

第5回 北川原公園ごみ搬入路の違法性解消に向けた検討会 要点録

日 時 : 令和6年3月30日(土) 14時00分~16時00分
場 所 : 日野市クリーンセンター プラスチック類資源化施設 2階多目的室
参加者 : 検討会委員 13名、事務局 7名 合計 20名
配布資料: ①【資料】次第
②【資料】席次表
③【資料】第5回検討会資料(パワーポイント)
④【資料】第4回検討会 要点録

【議題】

1. 開会
2. 本日の検討会について
前回のおさらい
前回の検討会後にいただいた質問・意見について
3. 議事
4. 閉会

1. 開会
2. 本日の検討会について、前回のおさらい

事務局 第5回検討会資料に沿って説明。

(主な意見等)

浅海委員 ごみ収集車の搬入台数と周辺交通量への影響で示されている数字は、収集車の出入り口を1つにする案の予測数値ということでよいか。また、13ページに事業系ごみ収集車の実態把握が困難なためと書いてあるが、6ページに書いてある数字も事業系ごみは入っていないものか、確認したい。

事務局 収集車の台数は、現時点で浅川清流環境組合に搬入している車両の台数。今浅川側を走っている車両は、加算していない。

浅海委員 確認したい点は、現在両側にある搬入路を一つに絞った場合、その影響がどの程度なのか知りたい。周辺交通の増加が懸念されるという声が出ていると聞いている。

事務局 6ページ右側の表の数は、現時点で両側を走っている合計数である。片側であれば、これの半分の台数が現時点の台数になる。

浅海委員 もう1点は、13ページに事業系ごみ実態把握が困難であると書いてある。6ページの数字も事業系の数は入っていないのではないか。

事務局 台数は入っている。事業系の方は各事業者で保有している車の台数の把握が

困難な部分があった。6 ページの表は実際に走っているデータを元に車両の延べ台数を出している。

浅海委員 一本化した場合の周辺交通への影響についての課題の有無はどのように捉えているか。

事務局 生活道路に同じ交通断面で往来すると影響がある。ただ影響の有無は、渋滞の発生等ではなく道路構造令上での 500 台/日を超えると多い環境になる。ただ、今議論しているごみ搬入路は専用道路のため、その通りについては、多い少ないには当たらない。住居のエリアを通らないようなルートであれば、該当しない認識だ。

浅海委員 周辺の方の懸念は、今まであまり通っていない日野橋や府中四谷橋を使う車が増加するため、自分の住居エリアに影響が出るのではという心配なのではないかと思う。

事務局 一般に信号がつくような交差点がある幹線道路に対しては影響がないと言っている。先ほど申し上げたのはあくまで生活道路に対しての影響のことだ。

浅海委員 それほど大きな影響はでない見方をされているのか。

事務局 そういう認識だ。

浅海委員 9 ページの資料だが、必ずしも旧施設を解体せず別の方法でアクセスが取れるのではないかと思う。例えば、川側から橋をもう一つ架けて入れるようにする方法や、今現在の多摩川側の出入口を利用して検量棟もそのルート沿いに作る方法もあると思う。これについて検討はされたか。

事務局 担当課としては、一般の収集車両だけではなくプラスチックを搬出するときの 10 t の大型車までも含めて考えると解体をせず行うのは難しい認識でいたため、細かい検討は行っていない。もう一度検討はしていくが、解体の際に外に有害なものが出ないやり方で解体していくことを考えると旧可燃ごみ施設の周りを通るのは現実的には難しい認識でいる。

浅海委員 浅川沿いの搬入路を多摩川沿いに全部集中させて、浅川沿いの道路が人間優先の遊歩道になる可能性もあると思う。別の可能性も検討してほしい。

伊藤会長 先ほど難しい認識だという話だったが、今の話は次回図面的なものを添えて、見解を説明してほしい。

笠間委員 ごみ搬入路に配置されている交通誘導員についての質問させていただいた。ここで示されているのは、きたがわら地区広場側の交通誘導員の人件費のみだ。まず基本的な認識で、ごみ搬入路、どこをどの組織が管理運営をしているのか知りたい。きたがわら地区広場は浅川清流環境組合の予算からこの数字が出てきていると思うが、なぜ北川原公園側の交通誘導員については、委託費の中で全部一緒になっているため明確な数字が出ないとなっている。北川原公園側のごみ搬入路と地区広場の管理運営は別なのかをまず伺いたい。

