平成２４年度
第１６３回宮城県都市計画審議会

議案書別冊

意見書要旨

○議案　第２２８１号
山元都市計画都市高速鉄道の決定について ························ １

平成２５年３月

宮城県都市計画審議会

議案　第２２８１号

意見書要旨及び都市計画決定権者の見解

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
1	山元町山寺字畑合の住民	（要旨） ・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。 （理由） ・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。	 （見解） ・山元町が実施した意向調査は，ＪＲ駅移転の可否について直接的に問うたものではないが，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である。本意向調査は，今後の交通機関の在り方について，「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」「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」「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」「わからない」という選択肢から回答する形式で実施されたものであり，その結果は「元の位置で復旧すべき」が 10.2%,「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%,「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%となっている。(P.8 参照)
		・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，宮城県，ＪＲ東日本に請願，陳情が行われている。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。	・『山元町震災復興計画』（平成 23 年 12 月）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，震災復興会議（住民代表）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である。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ており，また同趣旨の要望書が宮城県や東日本旅客鉄道(株)に対して提出されているが，山元町では，これらの請願，要望等の内容や状況についても，十分に考慮した上で，総合的な判断で計画を策定したものと考える。

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
		（理由） ・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。	（見解） ・『山元町震災復興計画』の土地利用計画図で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いることは事実であるが（P.９参照），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，本都市計画案はこれに即した内容となっている。なお，同計画の策定後，事業者である東日本旅客鉄道(株)は，説明会等で住民に対して，本都市計画案のルートを具体的に提示している。
		（要旨） ・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。 （理由） ・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。	（見解） ・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いる。また，東日本旅客鉄道(株)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判断している。あわせて，現山下駅周辺のまちづくりについては，町では，避難路の設置等により，安全で快適なまちづくり進めていくほか，町民バスの運行等により新駅との交通利便性についても配慮すると聞いており，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る。なお，山元町では，『山元町震災復興計画』策定に当たり，多重防御施設の配置や高さ等を比較した津波シミュレーションを行っており（P.10～12），いずれの場合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いる。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，上記のまちづくりの方針を決定したものである。

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
		（要旨） ・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。 （理由） ・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。	（見解） ・山元町は，新山下駅の西側に新たな居住地を展開し，新駅と一体となった市街地を新たに形成するため，山元町都市計画審議会の議を経て，平成 24 年 11 月 27 日に「山元都市計画一団地の津波防災拠点市街地形成施設（新山下駅周辺地区）」の都市計画決定を行っており，今回のＪＲ常磐線の都市計画は当該都市計画と整合した内容となっている。なお，当該都市計画決定に対し，これを取り消すことを求める審査請求が宮城県知事あて提起されたが，不適法であることを理由に却下されており，当該都市計画決定は有効に成立している。
		（要旨） ・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。 (理由) ・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。	（見解） ・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いるが，終点付近の西牛橋地区では，盛土構造で既存集落を通過することとなっている。近接住居への影響としては，工事中や列車による騒音・振動が想定されるが，山元町が実施した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。」とされている。なお，コミュニティの分断については，環境影響評価の項目とはなっていないが，今後，事業の実施に当たっては，コミュニティを分断しないような配慮等について，山元町及び事業者において，検討されると聞いており，県としても指導，助言をしていく。
		（要旨） ・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。 （理由） ・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。	（見解） ・本都市計画案の構造は，多重防御施設とは異なり，全区間盛土構造が連続するのではなく，全延長の半分以上は開口部となる高架構造となることから，ＪＲ常磐線が津波を堰止めることはないと考える。

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
2	ＪＲ常磐線内陸移設反対の会	（要旨） ・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。	
		（理由） ・新路線用地買収により，同等な住宅に移転する為に，500万～1,000 万円の経済的負担を与える。	（見解） ・この意見は，ＪＲ新路線の用地補償に関するものであり，今回の都市計画決定事項に直接関係するものではないが，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，また地権者に対して誠心誠意，協力を求めていくべきと考える。なお，ＪＲ常磐線の移設により，西牛橋で 14 件，坂元で 1件の移転補償が必要となると聞いている。
		・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。	・近接住民への環境影響としては，工事中や列車による騒音・振動が想定されるが，山元町が実施した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。」とされている。また，避難計画については，現在，町で検討中であり，新路線より西側への避難経路等については，山元町及び事業者において，今後検討されると聞いており，県としても指導，助言をしていく。
		（要旨） ・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。 （理由） ・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。	（見解） ・東日本旅客鉄道㈱からは，ＪＲ常磐線の移設については，これまで延べ 10 回の説明会で，地権者等延べ約 1,400 人に対して説明を行ってきたが，おおむね理解を得られていると聞いている。なお，事業期間については，今回の都市計画事項に直接関係するものではないが，東日本旅客鉄道㈱から用地取得後の工事期間は３年程度と聞いている。

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
		（要旨） ・私企業への無駄な資金的支援は許されない。 （理由） ・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。 （要旨） ・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） ・現行路線の安全性は防波堤の7.2m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。	（見解） ・県は，県道相馬亘理線について，現在のＪＲ常磐線上に移設し，高盛土構造として堤防機能を付与することとしている。また，山元町は，県道以北の常磐線跡地を，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及び地域の生活道路となる町道として活用することとしている。従って，両路線の整備は，私企業への資金的支援を目的とするものではない。（P. 13 参照） （見解） ・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いる。また，東日本旅客鉄道（株）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判断している。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る。なお，山元町の多重防御による津波対策の考え方は，防潮堤の背後に緑地帯を整備するなどし，津波の緩衝地帯とするとともに，県道相馬亘理線を高盛土構造にし，２線堤機能を持たせることにより，避難のための時間を確保することであり，地域の浸水を完全に防御するものではない。従って，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，線路と駅の嵩上げが必要となり，相当程度の工事期間を要するものである。

