

第154回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成30年5月22日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（14名）

小椋弘佳、門脇京子、讃岐英夫、猿沢美鈴、島林昌子、谷本圭志、張漢賢、辻富美子、  
徳嶋靖子、西川文雄、濱田香、吉田英人、福田俊史、川上守

2. 欠席者（2名）

小林知子、尾崎直美

3. 説明のため出席した者

県土整備部 草野次長、技術企画課 前田課長、井上室長

4. 傍聴者

5名

5. 事務局

技術企画課 田中係長、角田土木技師、寺岡土木技師

6. 開催日及び場所

日 時：平成30年5月22日（火） 午後2時00分から午後3時40分まで

場 所：鳥取県庁議会棟特別会議室（鳥取市東町1丁目220）

7. 会議次第

（1）開会

（2）議事

議案1 米子境港都市計画道路3・4・4号後藤駅天神町線の変更

議案2 米子境港都市計画道路3・5・12号伯耆大山駅蚊屋線の変更

報告 羽合都市計画道路の変更

（都市計画道路3・6・1号倉吉羽合線の新規決定）

（3）閉会

## 8. 会議議事

### 14:00開会

**田中係長** 定刻になりましたので、これから鳥取県都市計画審議会のほうを開催したいと思えます。まだ御出席予定の方でいらしていらっしゃる委員の方が何名かございますが、現在で定足数の8以上の委員が今この場にいらっしゃいますので、ただいまから鳥取県第154回都市計画審議会を開催いたしたいと思えます。委員の皆様におかれましては忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。本日、今時点での御出席の委員でございますが、12名の方にいらしていただいておりますので、全定員の2分の1以上の出席となっております。当審議会が成立していることを御報告いたします。

初めに、本審議会に先立ちまして、このたび2号委員でございます吉田町長様が御就任後初めて参加、御出席いただきましたので、まずは吉田八頭町長様の御挨拶をいただきたいと思えます。

**吉田委員** 皆さんこんにちは。すばらしい天気になりましたけど、2号委員ということで市町村長の代表ということでこの会に加わらせていただきました。うちの町にも都市計画審議会ございますが、鳥取県の都市計画審議会とは、はるかにスケールが違うというふうに思っております。そういった面では微力ではございますが、皆様方と一緒になしまして審議に加わらせていただきたいと思えますのでよろしくお願いをいたします。

**田中係長** ありがとうございます。また、この4月の異動におきまして事務局の職員もかわりましたので、御紹介をさせていただきたいと思えます。まず、県土整備部次長の草野でございます。

**草野次長** 草野です。よろしくお願いいたします。

**田中係長** 続きまして技術企画課長の前田でございます。

**前田課長** 前田です。よろしくお願い致します。

**田中係長** 続きまして都市計画室の角田でございます。

**角田技師** 角田です。よろしくお願い致します。

**田中係長** 以上が事務局の新任の職員でございます。続きまして本日傍聴に来られていらっしゃる方がございますので、傍聴要領を御説明させていただきます。お手元にある傍聴要領に傍聴する際の手続きや決まり等がございますので、御一読いただきまして御対応のほどよろしくお願いいたします。

それでは審議に先立ちまして、鳥取県県土整備部次長の草野のほうから御挨拶を申し上げます。

**草野次長** 皆さんこんにちは。改めまして、この4月から県土整備部の次長を拝命しております草野と申します。よろしくお願い致します。本日は業務御多忙の中、当県の都市計画審議会にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。私からの挨拶というよりは、それに代えまして少し最近の鳥取県土の整備状況というか、話題をお話したいと思えますんですけども、きょうの議題と報告事項がたまたま県の中西部ということで、最初に

中西部で話していきますと、一昨年(2018年)の10月に鳥取県の中部地震が発生いたしました。その後、当県といたしましても緊急的な支援をずっとやってきたわけなんですけども、最初は屋根にこうブルーシートを張るとか、そういう緊急的な対応をしてきて、そういう段階はもう大体終わりました、今はさらに進んで、例えば本当に屋根を修復するとか、あるいは経済面とか、健康面とかで不安のある方に手を差し伸べるという、ちょっときめの細かい対応がいる段階に入っているかなと思っています。

先週の金曜日にも当県の中に、県庁の中に鳥取県震災復興本部チームという組織がありまして、私も参加したんですけども、その場で、これからは罹災証明を出されている住民の方に対して電話ですとか、場合によっては出向いて行って、どんなことがお困りででしょうかと、例えば本当に家を修復したいんですけども、どういう業者さんに頼んだらいいか、ちょっとわからないんだというような方にはそのリフォーム業者さんを紹介するとか、あと、その経済的に少し大変だっという方にはファイナンシャルプランナーの方を紹介するとか、そういうちょっときめの細かい対応を市町の方と一緒にあって県のほうでも支援していくと、そういうような対応を今、取っていくという段階に入ってきています。

地震といいますと4月9日の午前1時半という本当の真夜中ですけども、隣の島根県さんの大田市さんのほうで震度5強の地震が発生してしまっていて、鳥取県の中部地震のときには島根県さん、あるいは島根県の中の自治体さんにいろんな御支援をいただきましたので、当県からも被災家屋危険度判定士ですとか、あと、宅地危険度判定士といったような、そういう技術的な支援をする職員を派遣いたしまして支援してきたんですが、大田市さんから聞いているところでは大体5月いっぱいまでそういう最終の緊急的な調査っていうのは終了できそうだと聞いていますので、また何かお手伝いすることがあればもちろんお手伝いしようと思っているんですが、4月9日の地震はそんな感じで今、進んでいるというふうには聞いているところです。

あと、県の東部ではやっぱり一番大きな話題は国土交通省さんの整備ですけども、鳥取西道路という高速道路の整備です。それで、途中、ちょっと斜面の崩壊とか、あと亀裂とか、そういうのが工事中に発生したということで技術的にそれをどういうふうに対応するかっていうその検討が必要ということで、まだその開通時期っていうのがはっきりわからないというふうには聞いているんですが、ただ、明日、その技術検討委員会というのを鳥取河川国道事務所さんのほうで開催されると聞いていますので、そこである程度斜面の対策工法というのがはっきりしてくれば、開通時期なんかもわかってくるのではないかなというふうに鳥取県としては期待しているところです。

あと、そうですね、県の東部では鳥取空港、鳥取砂丘コナン空港ですけども、今、ターミナルビルの改修っていうのをやっています、そのグランドオープンというふうに言っていますが、7月中にはそのグランドオープンの式典を何かやればいかなというふうに思っています。

行ったり来たりですみませんが、県の西部だったら、境港の鬼太郎ロードのリニュー

アルですとか、あと、今年が大山開山 1300 年ということで、いろんなイベントで大山周辺を盛り上げていこうというような取り組みもしておるところです。

少し長くなりましたけども、最近の県土の状況の報告をもって私からの御挨拶に代えさせていただきます。本日は御審議よろしくお願ひいたします。

**田中係長** それでは会議資料の確認をさせていただきます。会議資料は、まず次第、委員名簿、配席表、議案概要、傍聴要領、右肩に資料 1 と書いてありますカラーの資料、同じく資料 2 とありますカラーの資料、全部で 7 つございます。もしお手元がない、不足しているとか、印刷が不明瞭なもの等がございましたら事務局にお声かけいただければ対応させていただきますし、また、会議の途中でございましたら、お声かけいただければ余部を御用意させていただきますのでよろしくお願ひいたします。

