

第150回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成28年12月27日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（10名）

小椋弘佳、尾崎直美、猿沢美鈴、張漢賢、谷本圭志、辻富美子  
徳嶋靖子、西川文雄、濱田香、山下一郎

2. 欠席者（6名）

遠藤宏子、門脇京子、讃岐英夫、島林昌子、福田俊史、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  
西部総合事務所生活環境局建築住宅課 門脇課長

4. 傍聴者

3名

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12月27日（火） 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 | 羽合都市計画道路1・3・1号羽合泊線の変更   |
| 議案6 | 羽合都市計画道路3・5・2号長瀬久留線の変更  |
| 議案7 | 琴浦都市計画道路1・3・1号東伯淀江線の変更  |
| 議案8 | 倉吉都市計画道路3・4・9号上井羽合線の変更  |
| 議案9 | 米子境港都市計画区域内の特殊建築物の位置の承認 |

（3）閉会

## 8. 会議議事

14:00開会

(岩田課長補佐) ただいまから第150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、9名（事務局注釈：徳嶋委員は途中出席）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ます。ご報告いたします。

まず、このたび市町村長を代表する2号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新任委員のご紹介をさせていただきます。琴浦町長であります山下一郎様です。一言ごあいさついただきたいと思います。

(山下委員) 失礼いたします。私は琴浦町長の山下と申します。2号委員というような立場になりまして、よろしく願い申します。

(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存じます。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) 県土整備部次長の丸毛でございます。今年度第4回目となる都市計画審議会を開催させていただきますが、委員の皆様には年が迫ってから、このような寒い中の開催で大変恐縮でございます。

この11月の報告案件ですけれども、国土交通省等から鳥取西道路の供用開始が一部平成29年度、それから残りが平成30年度というふうな目途が示されております。このことによってインバウンドの拡大、企業誘致とか、それからコンパクト・アンド・ネットワークが形成されていくということで、非常に県としても期待しているところでございますが、同時に県中部のミッシングリンクの解消に向けまして、北条道路の新規着手の布石を県としても打ってまいりたいと考えているところでございます。それで、本日は、この北条道路の関係する案件を入れまして、大きく3件をご用意しているところでございますが、皆様のご審議のほどよろしく願いします。

(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。事前に委員の皆様にはお配りしておりますけれども、本日の次第、委員名簿、本日出席委員の配席表、A4縦の議案概要、傍聴要領、A4横になりますけれども右肩に資料1と振ってあるもの、資料2、資料3、資料4、資料5、資料6がございます。それからA4縦で資料7と右の方に記載しているもの、その他に、A4横、緑色の帯のところは議案1号～7号北条道路関連路線の議案概要と書いてある一枚物になります。以上でございます。資料の不足や印刷が不明瞭なものはございませんでしょうか。

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願いいたします。

(谷本会長) 皆さんこんにちは。本当に年末のお忙しい中ありがとうございます。議事に入る前に少々、今年何があったかなといろいろ考えていたのですが、都市計画審議会の分野では、やはり中部の地震の話が大きかったのかなと思っているのですが、片や、先日の糸魚川の大火ですね、あれも衝撃的で、火の勢いとその破壊力っていうのですかね。それで、糸魚川のニュース見ていると引き合いに出されたのは、鳥取大火がよく出てきていて、確かに条件はほとんど同じ、風もあの日かなり吹いていましたし、密集市街地はどうかって話ではかなり鳥取は改善しているのではないかなと思うのですが、そうは言ってもひとたび、ちょっとした不注意があったときにああいうことになるんだなというのを改めて感じました。また、災害列島ってよく言いますけども、そういう国なのだなと、鳥取もその中の一部のまちなのだなということを改めて感じた1年であったように思います。

そういうことを考えますと、やはり都市とかまちをいかに強くしていくかどうか、インフラもそうですね、強くして次世代に引き継ぐというテーマはやはり非常に大事なテーマなのだなと思っていて、今日ご審議いただく案件もそういう観点で非常に大事なインフラの話ですので、ぜひ慎重にご審議いただいて忌憚のないご意見いただければと思います。

では、審議を始めたいと思うのですが、今日の審議会は議案第1号～第9号について、ご審議をいただきたいと思っています。いつものとおりですけども、審議に先立ちまして議事録署名委員を指名させていただきたいと思っています。濱田委員さんと小椋委員さんをお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

それでは議案第1号～第7号の北条道路、山陰道ですね、関連してございますのでまとめて事務局から説明お願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

(井上室長) 議案の1号～7号につきまして一括してご説明申し上げます。正面のスクリーンを使いましてご説明します。お手元の資料と同じものがございますのでご確認いただければと思います。

まず1号～7号議案の概要、全体につきまして一枚物の資料でご説明申し上げます。大きく3つ項目がございますけれども、1つは先の10月19日に予備審議をいただきました北条道路にあたる①番と②番の路線で横線のもの、それと北条倉吉道路③番、④番にあたるもの、こちらの予備審議をしていただいております。これの本審議を本日していただきます。

続きまして2つ目としましては、この北条道路の西と東でございます、まず西側の東伯淀江線を北条道路、新たに決定します道路にくっつけるために東側に伸ばしていくという計画の変更でございます。これは本審議でございます。

さらに東側、青谷羽合道路⑥番になりますけれども、こちらを同じように西側に伸ばしまして新たに決定する北条道路にくっつけるというもの。それと最後に⑦番でございますけれども、これは青谷羽合道路に平行して走っております9号線の下道で、こちらが並行しておりますので、今回の本線の変更とあわせて構造が変わり

ますので、こちらを変更するという内容でございます。

続きまして資料1でございます。議案1号、2号、予備審議いただきました大栄、北条都市計画道路の北条大栄線でございます。こちらの新規決定でございます。

2ページをお願いします。今回の新規決定にあたっての本審議ということで、計画の案につきましては予備審議でご説明をいたしておりますので、簡潔にポイントをまとめてご説明申し上げたいと思います。さらに、公告・縦覧を予備審議後に行っております。このときに意見書が出ております。この内容についてご説明いたしますとともに、予備審議の方で委員の方からご意見がありました点につきまして整理したものを説明させていただきます。

議案概要でございます。1・4・1号北条大栄線新規決定ということで、こちらにも既にご説明しておりますとおりで、北条、大栄それぞれの都市計画区域におきまして総延長1万2,360mの道路を1種2級、自動車専用道路として幅員20.5m、4車線の道路を新たに都市計画決定するという内容でございます。

こちらは広域的な位置図でございます。先ほど次長の丸毛の方からご説明申し上げましたとおり赤い表示をしておりますところが北条大栄線になりますけれども、ここが広域的なネットワークのミッシングリンクとなっております。東の鳥取西道路は30年には供用されるということが公表されておりました、鳥取県内ではここだけが残るかたちとなっております。

こちらが鳥取県内の高規格道路網図でございます。赤い部分は同じく北条大栄線で、下の緑の線が北条湯原道路、こちらで米子自動車道につながっていくという、これも広域的なネットワークを形成するかたちとなっております。

