

「大船渡駅周辺地区土地区画整理事業 都市計画決定」に係る意見書の要旨

意見書10通 提出者18名

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
事業 手法	<p>事業の目的に、災害に強く、賑わいのあるまちづくりをめざし、安全な居住環境の形成と産業振興を図ることとあるが、何故、土地区画整理事業でなければならないのか。</p>	<p>今後整備される防潮堤により、明治三陸津波程度の頻度の高い津波は防ぐことは可能ですが、今次津波のような頻度の低い大規模な津波は防ぐことができません。</p> <p>市の中心市街地であった本地区は、震災前は住宅や店舗・事務所等が集積しておりました。今後、中心市街地として再生しこれを継続させていくためには、住宅はもとより商業・業務機能の再編・集約と大規模津波に対応した基盤づくりを行う必要があります。このためJR大船渡線から国道45号までの区域をかさ上げし、JR大船渡線から海側は、商業・業務施設等の再集積を図ります。土地区画整理事業は、これらの面的整備が可能であることから採用しました。</p>	2
	<p>土地区画整理事業が始まると、移転できる建物は全て移転させられ、移転できない建物は全て解体される。そして事業が完了した地域から順に、移転した建物が再び元の場所に再建される。解体した建物が再建されるまで営業ができなかった場合、その間の営業補償までも行われる。これらにかかる費用だけでも膨大なはずだ。土地区画整理事業をわざわざ行って無駄な費用を投じる必要性や意味が、一体どこにあるのか。</p>		
	<p>市は「区画整理により土地の価値が上がる」と説明するが、整備された地域で土地の賃貸料や売買価格が上がった話は聞かない。いくら美辞麗句や理屈を並べても、早い話、市は自分たちの腹を痛めないで、地権者からタダで土地を取り上げようとしているに過ぎない。</p>	<p>東日本大震災により大きな被害を受けた市の中心市街地を再生するため、既往最大津波に対して安全な市街地形成を図るかかさ上げやこれに伴う道路など公共施設用地の再編、商業・業務施設等の再集積を図ることにより、整理前より宅地の利用増進が図られると考えております。</p> <p>事業完成後における土地の売買価格については、年月の経過により、経済状況の変化等他の要因で変わるため、下がることもありえます。</p>	1

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
事業 手法	<p>J R 大船渡線から山側の地域の建物には50年、100年、あるいは200年に一度の津波であれば大きな被害は出ないと思われる。よしんば建物に被害が出たとしても、そこに建物を建てた企業や市民の自己責任である。</p>	<p>東日本大震災では、多くの人命、財産が失われ、復旧、復興に多額の費用と時間が必要になっております。この前例のない大災害を教訓に、将来、市民が再び被害を受けることが極力ないように、災害に強いまちづくりを目指し、産業の復興を図る土地利用と安全な住宅街の形成を図るため、土地区画整理事業による復興まちづくりを行うものです。</p>	1
区域 設定	<p>国道45号より山側の地域も震災で壊滅的な被害を受けたが、市はその地域を今回の事業の対象区域から除外した。その理由を尋ねると、担当者は「国道より山側まで加えると事業の完了に時間がかかる。復興のスピードを重視し、国道より下の地域だけを対象にした」と回答した。しかし、その回答には全く、説得力がない。</p> <p>本格的な復興開始時期は「早くて10年先」ということになる。復興はここ2、3年が勝負なのに、のんびりした話だ。</p> <p>何故、このような区域設定になったのか。国道45号より山側の地域にもかさ上げの必要な箇所が多々あると思われるが、区域外になった理由がよく分からない。</p>	<p>土地区画整理事業による復興まちづくりは、より良いまちの再生を目指し、安全な市街地の形成や商業・業務機能などの再編・集約整備のため、必要最小限の区域を設定したものです。</p> <p>国道45号より山側の地域についても壊滅的な被害を受けましたが、土地区画整理事業によるJ R 大船渡線から山側のかさ上げにより、国道45号より山側についても既応最大津波に対する安全性の確保ができることから区域に入れていません。</p>	2

