

第133回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成24年2月6日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（12名）

池本百代、尾崎佐智子、片木克男、木谷清人、里見泰男、竺原晶子、  
徳嶋靖子、濱田香、藤枝桃子、道上正規、藤縄喜和、西川憲雄

2. 欠席者（4名）

木下美雪、瀬古智昭、谷本圭志、坂本 昭文

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  
中部総合事務所県土整備局 桑田局長、道路都市課 山中主幹、佐々木副主幹、  
計画調査課 田中土木技師  
県土整備部 道路建設課 細川課長、県道担当 米田副主幹  
境港港湾管理委員会事務局 工務課 計画係 城上係長  
空港港湾課 港湾担当 永田主幹

4. 事務局

景観まちづくり課 山本補佐、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24年2月6日（月） 午後2時00分から午後4時10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

議案第1号 米子境港都市計画区域区分の変更について

議案第2号 米子境港都市計画臨港地区の変更について

議案第3号 倉吉都市計画道路の変更について  
3・3・1号 三朝倉吉羽合線

議案第4号 倉吉都市計画道路の変更について  
3・6・10号 生田小鴨線（予備審議）

議案第5号 東伯都市計画道路の変更について  
3・6・2号 逢東下大江線（予備審議）

### (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） ただ今から第133回鳥取県都市計画審議会を開催いたします。委員の皆さまにはお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本日もご出席いただいている委員の皆さまの出席者数でございますが、現在11名ということで全委員16名の過半数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ご報告いたします。また、竺原委員が少し遅れて来られるとの連絡を受けております。竺原委員が来られますと参加者全員で12名ということになります。また、一部委員の任期の関係で、平成23年7月に新たに5名の方に委員としてご就任いただいております。その中で、尾崎委員、藤縄委員の2名につきましては、今回初めてのご出席となりますのでご紹介の方をさせていただきたいと思っております。では、文化芸術部門の尾崎委員でございます。

○尾崎委員 今回初めて参加させていただきありがとうございます。どうぞよろしくお願いたします。まちづくりに微力ではありますが貢献できることがあればというような考えで今日は参加させていただきました。どうぞよろしくお願いたします。

○田中副主幹（事務局） ありがとうございます。それでは、続きまして鳥取県議会の藤縄委員でございます。

○藤縄委員 ご紹介いただきました藤縄でございます。鳥取県議会という立場で出させていただきます。前回、欠席いたしまして申し訳ありません。どうか皆さんご指導よろしくお願いたします。

○田中副主幹（事務局） ありがとうございます。それでは審議に先立ちまして、生活環境部部長の法橋より一言ご挨拶申し上げます。

○法橋部長（事務局） 皆さまこんにちは。先週来の大変な豪雪で大変足元が悪い中、皆さまご多忙の中、都市計画審議会にご出席いただきまして誠にありがとうございました。今年初めての審議会になろうかと思っています。昨年に引き続きまして、今年も一つよろしくお願申し上げたいと思っております。ちょっと都市計画審議会の開催が間延びしておりますもので、去年の9月、印象に残ったのがずいぶん天候が荒れた日に、境港の方まで足を延ばしていただいて三光の工場ですとか、それから今日、この議題になっております境港市の埋立地だとか、見ていただいたところでございます。その台風の急襲で早々に皆さんお帰りになったということなんですけれども、それでも現地視察を終えた段階で、いろいろご意見いただいたところでございます。今日は、そういった米子境港地区の埋立地の部分についての臨港地区の指定等を議題にしております。

それから、ちょっと前だったと思いますが、関金道路の視察をしていただいたんですが、この時に見ていただいたように、ーフインターからのアクセス道路の計画があつて、それが故に現在の線形になったというような説明がありました。そのいわゆるアクセス道路につきまして、都市計画決定及び審査を本日はしていただくということでお願をしておりますし、もう1点、これも現地視察をしていただきましたけれども、東伯の都市計画道路、インターチェンジから左折する道路、これについて予備的な審議をしていただくということでお集まりいただきました。いずれにしても非常に地域にとって大事な都市計画決定でございます。皆さんの忌憚のないご審議、熱心なご審議をお願して私の挨拶とさせていただきます。どうも、今日はありがとうございました。

○田中副主幹（事務局） 会議の進行上、委員のご紹介の方は省略させていただきます。なお、お手元の方に委員名簿と本日の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。委員の皆さまには事前に資料の方をお送りさせていただいておりますが、改めて本日の会議資料を確認したいと思います。まず、本日お配りしている右肩に「次第」とある、本日の審議会の次第になります。それ以降が事前にお送りさせていただいている「第133回鳥取県都市計画審議会」というもの。続きまして、「資料1」、「資料2」、「資料3」、「資料4」になります。皆さま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たいと思います。では、道上会長さま、進行の程よろしく願いいたします。

○道上会長 それでは、ただ今から審議会を開催したいと思います。本日は先程部長の方からお話がありましたように、5件の審議案件がございます。これを皆さんがたにお諮りしたいと思います。まず審議に先立ちまして、本日の議事録署名委員を私の方から指名させていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

○委員全員 はい。

○道上会長 それでは片木委員と濱田委員にお願いしたいのでよろしく願いいたします。

それでは早速でございますが、第1号議案から順次進めていきたいと思いますが、第1号議案と第2号議案というのは、境港市における埋立地でございますので、1号議案と2号議案と一緒に説明させていただいて、あわせて御審議願うということでさせていただきますのでよろしく願いいたします。それでは、事務局さんお願いいたします。

○山内課長（事務局） 事務局の景観まちづくり課の山内と言います。よろしく願いいたします。議案の読み上げにつきましては割愛させていただきます。資料1をもとに、前のスライドでご説明申し上げたいと思います。

（資料P. 1）先程、会長からありましたように、1号議案、2号議案、これは境港市内の埋立事業に伴う都市計画の変更を行うというものでございまして、同じ箇所における都市計画の決定でございますので、同時にご説明申し上げます。

（資料P. 2）位置でございますが、竹内工業団地の北側に当たります、境港市の昭和町、ここで埋立てを行っております。先程、部長の方からございましたが、9月2日に現地を見ていただいたところでございます。ここを現在埋め立てているというところでございます。

（資料P. 3）埋立事業の概要でございますが、位置は境港市の昭和町で、事業主体は境港管理組合でございます。埋立ては港湾計画に基づく境港の港湾整備事業、その事業の一環としてこの周辺を埋め立てるということでございます。埋立て規模が全体で11.0ha、そのうち今年3.4haが部分竣工予定ということでございます。事業期間は平成9年～28年の20年間でございます。

（資料P. 4）先程の位置を拡大したものでございます。この青で囲んでいるのが全体計画、20年間で埋め立てる計画でございます。この赤の部分が、今年部分竣工予定の埋立地3.4haでございます。

（資料P. 5）これは港湾計画を抜粋したのですが、将来的な港湾計画はさらに公有水面を埋立てるといふかたちになって、12mの岸壁とか、防波堤、こういうものを造っていくわけですけども、20年間でこの青の部分を埋め立てましょうというところでございます。

（資料P. 6）これが現在の航空写真でございます。この青の部分を埋め立てる計画で、この赤の部分はほとんど埋立てが完了して、今年部分竣工する予定でございます。

（資料P. 7）それを北側から見た写真でございます。これが竹内工業団地、ここが埋立地区でございます。

（資料P. 8）さらに境港は、平成23年1月、約1年前でございますが、リサイクルポートの指定を全国22番目に受けております。これに伴いましてリサイクル資源や製品、さらにはこれらの物流の拠点、そういうことのみならず東アジアのゲートウェイとしてのリサイクル物流拠点を目指すど

いうところがございます、それに伴って今回埋立てを実施しているというところがございます。

(資料P. 9) リサイクルポートの施策の概要でございます。この左側下の絵が全国のリサイクルポートの指定港でございます。ここが境港でございます、山陰で初めて、中国地方では3番目に指定されております。リサイクルポートのイメージですが、各方面からリサイクル資源を持ってきて、例えばリサイクル施設で製品化して他に持っていくというような、そういうリサイクルの拠点港として整備をしていくというところなんです。

