

第108回奈良国際文化観光都市建設審議会会議録		
開催日時	平成27年10月14日(水) 午後1時30分から午後4時10分まで	
開催場所	奈良市役所中央棟6階 正庁	
議 題	<p>第1号議案 都市計画道路西九条佐保線及びJR関西本線等の都市計画変更(案)について</p> <p>1-1 大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)道路の変更(案)について(県決定)</p> <p>3・3・100号 西九条佐保線</p> <p>3・3・5号 八条紀寺線</p> <p>3・4・101号 六条奈良阪線</p> <p>1-2 大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)都市高速鉄道の変更(案)について(県決定)</p> <p>1号 西日本旅客鉄道関西線</p> <p>1-3 大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)道路の変更(案)について(市決定)</p> <p>3・4・107号 四条線</p> <p>3・4・125号 大森西町線</p> <p>7・6・102号 JR高架側道4号線</p> <p>第2号議案 大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)生産緑地地区の変更(案)について(市決定)</p> <p>第3号議案 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設(産業廃棄物中間処理施設)の敷地の位置について</p>	
出席者	委員	伊藤忠通会長、伊藤剛委員、今井委員、魚谷委員、川村委員、下村委員、杉江委員、松石委員、松村委員(代理出席 島田健治氏)、森田委員、山本委員【計11人出席】(前迫委員、佐藤委員、増井委員、大窪委員、井上委員、朝廣委員、中野委員、大西委員は欠席)
	事務局	津山副市長、喜多都市整備部長、宮本都市整備部次長、角井都市計画課長、中原開発指導課長、京谷建築指導課長、矢野産業廃棄物対策課長、鍛永都市計画課長補佐、森川都市計画課長補佐、中井建築指導課長補佐、扇谷都市計画課土地利用係長、小林都市計画課都市基盤整備係長、丸谷開発指導課指導係長、伊藤建築指導課指導係長、土井産業廃棄物対策課主任 他【計18人出席】
開催形態	公開(傍聴人1人、報道関係者1人)	
決定事項	<ul style="list-style-type: none"> ・第1-1号案件、第1-2号案件及び第3号案件は原案どおり了承された。 ・第1-3号案件及び第2号案件は原案どおり可決された。 	

担 当 課	第1号議案、第2号議案…都市整備部都市計画課 第3号議案…都市整備部建築指導課
開 会	
司 会	<p>それでは、定刻になりましたので、ただいまから第108回奈良国際文化観光都市建設審議会を始めさせていただきます。</p> <p>委員の皆様方におかれましては、本日、お忙しいところご出席を賜り、ありがとうございます。</p> <p>また、日ごろ、奈良市政にご尽力を賜り厚くお礼を申し上げます。議事進行に先立ちまして、副市長の津山がご挨拶を申し上げます。副市長、よろしくお祈いします。</p>
副市長	<p>皆様、ありがとうございます。副市長の津山でございます。</p> <p>平素より、市政、そしてまちづくりにご協力をいただいておりますこと、そしてご指導いただいておりますことを感謝申し上げるところでございます。</p> <p>私たち、今、地域ミーティングで地域を回っております。その中で、地域の方々からまちづくりという言葉が本当によく出てまいります。少子高齢化の進む中、地域におかれましても本当にまちづくりというのはものすごく大きな課題となっているところでございます。私たちもその中で、今後、まちづくりについていろいろなことをやっていかねばと気持ちを新たにしているところでございますが、委員の皆様方におかれましても、今後とも奈良市のまちづくり、地域のまちづくりにいろいろなご協力、そしてご指導を賜りますようお願いを申し上げます。</p> <p>本日の審議会でございますが、お手元にある案件についてご審議いただくところでございますが、特に1番目の案件でございます都市計画道路西九条佐保線及びJR関西本線等の都市計画変更（案）について、これにつきましては京奈和自動車道の整備にあわせまして（仮称）奈良インターチェンジから市内中心部へのアクセス道路となります都市計画道路の変更、そしてそれに関連いたしますJR関西本線の高架、そしてまたJR新駅設置、この3つのビッグプロジェクトに関する案件でございます。加えましてあと2件の審議をお願いするわけでございますが、今回におきましても活発なご意見を賜りまして、今後とものご指導をお願いしたいと思います。</p> <p>本日はどうもありがとうございます。よろしくお祈い申し上げます。</p>
司 会	<p>本日、進行役を努めさせていただきます、私は都市計画課長補佐の鍛永でございます。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>まず、資料の確認をさせていただきます。お手元には、まず次第、A4サイズ1枚、それから審議会委員の名簿、A4サイズ1枚、それ</p>

司 会 ついて、事務局から報告をお願いいたします。
ご報告申し上げます。
本日の傍聴希望者は一般の方が1名、報道関係の方が1名でございます。

会 長 ありがとうございます。
では、当審議会の会議公開に関する取扱方針によりまして、当審議会は公開及び傍聴を行うことになっております。本日の審議の傍聴について異議ございませんでしょうか。

会 長 「異議なし」の声
ありがとうございます。
異議なしということでございますので、傍聴人の方に入室していただきたいと思っております。事務局の方、よろしくをお願いいたします。
それでは、議事に入りますと写真撮影はご遠慮いただきたいと思っておりますので、ご協力よろしくをお願いいたします。

司 会 それでは、会長、議事進行、改めてよろしくをお願いいたします。
会 長 それでは、これから議事に入らせていただきます。
委員の皆様方には十分にご審議をいただきますとともに、円滑な会議の運営にご協力をお願いいたします。
なお、審議会の終了予定時刻、午後4時を予定しております。
ではまず、本日ご審議いただく案件を申し上げます。
まず、1 都市計画道路西九条佐保線及びJ R 関西本線等の都市計画変更（案）について。
1-1 大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路の変更（案）について、県決定分でございます。
それから、1-2 大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）都市高速鉄道の変更（案）について、これも県決定でございます。
1-3 大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路の変更について、これは市決定でございます。
1-1及び1-2につきましてはご意見を、1-3につきましてはご審議いただき賛否をとりたいと思っております。
では、引き続き、大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）生産緑地地区の変更（案）について、これも市決定でございます、これはご審議いただき賛否をとりたいと思っております。最後に、建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物中間処理施設）の敷地の位置について、ご意見を頂戴したいと思います。
それでは、次第に従いまして、都市計画道路西九条佐保線及びJ R 関西本線等の都市計画変更（案）について、まず事務局から説明をよろしくをお願いいたします。

議事の内容

1 都市計画道路西九条佐保線及びJ R関西本線等の都市計画変更（案）について

案件については原案どおり了承・可決された。

〔質疑・意見の要旨〕

事務局 それでは、都市計画道路西九条佐保線及びJ R関西本線等の都市計画変更（案）についてご説明をさせていただきます。

都市計画課の小林です。よろしくお願いいたします。

お手元の資料とあわせまして、レーザーポインターを使いながらスクリーンにも資料を投影させていただきますので、そちらもご活用いただきますようお願いいたします。

さて、今回変更しようとしている路線は7路線ございます。

まず、奈良県決定の都市計画道路であり、審議会の諮問案件であります3・3・100号 西九条佐保線、3・3・5号 八条紀寺線、3・4・101号 六条奈良阪線の変更案でございます。

次に、これも奈良県決定の都市高速鉄道であり、審議会の諮問案件であります1号 西日本旅客鉄道関西線の変更案でございます。

次に、奈良市決定の都市計画道路であり、審議会の付議案件であります3・4・107号 四条線、3・4・125号 大森西町線の変更案及び7・6・102号 J R高架側道4号線の新規決定案でございます。

それでは1-1ページをごらんください。

本日も説明させていただく流れとしましては、全ての路線の関連性を考慮し、最初に大和北道路（仮称）奈良インターチェンジ周辺の都市計画変更の全体概要についてご説明をさせていただきます。次に、各路線の変更概要についてご説明をさせていただいた後、奈良県と合同で開催をさせていただきました地元説明会及び公聴会の開催結果、及び奈良県が行いましたパブリックコメントに提出された意見の概要についてご報告をさせていただきます。そして最後に、都市計画法第17条の縦覧結果についてご報告をさせていただきます。

では、1-2ページをごらんください。

それでは、大和北道路（仮称）奈良インターチェンジ周辺の都市計画変更の概要についてご説明をさせていただきます。

1-3ページをごらんください。

各路線の位置関係をご確認いただきたいと思います。まず、この紫色で示させていただいているのが、現在、国により郡山下ツ道ジャンクションから事業中であります大和北道路でございます。（仮称）奈良インターチェンジが八条二丁目付近に整備されることとなり、奈良県は国に対して平成30年台半ばでの供用開始を要望しております。

次に、南北方向に赤い色で示させていただいているのが、（仮称）

奈良インターチェンジから奈良市中心部へのアクセス道路としての機能を有している①西九条佐保線でございます。今回の変更では高架構造から平面構造への変更を予定しております。

次に、東西方向に黄色の点線で示させていただいているのが②八条紀寺線で、今回の変更では廃止を予定しております。なお、途中点線が入っていない区間がございますが、その区間は変更の対象外となっております。

③六条奈良阪線につきましては、八条紀寺線との交差点部分が変更対象箇所でございます。

④JR関西本線につきましては、青色で示させていただいている区間で地表式構造から高架式構造への変更を予定しております。なお、鉄道高架化にあわせまして、緑色で示させていただいている箇所に新駅の設置を予定しております。

⑤JR高架側道4号線についてでございますが、西九条佐保線と奈良市で施行中でありますJR奈良駅南特定土地区画整理事業区域内の区画道路とをつなぐ都市計画道路として新規決定を予定しております。

⑥四条線及び⑦大森西町線につきましては、ともに西九条佐保線との交差点部が変更対象箇所となっております。

次に、1－4ページをごらんください。

今回の都市計画変更の核となります都市計画道路西九条佐保線と大和北道路（仮称）奈良インターチェンジとの関係についてご説明をさせていただきます。

西九条佐保線につきましては、昭和41年に都市計画決定がされ、平成20年3月に大和北道路の都市計画決定にあわせ、大和北道路の（仮称）奈良インターチェンジと連結されることとなり、（仮称）奈良インターチェンジと奈良市中心部を結ぶ骨格幹線道路ネットワークの1つとなっております。西九条佐保線の西側に並行して走る国道24号では、写真①にございますように柏木町交差点付近で慢性的に渋滞が発生しており、写真②にございますように生活道路への通過交通流入が発生している状況でございます。この西九条佐保線が整備されることにより、奈良市中心部へ向かう交通と地域内の交通が分離され、市内中心部の交通機能と沿道の生活環境がともに向上するものと考えております。

次に、1－5ページになります。

（仮称）奈良インターチェンジ周辺における都市計画施設の見直し背景についてでございます。

平成20年に国が将来交通量の大幅減少について公表したことを受け、奈良県が都市計画道路八条紀寺線の必要性を検証したところ、

その必要性が認められないという結果になったことから、この地域の都市計画施設の見直しに着手したところでございます。

右上の（仮称）奈良インターチェンジ周辺地域の現在の都市計画イメージ図をごらんいただきたいと思っております。

今の都市計画では、八条紀寺線がJR関西本線と大和北道路の上を超える計画となっており、この状況で鉄道を高架構造にしようとする八条紀寺線をさらに高架で超える3層構造とする必要があり、構造上困難であったことから、現在、平面構造での計画となっております。そのため、西九条佐保線も鉄道の上を超える高架構造となっております。

八条紀寺線の廃止を受けた都市計画施設の見直しに当たりましては、交通安全、まちづくり、地域の活性化、経済性の観点から検討をしており、JR関西本線を高架化することにより、周辺の踏切が除去され円滑な自動車交通の処理が可能になるとともに、西九条佐保線が平面道路化されることが総合的な経済性においても有利であると考えております。また、鉄道高架後に新駅を設けることにより、新たなまちづくりや地域の活性化につながると考えております。

次に、1～6ページをごらんください。

（仮称）奈良インターチェンジ周辺における都市計画道路や都市高速鉄道の変更方針について、大きく3つにまとめております。

1つ目といたしましては、西九条佐保線の平面化でございます。後ほどイメージ図でご説明をさせていただきますけれども、現在の都市計画におきましては、大和北道路（仮称）奈良インターチェンジから北側へ約1キロメートルが高架構造となっております。それを平面化とすることで、沿道利用や高架による圧迫感等、沿道環境の改善が図られることとなります。

2つ目といたしまして、JR関西本線の高架化でございます。鉄道高架の計画区間には大安寺踏切を初め4つの踏切がございます。鉄道を高架化することで、これまで危険な状態にあった踏切が除去され、地域交通の安全性向上が図られることとなります。また、鉄道による地域分断の解消が図られることとなります。

3つ目といたしまして、（仮称）奈良インターチェンジに隣接する新駅の設置でございます。現在、（仮称）奈良インターチェンジ付近は交通の空白地となっておりますが、新駅が設置されることで地域の方々の利便性が飛躍的に向上するとともに、新駅を新たなまちづくりの核として周辺地域の活性化が図られることとなります。また、県内唯一となるインターチェンジと鉄道駅が隣接した交通結節点が生まれることから、バスから鉄道への乗りかえなど公共交通の利便性向上が図られることとなります。

