

公述意見要旨

『住民にとって効率的で安全な道路網整備』

京都府相楽郡加茂町 高嶋 雅裕

1. 奈良市圏域交通の現状

現在、京奈道路、第2阪奈道路、西名阪道の3幹線道路が奈良市圏域に繋がって、住民生活の質の向上に大きく貢献してきた。

しかし、これら高速道路の交通ネットワークの連続性が不十分なため、高速道路間を往来する交通が奈良市圏域を支える生活道路に流入して交通渋滞が慢性化してきている。

そして、幹線道路へのアクセスが悪くなるだけでなく、市民が円滑に生活道路を移動できなくなっているのが現状である。

また、さまざまな問題が今顕在化してきており、今後更に大きな問題に発展する可能性を抱えていると考える。

2. 交通渋滞に伴うさまざまな問題

日常に多く発生している病気や事故の場合、緊急車の通行に障害となり、傷病者の医療処置が遅れることで人間の生死に係わる問題が生じる。

私の経験で恐縮ではありますが、会社の帰宅途中に脳内出血で倒れ、救急車で病院に運ばれました。

その時交通の渋滞に合わなかったお陰で手術を早く受け、左半身に運動障害が残っただけで命が助かりこのように社会参加ができるまでに回復しました。

今、考えると、倒れた時がもう少し早く交通渋滞に巻き込まれていた場合のことを考えると、怖くなります。

また、大地震などの大規模災害発生ともなれば、奈良市圏域の生活道路は渋滞し人員・傷病者の輸送、緊急物資の供給など大きな障害が生じる可能性が高い。

交通渋滞により、自動車から排出される二酸化炭素、二酸化窒素、浮遊粒子物質などによる環境・公害問題がある。

また交通渋滞により、経済活動にも問題を与える。

以上のように、これらの問題の改善するには交通渋滞を改善し、市民が円滑に移動できるような幹線道路のネットワークの整備が急務と考える。

3. 幹線道路のネットワークの整備

具体的な交通ネットワークの整備方法として、大和北道路有識者委員会が推奨している現在の京奈道路と西名阪道を結んだ京奈和自動車道路の建設と、第二阪奈道路を延伸して京奈和自動車道路をネットワークで繋いだ道路建設が重要であると考えます。

以上

『京奈和自動車道大和北道路の計画を早期に決定して下さい』

奈良県磯城郡田原本町 松本 敏裕

京奈和自動車道大和北道路の計画について地域生活者の一人として意見を言わせていただきます。

現在の国道24号線は、奈良盆地を南北に走る最も重要な生活道路です。遠くへ行く者も近くへ行く者もこの同じ一本の道を利用しているのが現状であり、年々増える交通量から、迂回してもすぐに詰まってしまいます。その日の天候や曜日により大きく道路状況が違うため到着時間が読めません。そして、慢性的な交通渋滞、交通事故の増加、排気ガスや騒音などの問題により、私たちは多大な損失を被っております。

京奈和自動車道が整備されることにより、これらの問題が解消されるものと期待いたします。

大和北道路のルート計画で、文化財の保存や景観への配慮は当然必要ですが、私たちにとってそれ以上に京奈和自動車道の完成が待たれています。

大和北道路のルートについては、4つのルート案が示されていますが、いつ完成されるのかと不安であり、直ちに整備が可能なルートが望ましいと思います。

西側エリアは、現在でも混んでいる大宮通りの混雑をさらに増大させることになり、また住宅密集地での道路整備は用地買収等に多くの日数を要することが予測され、完成が遅れます。

東側エリアは、貴重な自然環境が保全されており、また市街地を大きく迂回するためアクセス性も悪く、混雑緩和には疑問が出ます。

中央エリアは、市街地の中心を通るものの、地下構造であるため、インターチェンジの設置が困難であることが予測され、同様に市街地とのアクセス性が悪くなり、混雑緩和は疑問です。これらのことから「大和北道路の検討状況」におけるルートの中では中央エリアが最も望ましいと思います。

