

第149回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成28年10月19日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（10名）

遠藤宏子、小椋弘佳、門脇京子、讃岐英夫、猿沢美鈴  
谷本圭志、辻富美子、西川文雄、濱田香、福田俊史

2. 欠席者（6名）

尾崎直美、島林昌子、張漢賢、徳嶋靖子、坂本昭文、光井哲治

3. 説明のため出席した者

県土整備部 丸毛次長、技術企画課 福政課長、井上室長

4. 傍聴者

なし

5. 事務局

技術企画課 岩田課長補佐、川原係長、和田土木技師、寺岡土木技師

6. 開催日及び場所

日 時：平成28年10月19日（水） 午後2時00分から午後4時00分まで  
場 所：とりぎん文化会館第3会議室（鳥取市尚徳町101-5）

7. 会議次第

（1）開会

（2）議事

- 議案1 大栄都市計画道路1・4・1号北条大栄線の決定
- 議案2 北条都市計画道路1・4・1号北条大栄線の決定
- 議案3 北条都市計画道路1・4・2号和田北条線の決定
- 議案4 倉吉都市計画道路1・4・1号和田北条線の決定
- 議案5 鳥取都市計画区域マスタープランの変更
- 議案6 福部都市計画区域マスタープランの変更
- 議案7 八頭中央都市計画区域マスタープランの変更
- 議案8 気高都市計画区域マスタープランの変更
- 議案9 鹿野都市計画区域マスタープランの変更
- 議案10 青谷都市計画区域マスタープランの変更

（3）閉会

## 8. 会議議事

14:00開会

(岩田課長補佐) それではただいまから第149回鳥取県都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様にはお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。本日もご出席いただいております委員の皆様の出席者数でございますが、10名ということで全委員16名の2分の1以上の出席となっており、当審議会が成立していることをご報告いたします。また、このたび任期満了に伴います委員の異動がございますので、新たに委員としてお願いいたしました2名の新任の方のご紹介をさせていただきます。新任委員のお二方には一言ごあいさついただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。1号委員建築分野小椋弘佳様。

(小椋委員) 皆さん初めまして。米子高専、米子工業高等専門学校の建築学科に所属しております小椋と申します。専門は、主に地方集落の土地利用管理などをテーマに研究をさせていただいております。皆様どうぞよろしくお願いたします。

(岩田課長補佐) ありがとうございます。同じく1号委員法律分野西川文雄様。

(西川委員) 弁護士の西川と言います。弁護士法人西川総合法律事務所に所属しております。皆様どうぞよろしくお願いたします。

(岩田課長補佐) ありがとうございます。本日の会議の進行上、出席委員のご紹介は省略させていただきます。お手元に委員名簿と配席表をお配りしておりますので参考にしていただければと思います。それでは審議に先立ちまして鳥取県県土整備部次長の丸毛がごあいさつ申し上げます。

(丸毛次長) 県土整備部の丸毛でございます。委員の皆様には本日第149回、今年度第3回目になりますが都市計画審議会へのご参加、誠にありがとうございます。鳥取県の境港では今年33隻のクルーズ船が入港と、約4万人の方が境港に来られたということであります。まさに大交流時代が本格的に始まるということであります。ただ、県内に高速道路のミッシングリンクというのはまだございます。それで、このたび中部のミッシングリンク、この解消を目指して取り組んでいるところでございます。本日はこの中部のミッシングリンクにあたります北条大栄線、いわゆる北条道路です。この都市計画の新規決定についてご審議と、それから、コンパクト+ネットワークを大きな目標といたしました東部のマスタープランもほぼ皆様方のご意見をいただきましてまとまっておりますので、今一度皆様のご意見、ご審議をいただきたく、大きな2つ議案を用意しておりますのでよろしくご審議のほどお願いたします。

(岩田課長補佐) それでは会議資料の確認をさせていただきます。事前に配布させていただいたものもありますけれども、まず次第、右肩に次第と書いてあるもの、それと委員名簿、配席表、第149回鳥取県都市計画審議会議案概要と傍聴要領、それとA4横になりますけれども、右肩に資料1と書いてございますもの、それと、参考資料ですけれども、A4横のカラー刷りのもの1枚、それと図面になりますけれども、折り畳みであるものが2部ございます。資料1の参考資料2と参考資料3というもの、

それとA4横になりますけれども、右肩に資料2と書いてありますもの、その参考資料ですけれども、1枚物で資料2の参考資料1と右肩に振ってあるものとまた同じく図面になりますけれども、参考資料2、参考資料3、あと、A4縦になります右肩に資料3と書いてありますもの、その参考資料、別添1～別添の6までそれぞれ綴じてあるものをお配りしております。それと、本日新たにA4横1枚で修正箇所という、紫色で、修正箇所白抜きで書いてございます1枚物の資料もお配りしておりますので、ご確認をお願いいたします。資料の不足などございませんでしょうか。はい、それでは会議を進めさせていただきます。議長の谷本会長、進行のほどよろしくをお願いいたします。

(谷本会長) 皆さん、こんにちは。多分皆さんお手元に届いた資料は膨大で完全に読みこなして来ていらっしゃる方は、いらっしゃるれば素晴らしいと思いますし、そうでなくても今日は丁寧にご説明いただきますので、その場でいろいろ理解を深めていただければありがたいなと思います。それで、今回は議案第1号～第10号までございますけれども、大きく分けて2つですね、マスタープランの話と都市計画道路の話という2本立てになってございます、よろしくお願ひします。それではいつものとおり審議に先立ちまして、本日の議事録署名委員を指名させていただきたいと思ひます。猿沢委員と門脇委員にお願ひしたいと思ひますのでよろしくお願ひいたします。それでは早速ですけれども、議案第1号～第4号の審議に入りたいと思ひます。これら第1号～第4号は一連の話ですので、一括して各説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

(井上室長) では、議案の1号～4号までご説明させていただきたいと思ひます。失礼ですが座ってご説明させていただきます。議案1号～4号でございませうけれども、1号、2号、それと3号、4号と分けた形で資料を作成してございまして、その順でご説明させていただきたいと思ひます。まず、資料1をご覧いただけますでしょうか。こちらは議案1、2号に係る分でございます。お手元の資料と前のパワーポイント、こちらをご覧いただきながらご説明させていただきたいと思ひます。資料1でございませう。大栄都市計画道路1・4・1号北条大栄線、北条都市計画道路1・4・1号北条大栄線、それぞれの都市計画道路の新規決定になります。ページを右に、右肩上に振ってございませうけれども、開いていただきまして2ページをご覧いただけますでしょうか。今回の審議案件、新規の都市計画道路の決定でございませうので、本日は予備審議という形でよろしくお願ひいたします。続きまして3ページお願ひいたします。議案の概要でございませう。この道路は山陰道のうちの北条道路、先ほど次長の方からも申し上げましたけれども、この道路は北条と大栄の2つの都市計画区域を通過いたします。そのよう事で、それぞれの都市計画区域ごとに新規の道路として決定するという形になっています。

路線名でございませう。両区域とも同じ名称の1・4・1号北条大栄線です。位置は北条の区域では北栄町の江北から松神地内、大栄都市計画区域では同じく北栄町

の東園から大谷地内になっております。延長は北条で5,890m、大栄で6,470m、計、12,360mの延長になります。道路規格は1種2級、地方部の自動車専用道路、自動車の専用道路となります。代表幅員は20.5mで計画は4車線としております。

4ページをご覧ください。北条大栄線の広域的な位置でございます。全国的な高規格幹線道路網を示しておりますけれども、その一部で、赤で示した部分となっております。鳥取県内山陰道が通っておりますけれども、このうち、自動車専用道路がつながっていない、いわゆるミッシングリンク部分には、この北条大栄線とさらに東側の鳥取西道路というのがあります。ただ、鳥取西道路につきましては今、国土交通省におかれまして事業が鋭意進められていますが、この北条大栄線は今の時点では進んでないという状況です。

5ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは県内の主要道路を示したもので、同じく北条大栄線をこの赤で示しております。

続きまして6ページをお願いいたします。路線の概要になります。この路線の東西は既にできております。西側の方は大栄東伯インターチェンジ、こちらまで出来ておりますし、反対側である鳥取側の方は、はわいインターチェンジまでできております。この間をつなぐ自動車専用道路になります。沿線は砂丘農業地が広がっております。北条、大栄の2つの道の駅があります。また人家がまばらに点在しているというような沿線状況になっています。

先ほど2つの都市計画区域をまたがると申し上げましたけれども、青点線で示した範囲が都市計画区域になります。中ほどの右が北条都市計画区域、左が大栄都市計画区域、合併前の区分による都市計画区域が設定されておまして、それぞれ赤線で示してある2つの路線を、決定するという形になります。さらに、中ほどで、下から点線で、紫で示しています、これが和田北条線になります。本日3号議案としてご審議いただく路線になりますので後ほどご説明いたします。

それと、最終的にはこの路線決定と併せまして、先ほど申し上げました大栄東伯インターチェンジ、はわいインターチェンジとこの路線をつなぐ部分の計画決定が必要ですが、すでに両側の部分が決定されており、その変更という扱いになりますので本審議でご審議いただくこととなり、本日は真ん中の新たに決定する道路の予備審議をいただきます。

7ページをご覧くださいませでしょうか。道路計画の検討手順を簡単に示しております。計画の検討につきましては左上のように交通の課題を抽出しまして対策案の比較検討、ルート帯の検討、インターチェンジ設置の検討、道路構造、これ順次に後ほどご説明しますが、こういう検討を行います。それで、その検討にあたりましては右側、調整・審議としております。住民・ドライバー等のご意見を聴き、関係機関との調整、さらに国土交通省で持たれております社会資本整備審議会の審議、計画段階評価を経て、さらに住民説明会での意見を聴取して、こういうも

のをフィードバックしながら、計画検討とお互いやりとりしながら決めておりまして、下の赤の部分になります本日の予備審議をお願いしております。

ちなみに計画段階評価といたしましては、右下に書いておりますけれども、国土交通省が事業の透明性を確保するために、第三者機関等を設けて事業が決定する前に、こういう評価を行うものです。

次に8ページをお願いできますでしょうか。こちらが地域の交通の課題でございます。アンケート調査、さらに各種統計を活用して抽出したこの路線の課題でございます。

大きく赤で示しております4項目がございます。1つ目は広域交通と地域交通の輻輳でございます。現在、この区間は全体の交通量のうち半分以上が通過交通、通り過ぎる交通で、域外から利用されております。残りの半分が地元の方が生活道路、農耕用の道路として使われております。これが輻輳しまして、通過される方は遅い地元の車にイライラする、地元の方は高速でどンドンあおられるようなこともあるかも知れません。そういう車両に不安を感じているというような状況がございます。

2つ目の課題、重大な交通事故の発生、交通遮断等の影響でございます。主にこの交通の輻輳、さっきの課題にも関連することになると思うんですけども、この区間は、山陰道ですでに供用している区間と比べますと、事故の発生率が2.5倍と非常に高い数値になっております。さらには中国地方で国の管理している国道の中の平均と比べましても致死率が約9倍と非常に高い区間となっております。通行止めも8年間で16件発生しております。

また、視点を変えますと、この路線は、山陽なり太平洋側の地域なりで、南海トラフ地震などの大規模地震等の発生の恐れが今言われておりますけれども、そうした場合の広域的な迂回路、東と九州とを結ぶ迂回路としての役割も求められております。

次に3つ目、観光・産業の活性化への寄与への期待が大きいということです。鳥取県中部地域はナシやスイカなど特産の農産物がございます。これをより遠く早く、高速道路ができれば出荷もできるということがありますし、工業団地への企業進出の寄与も考えられます。

また、移動時間が短くなれば、これまでなかったツアー、時間がかかってとても行けないというようなツアーもここまで来てもらえるということも考えられます。

最後の4つ目でございます。医療機関への速達性の向上です。緊急告示医療機関と書いていますが、これは緊急医療でも対応基準を満たした、いわゆる救急病院ですが、ここへの搬送時間が短縮できるということが期待できます。逆にこれが課題だということになります。

9ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは、先ほどの課題の抽出するに

あたりまして、アンケートを行っております。これはご覧のとおりでございます。課題に反映しておりますけれども、全体で回答が1万1,902通というたくさんの方の回答をいただいております。

10ページをご覧いただけますでしょうか。こちらは第2回のアンケートでございます。この前回の課題抽出のアンケート結果を踏まえたルート帯2案を示しまして、それを評価するにあたって重視すべき観点、これを2つの設問で意見聴取しております。2つのルート案につきましては後ほどご説明させていただきます。

1つ目の設問は、ルート帯の検討で重視すべき観点、どういうところを重視するかということなんですけれども、選択肢から2つ選んでいただきまして、ご覧のとおりで、一番多かったのが①番の長距離交通と地域交通の分離、これを重視すべきであるということ。2番目は高速道路が連続して定速性が確保できる。渋滞なんかが起きないようにということですね、それと3番目は②の交差点での停止や減速による事故が少ないこと。事故が交差点を中心に起こっているという現状を踏まえての御意見になると思います。

2つ目の設問ですけれども、インターチェンジの設置を検討するにあたって重視すべき観点です。そう思うという答えの割合が多かった順になりますけれども、②番の主要な幹線道路との連続性が良いということが1位になっています。それで2位は①番、市街地への連絡性が良い。3位は③番の道の駅などへの連絡性が良いというものでした。これらの意見を踏まえまして、路線のルート、インターチェンジの位置を検討いたしました。

11ページをご覧いただけますでしょうか。対策の検討にあたりまして、この路線の事業の経緯をご説明させていただきます。この路線は、平成元年に国におかれまして、旧羽合町、旧北条町の区間で自動車専用道路の事業に一部着手しております。それで、すでに用地買収と道路本体の盛土の工事などを実施されております。

これは、鳥取方面から米子方面に向け、天神川を渡るとすぐに右手側の方に盛土がずっと風車の付け根のあたりにありますが、あれが平成元年ごろ施工されたものになります。この盛土は、当時事業中の青谷羽合線の残土を受け入れる形で施工されたものです。

その後、この青谷羽合道路の工事が終わり、残土の受け入れが終わりました。その際、北条道路は引き続き事業をするのではなくて、山陰道の他の区間の事業を優先するために一時休止となりました。例えば、西側の東伯淀江道路とかを順番に進められ、結果としてこの区間の事業は休止という形になっておりました。

ただ、現在、国におかれましては、来年度の事業再開を目指しまして、予算要求等の手続きは進められておるところでございます。なお、今回、新たに都市計画決定を行うのは、この平成元年、事業に着手した当時、北条及び大栄の2の都市計画区域の指定がされていなかったため、その結果、都市計画道路の決定をしていなかったという状況がございます。

それで、こうした経緯を踏まえまして、具体的な計画にあたっては、旧北条区間、盛土をしている区間につきましては、この盛土を活用した計画とし、西側の大栄側の方につきましてはまだ着手しておりませんので、どういうふうにしていくのかを決めさせていただくというのが、検討の経緯でございます。

