

第 87 回 奈良国際文化観光都市建設審議会

司会

定刻がまいりましたので、審議会を始めさせていただきます。

委員の皆様方には、ご多忙のところご出席いただきましてありがとうございます。

それでは、第 87 回奈良国際文化観光都市建設審議会を始めたいと思います。

〇〇会長、よろしくお願いいたします。

〇〇会長

1 月も下旬になりましたが、改めましてあけましておめでとうございます。今年もよろしくお願いいたしますと思います。さらに重要な案件がいくつか年始めから出ております。

それではただいまから 87 回の奈良国際文化観光都市建設審議会を開催いたします。

議事に入ります前に、委員の出席状況について、事務局からご報告ください。

司会

ご報告申し上げます。

現在の当審議会委員総数 25 名のところ、本日ご出席いただいております委員数は 15 名でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。ただいまの報告によりまして、出席委員が過半数を上回っております。当審議会条例第 6 条第 2 項の規定によりまして、本日の審議会が成立しておりますことをご報告いたします。

さて、前回の審議会でお決めいただきましたように、運用規定を通じて今回から当審議会では公開及び傍聴を行うことになっております。本日は一般の方の傍聴希望がございませんけれども、マスコミの方の傍聴希望がございます。これに関して入っていただいて、異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

〇〇会長

ありがとうございます。異議がございませんようですので、お入りいただきたいと思います。なお、写真撮影は無いということになっております。

それでは、本日の審議会、いつもよりも午後の部としてはちょっと早めの 1 時から始めさせていただきました。十分にご審議をと思っております。

本日ご審議いただきます案件は、県決定と市決定の二つに分かれておりますが、いずれも関連したものでございます。大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路の変更（案）、これが県決定でありますところの京奈和自動車道（大和北道路）、国道 24 号バイパス線及び西九条佐保線、これが県決定の案件でございます。

次に、市決定の奈良北 1 号線、大森西町線、九条線及び四条線でございます。

お互いに関連しておりますけれども、県決定と市決定となりますので、まず県決定であります京奈和

自動車道（大和北道路）、国道 24 号バイパス線及び西九条佐保線の変更（案）について、まず事務局からご説明をいただきます。よろしく申し上げます。

事務局

失礼いたします。

それでは 1 番目の案件であります大和都市計画道路の変更（案）について（県決定）。1-1 京奈和自動車道（大和北道路）ならびに国道 24 号バイパス線、そして 1-2 西九条佐保線について説明させていただきます。

その前に、本日皆様方に配布させていただいております説明資料のご確認をさせていただきます。次第、座席表、そして説明資料といたしまして、一つ目に、A4 横で、29 ページだての建設審議会の資料でございます。二つ目が A3 版の横で、17 ページだての別冊資料ということで配布させていただいております。主にこちらは図面関係を掲載させていただいております。それと、参考資料といたしまして、カラーリーフレットの「大和北道路計画の概要」、それと「大和北道路の環境影響評価の概要」、それから「都市計画道路西九条佐保線 都市計画変更及び環境影響評価の概要」の三つのカラーリーフレットを用意させていただいております。

説明の中身に応じて、それぞれたくさんの資料になりますが、ご理解のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。欠落等ございましたら、事務局のほうへお申し出いただきたいと思ひます。

それと、たいへん申しわけございませんが、A3 版の別冊資料の中で、一部差し替えをお願ひしたいと思ひます。2 ページの部分でございますが、今日新たに受け取られた委員の皆様方に対しては差し替えたものをお渡ししております。以前のものについては、差し替えをよろしくお願ひいたします。

それでは、資料 2 ページをお開き願ひます。前方のスクリーンと、大和北道路の概要のリーフレットを併せて見ていただきながら、お聞きください。

本日ご議論いただきます京奈和自動車道でございますが、ご承知のとおり 1987 年に国の道路審議会答申を受けまして、第四次全国総合開発計画のいわゆる四全総で自動車専用道路をもって全国的に自動車交通網を形成するとの高規格幹線道路が提唱されました。その路線の一つにこの京奈和自動車道が掲げられております。

この道路は大和平野を縦貫して京都と和歌山を結びます延長約 120 km の自動車専用道路であります。広域的には既存の高速道路及び主な国道と連携することで相互のネットワークを形成し、近畿大都市圏での時間短縮等を図り、都市間の連携強化が図られる役割を担っております。

また、地域的には、県の南北軸として骨格をなし、なら・半日交通圏道路網構想を支援する道路です。県内の交流の促進や国道 24 号の渋滞緩和と交通事故の減少、定時制の確保等々いろいろな意味で観光振興を含め、地域の活性化に寄与する役割を担っております。

当市にとりましても、めざす都市像の一つであります文化観光集客都市づくりにおける観光施策や商業の活性化、渋滞解消を初めとした新しい交通システムの構築に大きく寄与し、市民の広域的な交通移動に対する利便性が向上するものと期待されております。

さまざまな効果をもたらします大和北道路の現在の事業の進捗状況について簡単に説明させていただきます。北側から京奈北道路、現在調査中でございます。その南に、京奈道路、城陽インターから木津インターまで、平成 14 年に 2 車線の暫定供用がなされております。

その南側へ奈良市域の、本日ご議論いただきます大和北道路が、県内で三つのルートの一つとして決定しております。

その南側で、西名阪自動車道から南側、大和御所道路の区間として、そのうち大和区間が平成 18 年に 4 車で供用開始されております。

さらに南の五條道路の部分におきましては、平成 18 年に 2 車の暫定供用がなされております。

そして橋本道路につきましては、平成 19 年、去年に 4 車で供用しています。

さらに和歌山側も紀北東・紀北西道路については現在事業中でございます。

以上が、京奈和自動車道全体の進捗状況でございます。

次に、リーフレットにも載っておりますが、京奈和自動車道の整備効果といたしまして、京都から和歌山までの所用時間が約三分の一短縮されます。また広域化や大阪都市圏の渋滞を回避した安定した輸送につながります。そして、観光面におきましても、京都奈良和歌山の世界遺産等を結ぶ道路として大きく期待をされております。

続いて、リーフレットの右に載っておりますが、大和北道路につきまして、これまで検討されました経緯について若干説明をさせていただきます。

昭和 63 年 4 月から大和北道路の路線調査に着手されております。平成 13 年 7 月には、ルート構造の検討にあたって、地下水の実況分析と道路建設と地下水の関係を予測評価するという目的で、地下水検討委員会が立ち上げられました。そこでは道路建設による地下水の変動量は季節の変動より小さいことが確認されています。

また、この地下水検討委員会の結果を踏まえつつ、道路建設における埋蔵文化財保護の観点から、平成 14 年 3 月に文化財検討委員会が立ち上げられました。これも文化財の専門家の先生方の検討委員会でございます。道路網の建設は特別史跡の指定範囲についてはこれを避け、バッファゾーンと呼ばれる緩衝地帯をできるだけとって行われることが望ましいとの提言がなされております。

続きまして、これらを踏まえて、平成 14 年 9 月には、大和北道路有識者委員会ということで市民の方々の意見を幅広く取り入れる P I プロセスを導入されまして検討が進められ、「西九条佐保線地下+高架案」及び「国道 24 号地下+高架案」の 2 案を適したものとして推奨し、さらにこのうち平城宮跡からの離隔距離が長い「西九条佐保線地下+高架案」が優勢があるとの提言がなされております。

その後、二つの推奨されたルートの検討が進められまして、平成 18 年 2 月に近畿地区幹線道路協議会課題別会議「大和北道路に関する会議」におきまして、「西九条佐保線地下+高架案」を選定して、今後都市計画の手続き、環境影響評価の手続きを進めるということで、関係自治体と合意し、これに従い現在、都市計画及び環境影響評価の最終手続きに入っているところでございます。