次に、1－7ページをごらんください。

改めまして各路線の変更案の概要をまとめておりますので、ご確認をいただきたいと思っております。①から③が今回の諮問案件であります奈良県決定の都市計画道路となり、①西九条佐保線につきましては高架構造から平面式への変更、②八条紀寺線につきましては一部区間の廃止、③六条奈良阪線につきましては八条紀寺線との交差点部における区域変更となっております。④も諮問案件であります奈良県決定の都市高速鉄道となり、このJR関西本線につきましては平面式から高架構造への変更及び新駅の設置となっております。⑤から⑦は付議案件であります奈良市決定の都市計画道路で、⑤JR高架側道4号線につきましては新規決定、⑥四条線及び⑦大森西町線につきましては、西九条佐保線が高架化から平面式に変更となり区域が減少することとなりますので、それに伴う交差点部の区域変更となっております。

次に、1－8ページをごらんください。

これら変更案のうち、(仮称)奈良インターチェンジ周辺の都市施設について、変更前と変更後のイメージを鳥瞰図的に図化させていただいておりますので、ご確認をいただきたいと思っております。

上段が変更前のイメージとなっております、図面の左側が北方向となっております。JR関西本線が地表式で、東西に交差する4車線の八条紀寺線が鉄道と大和北道路の上を超える計画となっております。また、西九条佐保線につきましても、4車線でJR関西本線の上を超える高架構造となっております、そのうちの2車線は大森西町線付近から(仮称)奈良インターチェンジまでの約1キロメートルのロングランプとなっております。

次に、下段が変更後のイメージ図となっております、これも図面の左側が北方向となっております。八条紀寺線が廃止されることにより可能となったJR関西本線が高架に変更され、あわせて済生会病院東側付近に新駅を設け、交通の利便性向上を図る都市計画変更となっております。また、西九条佐保線でございますが、JR関西本線から北側については、A－A'断面図のとおり鉄道の西側で4車線の平面道路化とし、JR関西本線交差部から(仮称)奈良インターチェンジまでの区間につきましては、自動車交通を円滑に処理するという観点から、B－B'断面のとおり高架構造の2車線プラス、両側に側道を設ける構造への変更となっております。

1－9ページをごらんください。

各路線の変更概要について順にご説明をさせていただきます。

まずは諮問案件であります県決定の都市計画道路、西九条佐保線、八条紀寺線、六条奈良阪線の変更案についてご説明をさせていただきます。

1-10ページをごらんください。

総括図でございます。2万5,000分の1の図面をA3サイズに縮小して添付させていただいております。今回変更を予定しております県決定の都市計画道路3路線について、それぞれ旗揚げをしております。

その中から、まずは西九条佐保線についてご説明をさせていただきます。

全長4キロメートルのうち、(仮称)奈良インターチェンジから都市計画道路大森高畑線の区間約1.5キロメートルが今回の変更対象となっております。なお、起点である都市計画道路九条線から北に約800メートル、都市計画道路大宮通り線から終点までの約500メートルの計約1,300メートルは完成済みでございます。

次に、1-11ページをごらんください。

西九条佐保線の変更案についてご説明をさせていただきます。

現在の都市計画は1から4に記載させていただいているとおりでございます。

今回の変更区間でございますが、先ほど申し上げましたとおり、全長約4キロメートル区間のうち約1.5キロメートルが変更対象区間となっております。設計速度は40キロメートル、計画交通量は1日当たり7,000台から2万2,000台、車線数は4車線、1車線当たりの幅員は3.25メートル、標準幅員は23メートルと、変更前の都市計画と変わっておりません。

変更内容として2点を上げさせていただいております。

1点目は、(仮称)奈良インターチェンジから大森西町線付近までの2車線の高架道路約1キロメートルを、(仮称)奈良インターチェンジからJR関西本線との立体交差付近までの約260メートルへ変更する内容となっております。

2点目につきましては、JR関西本線を嵩上式構造で超える計画から地表式構造でくぐる計画に変更することによって生じる道路線計及び区域の変更をする内容となっております。

次に、変更理由についてご説明をさせていただきます。

都市計画道路八条紀寺線につきまして、奈良県が広域幹線道路としての必要性を検討したところ、その必要性が認められないという結果になったことから廃止されることとなり、あわせてこの地域の交通や土地利用のあり方を検討したところ、JR関西本線を高架化し、西九条佐保線を平面化することが、地域の分断の解消、地域交通の円滑化、沿道環境の改善等、都市機能の向上に大きく寄与すると判断されたことによる都市計画の変更であります。

次の1-12ページに計画書と計画書の新旧対照表をつけており

ます。

また、1-13ページから1-14ページに新旧対照図面を添付しております。

その中から1-14ページをごらんください。

新旧対照図でございます。

黄色のハッチングの部分が今回の都市計画変更で減る部分、赤色のハッチングがふえる部分でございます。西九条佐保線が高架構造から平面構造に変わりますので、都市計画の幅が小さくなっております。

次に、1-15ページをごらんください。

西九条佐保線の整備に伴う一級河川菩提川のつけかえでございます。つけかえを要する箇所は、西九条佐保線の都市計画区域内に菩提川が流れております図面中央部にA部、B部と示し、赤の点線で囲っている2カ所でございます。

まずは1カ所目、図面右上にA部計画図を添付しておりますので、そちらをごらんいただきたいと思っております。場所は大安寺踏切の北側の部分となります。現在の菩提川の流れを水色の実線で示させていただいておりますけれども、西九条佐保線の都市計画区域の中を流れております。黄色のハッチング部分につきましては、今回の都市計画変更により西九条佐保線の区域から外れ減少する部分となりますが、西九条佐保線の整備に伴い水色点線部分に菩提川のつけかえが必要となります。菩提川の移設位置につきましては、西九条佐保線東側につきましては、緑色でハッチングしております部分においてJR奈良駅南特定土地区画整理事業が施行中でありまして、西九条佐保線の西側への移設で計画をしております。また、菩提川のつけかえによって失われる既存市道の機能回復についても必要であると考えております。

2カ所目でございますが、図面の左上にB部計画図を添付しておりますので、そちらをごらんいただきたいと思っております。場所は恋の窪二丁目の住宅地東側部分となります。先ほどご説明させていただいたAの部分と同様に、菩提川のつけかえと既存市道の機能回復が必要となります。

次に、1-16ページをごらんください。

環境影響評価でございます。

予測地点につきましては、道路構造や周辺家屋の立地状況から、予測調査地点位置図で示させていただいている6カ所を選定しております。評価項目につきましては、大気質、騒音、振動、低周波騒音、日照障害について評価をしております、評価項目ごとの対象予測地点を右上の表に示させていただいております。それぞれの環境項目についての評価を1-16ページから1-18ページの間に記載をさせていただいておりますけれども、全ての評価項目について基準値を満足す

る結果となっております。

以上で、西九条佐保線の変更案についての説明を終わらせていただきます。

次に、1-19ページをごらんいただきたいと思います。

続きまして、八条紀寺線及び六条奈良阪線の変更概要についてご説明をさせていただきます。

八条紀寺線の現在の都市計画の概要は、起点を八条五丁目、終点を南紀寺町一丁目とする延長約3,300メートル、幅員24メートル、車線数4車線の都市計画道路で、図面上、東西にピンク色で示させていただいているのが八条紀寺線でございます。なお、全線において事業未着手でございます。

次に、1-20ページをごらんください。

今回、八条紀寺線の見直しを行う背景としましては、平成20年に国が将来交通量が大幅に減少すると公表したことを受けまして、平成21年に県が4車線の広域幹線道路の見直しを実施したところ、八条紀寺線につきましては、並行する都市計画道路であります大宮通り線、三条菅原線、大森高畑線、九条線が機能の代替を果たすと判断され、その必要性を見直すことになったものです。

次に、1-21ページでございます。

その見直し対象区間でございますけれども、図上で赤の白抜き点線で記載をしております国道24号線から都市計画道路奈良橿原線までをA区間、都市計画道路六条奈良阪線から終点までをB区間としております。なお、A区間とB区間に挟まれる黄色で示させていただいている区間につきましては、現在、奈良市において、JR桜井線との交差部分で街路事業を進めております都市計画道路六条奈良阪線と都市計画道路奈良橿原線とをつなぐルートということで、見直しの対象外とさせていただいております。

次に、1-22ページをごらんください。

見直しの検証につきましては、奈良県が平成22年に策定しております奈良県都市計画道路の見直しガイドラインに基づき行われ、都市計画道路が有する機能である自動車の交通機能、歩行者等の交通機能、自治体のまちづくり計画との整合性、この3つの観点から必要性を検証しております。その検証の結果、いずれの観点からも必要性が認められない路線につきましては、原則廃止することとしております。また、この中で1つでも必要性が認められた路線につきましては、さらに代替手段の検討を行い、都市計画道路を整備しなくてもほかの手段でその機能が代替できる場合は、原則として廃止することとしております。

この考え方にに基づき検証した結果でございますが、A区間についま

しては、1つ目の観点であります自動車の交通機能につきましては、先ほどご説明をさせていただきましたとおり、都市計画道路である大宮通り線等が機能を代替することから必要性なしと判断をしております。また、2つ目の歩行者等の交通機能につきましては、1-25ページの新旧対照図のほうに参考として現況写真を2枚添付しておりますので、そちらのほうをごらんいただきたいと思います。八条紀寺線とかぶる形で現存する市道には歩道はなく、また一部通学路となっていることもあり、必要性ありと判断をしております。最後に、3つ目のまちづくり計画との整合性につきましては、現在、市のほうでインターチェンジ周辺のまちづくりを検討しているところですが、まだ具体的な計画はございませんので、その必要性はなしと判断をしております。このように、歩行者等の交通機能について必要ありと判断をされたものの、その代替手段を検討しましたところ、先ほど25ページの写真で確認をしていただいた市道を拡幅等の改良をすることで都市計画道路の機能を代替すると判断ができるため、廃止とさせていただきます。

次に、B区間でございます。

B区間につきましてもA区間と同様に検証をした結果、1つ目の観点としましては、A区間と同様に大宮通り線等の代替路線があるため必要性なしと判断をしております。2つ目の観点としましては、現在、現道がないことから必要性なしと判断をしております。また、3つ目の観点としましては、現在、この地域においてまちづくりの計画はございませんので必要性なしとしております。以上のことから、B区間につきましては、いずれの観点からも必要性なしと判断されたため、廃止と判断をしております。

次に、1-23ページをごらんください。

今回の変更概要を図上でまとめております。

八条紀寺線につきましては、黄色で示しております部分、A区間、B区間について、先ほどご説明をさせていただいたとおり4車線道路計画を廃止いたします。また、水色で示しております区間は存続となり、起終点の変更に伴い名称が桂木南京終線に変更となります。なお、図面の右下に拡大図を添付しておりますが、八条紀寺線B区間の廃止に伴いまして、接続する六条奈良阪線終点部の一部区域が削除されることとなり、その区間を区域変更区間として旗揚げするとともに、削除区域を黄色のハッチングで示させていただきます。

以上で、八条紀寺線及び六条奈良阪線の変更についてのご説明を終わらせていただきます。

次に、1-27ページをごらんください。

こちらも諮問案件となります。県決定の都市高速鉄道1号、西日本旅

客鉄道関西線の変更案についてご説明をさせていただきます。

1-28ページをごらんください。

総括図でございます。赤色で旗揚げしております区間がJR関西本線の都市計画決定区間でございます。

次に、1-29ページをごらんください。

現在の都市計画は1から3に記載させていただいているとおりでございます。

今回の変更内容でございますが、大安寺踏切付近から(仮称)奈良インターチェンジ付近までの約940メートル区間を地表式から高架構造へ変更いたします。また、(仮称)奈良インターチェンジ付近に高架の新駅を設置いたします。

次に、変更理由でございますが、現在、鉄道高架の計画区間には大安寺踏切を初め南大安寺踏切、八条踏切、中八条踏切と4つの踏切がございます。参考に、地域住民の方々の生活道路として利用されている狭隘な踏切の現況写真をページ中央部に添付をさせていただいておりますが、鉄道が高架化されることにより、鉄道による地域分断の解消や、これまで危険な状況にあるこれらの踏切が除去されることにより、交通の安全性向上が図られると考えております。また、現在の(仮称)奈良インターチェンジ周辺は交通の空白地となっておりますので、新駅が設けられることで地域住民の方々の利便性が飛躍的に向上するものと考えております。

次に、1-30ページをごらんください。

計画書と計画書の新旧対照表でございます。線路部分で約940メートルの区間が嵩上式と変更され、主要施設部分で(仮称)新駅が約4,700平方メートルの規模で設けられる変更となっております。

次のページから2ページにわたって新旧対照図を添付しております。その中から1-32ページをごらんいただきたいと思っております。

(仮称)奈良インターチェンジの北側に少し赤線の幅が広がっている部分がございますけれども、ここに新駅を設ける予定となっております。

次、1-33ページをごらんください。

環境影響予測でございます。

予測地点につきましては、鉄道と周辺家屋が近接する4地点を選定し、騒音、振動、低周波音、日照阻害について予測をしております。鉄道の環境保全目標につきましては、現況実測値よりも悪化しないこととされており、全ての予測項目についてその保全目標値を満足する結果となっております。