12ページをご覧くださいませでしょうか。アンケートでお示した2つのルート案でございます。案の1、2ともに、図面の右側半分、鳥取側はこれまでの計画、盛土を活用する計画を基本としております。それで西側の残り半分は、現在の国道9号を改良して使おうかという計画が第1案、第2案は西側半分を今の9号と分離した自動車専用道路を造っていかうかという、こういう2つの案を出しております。

それで13ページをご覧くださいませでしょうか。2つの案の比較結果です。結果としまして、案2の全線自動車専用道路とする案を採択しております。その理由でございますけれども、地域の課題であります広域交通と地域交通の輻輳に対して、2案の方は解決できるということでございます。2案の方は分離しておりますので、地域の交通は今の9号、広域交通は新たに造る道路を通行することで分離できるということでございます。当然、交差点もなくなりますので、広域交通につきましては定速性を図ることができるということもございます。

これらを踏まえまして、案2を素案としております。なお、すべての点で2案がいいのかといいますと、建設費が1案よりちょっと高いです。しかし、本来のそもそもの目標である課題が1案では解決できないということですので、2案を採択しております。

14ページをご覧くださいませでしょうか。これまでの検討を踏まえたルート帯・計画の考え方でございます。

先ほどご説明しましたように、ルート帯については広域・地元交通の分離、交通事故危険性の低減、通行止めが起きにくい、緊急医療施設への移動が早くなる。景観や史跡等への影響回避等というのを考え方としております。

インターチェンジの配置につきましては、主要道路や市街地、道の駅などの連絡性を考慮していきまして、結果、2カ所、北条と大栄に配置する考え方としております。

15ページをご覧ください。配置するインターチェンジの具体的な内容でございます。これは後ほど図面等でご説明しますが、アンケート結果等を踏まえて配置を考えております。

続きまして16ページをお願いできますでしょうか。本路線の計画交通量でございます。1日当たり2万7,800台～3万台と想定しております。

続きまして17ページになります。道路の構造でございます。こちらは基準となります道路構造令にしたがいまして計画しております。結果は最初ご説明しましたとおり級種は1種2級、4車線で幅員は20.5mとしております。断面形状は下のよう、下の図面のとおりでございます。

18ページをご覧くださいませでしょうか。この道路を計画するにあたりまして、環境影響評価をどのようにしたらいいかというところでございます。この路線は、環境影響評価法に基づく評価、環境影響評価条例、県が定めております条例に基づく環境影響評価は行っておりません。といいますのは、この法律や条例ができる前に事業に着手していたということで評価対象外という扱いになっております。

ただし、事業主体であります国土交通省が、法令によらない任意アセス、内容的にはほぼ一緒なんですけれども、これで環境影響評価を行っております。

19ページをご覧くださいませでしょうか。任意アセスの概要でございます。実施期間は平成26年10月～翌27年7月まで四季を通じて行っております。続いて評価の結果でございます。評価項目は5項目ございますけれども、①～⑤までになりますけれども、①の 대기、③の振動、⑤の景観、これらは基準を満足しておりました。そして、赤で示しております、まず、②の騒音でございます。調査した4地域のうち1地域で基準を超過しておりました。このために環境保全措置といたしまして、その区間に遮音壁を設置する計画としております。

次に飛びまして、④の赤い部分です。動植物生態系ですが、評価の結果としましては、環境は保全されるというものでございましたけれども、学識者の方からいただきました意見に基づきまして、重要な動植物の保全を行うような路線計画をさせていただいております。これは、後ほどまた説明させていただきます。

下にちょっと小さめな図面で書いておりますけれども、大谷地区っていうのは図面の左下の部分にございまして、ここの道路からちょっと離れたところで基準を超えているということでございます。

続きまして、次のページお願いします。20ページご覧ください。以降は、評価の結果、具体的な数値などです。①番の 대기は二酸化窒素、浮遊粒状物質、両方とも基準は満足しております。次に②の騒音ですけれども、表の中でオレンジで示した区間のところでございます。昼間の基準値が65dBに対して予測が69dB。夜間の基準が60dBに対して64dBと、両方とも4dB超過しております。

このため、遮音壁をこの区間は設置する計画をしております。

21ページをご覧くださいませでしょうか。振動です。こちらの方は、基準を満足しております。

続きまして22ページです。④動植物生態系のうち動物についての評価結果でございます。表の中で、赤で書いており、写真を右に掲載しておりますけれども、ハマズとイソコモリグモ、これは昆虫・クモですが、これが計画区域に生息しているということで、保全に配慮した保全措置を検討いたしました。23ページをご覧くださいませでしょうか。具体的にどこにいたかという図面でございます。左上の図面が25年度時点の計画で、それに対してどこにいたかという、紫の塗りのところにイソコモリグモ、右の赤いところにハマズがいました。いずれも海浜部分になりますけれども、この25年度の計画ですと、緑の部分は道路の盛土の範囲に

なり、この下になってしまうというような計画でした。これを27年度に計画を変更しまして、道路自体を下の南側の方に下げ、さらに盛土を低くして先ほどの生息地にかからないように計画を変更させていただいております。

続きまして24ページになります。植物ですね。こちらでは、重要な植物のナミキソウとハマウツボが確認されましたけれども、これは周辺一帯に広く自生している植物ということで、あまり影響が少ないということで保全されているという結果でした。

ただ、結果として、先ほどの動物の方で海浜地をなるべくかからないようにしておりますので、こちらの保全にも配慮した形となっております。

最後に⑤番、景観でございます。これは眺望地点から見た新しい道路が違和感、目障りになるかどうかという観点での見え方でございます。

眺望地点ははわい風土記館で、この道路の右側の高いところにあるんですけども、ここから見降ろしても眺望の変化が少ないという結果でございました。

続きまして26ページをご覧くださいませでしょうか。こちらから具体的な道路のご説明を申し上げます。

内容に入る前にちょっと資料の見方をご説明させていただきますと、見開きで見ていただきますと、左側に図面、右側にパース図、これらをあわせて見ていただけるような形になりますので見比べながら見ていただければと思います。

パース図と言いましたが、これは3次元のコンピュータグラフィックで作った3D図になります。それで3D図に丸番号を振っておりますけれども、これをどこから見たかというのを丸番号に四角の矢印で航空写真なり平面図に書いておりますので、こういうところから眺望したということをご確認いただきながら、見ていただいたらと思います。

さらに、左下、26ページの左下の凡例をご覧くださいませでしょうか、こちら道路が本線部分と側道部分と図面がございますので、色分けと実線・点線で分けて書いております。本線・鳥取方面は青の実線、本線・米子方面は赤の実線、側道・鳥取方面は緑の点線、側道・米子方面は黄色の点線となっております。

資料の作りは大体このような形で作ってございまして、さらにお手元に、別冊でA4版に折りたたみました平面図をお配りしております。

パワーポイント上では区間を分けて説明しますが、つながりは資料1の参考資料1の図面に書いております。この図面の右の鳥取側の方から順番に説明させていただきます。つながりがわからないところはこちらでご確認いただけたらと思います。

それでは改めて26ページをご覧くださいまして、本線のご説明をさせていただきます。東の鳥取側から西の米子側へ向けてであります。まず一番右が天神川になります。それで、天神川から西に向かって、盛土はある程度できておりますけれども、この盛土を活用する形としております。

さらに、その盛土の下の行き来は写真で示しております、コンクリートのボックスカルバート、トンネルみたいなものですね、こちらで行き来する形としております。この区間は、盛土とあわせてこのボックスカルバートもすでに設置しております。27ページをご覧くださいませでしょうか。パース図をご覧くださいませと、手前が右側の天神川で、奥が米子方面になります。それで、図面の下側の黒い道路が今の9号になります。最終的には側道になりますけれども、これは対面交通で残します。それで、その海側の上の方が本線になります。これも対面交通になります。この間の緑のべたっとしておりますけれども、盛土斜面になります。草を生やして斜面になっているというイメージでございます。

