

## VI 大和北道路の計画化に向けての本委員会の推奨案

### VI-1 推奨するルート・構造

(1) 大和北道路のルート・構造に関する選択案を総合的に評価した結果、本委員会は交通機能面で最も優れている「中央エリア<sup>1</sup>」を大和北道路が通過する最適なエリアであると判断し、同エリアを通過するルート・構造案のうち、IV-3で述べた「景観に関する基本的な考え方」に抵触する可能性が高い「全区間を高架とする」構造案を除く「地下＋高架」構造案を大和北道路に適した道路構造として推奨する。このうち地下構造にあたる部分は、地表道路との接続部分などやむを得ない場合を除き、地下水への影響を抑止するため、適切な深度を確保した地下においてシールド工法を用いて建設するものとする。

(2) 「中央エリア<sup>1</sup>」を「地下＋高架」構造で通過する3種類のルートについて、交通機能面から見た整備効果や埋蔵文化財・古都奈良の歴史的景観および建設に伴う地域の影響などの配慮事項を更に総合的に評価した結果、「西九条佐保線地下＋高架案」および「国道24号地下＋高架案」を大和北道路に適したルートとして推奨する。

さらに、この両案を詳細に比較すると、「西九条佐保線地下＋高架案」は、平城宮跡の南東部を通過する部分で「国道24号地下＋高架案」に比べ平城宮跡からの離隔距離がかなり長い(約900メートル)ため、本委員会の配慮事項や文化財検討委員会の提言に対する適合性が一段と高く、その点でより優位性を有する。

一方、「佐保川地下＋高架案」は、交通機能面の評価が上述の両案に比べてやや低いことに加え、歴史的な意義を有する佐保川の景観を損ない、かつかなり長い距離にわたり河川の地下を利用することによる河川管理上の調整問題等を生じさせる可能性があるため、推奨案としてとりあげるには劣位であると判断される。

(3) 本委員会が推奨するルートは、平城宮跡の東部～北東部を通過する部分で世界遺産条約が定める緩衝地帯(バッファゾーン)を通過するものの、通過場所は緩衝地帯と歴史的環境調整区域(ハーモニーゾーン)の境界線に沿った線状の空間である。また平城宮跡の南東部を通過する部分においても、推奨ルートはいずれも緩衝地帯の通過を避けることができる。従って推奨ルートは、文化財検討委員会の「緩衝地帯(バッファゾーン)においても出来る限り離隔をとって行われることが望ましい」とする提言の内容に符合するとみることができる。

## VI-2 事業化にあたっての課題

(1) 大和北道路のルート・構造に関する上記の推奨案から想定される道路はいずれも比較的長い地下トンネル部分を有するため、その出入口付近において換気塔を設置することが避けられない。換気塔施設の整備については、その設置場所、構造、高さ、色彩、植栽等による修景を実施するさいに、周辺環境の保護や景観の保護に十分配慮することが必要である。

(2) 推奨案から想定される道路は、奈良市南部から大和郡山市にかけて高架構造で整備されるが、景観保護に関する本委員会の基本的な考え方に即して、八条高架橋周辺以南の高架道路部分についても景観保護を十分に配慮することが必要である。

(3) 「西九条佐保線地下+高架案」の計画化に際しては、大和北道路と一体整備を行う都市計画道路・西九条佐保線の実現の延滞等により建設工事の円滑な進行が妨げられることがないよう慎重に検討するとともに、周辺地において進行中の各種事業の進捗にも十分に配慮することが必要である。いま1つの推奨ルートである「国道24号地下+高架案」の場合は、とくに高架部分や地下道路と地上道路の接合部において現在の道路交通機能確保のために大幅な道路拡幅が必要となるなどの支障が生じる可能性があり、これによって建設工事の円滑な進行が妨げられることがないよう慎重に検討する必要がある。なお、建設工事に際し、事業者は、水位・水質・流量などの地下水モニタリングをはじめとする現状把握調査を工事着手前より継続的に行い、木簡などの埋蔵文化財へ与える影響について、細心の注意を払うことが必要である。

(4) 推奨案のいずれのルートであれ、大和北道路と奈良県北部の各地域を結ぶ交通を円滑に捌くためには、大和北道路と周辺一般道路とのネットワーク性の改善が不可欠であり、とくに交通量が最も多い奈良市中心市街地を結ぶアクセス道路との接続性・連続性を確保することが必須の条件である。従って、大和北道路の計画化や整備に関しては、奈良県、奈良市、大和郡山市による一般道路の整備計画や整備事業と連携してこれを行うことが必要である。

(5) 大和北道路の計画化にさいしては、沿道環境の保護をはかり、さらに道路交通の改善と周辺・近傍地域における都市開発や産業活性化との有機的連携をはかることに十分配慮することが必要であり、奈良県、奈良市、大和郡山市の地域総合計画と整合させ、沿道地域のまちづくり計画と連携してこれを行うことが必要である。

(6) 奈良県北部における交通の円滑化をはかり、沿線地域の生活環境の保護や交通安全を実現するには、道路整備のようなハード面の対策だけでなく、新しい道路ネットワークを利用した交通需要管理(TDM)の導入など、ソフト面での施策の実施を検討することが必要である。本委員会のPIプロセスで得た意見の中には、奈良市中心部や世界遺産登録地域においてパーク・アンド・ライドシステムの導入をはかるなど、マイカー依存型の交通からの脱却を求める意見も少なくなかった。国際観光都市にふさわしい交通の実現のためにも、大和北道路の整備を機会にマイカー交通と公共交通との連携体制を念頭に置いた総合交通体系の導入の必要性について検討すべきである。

(7) 推奨案のルートに含まれる地下トンネル部分は地下水への影響を防止できるシールド工法を用いて建設されるとはいえ、埋蔵文化財の環境保護をはかるには、道路整備に伴う対策を事業者が行うとともに、道路の供用後は、地下水検討委員会や文化財検討委員会が指摘したように、総合行政による地下水位の観察、および地下水安定化のための地下水涵養策を継続的に実施することが不可欠である。

(8) 本委員会が推奨する大和北道路のルート・構造については、具体的なルート決定を行う都市計画決定に向けて、今後、環境アセスメントのための調査、既に行っている公共事業との関連についての検討など、詳細な検討や評価を実施することが必要である。