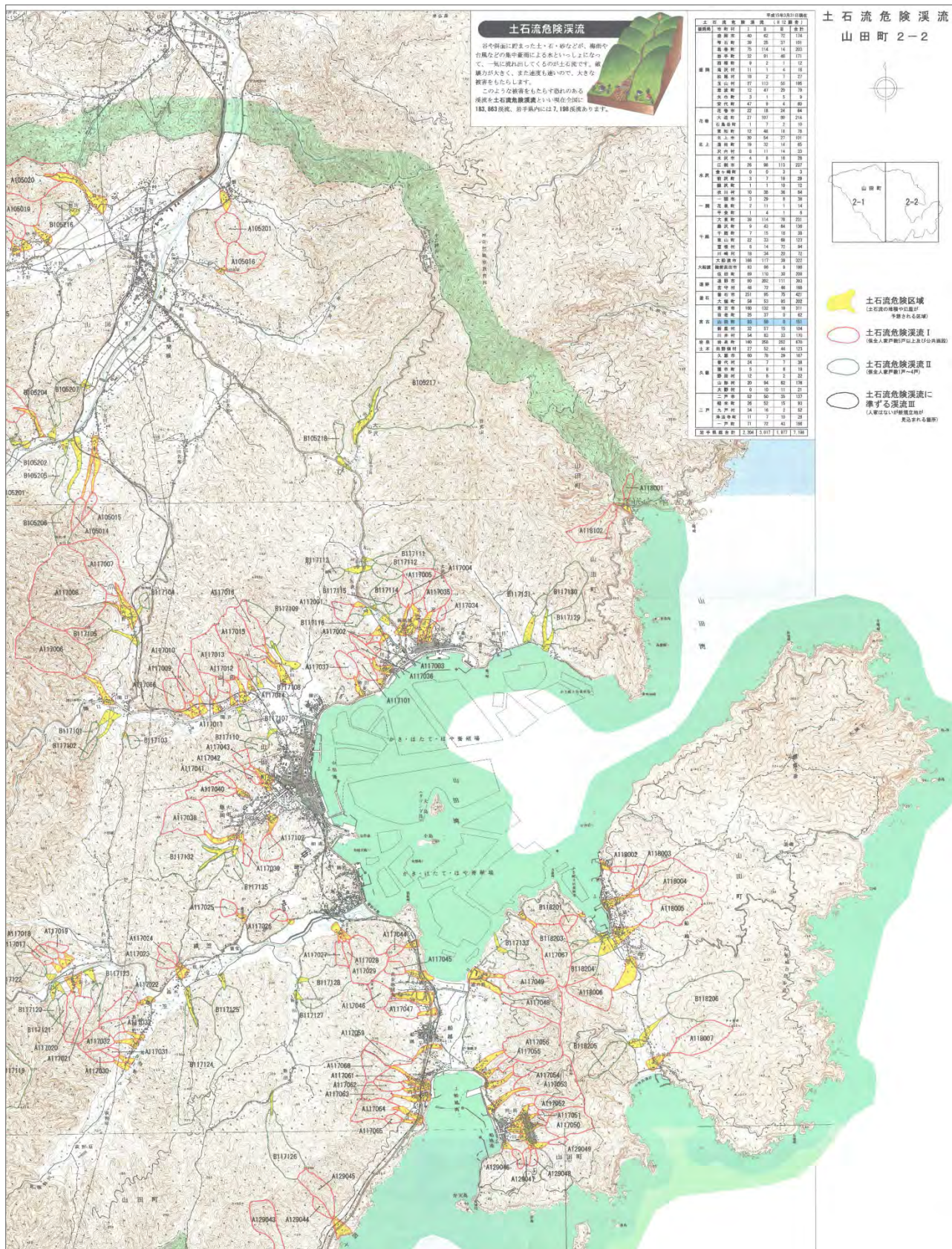




出典：山田町土石流危険渓流位置図

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。

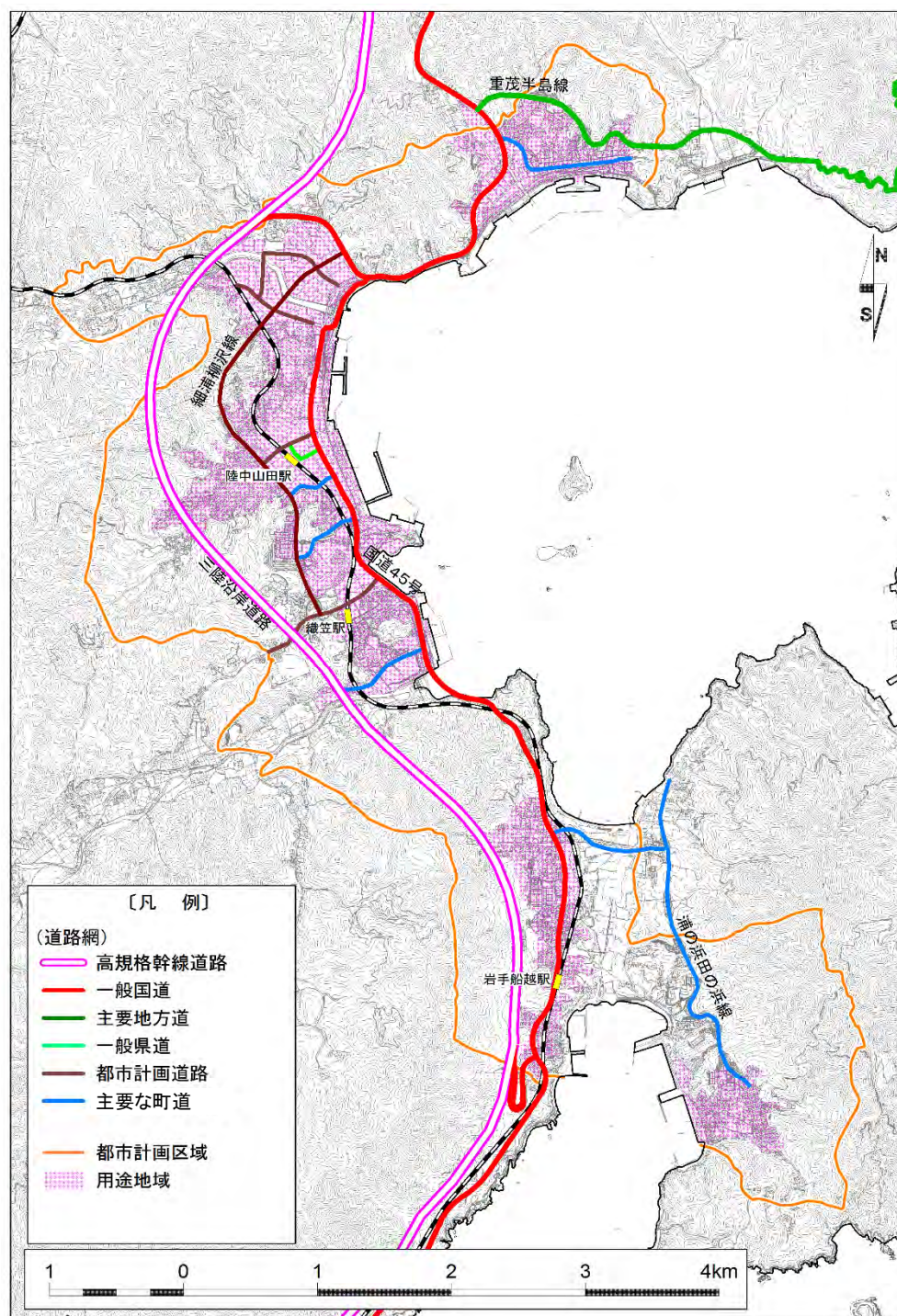


図 2-29 沿岸部の骨格的な道路網の状況

(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。

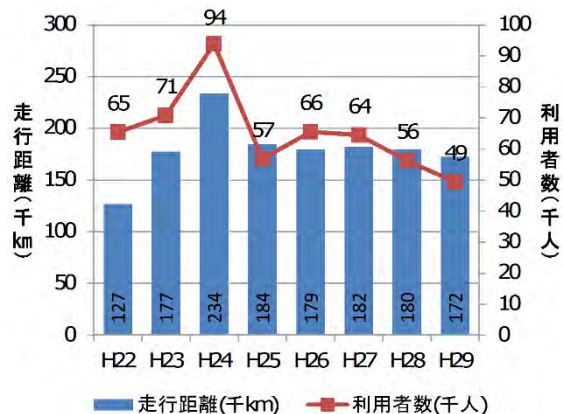


図 2-31 町内バス路線の利用者数・走行距離の推移

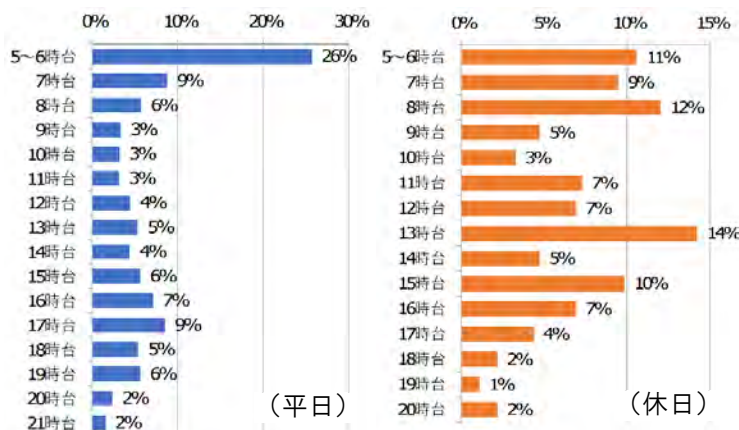
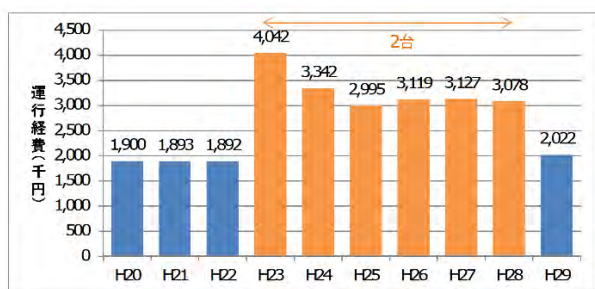


