

第126回鳥取県都市計画審議会  
議 事 録

(平成21年11月6日)

鳥取県都市計画審議会

1. 出席者（12名）

道上正規、池本百代、兼子朋也、木村正明、竺原晶子、瀬古智昭、高田智恵  
中橋文夫、原口由紀子、安井敏恵、坂本昭文、牧田武文

2. 欠席者（4名）

木下美雪、里見泰男、淀瀬千賀子、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 山本課長、新主幹  
道路建設課 細川課長、下場係長、佐々木技師  
東部総合事務所計画調査課 山内課長、山本主幹、村尾副主幹、前田土木技師

4. 事務局

景観まちづくり課 倉本副主幹、田中副主幹、松嶋主事、田代土木技師

5. 開催日及び場所

日 時：平成21年11月6日（金） 午後2時00分から午後4時50分まで  
場 所：ホープスターとっとり 2階「真珠」（鳥取市永楽温泉町556）

6. 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

議案第1号 鳥取都市計画について

鳥取都市計画道路の変更

- 3・2・2号福部伏野線
- 3・4・8号宮下十六本松線
- 3・5・8号滝山桜谷線
- 3・6・4号立川甕山線

(3) 閉会

## 7. 会議議事

○倉本副主幹（事務局） ただいまから第126回鳥取県都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様には、大変お忙しい中お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

本日、御出席いただいている委員の皆様の出席者数でございますが、4名の委員の皆様が御都合により欠席をされております。出席者数といたしましては12名御出席いただいております、全委員16名の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ここに御報告いたします。

それでは、審議に先立ちまして、鳥取県生活環境部部長、法橋がごあいさつを申し上げます。

○法橋部長（事務局） 皆さん、こんにちは。県で生活環境部長をやっております法橋でございます。よろしくお願い申し上げます。

今日は126回の鳥取県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員の皆様、御多忙のところを御出席賜りましてまことにありがとうございました。

今年になって初めての都市計画審議会ということでございます。私も今年4月に生活環境部長に就任いたしまして初めての会議でございます。これまでもあまりこういう分野は携わったことのないことございまして、この審議会に出るのも私の人生初めての経験でございますので、よろしくお願いいたします。新しい委員の皆様にも加わっていただきました。新しい形で審議会、始めさせていただきたいと思っております。

都市計画審議会、非常に重い任務を持った会議だというふうに承知しております。都市計画あるいはまちづくりということは、大きな変わり目の時代に入ってくるのだろうと思っております。非常に時代が変化してきておりまして、人口が減ってくると、これまでに我々が経験してきていない、そういった時代に突入しておりますし、人類が経験したことのないような高齢化あるいは少子化といった時代の局面を迎えております。その中にありまして鳥取県内におきましても、いわゆる中心市街地が非常に衰退するという事等々、非常に大きな課題を抱えておりますし、それから環境問題、地球環境の問題が非常に危機的な状況にあるということで、我々としても環境問題に積極的に真剣に取り組む、そういった時代、そういうことも踏まえた上での都市計画、まちづくりということを考えていく、

そういった時代になってきているのだろうとも考えております。

ともすれば都市計画というのが、ある意味では、これまでは行政の側の非常に公権的な立場からの都市計画というものが、住民、県民、市民との協働でまちづくりを進める、そういう時代にもかかってきているということで、その中で非常に多様化する価値観、そういったものにも我々としては対応していく必要に迫られていると思っております。そういったことを含めまして、この都市計画審議会を取り囲む環境としては、非常に大きなパラダイムの変革という、そういった時代の変化の中に差しかかっているのだろうと考えておる次第でございます。そういった中で、これからいろいろな課題について審議をしていただくわけでございます。ひとつよろしくお願ひしたいと思っております。

本日は、議題の方で都市計画道路の都市計画変更4件を議題にさせていただきます。この中でも、いろいろ県民の方々から意見をいただいております。そういった御意見についても十分踏まえていただいて、忌憚のない審議をしていただいて、そういった方々の不安ですとか、そういったものにも十分こたえられる結論を導いていただければと思っておりますので、ひとつよろしくお願ひ申し上げます。以上でございます。ありがとうございます。

○倉本副主幹（事務局） ありがとうございます。

今回、委員の方の交代がございましたので、会議を進めます前に、審議会の委員の皆様を紹介を私の方から、簡単ではありますが、させていただきますと思います。本日、机の方にお配りしております会議の次第の2枚目に委員さんの名簿の方、それから3枚目には配席表を載せていただいておりますので、参考にしていただきたいと思ひます。

まず、会長をしていただいております道上委員。

○道上会長 道上でございます。よろしくお願ひします。

○倉本副主幹（事務局） 続きまして、鳥取県町村議会議長会会長の牧田委員。

○牧田委員 牧田でございます。よろしくお願ひいたします。

○倉本副主幹（事務局） 続きまして、市町村長の代表といたしまして、南部町から坂本委員。

○坂本委員 坂本でございます。よろしくお願ひします。

○倉本副主幹（事務局） 続きまして、文化芸術の分野から安井委員。

○安井委員 安井と申します。よろしくお願ひします。

○倉本副主幹（事務局） 続きまして、公衆衛生の分野から原口委員。

- 原口委員 原口です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、環境の分野から中橋委員。
- 中橋委員 中橋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、観光商工の分野から池本委員。
- 池本委員 池本です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、建築の分野から兼子委員。
- 兼子委員 兼子です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、まちづくりの分野から木村委員。
- 木村委員 木村です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、福祉の分野から竺原委員。
- 竺原委員 竺原です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続きまして、法律の分野から瀬古委員。
- 瀬古委員 瀬古でございます。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） 続いて、最後に土木の分野から高田委員。
- 高田委員 高田です。よろしくお願いいたします。
- 倉本副主幹（事務局） どうも、委員の皆様ありがとうございました。

委員の皆様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、改めて会議の資料の方を確認させていただきたいと思っております。本日、机の方にお配りいたしておりますのが、第126回都市計画審議会の次第でございます。それから参考資料の1ということで、意見書をとじております。それからもう1枚、参考資料の2ということで、都市計画審議会への諮問予定の案件についてでございます。それ以外は事前にお送りしている資料になります。第126回鳥取県都市計画審議会ということで表紙に書いてある資料です。

続きまして、議案1－（1）、鳥取都市計画道路の変更、3・2・2号福部伏野線という資料がございます。続きまして、議案1－（2）、3・4・8号宮下十六本松線という資料がございます。続きまして、議案1－（3）、3・5・8号滝山桜谷線という資料がございます。続きまして、議案1－（4）、3・6・4号立川甕山線という資料がございます。続きまして、都市計画変更案への意見書に対する見解という資料がございます。最後に、第6版都市計画運用指針ですね。以上が配付をしております資料であります。不足があった場合は、事務局の方に申し出ただければ予備がございます。よろしいでしょうか。

それでは、会議の方を進めさせていただきます。

議長の道上会長、進行の方をよろしく願いいたします。

○道上会長 それでは、次第に従いまして議事を進めてまいりたいと思いますが、その前に、まず議事録署名委員を指名させていただきたいと思いますが、私の方からの指名でよろしいでしょうか。（「はい」と呼ぶ者あり）

それでは、皆さんから御賛同いただいたということで、木村委員さん、よろしくお願います。それから竺原委員さん、議事録署名委員をよろしく願いいたします。以上2名の方に議事録署名委員になっていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、早速議事に入らせていただきます。先ほど御説明がございましたように、議案第1号、鳥取都市計画道路の変更についてということで、まず1番目は議案第1号から入らせていただきましょう。そのうちの諮問事項をまず読みます。お手元の議案第1号という資料をお持ちだと思いますが、ここに記載されていますことは、平成21年10月26日付諮問、鳥取都市計画についてということで、都市計画道路の変更について、4つの路線について記されています。これが都市計画審議会に諮問されています。その諮問の内容を申し上げますと、鳥取都市計画道路の変更について、都市計画法第21条第2項において準用する同法第18条第1項の規定により、諮問します。平成21年10月26日。鳥取県生活環境部長、法橋誠。生活環境部長の方からこの審議会に、こういう諮問がなされている。これに対する今日は審議をしていただいて答申を出すということでございます。

それでは、趣旨はおわかりかと思しますので、早速次のページにございます議案1－(1)、鳥取都市計画道路の変更、3・2・2号福部伏野線について、これを事務局から御説明をお願いいたします。

○山本課長（事務局） 改めまして、鳥取県景観まちづくり課長の山本でございます。よろしく願いいたします。申しわけございませんが、座って説明させていただきます。

○道上会長 どうぞ。

○山本課長（事務局） まず、説明に先立ちまして御提案でございますが、1号議案のうち3・2・2号福部伏野線、いわゆる国道9号線でございます。それと3・4・8号宮下十六本松線、これは本年3月に開通しました環状道路でございます。これの接続部の変更で関連案件でございます。あと、滝山桜谷、立川甕山は、それぞれ個別の案件となっております。したがって、1号議案のうち最初の2路線について一括説明をさせていただきます。質疑を受けた後、残り2路線を個別に説明、御審議をお願いしたいと思います。

○道上会長 いいですね。そういうことでよろしいでしょうか。（「はい」と呼ぶ者あり）では、議案1号の（1）と議案1号の（2）、これについて一括説明をお願いします。

○山本課長（事務局） それでは、これより説明を始めさせていただきたいと思います。

それでは、お手元の資料、大層分厚うございますので、正面のスクリーンの画面で御説明をさせていただきたいと思います。

先ほども簡単に説明しましたが、1－（1）として福部伏野線といいますのは、いわゆる国道9号でございます。国道9号のうち旧福部村界から、こちらの美萩野のところの旧国道9号と交わる区間が福部伏野線という都市計画道路でございます。それと3・4・8号、赤字で書いております路線でございますが、宮下十六本松線、この路線については旧国府町宮下から国道9号と交差いたしまして十六本松につながる路線でございます。そのうち、国道9号から産業体育館の前と申しますか、国道53号の交差点までが、先ほど申しましたように今年3月に開通したものでございます。この路線と言いますのが、御覧いただくとわかりますように、鳥取の中心市街地を回る環状線、いわゆる半環状線、久松山という山ろくがございますので、都会のような環状道路ではなく半環状ということで、市街地に入る流入を防ぐ役割を持った道路でございます。

今回の福部伏野線の変更の項目としては、下に書いてあるとおりでございます。車線数の決定、4車線でございます。これは都市計画法が平成10年に改正されまして、それまでは道路の幅のみで車線数の決定というのが法律要件になっておりませんでした。これが10年より法改正になりまして、車線数も都市計画決定を行うこととなっておりますので、変更の折に車線数の決定を行うこととしております。2番目が付加車線の設置に伴う区域変更ということで、先ほども御説明しましたが、環状道路が接続しましたが、主に安全対策と渋滞対策ということで付加車線をつける。付加車線についてはまた後ほど説明させていただきます。3番目の道路区域の変更と申しますのは、実際の道路区域と都市計画決定している区域が不整合のところがございますので、その部分を都市計画道路の区域として編入するものでございます。4車線の決定については、ここで説明を終わらせていただきます。

続きまして、2番目の付加車線の設置について御説明させていただきます。まず、現況でございますが、これが千代川です。これが鳥取大橋、こちらへ行くと米子、こちらへ行くと岩美という格好になります。このあたりが中央病院という格好になります。現状でございますが、南側から環状道路を上がってくる道路というのは、ここで一時停止をしてか

ら東側からの車両を確認しながら合流するという格好になっておりまして、そのために後続車両からの追突だとか、後続車両が急に車線を変更して中央寄りの車線にぶつかるだとか、事故が発生しております。図面の中間に書いておりますとおり、20年度の交通事故件数40件に対して開通から9月までで60件、そのうち57件がこの位置による事故の発生でございます。また、ここの形態と同じように、北側の中央病院側から上がってくる車についても、一時停止してから上がってくる後続車両の衝突、並びに直進車両の車線変更ということで、危険がございます。それとあと一つ、国道9号米子方向から通ってきまして環状道路に入る場合には、こう回って下をくぐっていくのですが、この直進車両が左折するために減速していく、それに対して後続車両の追突並びに同じく中央寄りの車線の無理な車線変更というものがございます。そういったものを解消する目的で今回、先ほど申しました付加車線というものを設置するものでございます。

付加車線と申しますのは、既存の直進でここ、既に2つありますが、その外側にもう一つレーンをつくりまして、いわゆる高速道路のように並行しながら走って行って、加速して本線に入っていくというのがこことこちらでございます。それとあと付加車線のうち減速車線と申しますのが、本線を米子側から来ますと、北側から環状道路に入るために一度本線から出て減速する。そのため直進車両はこちらの左折する車を気にすることなく直進ができるという格好で計画するものでございます。

