

# 奈良バイパス

高野 浩 二\*

## まえがき

土木学会誌特集「土木文化考」に寄稿の依頼を受けたので、私の関係した国道 24 号奈良バイパス建設事業の経過を例に、「開発と保存との調和」という課題が、どのように検討されていったかを説明し、この方面にたずさわる土木技術者の方々のご参考に供したいと思えます。

なお、この問題がほぼ終了してからかなりの年月を経ているので、筆者の記憶に多少の誤りがあるかも知れないことと、なにぶんにも筆者の専門外の歴史的分野の話も多いので、この辺の誤りも多々あると考えられますので、この点あらかじめお許しをお願いしておきます。

## 1. 奈良バイパス建設の必要性

昭和 30 年代における阪神都市圏の発展は実に著しいものがあり、東は生駒山を越えて奈良盆地北部一帯のベッドタウン化がすすみはじめた。この発展の方向を秩序づけ、計画づけるために、盆地の大部分は近畿圏整備法にいう近郊整備区域に指定され、住居地や、内陸性の軽工業地などとして、開発されてゆくことになった。しかし、秩序ある発展のためには、まず根幹となる道路が必要である。奈良盆地北部には近畿の内陸環状とも考えられる国道 24 号（京都～奈良～和歌山）が走っている。これを根幹道路として改築し、一帯の都市計画道路でもって補完することにより、奈良盆地北部の基本的な型ができ上がる。

一方、このあたりの現国道 24 号はどうか。すでに交通量 10000 台/日をかぞえながら、その幅員はやっと 2 車線。北から眺めてみると、まず京都府木津町における国鉄関西線との立体交差の桁下高は、路面上 3.8m と不足。府県界から奈良坂にかけては切土面が不安定。般若寺・東大寺手貝門付近は人家連たん。奈良公園内は春・秋の観光シーズンには、人と車、それに鹿までがごったかえす。春日大社の一の鳥居と、国鉄奈良駅前に 2 つの直角曲りがあるうえ、その間 1km あまりの通称三条通は、この付近では最小幅員であり、しかも繁華街の一つ

