



京奈和自動車道
大和北道路シンポジウム

**世界遺産都市
ならのみちづくりを考える**

と き／平成19年 3月11日(日)

ところ／奈良県文化会館 国際ホール



主催／国土交通省 近畿地方整備局

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

平城京の基本は基盤目の道路計画でした。真つ直ぐに通る道路計画は、古代の官道（公的につくられた道路）の特徴です。目的に向かつてまっすぐに通そ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。平城京には、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よ。

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。高度経済成長期には、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。過去数十年來そうでした。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。

そこで、具体的には大和北道路と平城京の関係です。これを、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で終わりますから、普通、地下40m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、景観面も問題がない、ということで悪くはない選択です。

大和北道路と平城京

ただ、問題は平城京の場合、地下に非常にたくさん木簡が埋蔵されていることです。木簡というのは、考古学にとって第一級の歴史資料です。

では、木簡がどういう状態で地中に保存されているのか。木質のものというのは、地中で乾燥、酸化すると腐ります。基本的に水分の豊富な所に残る、これが特色です。地下水が豊富にあれば必ず残ります。では、木簡が眠っているその地下にトンネルを通すことで、地下の水位が変動するのではないか、という大きな問題が出てきました。

そこで、具体的・客観的なデータが



たなべい くお 奈良文化財研究所所長

昭和43年慶應義塾大学文学部史学科卒業。京都大学大学院文学研究科修士課程中退。文化庁文化財保護部美術工芸課主任文化財調査官、東京国立博物館学芸部考古課長、奈良国立文化財研究所平城宮跡発掘調査部長などを経て、平成13年に独立行政法人奈良文化財研究所飛鳥藤原宮跡発掘調査部長に就任。平成17年より現職。著書に「平城京を掘る」「平城京―街とくらし」など。

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

奈良市には、毎年1300万人を超える観光客の方が、お越しになっておられます。これは、世界遺産「古都奈良の文化財」をはじめ、いろいろな歴史的建造物、歴史的景観があることからお越しいただけるのだと思っています。

ただ、一方で、日常生活の中で交通問題をお考えいただきたいと思います。奈良市の南北を走ります幹線道路は、国道24号と169号の2本ですが、この2本の道路は朝夕は非常に混んでおります。

また、東大寺のお水取りや春・秋の観光時期には渋滞いたしました、全然動かないという状況です。さらには、混んでいる幹線道路から早く奈良市に入りたい、また奈良市から出たいということ、皆様方お住まいの住宅街の中の細い道路にも車が入り込んでくるような状況であります。

こういった問題を解決するひとつの方法として、国土交通省では京奈和自動車道大和北道路という道路の整備を現在計画いたしております。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、奈良にはたくさん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、それと道つくりを調和していかなければなりません。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きますとともに、京奈和自動車道の整備につきましても、理解を深めていただくことを期待するところでございます。



出土した木簡の例
出典：奈文研ニュース9号/
奈良文化財研究所

とれないかということで、「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、すでに動き始めています。地下水位や水分のあり方、土壌のあり方などが実際に、木簡のような地下の木質文化財にどういった影響を与えるのか調べていきます。

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。

文化財保存への新しい展開

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、そこまで実際に調べようという研究はこれまででなされていません。そういう作業が、この道路建設をきっかけに私共と国土交通省と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いますが、それをどう使うのか、使えるのか、十分な認識がなくこれまで活用されていなかった。今回初めてこれをきっかけに、データがどう使えるのか、木簡をどういった条件であれば保存できるのか、できないのか、ということへ踏み込むことができるのではないかと考えております。

文化財保存への新しい展開



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、大和北道路の建設と平城宮跡や木簡の保存と調和というところで、何か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、どうしたいのか、しっかりとした考えを持たないといけないということです。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。そういう姿勢に立つかどうかということがあり、そうすれば技術的な解決も見えてくるということです。



平城京跡地の地下に眠る古代の道路計画を現代に再現

日本には現在約44万箇所の遺跡があります。そこには、いま現に大勢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保存するということはできないし、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、保存のために多くの人が犠牲になるということではいけない。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

