第３４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８月６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３３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７１　　第３３回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案）

資料７２　　主要幹線道路の整備について（３）

第34回委員会	
資料72	H22.8.6

主要幹線道路の整備について（３）

東部地区自治連合協議会から要望を受けた幹線道路の４車線化による拡幅整備の可能性について協議・検討を行った。（図－１）

［Ｉ］ 道路拡幅整備の可能性について検討

１ クリーンセンター建設に伴う交通量の増加 （図－２ 表－１，２）

現環境清美センターへの進入車両台数の調査結果より、東部地区にクリーンセンターを建設した場合、隣接する幹線道路の通過交通量としては、ごみの搬入や通勤車両等を合せて、１日当たり約１，３５０台が増加する結果となった。

２ 拡幅整備に向けての検討

クリーンセンターの建設により増加する交通量を加えた将来の通過交通量をもとに、拡幅整備に向けて検討する。

① 第１のハードル（１日当たりの交通容量より） （資料６７）

現況の２車線道路では調査した３カ所すべての幹線道路で、混雑度が１．０以上となり拡幅整備の可能性はあるが、4車線化での整備においては、１箇所で混雑度が１．０を超えるのみとなった。

② 第２のハードル（１時間当たりの交通容量より） （資料６７）

調査した３カ所すべての幹線道路で、将来の通過交通量が、時間当たり交通容量を下回る結果となった。

③ 第３のハードル（費用対効果より） （図－３ 表－３）

・都市計画道路奈良天理桜井線の県庁東交差点から梅谷口交差点までを４車線で道路整備を行うとすれば、新たに幅員W＝１８ｍ（２車線）の区間を２４ｍに拡幅するための都市計画変更が必要となる。

また、４車線化による概算事業費としては約１２０億円（延長 約３．２ｋｍ）が必要であり、費用対効果からの検証では、（Ｂ／Ｃ）が、０．９となり事業実施の条件に必要な１．０以上の高い数値が出なかった。

・国道３６９号の般若寺交差点からクリーンセンター建設候補地までの区間については、将来の通過交通量が少ないため、４車線化したとしても事業効果が余り望めない。

また、急峻な地形の箇所も多く、整備費用が増大することが予想され、（Ｂ／Ｃ）の値が、奈良天理桜井線より更に小さくなると推測される。

＊以上のことから、４車線化による道路拡幅整備が、是非とも必要である結果を得ることは出来なかった。

３　都市計画道路網の見直し　（表－４，５）

現在、奈良県及び奈良市では、平成２４年度を目標に都市計画道路網の見直しを予定していることから、この結果を考慮しないで、現時点での新たな道路拡幅整備による都市計画道路の事業化は出来ないと考えられる。

［理由の一つとして、奈良県の将来人口は急激な減少傾向にあり、将来交通量（平成４２年度）についても約１５％減少するのではと想定される。

また、奈良市の将来人口については、平成４２年には、３０．２万人まで減少（平成１２年度に対して約２０％減少）することが見込まれる。］

４　奈良阪川上線の整備　（図－１）

平成２４年度を目途に整備を進めており、完成すると東部地区から京都方面や、ならやま大通りに行く車は、ほとんどがこのルートを利用すると想定され、般若寺交差点での交通量は減少すると考えられる。

５　その他の意見　（図－３）

・現在の道路混雑の原因としては、交差点が多く信号の間隔が狭い、バス停留所の切り込みや右折・左折レーンが無い、先の交差点における渋滞の影響等が考えられる。
・改善策としては、バス停留所の切り込みの設置、交差点の改良整備等については検討できるのでは。

［Ⅱ］　奈良県の考え方

・「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」における渋滞が著しい箇所（57 か所）に含まれており、県としても課題があることは認識している。
・渋滞を減らす対策としては、早期に効果の発揮出来るハードとソフト対策を併せた効率的・効果的な検討を進めていくこととし、たとえば、般若寺交差点の部分改良については検討の余地がある。

［Ⅲ］　検討結果のまとめ

以上の結果から、東部地区自治連合協議会から要望を受けた幹線道路（都市計画道路奈良天理桜井線及び般若寺交差点からクリーンセンター建設候補地間）の 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、現在でも般若寺交差点から県庁東交差点までの間（延長約１．５ｋｍ）においては、特に朝の通勤時間帯（７～９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さらに交通量が増加することから、何らかの渋滞緩和対策が必要と考える。

［Ⅳ］　渋滞緩和対策の検討

【ハード面からの対策】

1　般若寺交差点における改良整備
右折レーンの延長、及び交通安全対策のため、交差点東側の車道幅員の拡幅や歩道の整備等。

2　バス停留所の改良整備

【ソフト面からの対策】

1　クリーンセンターへの進入車両の軽減策

2　周辺道路で特に渋滞が発生している時間帯（７～９時頃）における、ごみ搬入車両の軽減策

3　信号機の制御方法の改善による対策
・現在、この道路の信号処理については、奈良県警の交通管制センターにおいて適正に制御されているが、少しでも本線での渋滞が解消出来るよう、信号処理（信号のサイクルタイム）の改善策について検討いただく。

これらの渋滞緩和対策については、今後、庁内の道路専門部会、並びにクリーンセンター建設計画策定委員会において引き続き検討を進めるとともに、必要なら奈良県への要望等も行い、東部地区自治連合協議会からご要望に出来る限り対応して行くこととしたい。

