

環境影響評価準備書に係る意見の概要及び見解をまとめました。
—京奈和自動車道（大和北道路）—

京奈和自動車道(大和北道路)[奈良市歌姫町～大和郡山市横田町間]の環境影響評価準備書(平成18年9月22日公告・縦覧)に対する環境の保全の見地からの意見を求めたところ、130通の意見書が提出されました。

本日、環境影響評価法第19条に基づき、「意見の概要」とともに「住民等の意見への都市計画決定権者の見解」をとりまとめ、奈良県知事・京都府知事(環境部局)及び関係市・町長あて送付しました。

意見及び見解の例

- 地下水位のシミュレーション予測は予測にすぎず、地下水に影響がある。
→ シミュレーションモデルは現況の再現性を確認し、十分信頼性があると評価しています。道路建設による第1帯水層の地下水位変動の予測結果は数cm程度であり、季節変動(平均約81cm)より小さいため、影響は極めて小さいと予測しています。
- 環境保全措置の「記録保存等の措置」は、まやかしであり遺跡を破壊する。
→ 工事により周知の埋蔵文化財包蔵地を改変しますが、事業実施段階で事業者が、関係機関との協議、埋蔵文化財(木簡を含む。)の発掘調査、記録保存等の措置を講ずることにより、文化財保護法に基づく埋蔵文化財の保存に努めます。
- 大和北道路は、奈良の歴史景観を破壊する。
→ 歴史的景観資源も眺望できる主要な眺望点からの主要な眺望景観の変化の程度についても予測し、必要に応じて環境保全措置を実施することにより、周辺景観との調和等を図ります。
- 環境問題を解決する重要な道路であり、早期に整備すべきである。
→ 今後も住民の方々のご理解とご協力を得ながら、手続きを適正に進め、環境影響評価の結果を踏まえ事業を実施し、対象道路が早期に完成されるよう努めます。

今後、奈良県知事及び京都府知事の意見に配慮し、『環境影響評価書』を作成するなど、引き続き、都市計画及び環境影響評価の手続きを進めます。

なお、環境影響評価準備書に係る意見の概要及び見解は、別紙のとおりです。

発表日 平成19年1月26日
所属 土木部都市計画課
担当 計画調整係
電話 0742-27-7521
E-mail toshi@office.pref.nara.lg.jp

京奈和自動車道(大和北道路)環境影響評価準備書について
意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価準備書を環境影響評価法第16条に基づき、平成18年9月22日から平成18年10月23日まで縦覧に供し、平成18年9月22日から平成18年11月7日まで意見を求めたところ、同法第18条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見書は130通でした。
意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解は以下のとおりです。

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 大気質	<p>(1) 大気質については、季節や風向きによって、中国や大阪の大気汚染物質が影響すると言われているが、そのことについて調査や検討がされていない。 また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準ぎりぎりである。 さらに、浮遊粒子状物質に関しては、アメリカの基準0.05mg/m3をはるかに超えている。</p>	<p>大気質の調査、予測及び評価については、「道路環境評価の技術手法(その1)」(平成12年10月、建設省土木研究所)に基づき、実施しています。 現況の把握は、奈良市の気象観測局及び大気質濃度観測局の既存文献資料に加え、住居等の保全対象の位置、対象道路の構造及び周辺の地形等を勘案して選定した調査地点において四季を通じた現地調査を行うことにより、風向も含め対象道路周辺地域の特性を適切に把握しています。 予測の結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄について、全ての予測地点で環境基準を下回っています。 環境基準は、環境基本法第16条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持することが望ましい基準」と定められています。 これらの内容は、準備書9章9.1に記載しています。 なお、アメリカにおける浮遊粒子状物質(SPM)の基準0.05mg/m3は年平均値であり、日本におけるSPMの環境基準の日平均値の2%除外値(「日平均値が年間7日以上、0.10mg/m3を上回ってはならない。」)とは評価方法が異なるため比較ができません(アメリカの基準0.05mg/m3は2005に失効)。</p>
	<p>(2) EUにおける浮遊粒子状物質の基準については、「1日の平均曝露量は、0.05mg/m³」である。また、「2010年には0.02mg/m³を基準値とすることを目標としている」と報道されており、環境基準を強化されることが予想される。 よって、大和北道路の環境影響評価についても日本の環境基準だけでなくEUの基準とも整合させるべきである。 また、現在研究中の「子供に着目した基準」についても整合させるべきである。</p>	<p>EUにおける浮遊粒子状物質(SPM)の基準は、「日平均値が年間35日以上、0.05mg/m3を上回ってはならない」と定められおり、日本におけるSPMの環境基準の日平均値の2%除外値(「日平均値が年間7日以上、0.10mg/m3を上回ってはならない。」)とは評価方法が異なるため比較ができません。 子供に着目した基準については、研究中であり、確定したものがなく、整合を図るべき基準等としていません。</p>
	<p>(3) 換気塔を設置することは、その周辺へ影響を与えるだけでなく、奈良盆地全体の大気環境を悪化させることになる。</p>	<p>換気塔については、計画している2箇所の換気塔毎に、最大着地濃度及び換気塔近傍の保全対象の高さを考慮した最大濃度について予測及び評価を実施しています。 予測の結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄について、全ての予測地点で環境基準を下回っています。 また、換気塔からの寄与濃度の分布状況は、北側及び南側換気塔ともに、最大でバックグラウンド濃度(周辺地域の平均的な濃度)の約1/1000程度の濃度であり、環境影響の程度は極めて小さいと予測しています。 なお、予測は、除じん装置を考慮していない結果を示しています。</p>
	<p>(4) 大気質における「換気塔の存在」の予測は、除じん装置を稼働させても大気汚染物質が排出される結果となっている。</p>	<p>換気塔については、トンネル内空気を除じん後、塔頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなどの配慮を行い、ダウンウォッシュ(煙が換気塔の背後の気流の変化によって生じる渦に巻き込まれて降下すること)の低減を図ることとしています。ダウンウォッシュが発生する場合については、換気塔からの排気上昇高さの算出において考慮して予測しています。 逆転層については、その発生により大気が安定し拡散しにくくなるため、大気安定度毎に拡散幅を算出することにより、予測に考慮しています。</p>
	<p>(5) ダウンウォッシュや盆地地形における逆転層の影響が考えられるため、それらを検討する必要がある。</p>	<p>換気塔については、トンネル内空気を除じん後、塔頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなどの配慮を行い、ダウンウォッシュ(煙が換気塔の背後の気流の変化によって生じる渦に巻き込まれて降下すること)の低減を図ることとしています。ダウンウォッシュが発生する場合については、換気塔からの排気上昇高さの算出において考慮して予測しています。 逆転層については、その発生により大気が安定し拡散しにくくなるため、大気安定度毎に拡散幅を算出することにより、予測に考慮しています。</p>
	<p>(6) 現況においても光化学オキシダントは、環境基準を上回っている。また、発癌性物質として指摘されているベンゼンについては、環境基準の約半数値となっている。 これ以上環境悪化させないためにも大気汚染物質の排出は許されない。</p>	<p>光化学オキシダントについては、その生成過程については未だ解明されていない部分もあり、現在、予測手法が確立していないことから、予測していません。 ベンゼンについては、現在、予測手法が確立していないことから、予測していません。 なお、夏場の光化学オキシダントに係る緊急時に対応するため、光化学スモッグ情報を広く県民に周知するとともに工場、事業場に対し、排ガス量の削減措置が要請されています。 さらに、平成18年4月より施行された大気汚染防止法の一部改正による揮発性有機化合物排出施設に対する規制を行うとともに自動車排ガス対策として低公害車の優先導入等大気汚染物質の一層の排出抑制が図られています。</p>