これらを受けまして、京奈和自動車道大和北道路の計画書面につきましては区間及び延長が、区間につきましては奈良市歌姫町から大和郡山の横田町、西名阪自動車道の部分の約 12.4 km の延長の計画とされています。

道路部分の設計速度は 80 km でございます。計画交通量は 29100 台から 43500 台、それぞれの区間において想定したものでございます。車線数、車線幅及び標準幅員につきましては、4 車線で、1 車線あたり 3.5m、標準的な幅員が 18m でございます。

資料の 3 ページをご覧くださいと思います。前のスクリーンにも映させていただいておりますが、大和北道路の 12.4 km の位置を大まかに説明させていただきます。

北側の木津インター奈良市歌姫町から現在の国道 24 号バイパス線に沿いまして、外環状線ならやま大通りを過ぎたあたりからすぐ地下に入るルートとなっております。それをずっと南下いたしまして、J R 関西線をくぐったあたりで並行して西のほうに振り、そのあたりで地上に出てくるルート計画となっております。

そこからさらに西へ振りまして、現在国道 24 号バイパス線に沿ってまた戻って沿いながら、南の大和郡山のほうへ入っていくことになっております。

次はリーフレットの見開きに載っております、現在の地図の上に載せました大和北道路のルートでございます。左側が京都側でございます。先ほど申しましたように、京都側から 24 号に沿いまして南下いたします。そして法蓮町、新大宮駅の北側あたりから 24 号線と分かれまして、そのまま真っ直ぐ地下で南下いたしまして、先ほど申しました JR 関西線のあたり、ちょうど〇〇病院の南側に顔を出すような計画となっております。それから現在の、こちらに 24 号線に戻るといふ計画にされております。

それでは、全体的な構造とその断面について説明したいと思っております。資料の 4 ページをお開きいただきたいと思っております。トンネル区間として計画されております構造でございます。ならやま大通り、平城大橋の過ぎたあたりから地下に入ります。トンネルの距離が 4.5 km でございます。深さは、地上からの約 40m の地下を想定されております。トンネルは二つございまして、メガネ形式で、外側の幅が、それぞれの外側が 34m が設定されております。

次に、5 ページをお開き願いたいと思っております。主にルートの上側と下側で、国道 24 号バイパス線に沿って走ります区間が高架区間として計画されております。右側の断面図がございまして、大和北道路の高架部分が上を走りまして、その両側に 24 号線が走るようなかたちで代表的な断面イメージでございます。場所によってはいろいろ 24 号線とも関係の、高さなり重なり方が高架の下を走るような部分も出てきます。これが 5 ページの部分でございまして、北側で約 1 km、南側で 5.6 km の区間となっております。

続きまして、6 ページをお開き願いたいと思っております。

高架区間とトンネル区間を取り付けます地表区間でございまして。北側で約 0.3 km、南側で 1.1 km でございます。断面的には平地を走るような 4 車線の断面となります。高架から地下に入りますので、勾配をもったようなイメージをお願いしたいと思っております。

前のスクリーン、ちょっとわかりづらいですが、この大和北道路の縦断的な勾配のイメージを、左側が京都側でございます。高架でまいりまして、ならやま大通りを過ぎたあたりで地下へ潜りまして、奈良市の市街地を地下でまきまして、そしてまた、八条町あたりで顔を出してきて、24 号線に沿って走るといふ、こういうかたちを基本的にイメージしていただければありがたいと思っております。

次に、インターチェンジ及び換気塔について説明させていただきたいと思っております。資料の 7 ページをご覧ください。この大和北道路の区間には多くのインターチェンジが計画されております。北側から奈良北インターチェンジ。これはすでにできております京奈和自動車道の木津インターチェンジと機能を連携することでフルインターになります。

それから、奈良インターチェンジが先ほど申しました八条町の所、〇〇病院の南側にできます。ここは中心部の頭数をさばくということでフルインター、どの方向からでも出入りができるようになっております。

そしてちょっと南側へ行った部分で、大和郡山北インターチェンジが南北に少しずつ離れまして、それぞれランプがございまして、2 箇所の機能をもってフルインターとなります。そして西名阪自動車道の大和郡山インターの部分につきましては、大和御所道路とのインターチェンジの機能をもたせますので、それぞれハーフインターの機能で設置されます。

そして地下道路を車が走りますので、これらの排気等処理いたします換気塔が北側ではならやま大橋を過ぎた部分に 1 箇所設けられます。それと、奈良インターチェンジのこの部分にも南側の換気塔が 1 箇所設置されることになっております。

その換気塔のイメージでございますが、資料の 8 ページをお開きいただきたいと思います。上のほうが北側換気塔のイメージの図、一つの提唱でございます。南側が八条町にできます換気塔の提唱でございます。

それぞれ周辺の土地利用、市街地の状況を見まして、8 m、30m の高さが計画されています。下がその換気するための概念図でございます。上り方向、下り方向、それぞれ北、南がこういうかたちで機能することになっております。概念図でございますが、実際のイメージは皆さんが高速道路を走られた時に天井によくついておりますジェットエンジンというファンがございます。それをトンネル前の排気を送りまして、換気塔のほうへ入れ込みいたします。換気塔のほうでは、装置を通りまして、換気ファンが回りまして消音器を通して上へ吹き上げるというふうなイメージになっています。それぞれのトンネル内で発生する排気等の換気を行うということでございます。

続きまして、大和北道路の法的手続きの流れについて説明させていただきたいと思います。資料の 9 ページをお開きいただきたいと思います。

大和北道路は一般国道の 4 車線、延長 10 km 以上となっているため環境影響評価法に基づきます環境影響評価を行うことが定められております。またこの大和北道路は都市計画において定められる道路であるため、環境影響評価を事業者である国に替わりまして奈良県が行うこととなっています。この流れといたしまして、左側にも書いておりますように、まず環境影響評価の流れそれぞれの事前の手続きなり作業を進められます。

右側の都市計画も、都市計画の流れとして進められます。そしてそれぞれの案をもって縦覧期間 1 か月をとっていただき、説明会なり公聴会等を開催させていただいております。

環境影響評価につきましては、評価書等をもって、市環境部局へ。その時には住民の意見も反映させます。

本日審議していただいておりますのは、右側の奈良国際文化観光都市建設審議会、現在はこの地点までできております。年度内に県の都市計画審議会が開催されるという最終段階に現在きております。大きく、環境影響評価と都市計画二つの流れとしてこの計画が進められております。

この大和北道路の都市計画の追加路線にともないまして、国道 24 号線が変更となります。前のグリーンで示させていただいておりますが、北側及び南側で国道 24 号バイパス線と並行して走る区間について、ランプやいろんな取り付けの関係で、国道 24 号線の変更区間として、都市計画変更区間として発生してまいりますので、今回のそしてこれからの都市計画の変更を報告させていただきたい、このようになります。この変更される区間の距離につきましては、6. 9 km が対象となっています。

それでは京奈和自動車道（大和北道路）国道 24 号バイパスのそれぞれの道路計画についての説明をさせていただきましたが、都市計画の変更内容についても説明に入らせていただきます。

資料の 11 ページをお願いします。都市計画図で表させていただいております大和北道路の区間、赤い線と破線部分が大和北道路の担当であります。そして国道 24 号線がオレンジで示させていただいております。国道 24 号線そのものにつきましては奈良市歌姫町から橿原市新堂町まで 26. 58 km ございますので、この路線の一部を変更させていただくというふうなかたちになります。大和北道路につきましては、大和都市計画道路の追加路線という扱いで 12. 46 km 挙げさせていただいております。