これが付加車線の実際のイメージ図と申しますか、現況でございます。これが米子方向から来て、海側と申しますか、中央病院側に曲がる、本線の直進並びに左折を兼ねているレーンですが、このようにブレーキを踏んで、渋滞と申しますか、非常に遅い徐行のような状態で走る状態となっております。それで、こちらの方がもう一つ東寄りの、ちょうど中央病院入り口のところで既に減速車線を設置しているところでございますが、ここについてはこの破線上のところを減速車線に入って行って、直進車両の邪魔をしないという格好になります。下の写真の現況図ですが、これが南側から上がってきて国道9号に合流する現況でございます。このように停止線のところで一時停止して、ゼロの速度からこちらの車を見ながら入っていくということで、同じくこちらは東寄りの中央病院の交差点ですが、このように既に加速車線がございまして、そちらから入って行って合流していくという格好でございます。こういう格好に今回、計画を変更しようということでございます。

先ほどと同じ図面でございます。この赤い部分がそれぞれ加速車線、減速車線でございます。それで、ここの緑色の線でございますが、これが上から見た平面図でございますが、

ここを金太郎あめのように輪切りにした図面が、下に示します、いわゆる横断図1-1でございます。既存の橋の中に張り出して両側に歩道をつくる。それで今の歩道のところを減速、加速車線にするというものでございます。こちらの2-2はここを切ったものでございます。ここについては、こういった盛り土のり面に構造物を建てて、赤い線のように歩道を外側に出して加速車線を設けるものでございます。

先ほど口で説明したことでございますが、こういう3つの矢印の方向、1と3が加速車線、上の説明でございます。スムーズな動きが可能となり、いろいろ書いていますが、安全性が非常に高まる。ここの2番の部分が、下に書いております減速車線の説明でございます。これについても、速度などについては安全性が非常に高まっているというものでございます。以上が付加車線の計画の説明でございます。

もう一つの変更要素は道路区域との整合を図るというものでございます。これが湯山トンネルの部分でございますが、このように既にできている道路のトンネル部分ですが、こういった部分、この赤の塗りつぶしておるところですが、これが道路区域になっているにもかかわらず、都市計画道路の都市計画区域として編入されていないということで、今回新たに都市計画施設の区域として編入するものでございます。

先ほどはトンネルの取り付け部の話でございましたが、同じように、写真で見ますとこういう盛り土の部分ですが、土を盛った部分ですが、整合が図れていない、その部分が都市計画施設の区域に入っていないということで、これも編入を図るものでございます。

道路区域の編入は、ほかに何カ所かございますが、同様の説明でございますので割愛させていただきますと思います。

福部伏野線の概要でございますが、1万1千メートル、11キロ余でございます。諸元については書いてあるとおりでございます。都市計画の法手続において、都市計画法に位置づけられております縦覧という手続がございます。景観まちづくり課並びに鳥取市の都市計画課の方にこの図書を置きまして縦覧をしていただくようにしております。3名の方が縦覧されましたが、意見書等は提出されませんでした。

続きまして、宮下十六本松線です。先ほど御説明させていただいたように、半環状の道路。今回の主たる要素というのは、この交差点の区域ということでございます。

宮下十六本松の変更の概要でございます。まず、先ほど説明したとおり4車線の決定をこの路線でも行います。この路線については、宮下から国道9号までは4車、環状道路と、いわゆる産業道路と言われている部分でございます、これが4車でございまして、国道9

号から十六本松までは2車線ということでございますが、都市計画決定は代表される車線数で定めるということでございますので、この4車線ということで決定させていただきたいと思っております。

次に、区域変更でございますが、先ほど福部伏野線で申したとおり、道路区域との整合を図るためというのが、この3つ。あと、市道との接続部に付加車線を、9号との付加車線とは比べ物にならない小さいものですが、そういうものがございます。それと福部伏野線、先ほど申したとおりの変更に伴う区域の変更でございます。

まず、福部伏野線の整合を図るということで、ここが千代川、こちらが中央病院でございます。この黄色い区域というのが、先ほどの変更により福部伏野線に編入する計画としておりますので、今回の宮下十六本松線からは重複する区間を削除するという区間でございます。ちなみに参考でございますが、これが南方向から9号線に合流するような車両の渋滞状況です。現在では最大400メートルぐらいの渋滞が発生しております。それといえますのも、やはりここの一時停止による渋滞の発生ということでございます。

区域の変更でございます。代表例でございます。環状道路の、先ほどの説明と同じものでございますが、道路は供用いたしました道路区域との整合が一部図れてない部分がございます。その部分については赤の部分を編入、黄色の部分の方を区域より削除するというところでございます。

これは交差点部の付加車線の追加ということでございます。こちらの市道、ほとんど通行量はないのですが、本線に合流するために同じように付加車線をつくる。こちらについてはスペース的に余裕がございませんので、バチと申しますか、Rを緩くする程度のものでございます。現況といたしましては、市道から八千代橋、1番という写真がこちらです。非常にわかりにくいですが、市道から宮下十六本松鳥取環状道路に合流する道でございます。同じく一時停止をしてから合流するような格好になっております。反対、2番の方でございますが、これが市道の方から本線に合流する部分を望んだものでございます。

先ほどの詳細な説明ですが、市道の方からこちらに乗ってくる部分については必要な加速車線長をとるものとしております。こういった格好でL型擁壁を立てて加速車線を追加するものでございます。こちらについては、こちらに進入する、きついRでございましたが、スムーズに入れるようにRをとっておるものでございます。

同じく、設計諸元を記載しております8.9キロでございます。縦覧内容でございますが、同じく10月6日から10月20日にかけて縦覧かけましたところ、縦覧の方は3名、

意見書の提出はございませんでした。

以上で2路線の説明を終わらせていただきたいと思います。御審議のほど、よろしくお願いたします。

○道上会長 それでは、事務局の方から議案の1-(1)、それから議案の1-(2)、この2つについて、これはどちらも関連しているということで一括説明がございました。まずこれに関しまして、大体位置とか内容はおわかりになったと思いますが、まず御質問があれば先におっしゃっていただくとありがたい。それから御意見をお聞きしたいと思しますので、まず御質問、あるいは今説明があったことについての質問までいかなくても感想でもいいのですが、何かあればぜひお願いしたいと思います。

私の方が一つ申し上げますと、私もきょうここへ来るときに賀露の方から来たわけです。それで9号線から左折して環状線の方に入って産業道路を通過して来たわけですが、環状線ができて、賀露とか湖山の方が、ほかの人もそうなのでしょうけれども、駅の方に行くのが非常に早くなって便利になってまいりました。ただ難点は、先ほどの御説明にございましたように、鳥取大橋から環状線に乗るためには左折しなければいけない。そこが非常に線形が悪いし、車線数も御説明がございましたように片側2車線しかございませんので非常に危ない。それから曲がる時もRが左折するところで非常に急なので、あれがなかなか入りにくい。それで相手側にはまだ車がありますので、大きな車だとなかなか大変な状況です。したがって、危ないなあと思っていたら、やっぱり事故の回数もここにありますように、平成20年度の年間の交通事故件数40件、平成21年度の半年で60件ですから倍増しそうですね。そのぐらい追突事故が恐らくあるのではないかと思うのですが、それを何とか安全性を確保して渋滞を解消するというので、改良をする。それで左折して(東から西へ)出る方もそうなのですね。まだ出る方は、今日まだ通っていませんから、帰りまたあそこを通る。特に夕方になりますと、後ろからいっぱい車が来まして、なかなか出にくい。これが一番大きな変更点だと思うのですが、皆さん方お気づきになった、あるいはこの今の説明でまだおわかりになりにくい点がございましたら、どうぞ御質問をお願いしたい。私の感じはそういうところなんです。非常にうまくない交差点、悪い見本の交差点ということですが、何かございましたら、質問でも御意見でも結構でございます。

それから、ここ以外のところでも、もう一つ、都市計画道路にまだ編入されていないけれども道路用地としてはある、それを今度入れたいという、そういう議論が出て、これは

土地はあり工事も終わっている。あとは都市計画の中に盛り込むか盛り込まないかという議論なのですが、そういう議論が少し出ています。これはもう土地はあるのですね。

（「そうです」と呼ぶ者あり）道路工事のときに、買収されて道路管理者が持っているのですね。（「はい」と呼ぶ者あり）それを今度は法的にきちっとしたところに入れていこう（「そうでございます」と呼ぶ者あり）というふうな議論でございます。

そんなことでおわかりになったと思いますけれども、何かございましたらどうぞ。あの辺をよく通られる人とか地元の人、何かありましたらどうぞ。

牧田委員さんはあの辺は通られますか。何かありましたら。

○牧田委員 いえいえ、初めてのことで、なにぶん。

○道上会長 初めてですか。

○牧田委員 ええ。初めてのことで、さっき説明を聞いていたのですけれども。

○道上会長 わかりにくかった。

○牧田委員 わかりにくかった。ちょっとこれ、現場を知っていればわかりやすいでしょうが、現場を知らないから、現場がわからないからちょっとわかりにくいということで勉強中ですけれども。

○道上会長 いえいえ、そんなことはないです。それは坂本町長さんが西部の方だから、わかりにくいかもしれませんが、だけど鳥取駅に行かれるときは、この9号を通過して来られたら、この路線が一番早いのです。

○坂本委員 非常にいい計画ではないかなと思って見させていただきました。会長のおっしゃるとおりで、車の流れがスムーズになるのではないかと思います。それから落としておった区域を編入するというものですから、何ら問題はないと思っております。むしろ、落ちておったので早くそういう整理をされるのがいいと思うわけです。

一つだけちょっと。

○道上会長 どうぞ。

○坂本委員 私も行政の中でやっていますが、張り出して整備したりするときに、重量が、もちろん計算はなさっておられるでしょうが、付加車線の設置というのが計画で張り出してされていますね。これは橋が十分もつということでしょうね。

○道上会長 どうぞその辺。

○山本課長（事務局） 申しわけございません、説明が落ちておりました。単純にこういった継ぎ足しだけではなく、張り出し部分は車の通るところの上部工、上の上部工と橋の

中の部分的なものを申しますが、その下に下部工、いわゆる橋台だとか橋脚だというのがございます。それに対して補強を加える必要がございます。それについて結構な事業費がかかって、まさに委員おっしゃったとおり、そういった対策も施した上で張り出しというものを計画しております。以上でございます。

○道上会長 ということですが、どうですか。要するに、きちっと構造計算をやって補強して、耐震設計もきちっとした計算をして、構造的に大丈夫なようにしていくと。それから、説明もちょっとあったかもわかりませんが、構造計算、補強をきちんとすると同時に、張り出す部分は歩道の部分なのですね。車の方は、西から東に向かう方向はどうか。これは盛り土みたいなものですか。

○山本課長（事務局） 下の図面に示しております黒い線が現況で、赤い線が計画となっております。真っすぐ垂直に上がっております部分を構造物で立ち上げまして、残りを土で盛り上げるという構造でございます。

○道上会長 今言った2-2の方はあまり問題ないですが、今質問にあった橋の上ですね、ここはきちっとした構造計算をやると同時に、もう一つは拡幅したところを車がどんどん走るということよりも、人間が歩く歩道の方に主に持っていこうとしているようですね。そのようなことで、構造的には大丈夫だということでございます。そんなことでよろしいでしょうか。

○坂本委員 はい。

○道上会長 それではどうぞ。

○中橋委員 今の説明をお聞きしましてちょっと感じる場合がございます、まずは道路という施設は、これはあくまでも車の走行の安全ですね。これは当然しっかりとやる、そして本日の議論となっている交差点ですね、通行量が増えればおのずとこういった追い越し車線だとかそういう進入車両の増これは当然でございます。

それともう一つの視点は、道路は地域環境、住民の皆様のそういう生活空間の中に道路を通させていただいているというのがございます。したがって、道路利用者の方の考え方で道路設計をするという考え方も一理ございますが、やはり沿線住民の方にどういった対応をとられるのか。というのは、こういうふうに通車車両がふえてまいりましたら、騒音しかり、排気ガスしかり、または景観的な問題しかり。地域環境に影響がございます。そういった中で、今の御説明の中では非常に安全とかそういうのは重々わかりましたが、地域の方に対してどういった、これだけの施設をさせていただくかわりに、サービスといっ

たらちょっとおかしいかもしれませんが、どんなことを地域の方に配慮されて御設計されたのか。恐らくこの案で地域住民の方がすべて、はい、それでいいですよという御意見の説明があれば多分よろしいのですけれども、ちょっと意見書等を読ませていただいて、ちょっと過激な御意見もございますし、先ほど部長さんの話で住民との協働という言葉もございました。多様な価値観という中で、安全性、そういうことの価値観の追求ということとは重々理解しましたが、もう一つ、地域住民に対するこれだけの施設をやった中での配慮、そういう考え方につきまして御質問させていただきたいと思います。以上でございます。

