

山田町都市計画 マスタープラン



2021 年 (令和3年) 3 月

山 田 町



第1章 計画の位置付け	1
1 改訂の目的と視点	1
2 計画の位置付けと構成	2
第2章 山田町の現況と課題	4
1 前回の都市計画マスタープランの検証	4
2 山田町における都市の現況	9
2-1 位置・地勢・気候	9
2-2 人口・世帯数	11
2-3 土地利用	16
2-4 交通	28
2-5 経済・財政の動向	32
2-6 都市計画の現状	42
3 住民の意向（アンケート調査結果）	49
3-1 住民意向調査の概要	49
3-2 調査結果	50
4 上位・関連計画	67
4-1 上位・関連計画の概要	67
4-2 上位・関連計画（抜粋）	68
4-3 上位・関連計画における課題及び実現すべき将来像	71
5 我が国全体に共通する時代潮流	72
6 都市づくりにおける今後の課題	76
6-1 各調査結果からみた課題のまとめ	76
6-2 都市づくりにおける今後の課題のまとめ	78
第3章 全体構想	81
1 都市づくりの目標と将来都市構造	81
2 都市づくりの方針	90
2-1 土地利用の基本方針	91
2-2 交通体系の基本方針	94
2-3 都市施設の基本方針	97
2-4 都市防災の基本方針	100
2-5 都市景観・自然環境の基本方針	103
2-6 産業振興の基本方針	105

第4章 地域別構想	107
1 地域別構想の概要	107
1-1 地域別構想の位置付け	107
1-2 地域区分	108
1-3 地域別構想の構成	108
2 地域別まちづくりの方針	109
2-1 大沢地域	109
2-2 山田地域	116
2-3 織笠地域	125
2-4 船越地域	132
第5章 実現化方策	140
1 基本的な考え方	140
2 実現への取り組み	140
2-1 多様な主体と「協働によるまちづくり」の推進	140
2-2 まちづくりと都市・地域経営の一体的な推進	143
2-3 柔軟な都市計画マスタープランの見直し	144

A large, stylized white graphic is centered on a light blue background. The graphic consists of a central circular swirl with a teardrop shape at its core. Above the swirl are two large, symmetrical, leaf-like shapes that curve upwards and outwards. At the very top, a sharp, white triangular point extends upwards.

第1章 計画の位置付け



1 改訂の目的と視点



本町では、平成10年3月に都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として山田町都市計画マスタープランを策定しました。

計画策定から目標年次となる20年が経過し、東日本大震災による甚大な被害と現在までの復旧・復興の取組、そして我が国全体を取り巻く社会経済状況の変化により、町の現状・課題だけでなく、目指すべき将来像も大きく変わっています。

このような状況を踏まえ、今後本町が目指す新たな都市の姿を町民、事業者をはじめ多くの関係者と共有するため、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した。

今回の改訂にあたっては、今後も一定の人口減少が進むことを前提としつつ、復興事業を通じて急速に整備した既存ストックを有効活用することで、将来にわたって持続可能な都市を目指す必要があります。このため、今回の改訂では、従来の整備・拡大型の都市づくりの考え方から脱却し、住民の暮らしやすさを重視したまちづくりの考え方に立脚して、今後の各種方策の展開の方向性を検討していくこととします。

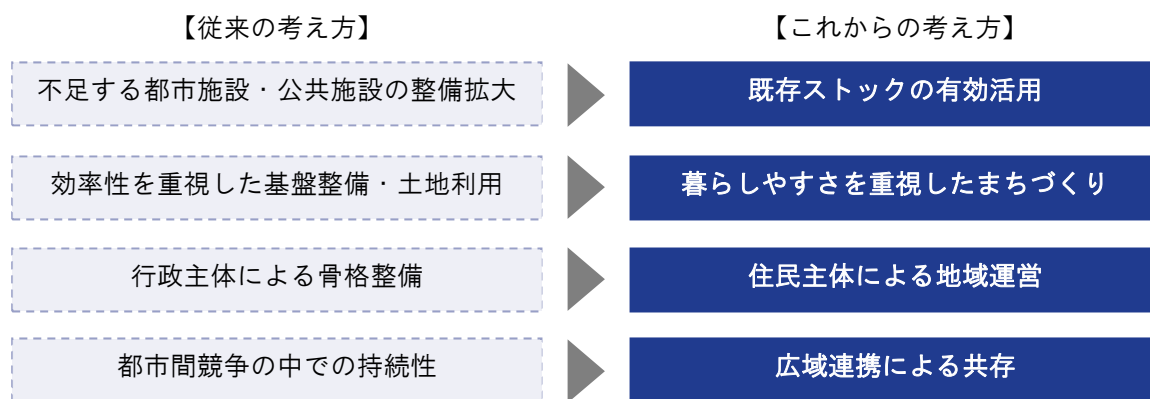


図 1-1 都市計画マスタープラン改訂の視点



2 計画の位置付けと構成



（１）都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に定められた「市町村の都市計画に関する基本方針」であり、都市計画区域を有する市町村は策定を求められています。

都市計画マスタープランは、本町の長期的な都市の将来像や都市計画の基本的な方向性を明らかにするとともに、将来の土地利用や都市施設の整備、開発、又は保全の基本的な考え方を定めることにより、町が定める個別具体の都市計画に関する指針となるものです。

（２）都市計画マスタープランの位置付け

本町のまちづくりは、都市計画を含む全ての分野を対象に今後の方針や具体の施策・事業を位置付けた「山田町総合計画（第 9 次長期計画）」を最上位の計画として進められています。

山田町都市計画マスタープランは、この総合計画で掲げる様々な施策のうち、都市計画分野における具体の取組みを明らかにするとともに、関連する分野の計画とも連携を取りながら、長期的な視点に立ってまちづくりの方針を定めるものです。

なお、町が土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地開発事業等の個別の都市計画を決定又は変更する場合は、この都市計画マスタープランに即して定めることとされています。このため、都市計画マスタープランは、骨格的な土地利用や都市施設を対象として県が定める「都市計画区域マスタープラン」にも即した内容であることが求められます。

ただし、現在の山田都市計画区域マスタープラン（岩手県策定）は、平成 16 年 5 月に策定された計画であり、東日本大震災による復旧・復興の状況が反映されていません。県では、今回の町における都市計画マスタープランの改訂を受けて、都市計画区域マスタープランの見直しを行う予定であり、町と一体となって検討を進めています。

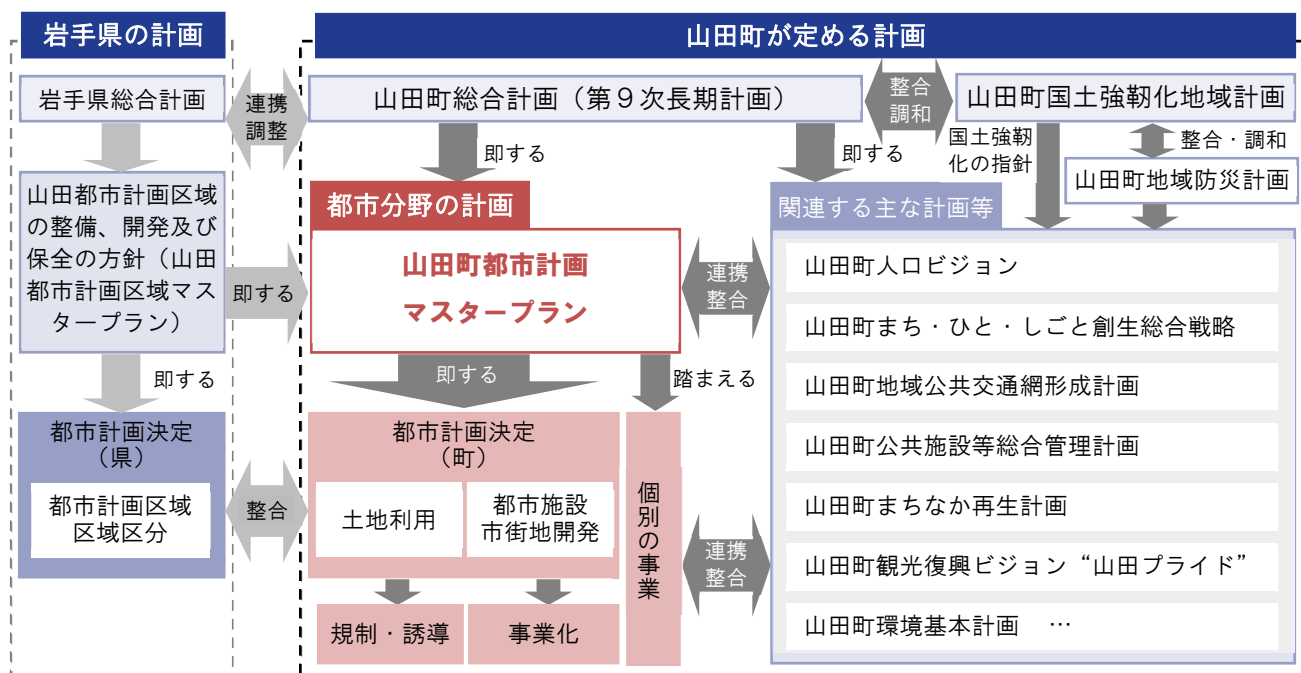


図 1-2 都市計画マスタープランの位置付け

（３）都市計画マスタープランの目標年次と構成

山田町都市計画マスタープランは、長期的な観点から目指すべき将来の都市の姿を描く計画であるため、その目標期間は「概ね 20 年後」とし、目標年次を「令和 22 年度（2040 年度）」と設定します。

また、山田町都市計画マスタープランは、都市計画区域全体を対象とする「全体構想」、都市計画区域内をより身近な地域に区分した「地域別構想」、そして今後の具体的な取組内容や推進体制等をまとめた「実現化方策」によって構成します。

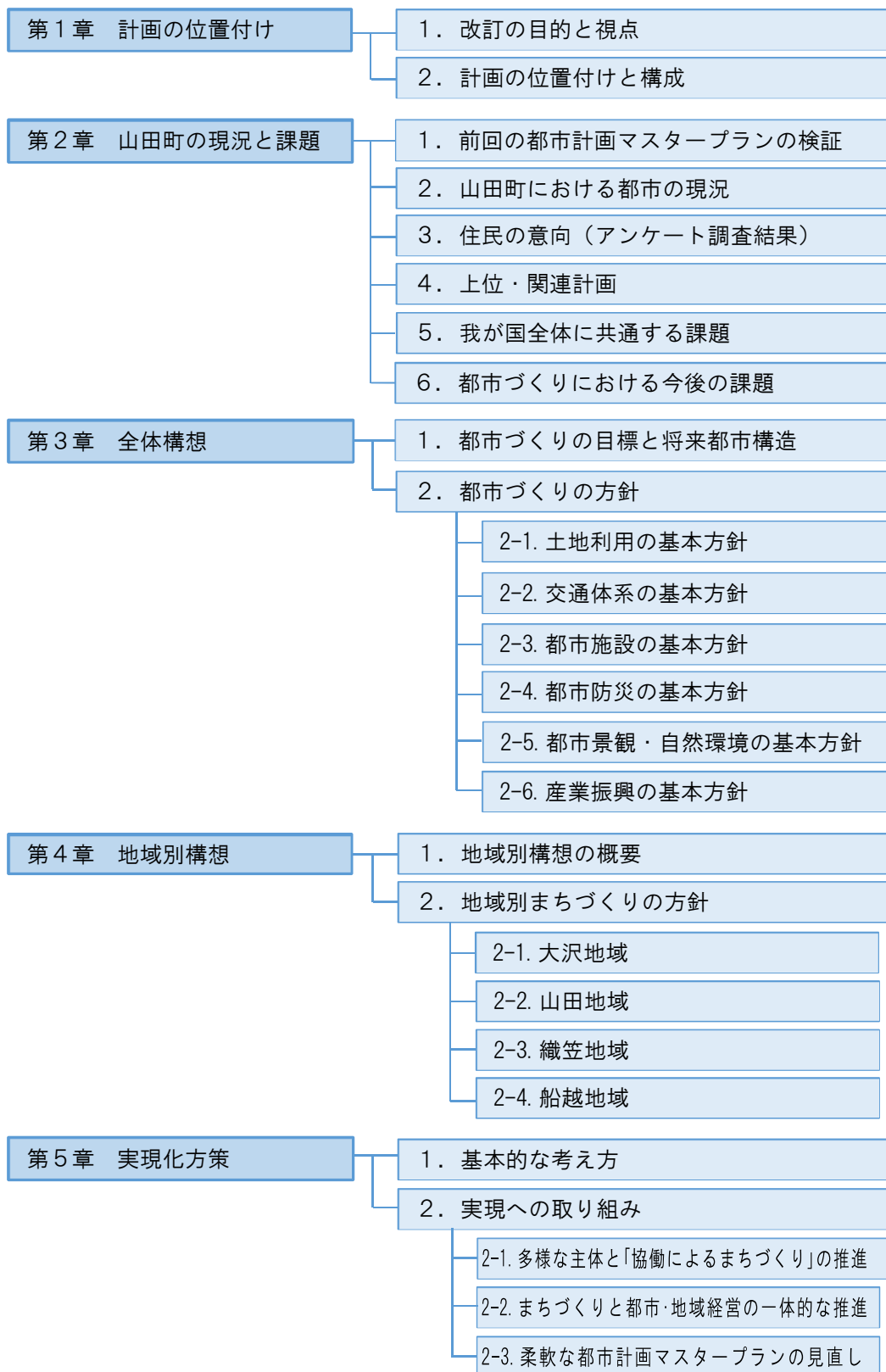


図 1-3 計画の構成



第2章 山田町の現況と課題



1 前回の都市計画マスタープランの検証



(1) 前回の都市計画マスタープランの概要

前回の都市計画マスタープランは、平成 10（1998）年 3 月に策定されたものであり、目標年次を平成 27（2015）年度、対象区域を都市計画区域全域とする計画となっています。

計画内容は、「都市計画マスタープランとは」から始まり、「全体構想」と「地域別構想」によって構成されています。なお、地域別構想の地域区分は、大沢地域、山田（織笠）地域、船越（田の浜）の 3 区分となっています。

表 2-1 前回の山田都市計画マスタープランの概要

策定年月		平成 10（1998）年 3 月
対象区域		山田都市計画区域（都市計画区域外においても、都市的土地利用の動向等から都市計画区域との整合を図るべき区域は検討対象）
都市の将来目標	都市づくりの目標	◎ 美しい海と共に、人が働き、憩い、交流し、生き生きと生活するまちづくり
	都市づくりの基本方針	① 快適で調和のとれたまちづくり ② 安全で豊かな生活が実感できるまちづくり ③ 活力があり、いつまでも住み続けられるまちづくり ④ 賑わいと交流のあるまちづくり ⑤ みんなが参加するまちづくり
	将来の目標人口	【1995 年（現在）】 22,000 人 ⇒ 【2015 年】 19,000 人～22,000 人
将来都市構 造の概要	都市環境の骨格	・ 都市の骨格を規定する山地の緑地の保全 ・ 山田湾海辺の環境保全 ・ 船越湾リアス式海岸線の保全 ・ 船越公園周辺 ・ 既成市街地での身近な緑の創出
	交通の骨格	・ 三陸沿岸地域及び内陸拠点都市間の連携強化軸＝三陸縦貫自動車道 ・ 山田町内の都市内交通軸＝国道 45 号 ・ 山田町内の副次的な軸、地域間の連携強化軸＝都市計画道路等 ・ 広域軸と都市軸の連携
	拠点	・ 中心商業拠点＝陸中山田駅周辺及び国道 45 号沿道 ・ 中枢拠点＝山田町役場周辺 ・ 地域中心拠点＝大沢地区、船越地区、柳沢北浜地区 ・ 副次的な商業拠点＝大沢川向地区の国道 45 号沿道 ・ 水産業の拠点＝各地区の漁港 ・ 新産業拠点＝山田 IC 周辺、大沢地区北側国道 45 号沿道 ・ 観光レクリエーション拠点＝船越公園
都市全体構 想の構成	土地利用の基本方針	・ 土地利用の基本的方針 ・ 土地利用の類型と配置方針
	都市施設等の整備方針	・ 道路整備の基本方針 ・ 公園・緑地整備の基本方針
	その他の方針	・ 都市防災の基本方針 ・ 都市景観形成の基本方針 ・ その他まちづくりの基本方針
実現化方策の構成		・ 都市整備の総合方針 ・ 山田町における都市整備上の重点プロジェクト ・ 整備プログラム
地域別構想の区分		・ 大沢地域 ・ 山田（織笠）地域 ・ 船越（田の浜）地域

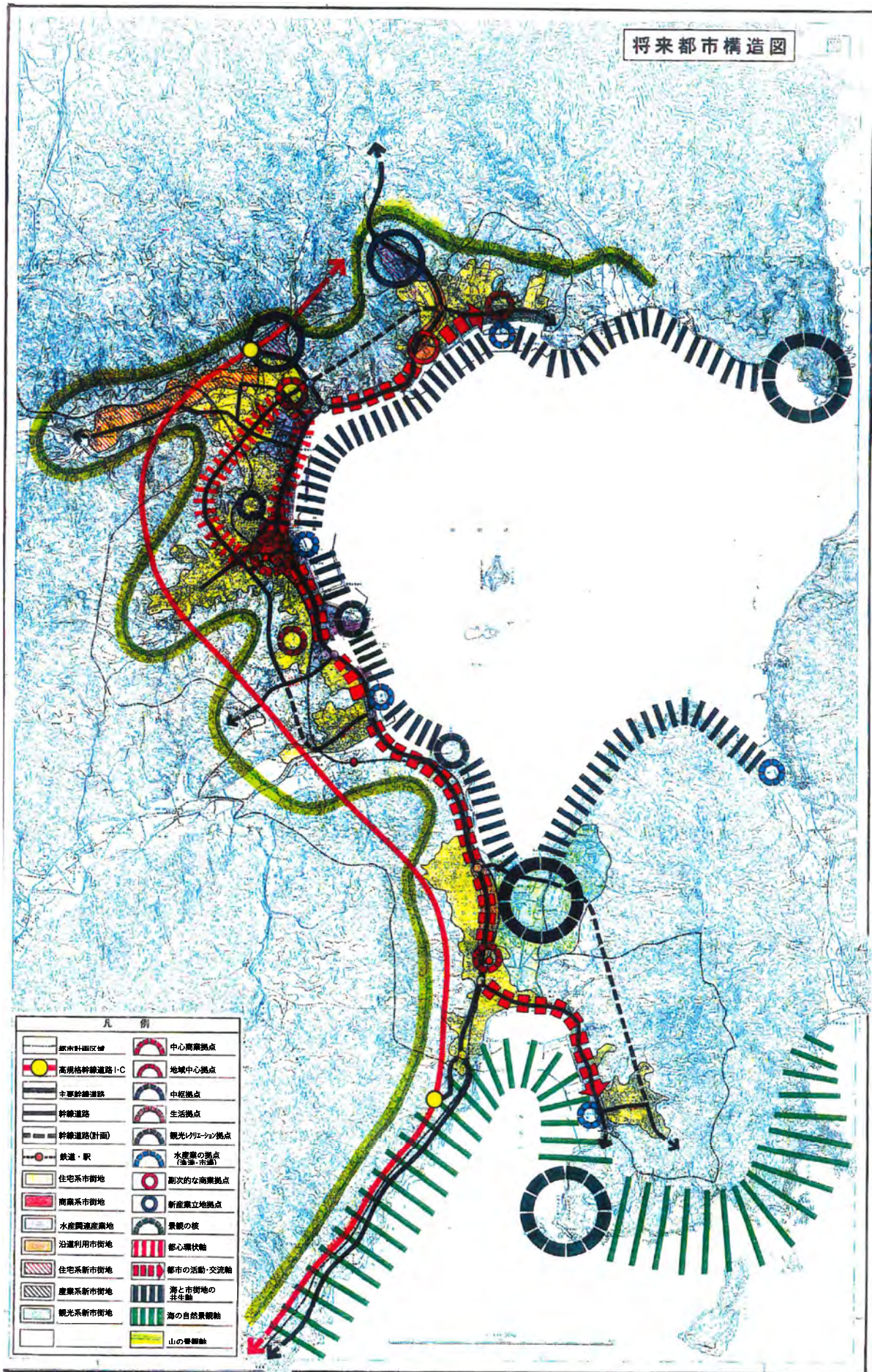


図 2-1 前回の山田都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

（２）前回の都市計画マスタープランで整理された課題について

前回計画では、本町の広域的条件（都市間比較）と現況整理結果から、都市整備上の課題を以下のように整理しています。

これらの課題のうち、東日本大震災からの復旧・復興を経て、道路、下水道、住宅地整備などの基盤整備や観光関連の取組は進みましたが、人口や雇用の面での改善、新産業用地（新産業ゾーン）に関する取組が進んでいない状況です。

表 2-2 前回の都市整備上の課題（広域的条件による課題）

<p>〈広域的条件による山田町の課題〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2次・3次産業の振興によるファミリー層の流入促進による人口増加と定着による減少の歯止めが必要 ・ 優良宅地の造成による宮古市等近隣都市からのファミリー層による人口増加が必要 ・ 来町観光客の増加等交流人口の増加による町の活性化が必要 	<p>〈広域的条件からみた都市整備上の課題〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 雇用機会の増大と人口の受け皿のための整備が必要 ・ 観光振興と宿泊施設の整備による交流人口の受け皿のための整備が必要 ・ 下水道等生活基盤施設の整備促進
<p>〈その他既定計画等からみた都市整備上の課題〉</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自然環境の保全と組み合わせた産業振興 	<p>→本町らしい観光資源の有効活用を図るためのアクセス道路、歩行者・自転車のための回遊路及び滞在型観光地を目指した宿泊施設整備の促進が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地の快適性・安全性の向上 	<p>→優良宅地の造成と下水道等生活基盤施設整備の促進及び災害時における避難路、平常時におけるコミュニティ空間として機能する区画道路又は補助幹線道路の整備が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速交通体系と連携した産業振興 	<p>→三陸縦貫自動車道と連携した観光及び漁業と関連した水産加工業等の導入、育成のための新産業ゾーンの整備が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 宮古市との機能補完 	<p>→良好な居住環境整備による住機能の分担が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 水産関連新産業の育成 	<p>→新産業用地の確保と交通体系の整備が必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光拠点化の促進 	<p>→観光施設へのアクセス道路、宿泊施設等滞在型観光施設の整備が必要</p>

また、前回計画では、町民を対象とした住民意向調査結果を踏まえ、都市整備上の課題を以下のように整理しています。

今回の改訂に際して実施した住民意向調査結果と比較すると、幹線道路や下水道等の基盤整備に関する項目は大幅に改善されましたが、医療・福祉に関する項目に関しては前回よりもさらに要望が大きくなっています。

表 2-3 前回の都市整備上の課題（住民意向調査による課題）

生活環境の満足度が低い項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の利便性、安全性及び整備水準の向上 ・ 公園の整備 ・ 下水道の整備 ・ 河川環境の保全又は改善 ・ 医療施設整備
重点整備要望の高い項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路整備 ・ 生活道路、公園、下水道等の生活基盤施設整備 ・ 漁業水産業の振興 ・ 自然環境保全 ・ 医療・保健衛生及び福祉施設の充実

（３）前回の都市計画マスタープランで位置づけられた取組について

① 目標人口

前回計画では、将来目標人口を 19,000～22,000 人（2015 年）と設定し、都市計画区域内外での目標人口も併せて設定しています。

平成 27（2015）年国勢調査人口と将来目標人口を比較すると、総人口は 15,826 人まで減少しており、目標下限値から 3,174 人のマイナス、目標上限値からは 6,174 人のマイナスとなっています。

また、都市計画区域内では目標下限値から 5,689 人下回っているのに対し、都市計画区域外では 2,515 人上回る結果となっています。

表 2-4 将来目標人口の達成状況

区分	1995年 (実績値)	2015年		乖離状況 (実績－目標)	実績増減率 ('15/'95)
		(目標値)	(実績値)		
都市計画区域内	15,475	14,010	8,321	▲ 5,689	0.54
都市計画区域外	6,544	4,990	7,505	2,515	1.15
合計	22,019	19,000	15,826	▲ 3,174	0.72

注：1995 年実績値は国勢調査の実績値

前回計画では 1995 年人口を 20,000 人と設定し、区域別人口は平成 2 年の実績値を記載）

② 重点プロジェクト

前回の計画では、①柳沢北浜地区土地区画整理事業、②地域間連携幹線道路等の整備、③生活環境整備（公共下水道整備及び主要区画道路整備）、④新産業拠点整備（山田 IC 周辺及び国道 45 号沿道）、⑤船越公園周辺リゾートパークとサイクリングロード整備からなる「山田町 21 世紀に向けての重点 5 大プロジェクト」を設定しています。このうち、現在施行中である柳沢北浜地区土地区画整理事業は、東日本大震災による計画変更を経た上で令和 3 年度には工事完了となる予定であり、船越公園周辺についても復旧・整備が完了しました。また、三陸沿岸道路（三陸縦貫自動車道）をはじめとする既決定都市計画道路の整備についても、復興事業を通じてほぼ完了したほか、柳沢北浜～細浦間は都市計画道路細浦柳沢線として整備が完了し、浦の浜～田の浜間に関しても整備が完了、柳沢北浜～大沢間は当初とは異なる形ではありますが、国道 45 号及び主要地方道重茂半島線により地域間を連絡するネットワークとしての機能を確保しています。公共下水道の整備や主要区画道路の整備についても大きく進捗しています。加えて、三陸沿岸道路山田 IC 周辺では新道の駅等から構成される新産業拠点の整備が検討されています。

一方、大沢地区の国道 45 号沿道の新産業拠点整備及びサイクリングロード整備に関しては、未着手の状態となっています。

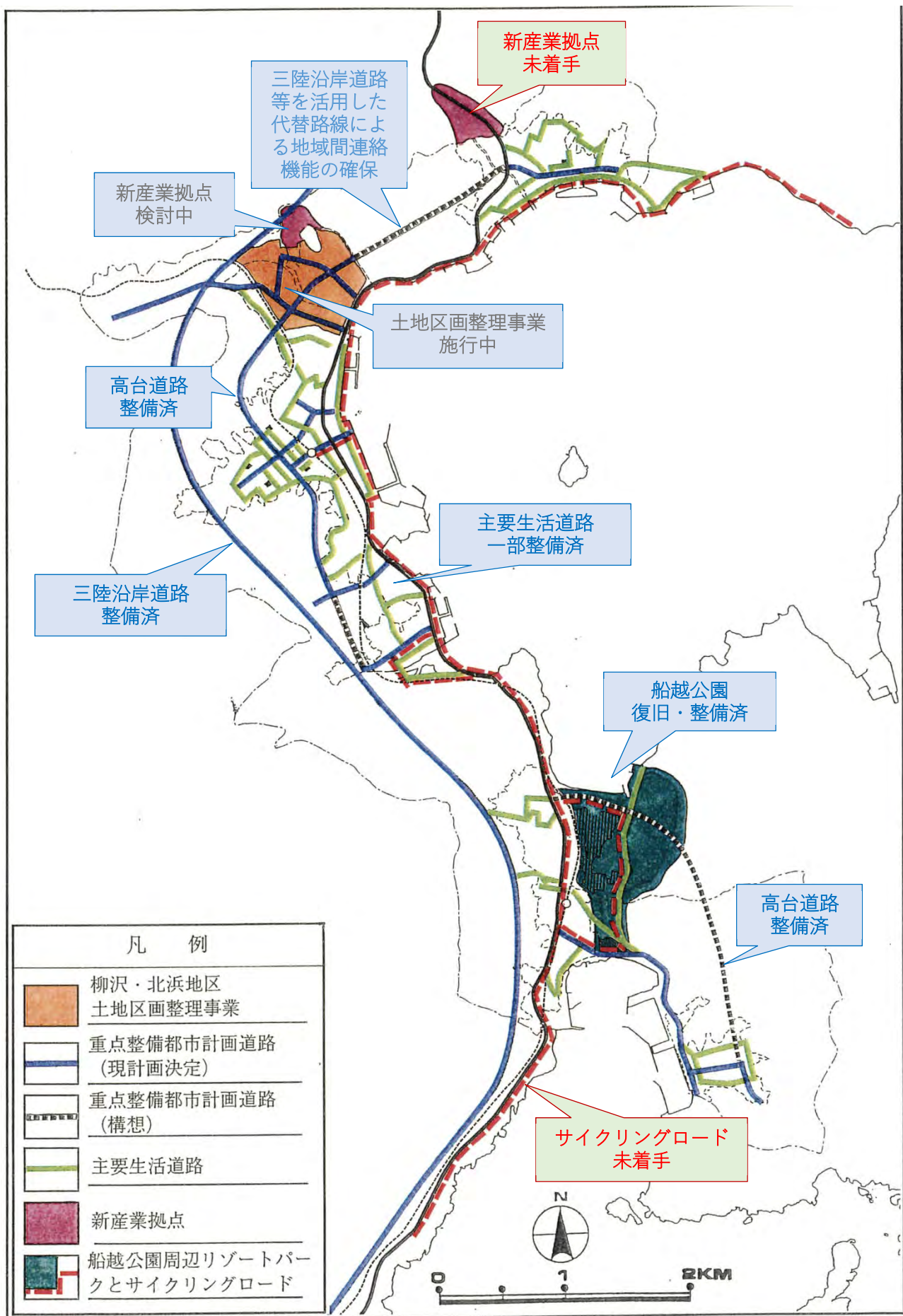


図 2-2 前回の山田都市計画マスタープランにおける重点プロジェクト



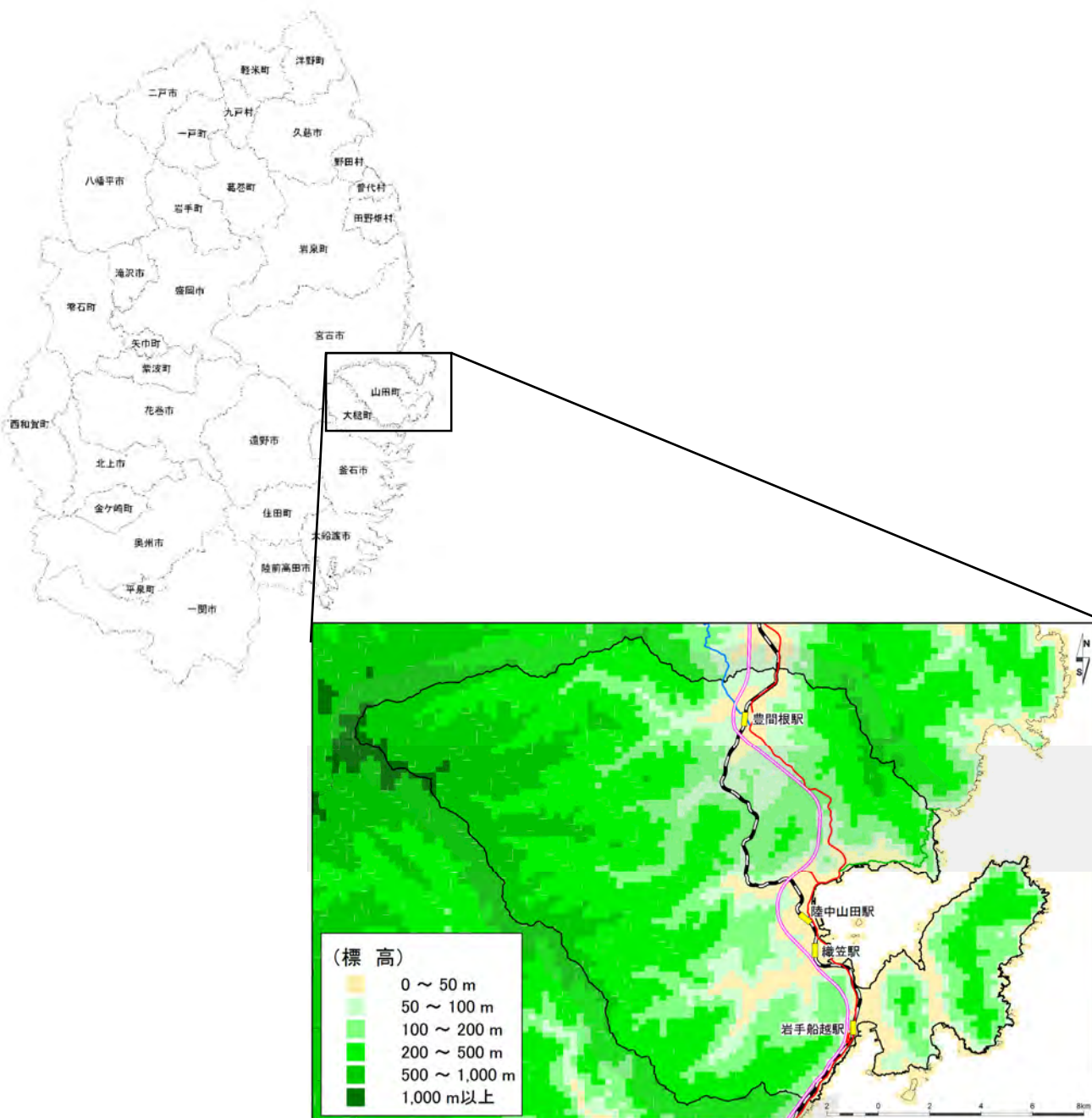
2 山田町における都市の現況

2-1. 位置・地勢・気候

(1) 位置・地勢

本町は、岩手県の沿岸部・陸中海岸のほぼ中央に位置し、東西 23.03 km、南北 18.55 km、262.81k m²の面積を有しています。

東部には山田湾と船越湾の二つの湾を擁しており、北部、西部、南部には北上山地の支脈が伸びて急峻な山岳地帯を形成し、平地部は極めて少なく、町の面積の大半が山林原野となっています。



資料：国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ

図 2-3 位置図

(2) 気候

本町の平成22年から令和元年の年平均気温は11.3℃、年間平均降水量は1,493mmとなっています。降水量が最大となるのは9月であり、降水量が最小となり乾燥する時期は1月から2月となっています。

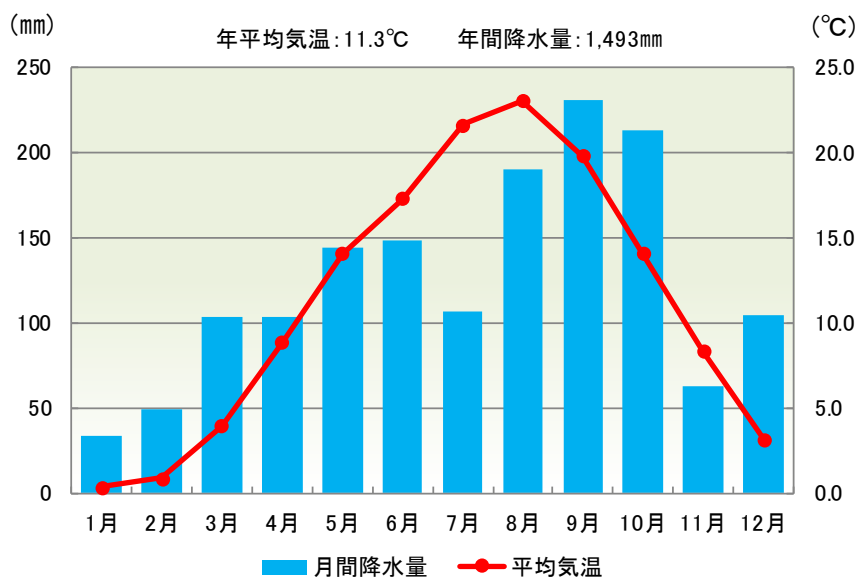


図 2-4 平均気温及び降水量

表 2-5 平均気温及び降水量

	平成22年 (2010)	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	過去10年 平均
【平均気温(°C)】											
1月	1.0	-1.2	-1.0	-0.8	0.6	1.7	1.2	0.4	0.6	1.0	0.4
2月	0.5	1.5	-1.1	0.1	0.2	2.0	2.3	1.7	-0.2	1.6	0.9
3月	2.6	1.4	2.8	4.5	3.5	5.7	5.2	3.5	6.0	4.7	4.0
4月	6.6	7.7	8.5	8.9	8.7	10.1	9.8	9.8	10.3	8.4	8.9
5月	11.9	13.7	13.6	12.0	14.6	15.7	15.2	14.8	14.0	15.4	14.1
6月	18.0	18.1	15.9	16.9	18.3	17.6	17.7	16.3	17.9	16.8	17.3
7月	23.0	22.3	20.9	20.5	21.6	21.7	20.5	22.9	22.3	21.0	21.7
8月	25.2	23.3	24.2	23.1	22.6	22.3	23.5	20.6	22.2	23.9	23.1
9月	19.9	20.2	22.6	20.0	18.1	18.8	20.6	18.7	19.0	20.4	19.8
10月	14.5	14.2	14.7	14.8	13.1	13.3	13.4	12.9	14.9	15.0	14.1
11月	8.9	9.1	8.3	8.3	8.7	9.0	6.6	8.0	8.7	8.2	8.4
12月	4.7	2.0	2.3	3.7	2.2	4.2	4.1	2.4	3.0	3.6	3.2
年平均	11.4	11.0	11.0	11.0	11.0	11.8	11.7	11.0	11.5	11.7	11.3
【降水量(mm)】											
1月	49	33	22	40	9	37	81	38	34	0	34
2月	19	42	48	15	121	30	51	33	115	25	50
3月	101	0	116	12	189	166	12	27	278	140	104
4月	202	4	74	148	95	97	150	122	75	76	104
5月	202	193	415	38	86	55	99	127	130	105	145
6月	115	104	176	38	308	177	200	90	84	192	148
7月	105	85	42	324	127	47	110	97	97	39	107
8月	72	52	35	115	226	183	364	400	175	282	190
9月	311	376	259	147	114	287	250	320	204	40	230
10月	189	130	125	292	237	30	58	255	173	649	214
11月	42	45	227	30	36	161	26	4	44	12	63
12月	387	69	223	88	89	60	24	39	35	39	105
年間	1,792	1,131	1,759	1,283	1,634	1,328	1,423	1,548	1,440	1,596	1,493

資料：気象庁「気象観測データ」をもとに山田町が作成（令和2年5月28日取得）

2-2. 人口・世帯数

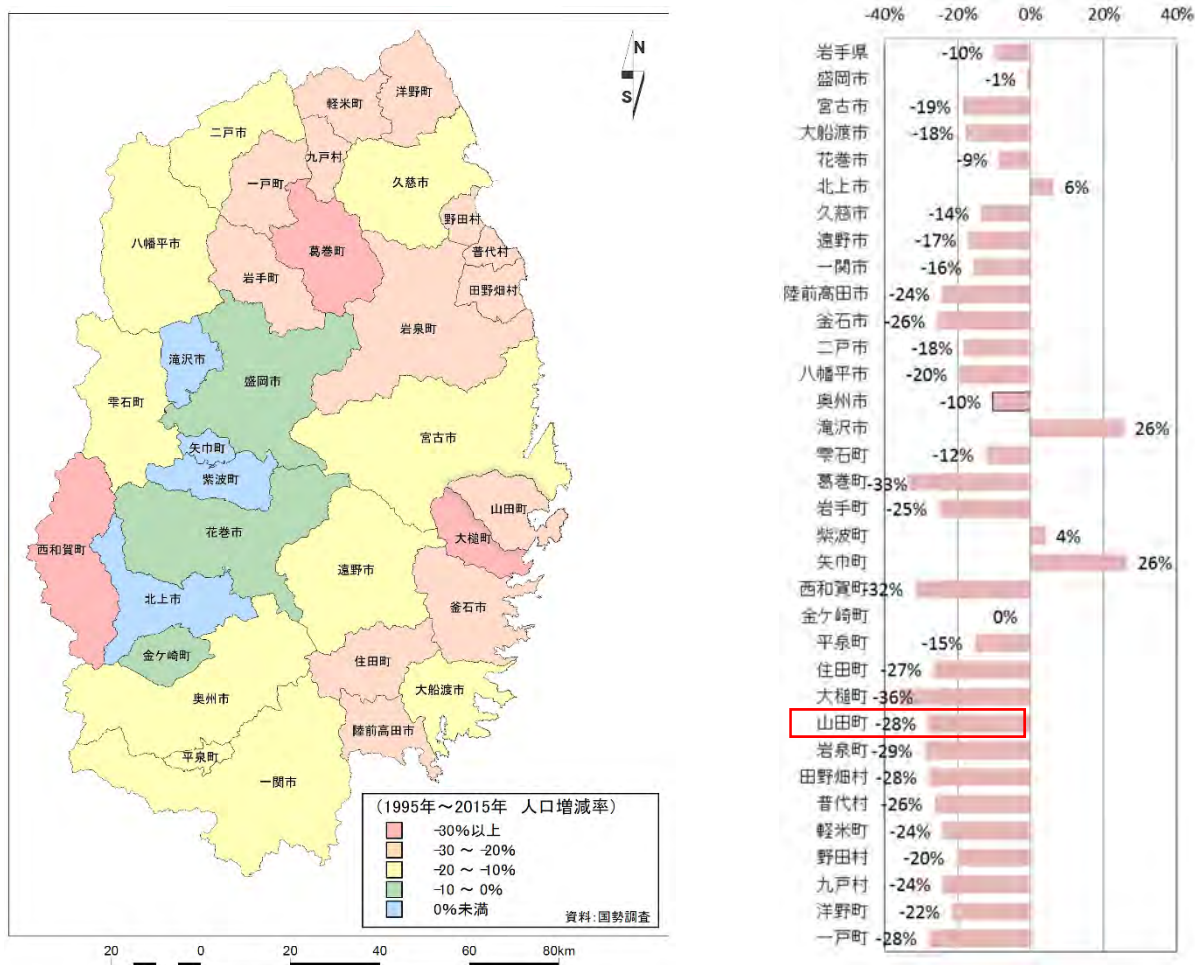
(1) 人口の構成

本町の人口は、平成 27 年現在 15,826 人（国勢調査人口）となっており、昭和 55 年をピークとして過去 20 年間で約 28%減少しました。国立社会保障・人口問題研究所の推計人口によると、人口減少は今後も進むことが予想されており令和 22 年には 9,200 人程度まで減少する見通しとなっています。本町の過去 20 年間の人口増減率は-28%であり、県平均の-10%より減少率が高くなっています。



資料：国勢調査（昭和 45 年～平成 27 年）、
平成 30 年集計日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-5 人口の推移



資料：国勢調査（平成 7 年、平成 27 年）

図 2-6 平成 7 年から平成 27 年（過去 20 年間）の人口増減率

本町の人口増減の推移については、平成 21 年までの人口増減は、転出の減少により減少数が小さくなっていましたが、東日本大震災の被害を被った平成 22～23 年には大幅な人口減となりました。平成 25 年以降も自然増減と社会増減はともに減少傾向で推移しており、人口減少が着実に進行しています。

世帯数は昭和 55 年以降ほぼ横ばいに推移してきましたが、平成 22 年から平成 27 年は約 400 世帯が減少しています。世帯あたり人員は、昭和 45 年の 4.30 人/世帯から徐々に減少しており、平成 27 年では 2.55 人/世帯まで減少しています。

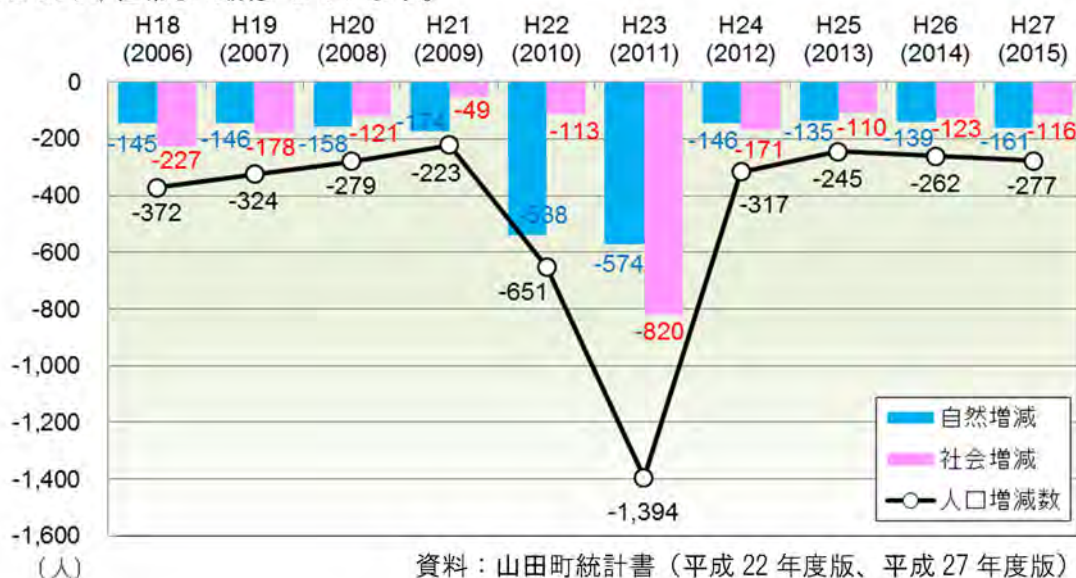


図 2-7 自然増減・社会増減の推移

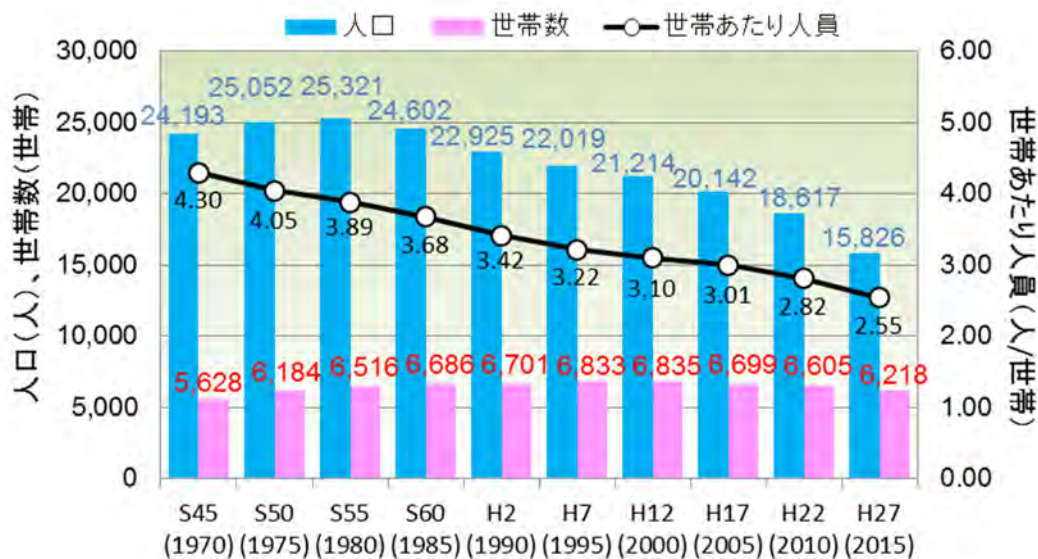


図 2-8 世帯あたり人員の推移

(2) 人口の分布

平成 27 年の人口分布をみると、東日本大震災の津波による家屋倒壊がなかった山田地区の三陸鉄道リアス線より山側で人口密度の高い地区が分布しています。また、仮設住宅に入居していた人が多く残っていたため、仮設住宅が整備された豊間根駅周辺、大沢地区の高台部、織笠川の上流部、船越地区や大浦地区の高台部で人口密度の高い地区が見られます。

人口の増減をみると、中山間部に加えて津波や火災による家屋倒壊が多かった山田地区や船越地区で人口減少の多い地区が見られます。

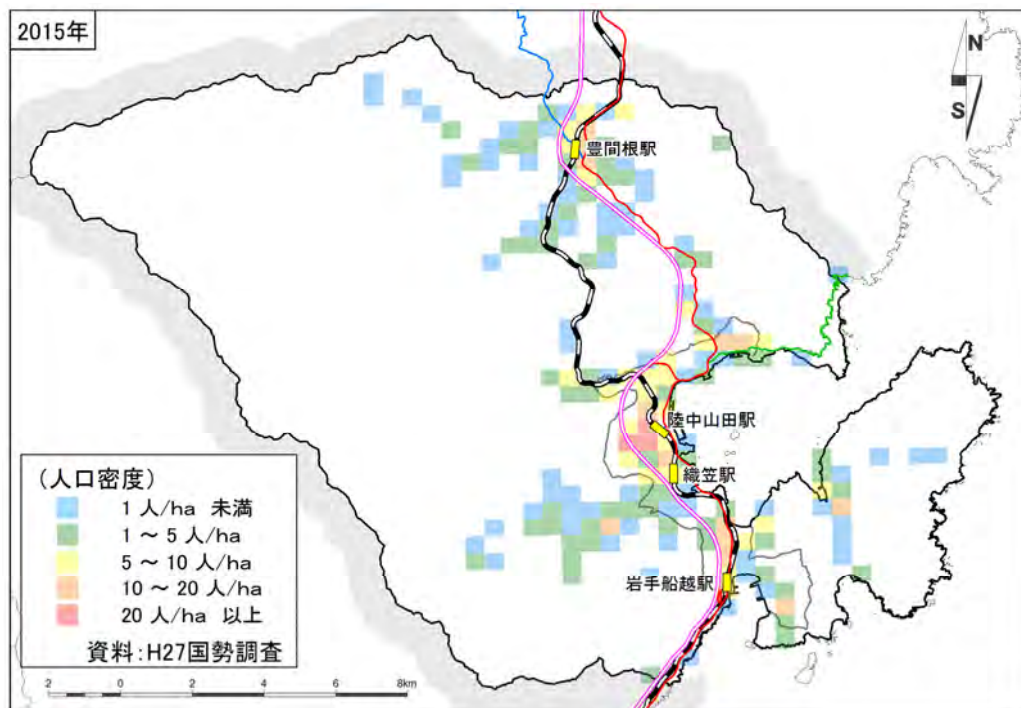


図 2-9 人口分布状況（平成 27 年）

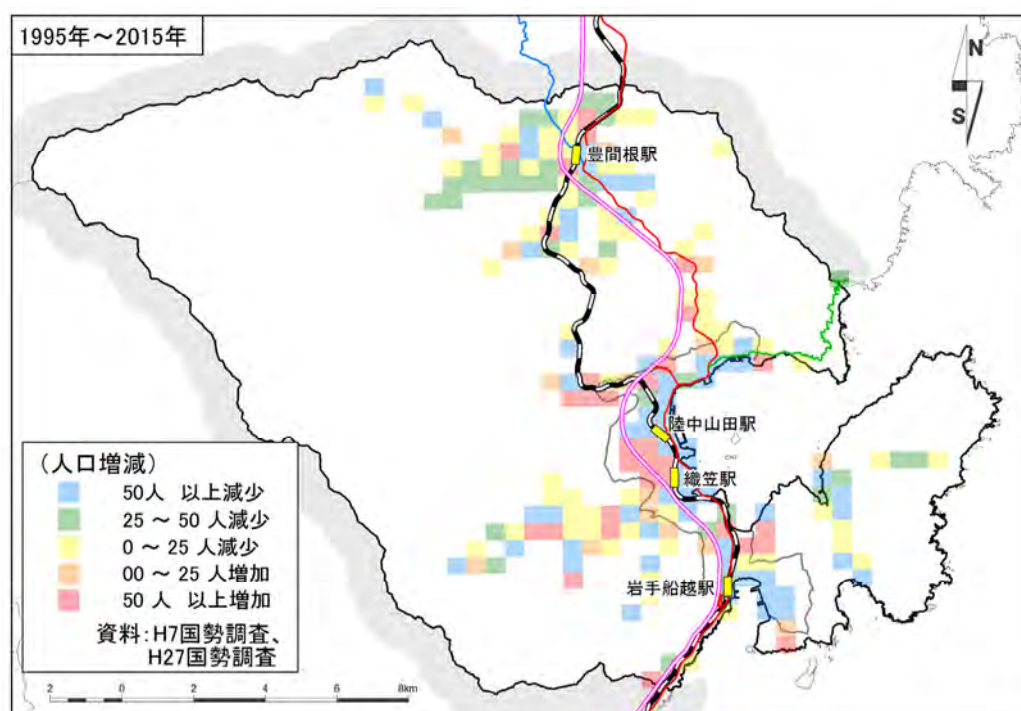
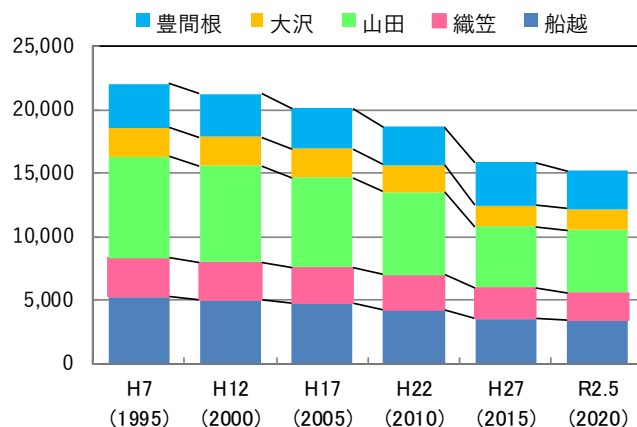


図 2-10 人口増減数（平成 27 年）

地区別人口の推移を見ると、平成7年～22年の間は全ての地区で減少しており、平成22年～27年にかけては東日本大震災の影響により豊間根地区以外の人口が減少しています。一方、平成27年から令和2年にかけて、各地区で災害公営住宅や住宅団地が整備され入居が始まったことから、大規模な仮設住宅があった豊間根地区や織笠地区の人口が減少し、山田地区や大沢地区の人口が増加しています。

	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2.5 (2020)
豊間根	3,450	3,351	3,220	2,997	3,385	2,991
大沢	2,262	2,305	2,256	2,105	1,669	1,719
山田	8,004	7,539	7,052	6,553	4,752	4,909
織笠	3,054	3,010	2,885	2,697	2,476	2,132
船越	5,249	5,009	4,729	4,265	3,544	3,444
合計	22,019	21,214	20,142	18,617	15,826	15,195