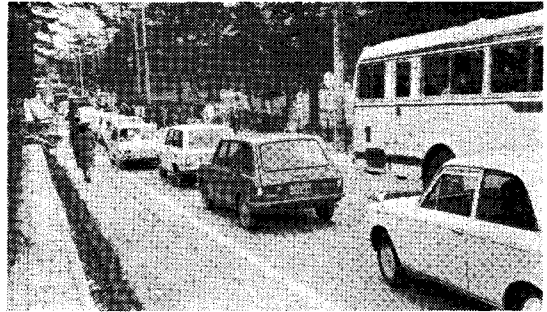


写真-1 奈良公園内の国道 24 号



写真-2 三条通りの国道 24 号

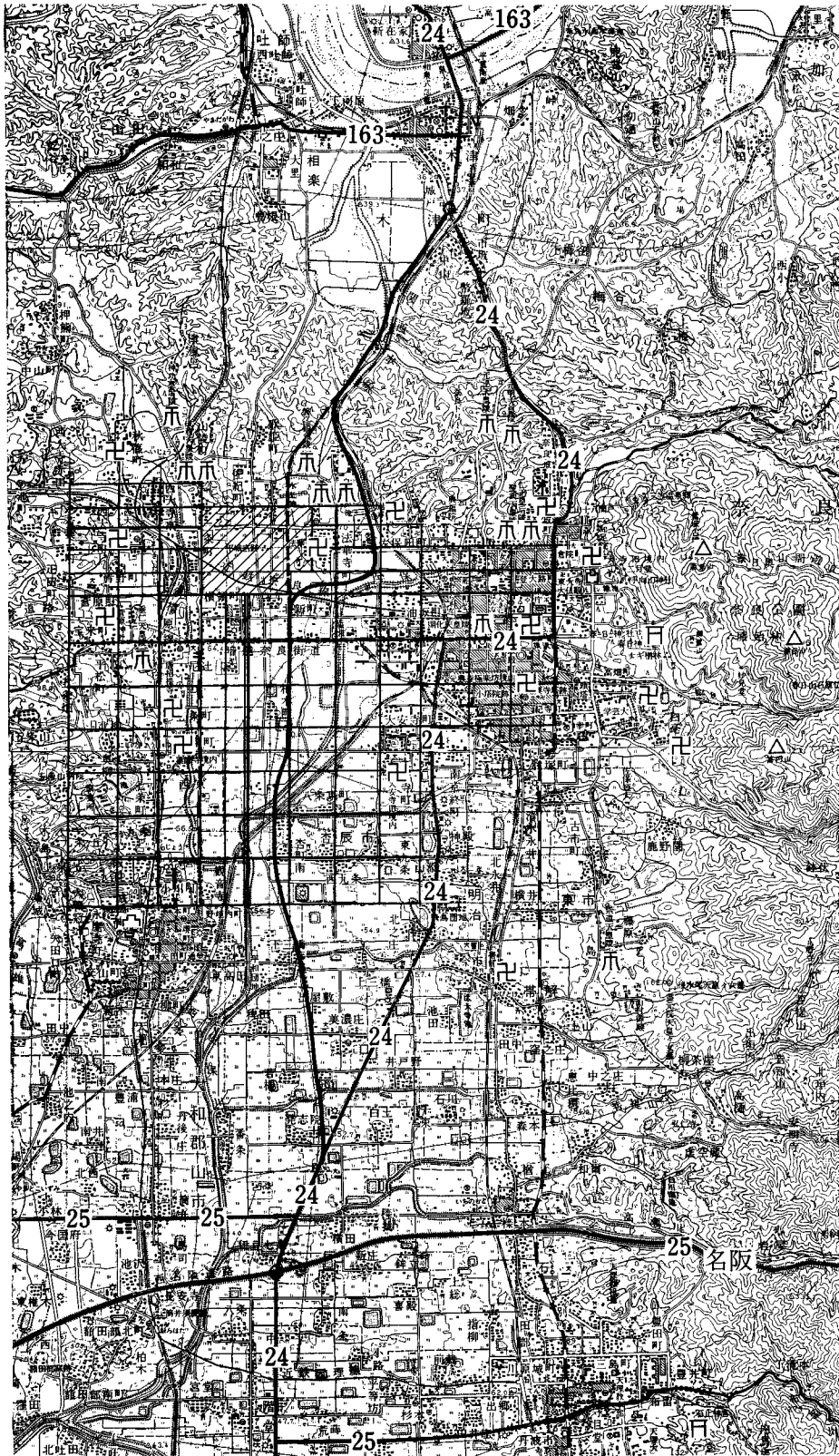
として土産物屋、映画館などが歩道もない国道に直接面して立並び、やむを得ず国道には珍しい一方交通の区間となっている。国鉄奈良駅前以南も人家連たんであるが老朽化してしかも幅員の狭い大安寺跨線橋を越えたあたりから、やっと普通に近い走行ができるようになる。

今後急増するであろう交通量に、明らかに耐え得ないこの現況と、前記地域計画的な要請とにかんがみ、奈良の市街部をバイパスし、しかも付近一帯の開発の根幹となり、将来の近畿内陸環状の一環ともなる幹線道路の必要性が認められ、昭和 36 年度に本格的な計画線調査が開始された。そして、将来行なわれるであろう国道 24 号改築事業のうち、とくに緊急を要するこの区間を、“奈良バイパス”と呼ぶようになった。

## 2. 奈良盆地北部の遺跡と平城京

奈良盆地北辺の丘陵部には佐紀盾列古墳群、その他いくつかの上代の遺跡があるが、大部分は奈良時代に平城

\* 正会員 建設省近畿地方建設局



図一 奈良盆地北部の概況と奈良バイパス

京のものとして築造されたものである。平城京のことを書けば、素人の私の知っているだけでも、相当な紙面を要するであろう。そこで、簡単に、しかも要を得ている昭和15年ころの小学校国定教科書にあった“奈良”の文章をちょっと書いてみよう。私の記憶が誤っていればお許し下さい。

