

山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の都市計画素案に係るパブリックコメントの実施結果と対応方針について

令和7年5月1日

生活環境部くらしの安心局まちづくり課

1 意見募集した経緯

山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）（都市計画道路名：1・4・2号南北線）の都市計画案を作成するにあたり、素案に対するパブリックコメントを実施しました。

2 パブリックコメントの概要

- (1) 募集期間：令和2年8月8日（土）から10月22日（木）まで（76日間）
- (2) 意見の件数：125件（72名）

3 意見の詳細

※意見の詳細及び意見に対する対応方針については、別紙のとおり。

【概要図】



【意見の分類・集計】

番号	項目	件数
1	ルートについて	37
2	完成時期について	6
3	防災について	7
4	環境について	14
5	経済について	4
6	事業全般について	19
7	インターチェンジについて	11
8	道路構造について	5
9	周辺道路について	8
10	その他	14
合 計		125

【意見の詳細】

番号	項目	件数
1	ルートについて	37
意 見		対応方針
・ バイパス千代水～鳥取西 IC の南北線は、必要である。 ・ 都市計画道路「南北線」のルートや構造は妥当と考えます。 ・ 福部 IC～伏野のバイパス交差点までは、現在のバイパスの高規格化で充分であると思う。 ・ 現素案では市民にとって IC の使い勝手が悪く利便性の向上にならない。鳥取市民にとって利便がよく活用を継続できることを考えれば、現在の鳥取環状道路の活用が望ましい。 ・ 晩稲地区住宅地内の道路予定地を住宅地の 10m 北側へ路線図の変更をお願いします。 ・ 市街地は土地が利用されているので、ルート案は難しかったはずだ。この案なら、一部の住宅地や工業用地に被ってしまうが、田畑の土地が大部分で用地買収もスムーズに行われるのではないかな。 ・ 南北線が出来たら、県庁周辺に住んでおられる国道 53 号沿いの住民の方は、浜坂や覚寺のインターチェンジを利用して、高速道路に乗れば、米子や豊岡に行くのも時間短縮が図れる。 ・ 中央病院や鳥取港でも高速道路を降りたら直ぐ到着でき、物流拠点、高次医療施設の充実が図れる。県の東西		・ ルートについて、多くのご意見をいただきました。 ・ このルートは、これまでの検討経緯及び政策目標を踏まえて選定されておりますので、ご理解をお願いします。 ・ なお、住居近接区間の住環境などに係る対策については、事業者である国土交通省が、事業化後に地域の皆様のご意見を伺いながら具体の検討を行うこととしています。 (検討経緯及び政策目標) ・ ルートは、事業者である国土交通省が平成 28 年度から計画段階評価を実施するとともに、平成 30 年度からはアンケート調査、オープンハウス、ワークショップなどにおいて住民や事業所などから幅広く意見を聴取し、検討してまいりました。 ・ アンケート調査等において出された意見から道路を整備するうえで達成すべき 5 つの政策目標（日常生活の利便性・安全性の向上、災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保、救急医療機関への速達性向上、産業活動の支援、観光振興の促進）を定め、その政策目標に合致し地域への影響が少ない

が高速道路で結ばれ、移動時間の短縮が図れる。県内の交流も盛んになる。救急医療機関へ早く搬送ができる。 ・ 観光も鳥取砂丘だけでなく浦富海岸にも寄ってもらいたい。この道路は、宮津市までつながっている。山陰海岸ジオパークに来てもらう様に3府県が連携して整備を進めてほしい。 ・ 江津地区の住民の環境配慮と、土地の利用価値の点から、本線及び取り付け道路を袋川に沿うよう、路線の位置の変更を希望します。環境配慮の観点から、江津地区住居との間隔をあけること。道路関係で利用したあとの、残った土地の利用価値を考慮した計画をすべきです。 ・ ガス会社のタンク近隣を通る際、万が一事故が起これば心配。そのようなことが起きなければならないと思うが、全国的な例など検証されての決定なのか不安です。 ・ 現ルートは、小学校に近接し騒音・安全面に問題があること、商工地域の移設補償費が多くなることを考慮すると、鳥取西インターから布勢の運動公園の山の部分を通過して、JRが狭くなった辺りから国道9号に抜けるルートの方が補償費については少なくなると思います。 ・ 地震等により高架が倒壊し、ガス事業者のエリアでガス爆発などが起こったら危険だと思います。強度面等に対して十分配慮することは当然だと思うが、将来的なことも今時点でしっかりとトータル的に検証をした方が良いと思います。高速道路を利用する人、近隣の住民（住居、通勤通学、勤務地）など日常で頻繁に利用するエリアであると思うので、不安をあおることになりかねないと感じます。取り返しのつかないことにならないようにお願いしたいと思います。 ・ 観光振興面では自動車道を直結することにより県外からの来県にはわかりやすく非常に便利。 ・ 遠回りになるが、土地収用が比較的進めやすい山沿いがいいのでは。 ・ 高速道路の予定ルートを詳細に見るとガス事業者や石油事業者等が集積する区画であり、なおかつガス会社の敷地を通る形となっております。高速道路が危険物であるガス事業者の敷地を通ることは必要のないリスクをまいている感じがします。行政としてリスクの多角的な分析（シミュレーション）や地域住民への周知、理解度向上について、丁寧な説明が必要となると思いますし、ルー	ルート（全線バイパス）が選定されました。
--	-----------------------------