(資料P. 10) 続きまして議案の概要でございます。公有水面の埋立てに伴って新たに土地ができます。その土地に対して都市計画決定をするということでございます、関係する都市計画といたしましては、都市計画区域、区域区分、用途地域、臨港地区。この4項目がございますが、今回県で決定するのは、この赤で示した区域区分と臨港地区の指定でございます。

(資料P. 11) それぞれの都市計画の内容でございますが、当然、都市計画区域の決定もいるわけですが、境港市は都市計画区域が地番指定ではなくて行政区域単位で指定されております。こういう場合は埋立てが竣工すれば自動的に都市計画区域に編入されるということになりますので、都市計画の区域指定というのは手続きが不要ということになっております。次に、区域区分でございます。区域区分というのは、通常は線引きと言いますが、市街化区域と市街化調整区域、これの指定をするというところがございます、現在境港はその区域区分、線引きを行っている都市計画区域でございます。従って、市街化区域か調整区域のいずれかに編入する必要があるということでございます、この度、港湾計画に基づいて港湾の開発、建築行為、あるいは工場を建てていくというようなところが出てきますので、市街化区域に編入したいというふうに考え、今回3.7haを市街化区域に決定するものがございます。

(資料P. 12) これが現在の境港市の都市計画区域全域をみたものです。この色を塗っている区域が市街化区域でございます。白地のところ、これが調整区域ということでありまして、今現在ここが埋め立てされているということで、周辺と一体的な利用を図るという意味で市街化区域に編入するというところがございます。

(資料P. 13) 次に、用途指定でございます。今回、市街化区域に編入するというところがございます、市街化区域に編入するということは、基本的には用途指定を行うということが法律に明記されておまして、この度リサイクルポートに指定されておるということも受けまして、またリサイクル工場が進出して来るだろうということを踏まえて、工業専用地域に指定して、周りの土地利用と一体的な利用を図るという意味で、工業専用地域に指定したいというふうに考えております。この用途指定は、この度の県決定にあわせまして、境港市が決定する案件でございますので、境港市の方で都市計画審議会を開いていただいて、この埋立地が竣工して土地として告示された後に、用途指定を行うというふうになっております。

(資料P. 14) これは位置図でございますが、周りの青の部分、これが工業専用地域でございます。そして、紫が準工業でございます。今回の土地の周りがすべて工業専用地域であります。ここについても、一体的に工業専用地域の土地利用を図るということです。

(資料P. 15) 次に、臨港地区でございます。臨港地区は、港湾計画によって示されている港湾の機能、船舶の出入とか、停泊、係留、荷物の積降ろし、そうしたいろんな港湾の業務、そういったものを円滑に進めるために、この港湾の背後地に隣接した土地を、都市計画上の土地利用の一部として位置付けるというものでございまして、この臨港地区の指定によって港湾としてのいろいろな土地利用を図っていただけるというところがございます。従って、ここにつきましては周りがすべて港湾地域で地区に指定されておまして、この地区を含めて一体的な機能をアップするという意味で、今回臨港地区に指定するものがございます。

(資料P. 16) この赤で囲んでいる線が、現在、臨港地区に指定されている区域でございます。従って、ここにおきまして臨港地区の指定を行って一体化を図るという意味で、今回都市計画法上の臨港地区に指定するという事です。

(資料P. 17) 今回都市計画を定める区域でございますが、2つございました。1つ目が、市街化区域に編入するという事と、2つ目が臨港地区に指定するという事でございます。若干面積が0.3ha異なっております。青い部分が水路であり、市街化区域にはこの水路を含めて市街化区域とするということになっておりまして、臨港地区は陸地を指定するという事で、その差でございます。

(資料P. 18) 写真と重ね合わせたものでございます。

この都市計画決定に当たって、縦覧を1月13日～1月27日、鳥取県景観まちづくり課と境港市都市整備課で行っております。縦覧者2名ございましたが、意見書の提出はございませんでした。

(資料P. 19) 都市計画決定までのスケジュールでございます。鳥取県におきましては、本日2月6日の都市計画審議会が終わって、国との本協議を始めまして、6月に告示予定ということになっております。それと、境港市で用途指定を行います。境港市は4月に審議会を開く予定ということで、この審議会を開いて用途の指定を行うということになります。それまでに竣工して土地にするという行為が必要になってきますので、管理組合の方から変更協議を受けまして、境港市の6月議会で土地として承認していただき、その後、市に土地の告示を行っていただくというかたちになります。従って、都市計画決定告示を6月ぐらいにさせていただきたいというふうに考えています。以上でございます。

○道上会長 事務局の方からご説明がございました、米子境港都市計画区域区分の変更並びに臨港地区の変更。この2つでございますけれども、これについて皆さん方のご意見をお伺いしたいと思います。一応前回の審議会の時に現地を見たんですね。

○山内課長(事務局) はい。昨年9月2日です。現地で境港管理組合の小倉局長が説明をいたしました。

○道上会長 9月2日。台風の日ですね。委員の大半の方は見てこられたと思いますけども、そのところの都市計画の区域区分の変更と臨港地区の変更ということでございます。何か専門用語があつてちょっと分かりにくいところがあるかも知れませんが、分からなかったら事務局に聞いてもらいたいと思います。ここは人家もございませんしあまり問題は無いと思いますけど、何かお気付きの点がございましたらどうぞ。ここにリサイクルポートのいろんな企業が将来的に来そうなんですか、

○山内課長(事務局) 1、2件話があるというのは聞いておりますけども、具体的にまだ決まっていない様です。

○道上会長 境港のリサイクルポートについてはかなり議論して、私も関係していたんですけど、とにかくできるだけ鳥取県の方とか、山陰の方にリサイクルポートを作りたい。それにあつては浜田かあるいは境港かという議論があつたわけですけども、境港の方がより適地ではなからうかということで、県あるいは国交省の方とも連携しながら、境港のリサイクルポートの申請をやったんです。これが認められる。そして、それに関連してこのような埋め立てをやつていこうと、こういうふうな趣旨だと思います。だから、将来的にはリサイクルポートが繁栄することを祈っておりますけども、その辺、また追々頑張りたいと思います。このようなことですけどもどうでしょうか。

では、ご意見なければ、御説明いただいた方向でやらせていただくと。何か附帯意見はないですね。では、1号議案並びに2号議案については、審議会では了承していただいた、こういうことにさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは、議案第3号倉吉都市計画道路の変更について、お願いできますか。

○山内課長（事務局） はい。資料2をお願いいたします。

（資料P. 1）議案第3号倉吉都市計画道路の変更についてということでございまして、路線名は三朝倉吉羽合線。国道179号の変更でございます。

（資料P. 2）路線の位置でございますが、起点が三朝町今泉でございます。河戸橋というところから倉吉市の行政区界のところまでの約9.05kmが都市計画決定されており、この変更を行うものでございます。

（資料P. 3）議案の概要でございます。三朝町今泉から倉吉市清谷町まで、延長にして約9,050m。道路規格は、起点側が3種2級でございます。地方部で一般国道の平地部ということでございます。それから、北側の街中でございますが、終点部に向かって4種1級でございます。都市部の一般国道ということで4種とさせていただきます。代表幅員が22mでございます。今回車線数を4車線で決定したいというふうに思います。

（資料P. 4）先程と同じく位置図でございますが、起点が三朝町の今泉、それから終点が倉吉の清谷。今回決定させていただく案件ですが、車線数と道路区域の変更でございます。この2点を変更してまいります。

（資料P. 5）1点目の車線数の決定でございますが、この道路はもう既に4車線で全線整備済みでございます。この道路の最終の都市計画決定が平成8年でございまして、車線数を決定するように定められた平成12年の都市計画法改正前であり、車線数が決定されておられません。従って、今回の変更に伴って4車線の決定を行うというものでございます。