図 2-32 町内バス路線の時間帯別利用者割合



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

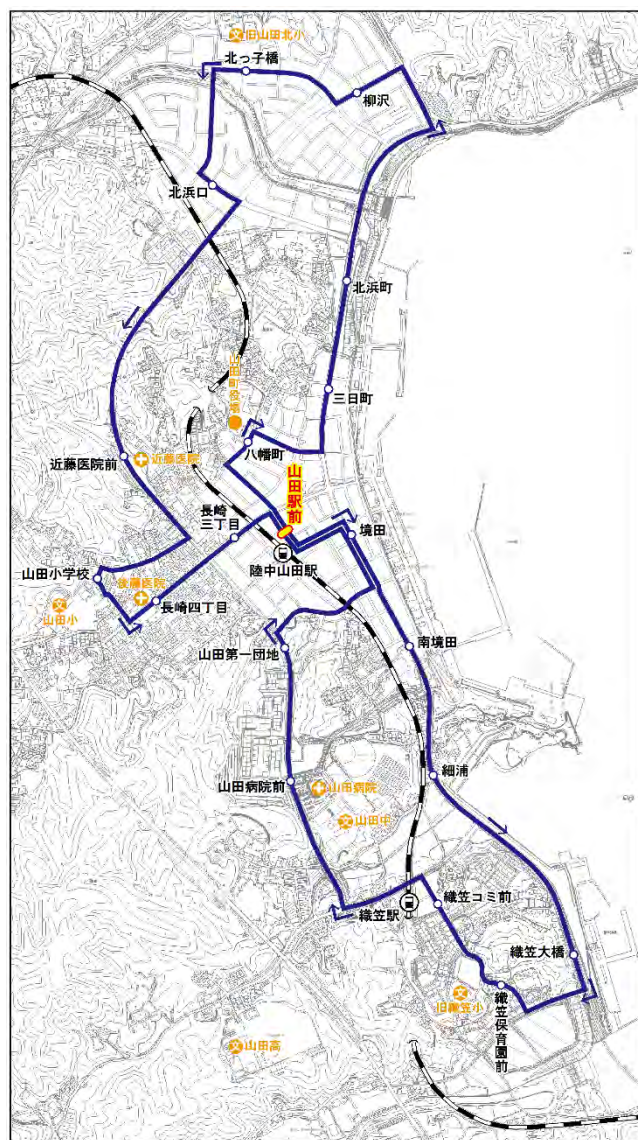


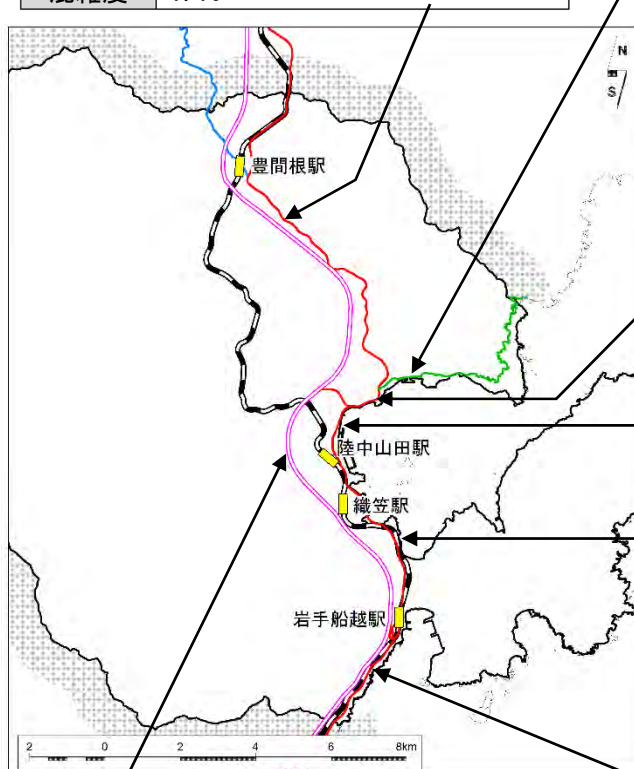
図 2-33 やまだ循環バス路線図

(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

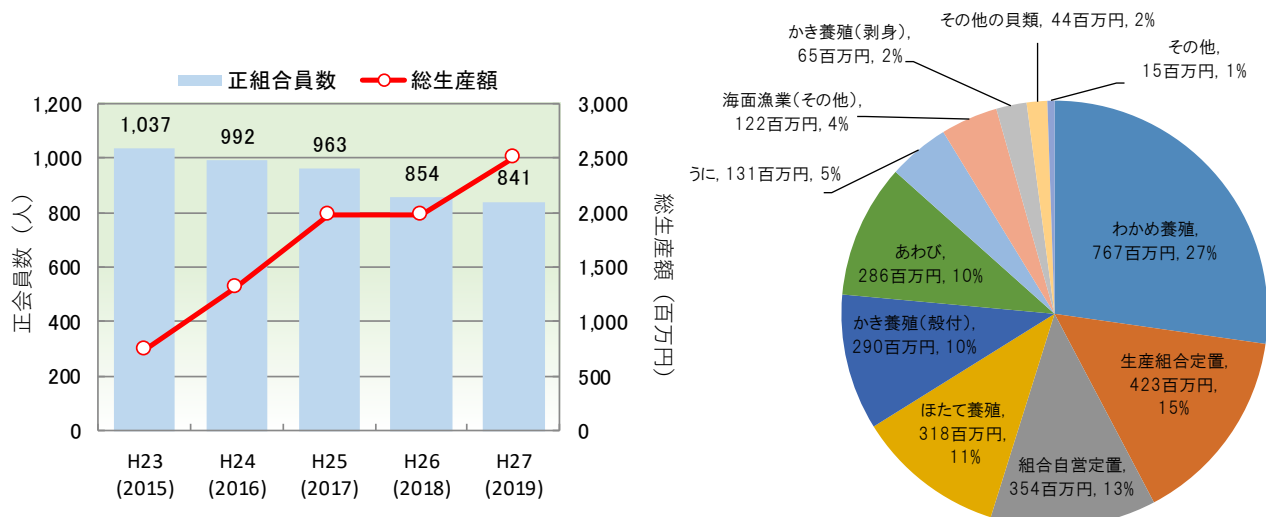
資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

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。



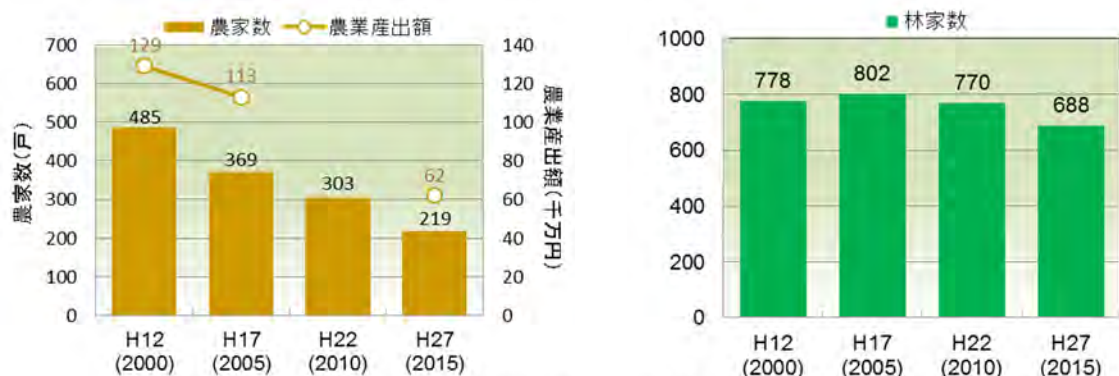
資料：山田町統計資料（平成27年度版）

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。

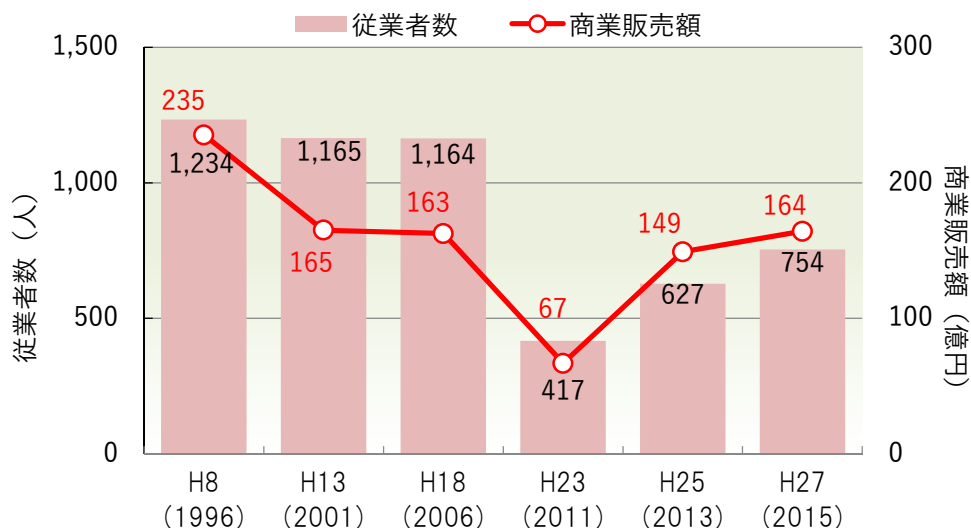


資料：農林業センサス、生産農業所得統計、H27市町村別農業産出額（農水省推計）

図 2-37 農家数、林家数の推移

(3) 商業

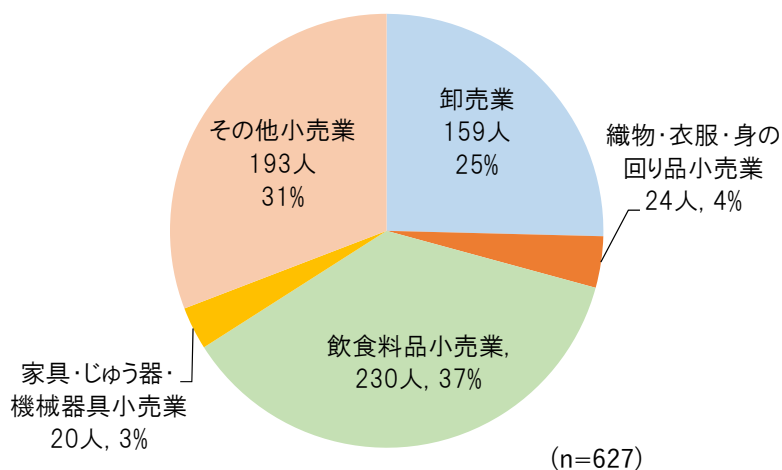
本町の商業は、東日本大震災により甚大な被害を受け、従業者数、販売額ともに大きく落ち込みましたが、復興事業の進展とともに回復基調にあります。山田駅周辺の中心市街地については、「山田町まちなか再生計画」に基づき整備が進められ、賑わいを取り戻しつつあります。今後は、少子高齢化、地域間競争などに対応しつつ、観光産業などとも連携して、賑わいを維持していくことが課題です。



