

第156回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成31年3月27日)

鳥取県都市計画審議会

## 1. 出席者（9名）

小林知子、門脇京子、讃岐英夫、猿澤美鈴、福山敬、張漢賢、辻富美子、西川文雄、濱田香

## 2. 欠席者（7名）

小椋弘佳、尾崎直美、島林昌子、稲田千明、福田俊史、吉田英人、川上守

## 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 井上室長

## 4. 傍聴者

2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3月27日（水） 午後2時00分から午後3時30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

議案1 鳥取都市計画道路 1・4・1号鳥取青谷線の変更について

議案2 気高都市計画道路 1・4・1号鳥取青谷線の変更について

議案3 鹿野都市計画道路 1・4・1号鳥取青谷線の変更について

議案4 青谷都市計画道路 1・3・1号青谷泊線の変更について

議案5 倉吉都市計画道路 1・5・1号関金和田線の変更について

(3) 閉会

## 8. 会議議事

14:00開会

(田中係長) ただいまから第156回鳥取県都市計画審議会を開催いたします。本日、御出席いただいております委員の皆様のお出席数でございますが、9名ということで全委員16名の過半数以上の出席となっており、当審議会が成立していることを御報告いたします。それでは審議に先立ちまして、鳥取県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) 県土整備部の次長の草野と申します。本日は年度末の本当の最後の週の皆さん大変お忙しいときにお集まりいただきまして本当にありがとうございます。きょうの審議の案件一応5題ありますけども、大きくは鳥取西道路と呼ばれている道路の関係が4つと、それから倉吉関金道路と呼んでいるものの関係が1つということで、塊でいうと2つぐらいになるんですけども、鳥取西道路のほうは、いわゆる山陰道の一部で鳥取から大体青谷ぐらいの間までですね、20キロ弱ぐらいがずっと鳥取自動車道がつながって、高速道路が夏までに延伸し、この県の東西の行き来が非常にやりやすくなるので、産業面、観光面で東西の交流が活発になることを期待しています。もう1つの倉吉関金道路というのは北条湯原道路と呼んでいます北条道路から岡山県の湯原まで全部つながる、長い南北の関係の道路の一部を成す道路ですけれども、一部もう供用済みのところもあるのですけれども、大部分が事業中です。この倉吉関金道路の区間が1月30日の県公共事業の評価委員会で、5年に一度、中間評価っていうことでその事業が今どういう状態だとか、事業継続の必要性があるかとかいうことを御審議いただく会議です。こちらのほうの事業評価委員会にもこの事業は継続的に実施する意味があるという評価をいただいていた。

今日の審議会はいずれも工事の実施に伴う、少し区域の変更が若干それぞれ発生しているということで、都市計画のいわゆる審議の中では比較的軽微な変更について、ぜひ御審議よろしくお願いただければと思っております。よろしくお願いたします。

(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。資料の不足や印刷が不明瞭なものは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、別途御用意をさせていただきますのでよろしくお願いたします。それでは会議を進めさせていただきます。議長の福山会長、進行のほどよろしくお願いたします。

(福山会長) 福山です。前回、私、新任でこちらに参加させていただいたのですが、そこで会長という職に就かせていただきました。きょうは2回目ですが、御参加の委員の皆さん、よろしくお願いたします。

今、草野次長からお話がありましたように、議案は全体で5つございます。大きくは2つということですので、よろしくお願いたします。審議に先立ちまして、本日の議事の記録署名委員を指名させていただきますと思います。今回は讃岐委員それから門脇委員にお願したいと思います。よろしくお願いたします。

それでは早速議事に入りたいと思います。議案1から4は同じ道路の話になりますので、この変更について説明を一緒に事務局からよろしくお願いたします。

(井上室長) はい。では、議案の1から4につきまして一括して御説明申し上げます。先ほど

草野次長、会長からも話がございましたように供用開始を目指して整備中の山陰道の鳥取西道路、鳥取西インターチェンジから青谷インターチェンジ間及び青谷インターチェンジから泊東郷インターチェンジ区間、こちらにつきましても合わせて変更するというので、その内容について御審議いただくものです。