以上で、JR関西本線の変更案についてのご説明を終わらせていただきます。

次に、1-34ページをごらんください。

続きまして、付議案件であります奈良市決定の都市計画道路JR高架側道4号線の新規決定及び四条線、大森西町線の変更案についてご説明をさせていただきます。

1-35ページをごらんください。

総括図でございます。各路線の変更後の区域について赤色で示させていただいております。このうち、JR高架側道4号線につきましては全線新規決定でございます。

1-36ページをごらんください。

それでは、新規決定をいたしますJR高架側道4号線についてご説明をさせていただきます。

決定区間は大安寺七丁目から大安寺三丁目、計画延長は約450メートル。道路区分は、近傍の大安寺踏切における日当たり交通量が1,488台であることから、4種の3級としております。車線数は片側1車線の計2車線、車線幅員は2.75メートルで、3.5メートルの自転車歩行車道を含め、標準幅員10メートルとなっております。

次に、都市計画決定の理由でございますけれども、JR関西本線が高架化され、その西側に西九条佐保線が整備されたとしても、大安寺三丁目から大安寺七丁目までJR関西本線があるため西九条佐保線に直接乗り入れすることができず、大安寺地区から北方向に向かうには、添付しております写真のような狭隘な道路を利用するか、一旦南側を東西に走る県道京終停車場薬師寺線まで南下し、西九条佐保線に合流する必要がある、そのアクセス性は十分に改善されません。このことから、JR関西本線の高架化、西九条佐保線の平面化にあわせ、JR高架側道4号線を整備することにより、都市交通の円滑化が図られるものと考えております。

次に、整備効果でございますけれども、1つ目といたしましては、鉄道と沿道家屋との離隔が確保されることから、居住環境の保全が図られると考えております。2つ目といたしましては、JR奈良駅南特定土地区画整理事業区域内の区画道路と西九条佐保線がこの高架側道で連結されることとなり、地域内移動や地域内外のアクセス性が向上し、地域の発展や防災面での向上が図られると考えております。3つ目といたしましては、JR高架側道4号線には、先ほども申し上げましたとおり幅員3.5メートルの自転車歩行車道が設けられますので、その安全性が確保されることとなります。

次に、1-37ページをごらんください。

参考としまして、JR高架側道4号線と区画整理事業で整備される区画道路の配置関係を示した図面を添付しております。大安寺地区からJR高架側道4号線と区画整理区域内の区画道路を経由して各方

面に向かう経路イメージを赤の矢印で表示をしております。

次に、1-38ページをごらんいただきたいと思います。

計画書及び計画書の新旧対照表でございます。四条線、大森西町線につきましては区域のみの変更となっております。また、JR高架側道4号線を新たに追加しております。

次に、1-39ページをごらんいただきたいと思います。

新旧対照図でございます。四条線と大森西町線の変更箇所は、西九条佐保線との交差点部分に限られておりまして大変見にくくなっておりますので、図面の左上に拡大図を添付しております。今回の変更で追加される部分を赤色、逆に削除される部分を黄色のハッチングで示しております。また、参考としまして、JR高架側道4号線の整備効果を最大限に発揮できるよう、既存道路との接続イメージを図面中央部下に拡大図として添付しております。

以上で、付議案件であります市決定の都市計画道路3路線の説明を終わらせていただきます。

では、次に1-40ページをごらんいただきたいと思います。

地元説明会、公聴会の開催結果についてご報告をさせていただきます。

まずは地元説明会の開催結果についてご報告をさせていただきます。地元説明会につきましては、県と市の共催という形で、大安寺西地区と大安寺地区、各1回ずつ開催をさせていただいております。

次に、1-41ページをごらんいただきたいと思います。

各説明会でいただきました主な質問・意見と、それに対する回答をまとめさせていただいております。総評といたしましては、両説明会とも厳しく反対するような意見はなく、都市計画変更後における具体的な取り組みに関する質問が多かったところでございます。

次に、1-42ページでございます。

公聴会の開催及び奈良県が実施したパブリックコメントの結果についてご報告をさせていただきます。

まず、公聴会の開催概要でございますけれども、平成27年6月14日の日曜日、午後2時から午後3時40分にかけて、公述人2名、傍聴人24名で、市役所正庁にて県・市共催にて開催をいたしました。主な公述人意見の要旨及びそれに対する県及び市の考え方につきまして、1-43ページに公述人1の方の分を、1-44ページに公述人2の方の分をまとめさせていただいておりますけれども、計画原案そのものに関する反対意見はございませんでした。

次に、パブリックコメントの実施結果でございますけれども、意見募集を奈良県が平成27年5月15日から6月15日の期間で行い、1名の方から4件の意見が提出をされました。その意見の概要と意見

に対する県の考え方を1-45ページのほうにまとめさせていただいております。

次に、1-46ページをごらんいただきたいと思います。

都市計画変更案の縦覧結果についてご報告をさせていただきます。平成27年8月7日から8月21日の2週間の期間で案の縦覧と意見募集を行いましたけれども、全路線ともに意見書の提出はございませんでした。

次に、1-47ページをごらんいただきたいと思います。

参考としまして、都市計画変更の現在の状況と今後の予定についてご説明をさせていただきます。

代表しまして、県決定路線の手続について左下にフローを示させていただいております。現在は③の段階となり、今後、奈良県都市計画審議会の議を経た後、JR関西本線の変更につきましては国土交通大臣の同意を受け、都市計画変更の決定告示が行われることとなります。

次に、1-48ページをごらんいただきたいと思います。

最後になりますけれども、(仮称)奈良インターチェンジ周辺での現在における奈良県と奈良市の取り組みについてご紹介をさせていただきます。

奈良県と奈良市では、県事業と市のまちづくりを一体的に検討することにより効率的なまちづくりを進めるため、市内4地区において平成27年1月にまちづくりに関する包括協定を締結しております。この八条・大安寺地区もその地区の中の1つであり、左下に現在の状況と今後の予定を添付させていただいております。なお、現在の状況は基本構想の検討段階でございます。

次に、当地区における奈良県と奈良市の現在の取り組み状況と今後の取り組み予定について、右上に4項目を挙げさせていただいております。このうち②から④の道路整備につきましては、今回の都市計画変更で廃止となります八条紀寺線にかわり、西の京方面とならまちや奈良公園方面をつなぐ奈良市南部の新たな観光ルートとして整備検討を進める路線として考えております。

以上で、西九条佐保線及びJR関西本線等の都市計画変更案についてのご説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

会 長

どうもご説明ありがとうございました。

では、ただいまご説明いただきました変更案について、ご質問等ありましたらお願いいたします。

では、松石委員。

松石委員

駆け足でしたので少しわかりづらいところがありました。すみませんが、1-23ページ、六条奈良阪線の一部区域の変更について、も

う一度、説明をお願いできませんでしょうか。

会 長
事務局

事務局、もう一度説明をお願いします。1 - 2 3 ページですね。

六条奈良阪線の区域の変更なんですけれども、都市計画道路の東側に若干膨らみがある部分があるのですけれども、そこがもともと八条紀寺線への左折専用レーンという区域をとっていたのですが、今回、八条紀寺線が廃止となることによって行き場を失うということで、その膨らみを今回削除するという変更になっております。

松石委員

これ、現状は道路ですよ。削除するというだけで、別に、全く、道路残地という扱いになるんですか。

事務局

いえ、都市計画の区域から外しますので、道路の本体としたら南北に残る形で、膨らみだけが削除されるということになります。

松石委員

都市計画としては削除されるけれども、道路の形状のままなら奈良の市道ですよと、あれ市道認定をしたと思いますが、そこは道路として残るという。ちょっと形状的にいうと、何かそれこそ蛇がカエルの卵のんだような格好になっているわけなんですけれども、特に利用計画等はないのでしょうか。

事務局

今のところはないのですが、六条奈良阪線と、今回名称変更になっております桂木南京終線について、今は90度の角度で交差点形状になっているのですけれども、実際にはRの形状、カーブの形状で恐らく都市計画変更をかけて、六条奈良阪線が最終的には奈良橿原線までつながるといふ形の都市計画変更を打っていく必要があると考えております。

松石委員

それは細かいことですから結構です。

引き続き質問をさせていただいてよろしいですか。

会 長

はい、どうぞ。

松石委員

この都市計画、ちょっと本当に駆け足の説明でしたので、まだ十分理解できていない部分があるんですけれども、ここ5年、6年見ておきますと、奈良市の都市計画、私は、まちづくり、議会の中では、自分で一応その専門分野として勉強しているわけなんですけれども、全く奈良のまちづくりというのは停滞してしまって、本当にまちづくりという言葉自体を使うことが情けないぐらい、道路をちょっと拡張するかとか、そのぐらいのことしかやっていなかったように思うんですね。その意味では、JR奈良駅周辺の再開発事業や、あるいは連続立体交差事業から久々の大きなプロジェクトということで、個々の問題につきましても多少疑問もあれば、ちょっと私も否定的な意見を持ったりもしている部分があるんですけれども、非常にうれしいことであるという認識を私自身はしているわけです。

そこで、本日説明受けた中でまだ十分精査もしていないんですが、お聞きしたいなと思っておりますのは、今回は特に道路の関係につきまして

何度か説明をしていただいて、それなりにイメージを持つことができました。1－6ページのところを見ますと、(仮称)奈良インターチェンジに隣接する新駅ができる、新駅ができることによって鉄道の駅と道路との結節点ということになって公共交通の利便性が向上すると、こういったことが言及されているわけですね。そうなりますと、当然のことながら、駅の位置もある程度この中でできていますし、それに交差する道路というのは見えるわけですが、あくまでもそれは点と線でしかないと思います。面的な整備についてはどのように考えてらっしゃるのか、現時点でまだ十分精査されていないかもわかりませんが、わかる範囲でお答えいただきたい。

その参考といたしまして、たしか1－22ページだったかと思うのですが、この点について、まだまちづくりとして決まっていないというような話があったように先ほど聞いたんです。やっぱり、今申し上げましたように点とか線だけの計画ではいけないと思いますので、何か特にこの新駅の、大安寺新駅か八条新駅か知りませんが、面的な整備についてどのように考えているのか、改めてちょっと説明をできる範囲でしていただきたい。

会 長
事務局

では、事務局、お願いします。

ご質問のありました面的な整備についてどのように考えているかということなんですが、今ちょっと画面で映しますけれども、ちょうど(仮称)奈良インターチェンジ、紫色に塗られているところの北側に新駅を現在計画しております。現在、奈良市のほうで、その新駅を中心としたまちづくりということで、駅前の広場、駅の西側及び東側についてどうあるべきか、また、駅及びインターチェンジの南側につきましても現在は市街化調整区域となっております、それらの土地利用についてどうあるべきかについて、今年度末を目標に、現在学識経験者の方々及び地元連合会長様と地元の施設の管理者様のご意見をいただきながら、まちづくりの基本計画案を作成しようという作業を現在しております。

あわせまして、奈良県と奈良市とで、まちづくり包括連携協定というのを今年の1月に締結しております、そのうちの1つであります八条・大安寺地区ということで、ちょうど奈良県道もありますし、東西交通利用した形で、奈良市道と奈良県道を含めまして、東西の観光ルートの新たな開発検討をあわせて進めている次第であります。

以上です。

会 長
松石委員

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

県・市と連携の関係もあって、今、大体承ったところだと思えますけれども、1つ意見としましては、私、奈良市のそれぞれの駅前広場、この間、新聞でも駅前広場の問題をよく取り上げていると書いていた

だいたところですけども、どの駅を見ましても本当に狭隘な中で、観光客に来てくださいよと言いながら、実際バスをつけるところもない。JR奈良駅、近いですけども、見てもらったらわかります。それからその周辺の駅も全部そうですね。何とか多くの観光客に鉄軌道で奈良まで来ていただいて、そこで奈良の観光のためにバス・タクシーに乗りかえていただくと、こういったまちづくりができたらいいなというふうに私自身は思っているんです。市長も一部、何かこの大安寺に新駅ができることによって西ノ京や、あるいはひょっとしたら法隆寺方面への観光とか、これはなかなか結構なことやと、ならまち方面へは、これはちょっと難しいのかなと思いながらも議会で聞いておったんですけども、ぜひともそういう観光の玄関というようなイメージのまちづくりを、これから地域の連合会なりいろいろ話しされるんだったら、そのことを最初からしっかりと説明をしてご理解とご協力をいただくと、そういう形で進めていただきたいと思います。特に県・市の連携の関係、やっとな走り出したかなという感じがしますが、先日、荒井知事とそして仲川市長とが握手してはる写真、にこやかな顔かなと言いながら見ていたんですけども、県と市とはこれでなければいけないと、ちょっと不自然な感じもしましたけれども、ひとつしっかりと県・市連携をしてまちづくりをやっていただきたいと要望します。とりあえずこの辺にしておきます。