事務局 今回出しているのは広場側の誘導員だ。公園の誘導員が委託の仕様書の中に入っているのはその通りだが、実際に管理が別々だからそのような形になっているわけではない。搬入路の工事が終わる段階で、浅川清流環境組合の運営の中で、(誘導員配置における) 工事自体の誘導員と運営自体の誘導員が一緒になった契約となっている。最初の契約では、4ヶ所での誘導員を含めた形でSPC(運営会社)と契約を結んでいる。後に北川原公園の運用も始まる段階で、広場側の方にも誘導員を配置した方が良いという話があり人数を増やした。増加した2名分は、浅川清流環境組合から別の委託で出している。そのため、別委託の部分は予算で金額が出てきているが、最初の契約部分は全体の運営費と一緒にしているため、その部分だけの運営費用では出していない。実際の管理は、北川原公園自体は公園の扱いのため、日野市が公園自体を持っている。搬入路自体は、緑と清流課・クリーンセンター・浅川清流環境組合の3者で協定を結んで管理をしている。交通誘導員の人件費が示せないことと管理部署が違う所は一致していない。

笠間委員 きたがわら地区広場の管理は浅川清流環境組合という理解でいいか。

事務局 きたがわら地区広場側は下水道局の土地のため、下水道局と緑と清流課で協定を結んでいる。管理は緑と清流課・クリーンセンター・浅川清流環境組合の3者で、協定を結んでそれぞれで管理することになっている。

笠間委員 現地の交通誘導員は、同じ会社から派遣されている理解でよいか。

事務局 その通り。

笠間委員 令和3年度、令和4年度が年間1580万円程度かかっているきたがわら地区広場の3人分で1580万円余りということか。

事務局 その通り。

笠間委員 これを3で割ると、1人年間520万円余りということになる。

事務局 人件費だけの考えで言えばそうなる。

笠間委員 公園側が5人で合計8人となり、大体1年間4億2000万程度になる。それを30年間続けると、12億何千万かかる。今まで検討会の中に示されてきた資料では、ごみ搬入路の都市計画変更だとお金がかからないと説明されている。しかし、ごみ搬入路があり続けることによって、30年間で人件費は12億円程度かかることを認識しなければいけないと思う。その認識で間違いないか。

事務局 間違っていない。

笠間委員 ごみ搬入路周辺の大気汚染測定について、だいたい春夏秋冬で行っているということだが、大体何月頃にやっているのか。

事務局 令和2年以降、令和3年、4年、5年には測定を行っていないのかを知りたい。

事務局 環境影響評価は定められたものになっていて、事業開始後年間4回やった結果がこのデータである。これとは別に、事業期間中も毎年周辺環境の調査を継

続して行っているのが環境定点観測で年 2 回実施している。地点数や観測回数が違うのは位置づけの違いである。環境定点観測の結果は、すべて問題ないデータである。

笠間委員 ごみ搬入路がなかったときに比べたら車が増加しているので、観測等をやる必要があると思う。他都市で同様の観測を年 2 回程度実施しているという情報も見たりするので、やる必要があるのではないという問題提起も含めていたが、やっていただきたいと思う。

事務局 浅川清流環境組合で実施している事業のため、意見があったことを伝える。

笠間委員 ごみ搬入車の車両規格や車両数を伺ったが、低公害車が非常に少ないなと思う。低公害車は色々な意味でとても（費用が）高いとは思いますが、その辺も含めどの様に考えていくかは本当に課題でもあると思うので問題提起させていただきたい。

事務局 ごみ処理施設は焼却処理をしており、CO2 を増やして環境に負荷を与えている。戸別収集する車両が排気ガスを沢山排出していることもあるため、低公害車両については行政側でも研究している。しかし、環境に配慮した車は、積載量が少ないことや、走行距離への不安等への懸念から進んでいない状況である。東京都は旗を振って研究もしているので、市も今後積極的に進めていきたい。

窪田委員 継続的に検討する事項で、既存搬入路の都市計画変更については、周辺環境の改善がセットであるという考えで議論を進めていく必要があることが検討課題として出されたということだが、検討委員会設置要綱第 1 条で、「公園の早期実現と、公園外へのごみ搬入路の設置が求められていることを踏まえて、技術的財政的な問題を含めてあらゆる方策を検討し解決案を導く」ことになっている。公園外へのごみ搬入路の設置が基本的な検討課題として選択されていると第 1 条で確認すると、前回のおさらいの既存搬入路の都市計画変更について云々というのは、例外的な原則で、確認していることが難しい場合にはという意味なのか。そのように理解しないと、設置要綱第 1 条との関係が論理的に整理できない。この点は会長へ質問したいと思う。

