

宮城県広域防災拠点整備事業 に対する私たちの見解

2017年3月8日

東日本大震災復旧・復興支援みやぎ県民センター
事務局次長 小川静治

3.11の本格的検証はこれから

宮城県は東日本大震災の復旧・復興事業について、教訓を今後の災害にいかすため検証を行うことにしている、その方法について話し合う会議が東北大学で開かれました。

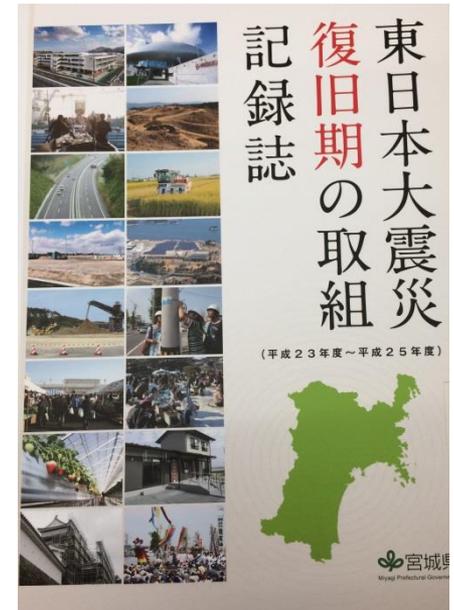
宮城県は、震災の経験と教訓を次の世代に引き継ぐため、震災から10年の節目で復旧・復興事業の本格的な検証を行うことにしています。

それに向けて県は、今年度から東北大学の災害科学国際研究所と協力してどのような検証方法がふさわしいか検討を進めていて、25日は東北大学で会議が開かれました。(NHKニュース17.1.25)

宮城県における東日本大震災の検証記録

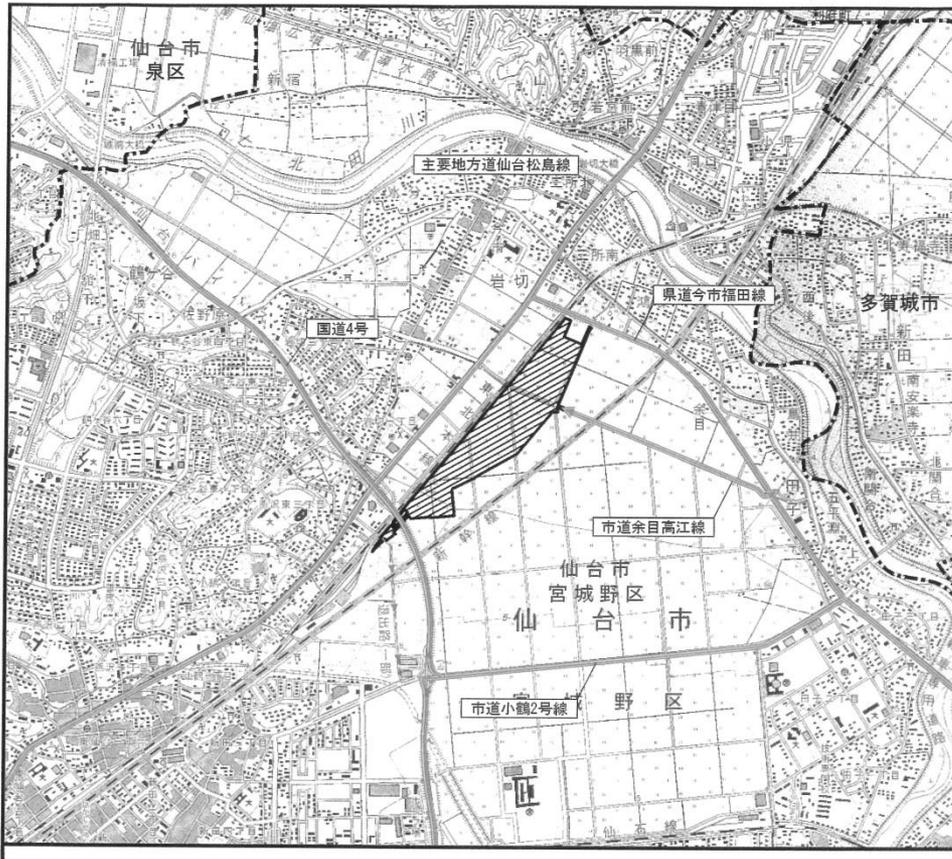
平成24年3月	記録誌「東日本大震災-宮城県の発災後6か月間の災害対応とその検証-」の発行
平成25年3月	記録誌「東日本大震災(続編)-宮城県の発災6か月後から半年間の災害対応とその検証-」の発行
	記録映像「東日本大震災～宮城県の記録～」の制作
平成27年3月	記録誌「東日本大震災-宮城県の発災後1年間の災害対応の記録とその検証-」の発行