路線の概要でございます。大栄東伯インターチェンジ、はわいインターチェンジが既に東西にございますけれども、これらを結ぶかたちで新たに決定することとしております。

この計画を策定するにあたりまして地域交通の課題につきまして住民アンケート等を行って、それに対応する計画とするよう手続きを進めておりました。地域の交通課題としまして今の北条バイパスが広域的な交通と地域の交通が輻輳しているとか、交差点があることで事故が多発している、それで、高速道路網が繋がれば産業・観光の活性化に寄与する。さらに緊急医療機関への速達性が向上するというようなことが期待されるということで、これにつきまして下の青背景のところを書いておりますようなことを住民意向として取りまとめております。先ほどの課題に対応するというかたちで対応するようにしております。それで、右側に調整・審議と書いておりますけれども、最初に住民のドライバーの意見等聴取しまして、それを踏まえた計画を関係機関で協議し、さらに国の社会資本整備審議会、これは第三者の専門家の会議ですけども、こういうものの審議を経た上で決定した計画を住民説明会で意見交換させていただき、先般10月19日の都計審で予備審議をいただいた上で、公告・縦覧いたしまして本日の本審議というかたちで、こうした過程

で計画に対しまして住民意見等をしっかりフィードバックしながら作らせていただいています。

計画交通量と設計基準でございます。こちらも予備審議でご説明したものと変更はございません。先ほどご説明しました規格のとおりでございます。一番下に標準断面図を作っております。片側2車線の4車線、20.5mの幅員の計画とさせていただきます。

環境影響評価でございます。環境影響評価法ですと、この規模の道路になりますと、正式なアセスメント、環境影響評価が必要ですが、この路線が平成元年に事業化されておまして、その後、平成11年にこの法が施行されたということでありまして、この法に則ったアセスメントはやっておりません。ただ、それに準じて任意のアセスメントを国が実際されておられます。内容としましては下の表の①～⑤、大気汚染から景観まで評価をしておりまして、その期間としましては26年10月、秋～27年の7月、夏まで四季を通じてやっております。

評価の概要としまして赤で書いております問題があった箇所、基準値を超過いたしましたのは、大谷地区で騒音が基準値を超過しておりまして、ここについては遮音壁を設置するという計画にしております。さらに④番、動植物の生態系につきましては、希少種はありましたけど広い範囲でそういう種はいるので、今回の計画では影響が少ないということはあったのですけれども、専門家の方のご意見も踏まえて希少動植物のハマスズ、イソコモリグモ等の生息地を保全する、海浜植生部分もできるだけ保全する計画とさせていただきます。

インターチェンジの配置でございます。北条の道の駅、大栄の道の駅、この付近に周辺との接続性等を考慮いたしまして、それぞれ1カ所ずつ、この区間で計2カ所新たにインターチェンジを設置する計画としております。

道路構造の概要です。こちらも予備審議でご説明したものと変更ございませんが、簡単にご説明しますと下の方に表にまとめております。インターチェンジ間は約4km～4.5km、県内平均で4.2kmぐらいのインターチェンジ間隔ですので似たような距離です。それから、幅員は20.5m。盛土につきましては、東の端のはわいインターチェンジから西に向かって2つ目の大栄インターチェンジまで、ここまでは高い盛土で計画しておりまして、それから西に向けて低い盛土になって、大栄東伯インターチェンジでまた上がっていくという計画でございます。盛土には下にボックスカルバードを作りまして、その下を行き来できるようにする。盛り土が低いところは、上に橋をかけて行き来できるようにするという計画としております。

計画上のポイントでございます。本線は赤横線で書いております。ルートにつきましては、その上下に丸印で、例えばクリーンランドほうきとか各施設を書いておりますが、こういう既存施設に影響ないように、これらを避けるかたちでルートを設定しております。

さらに、盛土の高さでございます。先ほど大栄インターチェンジから西向きを低くするとしておりました。これは、まず道の駅大栄の近くのお台場公園からの海への眺望を確保するという事で、ここから盛土を西に向かって下げております。さらに西向きに行きますと、先ほど説明いたしました希少動植物の生息地になるということで、盛土を下げて法が大きくなるのを防いでいる、その生息地を保全するという計画としております。

一番下でございますが、側道の通行形態でございます。東側から行きますと、はわいのインターチェンジ付近では本線を挟んで分離構造、それから西に向かって対面交通、本線の南側、山側の方で対面交通になりまして、さらに北条インターチェンジの手前でまた分離すると、本線を挟んで海側と山側に分離する。それで、さらに西に向かいまして、大栄インターチェンジを過ぎた西のあたりでまた対面交通、これも同じく南側、山側の方で対面交通の側道を整備するという計画としております。

道路構造のパス図でございます。先ほど説明いたしましたかたちとおりです。

これは、はわいインターチェンジから西向き、天神川から米子方面を見た図ですけれども、本線が右手側に盛土でありまして、その左手側に側道が対面交通で走っておるといような構造でございます。

次お願いします。こちらは北条インターチェンジ、道の駅北条公園の近くでございます。こちらにつきましては3、4号議案でご説明いたします北条ジャンクションが接続するかたちとなっております。そのジャンクションを挟んで西と東で側道と乗り降りできるインターチェンジを設置しております。

これは北条インターチェンジから西向きを見た絵でございます。

こちらは大栄インターチェンジ付近の図でございます。これは真ん中に交差点を置きまして、そこを中心として乗り降りできるかたちのインターチェンジとしております。

これは大栄インターチェンジから西に向かった絵です。由良川の東側、少し手前で側道が分離したものが交流する構造となっております。

最後の区間、大栄東伯インターチェンジに向かったの線です。この間では盛土の高さは低くなっておりまして、行き来するには上を橋で渡るといのかたちになります。

これは終点になります。大栄東伯インターチェンジ付近の絵でございます。

関係機関協議の実施状況でございます。こちらも予備審議でご説明しましたけれども、各機関とも異存がない旨回答をいただいております。

住民説明会についても予備審議でご説明しております。特段の反対意見はございませんでした。

こちらは、先の予備審議で小椋委員の方から確認するようご意見をいただいた件につきましてご説明させていただきます。

騒音、振動の話はアセスメントでお話しましたけれども、採光や通風、こういう居住環境に対する影響はないかということ。本線沿線の集落との位置関係でどうかということを確認されたいというようなご意見だったと思います。それで、これを整理させていただきました。図で、赤で示しておりますのが北条大栄線本線で、緑色で囲っておりますのが沿線の集落でございます。さらに四角い吹き出しで本線から集落への距離を表示させていただいております。大谷地区以外は大体100m以上遠く離れたというところで、基本的には採光、通風につきまして大きな影響はないのではないかと考えております。

大谷地区付近でございます。こちらは近接しているのですけれども、ここは本線の盛土の高さが低く抑えられておりまして、今の9号線より高さが1mか1m50cmぐらいしか上がらないというかたちで、さらに位置関係をこの黄色い引き出しで表示させていただいております。

左の方が今の北条バイパスですけども、これは側道になります。それで本線部分はより海側の方になります。ということで集落からは本線が離れていくと。当然、側道も交通はありますけれども、主な交通は本線の方に移っていきますので、騒音、振動等も今よりは同じ交通量でしたら、影響は少なくなってくるのではないかとこのふうにご考えております。