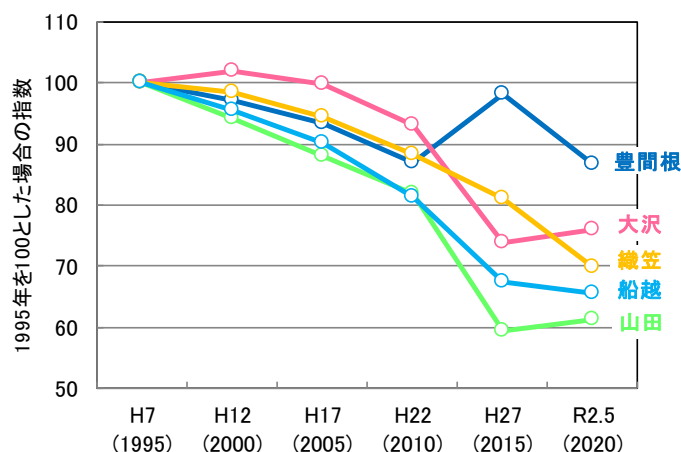


資料：国勢調査（平成7～27年）、住民基本台帳（令和2年）

図2-11 地区別人口の推移

（1995年人口を100とした指数）

	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2.5 (2020)
豊間根	100	97	93	87	98	87
大沢	100	102	100	93	74	76
山田	100	94	88	82	59	61
織笠	100	99	94	88	81	70
船越	100	95	90	81	68	66
合計	100	96	91	85	72	69

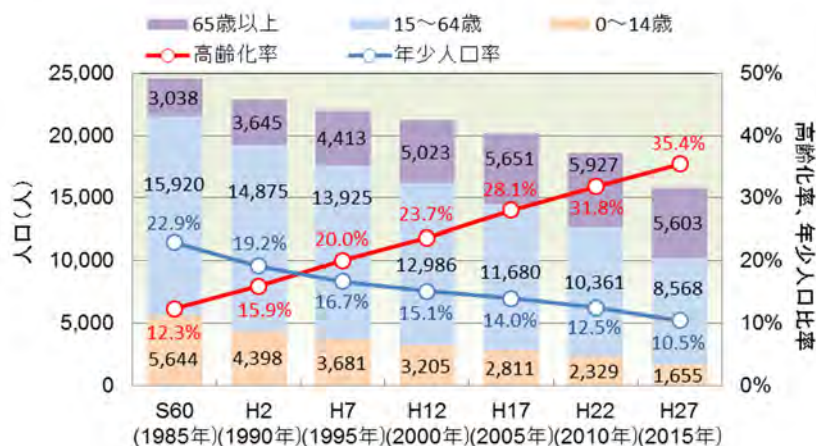


資料：国勢調査（平成7～27年）、住民基本台帳（令和2年）

図2-12 地区別人口指数の推移

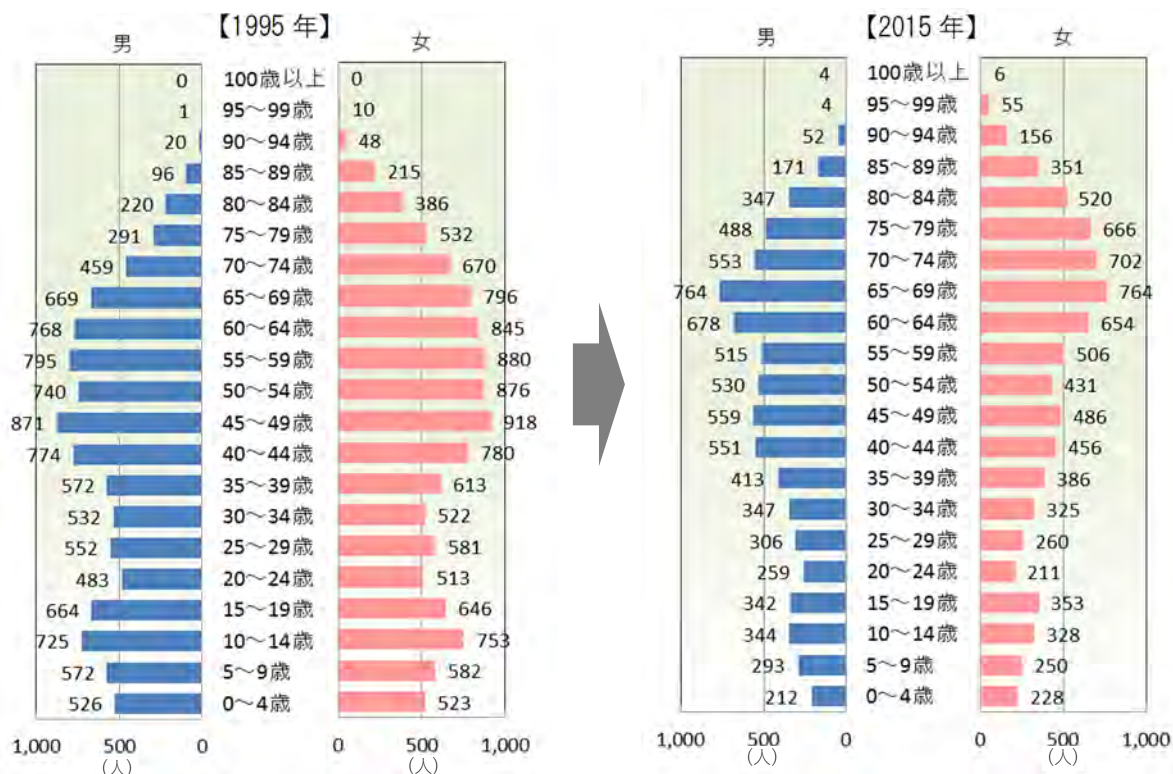
(3) 年齢別人口

0～14歳の年少人口割合は平成27年現在10.5%であり、県平均の11.9%を下回る一方で、65歳以上の高齢者人口割合は35.4%であり、県平均の30.4%を上回っており、少子高齢化が進行しています。特に20歳代の人口が少ない人口構成であり、平成27年現在20歳代人口は、1,036人で総人口の6.5%と特に少ない人口構成となっています。



資料：国勢調査（昭和60年～平成27年）

図 2-13 年少人口及び高齢者人口の推移



資料：国勢調査（平成7年、平成27年）

図 2-14 男女別5歳階級別人口構成の変化

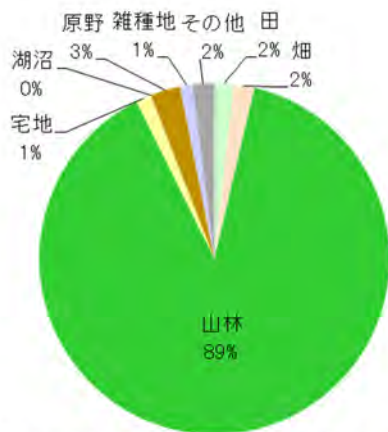
2-3. 土地利用

(1) 地目別土地利用

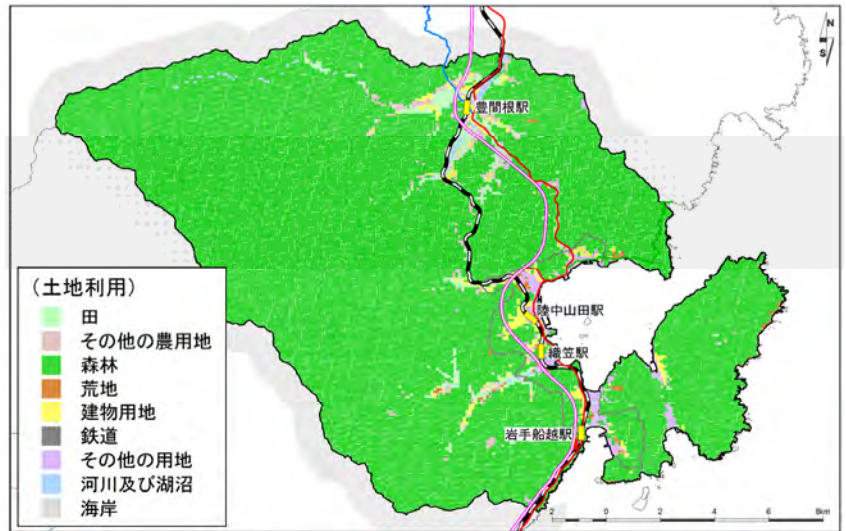
山田町全体の 89%が山林となっており、宅地は全体の 1%です。沿岸部と豊間根に山林以外の土地利用が分布しており、豊間根には広大な田・畑が分布しています。

平成 28 年度都市計画基礎調査による用途地域内の土地利用をみると、住宅団地や土地区画整理事業が整備中であったことから低未利用地が 23%を占め、住宅地の 21%を上回っています。

【町全体】



資料：山田町統計書（平成 27 年版）



資料：H28 土地利用細分メッシュデータ（国土数値情報）

図 2-15 地目別地積（土地利用）

図 2-16 山田町全体の土地利用現況

【都市計画区域内】

表 2-6 土地利用区分

(単位：ha)

用途地域内外	自然的土地利用							都市的土地利用													小計	総計	可住地面積	非可住地面積
	農地		山林	水面	原野・牧野	低湿地・荒蕪地	住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	道路用地	交通施設用地	公共空地	その他の公的施設用地	駐車場	低未利用地	その他の空地							
	田	畑																						
用途地域計	1.1	10.1	41.7	1.4	1.7	0.7	56.7	91.3	15.4	13.9	21.4	59.3	18.1	5.5	1.6	1	99.4	49.2	376.1	432.8	246.3	186.5		
用途地域外計	21.5	15.7	796.9	11.4	1.3	8.2	855	29.3	2.8	7.7	20	61.5	8	2.9	2.1	0.4	40.6	55.2	230.5	1085.5	905.7	179.8		
都市計画区域計	22.6	25.8	838.6	12.8	3	8.9	911.7	120.6	18.2	21.6	41.4	120.8	26.1	8.4	3.7	1.4	140	104.4	606.6	1518.3	1152	366.3		

資料：H28 都市計画基礎調査（山田町）

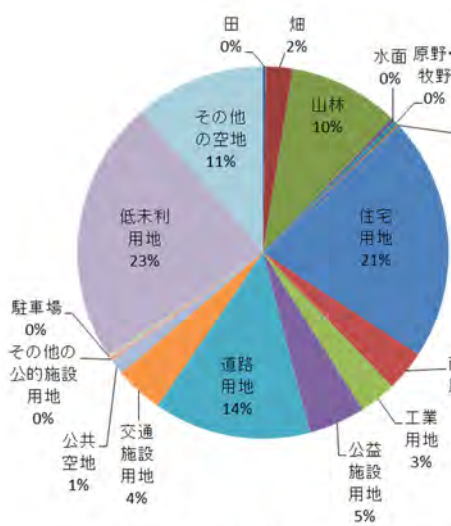


図 2-17 用途地域内の土地利用分布

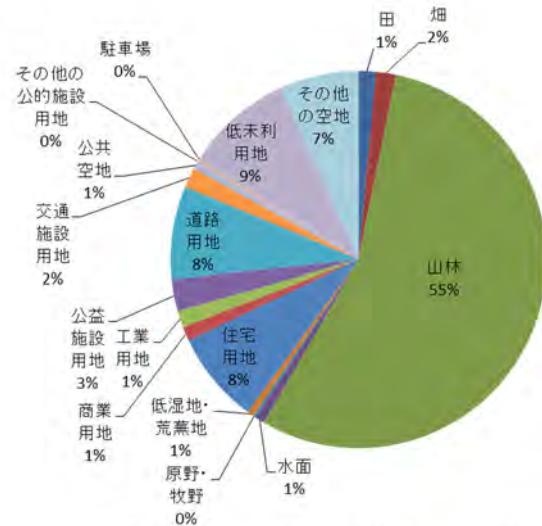


図 2-18 都市計画区域内の土地利用

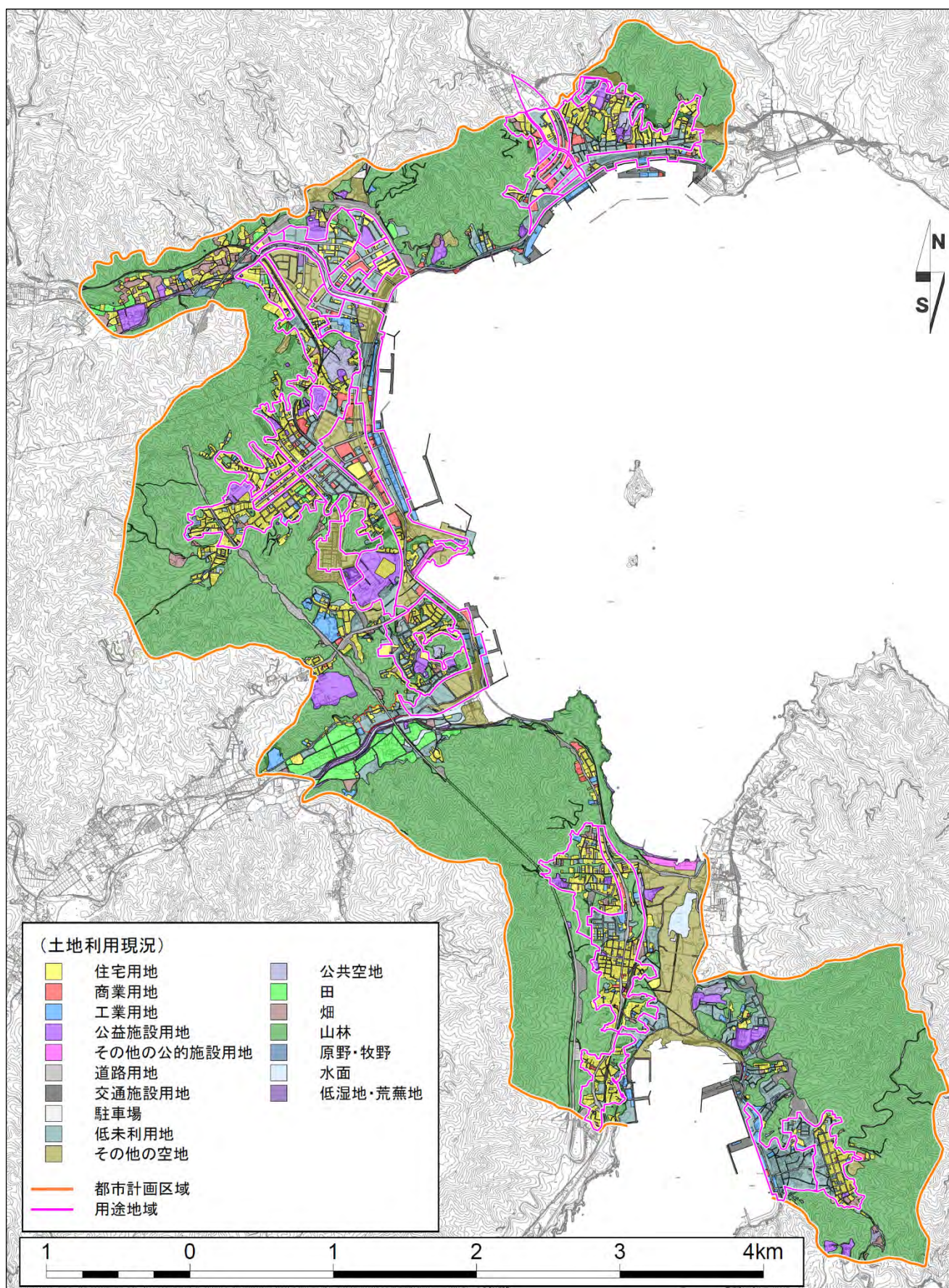
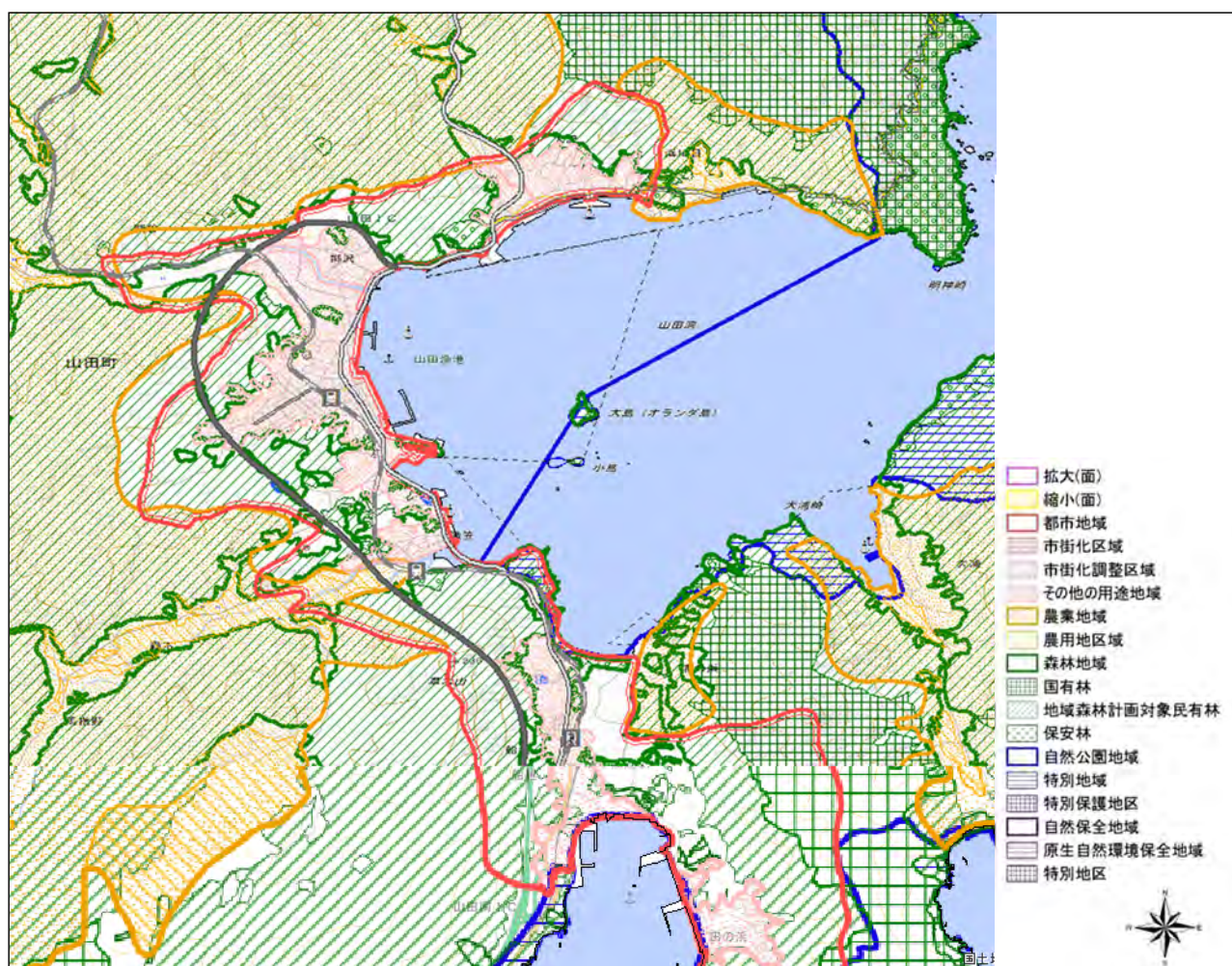


図 2-19 土地利用現況図

（２）法規制

都市地域は山田湾沿いの市街地(用途地域)を中心に指定されています。復興事業により森林地域や農業地域を住宅団地にした場所は、都市地域へ変更しています。



資料：平成 28 年度 都市計画基礎調査

図 2-20 法規制図

(3) 開発動向

震災後から平成 30 年度末までの建築確認申請数は約 2,000 件であり、そのうち新築が約 1,850 件を占めています。用途別の割合では、住宅が全体の 76%を占めており、次いで商業施設が 9%、工業施設が 6%となっています。年度別の割合では、平成 28 年度が 21%と最も多くなっています。年度別・地区別の件数では、豊間根地区では平成 24～25 年度が比較的多くなっています。

一方で、防災集団移転促進事業等により整備された住宅団地の完成に合わせ、船越地区と大沢地区では平成 28 年度、山田地区では平成 30 年度の申請数が他の年度に比べて多くなっています。

表 2-7 地区・用途別建築確認件数（平成 23 年度～平成 30 年度末）

地区名	住宅	商業施設	工業施設	公益施設	その他	計	%
豊間根地区	137	16	25	5	16	199	10.0
大沢地区	239	23	20	6	19	307	15.4
山田地区	524	108	31	29	33	725	36.5
織笠地区	250	8	15	14	14	301	15.1
船越地区	360	14	28	14	40	456	22.9
合計	1,510	169	119	68	122	1,988	100.0
%	76.0	8.5	6.0	3.4	6.1	100.0	-

資料：建築確認申請データ（平成 23～30 年度、山田町）

表 2-8 詳細地区・用途別建築確認件数（平成 23 年度～平成 30 年度末）

地区名	住宅	商業施設	工業施設	公益施設	その他	計	%
豊間根地区 計	137	16	25	5	16	199	10.0
豊間根	107	16	25	5	16	169	8.5
荒 川	19	0	0	0	0	19	1.0
石 峠	11	0	0	0	0	11	0.6
大沢地区	239	23	20	6	19	307	15.4
山田地区 計	524	108	31	29	33	725	36.5
山 田	146	11	5	8	4	174	8.8
飯 岡	174	3	1	7	4	189	9.5
長 崎	85	14	0	2	3	104	5.2
中央町	7	19	7	2	4	39	2.0
境田町	18	9	6	1	6	40	2.0
八幡町	65	18	1	3	3	90	4.5
川向町	7	30	8	5	7	57	2.9
北浜町	15	3	3	1	2	24	1.2
後楽町	7	1	0	0	0	8	0.4
織笠地区	250	8	15	14	14	301	15.1
船越地区	360	14	28	14	40	456	22.9
合計	1,510	169	119	68	122	1,988	100.0
%	76.0	8.5	6.0	3.4	6.1	100.0	-

資料：建築確認申請データ（平成 23～30 年度、山田町）

表 2-9 地区・形態別建築確認件数（平成 23 年度～平成 30 年度末）

（単位：件）

地区名	新築		増築	改修	用途変更	大規模な模様替	計	
	常設	仮設					件	%
豊間根地区	178	3	18	0	0	0	199	10.0
大沢地区	287	1	17	0	1	1	307	15.4
山田地区	675	14	33	2	0	1	725	36.5
織笠地区	283	2	16	0	0	0	301	15.1
船越地区	434	0	21	1	0	0	456	22.9
計	1,857	20	105	3	1	2	1,988	100.0

資料：建築確認申請データ（平成 23～30 年度、山田町）

表 2-10 地区・年度別建築確認件数

（単位：件）

地区名	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	計	
									件	%
豊間根地区	20	46	33	22	19	17	22	20	199	10.0
大沢地区	21	26	32	25	20	104	54	25	307	15.4
山田地区	55	74	77	75	68	57	90	229	725	36.5
織笠地区	19	23	21	16	78	98	28	18	301	15.1
船越地区	28	64	45	41	38	140	68	32	456	22.9
計	143	233	208	179	223	416	262	324	1,988	100.0
%	7.2	11.7	10.5	9.0	11.2	20.9	13.2	16.3	100.0	-

資料：建築確認申請データ（平成 23～30 年度、山田町）

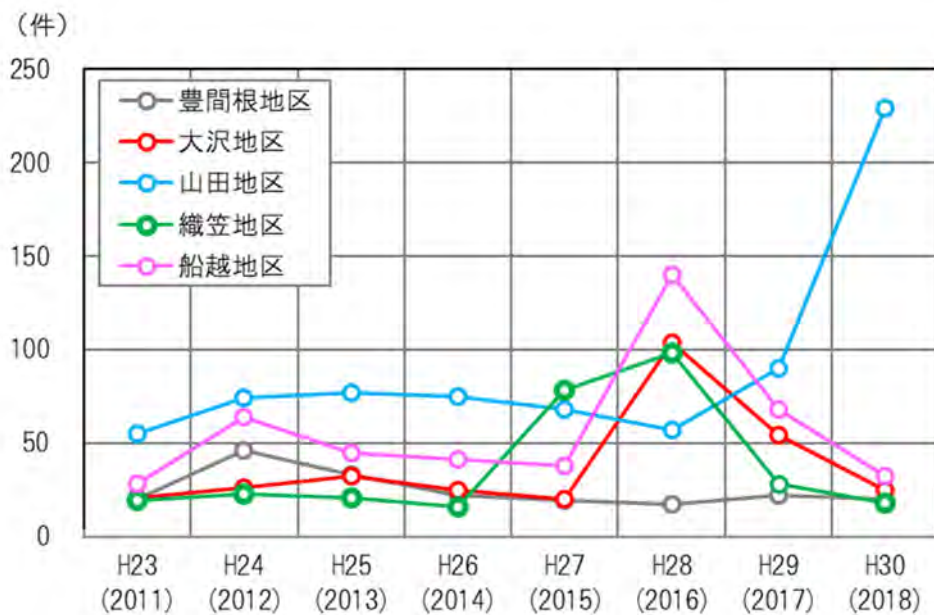
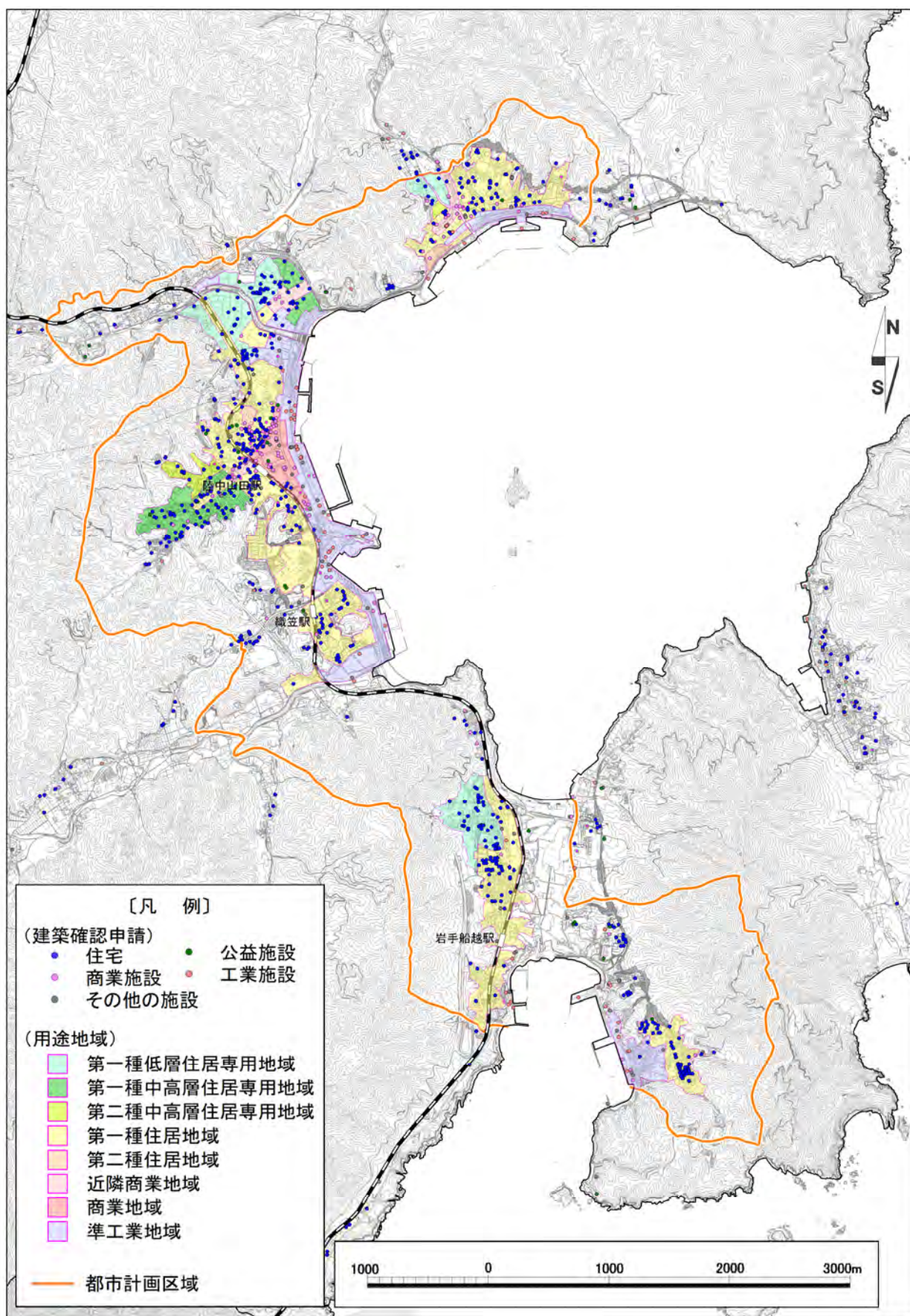
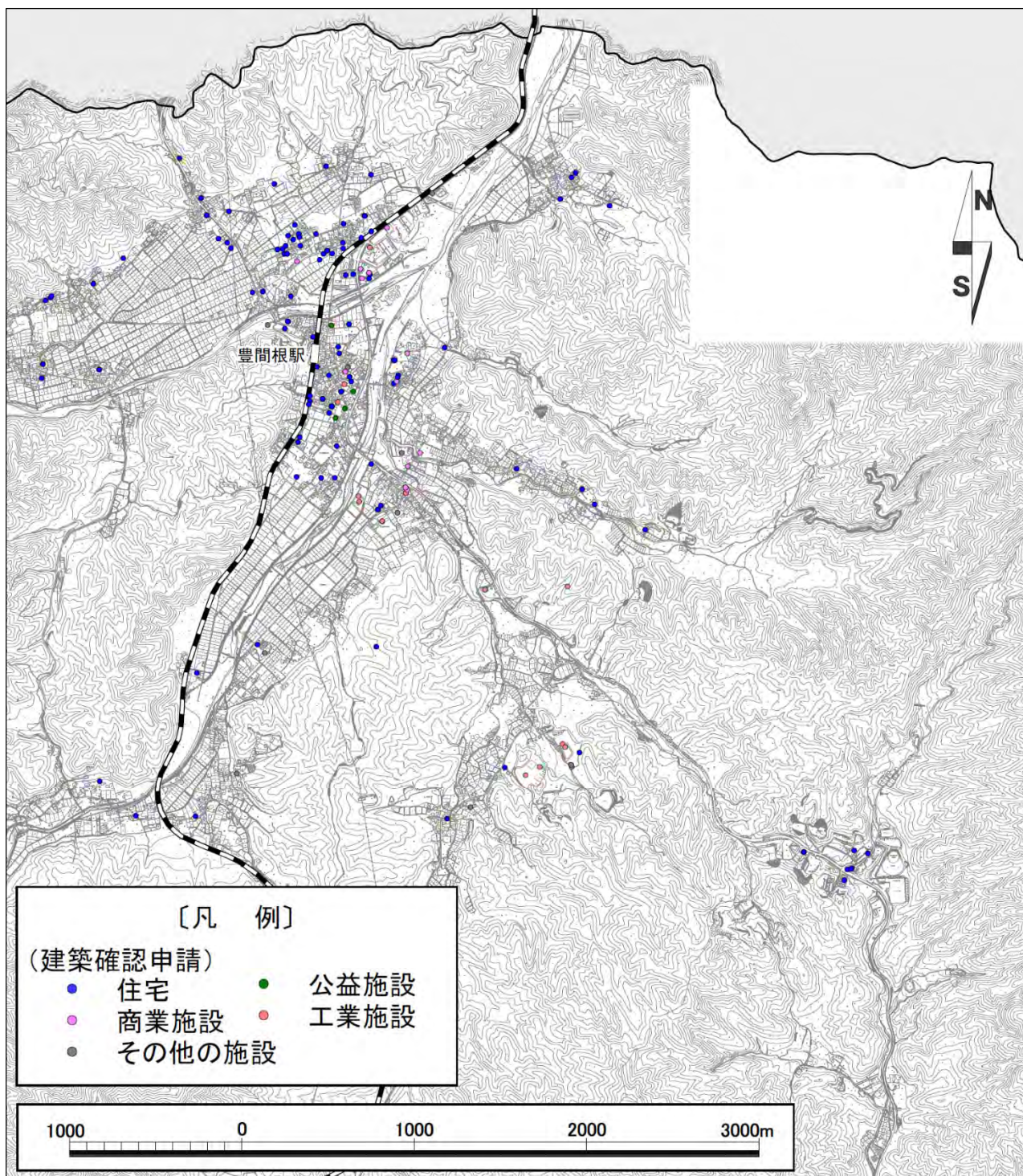


図 2-21 地区・年度別建築確認件数



※ゼンリンブルーマップ(平成 25 年 11 月)により、地番から具体的な地点が判明した建築確認申請のみ掲載

図 2-22 開発動向 (沿岸部)



※ゼンリンブルーマップ(平成 25 年 11 月)により、地番から具体の地点が判明した建築確認申請のみ掲載

図 2-23 開発動向 (豊間根)

(4) 災害危険性

本町の都市計画区域における河川氾濫は山田地区の関口川、織笠地区の織笠川、馬指野川、新田川で予想されており、ハザードマップでは山田地区の関口、柳沢北浜等、織笠地区の霊堂、中野、猿神等で浸水被害が想定されています。

東日本大震災の際の津波浸水範囲は、大沢地区、山田地区、織笠地区、船越地区（田の浜を含む）となっており広範囲に広がっています。

都市計画区域における土砂災害は、大沢地区、山田地区、織笠地区、船越地区（田の浜を含む）の市街地及び集落の背後地等において、複数の急傾斜地崩壊危険箇所及び地すべり警戒区域、土石流危険渓流が分布しています。

令和元年10月に発生した台風19号による大雨では、織笠川、馬指野川及び新田川の氾濫に加え、織笠及び船越地区（田の浜を含む）を中心に土砂の流出や住宅の浸水被害が複数発生しました。



図 2-24 関口川 洪水浸水想定区域図（計画規模 W=1/30）

この津波被害マップは、日本気象庁・大津波の浸水想定・避難所等に基づき作成されています。地震発生と防潮堤が壊滅する状態を前提とします。市町界のみには注意喚起し、津波の危険性を再認識していただくために作成したものです。

今後に起こる可能性、津波の被害想定ではありませんので注意して下さい。

(平成25年2月現在)

市町界における被害概要表	
地震発生日時	平成23年3月11日(金)午後2時46分
地震発生地点	太平洋(仙台市の東方70km)
津波発生規模	24km
大津波発生発表	3月11日午後9時
大津波発生発表	平成23年3月11日(金)午後2時49分

市町における被害概要表	
死者	59人
行方不明者	1,099人
建物倒壊	3,369棟

- ◆凡例
- ：浸水範囲
 - 🏠：緊急避難場所 兼 避難所
 - 🏡：緊急避難場所
 - 🏠：避難所
- 緊急避難場所とは…
緊急時に一時的に避難できる場所です。
- 避難所とは…
学校など、被災後の生活拠点となる施設です。
- ※施設名の隣にある数値は、各地点での標高を示しています。

(1)地震発生！まず身の安全を！

・地震による強いゆれや長い揺れを感じたら、テーブルの下に隠れるなど、まず身の安全を確保してください。

(2)あわてず、落ち着いて避難を！

・強いゆれや長い揺れの地震は津波のおそれがあります。
・ゆれが収まったら、ただちに避難して下さい。
・町からの避難指示や避難標記に従って行動して下さい。
・正しい情報と連絡手段は、ラジオ、携帯電話、防災行政無線などを通じて入手して下さい。
・事前に津波発生場所や避難経路を確認しておいて下さい。

(3)津波は繰り返し襲ってくる！津波！注意しなさい！

・津波は繰り返し襲ってきます。津波警報や注意報が解除されるまで海岸に近づかないで下さい。
・津波は地震発生からの影響も受け、浸水範囲が拡大するに達する恐れがあります。津波が来た後も気流を感ずる、たまたま高台など安全な場所へ避難して下さい。

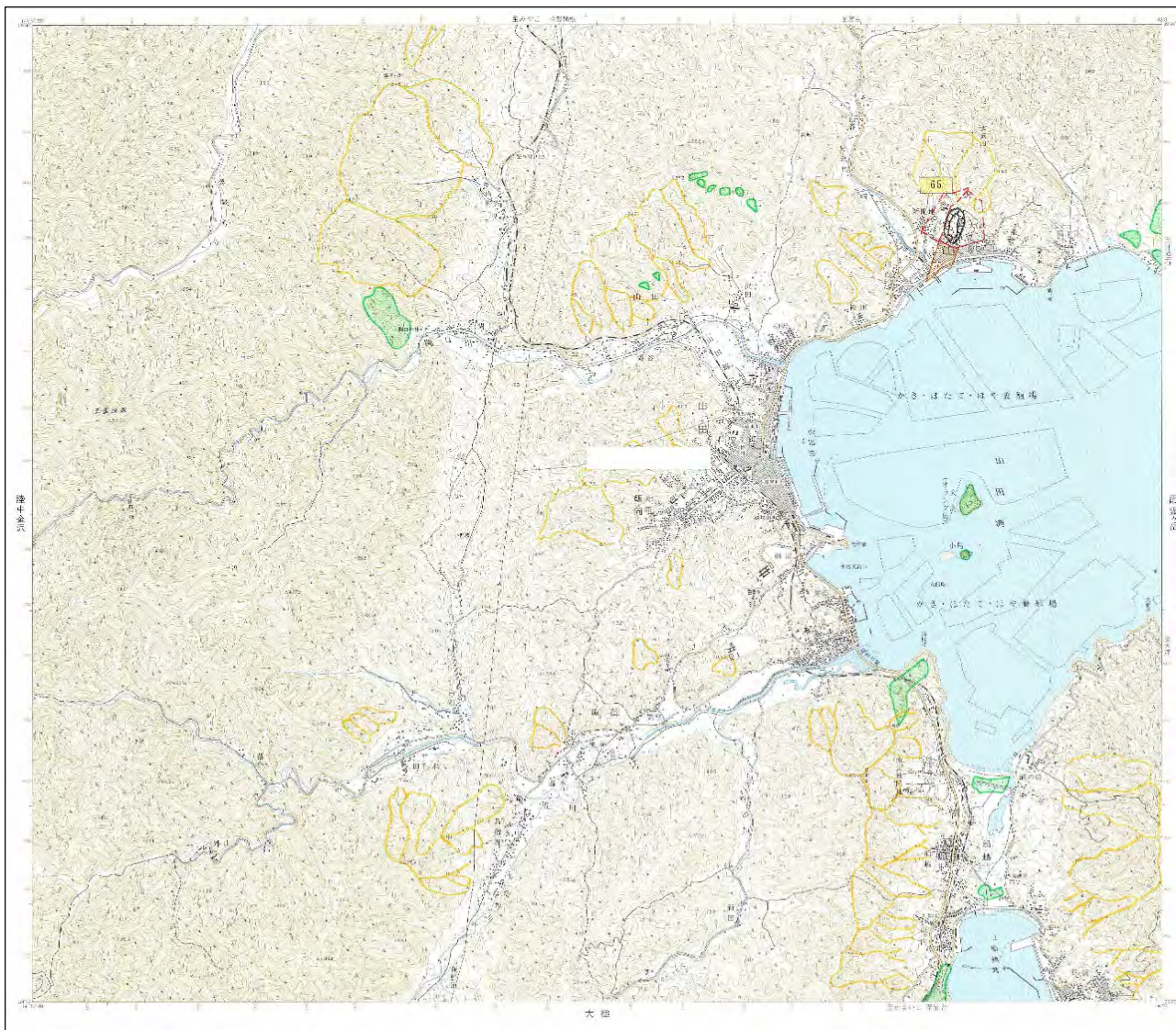
平成25年3月7日より津波警報が変わりました！
津波による被害の発生が予想される場合には、地震発生後、約3分で大津波警報

※マグニチュード8.0を超える巨大地震の場合は、正確な規模をすぐには把握できないため、予想される津波の高さを「巨大」、「高い」という言葉で示し、非常事態であることを伝えます。

	手廻りによる乗降 (乗客乗車)	車内乗降の 乗客乗車	とるべき行動	想定される被害
大歩危 急行線	10m超 (10m以下)	巨大	避難経路や避難方法を知っている人は、 安全に避難可能な方向へ避難して待つ。 安全な場所が知らぬままでは 危険な場所へ逃げ込んでしまう。	本線乗客が、道路へ ¹ 、 大歩危急行線乗客が ² 、 道路へ逃げ込まれる。
大歩危 普通線	5m (3m未満並5m)			
津波 注意区間	3m (1m未満並3m)	高い		津波の浪が列車へは 襲い、大歩危急行線 へ入れば道路へ逃げ 込まれる。
津波 注意区間	1m (7.2m未満並1m)	(無記録)	海の中にいる人は、たぐり 寄せようとする。海から離れて 逃げようとする。津波が降 り始めが降るまでは海岸 に近づいたりしないで待つ。	津波の中で人は漂い 死んでしまう。 津波が押し寄せた後、 救助が困難になる。

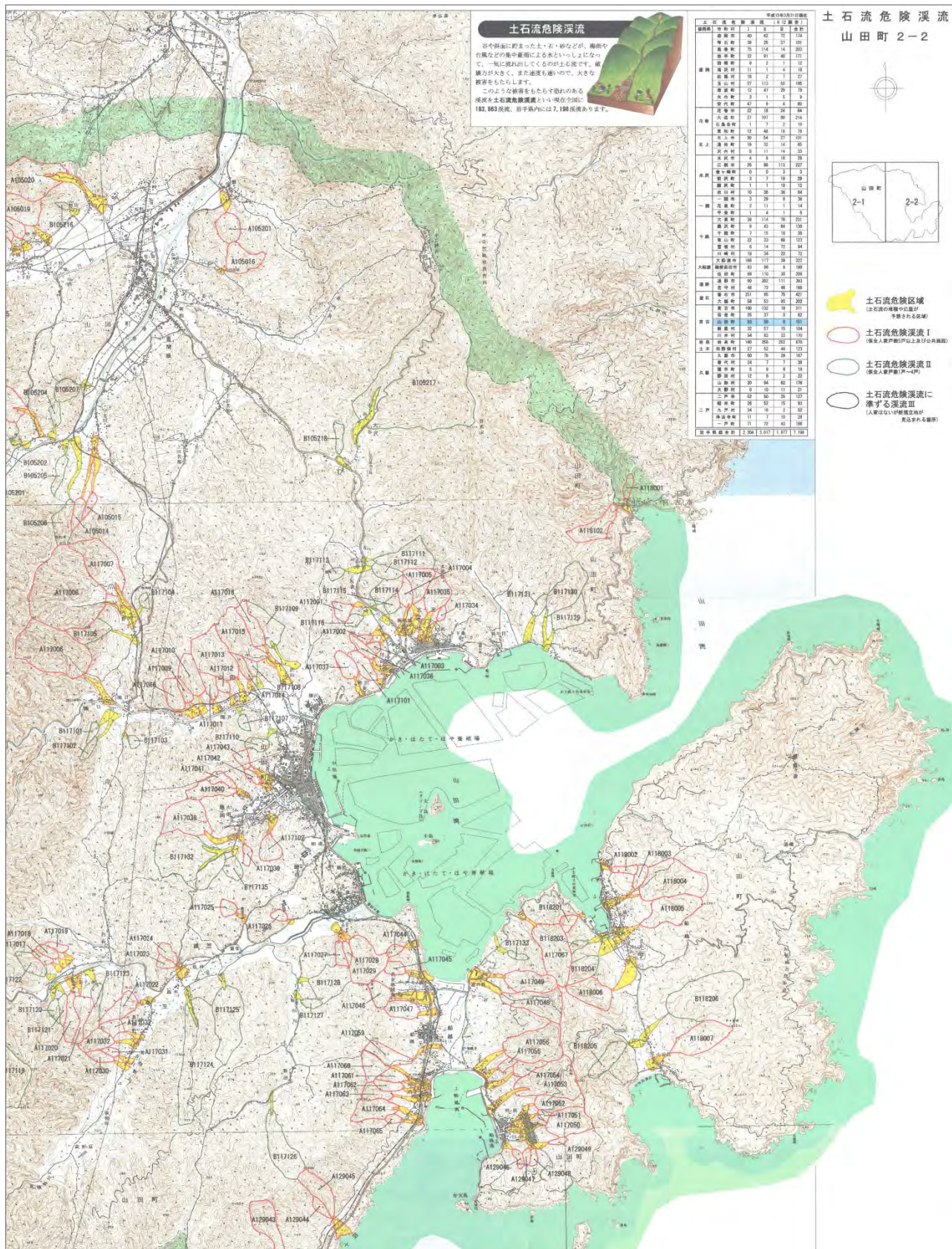
● 非常食	● 生活用品
<input type="checkbox"/> 飲料水	<input type="checkbox"/> 衛生シート
<input type="checkbox"/> 食料	<input type="checkbox"/> 防寒フジオ
● 衣類	<input type="checkbox"/> 靴下着
<input type="checkbox"/> 下着	<input type="checkbox"/> マッチ・ライター
<input type="checkbox"/> 手袋	<input type="checkbox"/> ろうそく
<input type="checkbox"/> タオル	<input type="checkbox"/> 洗面用具
● 貴重品	<input type="checkbox"/> 生活用品
<input type="checkbox"/> 現金	● 医薬品
<input type="checkbox"/> 印章・貴重品等	<input type="checkbox"/> 救急セット
<input type="checkbox"/> 免許証・保険証等	<input type="checkbox"/> 歯痛薬
● 高齢の方のいる家庭	● 赤ちゃんのいる家庭
<input type="checkbox"/> メダル等	<input type="checkbox"/> 育児グッズ
<input type="checkbox"/> 入浴器	<input type="checkbox"/> 哺乳瓶等
<input type="checkbox"/> 入浴剤	<input type="checkbox"/> 沐浴びん等
<input type="checkbox"/> 入浴おむつ	

<持ち出し品は日頃から準備し、
定額のチャージしましょう>



出典：山田町地すべり位置図

図 2-27 山田町地すべり位置図（都市計画区域）



出典：山田町土石流危険渓流位置図

図 2-28 山田町土石流危険渓流位置図（都市計画区域）

2-4. 交通

(1) 道路

本町では、南北に走る三陸沿岸道路及び国道 45 号が広域交通上の重要な役割を果たしています。三陸沿岸道路の山田宮古道路（山田 IC～宮古南 IC）が平成 29 年 11 月に、また釜石山田道路（大槌 IC～山田南 IC）が平成 31 年 1 月に開通し、町内区間は全て開通しました。国道 45 号の市街地沿岸部の区間は復興事業にあわせて安全性を高めるために線形の改善などが行われました。市街地内の主要道路は、国道 45 号及び細浦・柳沢線を軸としてラダー（はしご）型の道路ネットワークが、復興事業によりできあがっています。

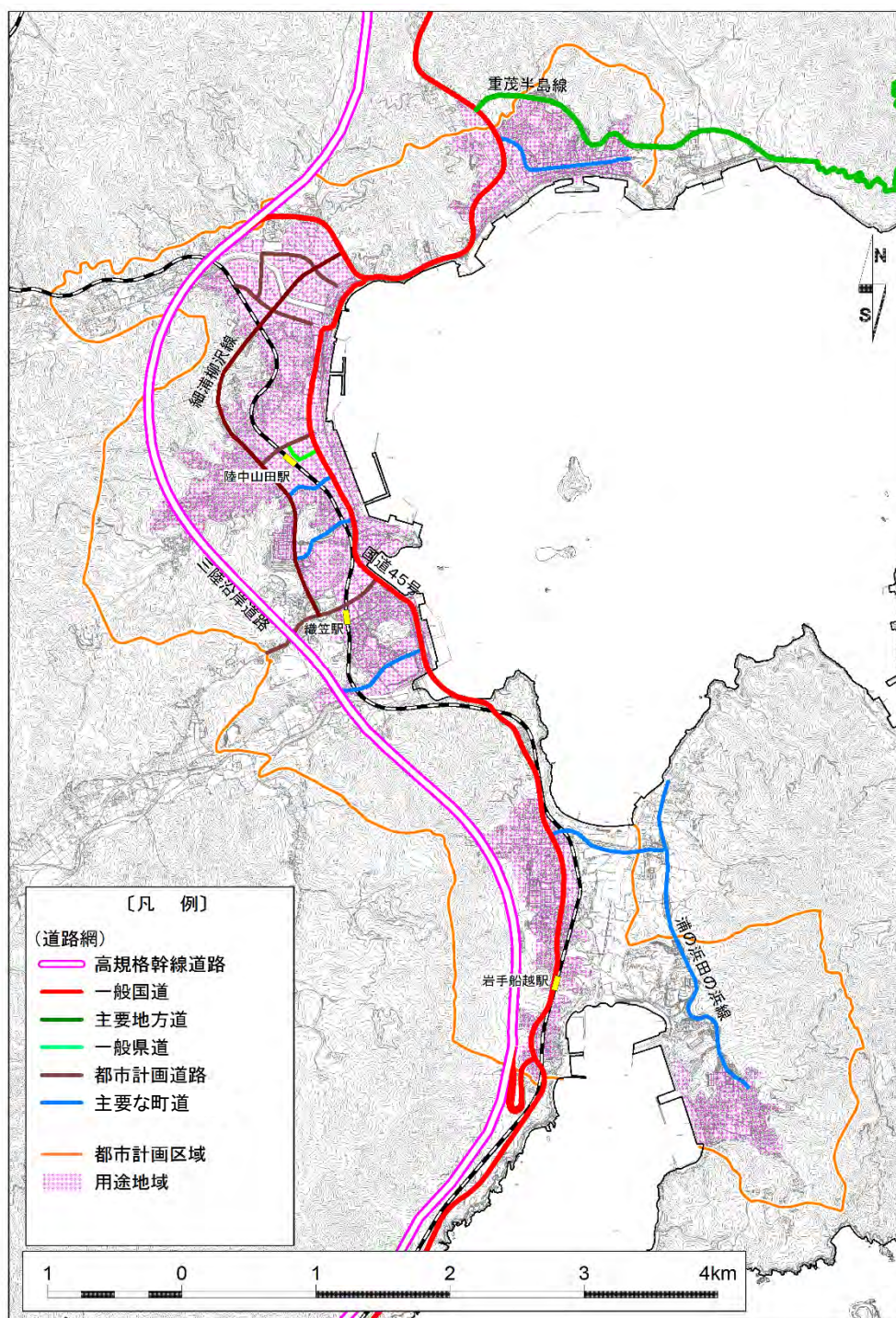


図 2-29 沿岸部の骨格的な道路網の状況

(2) 公共交通

① 鉄道

震災により運行を休止していたＪＲ山田線は、三陸鉄道(株)に移管され三陸鉄道リアス線として平成 31 年 3 月に運行を開始しました。町内には豊間根駅、陸中山田駅、織笠駅及び岩手船越駅の 4 駅があります。震災前は一日の運行本数が 20 本（10 往復）であったものが、震災後には 23 本（11.5 往復）になり、また久慈方面や大船渡方面への直行便も運行されています。



出典：山田町地域公共交通網形成計画

図 2-30 鉄道及びバス路線

② バス

本町のバス交通は、道の駅やまだと東京都内等を結ぶ夜行高速バス、岩手船越駅前及び陸中山田駅前と盛岡市内を結ぶ都市間高速バス、宮古駅前と船越・田の浜などを結ぶ路線バスがあります。また無料の患者輸送バスや小中学生の通学のためのスクールバスも運行されています。

路線バス利用者数は、震災直後は増加したものの、平成26年度以降は減少しています。利用実態調査によると、バス利用の過半数は通学利用であり、また通院や買い物利用は午前中に集中していることが確認されています。

令和2年4月より陸中山田駅を中心に町の中心部を8の字に循環する「やまだ循環バス」の運行が開始されており、始発が8時30分、終発が16時30分、1日8便（約1時間に1本の割合）で運行しています。

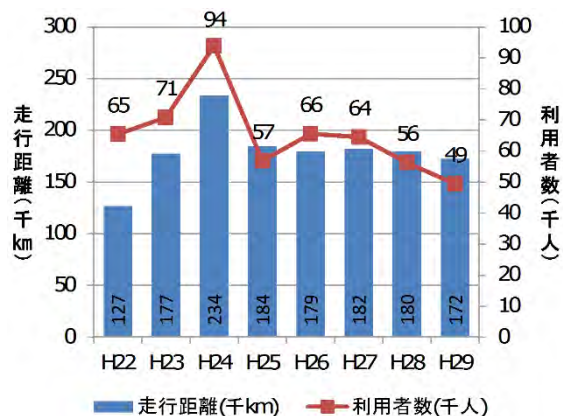


図 2-31 町内バス路線の利用者数・走行距離の推移

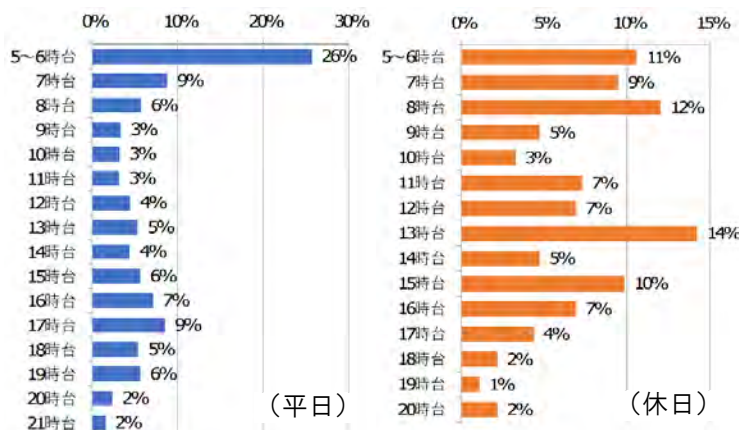
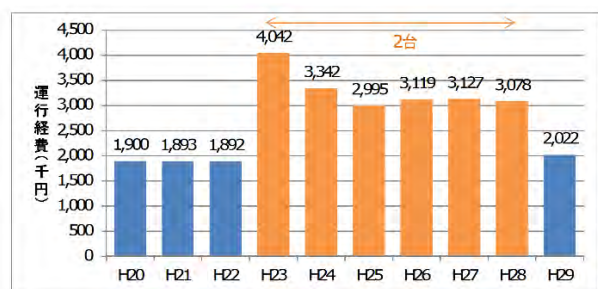