続きまして、さらに、もう一区間西側に行ったところになります。28ページになります。北条インターチェンジ付近の道路構造です。この区間は少し道路構造は複雑となっておりますので、この後順番にご説明します。

まず、側道でございます。点線で書いたものでございますけれども、鳥取側は点線の緑と黄色が並行して走っておりますけれども、少し行きますと途中で緑が本線の下をくぐって反対側、海側の方にいっております。ここで側道が分離する形となっております。それで、ずっとここから分離したまま、大栄の道の駅の先に行ってまた戻って来るといった形になります。

続きまして、本線、ずっと横にありますけれども、途中で弓なりに引かなかったような白い部分が和田北条線、3号議案でご審議いただく路線で、ジャンクションにつながりますけれども、これは後ほど構造の説明をさせていただきたいと思っております。

高速道路方式では一時停止せずにスムーズに行き来できる構造で、米子インターチェンジ付近でもジャンクションがありますが、ああいうような構造でございます。

このジャンクションを挟む形で、1つ目のインターチェンジ、北条インターチェンジを計画しております。具体的には本線、青線の方に出ています。左の方から見ていただきますとすぐのところでは別れ道、側道に降りる下り道があります。これがジャンクションの一部になります。それでずっと側道に出ると。

それでジャンクションを過ぎたところに、逆にまた緑の点線からを上へずっと登る上り道になります。これがインターチェンジ。反対側、鳥取から米子に抜ける道です。赤で下りる道があつて、ジャンクションを挟んで反対側でまた側道から上がってくる道があるという形です。それでここで下りることによって、この地道、側道や以前の国道313号を通過して周辺の集落に行く道とつながると、ここで下りられるという形となっております。

それと基本的な構造です。基本的には先ほどと同じように本線は盛土になっておりますけれども、高架区間としている区間があり、こちらは北条川放水路の上を通りますし、さらにその鳥取側にはオートキャンプ場と道の駅がありまして、これらの行き来を良くするという観点で、この区間は高架橋にしております。あとは盛土構造となっております。

そして、全体的にここをどうして通したかといいますのが、周辺に施設がありまして、クリーランドほうきという一般廃棄物処理場なり、道の駅、オートキャンプ場、浄化センター、土地改良区の建物なり、こういうもの間をぬった計画としております。

29ページ、ご覧いただけますでしょうか。こちらが上から見た図、これは鳥取方面からインターチェンジを西に向かって見た図でございます。先ほど側道からご説明しましたけれども、側道が対面で通行しておりますのが、本線の下を潜って反対側にここで分かれています。さらに、その上のところを、インターチェンジの内側から側道に下りていくというような構造になっております。

それで、先の方に本線の下に白いぎざぎざ部分、これは高架橋の部分でございます。高架の橋脚です。橋脚のコンクリートがぎざぎざに見えているものです。

続きまして、30ページをご覧ください。こちらは視点が反対側になっておりますが、海側で米子方面から鳥取方面を見た図です。右の方に北条の道の駅、北条公園があり、オートキャンプ場は左側にあります。この間、高架橋で挟んでおります。さらに緑色の矢印側道から青で上の方に上がっております。

続きまして、31ページです。ジャンクションを、鳥取方面から見ている図ですが、真ん中を北条川放水路が横断しておりますので、先ほど言いましたように本線は高架橋となっております。

続きまして、本線を、ジャンクション付近から米子方面に見た絵になります。ジャンクションを挟んでインターチェンジとして、上り道は赤線で側道から上がるということになります。それで、ここあたりは、側道は両側に分離した形となっております。

続きまして、こちらジャンクションの海側の方から米子方面を見た絵です。同じような感じですが、盛土を挟み側道が両側にあつて、インターチェンジの下り口が青矢印のところにありますけれども、米子方面から鳥取方面側道のみ矢印がありません、通る道があります。

次に34ページをご覧くださいでしょうか。北条都市計画道路の最後の区間です。こちらは、既存の盛土を活用しまして本線を真ん中にして両側に側道がある構造物です。ここあたりは、ボックスカルバートはまだ設置してない部分があります。基本的な構造は同じです。

これも米子方面を見た図です。同じように真ん中を盛土で挟んで側道がある。それで、右側の風車を避けた形になります。細切れで分けるとわかりにくいかもしれませんが、このような形につながっています。

続きまして、36ページになります。ここからは大栄市計画区域になり、都市計画区域が変わります。こちらは新たに盛土を行い、先ほどと同じように本線を挟んで側道が上部に分離した形となっております。

こちらと同じように、鳥取方面から米子方面を見た図です。真ん中に本線を挟ん

で側道が両側にあります。

続きまして38ページ、こちらは大栄インターチェンジ付近です。ここは構造の変化点になります。本線は、図面の中ほど左側で由良川を渡ります。この少し先からだんだんと高さが下がっていった、由良川を渡りますと今の9号よりちょっと高い程度のあまり大きな盛土じゃない形に下りてきます。これは何故かといいますと、由良川の近くに台場公園というのがあります。海に対する防御施設の史跡ですけども、ここからの海の眺望を確保するために、本線の盛土の高さを下げるという計画にしております。さらに、この図面の左の米子側の方には、先ほどの環境影響評価の話にありましたイソコモリグモとかハマズズの生息地がありまして、盛土を大きくできないということもございますので、ここからはずっと低い形で通すというような構造になっております。

次に、インターチェンジの具体的な構造です。ここにはジャンクションがありませんからコンパクトになっております。図面の右の鳥取方面から米子方面に向けて赤い線で側道に下りる道が枝分かれています。さらに行きますと側道から上る道があります。それで、反対側の米子方面からは青で側道に下りる道、また側道から上がる道がそれぞれございます。それで、真ん中にボックスがありまして、この裏の交差点になっているところから、ぐるっと回って道の駅につながる道につながるという形になります。

さらに側道ですけれども、先ほどまた帰ってくる話をしましたけれども、図面の右の鳥取側から緑の点線が海側を通っておりますけれども、インターチェンジを過ぎたところで本線の下を潜りましてまた戻ってきます。それで、ここから西側の側道は対面通行という形になっております。

次の39ページが、これも米子方面を見た図ですけれども、赤い線をたどって米子方面に行きますと下り道があって上がる道がある。米子方面と鳥取方面にも下り道があって上がる道がある。図面の横にちょっと白く盛土がくびれたところがありますけれども、ここはボックスカルバートで横断しておりまして交差点になっております。ここから、この交差点から左の方の町道につながって道の駅や県道に行く形となっております。

次をお願いします。これは反対側から見た図です。こちらの側道を見ていただきますと、鳥取方面に向かっては、ここから側道が海側と山側に分離しておるといふふうになっております。

次をお願いします。3D図を出しましたので見えにくいところがあるかもしれませんが、台場からの眺望です。眺望を確保するというお話しましたけれども、どう見えるかというのを3D図で表示したものです。手前の緑が台場ですけれども、その次の黒いところが側道です。手前側の側道があり、さらにその先の黒いところが本線になります。それで、本線を越えて濃い緑色の海が見えます。こういう形で、本線の盛土を下げることによってこういう眺望を確保しているという形と

しております。

42ページです。これは由良川の上から西方向を見た図です。このあたりはハマズの生息地を回避した部分になりまして、これから先の本線が低くなりますので海側との行き来は橋を2つ計画しており、橋で渡るような計画としております。

