

第 163 回宮城県都市計画審議会議事録

日 時：平成 25 年 3 月 19 日（火）

午後 3 時

場 所：県庁行政庁舎 4 階 特別会議室

次 第

1 開 会

2 報 告

第 162 回宮城県都市計画審議会議案の処理について

3 議案審議（4 件）

議案第 2280 号 仙塩広域都市計画区域区分の変更について

議案第 2281 号 山元都市計画都市高速鉄道の決定について

議案第 2282 号 亘理都市計画都市高速鉄道の決定について

議案第 2283 号 特殊建築物の敷地の位置について

4 そ の 他

5 閉 会

第163回宮城県都市計画審議会出席委員

○ 委 員

伊 藤 惠 子	株式会社はなやか代表取締役
牛 尾 陽 子	公益財団法人東北活性化研究センターフェロー
大 山 弘 子	日本ビオトープ管理士会理事
小野田 泰 明	東北大学大学院工学研究科教授
木 下 淑 惠	東北学院大学法学部准教授
佐 藤 政 典	公益社団法人宮城県建設センター理事長
森 杉 壽 芳	日本大学総合科学研究所教授
五十嵐 太 乙	農林水産省東北農政局長
長谷川 伸 一	国土交通省東北運輸局長（代理）
徳 山 日出男	国土交通省東北地方整備局長（代理）
森 田 幸 典	宮城県警察本部長（代理）
奥 山 恵美子	宮城県市長会会長（代理）
内 海 太	宮城県議会議員
仁 田 和 廣	宮城県議会議員
長谷川 洋 一	宮城県議会議員
佐 藤 正 昭	宮城県市議会議長会会長
大須賀 啓	宮城県町村議会議長会会長

（以上 17 名）

○ 専 門 委 員

里 見 雅 行	東日本旅客鉄道株式会社取締役仙台支社長（代理）
---------	-------------------------

1 開 会

それでは定刻でございますので、ただいまから第 163 回宮城県都市計画審議会を開催いたします。

（1）専門委員の紹介

○事務局（鈴木総括） 初めに、専門委員の出席についてお知らせいたします。

今回の審議会では、都市高速鉄道の決定に関わる議案がございますことから、東日本旅客鉄道株式会社取締役仙台支社長の里見雅行専門委員の代理といたしまして、企画部長の相澤義博様に御出席をいただいております。

（2）会議の成立

○事務局（鈴木総括） 議事に入ります前に、本日の会議の定足数でございますが、現時点におきまして、代理出席の方を含め、16 名の委員の御出席をいただいております。定足数の 10 名を超えておりますので、都市計画審議会条例第 5 条第 2 項の規定によりまして、会議が有効に成立していることを御報告申し上げます。

なお、木下委員におかれましては、現在こちらに向かわれている旨の御連絡をいただいております。

また、代理出席の方のお名前につきましては、お配りしております座席表に記載してございますので、御参照願います。

（3）会議の公開・非公開についての報告

○事務局（鈴木総括） 続きまして、本日の会議の公開の扱いでございますが、本日御審議いただきます議案は、非公開とする議案に該当しておりませんので、審議はすべて公開とさせていただきます。

（15:03 木下淑恵委員が到着）

（4）傍聴人への注意等

○事務局（鈴木総括） 次に、傍聴される方々にお願いでございます。会議の傍聴に当たりましては、お手元に注意事項をお配りしておりますので、遵守いただきますようお願いいたします。

（5）マイクの説明

○事務局（鈴木総括） また、委員の皆様におかれましては、御発言の際は、マイクをお渡しいたしますので、挙手をいただきますよう、お願い申し上げます。

（6）議長に進行引き継ぎ

○事務局（鈴木総括） それでは、審議をお願いいたしますが、会議の議長は、都市計画審議会条

例第5条第1項の規定によりまして、会長が行うことになっております。森杉会長、よろしくお願ひいたします。

(7) 議事録署名人の指名

○森杉議長 それでは、ただいまから会議を開きます。

まず、本日の審議会の議事録署名人を指名させていただきます。伊藤恵子委員と、内海太委員にお願ひいたしたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

2 前回議案の処理報告

○森杉議長 次は、第162回審議会における議案の処理状況についてです。事務局から報告をお願ひいたします。

○事務局（櫻井都市計画課長） それでは、前回議案の処理状況につきまして御報告いたします。

お手元の議案書の3ページを御覧いただきたいと思ひます。

前回、第162回の審議会におきまして、議案第2269号から、次のページ、4ページの議案第2279号までの11件につきまして御審議いただきました。その内、議案第2270号、他2件につきましては、処理結果の欄及び4ページ表の下に記載したとおり、審議結果に基づき、所定の手続きを完了しておりますが、残りの議案につきましては、同時に行います、農業振興地域等の手続きと調整中でありまして、手続き中となっております。

議案書5ページを御覧ください。

議案第2279号「石巻広域都市計画事業女川町被災市街地復興土地区画整理事業の事業計画に対する意見書について」につきましては、前回審議で「附帯意見を付した上で、意見を採択すべきでない」とされておりました。附帯意見の文言につきましては、議長に一任されておりましたが、議案書5ページが当日の牛尾議長及び森杉会長に調整させていただきました答申書の写しとなっております。附帯意見といたしまして「1 本土地区画整理事業の施行地区は200.7haという広大な面積に及び、関係権利者は膨大な人数にのぼる。全ての関係権利者に対して必要な情報が確実に伝達されるよう、施行者は十分な説明と情報提供を行うよう努めること。」「2 本事業の関係権利者は、東日本大震災の被災者であり、今なお仮設住宅での生活を余儀なくされている方も多し。個々の事情や時間の経過によって再建意向は変化しうるものであるから、施行者は、その意向を適切に把握するとともに、それぞれの要望に応じた再建が実現できるよう十分な調整に努める等、適正な対応を行うこと。」といたしました。

議案書4ページにお戻りください。

議案第2279号の処理結果でございますが、平成25年2月13日付けで、知事から施行者である女川町長に対しまして、議決結果及び只今御説明いたしました、附帯意見の内容について通知しております。また、2月22日に意見書提出者御本人に、私どもの方で直接にお会いいたしまして、結果を説明し、内容を御理解いただきました。意見書提出者の方は、これまで町から事業の全体像に関する説明はありましたが、もっと個別の事情に応じた細かい説明が欲しかったとおっしゃっておりました。県といたしましては、今後、町が関係権利者との間で十分なコミュニケ

ーションをとりながら事業を進めていくよう、今後とも指導してまいります。
以上でございます。

○森杉議長 以上の報告につきまして、御質問ございませんか。どうぞ。

○仁田委員 今、課長から報告を受けた内容で、私は了とします。我々が、先般女川町また当事者に対していろいろ考えたこと、ほとんど網羅していただいたし、また、先般の議長の、これを処理していただいた内容、これも適切だと思います。ありがとうございました。

○森杉議長 外にどうぞ。

[「なし」と発言する者多数あり]

○森杉議長 よろしゅうございますか。ありがとうございました。
それでは、以上で、第162回の審議会における議案の処理報告を終わります。

3 議案審議

議案第2280号 仙塩広域都市計画区域区分の変更について

○森杉議長 それでは、議案審議に入ります。

本日の審議件数は、議案第2280号から第2283号の4件です。円滑な議事運営には、もちろん努めて参りますが、皆様方の御審議の程、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議案第2280号「仙塩広域都市計画区域区分の変更について」を議題といたします。
事務局から議案の内容を、説明をお願いします。

○事務局（櫻井都市計画課長） それでは、議案第2280号「仙塩広域都市計画区域区分の変更について」を御説明いたします。

議案書の7ページを御覧ください。

区域区分とは、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域である「市街化区域」と、市街化を抑制すべき区域である「市街化調整区域」を定めるものであり、都市計画区域を2つに区分する意味から「区域区分」と呼ばれております。

今回の議案は、「1.」に記載のとおり市街化調整区域から市街化区域に変更するものであります。

仙塩広域都市計画の区域区分につきましては、都市計画法第6条の2の規定により定められた「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に「区域区分の方針」が定められており、変更が必要な場合は、これに基づいて変更しているところであります。

ここで、「2.」の人口フレームとは、この方針が示します都市の将来像の基礎となる目標値であります。

現在の方針は、平成22年5月に見直したものでありまして、表記載のとおり目標年であります平成32年の都市計画区域内人口を138万2千人、市街化区域内人口を131万1千人と定めてございます。

「配分する人口」とは、「住宅地の配置方針」に基づきまして、市街化区域に配分される人口であります。

「保留する人口」とは、方針の見直し時点で、土地区画整理事業等の面的整備事業の見通しが具体化していなかったために、市街化区域への編入を保留した地区に配分する予定の人口でございまして、表の括弧内の数字のとおり、今回の変更前で4千人分が保留されております。