『七代七十余年の帝都として、咲く花の匂うが如しとたたえし奈良の都も、色移り、香失せて歳すてに久し。しかれども春日の社は朱の回廊山の緑に映えて森厳自ら人の襟を正さしめ、東大寺の金堂は天空高く聳えて、五丈三尺の大仏、一千二百年の面影を止めり。……(中略)……。

佐保佐紀の連岡に北をかざり、春日高円の山々を東に矢田山生駒山を西に見て、東西四十丁南北四十五丁、街路整然として北に大内裏の宮殿を仰ぎ、朱雀の大路南に走りて南端に羅城門を踏まえたる昔の奈良の都はいかに美しく、いかに盛んなりし

ぞ』

平城京の古図は現存しない。そこで、平安京や中国の長安の都の資料、現在の地形・地名などをするべに、関野貞先生をはじめ、多くの研究者たちが描き出した平城京の姿は、おおむね次のようなものであった。

奈良盆地を南北に古くから縦走していた道の一つ、下つ道の北部を都城の中央朱雀大路に合致させ、その北端に一辺約 1100 m 正方形の平城宮をおき、東西方向に北一条・南一条から九条までの大路、南北方向には左京・右京両側に一坊から四坊、さらに東の外京には七坊までの大路が走っていた。条および坊の大路で区切られる区域は一辺約 550 m の正方形で、この正方形がさらに小さな道で 16 の小区画に分離されていた。朱雀大路は幅員約 85 m、普通の大路は 24 m、その下の規格でも 12 m もあったとされており、実に雄大な都市計画であったことがしのばれる。余談ではあるが、当時の平城京の人口は約 20 万人と推定され、世界屈指の大都会であったといわれており、都城に建造された社寺の名もまた枚挙にいとまのないほどであったらう。

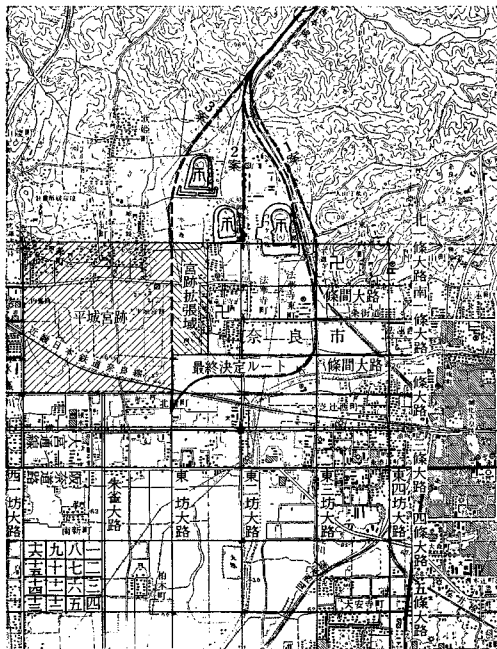


図-2 奈良バイパス比較線

### 3. ルートの選定

奈良市の市街化は、東山麓の旧市街部から西山麓の新住宅地、いわゆる学園前・あやめ池方面に及び、つづいて中央盆地部へとすすんでいる。この「開発の波を秩序あるものとして受け入れるために整備すべき街路網はい

かにあるべきか」の議論は、保存の面においても、また都市計画としての機能の面でも絶対すぐれている旧平城京の街路の復元、つまり「条坊復元」の原則を打出したのは当然である。

奈良バイパスも奈良盆地北部を縦走する一道路としてこの原則にたつてルートを選び、まず3つの比較案を作成した。各案の概要は次のとおりである。

① 第1案：東三坊大路・国鉄との交差が2か所あり、かつその交角・勾配に難点が多い。旧市街地に接近するので相当数の家屋の中をとることとなり、また、国道としての機能のうえでも好ましくない。不退寺・大安寺の旧境内に関連の出るおそれもある。工事費が最大である。

② 第2案：東二坊大路・佐紀盾列古墳群の中を通過するので多数の陪家（<sup>はいやう</sup>主古墳のまわりにある小さな墳墓で従臣・近親者を葬るほか、調度品などを埋めてあるものが多い）を破壊するうえ、風致上このましくない。土質が軟弱である。法華寺町・西九条町で家屋移転が多い。

