

## 鳥取都市計画道路「南北線」に係る公聴会議事録

日時	令和2年10月30日（金）10:00～10:40
場所	鳥取県庁 講堂
公述人	公述人① 公述人② 公述人③ 公述人④ 公述人⑤ 公述人⑥

### （事務局：技術企画課都市計画室 小畑係長）

それでは、定刻になりましたので、ただ今から、鳥取都市計画道路「南北線」の都市計画素案に係る公聴会を開催いたします。私は、本日、司会を務めさせていただきます鳥取県県土整備部技術企画課の小畑でございます。よろしくお願いいたします。都市計画道路「南北線（山陰近畿自動車道鳥取～覚寺間）」の都市計画素案の概要及び都市計画手続きについて、簡単に御説明いたします。概要としましては、都市計画道路「南北線」は、鳥取県鳥取市を起点とし、京都府宮津市を終点とする延長約120kmの地域高規格道路である山陰近畿自動車道のうち、鳥取市鳴から鳥取市浜坂までの延長約7kmの区間のことをいいます。

南北線は、山陰道や鳥取道と連携することにより、広域的なネットワークが結ばれ、地域交流、連携の促進、安全安心の向上に寄与することが期待されています。

都市計画手続きとしましては、今年6月8日に南北線の都市計画素案が国土交通省から鳥取県に提出されました。県は、8月8日に南北線の都市計画素案を公表し、みなさまのご意見を都市計画案に反映させるため、市民全体を対象とした大規模説明会、地区説明会、事業所説明会を開催し、さらにパブリックコメントを募集してまいりました。

公聴会については公述を始めていただく前に、本日の公聴会の趣旨及び運営につきましてご説明いたします。公聴会の趣旨としまして、公聴会は、都市計画法第16条第1項及び鳥取県都市計画に係る公聴会の運営要領に基づき開催いたします。この度、公述人を募集したところ、6名の方から公述の申し出がありました。これからお聞きする公述内容については、都市計画案の参考意見とさせていただきます。

次に、公聴会の運営について申し上げます。公聴会は、公述人の方のご意見をお聞きする場として設けたものでございます。したがって、この場でご意見に対する見解を述べたり、質疑を行うことはいたしません。後日、本日の公聴会の議事録、ご意見の趣旨とこれに対する県の見解をまとめ、公表いたしますので、あらかじめご了承ください。また、公聴会の発言内容については、鳥取県都市計画審議会へ報告しますので申添えます。

傍聴の皆様にお礼があります。受付において「傍聴要領」を配布しております。

公聴会を傍聴する場合に守っていただく事項として、

- （1）開催中は静粛に傍聴し、発言しないことはもとより、拍手その他の方法により、賛否を表明しないでください。
- （2）騒ぎ立てる等の妨害をしないでください。
- （3）会場において、飲食又は喫煙をしないでください。
- （4）携帯電話等については、電源を切るか、マナーモードに設定していただき、通話しないで

ください。

(5) その他、会場の秩序を乱し、公聴会の支障となる行為をしないでください。これに従って頂けない場合は退場して頂くことがありますのでご了承下さい。

そうしますと、本日の公聴会の進行については、議長の鳥取県県土整備部技術企画課長の前田が行います。よろしくお願いします。

(議長：技術企画課 前田課長)

鳥取県県土整備部技術企画課長の前田でございます。本日、この公聴会の議長を務めさせていただきますので、よろしくお願いします。それでは、これから公述に入らせていただきます。本日、公述される方は6名でございます。公述の順番は、申込書の到着順とさせていただきますので、ご了承下さい。公述の方に申し上げます。公述にあたっては、まずご自分の氏名を述べていただいた後、公述を始めてください。公述時間は、10分以内となっております。制限時間となりましたらチャイムを鳴らしますので、よろしくお願いします。

公述内容は、公述申出の際に提出していただいた公述要旨に即し、都市計画素案に関する範囲内でご発言をお願いします。それでは、これから公述人のご意見をお聞かせ願いたいと思います。

(公述人①)