続きまして、3、4号議案、北条倉吉道路にあたります路線についてご説明申し上げます。こちらも予備審議でご説明したものでございますので、簡単にご説明させていただきますと思います。

議案の概要でございます。北条都市計画区域で1・4・2号和田北条線、倉吉都市計画区域で1・4・1号和田北条線、同じ名称でございます。これの新規決定。延長としましては、あわせて5,980m、1種3級の自動車専用道路、幅員は20.5mの4車線でございます。

位置関係は先ほど北条道路の方でご説明しましたとおりで、北条インターチェンジ付近にジャンクションを設けて北条道路と接続する路線でございます。下の倉吉インターチェンジと表示しておりますところ、ここまでは既に出来ており都市計画決定もされておまして、決定されていなかったこれから北側について都市計画決定することとなります。ただ、既に本線部分ほとんど出来ております。出来てないのは北条ジャンクション付近のみでございます。ですから、計画の説明は、主にこの新たに整備する北条ジャンクション付近を中心に予備審議も説明させていただいたところでございます。

道路規格等は先ほどご説明したとおりでございますけれども、4車線の計画でございますけれども、既に出来ている区間につきましては暫定の2車線で供用しておるところでございます。

北条ジャンクション付近のご説明でございます。通行形態をもう一度簡単にご説明いたしますけれども、鳥取方面から西に向かいますとピンクの線にしたがって平

面的に関金の方に入っていくというかたちになります。関金の方から緑の線にしたがって米子の方に出ていく。これは、ほぼ平面的に出入りします。それで、米子の方から赤い線に沿って関金に行こうとしますと、ぐるりと回って本線の上を橋で渡って、立体的に交差するかたちで関金の方に向かいます。関金の方から鳥取方面に行くには、水色の線のように、これも本線の上を渡ってぐるりと東側、鳥取の方に行くと。こういう形態にすることで、課題となっておりました、交差点があつて信号機があるところで事故が多発していたということは、問題が解消できるのではないかというふうに考えております。ここでは下道に降りるために弓原のインターチェンジというのを設けております。関金側から紫で下道に降りる、同じく黄色の線で下道から関金方面に上がっていける構造にしております。

こちらがジャンクション周辺のパース図でございます。右側に北条川放水路がございます。右側、東側にオートキャンプ場、反対側には北条の道の駅がございます。

こちらは都市計画決定をそれぞれ別々にします。北条道路は緑色、北条倉吉は赤い色、それぞれ都市計画決定するものであります。あと、青い色で表示しておりますのは橋梁部分になります。

こちらは既に供用しております区間の計画でございます。これにつきましては既存の集落なり施設等を回避したかたちでルートを設定して、既に整備しておる区間でございます。

それで、関係機関協議の実施状況も予備審議の際にご説明しましたとおり、各機関とも異存がない旨回答をいただいております。住民説明会でも特段の反対意見はございませんでした。

予備審議につきましても、特にご意見はございませんでした。

続きまして、資料3によりまして、議案の第5号と6号を説明させていただきます。

羽合都市計画道路羽合泊線、これは一般国道9号の青谷羽合道路になります。議案6号の長瀬久留線、これは青谷羽合道路が出来の前からありました国道9号、地道になります。これはまだ国道9号のままで残っておりますけれども、こちらの変更となります。

位置図でございます。天神川の東側に、はわいインターチェンジ、今は青谷羽合道路が終わったところで取りつくところがございますけれども、この区域でございます。

審議の内容につきましては、まず羽合泊線を北条大栄線と接続させる変更でございます。これは青谷羽合道路と北条道路と接続するための都市計画決定の変更となります。さらに、はわいインターチェンジですけれども、もともとこの計画された時点では有料道路ということでこの路線が計画されておりました。そのために、ここに料金所を整備するという計画で、その都市計画の区域を決定しておりましたけれ

ども、無料の道路となりましたので料金所が不要となりましたので、この区域を削除するという計画の変更でございます。

最後になります長瀬久留線、下道の9号線は、山陰道本線の構造が変わったことで、一緒に変えてしまうという計画でございます。

まず5号議案1・3・1号羽合泊線でございます。青谷羽合道路、はわい長瀬から泊地内7、220m、1種3級、幅員23.5m、今回変更する区間は20.5mでございます。4車線の道路です。この計画概要は変更となっております。

議案6号長瀬久留線につきましても、1,450mということで変更はございません。

失礼しました。5号議案で変更が一部ございまして、延長を250m西側に延ばしております。先ほど申し上げましたように、青谷羽合道路と北条道路をつなげるというかたちで延長を延ばしております。

下の6号議案の長瀬久留線につきましては、こちらの延長関係は変更ないのですが、全体の構造を本線との兼ね合いで、幅員が少し変わっております。18.5mとなっております。2車線ということで車線数は変更となっております。

計画交通量及び車線断面構造でございます。羽合泊線は変更ございません。長瀬久留線、表の右側でございますけれども、横断図をご覧くださいますと、本線を挟んで左右、上下分離した交通形態とするようにしております。もともとは、本線の左側、山手側の方に対面交通で計画しておりました。これを分けることによりまして、路肩の幅員を広げないといけない、それぞれ路肩を取ることによって広げなければならないということが1つ。それと、歩道ですけれども、当初は2.5mの歩道を計画しておりましたけれども、3.5mの自転車歩行者道、自転車も通行出来る道路と計画を変更します。実際、現在3.5mで整備されておりますので、これとあわすようにさせていただきます。

これが、はわいインターチェンジの形状でございます。細かくて見にくいかもしれませんが、実線が本線、点線が側道になります。赤い線が鳥取から米子方面に行く本線、水色の線が米子から鳥取に行く本線、緑、黄色がそれぞれの側道の線になります。それで、ニョロっと枝分かれしている線がございます。これがインターチェンジのランプになります。側道と乗り降り出来る構造となっておりますランプでございます。乗り降りの仕方は矢印で書いてあるとおりでございます。

真ん中にボックスカルバート、コンクリートボックスカルバートで本線の下を抜きまして、ここを交差点としまして、ここから下向き、湯梨浜町市街の方と行き来出来るという構造のインターチェンジとしております。

天神川から鳥取方面に向かって見た絵でございます。側道が、天神川の上では対面交通となっておりますけれども、鳥取側に渡ったところで分かれています。緑の線の矢印のとおり、本線の下を潜って反対側に側道が行くようになります。

黄色い線は真っ直ぐ鳥取の方から来る側道になります。それで、真ん中で見にく

いですが、至る湯梨浜町市街と書いた矢印の左側にボックスカルバートで下を抜くこととなりまして、ここが交差点になっておるという構造です。ここを中心として本線と昇り降り出来る構造のインターチェンジとなっております。

こちらと同じく天神川からですが、本線の真上から見た絵です。先ほどご説明したとおりでございます。真ん中の交差点を中心として本線と側道を昇り降り出来る構造としております。

