

第130回鳥取県都市計画審議会
議 事 録

(平成22年12月20日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（11名）

池本百代、兼子朋也、里見泰男、竺原晶子、徳嶋靖子、藤枝桃子、
道上正規、安井敏恵、淀瀬千賀子、坂本昭文、牧田武文

2. 欠席者（5名）

木下美雪、木村正明、瀬古智昭、谷本圭志、浜崎晋一

3. 説明のため出席した者

生活環境部 法橋部長、景観まちづくり課 山本課長、山本課長補佐
中部総合事務所県土整備局 倉元課長

4. 事務局

景観まちづくり課 寺崎課長補佐、寺谷副主幹、田中副主幹、倉本副主幹、田中土木技師、
池田造園技師

5. 開催日及び場所

日 時：平成22年12月20日（月） 午後1時00分から午後3時20まで

場 所：中部総合事務所202会議室（倉吉市東巖城町2）

6. 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

議案第1号 東伯都市計画道路の変更について

1・3・1号東伯淀江線

3・6・1号下大江浦安線

議案第2号 赤碕都市計画道路の変更について

1・3・1号東伯淀江線

議案第3号 倉吉都市計画道路の変更について

1・5・1号関金和田線（予備審議）

議案第4号 鳥取県景観計画の変更にかかる意見聴取

(3) 報告事項

都市計画区域マスタープラン 見直し方針について

(4) その他

(5) 閉会

7. 会議議事

13:00 開会

○倉本副主幹（事務局） 定刻になりましたので、只今から第130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、ご出席いただいている委員の皆様の出席者数でございますが、11名の委員様に出席いただきおまして、全委員16名の過半数の出席となっておりますので、当審議会が成立していることをここに報告いたします。また、一部の委員は任期の関係で、8月に委員の任免をさせていただいております。新たに、徳嶋委員様、それから、藤枝委員様に就任していただいております。また、本日は欠席ですが、鳥取大学の谷本委員様にも就任をいただいております。それでは、審議に先立ちまして、鳥取県生活環境部部長の法橋がご挨拶を申し上げます。

○法橋部長（事務局） 皆さん、こんにちは。

早いもので、もう今年も残すところ10日程になってまいりました。年の瀬で大変慌ただしく公私ともにお忙しい中を、都市計画審議会にご参集いただきまして、誠にありがとうございます。今日は、委員の皆さんには、朝早くから、現地視察に御参加いただきました。時間に限りがあったものですから、十分、ご案内できたかどうか、私どもも不安に思っておりますが、図面で見るとは、多少、臨場感と言いますか、現地の様子が分かっていたのではないかと考えております。本日は、中部地区の都市計画道路、合計で4路線のご審議をいただきます。

それから、景観計画の変更。これについては、法律上、都市計画審議会のご意見を伺った上で、最終的には景観審議会に進めていくこととなりますが、こちらについてもご意見も伺いたいと思っております。

それからもう1点、報告事項として、この審議会の審議の在り方等、変えたりしておりますけれども、都市計画の、いわゆる、区域マスタープランというものの作り方。こういったものについても、昨年度からいろいろ検討を進めてまいりました。と言いますのは、都市計画のマスタープラン、これは広域で作る区域マスタープラン、それから、市町村の都市計画区域内で作るもの、こういったものがあるわけです。これまでは、どちらかという、役所の方が一方的に、自分たちの思いで作っているような傾向があったものですから、できれば、県民、あるいは市町村であれば市町村の住民の方々の参画を得ながら、一緒に都市計画のマスタープランを作っていくようなことができないだろうかということ、私は問題意識として持っておりました。そういったことで、今年になりましたから、いろいろそういった専門の方々と県の職員、市町村の職員ともども、勉強をしております。それで、これからどういうふうな作り方をすることの案をご報告させていただき、皆さんのご意見を受け賜りたいというふうに思っている次第でございます。時間があまりない中でございますけれども、濃密で忌憚のないご審議を賜りますように、よろしく願いいたしましてご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○倉本副主幹（事務局） ありがとうございます。会議の進行上、委員のご紹介は省略させていただきます。お手元に委員名簿をお配りしておりますので、ご参考にしてください。それでは、委員の皆様には、事前に資料をお送りしておりますが、あらためて本日の会議の資料を確認させていただきたいと思っております。本日、机の上に用意をさせていただいておりますのが、本日の会議の審議会の次第でございます。それから、配席表をお配りしております。それから右肩に議案概要資料という資料がございます。それから、資料2、資料3、資料4を本日、机の上に配らせていただいております。

事前にお送りした資料から少し修正が入っておりますので、本日その差し替えということで、机の上に用意をさせていただいております。事前にお送りした資料では、本日使いますのは、資料1になりますので、資料1につきましては、封筒の中から出していただいてご準備をお願いいたします。もし、ないというかたがいらっしゃいましたら、事務局の方で用意いたします。よろしいでしょうか。それでは、会議を進めさせていただきます。議長、道上会長、進行をよろしくお願いいたします。

○道上会長 はい。それでは、2時間ばかり審議をお願いしたいと思います。まず最初に、議事録署名委員の指名をさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○全員 はい。

○道上会長 それでは、竺原委員さんと淀瀬委員さんをお願いします。よろしくお願いいたします。では、早速でございますけども、議事から入らせていただきます。議事は、議案第1号と議案第2号、これは、一括して事務局の方で説明していただいて、そして、皆さんがたにその後、ご意見をいただくということにしたいと思っておりますので、事務局、よろしくお願いいたします。

○山本課長（事務局） はい。景観まちづくり課長の山本でございます。よろしくお願いいたします。申し訳ございません、座って説明をさせていただきます。マイクを御使いませんが、大丈夫でしょうか。

○道上会長 大丈夫です。

○山本課長（事務局） はい。それでは、議案概要資料に、諮問文等をつけておりますが、時間の関係上、申し訳ございませんが、読み上げについては省略させていただきたいと思っております。資料1から説明させていただきます。基本的には、資料1のものについては、全てプロジェクターの方に映しておりますので、プロジェクターの方をご覧いただきながら、審議をお願いしたいと思います。

それでは、1号議案並びに2号議案でございます。1号議案につきましては、東伯都市計画道路の変更ということで、1つめの路線が東伯淀江線。今日、現地を見ていただきましたが、山陰道の内の東伯・中山道路の一部でございます。2つめとして下大江浦安線。これが、琴浦東インターから、旧東伯町の中心部を結ぶ都市計画道路でございます。7月に予備審議をいただいたものでございます。2号議案といたしましては、同じく東伯淀江線のうち、旧赤碕町、赤碕都市計画道路にかかる部分の山陰道でございます。

簡単に、鳥取県の高規格道路の概要を説明させていただきます。皆さんはご存じだとは思いますが、いわゆる山陰自動車道が海側を通っております。それと並行して、中国縦貫道というのが、山陰と山陽の中央を縦貫しています。それを結ぶ路線として、東部においては姫路鳥取線で、西部においては平成7年に米子道で山陰自動車道と中国縦貫道が既に結ばれております。それを補完するものとして、こちらから地域高規格という国道と、いわゆる高速道路の間を補完する道路という位置付けで鳥取豊岡宮津自動車道が兵庫県の豊岡を經由して京都の宮津まで行く道路でございます。宮津で北陸自動車道と連結するものでございます。中部におきましては、3号議案でご審議いただきますが、北条から米子道の湯原までを結ぶ北条湯原地域高規格道路の北条湯原道路。並びに、ちょっとこれ、隠れておりますが、江府から広島三次まで結ぶ、江府三次という地域高規格道路があります。それから、部分的ではございますが、中央病院から産業体育館までの間が、地域高規格道路として整備した鳥取環状道路というものがございます。そのうち、今回、ご審議いただきますのは、この旧東伯から旧赤碕までを結ぶ、東伯都市計画区域における東伯淀江線、赤碕都市計画区域における東伯淀江線でございます。

設計概要でございますが、位置延長等は書いてあるとおりでございます。交通量としては、2万3,300台、設計速度は時速100kmでございます。幅員23.5m、4車線。変更理由といたしましては、先程、現地説明でもありましたが、インターチェンジの追加並びに地形地質精査等により道路区域を変更するという内容でございます。これが、1号議案と2号議案の東伯・中山道路にかかるも

のでございます。続きまして、下半分でございますが、県道東伯野添線、東伯都市計画道路のうち、下大江浦安線というものでございます。延長等書いてあるとおりでございますので、省略させていただきます。変更内容でございますが、琴浦東インターチェンジの追加に伴い、既存の都市計画区域内の都市計画道路のネットワークに接続し、さらにネットワークを形成するというものでございます。