大和北道路は今すぐにも必要な道路ですので計画を早期に決定し、必ず完成してください。

『公害のない道づくりを』

奈良県奈良市 西村 忠雄

道路を建設する場合に配慮をすべきことは住民の生活です。地域が道路で変化することにより日常の生活や習慣も大きな影響を受けるからです。生活重視は道路建設の基本です。

道路建設は自然も大きく破壊します。地球の自然を保全・保護しなければ人類の生存も危うい時代に、自然を破壊することを極力避けねばなりません。

道路（道）は地域の生活・安全・公害防止・教育・歴史・交流に益あるものにしなければなりません。通過交通であってはならないのです。

道路は交通体系の一環として捉えることも必要です。高速道路であろうが生活道路であろうがです。いままではこの点が不十分でした。

高速道路は通過道路です。地域へ流入する自動車をどう生活道路と整合性を持たせるかが重要で、この点がかけるとかえって問題を拡大します。

高速道路はより多くの公害をもたらす自然に影響を与えます。この点をどう解決するかを配慮しなければなりません。

高速道路は利害を得る人と被害を受ける人が別のことが多いのです。交通困難者にとって生活道路の充実こそしてほしいことです。高速道路の交通体系のみでは駄目で、公共交通機関等をも含めた総合的な交通体系をつくりあげるための委員会であってほしい。

世界遺産は点の保存でなく面ですべきです。平城宮跡を避けたからいいというのでなく緩衝地帯も重要です。この意味ではルート案は論外です。

高速道路を実施しない場合の対策をもっと緻密に検討して下さい。車が増加すれば渋滞・公害拡大。解消のための道路建設。車の増加渋滞・公害深刻化といったイタチゴッコになる恐れがあります。車規制という対応も必要でしょう。

(2003.03.03)

『世界遺産エリアでの高速道通過ではなく 世界遺産都市奈良にふさわしい交通・道路計画を求める』

奈良県奈良市 浜田 博生

私たち奈良市民は、1998年12月に世界遺産に登録された「古都奈良の文化財」が、日本の宝であるだけでなく、世界の人類共通の宝として、その保全と継承について日本政府・奈良県・奈良市の文化財保護行政責任とともに「全世界に対する約束」を守るための大きな責任をはたすことが求められています。

大和北道路の計画決定についての「遅れ」の最大の原因と課題は、この「世界の約束事」に対してのことである事を有識者委員会の論議の中核にすえていたいただきたいものです。

大川奈良市長は積極的に、「現に登録されたコアゾーン・バッファゾーン・ハーモニーゾーンだけではなく、「大安寺や西大寺などの追加登録について、政府や世界遺産委員会にもはたらきかけたい」と市議会をはじめ責任ある場でも発言されてきました。

奈良市の文化財行政に責任を負う奈良市文化財保護審議会も伊達会長名で、平成12年8月、『「京奈和自動車道」奈良市内路線問題について』と題して、市に対して、「審議会の総意として」高速道通過は「国際信義にもとる行為」として「容認し難い」としての上申書を提出されています。

世界遺産条約は、第11条のいわゆる「危機リスト」の規定の中で、「大規模な公共事業に起因する滅失の危機」に対して警告し、既にイスファーンでの地下道建設や韓国の慶州での高速鉄道計画等について「勧告」し、その計画の変更等が実現しています。

発表された大和北道路有識者委員会の「ルート案」は、決定済みとして横田と木津のインターチェンジを動かしがたいものとしてとすべて、「世界遺産エリアを串刺しする案」になっています。以上の点からみても大きく逸脱しており容認し難いものです。

世界遺産センターはすでに「懸念の問い合わせ」を日本政府に出していますが、今こそ世界遺産都市奈良にふさわしい、交通・道路政策こそ求められているのです。

『二四号バイパスの東側に設置。』

奈良県大和郡山市 川本 正信

過日朝日新聞で報道された地図では、北側では木津迄と、南側では西名阪の郡山インター迄の分は現時点で土地の買収は終了しているとの報道でした。この中で大和北道路に付いては、三つのルートが紹介されていました。

- (一) は東側の山手ルート
- (二) 二四号バイパスルート
- (三) 大和中央道ルート

以上の三案でした。

最初にタイトル以外の場所が何故不適當かと申しますと、(一)案の東側の山手ルートは距離的にも不經濟で通行時間にもロスが多い。

(三)案では大和中央道の上部に高圧線が有り高架工事が不可能と距離的にも不經濟で通行時間にもロスが生ずる。

次に二四号バイパス部に設置しますと道巾がせまい為、東側又は西側を、買上る必要が生ずる。二四号側に付いては商店等營業所が多い為、買収価格も高額となる。

次に二四号の西側に設置すると、住宅、公園又は墓地等が有り、かなりの障害が生ずると思います。以上が反対の理由です。

二四号バイパスの東側新設が何故良いかと云いますと

- (一) 距離的に最短コース、時間的(通行)にロスが少ない。
- (二) 農地等、比較的買上価格が低い事。

二四号設置すると平城宮跡の問題ですが宮跡内は地下道(遺跡に害を与へない程度の深さ迄、掘り南側の、出入口は西九条の大和ハウス南側付近迄が良いと思います。

結論として工費を少しでも少く、通行するに当り時間的にロスの少ない事、等何卒、国民の貴重な税金を無駄無く効率の良い工事を進めて頂き、一日も早く着工され地域の発展につくして頂きたいと思います。

