



大船渡駅周辺地区まちづくりグランドデザイン

<目 次>

1. まちづくりグランドデザインについて	1
2. 大船渡駅周辺地区の将来都市像	2
3. 大船渡駅周辺地区の整備方針	3
4. まちづくりの推進体制	10
5. 事業手法とスケジュール	11

平成 26 年 3 月 31 日

大船渡市



1. まちづくりグランドデザインについて

1-1 まちづくりグランドデザイン策定の背景

大船渡駅周辺地区は、気仙地域の商業業務の中心地であり、また、本市の産業・経済の中心を担ってきました。大船渡市は、東日本大震災の津波で大きな被害を受けた本地区において津波からの安全性を確保するため、土地区画整理事業と津波復興拠点整備事業を導入し、一日も早いまちの復興に取り組んでいます。

一方、大船渡駅周辺地区には、震災前から人口減少、少子高齢化の進行、商店街の魅力の向上や雇用の創出などのまちづくり課題がありました。

復興まちづくりでは、これらの課題とともに、震災による課題を解消し、将来に向けて持続性あるまちづくりを、市と市民、事業所が協働して進めていく必要があります。

このような背景から、市と市民等が共有する大船渡駅周辺地区の市街地整備の方針が必要となりました。

1-2 グランドデザインの目的

大船渡駅周辺地区まちづくりグランドデザイン（以下、グランドデザインという）は、東日本大震災によって大きな被害を受けた大船渡駅周辺地区を、気仙地域の商業業務の中心地とするために必要な市街地整備の方針を定めるものです。

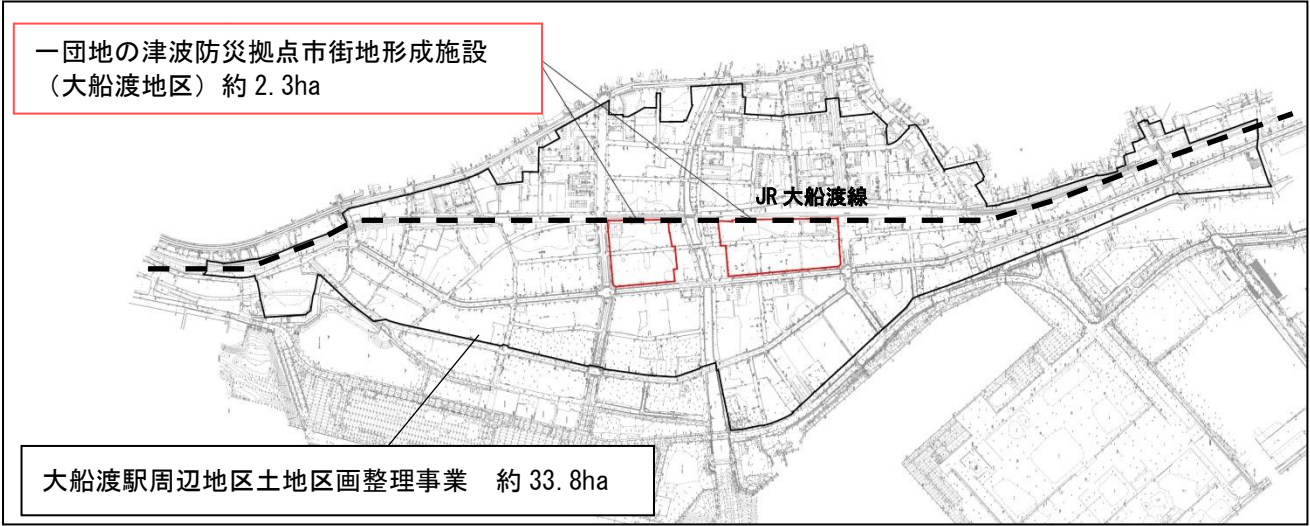
本グランドデザインは、この市街地整備にあたり、市と市民、事業所が共有し、協働と役割分担に基づいてまちづくりを進めるための指針となることを目的としています。



震災前の大船渡の街並み 2010年3月
(写真出典 「みやぎの海辺、思い出の風景」 河北新報社)

1-3 策定エリア

グランドデザインの策定エリアは、大船渡駅周辺地区土地区画整理事業区域（約33.8ha）に一団地の津波防災拠点市街地形成施設（大船渡地区）区域（約2.3ha）を含む、約36.1haとします。