今回変更する区間でございます。いわゆる、北条バイパスから始まります大栄東伯インターチェンジから琴浦東インターチェンジ、琴浦船上山インターチェンジ、赤碕中山インターチェンジという、4つのインターチェンジを設置する計画でございます。そのうち、この琴浦船上山インターチェンジと琴浦東インターチェンジというものを今回追加するものでございます。供用開始については、今年度内ということで、来年の3月までに供用開始をするということ、国交省よりお聞きしております。なお、残る名和・中山道路につきましては、平成25年度内、これから約3年後でございますが、開通するというお聞きしております。同じような図面なんですけど、変更する区間の概要でございます。先程申しましたとおり、この青で示しておりますのが、下大江浦安線ということで、山陰道のインターチェンジと東伯の中心を結ぶものでございます。これが、横断図と申しまして、道路を輪切りにした図面でございます。いわゆる、幅員、上の方が完成形で4車線の、今回決定するものでございますが、23.5m。今年度末と申しましたのが暫定供用であり、こういう片側1車線の道路ということで供用開始することとなっております。下大江浦安線については、この右下に示しておりますとおり、幅員10.5mのなかに、車道片側1車線ずつと歩道が2.5mのものを設置することとなります。

本来変更する内容の一覧と言いますか、位置図でございます。大きなものいたしましたして、1番、インターチェンジの追加、先程より何度かお話しておりますが、2ヶ所のインターチェンジの追加並びに構造の変更、これは後ほどまた個別に説明させていただきますが、橋梁から盛土に変更したもの、並びに道路法面の縮小等の変更、4番目といたしまして、これの計画当初はいわゆる有料の高速道路として計画しておりましたが、無料という整理になりましたので、それに伴いまして料金所の廃止、並びに5番といたしましては、下大江浦安線の新規路線決定でございます。

まず変更の1つ目の追加インターチェンジの必要でございますが、理由としては地域の活性化の支援並びに利用者の利便性、安全性の向上ということで、2つのインターチェンジを追加しております。

これも現地を見ていただいたところなのですが、この水色の部分がいわゆる山陰道、インターチェンジの追加ということで、こういう菱形の形状のことをダイヤモンド型式という言い方をしております。グルグルまわって出るような大きなインターチェンジはトランペット型とっております。高速道路のタッチの方式としては一番簡易な方法としてこういったダイヤモンド型式というものにしております。水色が本線でございますが、こちらの黄土色の部分でございますが、米子方面から来た車が琴浦で降りる場合、こちらの方を通過して降りて行きます。琴浦から鳥取に行くときには、この坂を上がって鳥取に行く、反対に鳥取からの場合はこういった行くという形状でございます。それと、図面で見にくくて申し訳ございませんが、若干の構造の見直し等によって、赤い部分が追加する部分、黄色い部分が都市計画区域から削除する部分でございます。

続きまして、2箇所目のインターチェンジの追加に伴う変更ということで、いわゆる旧赤碕町でございます。現場説明において国土交通省の方からもご説明がございましたが、この区間につきましては、地域の要望なり活性化のために一部高架区間としておりまして、それを挟んだダイヤモンド型式となっております。米子から来る部分については、同じくこちらから降りて、この高架部分の側道を使って赤碕の中心地に向かう。降りる、上るという同一の形状でございます。

続きまして、これも国交省の方で現地説明時には、説明がございましたが、コスト削減の観点から334mの橋梁計画を19mと82mの橋梁に見直し、高架を盛土に変更した部分でございます。従

来は、ここからここまで334mの橋梁だったものを橋梁は川の部分だけということで盛土形式に変更して、コスト削減を図ったものでございます。

続いて、法面等の変更ということでございます。これもコスト削減の観点から、元の計画がこの青い線で示した断面。いわゆる車が通る部分ですが、それを道路の高さを下げることによって、必要となる幅が、この青い線の範囲から赤い線の範囲まで縮小することが出来、用地買収の面積が減ることとなっております。

料金所の廃止につきましては、先ほど申しました通り、有料から無料に変わりましたので、有料の時は必要であった料金所が、無料となったため、不要となったということでございます。

以上が東伯淀江いわゆる山陰道の変更でございます。

それから7月に予備審議をいただきました下大江浦安線の説明となります。琴浦東インターがここに来まして、今回決定しようというのが、この赤の破線の部分でございます。ピンクで示しておりますのが、既に決定している都市計画道路網でございます。この黄色い構想区間と申しますのが、将来的には都市計画決定並びに事業化を図りたいと考えている区間でございます。と申しますのは、東伯都市計画区域内において唯一JR山陰線を高架で跨いでいる4車線の道路がありますので、東伯の市街地を通過することなく国道9号線へのタッチというのを考えたいと思っております。

これが航空写真で上空から見た路面でございますが、今回都市計画決定するという路線はこういう形でございますが、この510mの区間について何年も前に全て事業は終わっておりまして、今回その幅員に合わせて計画決定するものでございます。現在、整備中の部分というのは、この520mの部分でございます。幅員につきましては、整備済みの区間が両側歩道2.5mの歩道を設置しています。両側に人家も張り付いておりますし、両側に歩行者も存在するというので両側歩道となっております。整備中の区間は主に水田の中を通りますので、歩道については片側2.5mの歩道としております。

前回7月の予備審議の時に、宿題をいただいております。追加インターということで、どのような経緯でインターチェンジが追加されたのか明らかにするという宿題であります。平成10年に都市計画決定され、その後、有料道路のありの議論の中で山陰道が無料の整理となってきております。その後、国土交通省が地域からの要望の強いインターチェンジを設置し、山陰道の利用促進を図ることとしたということで、平成14年には赤碓町より追加の設置要望、平成16年には東伯町長より設置要望があり、それを国土交通省が必要と認め設置をしたということでございます。正式な手続きとして残っているのは、こういった町からの要望だとか、それによって事業化されたとかいうことです。ここで県のかかわりというもの、正規の手続きというものはありません。と申しますのが、山陰道自体の事業者が国土交通省である。並びにその基礎的自治体というのは町であるということで、こういう流れになっていたもので、追加インターチェンジという様な都市計画に大きな影響を及ぼすことをこういった一番最後のいわゆる精算の都市計画変更でやるというのは本来あるべき姿ではなかったと反省いたしております。今後につきましては、重要案件の予備審議の実施ということで、時期については、素案の作成後、関係機関の事前協議、住民説明会と同時期ということで、こういった案件についても今後は追加インターチェンジが計画された時点で地元説明なりが行われると同時に、この審議会に諮っていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それともう1つ、宿題をいただいております。下大江浦安線のいわゆる構想区間というのが現段階で都市計画決定してないのですが、それが都市計画決定されていない、または整備がされない場合、ここの市街地の交通量というのはパンクするのではないかとということで、ここの区間の整備がある場合とない場合の比較をするという宿題をいただいております。ここに書いておりますが、赤字で書いておりますが構想区間がない場合。整備しない場合の交通量でございます。単位は100台でございます。

ますので、46だと4,600台。この区間が整備されないと4,600台の交通量がこの路線に発生する。構想区間が整備された場合であると3,300台。1,300台少なくてすむ。琴浦東インターチェンジで降りた交通が、構想区間が整備されていれば直接と国道9号の方に向かい米子方面なり鳥取方面に向かえる。構想区間が整備されてない場合は、全ての交通が市街地内を通過することとなるため、各々の路線の台数が増えております。表の中で小さく書いておりますのは、いわゆる一般道の交通容量でございます。8,000台というのが一応の目安となっております。すべての路線において構想区間が整備されなかった場合でも8,000台をオーバーする道路がございませんので、一応交通容量的にはもつ。ただし、市街地の中心部でありますので、通学児童とか、交通安全上の対策は必要になっておりますので、当然交通量は少ない方が良いということになりますので、構想区間についても今後、都市計画決定並びに整備を検討していきたいと思っております。以上で、簡単ではございますが、1号、2号議案の説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○道上会長 はい、ありがとうございました。只今、説明がありましたように、東伯淀江線のインターチェンジの追加、それから、料金徴収所がもう必要なくなったということ。それから、多少、土地の使い方が変わってきた。その辺についての説明があったかと思えます。それについて、皆さんがたからご意見、あるいはご質問ございましたら、お願いしたいと思います。それから、先程お話がありました下大江浦安線。琴浦東インターから国道9号に抜ける方向の道路の説明がございました。これらについて、ご意見がいただければありがたい。

それから、宿題の説明でございます。どういう点からでも結構でございますのでよろしくお願いいたします。現地を見てきたからある程度分かると思えますけど。

○坂本委員 橋梁から盛土へ変更をしたという説明がありました。これってどれくらい経費は安くなったのでしょうか。それからもう1つは、道路縦断を下げたということもあったんですけども、これもどれ位経費が安くなったのでしょうか。

○山本課長（事務局） すいません。その部分については、数字的には掴んでおりません。

○道上会長 その数字は国土交通省が持つとるよ。

○山本課長（事務局） また、次回にお示ししたいと思います。

○坂本委員 まあいいです。だいたい、最初からそうしたらよかったのだよな。

○山本課長（事務局） やっぱり、ポーリング調査だとか、ある程度やってみなくちゃ分からない部分があるってことはあります。それと、いわゆるコスト縮減というのは、もう道路特会の議論が出た時に、もう全国一斉に下げられるところは下げろ、こういった重箱の隅をつつくような議論がございまして、濡れ雑巾じゃないですけど、絞って知恵を出したという部分もあったかと思えます。そういう社会背景であります。

