

【議案第924号】

仙塩広域都市計画道路の変更案に対する意見書の要旨及び仙台市の見解

意見書の要旨	仙台市の見解 (変更案に対する意見について見解を記載)
意見者 A	
<p>以下のとおり、都市計画道路岩切根白石線の変更 に反対すること、並びに都市計画道路北山根白石線 の整備継続を要望する。</p> <p>①岩切根白石線 現道（県道泉塩釜線）は、年々交通量が増大して おり、特に仙台市立実沢小学校の変則的な交差点か ら、市営バス八沢川停留所までの区間は、道路幅が 狭く、歩道も未設置の状況で、自転車、バイク通学 通勤者、地域住民及び児童の登下校の安全確保が危 惧されるので、岩切根白石線の変更は強く反対す る。 このことは、平成 25 年度町内会総会においても 承認可決済みである。</p> <p>②北山根白石線 泉パークタウンの第 1 期～5 期造成工事は完了し ているが、現状でも主要幹線道路は交通渋滞が頻繁 に発生しており、今後造成を予定している第 6 期住 宅地の幹線道路は将来、交通量が増加することが確 実に予測されるため、北山根白石線の整備継続を強 く要望する。</p>	<p>本市では、以下の理由から、都市計画道路岩切根 白石線・北山根白石線の変更案が妥当であると判断 している。</p> <p>①都市計画道路網の見直しにあたっては、4つの見 直しの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確 保、既存道路の利活用、事業の実現性）に基づく 1 7 の評価指標等により、計画の継続又は廃止の妥当 性について総合的に検討した。</p> <p>その中で岩切根白石線の泉パークタウン入口よ りも西側の区間については、現道（県道泉塩釜線・ 国道 457 号）で将来の交通需要に対応可能である等 の理由から、計画の廃止が妥当であると判断してい る。</p> <p>また、現道については、安全安心の観点から課題 のある個所を中心に、地域の皆様からのご意見、ご 要望等を踏まえ、必要な対策について検討してい く。</p> <p>②北山根白石線の整備済みの終点部から泉パーク タウンの第 6 期開発予定地までの区間は、県道泉塩 釜線や荒巻根白石線により、将来の交通需要に対し 対応が可能である等の理由から、計画の廃止が妥当 であると判断している。</p>

【議案第924号】

仙塩広域都市計画道路の変更案に対する意見書の要旨及び仙台市の見解

意見書の要旨	仙台市の見解 (変更案に対する意見について見解を記載)
意見者 B	
<p>以下のとおり、都市計画道路岩切根白石線の変更 に反対すること、並びに都市計画道路北山根白石線 の整備継続を要望する。</p> <p>①岩切根白石線 現道（県道泉塩釜線）は、年々交通量が増大して おり、特に仙台市立実沢小学校の変則的な交差点か ら、市営バス八沢川停留所までの区間は、道路幅が 狭く、歩道も未設置の状況で、自転車、バイク通学 通勤者、地域住民及び児童の登下校の安全確保が危 惧されるので、岩切根白石線の変更は強く反対す る。</p> <p>②北山根白石線 泉パークタウンの第1期～5期造成工事は完了し ているが、現状でも主要幹線道路は交通渋滞が頻繁 に発生しており、今後造成を予定している第6期住 宅地の幹線道路は将来、交通量が増加することが確 実に予測されるため、北山根白石線の整備継続を強 く要望する。</p>	<p>本市では、以下の理由から、都市計画道路岩切根 白石線・北山根白石線の変更案が妥当であると判断 している。</p> <p>①都市計画道路網の見直しにあたっては、4つの見 直しの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確 保、既存道路の利活用、事業の実現性）に基づく1 7の評価指標により、計画の継続又は廃止の妥当性 について総合的に検討した。</p> <p>その中で岩切根白石線の泉パークタウン入口よ りも西側の区間については、現道（県道泉塩釜線・ 国道457号）で将来の交通需要に対応可能である等 の理由から、計画の廃止が妥当であると判断してい る。</p> <p>また、現道については、安全安心の観点から課題 のある個所を中心に、地域の皆様からのご意見、ご 要望等を踏まえ、必要な対策について検討してい く。</p> <p>②北山根白石線の整備済みの終点部から泉パーク タウンの第6期開発予定地までの区間は、県道泉塩 釜線や荒巻根白石線により、将来の交通需要に対し 対応が可能である等の理由から、計画の廃止が妥当 であると判断している。</p>