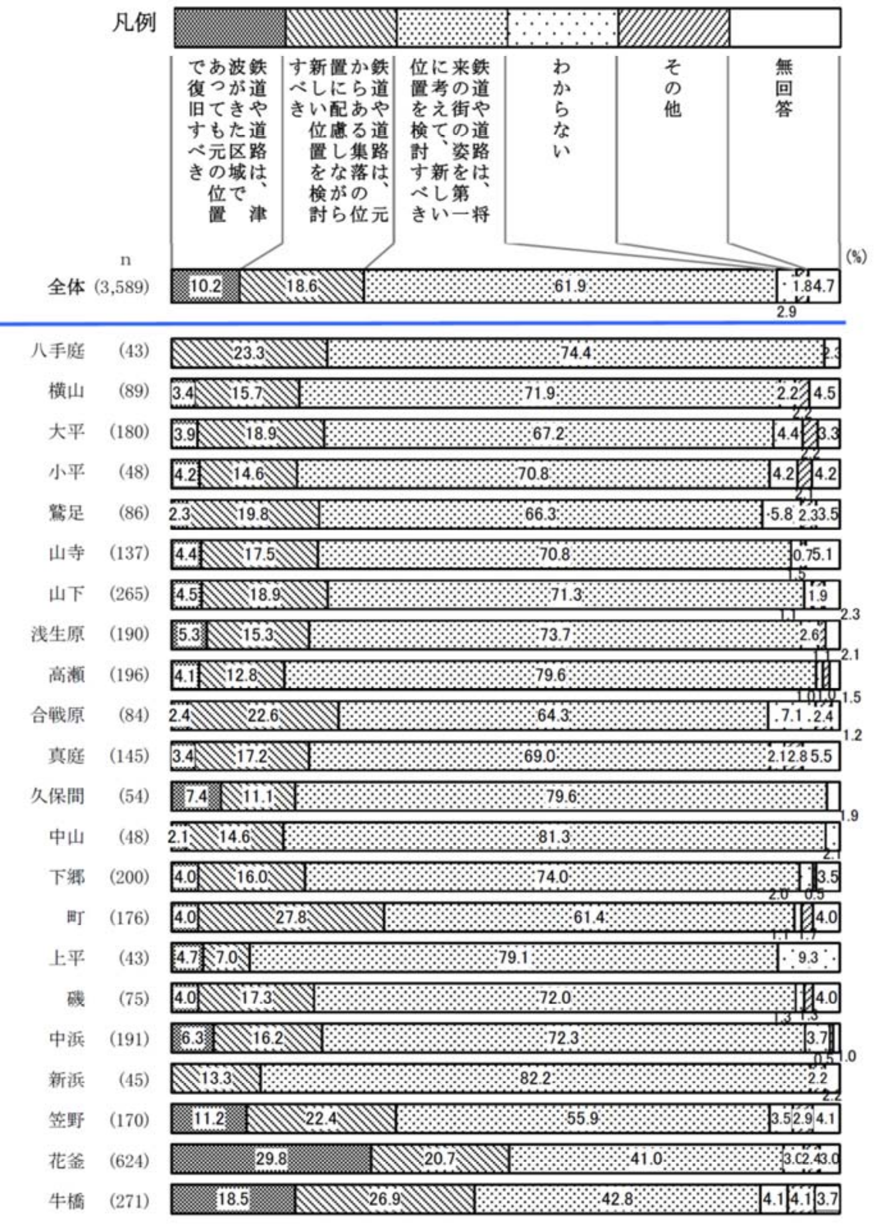
番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
3	山元町高瀬字合戦原の住民	（要旨） ・山元町高瀬字赤坂地区から戸花山のトンネル区間までの盛土区間で，盛土を現計画より１～３m高い工法に変更し，町道合戦原笠野線との交差箇所でJR常磐線の下を車が通れる構造に変更して頂きたい。 (理由) ・町道合戦原笠野線はＪＲ常磐線移設ルートで分断されるが，この町道は国道６号と東側の県道亘理相馬線や農免道路をつなぎ，地区住民以外にも多くの方が利用している。通り抜け出来なくなることは由々しき問題。 ・合戦原地区からＪＲ常磐線移設ルートの東側の諏訪原地区等に所有する田畑に農作業に向かうには，町道高瀬笠野線の上に作られる高架橋をくぐり，往復２～３ｋm強迂回しないとたどり着けない状況になり、時間と燃料の無駄が生じる。 ・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。 ・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。	（見解） ・当該区間では，道路から高さ0.7m程度の盛土構造となっており，町道合戦原笠野線はＪＲ常磐線によって分断される形となっている。当地区の盛土高の変更は，戸花山トンネルの構造へ影響（トンネルから掘割形式への変更等）するため，景観上，経済上及び工期の面で課題があり，困難と考えている。なお，事業の実施に当たっては，当地区の道路の通行や緊急時の避難のために必要な配慮若しくは迂回路又は避難路の設置等について，山元町及び事業者において，検討されると聞いており，県としても指導，助言をしていく。 (P. 14 参照)

番号	住所等	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
		（要旨） ・新山下駅と新坂元駅の間，合戦原地区に（仮）山元中央駅の新設を望む （理由） ・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）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。	（見解） ・本都市計画案は，現ＪＲ常磐線の早期の復旧を前提としたもので，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。山元町では，宮城病院周辺は，医療・福祉地区として，将来の市街地形成の拠点とする方針であり，新駅の必要性について，全く否定されるものではないが，新駅の設置については，地元負担も生じてくることもあり，今後の新たなまちづくりの進展等を見て，改めて検討されるべき事項と考える。

④今後の交通機関の在り方

鉄道や道路を新しい位置に検討すべきと考えている住民が８割以上

問５(4)　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。（○は１つだけ）



・全体で最も多かったのは「鉄道や道路は、将来の街の姿を第一に考え新しい位置で検討すべき」62.2%で、鉄道や道路を新しい位置に検討すべきという回答が８割以上でした。

・ＪＲ常磐線を境に東西エリア別にみると、西側地域の住民は、東側地域の住民に比べて、「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」という回答が多く見られました。