宮城県ホームページより



平成23～25年の記録

不可解な JR貨物への公共補償、仙台東道路との関係



新貨物駅 岩切・燕沢移転地区 敷地面積当初19ha 変更後23ha

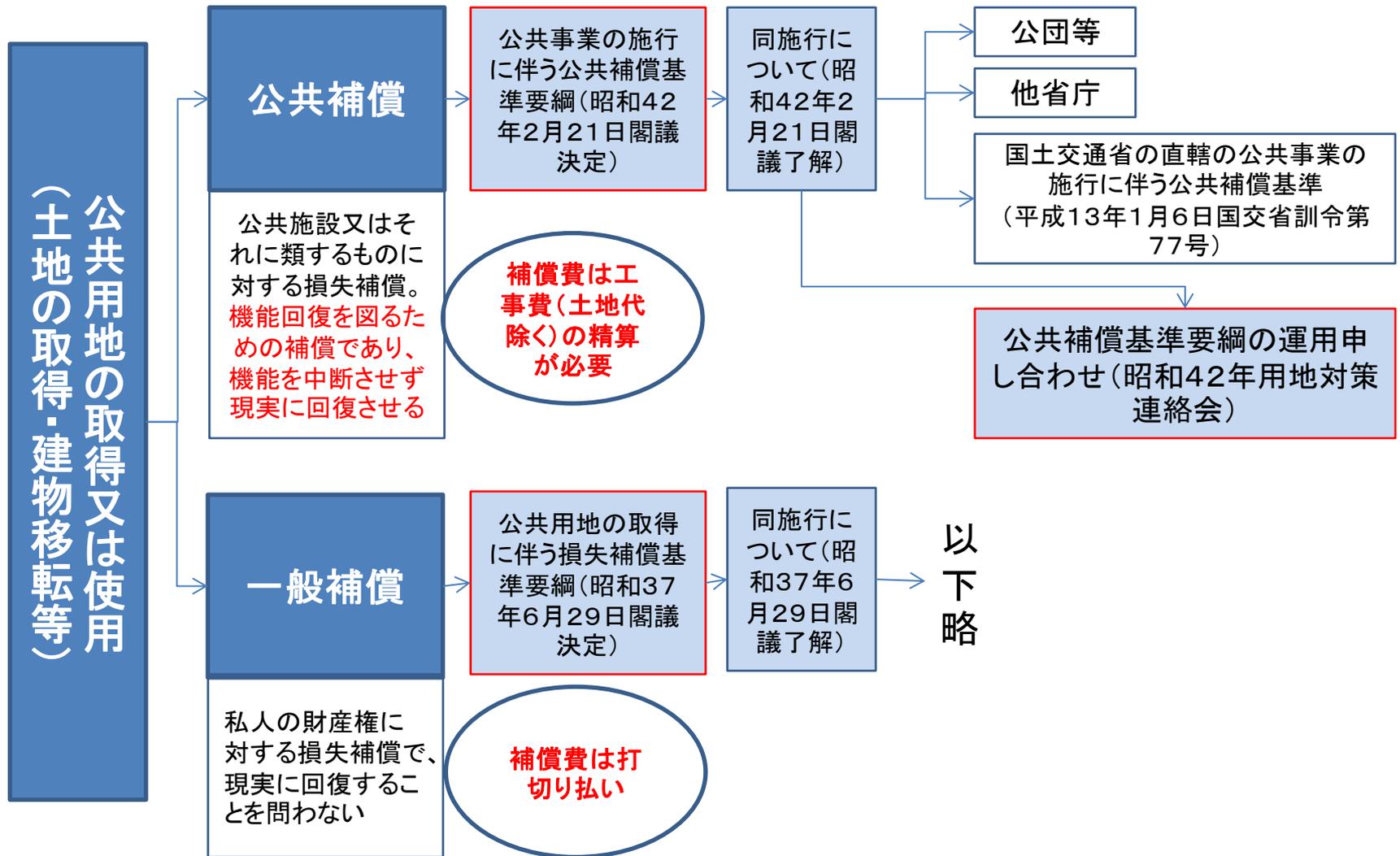
仙台貨物ターミナル駅 移転補償 宮城県の説明

- 広域防災拠点整備事業(公共事業)の施行に伴い、貨物駅の敷地が必要となったことから、公共補償として貨物駅の機能を回復するための費用を補償する
- JR貨物は鉄道事業法に基づく鉄道事業者
- 高い公益性を有する貨物駅の機能を中断することなく、現実に回復される必要があるため、「公共補償」により補償する

JR貨物 : JR会社法に拠る特殊会社であり、「民間会社」「私企業」ではない。
「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」100%出資会社
鉄道事業年商1364億円(営業損失34億円) 関連事業192億円(営業利益119億円)
平成27年度決算の当期純利益(税引前)85億円(税引後51億円)

移転補償の根拠と運用

参照:「一般補償公共補償」国交省ホームページ

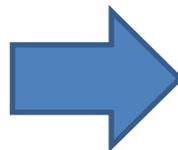


公共補償は「機能回復」を原則に補償を行う

「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」より

一般補償

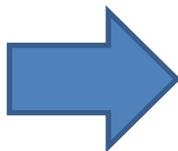
一般私人の財産権に対する補償の理念の底には、補償の対象となる財産権の代替物を一般市場で求めることが可能であるという前提がある。



その代替物を取得するに要する費用＝補償の対象となる**財産権の時価**による

公共補償

公共施設の場合、一般市場の代替物の取得可能性を前提とすることができない。



機能回復を原則として補償を行う。機能回復に要する費用を金銭によって打切り払うことが原則

補償内容