続きまして、44ページが大栄市計画区域の最後の絵になります。ここは先ほど申し上げましたように本線と側道とが分かれ、並行した形になります。それで、低い盛土のため、途中の行き来は橋で渡ると、それで、周辺のハマズ、イソコモリグモ、大谷集落といったコントロールポイントを避けた形でルートを設定しまして、さらに大栄東伯インターチェンジ、すでに出来ておりますけれども、ここにつながっていきますので、大栄東伯インターチェンジにつながる部分についてはまた盛土が高くなってくるとい形になります。そのため、海側との行き来はボックスカルバートで下を潜るとい形になります。

これは、鳥取側から東伯インターチェンジを見た絵です。白い門みたいなものは橋です。この橋で両側を行き来できる。

さきほど申し上げましたように、生息地域を回避した形としております。

これは、反対側から見た大栄東伯インターチェンジで、青で上ってくる道、赤で下りてくる道です。

以上が道路構造になります。細切れですし、構造が複雑ですので、またわかりにくいところがありましたらご質問いただけたらと思います。

続きまして47ページでございます。こちらにつきましては、この計画の住民説明会を開きまして住民の方々の意見をお伺いしております。この実施状況をご報告させていただきます。

これは、出席者を決めずに、どなたでも参加できる形で開催しております。日程は今年の9月15日を皮切りに27日まで各地区で計5回開催しております。延べ107名の方にご参加いただいております。各会場の概要は書いておりますとおりでございます。

48ページになりますが、この説明会でいただきました主なご意見、または質問というのがあります。

まず、①といたしまして北条インターチェンジの盛土によって道の駅が分断されるのではないかという問いに対しまして、先ほど申し上げましたように、高架構造によって行き来できるようにしますし、その他ボックスカルバートを設置いたしまして海側との行き来はできるようにしっかりしているという回答をしております。

次に、民家付近に防音壁はできるのかという問いです。これは先ほどの環境影響評価に基づきまして、基準を超える区間は設置するという回答をしております。

続きまして、③国史跡の由良台場から日本海が見えるようにしてほしい。そうするために必要があれば、できれば南側にルートが予定できればとございました。これは先ほどご説明しましたように、眺望は確保するように道路高さを抑える計画と

しております。

④番、道路より海側の農道へのアクセスに十分に配慮してもらいたいという意見でございます。基本的には、北条インターチェンジから大栄インターチェンジまでは、両側に側道を設けまして、ボックスカルバートで行き来できるという構造にしておりますし、大栄側につきましては、先ほどの行き来するために本線や側道の上を跨る橋を2つ造っていくという計画をしております。

最後に⑤番でございます。高い盛土をすることによりまして、その重さで地盤沈下または霜の害、空気をせき止める部分の霜の害があるのではないかとという質問がございます。これにつきましては、詳細な地盤調査なり現地調査が必要です。さらには構造を詳細に検討した上であわせてその影響を検証して、その結果等を住民の方に丁寧に説明して、必要な対策は取るというような形でご説明をしております。

続いて49～52ページまでは各説明会での意見と質問をまとめておりますけれども、ちゃんにご説明申し上げまして全体としまして、結果としてこの計画に反対というご意見はございませんでした。

53ページです。関係機関協議、市町村、国、道路管理者と法令に基づきまして協議し、各関係者とも異存ない旨回答をいただいております。

最後に54ページになります。今後のスケジュール、本日の予備審議のご意見を踏まえまして11月に計画案の公告・縦覧、さらには12月に予定しております本審議をいただきまして、可決決定いたしましたら国土交通大臣協議をいたしまして、本年度中に都市計画決定の告示を行いたいと考えております。議案1につきましては以上でございます。

議案3、4につきましても引き続きご説明申し上げます。

資料2でございます。これもA4横長の資料でございます。

北条都市計画道路1・4・2号和田北条線、倉吉都市計画道路1・4・1号和田北条線の新規決定になります。新規決定ですので、本日も予備審議という形でお願いいたします。

3ページは、議案の概要でございます。こちらは北条湯原道路という道路のうちの北条倉吉道路ということですが、2つの都市計画区域に亘りますので、2つの路線で計画されることとなります。

北条では1・4・2号和田北条線、倉吉では1・4・1号和田北条線、それぞれ位置は北条では北栄町の米里から弓浜、倉吉は倉吉市和田から寺谷、延長は記載のとおりで合計5,980m、規格は1種3級、幅員20.5mの4車線でございます。

4ページです。これは和田北条線の位置図になります。ここは山陰道、先ほどの北条道路、縦の北条湯原道路、これらをつなぐ区間となります。

5ページです。こちらは県内の高規格道路の図面でございます。ご覧いただきますと、上の山陰道が横に走っています。下に米子から斜めに米子自動車道が走って

おります。これを縦に結ぶ感じで北条湯原道路、これの山陰道との接続部分になります。

6ページご覧いただけますでしょうか。先ほど交通事故が多発しているということをご説明しましたがけれども、具体的には平成8年～27年間に交差点を中心に61件事故が発生しております。

次は、この道路がつながることの効果です。下の方に東・中・西部の観光入込客数と書いています。中部は弱いんですけども、道路ができることによって増加に後押しできるのではないかとこのところでございます。

続きまして、次8ページになります。この黄色で示したところが工業団地です。それで、縦線の北条倉吉道路が順次供用開始しております、それにしたがって、企業進出数が増えています。右下のグラフですけれども、供用にしたがってどんどん企業の進出が増えておる状態です。さらに、これをジャンクションでつないでいけば、利便性がよくなって企業進出が後押しできるというふうな状況になります。

次です。この路線ですけども、ご承知のこととは思いますが、ほぼすべて2車線で供用しております。北条バイパスから交差点でつながって上の方へ来ると思いますが、こちらを下は倉吉インターチェンジから北条道路まで、これを都市計画決定するという形でございます。

次、お願いします。一部供用しているとご説明しましたが、事業経緯でございます。この区間はジャンクション周辺を除いて平成19年3月に北条倉吉道路として、4車線計画に対して2車線で供用開始しております。こちらも都市計画区域がなかったことにより都市計画決定しておりません。さらに、先の北条道路の都市計画決定をしなかったということで、この北条道路の都市計画決定とあわせて今回新たに都市計画決定を行うという形でございます。

次は、暫定で供用している区間です。黄色い範囲に4車線の土地買わせていただいておりますけれども、実際は2車線で構築して供用している状況でございます。

11ページです。図の上が点線で囲った範囲がジャンクションやインターチェンジを新たに計画する区間となり、その下の部分は先ほど言いました2車線で供用済みの区間になっています。本日の説明は点線のところを中心に説明をさせていただきますと思います。

次は、交通量です。計画交通量は1日当たり1万7,600台数と推計しております。これに基づきまして、級種は1種3級、車線数4、道路幅員20.5mで計画しております、幅員構成等は右の下の図面のとおりでございます。

14ページご覧ください。こちらはジャンクション、本線と北条大栄線との結節点のご説明でございます。ジャンクションは高速道路同士のいわば交差点でございます。これは一時停止しないで多くの車がスムーズに行き来でき、一般的に安全性が高いということで、完全立体交差型を採用しております。

続きまして、これはジャンクションの形式で、T字交差として、トランペット型、Y字型というのが一般的でございます。

次に構造検討しましたところ、トランペット型かY字型かでございますけれども、Y字型の方は橋の数が多くなります。構造も複雑になります。割高になってなおかつ工事の期間が長くなるということがございますので、トランペット型を採用しております。