伊藤会長 色々検討した結果、駄目な場合はという前提がある。地元のご意見も聞いているが、周辺環境の改善とセットという意味は、ただ変更すればいいということではないという意味で理解している。

窪田委員 設置要綱第 1 条を踏まえてやる前提ということによろしいか。

伊藤会長 はい。それでだめな場合はという意味だ。

中谷副会長 7 ページの河川氾濫の予測の図面だが、令和 5 年 3 月に市のハザードマップに家屋倒壊等氾濫想定区域というものが付け加えられている。多摩川の右岸からクリーンセンターがある地域とその対岸あたりがその地域になっていると

思う。多摩川などが決壊すれば、浸水の深さと、川のエネルギーによって、2階建ての家などは倒壊する可能性があるという新たな国土交通省の指針で付け加えられたもので非常に強い点だと思う。その点を確認しておきたい。

もう1点は、クリーンセンターの浸水対策として3mの防水壁が設置されているが、新たに指定された家屋倒壊等氾濫想定区域を想定した上で設置しているものなのか確認したい。

事務局 今回示された家屋倒壊については新たな指針である。浅川清流やプラスチック施設の建物はそれ以前のもののため、対応していない。ただ浸水想定区域の浸水深さは、東日本大震災での電源喪失による原発の停止等も踏まえて、電源喪失をしないように電源部分を浸水想定深よりも高く上げる設計をして建築をしている。

中谷副会長 ごみ搬入路をどうするのかは、浸水地域の防災的な観点からの検討が必要だという話もあるので確認した。

3. 議事

3-(1) 全体スケジュールについて

3-(2) 地元の取り扱いについて

事務局 第5回検討会資料に沿って説明。

(主な意見等)

伊藤会長 スケジュール全体の話だが、6月時点までに案をまとめられるかということもあるが、今のところこのペースでということ。いかがでしょう。

特に何か市から要請があってこのスケジュールを言われているわけではないが、もっと何か必要であれば対応は可能。諸般の情勢を考えると、妥当な線という事務局判断かと思う。

浅海委員 このスケジュールだと、案の絞り込みの議論は、4月、5月に2回できる理解でよいか。

事務局 6月末に意見交換会を設定した場合、印刷や配布の時間を踏まえると、配布物自体が5月末までに完成している必要がある。5月の検討会ができないということではない。開催日の1ヶ月前までには配布物の内容も含めて決定しているスケジュール感である。

浅海委員 (検討会は)2回ぐらいは最低必要だと思う。

伊藤会長 (直近)2回の検討会では、周囲の方にも来ていただいてこの場でご意見も言っている。この意見交換会は、広く誰でも来ていい場で、検討会の中間的なまとめを提示してご意見をいただく会という説明をしている。

周辺地域住民の方で、スケジュール的な感覚についてご意見があれば・・・議論が足りなくなれば、もう1回検討会を行うこともあり得ると思うが、現段階では6月を目標に検討会を進めていく認識でよろしいか。

村木委員 スケジュールはこの通りでよいと思う。7月以降の市長への報告は、予算等も含めてどの様に行うかということまで、検討会として一つに絞り込むのか、複数案での報告もありうるのかを知りたい。

解消策の粒度もある。ただ都市計画変更するという報告なのか、周辺環境等の整備まで広げて報告するのかイメージを教えてください。

伊藤会長 これからの議論によるところが大きいと思う。複数案並べば市側にフリーハンドが増えるが、合意を進めることができれば、この検討会の意見の重みが増すと思う。そこまでまとめられるかは各委員の考え方や、地元からのご意見もあるので、これからの皆様の判断ではないかと思う。この流れの中で、判断して行くしかないと思う。できるだけ合意が得られるように、限られた期間での検討会や検討会後の時間なども含めて、中身を詰めていきたい。