鳥取と気高、鹿野、青谷と4つの都市計画区域、これを通過する都市計画道路ですので、この4つの都市計画区域ごとに4つの都市計画道路を決定しているということで、これだけの数が出ています。これにつきまして今回それぞれ変更します。議案は、鳥取青谷線の鳥取・気高・鹿野都市計画道路の変更後に青谷泊線の青谷都市計画道路の変更です。

次の2ページをお願いします。議案概要です。これは先般も鳥取西道路の変更という形で一度審議いただきましたけれども、事業の流れといたしまして、まず航空写真から地形図をつくりまして、それに基づいて机上で予備設計を行います。それで、それに基づいた計画を都市計画決定させていただいて、やっと事業に着手するという段取りになるんですけども、事業に着手するに当たりまして詳細な現地測量なり、現地調査を行います。そうしますと誤差が出てくるということで、地形・地質の詳細な調査結果をもとに詳細設計を行いまして、構造が変更になりますので、今回この変更を都市計画決定させていただきたいというものです。具体的に主な変更内容というところを上にも赤で書いています。現地測量、詳細設計の結果による盛土・切土形状の変更、さらには埋蔵文化財の保護及び内水排除を考慮して盛土構造を橋梁構造に変更するものです。

次の3ページをお願いします。路線の概要です。まず鳥取インターチェンジから青谷インターチェンジまでの間が鳥取青谷線という路線名で決定しています。さらに青谷インターチェンジから泊東郷インターチェンジ間を青谷泊線という路線名で決定しております。その中で、供用済みの区間がありますのでこれは決定しております。

後ほど御説明しますが、平成29年12月に一度途中まで供用開始するという公表がございまして、それに基づいて都市計画決定の変更をして、一部区間は審議いただきまして、変更の決定をしております。その他の区間につきまして今後供用する区間、①、②、③の区間につきまして今回新たに都市計画決定をする区間で、これを含めた鳥取西インターチェンジから青谷インターチェンジの間がこの夏までに供用開始するという区間です。

更に青谷泊線のほうです。これは既に供用開始していますけれども、これは平成15年3月に暫定2車線で供用開始しております。本来ならば供用開始する前に変更の手続きをさせていただくのが望ましいですが、ちょっとできておりませんでしたので、今回青谷インターチェンジにもかかわりますので、こちら辺の形状も固まっていたので、合わせてこちらの変更もさせていただきたいと考えております。

次の4ページをお願いします。これは今、整備中の航空写真でございます。先ほど申し上げましたように都市計画決定は4車線ですが、暫定2車線という形で整備してございまして、用地については全て買収が終わっています。当然、暫定ですけれども、4車線整備するときに手戻りないような工事の仕方で進めています。

次5ページをお願いします。続きまして、鹿野都市計画道路の経緯についてです。先ほど申し上げましたけれども、実は平成29年12月に一部区間が供用するというので、それを目指しま

して29年の11月27日に、これは手続き済みという区間とこの③区間、つまり浜村鹿野温泉インターチェンジ、青谷間が供用するという事で、審議の手続きを進めていました。11月27日が審議会だったんですけれども、21日に道路法面の変状が見つかったということで急遽供用開始が延期されたという経緯がありました。ということで、ここ③の区間が、変更する予定の区間だったんですけれども、法面の変状が出て、ちょっと保留になりました。その他の区間につきましては変状ございませんでしたので、そのまま決定をしております。それで、③のところの答申でございますけれども、内容としましては、この時点では、「諮問の内容は適当と認めるが、この法面の変状での対策のため、都市計画案の内容に変更が生じる場合には必要な手続きを行った上で、当審議会に改めて諮問するように」という、この赤線の部分答申をいただきましたので、それに基づきまして、本日諮問をさせていただきます。

次の6ページをお願いします。これが、変状が生じた当時、平成29年11月21日の国土交通省鳥取河川国道事務所の報道資料になります。こういうふうに、もともと山があったところを切り開いて道をつくるというところで、大きな斜面ができて、こここのところをアンカーという工法で押さえていました。この上の部分で、アンカーが突き出たような変状が生じ、このままでは危険だということで、この当時応急対策としまして、この斜面が前に動きかけていましたので、下のほうにこの青い形で急遽盛土をして押さえたというような対策が施されています。それで、この際に専門家によります検討委員会を国のほうで立ち上げられ、対策方法等を検討し、更にはその内容に基づいて供用時期を決めるというような報道資料を提供されています。

