第３３回
奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会

日　時：平成２２年６月１８日（金）

午後６：００～

場　所:人権啓発センター３階大会議室

次　　第

開　　会

１．議　　事

（１）第３２回策定委員会議事録概要版の確認

（２）クリーンセンターの候補地選定について

（３）その他

閉　　会

（事前配布資料一覧）

資料６８　　第３２回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案）

資料６９　　主要幹線道路の整備について（２）

資料７０　　新しい施設の整備について

第 33 回委員会	
資料 69	H22.6.18

主要幹線道路の整備について（２）

検討経過

１　平成２２年４月１４日（水）

「第３２回策定委員会」において、主要幹線道路整備について（資料６７）報告

１）クリーンセンター建設に伴う交通量の増加について

・現環境清美センターへの侵入車両台数の調査結果（平成２１年 11 月実施）を用いて、東部地区にクリーンセンターを建設することにより、主要幹線道路における通過交通量がどの程度増加するかについて検討し、一日当たり約１３５０台が増加するとの報告をした。

２）将来の通過交通量の予測について

・現在の交通量（平成１７年度道路交通センサス）、及び将来交通量予測（平成４２年度における交通量予測[奈良県が実施]）の調査結果を用いて、クリーンセンター建設に伴う交通量の増加台数をプラスした将来の通過交通量予測調査の報告を行った。

・将来の通過交通量の予測値を用いて、現況の２車線道路、並びに４車線道路に拡幅した場合の混雑度等を計算し、４車線での拡幅整備の可能性について検討結果を報告した。

（結　果）

・第１のハードル（１日当たりの交通容量より）

現況の２車線道路では、調査した３箇所すべての幹線道路で混雑度が１．０以上となり、拡幅の可能性はあるが、４車線道路に拡幅整備した場合では、１箇所で混雑度が１．０を超えるのみの結果となった。

・第２のハードル（時間当たりの交通容量より）

調査した３箇所すべての幹線道路でクリーンセンター建設に伴う増加交通量を加えた将来の通過交通量が、時間当たりの交通容量を下回る結果となった。

（まとめ）

・検討の結果、現時点では、第２ハードル（時間当たりの交通容量）を越えないことから、４車線道路での拡幅整備が必要という結果は得られなかった。

・しかし、現在でも特に般若寺交差点から県庁東交差点までの間においては、朝の通勤時間帯（７～８時）などに渋滞が発生しており、クリーンセンターを建設すると交通量が増加し、渋滞が増すことが明白であることから、何らかの渋滞緩和対策が必要であると考えられる。

・この問題に対しては、市としても「クリーンセンター建設計画に伴う庁内調整会議」に道路専門部会を設置し検討を進めて行くこととなった。

２　平成２２年４月２０日（火）

第１部　　「第４回クリーンセンター建設計画に伴う庁内調整会議」を開催

・現在までの移転候補地選定の経過について報告。

・東部地区自治連合協議会から幹線道路の拡幅整備について「申入書」を受け、市としても庁内の道路関係部局での検討が必要であることから、道路専門部会の設置について依頼。

第２部　　「第１回道路専門部会」を開催

・道路専門部会で検討を行う内容について説明。

・策定委員会資料（資料６５，６７）について説明し、課題、問題点等について意見交換。

３　平成２２年４月２８日（水）

・奈良県道路建設課へ国道３６９号線等の拡幅整備について事前相談。

４　平成２２年４月３０日（金）

「第２回道路専門部会」を開催

・奈良県道路建設課での相談内容について報告。

・４車線化に向けての各担当課からの意見、課題の抽出、並びに今後の資料の取りまとめ方について協議・検討。

５　平成２２年５月２６日（水）

「第３回道路専門部会」を開催

・各担当課からの意見、課題の抽出、並びに中間の取りまとめについて協議。

奈良の今後5カ年(平成21年度～平成25年度)の道づくり重点戦略

平成20年12月

奈　良　県

※　奈良県土木部道路建設課ホームページより抜粋

今後の財政収支の見通しから、一層の厳しい財政運営が必要となります

■ 厳しい財政状況

＜奈良県の道路事業予算の推移＞

注1)当初予算額ベース（平成19年度予算は6月補正後の額）
注2)維持管理費を除いた公共事業（一般公共事業、単独公共事業）、直轄事業負担金の合計額
注3)平成21年度から平成25年度は、今後の財政収支見通しより、平成21年度は対前年度比▲10%、平成22年度以降は▲3%として算定

『選択と集中』などにより、効率的・効果的に事業を推進するために『重点戦略』を策定

●重点戦略の概要

重点戦略では、多様化する県民ニーズに的確に対応しつつ、『選択と集中』などにより、効率的・効果的に道路整備や管理を行うための考え方を、5つの「重点的に取り組む施策」と4つの「道路行政の進め方の改革」として宣言しています。

■重点戦略における『選択と集中』の考え方

▼効率的・効果的な幹線道路ネットワークの形成（施策1）
京奈和自動車道のアクセス道路の供用目標や重点的に整備する箇所を宣言

▼道路自身が有する課題が大きい箇所の効率的な解消（施策3、施策4）
交通安全・渋滞対策などについて、客観的なデータに基づいて、効果の高い箇所への選択と集中を宣言

▼まちづくりや観光振興施策を支える真に必要な道路の重点的整備（施策2、施策3、施策4、施策5）
広く公開する各種の計画において、道路の必要性や活用の方法が明確になっている箇所への選択と集中を宣言