【「山元町の復興まちづくりに関する意向調査」集計結果のまとめ（平成 23 年 9 月山元町震災復興推進課）より抜粋】

土地利用計画図

【山元町震災復興計画（平成23年12月）抜粋】

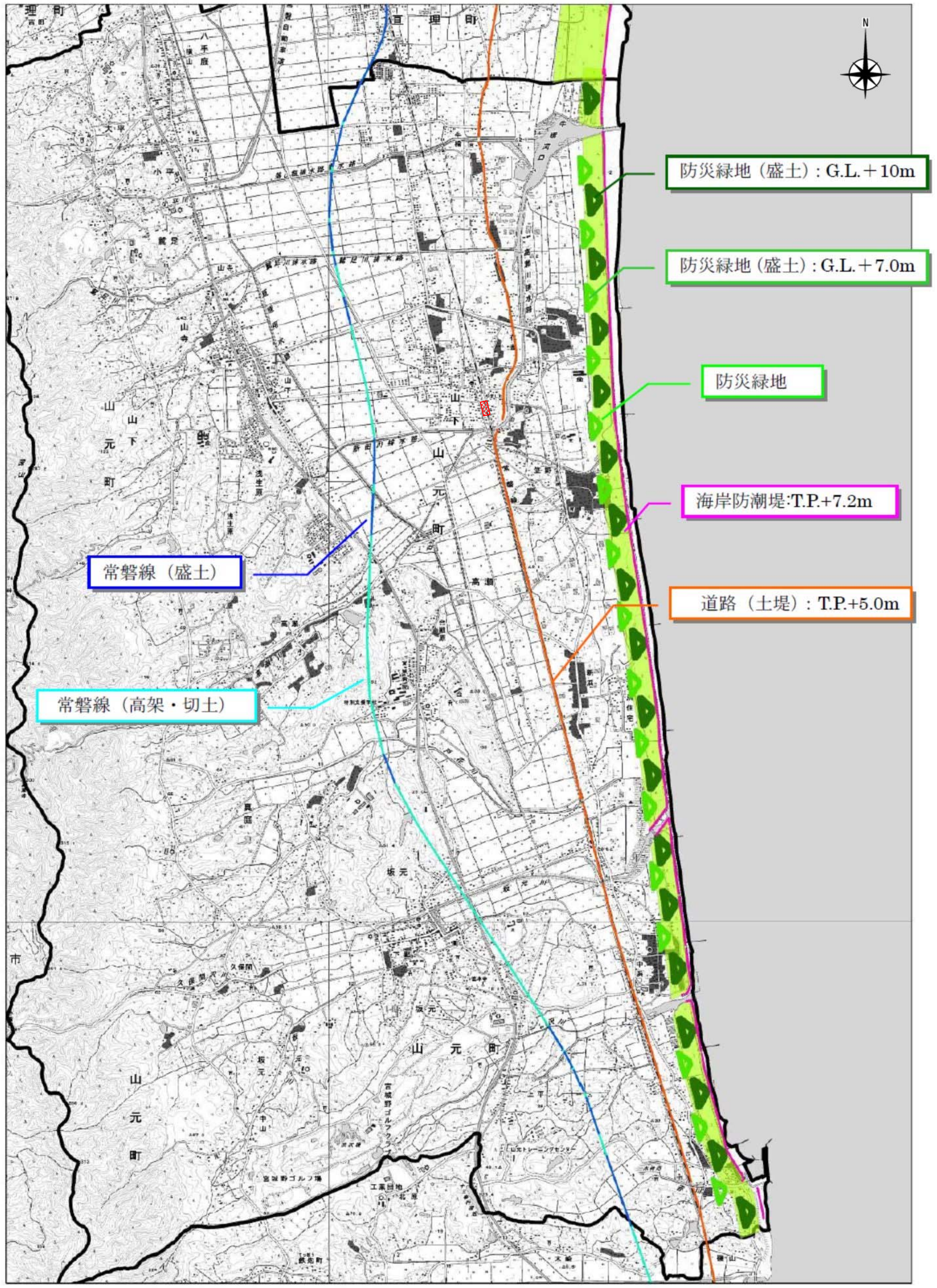
山元町　津波シミュレーション試算結果

○ 当資料は，山元町が『山元町震災復興計画』を策定するに当たり，行った津波シミュレーションの結果である。