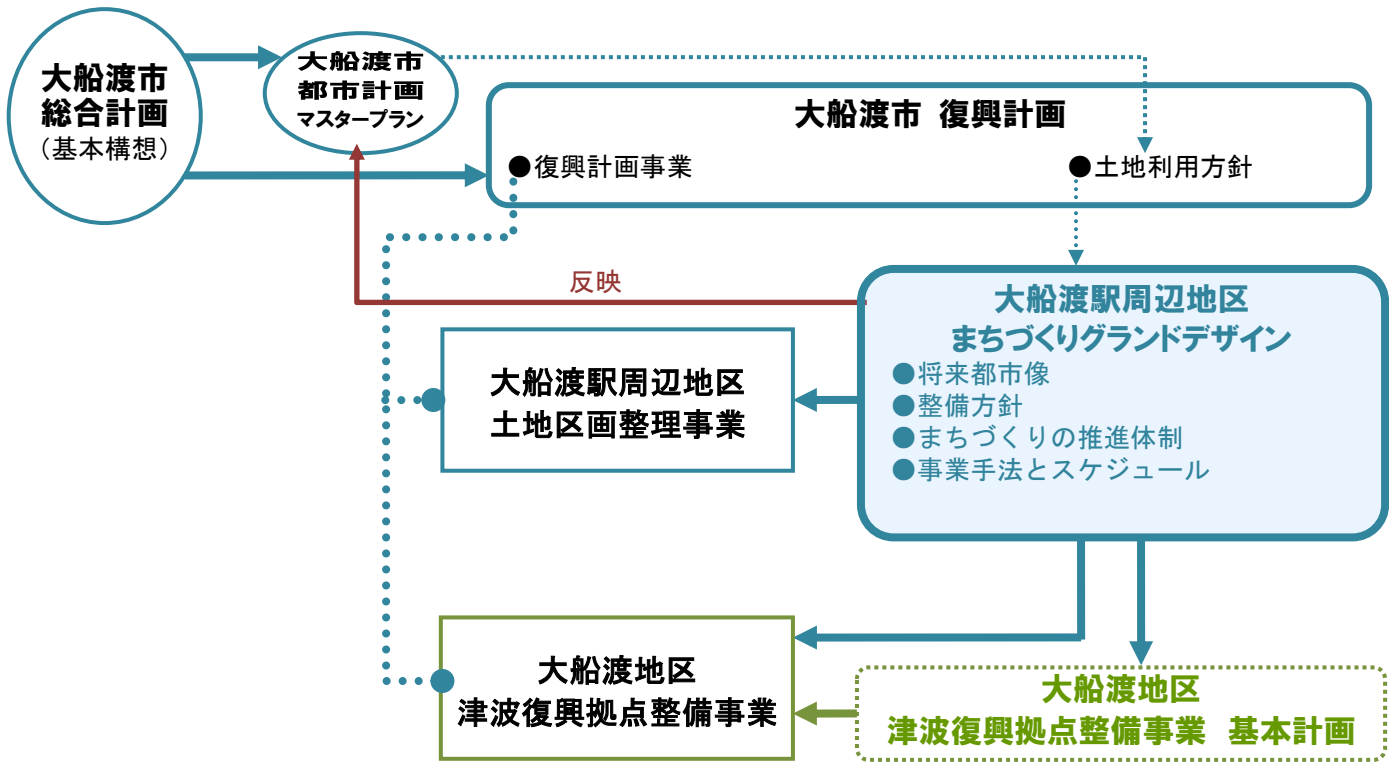


＜大船渡駅周辺地区まちづくりグランドデザインの策定エリア（約36.1ha）＞

1-4 グランドデザインの位置付け

本グランドデザインは、大船渡市都市計画マスタープラン、大船渡市復興計画を上位計画としており、その内容は市都市計画マスタープランの地域別構想に反映されるものです。

また、土地区画整理事業とあわせて地区内で導入されている「大船渡地区津波復興拠点整備事業」基本計画の上位計画となります。



2. 大船渡駅周辺地区の将来都市像

2-1 大船渡駅周辺地区の特性と課題

大船渡駅周辺地区は、盛駅周辺と並び、気仙地域の商業業務の中心地としての位置づけがあるまちです。産業三陸縦貫自動車道や国道 45 号、JR 大船渡線など広域交通機能が造る利便性の高い立地にあり、国際フィーダーコンテナ定期航路が開設されるなど国際化への対応が進む大船渡港に隣接しており、物流拠点としての優位性も有しています。

本地区中央を東西に須崎川が流れ、山並みを背景とした、海、山、川の豊かな自然環境に恵まれています。

また、「三陸・大船渡夏まつり」「三陸大船渡さんまつり」など、地域資源を生かした観光イベントが開催され、大船渡港に大型客船が停泊するなど、賑わいと交流のまちでもあります。

東日本大震災からの復興まちづくりにあたっては、津波からの安全性の確保と災害時の都市機能の維持に加え、もともと持っている魅力を活かしたまちづくりを進めていくことが必要です。

2-2 大船渡駅周辺地区のまちづくりの目標

上記を受けて、大船渡駅周辺地区では、まちづくりの目標として、広域商業業務拠点の形成、観光と交流の拠点としての機能の強化を図るとともに、安全性と利便性の高い住環境の整備によって、賑わいと活力にあふれる、魅力ある中心市街地としていくことを掲げます。

