

## ステップ2

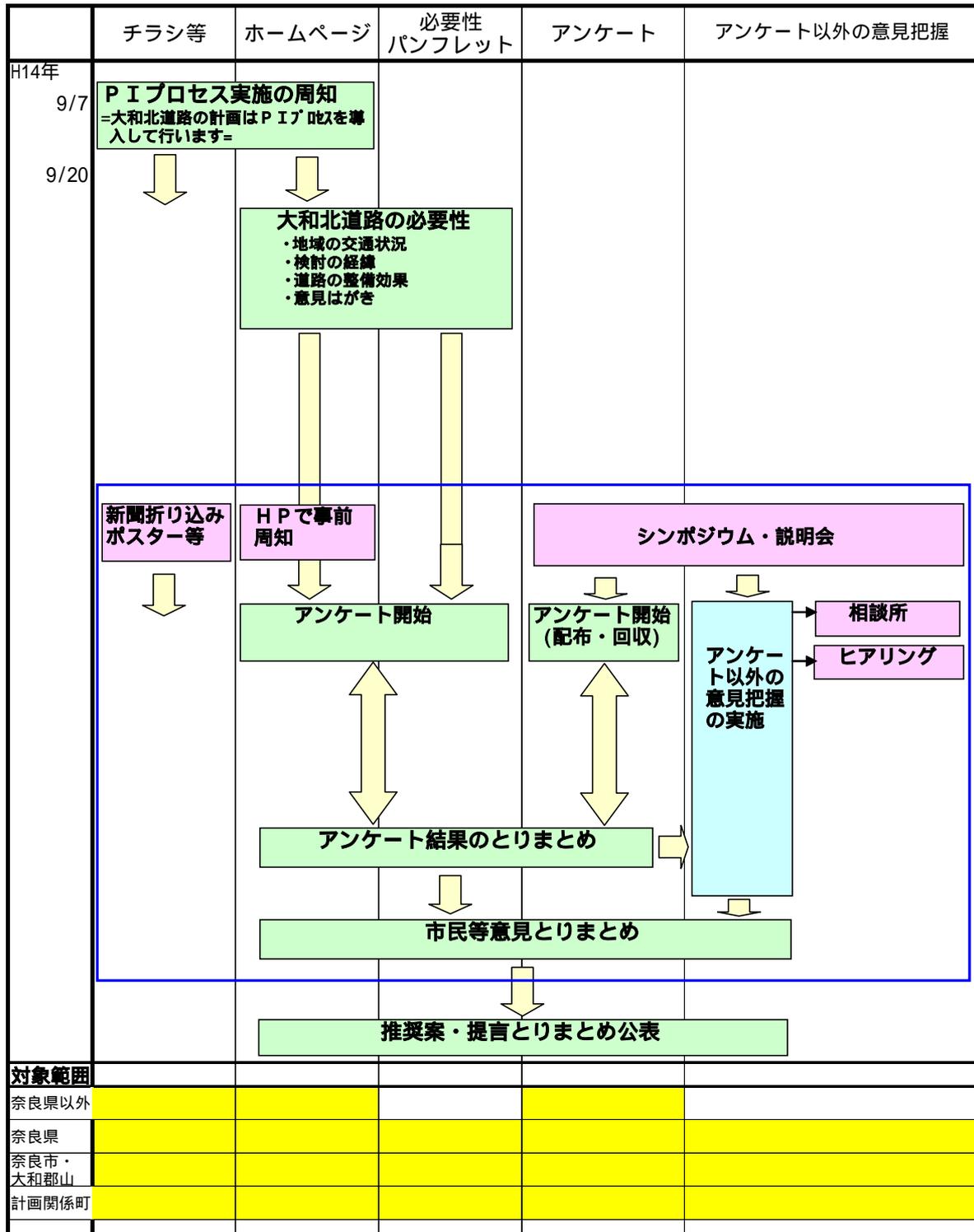
## ルート・構造の検討状況の公表と市民等の意見把握方法の検討

### 1. 事前周知及び意見把握方法

#### 【資料 - 1】P Iプロセスの意見把握の進め方

[ 出典 ] 第3 回大和北道路有識者委員会 ( 平成 1 4 年 1 2 月 2 日開催 )  
 ( 資料 - 2 - 2 ) 大和北道路 P I プロセスの意見把握の進め方