（図－１）

渋滞対策の検討カ所図

（図－２）

クリーンセンターのアクセス交通の移行条件

（表－1）

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%

クリーンセンター建設に伴う交通量の増加台数

現在の環境清美センター及びリサイクルセンターへの進入車両の調査結果により、新たに建設するクリーンセンターに伴う交通量の増加台数を１，３５０台／日とする。

(内訳)

１、環境清美センター　　１，２９０台／日　（1，２８６台）

２、リサイクルセンター（リサイクル推進課分室）　１２０台／日

３、東部地区からのアクセス　　－６０台／日

計　１，３５０台／日

（表－2）

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）

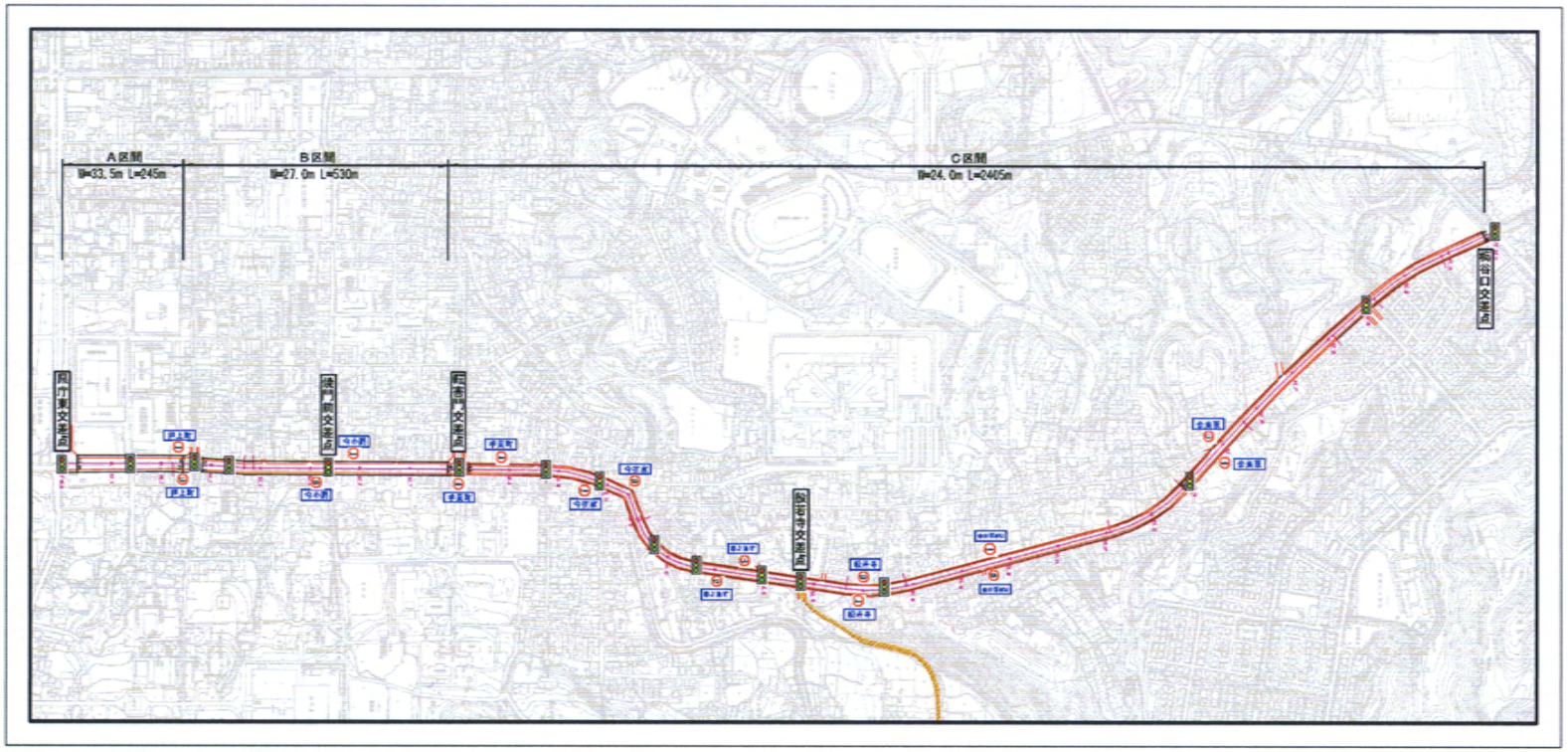
（クリーンセンターには環境清美センター及びリサイクルセンターの機能を併設する）

（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%

（図-3）

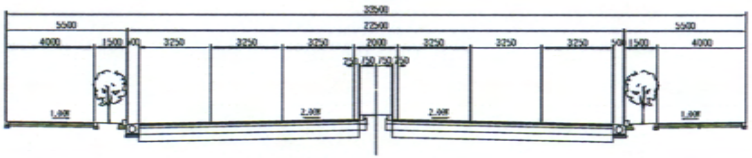
計画平面図　全線4車線案



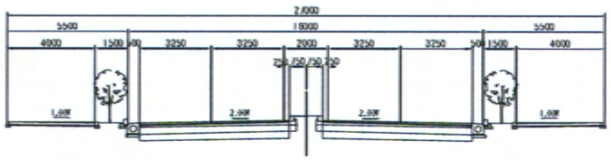
🚦:信号交差点
⊖:バス停

標準横断図　（C区間　W=18m⇒W=24mに変更）

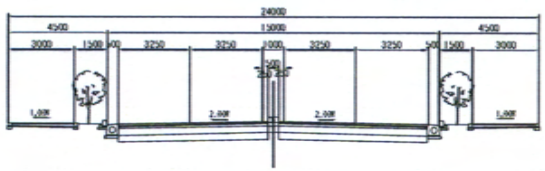
A区間 W=33.5m
NO.0～NO.2+45.0 L=245m



B区間 W=27.0m
NO.2+45.0～NO.7+75.0 L=530m



C区間 W=24.0m
NO.7+75.0～NO.32 L=2425m



（表－４）

１．奈良県の将来交通量推計の結果資料１

１）将来発生集中交通量の推計結果

