

第118回 鳥取市都市計画審議会 議事録

- 1 日時 令和8年3月24日(火) 10:00~10:50
- 2 場所 鳥取市役所 本庁舎会議室6-5~8
- 3 出席者 福山 敬委員、倉持 裕彌委員、田淵 緑委員、前田 真教委員、澤田 廉路委員、橋尾 泰博委員、西井 千織委員、福田 克彦委員、高田 三朗委員、谷口 明子委員、加藤 茂樹委員、寺坂 寛夫委員、米村 京子委員、竹田 佳宏委員、米田 憲司委員、丸田 謙一委員、樋口 敬委員(代理:竹矢 秀雄委員)

欠席者 岡 周一委員、国森 加津恵委員

- 4 公開非公開の別 公開

- 5 傍聴者 6名

6 議題 【報告事項】

- ① 鳥取都市計画道路1・4・2号南北線について

【審議事項】

- ① 鳥取都市計画道路の変更について
(3・5・18号千代水幹線、3・5・19号嶋里仁線、
3・4・12号湖山商栄線、3・5・18号晩稻賀露線、
7・5・4号千代水循環線)

7 議事

事務局

ただ今より第118回鳥取市都市計画審議会を開会いたします。

本日はお忙しいところ、本審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。本日の進行を務めさせていただきます、都市整備部都市企画課の三谷でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、会議に当たりまして、福山会長からご挨拶をいただきたいと思っております。

福山会長

鳥取大学工学部の福山です。皆さんおはようございます。

春の彼岸が終わりまして急に暖かくなってきたところで、今週末にはソメイヨシノも咲くような予想となり、春のわくわくが始まってきたなという感じです。

今日の審議の大きなところは南北線であり、鳥取の高速道路のミッシングリンクに関する話に

なります。2週間前に南北線本線の鳥取県都市計画審議会があり、そこで認められ、それを受けての鳥取市のアクセス道路、市道のところの計画審議ということになります。

いよいよ動き出すということになります。皆さん、議論の方よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございます。

そういたしますと、お手元の配付資料を確認させていただきます。本日は事前に送付いたしました第118回鳥取市都市計画審議会資料1並びに資料2とは別に、会議次第、委員幹事名簿、席表、議案書をお配りしております。

お手元にお持ちでない委員の方はいらっしゃいますでしょうか。

そういたしますと、本日の審議会の進行につきましては、お手元の次第に従って進めさせていただきます。

委員の紹介でございますが、委員の紹介につきましては、名簿と席表の配布によって、割愛させていただきます。

続きまして、委員の皆様の本日の出欠報告をさせていただきます。

1号委員の岡委員、国森委員、並びに3号委員である鳥取警察署長 樋口委員の3名が本日所用のため欠席でございます。

なお、鳥取警察署長の樋口委員の代理として交通第一課長の竹矢様にご出席いただいております。

本日は、全委員19名のうち、代理出席を除いて16名の委員の皆様にご出席を頂いております。本市都市計画審議会条例に規定されている2分の1以上の定数に達しておりますので、本審議会が成立することをここに報告いたします。

次に代理出席員の承認についてです。

審議会条例第7条第3項により、3号委員の職務を代理する者が、議事に参与し、決議に加わることができるものとされ、審議会運営規則第5条により、3号委員の代理出席は会長の承認を得て会議に出席できることとされています。

福山会長、ご承認頂けますでしょうか。

福山会長

はい、承認いたします。

事務局

ただいまの承認を持ちまして、本日の出席委員数は17名となります。

次に、その他の事項として福山会長にご承認いただきたい案件がございます。現在、傍聴に報道機関の方がおられます。撮影や録音をされたいとの意向があり、会長のご承認をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

福山会長

皆さんよろしいでしょうか。

承認いたします。

事務局

ありがとうございます。

それでは、これから先の議事進行は会長が議長となり進めていただきたいと思います。福山会長よろしくお願いいたします。

福山会長

よろしくお願いいたします。

まず、議事録の署名委員について、本審議会運営規則第10条第2項の規定にあります、議事録には、会長及び会長が指名する2名の委員が署名する、とございますので、私の方から指名させていただきます。

