# 第３２回
# 奈良市ごみ焼却施設移転建設計画策定委員会

日　時：平成２２年４月１４日（水）

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３１回策定委員会議事録概要版の確認

（２）ごみ焼却施設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６６　　第３１回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案）

資料６７　　主要幹線道路の整備について

| 第32回委員会 | |
|---|---|
| 資料67 | H22.4.14 |

# 主要幹線道路の整備について

## 〔Ⅰ〕 クリーンセンター建設に伴う交通量の増加について

**クリーンセンター建設に伴い東部地域における4箇所の候補地区の内、1箇所を選定した場合、ごみの収集・運搬や市民からのごみの持込等により、国道369号線、及び般若寺・県庁東交差点における交通量がどの程度増加するかについて検討を行う。**

### （1） 現在の環境清美センター、及び再生資源ストックヤードへの進入車両の調査

**1）環境清美センターへの進入・出口通過車両等の調査**

平成２１年１１月１６日（月）から１１月２０日（金）の５日間にかけて、現在の環境清美センターへの時間当たりの進入・出口通過車両台数を調査し、その結果をもとに一日の平均車両台数を計算し検討を行いました。

（調査結果）

１．環境清美センターへ進入する車両台数は、１日平均１,２８６≒１,２９０台／日であり、主な進入目的としては、ごみの搬入関係の車両が約７０％、それ以外の車両が約３０％となっています。 （表１、２参照）

〔ごみの搬入車両以外の車としては、市職員の通勤車、事務連絡車（若草パトロール含む）、ごみ搬入以外の業者（主なものとして、許可の申請手続き、郵便、新聞、弁当、タクシー等の車両）の車が含まれる。〕

**2）再生資源ストックヤードへの進入車両の調査**

新たに建設するクリーンセンターには、リサイクルセンターを併設する予定であることから、現在、奈良市大安寺西町地内の再生資源ストックヤードで収集・選別業務を行っている関係車両の台数も増加数として考慮に入ます。

（調査結果）

１．再生資源の収集車（２４台）、市職員の通勤車（３６台）、及び事務連絡車等の車両として１日１０台の出入りがあると仮定する。

１日当たりの進入車両の延べ台数としては、

２４×３回＋３６＋１０＝１１８≒１２０台と想定します。

＊以上**1）、2）**の調査結果により、新たに建設するクリーンセンターへの進入車両台数として合計１,４１０台を想定し、幹線道路における交通量の増加についての資料を作成します。（環境清美センターで1、290台＋再生資源ストックヤードで120台　　合計1,410台／日）

## （2） 交通量の増加について （1日当たり）

### 1）クリーンセンターへの進入車両台数について（国道369号線の西側より進入）

１．新たに建設するクリーンセンターへの進入車両台数としては、調査結果より合計１,４１０台であるが、都祁、月ヶ瀬、及び東部地区におけるごみ収集関係車両及び一般家庭からの持ち込み等については、国道３６９号線の東側から進入すると考えられ、この台数を概ね６０台と想定します。

２．この結果、国道３６９号線の長尾町バス停付近の通過台数としては、現在の交通量より東行き、西行き共に１日当たり１,３５０台の交通量が増加することになります。

（＊　１,４１０台－６０台＝１,３５０台）　（図１参照）

３．併せて、現在の環境清美センターへの進入車両の調査データーをもとに、幹線道路における交通混雑のピーク時（７～８時頃）等における混雑の解消策を検討するため、クリーンセンター建設後の進入車両等の時間帯別割合表を作成しました。　（表３参照）

### 2） 各幹線道路での通過交通量の増加について

（検討条件）

・ 奈良県の「平成１７年度道路交通センサス」のデーターを用いる。

・ 般若時交差点東側における増加車両台数（1,350台／日）の進行方向として、南行きを8割、北行きを2割と想定し、下記の各道路における通過交通量の増加数について算定を行う。

（図1、2、3参照）

（検討場所）

①・ 国道369号線（県庁東交差点の北側）

国道３６９号線（調査箇所番号 B 奈良市登大路町）における通過交通量の増加数について算定を行う。

（調査結果）

・「平成17年度道路交通センサス」では、平日の1日あたりの交通量が19, 814台。

・ クリーンセンター建設に伴う増加台数としては、1,350台の8割の車両台数として1,080台が往復することになり、往復で1,080台×2＝2,160台が増加することになります。

・ この結果、通過交通量が合計21, 974台となり、増加率としては約11％の増になります。

② 国道369号線（長尾町バス停付近）

国道３６９号線（調査箇所番号 C 奈良市川上町）における通過交通量の増加数について算定を行う。

（調査結果）

・「平成17年度道路交通センサス」では、平日の1日あたりの交通量が9, 003台。

・ クリーンセンター建設に伴う増加台数としては、1,350台が往復することになり、往復で1,350台×2＝2,700台が増加することになります。

・ この結果、通過交通量が合計11, 703台となり、増加率としては約30％の増になります。

③ 県道木津横田線（般若時交差点の北側）

県道木津横田線（調査箇所番号 F 奈良市奈良坂町）における通過交通量の増加数について算定を行う。

（調査結果）

・「平成17年度道路交通センサス」では、平日の1日あたりの交通量が14，418台。
・ クリーンセンター建設に伴う増加台数としては、1,350台の2割の車両台数として270台が往復することになり、往復で270台×2＝540台が増加することになります。
・ この結果、通過交通量が合計14，958台となり、増加率としては約4％の増になります。

## （3） 交通量の増加について （ピーク時間当たり）

### 1） クリーンセンターへの進入車両台数を考慮した、主要幹線道路におけるピーク時間当たりの交通量の増加について検討

（検討条件）

１、奈良県の「平成17年度道路交通センサス」、及び交通量調査（平成２１年９月２日実施）した主要交差点における時間帯交通量調査結果のデーターを用いる。

２、クリーンセンター建設に伴う増加台数としては、クリーンセンター建設後の進入車両等の時間帯別割合表により検討を行う。 （表３参照）

3、 検討する時間帯としては、

①国道369号線における通過交通のピーク時間帯である午前7～8時。

②ごみ処理施設への進入車両が最も多い時間帯の午前10～11時。

4、 以上の条件設定により、下記の主要幹線道路における時間当たりの通過交通量に、クリーンセンターへの進入車両台数を付加して、幹線道路における通過交通量の増加率を算出しました。

使用した時間帯別車両台数は、前述の数値（表3参照）とし、経路の関係から般若寺交差点における北側流入量:南側流入量を 2:8 で分配し、交通量調査結果における各時間帯の方向別交通量に下記車両台数を付加します。