※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

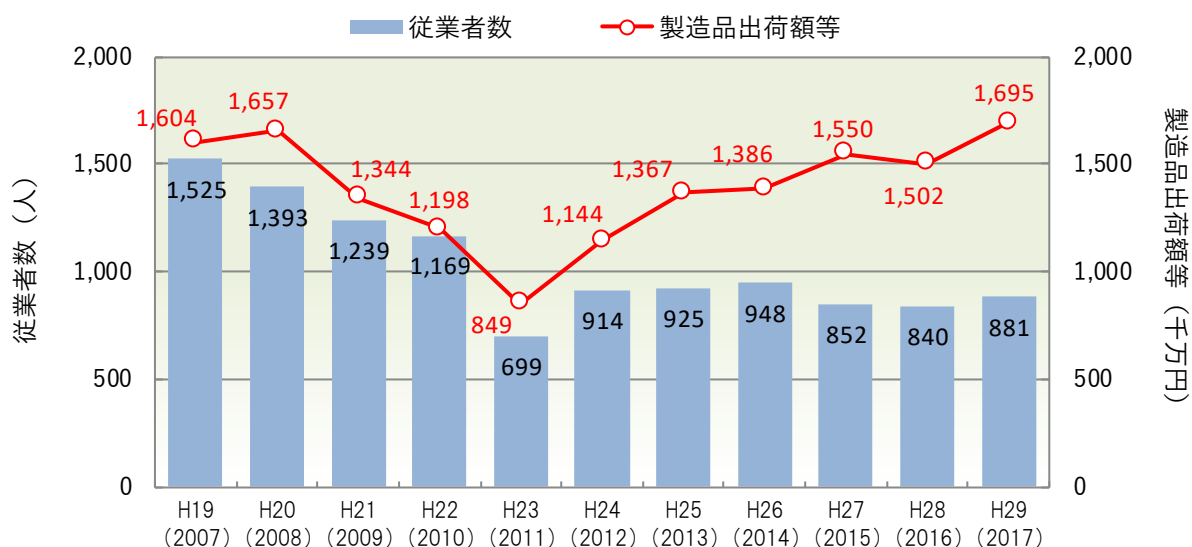


資料：商業統計調査（平成 26 年）

図 2-39 商業従業者数の構成（平成 26 年）

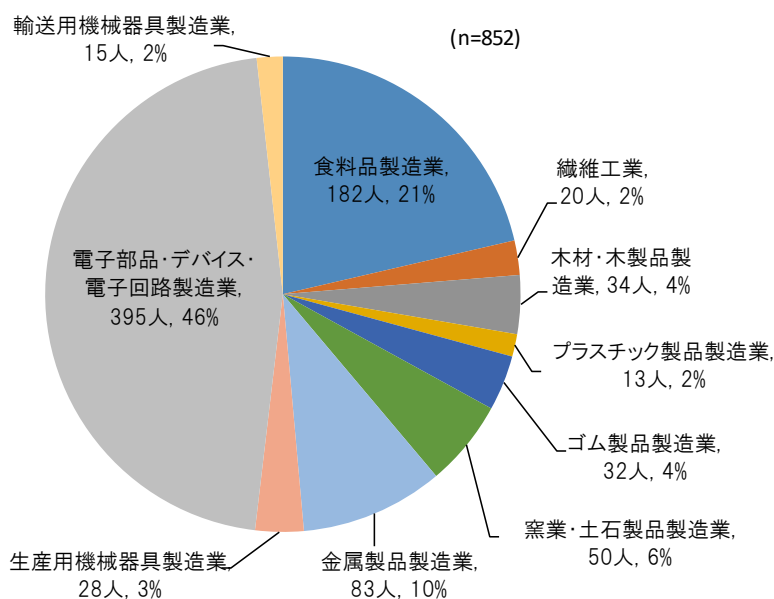
(4) 工業

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

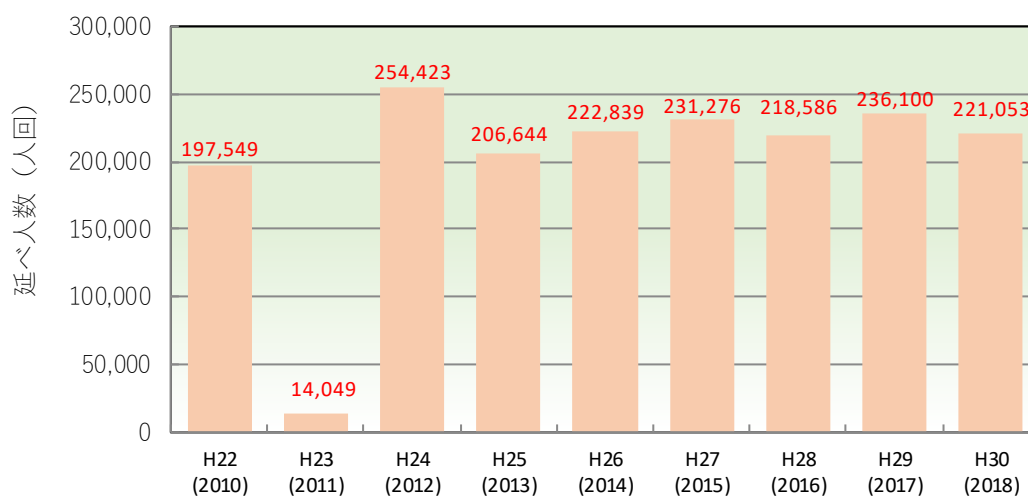


資料：山田町統計書（平成27年度版）

図2-41 従業者数の構成（平成27年）

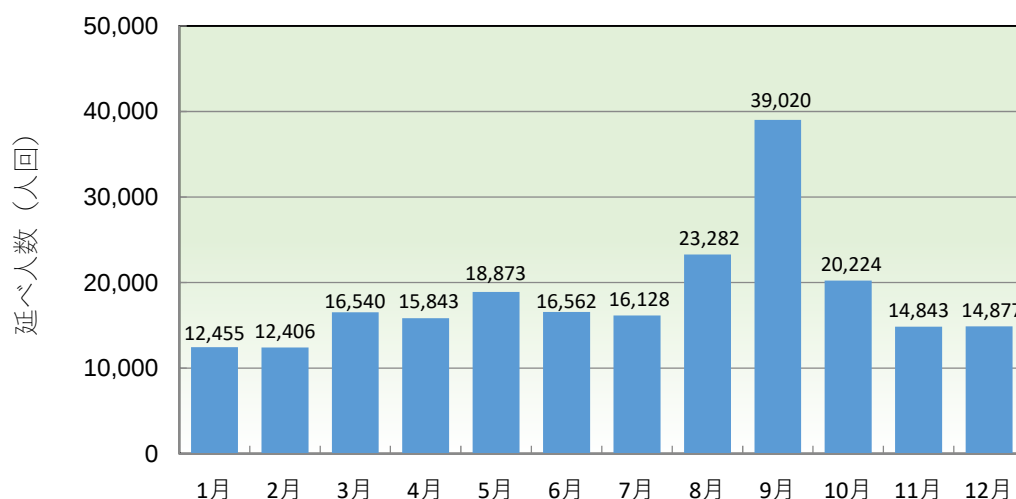
(5) 観光業

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）



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）

	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	岩手山田5-1			山田-1	山田5-1		山田7-1		
年	地点①	地点②	山田-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

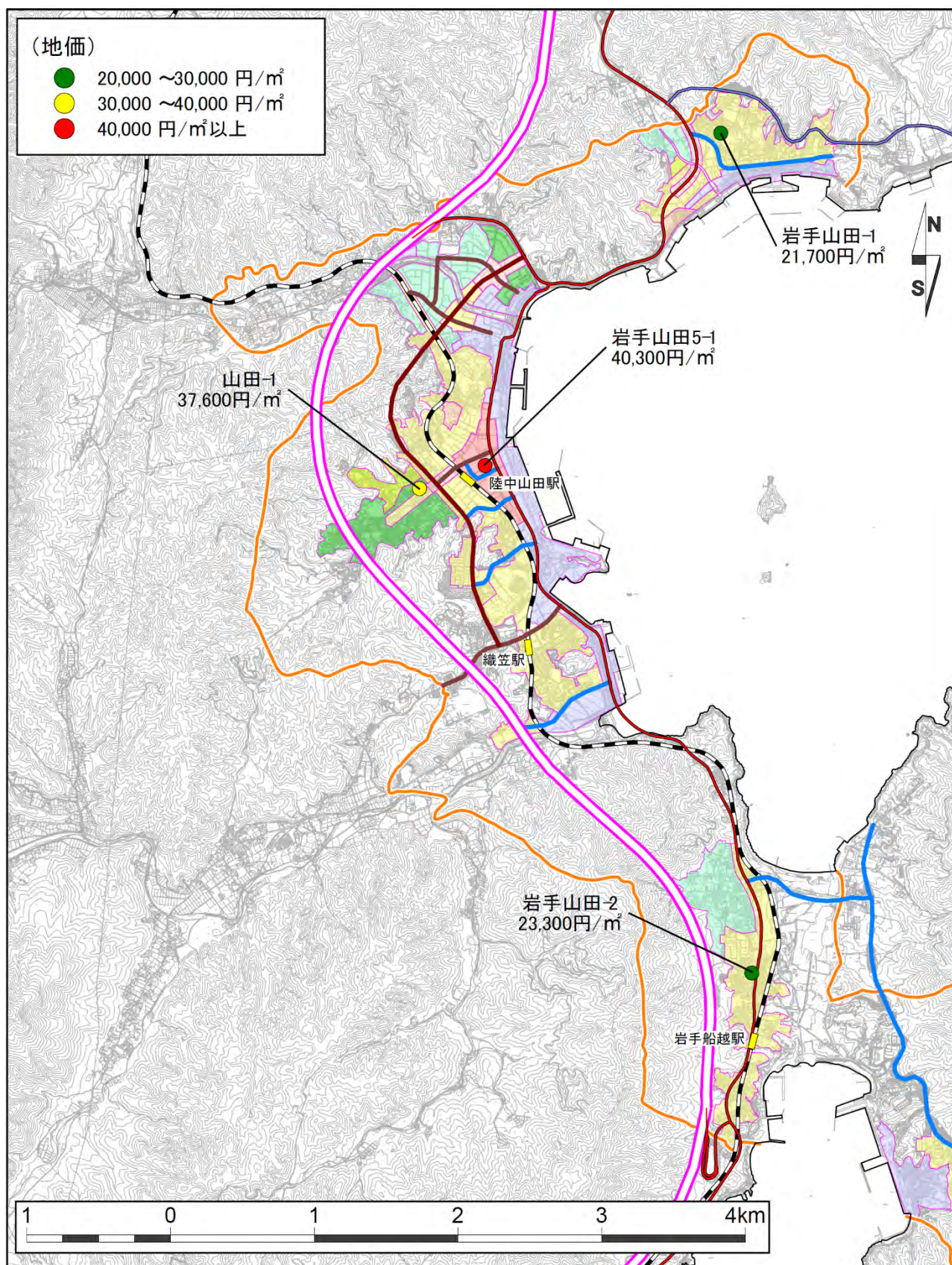
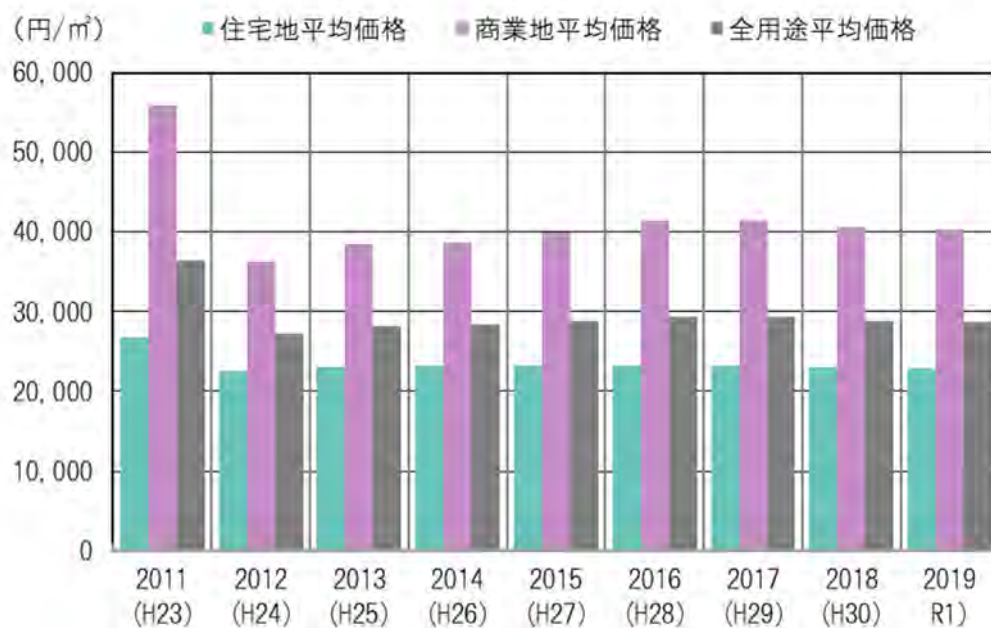
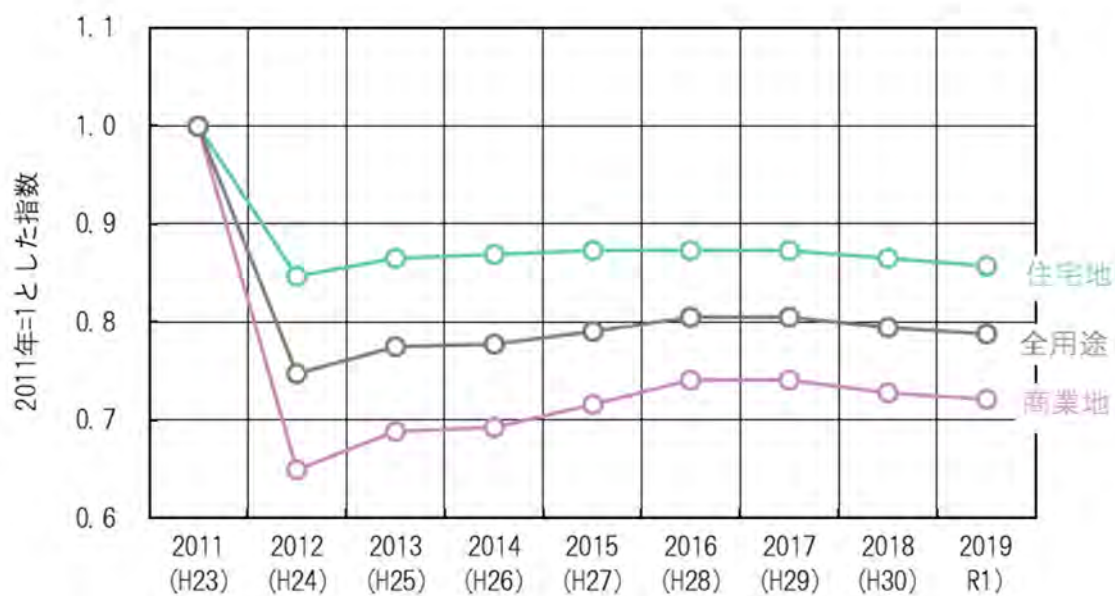