（資料P. 6）2点目の道路区域の変更についてでございますが、4車線で上り下りが2車線ずつセパレートで別れるところがございます。左側が三朝町、右側が倉吉の方向でございます。この上り車線の道路は平成15年に出来ているんですが、ここに平成11年から採石場が計画されておまして、建設業者の方が真砂土の採取を行っております。この度完成して廃止届が出ておりますけども、ここを都市計画決定後に採石場として使ったということでございまして、その当時の都市計画決定はこういう黄色の道路の法面が出ておりました。今回、この採石が終わったということで、都市計画区域としてあった法面が平たくなっておりますので、以前の都市計画決定と現在の道路の区域が乖離しております。そういう意味で、今回この黄色の部分を削除して、道路部分として必要な赤の部分だけの都市計画変更を行うということでございます。この下に横断図が入っております。この緑の線が、採石場がくる前の山でございました。この道路を作るにあたっては、ここに黄色い道路法面が出てくる予定だったんですが、採石場で平たくなって道路法面がなくなりましたということで、この黄色の部分を削除しようということでございます。これに伴って都市計画区域内における、都市計画施設である道路区域の変更を行なうものでございます。

（資料P. 7）これが写真と重ね合わせたもので、ここが採石場でございます。ちょっと写真が古いのでまだ完成形になっておりませんが、ここがすでに完成して平たくなっております。そういう中で今回黄色の部分を削除するというものでございます。

（資料P. 8）これが三朝の方に向かって写した写真でございます。片側2車線のこの道路でございます。黄色い部分の法面がなくなっているというところでございます。

（資料P. 9）これは参考ですが、この採石場の跡地に中部広域連合の方が火葬場を設置する予定でございまして、3月1日に倉吉市の方で火葬場の都市計画決定に向けた都市計画審議会を開催するというふうに聞いております。

（資料P. 10）これが新しい斎場のイメージ図でございます。

この案件につきましても、1月13日～27日まで2週間縦覧にかけております。縦覧者ゼロ、意見書もゼロでございました。

(資料P. 11) 今後の予定でございます。鳥取県の方は本日の審議会を經まして、国との本協議を經て、3月に決定をするということでございます。倉吉市の方も、3月1日の審議会を經て火葬場を新たに決定するというスケジュールになっております。以上でございます。

○道上会長 はい。ありがとうございました。ただ今、議案第3号倉吉都市計画道路の変更についてということで説明がございましたが、要するに道路はもう既に出来上がっていて、道路を作る時には黄色の箇所は道路区域としてすでに指定されていたわけですね。(資料P. 6～8)

○山内課長(事務局) そうです。

○道上会長 ところが、先程言われたように土砂採取をする業者が、黄色の法面を取ってしまって今はもうないわけです。ないというのもちょっとおかしいなあ。元々は県の道路になっていたんでしょ。だから、県の所有地にはなってるのですか。

○山内課長(事務局) 都市計画決定のときはこういう黄色でやっておりました。その後、県が用地買収を始める前に採石場の計画が出てまいりましたので、その計画に合わせてこの黄色の部分は買収しておりません。

○道上会長 指定はされているけど県は買収はしていないと。従って、所有権は別のところが持っていたわけですね。

○山内課長(事務局) そのとおりです。所有は採石事業者です。

○道上会長 採石場の人が持っていた、ということで採石場の方が平らにされた。それで、先程ちょっと話がございましたが、そこに倉吉市の方は火葬場を作られるようでございますけども、それはここではあんまり議論するようなことではないですね。

○山内課長(事務局) そうです。

○道上会長 我々はそっちじゃなしに、この道路区域に入っているところを変更したいと、こういうことでございますので。黄色の部分を取ってしまい、赤いところだけを道路区域ということにしていきたいということなんですけれども、これについてご意見あるいはご質問がございましたらお願いします。

○山内課長(事務局) 補足させていただきますと、この黄色を残したまま置いておくと、ここに法の網がかかってきます。従って、ここに何かを建てようとする、都市計画法の手続きがいりますので、都市計画道路に必要なものについては外してやるということです。

○道上会長 ということは、そこは所有者の方の自由にできるということなんですな。

○山内課長(事務局) はい。

○里見委員 その地目はなんですか。

○山内課長(事務局) 多分、宅地になると思います。

○藤縄委員 時間的経過がちょっとはっきりイメージできんのですわ。最初の都市計画決定は平成8年だったんですね。

○山内課長(事務局) そうです。

○藤縄委員 それで、平成12年の改正前の時の分だということで、それからの経過においては、その後の道路が出来たり、採石が終わって整備が完了した時と、関連が出てこないんですか。特別問題はないのかな。ちょっと時間的なことがちょっと気になったものですから。

○山内課長(事務局) この道路は、黄色の部分を含めまして平成8年に最終決定しております。従って、ここに法面が出てくるというかたちで決定させていただきました。その後の平成11年に、ここに採石の認可を受けております。それで、その採石の認可を受けて、この道路ができたのが平成15年でございます。従って、採石業者とこの道路とは調整を図って、この黄色の部分については道路区域として買収していないということでございます。ただし、決定としては残っている。それは、や

はり民間業者でございますので、例えば採石事業を途中で止めたというふうになった場合、この法面が現地に残ることとなり、道路法面としてやはり必要になってきます。そういうことも含めまして、最終形として本当に法面がなくなったところで最終変更するという事で、今まで残していたものです。また、平成8年にこの道路の最終決定を行っており、平成12年に都市計画法が改正になって、都市計画道路については車線数も決定しなさいということになりました。その以前は、車線数は都市計画の決定条件ではありませんでした、次回変更時に車線数も決定するという取扱いをしております。よって、この度の変更に伴って4車線で車線数の決定を行う。さらに、ここの黄色い部分の必要ない部分につきまして道路区域から外してやるということでございます。よろしいでしょうか。

○藤縄委員 はい、了解しました。本当は経過の分かるペーパーがほしかったけどね。

○法橋部長（事務局） おそらくご懸念は、この採石場の認可が下りた段階で、計画どおりに平場になるということであれば、本来は都市計画決定の変更をすべきじゃないかということなんだろうというふうに思います。それの方が本当だと思います。ただ、実際採石場の認可をして、その採石業がきちんと計画どおりにできるかどうかということもあわせて、逆に途中で止められたりした場合に、また再度都市計画決定を打たないといけないというようなことがあるものですから、ちょっと様子を見て、最終的に平場になった段階で変更させていただくということをご希望という事でございます。

○藤縄委員 理解しました。

○道上会長 もうちょっと下流の方の黄色いところは、別に道路用地でなくても道路には支障がないと。もういらぬわけですね。

○山内課長（事務局） 齋場に伴って倉吉市の方が、この齋場に行くための連絡道を考えておられますが、都市計画道路としては必要ないので、今回都市計画道路から外させていただくというところでございます。

○道上会長 それで、それは前に都市計画道路として決定しているのですね。

○山内課長（事務局） はい。

○道上会長 ただし用地買収はしてない。

○山内課長（事務局） してないです。

○道上会長 それをここで審議して、道路と関係ないところですよということにすれば、その土地に関しては倉吉市とその所有者と協議して何かやるということのようです。細かいことは僕もよく分かっておるわけじゃないです。なんか疑問点があれば聞いておいた方がいいですよ。

○藤枝委員 今おっしゃっていた所有権のことが気になってたんですけど、所有権の移転が伴わないのならば、もう必要のないところは外してもいいんじゃないかなとは思いますが。むしろ外しておかないと次の計画に響くのであれば、早急に外さないといけないわけですね。

○道上会長 使わないのに道路区域としていたらいけないですね。用地も買ってないし。

○山内課長（事務局） そうです。

○道上会長 最後に精算せないかん段階ですよ、今が。

○山内課長（事務局） はい。そういう意味です。

○道上会長 ということになります。では、一応この3号議案倉吉都市計画道路の変更については、お認めいただいたということによろしいですか。はい。どうも、ありがとうございました。

それでは、次の議案第4号倉吉都市計画道路の変更に移らせていただきます。これは予備審議というものでございますけれども、今日決めるわけではございません。こういう案件が出ているということで、皆さんがたに認識していただきたい。こういうことによろしいでございますので、事務局さんお願いいたします。

○山内課長（事務局） 資料3をお願いいたします。先程会長の方からご説明いただきましたが、予備審議案件でございまして、昨年、小鴨ハーフインター、倉吉関金道路の小鴨ハーフインターのご説明をさせていただいた時に、今後都市計画決定しますと説明したと思います。その案件でございまして。

