

山田町復興まちづくり計画

平成27年5月

山 田 町

【 目 次 】

| | | |
|----------|-----------------------------|----|
| 1 | 山田町復興まちづくり計画とは..... | 1 |
| | （1）計画策定の背景と目的..... | 1 |
| | （2）計画の位置づけ..... | 1 |
| 2 | 山田町の現状と課題..... | 2 |
| | （1）被災当時の状況..... | 2 |
| | （2）現時点での復興状況..... | 4 |
| | （3）町民が期待するまちづくりの方向性..... | 8 |
| | （4）今後想定される課題..... | 11 |
| 3 | 復興まちづくりの基本方針と将来都市像..... | 12 |
| | （1）復興まちづくりの基本方針..... | 12 |
| | （2）復興により目指す将来都市像..... | 14 |
| 4 | 復興まちづくりの分野別計画..... | 17 |
| | （1）土地利用計画..... | 17 |
| | （2）道路・交通計画..... | 22 |
| | （3）公園・緑地計画..... | 26 |
| | （4）下水道計画..... | 28 |
| | （5）防災施設配置計画..... | 29 |
| | （6）公共公益施設配置計画..... | 31 |
| 5 | 復興まちづくりの地区別計画..... | 32 |
| | （1）大沢地区..... | 32 |
| | （2）柳沢・北浜地区..... | 35 |
| | （3）山田地区..... | 38 |
| | （4）織笠地区..... | 41 |
| | （5）船越・田の浜地区..... | 44 |
| | （6）大浦・小谷鳥地区..... | 47 |
| 6 | 今後の取組課題..... | 50 |
| | （1）都市計画マスタープランの改訂..... | 50 |
| | （2）事業進捗に応じた都市計画の決定又は変更..... | 50 |
| | （3）公共交通再編の検討..... | 50 |
| | （4）被災者の住宅再建支援方策の検討..... | 50 |
| | （5）インフラ維持・管理コストの削減..... | 50 |

1 山田町復興まちづくり計画とは

(1) 計画策定の背景と目的

東日本大震災から4年が経過し、本町では、「山田町復興計画」(H23.12 策定)で掲げた「復旧期」から「再生期」に向かう節目の時を迎えています。この復旧期の間には様々な復興事業を各地区で実施してきましたが、復興事業の進捗とともに町全体にわたる長期的な都市の姿を見定める必要性が生じており、その将来都市像を、行政と町民・事業者で共有することが重要になっています。

なお、震災前は「山田町都市計画マスタープラン」(H10.3 策定)に基づき、土地利用や都市施設など都市計画の決定・変更を行ってきましたが、震災後は町の現状も目指すべき将来像も大きく変わってしまい、実質的に機能しない状態となっています。

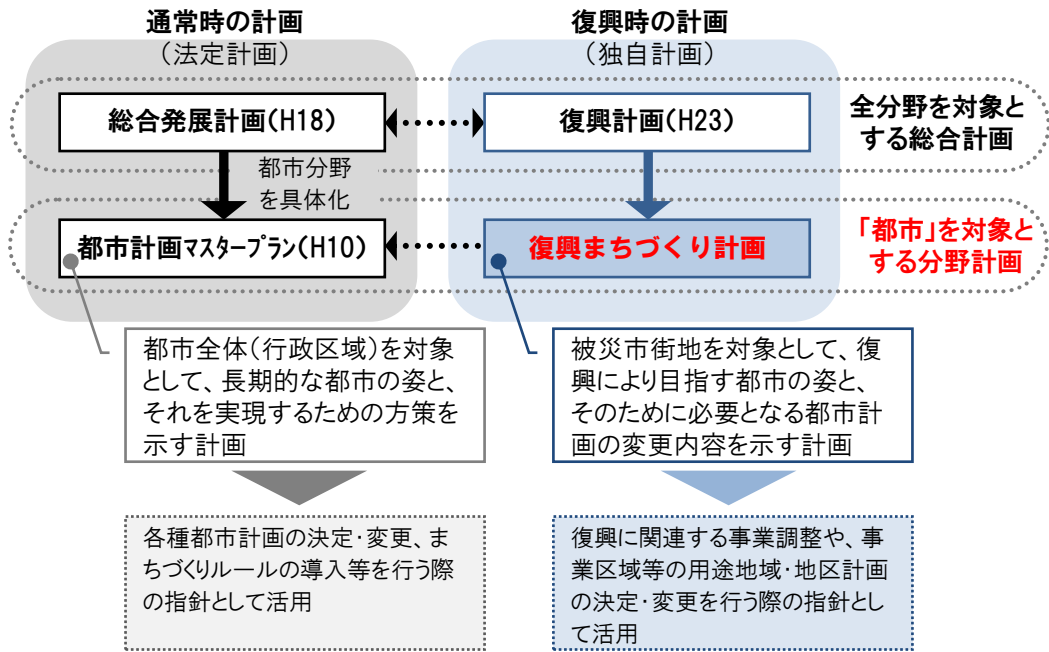
こうした背景から、本町では、復興計画に基づく各種復興事業や土地利用をより計画的かつ効果的に展開することを目的として、被災沿岸部の将来都市像を示す「山田町復興まちづくり計画」(以下「本計画」)を策定することとしたものです。

(2) 計画の位置づけ

「山田町総合発展計画」及び「山田町復興計画」は町全体の施策全般を網羅した上位計画であり、本計画は、これら上位計画に即して、土地利用、都市施設、市街地開発事業等の都市計画分野に係る内容を具体化するための計画として位置づけます。

また、本計画は、主にハード面のまちづくりの基本方針を示すために町が独自に定める計画ですが、現在の都市計画マスタープランが改訂されるまでは、これを補完する計画として位置づけます。このため、本計画で示す基本方針に基づき、土地利用配置や施設配置の検討、各種事業間の調整を行うほか、個別具体の都市計画の決定・変更を行うこととなります。

図 計画の位置づけ



2 山田町の現状と課題

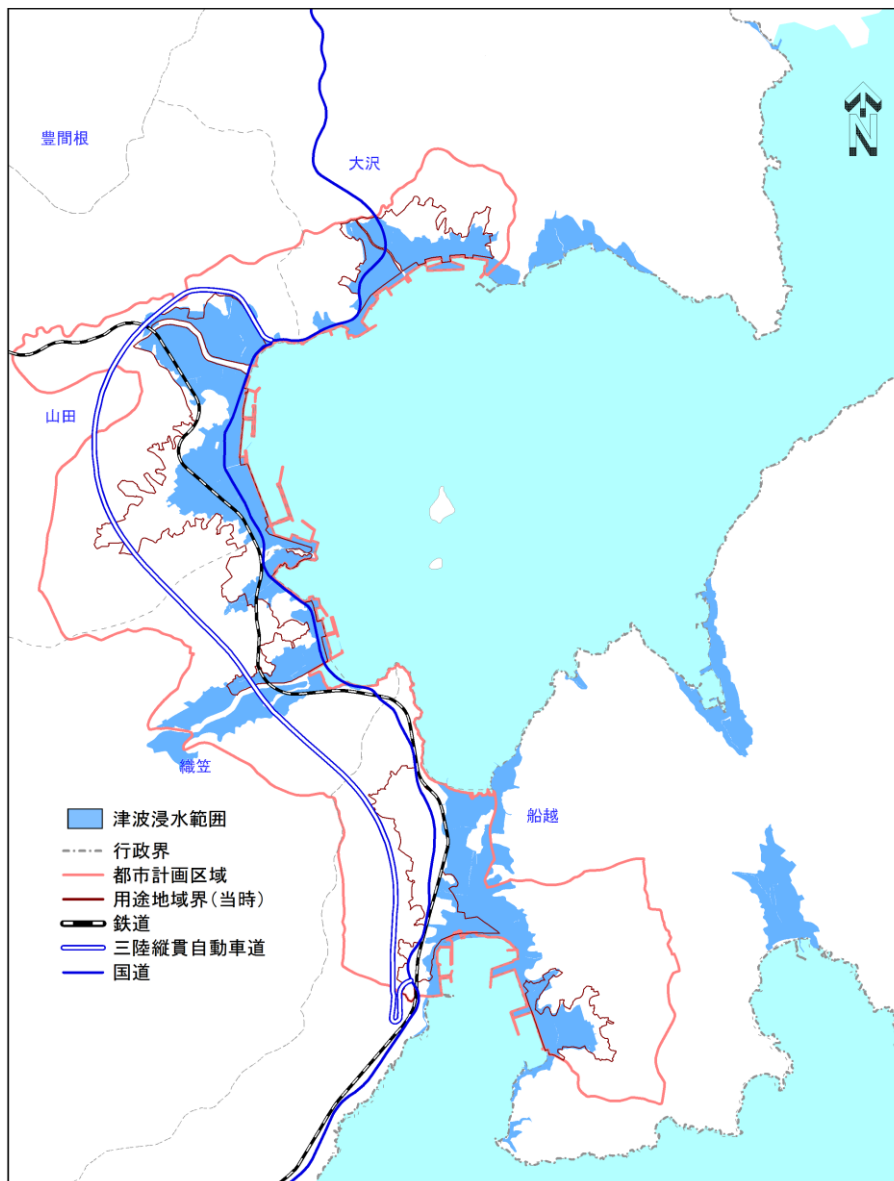
(1) 被災当時の状況

① 地震と津波の発生状況

平成 23 年 3 月 11 日 14 時 46 分頃、三陸沖を震源とする東北地方太平洋沖地震（マグニチュード 9.0）が発生し、本町では震度 5 弱が観測された後、15 時 22 分頃には、推定高さ 8～10m、遡上高では最大 25m にも及ぶ津波が山田湾に到達しました。

地震及びその後の津波によって市街地が壊滅的な被害を受けただけでなく、陸中山田駅周辺の中心市街地では大規模な火災が広がり、道路や水道の寸断により十分な消火活動が行えなかったこともあり、広い範囲が焼失する結果となりました。

図 東日本大震災による津波浸水範囲



(資料：都市計画基礎調査)

② 人的被害及び家屋被害

東日本大震災による人的被害は 824 人に達し、町の全人口（H26.3.1 時点：19,270 人）の約 4.3%が死亡・行方不明となりました。

また、家屋被害については、豊間根地区を除く沿岸地域の家屋のうち 45.8%が全壊し、大規模半壊や一部損壊まで含めると 55.8%の家屋が被害を受けました。

表 人的被害の状況

| 区 分 | | 人数 | 備 考 |
|-----------|---|-------|-------------|
| 死亡者数 | ① | 823 人 | H26.10.3 現在 |
| うち認定死亡者数 | ② | 210 人 | 〃 |
| うち遺体判明者数 | ③ | 63 人 | 〃 |
| 行方不明者数 | ④ | 1 人 | H26.3.14 現在 |
| 遺体収容者数 | ⑤ | 604 体 | H25.3.31 現在 |
| 実際の死亡者数 | ⑥ | 676 人 | ①－(②－③) |
| 実際の行方不明者数 | ⑦ | 148 人 | ④＋(②－③) |
| 合計 | | 824 人 | ⑥＋⑦ |

(資料：町資料)

表 家屋被害の状況

| 地区 | 全壊 | | 大規模 半壊 | 半壊 | 一部 損壊 | 被災家屋の合計 | | 居宅棟数 |
|-----|-------|-------|-----------|-----|----------|---------|-------|-------|
| | 数 | 割合 | | | | 数 | 割合 | |
| 大沢 | 435 | 56.5% | 32 | 37 | 26 | 530 | 68.8% | 770 |
| 山田 | 1,300 | 50.6% | 103 | 104 | 86 | 1,593 | 61.9% | 2,571 |
| 織笠 | 477 | 45.6% | 31 | 14 | 17 | 539 | 51.5% | 1,045 |
| 船越 | 132 | 17.1% | 19 | 21 | 32 | 204 | 26.4% | 770 |
| 田の浜 | 324 | 63.0% | 3 | 18 | 18 | 363 | 70.6% | 514 |
| 大浦 | 94 | 26.5% | 14 | 9 | 16 | 133 | 37.4% | 355 |
| 小計 | 2,762 | 45.8% | 202 | 203 | 195 | 3,362 | 55.8% | 6,025 |
| 豊間根 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 7 | 7 | 0.5% | 1,174 |
| 合計 | 2,762 | 38.4% | 202 | 203 | 202 | 3,369 | 46.7% | 7,199 |

(資料：町資料)

(2) 現時点での復興状況

① これまでの復興の取組経緯

本町では、震災後にまず「復興計画策定に向けた基本方針」を公表し、その後「山田町復興ビジョン」、「山田町復興計画」の策定を行い、今後10年間を「復旧期」、「再生期」、「発展期」の3段階に区分して復興に向けた施策や事業を掲げました。

その後、具体の事業内容を示す「山田町復興整備計画」を作成し、事業の進捗等に応じて随時計画変更を行いつつ、関係機関や地権者等との協議・調整、各種調査や測量・設計、さらに都市計画決定・変更を行ってきました。

現在は、当面の復旧を優先する「復旧期」から本格復興を進める「再生期」へと移行しており、各地区の復興まちづくりや各種施設の整備に向けた取り組みが進められているところです。

また、町の総合計画についても、平成27年12月の策定を目指して検討が進められています。

表 主な復興の取組経緯

| 日付 | 取組 | 備考 |
|------------------|--|----------------------|
| H23.3.11 | 東日本大震災の発生 | |
| H23.5. | 復興計画策定に向けた基本方針の公表 | |
| H23.7 | 山田町復興ビジョンの公表 | |
| H23.12 | 山田町復興計画の策定 | |
| H24.3 | 山田町復興整備計画の作成 | H26.12.26第15回変更計画を作成 |
| H24.6 | 山田町復興まちづくりかわら版発行開始 | H26.1現在第32号まで発行 |
| H24.10. | 各地区の復興関連事業スケジュール公表 | |
| H24.11 | 織笠地区震災復興土地区画整理事業の都市計画決定 | |
| H25.4 | 復興整備計画に基づく事業計画策定に着手 | |
| H25.5 | 織笠地区震災復興土地区画整理事業認可 | |
| H25.7 | 山田地区及び大沢地区土地区画整理事業区域の都市計画決定 山田地区津波防災拠点市街地形成施設都市計画決定 | |
| H25.10 | 織笠高台から土砂搬出開始 | |
| H25.11 | 山田地区土地区画整理事業認可 | |
| H25.12 | 大沢地区震災復興土地区画整理事業認可 織笠地区震災復興土地区画整理事業仮換地指定 | |
| H26.3 | 山田町震災復興事業 案内所開設 | |
| H26.4 | 織笠ベルトコンベア始動 | |
| H26.5 | 西川施工に先立ち、長崎街道を通行止め | |
| H26.6 | 大沢地区震災復興土地区画整理事業地内基礎撤去開始 | |
| H26.7 | 八幡町嵩上げ工事開始 | |
| H26.8 | 西川地盤改良開始 | |
| H26.8 ~H26.12 | 山田地区及び大沢地区の事業計画変更認可、仮換地案の供覧 | |
| H27.1 | 山田地区工事説明会 | |
| H27.2 | 織笠地区高台住宅団地申込受付 | |
| H27.5 | 山田町復興まちづくり計画の公表 | |

② 人口の推移

平成 26 年 10 月現在の本町における人口は約 16,800 人、世帯数は約 6,730 世帯となっています。

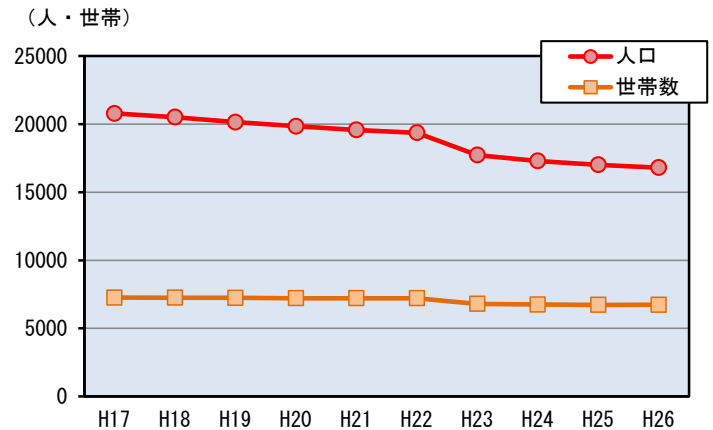
本町の人口は、震災前から緩やかな減少が続いており、震災直後の H23 年には対前年比 0.92 と急激に減少しましたが、現在は震災前の増減率である 0.98~0.99 で推移しています。また、世帯数については、世帯あたり人員が減少していることもあり、震災後はおおむね横ばいの状況です。

表 人口・世帯数の変化

| | 人口 | | 世帯数 | | 世帯当たり 人員 |
|-----|--------|------------|-------|------------|-------------|
| | 実数 | 対前年 増減率 | 実数 | 対前年 増減率 | |
| H17 | 20,787 | - | 7,257 | - | 2.86 |
| H18 | 20,511 | 0.99 | 7,249 | 1.00 | 2.83 |
| H19 | 20,145 | 0.98 | 7,242 | 1.00 | 2.78 |
| H20 | 19,848 | 0.99 | 7,214 | 1.00 | 2.75 |
| H21 | 19,579 | 0.99 | 7,215 | 1.00 | 2.71 |
| H22 | 19,372 | 0.99 | 7,211 | 1.00 | 2.69 |
| H23 | 17,735 | 0.92 | 6,801 | 0.94 | 2.61 |
| H24 | 17,296 | 0.98 | 6,750 | 0.99 | 2.56 |
| H25 | 17,013 | 0.98 | 6,720 | 1.00 | 2.53 |
| H26 | 16,807 | 0.99 | 6,731 | 1.00 | 2.50 |

(注：各年次とも 10 月 1 日現在)

図 人口・世帯数の変化



(資料：町資料)