大船渡駅周辺地区のまちづくりの目標

賑わいと活力にあふれる、安全で魅力ある中心市街地を創る

- 1 広域商業業務地として、災害時も都市機能を維持する拠点の形成
- 2 観光と交流の拠点としての機能強化
- 3 環境と共生し、健やかに暮らせる住宅地整備

2-3 大船渡駅周辺地区の将来都市像

大船渡駅周辺地区のまちづくりの目標を受けて、大船渡駅周辺地区の将来都市像を以下のとおりとします。

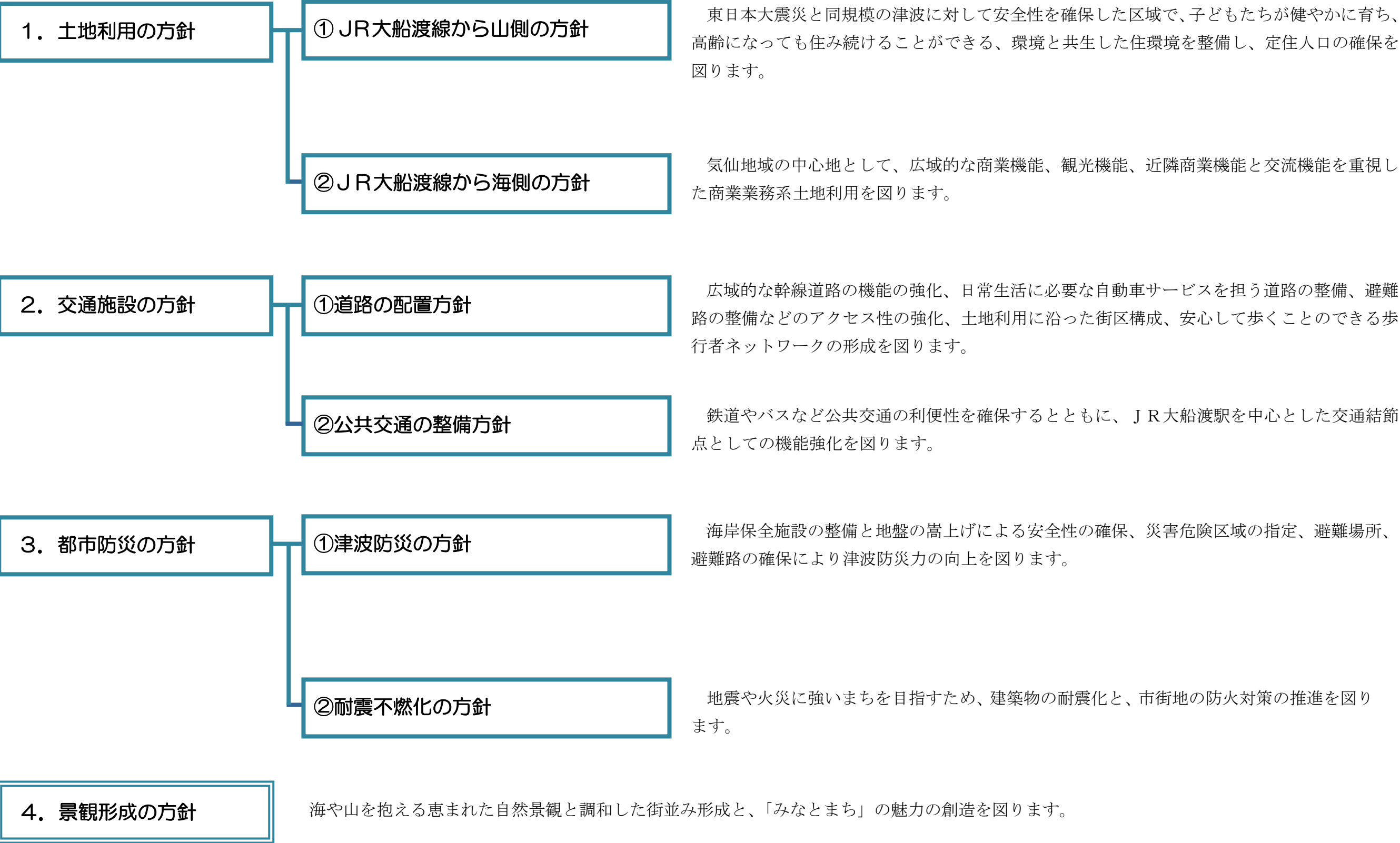
大船渡駅周辺地区の将来都市像

- 津波に対して、いざという時も命を守り、都市機能を維持できるまち
- 気仙地域の商業業務の中心地、大船渡市の産業・経済を担う中心地として、震災前よりも高質で持続性のあるまち
- 幹線道路、鉄道などの交通機能の向上による、広域的なアクセス性の高いまち
- 海と山を抱える恵まれた自然景観を活用した、個性ある美しいまち
- 環境への負荷の少ない、地球にやさしいまち
- 子どもたちが健やかに育ち、高齢になっても自立して生活することのできるまち