村木委員 今の話、承知した。頑張っていきたいと思う。

伊藤会長 この線で皆さん一応進めるのにご協力いただきたい。

- 伊藤会長 地元の方の取り扱いについて、第5回検討会はこういう形でやって、地元の方もよいのであれば引き続きこの形で行っていく。委員に入らないと物が言えないというご意見があれば、議論してみたいと思っている。傍聴という位置づけで、検討会で同じように意見が言えるのは異例ではあるが、周辺住民の方で検討会の中で正式なご意見いただきたいという意味で、積極的に発言を求めるような形で進めたいということ。この場にいらっしやらない方や地元のより多くの方には意見交換会を6月ぐらいに用意し、またそこでも意見を得る組み立てということだ。
- 委員の中で気にしているのは、最後に解消策をまとめるときに決をとることがもしあったときに、委員ではないので票数はないことが気になるのかということだ。さっきの複数案提示も含めて決を採るようなことは、進行としては則したくないと思っている。最後同数だったら会長が決めることはあるが、この場で無理やり何か決めていくことは避けたいと個人的には思っている。この枠組みに対して委員の中でご意見があれば聞いたうえで、地元の方にもまた発言を求めるがいかがか。
- 浅海委員 事務局の説明によると二者択一みたいな説明だったが、必ずしもそうではないと思っている。②があったとしても①の取り組みは当然やりつつ、②がある選択を今議論していることを確認したい。
- 事務局 その通り。
- 伊藤会長 委員を選出すると手続き的に困難さもあると思うので、①で今回やらせていただいている面もある。何かご意見はまだあるか。
- 地元 新石自治会の川久保です。周辺住民の立場としますと、今まで全くなかったものが、前2回ぐらいから意見も言えるようになっている。さらに、私達が検討会で委員となって発言するかどうかは、必要に応じてはそうなるかもしれないが、①のままでもいい。意見が言えて、賛成多数などの決には入らない①でいいと思う。
- 伊藤会長 委員ではないため、検討会にはボランティアに出いただくことになる。委員になると出席しなければいけないという差はあるが、地元の方でよろしければとりあえずこれで進めさせていただく。問題があれば発言して提議していただきたい。次の議題の方に、進める。

3-(3) 方策の選定について

事務局 第5回検討会資料に沿って説明

(主な意見等)

中谷副会長 原告団のシンボルタワー＋エレベーターについて、補足的に説明を行う。

この案の一番の特徴は、公園の削減面積を最小限に抑えて、現状のごみ搬入路をなくすことが可能であり、その結果バイパスの北側の公園面積の2倍程度のスペースが公園機能を持ったものとして活用できる点だ。浸水問題については地域にとっては大事な問題だと思っている。洪水氾濫を考えると、2点可能性がある。一つは、多摩川の堤防が決壊した場合はかなりのエネルギーの洪水が起こると想定されるため、多摩川堤防の補強等本格的な対策が必要である。2点目は、人命に関わることのため、避難の体制、危険性の周知などの独自の対策が必要だと思う。このようなことが起これば、エレベーターだけでなく、終末処理場やクリーンセンターもかなり大きな被害を受ける。搬入路どころではない話で、抜本的に国等も動かしてやらないといけないし、この対応はごみ搬入路とは別と考えないといけない。もう一つは内水氾濫がある。今の下水処理場が作られた地域は、北川原緑地で都市計画決定されて遊水地としても活用できる地域であった。区画整理前は、水田や遊水機能を持ったところがたくさんあったが、区画整理によって今は住宅が張りついている。一番低い地域の北川原緑地のところに下水処理場が作られて遊水機能をなくしている。これに対して、多摩川や浅川の水位が上がったときの堤防の開閉やポンプアップなどの対応は必要だ。北川原公園で残ったところは非常に貴重なところで、公園に遊水機能を持たせることを考えて整備を進めていく必要があると思っている。今、ごみ搬入路が使われているところも含めて地下に貯水的な機能を持たせたり、低い土地を活かして周りの遊水的な機能を持つ公園にしたりすることを大事にしたい。東京都下水道計画もあるが、人口増も見込まれないため将来的にはそういうことも含めた検討が必要ではないかと思う。早期解消という点でも、工事が比較的簡単で、工事中も既存のごみ搬入路を使いながら工事を進められて最短時間で施工が可能ではないか等を考えた提案になっている。

江藤委員 補足は特にない。

村木委員 補足はない。ただこれを全部やってほしいわけでもなく、ここに足りないものについては委員の意見で足し込んでいただきたい思いで意見を出している。これをベースにアイデアを広げていければと思う。

浅海委員 9ページの話に戻ると、12億もかけないで多摩川沿いへのプラごみ搬入車の入口移設ができるのではないかと思っている。そうなると浅川沿いを遊歩道化でき、地域の環境向上に貢献すると思っている。北川原公園沿いの搬入路一