（資料P. 1）路線名は生田小鴨線。県道名でいきますと、県道仙隠岡田線です。

（資料P. 2）鳥取県の高規格幹線道路網の中で、中部に位置する地域高規格道路に倉吉関金道路があります。前回、この倉吉関金道路を都市計画決定させていただきました。その中に、小鴨ハーフインターというものがございまして、そのハーフインターから倉吉市につながる都市計画道路の新規決定案件でありますので、この度予備審議させていただくものであります。

（資料P. 3）位置は倉吉生田～倉吉小鴨の1, 460mです。道路規格は3種3級。地方部で平地部の県道。交通量は1, 500台以上です。代表幅員が10mで、車線数は2車線でございます。

（資料P. 4）新規路線ということでございまして、予備審議にかけさせていただいております。

（資料P. 5）同じ図面でございますが、ここの部分の新規路線です。

（資料P. 6）これが北条湯原道路で、すでに倉吉インターまでが供用しておりますが、この倉吉西インターまでが、来年度開通する予定でございます。前回、この倉吉道路の延伸として、倉吉関金道路のこの部分を延伸させていただきました。福山インターまでは平成20年代後半に供用予定となっておりますが、ここに、小鴨ハーフインターというものを設置するというので、前々回の審議会でこのハーフインターの必要性について説明させていただきました。そして、ハーフインターこの道路とを一体整備することによって、効果を発揮するというのを説明させていただきました。

（資料P. 7）倉吉インターまでが供用しております。現在、倉吉西インターまでを整備中でありまして。ここに小鴨ハーフインターを設置します。このハーフインターの必要性につきましては、前々回、説明させていただきましたが、小鴨橋の渋滞を軽減するという目的で計画しました。倉吉西インターまでを来年度中に供用予定としております。

（資料P. 8）遠景の航空写真と重ねた絵です。ここに小鴨ハーフインター、これが現道の仙隠岡田線という道路で、そこにバイパスをつけ、この整備済の道路に接続させるものです。

（資料P. 9）さらに近景の航空写真ですが、右上の緑の線はできています。この部分240mにつきましても整備済です。小鴨ハーフインターの整備と一緒にこの道路の整備を行って、一体利用しようというところです。この右下①の写真が起点側、②の写真が小鴨ハーフインターの設置予定箇所から、ルートを見た絵です。

（資料P. 10）これが計画の図面でございます。この橙色が現道で、バイパスとしてこの道路を通すというものです。幅員は、車道片側3mの2車線、歩道が2.5mで、全幅10mの都市計画道路です。

（資料P. 11）続いて生田小鴨線の必要性です。まず1点目が渋滞解消です。この倉吉関金道路が出来ますと、倉吉西インターに交通が集中します。倉吉西インターから降りた自動車はこの道路を使って市内に入っていくということで、小鴨橋付近が写真のような渋滞状況になっているということで、この集中する交通量を、小鴨ハーフインターとこの路線を整備することによって、分散させるものです。交通量にして約2,400台が軽減されます。

（資料P. 12）2番目の必要性です。現道の一部の幅員が狭いうえに、中学生の通学路あるいは地域住民の生活道路になっており、この現道の安全対策を図る必要があります。従って、このバイパスを整備することによって、現道の通過交通量が減るので、現道の安全対策のためにも必要です。

（資料P. 13）3点目です。ここは倉吉市役所等もある中心市街地です。この中心部に行くのに倉吉西インターを通過して小鴨橋経由で行くということになります。それに対して、さらにアクセス性を強化するという意味で、小鴨ハーフインターからこの市内へ向けてもう1本の接続路線を造るとい

うことです。

(資料P. 14) この路線を決めるルート選定図です。このルート選定にあたって、小さく写真を入れています、8項目の検討内容があります。

(資料P. 15) まず1点目、2点目でございますが、整備済みの道路との整合を図っていくという点を考慮しています。また移転費用の高い鉄塔を避けるように検討しており、さらには現道拡幅については宅地をできるだけ避けています。さらに、現道とのアクセス性も考えました。また、コスト削減のために移転対象家屋をできるだけ少なくするよう配慮しました。国道を拡幅する場合、両側拡幅ではなく、片側拡幅して、移転費用を削減するようにしています。また、現在ある市道をできるだけ利用できないか検討しました。

(資料P. 14) そういうことを考慮しながら、3案のルートを検討しています。まず1案が青色のルートですが、既設道路との整合を図って、できるだけ現道を活用した案です。第2案は、1案に対してさらに移転補償費が少なくなるようにルートを考えて案です。第3案は、片側歩道で幅員10mですすでに完成している市道を有効利用できないかということで考えています。これら3案で、ルート比較をしています。

(資料P. 16) ルート比較表です。3案とも道路規格としては一緒に、施工性と経済性等を考慮して、第2案を事業者側の案としています。全体事業費として約7億です。

(資料P. 17) 現在地元説明を開催状況です。7月頃から11月21日まで、先程の基本計画の提示をして、地元住民への理解を求めています。

(資料P. 18) 住民説明会での主な意見あるいは質問ですが、バイパスを造ることによって地元メリットがないというような意見がありましたが、現道の安全性確保のためである旨を説明しています。また、1年でも早い供用開始の要望もありました。できるだけ皆さんのご理解を得ながら、県としても早く進めたいと考えています。

(資料P. 19) 生田小鴨線の今後のスケジュールですが、今日の予備審議が終わって、都市計画の素案作りに入ります。必要ならば再度地元説明会の開催等、さらには関係機関との本協議を進めていき、6月の都市計画審議会でも本審議にかけて、翌月には決定告示をしたいと考えています。以上です。

○道上会長 ありがとうございます。先程も事務局から説明がありましたように、予備審議の案件でございまして、重要な案件については1回に決めずに、皆さんがたにできるだけ分かっていたくために予備審議をやろうということでやっておるわけです。今日、決めるわけじゃないですから、神経質にならずいろんな点でご質問していただければと思います。

私の方から、まずこの比較表が小さく見えにくい。(資料P. 16) 内容はまた説明してもらうにして、予算が7億ぐらいですか。それ以外はどうですか。

○山内課長(事務局) 第1案は、7.4億円、第3案が8.2億円です。

○道上会長 ものすごく変わるわけではない。事務局案では第2案の経済性が高いということですか。それから、住民説明会での質問・意見は、厳しい指摘はなかったのでしょうかということをお聞きしたい。

○桑田局長(事務局) 主な関係集落は、北野、生田及び天神野です。説明の中で、地域の皆さんとしては、どちらかというとも早く整備に入った方がよいとの意見が多かったと聞いています。具体的に説明しますと、道路整備にあたり、用地を提供しても北野にはメリットがないんじゃないかというのは、この図面(資料P. 14)になります、ルート自体が北野集落の上方を通るルートになります。集落の上方を通るものですから、あまり北野集落にはメリットがないのではとの意見があったのですが、現道の通過交通量が減るので、地元のかたの交通安全等に寄与するとの回答をしています。

もう一点は、片側歩道で計画していますが、ここは農業地帯なので、田んぼの出入りが危険になるとの意見があり、できれば両側歩道を設けられないかという要望がありましたが、現地が平坦で視距も確保でき、交通量も2,900台/日程度であることから、人家のない側にも歩道を設置するというところまでは不要ではないかと説明をしています。

それから、この部分（資料P. 14⑤⑥付近）が高台の方に接続する道路でして、通学の生徒等が坂から降りてくるときに、勢いがついて危ないとの意見が保護者等からも出ていますが、これにつきましては、今後、公安委員会も含めて、安全対策については再度調整させていただきたいと考えています。あと、環境面についてと、市道沿いの竹やぶに産業廃棄物等があるので、工事する際に十分気を付けてほしいという意見が出まして、今後さらに調査して、工事を行うまでに対応を考えていきたいと考えています。

○道上会長 はい。ありがとうございます。皆さんからのご質問、ご意見をお聞きしたい。

○竺原委員 はい。必要性②（資料P. 12）のところに書いてあることは本当にそのとおりで、早く出来ればいいなと思っています。実際そのあたりを利用していますが、写真のとおりであり、非常に通りたくないけども通らざるを得ない上、自動車教習車もこの写真のように通行しています。また、中学校の前ですし、朝の通学時間は大変危険ですので、早く出来たらいいなと思いますが、この地域の方々や田んぼの所有者への対応はきちんとしてほしいと思います。確認ですけど、計画の車道が片側3m、歩道は2.5mですか。