3. 大船渡駅周辺地区の整備方針

将来都市像の実現に向けて必要となる整備方針の全体構成を、以下に示します。



3-1 土地利用の方針

市復興計画の付属資料である土地利用方針では、浸水想定区域内の住宅地の高台等への移転による安全性確保、浸水想定区域の産業系土地利用への転換等が示されています。

大船渡駅周辺地区では、土地利用方針図に従って津波からの安全性が確保されるまちづくりを進めるため、J R 大船渡線を境に、山側を浸水しない高さに嵩上げして住宅の移転先を確保するとともに、海側に商業業務、産業系土地利用を集積することとし、土地区画整理事業を行うこととしています。

このことをふまえ、本地区の土地利用の方針を、大きく J R 大船渡線を境界として山側と海側に分けて定めます。

① J R 大船渡線から山側の方針

- 東日本大震災と同規模の津波に対して安全性が確保されるよう 嵩上げされる区域については、住居系土地利用とし、定住人口の確保を図ります。

【住宅地区】

- 震災前の状況をふまえ、戸建住宅を中心とした、商業業務等との用途が混在する土地利用とします。
- 商業地に近い利便性を活かした土地の有効利用や、グループホームやコレクティブハウスなど高齢化に対応した共同住宅の必要性に鑑み、低中層住宅地としての土地利用を図ります。

【住宅・商業・業務地区】

- 国道45号沿道は、幹線道路沿道の土地の有効利用を促進するため、住宅地区と調和した商業業務系土地利用を誘導します。



車いすに対応した集合住宅の事例
(東京都東久留米市 ひばりが丘団地再生)



震災前の大船渡駅周辺の商店街（平成19年7月）
（出典 多摩地区そして日本各地の画像集
<http://tamagazou.machinami.net/index.shtml>）

② J R 大船渡線から海側の方針

- J R 大船渡線から海側は、大規模な津波に対しては浸水が想定されることから、災害危険区域に指定して住宅や学校、病院等の施設の立地は制限し、商業業務系土地利用を誘導します。
- 浸水想定区域内の都市機能を維持し、商業業務の復興をけん引するため、津波復興拠点を整備します。