【議案第924号】

仙塩広域都市計画道路の変更案に対する意見書の要旨及び仙台市の見解

意見書の要旨	仙台市の見解 (変更案に対する意見について見解を記載)
<p>意見者 C</p> <p>以下のとおり、仙台駅から 5 km の範囲以内の計画道路の廃止に反対であり、都市計画道路向山常盤丁線及び向山富田線は継続すべきである。</p> <p>① 市政だよりの縦覧のお知らせの道路名に「向山常盤丁線」の名称が記載されていないため、「向山常盤丁線」が都市計画道路の変更に含まれているとは認められず、記入漏れであり間違いである。 「向山常盤丁線」が変更に含まれているならば訂正・是正の告示を行うべきであり、意見書の提出期限を遅らせ、都市計画審議会の開催を遅らせるべきである。</p> <p>② 現都市計画道路は、終戦後の将来の復興、更に発展を目指すという故あって告示したものであり、少子化が始まるとしても、交通渋滞が顕著になった昭和 50 年頃の人口 60 万人当時の段階まで、人口や車両の減少が生じることはない。 また、仙台駅から 5 km の範囲の旧市内地域は、個々の住宅群が集約化され、マンションの新築・増加が顕著であり、人口が郊外から移転・増加し、今後もマンションへの移住が続くことは推定し得るので、仙台駅から原則として 5 km の範囲の旧市内地域の計画路線は継続とし、郊外の路線を廃止すべきである。 市は、新たな郊外開発を抑制し、公共交通が利用しやすい、まとまりのある市街地形成が必要であると言っているが、それならば、仙台駅から 2 km の範囲以内の中心部の「向山常盤丁線」と 3 km の「向山富田線」を廃止し、仙台駅から 11 km も離れた宮沢根白石線、北山根白石線、七北田実沢線、岩切根白石線、郡山折立線を継続にしようとしているのはおかしい。</p>	<p>本市では、以下の理由から、本変更案が妥当であると判断している。</p> <p>① 市政だよりに縦覧の場所・期間・都市計画の種類・名称（変更後）・意見書の提出先を記載しており、市民にとって当該都市計画の案の縦覧が行われることがわかる内容となっている。併せて、ホームページにおいても変更箇所図等のより詳しいお知らせを行うなど周知を図っていることから、市政だよりの訂正や意見書の提出期限、都市計画審議会の延期は行わない。</p> <p>② 本市では、これまで人口増加に伴う市街地の拡大やクルマ社会の進展など、都市の成長を基本としたまちづくりを進めてきたが、今後の高齢化の一層の進展や人口減少時代の到来など、社会情勢の変化に対応するため過度にクルマに依存しない、公共交通を中心としたまとまりのある都市の形成へと大きく方向転換をした。 そのため、都市計画道路網についても、社会情勢の変化に加え、公共交通中心の交通体系の構築により、将来的に自動車交通量が増加する見込みはないことも考慮し、道路網全体を縮小することとした。 都市計画道路網の見直しにあたっては、仙台駅から 5 km 以内の旧市内地域や 11 km 以上の地域などによる区別をすることなく、4 つの見直しの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確保、既存道路の利活用、事業の実現性）に基づく 17 の評価指標等により、改めて継続又は廃止の妥当性について評価をしたものであり、その結果、検討対象道路 168 区間、143.5 km のうち、70 区間、68.5 km の計画を廃止することが妥当であると判断した。 向山常盤丁線及び向山富田線については、現道あ</p>

