

第131回鳥取県都市計画審議会
議 事 録

(平成23年4月26日)

鳥取県都市計画審議会

1.出席者(10名)

池本百代、片木克男、木村正明、里見泰男、竺原晶子、
谷本圭志、藤枝桃子、道上正規、安井敏恵、牧田武文

2.欠席者(6名)

木下美雪、瀬古智昭、徳嶋靖子、淀瀬千賀子、坂本昭文、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 山内課長
県土整備部 道路建設課 細川課長
中部総合事務所県土整備局 桑田局長、倉元課長

4.事務局

景観まちづくり課 中江主幹、田中副主幹、田貝副主幹、田中土木技師、小淵土木技師

5.開催日及び場所

日時：平成23年4月26日(火) 午後2時00分から午後3時30まで

場所：県庁第32会議室(鳥取市東町1-220)

6. 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

議案 倉吉都市計画道路の変更について

1・5・1号関金和田線

3・4・6号関金中央線

(3) 報告事項

(4) その他

(5) 閉会

7. 会議議事

14:00 開会

田中副主幹（事務局） それでは、定刻になりましたので只今から第131回鳥取県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。また、本日の委員の出席ですけれども、委員全体で16名の内、10名ご出席いただいております。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ご報告いたします。また、任期半ばではありましたが、兼子委員様が県外にご異動があったということで、2月から片木委員様に新しくご就任いただいておりますので、併せてご報告させていただきます。よろしくお願いいたします。

片木委員 片木と申します。よろしくお願いいたします。

田中副主幹（事務局） 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から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。年度変わりの非常に慌ただしいところ、今年度初めての都市計画審議会に出席いただきましてありがとうございます。

今回は、前回の12月20日のときに予備審議というかたちで、倉吉都市計画道路の関金和田線についての審議をいただきました。その本審議ということで、今日の議題に提出させていただいております。この道路は、前回は現地調査で現地を見ていただきましたけれども、中部の骨格をなす非常に重要な道路ということでございます。いろいろ法的決定等につきまして、事務局等もいろいろなやり取りをしているようです。今日は改めてご説明させていただき、審議をお願いしたいと思います。是非、時間が許します限り忌憚のないご意見をいただきまして、実りある結論をいただきますようよろしくお願いいたします。

田中副主幹（事務局） そういたしましたら、会議の進行上、委員のご紹介は省略させていただきます。なお、お手元に委員名簿と配席表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、委員の皆様事前に資料の方をお送りさせていただいておりますけれども、改めて本日の資料を確認したいと思います。本日机の上にお配りしておりました、右肩に次第と書いてあります本日の会議の次第でございます。2つ目に、第131回鳥取県都市計画審議会と書いてある資料。3つ目が右肩に資料1と書いてある紙、4つ目が前回第130回鳥取県都市計画審議会の議事録になります。皆様、よろしいでしょうか。

では会議の方を進めさせていただきます。それでは道上会長、進行の程よろしくお願いいたします。

道上会長 はい。それでは、只今から議案の審議に移らせていただきたいと思います。この議案は倉吉都市計画道路の変更についてですが、これを、先程法橋部長からも言われましたように、前回の第130回審議会で倉吉に参りまして、予備審議をいたしました。予備審議というのは、法橋部長さんがリーダーシップを発揮されてつくられた流れであり、新規の案件や重要案件については予備審議をやって本審議をやるというものです。今回の案件は2例目になります。それで、予備審議は何のためにやるかという、1回の審議のみでは、なかなか分かり辛いであろうし、皆様がたにいろんな議論をしていただきたいということで、生活環境部が今までにないことを取り入れていただいたということでございます。皆様がたも、この前現地に行かれて内容はある程度ご理解されていると思いますけれども、本日はそれについての本審議をやっていこうということでございますのでよろしくお願いいたします。

審議に先立ちまして、議事録署名委員の指名をしなくてははいけないのですが、私に御一任願えるで

しょうか。

委員全員 はい。

道上会長 それでは御異議がないようでございますので、木村委員さんと藤枝委員さんのお二人に議事録署名委員をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

木村委員、藤枝委員 はい。

道上会長 それでは、議案の「1・5・1号関金和田線」と「3・4・6号関金中央線」の2路線が関連する内容であるため、事務局の方からまとめて説明をしていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

山内課長(事務局) はい。事務局の景観まちづくり課長の山内です。4月19日付けで人事異動があり、前任の山本の後任となります。よろしくお願ひいたします。委員の皆様にはたいへんお世話になっておりますが今年もよろしくお願ひいたします。

道上会長 はい、どうぞ。

山内課長(事務局) 先程もありましたように、本日の議案は倉吉都市計画道路の変更ということでございます。路線にして2路線でございます。主な路線は、関金和田線でございますが、付随してこれに接続する関金中央線というこの2件についてご審議をいただきたいと思ひます。次に議案の内容でございます。先程もありましたように、12月20日に予備審議をしていただきましたけれども、欠席の委員の皆様、更に新しく片木委員にお越しただいておりますので、若干繰り返しになりますが、説明をさせていただきたいと思ひます。路線名1・5・1号関金和田線というものでございます。位置につきましては、関金町大鳥居～倉吉市和田まで。延長は約11キロでございます。道路規格は、第1種第3級でございます。第1種第3級というのは、平地部の自動車専用道路、交通量にしますと2万台未満といった道路規格であります。代表幅員は13.5m(14m)とありますが、決定にあたっては、数字を丸めるということで14mにしております。車線数は2車線でございます。延長の延伸7.740mが今回の変更内容でございます。既に3キロ位は決定しておりますが、それを7.7キロ延伸するものであります。それと、起点が福光から関金に変更になりますので関金和田線というかたちで名称変更をするものでございます。もう1つの路線については、関金中央線と言ひます。関金温泉街を通る都市計画道路でございまして、現在供用中の道路でございまして、その道路とこの関金和田線を繋ぐほんの20mのこの区間を延伸して都市計画決定するものでございます。