京奈和自動車道と大和北道路

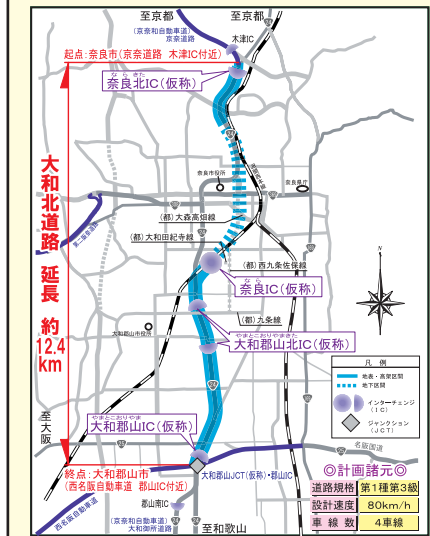
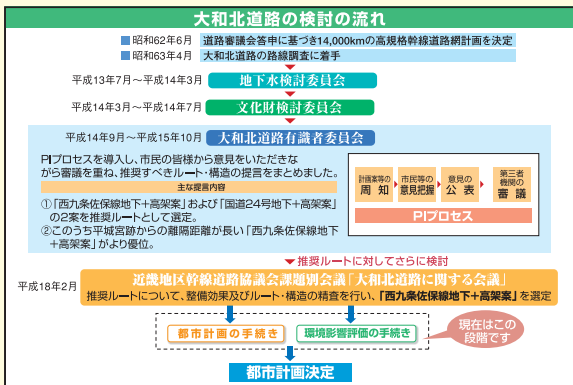
計画の概要と現状について

田辺さんの基調講演の後、村田重雄奈良国道事務所長が京奈和自動車道・大和北道路の計画概要及び計画の経緯と現状について、来場者のみなさまに説明を行いました。



国土交通省近畿地方整備局 奈良国道事務所長 村田 重雄

平成5年4月建設省入省。土木研究所、国土技術政策総合研究所道路研究部道路空間高度化研究室主任研究員、国土交通省道路局路政課課長補佐などを経て、平成18年12月より現職。



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」

パネリスト

- 大西 有三 京都大学大学院 工学研究科 都市環境工学専攻 教授
- 水野 正好 奈良大学 名誉教授／全国埋蔵文化財法人連絡協議会 会長
- 朝廣 佳子 (株)読売奈良ライフ代表取締役／地域情報誌「yomiこ」編集長
- 藤森 祥弘 国土交通省 近畿地方整備局 道路部長
- 三宅 道子 フリーアナウンサー

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 道路は、以前は行政の先導で、いつの間にか道路がつくられていたというイメージがありました。近年では、各所で話し合いが行われて、単なるみちづくりでなく、地域づくりと連携したみちづくりが行われています。

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・みちづくり」のあり方、課題と方策についてパネリストのみなさまにお話をうかがいます。

コーディネーター
三宅 道子氏



みやけ みちこ
フリーアナウンサー
奈良県出身。NHK「イブニングネットワーク」をはじめ関西テレビ「ワールドアップリンクおおさか」、奈良テレビ放送「ニュースONステージ」など近畿を中心にテレビキャスターとして、主にニュース番組に出演。講演会やシンポジウムのコーディネーターとしても活躍中。



東大寺お水取り
なら燈花会

80%の方が必要、約15%の方が必要ないと回答されました。整備が必要だという理由としては、渋滞が多い・狭い・観光への期待・歩行者自転車などの安全などがあげられ、必要でない理由としては、昔の奈良の道のほうが奈良らしい、などの意見でした。

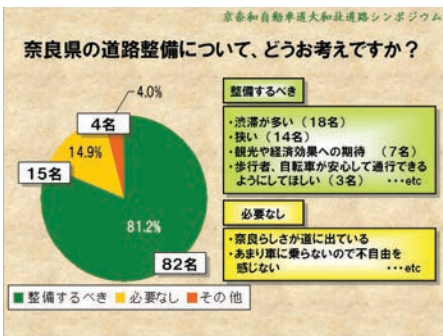
藤森 平城京には全国からたくさんの人やモノが集まりました。朱雀大路は大いに賑

いたが、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。

「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」



おおにし ゆうぞう
京都大学大学院 工学研究科 都市環境工学専攻 教授
昭和43年京都大学工学部土木工学科卒業、昭和48年カリフォルニア大学バークレー校大学院博士課程修了。カリフォルニア大学ローレンスバークレー研究所研究員、京都大学工学部交通土木工学科助手を経て昭和52年同助教授となる。平成3年京都大学大学院工学研究科環境地球工学専攻助教授、平成6年京都大学工学部交通土木工学科教授、平成12年スイス工科大学ローザンヌ校 (EPFL) 客員教授等を経て、平成15年4月より現職。