「保留する人口」には2種類ございまして、「特定保留」とは、面的整備事業を行う地区の位置と規模が確定し、関係機関との一定の調整を終了している地区に配分を予定している人口でございまして、「一般保留」とは、概ねの位置と目的のみを定めている地区に配分を予定している人口で、いずれも、「市街化区域編入予定地区」と位置づけられている地区に配分する人口となっております。

今回、この「市街化区域編入予定地区」のうち、「利府町新中道地区」については一般保留地区ではございましたが、組合施行による土地区画整理事業等の確実性が得られたことから、利府町より原案が提出され、市街化区域に編入しようというものであります。

「新中道地区」の居住予定人口が800人を予定しておりますことから、「保留する人口」を800人減じまして200人とし、「配分する人口」を800人加えて130万7千8百人にしております。

議案書の8ページを御覧ください。

こちらは、利府町市街地の図面となっております。

「新中道地区」は、図面の真ん中、赤実線で囲まれた地区となっておりますが、三陸縦貫自動車道と仙台北部道路の分岐の利府ジャンクション付近に位置し、JR新幹線総合車両センターと県道仙台松島線、いわゆる利府街道及び砂押川に囲まれた区域となっております。

なお、飛び地となっております三角地は、土地区画整理事業と併せて、開発行為により市街化が図られる地区となっており、こちらも事業の確実性が高まったため、同じく市街化区域に編入するものであります。

参考資料の1ページの土地利用計画図も併せて御覧いただきたいと思っております。

「新中道地区」は、JR利府駅及びJR新利府駅から約1kmの圏内にありまして、地区の北側は公共公益施設や商業施設の集積する既成市街地に連坦しており、市街地整備の期待が高まっている地区であります。そこで、土地区画整理事業等により「中心商業業務地として都市機能を充実させる商業地」と「公益・業務系用地と既存市街地に連坦する住居系用地」の形成を図るものであります。区域の面積は約30.3haとなっております。土地区画整理事業の準備組合が平成21年7月に設立されまして、関係権利者の合意が得られたこと、また、核となる商業施設、イオンモール、土地利用計画図の紫色で着色している部分でございまして、これらの誘致が進みまして、事業の確実性が高まっていることから、市街化区域に編入するものであります。

なお、イオンでは、県道仙台松島線を越えた向かい側の既存のイオンモールの敷地についても、引き続き生活に必要な様々な専門店、例えば家電量販店、あるいは大型家具店、リフォーム店、スポーツ用品店等々でございまして、これらを再構成することとしてございます。

参考資料1 ページを御覧ください。

利府町では、今回の市街化区域編入に当たりまして、県道仙台松島線の交通負荷軽減のため、新たな町道の整備及び現道の拡幅を予定しております。新たに町道新中道線を整備するとともに、既存の町道新砂押迎東浦線及び町道横枕線を拡幅することとしてございます。

以上議案第2280号につきまして、御説明いたしました。

なお、縦覧の結果、意見書の提出はございませんでした。

御審議の程よろしく願いをいたします。

○森杉議長 ありがとうございます。それでは、皆様方の御意見並びに御質問、御審議の程よろしく願いいたします。

どうぞ御意見ございましたら。あるいは御質問等ございましたら。

○牛尾委員 ちょうど今日、専門委員がいらしているのです。隣に新幹線の車両センターがあるということ、何かもしございましたら、コメントいただければと思います。

○相澤専門委員代理 JRの仙台支社におります相澤と申します。車両センター隣接地という形になります。そういう意味では工場ですので、夜間の騒音等は出さない施設ではあるんですが、利府町さんの方とも、近接をするということで、騒音問題とかが発生しないよという話はちょっとさせていただいたところ、一番近いところは商業施設とか公園とかという御配慮もされておりますので、そういう部分では、特に、JRとしては問題が発生しないかなというふうに感じております。

○森杉議長 ありがとうございます。他にございませんか。

○仁田委員 ひとつだけ。こういうふうには、イオンが各地区に進出をされる。僕らは大店法に関しては、最初のころは反対してたけれども、やっぱり住民の皆さんの利便性とか、いろんなものの、買い物のいろんな選択肢が増えるということで、賛成せざるを得ないんだろうけれども、いずれ、例えば土地をこういうふうにして、市街化調整区域から市街化区域にしたり、いろんなことで大きな影響を付近に与えるわけなんですよ。その辺の、契約というのかな、イオンとの。例えば建物を建てて、従来の整備組合あたりが建てたとしても、結局建物を建てれば、例えば地上権とかいろんなものが出て、それも将来。ただ僕らが仄聞するところによると、イオンは採算が合わなければ、塩釜辺りもそうだけれどもぱっと退いちゃったりと。地域に対する、そういう意味での商圈の影響、また住宅の方々のそういう場を求める影響が大きいわけです。その辺の契約内容と、その辺の担保はどういうふうになっているのか。ちょっと参考までに。

○事務局（櫻井都市計画課長） まず今回の案件につきましては、いわゆるイオンモール株式会社と、整備を予定いたします区画整理組合設立準備委員会ですけれども、この間で覚書を締結してございます。基本的な内容としましては、組合が造成いたします土地、この土地について基本的

には売却、買い取るという計画でございます。なお、土地利用の、地権者さんの御要望によって、賃貸を御希望する方もいらっしゃいますので、具体的に何㎡を買って何㎡を賃貸するとか、この場合は保留地を捻出して事業資金に充てるんですけども、どれくらい買うのかということろまでは、具体の詰めはこれからになりますが、基本的には、保留地の一部を買い取る。それから地権者さんの土地を賃貸として借り受ける、こういった内容になっていると聞いてございます。なお商業調整につきましては、いわゆる大店法というスキームがございますけれども、今回都市計画を、区域区分を変更するにあたりまして、周辺の市町村にも意見を聞いているところでございまして、その点では、周辺の市町村からの意見はございませんでした。

○仁田委員 今ここで大店法どうのこうのという議論はするつもりはないんですけども、当面、イオンは、各地区で聞いているところによると、ほとんど土地は買わないで、賃貸がほとんどだと聞いたんですけども、今、そういうふうにするところと賃貸と両方決めていると。まあ県としても、将来の商業圏等いろんなものにも関わるし、その辺は都市計画課としても十二分に関心を持って、そして、営業のことだから、5年10年ではやめないだろうけれども、いずれその辺のことも踏まえながら、地域住民の方々の利便性、またいろんな品目の取得に支障を来さないように、関心を持っていてください。後段は要望にしておきます。

○小野田委員 御説明によると、県道松島線の北と南に大型の商業施設が張り付くというふうに理解していいんだと思いますが、そうすると、両方に非常にたくさんの方がいて、その間の交通の問題ですね。県道松島線は非常に交通量が多いので、その安全確保については、どのような配慮がなされているのでしょうか。

○事務局（櫻井都市計画課長） 基本的に、この新しいモールに接続する道路といたしましては、先程御説明したとおり、県道松島線から直接入るというよりは、あらたに町道の横枕線、町が設置する、それから町道の新中道線、これを經由いたしまして、こちらの方に入っていくというような内容でございます。それから、この間をつなぐ、モールとモールの間をつなぐものについては、歩行者のデッキを整備する、町側の予定でございまして、ただでも、この利府街道は交通量が多いものですから、そういった点での配慮はするというふうに伺っております。

○森杉議長 ありがとうございます。

○仁田委員 もうひとついいですか。今アクセスの話が出ましたので。県道の加瀬沼公園線、あれは御案内のように、処理場のところで、県道が市道に変わっているんですよ。と申しますのは、今度、例の三陸インターができますと、あそこが2車線化して、多分あそこから買い物に、相当にウエイトがかかってくると思うんですね。ですから、これも要望でいいんですけども、早い時期の、県道加瀬沼公園線の、市道の延伸、ジャンクションまで。その辺は考慮された方が。多賀城市自体では、これを大変心配していたものですから。どうですかその辺は。

○事務局（櫻井都市計画課長） 今回の都市計画決定案件には直接は関わらないとは思いますが、いずれ、こういった大規模店舗へのアクセスにつきましては、当然、周辺から交通量が、交通が進むこともございますので、引き続き車の動向を注視した上で、必要であれば適切な対応を図っていきたく。これは、県道の整備者でもございますので、対応して参りたいと考えております。

○森杉議長 よろしゅうございますか、他にどうぞ。

よろしいですか。それでは、ただいま、御御望とか御質問はいろいろございましたが、基本的に御承認いただけるのではないかと思います。

議案第 2280 号につきまして、原案のとおり承認することに御異議はございませんでしょうか。

〔「なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 よろしゅうございますか。それでは、ありがとうございます。御異議ないものと認め、本案件につきましては原案のとおり承認することといたします。