更に、関金中央線は車線数を決定していませんので、併せて2車線というかたちで車線数の決定を行うものでございます。

先程もありましたように予備審議というかたちで、赤で明記してありますように都市構造に大きな影響を及ぼす都市計画の新規決定というかたちのものについては、予備審議をしようということで昨年から始めたものでございます。この路線、先程申し上げましたように延伸というかたちで、すでに決定したものの延伸でございますが、延伸部分が7.7キロと長いので、新規路線扱いということで予備審議させていただいたものでございます。

皆さんもよく御存じだと思いますけれども、山陰道は背骨部分というかたちの高規格幹線道路であります。東部におきましては鳥取自動車道、西部におきましては米子自動車道でございます。中部につきましては、高規格幹線道路網はありませんが、それに匹敵する地域高規格道路として、今回、都市計画決定をおこないたいと考えているものです。

この図が鳥取から岡山まで、全て北条湯原道路の整備状況を表したものでございます。この黒で塗っている部分につきましては、すでに平成19年の3月に供用開始しております。その次のこの4キロにつきましては現在整備中でございます。平成24年の供用開始を目標にして、現在鋭意工事をしていくというところでございます。今回はこの部分で、約7キロこれについて延伸を図っていききたいとい

うことで、今年度より新規事業化が認められて、整備区間になったものでございます。その下の区間は犬狭峠道路というものであり、すでに供用済でございます。岡山側ですが、ここを飛ばしまして、この下3区間が自動車専用道路ではないんですが、例えば国道9号の丸山から福部にかけての道路のような、規格が高い一般道路として供用開始ということでございます。岡山区間につきましてはこの部分を今調査区間ということで、国の方に要望されているということでございます。この要望が認められて整備が始まれば、全てほとんどの区間で、この北条湯原道路の整備が始まるということでございます。

この図は鳥取県内の状況を拡大したものでございます。先程言いましたように、この区間はすでに供用済です。この青の部分が今現在都市計画決定をされている区間、3.34キロでございます。これを南側に7.7キロ延伸して全体で約11キロの道路に変更するというものでございます。併せて、先程も言いましたように、起点の変更ということで、福光和田線と言っていた都市計画道路を関金和田線という名称に変わるものです。

それと、この水色の部分でございますが、すでにここは供用開始している関金の温泉の中を通っている関金中央線という道路ですが、それとこの間に県道が走っております。この区間、県道の部分を20m延伸し接続することにより高規格道路のネットワークを形成しようということで、この道路について、都市計画決定しようということです。併せて車線数の決定2車線というかたちで決定すると。

今申し上げたように、倉吉関金道路、これは鳥取県の中部、これの高規格幹線道路網を補完するという意味合いで非常に大きな目的を持っているわけですが、もう一つ、その他のこの倉吉関金道路の効果をご説明申し上げたいと思います。国道313号の幅員が狭い所の回避と、渋滞の解消及び交通事故の軽減、更には地域観光への寄与というかたちの効果があるというふうに考えています。この写真でございますが、小鴨橋から西側を撮ったものですが、このような慢性的な渋滞を起こしているため、その解消を図るものです。更に一部JR倉吉線の跡地を利用したところではありますが、線形が非常に悪く、S字カーブが入ったような線形となっているため、そういうものも回避していくことであります。それと、観光振興というかたちで蒜山地域、湯原、岡山県、更には鳥取県におきましては東部と倉吉の駅前周辺の観光連携というものが、この道路を造ることによって図れるということでございます。

また、地域高規格道路としてサービス速度は向上しますので、緊急輸送への寄与。例えば3次医療、こういうものの60分カバー圏域でいうと、今、中部区域は外れております。3次医療は西の鳥取大学付属病院、それと、東部の県立中央病院、この2つしかありませんが、山陰道が出来き、今回の関金和田線ができたあかつきには、中部の3次医療を1時間以内でカバーできるということでございます。それと、中部には倉吉の西工業団地というものがございますし、倉吉地域は非常に農業が盛んなところでございます。そういう意味で、この関金和田線ができれば、すぐにこの道路を使って関西方面に農産物の出荷ができるということでもあります。

これが航空写真を上にルートを示したものです。ここに天神野台地と言う高台がございます、それを避けて小鴨川沿いにルートを走らせております。この1番の写真が起点側、2番、3番が終点側、倉吉西インターチェンジを表したものであります。道路の幅員でございますが、片側1車線、1車線が3.5m、路肩が2.5、中央分離帯が1.5で合計13.5mを有するというかたちでございます。盛り土の高さ約7m、その法面勾配が1割8分で盛土の下幅約40m位になります。福山インターから小鴨ハーフインターの間に約1キロ区間の追い越し車線を計画しており、片側が2車線となりますので、全幅が19m、下幅が約50m位になります。