図 2-46 地価分布（地価公示：令和 2 年、都道府県地価調査：令和元年）



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）

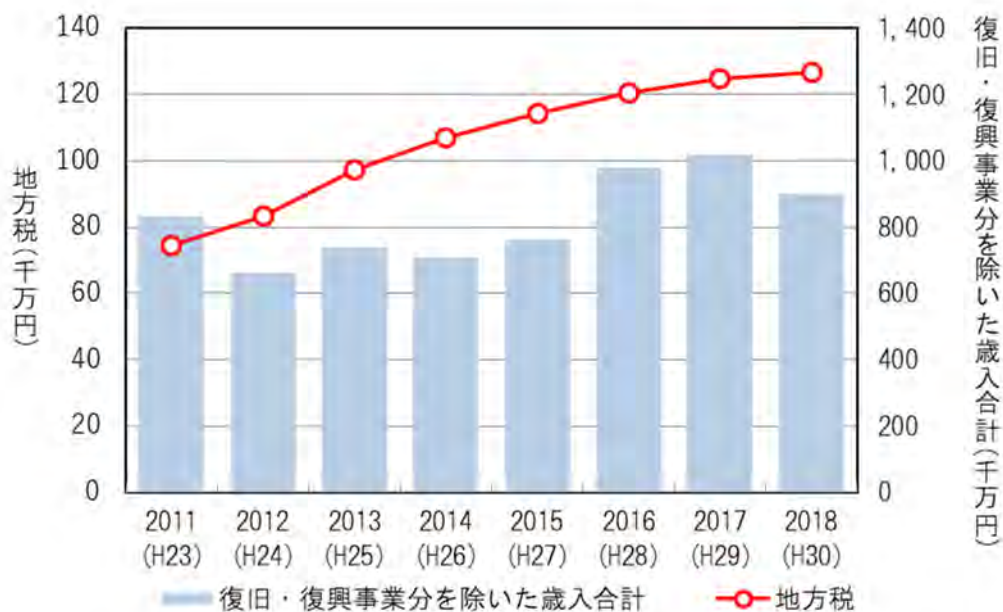
(7) 財政

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。

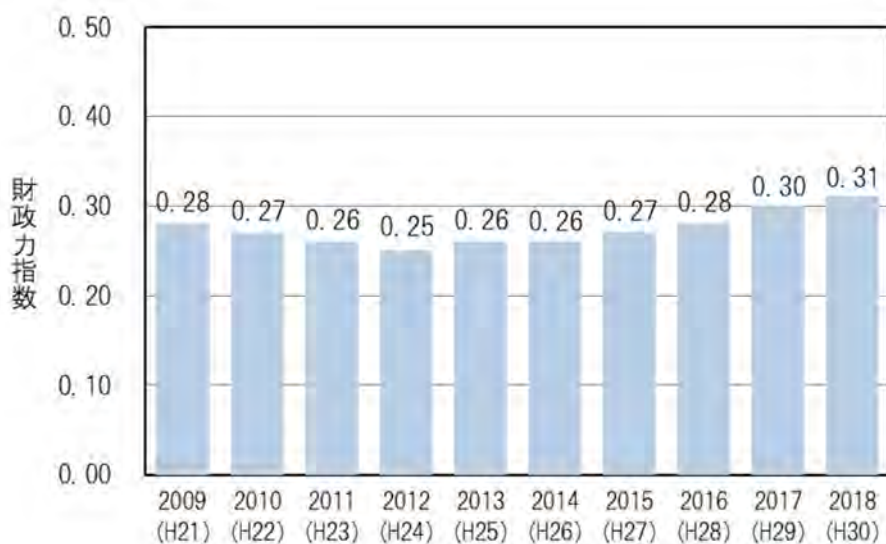
歳出面では、復興事業により増えた道路等の維持管理費用なども考えていかなければなりません。

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）

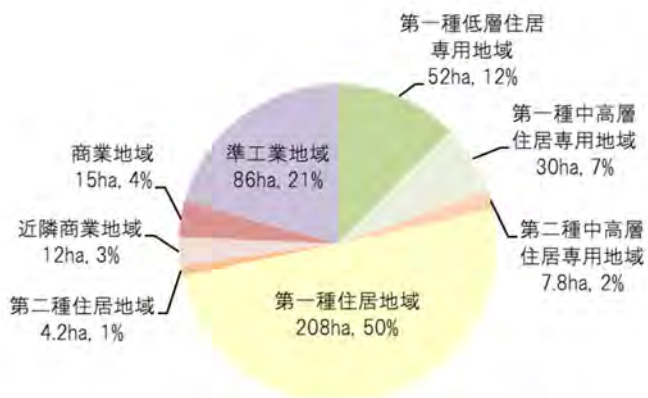


図 2-51 用途地域構成比（令和2年）

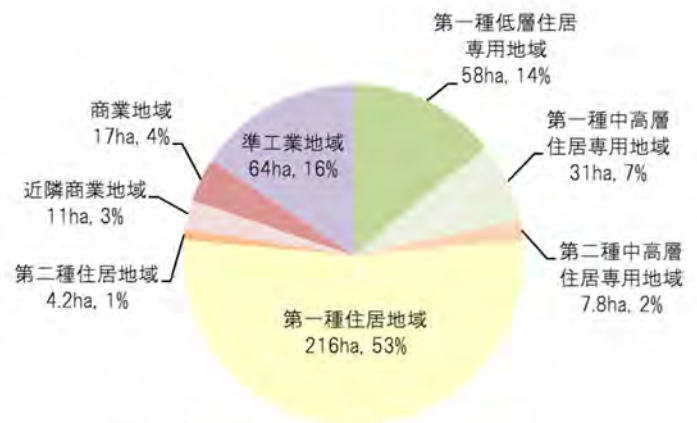


図 2-52 用途地域構成比（平成23年）

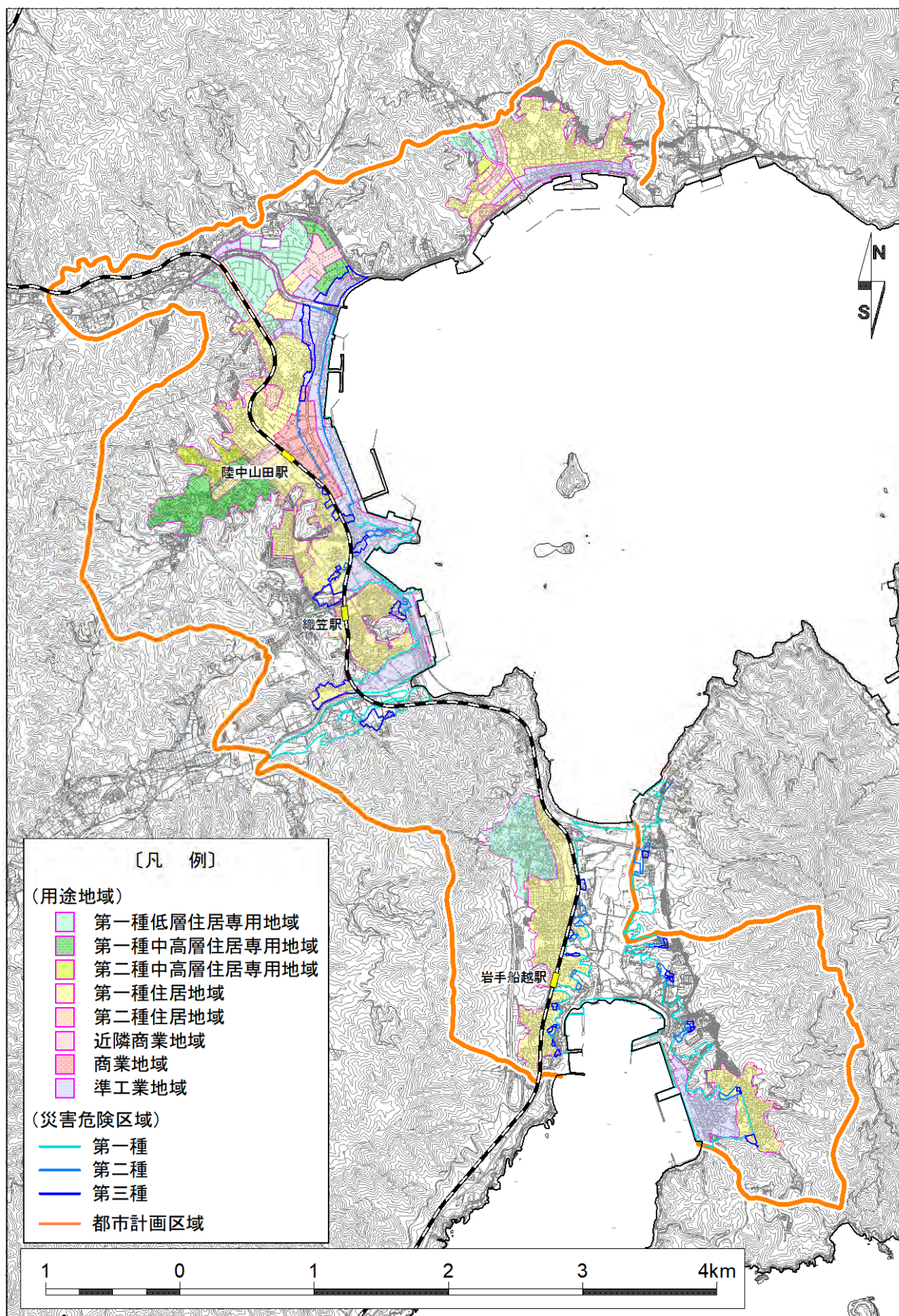


図 2-53 用途地域及び災害危険区域（令和 2 年度）

(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	公益的施設	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）