議案第 2281 号 山元都市計画都市高速鉄道の決定について

議案第 2282 号 亘理都市計画都市高速鉄道の決定について

○森杉議長 第 2281 号と第 2282 号ですけれども、次の審議ですが、この 2 つです。実は、第 2281 号と第 2282 号の議案は、いずれも J R 東日本常磐線の決定に関するものですので、事務局には、第 2281 号と第 2282 号の議案をまとめて説明していただき、審議につきましては、一括して行うこととしたいと思います。

また、山元町に係る第 2281 号、この議案につきまして、都市計画法第 17 条第 2 項に基づく意見書が提出されております。この意見書には、常磐線の内陸移転の是非を問う内容が含まれております。これは山元町のまちづくりの方向性に関わる内容でありますので、その考え方を確認する必要があるものと判断いたしました。都市計画審議会議事運営規則第 10 条の規定により、山元町の齋藤俊夫町長にお越しいただいております。事務局による議案の説明の後、齋藤町長にまちづくりの考え方をお聞かせいただいたうえで、審議を行いたいと思います。

議事の進め方について、このように考えておりますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 よろしゅうございますでしょうか。それでは、御賛同いただいておりますので、そのようにいたします。

それでは、J R 東日本常磐線の決定に関する議案について、審議いたします。議案番号は、何度も言っておりますが、第 2281 号と第 2282 号の 2 件です。事務局の議案の概要の説明をお願いい

たします。

○事務局（櫻井都市計画課長） それでは議案第 2281 号と議案第 2282 号，これを，一括で御説明申し上げます。

最初に参考資料の 2 ページを御覧いただきたいと思います。

議案第 2281 号と議案第 2282 号は，JR 常磐線の移設に関する案件となっておりますが，こちらは，移設ルート全体の概要図となっております。図面右側が北方面，仙台方面でございまして，左側が南方向，福島県方面となっております。

図のとおり，JR 東日本では，JR 常磐線復旧にあたりまして，壊滅的な被害を受けた，福島県新地町から亘理町までの区間を移設することとしており，それに合わせ，「新地駅」，「坂元駅」，「山下駅」を移設します。これにより JR 常磐線は原ノ町駅以北が全線復旧すると，こういうこととなります。

本県及び福島県では，この復旧事業を，円滑かつ着実に進めるために，JR 常磐線を都市高速鉄道として都市計画決定することとし，福島県の「相馬都市計画」，宮城県の「山元都市計画」及び「亘理都市計画」のそれぞれで，都市計画決定を行うこととしてございます。それぞれの都市計画決定延長は宮城県側が約 12.3km，福島県側が 2.5km となっております。

議案書にお戻りいただいて，10 ページを御覧ください。

こちらは，山元都市計画都市高速鉄道の計画書となっております。

路線名は「東日本旅客鉄道株式会社常磐線」とし，延長は，約 12,010 m となります。構造形式は，主に高架橋形式となる嵩上式，トンネル形式となる地下式，切盛形式となる掘割式や地表式がそれぞれ記載の延長となっております。

なお，山元町浅生原字館新田地内に「山下駅」を，山元町坂元字町東地内に坂元駅を設けます。

山元町は，今回の震災によりまして，町の総面積の約 40 % の地域が津波により被災，水没いたしました。600 名以上の尊い命が失われるとともに，約 3,300 棟の家屋が全半壊いたしました。さらに，鉄道・道路をはじめとする公共交通機関や電気，上下水道など生活に不可欠なライフラインは，現況での復旧が困難なほど破壊・寸断され，水田，いちご畑，漁港などの産業基盤も壊滅的な被害を受けているところであります。JR 常磐線は，山下駅が水没し，坂元駅は流出いたしました。また，山下駅から坂元駅を経由し福島県新地町の駒ヶ嶺駅付近までの約 12km に渡り線路が流出いたしました。

山元町では，平成 23 年 12 月に『山元町震災復興計画』を策定し，「災害に強く，安全・安心に暮らせるまちづくり」等を基本理念とし，「新 JR 常磐線と国道 6 号を軸とした市街地の形成」，「津波被害の及ばない JR 常磐線の整備」等をグランドデザインとして掲げております。

町では，その方針に基づいて，運輸局や県及び事業者である東日本旅客鉄道株式会社，隣接市町の福島県新地町，亘理町などと調整，協議を行い，かつ，住民説明会などでの住民の御意見も踏まえた上で，JR 常磐線の新ルート案を策定し，原案の提出があったものであります。

議案書 11 ページを御覧ください。

こちらは，山元都市計画の図面となっております。

図面の上の茶色のラインが，都市計画道路「山元亘理幹線」，いわゆる常磐自動車道，図面中程

のオレンジ色のラインが国道6号となっておりまして、海岸線に沿った緑のラインが県道相馬亘理線となっております。

「1号 東日本旅客鉄道株式会社常磐線」は、図面上で赤色で表示しておりますが、福島県境の山元町坂元字新江中子を起点とし、山元町の2つの新たな拠点市街地、「新坂元駅周辺地区」「新山下駅周辺地区」、これを通り、亘理町との境界の「山元町山寺字西牛橋」に至る路線となっております。

現在の「JR常磐線」を黒色破線で表示しておりますが、新たに都市計画決定する「JR常磐線」は、現在よりも最大約1.2km内陸側を通るルートとなっております。

次に、参考資料の3ページから5ページを御覧ください。こちらは計画路線の、アップの図面となっております。

まず、参考資料3ページを御覧いただきたいと思っております。

起点側は、福島県新地町の計画と整合を図りながら位置を決めており、支障物件を回避しつつ、できる限り最短距離で次のページ、4ページの左側の「新坂元駅」まで接続しております。

参考資料4ページの「新坂元駅」から5ページの「新山下駅」までの区間は、合戦原地区の市街地を回避し、図面中ほどの戸花山の通過構造につきましては、大規模な切土による景観への影響や経済性などを考慮しトンネル形式となる地表式となっております。

参考資料5ページを御覧ください。

山下駅から終点までの区間は、将来の輸送体系を勘案しつつ、できる限り直線区間を確保し、最短距離で現線路に接続することとしてございます。

参考資料6ページを御覧ください。

こちらは標準横断面図となっております、それぞれ、嵩上式、地表式、掘割式、地下式の標準横断面図及び「新坂元駅」、「新山下駅」の標準断面図を載せております。

次に参考資料7ページと8ページは、「新坂元駅周辺地区」「新山下駅周辺地区」の土地利用計画図となっております。両地区とも、駅を中心として、災害公営住宅等の住宅施設や、公民館、学校等の公益的施設を集めたコンパクトシティの形成を目指すとともに、津波発生時の早期の復旧・復興を図る活動拠点といたしまして位置づけ、今回経験したような巨大津波襲来時においても浸水しない高さまで嵩上げすることとしております。なお、両地区とも、昨年11月の山元町都市計画審議会の議決を経て、「一団地の津波防災拠点市街地形成施設」として都市計画決定されております。

以上が議案第2281号に関する説明でございます。

次に議案第2282号の説明を申し上げます。

議案書13ページを御覧ください。

こちらは、亘理都市計画都市高速鉄道の計画書となります。

路線名は山元都市計画と同様に「東日本旅客鉄道株式会社常磐線」とし、延長は、約300mとなります。JR常磐線は、亘理都市計画分については、現状復旧となりますので、構造形式は、地表式となります。

議案書14ページを御覧ください。

こちらは、亘理都市計画の図面となり、先ほどの山元都市計画と図面左側でつながることとな

ります。

次に参考資料9ページを御覧ください。

こちらは決定路線の、アップの図面となっております。起点、終点とも亘理町吉田字流となっておりますが、終点は、浜吉田駅の構内の入り口となる信号機の位置となっております。

計画の説明は以上であります。審議の参考のためJR常磐線の特定環境影響評価について御説明いたします。

このJR常磐線の復旧事業につきましては、10km以上の延長となりますので、通常であれば環境影響評価の対象となりますが、今回は、復興整備事業として行われるため、環境影響評価法に基づきます「環境影響評価」は適用除外となっております。簡略化された環境影響評価、いわゆる「特定環境影響評価」、これを行っております。「特定環境影響評価」とは、主に既存文献等を活用し、調査・予測・評価・環境保全措置の検討を行うものとなっております。JR常磐線の特定環境影響評価は、この都市計画の手続きと平行して行っておりまして、既に縦覧等の手続きを終え、環境省や県の環境部局等からの意見を踏まえ、評価書が完成しております。特定環境影響評価につきましては、本都市計画審議会の審議事項とはなってございませんが、審議の参考のため、その概要について、御紹介いたします。

参考資料の10ページを御覧ください。

こちらは、特定環境影響評価の項目の選定結果、対象事業実施区域及び予測地点の位置図となっております。

JR常磐線復旧事業について、環境影響要因である工事の実施状況、鉄道の存在及び走行について、大気質、騒音、振動等の環境要素14項目から評価項目を選定してございます。下の図面が予測地点の位置を示したものとなっております。