○山本課長（事務局） それでは、御回答させていただきます。今回の部分については、地域に与える影響というのは、西側が河川、東側が大分凹んで住宅地がございます。北側については中央病院の緑地部分、中央病院本体ははるか北側の方でございます。環境に対する影響というのはほとんどないと考えております。しかしながら、委員がおっしゃったとおり、沿線に与える環境の評価というものは大切なものでございます。いわゆる環境アセスメントと申しまして、一定規模以上になりますと環境影響評価、工事することによってどういう影響があるかというのを調査して御説明し報告をさせていただいてから、こういう会議にかけさせていただくこととなっております。ただ、一定規模以上と申しましたとおり、細かい案件までは、予測ということまでは現在やってない状況で、説明会の中で何台ぐらい通るだとか、騒音はこういうのが想定される等は、地域の方々に説明していております。以上でございます。

○道上会長 よろしいですか、今の説明で。

○中橋委員 ええ、わかりました。

○道上会長 審議会もその一つの委員会でございまして、だから皆さん方からいろんな分野の人に来てもらって、それぞれ意見を述べていただくというのが一つ。それからここは千代川沿線ですから、地域住民の人に今の改良案について説明会はされましたか。この案件に対して。議案1－（1）と1－（2）ですね。（2）は工事が完了したものの区域の不整合を解消するだけですが。

○山本課長（事務局） はい。こちらについては、城北地区という大きな自治会組織がございます。自治会組織の会長様に事前協議をさせていただいて、説明会の開催の必要性を決めていただくことといたしまして、結果的には連合会長の方から説明会の開催は不要ということで回答いただいております。図面だけはお渡ししたという状況でございます。6月12日でございます。以上でございます。

○道上会長 よろしいですか、今の答えで。

○中橋委員 そういうふうに地域の方がちゃんと了解していただいているということであれば別に問題はございません。

○道上会長 そのほか、何かありますか。どうぞ。

○兼子委員 ちょっと教えていただきたいのですけれども、歩行者と自転車の利用者に対しては、今までと何ら変わりなく通行できるのですかね。今までもどういう経路で、歩行者と自転車が流れていたのかというのを、ちょっとわかりづらいので教えていただければと思いますけれども。

○山本課長（事務局） ちょうどこの図面でかいております、ちょっと薄くて申しわけございませんが、この黄色いラインが歩道でございます。計画後の歩道でございます。従来、南北とも横断歩道がございまして、ここを横断していただいて、こういった東西に向かう歩行をしていただいている状態でございます、基本的には歩行形態というのは変わらないということでございます。自転車も同じく自転車歩行者道ということで同じ歩道を通っていただいております。

○道上会長 今も歩道があるのですね。黄色いのは新しくできるところ、現在も計画に近い横断歩道がそこにある。

○山本課長（事務局） はい。これよりちょっと引っ込んでおりますが、この部分に横断歩道がございまして。

○兼子委員 東西は何か所かわかるのですが、南北はどうなっているのでしょうか。

○山本課長（事務局） 南北につきましては、東側の道路を使っていただきまして、こちらの9号の隣に側道的なものがございまして、ここに歩道があつて、中央病院側に立体交差といいますか、そういうので通っていただくということでございます。

○道上会長 その交差点のところは、歩道があるのかないのか。

○兼子委員 南北の歩行者はかなり迂回をしていっている状況なのですかね。そこですか。

○山本課長（事務局） そうですね。東側の高架下を渡っていただいているという状況でございます。

○道上会長 9号線の下をくぐっているわけですね。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 今の交差点のところは、南北の歩道はないのですか。

○山本課長（事務局） 4車線の中央分離帯がある道路でございまして、横断歩道をつけ

れば信号を付けなければならないような道路でございます。

○兼子委員 歩行者と自転車は、今までとほぼ変わらずに通行ができるようになります。

○山本課長（事務局） そうです、はい。

○兼子委員 歩行者、自転車は今までも苦情といいますか、通行しにくいとか、そういった苦情はなかったでしょうか。

○山本課長（事務局） 特には聞いておりませんし、歩行者、自転車自体の台数的にも非常に9号バイパスということもありあまりないと。

○兼子委員 ちょっと私も米子から来て、余り道に詳しくないのでよくわからないのですが、川沿いというのは結構ジョギングをしたりとか自転車が走ったりとか、いい場所だと思うのですが、その通路がちゃんと確保されているのか、ちょっと気になったものですから。

○山本課長（事務局） レクリエーション的には、堤防の中に大規模自転車道という立派なものがございまして、そこをジョギングなどに非常に利用していただいております。

○兼子委員 わかりました。

○道上会長 どうぞ。

○笠原委員 南北方向に自動車は走ってないのですか。下を通るところはあるのですか。

○山本課長（事務局） この部分の下を通っています。

○笠原委員 というのは、米子側から来たときに左折して迷子になったことがあって、わからないので。左折したらすぐ右に入る道があって……。

○山本課長（事務局） そうです、ぐるっと回って。

○笠原委員 あれがこの川沿いにずっと行ける道だったのですか。

○山本課長（事務局） そうです。

○笠原委員 何かよくわからなくて引き返してしまいました。

○山本課長（事務局） すみません、なかなかわかりにくいというのは御意見をいただいております、その辺は至急対策を考えたいと思っています。

○笠原委員 下を通っている道路には、歩道とかはついてないのですか。

○山本課長（事務局） ついていないです、ここの部分については。

○笠原委員 道路だけが下。だから川沿いを浜の方までは道路はつながっているのですね。あそこの先の方に橋がありますものね。はい、わかりました。今度確認してみます。でも本当に、あそこの右折車と、入ってくる車とはかなりスリリングだといつも思って走って

いたので、計画どおりになればいいのかと思っています。その設計で、計画との整合性を合わせるというのは、ただ図面上のことであって工事がどうこうというわけではないのですよね。もうできているものを図面上でちゃんと整合性をとるということですね。

○山本課長（事務局） 道路をつくる場合、都市計画道路の場合は、道路法と都市計画法という両方の法律の網がかかっておりまして、それぞれの法律の要件を満たすために、机上の手續と申しますか、既にできているものの整合を図るというものでございます。

○竺原委員 図面上に記載するという。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 ほかにございますか。

○安井委員 私はよくここを使わせていただいているので、ラッシュ時には必ずここは通らないようにしております。ですから、こういうふうになるとすごくいいとは思いますが、残念なのは、どうして最初からできていないのだろうと、ちょっと後ろ向きになってしまうのですけれども。それは開通してからでないとはわからなかったことなのだろうかという思いが今、やっぱり税金をむだに使うというところで、主婦としては、納税者としては、すごく残念だとは思いますが。

○山本課長（事務局） 全く委員のおっしゃるとおりで、都市計画決定権者として反省すべき点でございます。申しわけございません。ただ、開通して事故が起こってから計画しているというのではなく、去年の段階から既にこの計画は進めておったというところだけは、ちょっと御理解いただけたらとも思います。されど、決していいことではなかったと思っております。

○道上会長 もうちょっと、土木技師はしっかりしてもらわないといけない。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 技術者だからそういうことのないように。

○木村委員 事前にいただいた資料の1-13にそのことが書いてありまして、こういう考え方があるかなと思ひまして。一旦停止による交通制御という考え方、それで設計したものが予想以上の交通量になったと。そういうことを解決しようという話ですね。むしろ環境面でも、付加車線を設置する形になったからといって交通量が極端に増えることは考えにくいので、急発進や急停車するよりもむしろ環境にはいいのかなと。それから市街地といいますか、住宅地の真ん中を通り抜けている箇所ではありませんので、その辺も逆に、渋滞でずっと止まっていて、勢いよく出るとかですね、それよりもこの形の方がはるかに

いいのかなと、とてもいい計画ではないかと思えます。

○道上会長 一緒にできたらもっとすばらしかったということですね。

大体、御意見を、皆さん方からいただいたようでございますけれども、どうでしょうか。これで一応、案件について、1つずつやっていきたいと思うのですけれども、まず議案の1－(1)は、今言われたような問題を解消するために都市計画道路の変更が出てきた案件でございますけれども、これはこれでよろしいですか。（「はい、結構です」と呼ぶ者あり）

どうもありがとうございました。それでは議案の1－(1)は、承認するというので。

それから次、議案の1－(2)につきまして、これはマイナーな都市計画区域への道路区域の組み入れの問題でございますけれども、これについても御異議はございませんか。これは工事などするということではございません。よろしいでしょうか。（「はい、いいですよ」と呼ぶ者あり）

どうもありがとうございました。それでは、議案1－(2)これについても了解したということです。

それでは次の議案1－(3)をお願いします。

○山本課長（事務局） 1－(3) 3・5・8号滝山桜谷線でございます。先ほどの図面と重複しておりますが、次の議案は、この紫でございます。ちょっと中部の方、西部の方、わかりにくいと思いますが、滝山という場所、こちらに福部に抜ける道がございます。福部から岩美に行く道でございます。そこを起点といたしまして、桜谷で国道29号と結んで接続している路線、滝山桜谷線でございます。この路線は、先ほど申したとおり滝山から国道29号に接続して、最終的に国道9号線にタッチする。先ほどの環状道路を内環状と表現すれば、これはさらに外を環状するものでございまして、これも市街地に流入する車を分散させていくという環状道路の役目を持っているものでございます。それで今回この路線の緑の線までは整備が完了しております。緑の線から滝山までの間はまだ工事はできておりません。この部分の計画変更でございます。

ちょっと図面の向きが変わって申しわけないですが、こちらが国道29号からやってまいりまして、ここまでがほぼ整備が完了している区間。今回はこの先の間の変更でございます。今回の変更は、920メートルの道路幅員の変更並びに法線の変更でございます。それと、この紫の線で表示しているところの道路幅員の変更、道路法線の変更でございます。変更概要を今詳細に申しますと、この部分が道路幅員の変更ということでトンネル内

の路上施設帯を廃止し、幅員を0.5メートル、50センチ縮小するというものでございます。

歩道と申しますのは、こういった形状でなっておりますが、ここについては3m50cmですが、3m50cmのうち50cmという車道寄りの区間は、標識を立てたりするスペースで路上施設帯と言っております。今回、コスト縮減の観点から、標識等についてはこちらから上部に張り出す、つり下げるといった方法をとりまして、今回50センチの路上施設帯を削る計画でございますので、歩道の幅員、有効幅員としては削るものではございません。これによってコスト縮減を図るというものでございます。

2番目でございます、道路法線の変更でございます。トンネルの坑口の位置の変更に伴い道路法線を変更するものでございます。これについてはまた後ほど詳細に説明させていただきますと思います。

次に、交差点形状の変更ですが、将来交通量の精査に伴う右折レーンの廃止ということで部分ですが、また詳細に説明させていただきます。

まず、交差点部分の説明をさせていただきますと思います。

ちょっと見にくくて申しわけございませんが、これが現在の都市計画決定。赤い線のところに黄色い線が膨らんでおりますが、この部分が右折レーン、右折するために必要なスペースでございました。今回、この黄色い部分を削除しようとするものでございます。それと、右側につきましては、鉄道の下をくぐる部分でございますが、これは構造物を立てることによりまして用地面積等を減らすというものでございます。

右折レーンの廃止については交通量の精査を行ったところ、こちらに市道滝山6号線という道路がございますが、これは鳥取市の方で改良が行われまして、こちらから駅側に右折する車というのは非常に少なくなったと、1日で51台しかないという状況でございます。51台であれば当然、1時間に、両方からの右折車両を合計しますので、1日で言えば25台ですから、1時間に1本程度しか右折車両がいないと。それであれば右折レーンはいらないということで、従来の道路形状のままで、右折レーンに必要な用地は区域から落とすというものでございます。

次、このトンネル部分の変更でございます。この部分、ちょっとわかりにくいですが、トンネルの入り口がここでございます。若干、山のすりつけのためにこういった四角い部分が追加となります。道路の直進方向を法線と言っていますが、その部分が若干、黄色が削除、赤が追加という計画になりまして、全体的に上側に法線が移動することとなり

ます。また詳細に御説明させていただきます。ここの赤い部分が追加、この黄色い部分が削除ということになります。

その理由と申しますのがこの図面でございます。ちょっと見なれない方はわかりにくいかも知れませんが、平面図といひまして上から見た図面です。変更前といひますのはトンネルをここまでとめて、この黒い部分が法面。これが先ほど申しましたように横断図と申しまして道路を輪切りにした図面でございます。ここが道路路面で構造物を立てて、もとの山がこういう状況だったのをこういう赤い線で切る。この高さが約40メートル弱でございます。この計画を環境面ですとか、将来の維持管理の面ですとか、コスト面だとか総合的に勘案してトンネルに変更しようというものでございます。

