主催／国土交通省 近畿地方整備局

京奈和自動車道 大和北道路シンポジウム

平成19年3月11日（日）
会場／奈良県文化会館・国際ホール

世界遺産都市ならのみちづくりを考える

大和平野を南北に縦貫し京都・奈良・和歌山を結ぶ、延長約120キロの高規格幹線道路である京奈和自動車道のうち、奈良県北部の奈良市・大和郡山市域に計画されている「大和北道路」は、国道24号の渋滞緩和や一般道路の交通事故の削減、走行時間の短縮、医療・生活サービスの向上など奈良市周辺の交通環境の改善に寄与する事が期待されています。

この大和北道路が計画されている奈良県北部は、世界遺産「古都奈良の文化財」をはじめとする数多くの重要な文化財が存在する地域であり、計画を進めるにあたっては、こうしたかけがえのない文化遺産との調和を図ることが非常に重要であります。

こうしたことから、国土交通省近畿地方整備局では、平成19年3月11日（日）奈良市市登大路の奈良県文化会館において、「大和北道路シンポジウム」を開催しました。当日会場には約520人の方々が参加し、奈良文化財研究所所長田辺征夫氏による基調講演のあと、第2部パネルディスカッションでは、「世界遺産都市ならのみちづくりを考える」と題して、ご出席の各界パネリストから、この道路に対するさまざまな要望や提案、期待が熱く語られました。

パネルディスカッション
～世界遺産都市ならのみちづくりを考える～

地域づくりと連携したみちづくりで、奈良に「癒し」と「安らぎ」を

三宅　本日のパネルディスカッションでは、世界遺産をうまく活かしながらの社会資本としての「地域づくり・まちづくり」の課題と方策について討議をうかがいます。

水野　お水取りの行事は、聖武天皇による大仏開眼供養のときから1258年間、一回も途絶えることなく続いています。正倉院展も、現在で20数万人の見学者を集めています。平城京の時代につくられたものが、今日まで続きありありと目の前で行われています。現代人の感動、感激の母なるものこそが平城京にあります。

その平城京に新しい道路をつくるということで、長い間検討されて検討を重ねてきましたなんとかして地下を通ってほしいと希望しているところです。世界遺産登録エリアをはずして、緩衝地帯であるバッファーゾーンにルートも設定しました。今後は、将来に実害がないように遺構や木簡の保存の方策、また地下水流の保存条件を継続的に監視する仕組みをつくっていただきたいと要望しているところです。

パネリスト
「県民の生活の利便性、文化財とのバランスをみんなで考える必要がある」
奈良大学名誉教授、全国埋蔵文化財法人連絡協議会会長
水野　正好 氏

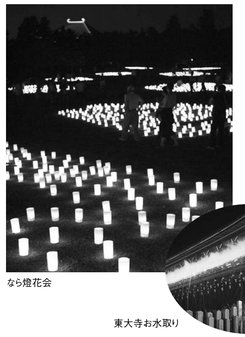
大西　奈良の地下水と地盤について10年近くかけて検討してきました。

土木工学は、かつては開発に重点を置いていたこともあって、考古学とは対立する学問だと思われてきました。しかし本来、土木工学は英語でCivil-Engineering（市民工学）と言われるように、市民の生活の建物や道路などの基盤を整備し、市民の住居環境に貢献するためのものです。世界的にも、土木工学が都市環境にかかわる技術的な貢献をできるかという試みが各所でなされています。

たとえば、アメリカのボストンでは、高速道路の渋滞を緩和するために道路を地下へ移して、地上空間は公園にしました。ボストンには古い町並みがあり、海も近いので毎年線の想いの場や商業施設などと整備を一体化して一度成功しています。土木工学の技術を環境整備のために使って市民生活を快適にし、都市に人を呼び込もうという試みです。

朝廣　なら燈花会は99年から始まった新しい夏の観光行事です。市民ボランティアが2万本のロウソクを奈良公園に灯します。幻想的な趣向が好評で、今では1日目の会期中に約7万人も集客できるようになりました。

この成功の理由は、市民ボランティアのマンパワーもありますが、あとひとつは、会場となった奈良公園とその周辺の東大寺や春日大社・興福寺といった世界遺産の魅力出す歴史景観、そして都市の中にありながら第一級の自然を残す奈良公園の自然環境です。奈良に来る人が求めているのは、まさしく歴史や自然であり、そういうものが醸し出す「癒し」であり「安らぎ」です。