■重点的に取り組む“5つ”の施策

施策1	奈良県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成	P3～P5
施策2	地域の活性化を促進する道路整備の推進	P6
施策3	便利で快適な生活を支える道路サービスの提供	P7
施策4	安全で安心な暮らしを提供する道路サービスの提供	P8
施策5	快適に“なら”を楽しめる質の高い道路サービスの提供	P9～P10

■ 道路行政の進め方の“4つ”の改革

改革1	『選択と集中』による効率的・効果的な事業展開	P11～P12
改革2	透明性の確保・県民とのコミュニケーションの強化	
改革3	コスト縮減を徹底するための取組みの強化	
改革4	ソフト施策や工夫改良の取組みの強化	

奈良県 みんなでつくる 渋滞解消プラン

奈良県土木部　奈良県警察本部　奈良国道事務所

どこが渋滞するの? 渋滞がひどい箇所を見つけます

・旅行速度調査などの客観的データを活用して、渋滞が著しい54箇所を見つけました。

・県民アンケートの結果、3箇所を新たに追加しました。

渋滞箇所に関するアンケート

■実施期間
平成21年
10月1日～30日

■回答総数
933件

※1：平日もしくは休日における、ピーク時の平均旅行速度が10km/h未満又は一日の平均旅行速度が20km/h未満となる箇所

※2：ピーク時遮断時間が1時間あたり40分以上、又は1日あたりの交通量×遮断時間が5万台時間以上となる踏切

※3：渋滞延長が500m以上、又は通過するのに5分以上かかる交差点

〈渋滞が著しい箇所一覧〉

図面No.	路線名	対象区間
1	(国) ※24号	西九条町南交差点～横田町交差点
2	(国) 24号	横田町交差点～唐古交差点
3	(国) 24号	鍵交差点～葛本交差点
4	(国) 24号	葛本交差点～四条町交差点
5	(国) 24号	寺田町交差点～出交差点
6	(国) 24号	室交差点周辺
7	(国) 310号	本陣交差点付近
8	(国) 25号	横田町交差点～今国府町交差点
9	(国) 25号	小泉口交差点～法隆寺東交差点
10	(国) 25号	法隆寺東交差点～本町1丁目交差点
11	(国) 168号	畠田4丁目交差点～上中北交差点
12	(国) 168号	上中交差点～下田交差点
13	(国) 25号	嘉幡町交差点周辺
14	(国) 25号	富堂町交差点～川原城町交差点
15	(国) 163号	北田原町大橋交差点～高山町交差点
16	(国) 163号	鹿畑西交差点～鹿畑交差点
17	(国) 168号	平等寺交差点～椿井交差点
18	(国) 165号	田尻交差点周辺
19	(国) 165号	日之出町中交差点～今里交差点
20	(国) 165号	曲川町西交差点～忌部交差点
21	(国) 166号	五井町交差点～縄手町南交差点
22	(国) 165号	慈恩寺北交差点付近
23	(国) 169号	古市南交差点～窪之庄町南交差点
24	(国) 169号	天理IC交差点付近
25	(国) 169号	奈良県桜井総合庁舎前交差点～谷交差点
26	(国) 169号	阿部交差点付近
27	(国) 169号	城殿町交差点～飛鳥駅前交差点
28	(国) 169号	下土佐交差点付近
29	(国) 169号	土田交差点～大淀病院西交差点
30	(国)165号	萩原交差点付近
31	(一)※戸毛久米線	久米河原東交差点～橿原東部農協前交差点
32	(国)165号	醍醐西交差点～縄手町交差点
33	(一)河合大和高田線	有井橋交差点～大中橋交差点
34	(主)※御所香芝線	当麻寺交差点～葛城山麓公園入口交差点
35	(主)大和高田斑鳩線～(国)166号	神楽交差点～高田土木事務所前交差点
36	(主)枚方大和郡山線	砂茶屋橋交差点～大和田橋東詰交差点
37	(主)奈良大和郡山斑鳩線	天理町交差点～北郡山小学校前交差点
38	(主)奈良大和郡山線	奈良口交差点～杏町交差点
39	(一)京終停車場薬師寺線	薬師寺東口交差点～柏木町交差点
40	(一)高畑山線他	東紀寺町3丁目～福智院北交差点
41	(奈良公園内道路)	県庁東交差点～高畑交差点
42	(国)369号	県庁東交差点～般若寺町交差点
43	(主)奈良加茂線	法華寺東交差点付近
44	(主)奈良精華線	神功5丁目交差点付近
45	(主)奈良精華線	平城駅前～大宮通り間の踏切連続区間
46	(主)奈良大和郡山斑鳩線	唐招提寺入口交差点～奈良口交差点
47	(国)308号他	菅原西交差点～二条大路南1丁目交差点
48	(主)奈良生駒線他	三条大路5丁目交差点～三条大路2丁目交差点
49	(一)大阪枚岡奈良線	東生駒2丁目交差点～富雄IC東交差点
50	(一)生駒停車場宛木線	阪奈道路生駒IC交差点付近
51	(主)奈良大和郡山斑鳩線	富雄橋交差点～池之内町交差点
52	(一)木津横田線	上三橋町交差点～横田北交差点
53	(国)165号	畑交差点～瓦口交差点
54	(主)大和高田斑鳩線	御幸橋南詰交差点～西穴闇交差点
55	(国)24号	土橋町南交差点付近
56	(国)24号	東室交差点付近
57	(一)木津横田線	JR桜井線 西木辻踏切～大安寺交差点

※(国)とは、一般国道のこと。(主)とは、主要地方道のこと。(一)とは、一般県道のこと。

奈良県で渋滞がひどい箇所はここ!!