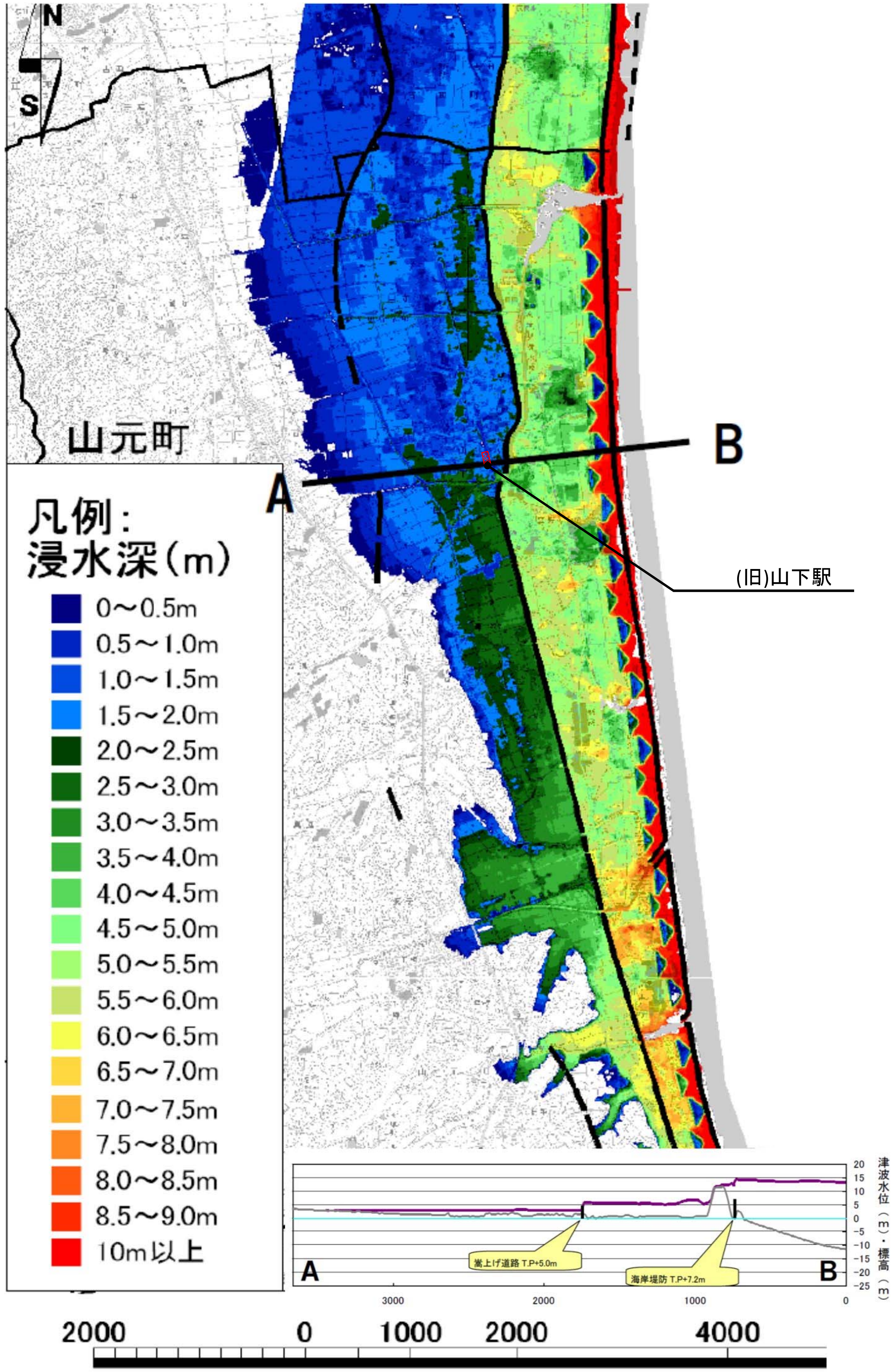
○ また，当資料は，山元町情報公開条例に基づき，公開された資料の一部である。

ケース　１

計算条件：　JR常磐線移設　・　県道移設（TP＋5.0m）　・　防災緑地（盛土）防潮堤（TP＋7.2m）



◎津波シミュレーション結果



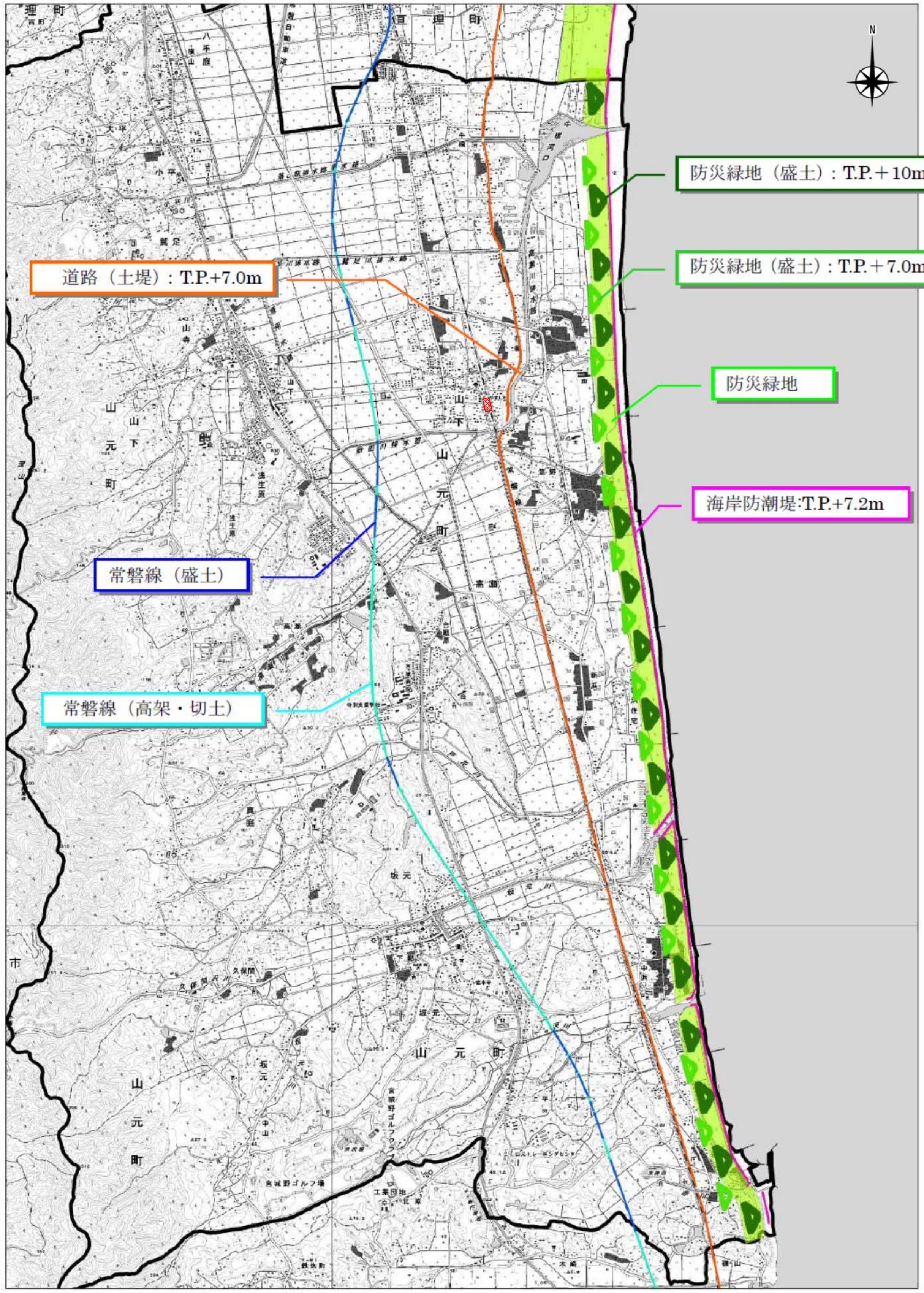