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 強風による風害	(1) 南側換気塔については、「強風による風害」を予測項目としているが、高架部分についても予測するべきである。	強風による風害の調査、予測及び評価については、「道路環境評価の技術手法(その1)」(平成12年10月、建設省土木研究所)に基づき、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。 予測の対象とした構造物については、周辺建築物の平均高さの5～6倍以上の高さの建築物を設置する場合に環境影響が生じる可能性があることとされていることから、南側換気塔を対象としました。 これらの内容は、準備書9章9.2に記載しています。
3. 騒音	(1) 古都には、何より静けさが重要である。しかし、騒音の環境基準は緩和された基準であり、古都に必要な静かな環境を維持できない。 (2) 高さ2mの遮音壁の対策では、2階以上の建物の方が遮音壁より高くなるため、効果がない。	騒音の調査、予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法(その2)」(平成16年4月、国土交通省国土技術政策研究所)に基づき、実施しています。 環境基準は、環境基本法第16条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持することが望ましい基準」と定められています。 自動車の走行に係る騒音の予測高さについては、低層住居の1階、2階に相当する地上1.2m及び4.2mとし、奈良市佐保台西町については、沿道に中高層住居が存在するため、10階に相当する地上28.2mも対象としました。 予測の結果を踏まえ、環境保全措置として対象道路もしくは国道24号の道路端に高さ1～8mの遮音壁を設置することにより、全ての予測地点において、環境基準を下回っています。 これらの内容は、準備書第9章9.3に記載しています。
4. 動物・植物・生態系	(1) 人間の都合で動植物の生息地や生育地を破壊したり、縮小したりすることは望ましくない。 (2) 生態系は、動物、植物、地形、土壌等が密接に関わっているため、1つの項目にとらわれることなく、全ての項目への影響を評価するべきである。	動物、植物、生態系の調査、予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法(その4)」(平成12年10月、建設省土木研究所)に基づき、実施しています。 対象道路は、重要な動物種、植物種及び植物群落の保全の観点より、自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。 また、環境保全措置を実施する場合には、適切に実施します。 なお、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を実施する場合には、事後調査を実施することとしています。 さらに、低騒音型建設機械を採用することにより、環境への影響に配慮することとしています。 これらの内容は、準備書9章9.8、9.9及び9.10に記載しています。 生態系については、対象道路周辺の植生、地形等の状況から、地域を特徴づける生態系の区分及び各生態系の注目種・群集を特定し、対象道路事業による自然環境の変化が、それらの動植物種、生物群集及び生態系に及ぼす影響の程度を予測しています。 これらの内容は、準備書9章9.8、9.9及び9.10に記載しています。
5. 景観	(1) 大和北道路は、一度建設されれば、半永久的に残ることから、現状の景観だけでなく、将来における景観についても影響を予測するべきである。 (2) 奈良の場合は、世界遺産都市として一番大事な文化財を守るという観点から、日本一厳しい基準で歴史的景観の保全を図るべきである。 (3) 大和北道路は、世界遺産である平城京ばかりでなく、奈良の歴史景観を破壊する。 (4) 景観に対する環境保全措置として植栽、形状、デザイン、色彩の検討をするだけでは、「主要な眺望景観への影響は低減できる」とは言えない。	景観の調査、予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法(その4)」(平成12年4月、建設省土木研究所)に基づき、実施しています。 景観については、不特定かつ多数の者が利用し、奈良県の地域特性を踏まえ、自然的景観資源だけではなく、歴史的景観資源も眺望できる場所を主要な眺望点とし、その選定にあたっては、地域に密接した眺望の効く場所や生活の場における身近な眺望点を含めた上で、主要な眺望点からの対象道路の可視・不可視について検討を行い、景観資源と同じ方向に対象道路が見える6地点において主要な眺望景観の変化の程度を適切に予測しています。 予測にあたっては、土地利用図や環境の保全を目的とする法令等に基づき、将来の自然的状況や社会的状況を把握して予測しています。 予測の結果を踏まえ、環境保全措置として、「佐保川水辺の散策路(奈良市及び大和郡山市)からの眺望景観に対して、道路構造物及び換気塔の形式・デザイン・色彩への配慮並びに植栽による修景の実施により、周辺景観と調和等の効果が得られることから、主要な眺望景観への影響が低減できると考えています。 換気塔の形状については、事業実施段階において具体的設計を進める中で、土地利用に関する規制や土地利用状況などを踏まえ、周辺の景観とも調和するよう検討することとしています。 また、主要な眺望点及び景観資源と対象道路を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置及び程度を予測した結果、改変を受ける主要な眺望点及び景観資源はありませんでした。 なお、「自然景観を背景に文化財を眺める」という、古都奈良を代表する景観のひとつである「世界遺産に登録された薬師寺とそれをとりまく丘陵・山並みが重なった景観」への影響もないと確認しています。 これらの内容は、準備書9章9.11に記載しています。