会長 はい、ありがとうございます。

他にご意見、ご質問。

はい、どうぞ今井委員。

今井委員 八条紀寺線につきまして、少し質問とお願いみたいなことをお話しさせていただきたいと思いますが、廃止理由として、北のほうにそれぞれ大宮通り線や三条菅原線等の代替の広域ネットワークの関連の道路があるので八条紀寺線は見直しということになるのですが、それについては理由等をお聞かせいただいて、それについては県決定ですし特に意見はありません。ただ、そうなった場合にこの地域に県道の、長い名称ですが、京終停車場薬師寺線という東西の道路が走っていると思います。これが、八条紀寺線が廃止されますと、この道路がかなり負担、重い役割を担っていくだろうと容易に想像されるんですね。先ほど事務局のほうから、それも県と協議していくというお話もあったかとは思いますが、薬師寺のほうへの観光ルートとして非常に直近で重要な道路ともなりますし、また、東のほう、これのほうはちょっと遠回りになるのかなと思われるのですけれども、この東の方面へのアプローチも、やはりこの京終停車場薬師寺線が担うと思います。それであと、広域の道路機能だけではなくて、そこは普通は地元の方の交通も担うわけですので、その部分も含めて京終停車場薬師寺線と

というのが今後十分に検討されていくことをお願いしたいと思います。以上です。どうでしょうか、このあたり。

会 長 何かこれに対してコメント等ありますか。ご要望ということですが。

事務局 今、ご意見いただいた京終停車場薬師寺線について、今おっしゃっていただいた路線がこちらですけれども、今、先行的に西九条佐保線等を都市計画決定しておりますが、京終停車場薬師寺線につきましては県のほうで、これが国道24号線なんですけれども、新駅がこれ、ここからここまでの間、今かなり交通が混んでいると思いますけれども、この区間につきましては一部整備を考えております。特に、国道24号線との交差するところの右折レーン等が、現在かなり渋滞が発生している状況ですので、そちらのほうの整備、それから歩道の整備等を今考えているところでございます。

それから、駅から東につきましては、これがその県道なんですけれども、ここに大安寺の集落がございまして、これを拡幅するのは非常に難しいということがございます。その中で今、市のほうで考えさせていただいておりますのが、ちょうど大安寺のお寺の旧境内、その南側に市道が走っているのですが、この市道を一部拡幅して交通の受け皿とすることを考えさせていただいております、これが旧24号線なんですけれども、その間を一応この道路の代替機能を確保するための道路として整備していきたいと、今そのように考えております。

以上でございます。

会 長 今井委員、引き続き何かございますか。

今井委員 それ、十分検討していただきたいと思います。

帯解寺が東にある南部の地域ですが、そのあたり東西に抜ける道路が意外と少ないこともあって、非常に重要な東西道路として京終停車場薬師寺線も位置づけられていると思います。先ほど事務局が言われました道路もそのように非常に重要なものと位置づけられると思いますので、十分東西の抜けの道というのをご検討いただきたいと思います。

以上です。

会 長 ではその点、ご検討をお願いいたします。

ほかに何かご意見、ご質問ございますか。

はい、では山本委員。

山本委員 ありがとうございます。

この地図を、資料をいただいてから、ちょっと現地をいろいろ見に行ってみまして、それと今回、大規模な区画の整備や変更に伴って3つの踏切がなくなるということで、それについては住民の方々は大変、事故があつたりとかして危険なので、喜ばれていると思います。

ただ、橋のつけかえとか、それからJRの高架にするための工事とか、そういったことに伴う立ち退きのことがあると思うんですけども、今現在、この計画の中に入っているところにはたくさん住宅が建っておりますし、住民の方々の立ち退きの問題とか、それから、これは道路の整備と、新駅と、それからJR関西本線の高架化という3つのことがあると思いますが、この3つのことが全部一斉に行われるのか、それとも一つ、新駅やインターチェンジ等について、全て同時ぐらいに完成するのかどうかということと、先ほど住民の方々の意見聴取されたところで、1-41ページのところなんですけれども、インターチェンジの完成は平成30年台の半ばで要望しておりというふうに書いてあるんですけども、今年が平成27年ですから、30年台半ばといいますと、常識的に考えると平成35年ということはあと7年ぐらいなんですけれども、その7年ぐらいの間に、もちろん前後するかもしれませんが、この工事が全て完成するものなのかどうか、そこら辺のこの工事の流れ、住民の皆さんにとってもそこら辺がすごく日々の生活にとってはお考えになっているところじゃないかなというふうに思いますので、ちょっとお答えいただけますでしょうか。

会長
事務局

はい、お願いいたします。

3つご質問いただきました。道路とか鉄道とかその他事業、一斉に着手されるのかということにつきましては、一応、インターチェンジの完成時期にも関係してくるんですが、奈良県のほうが、京奈和自動車道、奈良インターチェンジを平成30年台の半ばまでに整備してほしいという要望を政府にされておりますので、インターチェンジができてから周辺道路ができていないということではちょっと困ったことになりますので、目標は平成30年台の半ば、インターチェンジの開設に合わせて周辺の道路、鉄道、その辺のつけかえ道路とか河川につきましても全て終わる予定で各事業を進めてまいることになると思います。

それで、30年台半ばに終わるのかという質問ですが、一応、今のところ国の交付金も一部削減されているという事実もありますけれども、目標としては30年台半ばに向けて県・市、JRも含めて取り組んでいこうと考えている状況でございます。

以上です。

会長
山本委員

山本委員、どうぞ。

ありがとうございます。

それと、これはインターチェンジ、それからそれに続く接道、それから河川のつけかえ、これがあるんですけども、もちろん国や県のお金もあると思うんですけども、奈良市としてはどれだけ負担があ

るのかなというのと、かなり大規模な事業だと思います、それと新しい駅ができましたらその周辺の整備というのは、これは全面的に奈良市が負担して行うものなんでしょうか。そのあたりはどれぐらいの費用を考えておられるのかというのと、あと、この大規模な事業の総予算額といいますか、総工費といいますか、大体それぐらいというのはどれぐらいのものなんでしょうか。もしわかればお答えいただけますでしょうか。

会 長 事務局、お願いいたします。

事務局 お答えさせていただきます。

現在予定しております総事業費といたしましては、西九条佐保線が270億、それからJR関西本線の高架が100億、新駅の設置といたしまして22億を予定しております。

それから、もう一点ご質問いただいております奈良市の負担についてですが、西九条佐保線が平面化されますことによりまして、市道のつけかえとかそういうのは当然出てくると思います。その面につきましても、市のほうとしても協力していかなくてはならないということで、ある程度の負担は出てくるとは思いますけれども、現在そこまではまだちょっと精査はしておりません。

それから、駅ができますと駅前広場もつくっていかなくてはならないと思います。駅前広場については事業主体は市になってくるとは思います。今、これからまた都市計画決定という手続を踏んで進めていくこととなりますが、これに関してもまだちょっと事業費については具体的な算出をしていないというのが現状でございます。

会 長 よろしいでしょうか。

ほか何かご質問ございますか。

はい、どうぞ。

伊藤委員 すみません、よろしく申し上げます。

まず、1-41ページの意見・質問に対する回答の5段目あたりのところに、菩提川つけかえの必要性、暗渠での検討という質問に対して、西九条佐保線は交通量が2万台以上の道路であるというご説明がありまして、それでもう一度1-3ページに戻らせていただくんですけども、西九条佐保線が308号線を横切って、県事業中という道路があつて、今の阪奈道路、大宮通り、国道369号線、ここに接続をされるわけですね。まず、県事業中というこの点線の部分、この区間の道路がどのようになるのかちょっと説明していただきたいんですけども。

会 長 お願いできますか。

事務局 ご質問ありました1-3ページの地図の上部側の国道369号線東西の道路の南側から都市計画道路大森高畑線の間の区間なんです

が、平成25年度に既に事業認可いただきまして、現在、奈良県の幹線街路整備事務所が事業を担当して地元説明会と用地交渉とを行っているということを聞いております。この（仮称）奈良インターチェンジから今の大森高畑線の区間、現在都市計画変更を申請させていただいている分とあわせまして、市内中心部へと向かうアクセスとして国道369号線までのアクセスという位置づけとなっております。

以上でございます。

伊藤委員　すみません、これ、大宮小学校のちょうど東側の道路、今、一方通行になっていると思うんですけども、当然これは拡幅もされて、2車線程度の道路になるわけですね。

事務局　一応、こちらも拡幅、大宮小学校の東側の南北につきましても拡幅されて4車線の道路ということで整備を行う予定となっております。

以上です。

伊藤委員　すみません、さっきのお話に戻るんですが、この西九条佐保線で大体2万台ぐらいの交通量を予定されていると。気になりますのが、この国道369号線、いわゆる阪奈道路に接続する、ただでさえ近鉄新大宮駅が踏切になっていまして、もともと非常に渋滞が激しいところで、そのあたりの対策というか予測というか、混雑の度合いをどの程度考えていらっしゃるのかお答えください。

会長　今、お答えできますか。

事務局　西九条佐保線はあくまでもここからずっと旧市内へ行くアクセス道路という形で考えております。こちらはまっすぐ行きますと国道24号のほうへ、京都方面へ抜けるのですが、京奈和自動車道の通過交通というのは、あくまでもここを通すのではなく、この京奈和自動車道のちょうど奈良市と大和郡山市との境界ぐらいにインターチェンジ、おけるインターチェンジができます。京都方面への通過交通については、京奈和自動車道の高架部分を通り、奈良市と大和郡山市との境界のあたりのインターでおりにいただき、国道24号線を通って京都方面へ抜けていただくという想定で今計画しているところでございます。

伊藤委員　わかりました。どちらにしても、西九条佐保線もかなり交通量がふえる道路だと思いますので、またそのところの対策もよろしくお願ひしたいと思います。

会長　よろしいでしょうか、ほかに。

はい、どうぞ、下村委員。

下村委員　すみません、1-41ページに少し挙げられているんですけども、京終であるとか大安寺のあたりというのは、昔ながらの田畑等々もあると思うんです。そういう意味で河川であったり水路のところに対しての対処というのは、ちょっとこちらのほうで安全面というんで

すか、工事において、埋没等々されたときの水路に対する安全性とかいうところは、もちろん検討されているのでしょうか。

会 長 これはどなたが回答されますか。

下村委員 最近、大都市などで洪水問題等々が起こっておりますので、工事等々の発生に伴って、今まで水路確保ということも考えずに田畑扱っている地域を扱うに当たっての水路に対する問題点などの検証をなされているのでしょうかという質問でございます。

事務局 都市計画課です、お答えいたします。

大安寺地区につきましては、現在も一部浸水する地区もありまして、今回のJRの高架化と西九条佐保線、こちらの周辺道路の整備とあわせまして、浸水の原因となっている八条川という川があるんですが、その改修も含めて地元様と市の河川課、奈良県を含めて協議して、整備していくというように検討しております。

以上でございます。

会 長 はい、今後も引き続きご検討よろしく願いいたします。

はい、ありがとうございました。

では、ほか、よろしいでしょうか。

特になければ、ここで皆さんに、県決定でございますが、大和都市計画道路の変更案についてご説明の内容、変更の案について皆さんにこの内容でいろいろご意見いただきましたけれども、それは県のほうにお伝えするとして、この原案ということでご了承いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声)

はい。ご了承いただきましたので、では、本日委員の皆様からいただいた意見を奈良県へ伝えていただくようお願いいたします。

それでは次に、1-3、市決定でございますが、大和都市計画道路の変更案について賛否を諮りたいと思います。

原案どおりの変更ということで賛成の方は挙手をお願いいたします。

(挙手)

会 長 はい、全員賛成ということですね。ありがとうございました。

賛成多数ということで、大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)道路の変更(案)については原案どおり可決いたします。

それでは、次に、市決定でございます大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)生産緑地地区の変更(案)について事務局から説明をお願いいたします。

- 2 大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)生産緑地地区の変更(案)について
案件については原案どおり可決された。

〔質疑・意見の要旨〕

事務局 都市計画課の扇谷でございます。よろしくお願いたします。

それでは、大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）生産緑地地区の変更（案）について、ご説明申し上げます。

初めに、生産緑地地区の制度について、ご説明させていただきます。資料2-1ページをごらんください。

生産緑地地区の目的は、良好な都市環境を確保するため、営農行為により緑地として災害防止等のため、市街化区域内の農地を計画的に保全するものです。

生産緑地法第3条におきまして、都市計画に定める生産緑地地区が規定されており、都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効果があり、かつ、公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているもの、市街化区域内にある500平米以上の規模の区域であること、用水路、排水路の確保など、営農の継続が可能な条件を備えている場合に定められます。

奈良市では、平成4年12月25日に当初の指定を行っております。

生産緑地地区に指定された農地につきましては、生産緑地法第7条により農地等としての適正な管理が義務づけられ、第8条により営農のため行う行為以外の建築や造成の行為が制限されます。

しかし、指定後30年経過するまでの間に、主たる従事者が死亡したり、農業に従事することを不可能とさせる故障が生じ、営農の継続が不可能となった場合には、市長に対し、生産緑地を買い取るべき旨を申し出ることができるものとして、権利救済が図られています。これが、第10条に規定する生産緑地の買い取り申し出制度となっております。

資料2-2ページをごらんください。

生産緑地地区制度の仕組みをフロー図で示しております。

生産緑地地区として都市計画決定された農地におきまして、フロー図の右側上の赤枠で囲んでおります、指定後30年経過するまでの間に主たる従事者が故障または死亡した場合に市長への買い取り申し出が提出されますと、提出された日から1カ月以内に、市や県などが公共用地等として買い取るか買い取らないかを、市長は申し出者に通知しなければなりません。