次をお願いします。7ページですね。対策方法の範囲及び横断説明図でございます。先ほど、平成29年11月以降に現地調査、それに基づく検討委員会での検討の結果、法面の変状の原因は複雑で大規模な地すべりであることが判明いたしました。この赤い部分、もともとの山がこうあったんですけれども、土を取って道をつけたと、そしたらこの土で押さえていたところがこっちのほうに押さえる力がなくなって、この斜面が地すべり状に動き始めたということで、国により対策を検討しました。結果としてこの横断図で見いただきますと、この斜面の前を盛り返してしまおうと、それで押さえようと考えました。具体的には、土にセメントを混ぜて固めたような、盛土で盛り返してしまって固めます。更に固めたままでは道ができませんので、その中をトンネルを掘って道をつくろうという工法になりました。

それで、この工法で実際工事が進められておまして、次の8ページをお願いします。これは具体的な写真になります。①番、こっちが青谷側のほうです。それでこっちが鳥取側のほうです。それで上が海側になるのですけれども、こういうふうな形でこの斜面が動き始めたものを、土を盛ってトンネルを掘ってという工法で押さえたということです。それで、この工事が完了したときに、盛土資料や現地の状況を検討委員会で確認されて、安全は確保されたと結論を出されています。それで、都市計画でどのような変更があったかというのを、色をつけて書いておるところですけれども、当初が青い枠のところ、赤い部分が追加する部分、黄色い部分が減る部分で、これは最初に申し上げました地形測量の誤差による変更が主なものでございます。追加で出たものといえば、この山自体が大きかったので、こちらのほうにもちょっと盛土で押さえていこうということで、この分を道路の範囲を広げてここに盛土で押さえてつくったと、基本的にはこの前

の部分、削ったところを盛り返して押さえたというふうな工法になります。

次9ページお願いします。続きまして、道路の諸元です。本日の議案1から4までの諸元をまとめましたのが下の表です。区域、路線名、位置、延長、道路規格、これは全て変更ございません。基本的な諸元で大きな変更はございません。1つ変更がございますのは青谷泊線の代表幅員が24メートルから20メートルに変わっております。それで、さらに車線数を4としております。まず、道路の全体幅員は道路の構造、例えば橋梁、トンネル、又は盛土とか、同じ盛土でも、場所や地形によって離れているものとか、くっついているものとかあります。それによって全体の幅員がちょっと変わってきます。このような各構造の延長を足し込んでいって、一番長いものが代表幅員という形にしますので、そこら辺の詳細な設計に基づいて延長を足してみましたところ、20メートルが代表幅員になったということです。あと車線数4というのは、平成4年9月25日に都市計画決定しておりますけれども、この当時の車線数は都市計画の決定しなければならない項目ではなかったということで、今回変更するに当たりまして、当初から4車線ですけれども、諸元として4車線と決定させていただくということです。

10ページをお願いします。これは横断面図です。くっついたもので20.5メートル、分かれたもので10メートルと10メートルで全幅20メートルになります。

次、11ページお願いします。橋梁の場合はくっついて20.5メートル、分かれて10メートル、+10メートル、全幅20メートルという形になります。

次12ページは、同様にトンネルの構造になります。

次13ページから具体的な変更内容、代表的なものを説明させていただきます。変更理由①として、測量等に基づく現地形状による変更ということで、例えば、この模式図でごらんいただきますようなこととなります。

次お願いいたします。続きまして14ページですね。これも測量に基づく現地形状の変更ですけれども、これは現地測量の結果、山に入っていく角度を変えたということです。トンネルの入り口は基本的に地質上の問題などから地山の等高線に垂直に入っていくほうが構造上、望ましいということがあります。詳細測量をした結果、詳細な等高線、地形がわかりましたので、それをもとに入射角を変えたこととなります。そのほか、谷とかは水が集まってまいりますので、谷にトンネルの入り口があるとトンネルの中に水が入ってくる形になりますので、基本的には尾根に入っていくほうがいいのですが、ちょっとずれると尾根部分が谷になったりしますので、そういうところを詳細な測量で確認して、こういう形となりました。