ト変更が望ましいと考えています。

- ・ 道路建設予定地には、商工業の集積地が入っていることに大変不安がある。その中でもガス事業者エリアがあるのが一番気がかり。高速道路に起因する不慮の事故によりガス事業者の供給に万一支障が出た場合、私たち市民にも大きな影響が及ぶのではないかと。現在のルートでは、利便性への期待よりも不安の方が大きい。
- ・ 南北線は、東ひばりヶ丘の南側にずらして欲しい。南北線北側の東ひばりヶ丘民家にかかなり接近して計画されており、民家から少しでも離してもらいたい。南側は田んぼや畑なのでせめて南側の民家との中間くらいに移動してもらいたい。
- ・ 江津地域について、出来得るだけ袋川堤防側に添って通して欲しい。道路北側の残された水田部は将来的に全く利用価値の無い死んだ土地に成る。南北に分かれるので北側の堤防側は陽の当たらない土地に成り今でも耕作放棄の水田が目立つのに耕作地又は将来的に使えない土地に成ってしまう。地元の環境的に今より悪い状態に成ってしまう。今一度見直して頂き、地元が現状より良く成る様要望します。
- ・ 鳥取西 IC からの計画案の欠点は、完成まで20年以上かかること。鳥取 IC（東）なら工事期間10年以内。鳥取道（2車線）からの流れを早く（10年以内）に繋げることができる。もう一度、鳥取 IC（東）からの案を検討してほしい。
- ・ 江津 IC の入り口と南北線が江津の住宅地へ接近しすぎている。もう少し、住宅地から離して欲しい。住民の健康を守るという観点から人体に害を及ぼす数値ではないと説明があったが、ないとは言い切れない。防音壁や様々な施設を要望する。
- ・ 南北線の建設予定地に農地（水田）を所有しており、農地の真ん中に道路が通り、残地が東西に2箇所できます。残地の利用を考えると誠に不便です。可能であれば、ルートを西側（作物への日照不足を避けるため）に移動し、残地が1箇所になるよう変更いただければ幸いです。
- ・ 住宅密集地、学校のそばを走らせることは避けること。
- ・ 鳥取ガス付近のエリアを高架で通る予定だが、工事中の事故、開通してからの交通事故等、周辺は危険物を扱う企業が多く、近くを通すのは二次災害もあるので不安を感じる。現在渋滞している湖山街道に、ハーフインター

が予定されているが、益々の混雑が予想される。全体的にもっとシンプルな、ルートを選定すべきではないか。

- ・ JR 西日本の鳥取車両部本線上を通過することは、地震の際に倒壊があった場合、ライフラインを寸断する恐れがあると思う。レジリエンス（予防、対応）上、如何なことかと思う。
- ・ 万が一の事故が発生した場合や天災時の高架崩壊の際に被る経済的な損失等について、各方面よりデータ及び見解などが示されておらず、また、他ルートと比較した場合のメリット、デメリット等も示されていないため判断としない。今後、詳しい内容が示されてから判断すべき。
- ・ ガス会社の近隣を通る場合、郡山のガス爆発の件が気になります。広範囲の事故となると商業集積エリアでもあり、非常に問題であると思います。
- ・ 天然ガスの貯蔵施設等のある近辺に高速道路があること自体、論外だと思います。想定外の交通事故・地震等があればどうするのでしょうか。誰が責任を取るのでしょうか。
- ・ 鳥取ガスは民間だが、公共性の高い事業を行っている。公共性の高い部分を高速道路が通過する場合、万が一の事故で爆発や供給に支障が出ると非常にまずいと思うが、その辺りの経済的な損失はどうなんだろうか。
- ・ 鳥取ガスは民間企業ですが、ガス事業という公共性の高い事業をしています。その公共性が高い会社の真ん中に高速道路が通過する場合、万が一事故あるいは爆発によって、ガス供給に支障が出ると問題であると考えますが、その際のリスク（安全性・経済性）においてどのようなお考えでしょうか。
- ・ ルート・IC 配置について妥当と思う。バイパスが県道美萩野覚寺線に接続していないが、自専道（平面交差なし）であれば、計画としては妥当と思う。
- ・ 国道 9 号（千代水）～覚寺間（国道 9 号以北）については必要性を感じられない。鳥取西 IC～国道 9 号間をまず完成させ、国道 9 号以北の整備は様子を見るべきと思う。
- ・ エネルギー関連の会社が集まるエリアへの高速道路建設は、事故時の被害が甚大である可能性があるので非常に不安に思う。
- ・ 南北線の計画素案について、JR の車両基地を横断することについて、かなり不安を感じる。工事中、列車走行