この倉吉道路のルートを決定するにあたっては、3ルートと比較させていただいております。先程言いましたように、この赤線が、今回都市計画をしようとしているものです。それに比較して、この

緑線が西側丘陵地ルートというかたちのものです。更に赤線と緑線の折衷案としての青線。この3つのルートと比較させていただいております。コントロールポイントとしてインターチェンジの位置と史跡、学校、公共施設、そういうものを考慮しながら、それをどういうふうに決定していくかというかたちでルートと比較しております。

これが先程のルートと比較した表でございます。道路規格的には全て一緒です。第1種第3級で、設計速度が80キロでございます。ちょっと違いますが、線形の概要というところに注目していただきたいのですが、この緑の部分が丘を通るコトになります。これにより最小半径が300mしかとれません。他の2ルートについては400mは確保可能ということで、線形が若干悪くなるというところでございます。

構造的にいくと、望ましい値が400mというかたちになっておりますので、西側丘陵地ルートにつきましては若干それを下回るということでございます。更に事業費でいきますと、一番かかるものは1案です。

いろいろな観点からルート比較をさせていただいております。ルート比較につきましては後程出てきますのでその部分で詳しく説明をさせていただきます。これは周辺の先程の航空写真を拡大したものでございます。この部分が高台、天神野台地というかたちでございます。この緑でハッチしているのがその台地と平地の境目、いわゆるガケ部分です。この東の部分は標高約40mあります。この台地が標高70mということで、約30mの標高差がございます。

先程言いましたように、この3路線を比較しておりますが、特にここではこの赤の分と西丘陵地部分、この2つに特化してご説明を申し上げたいと思います。この部分を比較するにあたって4点ばかり比較をさせていただきます。1つ目は、ここに小鴨ハーフインターというのを計画しております。これの必要性、これにつきましては、後程ハーフインターの必要性については述べさせていただきますが、何故ここはハーフだということでありまして、ここに倉吉西インターというのがあります。この間が非常に短いため、ここに同じように上下線とも乗り入れができるインターを作ると、相互が干渉し合ってしまうということもございます。ランプでは上り下りで、加速車線、減速車線といったものを作らなくてはならないためお互いが干渉し合うため、ここではハーフインターを計画させていただいたということでありまして、この必要性については、また後程詳しく説明をします。

あと1つは、福山インターアクセスの利便性ということで、今回決定区間の中間点付近にインターチェンジを計画しています。これは国道313号とワンタッチすることにより交通量をはくということと、更にはここにワンタッチすることによって部分的な供用開始を図れ、早期に事業効果を上げることが可能となります。それと、あとは事業費。先程、表でご説明を申し上げましたが、この3つのルートの中で一番安価であるということもございます。更には、この西丘陵地ルートの周辺ではオオタカが営巣しているということがあり、そういうものの配慮をすることによって避けるというかたちで検討をさせていただいているところでありまして。

先程4点ばかりの観点からご説明を申し上げましたが、更に少し詳しくご説明申し上げます。小鴨ハーフインターの必要性でございます。現在この県道がございますが、南側から倉吉方面にアクセスするようになっております。この道路をこの青の部分を通って倉吉に行くかたちであります。この部分が非常に渋滞している。ここに写真がありますが、慢性的な渋滞を引き起こしているということもございます。更に313号を通って倉吉環状線に乗って倉吉に行く。こういう方向で倉吉にアクセスするということもございます。先程の所を拡大した図面です。これが倉吉西インター、これが小鴨ハーフインター、先程の水色の線がこれになります。従って、現況はこういうルートで倉吉まで行く、更にはこういうルートで倉吉に行くというかたちでございます。この小鴨ハーフインターでございますが、このハーフインターを作らないとした場合、この紫色で示している線が今回造ろうとし

ている道路です。これを作らないと、現在、生田経由で倉吉市内に入っていた車が、今度は倉吉西インターで降りてこの道路に乗ることになります。現在この道路は渋滞を引き起こしているという中で、更に渋滞を引き起こすということになります。従って、ここにハーフインターを造ることによって、この交通量を分散していくが可能になりますので、ここのインターの必要性というのは、この渋滞を解消するという意味では非常に大きな効果があると考えております。

2番目の福山インターチェンジのアクセス道路の比較というものです。赤線と緑線で2パターンの比較をしております。緑ルートになる場合、先程言いましたようにこの平地とこの道路を造る場合に30m位高低差があります。従って、この313号にタッチしようとする時、延長的に600m位、最急勾配が7.5%というかたちで、丁度、国道9号の船磯の魚見台に上がるくらいの急な勾配になります。それで、赤のルートで行きますと313号へのアクセス、これが延長的に60m位で最急勾配が1.1%と延長も短く勾配もかなり緩くなります。最急勾配7.5%で道路を、本線を走行してきた車両がそのスピードの感覚で降りて行きますと、事故に繋がるおそれもあり、交通安全上でもこちらの方が良いと思います。