山元町　津波シミュレーション試算結果

○ 当資料は，山元町が『山元町震災復興計画』を策定するに当たり，行った津波シミュレーションの結果である。

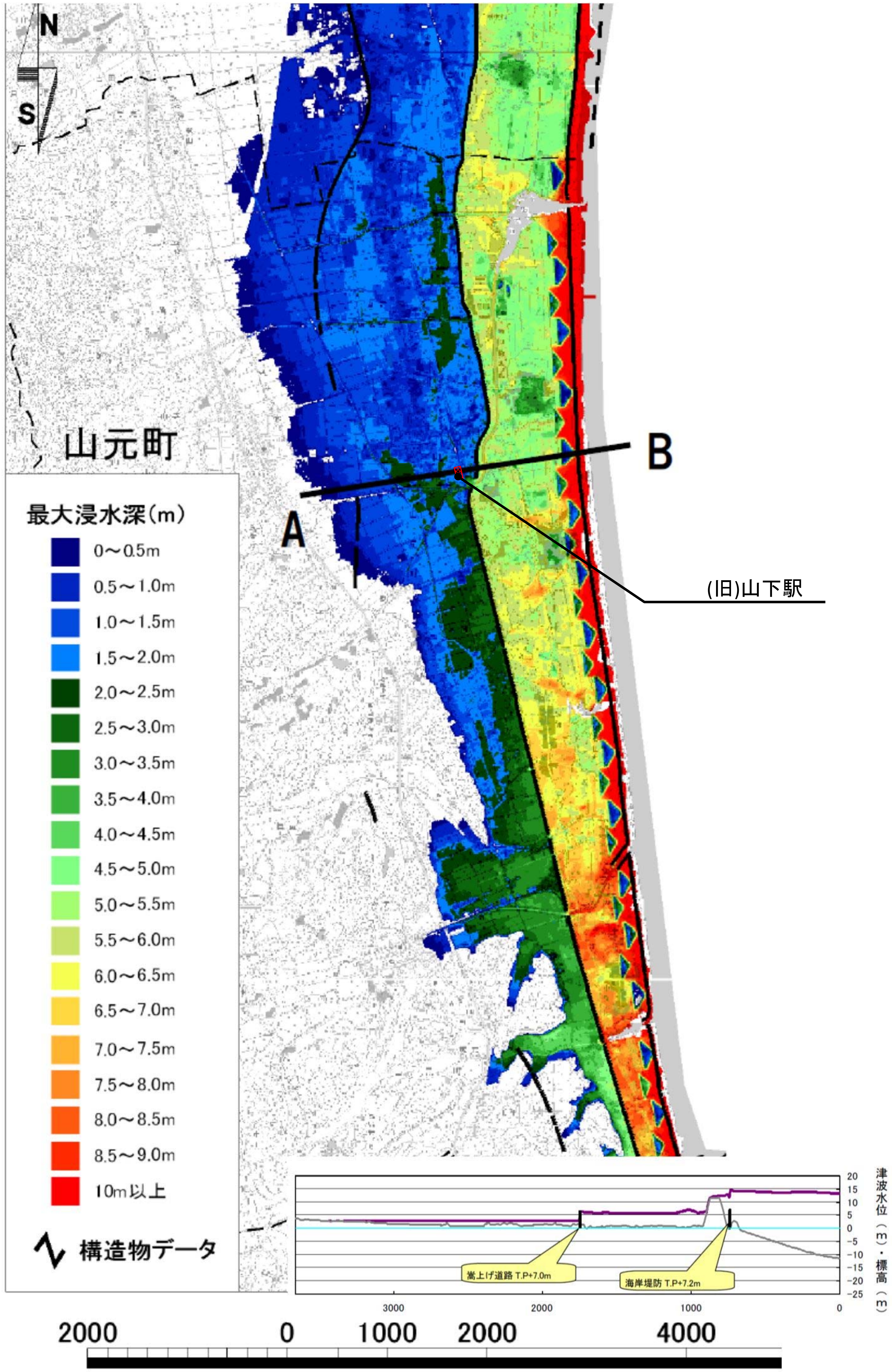
○ また，当資料は，山元町情報公開条例に基づき，公開された資料の一部である。

ケース　2

計算条件：JR常磐線移設 ・ 県道移設（TP＋7.0m） ・ 防災緑地（盛土）防潮堤（TP＋7.2m）