こちらはインターチェンジのちょうど真ん中の、先ほど申しあげましたボックスカルバートのある交差点上空から鳥取方面を見た絵です。

こちらは東側、インターチェンジの東側の端から見た絵です。東の端のところでは赤青の矢印がございます。左下の方ですが、ここが本線で、それを挟むかたちで米子方面の側道が黄色、米子方面から帰ってくる側道が緑で、この色の切れたところから本線は高架橋になって、はわいの道の駅の方に上っていくようなところでは、その下を今の側道となる9号が潜っておりまして、ここでガクッと曲って交差点形状になっており昔の9号線に乗ります。それで、今は図面の左側、山手側の方を対面交通で側道がずっと通っているのですが、今回の計画ではその交差点のところで分けてしまうと、側道を分けてしまうという計画となっております。

変更の内容でございます。この変更に伴いまして黄色が削除する部分、赤ベタ塗りが追加する部分、赤の斜線部分が変更しない部分となります。

図面の左側に路線延長の追加とあります。この区間が都市計画決定されていない区間でしたので、これを延長して北条道路とつなげるという計画としております。

黄色い部分の右上の方の部分が、最初にご説明しました料金所として当初計画していたところがございます。これを廃止することとしております。変更前の範囲は上のオレンジ色で線をした範囲でございます。

こちらと同じですね、東側、鳥取方面を見た絵です。

関係機関協議は、議案1号～4号とあわせて行っております。関係市町村、国交省、道路管理者に協議して異存のない旨回答をいただいております。住民説明会も1号議案～4号議案までの議案の路線とあわせて説明をしておりまして、特段の反対意見等はありませんでした。

議案の7号でございます。東伯淀江線でございます。こちらは北条道路の西側に接続する部分、東伯淀江線の東の端というかたちになります。簡単にいいますと、このパース図の赤ベタ塗りの部分を都市計画決定してなかったため、この部分を決定することで北条道路とつなげるという計画の変更でございます。

概要ですが、1・3・1号東伯淀江線につきまして、延長17,290m、要するに130mほど、赤で示した延長部分を延伸するという計画でございます。

道路級種1種3級、代表幅員、車線数等に変更はございません。断面構造にも変更はございません。4車線、20.5mの計画でございます。

こちらがパース図で表示したところがございます。大栄東伯インターチェンジの

ところで、9号線の交差点と接続するかたちになっておりまして、当初の計画では、これと接続するかたちになっておりましたので、都市計画決定はここまでしておりました。

新たに北条道路が都市計画決定され、この都市計画区域の境まで来ますので、この間をつなげるという計画でございます。すでにインターチェンジとしては出来ているような構造となっております。

簡単に乗り降りをご説明申し上げますと、米子方面からはこの水色にしたがって本線は上を通過して、下道にはこのランプで降りて行って、例えば、東伯方面に行く、由良の方面に行く、この交差点を使って行き来する。こちらは由良の方面から本線に乗って米子の方に行く、側道からランプを使って本線に上って行く構造です。

国道9号線としましては、山陰道がバイパスというかたちになるんですけれども、下道の国道9号線はここから東伯方面にこうつながるといふかたちになります。ですので、ここから先は、西側に向かっては側道というかたちで横についた道路にはなっておりません。ここからは本線と側道がわかれたバイパスとなっております。

これは東伯インターチェンジを米子方面から鳥取方面を見た絵です。こちらが琴浦町市街、こちらが大栄市街となっております。

こちらが反対側から見た絵です。鳥取方面から米子方面を見た絵であります。

関係機関協議の実施状況でございます。こちらでも1～4号議案と同じ時期に行いまして、各関係機関とも異存のない旨回答をいただいております。

住民説明会も1～4号議案と同じときにやりまして、特に反対等ご意見はございませんでした。以上が計画のご説明でございます。

続きまして、1号～7号議案に係ります都市計画案の公告・縦覧を行いました。それについてご意見がございましたので、ご説明させていただきたいと思っております。あわせて、今後のスケジュールについてご説明いたします。

公告・縦覧は、今年11月8日～29日の3週間行っております。法定では2週間というのが標準となっております。今回は10月21日に発生しました鳥取県中部地震、このエリアになりますので、住民の皆様には縦覧いただけるようにということで、1週間余分に期間を延ばして3週間というかたちで、公告・縦覧させていただいております。縦覧者数は10名、内訳は括弧の方に書いておるとおりでございます。意見書が1通、北栄町役場へ提出されました。提出があった意見書、項目としては左に丸で書いております4点でございます。①～④まででございます。個別にご説明申し上げますけれども、背景となる理由を真ん中に書いております。

簡単にご説明しますと、最初の件は、北条バイパスが出来た当時に遡るのではありませんけれども、これが出来たことによって、山手側の集落から海岸にどんどん行っていたものが、交通路の多い北条道路が出来たことにより行きにくくなったと。さらに今回の都市計画決定の道路によって行きにくくなるのではないかとというのが1点でございます。

もう1点は、北条インターチェンジ付近のところになります、ジャンクション付近の話です。オートキャンプ場と道の駅がございます。特にオートキャンプ場について言っておられまして、こういう結接点ができれば、オートキャンプ場の利用がどんどん進んでいくのではないかと、そういう中でオートキャンプ場だけではなく、オートキャンプ場のすぐ西側に北条川放水路のさらに西側に海浜林があるんですけども、このオートキャンプ場とこの海浜林を、将来を見越して一体的に活用するように計画していくべきではないかというふうなご意見でございます。

理由の一番下は、交差点の安全性の確保、今でも危ないのでそこら辺しっかりしてほしいというもの。

こういう理由、背景のもとにご意見をいただいたというところでございます。

次お願いします。まず、4つある意見の1つ目でございます。北条ジャンクション盛土部の北側松林との間の側道を4m以上とするということとなりまして。

これが、北条川放水路になります。これは、今の北条バイパスになりますけれども、ここに側道がございまして、今でもございます。この部分にジャンクション等がかかることから、付け替えの道路を整備するのですけれども、今3mあるものを4m以上にしてほしいというご意見でございます。

都市計画決定権者の見解といたしましては、この道路の管理者である北栄町と協議した上で、従前の機能を回復するというところで3mさせていただいております。

ご意見がございましたオートキャンプ場を含む周辺の今後の利活用に資するために道路を広げるということは、町の方で検討されるべきもの。今回の計画の中で決めていくべきものではございませんので、ご意見を町の方にしっかりお伝えをして、町の方でご検討いただくというふうにご意見をいただいております。なお書きで書いておりますけれども、今回の側道は、この側道は工事には関係してくるのですけれども、都市計画決定の範囲外でございます。けれども、これにしっかり町の方にお伝えするように考えております。

2つ目と3つ目の意見がございまして。これは先ほどもご説明しましたように、オートキャンプ場と西側の海浜林、こちらを一体的にできるように例えば、こういう海浜に行ける、砂浜に行ける新たな道の整備とか、この護岸、護岸を整備してこの上を通れるようにしたらどうかとか、ここの侵食対策といいますのは、この砂浜を通って行き来される場合があるので、しっかり危なくないようにここを侵食対策したらどうかというふうなご意見でございます。それで、さらにもう1つ意見3の方は、直接行き来できるように車道橋を造ってはどうかと、歩道橋も造ったらどうかというご意見でございます。

