

第155回鳥取県都市計画審議会
議 事 録

(平成31年2月1日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（9名）

小椋弘佳、尾崎直美、福山敬、張漢賢、辻富美子、西川文雄、濱田香、吉田英人、川上守

2. 欠席者（7名）

小林知子、門脇京子、讃岐英夫、猿澤美鈴、島林昌子、稲田千明、福田俊史

3. 説明のため出席した者

県土整備部 草野次長、技術企画課 前田課長、井上室長

4. 傍聴者

4名

5. 事務局

技術企画課 田中係長、角田土木技師、寺岡土木技師

6. 開催日及び場所

日 時：平成31年2月1日（金） 午前10時30分から午後0時00分まで

場 所：鳥取県庁議会棟特別会議室（鳥取市東町1丁目220）

7. 会議次第

（1）開会

（2）議事

会長選挙

議案1 羽合都市計画道路3・6・1号倉吉羽合線の新規決定（予備審議）

（3）閉会

8. 会議議事

10:30開会

田中係長 ただいまから第155回鳥取県都市計画審議会を開催したいと思います。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。本日御出席いただいております委員の出席者数でございますが、8名で、辻先生が10分ほど遅れられるということなんで、最終的には9名ということで全委員16名の2分の1以上の出席となっております。当委員会が成立しているということをご報告させていただきます。では、審議の議事に先立ちまして、任期満了に伴い、谷本会長と徳嶋先生が退任されておられます。新しく御就任いただきました委員、2名の委員の皆様を御紹介させていただきます。1号委員といたしまして、都市計画の分野から福山委員でございます。

福山委員 よろしくお祈りいたします。

田中係長 公衆衛生の分野から稲田先生でございますが、本日は御欠席でございます。それでは本日御出席いただいております福山先生に一言御挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお祈りいたします。

福山委員 改めまして福山でございます。おはようございます。鳥取市の都市計画審議会には長らく携わらせていただいているのですが、県の都市計画審議会は初めてでございます。新人でございますので、よろしくお祈りいたします。私自身は工学部におりまして、都市計画研究室というところを主宰させていただいております。専門は地域計画、都市計画、それから社会システム工学、少しソフトな社会の見方というのもさせていただいております。よろしくお祈りいたします。

田中係長 続きまして、本日傍聴に来られた方がいらっしゃいますが、傍聴要領を定めており、お手元に傍聴要領があるかと思っております。傍聴される方はよく御一読いただきまして、対応のほどよろしくお祈りいたします。それでは審議に先立ちまして、県土整備部次長の草野が御挨拶を申し上げます。

草野次長 皆さんおはようございます。鳥取県の県土整備部で次長をしております草野と申します。第155回の鳥取県都市計画審議会の開催に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。まず、本日ほんとにお寒い中、県庁のほうまで足をお運びいただきまして誠にありがとうございます。最近の鳥取県を取り巻く情勢を見ますと、明るい話題だと外国人が訪れるべき観光地として鳥取県が日本一に選ばれたとかですね、あと、宝島社さんという会社さんだと思いますけども、移住をするのに適した地域ということで、また鳥取市さんですけども、が1番に選ばれたとか、そういう明るい話題が幾つか出てきているところなんですけども、他方で去年、7月豪雨とか、鳥取県だと台風24号という大きな災害がありまして、広島、岡山あたりでは多数の死傷者の方もいらっしゃいますし、実は鳥取県でも被害の箇所が680カ所ぐらいたとか、あと、災害復旧の費用ですけども、126億円規模ですね。実はこれは過去20年ぐらいの間の鳥取県の中では一番大きい被害になっております。そういうやはり鳥取県においても被害の大きい年ではあったんですけども、そ

んな中ではやっぱり豪雨災害ですから、河川とか砂防とかそういう事業がどれだけ進んでいるかとか、あと、きょう御審議いただく道路の関係でも、やっぱり洪水につかりにくい所にある道路とか、あと、避難のたびに特に渋滞が起こりにくいとか、そういう点でしっかりしたインフラが整備されている地域では、去年のあの豪雨があってもそれほど大きな混乱はなかったのかなというふうに思っているところなんです、そのそういう地域において非常に安全とか発展の骨格になるインフラですけども、その非常に重要な審議っていうのが都市計画面からの御審議だと思っております。

それで、実は一昨日ですね、31日なんですけども、当県の公共事業評価委員会のほうから、この羽合都市計画道路というか、向こうの事業なので一般国道179号道路改良事業という範囲の評価になるんですけども、その事業の事業評価の御審議をいただき答申をいただきました。それで、答申では一応妥当だと、結果は妥当だということなんです、この公共事業評価委員会というのは当面するその事業のコストと、その事業から得られるメリットの上に、それが妥当かどうかという、要は経済面で、経済面からしてこの事業というのは、やったとしても将来にわたってちゃんと便益出るとか、あと、維持管理費がお荷物になって地域が困らないとか、そういう面の御審議をいただいて、そっちの経済面からはこの事業は仮にやったとしても一定の便益あるだろうという御評価をいただいたというところなんですけども、それとまた地域の発展、都市計画というのは当然別の観点ですので、本日はぜひ都市計画の観点から忌憚のない御意見をいただければありがたいと思っております。よろしく御審議のほどお願いいたします。