#### 大和北道路 P I プロセスの意見把握の進め方



【資料 - 2】意見把握のための手法一覧

[ 出典 ] 第3回大和北道路有識者委員会（平成14年12月2日開催）  
（資料 - 3 - 1）事前周知及び意見把握のための手法一覧

対象	チラシ・新聞広告	ホームページ	必要性 パンフレット	アンケート	ヒアリング	相談所	説明会	シンポジウム	その他
目的	周知	周知・意見把握	周知・意見把握	意見把握	意見把握	意見把握	周知	周知	周知
奈良市・大和郡山市民 奈良県内国道24号沿道市民 <small>（奈良市と郡山市を除く）</small> 奈良県民 <small>（上記以外）</small> 京都府・和歌山県・大阪府民 有識者等 ・経済界 ・首長 ・文化財関係者 ・商工会議所等	奈良県 京都府南部	全国	奈良県内	奈良県 京都府 大阪府 和歌山県	奈良県内	奈良市 大和郡山市	奈良市 大和郡山市	奈良県内	奈良県内
長所	・広く配布できる	・広範囲に、低コストで、速やかに情報を配信できる ・詳細かつ多くの情報を載せられる	・比較的広く配布できる	・広範囲に対し、意見や意向の概ねの傾向を推計することができる	・深く意見を聞くことが可能 ・キーパーソンにヒアリングすることで重要な情報を得ることが可能	・面談方式なので的確な情報提供が可能 ・具体的理由を含めた意見把握が可能	・比較的多数を対象に、的確な情報提供が可能	・広くアピールできる ・一度に多くの人に情報を伝えることができる	・新聞等を余り読まない層への周知が可能
短所	・情報量が極めて限られる ・配られたすべての人がチラシを見るとは限らない	・インターネット利用者に限られる	・配布されても読まない可能性あり ・あまり多くの情報を載せられない	・理解が浅くまとまった回答が得られない場合あり ・把握できる意見内容に限られる	・対象者数を限定せざるを得ない	・対応可能人数がある程度限定される	・対応可能人数がある程度限定される ・関心の薄い人は足を運ばない	・双方向の対話に限られる ・関心の薄い人は足を運ばない ・人数が会場容量に限られる	・対象が購読層に限られる
備考	・新聞織り込み、新聞広告 ・道の駅等で配布	・有識者委員会事務局の奈良国道事務所に開設	・関係行政機関の窓口、道の駅等で配布 ・意見把握の葉書を添付	・対象エリア、標本数の設定の考え方の検討が必要 ・訪問配布・回収	・対象者選考の方法等検討が必要	・外環の事例では、たたき台の公表後実施	・外環の事例では、たたき台の公表後計7会場で実施 ・都市計画決定や環境アセスでは、都計権者または事業者が計画決定後開催	・アンケート開始前、後等開催時期の検討必要	・タウン誌に掲載（毎月25日発行） 掲載は1ヶ月前に調整

## 2. 本委員会で検討したルート・構造案

### 【資料Ⅱ－3】大和北道路（京奈道路～西名阪道）の検討状況

[出典] 大和北道路(京奈道路～西名阪道)の検討状況 ～幅広い議論のために～  
平成15年2月 大和北道路有識者委員会

# 大和北道路(京奈道路～西名阪道)の 検討状況

～ 幅広い議論のために ～



平成15年2月

**大和北道路有識者委員会**

# 新しい計画決定手続き(PIプロセス)について

## H14.9 大和北道路有識者委員会(第三者機関)を設置

「大和北道路(京奈道路～西名阪道間、約12km)」については、計画策定の早い段階から皆様のご意見をお聞きし、具体的な計画づくりに反映させるための新しい計画決定手続き(PIプロセス)で検討しています。

平成14年9月に設置された大和北道路有識者委員会は、具体的な計画策定までの手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場からPIプロセスの進め方について審議・評価し、皆さんからの意見の把握・分析を行い、推奨すべき計画案について審議、提言することを目的に様々な検討を行っています。

この資料は、大和北道路のルート・構造について、有識者委員会における現時点での検討状況をとりとまとめたものです。

( PI = Public Involvement )

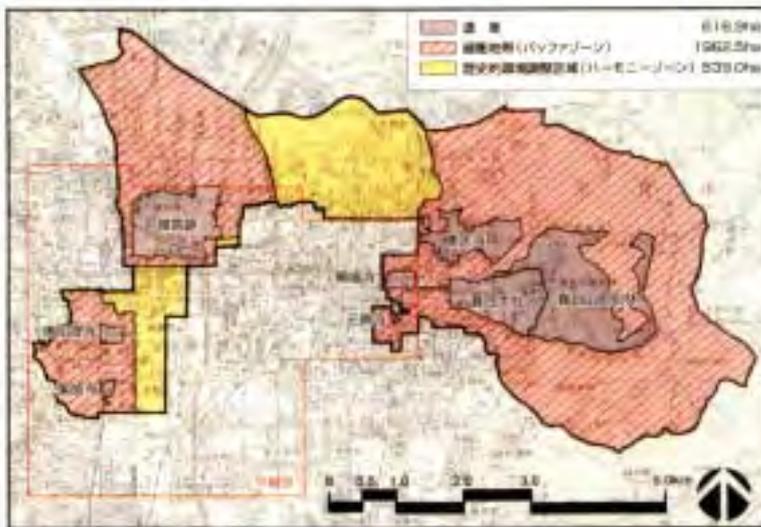
### ・大和北道路有識者委員会メンバー

委員長	齋藤 峻彦	近畿大学商経学部経済学科教授
委員	飯田 恭敬	京都大学大学院工学研究科教授
	小林 潔司	京都大学大学院工学研究科教授
	近藤 公夫	奈良女子大学名誉教授
	坪井 清足	(財)元興寺文化財研究所長
	山下 淳	神戸大学大学院法学研究科教授