④ 復興事業の概要

現在進められている、又は計画されている復興関連の事業は以下のとおりとなっています。

なお、高台住宅地の範囲や規模をはじめ、復興事業の具体内容については、今後も様々な調整を行いつつ見直しが行われます。その他、災害公営住宅についても、被災者の入居意向を踏まえつつ、各地区で建設が進められています。

表 各地区の復興事業の概要

| 地区名 | 復興事業の概要 |
|---------|--|
| 大沢地区 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 復興の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 漁業集落防災機能強化事業と土地区画整理事業を組み合わせ、既存市街地の嵩上げと高台住宅地整備を一体的に実施 ■ 主な復興関連事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：土堤（TP+9.7m）で整備 ・ 大沢地区都市再生土地区画整理事業 ・ 大沢地区漁業集落防災機能強化事業（高台団地の整備と漁業施設用地等の確保） ・ 主要地方道重茂半島線整備（高台道路） |
| 柳沢・北浜地区 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 復興の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害危険区域では防災集団移転促進事業により、地区内又は地区外の高台住宅地へ移転 ・ 低地部の集団移転後の跡地は緑地等として活用 ・ 災害危険区域以外では震災前から実施している土地区画整理事業を継続 ■ 主な復興関連事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：土堤（TP+9.7m）で整備（国道45号、緑地と一体的に整備） ・ 柳沢・北浜地区都市公園整備事業 ・ 柳沢・北浜土地区画整理事業（震災前からの事業を継続） |
| 山田地区 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 復興の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道45号沿道の低地部は防災集団移転促進事業を実施し、高台住宅地へ移転 ・ 集団移転後の跡地（災害危険区域）を有効活用した土地区画整理事業を実施 ・ その背後は土地区画整理事業により嵩上げを実施 ・ 陸中山田駅周辺（中心市街地エリア）及び高台（公共防災エリア）で津波復興拠点整備事業を一体的に実施 ■ 主な復興関連事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：直立堤（TP+9.7m）で整備 ・ 山田地区防災集団移転促進事業 ・ 山田地区都市再生土地区画整理事業 ・ 山田国道45号周辺地区都市再生土地区画整理事業（災害危険区域） ・ 山田地区津波復興拠点整備事業（中心市街地エリア、公共防災エリア） ・ 細浦柳沢線整備（高台道路） |
| 織笠地区 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 復興の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災集団移転促進事業による高台住宅団地整備と併せて、織笠川沿いの低地部の一部で土地区画整理事業（嵩上げ）を実施 ・ 織笠川沿いの低地部（災害危険区域）では、集団移転後の跡地を有効活用した土地区画整理事業を検討 ■ 主な復興関連事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：土堤及び直立堤（TP+9.7m）で整備 ・ 織笠地区防災集団移転促進事業 ・ 織笠地区都市再生土地区画整理事業 ・ 織笠地区都市再生土地区画整理事業（災害危険区域：検討中） |

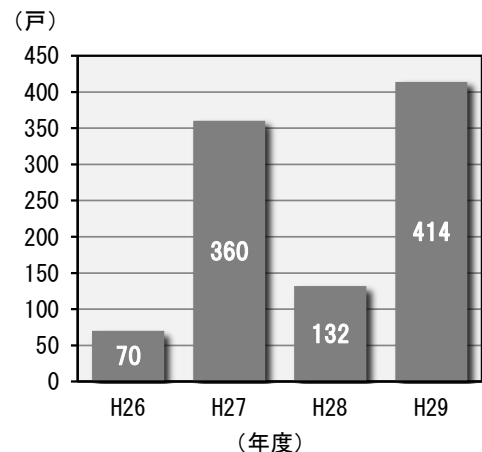
表 各地区の復興事業の概要（続き）

| 地区名 | 復興事業の概要 |
|----------|--|
| 船越・田の浜地区 | <p>■ 復興の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災集団移転促進事業により高台に住宅団地を整備（国道 45 号西側に 1 つ、船越半島側の高台道路に沿って 5 つ） ・ 浦の浜周辺は、船越公園、海水浴場等の復旧により、観光レクリエーション拠点を形成 <p>■ 主な復興関連事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：土堤（浦の浜：TP+11.6m、前須賀：TP+12.8m）で整備 ・ 船越・田の浜地区防災集団移転促進事業 ・ 船越・田の浜地区土地区画整理事業（災害危険区域・検討中） ・ 船越地区都市公園事業 |
| 大浦・小谷鳥地区 | <p>■ 復興の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大浦地区では漁業集落防災機能強化事業、小谷鳥地区では防災集団移転促進事業により、低地部から高台住宅地へ移転 <p>■ 主な復興関連事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤：大浦は直立堤（TP+9.7m）、小谷鳥は土堤（TP+12.8m）で整備 ・ 大浦地区漁業集落防災機能強化事業 ・ 小谷鳥地区防災集団移転促進事業 |

表 復興事業区域内の建設着工予定数（民間のみ）

| 年度 | 地区（事業） | 計画戸数 |
|----------|--------------|-------|
| 平成 26 年度 | 小谷鳥地区（防集） | 4 戸 |
| | 織笠地区（防集） | 60 戸 |
| | 大浦地区 | 6 戸 |
| 平成 27 年度 | 織笠地区（区画整理） | 27 戸 |
| | 織笠地区（防集） | 92 戸 |
| | 船越・田の浜地区（防集） | 146 戸 |
| | 大沢地区（漁集） | 95 戸 |
| 平成 28 年度 | 大沢地区（区画整理） | 90 戸 |
| | 大沢地区（漁集） | 42 戸 |
| 平成 29 年度 | 山田地区（区画整理） | 260 戸 |
| | 山田地区（防集） | 154 戸 |
| 合計 | | 976 戸 |

(H26.9.30 基準日：復興ロードマップより整理)



(3) 町民が期待するまちづくりの方向性

平成 26 年 9 月 15 日～9 月 30 日に実施した「山田町復興計画に関するアンケート調査」の中で、今後の復興まちづくりの取組に関する住民の要望や意見を把握しました。

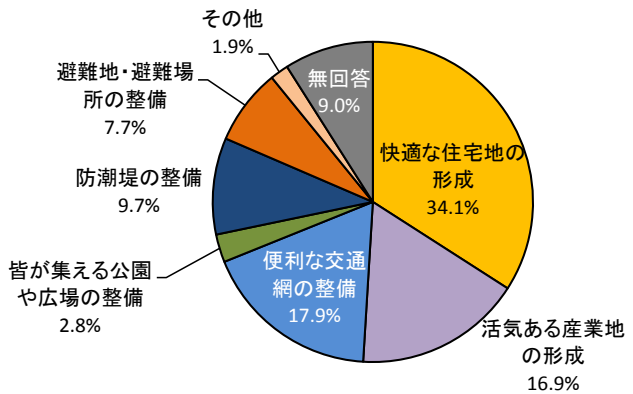
アンケートは町内全世帯・町外避難者合わせて 7,067 世帯を対象とし、回収数は 1,344 通（回収率 19.0%）でした。

① 「山田町の復興まちづくりでは、今後どのような点に重点を置くべきと思いますか」

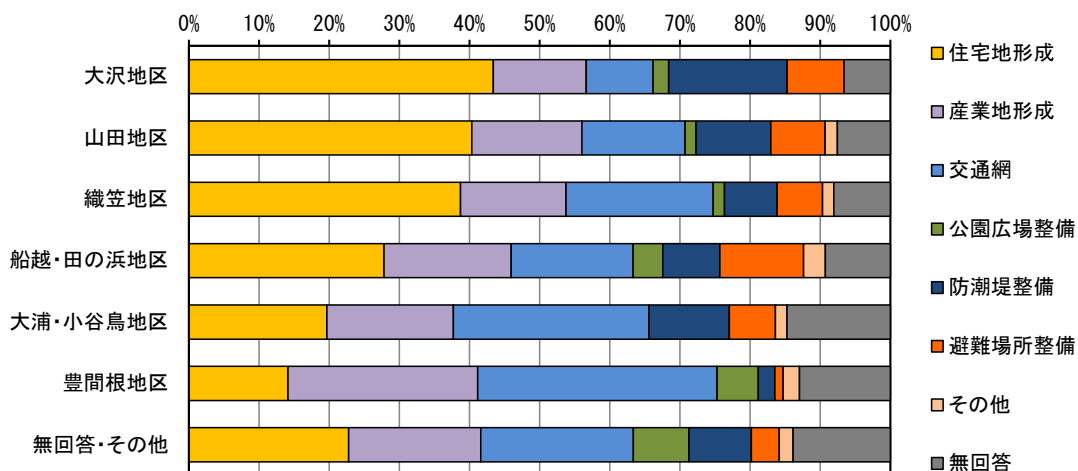
復興まちづくりで重点を置くべき内容としては、「快適な住宅地の形成」が最も多く、回答者の 34.1%を占めています。なお、被災前の居住地区別に見ると、大沢地区、山田地区では「快適な住宅地の形成」を重視する回答者の割合が高いのに比べて、豊間根地区、大浦・小谷鳥地区では、住宅地よりも「便利な交通網」を重視する割合が高いという結果となりました。

【重点を置くべきまちづくり】

| 区分 | 回答数 | 割合 |
|---------------|-------|--------|
| 快適な住宅地の形成 | 458 | 34.1% |
| 便利な交通網の整備 | 241 | 17.9% |
| 活気ある産業地の形成 | 227 | 16.9% |
| 防潮堤の整備 | 131 | 9.7% |
| 避難地・避難場所の整備 | 103 | 7.7% |
| 皆が集える公園や広場の整備 | 38 | 2.8% |
| その他 | 25 | 1.9% |
| 無回答 | 121 | 9.0% |
| 合計 | 1,344 | 100.0% |



【重点を置くべきまちづくり（被災前居住地区別）】



② 「各分野のまちづくりでは、今後どのような対策が重要になると思いますか」

「防災」「交通」「景観」の各分野の対策については、防災関連の対策に関しては全般的に重要と回答する割合が高く、景観関連の対策に関しては重要と回答する割合が低いという傾向が見られました。

このうち、「防災」に関しては、避難対策が最も重要とされ、次いで津波対策が重要とされています。「交通」に関しては、鉄道復旧が最も重視され、バスを重要とする割合は比較的低くなっています。「景観」に関しては、自然景観を重要とする割合は比較的高いものの、建築物や看板等の規制はあまり重視されていません。

●防災

| 区分 | 重要である | やや重要である | どちらとも言えない | あまり重要ではない | 重要ではない | 分からない | 無回答 | 合計 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|-------------------|
| 津波対策(防潮堤・嵩上げ) | 787 (58.6%) | 188 (14.0%) | 97 (7.2%) | 42 (3.1%) | 34 (2.5%) | 33 (2.5%) | 163 (12.1%) | 1,344 (100.0%) |
| 延焼対策(建築物不燃化) | 457 (34.0%) | 340 (25.3%) | 189 (14.1%) | 28 (2.1%) | 12 (0.9%) | 66 (4.9%) | 252 (18.8%) | 1,344 (100.0%) |
| 地震対策(建築物耐震化) | 617 (45.9%) | 291 (21.7%) | 149 (11.1%) | 12 (0.9%) | 4 (0.3%) | 41 (3.1%) | 230 (17.1%) | 1,344 (100.0%) |
| 避難対策(避難場所・避難路) | 870 (64.7%) | 189 (14.1%) | 58 (4.3%) | 8 (0.6%) | 1 (0.1%) | 26 (1.9%) | 192 (14.3%) | 1,344 (100.0%) |
| 孤立対策(代替路確保等) | 567 (42.2%) | 327 (24.3%) | 117 (8.7%) | 8 (0.6%) | 6 (0.4%) | 63 (4.7%) | 256 (19.0%) | 1,344 (100.0%) |

●交通

| 区分 | 重要である | やや重要である | どちらとも言えない | あまり重要ではない | 重要ではない | 分からない | 無回答 | 合計 |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|---------------|----------------|-------------------|
| 鉄道の早期復旧 | 681 (50.7%) | 214 (15.9%) | 109 (8.1%) | 69 (5.1%) | 72 (5.4%) | 53 (3.9%) | 146 (10.9%) | 1,344 (100.0%) |
| 路線バスの運行本数増加 | 449 (33.4%) | 336 (25.0%) | 243 (18.1%) | 37 (2.8%) | 10 (0.7%) | 48 (3.6%) | 221 (16.4%) | 1,344 (100.0%) |
| 路線バスの運行ルート見直し | 352 (26.2%) | 309 (23.0%) | 286 (21.3%) | 47 (3.5%) | 17 (1.3%) | 103 (7.7%) | 230 (17.1%) | 1,344 (100.0%) |
| コミュニティバス、デマンドバス等の導入 | 320 (23.8%) | 293 (21.8%) | 274 (20.4%) | 61 (4.5%) | 31 (2.3%) | 114 (8.5%) | 251 (18.7%) | 1,344 (100.0%) |
| 自転車、歩行者の空間確保 | 403 (30.0%) | 360 (26.8%) | 235 (17.5%) | 32 (2.4%) | 17 (1.3%) | 58 (4.3%) | 239 (17.8%) | 1,344 (100.0%) |

●景観

| 区分 | 重要である | やや重要である | どちらとも言えない | あまり重要ではない | 重要ではない | 分からない | 無回答 | 合計 |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|-------------------|
| 山並みや海岸などの自然景観の保全 | 360 (26.8%) | 350 (26.0%) | 310 (23.1%) | 49 (3.6%) | 31 (2.3%) | 72 (5.4%) | 172 (12.8%) | 1,344 (100.0%) |
| 建築物の色やデザインの統一 | 85 (6.3%) | 174 (12.9%) | 395 (29.4%) | 222 (16.5%) | 132 (9.8%) | 100 (7.4%) | 236 (17.6%) | 1,344 (100.0%) |
| 建築物の高さ規制 | 127 (9.4%) | 229 (17.0%) | 379 (28.2%) | 169 (12.6%) | 101 (7.5%) | 106 (7.9%) | 233 (17.3%) | 1,344 (100.0%) |
| 街路樹や生垣の緑の増大 | 156 (11.6%) | 262 (19.5%) | 424 (31.5%) | 112 (8.3%) | 92 (6.8%) | 73 (5.4%) | 225 (16.7%) | 1,344 (100.0%) |
| 看板や広告物の規制 | 137 (10.2%) | 212 (15.8%) | 443 (33.0%) | 129 (9.6%) | 89 (6.6%) | 101 (7.5%) | 233 (17.3%) | 1,344 (100.0%) |

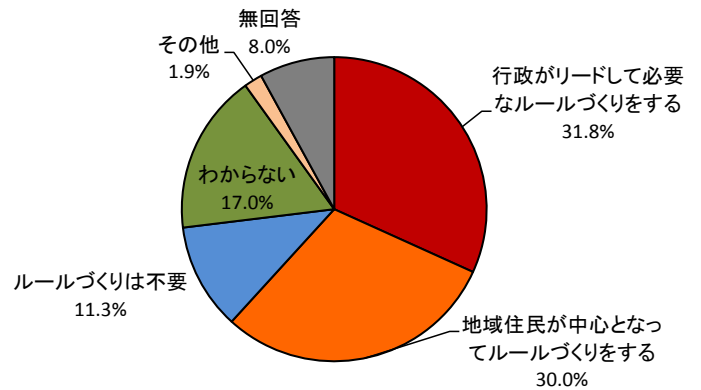
③ 「良好な街並み形成のために必要なルールはどのように決めるべきと思いますか」

良好な街並みを形成するためのルールづくりについては、「行政がリード」と回答する割合が最も高く（31.8%）、「地域が中心」との回答も30.0%を占めています。

一方、「ルールづくりは不要」という回答は11.3%にとどまっており、良好な街並み形成のために一定のルールは必要と考えられています。

【ルールづくりの考え方】

| 区分 | 回答数 | 割合 |
|----------------------|-------|--------|
| 行政がリードして必要なルールづくりをする | 427 | 31.8% |
| 地域住民が中心となってルールづくりをする | 403 | 30.0% |
| ルールづくりは不要 | 152 | 11.3% |
| わからない | 229 | 17.0% |
| その他 | 26 | 1.9% |
| 無回答 | 107 | 8.0% |
| 合計 | 1,344 | 100.0% |



(4) 今後想定される課題

① 基盤整備から住宅再建への円滑な移行

アンケート結果では、今後の復興まちづくりでは「快適な住宅地の形成」に重点を置くべきという意見が多く、少しでも早く住宅や事業所を再建できることが期待されています。

このため、防災集団移転促進事業や土地区画整理事業等による宅地整備を着実に進めていく一方で、基盤整備後の住宅再建、事業所立地が円滑に進むよう、様々な情報提供や各種支援を行う必要があります。特に、新たに住宅や事業所を建設する人にとっては、その地区や町全体がいつどのような形になるかという情報が重要であるため、個々の宅地に関する情報だけでなく、長期的な地区や町の将来像を示していく必要があります。

② 復興後の利便性や快適性の確保

復興市街地での住宅再建が進んでいない現時点では、身近な住環境の快適性や移動の利便性に対する要望はそれほど多くありませんが、新たな場所で生活が始まるのに伴い、路線バスの運行や買い物場所に関しても具体的な要望が出てくることが想定されます。また、住宅や事業所の建設によってまちづくりが進むにつれて、街並みへの配慮や用途混在の防止を求める意向も出てくることが考えられます。

今後は高齢の単独世帯が増加することも考慮すると、復興後の市街地における利便性や快適性を確保するための取り組みをあらかじめ検討しておく必要があります。

③ 低未利用地の有効活用

低地部の住宅等の移転跡地や各種公共施設の移転跡地については、津波による浸水危険性や企業立地の可能性等を踏まえつつ、有効活用に向けた検討と具体的な取り組みを進めなければなりません。特に、細分化された敷地が点在し、道路等の基盤もない状況では、これら低未利用地を有効活用することは困難な状況にあります。