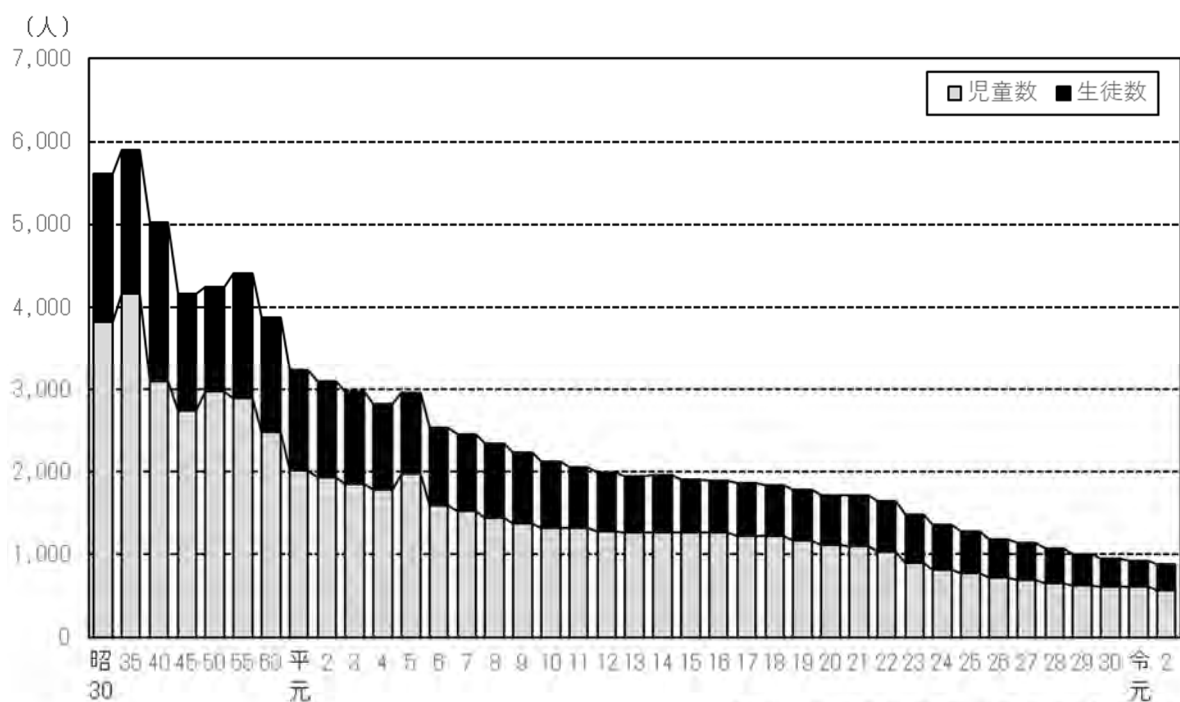
（３）その他の施設（義務教育施設）

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さ	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

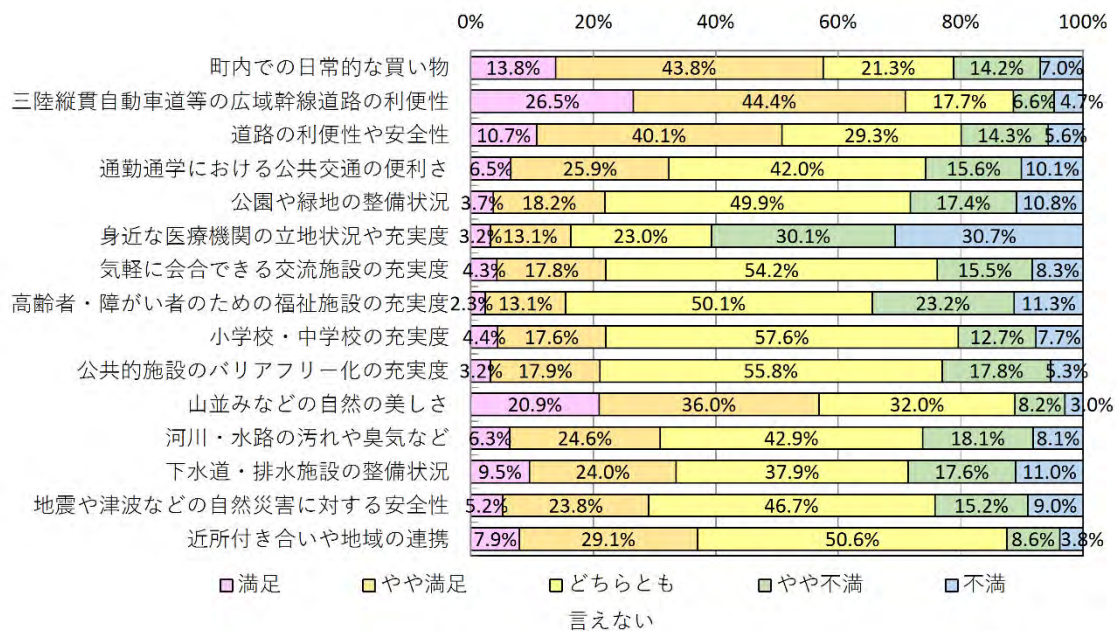


図 2-56 現状の満足度

【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

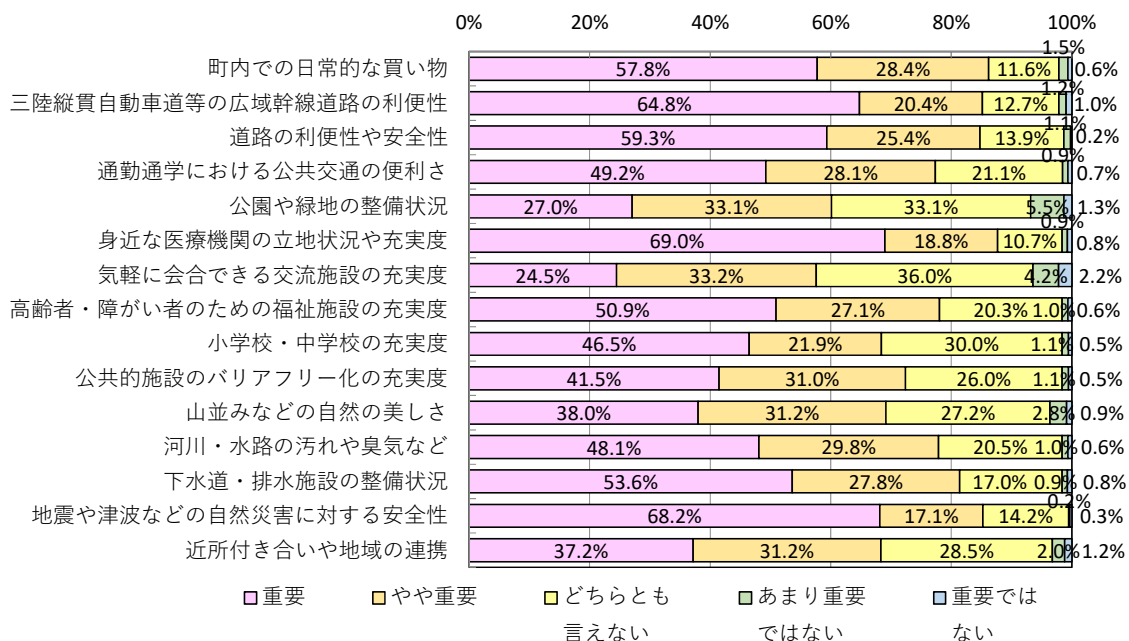


図 2-57 将来の重要度

- ・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が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。