次お願いします。続きまして15ページですね、埋蔵文化財調査及び軟弱地盤対策によるものです。これは当初、この平面図でいきますと青い形でこういう平地部分を盛土で通過する予定だったところを橋梁、この細い緑色の部分ですね、橋梁に変更したということです。それで模試図が下のとおり、当初は盛土だったものが橋梁に変えました。これは盛土部分が埋蔵文化財の包蔵地で教育委員会のほうから貴重なものということで、できるだけ影響の少ないようにということで御依頼があったということ、及び埋蔵文化財調査するに当たりまして非常にお金と時間がかかるということで、総合的に勘案しまして盛土を橋梁に変えたということです。

次16ページをお願いします。次は③内水排除のための変更です。上が北側、海側になります。

それで、上側に湖山池があります。湖山川の部分は橋梁にしましたが、その両側はこの黄色のように盛土にしていました。それで、そうした場合は、1つ問題がございますのは、当然川やこの水路は盛土の下でつなげて行く形になりますが、雨が降ったときに、単純にこの川や水路だけを流れるだけではない、山側から湖山池側にこの田圃の表面も水が流れて行くという形になります。それで、さらにその水田なんかも小さい水路ですとちょっと大きな雨が降ると溢れて、その田圃の表面なんかも流れてくる形になるんですけれども、それをこの盛土が止めてしまうということが起こります。このまま盛土にしてはこの上手側のほうに、水が溜まってしまふ、水没してしまうというような箇所は橋梁にして、下を通り抜けるような形にして、そういう水没を防ぐということで、川ではない平地で水が溜まるのを防ぐということで盛土を橋梁に変更するというのがこの変更内容です。

次、17ページお願いします。続きましては変更内容④、これも詳細設計ですけれども、トンネル部分です。当初はトンネル本体のみを決定しておりました。その後詳細な設計でこの非常駐車帯とか、非常時の場合の避難連絡口ですね、こういうものが必要になってまいりますので、こういう設計が固まったところで、追加させていただくというところです。お願いします。すいません。

この今、御説明したようなところ、簡単に全部の図面で前に映し出しますので、御説明をさせていただきたいと思います。詳細箇所の説明でしたので、ちょっとわかりにくかったと思いますので、ちょっとかい摘んでという形になりますけれども、当初、盛土だったのを、これは先ほどありました埋蔵文化財になります、軟弱地盤対策のために高架橋にした部分です。

次、お願いします。さらに西側に行ったところですけども、こちら辺がもう、その地形の詳細測量により、範囲をみなおしたところです。黄色い四角のところは、これも埋蔵文化財の関係で盛土を橋梁にしたというところです。次は、これも同じですね。埋蔵文化財関係で高架橋にしたところです。それで、さらにこれもトンネルの入射角、ちょっと下側のほうに角度が振れたことによって、道路の法線が変わったという変更です。こちらは先ほどの避溢、内水が溜まるのを防ぐために盛土を高架橋にしたというところです。

ここがちょっと先ほどの資料で御説明してないところになります。平面図で、21葉中の6になります。良田CBというのがございます。CBはチェーンベースと言いまして、チェーンの着脱場になります。このようにチェーン着脱場の計画をされて、実際つくっています。それで、一般的に都市計画決定するに当たりまして、例えば河原の道の駅とか、琴浦の道の駅ございますけれども、ああいうふうなスペースは決定範囲から外しておりますので、同様なことで、このチェーンベース部分は外しております。当初は本線部分の切り盛りが都市計画決定範囲だったのですけれども、廻りをチェーンベースで囲うことによりまして、本線のみを都市計画決定するという形で変更をするためにこの黄色い部分とかが減っておるとというのがここです。すいません。

平面図21葉中の11というのをごらんいただきますと、ここで出てまいりますけれども、長いトンネルになりますと、この非常駐車帯、避難連絡抗をつくる計画になりますので、こういう計画をさせていただいています。

