

西九条佐保線等の事業説明会

対象地域：奈良市大宮地区

日 時：平成25年12月21日（土） 19：00～21：00

場 所：奈良市立大宮小学校

出席者：113名

【主な質疑内容】

Q 都市計画決定から約50年も放置しておきながら、今ごろ事業化とはどういう事か。事業認可も初めて聞いた。住民の不安やストレスをどのように考えているのか。

A お叱りは他でも受けている。住民の皆様のご理解とご協力を得られるよう努力していきたい。

Q 今になって50年前の計画をなぜ行うのか。住人の権利を侵害している。

A 京奈和自動車道（大和北道路）の整備と合わせ、京奈和自動車道の（仮称）奈良ICと奈良市中心部の間の自動車交通の流れを円滑にするために西九条佐保線の整備が必要になった。

Q 交通量予測（事業認可区間18300台/日）は本当か。西九条佐保線の交通量は国道24号と比較してどうなっているのか。大宮小学校前の渋滞の対策はどのように考えているのか。

A 交通量予測は、国の将来交通量の結果を踏まえて、県が推計を行った。国道24号は現況で50,000台以上の交通量がある。西九条佐保線の整備だけでなく、他の道路と合わせて道路網を整備することで、自動車交通がある場所に一極集中することを防ぎ、渋滞が緩和されると考える。

Q 京奈和自動車道は地下でトンネルになると聞いている。西九条佐保線は京奈和自動車道の用地買収のための道路ではないのか。

A 事業認可区間の地下にできる京奈和自動車道は、基本的に用地買収が必要ない地下40mを通過しており、用地買収のための整備ではない。

Q 新大宮駅の踏切の結論が出ていないのになぜ西九条佐保線を事業化するのか。踏切がどうなるか決まってから事業に着手するべきである。タイミングが早すぎる。

A 新大宮駅の踏切対策については、平城宮跡の国営公園化の整備と合わせ検討されている。西九条佐保線は今から整備しても約10年先の開通となる。結論が出るのを待って整備するのではなく、京奈和自動車道、西九条佐保線の整備とセットで踏切をどうするかを検討していきたい。仮に、西九条佐保線が先行する場合は、京都方面に抜ける通過交通をできる限り国道24号に誘導するなどの措置を講じ、新大宮駅の踏切の渋滞緩和を図りたい。

Q 環境影響予測の調査位置に三条添川町が入っていないのはなぜか。また、供用開始後に環境アセスの確認を約束してほしい。

A この区間の代表的な断面として今の太宮4丁目を選定した。太宮4丁目と三条添川町は計画交通量が同じであり、環境影響予測は同結果となる。供用開始後の再調査は現時点で約束できないが、環境基準を満たす道路を造るということは約束する。

Q 環境影響予測の振動について、基準値内に収まるが実際は振動していることが多々ある。どのように考えているか。

A 現在の環境影響予測の結果では基準値内に収まると考えている。

Q 職員は三年で異動し、発言の責任が明確ではない。どのように考えているか。

A 議事録を作成しており、地元と約束した内容は引き継いでいく。職員が異動したところで反古にしない。

Q 実際の工事についてはどのように行うのか。また、大森高畑線より南の区間の予定はどうなっているのか。

A 工事については、今後詳細な設計を行う予定であり、現時点では決まっていない。工事前には、工事の内容、方法を工事説明会として地元に説明させていただく。南の区間については平成26年度に都市計画の変更を予定しており、その後速やかに事業認可を取得したいと考えている。

Q 環境影響予測の大気質について、大宮小学校前はたびたび渋滞するが、渋滞によって環境基準を超えることもあると思うがどう考えているのか。

A 1日の中で渋滞によって一時的に基準値を超えることはあるかもしれないが、常時は続かない。全体の時間の中で、環境基準を満たすかを予測している。この予測値が基準値内であれば、環境基準を満足すると判断することになる。

Q 大宮小学校の学童の安全確保をどのように考えているのか。

A 現時点で明確な回答はできない。今後、学童の通学の安全確保について、学校関係者や警察、地元と協議を進めていきたい。

Q 京奈和自動車道は今どうなっているのか。

A 西名阪自動車道の郡山 IC 付近から（仮称）奈良 IC までの約 6.3 km の区間について、すでに事業化されており、県からは平成 30 年代半ばの供用開始を国に要望している。

Q 新大宮駅の踏切と一体に考えていると言っているが、もし道路が高架となり線路を越えることになれば、今回事業認可になった区間にも影響が出ると思うが、どう考えているのか。

A 踏切付近の道路を高架にする計画はない。

Q 50年放置しておきながら、急に測量に着手するなど、何の説明も無かった。さらに5年以内に更地にして土地を提供しろと言われると住民にはものすごいストレスがかかる。どうしてくれるのか。

A 50年近く放置していたことは申し訳ない。補償については基準に従い算定するが、内容については十分に説明させていただく。代替地の情報提供等もさせていただく。

Q 生活道路の確保は要望していると聞いているが、設計についての説明会はあるのか。計画に住民の意見を反映させる場を設けてほしい。

A 生活道路の東西の横断の確保については、警察や地元と今後協議させていただく。また、地元から要望や協議の依頼があれば、関係する自治会をまとめていただければ、伺いたいと考えている。

Q 事業の進め方にあるスケジュールが不十分である。いつ、何を、どう進めていくかを明記していない。他の市町村の事業で、それらを明記しホームページで公表しているところもある。

A 用地買収の期間については、平成26年4月1日から5年を予定している。完成時期は平成34年度に供用開始を予定している。これ以上の詳細は、用地買収の進行度合い等不確定要素があり、現時点では提示できない。

Q 事業認可は国が行っているのか。なぜ県の事業を国が認可するのか。

A 都市計画法で県が都市計画事業の施行者となる場合には、国土交通大臣の認可を受けることが決められている。

Q 事業に反対できるのか。その場合に強制収用を行うのか。

A 事業について十分説明させていただき、ご理解とご協力を得られるよう努力する。土地収用法に基づく収用については制度として考えられる。

Q 補償について、同程度の土地、建物の新規獲得を補償してもらえないと納得できない。

A 土地、建物の補償額は全国的に同じ基準で決定している。古い建物を新築価格で補償することはできない。

Q 用地買収について、土地が一筆全てかかる場合、部分的にかかる場合などさまざまなパターンがあると思うが、補償はどうしてもらえるのか。また、折り合いがつかない場合はどうするのか。また、具体的にどういった補償になるか説明してもらいたい。

A 土地のかかり具合によって補償の方法は異なる。一番合理的な補償方法を提示する。具体的には、今後の用地買収の交渉の中で説明していきたい。

Q 事業課である地域デザイン推進課では50億円の予算は確保しているのか。

A 50億円は全体の事業費である。事業認可区間を50億円かけて整備していきたいと考えているが、予算は単年度ごとに県議会で承認され、決定する。

Q 事業箇所総合評価シートにある道路建設の費用対便益3.0の根拠を教えてください。今、回答できない場合は議事録と合わせ、提供してほしい。

A 費用対便益の根拠は持ち合わせていない。議事録と合わせて提供する。

以上