どうすれば渋滞を減らせる?最適な対策を選びます

・幹線道路ネットワークの整備状況を踏まえて、渋滞要因の分析結果を基に、速効対策、ソフト対策、ハード対策の中から最適な対策を選びます。
・特に「速効対策の強化」、「利用者に協力を求めるソフト対策」について積極的に取り組みます。

対策の基本的な考え方

＜対策の分類＞

速効対策・ソフト対策
・速効対策
・利用者に協力を求めるソフト対策

ハード対策
・交差点改良
・幹線道路ネットワークの形成

幹線道路ネットワークの効果を検証
・幹線道路ネットワーク供用が間近な区間では、供用による効果を調査の上、対策を検討

対策の導入・実施・継続 → 対策の改善・追加等

導入効果の把握

速効対策・ソフト対策の状況等を踏まえ必要な対策を実施

・新たな渋滞の発生した場合
・渋滞が解消されない場合

幹線道路ネットワーク整備 → 対策を実施・検討

モニタリング

協議会からの効果検証・追加対策等の検討

※速効対策とは、用地買収を伴わない右折レーンの設置など、比較的短期間で効果の得られる施策をいう。
※ソフト対策とは、パークアンドバスライドの実施や利用者に有効な交通情報を提供し渋滞を緩和するなど道路利用者の望ましい交通行動を促す施策をいう。
※ハード対策とは、交差点改良やバイパス整備など時間や費用はかかるものの交通容量を拡大することで渋滞緩和に大きな効果が得られる施策をいう。

渋滞対策の効果は?フォローアップにより対策を評価・改善します

・対策の実施により渋滞が解消されたか、新たな箇所で渋滞が発生していないかフォローアップします。

カルテを作成し、要因の検証、対策の検討を行います。

渋滞解消プランへのご意見・ご質問はこちらへ
奈良県 土木部 道路建設課
☎ 0742-27-7495　FAX 0742-20-1106
Eメール dorok@office.pref.nara.lg.jp
URL http://www.pref.nara.jp/dd_aspx_itemid-39166.htm#moduleid28330

「奈良県　みんなでつくる渋滞解消プラン」の詳しい内容はホームページで！！

奈良県　渋滞解消プラン　検索

第 33 回委員会	
資料 70	H22.6.18

新しい施設の整備について

［Ｉ］ごみ焼却施設の最近の建設動向について

クリーンセンターの整備に向けて、最新の類似施設における各種事例及びデータを以下に整理します。

本調査資料は、平成 17(2005)年以降に整備された 300～500t/日の熱回収施設について、面積、規模、事業費、余熱利用、公害防止対策等主要項目を示したものです。

１）　灰溶融処理

平成 9 年 1 月に旧厚生省より示された「ごみ処理にかかるダイオキシン類の削減対策について（衛環 21 号)」において、『ごみ焼却施設の新設に当たっては、焼却灰・飛灰の溶融固化施設等を原則として設置すること。』とされ、当時の廃棄物処理施設整備費国庫補助の要件となったため、近年のごみ焼却施設では、従来型の焼却＋灰溶融設備もしくはガス化溶融方式の採用事例が多くを占めてきました。

平成 15 年 12 月に、上記の例外措置として、①焼却灰をセメントや各種土木材料等として再生利用する場合、②最終処分場の残存容量が、概ね 15 年以上確保されている場合、③離島である等、溶融固化設備を整備することが合理的でないと判断できる場合には、溶融固化設備の設置を要しないとする通知が示され、新たな循環型社会形成推進交付金制度においても、交付要件とされなかったことにより、溶融処理採用の有無は、各自治体の状況に応じて決定されるようになっています。

さらに、平成 22 年 3 月に環境省より示された通知では、①ダイオキシン対策の推進に伴う排出削減効果の発現（飛灰及び焼却灰のダイオキシン濃度の著しい低下）により溶融固化処理の必然性が低下していること。②３Ｒの推進により最終処分場の残余年数が増加していること。③温室効果ガスの削減は、我が国の環境政策の最重点課題の一つであり、灰溶融固化設備の廃止による燃料等の削減により温室効果ガスの削減に寄与すること。といった背景から、通常耐用年数以上の期間使用しなければ補助金の返還が必要となる処理施設を、最終処分場の残余容量が確保されていることなどの諸条件を満たす場合に廃止することを認めています。

計画から施設稼動迄に一般に 8 年程度かかるため､表に整理した施設の多くは、上段の要件により灰溶融を有していますが、平成 22 年 3 月に竣工した施設のうち、大阪市東淀工場は灰溶融を設けていないほか、川崎市で来春竣工予定の新施設では、15 年の通知によりストーカ単体へ方針転換されるなど、スラグ化に課題が残る現状から、灰溶融を採用しない事例は増えてくるものと考えられます。

2）　余熱利用

表に整理した施設は、本市と同等程度の 300～500t/日の施設規模を有するため、すべての施設で発電を行われており、その多くで 4MPa、400℃の蒸気条件を採用し、発電効率を高めています。

環境省の循環型社会形成推進交付金制度では、平成 25 年度までの時限措置としているものの、高効率（本市規模で 18.5%以上）の発電を行う場合には交付率が優遇されています。

大阪市の東淀工場は、排ガス再加熱に熱を取られるため発電には不利である湿式排ガス処理を採用しながら、低温エコノマイザ、2 段抽気タービン等の導入により 20.4%の発電効率を達成しており、環境省の高効率ごみ発電施設整備マニュアルに国内の先進的事例として紹介されています。