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1256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現れています。現代人の感動、感激の母なるもの、それが平城京であります。

その平城京に新しい道路をつくるということ、長い間検討に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、かなえられた。次に、地下水の問題を検討して、これも地下40mのトンネルということになって、ようやく愁眉を開きかけているところです。

平城宮跡への影響を少なくしようと、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、また地下水等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。

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つて、考古学と

わつたはずですが、大きな荷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、馬を「駒留め」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



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)

ません。奈良は、どこへ行っても世界遺産に当たります。そこに北から南から車が来る。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、南北交通需要に対応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。そして、本当に世界遺産の地域に来る人だけが、周辺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、ゆつ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 世界遺産を活かしたまちづくり、みちづくりを考えることが大切ですね。

水野 昔は、都をつくるときは道路を先につくって、それから都をつくりました。都を移すときも、まず新しい道路をつくっていく。合理的でした。いまはそうはいかない。奈良に来る人だけでなく住む人にも便利な、いい道路をつくる必要があります。奈良は、東西交通は発達していますが、南北は非常に不便です。

今回、新たな道路ができることすれば、この機会にもういちど奈良を再評価して、それに合わせた文化財の守り方を考えることが必要です。今のままで行けば奈良は単なる地方都市、普通の観光都市になってしまう。奈良は日本のふるさとです。すばら



あさひろ よしこ
(株)読売奈良ライフ代表取締役/地域情報誌「yomiこ」編集長/NPO法人なら燈花会の会前会長

「広く情報を提供することにより、 市民を巻き込んだ議論をしていただきたい」

と整備を二体化したことで成功しています。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10日間の会期中に約70万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醸し出す歴史景観、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。

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



道路を地下化した事例 (アメリカ ボストン市) 資料:土木学会誌 Vol.87 Oct 2002



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



りましたが、最近では、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40mの所に直径10m程度のトンネルを2本通します。東京湾横断道路が、このシ

ールド工法のトンネルです。水は全く入つきません。

地下水は、その上の砂・礫層を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。

むしろ、いま懸念されているのは、奈良盆地には地下水の汲み上げ規制がないことです。他の大都市はほとんどが地下水を汲み上げるのに許可が必要なのですが、奈良にはそういう規制がないので、昔から比べるとずいぶん地下水位が下がっているのではないのでしょうか。

また、平城宮の北方・西方には、大規模な団地があとにできていて、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。そういった形の影響も含めて、これから地下水の監視を行っていく必要があるということです。大和北道路地下水モニタリング検討委員会」を立ち上げました。

「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」



パネリスト
水野 正好氏
みずの まさよし
奈良大学名誉教授
全国埋蔵文化財法人連絡協議会 会長
昭和32年大阪学芸大学卒業。滋賀県・大阪府教育委員会、文化庁で文化財行政を担当。昭和54年、奈良大学に着任。文学部長、学長を経て現在、奈良大学名誉教授、財団法人大阪府文化財センター理事長、全国埋蔵文化財法人連合協議会会長、奈良県古都保存審議会委員。著書に「島国の原像」「日本の原始美術・土偶」「古代を考える・河内飛鳥」「古代を考える・近江」など。

地下水の状態がどのように変わっていくのか十分チェックした上で、工事への影響を見ていこうというふうと考えております。

三宅 宅地開発や都市開発による、地下水汲み上げの影響も考えなければ、ということですね。この道路への期待については、どうでしょうか？

朝廣 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。単に、そういう二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・葛城の山々、生駒に涼む夕日が見える。ゆつ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する。そうすれば、この道路に乗り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、通過道路にならないように、ここで降り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拠点があつて、簡単に乗り換えられるといったような工夫です。



リオン大学の専用サイクルポート（フランス） 出典：自転車文化センターホームページ

藤森 世界遺産「白川郷」で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年に社会実験を行いました。

世界遺産のエリアに入る道路は、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、バスあるいは自転車を利用します。これは、地元の方には好評で

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

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？

イクル・システムを導入しています。ペロというのは、フランス語のVelo（自転車）と英語のLove（愛）を合成した造語です。奈良市でもこういったソフトな施策と大和北道路の整備というハードな施策を組み合わせ、一緒にやっていくことが必要なのではないかと思っています。