今回は米村委員と福田委員にお願いをしたいと思います。よろしくお願ひします。

なお、議事録は発言内容とお名前を記載し、市のウェブサイトに掲載することになっておりますのでご了承ください。

それでは議事に入りたいと思います。

議案書の1ページ目、報告第1号、会議幹事・参与員の報告を事務局よりお願いします。

事務局

報告第1号を説明させていただきます。議案書2ページをご覧ください。

本日の審議会には、鳥取市都市計画審議会条例第8条の規定により、2ページの幹事・参与員が出席しております。

また、本日は公務の都合により、幹事の塩谷総務部長、藏増福祉部長、大野経済観光部長、坂本農林水産部長、坂本下水道部長の5名が欠席でございます。

以上でございます。

福山会長

ありがとうございました。

それでは、報告第2号に入りたいと思います。議案書の3ページ目をご覧ください。

報告事項「鳥取都市計画道路1・4・2号南北線について」ということで事務局よりご説明お願ひいたします。

事務局

都市企画課の河田と申します。よろしくお願ひします。

それでは報告第2号「鳥取都市計画道路1・4・2号南北線について」ご説明いたします。

資料1の報告事項「鳥取都市計画道路1・4・2号南北線について」と表題のある資料をご覧ください。

本報告につきましては、現在鳥取県で都市計画決定手続きを進めておられます、南北線に係る報告となります。この南北線につきましては、昨年8月に開催いたしました、第116回本市都市計画審議会でも概要と進捗状況についてご報告しておりますが、この度、3月5日に開催された鳥取県

都市計画審議会において都市計画案が承認され、手続きに進捗がございましたので改めてご報告させていただきます。

資料につきましては、鳥取県都市計画審議会の資料を抜粋したものといたします。

それでは1ページをご覧ください。南北線の概要です。

路線名1・4・2号南北線、この1・4・2という番号の意味は、表の下に説明を記載しておりますが、区分、規模、一連番号を表しています。区分1が自動車専用道路、規模4が道路幅員16m以上22m未満、一連番号2が鳥取都市計画区域内の同規格の道路として都市計画決定する2番目の道路、ということとなります。

位置は、鳥取市嶋～鳥取市浜坂、延長約7,000m、道路規格は、既に供用している山陰近畿自動車道と同じ第1種3級、代表幅員18mの4車線の道路となります。

2ページをご覧ください。

南北線は左下の図に赤丸の点線で示している区間となり、山陰近畿自動車道と山陰道の鳥取西道路を結ぶ道路となります。この南北線が完成しますと、一部現道利用区間もありますが、鳥取県内の山陰近畿自動車道は全線開通することとなります。そして、山陰道と繋がることで、鳥取自動車道にも繋がっていきますので、3つの高速道路ネットワークを結ぶ道路となります。

この南北線は、鳥取市街地における交通混雑の緩和や、道路の安全性の向上、災害時の交通確保、速達性の向上、産業活動や観光におけるアクセス向上を目的としたものとなっています。

3ページをご覧ください。道路規格、幅員構成についてです。

道路構造の基準となる道路構造令に基づいたものとなっています。道路規格は第1種3級、設計速度は80キロ、車線は片側2車線の合計4車線、道路幅員は盛土構造となる土工部で19m、高架構造となる橋梁部で18mとなります。

4ページをご覧ください。インターチェンジの配置案となります。

インターチェンジにつきましては、政策目標の達成や、地域のニーズを踏まえて配置されています。

インターチェンジの出口、入口を青色の矢印で示しています。それぞれのインターチェンジの形式は、半円で示しております徳尾ICと千代水IC、江津ICがハーフインターチェンジとなります。晩稲ICと覚寺ICがフルインターチェンジとなっています。

5ページをご覧ください。

都市計画素案作成までに、様々な取り組みを行われています。

まず、事業者となる国土交通省が地域住民等の意見をを得るため、アンケートやヒアリング、ワークショップなどの取り組みを実施されています。

それをもとに、②に主な課題等を記載しておりますが、地域交通の課題と本路線の必要性について整理されています。

そして、これらの課題や必要性を踏まえまして、③にあります、5つの政策目標が設定されました。「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の向上」「産業活動の支援」「観光振興の促進」の5つで、この政策目標を達成するルート、インターチェンジの検討がなされています。

