

近鉄奈良線の移設計画からみる交通と文化財

研究代表者：早野誠人

共同研究者：奥田浩史・中隈健人・藤田留伊

- 第1章 はじめに
- 第2章 平城宮跡の歴史
- 第3章 今後の計画と問題点
- 第4章 人々の認識からみる現状
- 第5章 近鉄奈良線は邪魔か？
- 第6章 まとめ

第1章 はじめに

1914年の開業当初から平城宮跡の中央を東西に横切るルートを通り続けてきた近鉄奈良線は、1998年に平城宮跡が世界遺産に登録されて以降、景観上の問題が指摘されるようになり、近鉄奈良線（大和西大寺－近鉄奈良間）の移設を求める声が上がっていた。しかし、近鉄側は予算面などの観点から、長い間この方針に応じる動きを見せていなかった。ただ、大和西大寺駅周辺や上記の区間には多くの踏切が点在しており、「開かずの踏切」と呼ばれる問題を解消させることが以前からの課題であった。そのような中、2021年には奈良県・奈良市・近鉄の三者が合意し、近鉄奈良線を現在の平城宮跡を横切るルートから大宮通りの地下に移設する計画が決定された。

平城宮跡が世界遺産に登録されて約20年と少しが経過したが、なぜ今頃になって上記の計画が決定されるに至ったのだろうか。走行中の車内からは朱雀門やススキなどが見えるということもあり、「近鉄奈良線」と聞くとこの区間を想起する利用客は多いだろう。また、他地域から近鉄を利用して奈良にやって来た観光客にとってみれば、車内から平城宮が見られるこの区間を通る時には「奈良に来た」と感じられ、奈良を地元とする人にとってみれば「奈良に帰って来た」と感じられるだろう。車内からの眺めによって親しみを持たれている路線が景観上の問題から移設されてしまうことには、少し違和感を持つ人がいるのではないかと考えるようになったことが私たちの疑問点であり、本研究の動機である。ここでは、交通環境の整備と文化財の保存・活用という、不可分な関係にある両者を共存させる、最適な方法について検討したい。

第2章 平城宮跡の歴史

平城京は710年に、元明天皇が律令制に基づいた政治を行う中心地として、それまでの藤原京から遷都して建設され、当時、最も文化の進んでいた長安をモデルとされた。最盛期には10万人以上の人々が暮らしていたと言われる。奈良時代前半には日本の中心地として栄えていたが、後半になると災害や疫病が多発したため、聖武天皇は仏教に深く帰依するようになり、何度か遷都を行って災いから脱却しようとした。しかし、官民からの反発

により、最終的には都を平城京のままに留めることにした。彷徨5年と呼ばれる頃には、火災や大地震など社会不安をもたらす要因に遭遇したとも言われる。再び社会不安を起こさないようにするためか、その後の桓武天皇は平城京を捨てて、784年に日本の都は長岡京へと遷都した。

明治時代になると、建築史家の関野貞が第二次大極殿の基壇を発見し、1907年に『平城京及大内裏考』を発表した。この研究記事を契機として、棚田嘉十郎や溝辺文四郎らによる、平城宮跡の保存の運動が始まった。1922年にはその一部が国の史跡に指定された。

この8年前の1914年には、大阪電気軌道（以下、「大軌」）が上本町－奈良間に鉄道路線を敷設している。これが現在の近鉄奈良線の路線に当たる。既に平城宮跡の存在が判明していたため、大軌はそれを避けるように線路を敷設した。敷設当初から平城宮跡に対する一定の配慮は成されていたが、特別史跡範囲が拡大した1952年以降は、近鉄は移設を求められるようになった。

1959年には、発掘調査が開始され、現在の宮跡範囲が判明した。平城宮跡保存の動きが高まりつつある中、1960年代には平城宮跡内、及びその周辺における車庫建設問題と国道建設問題に対する国民的保存運動が起きている。1966年には古都保存法が制定され、特別史跡指定範囲が拡大された。1978年には「平城宮跡保存整備基本構想」が策定され、20年後の1998年には、朱雀門と東院庭園の復原工事を終え、平城宮跡を含む「古都奈良の文化財」が世界遺産に登録されたが、やはり近鉄は移設の動きを見せることはなかった。その後も復原工事は更に進行し、2008年には、平城宮跡を「古都奈良の歴史的・文化的景観の中で、平城宮跡の保存と活用を通じて、“奈良時代を今に感じる”空間」の創出を目指して整備事業化されることが閣議決定されている。国土交通省による整備計画では、近鉄奈良線の移設計画が盛り込まれたが、近鉄側に線路を移設する計画などは無かった。第一次大極殿の復原が完了した2010年には「平城遷都1300年祭」が開催され、近鉄は訪問者の利便性を図るために、平城宮跡内に新たに1箇所踏切を設置した。