買い取らない場合は、買い取らない旨の通知を行い、フローの赤色の矢印に沿って手続を進め、当該生産緑地を農林漁業に従事することを希望する者へ斡旋を行います。

この斡旋につきましては、奈良県農業協同組合と奈良市の農業委員会にも協力いただいているところでございます。

斡旋等を行ったものの、買い取り申し出提出の日から3カ月以内に所有権の移転が行われなかったときは、生産緑地法第7条の農地としての適正管理義務、第8条の建築や造成行為の制限、第9条の原状回復命令等に関する規定は適用されなくなり、行為制限の解除となります。

また、ほかに営農が継続されなくなる生産緑地として、フロー図で一番下の左、道路等の公共施設等の敷地として整備された場合、真ん中の買い取り申し出がなされ、買い取る旨の通知を行い、公園・緑地等として整備された場合などがあり、これらについても都市計画の変更が必要となっております。

続きまして、今回の変更案について、ご説明いたします。

資料2-3ページをごらんください。

一番下の2行に今回の変更理由が記載されております。

今年度の変更理由につきましては、先ほどのフロー図で説明させていただきました公共施設の敷地の用に供されたもの及び買い取り申し出により行為の制限の解除に至ったものを削除するため、所要の変更を行うものとなっております。

なお、今回の変更による生産緑地地区の指定面積及び地区数の増減につきましては、これから具体的な変更案の内容を説明させていただきますので、その後に説明させていただきます。

資料2-4ページ、右側をごらんください。

生産緑地地区に関する都市計画の変更につきましては、方針1は生産緑地地区の地区除外の方針、方針2は交換分合等による変更の方針が記載されております。

方針1の地区除外につきましては、(1)に除外となる要件を抜粋で記載しております。

地区除外の要件として、(1)に①②の2項目が示されており、今回変更対象に該当する方針を赤字にて記載させていただいております。

なお、今年度は、方針2に記載の交換分合等による生産緑地地区の位置等の変更はございません。

続きまして、左側の表をごらんください。

今年度変更を予定しております一覧で、項目左より、変更理由、事務上の整理番号、地区名、削除・追加箇所のおおのの生産緑地の地区番号、面積、ページ右側に記載の各方針の該当項目、資料のページ番号を記載しております。

生産緑地地区に関する都市計画変更の理由ですが、整理番号①秋篠町、②法華寺町、③宝来町の変更理由は、生産緑地法第2条第2号に規定する公共施設等の敷地の用に供するため、生産緑地が削除される

ものとなっております。

生産緑地法に規定する公共施設とは、道路、公園、その他公共の用に供する施設及び学校、病院、その他公益性が高いと認められる施設が該当します。

整理番号④から⑫につきましては、主たる農業従事者が死亡または故障により営農できなくなったため、市への買い取り申し出により、行為制限の解除に至ったため削除されるものとなっております。

また、都市計画変更に係る方針についての欄の括弧内には、農業従事者が営農できなくなった理由を記載させていただいております。

続きまして、資料2-5ページ、生産緑地指定総括図をごらんください。

今年度に変更を予定しております生産緑地地区の位置を記入しております。図の中の①から⑫は整理番号で、先ほどの資料2-4ページの一覧表の整理番号を記載しており、赤字が追加箇所、青字が削除箇所となっております。

なお、今年度の案件における追加箇所とは、従来の地区を構成する一団の生産緑地地区が、買い取り申し出による削除のため、一団の地区が分断されることになり、新たな地区番号をつけ加えることになった生産緑地地区を示しております。

それでは、それぞれの変更案の内容についてご説明させていただきます。

資料2-6ページ、左側の図をごらんください。

整理番号①につきましては、秋篠町の地区番号127について、法に規定する公共施設の敷地の用に供するため、生産緑地の一部が削除されます。

当該地は、奈良少年院の南側に位置しておりまして、市の街路課施工による都市計画道路大和中央道の街路新設工事が行われております。

なお、右側に参考図として、当該地の拡大図面を掲載しております。

今回、127地区の北側の青色部分、約40平米が道路敷地として整備されたため削除するものとなっております。

続きまして、資料2-7ページをごらんください。

整理番号②につきましては、法華寺町の地区番号306地区内において、ページ右側の参考図を見ていただきたいのですが、茶色の線の幅員6メートルで北側に8メートルの回転広場を設けた市道北部767号線という開発許可により設置された奈良市道が整備されております。

道路と重複した青色の塗り潰し部分が公共施設の敷地の用に供され、生産緑地地区から削除されることになります。

なお、この削除に伴いまして道路西側の青色斜線部分が残存する部分では、一団で500平米以上が必要となる生産緑地の面積要件を欠くこととなるため、この部分についても削除するものとなっております。

資料2-8ページ、左側の図をごらんください。

整理番号③につきましては、宝来町の地区番号354の一部について、法に規定する公共施設の敷地の用に供するため、生産緑地の一部が削除されます。

なお、右側に参考図として、当該地の位置図と詳細図を掲載しております。

当該地は、第2阪奈道路の宝来インターの北側付近に位置しておりまして、市の道路建設課施工による、あやめ池疋田線（宝来工区）の道路新設工事を平成21年度から事業着手し、今年度最終工区が竣工しております。

これによりまして、354地区の南側の一部の青色部分が道路敷地として整備されたため削除するものとなっております。

続きまして、資料2-9ページ、左側の図をごらんください。

整理番号④につきましては、押熊町の地区番号26と資料右側の地区番号105の一部の青色で塗り潰しております区域について、主たる従事者が死亡されたため、買い取り申し出がなされ、行為の制限解除に至ったものを削除するものとなっております。

続きまして、資料2-10ページ、左側の図をごらんください。

整理番号⑤につきましては、学園赤松町の地区番号46の一部と南登美ヶ丘の地区番号48について、主たる従事者が農業に従事することを不可能とさせる故障に至ったため、買い取り申し出がなされ、行為の制限解除に至ったものを削除するものとなっております。

隣の右側の図をごらんください。

整理番号⑥につきましては、阪奈道路南側の三条大路三丁目の地区番号445の一部について、主たる従事者が死亡されたため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものとなっております。

資料2-11ページ、左側の図を続きましてごらんください。

整理番号⑦につきましては、四条大路四丁目の地区番号455の一部について、主たる従事者が農業に従事することを不可能とさせる故障に至ったため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものです。

続きまして、隣の右側の図ですが、整理番号⑧につきましては、四条大路三丁目の地区番号458について、主たる従事者が農業に従事することを不可能とさせる故障に至ったため、買い取り申し出がなさ

れ、行為制限解除に至ったものを削除するものです。

資料2-12ページ、左側の図をごらんください。

整理番号⑨につきましては、JR奈良駅南の特定土地区画整理事業区域内の大森町に位置しております。地区番号495の一部と地区番号524について、主たる従事者が農業に従事することを不可能とさせる故障に至ったため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものとなっております。

続きまして、隣の右側の図をごらんください。

整理番号⑩につきましては、七条一丁目の北側から地区番号564の一部、地区番号570の一部、地区番号571の一部の青色で塗り潰している部分の区域につきまして、主たる従事者が死亡されたため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものとなっております。

なお、571地区の東側のL型の青色で塗り潰した部分ですが、買い取り申し出により削除になり、地区が分断することになりますので、赤枠で囲んだ地区番号追加箇所と表示された区域につきましては、新たな地区番号745を追加させていただきます。

続きまして、資料2-13ページの左側の図をごらんください。

整理番号⑪につきましては、富雄泉ヶ丘の中町、地区番号721について、主たる従事者が農業に従事することを不可能とさせる故障に至ったため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものです。

続きまして、右側の図をごらんください。

整理番号⑫につきましては、県道木津横田線の西側の東九条町、地区番号725について、主たる従事者が死亡されたため、買い取り申し出がなされ、行為制限解除に至ったものを削除するものです。

最後に、資料戻りまして申しわけないのですが2-3ページをごらんください。

計画書の新旧対照表となっております。

ただいま説明させていただきました変更によりまして、奈良市全体の生産緑地地区の指定面積が106.96ヘクタールから1.92ヘクタール減少し、105.04ヘクタールとなり、地区数につきましては641カ所から7カ所減少し、634地区となります。

以上が、生産緑地地区の変更（案）となりますが、この都市計画案につきまして、本年9月4日から9月18日までの2週間の間、都市計画法第17条の規定に基づく縦覧を実施しましたところ、1名の方が縦覧されましたが、意見書の提出はございませんでした。

以上、生産緑地地区の変更（案）についての説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

会 長 ご説明どうもありがとうございました。
それでは、ご質問等ございましたらお願いします。
川村委員、どうぞ。

川村委員 基礎的なことをお尋ねしたいんですが、地区番号というのはどうい
う基準でついているんでしょうか。所有者1人について1つというこ
となのか、隣接する土地であれば所有者が違っても1つの番号になっ
ているのか、教えていただきたいと思います。

会 長 ご回答お願いいたします。
事務局 都市計画課です。お答えいたします。
 地区番号につきましては、1団で500平米以上の農地ということ
で、隣り合う農地とか、まとまりで500平米以上あれば1地区とい
うふうな番号づけをしております。ただ、道路とか隔てて隣り合う生
産緑地では、別の地区となっている場合もございます。
 以上でございます。

会 長 今の回答でよろしいですか。
川村委員 所有者が異なっている場合は別の番号がつくんでしょうか。所有者
が同じであれば2筆なり3筆なりの土地で合計して500平米以上
の規模があれば1地区とするということで理解できるんですが、所有
者が異なる場合は、1人の所有者につき500平米以上ということ
でしょうか。

事務局 お答えいたします。
 生産緑地地区の指定に当たっては、所有者とか関係なく、現地で1
団で500平米以上ということで、1筆で500平米以上の農地もあ
れば、数筆足して500平米以上の1団の農地である場合もあります
ので、所有者につきましては考慮いたしておりません。
 以上です。

会 長 はい、よろしいでしょうか。
 ほかにご質問。では杉江委員、どうぞ。

杉江委員 ご参考までに聞かせていただきたいんですけども、生産緑地地区
の問題は毎年毎年、ずっと30年間ということで続けて、今年で何年
目になるかちょっと正確には覚えていませんけれども、その中で先ほ
ど最初にご説明がありましたように、公共施設の用に供されるという
ことで、カットされる場合は別として、市街地における農地がある場
合、その農業従事者が頑張っている間は農地として認めよう
と。税制上のメリットもあるということなんですけど、こうして今回
もほとんどの場合が買い取り申し出でもってカットしていくという
ことになっているんですが、参考までにお聞きしたいと言いましたの
は、毎年毎年こういう形で続いてきているわけですが、市街地におけ
る景観その他、そういう問題を考えていった場合に、買い取り申し出

によって生産緑地を解除したところがどのようになっているのか、その辺の追跡調査をしておられるのかどうか。もし何らかの形でやっておられるんだったら、その調査の結果を教えてくださいと思います。

会 長 いかがでしょうか、事務局。

事務局 はい、お答えいたします。

買い取り制度等によりまして、生産緑地が解除された後の追跡調査につきましては、そのために調査というのは実際行っておりませんが、開発行為等で500平米以上であれば、開発行為になりますので、そういった場合、都市計画課も開発事前協議会のメンバーでありますので、市街化が図られているというふうな確認はいたしております。実際、住宅やアパート等といった土地利用がされているのが大半であります。

 以上です。

会 長 ということでございます。よろしいでしょうか。

 では、他に何か。

 はい、どうぞ、魚谷委員。

魚谷委員 すみません、私もこれは直接的ではないかもわからないんですけども、教えてくださいと思っています。奈良市内の生産緑地地区、年々減っていつているということで、先般のT P Pの大筋合意を受けて、やっぱり農業を営む人というのはますます厳しくなっている状況だとは思いますが。とはいっても、奈良市内ではそういう農業産出額というのは非常に少ないというふうには聞いていますけれども、近年の流れでは地産地消ということで一生懸命旗振りしていただきながら、T P Pが大筋合意するとどんどん今度は海外に行ってブランド化しろというような、そういう大きな流れもございます。そんな中で、また農地が減っている中で、奈良市としてはその辺のことについてはどう対応というか考えておられるのか、これはちょっと参考までに聞かせていただけたらと思います。

会 長 これにご回答いただける部署の方、今日いらっしゃっているんですかね。

事務局 お答えさせていただきたいと思います。正確なお答えができるかどうかわかりませんが、都市計画と農地の関係、私どもは都市計画分野を担当しておりますので、その観点からお答えさせていただきたいと思います。市街化区域内の農地というのは、宅地化の予備軍という位置づけをしております。農業をやっていただく農地というのは市街化調整区域内での農地、市街化調整区域内では農業振興地域ですか、そういう区域指定もできますので、そういうところで農業をやっていただく、地産地消のお話も出ていたように、奈良市独自のそうい

う農業生産物を作っていただくという考え方で都市計画としてのまちづくりは行っております。ですから、市街化区域内での農地、生産緑地地区に指定しているところと指定していないところはあるんですけども、生産緑地というのはちょっと指定した当時、指定するかどうかは個人の意思による面がございまして、その面から考えますと、指定していないところは当然宅地として利用したいということで指定を除外されているという観点があると思います。その時点で農業を続けたいということで、生産緑地を指定されたんですけども、その後、農業をすることが体が悪くなったりしてできなくなったということで、仕方なく農業を放棄されると、生産緑地を外される、宅地になるということですので、私どもはそのあたりも一応所有者の意思を配慮しながらやっております。先ほど申しあげましたように、市街化区域内での農地は、私どもは宅地化の予備軍という位置づけをしておりますので、農業の観点からは外れるのではないかと考えております。