田中係長 それでは会議資料の確認をさせていただきます。まず次第、委員名簿、配席表、議案概要、参考資料ということで鳥取県都市計画審議会条例、それと右肩に資料1と書いてあるA4カラーの資料、それからA3版の大きな図面が一式になったものがございます。資料の送付や印刷が不明瞭なものがございませんでしょうか。あれば事務局のほうに言っていただければ対応させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。さて、議事に入りますが、まず、鳥取県都市計画審議会の会長でございますが、これまでお願いしておりました谷本会長が任期満了に伴い御退任され、現在会長が不在ということになっております。お手元に参考資料としてお配りしております鳥取県審議会条例をご覧ください。この資料の下の方にあります第5条によりますと、学識経験のある者につき任命された委員のうちから委員の選挙によって定められるとされております。このため選挙させていただきたいと思っておりますが、まずは立候補を募らせていただきたいと思います。どなたか立候補される方はいらっしゃいませんか。立候補される方がいらっしゃいませんので、事務局より推薦をさせていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

委員一同 異議なし。

田中係長 それでは事務局より提案させていただきますのは、鳥取大学工学部の教授でございます福山委員を推薦したいと思います。福山委員におかれましては都市計画に精通されており、また、他の県庁内の会議における会長経験も多数有しておられ、当審議会のけん

引役としてふさわしいと考えております。それでは福山委員を当審議会の会長として推薦することについて御異議はございませんでしょうか。

委員一同 異議なし。

田中係長 それでは福山委員に当審議会の会長をお願いすることになりました。早速ではございますが、会議を進めさせていただきたいと思っております。福山会長、御進行のほどよろしくお願いいたします。

福山委員 改めまして福山でございます。先ほど新人だと挨拶させていただいたところで、会長という大役を担わせていただくことになりました。皆様の御協力のもとで進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。それでは座って進行させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。それでは早速議事に従いまして会議を進めさせていただきたいと思っております。今回の審議会は、事前に開催通知にてお知らせしておりますとおり、議案が1つ、議案第1号羽合都市計画道路の変更ということでございます。先ほど草野次長からの御説明のとおり、おとといですかね、県の事業評価委員会で評価されて、新聞にもすぐ出ていましたね、この件でございます。それでは審議に先立ちまして、まず、議事録の署名委員の方を指名させていただきたいと思っておりますが、濱田委員とそれから今来られました辻委員、お願いしてよろしいですか。あと、皆さん、よろしいですかね。

濱田委員 はい。

辻委員 大丈夫です。

福山委員 はい、それでは議案の説明に入りたいと思っておりますが、事務局さんからの説明、よろしくお願いたします。

井上室長 はい。では予備審議、羽合都市計画道路の変更について、3・6・1号倉吉羽合線、一般国道179号になりますけれども、こちらの説明をさせていただきます。説明は正面のスクリーンを使って御説明いたします。スクリーンと同じ内容を資料1で配布させていただいておりますので、そちらもご覧いただきながら御確認いただければと思います。失礼して、座って御説明させていただきます。資料1の2ページをご覧いただけますでしょうか。ページは右肩上に書いてありますけれども、2ページ。今回の審議の概要でございます。今回の都市計画決定は都市計画道路の新規決定、バイパスの計画となります。こういう計画は都市構造などに重大な影響を与える案件ということに当たりまして、この案件に関しましては下に載っております、参考と書いております第128回、過去の審議会での承認事項で予備審議の対象とされております。このため本日予備審議をお願いするものでございます。なお、本件につきましては、昨年5月22日に第154回審議会を開催いたしました。その際に報告事項として既に説明させていただいている部分もでございます。多少説明がダブることがあろうかと思っておりますけれども、御承知いただきますようお願いいたします。3ページお願いたします。議案内容の説明でございます。こちらは新たに都市計画決定しようとしている内容について御説明いたします。まず、路線名は3・6・1号倉吉羽合線。この最初の番号でございますが、最初の3は道路区分で幹

線街路を示しております。次の6は道路の規模で幅員8m以上12m未満、これを示した数字です。それで最後の1は都市計画区域ごとに一連番号をつけております。1番の都市計画道路であるというものでございます。

次に位置でございますけれども、湯梨浜町田後。ちょうど倉吉市と湯梨浜町の境のあたり、ここからはわい長瀬、山陰道のはわいインターチェンジになります。ここまでの間の位置になります。それで、延長は2,660m、道路構造令上の道路規格は3種2級という形になります。代表幅員は11mでございます。それで、車線数は2車線でございます。これは代表の車線数でございます。計画区間内には4車線部分もございまして、延長が長い区間を代表の車線数としておりますので、2車線としております。同様の理由で代表幅員も一番長い11mを代表幅員とさせていただいております。なお、この路線でございますけれども、一部既に都市計画決定している部分と重なる部分がございますので、その部分につきましては廃止しまして、本審議の際に併せて廃止させていただきまして、この路線を新たに決定するという段取りで考えさせていただいております。