図 2-32 町内バス路線の時間帯別利用者割合



出典：山田町地域公共交通網形成計画

図 2-34 患者輸送バスの運行経費の推移

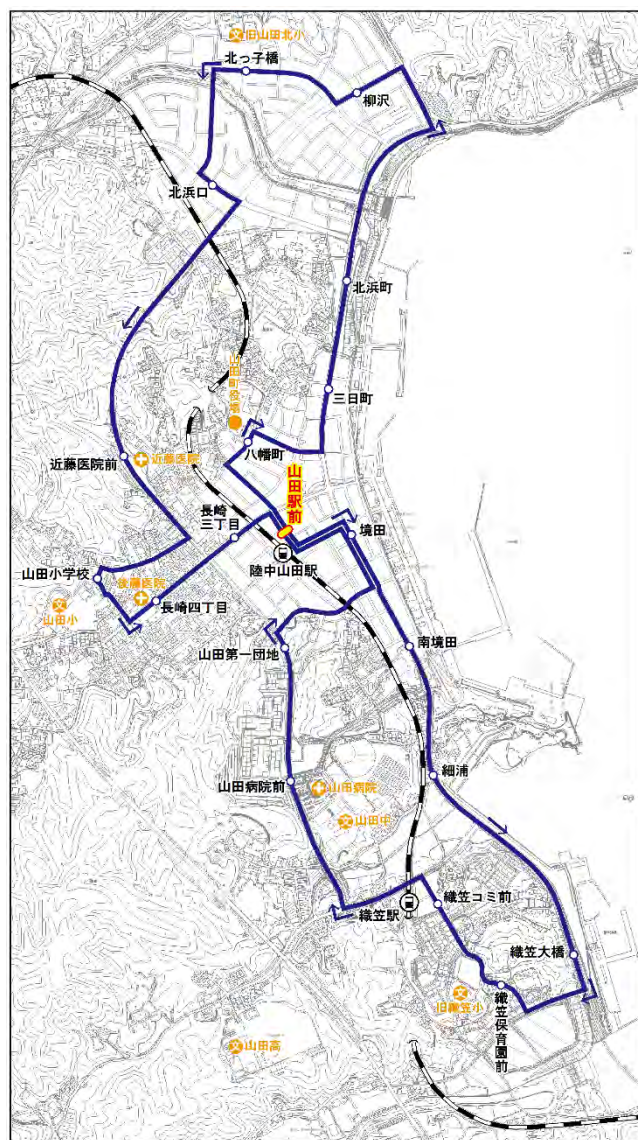


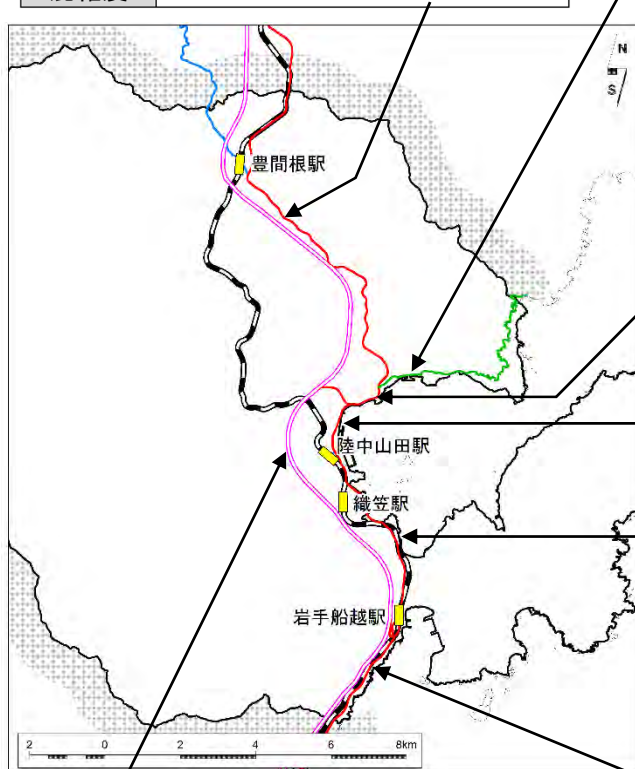
図 2-33 やまだ循環バス路線図

(3) 交通量

広域的な幹線道路である国道 45 号（三陸沿岸道路を除く在来道路）の交通量は約 11～13 千台/12 時間、混雑度は 1.10～1.45 となっています。三陸沿岸道路（山田道路）の交通量は約 3 千台/12 時間、混雑度は 0.53 となっていますが、平成 29 年 11 月に山田宮古道路（山田 IC～宮古南 IC）が開通したことにより、今後は交通量の増加が見込まれます。復興事業の収束や三陸沿岸道路の全線開通に伴い、国道 45 号（在来道路）の交通量は、今後減少していくことが予想されます。

路線名	一般国道 45 号	
区 間	重茂半島線～宮古市境	
観測地点	山田町豊間根第 8 地割	
自動車 交通量	12 時間	10,786 台/12h
	24 時間	13,011 台/日
昼夜率	1.21	
混雑度	1.10	

路線名	重茂半島線	
区 間	一般国道 45 号～宮古市境	
観測地点	山田町大沢	
自動車 交通量	12 時間	1,645 台/12h
	24 時間	1,974 台/日
昼夜率	1.20	
混雑度	1.45	



路線名	一般国道 45 号	
区 間	山田 I C～重茂半島線	
観測地点	山田町大沢第 1 地割※	
自動車 交通量	12 時間	13,230 台/12h
	24 時間	15,744 台/日
昼夜率	1.19	
混雑度	1.14	

路線名	一般国道 45 号	
区 間	陸中山田停車場線～山田 I C	
観測地点	山田町境田町	
自動車 交通量	12 時間	10,884 台/12h
	24 時間	13,076 台/日
昼夜率	1.20	
混雑度	1.32	

路線名	一般国道 45 号	
区 間	山田南 I C～陸中山田停車場線	
観測地点	山田町境田町※	
自動車 交通量	12 時間	6,383 台/12h
	24 時間	7,532 台/日
昼夜率	1.18	
混雑度	0.90	

路線名	一般国道 45 号（山田道路）	
区 間	山田南 I C～山田 I C	
観測地点	山田町山田第 16 地割	
自動車 交通量	12 時間	2,611 台/12h
	24 時間	2,987 台/日
昼夜率	1.14	
混雑度	0.53	

路線名	一般国道 45 号	
区 間	大槌町境～山田南 I C	
観測地点	山田町船越第 1 地割	
自動車 交通量	12 時間	7,694 台/12h
	24 時間	9,232 台/日
昼夜率	1.20	
混雑度	0.82	

※の観測地点は全国道路・街路交通情勢調査による推計値

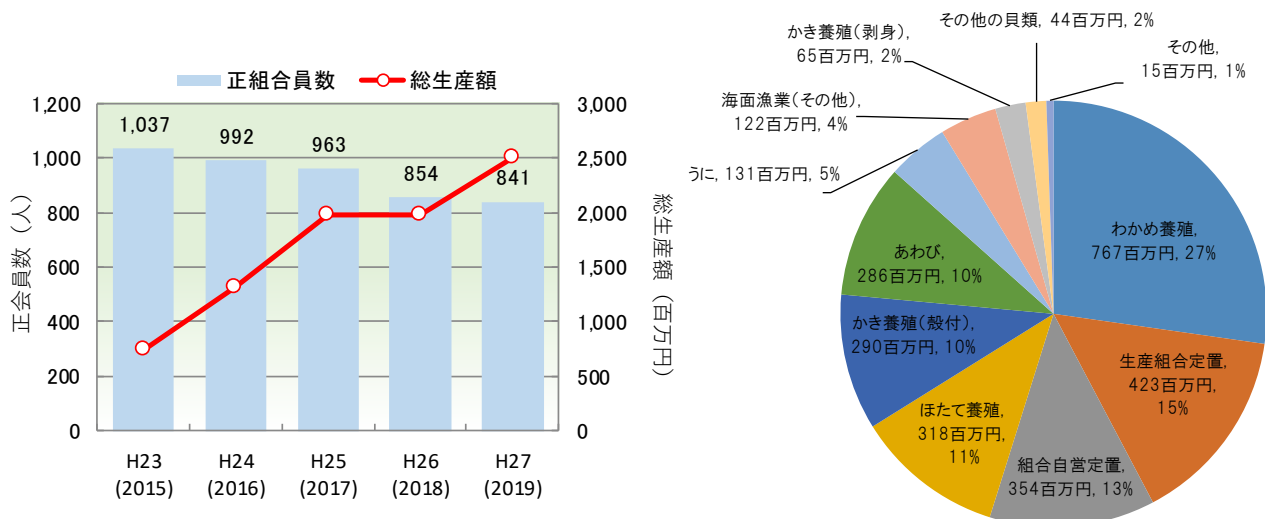
資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

図 2-35 交通量の状況（平成 27 年）

2-5. 経済・財政の動向

(1) 水産業

恵まれた漁場を有する本町では、増養殖を中心とする水産業が基幹産業となっています。東日本大震災により甚大な被害を受けましたが、漁船、養殖施設、共同利用施設などの復旧はほぼ完了し、山田町ブランド確立の動きも手伝って、生産額も増加傾向にあります。その一方で、就業者の減少は続いており、後継者の育成が課題となっています。総生産額は増加傾向にあり、正組合員1人あたりの生産額も上昇しています。



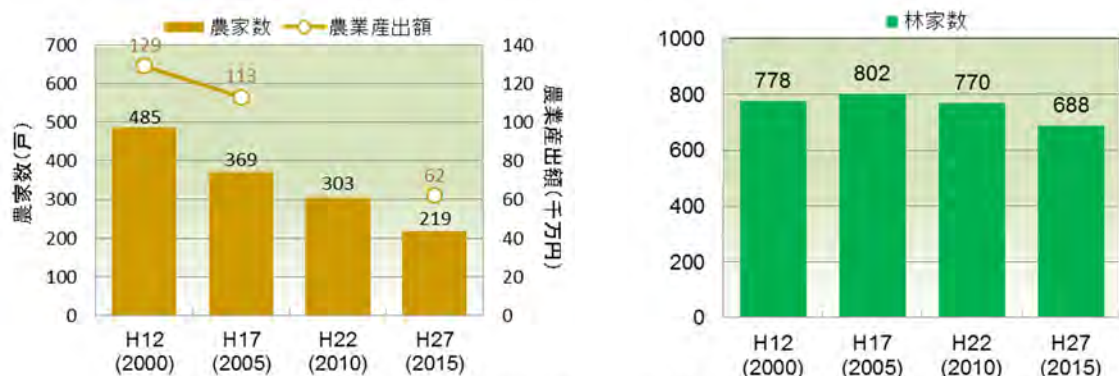
資料：山田町統計資料（平成27年度版）

図 2-36 漁業協同組合の生産状況

(2) 農業、林業

本町の農業は、農家の経営規模が小さく小規模な耕地が点在するなど生産条件が悪いことが特徴です。農家数、農業生産額も減少傾向にあり、耕作放棄地の増加や農用地の遊休地化が問題となっています。

林業に関しては、林家数は減少傾向が続いています。特用林産物であるシイタケの生産量の拡大と品質向上を図るため新規参入者の促進・定着を目指した支援が実施されてきましたが、放射性物質検出による原木シイタケの出荷制限以降、新規参入が停滞しており、生産体制の構築が課題となっています。

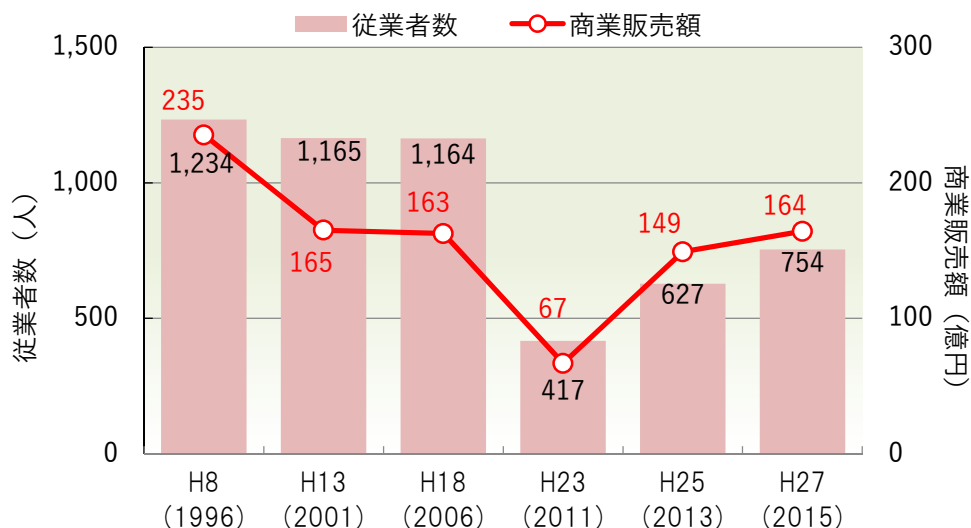


資料：農林業センサス、生産農業所得統計、H27 市町村別農業産出額（農水省推計）

図 2-37 農家数、林家数の推移

(3) 商業

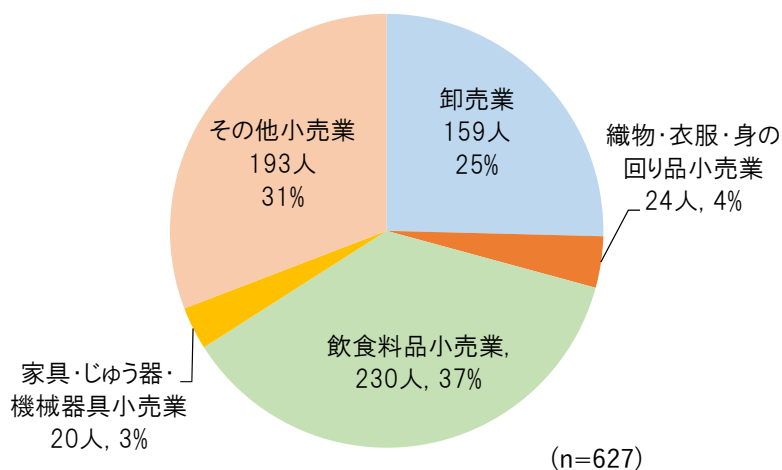
本町の商業は、東日本大震災により甚大な被害を受け、従業者数、販売額ともに大きく落ち込みましたが、復興事業の進展とともに回復基調にあります。山田駅周辺の中心市街地については、「山田町まちなか再生計画」に基づき整備が進められ、賑わいを取り戻しつつあります。今後は、少子高齢化、地域間競争などに対応しつつ、観光産業などとも連携して、賑わいを維持していくことが課題です。



※年間商品販売額は、平成 18 年以前は各年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日の 1 年間、平成 23 年以降は各年 1 月 1 日～12 月 31 日の 1 年間の値。商店・従業者数は、商業統計調査と経済センサス活動調査で示されている、平成 10 年、25 年は翌年 7 月 1 日時点、その他は翌年 6 月 1 日時点の値を使用

資料：96～06 年、13 年は商業統計調査、11 年、15 年は経済センサス活動調査

図 2-38 商業従業者数及び年間商品販売額の推移

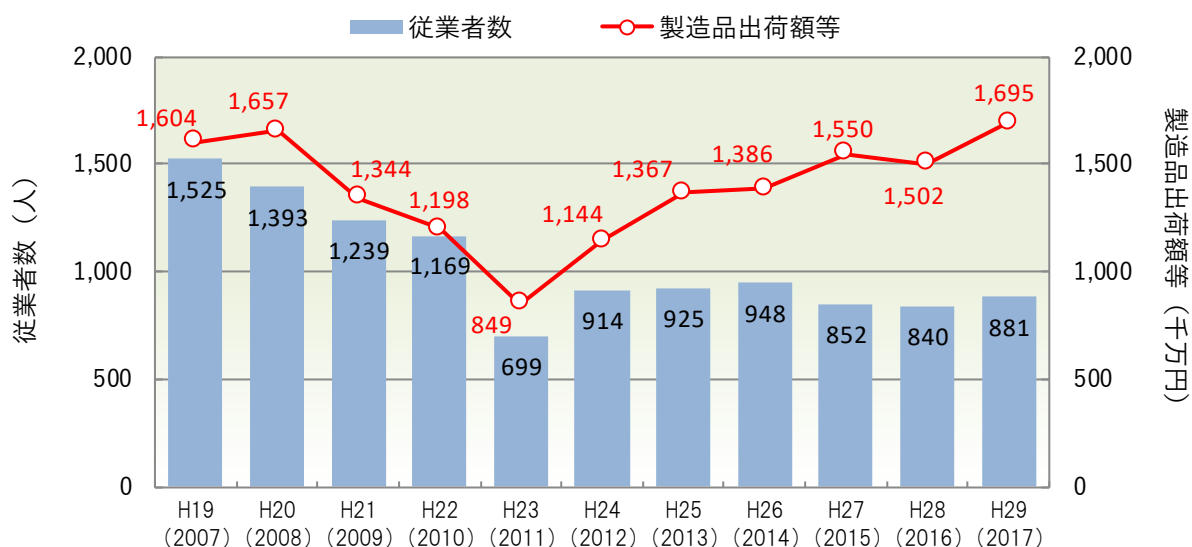


資料：商業統計調査（平成 26 年）

図 2-39 商業従業者数の構成（平成 26 年）

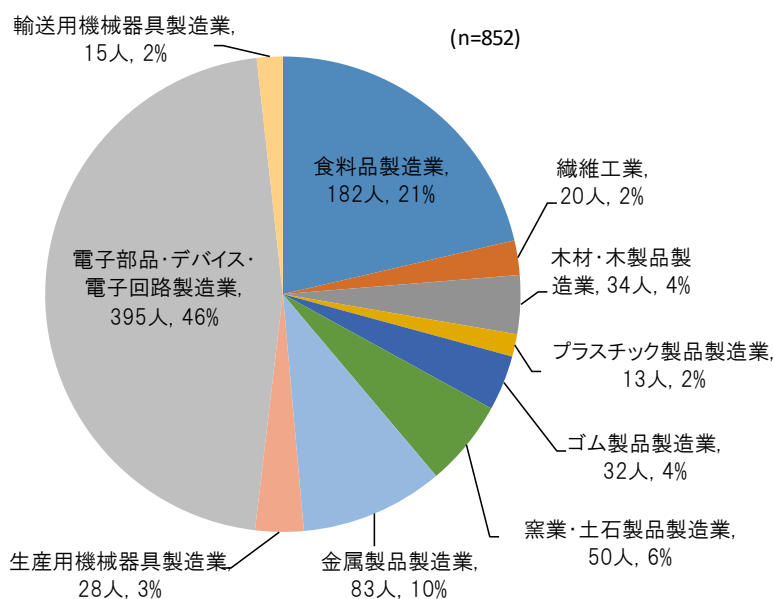
(4) 工業

本町の工業は、第1次産業の生産物を原材料とする食料品製造業とコネクタ等を中心とした電子部品等製造業及び金属製造業などの軽工業が中心となっています。震災により沿岸部の工業施設は甚大な被害を受け、従業者数、出荷額ともに大きく落ち込みましたが、復興事業の進展とともに回復しており、特に出荷額は平成29年度に過去10年間の最高値を更新しています。工業のさらなる振興に向けて、三陸沿岸道路の整備に伴う広域的な交通条件の改善や沿岸部を中心とする未利用地などを活かして、企業誘致を促進することも課題です。



資料：工業統計調査（平成19～29年）

図 2-40 工業従業者数及び製造品出荷額の推移

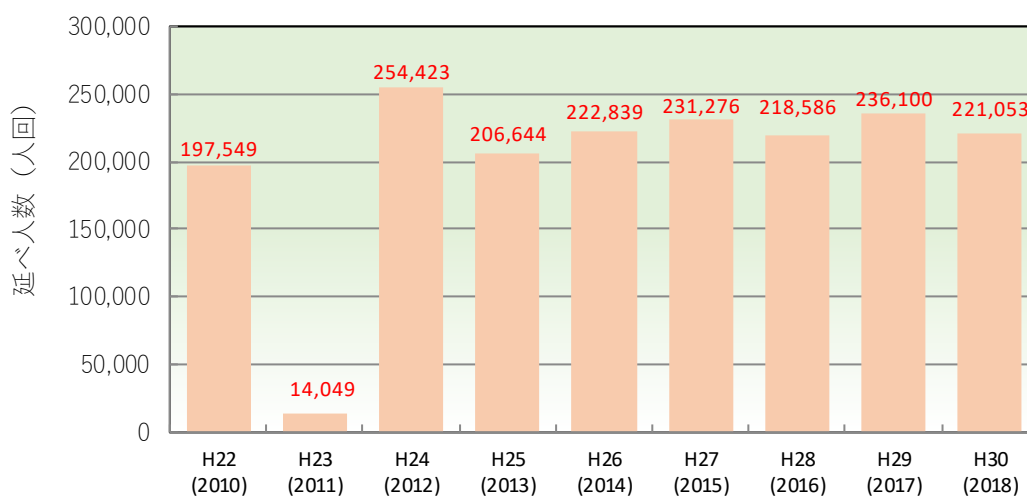


資料：山田町統計書（平成27年度版）

図 2-41 従業者数の構成（平成27年）

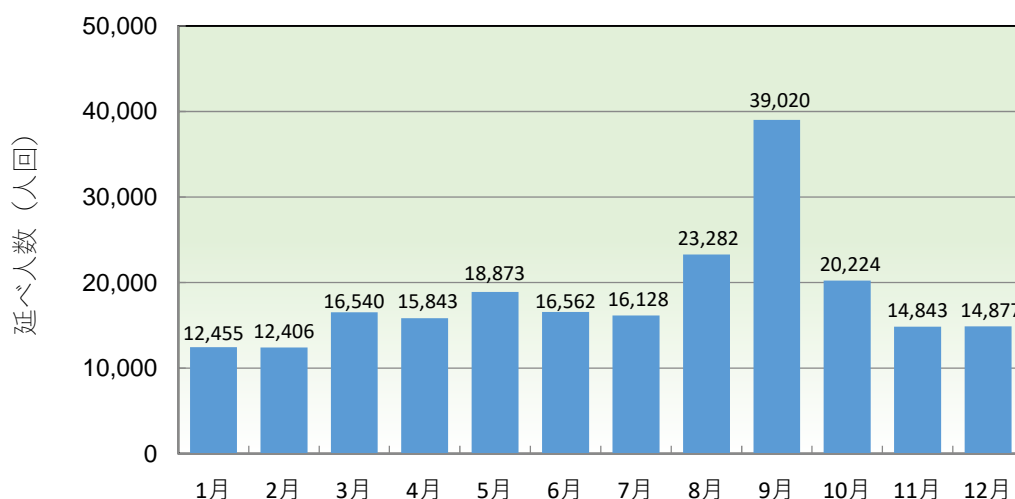
(5) 観光業

本町では、山田湾、オランダ島、大釜崎、赤平金剛等リアス式海岸の自然美を活かし、船越家族旅行村、かき小屋、鯨と海の科学館などの観光施設を中心に観光客を集めてきました。年間観光客入込数は、平成 23 年の東日本大震災を受け大きく減少したものの、平成 24 年には震災前を越える水準に回復し、平成 25 年には減少したものの、それ以後は震災前を越えた数値で横ばい傾向にあります。平成 30 年の月別観光客入込数では 9 月が突出しています。震災後は観光施設の大部分がサービスを提供できない状況が続いていましたが、かき小屋の復旧、マリンツーリズムの再開、観光イベントの開催などにより徐々に観光客も戻りつつあります。今後は、さらなる観光施設の復旧、新たな観光資源の整備等を行うとともに、各施設の連携強化、情報発信などを行い、観光地としての魅力を高めていく必要があります。



資料：岩手県観光統計概要（平成 22～30 年）

図 2-42 年別観光客入込数の推移



資料：岩手県観光統計概要（平成 30 年）

図 2-43 月別観光客入込数の推移（平成 30 年）

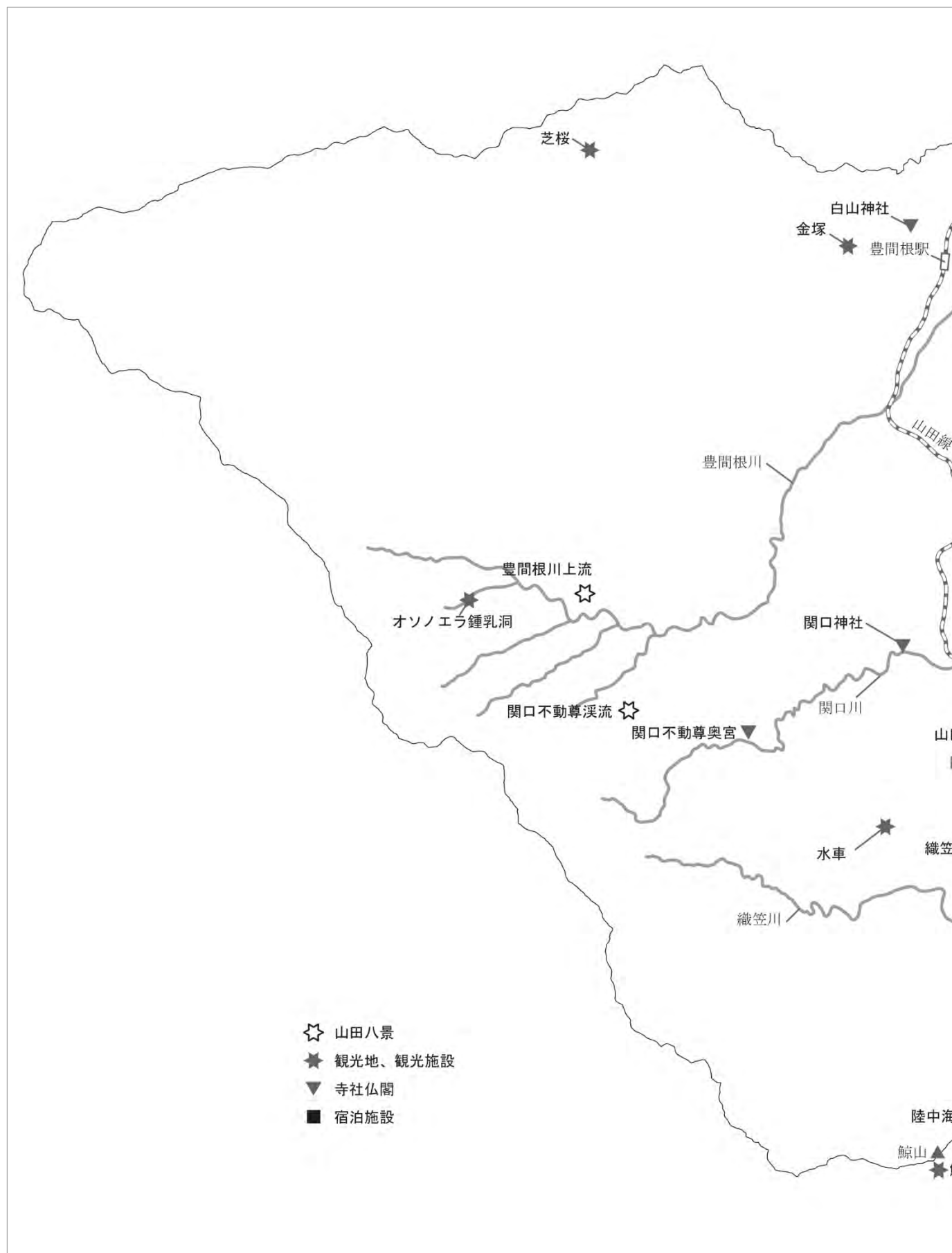


図 2-44 主な観光資源の分布 (1/2)



出典：山田町観光復興ビジョン 山田プライド（平成 28 年 3 月）

図 2-45 主な観光資源の分布（2/2）

(6) 地価

町内市街地の令和2年の地価は、山田駅周辺の商業地で約40千円/㎡であり、船越の住宅地で約23千円/㎡、大沢の住宅地で約22千円/㎡となっています。地価は震災以前より下落傾向であり、震災により更に大きく下落しましたが、震災後は複数の地点で上昇傾向となっています。しかし、平成29年以降は再び下落傾向にあります。用途別で見ると、住宅地に比べ商業地の下落幅が大きくなっています。

表 2-11 地価の推移（平成18年～令和2年）

年	基準地番号（地価公示）						基準値番号（岩手県地価調査）					平均価格※
	岩手山田-1		岩手 山田-2	岩手山田5-1			山田-1	山田5-1		山田7-1		
	地点①	地点②		地点①	地点②	地点③		地点①	地点②	地点①	地点②	
2006 (H18)	33,100	-	28,300	94,700	-	-	45,900	86,100	-	32,300	-	53,400
2007 (H19)	32,300	-	27,700	86,300	-	-	43,200	-	68,000	31,100	-	48,100
2008 (H20)	31,500	-	27,100	77,900	-	-	40,600	-	63,200	-	29,800	45,017
2009 (H21)	30,700	-	26,500	70,000	-	-	37,900	-	-	-	28,000	38,620
2010 (H22)	29,700	-	25,800	62,500	-	-	35,400	-	-	-	26,300	35,940
2011 (H23)	28,500	-	24,800	55,900	-	-	30,200	-	-	-	-	34,850
2012 (H24)	-	21,100	24,100	-	36,300	-	30,900	-	-	-	-	28,100
2013 (H25)	-	22,000	24,100	-	38,500	-	36,500	-	-	-	-	30,275
2014 (H26)	-	22,000	24,300	-	38,700	-	37,300	-	-	-	-	30,575
2015 (H27)	-	22,000	24,500	-	40,000	-	39,500	-	-	-	-	31,500
2016 (H28)	-	22,000	24,500	-	41,400	-	39,800	-	-	-	-	31,925
2017 (H29)	-	22,000	24,500	-	41,400	-	39,200	-	-	-	-	31,775
2018 (H30)	-	22,000	24,100	-	40,700	-	38,400	-	-	-	-	31,300
2019 (R1)	-	22,000	23,700	-	-	40,300	37,600	-	-	-	-	30,900
2020 (R2)	-	21,700	23,300	-	-	40,300	-	-	-	-	-	28,433
増減率 (最新/震災直前)	-	-	0.956	-	-	-	1.062	-	-	-	-	1.009
増減率 (最新/2012)	-	1.028	0.983	-	-	-	1.217	-	-	-	-	1.076

基準地番号	地点	所在及び地番	用途	周辺の土地の利用状況	都市計画
岩手山田-1	①	大沢第8地割34番1	住宅地	中規模一般住宅が多い郊外の既存住宅地域	第一種住居地域
	②	大沢第7地割13番3	住宅地	一般住宅等が建ち並ぶ山麓の住宅地域	第一種住居地域
岩手山田-2	-	船越第6地割32番73	住宅地	一般住宅等が建ち並ぶ区画整然とした住宅地域	第一種住居地域
岩手山田5-1	①	中央町36番1	商業地	小売店舗が建ち並ぶ国道沿いの商業地域	商業地域
	②	長崎2丁目6番9外	商業地	小売店舗、事務所、一般住宅が混在する商業地域	第一種住居地域
	③	川向町51番22	商業地	震災後に整備された中心市街地の商業地域	商業地域
山田-1	-	長崎4丁目10番8	住宅地	一般住宅が建ち並ぶ区画整理済みの住宅地域	第一種中高層住居専用地域
山田5-1	①	岩手県川向町13番	商業地	—	商業地域
	②	川向町4番7	商業地	—	商業地域
山田7-1	①	中央町195番7	工業地	—	準工業地域
	②	北浜町94番1外	工業地	—	準工業地域

資料：国土交通省地価公示、岩手県地価調査

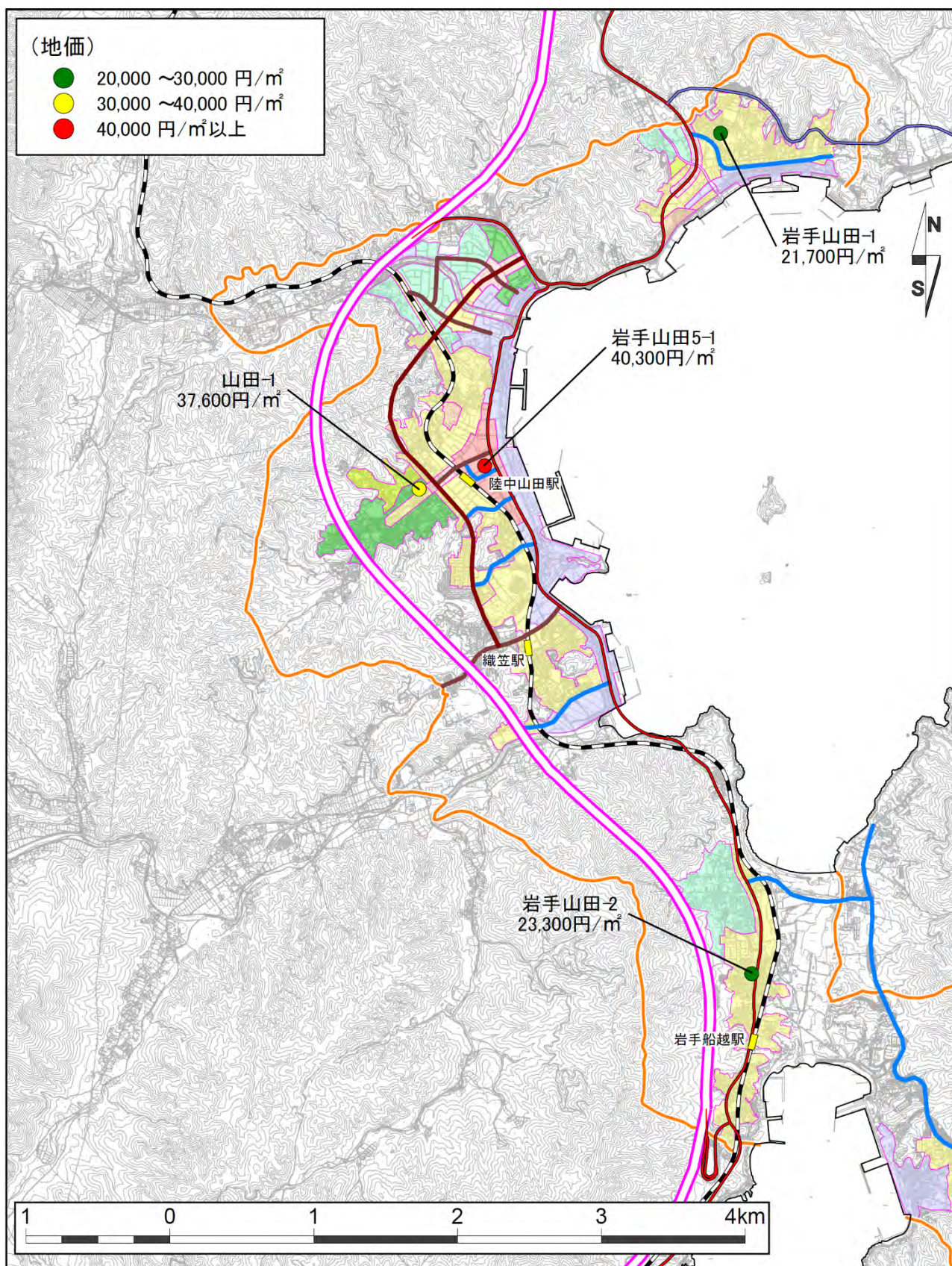
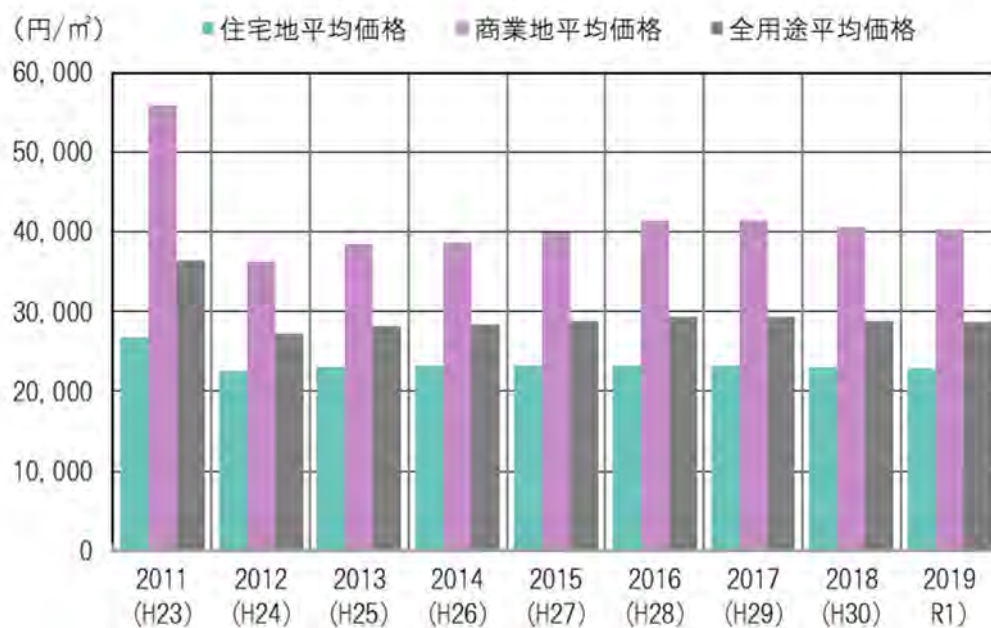
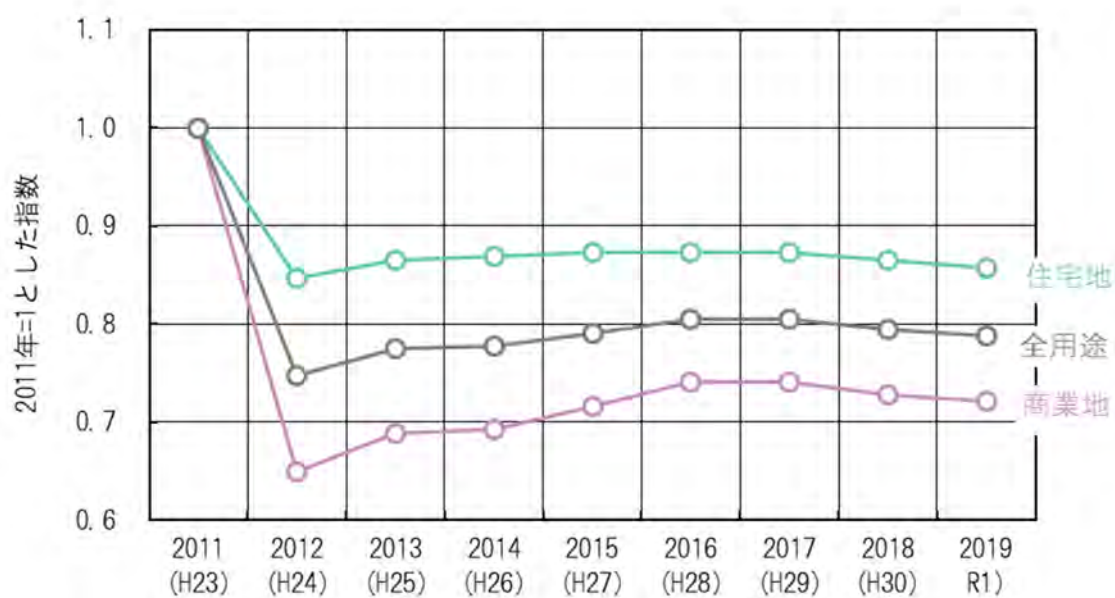


図 2-46 地価分布（地価公示：令和 2 年、都道府県地価調査：令和元年）



出典：国土交通省地価公示

図 2-47 地価の推移



出典：国土交通省地価公示

図 2-48 地価の指数推移（震災発生前の平成 23 年 1 月 1 日の地価を 1 とした指数）

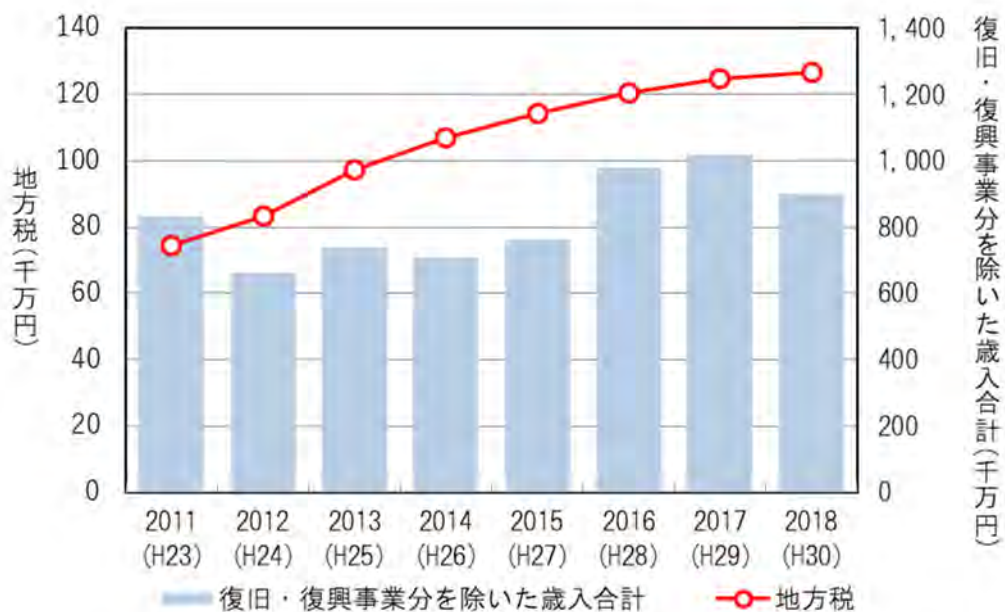
(7) 財政

東日本大震災からの復興に伴い、歳入金額は平成 24 年度より大幅に増加しました。一方、復旧・復興事業分を除いた歳入金額合計は平成 24 年度から 29 年度にかけて増加傾向にありましたが、平成 30 年度には減少に転じています。地方税は、平成 23 年度より一貫して増加傾向にあります。

歳入面では復興事業のために国や県の支出金が一時的に大幅に増加しましたが、復興事業の収束に伴いこれらが震災前と同様の水準に戻ると考えられます。

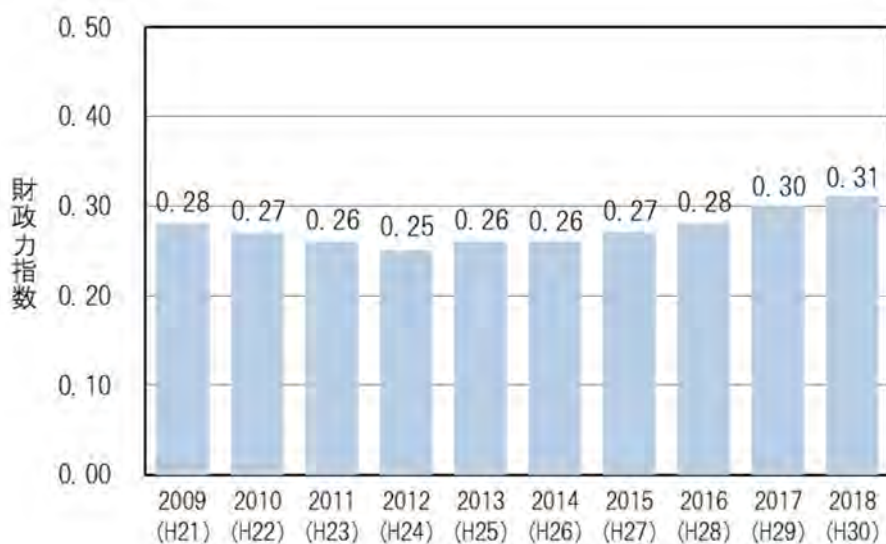
歳出面では、復興事業により増えた道路等の維持管理費用なども考えていかなければなりません。

財政力指数は平成 24 年度まで減少傾向でしたが、平成 25 年度以降は増加傾向に転じています。



資料：地方財政決算状況調査（山田町財政課）

図 2-49 歳入決算総額及び町税の割合



※財政力指数：基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値。指数が 1 に近づくほど財源に余裕がある。

資料：県内市町村の財政状況資料集（岩手県）

図 2-50 財政力指数の推移

2-6. 都市計画の現状

(1) 用途地域等

令和2年度の用途地域面積をみると、震災前より6ha増加の415haとなっています。山田町では、高台の住宅団地を整備するため、白地だった部分を住居系用途に変更していますが、合わせてもともと住居系だった被災した浸水区域を工業系へ変更しているため、住居系用途の割合は減少しています。船越地区の被災した浸水区域のように、災害危険区域第1種区域に指定された地域は、居住の用に供する建築物が建築できないため、住宅系用途地域から白地へ変更しています。被災した浸水区域のうち、土地利用計画のない地域については、白地地域に変更しています。被災した浸水区域のうち工業系用途の区域は、山田地区や織笠地区のように国道45号に接道している部分については産業系用途として活用することとしています。

表 2-12 用途地域面積の推移

	令和2年現在		平成23年時点 (震災前)		増減(ha)
	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	
第一種低層住居専用地域	52	13%	58	14%	-6
第一種中高層住居専用地域	30	7%	31	8%	-1
第二種中高層住居専用地域	7.8	2%	7.8	2%	0
第一種住居地域	208	50%	216	53%	-8
第二種住居地域	4.2	1%	4.2	1%	0
近隣商業地域	12	3%	11	3%	1
商業地域	15	4%	17	4%	-2
準工業地域	86	21%	64	16%	22
合計	415	100%	409	100%	6

資料：山田町資料（令和2年10月）

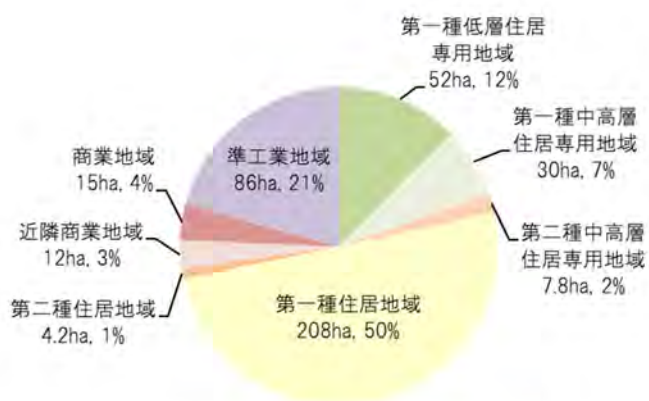


図 2-51 用途地域構成比（令和2年）

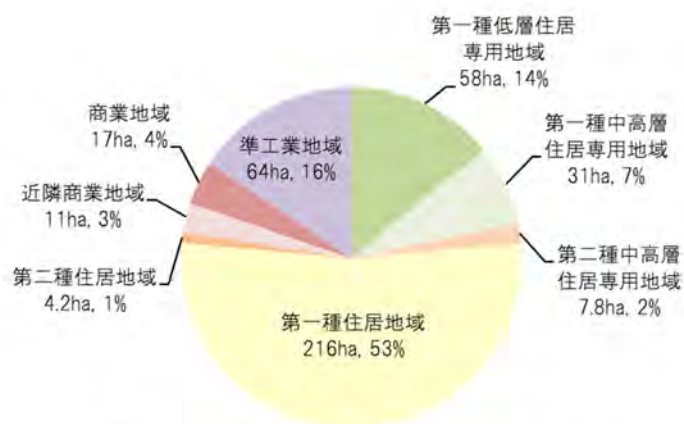


図 2-52 用途地域構成比（平成23年）

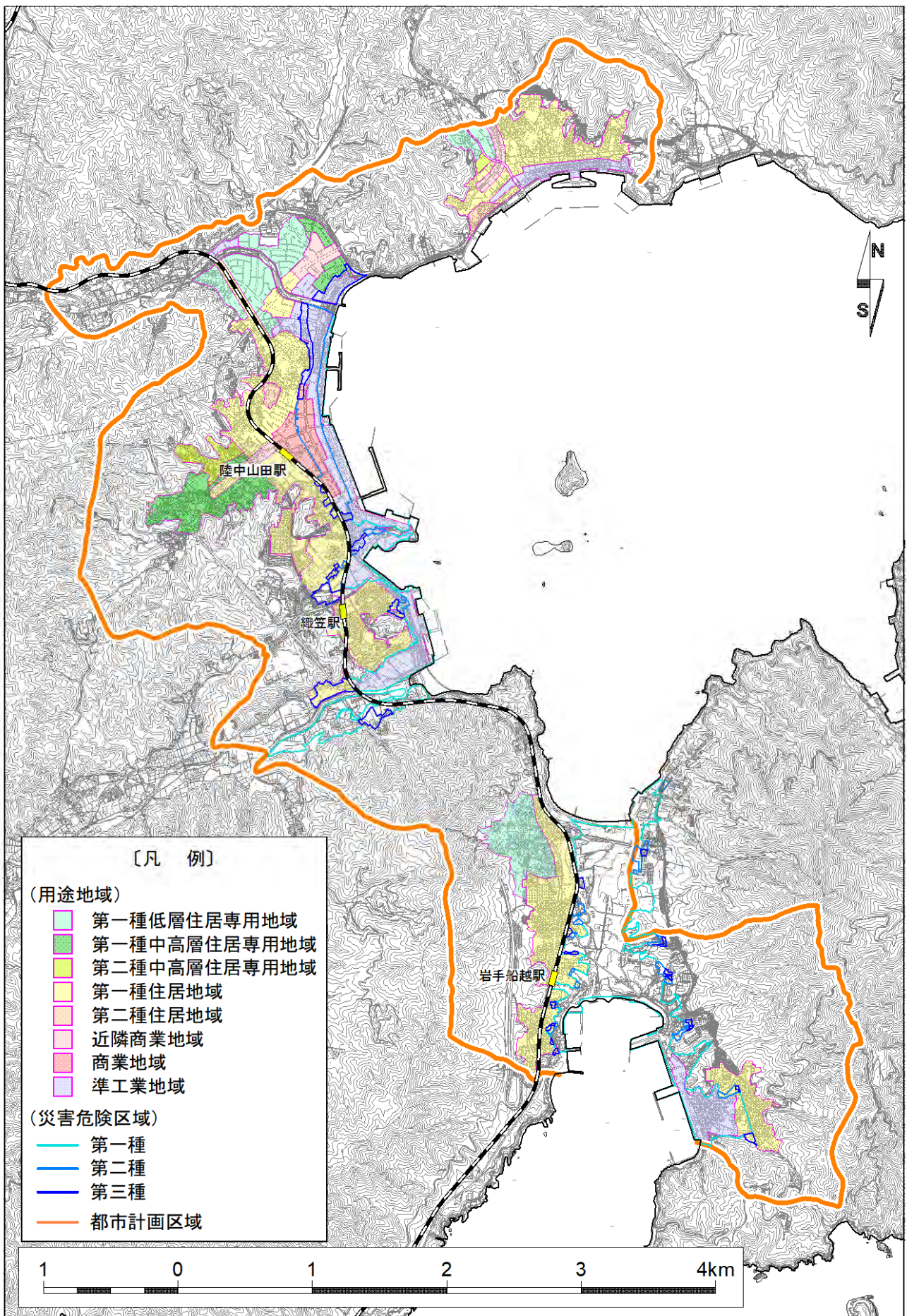


図 2-53 用途地域及び災害危険区域（令和 2 年度）

(2) 都市施設

① 面整備

山田町では6地区・7事業地区の土地区画整理事業が都市計画決定されています。

飯岡地区及び柳沢北浜地区を除いた4地区の区画整理は震災からの復興を目的とした事業であり、東日本震災後に事業認可され、整備が進められました。

表 2-13 面整備の整備状況（令和2年1月現在）

	都市計画決定			事業地区名	施行者	施行面積 (ha)	事業認可 告示日	事業期間	減歩率(%)			公共用地率 (%)		備 考
	地区名	面積 (ha)	告示年月日						合算	公共	保留地	現在	計画	
土地 区画 整理 事業	飯岡	25.8	S45.12.25	飯岡	山田町	25.8	S46.9.1	S46～S61	22.52	21.15	1.37	7.62	27.15	換地処分：S58.3.26
	柳沢北浜	47.7	H8.11.22	柳沢北浜	山田町	47.1	H10.3.31	H9～H37	29.87	25.07	4.80	12.38	29.64	
	織笠	2.5	H24.11.30	織笠	山田町	2.5	H25.5.10	H25～H32	5.94	5.94	—	32.80	36.80	換地処分：H28.11.25
	山田	40.2	H25.7.9	山田	山田町	20.4	H25.11.19	H25～H35	3.73	3.73	—	27.90	30.60	換地処分：R1.9.20
				山田国道45号周辺	山田町	19.8	H26.8.26	H26～H35	4.75	4.75	—	47.40	49.80	換地処分：R2.1.10
	大沢	6.5	H25.7.9	大沢	山田町	6.5	H25.12.17	H25～H33	4.75	4.75	—	31.07	34.33	換地処分：H29.3.17
	織笠（跡浜区域）	2.5	H28.2.25	織笠（跡浜区域）	山田町	2.5	H28.6.20	H28～H36	8.04	8.04	—	49.67	53.72	換地処分：R3.3.26
計	計	125.2				124.6								

資料：山田町資料（令和2年3月）

② 都市計画道路

山田町では6路線の都市計画道路が都市計画決定されています。令和2年3月時点の整備率は86.7%であり、三陸沿岸道路を構成する自動車専用道路の1・3・1三陸縦貫自動車道山田線が暫定2車線で整備が完了しています。幹線道路である3・5・1細浦柳沢線、3・4・4川向長崎線、3・5・9織笠外山線等の整備が完了しており、安全で快適な都市活動及び経済活動に寄与しているほか、延焼防止効果等も発揮しています。

表 2-14 都市計画道路の整備状況（令和2年3月現在）

番 号	路 線 名	当初決定 年月日	最終決定 年月日	全 体				整備率 (%)
				計画延長 (km)	幅員 (m)	改良済 延長(m)	概成済 延長(m)	
1・3・1	三陸縦貫自動車道山田線	H8.5.24	H8.5.24	3.23	23.5	0.00	3.23	100.0
3・5・1	細浦柳沢線	S45.12.25	H29.11.2	3.37	14.0	3.37	0	100.0
3・4・3	北浜関谷線	S45.12.25	H29.11.2	1.89	16.0	0.48	0	25.4
3・4・4	川向長崎線	H29.11.2	H29.11.2	0.43	17.0	0.43	0	100.0
3・5・9	織笠外山線	H7.6.9	H7.6.9	0.69	15.5	0.69	0	100.0
3・5・10	柳沢北浜線	H8.11.22	H29.11.2	0.99	12.0	0.99	0	100.0
計		—	—	10.60	—	5.96	3.23	86.7