○藤枝委員 琴浦船上山インター部を、大きな橋梁で分けていただいたのは、地元の川の観点から言っても、私は良かったと思えます。最初からそうしていただいていたら本当は良かったのにとところで、これを機に、そういう見直しがあったことが好ましいというか、望ましいことだと思っております。今後是非、そういう形で、できるだけ地元の景観と自然を残す形でやっていただきたいなって思いました。

○牧田委員 これも国交省の管轄かも分かりませんが、今日バスの中でパーキングの説明があったのですが、これはどういう規模のものですか。道の駅みたいなのか、それともトイレ休憩と自動販売機を置く程度のものなのか。分からなかったらいいですけど。

○山本課長（事務局） 申し訳ございません。答えは分からないというのが答えでございます。都市計画施設というのは、必ずここじゃないといけないよということで指定しますので、パーキングというのは、ある意味どこでもいいということで、都市計画決定としては、必ずしなければならないとい

うものではございません。それで、今回の都市計画決定からのパーキングエリアというのは、都市計画決定はしておりません。また、次の審議会でも、そのパーキングエリアの規模だとか、そういったものについては、調査してお示ししたいと思います。

○牧田委員 いや、道の駅みたいな格好にするか、トイレや自動販売機の設置のみか。

○山本課長（事務局） 今日の国交省の説明によりますと、あくまでパーキングエリアとして国交省が整備すると。あとの利用については、市町村の方で考えるということの説明がありましたので、市町村の方で今、多分考えられているか、もう既に検討が終わっているとは思いますが。

○牧田委員 はい。

○道上会長 パーキングの整備はかなり進んでいましたね。それはそれでいいとして、その上の、上ものは市町村がおこなう。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 それで、パーキングエリアについては都市計画審議会に上がってこない。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 うわさではこちら辺で道の駅のようなものを作るようなこと言っていました。その上ものを市町村がつくる。

○山本課長（事務局） 道の駅については、道路情報施設は国土交通省が作るのですが、あと物販だとかいったものについては、やっぱり地元がやるような仕組みとなっております。

○道上会長 だから、そういう情報センターのようなものを作るとは国土交通省は言っていなかった。だから、それはあまり頭がないのかも分かりませんが、確認してください。

○山本課長（事務局） はい。分かりました。

○里見委員 単純な質問なんですけど、先程のトランペット方式とか、ダイヤモンド方式というインターチェンジの。あれは道路の高さによって決まるのですか。高低差が大きいから、道路を長くするっていうのですか。

○山本課長（事務局） 料金所を作る場合については1ヶ所に車を集めなくてはなりません。こういうダイヤモンドですと、いわゆる入口が2つ、出口が2つという格好になりますので、ETCみたいに自動的に上がる装置だけ付けられればできないことはないのですが、キチンと人を置いて管理しようと思えば、やはりぐるぐる回しにして1ヶ所に集めるというのが、いわゆる高速道路にある料金所の形態でございます。

○道上会長 下大江浦安線の交通量も示されましたけども。構想区間があるなしで琴浦の市街地の交通が変化するとの内容ですが。緑色の線で示している構想区間は、今回の議案ではないですね。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 下大江浦安線の都市計画決定を諮っていく、こういうことですね。だけど、どこのルートも交通量が8,000台以下とは少ないな。一番多くて、5,000台。まあ、そんなところかな。学校はどこにあるのか。

○山本課長（事務局） 小学校がちょうどこの辺にありまして、小学校を避けたルートとして計画しています。

○道上会長 県道のこの区間は、もう出来上がっているのですね。

○山本課長（事務局） この区間は10年、20年前に出来上がっています。

○道上会長 出来上がっていて、今、都市計画決定をするという段階。そしてインターまでのこの区間が、今、工事やっているのですね。

○山本課長（事務局） はい、整備中でございます。

○道上会長 インターも追加だね。

○山本課長（事務局） これについても先ほどのインターの話等ございましたが、次からはキチンと住民説明の段階で、また、この審議会の方に諮らせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○藤枝委員 この辺りは、多分、交通量よりも道路幅員の方が問題になるんだろうと思います。冬の雪の時期とかに通れるか、通れないかが道幅に大きく影響しますので、おそらく、そこが大きな問題だったのだろうなと思って。あの幅を確保しないと、インターから降りてきたところの道として、通行可能にはならないのかなって、思ったものですから。

○道上会長 それから、先ほど説明された宿題1。都市計画決定が平成10年にされているのですが、その時は有料道路だった。その後有料じゃなくなった。それでもう1回都市計画決定をやりなおさないといけないんですね。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 有料から無料になってきたから、その辺いろいろ変わってきたということですね。

○山本課長（事務局） そうですね。料金所の廃止ですとか。

○道上会長 料金所だとかそういうこと。それから、もう1つは、宿題であった、今のこの議論です。先ほどありました、琴浦東インターからの北側に抜けるルートです。これについての交通量調査の結果をご説明いただきました。こんなところでよろしいですか。今まで事務局さんがいろいろ調べられて、分かる範囲で、一部分からない点がございますけど、それはまた別の機会でもいいですから、簡単でいいですから。

○山本課長（事務局） はい、分かりました。

○道上会長 そうすることで、第1号議案、第2号議案というのは、原案通り都市計画道路の変更ということで、よろしいですか。

○全員 はい。

○道上会長 はい。どうもありがとうございました。

○山本課長（事務局） ありがとうございます。

○道上会長 それでは第3号議案をお願いいたします。

○山本課長（事務局） 倉吉都市計画道路の変更についての予備審議案件でございます。事務局としては、今年度末に本審議をお願いしたいと考えております。今回は予備審議ということでございます。関金和田線ということで、事前にお送りさせていただいた資料には、関金中央倉吉線にしておりましたが、その後内部で検討した結果、関金和田線ということで、前回お送りした資料とは変わっております。関金和田線というのは、都市計画道路名であり、道路事業では、倉吉関金道路として整備を行う予定です。

位置については関金町大鳥居から、倉吉市の和田までの路線です。延長約11km、道路規格としては第1種第3級です。第1種第3級とは、地方部の平地で自動車専用道路であり、交通量2万台未満ということでございます。幅員としましては、13.5m、都市計画決定としては、丸めますので14mということでございます。車線としては2車線でございます。先程の審議方法の見直し、今年の3月の審議会の承認事項であります。都市構造に大きな影響を及ぼす都市計画の審議といったことで、文言上は延伸でございますが、ほとんど新規路線と変わりますので、予備審議ということで、今回審議会に諮らせていただくものでございます。

先程、山陰道のときにご説明申しましたが、それと同じ図面でございます。山陰道を背骨といたしましては東部の肋骨部分が鳥取自動車道、中部がこの北条湯原道路、西部がこの米子道という格好になります。中部については、その高規格幹線道路を形成する路線として非常に高い位置付けとなっている路線でございます。北条湯原道路の整備状況、岡山県を含めて表示したものでございます。この

上2つの部分については、既に平成18年供用済みでございます。その下の4km部分については現在整備中でございます。平成24年度完成予定ということで、あと2年ちょっとということでございます。それで、県境部分の犬狹峠といいますのは、平成9年に既に供用済みでございます。岡山県側でございますが、熊居バイパス、湯本バイパス、禾津バイパスということで、自動車専用道路ではございませんが、いわゆる非常に規格の高い一般道として整備しております。東部地区で例えると、鳥取市丸山町から鳥取市福部町に抜けるような第3種第1級の国道9号のような道路で、自動車専用道と遜色のない規格で整備しております。

あと岡山県のまだ整備されていない真庭市蒜山初和から蒜山下長田区間については、岡山県では調査区間指定ということを現在要望しておられるということで、この要望が認められて整備が始まればほぼ前線において北条湯原道路の事業化が図られるという格好になります。

先程は岡山県側を含めた北条湯原道路の図面でしたが、これは鳥取県内部分の北条湯原道路の位置付けでございます。倉吉インターチェンジまでは既に完成しております。今、整備中であり、倉吉西インターチェンジについても既に都市計画決定は整備前に打っています。今回それを関金町大鳥居まで結び、7.74km延伸するものでございます。それと、福光和田線という路線名がありますが、延伸することによって、起点が関金になりますので、関金和田線ということに名称を変更させていただきたいと思っております。

先程申しましたとおり、県内の大きな高規格幹線道路網を形成するという一番大きな目的がこの倉吉関金道路にはあるわけですが、その他の効果というものを記述したものでございます。幅員狭小区間の回避、渋滞解消及び交通事故の軽減、地域観光の寄与ということでこちらに示しております。これは小鴨橋の西側の渋滞状況を示した写真でございます。あと、現在の国道313号は一部倉吉線跡地を有効利用した道路でもあるため、道路の曲線半径が100というような非常に急カーブのエスカートの状態になっているというような状況写真でございます。その他道路の整備効果でございますが、産業振興、緊急搬送への寄与、地域高規格道路としてのサービス度の向上ということで、こちらはこの倉吉関金道路が整備される前と整備されたあとの3次医療、鳥取大学付属病院又は県立鳥取中央病院に60分圏内で行ける範囲を示したものでございます。この中部地域がカバーできてなかったものが、この道路ができることによってカバーできるようになるというものでございます。続きまして、産業支援でございますが、福光に西倉吉工業団地がありますが、この道路を作ることによってすぐに地域高規格道路にアクセスできるようになり、地域間経済競争に勝ち抜いていくこと並びに農産物の出荷という意味でも経済効果が見込めるということでございます。

