

大船渡市都市計画審議会 審議結果報告書

平成 24 年 10 月 15 日

1. 審議日時

平成 24 年 10 月 12 日（金） 13:30～15:20

2. 審議場所

大船渡市役所 地階大会議室

3. 出席者

都市計画審議委員会 10 名（別紙のとおり）

事務局：戸田市長、佐藤災害復興局長、土地利用課：木下課長、氏原技監、海山補佐、金野補佐、大澤主査、佐々木係長、佐藤主任、UR 都市機構：中川所長

4. 傍聴人

2 名

5. 審議結果

議案第 1 号 新沼湧一委員を会長に選任

議案第 2 号 池田義弘委員を会長代理に指名

議案第 3 号 原案可決

6. 審議経過（主な発言の内容）

(1) 議案第 1 号 大船渡市都市計画審議会会長の選任について

伊藤力也委員及び新沼湧一委員より事務局案を求められたことから、事務局より新沼湧一委員を提示し、当該案どおり可決された。

(2) 議案第 2 号 大船渡市都市計画審議会会長代理の指名について

新沼湧一会長より、会長代理として池田義弘委員の指名があり、指名通り可決された。

(3) 議案第 3 号 大船渡駅周辺地区土地区画整理事業 都市計画決定について

各委員から次のとおり質問、意見、要望が出された後、原案どおり可決された。

<伊藤直人委員>

今回、減歩率は平均 10～15%の見込みとなっているが、最も減歩率が大きい方でどれぐらいになるのか。また、平均減歩率を 10～15%と見込んだ根拠は何か。

復興まちづくりにあたり、避難路など具体的な施設が分かる構想図が示されなかったのはなぜか。

工期は 9 年間とのことだが、短縮できないか。

<事務局>

これまで住民説明会の際、減歩に関する質問が多く、減歩率を示さないと住民の納得を得にくい状況があったため、現段階において想定する都市計画道路や区画道路などを標準として、10～15%と算定し

たものである。なお、個々の減歩率は、区画整理前後の環境により決まるため、公共施設が確定していない現段階においては、最高減歩率や最低減歩率をお示しすることはできない。

避難路については、区域内で2本の都市計画道路を予定しており、全体の施設計画については計画が固まり次第、その考え方等を説明させていただきたいと考えている。

事業期間については、全体で9年間、盛土等の工事は26年度から5年間を予定している。ただし、全て完了しないと土地を使用できないかというのではなく、ブロックごとの完成により、順次利用可能とする予定である。

<伊藤力也委員>

対象者にとって一番大きな問題は減歩だと思う。津波復興拠点整備事業や緊急防災空地事業などを活用し、極力減歩が小さくなるような工夫に努めていただくことを要望としたい。

大船渡駅周辺地区の復興にあたり、市が道路のみ整備し、土地の活用は個々に任せるとするのは難しい状況があり、よって復興交付金メニューにもある土地区画整理事業による総合整備を予定するものと理解している。現在、商売の再建など民間復興も大分進んでいるが、土地区画整理事業でより良いまちの再生、賑わいの創出など、具体的にどのようなまちを目指していくのかをお聞きしたい。

区域設定について意見書にも様々な意見があるが、設定にあたっての基準・理由はどのようなところが大きいのかお聞きしたい。

津波復興拠点整備事業の導入で土地の買い取りができることになり、JR大船渡線より海側の非居住の裏付けも整合がとれることになるが、この事業を進めるにあたり、対象者個々への対応はどのようにしていく予定かお聞きしたい。

<事務局>

今回の東日本大震災の被害により、大船渡駅周辺地区については、大きく3つの課題があると捉えている。地盤沈下への対応、避難路の整備、安全な居住地の形成の3つであり、これら課題を総合的に解決する手法として土地区画整理事業を導入しようというものである。防潮堤などは整備されるが、今次津波と同程度のものはこれを乗り越えてくるため、安全な土地を整備し、そこに住宅地や商業地を形成し、まちの産業や観光の振興を図ろうとするものである。