続きまして、元の資料1に戻っていただきまして18ページですね。関係者説明、縦覧の状況

になります。関係者説明といたしましては、地元関係地区、全14回の説明会を開催しておおむね異論はございませんでした。御説明した時点で用地は既に入収をさせていただいて、買収済となっております。さらに関係機関協議といたしまして、関係市町村、鳥取市、湯梨浜町に協議し、異議ない旨回答をいただいております。さらに道路管理者への協議、国土交通省に協議して、これも異議ない旨回答をいただいております。さらに(3)国土交通大臣への事前協議、これは先ほど御説明しました青谷泊線で、諸元で車線数を4とするというのを今回追加すると御説明しましたけれども、これは大きな変更になりますので、事前に国土交通大臣協議が必要ということで、こちらでも協議して異議がない旨回答をいただいております。更にこの路線は長くて大きい路線ですので、環境影響評価を行っているのですが、今回の変更内容は軽微な変更という扱いになりますので、評価の見直しは不要となっておりますのでしておりません。続きまして、この変更計画縦覧では、閲覧者もなく、意見書の提出もございませんでした。

次19ページをお願いします。最後に今後のスケジュールです。本日の審議会で御審議いただきまして、可決決定いただきましたら、4月に青谷泊線などの国土交通省本協議、これをした後に都市計画決定告知を行いたいと考えています。夏の供用開始前に決定告知を終わりたいというふうに考えています。以上、議案1～4まで御審議いただきますよう、お願いいたします。

(福山会長) はい、説明ありがとうございます。それではただいま議案第1から4までの説明に関しまして質疑や御意見ありましたらよろしく願いいたします。

(辻委員) 盛土から橋梁に変更になったっていうところで、もともと橋梁ではなく盛土にした意味というのは何かございますか。

(井上室長) まず、一般的には橋梁よりは盛土のほうが安いというのがあります。それは当然地質にもよりますし、下が軟弱ですと、逆にその盛土の下の補強のために金がかかり過ぎてしまうことがあります。さらに埋蔵文化財も調査してみないとわからないというところがございますし、これも一般的な話ですけれども、通常、山を切ったり盛ったりして道路をつくるのですけれども、どうしても山間部は切る土が多くなると、それを処分するのにもお金がかかる、処分場所が必要になってくるということがありますので、そういう切ったり、盛ったりのバランスを取るためにできるだけ盛土にするという考え方もございますので、そういうふうなことを総合的に考えて、一般的には特段の要素がなければ盛土というところが多いと思います。

(辻委員) はい。ありがとうございます。値段が盛土のほうが安くつくために最初は盛土で計画を進めていたけれども、その水田の排水の関係とか、重要文化財ですかね、埋蔵文化財の関係で、ここを変更したわけですね、どのくらい違ってくるんですか。

(井上室長) 申しわけございません。ちょっと具体的な数値は持ち合わせておりません。

(辻委員) はい。ありがとうございます。

(福山会長) はい、よろしいですか。濱田委員お願いします。

(濱田委員) すいません。土地も軟弱な地盤で、排水って言われていたのですが、ここら辺の農地の問題なんですけど、道をつけることによって農地への影響というのは何か影響は変わってきたりするのでしょうか、営農にかかわるところの。

(井上室長) 一般的ですけれども、例えばあまり道路なり構造物が大き過ぎますと日照とかの間



題が出てくると思います。そういうふうなことも考えられますし、当然もとある営農用の道路とか、水路とか、これをどのように復旧していくかということにあると思います。当然劣るような形にされないとはいえませんが、調整をしていくながら、最終的にどういう構造にしていこうかを地元の関係者の皆さんと調整して、つくっていたという形になっております。

(濱田委員) はい。そこら辺も協議が十分されているんで進んでいるということでしたら、配慮いただけたらと思います。ありがとうございます。

(福山会長) ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

(小林委員) 法面がずり落ちているために、再度、盛土にしてトンネルにするというお話がありましたけれども、その法面がずってくるというようなことはよくあることなのかということと、どのぐらいの期間その削った後、それを観測してこれなら大丈夫とか、これはちょっとずっているぞとか、どういうふうに判断されるのかなと思いました。