3）　公害防止対策

施設からのプラント排水は、大きく下水道、公共用水域への放流と、無放流とに分けられ、各施設の立地条件等に応じた方式が採用されています。無放流の場合には、当然周辺の水域への影響はなくなりますが、噴霧蒸発処理のため、ボイラ効率が低下します。

排ガス処理では、塩化水素、窒素酸化物で低めの規制値を設定する場合には、湿式排ガス処理が多く採用され、首都圏や近畿圏での採用が多くなっています。

煙突高さは、航空障害灯の必要となる 60m 以下に抑える例が多い中、特に東京や大阪の人口密集地では着地濃度を押さえるため 100m 超の煙突が採用されています。

灰溶融炉とは

プラズマ式

原理	灰溶融技術とは，ストーカ炉等でごみを燃やした後の焼却残渣（焼却主灰・焼却飛灰）を，溶かしてガラス質のスラグという物質に変えることで，より一層の無害化・減容化を図り，また，資源化可能物として生成する設備である。 なお，環境性に対しても，1,300℃の高温で溶かすため，ダイオキシン類は分解除去される。
資源化	スラグの有効利用ができる。
処理物	飛灰（溶融・ストーカ脱塩灰）が発生する。

第33回委員会	
開催概要	H22.6.18

第33回策定委員会開催概要及び議事録概要版

件　　名		第33回　奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会
日　　時		平成22年６月18日（金）　18：00～19：52
場　　所		人権啓発センター３階大会議室
出席者	委　員	今井範子、片山信行、木内喜久子、阪本昌彦、佐藤真理、田中啓義、田中幹夫、古海忍、元島満義、森住明弘、安田美紗子、山口清和、吉岡正志、吉田隆一、渡邊信久 （國領弘治、笹部和男、高杉美根子、坊忠一、三浦敎次、山口裕司委員は欠席）
	事務局	西山参事、吉住参事、堀課長、村田主幹、森嶋補佐、平木主任、仲
	コンサル	館田剛志、大木雄介、榎計志
開催形態		公開
記録作成者		奈良市施設課
配布資料		資料68　第32回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案） 資料69　主要幹線道路の整備について検討（2） 資料70　新しい施設の整備について

会　議　内　容

開　　会

吉住参事挨拶

１．議　　事

⑴　第32回策定委員会議事録概要版の確認

⑵　クリーンセンターの候補地選定について

⑶　その他

閉　　会

	議　事　要　約　内　容
事務局（森嶋）	●　今回は奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会の第33回目の会合でございます。どうか最後までよろしくお願い致します。 　本日は奈良市の議会が延長されておりますので息田部長に代わりまして吉住環境清美部参事より開会のご挨拶を申し上げます。
吉住参事	「参事挨拶」
事務局（森嶋）	●　本日の出席状況でございますが、委員総数21名の内11名ご出席頂いております。従いまして本日の委員会は成立していることをご報告申し上げます。
渡邊委員長	●　安田副委員長、副委員長にということで皆さんからご推薦頂いたとき、ちょうど欠席されてまして、まだ副委員長に選出されてからのご挨拶は頂いてませんので、よろしくお願いします。
安田副委員長	●　31回、32回と連続でお休みをしてしまって、その間に来てたらご挨拶もできたのに、誠に申し訳ないです。私は一般公募という形で、皆さんとスタートの時からご一緒させて頂いてますが、専門的な知識もなく、詳しいことが余りよく分からない中、普段の生活の中から感じたことを皆さんにお伝えできる場面がこれからもあろうかと思いますので、一生懸命がんばりますので、どうぞよろしくお願い致します。
	１．議　　事
事務局（森嶋）	「資料確認」 （１）第32回策定委員会議事録概要版の確認
渡邊委員長	●　議事録概要版ですが、何か修正すべき点等ございましたでしょうか。気付かれましたでしょうか。事務局から一つあると聞いておりますが。
事務局（森嶋）	●　委員の皆様方からは特に修正のご指摘は頂いてませんけれども、事務局から発言訂正を１カ所させて頂きたいと存じます。議事録概要版の６ページで１行目で、「通常の場合12時間交通量は朝６時から夜６時までとなっております」、これは「朝７時から夜７時まで」の誤りですので、訂正をお願い致します。
渡邊委員長	●　他、特に有りませんでしたら、自動的に承認されたものとして取り扱います。
	（３）その他　（公開要領、傍聴要領について）
渡邊委員長	●　公開要領を奈良市の上位規定に合わせて作り直して頂いてますので、その説明を頂きたいと思います。
事務局（森嶋）	●　それでは策定委員会の、公開要領と傍聴要領の一部改正につきまして、前回に引き続きまして説明をさせて頂きます。それで一部改正の理由でございますが、２つの要領が平成18年３月に施行されてます。その後平成19年12月に奈良市情報公開条例が全面改正され、条例の第29条で「会議の公開」の規定が設けられました。そして条例改正を受けて、平成20年３月には奈良市審議会等の会