- ①土地代（宮城野原地区の土地取得額のほうが高額となる場合は当該取得額をもって補償）
- ②建設費（土地代・建設雑費を除く） **機能回復分に限る**
- ③設計積算・各種調査委託費等

貨物駅の公共補償 全体内容

平成26年9月26日土木部都市計画課作成「公共補償費総括表」より作表

単位:百万

	平成25年12月		現時点
	概算額	内補償対象経費	
①新貨物駅の建設費	12,187	7,016	左記数値は現時点でどうなっているか？
新貨物駅用地の取得費、造成費	5,608	2,172	
建物・機械等	2,093	2,093	
軌道施設	4,486	2,751	
②JR東日本施設改修費用	711	711	
③現貨物駅設備撤去費用	2,469	2,469	
合計	15,367	10,196	

注: 昨年6月の「見直し」前時点の数値

- ・宮城野原貨物駅の土地は137.8億円で土地売買仮契約を締結済み(平成28年8月)
- ・うち96.4億円は同年11月4日に支払い済み。残金は土地引渡し時支払い。

平成29年度予算提案

- 宮城県平成29年度予算提案において、地域整備推進基金から31.6億円の広域防災拠点整備関連支出が計上されている。
- そのうち「補償費」＝公共補償として29年度分18.9億円が入っている。内訳は「駅建設費」で、「参考」として新駅建設費の施設種別一覧が下表のとおり示されている。

駅建設費内訳＝公共補償分

	金額(億円)	備考
土木施設	55.7	軌道、ホーム、 国道4号渠工等
建築施設	7.2	駅本屋、倉庫、等
電気・通信設備	18.2	電気設備、信号設備等
計	81.1	公共補償の対象

※81.1億円は29年度18.9億、30～32年度62.2億を提案することを県は企図している。

広域防災拠点整備にかかる公共補償

- 公共補償の基本原則は「機能回復」にある

従って、新貨物駅で新たにE&S(着発線荷役)方式を採用する場合、「機能回復」ではないのでそれに要する費用は当然補償の対象外である(県は「基準要綱」に基づく“補償根拠の明確化、が必要)