なら燈花会

東大寺お水取り

しかし、一方で奈良のまちを訪れる観光客の4割が車で来ると いうデータがあります。奈良は車がないと不便という固定観念があるようです。車が多いから、新しい道路が必要というわけではありませんが、今の状態で観光客を誘致すると、ますます混雑します。

藤森　平城京には全国からたくさんの人やモノが集まりました。朱雀大路はまいに振わったとはずですが、大きな倉庫物はおそらく都の外で牛馬から下ろされて、人の手で運び込まれていたのではないかと思います。大きな社寺には、「搬入口」というのがありますが、そういう所で積み替えたところが、今の奈良には それがありません。

奈良はよくこの行って也世界遺産に当たるまちです。そこに北から南から人が来る。奈良に用事のない人も入ってきます。国道24号が大渋滞で、幹線だけでなく細い道路にも車が入り込んで、学童が危険にさらされています。

私共としては、まず、南北交通需要に対する通過交通の処理を行い、奈良に用事のない車はどこか迂回するか地下を通ってもらうこと。そして、本当に世界遺産の地域に来る人だけが、国道で車を降りていただいてバスや自転車に乗り換えてもらいゆっくり世界遺産を見ていただくというのが、世界遺産の活用と奈良市の経済活性化に役立つのかなと思います。

住む人と観光客のニーズの調和で世界遺産地域にやさしいみちづくりを

三宅　世界遺産都市・奈良では、大和北道路が計画されていますが。

パネリスト
「土木工学と考古学との協力・共存による保全の取り組みのモデルケースとなれば」
京都大学大学院工学研究科・都市環境工学専攻　教授
大西　有三 氏

大西　奈良盆地には、京都盆地と同じように地下に相当量の地下水があります。地下は、粘土や砂・礫（れき）の層が何層にも積み重なっていて、その砂・礫層を地下水が北から南方向へ流れています。非常にゆっくりと流れます。降水量が何十年あるいは100年、200年あるいて出てきます。

トンネルを掘って、なぜ地下水に影響がないのかとよく言われます。

従来のトンネルは地表から下へ掘りましたが、最近は、環境への影響や地下水の作用を懸念する場合にはシールド工法というやり方を用います。何層もの地層のさらに下、地下14m所に直径10m程度のトンネルをくり抜きます。東京湾横断道路が、このシールド工法のトンネルです。水は全く入ってきません。

地下水は、その上の砂・礫層を考えないというはずもありません。

この道路が、21世紀の奈良の再編につながればと考えております。

東京湾横断道路（アクアライン）
写真上：シールドトンネル内部
写真左：シールド機

文化遺産と調和した地域づくり・みちづくりで、過去を現在に活かす

国道24号周辺の生活道路を利用する車と登校する学童
（奈良市西ノ京町付近）

奈良市には、毎年約300万人を超える観光客の方が、お越しになっておられますが、これは、世界遺産、古都奈良の文化財をはじめいろいろな歴史的遺産物、歴史的景観があることから出たいということで、貴様方お住まいの住宅街の中の細い道路に車が入り込んでくるような状況があります。

とうの方法として、国土交通省で、京奈和自動車道、大和北道路という道路の整備を進め計画しております。もちろんこの道路を付ければすべて良くなるというわけではありませんいろいろなことを考えていかなければいけないわけですそういった意味で、本日のシンポジウムを開かせていただきました。

ただ、奈良はたくさんの世界遺産があります。世界遺産という人類にとって貴重な財産、それとばなりますんがこのシンポジウムを通じて、皆様方がこの「世界遺産都市奈良のまちづくり」につきまして理解を深めていただけたらきますとともに、奈良和自動車道の整備にできましてもご理解を深めていただくことを期待するとともにできます。

主催者あいさつ

国土交通省近畿地方整備局　道路部長
藤森　祥弘

基調講演

平城京と道路～開発と文化財の調和～

奈良文化財研究所　所長
田辺　征夫 氏

平城京の基本は道路計画

平城京の基本は碁盤目の道路計画でした。真っ直ぐに続いている道路計画は、古代の官道（公的につくられた道路）の特徴です。目的に向かってまっすぐに進もうという強い意志が働いています。古代ローマ帝国の道路なども、そうです。平城京は、地下にこの計画的な道路の遺構がかなり顕著な形で残っています。これが大事なところです。