参考資料11ページを御覧ください。

こちらは「特定環境影響評価書」のうち、環境影響の総合的な評価を記載したページの抜粋となります。6行目以降に、「大気質」、「水質」、「地盤」以下、記載の評価項目の予測の結果が記載されておりまして、「環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価する。」とされております。

また、9行目以降に、「騒音」、「振動」、「地下水」、「動物」、「植物」についても必要に応じて環境保全措置を講じること、さらに工事中ならびに供用後に事後調査を実施することとしていることから、同様な評価となることが記載されております。

以上で、議案第2281号と議案第2282号の計画案に関する説明を終わりますが、議案第2281号「山元都市計画都市高速鉄道の決定」につきましては意見書が提出されております。

ここで、意見書の要旨の御説明の前に、本審議会での意見書の取扱いについて御説明いたします。

制度上、県都市計画審議会において審議することとされる意見書には2種類ございまして、審議会での取扱いが異なっております。1枚物でお配りしております「県都市計画審議会における意見書の取扱いについて」というペーパーを御覧いただきたいと思います。

今回の意見書は、都市計画法第18条に基づき、「都市計画案に対する意見書」として提出されたものでございます。この場合、審議会に付議されるのは、あくまでも都市計画案であり、意見書

につきましては、審議の参考とするために、その要旨が審議会に提出されることとなっております。

一方、前回の審議会で御審議いただきました「土地区画整理事業計画に対する意見書」の場合には、「意見書そのもの」が審議会に付議され、その意見を採択すべきか否かを御審議いただくこととされております。

したがって、本日の審議会では、前回のように「意見書を採択するかどうか」の御審議をいただくのではなくて、意見書の要旨を御確認いただいた上で、本日の議題となっております「JR常磐線の都市計画案の適否」について御審議いただくこととなります。

それでは、意見書の要旨を御説明いたします。

お手元に配布しております、議案書別冊、これを御覧ください。

まず、1ページをお開きください。

議案第2281号には、3件の意見書が提出されております。

番号1は、山元町山寺字畑合の住民の方からの意見でございます。

最初の御意見は、「JR常磐線山下駅の移転に関する都市計画の根拠には疑義がある。」との御意見でございます。

理由を3つあげてございまして、それぞれに対して、都市計画決定権者である県の見解を御説明させていただきます。

まずひとつめは「山元町の住民アンケートはJR駅の移転を問うたものではない。」とのことであります。

これに対する都市計画決定権者の見解でございますが、確かに山元町が実施した意向調査は、JR駅移転の可否を直接的に聞いたものとはなっていませんが、山元町がJR常磐線の内陸移設の計画策定に当たり、意思決定のための基礎資料の一つとして用いたものとなっております。

同じ資料、議案書別冊でございますが、その8ページをお開きください。こちらは山元町が、「山元町の復興まちづくりに関する意向調査」の結果をとりまとめたものからの抜粋であります。今後の公共交通機関の在り方についての質問で、「今回の震災で、沿岸部の鉄道や主要な道路は大きな被害を受けました。今後、これらの交通機関はどうあるべきだと考えますか。」という質問に対し、全体では、凡例の一番左側の「鉄道や道路は、津波が来た区域であっても元の位置で復旧すべき」が10.2%であるのに対して、その右側の「鉄道や道路は、元からある集落の位置に配慮しながら新しい位置を検討すべき」が18.6%、「鉄道や道路は、将来の街の姿を第一に考えて新しい位置を検討すべき」が61.9%となっております。なお、行政区ごとの回答状況を見ると、現山下駅に近い笠野地区、花釜地区、牛橋地区、図では下から3つとなりますけれども、これらの行政区では「元の位置で復旧」を選択した割合が比較的高くなっておりますが、それでも、11.2%、29.8%、18.5%であります。「新しい位置を検討」するとした意見が過半数を占めてございます。

1ページにお戻りください。

次の理由としては「山下駅の現地早期復旧に関しては2,000名の署名を付けて山元町他に請願等が行われているので、住民の総意は、坂元駅は内陸移転、山下駅は現地復旧であった。」というものであります。

これに対する見解でございますが、本都市計画案は、山元町が平成23年12月に策定した『山元町震災復興計画』に即した案となっておりますが、この計画は、山元町が『第5次山元町総合計画』を兼ねるものとして、意向調査、説明会、有識者会議、住民代表による震災復興会議などを行いながら、最終的には町議会の議決を経て定めたものとなっております。その山元町議会に対して「JR常磐線山下駅－亘理間早期開通促進に関する住民の会」等から、何度か請願書が提出されたことは聞いてございますが、山元町では、これらの請願や、県やJR東日本に対する要望等の内容や状況についても、十分に考慮した上で、総合的な判断で本計画を策定したものと考えてございます。

議案書別冊2ページを御覧ください。

3つめの理由といたしましては、「山元町震災復興計画の土地利用計画図にはJR常磐線ルート案として幅広点線が示されている。」というものであります。山元町震災復興計画では常磐線の位置を明確にはしていないという内容と思われまます。

これに対する見解でございますが、9ページをお開きください。

こちらが、山元町震災復興計画の土地利用計画図となっておりますが、確かにJR常磐線のルートが一定の幅を持った素案として示されております。

議案書別冊2ページにお戻りください。

図面は只今御覧いただいたとおりでございますが、「(見解)」の4行目以降になりますが、震災復興計画の文章中には、「現山下駅と既存の山下集落の間に新山下駅を配置し、新駅の西側に新たな居住地を展開すること」、「JR常磐線は、津波被害の小さかった国道6号側へ移設し、まちづくりにあわせた早期整備をJR側と調整すること」を掲げております。なお、「東日本旅客鉄道株式会社」いわゆる「JR東日本」では、既に、説明会等で住民に対し、今回の都市計画案のルートを具体的に提示しております。

議案書別冊2ページ、中段が、二つ目の意見でございます。

「山下駅の移転にともない、駅近辺の住民は交通利便性、資産価値、なりわい、生活設計などに損害をうける。当然これらの損害は賠償されるべきである。」との意見であります。理由は「津波シミュレーション結果から、浜吉田駅から山下駅までは安全確保して現地復旧が可能であり、山下駅は不可避な自然災害ではなく人為によって移転するものである」とあります。山下駅は現地再建すべきである、との意見であると思われまます。

これに対する見解でございますが、山元町では、今回の震災を踏まえ、災害に強くコンパクトなまちづくりを目指し、現山下駅と既存の山下集落の間に新山下駅を配置し、「町の顔」となる新たな中心市街地を形成することとしております。また、JR東日本では、内陸部に移設することにより、津波発生時の乗客の安全性がより確保されるとしております。あわせて、現山下駅周辺については、避難路の設置や町民バスの運行による新駅へのアクセスに配慮すると聞いておりますので、県としては、このような町の方針に基づく都市計画は適切であると考えております。なお、意見書提出者のおっしゃるシミュレーションにつきましましては、10ページ、11ページ、12ページを御覧ください。こちらは山元町が行いました、シミュレーションの試算結果になります。

まず、10ページをお開きください。ケース1の条件は、JR常磐線を移設し、県道相馬亘理線を現在のJR常磐線の上に移設した上で、TP 5.0 mまで嵩上げし、防潮堤をTP 7.2 mとするも

のであります。図面右側が津波シミュレーションの結果となります。

次に11ページをお開きください。ケース2の条件は、JR常磐線を移設し、県道相馬亘理線を現在のJR常磐線上に移設した上で、先程より2m高いTP 7.0mまで嵩上げし、防潮堤は同じくTP 7.2mとするものであります。

次の12ページをお開きください。このケース3の条件は、JR常磐線を現位置のまま、しかしTP 7.0mまで嵩上げし、県道も現位置でTP 5.0mまで嵩上げ、防潮堤をTP 7.2mとするものであります。

山元町では、この内、ケース1を採用しているところがございますが、いずれの結果でも、おしなべて多重防御施設の西側の浸水深が低減されておりまして、山元町では、これらのシミュレーションの結果も踏まえた上で、先ほど説明しましたコンパクトシティのまちづくりの方針、これを決定したものであります。

議案書別冊3ページを御覧ください。

3つ目の意見は「現段階で、この都市計画と山元都市計画一団地の津波防災拠点市街地形成施設との整合を認めることはできない。」との意見であります。理由といたしまして、「山元町が都市計画決定した「山元都市計画一団地の津波防災拠点市街地形成施設」は、津波防災拠点市街地の要件を満たしていないので審査請求が提出されている。」としております。審査請求されている都市計画と整合が図られていたとしても認められないとの意見と思われまます。