会 長

よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

特にないようですので、お諮りしたいと思います。

市決定であります大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）生産緑地地区の変更（案）について、原案どおり変更することで賛成の方は挙手をお願いいたします。

（挙手）

会 長

全員賛成ということでありがとうございます。

出席委員の賛成多数によりまして、大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）生産緑地地区の変更（案）については原案どおり可決といたします。

それでは最後の案件でございますが、建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物中間処理施設）の敷地の位置について、事務局から説明をお願いいたします。

- 3 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物中間処理施設）の敷地の位置について
案件については原案どおり了承された。

〔質疑・意見の要旨〕

事務局

建築指導課の伊藤でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、建築基準法第51条ただし書の規定に基づく許可申請案件について、ご説明させていただきます。

まず、お手元の資料の1ページは目次であります。

資料の2ページ、51条ただし書許可申請書及び申請概要について

ご説明いたします。

ここからはスクリーンでも表示いたしております。

左側が、建築基準法第51条ただし書の規定による、今回申請された許可申請書の第一面になります。

平成27年7月1日付で受け付けいたしております。

右側が許可申請に係る概要を記載したものです。申請者は株式会社I・T・Oです。

申請場所の住所は、奈良市南庄町129番地ほか、都市計画区域内の市街化調整区域で、用途地域の指定はございません。建ぺい率は70%、容積率は400%となります。防火地域、準防火地域等の指定はございません。

敷地面積は48,148.20平米、主要用途は産業廃棄物中間処理施設となっております。

建築面積は、既存建物と計画建物を合わせまして8,952.22平米、建ぺい率は18.60%となっております。

延べ床面積は、既存建物と計画建物を合わせまして8,773.32平米、容積率は18.23%となっております。

次に、資料の3ページ、建築基準法第51条ただし書についてをご説明いたします。

本案件は、建築基準法第51条ただし書許可が適用される以前から、株式会社I・T・Oが操業しております産業廃棄物中間処理施設において、地元要望による施設の移転に当たり、新たに許可を受けることについて、許可権者である特定行政庁が本審議会に対し、都市計画の視点からご意見を伺うものであります。

基本的に都市計画区域内において、卸売市場やと畜場、火葬場にごみ焼却場、その他政令で定める処理施設については、都市計画においてその敷地の位置が決定したものでなければ建設できないことになっており、本案件である産業廃棄物処理施設につきましては、その他政令で定める処理施設に該当いたします。

しかし、この条文にはただし書の規定がございまして、都市計画決定になじまない施設、例えば民間施設で恒久性が担保されない施設等につきましては、特定行政庁が都道府県都市計画審議会、本市の場合ですと奈良県の都市計画審議会の議を経まして、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合に限り、建築することが可能となっております。この許可というのが、冒頭で説明させていただきました申請書であります。

そして、奈良県都市計画審議会に付議する場合、その施設が所在する市町村へ意見照会が行われます。その意見をお伺いすべく、本審議会に諮るものでございます。

次に資料の4ページ、関係法令の条文抜粋についてご説明いたします。

こちらが先ほどご説明させていただきました建築基準法第51条の抜粋であります。この条文において都市計画区域内において、ごみ処理場や、その他政令で定めた処理施設は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、または増築してはならないと定められております。

この、その他政令で定めた処理施設が、ページ中ほどにあります赤文字の米印1番、建築基準法施行令第130条の2の2、第二号のイにおいて廃棄物処理法施行令第7条第1号から第13号の2までに掲げる産業廃棄物の処理施設と定められております。

そして、第1号から第13号の2までのうち、今回の審議案件であります産業廃棄物中間処理施設の扱う廃棄物に該当するものが3つあります。

まず1つ目が、青文字の米印2番にあります、第7条の抜粋と第7号、廃プラスチック類で、1日当たりの処理能力が5トンを超えるもの、

そして2つ目が第8号の2、こちらにつきましては同法令の第2条第2項に掲げる廃棄物、または瓦れき類とあり、その第2条第2項が緑色の文字の米印3番になります。そして、ここで定められているものが木くずであります。

要約いたしますと、審議案件の施設にある廃プラスチック類と瓦れき類、そして木くずの破碎設備において、1日当たりの処理能力が5トンを超える場合は、本来ですと都市計画においてその敷地の位置が決定したものでなければ、新築し、または増築してはならないということになります。

ただし、ページ中ほどの少し上、四角で囲った部分、こちらが第51条のただし書でありまして、ここには、「ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合または政令で定める規模の範囲内において新築し、もしくは増築する場合においては、この限りでない」と定められております。

なお、これに先立ちまして8月26日、市街化調整区域における開発行為に伴って、都市計画法第34条第1項第14号に基づく開発審査会を開催いたしました。委員の先生方からは、特にご意見は出ておりません。

次に、資料の5ページ位置図についてご説明いたします。

所在地は奈良市南庄町129番地ほかとなっております。

お手元の資料は、申請地の周囲がわかりやすい見取り図を添付させ

ていただいておりますので、スクリーンのほうで、より広域のものを映しております。スクリーン左下の赤丸が奈良県庁、そして右上の赤丸が申請地です。奈良県庁から東へ約6キロ程度、奈良市北東部の山間に位置しており、その間を結ぶ青い線が国道369号、そして国道369号から分岐するオレンジ色の線が、奈良県道33号奈良笠置線であります。

今、画面右上に表示いたしました赤い四角で囲った部分を拡大いたします。

拡大した部分の航空写真です。今回の申請地は赤い線で囲われた部分です。この付近一帯は市街化調整区域でございます。また、隣接している木津川市も市街化調整区域となっております。水色の一点鎖線が県境ラインです。

お手元の資料と同じ位置図です。赤い申請地の線の内側にあります青い線で囲まれた部分が現在の位置図です。

今回、新たに広がります敷地につきましては、既に資材置き場や積みかえ作業といった屋外の作業場、積みかえ保管施設として、平成22年4月23日付で産業廃棄物収集運搬業事業範囲変更の手続がとられております場所を利用するものであります。

当該地では平成8年から廃プラスチックと木くずの中間処理業を行っておりますが、当時の奈良県の解釈としては、これらの施設は、開発許可の対象とならないものと判断されておりました。

その後、都市計画法第4条第1項第11号に定める第一種特定工作物に該当するがれき類の破碎施設の建設を行っており、平成12年11月に奈良県の開発審査会の了承を得て、都市計画法第34条の通知を行い、平成14年9月に開発許可、平成16年5月に検査済証の交付が行われております。

しかし、この時期から周辺自治会より事業者や市に対し、騒音や粉じん等の公害防止対策の要望が幾度も上がっており、防音壁、植栽、散水装置の設置、搬入車両の洗浄等の指導を行ってまいりました。

また、粉じん対策としまして、廃プラスチック類や木くずの処理施設を建物で覆うよう要望が出ておりましたが、この行為は建築行為となるため都市計画的には認められず、結果として、いずれも根本的な改善には至っておりませんでした。

本申請は、資材置き場や積みかえ作業場として利用しております施設北側の広大な敷地を含め、事業規模の拡大に伴い、主な施設を近隣住宅から離れた北側に移設し、また、それぞれの施設を建築物で覆うことで、地元の要望に応えた騒音・粉じん対策を行おうというものです。

地図上にあります緑色の線が、周辺の主要幹線道路であります。敷

地の北側を東西に、この図面ですと赤く囲った敷地の上を左右に走る道路が、奈良県道47号天理加茂木津線、今、スクリーンで明るく点滅しているのがそれです。

そして敷地の南側を東西に、図面の敷地の下側を左右に走る道路が、奈良県道33号奈良笠置線、それらの県道を南北でつなぐ申請地西側の道路が京都府道752号であります。

次に、資料の6ページ、現況配置図についてご説明いたします。

図面は、配置図の左上が北となっています。

青く着色した部分が既に開発許可を得た敷地です。面積は6,410.7平米であります。

その中にあります朱色で記しております2つの部分が既存建物をあらわしております。図面の右側にあります小さな建物が管理事務所、左側の建物が、がれき類・ガラスくず等の破碎施設であります。

管理事務所の図面上側、方角ですと北東側にあります、赤い楕円で囲った空地部分、この屋外におきまして、現在、木くず破碎作業が行われております。屋外作業のため騒音・粉じん公害を防ぐ手だてがない状況となっております。

次に、資料の7ページ、現況写真についてご説明いたします。

ページ中央が撮影位置図となっており、ピンク色の矢印が撮影方向を示しています。

まず右下①番の写真が、現在、出入り口として使われております南側の接道部分を西側から、図面ですと下側から東を向いて写したものです。アスファルトの部分が奈良県道33号奈良笠置線で、左側の白い路面部分が敷地内通路です。

この県道は、東に約2キロほど離れた奈良市立興東小学校の通学路であることから、安全性を考慮して閉鎖いたします。今後の出入りは、積みかえ保管施設用に利用しております、北側出入り口に変更する予定となっております。

次に時計回りに移動いたしまして、資料左下の②番の写真は、管理棟の北東側から撮影したものです。

奥に写ります2階建ての白い建物、これが管理棟で、現在は管理事務所として使われております。

そして、その手前にある白い波板の覆いのかかった設備が、現在屋外で行われております木くずの破碎選別施設です。ここから発生する粉じんが、当該敷地の東側にあります集落まで飛んでくるというのが現在の状況であります。

資料左側中央の③番の写真は、②番の写真を撮った地点から北西側、この配置図ですと左側を撮影したものです。

写真手前、中央に写っております白い波板の覆いの下に、プラスチ

ック類・木くず等の破砕設備があります。こちらも屋外作業場となります。

写真の奥に写る建物は、がれき類・ガラスくず等の屋内破砕施設です。

次に、資料左上、④番の写真は、既存敷地の北側の終端から、今回拡大する北側敷地を撮影したものです。現在、積みかえ保管施設として使用しております場所です。

現在は写真のように未舗装ですが、計画では全て舗装路とし、定期的な散水を行うことで、土ぼこりなどの対策も施す予定です。

資料の右上になります⑤番の写真は、北側出入り口を道路側から敷地に向かって撮影したものです。図面ですと右向き、方角ですと南東向きになります。写真手前から左へ向かうカーブが奈良県道47号天理加茂木津線です。写真中央に写っているトラックのいる場所が申請敷地になります。

最後の写真になります資料右側中央の⑥番が、写真⑤から180度後ろ、図面では左側、方角ですと北西側を向いて撮影したものです。手前の奈良県道47号天理加茂木津線を西に走ると、奈良市の市街地へと続きます。

次に資料の8ページ、計画配置図についてご説明いたします。

赤色の線で囲った部分が、今回の申請敷地であります。

申請敷地の図面下側にあります青い線で囲った部分が、現在の敷地です。

そして、黄色で記しておりますのが今回計画されている建物、朱色が既存の建物、南北2カ所の水色が調整池、そして周囲を囲む緑色が緑地帯を示しております。

廃棄物の搬出入は北側、図面ですと左上に設ける出入り口より行う予定です。

搬出入のトラックについては、次の資料9ページ、予定搬出入車両台数にてご説明いたします。

平成26年度の搬出入のトラックは、1日当たり122台でありました。これが事業規模の拡大に伴い、初年度は1日当たり約140台、次年度からは約165台と、約35%の増加が予測されております。

また、施設の稼働時間は、午前8時から午後5時までを予定しておりますが、奈良県道33号奈良笠置線が、午前9時まで大型車が通行規制のため、大型車で搬出入は午前9時以降からと予想されます。

次に資料の10ページ、予定建築物一覧表についてご説明いたします。

ページ右側の表が、敷地内の建築物の一覧です。そして、ページ左側が建物の大まかな配置を記したものです。表の左側の列、黄色と朱

色に着色しておりますが、黄色い部分が今回の計画建物で、朱色に着色しているのが既存建物です。配置図も同じ着色になっております。

そして、建物番号を赤色の文字で表示いたしました建物番号B、C、E、F、そして一番下、片仮名の口の計5棟が建築基準法第51条ただし書の対象物件であります。

このうち、建物番号BとCが、廃棄物処理法施行令第7条の第7号、内容といたしましては廃プラスチック類の破碎施設であって、1日当たりの処理能力が5トンを超えるものに該当いたします。

次に一番下の既存の口、こちらが同じく第7条の第8号の2に該当いたします。がれき類であって、1日当たりの処理能力が5トンを超えるもの、そして建物番号EとFが同法施行令第2条第2項に該当いたします。木くずであって、1日当たりの処理能力が5トンを超えるものであります。

表の中央右寄りの列の数字は、現在の1日当たりの処理能力をトン数で表したものです。現在は、廃プラスチック類破碎施設が4.8トン、木くず破碎施設が200トン。これらは今現在、屋外にて作業しております。そして表の一番下にあります既存の口のがれき類・ガラスくず等破碎施設、こちらは屋内設備で385トン、計589.8トンとなっております。

そして、一番右側の列が移設後の1日当たりの処理能力です。これらは全て屋内設備になっております。このうち産廃処理を行う建物を上から順にご説明いたします。

まず、建物番号Bは、廃プラスチックと廃石膏ボードと安定型混合廃棄物の破碎施設です。

こちらの施設は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第7条に定める産業廃棄物処理施設に該当するため、建築基準法第51条ただし書に定める施設に該当いたします。廃プラスチック類、安定型建設混合廃棄物、廃石膏ボードの破碎を行います。

廃プラスチック類とは、ペットボトルや塩ビパイプなどの単一素材のプラスチック製品が該当します。これらを粉碎し、再生プラスチック原料にいたします。

安定型建設混合廃棄物とは、建設工事現場から発生するゴムくず、がれき類、ガラスくず、金属くずのことで、これらを粉碎し、安定型最終処分場にて埋め立て処分されます。

廃石膏ボードについては、家屋等の新築や解体工事に排出されるものを破碎後、石膏と紙に分離し、石膏粉は土壌改良剤の原料に、紙は製紙原料に再資源化されます。

処理能力といたしましては、廃プラスチック類が1日当たり16.9トン、安定型建設混合廃棄物が12.6トン、廃石膏ボードが14.