6ページをご覧ください。

南北線については、環境影響評価を実施しなければならない規模の道路ではございませんが、任

意で評価を実施されており、沿道において、騒音、振動、大気の基準を下回る予測が得られております。

そして、これまでに住民説明会やパブリックコメントの実施、公聴会が開催されております。その際に、地元住民や事業者の方々からは、「今後の都市計画手続きについて」「事業スケジュールについて」「用地補償や工損について」「ルート、インターチェンジの位置について」など、様々な意見が寄せられました。

以上、寄せられた意見を都市計画素案に反映させ、都市計画案が作成されております。

7ページをご覧ください。都市計画案として素案からの修正点となります。

図上の青丸で囲ってある箇所をご覧くださいますと、インターチェンジと県道の交差点位置を見直し、インターチェンジへの乗り降り口を南北線本線の下に入れ込む計画としております。これは県道が通学路となっており、歩行者等の安全性に配慮し交差点位置を見直したものとなります。

この変更については、地区代表者・地区住民へ説明を行い、都市計画決定手続きを進めることについて、了承を得たものとなります。

8ページをご覧ください。引き続き素案からの修正点となります。

南北線本線とランプウェイの間に生じていた空白地について、事業に必要な用地と見込まれる箇所につき、区域に追加するものとなります。

変更箇所としましては、南北線により新設される5つ全てのインターチェンジ部分となります。

9ページをご覧ください。

先程8ページでご説明しました修正点を具体的に示しております。例として晩稲ICを挙げております。

修正前では、南北線とランプウェイの間に区域外の空白地が生じておりましたが、この空白地も事業に必要な用地というところで、修正後のように区域に含めております。

このような修正が各インターチェンジで行われています。

10ページをご覧ください。

以上、修正が行われました都市計画案について、都市計画法による縦覧が行われました。縦覧期間は令和8年2月10日から24日までの2週間、周知方法は記載しておりますとおり、市民の皆さまに広く周知できる方法が取られています。縦覧場所は県庁、市役所の各窓口、県のホームページで行われました。

縦覧の結果ですが、縦覧者数が県庁と市役所の窓口で40名、意見書の提出は6件ありました。

11ページをご覧ください。提出のあった6件の意見書の概要となります。

「移転補償」「用地補償」「今後の予定」「その他」「ルート」についての意見があり、意見・質問の要旨と、それに対する鳥取県の対応を表にしておりますのでご確認ください。

12ページをご覧ください。

今月5日に鳥取県都市計画審議会が開催され、南北線の都市計画決定についての審議がなされ、議案は承認されております。

県の審議会での主な意見と事務局の回答を載せております。一部ご紹介いたします。

「都市計画素案より修正となった交差点位置について、近くにある保育園と出入口等の協議はしているのか。また、今後変更はあるのか。」とのご質問に対して、「一部関係者には協議を行っているところ。都市計画決定がなされ、事業化後に具体的な協議となるため、変更の余地はある。」とご回

答されております。

また、「鳥取西道路や鳥取自動車道は道路幅員が狭いとよく声を聞く。防災の観点からも今後、道路幅員は変更可能なのか。」とのご質問に対しましては、「道路幅員は道路構造令に基づき設計されているため、変更は難しい。」とご回答されております。

この他の意見等につきましては表をご確認ください。

13ページをご覧ください。

南北線の都市計画決定権者である鳥取県の今後のスケジュールとなります。

3月5日に開催された審議会において、都市計画案が承認となりましたので、次に国土交通大臣協議となります。そして、都市計画決定を4月中旬から5月頃に目指されているところです。