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
5. 景観	<p>(5) 本来、景観は「空間的広がり」において捉えられるべきものである。また、奈良の景観は、自然と一体となったものであり、準備書の眺望点以外の様々な地点において接することができる。 限られた眺望点に基づく「予測の結果」は、きわめて不完全・不十分である。</p> <p>(6) 景観については、遠景及び近景を評価する必要がある。</p> <p>(7) 騒音に対する環境保全措置として遮音壁を設置することとしているが、遮音壁を設置した状態で景観への影響を予測するべきである。</p> <p>(8) フォトモニター等などで景観の検討をしているが、さらに事業実施段階においては、奈良の景観を損なわないように配慮して、奈良を訪れた方が、また奈良に來たいと感じさせる道路にするべきである。</p> <p>(9) 高さ30mの南側換気塔の建設は、景観を破壊する。</p>	<p>景観については、不特定かつ多数の者が利用し、景観資源を眺望する場所を主要な眺望点とし、その選定にあたっては、地域に密接した眺望の効く場所や生活の場における身近な眺望点も含め、既存の文献資料から77箇所の眺望点の調査を行い、自然的景観資源だけではなく、歴史的景観資源も十分考慮し、現地調査により対象路線の可視・不可視について検討を行った上で適切に予測を行っています。</p> <p>また、高架部の道路構造の形状等については、事業実施段階において具体的な設計を進める中で、可能な限り周辺地域への圧迫感を抑えるため、周辺環境に調和するよう配慮します。</p> <p>景観については、主要な眺望点のうち、景観資源と同じ方向に対象道路が見える6地点において、必要な遮音壁の高さを考慮した上でフォトモニターを作成し、主要な眺望景観の変化の程度を適切に予測しています。</p> <p>そのうち、高架部が眺望点から確認できるのは5箇所ありましたが、「佐保川水辺の散策路(大和郡山市)」については、予測の結果を踏まえ、環境保全措置として道路構造物の形式・デザイン・色彩への配慮並びに植栽による修景の実施により、周辺景観と調和等の効果が得られることから、主要な眺望景観への影響が低減できると考えています。佐保川水辺の散策路以外の箇所においては、遮音壁を考慮しても、眺望景観に著しい変化はありませんでした。</p> <p>対象道路の一部をトンネル構造とするなど、環境影響に配慮した構造としてるとともに、構造物等の遮蔽及び周辺景観との調和を図るための植栽の実施、周辺景観との調和に配慮した道路構造物及び換気塔の形式・デザイン・色彩について事業実施段階に専門家の意見を伺いながら検討し採用する計画としています。</p> <p>南側換気塔においては、予測の結果を踏まえ、環境保全措置として、換気塔の形式・デザイン・色彩への配慮並びに植栽による修景の実施により、周辺景観と調和等の効果が得られることから、主要な眺望景観への影響が低減できると考えています。</p> <p>なお、「自然景観を背景に文化財を眺める」という、古都奈良を代表する景観のひとつである「世界遺産に登録された薬師寺とそれをとりまく丘陵・山並みが重なった景観」への影響もないと確認しています。</p> <p>また、換気塔の形状については、事業実施段階において具体的な設計を進める中で、土地利用に関する規制や土地利用状況などを踏まえ、周辺の景観とも調和するよう検討することとしています。</p>
6. 文化財	<p>(1) 大和北道路は、世界遺産・平城京跡だけでなく、「歌姫瓦窯跡」や「ウナベ古墳」にも影響を与える。</p> <p>(2) 平城宮跡の地下に大和北道路をつくることは、世界遺産を破壊することになる。</p> <p>(3) 大和北道路は、世界遺産「古都奈良の文化財」の緩衝地帯を南北に通過するものであり、世界遺産保護の理念に反している。</p>	<p>文化遺産(文化財)の調査、予測及び評価については、「奈良県環境影響評価技術指針」(平成11年9月、奈良県)に基づき、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>世界遺産については、文化財保護法等の国内法で保護されており、対象道路は「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」及び「奈良県風致地区条例」等の法や条例を遵守し、世界遺産を保護するために設けられた世界遺産のバッファゾーン(緩衝地帯)の主旨を踏まえた計画となっています。</p> <p>また、歌姫瓦窯跡については、約1m離れた位置を対象道路が高架構造で通過することから、文化財の雰囲気の変化に対する環境保全措置として、道路構造物の形式・デザイン・色彩への配慮を行うことにより、周辺景観に調和させることが可能となり、文化財の雰囲気の変化に対する影響が低減できると考えています。</p> <p>これらの内容は、準備書9章9.13に記載しています。</p> <p>ウナベ古墳付近において対象道路は国道24号の地下約40mのところをシールドトンネルで通過する計画であり、トンネル構造で通過することによるウナベ古墳の改変及び雰囲気の変化はないものと考えています。</p> <p>対象路線は平城宮跡を含むいずれの世界遺産も通過しない計画となっています。</p> <p>なお、世界遺産については、文化財保護法等の国内法で保護されており、対象道路は「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」及び「奈良県風致地区条例」等の法令を遵守し、世界遺産を保護するために設けられた世界遺産のバッファゾーン(緩衝地帯)の主旨を踏まえた計画となっています。</p>