パネルディスカッションの様子

水野 世界遺産への、奈良全体の大きな取り組みはまだ感じられない。ひとつは、この道路が奈良市民にとってプラスなのかということで、そ

けていくのか、どのように便利になるのか、といったことです。

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。京都のように「街」になりきっていない。お寺も面積が広いから空気が違います。いまの時代、原点回帰とよく言われますが、まさに、奈良へ来れば、日本の原点がある。日本の始まりは奈良に間違いありません。これをどのように伝えていくかというときに、この道路とともに奈良のすばらしさを全国に、世界に発信できるようにしてもらいたいと思います。

大西 私のまとめとしては、今回いろんな立場で仕事した中で、土木工学が今まで考古学に無関心すぎたのとは感じました。やっと最近、エジプトの王墓を人工衛星で探査するなど、土木工学の知識や技術が考古学と協力し始めています。

奈良でも、事前に最新の探査機器を使用して、目に見えない地盤のについて調べた上でプロジェクトを進めて

「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」



ふじもり よしひろ
国土交通省 近畿地方整備局 道路部長
昭和53年東京大学工学部土木工学科を卒業、同年4月建設省入省。リオン第2大学経営経済学研究科（交通経済）修了。世界銀行 西中央アフリカ局 交通工コノミスト、関東地方建設局 首都国道工事事務所長、道路局有料道路課有料道路調整官、総合政策局 国際建設課長、大臣官房参事官（国際建設）などを経て、平成17年4月より現職。

いきます。土木の知識を、考古学の中に上手に活かしていただきたい。逆に、考古学のほうから要求を発信していただければ、それに対応して我々も技術を提供できる。地中の様子も分かるし、対策もたてられる。2つの学問が融合しながら、正しい方向を打ち出せれば成果も大いに期待できます。今回は、そのいい機会だと思っています。

朝廣 この大和北道路をきつかけにまず市民が、どんなまちをつくるのか、自分達のまちがどうあるべきか考え、お客様をどうやっておもてなしするのか、そういったことを、楽しく考えていけたらいいと思います。

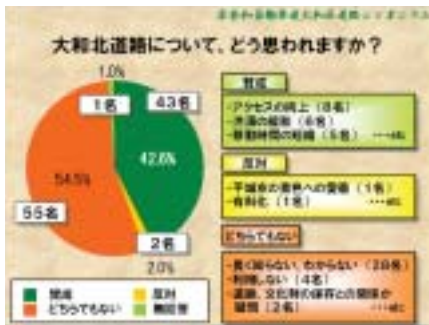
そのためには、私たち市民の声をもつとも聞いてください。無理だと思ふアイデアもとてあえず聞いていただければ、私たちも知恵を出し合っているうちに愛着も湧きますし、そういうことが誇りにもなっていくと思います。

この道路は世界遺産のまち奈良、日本の原点を通るみちだという感動を来る人に感じてほしいですし、まず奈良の人がそういった感動を持って、特徴

のある奈良のみにちにしていくことが大事なのかと思います。

最後にいま「日本に京都があつてよかった」というポスターがありますが、私は「日本の始まりが奈良でよかった」ということを言いたい。全国の人に、そう言っていたできるように頑張りたいと思います。

朝廣さんが実施した100人アンケートの一例
大和北道路がまだ世間に認知されていない実状が分かる



した。会場の皆様はどんな感想をおもちになられたでしょうか。私たちは、過去の遺産の上に現在の生活を営んでいます。この過去の遺産・文化財と調和した地域づくり・みちづくりを進めることが、過去を現在に活かすことになるのではないかと私は感じました。