(井上室長) まず、あり得るかどうかっていうところですけども、実際にあり得ます。この路線でも、ここだけではなくて吉岡地区でも同じように法面が動いたということがありまして、当然事前に地質調査をしまして、どういうふうな地質だとか、そういうのは調べていくんですけども、最初の調査時点でこの程度の工法で大丈夫だということで対策を進めても、今回の場合、調べてみると非常に地質が複雑だったと、現地が複雑かつ複合的に絡み合っているということです。国土交通省が検討委員会で出された資料なんですけれども、まず、岩盤なり地層がこういう形のもがあったと、こういうものがあると何の問題があるかということ、やっぱりずりやすいんですね、そった形で。これが逆にこういう形が入っていたら止まれの形になるんですけども、こういう形のもがあったというのが1つあります。

さらには、上が花崗岩だったと思います。風化でもろくなっている、それで水がしみやすくなってきた、これがここに入って行って前に押し出す力になったということがある。さらに火山の関係で熱水が通った後があるということで、その熱水が通ると粘土層になったりとか、ちょっともろくなってくることがあります。そういうふうなものがあつたということが確認されました。これも非常に細かく調査をして見ないとわからないところがありまして、全ての山をこうやって確認するかっていうのは非常に難しいし、費用のかかる場所がございますので、やはり一般的な手法で調査をしてこの対策で安全だろうといったところでも、実際こういうところがあつたという場所が稀にあるということになります。それで、さらにもう1つの御質問ですね、いつまで観測するかというお話ですけども、これはケースバイケースになると思います。一般的に地すべりのところは継続的に水位を調べたりすることがあります。それでこれが最終的にどういうふうに観測を続けられるかっていう話はお伺いしてないんですけども、検討委員会で安全ではないかといわれた内容は、異常気象であつたこの7月豪雨を踏まえても今の工法で大きな変化ないので大丈夫だよってというのが1つの目安で結論の方向性が出されたということですが、実際これをいつまでどう観測されるかというの、詳細を聞いておりませんが、場所によって継続するところがあります。

(小林委員) はい。ありがとうございます。

(福山会長) そのほかどうでしょうか。

(張委員) 埋蔵文化財の発掘関係のことにに関してなんですけど、この発掘調査はどのぐらいの段階、今、どの程度進んでいるものかとか、既に観察できるようなものとか、実際にはこの埋蔵文化財に関しては大体どのような段階のものですか。

(井上室長) 一般的なお話になりますけれども、この文化財で特に貴重なものは現地保存という形で、形を変えずにそのまま残して調査するというのがございますが、今回の場合は重要ではありませんけれども、そこまで重要ではないということでした。ただし、壊してしまうわけにはまいりませんので、盛土でなく橋脚にしましたが、橋脚の部分はどうしてもそこを乱してしまいます。掘ってしまいますので、その部分は調査をおえて記録保存した上で工事を進めているという状況になります。

(福山会長) はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。今回は本審査になりますので、ここで可決ということになります。それでは議案の1号から4号まで、重要な山陰道の一部になりますけれども、こちらの都市計画道路の変更の決定について可決ということにさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。それでは続きまして議案第5号にいきたく思います。倉吉都市計画道路の変更についてということで、事務局から説明をお願いします。

(井上室長) 引き続きましては資料2をごらんいただけますでしょうか。議案の5、倉吉都市計画道路の変更について、1・5・1号関金和田線、一般国道313号になります。これも先ほどの山陰道と同じような話です。航空写真撮影等に基づいて作図しましたけれども、事業が進むにつれて詳細な状況がわかって、それに基づいた変更を行うという内容です。それで、主な内容といたしましては、この赤字で書いております埋蔵文化財の保護を考慮し、盛土構造を橋梁構造に変更、それと測量・詳細設計による形状の変更です。道路の諸元です。路線名1・5・1関金和田線、位置は倉吉市関金町大鳥居から倉吉市和田、飛びまして道路企画第1種第3級の自動車専用道路、代表幅員14m、2車線、それで、この延長以外は変更ございません。延長は変更前が11,080mで、変更後11,090m、10m伸びるとというのが諸元の変更でございます。4ページ目の横断面構成でございます。道路の設計基準であります道路構造令に基づいて設計しております。片側1車線3.5mが車道、それで、2車線で13.5m、橋梁部で全幅12mでございます。

次をお願いします。路線の概要5ページ目でございます。赤で引き出ししている部分、これが関金和田線です。この青で引き出ししている北条湯原道路の一部になります。北条道路から湯原インターチェンジをつなぐ路線になります。それで、北条湯原道路は鳥取県中部と岡山県の真庭地域を連絡するとともに、高速道路を結ぶ路線ということになります。