ただ、ここをトンネルに変更する場合がございますが、等高線を見るとここが山でございまして、ここが谷部になっております。谷部についてはトンネルにする場合、トンネルの上部の土の厚さというものが、力学的に必要となってきます。土の厚さがないと土圧というのがトンネルの方に均等にかからないようになり、いわゆる偏った土圧、偏土圧という形で左右からの力が大きくなり破壊を起こす恐れがあるということで、必要な土かぶり、5メートルというのが基準でございます。それを確保するために土の改良を行ひまして盛り土を行って、ここは先ほど申しましたように、トンネルから出た明かり部、土木用語では言うのですが、にしていたのをトンネルを伸ばしてこちらまでつなぐということでございます。そのためにこの法面部分も今回区域に編入するものでございます。

それと、法線の移動の件でございますが、トンネルの出口について、先ほど説明しましたとおり必要な5メートルというラインがこういうラインで、従来のトンネルの位置ではそういう厚さが確保できておりませんでしたので、この赤の位置に移動して必要な土かぶりをとるということで計画しております。若干ではございますが、この黄色い線からこの赤の線に上向きに変更するということでございます。

次の変更については、詳細測量した結果、若干ではございますが、ここは両側に家がある部分ですが、若干道路の幅がこちらへずれるということで、薄いスライス状に区域を追加させていただくものでございます。

計画諸元でございます。延長3.43キロでございます。縦覧を同じく行ひました結果、3名の縦覧者がありましたが、意見書等の提出はございませんでした。

以上でございます。審議のほどよろしくお願いいたします。

○道上会長 ありがとうございました。

この滝山桜谷線、今回変更としてあがってきている部分の工事はこれからなのですね。

○山本課長（事務局） そうでございます。

○道上会長 まだ何も着手していない。

○山本課長（事務局） 一部用地買収等をしているところがございます。

○道上会長 まだ工事などはしていない。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 新しく作ってどこにつなげるのだったかな。

○山本課長（事務局） ここが滝山ということで起点部分、こちらが榎峠に上がる鳥取福部線という道路ですが、福部や岩美方面に抜けていく道路です。従来ですと一旦市街地に入ってから抜けていたものを、そういうことをしなくて、市街地に流入することなく抜ける環状道路の役割を果たすものでございます。

○道上会長 今回の変更部分は、滝山までを出されたのですか、どこからどこまで出されたのですか。

○山本課長（事務局） 今の計画で御説明しましたのはこの交差点、この県道の交差点から、変更があったのは市道との交差点までです。

○道上会長 県道から、南の方に赤い線がありますがそれはもうできている。

○山本課長（事務局） はい。若干この県道の交差点部分は若干残っていますが、残りは国道29号までできております。

○道上会長 できているのだね。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 29号から行って滝山の方まで行くけれども、今回のところはトンネルの出口のところまでやる。

○山本課長（事務局） はい。ここまで。

○道上会長 それで下の方は今言ったここまで。

○山本課長（事務局） ここの線まで。

○道上会長 この間をこれから新しく道路を作っていこうと。それで、今言われたように用地買収も一部はなされているようでございますけれども、トンネルなどはまだ全然掘っているわけではない。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 という新設の区間、先ほどの案件と違って新しく作る道路の都市計画変更で

ございます。

ということで、場所は大体おわかりになったかと思いますが、御質問、あるいは御意見でも結構ですが、ありましたらどうぞお願いいたします。

○安井委員 私は桜谷、岩倉地区に住んでいるので、比較的すごい近所なのですが、滝山の方に行くには結構いろんな道路があって、地元の人には別にこんな新しく道路ができるからうれしいという部分は何も思わないと思うのですね。これを見てもみますと昭和8年に都市計画決定されて、それから平成10年とか12年にまた考えているというふうに書いてありますよね。まさにバブルのときですよ。そういうときに考えた道路というのは本当に今、実際そこを通ってみるとか、住民の人たちの意見というか、本当に欲しいという要望がすごくあるとか、何かそういう今の現実というのをちゃんと調査しているのでしょうか。

○道上会長 どうぞ。

○山本課長（事務局） 後ほど出てまいります議案でございますが、これと交差している立川甕山線という路線がございます。国府町方向から立川の方に行く路線ですが、これについては一部区画整理で事業をしたところについては歩道がありますが、ほとんど歩道未整備の状態という状況で、この路線を通る車が市街地内を通過していくと、非常に歩行者に対しても危険な状況でもあり、地区の方々等からは要望を、従来からずっとバブル期を越えてもいただいております。それで説明会も何回か開催しまして、まだかまだかとおっしゃっている方も多々ある状況でございます。

○道上会長 説明会では何を言われているのか。

○山本課長（事務局） 説明会では、まだ工事にかからないのかとか早くしてくれという御意見をいただいているところでございます。

○道上会長 どうですか、安井委員。

○安井委員 トンネルを掘ることがありますからすごい予算だろうし、本当にちゃんと審議しないといけないことだとは思いますが、必要かどうかはよくわかりません。

○竺原委員 私もいいですか。

○道上会長 どうぞ。

○竺原委員 私もどのぐらい交通量があって、必要性があってそのトンネルを掘ってまで整備しなきゃいけないのかなと、この滝山桜谷線、福部につながる路線がどのぐらい交通量があるのか。実際、私もそっち辺りを通って福部に行ったりすることもあって、あの辺

りはわかりにくいのですが。だけど走ってくる車もそんなにない状況の中であそこにトンネル掘ってまで整備して、どれくらいの交通量があるのかとちょっと思います。道路はできるに、便利になるにこしたことはないですが、やはり経費もかかるので。要望なのですか、トンネルが欲しいという。

○山本課長（事務局） 必要性があって平成10年に都市計画決定、既にトンネル案でしているというのが第1点でございます。

それと交通量、滝山桜谷線の計画交通量で申しますと4,700台/日でございます。配付させていただきました議案1-(3)の滝山桜谷線の3-2の下の方に書いてございます。

それとコストの観点で言いますと、説明させていただいたところですが、トンネルの中の幅員の変更だとか、法面をトンネルにすることによって6,000万円、幅員を変更することで1,200万円ということで、できるだけのコスト削減というのは計画しているところでございます。

○道上会長 4,700台というのはいつ測定されたデータですか。最近か。

○山本課長（事務局） これは29年の将来交通量予測でございます。

○道上会長 将来交通量はいつ予測されたのですか。

○山本課長（事務局） 去年、再算定をやったところでございます。

○道上会長 平成10年のときはどうだったのですか。トンネル計画を立てるときに。平成10年にこの計画が作られたわけでしょう。

○山本課長（事務局） そうですね、もう平成10年に都市計画決定してここはトンネルで抜きますよという計画になっています。

○道上会長 現計画として決定されているわけですね。そのときの交通量の予測は何かありますか。増加しているか減少しているか。

○山本課長（事務局） ちょっとすみません、今調べております。申しわけございません。

○道上会長 それが1点と、それと計画を見たら、設計速度40キロですね。時速40キロというのはかなり遅い。40キロの道路なんて今ごろ作るのか。

○坂本委員 そんなもんでしょう。100キロでやったら高速道路。

○道上会長 だけど、今度から一般国道でも70キロ、80キロにしたらいいのではないかという話もある。公安委員会の承認があれば。そんな話も出ているし、40キロというのは遅いと、街の中の細い道ならばそうかもしれないが。

○坂本委員 それでいろいろ規制してね。

○道上会長 そうかな。平成10年にとにかく都市計画決定、ルート決定はされているわけですね。

○山本課長（事務局） ルートとトンネルという決定をしていて、今回は事業化にあたってコスト削減という意味で変更するもの。

○道上会長 今度、コスト削減とかトンネルの計画をちょっと変えるという。それからルートもちょっと変えるという変更ですね。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 それはコスト削減というのが一番大きい。

○山本課長（事務局） そうですね。コスト縮減、並びに山の改変という環境に与える影響というのも大きな要素だと思っております。

○道上会長 そうですね。これも地区の住民のところでは集会をやって、説明したりはしているわけですね。

○山本課長（事務局） はい。従来から何回も説明はさせていただいているところでございます。このトンネルの変更についても説明して、御了解はいただいているところでございます。

○道上会長 どうですか。安井さんは近くに住んでおられるようですが。

○安井委員 実際、現在の道幅は狭くて、人が歩くのは本当にかわいそうというか怖いというか、学生が通ったりするのには本当に危ない。

○道上会長 今の道が。

○安井委員 はい。という箇所があります。

○山本課長（事務局） 現況の道路は1キロも行かないぐらい西側に1本道路があるのですが、そこについては幅員が狭くセンターラインも引いてない、歩道もないというところを子供さんたちが通学されている。このトンネルがないためにその道路を通っているという状況が、安井委員がおっしゃったような現況はございます。

○道上会長 それでは通学にそのトンネルの中を歩くわけですか。

○山本課長（事務局） いや、基本的には生活道路に流れている、岩美だとか福部に向かう交通を今回の計画区間に転換して、いわゆる生活道路であり子供さんが通学等に使っている現在の道路からこちらに交通の転換を促すという計画でございます。大きな意味としては、自転車で榎峠を越えて来られる方はいないかもわかりませんが、高校生などは当然

このトンネル内の歩道を使っていただくことも十分考えられます。

○坂本委員 確認ですが、これは昭和8年に都市計画決定されていたものを、長大法面の部分について防災上の観点から、若干トンネルの計画を変えるということだと理解しているのですが、違いますか。

○山本課長（事務局） そうです。

○坂本委員 ですから計画はもうちゃんとあって、法面を大規模に切ると危険なのでちょっとトンネルの法線を変えるということですね。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 更に、その方がコストも低くなる。法面を大きく切るより。

○坂本委員 ですから、今審議しているのはその道路の必要性とか、必要があるとかないかとかということでないですよ。

○道上会長 それも含めて審議している。

○坂本委員 それも含めるのですか。

○道上会長 含めて審議しないとダメでしょう。やはり世の中変わってきているので。皆さん方から、例えば非常に極端な話ですが、こんなもの要らないのではないかという議論になってきたら、それも含めて県は考える。昔計画したからと言って、昔計画したものがずっとあるわけです。10年の前にも変更をしているのか。

○山本課長（事務局） 平成10年に名称変更、ルート変更と書いておりますが、従来は南側の県道でとまっております。南の県道というのは直接この国道29号に乗れませんので、ここの部分を国道29号に直結させて環状道路の役割を果たすということで、その変更を平成10年に行っております。

○道上会長 10年にも延伸しているのですね。

○山本課長（事務局） そうですね、トンネルのこちらの方にですね。

○道上会長 そのときにはもちろんトンネルの案もあったということですか。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 ということですが、どうしなければいけないということはない……。

○山本課長（事務局） すみません、ちょっと訂正させてください。南側の延伸は12年でございます。

○道上会長 12年。

○山本課長（事務局） はい。それで10年の変更というのは、トンネルを決定したのが

平成10年でございます、その決定する前はこちらのちょっと大きい図面です。

○道上会長 トンネルを通さないルートだった。

○山本課長（事務局） はい。トンネルを通さず家屋をどんどんかけていくような計画でございました。それで地域社会に与える影響も大きい、並びに路線的にも環状道路として機能を果たすということで、今のトンネル案の法線になったのが平成12年でございます。

○道上会長 最近では平成10年、12年と計画変更をしてきたということですね。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 当時審議してもらって。それで今回が最近では、平成に入って3回目の変更。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 それで一番最初の決定は昭和8年。

○木村委員 構想でしょう、そのころの。

○山本課長（事務局） 戦前の話でございます。

○道上会長 七、八十年になるね。そのころに計画が出ていた。それがいろいろあって、本格的に動き出したのは平成10年とか12年とか。

○山本課長（事務局） そうです。その前に都市計画決定してあった中間部分が、従来田んぼばかりだったところをその都市計画道路にあわせて区画整理とかそういったもので整備して、自動的に道路ができたという。都市計画決定の一番強みの部分でもございますが、真ん中ができた後に南側を整備して、今回北側を整備して完成に導きたいというところでございます。

○道上会長 ということのようですけれども、どうですか。竺原委員。

○竺原委員 やるということであればコストも削減していろいろ考えているということになっているので、今回の提案に関してはいいと思います。道路ができれば便利なことは便利だとは思う。

○道上会長 他に何かございましたらどうぞ。

○中橋委員 ちょっと道路事業のやり方の中で、技術的なことで御提案申し上げときますと、普通はこういう二次林の地域に道路があって、それをトンネルを掘って、上に覆土もして、碎石とか、そういうのが資料の3-9にございますね。

トンネルがあってセクションがあって盛り土をやられる断面ですね。ちょっとイメージという図面をちょっと見ていただいて。土羽でも道路のエコロードという考え方がございます。やはり自然環境に優しい道路はどうあるべきかということで、例えば道路公園、今