公述人①です。よろしくお願いします。

それでは、公述を始めさせていただきます。素案をみて、次の俳句の情景が目には浮かびました。小林一茶の俳句に「雀の子そこのけそこのけ御馬が通る」。道に子雀が群がって、遊んでいて、そこに馬が来ました。馬には侍が乗っていて、馬が通ったら、どけどけと子雀を追い払っています。そして、通り去っていきました。

雀の子そこのけそこのけ御馬が通る。もう一つの情景が浮かびました。江戸時代の句ですから、馬は貴重な輸送の手段です。荷物を背負った馬の手綱を引いた馬子がいました。子雀たちよ、馬を通したいのだけど、どいてくれんかのう。そう言って子雀が飛び去るのを待っている。これも、雀の子そこのけそこのけ御馬が通る、です。なぜ、この2つの場面を出したかということ、道路を建設する場合、当てはめてみました。素案を見ると、侍が子雀を追い払いながら通過していくように、つまり、周りに気配りもなく、道路が通れば良いというようにみえる素案です。子雀に気配りをする馬子たちのように作業を進めていただきたい。

道路を設けることは産業・観光・生活などにメリットがあるから、それに向かうわけです。一方、デメリットも生じます。騒音や振動、大気汚染、その他環境負荷が出てきます。薬に例えるなら、効き目と副作用です。メリットは最大限に生かし、デメリットは最少になるよう工夫することです。

また、道路は構造物の耐用年数が50年以上となります。用地を確保したら、100年は動かないものと思います。昭和39年、東京オリンピックで建設した高架道路が、保守をしながら現在も現役です。今年で56年です。したがって、この年月、変更がないことを想定して設置すべきです。

前置きが長くなりましたが、今後の作業に必要な心構えと捉えてください。私は江津地区に住んでいるので、その範囲での要望になります。素案を見ますと、修正していただきたいことが大きく2つあります。

一つは、近隣住民の環境負荷を軽減することです。江津地区の東側でインターチェンジに出入りする取付け道路が、江津地区に非常に接近しています。ちょっと、図を見ていただきます。

この辺りです。ここが江津集落です。細長く、道路と並行になっておりますが、これが袋川です。堤防が、これが左岸、こっちが右岸ですが、左岸と集落との間を道路が通るんですが、ここに（南北線に）出入（する）道路があります。これが、軒先をかすめるほど近くに設置していることを取り上げていきます。

環境基準をクリアしていれば良いというレベルではなく、薬の副作用のように限りなく軽減する配慮が必要です。そのためには、居住地区から道路を離すことです。その場合、県の警察自動車整備工場がありますが、素案ではそれを避けています。

（図で説明）ここに警察自動車整備工場があります。それから、ここにテナントのビルがあつて、この辺にあすなろ保育園があります。ちょうどこの隙間を通るとというのが素案のようですが、問題にしているのは、警察自動車整備工場があるということです。

その場合、県の自動車整備工場がありますが、素案ではそれを避けています。もし、この素案のとおり道路を設けると50年以上、いや、それ以上、重要文化財でもない工場を残し、近隣の住民はその間、環境負荷を背負うということになり不合理です。道路を江津地区から離してください。道路を袋川の左岸に沿わせてください。

2つ目は、道路で寸断され、道路と袋川左岸の間に残る中途半端な土地についてです。

（図で説明）これが左岸です。それと道路が通る。そうすると、この間にわずかな土地の切れ端のようなものが残っています。そのことを取り上げます。

道路が通りさえすれば良いという考えで残った土地です。50年先、100年先、この土地はどのようになるのか、想像してみましたか。日照が悪く、狭く、利用価値がほとんどないものと思います。現状では、左岸に接するこの辺りの土地は、以前は袋川がふくらんでいた所を、砂丘の砂で埋め立てて農地にしました。袋川の改修で堤防ができましたが、土地が低いため、少しの雨でも水没し、その後、各自で嵩上げをしましたが、農耕に適さないためか、耕作放棄地になっています。建物を建てて利用するにも、それまで田んぼだったため、整備された進入道路がありません。寝ているのか、死んでいるのか分からないような状態です。