地元説明会の開催状況でございます。前回の予備審議のときの12月までをご紹介させていただいております。拡大住民説明会を含めまして25回、約延べ590名の住民の方々にご説明申し上げました。予備審議の後で4回、地元説明会を開催させていただきました。計29回合計680名の参加人員で説明をさせていただきました。予備審議の中で、「住民に分かり易い説明を」ということで委員の皆さんからご意見をいただいております。そうした中で予備審議以降の4回でございますけれども、出来るだけ分かりやすく説明というかたちで、中部総合事務所が説明をしております。そういう中で、住民説明会で出た質問、意見でございます。前回の予備審議のときには、画面上の白抜きのかたちでご説明を申し上げました。青字の部分が予備審議後に出た意見を掲載させていただいて、それに対する回答も併せて掲載させていただいております。内容的には予備審議前の内容とほとんど同じような意見が出ております、そういうものに対して分かりやすく誠心誠意という格好でご説明申し上げたというところでございます。この意見は高架を要望するというものでありますが、詳細設計でいろいろ検討していきたいというような回答をさせていただいておりますし、以前から出ております、変形田が多数発生するということにつきましては、事業実施に当たって、市と調整しながら検討させていただきたいということでございますし、更には、田んぼを潰していいのかというようなご意見については、田んぼへの配慮と併せて、他のいろいろなことについても考慮しながら、全体を総合的に判断して設計したという説明をしております。環境面につきましては、雑草・害虫対策について徹底してほしいということでございます。それにつきましては、地元と相談、協議しながら計画していくということで、回答させていただいております。

環境アセスメントでございます。これにつきましては、法律、あるいは鳥取県の条例で決っております。4車線で10km以上のものについては法アセスメントを実施しなさいということになっております。更には鳥取県の条例の対象事業も、4車線10kmというかたちになっておりますし、特別区域におきましても4車線で7.5km、または2車線で15km以上となっております。ここでは、倉吉関金線は、一般地域で、2車線で約11kmでありますので、法、あるいは条例の環境影響評価については対象外ということでございます。しかし、非常に重要な道路ということでもありますので、事業者の方で独自に事業アセスというかたちで、環境影響評価に匹敵する調査をさせていただいております。

評価を行う項目でございますが、こういうかたちで大気から景観については実施させていただいておりますし、廃棄物あるいは水質におきましては、法令に基づいて適切に処理するというので、アセスについては評価対象としておりません。

それぞれの調査結果でございます。全ての評価が基準を下回っておりますし、全ての項目について、

回避、低減できるというかたちになっております。地質、地形、植物、動物、景観についても事業による影響は回避、低減できるという結果になっております。

以上で1番の関金和田線についてご説明を終わりました、引き続きまして、関金中央線についてご説明させていただきます。この青の線が先程ご説明した関金和田線です。すでに供用開始していますが、関金温泉街を縦断するこの道路が関金中央線です。この2路線を繋いで、高規格のネットワークを形成するというので、この現道部分を1.25kmから1.27kmに延伸して、都市計画決定をしようとするものでございます。

2路線の手続きのスケジュールとしては、12月20日に予備審議いただき、その後、縦覧等を行っておりまして、今日、4月26日に都市計画審議会の本審議ということでございます。平成23年3月23日～4月6日の2週間の縦覧を行っております。縦覧者は11名ございましたが、意見書は提出されていません。

以上簡単な説明ではありましたが、ご審議よろしく申し上げます。以上です。

道上会長 それでは、事務局の方から説明いただいた案件について、皆様方のご審議をお願いいたします。12月の予備審議の事を思い出しながら結構です。ご質問がございましたら、お願いします。特に中部の方は感心が非常に高いと思いますので、よろしく申し上げます。

藤枝委員 はい。環境のアセスメントのことについてお尋ねします。この資料1の26頁の「評価を行う項目の選定」のところに「廃棄物」と「水質」に関しては「法令に基づいて適正に処理するため評価する項目として選定しない。」となっています。前回の審議のときに、私は、この「環境アセスメントというものがきちんとなされているんだなあ」と思って拝見しておりましたが、その後、琴浦町の産業廃棄物処理場の建設問題ですとか、このたびの東北関東の震災のことですとか、そういったことを経験し、考えて、改めて環境アセスメントのやり方、縦覧、意見書の位置関係、それと住民説明会のあり方というものについて身をもって経験しました。大変遺憾ながら産業廃棄物処理法ですとか、その環境アセスメントのあり方というものを信用して、「これでやっているから大丈夫って思っただけじゃないかなあ」という疑問が生じてきました。もしも万が一のときに、瓦礫が発生する、あるいはこの施工上はもちろんですけれども、今後のメンテナンスのときにもアスファルトを剥がしたり、あるいは橋脚や盛土をつついたときに産業廃棄物が発生した場合、県内には安定型の産業廃棄物処分場がないことも鑑みて、県議のかた、町議のかた、あるいは町長、いろいろなかた及びその県職員の方々からもその反対、一概にその処分場を作るのに反対されるのは、住民感情として理解できないことはないのですが、「では、現状としてあるその廃棄物をどう処理すればいいとお思いですか?」みたいなことを切り返されてですね。でも、「そういうことは計画する地区に対して考えて持っていてあげなさい」と私は思ったんですよ。ですから、今回のこの道路につきましても、この廃棄物、水質に関しては調査を行う項目にはあえてなっていないですけれども、もう1回その辺の見直しもお考えいただき、もしこれが瓦礫、あるいはその廃棄物として処理されるときに、どのように処理されるべきなのか、県内できちんと処理できるか、あるいは再利用できる形態になっていることが望ましい、というところを評価で考えてどうなのかということも、もう1回ご検討いただければと思います。