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
区域 設定	<p>所有する宅地は、国道45号より標高が高く、盛土の必要はないため、都市計画事業区域から除外してほしい。</p>	<p>土地区画整理事業による復興まちづくりは、より良いまちの再生を目指し、安全な市街地の形成や商業・業務機能などの再編・集約整備のため、必要最小限の区域を設定したものです。今後整備される防潮堤により、明治三陸津波程度の頻度の高い津波は防ぐことは可能ですが、今次津波のような頻度の低い大規模な津波は防ぐことができません。市の中心市街地であった本地区は、震災前は住宅や店舗・事務所等が集積しておりました。今後、中心市街地として再生しこれを継続させていくためには、住宅はもとより商業・業務機能の再編・集約と大規模津波に対応した基盤づくりを行う必要があります。このためJR大船渡線から国道45号までの区域を既応最大津波に対する安全性の確保ができるかさ上げをして住居系の土地利用とし、JR大船渡線から海側は、商業・業務施設等の再集積を図ります。</p>	17
	<p>市は現行の計画案を見直し、新たな土地区画整理の必要がないJR大船渡線から国道45号までの区域を事業の対象区域から除外すべきである。JR大船渡線から山側は海拔的に見ても一定の高さがあり、すでに民間が自助復興の動きを活発化させている。その地域は民間の自己責任に任せ、市はむしろ、民間を積極的に支援して復興を促進すべきである。</p>		
	<p>区画整理に伴う「減歩」という形で、10～15%も無償で取り上げられては、今後の生活再建や将来設計ができなくなり、死活問題である。市が事業を行おうとしている区域のうち、JR大船渡線から国道45号までの地域は、過去に2度にわたり土地区画整理が行われている。特に川原町内会はきちんとした区画整理がなされているため、改めて区画整理を行う必要性など、全くない。</p>		
	<p>事業区域の変更を希望する。 東西：大船渡線より海側のみ（山側に関しては現状通り） 南北：満潮時に影響のある地域（県道嵩上げの影響の出る地域を含む） 東西道路を平面交差とし、災害時の避難路として整備する。 野々田から大船渡小学校に至る国道45号線のかさ上げがされないかぎり、大船渡線のかさ上げをしても無意味である。東日本大震災以上の場合大船渡線を乗り越えた津波は逆勾配となり、より被害を増大させる可能性がある。 JR大船渡線より山側は個人・企業の努力により、復興に向けた鈍音が聞こえる。既存建物（現在建築中を含む）の移転費用も莫大な金額となり、結果税金の無駄使いとなる。</p>		
	<p>事業すべてに反対はしませんが、予定区域の見直しをもとめます。JR大船渡線より海側に止め、山側は必要ない。 山側は、民間の自立復興が進んでいる。事業完了まで8年とか9年まで待てない。</p>		
	<p>沿岸部と冠水している一部はかさ上げしなければならないし、海から国道への道路は整備しなければならないが、他はこのまま利用し、帰る意志のある人々と事業者を積極的に後押しし、また、外部からの店舗や事業者も積極的に誘致して早く新しい「おおふなと」を作り上げるべきだ。</p>		
	<p>私の所有地は、現状のままで利用することには何らの不便・不都合はない土地であり、反対。</p>		

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
区域 設定	<p>特定地の一部につき、本事業の区域としてほしい。地番こそ一筆であるが、現況は住宅用地と畑であり、その間に段差もある。大震災の際には、住宅用地とともに丸々冠水している。</p>	<p>事業区域は、区域に入れることにより、土地所有者に対して減歩等の負担をお願いすることになりますので、既往最大津波に対して安全な市街地形成を図るかさ上げやこれに伴う道路など公共施設用地の再編整備、商業・業務施設の再集積などを図るための必要最小限の範囲を設定しています。</p>	1
減歩	<p>今回のような未曾有の大災害の場合、減歩は極力適用除外が望ましいと思う。再度の減歩は、それほど必要性を感じない。</p> <p>J R大船渡線より海側の区域は、行政が主導して「減歩なし」の土地区画整理事業か、あらゆる手段で資金を捻出して全ての土地を買い上げて土地造成事業を行うべきである。</p> <p>国道45号線はかさ上げをしないのであるから、市が言う盛り土といっても、J R大船渡線から山側の地域では線路近くや極端な窪地になっている場所以外、盛り土をする場所がないはずである。「盛り土」を事業目的に「一律減歩」を行う必要があるのか。J R大船渡線から山側は減歩などせず、現在の区画のままで、地権者や賃貸者らが希望する土地に盛り土すればよい。</p>	<p>東日本大震災により大きな被害を受けた市の中心市街地を再生するため、J R大船渡線から山側は、既往最大津波に対して安全な市街地形成を図るかさ上げをして、住居系の土地利用とし、J R大船渡線から海側は、商業・業務施設等の再集積を図ります。これらの整備は面的かつ総合的に実施する必要があることから、土地区画整理事業による整備を計画したものです。</p> <p>この整備に必要な道路等の公共施設用地等を生み出すため減歩が必要となります。これらの整備により宅地の利用増進が図られる範囲内で、減歩をお願いすることとなります。</p> <p>なお、宅地の利用増進は、それぞれの宅地により違ってきますので、減歩率は異なります。</p> <p>また、アンケート調査結果により、J R大船渡線から海側の土地所有者の中には、土地の売却を希望される方、土地の売却をせず土地利用を図っていきたい方等、様々な意向の方がおられますので、それらの方々の意向をお聞きしながら事業を進めてまいります。</p>	3
盛土	<p>震災で家や家財を失った人、家族を失った人、さらに高齢者らを含め、新たに家を建てる余力のない人にとって、J R大船渡線のかさ上げは中止すべきである。かさ上げは大船渡の街を高い壁で二分するだけでなく、海側から山側への避難の大動脈となるべき大船渡駅と駅裏の通りを再び遮断するだけである。この通りをつないで避難路を確保することこそ、早急求められていることである。</p>	<p>J R大船渡線のかさ上げが突出した壁構造とならないよう、なだらかな造成勾配（盛土勾配）とします。また、大船渡駅前の道路と駅裏の道路を結び、避難路としての機能を確保します。</p>	1