【商業業務地区（観光・交流）】

- J R 大船渡駅から海側に向かう一帯は、商業機能、観光機能、交流機能を重視した商業業務系土地利用を図ります。

【商業業務地区（近隣商業）】

- 須崎川から南の一帯は、日常生活を支える商業業務地としての土地利用を図ります。

【商業業務地区（大規模店舗群）】

- 日常生活を支える商業業務機能をより強化するため、商業業務地区（近隣商業）に隣接して大規模店舗の立地を想定した土地利用を図ります。

【商業・産業地区】

- 商業業務地区（近隣商業）に隣接した地区では、臨港地区に隣接することから、商業系と産業系が混在した土地利用を図ります。

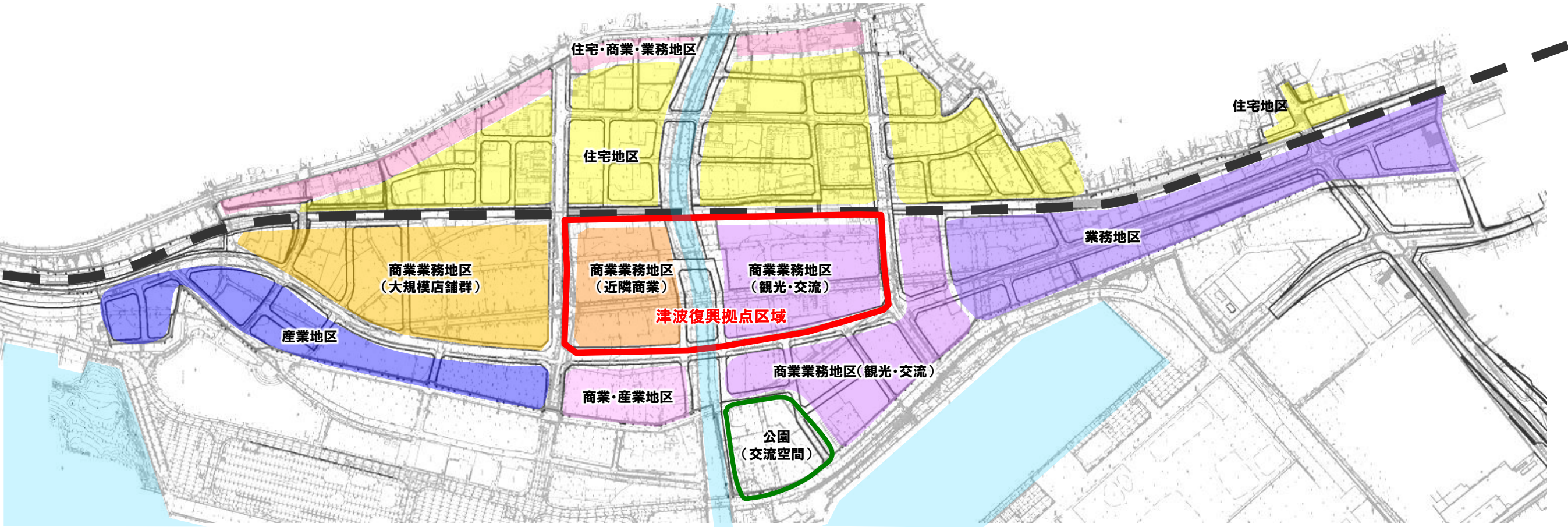
【業務地区】

- 県道丸森権現堂線の北側沿道街区では、盛・大船渡の2つの商業地を連絡する利便性を活かし、業務系土地利用を図ります。

【産業地区】

- 県道丸森権現堂線の南側沿道街区では、野々田埠頭と連携した物流機能、魚市場への利便性を活かした水産加工等の産業系土地利用を図ります。

	土地利用の区分	特性
山側	住宅地区	低中層住宅地としての土地利用を図る地区。 共同住宅や併用住宅の立地による土地の有効利用も図る。
	住宅・商業・業務地区	国道 45 号沿道の利便性を活かした商業・業務と住宅が共存した土地利用を図る地区。
海側	商業業務地区 （観光・交流）	J R 大船渡駅、幹線道路など広域的なアクセス性と、海、公園などの景観資源を活用し、商業、宿泊関連、産直関連等、観光や交流機能を重視した土地利用を図る地区。
	商業業務地区 （近隣商業）	営業を再開している仮設店舗の移転先となり、日常生活の利便性を高める近隣商業機能を重視した土地利用を図る地区。
	商業業務地区 （大規模店舗群）	近隣商業機能を強化するために、大規模店舗の立地を想定する土地利用を図る地区。
	商業・産業地区	大船渡港、産業用地に隣接した立地を活かし、産業系土地利用と商業系土地利用が混在する土地利用を図る地区。
	業務地区	県道丸森権現堂線沿道の利便性を活かし、主として業務系の土地利用を図る地区。
	産業地区	大船渡港、大船渡魚市場への近接性を活かし、主として水産業、工業など産業系の土地利用を図る地区。
	津波復興拠点	災害時の安全性確保など都市機能の維持と商業業務地の核となる地区。



＜土地利用方針図＞

3-2 交通施設の方針

広域商業業務拠点の実現に向けた交通アクセスの強化、土地利用に沿った街区構成、歩行者が安心して歩けるネットワーク形成、公共交通の利便性確保に向け、交通施設の方針を以下のように定めます。

① 道路の配置方針

【主要幹線道路】

- ・ 国道 45 号と県道丸森権現堂線を、市外・県外及び市全域からの広域的な交通流動を受け持つ骨格となる主要幹線道路として位置付け、広域商業業務機能を強化する整備を図ります。

【幹線道路】

- ・ 3・6・13 号明神前普金線を大船渡湾の対岸の市街地との連絡軸となる幹線道路として位置づけ、市内の各集落を連絡する幹線道路ネットワークの強化を図ります。

【補助幹線道路】

- ・ 広域的な交通を受け持つ道路を連絡して鉄道で分断されていた市街地の一体性を確保するとともに、災害時の高台への避難路として機能する広幅員道路を確保します。

【区画道路】

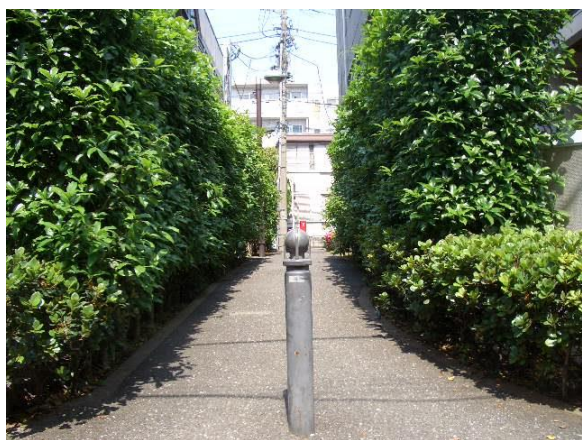
- ・ 住宅地としての土地利用を図る JR から山側と、商業業務、産業系土地利用を図る海側で、それぞれの土地利用に沿った街区を構成するように、沿道宅地へのサービス道路となる区画道路を配置します。