それでは会議を進めさせていただきたいと思ひます。議長の谷本会長、進行のほどよろしくお願ひいたします。

**谷本会長** はい、皆さんこんにちは。

お集まりいただきありがとうございます。先ほど事務局のほうからも御挨拶ありましたけども、次長さん、課長さんもかわられたということなんですけども、プラスして部長さんもかわられたということなんで、これはある意味前向きというか、新しい風をぜひ吹かしていただきたいということで、なかなかいろいろ課題も多い分野なんですけども、人々の生命とかに直結している分野でもありますので、あと、ちょうど吉田町長にも加わっていただくということで、ぜひちょっとこれまでと違う何か新たな展開とか、新たな議題みたいなものを、ぜひ出していただいて協議できればと思っております。

では、時間も限られていますので、お手元の次第に沿って会議を進行したいと思ひます。本日の審議会は事前に開催通知にてお知らせいたしました議案第 1 号・2 号ですかね、米子境港都市計画道路の変更について御審議をいただくと。それで、そのあと事務局からの報告事項、審議ではなくて報告ということで羽合都市計画道路の変更についての報告をするということになってございます。

では、いつものとおり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ひます。小椋委員さんと西川委員さん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。

では、さっそく始めたいと思ひます。議案第 1 号・2 号について、関連しますので一括して事務局から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** 議案第 1 号・2 号につきまして御説明申し上げます。正面のスクリーンを使って御説明申し上げます。スクリーンと同じ内容のものを紙でお配りしておりますので、そちらのほうも御確認いただきながらお聞きいただければと思ひます。失礼して座って御説明申し上げます。

資料 1 と書いております資料でございます。議案 1 号・2 号、まず 1 号が 3・4・4 号後藤駅天神町線と、あと議案 2 号が 3・5・12 号伯耆大山駅蚊屋線、こちらの 2 路線、この米子境港都市計画道路の変更について一括して御説明申し上げます。

次のページ、2ページをごらんいただけますでしょうか。議案の概要を説明させていただきます。

当初、都市計画決定行いました道路、長期間未整備であるものがございます。これは計画区間に人家、建物が多数あることなり、そのような理由で整備の見通しが立っていないというものがございます。この2路線につきまして決定後の交通網、道路の役割が変わってきております。ここら辺の状況なり、現在の道路の通行状況、さらには地元の住民の皆様のお意見、こういうものを踏まえまして未整備区間の都市計画決定の、主に廃止を行うものでございます。

こういう手続きを進めておりますのは一つ、道路等の都市施設の決定というのはあらかじめ範囲を示すことによりまして土地利用等の調整がしやすいとか、さらに計画決定にあたりまして住民の皆様と合意形成を取っていくと、こういう意味で意義があるものでございますけれども、一方で決定されますと、この決定された範囲に制限が加えられます。

下の図のほうに制限の内容を書いておりますけれども、具体的にはこの範囲には、まず2階建て以上の建物が建てられない、鉄筋コンクリートの建物もだめ、地下室もつくれないというような制限がかかっております。このような中で整備の見通しのないものは速やかに廃止なり、そういうことをしていく必要があるということでこういう手続きを取っております。

3ページをお願いします。参考としまして県の都市計画道路の状況を記載しております。(1)整備状況です。右下のほうに書いております整備率78%整備が終わっております。この数字ですね、全国的に見ますと平均が75%ですので、それよりは進んでおるとい状況ではありますけれども、残り22%の中には長期間整備に着手できずに、さらに見通しの立っていないものもあるというところがございます。それらを踏まえまして番都市計画道路の見直しの動きをさせていただいておるところでございます。

鳥取県では平成21年度から着手してございましてガイドラインを作成し、それに基づく廃止等の候補の路線の抽出を行いまして、表に書いてございまして、26年度から具体的な廃止の手続きを進めておるところでございます。この表の中の28年度県(中部)というところがございまして。これは琴浦都市計画区域の道路の廃止で、これは平成29年の3月、第151回の審議会で、具体的には赤碕地内の道路の廃止、これをこの審議会で御審議いただいて、その結果に基づいて廃止を行っております。

次のページをお願いします。今回変更します2路線のうち、まず最初に3・4・4号後藤駅天神町線、こちらについて御説明申し上げます。次の議案概要でございます。3・4・4号後藤駅天神町線、こちらは、昭和8年に都市計画決定しております。それで、当初決定後85年経過しております。位置は、米子市米原から錦町三丁目、延長が340メートル。この区間を全区間廃止するよう、変更するようしております。道路規格4種3級、幅員は20メートル。今時点の都市計画法ですと車線数を決定するようになっておりますけれども、この決定した当時は決定するということが要件になってございませ

るので、車線数は未決定となっております。なお、下に点線囲いで書いております番号3つ、3・4・4号というのを書いておりますけれども、この意味合いを書かせていただいております。区分・規模・一連番号ということで、区分としましてはこの道路は幹線街路になる3番。それで規模としましては4番の幅員16メートル以上22メートル未満、この都市計画区域ごとの道路の一連番号ということで4番というような、こういう番号のつけ方をしております。

続きまして、路線の概要を6ページで御説明申し上げます。まず、図面で位置を御確認いただきますと、JR境線の後藤駅です。米子駅から境線に入って3つ目の駅になります。この駅前から米子港に連絡する道路ということで当初都市計画決定をしておるところでございます。この路線のうち、黄色と赤とありますけれども、赤い部分が県道部分で今回御審議いただく部分でございます。黄色点線の部分、こちらは市道部分で、市のほうが既に昨年度中に都市計画の変更を行いまして廃止をしております。こちらは既存の密集した集落地を分断する形で新たな道路をつくるような計画になっておりまして、現実性がないということと、これから御説明申し上げますその当初の目的が非常になくなってきたということで廃止をしております。昭和8年の都市計画決定当初、これは、目的としましては鉄道貨物輸送のための道路ということで決定しております。後藤駅から米子港、米子港から後藤駅、この間を貨物輸送して鉄道を利用していこうという目的の道路でございました。

その後、御承知のとおりで、モータリゼーションの進行によりまして、どちらかというトラック輸送のほうがメインになってきたということなどもございますけれども、そういう背景を踏まえまして、こちらの関係年表のほうに書いておりますけれども、昭和61年にはこの境線の貨物営業、廃止になっております。ということでこちらの貨物を運ぶと、そういう道路の必要性っていうのが非常になくなってしまったというのが現状でございます。ちなみに昭和46年都市計画変更としておりますけれども、これは規格延長等変わっておりません。法律が変わって表示の仕方が変わったというだけの変更でございますので、実質的に昭和8年の計画と同じ計画が現在も残っておるという状況でございます。