道路を袋川に沿わせて通すことにより、中途半端な土地を残すことなく、この土地が飛躍的に社会の役に立ってよかったということになります。このように江津地区に対するデメリットも最小限にすることが出来ます。道路の位置を計画したり、それを構造物に仕上げていくのは土木技術ですが、英語ではシビルエンジニアリングといいます。シビルとは「市民の」という意味で、役所や建設会社のためのもではなく、市民のための仕事です。その精神を、今一度思い出していきたいと思います。

道路に関わる方々にお願いですが、馬を引いた馬子の気持ちのように、この地区に道路を通させてもらいたいので、できるだけご迷惑をかけないように細心の注意を払います。ご協力をお願いします、とそんな謙虚な気持ちで進めていきたいと思っています。

以上です。ご清聴ありがとうございました。

### (公述人②)

千代水地区在住の公述人②と申します。お願いします。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。南北線都市計画案に対し、以下の2点について意見を申し上げます。

一つ目に、慢性的な交通渋滞に伴う影響についてです。休日や平日の朝夕のピーク時には、湖山街道周辺は渋滞と交通事故の多い地域です。非常にインターチェンジが影響し、交通の流れの変化、物流や救命救急センターの県立中央病院への搬送時間など、生活で多大な影響を及ぼすと考えます。

二つ目に、建設予定ルート地の地盤の安全性についてです。千代水地区や南隈周辺など広範囲の地盤は、もともとは田んぼであり、地盤は軟弱と認識しております。特に、千代水インターチェンジの湖山商栄線は、降雨時には冠水が常に起こります。そのような場所へ高架での道路建設と自然災害に対する安全性の確保や対策が十分になされているとは考えにくく、非常に不安を感じております。このたびの南北線道路計画は、非常に魅力的です。しかし、ルート選定の検証と説明が適切に行われているのが強く疑問を感じています。ゼロベースや代替案も含めたルート選定の再検討を行っていただきたく思います。

ありがとうございました。

### (公述人③)

賀露地区在住の公述人③と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

今回の南北線につきまして、説明資料には、地域の皆さまと様々な形で取り組んできましたとの記載がありましたが、これまでの検討経緯について、私は知らなかったですし、どれだけの市民が知っていたのか大いに疑問であります。確かにニュースや新聞記事等で、何回か本件について取り上げられていたかと思いますが、その時点の大まかな状況を伝える程度であり、当初の3ルートから最終的に本案に決定した経緯について、市民にしっかりと説明を行い、理解が得られたのでしょうか。

私はこのルートの近隣住民ですが、ルートが決まってから説明されても困ります。本来であれば、ある程度方向性が固まってきた段階で、住民に対し説明があつてしかるべきではないでしょうか。このようなやり方では反対する機会も与えられず、他に選択肢があるならまだしも、この形で承知してくださいという一方的なもので、到底納得できるものではないと考えます。

南北線について、利便性が高まることはよいことであり、計画そのものに反対するつもりではありませんが、その一方でインターチェンジ近隣での交通量増加に伴う事故の増加や、夜間の騒音問題等の想定や検証は行われているのでしょうか。

そういった説明がなされぬまま、そこに関係する少数の意見を無視して、本件を進めるやり方には納得がいきません。もしかすると、多くの市民の方々は、本件についてよく理解され、納得されているかもしれませんが、私のような少数意見も踏まえていただき、今一度ルートの再考を要望いたします。

#### (公述人④)

寿町に在住しております、公述人④と申します。南北線都市計画に対して意見を述べたいので申し出をいたします。私が感じた、主な2点について述べたいと思います。

1点目として千代水～鳥取西ルート、L-6都市計画図で2となっておりますが、鳥取市五反田町周辺の石油・ガス等の危険物取扱ヤードに接近したルートになっています。そのような場所に、高速道路が通ることによって大変不安を感じます。万が一を考えた時、交通の大動脈が機能不全を起こさないとの保証はありません。

2点目として、世紀小学校のすぐそばを通ることにも問題があります。少子高齢化が加速する中、大切な子供たちの安全で静穏な学習環境を担保することには、十分な配慮が必要ではないでしょうか。子供たちの成長の過程において、学園の立地環境というのは少なからず影響を与えるものと思っております。現在の静かな自然環境のもとで、今までと変わることなく学習に励み、素直でのびのびと育ってくれることを望んでおります。