(五十音順)

**世界遺産「古都奈良の文化財」や数多くの重要な文化財への保全の観点から、道路建設が及ぼす地下水や埋蔵文化財への影響を検討してきました。**

### 世界遺産「古都奈良の文化財」



#### 地下水検討委員会の設置 (H13.7～H14.3)

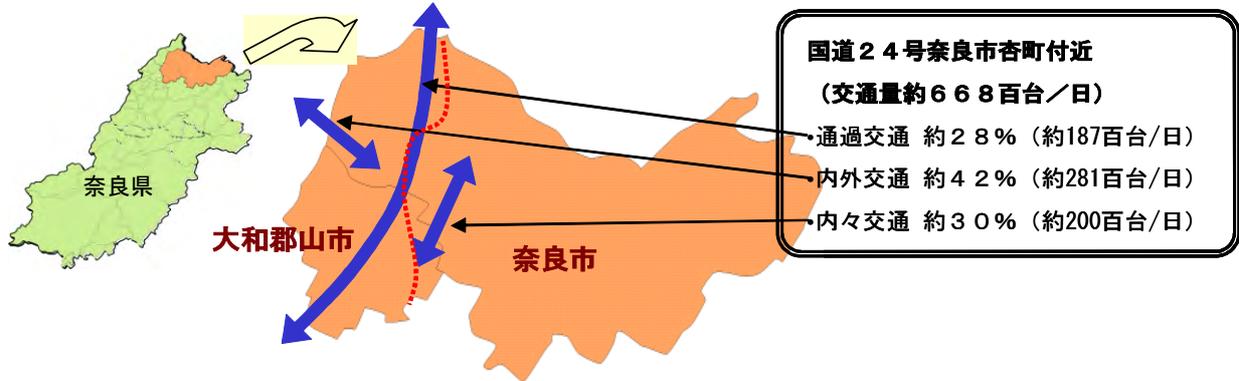
- ・地下水の現況分析を行い道路建設と地下水挙動との関係について予測評価

#### 文化財検討委員会の設置 (H14.3～H14.7)

- ・埋蔵文化財保護の観点から、道路建設における配慮事項について検討

# 奈良市・大和郡山市周辺の道路交通状況

## ■ 南北幹線「国道24号」の全体交通の約3割が通過交通



○ 奈良市・大和郡山市に用いない通過交通が交通全体の約3割に達し、これに内外・内々交通が混在しているため、交通渋滞や交通事故が多発し、沿道環境が悪化しています。

出典：H11 道路交通センサス (国土交通省資料)

## ■ 国道24号、169号などで、著しい渋滞が見られます

### ■ 奈良市周辺の主要渋滞ポイント



このように渋滞ポイントを定義しています

#### ● 一般道路

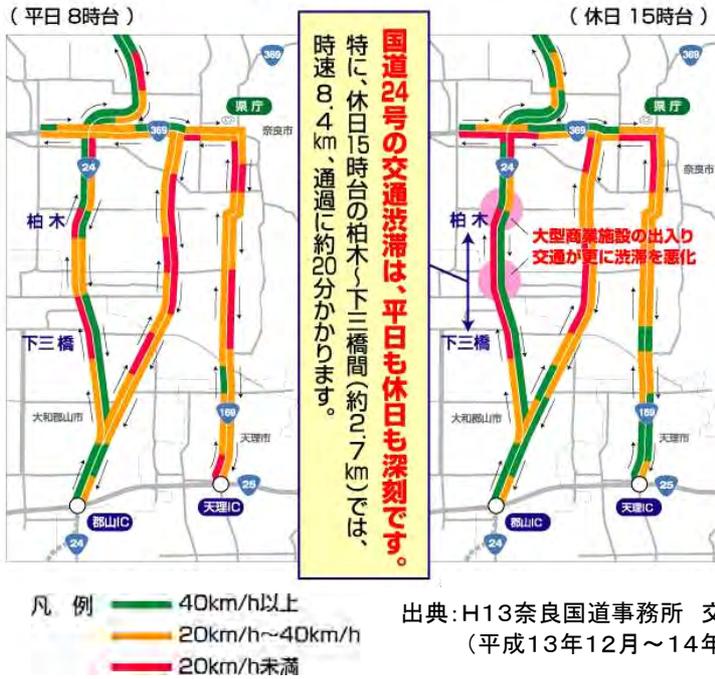
- \* DID内—最大渋滞長1,000m以上、  
または最大通過時間10分以上
- DID外—最大渋滞長500m以上、  
または最大通過時間5分以上

※ DID=(Densely Inhabited District)人口集中地区  
市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上)が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域です。