状況写真でございますが、今日走っていただいたとおり天神野台地ということで、1段高い台地になっております。その台地っていうところからちょっと方向によって出っ張り分があり、ここの一部の出っ張りのところは掘り割り構造とするのですが、そのあとは台地の下の部分を台地に沿うように終点まで行くというような格好の路線でございます。下には終点の状況等を示しております。標準断面でございますが、全幅は13.5mということで、片側3.5m×2、路肩が2.5mということで、トータル13.5m、盛土の高さについては平均約7mということでございます。それと、あとこの間に追い越し車線を約1km整備することとしております。追い越し車線を整備しますので、いわゆる4車線形状となり、そこについての幅員は19mとなります。底幅については約40m～50mになります。

それで、赤線で示しているのが最終案の決定のルートでございます。ルートを決定する前に3つの案で比較しております。西丘陵地ルートということで、天神野の大地の上を走る道路。小鴨川沿い並びに天神野台地の下を通る赤ルート。赤と緑ルートの折衷案としての青ルートということで、3つの比較検討を行っております。コントロールいたしましたのが、インターチェンジの位置ですとか、

史跡並びに学校、公共施設、集落等をあまりかけないように法線として3つのルートと比較しております。ルート比較表でピックアップしてご説明させていただきたいと思っております。設計速度道路規格については同じでございます。着目していただきたいのは「線形の概要」という欄の「平面線形」で、東丘陵地ルートと今回採用した小鴨川沿いルートというのは曲線半径が400mで、西丘陵地ルートでございますと、300mしかとれない。また「事業費」の欄でございますが、赤の小鴨川沿いルートの事業費というものが一番安くなっています。ルート比較はまた次の方にまとめておりますので、まとめて再度お話させていただきたいと思っております。

航空写真でさっきの航空写真よりアップしたものでございますが、ここの緑の帯でしておりますのは、いわゆる崖部分でございます。川周辺の田園地帯から1段上がった部分のところ、ここが30mから40mほど高くなっておりまして、その斜面がこの様な格好で続いています。田んぼの部分は標高40m、上の天神野台地については70mというのが大体平均的な標高でございます。

それで、先程まとめて比較案のご説明をいたしました、ここでは主に小鴨川沿いルートと天神野台地上を走る西丘陵地ルートというのを比較させていただいております。観点としては、まずは小鴨ハーフインターの必要性ということでございます。ここまで既に今事業中ですが、この二重丸で示したICというのがフルインターと申しまして、上下線とも乗り降りができるということです。またハーフインターチェンジと申しますのが、関金方向から降りて倉吉には行ける、また倉吉から関金方向に乗れるというものでございます。つまりこちらの北条方面から一般道には下りることができない、また一般道から北条方面には乗れないという、半分の機能のインターチェンジということでございます。これをハーフインターチェンジといいます。必要性の前になぜハーフかということですが、倉吉西インターチェンジと小鴨ハーフインターチェンジの間隔が非常に短かく、両方にフルインターチェンジをつくると、双方の坂路が緩衝しあって、設置するだけの延長が確保できないということがございます。また設置理由としましてはまた詳しく説明させていただきたいと思っております。

次に、福山インターのアクセス利便性ということでございますが、ここで国道313号とワンタッチさせると、この辺から発生する交通量をすぐ地域高規格道路に乗せることができるという要素と、和田からここまでの全体を整備するまでに、集中投資1期区間ということでインター整備することによって、南側をまだ整備しなくても、事業効果を早期に発現できるということで福山のインターチェンジを各ルートとも作ることにして検討しております。小鴨川沿いルートですと現道の国道313号との距離は60m。西丘陵地ルートですと、距離が600mで、アクセス道路の延長が長く道路縦断も急勾配となります。これは先程申しましたとおり30mから40m高い台地でございますので、駆け上がっていかなくてはならない、延長も長いという格好になります。

続きまして、3番目としては、事業費の比較といたしましては、この表に書いておりますとおり、小鴨川沿いルートが一番安い、西丘陵地ルートだと合計5億1,600万円ほど余分にかかるというような格好でございます。

4番目として猛禽類オオタカへの配慮ということで、いわゆる環境アセスメントを行う場合、猛禽類、植物、昆虫等の貴重種についての調査がございます。これについては、位置の特定等を外部に出すことによってそれが採取されたりすることを防ぐということで外部には出さないようにしておりますので、申し訳ございませんが、この資料は会議限りということで会議終了後にまた回収させていただきたいと思っております。それで、先程のルート比較についてですが、小鴨川沿いの赤ルートを選んだ一つの理由というのは、貴重種であるオオタカというものが確認されたことにもよります。

1枚めくっていただきまして2枚目でございます。小鴨川沿いの赤ルート及び西丘陵地の緑ルート、東丘陵地の青ルートについてのオオタカへの影響を図示したものでございます。一番濃い茶色が高利用域で、青い所が95%行動圏ということです。下の方に、オオタカの写真と95%行動圏と高利用

域というものの説明を書いております。95%行動圏については、日常的によく行動する範囲として出現頻度が低い5%を削除したエリア、高利用域については繁殖期の採餌場所、主要な飛行ルート等でございます。つまり、営巣木が一番影響が高いわけですが、その次に高利用域というのが非常に猛禽類において影響が高いということになります。小鴨川沿いの赤ルートも若干、北側の部分についてかすめてはおりますが、ほぼ影響はないであろうということで専門家の意見を聞いております。西丘陵地の緑ルートにつきましては、高利用域のギリギリを通るといようなルートとなっております。

これだけで決めた訳ではございません。先程説明しましたとおり、小鴨ハーフインターの必要性、福山インターのアクセス利便性、事業費及びこの猛禽類への影響ということで小鴨川沿の赤ルートを選定したものでございます。

それで、後の3ページ目以降については、植物、動物等、貴重種が発見されたものを掲載しております。これについては、保全措置として、湿地への移動だとか、イモリ、ツチガエルにつきましては動物が這いあがれる側溝だとか、タガメ、コガタノゲンゴロウ等については、そういった昆虫に配慮した道路照明とするというように考えております。この調査に当たっての専門的助言をいただいた方々はそこに記載しているとおりでございます。1ページ目には貴重種の種類というように、いろいろ、レッドデータブックについてのいろいろな基準がございまして、おのおのの基準について、どういったものに当たるか等を書いておりますので、ご覧いただきたいと思っております。

1から4までの必要性の理由ということを少し詳細にお話しさせていただきたいと思っております。まず、小鴨ハーフインターの必要性ということで、詳細説明をさせていただきます。今回整備しようとしておりますのは、この紫の線で示している道路でございます。小鴨ハーフインターというのが、ここでございます。まずは、西側からこの倉吉市内に入る交通として、県道倉吉赤碕中山線というのが、この緑の線でございます。ちょっと緑の線に青を重ねておりますが、ここの状況というのが、小鴨橋の西側で、この写真の様な状況で非常に渋滞が発生している箇所でございます。

まず、この現都市計画決定がされていない状態ですと、南側、いわゆる関金方向から倉吉市内に入る車は、国道313号から市内方面2といったルートを使っておられます。また、国道313号をまっすぐ行って市内方面1というルートも使うことができます。現況は、この2つの道路が使えるということでございます。もしここにハーフインターを作らなければ、こちらの関金方面から下りた車は、ハーフインターで下ることができませんので、市内方面2で曲がっていた車も全て市内方面1に下りてきます。現在でさえ渋滞している道路に、今まで分散していたものを集中させるような格好になるということで、このハーフインターを作ることにより、従来どおり、南側から来る路線については、この市内方面2も通れるし、市内方面1も通れるというように路線とするということでございます。

ここの赤い点線で示している道路は、県道仙隠岡田線のバイパスとして来年度、測量設計費用を要望しております。今後あらためて都市計画審議会に諮らせていただき、都市計画決定を行いたいと考えております。続きまして、赤の小鴨川沿いルートと緑の西丘陵地ルートの比較の2番目の理由でございますが、福山インターチェンジのアクセス性の良さということでございますが、先程申しましたように、赤の小鴨川沿いルートでは、インターチェンジから国道313号までの距離が資料では延長20mとしていますが訂正して60mでございます。あとページの一番上ですが、小鴨インターチェンジと書いておりますが、訂正して福山インターチェンジでございます。申し訳ございません。緑の西丘陵地ルートの方ですと、約30mの標高差もあり、延長的にも60mが600mという距離になります。それで、最急勾配7.5%です。皆さんご承知だと思いますが、道路の進行方向向きの勾配といたしまして、100m行ったら7m50cm上がるというのが、いわゆる7.5%の勾配ということで、100分の7.5です。それをパーセント表示にしたものであります。それで7.5%という勾配は、いわゆる国道9号の鳥取市気高町八束水から船磯の部分と同じ勾配であります。だから、そ

こと同等の勾配では、冬季では非常に凍結等の危険性ある上に、高い速度で走ってきた走行感覚の車が急勾配なアクセス道路を走るとは事故につながる危険性をはらんでいるものだと思っております。