次、お願いします。7ページでございます。こちら路線の概要、こちらは航空写真で御説明申し上げます。こちらが後藤駅になります。この赤い部分、県道の部分が今回御審議いただく部分でございます。航空写真なり、横の写真でもごらんいただけますように、沿線には建物が林立しておりまして、例えばスーパーマーケットとか、あと集合住宅、マンションですね、こういうような大きなものもずっと張りついておるというような状況でございます。それで、現況道路ですけれども、しっかり車道2車線ございまして、両側に歩道があるというふうな状況です。それであと、交通形態ですけれども、ズボンとこう駅のほうに入りますけれども、ここから境方面、道はあるんですけども、一方通行で通り抜けができないというふうな道路、主に駅を使うための道路というような形になっております。

次、お願いします。8ページ、現在の交通量の評価でございます。計画の必要性を検証するために実際どれだけ車が走っておるかというのを調べました。平成29年10月です。それで、具体的な数字は12時間で2,088台、ピークが夕方の5時台ですね。これが1時間に250台車が走っておるという状況です。それでこちらの混雑の指標、混雑度というものがございます。こちらで確認しましたところ、数値としましては0.19というものです。この0.19というのは何を表しとるかと申しますと、下に細かく書いておりますけれども、簡単にいいますと1を超えると混雑が始まるというところなんです。1未満だと混雑がないというところで、0.19と非常に低いところで、ここで混雑は発生してないという状況でございます。

続きまして、9ページお願いします。現在の道路状況、家屋等への影響でございます。黒で書いておりますのが、先ほど写真等で見ていただきました現在の道路の状況です。2車線ありまして両側歩道があるということで、通行上は現時点で支障がない状況でございます。一方で、現在都市計画決定しておりますのが、こちら赤で書いております20メートル、これだけ広がる形になります。それで、そうなりますと、先ほど航空写真でもごらんいただきましたけれども、両側に家がある中これだけ広げると大変な数の家屋がかかってしまうと。下に写真と表をつけております。43戸ですか、これは図上で計算しただけでもそのぐらいの建物がかかってしまうということで、この地区自体丸々移転するような話になってしまうという状況でございます。それで、このように現道でも支障がない。計画どおり広げるとこれだけ影響が大きい。さらに当初の目的の鉄道貨物輸送という目的がなくなったということを踏まえまして、この路線を廃止するというものを議案として提案させていただいております。

続きまして2路線のうち、もう2路線目ですね。3・5・12号伯耆大山駅蚊屋線になります。概要はまず路線名3・5・12号伯耆大山蚊屋線。今回、この路線は全線廃止するのではなくて、一部廃止する形にしております。路線名は起終点の地先名を使いますので、一部廃止することによって変更前伯耆大山駅下新印線、これを地先が変わるんで蚊屋線に変更するという内容でございます。当初決定は昭和41年、これも50年以上経過しておるところでございます。位置は米子市蚊屋、延長は当初1,300メートルから580メートルに縮小する、一部削除するという形です。道路規格は4種3級、幅員は12メートル、車線数は2車線で、これももともと車線数はなかったんですけども、今回の変更と合わせて今の法律に従いまして車線を決定するという形としております。番号の記述は先ほど御説明したとおりでございます。

路線の概要を御説明します。計画当時の主な機能でございます。当時の図面でございますけれども、伯耆大山駅、こちらは山陰本線と伯備線の接合する所の駅でございます。こちらから南にまっすぐ下りました下新印地区、こちらを結び、さらにはこちらの県道、米子丸山線、こちらのほうを使って米子の南東部のほう、こちらのほうです。南東部、下新印地区、こういう地区から伯耆大山駅のほうに向かう道路、つなぐ道路という位置づけになっております。



続きまして路線の概要でございます。こちら航空写真でご覧いただきます。こちらのほうに行きますと、こちらが伯耆大山駅でございます、ずっとまっすぐ南に下ります。途中で新しく出来ました山陰道、こちらにぶつかりまして、この下を潜ってこの下新印地区のほうにずっと貫いていくという道路でございます。このうち、赤い部分、駅前部分は残して、黄色い部分は廃止するということでございます。ちなみに駅前の部分、こちらは市街化区域に入っております、用途は第一種住居地域ということでございます。一方、この南側、こちらは市街化調整区域、開発をしない区域という形になっております。

現況はごらんいただきますと、この下の写真、1車線のちょっと狭い道路になっております。これが廃止する区間でございます。それで、残します赤い区間はもう2車線で既に整備済み、計画どおり整備済みの区間でございます。沿道の状況は古くからの集落が沿道に立ち並んでおりまして、狭いということもありますので、左側の写真のとおり、道路は、路肩はグリーン色の舗装をしまして歩行者の安全確保を図っておるというような道路でございます。

次、お願いします。現況の交通量・評価でございます。今の道がどういう状況かということでございます。こちら先ほどと同じように平成29年10月に交通量調査しております。12時間で917台、1,000台未満。それでピーク時、これも5時台ですけれども143台というような交通量です。それで混雑度につきましては、道が少し狭いことでちょっと数値が上がっておりますけれども、0.44という形で、1以上が混雑するという中でこういう低い数値になっております。

次、お願いします。次、15ページでございます。道路幅員の検証・家屋等への影響という部分になります。先ほど御説明した幅員4.8メートル、1車線の道路でございます。黒いこの絵がその道路でございます。それで、その下が計画でございます。12メートルということで倍以上の幅に広げるという計画でございます。そうすると、このページの右の図面のとおり、沿線のこの緑で印をした建物、これがもし計画どおり広げるとしたらかかる家屋になります。12戸かかります。これは図上で見ておりますので多少誤差があるかもしれませんが、そのぐらいかかるということで、こんなにかかりますとこの地区自体なくなってしまうような、ほとんど家がなくなってしまうような形になってしまうということになります。

それで、必要でしたら当然道を広げるということもあるんですけども、通常こういう場合、道が必要な場合は、この人家が密集した所を避けて、外側、こういうバイパスですね、家の裏を通るようなバイパスを計画するというのが一般的によく行う道路整備の手法としてございます。そのような中で、次16ページをご覧くださいますと、先ほど御説明しましたこちらがこの路線でございますけれども、それを横断する形で山陰道が開通いたしました。本来ここを行き来する交通ですね、これが、この米子丸山線という2車線で整備された道路と山陰道本線は通りませんが、その両側、下道ですね、こちらに道が新たにできましたので、これを使って伯耆大山駅のほうにスムーズに行け

るようになりました。先ほど御説明しました、これを整備するんだったらバイパスを整備するのが一般的だとお話しましたが、それに代わるものができてしまったと。そういう状況になっております。それで、そのような状況を踏まえまして、家屋への影響、さらに代替する道路ができたということ踏まえまして、このたび、この黄色い区間を廃止するという議案を提出させていただいております。

続きまして 17 ページ、こちらは先ほどの後藤駅天神町線と伯耆大山駅蚊屋線、こちらの地元説明の状況等を御説明申し上げます。後藤駅天神町線、これは、地元は義方地区になりますけれども、1月29日に説明会を開催し、伯耆大山駅蚊屋線、下新印地区、これを1月30日に開催しまして異存はございませんでした。この中で後藤駅天神町線、義方地区でございますけれども、こちら出席者が御案内したんですけれどもゼロでした。それで、ここら辺につきまして、地元の自治会の役員の方に状況をお伺いしましたところ、この御案内、説明会の御案内の中でも図面等変更内容ちゃんと示したものを御案内しておりまして、「意見がないから出席者がなかったんだろう、このまま進めていただいているのではないか」というふうなお話をいただいております。それで、それを踏まえて異議なしという形で今、判断させていただいております。それで、さらにその後、別の手法で3月6日～20日にかけて図書の縦覧をしました。1名閲覧いただきましたけれども、意見はございませんでした。