以上が「鳥取都市計画道路1・4・2号南北線について」の報告となります。

福山会長

ありがとうございました。

以上が本審議会での報告事項になります。

それでは引き続き審議事項に入りたいと思います。議案書の4ページ目をご覧ください。

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、引き続き事務局より説明をお願いいたします。

事務局

議案第1号「鳥取都市計画道路の変更について」ご説明いたします。

本議案は、都市計画法第19条第1項の規定により、本都市計画審議会へ諮問するものでございます。

資料2の「鳥取都市計画道路の変更」と表題にある資料をご覧ください。

本議案につきましては、報告第2号の1・4・2号南北線に関連する都市計画道路の新規決定及び変更であり、新規決定路線が2路線、変更する路線が3路線となります。

南北線本線の都市計画決定は鳥取県となりますが、南北線と既存の幹線道路等とをつなぐアクセス道については市道であることから、本市の都市計画決定と整理されており、鳥取県都市計画審議会から本市に対し、南北線に付随する道路として、同様に都市計画決定手続きを進めるよう申し伝えがなされております。

また、本議案は、第116回の本市都市計画審議会において事前審議をいただいております。本日の審議でご承認をいただきたいと思いますと考えております。

それでは1ページをご覧ください。

この度の審議会に初めて出席される委員の方がおられますので、まずは都市計画道路について簡単にご説明いたします。

都市計画道路とは都市の骨格を形成する道路であり、円滑な移動を確保し、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成するために、都市計画法により定める道路となります。都市計画道路として定める項目としましては、道路の位置や幅員、車線数などとなります。

道路名称は番号及び路線名で定められ、番号は道路区分や規模により付されます。

また、都市計画決定された都市計画道路の区域内においては、都市計画法第53条により建築物

の建築への制限がかけられます。

都市計画道路を含む都市計画施設、例えば都市計画公園などもそうですが、将来の事業の円滑な施工を確保するため、都市計画施設の区域内で建築物の建築をする場合は、市長の許可が必要となります。

また、建築物につきましては、「2階以下で地下室がなく」「主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造」であることを満たす建築物のみが許可の対象となります。

2ページをご覧ください。本議案の概要です。

昨年8月に開催しました事前審議から、変更路線が1路線追加となり、対象路線は5路線となります。

アクセス道として、「3・5・18号千代水幹線」「3・5・19号嶋里仁線」の2路線が新規決定となります。

また、南北線インターチェンジと既存道路の平面交差点の新設により、「3・4・12号湖山商栄線」「3・4・18号晩稻賀露線」の2路線が変更となります。

そして、事前審議から追加で変更となる路線として、3・5・18号千代水幹線の 신설により、赤字で記載しております「7・5・4号千代水循環線」の1路線が変更となります。

右側地図に、当該箇所の大まかな位置を示しております。

3ページをご覧ください。都市計画案策定までの経過となります。

本議案の都市計画道路の変更は、都市計画道路南北線に付随し一体性があることから、南北線の説明と併せた住民説明会の開催、パブリックコメント等により、市民の皆さまのご意見をいただいております。

本議案の内容に対しましては、「交通安全対策」「今後のスケジュール」「都市計画道路以外の道路整備」等の質疑・意見をいただいております。

さらに、本市都市計画審議会において昨年8月に事前審議を行い、委員の皆さまからは、現在事業が進んでおります給食センター建設計画と3・5・18号千代水幹線の位置関係の確認、今後の予定や手続きの進捗について、市民への情報提供及び周知徹底のご意見をいただいたところです。

都市計画案の作成には、事前に施設管理者や関係法令担当部署と協議を行い、確認をいただいております。また、鳥取県に事前協議を行い、異存なしの回答をいただいております。

4ページをご覧ください。ここからは各路線と変更箇所について説明します。

最初に、3・5・18号千代水幹線についてご説明いたします。

右側の地図の青い道路が本路線となります。位置は鳥取市千代水4丁目から千代水3丁目、本路線は市道となり、延長約330m、代表幅員は13.5mの2車線、道路規格は4種2級、設計速度は50キロとなっております。

幅員を赤字で記載しておりますが、これは事前審議の際、交差点付近の幅が広がっている幅員を抜き出し14.5mとご説明しておりましたが、確認したところ、13.5mの区間が延長の大半を占めることから、代表幅員13.5mとして修正するものです。