また、和田インターから関金までの工事期間は約16年と考えておりまして、ここにインターチェンジを設けることによって、1期区間として約半分の年数で暫定的にでも効果を発現できることにもなります。

地元説明会の開催状況でございます。9月からこの12月まで計22回の説明会を開いておりまして、約550名の参加をいただいております。9月、10月については、その地区ごとの説明を行っておりますし、12月14日には地区を限定せずに、皆様方に声をお掛けして来ていただいた拡大説明会というのを開催しております。この路線については、優良な農地が結構つぶれることとなります。それについてやはり結構ご意見があり、「このルートでは地域を分断する」、「山側にすることはできないか」ということで、主に台地の上という意見を改良区の委員さんやその関係の方々からいただいております。今日の委員さんの方からもございましたが、「高架を基本として計画できないか」という意見もありました。高架については費用が高くなりますので、盛土構造を基本としています。ただ、地質の状況だとか地域の状況により変更する可能性はあります。日照不足、防音等について環境基準というのを守ります。守れないなら何らかの対策をということで回答しております。景観についても、先程申しましたように盛土高7mというのは大体2階建ての建物ということで、「大山が見えなくなる」というような話もありましたが、周囲と調和を図るようにしています。その他として、この道路自体がいらぬという反対の意見はほとんどありませんでした。やはり一番大きいのは、そういう優良農地がつぶれるであるとか、農業生産性が落ちるであるとかの農業関連の意見です。また、「中部地区の発展のためにもこの道は必要」、「中部の生命線」というような意見だとか、「地域活性化、孫の代までも考えて、費用をかけてでも整備してほしい」という意見もいただいております。

環境アセスメントというのは法、条例に規定されております。4車線で延長10km以上の道路が対象事業となります。この道路は2車線でございますので対象外でございます。また、特別地域でもありませんので、環境影響評価の対象外でございます。ただし、規模が大きいということで、事業者自ら環境影響評価調査というのを実施しております。項目としては記載しているとおりであり、大気から景観までであります。

環境影響評価の結果、環境基準は全て基準以下となっております。地形地質、植物、動物、景観については全て回避・低減できるという結果となっております。

冒頭にご説明いたしました12月初めまで住民説明会を開催しております。今回の予備審議を経て1月、2月ということで、法で定める協議であるとか、都市計画案の縦覧、縦覧の間に意見書が提出できるという規定もございますが、それを経て大体2月終わりから3月に本審議をお願いしたいと考えております。その後、4月にかけて都市計画決定をしたいと考えています。

途中説明しましたが、住民説明の中で何人かの方が文書等で「田んぼへの影響」ということを出されておりますし、説明会でも発言されておられます。都市計画の縦覧等を行っている間に意見書等が出てくるのも想定されます。そういった内容の意見書があった場合については、意見書の原文を付して本審議会でご審議いただきたいと思っております。以上でございます。

○道上会長 はい。3号議案の関金和田線。これは予備審議でございます。もう1回やるということでございますので、このルートに対する考え方、それから費用、環境問題、あるいは地域住民の皆さまのご意見、こういうことについての説明ございましたが、これについて何かご質問、ご意見ございましたら、どうぞお願いいたします。

厳しい反対意見はありませんでしたか。

○山本課長（事務局） 厳しい意見というのは、先程申しました通り「優良農地、圃場整備をしたも

のを本当に潰していいのか」というものがあります。意見は、配付資料で示しています。しかし地権者の人にはあまり反対はございません。それ以外の改良区の方だとか、地域づくりだとか、こういったことを考える団体の方っていうのは、地区の説明会にも何回か出られて、拡大説明会でも出られて発言をされているというような格好になっております。

○倉元課長（事務局） 拡大住民説明会の報道記事が日本海新聞に掲載されており、改良区からの嘆願書が出ているというようなことが記事になっております。

○道上会長 どういった内容。

○倉元課長（事務局） 大鴨土地改良区が、「市内屈指の優良農地、耕作放棄につながる」などとして、丘陵地ルートへの変更を求める嘆願書を県に出すという内容であります。それから、改良区の理事の方が何人か来られて、それまでにお聞きした話をこの場でも意見として出されたということです。

○笠原委員 私は地区での集まりに10回以上出ています。それで思うのはこういう資料がきちんと出ていれば素人にも必要性が分かる。でも、こういう資料は地元には出ないですね。

○倉元課長（事務局） 各地区ではこの図面で説明しておりません。

○笠原委員 というのはね、最初来られた時に「ルートの変更はありません」と来られたことでも不信感が出る訳ですよ。なぜこのルートにしたかが説明いただければよかったですよ。倉吉の人たちはこの道路が丘陵地を通るものだとずっと思っていたんですよ。岡山につながる線は、丘陵地の上を通るものだと思っていて。ただ、自動車専用道にするということで丘陵地は通れないということになった時は、やはり丘陵地ルートへの思いがすごく強い人がいて、「何でこの田んぼの中を通らないといけないのか」というところが納得できないので、こういうふうに図式化されていたり、ハーフインターのこととか、交通量のこととか、すごく分かりやすい。今回の資料は、

○倉元課長（事務局） 今の図面は改良区の方々には説明させていただいております。

○笠原委員 だから、その改良区の方々が行かれたのは分かったにしても、それは地域の人で「え〜」と言っているの方々には伝えきれてないっていうか。そういう感じですよ。

○法橋部長（事務局） もうちょっと地元で丁寧に説明をすれば自ずと理解が進んだのではないかといいことですね。

○笠原委員 かもしれません。こういう資料が分かりやすいですね。聞いただけではなかなか入ってこない。だから、実は私も「ハーフインターは何で要るの？」って、直前まで思っていました。「何でこんな近くのとこに要るの。維持管理も必要なのに。あつ、そうか、確かに自動車の流れのことを考えたら要るな。それはあつた方がいいな。」って思いました。どうしても私はずっと西丘陵地ルートを考えており、そして福山にインターはなくてもいいと思っていました。でも、やっぱりいろんな、「オオタカと人間とどっちが大事なんだ」と言われる方があったり、「オオタカと田んぼとどっちが大事」とかね。だから、とっても難しいなあと思いつつも、できれば最初の時から資料を万全に、なるべく素人に分かりやすい資料にさせていただいた方が良かったかもしれない。地元にはずっと反対派、賛成派があるんですよ。賛成の人もあるし反対の人もある。だから、その地域で反対運動しようとしてもずっとできない訳ですよ。反対、賛成だったら。10回以上会って同じ話を延々して、数日前の地元の集まりでも、ルート変更をいまだに希望している人とかもいるので。でも、「このルートで仕方がないな」って今思っています。

○藤枝委員 先程、「道路を作らなくていい」という意見はほとんどないと、おっしゃっていましたが。

○笠原委員 そういうかたは、会に出ない。出ても言えないとかね。

○山本課長（事務局） よく出るのが、鳥取には鳥取自動車道がある。米子には米子道がある。何で倉吉にはなく、不便だというご意見もありました。

○笠原委員 多分、ほとんどの人は作って欲しいっていう思いはあるんだけども。

○法橋部長（事務局） 反対の人が全くないとは言えませんよ。その中には、開発すること自体が、「どんな開発でも嫌だ」という人はやっぱりおられますからね。そこは、言葉の綾でね、ほとんどの人が地域にこぞってこの道路に対する期待は高いんだということを、そういう要点で言っただけの話。全くないということはないと思っています。

○笠原委員 やはり丘陵地と道路の間が土地が狭いですよね。そういう関係で、丘陵地に墓があった場合にすぐまた盛土があって「村が見えないのは先祖に申し訳ない」とか、お寺があったりだとか、民家からの景色のことを思ったら、そこで丘陵地の方にと言われるかたの思いも分かるなどは思いつつも、「他にしてくれたら少しはいいのになあ」と。「じゃ、どこで予算を削減するのかな」、「福山で止めてもいいんじゃないのかな」とか、そんなことをちょっと思ったぐらいのことですよ。高架にしてもらえたら少しは見晴らしがよくなるんですが。すごいお金がかかるっていうことで、難しいですよ。

○山本課長（事務局） 先程の説明の中でも言いましたが、この盛土で計画したから全て絶対盛土にするというものではありません。山陰道でも盛土を高架にしたとか、逆に高架を盛土にしたとか、必要な変更っていうのは、当然起こり得ることです。それはきちんと対外的に説明責任が果たされるかどうかという部分が一番大きいところであります。可能性としては全くないということではございません。

○笠原委員 どこの道路の計画でも、「もうこのルートがいい」、「このルートでいきます」とバーンと出るんですか。鳥取道も米子道も最初から。

○山本課長（事務局） 基本的に、行政側と言いますか、都市計画決定権者っていうのは当然、一番最良のものとしたルートをご提示させていただいています。

○笠原委員 検討しましたが、この案でいきますよということでバーンと出て、それに沿ってもう進んでいくわけですよ。

○山本課長（事務局） いや、当然、正当なご意見があって、またはこういった審議会で、「このルートはおかしいんじゃない」ということでしたら、極論、都市計画決定できないという判断もあると思っております。ただ、実際、一度提示したものを要するというのはなかなか難しい。ルートを変更すると今度は逆にルートをふられた方でまた同じことになりますので。