高齢化率が高く、さらに出生率が低いことなどから大幅に本県の将来人口が減少すると推計されているため、本県の発生集中交通量は全国に比べて大きく減少すると推計されている。

	奈良県			全国		
	H17	H42	H42/H17	H17	H42	H42/H17
高齢化率(%)	20	35	―	20	32	―
人口（万人）	142	118	▲ 17.3	12777	11522	▲ 9.8
発生集中交通量（万ﾄﾘｯﾌﾟ）	300	250	▲ 15	31752	30332	▲ 4.5

出典：国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計データベース」
新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

２）将来交通量の推計結果

奈良県における将来交通量推計については、学識経験者等からなる「奈良県将来道路ネットワーク検討委員会」を設け、専門的見地からご審議いただいた。その結果、本県の将来交通量は１日あたり約１５００万台キロになると推計され、現況の約１８００万台キロに比べて約２割弱減少すると推計された。

○奈良県の発生集中交通量は、全国に比べて大きく減少。

表1　奈良県と全国における発生集中交通量の減少

	将来推計値（H42）と実績値（H17）との比	今回の将来推計値と前回の（H14）推計値との比
全　国	▲　４．５％	▲９％
奈良県	▲１４．８％	▲１５．９％

資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

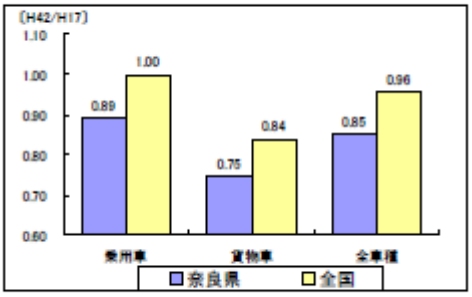


図１　奈良県と全国における車種別の発生集中交通量の変化（H17→H42）

○H42 の奈良県の主な都市間の流動の変化をみると、H17 と比較して、およそ 8 割から 9 割に減少している。
○H42 の交通量（走行台キロ）は、H17 と比較して、約 2 割弱減少すると推計される。