区域設定の基準については、今次津波と同程度の津波から安全性を確保するという復興計画の基本的な考え方から、津波シミュレーションに基づき、浸水しない高さでJR大船渡線から山側の嵩上げを行い、この高さで国道45号の高さ、また、2本の避難道路をJR大船渡線と平面交差とする擦りつけ等を考慮の上、必要最小限の範囲を区域としている。

津波復興拠点整備事業については、土地区画整理事業を進める中で土地利用に関するアンケート調査を実施し、その結果、土地の売却意向が約35%あったことから、これに対応するため導入を進めている。この事業は、区域内の土地を市が買収し、必要な施設を整備していくというものであり、今後、あらためて地権者に対する土地の売却意向や拠点区域内での商売意向の確認を行い、事業を進めていきたい。

<伊藤力也委員>

大船渡駅周辺の復興にあたり、土地区画整理事業の中で盛土による安全なまちの再生、このような規模の事業は行政主導でいかなければとうていできない内容と考えるが、意見書にもあるとおり、地権者にとって減歩は大きな問題であり、今後、その合意に向け、どのような取り組みを考えているかお聞かせ願いたい。

区域設定の基準について先ほど説明があり、そのとおりだと思うが、現段階において、区域の内と外の地権者の理解は得られているのか、それとも区域決定後に対象者と話し合いをすることになるのか。

津波復興拠点整備事業について、大船渡市の顔となる場所だと思うので、ぜひとも進めていただきたいが、拠点区域となっていない海側の商業地の土地利用はどのように考えているのか。

<事務局>

今回、区域が決定されれば、今度は道路や公園など公共施設の検討、その後、事業計画の決定、換地設計に向けて必要な作業を行っていくことになる。それぞれの段階において、道路や公園など公共施設の説明、事業計画に関する説明、そして換地の提案・調整をさせていただきたいと考えており、特に換地の調整にあたっては、全権利者に説明し、協議をさせていただきたいと考えている。

JR大船渡線から海側の津波復興拠点整備事業の区域外については、土地区画整理事業の換地により宅地として利用していくことになるが、居住できないということもあり、こちらから土地利用の案を示し、必要な調整を図っていきたいと考えている。また、現在の拠点区域が4haほどであり、全ての土地売却意向に対応することが難しいことから、区域の拡大についても検討していきたいと考えている。

<池田義弘委員>

用途地域について、土地区画整理事業に伴い、当然、区域内の見直しは行われるものと思うが、その他の地域についても見直しが行われるのか。そうであれば、現況と整合性をとる必要がある。例えば、下船渡について、向かって国道の左側が準工業地域、右側が住居地域となっている。常に騒音がある国道沿いが住居地域となっていること、また、商業施設など一定の建築制限があることから、十分な産業振興に結び付いていない。そのようなことのないよう用途地域の見直しを行うべきである。

<事務局>

お手元の資料5ページの総括図に現在の用途地域を示している。用途地域については、土地区画整理事業区域だけでなく、東日本大震災による浸水地域の居住が制限されるという位置づけの中で大船渡市全体の見直しが必要と考えており、今年度から来年度にかけてマスタープランの見直しを予定しているところである。用途地域の変更について皆さんの意見を聞きながら必要な検討をしていきたい。

<熊谷昭浩委員>

土地利用に関するアンケート調査について、本日の新聞に掲載があったが、これは狭い地域、例えばJR大船渡線の海側と山側で分けた形でもまとめているのか。

今回、区域の決定ではあるが、現在、津波シュミレーションが確定しておらず、これが確定すれば、結果によっては盛土の高さも見直しが行われるのか。

<事務局>

土地利用に関するアンケートは対象者約600名に対して実施しており、JR大船渡線の海側と山側でも集計しており、海側について特に土地の売却意向が多いことも承知している。この結果に基づき、土地の買取りを検討していきたいと考えている。