5トンとなっております。

次が建物番号Cですが、こちらは廃電気機械器具の処理施設です。

こちらの施設も、建築基準法第51条ただし書に定める施設に該当いたします。

電気機器製造メーカーから排出されるアスベスト等の有害物質を含まない廃電気機械類を手分解した後、廃プラスチック類、金属くず、ガラスくず等を、選別機を用いておのおの分離し、有価販売または安定型最終処分場にて埋め立て処分されます。

1日当たり148.5トンの処理能力を有しております。

次が建物番号Dの圧縮施設です。

こちらの施設は、建築基準法第51条ただし書に該当いたしません。プラスチック成形工場から排出される廃プラスチック類、印刷所から排出される紙くず、繊維製品製造業から排出される繊維くずをおのおの単品で圧縮加工した後、再生加工業者及び貿易会社に販売いたします。

処理能力といたしましては、廃プラスチック類が1日当たり10.5トン、紙くずが9.0トン、繊維くずが3.6トンとなります。

次の建物番号Eは木くず破砕選別施設です。

こちらの施設は、建築基準法第51条ただし書に定める施設に該当いたします。

建設工事及び解体工事から排出される木くずを破砕し、釘等の異物を除去した後、製紙用木質チップ、ボード用木質チップ、燃料用チップとして販売いたします。

処理能力は、1日当たり135トンとなります。

次の建物番号Fも木くず破砕選別施設です。

こちらにも建築基準法第51条ただし書に定める施設に該当いたします。

間伐事業、造成工事等から排出された間伐材等の生木を粉砕後、燃料用チップとして販売します。

1日当たり80トンの処理能力を有します。

建物番号Gは、ガラスくず等破砕選別施設です。

こちらの施設は、建築基準法第51条ただし書に該当いたしません。コンクリート二次製品製造工場等から排出されたガラスくず等を破砕し、再生骨材として建設会社に販売いたします。

1日当たり160トンの処理能力を有します。

最後が一番下になります建物番号ロの既存のがれき類・ガラスくず等破砕施設です。

こちらでは建設工事現場及び解体工事現場から排出されるがれき類を破砕後、鉄類を除去した再生骨材として建設会社等に販売いたし

ます。

1日当たり385トンの処理能力は、現在と変更がありませんが、冒頭でもご説明させていただきましたように、既存施設は建築基準法第51条が適用される以前から操業されていたため、同許可を受けておりません。したがって、今回の手続において、51条ただし書に定める施設に含まれます。

当該施設の1日当たりの最大処理能力は、合計で975.6トンになり、搬入された廃棄物の大半に当たる約98%が、新たな資源として再利用される計画となっております。

次に11ページをごらんください。

都市計画上支障がないことの判断になります。

今回の移転についてであります。都市計画上、支障があるかないかの判断基準は、法令等で明確には示されておりません。

しかし、建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設等の敷地の位置については、国土交通省より出されている都市計画運用指針及び日本建築行政会議市街地部会の報告書によれば、次のように記されております。

まず、主な搬出入のための道路が整備され道路幅員が9メートル以上あることが望ましいとされていること、処理施設から100メートルから300メートル以内に学校、病院等の施設がないことが望ましいとされており、国土交通省では300メートルの離隔距離が望ましいとされていること、風致地区、景勝地には設けないこと、災害の発生するおそれが高い区域は避けること等が挙げられております。

これらを当該施設の位置に当てはめ、検討したところ、次のようになりました。

搬出入のための道路整備につきましては、今回の計画で新たな廃棄物搬入路となる北側出入り口が接道する奈良県道47号天理加茂木津線の幅員は9メートル以上あります。また、周囲300メートル以内に学校、病院等はありません。

風致地区や景勝地、そして自然公園等にも指定されておりません。

奈良市洪水ハザードマップにおいても水害等のおそれが低い地域であると考えられます。

次に、資料の12ページは、敷地境界から300メートルの範囲を示した図です。この範囲内に学校・病院等の施設はありません。

ページ左下にある写真は、小さくて少々わかりづらいですが、航空写真に、同じく300メートルの範囲を表示したものです。今、スクリーンのほうで大きく表示いたします。

以上のことから、敷地の位置について都市計画上支障がないと考えられます。

現在、都市部においては、高度成長期に建てられた数多くの建築物が解体期に達しており、今後、こういった建築廃材等の産業廃棄物が増加すると予想されます。

また、本市においては、大規模災害時に大量に発生することが予想されるがれき類の処理及び保管施設が不足しており、有事の際に京都や三重県といった近隣府県に運ぶとなると、そのコストとリスクは相当高くなります。

平成27年3月に閣議決定された災害対策基本法の改正案の趣旨にある、大規模災害発生時に円滑かつ迅速な処理を実現するための事前の備えとしても、当該施設は有用であると考えられます。

最後に13ページをごらんください。

特定行政庁が許可しようとする理由書になります。

当施設における地元からの要望、また本市において当該施設の有用性などを検討しております。

読ませていただきます。

株式会社I・T・Oが運営する南庄リサイクル工場は、建築基準法第51条ただし書許可が適用される以前の平成8年に木くずその他の破砕を行う施設として産業廃棄物処理業の新規許可を取得し、平成15年にはがれき類ほかの破砕機設置許可も取得しております。

木くずの破砕及びストックヤードにおいては屋外での作業ということもあり、地元自治会より、騒音・粉じん等の公害防止対策の要望が幾度も出ておりました。

今回、処理施設を北側隣接地に移設するとともに破砕機及びストックヤードを建物で覆うことで、粉じん対策を行うと同時に、遮音性能の高い壁材を使用することで、騒音対策も施そうというものです。

また、平成14年に建設リサイクル法が施行され、全国的に、がれき及び木くずの再資源化が求められるようになり、本市においても処理量は増加傾向にあります。

平成27年3月に閣議決定された災害対策基本法の改正案の趣旨にある、大規模災害時に大量に発生すると想定されるがれき類を円滑かつ迅速に処理できる施設が不足していることから、当該施設は有用であると考えられます。

近隣には学校、病院、住宅群等の施設もなく、隣接する自治会からの同意も取得しております。

環境対策としましても、生活や環境への影響調査を行い、騒音・振動・粉じん等の面においても、現在の環境を悪化させることがないとの調査結果が出ております。

これらのことから、当該処理施設の位置は都市計画上支障がないと考え、建築基準法第51条ただし書の規定により許可しようとするも

のです。

以上で、建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設の敷地の位置についての資料の説明を終わります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

会 長

はい、どうもご説明ありがとうございました。

それでは、ご質問等。

はい、では伊藤委員。

伊藤委員

どうもありがとうございます。

3-11ページのところに、主な観点で赤で囲っているところ、想定される周辺環境等への影響とあるんですが、一つ気になりますのが、前のページに予定建物一覧表とありますよね。廃電気機械器具とか、廃石膏ボード破碎選別とかあるんですが、土壌に対する影響とか、もし土壌が若干でも汚染された場合の雨水排水への影響、河川への汚染とか、そういった点についてはどのようにお考えでしょうか。

会 長

これについてご回答、何かお願いします。

事務局

産業廃棄物対策課です。お答えいたします。

土壌汚染等のことですが、処理工程では、基本的には水を使用いたしませんので、貯水のための調整池もございますが、それは主に雨水のためでございますので、水によって外に漏れるということはございません。しかも建物については全て屋根、壁で覆うということでございますので、処理施設またはストックヤードにおいても、そのものに対して雨が掛かるということは一切ございませんので、そういう水によって外に漏れる、また水害等のおそれのない地域でございますので、災害時に水がつくということも非常に考えにくい位置でございますので、そういう懸念は非常に少ないと思われま

すので、そういう懸念は非常に少ないと思われま

以上です。

会 長

よろしいでしょうか。

では、今井委員、どうぞ。

今井委員

その心配がないということで提案されていると思うんですけども、奈良市の上水道の水源の一つの須川ダムというのが近くにあると思うんですが、それに白砂川、それから安郷川ですか、直近は安郷川と思いますが、それに流れていくということで、特に上水道に関連しますので、後々の管理等も十分していただきたいと思

以上です。

事務局

今、そういうことは非常に考えにくいと申し上げましたが、万が一、そういう河川に流出のおそれがあるなら、すぐに検査をさせることになっております。また、この施設は1年に1回、水質検査を自主的にも行っておりますので、そういうおそれが生じた場合は直ちに対応をさせてもらうという予定でございます。

以上です。

会 長 それでは、下村委員、どうぞ。

下村委員 ちょっと話は重複してしまうのですが、今は木くず等々が主流ということなのですが、こちらのほうの廃プラスチック、廃プラスチック類の破碎施設の量が4倍近くの扱いになるということで、私どもの会社もちょっと扱っているんですが、プラスチック類というのは、処理するときには破碎粉碎しても残渣（ざんさ）というのが出まして、その残渣の処理には恐らく水を使うんではないかなと思います。その場合のところの4倍量に対する水路のところの検討というのはちょっと一度ご審議いただいたほうが安全ではないかなと思います。

それともう1点、実は車両数が今26年度122台が結構大幅な増、ふえているんですけども、ここの敷地面積の中で、恐らく入り口からこの処理に当たるに当たって、それぞれの経路に分散して車が必ず入るとは限らないと思うんですね。それによって例えば経路の部分の道路、9メートルと広い道路ということにはなっていますが、例えば駐車帯であるとかそういうのがこの地図の中には明確になっていないので、敷地を超えた部分で本当に通行障害が絶対ないのかなというの少し懸念の対象にはなっております。

それともう1点、今後、奈良市としてこれを本当に有用に観光都市化の中で生かしていきたいということであれば、この施設に対する外観、外から見た場合のリサイクル施設としての外観というものに対しては、せつかなのでご検討いただけたら、なお有用に活用していただけるのではないかと感じます。

ご審議のほう、今の質問なんですけれども、施設のほうに駐車スペース等々の説明がない点に関して、一度ご回答いただきたいと思えます。

会 長 以上3点のご指摘ありましたが、これについて事務局、何かご回答お願いいたします。

事務局 建築指導課です。現在、駐車場等の線は書いておりませんが、非常にこれ、図面で見るとより現実には広い土地でございまして、大型トラックの行き違いも当然中でできますので、中で車が行き違うスペース、また荷おろしするスペースは十分に設けられているはずでございまして。ただ、そういう駐車施設も説明がないということで、今後、図面等で明らかにはしていきたいと考えております。

会 長 はい。そのほか、あと2点については何か、廃プラスチックの処理について、水を使うんじゃないかというご指摘ありましたが、それは間違いなく水使わないんですね。

事務局 廃プラスチックの処理については、水のほうは使わないということでございます。

会 長 あと車両についてお答えいただいたんですね。

 もう一点、外観ですね、景観といいますか。

事務局 外観でございますけれども、この敷地が高台にありまして、周囲を植栽で覆う、それと管理棟は2階建てでございますけれども、破碎施設等、その建物につきましては全て平屋でございます、高さについても11メートルか12メートルが最高の高さになっておりますので、周囲からは見えないという考えでおります。

会 長 はい。よろしいでしょうか。

 ほか、ご質問。松石委員、どうぞ。

松石委員 4点ぐらい質問したいと思うのですが、この施設は、余りこの周りに施設はないだろうけれども、火葬場とごみ処理施設と、そしてこういう産業廃棄物の処理施設、リサイクル施設というのは、やっぱりまちづくりの上で必要なものであると。特に防災という、後ろのほうにも書いてありますけれども、考えますと、必要欠くべからざる施設であらうと思います。この問題を見てみますと、現場も私、よく知っているんですけども、3-5ページでいきますと、奈良県道33号奈良笠置線というのが、この入り口の写真、わずか写っているだけなんですけど、非常に勾配がありまして、ここからの出入り口が今回廃止されるということを聞きましたので、これは地元要望によったことであるかなというふうに思っております。