本路線を、南北線の千代水ICから国道9号に接続するインターチェンジアクセス道として決定することにより、鳥取空港へのアクセスや千代水地区への物流機能の確保、防災上の緊急路線として、主要幹線道路ネットワークが形成されます。

5ページをご覧ください。こちらは計画図となります。

赤色が南北線、緑が既存の都市計画道路、紫が本路線となります。

左上に標準断面図を付けておりますが、自転車歩行者道が片側のみの3.5m、片側1車線3mの対面通行で車道6m、プラス付加車線3m、路肩各0.5mの全幅13.5mとなります。

6ページをご覧ください。

本路線については、先ほどの代表幅員以外にもう1点、修正点がございまして、図の青丸の箇所になります。本路線の新設に伴い、既存の都市計画道路7・5・4号千代水循環線との交差点が新設されます。その交差点部分において、修正前は本路線を分断して都市計画決定を行う予定としておりましたが、修正後では本路線の区域へ取り込むよう変更を行います。

これは、本路線が幹線街路、交差する7・5・4号千代水循環線が区画街路であることから、上位区分の道路となる本路線の区域とするよう整理を行うものです。

7ページをご覧ください。

次に3・4・12号湖山商栄線の変更についてご説明します。

南北線の新規決定に伴い、本路線に3・5・18号千代水幹線及び千代水ICの接続による平面交差点が新設されることとなるため、一部区域の変更を行うものです。

図上の紫色の区域が追加となります。

8ページをご覧ください。

次に7・5・4号千代水循環線の変更についてご説明します。こちらが事前審議から追加で変更となる都市計画道路となります。

図上にて、緑色の道路が本路線、紫色の道路が新規決定路線の3・5・18号千代水幹線となり、黄色の区域が本路線から削除する部分となります。

先程の6ページに関連いたしますが、千代水幹線の新規決定に伴い、本路線との平面交差点が新設となり、交差点区間の重複部分について、本路線から削除を行うものとなります。このことから、本路線の道路延長を2,220mから2,190mに変更するものです。

9ページをご覧ください。

次に3・5・19号嶋里仁線についてご説明いたします。

右側の地図の赤い道路が南北線、青い道路が本路線となります。

位置は鳥取市嶋から里仁、本路線は市道となり、延長約670m、代表幅員は12mの2車線、道路規格は3種3級、設計速度は50キロとなっております。

本路線は、南北線の徳尾ICの新設により、図上に黄色で示しております市道德尾7号線の通り抜けができなくなることから、代替路線として、また、バス路線の機能確保のため必要な路線となります。新たに都市計画道路とすることにより、JR湖山駅へのアクセスや千代水地区への物流機能確保、防災上の緊急路線として、南北線、国道29号の補助幹線として道路ネットワークが形成されます。

10ページをご覧ください。計画図になります。

赤色の道路が南北線、緑色が既存路線、紫色が本路線となります。

右下に標準断面図を付けておりますが、自転車歩行者道が片側のみの3.5m、片側1車線3mの対面通行で車道6m、路肩各1.25mの全幅12mとなります。

11ページをご覧ください。

最後に3・4・18号晩稲賀露線の変更についてご説明します。

南北線の新規決定に伴い、本路線と晩稲ICとの接続による平面交差点が新設されることとなるた

め、一部区域の変更を行うものです。

地図上の紫色の区域が追加となります。

以上が、新規決定及び変更路線の説明となります。

12ページをご覧ください。

ここまでご説明しました都市計画案について、都市計画法に基づく縦覧を行っています。

縦覧期間は令和8年2月10日から24日までの2週間、縦覧場所は本市都市企画課、鳥取県まちづくり課の各窓口、本市公式ウェブサイトにて、南北線本線の縦覧と同様に行いました。

縦覧の結果、市と県の窓口を併せて28名の方が縦覧され、意見書の提出が1件ございました。

寄せられた意見についてご紹介します。

「嶋里仁線の新設により、通学路など周辺道路への交通量の増大により、交通事故の多発など、歩行者等の安全確保に懸念がある。については、道路完成後の交通量調査の実施と、道路管理者と鳥取警察署が連携し、周辺道路への交通安全対策を行っていただきたい」との意見でございました。