休止事業者の事業再開や新たな事業者の立地を円滑に進めるため、土地活用の方向性に応じて敷地再編や基盤整備を行うとともに、その受け皿となる土地情報の提供を行う必要があります。

また、将来にわたって都市的土地利用の見込のない跡地については、公園や緑地等として活用するほか、自然的な土地利用へ転換することも視野に入れていく必要があります。

3 復興まちづくりの基本方針と将来都市像

(1) 復興まちづくりの基本方針

「山田町復興計画」では、東日本大震災からの復興を進める際の大命題として『二度と津波による犠牲者を出さない』との考え方を掲げ、津波から命を守ることを前提とした新しいまちづくりを進めていくこととしています。

また、「山田町復興計画」では、町が再生し、持続的に発展していくためには、町の特性に合った産業振興への取組や、地域コミュニティの再構築、そして町民一人ひとりが主体的に、そして積極的に復興の取組に参加することが課題であるとした上で、復興の基本理念を以下のとおり掲げています。

■ 復興の基本理念

- ① 津波から命を守るまちづくり
- ② 産業の早期復旧と再生・発展
- ③ 住民が主体となった地域づくり

本計画は、この復興の基本理念を踏まえて、土地利用、都市施設、市街地開発事業等の都市計画分野に係る内容を具体化し、復興というプロセスを通じてどのような都市の姿を実現するか示す役割を担っています。

また、今後さらに本格化する少子高齢社会の中で、本町が魅力と活力を失うことなく発展し続けていくためには、豊かな自然環境との調和・共生に配慮しながら、身の丈にあった持続可能なまちづくりを進めるとともに、町民の生活を支える産業の振興と生活サービスの充実を一層推進する必要があります。

これらのことを踏まえ、本町の復興まちづくりは、以下の基本方針に基づき進めていくこととします。

■ 復興まちづくりの基本方針

- ① 安全で快適な住宅地をつくる
- ② 町の活力を支える多様な産業地をつくる
- ③ 町内・町外の移動を便利にする
- ④ みんなが集まる場をつくる
- ⑤ 各地区の特性や魅力を残して育てる

① 安全で快適な住宅地をつくる

津波や土砂災害などの危険性のない区域に住宅地を整備するとともに、地震による建物倒壊や延焼火災を最小限に抑える市街地形成を目指します。また、安全性だけを優先するのではなく、自然環境や眺望にも配慮し、快適に暮らすことができる環境づくりも重視します。

② 町の活力を支える多様な産業地をつくる

町で暮らす人々が働く場や買い物をする場を確保するため、新たな事業所の立地を受け入れるための商業・産業系の土地を計画的に整備します。また、山田線の復旧、三陸縦貫自動車道路の開通など広域的な交通状況改善も視野に入れて、町の活力を支える多様な産業地の形成を進めます。

③ 町内・町外の移動を便利にする

高台住宅地をはじめ新たな復興市街地と既存市街地を結ぶ道路の整備、地区間及び町外と連絡する鉄道・バスの利便性向上などにより、高齢者でも安心・安全に移動ができる環境整備を進めます。また、身近な生活の場に仕事や買い物の場所を確保することで、少ない移動で生活できるようなまちづくりを目指します。

④ みんなが集まる場をつくる

新たな市街地をはじめ既存市街地においても地区のコミュニティ活動の中心となるコミュニティセンターや集会所等の配置・整備を進めます。また、住民の意向等を踏まえながら身近な公園や広場を配置するなど、日常的にみんなが集まることのできる場づくりを進めます。

⑤ 各地区の特性や魅力を残して育てる

各地区の人々が誇りと愛着を持って暮らし続けられるよう、住民意向を取り入れながら、各地区の歴史や文化を残した復興まちづくりを進めます。また、各地区の特性や魅力が町全体として効果的に発揮されるよう、地区間の連携強化や役割分担を進めます。

(2) 復興により目指す将来都市像

「山田町復興計画」では、復興後の町の将来像を実現するため、被災した沿岸部を中心に豊間根地区との連携も視野に入れながら、以下のような都市の骨格を形成することとしています。

■ 都市の骨格形成（まちの空間イメージ）の考え方

● 既存市街地・集落を基本にしたコンパクトなまちづくり

各市街地・集落の再生を基本とし、丘陵部の新たな開発等は必要最小限にとどめ、山田湾・船越湾を中心にしたコンパクトな暮らしやすいまちを目指します。

● 豊かな自然と調和・共生する美しいまちづくり

山田湾・船越湾及び周囲の山々の豊かな自然を活かし、海や山が近くに感じられ、市街地・集落と海や山が一体となった美しいまちを目指します。

● 多様な産業が展開する活力のあるまちづくり

三陸縦貫自動車道の全線供用に伴い広域的な結びつきが強まることを念頭におき、水産業、農林業、商工業、観光業等の多様な産業が活発に展開するまちを目指します。

この骨格構成の考え方を踏まえ、本町の土地利用、拠点及び連携軸の配置は、以下の考え方を基本として行っていきます。

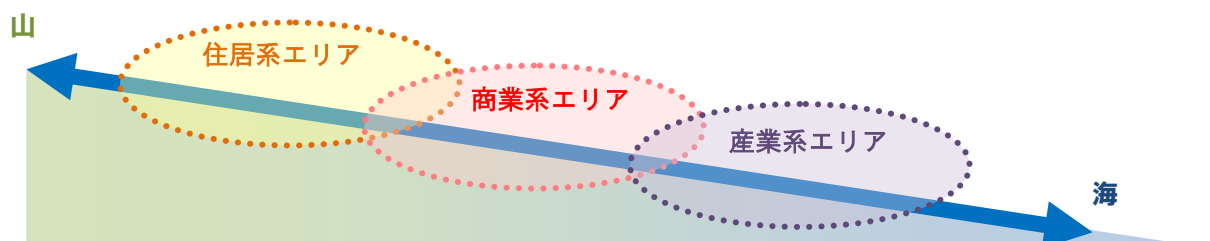
① 土地利用配置の考え方【安全な居住地と活力ある産業地の形成】

海と共に暮らし、かつ津波から生命を守るために、海からの「近さ」、そして山に向かって段階的に変化する土地の「高さ」を考慮した土地利用配置を基本とします。

このため、山田湾及び船越湾に面した低地部には、本町の活力を支える水産業を中心とする工場・事業所が集積する産業系エリアを形成し、その背後地の国道45号沿道を中心に店舗や飲食・宿泊施設等が集積する商業系エリアを形成します。また、これら津波による浸水が想定される低地部には、高台へ向かう避難路等を配置します。

住居系エリアについては、低地部の産業・商業系エリアとの連続性にも配慮しつつ、津波に対して安全な高さに配置することを基本とします。また、津波による浸水のおそれがない高台には、平時には憩いの場として機能し、津波発生時には低地部からの避難者を受け入れる避難地として機能する公園緑地を配置します。

図 土地利用配置のイメージ

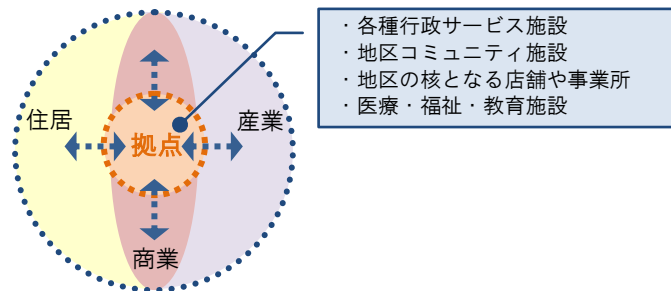


② 拠点配置の考え方【町全体と各地区における都市機能の集積】

湾に沿って市街地や集落が点在する本町の骨格的な都市構造を踏まえ、住民の日常生活に必要な商業業務施設や公共公益施設等が集積する拠点を各地区に形成します。

特に、山田地区の中心市街地に関しては、町全体に対してサービスを提供するための都市機能や、町全体の活力を牽引する商業・業務機能が集積する中心的な拠点を形成し、各地区の拠点に対する機能支援・機能補完も担うこととします。

図 地区の生活を支える拠点形成のイメージ



③ 連携軸配置の考え方【各地区の生活と産業を結び合わせる連携軸の強化】

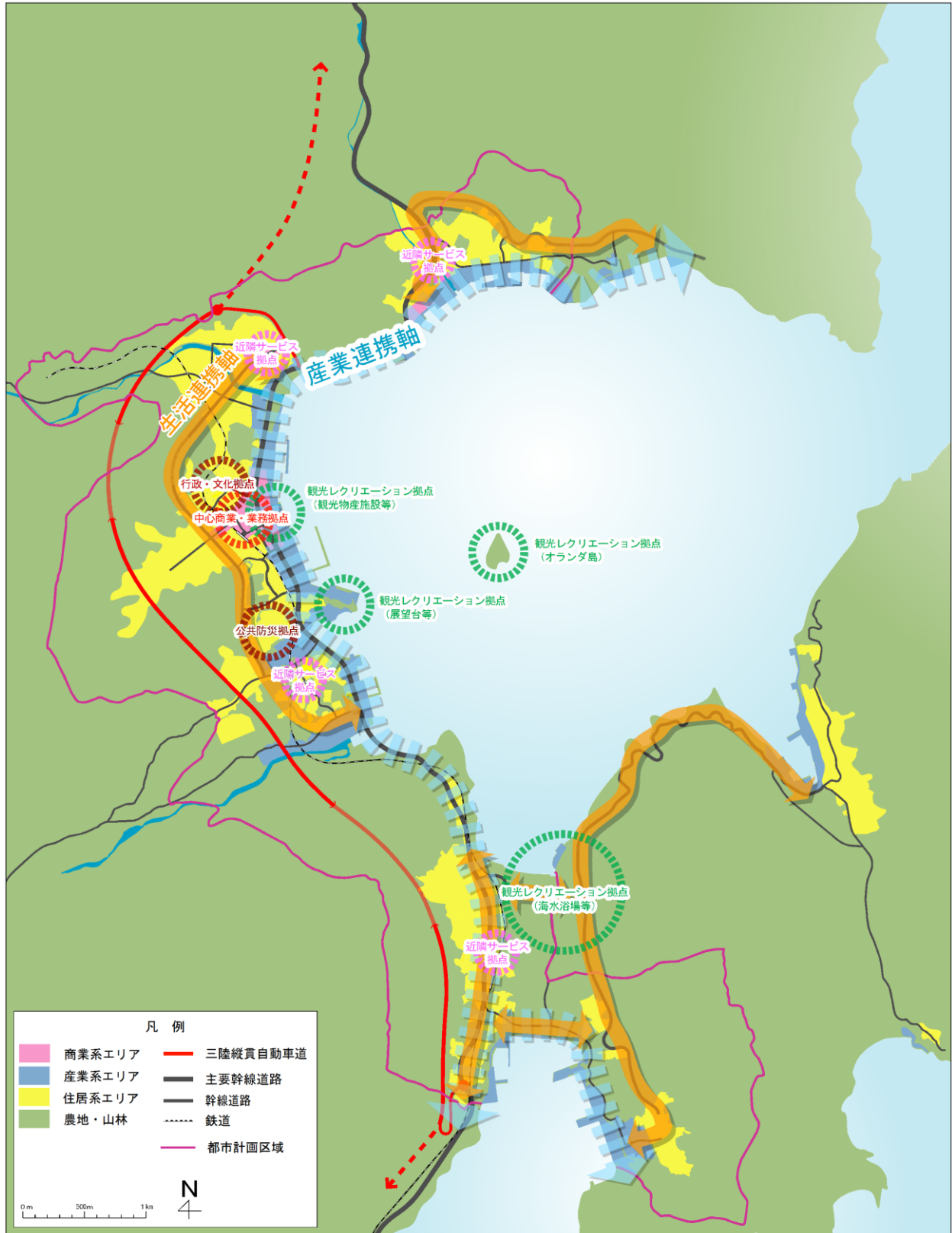
湾に沿って形成される地区間の連携を強化することにより、コンパクトな市街地が分散しつつ、一体の都市として連携しあう都市構造の確立を目指します。

このため、高台部分を中心に「生活」を結びつける連携軸、国道 45 号を中心に「産業」を結びつける連携軸を設定し、これらの軸に沿って各種土地利用や都市機能の集積を図ります。

表 拠点及び連携軸の配置方針

| 区分 | | 配置方針 |
|-----|--------------|--|
| 連携軸 | 産業軸 | ●国道 45 号沿道 →各漁港や低地部の産業系エリアを結び、この軸上を中心として産業再生・産業集積を促進します。 |
| | 生活軸 | ●細浦柳沢線、重茂半島線(高台道路) →高台住宅地を結び、安全で利便性の高い移動手段を確保します。 →避難・救援・復旧活動の拠点となる施設や空間を配置し、低地部の道路が寸断されても機能する代替路として位置づけます。 |
| 拠点 | 行政・文化拠点 | ●町役場、保健センター、中央公民館周辺 →町全体の利用を想定した都市機能が集積する中心拠点を形成します。 →現在の主要公共施設に加えて県立病院跡地の活用も検討し、行政サービス、文化・交流、医療・福祉等の都市機能の集積を図ります。 |
| | 公共防災拠点 | ●山田中学校及び町民グラウンド周辺 →被災時に町全体の避難・災害復旧を支援する公共防災拠点を形成します。 →被災した県立山田病院、消防署、宮古警察署山田交番を再整備し、中学校等と一体となった拠点の形成を図ります。 |
| | 中心商業・業務拠点 | ●陸中山田駅から国道 45 号周辺 →商業施設、業務施設、各種サービス施設の集約により、町の中心市街地活性化の牽引役となる空間づくりを行います。 |
| | 近隣サービス拠点 | ●大沢地区、柳沢地区、織笠地区、船越地区 →各地区の生活軸上において、地区の生活を支える近隣商業施設の集約を図り、中心商業・業務拠点の機能を補完します。 |
| | 観光レクリエーション拠点 | ●山田漁港周辺、浦の浜周辺、オランダ島など →各地区又は施設の特性に応じた観光レクリエーション機能の向上を図るとともに、ハード・ソフト両面の連携により交流人口増大を図ります。 |

図 山田町の将来都市構造



4 復興まちづくりの分野別計画

(1) 土地利用計画

① 現況と課題

高台住宅地、嵩上げ住宅地の造成事業が進められており、平成 27 年頃から順次住宅再建に着手できる見通しとなっており、今後は安全で快適な住宅地形成に向けた取組が重要となってきます。

低地部においても、移転跡地を産業系土地利用として有効活用するための土地区画整理事業が事業化されており、今後は様々な事業所の立地需要や必要とされる立地条件等を見据えながら、積極的な企業誘致活動を展開していくことが必要となります。また、漁港及び漁業関連施設、農地及び農業関連施設の復旧と併せて、今後も継続的・安定的に経営できる環境を整備していく必要があります。

なお、現在は各地区の状況や各事業の進捗に応じて土地利用の方向性を検討していますが、今後は、全体の土地利用需要やバランスを調整し、町全体でバランスが取れた土地利用配置を進めることが必要となります。

② 復興後に想定される課題

現在の復興事業により、都市的な土地利用面積は被災前よりも確実に拡大します。このため、今後の人口減少や高齢化に伴い、利用されない空地が大量に発生してくると、道路や下水道等のインフラの整備・維持が非効率になるほか、景観や治安等の面からも良好とは言えない市街地になってしまうことが懸念されます。

また、復興市街地を形成する過程では、当面は生活再建や企業立地を重視する必要があり、厳密に土地利用の規制誘導を行うことは困難な状況です。しかし、用途混在による住環境や操業環境の悪化を放置してしまうと、結果として被災前よりも町の魅力や活力が低下してしまう状況が生まれる可能性もあり、これら環境変化への速やかな対応が求められます。

③ 基本方針

● バランスの取れた土地利用配置

各地区において、住居系・商業系・産業系の土地利用をバランスよく配置することで、日常生活と密着する就業や買い物等の場が身近な場所に確保された市街地を形成します。

● 段階的・継続的な土地利用誘導

当面は、ある程度多様な用途の立地を許容できる規制にとどめ、住居系・商業系・産業系の3区分程度で土地利用の配置を進めていきます。そして、被災者の入居や事業者の新規立地が進んで土地利用の方向性が見通せる段階で、適切な土地利用規制を検討、導入することとします。

また、大量の空地が発生した場合を想定し、効率的で持続可能な都市構造を維持する観点から、積極的に跡地を活用すべき範囲、他の用途への転換も検討すべき範囲、自然地へと戻すべき範囲など、市街地の変化に対して計画的に対応できるようあらかじめ検討を進めていきます。