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
	<p>J R 大船渡線から海側の地域は地盤沈下が激しく、居住禁止区域にも指定されており、誰が見ても大幅なかさ上げや新たな土地造成が必要である。その地域の土地は全て買い上げて造成し、造成後に売却したり、活用すればよいのだ。市長は J R 大船渡線より海側の地域での土地の買い取り姿勢を見せた。しかし、「市には全ての土地を買い取る資金がない」と答えた。ということは、その地域で市に土地を買ってもらえる人と、買ってもらえない人の、いわば「不公平」が生じることを意味する。誰の土地を買い、誰の土地を買わないのか。その基準をどうするのか。</p>	<p>土地区画整理事業による復興まちづくりは、より良いまちの再生を目指し、安全な市街地の形成や商業・業務機能などの再編・集約整備のため、必要最小限の範囲を設定したものであり、J R 大船渡線から海側についても商業・業務利用に必要な土地のかさ上げが必要であると考えています。</p> <p>なお、アンケート調査結果により、J R 大船渡線から海側の土地所有者の中には、土地の売却を希望せず、土地利用を図っていきたいという意向の方もおりますので、それらの方々の意向をお聞きしながら事業を進めてまいります。</p> <p>土地の買い取りについては、公平性や生活・事業再建支援の観点から、合理的な基準や方法を検討していきます。</p>	1
<p>盛土</p>	<p>自分たちも利用しない線路のかさ上げと復旧を強いるのは矛盾した話でしかない。J R 大船渡線のかさ上げと復旧は見込みがない。これを前提とした復興計画の前提条件が破綻している以上、その計画に基づく土地区画整理事業は根本的に見直すべきである。</p>	<p>J R 大船渡線の鉄路復旧については、将来的にも必要な公共インフラであることから、かさ上げも含め、J R 東日本など関係機関と協議しているところです。</p>	1
	<p>L 2 の盛土レベルは完了時期も遅くなり、街が出来ても住民が少ない、本来の復興まちづくりとはならないことが懸念される。現計画の盛土高さを L 1 レベルに下げて区画整理の完了時期を早めるべきである。</p>	<p>今後整備される防潮堤により、明治三陸津波等の頻度の高い津波(L 1)は防ぐことは可能ですが、今次津波のような頻度の低い大規模な津波(L 2)は防ぐことができません。</p> <p>市の中心市街地であった本地区は、震災前は住宅や店舗・事務所等が集積しておりました。今後、中心市街地として再生しこれを継続させていくためには、住宅はもとより商業・業務機能の再編・集約と大規模津波に対応した基盤づくりを行う必要があります。このため J R 大船渡線から国道45号までの区域をかさ上げし、J R 大船渡線から海側は、商業・業務施設等の再集積を図ります。</p>	1