この意見に対しまして、本市では、「嶋里仁線の完成後においても、周辺道路の安全確保のため、必要に応じて交通量調査などを実施し、関係機関と連携して、交通安全対策を検討していきたい」と考えています。

13ページをご覧ください。本市の都市計画決定にかかる今後のスケジュールとなります。

本審議会においてご承認をいただきましたら、4月中に都市計画法第19条の3に基づく県知事協議を行った後、都市計画決定の告示を行う予定としており、可能な限り、鳥取県の行う1・4・2号南北線の都市計画決定告示と同じタイミングでの告示を目指しています。

以上が「鳥取都市計画道路の変更」の議案説明となります。

福山会長

ご説明ありがとうございました。

それではただいまの説明につきまして、ご意見あるいはご質問ございましたらお願いいたします。

前田委員

今回、この南北線については国の直轄事業ということですから国道になると思いますが、新たにできる市道については、私はこの度初めて知ったもので、この市道の部分の事業費、除雪などの維持費用がどれぐらいかかるのかということと、この市道によって、例えばどれぐらいの経済的にプラスがあるのか、もしくは新しい流れができることによって交通事故が減るとか、そういったメリットなどをわかる範囲で教えていただきたいです。

事務局

事業費につきましては、今後詳細設計を行い、事業費を算定いたしますので、今の時点では、把握はしておりません。

前田委員

今までの経験上でざっくりこれくらい、みたいなものでもいいのですが。

事務局

申し訳ございませんが、事業費について今はお答えできません。わかり次第お伝えしたいと思います。

また、この道路の新設にあたりまして、除雪等のかかる費用ということでございますけれども、除雪路線といたしましては、千代水幹線は除雪路線ではなく、嶋里仁線が除雪路線となります。嶋里仁線はバス路線ですので、除雪をする必要があります。

その路線についてかかる費用は、現時点でわかりませんが、近傍の道路について除雪を行っておりますので、除雪を行う業者に委託をしまして、除雪を行うという形になります。新たな投資ということにはならないのですけれども、そういった除雪に係る人件費や機械の損料が発生することになると思います。

アクセス道路の効果といたしましては、先ほど申し上げましたとおり、千代水幹線については千代水 IC を降りたところから国道 9 号へ繋ぐ幹線道路として、幹線道路同士を繋ぐ必要な道路となりますので、効果としては高い道路となると考えています。

嶋里仁線におきましても、現在の市道徳尾 7 号線、これが徳尾 IC によって通行できなくなることから、代替道路としても必要でありますし、バス路線としての機能確保に必要な道路として整備するもので、経済効果などとはまた別の話で、必要な道路として位置付けております。

前田委員

わかりました。ただ、民間の考え方としてはお金をつぎ込んでどれだけお金が回収できるかと考えるものですから、やっぱりその流れがよくなるということだけでは、ちょっと説得力が薄いのかなと思います。

また、接続道路ができるということは信号ができるということで、私も交通安全運行管理者で、警察署にも理事会などで頻繁に行くものですから。交差点ができて信号ができれば、もうそれだけでも流れは変わるのだろうなと思います。

ちょっと個人的な意見も入っておりますが、道路を作ることによって、これだけ経済的なメリットがある、というものがあつた方が僕は説得力があると思います。

加藤委員

確認ですが、千代水スポーツ広場は、1 つは給食センターの建設があります。もう 1 つの区画も道路がかかりますが、これは廃止になるのですか。

事務局

スポーツ広場の今後については、まだ用途としては決定しておりません。

加藤委員

道路が上空を通るので、野球場としてこれからも使われる予定なのかを確認するものです。

事務局

南北線の部分については道路用地となり、野球場としての利用はできなくなると考えます。

前田委員

土地の収用に係る部分ですが、資料1の11ページに意見が2つあり、例えば田んぼの真ん中に道路を通されて、両端の残地が残されても非常に作りづらいということは当然ですし、田んぼでなかったとしても、端だけ残されても仕方がないと思います。収用するのであれば一筆全部を買っていただきたいことは当然だと思いますので、そこは節にお伝えします。