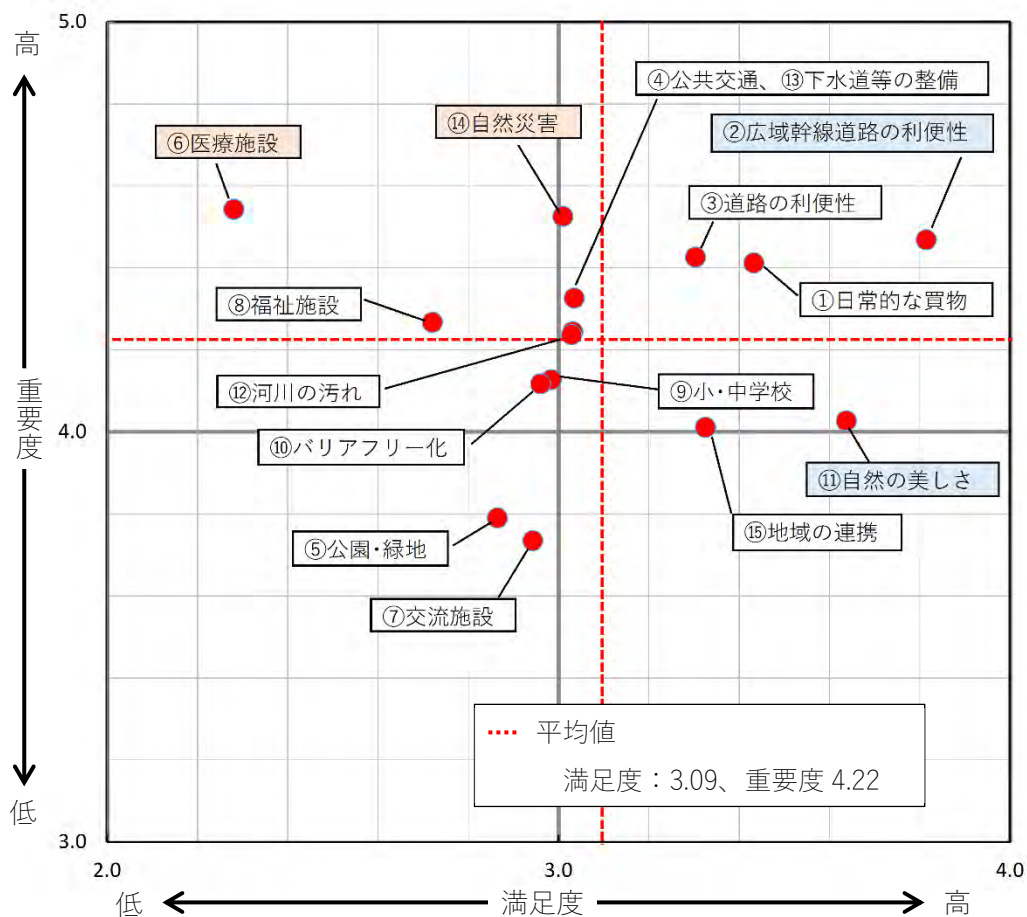


図 2-58 満足度と重要度の分布状況

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	—

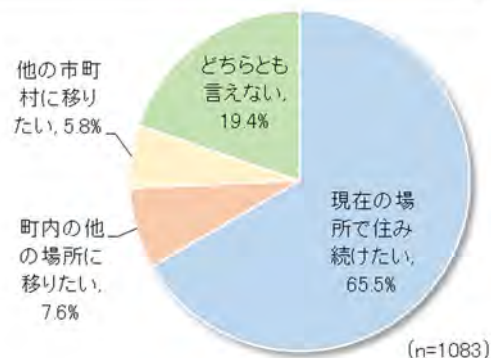


図 2-59 定住意向構成比

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

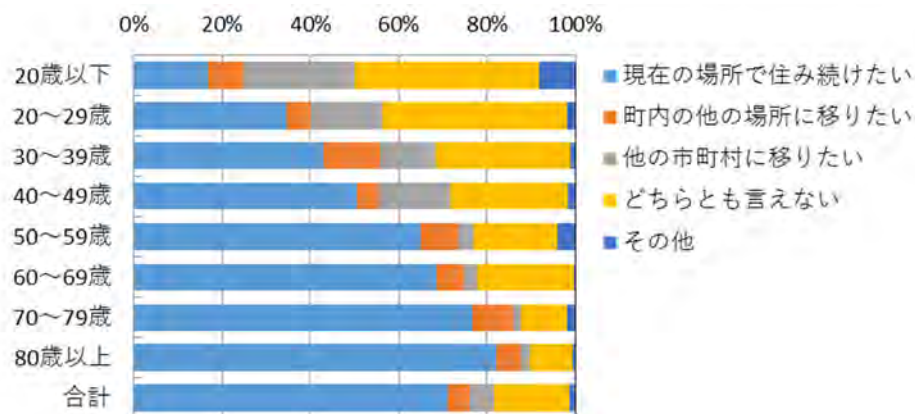


図 2-61 年齢別定住意向

(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		(MA)	
	回答数	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

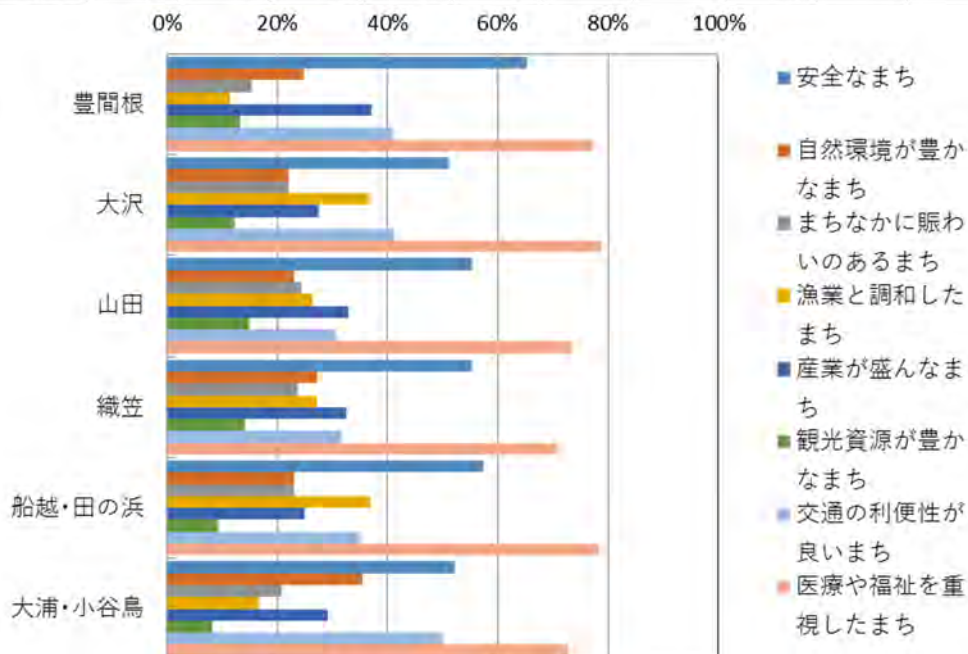


図 2-63 地区別まちの将来像

(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	—

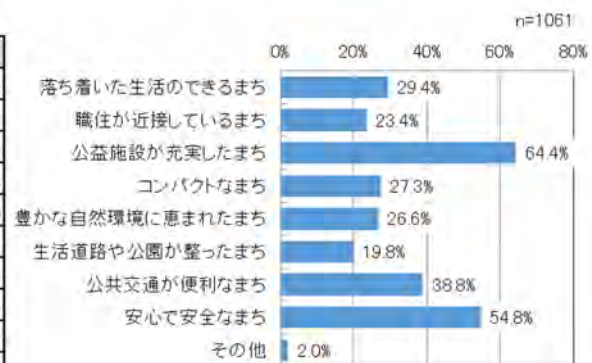


図 2-64 将来土地利用意向

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

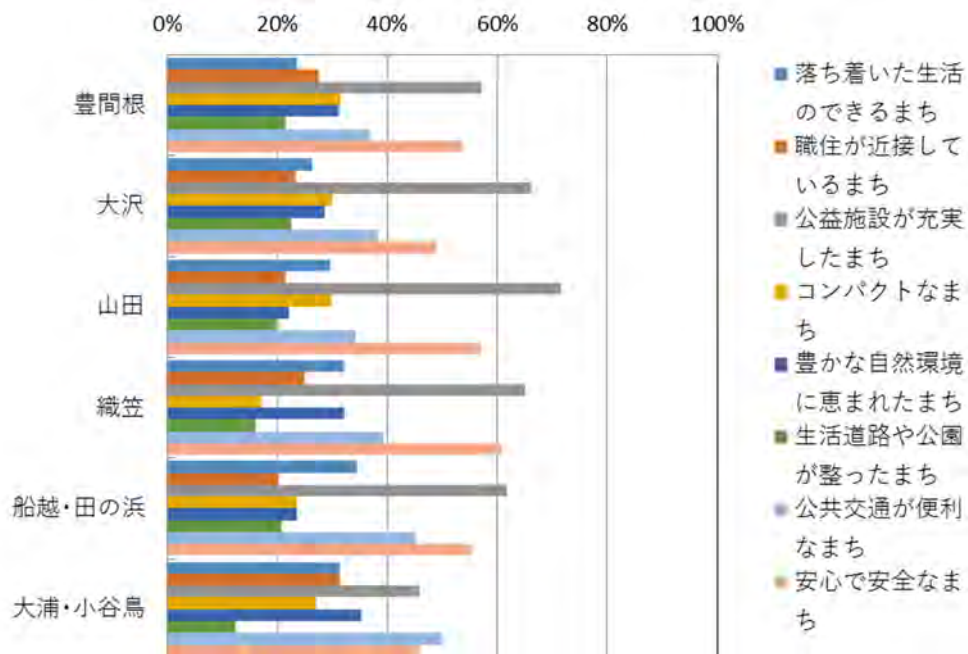


図 2-65 地区別将来土地利用意向

(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	構成比 (SA)
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	—

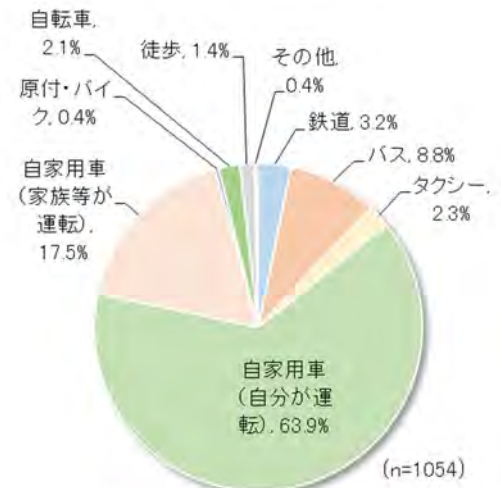


図 2-66 交通手段構成

<「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	構成比 (SA)
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	—