第3章 今後の計画と問題点

2020年には、近鉄と奈良県・奈良市は大和西大寺－近鉄奈良間(4.4km)について、「開かずの踏切」の除却、及び平城宮跡の迂回を主たる目的とした連続立体交差事業に向けた協議に入ることで合意した。具体的な計画内容としては、大和西大寺駅の高架化し、近鉄奈良線を平城宮跡から避けるようにして大宮通りに線路を移設するというものである。事業期間は2041年度から2060年度の予定であり、総事業費は2000億円を見込んでいる。建設費の7%分は、近鉄が負担する。こうした条件の下、翌年には近鉄奈良線の高架化と地下化を含めた移設で合意した。

線路移設の声が上がって50年以上経ち、ようやく事業が進められることになった。だが、行政側と近鉄側の考え方には大きな隔たりがあり、今後も協議が続くものと思われる。

平城宮跡を「平城宮跡歴史公園」として整備を進めることで、得られる継続的かつ中長期的な効果は、(1)歴史・文化遺産の保存活用、(2)奈良地域の観光拠点、(3)自然的環境の保全、(4)安全・安心なオープンスペースの提供、が提唱されている。また、奈良市は2018年に「奈良インターチェンジ周辺まちづくり計画」に関する基本構想を発表した。主に奈良市を南北に縦断する京奈和自動車道の整備事業であり、県内交流促進、国道24号線渋滞緩和、交通

事故減少、広域的な観光振興を期待している。

しかし、以上2つの計画と近鉄奈良線移設計画を踏まえ、問題点が3つ生じる。

1つ目は、平城宮跡内の自然環境と生態系の保護である。平城宮跡内のススキをはじめとする自然環境は、鳥などの生態系の暮らす場所として最適な場所である。平城宮復原後の基本計画図によれば、今日のススキエリアは宮跡復元広場として整備され、完全に消滅する。しかし、「平城宮跡歴史公園整備計画プログラム」では、平城宮跡歴史公園として整備する効果の1つに「自然的環境の保全」が説明されていた。また、平城宮跡区域整備におけるストック効果としても「自然的環境の保全」を目指すと言われている。平城宮跡内のススキが消滅することは、これらの観点から矛盾していると思われる。

2つ目は、近鉄奈良線移設後の、現在の平城宮跡内とその周辺における南北の道の活用である。現段階の計画では、往時の平城宮の復原を目指しているが、今後は生活道路として使わないのだろうか。対象となる4道路の内の2つは、車やバイクが通行可能な道路である。国道24号線の渋滞時の迂回ルートとして、「奈良→京都方面」、または「京都→奈良方面」に通り返る車が非常に多い。このことは、近鉄奈良線(大和西大寺-新大宮間)の「開かずの踏切」の渋滞という形で証明される。この南北の道を無くしてしまえば、国道24号線を利用せざるを得ない車が増え、今よりもさらに渋滞が頻発するのではないだろうか。国道24号線の渋滞解消のための計画(「奈良市まちづくり計画」)が公表されているものの、工事による車線規制、通行止めの上に、迂回ルートがなくなることから、より渋滞に拍車をかけることが予想される。

3つ目は、現在の近鉄奈良線移設後の旧線跡の活用である。移設後の旧線跡は、近鉄が平城宮跡内を通っていた証を平城宮跡内に目に見える形で残すのだろうか。この内容に関しては、計画では公表されていない。近鉄奈良線の旧線跡のその後の活用に関する内容を含め、移設計画の不十分さが問題である。

平城宮跡を歴史公園とし、平城宮の復原のために近鉄奈良線を移設させるだけでは、国内でも他に例を見ない、史跡を横切る交通の存在価値とそこに魅力を感じていた人々を失うのではないだろうか。