18ページでございます。ジャンクション周辺の計画でございます。ジャンクションと弓原ーフインターチェンジです。この大きく2つの構造物を設置するようしております。基本は盛土で考えております。それで、本線を横断したりするところは橋です。位置は北条公園、北条公園道の駅に近接して北条川放水路、これを回避する位置に設定しております。それで、ジャンクションがどのように行き来できるか、鳥取側と倉吉関金方面、それと米子方面で、それぞれ簡単にご説明しますと、まず鳥取方面、図の右から赤でいきますと、北条道路で途中で左に曲がりまして本線に入ってくる。さらに関金側からは緑の線です。本線に左グルッと回って入ってくるという形になります。それで、あと米子側からでございます。米子側から倉吉関金に行きますには、グルッとこちらに回ります。海の方にグルッと回って本線の上を橋で渡りまして、関金の方に行く。それで、関金から鳥取へ行きますのは、先ほどと反対側で海の方に本線を渡りましてグルッと1回転して本線へ向かうという形になります。

あと、弓原ーフインターチェンジ、ーフといっておりますのは、向こうまで十字路で通り過ぎますと反対側にも下り道、上り道が必要なんですけれども、T字型なんで半分だけということで、ーフインターチェンジという名称になっております。図のとおり紫色のとおり下に降りて地道に通り側道につながる。それで、側道等からは地道をとおり黄色い線が上がってくる、こういうふうな構造になっております。これは先ほどと同じ方向で、先ほどのとおり、鳥取から入って米子方面に出て、米子方面からグルッと回って本線の上を通り過ぎて入ってくる。それで、関金方面から本線に上ってグルッと回って、鳥取方面にというような構図になっております。

これは鳥取側、海側の方から関金の方を見た図面です。先ほどご説明しましたとおりです。弓原ーフインターチェンジのところの下に白いボックスがありますが、この部分が交差点になっておりまして、これを通じて周辺に行き来できるという形になっております。

次は、視点方向を変えて見た図面です。米子側から見た図面になります。22ページは、色分けしております。赤が和田北条線、今回の3号議案で、緑が1、2号議案北条大栄線、それで、青の太い線が橋で渡るようになります。本線の上とか川の上とか側道の上とかを橋で渡っているという絵でございます。

次からのページは、先ほどご説明しました通行形態、どちらにもちゃんと行ける

ようになっているということを表したものでございますので、ご確認いただけたらと思います。

続きましては、先ほど供用済みといったご説明をいたしました区間でありますけれども、図でお示ししているとおおり、集落なり主要な施設をコントロールポイントといたしまして、それを避ける形で計画をさせていただいております。こちらの方もご確認いただけたらと思います。

続きましては、この計画に関する地元意見聴取の状況でございます。この説明会は先ほどの1、2号議案の北条大栄線と同時に開催しておりますので、状況、詳細については割愛させていただきます。

この路線に関します主な意見は、29ページでございます。先ほど同じものがありました。盛土による悪影響に関する質問でございます。事業着手後に調査・検証を行ってご説明したいとご説明をしております。

続いて30、31ページは説明会の詳細でございますので、ご確認いただけたらと思います。

32ページでございます。こちら先ほどと同じように関係機関と協議を行いまして異存ないと回答をいただいております。

今後のスケジュールも先ほどと同じでございます。北条大栄線と同じく今年度中、都市計画決定告示をさせていただきたいというふうに考えております。

1号～4号議案、以上でございます。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

(谷本会長) ありがとうございます。予備審議ということで丁寧に説明をさせていただきました。

構造が幾分複雑なところもありますので、このように説明いただくとかなり理解も進むのかなと思っておりますけれども、いろいろ不明な点とか、皆さんの生活に多かれ少なかれ関連する話ですので、いろんな観点で率直に、どこからと言わずご質問等いただければありがたいなと思っております。

最初に、1つだけ確認しておきたいのは、これは9号線ですから国の管轄の事業なんですけれども、国交省はこれとは別に検討していて、今、いろいろお話いただいたものが、方向転回やひっくり返るといような話はないですね。

(井上室長) はい。基本は、国交省でご検討いただいた内容を、言い方が悪いですけど、そのままご説明させていただき、今時点の検討状況の説明させていただいたという形になります。

(谷本会長) ということで、国がまた何だかんだということではなくて、当然、話し合いはあったものをベースに、今のお話があったという理解ですね。

何かありますでしょうか。

特にないようなので、私から1つ。鳥取県の高速道路は大体2車線なんですけれども、ここは計画としてはどうでしょうか、暫定2車線なんでしょうか。

(井上室長) 事業主体が国土交通省になりますけれども、こちらの方の見解は、説明会でもそう

いう質問がございまして、まだ決まってないということでございます。

(谷本会長) そうしますと、いろいろ事業費とか算定されていますけども、基本的には暫定2車線というぐらいですから基本4車線になってくるということですね。多分、事業費なんかも積算をされていたりとか、いろんな構造も4車線でも無理がないように、例えば先程の大谷地区でいろいろ環境のことも考えてというは、4車線でもちゃんと配慮できるような用地があったりという前提でのご説明なんでしょうか。

(井上室長) はい。基本は4車線です。

(谷本会長) この辺、すごく真っ直ぐで見通しがよくて、何を考えるかという、追越車線のことなんですけど、皆さんもいろいろ走られて、追い越しができなくてイライラしたことがあると思うんですけども、もちろんほかの兼ね合いかもしれませんけども、せっかくい線形なので暫定2車ではなくて、追い越しができる4車で話を進めていただくようなことはできないんですかね。

(井上室長) これは都市計画決定の事務局というよりは、県民の皆さんも気にしているところだと思いますけども、鳥取自動車道・姫鳥線も付加車線を追加して4車で一部作られたと思いますし、米子自動車道でもそういう計画があります。対面交通ですと、一度事故があると通行止めになったりとかします。例えば、飛び越えて大きな事故が起きたりします。昨年、用瀬でございました。

そういうことを考えると、県としても、事業の進め方に御配慮をさせていただけたらと思っておりますし、今回、そういうご意見がありましたことは、議事録等、国土交通省にお送りしまして、しっかりと伝えていきたいと考えております。

(谷本会長) 皆さんはどう思いますか、「いやいや、暫定2車線でもいいんじゃないか。」という話もあるし、「ユーザーから見ればやっぱり4車線の方が断然。」そういうことでも結構ですので、忌憚のないご意見いただければありがたいと思います。ほかどうでしょうかね。

(猿沢委員) いいですか。

(谷本会長) お願いします。

(猿沢委員) 2車線ですと、例えば、高規格道路とか山陰道とかになりますと、よく聴く話が普通に道路を走っている軽トラなど、そんなにスピードを出さない車も一緒に走るということで、事故も多いと聴きます。

そういうことを聴くと、やっぱり最初からそういう車が走る前提をもって造っていただきたいなと思います。

(井上室長) 事業主体ではないというところはあるんですけども、おっしゃるとおりだと思います。ただ、逆の見方をすれば、4車線で造れば、それだけお金がかかる、事業期間がかかるということになりますので、2車線で早くつなげるというのも、1つ求められているところがございますので、そこら辺の兼ね合いの中での話ではないかなと思います。

(辻委員) 資料1の19ページで環境影響評価の騒音で、4地域中1つの地域だけで基準を

超過って書いてあったんですけど、これは、どうしてここだけが超過になってしまったのかとか、その原因というのはあるんですか。

(井上室長) 詳細は今手元に持ち合わせておりませんが、やはり道路の構造なりその地点の高さとか、こちらの方は道路が低くて開けたところですので音が伝わりやすい。音はやっぱり上の方に行きがちですので、そういうこともあるんじゃないかなと思います。

(辻委員) それと、これは質問ではないんですけど、こんなハマズズとかクモですかね、全然知らないそういうクモのことすらも考えて生態系をちゃんと保ちつつ、道路が造られていたということ、私、今日初めて知って、ちょっと感動して、ぜひ私の周りの人たちにも、そこまでこう考えながら道路が造られているということを伝えたいなと思っていました。ありがとうございます。