次のページをお願いします。路線及び周辺の様態でございます。これは先の審議会で御説明した内容でございますけれども、まず、この路線、国道179号になりますけれども、兵庫県姫路市を起点としまして岡山県津山市や倉吉駅の西部などを經由しまして、湯梨浜町はわい長瀬の山陰道はわいインターチェンジに至る路線でございます。湯梨浜町内のこの路線の沿線はほとんどが宅地化されておまして、商店や町役場が建ち並びまして町で最大の市街地を形成しております。そしてこの区間、この市街地の沿道施設を利用するための地域内の交通のほか、倉吉市街地方面とはわいインターチェンジ等を連絡する機能をもっているために、通過交通の交通渋滞、交通事故が多発しているという地区でございます。

次をお願いいたします。5ページです。こちらは前回御説明いたしましたけれども、この湯梨浜町内国道179号の現況交通量でございます。緑色の数字を各ポイントごとに表示しておりますけれども、これが平成26年7月時点に調査いたしました、この道路の交通量でございます。単位は100台単位で記載しております。一番多いところでは1万8,900台という交通量が1日あったというものでございます。これは自動車専用道路を除く県内国道の平均値、国道の平均値の倍以上の数字となっております。また、現状の交通渋滞の様態を混雑度という数字で表せられますけれども、それにつきましては路線上色をつけております。赤が混雑度が非常に高いということで1.25以上でございます。これだと日中、ずっと常態的に渋滞が発生するほどの混雑度が出ているというところでございます。さらに交通事故の様態でございます。平成25年1月から26年7月まで一年半の間に65件の交通事故が発生しております。その中には死亡事故もございまして。事故原因といたしましてはこちらの記事にもございまして、29年5月25日、こちらの原因となっております追突、こちらが一番多くございまして。ついで出合い頭の衝突ということで、やはり沿線を利用する交通と通過交通、これが混在していることによ

って、そういう追突事故などが多いというふうに想定されます。

次お願いします。6ページでございます。こちらは先回ご説明しましたものでございますけれども、皆さんも通られてご承知のことと思いますけど、写真のとおり、沿線は店舗、家屋等の立ち並んでいるという状況でございます、この渋滞対策等のためにこれを拡幅するという事も考えられるんですけども、そうなるとこの沿線の家屋、店舗、事務所等に移転しなければならない、そうなるとこの中心市街地になりますけれども、これ自体は非常に大きな影響を受けると。さらには当然移転費等かなりのものがかかるというようなことになります。

次お願いします。こちら先回ご説明した資料でございますけれども、この問題解決のために道路整備計画をするに当たりまして、路線の周辺の状況等から現道拡幅案とバイパス案とを比較しました表でございます。先ほど申し上げましたように、現道拡幅の場合は2車線を4車線に広げる、バイパスは2車線整備という形になるんですけども、こちらに課題を書いております。3つほど大きな課題を書いております。まちづくりへの影響の軽減ですね、それと目的別通過交通の分散、交通事故の抑制、この3点、これはマル、バツ、サンカク、マルのほうが効果があるというものをつけたものでございます。一目瞭然になると思いますけれども、やはりバイパス案のほうは優れておるという結果でございました。それで、都市計画決定の方針としましてはバイパス案というふうにこの時点で御説明差し上げたところでございます。

続きまして8ページ、こちら先回ご説明したものでございますけれども、バイパスを整備した場合、この国道179号の現道区間の交通量、バイパスの交通量はどうかというのを推計したものでございます。

それで、こちらでご説明しましたがけれども、この後に新しい交通量のデータが公表されました。それで、それにもとづいて次のページ9ページ、新たに交通量等を整理したものがこのページにございます。最新のデータということでご説明いたしましたけれども、何かといいますと道路交通センサスというものを5年ごとに全国的に行っております。そのデータが今回新たに出て参りまして、それに基づいて将来推計をしたのがこの図のとおりでございます。ちょっと8ページと表記の仕方が違いまして、ご説明申し上げますけれども、凡例でまず緑が現況の交通量でございます。それで緑の中でもこの太い括弧書きと括弧のない数字がございますけれども、太い括弧書きは26年に調査した、県独自に調査した交通量でございます。それで、新たに出てきたデータとしまして27年に調査したこちらで、センサスの数字というのは括弧のないこの数字です。これが最新の現況交通量です。それで、続きまして青がバイパスを整備しない場合の将来推計、平成42年の交通量の推計値、それで赤がバイパスを整備したときの将来推計の図、それで、バイパス案のほうに、こちらは赤が出てくるという形になります。それで、ちょっと話が複雑になって申し訳ないですが、現況交通量は平成26年調査と27年のセンサスということになりますけれども、この42年の推計自体は平成22年のセンサスに基づいて推計しております。これはなぜかと申し上げますと、現況の交通量はすぐ調べれば出ます。

けれども将来交通量というものを推計するためには、例えばOD調査とかいいまして、出発点、終着点に車がどういうふうにもどういう経路でどういう速度で行ったとか、何の目的で行ったとか、その調査も合わせてしますけれども、それを全国的に整理して、それに基づいて推計するんですけれども、27年の調査のものはちょっとまだそれが間に合っていない。22年のものがようやく30年に出てきたということで、将来推計につきましては22年推計の最新のものを outs させていただきます。