- 「公共補償費総括表」に基づく時系列の数値変化を把握すべき

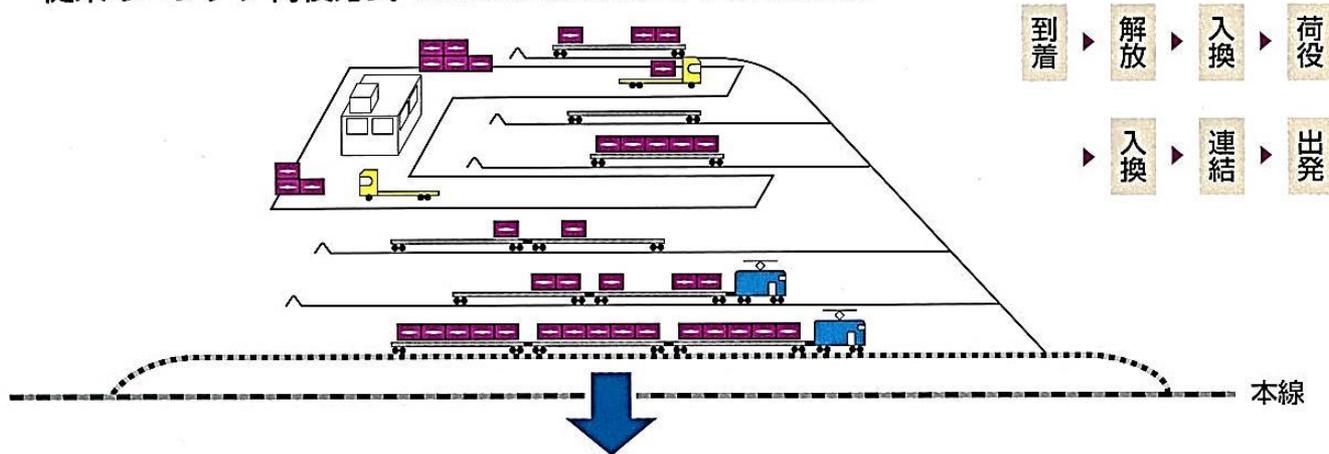
平成26年9月26日土木部都市計画課作成「公共補償費総括表」に基づく監視が必要である。なぜ駅建設費が10億も増加するのか？

- 県は公共補償にかかる基礎データを公開すべきである

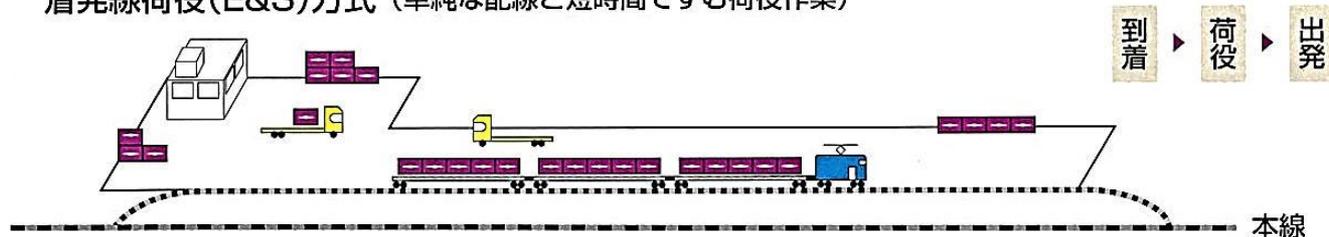
E&S方式であれば必要敷地面積は小さくて済む

着発線荷役 (E&S) 方式とは

従来のコンテナ荷役方式 (複雑な配線と時間のかかる荷役作業)



着発線荷役 (E&S) 方式 (単純な配線と短時間で済む荷役作業)



従来、中間駅でのコンテナ荷役は、コンテナ列車から該当貨車を切り離し (これを「解放」と言います)、荷役線に入線後フォークリフトで積卸し作業を行い、所定の連結列車を待って出発するなど時間がかかりました。これを効率化すべく誕生したのが着発線荷役 (E&S) 方式です。本線を走行しているコンテナ列車を着発線上に機関車を付けたまま停車させ、その場で積卸し作業を行い、列車を出発させる方式です。

◎E&S=Effective & Speedy Container Handling Systemの略

東北地方での導入駅
・郡山貨物ターミナル駅
・秋田貨物駅
・八戸貨物駅
(13年3月時点)