盛土の高さについては、防波堤の変更に伴う津波シュミレーションの結果により最終的な判断をしていきたいと考えている。

<熊谷昭浩委員>

津波シュミレーションの確定に伴う見直しは、区域を広げる・狭めるということではなく、盛土の高さや二線堤により調整するということによろしいのか。

<事務局>

津波シュミレーションの結果が現在考えているような結果でないとすれば、区域の見直し検討はしていかねばならないと考えている。

<平山仁委員>

今回、延べ 18 名の方から意見書の提出があり、その内容・言い分はもつともなことである。新たな事業の導入により、JR 大船渡線の海側、山側の土地を行政が買い取る方針が打ち出されたが、現段階において、地権者はまだそのことをはっきりと分かっていないように思う。おそらく、区域決定後は相応の周知がなされるものと思っている。

本日は区域の決定であり、この約 39ha の区域について、もう少し噛み砕いて説明願いたい。なぜこの区域なのか、50 年度、100 年後のまちをつくっていく、気仙の中心である大船渡のまちをつくっていく、については皆さんに協力していただきたい、そのために事業区域はこうなりますということをもう少し丁寧に説明いただきたい。

また、意見書にもあるが、懸念しているのが事業期間である。やはり少し長いと感じており、これを縮めるにはどうしたらよいかという点についても説明願いたい。

<事務局>

事業区域について、JR 大船渡線より海側は、東日本大震災により 80 cm 以上地盤沈下し、ひどいところは T. P0. 0cm となり、平均潮位ですら冠水している状況にある。大船渡湾の過去の最高潮位は T. P1. 15m となっている。よって、土地区画整理事業では、海側の土地についてもそれ以上の整地を行う予定としており、基本的に県道で T. P2. 0m、宅地の低いところでも T. P1. 5m で整地する予定である。海側の港湾区域については、事業を行うには複雑で時間もかかることから、これを外して浸水しない土地を確保したいと考えている。

J R 大船渡線の西側は、低いところで T. P0. 7m しかなく、高潮の際は浸水の恐れがある。また、須崎川は地盤沈下していること、流下断面が不足していること等から、川幅を広げたいと考えており、今回、区画整理を実施する区域については、これに合わせて改修をしたい。

J R 大船渡線の背後について、道路だけ嵩上げすると、排水システムの確保が難しくなり、宅地に水がたまることになる。よって、土地区画整理事業により宅地も上げて国道 45 号に対して擦り付けることを予定するものである。北側については、復興計画の中で盛側川口橋線を T. P5. 0m まで堤防の形で上げて、これにより木工団地、地ノ森方面への浸水を縮小することになっており、これに伴い土地区画整理事業で県道や市道を T. P5. 0m に上げるために必要な範囲を区域としている。南側については、JR 大船渡線が T. P5. 0m に不足しているので、その高さを取れる範囲を区域としているものである。

工期の縮小については、今後の換地計画において、現在再建済みの民間施設をそのままにできるように調整を図るなど工期短縮に向けた検討を行いたいと考えている。

<平山仁委員>

大船渡町地区は、地盤沈下しており、道路だけ嵩上げしても使い物にならないということだと思う。ただ、当該地区は特殊で、一度区画整理を行い、減歩しているところをもういちど行わなければならないという状況がある。その大義は、将来のために立派なまちを作っていかなければならないということであり、そのことに反対する人は大船渡市民であればないと私は信じている。よって、そのあたりを今後とも市民に丁寧に説明し、協力をお願いしていかねばならないと同時に、減歩に関して十分配慮の上、事業を進めていただきたいというのが、おそらく委員皆様の気持ちだと思う。しかしながら、意見書にある「避難路はほしいが減歩はだめだ」というのは通る話ではないし、そこは皆さん理解しているものと思う。

一点確認だが、意見書にある JR 大船渡線の山側を除外し、海側だけで土地区画整理事業を行うということが可能なのか明確に説明願いたい。また、この事業では、同時に土地を買い取ることで被災者を

救うということも行われているが、その部分が抜け落ちた形で話がなされている。土地を買い取ること、その費用を再建の原資にさせていただくということ、土地区画整理事業で将来のまちをつくっていくということ、これを総合的に行っているということをもう一度説明願いたい。

<事務局>

土地区画整理事業の推進にあたっては、これまで住民説明会や個別面談会を行い、土地利用に関するアンケート結果に基づき、土地を買い受けることができる津波復興拠点整備事業の導入を進めているところである。この津波復興拠点整備事業についても事業区域の設定にあたっては都市計画決定が必要となるので、その際は今回と同様、審議会へお諮りしたいと考えている。