これに対する県の見解でございますが、参考資料8ページの「新山下駅周辺」の土地利用計画図も併せて御覧ください。

先ほど御説明したとおり、山元町は、新山下駅の西側に新駅と一体となった市街地を新たに形成するため、「山元都市計画一団地の津波防災拠点市街地形成施設」の都市計画決定を行っております。この都市計画の図面が、参考資料8ページの図面となっております。この図面にJR常磐線の位置や新山下駅の位置が記載されておりますとおり、今回の都市計画はこの計画と整合した内容となっております。なお、宮城県知事あての審査請求につきましては、そのような都市計画決定そのものは、審査請求の対象となる処分とはならないことから、不適法であるとして却下されておりますので、この都市計画決定は有効に成立しております。

議案書別冊3ページの中段を御覧ください。

次の意見は「コミュニティの分断、近接住居への影響評価が欠落している。」としております。理由としては、「常磐線復旧特定環境影響評価では、この都市計画が集落を分断することを無視している。」としております。

参考資料5ページを御覧ください。

本都市計画案では、極力、既存集落を分断しないルートを選定してございますが、図面の右下、終点付近の西牛橋地区では、現路線に戻る区間となりますので、どうしても盛土構造で既存集落を通過することとなっております。この盛土により従来のコミュニティが北と南に分断されるとの意見と思われまます。

議案書別冊3ページにお戻りください。

これに対する見解でございますが、「(見解)」の4行目からとなりまして、近接住居への影響としては、工事中や列車による騒音・振動が想定されますが、先ほど御説明したとおり、山元町の

特定環境影響評価では、「騒音、振動については、環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価する」とされており、特段、問題はないと考えてございます。また、コミュニティの分断は評価項目とはなっていないと考えてございますが、今後、コミュニティが分断しないような配慮、例えば、再度参考資料5ページを御覧いただきたいのですが、ここで一番右側の東西の町道「町道大平牛橋線」のJRの横断方法等について、山元町とJR東日本で検討すると伺っておりますので、県としても、今後とも指導、助言をして参りたいと考えてございます。

議案書別冊3ページにお戻りいただきまして、下段を御覧いただきたいと思っております。

この方の最後の意見でございます。

「鉄道の安全だけを求めて、住民を危険にさらす都市計画は許されない。」という意見であります。その理由は「鉄道路線海側に分布する住居は、盛土路線が津波を堰止めるため、津波危険度が増大する。」としております。

これに対する見解でございますが、本案は全区間盛土構造が連続するというのではなく、全延長の半分は高架構造、橋梁構造となっておりますので、津波が下を抜けていく構造となっております。津波を堰止めることはないと考えてございます。

議案書別冊4ページをお開きください。

番号2は、「JR常磐線内陸移設反対の会」からの御意見であります。

最初の御意見は、「JR常磐線内陸移設は津波被害者の沿線住民を犠牲にする。人道的見地から有ってはならない事であり、全国の復興応援者に対する背信行為である。」との意見であります。

理由が2つございまして、それぞれに対して、見解を御説明いたします。

まずひとつめは「新路線用地買収により、同等な住宅に移転する為に、500万円から1,000万円の経済的負担を与える。」としてございます。

これに対しては、この意見はJR新路線の用地補償に関するものであり、都市計画決定とは直接は関係いたしませんけれども、今後、用地補償は事業者によって適正に行われるべきものであり、また、地権者に対しまして誠心誠意、協力を求めていくべきと考えてございます。なお、移転補償につきましては、西牛橋で14件、坂元で1件と伺っております。

次の理由は「新路線の近隣住民に対しても有事の際、避難経路に障害や生活の環境に悪影響をもたらす。」としております。

これに対して、まず、環境は先ほどの3ページの中段と同じで、特定環境影響評価の結果、特に問題ないと考えてございます。避難計画につきましては、現在、町で検討中で、新路線より西側への避難経路等について、今後山元町とJR東日本で検討されると聞いておりまして、県としても今後とも指導、助言をして参ります。

次の御意見でございますが、これは「2017年の常磐線復旧は不可能であり、甘い見通しを立て、関係行政機関との合意を取り付けた町の責任は大きい。」との御意見であります。

その理由としては、「用地買収の地権者に反対者が多数発生している。そうした場合、用地買収には平均六年もの期間を要する。」としております。

これに対する見解でございますが、JR東日本からは、これまでの説明会では、おおむね地権者の理解を得られていると聞いておりますので、今のところ問題はないと考えております。なお、県といたしましてもJR常磐線の早期復旧に向けて、できる限りの協力をしていきたいと考えて

おります。

議案書別冊 5 ページをお開きください。

次の御意見は「私企業への無駄な資金的支援は許されない。」との御意見で、理由は「宮城県と山元町は、東日本旅客鉄道から現行路線の土地を買い上げ、道路とするとしているが、全く必要なく無駄な歳出であり、私企業への単なる資金的支援である。」とのことであります。

この資料、議案書別冊の 13 ページをお開きください。

常磐線を移設いたしました跡地につきましては、図面の緑色の県道相馬亘理線として、また、旧山下駅近辺からは町道として活用することとしてございます。県道相馬亘理線は、多重防御施設の高盛土道路として活用するものであり、また、町道は旧山下駅周辺の山寺地区から浜吉田駅へのアクセス道路等として活用しますので、私企業への資金的支援を目的とするものではないというふうに考えてございます。

議案書別冊の 5 ページにお戻りください。

次の御意見ですが、「現行路線を山下駅まで復旧すれば、年内中にも復旧でき、犠牲者もでない。」理由は「現行路線の安全性は防波堤の 7.2 m や緑地緩衝帯、県道の嵩上げにより十分に担保されるはずである。」としています。

これに対してですが、2 ページ下の見解と同じでございまして、山元町の災害に強くコンパクトなまちづくりについては、県としては、適切であると考えております。なお、山元町の多重防御による津波対策の考え方は、多重防御により、津波避難のための時間を確保するためのものであり、地域の浸水を完全に防御するものではないため、意見書提出者の主張のとおり山下駅を現地復旧する場合は、路線と駅との嵩上げが必要となり、相当程度の時間を要することとなります。

議案書別冊 6 ページを御覧ください。

番号 3 は、山元町高瀬字合戦原の住民の方からの御意見です。

まず最初の御意見は、「山元町高瀬字赤坂地区から戸花山のトンネル区間までの盛土区間で、盛土を現計画より 1 ～ 3 m 高い工法に変更し、町道合戦原笠野線との交差箇所では JR 常磐線の下を車が通れる構造に変更して頂きたい。」との御意見であります。

理由がその下にございますが、この資料、議案書別冊の 14 ページでこの方の意見と理由を御説明いたします。

この方のおっしゃる、町道合戦原笠野線は、図面中央の合戦原地区を通過している道路でありまして、国道 6 号と県道相馬亘理線をつなぐ道路となっております。JR 常磐線の移設ルートが赤色となりますが、町道合戦原笠野線との交差箇所、図面で「意見箇所」として黒の破線で丸をつけているところは盛土構造となりますので、JR で遮断されて、東西に通過することができなくなります。そこで、交差箇所の盛土を現計画より 1 ～ 3 m 高くし、町道合戦原笠野線との交差を立体交差にして欲しいとの意見と思われまます。

理由といたしましては、「この町道は国道 6 号と東側の県道亘理相馬線や農免道路をつなぎ、地区住民以外にも多くの方が利用している。」ことや「合戦原地区から JR 常磐線移設ルートの東側の諏訪原地区等に所有する田畑に農作業に向かうには、町道高瀬笠野線の上に作られる高架橋をくぐり、往復 2 ～ 3 km 強迂回しないとたどり着けない状況になる」こと、これについては、図面の黄色いルートがこの方のおっしゃる迂回ルートとなります。また、「JR 常磐線東側で農作業時、

緊急時には避難道路は閉ざされ、生命の危機に等しい状況に追い込まれる。」こと、「盛土を高くすれば、非常時には緊急一時避難高台としての活用も可能。赤坂地区と合戦原地区の津波被害をくい止め第2第3の防潮堤の役割を担う構造物となる。」こととしてございます。

これに対する見解でございますが、当地区の盛土高の変更は、戸花山トンネルの構造へ影響するため、具体的には、トンネルから掘割形式への変更となり、景観上、経済上及び工期の面で課題があり、困難と考えてございます。

14ページの図面を再度御覧ください。

意見箇所の図面の左側すぐからがトンネル構造となっておりまして、この意見箇所の縦断をあげると、トンネルの構造に影響してしまうのが、御理解いただけるかと思えます。

一方で、事業の実施に当たりましては、前ページ、13ページでございますが、この「避難道路等の整備予想図」を御参照いただきたいのですが、山元町では、これらの避難路を整備する計画を立て、国に対しまして復興交付金事業の要望をしているところであります。また、JRも今回の意見箇所について、立体交差等により対応する可能性もあると伺っておりますので県としても、これらの計画について、引き続き指導、助言をして参りたいと考えてございます。