○笠原委員 そうそう、そういった事は地元でも話をしました。

○山本課長（事務局） そういったことがないように皆さんにご理解できるようなルート選定をするというのが一番大事なことだと思っております。

○藤枝委員 だけど、住民説明会で一番大事なことは、選定にあたってどういう検討をしたかっていうことで、「皆さんの意思を無視して決定した訳じゃありませんよ」という、その説明が一番大事なことなので、先程おっしゃったみたいに、この3つの比較ルートで見せていただいたら、素人から見ても「ああそうかな」と、「こういうふうにいるいろいろ考えて決めてくれたんだな」というのが、住民の方々に分かれば、また話は別だったかもしれない。スムーズに行くこともあると思います。まず、この資料が住民に出てなかったっていうところで、私はちょっとビックリなんですけれども。

○笠原委員 文字だけなんです。コストの点で、コストの比較、幾ら、幾ら、幾らっていう数字。文字だけでした。

○藤枝委員 この表はあったんですか。

○笠原委員 地元の人は、これは見ておりませんよ。

○藤枝委員 じゃ、やっぱり、こういう比較があって、「この3つを検討した結果、これが最良の案だと判断しました」という、その説明が重要ポイントではなかったかなと思うんですよ。

○山本課長（事務局） その辺はまたちょっと検討させていただきます。

○藤枝委員 先程の航空写真のところを見せていただいたときにも、私は同じことを考えたんですよ。ここに、確かに3本の比較ルートがあるんですけど、これの採用案だけこの航空写真に重ねてあるんですけど、検討した3本のルートをこの航空写真に重ねてみると、平面図では分からない等高線の関係とかが分かりやすかったと思います。素人に説明するにはやはりそういったところが非常に重要ポイントだと思います。

○笠原委員 その緑の丘陵地案で、「600mぐらい車で走ったらすぐじゃない」、「なんで福山にインターチェンジを置かなきゃいけないの」って思っていたりしたんですけど、確かにその事故のこととかを考えたら、「あっそうか」と聞けば分かるんですけど、利便性という一言で片づけられてしまうと伝わらない。

○藤枝委員 今日、実際に見せていただいたので、「ああ確かにあの辺通ると冬場凍結大変だろうな」とか、「ああ、あそこの山を崩してしまうのね」とかと思ったら、やっぱりこの辺がいいんだろうなとは思いました。その辺のところを、住民の方々にイメージしやすい説明っていうのは非常に大事なことだと思うんですね。それで、私たちも審議員にはしていただいていますけど、何せ素人ですので、闇雲に反対するつもりはないのですが、ただ、その辺の専門家の方々が重々考えてくださっているその頭の中身が見えないことには「信用しろ」と言われても、「どう信用していいの」っていう、その不信感を埋めていく作業っていうのは、やっぱり大事なことだと思いますので、住民説明会をする以上、そういう効果のある説明っていうのは非常に大事にしていきたいなと思いました。

○山本課長（事務局） はい。今後、気をつけます。

○笠原委員 すみません、いいですか。周りに田んぼがあるわけですが、結局、三角田が残ったら、やりにくいから放置してしまっ、とどんどん荒れてくるじゃないとか、斜面のところ草がボウボウになって誰が草を刈るのだ、そんなことで田んぼの方まで害虫っていうか、よく分からないんですけど、その管理はどうなっちゃうのだろうって思ったんですけど、「国土交通省はそんな刈ってくれんぞ」という話とか、いろいろ噂になっちゃったりしています。今日、視察のときに、「刈りたいと思ったら地元の住民でも刈っていいんですか」として国土交通省のかたに聞いたんですが。

○山本課長（事務局） ちょっと蛇足も多くなるかも分かりませんが、今頃は、斜面全部を草にするのじゃなく、高規格道路を通っていただく分かるのですが、法面上と下の1m50cmくらいはコンクリートを張っています。ということで、全部が道路際の田んぼのところ、草が生い茂ってくるというような状況ではなくなると思います。その辺の維持管理も含めて、ある程度の対策は施している。法面全部にコンクリートを張ったら今度は自然環境の面で、いいのかっていうのもございますし、その辺のバランスを考えながら行政側でもできることはすると。あと、県としては、そういうボランティアというのは大変歓迎しております。

○笠原委員 管轄が違うので触ったらいけないのかなとか。ただ、今回、視察させていただいて、もうすぐ完成のところを見ると、「やっぱり大事だよな」と。こう、中で外を見ずにワイワイ騒いでいる訳なんですけど、地元の人は、他の地域のところの具合も見たりするのも大事なことだと思います。

○淀瀬委員 農業委員として、やっぱり優良農地がなくなるっていうのはやはり、何か悲しい気持ちでいっぱいなんですけど。地権者の中に反対がなかったって言われたのがまた不思議なんですけど。でも、中にはやはり田んぼを作りたいと思っておられる方がいるかも知れないですよ、その代わりの田んぼを紹介されるというような、農業委員会と連携するとかということをして、やはり元々農業をやって生きてきた人が自分の畑がなくなることというのは寂しいことだと思うんですよ。手放せない人もいるかも知れないので、そういうところはそういうところで連携させていただいて、やはり田んぼを、三角の田んぼももったいないなというような思いもあるんですけど、やはりその辺でも考え

ていただきたいと思います。

○山本課長（事務局） 確かに、三角田が残ることに対するご意見等もございました。それについては、県側の意見としては市とも相談して、やり方としては、もう一度、圃場整備というか、残った田は広い田につけるだとか、やり方はあると思います。まったく、元に戻すというのは不可能だと思いますが、そういうことも検討するというので、説明会で答えておりますし、また、代わりの田んぼについては、県が田んぼを持っている訳ではないので、淀瀬委員がおっしゃられたように農業委員会とか、そういったところをお願いするしかないのですが、制度としては代替地の交換という制度で、替地を出す方の税金は課税対象外になるというような制度も既にありますので、そういったご希望のある方については市町村なり、農業委員会にご協力をいただきながらやっていきたいと思っております。説明の中で都市計画決定権者と事業者の発言が一緒になってしまい申し訳ありません。

○徳嶋委員 ちょっと感想になってしまうかもしれませんが、先程もおっしゃっていたのですが、視察に行かせてもらって、ここは農業どころで結構大きなお家が沢山あったりして、きっと関金ですから高齢者の方が多いのかなと思うのですが、畑をしたり、田んぼをしたりするのが結構楽しみだったり、生きがいに思っておられる方が多いのかなと思ったので、なにか、道路ができることに反対したくても言えない人っていうのも結構おられるのだなというのは聞いていて思いましたし、やはり道路ができて便利になるということは凄く喜ばしいことだと思うのですが、今住んでおられる方の楽しみだとか、そういったところがちょっと気なるなって思いました。あと、救急医療の関係で、道ができて、高速で移動できるというのはスゴイ大事なことだと思うので、早くできたらいいなと思います。お金のことがあるから8年ぐらいかかるだろうなというふうにおっしゃっていたのですが、少しでも利益を還元することを考えたら1年でも早くできるように進めていただけたらいいなというふうに感じました。

○藤枝委員 小鴨ハーフインターチェンジができる意味で、アクセスがというのは、3次医療を考えると大事なことなのですが、厚生病院とか、あの辺にヘリポートができた時にも3次医療の輸送の関係のことはいろいろ話題に出っていたので、そういった整備をされた上に、更にこれってということで、ダブルで繋がるっていうのは大事なことなのかもしれないのですが、いろんな手の打ち方として、本当に、先程言われたみたいに、無いところ新たに造ることの大変さを考えたら既成道路を高規格道路に広げていくとか、代用するとかっていう案というのも、もう1回考えていただいてもいいのかなっていう気もしたのですよね。住民の方々からは、道路は作らなくていいよという意見は、1つもというか、出ていなかったとおっしゃっているのですが、「そういう事業がもち上がっているらしいよ」という時点で、もう諦めてしまう人たちっていうのも割と沢山いらっしゃるのですよね。地域性と言いますか住民性と言いますか。他のことで運動していてもそうなので、「県がそう言ってきている、住民説明会があるという時点ではもう決定ですよ」って、「これをこういうふうに皆さんに説明するために来ました」って言われているように感じてしまう人たちも沢山いらっしゃいます。

○道上会長 その辺については、住民からいろいろな意見も出てきます。

計画はまず町議会とか県議会に出ています。議員もたくさんおられます。彼らはそういう仕事をやります。基本的に、直接民主主義にしてもなかなかできる訳じゃない。本当は議員さんがそこで議論しているはずなのです。それがないと。県からポツと計画が持ち上がることは決してありません。

○竺原委員 そうなのです。

○道上会長 賛成、反対いろいろな意見があるでしょうけど、そういうのをもうちょっと議論して、都市計画審議会に上がってくる前に、議論を本当はした方がいいのではないかと。彼らの方がはるかに力を持っているわけですから。

○竺原委員 そうですね。

○坂本委員 あのね、これは委員の立場かどうか分かりませんが、道路は極めて公共性が高い。公共の中の公共みたいなモノですから、やる方も、相当慎重にやっていますよ。やるときは、どこから言われても何とかなるようにやりますよ。