結果でございます。やはり数値は違っておりますけれども、先回ご説明したものと傾向は同じです。まず、バイパス整備しない場合であっても現況よりぐっと減ります。ただ、これだけ減ったとしてもこの交通量はこの現況2車線の道路では処理できない。渋滞が慢性化するような交通量になります。4車線の整備が必要となってまいります。一方、バイパスを整備すると現況道路でちゃんと処理できるということで、先回ご説明した内容と状況としては変わっておりません。新しい結果でもやはりバイパスが必要という数値が出ております。例えば、一般的に9,000台以上あると4車線にするようになるんですけれども、バイパス整備しなければ、もう10,000台以上という交通量が残るといふような形になります。

それで、ここで1点すいません。お話が長くなりまして、実は先回の審議会でご報告させていただいた際に、張先生のほうからご質問が1つございました。その当時のお話でちょっと数字が違っておりますけれども、現況交通量に対して平成42年の交通量では4,000台ぐらい一気に減る。さらに10年先、20年先になったらもっと減って、そもそも整備の必要性とかもちょっと検討しないといけないんじゃないかというようなご意見をいただきました。それに対しまして、私のほうから回答させていただきましたのは、その原因としまして人口減少ということをご説明申し上げました。実は、これは大変申し訳ございませんが、私のほうがちょっとご説明間違っております。今回訂正させていただきますんですけども、この一気に減る理由、これは、実は平成42年には、この審議会でも決定いただきました北条道路、こちらが完成いたします。さらに国道の313号、こちらでございます。西側のほうにございますけれども、これの整備が進む。それで、この連結が強くなることによりまして、東から倉吉方面、関金方面に行く交通や西からくる交通がこの313号のほうに集中してくるといふ現象が起きます。北条道路が整備され、313号の整備が進めばこちらのほうの交通量が減ってくるというのが実際の数値からみた状況でございます。そのため、この北条道路の整備が終わった時点で一時的にどんと落ちます。けれども、それ以降は状況の変化に大きいものはございませんので、この残った交通量というのは引き続き残っていくと、同じようにどんどん減っていくというものではないということでございますので、こちらの整備の必要性は当然あるというふうにご確認させていただきます。

続きまして10ページお願いします。ルートの計画、コントロールポイントというものです。こちらの概要は先回、ご説明申し上げましたけれども、再度、ご説明申し上げます。まず、この地域で避けるべき施設でございます。私のほうで想定していますのは、まず

起点側から田後神社、北溟中学校、天神川浄化センター、これらが避けるべき施設ということになると思います。さらにこちらに集落がございます。田後の集落、はわい長瀬の集落、こちらでもできるだけ影響がないように考えないといけない。それで、そうするとやはり農地部分を通る形になりますけれども、特に緑のエリアは区画の整然とした優良農地、こちらでもできるだけ影響のないもので計画をさせていただく必要があるというふうに考えております。それで、こういうふうなコントロールポイントを踏まえまして、改めてでございますけれども、現道ルートについて1案、バイパスルートについて2案、計3案、これを比較検討させていただきました。

続きましてその案についてご説明申し上げます。まず、ルート案1、現道拡幅でございます。ルートは黄色で色をつけた所でございます。2車線で現況が11.8mの現道がございますけれども、これを21.75m、約10m拡幅が必要になるという形になります。それで、延長が2.6km、概算の事業費で32億5,800万円というものでございます。それで、先ほどもご説明申し上げましたけれども、やはりこれは道路沿線の建物の移転が多く必要ということで、比較する3案の中で、一番事業費が高くなるという結果となっております。また、現道拡幅案は交差点が多く、沿線の店舗に出入りする車両が多いことから走行性が低いといったデメリットがあります。さらに、先ほど説明を申し上げました多くの建物の移転がありまして、商店街の衰退というのが懸念されます。一方でメリットとしましては、農地を通りませんので、農地への影響が少ないというメリットがございます。

続きまして12ページをお願いします。ルート比較案の2、バイパス案の2つのうちの1つでございます。残地配慮という案でございます。これはバイパス案2つあるんですけども、そのうち、農地への影響、具体的には不整形な残地を残したりとか、そういうものを極力少なくするように計画した案で、この赤線で示したルートでございます。整備延長2.51km、事業費は31億ということで、1案より安くなっております。後ほどご説明します3案と同じ事業費というふうになります。ここですね、天神川の堤防がございます。ここにできるだけ、このルートを沿わせるということで、農地を通過する区間で区画の分断と不整形の残地を残すことを極力減らそうとしたルートでございます。また、集落よりできるだけ離れた、集落に影響の少ないようなルートにできるという案であります。

計画幅員につきましては、この間ですと3種類ございます。順番にご説明をしますと、この起点側から堤防に行くまでの間、両側に集落と家屋等がございますので、2車線で両側歩道で計画させていただいております。ここから県道、今ある県道にタッチするまでの間は2車線で、集落側のほうに片側歩道、これを計画させていただいております。それで、さらに今の県道はわいインターチェンジにつながる県道に重なる部分につきましては交通量が合流して増えますので、4車線として、現況どおり両側に歩道を設置すると、こういう計画にさせていただいております。