◎津波シミュレーション結果



山元都市計画都市高速鉄道の決定（山元町）

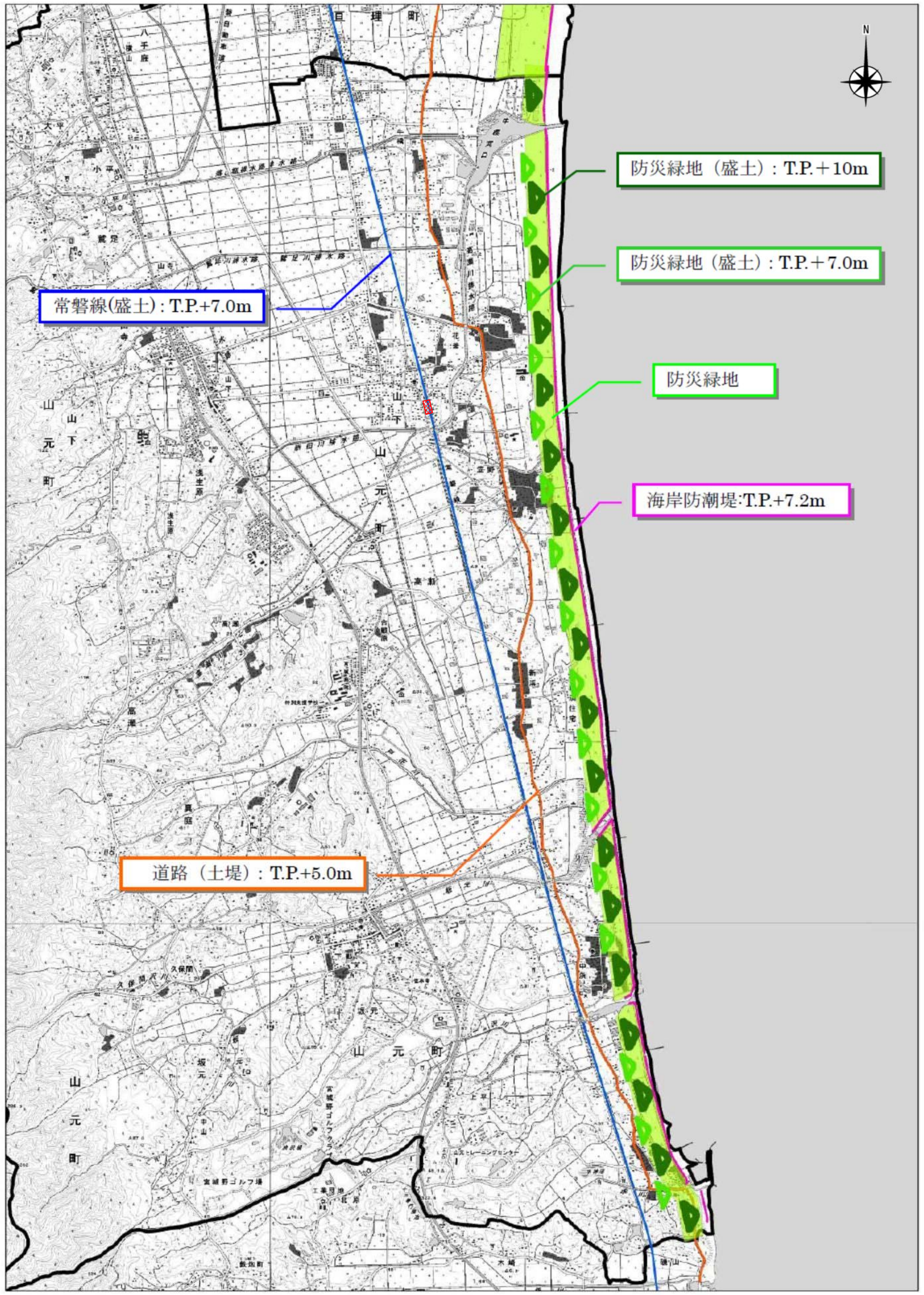
山元町　津波シミュレーション試算結果

○ 当資料は，山元町が『山元町震災復興計画』を策定するに当たり，行った津波シミュレーションの結果である。