さらに関係機関との協議でございます。市町村への意見聴取、地元の米子市とも協議させていただきまして異存、異議がない旨、回答いただいております。さらには道路管理者、県の道路関係課でございますけれども、こちら異議がない、異存ない旨の回答をもらっております。

今後のスケジュールでございます。本日、第154回都市計画審議会で御承認、御可決いただきましたら来月6月には都市計画決定の告示をさせていただきたいと考えております。以上、議案1号・2号について御審議のほどよろしく願いいたします。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。2件御説明いただきましたけれども、地理的には若干違う、もちろんなんですけれども、違うところなんですけれども、どういう趣旨で変更したかというのは共通しておりまして、当初の役割がなくなったということで、1件目は鉄道貨物輸送という、その役割がなくなりましたと、ついてはという話ですね。それで、2件目が実質的にもバイパスができてしまったということで当初の区間、新たに拡幅する必要がもうないのではないかと、そういうお話だったと思っております。はい、ということです。住民さんのほうにも意見を聞いていただいて、あのような結果ですので、そう大きな混乱なく、この議題っていうのはあるのかなと思うんですけども、いま一度皆さんの視点からお気づきの点、御質問等いただければありがたいなと思っております。いかがでしょうか、ございますでしょうか。

**辻委員** はい。私、米子に住んでいるのでこの場所とてもよく知っているところなんですけど、もともとの目的がその鉄道貨物輸送のためっていうこと自体がもう今なくなっている上に、現在私たち暮らしのほうも裏のホープタウンのほうからこの後藤駅のほうに入る

ことができるようになってるので、学生たち、たくさん後藤駅から乗ったり降りたりする人たちも意外とホープタウンのほうから来たりとか、このスーパーマーケットまた違うんですけど、そっちのほうにホープタウンっていうスーパーがあって、そっちのほうからも乗り降りできたりして、ある意味それは線路をまたいで駅に入るといって、ちょっと安全面での課題はもしかしたらあるのかもしれないんですけど、今、問題になっている道路については、ほとんど本当に支障がないなというのが現実に生活をしていてすごく思う場所なので、住民の方も参加者がゼロだったということもあるし、私はこのまま廃止にしても本当に問題がないんじゃないかなってというのが、この近くに住んでいて思うところです。

それと、もう一つのほうの蚊屋線のほうについても、本当にその代替の道があるので、これについても私がこのあたりを走るとき、見ていてもあまり問題なく、これでいけるんじゃないかなって思うので、実際、伯耆大山の前の道については本当に整備済みできれいな道路になっていますし、このまま廃止で私は問題がないと米子市の住民として思います。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。土地勘に裏づけられた感覚ということで特に問題ないんじゃないかという御発言だったと思います。ちなみにこっちの側道はもう相当いい道なんだろうというふうに推察しました。多分そうなんだろうと思うんですけども、こっちのほうはどんな道なんですかね。幅員であったり、車線であったり、あともう1つは交通事故は起きているか、いないかとかそんなようなことなんですけども。

**井上室長** すいません。交通事故については、ちょっと確認はしておりませんが、私も実際この計画変更に当たりまして走らせていただきました。しっかりした2車線の道路です。車線の通行に支障のあるところはございませんでした。逆に、中を通るのはちょっと精神的にプレッシャーがあるような感じですね、通り抜けるのは嫌だなという感じでした。

**谷本会長** じゃあ、ちゃんと2車線はあって、多分皆さんももうこっちを通るんでしょうね、赤のほうを。そういうことで辻委員さんもおっしゃっていて。

**辻委員** そうですね、ほとんどの方が多分あっちを通って移動していらっしゃるように見受けられます。

**谷本会長** はい、そういう黄色い区間をつなぐと先ほどの話がありましたけども、すぐその立ち退きをしてもらわなきゃというのは、ちょっとあまり現実っぽくないなということなんですかね。はい、ありがとうございます。ほかいかがでしょうか、お気づきの点。

**徳嶋委員** 質問してもいいですか。

**谷本会長** はい、どうぞ。

**徳嶋委員** 後藤駅のほうのことなんですけど、私も米子市民で通勤のときに通るので、先ほどの辻委員さんと同じ意見です。質問の内容はこの資料の2ページ目の2つ目の議案概要で上げてある建築制限の概要というのを紹介していただいたんですけども、この後藤駅の前では本当に民家がこう並んでいるんですけど、この制限がなくなったらあれなんです

か、2階建ての大きな建物とかも建てようと思ったら建てられるような、そういう景観になり得る可能性も出てくるってということなんですか。ちょっと審議内容とは関係ないんですけど、質問で。

**井上室長** はい。ちょっと確認が必要ですけども、こちらの市街化区域内で、各地域には用途規制がございます。その中で建ぺい率なり、容積率なりそういう制限がございますので、その許す範囲で今、言いましたような3階建て以上とか、地下室つきとか、鉄筋コンクリートの建物、これは建てることができるようになります。

**谷本会長** 確かにちょっと制限がなくなるのはある意味自由、自由でいいことなんですけどもね、その結果何が起きるのか、その景観であるとか、いろいろ防犯であるとか、ちょっとその辺は気になるのかもしれないですね。じゃあ、これはこれでそうですね。ほか、ほかはよろしいですか。

**島林委員** 島林です。よろしく申し上げます。私も米子市に住んでおりますのでよくわかりました。それで、意見としては辻委員さんと同じ意見でございます。それとあと1点、ちょっと全然関係ないんですけど、このシモシイって言われましたけど、シモシンジョウっていうんですね、読み方は。ですよ、シモシンジョウじゃないですかね。シモシイとは言わないです。

**辻委員** 中心のほうで、かなり田舎ですよ。

**島林委員** そうそうそう。

**辻委員** 知らないんですよ。米子にこういうところがあるって。

**島林委員** シモシンジョウです、多分。はい。

**井上室長** 確認をさせていただきますから。はい。

**島林委員** はい、すいません。それと、さっきのその道路ですけど、このグニャグニャ曲がっているっていうか、こう2車線で、それで追い越しのためのはみ出し禁止の黄色い線が中央にしてあって、すごく要するにこれがいいと思うんですよ、ここは。はい、以上です。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。地元の方から続々といいんじゃないかと、

後藤のほうなんですけども、これ、もうないと思うんですけども、境港が今、結構活気がいいじゃないですか。そこで鉄道輸送復活とか、何かそういう構想があったりするの、ないのかとか、何かの計画にあったりするのとか、仮にあったとしても米子市さんがもう廃止しているので、ここだけ頑張っているかもしれないという気はするんですけども、ちょっと背景の情報として、多分ないと思うんですけど。