続きまして13ページをお願いします。第3案、バイパスで走行性重視の案でございます。

これはバイパス案のうち、先ほどのルートはちょっとぐにやっと曲がったルートですが、できるだけ真っすぐにしまして走行性を重視したルートでございます。延長は2.46km、ちょっと先ほどの案より短くなっております、事業費は31億、先ほどの2案と同じ、1案より安い事業費となっております。こちらは先ほど申し上げましたように、優良農地区間内をズドンとつっきますので、用地の分断、不整形な残地を残すようなデメリットがございます。走行性がいいという代わりにそういうデメリットがございます。さらにここの部分、田後神社がございます。拡大した絵がこちらですけれども、参道があって神社があるという今の状況なんですけれども、その参道を分断するような形になってしまうということで、こちらがちょっとデメリットというふうに考えさせていただいております。あと、この幅員、歩道の設置の考え方は先ほどの2案と同じです。同じ考え方で計画させていただいております。

続きまして14ページ、ルート比較結果、先ほどご説明しました各案、これを1つの表にまとめて整理し直したものでございます。こちらざっとご覧いただきますと、こちらにメリット・デメリットを、デメリットはマイナス、メリットはプラスという形で表示させていただいております。それで、ご覧のとおりで第2案がメリットが多くございまして、総合的に比較いたしますと、不整形の残地が少ない、集落への影響が少ない、事業費が比較的安いということで、最終的に第2案の残地配慮案、これを採用案とさせていただきます。

続いて、次15ページをお願いします。この先ほどご説明しました採用案を表形式でまとめたものでございます。こちらのほうに車線数、幅を区間ごとに表示しておりますけれども、4車線両側歩道の区間が210m、2車線片側歩道の区間が1,580mで2車線両側歩道のこの区間が750mで、合計しまして2,510mという形です。こちらが新たに整備する区間の延長ということで、先ほど事業費でご説明したのはこの区間の話でございます。今回、都市計画決定をさせていただくにあたりまして、最初申し上げましたように、この起点部分、倉吉市と湯梨浜町の境まで、この間も1つの羽合都市計画区域の路線として決定する必要がございますので、残り150mの既に整備されている区間、こちらを合わせまして、今回新たに2,660mを新規道路として都市計画決定させていただくというふうに計画させていただいております。

続きまして16ページでございます。こちらは先ほどご説明した幅員でございます。あとでご確認いただければと思います。

17ページをお願いします。ここからは地元関係者との意見交換の状況をご説明いたします。この17ページは以前報告させていただいたものと同じものでございますけれども、まず、羽合インターチェンジアクセス道路意見を聞く会というのを立ち上げさせていただいております。県がこの道路の概略ルート、構造を検討する上で、その湯梨浜町の将来のまちづくりについて、有識者の意見をお伺いして計画していこうと、そういうことで立ち上げた会がこの意見を聞く会でございます。構成員をご覧いただきますと、まず湯梨浜町の都市計画審議会、まちづくりの有識者でございますね、そちらと合わせて、

羽合土地改良区理事ですね、農地のほうの専門の方にもご意見を伺ったというところがございます。これは平成27年12月から去年の3月まで4回開催しておりまして、結論といたしまして、バイパス整備については、異論はございませんでした。

続きまして18ページをお願いいたします。こちらはその後、住民説明会を実施しております。これは先の審議会の報告事項として報告させていただいて以降、地元で説明会を開催させていただいた内容でございます。日付は9月24日月曜日でございます。この日は月曜日になっておりますけれども、秋分の日が前日でございます、振替休日になっています。月曜日ですけどお休みです。それで、さらに会場は湯梨浜町役場講堂でございますけれども、時間帯を3回に分けて開催させていただいております。午前の10時から、午後13時半から、夜の19時からという形で、地元の皆さんが御都合のよろしい時間に参加していただけるように考えて、このように設定させていただきました。結果、122名という多数の方に御出席いただいたというところがございます。それで、説明会で具体的に住民の皆様からの意見、質問等ございました。それに対する県の回答のうち、都市計画にかかることで主なものをこちらのほうに記載させていただいております。

まず、安全上の懸念という項目でございます。1つ意見として、羽合インターチェンジの交差点が最近、危険になったような気がするけれども、このバイパス整備で、さらに危険になるのではないかというような懸念がございました。ただ、これにつきましては、今、このインターチェンジは工事中でございます、山陰道の交通で東西に通過する交通が一旦下に降りて交差点を通過し、交差点内の交通量が増えてちょっと危険のような感じを受けられたかもしれませんけれども、工事が完了すればそこら辺は解消されるということでご説明しております。あと、天神川浄化センターから羽合インターチェンジに向かって、バイパスですので、それなりの速度で車が通過すると思いますが、新たな交差点付近がカーブが急な印象がすると。お配りした平面図4枚目になりますけれども、倉吉側から羽合インターチェンジに向かって、ここのカーブがちょっときついように思うけど、大丈夫かというご質問がございました。さらに縦断的な勾配ですね、坂道だとさらに危ないと思うけれども、どうかというご質問でございます。それで、回答させていただきましたのは、まず、このカーブですけれども、道路構造令というその基準に従いまして、このカーブの半径を決めてまいりますけれども、その基準よりも緩くここはさせていただいております。具体的には半径150mという基準に対して200mぐらいのカーブという形にさせていただいております。それで、ここあたりは勾配でいきますと0.3%、100m行って30cm下がるぐらい、ほぼ平坦な形になっておりますので、安全上問題ないと考えており、特別な対策というのは今は考えてないというふうにご回答させていただいております。