③ 第3案：東一坊大路・平城宮跡特別史跡と一般市部との間に一線を画するとともに、都市計画上も道路の必要性の高い位置である。文化財を破壊するおそれが少ない。水上地内を通過する欠点がある。人家の移転はほとんどない。工事費が比較的少ない。

以上の観点にたつて、建設省・奈良県・奈良市の建設および文化財関係者が相寄り、慎重審議の結果、第3案（東一坊案）が最適である、との結論に達した。

しかし、なおこの付近の文化財の重要性と、さらに後述のとおり平城宮跡を文化財保護委員会の奈良国立文化財研究所が直接発掘調査している関係もあって、このルート決定にあつて文化財保護委員会の意見を求めたところ、次のような文書回答があつた。

協議のあつた奈良バイパスの計画予定路線については了承した。ただし、下記事項について配慮願いたい。

① 計画路線は西端が平城宮跡東外堀の東端の線に一致するよう道路中心線を決定すること。

② 実施に際しては、高架や遺構部分の空間確保等の方法により遺構保存に支障のないよう配慮すること。

③ 実施設計については別途協議のこと。

④ 路線敷に遺構の存在が予想される地域の事前発掘調査については、事業者負担により施行すること。

以上の手続をもって、奈良バイパスのルートの文化財との調整は完全に終了したものと考え、昭和 41 年 10 月には、本ルートの都市計画決定がなされるまでに至つた。

#### 4. 特別史跡平城宮跡の発掘調査

平城上皇が平城復都の望み空しく 824 年に崩御されて以来、平城京はたちまち水田と化していったという。そして、千余の歳月は流れた。幕末に至って藤堂藩大和古市奉行所の北浦定政が田畑に残る旧都の区画を認め、「平城宮大内裏跡坪割之図」をまとめたのはじめ、明治には前記関野貞氏の「平城京及び大内裏考」、つづいて多くの研究家や、有志による研究と保存運動が行なわれた。戦後、日米行政協定による道路拡幅工事により、非常に大規模な遺構と認められ、その後文化財研究所の調査と、文化人の保存運動によって昭和 38 年には宮跡全域の史跡指定と国費買収・継続調査の方針が決定した。

平城宮跡発掘調査によって明らかにされた問題は数かぎりがないが、とくに平城宮というものが 70 余年間に大きな変容をとげており、この種の研究は歴史の変遷を考慮しなければ、正しい実態を掌握できないこと、たとえば、朝堂院や内裏のような中心的殿舎ですら奈良時代の前後半で位置が変わったとする推定、一般に建築物は建設のくりかえしが、それぞれ違った特色と意義を持つこと。木簡という遺物の発見、出土遺物の年代的変化の視点の必要性、等々の重要問題があげられている。

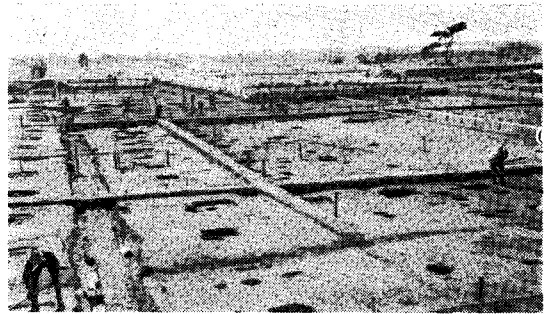
なお、これらの調査は、主として古代建築の分野として行なわれ年々およそ 2 名の進捗率ですすめられている。

建築物の遺構、また水路等、施設の遺構の調査で同時に出土したものは多数の木簡・瓦・土器・銅貨・のろいのひらがた・げた・櫛など、木製品と各種にわたり、すべて貴重な史料として保存・研究されている。