昭和61年 岐阜貨物ターミナル駅(東海道本線)と新南陽駅(山陽本線)で始めて導入された。

『貨物時刻表』鉄道貨物協会(2016年)より

高松貨物ターミナル駅

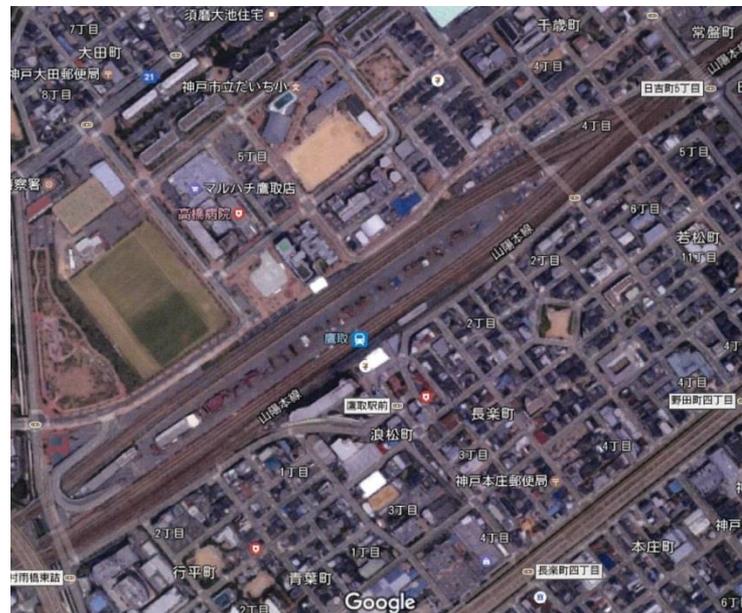


2000年8月16日に開業した。愛称は「四国桃太郎貨物駅」。同駅は予讃線の香西～鬼無駅間に建設された。**面積は約7.6ヘクタール**、コンテナホームの面積は1万9千平方メートル(全長430m、幅45mのホームが1面。20両編成の貨車を1度に荷役できる荷役線が3線ある。

同駅には、**1日に14本の列車が発着する。年間取扱量の1999年度実績は45万トンで、2000年度の目標は50万トン。**

従来は貨物取り扱いを高松駅構内で行っていた。しかし用地が高松市の再開発計画の対象地域に入り移転することとなり、JR貨物が日本鉄道建設公団に委託して1997年5月に着工した。

神戸貨物ターミナル駅



2003年12月1日、山陽線・鷹取駅の北側に開業した。敷地面積は**約6万4千平方メートル(6.4ha)**。着発線は全部で6本、このうちの3線で荷役が可能。同駅は、これまで神戸港との物流拠点だった神戸港駅の代替となる新駅。神戸市が阪神大震災の復興事業として行っている東部新都心土地区画整理事業にともない、貨物専用の支線上にあった神戸港駅は11月30日に廃止された。跡地には神戸震災復興記念公園が設けられる予定。**総工費は約81億円。そのうち79億円は神戸市が支払う移転補償費を充てる。**

積み卸しを行う列車は旧駅に比べ1日に6本多い16本となる。年間取扱量は、2002年度より約2万トン多い約38万トンを見込んでいる。

仙台貨物ターミナル駅



面積 宮城野原 約17.5ha
⇒岩切・燕沢約23ha
(岩切部分17ha?)

なぜE&S方式を導入するのに
宮城野原以上(あるいは、ほぼ同
じ)の面積が必要なのか？

現貨物駅の積卸列車本数
(16年3月ダイヤ改正)

【上り】 21本

仙台積載発 10本
仙台卸着 9本
仙台着発荷役 2本

【下り】 20本

仙台積載発 8本
仙台卸着 9本
仙台着発荷役 3本

年間取扱量は不明

広域防災拠点整備と東道路はセット

図14 広域防災拠点基本構想・計画 宮城県

■宮城県広域防災拠点の位置付け

- 市町村の防災活動の円滑な実施を強かに支援するための拠点
- 災害の規模、発生場所によっては「活動拠点」と「後方支援拠点」の機能を使い分け、または同時に発揮する拠点

■基本的な役割

- 市町村の防災活動を的確に進めるための支援の拠点
- 広域的に大規模な人的支援が必要な際の二次集結
- 短時間に大量な物的支援を受ける場合の物資の中継・配分

●土地利用計画 (イメージ)