こちらにつきましては、先ほどと同じように、オートキャンプ場周辺での一体的な利活用の話でございます。まちづくり、こちら辺の活用をされます主体の北栄町の方が検討されるべきこととさせていただきますので、町の方にしっかりお伝えさせていただくというふうにご意見をいただいております。

それで、ジャンクション等にアクセスがしにくくなる、オートキャンプ場から西の浜に行きにくくなるという話があるのですけれども、現在でも西の浜へは、このオートキャンプ場から北条バイパスに出てグルッと回って、ここの交差点から入っていくようになります。今回、道路が出来たとしましたら、同じくここから出てこういってというふうに、ここまではほぼ同じ通行形態になります。あとはジャンクションの関係で多少側道は延びますけれども、大きく支障が出るというふうには考えられないのではないかなというふうに考えております。

最後に4つ目でございます。北条インターチェンジジャンクションの下の交差点通過における安全性確保が後手とならないようにということでございます。

背景として言っておられますのは、この交差点に信号機がございます。米子方面から関金方面への道に入りたいときに、信号機が赤になっていると認識されますと、この脇道に入って行かれる。すると、ここに一時停止があるのですけれども、そういうのを無視されたりする。さらに、関金方面に出る道は実は右折禁止になっておりまして、便利がいいものですからそれを無視して通られると。こういうふうなことがあるというのが1つと、交差点付近で草が生えて見にくくなって危険だというようなことを背景にご意見をいただいております。

それで、私どもの意見でございますけれども、基本的に交差点は道路構造令に基づいた、安全基準を満たしたものになっておりますけれども、このご意見、道路管理者、事業主体となる国土交通省の方にお伝えしました。国土交通省の方から回答をいただいております。交通安全対策については、当然、警察等関係機関と協議を行い実施するということと、供用後も草刈等適切な維持管理を行っていくということでございます。

あと、ご懸念の点なのですけれども、ここは今の通行形態ですと信号機を通過していくのですけれども、新たにジャンクションができますと、信号がないので信号待ちせずにスムーズに入っていくようになりますので、そういう懸念は少なくなってくるのではないかなというふうに思っております。

最初に申し上げましたように、この北条バイパスできましたのは平成2年ですけれども、これによって海岸側と分断されるというようなお話がございましたけれども、今回の計画で本線は上空を通過しており、海岸に行くには本線の下を潜っていくこととなりますので、交通量が多い本線を平面的に交差するのではなくてスルーできるということで、今よりは逆に比較的安全に行き来できるようになるのではないかなというふうに考えておるところです。

今後のスケジュールでございます。本日、12月27日第150回都市計画審議会本審議をいただきまして、ご了解いただけましたら国土交通大臣同意協議を経まして都市計画決定告示を年度内に行いたいと考えております。ちなみに国土交通大臣同意協議につきましては、書面での事前協議を行っております。特に支障があるというご意見はいただいております。

以上ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

(谷本会長) ありがとうございます。この件は、予備審議を経ておりますので全体像等々については、皆様よくご存知のことかと思ひます。予備審議の結果を踏まえていろいろなチェックをしていただき、微修正はなかったですね。どちらかという、確認が多かったかと思ひますけども、それに加えて、公告・縦覧の結果ということで、先ほどのように1名からご意見いただき、それに対する回答もこのようにいただひています。

公告・縦覧の方につきましては、内容がやはり道路そのものというよりは事務局からありましたけども、まちづくりといひますか、せつかく高速道路が出来ますのでそれを活かしたまちづくりをどうするのかとか、逆に、正に琴浦町さんがやられたように、通過交通対策という意味でどうやって人をその観光地に降ろしていくか、そういう観点の議論の中でいろいろ橋を架けようとか、そういう話が本来出てくるはずだろうということで、先ほどの説明のような対応で違和感がないかなとは思ひますのですけれども、今日は本審議ということで最後の機会でもありますので、ご説明いただいた内容とか、こういうことを気づいたけどもというのを、この際、いろいろな方面からご質問いただければと思ひます。

いかがでしょうか。説明聞かれまして、気になる点とかございますか。

私から1つ聞いてもよろしいでしょうか。道路を造ると騒音とか景観とかいろいろ道路がほかに影響を与える話があつて、それはそのとおひご説明のとおりですけども、少し気になったのは風車の、何ていうのですか、あれは。

(井上室長) 羽根です。

(谷本会長) 羽根ですか。あれつて相当近いですよ。道路との関係というのは、何か法的にかどうかわかりませんが、許容される範囲内なのがつていひのは。

(井上室長) 基本的にルート設定の際に、コントロールポイントとさしていただひておりまして、羽根が回転して影響ある範囲を避けております。

(谷本会長) これで大丈夫ですか。

(井上室長) 確認した上でルートを設定さしていただひております。

(谷本会長) そういつた意味では問題ないのしょうけど、わき見とかそういう意味での対策は当然やらなければいけないような感じですかね、観光資源にもなるのですけども。

(井上室長) おっしゃるとおりで、今の沿道にはわき見注意の看板が立っております。

(谷本会長) ほかいかがでしょうか。前にも言ひましたけども、この道路は特異で、既にもうあるようなものだつていひところがかんり特異でして、言つてみれば、もう場所も皆さんよくご存知で、良いかなという様な感じですがけども、そういうことであれば、このまま引き続きプロセスに乗つて進めていただこうと思ひますけども、本当によろしいですか。せつかくだから、私のように少し関係ないことでも、こんなふうに活用をいひのも言つていただければそれはそれでよろしいかなと思ひます。

(張委員) 先ほど、海へのアクセスについて住民の意見がありまして、今回、例えば海側の

方に住んでいる住民の、いわゆる、防災、津波なんかがくるときに内陸の方に逃げようとする避難経路として、あるいは今回のこの道路計画では平坦であるよりはやや盛土があって、その方がちょっと有利になるのか、いけば津波の高さによって、今後の避難計画はまた何か新たに想定する必要があるかなというふうには思いますが、そのあたり、これまでの議論で十分見直すような話はなかったんだろうかと。

(井上室長) その点についての議論は私も承知してないところがあるのですが、今時点の鳥取県が出している津波想定でいきますと、このエリアは大きく住居まで津波がくるエリアにはなっていません。ただ、何らかのかたちでの避難というのは万が一のことを考えて必要ですので、それは現況の道路の機能復旧ということで、先ほど申し上げましたボックスカルバードなどを通路、道路として、必要な箇所に設けてそこを避難路としていただくこととなると思います。

(谷本会長) 盛土自体が防災に有効かというか、津波の件でいうと、宮城県で実際に止めた例が皆さんもご存知でしょうけどもありません。そういう機能も盛土構造の道路が持ち得るといことはその通りなのですが、そういうことを考えると、大谷地区では盛土しないところがどうなのかっていう話はあるんですけども。