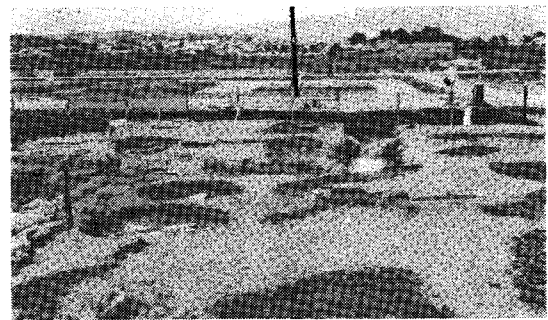
#### 5. 道路予定敷の発掘調査

道路側としても路線通過に対する文化財保存と道路建設との両立をめどに、昭和 39 年から発掘調査実施の費用負担・実施機関等について文部省・県の文化財関係者と協議をすすめてきたが、昭和 41 年夏に至って基本的な話し合いを終り、同年 10 月に契約を完了した。

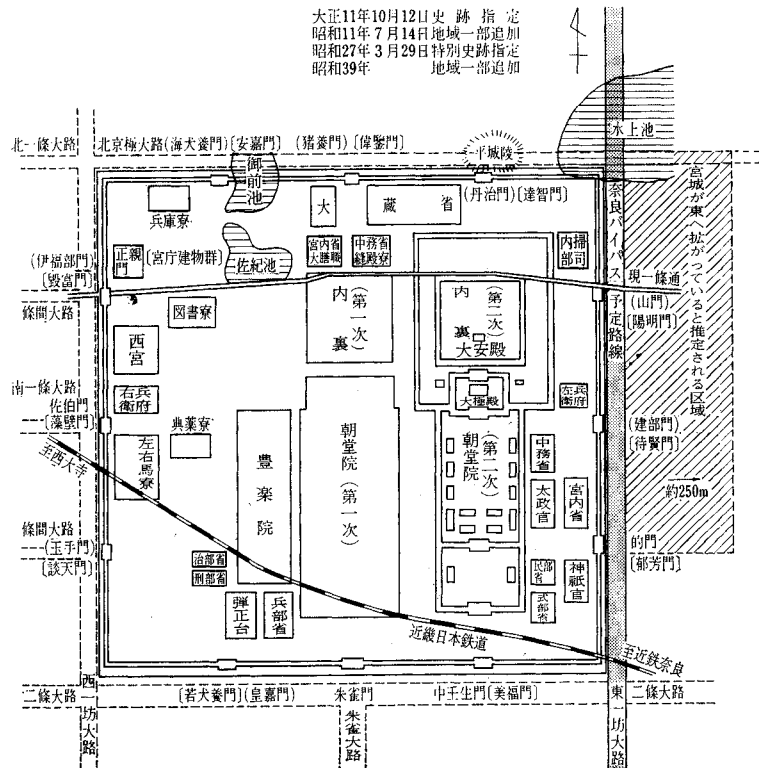
① 道路予定敷約 30 000 m<sup>2</sup> の



写真—3 平城宮跡の発掘調査 (1)



写真—4 平城宮跡の発掘調査 (2)



図—3 平城宮想定図

調査を行ない、調査費は文部・建設の双方で負担する。

② 発掘調査委託契約は近畿地方建設局長と奈良県知事との間で調印し、期間は昭和 41 年 11 月から昭和 44 年 3 月までとする。

③ 実施は奈良県教育委員会が担当し、文部省・奈良県・学識経験者による奈良バイパス遺跡調査委員会がその運営にあたる。

かくて調査は始まった。古文書によれば平城宮の四方にはそれぞれ 3 つの門があると推定されており、事実、西および南では、それが確認されていた。そして、契約以前から宮跡の東端確認のために、文化財研究所のほうで、東一坊と南北一条の条間大路（図-2 参照）との交点にあたる山門付近の調査が行なわれていた。しかし、ここからは門の跡は見つからず、むしろ東一坊大路と考えられる場所からも、井戸や建物の跡らしいものが見出され、意外な結果となった。つづいて、南一条との交点付近を調査したが、大同小異の結果となった。

調査委員会は、ここで一応門をさがすことを中止して宮跡東南端の東一坊・二条の交点を発掘したが、ここでは明らかな十字路の跡が現われ、小さな堀には橋がかかっていたのか、橋杭らしきものもみつかった。これは、まさしく予想どおりの結果である。