○山内課長（事務局） そうです。

○竺原委員 右側にずっと歩道がつくということですよ。とりあえず、倉吉関金道路も併せて早く出来たらいいなと思っています。あとは、土地の所有者と上手く話を進めていっていただきたいと思っています。

○山内課長（事務局） はい、分かりました。

○道上会長 ところで、これは平成42年に出来るということですか。

○山内課長（事務局） これは交通量推計年です。今から約20年後くらいの交通量の推計です。

○桑田局長（事務局） 平成17年に推計したデータをもとに平成22年に時点修正しています。当然、人口等も減ってくるという条件で再計算をします。現在の仙隠岡田線の交通量が2,105台です。今現在走っている交通量がほぼこのバイパスの方に転換するというところでございます。

○道上会長 供用開始は何年を予定していますか。

○山内課長（事務局） 平成28年を予定しています。

○桑田局長（事務局） 地域高規格道路については北から倉吉西インターまでが、来年度の供用開始を目指しております。それで、この倉吉西インターから福山インターまでの間を、平成28年度、29年度あたりに供用したいと思っております。それと併せまして、この生田小鴨線につきましても、それと同時期の28年度頃の供用を目指しています。

○道上会長 はい、分かりました。

○片木委員 すいません。資料の9ページですが、その下の図で今回採用は第2案の赤い線が引かれていますけど、国道313号からすでに240m整備済みとなっていますよね。これは、都市計画決定をされずに整備をしたものですよね。

○山内課長（事務局） はい、そうです。

○片木委員 今回、3案示されています。第2案についてはほとんど方向づけられ、建設はすでに実施済みだということになると思うのですが、この部分は今回の整備費用の比較表に入っているのですか。

○桑田局長（事務局） 今回の240mの整備区間につきましては、この比較表の7億の中に、整備

済区間という区分で含めた内容で計上しています。

○片木委員 それはいいですけど、航空写真で見ると、工事は進み、このルートに関する方向付けが既にされていると思われます。このルート部分の当初の決め方がどうだったのかということと、それから現時点で3案まで含めて改めて検討する意義はあるのかどうか。それと、既に240m整備済みが、なぜここでストップしているのか、その辺が分かりにくいのでご説明をお願いします。

○桑田局長（事務局） それでは、今の生田小鴨線につきまして、詳細に状況等を含めて説明します。これを延ばすときの経緯でございますけれども、ちょうど西倉吉消防署の移転計画があり、この道沿いに消防署を建てようとしていましたが、国道313号から関金方面、倉吉方面にアクセスできるように1期と2期という分割で工事をしました。つまり、消防署の開設に合わせて、急ぐところを、都市計画決定等の手続きを経ずに施工しています。

2期施工分につきましては、倉吉関金道路の構造等がまだ決定してなかったもので、これは決まった段階でまた考えていこうということにしていました。その後、ここに小鴨ハーフインターを設けるとい構造等が決まってきましたので、今回新たに2期分としてルート選定し、2期施工分も含めて都市計画決定をやろうということで、今回、予備審議をお願いしたものです。

○片木委員 今の時点では生田小鴨線のルートが決まっていなかったのに施工したのですか。

○桑田局長（事務局） ただ、当初段階は、倉吉関金道路がどういう構造になるかというのか不明確だったものですから、とりあえず急ぐところの240mだけを最優先に先行させてもらったということです。

○片木委員 この240m整備段階では、地域の方々の意向とかは、聴取された上で決定はされたのでしょうか。今回改めて住民のかたのいろいろな意向を聞いていますよね。

○桑田局長（事務局） はい。

○片木委員 240m整備時に一部路線決定をされているわけですが、そのときには、今回と同じような住民のかたの意向聴取等はされてないのですか、都市計画決定ではないから意見聴取はしていないのですか。

○桑田局長（事務局） 当時は、そこまで細かい意見聴取はやってないです。この240m先については、どこかで道路とアクセスするという程度のことを、区長さんクラスまでにはお話してはいますが、詳細等にはしておりません。あくまで当時は整備する240m先は、どこかで仙隠岡田線にアクセスするとしか説明しておりません。

○片木委員 じゃあ、場合によってはここでストップということもあり得るといぐらいの考えもあったのですか。今回3案検討されていますが、ここでストップということになれば、例えば他のルートも考えていたということですか。

○桑田局長（事務局） いや、当時は整備主体もルートも決定していなかったのです。

○法橋部長（事務局） 結局1案と2案というのは、基本的には整備済路線が活きる案なんですよ。おそらくルート決定はどっちもあり得たことです。

○桑田局長（事務局） そうですね。

○法橋部長（事務局） もう1つ分からないのは、この第3案ですね。なんで今更こういうものを改めて検討しないといけないのか。240m整備した段階から、基本的にはここで止めるっていうわけにはいかないわけだから240m先を延伸していくしかない。だから第3案のような都市計画決定を検討するのはあり得ないかもしれません。

○藤枝委員 今のお話をまとめると、先に消防署移転の話があったので、240mは早急に整備する必要があった。第1案から第3案までの検討で比較した場合、240m整備済区間を有効活用した第1案、第2案の整備費用は、整備済区間の費用も含めても安価に整備できるようなので、第3案よりは

経済的に有利になるという解釈ではないか。

○法橋部長（事務局） そういうことなのですが、なんで3案まで検討で出したのか。

○藤枝委員 第3案は出しているが、これは一応出してあるっていうことですかね。

○竺原委員 第3案は、どの部分ですか？

○山内課長（事務局） 緑と青の部分（資料P. 14）です。

○竺原委員 私としては3案出されたことはよかったです。昔のなんとなく暗黙の了解みたいなことで決めていくのではなく、そのときの現状で、もう1つこういうふうにも考えられるということで提案して、比較された上でこれが最良だと決められたのはよかったです。やっぱりその時点時点で検討を進めるのがいいと思いました。第2案にされたのであれば、それでよかったのであればそれでいいと思っています。

○道上会長 今は他の問題でもいろいろと見直しがかかりかかっています。なぜかという、社会条件が変わってきているし、予算的にもひっ迫している。従って、昔みたいにはいなくなってきたので、いろんな案を考えて、その中で経済性だけではなく、最も合理的で賛成も得やすいようなものを検討していくというのは悪いわけではない。トータルの整備費用が7億円くらいですか。

○山内課長（事務局） そうです。

○道上会長 240m整備済区間を含めた総費用がこの事業費は7億円ですか。そのうち整備済区間が、いくら位ですか。

○山内課長（事務局） 約5.2億円です。

○道上会長 だから整備済み5億円で、未整備が1.8億円。未整備区間については一部整備しているか用地買収なんか終わっているっていう意味ですか。

○桑田局長（事務局） 要は、240m区間に宅地が結構あり、工場等の移転もありました。それもあって整備済み区間の整備費用が高くなっています。

○道上会長 だからトータルの事業費は7億円だけど、残事業でも比較しないといけないよね。トータルと残事業がいる。これからお金出そうとしているのは1.8億円あまりで、既に5億円程度、全体の7割ぐらいは使っているということですか。

○桑田局長（事務局） そうです。この場合、あと1.8億円程度で出来ます。それが3案に行くと、これからの投資ですから8.2億円程度必要となります。

○道上会長 そうですよ。こっちは第1案はあまり変わりませんか。

○桑田局長（事務局） 第1案は今後2.2億円弱必要となります。

○道上会長 はい、分かりました。ということで、要するに残事業費というのは、もう圧倒的に2案が安くなっている。

○濱田委員 すみません。第3案の場合ですけれども、整備するのはどうも水色の部分だけではなく、緑の国道区間も含めて全長の1,870m全体を整備しないといけなくなるのか、それともこの緑の区間だけで整備すればいいのか。

○桑田局長（事務局） 第3案でやった場合、緑の区間の整備が必要です。国道の700m区間も含めてやっていく必要があります。それで、国道は、両側に人家が張り付いていますから、両側歩道にする必要があるだろうということで事業費を出しています。今の計画では、両側2.5mの歩道が出来ているわけではないということです。