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
盛土	<p>居住可能域が震災前の半分程度しかなく、他地域での土地確保が多く必要となる。JR大船渡線より海側に居住していた人は生活の見通しが見えず、土地を離れようとしている人が多い。対応としては、盛土域をJRの海側まで広げる。</p>	<p>今後整備される防潮堤は、明治三陸津波程度の頻度の高い津波(L1)は防ぐことができますが、今次津波のような頻度の低い大規模な津波(L2)は防ぐことができません。防潮堤を越えて浸水します。越えた津波の浸水量をJR大船渡線より山側で防ぐのにT.P+5.0mの高さの盛土が必要です。盛土域をJRの海側まで広げるとなるとさらに相当な高さの盛土が必要となり完成時期も大幅に遅れます。</p> <p>アンケート調査結果により、JR大船渡線から海側の土地所有者の中には、土地の売却を希望される方、土地の売却をせず土地利用を図っていききたい方等、様々な意向の方がおられますので、それらの方々の意向をお聞きしながら事業を進めてまいります。</p>	1
	<p>JR大船渡線より海側は地盤沈下などにより浸水が起きている。区画整理事業により行政にて対策を講じることが必要。</p>	<p>対策を講じていきます。</p>	11
公共施設	<p>市長は、土地区画整理事業は「災害に強い街づくりのため」と述べた。同時に市の担当者は「減歩した土地で公園を造る」と明言した。「公園」を造ることが災害に強い街づくりなのか。幅20メートルの横断道路を逃げる人などおりはしない。必要なのは海側から山側へ一刻も早く逃げることのできる縦断道路であって、横断道路ではない。</p>	<p>公園は、通常時のレクリエーション活動や憩い場としての機能のほか、災害時には一時的な貯留機能や大規模空閑地、緊急避難場所としての活用、火災発生時の延焼防止機能など多岐にわたる重要な役割を担うものであり、事業の中で適切な配置を行っていきます。</p> <p>また、道路につきましては、津波に対して「避難すること」を軸とした復興計画の方針を踏まえ、避難路など防災機能向上のために必要な整備を図るとともに、市の中心市街地として地区内外の円滑な交通体系が構築できるよう適切な配置を行っていきます。</p>	1

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
事業 期間	<p>長期にわたる区画整理事業の実施により、人口の流出を招き、閑散とした地域になる可能性が大きい。</p>	<p>土地区画整理事業は、早期復興の観点から、安全な市街地の形成や商業・業務機能などの再編・集約のため必要最小限の区域を設定したものであります。事業の実施にあたっては、効率のかつ効果的な執行に努めていきます。</p>	13
	<p>事業を行うことによって、長い方で10年間も帰ってくることができず、その間の商売や生活のめどもたたない。早々に土地を売りたいという被災者が3割以上に上るのも土地区画整理事業の区画に入れられて自分の土地なのに使用できないからだ。スピード感を持って復旧しなければ大船渡市の「顔」である大船渡駅周辺はゴーストタウンと化し、大船渡市のイメージもますます落ちる。</p>		
	<p>本事業は、開始から完了まで約10年を要するとの事ですが、種々、問題が多く不可能と思っている。その間土地所有者には色々な法的規制の制約を受ける本事業には絶対反対である。</p>		
事務 手続	<p>区画整理事業決定前には事業の青写真を明示し、メリット&デメリットを具体的に示した上で住民の賛否をとること。</p>	<p>事業計画案につきましては、関係機関等の協議が整い、まとめ次第、関係権利者の方々に説明をさせていただき、事業に対するご理解とご協力を求めてまいります。</p>	13
	<p>土地区画整理事業は必要だと感じるが、今までの説明会等では、基本思想等の説明が殆どなく、方法主体の説明であった。まして、具体的説明図も無い中、区域説明図のみの縦覧で、賛否を取るのは時期尚早と考える。</p>		
	<p>計画案（基本的）や減歩率（公共保留地を含む）、また最少換地面積等不明な事業は復興を遅らせるだけであり、反対である。</p>		
	<p>どうやら川幅が20m程拡張され、川に（所有地を）とられるようだ。その事に関して、何故、こちらから問われてから示すのか、もっと当事者側というか、関係町内会に事前に話さないのか理解できない。説明の順番が悪いのではないか。いろいろな法律等があって不透明な部分もあって話せないのかもしれないが、もっと情報を知りたく、議論を深めたい。</p>	<p>土地区画整理事業による復興まちづくりを進めるにあたり、説明会や個別面談会を通じ、必要な情報の提供・周知に努めてきたところですが、ご意見について、今後とも十分に留意の上、進めていきます。</p>	1

項目	要 旨	見 解	のべ 人数
事務 手続	<p>議会での佐藤復興局長の答弁で個人面談では、区画整理に対し、賛成意見が多いとの新聞報道がありました。面談においては事業そのものに対する賛否についての問はありません。何を根拠に答弁されたのか、具体的な数字の開示をお願いいたします。</p>	<p>大船渡駅周辺地区土地区画整理事業の推進にあたり、8月6日から31日まで区域内の土地所有者などを対象に個別面談会を実施し、面談において、個別に土地区画整理事業に対するご意見を伺っております。</p> <p>回答のあった方162名中の結果は、特に条件なく賛成が58名(36%)、条件つきで賛成が27名(17%)、絶対に反対が9名(6%)、その他、決められないが68名(42%)となっており、この割合を根拠にお答えしたものです。なお、「条件つき」の主なものは「事業を継続できればよい」や「資金の持ち出しがなければよい」などとなっています。</p>	11