クリーンセンターへの関係車両台数

| 時間帯 | 進入車両 | 出口通過車両 | 合計 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|
| 7:00～8:00 | 146台 | 63台 | 209台 | 国道369号線における通過交通のピーク時間帯 |
| 10:00～11:00 | 186台 | 158台 | 344台 | クリーンセンターへの進入車両が最も多い時間帯 |

## 〔Ⅱ〕 クリーンセンター建設に伴う4車線道路の拡幅について （検討）

**クリーンセンター建設に伴う交通量の増加についての検討結果に基づき、主要幹線道路における4車線道路の拡幅について検討を行う。**

**資料整理については、平成20年度の道路部会による「主要幹線道路の整備について検討」と同様の整理方法とします。**

主要幹線道路における交通量の予測については以下のデーターを用いて検討を行うものとする。

1、奈良県の「平成17年度道路交通センサス」

2、道路交通センサスに基づく「平成42年の将来交通量推計値（現況の車線数による）」

3、道路交通センサスに基づく「平成42年の将来交通量推計値（4車線道路での整備による）」

### （1）第1のハードル （交通容量より検討）

#### 1） 現状の交通量より検討

＊奈良県の「平成１７年度道路交通センサス」のデーターを用いて検討

| 路線名 | 検討場所 | A、クリーンセンター建設後の交通量（台／日） | B、各路線における交通容量（台／日） | D、判断 A／B |
|---|---|---|---|---|
| 国道369号線 | ① 県庁東交差点の北側（調査番号B） | 21，974台 | 12，700台 | 1，73≒2 |
| | ② 長尾町バス停付近（調査番号C） | 11，703台 | 8，800台 | 1，33 |
| 県道木津横田線 | ③般若寺交差点の北側（調査番号F） | 14，958台 | 10，600台 | 1，41 |

（検討結果）

- 上記の結果、①，②，③の場所においては、いづれもクリーンセンター建設後の交通量が各路線の交通容量を超えていることから、4車線化の可能性は考えられます。
- 特に、①の場所では、1，73で2に近いため、4車線化は必要と思えます。

#### 2） 将来の交通量推計より検討 （現況の車線数による）

＊奈良県の「平成17年度道路交通センサス」に基づき、平成42年の将来交通量の推計を行い、その結果の推計値を用いて検討

| 路線名 | 検討場所 | A、クリーンセンター建設後の将来交通量（台／日） | B、各路線における交通容量（台／日） | D、判断 A／B |
|---|---|---|---|---|
| 国道369号線 | ① 県庁東交差点の北側（調査番号B） | 15，760台 | 12，700台 | 1．24 |
| | ② 長尾町バス停付近（調査番号C） | 12，300台 | 8，800台 | 1．40 |
| 県道木津横田線 | ③般若寺交差点の北側（調査番号F） | 14，040台 | 10，600台 | 1．32 |

（検討結果）

・ 上記の結果、①，②，③の場所においては、いづれもクリーンセンター建設後の将来交通量が各路線における交通容量を超えていることから、4車線化の可能性は考えられます。

### 3） 将来の交通量推計より検討（４車線道路での整備による）

＊奈良県の「平成17年度道路交通センサス」に基づき、平成42年の将来交通量の推計を行い、その結果の推計値を用いて検討

＊4車線道路での整備による交通容量については、2車線道路における交通容量の2倍として算定します。

| 路線名 | 検討場所 | A、クリーンセンター建設後の将来交通量（台／日） | B、各路線における交通容量（台／日） | D、判断 A／B |
|---|---|---|---|---|
| 国道369号線 | ①県庁東交差点の北側（調査番号B） | 23，460台 | 25，400台 | 0．92 |
| | ②長尾町バス停付近（調査番号C） | 14，900台 | 17，600台 | 0．85 |
| 県道木津横田線 | ③般若寺交差点の北側（調査番号F） | 23，140台 | 21，200台 | 1．09 |

（検討結果）

・ 上記の結果、①，②の場所においては、4車線道路での整備した場合、クリーンセンター建設後の将来交通量が各路線における交通容量を超えないで1未満になり、道路が混雑することなく円滑に走行できる結果となりました。

・ ③の場所においては、4車線道路での整備した場合、将来交通量が交通容量を超え1以上となりますが、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい結果となりました。

・ ただし、該当する道路を4車線化により整備することで通行しやすくなることから、隣接する他の幹線道路からの交通流入が生じ、将来交通量の推計値が上昇する結果となっています。

## （2） 第2のハードル（時間当たりの交通容量での検討）

（検討する時間帯）

7～8時　　国道369号線における通過交通のピーク時間帯

10～11時　　クリーンセンターへの進入車両が最も多い時間帯

＊奈良県の「平成17年度道路交通センサス」のデーターより

| 路線名 | 検討場所 | A、クリーンセンター建設後の交通量（台／ピーク時間） | | B、時間当たりの交通容量（台／時間） | D、判断 A／B | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7～8時 | 10～11時 | | 7～8時 | 10～11時 |
| 国道369号線 | ①県庁東交差点の北側 | 1，544台 | 1，463台 | 1，700台 | 0．91 | 0．86 |
| | ②長尾町バス停付近 | 1，349台 | 812台 | 1，700台 | 0．79 | 0．48 |
| 県道木津横田線 | ③般若寺交差点の北側 | 1，222台 | 909台 | 1，700台 | 0．72 | 0．53 |

＊奈良県の交通量調査（平成２１年９月２日実施）した主要交差点における時間帯交通量調査結果のデーターより

| 路線名 | 検討場所 | A、クリーンセンター建設後の交通量（台／時間） | | B、時間当たりの交通容量（台／時間） | D、判断 A／B | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7～8時 | 10～11時 | | 7～8時 | 10～11時 |
| 国道369号線 | ①県庁東交差点の北側 | 1，599台 | 1，468台 | 1，700台 | 0．94 | 0．86 |
| | ②長尾町バス停付近 | 1，084台 | 806台 | 1，700台 | 0．64 | 0．47 |
| 県道木津横田線 | ③般若寺交差点の北側 | 1，140台 | 822台 | 1，700台 | 0．67 | 0．48 |

上記の結果、①，②，③の場所においては、クリーンセンター建設後の交通量（台／時間）が、時間当たりの交通容量 （台／時間）を超えないで、1未満になってしまい、4車線道路が必要という結論を導くことが出来ない結果となりました。