中に事故でもあったら甚大な被害が発生することは間違いない。そうでなくとも工事事故等で線路に被害が出れば長期にわたり不通となり、多くの利用客に支障が出ることが心配です。高架橋工事については、かなりの日数を要することを鑑みて、あえてこのルートを計画することが正しいのか私には理解できません。少なくとも外のルートの検討を希望します。

- ・ 計画図面では、危険物を製造する都市ガス事業者の敷地を通る計画です。しかしながら、高速道路で重大な事故が発生した場合、都市ガスやその原料に引火する可能性があります。危険物を扱う会社の中をあえて高速道路を通さない方が望ましいと考えます。過去国内外で交通事故に起因し、貯蔵している危険物が引火、大規模な災害につながった例があります。次世代のため、その様なリスクは避けるべきではないでしょうか。
- ・ 南北線の構想の可否を検討する際には、大まかに3つのルートが示され、その選択肢の中で議論されました。住民もその議論に参加できたことは、民主的であったと思います。しかし今回は、確定したような詳細な図面が提示され、強い違和感を感じております。確かにお手間はかかりましようが、もっと丁寧に地権者の調査なり、立地者の事情をお聞きいただき、ルートを示されるべきではないでしょうか。可能であるならば、一旦今回のルートを白紙に戻していただき、私ども住民の意見も織り込んでいただくことを希望いたします。
- ・ 千代水地内の所有地に南北道が通る計画があるということですが、そのようになると建物は取り壊し、もちろん不動産契約も終了ということになります。不動産業の場合、土地を失うだけでなく契約も失うこと、残存土地では運用の幅が狭まること等、損失が非常に大きいことを考慮して頂きたい思います。別のルートを通るようにして頂くことを強くお願い申し上げます。

番号	項目	件数
2	完成時期について	6
意 見		対応方針
・ 早期着工をしてもらいたい。用地買収や埋蔵文化財調査を早く終わらせて事業着手をしてもらいたい。それには、県や市が協力してもらいたい。用地買収等の時間短縮が出来るかで完成時期が変わって来る。千代川に架かる橋梁の工期を短縮してもらいたい。 ・ 以前は、陸の孤島と言われた兵庫県の「但馬」や京都府の「丹後」の方が、鳥取県の「因幡」よりも高規格道路整備が進んでいます。人口20万人の県庁所在都市で交通量の多い「鳥取市」の高規格道路整備が、小規模都市で交通量の少ない「豊岡市」や「宮津市」よりも遅れていることは、鳥取県庁の怠慢だと思います。都市計画道路「南北線」の早期完成を、強く要望します。 ・ 素案でルート内に入った住民として、事業化の時期を知りたい。 ・ 年数のかかる事業と思うが、コロナ禍にあって公共事業を今急がなくてもいいと考える。優先されるべき税金の投入は別のところではないかと考える。 ・ 鳥取西インターを毎日のように利用している。早期開通をお願いします。 ・ 早期開通を希望します。		・ 山陰近畿道鳥取～覚寺間（南北線）の事業化の時期や完成時期は未定です。 ・ なお、事業者である国土交通省は、都市計画決定後に事業化に向けた手続きを行うこととしています。

番号	項目	件数
3	防災について	7
意 見		対応方針
【積雪・凍結対策について】 ・ 防災、積雪対策、凍結対策も検討してほしい。		・ 事業者である国道交通省は、道路供用後の冬季の道路の安全・安心を確保するため、凍結防止剤の散布や除雪などの維持管理を行うこととしています。
【災害時の避難について】 ・ 江津地区の水害時の避難先は、袋川を渡った浜坂小学校が避難先に指定されておりますが、急な増水、津波等では、周辺に高所が無い（中央病院への避難は出来ません。）今回の南北線の橋梁道路へ一時緊急避難ができないかと思います。 ・ 海岸線は冬季には、北風が吹き付け、凍結もあります。パーキングも併設してチェーン装着、展望、一時避難との併用で2 kmごとに少し広めのパーキングを取られることを道路交通法等もあり、大変難しいと思いますが提案いたします。		・ 南北線は、自動車専用道路のため一般的に駐停車禁止となります。 ・ 災害時は、鳥取市が指定する避難所に避難をしてください。 ・ なお、南北線は無料の自動車専用道路であり、乗り降りが自由であるため、パーキングを設置する予定はありません。
【浸水対策について】 ・ 高速道路近隣に長年住んでいるが、特に千代水地区や五反田周辺は、降雨時はすぐに水につかります。特に千代水の君司跡地から鳥取警察へ続く道路、オートバックスから鳥取ガスへ続く道路のあたりは毎回のように入水しています。地盤の事など、工事や強度などで問題はないのかと不安になります。 ・ 町内を分断までして南北線道路が必要ですか。南北線道路を作るより河川（千代川）全体の水害対策を考えて頂きたいです。 ・ 道路の冠水地域に南北線を建設するということの確認が必要である。樋門が4基設置あるが、排水ポンプ施設が必要だ。南北線道路の下に設置予定の補助道路が冠水し、機能しなくなる。また、地盤が沈下するという点も重要である。		・ 南北線の道路排水処理について、事業化後に事業者である国土交通省が現地の水路等の排水機能を調査したうえで検討を行います。 ・ なお、千代川水系の流域治水対策について、激甚化する水害に備えるため、国や自治体等が協働し流域全体で水害を軽減させる対策を進めることとしています。
【地震対策について】 ・ 高架構造だと大規模地震の際には、逆に近隣や通行車両の被害が大きくなるか。		・ 南北線の高架構造の地震対策について、事業化後に事業者である国土交通省が落橋や倒壊の防止対策に加え路面に大きな段差が生じないような構造を検討することとしています。