パターンA：
環状の外周道路を活かし、災害時に発生する大型車交通を円滑に処理していくための主要幹線ルートを設定する案

パターンB：
現総合運動場と計画地を一体的な公園とするため、中央道路を計画地東側に置き換える案

パターンC：
平常時の利用に重点をおき、計画地内は園路等による有機的なネットワークを構築する案

整備基本計画
■全体イメージ図

新仙台医療センター

十 仙台東道路

「沿岸部のアクセスが容易な仙台東部道路からつながる道路(仙台西道路の東版)を造りまして、いざという時に人や物をここに集積する。またボランティアの人たちのベースキャンプにするといった拠点を造ろうと思っています」(村井知事)

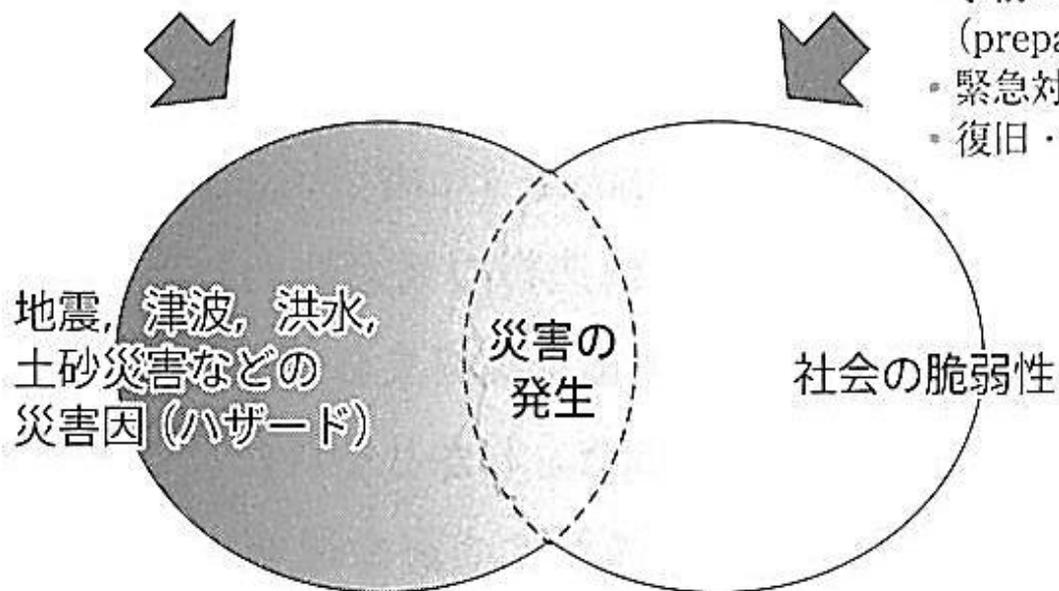
宮城野原に整備することは 「社会の脆弱性」を高めることになる

防災

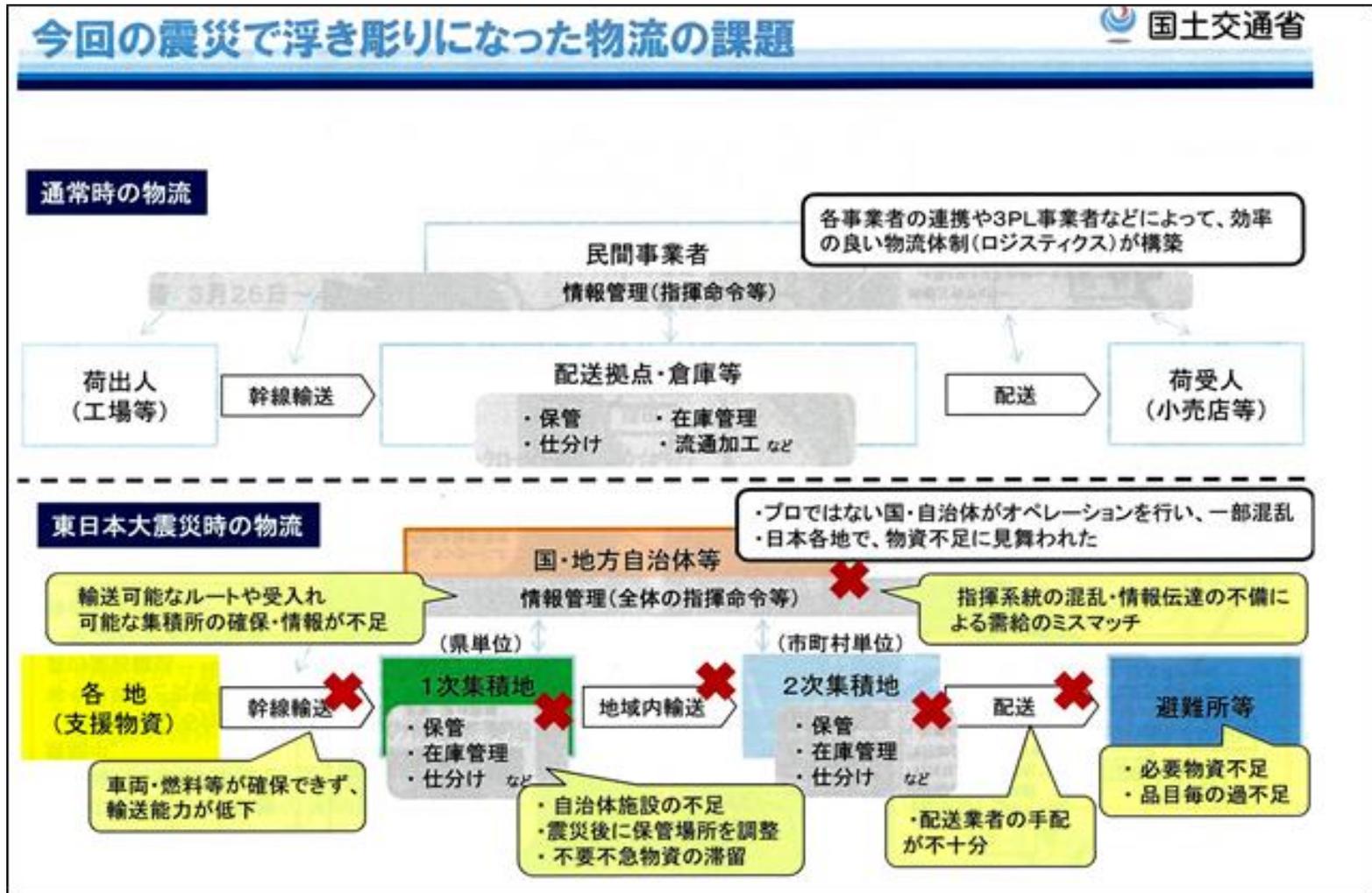
- ・ 構造物による被害抑止
(structural mitigation)

減災

- ・ 非構造的被害抑止
(nonstructural mitigation)
- ・ 事前の備えによる被害軽減
(preparedness)
- ・ 緊急対応 (response)
- ・ 復旧・復興 (recovery)



東日本大震災で問われたものは何だったのか？



3.11宮城県の物資オペレーションの実態

県集積拠点：民間営業倉庫 21 社、25 倉庫