※概成済とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしている現道を有する区間でその現道に対する都市計画道路延長を示す。但し、1・3・1三陸縦貫自動車道山田線に関しては、三陸沿岸道路として完成2車線及び暫定2車線で整備が完了していることから、概成済区間として取り扱う

※全体の整備率は、概成済区間を含めた値である

資料：山田町資料（令和2年3月）

③ 下水道

山田町の下水道計画では、処理面積 496ha、処理人口 8,080 人が都市計画決定されています。平成 30 年度時点の処理面積は 238ha、処理人口は 4,713 人となっています。処理区は大沢、山田・織笠、船越・田の浜、大浦の 4 区であり、このうち山田・織笠と船越では公共下水道事業、その他では漁業集落排水事業による整備を進めています。震災前は山田・織笠地区のみ未整備でしたが、震災後に同区の終末処理場であるクリエイトピュアやまだを竣工し、平成 28 年度より山田・織笠処理区の一部で供用が開始されています。

表 2-15 下水道の整備状況（平成 30 年 3 月現在）

方式	全体計画		計画決定				整備状況				最終変更 年月日
	処理面積 (ha)	処理人口 (人)	排水区域 (ha)	下水管渠 (m)	ポンプ場	処理場	処理面積 (ha)	処理人口 (人)	水洗化 人口(人)	水洗化率 (%)	
分流	496	8,080	379	40	1 箇所 (640m ²)	2 箇所 (21,100m ²)	238	4,713	2,956	62.7%	H29.11.27

資料：山田町資料（令和 2 年 3 月）



図 2-54 下水道処理区

④ 都市計画公園

山田町では13箇所の都市計画公園が都市計画決定されており、令和元年12月時点で8箇所が供用開始されています。残る5箇所はいずれも柳沢北浜地区土地区画整理事業の施行地区内で都市計画決定されている街区公園であり、今後整備が進められる見込みです。

表 2-16 都市計画公園の整備状況（令和元年12月現在）

種別	名称		計画決定 面積 (ha)	開設面積 (ha)	整備率 (%)	当初決定	最終決定
	番号	公園名				年月日	年月日
街区	2・2・1	なかよし公園	0.21	0.21	100.0	S50.2.7	S50.2.7
街区	2・2・2	ちびっこ公園	0.20	0.20	100.0	S50.2.7	S50.2.7
街区	2・2・3	わんぱく公園	0.21	0.21	100.0	S50.2.7	S50.2.7
街区	2・2・4	かもめ公園	0.21	0.21	100.0	S50.2.7	H29.3.14
街区	2・2・5	大沢公園	0.16	0.16	100.0	S56.2.27	S56.2.27
街区	2・2・7	柳沢1号街区公園	0.15	0.00	0.0	H21.3.10	H21.3.10
街区	2・2・8	柳沢2号街区公園	0.13	0.18	100.0	H21.3.10	H29.11.2
街区	2・2・9	柳沢3号街区公園	0.27	0.22	81.5	H21.3.10	H29.11.2
街区	2・2・10	柳沢4号街区公園	0.33	0.00	0.0	H21.3.10	H21.3.10
街区	2・2・11	北浜1号街区公園	0.15	0.00	0.0	H21.3.10	H21.3.10
街区	2・2・12	北浜2号街区公園	0.25	0.00	0.0	H21.3.10	H29.11.2
街区	2・2・13	北浜3号街区公園	0.17	0.00	0.0	H21.3.10	H21.3.10
総合	5・4・1	船越公園	6.10	6.10	100.0	S62.6.12	H27.8.17
合計			8.54	7.49	87.7		

資料：山田町資料（令和2年3月）

⑤ その他の都市計画施設

山田町ではその他の都市計画施設として、市場が2箇所、火葬場が1箇所、一団地の津波防災拠点市街地形成施設が1箇所都市計画決定されており、いずれも供用開始しています。

一団地の津波防災拠点市街地形成施設として、山田町まちなか再生計画に基づき、津波復興拠点整備事業により、三陸鉄道陸中山田駅前の共同店舗棟及び大型駐車場をはじめとした、まちなか再生区域に立地する各施設を整備し、山田地区の中心部のにぎわい創出に寄与しています。

表 2-17 その他の都市計画施設の整備状況

◆市場

名 称	面積 (ha)		処理能力 (t/日)		計画決定 年月日	最終変更 年月日
	計画	供用	計画	供用		
山田魚市場	0.6	0.6	-	-	H24.2.1	-
船越湾魚市場	0.5	0.5	-	-	H24.2.1	-

◆火葬場

名 称	面積 (ha)		処理能力		計画決定 年月日	最終変更 年月日
	計画	供用	計画	供用		
やまだ斎苑	1.3	1.3	4	4	H28.7.8	-

◆一団地の津波防災拠点市街地形成施設

地区名	面積(ha)				計画決定 年月日	最終変更 年月日	
	住宅施設	特定業務施設	公益の施設	公共施設			
山田地区	6.6	0.6	0.0	3.9	2.1	H25.7.9	H29.11.21

資料：山田町資料（令和2年3月）

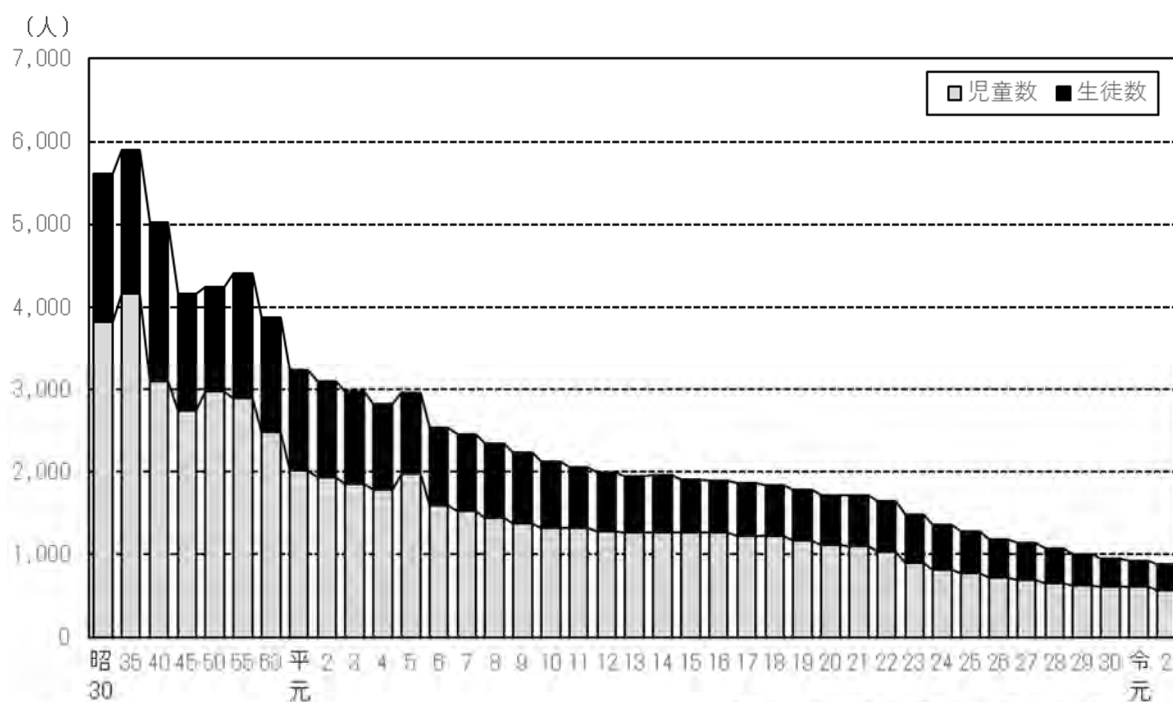
（３）その他の施設（義務教育施設）

山田町における令和２年５月１日時点の小学校数は３校、児童数は５７２人です。また、中学校数は１校、生徒数は３０６人であり、児童数及び生徒数は昭和３５年度をピークに減少傾向にあります。児童・生徒数の減少による学級数の減少と複式学級の増加に対応するため、令和２年度から小学校を９校→３校、中学校を２校→１校に再編しました。

表 2-18 学級数及び児童数・生徒数（令和２年５月１日現在）

学校名		現況		
		児童・生徒数 (人)	学級数 (クラス)	学級当たり 児童・生徒数 (人)
小学校	豊間根小学校	138	6	23
	山田小学校	342	12	29
	船越小学校	92	6	15
	計	572	24	24
中学校	山田中学校	306	9	34

資料：「岩手県教育委員会資料」（令和２年５月１日現在）



資料：山田町統計書（平成 27 年度版）

図 2-55 児童数及び生徒数の推移

(4) 地区計画

山田町における地区計画は山田地区及び織笠地区に設定されており、いずれも震災復興に伴う土地
区画整理事業及び津波復興拠点整備事業により整備された安全な市街地の維持・保全を図るために決
定されています。

表 2-19 地区計画の決定状況（令和２年３月現在）

都市計画決定			地区計画の ねらい	地区整備計画に 定められた項目	備 考
地区名	面積 (ha)	告示年月日			
山田地区	22.6	H27.5.20	土地区画整理事業及び津波復興拠点事業によ り整備された安全な市街地の維持・保全を図る	建物用途、 建物形態意匠	建築条例による 制定項目なし
織笠地区	2.5	H27.5.20	土地区画整理事業により整備された安全な市 街地の維持・保全を図る	建物形態意匠	建築条例による 制定項目なし

資料：山田町資料（令和２年３月）



3 住民の意向（アンケート調査結果）



3-1. 住民意向調査の概要

（1）調査の目的

山田町では、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」である、山田町都市計画マスタープランを平成10年3月に策定しました。しかしながら、計画策定後20年以上経過し、社会経済情勢や東日本大震災による甚大な被害のため、町の現状も目指すべき都市像も大きく変わっています。

このような経緯から、町民に本町の現状や復興後のまちづくりについての考えを意向調査により伺い、計画改訂の基礎資料とすることを目的としました。

（2）調査の概要

住民意向調査（アンケート調査）の概要は、以下のとおりです。

表 2-20 住民意向調査概要

項 目	内 容
業務期間	平成31年3月4日 ～ 令和元年6月28日
履行場所	岩手県下閉伊郡山田町地内
発 送 数	2,500 枚
返 送 数	1,114 枚
回 収 率	44.6%

3-2. 調査結果

(1) 本町の住みやすさについて

【現状の満足度】

・現状の満足度は、「②三陸縦貫自動車道等の整備による広域幹線道路の利便性」が最も高く、次いで「⑪山並みなどの自然の美しさ」が高い結果となっています。

項 目	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	合計
① 町内での日常的な買い物	145	459	223	149	73	1,049
② 三陸縦貫自動車道等の広域幹線道路の利便性	276	462	184	69	49	1,040
③ 道路の利便性や安全性	112	419	306	149	59	1,045
④ 通勤通学における公共交通の利便性	66	262	425	158	102	1,013
⑤ 公園や緑地の整備状況	38	188	516	180	112	1,034
⑥ 身近な医療機関の立地状況や充実度	33	137	240	314	320	1,044
⑦ 気軽に会合できる交流施設の充実度	44	183	558	160	85	1,030
⑧ 高齢者・障がい者のための福祉施設の充実度	24	135	516	239	116	1,030
⑨ 小学校・中学校の充実度	45	181	591	130	79	1,026
⑩ 公共的施設のバリアフリー化の充実度	33	183	571	182	54	1,023
⑪ 山並みなどの自然の美しさ	218	375	333	85	31	1,042
⑫ 河川・水路の汚れや臭気など	66	257	449	189	85	1,046
⑬ 下水道・排水施設の整備状況	99	249	393	183	114	1,038
⑭ 地震や津波などの自然災害に対する安全性	54	248	486	158	94	1,040
⑮ 近所付き合いや地域の連携	83	305	531	90	40	1,049

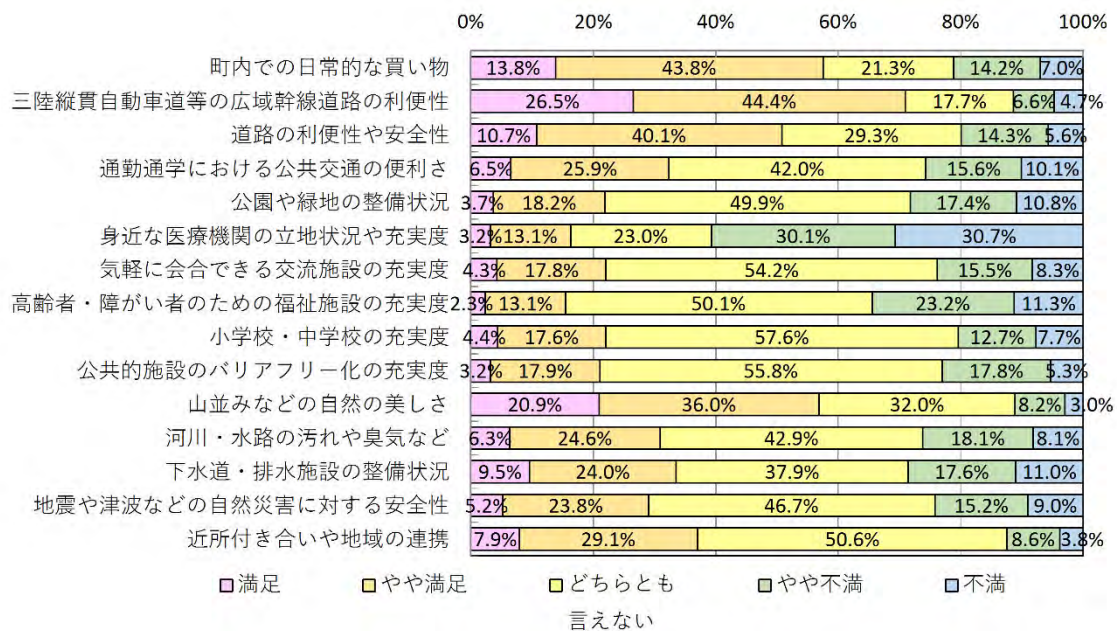


図 2-56 現状の満足度

【将来の重要度】

・将来の重要度は、「⑥身近な医療機関の立地状況や充実度」と「⑭地震や津波などの自然災害に対する安全性」が高い結果となっています。

項 目	重要	やや重要	どちらとも 言えない	あまり重要 ではない	重要では ない	合計
① 町内での日常的な買い物	536	264	108	14	6	928
② 三陸縦貫自動車道等の広域幹線道路の利便性	607	191	119	11	9	937
③ 道路の利便性や安全性	553	237	130	10	2	932
④ 通勤通学における公共交通の利便さ	450	257	193	8	6	914
⑤ 公園や緑地の整備状況	250	306	306	51	12	925
⑥ 身近な医療機関の立地状況や充実度	640	174	99	8	7	928
⑦ 気軽に会合できる交流施設の充実度	225	305	331	39	20	920
⑧ 高齢者・障がい者のための福祉施設の充実度	473	252	189	9	6	929
⑨ 小学校・中学校の充実度	428	202	276	10	5	921
⑩ 公共的施設のバリアフリー化の充実度	383	286	240	10	5	924
⑪ 山並みなどの自然の美しさ	355	291	254	26	8	934
⑫ 河川・水路の汚れや臭気など	450	279	192	9	6	936
⑬ 下水道・排水施設の整備状況	498	258	158	8	7	929
⑭ 地震や津波などの自然災害に対する安全性	638	160	133	2	3	936
⑮ 近所付き合いや地域の連携	347	291	266	19	11	934

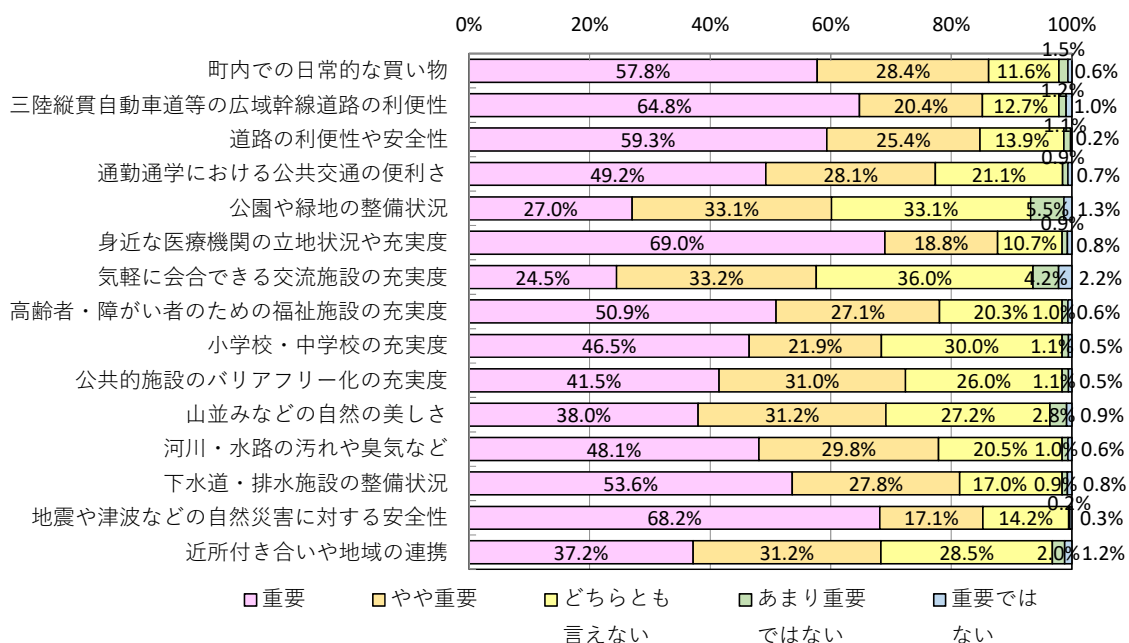


図 2-57 将来の重要度

- ・現状の満足度は、「三陸縦貫自動車道等の広域幹線道路の利便性」が最も高く、次いで「山並みなどの自然の美しさ」が高い結果となっています。
- ・現状の満足度は低い将来の重要度が高いものとして、「身近な医療施設の立地状況や充実度」の割合が最も高く、次いで「地震や津波などの自然災害に対する安全性」が高い結果となっています。

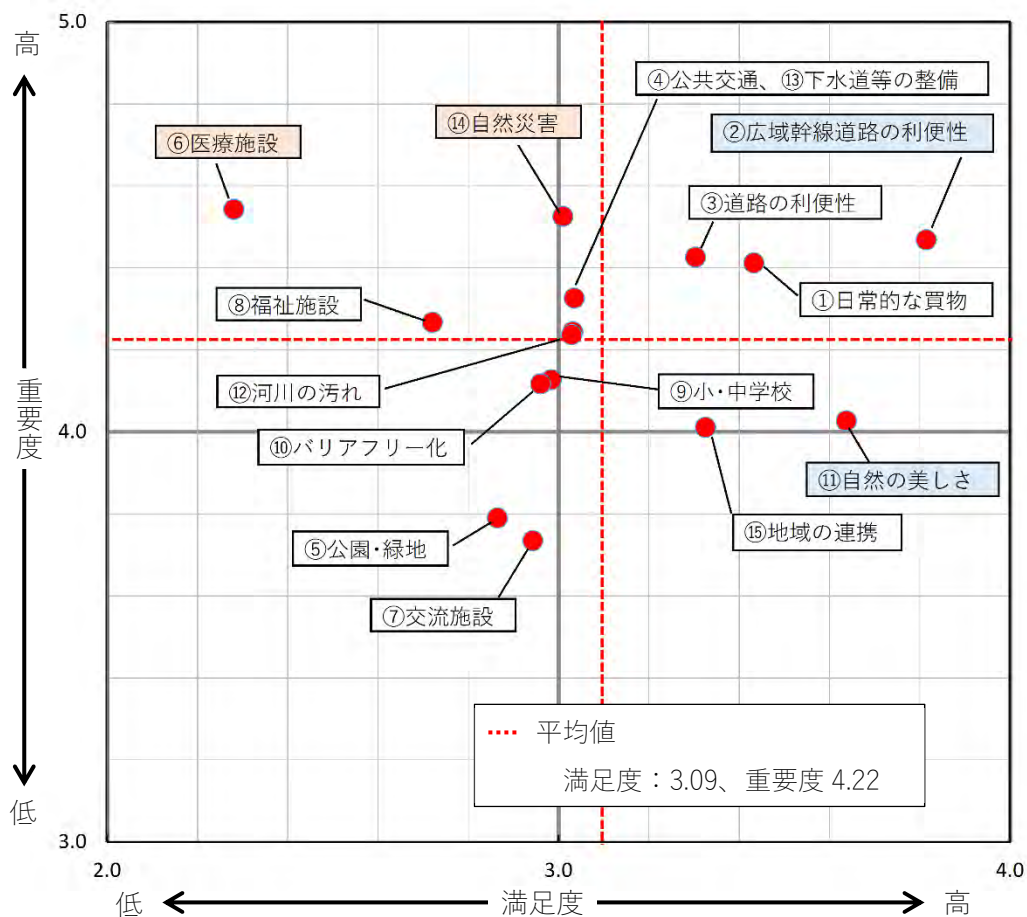


図 2-58 満足度と重要度の分布状況

表 2-21 満足度と重要度の比較

項 目	満足度	重要度	差
① 町内での日常的な買い物	3.43	4.41	0.98
② 三陸縦貫自動車道等の広域幹線道路の利便性	3.81	4.47	0.65
③ 道路の利便性や安全性	3.30	4.43	1.12
④ 通勤通学における公共交通の便利さ	3.03	4.24	1.21
⑤ 公園や緑地の整備状況	2.86	3.79	0.93
⑥ 身近な医療施設の立地状況や充実度	2.28	4.54	2.26
⑦ 気軽に会合できる交流施設の充実度	2.94	3.73	0.79
⑧ 高齢者・障がい者のための福祉施設の充実度	2.72	4.27	1.55
⑨ 小学校・中学校の充実度	2.98	4.13	1.14
⑩ 公共的施設のバリアフリー化の充実度	2.96	4.12	1.16
⑪ 山並みなどの自然の美しさ	3.64	4.03	0.39
⑫ 河川・水路の汚れや臭気など	3.03	4.24	1.21
⑬ 下水道・排水施設の整備状況	3.03	4.33	1.29
⑭ 地震や津波などの自然災害に対する安全性	3.01	4.53	1.52
⑮ 近所付き合いや地域の連携	3.33	4.01	0.69
平均	3.09	4.22	1.13

- ・「現在の場所で住み続けたい」の割合が65.5%を占めており、「他の市町村に移りたい」の割合である5.8%を大きく上回っています。
- ・地区別にみると、豊間根地区と大沢地区では他地区と比較して「現在の場所に住み続けたい」の割合が高くなっています。また、山田地区は「町内の他の場所に移りたい」の割合が他地区と比較して高くなっています。

問9：居住継続意向

(SA)

項目	回答数	構成比
1 現在の場所で住み続けたい	709	65.5%
2 町内の他の場所に移りたい	82	7.6%
3 他の市町村に移りたい	63	5.8%
4 どちらとも言えない	210	19.4%
5 その他	19	1.8%
計	1083	100.0%
88 無効回答	1	—
99 無回答	30	—
合計	1114	—

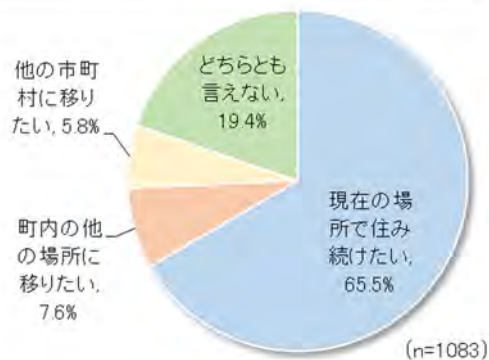


図 2-59 定住意向構成比

項目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷島	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 現在の場所で住み続けたい	150	99	211	78	135	32	0	705	1	3	709
2 町内の他の場所に移りたい	6	4	44	8	16	4	0	82	0	0	82
3 他の市町村に移りたい	12	10	20	4	12	3	1	62	0	1	63
4 どちらとも言えない	30	19	70	21	57	11	1	209	0	1	210
5 その他	4	0	8	2	5	0	0	19	0	0	19
計	202	132	353	113	225	50	2	1077	1	5	1083
88 無効回答	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
99 無回答	8	4	7	5	3	0	1	28	0	2	30
合計	210	136	361	118	228	50	3	1106	1	7	1114

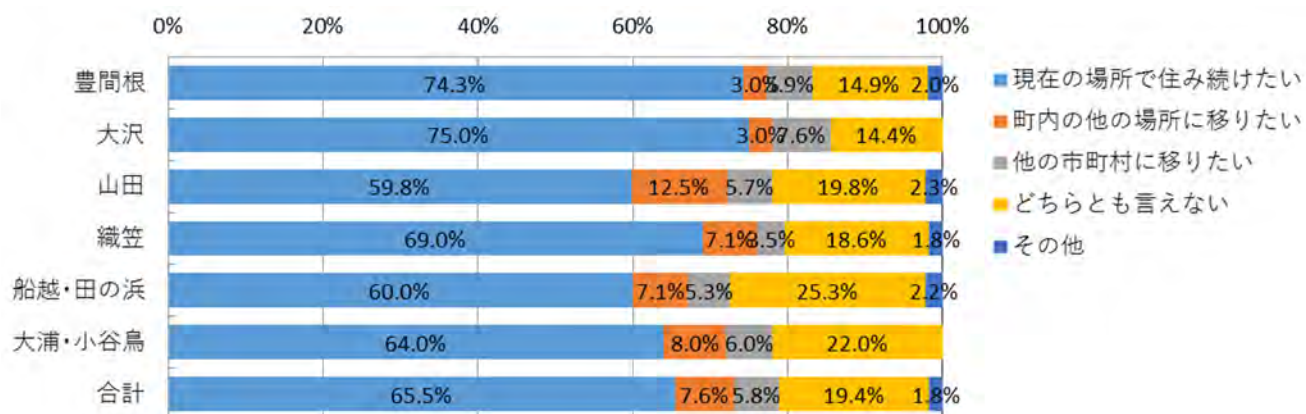


図 2-60 地区別定住意向

・年齢別にみると、年齢が高くなるほど「現在の場所に住み続けたい」の割合が高くなり、「他の市町村に移りたい」の割合が低くなっています。

項 目	20歳以下	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上	合計	無効回答	無回答	合計
1 現在の場所で住み続けたい	2	19	34	59	113	166	193	119	705	0	4	709
2 町内の他の場所に移りたい	1	3	10	6	15	15	23	8	50	0	1	51
3 他の市町村に移りたい	3	9	10	19	6	7	5	3	54	0	1	55
4 どちらとも言えない	5	23	24	31	33	53	26	14	169	0	1	170
5 その他	1	1	1	2	7	1	5	1	13	0	0	13
計	12	55	79	117	174	242	252	145	1076	0	7	1083
88 無効回答	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
99 無回答	0	0	2	2	4	5	6	9	28	0	2	30
合計	12	55	81	119	178	247	259	154	1105	0	9	1114

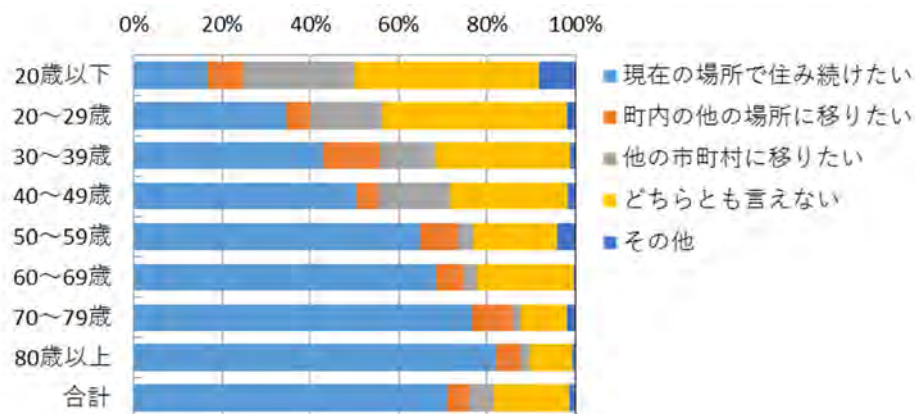


図 2-61 年齢別定住意向

(2) 町の将来像について

- ・「医療や福祉を重視したまち」の割合が75.3%で最も多く、次いで「安全なまち」の割合が56.9%となっています。
- ・地区別にみると、豊間根地区は安全と産業、大沢地区は漁業と医療、山田地区は賑わいと産業、織笠地区は自然と賑わい、船越・田の浜地区は漁業と医療、大浦・小谷鳥地区は自然と交通に関する割合が他地区と比較して高くなっています。

問10：将来像

項 目		回答数	(MA) 構成比
1	安全なまち	613	56.9%
2	自然環境が豊かなまち	260	24.1%
3	まちなかに賑わいのあるまち	236	21.9%
4	漁業と調和したまち	289	26.8%
5	産業が盛んなまち	336	31.2%
6	観光資源が豊かなまち	140	13.0%
7	交通の利便性が良いまち	386	35.8%
8	医療や福祉を重視したまち	812	75.3%
9	その他	29	2.7%
回答者数		1078	—

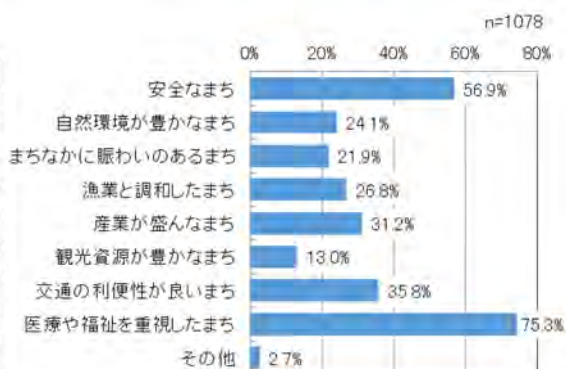


図 2-62 まちの将来像

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷鳥	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 安全なまち	132	67	195	63	129	25	0	611	0	2	613
2 自然環境が豊かなまち	50	29	81	31	52	17	0	260	0	0	260
3 まちなかに賑わいのあるまち	31	29	86	27	52	10	1	236	0	0	236
4 漁業と調和したまち	23	48	93	31	83	8	0	286	1	2	289
5 産業が盛んなまち	75	36	116	37	56	14	0	334	1	1	336
6 観光資源が豊かなまち	27	16	53	16	21	4	0	137	1	2	140
7 交通の利便性が良いまち	83	54	108	36	79	24	1	385	0	1	386
8 医療や福祉を重視したまち	156	103	258	81	176	35	1	810	0	2	812
9 その他	5	5	11	4	3	1	0	29	0	0	29
回答者数	202	131	352	114	225	48	1	1073	1	4	1078

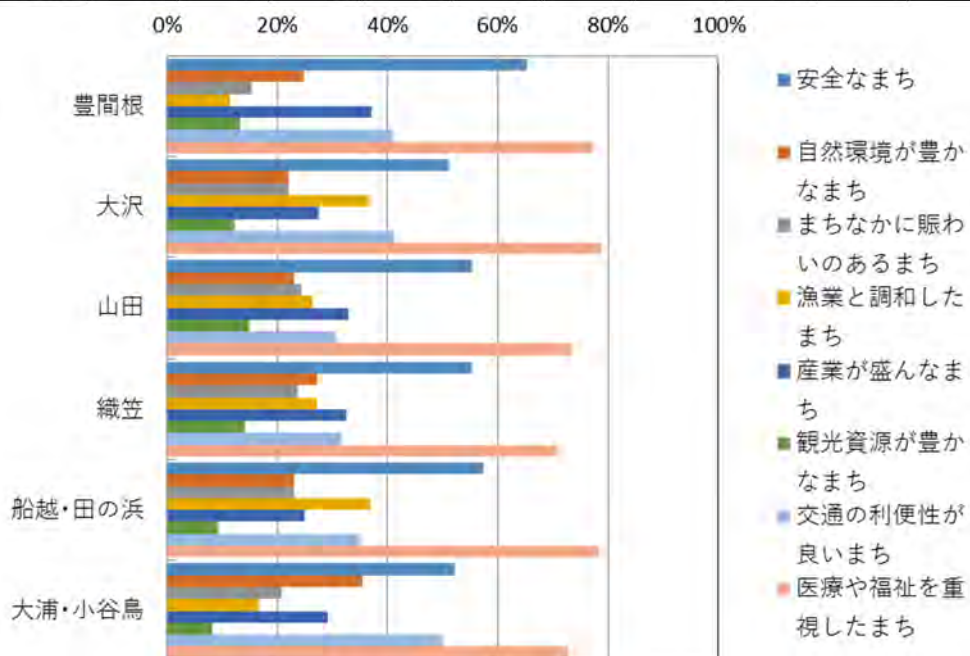


図 2-63 地区別まちの将来像

(3) 将来の土地利用について

- ・「公共施設や医療機関などの公益施設が充実したまち」の割合が64.4%で最も多く、次いで「防災や防犯性に優れた安心で安全なまち」の割合が54.8%となっています。
- ・地区別にみると、公益施設の充実の割合は山田地区、安心安全の割合は織笠地区で高くなっています。

問11：将来の土地利用

(MA)

項 目	回答数	構成比
1 落ち着いた生活のできるまち	312	29.4%
2 職住が近接しているまち	248	23.4%
3 公益施設が充実したまち	683	64.4%
4 コンパクトなまち	290	27.3%
5 豊かな自然環境に恵まれたまち	282	26.6%
6 生活道路や公園が整ったまち	210	19.8%
7 公共交通が便利なまち	412	38.8%
8 安心で安全なまち	581	54.8%
9 その他	21	2.0%
回答者数	1061	—

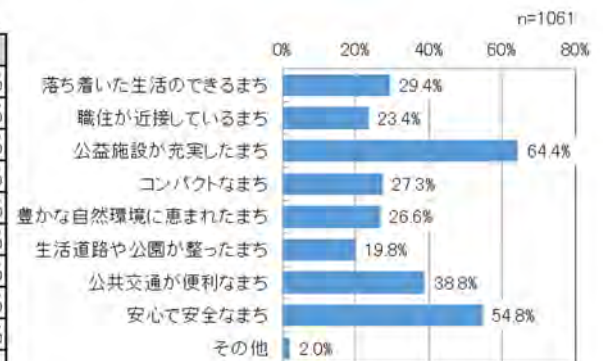


図 2-64 将来土地利用意向

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷島	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 落ち着いた生活のできるまち	46	35	103	36	75	15	0	310	0	2	312
2 職住が近接しているまち	54	31	75	28	44	15	0	247	0	1	248
3 公益施設が充実したまち	112	88	249	73	134	22	1	679	1	3	683
4 コンパクトなまち	62	40	104	19	51	13	1	290	0	0	290
5 豊かな自然環境に恵まれたまち	61	38	77	36	51	17	0	280	0	2	282
6 生活道路や公園が整ったまち	42	30	69	18	45	6	0	210	0	0	210
7 公共交通が便利なまち	72	51	119	44	98	24	2	410	1	1	412
8 安心で安全なまち	105	65	198	68	120	22	0	578	1	2	581
9 その他	6	2	7	2	3	1	0	21	0	0	21
回答者数	196	133	348	112	217	48	2	1056	1	4	1061

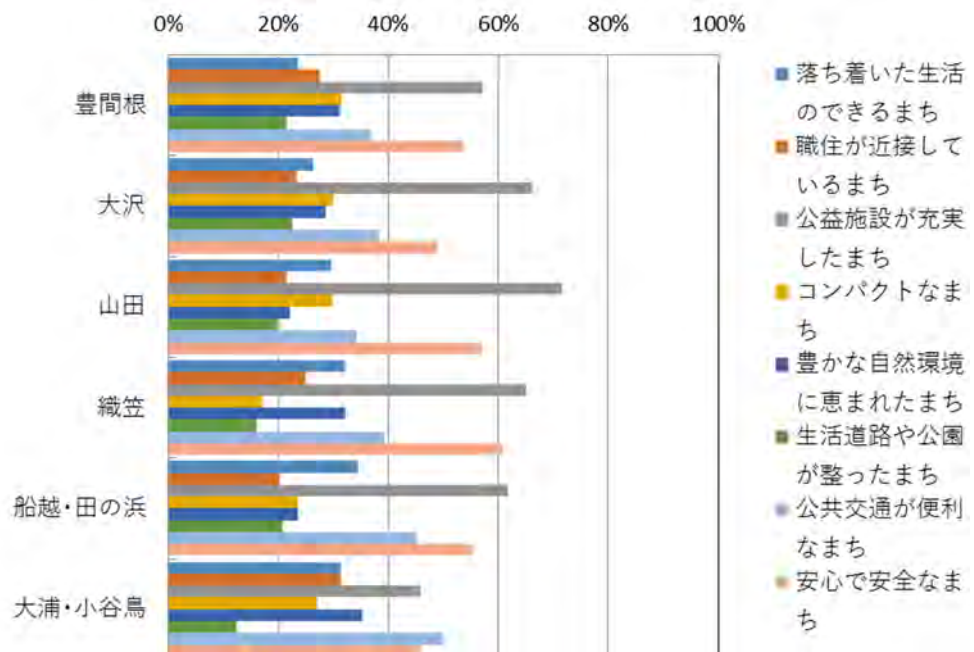


図 2-65 地区別将来土地利用意向

(4) 主な交通手段と公共交通の利用について

- ・主な交通手段は、「自家用車（自分が運転）」の割合が63.9%で最も多く、次いで「自家用車（家族等が運転）」の割合が17.5%となっており、自家用車利用が全体の8割を占めています。
- ・交通手段を選択した理由は、「便利だから」の割合が69.0%で最も多く、次いで「選択した交通手段しかないから」の割合が15.9%となっています。

問12：主な交通手段

項 目		回答数	(SA) 構成比
1	鉄道	34	3.2%
2	バス	93	8.8%
3	タクシー	24	2.3%
4	自家用車（自分が運転）	674	63.9%
5	自家用車（家族等が運転）	184	17.5%
6	原付・バイク	4	0.4%
7	自転車	22	2.1%
8	徒歩	15	1.4%
9	その他	4	0.4%
計		1054	100.0%
88	無効回答	23	—
99	無回答	37	—
合計		1114	—

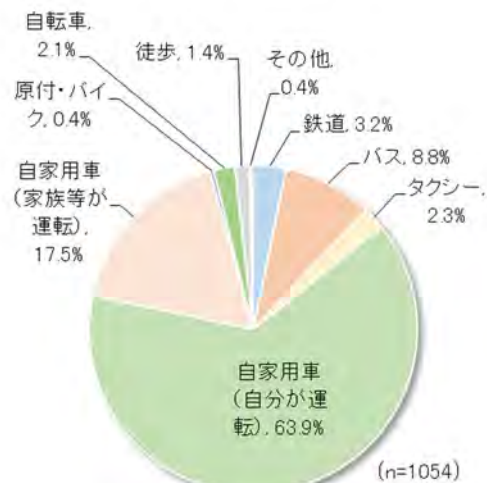


図 2-66 交通手段構成

<「その他」の回答内容>

施設公用車(1)／鉄道とバス(1)

問12：上記の交通手段を選択した理由

項 目		回答数	(SA) 構成比
1	便利だから	698	69.0%
2	早いから	85	8.4%
3	安価だから	22	2.2%
4	選択した交通手段しかないから	161	15.9%
5	その他	45	4.5%
計		1011	100.0%
88	無効回答	5	—
99	無回答	98	—
合計		1114	—

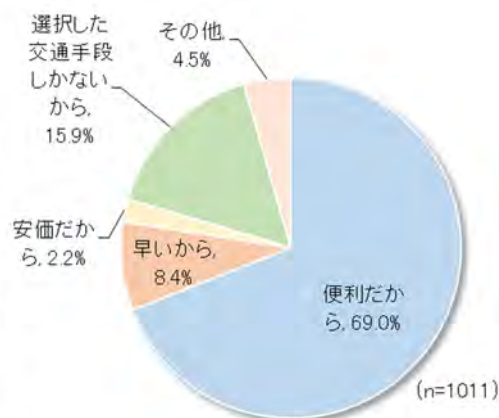


図 2-67 交通手段選択構成

<「その他」の回答内容>

自家用車の方が便利だから(101)／駅やバス停まで遠い(51)／時間が合わない(33)
 ／病気・高齢のため(24)／料金が安い(18)／不便だから(17)／便数が少ない(16)
 ／必要がない(9) ほか

- ・地区別にみると、自家用車（自分が運転）の割合は豊間根地区が最も高く、次いで大沢地区が高くなっています。
- ・鉄道の割合は、山田地区が最も高く、次いで豊間根地区が高くなっています。
- ・バスの割合は、船越・田の浜地区が最も高く、次いで大浦・小谷鳥地区が高くなっています。
- ・自転車の割合は、大沢地区が最も高く、次いで織笠地区が高くなっています。
- ・徒歩の割合は、山田地区が最も高く、次いで船越・田の浜地区が高くなっています。

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷鳥	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 鉄道	8	0	18	3	5	0	0	34	0	0	34
2 バス	12	9	23	9	31	6	1	91	0	2	93
3 タクシー	0	3	13	3	4	1	0	24	0	0	24
4 自家用車（自分が運転）	143	91	205	73	131	29	0	672	1	1	674
5 自家用車（家族等が運転）	27	24	62	18	41	10	1	183	0	1	184
6 原付・バイク	0	0	2	1	1	0	0	4	0	0	4
7 自転車	1	5	12	4	0	0	0	22	0	0	22
8 徒歩	0	1	11	0	3	0	0	15	0	0	15
9 その他	1	0	2	0	1	0	0	4	0	0	4
計	192	133	348	111	217	46	2	1049	1	4	1054
88 無効回答	7	1	5	2	4	1	1	21	0	2	23
99 無回答	11	2	8	5	7	3	0	36	0	1	37
合計	210	136	361	118	228	50	3	1106	1	7	1114

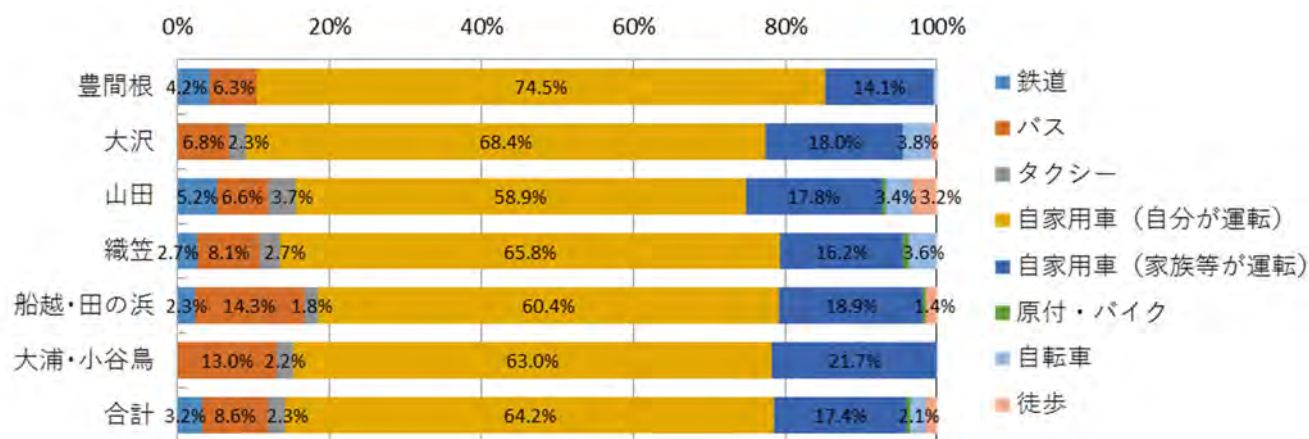


図 2-68 地区別交通手段構成

・年齢別にみると、60 歳を超えると自家用車を自分で運転する割合が低くなり、家族等の送迎や鉄道やバスといった公共交通を利用する割合が高くなっています。

項 目	20歳以下	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上	合計	無効回答	無回答	合計
1 鉄道	0	1	1	0	1	5	16	9	33	0	1	34
2 バス	2	1	2	3	5	12	40	26	91	0	2	93
3 タクシー	0	0	0	0	0	3	5	16	24	0	0	24
4 自家用車（自分が運転）	3	50	69	103	148	159	115	25	672	0	2	674
5 自家用車（家族等が運転）	5	2	5	11	9	49	52	50	183	0	1	184
6 原付・バイク	0	0	0	0	0	2	2	0	4	0	0	4
7 自転車	1	0	1	0	4	3	8	5	22	0	0	22
8 徒歩	1	0	0	0	2	3	1	8	15	0	0	15
9 その他	0	0	1	0	0	1	1	1	4	0	0	4
計	12	54	79	117	169	237	240	140	1048	0	6	1054
88 無効回答	0	1	0	0	2	3	7	8	6	0	2	8
99 無回答	0	0	2	2	7	7	12	6	18	0	1	19
合計	12	55	81	119	178	247	259	154	1105	0	9	1114

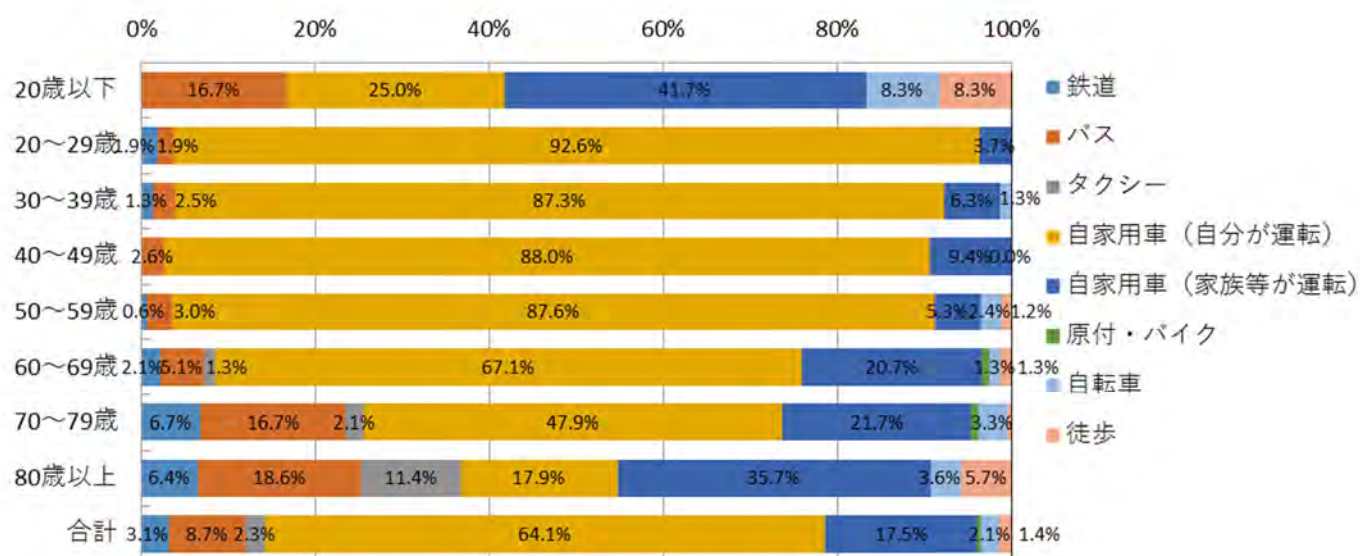


図 2-69 年齢別交通手段構成

- ・「公共交通を利用すると思う」の割合が 42.2%となっており、「あまり公共交通を利用しないと思う」の割合が 35.7%となっています。
- ・地区別にみると、鉄道駅があり国道 45 号を通るバスの運行本数が多い豊間根地区で公共交通の利便性が向上した場合の交通手段転換割合が比較的高く、公共交通の利便性があまり良くない大浦・小谷鳥地区では交通手段転換割合が低くなっています。

問13：公共交通の利便性が向上した場合の利用意向 (SA)

項 目	回答数	構成比
1 公共交通を利用すると思う	351	42.2%
2 あまり公共交通を利用しないと思う	297	35.7%
3 わからない	183	22.0%
計	831	100.0%
88 無効回答	0	—
99 無回答	51	—
合計	882	—

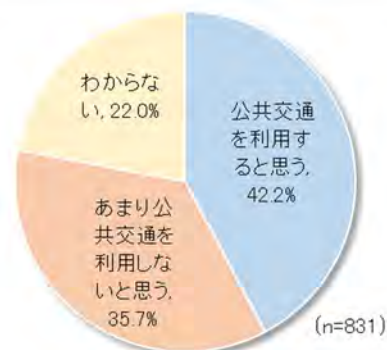


図 2-70 公共交通への転換意向

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷鳥	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 公共交通を利用すると思う	75	51	110	37	68	10	0	351	0	0	351
2 公共交通を利用しないと思う	55	35	99	30	61	17	0	297	0	0	297
3 わからない	31	28	52	18	44	7	1	181	1	1	183
計	161	114	261	85	173	34	1	829	1	1	831
88 無効回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99 無回答	9	4	19	9	3	6	0	50	0	1	51
合計	170	118	280	94	176	40	1	879	1	2	882

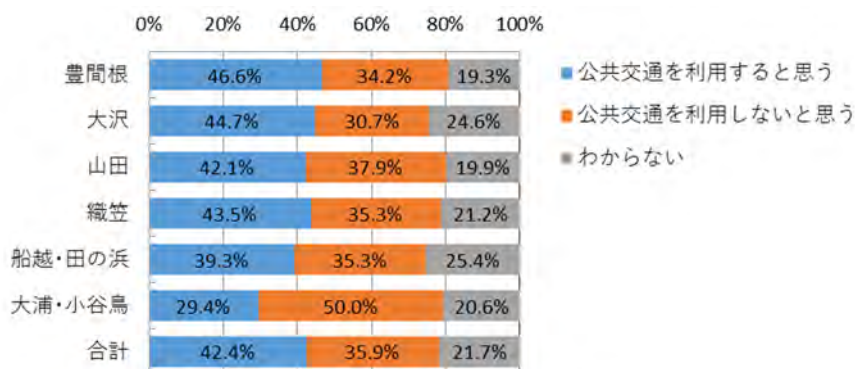


図 2-71 地区別交通手段転換割合

（５）都市施設の整備について

- ・「災害に強い道路網の整備」の割合が78.5%で最も多く、次いで「利便性の高い公共交通の充実」の割合が62.5%となっています。
- ・地区別にみると、大浦・小谷鳥地区で「災害に強い道路網の整備」と「利便性の高い公共交通の充実」の割合が他地区より高くなっており、豊間根地区では「下水道施設の整備」の割合が高くなっています。

問14：都市施設の整備

(MA)

項 目	回答数	構成比
1 災害に強い道路網の整備	834	78.5%
2 利便性の高い公共交通の充実	664	62.5%
3 公園・緑地の整備	253	23.8%
4 上水道施設の整備	168	15.8%
5 下水道施設の整備	391	36.8%
6 地域情報ネットワークの整備	360	33.9%
7 適正な廃棄物処理の推進	268	25.2%
8 その他	58	5.5%
回答者数	1062	—

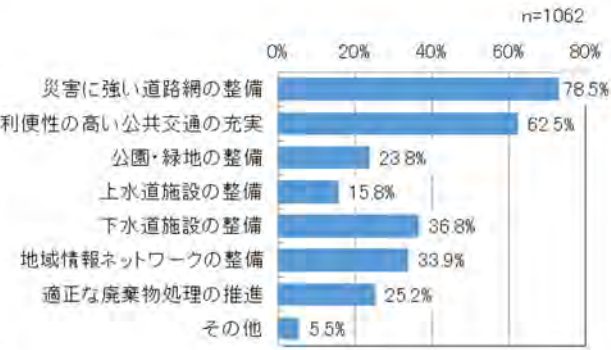


図 2-72 都市施設整備意向

＜「その他」の回答内容＞

人を増やすための企業誘致／子供が遊べる場所／街灯の設置 など

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷鳥	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 災害に強い道路網の整備	138	104	277	88	181	40	1	829	1	4	834
2 利便性の高い公共交通の充実	128	90	204	61	143	34	2	662	0	2	664
3 公園・緑地の整備	38	39	99	17	57	3	0	253	0	0	253
4 上水道施設の整備	29	21	54	20	33	7	1	165	1	2	168
5 下水道施設の整備	101	38	136	43	52	19	1	390	0	1	391
6 地域情報ネットワークの整備	60	51	118	36	78	15	1	359	0	1	360
7 適正な廃棄物処理の推進	52	30	90	29	54	11	0	266	1	1	268
8 その他	12	8	17	6	14	1	0	58	0	0	58
回答者数	197	133	353	109	217	46	2	1057	1	4	1062