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
6. 文化財	(4) 準備書では、文化財に対する大気汚染物質の影響について、文化財の保全基準を作成して評価するべきであり、人間より何倍も規制基準が必要であるのに、基準の検討がされていない。	<p>国又は関係する地方公共団体によって、環境要素に関する基準又は目標が示されている場合には、基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価することとなっていますが、大気質に係る文化財の保全の基準は現在示されていないことから、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(以下「主務省令」といいます。)」に基づき、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価しています。</p> <p>なお、対象道路から最も近い有形文化財の位置(対象道路から約260m)において対象道路及び換気塔からの二酸化窒素及び二酸化硫黄濃度を予測した結果は、最大でバックグラウンド濃度(周辺地域の平均的な濃度)の約1.9%、約0.5%であることから、自動車の走行及び換気塔の供用に係る二酸化窒素及び二酸化硫黄の有形文化財への影響は極めて小さいものと予測しています。</p>
7. 埋蔵文化財包蔵地	<p>(1) 周知の埋蔵文化財包蔵地に対する環境保全措置として、準備書に記載されている「記録保存等の措置」とは、まやかしてあり、遺跡を破壊するということである。</p> <p>(2) 平城京跡は国民共有の文化遺産であり、その遺跡を損なうことは一切許されない。</p> <p>(3) トンネル坑口開削部においては、埋蔵文化財の破壊を伴うことは必至である。</p>	<p>文化遺産(埋蔵文化財包蔵地)の調査、予測及び評価については、「奈良県環境影響評価技術指針」(平成11年9月、奈良県)に基づき、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>工事の実施により周知の埋蔵文化財包蔵地を改変しますが、事業実施段階において、事業者が関係機関と協議を行い、埋蔵文化財(木簡も含む。)に関する発掘調査を行います。調査の結果を受けて、再度、関係機関と協議を行い記録保存等の措置を講ずることにより、文化財保護法に基づき、周知の埋蔵文化財包蔵地における埋蔵文化財の保存に努めることができると考えています。</p> <p>これらの内容は、準備書第9章9.13に記載しています。</p>
8. 地下水	<p>(1) 地下水位のシミュレーション予測は、単なる予測にすぎず、予測結果が「地下水位変動への影響は極めて小さい」であっても、地下水位が下がらないという保証はない。 トンネル工事は、必ず地下水に重大な影響を与える。</p> <p>(2) 人類にとって貴重な歴史遺産である木簡などは、地下水位の低下が起これば滅失することは明らかである。 また、地下水に関しては、専門家でも予測できないことが多い。現に、圏央道の八王子城跡トンネル工事は「御主殿の滝」が枯れて大問題となっている。</p> <p>(3) 地下水の予測結果では、地下水位は2.5cm下がることになっており、2.5cmは永久に下がりはなしになる。その下がった部分に存在する木簡等は乾燥して消失する。 また、道路建設による地下水位低下は、季節変動幅に含まれるのではない。</p> <p>(4) 地下水への影響については、「地下水位の変動」だけでなく、「木簡などの保存状態の変化」についても検討する必要がある。 木簡などの埋蔵文化財は、還元環境下にあつて奇跡的に今日まで保全されてきており、地下水位の低下防止のために注水井などから水が供給されれば、酸化や分解が促進されることになる。このことについても検討する必要がある。</p> <p>(5) 工事中における対応として「事前の涵養池設置、緊急対応としての注水井設置を行う」とあるが、地下水位を低下させないという保証はない。 地下水位の急激な低下が発生した場合、注水井等が機能しなかったら取り返しがつかない事態になる。</p>	<p>文化遺産(地下水)の調査、予測及び評価については、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>地下水位の変動量の予測に用いたシミュレーションモデルについては、地下水検討委員会の委員の意見も踏まえ、地下水の現況の再現性を確認しており、モデルの精度・信頼性は十分評価できるものと考えています。</p> <p>予測の結果については、道路建設による第1帯水層の地下水位変動は数cm程度であり、季節変動(2000年～2004年の年間変動幅は平均で約81cm)より小さいため、地下水位変動への影響は極めて小さいと予測しています。</p> <p>さらに、現在計測中である水位観測については、工事中、工事後も引き続き継続すること及び工事中における地下水位に異常な変動が発生した場合への対応として、事前の涵養池設置、緊急対応としての注水井設置を行うことにより、環境への影響に配慮することとしています。</p> <p>これらの内容は、準備書第9章9.13に記載しています。</p> <p>地下水位の変動量の予測に用いたシミュレーションモデルについては、地下水検討委員会の委員の意見も踏まえ、地下水の現況の再現性を確認しており、モデルの精度・信頼性は十分評価できるものと考えています。</p> <p>予測の結果については、道路建設による第1帯水層の地下水位変動は数cm程度であり、季節変動(2000年～2004年の年間変動幅は平均で約81cm)より小さいため、地下水位変動への影響は極めて小さいと予測しています。</p> <p>また、第1帯水層の地下水位は、降雨等の影響により変動しており、2000年～2004年の観測結果からも、各年の第1帯水層の水位標高の最大値は、年によって大きく異なっています。</p> <p>なお、地下水位の観測結果は、準備書第9章9.13及び補足資料p3-1に記載しています。</p> <p>地下水の予測結果については、道路建設による第1帯水層の地下水位変動は数cm程度であり、季節変動(2000年～2004年の年間変動幅は平均で約81cm)より小さいため、地下水位変動への影響は極めて小さいと予測しています。</p> <p>水位観測等の方法並びに地下水位に異常な変動が発生した場合の具体的な対策である事前の涵養池設置及び緊急対策としての水質等も含めた注水井設置の検討については、今後必要に応じて専門家の意見を伺いながら決定し実施します。</p>

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
8. 地下水	(6) 工事中における対応として「事前の涵養池設置、緊急対応としての注水井設置を行う」とあるが、湯水期であっても断水は許されない性質の水であるが、その水源はどこか。	涵養池、注水井の水源を含む具体的な内容は、今後必要に応じて専門家の意見を伺いながら決定します。
	(7) 開削部施工時における流動保全工法については、もっと広い範囲の専門家の意見も聴き、検討すべきである。	流動保全工法の施工事例は、国内で10例程度あり施工効果が報告されています。事業の実施にあたっては、このような事例や今後の技術開発の動向を踏まえ、流動保全工法の規模、種類、維持管理方法等を具体的に検討し実施します。
9. 環境全般	(1) 評価の手法は「事業者により実行可能な範囲内で、できる限り回避され、または低減されており、必要に応じてその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうか」について見解を明らかにするだけのものであり、もっと真実に論議・検討されるべきである。	本環境影響評価については、「環境影響評価法」、「主務省令」、「奈良県環境影響評価条例」等に基づき、適正に実施しています。これらの内容は、準備書第9章に記載しています。評価の手法については、主務省令第十一条第一項において、「事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じてその他の手法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価する手法であること」とされており、本環境影響評価も主務省令に基づき、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。
	(2) 各予測項目の評価において、予測結果が環境基準など「整合を図るべき基準」とほとんど異なる値である。それにも関わらず、「極めて小さい」とされており、「極めて小さい」の定義が不明確である。	予測結果において、基準又は参考値との整合が図られている等の場合、環境影響の程度は極めて小さいと予測しています。評価にあたっては、調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合においてはその結果を踏まえ、環境要素に及ぶおそれがある影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じてその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかについて評価しています。なお、環境基準は、環境基本法第16条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持することが望ましい基準」と定められています。
	(3) 南側換気塔の高さは30mで、その地域の建築物の高さ制限は15mである。南側換気塔は、景観よりも地域住民の健康を第一に考えて高さを30mにしたのであれば、北側換気塔においては高さが8mであるため、地域住民の健康が犠牲となる。	換気塔の存在及び供用により環境に影響を及ぼすことが想定される項目の内、「大気質」、「騒音」、「低周波音」及び「日照阻害」については、北側及び南側の換気塔ともに環境影響はない、もしくは環境影響の程度が極めて小さくなるものと予測しています。なお、北側換気塔は、建築物の高さが8mに規制されている風致地区(第1種)であることから、換気塔高さは8m、一方南側換気塔は、建築物の高さ規制が無いため、周辺建物の高さから換気塔高さを30mとして環境影響評価を行っています。
	(4) 奈良の景観には、サウンドスケープが重要であることから、サウンドスケープの観点について評価を行う必要がある。	騒音及び景観の調査、予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法(その2)」(平成16年4月、国土交通省国土技術政策研究所)、「道路環境影響評価の技術手法(その4)」(平成12年10月、建設省土木研究所)に基づき、実施しています。サウンドスケープの観点については、新しい考え方であり、その概念や予測手法が確立されていないことから、予測していません。なお、景観については、必要に応じて環境保全措置として、道路構造物及び換気塔の形式・色彩・デザインへの配慮並びに植栽による修景を実施し、騒音についても、必要に応じて環境保全措置として、遮音壁を設置することにより、環境への影響が低減できると考えています。