開発と埋蔵文化財の調和

この問題は、2つの側面から考える必要があるでしょう。

ひとつは、遺構の「保存」と「開発」が調和できるかということです。高度経済成長期にほど開発のテンポが速く、保存が後手に回って、議論している間に開発が進んでしまった。ところが、開発が進めば進むほど発掘のデータも出てくる。さらに発掘を促すということになる。過去数十年来そうでした。今も全国で年間1万件弱の発掘が行われていて、そのほとんどが開発に伴う発掘調査です。それくらい開発と埋蔵文化財は深く関わっています。

もうひとつは、活用面での調和ということです。たとえば、平城京は朱雀門や大極殿を復元していますが、こうした保存活用している平城京のような遺跡と周辺の開発との調和を考えていくことです。観光にどうやって供していくか、といったことが現在では大きなテーマとして出てきています。

いずれにしても、保存・活用の両面での調和が求められているわけですが、基本は、「埋蔵文化財の価値は地下にある」ということです。その価値が損なわれるような活用・調和であってはならないということです。

大和北道路と平城京

そこで、具体的には大和北道路と平城京の関係ですが、これは、

平城京跡地の地下に眠る古代の道路計画を現代に再現

どうみればいいか。

道路を通す場合、奈良の世界遺産は自然と一体であることが大きな条件になっているので、景観面から高架は無理。地下ということになる。その場合、遺構というのはほぼ地下数メートルまでを終わりますから、普通、地下4mのトンネルであれば、直接的に遺構の保存に問題はないのではないか、景観面ならば問題がない、ということで悪くはない選択です。

ただ、問題は平城京の場合、地下に非常たくさんの木簡が埋蔵されているということです。この道路ルートは、考古学的に、木簡というのは、考古学的に、地下に保存されているのか、基本的に水分の豊富な所に残る、という特色があります。地下水が乾燥・酸化すると腐ります。

そこで、具体的、客観的なデータがどれくらいあるかというと、「大和北道路地下・水モニタリング検討委員会」という監視のための委員会が設置されています。地下水や水分のあり方、土壌のあり方などが実際に、木簡のような地下の文化遺産にどう影響するのかが調べていきます。

開発と文化財の調和という点で、これは従来にない初めての試みです。

地下の遺物がどういう状態ならば、保存されるのか、保存されないのか、そこまで検討していまんべうまでなされています。

いう作業が、この道路建設を きっかけに私共と国土交通省の協働で始まっています。

私共は、今まで平城宮跡の地下のデータを蓄積しておりますが、それをどう使うのか、使えるのか、まず活用されていなかった。今回初めてこれをきっかけに、文化財をまちづくりにどう活かしていくか、確固たる考えの中で解決策を見つけていくべきというご姿勢がとうかとうかということでありそうすれば技術的な解決も見えてくるということです。

文化財保存への新しい展開

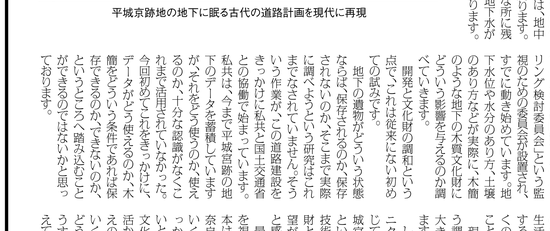
日本には現在約44万箇所の遺跡があります。そこには、未調査・未発掘の人が生活している、遺跡を保存するために、全ての人を立ち退かせては保存するということは出来ないしまた、そういう保存には意味がありません。何のために遺跡や文化財を保存するのかというと、現在の我々の生活、そして未来の人達の生活の役に立つために保存するわけです。保存のために多くの人が犠牲になるということは いけません。

現在の生活と文化財をどう調和させるか、これが必ず大きなテーマとして出てきます。

したがって今回、地下水モニタリングという作業を通じて、大和北道路の保存と調和と平城宮跡や木簡の保存と調和ということで、何が新しい技術的展開ができれば、文化財と開発の調和に、新しい展望が生まれるのではないかと感じています。