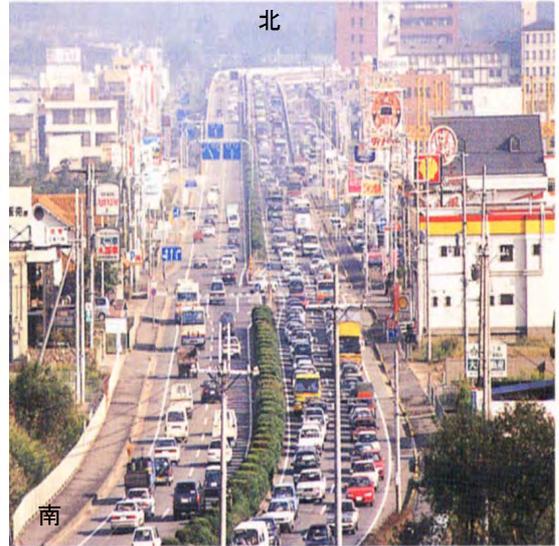
■ 国道24号の郡山IC～木津IC間の約12kmを走行するのに1時間以上もかかることもあり、移動に要する時間が読めません

■ 国道24号の混雑時の平均走行速度



■ 国道24号

（柏木町～三条大路二丁目交差点付近）

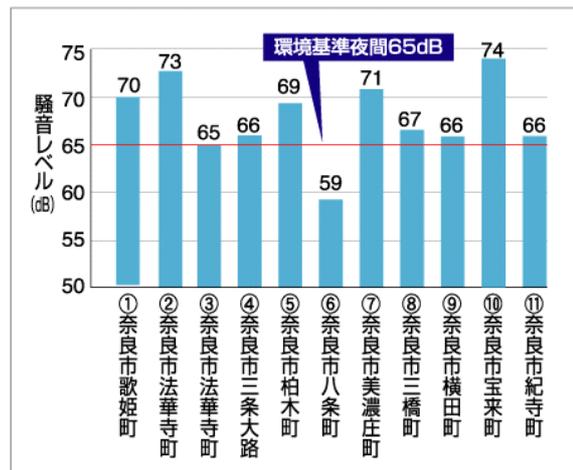


■ 国道24号や周辺の幹線道路の沿線では、騒音観測地点の全11箇所のうち、9箇所（約80%）で環境基準を超過しています

■ 環境基準値を超える騒音を観測



■ 環境基準観測値地点の騒音レベル



出典：奈良国道事務所調査資料  
奈良県調査資料

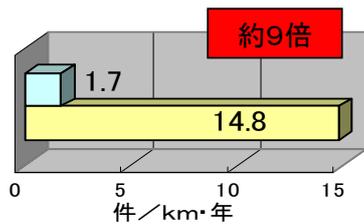
凡例 ● 夜間環境基準超過箇所 ○ 夜間環境基準達成箇所

国道24号の事故発生率は、近畿の国道平均の約4倍、“抜け道”として利用されている県道奈良郡山斑鳩線では、府県道平均の約9倍に達しています

■奈良市周辺の事故多発地点

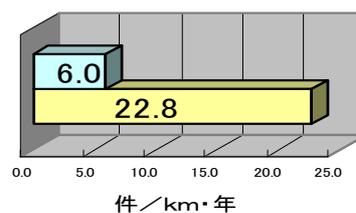


一般都道府県道における交通事故発生率



□ 近畿の一般都道府県道の平均値  
 ■ 県道奈良大和郡山斑鳩線

一般国道における事故発生率



□ 近畿の一般国道の平均値  
 ■ 奈良市内の国道24号

### 事故多発地点

- 4年間で24件以上の人身事故が発生している箇所
- 正面衝突、追突等の事故類型に応じて換算した死亡事故件数が4年間で0.4件以上となる箇所
- 死亡事故が4年間で2件以上発生している箇所

# ◇大和北道路のルート・構造の考え方

## <基本的な考え方>

### 起 終 点

- ・ 起点は、京奈道路「木津インターチェンジ」とし、終点を西名阪道「郡山インターチェンジ」付近とします。

### 道路規格

- ・ 速度 80 km / h で走れる自動車専用道路（第 1 種道路）を検討します。

## < ルートについて >

以下の 4 つのエリアにおいて、考えられるルートを検討します。また、整備しない場合の対策についても検討します。

### 【 西側エリア 】

- ・ 当エリアは、住居専用地域に用途指定され、良好な住宅地が形成されている都市空間を広く含むことから、すでに都市計画決定されている「大和中央道」を活用したルートを、地下構造の可能性を含めて検討します。

### 【 中央エリア 】

- ・ 当エリアは、世界遺産「平城宮跡」をはじめ貴重な文化財を有し、住宅地も多いことから、国道 24 号奈良バイパスや河川を活用したルートを、地下構造の可能性を含めて検討します。