 一方で交通量は1年後には135%ということで、台数そのものはこの県道の交通量から考えますと決して多くはないわけですが、問題は一つ、このちょうど図面の左のところに奈良市がクリーンセンターを建設計画しているということです。市長の決定といいますか、結果的にはこういった形のクリーンセンターの建設審議会の中で決められた場所になるわけですが、先般の9月決算委員会でも私は指摘させてもらったんですが、ちょうどこの3-5ページの図面でいくと左のカーブのところ、この部分になります。ここに、地元は交通量を非常に心配されていると、こういった問題も確かにあります。9月の決算委員会でも指摘しましたが、この左側の場所には奈良市の隧道——隧道というのは、それこそ先ほど須川ダムという話がありましたけれども、須川ダムから緑ヶ丘の浄水場まで地下の水路があって、その地下の水路がコンクリートのいわゆる馬蹄形型の施設なんですけど、これは相当老朽化しておりまして、上からの水に対してひび割れ等があるというような報告も、正しいかどうかは別として、あります。

 その第1点ですが、その隧道との関係は、この現在の申請地とは調査されたことがあるのかないかお聞きしたい。なかったらなくても構いません。それともう一つは、私は奈良市のクリーンセンターはおっしゃっている場所、今奈良市が計画している場所は非現実的である

と、それはできないというふうに私は思っていますが、市の公共施設ですから、仮にできるとするならば、これは都市計画決定が当然必要になると思います。そのときに、非常に隣接しているわけですが、この現在の申請地との都市計画の関連はどうなるのかというふうなことについてお尋ねしたいと思います。

それから3点目でございますけれども、またちょっと道路の話に戻りますが、3-5ページの図面でいきますと、京都府道752号をこのまま浄瑠璃寺のほうへ行くところですが、これを入れて、交差点奈良県道47号のほうに右折すると、こうなっております。この右のほうに行きますと、県境を越しまして、申請地から東が奈良県道になるわけなんです、この部分については現状、道路は非常に狭隘であったというふうに記憶しているんですが、どうなっているのか。東方向からの搬入車両に対してこの道を利用することはないのかあるのかわかりませんが、この計画はどうなっているのか。

それからもう一つは、特に気になるのが県道47号のこの申請地の北に、これは非常に大規模な三重中央開発の大きな同様の施設があると。この部分について、県道、京都府道、車輛が非常に輻輳（ふくそう）するのではないかという心配があります。

それともう一つなのですが、いわゆる地元との関係です。先ほど私、3-7ページの図面でいきますと写真1のところ、これは通学路であって、なおかつこの左側のアスファルト部分とコンクリート部分、コンクリート部分のところは、これは非常に傾斜が大きくて、それこそ非常に危険であるということで、これが閉鎖するということは結構なことだというふうに理解しているのですが、地元の同意も得られるということなのですからけれども、地元は今回のこの計画に対してどのような対応をされているのか。特に現在の施設については野積みであるという問題点とか野外で処理していると、こういった問題があって地元からいろいろ苦情も出ているというふうに聞いております。今回それは解消できるのかどうかと。

それから、最後に先ほどお聞きしてしまして、ちょっと気になったんですけれども、当然のことながらこのプラスチックの部分についての水は利用しないということは先ほどの事務局の説明で理解できたんですが、それ以外の特に破碎施設については、これは奈良市の現在の清掃工場でもそうですけれども、必ず粉じん対策として水を利用します。水を利用しなかったら、今度は粉じんの問題が出てくると。これに対して当然この工場内では水を打ちながら破碎作業をするのではと想像するわけですが、その水はどうなるのかと。望ましいのはクロードシステムで、中でその水の再利用等を図るわけですが、そういった設備はできているのかどうかと。

以上、お答えいただきたいと思います。

会 長 事務局、お願いいたします。順不同でも結構ですから、答えられるところから答えていただければと思います。

事務局 建築指導課です。まず1点目の隧道との関係でございますけれども、この位置が大分高台にございまして、隧道の位置自体、私、把握していませんけれども、その高台であるがゆえにそばを通っているということは考えにくい。まして下を通っているとは考えにくいと思います。

もう1点、道路の話でございますけれども、県道47号の東側が狭いと。これ私も通りましたけれども、本当に乗用車が対向できない、それぐらい狭いところですので、当然今も下側の県道752号、ここからしか入っておりませんし、将来的にもそこからの出入りと伺っております。

地元関係でございますけれども、これにつきましては毎年要望も上がっておりまして、早く移転させてほしいと。今回の計画におきましても、図面を見せて了解を得ているということを伺っております。

事務局 産業廃棄物対策課です。がれきにつきまして、がれき破碎施設については確かにおっしゃいますように粉じん対策のために水は使いますが、ただ水をじゃーっとかけるのではなく、ミストシャワーといいまして、ミストにした水をかけますので、がれきの中にその水は含まれてしまいます。ですので、基本的にそこから水が出てくるということとはございません。

事務局 都市計画課です。クリーンセンターの都市計画決定との関係ですけれども、まだクリーンセンターのほうが具体化されておきませんので、直接何とも言えない面もありますけれども、当然この施設が先行されるということでありましたら、今度のクリーンセンターの都市計画決定はこれを踏まえた上で検討させていただくという形にはなってくると思います。

会 長 あと、他の同様の施設もあるという話でしたね。北に。

松石委員 図面で、今回の申請の施設よりも多分もっと大きいだろうと思うのですが、入り口のところになっている赤の小さな丸ありますね、そこで多分、三重中央開発側の入り口と、こちらのI・T・O側の入り口とがちょうどその場所になるのではないかというように、現地を見て感じたんですが、その辺はどうですか。

事務局 すみません、三重中央開発でございますが、大きさは今回の申請よりか小さいですが、台数的には120台程度と、京都府のほうから聞いております。ですので、こちらの施設と大差ないような台数ではございます。

会 長 よろしいでしょうか。

ほか、何かご質問ございますか。

杉江委員、どうぞ。

杉江委員

2つお聞きしたいんです。

1つは、私が恐らくご説明のときに聞き漏らしたのだと思うんですが、これ、建築基準法の51条のただし書の問題ですから、当然、建築審査会に事前にかかっていると思うんですが、そこでの議論というのはなかったとおっしゃったのか、ちょっとその辺、聞き漏らしたんです。もしあったとしたらどんな、より専門家がいらっしゃいますから、そういうところでどういう議論が出たのかなというのが知りたかったのが一つです。もう一つは、最後のところですね、今の松石委員のお話もちよっと絡みますけれども、3-13ページ、一番最後のところにある、これまでやっぱり屋外の作業だったということで地元自治会から騒音とか粉じん等の公害防止対策の要望が幾度も出てきたと。それに対してその次の段落のところでは、騒音対策も施そうというものですという形になっていますね、この特定行政庁が許可しようとする理由書にはそういうふうに書かれております。ずっと北側のほうに新しい建物を建てて、そこでやろうというわけですから、その点が解消されるということなんです、担保されるのかどうか。地元の自治会というのは私、余りこの辺よく知らないんですけれども、南端のほうで今までやっていたわけですから、恐らくその近くの音が聞こえたり、粉じんが飛んできたりするところからの苦情があったんだと思うんですが、うんと北にずらして行って、そこでやるとすると、そのあたりにはもう住民の方は余りいらっしゃらないのかどうか、そういうことだったら問題はないんですけれども、その点ちょっとお聞きしたいと思います。

会 長

では、2点、お願いします。

1点は建築審査会のほうで何か特別意見なかったのかということと、周辺の住民の住宅の状況ですよね、北に行けば問題がないのかということですか。

事務局

1点目の建築審査会にかかるかどうか、その意見がどうだったかという話なんですけれども、51条では都市計画審議会の議を経てということになっておりますので、建築審査会にはかかりません。ただし、調整区域内での建築でございますので、8月に開発審査会のほうをかけさせていただいております。そのときの意見として、京都側と意見調整してくださいねということで、その後、京都側とも意見のほう、山城南土木事務所と木津川市と協議しております。特に問題ないであろうということを事前には伺っております。

それと地元の関係でございますけれども、今、木くずの破碎施設があるのがその部分でございます、苦情が出ている集落がそちら南庄

町の、そこへ近いものと、谷で上から北風が吹くとそちらへ行ってしまおうと。北側へ移すことによりましてそこに山がございますので、その山でさえぎられるということと、今回も植栽する、建物で覆うということで地元のほうは了解していただいております。

会 長 民家は北側のそのあたりにないのでしょうか。

事務局 民家は、北側に見えているのが三重中央開発がありまして、右の上のほうに点在していますけれども、それが北村町の集落というか、点在している家屋でございます。そこは協定を結んでおります。

会 長 ということでございますが、よろしいでしょうか。

杉江委員 はい。

会 長 ほかに何かございますか。

はい、川村委員、どうぞ。

川村委員 13ページの理由書のところに、生活や環境への影響調査を行い、現在の環境を悪化させることがないとの調査結果が出ていると記載されているんですが、具体的にはどういう調査を行われたのでしょうか。

会 長 ご回答をお願いします。

事務局 ミニアセスと申しまして、生活環境影響調査というのを行っております。それで問題がないということで回答をいただいております。

会 長 よろしいでしょうか。

これ、調査主体は奈良市ですか。

事務局 事業所のほうで行っていただいております。

会 長 この申請の事業所がやったということ。

事務局 そうでございます。

会 長 ほかに。よろしいでしょうか。

山本委員、どうぞ。

山本委員 すみません、環境影響調査をしていただいたということなんですけれども、現地では確かにそういうふうになっているかもしれませんが、この資料を見ますと、3-9ページのところなんですけど、これは予想だけでも122台から、それから増設後次年度から165台にふえるということですね。それと、それだけ交通量もふえるということと、先ほど松石委員からもありましたけれども、三重中央開発の車輛と、それからこのI・T・Oの車輛がそこに全部集中するわけですね。それと、どの経路を通ってくるのかということなんですけれども、今、南庄の自治会、これは連合自治会ではなくて単位自治会だと思うんです。その単位自治会の方には了解を得ていらっしゃるかもしれませんが、そのもっと手前のところ、ちょうど奈良笠置線と分岐するところ、それから、ひいてはもっと手前のところの連合自治会の単位で考えたときに住民の方々がどのように考えられるのか、車がそ

れだけたくさん通るといことですから、もちろん中間処理施設で処理することに仮に問題がなかったとしても、その通行量がたくさんふえることによって、やはりいろんな環境に影響もあると思いますし、またその周辺の今までのクリーンセンターの建設予定地とされているところは中間処理施設、いろんな産廃の問題で昔にもすごく公害が、そういう土壌汚染という問題があったところですので、そこら辺は1年ごとに調査をされるということなんですけれども、そこら辺はどういうふうにお考えでしょうか。

会 長
事務局

ご回答お願いします。

交通量の問題でございますけれども、交通量調査が5年に1度されておりまして、27年度が対象の年度で、最新でございますと22年が一番新しい資料となっております。川上町、般若寺から曲がりましたところの国道369号で測定しているのと、33号の中ノ川でしている分、大分奥なんですけれども、369号の忍辱山、その部分で3カ所のデータがございます。川上町全体で6,640台、これは朝7時から夜7時までですね、往復の交通量、6,640台通っております。それが中ノ川の北側の33号、これで2,100台、国道のほうで4,540台と分かれております。南のほうへ行く分ですね。その2,100台の中で現在、——ごめんなさい、2,100台が往復ですので、倍の244台ということになります。この分と三重中央開発、同程度と伺っておりますけれども、それが将来的にふえる分が最大で35%ふえるという計画でございますので、その辺もアセスの中で特に問題はないというふうなこととなっております。

会 長

よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。

特にないようでしたら、予定の時間も……

事務局

すみません、自治会の話だったと思うんですけれども、ここの南庄町になるんですけれども、南庄町、北村町につきましては、東里連合会に属しておりまして、そちらに対しては地元から話をさせていただいて、地元の要望であれば仕方がないであろうということは伺っております。要望でこれは移転しますので。

会 長
事務局

南から北側へということですね。

はい。それと手前のほうなんですけれども、これは鼓阪地区になっていまして、ここで先ほど言いました北側2,100台なんですけれども、全体が6,640台通っておりますので、その比率でいくと大したことはないかなと思っております。

会 長

よろしいでしょうか。

それでは、特にほかに質問がないようでしたら、建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物中間処理施設）の敷地

<p>事務局</p> <p>会長</p>	<p>の位置について、ご了承いただけますでしょうか。はい。ご了承いただいたということにさせていただきます。</p> <p>事務局では今、いろいろご意見もいただきましたので、これまとめてまた奈良県のほうへお通しいただければと思います。</p> <p>それでは、以上で本日の審議予定の案件は全て終了いたしました。あと、事務局から何かありましたらお願いします。</p> <p>事務局からは特にごさいません。</p> <p>伊藤会長、閉会をお願いしたいと思います。</p> <p>はい、わかりました。</p> <p>それでは、委員の皆様方には長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、ありがとうございました。</p> <p>それでは、これをもちまして第108回奈良国際文化観光都市建設審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました</p>
<p>閉 会</p>	
<p>司 会</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>伊藤会長を初めまして委員の皆様方、長時間にわたりご審議ありがとうございました。</p> <p>以上をもちまして、本日の審議会を終了させていただきます。本当にありがとうございました。</p>
<p>資 料</p>	<p>【資料1】 1. 都市計画道路 西九条佐保線及びJR関西本線等の都市計画変更(案)について</p> <p>2. 大和都市計画(奈良国際文化観光都市計画)生産緑地地区の変更(案)について(市決定)</p> <p>3. 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設(産業廃棄物中間処理施設)の敷地の位置について</p> <p>【資料2】 次第</p> <p>【資料3】 審議会委員名簿</p>