道上会長 事務局、どうぞ。

山内課長(事務局) この道路に関して、この廃棄物と水質、これは、別の法律に基づいて処理されるということになります。そういう意味で今回のアセスの対象外としているということでございます。先程、委員の方からございましたように、事業に伴ってアスファルトの瓦礫とか、あるいはコンクリートの瓦礫、そういうものが出てきた場合には、建設リサイクル法に基づいて、適切に処理するようになっております。そういうもので別個に適切に処理されるという意味合いで、ここの部分につ

いては、こういうかたちにさせていただきます。

藤枝委員 小鴨川は非常に近いところになりますよね。そちらの方の水質の影響というのも考えられないんですか、大丈夫ですか。

山内課長（事務局） 例えば川のそばで何か工事しようとするれば、当然ながら濁水が出てきます。そういうものについては十分に検討をおこない、河川管理者等と十分フォローしながら、濁水処理については沈砂地を設けて下流にできるだけ負荷の少ない工法をとっていくということになりますので、実施においては、適切に処理されるという様に考えています。

藤枝委員 はい、よく分かりました。ありがとうございました。

木村委員 これ、道路の話ですので、どのルートにしても廃棄物はたくさん出るわけじゃないので、環境アセスにおいて廃棄物の項目というのは、おっしゃるように、僕は必要ないと思います。水質も道路ができたからといって、製造工場を作るような審議じゃないので、基本的にはそこまでの心配はないと思います。

道上会長 例えばアスファルトのようなものを剥がした後にもう1回使い直すというようなことが、リサイクル法で決まっているわけですね。

山内課長（事務局） はい。県土整備部では、そういう実施要領みたいなものがありましてね、アスファルトはアスファルトに再生するというかたちで、リサイクル法の精神をもって、そういう仕組みづくりをしております。

道上会長 はい、わかりました。今、藤枝さんが言われた産業廃棄物処分場は、もめてますね。

藤枝委員 はい。

道上会長 それのお話だったと思うんですけどね、まだ場所も決まっていますが、生活環境部の方にも関係しているのか分からないけど、そういうものを非常に心配されておられるという意味であり、道路はそれとはちょっと違うわけですね。

山内課長（事務局） 道路工事では、廃棄とかはあまりでないと思います。木村委員に補足していただきましたが、道路でそういうものはあまり出てこない。もし、コンクリート殻とかが発生すれば、リサイクル法に準じて適切に処理します。

藤枝委員 その辺りのことは、私も十分承知はしているんですけども、あまりにもその辺の説明と言うか、考えてなかったのかというような返答がいろいろ多々他の面であったものですから、十分考えていらっしゃるならば、ぜひお聞きしたい思ったところです。

道上会長 それでは、またほかの観点で何かございましたらお願いします。住民の皆さんのためやるということでは。

片木委員 今、ご説明いただいた7頁の「倉吉関金道路の効果(その1)」というところですが、これは現国道313号線の問題を解消、緩和、軽減というふうなことを説明されているようですが、例えば、具体的な写真を、写真に線形不良区間解消とかいうふうなことが掲げられていますし、それから、前回の予備審議のときの資料も別途いただいたのですが、そこにも、この資料には出てないんですが、通学路であるにもかかわらず、歩道がないという写真が出ていたりいたします。この倉吉関金道路が実現しましたら、そういった既存の国道313号の改良も併せて実施していきますっていう意味合いのものなのではないでしょうか。

山内課長（事務局） いや、そうではなくて、現況の道路がそういう状況なので、この倉吉関金道路ができることにより渋滞の解消が図れるというものです。また、線形不良に伴って交通事故が多発しているところについても、交通量が減ることによって交通事故の軽減が図れるということでございます。

片木委員 交通事故が減るとするのはそれでいいのですが、「線形不良区間の解消」とかいうふうな

書きかたは、「不良区間も併せて解消されてしまうのかな」と受け取ってしまうと思うものですから。

山内課長（事務局） そういうわけではございません。

片木委員 はい、分かりました。質問は以上です。

道上会長 ほかにどうぞ、何かございますか。

里見委員 小鴨ハーフインターから今の生田の橋のところに抜ける道っていうのを同時に、今後同時に開通というか、そういうようなことはお考えですか。

桑田局長（事務局） 中部県土整備局の局長であります桑田です。よろしくお願ひいたします。今ありました北側の所の分ですけど、生田橋から奥の、これについては今年度から新規に取り組みさせていただくよう考えております。ただ、まだ調査等の段階にきていません。今年度から調査するものです。これについては、また今後都市計画決定の予定でございます。そういう中で、あと事業的な効果としては、今、里見委員言われましたように、小鴨ハーフインター等と併せて協議を図っていきます。市内に入る渋滞の緩和に役立てていきたいと思っているところでございます。

里見委員 はい、わかりました。

谷本委員 すいません。現地の視察にちょっと行ってないなので、ひょっとしたら解決しているところかもしれませんけど、3・4・6号関金中央線は、恒久的には言いませんけど、犬狭峠道路との接続っていうのは今のところ予定されていないので、しばらくこの道路を使っていくということでしょうか。そうなれば、交通量が増加します。大型車も。そうすると山陰道でもあったと思うのですが、国道9号から山陰道までの道路において、沿道の住民から騒音の話とかいろいろ出てきた問題をちょっと思い出しました。その件はクリアになったのでしょうか、ということと、アセスの中でその関金和田線のみではなくて関金中央線までを調べるような必要があるのかないのか、とか、調べたかどうか。その関金中央線の取り扱いというのは、どのようにされているのかお聞かせいただきたいと思ひます。