### 【 中央エリア 】

- ・ 当エリアは、JR・近鉄奈良駅などがある奈良市の中心市街地を含み、道路建設に必要な用地確保の困難が予想されることから、地下空間を活用したルートを検討します。

### 【 東側エリア 】

- ・ 当エリアは、東大寺、春日大社、春日山原始林などの世界遺産を有し、かつ広大な山地部に跨ることから、春日山原始林の東側を迂回する山岳トンネルを活用したルートを検討します。

## < 構造について >

それぞれのルートの地域特性(土地利用、自然条件、まちづくりへの影響など)に配慮しながら、高架構造、地下構造、山岳トンネルなどの構造を検討します。

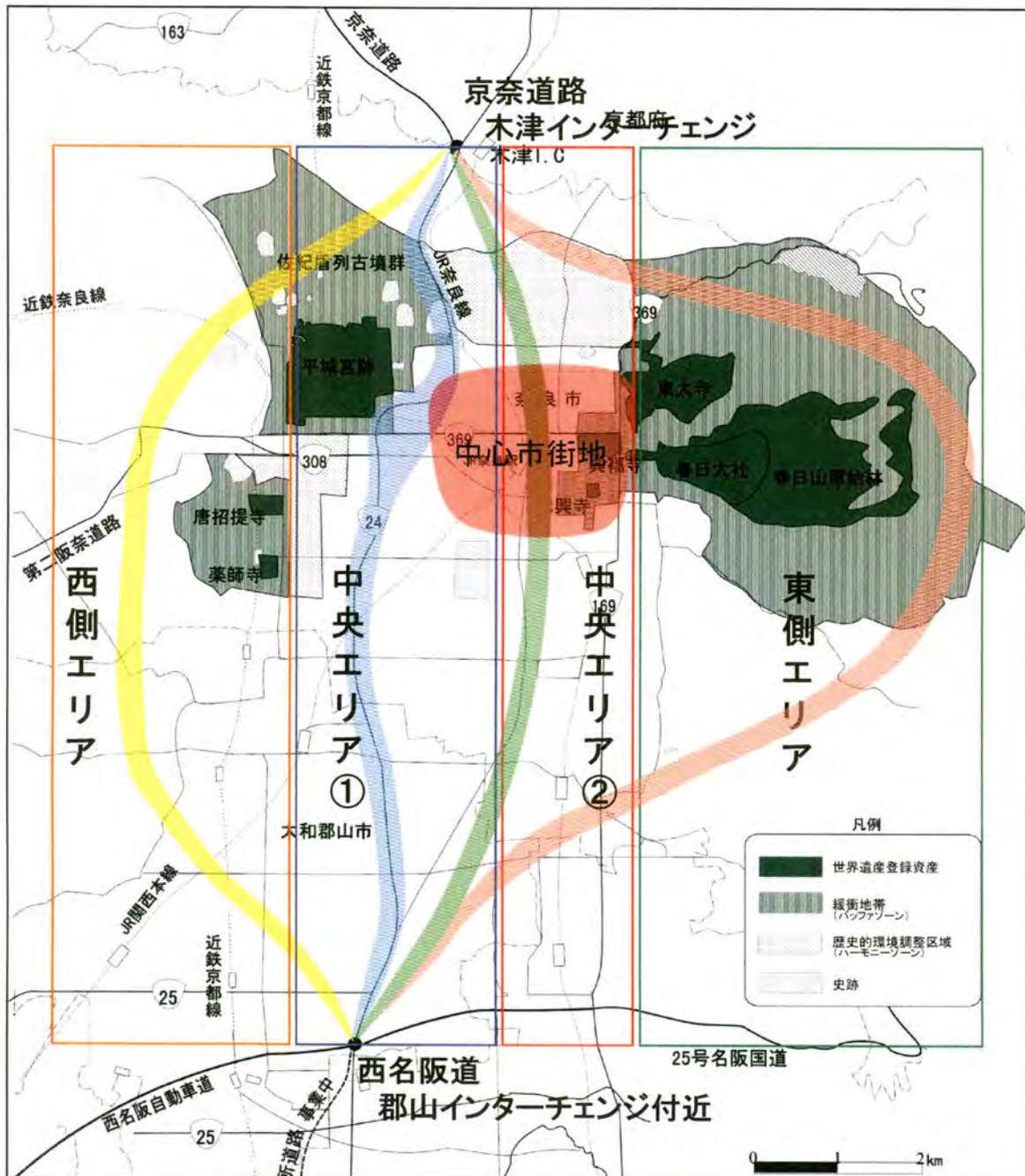
## < インターチェンジについて >

インターチェンジの配置は、使いやすさ、周辺道路や周辺地域への影響などに配慮して検討します。

# (1) ルートについて

(検討のポイント)