	議の公開に関する指針が策定されております。 　そこで今回、現行の２つの要領につきまして情報公開条例および指針との整合性を保つため、一部改正させて頂きたいと考えております。 　※　以下改正点について説明。
渡邊委員長	●　今回は上位規定とよく合致するように作り直して頂いてますが、これが施行されるのは今日からですか。
事務局（森嶋）	●　この委員会で承認をされ次第と考えてます。本日、傍聴人の方には古い傍聴要領をお渡ししてますので、本日承認を受けて、施行は明日からという形が一番いいかなと思います。
渡邊委員長	●　それでは明日から有効ということでお願いします。
	（２）クリーンセンターの候補地選定について
渡邊委員長	●　道路問題について、奈良市役所だけではなく県なども含めて調整してきて頂いてます。中間報告を聞いてみたいと思いますので、よろしくお願いします。
事務局（吉住）	●　資料69について説明させて頂きます。整理の概要としましては、１）にありますように、クリーンセンター建設に伴う交通量の増加について調査させて頂き、現在の清掃工場に、どれだけの車の台数が入ってるかということで、一日当たり平均で、約1,350台の車が増加するだろうと報告をさせて頂きました。 　続きまして、２）の将来の通過交通量の予測で、１）で調査した交通量の増加台数をプラスした、将来交通量予測の調査の報告をさせて頂きました。それらの数量を用いて、現在の２車線道路ではどうか、並びに４車線道路に拡幅した場合の混雑度等を計算して、拡幅の可能性についての検討結果を報告させて頂いてます。次に奈良県の方針と致しまして、今後５カ年の道づくりの重点施策ですけれども、奈良県パンフレットの中で、どこが渋滞しているか現況調査をされてます。奈良県で全域で57カ所が渋滞が著しい箇所としてピックアップされました。その内当該路線である42番ですけれども、国道369号線の県庁東交差点から般若寺交差点。この部分が渋滞している箇所と位置付けられてます。その解消策は、特に速効対策の強化で対応したいということで、利用者に協力を求めるソフト対策を主にやっていきたいと。ハード対策は、多額の費用をかけて道路整備というよりも、交差点の改良とか幹線道路のネットワークの形成ということで対応していきたいと表現されてます。 　県庁東交差点から梅谷口交差点まで、この間延長が、約3.2キロございます。ここの都市計画断面ですけれども、Ａ区間については幅員が33.5ｍの６車線、Ｂ区間は幅員が27ｍで４車線。Ｃ区間が幅員が18ｍで２車線という道路構成になってます。 　東部地区自治連合会から要望を頂きました、４車線の拡幅ですけれども、このＡ区間については、右折レーン左折レーンも含めて６車線を計上しているからいけるんですけれども、Ｂ区間も同じく４車線道路の計画をされてますので、

	何とか対応できると。Ｃ区間については18mの２車線道路で都市計画決定されてますから、４車線に拡幅しようとすれば、道路幅員が足らないので、24mの幅員構成に変更しなければならないということになります。奈良市の庁内部局で検討した内容ですけれども、交差点が非常に多いということと、交差点間隔が短いということと、バス停の切り込みが一部はあるものの、ほとんどバス停の切り込みがない。併せて右折レーンとか左折レーンがないということで、先の交差点における渋滞の影響等が続いて連続して発生していることが問題ではという話でありました。改善策ですけれども、用地協力も当然必要になってくるんですけれども、バス停の切り込みの設置とか、交差点改良は将来、検討できるのではというご意見を頂いてます。それと奈良阪川上線で奈良市の方で東部地域から木津川市の方へ抜ける道路整備を現在してますけれども、24年度くらいには整備される予定で、この道路が整備されますと東部地域から京都方面とか、ならやま大通りに行く車については、ほとんどこのルートを通ることで般若寺交差点での交通量は若干減ってくるんではということでした。 今回改めて10分単位の交通量のグラフを作って整理させて頂きました。 般若寺交差点の北側の所、10分ごとの時間の通過台数になります。一番高い所が、１時間あたりをピーク時間で、７時から８時の間にこれだけの車が通ってるということです。７時10分では10分あたり約180台の車が通ってるということです。この時間帯は南行の車の方が通過台数が多いという結果になってます。 般若寺交差点の東側で、同じくピーク時の７時から８時まで合わせて835台が通ってると。最大が７時10分のところで10分あたり170台くらい通ってるということになってます。同じく７時10分から８時までの間が最大値になってまして、夕方の時間帯はこの辺が若干増えています。ここについてはほぼ同数の車かもしくは東行の方が通過台数が多いという結果になってます。 県庁東交差点の北側の断面は、ピーク時が７時50分から８時50分で、若干ピーク時の時間帯がずれてます。１時間あたり1,452台の車が通過していることで、この時間帯が最大の時間帯になってます。特に一番多い所が７時50分位のところで約270台程度の車が10分間に走っていることになります。
田中副委員長	●　梅美台に抜ける道でどれ位渋滞が緩和できるかは数字的には出ないのかどうかをお聞きしたいですね。あと今問題になってる東部の方達が、ラッシュ時にどこにアクセスされてるのかということも知りたい。というのは、梅美台に抜ける道が渋滞緩和ができるということと共に、もし東部の方達が近鉄奈良駅の方に車で行かれるんでなくて、大阪方面に行かれるのであれば、梅美台への道が抜けることによって、24号線を行くことになるんじゃないんですかね。東部の方達がラッシュ時に、どの道を使うことになるのかという点と、当該今の道がどの程度数字的に緩和できるかということが調査できるのかの２点を知りたい気がしました。
事務局（吉住）	●　奈良阪川上線が竣工したら、どの程度はけるかという数字ですけれども、実