（表 1）

# 環境清美センターへの進入車両及び清美工場搬入車両の時間帯別割合表

［調査日　平成21年11月16日から11月20日までの5日間］

（単位：台）

| 調査日 / 時間帯 | 11/16(月) | | | 11/17(火) | | | 11/18(水) | | | 11/19(木) | | | 11/20(金) | | | 5日間計 | | | 1日平均 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 出口通過車両 | 計量通過車両 | 進入車両 | 時間帯の割合 | 出口通過車両 | 時間帯の割合 | 計量通過車両 | 時間帯の割合 |
| 5:00～5:59 | 10 | 5 | | 11 | 1 | | 2 | 0 | | 7 | 0 | | 2 | 2 | | 32 | 8 | 0 | 6 | 0% | 2 | 0% | 0 | 0% |
| 6:00～6:59 | 73 | 7 | | 81 | 4 | | 70 | 2 | 1 | 71 | 2 | | 65 | 2 | 1 | 360 | 17 | 2 | 72 | 6% | 3 | 0% | 0 | 0% |
| 7:00～7:59 | 123 | 64 | 3 | 136 | 59 | 2 | 136 | 70 | 2 | 117 | 63 | 3 | 126 | 66 | 4 | 638 | 322 | 14 | 128 | 10% | 64 | 5% | 3 | 0% |
| 8:00～8:59 | 102 | 67 | 82 | 90 | 59 | 61 | 74 | 46 | 41 | 92 | 53 | 46 | 85 | 64 | 59 | 443 | 289 | 289 | 89 | 7% | 58 | 5% | 58 | 6% |
| 9:00～9:59 | 172 | 156 | 175 | 104 | 95 | 104 | 117 | 110 | 101 | 129 | 119 | 109 | 158 | 153 | 146 | 680 | 633 | 635 | 136 | 11% | 127 | 10% | 127 | 14% |
| 10:00～10:59 | 180 | 178 | 184 | 123 | 90 | 107 | 148 | 137 | 134 | 168 | 155 | 142 | 163 | 149 | 150 | 782 | 709 | 717 | 156 | 12% | 142 | 11% | 143 | 16% |
| 11:00～11:59 | 180 | 196 | 174 | 98 | 96 | 52 | 155 | 151 | 115 | 141 | 137 | 135 | 160 | 162 | 134 | 734 | 742 | 610 | 147 | 11% | 148 | 12% | 122 | 14% |
| 12:00～12:59 | 131 | 85 | 100 | 62 | 54 | 42 | 114 | 118 | 95 | 130 | 110 | 105 | 127 | 110 | 116 | 564 | 477 | 458 | 113 | 9% | 95 | 8% | 92 | 10% |
| 13:00～13:59 | 158 | 139 | 135 | 89 | 84 | 76 | 163 | 142 | 130 | 146 | 139 | 132 | 166 | 148 | 144 | 722 | 652 | 617 | 144 | 11% | 130 | 10% | 123 | 14% |
| 14:00～14:59 | 156 | 154 | 170 | 50 | 57 | 40 | 153 | 133 | 125 | 131 | 128 | 116 | 130 | 130 | 118 | 620 | 602 | 569 | 124 | 10% | 120 | 9% | 114 | 13% |
| 15:00～15:59 | 137 | 114 | 106 | 52 | 40 | 32 | 104 | 127 | 106 | 102 | 91 | 82 | 122 | 126 | 109 | 517 | 498 | 435 | 103 | 8% | 100 | 8% | 87 | 10% |
| 16:00～16:59 | 42 | 142 | 43 | 25 | 113 | 9 | 29 | 159 | 15 | 51 | 151 | 31 | 65 | 144 | 31 | 212 | 709 | 129 | 42 | 3% | 142 | 11% | 26 | 3% |
| 17:00～17:59 | 35 | 67 | | 34 | 55 | | 6 | 64 | | 27 | 58 | | 12 | 54 | | 114 | 298 | 0 | 23 | 2% | 60 | 5% | 0 | 0% |
| 18:00～18:59 | 2 | 99 | | 3 | 96 | | 0 | 10 | | 2 | 70 | | 0 | 50 | | 7 | 325 | 0 | 1 | 0% | 65 | 5% | 0 | 0% |
| 19:00～19:59 | 0 | 5 | | 0 | 8 | | 0 | 7 | | 2 | 15 | | 1 | 4 | | 3 | 39 | 0 | 1 | 0% | 8 | 1% | 0 | 0% |
| 20:00～20:59 | 0 | 5 | | 0 | 4 | | 0 | 1 | | 0 | 8 | | 0 | 2 | | 0 | 20 | 0 | 0 | 0% | 4 | 0% | 0 | 0% |
| 小計 | 1,501 | 1,483 | 1,172 | 958 | 915 | 525 | 1,271 | 1,277 | 865 | 1,316 | 1,299 | 901 | 1,382 | 1,366 | 1,012 | 6,428 | 6,340 | 4,475 | 1,286 | 100% | 1,268 | 100% | 895 | 100% |

（表 2）

## 環境清美センターへの進入車両の目的別台数の調査

１日当たりの進入車両台数としては、交通量調査における５日間の平日進入車両台数の１，２８６台／日として計算した。

| | | 進　入　目　的 | 進　入　台　数 | | | 進入車両の目的別割合（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 目的別進入台数（台） | 割合（%） | 小計（台） | |
| ごみ搬入関係の車両 | 1 | ・市直営の収集車 | １７１ | １３ | | |
| | | ・清美公社の収集車 | １９ | １ | | |
| | | ・再生資源（親の会） | ８ | １ | | |
| | | ・清掃工場の焼却灰搬出車両 | ８ | １ | ２０６ | １６ |
| | 2 | ・一般家庭からのごみの持ち込み | ５１７ | ４０ | ５１７ | ４０ |
| | 3 | ・官公庁 | ２７ | ２ | | |
| | | ・事業所 | ４６ | ４ | ７３ | ６ |
| | 4 | ・許可業者 | ９９ | ８ | ９９ | ８ |
| | 計 | | | | ８９５ | ７０ |
| ごみ搬入関係以外の車両 | | | ３９１ | ３０ | ３９１ | ３０ |
| 合　　計 | | | 1,２８６（台） | １００% | 1,２８６（台） | １００% |