一方で、盛土の悪い点は当然景観の話で、海が見えなくなるから。これは東北でよくやっているような議論ですよ、それとまさに同じで、今回も海を見たいという意見があったと思いますので、直接的に防災の観点か、バランスを図って議論したかどうかは私もわかりませんが、先に景観の話が出ているってことはやっぱり今の海が見えるというのを大事にしたいということの気持ちの表れなのかなと思っておりますので、避難はこの構造のもとでいろいろ町が考えられるといいのかなということとも思ったりしますが、多分そこまで防災と道路を絡めての話に住民とかまちの方でしているわけではないんですけどね。

(井上室長) 先ほど申し上げましたが、私の承知している範囲では津波によって、その集落なり住家なりがこのエリアで被害を受けるという数値が出ていないということ踏まえて、直接的にそういうのが出ていけば、ではどう避難するかという議論があるのでしょうけれども、これは推測ですけども、そういう観点では現状ではされていないのではないか。ただ、何度も申し上げますけども、やはり万が一のときの避難路というのは必要だろうと、そういう観点での認識はされた上でのボックスカルバードなどの整備にはなっていると思います。

(谷本会長) ほかいかがでしょうか。

(小椋委員) 直接関係なくなるのかもしれないですけども、先ほどの意見書と少し近いかもしれませんが、北条ジャンクションですけども、道の駅北条公園との近接性を確保されているとの説明があったのですけれども、道との近接性、ジャンクションとの近接性はあるんですけど、今よりはアクセスはし辛くなるということなんでしょうか。相当迂回して回らないとそこに来られないようなことになるんでしょうか。本

線から道の駅に向ってです。

(井上室長) 本線から道の駅は、ご承知だと思いますけども、今は本線からすぐすつと入れるようになっておりますけれども、ちょっと図面が小さいですけども、今回の場合は、インターチェンジで下りるかたちになります。下りて、ちょっと道があるんですけども、道の駅に入っただいて、それで、また本線の方に乗っただくというかたちで、比べれば、多少の不便はあると思います。ただ、標識等でしっかりお知らせして誘導できる。さらに、交通量が少なくなりますので、道の駅の出入りは安全になるのかなというふうにも思います。

(小椋委員) わかりました。ちょっと誤解をしていたようです。ジャンクションを通らないと行けないかなと思っていましたので。

(谷本会長) ほかはよろしいでしょうか。では、特にないようですので、引き続きプロセスの中でいろいろ微修正がありましたら協議をしていただくということにしまして、今日審議する案件としては、これでよかろうということにさせていただきたいと思っております。

続きまして、倉吉の都市計画道路の変更についてですね。

(井上室長) 続きまして、議案第8号についてご説明申し上げます。

倉吉都市計画道路3・4・9号上井羽合線、県道名ですと上井北条線の都市計画の変更でございます。路線名は上井羽合線で、位置は倉吉市上井から清谷町地内、延長は3,860m、このうち1,200m区間が計画の変更区間となります。

道路規格は第3種第2級、幅員は11~17m、今回の変更区間では11mでございます。車線数が2車線ということで、規格等についての変更はございません。

路線の概要でございます。3ページでございます。この路線は倉吉駅の北側に沿った路線でございます。JRに沿って東西に走っているこの区間が変更区間になります。

倉吉駅の北側では、例えばこの天神川の小田橋改修とかで道が広がっていますし、駅北には区画整理事業が竣工した。さらに、駅自体の橋上駅、自由通路が竣工しておりまして、これまでの短期大学とあわせて看護大学も新たに整備されまして、倉吉駅北側の発展の方は非常に目ざましいエリアでございます。それで、その駅北側の東西の交通路を担う路線になります。

4ページです。路線の通過位置でございます。羽合地区からこの場所に向ってずっと北から南に向って下りてきます。住宅地を通過して来ましてJRにぶつかって東側の方に折れて、看護大学、短期大学の入り口までつながるという路線であります。ちなみに、この住宅区間はすでに竣工しており、道路はできております。今回、変更区間につきましても、都市計画決定していただいたあとは27年度には事業着手をしている区間でございます。

道路の構造につきまして変更はございません。先回決定いただいたものと変更はございません。今回の変更の概要でございます。この路線変更していただきました

のが平成27年5月でして、その後、事業着手をしております。事業着手後に詳細な現地測量、設計を行なっております、それに基づいて改めて地元と関係者と協議を行ないましたところ、2点ばかり変更が生じました。1つ目はJR施設である車両庫、引込線ですけれども、この区域を道路計画区域とするよう道路法線区域を変更するという事。それと2つ目は道路の縦断勾配、駅から大学側に向って上がっていく坂の勾配を変えることによって道路の区域が変更となるということでございます。その詳細につきましては別のページでご説明します。8ページをご覧くださいませでしょうか。

変更の内容の1つ目としまして、引込線用地の活用でございます。当初の計画では、JRは公共性の高い施設でありますので、できるだけかけないようにしようと、どうしても一部かかってしまうのは物理的にやむを得ないんですけれども、できるだけかけないように計画をしておりました。緑色の部分が本線で車両庫になっております。緑で2本線が引込線になるんですけれども、当初かかるのはこの赤い線ぎりぎりの形になっていました。この計画で詳細にどう車両庫を復旧していくのかをJRの方で調整され、結果として、鳥取側の別の駅であります松崎駅の近くに車両庫を新たに設けるという形をJRが検討されました。その結果、倉吉駅の方は引込線も含めてある程度かけてもいいよと、JRよりお話がございました。このJR用地をかけることによって、当初の計画で移転する必要のあった家屋1軒を移転しなくてよい計画にさせていただいております。これが1つ目でございます。

2つ目でございます。これも事業着手後の詳細設計に基づく住民協議の中で、「看護大学がある上の方から降りて来る道の車のスピードが速くて事故が起きている。坂道をもう少し緩くできないか。」というご意見がありました。この坂道はどうしても、頂上の交差点と坂道の下にコントロールとなるポイントが決まっております。まず、金毘羅院というお寺の入口がありますので、ここの高さを変えてしまうと出入りができなくなってしましますので、ここの道路の高さは変えられません。さらに坂の頂上の部分についても、大学に行く道がありますので変えられません。もし変えた場合を右下の絵に描いていますけれども、ものすごい山切となります。ピンク色で囲った範囲が文化財の保存地、遺跡の散布地として、こういうところもかかる、県立自然公園もかかる、途轍もないことになってしまいます。ですので、坂道の起終点を変更しないで、この間でできるだけ緩くする検討をしなければならないという中で、住民の皆さんの意見を踏まえまして、当初は6.8%の勾配で計画していたものを、できるだけ住宅地に近いところは緩くしようと、4.6%に緩くしました。

上下のコントロールとなるポイントは決まっていますので、ここから上方は逆に勾配がきつくなります。当初6.8%だったものが1.2%ほど、勾配がきつくなり8%となります。これも基準値を満たしています。積雪地での基準値、特例値となっています8%とさせていただいています。この様な形にすることによって安全