● 自然的土地利用の計画的な保全

市街地周辺の山林や農地については、今後も良好な環境を保全することを基本とし、無秩序な市街地の拡散を防止するよう努めます。

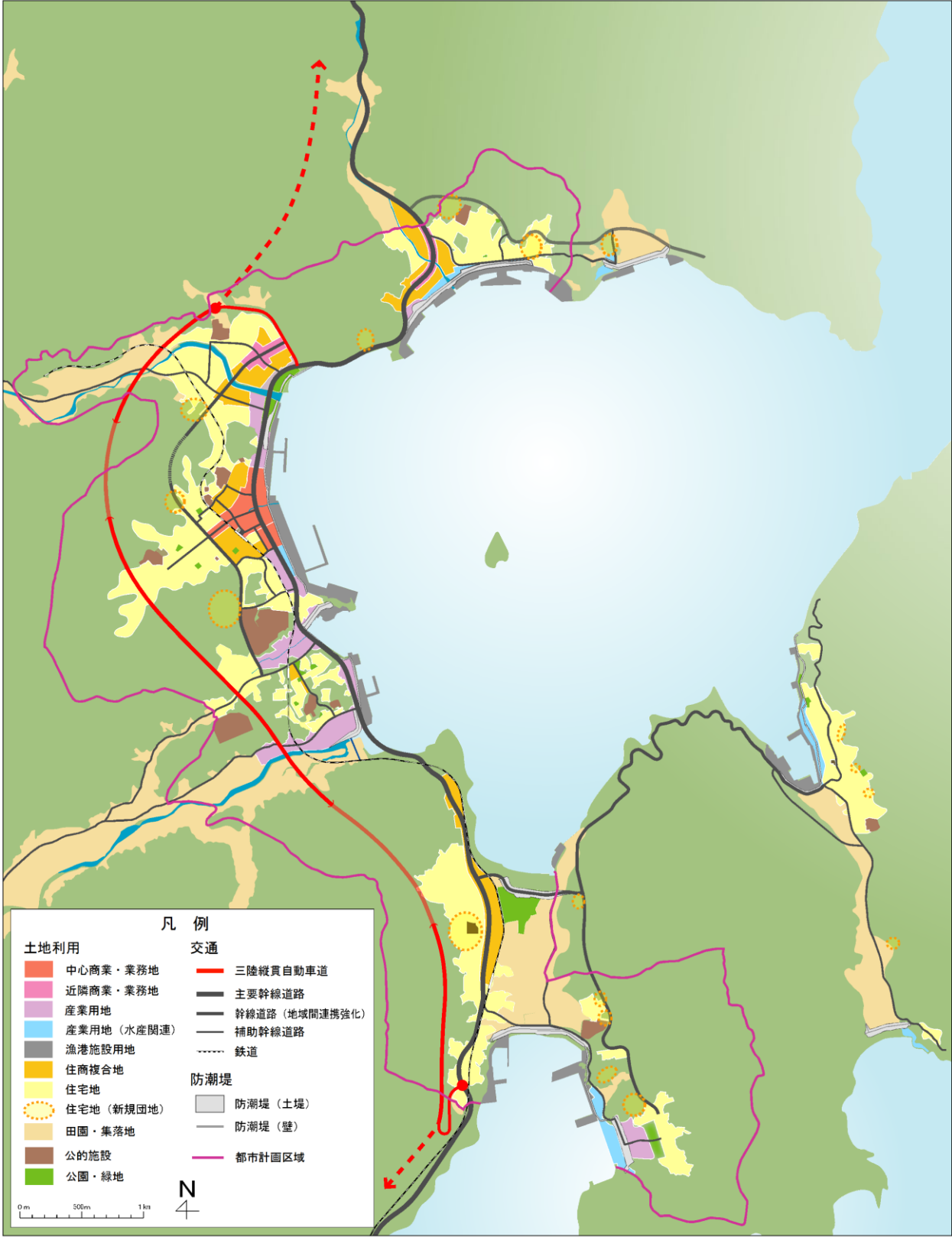
④ 土地利用配置方針

本町の土地利用区分とそれぞれの配置方針は以下のとおりとします。

表 土地利用配置方針

| 区分 | 土地利用区分 | 配置と土地利用の方向性 |
|------------|---------|---|
| 住居系 エリア | 住商複合地 | 商業系エリアの周辺と新織笠駅周辺に配置し、住宅と商業・業務施設が適度に混在した利便性の高い住宅系市街地を形成します。 |
| | 一般住宅地 | 津波の危険性がない災害危険区域外に配置し、生業再生に配慮しつつ良好な環境を維持・形成します。 また、各地区の需要に応じて災害公営住宅を整備します。 |
| 商業系 エリア | 中心商業業務地 | 陸中山田駅周辺から国道 45 号沿道の一帯に配置し、商業・業務、サービス、医療・福祉、宿泊、観光などの多様な施設を誘導します。 このうち駅近傍エリア(まちなか再生区域)は町の復興、活性化を先導する拠点とし、駅前広場、共同店舗、公共公益施設などの早期整備を図ります。 |
| | 近隣商業業務地 | 大沢地区の国道 45 号沿道及び柳沢・北浜地区の細浦柳沢線沿道に配置し、地区住民の日常生活を支える商業・業務、サービスなどの施設を誘導します。 |
| 産業系 エリア | 漁港施設用地 | 各漁港(堤外地)の周辺に配置し、水産物の水揚げ、加工・処理、貯蔵、漁具置き場などの空間・施設を確保します。 |
| | 産業地 | 国道 45 号沿道の一帯に配置し、沿道立地型の商業施設、流通施設、工業施設、倉庫などを誘導します。 |
| | 水産関連用地 | 産業地のうち、まとまった企業立地が見込めるエリアに配置し、水産関連施設の集約(誘導)に向けて必要かつ効果的な整備を進めます。 |
| その他 エリア | 農地・集落地 | 市街地に隣接する農地や集落については、現在の営農環境の維持・保全を図ります。 |
| | 山林 | 市街地を取り囲む丘陵部では、復興事業以外の無秩序な開発は抑制し、良好な自然環境・景観を維持します。 |

図 土地利用配置方針図



⑤ まちなか再生計画

本町では、陸中山田駅周辺の中心市街地と高台の公共防災エリアで津波復興拠点整備事業を一体的に実施しており、このうち中心市街地のにぎわい創出を先導する役割を担う拠点の商業地を「まちなか再生区域」と位置づけて具体の土地利用及び施設配置について検討を進めています。

まちなか再生区域では、大型駐車場を備えた商業店舗のほか、生活利便性向上に資する業務施設や公共施設を配置し、イベント等にも活用可能な公園・緑地を配置することとしています。また、高台住宅地に住む高齢者等が日常的に利用できるよう、陸中山田駅周辺の交通ターミナルとしての機能向上を目指すこととしています。

図 中心市街地の骨格構造イメージ



(出典：山田町まちなか再生計画)

図 まちなか再生区域の整備イメージ



(出典：山田町まちなか再生計画)

(2) 道路・交通計画

① 現況と課題

三陸縦貫自動車道については、平成 26 年度予算を踏まえた道路事業の見通しが公表され、平成 29 年度には山田町及び近隣市町の区間が開通する見通しが確定しました。本町としても、都市間の移動に要する時間の短縮により、物流の効率化、観光交流の促進などの効果が期待されます。

国道 45 号については、現況ルートを基本としつつ、防潮堤の整備や市街地復興と併せて部分的に再整備が進められています。その他の幹線道路、補助幹線道路についても各地区の市街地の骨格を形成する形で配置され、今後復興事業により整備が進められる予定となっています。

新たな道路網の検討においては、低地部から高台へ向かう道路網の充実・強化が図られますので、今後は、住民の避難活動を考慮した避難経路を設定していくことが重要となります。

JR 山田線に関しては、三陸鉄道への移管が合意され、比較的被害が少なかった区間から復旧が進められることになりました。ただし、全区間復旧までは、今後さらに数年間を要する見通しとなっています。

② 復興後に想定される課題

市街地を通過する国道 45 号、高台を連絡する幹線道路、内陸部を縦断する三陸縦貫自動車道のそれぞれが担う役割や機能が明確になっていない場合、観光客や物流事業者が本町を素通りするだけになったり、逆に生活交通と産業交通が錯綜するといった問題が生じることも予想されます。

また、復興事業により住宅地の範囲は大きく変化しており、多くの人々が利用する公共施設や医療施設、商業施設等の立地場所も変化することから、復興後の生活を支える新たな公共交通ネットワークの構築が必要となってきます。

③ 基本方針

● 災害に強い道路網の形成

津波のおそれのない高台道路と併せて低地部から高台に至る道路（避難路）の整備を進めるとともに、災害時の物資の緊急輸送や救援・救護のため、三陸縦貫自動車道へ乗り入れが可能となる防災避難インターチェンジの配置について要望していきます。

また、市街地内では、災害に強い市街地形成に向け、延焼遮断効果のある幹線道路の整備を進めます

● 都市活動と産業活動を支える道路網の形成

三陸縦貫自動車道と連携し、市街地内に発生集中する自動車交通を適切に処理し、安全で快適な都市活動と活発な産業活動を支える、段階的な道路網の形成を図ります。

● 人と環境にやさしい交通体系の構築

本格的な高齢社会の到来に備え、公共交通の利便性向上、歩行者ネットワークの形成、自転車利用の促進を図ります。特に、陸中山田駅周辺の中心商業業務地では、住民や来訪者の快適性や安全性を確保するため、歩道の設置、バリアフリーに配慮した施設整備等を進めます。

なお、鉄道、バスについては、それぞれ次のように復興・整備を進めていきます。

■ 鉄道・・・山田線の早期復旧

→三陸鉄道への移管が決定したJR山田線（宮古駅～釜石駅間）については、今後も早期復旧に向けた取組を進めます。また、将来にわたって鉄道を維持できるよう、本町でも各種利用促進策を検討していきます。

■ 路線バス・・・復興後の道路網に対応した路線バスの再編

→住民の日常生活に必要な不可欠な路線バスについては、復興事業による道路網の再編、駅の移設及び駅前広場の再整備などを踏まえて路線網再編に向けた調整を進めます。

■ その他の公共交通・・・公共交通不便地域への対応

→山間部の集落など路線バスではカバーできない公共交通不便地域については、地域の特性に合わせた持続可能な交通確保の手法を検討し、公共交通不便地域の解消に努めます。

表 道路配置計画

| 区分 | 道路名称 | 道路の位置づけ |
|---------|--|--|
| 自動車専用道路 | 三陸縦貫自動車道 | 宮城県仙台市から岩手県宮古市に至る高規格幹線道路 |
| 主要幹線道路 | 国道 45 号 | 山田町と周辺都市とを結び、町内の主要な市街地・集落を結ぶ道路 |
| 幹線道路 | 主要地方道重茂半島線 3・4・1 細浦柳沢線 山田東西幹線 1 号(3・4・2 南町大畑線) 山田東西幹線 2 号(3・5・1 駅前海岸線) 3・5・9 織笠外山線 | 高台市街地間、又は低地部と高台市街地間を連絡し、津波が発生した場合には国道 45 号の代替道路、高台への避難路として機能する道路 |
| 補助幹線道路 | 町道大沢本通線 3・4・3 北浜関谷線 3・5・10 柳沢北浜線 山田東西幹線3号(3・5・8 飯島線) 山田東西幹線4号(3・5・2 八幡海岸線) 山田東西幹線5号 町道境田南線 町道織笠中央線 町道織笠南側線 町道浦の浜田の浜線 町道長林大浦線 町道前横須賀タブの木荘線 | |

図 骨格的な道路網イメージ

三陸縦貫自動車道は仙台～宮古間を結ぶ道路の名称であり、三陸北縦貫自動車道（宮古～久慈）、八戸久慈自動車道（久慈～八戸）とともに「三陸沿岸道路」を構成する高規格道路の一つ。三陸沿岸道路は、宮城、岩手、青森の各県の太平洋沿岸を結ぶ延長 359km の道路で、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトに位置付けられた復興道路。

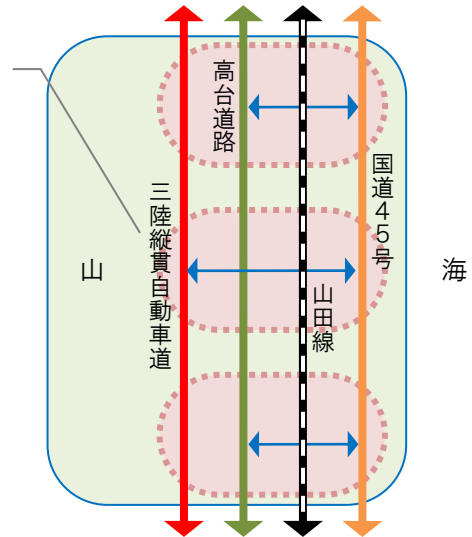


図 道路網再編を踏まえた路線バス再編のイメージ

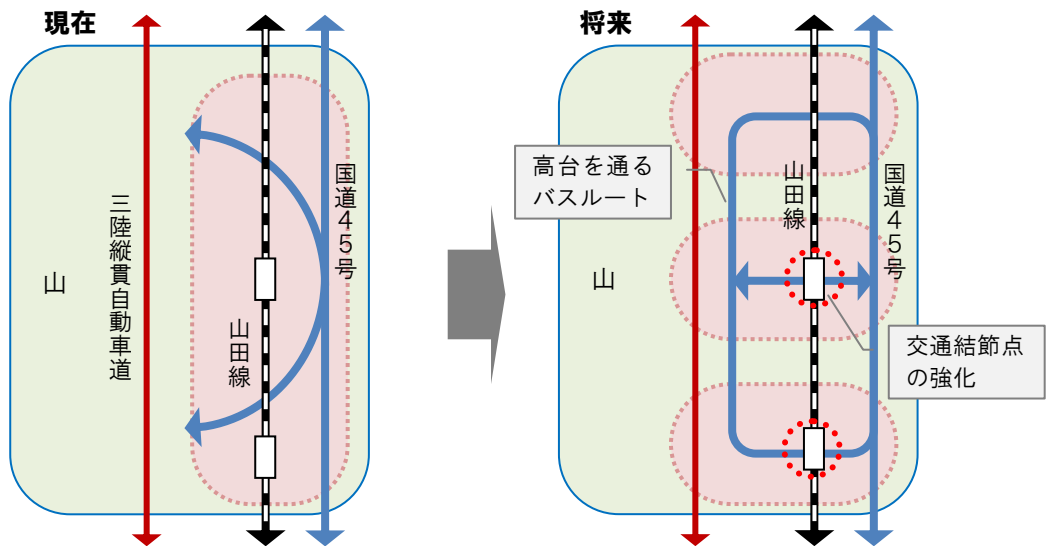
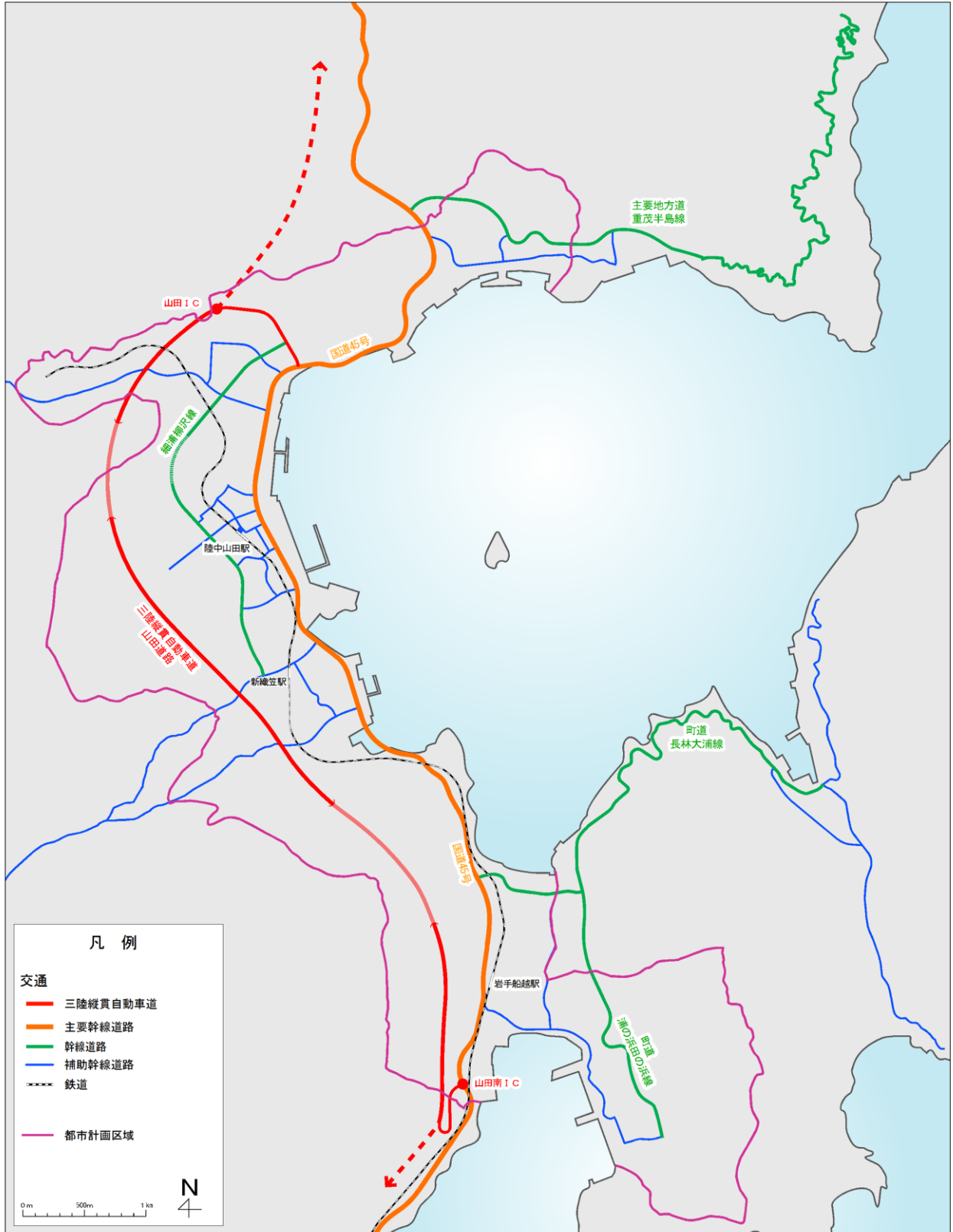


図 道路網整備方針図



(3) 公園・緑地計画

① 現況と課題

山田湾を囲む豊かな山林の緑、市街地を流れ山田湾に注ぐ河川や水路、そして市街地から眺められる山田湾とオランダ島等から構成される眺望は、山田町の都市構造、市街地形態の骨格をなしていますが、大規模造成によってこれらの形や眺めは一部変わりつつあります。