	際にその道路を通って頂いて、皆さんがどこへ行かれるかという調査をすることによって、初めて何割の車が奈良阪川上線通るかは把握できるんですけど、そこまでもいってないので、正確にどれだけの車がそのルートを通るか想定は非常に難しいと考えられます。あとは東部の方が車で来られて、目的地としてどこへ向かわれるかですけれども、これも想定の域という形で、般若寺交差点を行きますと北行と南行に流れる車の台数が、現在調査した結果がございます。それによりますと、12時間交通量で般若寺交差点で南行の車が約1,980台、北行の車が約1,350台で、南行の車が、６割ないし７割はあろうかと考えてます。ですから南行に行かれる車については奈良阪川上線を通るというのは、今現在考えにくいという結果にはなってます。
田中副委員	●　一応東部の方にも聞いてみたいんですね。その南に行った後で西へ行かれて、いわゆる新大宮の24号線ぐらいまで行かれるならば、南へ行って西へ行くので、さっきの梅美台から24号線に行けばいいんですね。だから近鉄奈良駅とかにアクセスしたいのであれば、確かに南しか、その道路しかないんですけどね。24号線よりも西に行くのであれば梅美台からずっと回っていけばいいので、細かく聞かせて頂きたいなとも思うんですね。
渡邊委員長	●　色んな人がいらっしゃると思うので、皆さんどこどこへ向かっているとか、そういうことが分かったとしても、それによって状況が変わるとも思えませんので、それ位にしておきたいと思います。
森住委員	●　県が、渋滞解消プランの中で57カ所をピックアップしておられる中で42番目とお聞きしたのが般若寺交差点。どういうふうな論理でその42番目になったのか、教えてもらいたいんですが。
事務局（吉住）	●　広域幹線道路とか、道路によってもグレードが違いますので、一番に国道24号線を挙げてるということは、広域幹線に最初の番号を付けておられるということかと思います。
渡邊委員長	●　奈良県との協議のことで、それ以外にどんな話されましたかね。
事務局（吉住）	●　県に行かせて頂いて、まず１点目は、奈良県の道路整備の考え方、５カ年計画とか将来的な考え方について説明を聞かせてもらいました。２つ目として、国道369号線、実際に県庁東交差点から般若寺交差点について、道路拡幅という要望を頂いている中で、どういう整理をして行ったらいいかを聞かせて頂いたところ、基本的には道路拡幅は非常に時間と費用が必要になってくるので、できるなら速効的な対応策というのもしていってはどうかというお話を頂いてます。交差点改良が一つ考えられるのではというご意見を頂きました。
渡邊委員長	●　人口の減少それから交通量の減少それから新規の梅美台に抜ける道の影響などもあって、将来交通量は減少するのではないかというお話。その辺は誰もが認めるところなんでしょうか？
事務局（吉住）	●　奈良県の道路建設課のホームページに、奈良の今後５カ年の道造り重点施策並びに渋滞についての資料等が載っております。奈良県の将来交通量推計結果

	ですけれども、平成17年度は、人口は奈良県全域で142万人おられます。平成42年になりますと118万人に人口が減少すると。減少率は約17.3%で、当然人口も減りますと交通量が減ってくるということで、結果的に推定の交通量は約15%程度下がるのではなかろうかという結果になってます。
田中副委員長	● 将来予測との関係ですが、例えば10年前と現在の比較とかできるんですか。
事務局（吉住）	● 平成17年度の交通量データに比べますと19年度は若干減ってるということにはなってます。
渡邊委員長	● 東部地域から４車線化の要望を頂いている訳ですが、道路を広く造ったらいいのかという問題じゃなくて、いわゆる嫌われ施設の移転するということから始まってますので、市全体として市民がこれからよろしく頼むという誠意を示すものとして何かのことはできないかという話から始まってるんですよね。果たして４車線化は、非常にお金もかかると。奈良県の立場から考えても、ここだけ４車線化するというのは、他の地域と比べても、バランスがいいように思えないという表現だったと思うんですね。しかもすごくお金もかかると思いますので、かかるお金を他にもっと振り向けることはできないのかと。もっと喜んでもらえるものはないのかと、考えなければならないのかなと、少し方向を、視野を広げなあかんかなと思ってますが。
佐藤委員	● 委員長のおっしゃる通りかもしれませんが、東部から、かなり切実なというか、東部としては重視した要求ですので、それはそれでそれなりに取り組まなきゃいけないと思うんです。そういう点で、人口動態どうなるのかということで、過去10年で見るとどの程度なのか、それから人口予測は、色々データも出てると思うので、将来的にはそう渋滞は心配ないんだと。生活道路ですから、渋滞ということはかなり気になるから何とかと言われてるんで、もうちょっと緻密な、奈良県自体の人口の推移はどうなのか、過去５年、10年、20年と、将来的なこともデータ突き合わせて、渋滞の問題についてもう少し、取り組んでいくこともいるんじゃないかなと思います。
吉岡委員	● 人口動態もさることながら、景気とか経済活動は車の台数に、すごく私は影響があるんかなと。地域の経済活動が活発であれば、車の荷動きが活発と言われますから。人や物の動きが活発になって、その辺の要素も考えないといけないと感じはしますけどね。
渡邊委員長	● 正確な将来予測をしろと言う方は気楽ですが、言われた方は多分つらいと思うんですよね。
吉岡委員	● 私は、まず道路問題を委員会としても片を付けないと、次へ進めないと思いますので、どういうクリーンな焼却施設を造るというのは、平行してあるでしょうけどね。東部の方々は、策定委員会で道路問題というのは、そりの合わない話じゃないかなと。市の行政の方できちっとやってもらったらということで、道路の専門部会作って頂いたんですけどね。どの程度のピッチで、どの位の予定で結論作りできるのか、我々としては注視してやらないとだめかなと。