●市町村集積拠点：26 箇所（最大時：4 月 22 日）

当初想定していた物資集積拠点の公共施設が津波による被災や他用途に使用することとなったため、3 月 17 日以降、宮城県倉庫協会との協定等に基づいて、民間倉庫 25 箇所を一次物資集積拠点として設定し、同協会会員会社に運営を委託した。

当初は、一次物資集積拠点である民間倉庫においては、営業用の貨物が保管されており、かつ被災倉庫もあったことから、**物資集積拠点として活用できるスペースが限られ**、このため品目別に各倉庫を専門的な物資集積拠点として活用することとしていたが、情報連絡の共有が不十分であったこと等により、事前の調整、情報の明示もなく**各倉庫に支援物資が届けられた結果、品目別に拠点で対応するという当初の想定通りにはいかないこととなった。**

その後、4 月 7 日の余震により、倉庫内の支援物資が荷崩れし、積み直しのスペースが必要となり、また、各物資集積拠点（民間倉庫）に流入する物資の量が、仕分け・積み出しを行う物資の量を上回り続けた結果、各倉庫における作業スペースが満杯となり、物資集積拠点としての機能を維持することができなくなったことから、4 月 11 日より暫定的に支援物資の新規受入を停止する措置をとった。4 月 16 日に物資集積拠点における物資の飽和状態を解消するため、県と物流事業者が調整して県外の保管場所にすぐに使用できない滞留品（支援物資）と仕分けを要する支援物資を移送することとなった。