第4章 人々の認識からみる現状

一般の人々が平城宮跡及び平城宮跡と近鉄奈良線の関係性についてどのように捉えているのかを明らかにするために、アンケート調査を行った。調査の名称は「近鉄奈良線の移設計画に関する人々の意識調査」とした。調査期間は、2021年11月23日から12月7日までである。対象は奈良県立大学の学生、教員、職員、奈良県立大学の外部講師であり、有効回答数は94件である。アンケートには、「Google forms」、「質問票」の2つを用いたが、内容は全く同じものとしている。

(1) アンケート対象者の属性

「大学生、専門学生、短大生、大学院生」が82人で全体の87.2%、「その他」が12人で全体の12.8%である。「奈良市内に住んでいる」と回答したのは35人で全体の37.2%、「奈良市外に住んでいる」と回答したのは59人で全体の62.8%であった。

(2) アンケートの結果

① 移設計画の認知度

「近鉄奈良線、大和西大寺～近鉄奈良間における移設計画について知っていますか。」という質問をしたところ、94人中46人(48.9%)が「はい」と回答し、48人(51.1%)が「いいえ」と回答した。ただし、この質問における「移設計画」の内容を明確化するために、Google Formsではこの質問の上に移設計画についてのニュース記事のリンク(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOJB243HF0U1A320C2000000/>)を添付し、質問票の場合はニュース記事を印刷したものを別紙として添付している。これが認知度に影響を与えた可能性はある。

② 平城宮跡内を近鉄奈良線が走ることへの景観の面からの認識

「平城宮跡内を近鉄奈良線が通っていることについて、景観の面からあなたはどのように思いますか。」という質問に対し、「今の近鉄奈良線が平城宮跡内を通っているのは、景観上問題がある、または景観の面において腑に落ちない点がある」、「今の近鉄奈良線が平城宮跡内を通っていても、景観上問題があるとは思わない」、「どちらともいえない」の3択で回答してもらった。結果は、「景観上問題がある、腑に落ちない点がある」と答えたのは94人中11人(%)、「景観上問題はない」と答えたのは94人中63人(67%)、「どちらともいえない」と答えたのは94人中20人(21.3%)であった。「景観上問題はない」と回答した人が最も多く過半数を占めていた。「景観上問題がある」と答えた人は11.7%と少数にとどまったが、「どちらともいえない」と回答した人の数と合わせると33%となり、現在の平城宮跡の景観に違和感を覚える人が一定数存在することが分かった。

③ 列車内から見た平城宮跡についての認識

「現在の移設計画では、平城宮跡は車窓から見えなくなります。平城宮跡が見えなくなるということについてどう思いますか。」という質問に対し、「見える方がいいと思う」、「見えなくても問題ないと思う」、「分からない」という3つの選択肢で回答してもらった。「見える方がいい」と回答した人は94人中64人(68.1%)、「見えなくても問題ない」と回答した人は94人中21人(22.3%)、「分からない」と回答した人は94人中9人(9.6%)であった。

④ 近鉄奈良線の移設についての認識

「あなたは近鉄奈良線を移設すべきだと思いますか。」という質問に対し、「思う」、「思わない」、「どちらともいえない」の三択で回答を求め、「思う」、「思わない」と回答した人には任意でその理由を記述してもらった。「移設すべきだと思う」と答えた人は94人中8人(8.5%)、「移設すべきだと思わない」と答えた人は94人中35人(37.2%)、「どちらともいえない」と答えた人は94人中51人(54.3%)だった。

「移設すべきだと思う」と回答した人の理由では、「交通渋滞や開かずの踏切の解消」が最も多く、次いで「平城宮跡の景観を守るため」などが多かった。他にも、新駅や立体交差化による再開発を期待するといった内容もあった。

「移設すべきだと思わない」理由では、答えた人の半数以上が「車内から見る平城宮跡の風景が好きだから」、「車内から平城宮跡を見た観光客が喜んでいたので」など、近鉄の車窓から見た平城宮跡の景観を挙げていた。他にも、「近鉄が平城宮跡内を走っていること自体に