【特殊道路（歩行者用通路）】

- ・ 誰もが安全に歩くことができ、地区内の回遊性や利便性を確保する歩行者系ネットワークを構成するため、適切な位置に歩行者用通路を配置します。



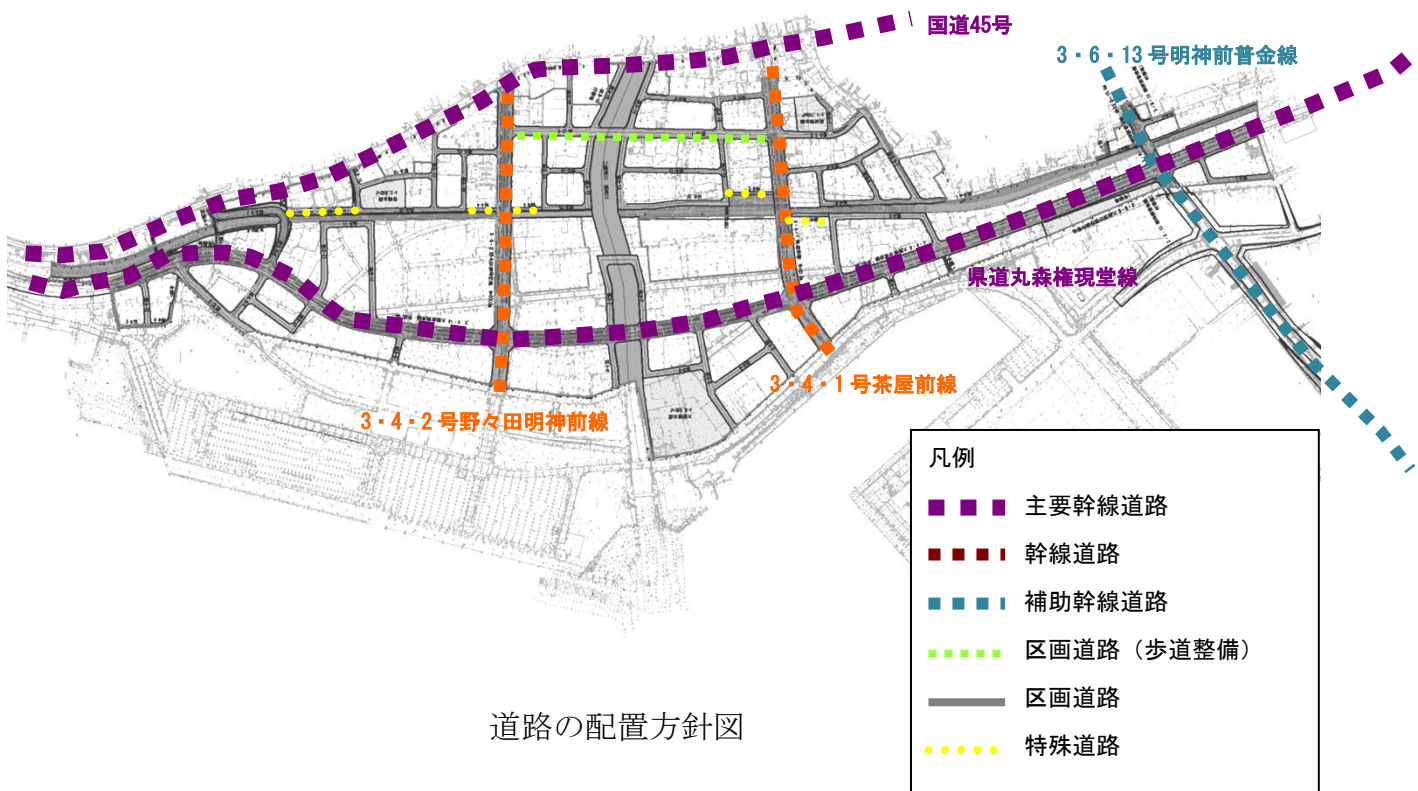
歩道が整備された幹線道路の事例
(東京都目黒区 補助 18 号線)



歩行者用道路の事例
(東京都世田谷区 北沢三・四丁目地区)

■道路の段階構成

道路	道路の機能	該当する道路	計画幅員
主要幹線道路	岩手県内の骨格を形成し、また県外も含む広域的な交通流動を受け持つ道路	国道 45 号	—
		県道丸森権現堂線 (3・5・6 大船渡日頃市線、 3・6・14 大船渡細浦線)	20m
幹線道路	主要幹線道路を補完し隣接都市との連絡軸及び都市内の骨格を形成する道路	3・6・13 号明神前普金線	11～15m
補助幹線道路	幹線道路を補完すると共に、市街地内での基本的なまとまりとなる居住環境区を形成する道路	3・4・1 号茶屋前線 3・4・2 号野々田明神前線	20m
区画道路	居住環境区において沿道宅地へのサービスを目的として配置される道路	街区を構成する道路	住居系土地利用：6m 商業系土地利用：8m
特殊道路	歩行者の移動の利便性を確保することを目的として配置される歩行者用通路	JR 大船渡線沿線の補助幹線道路や区画道路を連絡する通路	4 m



道路の配置方針図

②公共交通の整備方針

【ＪＲ大船渡線の本復旧】

- ・ 隣接都市や東北新幹線停車駅とのアクセス性を強化するため、BRT で仮復旧した [JR 大船渡線の鉄路での本復旧](#)を推進します。

【高速バスの充実】

- ・ 復興道路として整備される三陸縦貫自動車道を活用し、池袋、仙台、盛岡など[主要都市と大船渡市を連絡する高速バスの充実](#)を図ります。

【路線バス等の充実】

- ・ 市内各地の集落、防災集団移転促進事業で整備される高台の新集落と商業業務地を連絡する[路線バスの充実やコミュニティバスの整備](#)を図ります。

【交通広場の整備】

- ・ JR 大船渡駅に鉄道、バス等の[交通の結節点としての機能を確保](#)するため、津波復興拠点区域内に交通広場を整備します。



B R Tで仮復旧したＪＲ大船渡線



コミュニティバスの事例
(東京都小金井市 ココバス)