では、東一坊はどうなっていたのか。最後に南一条と二条の条間大路との交点、<sup>いぼ</sup>的門が調べられた。ここでも、所期の位置には門の跡は見あたらず、さらに掘り進むにつれて東一坊大路にあたる位置になんと南面した門が現われ、そして築地が、門につづいて東にのびている模様であった。予想外の結果に、調査委員会はさらに約 250 m 東の地点を調査したところ、この築地はこの地点で北に折れていることがわかった。古文書にある東院玉殿に使用されていたという緑釉瓦らしきものも出土し平城宮は定説とされていた正方形ではなく、東側に張り出し部があったことがほぼ明らかとなった。

この事実は文化財側としても大問題であったが、道路側にとっては、まさにもっとも信頼していた大地がゆらいだといった感覚であった。識者からは当然拡張部分完全保存の声が起こった。そして、文化財保護委員会としても、前文書を撤回し、拡張部を含め完全保存の結論に達するに至った。

## 6. ルートの変更

文化財保護委員会事務局から新しい文書がきた。昭和 42 年 11 月、さきに路線了承の文書が出て以来 1 年 8 か月後である。件名は「奈良バイパス計画予定路線について（依頼）」とあった。

『昭和 40 年 11 月 30 日付・近建奈調第 13 号で協

議のあったことについては、さきに昭和 41 年 3 月 10 日付・地文記第 1992 号で了承する旨回答しましたが、その後、奈良国立文化財研究所平城宮跡発掘調査部による発掘調査の結果、平城宮跡は現指定地より東へ広がっていたことが明らかとなりました。

したがって、従来の奈良バイパス予定路線は、当該宮跡を縦断することとなり、宮跡の保存上適当でないと考えられます。

については、路線を他に変更するようご検討願います。以上が文書の全文であった。

道路側としては、構造上の改良による遺跡の保存についてさらに各種の提案を行なったが、文化財側との意見の一致をみず、ついにこの間 2 か年の旧ルートに関する調査、その他の作業を打ち切り、保存と開発との両立をはかりうる新ルートの検討に踏切ったのである。

新ルート選定の条件は、おおむね次のようなものであった。

- ① 埋蔵遺跡等に関係が最小であること。
- ② 近鉄線を跨線して、新たに計画された都市計画街路大宮通線に取付けるランプウェイが施工できること。
- ③ 既定ルートを尊重すること。
- ④ 極力条坊性を守ること。
- ⑤ 工費増が比較的小さいこと。

かくて、国・県・市の建設・文化財関係者は検討に検討を重ね、ついに最終案に達した。それは、国鉄関西線に沿って南下、ウワナベ古墳の周濠と国鉄と間を経て一条と東三坊の交点から曲線に入り、まったく西行して 600 m 再び曲線に入って近鉄線を跨線、南行して東一坊と、都市計画街路大宮通線との交点で旧ルートに戻る、という線であり、昭和 43 年 9 月、変更ルートの決定をみたのである（図-1、図-2 参照）。

## 7. 事業の進行および構造上の配慮

新ルートの決定をみるや、一部を 18 か月後に迫った日本万国博覧会までに供用すべく、ただちに実測・設計・用地買収等の作業がすすめられた。一方、新路線にかかる遺跡・ウワナベ池および三坊一条付近の発掘調査も併行してすすめられ、葺石・帆立貝式前方後円墳・埴輪列・溝・井戸・建物址・瓦・銅銭・その他、かずかずの遺構・遺物が発掘されたのである。

設計面においては、風致保存の見地から構造物の色、ウワナベ池付近の石積・のり面等についてもとくに注意がはらわれ、路側の植樹にも、このあたりにふさわしいウバメガシを使用するなど、細心の配慮がはらわれている。

かくて「保存と開発」のテーマでもって世の注目を浴

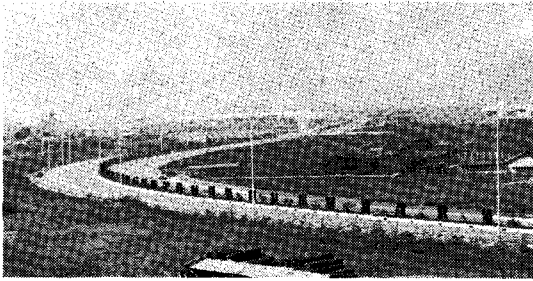


写真-5 開通した奈良バイパス (1)