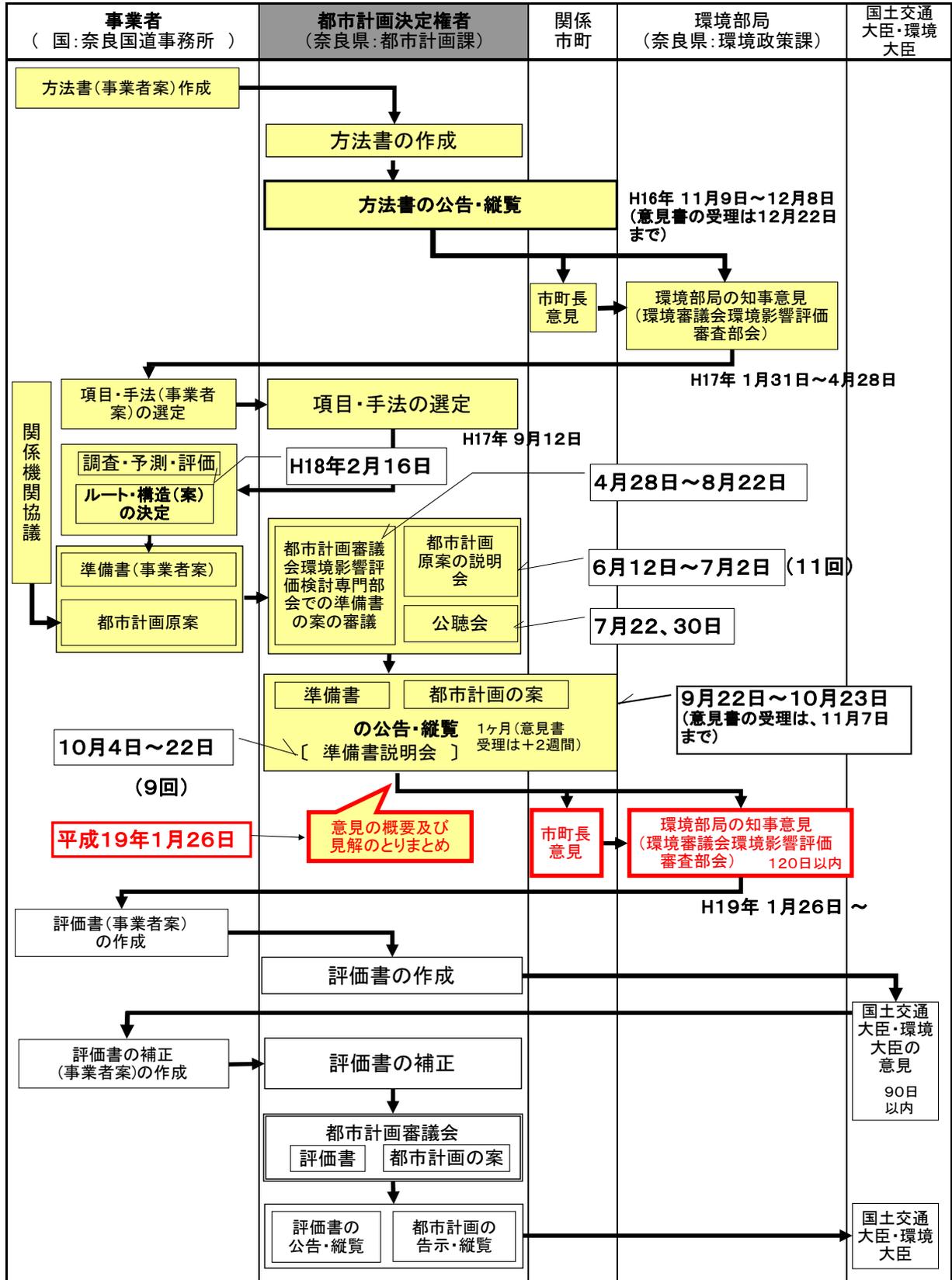
区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
9. 環境全般	(5) どのような道路でも環境に影響を与えないということはない。それも極めて僅かということはない。	調査、予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法(その1、3～4)」(平成12年10月、建設省土木研究所)、「道路環境影響評価の技術手法(その2)」(平成16年4月、国土交通省国土技術政策研究所)及び「奈良県環境影響評価技術指針」(平成11年9月、奈良県)に基づき、専門家の意見を踏まえ適切に実施しています。
	(6) 準備書の内容や過去からの委員会における検討状況を見る限り、大和北道路の計画は、世界遺産・文化財に配慮していると考えられる。	予測を行った結果、「大気質」、「強風による風害」、「振動」、「低周波音」、「地形及び地質」、「日照障害」、「人と自然との触れ合いの活動の場」及び「廃棄物等」の8項目については、環境影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さく、事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価しています。 「騒音」(自動車の走行、建設機械の稼働)、「動物、植物、生態系」(道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)、「景観」(道路(嵩上式)の存在、換気塔の存在)、「文化遺産(文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地)」(道路(嵩上式)の存在、切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)は、必要な環境保全措置を実施することとし、環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられ、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価しています。
	(7) 大和北道路は、歴史環境を悪化させるばかりでなく、地域住民への健康被害をもたらす公害道路である。	さらに、「動物、植物、生態系」(道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)については、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合において、環境影響が著しいものとなるおそれがあるため、事後調査を実施し、専門家の指導・助言を得ながら適切な措置を講ずることとします。また、「文化遺産(地下水)」(道路(掘割式、地下式)の存在)についても、慎重に事業を進めるため、現在計測中である水位観測を工事中、工事後も引き続き継続します。 このことから、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又は低減されているものと評価しています。 なお、環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容については第3章3.2に記載しています。
	(8) 工事中や開通後の地域住民に対する環境保全措置については、文化財に対する配慮以上に十分配慮すべきである。	環境影響評価法において、「事業者は、環境影響評価書に記載されているところにより、環境の保全についての適正な配慮をして対象事業を実施するようにならなければならない」とされています。 本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。 事業実施段階及び供用後の環境の状況や交通量等について、必要に応じて、関係機関と協力して適切に把握します。 また、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じます。
	(9) 動物、植物、生態系、人と自然との触れ合いの活動の場については、「道路の存在」だけではなく道路を自動車が行くことにより大きな影響を受けることから、「道路の存在」と「自動車の走行」とを合わせて環境影響を評価すべきである。	本環境影響評価の項目・手法については、「主務省令」及び「奈良県環境影響評価条例」等に基づき、環境影響評価方法書の公告・縦覧を行い、環境影響評価方法書に対する住民の意見並びに知事の意見とともに、専門家の意見を踏まえ適切に選定しています。 動物については、道路事業実施区域周辺に猛禽類の繁殖が確認されたため、項目及び手法の選定にあたり、「道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在」、「工事施工ヤードの設置」、「工事用道路等の設置」に加えて「建設機械の稼働に係る動物」を選定しています。 植物及び生態系については、「道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在」、「工事施工ヤードの設置」、「工事用道路等の設置」を選定しています。 人と自然との触れ合いの活動の場については、「道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在」、「工事施工ヤードの設置」、「工事用道路等の設置」を選定しています。
(10) 国道24号八条高架橋付近では、大和北道路が八条高架橋の上空で交差するのであれば、大和北道路の高さが15m程度になると思われる。また、八条高架橋のすぐ北側において、大和北道路が地下構造になる。 そのため、大気質、騒音などを予測する場合には、道路構造を考慮した環境負荷の検討をする必要がある。	対象道路は、国道24号の八条高架橋の下を通過する構造となっています。 予測にあたっては道路構造を考慮した上で適切に実施しています。 大気質、騒音、振動、低周波音については予測結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を実施することにより基準又は参考値を下回っています。	