桑田局長（事務局） まず計画論で言いますと、今の青い線で示している区間は全部自動車専用道路でございます。ですから、これを直接、犬狭峠道路に結んでいくというのは非常に重要であります。ただ、そうしようとすれば、その狭い区間にいろいろ構造物等作っていくということになります。現段階で我々が考えている計画でいきますと、事業的にはかなり狭い区間なのですが、約50~60億くらいかかります。そういったこともあり、とりあえず当面の対応として、一般道路である関金中央道路を介して、自動車専用道路の関金和田線に乗せていこうという考えをとらせていただいたわけであります。

それから、今、ご心配されています、現313号から交通量が転換したときかなりの交通量になるのではないかということなんですが、現地道路をみてもらったら分かると思ひますが、今の現313号から関金和田線までの区間は、ある程度ゆったりとした道路として造っております。橋の方も市街地をちょっと避けたかたちで、関金橋、それから南北橋というものを造り、ゆったりした道路になっております。そういうことで考えれば、この区間に現313号の交通が転換しても支障はないかと考えています。決して今の山陰道の名和のあたりで生じたような問題は発生しないというふうに考えているところでございます。

谷本委員 資料29頁の地図を見ますと、神社のマークがあります。神社があるということは多分そこに昔からずっとそこに住んでいらっしゃるかたが結構おられ、住民さんの懸念というか、この取り扱いがどうなのかは、ちょっと私は分からないんですけど、要は、自動車専用道路と同じ土俵で議論していいのか、それがちょっとよく分からないんですけども。

道上会長 環境アセスという意味で。

谷本委員 環境アセスという意味でもそうです。接続的にもそうですし。どういうふうに整備をさ

れ、いずれにせよ、そういうことがもう説明されて、住民のかたにも今のようなご説明があったようであれば、安心できるんですけども。

山内課長（事務局） 現地を見ていただくとよく分かるのですが、この道路は市街地の中を通る道路というのではなく、沿道に家の張り付きもなく、また、ゆったりとした道路になっております。そういう状況でありますので、谷本委員のご懸念のようなことにはならないという判断をしているところでございます。

ただ、道路の性格としては、言われますように最終的には自動車専用道路。自動車専用道路というかたちで、できれば湯原まで真直ぐにつけていくのが一番望ましいわけです。ただ、それをやろうと思えば、当然、事業費等がかさんでまいります。そういった中で、とりあえず当面の策として、関金中央線を使い、現在の国道313号と接続させ犬狭峠を通るというルートを考えさせていただいているところでございます。

竺原委員 普通の交差点みたいな感じになって、横断歩道を渡って中学生はここに歩いていくわけですよ。

桑田局長（事務局） そうです。

竺原委員 この交差点はどういうふうになるのですか、下を通るのですか。

桑田局長（事務局） ここは下を通るかたちになります。

竺原委員 それで、ここは路側帯ですか、歩道がありますか。

山内課長（事務局） ありません。関金和田線は自動車専用道路です。交差する県道には歩道はあります。

竺原委員 平面交差で、横断歩道がありますか。

桑田局長（事務局） あります。

竺原委員 では、安全に通学はできると。

桑田局長（事務局） はい。

竺原委員 信号がつかますか

桑田局長（事務局） 信号はつく予定です。

竺原委員 こういふことは、中学校、PTAとか、関金の地域のかたに相談していますか？

桑田局長（事務局） 相談しています。

竺原委員 特に意見はないみたいですか？

山内課長（事務局） そうです。

竺原委員 通学に利用するので、地元が理解し、安全が保たれていればと思います。

桑田局長（事務局） はい。

牧田委員 質問よろしいでしょうか。小鴨橋から関金の方からかけて、渋滞がひどいでしょう。先程の説明でいったら渋滞緩和されるということでしたが、市内から工業団地に結構、車が入ってきます。その渋滞はどうなりますか

桑田局長（事務局） それはあまり変わりません。

牧田委員 分かりました。

桑田局長（事務局） ただ、この図で示すのとおり、どちらかと言うと市内へ入ってくる方側で渋滞等が起こっています。

牧田委員 小鴨橋から工業団地に向かうまでに信号が3つぐらいありますが、信号の数はどうなりますか。

桑田局長（事務局） 信号の数は変わりません。ただ、交通量は減るので渋滞は緩和されると思います。

牧田委員 はい、分かりました。多分、関金の方から出てこられる人は大変ですよ。この小鴨橋を渡って出たら渋滞しています。市内に入る、また市内から工業団地に入る方も、相当渋滞しております。中部で一番車が多いところじゃないかなと思います。

道上会長 それで、そのーフインターにより良くなりそうなのですか。

牧田委員 今の説明では良くなるということです。

道上会長 だから、ーフインターをわざわざ作るわけですね

桑田局長（事務局） はい、そうですね。

道上会長 他に何かございますか。

木村委員 前回の議事録をちょっと見させてもらったのですが、ここをスッと通る人たちにとっては大変便利だし、災害の時にいいでしょうし、いろいろなメリットがあるんですけど、機能回復で設置するボックスカルバート等の立体交差道路は、どのぐらいの間隔というか、規格って決まっているのですか。