番号	項目	件数
4	環境について	14
意見		対応方針
【騒音・振動について】 ・ 県道鳥取砂丘線（路線番号183）の接続ですが、近隣に江津地区の民家があり、且つ、下り本線合流のため、アクセル全開により、騒音が懸念されます。実際に、走り出してみないと、判らない事とは思いますがもう少し、民家から離して構築を検討されたほうが良いかと思います。 ・ あすなろ保育園が動かれるなら問題ないですが、あすなろ保育園の園庭は南側で、園庭の右上部を車両が行きかうため、防音壁の設置が必要となります。 ・ 鳥取道の鳥取市長谷地区を通る道路の“つなぎ目”が終日騒音になっています。人口密度が低いので大きな問題になっていないようですが、これが市街地なら苦情が多いはずです。 ・ 風、騒音対策（側壁帯）は事前に環境調査を実施し行うこと。 ・ 小学校のすぐ近くを高速道路が走るのは、騒音ならびに万が一の場合の安全面を考慮すると問題がある。 ・ 長期間の工事の騒音や、完成後の騒音についての防音壁の取付けや、また視線の遮断についてもどのような対処されるのか。 ・ 工事前後の騒音・振動を測定し、工事後の影響をはっきりさせると共に、改善効果を明確にしていきたい。		・ 工事中の騒音振動対策について、事業化後に事業者である国土交通省が、地元の皆様と調整を行いながら騒音振動を極力少なくする道路構造等の具体の検討を行うこととしています。 ・ なお、工事中の騒音振動対策としては、防音シートの設置、低騒音型の建設機械の使用、振動低減を考慮した工法の採用などがあります。 ・ 道路供用後の騒音振動については、環境基準を下回る予測となっていますが、環境基準を上回った場合は、事業者である国土交通省が必要な対策を行うこととしています。
【日照について】 ・ あすなろ保育園側の防音壁の高さをいくりにされるかわかりませんが、園庭が暗くならないか、日の差し込みが少なくなならないかルート図では心配する次第です。		・ 日照については、南北線の建設により影響が大きい場合は、事業者である国土交通省が日照状況を確認したうえで、補償を検討することとしています。
【地盤沈下について】 ・ 浜坂に住んでいるため、近くに大きな道路ができるということは、工事の段階で家が傾き、道路ができると事故が増えるなどデメリットが多いので、反対です。地球温暖化が進み異常気象が続くなか、道路を作りさらに温暖化が進むと思います。 ・ 湖山地区、千代水地区は土地が低い大雨の際はよく水につかる。工事中や道路開通後の強度面で問題ないのか。また、開通後も同様で、強度不足による沈下等も心配。道路建設中の事故はニュース等でもよく聞く。交通量や事業所の多い湖山、千代水地域で事故が発生すると被害が心配。		・ 鳥取市内は、地盤が柔らかい地域が多いため、南北線工事による地盤沈下が懸念されます。 ・ 地盤沈下による建物等への影響については、事業者である国土交通省が具体的な設計を実施した後、地盤沈下の影響が考えられる範囲内の建物等の調査を実施することとしています。