のNEXCOも、そういうところで非常に研究を進めております。そういった中で、ちょっと環境面で配慮してもらいたいのは、トンネルの上に覆土をしますよね。その上に掘削した表層土を盛り土をするという計画でございます。これは恐らくこの地域で造成をして、まずその土をトンネルの上に覆土しましょうと。

それで最後に、表層土という言葉がございますね。これはかつてのこの地域の森林の表土、いわゆる表土には地域の植生の種子が眠っております。その表土を恐らく巻き出して、そしてお日さんに当てて、その地域の郷土種の植物を再生しようと、そういうお考えであると私は受け取っているのですね。そういった場合、この表層土の厚みは、大現場技術的には10センチぐらいにしたらちょうどよい発芽が促されます。もう一方、施工業者さんにこういう形で指示するのであれば、表層土の種を、この地域も里山二次林の種を分析して、恐らく赤松とか、クヌギ、コナラ二次林かなと推測しておりますが、そういう種子をちょっと確認されて、やはりこれが完成した暁には全くもとの自然のとおりに戻るとか、そういう、国を挙げての自然再生、復元、そういう事業を国土全体で提案しております。そういうモデル事業として、やはり社会に発信するというをやられるのも一策かなと思いましたが、そのエコロード構想の中のそういう配慮指針の考え方をもう少し整理していただければよろしいかなと思います。以上でございます。

○山本課長（事務局） ありがとうございます。県といたしましても、植生については極力在来種を使うことということで目指している部分でございますので、委員の意見いただきまして参考にさせていただきたいと思っております。

○道上会長 ほかにどうぞ。

なければ、今言ったように環境にも配慮し、それから詳細設計はこれからなので今は大きなコンセプトぐらいしかできない。かつ、トンネルを延伸することによって長大のり面、斜面をつくらないようにして、コスト縮減にかなっていると。それで右折レーンか、あれを廃止。これもコスト縮減になっている。そういうコスト縮減をして7,000万円くらいか、ちょっと額は覚えていませんけれども、1億弱ぐらいの金をコスト縮減されて努力されていると。それからさらに環境の問題についても今言われたようなことをもう少しやっていけばいい。それは詳細設計の段階でまたやってもらわないといけないと思っております。

そういうことで、この案件についてはよろしいでしょうか。そういう意見も入れながら。

では皆さん方がそれでいいということであれば、議案1－(3)についてはこれでお認めいただいて、今の付帯意見については関係者によりしくお伝え願いたい。これでよろし

いですか。

○山本課長（事務局） はい。ありがとうございます。

それで、すみません、御審議いただいた後でございますが、宿題いただいた10年のときの交通量というのはちょっと手元にはないようです。

○道上会長 わからないならいいですよ。伸びているか伸びてないか。それがわかれば。

○山本課長（事務局） 今は10年当時に比べて交通量は下がりました。

○道上会長 下がりぎみ。下がったやつを基に出した将来交通量ということか。

○山本課長（事務局） 右肩上がりの時代から、ちゃんと社会情勢を踏まえた需要予測というのは下がっております。

○道上会長 そうですか。わかりました。

ということで、それでは議案1－（3）については皆さん方の了解が得られたと、こういうことにさせていただきたい。

〔休 憩〕

○道上会長 3・6・4号立川甕山線について御説明をお願いします。

○山本課長（事務局） それでは、続きまして立川甕山線の説明をさせていただきます。

説明に先立ちまして、冒頭の部長のあいさつにもありましたが、この案件については2件の意見書が提出されております。それで委員の皆様の手元にその2通の原文を配付させていただいておりますが、これについては、個人名は隠しておりますが、筆跡等のこともございますので、会議終了後に回収させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、説明に入らせていただきます。

まず、立川甕山線の位置でございますが、先ほどの滝山桜谷、トンネルの部分が消えています。その路線と交差する路線でございます。立川と申しまして、天神川、百谷ダムから流れてくる川ですが、その川のところの交差点から、甕山と申しまして、国府町の旧役場からちょっと先のところに行ったところが終点になる路線でございます。

今回の変更については、全線の3.67キロのうち、起点部の310メートルに関して道路幅員の変更と法線の変更を行うものでございます。道路幅員の変更に関しましては、全幅11mを14m、歩道1.5mを2.5m、路肩1.0mを停車帯1.5mと計画す

るものでございます。それで大変申しわけございませんが、配付してある資料の1-(4)の、4-4ページをごらんいただけますでしょうか。配付している資料のうち括弧書きで書いてございます歩道の幅員1.1mと書いてございますが、これは現況の歩道幅員を誤って転記いたしまして、パワーポイントに書いております1.5mというものが正しい値でございますので訂正をお願いしたいと思います。1.5mの計画を2.5mに今回計画変更しようというものでございます。路肩についても同じで、0.5mが現況の道路の幅で計画としては1.0mでございますので、1.0mに修正いただくようお願い申し上げます。それが道路幅員を1.1mから1.4mに今回変更しようというのが変更の要素の1つでございます。道路法線の変更というのは、道路の線形を考慮した道路法線に変更ということで、またこれについても後ほど御説明させていただきたいと思っております。交差点形状の変更については、交差点部に右折レーンを設置するという、この3点が変更内容でございます。

まず、1番が道路幅員の変更、道路法線の変更というのは、この路線の変更、対象箇所の全箇所にわたるものでございます。右折レーンの設置と申しますのは、今回の変更箇所における起点部と終点部の2箇所でございます。

まず、幅員の変更でございますが、当初計画では、これは昭和8年に立てられた計画でございまして、1.1m、先ほど申したとおりでございます。3mの車道が通る2車線の道路、その横に1mの路肩、1m50cmの歩道というのが現在の決定内容でございます。昭和8年の決定でございますので歩道は1.5mという非常に狭い歩道だったのですが、現行の法令にあわせて先ほど申しました路上施設帯50cmを抜くと2mの有効幅の歩道を両側につける。それと路肩1mだったものについて1m50cmの車両停車帯をつけるという計画でございます。

それと法線の変更でございますが、この黄色、薄く塗っておりますのが当初計画では両側の家をかけるという計画でしておりました。その計画を、この道路のラインを見ていただくとわかりますとおり、この交差点が厳しい線形、カーブになっておりまして、なるべく下側に寄せた方が道路の線形もよくなる。並びにコストの観点からいいたしても、両側にかけるのであればこちら側の家もずっとかかってくる。それだけ地域の方々にも御負担をかけることとなります。片寄せする側については入る用地が大きくなって御負担をかける部分については申しわけないところでございます。それでここで記しておりますのが、今回、区間にかかる人家並びに建物でございます。それでこういった小さい△というのが

店舗や人家ではなく倉庫等でございます。それとこちら上側についても起点部と終点部はどうしても2軒のお宅はかかるような形になっております。

現地の状況写真でございますが、これは立川交差点で、こちらから見た交差点の図面でございます。2番目がこの矢印のとおりこういった状況でございます。ちょっと見にくく申しわけないですが、こういう車の走行なり渋滞がある場合、これは朝でございますが、通常であれば自転車は左側を通るのですが、この方のように渋滞していてこの路肩が狭いがゆえに、従来左側通行をしなければいけないのを右側通行しているという状況が見てとれます。それでこれも大変ちょっと小さくて見にくいのですが、自転車を避けるために車がセンターラインぎりぎりに寄って、歩道の方に一時退避されているような自転車の状況でございます。バス停付近においては、現行、道路が狭くなっていますので、バスが止まっていた場合などは、センターラインを越えてこのような形で車が追い越していくという状況でございます。これはこちらの交差点側から交差点を望んだ写真でございます。

先ほどの説明の中で、車道や歩道というのは御理解いただけると思いますが、停車帯という表現が出てまいりました。停車帯と言いますのが、歩道側に車を停めたときにそれをよけて通る車がきちんと車線内におさまって通るために設けるものでございます。道路構造令といたしまして道路の基本をなす政令でございますが、その抜き出しでございます。4種の道路、4種の道路といたしますのは地方部ではなく都市部の道路で、高速道路や自動車専用道以外の道路というのを4種の道路と言っております。「4種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左側寄りに停車帯を設けるものとする。」とございます。車両停車帯は本来2m50cmということですが、ただし、大型自動車交通量の割合が少ないところには1m50cmの縮小ができるということで、この縮小規定を今回使っております。いろいろアンダーラインを引いておりますが、特に都市部の道路ではそういった荷さばき車両だとか一時停車車両だとかがあるために、こういったような停車帯を設けるという条項がついております。それで、大変申しわけございません。これは配付資料にはございません。画面の方で申しわけございませんが御覧いただきたいと思います。これは先ほど説明させていただいたものです。「4種の道路は、都市内の道路網を形成するものであり、沿道が商業地区等の場合は、沿道の商業施設への出入りや、荷さばき等により、車両の路上での駐停車の需要が多く発生することが予想されるため、停車帯を設けることにより円滑な通行の確保が可能となるだけでなく、道路全体が広幅員となり、良好な市街地を形成するこ

とが可能である。」ということでございます。

それで、あと停車帯の運用方法でございますが、今回ここに停車帯を設ける理由と考えられるものが出ております。「停車帯は本来の目的である一時的な停車に用いるのは当然であるが、このほかに状況によっては様々な運用方法が考えられる。駐車を禁止して、一時的な停車のみに使用する方法は、自転車、原動機付自転車が車両停車帯を利用できるという利点がある。」ということで、先ほど申しましたような自転車が右側通行するだとかそういったことも、停車帯を設ければ停車帯を使って自転車の通行をしていただければ安全が図れるというものでございます。また、「交差点流入部と流出部では停車帯の幅員を利用して、付加車線を設けたり、幅の広い歩道や自転車道を更新するのがよい。」とありますが、先ほど申しました右折レーンというのは停車帯の部分を利用して、一番冒頭に申しました福部伏野線、国道9号線みたいに新たに道路を広げるのではなく、その計画内で右折レーンを設置することができるというものでございます。

計画については以上でございますが、冒頭申しましたとおり、県と市で行った結果、7名、県において3名の方、市において4名の方が縦覧され、意見書が2件提出されております。冒頭申しましたとおり、意見書の原文については委員のお手元にお届けしているところでございます。

そうしますと、資料を配付しております都市計画変更案への意見書に対する見解というものを見ていただきたいと思っております。ちょっとつづりの厚いものでございますが、ホッチキスどめのものでございます。よろしいでしょうか。頭に「都市計画変更案への意見書に対する見解」という冊子でございます。

では、説明させていただきます。それで2件の意見書が提出されましたが、①番から、はぐっていただいて⑦番までが1名の方、⑧番、⑨番が1名の方ということで記載させていただきます。順次説明させていただきます。

まず意見書の要旨といたしまして、市内中心部と郊外を連絡する重要な区間ではないという御意見でございます。都市計画決定権者、県としての見解でございますが、本路線は旧福部村、岩美町及び旧国府町と県庁、資料には添付してございますが、ちょっと画面の方で説明させていただきたいと思っております。この路線、本来の変更区間は、この赤というかオレンジ色でございますが、この区間でございます。この路線の位置づけというのを模式図にしたものでございます。こういう中心部から国府町方面に対する交通、先ほど環状道路というものを説明しましたが、それに対して、こういう道路の形態を中心市街地から放

射していく道路を放射道路と一般的に言っております。そういう道路の形態を持った国府町と鳥取市街地を結ぶ重要な路線となっております。

紙の方に戻っていただきますが、当該区間の現況交通量は5,700台、平成20年、現況で測ったものでございます。朝夕の自転車、歩行者の交通量も多いことから、渋滞の解消と、安全な歩行空間の確保が必要な区間であると考えております。

それで交通量でございますが、ここが今回計画する区間、5,699台、紙の方には約5,700台として表示させていただいていますが、これを見ていただきますと1万台を超えれば大体2車線ではなく4車線が必要という、漠然とした数字ではございますが、数字でございます。それに対して5,700台という数字は、この図面を参考にいたしますと、ここが市役所でございますが、ここが樗谿神社入り口で、いわゆる片原通りの延長と申しますか、一番東側でございますが、それよりも現況でも交通量が多いという、結構な交通量を持っている区間でございます。

続きまして、意見書の②でございますが、幅員が広がったからといって安全な区間ではないというのが御意見でございます。それに対して、当該区間の歩道は側溝にふたかけをした程度の約0.9m、縁石を除いたものでございます、と非常に狭いものです。これが側溝に蓋かけをして、縁石があつて、ここの間が90cm。当然90cmであれば自転車が通るのは不可能でございますが、こういった状況で車をはみ出してそれを追い越していくという状況でございます。また、荷さばき車両がとまった場合については、トラック等も車道をはみ出して追い抜いていくという状況でございます。それと、幅員が広がったからといって安全な区間ではないという御意見の中に、幅員が広がることにより横断中の危険性が増すということがございます。今回、確かに幅員が広がりますが、今回は2車線を4車線にするという車線数を増やすものでないため、確かに横断する長さは変わりますが、現在と大きく変わるものでないと考えております。