（参考）平成２０年度の年間ごみ搬入関係の車両実績データーより

| | | 進　入　目　的 | 進　入　台　数 | | 進入車両の目的別割合（%） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 目的別進入台数（台）／年 | 平均１日当たり（台）／日 | |
| ごみ搬入関係の車両 | 1 | ・市直営の収集車 | ３８,７４３ | １５０ | １６ |
| | | ・清美公社の収集車 | ４,７４４ | １８ | ２ |
| | | ・再生資源（親の会） | ０ | ０ | ０ |
| | | ・清掃工場の焼却灰搬出車両等（搬出・薬品） | ２,４５５ | ９ | １ |
| | 2 | ・一般家庭からのごみの持ち込み | １４５,１９４ | ５６１ | ６１ |
| | 3 | ・官公庁 | ５,２９０ | ２０ | ２ |
| | | ・事業所 | １３,０７８ | ５１ | ６ |
| | 4 | ・許可業者 | ２８,０４１ | １０８ | １２ |
| ごみ搬入関係の車両台数合　　計 | | | ２３７,５４５ | ９１７ | １００% |

＊　１年間の搬入日数を２５９日／年とする。

（表３）

## クリーンセンター建設後の進入車両等の時間帯別割合表（国道３６９号線の西側より進入する台数）

（クリーンセンターには環境清美センター及びリサイクルセンターの機能を併設する）

（単位：台）

| 時間帯 | 進入車両 | | | | 出口通過車両 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 環境清美センター | リサイクルセンター | 計 | 時間帯の割合 | 環境清美センター | リサイクルセンター | 計 | 時間帯の割合 |
| 5:00～5:59 | 6 | 0 | 6 | 0% | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 6:00～6:59 | 69 | 0 | 69 | 5% | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 7:00～7:59 | 122 | 24 | 146 | 11% | 62 | 1 | 63 | 5% |
| 8:00～8:59 | 85 | 15 | 100 | 7% | 56 | 28 | 84 | 6% |
| 9:00～9:59 | 130 | 31 | 161 | 12% | 123 | 31 | 154 | 11% |
| 10:00～10:59 | 149 | 37 | 186 | 14% | 138 | 20 | 158 | 12% |
| 11:00～11:59 | 141 | 10 | 151 | 11% | 144 | 3 | 147 | 11% |
| 12:00～12:59 | 108 | 2 | 110 | 8% | 92 | 2 | 94 | 7% |
| 13:00～13:59 | 138 | 1 | 139 | 10% | 126 | 1 | 127 | 9% |
| 14:00～14:59 | 119 | 0 | 119 | 9% | 116 | 0 | 116 | 9% |
| 15:00～15:59 | 99 | 0 | 99 | 7% | 97 | 0 | 97 | 7% |
| 16:00～16:59 | 40 | 0 | 40 | 3% | 138 | 0 | 138 | 10% |
| 17:00～17:59 | 22 | 0 | 22 | 2% | 58 | 34 | 93 | 7% |
| 18:00～18:59 | 1 | 0 | 1 | 0% | 63 | 0 | 63 | 5% |
| 19:00～19:59 | 1 | 0 | 1 | 0% | 8 | 0 | 8 | 1% |
| 20:00～20:59 | 1 | 0 | 1 | 0% | 4 | 0 | 4 | 0% |
| 小計 | 1,230 | 120 | 1,350 | 100% | 1,230 | 120 | 1,350 | 100% |

# クリーンセンターのアクセス交通の移行条件　（図１）

| 第32回委員会 | |
|---|---|
| 開催概要 | H22.4.14 |

# 第32回策定委員会開催概要及び議事録概要版

| | | |
|---|---|---|
| 件　　名 | | 第32回　奈良市ごみ焼却施設移転建設計画策定委員会 |
| 日　　時 | | 平成22年４月14日（水）　18：00～19：50 |
| 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、國領弘治、阪本昌彦、笹部和男、佐藤真理、高杉美根子、田中啓義、田中幹夫、三浦教次、元島満義、森住明弘、山口清和、山口裕司、吉岡正志、吉田隆一、渡邊信久<br>（古海忍、坊忠一、安田美紗子委員は欠席） |
| | 事務局 | 息田部長、阪本次長、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 | 三宅浩一郎 |
| 開催形態 | | 公開 |
| 記録作成者 | | 奈良市施設課 |
| 配布資料 | | 資料66　　第31回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案）<br>資料67　　主要幹線道路の整備について |

**会　議　内　容**

開　　会

部長挨拶

１．議　　事

⑴　第31回策定委員会議事録概要版の確認

⑵　ごみ焼却施設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） | ●　今回は奈良市ごみ焼却施設移転建設計画策定委員会の第32回目の会合でございます。最後までよろしくお願い申し上げます。<br>　委員会開会にあたり、息田環境清美部長よりご挨拶を申し上げます。 |
| 息田部長 | 「部長挨拶」 |
| 事務局（森嶋） | ●　本日の出席状況ですが、委員総数21名の内、14名ご出席頂いてます。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。<br>　議事の進行につきましては、渡邊委員長にお願い致します。 |
| | １．議　　事 |
| 渡邊委員長 | ●　まず、前回で、副委員長に田中啓義委員と安田委員が選出されたんですが、安田委員が前回欠席で、まだ承諾を頂いていません。どうなりましたでしょうか？事務局から、報告をお願い致します。 |
| 事務局（森嶋） | ●　安田委員から、本日欠席の連絡がございましたので、前回の委員会で副委員長に選出されたことをお伝え申し上げ、就任につきまして了承を頂き、その旨を委員会にお伝え下さいということでございました。 |
| 渡邊委員長 | ●　事務局から本日の資料確認をお願い致します。 |
| 事務局（森嶋） | 「資料の確認」 |
| | （１）第31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、何か事務局に訂正等の連絡がはいってますか。 |
| 事務局（森嶋） | ●　現在のところ、委員の皆様方からは特に頂いておりません。 |
| 渡邊委員長 | ●　会議の終わりまでに、ご指摘がありませんでしたら、承認されたものとして進めたいと思います。 |
| | （２）ごみ焼却施設の候補地選定について |
| 渡邊委員長 | ●　今回はごみ焼却施設の候補地選定の、道路に関する話を、昨年度の調査結果も踏まえて、説明を頂きたいと思います。 |
| 事務局（吉住） | ●　「主要幹線道路の整備について（資料67）」の説明。<br>　クリーンセンターの建設に伴い、ごみの収集運搬等により、通過道路の国道369号線及び般若寺、県庁東交差点における交通量がどの程度増加するか検討を行ってます。<br>　平成21年11月16日の月曜日から金曜日の５日間かけ、環境清美センターへの時間あたりの進入並びに出口車両調査を行ってます。一日当たり平均で1,286台。その内ごみの搬入関係の車両は、直営の収集車・清美公社の収集車・一般家庭からの持ち込み・官公庁・事業所・許可業者の区別をし、895台の車が進入し、割合は約70％です。ごみ搬入関係車両以外の車は、約391台。約30％の車が |