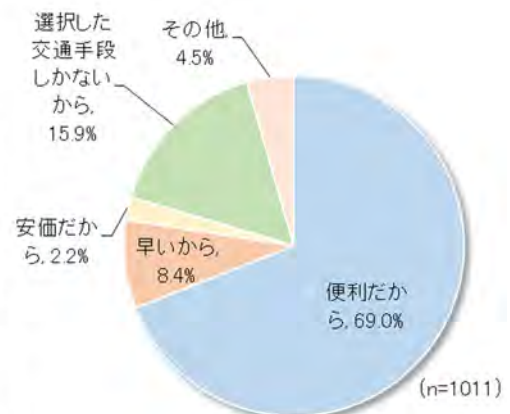


図 2-67 交通手段選択構成

<「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

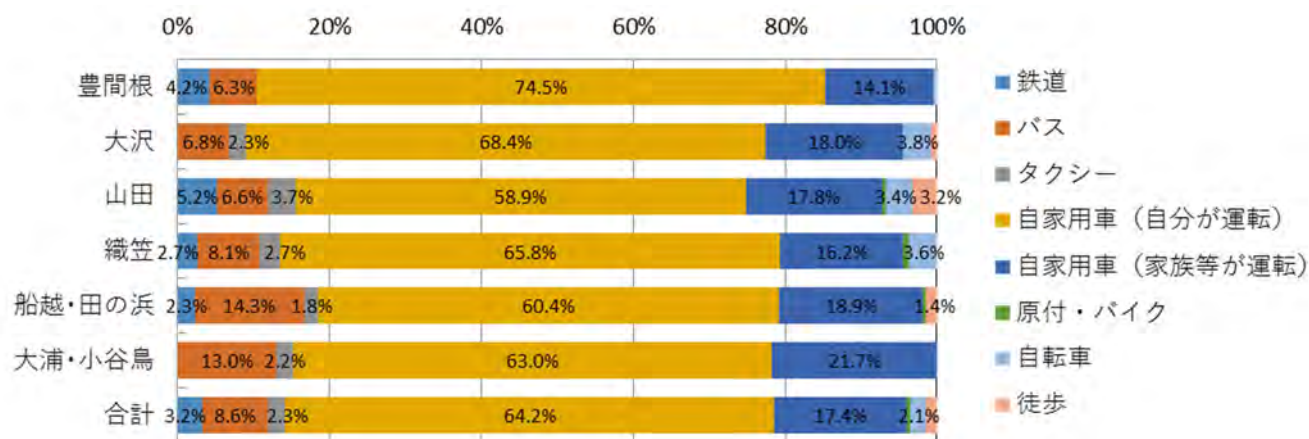


図 2-68 地区別交通手段構成

・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

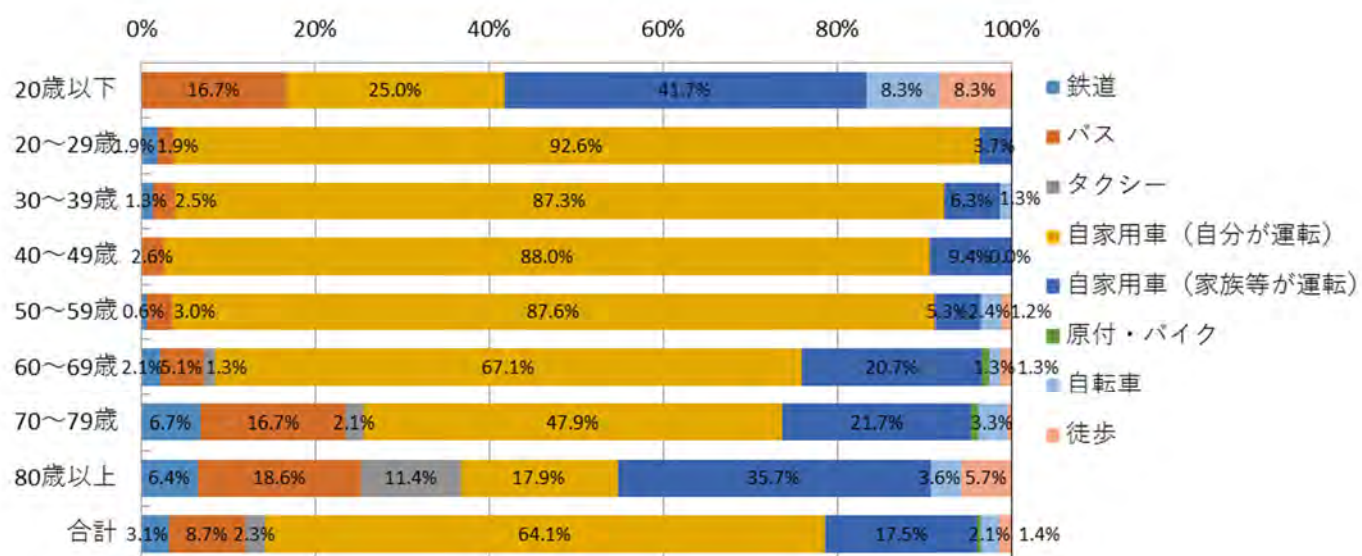


図 2-69 年齢別交通手段構成

- ・「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	—

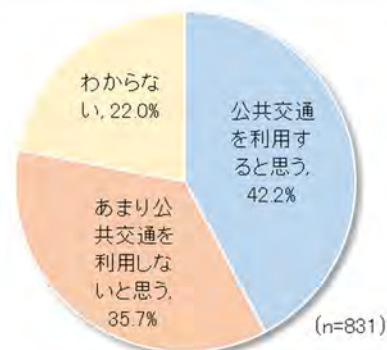


図 2-70 公共交通への転換意向

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

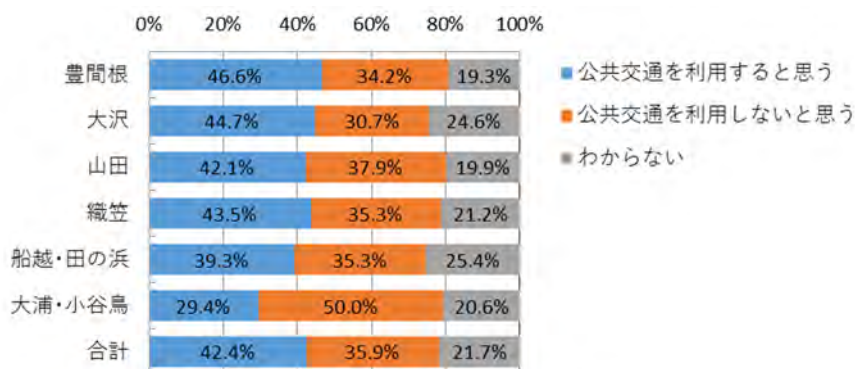


図 2-71 地区別交通手段転換割合

(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	—

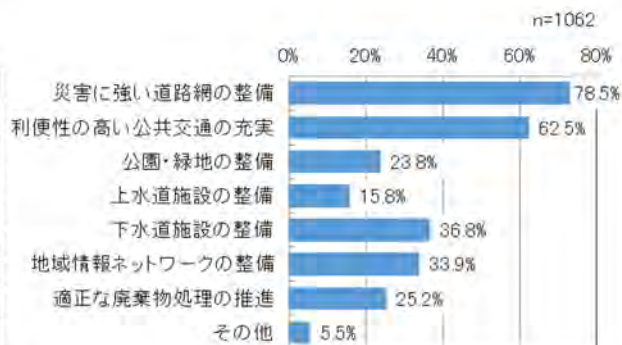


図 2-72 都市施設整備意向

＜「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

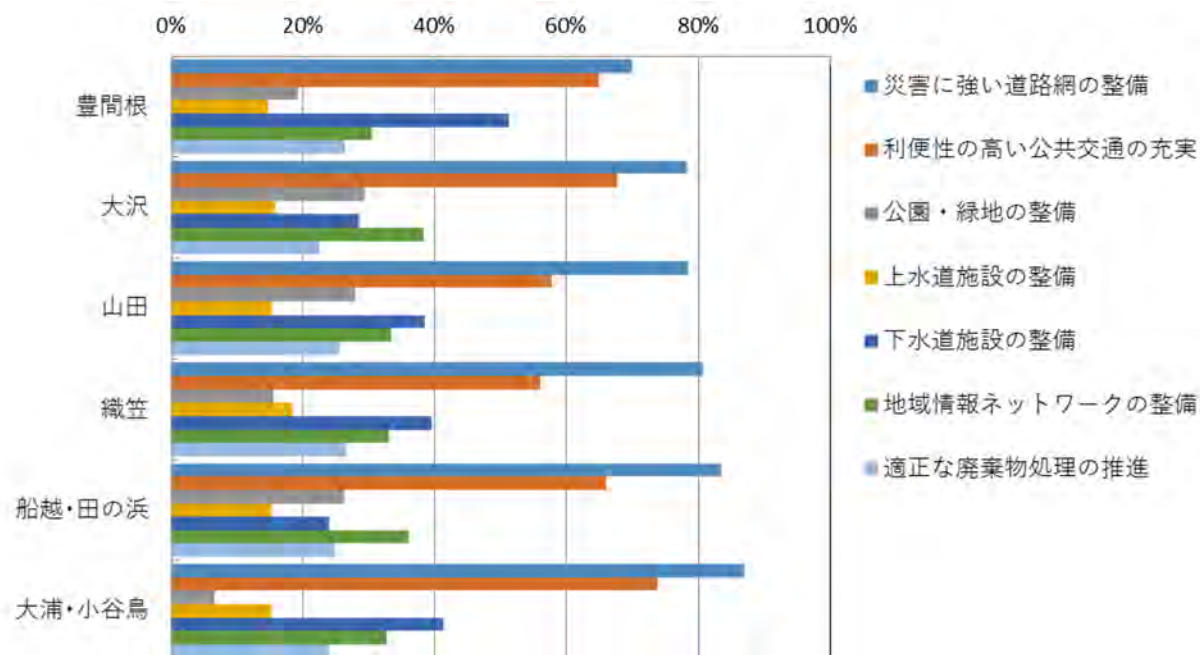


図 2-73 地区別都市施設整備

(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	—

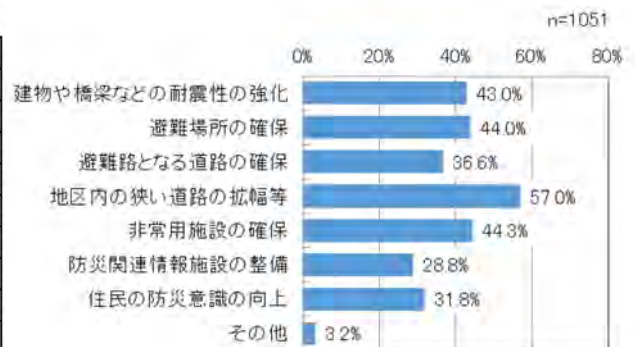


図 2-74 災害対策意向

<「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

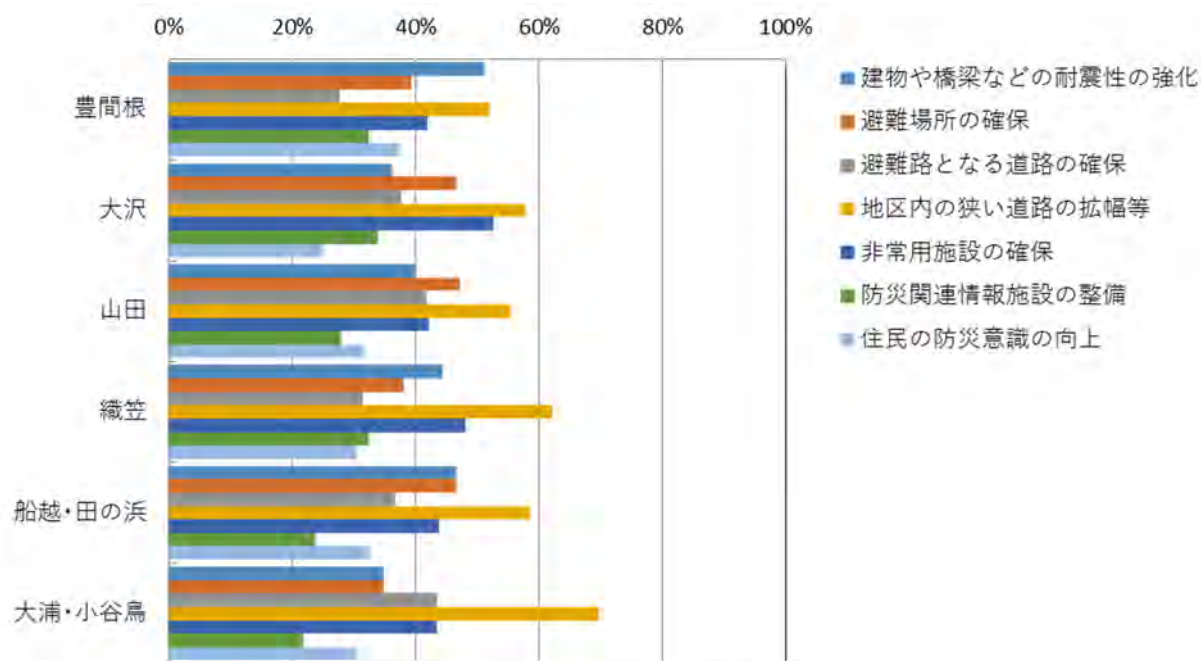


図 2-75 地区別防災対策意向

(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	—

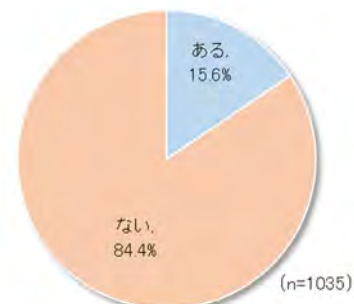


図 2-76 まちづくり参加割合

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