続きまして、バイパスができて、東側と西側の行き来が危なくなるんじゃないかというようなご懸念と、あと、小学生が、ちょうどこの角あたりをその通学のときの待ち合いに使っておられるということがございまして、その辺大丈夫かというふうなご質問がございました。当然そこかしこでというわけにはまいりませんが、ちゃんと交差

点で横断歩道を設置して安全に横断していただくように計画を進めるとともに、ここ両側歩道でございますので、そういうスペースを使っていただいて通学も安全にさせていただくということを考えておると、さらには詳細設計の中でその横断の関係とかはご相談しながら進めていきたいというようなことでご回答させていただいております。

続きまして19ページ、住民説明会での意見と回答です。ルート選定についてのご意見です。これは簡単に言いますと、今のルート、2案といたしますのは、堤防に沿った形にさせていただいておりますけれども、これをもうちょっと東側のほうにずらせば道路の両側を開発して利用できるじゃないかというようなご意見がありました。これにつきましては、不整形な残地を残さないということと、あと、田後神社なり、天神川浄化センターですか、ああいうコントロールポイントを睨むと、やはりここがいいというようなことも含めてご説明しました。そうしたところ、この方は、田後神社を移転したらいいじゃないかというようなご意見があったんですけれども、さらに地元の方から、それは絶対反対だというようなご意見もありました。さらに、そのあと、農振農用地が分断されて潰れるので堤防沿いが良いというようなことで、大勢はやはり堤防沿いが良いというようなご意見でございました。

また、浄化センター付近から堤防道路へ上がるルートはどうかというようなご意見もございました。これは、具体的にはここらあたりの道路のことを言われたようです。既設の道路で今のバイパスを横断する形になってしまいますので、ここら辺どうなるのかということで、こちらにつきましては、今後、詳細に検討が必要なんですけれども、基本的にはそこかしこで横断していただくというのは危なくなりますので、ちょっと回っていただいてこっちのほうの道路を使っていただいたりとか、そういうことでお願いしたいというふうなご回答をしております。

続きまして20ページですね、周辺道路につきましてのご意見です。今回のバイパス整備にあわせて周辺道路を整備する予定があるかというようなご意見がございます。これにつきましてはまちづくりの方針に基づいて湯梨浜町がそこら辺の話は主体となって検討される内容でありますので、今後の検討課題だろうというふうにご回答させていただいております。また、既存の町道に接続する道路はバイパス整備によって通行できなくなるんじゃないかと、先ほど申しあげましたけれども、バイパスで分断するような形になる町道等ですね、こちらについては道路機能の復旧については詳細設計で検討させていただくと、またご相談させていただくという形でご回答させていただいております。

それと、まちづくりに関して、これは先ほどから申し上げておりますけれども、現道周辺がバイパス整備で廃れてしまうんじゃないかというふうなご意見もございましたけれども、代わりに田後交差点付近、起点付近を商店街にするのかというご質問でございます。こちらにつきましては現道拡幅では商店等移転してしまって、そっこのほうが町の衰退につながるということでバイパス案とさせていただいたと回答しております。また、湯梨浜町も、今回の道路計画をまちづくりに生かしたいと考えておられます。その中で具体的な計画は検討中というふうにご回答させていただいております。最後にバイ

パス開通による騒音対策について質問がございました。こちらにつきましては詳細な計画ができて、家屋からの道路との距離とか、こういうものがはっきりした時点でまたご説明、ご相談させていただくというふうにご回答しております。

続きまして21ページになります。先回の154回都市計画審議会でのご意見、ご質問、こちらでまとめさせていただきました。まず、張委員のほうからご意見、ご質問がありましたけど、これは先ほどご説明しましたとおりで、交通量がどんどん減っていくとバイパス自体がどうかというお話があったんですけども、これは一時的なもので整備が必要だというふうに考えております。続きまして、猿沢委員のほうからルート決定に際して住宅、優良農地、天神浄化センターに配慮した形が望ましい、という御意見をいただいております。さらに濱田委員のほうからも優良農地につきまして、特に重点的に配慮した計画としてもらいたいというふうなご意見をいただいております。これにつきましては、それぞれ委員のおっしゃいましたところにつきまして配慮したというプランとさせていただきますいております。最後に谷本委員のほうから、堤防道路を利用することができないか、せつかくあるから使えば多分安くできるんじゃないかな、みたいな感じだと思いますけれども、これは、逆にほかのバイパス案に比べて盛土等で費用が嵩んでまいりまして、これは比較案からは外させていただいております。