以上

『平城宮址の地下を通過するルートについての一検討案』

奈良県奈良市 島田 仁

1.国民の税金で建設されるために、最経済的ルートであること。

各種数案を検討後上記ルートの採用がタックスペイヤーの見地からして最良であると結論付けられること。

2.将来のユーザーに禍根を残さないような社会資本であること。

高速快適に通過交通を処理できるルートこそが、良好な社会資本であり大気汚染防止の一助ともなる。

3.想定されるルート上の地下埋設遺産の位置とその価値の考察。

上記ルートの暫定決定をした時点で、本ルート上の地下埋設物の位置と品目、概略数量その形状価値等を試掘や地形、地質、撮影等で資料保存を図る。

4.ルート周辺住民の生活と景観環境への配慮。

本ルート完成後も周辺住民の生活環境に大きな支障が生じない旨及び工事中の生活障害も受忍の範囲内で対処できる旨の住民説明会を平易な言葉で行うこと。

5.上記ルートの採用が埋設遺産に重大な障害を与えないことの技術的説得。

本ルートの採用に異論を唱える人の意見に、「地下水位の低下が埋設遺産に重大な障害を与える」がある。これについては、その影響の無い位置まで（大深度）で施工する。その工法はシールド施工を採用し施工断面より上層部の地下水の挙動に大きな影響を与えないものとする。工期は、3～10月と比較的地表面に降雨のある時期とする。

6.工事中及び完成後の地下水位低下対策。

上記3項のルートが出来れば関連して重要埋設物周辺及び透水係数の大きな個所等に地下水位の観測井を配置する。着手前の通年地下水位データを収集して、これを工事中及び完成後の地下水位変動の対策資料とする。

地下ルートも現在の技術では地下漏水は些少に出来るが、今後50～100年を想定すると、万一のために当該個所に流入した地下水を、別途流入井を設置して地下水還元の措置を講じる。

7.以上各項目を総合的に考察の後、上記ルートの決定を行う。

本ルートの採用に異論を唱える人に工法の妥当性を説明する。

以上

『かけがえのない古都奈良の歴史遺産を壊さないで！』

奈良県奈良市 鬼頭 順子

私は、古都奈良にひかれて奈良の大学に進学し、歴史学を学び、そのまま奈良の町に住んで、約40年になります。

電車をおりて少し歩けば、南都七大寺の^{いらか}麓がそびえ、今も生命を感じさせる仏像が私たちを迎えてくれます。この古都の雰囲気は、何ともいえずすばらしいものです。

また、平城宮跡や平城京跡からは、木簡をはじめとする貴重な生の史料や遺構がたくさん発見され、奈良時代の政治や経済の様子が、豊かに、具体的に明らかにされつつあります。発掘調査によって新しい史実が明らかにされるたびに、私はとても感動をおぼえます。

今、その奈良の町に、高速道路を通そうという計画がありますが、なぜ、わざわざ古都の真中に高速道路を通さなければならないのでしょうか。これは、非常識な計画であり、暴挙といえます。

高架にすれば古都の景観は台無しです。また、地下に通せば、遺跡を破壊するだけでなく、大掛かりなトンネル工事が地下水脈に影響を与えるのは必至です（ボーリング調査をすれば安全というものではありません）。地下水に変化があれば、1200年間地下で守られてきた木簡は消滅してしまいます。それは、これから日本の歴史をいろいろ明らかにしてくれる貴重な史料を永久に失ってしまうということです。私は、歴史学を学んだ者として、また、子どもたちに歴史を教えてきた者として、これを容認することはできません。

お金では買えない、一度失ったら二度と取り返しがつかない、世界的に貴重なものがこの奈良にはあるのだということ（だからこそ世界遺産に登録されたのです）を、私たちは誇りに思い、大切にしておくべきです。