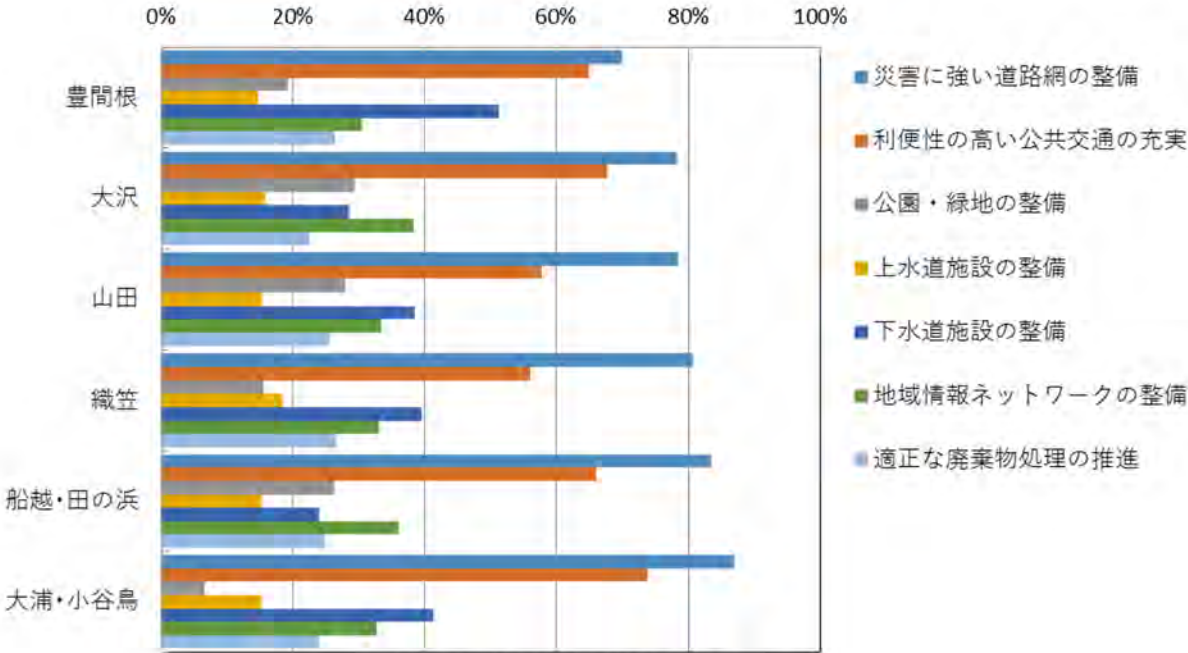


図 2-73 地区別都市施設整備

(6) 防災について

- ・「緊急車両の円滑な通行のため、行き止まりの解消、地区内の狭い道路の拡幅」の割合が57.0%で最も多く、次いで「非常用施設（消火栓、給水施設）の確保（数、場所）」（44.3%）、「避難場所となる公園、広場などの確保」（44.0%）、「建物や橋梁などの耐震性の強化」（43.0%）と続いています。
- ・地区別にみると、豊間根地区及び船越・田の浜地区は「建物や橋梁などの耐震性の強化」、大沢地区、織笠地区、大浦・小谷島地区は「非常用施設（消火栓、給水施設）の確保（数、場所）」、山田地区、船越・田の浜地区及び大浦・小谷島地区は「避難場所の確保」が重要だと感じる割合が高くなっています。

問15：防災の強化

(MA)

項目	回答数	構成比
1 建物や橋梁などの耐震性の強化	452	43.0%
2 避難場所の確保	462	44.0%
3 避難路となる道路の確保	385	36.6%
4 地区内の狭い道路の拡幅等	599	57.0%
5 非常用施設の確保	466	44.3%
6 防災関連情報施設の整備	303	28.8%
7 住民の防災意識の向上	334	31.8%
8 その他	34	3.2%
回答者数	1051	—

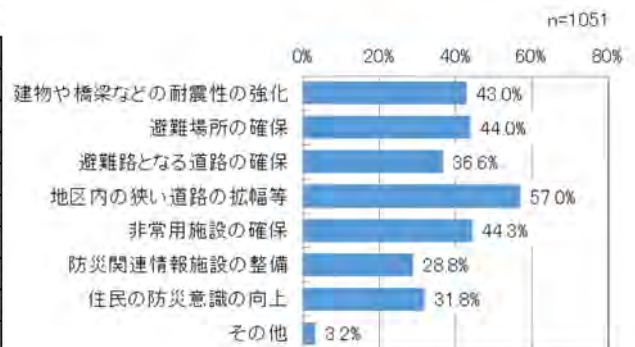


図 2-74 災害対策意向

<「その他」の回答内容>

路上駐車を取り締まり／豪雨に対する低地の排水対策／防災無線受信機購入の補助
 ／役場と地元建設業者との連携と意味のある防災協定／ブロック塀の強度調査と高さ等の制限
 ／自家発電機購入への補助金／非常時に海の様子が見えるようなカメラの設置 など

項 目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷島	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 建物や橋梁などの耐震性の強化	101	48	138	48	100	16	0	451	0	1	452
2 避難場所の確保	78	62	163	41	100	16	0	460	1	1	462
3 避難路となる道路の確保	55	50	144	34	79	20	1	383	1	1	385
4 地区内の狭い道路の拡幅等	103	77	191	67	126	32	0	596	0	3	599
5 非常用施設の確保	83	70	145	52	94	20	1	465	1	0	466
6 防災関連情報施設の整備	64	45	96	35	51	10	1	302	0	1	303
7 住民の防災意識の向上	74	33	109	33	70	14	0	333	0	1	334
8 その他	9	4	11	4	5	1	0	34	0	0	34
回答者数	198	133	345	108	215	46	1	1046	1	4	1051

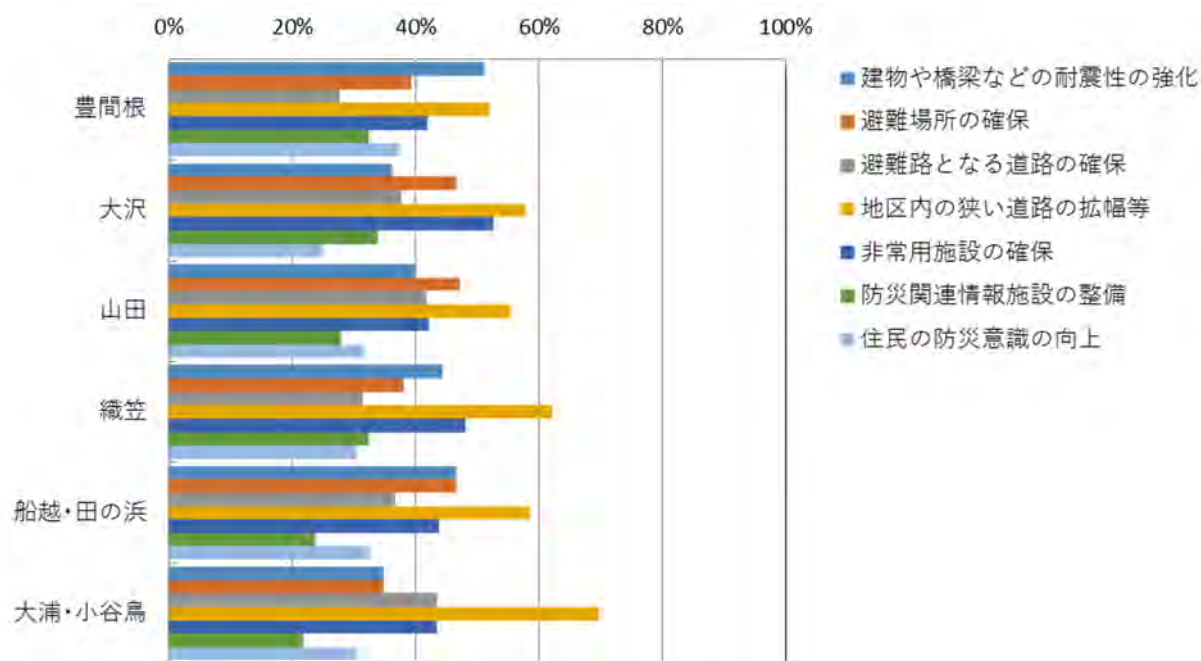


図 2-75 地区別防災対策意向

(7) まちづくりの参加について

- ・まちづくりの取組や活動に参加したことが「ない」とした回答者の割合が84.4%、「ある」とした回答者の割合は15.6%となっています。
- ・地区別にみると豊間根地区と織笠地区で参加割合が高くなっており、年齢別では20歳代と80歳以上の参加割合が高く、40歳代の参加割合が低くなっています。

問16：まちづくり活動への参加

(SA)

項目	回答数	構成比
1 ある	161	15.6%
2 ない	874	84.4%
計	1035	100.0%
88 無効回答	1	—
99 無回答	78	—
合計	1114	—

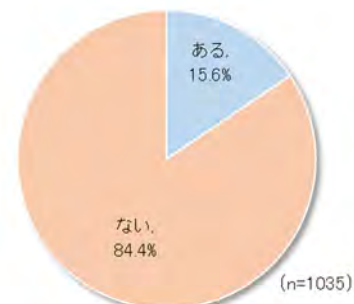


図 2-76 まちづくり参加割合

項目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷島	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 ある	39	15	42	21	38	5	0	160	0	1	161
2 ない	153	116	296	89	174	40	1	869	1	4	874
計	192	131	338	110	212	45	1	1029	1	5	1035
88 無効回答	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
99 無回答	18	5	23	8	16	4	2	76	0	2	78
合計	210	136	361	118	228	50	3	1106	1	7	1114

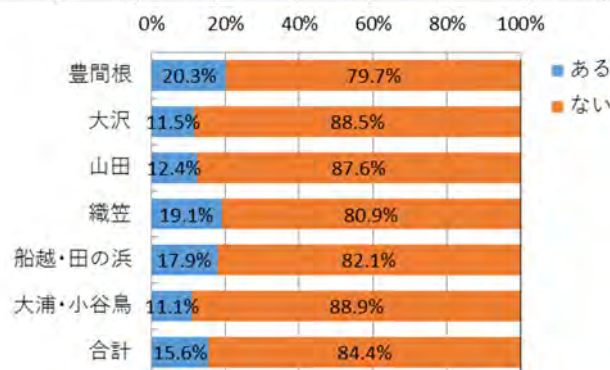


図 2-77 地区別まちづくり参加割合

項目	20歳以下	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上	合計	無効回答	無回答	合計
1 ある	2	11	10	9	25	36	41	26	160	0	1	161
2 ない	10	44	67	108	139	196	198	107	869	0	5	874
計	12	55	77	117	164	232	239	133	1029	0	6	1035
88 無効回答	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
99 無回答	0	0	4	2	14	15	19	21	75	0	3	78
合計	12	55	81	119	178	247	259	154	1105	0	9	1114

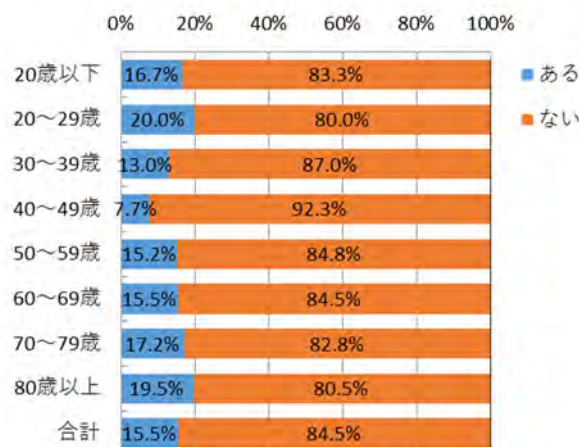


図 2-78 年齢別まちづくり参加割合

- ・「地域の情報提供（人口、歴史、基盤整備の状況など）」の割合が56.9%で最も多く、次いで「まちづくりへの人的・財政的な支援」の割合が55.5%となっています。
- ・地区別にみると、大沢地区と大浦・小谷鳥地区で「地域の情報提供（人口、歴史、基盤整備の状況など）」と「まちづくりを話し合うための機会や場所」を必要と考えている割合が他地区よりも高くなっています。

問17：まちづくりに必要な施策 (MA)

項目	回答数	構成比
1 地域の情報提供	574	56.9%
2 計画づくりへの住民の参加	500	49.6%
4 リーダーを育成する仕組み	378	37.5%
5 話し合うための機会や場所	453	44.9%
6 人的・財政的な支援	559	55.5%
7 勉強会や行事の支援	345	34.2%
8 その他	32	3.2%
回答者数	1008	—

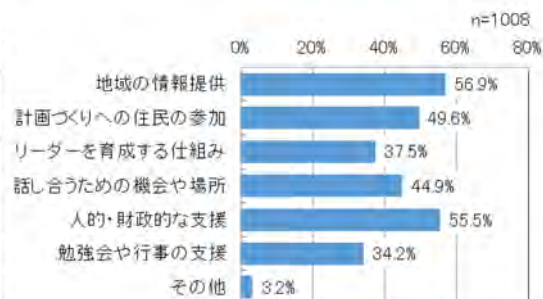


図 2-79 まちづくり参加の取組

＜「その他」の回答内容＞

平日開催では若い普通のサラリーマンは参加できない／各世代の意見を聞く／住民の意思疎通
／イベント、パネルシアターや子供も大人も参加できるように親しめて勉強となるもの など

項目	豊間根	大沢	山田	織笠	船越・田の浜	大浦・小谷鳥	その他	合計	無効回答	無回答	合計
1 地域の情報提供	110	78	179	59	117	30	1	574	0	0	574
2 計画づくりへの住民の参加	95	46	175	50	111	21	0	498	1	1	500
4 リーダーを育成する仕組み	77	40	123	39	87	10	0	376	1	1	378
5 話し合うための機会や場所	79	65	165	37	77	26	1	450	1	2	453
6 人的・財政的な支援	110	71	176	62	117	21	1	558	0	1	559
7 勉強会や行事の支援	69	42	121	33	67	13	0	345	0	0	345
8 その他	2	6	13	5	6	0	0	32	0	0	32
回答者数	192	123	334	104	208	42	1	1004	1	3	1008

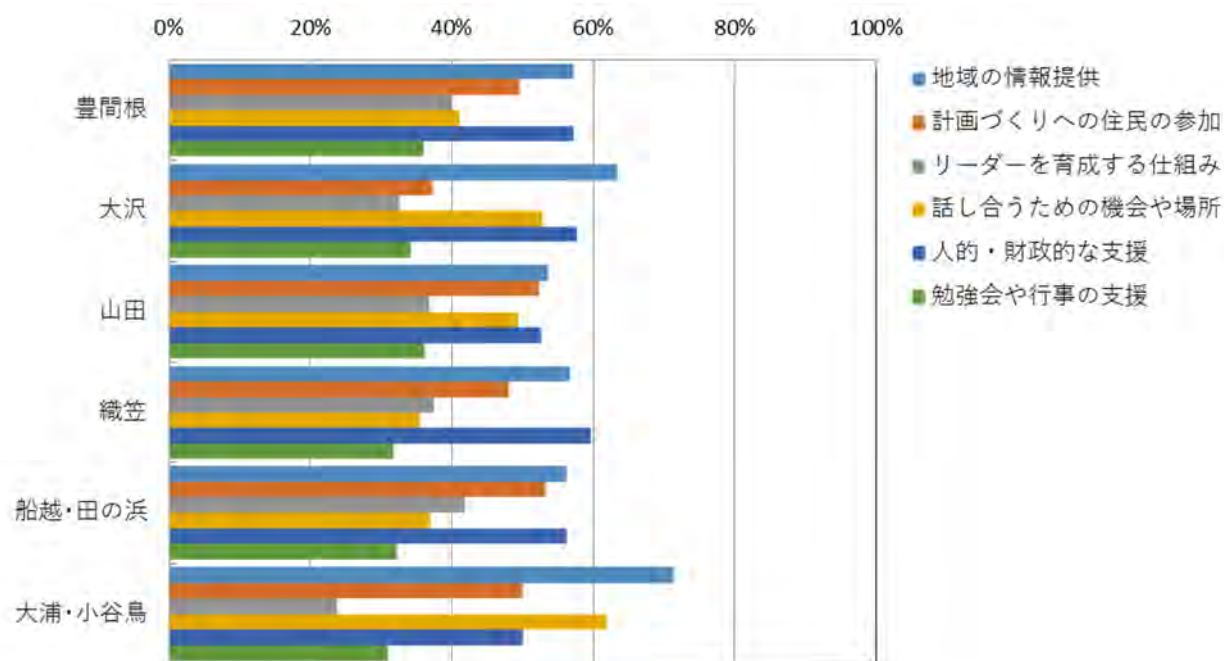


図 2-80 地区別まちづくり参加の取組

(8) 自由意見について

- ・ 今後のまちづくりに期待している意見として最も多かったのが「産業・観光・イベントの振興」(23) に関するものであり、次いで「企業誘致・働く場の確保」(22)、「まちづくりの復興」(19)、「町職員への期待」(18)、「子育て・教育への支援」(17) と続いています。
- ・ 改善が必要だと感じている意見として最も多かったのが「道路の整備状況」(40) に関するものであり、次いで「高齢化対策」(18)、「バス対策」(17)、「医療対策」(16)、「人口減少対策」(14) と続いています。

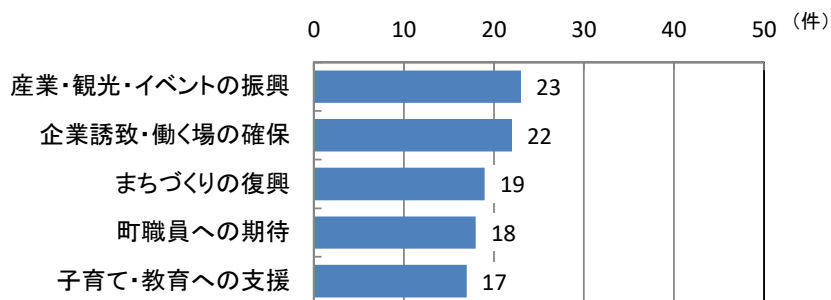


図 2-81 今後のまちづくりに期待している自由意見

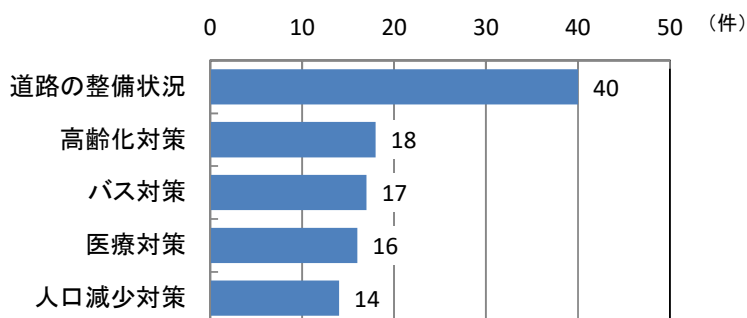


図 2-82 改善が必要と感じている自由意見



4 上位・関連計画



4-1. 上位・関連計画の概要

近年の主な都市計画関連制度の制定又は改訂の内容及び目的を整理するほか、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針をはじめ、都市計画に関する県の方針等について整理しました。

また、山田町総合計画（第9次長期計画）をはじめ、本町の都市政策全般に係る方向性について整理を行うとともに、町の市街地、都市施設、公共施設等の整備、開発に係る方向性及び具体内容について整理しました。

表 2-22 上位・関連計画一覧

上位・関連計画		策定年月
国の計画	(1) 国土のグランドデザイン2050	平成27年8月
	(2) 都市再生特別措置法（改正）	平成26年8月施行
	(3) まち・ひと・しごと創生長期ビジョン	平成26年12月
	(4) まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成26年12月
岩手県の計画	(1) 岩手県都市計画区域マスタープラン（山田） （山田都市計画区域 都市計画区域の整備 開発及び保全の方針）	平成16年5月
	(2) 国土利用計画岩手県計画（第5次）	平成28年7月
山田町の計画	(1) 山田町総合計画（第9次長期計画）	平成28年3月
	(2) 山田町人口ビジョン及び山田町まち・ひと・しごと 創生総合戦略	平成28年3月
	(3) 山田町地域公共交通網形成計画	平成31年3月
	(4) 山田町公共施設等総合管理計画	平成29年3月
	(5) 山田町まちなか再生計画	平成27年3月
	(6) 山田町環境基本計画	平成14年3月
	(7) 山田町観光復興ビジョン“山田プライド”	平成28年2月
	(8) 山田町復興計画	平成23年12月
	(9) 山田町復興まちづくり計画	平成27年5月
	(10) 山田町地域防災計画	令和2年2月
	(11) 山田町空家等対策計画	平成31年4月
	(12) 山田町下水道事業計画	平成30年11月
	(13) 第1期山田町地域福祉計画	平成31年3月
	(14) 高齢者保健福祉計画及び第7期介護保険事業計画	平成30年3月
	(15) 山田町障がい者福祉計画	平成30年3月
	(16) 山田町子ども・子育て支援事業計画	令和2年3月
	(17) 山田町自殺対策計画	平成31年3月
	(18) 第3期健康やまだ21プラン	平成31年3月

4-2. 上位・関連計画（抜粋）

（１）岩手県都市計画区域マスタープラン（平成16年5月）（現在見直し中）

目標年次	策定から概ね20年後
範囲	山田都市計画区域：1,477ha
将来像	「美しい海と共に人々が働き・憩う生活交流都市」
基本方針	<p>（１）海・山・川などの自然環境と都市空間との調和</p> <p>（２）人にやさしく住みやすい居住環境の形成</p> <p>（３）地域活性化のための産業の定着と振興</p> <p>（４）効率的で快適な交通ネットワークの形成</p> <p>（５）にぎわいと交流の活性化を目指した拠点地区の形成</p>
土地利用の方針	<p>○商業地：JR 山田線陸中山田駅周辺から国道45号沿道の地区は、大沢、船越（田の浜）地区を含めた本区域の中心拠点として、あるいは三陸地方拠点都市地域の一角として、商業に加えて、業務、生活関連及び宿泊施設等を誘導するとともに、土地の高度利用と機能更新を促進。また、柳沢北浜地区土地区画整理事業地区内に近隣店舗を核とした商業施設を誘導。</p> <p>○工業地：大沢、山田、織笠、船越の各漁港と一体的又は関連する市街地については、水産関連複合市街地として、漁港、市場及び水産加工関連施設を集積。三陸縦貫自動車道山田インターチェンジ周辺は、流通業務地として開発。</p> <p>○住宅地：大沢、山田（織笠）及び船越（田の浜）地区の比較的新しい住宅地及び今後計画的に開発される柳沢北浜地区及び関谷地区については、良好な住環境を有する戸建住宅を中心とした低密度の住宅地として整備又は保全。漁業集落を中心とした住宅地については、今後は、主要生活道路や街区公園及び下水道等の生活基盤施設を整備。</p> <p>○市街化の抑制：災害防止の観点から、災害の恐れがある箇所等については、市街化を抑制。</p> <p>○その他：白地地域については、必要に応じて特定用途制限地域の設定や建築形態規制等の土地利用規制を検討。</p>
都市施設整備に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・三陸縦貫自動車道の整備促進により盛岡への接近性を高めるとともに、宮古市、釜石市間との機能補完による連携強化。 ・国道45号は、本区域の都市活動の主要な軸として機能の維持・充実。 ・山田、船越地区については公共下水道の整備事業を推進。 ・都市施設の整備に当たっては、営農条件の低下が起こらないよう配慮。
市街地開発事業に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な宅地供給を図るため、関谷地区を新たな住宅系市街地として計画。 ・三陸縦貫自動車道のインターチェンジ及びアクセス道路整備と連動した計画的な産業・流通拠点及び一団の住宅地等の土地利用の推進。
自然的環境の整備又は保全に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・陸中海岸国立公園に指定されている区域の保全。 ・船越公園は、船越公園家族旅行村を核に通年リゾートとして周辺に宿泊・観光関連サービス施設を誘導。

山田都市計画区域の将来像図



図 2-83 山田都市計画区域の将来像図

(2) 山田町総合計画（第9次長期計画）（平成28年3月）

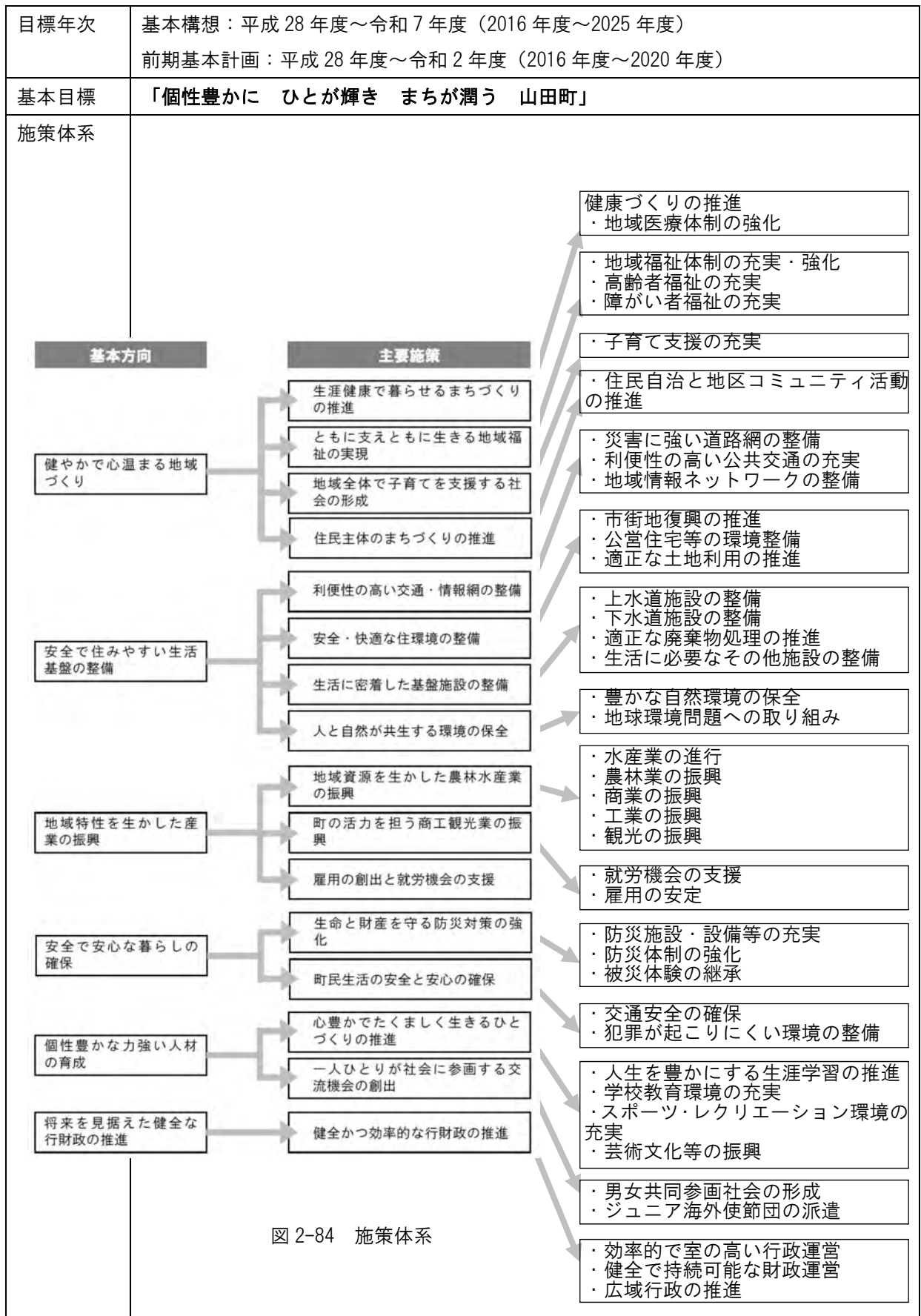


図 2-84 施策体系

4-3. 上位・関連計画における課題及び実現すべき将来像

上位・関連計画について整理した結果、人口減少が進み市街地の空洞化や空家の増加といった課題が生じている中で、人口減少を見据えた都市計画の推進、公共交通網及び道路網の充実、雇用の創出、地域における交流及び協働の拡大等が必要であることが明らかになりました。加えて、東日本大震災の経験から、防災及び減災を重視したまちづくりが求められています。

前述した課題に対する施策及び実現すべき将来像については、以下のように整理することが可能です。

表 2-23 上位・関連計画の整理結果から見た課題及び実現すべき将来像

トピック	課題	課題に対する施策及び実現すべき将来像
人口	○人口減少 ○結婚及び子育て支援 ○空家の増加	・若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現（まち・ひと・しごと創生長期ビジョン及び総合戦略） ・地方への新しい人の流れを作る（まち・ひと・しごと総合戦略） ・空家等の発生の抑制と適切な管理の促進（空家等対策計画）
都市計画及び土地利用	○市街地の空洞化 ○郊外部における適切な土地利用のコントロール ○空家の有効活用	・コンパクト＋ネットワーク（国土のグランドデザイン 2050） ・立地適正化計画の策定（都市再生特別措置法） ・にぎわいと交流の活性化を目指した拠点地区の形成（都市計画区域マスタープラン） ・段階的、継続的な土地利用誘導（復興まちづくり計画） ・自然的土地利用の計画的な保全（復興まちづくり計画） ・空家等及び跡地の有効活用促進（空家等対策計画） ※中心市街地の基盤整備及び住宅区画の再配置（まちなか再生計画）
交通	○道路網の充実 ○公共交通網の維持・充実	・公共交通網の維持及び充実（都市再生特別措置法） ・広域路線とまちなか循環線、町内路線、交通・交流拠点によって結ばれるネットワーク（地域公共交通網形成計画） ※災害時の代替道路及び避難道路の整備（復興計画）
産業	○雇用の創出 ○農林水産業の振興 ○観光業の振興 ○商業の振興 ○地域資源の活用	・地域資源を生かした農林水産業の振興（総合計画） ・町の活力を担う商工観光業の振興（総合計画） ・雇用の創出と就労機会の支援（総合計画） ・町内産業のバランスのとれた発展（まち・ひと・しごと総合戦略） ・働き方、経営の改革（まち・ひと・しごと総合戦略） ・観光を切り口とした町内産業の活性化（まち・ひと・しごと総合戦略） ・地域資源の活用等による新事業等の創出（まちなか再生計画） ・地域経済が潤うことに貢献する観光の促進（観光ビジョン） ※共同店舗棟（商業）の整備（まちなか再生計画） ※利便性の高い区域における産業拠点の形成（復興計画）
防災	○防災・減災を重視したまちづくり ○防災関連施設の整備 ○避難対策の強化	・災害の恐れがある区域の市街化の抑制（都市計画区域マスタープラン） ・建築物の耐震化、不燃化の促進、防災空間の確保、市街地の再開発等の推進（地域防災計画） ・生命と財産を守る防災対策の強化（総合計画） ・公共施設の耐震化（公共施設等総合管理計画） ※津波の可能性の低い区域における住宅地の配置（復興計画） ※防潮堤、防災拠点及び緊急避難施設の整備（復興計画） ※避難対策の強化（復興計画） ※防災機能を有する公園及び緑地の整備（復興まちづくり計画）
環境	○良好な環境の保全 ○良好な景観の保全・創出 ○環境負荷の少ない社会への転換	・自然環境の保全、緑地の保全と緑化の推進（環境基本計画） ・景観の保全と形成（環境基本計画） ・地球環境問題への取り組みの推進（環境基本計画） ・環境保全活動の推進と支援（環境基本計画）
生活・健康	○地域における交流及び協働の拡大 ○健康づくり	・地域主体となったネットワークづくり（地域福祉計画） ・地域包括支援ネットワークの推進（高齢者保健福祉計画） ・福祉のまちづくりの推進（山田町障がい者福祉計画） ・子育て家庭を地域で支える環境整備（子ども・子育て支援事業計画） ・地域におけるネットワークの強化（自殺対策計画） ・健康づくりの促進（高齢者保健福祉計画） ・健康寿命の延伸（健康やまだ 21 プラン）

※は、令和元年時点で実施が完了している、あるいは完了の目途が立っている施策



5 我が国全体に共通する時代潮流

(1) 人口減少と更なる少子化・高齢化の進行

① 少子化・高齢化の進行と生産年齢人口の減少

- 少子化の進行により、現役世代の負担増加や経済の規模の縮小などが懸念される中、国では「少子化社会対策大綱」を策定し（2015年（平成27年））、少子化対策の充実を図ることとしています。
- また、高齢者の増加により、医療・介護・福祉政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取り組みや高齢者の社会参加活動の促進が重要となっています。
- 適切に管理されていない空き家等の増加によって地域住民の生活環境への悪影響が懸念されており、「空家等対策の推進に関する特別措置法」の施行（2015年（平成27年））によって、今後各自治体において空家対策の推進を図ることとしています。

② 東京一極集中の是正と地方創生

- 人口減少は今後ますます加速化することが予想されており、我が国の居住地域の6割以上で人口が半減、2割の地域で無居住化が予想されています。
- 特に人口減少が著しい地方部においては、若い世代の就労・結婚・子育ての希望を実現することで、東京一極集中の是正を図ることが必要とされています。
- このため、「まち」「ひと」「しごと」の好循環により、安心して生活を営み、子どもを生み育てられる社会経済環境づくりが急務となっています。

③ 新たな広域連携の推進

- 人口減少や少子化・高齢化の進行により、単独の自治体で全ての行政サービスを担うことが困難になることが予測されています。
- 現在、都市間の多様な連携による地方自治の取り組みが推進されており、4つの圏域が連携中枢都市圏形成に係る連携協約を締結したほか、95の圏域において定住自立圏形成に向けた取り組みが進められています。

④ 「対流促進型国土」と「コンパクト＋ネットワーク」形成の推進

- 地域間でヒト、モノ、カネ、情報が活発に動く「対流促進型国土」の形成と併せて、行政や生活サービス機能の集約化や効率的な提供による機能の維持、生活利便性の向上による定住環境の確保が必要となっています。
- このため、各種サービス機能がコンパクトにまとまった拠点を形成し、拠点を中心とする居住地域が交通や情報通信のネットワークで結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」の都市構造の形成が重要となっています。

（２）安全・安心な社会の構築

① 想定外の災害発生危険性

- 台風や集中豪雨などによる甚大な被害が頻発し、日本海溝・千島海溝沿い巨大地震の発生も予想されるなど、自然災害への懸念が増大しています。
- 国では、2014 年（平成 26 年）の「国土強靱化基本計画」の閣議決定後、2016 年（平成 28 年）には「国土強靱化アクションプラン」を策定し、ハード対策とソフト対策の適切な組み合わせや既存社会資本、民間資金の活用等による防災・減災の取組みを推進することとしています。
- 想定外の大規模災害が発生することを前提に、被災後の復旧・復興を迅速に進めるための事前準備が重視されるようになっていきます。国は 2018 年（平成 30 年）に「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」を公表し、都市計画マスタープランに復興事前準備を盛り込むことを助言しています。

② 防災意識の高まり

- 阪神・淡路大震災の経験と教訓から、地域の自主的な防災活動の重要性が改めて認識され、その後自主防災組織の活動カバー率は大きく上昇しました。
- さらに、東日本大震災を受けて、地域コミュニティによる自助・共助の重要性が再認識され、行政と住民・企業の連携によって災害に強いまちづくりに取り組む防災意識が高まりました。

③ 老朽化するインフラの維持更新

- 高度経済成長期に建設された大量の社会資本が耐用年数を迎つつあり、老朽化の進行や今後の維持管理・更新に要する費用の増大が予測されています。
- 社会資本ストックは約 800 兆円で、道路のシェアが 3 割以上を占めており、施設の長寿命化や技術開発等により、効率的な社会資本の維持管理・更新が必要となっています。
- こうした中、社会資本の長寿命化やアセットマネジメントに関する取組みが推進されています。

（３）環境と調和した持続可能な地域づくり

① 低炭素社会の構築

- 地球温暖化に関しては、C O P 20（2014 年（平成 26 年）12 月）で、大気中の温室効果ガスの濃度安定化の達成に向け「気候行動のためのリマ声明」が採択されるなど、国をあげて世界各国と協力する中で取り組むことが必要となっています。
- 国では、2020 年度（令和 2 年度）までに温室効果ガスを 3.8%削減（2005 年度（平成 17 年度）比）することを目標に、再生可能エネルギー設備の導入支援など地球温暖化に関する対策を推進することとしています。
- 今後は、低炭素型の都市・地域構造や社会経済システムの形成に向け、公共交通機関の利用促進など、行政・企業・家庭が一体となった温室効果ガス排出削減等の取組の推進が必要となります。

② 自然共生社会の実現

- C O P 12（2020 年（令和 2 年）10 月）では、「生物多様性国家戦略 2012-2020」や愛知目標の中間評価が行われ、目標達成に向けて緊急で効果的な行動が必要であることを確認されました。
- 健全な生態系が維持され、自然と人間が共生できる環境を確保するため、森・里・川・海の再生・保全、野生動植物の保護、河川や海域の環境改善など、行政と町民との協働による活動が必要となっています。

（４）グローバル化の新たな局面の到来

① 国際社会の変化と新成長分野への投資拡大

- アジア太平洋地域において T P P 協定が大筋合意に至るなど、経済の更なるグローバル化が予想されています。
- アジア諸国の経済成長に伴い、製造業における国際間競争は激化しており、今後需要が見込まれる産業分野に対する技術力の向上、技術力を生かした産業の高付加価値化等によって、国際競争力の強化を図ることが必要となっています。

② 観光立国の更なる推進

- 2019 年の外国人旅行者は年間 3,000 万人を超え、中国やタイなどのアジアからの旅行者の増加が顕著となっています。それに伴い、外国人旅行者による日本での消費も急速に拡大し、4.8 兆円を突破しました。
- インバウンド消費の拡大を受け、観光関連産業のほか、製造業や金融業など様々な分野で訪日外国人旅行者に向けたサービスが展開されています。
- 観光は、日本の基盤産業としての役割が期待されるとともに、インバウンド観光による地域の新たな需要や雇用の創出につながることが期待されています。
- 今後も、東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、インバウンド観光の更なる増加が予想されていることから、外国人旅行者が快適かつ安全に滞在できるよう、受入体制の充実が必要となっています。
- また、M I C E 誘致体制の構築による新たなビジネス需要の取り込み、ビジネス目的の外国人が滞在しやすい環境整備の推進が必要となっています。
- さらに、国では、景観の優れた観光資産の保全・活用を図るために、2020 年（令和 2 年）を目処として、全国の半数の市区町村で景観計画の策定を目標に掲げていることから、景観形成に関する積極的な取り組みが必要となっています。

③ 多文化共生と人権意識の啓発

- 国内での外国人就業者が増加しており、外国人の基本的な人権を尊重した多文化共生社会の形成が重要となっています。

④ 循環型社会の推進

- 家電製品・自動車を廃棄する際のリサイクル料金の支払いなどを義務付ける法整備が進められていますが、一方で国民の３Ｒに関する意識は低下傾向にあり、問題意識が実際の３Ｒに結び付くような社会システムの在り方の検討が必要となっています。
- また、循環資源を原材料として用いた製品の需要拡大を目指し、消費者への普及啓発や、２Ｒ（Reduce：減らす、Reuse：再使用）取組実施事業者に対するインセンティブも重要となっています。



6 都市づくりにおける今後の課題

6-1. 各調査結果からみた課題のまとめ

(1) 前回の都市計画マスタープラン検証結果からみた課題

前回の都市計画マスタープランを検証した結果、計画当初目指していた将来都市構造の骨格は現在も大きく変化しておらず、復興事業を通じた拠点及び連携軸の整備により、都市構造の構築が進んだと評価することができます。

一方、計画当初から課題であった人口減少には歯止めがかからず、雇用機会の増大につながる新たな産業拠点の整備も具体的な取組がないままとなっています。

前回計画の検証結果からみた課題については以下のように整理することができます。

■ 前回の都市計画マスタープラン検証結果からみた課題

人口	○想定以上の人口減少に対する対応策が必要 ○都市計画区域内、特に用途地域内への人口誘導が必要
土地利用 (産業)	○人口減少に対応した土地利用の検討が必要 ○雇用の場の創出につながる産業系土地利用の配置及び産業集積の促進が必要
都市基盤	○新たに整備された都市基盤を踏まえた都市構造の再構築が必要 ○新規整備施設及び既存施設の計画的な維持管理及び更新が必要

(2) 都市の現況整理結果からみた課題

各種項目について本町の現況を整理した結果、人口減少及び少子高齢化は県内でも早いスピードで進んでいる一方、道路等の基盤施設整備や区画整理事業等の面整備が進捗したほか、町内の産業や地価、財政など、被災後の落ち込みから回復しつつある状況が確認することができます。ただし、広域的な比較によると、産業面での生産性は高くなく、財政的にも依然として厳しい状況が確認できます。

都市の現況整理結果からみた課題については以下のように整理することができます。

■ 都市の現況整理結果からみた課題

人口	○県内平均を上回る人口減少に対する対応策が必要 ○復興後の町内でバランスの取れた人口配置が必要
土地利用	○災害危険区域の土地利用・有効活用に関する検討が必要 ○柳沢北浜地区の土地区画整理事業の推進と、震災復興土地区画整理事業区域における土地利用の推進が必要 ○各種災害リスクを踏まえた防災・減災対策、避難対策の強化が必要
交通	○三陸沿岸道路開通による効果と影響を考慮したまちづくりが必要 ○三陸鉄道リアス線運行を持続させるための利用客確保が必要 ○高速バス及び路線バスの運行を持続させるための利用客確保が必要 ○自家用車を利用しない町民のための移動手段確保が必要
経済・財政	○回復しつつある各産業において将来の後継者育成が必要 ○産業のブランド化・付加価値化等による生産性向上が必要 ○雇用の場を創出するための新たな事業所集積の促進が必要 ○観光・交流と連携した産業振興が必要 ○復興事業終了後の持続的かつ安定した財政への移行が必要
都市計画	○土地利用の変化や実態に対応した用途地域等の見直しが必要 ○急速に整備された新たな都市施設の計画的な維持管理・更新が必要 ○統廃合の対象となる公共公益施設跡地の有効活用が必要

（３）住民意向（アンケート調査結果）からみた課題

今回実施したアンケート調査結果からは、幹線道路や下水道等の基盤整備関連に対する満足度は以前より大きく改善していますが、医療・福祉関連に対する満足度は依然として低く、かつ重要視されていることが明らかになりました。

また、東日本大震災をはじめ土砂災害や浸水等の災害も多く経験したことから、自然災害に対する安全性を重視する住民が多くなっています。

アンケート調査結果からみた課題については以下のように整理することができます。

■ 住民意向（アンケート調査結果）からみた課題

居住環境の満足度と重要度	○町内における医療施設や福祉施設の充実が必要 ○自然災害に対する安全性向上が必要 ○自然の美しさを保全することが必要
居住継続意向	○若い世代の居住継続意向を向上させる方策が必要 ○高齢者が暮らし続けられるための環境整備が必要
公共交通	○現在の少数の利用者のニーズに対応できる効率的な公共交通サービスが必要 ○潜在的な公共交通利用需要を顕在化させるための利用環境整備が必要 ○徒歩や公共交通で暮らすことができる環境整備が必要
まちづくり参加	○まちづくり参加機会の少ない若い世代が参加しやすい仕組みづくりが必要 ○居住継続意向の向上につながるまちづくり情報の提供が必要

（４）我が国全体に共通する時代潮流からみた課題

我が国全体の共通する時代潮流からみた課題については以下のように整理することができます。

■ 我が国全体に共通する時代潮流からみた課題

人口減少と更なる少子化・高齢化の進行	○人口減少・少子高齢化社会に対応した居住環境の充実を進め、持続可能な地域社会をつくる必要がある ○空き地や空き家に対する対策の充実が必要 ○広域的な連携による行政運営や都市活力維持が必要
安全・安心な社会の構築	○防災・減災を重視したまちづくりが必要 ○あらゆる主体における防災意識の向上が必要 ○被災後の復旧・復興を迅速に行うための事前準備が必要
環境と調和した持続可能な地域づくり	○低炭素型の都市構造の構築が必要 ○自然環境及び生態系の再生・保全に向けた取組の強化が必要 ○廃棄物の発生の抑制や再生エネルギーの導入の推進が必要
グローバル化の新たな局面の到来	○国内外からの観光客の誘致拡大を通じた雇用創出や地域活性化が必要 ○観光客を呼び込むための環境整備（体制、景観等）が必要 ○外国人の働きやすさや暮らしやすさを考慮した環境整備が必要

6-2. 都市づくりにおける今後の課題のまとめ

前回のマスタープランの検証結果、町の現況、住民の意向、そして我が国を取り巻く時代潮流から、本町の都市づくりにおける今後の課題は、以下のとおりまとめることができます。

(1) 都市づくり全体に共通する課題

定住人口の減少が想定以上に進んでいるため、その減少速度を緩やかにするような取組に加え、人口減少を前提としたまちづくりへと移行することが必要となります。加えて、人口減少及び超高齢化社会に対応できるような居住環境を充実させることが必要となります。

更に、将来にわたって持続可能な都市経営を推進するためには、これまでに整備を行ってきた公共施設やインフラ等の既存ストックを有効活用するとともに、こうした基盤整備が行われた市街地や住宅団地にバランスよく人口を配置あるいは誘導していく必要があります。

加えて、多様な人々との協働・交流を拡大し、地域のまちづくりに主体的に取り組む人々を増やすために、様々なまちづくり情報の提供と併せて、若い世代が意欲的にまちづくりに参加できる仕組みを取り入れていくことが必要になります。

(2) 土地利用における課題

町民だけでなく観光客等も訪れる中心市街地については、商業・業務施設や観光施設等の集積を促進することで更なる賑わいの強化を図るとともに、これら施設や公共施設を結ぶネットワークの形成に伴う回遊性の向上などを通じて、中心市街地の魅力向上を図る必要があります。

面整備に関しては、柳沢北浜地区で実施している土地区画整理事業を着実に推進するのと併せて、震災復興土地区画整理事業が実施された区域内においても、定住人口の拡大及び良好な住環境の形成を進める必要があります。重ねて、国道 45 号周辺地区等において産業系土地利用の推進を図るとともに、三陸沿岸道路山田インターチェンジ周辺エリアにおいて、広域的な交通利便性を活かした産業集積を検討する必要があります。更に、町内に複数位置する防災集団移転促進事業の移転元地は、それぞれの地区特性に応じた活用を図る必要があります。

公営住宅に関しては、災害公営住宅の建設により将来的には数多くの住宅を維持管理する必要があります。既存の町営住宅には、耐用年数を経過し、老朽化が進んでいるところもあることから、建替えや用途廃止等を積極的に検討し、将来ストック数を見据えた維持管理体制が必要となります。また、賃貸物件等を積極的に貸し出す空き家・空き地バンク制度のような仕組みづくりも必要となります。

更に、住民からも要望や期待の大きい医療・福祉をはじめとする生活サービスを維持・向上するために、これら生活サービス施設の適切な配置・維持に努める必要があります。

加えて、都市計画区域外や用途白地地域における無秩序な開発を抑制するとともに、市街地内においては土地利用の変化や実態、新たな商業・観光・産業施設等の立地・集積に対応しつつ、計画的に用途地域等の見直しを検討することが必要となります。

（３）交通体系における課題

複数の地区によって構成される広い町の中で、誰もが円滑な移動が可能となるよう、道路・公共交通によるネットワークの充実を図る必要があります。

重ねて、自家用車に頼らず誰もが利用できる移動手段として、鉄道・バス等の公共交通の維持及び充実が求められています。具体的には、三陸鉄道リアス線、高速バス及び路線バスの運行を持続させるため、潜在的なニーズを持つ住民が利用しやすくなる仕組みづくりをはじめ、利用客確保に向けた対策の強化が必要となります。また、現状の維持に留まらず、各地域や利用者のニーズを踏まえた、より充実した公共交通ネットワークを構築することが必要になります。

（４）都市施設における課題

これまでに整備してきた道路、公園、上水道、下水道、その他都市施設については、長期的かつ全体的な観点から計画的な維持管理及び更新を進めるとともに、住民等のニーズも踏まえてより多くの人々に利用・活用されるよう努める必要があります。

重ねて、復興事業を通じて整備された市街地や都市施設の状況を踏まえ、未整備となっている都市施設の見直しを進めることが必要となっています。また、今後の人口減少・少子高齢化の動向を見据えつつ、医療・福祉施設を含めた公共施設の適正配置を検討する必要があります。

また、公共施設等の再編・統廃合に伴い発生する遊休施設や跡地については、地域の課題解消や地域住民の利用ニーズ等も踏まえつつ、その有効な活用方法を検討する必要があります。

（５）都市防災における課題

津波、河川洪水、土砂災害など、本町が抱える様々な災害リスクを踏まえ、災害を考慮した土地利用配置、河川や海岸における防災対策の強化、都市施設の防災性向上など、災害に強い都市づくりを続ける必要があります。重ねて、今後も町内の災害リスクの把握・監視に努める一方で、想定外の災害発生の可能性や、未知の災害リスク発現の可能性を考慮し、災害が起こることを前提に避難計画等のソフト対策を充実させていくことが必要となります。

合わせて、津波を始めとした巨大な自然災害からの復旧・復興が長期間にわたることを教訓として、被災後の復旧・復興を迅速かつ円滑に進めるための事前準備を充実させることが必要です。

加えて、火災の発生及び延焼を防ぐために、建築物の不燃化を計画的に進める必要があります。

（６）都市景観・自然環境における課題

本町の都市構造や広域との関わりが変化していることを踏まえつつ、町の魅力である豊かな自然環境と美しい自然景観を継承し続けるまちづくりが必要となります。

また、市街地を取り巻く山田湾をはじめとする美しい自然景観と調和するよう、市街地内における良好な景観形成を推進することにより、町全体で一体的な魅力向上を図る必要があります。

（７）産業振興における課題

定住人口の確保に向けた雇用の場を創出するために、国道 45 号周辺地区、織笠川沿岸、田の浜地区等の産業系土地利用や三陸沿岸道路山田インター周辺などを中心に新たな事業所の集積を促進し、活力ある産業を育成することが必要になります。加えて、中心市街地における商業機能の充実・強化により、町内で買い物を済ませることができる環境、さらに周辺地域からも買い物客を呼び込む環境づくりを進めることが必要になります。

更に、新たな観光拠点整備を含め、観光を通じた交流の活性化、重ねてインバウンドの拡大を図ることで、町内における新たな産業の育成、雇用の場の創出へとつなげていくことが必要になります。

また、将来の後継者育成に加えて、経営の高度化や効率化、製品のブランド化や高付加価値化を図り、少ない従業者数でも高い生産性を確保できる産業構造を構築していく必要があります。

A large, stylized white graphic is centered on a light blue background. The graphic consists of a tall, narrow triangle at the top, which tapers to a point. Below the triangle are two large, curved, leaf-like shapes that overlap each other. In the center of these two shapes is a circular element with a smaller, teardrop-shaped cutout in the middle. The overall design is clean and modern.