また、被災前から利用されていた主な公園やグラウンドは、津波による被害を受けたり、仮設住宅の建設場所として利用されるなど、現在も利用できない状態が続いています。その一方で、復興事業により各地区で新たな公園が整備されるほか、低地部の跡地を活用した公園緑地も整備されることから、これら公園緑地の機能や特徴を明確にし、町全体としてバランスよく配置する工夫が必要となっています。

② 復興後に想定される課題

大規模な土地造成や河川改修による環境面や景観面の影響が適切に軽減されない場合、復興を通じて山田町の魅力そのものが失われるという事態へとつながりかねません。特に、防潮堤の整備によって海を眺められない市街地が増大することを踏まえると、海への眺望を考慮した公園緑地の配置・整備は重要な取組となります。

新たな公園緑地を整備するにあたって、利用者にとって使いづらかったり、魅力に乏しい公園緑地であれば、利用されないまま行政による維持管理費だけが嵩むという結果を生みます。このため、適切に利用され、かつ維持・管理のしやすい施設を整備することが必要となります。また、地区住民の年齢構成の変化、コミュニティ活動の内容の変化によって、求められる公園緑地のあり方も変わるため、変化に柔軟に対応できる公園緑地のあり方を検討する必要があります。

③ 基本方針

● 豊かな水と緑の保全とネットワークの形成

山林、河川と海、そして町内各地の公園緑地を結ぶ水と緑のネットワークを形成し、これらを骨格として人々が集まり、回遊する仕組みを構築します。

また、新たな造成地が周辺の自然環境と調和するよう、造成に伴い発生する法面の緑化や住宅地周辺における植樹など、適切な軽減措置を講じます。加えて、人口減少等に伴い、長期的には高台住宅地の規模縮小が必要となることも考慮し、山林縁辺部のエリアから山林へ戻していくような工夫についても検討していきます。

● 町全体・各地区の魅力を高める公園緑地の整備

中心商業業務地において、住民や来訪者の観光や買い物等の休憩の場として利用される公園や広場を整備し、山田町のまちなかの顔となる空間演出を行います。また、住民や来訪者がまちなかから海を眺望できるよう、市街地と海を結ぶ公園緑地を整備します。

各地区に整備される公園緑地については、地区のコミュニティの中心となるよう、住民による維持管理が行われ、住民の要望に応じた使い方ができるような公園づくりを進めていきます。

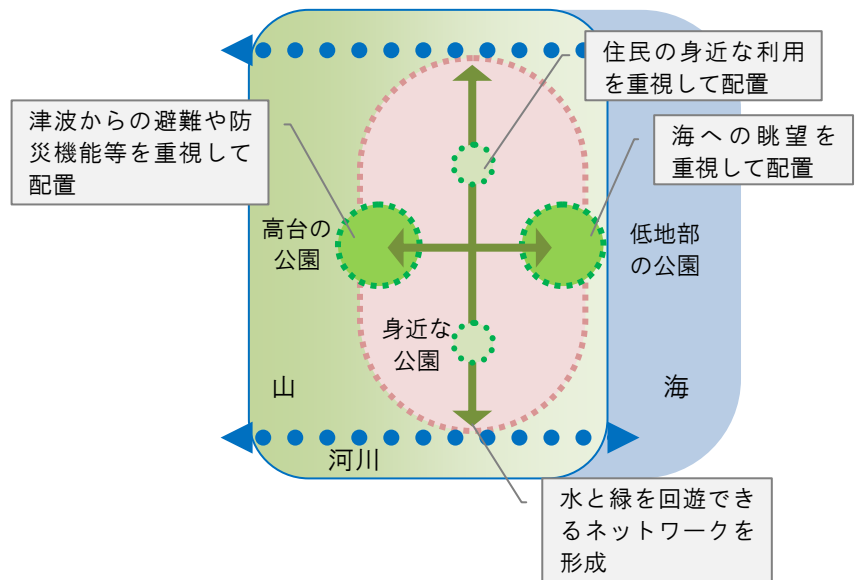
● 防災機能を有する公園・緑地の整備

東日本大震災では、町民総合運動公園は救援・救護の拠点として、また船越公園はガレキ置き場として活用され、山田町の復旧・復興にとって極めて重要な役割を果たしました。この教訓を踏まえ、公園・緑地の整備にあたっては、必要に応じて防災機能を持たせるように配慮します。

表 公園緑地配置計画

| 種別 | 公園緑地名称 | 配置・整備の考え方 |
|------|---------------|--|
| 運動公園 | 町民総合運動公園 | 既存の開設済施設の維持を図ります。 |
| 総合公園 | 船越公園 | 防潮堤用地との関係、周辺各種施設との連携を考慮して災害復旧を行います。 |
| 街区公園 | (各地区に配置) | 復興事業実施区域において、各街区から誘致距離250mを基本として配置を行います。 |
| 緑地 | (仮称)柳沢・北浜海浜緑地 | 柳沢・北浜地区において、防潮堤、国道45号の整備と一体的に整備を進めます。 山田湾を眺望できる緑地空間として、津波に対する安全性とともに景観に配慮した空間整備を行います。 |
| | (仮称)田の浜緑地 | 田の浜地区の既存市街地の津波に対する安全性を高めるための防災緑地を整備します。 |

図 公園緑地の配置イメージ



(4) 下水道計画

① 現況と課題

本町では、大沢処理区、山田・織笠処理区、船越処理区・田の浜処理区、大浦処理区の4処理区で下水道整備を進めており、このうち山田・織笠と船越は公共下水道事業、大沢、田の浜、及び大浦は漁業集落排水事業で整備が進められ、これら処理区外では合併処理浄化槽の設置が進められています。

被災前の段階で山田・織笠処理区以外は供用開始されていましたが、山田・織笠処理区については、現在も終末処理場が整備されていないため、新たに整備する高台住宅地等においても当面は暫定的にコミュニティプラントによる処理を行うこととなっています。

② 復興後に想定される課題

下水道については、人口が密集した市街地では集合処理が経済的となり、低密度な集落地等では合併処理浄化槽のような個別処理の方が経済的となります。このため、集合処理方式を採用する場合、下水道整備区域における人口密度が低下していくと、一人あたりの下水道処理コスト及び下水道施設の維持管理コストが増大することが想定されます。

③ 基本方針

本町では、養殖業が行われている山田湾の良好な水質を保全するために、汚水処理施設で集合処理を行う処理方式を維持する必要があります。このため、山田・織笠処理区における公共下水道の整備を進めるとともに、その他3処理区においても既存施設の適切な維持・更新を図ることとします。ただし、効果的かつ持続的な下水道の維持管理を目指すため、新たな市街地の拡大又は縮小を検討する際には、下水道事業区域内の人口密度の維持にも十分に留意することとします。

また、下水道処理区以外の区域においては、今後も合併処理浄化槽の整備・普及を進めていきます。

表 下水道整備計画

| 地区 | 下水道事業区分 | 処理方法 |
|-------|----------|----------------------------|
| 大沢 | 漁業集落排水事業 | 大沢地区漁業集落排水処理施設(大沢漁港東側)で処理 |
| 柳沢・北浜 | 公共下水道事業 | 終末処理場(柳沢地区北側で都市計画決定済)で処理予定 |
| 山田 | 公共下水道事業 | 〃 |
| 織笠 | 公共下水道事業 | 〃 |
| 船越 | 公共下水道事業 | クリエイトピュア汚水処理場(船越地区南側)で処理 |
| 田の浜 | 漁業集落排水事業 | 〃 |
| 大浦 | 漁業集落排水事業 | 大浦排水処理施設(大浦漁港地西側)で処理 |
| 小谷鳥 | 合併処理浄化槽 | 単独処理 |

(5) 防災施設配置計画

① 現況と課題

東日本大震災で破壊された防潮堤については、明治三陸地震津波（朔望平均満潮位）に対する津波シミュレーションの結果に基づいて新たな高さや構造が決定されましたが、復旧・整備が完了するまでにはあと数年を要する状況となっています。

なお、防潮堤整備後でも、想定を上回る津波が発生した場合に備えて、安全な避難場所等の指定や配置及び避難路の整備等を進めるとともに、各地区において地域を熟知する自主防災組織、自治会等地域住民自らが避難経路等を検討していくことが必要であります。

また、山林に囲まれて市街地や集落が形成されてきた本町では、土砂災害のおそれのある区域が各地に分布しており、新たな宅地開発等の際にはこうした災害危険性にも十分留意する必要があります。

② 復興後に想定される課題

災害危険区域に指定された低地部でも、一定の構造規制を満たせば居住することは可能であるため、津波の記憶が風化していくのに伴い、商業施設や事業所が立地する便利な低地部に人々が回帰してくる可能性があります。このため、低地部における居住制限の厳格化に努めるとともに、就業者や観光客を含めて、地震及び津波等による災害が発生し、又は発生する恐れがある場合に備えた対策を十分に講じておく必要があります。

さらに、本町では、津波による被害に加え、その後の延焼火災によって市街地の多くが被災したことから、市街地の実態や住民等の意向を踏まえつつ、延焼火災の拡大を抑制するための方策を取り入れていく必要があります。

③ 基本方針

● 災害時に迅速に対応できる都市構造の形成

災害に強い市街地の形成、広域的な防災拠点と各地区における防災拠点との連携、避難場所と避難路の効果的な配置により、災害による被害を軽減させるとともに、迅速に応急・復旧を進められる備えを進めます。

● 災害リスクを考慮した市街地の形成

津波・洪水による浸水リスク、又は土砂災害リスクが高いエリアにおいては、今後も適切な建築制限を実施します。また、市街地形成の過程で高密度化が進む可能性があるエリアでは、道路や公園等の適切な配置、燃えにくい建築物への建替誘導等により、延焼リスクの増大を未然に防止するよう努めます。

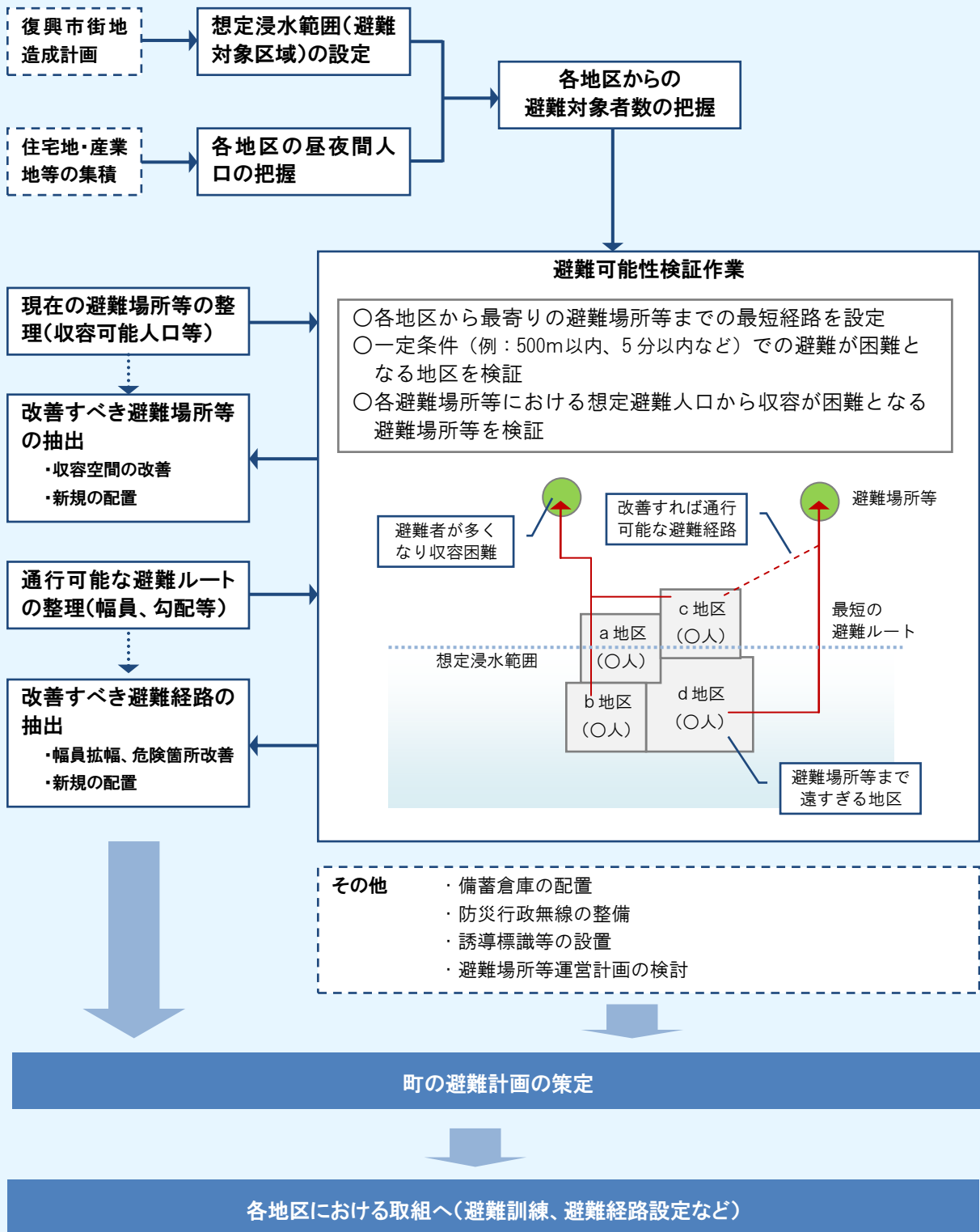
● 地区の実態に応じた避難施設の配置

地域防災計画に位置づけられた避難場所及び避難所に加え、復興関連事業により新たに住宅地となる場所では避難人口に応じた避難場所を確保します。復興まちづくりの進捗状況に応じ、住民の円滑かつ安全な避難の確保のため、地域の実情に応じた津波避難設備の整備を検討し、避難困難区域の解消に努めます。

また、主要な避難路の整備を進めるとともに、各地区における避難経路設定に向けた検討を支援していきます。

■ 津波避難施設配置の考え方

●復興市街地における住宅建設等が進むのと併せて、津波に備えるための避難場所の配置についても次のように見直しを進めていきます。



(6) 公共公益施設配置計画

① 現況と課題

本町では、町役場・支所、中央公民館のほか船越小学校以外の学校は被災を免れましたが、県立山田病院、消防署及び一部消防屯所、さらに集会所・コミュニティセンターの多くが被災し、現在もその復旧・復興が進められているところです。

これら公共公益施設に関しては、今回の津波の教訓を踏まえ、津波のおそれのない安全な高台での復興が進められていますが、このうち病院、消防署、警察のように、災害発生時に迅速な救急・救援活動が求められる公共施設に関しては、町全体に対して効果的にアクセスできる位置で再建することも求められています。

② 復興後に想定される課題

町民の生活にとって必要以上の施設や、将来的に維持が困難となるような施設を建設してしまうと、その維持管理が町及び地区住民にとって負担になるため、最小限の施設を効果的に配置することが重要となります。

また、新たに整備する施設に対しては、地区で必要とする各種機能を複合的に導入することで、効率的な利用及び維持管理が可能になるよう工夫する必要があります。

③ 基本方針

● 町全体を対象とする公共公益拠点の形成

町役場周辺及び津波復興拠点の中心市街地においては、町全体への公共サービスを提供する主要な公共公益施設の整備を図り、周辺の商業業務施設と一体となった利便性の高い公共公益拠点を形成します。

また、細浦柳沢線沿道の高台には、新たに建設される県立山田病院や山田消防署、宮古警察署山田交番等を集約化し、町全体に対して効果的にアクセスできる公共防災拠点を形成します。

● 防災機能を有する地区拠点の形成

各地区に配置するコミュニティセンターについては、地区住民による日常的な利用のほか、災害時には必要最低限の電力供給も可能な防災拠点として整備を進めます。

その他、高台住宅地や嵩上げ市街地における人口集積の状況を踏まえ、コミュニティ活動に利用できる集会所を配置します。

5 復興まちづくりの地区別計画

(1) 大沢地区

① 地区の状況

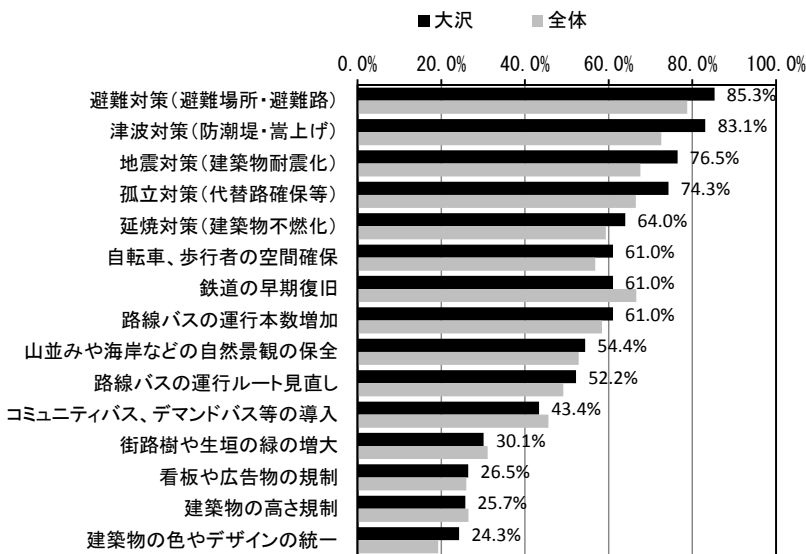
大沢地区は、山田湾北側沿岸に形成された漁村集落を中心とする地区であり、ホタテ、水産加工を中心とする漁業が盛んに行われていました。被災前から国道45号沿いには大型商業施設が立地し、被災後も早い段階から国道45号沿道で複数の商業施設が再建又は新規立地しています。

東日本大震災により、地区人口の5.4%が死亡又は行方不明となり（死亡者数121名、行方不明者数0名）、地区内家屋等のうち435棟が全壊、32棟が大規模半壊となりました。また、高台に建設されていた大沢小学校は被災を免れたものの、低地部にあった山田消防署をはじめとする主要な公共施設は全て被害を受けました。