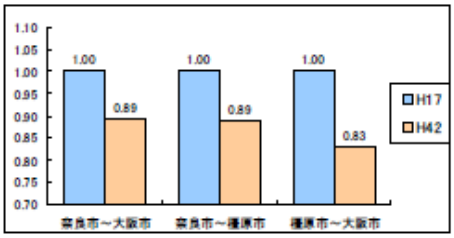


図2　主な都市間の流動の変化（H17→H42）
資料）新たな将来OD表（国土交通省提供資料）より作成

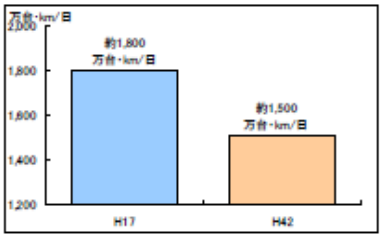


図３　奈良県における将来交通量
資料）県の将来交通量推計結果より

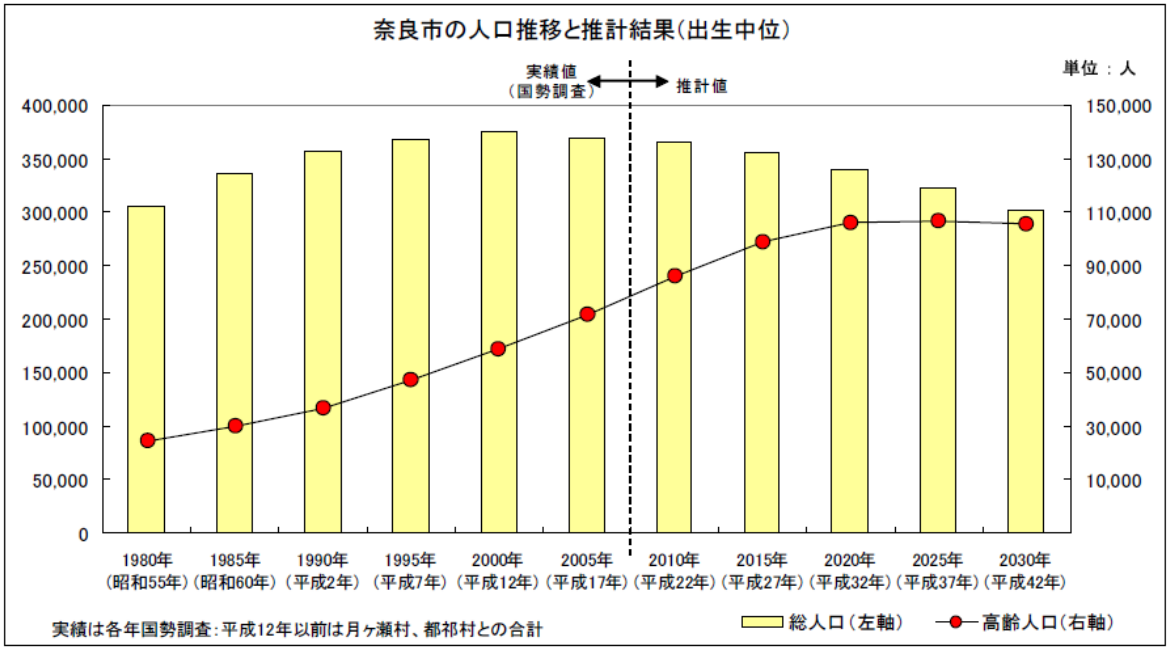
※　　奈良県土木部道路建設課ホームページより抜粋

（表－5）

奈良市の将来人口

市の人口は、1950 年代からの高度経済成長期にあわせて、大阪・京都などの大都市への近接性を活かした住宅地が形成されてきたことなどにより、2000 年（平成12 年）頃までは着実な人口増加を遂げてきました。しかし、近年は全国的な傾向と同様に、本市においても、人口減少と少子高齢化は確実に進行しています。

これまでの推移から将来人口の見通しを予測すると、本市の人口は2000 年（平成12 年）の37.5 万人（※旧月ヶ瀬村、旧都祁村を含む）をピークに一貫して減少傾向が続き、2020 年（平成32 年）には34.1 万人、2030 年（平成42 年）には30.2 万人まで減少することが見込まれます。



※　奈良市第４次総合計画・基本計画（案）より抜粋

第34回委員会	
開催概要	H22.8.6

第34回策定委員会開催概要及び議事録概要版

件　　名		第34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８月６日（金）　18：00～19：38
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、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、古海忍、三浦教次、元島満義、森住明弘、安田美紗子、山口清和、山口裕司、吉岡正志、渡邊信久 （木内喜久子、國領弘治、坊忠一、吉田隆一委員は欠席）
	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	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71　　第33回策定委員会開催概要及び議事録概要版（案） 資料72　　主要幹線道路の整備について（3）

会　議　内　容

開　　会

部長挨拶

１．議　　事

⑴　第33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34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）	●　本日の出席状況でございますが、委員総数21名の内12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。
	１．議事
渡邊委員長	●　本日の資料確認から入っていこうと思います。よろしくお願いします。
事務局（森嶋）	「資料確認」
	（１）第33回策定委員会議事録概要版の確認
渡邊委員長	●　まずは、議事録の方は、特に問題なくいってますか。
事務局（森嶋）	●　特に現在のところ、委員の皆様方からは訂正等のご連絡頂いておりません。
渡邊委員長	●　議事録について、会議の間に訂正がなかったら承認ということで進めたいと思います。
	（２）クリーンセンターの候補地選定について
渡邊委員長	●　資料72の説明をお願いします。前回の会議では、中間報告ということで道路の問題ですね。だいたいの見通しがつけたと思うんですけども、これをどういう形で地元にもっていくかという、今日はそこの詰めの話になります。
事務局（吉住）	●　それでは、資料72について、概要を説明させて頂きます。 まず、東部地区自治連合協議会から要望受けました、幹線道路の４車線化における拡幅整備の可能性について検討を行いました。一番として、道路拡幅整備の可能性についての検討で、クリーンセンター建設に伴う交通量の増加量で、図－２を表示してますが、一日の平均台数を調査したところ、約1,290台。大安寺のリサイクルセンターも同じ場所に移設する計画で、120台とで、合わせて1,410台の車が、この候補地域のところへ集中するということです。60台は、都祁とか月ヶ瀬の方から搬入しますので、このルートを通るのを60台と想定して、その差の1,350台が、この般若寺交差点から候補地域までの間に増加台数として増えるという整理をさせて頂きました。 続きまして拡幅整備に向けての検討で、第１ハードルの一日当たりの交通容量からの調査。二つ目は第２ハードルの１時間あたりの交通容量からの調査をしたところ、４車線化は絶対必要という整理まで至っておりませんでした。 続きまして、第３のハードル費用対効果を検討させて頂きました。県庁東交差点から般若寺交差点を経て、梅谷口交差点まで、このルートを仮に４車線道路で拡幅した場合、どれ位費用がかかるのかを検討させて頂きました。その結