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
9. 環境全般	<p>(11) 計画交通量は大気質、騒音の環境要素の基礎となるものである。そのため、「道路の開通後、交通量の増加に伴い大気質や騒音が環境基準を超えた場合、即座に有効な対策を実施すること」を明記するべきである。</p> <p>(12) 奈良県は本年度より「奈良県ストップ温暖化県民会議」を設置し、CO2の排出削減への取り組みを強化している。 ところが、廃棄物等の項目で、CO2の予測を行っている。 事業の実施に伴って、「建設中に発生するCO2」、「開通後に発生するCO2」等について、予測・分析し、CO2削減の観点から評価を行う必要がある。</p> <p>(13) 大和北道路を建設するまでの間に様々な新技術が開発されると考えられる。 準備書に記載されている環境保全措置などを実施することで環境基準は満足できるが、新技術なども導入し、奈良の世界遺産を後世に伝える努力をするべきである。</p> <p>(14) 地下トンネルの建設によって地下水位が低下することにより、古都奈良の文化財の下の地盤沈下をもたらすことが考えられる。</p> <p>(15) 大和北道路ができれば、国道24号など周辺道路の渋滞が緩和し、大気汚染や騒音が軽減される。</p> <p>(16) 準備書で「検討する」と記載されているが、対策案を実施するのかを明らかにすべきであり、少なくともその方向は示すべきである。</p>	<p>計画交通量については、将来の地域開発や産業経済の動向、人口の配置などを考慮して推計された交通需要と、予測時点における道路ネットワークとの関係から推計しています。 本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。 事業実施段階及び供用後の環境の状況や交通量等について、必要に応じて、関係機関と協力して適切に把握します。 また、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じます。 これらの内容は、準備書第10章に記載しています。</p> <p>廃棄物等の予測項目については、対象事業における事業特性及び地域特性の情報をもとに、建設副産物の種類(建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊)ごとの概略の発生状況としており、それらについては、できる限り再利用・再資源化に努め、再利用・再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適正に処理・処分することとしています。 温室効果ガス等の地球温暖化防止に向けて、事業者は事業実施段階においては、排出ガス対策型建設機械を積極的に使用し、工事用車両のアイドリングストップを励行するとともに、道路関係施設からの温室効果ガス排出量の削減、省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を検討します。</p> <p>環境影響評価法において、事業者は、環境影響評価書に記載されているところにより、環境の保全についての適正な配慮をして対象事業を実施するようにしなければならないとされています。 本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。 なお、環境保全措置の実施にあたっては、技術開発の動向等を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で必要に応じ、最新技術を採用します。</p> <p>一般に地盤沈下については、地下水位が高く、軟弱地盤地帯等において、地下水を排水する場合等で発生する可能性があると考えられていますが、当該地域には軟弱地盤がなく、既存資料においても地盤沈下は確認されていません。 なお、地下水については、「文化遺産」の項目で調査、予測及び評価を実施しており、準備書第9章9.13に記載しています。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きを適正に進め、住民の方々のご理解とご協力を得ながら、事業実施段階では、環境影響評価の結果を踏まえ、対象道路の早期完成を図るよう努めます。</p> <p>環境影響評価法において、「事業者は、環境影響評価書に記載されているところにより、環境の保全についての適正な配慮をして対象事業を実施するようにしなければならない」とされています。 本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。 なお、環境影響評価準備書において「検討」と記載しているものも含め環境保全措置の実施にあたっては、技術開発の動向等を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で必要に応じ、最新技術を採用します。 各環境要素に係る環境保全措置については、準備書第9章、第10章に記載しています。</p>
10. 環境影響評価の手続き	<p>(1) 大和北道路有識者委員会の委員長が、京奈和自動車道(大和北道路)環境影響評価検討専門部会の委員長であるが、これでは公正な審理が期待できない。 新しく委員を公募して環境影響評価をやり直すべきである。</p>	<p>本環境影響評価については、「環境影響評価法」、「主務省令」、「奈良県環境影響評価条例」等に基づき、適正に実施しています。 奈良県都市計画審議会環境影響評価検討専門部会では、環境影響評価準備書について、各分野に精通した学識経験者の方々に、客観的かつ科学的な見地から審議いただいています。 さらに、本環境影響評価は、関係法令等に基づき、環境影響評価準備書について環境の保全の見地からの意見を形成するため、学識経験者から構成される奈良県環境審議会環境影響評価審査部会で審議いただくなど、適正に手続きを進めます。</p>