**井上室長** 全国的な動きでいいますと、会長のおっしゃるとおり、モーダルシフトということで非常に大量輸送でき、なおかつエコな鉄道輸送に移行していこうという動きはございますけれども、ただ、この路線でそういうことをやっていくというお話はちょっと私どもは承知しておりません。さらに、いろいろ申しあげましたけど、後藤駅から米子港をつなぐというこの道路、これにつきましては米子港と貨物のやり取りをするかというようなところでいえば、今、米子港で一番降ろしておりますのは石灰石を降ろしているみたいでして、建築資材という形で。これはトラック輸送してそれぞれの必要なところに持

っていくというところでございます。すいません。ちょっと余分なことを申し上げましたけれども、この境線に新たな鉄道輸送という話は、ちょっと私は承知はしておりません。

**谷本会長** 恐らくないと思いますし、貨物輸送するとなると線路とかも相当強くしなきゃいけない、重いですからね、あれと違って、人を運ぶのと違って。あっても遠い、遠い先なんだろうと思います。一応そういう状況は今のところはないということで、その辺の考慮っていうのは不要であろうというような関係です。はい、ほかいかがでしょうか。

**吉田委員** 1点だけ。廃止云々のところはやぶさかではないんですけど、何ページになるんですか、16ページです。15、16で、15ページにはその既存の道路の幅員がありますね、これ多分グリーンベルトが入った道路の幅員の図面だと思います。それから赤が計画道路という15ページですか、それでその後に代替えのそのルートの写真があります。それで文章の記述では、その2車線整備済みということですが、ここの部分はこの横断とか、そういうのはないんですかね、そういったものをつけていただいたほうが判断がしやすいなあと思っていますけども、最初の部分は横断図がきちんと書いてあってわかりますけど、口答なりその写真の説明では、そういった説明があると思いますけども、というところの具体的に書いていただいたら事務局の話になるかと思いますが、お願いします。

**井上室長** すいません、今後気をつけさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。特にないようですので、この本案については原案どおり可決決定としたいと思いますけども、いかがでしょうか。よろしいですかね。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。では可決決定ということに、原案どおり可決決定としたいと思います。ありがとうございます。はい、審議事項はもうこれでもうお終いになるんですけども、次は報告事項になります。羽合都市計画道路の変更ということで、説明を事務局からお願いします。

**井上室長** はい。資料の2でございます。羽合都市計画道路の変更について、報告事項という形で御報告をさせていただきます。路線名は3・6・1号倉吉羽合線、これを想定しております。一般国道179号線のバイパスという形で、今、考えさせていただいているところでございます。

2ページの、今回の報告内容でございます。都市計画道路の新規決定、これにあたりまして、現時点の状況を御報告させていただくというものでございます。具体的な報告内容は、今のこの道の課題、それを踏まえた都市計画変更の方針、さらにはその概略のルート計画等、こちらにつきまして、現時点、まだ詰まってないところもございますけれども、事前に御報告をさせていただきたいというふうに思っております。なお、下に参考と囲っておりますとおりでございますが、この路線、道路の新規決定になりますので、今後予備審議をいただきまして、さらに本審議という形、そういう手続きを踏まえて決定をさせていただきたいというふうに考えおります。

3 ページをごらんいただけますでしょうか。こちらは新たに決定しようとしている内容について御説明申し上げます。路線名、3・6・1号倉吉羽合線、位置は湯梨浜町田後からはわい長瀬。後ほど御説明しますが、これは、田後というのは倉吉市と湯梨浜町の市町境で、はわい長瀬といいますのは、今、工事中でございます山陰道の羽合インターチェンジ、こちらもつなぐ形になります。延長約3,000メートルで、道路規格3種の2級、代表幅員8メートル以上12メートル未満と書いておりますのは、この道路の詳細な構造なり、今、検討中でございますので、この範囲に収まる道路であろうという現時点の表示でございます。車線数は2車線でございます。

4 ページ目をお願いします。路線及び周辺の状況でございます。この道路、国道179号線でございますけれども、これは実際の兵庫県姫路市を起点としたような、すごい長い道路でございます。それで、岡山県の津山市を經由しまして、人形トンネル、人形峠の近くの人形トンネルを經由して三朝町に入りまして、倉吉駅の西側、これを經由して、羽合インターチェンジに至る路線でございます。

湯梨浜町内の国道179号の沿線でございますけれども、こちらの右の図を見ていただきますと、この赤い線が現道の179号でございます。それで色分けをしております灰色の部分、これが市街地といいますか、建物が密集しているエリアでございます。沿線はこういう形で建物が建っているというところでございます。さらにその背後には農地が広がっていると、こういうふうな所でございます。この区間ですけれども、皆さん御承知のところとは思いますが、こういう市街地ですので、沿道の役場なり、商店、これを利用するための交通がございますし、さらにこの山陰道、羽合インターチェンジから倉吉市街方面、これを結ぶこの通過交通ですね。これを通す道というこの2つの役割を担った道路となっております。それで、結果としまして交通量も多く、交通渋滞も発生しておりますし、交通事故も多発しているという所でございます。

次のページをお願いします。それで、具体的な支障の状況でございます。渋滞・事故等々でございます。この色分けした線が179号でございますけれども、この横に緑色のちょっと遠くて見難って申しわけないんですけども、数字を出しております。これが交通量です。平成26年7月時点の調査で、これ100台単位で書いておりますので、この189といいますのは18,900台、1日当たり通っているという所でございます。これが一番この路線道路で多いところでございます。それで先ほど御説明しました混雑度ですね、渋滞の指標となります混雑度を色分けして書いております。こちらに凡例を書いておりますけれども、赤が1.25以上、非常に混雑している。常態的に渋滞が起こっても不思議ではないエリア。さらには、黄色は1以上、渋滞が発生するエリアで、水色は1未満以下という、こういうところで調査の結果、非常に渋滞が発生しておるという所でございます。

さらに、このページの左下に、この路線の2地点におきます交通量の状況、こちらを棒グラフで示しております。オレンジ色が通過交通です。失礼しました。水色ですね、失礼しました。水色が通過交通で、先ほど申し上げましたとおり現道の交通と合わせて、

通過交通のほうが3、4割ぐらい走っていると、非常に通過交通の割合も大きい道路でございませう。それで、さらに事故の状況でございませう。平成25年1月～26年7月まで1年半ぐらいの間に65件の交通事故が発生してございませう。昨年5月には死亡事故も、写真の記事でございませうけれども、も発生してございませう。事故原因、こちらを御見みますと、追突が一番多いでございませう。一番多いのが追突。さらにそのあと出合頭ということで、これは先ほど御説明申し上げましたように、沿道の店やなんかに入ろうとする車なり、通過しようとする車なり、これが錯綜している中で、こういう追突なんかが多く発生しているのではないかなあというふうに想像されるところでございませう。

6ページ目をお願いしましませう。土地利用の状況、現道拡幅の困難性というふうに書いてございませう。下の写真にもありませうとおり、沿道には住宅、店舗が建ち並んでございませう。これは渋滞事故対策として道を拡げようとした場合、多くの建物の移転が避けがたい状況でございませう。これは先ほどの後藤駅天神町線等とも同じような状況でございませう。それで、当然これまちづくりに非常に大きな影響を与えませうし、多大な費用がかかるといふ非常に事業に困難性を伴う形になることとなりませう。現道を拡げようしますと、そういう形となりませう。