また、この道路には、平常時には勿論、緊急時また災害時においても主要な幹線として、連絡、交通、そして物流の生命線として所定の機能を維持することが課せられていますが、時として緊急事態が発生した場合、石油・ガスの危険物を扱う基地等が近隣にある場合は、その機能に大きく影響を与えることが危惧されております。

近年、地球温暖化の影響で全国的に豪雨、強風などの自然災害が多発しており、東日本大震災以後、日本列島では規模の大きい地震が発生しております。発生から80年近くになりました鳥取地震というのも非常に気になってございます。中でも、近々ではないかと注目されております南海トラフ地震など、巨大地震の危険性には備える必要が迫られております。

交通の重要な幹線には、石油・ガス等を扱う基地をはじめ、その他危険物と位置づけされるような施設、設備プラントが罹災した時にあっても、その影響を受けないよう、適切な隔離距離等を確保することなど、安全性への施策が求められています。あってはならないことですが、基地等が災害を被った場合にも、一定の安全な距離があれば、何ら影響を受けることなく、本来の安全な交通及び複合する機能を維持することになります。

また、高速道路は一般道路に比べ、大型地震にも耐性が深いものと聞いております。有事の際であっても、最後の生命線として機能を失わないことが最低限の要件です。

新型コロナ禍による日本経済は、早々に業績の回復は難しいのではないのでしょうか。今後、低迷する経済下への貴重な予算の使い道は、従前よりさらに効果的なものが求められております。ここ最近連続する巨大地震、風水害等、多くの体験した事実を元に、最大限のリスクを回避し、国土強靱化につながる先見性を具現することが必要です。

終わりに、都市機能高度化には円滑な交通網整備が不可欠であり、とりわけ、現在の安長、千代水、南隈周辺の交通渋滞解消は重要です。重複しますが、莫大な費用が掛かる本計画案が、現時点においても可能な限り不測な事態、環境影響等を網羅された上、後世からも評価を得る都市計画が策定されることを願っております。以上です。

(公述人⑤)

公述人⑤です。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、南北線の都市計画案素案につきまして、鳥取ガスを代表し、申し出をいたします。まず最初に、お断りしておきますが、都市計画道路南北線につきましては、利便性を飛躍的に向上させると同時に、地域の持続可能性を高める意味でも、必要不可欠であることは十分に理解しているところであります。

しかしながら、先般、都市計画図において開示された都市計画道路の素案につきましては、弊社敷地の中央付近、本社の社屋近傍を通過することとなるため、到底承服できるものではなく、次に述べる理由により、都市計画道路の素案の見直しを申し述べるものでございます。

弊社は102年にわたり、ライフラインの一つである都市ガスを中心に地域のエネルギー供給を担ってきた公益事業者です。都市ガスは、市民の生活、事業活動にとって必要不可欠なユニバーサルサービスといえるものですので、弊社は需要家に対する供給責任を負っております。

高速道路が通過する当該地につきましては、年々増加している販売量や環境対策として、油などから燃料転換を要望される製造業、大規模店舗等へ対応するため、来年よりガス製造設備を増設する用地となっております。したがって、現行の都市計画道路の素案通りとなりますと、今後のガス供給に支障をきたすこととなります。

また、弊社は24時間体制で保安業務を行っており、毎日、宿直者が待機しております。社屋のすぐ横に高速道路が通り、騒音や振動による健康被害を受けるようであれば、人員の確保にも問題が生じ、保安の確保、安定供給が出来なくなる恐れもございます。

仮に別の用地に移すとなれば、人的な面、製造、同管供給の制御の面から、今ある基地や設備、本社屋なども含めて、すべて移動することとなります。病院、学校などの保安物件からの離隔距離、災害に強い地盤、近隣住民の合意などを勘案すると、代替地選定は極めて困難であります。