議案書別冊7ページを御覧ください。

最後の御意見は「新山下駅と新坂元駅の間、合戦原地区に（仮称）山元中央駅の新設を望む」との御意見で、理由は「合戦原地区は宮城病院周辺に第3の復興住宅地として町が工事を進めており、医療・教育・福祉等の施設が充実し、就業人口が増える地区である。」「震災前は合戦原地区民の多くが山下駅や坂元駅を通勤通学に利用、さらに医療・教育・福祉施設等の利用者等の多くが鉄道を利用していた。（仮称）山元中央駅が新設されれば、公共交通機関の需要度は増すと信じる。」とのこととあります。

これに対する都市計画決定権者であります、県の見解でございますが、本都市計画案は、JR常磐線の早期の復旧を前提としたものであり、被災した路線と山下駅、坂元駅を内陸に移設する内容となっているものです。この地区の新駅の必要性について、全く否定されるものではありませんが、新駅設置につきましては、地元負担等もありますので、今後の検討事項かと考えてございます。

以上議案第2281号と第2282号につきまして御説明いたしました。

御審議の程よろしくお願いいたします。

○森杉議長 ありがとうございます。このあとですね、山元町の齋藤俊夫町長にまちづくりの考え方をお聞きしますけれども、ここまでの事務局の説明に対しまして、当面御質問、これだけは聞いておきたいということがございましたらどうぞ、今おっしゃってください。後ほどもちろん、山元町長のお話を伺って、御質問をいただいて、その後総合的な討議をいたしますので。その段階で、審議をお願いすることになります。

〔「なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 よろしいですか。それでは、当面事務局への御質問はないということでございますの

で、山元町の齋藤俊夫町長にまちづくりの考え方をお聞きしたいと思います。齋藤町長、発言者席の方へお願いします。

(齋藤山元町長、発言者席へ着席)

○森杉議長 早速ですが、山元町のまちづくりの考え方を御説明いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

○齋藤山元町長 本日は、森杉会長のお計らいで、こうして説明の機会を確保していただきまして、感謝申し上げたいというふうに思います。かつて、この審議会の事務局を担当しておりました自分が、自らこの都市計画決定案件の当事者として説明の場に立つということは、想像だにできなかったことでございますけれども、これも大震災が惹起した想定外のひとつであろうかというふうに思います。本日は、大きなピンチをチャンスにしたまちづくりに取り組んでいる中で、極めて重要な役割を果たすJR常磐線の都市計画決定に関して御説明させていただきますので、よろしくをお願い申し上げます。

まず、被害の状況でございますけれども、3.11の厄災は、山元町に歴史的な、甚大な被害をもたらしたところでございます。10mを超える巨大津波、全世帯及び人口の45%が生活している町土の4割、可住地面積では6割に浸水いたしまして、町の人口の4%に匹敵する634名もの尊い命が失われ、また、約4,400棟もの家屋が被災したところでございます。ライフラインは現状復旧が困難なほどに破壊・寸断され、基幹産業である農林水産業は、水田・いちご畑・漁港などの産業基盤等も壊滅的な被害を受けたところでございます。

行政庁舎も地震による被害を受け、機能を損失いたしまして、仮設庁舎での復興に取り組んでいる状況でございます。

激甚な被害を被った中で、常磐線の被害状況でございますが、山下・坂元両駅ともに駅舎が被災をし、山下駅以南では線路が流失しております。特に坂元駅付近では、線路が50mも流出し、飴のように曲がったような状況がございましたし、さらには、亘理町の浜吉田駅から山元町に少し入った場所では、野菜を満載したコンテナを載せた20両編成の貨物列車が、津波でコンテナが50mほど押し流されたというような状況がございました。常磐線は、御存知のとおり物流の大動脈でございますし、地域の重要な公共交通機関でもございます。町民生活に多大な影響があるわけでございます。

おかげさまで、今月16日から、浜吉田駅まで復旧、開通したわけでございますが、代行バスで乗り継いで、仙台駅までの所要時間は、震災前の約40分程度が、現在も70分ほど要しているという状況でございます。

町の人口は震災前に比べますと、実に18%、約3,000人も減少していると。この減少率は県内で2番目、被災3県の自治体の中でも3番目に高い状況というようなことで、深刻な人口流出、これはJR常磐線の不通が大きな要因の一つとなっているところでございます。加えまして、住民票は移動しないものの、町外で仮設扱いの民間賃貸物件で生活している世帯が200世帯、約630人近くおまして、この人たちが、「住めば都」にならなければなというふうに案ずる毎日

でございます。

町の復興は、住宅の早期再建とともに、常磐線の一刻も早い復旧が復興の要だと思っております。

今回の巨大津波では、自然の猛威というものを痛感させられたわけでございますけれども、この教訓を踏まえ、二度と同じ惨劇を繰り返すことのないよう、より高い危機意識をもった防災対策、まちづくりを進めることが重要だというふうに考えてございます。

具体的には、防潮堤などの多重防御による備えに加えまして、土地利用の規制による誘導、あるいは避難対策などのハード、ソフト面からの取組も合わせて、災害に強いまちづくりを進めていきたいというふうに考えてございます。

我が町では、従来から、「人口減少」「少子高齢化」「にぎわい創出」といった課題を抱えておりました。そういうなかで、出生率は県内ワースト3位、高齢化率は第6位となっております。こうした課題を解決して、持続可能なまちづくりを実現しなければ、町の将来が立ち行かなくなるということは明白でございます。

震災からの復興と同時に、こういった従来からの課題を解決するためには、これまでの手法にとらわれない、まったく新しい視点でのまちづくりが必要だと思っております。

具体的には、町の恵まれた自然環境を活かしつつ、誰もが住みたくくなるような、すべての世代が便利で快適に暮らせるようなコンパクトなまちづくりを目指しております。

これまで町では、都市計画に基づいたまちづくりを行ってこなかったため、65 k m²に22の集落が分散し、町の核、拠点となる市街地形成がなされておられません。典型的な分散拡散型の地域構造となっております。その結果行政資源を効率的に配分することが難しいと。また各種利便施設の出店が進まない一因ともなっておりました。ちなみに震災前には、小さなスーパーが2つ、現在は1つだけございまして、最寄り品の購買率はわずか25%というようなことでございます。

この反省を踏まえまして、町では「コンパクトシティ」の理念のもとに、国道6号沿いに新駅や公共施設を核とした「町の顔」となる中心市街地を形成し、防災集団移転の受け皿になるまちづくりを進めつつございます。それから、津波被害が比較的小さい地域、あるいは丘通りの既存集落とは、コミュニティバスなどの交通網の整備により連携を確保し、中心市街地でのにぎわいの創出とともに、町内各地での利便性の向上を目指しているところでございます。

それから新山下駅については、現在の位置と既存の山下集落の間に配置することで、新たな中心市街地の核となると同時に、コミュニティバスを組み合わせることで、丘陵地・沿岸部の町民にも広く利用していただけるようにしたいと思っております。

このような考え方によりまして、町では、今後の町のあり方に関する基本構想として、平成23年12月に「山元町震災復興計画」を策定したところでございます。

その中で、内陸側に移設されるJR常磐線の新駅等を中心に新市街地を形成する方針も明記させていただいております。

第5次の総合計画としての意味合いもある震災復興計画でございますけれども、これは有識者や住民の方々等からの意見も踏まえ、最終的には町議会でも承認をいただいて策定されたものでございます。この計画に基づいて、1日も早い復興に向けて取り組んでいるところでございます。

我が町の震災復興計画は、平野部における震災復興まちづくりの新たなモデルになるものと確

信をしております。

町では、震災復興計画に基づきまして、都市計画等、関連する計画の見直しについても鋭意進めているところでございます。本日御審議いただくJR常磐線のルート案についても、その一環でございます。

ぜひ、この町の方針を御理解いただきまして、山元町のみならず、沿線の各自治体全ての住民の切なる願いでございます、JR常磐線の早期復旧が実現できますよう御支援をお願い申し上げます、説明とさせていただきます。

ありがとうございます。

○森杉議長 ありがとうございます。そうしましたら、この機会ですので、皆様方、委員の方々から、齋藤町長に対する御質問がございましたらどうぞ。

○仁田委員 どうも大変な被害に遭われて、地元の首長さんとして、まあ県でもだいぶ活躍された方だから心配はしておりませんけれども、是非がんばってください。

今県議会で、TPだよ、防潮堤の高さ。いろいろ、低くていいよというところもあれば、私の地元なんかはもう今の状況で問題ないよというところもあるんですけども、その辺の住民の、いろんな意見というのはありませんかね。もうそろそろ、TPの高さも決めて、多重防御含めて、県としてはそろそろスタートしなければならぬ状況なんですけれども。その辺まず一点、教えてください。

○森杉議長 お願いします。

○齋藤山元町長 防潮堤の高さ、7.2 m。これそのものについては、大きな問題、異論はございません。ただ一部ですね、多重防御ですね、背後の二線堤になる県道ですね。この辺についての位置どりなり高さについては、一部御心配の向きもあるのも事実でございます。しかし、今回は、津波から全てを防ぐということではなくて、多重防御による避難の時間を確保するというようなことが基本でございますので、基本的には、その方針に、大きな方針に沿った多重防御というように進んでおります。