・ルートについては、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します。



## 【緩衝地帯(バッファゾーン)】

・遺産の周辺環境を直接保護するための区域  
春日山地区、平城宮跡地区、西ノ京地区の3ヶ所に設けられています。

## 【歴史的環境調整区域(ハーモニーゾーン)】

・環境保全と都市開発との調和を図るための区域  
世界遺産の一体的保全のため各緩衝地帯の間に設けられています。

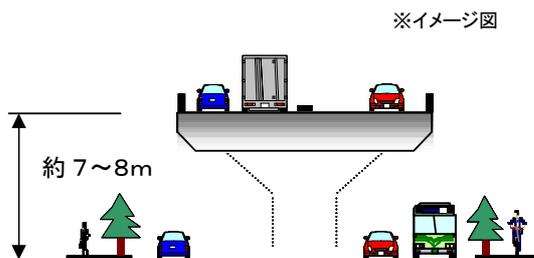
出典：古都奈良の文化財(奈良市発行)

## (2) 構造について

### (検討のポイント)

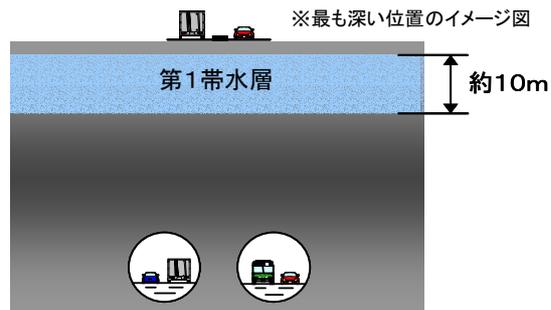
- ・構造については、施工時および完成後の地下水への影響、将来のまちづくり、地域のコミュニティの保全など地域への影響、経済性、走行性など利用者への影響等に配慮しながら、高架構造、地下構造およびその組み合わせを検討します。

### (高架構造の場合)



- ・高架構造の高さは、積荷の高い車でも安全に通行でき、また、周辺の建物との調和等に配慮して決定します。

### (地下構造の場合)



- ・トンネルの深さは、地質の状況を勘案して、木簡などの埋蔵文化財がある第1帯水層や地下水への影響、地上への影響等に配慮して決定します。

## (3) インターチェンジについて

### (検討のポイント)

- ・使いやすさ、接続道路の混雑や安全に対する影響、まちづくりなど地域への影響に配慮して検討します。

インターチェンジは以下の3地域で検討します

### ・奈良市北部地域

「学研都市」平城・相楽地区など奈良北部地域から南方向に向かう交通に対応するため、北方向に向かう木津インターチェンジと一対をなすインターチェンジ

### ・奈良市中心市街地

奈良市中心市街地に入出入りする交通に対応するためのインターチェンジ

### ・大和郡山市域

大和郡山市域に入出入りする交通に対応するためのインターチェンジ

## (4) 検討ルート・構造の特徴

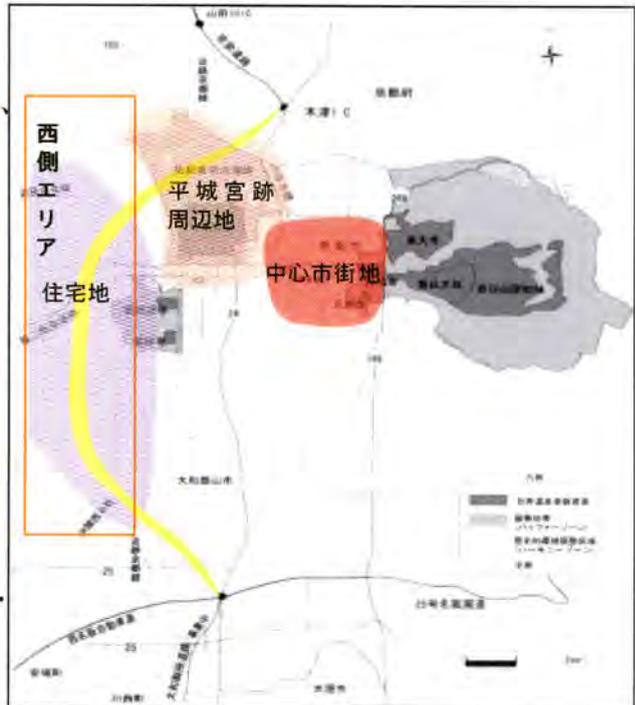
### ○ 西側エリア

#### 「構造の概要」

- すべての区間を高架構造とする案と平城宮跡の北側部分および住宅地を地下トンネルで通過する地下構造案の2案を検討します

#### 「ルート・構造の特徴」

- ①平城宮跡から大きく離して、その緩衝地帯を通過する
- ②阪奈道路や第二阪奈有料道路との連絡利便性が良い
- ③奈良市中心市街地からのアクセスが悪く、国道24号やその周辺の生活道路における混雑緩和・事故減少・騒音軽減などの改善効果が小さい
- ④奈良市中心市街地にアクセスする道路の混雑を悪化させる可能性がある