渡邊委員長	●　今の中間の報告は、通常、最終的な報告の匂わしなので、そんなに大きく変わらないのが普通なんですね。世間一般の目で見て、どういうことだったらできるんだろうかと。喜んでもらえるんだろうかということを、この委員会の場で少し意見を出すのが、恐らく建設的な方向かなと。何もない状態で、道路はこんなもんでというふうに、100点満点に対して、20点回答、30点回答、それで終わりというのは避けなあかんなと思ってます。
森住委員	●　今、中間報告なんですよね。どういう形で最終報告をイメージするかという時に、道路問題に捉えないで、むしろ移動手段と捉える。特に過疎地のところはバスさえ走らない。移動手段のあり方と捉え直して、それで東部の方の意見を聞きながら、移動手段が今よりもよくなるという発想で道路問題捉えますと、社会アセスメント的な考え方ですね。例えば、今は幹線道路しか通ることを考えてませんけども、ある時間帯だけ、ある東部の方だけの車を、ちょっと細いかも分からんけど、あるかないか知りませんよ。そういうふうなところだけをある時間だけ通してもらう。その代り、その地元の方には少なくとも、メリットがあるか。そういう色んなソフト対策を組み合わせたうえで、結果的に渋滞も減って、東部の方の移動手段が、今に比べてかなりよくなるという発想で、この道路問題の最終イメージを持ったらいいんじゃないかと思うんですよ。 　施設の建設に関しては、今のイメージのままの施設であったら受け入れにくいですから、各地で色んな工夫されてまして、エネルギーを利用するところとか、それからバイオマスといいますけども、間伐材をその中で利用するとか、燃やすにしたところでエネルギー利用を主にするとか、あるいは燃やさないで中間的な利用をするとかいう形で住民の方と話し合いまして、一緒に計画していくと。そんな発想をもう一度、道路問題もその中に入れて捉え直したらいいんじゃないかと思います。
安田副委員長	●　道路のことなんですが、人口が減ってくるからとか、通る台数が減るから、その停滞が段々なくなってくるから、４車線はもういいやないかという方向にも見えんことはないんです。ただ、東部の方達は、そこで生活している以上、人数が減ろうが、毎日生活がある訳で、それが焼却場が来るのを歓迎はしてない理由に４車線を造ってんかという話になってるんやから、何とか歓迎してもらえるようなことに、何とか形が変わることを一生懸命、私達考えないかんやろうと思うし、東部に住んでおられる方が人数が減ってこようが、そこに住んでいる人の生活はしっかりと守っていってもらわないといけないということを根底に、私達一生懸命考えていかないといけない違うんかなぁとすごく感じました。
渡邊委員長	●　４車線ということで始まってるので、相応のことを、できないといけないと思います。僕はまだ皆様に言ったことないんですけどね、発電、発電と言っておきながら、出てきた電気をどうするんだろうみたいなのは、余り皆さんご存知ないですよね。市の収入になっちゃうんですよね。奈良市の場合、年間に１

	億も入らないと思うんですけど、大阪市の舞洲はずっと６億入ってたんですよね。売電収入６億円。例えばその分の電気は地元で使ってやとかが多分、個人に対する還元ですから、それやったら発電も悪くないなぁと、それなら許してもらえるなぁという気もするんですが、電気とガスとエネルギーというのは、電気事業法とかガス事業法とか、法律ががんじがらめになってまして、今まで手をつけられなかったはずなんです。館田さん。そのへんで、何かありますか。
コンサル(館田)	●　電気事業法でいきますと、通常の一般家庭に供給するというのは正直言って難しいかと思います。だいぶ前に、改正になってきて、だいぶゆるくなってきたところにいきますと、事業者、特定事業者というところと、そもそもの大きい電力会社と色分けができてきて、大きい電力会社を通さなくてもいいですよということは、自由化というところでは出てきているのはあります。ただ、一般の人達に売るということになると、市が電力会社と同じ規定を全部満たさなきゃいけない。電気事業法で、全部しばられてますので、恐らく一長一短にはならない。昔は大手の電力会社さんにしか売れなかったのが、最近民間がやってる電力会社も随分できてきましたので、大分変ってくるかと思うんですけども。状況としては簡単に、どちらかというと電気じゃなくて、熱源を供給するとか、結構色んなところではやられてるというとこではあります。
渡邊委員長	●　熱ですね。熱は供給の配管を造っていくのは結構大変だと聞いてますから、メンテナンスもね。電気の方がそういう面で配るという点では簡単なんですけど。ただ、出た電気は売電収入といってそのまま市役所へ入ってしまうというのも、それが果たしていいかどうかというのは気になるところなんですね。
田中副委員長	●　今の話だったら、売電収入をお金で、還元するといったら同じことですね、結局は。そういうことはできないですかね。
渡邊委員長	●　例えば電気代、半額補助するとか、そんな方法だと思うんですよね。
田中副委員長	●　焼却場があると、それによって電気が出る訳ですね、それはその土地を与えてくれたから電気が出る訳で、与えてくれて協力してくれたんだから、それの収益は地元に還元すると、いいかなと思うんですよね。
渡邊委員長	●　線引きが難しいかな。電気もそうですけどね。あるかもしれないですね。
コンサル(館田)	●　今、環境省の方も、昔、焼却という形で、燃やせばいいですって言ってたことを、循環型社会にしなさいっていうことで、熱回収ということで、常に熱を回収して発電なり、供給なりしていきましょうということで、随分方針転換なってます。大きい施設では何億っていう数字にはなってるんですけども、このクラスの規模であると１億ぐらい。ただ、現状の維持管理費がそれより相当かかってますので、逆に言うと維持管理費の支出を下げる効果にはなっているというのが、基本的な考え方になってます。要は、処理費用は、薬剤に使ったり、施設の補修費だったり、人件費だったりで、それを上回る発電収入があれば、事業として成り立ちます。
渡邊委員長	●　もうかるんだったら民間、ごみ燃やしますよね。そうじゃないですよね。で