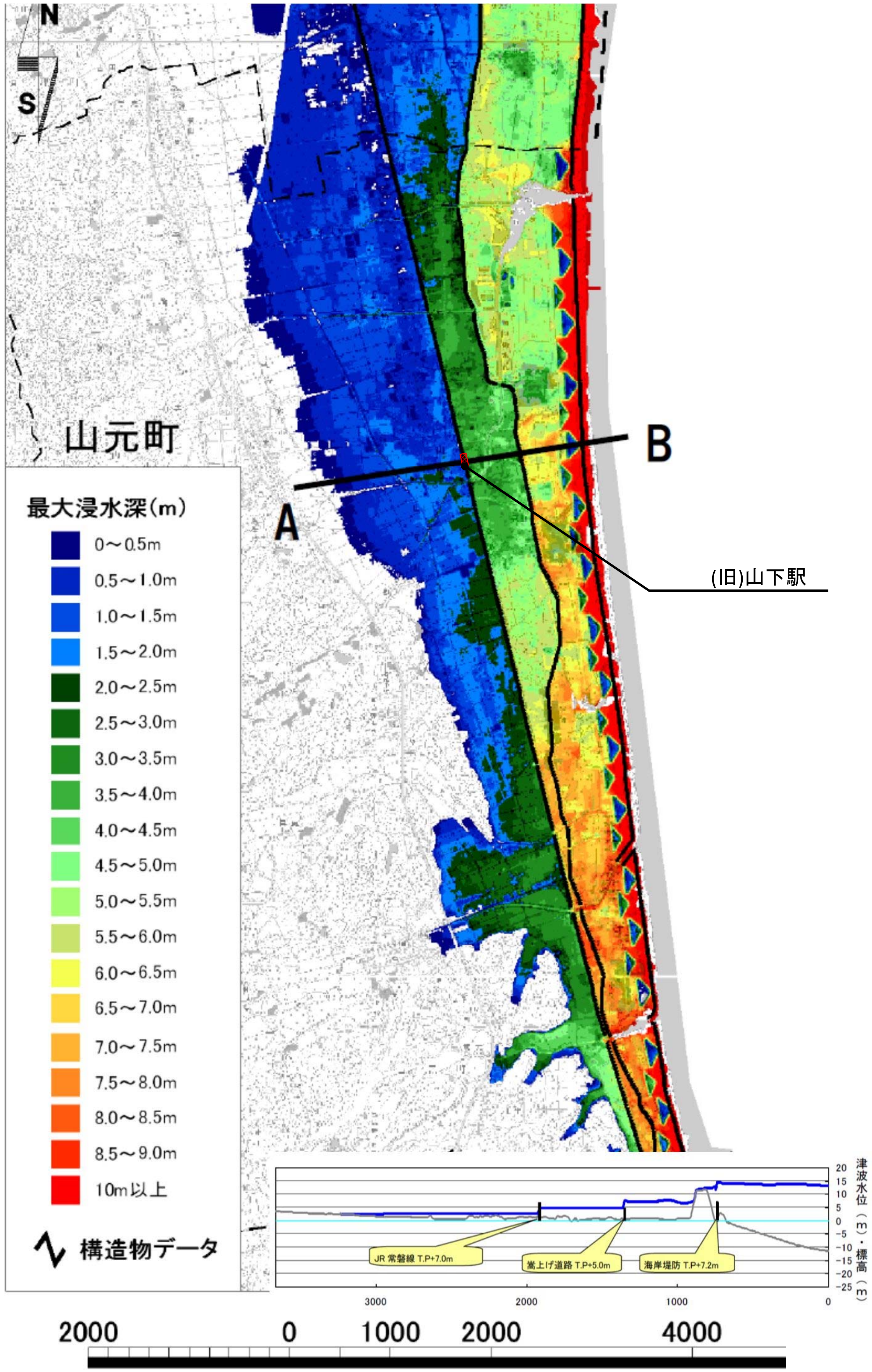
○ また当資料は，山元町情報公開条例に基づき，公開された資料の一部である。

ケース　3

計算条件：JR常磐線（TP＋7.0m）・県道（TP＋5.0m）・防災緑地（盛土）防潮堤（TP＋7.2m）



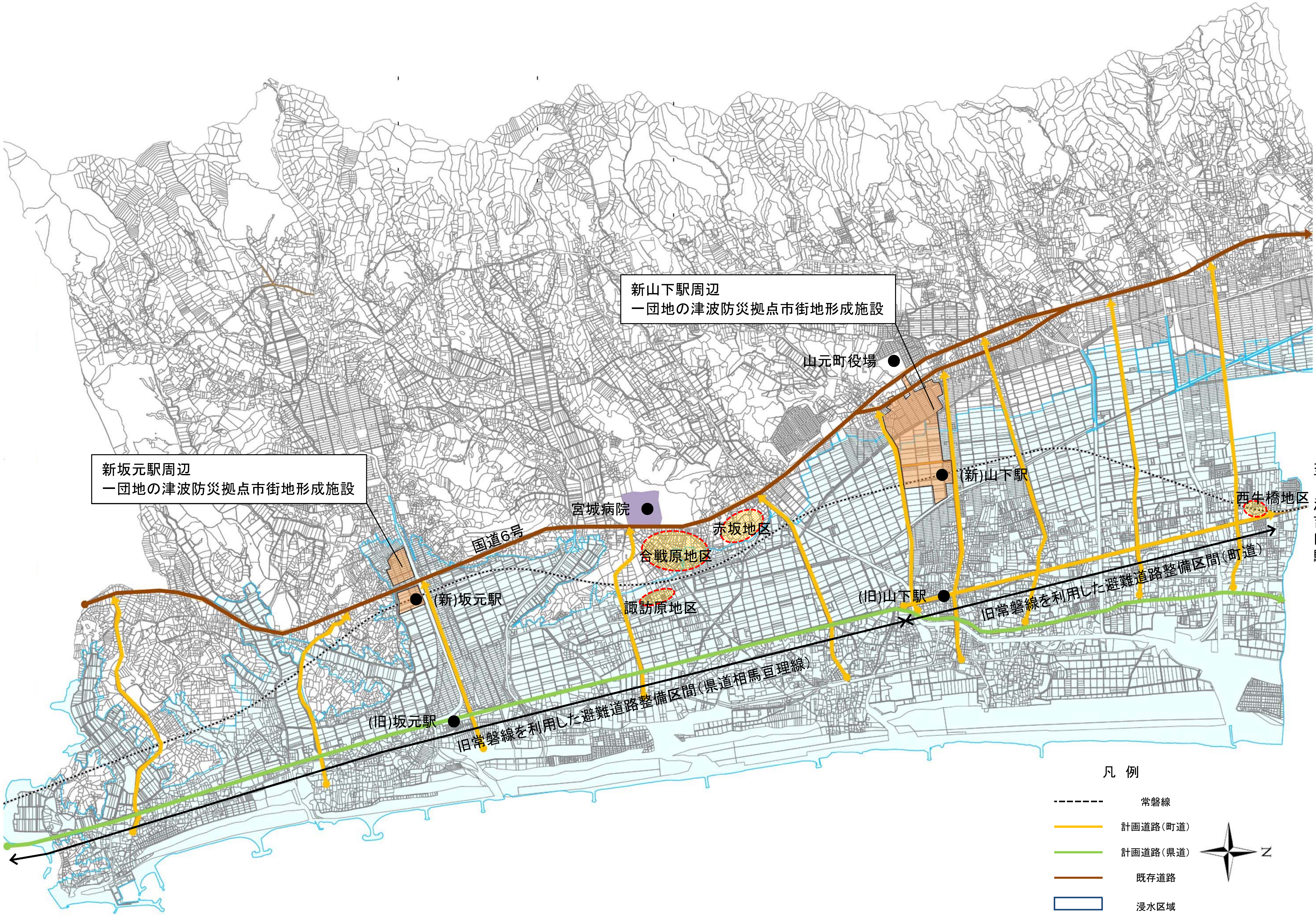
◎津波シミュレーション結果