現在は、漁業集落防災機能強化事業と土地区画整理事業を組み合わせ、被災した市街地の再編と高台住宅地整備が一体的に実施されています。

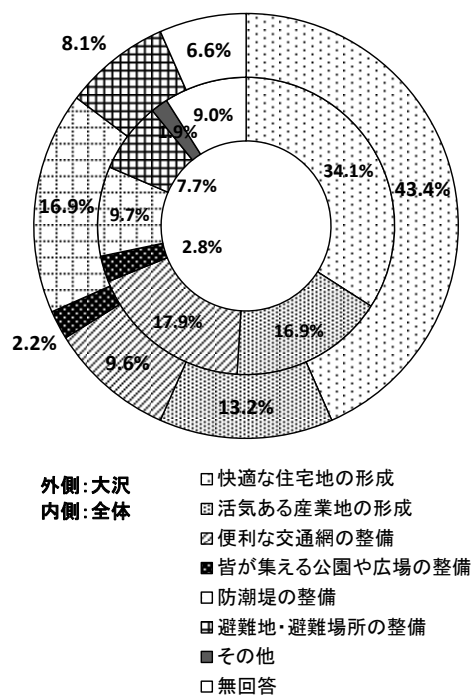
復興まちづくりへの住民意向では、他の地区と比べて快適な住宅地の形成と防潮堤の整備を重視する傾向が見られました。今後重要となる対策についても、回答者の8割以上が避難対策と津波対策を重要と回答しています。

図 重要になる対策（上位順）



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



② 基本方針

● 土地利用の方針

国道 45 号沿道（大沢川周辺）は「近隣商業業務地」と位置づけ、地区住民の日常生活を支える商業・業務、サービスなどの施設を誘導します。この近隣商業業務地周辺には「住商複合地」を配置し、住宅と商業・業務施設が適度に混在した利便性の高い住宅系市街地を形成します。

防潮堤外には「漁港施設用地」を配置し、漁業施設が立地するための用地を確保します。また、防潮堤の背後には、主に水産業関連施設の立地を誘導する「産業地」を配置します。

「一般住宅地」のうち、被災した市街地では、土地区画整理事業により地盤沈下分の嵩上げを行い、住環境の形成・保全を重視した低層住宅地を整備します。防潮堤等の事業用地内の居住者のための高台住宅地（大沢第1団地、大沢第2団地、浜川目団地、袴田団地）を整備し、このうち用途地域外に整備される団地では、今後、用途地域の指定、建築協定の締結等により、良好な住環境の形成・保全を図ります。

浜川目の一団となった農地については、今後も農用地区域内の優良農地の保全と併せて農業基盤の整備を図ります。

● 道路・交通の方針

国道 45 号については現況ルートを維持し、国道 45 号から分岐する主要地方道重茂半島線を地区の幹線道路として位置づけ、平時における集落分断の解消、被災時における集落孤立の回避を図るため、高台住宅地沿いの高台部分で再整備を進めます。

地区内の主要生活道路（補助幹線道路）は、幹線道路と平行する形で低地部の土地区画整理事業区域に配置し、低地部から高台に向かう区画道路を整備します。

地区住民の生活の足となる路線バスについては、高台住宅地の整備及び幹線道路・生活道路の再配置を踏まえ、バスルート変更の必要性について検討・調整を行います。

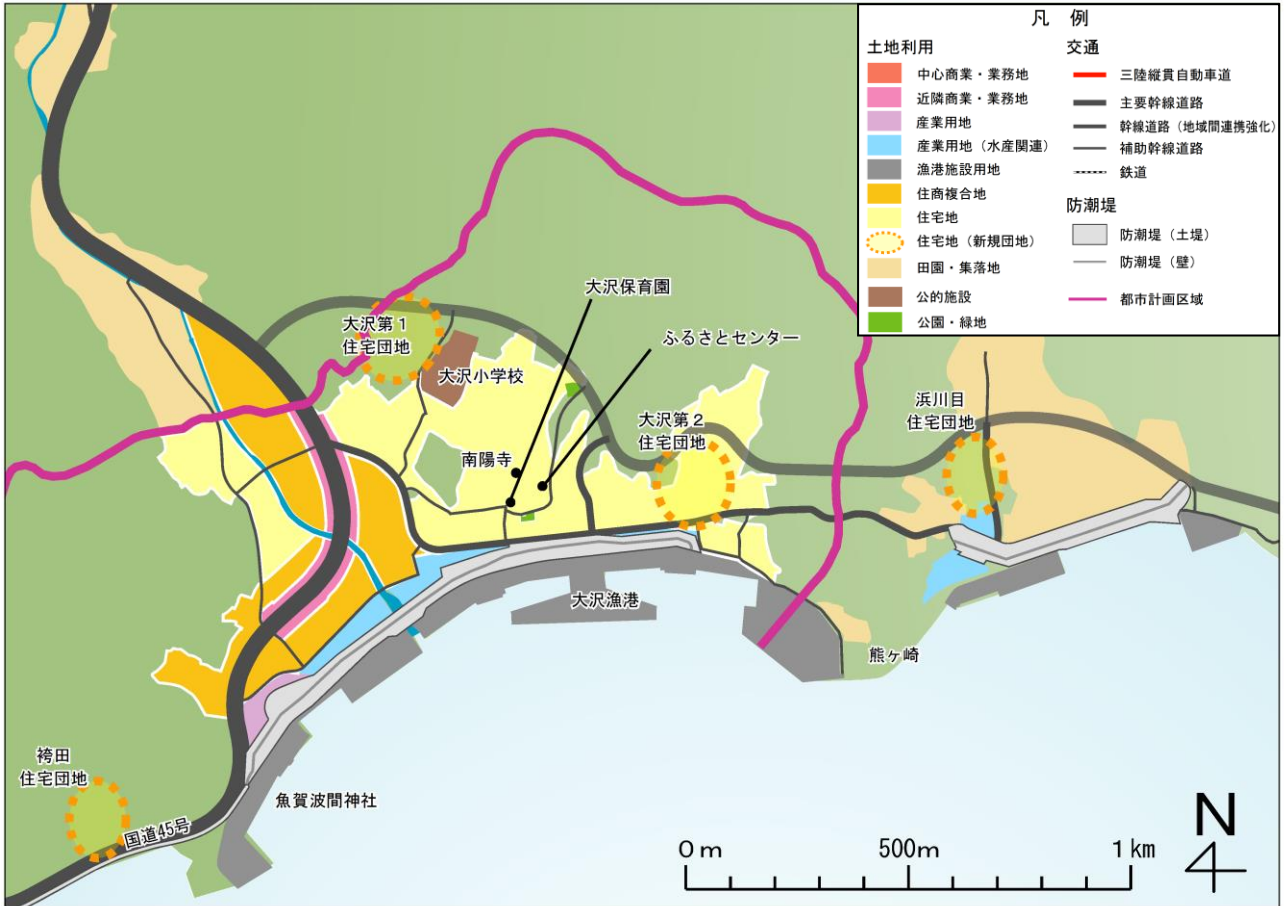
● 主要施設配置の方針

防潮堤は土堤（TP+9.7m）を基本とし、漁港施設用地の充実を図るため、従前の市街地側に用地を確保して設置を進め、乗り越し道路を3箇所を設置します。

大沢小学校及びふるさとセンターは、地区のコミュニティ形成の中心施設、災害時の主要な避難施設として位置づけ、今後も現在の場所で施設を維持します。

なお、消防署の跡地については、公共公益施設の必要性、商業業務施設の立地可能性等を考慮しながら有効な活用方策を検討します。

図 土地利用配置方針図（大沢地区）



(2) 柳沢・北浜地区

① 地区の状況

柳沢・北浜地区では、新たな住宅地及び産業地の供給を目的として土地区画整理事業が進められていましたが、被災によって土地利用計画、事業計画を見直すことが必要となりました。

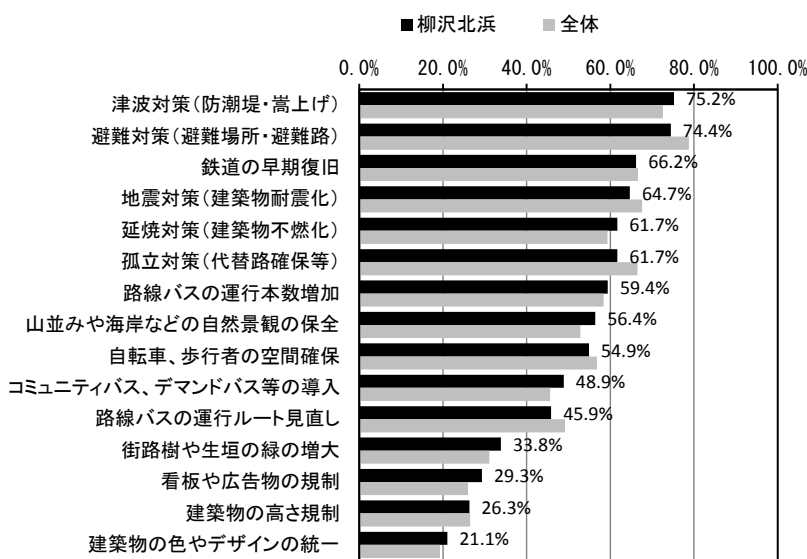
三陸縦貫自動車道の山田ICに近接する利便性の高い地区でもあり、被災前から商業施設の立地計画があったほか、被災後も複数の商業施設が新規に立地しています。

震災前に防潮堤が整備されていなかったため、用途地域の約9割が浸水したほか、県立山田病院や町営柳沢団地など、建設から間もない公共施設も被害を受けることとなりました。(人的被害・建物被害は山田地区としてまとめて集計されています。)

現在、災害危険区域では、防災集団移転促進事業により地区内又は地区外の高台住宅地へ移転が進められ、災害危険区域以外では震災前から実施している土地区画整理事業が継続されています。また、国道45号周辺の集団移転後の跡地については、緑地等としての活用が検討されています。

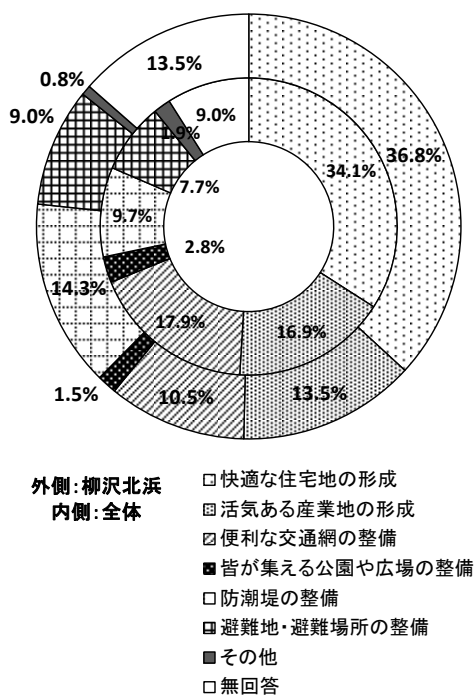
復興まちづくりへの住民意向では、他の地区と比べて防潮堤の整備と避難地・避難場所の整備を重視する傾向が見られました。今後重要となる対策についても、防潮堤・嵩上げなどの津波対策が最も多く選択されており、防潮堤の早期整備が強く要望されています。

図 重要になる対策(上位順)



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



② 基本方針

● 土地利用の方針

細浦柳沢線沿道は「近隣商業業務地」として位置づけ、地区住民の日常生活を支える商業・業務、サービスなどの施設を誘導します。この近隣商業業務地周辺には「住商複合地」を配置し、住宅と商業・業務施設が適度に混在した利便性の高い住宅系市街地を形成します。

北浜地区の国道 45 号東側の災害危険区域については「産業地」として位置づけ、幹線道路沿道という立地特性を活かし沿道立地型の商業施設、流通施設、工業施設、倉庫などを誘導します。

また、商業業務地及び産業地の背後地で浸水危険性のない区域に「一般住宅地」を配置し、土地区画整理事業区域を中心に住環境の形成・保全を重視した低層住宅地を整備します。

関口川沿いの一団となった農地については、農用地区域外ですが、営農者の意向を踏まえつつ良好な農地保全を図っていきます。

● 道路・交通の方針

国道 45 号については、防潮堤・水門、緑地などの整備計画を踏まえ、現状より西側（市街地側）にルートを変更させます。国道 45 号と平行する形で配置された細浦柳沢線については、地区の幹線道路として位置づけ、周辺の高台団地の整備と併せて未整備区間の整備を進めます。

地区内の主要生活道路（補助幹線道路）については、国道 45 号から内陸に向かう形で関口川兩岸に配置し、災害時の主要な避難路として位置づけます。

地区住民の生活の足となる路線バスについては、区画整理事業区域の商業業務地及び住宅地の形成状況を踏まえ、バスルート変更の必要性について検討・調整を行います。

● 主要施設配置の方針

防潮堤は土堤（TP+9.7m）を基本とし、国道 45 号及び緑地と一体的に整備します。また、関口川には水門を設置します。

山田北小学校は、地区のコミュニティ形成の中心施設、災害時の主要な避難施設として位置づけ、今後も現在の場所で施設を維持します。

下水道終末処理場については、建設予定地の仮設住宅が移転（撤去）した後に整備を進めることとし、終末処理場の近接地では老朽化を迎えている現在の斎場に替わる新たな斎場の建設も進めます。

なお、県立山田病院跡地については、公共公益施設の必要性、商業業務施設の立地可能性等も検討しながら、跡地の有効活用を県に働きかけます。

図 土地利用配置方針図（柳沢・北浜地区）



(3) 山田地区

① 地区の状況

山田地区は、山田湾西側沿岸中央部に位置する町の中心地区であり、町役場、中央公民館、保健センター等、町民全体が利用する行政・社会教育施設が集積するほか、国道 45 号から陸中山田駅周辺にかけて多くの商業・業務施設や水産加工施設が集積する中心市街地となっていました。被災後も多くの仮設店舗が立地、集積し、町の中心市街地としての機能を担っています。

東日本大震災により、地区人口の 4.2%が死亡又は行方不明となり（死亡者数 284 名、行方不明者 5 名）、地区内家屋等のうち 1,300 棟が全壊、103 棟が大規模半壊となりました。また、JR 陸中山田駅周辺では地震直後に大規模火災が発生し、市街地の多くが焼失しました。

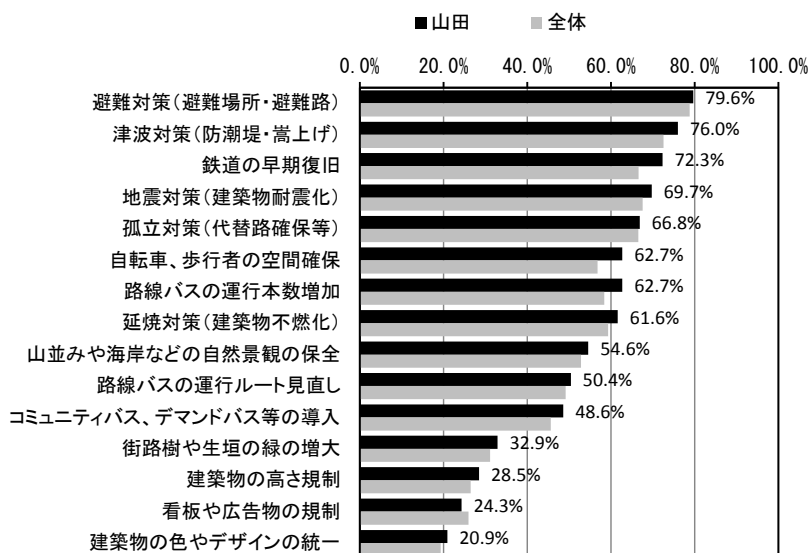
ただし、比較的高台にあった町役場、中央公民館等の公共施設は被災を免れたため、その後の応急・復旧活動において、これら施設が町の防災拠点としての機能を果たすことができました。

現在は、国道 45 号沿道周辺（災害危険区域）では、防災集団移転促進事業により高台住宅地へ移転が進められ、その背後地では土地区画整理事業により嵩上げが実施されています。また、集団移転後の跡地を有効活用するための土地区画整理事業が実施されているところです。

その他、山田地区では、津波復興拠点整備事業が実施されており、陸中山田駅周辺（中心市街地エリア）と高台（公共防災エリア）の一体的な整備が進められています。

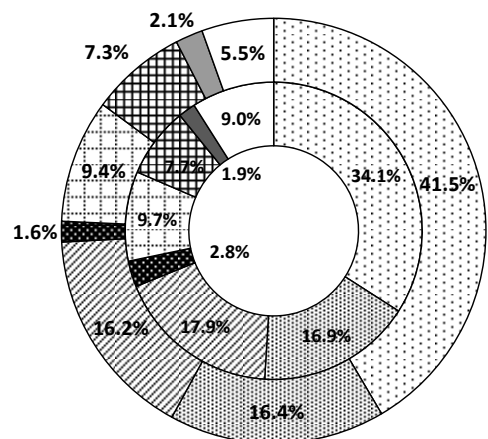
復興まちづくりへの住民意向では、町全体の中でも快適な住宅地の形成を重視する傾向が見られました。今後重要となる対策については、他の地区と比べて鉄道の早期復旧を重視する割合が高く、鉄道駅を中心として利便性の高い中心市街地を復興することが期待されています。

図 重要になる対策（上位順）



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



外側:山田
内側:全体

- 快適な住宅地の形成
- ▨ 活気ある産業地の形成
- ▩ 利便な交通網の整備
- 皆が集える公園や広場の整備
- 防潮堤の整備
- ▨ 避難地・避難場所の整備
- その他
- 無回答