今回、この310m区間には横断歩道、起終点の交差点は信号制御の交差点ですので、信号制御に従って横断歩道を横断していただく。あとは中間部に1カ所、信号のない横断歩道がございます。従来どおり、この3カ所の横断歩道によって横断を行っていただくという計画で現在のところ考えております。

続きまして、意見の③番でございます。歩道はある、括弧書きで県の方で追記させていただいておりますが、歩道はあるので改めて歩道の設置のための道路拡幅は不要ということでございます。これについては、現在の歩道は先ほど申しましたように90cmと狭小

であり、歩行者がすれ違うのに十分な幅ではございません。また、シニアカーや車いす利用者等の通行は不可能な状況であり、このため歩道拡幅、有効幅員2mの歩道は必要だという認識でございます。

4番目として、都市内の交通を円滑に処理し、都市の健全な発展と地域の安全を確保するためには、変更する必要はない。①から③まで述べたとおりが意見の見解でございます。

道路が広がったからといって老人の横断、通学などの事故が起こらないという理由にはならない。広がった方が危険である。道路は広ければよいというものではない。これについても前に述べました②から③の見解でございます。

続きまして、資料でいいますと意見の6番目でございます。住民との合意ができていない、住民は要望していないという御意見でございます。これまで関係住民である立川5丁目1区町内会の皆様に対して、平成21年5月21日と平成21年6月25日、計画変更について説明会を行わせていただいております。説明会においては主に変更幅、14mは広過ぎるという御意見と、移転補償や生活再建に関する懸念について御意見があり、拡幅の必要性や移転補償の考え方について説明を行ってきているところですが、完全に合意には至っていません。

すみません。画面上ではなく見解の方の冊子の方に戻っていただきたいと思います。4枚目、右肩に資料3と記した資料がございます。

地元説明の経緯でございます。平成21年5月21日に沿道地権者35名様、関係者のうち2名様は御欠席でございます。その中の説明会で多く出た主な意見でございます。事業着手前に補償額の提示がないと賛成、反対の回答ができない。計画変更による用地への影響を現地に落としてほしい。これについては説明会后、現地にマーキングをしております。変更幅14mは過大、要望は出しているがここまでは必要ない。同じく14mを12mだとか、現都決の10mの両側拡幅なら賛成するとかの御意見でございます。町内会より質問書が出されまして、それについては次回の平成21年6月25日の説明会で説明をさせていただきます。

平成21年6月25日の説明会の主な御意見ですが、高齢者や年金者は自己資金を出してまで代替用地の確保や家の再建は困難。拡幅される道路の利便性のみの説明であり、用地、家屋関係者への補償内容や生活再建が安心してできるかわからなければ賛成できない。同様の意味でございますが、審議会前に用地建物調査をして補償の説明をしてほしい。ということで、県の方といたしましてはあくまで都市計画決定がされた後、事業化してその

中で用地測量だとか家屋の調査を行わせていただいて、補償費の提示をさせていただくということを考えていますので、その部分では平行線になっております。それで結局、その説明会の中で県としては変更幅14m案で審議会に諮るということで、その説明会の中では審議会に諮ることについての御了解はいただいたところでございます。

再度、お個別の補償金額までは示せないにしろ、補償の一般論の中でもうちょっと具体的に説明会をさせていただきたいと平成21年7月21日に持ちかけましたが、やはり個別の補償費がわからないと説明会は開く意味がないので不要であるということで、役員会でそういう決定いただきまして、県としては同じく14mで審議会に諮るということで町内会長様にお伝えしております。冒頭申しましたとおり、そういった意見書が2件出ておるといのが地元説明の経緯でございます。

すみません、あっちこっちに行って申しわけないのですが、資料の1枚目の裏、⑦番でございます。現在、都市計画提案をしてはどうかと考えている。これは計画に対する意見というものはちょっと違うかもわからないのですが、御自身が現在考えておられることだと思っております。参考までに都市計画提案制度というものの資料をつけております。

この冊子の6ページ、右肩に資料5と書いてあります。都市計画提案制度の概要についてというものでございます。これのポイントといいますのは、まちづくり、住民も参加していただくということで都市計画提案制度というものが平成18年にできております。

(2)で提案できる方々というのが、土地所有者、地上権・借地権を要する者。(3)として、マスタープランだとか都市再開発方針等を除く県が定めるすべての都市計画ということで、当然今回の道路の計画についても、住民提案で都市計画の提案制度というのは使っていた部分でございます。(4)のところの必要な要件というのでございますが、ここに該当するのは③の提案区域内の土地の所有者の3分の2以上の同意が得られ、かつ同意された土地の地積の合計地積が3分の2以上、こういう地区全体の総意として提案いただきますと、下のフローのとおり都市計画決定するにしろ、しないにしろ、この都市計画審議会へかけていくこととなります。一応、意見書の方で都市計画提案をしてはどうかと考えておるといことでございましたので、資料で説明させていただきました。

続きまして、⑧でございます。事前説明において道路拡幅に影響する住民への補償の説明が不十分。上記の⑥の説明会では都市計画変更の内容とその手続について、また、一般的な補償の考えについて説明を行っております。説明会において住民の方より個々の補償内容について説明を求められましたが、個々の補償内容については、都市計画変更後、事

業実施の段階において土地建物の調査を行った上で確定できるものであり、その旨の説明を行っております。

この冊子の中を行ったり来たりで申しわけございませんが、カラー刷りで「用地補償のあらまし」というのを、パンフレットつけております。これで御説明をさせていただいておるところでございます。カラー刷りを1枚めくっていただきますと大体流れというのがありますが、これはあくまで都市計画ではなく都市計画決定が行われた後、道路事業だとか街路事業が開始されるに当たってもまず事業説明して、測量だとか1軒1軒のお宅の柱の大きさだとかを確定して初めて補償費というものを算定できますので、説明会では事業実施の段階でしか御提示できないということで御回答させていただいております。

続きまして、⑨番でございます。周辺道路の整備も進み、当該路線の重要性は低い。近年交通事故は発生しておらず、14mの道路は過剰投資であり、歩道幅は地域住民も希望をすところであるが、影響度を考慮し、11mから12mの道路幅を希望するというのが御意見でございます。見解の方でございますが、今回の対象区間においては平成8年から平成21年にかけて、近年交通事故が発生していないという御意見に対しての見解ということで書いております。平成8年から平成21年の間に27件の人身事故が発生しており、事故防止の観点からも早期整備が必要と考えていること。

また、今回の都市計画道路の幅員構成を幅14mと幅12mで計画した場合の比較を資料7で示します。資料7、資料にも添付しておりますが、画面でも確認いただけます。この緑色で示しているのが12mの案でございます。その赤線で示しておるのが、12mから計画を広げた場合、新たにかかるといいますか、12mにすればこの緑で済むという見方をさせていただきたいと思っております。こういった、2mも差があるのにこれだけしか差がないというのは、先ほど申しましたように右折レーン、起点、終点側の右折レーンというのはその14mの幅の中で生み出しておりますので、14mの幅がないところについては12mの場合逆に広げる必要があり、12mも14mも変わらないという意味でございます。あと、ここについてはバス停がございまして、バスの引き込み等のための停車帯をつくるようにしておりますので、全線にわたって2mがかかるのではなく、こういった間とこういった間が12mにすれば若干狭くすることができるという比較したものでございます。

それで、見にくくて申しわけございませんが、青は12mのときも14mも、現在のところでございますが、詳細測量をやってみないことにはわかりませんが、かかると考えられている用地でございまして、この黄色というのが12mではかからないけれども14m

ではかかってくると。だからこの全体の青が20軒ございます。黄色が3軒ございます。14mで計算すると、現段階で考えられる建物の補償が23軒、12mでやった場合は3つ減って20軒という形になるということでございます。

12mという御意見、3mと歩道の2m50cmというのは法令に基づく幅でございまして、12mの案にするということにつきましては、先ほど説明しましたこの停車帯1.5mというのを0.5mの路肩にする。そのことによって1m、1m、両側で2m減ってくるということで12mという案で比較しております。

それで今、資料7のこの中段のどこまで説明させていただきました。図面見ながら申し上げましたが、道路構造令により2m50cmの歩道幅、車道幅を3m確保する必要があり、市街地で交通量が多い当該路線では、路肩0.5mとした場合、以下のような交通安全・生活環境面で問題があると判断し、停車帯1.5mを確保する計画としています。理由としては、バス、荷さばきトラックが路肩に一時停止車両があった場合、後続車両の停滞、もしくは無理な追い越しなどによる交通事故の発生の懸念。自動車と自転車が近い位置で通行するため、自転車を追い抜く自動車が対向車線にはみ出す等の危険。積雪時の除雪スペースとして、停車帯がある場合はそこが利用できるということでございます。

それと、先ほど見ていただいた写真でございしますが、こちらの方の説明しておりませんでした。90cmの歩道幅があると申しましたが、90cmの幅の中にこういった電柱が立っている部分もございまして、この部分、それこそ50cmとかそういったところをすり抜けなければいけないという区間もございます。

また、説明会の中で、説明会であった話をきちっと審議会の中で伝えるということで、県の方で住民の皆様方にお話ししております。先ほどの意見書並びに住民説明の状況等で御説明させていただきました。

確かに、やはり特に御高齢の方々はこれからローンも組めないという御心配が当然あることかと思えます。ただし、先ほども申しましたように都市計画決定と申しますのは、この都市に必要な道路をまず決定する。補償額の算定と申しますのは、事業の中で説明させていただくものだと考えております。当然、正当な額で補償させていただきますし、誠心誠意を持って事業者の方で対応していくものでございます。以上でございます。

○道上会長 ただいま1-(4)の議案について御説明ございました。この立川甕山線の議案につきましては、要するに安全確保ということ、交通量を捌いて、そしてかつ歩行者の安全、あるいは自転車に乗る人の安全性を確保するために、現在は、8.75mぐら

い道路幅ですか。現在は、全体で8.75mの道路を拡幅して、一応県の案では14m案にしたいと。こういうことですか。

○山本課長（事務局） はい。

○道上会長 14mにしたいけれども、12mというのも一応はここに考えておられる、出されているということのようでございます。ただ、14m、12mの違いは、ここにあるように路肩のとり方が違っていると。それで住民の方、2人の意見についても県の見解を述べていただきました。これについて皆さん方から御意見を賜りたいと思いますけれども。御質問でもいいですが、何かあればお願いします。

○竺原委員 立川3丁目とか2丁目のあたりは何mあるのですか。手前の区間です。

○山本課長（事務局） 手前については車両停車帯が、1.5m。

○竺原委員 あれは何mの道なのかなと。現実の数字はわからないので。

○山本課長（事務局） あそこは15m。ご存知の方はおわかりかと思いますが、植栽がしてあります。植栽がしてありまして若干ここが広がっております。停車帯は同じく1.5mのものがしてございます。

○竺原委員 そんなに広く見えない。

○道上会長 だから手前はもうちょっと広い道路。今議論されているのは立川大橋から310mの区間。

○竺原委員 いや、感覚的にはそんな広く見えないのですが、結構あるのだなと思って。

○山本課長（事務局） あそこ植栽があって、それほど、あまり幅広く見えないのかもわからないですね。

○道上会長 いいですか。認識としては。

○竺原委員 はい。

○道上会長 ほかに何か御質問ございましたら、どうぞ。

○原口委員 この路線の停車帯の必要性というか、意見書の回答で一般的なことで書いてあるのですか、この路線にとって1.5mも必要だというところの必要性というのは。

○山本課長（事務局） 写真でも見ていただきましたが、自転車を避けて車が外にはみ出さず。これが現況でも50cmぐらいの路肩です。先ほどの12mにするとこれぐらいの、歩道の縁石から路肩までの幅がございませんので、こういった状態が続いていくということが自転車交通に対する安全という面も一つございます。

それと、同じようにここに説明しましたが、こういったお店のところに荷さばき車両が

あるときは、はみ出して行かなければいけない。ちょっと詳しく御説明しますと、車道が3 mあって停車帯が1.5 mあると4.5 mございます。そうしまして大型車、構造令上は普通自動車と言うのですが、こういったような大型車の幅員が2 m 5 0 c mです。そうしますと4 m 5 0 c mから2 m 5 0 c m引きますと2 m残ります。いわゆる小型車、普通車、一般的に言う普通車の幅というのが1.7 mでございますので、2 mあればセンターラインを越えることなく、車線内でおさまるということで、2点ですね。停車車両に対する交通安全性。自転車交通に対する安全性ということが大きな部分でございます。つけ足しとして除雪の面というのは御説明したとおりでございます。

○原口委員 追い越しをかける頻度は非常に高い地域であるということですかね。比較的自転車の交通量だとかいうことが非常に多いところなのでということ。

○山本課長（事務局） 近辺には東校だとか高校もございまして、中心部に通う多数の高校もございまして、毎朝の交通でこういうことは発生しております。こういう荷さばきの状態がずっと頻繁に発生しているかということ、そうではないとは思っております。一日中こういった状態かということ、そうではないと考えています。