皆様もこのシンポジウムを通じて、大和北道路のこれまでの経緯や今後の見通しなどをご理解いただけたのではないかと思います。本日はありがとうございました。

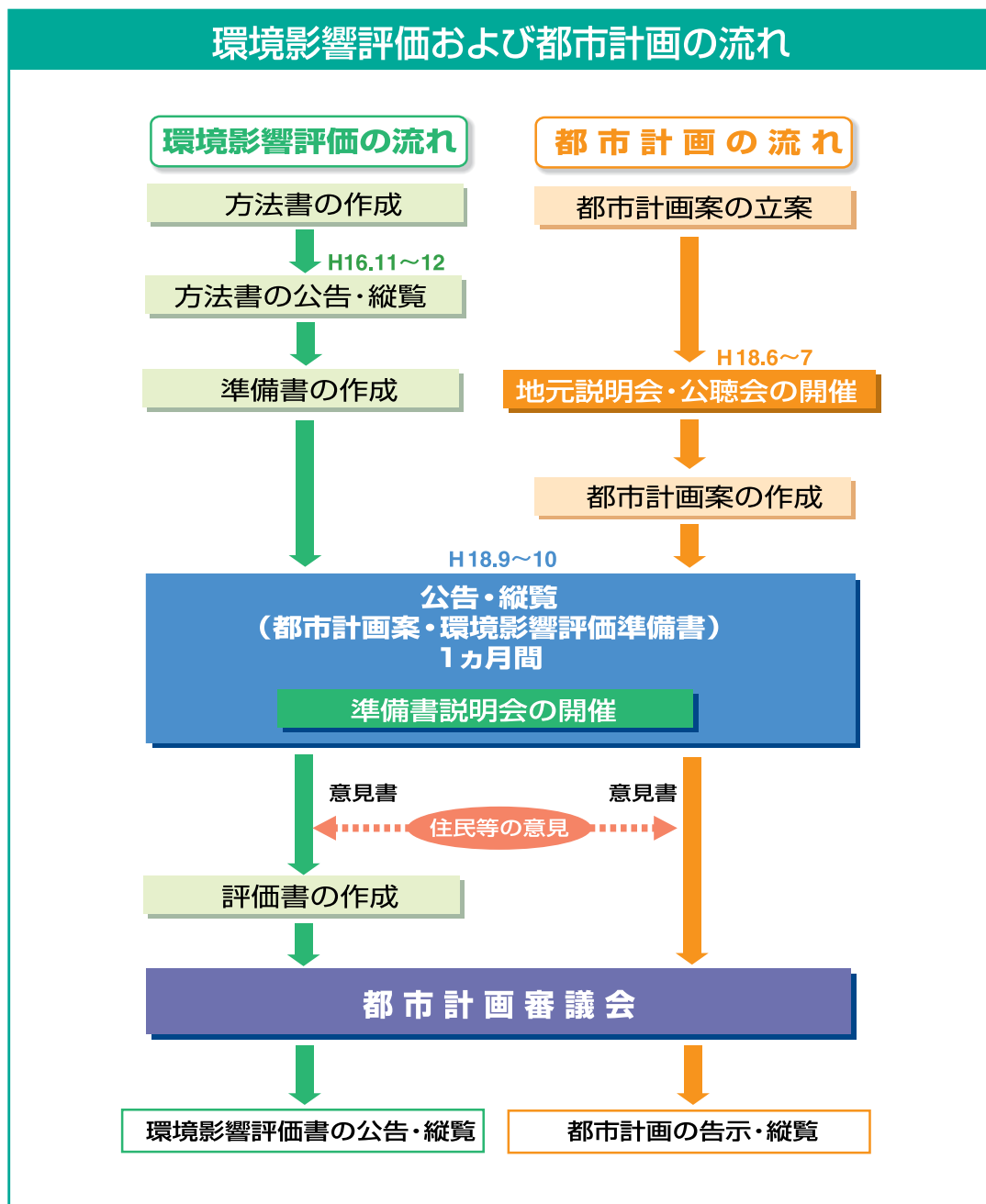
藤森 大和北道路は、現在、都市計画手続きをしていただいております。市街地の中はトンネルで計画しております。ご心配の木簡については、「大和北道路地下水モニタリング検討委員会」の中で、どういう状態で保全されるのか、どういう状態になったら危ないのか等、ご指導をいただき、万全を期したいということですね。

この大和北道路は、あくまでも奈良の皆様のまちづくりのお手伝いの道具です。世界遺産というリソース（資源）を、どのように活用して利潤を出すのか、という考え方がすると、それは、この奈良のまちにお住まいの皆様方のこ

三宅 パネリストの皆様、ありがとうございます。きょうは各方面から貴重なご意見を頂戴いたしました。



大和北道路は、現在、都市計画及び
環境影響評価の手続きが進められています。



お問い合わせ先

国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所

〒630-8115 奈良市大宮町3-5-11

TEL:0742-33-1391 (代) URL <http://www.kkr.mlit.go.jp/nara>