	果、延長が約3.2キロございますが、費用としては事業費が、約120億円必要になります。費用対効果、Ｂ／Ｃというんですけれども、それを出させて頂きますと、0.9ということで１以上の数字が出なかったということで、効果よりも事業費が高くなったという結果になりました。 　以上の結果から４車線化による道路整備が是非とも必要であるという結果は得ることはできませんでした、ということです。 　また都市計画道路の見直しで、現在奈良県とか奈良市では、平成24年度を目標に都市計画道路の見直しを進めているところであります。理由としては、奈良県の将来人口推計は、人口が非常に少なくなるということで、将来交通量が約15％程減るという形になります。 　次に奈良市の人口ですけれども、奈良市のピークが平成12年度の375,000人が、徐々に現在減りつつあります。2030年すなわち平成42年、人口が約302,000人まで減少するという想定の推計が出てます。 　続きまして奈良阪川上線の整備ですけども、奈良市の道路建設課で、現在整備中であります。24年度を目標に完成予定で、これができますと、北の方へ行こうとする車は、このルートを、ほとんどの車が通るのではなかろうかということで、まとめさせて頂きました。 　検討結果のまとめとしましては、地元の東部地区自治連合協議会から要望を受けました、幹線道路の４車線の拡幅整備は必要という結果は得られなかったということでありました。但し、現在でも、般若寺交差点から県庁東交差点の間、約1.5キロは、朝の通勤時間帯の７時から９時頃までは、非常に渋滞しているので、クリーンセンターを建設すると交通量が増加するため、何らかの渋滞緩和対策が必要であろうということで、まとめさせて頂いてます。 　続きまして、渋滞緩和対策の検討で、考えられる方策としては、ハード面からの対応で、般若寺交差点に於ける改良整備で、ここの交差点が何らかの課題を抱えてますので、改良整備をしてはどうかということです。この沿道、非常にバス停が多いので、バス停の改良整備というのも検討できるんではなかろうかというまとめにしてます。ソフト面からの対策で、クリーンセンターへの進入車両の軽減策で、表－１。現在の環境清美センターへ入っている台数が、約1,290台あるということです。クリーンセンターの進入車両の軽減策として、特に顕著に現れているのは、一般家庭からのごみの持込が一日約517台、ごみ搬入関係以外の車両で、391台が事務車両とか職員の通勤車両ですが、クリーンセンターの進入車両の軽減策として、将来的には考えていくこともできるかなという整理で挙げさせて頂きました。 　２番として周辺道路で特に渋滞が発生している時間帯、７時から９時まで、この時間帯にごみの搬入車両をできるだけ抑えるという方法もソフト面からの対応としては考えられるのではということです。 　３番目として、信号機の制御・改善で、図－３。この道路は、バス停の数も

	さることながら信号機の数が多いので、現在、奈良県の交通管制センターの方で信号機の制御している路線ですけれども、できるだけこの路線を優先的に流して頂くような信号機の制御をしてもらえないかということを、お願いに行くという対応も考えられるということで、挙げてます。 　まとめとして、これらの渋滞緩和対策は、今後庁内の道路専門部会とか策定委員会において、引き続き検討を行い、必要なら、奈良県への要望等も行い、東部地区自治連合協議会からの要望等にできる限り対応していくこととしたいという形でまとめさせて頂きました。
渡邊委員長	●　これが市の道路部局も含めた市役所側の回答と考えてよろしいんですね。
事務局（吉住）	●　東部地域から要望を頂いた拡幅整備に対する考え方の整理としては、今させて頂いたのが、最終的な回答になろうかと考えてます。只、局部改良とか渋滞緩和対策は、まだ整理はできてませんけれども、今後この対策を基本に重点的に検討していくべきかなと考えてます。
Ａ委員	●　今、人口が減少するということですが、観光人口が、今後、奈良県内・奈良市内に将来増えて行ってほしいということもありますけれども、観光人口を考慮する必要が、この路線の場合あるのかどうかですね。京都からの観光人口は、流入してくるのか、そのあたり、いかがでしょう。
事務局（吉住）	●　交通量は、平日の交通量並びに休日の交通量という形で観光客の台数も含んだ、現在の通過交通量でカウントしますので、観光客の交通量も入ってます。基本的にごみ焼却施設の通過台数の増加という対応の中で、休日は観光客がたくさん来て頂いて、渋滞しているのは十分わかるんですけども、月曜日から金曜日を主にターゲットにおいて説明させて頂いたところであります。それで将来的な観光客の平日並びに休日にどれだけ観光客が増えるかというデータは、今現在は把握はさせて頂いてません。あくまでも実績と平日のごみ焼却施設が稼動並びに市民の持込ごみの対応した中での将来通過交通量の台数の増という観点からご説明させて頂きました。
田中副委員長	●　これ見てると休日はあまり動きがなくて、平日は下がってるんですよね。この道路通ってる者として実感があるんですが、観光客は土・日あたりとか夕方とかなると、本当に動きがとれないというのは一定の時間あります。それは、10年前と変わってないんですが、感覚で申し訳ないんですが、平日の朝のいわゆる７時～８時台の通勤ラッシュの時間帯が、平日が昔よりも緩和されている印象がありましたので、それを調べてほしいという、それが出てると思うんです。だから、東部の方が、どの部分の渋滞の緩和に一番重点をおいておられるのかということもあるんですけども、例えば、通勤・仕事に行くという意味においては、観光客は、平日でなくて休日の横這いだと思いますので、平日のことを考えると、若干観光客は、度外視しても、緩和されていく傾向があるんじゃないかなと、私、そういう印象を持ちました。
渡邊委員長	●　観光のところも平日は、平行にはならないけれども、同じようにちょっとは