(井上室長) ありがとうございます。よろしくお願ひします。

(谷本会長) 多分、騒音のところは単純に道が近ければ、そこが基準を超過してしまう、ということがあろうと思うんですけども。大谷のところはどうですか。大栄、東伯インターチェンジなど。

(井上室長) どちらかと言いますとインターチェンジに近い方です。由良川を渡ってだいぶ行った左側に集落が見えるところでして、地点としましては沿道ではございません。間に畑等がございますのでちょっと離れたところになります。

(谷本会長) ほか、いかがでしょうか。

(門脇委員) 距離的に一番長く、海岸線に近い道路になると思うんですけども、盛土はそのことで高さも決められたりとかするんですか。

(井上室長) それは防災上の観点ということでしょうか。それとも海岸線に近いということでしょうか。

(門脇委員) 距離的にも長く、山陰道の中でも一番ですね。盛土の高さとか、そういうのはどうやって、どのようにして決められるんですか。

(井上室長) 盛土は、先ほどご説明しましたように、行き来するために下を通らなければなりません。そうすると、車が通る高さが決まってしまうので、最低それは通る高さを確保することになります。それで、大体決まってくるような形になると思います。

(門脇委員) そうしますと、下をまたトンネルみたいにするためにと、おっしゃっていましたが、交差する具合にですね……。

(井上室長) 資料の方を見ていただきますと、ちょっと見にくいかもしれませんが、北条バイパスを通っていただきますと分かると思いますが、盛土の下に所どころトンネルみたな形があると思いますが、このような形状となります。

(門脇委員) あの上を通るんですか。

(井上室長) はい。本線はあの上を通りまして、その本線を跨って行き来するような格好となります。上を通るか下を通るかなんですけども、下を通るときに潜っちゃいます

と、あまり下にもぐると水が流れこむ形になりますので、横の道と同じくらいの高さになります。それで、下を車が通るスペース、高さが必要になりますので、それを確保する部分が盛土の高さっていう形になります。

(谷本会長) 逆に、この盛土の低い区間もありますよね、それって、私あんまりそういう低い盛土構造ってあんまり見たことがなくて、例があつたりしますか。聴きたいのは何かデメリットはないのでしょうか。交通事故のことであるとか。結構、レアな構造ではないのでしょうか。他にありますか。

(井上室長) 基本的には、県内はやはり高い盛土が多いですね。低い盛り土のデメリットと言えるかどうかですが、やはり横断するには橋などを造らなければならないということになるので、構造物が多くなるとその分費用がかかるということはあると思います。ただ、交通事故という観点で申し上げますと、ガードレールとか必要な防護措置を行いませんので、例えば本線から逸脱して側道の方に落ちるとかそういうことはないと思います。

(谷本会長) あるとすれば地震とかそういうときですかね。あまり新幹線とかなんでもそうですけれども、上にやっぱり置きたくないんですよ、構造物はですね。

だから、あくまでも一般論の範囲ですけども、まずそういうことがないように設計はするんでしょうけれども、そういうリスクがあるっていうこと。

はい、もう1件議題があるので、もし他になれば、まだ予備審議ですので次回本審議という形でもう一度ご説明を聞いてこのような形で意見交換をさせていただく機会がありますが。

(小椋委員) 1つ質問ですが、道路の周りにこう集落が幾つかあるというお話があつたんですけども、集落に対する、例えば防音だと防音壁を設置するっていうような話もあつたんですけども、それ以外の採光面とか風とか、そういういろいろな居住環境に対する影響っていうものはないのかなって、すごく気になるんですけども、ないんでしょうか。

(井上室長) この区間は、幸い、沿線に近づいた形で集落がございませんで、その点はあまり影響ないと思います。ただ、先ほどありました騒音の話が多少離れていても基準値を超えているというところもありますし、先ほどの意見にもありました霜の害ですね、これに対するご懸念というのもあると思いますけれども、そこら辺は地元のご意見もお伺いしながら調査して必要なものは対応していくというふうに聞いております。

(小椋委員) 地図上で見ると例えば大谷集落、私ちょっと土地勘がないんですけども、大谷集落だとかはかなり近いようなイメージを持ったんですけども、そうではないということでしょうか。

(井上室長) 今の国道9号線、北条バイパスですね、それにくっついた形っていうような集落ではございませんで、間にある程度は畑なりがある形になっていますので、本当にすぐ横をダンプが通ってというような形ではありませんし、間に側道として国道9

号線が2車線分プラスありますので、比較的離れた感じかなと思っています。

(小椋委員) ありがとうございます。

(谷本会長) 道路を造るには条件がいいところだとは思いますが、ただ、私は大谷を通る道は、いろいろ配慮が必要かなと思ったりもするんです。次回、例えばこの場で示すかどうかは別として、特に新しい委員の方とか土地勘がないということであれば、その辺の資料をご提供していただくとか、理解が進めるようにしていただけたらいいのかなと思います。

(井上室長) 承知いたしました。

(谷本会長) よろしいでしょうか。また、次回議論させていただこうかなと思っています。

目安は4時ぐらいに終わろうと思っているんですけども、20分しかないんですけども、残りの議案の方に移りたいと思います。

第5号～10号ということで、これは何回かの予備審議を経てきたものです。今日が初めて参加の委員の方々に申し訳ないんですけども、最初から説明している時間、多分ないと思いますので、上手い具合に説明をしていただいて、質疑をしたいなと思います。説明よろしくをお願いします。

(井上室長) 議案第5号～10号までをご説明申し上げます。

そうしますとポイントを捉えまして、ご説明させていただきます。

資料3でございます。まず2ページで、予備審議がございます。

今回4回目の予備審議になります。

3ページをご覧くださいますと、これはご説明しておりますように、今回の見直しのポイントは、コンパクト+ネットワークというところがございます。

それで、続きまして4ページお願いできますでしょうか。これは、今回4回目と申し上げましたけれども、これまで3回の審議会でどのような内容をご審議いただいたかというものでございます。3回までで一応一通りご説明申し上げたという形になっております。

続きまして5ページから8ページまで。こちらは、この3回目までの内容をまとめさせていただいたものです。

それで、9ページをご覧くださいますでしょうか。一通りご説明しました中で、先回3回目の予備審議で、張委員様からご指摘がございました。

整理としまして、課題、目標、戦略、取り組みという形で項目を整理させていただいたんですけども、そこら辺がちゃんとすべて網羅的に対応したような形になっているか、目標を掲げているけれども取り組みがないんじゃないかとか、そういうようなことがないかというのをちゃんと確認すべきではないかというご意見をいただきました。

御指摘を踏まえましてまとめましたものが、資料4と5で、お手元にお配りしております非常に大きな判でございます。

資料3の10ページ、資料のところ表示しております。どういうことを書いてい

ますというのを抽出して、大きい判と同じものを小さくしております。どういう整理をさせていただいたかというところがございますけれども、もう1つカラーの見開きの分もよろしいでしょうか。

鳥取とその他地域と分けた2つの大判資料4、5と2つありますけれども、おおむね作りは一緒で、色分けしております。こちらの資料には、本書は色分けしておりませんが、上から課題、目標、戦略という形で関連性を4ページに書いております。

上の赤色です。大判で上から課題、目標、戦略、これはすでにご説明した分ですが、これを表形式にまとめております。

さらに左側の縦方向に基本方針、それに対する取り組みという形でまとめておまして、この縦横が交差するところで、目標に対して取り組みがあるところは黒丸で表示しております。該当するものがあるという形の表を作っております。

ちなみに、鳥取以外のところは地区が数地区ございますので、色分けでそこら辺わかるようにしております。

これが色分けです。取り組み等を共通のもの、八頭中央のもの、気高のもの、そういう形で色分けさせていただいております。それで、これはご指摘いただきました張委員にも全部ご確認いただいております、こういう意味合いでこういう整理をしてほしかったということで確認させていただいております。