それと、一度ルートを出した後に、「じゃあ言われたからこっちにします」なんてことを言うと、もうとんでもない道路になるんです。ですから、これはもう、出されたときは、本当はもう最後みたいな感じになるのですよ。

○笠原委員 そうですか。

○坂本委員 そうなります。そこの辺の、ブラックボックスの部分が、住民の皆さんにはちょっと分かりにくいし、それから、そういうことをまたいちいち全部相談していたら、利害関係者が引っ張り合いをして始末がつかなくなる可能性もあります。うちの町の例を言うと、うちは国道180号バイパスというのが、それこそ、圃場整備したところをドーンと横断したのですよ。すでに整備されていますけど。さっき、現在のルートとおっしゃったのですが、もう、その周りにはずっと道路沿いに家が建ってしまっていて、物凄い補償費がかかって、大変なのです。ですから、もう新しいルートの方が安上がりだということで、新しいルートに決定したのですけど、それは国がしてくれたのですけど、事業費の関係からいっても、もう、天と地ほど差がつく。もう1つは、農業が相対的に地盤産業としては地盤沈下して、高齢化や後継者不足があって、「何とか荒地地になる前に金になったらいいな」というようなお気持ちのかたも多いのですよ。本当に。それから、本当に農業をやりたい人は、土地はいくらでもあるのですよ。集められる状況に。うちの町の場合はですけども。ここはどうか分かりませんが。なので用地交渉も、あつという間に終わりました。特に大きな反対もなくできてしまっただけ。というのも今時のご時世かなと思って感じたのですけど。そういう状況です。

○道上会長 特にルートが一番難しいですよ。それで、説明でもあったように、ルートを3つぐらい比較しておられる訳です。どこでも。それで、その説明をきちんとできるようにしていくことは大事なことです。これはもう当然なのです。なぜここに決まったかという。それを決めてしまうのです。1案でいくと。それで決めて、「それじゃあちょっと言われたから、ちょっと変える」というのは、よっぽどのことがない限り、今言われたとおりでできない。それを言ったらまだまだ他の人もいるしね。だから、もうそれは変えられないと考えた方がいい。

だけども、「なるほどなあ」と思うような決定の仕方を、やっぱり事業者はしないといけないね。「これはもうこう決まったから、おまえらこれを呑め」というのではなくて「こういう理由でこれになりました」と。

○坂本委員 だいたい、丘陵地のルートというのが、採用できない理由をもっと強く言わないといけないのではないだろうか。これは、きっと法切だとか、それから土石流の問題だとか、いろんなことから考えて、相応しくないんだというようなことを、もうちょっと強調されないと、田んぼつぶす意味っていうのが、浮かび上がってこないのではないだろうか。

○笠原委員 地質が違うんですね。大山の灰みたいな。そういうことが多分分かっていると思うのですが。

○山本課長（事務局） まだ幾つも理由もあるのですが、審議会という場でもありますし、大きな部分をピックアップさせていただいているところであります。

○道上会長 いや、それで良いと思います、ここはね。ここよりもまず、住民ですよ。

○山本課長（事務局） 実際、説明会では「代替えの水路がこうできる」だとか、「耕作用道路の代替えがここにできる」だとかそういった分に重点をおいて、説明はしています。

○笠原委員 そこに至るまでに、どうしても西丘陵地ルート案から離れられない人がいる訳ですよ。とにかく今まで暮らしている所にこんな7mの高い盛土できて、景観が変わるといことが、どうし

てあっちとこっちに地域が分断されて、すごく縦長の地域なので。それに、もうどうしても西丘陵地がだめなのかという条件とか、もっとシナリオを、その方たちが納得できるように説明してほしい。

○山本課長（事務局） はい。

○竺原委員 中部のみんなが欲しいと思っている道路なので。

○坂本委員 道路は欲しい。でも景観は変わったらいけない。

○竺原委員 難しい。

○坂本委員 道路でも、鉄道でも、大きなこんなものが、街の真ん中にドーンとできれば、通る人は良い。スッと通れる訳だから。だけど、地元住民がそれを横断するのが非常に不便。住む人にとっては、迷惑施設みたいなことになるね。景観が悪くなるだとか、向こう側に行くのでもちょっと遠回りしないと行けない、とかいろいろあります。1つ気になるのが、ケモノ道みたいなものは復元するようになっているか。

○山本課長（事務局） 今日の現地視察のときも、そのお話も出ました。平成の初めごろに、エコロードという取り組みが出来、タヌキきだとか、そういったもののためにも必要であるということで、道路の下に小さなボックスを入れたりして、所々にケモノ道を確保するようにしています。

○道上会長 そうですか。じゃあ、良いな。

○山本課長（事務局） 先程も言いましたように、側溝に落ちたトカゲが上がるようになっている、そういった配慮までしております。

○道上会長 今日は、予備審議ということなので、いろいろ意見が出てきたので、全部応えられるかどうか分かりませんが、そういう意見を重視され、また地元に行かれるわけですね。

地元説明はもう終わったのですか。

○山本課長（事務局） ひと通り終わってます。もし、要請があれば再度出るというスタンスで聞いています。

○道上会長 そうですか。もしも行く機会があったらね、こういうのはしっかりとね、また、ルート案の説明なんか、3ルートの整理をキチンと説明してほしいということで。

それでは、そういうことで、これは予備審議ということでございますので、終わらせてもらって次の議案に行こうと思いますが。

○兼子委員 ちょっと、すみません。

1つ気になったというか、結局、湯原の方まで道路が抜け、つなげたいということですね。この道は。それで、今回の道路の終点が関金の庁舎の所になっていますけど、この関金の庁舎から湯原の方に抜ける道というのは、今後どの様になるのか。どの様に考えておられるのか。

○山本課長（事務局） これは、県内の話でしょうか。湯原までの話でしょうか。

○兼子委員 いや、県内だけの話です。

○竺原委員 関金のまちの辺りがどうなるかってことですね、トンネルまでが。

○兼子委員 今の計画では、関金の庁舎から川を渡って、また右折しないと国道313号につながらないですよ。将来的には多分この終点のあたりをいじられるのではないかと見ていたのですが。

○竺原委員 関金部分を真っ直ぐストーンと行くのかなと思っていたのです、本当は。

○兼子委員 そういうことを考えると、何でそもそも、ここを通らなくちゃいけないのか。

国道313号との接続は将来的にどうなるのかな。何か、素人目にも何かすごく湾曲していて、カクカクしているように見えます。

○山本課長（事務局） 一番望ましい形としては、この道路を犬狹峠に向けて直結するのが一番望ましい格好となります。それで、まずその背景といたしまして、まずインターチェンジというのは、この関金の中心にも必要となります。このルート上の先線を考えてもここがインターチェンジとなりま

す。先線の範囲を決めることについては、当然、行政なりでも議論がございました。一番望ましい姿というのは、自動車専用道路をずっと湯原まで結んでいく。ただし、すでに犬狹峠というのが、自動車専用道並みの一般道として開通しているということもございます。

それで、走行性といたしましては、それに向かってこういうルートで結ぶのがベストでございます。ただし、これをやるにあたっては、約50億程度、この間だけでかかります。その50億かかるというと、将来形に向けてのインターチェンジは当然ここに必要になってくる。ということになると、既にアクセス道として機能ができる道路を有効活用して、こういったルートにしようということで、この計画としていると。下大江浦安線みたいに将来構想路線というのが本当はあっても然るべき部分かも分かりません。ただ、それについては、今やっているルートだけで8年、16年かかるというのが1つあります。都市計画というのは、10年後の将来像を見据えて決定するというのが原則でございます。もう何十年先の整備になるかわからないようなもの、いわゆる決定したまま事業化してないものもあるという反省事例も含めて、大体10年後の整備できるのを目安に、都市計画決定やるという方向性であるということで、この既に整備された道路にタッチさせているということでございます。

○道上会長 だから、要するに、関金にもインターを置きたいということだね。

○山本課長（事務局） そうですね。将来路線がこの先にくるなら。

後先になって申し訳ないですが、先線についても下大江浦安線と同じように、こういう将来計画として犬狹峠につなぐべきであると思っております。

○道上会長 整理すると、この関金のところがインターになります。それで、その先は分からない。国道313号に接続するか、あるいはひよっとしたらもっと高速道路みたいなものとするか。それは、そのときの情勢によってまた考えていきましょう。だけど、インターだけは関金のところに置いときましょう。こういうことですね。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 そういうことでご理解をいただきたいと思います。この案件は、予備審議だからまた次回やります。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 議案第4号鳥取県景観計画の変更について説明をお願いいたします。