#### 【全区間高架構造案】

##### (長所)

- ①事業費が地下構造案に比べて比較的安い

##### (短所)

- ①沿道の良質な住宅地における住環境への悪影響や住環境対策の必要性がある
- ②住宅地における多数の支障物件が発生する可能性がある
- ③平城宮跡の北側にある文化財(佐紀盾列古墳群)への悪影響の可能性がある

#### 【部分地下構造案】

##### (長所)

- ①文化財や住環境に対する悪影響が少ない

##### (短所)

- ①インターチェンジを設置すると住宅地における支障となる物件が増え、住環境への悪影響や住環境対策の必要性がある
- ②トンネル延長が5 kmを超えると危険物輸送の車両が通行できなくなり、一般道路への迂回を余儀なくされる
- ③トンネル延長が長いいため事業費が高くなり、高い事業費に見合うだけの交通改善効果を得るのは困難である

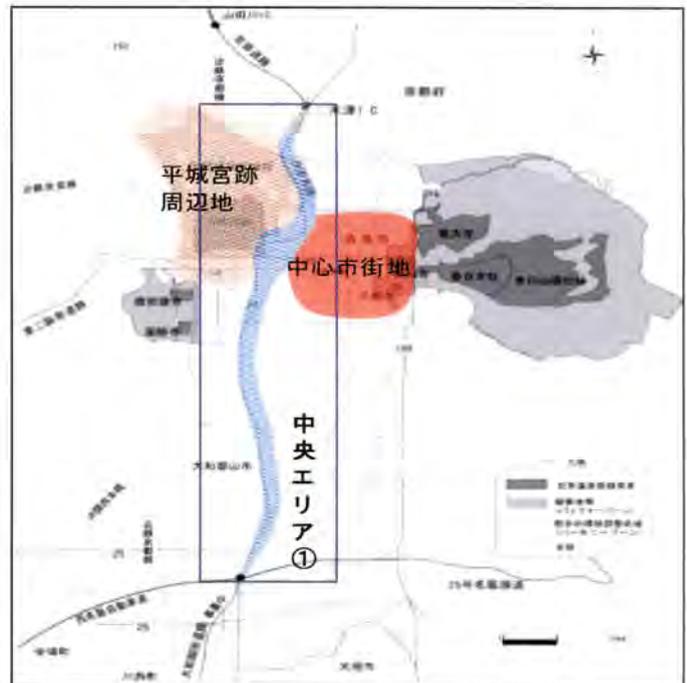
## ○ 中央エリア①

### 「構造の概要」

- ・ 国道24号の空間を極力活用し、全区間を高架構造とする案と、平城宮跡周辺地を地下トンネルで通過する地下構造案の2案を検討します

### 「ルート・構造の特徴」

- ①最短ルートかつ奈良市中心市街地に近接するため、利用しやすく利用誘導効果大きい
- ②国道24号やその周辺の生活道路における混雑緩和・事故減少・騒音軽減などの改善効果大きい
- ③平城宮跡に比較的近く、その緩衝地帯内を通過する



### 【全区間高架構造案】

#### (長所)

- ①国道24号や大宮通との連絡利便性が良い
- ②事業費が地下構造案に比べて比較的安い

#### (短所)

- ①大極殿から若草山や東大寺方面の眺望を悪化させる可能性がある
- ②国道24号沿道で支障となる物件が多く発生する可能性がある
- ③沿道における住環境への悪影響や住環境対策の必要性がある

### 【部分地下構造案】

#### (長所)

- ①道路建設がもたらす市街地や眺望への影響が小さい

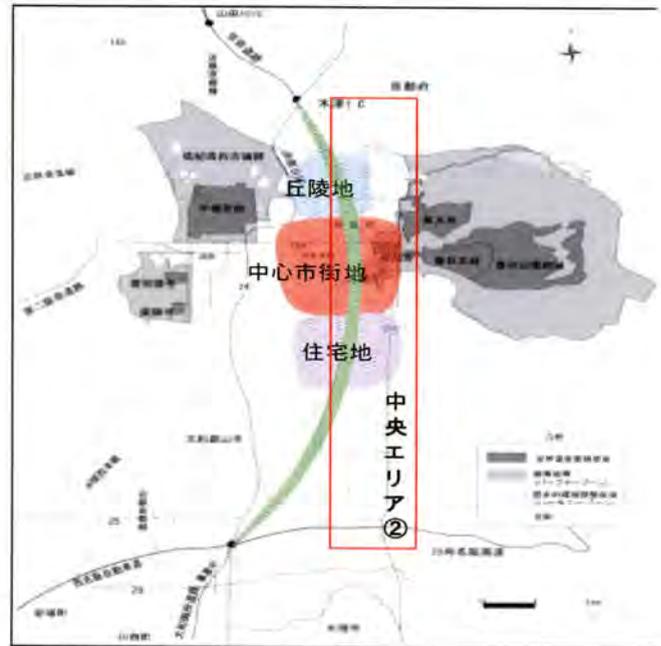
#### (短所)