第3章 全体構想

1 都市づくりの目標と将来都市構造

(1) 都市づくりの目標と基本構想

本町は現在までの都市づくりの中で地形的な特性や歴史的な沿革等により多様な特徴をもった地域が形成されています。このため、都市機能が集積している中心市街地のみならず、それぞれの地域にも生活利便施設が集積しており、地域の拠点的な役割を果たしています。

このような状況を踏まえ、本町のこれからのまちづくりは、各地域における既存ストックを活かし、都市機能の集積拠点と生活拠点の形成を進めながら拠点間の連携を図ることで、コンパクト＋ネットワークの都市づくりを目指します。また、本町を取り巻く様々な課題に対して、経済・社会・環境の三側面から統合的に取り組み、持続可能な都市づくりを目指す必要があります。

都市計画マスタープランでは、山田町総合計画（第9次長期計画）で掲げた町全体の基本目標の実現に向けて、様々な都市づくりを進めることとし、本町の都市計画が目指す目標と、これからの都市づくりの基本的な方針を以下のように設定します。

■都市づくりの目標

「個性豊かに ひとが輝き まちが潤う 山田町」

～ 豊かな地域資源を活かし、賑わいの創出と地域の交流と連携を促進する
コンパクトで持続可能な都市づくり ～

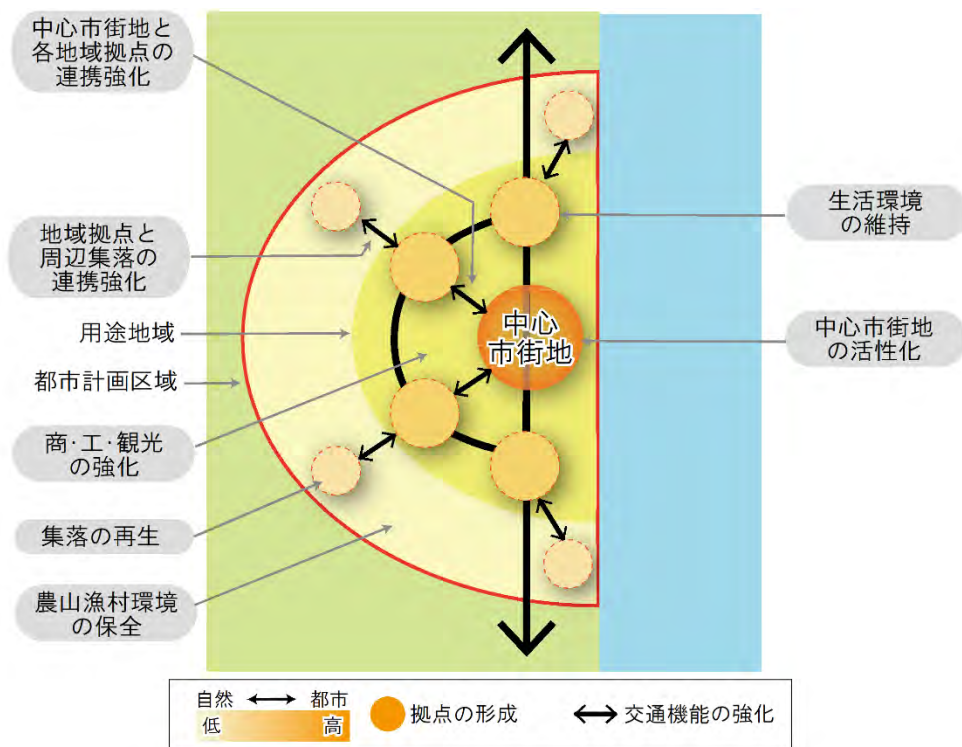


図 3-1 山田町が目指すコンパクト＋ネットワークの都市づくり

■都市づくりの基本方針

基本方針1 豊かな自然と調和・共生する美しい都市づくり

⇒山田湾・船越湾及び周囲の山々の豊かな自然を守り育てるとともに、市街地・集落と海や山が一体となった美しい都市をつくる。

基本方針2 安全性・快適性・利便性を備え暮らしやすい都市づくり

⇒自然災害や交通事故等に対する安全性、居住地や公共空間における快適性、移動も含めた生活面での利便性が将来にわたって確保される持続可能な地域社会をつくる。

基本方針3 既存ストックを有効活用したコンパクトな都市づくり

⇒人々の努力と多くの財源をもとに培ってきた基盤施設や公共施設を有効活用し、人口減少が進む中でも効率的に運営できるコンパクトな都市づくりを進める。

基本方針4 連携・交流を通じて多様な産業を育む都市づくり

⇒広域的な連携と町内の連携を通じて多くの人々が交流する中から、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都市をつくる。

基本方針5 各地区の特性や魅力を引き出す都市づくり

⇒地区のまちづくりに主体的に参画する住民を拡大し、自分たちが暮らす地区の特性や魅力を自らの手で守り育てる都市をつくる。

【都市づくりの目標】

「個性豊かに 人が輝き まちが潤う 山田町」

～ 豊かな地域資源を活かし、賑わいの創出と地域の交流と連携を促進する
コンパクトで持続可能な都市づくり ～

【都市づくりの
基本方針】

豊かな自然と
調和・共生する
美しい都市づくり

安全性・快適性・
利便性を備え暮らし
やすい都市づくり

既存ストックを有
効活用したコンパ
クトな都市づくり

連携・交流を通じ
て多様な産業を
育む都市づくり

各地区の特性や
魅力を引き出す
都市づくり

【都市づくりにおける今後の課題】

都市づくり全体に 共通する課題	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少を緩やかにする取組と併せて、人口減少・超高齢化社会に対応した居住環境充実を進めることが必要 ○公共施設等の既存ストックを有効活用するとともに、基盤整備が行われた市街地にバランスよく人口を配置・誘導していくことが必要 ○若い世代が意欲的にまちづくりに参加できる仕組みづくりが必要
土地利用におけ る課題	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地では、賑わいの強化を図るとともに施設間の回遊性向上などを通じて中心市街地の魅力向上を図ることが必要 ○土地区画整理事業区域において、定住人口の拡大及び良好な住環境の形成を進めることが必要 ○国道45号周辺地区等において産業系土地利用の推進と、山田IC周辺の産業集積の検討が必要 ○移転元地の地区特性に応じた活用が必要 ○医療・福祉をはじめとする生活サービスの維持・向上のために、施設の適切な配置・維持が必要 ○市街地内において土地利用の変化に応じた土地利用計画等の見直しを検討することが必要
交通体系におけ る課題	<ul style="list-style-type: none"> ○誰もが円滑な移動が可能となるよう、道路・公共交通によるネットワークの充実を図ることが必要 ○三陸鉄道リアス線、高速バス、路線バスの運行持続のため、利用客確保に向けた対策強化が必要 ○地域や利用者のニーズや利用実態を踏まえつつ、住宅団地や公共施設を結ぶ公共交通ネットワークを構築することが必要
都市施設におけ る課題	<ul style="list-style-type: none"> ○長期的かつ全体的な観点から計画的な維持管理及び更新を進めることが必要 ○未整備となっている都市施設の見直しを進めることが必要 ○医療・福祉施設を含めた公共施設の適正配置の検討が必要 ○公共施設等の再編・統廃合に伴い発生する遊休施設や跡地の有効活用を検討することが必要
都市防災におけ る課題	<ul style="list-style-type: none"> ○災害を考慮した土地利用配置、河川や海岸における防災対策の強化、都市施設の防災性向上など、災害に強い都市づくりを続けることが必要 ○想定外の災害発生の可能性や、未知の災害リスク発現の可能性を考慮し、避難計画等のソフト対策を充実させていくことが必要 ○復旧・復興が長期にわたることを教訓として、被災後の復旧・復興を迅速かつ円滑に進めるための事前準備を充実させることが必要 ○火災の延焼を防ぐために、建物の不燃化を計画的に進めることが必要
都市景観・自然 環境における課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○町の魅力である豊かな自然環境と美しい自然景観を継承し続けるまちづくりが必要 ○山田湾等の美しい自然環境と調和し、市街地内における良好な景観形成を推進することにより、町全体で一体的な魅力向上を図ることが必要
産業振興におけ る課題	<ul style="list-style-type: none"> ○国道45号周辺地区、織笠川沿岸、田の浜地区等の産業系土地利用や山田IC周辺などを中心に新たな事業所の集積の促進、活力ある産業の育成が必要 ○商業機能の充実・強化により、町内で買い物済ませることができる環境、さらに周辺地域からも買い物客を呼び込む環境づくりを進めることが必要 ○観光を通じた交流の活性化、インバウンドの拡大により、新たな産業の育成、雇用の場の創出へとつなげていくことが必要 ○経営の高度化や効率化、製品のブランド化や付加価値化を図り、少ない従業員数でも高い生産性を確保できる産業構造を構築していくことが必要

		多様なライフスタイルに対応した質の高い居住環境の形成	既存ストックを活かしたバランスの良い人口配置と誘導		若い世代が意欲的にまちづくりに参加できる仕組みづくり	全体 共通 の方針
豊かな自然等と調和した適正な土地利用		住宅需要や地域特性に対応した住宅地づくり	コンパクトで暮らしやすい市街地の形成 防災集団移転元地の有効活用の促進	山田IC周辺の産業集積の検討	将来の見通しや地域の実情を踏まえた都市計画の見直し	土地 利用 の方針
		生活道路の安全性及びバリアフリー機能の確保	人と環境にやさしい交通体系の構築	都市活動と産業活動を支える道路網の形成		交通 体系 の方針
		町の魅力を高める公園緑地の整備	安定した供給処理施設の整備 公共公益施設の総合的かつ計画的な維持管理		町全体を対象とする公共公益拠点の形成と防災機能を有する地区拠点の形成	都市 施設 の方針
		災害リスクを軽減する事前の取り組み 災害が起きても安全が確保されるまちづくり			防災地域づくりの促進	都市 防災 の方針
山田湾・船越湾及び周囲の山々の豊かな自然景観の保全	人々を迎える魅力的な街並み景観の形成 落ち着いた住宅地景観の形成				町民・事業者・行政が協働で進める景観づくり	都市 景観・ 自然 景観 の方針
				漁業・水産加工業の振興 農林業の振興 商工業の振興 観光業の振興		産業 振興 の方針

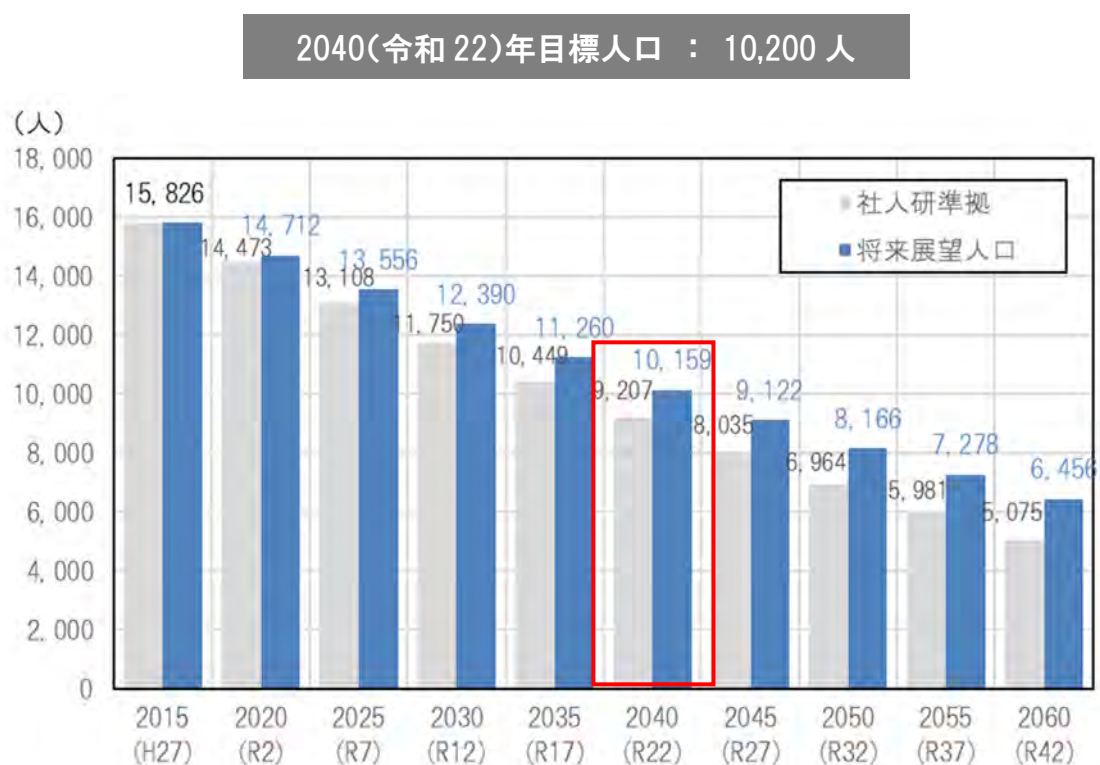
(2) 将来の目標人口

将来人口は、都市整備を検討する上での大きな要因及び条件となります。都市計画マスタープランでは、上位計画である山田町総合計画（第9次長期計画）の「第3編 人口ビジョン」による人口の将来展望の値を将来の目標人口とします。

都市計画マスタープランの最終目標年次である2040（令和22）年の推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の平成30年推計値は9,207人です。

一方で、人口ビジョンにおける2040（令和22）年の将来展望は、若い世代のリターンや移住定住の促進と出生率の向上により、10,200人程度まで回復させる、とされています。

これらのことから、山田町都市計画マスタープランにおける2040（令和22）の目標人口を10,200人程度と想定します。

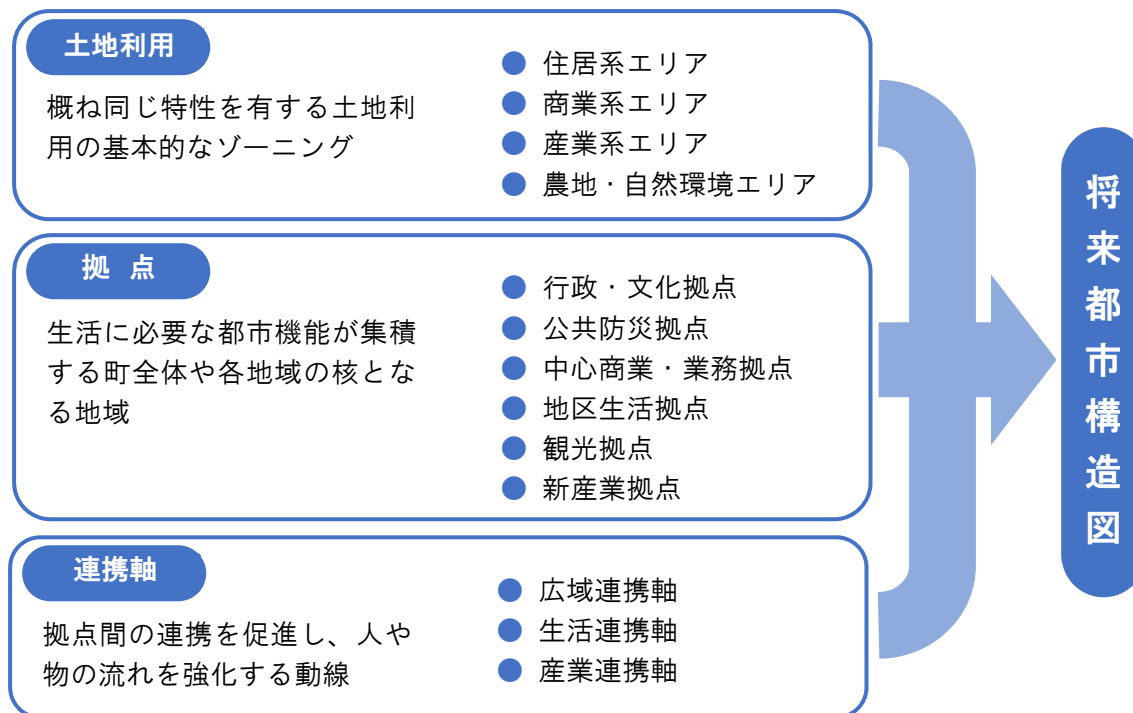


出典：山田町総合計画（第9次長期計画）

図 3-2 人口の将来展望

（３）町の将来都市構造

基本方針に基づいたまちづくりを推進するために、骨格的な『土地利用』、都市の核となる『拠点』、各拠点を連携するネットワークとなる『連携軸』を設定します。



① 『土地利用』の配置・形成

海から山に向かって段階的に変化をつける土地利用配置を基本とし、山田湾及び船越湾に面した沿岸部周辺には、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、その背後地の陸中山田駅から国道45号周辺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。

これら産業系及び商業系エリアの背後地である、津波に対して安全な高さを持つエリアに住居系エリアを形成します。

市街地周辺の山林や農地については、今後も良好な自然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に務めます。

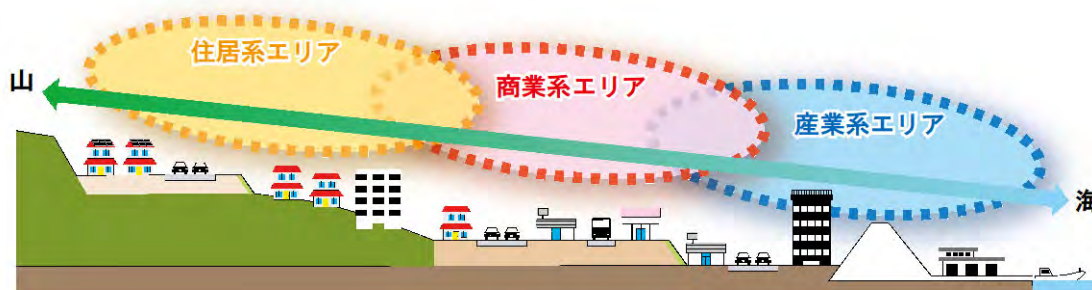


図 3-3 土地利用配置のイメージ

② 拠点の配置・形成

市街地及び集落が点在する本町の特性を踏まえ、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配置・形成します。特に、中心市街地の山田地区には、行政・文化拠点、中心商業・業務拠点、公共防災拠点を配置し、各地区に配置する地区生活拠点とも連携を図りつつ、町全体に対して効率的なサービス提供を図ります。

また、三陸沿岸道路の山田 IC 周辺には新産業拠点を配置し、町内外の事業者の立地動向や開発需要を見据えつつ、計画的な産業系土地利用の集積を推進します。その他、新たに道の駅を開設する柳沢北浜地区、海水浴場や各種レジャー施設が集積する浦の浜周辺、及びオランダ島には観光拠点を配置します。

表 3-1 拠点の配置・形成方針

区分		拠点の配置・形成方針
拠点	行政・文化拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●町役場、保健センター、中央公民館・中央コミュニティセンター周辺 →町全体で利用する各種行政機能が集積する町の中心的な拠点とします。 →現在の主要公共施設に加えて県立病院跡地（八幡町）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	<ul style="list-style-type: none"> ●県立山田病院、山田消防署、山田交番周辺 →被災時に町の災害応急活動の中核となる防災拠点とするとともに、平時においては町内の救急・医療活動の中核となる拠点とします。 →迅速かつ効果的に応急・復旧を実施するための活動拠点として機能確保を図ります。
	中心商業・業務拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●陸中山田駅から国道 45 号周辺 →鉄道と国道によるアクセス性を活かし、町内外から買物客や観光客を呼び込む町の中心的な商業・業務拠点とします。 →商業・業務施設、飲食・観光施設、その他各種サービス施設の集積により、町の中心市街地活性化を牽引する空間づくりを図ります。
	地区生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●大沢地区、柳沢北浜地区、織笠地区、船越地区 →中心商業・業務拠点と連携しつつ、各地区の生活を支える都市機能を集積する拠点とします。 →地域の特性に応じて、商業・業務施設や公共施設等の集約を図ります。
	観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●新・道の駅（前県立病院跡地）、浦の浜周辺、オランダ島など →観光を通じて町内の交流・滞在人口増大を図るための拠点とします。 →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ります。
	新産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●山田 IC 周辺 →三陸沿岸道路による広域的なアクセス性と本町の基幹産業である水産業や製造加工業の集積を活かし、新たな産業施設の受け皿となる拠点を形成します。

③ 連携軸の配置・形成

点在する市街地及び集落を結びつけるネットワークを強化することにより、各地区の特性を生かしつつ、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。

周辺都市間を結ぶ三陸沿岸道路を広域連携軸、高台道路を中心に各地区を結ぶ道路を生活連携軸、産業系エリアを結ぶ国道 45 号等を産業連携軸とし、これら連携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 3-2 連携軸の配置・形成方針

区分		連携軸の配置・形成方針
連携軸	広域連携軸	●三陸沿岸道路 →周辺都市間との観光・交流、防災・医療、行政サービスなど多様な広域連携を創出する連携軸とします。
	生活連携軸	●細浦・柳沢線、重茂半島線、浦の浜・田の浜線等 →各地区の拠点間を結ぶ連携軸とし、安全で利便性の高いネットワークとして維持・充実を図ります。
	産業連携軸	●国道 45 号等 →各漁港や産業系エリア、新産業拠点を結ぶ連携軸とし、この軸上を中心として産業集積の促進を図ります。



図 3-4 将来都市構造



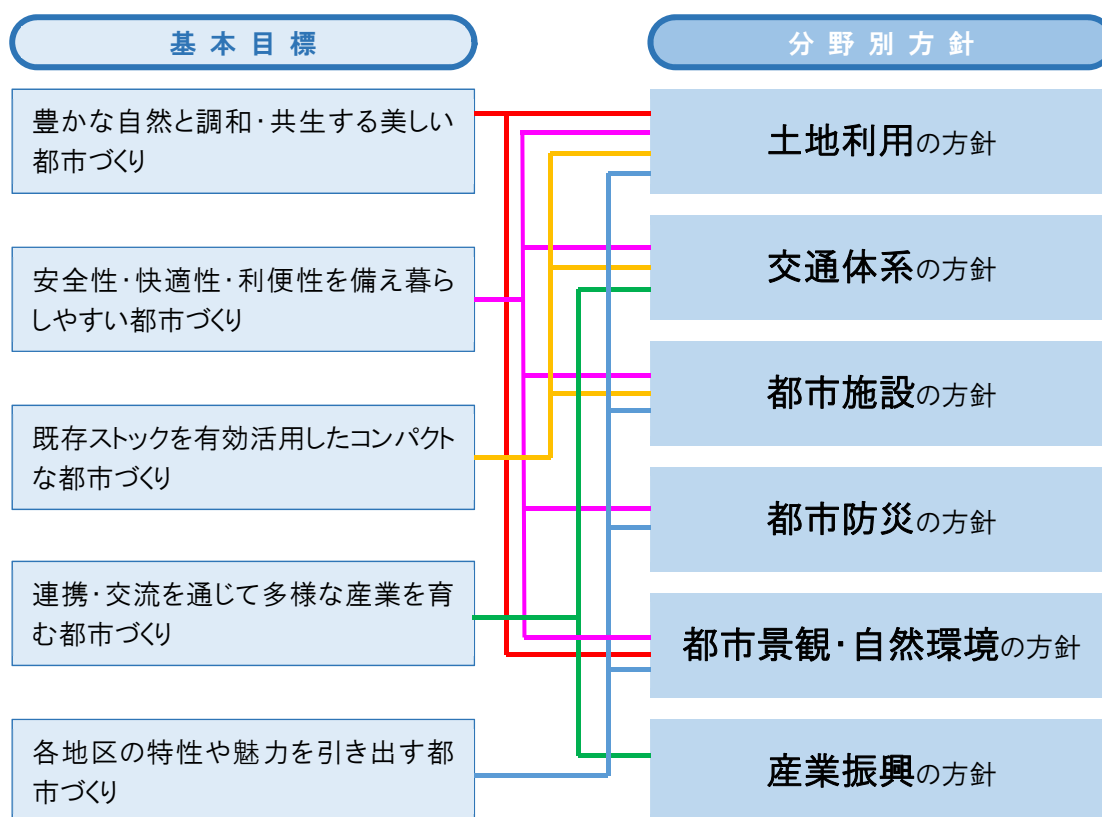
2 都市づくりの方針



山田町の課題を解決し、都市づくりの目標を実現させるための今後の方針を都市づくりの6つの分野別に定めます。

表 3-3 分野別の方針に定める6つの分野の概要

分 野	概 要
土地利用	各地区の特性を踏まえバランスの取れた市街地の形成に向けて必要な事項を示します。
交通体系	連携・交流を支える道路ネットワークや公共交通サービスのあり方について必要な事項を示します。
都市施設	公共公益施設の適正な配置や社会基盤施設の効率的な維持管理のあり方について必要な事項を示します。
都市防災	地震、津波、火災、河川氾濫、土砂流出などの自然災害に備えて、必要な対策のあり方を示します。
都市景観・自然環境	復興事業により整備された市街地の良好な都市景観や豊かな自然環境の保全のあり方を示します。
産業振興	漁業・水産加工業、農林業、商工業、観光業などの産業振興のあり方を示します。



2-1. 土地利用の基本方針

(1) 基本的な考え方

① コンパクトで暮らしやすい市街地の形成

- 各地区の特性を踏まえ、住宅系・商業系・産業系の土地利用をバランス良く配置することで、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コンパクトな市街地を形成します。
- 商業系エリアには、中心市街地における都市機能の集積、地区生活拠点における生活サービス機能の集積を図ります。陸中山田駅周辺の中心市街地は、商業・業務機能の集積とあわせ、まちなか居住の推進や公共交通の充実など、賑わいのある快適な空間を形成します。大沢地区、織笠地区、船越地区に配置する地区生活拠点では、日常的な買い物や生活サービスが受けられる施設などを適切に配置することにより身近な賑わい空間を形成します。
- 産業系エリアには、多様な産業を育む土地利用の推進を進めます。既存産業地の保全・活用を図るとともに、更なる都市活力の向上、働く場の創出などの観点から、新たな産業用地の確保を検討します。

② 住宅需要や地域特性に対応した住宅地づくり

- 住居系エリアには、日常生活の快適性・利便性を考慮するとともに、防災性の高い安心で安全な住宅地の形成を促進します。
- 子育て世代や高齢者などライフステージの多様化に対応した宅地需要に対応するため、民間事業者との連携のもと、多様な住宅・住宅地の供給を目指します。

③ 豊かな自然等と調和した適正な土地利用

- 自然環境や地域資源との調和を図るため、適正な土地利用の規制と誘導を図ります。
- 用途地域が指定されていない白地地域においては、農地や山林など自然地の保全を基本とした無秩序な市街化の抑制に努めます。

④ 防災集団移転元地の有効活用促進

- 防災集団移転促進事業により町有地となった移転元地は、災害危険区域の指定による居住制限を継続していくとともに、その土地利用の具体的ニーズの把握に努め、産業系土地利用や自然的土地利用などによる利活用について検討を進めます。

⑤ 山田ⅠC周辺の産業集積の検討

- 三陸沿岸道路の山田ⅠC周辺では、広域物流機能を活かした工業や物流業等の企業の立地・誘導を図るため、町内外の事業者の立地動向や開発需要を見据えつつ、計画的な産業系土地利用の集積を検討します。

⑥ 将来の見通しや地域の実情を踏まえた都市計画の見直し

- 現状の土地利用と都市計画で想定している土地利用配置に相違がある地域は、将来にわたって現状の土地利用を維持する必要がある場合には、当該地域に合った適正な都市計画の見直しを検討します。

(2) 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 3-4 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	住宅地	○低層住宅及び中高層住宅が集積している地域を「住宅地」と位置付け、戸建住宅や共同住宅を中心とする良好な住環境の保全を図ります。
	住商複合地	○山田地区の中心市街地の周辺、柳沢北浜地区の細浦・柳沢線沿道、織笠地区の織笠駅周辺及び大沢地区と船越地区の国道 45 号沿道の住宅と商業・業務施設が適度に混在した地域を「住商複合地」と位置付け、利便性の高い住宅系市街地を形成します。
商業系 エリア	中心商業・業務地	○商業・業務系施設が集積している陸中山田駅周辺から国道 45 号沿道の一帯を「中心商業・業務地」と位置付け、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ます。 ○このうち駅近傍エリアは、町の賑わいや活性化を先導する中心市街地拠点とし、駅前広場、共同店舗、公共公益施設などの効率的な維持更新を図ります。
	地域商業地	○沿道型の商業施設が立地している大沢地区の国道 45 号沿道及び柳沢北浜地区の細浦・柳沢線沿道を「地域商業地」と位置付け、地区住民の日常生活を支えるスーパーやホームセンターなどの大型小売店舗や飲食店などの立地を誘導します。
産業系 エリア	産業地	○工場・倉庫や水産加工施設等が立地している地域を「産業地」と位置付け、既存の水産業や製造加工業の維持、そして新たな工業施設や流通施設等の立地を促進します。 ○山田地区の国道 45 号沿線区域を国・県の企業立地推進制度のエリアに指定し、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 施設用地	○産業地のうち、まとまった水産関連の企業立地が見込めるエリアを「水産関連施設用地」と位置付け、水産関連施設の集約・誘導に向けて効果的な整備を進めます。 ○防災集団移転促進事業の移転元地について、水産関連施設として活用を検討します。
	漁業施設用地	○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。
農地・自然 環境エリア	田園・集落地	○市街地に隣接してい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。 ○遊休化している農地については、農地の持つ水源かん養、景観形成等の多面的機能が発揮されるよう、農業後継者・担い手対策と一体となって、その解消に努めます。
	山 林	○市街地を取り囲む山林部では、無秩序な開発は抑制し、良好な自然環境・景観を保全します。 ○森林整備計画に基づく適正な整備及び保全を図るべく、水資源かん養、土砂流出防止などの機能が有効に機能するよう努めます。



图 3-5 土地利用配置方針図

2-2. 交通体系の基本方針

(1) 基本的な考え方

① 都市活動と産業活動を支える道路網の形成

- 三陸沿岸道路と連携し、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道路網を整備します。
- 災害時の物資の緊急輸送や救援・救護のため、三陸沿岸道路への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ます。
- 今後の少子高齢化に伴う交通環境の変化を見据えながら、現在未着手の都市計画道路については、道路の必要性を検証し、見直しを検討します。

② 人と環境にやさしい交通体系の構築

- 「山田町地域公共交通網形成計画」に基づき、まちの創生を力強く進めるため、新しい公共交通網の構築、多様な交通手段の活用による交通サービスの最適化、公共交通の利用促進策の充実を図ります。
- いつまでも安心して暮らせる環境を実現するため、誰にでもやさしい公共交通の実現を図ります。国道 45 号を運行する広域路線バスや町内の各地区を結ぶ町内路線バスの維持を図るとともに、国道 45 号、細浦・柳沢線及び陸中山田駅を 8 の字で循環する「まちなか循環バス」の試行運行を踏まえ、本格運行について検討します。
- 陸中山田駅周辺では、交通拠点の賑わいをつくるため、交通結節点における鉄道、バス、自動車などの乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

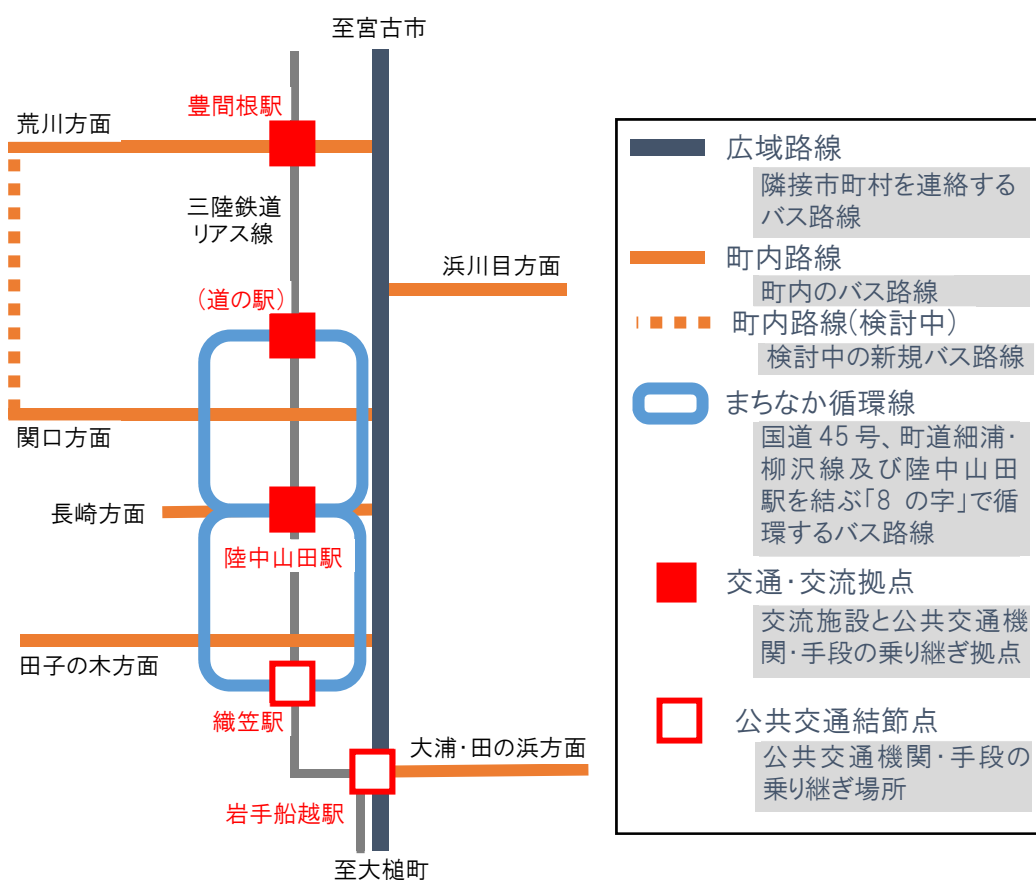


図 3-6 道路網再編を踏まえた路線バス再編のイメージ

③ 生活道路の安全性及びバリアフリー機能の確保

- 通勤通学路をはじめとする生活道路については、交通事故防止及び防犯面での安全性の強化や冬季の通行機能の確保等を図ります。
- 中心市街地周辺では、歩行者の安全性を確保するため、歩道のバリアフリー化（段差解消、点字ブロックの設置など）を検討します。

(2) 道路網配置方針

本町の道路区分とそれぞれの配置方針は以下のとおりとします。

表 3-5 道路網配置方針

区分	道路名称	配置の方向性
自動車専用道路	三陸沿岸道路	○宮城県仙台市から青森県八戸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・5・1 細浦柳沢線（町道細浦・柳沢線） 3・4・4 川向長崎線（町道川向・長崎線） 3・5・9 織笠外山線（町道織笠・外山線） 町道浦の浜・田の浜線 町道長林・大浦線	○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 県道陸中山田停車場線 町道境田・長崎線 町道境田南線 町道織笠中央線 町道織笠南側線 町道前須賀・タブの木荘線 町道海蔵寺線 町道寺家口線	○幹線道路を補完し、地区生活拠点内の主な施設を結ぶ道路 ○都市計画道路の未整備区間については、道路整備の必要性を再検討する



図 3-7 道路網配置方針図

2-3. 都市施設の基本方針

(1) 基本的な考え方

① 町の魅力を高める公園緑地の整備

1) 河川

- 河岸や海岸周辺については、良好な水辺を保全するとともに自然景観や親水性を考慮した水辺環境の整備を進めます。
- 中心市街地・業務地に隣接して整備された中央公園及び浦の浜周辺の船越公園、海水浴場を活用して、本町の顔となる空間形成を行います。

2) 公園緑地

- 中心市街地や大規模な住宅団地に隣接した公園については、健康遊具を設置するなど子供から高齢者まで健康増進や憩いの場としての整備を図ります。
- 地域の公園については、地区のコミュニティの中心となるよう親しみのある公園づくりに努めます。
- 復興事業により整備された公園については、災害時の避難場所としての活用を図ります。
- 各地区に整備された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親しみのある公園の活用方策を検討します。また、計画的な施設の保全・更新を行い、公園施設の長寿命化を図ります。
- 柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内の都市計画公園については、住民の憩いやレクリエーションの空間としての機能を保全するため、公園事業の推進を図ります。
- 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、また船越公園は災害廃棄物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、必要に応じて防災備品の備蓄などを行います。

② 安定した供給処理施設の整備

1) 上水道

- 安全で良質な上水道を安定して供給するため、水質検査を通じた安全性確認に努めながら老朽化した配水管の計画的、効率的な改修・更新を進めます。

2) 下水道

- 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、污水处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。
- 山田処理区においては公共下水道の整備を進めるとともに、大沢地区においてもストックマネジメント計画に沿って計画的に機器を更新するなど既存施設の適切な維持・更新を図っています。船越地区についても同様にストックマネジメント計画の策定を検討していきます。
- 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。

③ 町全体を対象とする公共公益拠点の形成と防災機能を有する地区拠点の形成

1) 行政施設・交流施設等

- 町役場周辺及び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行政施設や交流施設の集積を図り、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施設拠点を形成します。

2) コミュニティセンター、集会所等

- 避難所に指定されているコミュニティセンター等については、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。
- 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各地区に配置します。

④ 公共公益施設の総合的かつ計画的な維持管理

- 「山田町公共施設等総合管理計画」に基づき、供給量の適正化、既存施設の有効活用並びに効率的管理及び運営の視点に立脚して、総合的かつ計画的な維持管理を図ります。

(2) 都市施設整備方針

本町の都市施設の整備方針は以下のとおりとします。

表 3-6 公園緑地配置方針

種類	公園緑地名称	配置と整備の方向性
運動公園	町民総合運動公園	○既存の開設済施設の維持管理を図ります。
総合公園	船越公園	○「鯨と海の科学館」を核施設とした総合的な利用を目的とした公園機能の維持管理を図ります。
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を基本として配置しています。 ○柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内の都市計画公園については、住民の憩いやレクリエーションの空間としての機能を保全するため、公園事業の推進を図ります。 ○今後の状況変化に応じた公園配置を検討します。
緑地公園	田の浜地区防災緑地公園	○田の浜地区防災緑地公園については、津波災害の緩衝緑地帯として適切な維持管理を図ります。

表 3-7 下水道整備方針

地区	下水道事業区分	配置と整備の方向性
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）による処理
山 田	公共下水道事業	○クリエイトピュアやまだ（柳沢北浜地区北側）による処理
船 越	公共下水道事業	○クリエイトピュアふなこし（船越地区南側）による処理
田の浜	公共下水道事業 ※面整備は漁業集落排水事業	

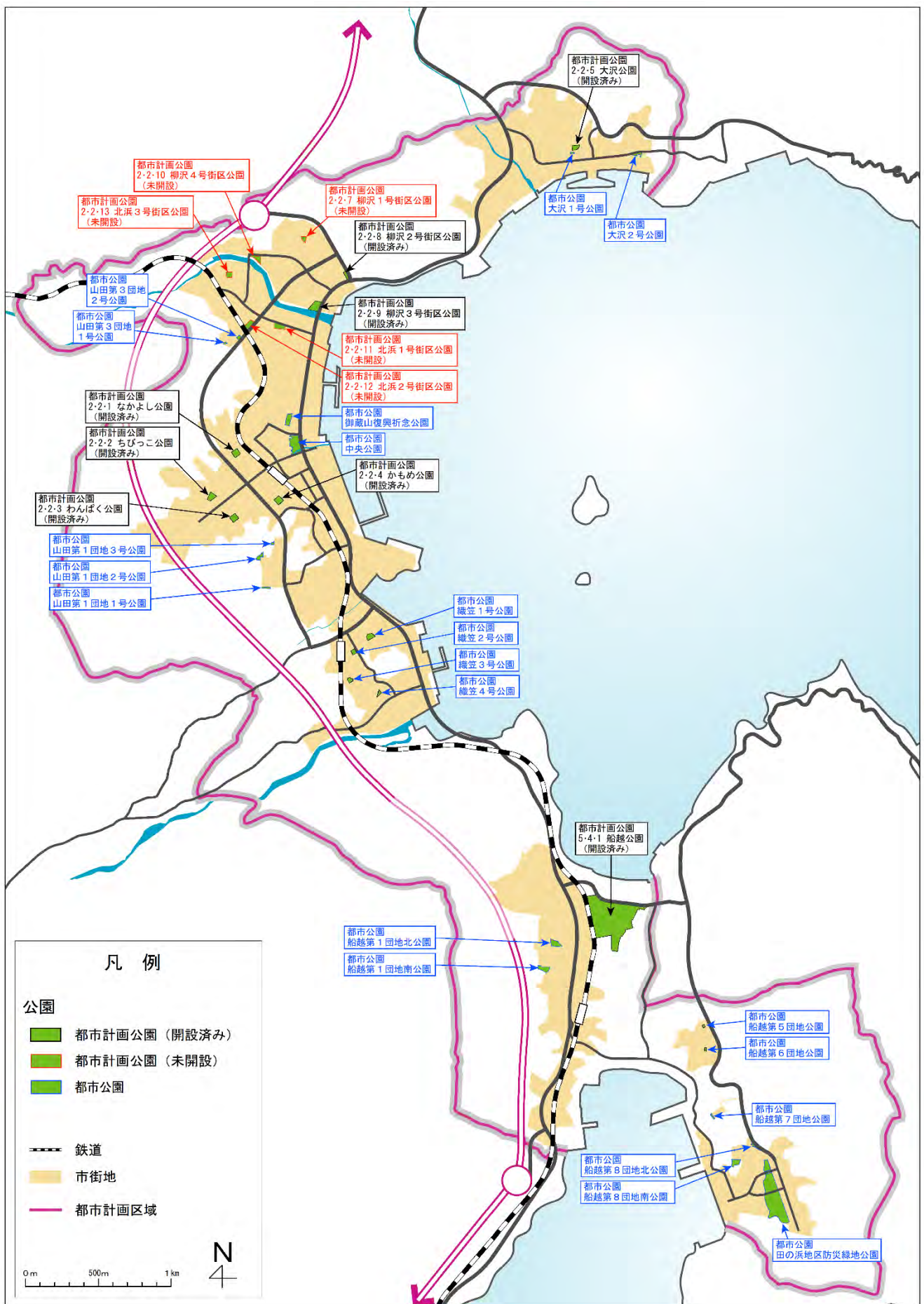


図 3-8 公園配置方針図

2-4. 都市防災の基本方針

(1) 基本的な考え方

東日本大震災の教訓を活かし、被害を未然に防ぐ防災対策や、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑える減災対策、速やかな応急対策などを組み合わせることにより、災害に強いまちづくりを進めます。

① 災害リスクを軽減する事前の取り組み

地震・津波・水害・火災等の災害から町民の生命や財産を守り、災害発生危険性や災害発生後の被害を減らすために、津波対策、治山・治水対策、土地利用や建築の指導、基盤施設の防災性向上など、災害リスクを軽減するための事前の取り組みを進めます。

(建築物の耐震化・不燃化の促進)

- 安全な避難を支えるため、避難地や避難路周辺の建築物の耐震化を促進することにより、倒壊リスクの増大を未然に防止するように努めます。
- 多くの人が集まる中心市街地では、火災による延焼の拡大を防ぐため、公園・緑地や空き家撤去後の跡地などのオープンスペースを確保するとともに、防火・準防火地域の指定を検討します。
- 空き家等については、地震や火災などの災害時に倒壊し避難経路をふさぐ可能性があるほか、防犯上危険な不動産とならないよう「山田町空き家等対策計画」に基づき発生抑止や適正な維持管理等を促進します。

(災害リスクの高い地域への建築抑制)

- 津波、洪水による浸水リスク、または土砂災害リスクが高いエリアにおいては、災害危険区域や土砂災害特別警戒区域の指定による建築制限を実施します。

(河川の適正な維持管理)

- 災害の発生防止等の観点から、河川の有する多面的な機能を十分発揮できるよう、堤防・護岸の維持管理に努めます。県管理河川については、適正な管理を県に働きかけます。

(ハザードマップ、津波避難計画の策定)

- 地震、津波、水害、土砂災害等の各種災害に対応したハザードマップを作成し避難場所や避難経路を住民へ周知することにより被害の軽減を図ります。
- 住民の円滑かつ安全な避難の確保のため、県による津波シミュレーションによる浸水想定区域を踏まえた津波避難計画を作成し、津波による人的被害の軽減を図ります。

(防災活動体制の構築)

- 災害発生時の迅速な対応に向け、他の自治体や関係機関との連絡体制を強化するとともに、避難体制の整備や防災情報の連絡強化を図ります。また、来訪客についても、安全・安心・快適に滞在できるよう、災害発生時などに的確な情報提供を行います。

(復興まちづくりのための事前準備の検討)

- 今後、発生が想定されている日本海溝・千島海溝沿いの地震に備えて、平時から災害が発生した際のことを想定し、廃棄物の仮置き場の確保や避難所の設置方針など復興に資するソフト的対策等を事前に準備する必要があります。

② 災害が起きても安全が確保されるまちづくり

地震、津波、水害、火災等の自然災害が発生しても、町民の生命だけは守ることができるよう、災害の種類や様相に応じた避難路や避難場所・避難所の機能を高めます。

（避難経路の確保）

- 避難場所や避難所まで安全かつ迅速に避難できるよう、災害時には道路の通行安全の確認に努めます。
- 災害時に安全かつ迅速に避難できるように、避難誘導標識の整備を進めます。

（避難場所及び避難所の見直し）

- 地域防災計画に位置付けられた避難場所及び避難所に加え、復興関連事業による住宅団地では、避難人口に応じた避難場所の確保及び浸水や土砂災害など各種災害に応じた避難場所及び避難所の指定の見直しを行います。
- 本部及び支部に防災行政無線を設置し広域的な防災拠点と各地区における防災拠点との連携の強化を図ります。また、避難所や避難場所には備蓄拠点としての災害備蓄倉庫を整備するなど迅速に応急・復旧を進められる備えを進めます。
- 災害時における避難所への緊急支援物資等の効率的かつ確実な輸送を図るため、三陸沿岸道路の活用を図ります。

③ 防災地域づくりの促進

（自助・共助・公助の連携による地域づくり）

- 自分自身や家族の命と財産を守るために自分や家族単位で防災に取り組む「自助」と、近所や地域の方々と助け合う「共助」を促し、「公助」として行政による施策・事業等を推進します。

表 3-8 主な取り組み

自 助	共 助	公 助
<ul style="list-style-type: none">・ 食料、飲料水の備蓄・ 家具等の転倒、落下対策・ 自宅の耐震化・ 家族同士で安否確認手段の確保・ 避難経路の確認	<ul style="list-style-type: none">・ 近所の助け合い・ 自主防災活動への参加・ 地域の防災訓練・ 高齢者、障がい者の支援	<ul style="list-style-type: none">・ 情報伝達手段の充実（防災行政無線など）・ 避難所機能の充実・ 自助や共助への支援・ 防災対応（人命救助、復旧・復興など）

（防災意識の向上）

- 住民や事業者等の災害に対する意識を高め、地域における防災体制を促すことにより、「自助」「共助」「公助」が連携した高い防災力を備えた地域づくりを促進します。
- 防災意識の向上を図るため、地域と密着した実践的な避難訓練や防災訓練を実施するとともに、地域防災力を強化するため自主防災組織の結成の促進や活動の支援を推進します。



図 3-9 防災施設分布図

2-5. 都市景観・自然環境の基本方針

(1) 基本的な考え方

① 山田湾・船越湾及び周囲の山々の豊かな自然景観の保全

- 三陸復興国立公園に指定されている山田湾や船越湾といった水辺景観や、これらを取り囲む周囲の山並みの景観は、本町の自然景観の骨格として保全を図ります。
- 豊かな景観を次世代に引き継いでいくとともに、町民や訪れる人々が山田の魅力を感じ、心豊かに味わうことができる山田らしい景観づくりを進めます。
- 山田湾の眺望を確保するため、織笠防潮堤と国道45号との交差点付近に整備された展望広場の利活用を図ります。
- 三陸ジオパークのジオサイトに選定された場所では、環境や教育をテーマとした景観づくりを検討します。

② 人々を迎える魅力的な街並み景観の形成

- 本町の玄関口になる陸中山田駅舎、駅前広場、駅周辺の街並みについて、中心市街地における賑わいや交流する場にふさわしい景観の形成を検討します。
- 幹線道路は歩道部の植栽、舗装やサインの統一などの工夫を行いながら、街路景観の軸を形成します。
- 漁港や市場、祭事が行われる場所や神輿の経路などにおいては、地域住民と協働で地域の生活に根ざした賑わい空間の形成に努めます。
- 復興の願いを込めた記念碑の設置、災害の記憶を伝える景観、避難の目印となる景観づくりを検討します。

③ 落ち着いたある住宅地景観の形成

- 戸建住宅を中心とした住宅地では、緑豊かで落ち着いたある景観形成を図ります。
- 新たに整備された住宅地などにおいては、ゆとりある公共空間の確保と、景観に配慮した良好な住環境を維持するため、住民との合意形成を図り、地区計画や建築協定などの導入を検討します。

④ 町民、事業者、行政が協働で進める景観づくり

- 良好な景観形成を進めるためには、町民、事業者、行政が具体的な景観のイメージを共有し、その具現化を目指して努力していくことが大切です。このため、それぞれが役割分担をしながら地域の特性を活かした景観づくりを進めます。
- 景観を阻害する建築物や屋外広告物の規制など、良好な都市景観の創出に取り組むために、「景観行政団体」への移行を検討します。
- 景観計画の策定、都市計画法による景観地区、準景観地区の指定などの必要な方策を検討します。

（2）都市景觀・自然環境形成方針

本町の都市景観の形成・自然環境の保全の方針は以下のとおりとします。

表 3-9 景觀形成方針

区分	地区	景観形成の方向性
中心市街地	陸中山田駅舎、駅前広場、駅周辺	○観光客の回遊性の向上に貢献し、中心市街地における賑わいや交流する場にふさわしい拠点としての景観形成を図ります。
	長崎地区から国道 45 号沿道周辺（川向長崎線沿道）	○長崎地区と国道 45 号を結ぶ(都)川向長崎線をシンボル軸として位置付け、都市の“顔”となるような道路景観の形成を図ります。 ○中央公園や西川との調和に配慮しながら、先導的な景観形成を検討します。
市街地周辺	中心市街地周辺及び各地区の住宅地	○住宅地においては、生け垣等による緑化の促進などにより潤いのある環境の整備を図り、良好な住環境を維持します。
既存集落地	中山間地や漁村集落などの既存集落地	○農地や漁港など周辺の自然環境の調和を図りながら落ちつきのある自然豊かな景観の形成に努めます。
水辺・山並み	山田湾・船越湾周辺及び周囲の山々	○山田湾・船越湾の水辺空間をはじめ、遠景を形成している湾周囲の山並みと調和した美しい都市景観の創造に努めます。 ○漁業景観や山田湾の景観スポットを発掘します。

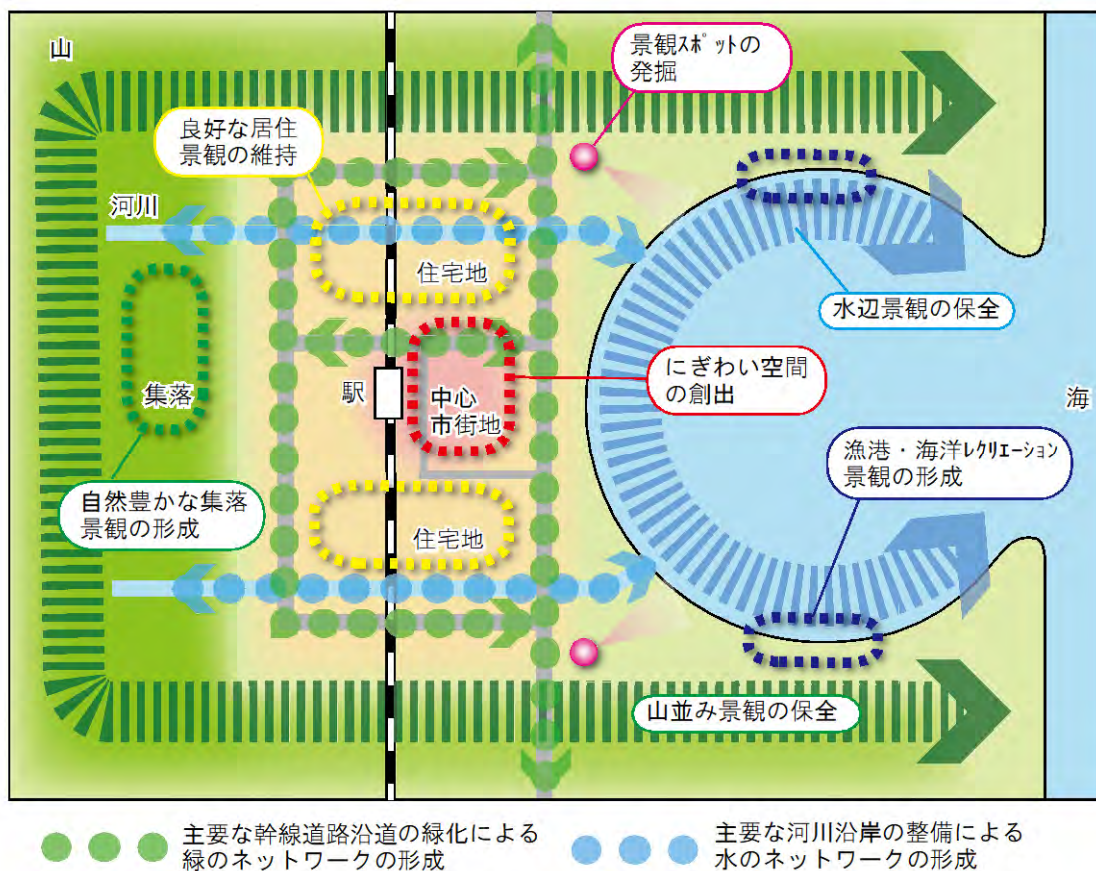


図 3-10 景観形成・保全のイメージ図

2-6. 産業振興の基本方針

(1) 基本的な考え方

① 漁業・水産加工業の振興

- 本町の基幹産業である水産業については、山田湾及び船越湾周辺において「つくり育てる漁業」の推進を図り、新商品の開発やブランド化、漁業就業支援を進めていきます。

② 農林業の振興

- 市街地周辺の農地において農産物の消費拡大や付加価値を高めるため、農業生産基盤の整備と新規就農者や担い手を確保しやすい経営体制の構築などの農業づくりを進めていきます。
- 林業については、民有林の森林施業の集約化や町有林の有効活用が図られるよう、計画的に森林整備を進めます。

③ 商工業の振興

- 中心市街地については、既存ストックの有効活用、維持管理・運営の必要性が高まっていることから、街並みの形成・維持や、地域防災活動、生活支援サービス等を行うエリアマネジメント推進組織への支援・協働を推進します。
- 三陸沿岸道路や宮古盛岡横断道路の整備により、交通インフラ環境が激変することから、物流の効率化・品質の向上を図り、地域の活性化につなげます。
- 三陸沿岸道路の山田IC周辺で広域物流機能を活かした工業や物流業等の新たな産業の可能性を検討します。

④ 観光業の振興

- 「山田町観光復興ビジョン山田プライド」に基づき、「山田町らしい観光の姿を具現化し、発信する」、「観光と地域経済とのつながりを強化する」、「民間主体による取り組みと、官民・産業を超えた協働を推進する」という3つの基本戦略に沿った取り組みを推進します。
- 三陸沿岸道路の山田インターチェンジに近接した前県立山田病院跡地に「新・道の駅」を整備し、多くの観光客をもてなし、喜んでもらい、また来ていただく、そして地域の生産者・事業者も元気になる仕組みを検討します。

(2) 産業振興の基本方針

本町の産業振興の基本方針は以下のとおりとします。

表 3-10 産業振興の基本方針

区分	地区	産業振興の方向性
漁業・水産加工業	山田湾及び船越湾周辺	○「つくり育てる漁業」の推進 ○新商品の開発やブランド化
農林業	市街地周辺の農地及び山林	○農業生産基盤の整備促進 ○森林整備の促進
商工業	中心市街地、三陸沿岸道路の山田IC周辺	○中心市街地におけるエリアマネジメント推進組織への支援・協働 ○山田IC周辺における新産業の創出
観光業	町内各所	○新・道の駅の整備 ○エコツーリズム・体験観光の推進 ○観光を通じた飲食産業、宿泊産業の推進 ○山田観光の立ち寄り拠点の整備 ○町内を周遊できる環境づくり



第4章 地域別構想



1 地域別構想の概要



1-1. 地域別構想の位置付け

地域別構想では、全体構想で示した都市づくりの方針を基に、各地域の特性を踏まえながらまちづくりの内容をより具現化するため策定します。地域別構想の位置付けは次のとおりとします。

表 4-1 地域別構想の位置付け（全体構想と地域別構想の違い）

	全体構想	地域別構想
主な目的	<ul style="list-style-type: none">・将来像と基本目標、将来人口等を示すことにより、都市の置かれている状況を踏まえて、計画の根本となる将来像と目標をまちづくりに参画する全ての主体が共有できるようにすること。・分野別方針を示すことで、関係各課が所管する都市づくりに関わる事業を、将来像の実現に向けた統一された考え方のもとで展開できるようにすること。	<ul style="list-style-type: none">・地域別構想においては、全体構想に示された整備の方針を受け、地域の特性に応じ目指すべき地域の将来像を明らかにすること。・また、具体の整備箇所を示すことで、将来の市街地の変化を見据えた事業展開をしやすいようにすること。
記載項目	<ul style="list-style-type: none">・都市づくりの目標と将来都市構造・将来の目標人口・町の将来都市構造・都市づくりの方針（分野別方針）	<ul style="list-style-type: none">・地域の概況と特性・地域の課題・地域が目指す将来像・分野別のまちづくりの方針
特徴	<ul style="list-style-type: none">・住民の暮らしに関わりが深く、都市の成長に影響することが考えられる拠点と軸で構成される都市の骨格等の将来像を示す。・将来像の実現に必要な施策の柱を概略的・体系的に示す。	<ul style="list-style-type: none">・地域が抱える課題から施策の展開方針を設定したうえで、施策を展開する場所を可能な限り即地的に示す。・特に、都市計画マスタープランが都市計画法に基づく土地利用や事業等のベースとなる計画であることを考慮し、都市計画に係る施策内容はできるだけ明確に示す。