○笠原委員 生活者の道路に当たると思うのですが、やはり行くときはほとんど外の大きな道を通って行ってしまうので、私も長年この道を走っていないです。このエリアは、外側に大きい道があるから。だから本当に生活者の道路というものに、何であんな大きなトラックが通っているのだらうと逆に思ってしまうのですけれども。

○山本課長（事務局） 確かにおっしゃるとおりJ R沿いの道路とかできておりますが、J R沿いの道路を行きますと一度駅に行ってからという形になりまして、やはり県庁方向だとか、国府町方向から県庁方向に行くときは、この道路が最短距離になっておりまして、先ほど申しましたとおり5,700台ぐらいの通行がございます。

○笠原委員 県庁方向から来ますが、いつも、あそこは狭いからと思って広い道路を選ぶのです。やっぱり近いということでそうなるのですかね。

○山本課長（事務局） そうですね。

○笠原委員 その12 mと14 m、住民の方の同意が、やはり生活が主だと思っているので住民の方の同意が必要だと思っておりますし、その住民の方が12 mとかと言っておられるけれども、ほとんど変わりはないということをおっしゃるとおり、どうせつくるなら、あまり変わらないなら14 mの提案、今の県の御意見の方がいいのかなと思うのですが、やはり住民の方としっかり話をして欲しいと…。

○山本課長（事務局） 確かに、大変申しわけないですが用地がかかる住民の方はこの沿線上の住民の方ですし、ここを自転車で通ったり、歩行されるという住民の方はもっと広範囲な住民の方でございますので、必ずしも同一範囲内の住民の方ではないと。利用する者と、大変申しわけないのですが用地がかかってしまう方というのは同じではないということもございます。

○笠原委員 そうですね。

○池本委員 ここの車の進入に関して、車の大きさを規制する。例えば大型車の進入を規制するとか、バスは通りますからバスは優先というか仕方ないのですけれども、生活道路ですから。その車の大きさを規制するというやり方はできないのでしょうか。例えばどちらかは通れなくするとか。スクールゾーンとかよくありますよね。そういう感じで何か規制することは可能ではないのでしょうか。

○山本課長（事務局） 大変申しわけございません。そういった規制に関しては公安委員会といいますか、警察の方が専門なので私もあまり詳しくはないのですが、一般的にはそういった大型車規制する場合については、本当に生活道路、団地内の道路だとか、例えば橋で古くて耐久性がないといった場合については、大型車規制というのはあるかもわかりませんが、こういった幹線ではほとんどした事例を私自身は承知してないです。

○兼子委員 資料の4－8ですね、もうちょっと長いこの立川甕山線というのですか、が出ているもので、幅員が1番、2番、3番、4番とあって、いろいろな、何か様々な幅員が合わさっているような形になっているのですけれども、例えば今提案されている1番のエリアの歩道と車両の間1.5mという提案をされていますが、例えば3番は0.5mで2番が1.0mという感じで、かなり異なって、連続性があまりないような気がするのですが、特にこの1番のところでは1.5m必要だという理由がわからない。ただ、自転車交通ということから見れば1.5mは非常に必要だと思います。用地買収の件は抜きにしたら、あの道路には1.5mというのは非常にいいと思います。ただ、連続性ということでちょっと御質問というか、お話を聞かせていただきたいなと思います。

○山本課長（事務局） 委員のおっしゃるとおり、路線全体では14m、11m、12m、11mという形で不整合となっております。この路線自体は、冒頭申しましたとおり昭和8年に11mで当初決定されたものでございます。その後、このナンバー3の12mという部分は、市街地開発、区画整理の中で整備済みの道路でございまして、確かに現行法に合わせて50cmを1m50cmにするかという議論はあるかと思いますが、もう既に一

度改良してすべて住宅が張りついておりますので、ここについては12mのまま。この11m、2つ残る部分については、将来的には今言った14mというのをずっと連続させて、ここが前の議案でも出てきました滝山桜谷のところですので、これが終わった時点で残りの区間の整備も考えたいという話もございまして、これについては順次、またその時点で変更を行っていきたいと思っております。繰り返しますが、12mはもう既に整備された、11mの②、④については事業化に当たっては変更を考えていきたいと思っております。以上でございます。

○道上会長 現在は8.75m。

○山本課長（事務局） はい。この間は下側が区画整理等が行われまして、一部は幅の広い歩道が整備してあります。上側はこちらと同じような状況で歩道、むしろ逆にひどいような状況で歩道もないような、90cmの歩道もないような状態が部分的にございます。

○道上会長 要する、今日議論しなければいけないのは、連続性の議論はまた次ということ。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 県の提案は幅14m。それで現状は8.75m。

○山本課長（事務局） そうです。

○道上会長 その区間の現状が8.75m。これを14mにしたい。12mというのは何。

○山本課長（事務局） 12mというのは住民の方々から意見で、県が参考までに比較案を作ったということでございます。

○道上会長 ということのようです。

それで、もう1点は住民の地区協議会みたいなところで議論されているわけでしょう。そのことが、わかったようなわからないような感じで、何を言われたかよくわからない。いろいろ議論はしているけれども、合意には達してないわけですか。

○山本課長（事務局） はい。大きく分けると3つに分かれると思います。まず、意見書の①でおっしゃっているような、道路拡幅自体に反対の方、これは1名様ということでございます。それと2点目が、先ほども説明しております14mは広過ぎるので11mか12mにして欲しいというのが2つ目の御意見でございます。3つ目といたしますのが、自分が実際家屋がかかって立ち退かなければいけない、またはここに本当に新たに家が建てられるかどうか。それは私でもそうですが、実際額を算定してみないとわからないという面がありまして、非常な御心配をされていると。それがわからないために賛成できかねると

いう意見でございます。まとめますと拡幅自体反対、14mは広過ぎる、補償費の算定をおのおのして欲しいというのに大別できると思います。意見書も住民説明会においてもです。

○道上会長 では、14mの県の原案に対しては、皆さんが、その地域の人はやれやれというふうな、オーケーということは言っていない。

○山本課長（事務局） 実際に説明会を担当しておりました山内課長がおりますのでそこから。

○山内課長（事務局） 東部総合事務所の計画調査課長をしている山内といいます。

先ほど山本課長の方から地区説明会を2回やっているということがございました。その中で、先ほど言われましたように、我々が提案させていただいた14m、これに対する反対意見というのもございました。中では、はっきりとこの案に賛成というのがなかったですが、聞くところによると14mに賛成の方もいらっしゃるというように私は認識しております。全体として、そういう反対の意見の方が強く意見を言われたということもございます。拡幅については必要性は認めるが、我々が提案している14mは過ぎるではないかという意見もありました。ただし、中には14mが必要という方もいらっしゃるの確かでございます。

○道上会長 まだあまりはっきりそこまで煮詰まってない。住民との意見交換でも。こういうのがいいだろうとかいうよう案は全然出ていないわけですか。

○山内課長（事務局） 最終的には先ほど言った3点目の…。

○道上会長 補償ね。

○山内課長（事務局） 補償。これが個々に補償金額とかそういう提示がない限り、自分が、例えば追い金を払って、銀行に借金してまでやるということは自分では理解できないということがあって、それを提示願えないだろうかという意見がございました。ただし、県としては、それは事業実施の段階で、詳細な調査に入らせていただいて、その後で提示させてください。ということを申し上げておまして、その辺は地元の方とは平行線でございます。最終的に県が提案している14mで、この審議会に諮らせていただいて委員の皆様のお意見を伺いたいということで地元の方に投げかけて、それについては了解をいただいています。ただし、先ほど言われましたように、地域住民の方の反対意見というものについては、我々の方でしっかりとそういう意見があったということは伝えさせていただくということで御了解はいただいております。

○木村委員 いろんな項目で意見書が出ているのですが、ポイントはやはり生活の補償とかその1点だと思います。14mが広過ぎると言うのは、こういう話は多分それを言いたい言いがかりみたいなもので、やはり生活、高齢者の方だとか、それから古い家屋で住む所が、今言ったように移転がどうなるのかとか、慣れ親しんだ土地から出ていかなければいけないのか、そこのところだけが私はポイントではないかなと思っています。道路の計画自体は、安全になるし広がるし、これは誰もがいいのではないかと思うのですが、そこのところをどう整理していくかというところがポイントだと思います。

住民の方は恐らく、例えば計画を基本的にオーケーとして、個別補償の交渉に入りましようといったときに、対県と個人ということで、最終的に押し切られてしまうのではないかと、こういう不安がある。多分すごくあると思うのですね。そこのところを一般論で補償というのはこういうものですよ。ということと言っても、実際にわからない。非常にわからない。そこのところを解決してあげれば、この計画は私はずっと進むのではないかと思います、そこのところをぐいっと押し切ってしまうのか、きちっと、もっと納得いくまで話を、具体的な話を。補償も、例えば個別補償の話をしながらでも、まだそこでまた引き返すこともできますよとかですね。私もいろんな例をよく知っていますが、この間も松江の大手前の拡張も大変もめたりして、やはりお宅はどういう話だったのか、お宅はどうだったかみたいな。ここは個々に違うわけですね。違うけれども、その評価の違いでまた腹を立てる人がいる。得をしたと思う人がいるみたいなことがあって、そこところの感情の整理といいますか、その気持ちの整理が大体、いろんな項目上げておられますが、意見書の中では、そこのところだけではないかなと思っています。だから、そこところにどういう形で合意をしていただくのか。本当の意味の必要性だとかそういうところを具体的に御理解いただくことと、そういう高齢者の方とかのケアをきちっとできる。ああ、大丈夫だなと安心していただけるような対応をしていくというか、御説明をするなり、そういうところがならないとなかなかできないと思いますね。

○山本課長（事務局） 委員おっしゃるとおりで、どこの道路工事でも同じことで、例えば、先般できましたが、市役所から樗谿までの入り口の都市計画道路についても、両側の家をかけてやるような都市計画道路で、事業実施の段階で1軒ずつきちっと御説明をして、やっと今のような完成を迎えたと。当然、県としての立場は、皆様方からの税金を預かってこの事業をやるわけですから、まず説明責任が果たせる額でのお話は当然させていただく。当然、補償理論で成り立つものを値切るということは絶対ありません。

事業実施に当たっても、こんなことを言うのは不見識かも知れませんが、最終手段としては土地収用というお話もごさいます。県が強権を発して土地を、きちんとお金は払うのですが、やれると。そういった手段も最終的な手段としてはごさいます、そういうものをやるつもりも、やらないとは絶対言いません。ただ、今言った市役所から橋谿についても土地収用というのは一つも行わず、1軒ずつの御理解を得てあそこまでやりましたし、この路線についても、当然ながら同じような努力は事業実施の段階で取り組んでいきたいと思っております。以上でごさいます。

○木村委員 この地元説明会の経緯の中で、町内会長さん、審議会に一度かけて皆さんの御意見聞きますからと、こういう話ですよ。最新の状況。正直言って私はちょっとジャッジしにくいですよ。そのあたりが本当にちゃんとケアができるのかなとかということが、この場で判断ができかねる部分がちょっとあります。

○山本課長（事務局） 非常にかたい話をさせていただきますと、まさに住民の意見からは離れた意見とはなりますが、法手続上は、先ほど申しました停車帯だとかそういったものの道路の必要性というのを審議していただくのが、まず都市計画審議会並びに都市計画決定というものでございまして、極論を言えば、住民が反対しておられても、当然のことながら都市計画決定というのは法的にはあり得るものでございまして。ただ、こういう御時世でございまして、住民は全部が反対しているものをどうこうするかというのは、当然、要素には入っておりますが、法手続上できちっと審議していただく部分というのは、あくまで先ほど言いました1.5mの自転車だとか荷さばき帯の必要性というのを御議論いただくというのが第一だと思っております。

○道上会長 それで、時間もだんだんたってきたのですけれども、現在の8.75mは、これは非常に狭隘である、狭いというのは皆さん方の顔色でもわかるのですよ。これは、地域住民の人も、これはやっぱりまずいという人が大部分だろう。それで、大部分だけでも、補償の問題とか、1.4mというのはちょっと大き過ぎるのではないかと、そういう議論があつて、1.2mがいいのか1.4mがいいのか。我々の議論として、歩行者の安全とかそういうことを考えれば1.4mが一番いいに決まっている。ただし、コストの問題もあります。住民の皆さん方のやはり意見も我々、今ごろの時世だから聞いて、判断していく。ただ大きければいいというものでもない。そこら辺は我々も判断しなければいけないのですけれども、どうなのですかね。8.75mというのは非常に写真で見ても狭い。これは大体皆さんがそういう感覚なのです。次に、1.2mにするか1.4mにするか、これで違う