<p>③市の計画道路を廃止する理由として、「今後のさらなる財政制約の強まり」を掲げているが、理由根拠説明資料がなく見当違いをしている。</p> <p>平成 25 年度の予算計画を見ると地下鉄東西線工事ははじめとした各種事業計画も実施されることになっており平成 25 年度の一般会計歳出額は過年度と比較して上昇している。</p> <p>④現在及び将来、仙台市の想定され得る状況として、道州制の施行があった場合にその州都となりうることや、平成 27 年には仙台において、国連防災世界会議が開催されること等、今後の展開に対して責任ある態勢・姿勢を示す為に、特に仙台駅から 5 km の範囲内の都市計画道路は継続としておくべきではないか。</p> <p>市は「都市計画道路は人や車の安全で円滑な通行を確保し、都市活動を支えるとともに、良好な街並みの形成や、火災の延焼を防止するなどの役割を持</p>	<p>るいは周辺の都市計画道路により将来の交通需要に対応可能であることや、道路構造上の課題等を総合的に検討した結果、計画の廃止が妥当であると判断した。</p> <p>一方、宮沢根白石線、北山根白石線、七北田実沢線については、団地開発事業が構想されている地区に位置しており、開発事業計画に必要な道路として、民間事業者が団地開発に併せ整備することになるため、計画を継続とし、岩切根白石線は、泉中央地区と泉スマート IC を結ぶ産業活動を支える道路であり、また、郡山折立線は、本市の環状道路の一部として広域的な交通処理の観点等により、都市計画道路として整備する必要性が高いと判断し、計画を継続としている。</p> <p>③今回の道路網見直しの検討を開始した平成 18 年頃には、既に歳入面では市税収入の減少傾向が続き、歳出面では生活保護費などの扶助費の増加などにより、財政の硬直化が進んでいた。</p> <p>加えて、東日本大震災により、自主財源の根幹となる市税収入は震災前に比べ大きく減少し、震災前の水準に戻るまでには一定程度の期間を要する見通しであり、公共施設・被災宅地の復旧や東部復興まちづくりに多額の事業費が見込まれ、引き続き厳しい財政状況にある。</p> <p>平成 25 年度一般会計歳出総額は、復興事業費等の増加による影響で高い水準を示しているが、このような厳しい財政状況を踏まえれば、今後、復興関連以外の普通建設事業費の圧縮は避けられないため、都市計画道路網の見直しを進めるべきと考える。</p> <p>④グローバル化が加速する時代環境にある中、本市は、東北の発展を支え先導する役割を担っており、東北の中核都市にふさわしい都市機能の集積を誘導するためにも、機能集約型都市の形成を一層推進していくことが必要であると考えている。</p> <p>そのため、都市計画道路網についても新たなまちづくりへの対応が必要であり、今般道路網の見直しを進めてきたところである。</p> <p>道路網の見直しにあたっては、4つの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確保、既存道路の利</p>
---	--

ち、都市計画法に基づき、ルート、幅員などが決定された道路であり、将来の目指すべき都市像（まちづくり）を実現するために、計画的に配置する道路です。」と言っているのだから、当然今後もまた想定される大地震による古い住宅等崩壊及び火災の被害等を踏まえての防災・減災対策、避難道路等について配慮しておく必要があるため、向山富田線は廃止すべきではない。

⑤市が示している向山常盤丁線と向山富田線の廃止理由については、以下のとおり理由にならない理由である。

(1)「当区間の大部分は橋梁構造であるため沿線地域からの直接の自動車利用が難しい」としているが、昭和29年の告示当時から橋梁構造にするとしたものであり、現状も変わっていないため理由にはならない。

(2)「交通需要については現道（2車線）で対応可能である」としているが、現道では対応不可能であり、現在では告示当時よりも格段の交通量の増加で渋滞が毎日続いて歩行者・ベビーカー等の通行もままならず危険な状態である。

(3)「地下鉄西公園駅・愛宕橋駅からの直接のアクセス道路にはならない」としているが、告示当時には地下鉄計画はなく、西公園駅や愛宕橋駅からのアクセスを目的とした道路計画ではなかったものであるため理由にならない。

(4)「鹿落坂において急勾配のトンネル構造となり、安全性に課題がある」としているが、告示当時からわかっていたことであり、現在でも土木建築技術上対応可能であるため理由にならない。

(5)当区間上に伊達家墓所に影響がある」としているが、昭和29年告示当時から分かっており、墓所は江戸時代からあったものであるため理由にならない。

(6)「広瀬川の清流を守る条例における特別環境保全区域・第1種及び第2種保全区域に当区間の一部が指定されている」としているが、本条例は本計画があることを前提に出来たものであり、理由にならない。

(7)「一部盛土区間（L=300m、高さ10～20m）になるため沿道利用できない区間が生じると共に縦

活用、事業の実現性）に基づく17の評価指標を設定し、災害・緊急時対応の迅速化を支える項目についても評価項目に加えていることから、防災面も考慮された内容となっている。