それで、内容につきましては特に張委員からご指摘はございませんでした。

それで、このように整理した結果でございますけれども、資料の12ページをご覧いただけますでしょうか。前の方をご覧いただきたいと思います。

こういうふうには合理的に確認する中で、漏れといいますか、もう少し補強した方がいいというところがございまして、具体的には施設の維持管理、公共土木施設の長寿命化とか適切な維持管理とかというのが今、大きな社会的な課題になっておりますけれども、この記載が十分ではなかったということでこれを記載させていただくようにしております。

それで、小さいですけど、お手元の別冊で今日配らせていただいている1枚物がございます。そちらに修正箇所を赤下線で示させていただいております。これはこの大判の表の一部を切り出したものでございます。

これにつきまして、適切な維持管理についての記述が下水道施設はあったんですけども、なかった道路と河川その他施設につきまして施設の適切な維持管理ということを追記させていただいております。これはお手元にお配りしておりますマスタープランの方針、こちらの方に赤書きで記載させていただいております。それが大きな今回の修正箇所でございます。さらに、気高の都市計画区域におきましては、新たに鳥取西道路のインターチェンジの部分に道の駅、気高の道の駅が出来るということで、これは地域活性化の大きな拠点になるということがございます。この記載をしておりませんでしたので、その部分につきまして記載しております。

それと、あと1つ漏らしておりました。取り組みの中で情報インフラ、こちらもその他施設という形で記載しております。

ということで、網羅的に整理させていただいて、穴を埋める形でこのような修正をさせていただきました。

それで、谷本会長から先回の予備審議の中でご意見があるという言葉いただきましたけれども、確認させていただきましたところ、この施設の適切な維持管理ということを書き加えるべきだというご意見でした。これを反映させていただいた形としております。概要は以上でございます。

最後にスケジュールでございますけれども、これも、予備審議を経まして関係機関協議等を経た上で、本審議を経て最終的な決定というような手続をさせていただきたいというふうに考えております。以上でございます。ご審議のほどよろしくお願ひします。

(谷本会長) ありがとうございます。すごい大きな資料でほぼ新聞でね。これを見て何か言えって言われても正直困るものがあるんですけども、先ほどのように張委員に言っていたおかげで、漏れが若干あったようで、その辺をきちんと適切に修正することができましたので、その点はよかったのかなと思います。

それで、ご意見ありますかというふうに皆様に振ってもなかなかないんですけども、どうですか。

その後、いろいろ資料を見返す中で思い起こすこと等もしございましたら、今日ご披露いただいて、次回の本審議で決定というような流れになるのかなと思いますけれども、どうでしょうかね、何かございますでしょうか。私、1つだけ確認させていただきたいのですが、維持管理のことですけれども、言っていたとおり、やはり維持管理が重視される時代になってきているのは間違いなくて、いろんな計画づくりもそうですし、あと、人材育成もそうですし、いろいろやらなきゃいけないことあるんだろと思っています。

それで、この計画の中に盛っておくべきことですが、まず1つ、対象として先ほど道路、河川、下水道、あと道の駅みたいな箱物もあつたりするのですが、県の方はあまり箱物っていうのは重要視しなくていいのかなと。要は、ぱっと見ていると基本的にやっぱりインフラであって、長寿命化等とは書いてはありますが、箱物の場合は長寿命化ではなく、機能をもう1回入れ直して床面積を減らしていくことは、どの街でも今目指していることだと思うんですね。そういう文脈はないのかっていうのが1つです。

2つ目は先ほど言いましたが、人材育成とか、そういうもうちょっと維持管理としてやらなきゃいけないことがあると思うんですけども、ソフト的なことってありますか、こういうことは触れなくてもこの計画としては問題ないんでしょうか。その2点です。

(井上室長) 実際の動きとしまして公共施設の総合管理計画を県で昨年度策定いたしました。

公共土木施設の長寿命化計画を策定しております、重要視しております。それで書かなくていいかどうかと言うと、書かなくてはいけないものということはないのですが、今後の都市計画、まちづくりで必要な要素という観点でしたら、そういう要素も幅広に書き込んでいく必要があるのではないかと思います。おっしゃるように重要な要素ではないかなと思います。

(谷本会長) コンパクト・アンド・ネットワークで、コンパクトのところですね、やっぱり建物をコンパクトにして維持管理費用を減らしていきます。そのことは住民のニーズを踏まえながらですけども……。といったような意味ではやっぱり箱物かどうかは別として、何かそういうキーワードもあった方がいいのではないかと思います。これは意見です。

(井上室長) 箱物はこちらの今の構成で分類しますと、その他施設に係る部分だと思いますので、会長のご指摘のことが箱物と書くかは別としまして、わかる形で記載できるようなことができるか検討させていただきたいと思います。

(川原係長) よろしいでしょうか。その他の施設の件で、既存施設って表現をさせていただいているんですけども、この既存施設には、その箱物も含んだ形で、そういう思いも含めて記載させていただいております。それで、「既存施設を適切に維持管理し、有効活用を図るとともに新設する場合は、関連する施設を集約することで相乗効果を生み出すことについて配慮しながら……。」というふうに記載させていただいております。

(谷本会長) そうですね、こういう集約っていう言葉があったりするのであれば、こちらが言ったようなことは一応反映されているかもしれません。

ほか、いかがでしょうか。

(門脇委員) すみません、話が戻ってしまいますが、その前の議題ですけど、ちょうど米子・鳥取間の場合のちょうど半分が北条のあたりで、トイレ休憩とかしたい場所なんですよね。でも、ぜひ、その新しい道路に合ったように作っていただきたい。今もありましたよね、幾つか。やっぱりあわせて作っていただく計画にしていきたいなと思いました。

(井上室長) 私もよく使わせていただきますので、今の道の駅ですね。

(門脇委員) そうです。

(井上室長) それは、先ほど申し上げましたインターチェンジを造らせていただきまして、そこからスムーズに接続するような形で下りて、また、トイレに行ったら本線に乗れるような形で計画をさせていただいております。最近、標識の表示基準が変わったみたいで、そういう施設も普通は高速道路とかではなかなか表示できなかったみたいですけども、それがしやすくなったと聞いておりますので、使われる方に便利な施設にさせていただけたらと思っています。

(谷本会長) そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

これについては、もう一度、確認の場があります。これまで何回も議論してきて、

一応、網羅的になっていると……。個別具体の計画じゃありませんから、全体にガバッと傘がうまくかけられているかどうか、っていうのがやはりポイントだと思います。なので、なかなか個別具体の意見っていうのは出てきづらいですし、こういうような感じなのかなと思います。

ということで、問題がなければ、それはそれで支障はないのかなと思ったりもしますので、あともう一度確認の場がありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。では、本件につきましてもこの辺にさせていただきます、審議も無事4時ちょっと前ですけども、終了させていただきたいと思ひます。後の進行を事務局の方に返して、よろしくお願ひします。

(川原係長) ありがとうございます。それでは、今後の予定についてご説明申し上げます。

次回、第150回の都市計画審議会につきましては、12月中旬から下旬ごろの開催を予定しています。

議案としましては本日予備審議をいただきました議案1～4の大栄北条線、和田北条線の本審議、その他都市計画道路の変更などを予定しているところです。

後日、日程調整、議案内容に関するご連絡をさせていただきますのでよろしくお願ひします。年末のご多用中とは思いますが、ご出席いただきますようお願ひいたします。

それではこれを持ちまして、第149回鳥取県都市計画審議会を終了いたします。ありがとうございます。