続きまして22ページ、他の都市計画、天神浄化センターとの調整でございます。天神浄化センター、コントロールポイントということで、配慮すべき施設ということでご説明申し上げましたけども、実はこれ都市施設でございまして、都市計画決定をしております。それで、範囲といたしましては、この薄い緑色の範囲を決定しております。それで、これはセンター敷地本体ですし、これはその連絡道路になります。それで、決定しているんですけども、今回この新たなバイパス、これが上に重なる形になります。それで、都市施設は、原則重ねるということがあり得ません。立体的なものは別にしまして、できませんので、どちらかで決定し、どちらかを外すということが出てまいります。今回考えておりますのは、この新たなバイパスの方を決定しまして、こちらを外してしまおうというふうに考えております。バイパスができてまして接続もしっかりできますので、こちらは外してしまう。さらに今、検討中ですけども、図の下側の連絡道路も外してしまおうではないかということで考えさせていただいております。当然これは新たにこのバイパスを都市計画決定する際に、計画が残ってはいはずいので、合わせてこれを廃止するというのを考えさせていただいております。これは本審議の際にまた改めてご説明して、ご審議いただければというふうに考えております。

そして最後になります。23ページ、今後のスケジュールになります。本日の予備審議、こちらでのご意見を踏まえまして都市計画案につきまして、今後、関係機関と本協議をいたします。さらに計画案の縦覧をいたしまして、その後に審議会の本審議をいただくことを予定しております。その際には先ほど申し上げましたように既存決定部分の道路とか、天神浄化センター、こちら合わせて本審議で変更、廃止なりさせていただくというふうに考えております。この本審議で可決決定いただければ、国土交通大臣協

議を経まして、都市計画決定告示を行う予定とさせていただいております。以上、羽合都市計画道路の変更、3・6・1号倉吉羽合線について本日は予備審議のほど、よろしくお願いたします。

福山委員 はい、ありがとうございます。それでは、ただいまの事務局からの説明に対しまして質疑あるいはご質問、ご意見等ございましたらお願いたします。いかがでしょうか。私が初めてのことばかりで、いっぱい質問が頭の中に出てきてしまうんですけども、ちょっと私からも聞いていいですか。都市計画決定の廃止の話もさっきされましたけども、これも都市計画決定の重要な廃止っていう大きな決定になるわけですけども、本審議でもうちょっと詳細なお話をしていただけるということなんですけども、このあたりの周辺、このエリアの都市計画決定をしている都市施設、特に道路ですね、あるかどうか、私わからないので、もしある場合ですね、今回の都市計画決定と不整合はないか、整合しているかどうか、多分その辺確認されていると思うんですけども、その辺ちょっと知っておきたいなど。ないとは思いますが、都市計画決定をして施工してない、ずっと置いたままになっているような道路がもしあって、それとこれとが代替道路みたいな位置付けで決定されているようなものがあれば、それも同時に廃止するとか、エリアとしての整合的な都市決定をしておくっていう意味で、再確認ですね。この機会に知っておくのがいいのかなと思ひまして、ちょっとお聞きしたところですけども。

井上室長 はい、すいません。今ちょっとこのエリアの都市計画図をご用意しておりませんが、私の承知している範囲では新たなルートでこの付近ですね、それで、決定すべきものというのは残ってないというふうに思ひます。28年度に決定いただきました北条道路、こちらが都市計画決定がなされてなかったようですけども、これをしていただきました。あと、強いて言えば現道部分ですね、こちらの都市計画決定がされております。それで、こちらにつきましてはバイパス整備の状況を見て改めて計画の見直しを考えたいと、地元と協議しながらですけども、考えております。

福山委員 ありがとうございます。何かご意見ございますでしょうか。張委員さんお願いたします。

張委員 前回の質問に対して追加のご説明ありがとうございます。前回は、単純に示されているこの数値から質問したのですが、今日も先ほど口頭でご説明がありましたけども、この資料の数値だけを見れば、新しい統計の結果を使った推計を見ますと、前回の数値よりも、交通量の減り方がもっと激しくなっているというふうに認識してよろしいですかね。例えば、今日の資料の一番数値の高い、この189から119という数値ですが、前回の資料、古いデータだと、189から149となっており、つまり前回の資料では149のものが、新しいデータでは119という、さらに30減るというような認識でいいのか。結果的には、やはり事故がたくさん発生していて、改善する必要性が高い路線というのは認識していますけれども、この数値だけ見れば、交通量がもっと減ってきているというような認識は、間違いありませんか。

井上室長 はい、おっしゃるとおり、17年センサスによる推計結果より22年センサスによる推計結果のほうが下がってきております。それは認識をさせていただいております。ただ、

定量的な確認はしてないんですけれども、1つ考えられますのは、やはり313号がどんどん整備が進んで、その利用が進んでいって、その313号のほうに交通がシフトしていく状況が徐々にあらわれているのではないかなと。それがあらわれて最終的に北条道路ができたらもうちょっと下がっていくと、そういう過程ではないかなというふうな認識でおらせていただいておりますけれども、すいません。ちょっと定性的なというか、感覚的な話で申しわけございませんけども。