12 ページが都市計画道路におけます計画書の変更（案）でございます。路線名、起終点、延長、車線数等先ほどから説明させていただいております内容でございます。変更内容につきましては、京奈和自動車道の追加をさせていただきます。変更理由は当然、市のさまざまな施策等におけます経済活動の活性化、広域的な観光振興を図るためということでございます。

資料の 15 ページが都市計画上の計画書でございます。それぞれ路線名、起終点、主な経過地、構造別の距離等挙げさせていただいております。

申しわけない、14 ページをお開き願います。国道 24 号バイパス線の計画道路の変更（案）でございます。路線名、起終点等々入っております。当然、京奈和自動車道大和北道路の計画決定でございますが、24 号バイパス線の区域変更ということでございます。

15 ページが 24 号バイパスの計画書でございます。

それでは計画について若干説明をさせていただきます。A3 版の別冊資料の 1 ページに書いております。わかりづらいですが、大和北道路と国道 24 号バイパス線を併せて表示させていただいております。ブルー紺の実線とブルーで着色されているのが大和北道路の部分でございます。国道 24 号バイパス線は黒の部分が現在の变更前で、赤が変更後、それとピンクの部分が 24 号線に追加される区域、黄色い部分が 24 号バイパス線の除外される区域となっております。

この 1 ページの図面の左側が京都側でございます、ちょうど図面の真ん中ぐらいが清掃工場でございます。その上が J R の平城山駅になります。ちょうどこのあたりが 24 号線と京奈和自動車道が重なって走る区間となりますので、平面的な図面上では、わかりづらいかたちとなっております。

2 ページ目をご覧ください。ならやま大橋の下の部分で青い部分が大和北道路の本線です。赤い部分が 24 号線が拡幅される、それぞれランプ等の関係で変更になります。ちょうどそのあたりがトンネルに入る部分です。右側に自衛隊がございます。自衛隊の北側敷地ぐらいにトンネルに入っていきます。ブルーの破線で書いておりますのは、大和北道路の地下の線形になります。黒い部分が 24 号線がそのまま残る部分です。自衛隊の北側でいびつな形の施設がありますがこれは、北側の換気塔でございます。

次に 3 ページのほうへいきます。ウワナベ池の横、24 号線の下を大和北道路がずっと 24 号の下を走るようになっていきます。一条通りまでほぼ真下を走るようなイメージでございます。

次に 4 ページをお開き願いたいと思います。国道 24 号線が西のほうにカーブいたします。法蓮町のあたりから大和北道路の地下はそのまま真っ直ぐ南のほうへ行きます。新大宮駅の大宮小学校のちょうど前、東側を通りまして南下いたします。

資料 5 ページをお開き願いたいと思います。先ほどの南側の部分で、このあたりで斜めに入っておりますのが県道奈良生駒線、都市計画道路の大森高畑線でございます。この下をそのまま真っ直ぐ南下いたしまして、J R 関西線を通ります。そしてしばらく J R 関西線と並行に西のほうに走るようなかたちになります。ぐるっと回っておりますのが菩提川でございます。

6 ページをお開きください。ただいま申し上げました南側、J R 関西線と並行しています。着色されている部分が奈良インターチェンジでございます。南側がトンネルが顔を出す部分でございます。左側に〇〇病院がございます。

次に 7 ページのほうへ続きます。奈良インターチェンジを過ぎまして、地上を走りまして、国道 24 号線に向かって西のほうへ行きます。佐保川と並行し、八条高架 24 号の下に大和北道路がくるというイメージをお持ちいただいて、そしてくぐった後、国道 24 号バイパス線に沿いまして、南のほうへ向かって、ほとんど 24 号バイパス線と沿ったかたちで走るようになります。ここで黄色い部分があるかと思いますが、これは国道 24 号バイパス線の都市計画決定された当時の予定の計画線が残っているもので、本来の都市計画の変更案に合わせて黄色い部分が削除されるという計画でございます。

8 ページをお開き願いたいと思います。南側に 24 号線に沿って北道路が高架で、24 号線が地表を走るというかたちとなっております。図面左下のブルーで着色した部分につきましては、大和郡山北インターが食い込んでおりまして、それに併せて 24 号線を膨らます、膨らむという計画となっております。南

側につきましては、大和郡山市の市域に入っております。

それと9ページでインターチェンジの周辺をもう少し詳しく掲載させていただいております。奈良北インターチェンジ付近の詳細でございます。左側の現在できております京奈道路からそのまま右へカーブいたしまして奈良市域へ入ってくる本線の計画となっております。この部分で京都行きの下り、和歌山行きの下りのランプがインターチェンジとして計画されています。

左下の断面図がちょうどインターチェンジの部分の断面図でございます。真ん中が大和北の本線で、それぞれ両端にありますのが処理のランプでございます。そしてそれぞれその下に両サイドに国道24号線が地平を走るといような計画でございます。

ちょっとわかりづらいので、前の画面をご覧くださいと思います。左側が京都側です。右側が奈良市内。この奈良北インターのランプの図面でございますが、赤が三線で京都のほうへ入っていきます本線でございます。その途中で黄色で示しておりますのが、京都方面へ下ります下り口のランプでございます。こういう黄色い部分で24号線へ出てくるかたちとなります。次が24号線京都側からのランプの図面でございます。24号線をそのまま走ってきていただいてランプにのっていただくと、平城ニュータウンの地域から来られた方がいったん北側へ24号線へ走っていただいて、ここでUターンが計画されていますので、Uターンして大和北道路へのっていただく構造になっています。

非常に複雑に入り込んでおりますが、できる限り地域住民の方の利便性を考慮するということが計画がなされております。これが先ほど言いました南側から北側への場合のUターンの、すみません、これは24号線がUターンして戻れる構造になっています。これが奈良北インターチェンジの現在の航空写真で、左側のこの部分が清掃工場、右側が平城山駅で、ちょうど赤い部分で、表現があまりよろしくありませんが、このあたりがインターチェンジとなります。

次に八条町にできます奈良インターチェンジの図面でございます。別冊A3資料の10ページをお開き願います。ちょうど左側に〇〇病院がございます。そしてJR関西線があつて、その横にこういったかたちでのインターチェンジ、ちょうど南側のトンネルを出たところでの地表でのインターチェンジとなっています。奈良市の中心部やここから出まして後ほど説明します西九条佐保線に専用の路線として計画道路がなされています。これがもう少しわかりやすく前のスクリーンで模式図でございます。南側から見た模式図でございます。この部分がJR関西線、上が北でございます。トンネルから出てきたところが関西本線が走っています。奈良の中心部からの車は、左側の黄色い部分で示させていただいてますように、この部分に入ります。同じように市街地から来て京都方面へ行く場合は、一旦下をくぐりまして本線へ入るかたちとなります。

西九条佐保線との関係をちょっとつないでいる、右側のこの部分が西九条佐保線でございます。この中に専用で2車線となる路線をもつ、ここまで高架で、また一般道も走れるようになっています。これが下りてきた、北から南へ行って、奈良インターチェンジを下りまして、奈良市の中心部へ行く場合の、先ほど申しましたようにトンネルから出たところで、インターチェンジがどの方向でも行けるような構造となっております。和歌山方面から来た車が出て奈良市へ行くルートでございます。その先、西九条佐保線につながる流れを示しております。この奈良インターチェンジができますところの航空写真でございます。JR関西線、佐保川、そして病院の南側、となっております。

さらに南側の大和郡山北インターチェンジの詳細でございます。ちょっと離れますが、都市計画道路九条線西九条町南交差点を中心に、それぞれ北と南に出入口が設けられます。これは二つで大和北インターチェンジとして機能を果たします。