1-2. 地域区分

地域別構想では、本町の都市計画区域を4つの地域に区分し、地域ごとのまちづくりの方針を示します。地域の区分は、下図のとおりです。



図 4-1 地域区分図

1-3. 地域別構想の構成

地域別構想は、地域の現況や課題、まちづくりの方針等で構成します。

(1) 地域の概況と特性

地域の人口動向等の基本的なデータ等から地域の概況と特性を示します。

(2) 地域の課題

全体構想における地域の役割や地域の概況から地域の課題を整理します。

(3) 地域が目指す将来像

地域の課題の解決と、生活と産業活力を向上させるために、地域が目指す将来像を示します。

(4) 分野別のまちづくりの方針

分野別構想の考え方を基本として、具体的なまちづくりの方針を示します。



2 地域別まちづくりの方針



2-1. 大沢地域

(1) 地域の概況と特性

① 位置・地勢

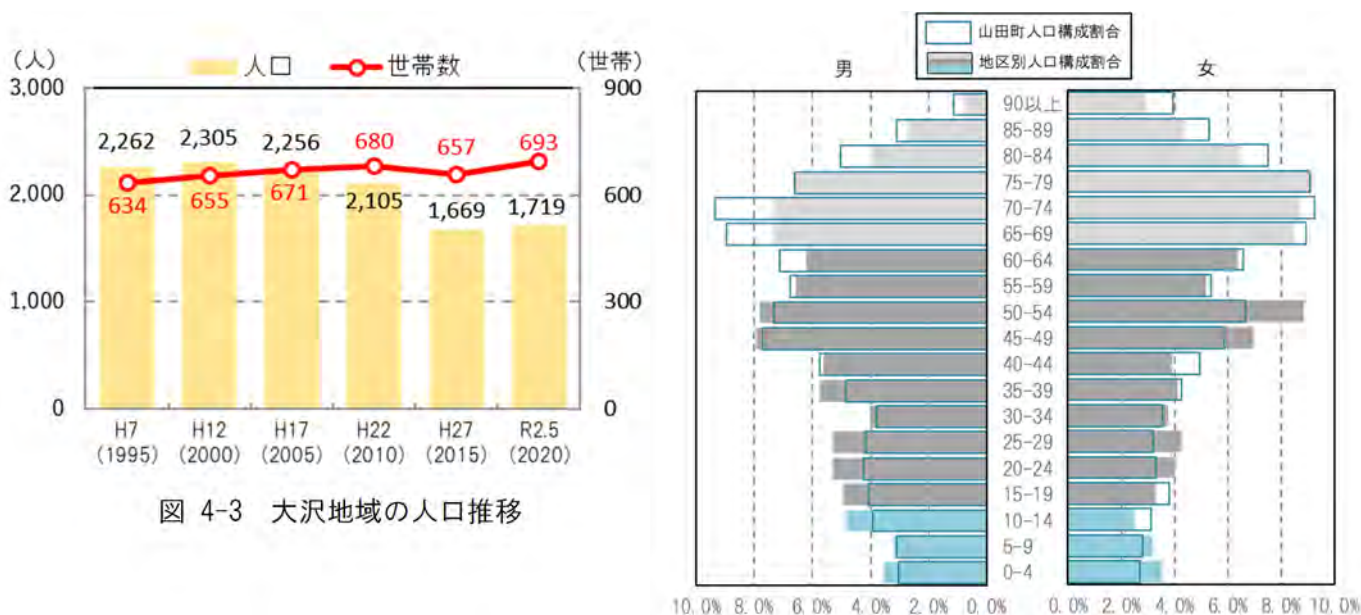
大沢地域は、山田湾北側沿岸に形成された漁村集落を中心とする地域であり、カキ、ホタテ養殖、水産加工を中心とする水産業が盛んに行われている地域です。震災復興土地区画整理事業及び漁業集落防災機能強化事業により、住宅団地の整備が完了しています。国道 45 号沿道に複数の商業施設が立地しており、飲食や小売などの商業機能が集積しています。主要地方道重茂半島線が高台部を通過するルートへ変更され、高台に整備された住宅団地を結んでいます。



図 4-2 位置図（大沢地域）

② 人口

大沢地域の人口は平成 12 年をピークに減少傾向であり、東日本大震災の影響もあり平成 27 年には 1,669 人まで減少しましたが、住宅団地や災害公営住宅の整備が進んだ令和 2 年には 1,719 人と増加しています。世帯数は平成 22 年まで増加しており、平成 27 年には東日本大震災の影響で減少したものの、令和 2 年には 693 世帯となり、震災前より多くなっています。人口構成割合をみると、山田町全体と比較して男性は 39 歳以下の割合が高く、60 歳以上の割合が低くなっています。女性は 45 歳から 54 歳の人口構成割合が高くなっています。



資料: 国勢調査(平成 27 年)、山田町住民基本台帳データ(令和 2 年 5 月現在)

図 4-4 年齢 5 歳階級別男女別人口構成比

③ 都市施設及びその他の施設

大沢地域では、大沢地区震災復興土地区画整理事業により地区内を東西方向に縦貫する道路が整備されたほか、主要地方道重茂半島線の大沢～浜川目間が令和 2 年 3 月に全線供用され、浸水区域を通過せずに他地区を結ぶネットワークとしての機能も確保されました。路線バスは、三陸鉄道宮古駅前と岩手船越駅前を結ぶ区間において国道 45 号沿いに停車するほか、大沢地域についても浜川目まで運行されています。面整備は、震災からの復興を目的とした大沢地区震災復興土地区画整理事業及び漁業集落防災機能強化事業が実施され、住宅地が整備されています。下水道は、漁業集落排水事業により整備が進められました。都市計画公園は、2・3・5 号大沢公園が供用されています。地域の集会施設として、大沢下条コミュニティセンターや大沢川向コミュニティセンターが整備されています。

④ 住民の意向（アンケート調査結果）

【現状の満足度と将来の重要度】

現状の満足度は、「広域幹線道路の利便性」と「自然の美しさ」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「下水道等の整備状況」と「日常的な買い物」で満足度が高い結果となっています。将来の重要度は、「医療施設の充実度」と「自然災害に対する安全性」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と同様の結果となっています。

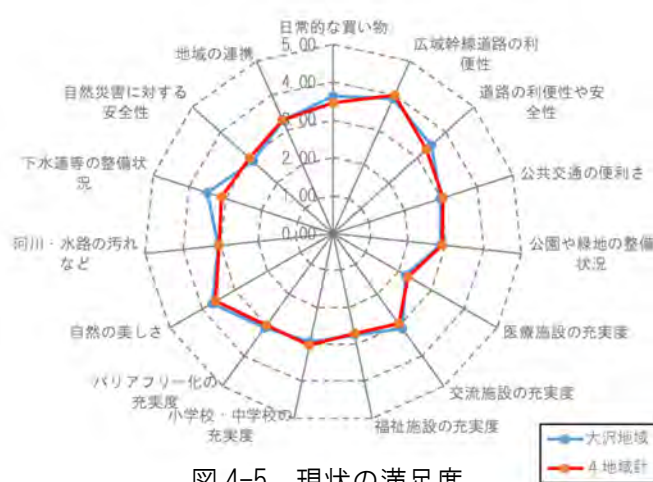


図 4-5 現状の満足度

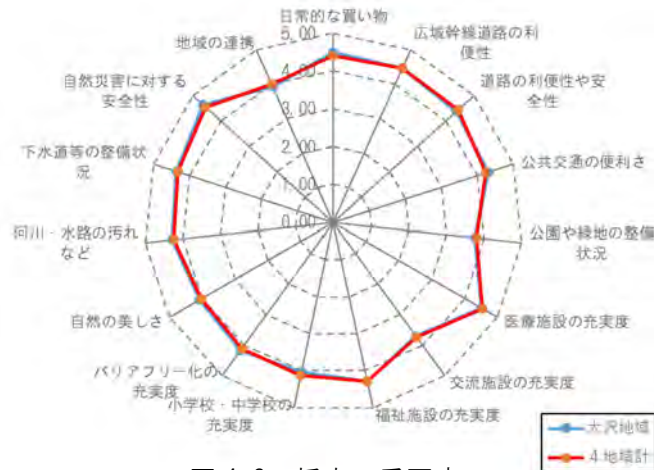
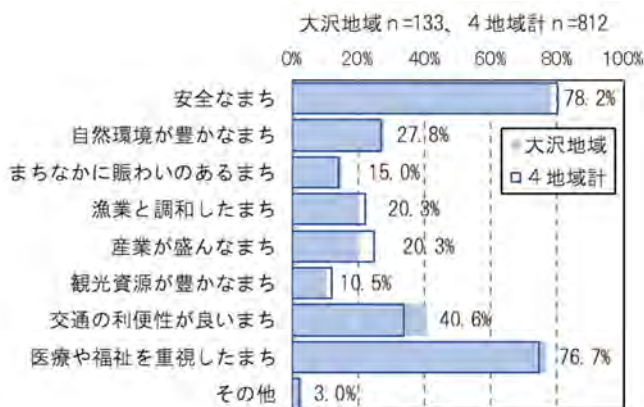


図 4-6 将来の重要度

【まちの将来像について】

「安全なまち」の割合が78.2%で最も多く、次いで「医療や福祉を重視したまち」の割合が76.7%となっています。

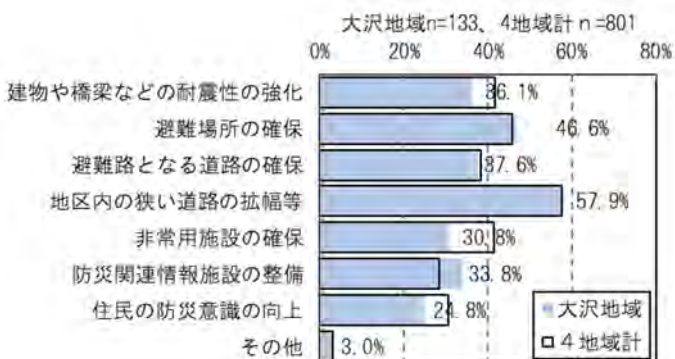
都市計画区域4地域全体と比較して、「交通の利便性が良いまち」が重要だと感じる割合が高くなっています。



【防災の強化について】

「地区内の狭い道路の拡幅等」の割合が57.9%で最も多く、次いで、「避難場所の確保」(46.6%)、「避難路となる道路の確保」(37.6%)と続いています。

都市計画区域4地域全体と比較して、「防災関連情報の受発信施設の整備」が重要だと感じる割合が高くなっています。



（２）地域の課題

● 大沢本通線周辺における土地の有効活用

- ・大沢地区震災復興土地区画整理事業により整備された宅地における土地の有効活用が求められています。

● 防潮堤の背後地における水産関連用地の早期活用

- ・防潮堤外の漁港施設用地における水産加工施設の再建は進んでいますが、防潮堤の背後地に配置された水産関連用地の利活用が進んでいない状況にあります。

● 地域コミュニティの中心となるふるさとセンターの老朽化

- ・地域のコミュニティ形成の中心施設や災害時の主要な避難施設として位置付けられていますが、供用開始から約 40 年が経過し老朽化が著しく、耐震性や耐火性に課題がみられます。

（３）地域が目指す将来像

『海と共に豊かな暮らしを創造するまちづくり』

大沢地域は、漁業や水産加工業等の”なりわい”の場となる「海」と共に、復興事業で整備された新しい住宅地で豊かな暮らしを創造するまちづくりを目指します。

（４）分野別のまちづくりの方針

① 土地利用の方針

● 復興した住宅地における居住環境の維持・保全

- ・大沢地区震災復興土地区画整理事業により整備された大沢本通線周辺の低層住宅地、及び漁業集落防災機能強化事業により整備された高台住宅地は、良好な住環境の維持・保全を図ります。

● 地域住民の日常生活を支える地域商業地の形成

- ・国道 45 号沿道（大沢川周辺）は「地域商業地」として位置付け、地域住民の日常生活を支える商業・業務、生活サービスなどの施設を誘導します。この地域商業地周辺には「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。

● 水産加工業の立地・誘導

- ・防潮堤外には「漁業施設用地」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を誘導する「水産関連施設用地」を配置します。



写真 大沢第1団地

② 交通体系の方針

● 便利で安心な道路網の構築

- ・国道 45 号については現況ルートを維持し、高台住宅地沿いの高台部にルートを変更した主要地方道重茂半島線を地域の幹線道路と位置付け、平時における地域住民の生活を支え、被災時における緊急車両の交通を確保します。
- ・地域内の主要生活道路（補助幹線道路）は、幹線道路と平行する形で低地部の大沢地区震災復興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避難道路として機能を確保します。



写真 高台にルートを変更した重茂半島線

● 公共交通の利用促進方策の検討

- ・地域住民の生活の足となる路線バスについては、高台住宅地へのバス運行及び路線バスの乗り継ぎ拠点としての整備について検討・調整を行います。

③ 都市施設の方針

● 効率的な公共施設の維持更新と跡地活用の検討

- ・ふるさとセンター及び大沢川向コミュニティセンターは、地域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付けます。
- ・ふるさとセンターについては、供用開始から約 40 年経過し、老朽化が著しいことから、新たな施設として整備を検討します。
- ・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。



写真 大沢川向コミュニティセンター

● 親しみのある公園づくりの推進

- ・地域の公園については、地域の安らぎと憩いの場となるよう親しみのある公園づくりに努めます。

④ 都市防災の方針

● 避難所の維持と避難路の確保

- ・現在、指定避難所となっているふるさとセンター、大沢川向コミュニティセンター、旧大沢小学校の防災機能を維持するとともに、低地部から避難場所までの安全な避難路の確保に努めます。

● 建築物の耐震化・不燃化の促進

- ・安全な避難を支えるため、避難所・避難場所や避難路周辺の建築物の耐震化・不燃化を促進することにより、倒壊リスク及び延焼拡大リスクの増大を未然に防止するように努めます。

● 河川の適正な維持管理

- ・大沢川の適正な維持管理について県に働きかけます。

⑤ 都市景観・自然環境の方針

● 市街地景観の形成と親水空間の保全

- ・大沢本通線周辺の市街地は、宅地の緑化等の誘導により、地域の中心として緑にあふれた潤いのある市街地景観の形成を図ります。
- ・大沢漁港周辺の海岸景観、漁港景観の保全を図ります。

● 山田湾及び周囲の山々を見渡す眺望の確保

- ・三陸復興国立公園に指定されている山田湾の水辺景観や、これらを取り囲む周囲の山々を眺望する景観スポットの発掘を検討します。



写真 大沢第1団地から見た山田湾

⑥ 産業振興の方針

● 水産加工業の振興

- ・大沢漁港周辺において、水産加工業の立地・誘導を図ります。



写真 大沢地域の鳥瞰

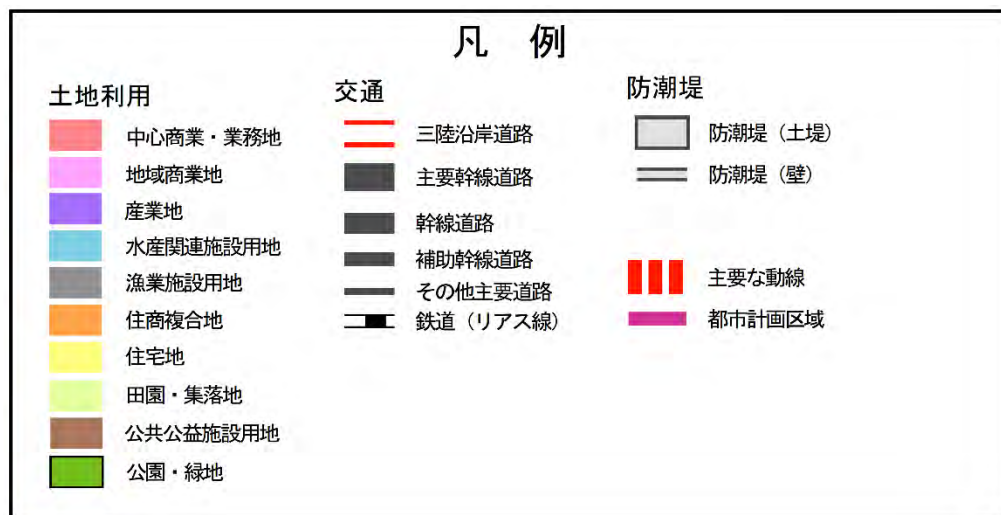
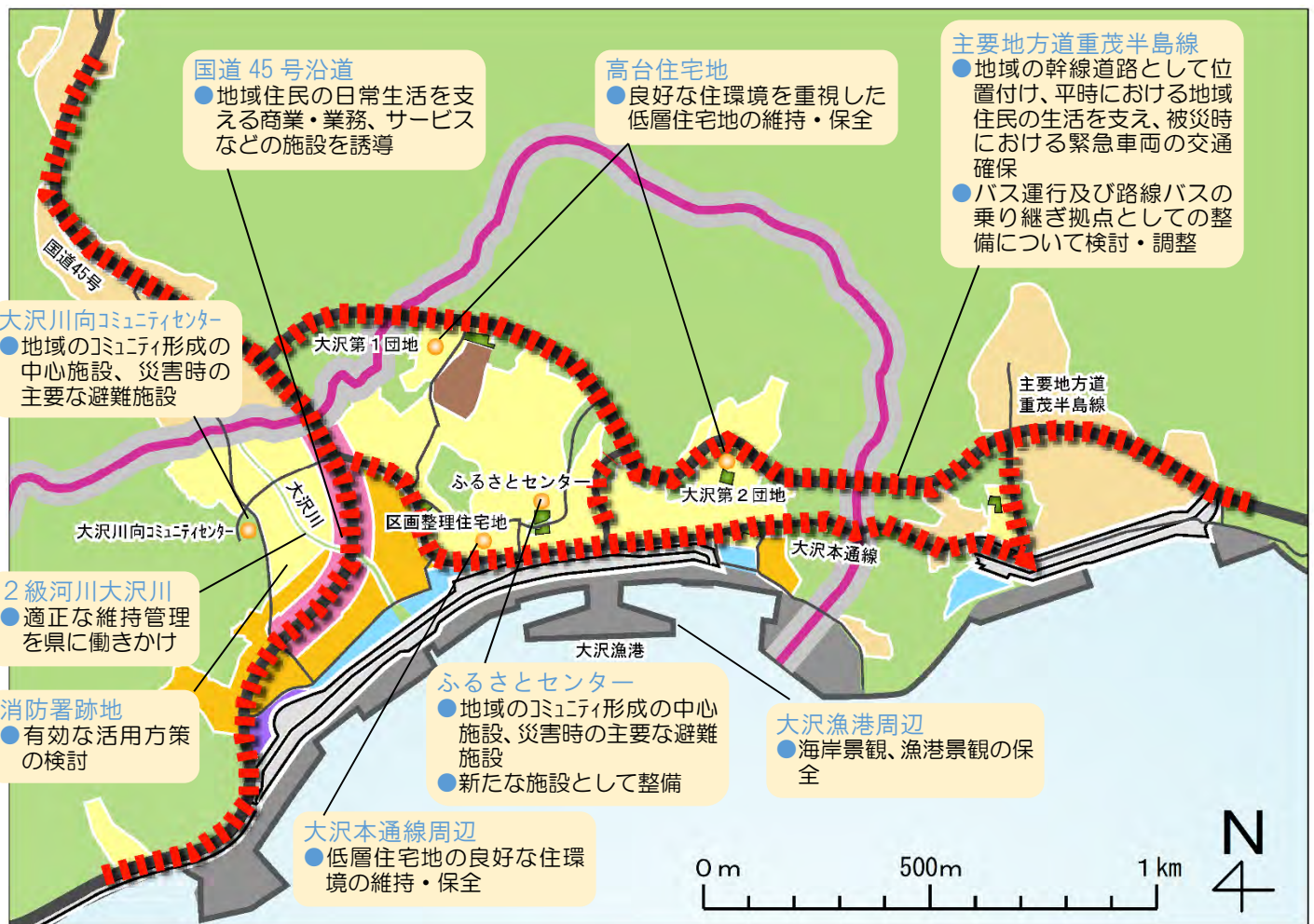


図 4-7 大沢地域のまちづくり方針図

2-2. 山田地域

(1) 地域の概況と特性

① 位置・地勢

山田地域は、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、中央公民館等の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しています。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、安全で快適な住宅地が形成されています。土地区画整理事業に加えて、中心部である陸中山田駅周辺では津波復興拠点整備事業が実施され、共同店舗棟及び戸別店舗棟等からなる複合商業施設が完成しました。更に、周辺の商業・サービス業施設の集積も進み、鉄道の復旧した陸中山田駅を中心とした賑わいのある空間となっています。柳沢・北浜地区は三陸沿岸道路の山田ICに近接する利便性の高い地区であり、細浦・柳沢線沿道に商業施設が立地しています。

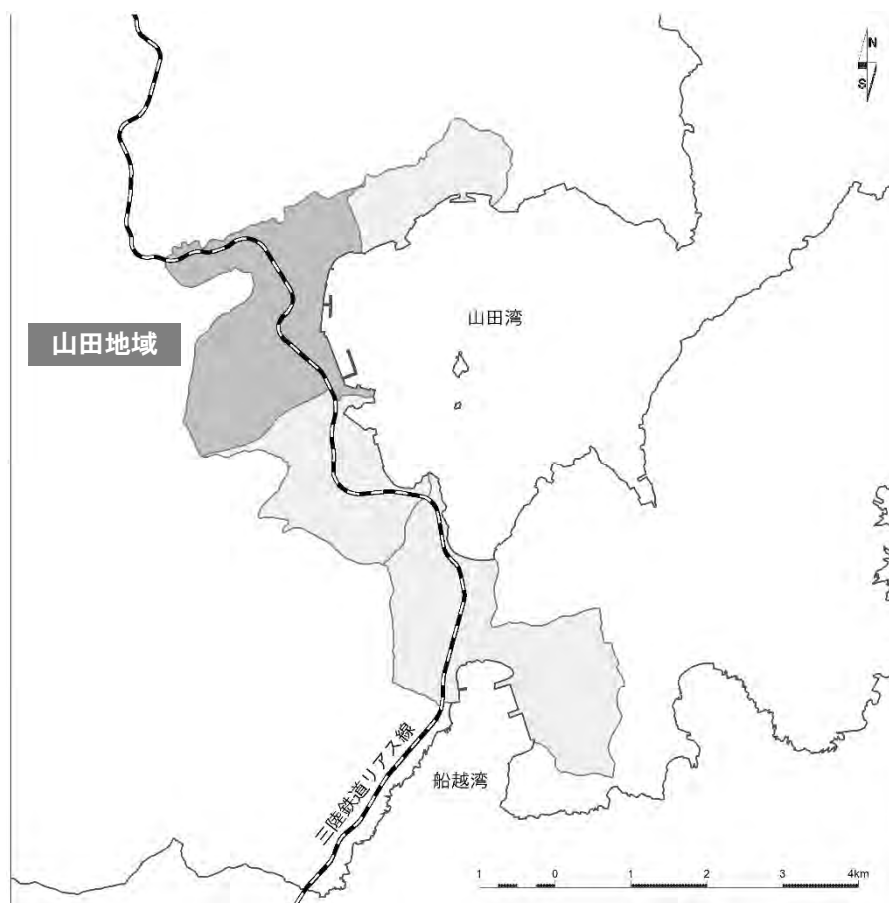
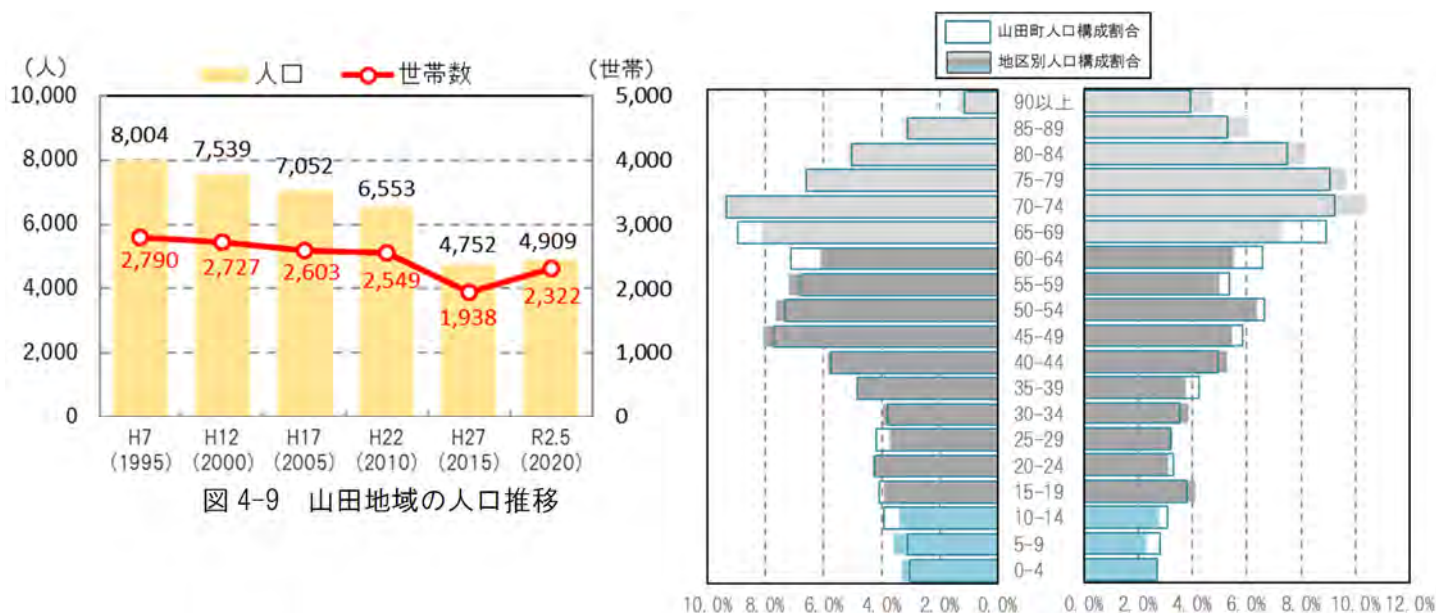


図 4-8 位置図（山田地域）

② 人口

山田地域の人口は平成 7 年より減少傾向であり、東日本大震災の影響を受け平成 27 年には 4,752 人まで減少しましたが、住宅団地や災害公営住宅の整備が進んだ令和 2 年には 4,909 人と増加しています。世帯数は人口とともに平成 27 年まで減少しており、平成 27 年には東日本大震災の影響で平成 22 年より約 600 世帯が減少したものの、令和 2 年には 2,322 世帯となり、微増しています。人口構成割合をみると、山田町全体と比較して男性は 10 歳未満及び 45～59 歳の割合が高くなっています。女性は 70 歳以上の人口構成割合が高くなっています。



資料: 国勢調査(平成 27 年)、山田町住民基本台帳データ(令和 2 年 5 月現在)

図 4-10 年齢 5 歳階級別男女別人口構成比

③ 都市施設及びその他の施設

山田地域では、国道 45 号及び細浦・柳沢線を軸としてラダー（はしご）型の道路ネットワークが構築されています。路線バスは、三陸鉄道宮古駅前と岩手船越駅前を結ぶ区間において国道 45 号沿いに停車するほか、陸中山田駅を中心に町の中心部を 8 の字に循環する「やまだ循環バス」も運行されています。面整備は、嵩上げ部で震災からの復興を目的とした山田地区震災復興土地区画整理事業及び津波復興拠点整備事業により災害に強い市街地が形成されました。また、良好な市街地の形成を図ることを目的とした柳沢北浜地区土地区画整理事業が施行されています。下水道は、公共下水道事業による整備が進められています。都市計画公園は、柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内に 2 箇所、長崎地区に 4 箇所が供用されており、柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内の 5 箇所が未整備となっています。地域の集会施設として、山田町まちなか交流センターや飯岡コミュニティセンターが整備されています。

④ 住民の意向（アンケート調査結果）

【現状の満足度と将来の重要度】

現状の満足度は、「広域幹線道路の利便性」と「自然の美しさ」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「下水道等の整備状況」で満足度が低い結果となっています。将来の重要度は、「医療施設の充実度」と「自然災害に対する安全性」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と同様の結果となっています。

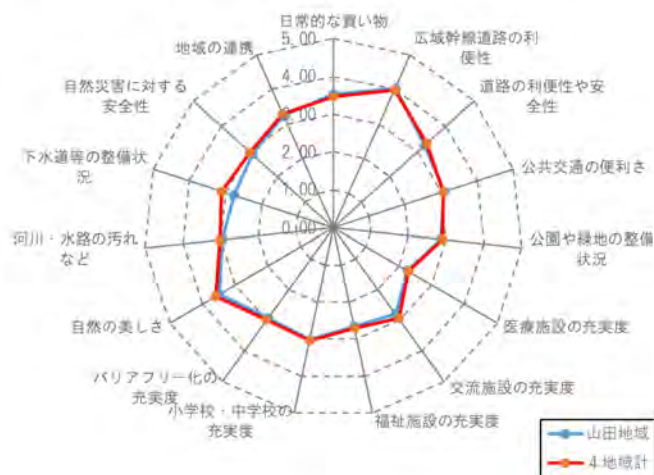


図 4-11 現状の満足度

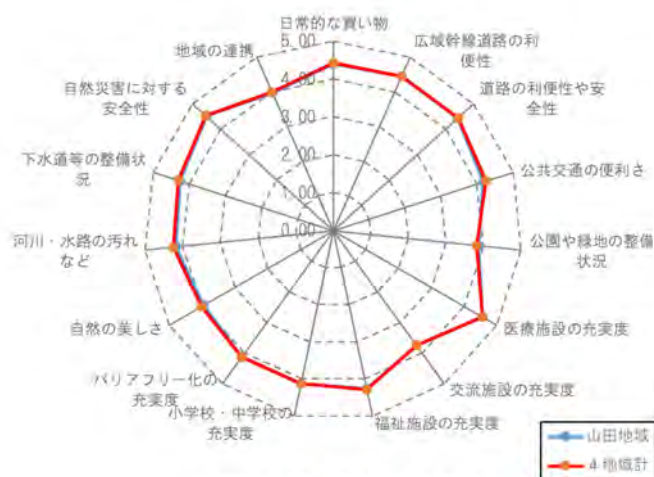
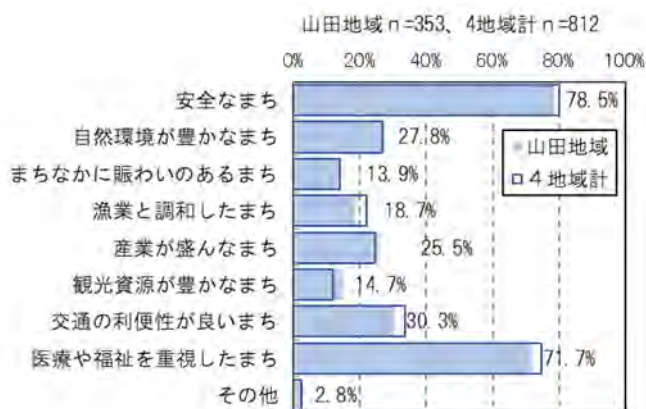


図 4-12 将来の重要度

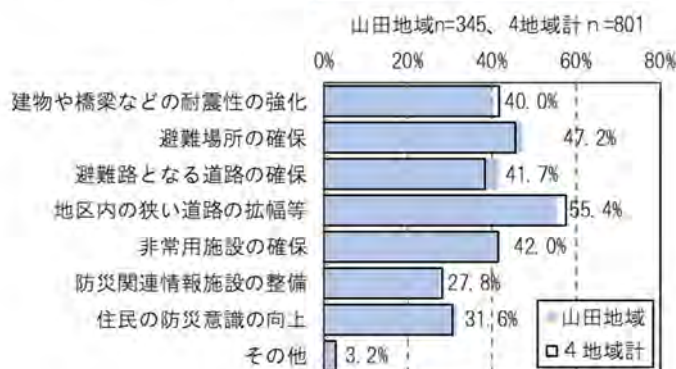
【まちの将来像について】

「安全なまち」の割合が78.5%で最も多く、次いで「医療や福祉を重視したまち」の割合が71.7%となっています。都市計画区域4地域全体と比較して、「観光資源が豊かなまち」が重要だと感じる割合が高くなっています。



【防災の強化について】

「地区内の狭い道路の拡幅等」の割合が55.4%で最も多く、次いで、「避難場所の確保」(47.2%)、「非常用施設の確保」(42.0%)と続いています。都市計画区域4地域全体と比較して、「避難路となる道路の確保」が重要だと感じる割合が高くなっています。



（２）地域の課題

● 防集移転元地（町有地）の早期の利活用

- ・ 国道 45 号周辺に居住していた人は高台住宅団地等で再建しましたが、町有地となった防集移転元地は産業地としての利活用の促進が求められています。

● 中心市街地における賑わい創出の継続

- ・ 陸中山田駅周辺は津波復興拠点整備事業により商業・業務施設や交流施設などを集積し、ハード的な賑わい空間の形成が行われていますが、継続的に賑わいを創出していくためにはイベントの開催や来訪客の誘致などソフト的な対策を実施していく必要があります。

● 柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内における土地利用の促進

- ・ 区域内の住宅等の立地が進んでいないため、地域の実情に応じた土地利用の見直しが必要となっています。

（３）地域が目指す将来像

『職・住・遊がコンパクトに調和し 山田町の賑わいを創出するまちづくり』

山田地域は、中心部に行政・文化拠点、中心商業・業務拠点、公共防災拠点を配置し、産業・業務拠点の周辺には住宅地が立地しており、コンパクトな市街地を形成しています。陸中山田駅周辺には、中心市街地に相応しい商業・業務等の様々な施設を誘導して賑わいの創出を図ります。

（４）分野別のまちづくりの方針

① 土地利用の方針

● コンパクトな中心商業・業務地の形成

- ・ 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」と位置付け、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。
- ・ 陸中山田駅を中心とするエリアは、山田町の商業・業務拠点として位置付け、賑わいのある中心市街地の形成を図ります。



写真 中心市街地エリア

● 安全で利便性の良い住環境の維持

- ・ 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。
- ・ 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、住環境を重視した低中層住宅地の維持・保全を図ります。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。
- ・ 細浦・柳沢線沿いに整備された高台住宅地については、良好な住環境の維持・保全を図ります。
- ・ 柳沢地区の幹線道路沿道については、住宅の立地促進及び住民の生活利便性を向上させるため、生活利便施設等の立地ができる土地利用への見直しを検討します。

● 交通利便性の良さを活かした産業地の配置

- ・商業業務地以外の国道 45 号沿道には「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、倉庫などの立地を誘導します。

● 防災集団移転元地の有効活用促進

- ・防災集団移転促進事業により町有地となった移転元地の利活用を進めます。



写真 国道 45 号沿道の移転元地

② 交通体系の方針

● 安全な避難活動を支える道路網の構築

- ・地域の骨格となる国道 45 号については、主要幹線道路として位置付け、沿道利用の活性化を図ります。
- ・国道 45 号と細浦・柳沢線は、地域の幹線道路として位置付け、並行する 2 路線を結ぶように東西方向の区画道路を配置し、災害時の避難路の確保を図ります。
- ・都市計画道路北浜関谷線は、未整備区間の必要性を再検討します。

● 公共交通の利用促進方策の検討

- ・三陸鉄道リアス線については、学生や高齢者等の日常生活の足となることから、路線の継続的な運行を維持するため利用促進方策を検討します。
- ・路線バスについては、国道 45 号を運行する基幹バスルートに加え、町内の主要施設を経由する循環バスの利便性の向上及び利用促進の方策を検討します。
- ・陸中山田駅周辺では、交通拠点の賑わいをつくるため、交通結節点における鉄道、バス、自動車などの乗り継ぎ利便性の向上を図ります。



写真 リアス線誕生（陸中山田駅）

● 生活道路の安全性及びバリアフリー機能の確保

- ・中心市街地周辺では、歩行者の安全性を確保するため、歩道のバリアフリー化（段差解消、点字ブロックの設置など）を検討します。

③ 都市施設の方針

● 中心市街地における観光・交流拠点の形成

- ・中心市街地では、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の集積を図ります。

● 安全で利便性の高い公共防災拠点の整備

- ・県立山田病院、山田消防署周辺については公共防災拠点として位置付け、平時の交通利便性を高めるとともに、災害時における避難活動の確実性を確保します。



写真 公共防災拠点

● 都市計画公園の整備

- ・柳沢北浜地区土地区画整理事業区域内の5箇所の都市計画公園については、健康遊具を配置するなど子どもから高齢者まで健康増進や憩いの場として整備を図ります。

● 親しみのある公園づくりの推進

- ・地域の公園については、地域の安らぎと憩いの場となるよう親しみのある公園づくりに努めます。

● 地域コミュニティを形成する施設の機能向上

- ・町役場、中央公民館は町全体の拠点施設、山田小学校は地域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付けます。
- ・山田中学校周辺については、文教エリアとして位置付け教育施設の集約を進めます。

● 地域医療体制の充実

- ・高齢化が進む中において安心して住み続けるため、地域医療の中核となる県立山田病院の診療体制の充実を図ります。



写真 県立山田病院

④ 都市防災の方針

● 避難所の維持と避難路の確保

- ・現在、指定避難所となっている役場庁舎周辺、山田町まちなか交流センター、山田小学校の防災機能を維持するとともに、低地部から避難場所までの安全な避難路の確保に努めます。

● 河川の適正な維持管理

- ・2級河川関口川については、水位周知河川となっており、洪水・浸水想定区域図に基づく洪水ハザードマップの作成を検討し、適正な維持管理について県に働きかけます。

● 建築物の耐震化・不燃化の促進

- ・安全な避難を支えるため、避難地や避難路周辺の建築物の耐震化・不燃化を促進することにより、倒壊リスク及び延焼拡大リスクの増大を未然に防止するように努めます。
- ・多くの人が集まる中心市街地では、火災による延焼の拡大を防ぐため、公園・緑地や空き家撤去後の跡地などのオープンスペースを確保するとともに、防火・準防火地域の指定を検討します。
- ・空き家等については、地震や火災などの災害時に倒壊し避難経路をふさぐ可能性があるほか、防犯上危険な不動産とならないよう「山田町空家等対策計画」に基づき発生抑止や適正な維持管理等を促進します。

● 夜間照明施設の計画的な設置

- ・夜間における住民の安全な通行と犯罪の抑制を図るため、防犯灯や道路照明などの夜間照明施設の設置を計画的に進めます。

⑤ 都市景観・自然環境の方針

● 山田湾及び周囲の山々を見渡す眺望の確保

- ・三陸復興国立公園に指定されている山田湾の水辺景観や、これらを取り囲む周囲の山々を眺望する景観スポットの発掘を検討します。

● 中心市街地における賑わいのある景観の形成

- ・陸中山田駅周辺の中心市街地は、商業施設や宅地の統一されたデザインや緑化等の誘導を図りながら山田町の中心としてのデザイン性の高い良好な市街地景観の形成を促進します。
- ・漁港や市場、祭事が行われる場所や経路などにおいては、地域住民と協働で地域の生活に根ざした賑わい空間の形成に努めます。
- ・御蔵山復興祈念公園については、災害の記憶と教訓を風化させることなく次世代に継承する場として利活用を図ります。



写真 御蔵山復興祈念公園

● 落ち着きのある住宅地景観の形成

- ・戸建住宅を中心とした住宅地では、緑豊かで落ち着きのある景観形成を図ります。
- ・ゆとりある公共空間の確保と、景観に配慮した良好な住環境を維持するため、住民との合意形成を図り、地区計画や建築協定などの導入を検討します。



写真 オランダ島と小島

● オランダ島の利活用

- ・本町のシンボルであるオランダ島では、マリンレジャーや無人島キャンプなど体験観光として利活用し、さらなる利用促進を図ります。

⑥ 産業振興の方針

● 山田インターチェンジ周辺における新たな産業の可能性の検討

- ・ 三陸沿岸道路の山田インターチェンジに近接した前県立山田病院跡地に「新・道の駅」を整備し、多くの観光客をもてなし、喜んでもらい、また来ていただく、そして地域の生産者・事業者も元気になる仕組みを検討します。
- ・ 広域物流機能を活かした工業や物流業等の新たな産業の可能性を検討します。



鳥瞰パース 新・道の駅

● エリアマネジメント推進組織への支援・協働

- ・ 既存ストックの有効活用、維持管理・運営の必要性が高まっていることから、街並みの形成・維持や、地域防災活動、生活支援サービス等を行うエリアマネジメント推進組織への支援・協働を推進します。



写真 山田地域の鳥瞰

2-3. 織笠地域

(1) 地域の概況と特性

① 位置・地勢

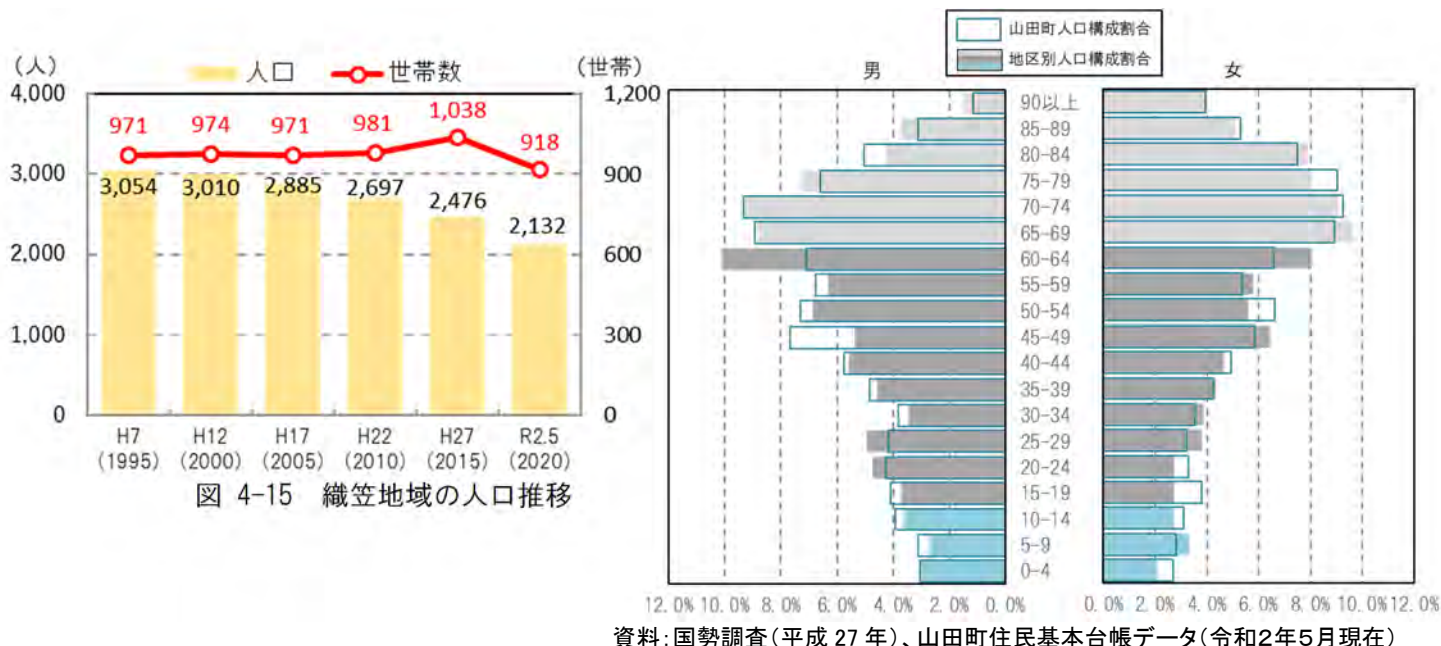
織笠地域は、織笠川下流域に形成された市街地であり、かつて水田であったところを埋め立てて住宅地が形成された地域です。防災集団移転促進事業による高台団地整備と併せて、織笠川左岸の既存市街地と隣接した地区で土地区画整理事業（嵩上げ）が実施され、良好な住宅団地が形成されています。織笠川の上流部及び中流部の沿岸は、優良な農用地となっています。



図 4-14 位置図（織笠地域）

② 人口

織笠地域の人口は平成7年より減少傾向であり、令和2年は2,132人となっています。世帯数は平成22年までほぼ横ばいでしたが、住宅団地や災害公営住宅の整備が進んだ平成27年には1,038世帯に増加したものの、令和2年には応急仮設住宅の供与期間終了にともない918世帯と減少しています。人口構成割合をみると、山田町全体と比較して男女ともに60～64歳の割合が高くなっています。男性は45～49歳の人口構成割合が低くなっています。



資料：国勢調査(平成27年)、山田町住民基本台帳データ(令和2年5月現在)

図 4-16 年齢5歳階級別男女別人口構成比

③ 都市施設及びその他の施設

織笠地域では、主要幹線道路の国道45号、東西方向を結ぶ幹線道路の織笠・外山線、補助幹線道路の織笠南側線、織笠中央線が整備されています。路線バスは、三陸鉄道宮古駅と岩手船越駅前を結ぶ区間において国道45号沿いに停車するほか、陸中山田駅を中心に町の中心部を8の字に循環する「やまだ循環バス」も織笠駅前を経由しています。面整備は、震災からの復興を目的とした織笠地区震災復興土地区画整理事業及び防災集団移転促進事業により、高台住宅地が整備されています。下水道は、公共下水道事業による整備が進められています。地域の集会施設として、織笠コミュニティセンターが織笠駅に近接して整備されています。

④ 住民の意向（アンケート調査結果）

【現状の満足度と将来の重要度】

現状の満足度は、「広域幹線道路の利便性」と「自然の美しさ」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「自然災害に対する安全性」と「医療施設の充実度」で満足度が高い結果となっています。将来の重要度は、「医療施設の充実度」と「自然災害に対する安全性」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「公園や緑地の整備状況」で重要度が低い結果となっています。

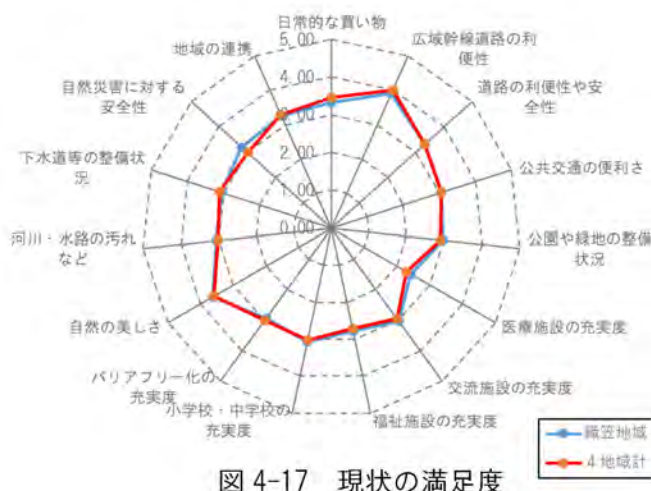


図 4-17 現状の満足度

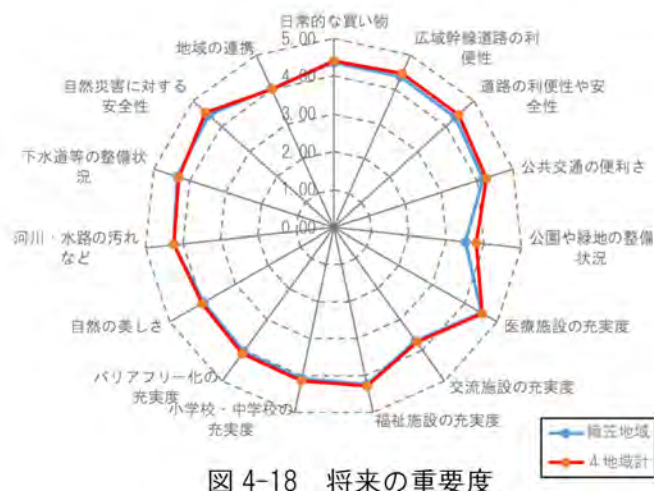
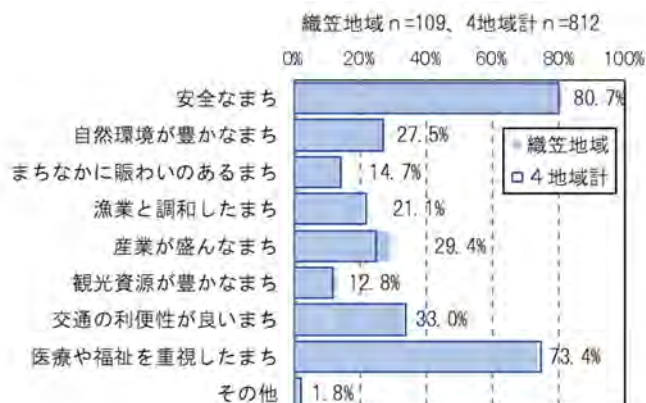


図 4-18 将来の重要度

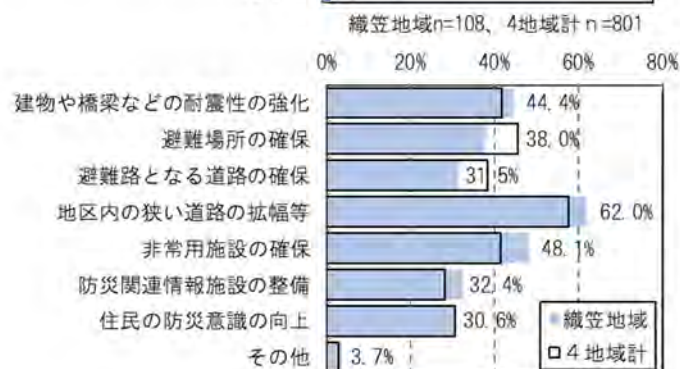
【まちの将来像について】

「安全なまち」の割合が80.7%で最も多く、次いで「医療や福祉を重視したまち」の割合が73.4%となっています。都市計画区域4地域全体と比較して、「産業が盛んなまち」が重要だと感じる割合が高くなっています。



【防災の強化について】

「地区内の狭い道路の拡幅等」の割合が62.0%で最も多く、次いで「非常用施設の確保」(48.1%)、「建物や橋梁などの耐震性の強化」(44.4%)と続いています。都市計画区域4地域全体と比較して、「非常用施設の確保」、「地区内の狭い道路の拡幅等」、「防災関連情報施設の整備」が重要だと感じる割合が高くなっています。



（２）地域の課題

● 防集移転元地（町有地）の早期の利活用

- ・ 織笠川沿岸及び国道 45 号沿道の町有地となった防集移転元地は、産業地としての利活用の促進が求められています。

● 優良農地の維持・保全

- ・ 織笠川沿岸の農用地は、農産物の消費拡大を促進するため維持・保全を図る必要があります。

（３）地域が目指す将来像

『まちと自然環境が調和した 住みよいまちづくり』

織笠地域は、住宅地と海・山・川といった自然が近接しており、まちと自然環境が調和した地域となっています。また、織笠漁港における漁業、織笠川周辺農地における農業、山間部における林業と身近な場所で１次産業が行われています。これらの自然環境と共生しながら住みよいまちづくりを目指します。

（４）分野別のまちづくりの方針

① 土地利用の方針

● 復興事業により整備された良好な住宅地の維持・保全

- ・ 織笠駅周辺については、「住商複合地」として位置付け、地域の日常生活を支える業務、サービス施設などを配置し、地域住民の生活利便性の向上を図ります。
- ・ 住商複合地の周辺に整備された高台住宅地については、良好な住環境を維持・保全します。
- ・ 織笠川左岸で嵩上げした区域にも「一般住宅地」を配置し、生業再生に配慮しつつ、低層住宅地として良好な住環境を維持・保全します。



写真 織笠第１団地

● 防集移転元地における産業地の立地・誘導

- ・ 防災集団移転促進事業により町有地となった防集移転元地の利活用を進めます。
- ・ 国道 45 号沿道の災害危険区域については「産業地」として位置付け、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。
- ・ 織笠地区震災復興土地区画整理事業で整備された跡浜地区については、織笠漁港、国道 45 号等の地区特性を活かした水産関連施設、沿道型商業・サービス施設等の集積を図ります。
- ・ 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。



写真 区画整理された跡浜地区

● 優良な農用地の保全

- ・ 織笠川沿いの一団となった農地については、継続的な維持・保全を図ります。

② 交通体系の方針

● 公共交通の利用促進方策の検討

- ・ 織笠駅については、周辺環境の整備による住民の利便性の向上と三陸鉄道リアス線の利用促進方策を検討します。
- ・ 地域住民の生活の足となる公共交通については、災害公営住宅等の分散した施設を結ぶ循環バス及び多様な交通資源の活用による交通空白地の解消を検討します。



写真 織笠駅

③ 都市施設の方針

● 地域コミュニティ施設の整備

- ・ 山田中学校、山田高等学校は、地域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付け、今後も現在の場所で施設を維持します。なお、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を確保します。
- ・ 織笠駅周辺では、地域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配置します。

● 親しみのある公園づくりの推進

- ・ 地域の公園については、地域の安らぎと憩いの場となるよう親しみのある公園づくりに努めます。

④ 都市防災の方針

● 避難所の維持と避難路の確保

- ・ 現在、指定避難所となっている山田高等学校、旧織笠小学校、織笠コミュニティセンターの防災機能を維持するとともに、低地部から避難場所までの安全な避難路の確保に努めます。

● 建築物の耐震化・不燃化の促進

- ・ 安全な避難を支えるため、避難地や避難路周辺の建築物の耐震化・不燃化を促進することにより、倒壊リスク及び延焼拡大リスクの増大を未然に防止するように努めます。