向山富田線についても、防災面を評価項目に含む上記指標に基づき、総合的に検討した結果、計画の廃止が妥当であると判断した。

⑤計画の見直しにあたっては、未整備の都市計画道路を対象に4つの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確保、既存道路の利活用、事業の実現性）に基づく17の評価指標等により、必要性や課題等を整理し、そのうえで計画の継続または廃止の妥当性を総合的に判断した。

その中で、(1)、(3)、(4)、(5)、(6)、(7)は今回改めて整備上の課題とし、総合的に検討するうえでの判断材料のひとつとしたものである。

また、(2)については、向山二丁目地区における平成20年度の断面交通量は6,618台/12時間であり、平成9年度の交通量7,754台/12時間と比較して約15%減少していることから、今後も減少傾向が続くものと考えており、現在事業中あるいは計画を継続する八木山周辺の都市計画道路が整備されることなどを踏まえ、将来の交通需要に対しては現道で対応可能であると判断したものである。

現道の安全・安心に関する課題については、本市としても認識しており、今後、地元の意見を踏まえながら、必要な安全対策を考えていく。

断勾配が道路構造令の基準値を超過し安全性に課題が残る」としているが、昭和41年告示当時から分かっていたことであり、縦断勾配の是正は蛇行をさせて緩和を図る等の計画路線の一部変更を行えばよいと、理由にならない。

⑥仙台市長の平成22年6月2日付河北新報紙上における、道路網の見直し効果として「建築制限など、長期間制約を受けた対象地域の負担軽減につながる」等の発言は、永年、土地の利用を制限・規制されてきた地権者の実状・心情・感情を理解・認識せず、無視した軽率な逆なでした姿勢である。

⑦仙台駅から11kmも離れている住宅のない、郊外の計画道路を「継続」としておいて、仙台駅から5kmの範囲以内の40年以上前から交通渋滞が続いている旧市内の計画道路を「廃止」することが、市の言っている「機能集約型都市への転換を推進できる」のか理解に苦しむ。

また、市は「低炭素社会への転換を推進できる」とも言っているが、仙台駅から5kmの範囲以内の計画道路を廃止するという事は、現状に引き続いて渋滞等により、二酸化炭素を撒き散らす状態が相変わらず続き、増加することになる。

⑥今回の都市計画道路網見直しは、社会情勢の大きな変化に加え、長期にわたる建築制限の課題に対応するため検討を進めてきたものであり、本発言は、今回の道路網の見直しにより、計画を廃止する区域内では建築制限がなくなり、今後は建物を建てる際の制約が軽減されるという主旨であり、これまでの長期に渡る建築制限に対する負担が軽減されるという主旨ではない。

⑦本市では、今後の人口減少時代の到来や高齢化の一層の進展などの社会情勢の変化に対応するため、過度にクルマに依存しない公共交通を中心としたまとまりのある都市の形成を図っていくこととし、これまでの人口増加に伴う拡大型の市街地形成から機能集約型の市街地形成に向けて大きく方向転換したところである。

そのため、道路網についても、社会情勢の変化に加え、公共交通中心の交通体系の構築により、将来的に自動車交通量が増加する見込みはないことも考慮し、道路網全体を縮小することとした。

道路網の見直しにあたっては、旧市内・郊外などの地域による区別をすることなく、新たなまちづくりへの誘導を含む4つの視点に基づく17の評価指標等により、総合的に評価している。

また、都心部の自動車交通量は減少傾向にあり、将来的にもその傾向が続き道路混雑が軽減していくことで、二酸化炭素排出量が削減されていくものと考えており、さらに、自動車よりも環境負荷の小さい、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通体系を構築し、自動車利用から公共交通利用への転換を図ることにより、二酸化炭素排出量が削減され、低炭素社会の実現にも繋がるものと考えている。

⑧平成 22 年 6 月 2 日付河北新報紙上によると、市都市整備局幹部は「(損害賠償請求など) 訴訟になるのも覚悟の上だ」と豪語しているが、地権者に対して敵対している態度であり、余りにも地権者を馬鹿にしているとしか思えない。

⑨新たな幹線道路網(案)は未だ案の段階であるが、本案で廃止となる区間における建築について都市計画法第 54 条の建築制限を適用せず、建築の許可をしていることは不法・違法行為ではないか。

都市計画審議会の審議を経る前に廃止予定路線の建築を許可していることは、都市計画審議会での審議を形骸化している。都市計画審議会の審議後に建築許可を出すべきではなかったか。