桑田局長（事務局） 法律等では決まってないです。ただ、今ある機能を確保するために「大体このあたりにつけていきましょう」というかたちの提案をさせていただいています。

細川課長（事務局） 地元のかたと協議しながら、全部やるのではなく、例えば3本まとめて側道でつないで1つにとかいうのは、これからの実施設計の中で多分やっていくということになるかと思えます。

木村委員 分かりました、はい。

道上会長 山陰道の東伯付近でもたくさんある。十何キロのうちに10本ぐらいある。住民の人は良いと言われるかもしれないけども、納税者からしたら、「こんなにたくさんいるのか」という議論もあるのではないかなと思う。要するに経費縮減の問題もあるので、どういうふうに調整するかというのを、住民の人の意向も聞きながら進めていかなくてはいけない。予算的な制約も厳しくなってくると思うので、2本を1本にまとめるといったことも考えないと、なかなか道路整備は進まないと思う。

藤枝委員 現地視察させていただいた感覚でいくと、見た感じは今までの道路を塞がないかたちで造ってあったので、そのあたりは安心しました。

木村委員 そこに、さっき会長が言っていた指摘があるのです。

道上会長 そのとおり。小さい道路はまとめて1本にした方がいろんな意味でいい。やっぱり便利いいよりも事故の方が怖いですからね。道路を建設した後の利用についても考えた上で、道路事業者は計画を立案していただきたいと思う。

片木委員 27頁の環境影響結果の最大予測値なんですが、評価がすべてとはなっているんですが、基準と較べたら予測値が若干微妙な違いがありますよね。特に騒音に関しましては、基準値にかなり近い微妙な数値が出ておりますので、これに関してはこれで問題なしとかたちで進められるのか、それとも何か柔軟な対応方策を考えられているのか。

山内課長（事務局） アセスにつきまして、これは予測結果でございます。事業実施後の値が、予測とどうかということでアセスに対する事後評価をします。それで基準値を超える場合、それなりの対応、対策を取ることになります。

片木委員 はい、分かりました。

笠原委員 先程も申しましたが、私たちや住民説明もそうなんですけど、資料をもとに話をするので、やはり記載ミスがあるところは直しておいてもらわないと、その地図で間違った理解をしてしまう。この地図では関金庁舎の場所が違いますよね。だから交差点がどこなのかというのも分からなくなってしまう。この交差点が一体どこの交差点で、この交差点は立体なのか平面なのかっていうことも、やっぱりその中学校に子どもを通わせている親としては思うわけです。

山内課長（事務局） 図面の中の表示がちょっとずれていました。申し訳ございません。

道上会長 そうしましたら、質問ももうないようですし、住民の方からもあまりさしたる異議はなかったようでございますし、みなさん方がご質問された内容についても事務局の方で今お答えいただきましたので、議案内容： 路線名1・5・1号関金和田線、 路線名3・4・6号関金中央線の、2つの議案につきまして、了解としてよろしいでしょうか。

全員 はい。

道上会長 はい。では、お認めいただいたものといたします。どうもありがとうございました。

山内課長（事務局） ありがとうございます。

道上会長 それでは、3番目報告事項ありましたらお願いいたします。

山内課長（事務局） 前回の審議会の中で、山陰道の一部でございますが東伯淀江線についてご審議いただきました。このときの宿題を回答させていただきたいと思っております。前回、琴浦パーキングというものを設置しますという話の中で、パーキングの中にどのような施設を設置するかという御質問がございました。国交省が新たに琴浦パーキングを作るときの資料でございますが、このパーキングエリアには鳥取側からこう入って、西側からはこの道路を通過するというかたちになります。現在供用開始しましたけれども、ここにパーキングエリアが出来ております。これが、このパーキングエリアの配置でございます。前回このトイレが、仮設のトイレというかたちで供用開始させていただいておりますが、4月1日に現在のトイレは完成しております。道の駅のかたちになるのかということでございますが、ここに琴浦町の方が物販施設を設置されるということで、夏オープンに向けて今検討中ということでございます。どういうかたちでこのパーキングに行くかということでございますが、国道9号を右折してこのパーキングエリアに入って来るというかたちでございます。鳥取側からは橋を渡って来られます。米子方面からは直接というかたちになります。

もう1点でございます。東伯中山道路のコスト縮減についてであります。その縮減額がどれくらいになるかということでございます。コスト縮減の概略でございますが、橋で計画していたというものでございますが、この縦断勾配を下げてこの部分は切土、盛土をしてこの橋梁を止めるというようなかたちで、全線に渡ってコスト縮減の観点で見直したということでございます。その結果、東伯の洗川付近でございますが、当初決定は334mの高架橋で渡すということでございましたけれども、地盤等々を調べた結果、非常に丈夫な地盤があるということで、こういうところは盛土でいこうというかたちで、できるだけ構造物は少なくして、橋の長さとしては3分の1程度にさせていただいた。これによってコストが2億円縮減されたというところでございます。その他の箇所では、今までこういう高盛土を計画していたわけですが、道路縦断を下げることによって、切盛の量を全線に渡って25万³m削減したということでございます。それによって、コスト縮減5億円というかたちになっております。合わせてこの2つで7億円、その他いろいろコスト縮減あるかと思っておりますけど、こういう縦断設計あるいは橋を盛土にするというかたちで、コスト縮減を図ったというところでございます。この2点が前回の宿題でございました。さらに4月1日の新聞に載っておりますけども、東伯中山道路が開通したことによって、交通量が半減したということでございます。以前は平日2万1,000台程度が国道9号を利用していただけてございますが、開通後においては半数がこの山陰道を利用することによって、国道9号の交通量は半減したというところでございます。