○仁田委員 分かりました。

○森杉議長 他にどうぞ。

○長谷川洋一委員 今御説明の中で、議案書別冊の3ページですね。特に、コミュニティの分断ということ、意見として述べられていらっしゃるわけですね。そこでこの地域、西牛橋地区と言うんですか、ここでの、JRが通ることによって、集落が、コミュニティが分断されるということの心配について、町としてどのように考えていらっしゃるか。それから、この西牛橋地区は、町道大平牛橋線という町道が通ってまして、これによって分断されるということと、そ

れからこの踏切なんかについて、町及び事業者において検討されると聞いているということでの、都市計画決定権者の見解があるんですが、町としては、今どのようなとらえ方をしておりますか、お伺いをしたいというふうに思います。

○森杉議長 お願いします。

○齋藤山元町長 この地区は確かに、住宅が一定程度連坦している地域でもございますので、新しいルートによって、今までのコミュニティが、多少分断されるような状況はございますけれども、必要な東西の道路、あるいは必要な迂回路というようなものも、町、あるいはJRの方でも、いろいろと計画しているところでございますので、御心配のような大きな影響、問題というふうにはならないのではないのかなというふうにとらえているところでございます。

○長谷川洋一委員 それからもう一点も同じようにですね、議案書別冊の6ページのですね、後ろの資料でいうと14ページですか、合戦原の地区の方が、諏訪原地区に、仕事に行くときに、遠回りになりますということで、この意見箇所ということで、この辺の部分についての対処、今後どうしていくのかという。計画の避難道路の予定もあるわけですけども、その辺のことも踏まえてですね、どういうふうに将来なっていくのかなあというふうに思うのですが、その点、町長さんいかがでしょうか。

○森杉議長 お願いします。

○齋藤山元町長 合戦原地区につきましては、宮城病院という、町としても大切な地域資源、医療資源がある地区でございますが、東西関係のアクセスについては、新しい避難路の計画もございますし、あるいは従来の町道が2本あるという中で、基本的に迂回路等ということで、先程事務局の方からも御説明をさせていただいたような状況でございますが、できればこの、今の考え方で、地域の方に御理解をいただければというふうにおもっておりますが、これまた事務局の方から御説明あったように、JRさんの方でも一定の考え方を持って、この移転箇所の対応をして参りたいという説明もあったとおりでございますので、可能な限り、地元の皆さんとの合意形成が図られるような対応をして参りたいというふうに考えてございます。

○長谷川洋一委員 せっかくですから、JR東日本さんもいらっしゃいますので、こういった町道とJRの交差するところの、いわゆる踏切なのか、また地下式なのか、高架の方式がいいのか、そういった基本的な考え方についてお伺いをしておきたいというふうに思います。

○相澤専門委員代理 はい、JRでございます。常磐線の、今回の都市計画決定に当たりまして、最初の段階から、県さん、山元町さんの方と、基本的には踏切は津波の時に、遮断管が降りていて、避難の妨げになったという事象もあったことはお聞きもしておりますし、事実だと思っておりますので、基本的には立体交差、有事の際であったり、踏切そのものは、通常時でも、交通事

故であったりそういうことが懸念される場所、危険箇所ではありますので、移設区間については、基本的に立体交差ですすめていきたいという形で、山元町さんとかと協議をさせていただいております。現実的に、全部が立体交差をするという部分においては、旧常磐線の方は、新地町も合わせますと、25箇所ほど踏切がございました。それをできるだけなくしていきたい、基本的には立体交差をしていきたいというかたちで計画を立てさせていただいて、今山元町さんといろんな協議をさせていただいております。基本的には、避難路であったり、そういう部分は、道路の方がオーバーだったり、例えば新山下駅とか新坂元駅というのは、高架、断面にもございましたように、鉄道が高いところをとおります。従いまして、下の道路については、基本的には立体交差になります。あと、若干やはり迂回路を回っていただかないと、今の時点ではちょっと難しいところについては、その横断、オーバーにできないかアンダーにできないかとか、そういった部分もですね、地元の方々の利便性とか、山元町さん、隣ですと新地町さんになるんですが、そういった自治体との協議を進めていって、できるだけ安全なまちづくり、鉄道にしたいと思っております。

○長谷川洋一委員 そのへんですね、やっぱり、人の命というのが一番大切だと思いますので、今後最善の方法で御努力をいただきたいなというふうに思います。最後にもう一点、4ページですね、いつできるのかというところですね。今の予定で、用地買収をして、これからどういうふうに進んでいくのか、その後、まあよく新聞記事でも、用地取得後3年で、JRで整備をしたいというふうな文言で表現をされておりますが、今の時点で、今後の予定についてお伺いをしたいというふうに思います。

○相澤専門委員代理 JRの方からお答えをさせていただきたいと思います。常磐線の、現在の状況がどうなっているかといいますと、地権者の方々への、当社としての説明会等を過日、2月に行わせていただいております。それで、今日午前中に、鉄道施設変更の認可を、運輸局からいただきました。いわゆる、鉄道の施設、先程いいましたような高架にするとか盛土にするとかいう部分の安全性とかの部分についても認可をいただきましたので、それで、正式な用地の幅が決まってくることとなりますので、今後地権者の方々と、用地買収交渉等に、直接かかってくると、いう形になります。地権者数は、約300名ほどの地権者がいらっしゃいますので、かなり大変な業務、事柄ではあるんですが、先程申しましたように、地権者説明会等も含め、かなりの回数を重ねてきておりますので、順調に進めばということが前提になりますが、来年の春には、工事の着手をしたいというふうに考えております。その後、3年。やはり、ここにありますように、14.8kmと、非常に長い延長でございますので、工事期間は約3年ほどという形で考えておりますので、来年春から約3年程度で、山元町さん他、いろいろな方々に御協力をいただきながら、一日でも早い常磐線の早期復旧、これは本当に、当社にとってでもありますし、地元の方々にとっても悲願でございますので、一日も早い開通に、全力を挙げていきたいというふうに思っておりますし、本日の都市計画決定そのものが、一日も早い常磐線復旧の、ひとつの重要なポイントとなりますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

○森杉議長 山元町長への御質問の方が終わっておりませんので、引き続き、町長への御質問等ございましたら。どうぞ。

○小野田委員 町長におかれましては、非常に、復興に向けて御苦勞なさっておられることと思いますが、コンパクトシティの考え方も、合理性が高いというふうにみておりますが、地域の、実際の防災計画ですとか津波避難計画ですね。有事の際に、どういうふうに人が動くのかというあたりのシミュレーションをもししておられましたら、そのあたりの方向性と、まあ、まだ地域防災計画、避難計画策定中だと思いますので、そのあたりの見通しといたしますか、お聞かせいただければと思います。

○齋藤山元町長 残念ながら、地域防災計画は、震災から2年がたった中で、ようやく、1回目の審議会を開催した状況でございますが、新年度中には計画の策定を終えたいというふうには思っております。もちろん、今回の震災で消防団なり職員なり、避難広報、誘導等での犠牲者、殉職者も出しておりますので、初動対応での一定のルール、こういうふうなものは、いち早く確立しているわけでございますけれども、町民の皆様を巻き込んだ、大々的な避難の訓練ですね、これは秋頃には是非実施していきたいというふうに考えておりますし、そういう検証結果を基に、よりよい防災計画、あるいは、具体の各種のマニュアルの策定ですね、こういうものも急いでいかななくてはならないというようなことで、いま鋭意取り組んでいるところでございます。

○小野田委員 今回、現在のJRの路線の周辺に住まわれておられる方が、山側に移転するということになる、そういった方々が、取り残されるのではないのか、という御懸念が、意見書の背景にあると思うんですが、実際、まちをハードで守るという以外に、ソフトの避難計画なり防災計画で、しっかりと、旧集落の方々も、ちゃんと配慮しておりますよというメッセージ、実効力ある計画とその発信を、しっかりやって行かれると、こういった御懸念も少しは緩和するのかなと。やっぱりどうしてもハードの計画というのは、コンパクト化という物理的な問題がありますので、なかなか「あれもこれも」とは投資できないんですけれども、やはりそういったものをソフトで丁寧に拾い上げていくということが課題のように思いましたので、参考までに申し上げておきます。

○森杉議長 ありがとうございます。他によろしゅうございますか。
それでは、齋藤町長、ありがとうございます。

(齋藤山元町長、傍聴人席へ移動)