私も手前どもが所有する敷地の一部駐車場が10台分の土地が取られてしまい、建物だけ残るといことで、私ども関係当事者ですから非常に困ることがあります。田んぼや今建物がない土地に関しては、一筆全部を収用してほしいということです。

あと今、収用対象地で事業されている方は、代替の土地がないと思います。お金を出して終わり、ということにはならないので、移転する場所が必要です。例えば、音が出るご商売をされていたら、工業用地など、そういった場所に適地を求められるということになります。第一種住居地域に勝手に移転するわけにはいかないと思います。

そうすると、事業ができる場所を、例えば市街化区域を少し広げて、そこを移転用地にする等をしてない限り、なかなか同意してもらえないのではと思います。

皆さん商売を継続されたいと思いますし、お金をもらって終わりということではないので、代替用地もある程度確保した上で、そういった手当をしてほしいと思います。

本来意見書を出すべきでしたが、縦覧期間過ぎておりましたので、今この場で言わせていただきました。

事務局

これにつきましては、用地のかかり方等にもよりますが、事業者にしかりとお伝えしたいと思っています。

代替地につきましても、今後事業化されまして、なかなか代替地が見つからない事業者の方につきまして、またご意見をお聞きしながら、代替地についての調整はしていきたいと考えています。

橋尾委員

この道路も大変重要な道路ですから、それともう何年も議論してきていましたので、それがやっと具体的な計画まで届いてきたところで期待はするわけです。この7キロという距離、幅員が18mということになれば、大変大きな用地の面積になり、それ以外の用地の確保もいるということになれば、大変な面積を用地買収に入っていくといけないということで、大変な事業と思います。

以前、宮下十六本松線においても300世帯ぐらい移転していただいたと思いますが、あれも大変な事業だったのですけれども、それに匹敵、それ以上の用地買収となるとと思いますが、この南北線ではどれぐらいの軒数が対象となるのか。

今の段階ではまだわからないのかもしれませんが、おおよそでどれぐらいの世帯、畑はいくら、住宅はいくらと計算をしておられると思います。これから先、事業を進めていくところで、用地買収でつまづいてしまうと、工事に入りたくても入れないというようなことも出てくるわけです。

我々としては、計画を認めた以上、できるだけ早くスムーズに道路を建設していただきたいとい

う思いは、鳥取市の発展を考えれば必要だと思いますけれども、当事者となればまた話は違います。

今は答えにくいと思いますが、そこら辺を教えていただきたい。前田委員からそういう関連の話が出たものですから、質問させていただきました。

福山会長

ありがとうございます。

先の県の審議会では、県の方で対象となる軒数を後で調べてご報告いただきましたけれども、今回、市の方も今の段階で言える範囲でお伝えいただければと思いますが。

事務局

先日、鳥取県都市計画審議会でも同様のご質問がありまして、建物については約110棟が南北線の本線にかかると報告がありました。

あと土地につきましてはまだ調査はできておりません。概略で7キロかける幅員18mですから、土地面積としてはそのぐらいの規模が用地買収の対象となるということになりますけれども、用途別に田んぼがいくら、畑がいくらというような調査はできておりませんので、また今後お伝えしたいと思います。

事務局

補足をさせていただきます。

鳥取市の都市計画決定する路線の2路線について、移転対象物件については合わせて約4件となります。

福山会長

ありがとうございます。丁寧に交渉・対応していただければと思います。

その他いかがでしょうか。

ご意見ございませんようでしたら、議案第1号については原案の通り承認としたいと思います。

ご異議ございませんでしょうか。

委員

異議なし。

福山会長

ありがとうございます。

それではご異議ございませんので、議案第1号鳥取都市計画道路の変更について、は原案の通り承認いたします。

本日用意しました議案は、以上になります。

事務局より他に何かございますか。

事務局

事務局としては特にございません。

福山会長

委員の皆様から何か質問等はありませんでしょうか。

それではないようですので、これをもちまして第118回鳥取市都市計画審議会を閉会といたします。

本日はありがとうございました。

鳥取市都市計画審議会運営規則第10条第2項の規定に基づき署名する。

会 長 福 山 敬

委 員 福 田 克 彦

委 員 米 村 京 子