7ページ目をお願いしましませう。課題に対する整備・都市計画決定の方針という形で、この道路整備、検討にあたって、路線周辺の状況やまちづくりの観点から現道拡幅案とバイパス案、この2つの案をつくりまして比較をございませう。下のとおりでございませう。現道拡幅ですと今の2車線を4車線にする必要がございませうけれども、バイパス案でしたら新しい2車線でバイパスをつくると、そういうふうな計画になりませう。それで、その中で課題というのを表の左側のほうに3つ上げてございませう。まちづくりの影響、通過交通等目的別の交通の分離、それで交通事故対策、先ほど申し上げた課題です。それに対して、解決の観点等整理しまして総合的に見ませうと、簡単に見ていただきますとマルが優れている、三角がちょっと、バツがだめというところをございませう。総合的に見ませうとバイパス案のほうが優れた、という形になりませう。特にまちづくりへの影響、先ほど申し上げました家等の移転です、こちらバイパスマルに対して現道はバツ。さらに通過交通の分離です、こういう点では当然現道バツでバイパスマルと、こういうところが優れているところで、計画の方針としましてはバイパス案、こちらを考えさせたいところをございませう。

8ページでございませう。将来交通量の推計です。将来的な交通量、新たに道をつくるにあたりまして将来の交通量を推計しまして、それをちゃんと通過させる機能をつくるということで、計画するところをございませうけれども、ちょっと小さいので申しわけないですが、この分数みたいな数字がございませう。こちらが交通量になりますけれども、バイパスを見ていただきますと、こちらバイパスを整備した場合は上の数字になります。5,500台、整備しない場合は当然通りませうからゼロになります。もし、バイパスを整備したらこういう交通量5,500台はバイパスを通ると。一方、この現道でございませう。バイパスを整備すれば1万台未満になっているものが、こちらを見ていただきますと、

整備しないと1万4,900台と、こういうふうな交通量が生じるというところでございます。それで結果、どうなるか、バイパスを整備した場合どうなるかということですが、先ほど混雑度をお示ししました。赤とか黄色とかありましたけれども、この全線青、1より小さい数字になっている、渋滞が生じないという状況になります。さらに左の表を見ていただきますと、バイパスがない場合の現道の交通量、上が生活交通、下が通過交通という形になるんですけれども、バイパスを整備しない場合、下のある部分がざっと32%が通過交通という形になります。それで、次ぎ、バイパス整備した場合、バイパスを整備したら、こちらがバイパスになります。小さいほうがバイパスになります。当然通過交通量、青い部分が多いんですけれども、現道をごらんいただきますと先ほど整備しない場合32%だった通過交通量が14%まで落ちるという形で、こういう目的別の交通の分離がしっかり図れるというふうな推計結果となっております。

続きまして9ページでございます。概略ルートの計画、コントロールポイントでございます。ここでバイパスのルートを検討するに当たりまして配慮すべき施設、地物、これがございまして、これは航空写真で御説明申し上げます。少し御注意いただきたいのはちょっと図面といいますか、この写真の方向がこれまでの図面と変わっておりまして、この右手側が北側になります。海側になります。左手側が山側、それで、上、天神川流れておりますけれども、左から右に向かって段々流れ下っておりますと、こういう状況でございます。それで、結ぼうとしておりますのがバイパスの起点がこちら、この交差点ですね、ここと右側のこのはわいインターチェンジ、こちらを結ぶという形になります。この間結ぶに当たりまして、こういうエリアがございまして、どういうものに配慮する必要があるかといいますと、右からいいますと天神浄化センター、流域下水道の施設ですね、これがございまして、北溟中学校、あと、田後神社というようなものがございまして、さらには赤点線で囲っておりますけれども、人家密集地、集落がございまして、こちらの田後集落、長瀬集落、これをできるだけ避けることが必要だろうというふうに考えております。また、これを避けたとしても、農地を通るような形になるんですけれども、非常に区画、きれいに整備された優良な農地がございまして、これもできるだけ悪い形で分断して残すような形にはしないようにということに配慮が必要でございます。そして、今、こちら、山陰道のはわいインターチェンジから倉吉方面に入るこの現道でございますけれども、こちらの交通もございまして、これとこれを結ぶに当たって、この県道との接続等スムーズにできるようにしなければならないということに配慮が必要でございます。

続きまして次のページ。今時点ですね、詳細なルートが固まっておりますのでこの緑の丸で書いておりますけれども、こちらをつなぐというところですが、あくまでもこれはここここをつなぐという表示でございますので、ここを通るというわけではございません。このルート、それによる延長、幅員等ですね、現在、町とも協議を重ねながら検討中でございます。今後、地元説明、関係機関協議を踏まえて最終決定をしていく予定でございます。



次 11 ページでございます。地元関係者との意見交換会の状況です。この道路計画に当たりまして、「はわいインターチェンジアクセス道路意見を聴く会」というものを県のほうで立ち上げさせていただいております。これは具体的に構成員ですね、見ていただきますと、湯梨浜町の都市計画審議会の委員の皆様、まちづくりなり、各分野の識者の方、こちらの方と、さらには羽合土地改良区の理事長さん、農地の関係が非常にありますのでそういう方に入らせていただきまして、平成 27 年～今年 3 月 2 日まで 4 回にわたって、意見を聴く会を開催させていただいております。

この会で出ました主な意見とそれへの対応方針、下に表で書いておりますとおりでございますけれども、まず、農地への影響を最小限にする、振動騒音対策を十分に行うことという意見につきましては、先ほど御説明しましたように農地をなるべく分断せず人家からもっとも離れたルート、これを念頭に置いて計画していくということとしております。さらに、町の、湯梨浜町のマスタープランと道路計画の整合を図ることという意見がありました。この意見が出た当時は、まだ町のマスタープラン作成途中でございます。こちらとの整合を図るようというものでございました。それで、このマスタープランでございますけれども、平成 29 年 12 月に策定されております。それで、その中の記載で渋滞緩和と事故対策としてバイパス整備を検討するという記載がございます。これと整合が取れた道路計画とするようにしております。別紙で、一枚ものでそのマスタープランの概要の抜粋をつけておりますので、こちらもごらんいただければと思います。

最後に今後のスケジュール案でございます。12 ページでございます。本日第 154 回都市計画審議会において御報告させていただいた後に、計画素案を作成して、関係機関、地元説明を行わせていただいた上で、それを踏まえた計画の予備審議をいただき、さらに計画案の縦覧をし、本審議をいただいて、本年度内のうちには都市計画決定、告示をしたいというふうに考えております。以上、羽合都市計画道路の変更 3・6・1 号倉吉羽合線の検討状況について御説明させていただきました。

**谷本会長** はい、ありがとうございました。ということで、きょうは報告ですので、ここで予備審議ですらありませんので、いろいろ御議論することより、これ、これは今、どういふことでしょうかとか、今、御説明の範囲とか、あと、こういった観点での検討は進んでおりますでしょうかという確認程度かなと思います。ただ、結構事業としては大きいというか、私もここよく通りますし、やっぱり丸合とかでしたっけね、あつたりとかして、そこでこうヒヤっとするようことは、今、前の車がちょっと停まっているとか、それはやっぱりあつたりするので、こういう案があること自体は、理解はできなくはないというようなことかと思えます。多分皆さんここをよく通られると思うんですよ。そういう点での御理解は多分あるだろうというふうに思えます。ということで御質問とか、確認等ございましたらお受けしたいと思えますけれども、いかかでしょうか。