	きるかどうか分からない。 　ではこの道路の中間報告はここで終わろうと思います。この後の今後の見通しですけども、先程、事務局から聞いたんですけども、これを今後、地元にどういう形で返事するかは、市長などを交えたところで打ち合わせをして、今後動くという話ですが、結構大きい話ですので、もう少し時間をかけないといけないですが、我々は今回の中間報告を受けて、道路以外のものに少し、本格的に頭を使っていく必要があるかなぁと感じた次第です。
森住委員	●　渡邊さんが知っておられる、最近の地域の方とうまくいってて、こういう循環型施設の国が言っておられるイメージのところが、どこかご存じであったら、その紹介を５分間位でやって頂いたらいいんじゃないですか。
渡邊委員長	●　僕ね、あんまりどこもうまくいっているような、だから豊中市・伊丹市クリーンランドは、非常に慎重にやってますし、地元とも、まあまあいい関係なんですよね。それは何か事が起こっても、必ずすぐ報告するという形でやってるんですが、最近ちょっと雲行きが怪しくて、発電のためには、白煙防止装置を外すかもしれないということを言い出したんですよ。もちろん、役所の中の人間が、発電の効率を上げないと、補助金もらえません。白煙防止装置というのは、白い煙が出ないようにする。水蒸気が見えないようにするためには、それをもういっぺん加熱しないといけない。そうすると発電効率が環境省が言っている15％とか20％とかいう数字を切ってしまう。だから白煙防止装置を外して、現状のままで新しい装置を作りたいなぁということを何回か耳にしたんですけども、それまで私もそこと仲良くやってるんですが、それだけは絶対にだめですよと、朝起きて外見て、白い煙が毎日毎日上がってるのは、とても嫌な気持ちになるというのは、どこでもそうなんだからと。白煙防止装置は、少々発電の効率を落ちようが、それは付けなあかんと言ったことは最近あります。今までずっと良好な関係保ってるのは、かなり普段から住民に対して、中入って見て下さいとかいうことはやってるんです。
森住委員	●　私の方から少し紹介しますと、バイオマスと言われてます間伐材とか、街路樹ですね。特に街路樹の葉っぱとかは、今は焼却してますけども、別に集めてバイオ燃料にする。その燃料を売ると。私が見たのは、岡山県の真庭市ではかなり大々的に、バイオマスに相当する間伐材とかを上手に再利用やって、固形燃料にするとか、そんな事業を主にやっておられます。そうするとかなり東部地区のイメージと合いますね。今、現実にできるものが何んだろうかと論立てますと、いっぱい国の方もそういう政策出してますからね。そういう検討を事務局にもして頂いて、私達も学習するのがいいと思います。
渡邊委員長	●　それは、ごみの処理の話じゃなくて、新しくその場所で事業を展開するという。新しく雇用を作るとか、そういう方の話ですよね。
田中副委員長	●　私もバイオマスで研究している専門の人に聞いたことがあるんですけどね、一般廃棄物の、ほとんどプラスチックとか除けば、分別化されていってるので、

	結局生ごみと紙類だと。生ごみと紙類は、水分が含んでるので、それを燃やしてやるのは、全く温度が上がらないので、余計燃料がかかってしまうと。これはもうバイオマスにして、肥料化していくと聞いたんですけどね。肥料であれば東部の地域の方が、いわゆる田畑を耕しておられる、それはもう、無償で、渡すとか、そんなこともできるんじゃないかなと思いますけどね。
渡邊委員長	●　それは資源の有効活用だと思いますね。
	（３）その他
渡邊委員長	●　次回のお話もしないといけないんですけども、道路の今回、中間の報告頂いてますが、これは今度また市役所内で、少し揉んで頂いて、市長のサイドとも話し合って、それを道路についてはどういうことができるだろうかということを、最終的な結論というか、委員会で出さなきゃいけないですけども、８月６日に予定してますが、それで間に合うかどうか、私は疑問視しております。何でかっていうと、我々先程強調しましたが、道路で要求された分の、査定してこれだけしかできませんよって、それだけを言うのは、是非ともやめたいので、それに代わる何かを一緒に付けないと最終報告にできないと思ってますので、８月６日に間に合わないとしても、その次にはできるようにしたいと思います。８月６日は、道路の話プラスアルファですね、あるいは道路に代わる話をして、最終的に地元と、これで調整に入ろうかっていうのは、もうちょっと後にしたらと思いますが。日程的にはいつ位がいいと思われますか？
事務局（吉住）	●　８月６日に開催頂いて、１カ月半か２カ月程度開けて頂いて、９月の末位10月の頭位でお願いできたらと思います。
渡邊委員長	●　９月30日の木曜日いかがですか？
佐藤委員	●　結構です。
事務局（森嶋）	●　それでは、次回策定委員会は８月６日金曜日の開催でございます。よろしくお願い申し上げます。本日はこれを持ちまして閉会とさせて頂きます。