続きまして、先ほど申しましたように、大和北道路につきまして、環境影響評価が出ておりますので、

それについての説明をさせていただきます。

それでは、「大和北道路の環境影響評価の概要」というリーフレットをお開き願いたいと思います。

5 ページをお開きいただきたいと思います。この道路の環境評価の対象 4 車線、10 km 以上となりますので、環境アセスメントが行われております。前のスクリーンをご覧くださいと思います。環境影響評価の大きな流れといたしましては、影響を及ぼすおそれのある行為や要因を抽出し、地域特性を考慮して選定します。そしてそれをまとめました時に国によって調査がされたものを公表して住民の意見を聞き、それぞれ市・県の関係部局も意見を聞いて評価書を作成する、これが大きな流れでございます。その環境影響評価を行うにあたりましては県の都市計画審議会第 130 回において平成 16 年 2 月 3 日に、専門部会が立ち上げられております。この専門部会では、都市計画審議会の審議を円滑に進めるために京奈和自動車道の環境影響評価に関する事項をあらかじめ調査しています。大気質、風害、騒音、振動、低周波音等々それぞれの調査項目の専門の先生方が入っております。それぞれその段階で専門部会や委員会、この審議会が開催されております。今回の環境影響評価の調査につきましては、リーフレット 5 ページにありますように、大気質から廃棄物等までこの種類を環境影響評価として項目が挙げられております。この予測評価を行うにあたりましては、関係方面でそれぞれに定められております指針、奈良県京都府それぞれの関係市町村の条例等も参考に行われております。

それでは簡単に説明させていただきたいと思います。カラーリーフレット 7 ページをお開きいただきたいと思います。

大気質でございますが、自動車の走行に係る 10 地点が選ばれております。インターチェンジや高架構造物等いちばん影響のありそうな部分、さらに周辺の土地利用、住宅の建ち並び状況も勘案されまして 10 地点。それから北側、南側の換気塔のそれぞれ 1 地点、また工事に際しての部分につきましては建設機械の稼働に係る 6 地点、工事用車両の運行 4 地点を対象として調査を行ったということでございます。

自動車の走行に対します予測評価、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄等々いずれも基準以下の評価が出ております。

換気塔につきましても、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄等々調べられております。ご覧のとおり環境基準以下となっております。あと、工事の際に影響される部分、工事用車両等々につきましても基準以下となっております。

9 ページをお開きいただきたいと思います。強風による風害ということで、ここでは風害の起こりやす可能性の高い建物は周辺建築物の 5 倍から 6 倍の高さであることから、その予測範囲の約 3 倍ということで 100m、南側の換気塔の付近が予測地点となっておりまして、風速のそれぞれ基準の 5m、10m、いずれもクリアをしております。

続きまして、10 ページの騒音につきましてですが、これも大気質と併せまして、それぞれの影響の出る地点から北側、南側の換気塔、建設機械の稼働に係る 6 地点、工事用車両の運行に係る 4 地点が選ばれております。それぞれの技術指針に則って測定等がなされまして、いずれも環境基準値以下となっております。必要に応じて環境保全措置を施し、環境基準値以内となっております。

振動についてでございます。13 ページをお開き願いたいと思います。10 地点が選ばれ、建設機械の稼働、自動車走行なり、それぞれ基準値を満たしていると結果が出ています。

低周波音でございます。15 ページでございます。これも最も影響が出るであろうという地点、換気塔で予測を行いました。予測値は参考となる値以下となっております。

16 ページでございます。地形地質ということで、この計画されている区域部分では、京阪奈丘陵の活

構造の部分が対象として予測が行われました。平たく申し上げますと、珍しい地形であります。下の写真にも載っておりますが、すでに住宅開発されておりますので、今回の道路計画での改変は極めて少ないものと思われま。

日照障害につきましては4地点、周辺の住宅地に近い部分で測定がなされておりました、いずれも2階で5時間以内の範囲で収まっております。

17ページの動物、植物、生態系についても調査がなされています。法律等で定められました重要な種類のうち、保全対象となるのは動物ではオオタカのみでした。

植物につきましては、ここに載っておりますコブシ、フジバカマ、ヒメゴソウ、マツカサススキ等4つの種類が保全対象として求められております。

生態系につきましても、丘陵樹林地、低地耕作地、解放水域の3つに分類して調査をした結果、オオタカ1種のみが保全対象になります。

次に18ページの景観でございますが、景観につきましては、道路が計画されております3km以内の範囲の77箇所を設定しております、123か所の景観とそれらとの関係をそれぞれ最終的に6地点について、眺望景観の変化の程度を予測しています。以上、19、20、21ページまでそれぞれのポイントからの想像した現況と将来の道路ができた場合のイメージ写真が載っております。

22ページをお開きください。人と自然と触れ合いの活動の場ということで、歴史の道、佐保川等々12のコースを拾い上げまして、道路景観によってそれぞれ影響する部分を選んで予測が行われました。部分的には改変されるということですが、機能を確保する計画がなされており、道路の存在や工事の実施に係る場の改変、また道路の存在に係る利用性はほとんど変化しないと予測されています。

23ページ文化遺産について。文化財につきましては道路事業計画区域から500m以内に存在する11箇所を対象として調査を行っております。直接的に道路計画に影響する文化財はございません。二酸化窒素、二酸化硫黄等が影響する部分も予測調査されていますが、いずれもバックグラウンド濃度になっています。

それと、文化財に関しましては、周知の埋蔵文化財包蔵地ということで33箇所を調査しています。この中でも13箇所が工事に関して関わってきますが、文化財の発掘調査等を行うことできちんとした手続きが進められることで保全措置として考えています。

次に25ページですが、地下水につきましては、地下水検討委員会でも調査しているように、第一帯水層、いちばん水を含みやすい地層の、いちばん地表側の部分、木簡等が最も多く残っている所について調査を行いました。水位変動がほとんど無いということで、季節変動より少ないという調査結果が出ております。工事中、完成後とも開削部には環境保全措置として地下水流動保全工法を採用することとしています。

26ページの廃棄物等につきましては、関係事業所で極力再利用し、できないものについては適正に処理・処分することとしています。

以上、環境影響評価は14項目の調査、予測、評価を行いました。地形及び地質、日照障害については、著しい環境影響はないと考えられます。その他の部分につきましては、標準基準をクリアしておりますが、適切な保全措置を実施するということになっております。総合評価といたしましては、本事業の実施による環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避または低減されているものと評価します、となっております。以上が環境評価の内容でございます。

続きまして、西九条佐保線の変更(案)についてです。

資料の22ページに戻っていただきたいと思っております。西九条佐保線の都市計画図でございます。西九

条佐保線そのものは、九条線から北、24号バイパス線までの23mの4車線の都市計画道路4kmでございます。この部分が奈良インターチェンジなり国道24号線の関係で変更となっております。

資料23ページにこの計画の変更(案)について、西九条佐保線、東九条町から法華寺町まで4km、4車線、それぞれ奈良インターチェンジからの変更でございます。24ページが計画書で、区域、構造等を入れております。

A3の大きい別冊資料12ページをお開きください。これが西九条佐保線4kmの中で変更する部分の計画図でございます。黄色い部分が変更前から削除される部分でございます。赤い部分が今回変更によりまして、新たな都市計画道路区域となる部分です。おおむね、JR関西線等と奈良インターチェンジ部分での変更となっております。13ページの赤い部分が奈良インターチェンジにドッキングするイメージでございます。