もともと弊社のある鳥取市五反田町周辺は、昭和の終わりごろ、鳥取駅の高架工事に合わせて、油・ガス等の危険物を扱う事業所を集約した工業専用地域として計画され、今に至っております。そのようなエリアに、またガス会社の敷地の中央付近に、高速道路を通すということは、近隣住民並びに周辺事業者、ご通行される方々に対し、防災上の観点から許容されるとは到底思えません。高速道路がそこにあることで、災害事故等によるガス爆発が万が一起こった場合には、甚大な災害を地域に与えることとなります。

以上より、弊社鳥取ガスは、都市計画道路の素案の見直しを強く要望いたします。以上でございます。

(公述人⑥)

公述人⑥と申します。よろしくお願いいたします。

私は、高速道路のことは知識も無くよくわかりませんが、この公聴会が、公述人の申し出がなければ開催されないと書いてありましたので、それでは困ると思い、私の意見を聞いていただきたく応募したものです。

8月頃でしたか、県のホームページで南北線のルートが発表され、それを見たところ、本当に

目を疑いました。本線に合流するための道路が、自宅の庭から5メートルほどのところに建設されるようになっていました。また、北側に20メートル離れたところに、設計速度、時速80キロで幅18メートル、片側2車線、高さ12メートルの高架高速道路が建設されることになっています。なぜ、これほど民家の近くに道路が建設されるのでしょうか。それを見て以来、不安でたまらないので、夜も眠れません。

私たちが心配しているのは、騒音と振動と排気ガス、粉塵についてです。浜坂地区の説明会では、12メートルの高架なので、排気ガスや騒音は軽減されるという説明だったと思いますが、自宅前は、県道から本線に合流するために走る車と、本線から県道に行く車が行きかい、騒音や排気ガス、粉塵については直接影響を受けるものと思います。高速道路は夜間でも利用されます。夜間、頻繁に5メートル先の上り線、下り線を利用されては、安眠出来ないのではないかと心配しています。

不安でたまらないので、私は日曜の午後、自動車道入口に行ってみました。携帯の騒音測定アプリで、交差点のところでは、車が走っている時で65デシベル、トラックが70デシベル、オートバイが74デシベルでした。もちろん正確な数字ではありませんが、トラックやオートバイが走る時は、特にうるさく感じました。

そして、防音壁は4メートルくらいでしょうか。それがないと騒音を直接受けてしまうので、なくてはならないものかもしれませんが、目の前に広範囲にあると圧迫感を感じます。

今でも夜間は、20メートル先の県道を通る車の音が気になることがあるのに、この近さと交通量の多さを考えるとさらに不安が募ります。

次に、振動と低周波については、防音壁では防ぐことが出来ません。また、低周波は屋外より屋内の方が強く感じるということです。家の中にいけば安全というものではありません。12メートルの高架の道路を、大型トラックが頻繁に通過するとき、振動が発生するのではないのでしょうか。水田の中の軟弱な地盤の上を走る高速道路、低周波の影響は本当に基準内なのでしょうか。説明会の話では、騒音、振動、低周波も予測した値で基準内と言われましたが、本当でしょうか。出来上がってから改善します、と言われても困ります。建設前から、しっかりと基準内となる対策を考えて、建設をお願いします。

そもそも、なぜ民家近くに建設しなくてはならないのでしょうか。北側には土地がたくさんあります。民家もありませんので、そちらの方を通るルートをご提案します。民家への影響も少なくなります。

その他に、私の家が県道に行くために使っている道路は、計画によると本線への合流線が通ることになっており、車の出入りが出来なくなってしまいます。それでは生活に支障をきたします。私たちは静かな生活をしていきたいだけです。安心して暮らしていきたいだけです。騒音も振動も低周波も粉塵も、出来上がって測定すれば基準内になるかもしれませんが、ゼロではありません。今と比べると格段に違いがあると思います。

以上の結果、ルートの変更をお願いしたいと思います。ルートの変更が無く、計画通り進められるというのであれば、移転の補償をお願いします。これで私の意見は終わります。ありがとうございました。

(議長：技術企画課 前田課長)

ありがとうございました。

以上を持ちまして、本日の公述は終わりました。

公述人の皆様におかれましては、貴重な御意見を賜り誠にありがとうございました。

また、傍聴人の皆様もご清聴ありがとうございました。

それでは、公聴会を終了いたします。本日は、ありがとうございました。