| | |
|---|---|
| | 進入してます。建設するクリーンセンターは、リサイクルセンターを併設する予定で、現在の大安寺西町の再生資源ストックヤードの一日約120台を想定し、環境清美センター並びに再生資源ストックヤードの進入車両の合計台数は、一日1,410台としてます。<br>　都祁・月ヶ瀬・東部地区の車両は、国道369号線の東側から進入すると考え、60台と想定し、1,410台から60台を引いて1,350が通過することになります。<br>　幹線道路の通過交通量の増加で、候補地４カ所がこのエリアで、国道369号線を、収集車両等で、どれ位交通量が増加するかを検討しました。<br>　国道369号線の県庁東交差点の北側、Ｂの場所で、約2,160台が増えることになり、一日で合計21,974台、増加率としては約11％になります。<br>　国道369号線の長尾町バス停付近、Ｃの場所は、増加率が一番高くなります。約2,700台の車が増加し、通過交通量は、約11,703台となって、増加率は、約３割になります。<br>　県道木津横田線のＦの場所も、クリーンセンターから、北側へ行く車を、約20％と想定し、通過交通量が14,958台となり、約４％の増加になります。<br>　表３がクリーンセンターが建設された場合、どれ位時間あたり増加するかを整理した資料です。検討する時間帯は、通過交通量のピーク時間帯である７時から８時の１時間とごみ処理施設への進入車両が最も多い時間帯の10時から11時です。７時から８時は、進入車両並びに出口車両を合わせて209台。10時から11時は186台と158台で、合計344台の車が増加することになります。<br>　今までの増加台数の検討結果に基づき、４車線道路の拡幅について調査してます。第一のハードルとして交通容量から検討を行い、その結果は、国道369号線はクリーンセンター建設後の台数として21,974台。この場所の交通容量は12,700台で、Ａ÷Ｂとしては1.73倍。他の路線も、全て１以上で、交通容量の検討からは４車線化は必要という整理ができました。<br>　将来交通量の推計よりの検討は、現況の車線数２車線で検討してます。奈良県の平成17年度の交通センサスに基づき、平成42年の将来交通量の推計にクリーンセンター建設後の増加台数を乗せて整理したものがこの表で、国道369号線、県庁東交差点で、15,760。1.24で、いずれも１以上超える結果になり、４車線化の可能性は将来交通量から見ても考えられるという結果になりました。<br>　将来交通量での推計値よりの検討で、今回要望されている道路を４車線化にした場合、国道369号線は、県庁東交差点の北側、クリーンセンター建設後の将来交通量。４車線化した場合の交通量は、23,460台。交通容量は25,400台で、１を下回る数字になってます。<br>　２番の長尾町バス停も、１を下回る数字になり、３番の般若寺交差点の北側は、1.09という数字が出てます。４車線化することにより、他の路線からここへ乗ってきますので、この路線の将来交通量は上がってくる結果になります。<br>　第二のハードルで、１時間当たりの交通容量での検討をしてます。国道369 |

| | |
|---|---|
| | 号線の県庁東交差点は、ピーク時間帯の７時から８時について1,544台、時間あたりの交通容量は1,700台の車が通過でき、0.91。10時から11時の時間帯は、1,463台の車が通過し、判断としてＡ÷Ｂで0.86になります。<br>　他の場所も、全て１以下になり、第二のハードルとして、時間当たりの交通量の検討で４車線道路が必要という結論は、導くことはできませんでした。<br>　東部自治連合会からは、道路の４車線化の強い要望を受けてますので、今後の対応策として、道路拡幅や停滞の解消に向けた、庁内プロジェクトチームで協議・検討を進め、県の関係部局と事前にご相談していきたいと考えてます。これらを整理した時点で、策定委員会の道路部会で検討を頂き、この策定委員会で、ハード面並びにソフト面の対応等で検討し、総合的な角度から、東部の自治連合会からの要望について解決策を見出していければと考えています。 |
| 田中副委員長 | ●　今の説明で、第一のハードル、一日当たりの台数では渋滞状況で４車線化が「必要」ないし「可能」で、第二のハードルで時間帯であると渋滞が発生している７時から８時であっても、むしろ４車線が「可能」でない、時間当たり交通量までいってない結論になってるんですけどね。僕も369を通ってると、実感に合わないんです。普段はすいてるのに通勤時間帯だけ混んでる実感があるんです。東部の方も、そういう実感をお持ちだと思います。通勤時間帯だけはものすごく混んでて、普通は空いてるとすると、第一のハードルはクリアしないけれども、第二のハードルをクリアすると逆の結果になる実感で、なぜそうなるか、私の感覚では、７時から８時がピーク時と書いてるのですが、ここを通ってると７時から７時半は空き空きなんです。７時半から８時の時間帯に混んでるんですね。私も通勤の時に、７時10分、15分に通るとスッと行くんだけど、７時45分になると、ほとんど動かない状態です。だから７時半から８時の30分位にピークを迎えるということは、第二のハードルで７時から８時が1,544台で、1,700に満ちていないことでも、この1,544台が、７時から７時半の間に、仮に全部集中していけば、3,000台になるんです。1,700からみると２倍近くなるんで、全部が集中するのは、ないかもしれませんが、７時から７時半の間に、30分単位を１時間に引き直した場合に2,000台とか2,500台になる可能性はあると思うんです。実感として７時半から８時を捉えた場合は、渋滞している感覚が汲み上げられていない気がします。 |
| 吉岡委員 | ●　私も、実感と随分違う結果が出てるなあと。あそこへ行くと、かなり混んでますからね。統計の取り方を考えないといかんと。17年度のセンサスのデータと下の42年想定でいきますと、台数は減ってるんですね、１番と３番は。これは県の人口が減るとかの関係があるんでしょうか。 |
| 渡邊委員長 | ●　その表を見ていて、疑問に思ったところがあります。４ページの現況の交通量より検討という表でＢの値、各路線における交通容量が国道369号線の①については、12,700台になってます。これが時間ピークで見ますと６ページ目の上の表を見ますと、時間あたりの交通容量が1,700台です。４点目の12,700を、一 |