○森杉議長 それでは、事務局の原案に関して、質疑応答並びに審議をいたします。
どうぞ。

○仁田委員 県に対する要望なんですけど、今町長さんも、JRの担当の方々も、とにかく一日も早

い常磐線の復旧を望むと。その場合に、やはり都市計画の審議会も通過点だろうし、それから、私は隣県同士、福島との連携、この辺も重要にしてもらってすすめないで、JRさんだけがえらい苦勞をされると。そういうこともあるし、その辺の意気込みみたいなものを。やっぱり一日も早く住民は待っているわけですよ、この開通を。常磐線というのは、東北本線と並ぶ、大変な大動脈ですから。その辺の考え方。やっぱり、福島とも連携をしながら、また地域の市町ともびしっと連携をして、一日も早い方向というのを。遠藤次長がおられるから、県全体の考え方として。

○事務局（遠藤次長（技術担当）） 御指名ですので、お答えいたします。今の仁田委員の御指摘のとおりですね、山元町に限らず、津波被災を受けた市町の復興計画については、被災直後の1ヶ月くらいの方に、県の方でたたき台をつくらせていただきながら、随時調整をとらせていただいた経緯があります。その後、山元町も含めて、各市町では、復興計画を立てるための委員会などを立ち上げながらここにいたった、という経緯がございます。その際、常磐線につきましては、御指摘のとおり福島県と宮城県にまたがっておりますので、常に福島県庁、それから新地、相馬等の福島県の周辺自治体等も含めまして、こちらは山元町、それから亘理町等に入らせていただきまして、常磐線の復旧についての協議を何度か重ねさせていただいております。その結果として、今回の常磐線の都市計画決定案に至ったということになりますので、引き続きですね、福島県側との調整をとりながら、早期に常磐線が復旧するように、私どもも努力してまいりたいと考えておりますので、その辺御理解いただければというふうに思います。

○仁田委員 分かりました。

○森杉議長 ありがとうございます。

御審議、御意見等、たまわりたいと思います。

よろしゅうございますか。

JRの方で、追加の御説明とか、御意見等はございませんか。

○相澤専門委員代理 先程の御説明で結構でございます。

○森杉議長 県もいいですか。齋藤町長からのお話にも、加えるものはありませんね。

それでは、御質問がないようですので、お諮りをいたしたいと思いますが、議案第2281号と、第2282号について、原案どおり承認することに御異議はございませんか。

〔「なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 よろしゅうございますか。それでは御異議がないものと認め、本案件につきましては、原案のとおり承認することと決定いたします。ありがとうございました。

議案第 2283 号 特殊建築物の敷地の位置について

○森杉議長 次の議案は、第 2283 号です。「特殊建築物の敷地の位置について」を議題といたします。

事務局から議案の内容の説明をお願いいたします。

○事務局（佐伯建築宅地課長） それでは、議案第 2283 号、「特殊建築物の敷地の位置について」、御説明をいたします。

議案書の 16 ページをお開きください。具体的な施設の説明の前に、付議する理由、根拠を御説明したいと思います。

議案書の 16 ページの下段を御覧ください。建築基準法の抜粋でございます。「(卸売市場等の用途に供する特殊建築物の位置) 第 51 条 都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない。」となっております。ただ、「ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会」、このアンダーラインのところですが、「の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合は、この限りでない。」ということ定められておまして、これをもとに申請があったものでございます。

それでは、具体的な説明に入っていきたいと思うんですが、当該計画の許可の必要性についてですが、申請者は、産業廃棄物である廃タイヤですね、これを破砕し、燃料化する事業を計画しているものです。今回許可申請された大衡村の計画地は、平成 23 年度に産業廃棄物収集運搬業積替保管の許可を得ている敷地でございます。

この廃タイヤは、産業廃棄物の廃プラスチック類にあたりますので、その破砕が規定値の一日当たり 6 t を超えることから建築基準法第 51 条ただし書許可が必要となったものでございます。

それでは、この 16 ページによって、施設の概要等御説明をいたします。

施設の名称「産業廃棄物処理施設」、建築主「北海道帯広市大通南十六丁目 18 番地 株式会社三光産業 代表取締役 高橋繁樹」。

敷地ですが、位置「黒川郡大衡村大瓜字平場 23 - 1 及び 42 - 1」、面積「8,642.99 m²」、用途地域は「工業地域」でございます。

建築物についてですが、用途は「産業廃棄物中間処理施設」、工事の種別は「用途変更」で、既存倉庫がございまして、これを利用するものでありまして、今回は増築等はありません。その構造、規模についてですが、3 棟ございまして、「①工場兼倉庫」、これは鉄骨、平家、延べ面積 1,110.00 m²。「②倉庫」、鉄骨造一部木造、2 階建、延べ面積 695.12 m²。「③事務所」、木造、2 階建、延べ面積 138.78 m²。合計 1,943.90 m²でございます。

処理施設につきましては、許可対象施設は、廃タイヤの破砕を行うもので、その処理能力は、一日当たり 54.88 t です。その破砕処理能力は、先程申し上げました 6 t を超えるということから、今回許可が必要となります。処理方法は、破砕機による破砕ということでございます。

次に、図面の御説明をしたいと思います。17 ページをお開きください。

左半分が位置図でございます。申請地は、図面中央に赤い四角で示しております。この青色のところは工業地域でございます。その中に立地すると。

村道平場線沿いの工業地域内で、国道4号から西側約1.25kmの位置にあります。

敷地は、平場工業団地内の一角で、用途地域は工業地域です。

敷地の三方は工業地域、西側は用途地域無指定のところが入り込むような形で、農地となっております。

周辺には、文教施設、医療施設、社会施設はなく、西の方に、最も近い、そういった類の施設としましては老人ホーム「七峰荘」というのが、約1kmの位置でございます。

また、集落はないんですが、この工場の50mから70m位の距離のところに住宅が2軒ございます。この点につきましては、地元説明会を開催いたしました。そしてそのとき、騒音、振動等について配慮を求められておりますが、夜間操業はしないこと、また、今回の計画が環境基準を下回っていることを説明し、理解を得ているという報告を受けてございます。

右下の図面、付近見取図について御説明いたします。

申請地の周辺については、先程も申し上げました工業団地ということでございますので、周辺には工場が数多く立地しているところでございます。

右上の図面が、配置図でございます。

赤で囲んだ範囲が申請敷地です。建築物は、「①工場兼倉庫」、「②倉庫」、「③事務所」の配置でございます。

申請敷地の西側は、幅員9.975m（約10m）の村道平場線でございます。出入口は、この道路から入ることになります。

廃棄物の搬出入は、大崎市等の事業所から排出される廃タイヤをトラックで工場に集め、破碎処理し、青森の製紙工場へボイラー燃料として出荷するものでございます。

次に、この施設の環境対策ですが、まずは、大気汚染防止及び飛散防止につきましては、破碎の動力が電気であります。そんな関係から排気ガスは発生しません。

破碎処理は建屋内で行いますので、粉塵等が出るということはありません。

騒音防止についてですが、破碎機は建物内でございますので、敷地境界における騒音予測値、これは県条例の規定値でございますが、これを下回るといふものでございます。

また振動防止につきましては、破碎機は鉄筋コンクリートの基礎の上に設置しております。敷地境界における振動予測値、これも県の条例基準、これを下回っているものとなっております。

水質汚濁防止についてですが、廃プラスチック類の破碎において、水を使用するものでは、今回ございません。また屋外のタイヤ置場・駐車場の雨水排水等につきましては、油分離槽で処理し、大衡村村道側溝に放流するものでございます。

悪臭についてですが、破碎処理の工程では、焼却や熔融というものは行わないので、今回、悪臭発生の恐れはありません。

なお、当該処理施設につきましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の設置許可が必要などありますが、担当部局から、環境対策等申請内容は問題ないとの情報を得ております。

最後に、当該村の意見であります。大衡村からは、村の総合計画及び都市計画等に基づく土

地利用計画上支障がない旨の回答を得てございます。

以上で説明を終わります。御審議の程、どうぞよろしくお願いいたします。

森杉議長 ありがとうございます。それでは皆様、御意見、御質問、御審議のほどお願いいたします。

これはよろしいですかね。

それではお諮りいたします。

議案第 2283 号につきまして、原案のとおり承認することに御異議はございませんか。

〔「なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 ありがとうございます。それでは、原案のとおり承認することに決定いたします。

4 その他

○森杉議長 以上で本日予定していました審議案件はすべて終了いたしました。委員の皆様方から、何か御意見等、あるいは関連する御発言ございましたらどうぞ。

〔「なし」と発言する者多数あり〕

○森杉議長 よろしゅうございますか。

事務局の方から、何かございますか。よろしいですか。

○事務局（櫻井都市計画課長） 特にありません。

○森杉議長 それでは、これをもちまして本日の会議を終了いたします。

御討議、ありがとうございます。

5 閉会

○司会（酒井行政班長） 御審議大変ありがとうございました。以上をもちまして、第 163 回宮城県都市計画審議会を終了いたします。

なお、次回日程につきましては、決まり次第御連絡申し上げます。

ありがとうございました。

午後 4 時 46 分閉会