	引きづられて減っていくという見通し。
田中副委員長	●　そもそも、観光客は平日があまりいないので、観光客が集中する休日は、確かに観光客がそれほど減ってないんでしょうから、横這いだと思うんですね。だけど、観光客が来なくて、生活道路として使っている平日が、下がっているという実感があると。だから、東部の方の通勤ラッシュという意味での平日の緩和っていうのは、一定はできるんじゃないかと思いますけど、観光客のことはあまり考えなくてもいいんじゃないかと。
渡邊委員長	●　観光客による渋滞ってことを、ここであまり中心に据えるべきでないという意見は、今ありましたが、どうでしょうか。でも住んでおられる方からすると、それを切り分けて云々というのは、耐えられないと思うんですがね。
田中副委員長	●　時間帯なんですよ。朝７時～８時を一番議論してたんですよ。７時～８時というのは観光客は通らない時間ですね。
Ａ委員	●　それで、東部の方々が言われていることに対して説明がつくならば、それでいいかとは、思います。
Ｂ委員	●　現地行った感じですけども、資料３頁のハード面の渋滞対策の中で、般若寺の交差点の改良整備の中に含まれるんですけども、柳生の東の方から来られると、あそこにガソリンスタンドとコンビニが２軒並んでる訳です。駐車場があって、相当空間的な土地もあります。それからカーブが非常に急で、高低差がございます。もう少し何か改善を施せば、相当この交差点がよくなるんじゃないだろうかと。梅谷の方からお見え頂いた方はあまり関係がないかもしれませんけれども、東の方からお見えになった方は、あそこの交差点は使い勝手が悪いところだと思います。特に信号が見えない、急カーブという交差点の整備をどうして今まで放置してあったのかという感じがします。
渡邊委員長	●　道路の広さだけじゃなくて、カーブで向こうが見えない信号があるとか、高低差があるとか、そういうことに対する改修すなわち、安全の為の改修をすることによって、状況がよくなるのではないかというお話ですが。最終的な報告の中に、そういう文言位はあってもいいかなという気がするんですけど。 　安全ということを言いますと、安全面は金銭的に言うと便益はあんまりないんですね。このＢ／Ｃという計算、この表－３の２頁目のところに費用便益分析効果があります。費用、コストと便益、ベネフィットがある訳ですが、費用・コスト事業費120.7億円。これはいいんですけども、便益・ベネフィットのほうを見ますと、時間短縮効果が5.7億円、走行費用の縮減が0.8億円、交通事故、これは-0.1ということは、事故が増えるということですか？
事務局（吉住）	●　費用対効果に、専門用語等が非常にたくさんございますので、２頁の下に、道路整備による便益とはということで、少し解説を書かせて頂いてます。ご指摘のありました、交通事故でマイナス0.1億円ですけども、一番下に、交通事故減少便益で、２車線から４車線に道路を拡幅しますと、交通量が増えることから、事故の頻度が増加して、逆に便益が下がる場合があるということでありま

	す。検討した結果、交通量が増えることによって事故が増えるという検討の中でマイナス0.1億円という数字が出たということであります。
Ｂ委員	●　般若寺の交差点の改良というのは、その中に入ってるんですか？
事務局（吉住）	●　図－３の県庁東交差点から梅谷口交差点の間、約3.2キロを４車線道路で整備した場合、120億の事業費を出させて頂いてます。細かくは、ここの般若寺交差点の拡幅整備・改良整備の数字は含んでません。この路線の整備費として出させて頂いてます。
Ｂ委員	●　般若寺の交差点の改良も、この中に考慮して頂かないとあまり効果が発生しない。特に東部の自治会の方はそこに関心があるんだろう思うんです。例えば梅谷に抜けたほうが大阪に近いですよというおっしゃり方もあるし、それから新しい木津へ流れる路線の整備等もありますけどね、迂回距離が短くなって交通量が横にそれるという効果がありますと言ってるもんですから、そのことを、例えば梅谷口とかあるいは川上線に、交通量が流れるような形の誘導整備も、この中で入れておいたほうがいいんじゃないかとお願いしたいんですが。
渡邊委員長	●　事務局から出して頂いているハード面にＢ委員から出たアイデアも盛り込んで頂いて、あと地元と相談ということになるかなと思うんですけどね。
吉岡委員	●　資料72でも明らかなように、東部連合自治会長から市に対して、過去には市長に対して意見書、今年に入りまして我々の策定委員会に申入書、同趣旨のありましたが、検討結果、現段階ではもう４車線化はとても無理だと。例え120億かけても、用地買収とか補償費なんか考えると果たしてできるのかということを考えると、これ以上の進展はないと考えてます、４車線化の話は。だから、ハード面、ソフト面どうするかと。今の時点で考えられるのはこれくらいかなと思いますので、私は６連合自治会長に一応答を返すべきだと思います。フライングになりましたけども、打診しましたら、答を持ってきてくれるのなら聞くよということですので、策定委員会と市と一緒になりまして、答を持っていくということが、先決ではないかと思います。
渡邊委員長	●　現段階で、用意できるものはこれぐらいで、話は聞いて頂けそうな感じなんですかね。
吉岡委員	●　意見書と申入書を出してるんで、その答ということであれば聞きましょうと、我々、答を返すというのは、通常のあり方だと、それは聞きましょうと。その後どうするかは聞いてからという話です。このままだと、門前払いになると思います。市と策定委員会で、もっとよく考えて来いと。例えばこの前、大雨で、369号線の動物霊園のあたりで土砂くずれがあり、一日通行止めになりました。東部からの生命線が一日使えなかったということで、彼らは田原のほうに出るか、あるいは笠置のほうに出るかですね、奈良市に出る場合に、そういう不便を被むられたので、我々もどうするかということは考えるべきかなと。県庁東から般若寺の交差点だけの話ではないと、私は理解してます。一応答を返して、また我々で持ち帰って色々と検討すべきではないかと思います。