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
10. 環境影響評価の手続き	<p>(2) 地下水位変動値など、詳細なデータが公表されていないため、評価の妥当性が判断できない。さらなる情報公開が必要である。</p> <p>(3) 予測・評価項目の設定にあたっては「住民の皆さまがたの意見を考慮した」としているが、ヒアリング、インタビュー、公聴会のいずれも少数の限られた分野の人々の出席のもとで行われており、これでは住民の意見が考慮されているといえるのか疑問が残る。</p>	<p>本環境影響評価については、予測及び評価の検討の経緯を明らかにできるように配慮し、環境影響評価準備書に記載するとともに公告・縦覧の手続きによってその内容を周知しています。</p> <p>環境影響評価準備書については、奈良県都市計画審議会環境影響評価検討専門部会における公開での審議等や説明会の開催による内容の周知に努めるとともに、個別の問い合わせにも対応しています。</p> <p>今後とも、環境影響評価の概要については、ホームページ等を通じて情報提供に努めます。</p> <p>本環境影響評価の項目については、「主務省令」及び「奈良県環境影響評価条例」等に基づき、環境影響評価方法書の公告・縦覧を行った上で、環境影響評価方法書に対する住民の意見並びに知事の意見とともに、専門家の意見を踏まえ適切に選定し、それらを踏まえて環境影響評価準備書を作成しています。</p>
11. 事業の必要性	<p>(1) 大和北道路の建設目的は「渋滞解消」、「交通事故減少」のためとされているが、市街地に通過目的の高速道路を建設した例はないため建設するべきではない。</p> <p>(2) 事業費が3100億円もかかる道路が完成すれば、維持費も必要となり、ますます奈良県民の生活に負担が生じる。 莫大な建設費用はもつと県民の為の施策に投じるべきである。</p> <p>(3) 奈良市域は、道路整備が遅れていることにより、渋滞がひどく、排出ガスや騒音などの環境問題は深刻である。 大和北道路の建設は環境問題を解決する重要な道路であるため、早期に整備すべきである。</p> <p>(4) 国道24号は慢性的に渋滞し、和歌山方面へ行くにも京都方面に行くにも時間を要し不便である。 環境に十分配慮し、住民へ説明を行い、慎重に検討して作ってもらいたい。</p> <p>(5) 重要な埋蔵文化財を滅失する危険を伴う大和北道路は、奈良県にとって害こそあれ、利にはならない。 渋滞解消のためならば、高速道路の建設以外にも方法があり、検討が必要である。</p>	<p>対象道路は、奈良県の政治、経済の主要拠点であり、世界遺産等の豊かな観光資源の存在する奈良市中心部と、県内各都市及び県外とのアクセスを向上させることにより、県の経済活動の活性化と広域的な観光振興を図る役割を持っている道路です。</p> <p>また、その整備により、周辺道路の渋滞解消、沿道環境の改善、一般道路の交通安全性の向上が図られるものと考えています。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きを適正に進め、住民の方々のご理解とご協力を得ながら、事業実施段階では、環境影響評価の結果を踏まえ、対象道路が早期に完成されるよう努めます。</p> <p>対象道路は、奈良県の政治、経済の主要拠点であり、世界遺産等の豊かな観光資源の存在する奈良市中心部と、県内各都市及び県外とのアクセスを向上させることにより、県の経済活動の活性化と広域的な観光振興を図る役割を持っている道路です。</p> <p>対象道路のルート・構造については、整備しない場合も含め複数の選択案を設定した上で、京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化、国道24号の渋滞緩和、交通事故の減少、走行時間の短縮等の観点から総合的に評価し、計画しています。</p> <p>また、その整備により、周辺道路の渋滞解消、沿道環境の改善、一般道路の交通安全性の向上が図られるものと考えています。</p> <p>渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく交通需要マネジメント施策も重要と考えており、今後、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みについても、必要に応じて専門家の意見を伺いながら、検討を進めます。</p>
12. 事業計画	<p>(1) 大和北道路は、ウワナベ古墳(濠)の下を2本のトンネル構造で通過する計画であるが、そのことの是非が検討されていない。 また、危険物積載車両の通行に制限が発生する「水際トンネル」の指定を受けることにならないのか。</p> <p>(2) 大和北道路が西側にルート変更すれば、建設費用が現ルートよりも1,600億円も安くなる。 環境影響評価検討専門部会で環境影響評価をやり直すべきである。</p> <p>(3) 地下トンネルの坑口部において、集中豪雨などで雨水がトンネルに流入した場合、排水が追いつかずトンネル内の浸水により通行止めとなる場合があるのではないかと。</p>	<p>対象道路のうち、ウワナベ古墳付近については、国道24号の地下約40mのところをシールドトンネルで通過する計画としていますが、トンネル構造で通過することによる古墳への影響はないものと考えています。</p> <p>なお、危険物積載車両の通行制限については、今後、トンネル構造等の検討を行っていく中で、必要に応じて専門家の意見を伺いながら検討し決定します。</p> <p>対象道路のルート・構造については、整備しない場合や大和中央道のルート案も含め複数の選択案を設定した上で、京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化、国道24号の渋滞緩和、交通事故の減少、走行時間の短縮等の観点から総合的に評価し、計画しています。</p> <p>対象道路はトンネル構造を採用しているため、異常出水等の緊急時に対する安全性の確保は極めて重要と考えています。</p> <p>このため、事業実施段階において、必要に応じて専門家の意見を伺いながら、設備や構造等を検討し実施します。</p>