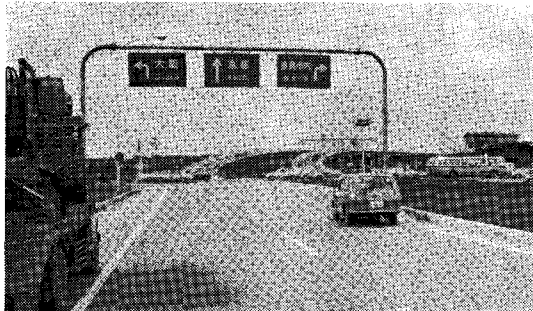


写真-6 開通した奈良バイパス (2)

びた国道 24 号線奈良バイパスの改築事業はすすみ、46 年秋、木津一三条間・約 6 km の供用をみたのである。

### 8. 今後の課題

保存の開発との調和、この問題はあまりにも大きく、かつ複雑であり、解決のルール化は非常に困難である。筆者はこの奈良バイパス問題に関係した一人として気付いたこの種問題に対する今後の課題の二、三について列挙し、ご参考に供したいと思う。

まず、「保存」と「開発」とでは、その受益と、受損の範囲がまったく異なるために、その価値の比較が非常にむずかしいこと。次に、文化財、ことに埋蔵文化財に

は未知の部分が多く、建設に伴って発見され、その調査と判断に相当の年月、経費を要し、開発側の経済効果発揮を著しく遅滞させること。

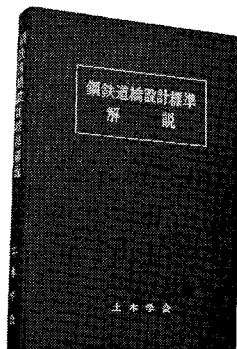
細部にわたって分類すれば、かなりの条項になると思うが、大きくまとめると、およそ上記のようになる。なお、課題として、ぜひただちに実行しなくてはならないことは、われわれ土木技術者の文化財方面の知識の涵養である。本来、土木は大地に立脚しているものであり、その大地は、またわれわれの祖先の文字どおりの生活の基盤である。地質・土質とともに、この種の知識は高級な計画には絶対必要条件の一つといえるだろうし、またこれなくしては保存の議論の場で発言する余地はあり得ない。そして、これだけは、私達一人一人だけでも、いまからでもできる努力なのである。

### あとがき

以上が奈良バイパスの建設にかかる文化財、風致の保存、保全の経過の概要である。ここ数年にわたる細部の紆余曲折は、この程度の紙面にとうてい書きつくせるものではない。しかも、結果としては“調和”という言葉にはほど遠いものになった。また平城宮跡という重要な遺跡は守り得たものの、このルート変更によってむしろ失われた遺跡、風致の多々あることは、関係者の一人として、まことに遺憾とするところである。しかしながらこの問題に関係した数多くの人々が、開発の側、保存の側を問わず、それぞれの立場はありながらも誠意をもってその調和・解決に努力し、一つの結論に達し得たことは、前例をみない大きな成果であったといえるのではないだろうか。

本問題がおおよそ解決してから相当の時日を経過した今日、依頼を受けて土木学会誌に寄稿するにあたり、関係者各位のこれらのご努力に対し、改めて深甚の敬意と謝意を表して筆をおきます。

### 土木学会刊行物



# 鋼鉄道橋設計標準解説

A5・380 ページ・上製 定価 2000 円 会員 1800 円 (〒 170 円)

1. 国鉄の規程体系, 2. 建造物設計基準規程, 3. 建造物設計標準(鋼鉄道橋)解説および付属資料, 4. 鋼鉄道橋関連規程, 規格目録の4部に分けて収録したもので、日本国有鉄道の委託をうけて研究した成果を中心に詳細に解説を加えた最新のスタンダード。