以上の観点から、1月に提示された4つのルート案は、いずれも大いに問題があり、基本的なところから考え直していただきたいと思います。

『大和北道路は市街地（奈良市）を通すべきではない。』

高速自動車道は奈良市内幹線道路の渋滞解消にはならない。

奈良県奈良市 小井 修一

奈良市内幹線道路の渋滞は

国道24号を中心に南北の奈良市内の幹線道路の渋滞は、「有識者委員会」のパンフレットにもあるように、概ね7時～9時30分ぐらい、そして17時～19時の通勤時と土曜、日曜日の観光時である。

この渋滞の真の原因は、今日の渋滞が予想されたにもかかわらず、国道24号のバイパス建設などを国と県がサボってきたことにある。

南北幹線道路の渋滞解消は、交通需要管理政策（T.D.M）で

この南北幹線道路の渋滞解消は、第1に通勤時のマイカー規制を行うことである。韓国のソウルやロンドンのように市内への乗り入れ規制を行いつつ、電車を中心に土曜、日曜日の観光時にも使用できる鉄道網を建設する。

また、観光時には市街地に車を乗り入れないようにバス・アンド・ライドや路面電車（軽快）を運行すべきである。いずれにしろ、一時的な通勤者や観光時の自動車のために多額の道路投資をすべきでない。

通過高速道路を市街地に引き込まない

京奈和自動車道の建設目的は関西環状道路であり、奈良市にとって外からの観光目的以外は単なる通過道路に過ぎない。このような通過道路を奈良市の中心地であり、しかも世界遺産ゾーンを通過するなど、許されることではないし、大気汚染による文化財の破壊、そして何よりも奈良市民にとって健康上も由々しき問題である。

高速道路のインターチェンジの設置も市街地には不適當であり、古都奈良市街を避けてこそ、観光客の増につながる。

『計画当初からの合理的なルートを』

奈良県大和郡山市 磯 三男

当初考えられていた、平城宮跡内をトンネルで通す案のルートは、古代から道路があったところで、現在も道路です。(私は、第1次大極殿跡と第2次大極殿跡の間を通すルート、このルートが当初からの計画されていたルートと推定しています)その地下部分にトンネルを設けることで、非常に合理的な選択と思います。現在の土木技術は平城宮跡内をトンネルで通しても、貴重な平城宮跡の遺跡を十分に考慮した方法で施行できます。

奈良盆地内を南北に通す道路は、県内各観光拠点などに車を効率よく通す事ができる重要な働きを担います。そのことにより、車の渋滞を減らし、温室効果ガスの増加を少しでも押さえる事ができ、地球温暖化防止にもつながります。

大極殿院は、平城京遷都1300年記念事業として2010年に復原されます。複廊の回廊で囲まれる大極殿院は、地域の活力の源泉として、多勢の人々を呼込む事が出来、地域の発展のためにも各種のイベントに最適な会場にする事ができます。しかしお便所も造らなければなりません。

この大極殿院へのライフライン(電力・上水・下水・消火水槽)の供給は、この京奈和自動車道地下トンネルを利用して行なって頂きたいです。東西約1300m、南北約1000mの広大な平城宮跡内を電線が張り巡らされ、上水・下水の中途半端な埋設工事をしてもらいたくはありません。

『最小の費用、最大の効果を大和北道路に期待します』

千葉県千葉市にお住まいの方

私は1998年1月から2000年7月まで法蓮町で暮らした。今回の意見を私のweb page (*1) で公開している。これを公聴会で紹介したく。

有識者委員会のweb pageの、英、仏、独、米におけるPI事例にて示されている、事業費の概算の提示に倣い、ネット等を用いて各工法のキロ単価を調べたので示す。

高架道路	20～30億円	阪神高速湾岸線南伸区間
山岳トンネル	20～40億円	R309新川合トンネル
シールド工法	200億円以上	第二阪奈有料道路・阪奈トンネル

ドイツのアウトバーンを見ると、名阪国道(R25)の伊賀上野付近はもっともそれに近いと感じる。

予算、維持費がもっとも少ない工法として土盛り方式を選んでいる。住居地からは極力離している。

主要道路での渋滞解消にも、土盛方式で立体交差を図り、信号設置を極力回避している。

通行速度を抑えさせるには、ETCゲートを適宜設置し、速度を出さない優良運転者が乗り継ぐ有料道路の通行料を割り引くようにしても良いだろう。

- ・大和中央道 宝来 第二阪奈・郡山枚方線の連絡改良 100億円
未開通区間4キロを空けていただき、宝来ランプにつなぎ、中町ICを設けて完成。
- ・現在のR24バイパスの四条大路付近の隘路解消、南半分の車線増加改良
200億円前後
南行きだけ先に4車線化しても、効果が早く現れると思う。合流箇所では車線を可能な限り減らさないのは、首都高速の湾岸線で見られる。
- ・東山間部迂回案 R369法用付近～須山付近間に山岳トンネル5km
200億円以下
須山からは県道名張線があり、R169のバイパスになりうる。
須山付近から郡山へは、標高差の解消のため、迂回路が必要になる場合もある。
- ・地下40m大深度直下案 シールド工法 5km 1000億円以上+換気塔
東京湾のアクアラインは10キロ弱のトンネル部分だけで8000億円に膨らんだ。1000億円で済む保証はどこにもないと思われる。