【塩害について】 ・鳥取道を冬場通勤すると自動車フレームの錆が一気に進みます。また用水路に流れ込んだ凍結防止剤の塩分で、魚や水中昆虫が絶滅しています。さらに春先に用水路に稲作の水を流し込んだ時にたまった塩分が水田に入り、水田が塩害になります。	・凍結防止剤の散布による農地の塩害については、国土技術政策総合研究所が行った調査（凍結防止剤散布と沿道環境）において、影響は極めて小さいという結果であることから、問題となるような被害は生じないと考えています。 ・事業者である国土交通省は、道路排水が農地に影響を与えないようにするため、地元関係者と調整を行うこととしています。
【環境破壊について】 ・お願いします。これ以上環境破壊を推し進めないください。近年数年間右を向いても、左を向いても道路の建設で山や田が破壊されました。そのうえで未だ道を作るとはとても信じられません。自然を大切にしてください。県や市が率先して自然破壊されるのは許されません。	・南北線は、観光振興や渋滞対策等の様々な効果が期待されるなど、鳥取県の発展のため重要な路線ですので、ご理解をお願いします。
【生活環境について】 ・生活圏内が千代水なので、鳥取市街地方面に移動する場合でも、距離、道路等が複雑になり、普段の生活に支障が出ることも懸念している。 ・南北線が町内会を分断するにあたり、住民の負担等を鑑みて頂き住民説明会でもありました国、県、市の縦割り行政をやめて最終の全体像を提示して頂きたいです。南北線が町内会を分断するにあたり、町内会の活動に支障が生じる事があると思われます。	・南北線事業にともない、現状と比較して地域内の通行や活動が不便になる場合が考えられます。 ・地域内の通行などの機能復旧について、事業者である国土交通省が地域の皆様のご意見を伺いながら検討を行うこととしています。

番号	項目	件数
5	経済について	4
意 見		
- 車の流れが変わると店舗の売上の見通しが立てられませんか。例えば、湖山街道は適当に渋滞しているから繁盛しているのであって、渋滞が無くなると車は通過してしまうようになります。そしてますます郊外のショッピングセンターしか繁盛しなくなります。 - 道路建設予定の千代水地区には非常に多くの事業所が集積しています。そういう地区に道路を通すことによる影響は多方面におよび、非常に大きいと考えます。 - 商業施設が密集している地域を通る計画であり、普段利用している店舗などが今回の工事により、店舗移転などで撤退しないか経済的損失等を懸念している。 - 安長地区は商工業の集積地であり、高速道路建設による土地有用性や移転等による各社の事業停滞に懸念がある。		- 商工業が集中している鳥取市千代水地区は、「慢性的な渋滞により高速道路ICへのアクセス性が低く物流活動に支障がある」という課題があります。 - 南北線の整備における政策目標として「産業活動の支援」を定めており、南北線の整備が地域の産業活動の発展に寄与するものであると考えています。

番号	項目	件数
6	事業全般について	19
意見		
【事業費等について】 - 鳥取県の人口1人当たりの国道・県道・市道の道路距離数は全国の上位です。国からの道路維持補助がなくなったらとても維持できる長さではありません。社会的インフラの維持は最低限が理想です。自動車専用道は贅沢なインフラと呼べるのではないのでしょうか。 - 高速道路の建設は、税金により建設されるためJRを超えて国道9号までの区間で、このルートでは商工地域が長くなり店舗の移設補償費が多額となる。 - 基本的に橋梁構造を採用するという事だが、工事費用が多額になるのではなかろうか。		- 南北線のルート帯は、他のルート帯と比較して事業費が高額となりますが、全ての政策目標の達成が見込め、地域ニーズの高い渋滞緩和や交通安全性の向上、災害時の代替路の確保などにおいて特に優れた効果が期待されるため、全線バイパスが選定されました。 - 事業者である国土交通省は、具体的な道路構造の検討に際して、事業費・維持管理費のコスト縮減等に配慮することとしています。
【事業の必要性について】 - 急激な人口減少が進み道路の利用状況も変わるなかで、長い期間や多額の費用を使って本計画が実施されても、日常生活の利便性や安全性の向上に大きく貢献するものとは考え難い。もっと費用対効果の望める施策に投資すべきで全く理解出来ない。 5つの政策目標を実現するには、計画されているルートだけでなく、電柱撤去や道路幅の拡張、立体化など、既存の道路機能を拡張したり、有効活用することでも可能ではないかと思うが、そのような案が提示されていない。「新しい道路を作る」という結論ありきで議論が進められ、さらにその上で、「案①全線バイパス案」を正当化するために、理由を後付けしているように見受けられる。 「今」なら計画道路はあったほうが便利さは享受できるが、20年先となると人口減、環境問題、騒音面、維持管理面でデメリットが高いと感じます。「今」鳥取県東部において、多額の税金を投入して新たな道路を建設する必要があるのか。過去においては必要な時期も感じられたが、将来においてはあまり感じられません。 - 市街地を南北に縦断する計画ですが、土地確保、代替地、環境変化等问题が多く山積み。		- 南北線の区間は、市街地を通過し、沿線には空港・港湾・鉄道駅などの交通拠点や物流拠点、県を代表する観光地、高次医療機関などが立地していますが、渋滞・事故・災害時の脆弱性により、移動における速達性や安全性、信頼性が低いため、日常生活や経済活動において課題となっています。 - 住民、事業所、道路利用者などからは、渋滞や事故がなく、安全で災害に強く、広域観光を促進する道路が望まれています。