以上、宿題のご説明をさせていただきました。

道上会長 はい。

笠原委員 米子から東伯中山道路に乗ろうと思ったときの案内看板が交差点のぎりぎりのところにたっているじゃないですか。あれを見たときにハッとと思ったら、右折車線の行列ができていてもうそこに並べなくて、まっすぐ帰ったことがあったんですけど。割とあの辺には目印となる建物がなくて

分かりにくくて、パッと看板が出たときにはもう右折レーンの行列ができていて、東伯中山道路には乗れない。

道上会長 なるほどね。

桑田局長(事務局) 300m前の予告看板もないんですよ。

法橋部長(事務局) しかも、開通したときには、看板にカバーがかかっていたから、私は通り過ぎてしまった。

桑田課長(事務局) 国交省の倉吉河川国道事務所の方にその旨伝えておきます。

笠原委員 早く開通してしまえば、何ともないんですけども。

桑田課長(事務局) そうですね、全線開通してしまえばもういいですね。

山内課長(事務局) どんどんそういう意見、言っていたらいいね。

笠原委員 東伯中山道路から降りてくる道がいつの間にか一般道になっていて、あの速度で走っていて「交差点がなぜここにあるの」って助手席の人に言われ、「もう降りたんだよ」って言ったんです。ちょっと速度が出ておりましたけどね。気をつけないといけないなど。

道上会長 それはね、逆に言ったら設計が上手に作っているからそうなんだけど、それを注意喚起することはしておかないといけません。

藤枝委員 逆の倉吉の方からくる方向はすごく事故が多くて、迷ってしまうような。逆に乗るときと、町の中に入るときの切り替えがすごく分かりにくくて、それであそこで何件か立て続けに事故があったものですから、今右側の専用レーンはわざわざ潰してあるんです。地元民はあんまり乗る機会がないんですけど、それこそ9号線が緩和されたんで、そっち通った方が早いなみたいな感じで。あんまり乗ってないのでさっきおっしゃったようなところが分からないのですが、すごく危ないのは危ないです。降りてきたとき・乗るときの、町内走るところとの切り替えのところは、いつも乗ろうか乗るまいか躊躇されて真中で止まってしまったとかいうことが多くて、それに突っ込みそうになったりするんですよ。

道上会長 どうぞ事務局さん、そういう意見もありましたよということをお伝えください。それではよろしいですか。報告事項はもうこれで終わりですか。

山内課長(事務局) はい。

道上会長 4番目にその他、なんかありますか。

田中副主幹(事務局) では、すいません。今日の諮問案件の今後の予定について、簡単にご説明させていただきたいと思います。

道上会長 はい、どうぞ。

田中副主幹(事務局) 本日の審議内容のあと、関金和田線、関金中央線につきましては、国土交通大臣への協議なり同意を行って、概ね1ヶ月後を目途に都市計画決定を行う予定でございます。

続きまして、次回の都市計画審議会の開催予定についてお知らせいたします。次回の都市計画審議会は、6月頃に開催予定であります。予定議案としては、産業廃棄物処理施設の、建築基準法51条に基づく意見照会であります。委員の皆さんにおかれましては、お忙しい時期であろうかとは思いますが、ご出席いただきますようお願いいたします。また次回の都市計画審議会のご案内につきましては、後日正式に通知させていただきたいと思っております。連絡事項は以上でございます。

道上会長 事務局さん、内容は産業廃棄物処理施設の建築基準法等に基づく意見照会。これは要するに、具体的にどうかというのではなしに、産業廃棄物処理施設の建築基準法に関する意見を言ってくださいということですか。

田中副主幹(事務局) そうということです。

道上会長 具体的にここにしようとか、ああしようとか。どういう意味。

田中副主幹(事務局) ある案件について、ここに建ててもいいのでしょうかということについて、都市計画審議会の意見を伺うというものです。

道上会長 現にそういう案件が計画されているわけですね。

田中副主幹(事務局) そうです。それがだいたい6月頃に、皆様に審議していただくことになるであろうという状況であります。

道上会長 産業廃棄物処理施設ですね、これは今鳥取県にはないんですか。

藤枝委員 安定型はあるんです。管理型の分がないんですね。

法橋部長(事務局) 次回、ご審議いただく案件は、埋め立て処分場じゃなく、中間処理施設です。昨年度も1件、破碎施設ありましたけど、そういった建物です。

道上会長 分かりました。今、計画のある処分場ではないんですね。

田中副主幹(事務局) 違います。

道上会長 どういう部類のものですか。

田中副主幹(事務局) 糞尿の処理施設と聞いております。

道上会長 分かりました。それでは、審議会を終わりにしたいと思います。どうも長時間ありがとうございました。

(事務局) どうもありがとうございました。