渡邊委員長	●　他に何かありますかね。
森住委員	●　回答文の作り方を議論した方がいいんじゃないかと思う。一般の方にも配ってもらうつもりで書いてもらった方がいいと思う訳ですね、自治会長さんだけに配るんじゃなくて。全く事情を知らん人が読んでも、スーッと分かるような形に文章化しておかないと、このまま渡すのは失礼じゃないかと思います。これを文章化する作業はお会いしてから後でいいかと思いますけどね。そういう用意があるっていうことも、言ったほうがいいと思います。
渡邊委員長	●　もちろん６連合自治会のスケジュールのこともありますけれども、最終報告の形を作って、持って行くのはいつくらいになりそうですかね。
事務局（吉住）	●　地元の連合自治会から申入があった４車線化の拡幅整備の必須条件には、残念ながら具体的な整理はできなかったということで、これについては、要望書を頂いてますので、結果を回答しなければならないと思います。これ以上検討しても結果は変わらないと考えてる中で、できるだけ早く東部の方にお会いして、策定委員会の委員さんと奈良市の事務局も含めてお会いさせて頂いて、お答を回答させて頂いて、どういう意見を頂けるか分からないんですけれども、報告は、できるだけ早くさせて頂いたほうが、誠意を持ってということでいいんじゃなかろうかなと考えてます。
三浦委員	●　元に戻すような話になりますが、ソフト面からの対策で、庁内の道路専門部会で検討した結果にしては、何か物足りないなという気がするんです。というのは、クリーンセンターへの進入車両の軽減策とか、ごみ車両とかの問題だけをとらまえているということで、全体的な例えば、パークアンドライドを徹底するとか。あるいは市内に勤務する方は学校の先生方とか、県庁の職員、市役所の職員、圧倒的に多いんです、官公庁関係。そういうところへ時差出勤を頼むとかいうことを、もう少しソフトの面で、進んだ取り組みをして行く姿勢が必要じゃないかと思うんです。
事務局（吉住）	●　道路部局の対応の中での、将来交通量だけの面を重点的に検討したということでございます。観光客の対応はどうかというお話も、検討の中では実際入ってなかったという面もありますので、将来観光客の動向がどうなるかということで、特に土日に非常に増えると思うんですけども、どういう将来交通量の増を、データ的に検討されているかは、改めて調査し直して、検討策も含めて改めて調査したいと思います。パークアンドバスライドも実際されてますけれども、奈良県が、奈良公園周辺の将来交通量対策をどうしようかと、改めて検討されている経緯がございます。日曜日とか観光シーズンはあの路線を一方通行にしようという、昨年度にテストケースでされた経緯もございますので、最新のデータを仕入れて、再度整理はさせて頂こうかなと考えてます。
渡邊委員長	●　４車線化が、一番のポイントで要望書を頂いてましたので、あんまり引きずるのもよくないと思いますので、取り敢えずは、全てのソフト対策を盛り込めてない状態であっても、挨拶といいますか、顔を合わせて相談をしながら、ソ

	フト面については、これもあるだろうとかやったらどうかなと思いますが。 奈良市としては、そういう進め方でもよろしいんですか？
事務局（吉住）	●　委員長がおっしゃって頂いた対応で市役所も結構かなと考えてます。
森住委員	●　この間の大雨で、がけ崩れがあってストップなりましたね。今問題になっている道と思うんですよ。私達４車線化の視点しかなかったですけども、あの道の総合的な改良策も、今後は一緒に検討したいということを、今日は私達で決めておいて、それも併せて報告するといいますか、４車線化については無理だけれども、こういう色んな改良策が考えられるから、それを改めてこっちも提示したいという言い方にしといたらいいんじゃないでしょうか。
事務局（吉住）	●　これから、どういうごみ処理施設を造ったらいいかということで、仮に地元に入るにしても、どういうものを施設整備したいというお話も必要なことかなということで、その検討もお願いできたらと思います。それにつきまして、施設課の方で、ごみ処理施設の候補地選定を含めまして、地元に対してどういう対応をされたか、地元に対しての関連施設の整備を、どういう整備をされたか等について、アンケート調査を今週送らせて頂きました。ピックアップしたのは、すでに候補地選定がされている所で、現在、環境アセスメントされているところとか、もしくは稼動して、非常に新しい施設というところで、15カ所程度の市にアンケート調査をさせて頂き、その整理を次回の策定委員会で、ご説明させて頂こうかなと思ってます。その資料を見ながら、奈良市としてどういう施設がベターか、地元に喜ばれる施設として、この場所ではどういうものが考えられるのかを、検討頂けたらと考えてますので、９月30日については、検討頂ける叩き台を作らせてもらおうかなと考えてます。
渡邊委員長	●　９月30日は忙しいですね。地元と会って話をして、どうであったと、これからどういう方向だという話と、アンケート調査とおっしゃいましたけれども、他の自治体に対して、最近どういう動向か調査されると思うので、それを踏まえながら、施設をどういったものにという話をしていく予定ですね。
	（３）その他
山口(裕)委員	●　今、私達が目指すべきクリーンセンターのあり方、どういうものをという議論に入りつつあるのかなと思うんですけど、奈良市の方で、一般廃棄物の基本計画が、来年からの10年分の検討に今入ってると思うんですね。将来の減量目標値だとかも、その計画の中で検討されてくると思うんですけども、そことの整合がある程度取れていないといけないのかなと思います。しかるべき時期、タイミングにおいて、そちらの検討状況を、当委員会にも、一定のご報告も頂きながら、擦り合わせをして施設のあり方を考えていくことが必要と思いますので、お願いしておきたいと思います。
息田部長	●　処理基本計画の委員会ですけども、第１回目が今月の27日に始めてという状況です。同じ部署ですので、連携しながら進めて参りたいと思います。