○濱田委員 分かりました。

○藤枝委員 今日の予備審議でまだお聞きしたいことはいろいろ聞いてもいいということなので、私がこの比較表を見ただけではちょっとインターチェンジとの接続の具合ですとか、他の道路との接続の具合、乗り入れとか、切り替えの路線変更のイメージが分かりにくい。この道路のできた場合の安

全性にどのように影響してくるのかっていうのが知りたい。現在、あちこちで新しい道路ができていますけれども、旧道との切り替えですとか、乗り降りっていうのが、非常に煩雑になっているところがあり、バイパスが開通してそちらに交通が転換するときに、不慣れな人にはどこに行くのか分からないところが多々あるので、この新しい道路ができて、どうなるのかも比較したいので、ぜひイメージが湧くような資料を次の審議のときには付けといていただきたい。開通したらこんなふうに標識が出て、こんなふうに道が分かれて、車線変更はこうなるというようなことが分かるようにしていただけるとありがたいと思います。

○道上会長 要は非常に乗りやすいような格好にしてくださいということだね。

○法橋部長（事務局） インターチェンジにどういうふうに誘導するのかということをはっきりやすく模式的に示します。

○道上会長 そうだね、その方が分かりやすい。

○西川委員 いろいろ協議しておられるのはいいですけど、第3案はもう必要ないと思う。本来、消防署が当該地に移転するということは、そこは利便性がいいから移転するのだから、この道路を使うという意味でしょう。道路がつながらないと消防署がそこへ移転しても意味ないですよ。ですから、そのことをはじめに言われた方が、第3案があるとかないとかよりも、消防署が移転してくるのであれば、その道がずっとバイパスまでいくということが本来分かっているのではないかな。

○法橋部長（事務局） 説明の仕方だと思います。

○道上会長 いろいろ宿題もあったしね。その辺も含めて、次回できるだけ分かりやすい資料をお願いします。やっぱり一般の人はインターから降りるときとか、乗るところ、そこが一番大事である。そこがきちんとやっぱり分かりやすくしていただきたい。

○木谷委員 先生、一般の方はね、インター、ハーフインターの違いが分かりません。

○道上会長 そうそう、その辺も次回の審議会で分かりますね。

○桑田局長（事務局） ハーフインターというのは一方向しか乗り降りが出来ないものであります。小鴨ハーフインターは岡山方面への出入りのみとなります。だから、反対方向に出入りしようとするれば本線の側道で倉吉西インターまで行っていただき、そこで乗り降りてもらおうというかたちになります。

○藤枝委員 その区間は問題ないんですよ。

○桑田局長（事務局） はい。

○道上会長 その辺も含めて分かりやすい資料を本審議時に出してください。ということで、今日はいいですか。何かありますか。

○尾崎委員 3案を検討する余地もない、今のお話を伺って。

○道上会長 もうしなくてもいいしね、コストがもう全然違うんです。

○尾崎委員 全然違なので、そういうところは。

○道上会長 出てくるだけでいいじゃないですか。

○藤縄委員 法橋部長、お願いですけど、道上会長がおっしゃられたように、一般の方にも分かりやすくしてほしい。図面の南北がバラバラになっている。分かりやすい図面をお願いしたい。大きく1ページを使ってでも図面上の方向を統一していただきたい。

○法橋部長（事務局） はい、分かりました。大変不親切で申し訳ございません。今後気をつけます。

○道上会長 はい。ということで、次の審議会の予定は6月でしたか。それまでに地域の人とか、あるいは他のかたに相談されても結構かと思っておりますので、いろいろな問題点があればご指摘願うようにしていただきたいと思います。それでは、よろしく申し上げます。

次は5号議案で、予備審査ですのでいろいろな意見を出してください。第5議案東伯郡都市計画道路

の変更についてということでございます。よろしく申し上げます。

○山内課長（事務局） はい。そういたしますと、資料4をお願いいたします。

（資料P. 1）議案第5号でございます。この案件も予備審議でございます。道路名は逢東下大江線。県道名は東伯野添線でございます。この道路につきましても、1年前の審議会で、現地も見ていただきました。覚えておられるかもしれませんが、構想路線というかたちで委員の皆さんにご提示させていただいた路線でございます。

（資料P. 2）これが東伯道路であり、琴浦東インターができております。それから国道9号を結ぶ道路の一部でございます。

（資料P. 3）概要でございます。位置は琴浦町逢東から下大江までの間の2, 150mでございます。道路規格は3種2級、地方部の平地部の県道でございます。代表幅員が10.5mでございます。都市計画決定にあたっては、四捨五入しますので11mとなります。車線数は2車線でございます。

（資料P. 4）これも新規路線ということで予備審議にかけさせていただきます。

（資料P. 5）先程と同じ位置図でございます。

（資料P. 6）全体の拡大図でございます。紫のラインが現在できている東伯淀江線でございます。ここに琴浦東インターができております。琴浦東インターから国道9号へ結ぶ県道東伯野添線がございますが、まちなかに入り込まなければ国道9号に行けません。これをまっすぐ結んで計画決定しようというものでございます。横断面図でございますが、車道の片側が3.25m、片側1車線の2車線道路でございます。歩道が2.5mで、全体幅員が10.5mでございます。

（資料P. 7）これが写真を貼り付けたものでございます。前回の審議会で、琴浦東インターからの路線を都市計画決定させていただいてきております。そのとき現地を見ていただき、赤のラインで示している構想路線については今後都市計画決定をさせていただくということで委員の皆様にご説明をさせていただいております。今回東伯淀江線から国道9号までの間の赤のラインで示している未整備区間を含めて1つの路線として都市計画決定しようというものでございます。

（資料P. 8）東側から見た画でございます。右側が日本海、国道9号。左側にあるのが東伯淀江線でございます。それで、ここの赤のラインの部分を今回新規に都市計画しようというものでございます。浦安小学校を避けて、町道部をできるだけ利用し、その他の用地をできるだけ潰さない工夫をして、この道路を決定しようということになります。北側はすでにJRを跨線橋でまたいで道路整備が完了しているところございまして、南側の起点側につきましても、既に整備済みでございます。

（資料P. 9）逢東下大江線の必要性でございますが、1点目として、まずは国道9号とのアクセス性の強化でございます。琴浦東インターは、地域の皆さんがこれからの町の活性化を図る意味で必要とし、国の承認を受けて整備されております。国道9号沿線にはいろんなグルメショップ等が貼りついており、これにより琴浦町の活性化を図っていかうという中で、やはり国道9号と東伯淀江線を直接バイパスで接続することにより連結強化を図り、高規格道路の効果をより一層活用していかうという狙いもあります。2点目でございますが、今、琴浦東インターチェンジができておりますが、この道路ができなかったら、交通量が琴浦町の中心市街地に集中してまいります。ここは、通学路あるいはバス路線である県道や町道がございますが、そこに交通量が集中しないようにこの路線を整備し、生活あるいは通学路の安心安全を図っていくというところでございます。

（資料P. 10）これは周辺道路の状況になります。現在の交通の流れは琴浦東インターから入り、左に曲がり浦安駅方面に向かうこととなります。ここは非常に混雑して、バス路線、通学路なんかもあります。こういうものを避ける意味でもこの路線を新規路線として決定して、国道9号とのアクセス性、あるいは生活道路の安全性を高めていくというものでございます。この2番目の写真にもある

ように、踏切を渡る交通量が多く、3番目の写真のようにバス路線でありながら道路幅員が狭く、歩道もないような状況でございます。

(資料P. 11) これが今考えている新逢東下大江線の平面図でございます。今回案件の道路の両側の区間は既に完成しています。それを結ぶ道路として、できるだけ農地を潰さず、既設の町道を利用したものとして計画しております。

(資料P. 12) 平面図を拡大した絵でございます。ここに浦安小学校、あるいは保育園、町道がありますが、この町道を有効利用して県道タッチしようというものでございます。