『京奈和自動車無くして、奈良県の発展無し』

奈良県大和郡山市 奥田 裕久

基本的に奈良県の在住者からみて、県の南北の幹線は、明らかに必要と思う。

県の失業率の高さ、経済活性の低さ、道路の渋滞で車社会の中の不便さ、物流コストの高さ等、これらは県の経済性の無さのバロメーターと思います。

県は国内の中でも袋小路的な地理的状况であり、本道路は将来“関西・四国圏経済の一つの大きな経済圏形成の役目”となるだけでなく、広域的な影響ももたらす道路の一部と理解します。

本道路は、県の南北地区との偏差をなくし、更には、一極集中の都市型から分散型への期待と、これからの高齢化の対策においても、重要な意味を持つ付加価値ある道路と期待します。

それは21世紀の人間間・都市間のネットワークづくりの重要な基礎になるものと思います。

道路建設のコースは、公表されている1案の24号線バイパスが、各県内都市間の公平な利用価値から判断して、最良の有効且つ効果が感じられ最短コースとして期待します。

本道路で、交通渋滞緩和はすべて解消するものでないが、更なる解消施策の根幹となると思います。

車の増量で排煙などの環境問題の懸念予測あるも、効率的な道路整備をすることで燃費効率向上や将来はエコ自動車の開発で心配には至らないと思います。

それより、県外の集客減から増量が見込まれ、経済活性化に寄与はする道路にすべきです。

道路アクセスが良くなれば、県外の来訪者は見込めます。

観光資源ある県としては、大きな経済活性化のチャンスとなるでしょう。

高架の場合、景観も悪いと思えば悪いかもしれないが、古いものと新しいものを融合させていく柔軟さも、県の発展には必要かとも思います。

比較にならないかもしれないが、京都は古いものと新しいものを旨く融合させた都市作りをされていると思います。違和感少ない町と思います。

全国内問わず、海外からも老若男女問わず、人気ある町です。

平城宮跡保全も重要な問題ですが、「地下水検討委員会」の結果からも大きな影響は無いとの報告もあり、世界一の日本の土木技術を信頼します。

24号線バイパス沿線上に在住者として、道路網の完成を願います。

(以上)

『大和北道路完成までの渋滞緩和策』

滋賀県大津市 堀内 重人

要旨

現在、京奈和自動車道大和北道路の建設が計画されています。奈良県の高速道路の距離は全国レベルで見ると下位にありますが、東西方向は名阪国道や阪奈道路、第二阪奈道路等の高速道路に準じた道路があることから、それほど脆弱であるとは思えません。しかし奈良県の南北の道路は確かに脆弱であり、国道24号線や165号線、169号線は終日、渋滞しています。それゆえ奈良市と第二の人口を持つ橿原市とを結ぶ高速道路の必要性は認めます。京奈和自動車道は現在、京都府木津町まで完成していますが、そこから西名阪自動車道の郡山インターまではルートも決まっています。奈良市内には、平城宮跡があり、今でも木簡が出土することから、文化財の保護以外に環境及び景観の保全も不可欠です。高速道路を建設が決定したとしても、着工から完成まで長い年月を要します。都市及び道路は24時間休まずに機能していることから、完成まで道路交通渋滞を悪化させることなく、渋滞を緩和するのか？という試みも必要です。ところが今年の2月のシンポジウムでは、道路を建設するか否か？や木簡の保存といった議論がばかりで既存の設備を有効に利用しながら渋滞を緩和させるのか？といった議論は出ませんでした。

私は、京奈和自動車道は奈良市から橿原市の高田バイパスまでで充分であると思います。あとは、既存の設備とりわけ鉄道を有効利用したいと考えています。奈良県のJR桜井線や和歌山線及び近鉄橿原線や田原本線の駅の多くが、駅前広場やそれに通じる道路が脆弱であることから、バスを乗り入れさせることが出来ません。先ず最初に駅前広場の整備とそれに通じる生活道路の拡幅が必要ではないでしょうか？JR線に駅を増設すると同時に近鉄線と接続を強化（関西線と近鉄線の接点に駅を設置）したいと考えます。