元島委員	●　全然別個のことですが、実は６月５日に学園前の西部公民館で、タウンミーティングがありまして、そのときに、この策定委員会の審議が遅いなんてヤジが飛んで来たんですが、私も出席してまして、例えば、昔の自民党が議長席を囲んでするとか、お尻を決めておいてやることができる会議じゃありません。これで６年目に入ってるんかな。それだけかかってやってるってことは、こういう問題が出てきたら、こういうようにけじめをつけて、本論へ戻って、また次ということを、手順を踏みながら、決して私達委員が怠慢で、今になっている訳じゃありませんが、そういうことを言われたと。決して中途半端なことで、お尻を決めてやれるシロモノでないということを、委員長採択をしてもらって、きっちりとこまめにやってるんだということを、委員の各員、胸を張って、宣誓したいと思うんですが、いかがでしょうか。
笹部委員	●　北部ブロックのタウンミーティングでも、その関係について、地元左京の方から意見が出ました。奈良市が、この委員会に任せきりにするんじゃなくて、もう少し市の方もイニシアチブとって進めるべきじゃないかという意見だったんですけども。市長の回答が、地元との交渉もこの委員会でしてくださるように取れる回答だったんです。それは違うだろうと思うんです。調停条項でも、いつまでどうするというスケジュールも決まってる訳ですから、できるだけ合うような進め方はしてほしいという思いは地元としてはあります。そういう思いは、市に対してもこの委員会に対しても両方なんですね。委員でありながらこういうこと言ってるの変な感じですけど、地元としてはそういう強い思いがあります。左京自治連合会から出た話ですが、市長とこの委員会に対して、市も責任もってやってほしいということと、この委員会に対しても、もう少し早く進めてほしいという意見書を出すことが検討されてます。一生懸命はして頂いてるんですけれども、地元のそういう思いがあることも、ご理解頂きたいと思います。
田中(幹)委員	●　公害調停の申し立てをされたのは、今から７年前なんですよ。申し立て人の気持ちになると遅れてます。来年の３月までには確定しなくちゃいかん。ずっと前に委員会で選定すると、こうなってるんですよ。委員会で候補地を選定して、決定は市長ですからね。選定は早めに行われるべきだった。そういう意味では、策定委員会一生懸命やったという抗弁は、地元の方にはあまり通じないんじゃないかと思うんです。約束の期限よりは遅れたというのは事実なんですね。謙虚に、遅れてるということは認めなきゃいかんと。策定委員会が選定するということですので、選定が遅れたと言われたら、抗弁のしようがないです。一生懸命やったというのは、公害調停の申し立て人にしてみれば、理屈にならないんですよ。ですから、公害調停の相手方として参画した者としては深く反省しております。
阪本委員	●　地元の人間として、この委員会、公害調停から含めて携わらせて頂いてますので、どういう経緯で時間的な遅れが生じたかは十分理解できてるつもりです

	けども、その都度、地元の会議等でご説明申し上げても、結果として今こうじゃないかと、言われたときに、毎回進展が見られないのも事実です。慎重に議論を積み重ねて、特に東部の地元の方と、摩擦が生じないように、何とかご理解頂けるようにということで、分かってるつもりですけども、他方、地元の左京においては、去年聞いた話からどんだけ前に進んでるんだといった時に、説明のしようがないと。公害調停の年限切ったからそれをと言われたら、確かにそうなんですけども、片一方で目標期限を守るあまり、地元の方との軋轢が生じたら元も子もないということできてますけれども、両者の言い分は十分分かるんですけども、もう少し進捗が見られる形にして頂けたら有り難いなと思います。奈良市側の田中先生の方からも、逆に頭下げなということをおっしゃって頂いて、うれしく思ったんですけども、その思いが、地元左京の方には、どこまで通じるかという気がしてます。
渡邊委員長	● 今日のところはこれで。次回は９月30日ですね。その次はいつがいいですか？
事務局（吉住）	● １カ月半位で、11月中旬から下旬位で決めて頂けたらと考えてます。
渡邊委員長	● そうですね。じゃ、次々回の委員会については11月25日。
事務局（森嶋）	● 次回策定委員会は９月30日木曜日の開催予定でございます。どうか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。