価値がある」といった理由や、「移設にかかる費用」を挙げる人がいた。

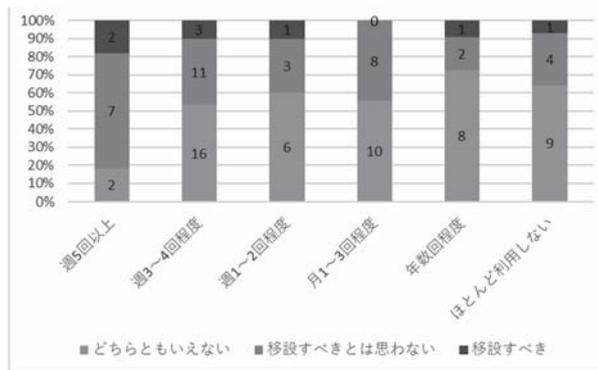
このことから、「どちらともいえない」と回答した過半数の人は、開かずの踏切や渋滞などの「交通問題」と「平城宮跡と近鉄の景観」の両方を考慮した可能性がある。

(3) 利用頻度と移設の賛否の関連性

奈良線の利用頻度が移設の賛否の考え方に影響を与えるのかを分析するためにクロス集計を行った。奈良線の利用頻度は、「週5回以上」、「週3～4回程度」、「週1～2回程度」、「月1～3回程度」、「年数回程度」、「ほとんど利用しない」の6つの中から選択してもらった。以下の図表(図表1)がその結果である。

図表1 利用頻度と移設の賛否の関連性

	週5回以上		週3～4回程度		週1～2回程度		月1～3回程度		年数回程度		ほとんど利用しない	
移設すべき	2	18%	3	10%	1	10%	0	0%	1	9%	1	7%
移設すべきとは思わない	7	64%	11	37%	3	30%	8	44%	2	18%	4	29%
どちらともいえない	2	18%	16	53%	6	60%	10	56%	8	73%	9	64%
合計	11		30		10		18		11		14	



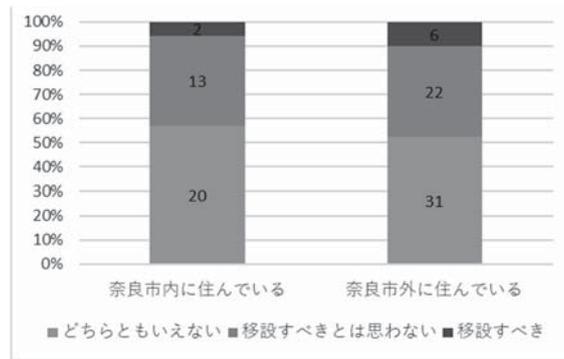
週5回以上奈良線を利用している人は、「移設すべきとは思わない」と回答した人が比較的多いということが分かった。一方で、奈良線の利用が週3～4回程度の人とほとんど利用しない人の回答の間には大きな差は見られず、奈良線の利用が週4回以下の人は利用頻度にかかわらず、概ね同じような結果となった。

(4) 在住地域と移設の賛否の関係性

奈良市内に住んでいる人(地元住民)とそうでない人で考え方に違いがみられるのかについて集計を行った。その結果が以下の図表(図表2)である。

図表2 在住地域と移設の賛否の関係性

	奈良市内に住んでいる		奈良市外に住んでいる	
移設すべき	2	6%	6	10%
移設すべきとは思わない	13	37%	22	37%
どちらともいえない	20	57%	31	53%
合計	35		59	



奈良市内在住の人の回答と奈良市外在住の人の回答の間には違いは見受けられず、概ね同じような結果となった。但し、この奈良市内在住であると回答した人の大部分は奈良市内に下宿をしている大学生であると考えられることから、この結果が平城宮跡や近鉄奈良線の沿線に長年住んでいる人の意見を反映しているとはいえない。

第5章 近鉄奈良線は邪魔か？

史跡内を鉄道が走ることで景観上問題が生じているという指摘について考える。奈良市では2013年にリニア中央新幹線奈良駅設置推進会議を設立し、リニア中央新幹線新駅の誘致活動を行っている。その事業に伴い、「リニア新駅を奈良市に！未来に残したい、奈良を感じる鉄道写真コンテスト」と呼ばれる写真コンテストを開催した。このコンテストでは一般部門で合計17の作品が入選したが、そのうちの5つの作品は平城宮跡を走る近鉄奈良線の列車を映した写真であり、最優秀賞である金賞の作品も朱雀門とその奥を走る近鉄電車を映した写真であった。