福山委員 はい、ありがとうございます。1万の交通量はそれでも出てしまうというところがこのデータになります。皆さん、いかがでしょうか。もう1つ聞いていいですか。私、個人的にはご提案されているバイパス案がいいなと。この辺に住んでいないので、気軽に私は思うんですが、2月ですかね、その評価されるときに、事業費を評価されています。おっしゃるとおりだと思うんですが、もう1つは、いわゆるライフサイクルコストですね。こういうのってトレードオフって必ずあって、複数案のうちこっちが完全にいいっていう話では多分ないと思うんですね。ですから、もしその辺計算して、これぐらいの費用だったら当然バイパスでこれだけ安全になるほうがいいですよという判断が当然あると思うんですけども。私の経験からすると、いわゆるバイパスを作る、これ、現道との交換ではないんですよ、維持管理もそんなにたいしたことないと思うんですけども、その辺も考慮しているという説明があるといいかなとちょっと思ったので。

井上室長 少々よろしいでしょうか。確認させてください。事業の担当がおりますので確認させていただきました。さっき草野次長のほうがご説明しました事業評価委員会の中で、費用対効果、B/Cというのを出示しております。建設費に対して効果がどれだけあるか。それで、当然1以上ですと整備するほうがいいという方針。それで、その中に、ライフサイクルコスト、今後の維持管理なり、改修なりの費用も含めたところで、B/Cは1以上ありました。それは評価しております。それについて、各案での比較まではしていないんですけれども、それを含めた検討はしているところであります。

福山委員 ありがとうございます。何かご意見等ございますでしょうか。張委員。

張委員 はい。少し認識不十分なところですけども、前回、谷本委員から堤防道路についてのご質問がありました。この堤防道路の東側にもう1本、道路があって、これは町の道路でしょうか。

井上室長 はい、そうですね。今、張委員のほうからご指摘いただきましたのは、堤防の上の道路と、堤防の下、東側のほうに沿った形の道路が2本あるということで、両方町道かというところがございますけれども、そうですね、名称で言えば町道になります。

張委員 この町道の使い方っていうのは、現在どのように使われているのでしょうか。この堤防の下の町道について、住民からは、何か要望は。

井上室長 これにつきましては意見交換会の中でも、周辺の道路がこのバイパスができることによって分断されたりとか、そういうことも出てくるので、どうしていくかというご意見がございました。それで、県のほうの回答でもご説明しておりますけれども、まず、機能回復ですね、今ある道路で、機能として必要だというものについては、当然詳細設計

の中で地元と協議させていただきながら検討していくという方針でございます。それで、すいません。ちょっと話がずれてしまうかもしれませんが、さらに周辺の道路をもうちょっとよくしたらというふうなご意見、これは町道になりますけれども、これについては湯梨浜町のほうがまちづくり計画の中で、さらに考えられて検討されていくというふうなことを考えておられるということでご回答しております。

福山委員 よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。辻委員。

辻委員 すごくわかりやすい説明をいただいて理解ができたかなと思うんですけども、すごく素朴な質問なんですけど、最新のデータをもとに将来の交通量を再計算ということで、平成22年のセンサスを利用して、最新のデータというのがこの平成27年ってあるんですけど、何か、今31年にしても、もっとう、28年とか29年ぐらいのデータを使って再計算するということはできないものなんですかね。

井上室長 済みません。ちょっとご説明が足りなかったかなと思いますが、まず、将来的な推計をするに当たってという意味のご質問だと思います。それで、これについて27年といわず、それより新しい、調査なりに基づいたデータでやったほうがもっといいんじゃないかと。おっしゃるとおりだと思います。ただ、残念ながら、そういう推計をする調査というのは全国的な調査になりまして、さらにポイント毎の通過交通量だけではなくて、どっからどこにどういうふうに車がきていますというふうなアンケートなり、そういうのを見まして全国的に整理して、それで、その結果に基づいて推計をするという形になります。そうすると大変な調査になりますので、これは5年に1回という形になっておりまして、それが、直近が27年。それで、ただ残念ながら27年の調査結果もそのポイント毎の交通量はわかるんですけども、将来交通量を推計するまでの整理がまだできてないというところで、22年のセンサスを使わせていただいております。

辻委員 よくわかりました。ありがとうございます。

福山委員 そのほかいかがでしょうか。今委員会が終わりますと次は本審議ということになると思いますけども、よろしいでしょうか。それではほかにご意見ございませんようですので、今後この都市計画の手続きを進めていただきまして、これらの協議を含めて本審議に、次回進行したいと思います。それではこれもちまして審議を終了いたします。では、事務局さんにお戻しいたします。

田中係長 はい。それでは今後の予定についてご説明を申し上げます。まず、本日予備審議をしていただきました案件につきましては、今後、国土交通省等の関係機関協議や地元への縦覧手続き等を踏まえ、都市計画手続きを進めていく予定でございます。次回156回の都市計画審議会につきましては、既に皆様にご調整の連絡等をさせていただいておりますが、出席者が一番多い3月27日水曜日午後からの開催を予定しております。詳細な時間、場所は別途御案内を近日中に差し上げますので、年度末の御多用中とは思いますが御出席を賜りますようよろしくお願いいたします。それでは第155回鳥取県都市計画審議会は以上で終わります。皆様どうもありがとうございました。