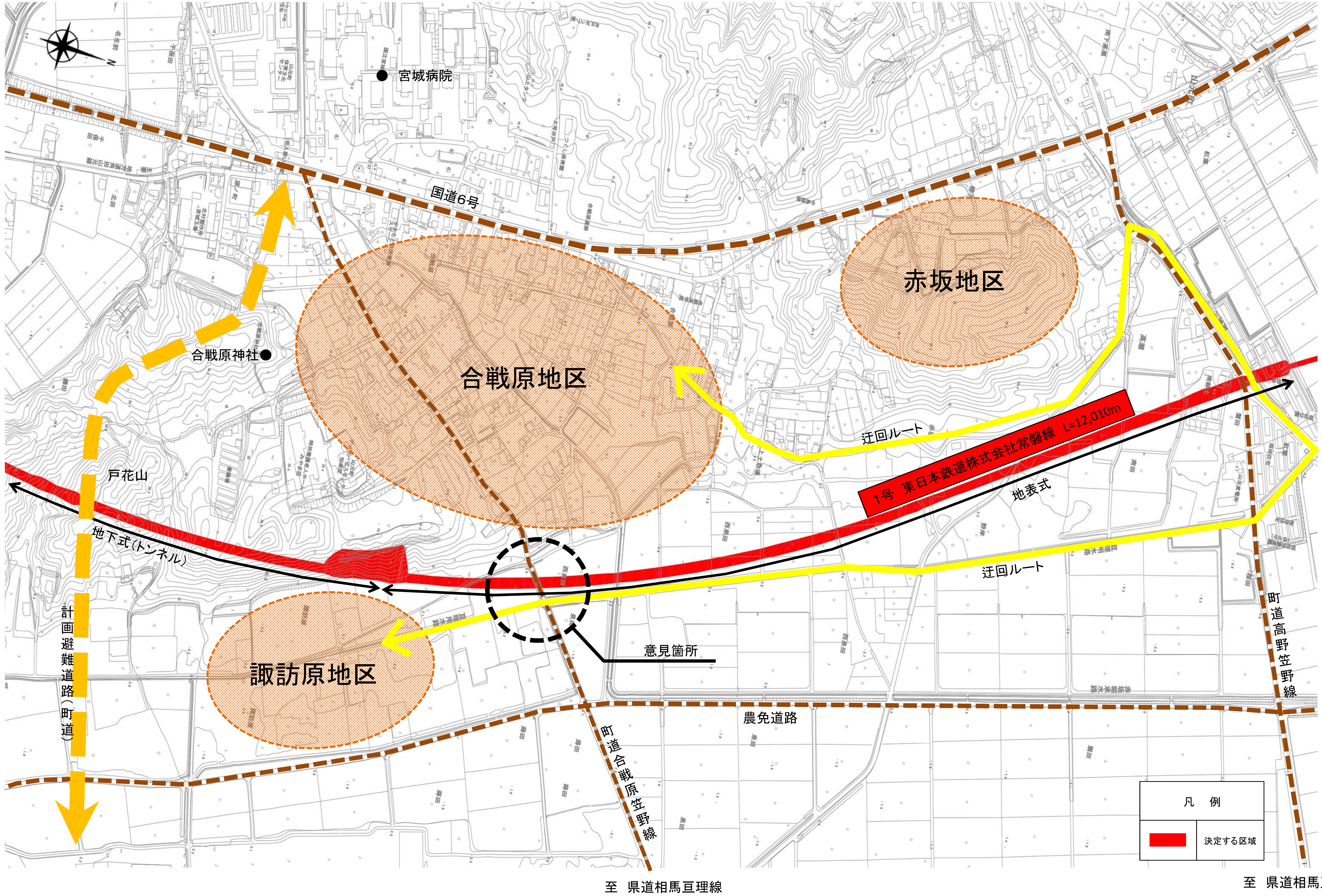
山元都市計画都市高速鉄道の決定（山元町）

復興まちづくりに資する避難道路等の整備予想図

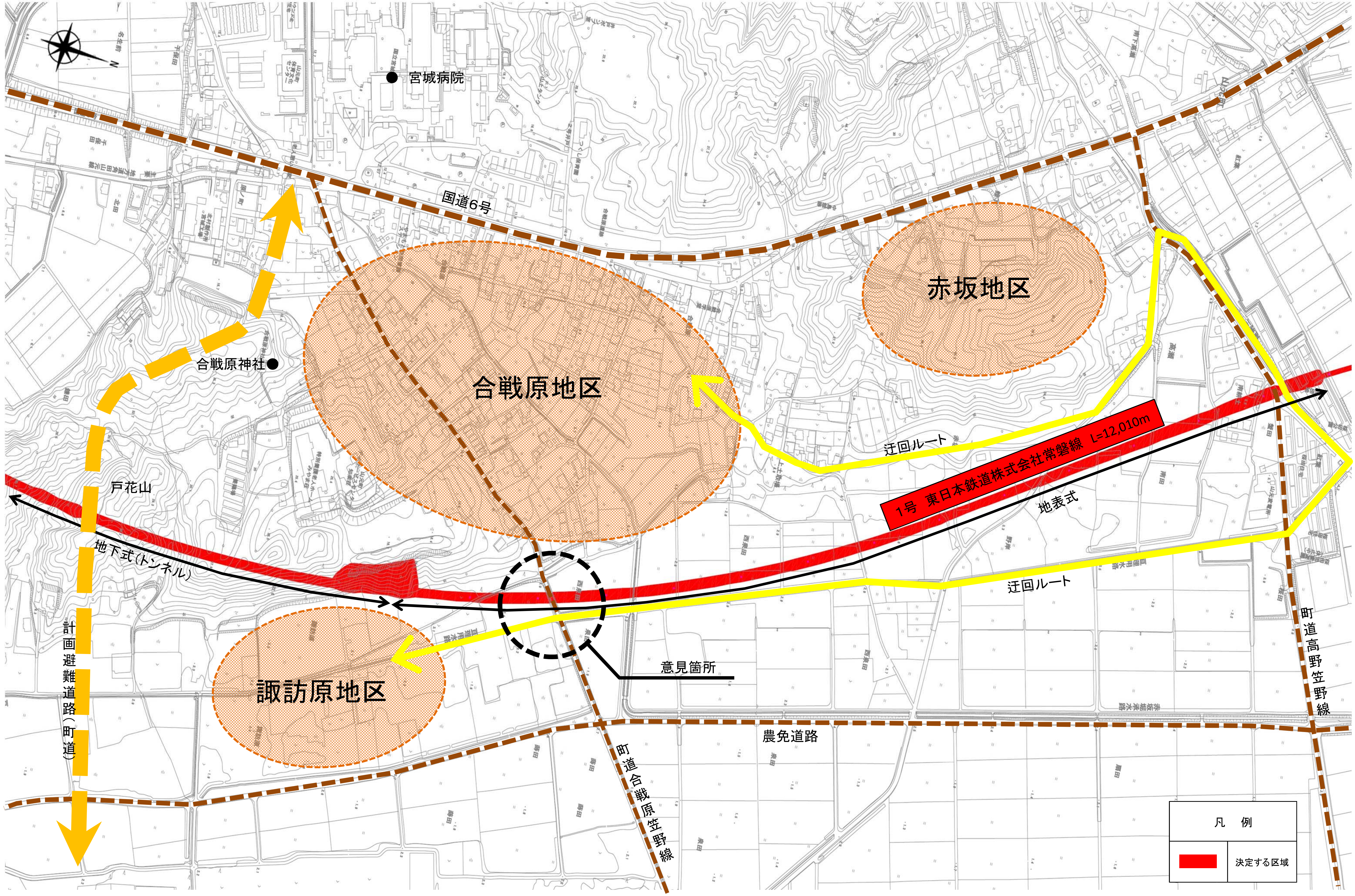
山元都市計画都市高速鉄道の決定（山元町）



山元都市計画都市高速鉄道の決定（山元町）



山元都市計画都市高速鉄道の決定（山元町）



至　県道相馬亘理線

至　県道相馬亘理線