14ページが詳細でございます。大和北道路奈良インターチェンジから東向いて赤いラインが専用の2車線で高架として関西線をまたいで、赤で塗らせてもらっている部分に下りてくる構造となっております。今までございました西九条佐保線も併せて横で、両側で関西線をまたぐと、ちょうど右下に断面図が設けておりますが、真ん中の高架部分が大和北道路奈良インターチェンジ道路ランプ、両側が従来の西九条佐保線の交通量を担うということでございます。

この西九条佐保線につきましても、法的な環境アセスメントを行っております。先ほど配らせていただいております西九条佐保線の環境影響評価の概要というリーフレット、ここでまとめさせていただいております。ここでは、大気質、騒音、振動、低周波音のこの4つの項目について、環境影響評価を行っております。調査地点につきましては、最も高架構造となる部分、下りてまいりました大安寺付近、大森高畑線の3箇所で予測がなされております。いずれも環境の基準値を満足しております。そして適切な措置をして、環境保全を守るというふうなことになっております。

以上が、西九条佐保線の変更における環境影響評価についての説明でございます。長時間申しわけありません。以上で、大和北道路、24号バイパス線、西九条佐保線の都市計画変更(案)についての説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

〇〇会長

ちょうど1時間かかりましたが、ほとんど平面図での説明ですね。もうひとつイメージできない部分も多々あるかと思えます。最初に説明がありましたように、すでにルートにつきましては決定されておりますので、奈良市を通過する部分、高架、地上あるいは地下ということで、大和北道路が24号線の影響している所が多いものですから、それにつきまして、ここの審議会でのご審議いただく件は、都市計画道路の変更についてということでございます。

最後にご説明のあった西九条佐保線というところなどは、非常に住宅の密集している所を通ります。したがってご説明がなかったのも、後でご審議いただくための材料として、住民等の方々からどのような要望なりご意見が出ているのか、そのへんのご紹介をぜひお願いしたい。ご議論いただくための材料になると思っておりますのでよろしくお願いたします。

回答

それでは、西九条佐保線の関係で、地元からの要望等の内容についてということでございます。

基本的には、一部図面でも出ていますように、断面で3地点その場所を選びましたけれども、図面で見いただいたらわかりますとおり、当初の都市計画決定で表しておりますのが黄色の部分でございま

す。そこから現行の計画変更させていただくことによって削除される部分、A3 のほうの資料ページの12 ページをご覧くださいとわかると思うのです。そこに中央部に黄色く塗りつぶしている部分がございます。この部分が当初の、今現在の都市計画決定をされた部分から今回変更にもないまして、区域が縮小される部分、これは高架部分にロングランプに2車線入りますけれども、この下に側道部分の公道が入っていく関係上、区域から削除になるところでございます。その区域についての変更については再考願えないかというようなご意見がございます。

それとロングランプの関係でございますけれども、四条線というのがちょうど今見ていただいている図面の左側のところに、ちょっと見づらんですが、都市計画道路の計画がございます。その接合形状がT字路になってまいります。そういった関係で東西方向との交通との兼ね合いが困難な状態になってまいりますので、そのへんの構造等について、事業計画の再考をしていただきたい。詳細の設計に入る時に変更願いたいというようなご意見。それと賛成の意見としては、住民が納得した計画になっているので進めていただきたいというようなご意見。それとアセスについてはもう少し詳しい調査結果を公表してほしいというようなご意見がございました。公表につきましては、その後、県のほうからホームページ等を通じまして周知をさせていただいている。またその後地元説明で要請がございました場合には再度出向きまして、そのへんの資料も持ち合わせまして、説明を繰り返してやらしてまいります。というような状況でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。それでは、先程来申し上げておりますように、ご審議の決定と言いますか、同意いただく分は三つございまして、いずれも都市計画道路の変更ということになるわけでありましたが、それにいくまでにいろいろとご意見がございましょうが、どうぞどなたからでも結構でございますので、ご質問なりご意見を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。ご質問からでも結構でございます。

先ほどご説明いただいた西九条佐保線につきましては住民の意見が多いと思います。換気塔あたりの問題もあろうかと思いますが、これ環境アセスの問題ではなかろうかと思いますが、そのへんのところの住民の方々からのご要望とか、ご意見とかあれば併せてご紹介していただきたいのですがね。

回答

換気塔の関係でございますが、特段どういう問題点というかご指摘はなかったのですが、やはり大気質の関係ですね、についてどのようになるのか、問題はないのか、というような心配が換気塔についてはあったかのように記憶しております。

〇〇会長

先ほどご説明があった環境影響評価という、他にも26 ページに総合評価とあるのですが、その真ん中から下のあたりに、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で回避または軽減されているものと評価します、こういう経緯になっているのですね。したがって、現状の性格のままでいいというわけではない。つまりかなり努力をしていかなければならないという部分が含まれていると思われま。

はい〇〇委員。

〇〇委員

環境アセスメントの区域、これの17ページから20ページですね。大気質、強風による風害、騒音、振動、それから低周波、最終的には文化遺産、廃棄物、さっそう読ませていただいたのですが、ちょっとお尋ねしたいのは、簡単にメモを私のほうでもチェックしましたが、大気質 NO2、SO2 これは低いと。この数字によればですね。ただ、騒音、これはほとんど基準値と変わらない。ほとんど計ったところ、予想どおりあまり基準と変わらない。基準よりもかなり下回っているのは、大気質ではないかな。次に振動、これも基準より低いけれども、そんなに極端にいい数値でもなからうと。低周波は参考値よりも若干低いと。

このいわゆるあとの文化遺産は別としまして、大気質、騒音、振動、低周波、住民の皆さんはこのどの部分がいちばん問題にされたのか、気にされたのか、ご心配いただいたのか、ちょっと教えていただけませんか。

〇〇会長

それでは、そのへんにつきましてお願いいたします。

回答

今、ご指摘のありました騒音、振動、低周波ということでございますけれども、やはりいちばん場所によっても違うと思いますが、やはり住居系の土地利用がなされている所につきましては、お住まいや住宅がはりついている部分がございますので、そういったことから申しますとやはり騒音、それと振動という部分で、危惧されている面がございます。

〇〇会長 はいどうぞ。

〇〇委員 よろしいですか。ご説明をされて一応了解をされた、こういうことですか。

回答

今の危惧されている件につきましては、ここの資料にも書いておりますように、あくまでも環境基準をクリアしているという中での都市計画の道路計画をさせていただいております。ということで説明させていただきました。その中で最終的な評価でございますけれども、基準内でございますけれども、今後事業実施の段階においては、それをなおかつ軽減するような特別な措置を講じるよう対応してまいります。それと併せまして、自治体の事業実施の段階におきまして、自治体の計画も含めて再度、理解がいくよう説明や情報提供に努めます、というようなことで、説明会を終えさせていただいております。

〇〇会長 よろしゅうございますか。

〇〇委員

よくわかりました。

もう一件、いわゆるインターチェンジと言いますのか、ランプの部分でございますけれども、北インターそれから奈良インターとこう二つあるわけですね。インターをつくるのはいいのですが、そこへアクセスする県道なり市道があると思うのですね。この整備、いわゆるインターチェンジ周辺の道路整備についてはどうなのですか。

回答

インターチェンジへのアクセスについてですけれども、奈良北インターにつきましては、京都からあるいは奈良からこのアクセスについては国道 24 号線になってまいります。それと、加茂のほうからきている道路がパンフレットの 3、4 ページ左の、影響評価のほうですけれども、加茂のニュータウンのほうから接続されております道路によりますアクセス道路がインターチェンジのアクセス道路と考えております。

それと、奈良インターチェンジにつきましては、先ほど説明をさせていただきました大宮のほうから、奈良市の中心部のほうからアクセスがあります西九条佐保線、この路線を大和北道路の整備と併せて事業を展開していく。また 24 号線の東西方向につきましては、24 号線から西九条佐保線につながります大和田紀寺線がちょうど奈良インターチェンジの下側に、図面に配置してはありますが、その路線も整備していくと考えております。以上でございます。