駅前広場の事例
(埼玉県草加市 草加駅)



(埼玉県越谷市 北越谷駅)

3-3 都市防災の方針

市復興計画の土地利用方針、災害危険区域の指定による建築物の用途の制限、避難場所、避難路の整備など、津波防災の方針を定めます。

また、地震に対する安全性や延焼火災の低減を図るため、耐震不燃化の方針を定めます。

①津波防災の方針

i. 海岸保全施設と地盤の嵩上げによる安全性の確保

【海岸保全施設の整備】

- ・ 数十年から百数十年に一度の津波に対しては、湾口防波堤、防潮堤で市街地の安全性を確保します。

【宅地の嵩上げ】

- ・ 東日本大震災と同規模の津波に対しての安全性を確保するため、JR 大船渡線から山側を浸水しない高さまで嵩上げて、安全に住むことのできる市街地を整備します。
- ・ J R大船渡線から海側については、東日本大震災によって沈下した地盤を復旧し、雨水等内水を排除するための嵩上げを行います。
- ・ 嵩上げた地盤は、安全性を維持するため、無秩序な改変を予防します。

ii. 建築物の用途の制限

【災害危険区域の指定】

- ・ 東日本大震災と同規模の津波に対して浸水が想定される JR 大船渡線から海側については、災害危険区域に指定して住居の用に供する建築物、社会福祉施設、学校及び医療施設等の用途を制限します。

iii. 避難場所、避難路の確保

【避難路の整備】

- ・ 浸水想定区域内では、避難することを基本として浸水想定区域から山側に避難できる広幅員の道路を整備します。
- ・ 浸水想定区域からの円滑な避難誘導を可能とするよう、歩行者系ネットワークを形成する道路等避難路は、誰もが歩きやすい路面舗装とし、避難誘導サインを設置します。

【一時避難場所の確保】

- ・ JR 大船渡線から山側の市街地は、浸水が想定される海側の市街地からの一時避難場所として位置付けます。
- ・ JR から山側への迅速な避難が困難な区域の解消や逃げ遅れに対応するため、浸水想定区域内に避難ビルなどの一時避難場所機能を確保します。

②耐震不燃化の方針

i. 地震時の建築物の総合的な安全対策の推進

【災害時の機能維持】

- ・ 災害時の拠点となる建築物は、構造的に倒壊しないだけでなく、災害時の電力の安定供給、上下水道等のライフラインの耐震対策、室内の安全対策を進めることにより、災害時の機能を維持します。

【避難路や緊急輸送路の閉塞防止】

- ・ 災害時の避難路や緊急輸送路となる幹線道路の沿道では、落下物や転倒危険物対策を進め、円滑な避難や輸送を行うための空間を確保します。

【建物内の安全化】

- ・ 商業業務施設やホテル、旅館、集会所等、多数の者が利用する建築物は、特に、室内の安全対策やエレベータ対策を推進します。

【塀の安全化】

- ・ 住宅地における区画街路沿道では、軽いフェンスや生け垣など安全な塀づくりに努め、崩壊による人身被害や道路閉塞を防止します。

土地区画整理事業にあわせて、道路に面する部分にブロック塀等の制限を定めた事例
(東京都足立区 花畑北部地区)



ii. 市街地の防火対策の推進

【準防火地域の指定】

- ・ JR 大船渡線から海側の市街地は商業業務、産業系土地利用が集積することから、準防火地域の指定によって建築物の構造を制限し、火災に強い市街地形成を推進します。

【緑化の推進】

- ・ 樹木の延焼抑制効果に着目し、まち全体の緑化を推進することで、安全で潤いある市街地形成を推進します。

3-4 景観形成の方針

海と山を抱える恵まれた自然景観を活用した、個性ある美しいまちの形成に向け、景観形成の方針を定めます。

i. 海や山を抱える恵まれた自然景観と調和した街並みづくり

【自然景観や眺望を意識した景観形成】

- 地区の背景となる飛定地山や氷上山の山並みや海、須崎川など自然景観と調和し、かつ、地区の後背の高台からのビューポイント、寄港する客船や対岸からの眺望を意識した、昼も夜も美しい街並み形成を図ります。

【新たな公共施設を核とした景観形成】

- 須崎川沿いの桜並木整備、土地区画整理事業で整備される公園や植樹帯のある道路等を景観の核として位置づけ、緑豊かな街並み形成を図ります。

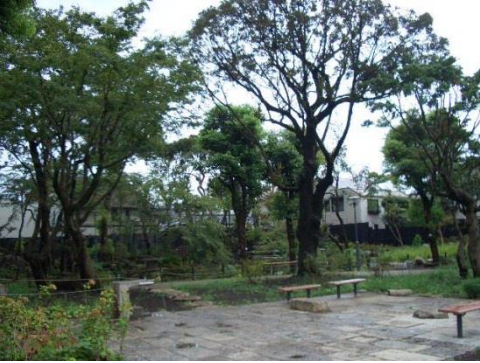
ii. みなとまちの魅力の創造

【個性ある景観形成】

- 港を中心に発展したまちの歴史を伝え、新しい個性となる街並み景観を創造します。

【景観形成をけん引する津波復興拠点の整備】

- 津波復興拠点区域内に整備される行政施設、駅、広場等を街並みづくりをけん引する景観資源として位置づけるとともに、景観形成に向けたルールづくりにより、大船渡らしい商業業務地の街並み形成を図ります。