ところは、路肩のところだけが違うわけでしょう。

○山本課長（事務局） そうですね。路肩…。

○道上会長 仮に自転車が路肩を走らずに歩道を走ってもいいわけだね。自転車は。歩行者と一緒に。

○山本課長（事務局） 非常に現在の社会情勢が自転車と歩行者の事故というのが…。

○道上会長 多い。でも大体そうでしょ、世の中。

○山本課長（事務局） いや、最近テレビでよく東京の事例などで自転車道の色を変えたり。

○道上会長 中で。

○山本課長（事務局） 道路交通法上は2 m以上あって、公安委員会が認めれば歩道を通すことは可能です。

○道上会長 計画では2.5 mあるわけですからね。

○山本課長（事務局） 幅は2 mです。

○道上会長 歩道ですよ。

○山本課長（事務局） 縁石や標識があって50 cmとられますので、2 m。

○道上会長 2 mだな。大体そんなところを走っているのが圧倒的に多い。今、自転車の現状ではね。将来こういうふうにして本当に停車帯のところを通すのかどうかよくわからないが。本当はその方がいいのかもしれませんが。けどなかなかそうはなっていない。日本では。停車帯があっても、本通りとか若桜街道はみんな歩道を、ばんばん走っている。

○山本課長（事務局） そこでバリアフリーの観点で自転車を分けようという取り組みをしている。

○道上会長 けど、そのコンセプトがはっきりまだしていない。僕ははっきりした方がいいと思うが、これはあまりここで議論してもいけないので。とにかく2.5 mあったら歩道は、人と自転車がある程度走れるような格好にはなるわけですよ、基本的に。本当に変えるのだったら世の中を変えないと、そこが一番。

結局、結論は1.4 mと1.2 mのこの2 mの差だな、ここが一番の問題なのですよね。ほかの人は8.75 mというのは狭いという感じ、広げないといけないという認識は一致しているわけです。ところが、そのところがまだ詰まってないので、1.4 mがいいか1.2 mがいいかと。広いにこしたことはない、それは確かに。だがそこが我々の非常に判断の苦しいところです。

どうぞ、何かありますか。

○兼子委員 自転車交通についてやはり考えておいた方がいいと思うのです。今の話でちょっとありましたが、歩道に自転車と歩行者が混ざるといのは、やはり事故がたくさん起こるとい現状からして問題があると思ひますし、あと環境問題等々ある中で、都市の中の交通をこれから自動車主体から自転車も含めて環境に優しい交通手段で賄っていこうといことを考えるならば、停車帯1.5mといのはこれからの未来を見れば必要だと思ひます。なので、0.5mか1.5mかといところが非常に多分重要になってくると思ひます。すけれども、自転車のことを考えれば1.4mにするべきだと思ひます。ただ、いろいろ事情がありますから何とも言えませんが。理想としたら1.4mだと思ひます。

○瀬古委員 すみません、私は結構、最近自転車で通勤するようにしているのですが、自転車に乗っている者からすると車道を走りたいですね。歩道は結構段差があるので走りにくいといのがありますので、車道を走りたいけれども、路肩が狭いので怖いので歩道を走ってしまうといところがあるのですが、どうせ1.2mにするのであれば、いわゆる停車帯的なところを1.5mとかにしてください、逆に歩道を、自転車に乗る人がもう車道を走れば歩道は狭くても全然大丈夫だと思ひます。だから逆に歩道を1.5mとかにして1.2mとい。そういうような形が本来的には理想なのではないかなと、個人的な意見としてはあります。

○山本課長（事務局） 歩道の1.5mの話が出ましたが、歩道を通るのは歩行者だけでなく車いすだとかシニアカーだとか、先ほども御説明しましたが、それだけの幅で1mございます。1.5mにするといことは、50cm施設帯にとられますので、1mの幅でしかない。車いすが通ると人も通れないといこともございまして、2mといのは、車いすと人、車いすと車いすがすれ違える最低幅だと思ひております。法令でも決まっております。以上でございます。

○道上会長 それはまた将来変わるかもわからないね。自転車交通が非常に大事なことになってくれば。オランダみたいになったら。それはちょっと先の課題にして、だから、あなたの言いたいことは1.4mの道路を一応確保した方がいいと、そういうことですか。

○瀬古委員 歩道も若干狭めて、停車帯も狭めるという形で、全体を若干狭める方がいいのではないかなといのが。理想では1.4mが一番いいのしょうけれども、現実的な問題を考えるともう少し狭めた方がいいのではないかなといのが、個人的な意見ですが。ただ、路側帯を0.5mといよりかは、車いすの方といのもあるのですが。

も、自転車が通る機会というのは結構多いと思いますので、路側帯、車道の方に自転車を流すという意味もあって1 mぐらいとっておいて、歩道をその分0.5狭めるみたいな形で1.2 mという形にしてしまった方がいいのかなと思います。

○道上会長 笠原さんはどうですか、生活、あなたはこの辺の人ですが。

○笠原委員 私は2丁目だったのですが。何か幅広く、広いにこしたことはないのですが、これだけ必要な実際という。どうなのでしょう。1軒でも2軒でも交渉の対象者は少ない方がいいのかなとかも思ったりもしますし。悩ましいですね。

○道上会長 だけど、みんな一言ずつ言ってもらって。

○笠原委員 歩道の中を自転車も通るような、一緒になっているところもあるではないですか。歩道の中に自転車、ライン引いて自転車が通ってもいいと。その時々で使い分けができるみたいな形に。

○山本課長（事務局） 自転車を歩道の中に通す場合であると3 m 5 0 c mという基準になっています。

○笠原委員 そうなのですか。ますます幅をとる。

○山本課長（事務局） 停車帯をとったときと同じ幅が必要。

○笠原委員 私は、一応県の1.4 mという話は住民の方が納得して、きちんと説明すればいいのかなと、資料に出ているようなことがきちんと伝わってないのではないですか、まだという感じが。

○木村委員 私も基本的には1.4 mがやはり一番いいと思います。やはりそのところの配慮をきちっとしていただく。それからさっき御説明の中で、基本的な法律のルールでいうところなのだよみたいな話はね、それを言ったらおしまいよという感じなのです。そういう発言をされることで行政に対する不信感に変わりますので、そういうことはやはり絶対言うべきではないですよ。そんなものを聞いたらもうみんな絶対、何なんだいと、こういう話になってしまうので。そういう姿勢が、私は交渉を難しくしている根っこではないかなと思います。1.4 mが一番いいと思います。

○道上会長 安井さんどうですか。最後に、締めくくり。

○安井委員 私もここはよく通るところなので、実際狭いなとは思いますが、だけど日中通ると、人が歩いているのはあまり見たことないというようなところだと思うのです。あまり通ってはないと思う。でも住民の方の思いと都市計画の方の思いというか、その間に立つ、それこそジャッジと言いましたが本当にどっちがどうなのか私たちにはわから

ないし、この意見書もすごい何か切々と、本当に何かかわいそうだなと思ってしまうのですけれども、それがどうなのかという間に立ってちゃんと見る人というのはいるのですかね。

○道上会長 間に立つの、この審議会ですね。

○安井委員 そうなのですか。わからないです、それは難しい。

○道上会長 間ではないですが。一応ここに上がってくるわけで、その審議会の結果が尊重されるわけですね。

○安井委員 難しいですね。

○道上会長 どうぞ。

○山内課長（事務局） 資料の中の資料2というのがあると思います。先ほど委員さんの方から、説明責任という話がありました。我々この資料2というのを、第2回の地元説明会の折にこれをもって住民の方にお配りして、1.5メートルの駐車帯の必要性、それについては御説明申し上げました。我々としての意見はこういうふうにまとめさせていただきました。住民の方は、個々の補償、それが見えないと先行き不安だということは、確かに我々もそれは理解しております。ただし、今の我々の説明会は都市計画の変更という形ですね、この道路の必要性というものを述べさせていただいて、その補償についてはこの都市計画決定の後、事業認可という形で国の書類をいただいて、その後に当然ながら皆様の土地の中に入れていただいて調査させていただくと。その中に当然、県として誠心誠意その補償について、皆さんの合意を得るまで説明させていただくということは、中で御説明申し上げているのですが、いいか悪いかという判断の中で、やはり個人的な補償の内容がわからないと不安だという意見があったということでございます。

我々としては、その1.5mの必要性については、住民の方がどう受けとめられたかという、確認をとっておりませんが、我々としては1.5mの必要性については説明させていただいたと考えております。

○道上会長 道路は結構、30年とか50年とかいう長いスパンを見ていかないといけないから、あんまりちやちなものを作ってもまた具合が悪いこともある。昔、昭和8年に11mの計画をされたわけでしょう。今から70年前、それでも11mとっておられる。だけど現実はそのままでできずに現在は8.75m。これは非常に狭隘であるということは最前の交通量からしてもそういう気がいたしますけれども、それを今度12m、県の提案は14mにしたい、こういうことなのですけれども。

さあ、どうするかな。皆さんの意見を聞きながら、この委員会で判断していかないといけないわけですが。坂本町長さん、向こうの方だから、割合公平に判断できるのではないですか。申しわけない、何か意見をちょっと言ってもらって。

○坂本委員　うちの方は8.75mというのはないのですよ。4の5とってね、1車線です。ですからぜひいたくな話だなと思って聞かせてもらっております。

ただ、地元も、それから町内会長さんも、都市計画に14mで出すよということについては了解なさっておるように記載がしてあります。ですから、都市計画審議会の方でどのような意見が出るにせよ、14mということを一応了解を、私はなさっていると思うわけですがね。どうなのでしょうかね。

それから、14mが12mに仮になったとして、2軒ですか。

○山本課長（事務局）　3軒あります。

○坂本委員　3軒か。ということですから、長い目で見ればやっぱり理想的なものを計画としては持って、あとは誠意を持って交渉することしかないのではないかと思うのですがね。

それで、補償の話はね、あるのです。どれぐらい出すか、それによっては賛成もするし反対もするしということですが。これは口に出したら最後、もう引っ込められません。低い方から出さないと、なかなか一度出したものを下げるわけにはなりませんしね。調べてみたら悪かったということにもならないし。補償のことは言いにくい。誠意を持って、あとは対応することしかないのではないかなと思います。

私としては、これだけの数の中の3軒ですから、やはりここは14mでちゃんと話をして、あとは誠意を持って交渉していくということではないかと思うわけですがね。

○道上会長　どうですか、皆さん。もう一応結論出したいと思うのですが。皆さん方の御意見をお聞きしたら、一応、幅員は14メートル幅にして、今いろんなことが、まずはそこに地権者がおられますから、その人に対する誠心誠意、これは当然のことなのですね。補償問題について解決してほしい。それから、幅員を大きくするという事は、自転車道のようなものを将来きちんと作っていくとか、あるいは雪の降ったときにやはり困るわけですね。当然雪を置くような場所も要るわけで、そういうときにある程度の幅員がないと、特に雪国は困る。その辺も勘案しながら14mにしておけば将来もあまり困らないということで、そういうふうにしたらいいという意見が多かったように思いますので、ここの審議会としては14m案でいきたい。ただし、住民の人によく説明していただいて、それか

ら補償交渉等も誠意を持って議論して、不安のないようにしてあげなければいけない。その辺をひとつよろしく取り計らってもらおうということを前提にして、県の出された14m案でいきたいと思います。それでよろしいですか、皆さん。（うなづく方多数）

ということのようでございますので、一応この県の案に従って我々も、多少意見が出ましたけれども了承したということにさせていただきます。

○山本課長（事務局） どうもありがとうございました。

○道上会長 どうも坂本町長さんありがとうございました。

それでは、議案は終わりです。ちょっと長引きまして、すみません。

それでは最後、簡単をお願いします。

○新主幹（事務局） では、事務局から報告事項を1件させていただきます。

お手元に本日お配りいたしました、右肩に参考資料2と書いた資料がございます。カラーコピー1枚になっております。

現在、都市計画の手続を進めております案件が2件ございます。一番上の四角に書いてあります岩美道路の決定、これは国道9号の駟馳山バイパス、今事業中ですけれども、これの岩美側の先線を決定しようとするものであります。

2番目としまして姫路鳥取線の変更。これは現在、国土交通省が施工中の高速道路姫路鳥取線、これにつきまして変更をかけようというものでございまして、いずれも現在手続中でございますので、今後、委員の皆様の意見を伺う機会が近々あると思っておりますので、その節はよろしく願いいたします。以上です。

○道上会長 最後に、せっかく西の方の人もたくさん来ておられますし、中部からも来ておられますから、できるだけうまく案件についてバランスをとるように。向こうの案件もある方が望ましいですね。そういうことも含めて、なかなかそううまくいかないかもわからないけれども、でき得ればそうあってほしいということで、よろしく願いいたします。

どうも長時間にわたりましてありがとうございました。