〇〇会長 よろしゅうございますか。それでは〇〇委員、お願いします。

〇〇委員

それでは課長から説明のありました住民の意見等についてなんですが、先日というか、昨年来、地域の連合会の意見・要望を聞く会というのが、近く市内の自治連合会から要望が挙がっているように聞いているのですが、その中で、この西九条佐保線これも関連するのですけれども、〇〇地区の自治連合会から、一つは遺跡の問題、もう一つは交通が現在でもふくれているのにどうなるのかというような心配をされている声を聞いているというふうに私のほうには届いているのですが、それは市としては把握されていないのか、回答はこの 4 月以降に各連合会に回答されるというふうに聞いているのですけれども、この意見を把握されていないのかどうか、これが一点。

二点目はこれに関連してですが、当然その道路ができますと、市内の通行車両が多くなるのではなかろうかと思うのですけれども、特にこの大和田紀寺線ですか、この前にお聞きした時に、まだ全く先も決まってないということだったのですが、この計画はどのようになりましたか。二点目です。

三点目は極めて単純な件です。私はこの大和北道路、ちょっと話をしますとね、そんなん生きているうちにできるのか、ということを知りたいです。先ほどのいろんなご説明を聞いておまして、取り付け等について話が出たのは、確か 30 年ほど前だったのと違うかなあと私も記憶しているのですけれども、そういうことから考えると、そもそもこの奈良北道路の完成時期というのはいつ頃になるのですか。

先ほど 80 km 設定速度と聞いたのですが、当初の通行量予測はどのくらい、それこそ一日通行量はどのくらいに考えていらっしゃるのかということ。

それから先ほどご説明の中で、環境評価の問題で、排気塔です。北の排気塔が 8m の高さ、南側の排気塔が 30m、この説明がなんかちょっとよく聞こえなかったのですが、何を根拠にして、かたや 8m、かたや 30m にされたのか、南側の 30m は眺望景観にあまり影響はないと言われてはいますが、青垣の方向にかなり大きなものが見えることですね、シミュレーションしていただいたらわかるのですが。これについて。以上、たくさん質問しましたが、それぞれお答えいただきたいと思います。

〇〇会長 はい、大きく三点。それぞれご説明いただけますか。

回答

順番に説明をさせていただきたいと思います。

まず一点目でございます。地元住民の声を把握されているかということでございます。〇〇委員のほうからご質問があった時に、触れることができなくて申しわけなかったと思っています。確かにおっしゃるとおり、東側からのアクセスについて、今ご指摘のありましたような要望がございます。それにつきましては、今話をしている中にもありましたように、大和田紀寺線というのは大安寺史跡の中を通過していくような計画内容になっております。そういったことから、そのへんの路線の課題について、現在、県のほうで検討をさせていただいている状況でございます。したがって、24号線からアクセス道路というようなこともございますので、今後の事業進捗に合わせまして、そのへんを踏まえた計画の見直しについてさらに検討を加えて行く必要があるというふうに認識しております。

ただ大和北道路の事業の期間も、ご質問がございましたように、現在、明確な事業期間というのは示されていませんが、他の道路の事業規模から言いますと、私見になりますけれども、20年近くかかるんじゃないかなというふうなことも思っております。

そういった中で、東側からの交通体系、アクセスについても検討していく必要があるんじゃないかなと思っておりますが、ただ計画の順序において交通処理については今後、警察当局ともそのへんの東からのアクセスの協議についてはしてまいる考えは持っております。大和北道路の関係で、今も申しましたように、事業の期間については今後、都市計画の決定がされまして、事業認定という中で、事業期間は明らかにされるというふうに考えております。

次に、大和北道路の環境影響評価でございます。環境アセス評価の概要という冊子の6ページに記載していますとおり、奈良北インターから奈良インターの区間につきましては、29100台、1日あたりでございます。奈良インターから郡山北インターの区間につきましては、1日あたり43500台。それ以降南につきましては、41300台という計画交通量のもとに計画をさせていただいております。

それと、換気塔のご質問でございます。8m北側、南側のインターチェンジのは30mということでございますけれども、これはどういう考え方のもとでなっているかということでございます。北側につきましては、風致地区の第一種に入っています。そういったことから建築等の高さが8m以下というような規制になっていますので、その高さを想定いたしましてアセスをやらせていただいています。また南側の換気塔の30mというのは、周辺の土地利用、〇〇病院等の建物の高さを踏まえまして、アセスにおいては30mの高さを想定した中でアセス評価をさせていただいているというところでございます。以上でございます。

〇〇委員

それと、交通量が書いてあります。6ページに書いてありますが、43500台ということですが、奈良北インターから奈良インターまでは約30000台ということですね。15000台ぐらいはどこへいくのかなというようなことが気になっているのですね。その15000台には先ほど、大和田紀寺線とかそれに奈良市内に散っていくのかなと思うわけですが、そのへんの対策がまだどうも十分にできてないと思います。20年しかないというふうに考えていいのか、20年経ったら私もいるかどうか分かりませんが、道路そのものは進みますけれども、下水で言えば本管はできてもそれからのことは何も考えてないのではないかと、そういうふうな気がひとついたします。

それともう一つ、北側の8mはなぜ8mなのかなと考えておったのですけれども、風致地区ということで、高さ制限ですか、それがあってそういうことになっているわけですが、たとえば奈良市の場合、

環境清美工場で排気ガスの問題が言われましたが、奈良では数箇所の自動監視ですか、1時間おきにいくつかの項目で自動的に記録をしている測定器がつけられています。その中で、特に清掃工場の周辺で、いくつかの項目が出ているのですけれども、その中で一つ、風向き、風の方向、風向きのデータをこれも1時間おきに24時間ずっととっているわけですね。それを見ますと、今詳細な資料は持っていないのですが、実は北風、北北西風が、簡単にパラパラッと私自身が測定したのですけれども、6割近く、55%から60%これが北から南へ吹いていると、そうなりますと気になるのが、この排気塔の位置が8mという高さの制限があってそこで出た排気ガスがどういくか、それはデータによりますと、24号パイパスを通過してずっと南、奈良市域に入ってくると思うのです。事実、昭和60年頃に環境清美工場の影響評価をしたのを見つけました。それによりますと、環境清美工場の煤塵はどこへいくのか、それはまさにシミュレートした結果、市役所のこの周辺にいちばん多く落ちていて、こんな資料お持ちだと思います。私が持っているのだから、市当局は当然持っているはずですよ。

そういったことを考えますと、この排気塔の位置というのは果たして正しいのかどうか、8mが正しいのかどうか、たいへん疑問に感じるわけですが、これについて納得のあるご説明をいただきたいと思っています。

〇〇会長 はいそれでは、重ねて〇〇課長。

回答

換気塔の高さとの兼ね合いでございます。換気塔におけます大気質につきましては、予測においては、風向、風速に基づいてやっているとございまして。ただ、換気塔の件につきましては、先ほども説明の中にありましたように、ジェットファンで集めまして、換気ファンで高く吹き上げることになっております。それが聞いておりますところによりますと、80m乃至100mの高さに吹き上げるというところでもございまして、そういったことによりまして攪拌をして環境基準を満たすような結果になっているというふうに考えております。

その資料にございますように、大気質につきましては、たとえば二酸化窒素におきますと、最大で環境基準値以下と書いてあります。7ページでございますけれども、換気塔の北側及び南側の換気塔につきましても環境基準値以下となっております。北側換気塔では南の方向で約300m、南の換気塔ですと南へ380mの地点の、高さで申しますと地上から1.5mのところを最大の数値をとることになっております。以上でございます。