**讃岐委員** すいません。はい。失礼いたします。3 ページの報告概要のところの一番下のところの米印がちょっとあると思うんですが、この現在、決定路線の 3・3・1 号という分な

んですけども、これの内容ってどんな内容なんですか。

**井上室長** はい。すみません。ちょっと御説明が洩れていたやもしれません。4ページ、今、前に表示させていただいておりますけれども、4ページの右側の図面に現決定の3・3・1号倉吉羽合線というのがございます。これはちょっと小さくて見にくいんですけども、下、こちら側の倉吉市と湯梨浜町の境になります。ここからこの179のこの交差点がございまして、昔の、大昔の9号になりますけれども、この間、これが都市計画決定、既に行っておりまして、短い路線ではございますけれども。それで、これを被さる形でバイパス整備しますので、この交差点と接続する形になりますので。それで、新たなバイパスができますとこの部分を廃止して、新たなものを上に乗っけるというふうな計画で考えさせていただいております。今、決定されているのは、この区間だけの道路なんですけれども、これを廃止してこの区間も含めて新たな道路を決定するというふうな手続きで考えさせていただいております。

**讃岐委員** 今、現在がね、そのところって片道2車線になっていますよね。そこが拡幅される計画なんですか、この3・3・1っていう計画は。

**井上室長** すみません。こちらはここまではずっと4車線でできております。それで、この交差点から、こう東西方向が2車線になっておりまして、ここは既に4車線で整備をされているところがございます。倉吉駅の西側を、JRの上を高架で通る橋がございまして、あれのずっと先のほうでございまして、ずっと4車線で通っておると。それで、この交差点にぶつかったところで2車線になるという道路でございますので、ここは4車線のままという形になります。

**讃岐委員** いいですか。すみません。ちょっとよくわからないんですけども、その現決定の3・3・1号の倉吉羽合線っていうのはもう整備済みっていうことなんですか。

**井上室長** はい。そういう形になります。

**讃岐委員** そうですか。はい。ありがとうございます。

**谷本会長** そうですね、整備済みがあって、そこからさきこういうふうなバイパスを通したいということで。ただ、多分一体化すると思うので、もしバイパスを整備するという事になると3・3・1を廃止するだとか、また何かいろいろ変更を加えるとかいうことでちょっと頭出しをしておきますという、そういうことですね。

**井上室長** すみません。ちょっと手続き上の話で非常に複雑な内容で申しわけございません。

**谷本会長** はい、ほかよろしいでしょうか。ございますでしょうか。はい、お願いします。

**張委員** ちょっとこの統計の部分、ちょっとあくまで推測になるということですが、5ページと8ページの比較ですけれども、交通量の3桁の数字ですね。これは8ページであれば分母となる数字は平成42年の交通量の推測というもの、整備しない場合の。

**井上室長** すみません。この数字でございまして、推計としておりますのは平成42年時点の推計としておりまして。

**張委員** 実際ちょっと知りたいのは、この交通量の、この推移のほうですけれども、例えば、このバイパス整備することによって減少できるような車の台数と、このまま、例えばこ

のまま整備しない場合は車が減少していく場合、何年間のものに相当するでしょうかということ。つまり、例えば単純によくわからない、間違っているかもしれませんが、平成42年、今から後12年後ということですね。12年後を、間違っているかもしれませんが、例えば、149になって、今189、40の差が出る12年間だとする、間違っているかもしれませんが。そのような理解でよろしいでしょうか。

**井上室長** 結構でございます。結局、これまでは人口増加とか、等々でずっと推計は年を追うごとにふえていてというのがございましたけれども、近年はやっぱり人口減少なり、利用状況を推計する中で減っていくということもございますので、お話のとおり将来には減っていくと、これだけ減っていくという形がございます。

**張委員** となると、12年間で40減っているということで、このままどんな曲線になるかわかりませんが、9,000台とかいうぐらいまで下がるという、そんなに単純な話ではないですが、おおよそ20年ぐらい経てば、このバイパスと同じ効果のようなものが出てくるだろうとして、もちろん緊急度といって生活者も反対ということ、異議ないということ、この辺の今後のこの減少の状況とこの整備する20年後、実際そんなに変わらないという、言ったら怒られるかもしれませんが、その辺も実際どこまで判断されているかというのを、整備何年後、実際そんなに変わらないというような状況を、そのような範囲のところ少しね、みんな思っております。

**井上室長** 非常に難しいところだと思います。どこまで、これだけ人口が減っていく中で交通量は当然減っていくでしょうし、どこまで睨んでやるかっていうところはあるんですけども、一方で、整備によってその地域を活性化させて人口をふやし、交通量も維持して、人口もふやすというか、維持して交通量も維持していこうという動きもございますので、その案にあった形で計画していくような形になると思いますので、例えば、50年60年先人口がこれだけ減るからもういらんんじゃないかという考え方も極端、極論としてあるのかもしれませんが、そこら辺どういいますか、活性化、それはその重点的に活性化するところと、どうしてもちょっと下げるところって出てくると思いますけれども、ここは重点的に地域活性化のために道路を整備していくというふうな位置づけになると思います。

**張委員** そうですね、地元の何っていうかな、特に問題ないだろうということだと思います。はい。この7ページのこの一覧表にも表されているように、バイパス整備する場合は2つ目の、バイパス側のほうの2つ目の三角ですけども、既存の旧街路のお店とか、ついでという買い物客が減るっていうことで衰退していくっていうものもある。この20年間のこのものと、このこれまでのこのお店がどんな実態にあるか、そこから考えてどっちがいいのかなっていうのが、単純に数値とこの表を見て感じておりました。

**井上室長** 確かに沿線でも御懸念のところがありますけれども、そこら辺の対策も含めて、先ほど申し上げました湯梨浜町のマスタープラン、まちづくりのプランという中で、バイパス整備しつつ地域も発展するという計画も立てられておりますので、その方針に従った整備をさせていただくというふうに思っております。

**福田委員** はい。旧羽合町、今の現在、湯梨浜町っていうのは、これまで思い切った子育て支援策なんかで人口の減りが少ない地域なんですね、それで若い家庭がどんどん倉吉まで、羽合町、旧羽合町に移住して行って、そういう意味で働くところは倉吉なので、やっぱりこういうバイパスつくってあげて倉吉一極集中させずに、やっぱりそうやって県内の移住定住になりますけど、そういう意味ではもう非常にいいモデルになるんじゃないかなど、要は町に住まなくても郊外に住んでも非常に通いやすいというような意味で、これはもう全県的にもこれ広めていくような話だと思いますんで、私は賛成したいと思います。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。関連してまちづくり関係いろいろありそうな気がします。特にございませんでしょうか。