本化の案と組み合わせた、周辺環境改善案が考えられる。

別の質問になるが、アンダーパス案は洪水の写真を見たときに難しいかなと思ったが、実際にどのような状況になって、使用再開するためにどの程度大変なことになるのかが想像がつかない。そのあたりを教えてほしい。オーバーパス案がないのかと今、思い始めているところだ。

江藤委員

シンボルタワー＋エレベーター案についてだが、そもそも今の既存の道路は訴訟裁判で兼用工作物には当たらないし、一時的な工作物でもないだろうということでケチがついた。このシンボルタワー＋エレベーター案も結局都市計画変更が必要で、おそらく兼用工作物としては認められないし、一時的なものでもないという判断になると思う。今の道路とこの案の違いを原告団に聞きたい。

端的に言うと、最初から仮に日野市が、この案に近いようなものを作った場合は問題視しなかったのかを聞きたい。あまり違いがないのかなと思う。ここにまた新たに今の道路を潰して新たに作るための費用等を総合的に見て、意義がわからないところがあるので、教えていただきたい。

中谷副会長

軽微な都市計画変更が必要かもしれない。ただ、その公園面積を縮小する点では、圧倒的に小さい範囲で解決ができると思う。公園と広場の間にごみ搬入路作って警備員を 8 人配置しないといけない状態は、普通の状態ではない。撤去すれば北側で使っている広場の 2 倍程度の敷地が一体として使えることになるのが一番の特徴だと思う。

江藤委員

都市計画の変更で、減少する公園面積が小さいから良いということに聞こえるが、最初に市が同様のものを検討して最初から施工していたら、少しだけだからいいだろうって思われたのか。そうじゃないように思うが。

窪田委員

今の既存搬入路の一番の弱点は、公園の南北を分断してしまうことだ。エレベーターはその弱点をカバーしていることは間違いない。そうすると、子供やお年寄りが南北の公園利用をする際に、今の搬入路のような障害物がなければ自由に行き来でき、公園の連続したスペースになる可能性があると思う。

もう一つは、日野の東南部の水と緑の空間として、北川原公園から浅川の河口まで含めて特別な価値を持ったエリアだろうと思う。その中に位置する北川原公園を道路で分断して公園建設をストップするのではなく、南北繋げた 9.6 ヘクタールの公園を完成させることが大事だと思う。

東京都の下水道計画の上に、都市計画公園をつくるという二重の都市計画なので下水道施設によって公園も影響されるという計画である。しかし、下水道計画の拡張は、現実的には今課題として出てこない状況のため、建設の目処や一定の方向性は必要ない可能性が高い。その下水道計画に縛られて公園建設が動かないという事態を、転換していく必要があると思う。下水道計画を変更

することではなく、当面 北川原公園の南の部分について公園や広場という形で、北側の部分と既に出来ている南部のスポーツ広場の部分を繋いで、9.6ヘクタールの公園全体を完成させていくことが必要だと思う。この街を作っていく場合に、搬入路の問題はそのブレーキになる。他の搬入方法ができるのであれば、多少お金がかかっても（搬入路を移設）する方が市民の財産として利用価値の高いものになっていくと思っている。

地元 新石自治会の川久保と申します。シンボルタワーの案は、エレベーターは何機も必要ではないか。今ごみ搬入に来た車が何ヶ所もあるところに並んで、ごみが捨てられた状況を見ると、この台数は相当溜まると思う。このエレベーターを何機も作るのか、道路部分の延長を長くしてストックして、順次さばっていくことが必要であると思う。そうなると、公園面積がより狭められるのではないかと感じた。それと、公園が大切だということは分かるが、搬入路の工事が始まる前は瓦礫の山だった。地元の人も何にも使えず、材木が置いてあってひどい状態だったが、ごみ搬入路ができたおかげで公園ができたということは間違いない。公園が必要ないということではなく、違う部分に他の都市計画公園を作ればいいというのが私達の意見だ。シンボルタワーの搬入路にも信号が必要で、また交通渋滞になってしまう。この道路延長ももっと本当は必要ではないか、エレベーターも2機3機必要ではないかと思う。産廃車も乗せなければいけないので、もう少し検討せざるを得ないと疑問を感じた。