【工事による渋滞等について】 ・ 工事が長期間にわたるため、近隣の暮らしや事業活動に多大な悪影響をおよぼすのではないかと危惧します。 ・ 通勤や買い物で交通量が多いところに通るようですが、工事で渋滞や通行止めとなり、交通網の乱れがおきるのではないかと不安に思う。	・ 事業者である国土交通省は、具体的な道路構造等の検討において、生活環境への影響や工事中の影響などにも配慮することとしています。
【補償について】 ・ この都市計画は、市街地を縦横断する形で行われようとしていますので、同時に多くの建物が立退きをしなければなりません。このようなケースでは、この都市計画事業と並行して、予め代替地の計画を同時に行うことが事業の早期実現のキーだと思います。特に多くの事業者は、業務の関係で近くの移転先を希望されると思います。 ・ 千代水地区は住宅地ではなく、商業地区それに伴う倉庫など移転に伴う補償費用が多くなると想像できる。鳥取の発展も大事だが、大きな投資をして次の世代の足かせにならないか不安だ。将来の維持費のことも含め、現在では夢のある話だが、将来的には不安の残る話だ。 ・ 法人の敷地を数多く通るルート選定だが、交渉が大変なのでは？補償金も莫大ではないか。法人が多くなると代替の土地も相応に広くなり確保にも時間がかかるのではないか。 ・ 南北線が通る土地で建物を所有して不動産賃貸業をしています。買い取られた残り 44 坪では、使い物にならない。南北線が上を通る部分だけではなく、土地全部を買い取ってもらうことは可能なのか。その場合、金額はいくらになるのか。買い取られた場合、代替地を与えてもらえるのか。千代水エリア以外でもよい。 ・ 不動産用地の 1/3 を南北線道路にとられると、賃貸物件としての価値がなくなり営業できません。 ・ 南北線と住宅があまりに接近しているので家の傾きも心配です。補償は工事完了後までと言うことですが、道路完成後に使っていると更に傾きが酷くなる可能性があるためその後の補償も考えてもらいたい。 ・ 素案でルート内に入った住民として、移転補償の補償額の計算方法（方式）を知りたい。 ・ 計画を決め切ってしまう前に、話し合いを持ってほしい。移転しなければならないとなれば、生活基準も変わることになる。その補償はしっかりしてくれるのか。直接、移転対象にならないかもしれないが、生活道路が作られたり、橋脚により日陰になるのではと心配される。	・ 事業者である国土交通省は、具体的な道路構造等の検討において、家屋や事業所の移転にも配慮することとしています。 ・ 補償の詳細については、事業者である国土交通省が個々の状況を確認したうえで、個別に調整することとしています。

【意見聴取・情報提供について】

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 道路沿線及び地区の事業者の意見はどうなのでしょう
か。意見収集は行われたのか、行われたのであればその
意見を教えていただきたい。行っていないのであればそ
の理由をおうかがいしたい。・ 住民の声を聞く機会をもって、誠意をもって対応するこ
と。該当地域だけでなく、今回のように多くの場所で意
見を聞くことで、様々な声が出ると思うので、出席者が
多いところも少ないところもあると思うが、説明会の回
数を多く持つこと。情報提供は、随時広く広報してほし
い。 | <ul style="list-style-type: none">・ ルートは、事業者である国土交通省が平成２８年度
から計画段階評価を実施するとともに、平成３０年
度からはアンケート調査、オープンハウス、ワーク
ショップなどにおいて住民や事業所などから幅広く
意見を聴取し、検討してまいりました。・ また、県は、都市計画手続きにおいても、説明会や
パブリックコメントを実施し、幅広く住民や事業所
の意見を聴取してまいりました。・ 今後も、県ウェブサイト等において、情報提供に努
めていきたいと考えています。 |
|---|---|

番号	項目	件数
7	インターチェンジについて	11
意見		
【インターチェンジの構造・間隔について】 ・ ハーフインターチェンジで計画されていますが、上り下りの利用者数に大きく差が無いように思います。ぜひ、フルインターチェンジでの検討をお願いします。 ・ ハーフインターチェンジだと紛らわしく、運転中に混乱が生じる可能性があるため、ハーフインターチェンジではなく、通常のインターチェンジにすべきだと思う。 ・ 鳥取東部のみならず鳥取中部や兵庫県北部の医療体制の基幹となる県立中央病院が存在するので、どの方面からもアクセスがスムーズになるよう是が非でもフルインターチェンジにしてもらいたい。 ・ IC が短距離で多すぎ、70～80 km/h で走行した場合、各所でブレーキが発生。高齢者の多い県なので、IC の集約と乗り降りが同じ場所を希望。間違えて進入や逆走といった危険にさらされないかと懸念される。		・ インターチェンジの配置については、政策目標の達成や地域ニーズを踏まえ、主要観光拠点、産業・物流拠点、救急医療機関等の主要拠点や中心市街地との円滑な連絡、交通混雑の緩和への寄与に配慮したものとしています。 ・ また、インターチェンジの構造については、道路建設に要する費用を極力抑え政策目標の達成に必要な構造としたため、一部をハーフインターチェンジとしています。
【鳥取西 IC について】 ・ 鳥取西 IC について南北線のジャンクションの役目を果たし、尚且つ山陰道と南北線・国体道路・県道 49 号線の渋滞が分散され緩和されると思います。		
【千代水 IC について】 ・ 県道 318 号（旧国道 9 号）に IC を設けるべきだと思います。尚且つフルインターチェンジにしてもらいたい。		
【晩稲・南隈 IC について】 ・ コナン空港へのアクセス（特に東方向）には非常にスムーズになる。一番は鳥取港（賀露港）へのアクセスがどの方面からもスムーズに流れる。		
【江津 IC について】 ・ 南北線と県道鳥取砂丘線の接続は、道路東（あすなろ保育園）の北側あたりに出来ないでしょうか。あすなろ保育園も高架下北側に成るので良くない。あすなろ保育園の北側を通す方が良いと思う。 ・ 江津 IC の入り口の道路は、小中高等学校へ通学する児童生徒の数が 100 人以上いる。児童生徒の命を守るためには、信号機・歩道橋の設置や通学路の変更など安全な通学路の確保が必要である。また、幼稚園の送迎車が出入りするところに江津 IC ができるということである。江津地区の交通量が増加するという観点で、再度見直しを要望する。		