京奈和自動車道の建設ばかりが議論されますが、完成するまでの対策もしっかり議論して下さい。

謹白

『歴史の証人「木簡」を守ってください!』

奈良県奈良市 舘野 和己

私の所属する木簡学会では、1200年の間地中に保存されてきた木簡に地下水の変動による致命的な影響が出ることを懸念し、大和北道路の平城宮跡地下トンネル計画の撤回を繰り返し訴えてきました。木簡は脆弱な遺物で、豊富な地下水によって辛うじて今日まで腐らず保存されてきました。奈良盆地の地下水脈は複雑で、数年の調査によって解明できるものではなく、仮に地下水への影響が少ないと予想される工事であっても、少しでも影響が出てからでは取り返しがつきません。

平城宮跡は、国の特別史跡として保護され、また地下に埋もれた文化遺産として初めてユネスコの世界遺産に登録されたかけがえのない遺跡です。幸いにも平城宮跡直下にトンネルを通す案は、有識者委員会の検討対象からは外されましたが、宮跡直下だけを避ければそれでよいというものではありません。例えば旧そごうデパートの地では、長屋王や光明皇后に関わる11万点もの木簡が出土しましたし、奈良市八条町での発掘調査でも867点の木簡がみつき、京の様相についての新知見をもたらしました。平城宮だけでなく、平城京内はどこにでも歴史の生き証人である木簡が多数眠っている可能性が高いのです。

木簡の重要性は、先頃平城宮跡第一号木簡を含む木簡群を重要文化財に指定するよう文化審議会の答申が出されたことに端的に示されています。平城宮・京跡の地下には、歴史を書き換えるような木簡をはじめとする重文級の遺物が全域に多数眠っているのです。

木簡のみならず、高速道路から出る排気ガスが文化財に与える悪影響も無視できません。大和北道路のルート決定にあたっては、文化財との共存を図りながら、今後に禍根を残すことのないよう、文化都市奈良に相応しい判断を下されることを切に希望するものです。

『現行4ルート案を白紙に戻し、第5ルート案を提案』

奈良県生駒市 水口 信義

大和北道路有識者委員会事務局発行による「データでみる奈良の道事情」によると、県民の約6割の人が車の流れと移動の安全性に不満を感じている。自動車台数が年々増加している中、道路整備が遅れ、かつ交通事故率も高いというデータ報告と基礎データの道路整備状況を見る限り、奈良県は道路後進県に入る。

今回、大和北道路の検討ルート4案（西側エリア 中央エリアA、中央エリアB、東側エリア）が提案資料として明記されているが、この4案も、それぞれ長所、短所の特徴をかかえているが容易に解決出来る事項が少ない。各4ルートについて、土地利用の現状、自動車交通の流動、文化財、生活環境、自然環境などの観点から4つのルートに分けて検討された報告資料を拝見しましたが、いずれも解決するには、まだ相当時間がかかると思う。

そこで、提案として、4ルート案については一旦白紙に戻し、新ためて第5ルートを提案します。＜基本的な考え方＞として、起点は、京奈道路「木津インターチェンジ」終点を西名阪道「郡山又は法隆寺インターチェンジ」付近とする。道路規格は、速度80km/hで走れる自動車専用道路を検討する。

＜ルートについて＞「京都・精華町～生駒・高山地区～奈良・富雄川エリア」を提案します。現行の木津I.Cから京・精華町（自衛隊用地付近）～生駒市高山サイエンス付近～富雄川高山地区から川を跨ぐ高架道路とし～郡山又は、法隆寺I.Cとする。尚、途中には163号線・阪奈道路・第2阪奈道路など連絡道路としてI.Cの建設も可。提案・対策案の特徴として、

富雄川上を高架道路のルートとして、用地取得と建設費用が4ルートより安価で済む。特に第2阪奈を過ぎると田園地帯を通り、用地取得がスムーズに出来る可能性が大と早期完成が出来る。

住宅過密地帯を多く通過せずに済む。

国道24号線の交通事情が改善される。

以上、大和北道路の現行4ルート案より、慢性化する交通渋滞や増加する交通事故、世界文化遺産の保護、生活環境の改善など他の4案より一歩前進した案だここに提案します。