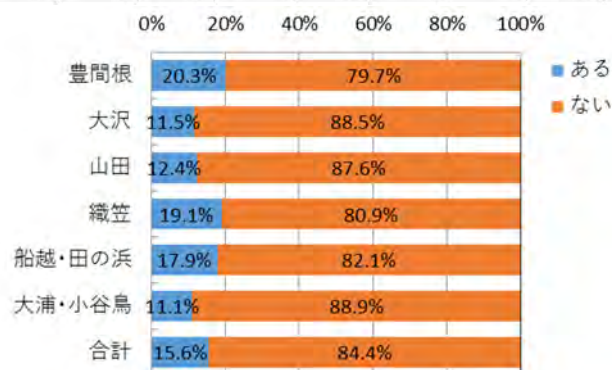


図 2-77 地区別まちづくり参加割合

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

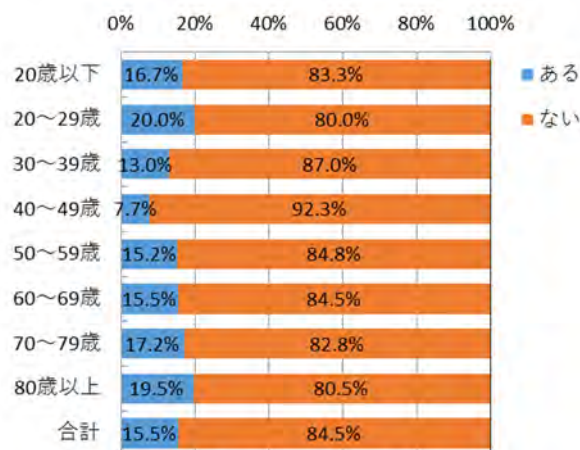


図 2-78 年齢別まちづくり参加割合

- ・「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	—

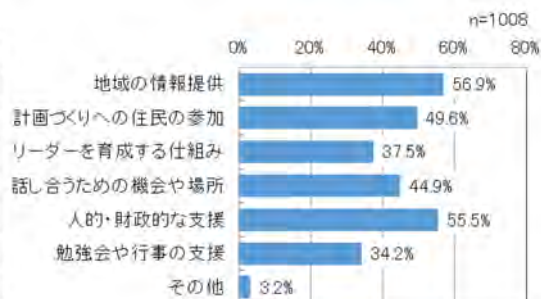


図 2-79 まちづくり参加の取組

＜「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

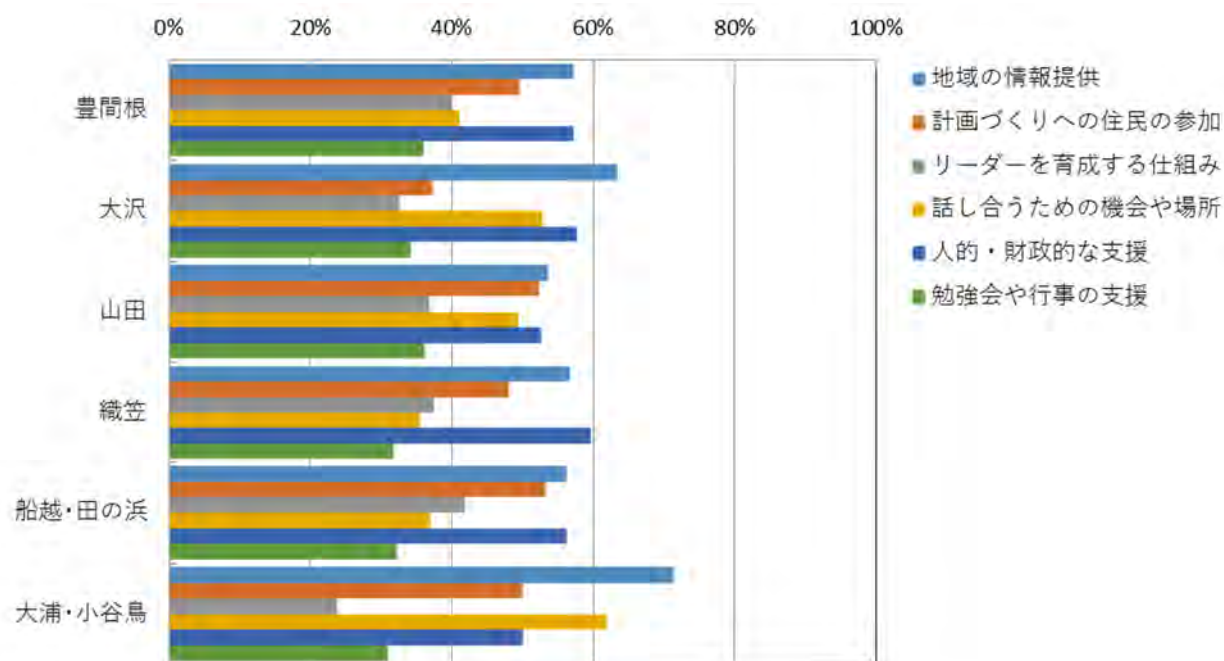


図 2-80 地区別まちづくり参加の取組

(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。

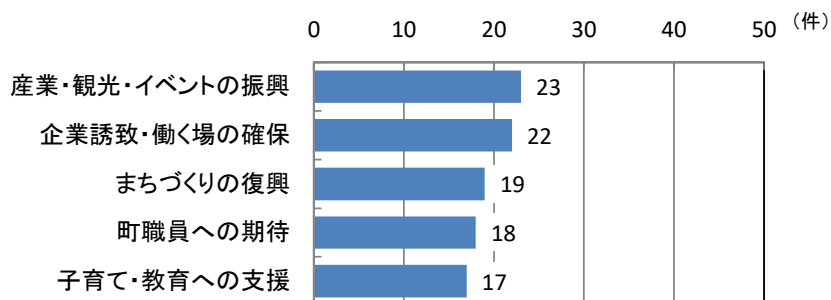


図 2-81 今後のまちづくりに期待している自由意見

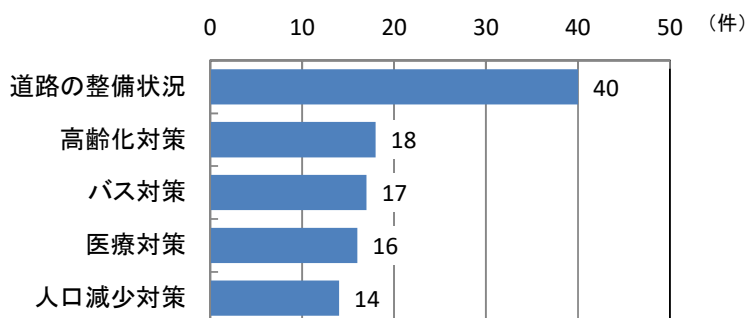


図 2-82 改善が必要と感じている自由意見



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	（１）海・山・川などの自然環境と都市空間との調和 （２）人にやさしく住みやすい居住環境の形成 （３）地域活性化のための産業の定着と振興 （４）効率的で快適な交通ネットワークの形成 （５）にぎわいと交流の活性化を目指した拠点地区の形成
土地利用の方針	○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。
都市施設整備に関する方針	・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	・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	・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）

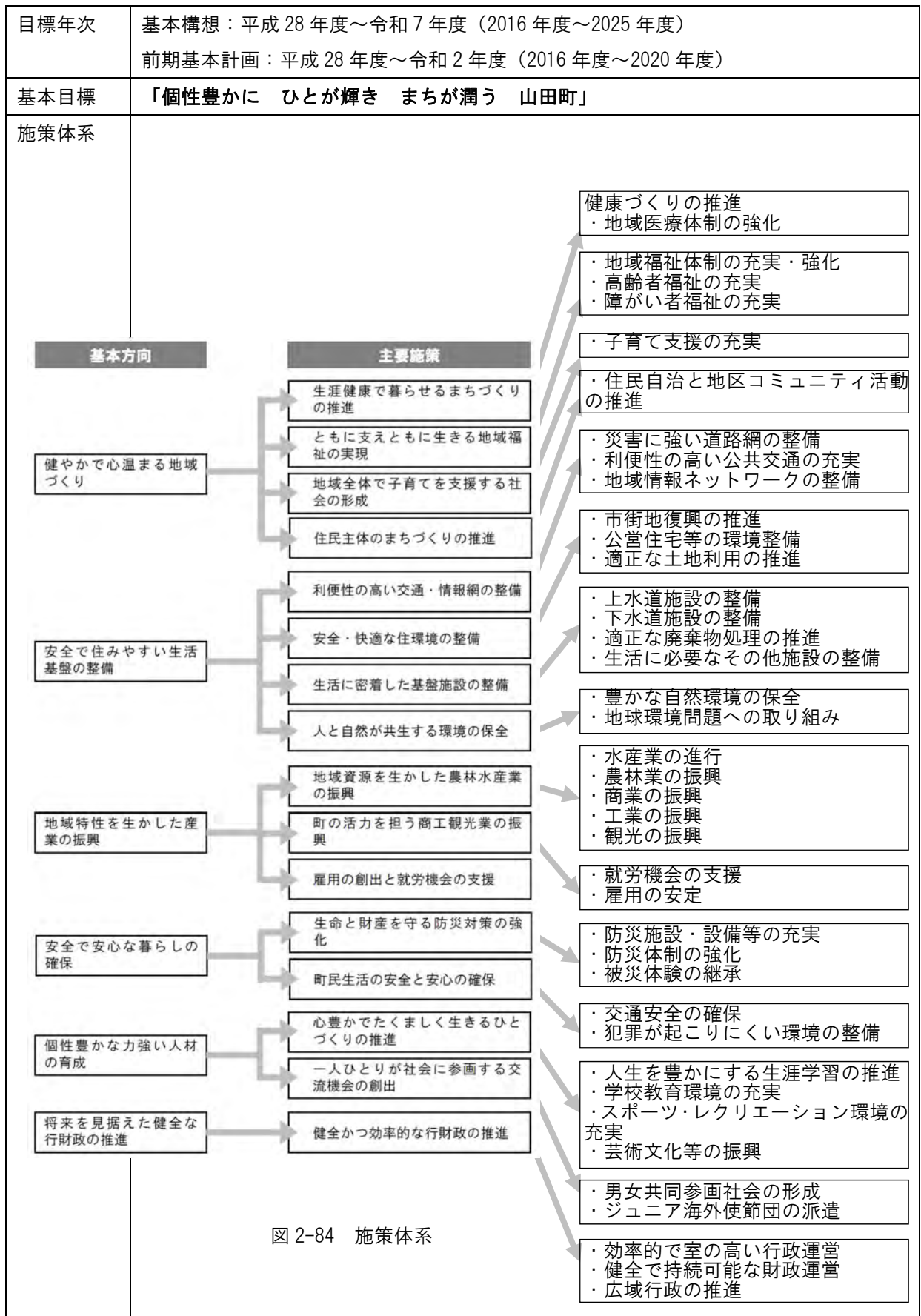


図 2-84 施策体系

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を期待されています。
- 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。