次6ページをお願いします。変更の概要です。今回、変更するのは、倉吉西インターチェンジから、福山インターチェンジまでの間の4,180mの変更になります。

別途配らせていただいたパンフレットをごらんいただけますでしょうか。このパンフレットでございます。それで、三つ折りになっていまして、中を開いてごらんいただけますでしょうか。これはパンフレットの、これ航空写真になっております右側が、北側日本海側になります。それで、左が南側で中国山地、岡山側です。それで右側の山陰道北条道路から関金宿までを結ぶ道路という形になっております。今の区間につきまして次の1から4の理由で変更をさせていただく予定です。1番が埋蔵文化財の影響範囲を最小限とするため、盛土を高架橋化するもの、2番が農

地に配慮して道路法線、区域を変更するもの、3番は追い越し車線の設定位置の変更、それで4番が詳細な測量調査を踏まえた計画変更ということで、詳細につきましては次のページ以降順次説明させていただきます。

7ページをお願いします。まず、変更理由の1番ですね、埋蔵文化財への影響範囲を最小限とするための変更です。この地域には埋蔵文化財が多くございまして、名称で言いますと石塚廃寺塔跡・市場城跡・中林遺跡など既に知られている埋蔵文化財です。この工事区域につきまして、教育委員会、倉吉市の教育委員会と協議しまして試掘調査の結果等踏まえて、埋蔵文化財の影響ある区域は、その影響を最小限とするために、盛土を高架橋に変更するという変更を今回行うものです。これは先ほどの鳥取西道路と同じような内容です。これ上の図はもとの絵なんですけど、ずっと盛土でこう幅広でありました。道路区域について、埋蔵文化財に影響のある区間は橋梁にするという変更を行うものです。

8ページ、これも個別にこういう場所だということころです。既にされている包蔵地の近く、こういう埋蔵文化財の影響があるところを橋梁にするということころです。

9ページ、これもさらに拡大したものです、各埋蔵文化財の箇所、青い部分が既に知られているもの、黄色い部分が試掘調査なり踏査等によりまして、この範囲が影響があるということころです。その部分は絵のとおり盛土でと、青い点線の盛土だったものをこういう橋にしております。

10ページをお願いします。こちらも同様です。市場城跡なり、中河原大縄手遺跡付近、こちらと同じように包蔵地を橋梁にする変更をしています。

続きます12ページ、変更理由の②農地に配慮した道路法線及び区域の変更ということころです。ここ当該地の地形ですけれども、西側に台地がございまして、東側に小鴨川がありまして、川がありまして、その間に挟まれた農地、ここを道路が通過するという形になります。台地があつて川がずらりと下のほうにあつて農地がある。それで、これを計画するに当たりまして、地元の要望等もございまして、できるだけ農地に影響のない形でという要望がありまして、できるだけ台地側に沿った形で道路を計画させていただきました。このたび、変更するというのは、実は先ほどの埋蔵文化財と関係してくるのですけれども、埋蔵文化財の関係で盛土を橋にした関係で、盛土にすると盛土の法尻、盛り先がどうしても山側のほうにくつつく、山側の道路に影響があるということ、それに影響のない範囲でぎりぎりまで寄せていたのですけれども、橋にすることによってさらに寄せることができるようになったと、農地をさらに農地側のほうから外すことができるようになったということがございまして、橋梁にして、位置をちょっと台地側に寄せるという変更もしています。ちょうど橋梁になったところがいわゆるコントロールポイントといいますか、ぎりぎり台地のほうに影響があるところだったのが、橋梁になってさらに寄せることができたということころです。

続きまして変更理由の③です。付加追越車線の設置位置の変更で、この路線で1カ所追い越し車線を計画しておりました。2車線になるのを4車線にして追越できるようにしている区間になります。それがこの青で示している1キロの区間です。更に山側のほうに福山インターチェンジを挟んで1キロぐらい離れたところに変更するようにしています。これはなぜかと申し上げますと、埋蔵文化財の関係で、盛土だったところを橋梁に変更しました。それで、橋梁にすると当然