最後に、奈良のまちづくりを視点に入れて考えると、基本は、これから奈良のまちを、奈良に住む私達がどうしていくかいうことです。

どうかということでありそうすれば技術的な解決も見えてくるということです。



リヨン大学の毒用サイクルボート（フランス）
出典：自転車文化センターホームページ

流れていきますのでほとんど影響はないと考えています。

ひとつ、大懸念されているのは、奈良盆地には地下水の流れが上昔から下がっているのではないでしょうか。

また、平城宮の北方面には、大規模な団地があちこちにできていて、降った雨がほとんど地表を流れてそのまま川や下水に流れていきます。地下に入らないわけで、地下水位が下がる要因にもなります。そういった影響も調べていかなければなりません。現在の我々の生活、そして未来の人達の生活の役に立つために保存するわけです。保存のために多くの人が犠牲になるということは いけません。

現在の生活と文化財をどう調和させるか、これが必ず大きなテーマとして出てきます。

したがって今回、地下水モニタリングという作業を通じて、大和北道路の保存と調和と平城宮跡や木簡の保存と調和ということで、何が新しい技術的展開ができれば、文化財と開発の調和に、新しい展望が生まれるのではないかと感じています。

最後に、奈良のまちづくりを視点に入れて考えると、基本は、これから奈良のまちを、奈良に住む私達がどうしていくかいうことです。

どうかということでありそうすれば技術的な解決も見えてくるということです。

三宅　宅地開発や都市開発による地下水汲み上げの影響が疑はれるなら、地下水汲みあげの影響を検討しなければ、ということですね。この道路への期待についてはどうでしょう？

朝廣　私共が実施したアンケートでは、約8割の方が奈良の道路整備は必要だと回答されています。

渋滞緩和とか観光客の増加などは、私も期待をしていますが、単に、そういう一次的な機能だけでなく、私は、道路自体を観光と結び付けられないか、道路が観光資源にならないかと思っています。

大和平野が一望できる、若草山や薬師寺が見える、飛鳥・慈城の山々、生駒に沿い夕日が見える。ゆっくり展望できる場所をつくって、そういう魅力をアピールしたいために、奈良に来る、ということになるのではないでしょうか。

また、渋滞道路にならないようにこと、ゆっくりしてみようという気にさせる仕組みも考えられます。

たとえば、パークアンドライドの拠点がずっと近くにあって、簡単に乗り換えられるといったようなことです。

藤森　世界遺産、白川郷に有名な岐阜県白川村で、今年、東海北陸自動車道という名古屋・富山間の高速道路が開通しました。白川村は年間入込み観光客数約100万人、人口は1700人程度です。高速道路開通に先立って、平成13年に社会実験をやりました。

世界遺産のエリアに大型観光バス、基本的に通行止め、電気自動車しか走らせない、観光客は駐車場で乗り換え、バスあるいは自動車を利用します。世界遺産エリアなどでは、住む人の生活と観光客のニーズの調和のために、双方で工夫している必要があると思います。

また、フランスのリヨンには世界遺産の庁がありますが、ここでは、ボートを使って、簡単に乗り換えられるようにしています。

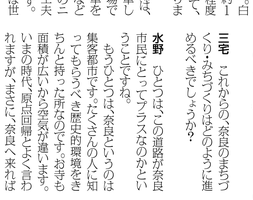
水野　ひとつはこの道路が奈良市民にとってプラスになるかということですね。

もうひとつは、奈良というのは集客都市です。たくさんの人に知ってもらうべき歴史的環境をきちんと持った所なのです。おっきな面積が広いから空気が違います。いま目の前で見えるこういうものを活かしていくことが、それなりの道路、それなりの新しい対策を導入していきますのです。ペロプというのは（フランス語のVelo（自転車）と英語のLove（愛）を合成したものです。

チケットを買って公共の自転車を利用するというコミュニティ・サイクルシステムなどもあります。

三宅　これからの、奈良のまちづくり・みちづくりはどのように進めるべきでしょうか？

奈良は日本のふるさとです。すばらしい文化財がたくさんあってもうちょっと歴史的環境をきちんと持った所なのです。おっきな面積で見えるこういうものをこの面積が広いから空気が違います。いま目の前で見えるこういうものを活かしていくことが、それなりの道路、それなりの新しい対策を

パネリスト
「今後も引き続き広く情報を提供しながら、みちづくり・地域づくりを進めたい」
国土交通省近畿地方整備局　道路部長
藤森　祥弘 氏

三宅　私たちは過去の遺産の上に現在の生活を営んでいます。文化遺産と調和した地域づくり・みちづくりは、過去を現在に活かすことに繋がるのではないでしょうか。会場の皆様、そしてゲストの皆様、本日はありがとうございました。