- ①高架構造案に比べてインターチェンジ設置の技術的制約がつよいため、国道24号や大宮通との連絡利便性が相対的に悪くなる可能性がある
- ②高架構造案に比べ事業費が高くなる

## ○ 中央エリア②

### 「構造の概要」

- ・ JR奈良駅、近鉄奈良駅、県庁などが集積する奈良市中心市街地を地下トンネルで通過する部分地下構造案を検討します



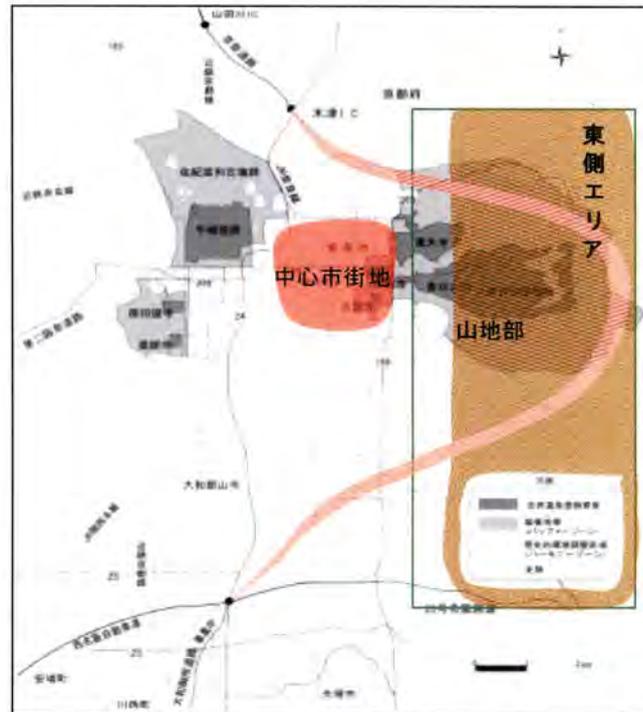
### 「ルート・構造の特徴」

- ①平城宮跡及びその緩衝地帯を避け、奈良市中心市街地を通過する
- ②地下利用のため周辺市街地、住環境への影響が小さい
- ③インターチェンジを奈良市中心市街地付近に設置することが困難であるため、奈良市中心市街地を通過することのメリットが活かされず、国道24号やその周辺の生活道路における混雑緩和・事故減少・騒音軽減の改善効果が小さい
- ④奈良市中心部にアクセスする道路の混雑を悪化させる可能性がある
- ⑤トンネル延長が5 kmを超えると、危険物輸送の車輛が通行できなくなり、一般道路への迂回を余儀なくされる
- ⑥トンネル延長が長いため事業費が高くなり、高い事業費に見合うだけの交通改善効果を得るのは困難である

## ○ 東側エリア

### 「構造の概要」

- ・奈良市中心市街地の東側の山地部を山岳トンネルで通過する案を検討します



### 「ルート・構造の特徴」

- ①平城宮跡の緩衝地帯や奈良市中心市街地を迂回し、東側を通過する
- ②奈良市中心市街地や周辺住宅地を迂回するため、市街地や住環境への影響が小さい
- ③東側に大きく迂回したルートであるため、バイパス機能が強く、奈良市中心市街地や大和郡山市からのアクセス性がかなり悪く、国道24号やその周辺の生活道路における混雑緩和・事故減少・騒音軽減の改善効果が小さい
- ④奈良市中心市街地にアクセスする道路の混雑を悪化させる可能性がある
- ⑤山岳トンネルの距離が5 kmを超えると、危険物輸送の車両が通行できなくなり、一般道路への迂回を余儀なくされる
- ⑥トンネルからの自動車排気ガスが春日山原始林に影響をおよぼす可能性がある

## (5)大和北道路を整備しない場合の対策案について

### 「対策案の概要」

- ・大和北道路を整備しない場合の道路改良策として、国道24号の主要渋滞箇所を立体交差にするなどの一般道路の改良による対策が考えられます。

### 「対策案の特徴」

大和北道路の整備に比べ、早期の完成が予想され、早期の整備効果の発現が期待できる

国道24号の走行性が現状より改善される

大和北道路が欠如したままでは南北の自動車専用道路を結ぶ交通はすべて国道24号などの一般道路を利用せざるを得なくなる

国道24号を始め奈良市や大和郡山市一帯の交通混雑は悪化し、定時性の確保を期待することが困難となり、奈良県北部における道路交通の信頼性を大きく損なう原因となる可能性がある

幹線道路の交通混雑は、一般道路や生活道路を“抜け道”として利用しようとする大量の通過交通を生活空間に引き入れる原因となることから、奈良県北部一帯における一般道路や生活道路の交通事故の増加、交通騒音等の住環境の低下を招く可能性がある

立体交差による眺望の悪化、坂路を登る車からの排気ガスにより環境の悪化を招く可能性がある

### 立体交差改良案のイメージ図