南北線の江津 IC は、もう少し北側へ移動してほしい。 振動・騒音の影響を少しでも江津集落から遠ざけたい。	
【覚寺 IC について】 南北線から福部 IC へまた福部 IC から南北線へ直に乗り換えられ、かつ福部 IC から国道 9 号線（鳥取バイパス）に降りられ西に向かったり、国道 9 号線（鳥取バイパス）米子方面から登り福部 IC 方面に行くことが出来たり、国道 9 号線（鳥取バイパス）米子方面から登り南北線に入り鳥取西 IC 方面に行くことが出来るフルインターチェンジになると思いますので、よろしくお願いいたします。	

番号	項目	件数
8	道路構造について	5
意 見		
【安全対策について】 ・ 既に開通した鳥取道の死亡事故の9割以上は対面に飛び出したことによる正面衝突です。このような危険性の高い片側1車線は建設するべきではないと考えます。 ・ 千代川架橋から晩稲空港線インター間の道路は冬場の西風が強く吹き、凍結と吹き溜まりが出来やすいので、カーブと勾配は緩やかにしてほしい。 ・ 中央分離帯の構造を安全対策と合わせて検討してください。 ・ 南北線完成時、鳥取西 IC は鳥取市内からの同 IC への流入をはじめ、鳥取自動車道、山陰自動車道、山陰近畿自動車道の結節点化により交通量の集中、増加、合流車両の複雑化が予測され、自動車事故の増加が懸念される。鳥取西 IC の合流地点前後の両方面三車線化や合流車線の伸長・長距離化など、安全性に配慮した道路構造を南北線の都市計画案に盛り込んでいただきたい。		・ 南北線都市計画素案の道路構造は、全線片側2車線としていますが、具体の整備方針や安全対策については、事業化後に事業者である国土交通省が検討を行うこととしています。
【追越車線について】 ・ 追い越し車線も付けてほしい。一部4車線化にしてほしい。前の車が遅いと渋滞が発生してしまう。		

番号	項目	件数
9	周辺道路について	8
意 見		
【県道・市道の整備について】 ・ 国体道路 IC の設置で市道徳尾 7 号線が閉鎖されるので、付け替え道路の設置とそれに伴う信号の設置、又信号の設置に伴う国体道路の二つの（市道徳尾 7 号線と南北線の登り線）右折車線設置と、そのための国体道路の拡幅工事を是非やっていただきたい。 ・ 市道嶋～里仁線（県道 2 1 号・国体道路と市道古海高住線・吉岡街道を結ぶ線）の新設計画を白紙にしていきたい。鳥取西道路が開通してから、市道岩吉陸橋線の交通量が激増し、市道沿線の住民は騒音と振動に毎日悩まされております。市道嶋～里仁線が新設されれば利便性はよくなりますが、市道岩吉陸橋線の交通量はますます増加し生活環境がさらに悪化するのは明らかであります。 ・ 海水浴や GW などの砂丘、浦富の渋滞緩和のため、南北線に沿った側道の整備をしてほしい。 ・ 南北線の都市計画素案について、特に覚寺インター付近については多くの住民が立ち退きをせまられ、残る住民にも多大な影響が発生する事案にもかかわらず、国の事業範囲の都市計画素案が決定しなければ市の計画の立てようがないという理由で、住民に国・県・市の事業全体の結果としての都市計画が示されないまま、住民に「説明」したという「実績」だけを作って納得するように求めている。県による都市計画素案の決定をする際に、市の都市計画も同時に盛り込み総合的な都市計画として明らかにし意見を求めるべきである。 ・ 鳥取西道路が開通してから徳尾付近の車の交通量が増えています。南北線が開通するとどうなるのか。徳尾周辺の市道・県道さらに農道に侵入する車が増え、通行不便、事故が増えるのでないか心配です。		・ 南北線事業に関連して必要となる市道や付替道路等は、事業化後に事業者である国土交通省が地元や道路管理者等と協議しながら検討を行うこととしています。 ・ なお、南北線事業に伴い必要となる南北線へのアクセス道（市道）や代替道路（市道）については、別途、鳥取市が都市計画手続きを行うこととしており、います。 ・ また、鳥取市は、南北線事業に伴い必要となる南北線の代替道路（市道）について、地元の意見を聞きながら道路幅員や安全対策の検討を行うこととしています。
【広域的な道路整備について】 ・ 鳥取空港とのアクセスを検討していただき、「高速道路を下りて 3 分で空港に着く」というような整備をお願いします。 ・ 鳥取市民（駅北、駅南）や他地域からの移動流入者の主たる利用 IC は鳥取西 IC と思われるが、現状でも市内からの鳥取西 IC へのアクセスは、通称国体道路や南バイパス等特定の渋滞路に限定されている。南北線計画に		