伊藤会長 シンボルタワー+エレベーター案の模型を作った。（可燃ごみ処理施設の）煙突よりひとまわりぐらい太いぐらいの感じでいけると思っている。ただ本当に何台溜まるか等検討して駄目なら駄目だが・・・
可能だとすると、公園側がすごく良くなることは相当大きいこと。後で眺めてもらうとわかるが、あの道路が全部緑になると、相当大きな意味はあると思っ

浅海委員 エレベーター案は、地元の方は車が溜ることを心配されていた。客観的なシミュレーションや現状を踏まえた見解が分かれば聞きたい。

事務局 以前エレベーター案が出た際に、検証を1回ラフに行った。エレベーターが1サイクル5m上下するのに2分かかるかがポイントになる。浸水エリアにエレベーターが設置可能かなど設備の問題も含めて、安全確保しながら動かすために必要な時間の検証はできていない。今のピーク台数でもギリギリさばけるぐらいという検証はした。

浅海委員 わきの道路は、エレベーターまでの距離はどの程度で、何台分ぐらい駐車できるのか。

事務局 40～50mで5台程度。

江藤委員 直角で入るのが物理的に可能であれば、東電鉄塔と堤防道路の間の公園にな

っていない部分でスロープを造ることができないのか。民有地も絡むが、買収ができる前提で、以前少し案が上がったと思うが、何か物理的にできない理由は、あったのか。手元に前の資料がないため、教えてほしい。

井上委員 原告団のエレベーター案について聞きたい。元々片側だけのエレベーターで捌くのは、3市の運搬車がエレベーターだけを使うのか。反対側の国立から入ってくる道路は一切使わないのか、どの様なルートを想定しているのか知りたい。エレベーターを使う場合は、関戸橋を通過しないと、この方向に車両は向かない。新井橋を通過する想定で考えると、渋滞はあると思う。いなげやの前の信号は、常にスピードをフルに上げて登ってくる車が多い。

環境アセスメントがあった当時、自分の町村の住民が苦情を呈することがあっては困るという意見書が、多摩市と府中市と国立市から出ていたと思う。国立市を通らない場合は、多摩市と府中市にも了解も求めていく必要があると思う。

事務局 今一つに搬入路を集約する話で、関戸橋や府中四谷橋を使う話が井上委員からあったが、この案では日野橋を渡って、いなげやのところを左折するルートを考えている。地元の方と意見交換した際に、新井橋からだと思ってしまうので通って欲しくないという話をお伺いしている。もし一本化するのであれば日野橋の方を想定している。

事務局 江藤委員の質問への回答だが、公園南側のスロープ案は、5m超の高低差の部分に8%・10%の安全な勾配でスロープを作ると根川のところまで達してしまう。あとは、鉄塔用地と民有地の整理などの用地の話も課題として残っている。物理的な課題が大きい。国道側からの左折や、石田大橋を渡って左に入る際に、安全確保のための拡幅を求められたりする可能性がある。その場合、橋の改修には相当な事業規模になるという課題もある。現況の搬入路はガードマンがいるが拡幅はない状況であるが、運用方法等も含め課題は残っている。

傍聴者 シンボルタワーまでの車の渋滞状況についてだが、私自身のごみ収集車の車両数の調査の経験を踏まえると、日野市の車は9時半前後、小金井市・国分寺の車は10時半～11時半ぐらいが一番多いと思う。走行する車の台数は、重なってきても2台程度。今日野橋を使う話があったが、できるだけごみの収集車の通るルートは分散した方がいいと思う。国分寺市は日野橋を通り、小金井市は府中四谷橋を通るなど、二市の車が分かれば他の町にもあまり迷惑はかけないと感じる。日野市に入ってから、川崎街道やモノレールの側道は若干車の台数が増えると思う。なので、エレベーターを待機している台数が沢山にはならない感じがする。可能であれば、エレベーターは2機あると、スムーズに行き来ができると思う。

伊藤会長 この後、少し細かく各案を検討する時間を1時間ぐらい持ちたい。今後の予

定にいきたいんがよろしいか。

3-(4) その他

事務局 第5回検討会資料に沿って説明。

(主な意見等)

浅海委員 スケジュールを見ると、次回にこの後のアフターセッションも含めた考える限りの案を並べて議論する場が必要と思う。

伊藤会長 第5回検討会を終了する。アフターセッションで今3案出ているが、周辺住民の方からの提案もひとテーブル作って加えたいと思う。

事務局 4月27日(土)2時から第6回の検討会を開催する。

4. 閉会