〇会長 はい〇〇委員。

〇〇委員 300mの範囲には住宅地はどのくらいありますか。またどこが含まれますか。

回答

北側で申しますと、ちょうど航空自衛隊の敷地のちょうど真ん中ぐらいになりまして、平城大橋から言いますと、700メートルぐらいの地点になってまいります。

また、南側の換気塔の位置から申しますと、岩井川の少し南ぐらいのあたりまでが380mという区域になろうかと思っております。以上でございます。

〇〇委員

風は北から、先ほど 55% ぐらい北風だと申し上げましたけれども、逆の場合もあるわけですね。同じく 380m になるのかどうか、これは粉塵粒子の大きさによって当然変わってくると思うのですが、かりに 380m あるいは 300m というふうにした時に、どれだけの方向にどれだけの住宅地が含まれるのですかと申し上げたので、たとえば佐保台とかですね、あるいは左京、右京の周辺までにもなるのでしょうか。

〇〇会長

よろしくお願いたします。今日は環境アセスの専門家にも入っていただいているので、相当技術的なご質問でもカバーしていただけるのではないかと私は思っているのですけれども。はいお願いたします。

回答

300m と想定いたしまして考えてみますと、北側はちょうど今申しましたように、航空自衛隊のあたりから、東につきましては、ちょうどならやま会館のあたりになってまいります。また、北側につきましては、平城大橋から 100m を超えるエリアになってまいりと思います。

〇〇会長 そのあたりの住民の方々は何人ぐらい。

回答 申しわけございません。住民数については調べてから申し上げます。

〇〇委員

何人住んでいるかわからないというのは、環境アセスこれやっていると云えるのでしょうかね。

〇〇会長 よろしゅうございますか。

〇〇委員 よろしくないよ、こんなもん。こんな答え方でよろしいはずがない。

〇〇会長 それでは、住民の、人口のことも含めて調べてもらえますか。お願いたします。

回答 今現在の居住人口については把握しておりませんので、別途調べさせていただきます。

〇〇会長 お願いたします。ほかにございませんか。

〇〇委員 答えてもらえなかったら次の質問ができないということは保留しろということですか。

〇〇会長

ご指名するようでは申しわけないですが、〇〇委員どうでしょうか。何かご意見お持ちではございませんか。よろしゅうございますか。では〇〇委員。

〇〇委員

今の質問の〇〇先生の後の質問ですけれども、トンネル内のガスはきれいにしてガス取りする方法も一つかなと思います。これも最短の今の簡単な技術です。こういうことについても考えていただきたい。それと、京奈和自動車高速道路で、トンネルの中に、地下に構築している道路はどれくらいの部分があるのですか。それをちょっと知りたいのです。

〇〇会長

今二点、〇〇委員のご質問ですが。最初は技術があるのではないか、というお尋ねですが。

回答

換気塔につきましての機能は、おっしゃるとおり最終的に機能等についても、最新の技術を用いるような計画をしてみたいというのは当然でございます。今、計画の中においても、技術的には除塵装置、消音装置等も設備をさせていただいている中で、アセスのほうはやらせていただいています。

二問目は地下トンネルの延長でございますけれども、12.4 kmのうち約4.5 kmがトンネル付きの区間となっています。

〇〇委員

私の質問はね、奈良市内の通過しているトンネルの面積は全体でどのくらいあるのですか、ということですか。

回答 　　ちょっと調べさせてください。

〇〇委員

それを聞かせていただいた理由は、その中で風塵の処理をどのようにしているかが、研究材料になると思いますから、そしてまた私の申している危険率は、奈良盆地というのは東側に山があつて西側にも山がある。そういう立地で、難しい面があるので、特に煙を化学的に処理して排出するというを十分研究する課題があると思う。これはいちばんの方面に迷惑をかけない最短の方法だと思っておりますので、この点を力説しておきたいと思っております。

回答

今、確認しましたところ、京奈和自動車道におきまして、トンネル部分がございましたけれども、換気塔の所有するトンネルは無いということでございます。

〇〇会長

それならばよけいに委員のおっしゃった、他の所に参考事例が無いわけですから、奈良の2箇所だけにあるわけですから、そういうところは最良の方法を研究してやってほしいというご要望だと思います。

〇〇委員

もちろん大切なことですが、今の京奈和自動車高速道路内にそれは無かったとしても、日本中には相当地下に潜っている所があるので、そういう所を参考資料にすればこのような問題は今の時代では簡単に解決できることです。だから県とともに勉強してほしい。以上。

回答

ご存じのように第二阪奈道路につきましては換気塔を設置しておりますし、他の地方にも当然トンネル構造になっている所もございます。そういうところから委員ご指摘のありました内容につきましては、十分実施段階で検討させていただくように市からも国、県のほうに申し伝えたいと思っております。

〇〇委員　よろしくお願ひします。

〇〇会長

ほかにございませんか。特にございませんか。それじゃ今おっしゃったことをぜひ、これは県決定ですから、市としてはこういう意見が出ているというか、ぜひ強くおっしゃっていただきたいということをこちらからも願ひしておきたいと思ひます。

それでは、先ほど私が申しましたように、今日の県決定の中身は、この資料の 12 ページの京奈和道路の木津インターから西名阪自動車道の大和郡山ジャンクションで大和・御所道路と接続する自動車専用道路である、都市計画道路京奈和自動車道（大和北道路）の追加というのが一点。

それから 14 ページの、24 号バイパス線の一部区域の変更、それから飛びまして、23 ページ、都市計画道路西九条佐保線（1）奈良インターチェンジ連結部から大森高畑線との交差点までの両方向 2 車線のランプ構造とし、県道京終停車場薬師寺線、JR 関西本線、大森西町線と立体交差する。（2）その両側を二方向各 1 車線の構造とし、JR 関西本線と立体交差する。

この三つがそれぞれ県決定の道路変更（案）でございます。この点につきまして、この線で同意することによろしゅうございませんか。

（「異議なし」の声）

〇〇会長

ありがとうございます。それでは異議なしということでございませんので同意することにいたします。もう少しお時間頂戴してよろしいでしょうか。それにともないまして、市決定の関係の道路の変更（案）でございますので、引き続きご説明願ひします。資料はどれですか。

事務局

A4 横の 26 ページをお開きいただきたいと思ひます。いちばん小さい資料の 26 ページでございます。

それでは、大和都市計画道路の変更（案）について（市決定）、奈良北 1 号線、大森西町線、九条線、四条線、この 4 線につきましての説明をさせていただきます。これらの案につきましては、平成 19 年 11 月 16 日から 30 日まで、市決定でございますので、奈良市のほうで 2 週間法定縦覧をさせていただきます。縦覧者、意見提出者、いずれもございませんでしたので、本日の審議会に報告をさせていただきます。

それでは、27 ページをお開き願ひたいと思ひます。先ほど説明させていただきました大和北道路、国道 24 号バイパス線、西九条佐保線に関連いたします変更にともないまして、四つの市決定の道路が変更します。いずれもそれぞれのほうに接続する関係でございます。北側から奈良北 1 号線、そして大森西町線、九条線、四条線というような順番で説明をさせていただきますと思ひます。

資料の 28 ページをお開き願いたいと思います。奈良北 1 号線につきましては、奈良市左京 1 丁目から佐保台 1 丁目までの 1.5 km、2 車線の代表幅員 15m でございます。変更理由は先ほどから申し上げております国道 24 号バイパス線との交差位置の変更でございます。

次に、大森西町線につきましては、大森町から大森西町、JR 奈良駅区域内の都市計画道路でございます。全線が 460m、車線数が 2 車線で幅員が 16m でございます。これは西九条佐保線の線形変更にともないまして、終点部で位置の変更がございます。