● 河川の適正な維持管理

- ・ 織笠川については、適正な維持管理について県に働きかけます。

⑤ 都市景観・自然環境の方針

● 山田湾及び周囲の山々を見渡す眺望の確保

- ・ 三陸復興国立公園に指定されている山田湾の水辺景観や、これらを取り囲む周囲の山々を眺望する景観スポットの発掘を検討します。

● 展望広場の利活用

- ・ 山田湾の眺望を確保するため、織笠防潮堤と国道 45 号との交差点付近に整備された展望広場の利活用を図ります。

⑥ 産業振興の方針

● 防集移転元地の利活用

- ・織笠川左岸の低地部では、広い用地を必要とする工場施設などの産業地としての利活用を促進します。



写真 織笠川左岸に立地した工場



写真 織笠地域の鳥瞰

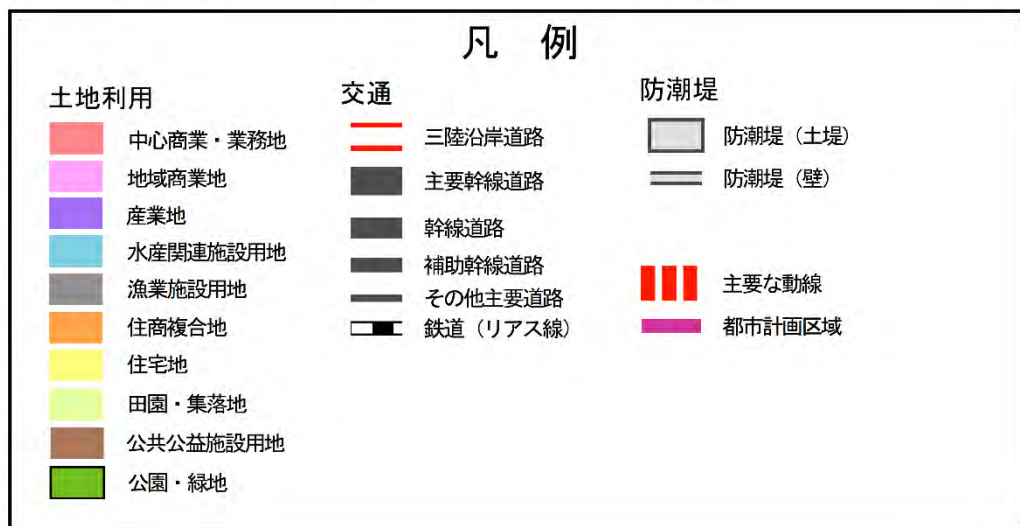


図 4-19 織笠地域のまちづくり方針図

2-4. 船越地域

(1) 地域の概況と特性

① 位置・地勢

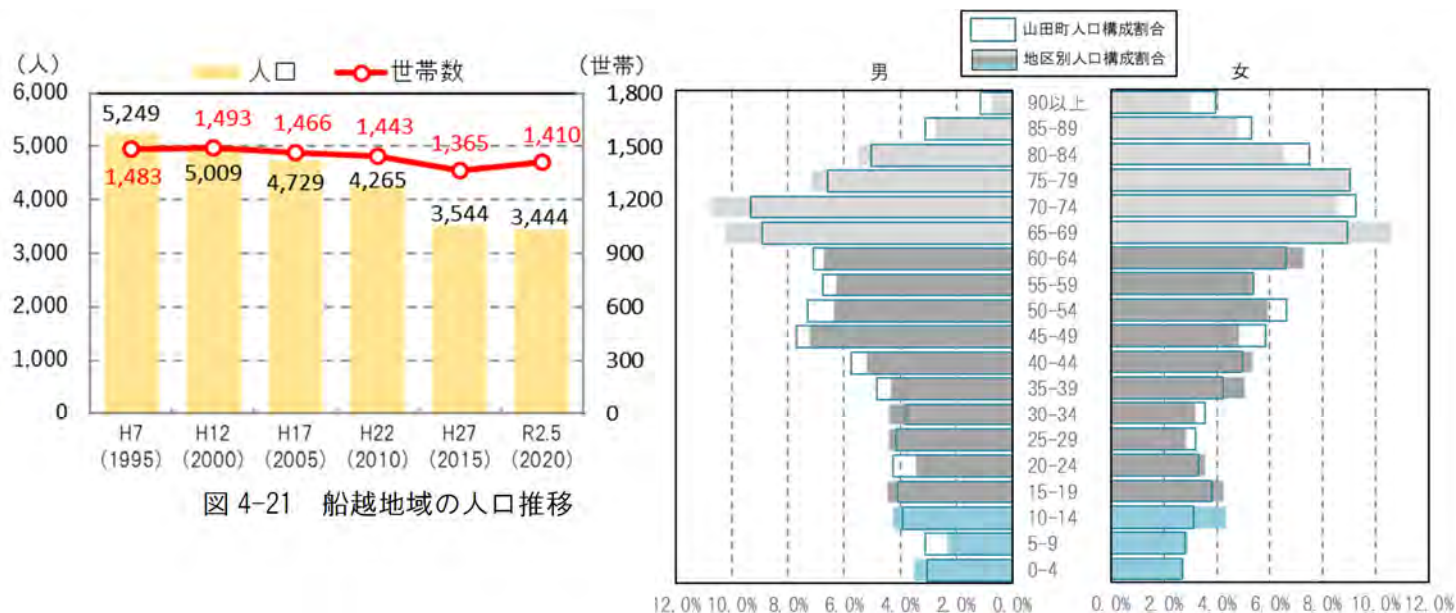
船越地域は、山田湾と船越湾に挟まれ、前須賀周辺を挟んで向かい合う形で市街地や集落地が形成されています。防災集団移転促進事業による高台団地整備が実施され、良好な住宅団地が形成されています。国道 45 号と並行して三陸鉄道リアス線が運行しており、岩手船越駅周辺には郵便局などの生活サービス施設が立地しています。船越半島側の高台部を通過するルートに浦の浜・田の浜線が整備され、高台に整備された住宅団地を結んでいます。



図 4-20 位置図（船越地域）

② 人口

船越地域の人口は平成7年より減少傾向であり、令和2年には3,444人となっています。世帯数は平成12年より平成27年まで減少したものの、住宅団地や災害公営住宅の整備が進んだ令和2年には1,410世帯となり、僅かに増加しています。人口構成割合をみると、山田町全体と比較して男性は65～74歳の割合が高くなっています。女性は男性と同様に65～69歳の人口構成割合が高くなっているほか、10～14歳人口構成割合が高くなっています。



資料: 国勢調査(平成27年)、山田町住民基本台帳データ(令和2年5月現在)

③ 都市施設及びその他の施設

船越地域では、主要幹線道路の国道45号、船越半島の田の浜地区までの高台を通る幹線道路の浦の浜田の浜線が整備されています。路線バスは、三陸鉄道宮古駅前と岩手船越駅前を結ぶ区間において国道45号沿いに停車するほか、船越地域を走行する路線が田の浜まで運行しています。面整備は、災害危険区域に指定され区域からの移転を目的とした防災集団移転促進事業により、高台住宅地が整備されています。総合公園である5・4・1号船越公園は、町民の憩いの場やレクリエーションの場として利用されています。下水道は、公共下水道事業による整備が進められています。地域の集会施設として、船越防災センターや田の浜コミュニティセンターが整備されています。

④ 住民の意向（アンケート調査結果）

【現状の満足度と将来の重要度】

現状の満足度は、「広域幹線道路の利便性」と「自然の美しさ」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「下水道等の整備状況」で満足度が高い結果となっています。将来の重要度は、「医療施設の充実度」と「自然災害に対する安全性」が高くなっており、都市計画区域4地域全体と比較すると「道路の利便性や安全性」、「公園や緑地の整備状況」、「小学校・中学校の充実度」で重要度が高い結果となっています。

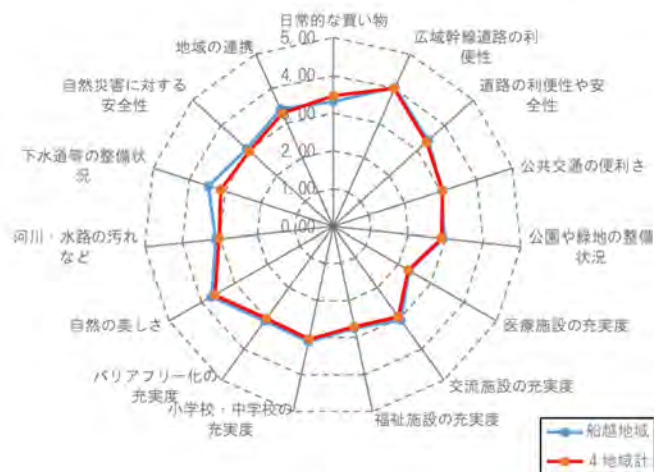


図 4-23 現状の満足度

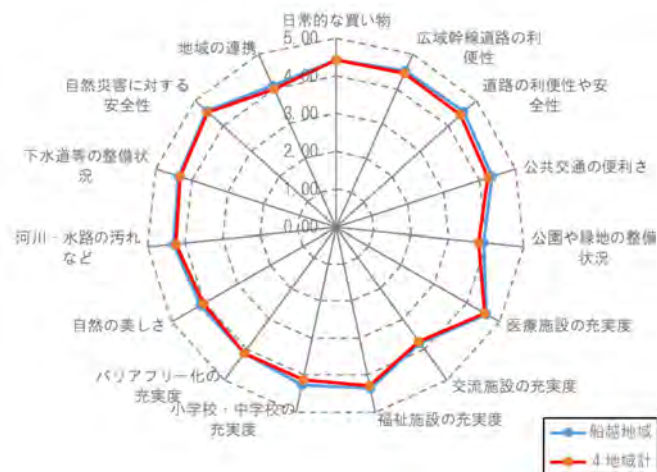
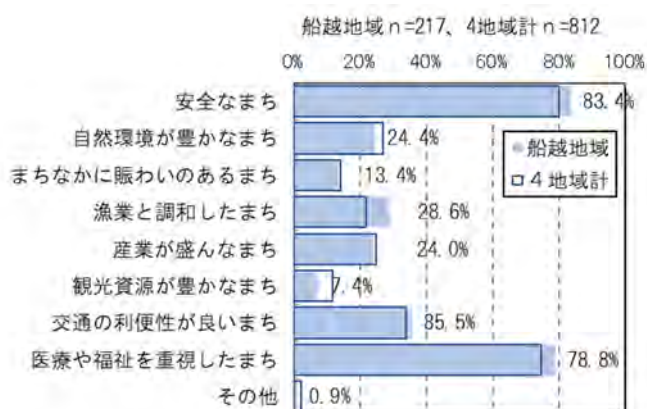


図 4-24 将来の重要度

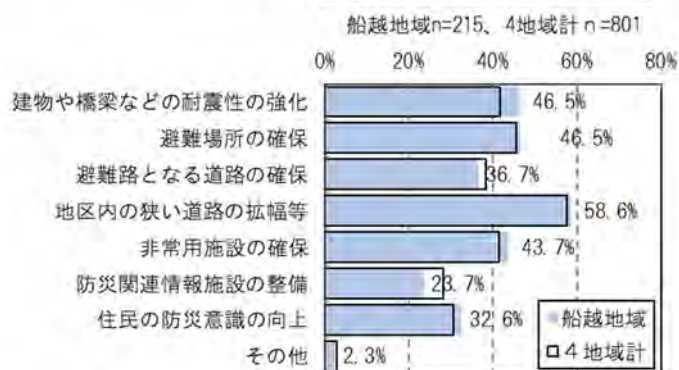
【まちの将来像について】

「安全なまち」の割合が83.4%で最も多く、次いで「医療や福祉を重視したまち」の割合が78.8%となっています。都市計画区域4地域全体と比較して、「漁業と調和したまち」が重要だと感じる割合が高くなっています。



【防災の強化について】

「地区内の狭い道路の拡幅等」の割合が58.6%で最も多く、次いで、「建物や橋梁などの耐震性の強化」(46.5%)、「避難場所の確保」(46.5%)と続いています。都市計画区域4地域全体と比較して、「建物や橋梁などの耐震性の強化」が重要だと感じる割合が高くなっています。



（２）地域の課題

● 高台住宅団地の住環境の維持・保全

- ・ 船越地域の高台住宅地は、既存集落に近接した浦の浜・田の浜線沿道に分散して配置されていることから、空き家や空き地とならないように継続的な住宅団地の維持・保全が必要となります。

● 防集移転元地（町有地）の早期の利活用

- ・ 町有地となった防集移転元地の利活用の促進が求められています。

● 観光・交流施設の再生

- ・ 浦の浜海水浴場、船越公園や船越家族旅行村など地域内に点在する観光・交流施設の利活用の促進が求められています。

（３）地域が目指す将来像

『豊かな自然の中で “癒やし”と“アクティビティ”を体験するまちづくり』

船越地域は、海と山に囲まれた豊かな自然を有しており、船越公園やキャンプ場などで“癒やし”を感じる空間が整備されています。また、豊かな自然は同時に、浦の浜海水浴場や荒神海水浴場などで行われるマリンスポーツなどの“アクティビティ”を実際に体験する場ともなり、多くの来街者が訪れ、楽しめるまちづくりを目指します。

（４）分野別のまちづくりの方針

① 土地利用の方針

● 国道沿道に地域生活拠点形成

- ・ 岩手船越駅周辺の国道 45 号沿道については、「住商複合地」として位置付け、地域の日常生活を支える商業・業務、サービス施設などを配置し、地域住民の生活利便性の向上を図ります。

● 復興事業により整備された良好な住宅地の維持・保全

- ・ 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配置します。
- ・ 国道 45 号西側に第 1 団地、船越半島側の高台道路に沿って住宅団地（第 2、5、6、7、8 団地）を配置し、良好な住環境の維持・管理を図ります。

● 防集移転元地における産業地の立地・誘導

- ・ 防災集団移転促進事業により町有地となった防集移転元地の利活用を検討します。
- ・ 田の浜低地部については「産業地」として位置付け、防集移転元地を活用した水産業や産業系施設の立地を検討します。

● 海岸周辺における観光拠点の形成

- ・ 浦の浜周辺では、船越公園、海水浴場等を活用し、魅力的な観光レクリエーション拠点の形成を図ります。



写真 船越第 1 団地

② 交通体系の方針

● 集落の孤立を防ぐ道路網の構築

- ・ 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付け、平時における地域住民の生活及び被災時における緊急車両の交通を確保します。
- ・ 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のほか、漁港周辺から国道や幹線道路に向かう区画道路を配置し、災害時における避難路の確保を図ります。

● 公共交通の利用促進方策の検討

- ・ 岩手船越駅は、周辺環境の整備による住民の利便性の向上と三陸鉄道リアス線の利用促進方策を検討します。
- ・ 地域住民の生活の足となる公共交通については、多様な交通資源の確保による交通空白地の解消及び持続可能な路線バスネットワークの見直しを検討します。

③ 都市施設の方針

● 地域コミュニティ施設の整備

- ・ 船越小学校、田の浜コミュニティセンター、船越防災センターについては、地域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付けます。

● 親しみのある公園づくりの推進

- ・ 船越公園は町を代表する公園であり、子どもから高齢者まですべての人が利用できるよう充実に努め、住民の健康増進や憩いの遊び場として活用します。
- ・ 地域の公園については、地域の安らぎと憩いの場となるよう親しみのある公園づくりに努めます。



写真 船越公園

④ 都市防災の方針

● 避難所の維持と避難路の確保

- ・ 現在、指定避難所となっている船越防災センター、船越小学校、田の浜コミュニティセンターなどの防災機能を維持するとともに、低地部から避難場所までの安全な避難路の確保に努めます。

● 建築物の耐震化・不燃化の促進

- ・ 安全な避難を支えるため、避難地や避難路周辺の建築物の耐震化・不燃化を促進することにより、倒壊リスク及び延焼拡大リスクの増大を未然に防止するように努めます。

● 防災緑地の改良整備

- ・ 準用河川女川や防災緑地公園の改良整備などにより、津波に対する防御機能の強化と併せて、土石流対策や排水機能の強化を図ります。



写真 船越小学校

⑤ 都市景観・自然環境の方針

● 親水空間の形成

- ・ 船越半島からの海山の眺望景観や浦の浜の潤いのある親水空間の形成を図ります。

● 山田湾・船越湾及び周囲の山々を見渡す眺望の確保

- ・ 三陸復興国立公園に指定されている山田湾・船越湾の水辺景観や、これらを取り囲む周囲の山々を眺望する景観スポットの発掘を検討します。

⑥ 産業振興の方針

● 防集移転元地の利活用

- ・ 田の浜地区の低地部では、広い用地を必要とする工場施設などの産業地としての利活用を検討します。



写真 船越地域の鳥瞰



凡 例		
土地利用	交通	防潮堤
中心商業・業務地	三陸沿岸道路	防潮堤（土堤）
地域商業地	主要幹線道路	防潮堤（壁）
産業地	幹線道路	
水産関連施設用地	補助幹線道路	
漁業施設用地	その他主要道路	
住商複合地	鉄道（リアス線）	主要な動線
住宅地		都市計画区域
田園・集落地		
公共公益施設用地		
公園・緑地		

図 4-25 船越地域のまちづくり方針図



シーカヤックで山田湾を周遊（令和元年7月28日）



10年ぶりにオランダ島で海開き（令和2年8月1日）



統合後初の山田小学校運動会（令和2年10月31日）



第5章 実現化方策



1 基本的な考え方



都市計画マスタープランは、本町の将来都市像を明確にし、個別の都市計画を決定・変更する際の方方向性を示す指針としての役割を担うものです。本計画の実現に向けたまちづくりの推進にあたっては、個別的、具体的な事業計画を立案・具現化し、庁内及び関係機関と連携して、事業等の推進を図ります。



2 実現への取り組み

2-1. 多様な主体と「協働によるまちづくり」の推進

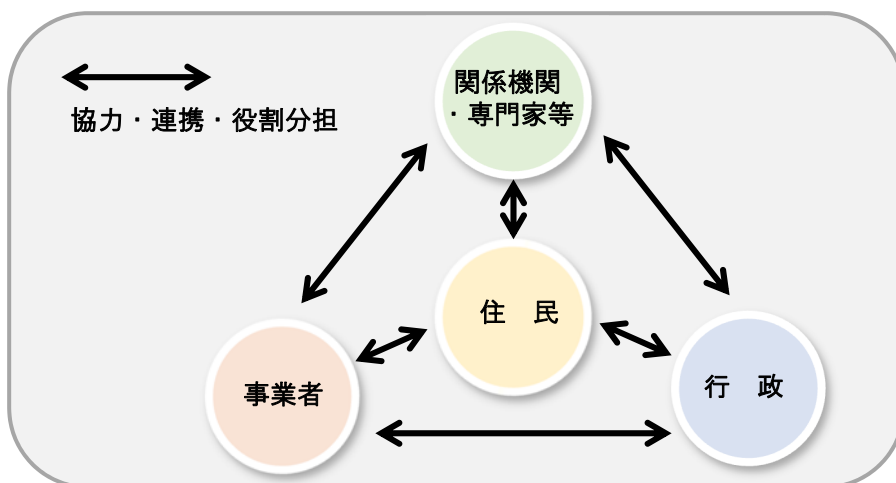
(1) 「協働によるまちづくり」の推進に向けた役割

「協働のまちづくり」の推進に向けた役割は、住民や事業者、関係団体等と行政がそれぞれの役割を分担し、相互に協力・連携していくことを目的とし、次のとおりとします。

また、住民や事業者、関係団体等は、「協働のまちづくり」におけるそれぞれの役割を認識し、行動することが期待されます。

住民の役割	・まちづくりの担い手としての役割が期待されます。また、自分たちでまちを良くするために考え、実践することが期待されます。
事業者の役割	・地域の産業や経済の発展に貢献することが期待されます。また、地域社会を構成する一員として、人材や設備、資金等の活用による地域活動への支援が期待されます。
関係団体・専門家等の役割	・まちづくり活動への積極的な参加・協力が期待されます。また、専門的知識を活かした地域への貢献が期待されます。
行政の役割	・情報提供や住民参画の機会の提供のほか、住民主体のまちづくり活動の支援等を推進します。また、各種計画や事業の決定・変更、推進・調整を図ります。

■協働のまちづくりの推進に向けた役割



このような役割分担のもと、多様な主体と行政が協力・連携し、地域のまちづくりを展開することを目的として、仕組みづくりを進めます。

（２）協働のための環境づくり

【情報共有】

地域に関わる主体が、お互いの理解と尊重のもと、協働でまちづくりを進めていくためには、まちづくりに関する様々な情報を共有することが重要です。このため、各主体が取り組むまちづくりに関する情報などが、効果的かつ効率的に届けられるよう、広報紙やリーフレット、ホームページなど様々な媒体により、行政からの積極的な情報提供や情報公開を進めます。

【参画】

地域が主体的にまちづくりに取り組むには、地域に関わる各主体のまちづくりに対する意識の醸成と人材育成が必要です。このため、まちづくりに関するセミナーなどを通じて意識の醸成を図り、まちづくりへの参画意識を高め、地域においてまちづくりをリードできる人材の育成に努めます。

また、地域のまちづくりを充実させるためには、多様な主体の参画により進められることが重要です。このため、出前講座やワークショップ、アンケートなどの様々な機会を設けるとともに、まちづくりへの関心を高め、より参画しやすい環境づくりや ICT を活用した地域情報発信に関する支援を進めます。

【協働】

地域の特性を活かしたまちづくりを円滑に進めるためには、地域の実情を熟知する多様な主体で構成されるまちづくり活動団体が中心となって取り組むことが重要です。このため、自治組織、自治会、まちづくり協議会などによる地域課題の解決に向けた自主的な取り組みを支援するとともに、土地利用のルールづくりなどの活動に対して、相談や専門家の派遣などの技術的な支援を行います。

同時に、地域の課題解決や魅力の向上など、まちづくり活動団体が目指すまちづくりを実現するためには、法や条例などに基づくまちづくり制度を活用した取り組みが有効です。そこでまちづくり制度の活用を積極的に促しながら、まちづくり活動団体との協働のまちづくりを進めます。

■主なまちづくり制度

- ・都市計画提案制度

都市計画の決定や変更の案を土地所有者などが町や県に提案できる制度

- ・地区計画

地区の特性に応じた土地利用のルール案を土地所有者などが町に申出できる制度

- ・建築協定、景観形成協定、緑地協定

土地所有者などの合意形成に基づき、土地利用のルールを定める制度

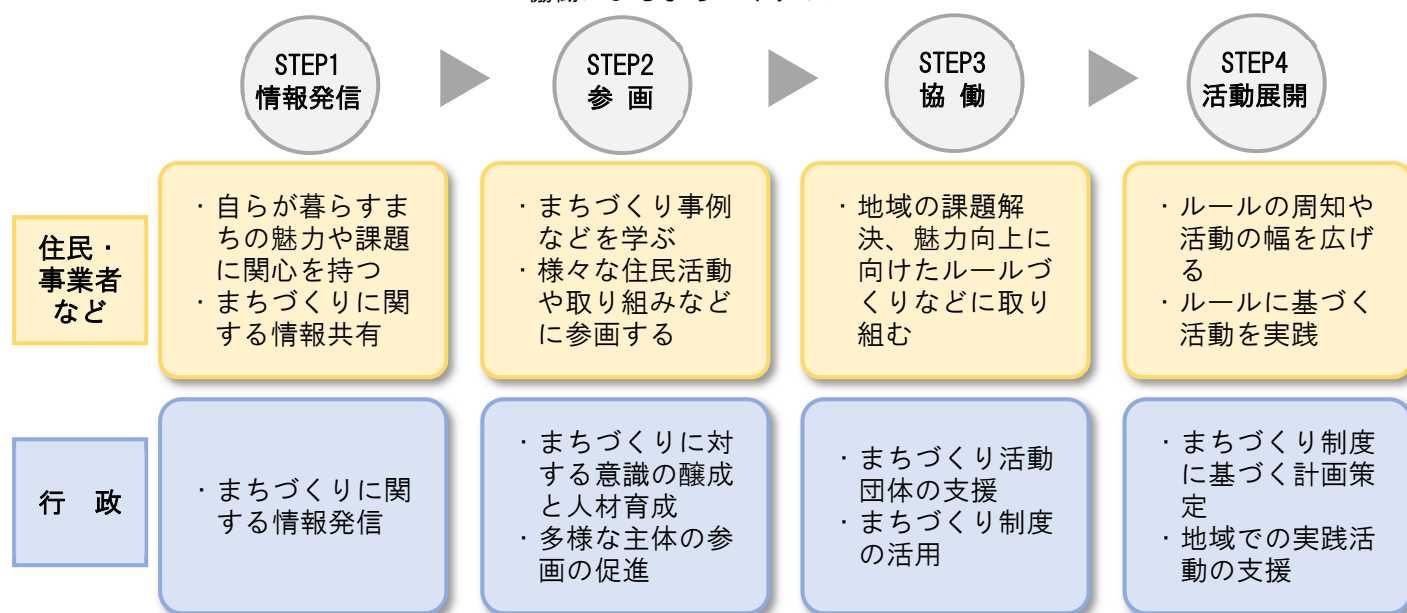
- ・まちづくり協定

地区計画などのルールを補完することを目的に、地区住民等が地区のまちなみや住環境の保全・向上のために守るべき事項を定め、自ら運営する制度

- ・都市利便増進協定

まちの賑わいや交流の創出に寄与する施設を、地域住民やまちづくり団体の発意に基づき、施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備していくための協定制度

■協働によるまちづくりのフロー



（３）近隣市町村との広域的な連携強化

県沿岸部に位置する本町は、古くから三陸地域として生活圏を形成しており、さらに三陸沿岸道路が整備されたことにより、本町のまちづくりには広域的な視点が必要となります。

まちづくりを行うにあたっては、道路・交通・防災対策といった広域的な課題の対応など、一つの自治体では対応が難しい課題があります。また、将来的に見込まれている人口減少や少子高齢化の進行、財政的な制約の中で生じる様々な課題に対応し、住民ニーズに応えたまちづくりを進めるためには、地域資源などを有効に活用し、効果的に施策の実施を図ることが重要となります。

そこで、近隣市町村などと役割・機能分担や公共施設の圏域を調整して相互利用を図るなど、広域的な連携・協力体制を必要に応じて強化するとともに、調整にあたっては国や県に支援・協力を要請しながら、密接に連携してまちづくりを進めます。

2-2. まちづくりと都市・地域経営の一体的な推進

山田町らしい個性と愛着を感じられるまちづくりと、効率的かつ効果的な都市・地域経営とを一体的に推進することにより持続可能で質の高い都市を形成します。

(1) コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

本計画で位置付けた複数の拠点に、都市機能の集積を図るとともに、これらの拠点を公共交通や道路網など多様な交通ネットワークでつなぎ、環境への負荷が小さく利便性の高い持続可能なまちづくりを進めるため、立地適正化計画の策定を検討します。

山田町の特徴を活かしたコンパクトで持続可能なまちづくりを進めることにより、人・物・情報の交流を活性化させ、まちの魅力や価値を高め、住んでよし、訪れてよしのまちづくりを推進します。

(2) 民間活力の導入

公共施設などの整備や管理運営にあたっては、限られた予算内においても、効率的で質の高い公共サービスの提供が求められています。そのためPFI方式などによる民間の資金やノウハウを有効に活用することにより、財政負担の軽減や事業の効率化、サービスの向上などの効果が期待できる施設は、民間活力の導入を積極的に検討します。

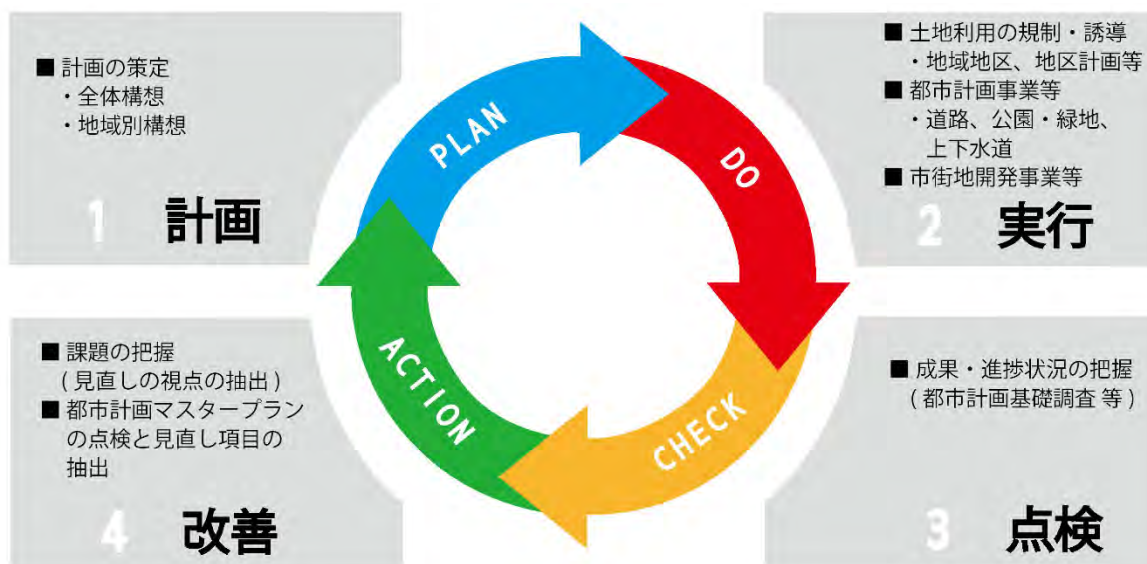
(3) 公共施設マネジメントとの連携

公共施設の統廃合を検討する際には、都市機能を集積する拠点に施設を移すなど、行政改革や都市・地域経営の視点から行われる公共施設の再編をまちづくりと一体のものとして捉え、連携を図ります。

インフラ施設については、住民の日常生活や経済活動における重要なライフラインであるとともに、災害時などでは、救援や災害復旧における重要な基盤施設であることから、既存ストックの状況を踏まえ、中長期的な見通しに基づき整備と改修・更新を行うなど、効率的な投資を行うことを基本方針とします。

2-3. 柔軟な都市計画マスタープランの見直し

本計画の目標年次はおおむね 20 年後としていますが、町が目指す将来像に変化が生じた場合や、社会情勢等の変化により施策・事業の見直しが必要となる場合には、適宜計画内容の見直しを行うこととします。



(1) 中間年次における計画見直しの検討

計画策定後おおむね 10 年が経過した段階で、計画に掲げた各種施策や事業の進捗状況を評価・検証するとともに、社会情勢の変化や住民意向の変化を勘案し、必要に応じて計画内容を見直すこととします。

(2) 上位計画に基づく計画見直しの検討

「第 9 次山田町総合計画」の計画期間は 2025 年度（令和 7 年度）までであり、2026 年度（令和 8 年度）からは新たな総合計画において目指すまちの姿やまちづくりの目標が示されることとなります。

この新たな総合計画で掲げられる内容と本計画との間に大きな離が生じる場合は、必要に応じて計画内容を見直すこととします。ただし、目指す方向性に大きな離がない場合は、中間年次における計画見直しのタイミングで総合計画の内容の反映についても検討することとします。

(3) その他不定期の計画見直しの検討

三陸沿岸道路の整備等により、物流や交流機能等が大きく変化して、本計画で想定した都市構造と大きな離が生じる場合など、長期的な土地利用や都市施設に係る方針を見直す必要がある場合は、必要に応じて計画内容を見直すこととします。

また、都市計画法等の改正により、都市計画の制度や都市計画マスタープランの構成・内容等について見直しが必要とされる場合は、適宜計画内容を見直すこととします。

参考資料

1. 用語解説
2. 山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会要綱
3. 山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会名簿
4. 山田町都市計画マスタープラン策定委員会規定
5. 山田町都市計画マスタープラン策定委員会名簿
6. 都市計画審議会名簿
7. 山田町都市計画マスタープラン策定経過

参考資料1 用語解説

あ行

アクセス(p6、p83、p121)

：対象とする場所に近づくこと、またはそこに到る交通の便。

アクティビティ(p166)

：本来は「活動」という意味の英単語だが、観光の分野では、旅行先で行う体を使った遊びや体験型の観光を指す。

ICT(p79、p170)

：情報通信技術 (Information and Communication Technology) の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。

アセットマネジメント(p109)

：現在ある社会インフラ等の資産を適正に評価し、それを将来に渡って安全かつ快適に維持するとともに、限られた財源等の資源を有効に活用し、適切な公共サービスを提供するためのシステム。

インバウンド(p110、p115、p118)

：本来は「外から中に入る」という意味の英単語だが、現代日本では、一般的に外国人が日本を訪れる旅行を指す。

一団地の津波防災拠点市街地形成施設(p46)

：津波災害を防止あるいは軽減する必要性が高い区域で、その都市機能を津波発生時においても維持するため、当該市街地の諸機能に係る施設を一団として一体的に整備に整備した施設。

エリアマネジメント(p140、p155、p156)

：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取り組み。

オープンスペース(p135、p154)

：都市の中の公園・広場、河川やため池など、建物が建てられていないゆとりの空間。又は建物の周囲で自由に利用できる解放された空間。

か行

既存ストック(p1、p114、p116、p117、p118、p124、p140、p155、p172)

：これまでに整備された都市基盤施設や公共施設、建築物など。

急傾斜地崩壊危険箇所(p23、p25)

：傾斜度 30° 以上、かつ高さ 5m 以上の急傾斜地で人家や公共施設に被害を生じるおそれのある箇所であり、平成 15 年の建設省通達により該当箇所が公表されている。

協働によるまちづくり(p3、p169、p171)

：あらゆる市民が相互に連携し主体的にまちづくりに寄与していくこと。

漁業集落防災機能強化事業(p143、p144)

：災害が発生した漁業集落において、安心・安全な住環境を確保するため、宅地の地盤嵩上、防災に資する避難道路や排水施設の整備等を行う事業であり、その費用の一部を国が補助する。

景観行政団体(p138)

：景観法に基づき、景観に関する行為規制等の権限を行使する都道府県、指定都市、中核市。岩手県では、盛岡市、北上市、奥州市、一関市、遠野市、釜石市、陸前高田市、一戸町、平泉町の9市町が該当する。

景観計画(p110、p138)

：景観法に基づき、景観行政団体が策定する良好な景観の形成に関する計画。策定することにより、景観計画区域内における建築物の建築等の行為の緩やかな規制や、景観協定の締結等を行うことができる。

KPI(p87)

：重要業績評価指標 (Key Performance Indicator) の略で、組織の目標を達成するための重要な業績評価の指標。

グローバルゼーション(p79)

：地球的な規模で、人、もの、資本、情報などが様々な形で結びつくこと。

交通結節点(p129、p153)

：鉄道駅など、交通機関相互の乗り継ぎや乗り換えが行われる場所や施設のこと。

コネクティビティ(p79)

：日本語で言う連携や連結性のことで、特に国土のブランドデザイン 2050 では、複数の地域間における人・モノ・情報の交流のことを意味する。

コミュニティ(p6、p79、p86、p94、p101、p105、p109、p132、p133、p144、p146、p147、p148、p150、p153、p158、p160、p161、p164、p167)

：住民同士の協力や結びつきによる地域の活動やまとめ。

さ行

災害危険区域(p42、p43、p112、p125、p132、p135、p149、p152、p160、p164、p166)

：津波や土砂崩れ等の危険が著しい区域であり、建築基準法に基づき地方公共団体が条例で指定する。指定区域内では建築物の建築が制限される。

災害公営住宅(P14、p105、p114、p144、p150、p158、p161、p164)

：災害で住宅を失い、自ら住宅を確保することが困難な方に対して、安定した生活の確保のため、地方公共団体が国の助成を受けて整備する低廉な家賃の公営住

宅。

財政力指数(P41、p49、p59)

：市町村等の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。

産官学金労言(p87)

：地方創生に取り組む際に中核となる連携体制を表す言葉であり、産＝産業界、官＝官公庁、学＝高等学校及び大学、金＝金融機関、労＝労働組合、言＝言論界を示す。

三陸沿岸道路(p7、p8、p28、p31、p34、p44、p112、p114、p115、p121、p122、p125、p129、p130、p136、p140、p149、p155、p171、p173)

：高規格幹線道路である三陸自動車道(仙台市～宮古市)及び八戸久慈自動車道(八戸市～久慈市)、地域高規格道路である三陸北縦貫道路(宮古市～久慈市)の3道路を、東日本大震災の復興道路として一体的にまとめた総称。

三陸縦貫自動車道(p4、p6、p7、p44、p49、p61、p63、p83、p93)

：仙台市の常磐自動車道を起点とし、宮古市に至る高規格幹線道路の当初名称。後の部分開通時に、「三陸自動車道」が一般名称となった。

三陸復興国立公園(p138、p147、p154、p161、p167)

：被災した三陸地域の復興に資する目的で、昭和30年に指定された陸中海岸国立公園を基として、平成25年に創設された国立公園。北は青森県南部から南は宮城県牡鹿半島までの広大な海岸から構成されている。

ジオサイト(p138)

：ジオパークにおける、地質や地形、動植物などのジオパークを特色づける見どころ。

ジオパーク(p138)

：「大地の公園」を意味する言葉であり、地球(ジオ)を学び、丸ごと楽しむことができる場所。ユネスコの認定するユネスコ世界ジオパーク、日本ジオパーク委員会が認定する日本ジオパークの2種類があり、三陸ジオパークは日本ジオパークである。

GIS(p49)

：地理情報システム(Geographic Information System)のことで、様々な地理空間情報を重ね合わせて表示することができる。人工衛星、現地踏査などから得られたデータを、空間、時間の面から分析・編集することができ、科学的調査、土地、施設や道路などの地理情報の管理、都市計画などに利用されている。

市街地の空洞化(p107)

：主に地方都市において、それまで賑わいの中心であっ

た中心駅前等の商店街が寂れ、空き店舗が次々に出てきて櫛の歯が抜けたように空洞が増えていく現象。

社会資本ストック(p109)

：道路、下水道、公園、空港、ダムなど国民経済全体の基礎としてその円滑な運営を実現するため、毎年の公共投資によって形成されてきたストック。

地すべり警戒区域(p23)

：地すべり等防止法に基づき、地すべりのおそれ大きい土地などを国土交通大臣などが指定した区域であり、開発・建築行為が制限される。

白地(地域)(p42、p83、p114、p125)

：都市計画区域および準都市計画区域内で、市街化区域のうち用途地域の定められていない地域。

集落排水事業(p45、p133、p144)

：農業集落や漁業集落において、し尿及び生活雑排水を処理する污水处理施設や雨水排水施設を整備する事業。

上位計画(p119、p173)

：ある計画を検討あるいは策定する際、その計画が倣うべき、より上位に位置する計画。

(人口の)自然増減・社会増減(p12)

：自然増減とは出生及び死亡に伴う増減を指し、社会増減とは引越や移民に伴う転出と転入による増減を指す。

スーパー・メガリージョン(p79)

：令和9年のリニア中央新幹線の開通により、首都圏・中部圏・関西圏の三大都市圏を一体化させ、巨大経済圏を創造する計画。

ストックマネジメント計画(p132)

：インフラや公共施設などの機能診断、劣化予測を経て、適切な対策工法のシナリオを策定し、ライフサイクルコストの低減効果が高い保全対策方法を示した計画。

3R(p111)

：環境と経済が両立した循環型社会を形成していくための3つのキーワード「Reduce(ごみを減らす)、Reuse(繰り返し使う)、Recycle(再資源化する)」の総称。

ソフト(p85、p98、p109、p115、p118、p135、p152)

：本来はコンピュータ上で動くプログラム等の利用技術のことだが、まちづくりや防災の分野では、施設などの物的なもの以外の利用及び運用などを示す。

た行

ダイバーシティ(p79)

：日本語で言う多様性のことで、特に国土のグランドデザイン2050では、各地域の持つ個性や資源等を意味しており、それらに磨きをかけ活性化につなげることを掲げている。

対流促進型国土(p79、p108)

: 国土のグランドデザイン2050で目指すとされている、対流が全国各地でダイナミックに湧き起こる国土のことであり、ここで言う対流とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動きを意味する。

地域公共交通網形成計画(p2、p78、p88、p107、p129)

: 地方公共団体が交通事業者等との協議会を開催しつつ策定する計画で、まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業について記載されている。

地域商社(p87)

: 特産品はもとより観光資源等も含めた地域資源を最大限に活用し、地域を丸ごと売り出すための企業や団体であり、民間事業者を主体に設立される。

地域防災計画(p2、p78、p94、p98、p107、p136)

: 災害対策基本法に基づき、地方自治体が策定する防災に関する基本的な計画であり、防災のために処理すべき業務などを具体的に定められている。

津波復興拠点整備事業(p46、p48、p149、p150、p152)

: 津波により被災した地域の復興を先導する拠点となる、「一団地の津波防災拠点市街地形成施設」を整備する事業。

定住自立圏(p108)

: 地方圏において形成する、安心して暮らせる地域を指す。これにより地方圏から三大都市圏への人口流出を食い止めるとともに、三大都市圏の住民にもライフスタイルなどに応じた居住の選択肢を提供し、地方圏への人の流れを創出する構想を、定住自立圏構想と称する。

TPP(p110)

: 環太平洋パートナーシップ協定(Trans-Pacific Partnership Agreement)の略であり、環太平洋地域の国々による経済の自由化を目的とした、多角的な経済連携協定(EPA)。

特定空家(p99)

: 空家のうち、そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態又は著しく衛生上有害となるおそれのある状態にあると認められる空家であり、市町村が指定する。

土地区画整理事業(p7、p8、p44、p46、p48、p49、p83、p112、p114、p118、p128、p132、p133、p143、p144、p146、p147、p149、p150、p152、p153、p157、p158、p160)

: 土地区画整理法に基づき、土地所有者などから土地の一部の提供を受け(減歩)、道路や公園などの公共施設の整備を図る。これにより、宅地の利用が増進し、良好な市街地の整備が図られるもの。

都市計画区域(p2、p3、p4、p7、p16、p23、p25、p26、

p27、p56、p78、p83、p84、p112、p114、p142)

: 都市計画法、その他の法令の規制を受ける土地の範囲であり、自然的、社会的条件等を勘案して、設定される。

都市計画区域マスタープラン(p2、p78、p83、p107)

: 都市計画法で規定された「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(第6条の2)のことであり、県が広域的観点から、都市計画区域における将来人口や土地利用方針、公共施設整備などについて、将来の見通しや目標を示し、将来のまちづくり方向性を定めたものである。具体的には、都市計画の目標、都市計画の決定の方針、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針等が定められる。

都市計画決定(p2、p44、p45、p46)

: 地域地区、都市施設、市街地開発事業などのさまざまな都市計画を正式に決定すること。

都市計画公園(p46、p49、p132、p133、p144、p150、p153)

: 都市計画法によって定められた公園であり、防災や避難場所の確保など都市が抱える課題の解決をはかると同時に、緑地が環境保全や住民の健康、文化的な生活に欠かせないものであるという観点から整備を目指すもの。

都市計画道路(p4、p7、p44、p49、p129、p130、p153)

: 都市計画法によって定められた道路のこと。都市計画道路として指定されている区域では、容易に移転または除去できる建物は許可を得て建てるができる。

土石流危険渓流(p23、p27)

: 土石流の発生の危険性があり、人家に被害を及ぼす恐れのある渓流であり、都道府県が行う土砂災害危険箇所基礎調査によって認定される。

な行

ネットワーク(p7、p28、p79、p80、p83、p86、p88、p93、p95、p101、p102、p105、p107、p108、p114、p115、p116、p118、p120、p122、p124、p144、p150、p167、p172)

: 一般的には網状につなげた構成及びシステムのことだが、まちづくりの分野では、道路などが単独ではなく相互に有機的に接続していることを示す。

は行

ハード(p98、p109、p152)

: 本来はコンピュータのシステムを構成する物理的な機械装置のことだが、まちづくりや防災の分野では、道路や公園をはじめとした物的な施設・設備のことを示す。

ハザードマップ(p23、p135、p154、p156)

:被害予想地図のことであり、自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図。

PFI(p172)

:Private Finance Initiative の略で、公共事業において民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設や維持管理・運営等を行う手法。

PDCA(p82)

:業務などの継続的改善手法に用いられる4段階である「Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Act(改善)」の総称。

PDCA サイクル(p87)

:業務などの継続的改善手法であり、Plan(計画)→ Do(実行)→ Check(評価)→ Act(改善)の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。

復興整備計画(p18、p154)

:地方公共団体が策定する、復興に向けたまちづくり・地域づくりに必要となる市街地の整備や農業生産基盤の整備等のための各種事業を記載した計画。

復興事前準備(p109)

:平時から災害が発生した際のことを想定し、復興に資するソフト的対策を事前に準備する取組。

防火・準防火地域(p135、p154)

:建築密度の高い市街地において、火災の危険を排除することを目的として定める地域。

防災集団移転促進事業(p19、p114、p125、p126、p149、p152、p153、p157、p158、p160、p163、p164、p166、p168)

:災害が発生した地域や災害危険区域のうち、居住に適当でないと認められる区域内にある住居を集団的に移転する事業。市町村が移転促進区域を設定し、移転先住宅地の用地取得と造成、移転者への助成などを行い、その費用の一部を国が補助する。

ま行

MICE(p110)

:企業等の会議(Meeting)、企業などの研修旅行(Incentive Travel)、国際機関・学会などの国際会議(Convention)、展示会・見本市・イベント(Exhibition/Event)の頭文字を使った造語であり、これらビジネスイベントの総称。

まちづくり協議会(p170)

:自治会やその連合会、各種市民団体やボランティア有志などで構成される、まちづくりに関する話し合いの

場。

や行

Uターン(p87)

:地方への人口還流現象のうち、Uターン(地方から都市へ移住したあと、再び地方への移住)、Iターン(都市から地方への移住)、Jターン(地方から大規模な都市への移住後、地方近くの中規模な都市への移住)の総称。

用途地域(p16、p18、p42、p125)

:都市計画法及び建築基準法に基づき、住居、商業、工業その他の用途を適切に配分し、建築物の用途、密度及び形態などに関する制限を設定することにより、機能的な都市活動の推進、良好な都市環境の形成を図るもの。

ら行

ライフステージ(p125)

:人間の一生における幼年期・児童期・青年期・壮年期・老年期などのそれぞれの段階。

立地適正化計画(p80、p107、p172)

:都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして市町村が策定する法定計画。全国的な少子・高齢化社会を迎え、子育て世代や高齢者にとって安心できる健康で快適な生活環境の継続的な実現、財政面及び経済面において持続可能な都市経営の実現が課題となっている中、コンパクトなまちづくりを推進するため、国土交通省により立地適正化計画の制度が創設された。

レジリエンス(p79)

:日本語で言う「変化に対処する能力」のことで、特に都市計画や防災の分野では、災害への粘り強くなやかな対応を意味する。

連携中枢都市圏(p108)

:地域を維持するため、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクトネットワークにより「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会において一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点。

参考資料2 山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会要綱

令和元年5月21日告示第2号

改正

令和2年3月31日告示第51号の2

山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会要綱

(設置)

第1 都市計画法（昭和43年法律第100号）第18条の2第1項に規定する町の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）に関し意見を求めるため、山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2 委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 都市計画マスタープランの案の検討に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、町長が必要と認める事項

(組織)

第3 委員会は、委員12人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係機関及び各種団体の役職員
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 公募による者

(任期)

第4 委員の任期は、町長が委嘱した日から都市計画マスタープランの策定が完了し、公表した日までとする。ただし、委員が欠けたときの補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長)

第5 委員会に委員長を置く。

- 2 委員長は、委員の中から互選する。
- 3 委員長は、委員会の会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 委員長が欠けたとき又は委員長に事故があるときは、あらかじめ委員長が指名する

委員がその職務を代理する。

(会議)

第6 委員会の会議は、町長が招集する。

2 委員会の会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 委員会は、必要に応じて会議に委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第7 委員会の庶務は、都市計画課において処理する。

(補則)

第8 この要綱に定めるもののほか委員会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

前 文 (抄) (令和2年3月31日告示第51号の2)

令和2年4月1日から施行する。

参考資料3 山田町都市計画マスタープラン策定町民等委員会名簿

区 分	団 体 名	役 職 ・ 氏 名	備 考
学識経験者	国立大学法人 岩手大学	農学部准教授 三宅 諭	学識経験者
関係機関・各種 団体の役職員	山田町商工会	会長 阿部 幸榮	商工業
	山田漁業協同組合連合会	副会長理事 湊 謙	水産業
	新岩手農業協同組合	山田支所支所長 山本 太	農業
	一般社団法人 山田町観光協会	会長 川石 睦	観光
	一般社団法人 岩手県建築士会	宮古支部副支部長 佐々木 實行	建築
	山田町婦人団体協議会	会長 後藤 夕香里	女性団体
	岩手県北自動車株式会社	宮古地区統轄長 佐々木 隆文	交通事業者
	三陸鉄道株式会社	代表取締役社長 中村 一郎	交通事業者
関係行政機関の職員	岩手県県土整備部都市計画課	計画整備担当課長 田家 清子	県都市計画担当
公募委員		中村 きの	町民代表

任 期 令和元年7月29日から山田町都市計画マスタープランの策定が完了し、公表した日まで

計 11名

参考資料4 山田町都市計画マスタープラン策定委員会規定

令和元年5月21日訓令第1号

改正

令和2年3月31日訓令第8号

山田町都市計画マスタープラン策定委員会規程

(設置)

第1条 都市計画法（昭和43年法律第100号）第18条の2第1項に規定する町の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）の策定にあたり必要な事項を協議するため、山田町都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 都市計画マスタープランの策定に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 委員会は委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は山田町副町長事務分担規程（平成25年山田町訓令第3号）第3条第2号に規定する副町長を、副委員長は委員長が指名する者をもって充てる。

3 委員は、技監及び課長（これに準ずるものを含む。）の職にある者のうちから町長が任命する。ただし、他の執行機関の職員を委員に命ずる場合は、当該執行機関と協議して行うものとする。

4 委員長は、委員会の会務を総理し、副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第4条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会の会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

(庶務)

第5条 委員会の庶務は、都市計画課において処理する。

(補則)

第6条 この訓令に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は別に定める。

附 則

この訓令は、公布の日から施行する。

附 則（令和２年３月３１日訓令第８号）

この訓令は、令和２年４月１日から施行する。

参考資料5 山田町都市計画マスタープラン策定委員会名簿

役 名	所 属 課 等	職 名	氏 名
委 員 長		副 町 長	吉 田 雅 之
副委員長		副 町 長	甲 斐 谷 芳 一
委 員		教 育 長	佐々木 茂 人
委 員		技 監	赤 石 広 秋
委 員	総 務 課	課 長	昆 健 祐
委 員	財 政 課	課 長	芳 賀 道 行
委 員	復 興 企 画 課	課 長	川守田 正 人
委 員	水 産 商 工 課	課 長	野 口 伸
委 員	農 林 課	課 長	佐々木 幸 博
委 員	建 設 課	課 長	佐 藤 篤 人
委 員	上 下 水 道 課	課 長	中 屋 佳 信
委 員	税 務 課	会 計 管 理 者	古 舘 隆
委 員	長 寿 福 祉 課	課 長	武 藤 嘉 宜
委 員	町 民 課	課 長	川 口 徹 也
委 員	健 康 子 ど も 課	課 長	濱 登 新 子
委 員	学 校 教 育 課	教 育 次 長	箱 山 智 美
委 員	生 涯 学 習 課	課 長	加 藤 紀 彦
委 員	議 会 事 務 局	事 務 局 長	福 士 雅 子
委 員	消 防 防 災 課	課 長	福 士 勝
委 員	都 市 計 画 課	課 長	鳥 居 義 光
20名			

参考資料6 山田町都市計画審議会名簿

区 分	団 体 名	役 職 ・ 氏 名	備 考
学 識 経 験 者	山 田 漁 業 協 同 組 合 連 合 会	代 表 理 事 会 長 生 駒 利 治	
	新 岩 手 農 業 協 同 組 合	理 事 佐 藤 清 悦	
	山 田 町 商 工 会	専 務 理 事 山 崎 淳 一	
	山 田 町 農 業 委 員 会	会 長 職 務 代 理 者 佐 々 木 茂	
町 議 会 議 員	山 田 町 町 議	議 員 阿 部 幸 一	
	山 田 町 町 議	議 員 菊 地 光 明	
関 係 行 政 機 関	宮 古 地 区 広 域 行 政 組 合 山 田 消 防 署	署 長 福 士 勝	
岩 手 県 職 員	岩 手 県 沿 岸 広 域 振 興 局 土 木 部 宮 古 土 木 セ ン タ ー	所 長 君 成 田 忠 伸	
公 募 委 員	町 民	坂 本 良 一	
	町 民	堀 合 俊 郎	

任 期 令和元年12月1日から令和3年11月30日まで

参考資料7 山田町都市計画マスタープラン策定経過

〔令和元年度〕

令和元年 4月1日～15日	山田町都市計画マスタープラン改訂に関する町民意向調査
7月8日	第1回策定委員会
9月26日	第1回策定町民等委員会
令和2年 1月22日	第2回策定委員会
1月31日	第2回策定町民等委員会

〔令和2年度〕

令和2年 6月3日	第3回策定委員会
6月9日・7月20日	高校生を対象としたwebアンケート調査
7月1日	第3回策定町民等委員会
8月28日	第1回都市計画審議会
10月30日	第4回策定委員会
11月27日	第4回策定町民等委員会
12月21日	第2回都市計画審議会
令和3年 1月18日～2月16日	住民意見募集（パブリックコメント）
1月26日～29日	住民説明会（4箇所）
2月12日	議会全員協議会
2月22日	第5回策定町民等委員会
3月23日	第3回都市計画審議会

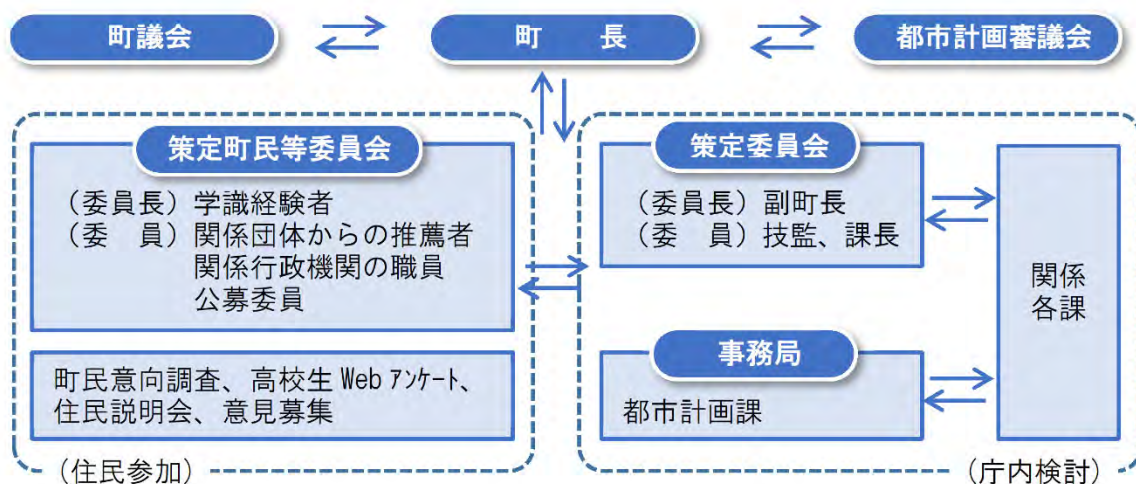


図 策定町民等委員会及び策定委員会の構成

策定 2021 年（令和 3 年）3 月
発行 岩手県山田町
編集 山田町都市計画課
TEL 0193-82-3111 FAX 0193-82-4989
ホームページアドレス
<https://www.town.yamada.iwate.jp/>