② 基本方針

● 土地利用の方針

陸中山田駅周辺から国道 45 号沿道までの一帯を「中心商業業務地」と位置づけ、商業・業務、サービス、医療・福祉、宿泊、観光などの多様な施設を誘導し、町の中心市街地を形成します。このうち陸中山田駅を中心とするエリアは、山田町の復興、活性化を先導する拠点として位置づけ、津波復興拠点整備事業により、駅前広場、共同店舗、公共公益施設などの早期整備を進めます。

商業業務地以外の国道 45 号周辺には「産業地」を配置し、幹線道路沿道という立地特性を活かし沿道立地型の商業施設、流通施設、工業施設、倉庫など立地を誘導します。これら産業地のうち、魚市場に近接するエリアに「水産関連用地」を配置し、水産関連施設の集約（誘導）に向け必要かつ効果的な整備を進めます。

中心商業業務地周辺には「住商複合地」を配置し、住宅と商業業務施設が適度に混在した利便性の高い住宅系市街地を形成します。また、商業業務地及び産業地の背後地で浸水危険性のない区域には「一般住宅地」を配置し、土地区画整理事業により嵩上げを行うほか、住環境の形成・保全を重視した低中層住宅地を整備します。なお、津波被害を受けなかった既存の住宅地についても、現在の良好な住環境の維持を図っていきます。

高台を通る細浦柳沢線沿いに配置する高台住宅地については、移転者の移転意向等を踏まえて、団地の規模等に関する調整を進めます。また、用途地域外に整備される団地については、今後、用途地域の指定等により、良好な住環境の形成・保全を図ります。

● 道路・交通の方針

地区の骨格となる国道 45 号については、現況ルートを基本に、柳沢・北浜地区及び織笠地区との連続性や既存宅地との関係に配慮してより滑らかな線形へと改修を行います。

国道 45 号と平行する細浦柳沢線は、地区の幹線道路として位置づけ、高台住宅地の整備にあわせて未整備区間の整備を進めます。また、南北方向の国道 45 号と細浦柳沢線を結ぶように東西方向の区画道路を適切な密度で配置し、災害時の避難路の確保を図ります。

三陸鉄道に移管される山田線については、従前のルートのまま嵩上げた市街地の上に復旧することを基本として調整を進めます。また、東西それぞれに駅前(交通)広場を整備し、鉄道による市街地の分断解消のための具体的方法について検討を進めます。

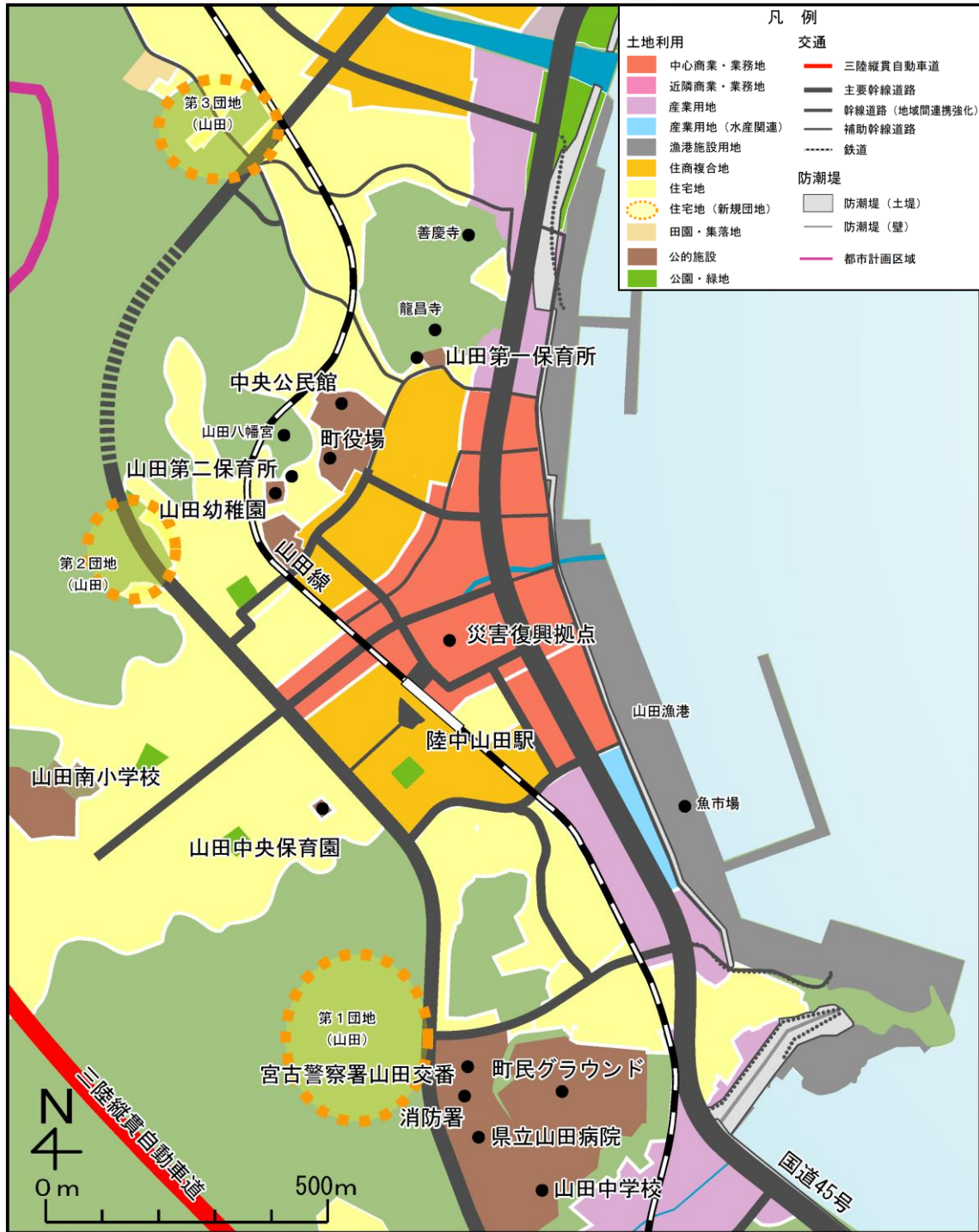
● 主要施設配置の方針

防潮堤は直立堤（L型擁壁 TP+9.7m）とし、既存防潮堤の位置に設置します。防潮堤中央部には陸間を設け、その他 2 箇所に乗り越し道路を設置します。

町役場、中央公民館は町全体の拠点施設、山田南小学校は、地区のコミュニティ形成の中心施設及び災害時の主要な避難施設として位置づけ、今後も現在の場所で施設を維持します。

山田中学校周辺については公共防災拠点として位置づけ、被災した県立山田病院、消防署、宮古警察署山田交番を一体的に整備します。また、中心市街地の津波復興拠点では、共同店舗や戸建店舗のほか、町民のための交流促進施設、観光客のための観光物産施設等の整備を目指します。

図 土地利用配置方針図（山田地区）



(4) 織笠地区

① 地区の状況

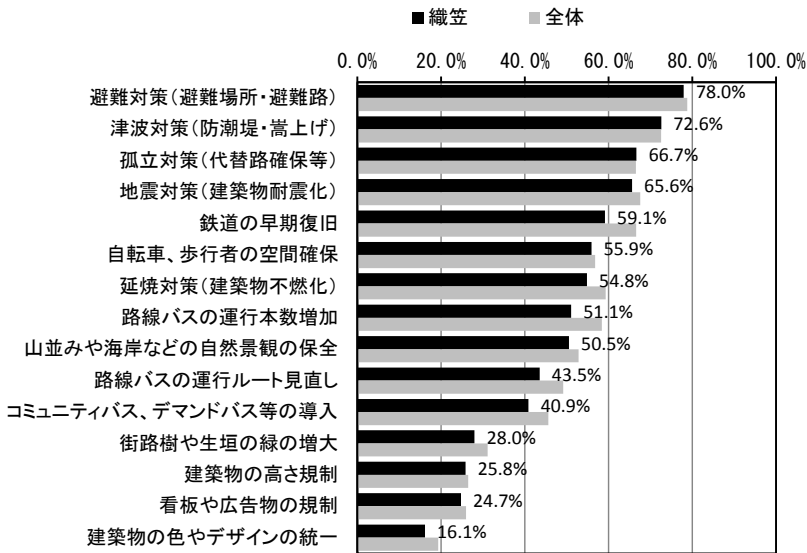
織笠地区は、織笠川下流域に形成された市街地であり、かつて水田であったところを埋め立てて住宅地が形成された地区です。

東日本大震災により、地区人口の3.8%が死亡又は行方不明となり（死亡者数106名、行方不明者数1名）、地区内家屋等のうち477棟が全壊、31棟が大規模半壊となりました。また、比較的高台にあった山田中学校や山田高等学校等の公共施設は被災を免れたが、低地部の公共施設は全て被害を受け、織笠川に架かる道路橋や鉄道橋も落橋するなどの被害を受けました。

現在は、防災集団移転促進事業による高台団地整備と併せて、織笠川左岸の既存市街地と隣接した地区で土地区画整理事業（嵩上げ）が実施されており、織笠川沿いの低地部では、集団移転後の跡地を有効活用した土地区画整理事業が検討されています。

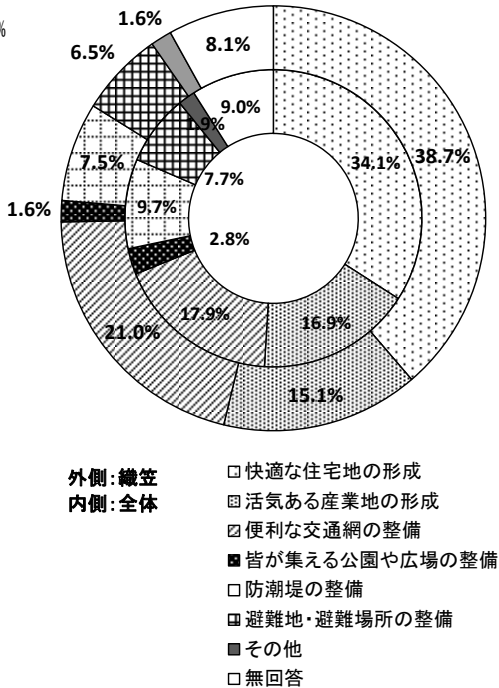
復興まちづくりへの住民意向では、他の地区と比べて便利な交通網の整備を重視する傾向が強く見られますが、今後重要となる対策については、全ての項目について重要又はやや重要を選択する割合が低いことが特徴となっています。

図 重要になる対策（上位順）



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



② 基本方針

● 土地利用の方針

新織笠駅周辺については、「住商複合地」として位置づけ、地区の日常生活を支える商業業務、サービス施設などを誘導します。この住商複合地の周辺において、災害危険区域からの移転者のための高台住宅地を整備するほか、織笠川左岸で嵩上げた区域にも「一般住宅地」を配置し、生業再生に配慮しつつ、住環境の形成・保全を重視した低層住宅地を整備します。

国道 45 号沿道の災害危険区域については「産業地」として位置づけ、幹線道路沿道という立地特性を活かし沿道立地型の商業施設、流通施設、工業施設、倉庫などを誘導します。なお、織笠川沿いの低地部、細浦の低地部については、一部に事業所や倉庫を含む形で大規模な未利用地が残ることになるため、今後の土地利用のあり方について多角的に検討を進めていきます。

織笠川沿いの一団となった農地については、農用地災害復旧関連区画整理事業による整備を引き続き進めます。

● 道路・交通の方針

国道 45 号については、防潮堤整備との関係や地盤沈下などを考慮し、縦断及び横断線形の見直しを行います。また、嵩上げ市街地から高台住宅地を結ぶ補助幹線道路として織笠中央線を整備するとともに、国道 45 号から猿神方面を結ぶ町道織笠南側線を整備します。

織笠駅については、住民の利便性の向上と山田線の利用促進を図るため、織笠外山線南側に移設するよう調整を進めます。また、山田線の平面線形は現在ルートを基本としますが、縦断線形については駅移設も考慮して調整を進めます。

鉄道を補完する路線バスについては、高台住宅地の整備及び幹線道路・生活道路の再配置を踏まえ、バスルート変更の必要性について検討・調整を行います。

● 主要施設配置の方針

織笠漁港海岸堤防（TP+9.7m）は、傾斜型土堤及び直立堤（L型擁壁）を基本として整備を進め、織笠川には水門を設置します。

山田中学校、織笠小学校、山田高等学校は、地区のコミュニティ形成の中心施設、災害時の主要な避難施設として位置づけ、今後も現在の場所で施設を維持します。なお、新織笠コミュニティセンターについては、防災センターとしての機能も備えるように整備します。

新織笠駅周辺では、地区の利便性を高めるため、コミュニティセンター、消防団屯所、郵便局、公園などを一体的に整備します。

図 土地利用配置方針図（織笠地区）



図 復興事業による造成イメージ（織笠地区）



（山田町 CMJV ホームページより引用抜粋：平成 27 年 3 月時点）

(5) 船越・田の浜地区

① 地区の状況

船越・田の浜地区は、山田湾と船越湾に挟まれ、前須賀周辺を挟んで向かい合う形で市街地や集落地が形成されています。過去に何度も津波被害を受け、高台移転を行った地区では被害を免れることができましたが、高台から低地部に住み替えたために被害を受けたケースも報告されました。

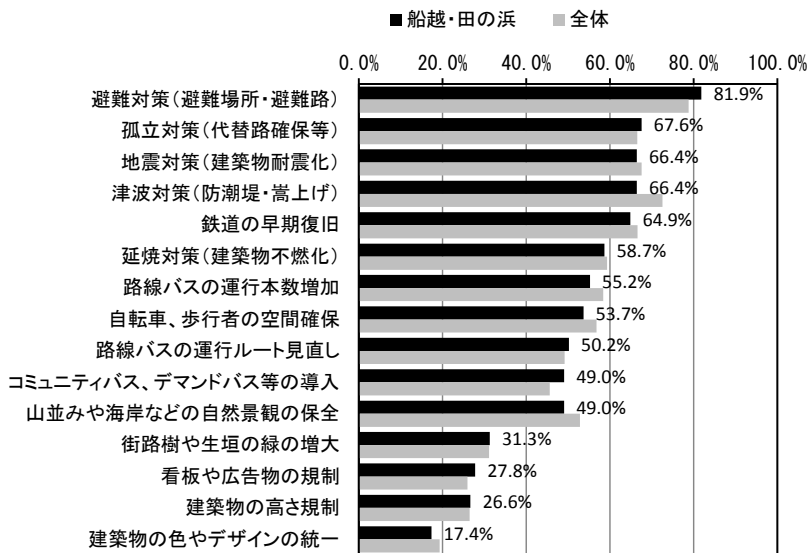
低地部の浦の浜・前須賀周辺は、被災前から非居住系の土地利用が中心であり、都市公園、観光レクリエーション施設、海水浴場などとして利用されていました。このうち前須賀公園周辺は復旧時にがれき置き場として活用され、今後も公園としては復旧しないこととなりました。

東日本大震災により、船越では地区人口の2.6%が死亡又は行方不明となり（死亡者数55名、行方不明者数1名）、地区内家屋等のうち132棟が全壊、19棟が大規模半壊となりました。また、田の浜では地区人口の9.2%が死亡又は行方不明となり（死亡者数115名、行方不明者数2名）、地区内家屋等のうち324棟が全壊、3棟が大規模半壊となりました。なお、低地部の全ての観光レクリエーション施設が被害を受けたほか、船越小学校も被災しました。

船越小学校については既に背後の高台で復旧再建が行われ、現在は、防災集団移転促進事業により6箇所で大規模な高台住宅地の整備が進められています。また、浦の浜周辺の船越公園、海水浴場等の復旧により、観光レクリエーション拠点を形成する取組が進められています。

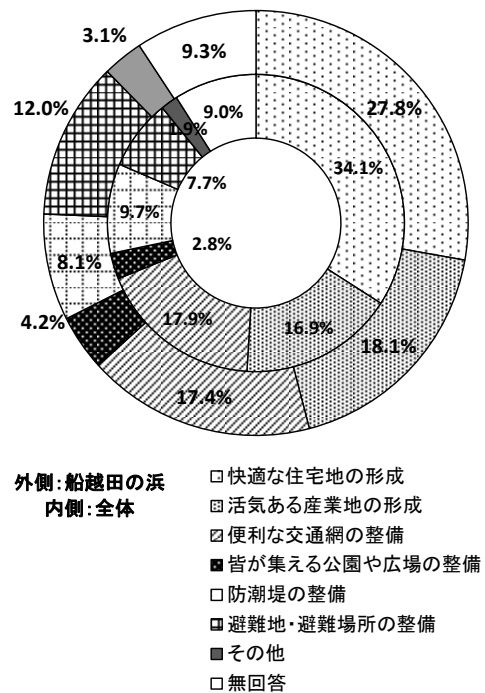
復興まちづくりへの住民意向では、他の地区と比べて活気ある産業地の形成や避難地・避難場所の整備を重視する傾向がみられます。今後重要となる対策については、避難対策のほか孤立対策を重視する回答者が多くなっています。

図 重要になる対策（上位順）



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



- 外側：船越田の浜
内側：全体
- 快適な住宅地の形成
 - ▨ 活気ある産業地の形成
 - ▩ 便利な交通網の整備
 - 皆が集える公園や広場の整備
 - 防潮堤の整備
 - ▩ 避難地・避難場所の整備
 - その他
 - 無回答

② 基本方針

● 土地利用の方針

国道 45 号沿道については、「住商複合地」として位置づけ、地区の日常生活を支える商業業務、サービス施設などを誘導します。

田の浜低地部の災害危険区域については「産業地」として位置づけ、跡地を活用した漁業や産業系施設の立地を進めます。

被災を免れた既存の住宅地を含め、浸水危険性のない区域に「一般住宅地」を配置し、生業再生に配慮しつつ、住環境の形成・保全を重視した低層住宅地を整備します。また、災害危険区域からの移転者が居住する高台団地として、国道 45 号西側に第 1 団地を整備し、船越半島側の高台道路に沿って団地（第 2、5、6、7、8 団地）を整備します。このうち用途地域外に整備される団地では、今後、用途地域の指定、建築協定の締結等により、良好な住環境の形成・保全を図ります。