区分	法第18条第1項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
12. 事業計画	<p>(4) 予想外の災害の発生を想定すれば、発生する元となるトンネル案の廃止も視野に入れるべきである。</p> <p>(5) 大和北道路は、奈良市内をトンネルで通過する計画であり、奈良の景観や文化財の保護についても考慮されている。</p>	<p>トンネル構造に係る災害等に対する安全性を確保するため、道路トンネルの消火設備や避難通路の設置について、「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」(平成13年10月、日本道路協会)に従うとともに、事業実施段階において、必要に応じて専門家の意見を伺いながら、設備や構造等の検討を進めます。</p> <p>対象道路は、文化財の保護、地下水に与える影響、景観への配慮、沿道環境に与える影響等を勘案し、計画しています。 また、本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。</p>
13. その他	<p>(1) 日本政府が2004年2月1日にユネスコ・世界遺産文化センターに報告した「…環境アセスで、高速道路の計画がされないことも含めて…検討する」(要旨)との約束が果たされていない。ユネスコ、世界遺産委員会および世界に対して恥ずかしくない内容にするため、環境影響評価をやり直すべきである。</p> <p>(2) 第30回世界遺産委員会の決議第5項「…環境影響評価を独立したコンサルタントに委ねること」、および第6項「高速道路ルート代替案の検討と、費用便益分析を含むことを保証すること、及び…奈良の世界遺産に対する潜在的影響が最小のものとなることの立証」について、環境影響評価検討専門部会で審議されていない。</p> <p>(3) 大和北道路の計画については、交通量の増減に伴い、計画内容の変更ができるようにするべきである。</p> <p>(4) 奈良インターチェンジ(仮称)から市内へのアクセス道路を整備することにより、新たに自動車が市街地に流入するため、流入する交通に対しての車両規制や駐車場対策の実施について、検討が必要である。</p> <p>(5) 準備書において、50年～100年先を見据えた奈良のまちづくりについて議論がされていない。環境影響評価をやり直し、議論するべきである。</p> <p>(6) トンネル内で事故が発生した場合に、トンネル内に停車した車両からの排出ガスの影響を考慮する必要がある。</p> <p>(7) 地下トンネルの建設に伴い、農業用取水井戸などが水枯れが生じた場合、どのような対応するのか。</p> <p>(8) 今春開通した京奈和自動車道は、部分開通なので効果が十分ではない。 県内の世界遺産や数多くの寺社や豊かな自然などの観光資源を有効に活用し、観光客を増加させるため、大和北道路を早く都市計画決定すべきである。</p>	<p>2004年2月1日に、日本政府から世界遺産センターに、『日本政府は、環境影響評価手続きの更に前段階から、大和北道路を整備しない案も含めて幅広くルート・構造等を比較・検討しているところで、貴重な文化財の保存と調和のとれた計画の具体化に努めていく』旨の内容が報告されています。</p> <p>対象道路を整備しない案については、環境影響評価の手続きの前段階のPIプロセスにおいて、大和北道路有識者委員会が10のルート・構造案のひとつとして取り上げて検討されています。その結果、大和北道路有識者委員会から、対象道路のルート・構造の選択案として、2つの推奨案(西九条佐保線を活用する案、国道24号を活用する案)が提言として示され、これは整備しない案も検討がなされてきたものと認識しています。</p> <p>対象道路のルート・構造については、環境影響評価の手続きを実施する前段階であるPIプロセスにおいて、文化財を含む様々な分野の専門家で構成された大和北道路有識者委員会において、アンケート等により住民意見を把握するとともに、交通機能、文化財への影響や費用便益分析等の比較など、「整備しない案」を含む10のルート・構造案についての検討が実施されています。 また、環境影響評価の手続きは、都市計画審議会の中に設けられた環境に関する専門家で組織した環境影響評価検討専門部会で審議が行われています。 第30回世界遺産委員会の決議については、これまで国において適切に対応してきているものと考えています。</p> <p>本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。</p> <p>渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現する交通需要マネジメント施策も重要と考えています。 今後、対象道路をはじめとする計画中の道路が整備された状況も考慮しながら、自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や、集中交通量の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みについても、必要に応じて専門家の意見を伺いながら検討を進めます。</p> <p>対象道路のルート・構造については、複数の選択案を設定した上で、京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化、国道24号の渋滞緩和、交通事故の減少、走行時間の短縮等の観点から総合的に評価し、計画しています。 本環境影響評価については、「環境影響評価法」、「主務省令」、「奈良県環境影響評価条例」等に基づき、適正に実施しています。 今後も、本環境影響評価は、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家のご意見を伺いながら、適正に手続きを進めます。</p> <p>トンネル区間の安全性の確保については、事業実施段階において設備や構造上の対策を適切に行います。</p> <p>取水井戸等については、事業実施段階において事前に調査等を行い、工事に起因して影響が生じた場合は、個別に協議等を行い適切に対処してまいります。</p> <p>対象道路は、奈良県の政治、経済の主要拠点であり、世界遺産等の豊かな観光資源の存在する奈良市中心部と、県内各都市及び県外とのアクセスを向上させることにより、県の経済活動の活性化と広域的な観光振興を図る役割を持っている道路です。 また、その整備により、周辺道路の渋滞解消、沿道環境の改善、一般道路の交通安全性の向上が図られるものと考えています。 都市計画及び環境影響評価の手続きを適正に進め、住民の方々のご理解とご協力を得ながら、事業実施段階では、環境影響評価の結果を踏まえ、対象道路の早期完成を図るよう努めてまいります。</p>

京奈和自動車道(大和北道路)都市計画決定までのスケジュール



京奈和自動車道(大和北道路)
環境影響評価準備書に対する意見の概要と都市計画決定権者の見解
のとりまとめについて

提出された 意見書 (通)	意見書を項目 区分毎に整理・ 分類した意見 (件)			類似意見 集約	
	大分類	割合 (%)		(件)	割合 (%)
130通	大気質・風害	15	4%	7	10%
	騒音・振動・ 低周波音	2	1%	2	3%
	地形及び地質・日照 阻害・廃棄物等	0	0%	0	0%
	動物・植物・生態系	2	1%	2	3%
	景観・人と自然との 触れ合い活動の場	38	10%	9	13%
	文化遺産(文化財・ 埋蔵文化財包蔵地)	82	23%	7	10%
	文化遺産(地下水)	92	25%	7	10%
	環境全般	50	14%	16	23%
	その他(環境以外)	83	23%	21	30%
	合計(件)		364		71

※都市計画決定権者が整理分類した件数であり、提出された意見書数ではありません。

※各項目区分毎の割合、類似意見集約の割合の合計は、小数点以下の関係により、100%になりません。