続きまして三つ目、九条線でございますが、この九条線は横井 1 丁目から西九条 5 丁目までの全線延長 460m、2 車線、代表幅員 16m の路線です。これは国道 24 号バイパス線との交差点における位置部分の改良変更となります。

四つ目は四条線でございます。奈良市三条松町から尼辻町、全長 2080m、車線数が 2 車線で 16m でございます。これも西九条佐保線との交差点で位置の変更がございます。

資料の 29 ページをお開き願いたいと思います。ただいま申し上げました 4 つの路線のそれぞれ都市計画の計画書でございます。路線名、構造等々表示させていただいています。

それでは、それぞれの路線につきまして、計画図をもって変更内容を説明させていただきたいと思えます。A3 大きい資料の別冊 15 ページをお開き願いたいと思います。先ほど説明しました奈良北インターチェンジ、ならやま大通りから国道 24 号線ならびに平城山駅へつながります軌道でございます。それぞれ 24 号線が大和北道路の変更にともないまして、黄色い部分が現在の位置でございます、それがちょっと北側のほうへ位置が変わります。前のスクリーンをお願いしたいのですが、これが都市計画変更の模式図でございます。赤い矢印が双方向に走っているのが大和北道路、ブルーの矢印が両側で走っていますのが国道 24 号線です。左側がならやま大通りで、車でおいでまいりますと、今は国道 24 号線の立体バイパスの上を交差するかたちでランプで 24 号へおりるようなかたちになっています。

変更内容といたしましては、大和北道路と 24 号が高架になり、その下に奈良北 1 号線がくると、上下関係が現在逆になるというイメージをお持ちいただければと思います。それぞれの高架下で奈良北 1 号線が交差点で戻されまして、南北の方向に交通が流れるというふうなスタイルになります。真ん中を大和北道路、その両サイドを国道 24 号バイパス、その下を奈良北 1 号線が交差するというふうな構造変更でございます。

これは矢印を逆にしたところです。ならやま大通りから下りてきた場合の車の交通の流れを黄色で示させていただいております。先ほどのはならやま大通りへ 24 号から入る場合の矢印、平城山駅からそれぞれ外環のならやま大通りへ導線を築いております。

続きまして、A3 資料 16 ページをお開き願います。ちょっとわかりづらいですが、縦のラインが先ほど説明しました西九条佐保線の都市計画道路でございます。これが変更になりますので、右側に別枠でピックアップしておりますが、大森西町線が西九条佐保線と交差する部分、西九条佐保線の線形が若干西のほうへ変わりますので、この拡大図で赤と黄色が表しておりますが、黄色が現在の変更前のものがございます。赤い部分が西九条佐保線の変更にともないます延長増加分でございます。

左真ん中でございますが、これが四条線の変更箇所を表しております。その真ん中の左右に四条線という都市計画道路が西九条佐保線に交差するようなかたちで接続しています。ここの部分が拡大図で申しますと、黄色い部分が現在の都市計画の道路、それが西九条佐保線との交差点処理の改良の関係で、赤い部分に変更します。これ非常に変更範囲としては少ないわけではありますが、都市計画の変更の手続きが必要となります。これが四条線ならびに大森西町線の変更の内容でございます。

続いて、17 ページをお開き願います。九条線の変更でございます。真ん中にカーブを描いて南北に走

っておりますのが、国道 24 号バイパス線でございます。その真ん中右側が〇〇等の工場があり、真ん中の左右東西に走っております路線が九条線で、大和郡山のほうへ入ってきている路線。この部分で国道 24 号バイパス線の変更等に使われまして、九条線の交差点で 1 車線ずつ路線が増えることが必要じゃないかということで、図面が線の範囲でしか表せませんが、約 2 メートルの拡幅となります。いずれも右折レーンを 1 車線ずつ増やします。その影響が出る範囲が赤で示させていただいている部分でございます。以上の 4 路線についての変更（案）の説明を終わらせていただきます。

〇〇会長

はいありがとうございます。ただいまのご説明、市決定のいずれも比較的小さい内容でございますけれども、変更する必要が出てまいりますので、市の決定としてご審議を賜りたいということでございます。ご意見ご質問等ございましたらお願いをいたします。はい〇〇委員。

〇〇委員

設計的には別に異議がございません。ただしこの用地買収工事費用についてはどちらのほうが負担するのですか。

〇〇会長 今の〇〇委員のご質問、二点ございました。

回答

地域変更にとまなう用地買収と工事も含めたと思いますが、基本的には大和北道路の関連で区域を変更する、あるいは西九条佐保線の工事計画に応じて変更するということになってまいります。今現在、事業を進めようと思っておりますが、まず大和北道路、それと西九条佐保線、その一部の区間それと大和田紀寺線ということになってまいります。

当然、大和北道路については、国のほうの事業ということになってまいりますし、アクセス道路等に絡みます事業につきましては、西九条佐保線を含めて奈良県・国とまだ協議を行っておりません。しかしながら、これらの事業につきましては、大和北道路の関連事業でございますので、市としても国、県へ事業のほうをやっていただきたいという思いをもって協議してまいりたい、このように思っております。

〇〇会長 はい〇〇委員。

〇〇委員

厚かましいことを言って申しわけございませんが、ぜひそのようにお願いしたいと思います。奈良市のほうも財政難で困っておりますので、特にその土地では強く要望しております。

〇〇会長

よくわかりました。ただいまのご意見受け止めて、そのように願ってできるだけ国にお願いする。市の負担はできるだけ少なくするという方向でご協議いただきたいということでございます。

ほかにございませんか。ございませんようでしたら、これは市の決定でございますので、都市計画法 19 条によりまして、賛否をとらせていただきたいと思います。存じます。

ただいまの、奈良北1号線、大森西町線、九条線及び四条線の変更（案）につきまして、原案どおり変更することに賛成の方の挙手をお願いいたします。ありがとうございます。全員賛成ということで、原案どおり可決いたします。

以上で、本日の県決定と市決定の両方の議案は終了いたします。ありがとうございました。
事務局からご連絡事項等がございましたらお願いいたします。

事務局

特にございませんが、最後に副市長より謝辞を申し上げます。

副市長

失礼いたします。副市長でございます。委員の先生方におかれましては、年の初めの何かとお忙しい中、本日の審議会にご出席を賜りまして本当にありがとうございます。また、平素は奈良市政の推進にいろいろご支援ご協力を賜っておりますことを重ねてお礼を申し上げたいと存じます。

本日も審議を賜りました都市計画道路、京奈和自動車道これは市内の交通緩和、また観光振興のネットワークの交通網として長きにわたりまして期待を寄せてきた計画でもございます。さらには、本市の将来のまちづくりの発展にも寄与するものであると考えてもおります。本日いただきましたご意見は今後の計画に生かしてまいりたい、このように考えているところでございます。つきましては、今後も先生方にご協力ご支援をよろしくお願いいたしまして、お礼の挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

事務局 事務局からは以上でございます。〇〇会長、閉会をお願いいたします。

〇〇会長

本日のご審議は、先ほども委員のほうからご発言がありましたように、これから20年ぐらいかかる長大な計画でございます。続いてまた問題が起こることもあろうかと思いますが、その都度審議が必要になることもあろうかと思えます。

今年は1月早々からお集まりいただきましたが、次回は3月の27日午前10時から別の関連で審議会を予定しております。またいずれご案内があると思えますけれども、できるだけご出席賜りますようにどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、これもちまして、第87回奈良国際文化観光都市建設審議会を終了いたします。

司会 〇〇会長はじめ、委員の皆様方ありがとうございました。