未来に残したい奈良を感じる鉄道写真に平城宮跡内を走る近鉄奈良線が選ばれるということは、現在のルートが未来へ残すべき価値がある景観であるといえるのではないだろうか。上記のアンケートでも、平城宮跡を通る近鉄電車で景観的価値を見出している人もおり、史跡内を列車が走ることが必ずしも景観としての価値を損ねるとは言えない。むしろ奈良線の移設は、平城宮跡がもつ景観的価値の一部を失うことを意味する。

第6章 まとめ

長年、「景観の問題」による移設の話があった平城宮跡内の近鉄奈良線は、「開かずの踏切の解消」という目的で公園外に移設されることになった。しかし、その計画には多くの問題が存在するということが分かった。

1つ目は、平城宮跡内の自然環境と生態系の保護、2つ目は近鉄奈良線移設後の平城宮跡内とその周辺における道路の活用、3つ目は近鉄奈良線移設後の旧線跡の活用、4つ目は現在の鉄道と景観を好きな人を無視した計画である。

これらの問題点を踏まえた公園の整備、鉄道の移設をおこなうことが大切であるといえる。

参考文献

- ・ 笥敏生(2002)『古代王権と律令国家』(校倉書房、pp.251-267)
- ・ 近畿日本鉄道(2010)『近畿日本鉄道100年のあゆみ』
- ・ 国土交通省 近畿地方整備局「国営飛鳥・平城宮跡歴史公園平城宮跡区域(国営平城宮跡歴史公園)整備管理運営プログラム」(2021年6月)
- ・ 国土交通省 国営飛鳥歴史公園事務所 国営平城宮跡歴史公園「平城京とは?」(<https://www.kkr.mlit.go.jp/asuka/heijo/history/what.html>)
- ・ 国土交通省 国営飛鳥歴史公園事務所 国営平城宮跡歴史公園「保存整備の歩み」(<https://www.kkr.mlit.go.jp/asuka/heijo/history/storage.html>)
- ・ 産経新聞「平城宮跡の近鉄線、踏切新設決定、遷都1300年祭に向け」(2008年8月18日、<https://sankei.jp.msn.com/region/kinki/nara/080818/nar0808180218001-n1.htm>)
- ・ 長岡京市公式ホームページ「『長岡京』とは」(<https://www.city.nagaokakyo.lg.jp/0000000674.html>)
- ・ 奈良県公式ホームページ「平城宮跡事業推進室」(<https://www.pref.nara.jp/item/258840.htm>)
- ・ 奈良市観光協会サイト「平城宮跡歴史公園」(https://narashikanko.or.jp/spot/world_heritage/heijokyuseki/)
- ・ 奈良市公式ホームページ「(仮称)奈良インターチェンジ周辺まちづくり計画 基本構想」(2016年3月、<https://www.city.nara.lg.jp/uploaded/attachment/104230.pdf>)
- ・ 奈良市公式ホームページ「国指定 史跡・名勝・天然記念物一覧」(2016年3月15日、<https://www.city.nara.lg.jp/site/bunkazai/3337.html#4>)
- ・ 奈良市公式ホームページ「【入選作品発表】未来に残したい、奈良を感じる鉄道写真コンテスト」(2021年1月13日、<https://www.city.nara.lg.jp/site/linear/4676.html>)
- ・ 奈良市公式ホームページ「リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議」(2019年11月7日、<https://www.city.nara.lg.jp/site/linear/10468.html>)
- ・ 日本経済新聞「平城宮跡貫く近鉄奈良線移設へ 2060年度完成目指す」(2021年3月25日、<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOJB243HF0U1A320C2000000/>)
- ・ 橋本義則(2011)『古代宮都の内裏構造』(吉川弘文館、pp.81-84)
- ・ 松浦茂樹(2017)『水利科学』(森林科学研究所、No.358、p.55)
- ・ e-Gov 法令検索「昭和四十一年法律第一号 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」(<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=341AC1000000001>)
- ・ NEWSポストセブン「世界遺産・平城宮跡を横切る鉄道はなぜ移設されないのか」(2019年9月1日、https://www.news-postseven.com/archives/20190901_1442868.html)