⑩平成 15 年 2 月 14 日付で、仙台市長より私宛に「向山・常盤丁線は整備する」と言明・約束をしていることについて当時の市長から公文書をもって、明白に「向山・常盤丁線については、仙台の都心を取り巻く環状方向の幹線として、都市計画道路網に組み込まれているものであり、将来的に必要な道路でございますので、変更等は考えてございません。」と回答されており、今回の都市計画道路網の見直しは明らかに相違・背反している。

⑪説明会や公聴会に出席し、本件に対する意見・疑義を述べ、4 度にわたり文書により疑義・意見書を提出してきたが、市の回答は全く的外れであり間違い・虚偽だらけであった。

市は都市計画審議会委員へも意見をとりまとめて概要を作成し説明した上で、「新たな幹線道路網(案)」から変更した区間はないとしているが、市民、地権者の疑義・意見をそのまま取り上げずに伏せたり改ざんし、仙台市都市計画道路の見直しによる「新たな幹線道路網(案)」をそのまま押し通そうという方針のもと都市計画審議会委員へ説明しているものと理解せざるを得ないため宛先を都市計画審議会会長等にした。

⑧本新聞記事は、これまで長期に渡り建築制限を行い、今回廃止することについて、説明会等で地権者の理解が得られるよう丁寧な説明に努めていく必要があるが、結果的に理解が得られなかった場合、訴訟の可能性も否定できないとの主旨の発言である。

⑨都市計画法第 53 条では都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物を建築しようとする者は、都道府県知事(指定都市の長)の許可を受けなければならないことになっており、また同法第 54 条では、許可しなければならない建築物の基準を定めているが、同法第 54 条の許可基準に該当しない建築物の許可申請については、都道府県知事(指定都市の長)の裁量によって許可することができることになっている。

⑩平成 15 年当時、当該路線は将来的に必要な道路と考えていたが、平成 18 年度より、今後の高齢化の一層の進展や人口減少時代の到来など社会情勢の変化や、長期にわたる建築制限などの課題に対応するため、未整備の都市計画道路を対象に計画の見直しを進めてきた。

その結果、向山常盤丁線は、将来の交通需要に対し、現道や周辺の都市計画道路により対応可能であることや、道路構造上の課題等を総合的に検討し、計画の廃止が妥当であると判断した。

⑪説明会でいただいた主な意見や公聴会での公述内容はそれぞれ分析した上で、適切に要旨をまとめ、都市計画協議会において都市計画審議会委員に説明している。

【議案第 9 2 4 号】

仙塩広域都市計画道路の変更案に対する意見書の要旨及び仙台市の見解

意見書の要旨	仙台市の見解 (変更案に対する意見について見解を記載)
意見者 D	
<p>以下のとおり、都市計画道路岩切根白石線の整備継続を要望する。</p> <p>①愛子方面につながる国道 457 号は、仙台市営バス路線になっており、交通量が増大しているのが現状であり、特に朝夕の地域住民は元より、郡部の通勤者も多く渋滞しているため、岩切根白石線の早期整備の継続を要望する。</p> <p>②仙台市建設局道路部において、国道 457 号住吉台入口から湯船沢地区歩道整備事業の説明会を平成 21 年に行ったが、東日本大震災の影響により、未だ着工しておらず、通学する児童は親達が車で送迎しており、高校生も自転車で通学しているので、岩切根白石線の早期整備の継続を地域住民と共に強く要望する。</p> <p>③国道 457 号の路側面の除草を早急にお願いしたい。</p>	<p>本市では、以下の理由から、都市計画道路岩切根白石線の変更案が妥当であると判断している。</p> <p>①都市計画道路網の見直しにあたっては、4つの見直しの視点（まちづくりの誘導、交通処理機能の確保、既存道路の利活用、事業の実現性）に基づく 17 の評価指標等により、計画の継続又は廃止の妥当性について総合的に検討した。</p> <p>その中で岩切根白石線の泉パークタウン入口よりも西側の区間については、現道（県道泉塩釜線・国道 457 号）で将来の交通需要に対応可能である等の理由から、計画の廃止が妥当であると判断している。</p> <p>②東日本大震災によって中断していた国道 457 号の歩道整備事業は、平成 25 年度に橋りょう部の設計を行う予定であり、平成 26 年度以降、順次、用地買収及び工事を進めていく予定である。</p> <p>③泉区にて対応済</p>