| | |
|---|---|
| | 日が24時間ですので、仮に交通容量という言葉で言いますと24で割った数字をそのまま使ってもいいのではと思いますが、それが1,700の、ピーク時については、係数かけるとかあるかもしれませんが、このへんが実感に合わないというのを表しているのではないかと感じてる訳ですが、1,700と12,700の関係で。それから将来の交通量推計で、車の量が減るということは、人口が減るという推計に基づくものかという、この２点について事務局いかがでしょうか。 |
| 事務局（吉住） | ●　一日当たりの交通容量ですが、４ページで国道369号線の県庁東交差点で、交通容量12,700台というデータを整理してます。平成17年度道路交通センサス一般交通量調査集計表で、県が既に公表されてます。前回の道路部会で整理したのは、同一数値を使ってたと思うんですけれども、今回改めて、データを頂き交通容量として、実勢値を使わせて頂きました。縦断勾配とか道路のカーブとか信号とかの配置状況を勘案した実勢の交通容量で、これと比較するのがベターで、各路線ごとの交通容量を図３で出てきた数字を入れて判断させて頂いたところです。<br>　将来交通量の推計値ですけども、奈良県が行いました平成17年度の交通センサスに基づき、将来交通量が、どの程度増加するか検討されてます。一点目としては、平成42年の奈良県の人口が、約17.3％の減少となります。奈良市の総合計画でも将来人口が年間500人程度の人口減少になってまして、これから更に加速して人口減少になる結果も出てます。車の交通台数も減りますので、発生集中交通量が、約15％位減少する想定値を出されてます。<br>　田中副委員長からご指摘ありましたが、一般的に検討する場合は、１時間あたりの検討をして整理してます。奈良県のデータ並びに奈良市で調査させて頂いたデータは、10分単位で、通過交通量のデータはとらせて頂いてますが、７時から７時半と７時半から８時のどれ位の差があるか、次回に整理して報告したいと思いますが、その時間帯だけ非常に混んでるから道路拡幅が必要というのは、検討の中で進めていくつもりはしてますけれども、一番条件の悪いのに合わせて、道路整備となれば、全ての道路が拡幅必要になると思います。今のご指摘の話は、道路部局等と相談させて頂きたいと思います。 |
| 渡邊委員長 | ●　数字だけを見ますと、４ページ目の上の表では①の21,974台。すなわち22,000台程あります。これを24で割りますと1,000台位になります。次の６ページを見ますと1,000台に比べて1,500台、すなわち全車両数を24で割った数字を1.5倍くらいしたものがここにきてます。ところが４ページ目の交通容量でいいますと12,700を24で割って考えますと500台位になるんです。この500台に対して可能交通量は３倍位という比較をしているので、0.9とか0.86になるのは、すぐ分かるんです。交通の量を考えるとき、何かルールでもあるのかなと思って質問した次第です。交通容量たるものは、いったい何ぞやというところから、説明がなされないと十分な理解が得られないのではないかと思いますが。 |
| 事務局（吉住） | ●　車の通過交通が、12,700台と想定してますが、夜でしたら、ほとんど車が通 |

| | |
|---|---|
| | らないので、通常の場合の12時間交通量は朝の７時から夜の７時まで。最大値でどれだけ車が通過するのかを想定して、昼夜間率とで、合わせて一日の想定台数を設定されてます。単純に、１時間1,700台通るから、24時間で、×何万台通るという計算式にはなってません。交通容量の実勢としては、一日当たりになり、ただ24で割ったらいいという数字ではないということです。 |
| 田中副委員長 | ●　時間を長くとった場合の慢性的渋滞と、時間が短い場合の急激な渋滞は、ハードルが高くなるんですかね。渋滞度を量るにあたって、短い時間であれば、かなり渋滞あっても、長い時間の渋滞よりも、ハードル高くして渋滞度はかってるとか何かがあるんですかね。 |
| 森住委員 | ●　素人感覚ですと、1,700台だったら、時間容量。時速どの位で走れるという数字をアバウトで言ったほうがいいんじゃないですか。あるいは、交通の制限速度と比較してどれ位で走れるんだ。この感覚で言うと非常によく分かりますね。そういう説明を、次回でも言って頂いたらいいんじゃないかと思います。 |
| 笹部委員 | ●　先程の台数の関係で、僕の感じと田中副委員長の話から、７時半から９時位が多いんじゃないかなという感じがするんです。だから、10分ごとのとられてるんだったら、７時台、８時台、10分ごとのデータを全部出して頂いたら分かり易いかなと思うんです。 |
| 渡邊委員長 | ●　自動車の台数と言っても、交通量については、あまり皆さん異論のない、もちろん時間をもっと短く刻むと、急激なゲリラ豪雨みたいな感じの、ザッと車が増える時期があるかもしれない心配はありますが、それとは別に、交通容量の定義の方にも疑問があって、言葉からしますと、この数字は快適に交通を維持できるできないの境界値のように感じる訳ですが、一日12,700台であれば快適な人が半分、不快な人が半分。それから１時間あたり1,700台であれば快適な人が半分、不快な人が半分というような例が意味合いのようにに受け取られますが、この1,700と12,700があまりにも数字は違う。24倍した場合、ずいぶん違うので、これで一体何を言ってるんだろうというのがあります。 |
| 事務局（吉住） | ●　交通容量については、12,700台という設定をして、昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できるというのが、交通容量の数字です。Ａ÷Ｂという判断でいきますと、１から1.25までの数字は、混雑度という表現をさせて頂いてますけれども、昼間の12時間の内、道路が混雑する可能性がある時間帯が１から２時間、ピーク時ですけれども、あります。何時間も混雑が連続する可能性は非常に少ないということです。1.25から1.75のところ、国道369号線の①の県庁東の交差点の場所は、ピーク時間帯を中心として、混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状況になってます。1.75以上になりますと慢性的な混雑状況を示しているということです。<br>　１時間の可能交通容量の計算をどうしたかですけれども、前回の策定委員会の道路部会で整理した資料の９ページに、２車線道路の基本交通容量を、時間当たりの交通量の積算をさせて頂いてます。一般的には何もないのであれば、 |