性の確保を図っていこうということでございます。ただ、どうしても勾配がきつくなることによりまして、すべり等の心配がございますので、都市計画決定では表示はありませんが、舗装を滑りにくいギャップアスファルト舗装とするなり、地元・公安委員会等の協議によって表面の舗装にスピードを落とさせるような表示したりとか、そういったことも検討していくこととしております。これによりまして、道の高さが当初計画より下がる形になります。JR側はJR本線でかけることはできませんので山手側を切ることとなります。これは先ほどのような大きな切りではなく小規模な切りです。これによって都市計画区域が当初より少し広がることとなります。こちらにつきましては、関係機関協議、倉吉市、道路管理者の鳥取県、より異存ない旨の回答をいただいております。公告・縦覧では意見書の提出はありませんでした。戻りますけれども、JR、地元とも、この変更計画を提示しまして了解をいただいております。新たにかかる山も地元の方の山でありまして、ご了解も得ているということです。

今後のスケジュールでございます。本日の審議会でご了解いただきましたら、できれば来月には都市計画決定の告示を行いたいと考えております。県道の計画ですので、先ほどの国道のように国土交通大臣協議は必要ございません。この資料に示す流れで決定告示をさせていただく計画でございます。以上、ご審議の方よろしく申し上げます。

(谷本会長) ありがとうございます。地元の意見を踏まえて、計画を変更したいというお話です。確認ですが、地元の方に変更案を見ていただいて「これでいいです。」という、ご意見をいただいているのですね。

(井上室長) はい。この変更案を見ていただいて、特に異存はございませんでした。

(谷本会長) ということで、地元の協議は整っているというようなことになっています。いかがでしょうか。基本的に先ほどの勾配の変更、JRの用地のことですね。

(井上室長) すいません。補足してご説明させていただきます。地元もご意見、ご異存ございませんでしたし、一番利用される看護大学、短期大学の方にもご説明してご了解はいただいております。

(谷本会長) ということで、多くのユーザーの了解は得ている、多くのユーザーというのものはなんですが大体限られてきますよね。ということですけど、いかがでしょうか。お気づきの点はございますか。

(徳嶋委員) 勾配の変更等がメインだと思うんですけど、歩道はあるのでしょうか。ここって、歩かれる人が多いですね。

(井上室長) 歩道はございます。歩かれる方は大学の学生、通学生ですね。

(徳嶋委員) 本当に生活者の方ではないんですね、限られた方なのですね。

(井上室長) そうです。

(谷本会長) 限られた若い方ばかりではないかもしれません。教職員もいるかもしれません。

(徳嶋委員) 結構スクールバスを運用されていると聞いているんですけども。

(井上室長) おっしゃるとおりで、特に冬季はスクールバスを使うようにという考え方でおられると大学の方から聞いております。

(谷本会長) 全く8%というのはどんなものなのか、イメージつかないですね。山道みたいな勾配なのかというと多分そんなレベルではなくて、この辺でいうとか、地元の間人からすると、何か例があればわかりやすいんですけどね。でも、道路の基準の中で特に問題ない、雪のことも考えて問題ないという勾配だということでしょうから、そうたいしたものじゃないとしか言いようがないんでしょうけど。

(井上室長) 8%と言いますと、今の青谷羽合線になる前の9号線の魚見台ですね。長尾峠というところぐらいですね。ただ、距離が長いと大変なのですが、この場合は比較的短い区間になりますので。(画像で表示)これが魚見台付近ですね。先ほど申し上げましたように、薄い舗装で滑り抵抗を上げたりとか、視覚的なことで速度を落とすように誘導したりとか、このようなことも今後検討していくことにしております。

(谷本会長) よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。基本的には使われる皆さんがいいと言っている案件なので、我々からするとコストがどうか、そういうところぐらいいかなと思いますけども。ちなみにコストはかなり上がったものなんでしょうか。

(井上室長) トータルでは少し上がると聞いております。詳細な調査で当初の計画のように山を切らなくても法面の処理が必要だったということがあろうようで、それが逆に切り込むことでもろい部分が少なくなり法面の処理がいらなくなったというようなこともあるようで差引もあるようです。ただ、山を切ると残土運搬等が発生しますので、やはりトータルとしては少し高くなるということです。

(谷本会長) ただ、地元の人はいそれで安全だと思われるのであれば、そのことも考えて今のコストが見合うかどうかというか、そういう言い方あまり好きではないのですが、あとはメリット、デメリットがあるという中でどうでしょうか、という見方もできますね。経済的な観点からすると倍になるとか、そういう話ではないでしょうか、許容の範囲内のレベルのコストアップなのかなと思いますけども。

ほかはよろしいでしょうか。この件についてはよろしいですかね。では、特にないようですので、この件の審議はここまでといたします。引続きのプロセスの中でいろいろ調整をしていただければと思います。ありがとうございました。では、最後の議案になります。米子境港都市計画区域内の特殊建築物に関する案件ということで、事務局から説明をお願いします。

(門脇課長) 議案第9号米子境港都市計画区域内の特殊建築物の位置の承認ということで、産業廃棄物処理施設の敷地の位置をお諮りいたします。今回の議案の内容ですが、現在、境港市潮見町にございます三光という会社が産業廃棄物処理施設を現在稼働中にございます。PCBの無害化処理用の炉を増設して、その処理の量を増加させようということで、従前の許可を変更する許可が必要ということで、設置位置のご審

議をいただきたいということでございます。この産業廃棄物処理施設の建築に必要な法手続きというのは二本だてになってございまして、処理方法そのものの安全性の確認というのは、無害化処理施設として環境大臣の認定を受けるということになります。

一方、都市計画審議会にお諮りするのには、位置の妥当性ということで、施設はまちの何処に配置すべきであるかということが許可の対象になってございます。場所でございますが、境港市の潮見町といたしまして埋立地の先端部分にございます現在の三光潮見工場という敷地の中でございます。

赤字で書いてありますが、申請のあった潮見工場で、隣地にはウエストパイオマスといたって関連工場でございます。廃棄物処理を目的に工場を設置している会社でございます。施設の全体の配置図がありますが、詳細は省略させていただいて、左下に既設炉があるんですが、これは電気のトランスなどに絶縁用に使用していたPCBで、油抜きしたあとトランス容器に付着していたものを高温で長時間加熱することによってそのPCB油を分離させて、鉄とPCBを分けるという炉でございまして、現在1基で稼働中でございます。今回、増設ということでもう1台増設して効率的な運営を図るものでございます。現在は1台で稼働していますので、燃焼して焼切ってから冷却し、物を入れ替えてまた燃焼するという工程の繰り返しをしていましたが、2台を設置することにより、交互運転が可能となり、片方が燃焼している間に冷却し、終わった後に次の燃焼が始まるということで、切れ目なく、ある程度の量をこなすことができるということでございます。

これまでの許可の経緯でございますけれども、平成13年に産業廃棄物の一般焼却処理施設、汚泥等の焼却処理施設として施設が稼働しております。その後、平成25年に同じく都市計画審議会に諮らせていただいて、低濃度PCB処理施設を追加しております。それで、今回の申請ですが、許可を得たPCB処理施設の1.5倍を超える処理量の施設に変更するということになります。1.5倍を超えるものになると許可が新たに必要ということで、今回、諮らせていただいております。