徳島県 アマゾンのシステムで避難所支援



「ほしい物リスト」を活用した避難所ニーズの把握・支援イメージ

徳島県は2015年7月7日、ネット通販大手アマゾンジャパン、ヤマト運輸と災害時の物資輸送協定を締結した。南海トラフなどの巨大地震が発生した場合に、支援者がアマゾンの「ほしい物リスト」機能を通じて支援した物資を被災地に確実に届けるのが狙い。全国でも初の取り組みだ。「ほしい物リスト」機能とは、被災者自ら必要とする物資を登録してWeb上で公開し、支援者は物資を購入することで被災地を支援するサービス。東日本大震災では、約7000カ所以上の避難所や小学校、個人宅などに計10万個以上の支援物資を届けた。徳島県とアマゾンは昨年9月にサービス利用に関する協定を結んでおり、今回の協定では関連会社のアマゾンジャパン・ロジスティクスとヤマト運輸を加えることで、支援物資の確実で迅速な輸送を目指すという。



震災時の交通問題

- 多くの被災者
- 道路の倒壊・閉塞
⇒ 大渋滞 救援物資遅着



- 防災計画
- ⇒ 道路構造強化
 - ⇒ 緊急輸送道路で交通規制

このような単純な構造ではない

(注: 宮城県は震災時の交通問題がどのようなものだったかを把握していない)

交通規制の効果は限定的

- 災害時の交通は特殊な状況にある自動車が多く、規制そのものが極めて難しい
- 道路は線ではなくネットワークとして機能。1本の道路を優先させれば、交差する全ての道路は逆に制約される
- 特に碁盤の目状の道路網の都市では「優先道路」という概念自体が効果的な意味を持たない

物資配分の考え方

**「南からきた物資は被災地の南側に
北からきた物資は北側に」**

横断物資(車輛)は他の被災地にとっては単なる通行車輛、道路の容量を低下させるだけの車輛

村井嘉浩氏の「公約」

県議3期目立候補時の公約

～ベストな「あした」をめざし「きょう」を変える～

公約

1. 政策重視の活動をします。
2. 若さを生かし、行動力のある政治を実践します。
3. お金にきれいな活動をします。

プロフィール

生年月日 / 昭和35年8月20日
学 歴 / 防衛大学 工学部卒
経 歴 / 陸上自衛官
/ (財)松下政経塾 塾生
/ 宮城県議会議員 (二期)
/ 自民党 宮城県連 幹事長



3期目の主な政策課題

1. 経 済 / ドーム球場建設(宮城野原運動公園)による県内経済の活性化
/ 中小企業の資金円滑化施策の推進
/ 仙台港・仙台空港を中心とした社会資本の整備及び輸出入の促進
2. 環 境 / 食の安全性に力点を置いた施策
3. 教 育 / 中高一貫教育の推進
4. 福 祉 / 少子化に歯止めをかける施策
/ 高齢者介護施策の推進
5. 農 業 / 街づくりと都市近郊農業の融合、及び市民農園の推進
6. その他 / 自衛隊と宮城県のより一層な連携システムの構築

松下政経塾 出身



自由民主党公認
村井よしひろ 15、4、8

私たちの提言

1. 宮城県だけでなく、国・隣県とも連携した防災拠点整備を進めるべきであり、宮城県の立地条件からすれば、基幹的防災拠点と県広域防災拠点を一体化すべきであり、二重投資は行うべきでない
2. 「長町－利府線断層帯」を巡る現状評価・検証を正確に行うべきである
3. 断層帯の存在自体は何も変化はなく、それ由来の地震の発生は時間軸が異なるだけである。減災の視点からすれば、できるだけ断層帯から離れた立地に整備すべきである
4. その際、利府総合運動公園を中心とした圏域防災拠拠点で構成する「分散型広域防災拠点体制」など、改めて全県の防災計画を作成すべきである。
5. 災害対策は、広域防災拠点を含めた総合的な対策が必要であり、特に「災害時物流対策」と「交通規制対策」も加えて検討し、現在の計画を総合的に再構築すべきである
6. 宮城野原公園は都市公園として、広く市民の議論を経てそのあり方を決めていくべきである