(資料P. 13) これは起点側でございますが、国道9号は既にできております。できるだけ移転物件を少なくしようという法線で検討しております。

(資料P. 14、15) 現在、地元説明を並行して行っており、既に何回か各地区で説明会を行っております。その中で、道路の目的について等の質問がでており、先程言ったような国道9号とのアクセス性、さらには現道の安全性を保っていくというような説明をしております。それと、両側に歩道ができないかということでございますが、住宅等が張り付いているのは片側のみでございますので、片側でやるということで説明を申し上げております。さらには、田んぼを利用する方々が、農耕車の出入りに影響があるというような意見もあり、進入路を設置することによって、そういうものを解消していくよう考えております。あと、環境面については、騒音そういうものはどうかということでございますが、基本的には交通量からして騒音対策は必要ないと考えておりますが、できあがった道路で騒音を計測し、騒音が基準値以上であれば、それは対応していこうということで考えていますが、現在は問題ないという回答をさせていただいております。

(資料P. 16) この決定にあわせて都市計画道路網の再編を考えております。この色の付いている路線が都市計画道路でございますが、今回の区間を新規として決定するにあたって、都市計画道路網も再編していこうということでございます。

(資料P. 17) 先程、この点線で示している構想区間を含めて、東伯淀江線と国道9号を結ぶ路線として1つの都市計画道路として決定することにより、図で示すとおり周辺の都市計画道路を組みかえるということでございます。

(資料P. 18) 今後のスケジュールでございますが、今日の予備審議を受け、6月の本審議に向けて今後関係機関との協議を進めてまいりたいというふうに考えています。以上でございます。

○道上会長 これ、前にやりましたね。

○山内課長(事務局) 前回この区間を下大江浦安線として都市決定させていただきました。そのときに、ここに構想区間がありますよという中で、委員の皆さんから、この構想区間があるなしの場合、交通量の配分はどうなるかというようなことと、ここのインターができた経緯を教えてくださいというふうなことがございました。

○道上会長 交通量はどうだったかな。

○山内課長(事務局) これは前回ご説明した図面でございます。この構想区間がない場合、当然ながらこの区間の将来交通量は0になりますが、隣接する県道が2,200台から5,100台に増加します。まちなかに交通量が集中してしまうため、これを排除する意味でも、この構想区間を整備することにより、国道9号と東伯淀江線を直結することができ、まちなかの交通量が減り、通学路バス路線であるまちなかの道路の安全性が向上するという説明を申し上げております。

○道上会長 そうなれば、今の既存の道路についてももう少しソフト面でよく考え、危なくないように、しかも利便性が高まるようにしたらどうですかというような意見が出たんですね。このまちなかの方をぐちゃぐちゃとすると、今度それをやろうと思ったら構想路線を作らないことには交通量が捌けないからというふうな話だったと思います。みなさん、ご意見があったらどうぞ。

○里見委員 山陰道が出来る前と出来た後の国道9号と新しく出来た高規格道路の交通量の変化みたいな調査はしてはありますか。

○桑田局長（事務局） 今手元にそのデータはありませんが、国交省がしていました。

○山内課長（事務局） 山陰道が出来る前と後の交通量の比較ですね。次回、用意させていただきます。

○藤枝委員 今のご発言、まさしく私も聞きたかったところだったんですけども、前回の予備審議のときには、まだ開通する前だったと思うんですよ。山陰道が開通して、地元民の印象としては、先程示していただいた構想路線がない場合の交通量予測のように必ずしも既存の道路については増えてないと、逆にそこの直結で今見ていただいたような、国道9号から琴浦東インターの方に行く道がどこを通っても必ず中学校とか、小学校のあたりで曲がらなきゃならなくて、一本でヒューッと行ける道がないがために、琴浦東インターチェンジというのはほとんど利用がないんじゃないかと。倉吉方面から来る人、あるいは私ら地元の間人はあのインターはほとんど利用しない。できないですね。まちなかの旧市街地に用事がある場合は、あそこはほとんど利用できなくて、倉吉からそのまま国道9号の方に入っていく道が、まちなかの非常に分かりにくい道路を曲がりながら通行しなければならない。でも、そこを通行せざるを得ないような状況であり、今回のこの構想区間が出来るときぞかしスムーズに車がインターの方に流れるんだろうなという気はいたします。

ただ、私、この資料の見方でよく分からないと思ったのは、最後に説明いただいた、今回の道路ができたあとの道路網再編。（資料P. 16, 17）この意味が今一つよく分からなかったんですね。結局、今県道で整備しているところを県道から町道に下ろしたり、あるいはその管理の責任のありかがちょっと変わってくるっていうふうな意味なんでしょうか。

○山内課長（事務局） これは都市計画道路網の再編というかたちで進めさせていただいています。これ、都市計画道路の中に、例えば、県道と市道が入り交ざっております。この中に、そういう県道と町道で分けるというのもその1つの考え方でもあるんですけど、都市計画道路網としてどういうものを考えるかという中で、例えば、今回の区間を別の路線で都市計画決定するということも考えられます。そうすると、都市計画道路としてこういう1本の道が、例えば、3つの道路になってしまうというようなことがあるので、県道、町道、そういう考え方も含めつつ、ここをやはり1つの都市計画道路として見てやるということで、再編しようというところでございます。

さらに、先程ご指摘がありましたけれども、緑で示している線は町道でございます。今回道路部分の都市計画決定にあわせて、この一部分だけを町道として残し、琴浦東インターから国道9号までの間を1つの県道としてやってやろうというのが今回の現在計画でございます。また、県道認定というのは別にありますけれども、そういうことも睨みながら都市計画道路を再編するということでございます。必ずしも県道だから1つの都市計画道路ということにはなりません、そういうことも含みながら都市計画道路を考えていくということでございます。

○道上会長 それは今回のこの構想区間の検討にあわせて、道路網全体の見直しをやるという訳ですね。次回の6月の都計審で。

○山内課長（事務局） はい。現在の決定状況を尊重しながら国道9号と山陰道を結ぶ路線を1つの都市計画道路として再編したいというのが大きなテーマです。

○道上会長 以前現地を見たときにやっていたインター周辺の工事はもう全て完了していますか。

○山内課長（事務局） 完了しています。

○道上会長 いい道路が出来上がっている。それで、構想区間の点線のところだけは残っている。

○山内課長（事務局） はい。

○道上会長 ということで、これについて今後整備区間をやりましょうということなんですけれども、

それに対して、地元から何か話は出てこないのか。

○山内課長（事務局） ルー特的にはですね。ルー特的にはもう昔から構想路線という路線があって、すでにこれは都市計画決定されて整備されております。ここも跨線橋を含めてここまで出来上がっています。あとはこれを結ぶ路線ということになろうと思います。（資料P. 11）

○道上会長 はい。

○山内課長（事務局） これを結ぶ路線として、現在ある道路を最大限有効利用し、小学校を避けながら、この農用地をできるだけ潰さない法線を考えております。

○桑田局長（事務局） 事業費的には、支障家屋が住宅2戸、倉庫1戸と、あとは田んぼ等でございます。だいたい2億円弱とか、1億5,000万円弱かなという感じです。

○徳嶋委員 すいません。田んぼの中に大きい道が通る。今ない道が通るという考え方でいいですか。それとも何か農道を広げるんですか。

○桑田局長（事務局） 農道ではなく、町道を広げるものです。

○徳嶋委員 町道ですか。田んぼの出入りをする方とかがいると思うんですけど、以前だと道路に停められているからってということで、それに対し、回答が1期区間と同様の進入路ってというのは、どういう意味でしょうか。1期区間というのは。

○桑田局長（事務局） はい。まず町道についてですが、現在はだいたい3mぐらいの町道がこの住宅沿いを小学校のあたりまで繋がっています。現在は近所の人しか利用されないものですから、意見を言われている方は農道だというふうに勘違いしているものと思います。それで、住家のある方は歩道ができていますけど、田畑側には歩道がないものですから、そこへの進入はどうなるんだ。ということです。1期区間と言っていますのは、この南側の区間、既に完了している区間でございます。このときに、この周辺の圃場等に進入路を設けています。ということで、今回の説明でも1期区間と同様に利便性は確保しますよというふうなことを説明申し上げたということでございます。

○徳嶋委員 今の質問は分かりましたけど、ストーンとすごくきれいな道がつくことになると、今までは人も歩いていない道路を、ビューって自動車が通行することになります。ここで話し合うことではないのかも知れないんですけど、農村部でもあるため、そこにそういう進入路がちょこちょこあると、何か出て来られたような場合に事故を起こしてしまいそうかなと思ったんですけど、如何なものでしょうか。