○山本課長（事務局） 鳥取県景観計画の変更でございます。前回の審議会において、風車の関係で海側を景観区域に指定する並びに著しく面積の小さいものについては、緑化の義務は負わせないということで意見を頂戴して、景観計画の変更についてご意見を頂戴いたしました。それにプラスということで書いておりますが、景観計画というのが、鳥取県景観形成条例の中で規定されておるものでございます。景観法と景観計画との関係で、景観行政団体が景観計画を定めようとするときは、都市計画区域または準都市計画区域に係る部分についてあらかじめ都市計画審議会の意見を聞かなければならないということで、景観計画を変えるときは、都市計画審議会のご意見を聴くこととなっております。先ほど申しましたとおり海側を指定する、並びに緑化基準については、海面上の取扱いが不明瞭だった勧告要求基準において、10平方メートル以下の場合については、緑化の対象外にするということについては、前審議会に諮問してご了承をいただいております。今回、追加と申しますのが、現行の景観形成重点区域に変更ということで、岩美町地内の山陰海岸国立公園を追加する。特に重要な区域に該当するものとして、岩美町地内の山陰海岸国立公園の追加ということでございます。重点区域として、沖合海面で言うと、陸地も同様に重点区域とするということでございます。県内全域が景観計画区域となっておりますが、重点区域といたしまして、大山周辺並びに弓ヶ浜のこの沿道海浜景観形成重点区域ということで、弓ヶ浜及び北条砂丘の1部ということが指定。この3つが景観形成重点区域に指定されております。今回、岩美海岸景観形成重点区域と言いますのは、山陰海岸ジオパ

ークネットワークの加盟認定というのも受け、申請中にこの作業をしていたんですが、加盟認定の承認を受けたということもございまして、景観形成重点区域に位置付けて、届出基準等、厳しく指定区域として追加したいということでございます。

こちらの切れている部分は兵庫県区域で条例の対象外でございまして、こちらの西側については鳥取市駒馳山でございます。西側については鳥取市でございまして、鳥取市はすでに景観形成団体となって、独自条例を持っておりますので、県の条例対象外となっております。それがために、山陰海岸のジオパークの内、この岩美海岸の国立公園の特別地域、この赤、青で塗られた部分ですが、その部分を景観形成重点区域として指定したいと考えております。景観形成の届出については、国立公園の許可基準の方を優先しますので、実態的には現段階で、ここの届出基準というのは、自然公園法の方で縛られるわけなんですけど、自然公園法の許可基準においては、色彩の基準だとか、明度、彩度だとか、細やかには決めておりません。県で決めているそういった基準を、環境省の方にご提出することによって、一定の基準を持った規制を行いたいと思っております。

それで、蛇足ですが、こういった田後だとか、網代だとか、大谷、陸上、羽尾というような、人家部分が現在指定となっております。この区域については、来年度、少し予算をいただきまして、地元の方と意見交換を行いながら、こういった人家の区域についての重点区域への編入を考えていきたいと思っております。いわゆる、羽尾、田後の、この漁村近辺に赤い屋根、青い屋根ができれば、やっぱりよくないだろうねというような、そういった議論をやっていききたいと思っております。

先ほど申しましたとおり、鳥取、倉吉、米子については、各々の景観行政団体ですので、県の対象外であり、この区域の、岩美町の陸域の公園並びに海側の1.5キロメートルを重点区域として指定するものでございます。

流れでございますが、都市計画審議会の意見をいただきまして、景観審議会にかけました。パブリックコメントについては、この岩美町を追加することも含めて、パブリックコメントにかけております。ただし、ご意見というのは提出がございませんでした。今回、ご審議いただきまして、ご了承いただきましたら、明後日、景観審議会に諮って、景観計画の変更というのをやっていきたいと考えております。以下は、前回の審議いただいたものについて、参考まで付けておりますので、省略させていただきます。以上でございます。

○道上会長 ありがとうございます。山陰海岸ジオパークに指定されて、そこの景観を良くしていくということですから、ある意味では、多少開発行為がしにくくなるという話、議論になります。皆さんがたの今まで議論されているのを聞いていたら、あまり問題ないということではっきりやっってくださいということにしましょうか。

○法橋部長 はい。ありがとうございます。

○道上会長 これで終わりですか。

○山本課長（事務局） 報告事項があります。

○道上会長 それでは簡単をお願いします。時間が超過していますので。

○山本課長補佐（事務局） それでは、報告事項ということで、都市計画区域マスタープランの見直し方針についてということで、資料4をご覧ください。まず、3ページ目をご覧ください。まず、都市計画区域マスタープランって、あまりお聞きになったことがないと思いますので、ごく簡単に説明しております。マスタープランと言いますのは、20年後の都市の姿を展望した上で、今後10年間の都市計画の基本的な方向を定めようとするものです。これは人口の増減とか、産業の今後の見通しとか、そういうものに左右されていきますので、定期的に見直すということをしなければならないということになっております。鳥取県では平成16年の5月に、都市計画区域マスタープランというのを策定しております。16年ですので、もう策定から5年経過してしまったということで、その間に、

特に市町村合併とかが、かなり多くなっておりまして、39の市町村が19になったということもありますので、マスタープランの見直しに、現在着手しております。6ページ目をご覧ください。ちょっと、飛ばして説明をさせていただきます。

都市計画区域マスタープラン策定上の課題ということで書いております。皆さんもだと思いきや、マスタープランというものの自体ご覧になったこともないと思います。なかなか存在自体認識されていない、活用も上手にされていないというのが実態のところでございます。この会の冒頭に法橋部長の方からお話いただきましたが、なんとか実効性のあるプランに変えていきたいというふうに考えており、そのためには、住民のかたとか、NPOのかたとかの意見をできるだけお聞きしながら、そのプランの中に入れ込んでいきたいという方向性を打ち出していきたいと思っております。本年度は、そういった住民の皆さん、NPOの皆さんとの協働、一緒に働いて1つの案を作るという、そのまちづくりのやり方とか、県や市町村の都市計画担当者の勉強会などを行ってスキルアップをやっているところです。

今後、マスタープランの見直しを行うに当たりまして、いろんな手法を用いて、住民の皆さんの意見をお聞きしながら、より実効性の高いマスタープランに仕上げていきたいという思いを持っているところです。8ページ目をご覧ください。現行のマスタープランは左側に書いております。右側が見直し案ということで、内容的には、ちょっと細かく言うと時間がかかりますので、基本理念だけ説明をさせていただきます。16年に作りましたマスタープランの基本理念として、「住民が主役で、市町村が主体の、効率の良い特色のあるまちづくり」というのを掲げて、それを理念として様々な目標を掲げたプランにしております。それで、今、考えておりますのが、「活力、安心、鳥取県」という大きな命題ですね。それに向けて、「多様な主体による、魅力、賑わい、安心の都市づくり」というのを基本理念におこうというふうに考えております。これは平成20年ですので、一昨年の12月に策定しました鳥取県の将来ビジョンというものを基にして、考えているところです。

ちょっと、具体的な話を2つご説明しておきます。10ページ目をご覧ください。まず、都市計画区域の再編なんですけど、先ほど言ったとおり、39の市町村が19に合併したということで、1つの市町村に複数の都市計画区域が存在するという形に、今、なっております。これを、できれば1つの市町村は、統一の都市計画区域に再編したいという方向性を持っているところです。それと、13ページをご覧ください。都市計画区域マスタープランの見直しということで、今、ご説明しましたけど、もう1つ、市町村が計画する市町村マスタープランというものがございまして。これは、地域により密着した都市計画を定めるプランでございまして。両方とも、より実効性のあるものにしたいという思いがございまして、都市計画区域マスタープラン、県が計画するプランと併せまして、市町村マスタープランの方もできるだけ、まだ策定していない市町村もありますので、策定していない市町村に関しては、策定を促していく。策定してある市町村に対しては、より実効性のあるものを一緒に作っていくようなことを考えていきたいというふうに思っております。

14ページをご覧ください。合併により市町村区域が、行政区域が広域化したことというものがありますので、県のマスタープランと市町村のマスタープランっていうのを、齟齬がないようにしたいというのが1つ。それと、住民との対話、NPOの方との意見交換を通して、できるだけ地域密着型の市町村マスタープランも一緒に協力しながら策定していこうというふうに考えておるところです。あと、見直しのスケジュールについて、16ページをご覧ください。現在、一番下、西部の方でマスタープランの検討を進めております。来年度以降、変更手続きに入っていこうと思っておりますのでございます。東部、中部につきましても、現在マスタープランの検討に着手したところがございます。来年度をかけて、どういった見直しを図っていくかというのを検討していこうと思っております。それで、大体23年度、24年度に見直しと、最終的な見直しという形をとって行きたいというふう

考えています。

○道上会長 人口とかこれからの変更しなくてはいけない所が出て来るわけだから、こういうものを今考えているのは分かるけども、この審議会ではマスタープランの見直しの案が出て来て、それを議論して下さいということですか。

○山本課長補佐（事務局） 最終的には、また途中経過あたりで、より詳しいものを東部地域とか、西部地域でこういうもの、こういうかたちで、見直しを図っていますというのを、ご意見いただきながら作って行きたいと思っております。

○道上会長 ということのようです。そういうことがこれから出て来ますよと、世の中もかなり変わってきているから、そういうデータが出て来る、そういうことですね。

はい、分かりました。今日はこれくらいですか。それでは事務局さんにお渡しします。それでは事務局さん、最後締めてください。

○山本課長（事務局） それでは、午前中の早朝からの現場視察に引き続きまして、熱心な議論をありがとうございました。先程も申しましたとおり、年度末近くにまた審議会を開催させていただきたいと思っておりますので、また、よろしく申し上げます。今日はどうもありがとうございました。