当たっては、利用集中が予想される鳥取西 IC は勿論、隣接 IC(鳥取 IC、吉岡 IC) まで含めたアクセス道改良等による多ルート化等により、鳥取西 IC へのアクセス改善に加え、鳥取西 IC の渋滞回避となる代替 IC 利用環境の整備・確保をしてほしい。 鳥取市役所の駅周辺移転による交通量変化のほか、鳥取市内から鳥取西 IC への円滑なアクセスには通称国体道路の円滑な流れの確保が重要なポイントとなる。南北線都市計画には、単に南北線単体に止まらず広く鳥取西 IC へのアクセス道でもある鳥取駅北側幹線道路の渋滞解消策を反映いただくのが重要と思います。	
---	--

番号	項目	件数
10	その他	14
意見		
【道の駅等の整備について】 - 私たちの住む松保地区、豊実、大正の三地区の境界付近に位置する鳥取西 IC 付近に、大規模ではなくても「道の駅」、「トイレ併設ガソリンスタンド」も含めた拠点整備を望む声が多くあります。E.V.の時代を見据えて、ガソリン・電気・水素の充電設備を設置した複合的なスタンドを望みます。 - 鳥取西道路のチェーン脱着場にトイレ設置してほしい。 - 鳥取西インター付近に、道の駅（①トイレ及びガソリン・電気スタンド ②コンビニ ③地域農産物等販売所）を設けることで、何らかの地域活性化に寄与貢献をする。 - 南北線及び鳥取西インター付近にもガソリンスタンドが造られないようですが、鳥取道で指摘されている事もあるので考えてはどうでしょうか。道の駅ほどのスペースが取れば、コンビニ等を併設してもいいと思います。 - 南北道の計画に伴って新たな「道の駅（仮称：鳥取砂丘道の駅）」ができたなら、例えば、この道の駅から観光地（白兎海岸、鳥取砂丘、かにっこ館、山陰海岸ジオパーク他）への発信基地にもなると思います。南北道に接続する「山陰道、山陰近畿自動車道、中国横断自動車道姫路鳥取線」には、現在ガソリンスタンドがありませんので、この「道の駅」に併設することも考えられます。 - 南北線のルート及び立体化については賛成しますが、鳥取道と山陰道の交差点付近に販売所か休憩所（道の駅）的な拠点施設を設けてほしい。ガソリンスタンドやコンビニもあったら良いと思います。 - 道の駅を作ってください。地域の農作物の販売所がほしいです。ガソリンスタンドもあれば良い。 - 鳥取西インター付近に道の駅がほしいです。ガソリンスタンドもほしい。		御意見については、参考とさせていただきます。
【その他道路の整備・改良について】 - バイパス伏野の交差点から山陰道への専用アクセス道（内海中付近で合流するもの）も、倉吉、三朝方面の人と空港へのアクセスを考えた場合、重要です。 - 今回の計画ルートではありませんが、山陰近畿道に湯山トンネル、覚寺トンネルを利用することは残念ですが、改良して下さい。対面通行で事故もあったトンネルであ		

ります。事故がない対策をお願い致します。事故を起こさせない対策、それにはまず、「両トンネルの照明を数段明るくして下さい」。現行での基準内でなく、通行路も外壁もよく見えるトンネルに数段明るくしてください。 ・ 鳥取駅前のスクランブル交差点化は、駅前の通過交通を遮断し、渋滞を促進することから不適當であると考えます。	
【その他について】 ・ 市道江津線が江津地域の住宅の北側に走っていて、鳥取市に拡幅の要望を出している。 ・ あまり交通の利便性を感じられない。このようなご時世なので、もっと飲食店や観光業をサポートする施策を実施してほしい。	・ 御意見については、参考とさせていただきます。
【パブリックコメントの募集範囲について】 ・ 南北線のパブリックコメントは、他の市町村（米子、境港、倉吉等）には直接、関係していませんので、鳥取市のパブリックコメントにするべきです。	