JR 大船渡線の海側だけで土地区画整理事業を行うことが可能かということについては、仮にそうすれば、海側よりも山側の地盤が低いということになり、山側が不便な土地になることに加え、今次津波と同程度の津波が来た場合には、海側から危険な低い土地を通して避難しなければならない状態となる。これらを総合的に考え、安心・安全な市街地形成のために、ある程度広い範囲で事業を行う必要があると考えている。

<平山仁委員>

市民には様々な意見があり、どれが間違いということはない。これら意見をきちんと聞きながら事業を進めていただきたい。意見書には、事業はL1（明治三陸津波と同程度）対応でよいのでは、との意見もあるが、他の自治体を見てもほとんどがL2対応で土地区画整理事業を計画している。国や県ではL1に対応した防潮堤や防波堤を整備するが、L2津波に対しては土地区画整理事業などで市民の命を守ってほしいというのが国土交通省の指導である。大船渡町は最も人が亡なったところであり、これを繰り返さないためにも安全な市街地形成を行う本事業に賛同したいと思っており、もうちょっときちんとした説明をしてほしい。きちんと説明すれば、減歩に対しても住民理解が得られるのではないかと考えている。

<事務局>

安心・安全な市街地形成のため、土地区画整理事業はぜひとも必要と思っている。減歩は避けられないが、過去に一律減歩が行われた場所であることを考慮の上、その他は出来る限りの努力をしていきたいと考えている。

<新沼湧一会長>

土地区画整理事業は、住民の理解と協力がなければ成し遂げることができないと思っている。最大限、被災者の思い・立場に配慮すべきである。事業の大きな争点は「減歩」と「土地の買取り」であり、住民全ての賛同を得るのは難しいとしても、今後事業を進めるにあたっては十分に被災者の思いに配慮の上、対応願いたい。

<米田千賀子委員>

私も震災前は JR 大船渡線の山側、中央通に住んでいたもので、被災した一人として区域を見させてもらった。区域の北側、旧笠井製麺所の隣には同じ平地に数件の民家があり、ここで区域の線を引いた基準は何か。午前中の現場説明では、盛土や道路の擦り付けに必要な最小限の区域と話があったが、付近住民（区域に入った人とそうでない人）からは納得が得られたエリアになっているのか。また、道路の擦り付けというのは、あくまで区域の内での話なのかお聞きしたい。

<事務局>

区域の北側については、川口橋線を T. P5. 0m に上げるために必要な範囲を区域とさせていただいている。これまで行った個別面談において個々に計画を説明させていただき、それぞれ意見も頂戴しているが、一人の意見で区域を見直すという訳にもいかず、安全な市街地形成、道路整備に必要な最小限を区

域として設定し、今回提案させていただいたものである。

T.P5.0mについて補足だが、このT.P5.0mというのはそれぞれの土地の現況から5.0m上げるということではなく、海面から5.0mの高さまで上げるということである。よって、個々の土地の高さがそれぞれで異なるため、盛土高もそれに応じたものになる。

<米田千賀子委員>

現場説明で、大船渡小学校付近のガードがなくなるという説明を聞いて、率直によかったと感じている。釜石市の「命の道路」のように、「この道路に上がれば命は助かる」というような避難道路がぜひともほしい。

<照井光弘委員>

工期について、前倒しでなるべく早く進むようにしてほしい。

<事務局>

これまで防災集団移転促進事業に意欲的に取り組み、お陰様でこれまで地域の合意が得られていなかった地域についても一定のとりまとめを行い、復興交付金の申請に含めさせていただいたところである。今後、ポイントとなるのはこれら従前地の活用方法だと思っている。現在、その土地利用について、おおまかな方針を取りまとめるよう担当課に指示しているところであり、これがまとめ次第、提案させていただきたい。

<新沼湧一会長>

本日は事業区域のみを決定するということであり、意見書等の内容は、今後調整を図っていくことになると思う。住民の意見を尊重した形で事業を進めていただきたい。