2車線より4車線のほうが費用はかかってくるということで、盛土部分の位置を変えて、経費的な面で有利になるように変更しようということで、このたびこの付加追越車線の位置を変更させていただくという計画です。下のほうに詳細がありますが、盛土だったところにこの橋が出てくるということで、こういう変更をさせていただくように考えています。

次13ページお願いします。それで、変更した位置がこの詳細図ですけれども、小鴨川に近いところを通っておりますので、どうしても幅が広がると法面が川のほうに落ちていきますので、その分ブロック積で止めるような計画にして、ここの範囲の都市計画区域は、範囲は変更になっておりません。

次14ページお願いします。続きまして変更理由で④、詳細な調査・測量を踏まえた計画変更です。これも先ほどの鳥取西道路と同じ内容になります。番号つけて振っておりますけど、赤い部分が、区域がふえる部分、黄色い部分が減る部分になります。

次15ページお願いします。それぞれ丸番号つけているところを具体的に書いておりますけれども、この模式図のとおりです。もと考えていた地形がこうだと、ここまで盛ればいいと思っていたが、ここまで盛らなければならなくなったので、この赤い部分の区域を広げます。こちらも一緒ですね。地盤が想定より低かったからその分、法が出てきて幅が広がったというようなものがこういうところなんです。こっちは逆に地盤が変わって盛土の範囲が減ったというところなんです。続いても同じような変更になります。

次16ページの⑥番はちょっと違ひまして、17ページのとおり盛土の下にもとあった道路復旧をするという形でコンクリートのボックスカルバートを盛土の下につくる予定だったのですけれども、この詳細設計で位置を変えたというところなんです。これも当然地元と調整させていただいて変えました。

続きまして18ページ、関係者説明縦覧の状況でございます。まず、関係者説明といたしましては平成25年5月9日から28年10月3日にかけて、地元地区では3回説明会を開催しましておおむね異論はございませんでした。それに関係機関協議としまして、倉吉市に協議して異議がない旨回答をいただいております。次の(2)道路管理者への協議、国道ですけれども、県管理になりますので県の道路部局と協議して異議がない旨回答を得ております。国への都市計画法上の事前協議についても異議がない旨回答をいただいております。また、縦覧につきましては2月に変更計画の縦覧を終えておりまして、閲覧者2名ございましたけれども、意見書の提出はございませんでした。

最後19ページになります。今後のスケジュール案です。本日御審議いただきまして、可決決定いただきましたら、4月以降に国への本協議をしました後に、都市計画変更決定の告示を行いたいと考えています。以上議案5につきまして御審議いただきますようお願いいたします。

(福山会長) ただいまの議案第5号の説明につきまして、質疑や御意見いかがでしょうか。

(門脇委員) お尋ねします。盛土と橋梁で当然高さも違ってくると思いますが、その高さが変わることによって、例えば風の影響を受けるとかそういうことはあるのですか。

(井上室長) 道路高さにつきましては基本的には変わることはございません。はい。道路の専門的なことでいいますと、縦断形状という形になりますけれども、上がったたり下りたりという、

これは車の走行性とか、地盤の高さ等踏まえて当初から決定しており、それを盛土にするか、橋にするかトンネルなどの変更によって変えるってことはあまりありません。ですので、基本的には同じ高さです。それで、風の影響という点でも変化はないと考えます。

（門脇委員） はい。ありがとうございます。

（福山会長） ありがとうございます。よろしいでしょうか。この議案第5号に関しましても、今回は本審議になりますので、ここでお認めいただきますと、これで可決したと決定ということになります。それでは審議会として原案のとおり決定をさせていただきます。準備されています議案は以上になります。進行を事務局にお返しいたします。ありがとうございました。

（田中係長） それでは今後の予定について御説明申し上げます。まず、本日御審議いただきました議案につきましては原案どおり可決いたしましたので、今後の事務手続きとして速やかに都市計画決定告示を行う予定としております。次回、第157回都市計画審議会につきましては、現在、夏ごろの開催を予定しております。改めて御案内差し上げますので、御多用中とは思いますが、御出席賜りますようよろしくお願いいたします。以上で審議会を終わりたいと思います。本日は皆様どうもありがとうございました。