位置の妥当性でございますが、立地面としては都市の中心部から離れて周辺への影響が少ないところ、土地の利用面としては都市計画区域内の工業専用地域という指定を受けておりますので、工場、騒音や交通量があるものを許容した地域ということ、また、学校、病院、住宅、ホテルなどの立地ができない地域なので、住民が少ないエリアとなっています。では、周りの環境はどうなのかということ、環境影響評価を以前の許可の時にもやっておりますが、今回も27年3月にその増設に関して事前にやっております、影響評価調査書において環境基準を下回っているという報告がなされています。

工業専用地域にどんなものが立地できるかということでございますが、処理施設などを置くにあたり支障とならない、工場、倉庫等が指定してあります。

周辺への説明状況でございますが、環境大臣の認定を受ける前段に、平成27年

8月に周辺への説明ということで、境港市産業廃棄物処理施設周辺団体連絡協議会として、境港市、松江市、水産振興協会、対岸の地元の美保関町福浦区、鳥取県漁業協同組合、J A島根などの協議会メンバーにお諮り、ご説明を事前にさせていただいたということです。その後、平成28年4月に実証試験・試験結果報告書、報告会を開催しております。それで、特に反対意見はないということで報告を受けております。

今回の許可の流れですが、平成28年2月に地元説明が終わって、環境大臣の指定機関立会のもとに無害化実証試験を実施しております。その後、平成28年6月に建築許可に係る事前協議会ということで境港市管理組合、西部消防局、県の方で、担当部局で諮りまして反対意見は特にないということでございました。

また、平成28年9月には、環境省に大臣認定の申請書を提出しております。今回お諮りしている建築基準法51条許可申請を平成28年11月にいただいておりまして、本日が都市計画審議会ということでございます。

年が明けまして1月の中旬に環境大臣がPCBの無害化の認定手続きが実施され無害化認定になる見込みというふうに伺っております。

それを受けまして、今回、審議会にお諮りし、環境大臣も安全性は担保したということを受けて、今回の建築許可をさせていただこうかなというスケジュールでございます。その後は、来年の2月ぐらいには供用開始をという具合に思っております。以上のような内容でございます。

(谷本会長) ありがとうございます。今一度、なぜこの審議会に諮っているかというところですけども、資料の2ページに書かれているとおりでありますが、これまで既に稼働している無害化処理用の施設があって、その炉を増設したいというようなことがあり、その際には、今の現行の位置でいかどうかという審議をしなければいけないということです。逆に言うと、審議はそれだけです。この位置で増設してもいいのでしょうかというようなことでございます。それで、位置に関しましてはもう皆さん見てのとおりで、もう先端と言ったらいいのでしょうかね、先端としか言いようがないぐらい先端です。ここは工業専用地域で、住宅が建てられるような場所ではないところに立地しているということです。お気づきの点はございますか。

(辻委員) 地元の反対意見が特にないということなので大丈夫なのだろうとは思っているんですが、位置の妥当性というところで、環境影響評価が今までは環境基準値を下回っているということが報告されているとあるのですが、この度、増設をすることによって、その影響が増える心配はないのでしょうか。今後のスケジュールで無害化認定とあるので、無害になるということですか。そのところを詳しく教えてください。

(門脇課長) ご説明をいたします。詳しくは環境大臣が認定をされるのですが、無害化というのは、微量に含まれるPCBを処理いたしまして、その処理した排ガスであるとか、燃えかすなどが周辺の環境に影響を与えない、与えることがないようなレベルに無

害化をするということです。排ガスについてもそのまま放置するのではなくて二次処理をして排出するというふうに聞いております。また、燃えかすについても、適切に外に漏れないように燃えかすを保管して、密閉して処理するということです。周辺に影響が出ないことになるかどうかを認定するのは環境省がやられる内容となつてございます。そこに疑問があるということになると、当然、環境大臣の認定は下りないということになりますので、安全性については担保されるというふうには伺っております。

(辻委員) 現在の処理場においてはまだ無害化認定にはなっていないんですか。現在は基準値を下回っているという認定ですか。

(門脇課長) 現在も無害化認定を受けておまして処理を行っております。現在認定を受けている処理の量を増やすので、新たな認定が必要ということで、認定を取り直すというふうに向っております。

(辻委員) ありがとうございます。

(谷本会長) 環境への影響はこれまでどおりに保つけれども、処理しなければいけない量が増えるので、同じ環境の質を保ちながら処理できる量を増やしたい、そのための炉の増設であるという理解でいいですか。違いますか。

(門脇課長) そうですね。環境に影響を与えないような処理方法を認定するという事なので、現在も影響を与えてないですし、増やした後も与えないようにすると伺ってはおります。

(谷本会長) 基本的には処理のキャパシティーを増やしたいということですよ。

(門脇課長) そうですね。処理の仕方は3種類あるらしくて、まずは油を抜く、PCBそのものを抜きまして、それで抜いた後、それを拭き取る。それでもまだ付着しているんですね。それで、抜いた油と拭き取ったものと作業員さんの安全を保つための防護服等は燃やします。容器に付着して残って、もうこれ以上拭き取れないというものを加熱して油を揮発、揮発という言い方がどうかわかりませんが、ガス化して、そのガス化したものはさらに二次燃焼、油などを燃やすところにぶち込んで長時間高温で、加熱無害化するという事で、容器に付着したものをきれいにする炉を今回増設するという事でございます。

(張委員) プラントの設計はあまりわかりませんが、この施設全体の配置図を見てですね、もともと炉を2台入れるようなプラントとして設計されているものでしょうか。増設することに伴って、このプラントの設計上の妥当性といったようなものは、どの辺でだれが判断するものでしょうか。今回、こちらで審議するのでしょうか。

(門脇課長) 安全に作業できるとか、そこで外にこぼれないというような手立てができていくかという判断は環境省の方で実証試験、それから現地確認をされます。それは運転方法なども踏まえて、運転方法に事故後の対応というものも踏まえて総合的に判断されるということですので、このスペースに押し込んだように見えますが、そこも大丈夫だということでございます。もともと、ここには大きな焼却炉本体があるん

ですけど、このスペースとここで油抜き作業をしたりするようなスペースがあるんですけども、こういう囲いの中でやっていたので、ここにもう1つ置いてもスペースとしては余るといったところですよ。出し入れの作業をここでしておりますので、今回こちらに持ってきていけるといことと、あと、今回の増設炉については、この焼却炉の台がこちらにスライドする形になっているので、こちらから作業が可能になるということですよ。狭いところですので作業性が悪い、危険性が増すのではないかとということについては、審査を受けているようではございます。

(谷本会長) 環境省が決めるということですね。ほかによろしいでしょうか。では、特になさそうですので、引き続き、まだ環境省の認定等があります。前に進めていただければと思います。ありがとうございました。

(門脇課長) ありがとうございました。

(谷本会長) では、これですべてですね。以上で審議事項は終了しましたので、今日の審議はここで終わりにしたいと思います。進行を事務局にお返ししたいと思います。では、よろしくをお願いします。

(岩田課長補佐) 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151回の都市計画審議会につきましては、来年の2月～3月頃の開催を予定しております。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いいたします。それではこれをもちまして第150回鳥取県都市計画審議会を終了いたします。皆様ご多用の中ご出席いただきましてありがとうございました。