**濱田委員** すいません。私そういえばきょう声出なかったんです。個人的に小学生と農業体験でちょっと梨の袋かけをして大きな声をしたもんで、声でないんですけども、すごく地図で見るとすごい優良農地がすごくきれいに整備されていて、先ほどにも留意点のところがありましたけれども、本当にこんなに区画整備されているところがある、私、東部に住んでいるんですけども、広域でないので、すごく優良農地の風景だなと思って地図見させてもらっているんですけど、やはりそのあたりを重点的にというか、配慮をやっていただきたいなというふうに強く思います。はい、以上です。

**井上室長** はい。承知いたしました。方針のほうにも書いておりますとおり、御意見のとおりしっかり検討させていただきたいと思います。

**谷本会長** はい、多分福田委員さんも濱田委員さんも結局はやっぱりまちづくりの中でしっかり位置づけていただきたいということで、可能性としてはかなりあるけども、ただ、本当に、琴浦の9号のバイパスができて、寂れるのを懸念していろいろまちづくりやったりということもあって、今かどうかっていうのはあるかもしれませんが、ただ、いろいろ考えるきっかけにはなりますし、何かそういう方向でいろいろバイパスをつくることを1つ確認しながら、案として受けながらいろいろ考えていただくのが非常に大事なのかなというふうに思います。将来的な話に関しては、確かに張委員が言うように難しいところがあるんですけども、ただ、一方で新聞で交通事故の話があったりすると、いろいろやっぱり思うところもあって、これ例えば、交通事故対策を打つのは難しいんですかね、全部4車線とか、全部何車線とかいうのは難しいんでしょうけども、部分、部分にこう右折レーンを設けるとか、そういうのも難しいような状況なんですかね。

**井上室長** やはり接続道路という所で右折、左折を設けるとところが当然必要だと思うんですけども、沿道に店舗がずっと張り付いているところがございますので、それぞれにちょっと右折左折をとるわけにはまいりませんので、どうしても入ろうとすれば停めてしまうというところで根本的なところはなかなか難しいんじゃないかなというふうに考えております。

**谷本会長** 逆にいうと右折レーンをつけ始めると結局4車線になるとか、何かそういうことになってしまうんですかね、確かにいろんな施設が連担をしているところだと思うので、は

い、ほか。はい、お願いします。

**猿沢委員** ちょっと話が被るところもあるかと思いますが、まさにこの道路を走って私はここに来たんですけども、帰りもやはりこのこの道を通って帰ります。それで、本当にここはこの通りは銀行もありますし、スーパーもありますし、ドラッグストアもありますし、いろんな飲食店のお店もありますし、ちょうど仕事帰りの時間帯になれば買い物に行く人、仕事から帰る人っていうところで非常に道路が混雑する所で、スーパーに入ったり、出入りも道路を渡って出入りする車も多くて、本当に、非常に危険を感じながら帰ります。それで、皆さん疲れているところで神経を使いますので、やはり私もそうですけど、ちょっとハラハラしながらこの道はあまり通りたくないかなと思いがら通ります。というぐらい危険は感じます。バイパスが出来たらいいなって思っているんですけども、新しいそのルート計画のところを見るとやっぱり配慮を必要なところもあるので、住宅地とか、その優良の田畑とか、それこそ天神浄化センターとか、そういう配慮が必要なところも結構ありますので、なかなかじゃあ、ここに決定というスムーズにはいかないところもあるのかもしれないですけども、やっぱりこの安全というものもやっぱり非常に大切な部分だと思いますので、スムーズに進んでいったらいいなと思います。

**谷本会長** はい、ありがとうございます。うまく、路線がまだ入っていませんからね、そこ入るとまたいろいろ問題が出てくると思います。それは次回以降ということなんですけども、まずこう堤防なんかも使えないかなと個人的には思ったりするんですけども、これは次回以降にいたしましょうか。はい、ほかいかがでしょうか。

**小椋委員** 皆さん言われているように、やっぱりバイパスを生かしたまちづくりと、あとはその現道の周辺のまちづくりをどちらも具体的な対応が必要なのかなと私も思いました。もう1つ確認させていただきたいのが、6ページには現道の拡幅の棚上げとして費用の面が上げられているんですけども、それは意味合いとしてはすごく理解ができます。7ページ目に現道拡幅の比較と、現道拡幅とバイパスの際の比較のこの中でこの内容についても理解がすごくできるんですけども、費用の面に関してはどういうメリットがあるとか、そういうところ具体的にわかれば教えていただきたいなと思います。

**井上室長** はい。具体的にどれだけ移転費がかかるかとか、用地費用がかかるかとか、さらに建設費と比較してというお話だと思いますけれども、現時点では申しわけございません。ちょっと詳細なものはございません。形式的なところで今、御説明させていただいております。はい。

**小椋委員** 感覚としてはバイパスをつくったほうが費用面ではメリットがあると考えていいんでしょうか。

**井上室長** それは間違いないと思います。

**小椋委員** ありがとうございます。

**谷本会長** これもいずれかはここで国土交通省の国道の話ですから、この審議会かどうか別として、いわゆる費用対効果がどうか、どっかで諮るんですかね、今後の話になると思う

んでけども。

**井上室長** このバイパスでございますけれども、今、都市計画の手続きという形でお話しておりますけれども、一方では事業化という話がございます。今、事務サイドと申しますか、行政サイドで考えていますのは、来年度新規事業化できたらなというふうに考えておるところでございます。その中で、県の事業評価の委員会、こちらのほうで審議する予定になっておりますので、その中でその現道拡幅案、バイパス案等々含めた費用対効果等も含めた審議をいただく形になっておりますので、そちらのほうでしっかりチェックをしていく形になると思います。

**谷本会長** 確かにルートが決まらなると費用は算出できないということもありますし、ただ、交通量かなり多いので、かなり効果は高いのかなと感覚的には思ったりもしますけれども、ちょっとそれは別の、何っていいですか、委員会というか、そこで扱っていただくということ。はい、ほかございますでしょうか。これあと予備審議経て本審議経て、予備審議を2回経るとかいうのはあり得るんで、まだまだ協議の機会というのはございます。ただ、今の段階でちょっと知っておきたいということがありましたら、もう1、2、1、2件じゃないですね、もうあれば全部お受けしたいと思っておりますけども、よろしいでしょうか。はい、じゃあ、特にないようですので、また次回以降に皆さん問題意識を温めていただいて、この場で御議論いただければと思います。じゃあ、そうしますと、今日の議事はこれでお終いになりますので、これで一旦お返しすればいいんですかね、事務局に。はい、じゃあ、返します。

**田中係長** はい。それでは、審議のほうは終了いたしました。では、今後の予定について御説明申し上げます。まず、本日御審議いただきました議案1号、2号につきましては、原案どおり可決いたしましたので、今後の事務手続きといたしまして、来月には都市計画決定、告示を行う予定としております。報告第1号につきましては、今後、関係機関協議、地元住民説明などの手続きを経て夏ごろには予備審議をお願いできる予定と考えております。次回155回の都市計画審議会につきましては夏ごろを予定しております。今、報告事項で申し上げました内容につきまして、予備審議を予定しております。また、改めて御案内を申し上げますので、御多用中とは思いますが、御出席のほどよろしくお願ひしたいと思います。それでは、本日の審議はこれにて終了となります。皆様どうもありがとうございました。

15 : 40 閉会