| | |
|---|---|
| | 既存の道路における多数の実測値から、１時間あたりを2,500台だったら通過できるという設定になってますので、2,500台に車線数が２車線でしたら0.94側方余裕とか、沿道状況、これは沿道には店舗とかない場合は、途中から入ってくる車とかがないので、非常に高い数字が設定されますが、沿道に店舗と住宅がありますので、沿道状況について0.85をかけたり、道路の勾配とか大型車両の混入率によっても係数が掛かります。その結果2,500台の基準値が約1,694台になり、１時間あたりの交通容量は1,700台が基準になります。 |
| 渡邊委員長 | ●　今回の検討は、事務局が昨年度の調査、最新の調査を元に、渋滞がどれ位になるか、道路の状況と、ごみ収集運搬車の何台という数字を重ね合わせて検討を行ったもので、市全体の問題であるので、ごみの部局だけで片付く問題じゃないだろうと。市全体もしくは県を巻き込んで、もう少し大きい枠組みで考えていくべきという話が前回あった訳ですけども。今回の整理は、現状の状態で台数については、これが基礎データになりますので、これを活用してプロジェクトチームでの議論に取り入れて頂きたいと考えてます。 |
| 森住委員 | ●　このデータから見て、ハード対策としてはできることはかなり限られてるとなってきた訳ですね。ソフト対策を重視することによって、どの位、渋滞感覚減らせるのかというテーマ設定しまして、むしろ社会アセスメントという考え方で、関係する住民の方と話し合いながら、具体的成果を上げていくやり方しないと、数字をあげて、これだけ緩和できますから許してくださいという論理だったら、無理やと思いますね。非常にいい問題設定して頂いたんで、東部の方と一緒にこの問題考えていって、炉が建設されるまでに、これだけ具体的に減ったという証拠を私達が積み上げることができるかどうかが、課題のような気がします。 |
| 渡邊委員長 | ●　他、いかがでしょうか。前回提案があったものについて、事務局から用意して頂いていると聞いてますが。 |
| 事務局（吉住） | ●　道路問題に対して、庁内検討部会の設置について、報告をさせて頂きます。<br>　前回の策定委員会に於きまして、市の方でプロジェクトチームを作って対応してほしい。市議会並びに地元の連合会の方からも、道路問題については市内部において関係部局で構成するプロジェクトチームを立ち上げてほしいという趣旨のご意見を頂いてました。施設課だけで道路問題に対応というのは、非常に大きな課題で、難しい面もあります。既にごみ焼却施設移転建設計画に伴う庁内調整会議を作ってまして、候補地選定とか将来の事業費とか地元の活性化対策に伴う関連施設の整備とかについて、庁内関係課に検討頂く組織です。今回新たに、企画部の交通政策課と建設部の街路課、道路建設課、併せまして都市計画課の方は既に入って頂いてますので、その４課で、庁内の道路検討部会というプロジェクトチームを立ち上げ、４月の後半に部会を開催したいと考えてます。 |
| 森住委員 | ●　道路問題だけじゃないんですけど、どういう議論をここでしていくかという |

| | |
|---|---|
| | 場合に、今まで環境アセスメントといいますと、環境の汚染物質がどのように地域に拡散していくのかが主でしたが、東部の方とお話させて頂きますと、大体ご理解頂いて、昔のイメージの公害問題は生じないだろうと。むしろ生じる問題は、社会問題で、交通の問題も社会問題ですね。それらを社会アセスメントと捉え、例えば住民の方と行政の方がうまくいったところと、うまくいってなくて建設したところを、一緒に調べ、イメージが悪いまま残っているところは行政と住民の関係が悪かったんじゃないかとなりますわね。ええとこもたくさんありますからね。そこを住民の方と双方で行くアセスメントを考えて進めていかないと、今までのアセスメントと違いますからね。結果でましても、その結果が地元の方々に中々理解されない。特に今までの環境アセスメントは、専門用語がたくさんあって、数字の羅列で、見ても分かりませんから、交通容量と一緒で、アセスメントにないアセスメントを、私達が目指していった方がいいと思います。第一歩として、この交通量問題。いい問題提起受けたと思ってます。その検討を次回から、何から議論するかをみんなで検討していけばいいと思います。 |
| 渡邊委員長 | ●　他にございませんでしょうか。よろしかったら、この会議の名称とか、変更しますので、それをご説明願います。 |
| 事務局（吉住） | ●　策定委員会の名称の変更ですけれども、３月の第31回の策定委員会に於いて、現在の奈良市ごみ焼却施設移転建設計画策定委員会の名称を奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会に変更するということで決めて頂きました。その後、委員会の設置要綱の改定を今月の15日に要綱の告示をさせて頂きたいと考えてます。次回予定の６月18日の第33回策定委員会から名称を、奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会として開催したいと考えてます。 |
| 事務局（森嶋） | ●　策定委員会の公開要領と傍聴要領の変更について説明をさせて頂きます。要領の名称を、奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会公開要領に変更させて頂きます。続きまして、第２条ですけれども、この公開の基準も、改正をさせて頂きたいと思ってます。この要領が施行された後に、奈良市情報公開条例が全面改正されて、今回は、この公開の基準を条例を引用するように改正をさせて頂きたいと考えてます。このことにより、会議を非公開にする場合の運用基準等が、条例に完全に準拠することになります。第２項の方で、非公開にした場合には、その理由を明らかにしなければならないことも規定させて頂きたいと考えてます。第４条、傍聴できるものについて、現行の要領では奈良市在住と、傍聴できる方を限定してましたが、何人もこの要領に定めるところにより、公開の策定委員会を傍聴することができるという形に改めたいと考えてます。現行の要領は、会議録に関する規定はありませんので、新たに13条を設け、会議録の作成と、その公開方法について規定をさせて頂きたいと考えてます。第14条、委任の条項も新たに設け、この要領に規定していない事項が生じた場合にも対応ができるように「第14条　この要領に定めるもののほか、会議の公 |