○桑田局長（事務局） ただ、北側の道路もですが、この区間はさらに平坦なところですので、かなり見通しがいいと思っています。それで、浦安小学校の交差点に信号がありますんで、ここで信号処理する形になるのかなと思います。我々の方としては、ここで接触事故等は発生しないのではないかなというふうに思っています。また、警察の方とも協議し、必要なものがあれば付加していきたいなと思います。

○片木委員 この琴浦東インターチェンジを降りますと、まちなかの狭い道路に入って国道9号にアクセスすることになりますが、インターチェンジ設置は住民の方々の意向なのか、その辺交渉されていたのか。そして、今回の国道9号に直結する道路計画が、元々やはり構想としてあったのか。その辺の事業の経緯、路線決定の経緯を教えてください。

○桑田局長（事務局） まずインターチェンジの経緯から説明します。この山陰道は当初は有料道路ということで、ある程度のスパンでインターを設置するということで東伯中山道路には大栄東伯インターと赤崎中山インターのみの計画でありました。その後、無料化になり、琴浦町さんの方から旧東伯の中心市街地への利便性を高めるためにも琴浦東インターを設けてほしいという要望が出てまいりまして、それに基づき、琴浦東インターを設置している。それと併せて、当時から逢東までを直結をした方がいいのではないかとということで、今の構想区間もあり、今回都市計画決定させていただくと

いうふうな形になったところでございます。

○片木委員 はい、分かりました。

○道上会長 他に、もう何かございませんか。あれば、もう時間が来ましたので、本格的な議論は次回のときにお願いますけども、今日の審議会で指摘のあったことについては、もう少し分かり易いような資料をお願いしたいと思います。

○桑田局長（事務局） はい、分かりました。

○道上会長 では、事務局の方、何かございますか。

○田中副主幹（事務局） 報告事項は特にはございません。本日の諮問案件についての今後の予定について、あらためてご報告をさせていただきたいと思っております。1号議案及び2号議案の境港市の埋立地については、今後、国土交通大臣の同意を得て、また6月に境港市が土地の告示を行いますので、それと併せて都市計画決定告示を行いたいと考えております。また、3号議案の国道179号の変更につきましては、今後国土交通大臣の同意を得て3月に都市計画決定の告示を行いたいというふうに考えております。4号議案と5号議案である生田小鴨線及び逢東下大江線につきましては、今回いただいた意見を受け、また今後関係機関と協議を進めながら、次回の都市計画審議会の方に本審議として諮らせていただきたいと思いますと考えております。

続きましては、次回の都市計画審議会の開催予定についてでございます。次回の都市計画審議会は6月頃に開催したいと考えております。予定案件としましては、本日の4号議案、5号議案であります生田小鴨線と逢東下大江線でございます。それから、岩美都市計画道路の変更も予定しております。これは、岩美町役場の前の県道の都市計画道路の案件になります。それともう1件としまして、前回境港市で開催したときに、現地視察していただいた三光の産業廃棄物処理施設の意見聴会をさせていただきたいと考えております。また、改めて6月が近づきましたら皆さまの方に日程をご確認させていただきたいと思っておりますので、また次回のご出席の方をよろしくをお願いしたいと思います。では、連絡事項は以上でございます。

○道上会長 どうも長時間に渡りまして、ありがとうございました。先程言われた1号、2号、3号議案については了解ということで、答申にあたっての細かい文章表現は事務局と会長にお任せ願いたいと思っております。4号議案、5号議案は今回は予備審議でありましたので、次回引き続き本審議ということをお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

○木谷委員 その他、よろしいでしょうか。

○道上会長 はい。

○木谷委員 私、この審議会の委員の権限なり、審議会の目的なり、まだ不勉強であり、何処まで審議するかいなあ、何処まで踏み込むかいなあというのが、ちょっとよく分からないのですが、当審議会の進め方も非常にありがたいことに、こういうふうに事前に予備審議という形で次のことが分かるようにということで大変いい方法だと思っております。協議の中身も、協議等の説明があつて、必要性、これはこういうことで必要だということもよく分かる。

議案の3番目でしたか、コストのこともきちんと出ていると、非常にこれも分かり易くて、こっち8億、こっち7億、非常にだんだんコストのことまでも、そこまで審議するのかあと思ったんですが、やっぱり全体の計画と妥当性なりを考えておく、こうしたことが必要なんではないか、そういうふうに思います。それで、これから先の話しだろーと思っておりますけども、今、県民の皆さまがた、あるいは国民も皆そうですが、税金はどう使われておるのかということが、非常に注目を浴びておるし、非常に重要な、あるいはその監視の目も厳しくなっております。そういうことを我々は考えなくてはいけないだろうなというふうに思っております。例えば、この道路を作るのに財源の組み立て、成り立ちはどうなっているのかというようなことも、そのコストの問題とプラスアルファで、そういった

ことも解説、説明なり解説があって、それで町道をここに移しますよと。従って、向こうの町道番号はこうなりますよとか、こういうような税金の流れですね、そういうこともやっぱりこの審議の対象になるのか、ならないのか、この審議会の権限なのかは分かりませんが、そういったこともこれから必要になってくるんじゃないかなと。県民の目はおそらくもっとも厳しくなるかなというふうに思っております。もしそういったことができるのであれば、そういうことも含めて会議していただければというふうに思いますのでよろしくお願いします。

○道上会長 どこまでできるか分かりませんが、事業費は出ていましたからね。予算は7億とか言われても、よく見てみたら5億くらいは既に投資済。残りは1億8,000万であるとか、残事業費がいくらであるとか、きちんと説明しないとね。それが本当は大事であって、今までのもの、昔のことをけしからんとかなんとか言ってもこれもしょろがない。やっぱりこれからの事業費が、どうなるかということを知りやすく皆に説明して、それができ得れば、今言われたようにお金の出どころとか、事業費の出かたとか、僕もここまでは分かりませんが、道路財源とか何か今あるんだと思います。その辺も追々、一挙にいかないと思うんで、一つよろしく考えてください。

○法橋部長（事務局） 財源のことについては、どの事業にどの予算をあてるとか、国庫がどうあるのか、どの交付金でやるかということがありまして、事業化のときにならないと分からないので、なかなか一概に都市計画決定段階で言えないのではないかと思っております。それで、皆さんにぜひお願いしたいのは、やはり都市計画審議会ですので、やっぱりその地域全体の、いわゆる都市計画道路であれば、住民の生活にとって円滑な流れが実現できるかっていうことを中心に、その機能ということで。それから、もう1つはやっぱりコストの問題がありますんで、本当にどこまでのその規格が必要なかという、これは交通量によって決まるんですけども、その辺の交通量の判定が本当に正しいのかどうなのかというところは、実感をもって追求してほしいなというふうに思います。

これとは別に、公共事業の審査会も別にあたりして、そういったことも考えてはおるんですけども、その辺の対象にならないものも随分ありますので、こういったところで皆さんのいわゆる実感として、本当にそういう規格が必要なところなのかということも、素朴に疑問に出していただければ、こちらの方からでもできるだけの実質的な説明はさせていただき、その上でいろいろ1点1点を丁寧にやっていくことを考えてもらえればというふうに思います。それで、これまで主に道路とか産廃の施設が審議会でも多く議題になっていたんですけど、本来この審議会が一番力を発揮してほしいのは、やっぱり全体の街をどういうふうな街づくりをやっていくかっていうところで、皆さまの意見をどんどん出していただくということが一番大きいかなと思っております。そのために、都市計画区域マスタープランというのを見直す時期にかかっていますが、追ってまた、米子境の都市計画区域あるいは鳥取の都市計画区域について、区域マスタープランというものを市だとか住民も協働しながら案を作ってきているので、いずれそのことについてもこの審議会の場でご意見を伺うようなことになると思います。そう言った意味で、皆さんそれぞれの分野や専門性をもっておられますので、そういった観点から、どういう地域づくりをしていくっていうようなご意見をその場に十分伺っていただけるんじゃないかと思っておりますので、一つよろしくお願ひしたいと思ひます。

○道上会長 はい。それではどうもお世話になりました。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。