浦の浜周辺では、船越公園、海水浴場等の復旧を行い、魅力的な観光レクリエーション拠点の形成を図ります。

● 道路・交通の方針

国道 45 号については現況ルートを維持し、国道 45 号から分岐する町道長林大浦線と浦の浜田の浜線は、船越半島側の幹線道路として位置づけ、平時における集落分断の解消、被災時における集落孤立の回避を図るため、高台部分で整備を進めます。また、国道 45 号や既存の市街地と船越漁港をつなぐ補助幹線道路を配置し、漁港周辺から高台の国道や幹線道路に向かう区画道路を整備します。

山田線は従前のルートのままとし、岩手船越駅も現位置のまま復旧することを基本として調整を進めます。

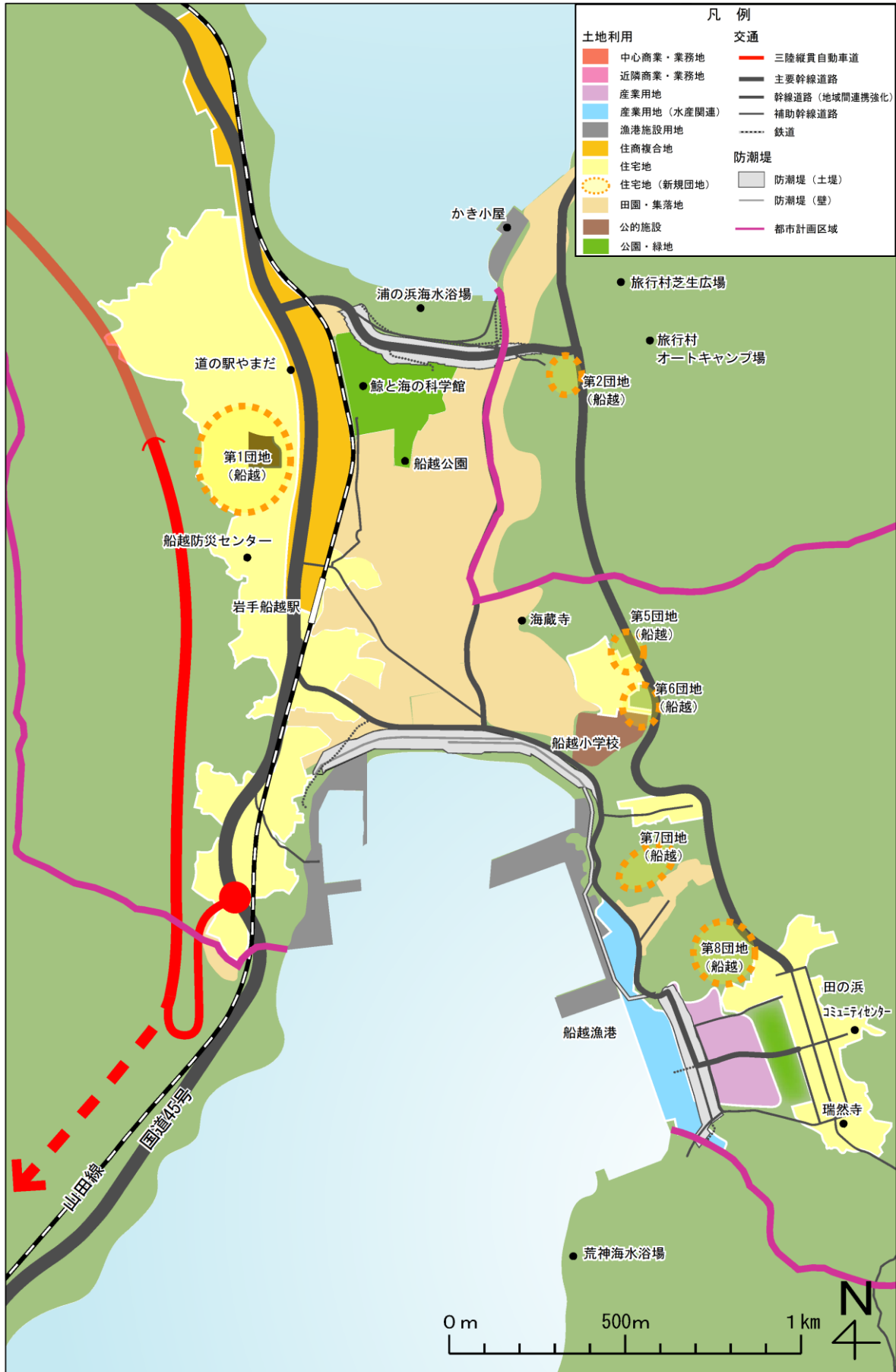
地区住民の生活の足となる路線バスについては、高台住宅地の整備及び幹線道路・生活道路の再配置を踏まえ、バスルート変更の必要性について検討・調整を行います。

● 主要施設配置の方針

防潮堤については、土堤（浦の浜：TP+11.6m、前須賀：TP+12.8m）を基本として整備します。

高台で既に再建された船越小学校、新たに建設された田の浜コミュニティセンター、既存の船越防災センターについては、地区のコミュニティ形成の中心施設、災害時の主要な避難施設として位置づけます。

図 土地利用配置方針図（船越・田の浜地区）



(6) 大浦・小谷鳥地区

① 地区の状況

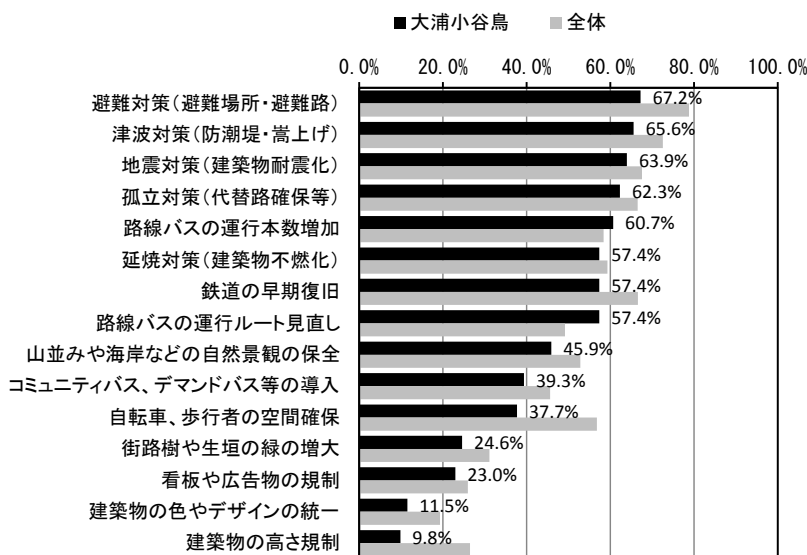
大浦・小谷鳥地区は、船越半島の中央に位置する漁村集落であり、山田湾に向かって北側に大浦地区が形成され、船越湾に向かって南側に小谷鳥地区が形成されています。それぞれの地区に漁港（県営大浦漁港、町営小谷鳥漁港）を持ち、独自にコミュニティを形成しています。本町の中でも交通アクセスが不便な場所に位置し、全域が都市計画区域外となっています。

東日本大震災により、地区人口の3.6%が死亡又は行方不明となり（死亡者数33名、行方不明者数0名）、地区内家屋等のうち94棟が全壊、14棟が大規模半壊となりました。また、高台に建設された大浦小学校は被災を免れたものの、低地部にあった公共施設は全て被害を受けました。

現在、大浦地区では漁業集落防災機能強化事業、小谷鳥地区では防災集団移転促進事業により高台住宅地の整備が実施されています。

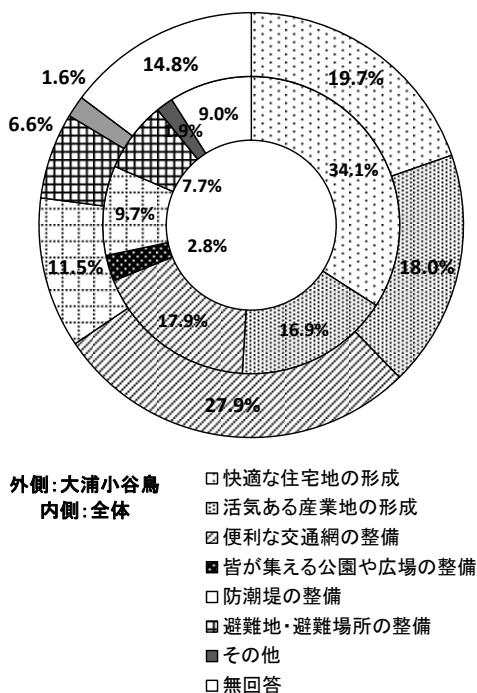
復興まちづくりへの住民意向では、他の地区と比べて便利な交通網の整備を重視する傾向が見られます。今後重要となる対策についても、路線バスの運行本数や運行ルート見直しを重視する回答者が比較的多くなっています。

図 重要になる対策（上位順）



(割合は、「重要」と「やや重要」の合計が回答者に占める割合)

図 重点を置くべきまちづくり



② 基本方針

● 土地利用の方針

浸水危険性のない高台に「一般住宅地」を配置し、被災を免れた既存住宅地と復興事業によって整備する高台住宅地が一体となって良好な住環境を形成するよう整備を進めます。なお、これら住宅地は都市計画区域外であるため、今後、地域の要望等を踏まえ、建築協定の締結等によって良好な住環境の形成・保全を図ります。

防潮堤外には「漁港施設用地」を配置し、漁業施設が立地するための用地を確保します。

大浦から小谷鳥にかけて広がる農地については、今後も農用地区域内の優良農地の保全と併せて農業基盤の整備を図ります。

● 道路・交通の方針

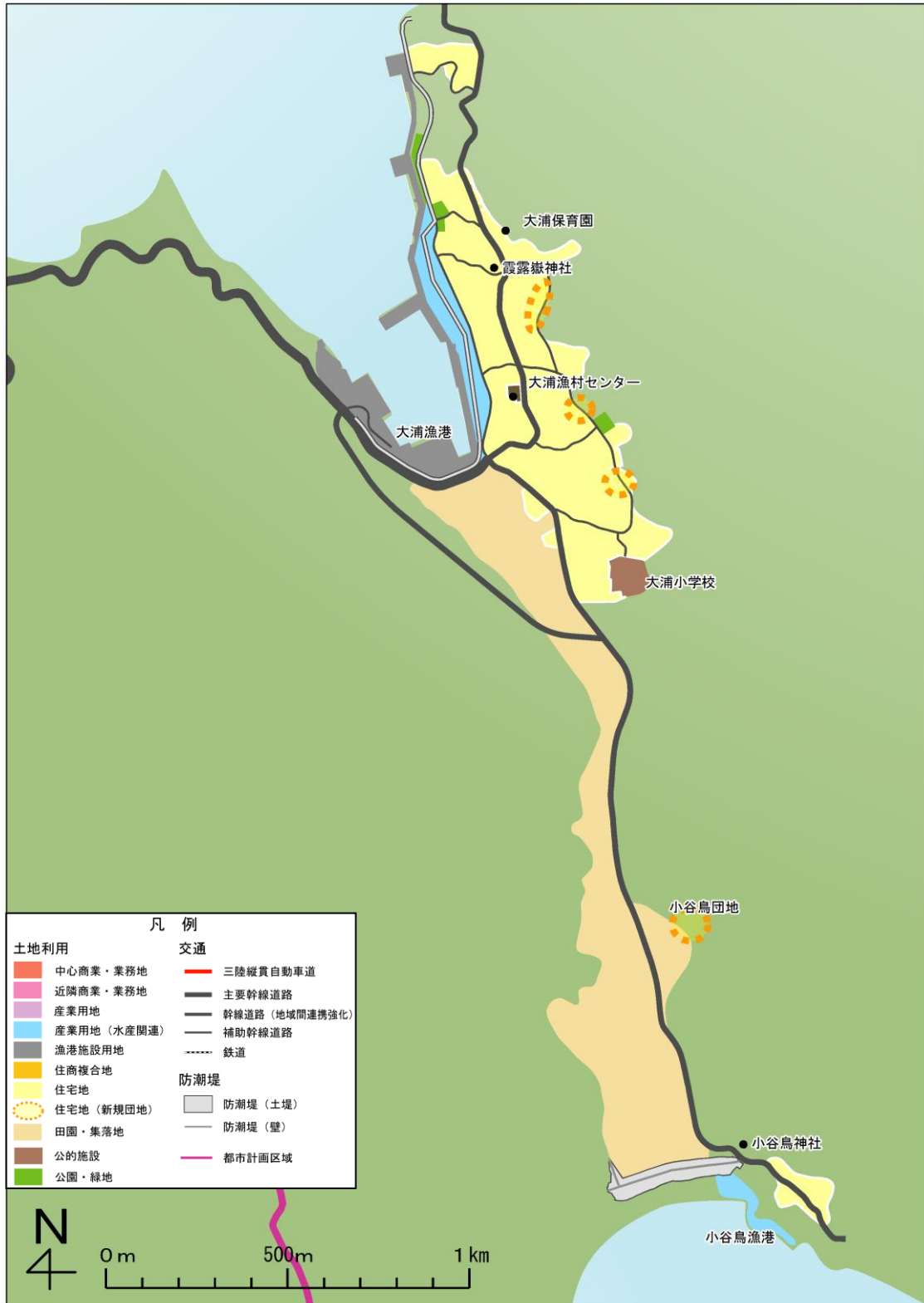
長林大浦線を船越・田の浜方面と連絡する地区の幹線道路として位置づけ、平時における集落分断の解消、被災時における集落孤立の回避を図るため、今後も適切な維持改修を行います。また、高台部分の道路の拡幅・新設を行うほか、低地部から高台へ向かう区画道路を整備します。

● 主要施設配置の方針

防潮堤については、大浦では直立堤（TP+9.7m）、小谷鳥では土堤（TP+12.8m）を基本として整備を進めます。

大浦小学校と大浦漁村センターは、地区のコミュニティ形成の中心施設、災害時の主要な避難施設として位置づけ、今後も現在の場所で施設を維持します。

図 土地利用配置方針図（大浦・小谷鳥地区）



6 今後の取組課題

(1) 都市計画マスタープランの改訂

山田町総合計画の策定後、豊間根地区も含む町全体として目指すべき都市の姿を検討し、「山田町都市計画マスタープラン」の改訂を行うこととします。特に、土地利用の実態や開発動向等を踏まえ、現在は都市計画区域外となっている区域についても対策を検討していきます。

なお、沿岸部の復興まちづくり方針や将来都市像は本計画で検討を行いました。町全体として長期的に目指すべき都市像を踏まえて、内容については適宜見直しを行うものとします。

(2) 事業進捗に応じた都市計画の決定又は変更

各種復興事業の実施状況に応じて、段階的に用途地域、地区計画、都市施設等の決定又は変更を行っていきます。決定・変更にあたっては、復興事業における土地利用計画・施設整備計画を踏まえるとともに、事業間の調整、町全体としての調整を図るため、本計画で示した方針等とも整合を図ることとします。

また、復興まちづくりが一段落し、まちづくりの方向性がある程度見通せる段階で、規制誘導の不均衡や不整合が生じている区域を中心に都市計画の見直しを検討します。

(3) 公共交通再編の検討

山田線の復旧、それに伴う駅の移設や駅前広場の整備などを踏まえ、バス事業者と調整を図りながら、住民の日常生活を支える路線バスのルートや停留所の見直しを検討します。

具体のルートや停留所の位置については、復興事業による居住地や商業施設、公共施設などの立地場所の変化に対応するとともに、鉄道、自家用車、自転車など他の交通手段との乗り換え利便性も考慮して検討を行うこととします。

(4) 被災者の住宅再建支援方策の検討

住宅再建に対しては既存の支援事業も用意されていますが、建設が一時期に集中する場合、資材調達や人手不足などからコストが増大したり、建設着手が遅れたりする可能性も考えられます。今後は、関係機関や民間企業との連携を図りながら、こうした問題への対応についても検討をしていきます。

(5) インフラ維持・管理コストの削減

復興事業による都市的土地利用の拡大に伴い、将来の各種インフラの維持・管理コストが増大することが想定されます。このため、保有するインフラの状況を把握し、将来にわたって維持し続けるインフラの優先順位を明確にした上で、持続可能な行財政を進める観点から総合的にマネジメントする仕組みを検討していきます。

參考資料

山田町復興まちづくり計画策定委員会名簿

| 区分 | 氏名 | 所属等 | 備考 |
|------------|--------|---------------------|-----------------------------|
| 学識 経験者 | 三宅 諭 | 岩手大学准教授 | 復興計画策定委員会（委員） 連絡調整会議（座長） |
| | 生駒 利治 | 山田漁業協同組合連合会（代表理事会長） | 都市計画審議会（会長） |
| | 佐藤 清悦 | 新岩手農業協同組合（理事） | 都市計画審議会 |
| | 山崎 淳一 | 山田町商工会（専務理事） | 都市計画審議会 |
| | 木村 良一 | 山田町農業委員会（会長） | 都市計画審議会 |
| 各種 団体代表 | 白鳥 定良 | 宮古地区広域行政組合山田消防署（署長） | 都市計画審議会 |
| | 千葉 行有 | 沿岸広域振興局宮古土木センター（所長） | 都市計画審議会 |
| | 稲川 富士男 | 岩手県北自動車株式会社山田支所（所長） | |
| 住民代表 | 佐々木 實行 | | 都市計画審議会 |
| — | 佐藤 聡 | 山田町（副町長） | |