| | |
|---|---|
| | 開に関し、必要な事項は、委員長が定める」ということで、委員会の中で協議して頂いて、決定して頂くと考えてます。<br>　傍聴要領についても要領の名称を奈良市クリーンセンター建設計画策定委員会傍聴要領に変更させて頂きたいと考えてます。現行の２番に傍聴できる者という規程がありますが、新しい改正案では、この条項は、削除させて頂いてます。誰でも傍聴して頂ける形にさせて頂きたいと考えてます。 |
| 佐藤委員 | ●　これ、今日やる必要があるかというのが１点ですね。第２条のところ、出席委員の過半数で非公開にすることが議決された場合とありますけども、議論ではほぼ全面公開ということで、非公開というのは、非常に絞るべきだと。ほぼ全員の一致がなければというようなニュアンスで議論してた記憶がありますので、これは過半数が、今、３分の２と言われましたかね？要件は過重されてる訳ですね。そうだとするといいのかもしれませんが、突然ですので。名称変更はこの間、決めましたので、これはやって頂いていいと思うのですが。もういっぺん検討したらどうかなと思いますが。 |
| 元島委員 | ●　文章として、新旧改定の案を記録として残すとすればね、民間企業の議事録と同じようなことを言っていいかどうか別問題ですが、例えば現行の第４条のところ、アンダーラインありますね。右の改定案のところは、１行で済ましてますが、１項から６項まで全部削除という表現を入れておかないと、後で誤解されることがあってもいけませんから、１項から全部削除、これは新設という形で残しておかないと、後でクレーム付く気がするんで、体裁論の問題ですが、気を配って頂いて次回、提案して頂きたいのですが。 |
| 森住委員 | ●　公開しない場合は、もうちょっと実態に合せて、論理をきかせた方がいいと思います。例を言いますと、市民の方と学者先生がこういう会議やられるときに市民の方が学者先生の会議の進め方に異論を唱えられたんですよ。そうしますと、その学者先生は、それは行政の問題であって、委員会の問題ではないと。地域の住民の方と話し合いしないと、こんな問題解決しませんからね。地域の住民の方に最終決定する前に、意見を聞かれたらどうですか、ということを市民の方が提案された訳ですよ。それに関して、委員長である学者先生が、そんなことは聞く必要がないと、一蹴されたんです。その結果、決定したところの住人の方が、すぐ反対の声挙げましたね。学者先生自身が、こういう決定を知らない方が多いから、いいつもりで仕切るんですが、現実、そうでない例、ものすごく多いんですよ。何でそうなるかといいますと、先生は専門家であって、一般の方は反論しにくいんですね。反論をしにくい状況のままおりますと、こういうふうになる。ここは幸いなってませんけどね。大抵そうなるんです。一般市民の方は、質問して自分が恥かいたらあかんという気持ちもありますし、中々思うことが言われない。特に専門用語使うでしょ。今回の交通容量の話でも、1,700台の問題が自分の感覚と合わんからですね、ああいう質問されますけども、よそではああいう質問さえできない訳で、そういう議論しだすと非常に |

| | |
|---|---|
| | 時間がかかります。そういうことは、非公開でやって、先生の方も裃脱いでザックバランに議論をするという場を設けた方が、本会議そのものがスムーズにいきますから。事前学習会って呼んだらいいと思うんですが、そういう場合は、非公開にした方がいいんで、傍聴者の方は、反対される方もいれば、賛成される方もおられますから、一人ひとりの発言が、いわゆる一人歩きして、かえって悪くなる。そんなことが現実ありますからね。別に公開しても平和な世の中やったら構いませんけどね。そういう状況の社会と違いますからね。そういうことも考慮しながら進めんといけませんからね。事前学習会に相当するものは非公開ができると。その判断は会長にまかすという１項目を入れておいた方がいいと思うんです。 |
| 田中副委員長 | ●　法律的な観点から、公開条例の趣旨は、公開を促進するという趣旨ですよね。只、公開条例があるからそのままスライドである必要はないんですが、公開条例の趣旨からすると、公開条例よりも公開を制限する要領は条例違反になるんじゃないかと思うんですね。逆に公開条例よりも公開を促進する要領であれば、条例違反にならないと思うんです。だから公開条例ができたので、それを基本としつつ、これに抵触しないで、公開条例よりも、より公開させるという方向では可能なので、そういった観点で、ただ単に条例をスライドじゃなくて、もうちょっと議論した方がいいと思います。 |
| 事務局（森嶋） | ●　今の副委員長のお話ですけども、条例に抵触するのは、具合悪いので、先程森住委員からもおっしゃられたような場合に会議を非公開にして開催するということで、３号の中には、会議を公開することにより、当該会議に公正かつ円滑な運営に著しい支障が生じると認められる場合は、この委員会の中で出席委員さんの３分の２以上の多数で決めて頂ければ、非公開にすることができるという形です。 |
| 渡邊委員長 | ●　いずれにしても、今日はそこの重要なところが書面で配布されてませんので、今日は即決しないでおこうと、思っているところです。次回でどうですか？ |
| 事務局（森嶋） | ●　結構でございます。そしたらまずは名称の変更をさせて頂いてというふうに。 |
| | （３）その他 |
| 渡邊委員長 | ●　次回の日程を決めて終わりたいと思いますが。次回は６月18日がすでに決まってますが、この次ですけれども、８月の６日の金曜日にしましょう。 |
| 森住委員 | ●　次回の議題は。 |
| 渡邊委員長 | ●　次回は道路の話。庁内部局での検討とそれから後、公開の話も少ししたいのと。ごみ焼却施設の最近の建設方向はどうですかね。灰の溶融炉はもうつけない方向に世の中なってるらしいんですよ。皆さんは、今、道路のことで頭いっぱいかもしれませんけれども、そういう最新情報を少し検討できたらいいかなと思いますが、どうでしょう。 |
| 事務局（吉住） | ●　６月18日の検討頂く案件は、特に道路問題について、庁内部局もしくは県と |

| | |
|---|---|
| | 調整させて頂いて、提案させて頂こうと思ってます。その他は、奈良市で焼却施設を建設するにあたり、建設のコンセプトとか施設規模をどれ位設定させて頂くのかと市民の方が利用し易い施設を造ったらどうかということで、地元へ入らせて頂いた時に、市としてはこういう施設を設置したいということで、策定委員会の皆さんの合意形成を諮っておいて頂けたらと思ってます。ご提案頂いた最新施設の建設動向について、整理させて頂いてます。特に灰溶融炉については、環境省の指針が、灰溶融炉をセットということで以前はされてましたけれども、最終処分場が15年以上の規模があれば、灰溶融炉施設の設置は、市町村独自で判断しなさいという指針が出てますので、ご検討頂けたらと考えてます。 |
| 森住委員 | ●　事務局から、これからの施設のイメージのことを議論をする提案をされましたが、もっとコンセプト変えて、循環型総合という概念でやったら何ができるのか提案をしたいと思ってますので、それも議論して頂きたいと思ってます。地元の住民の方から見ますと、今のコンセプトのままだったら、ハード部分で、道路を言っておられるけど、道路は奈良市だけで出来る問題でないですから、還元施設としては、会館であるとか、小さいものにすぎない訳です。地元からすれば、もうありますからメリットは感じられない。もっと地元の住民が積極的に、ごみ処理じゃなくて循環型総合にするために関われる施設はいっぱいありますから、地元の住民の方と一緒に、造っていくというコンセプトのものを、奈良市の方に私は提案したいと思ってます。 |
| 事務局（森嶋） | ●　次回策定委員会は６月18日金曜日の開催でございます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。 |