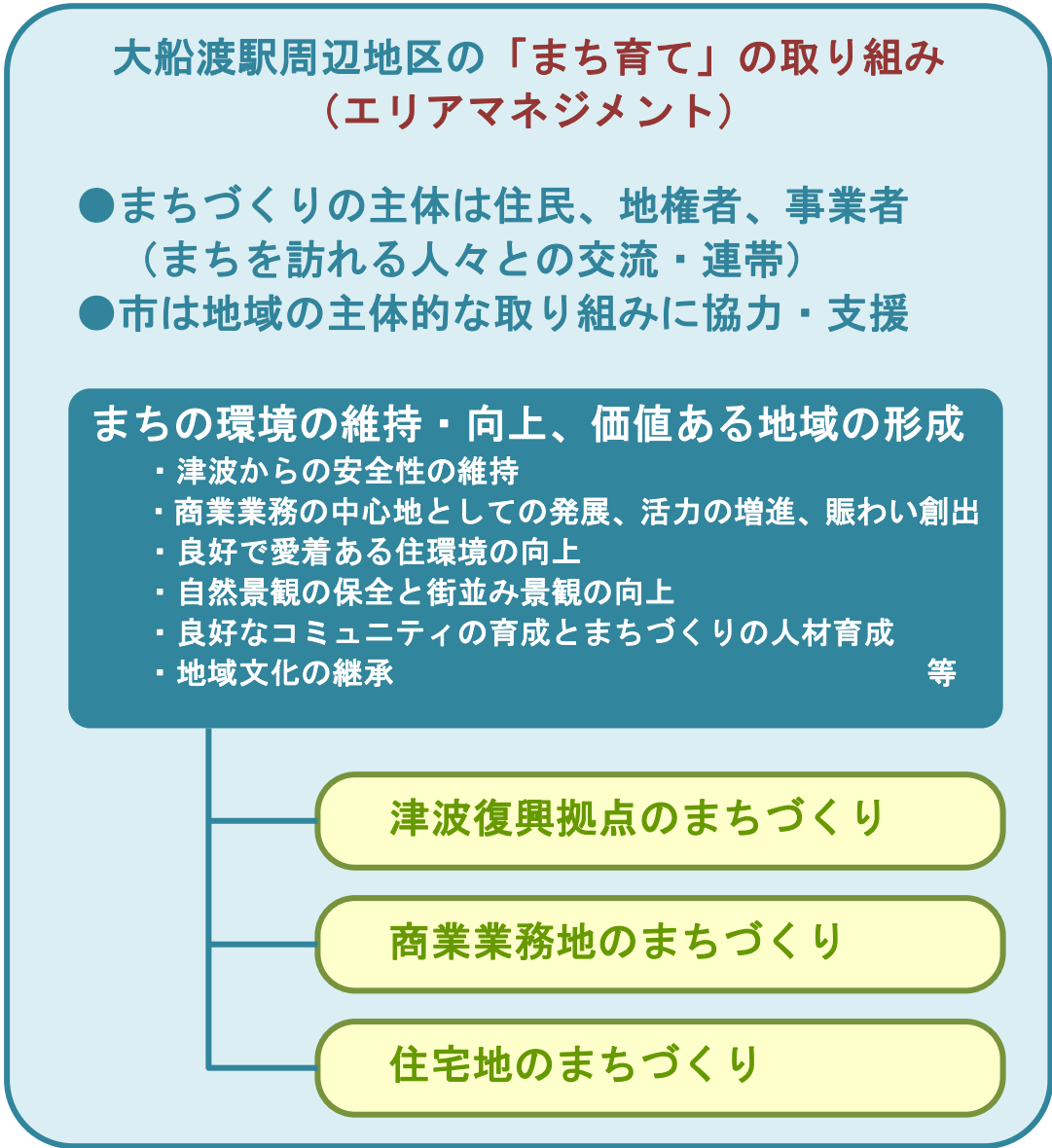
	海と山の景観形成の方針	景観資源・視対象（例）
JR 大船渡線 から 海側の市街地	- JR 大船渡駅、津波復興拠点、須崎川沿いの桜並木、公園などを景観資源とし、水と緑と調和し、みなとまちとしての個性ある景観形成を図ります。 - 風景を楽しみながら、まちを回遊することができる街並み形成を図ります。 - 港湾施設や港湾緑地、景観配慮型防潮堤等による景観形成を図ります。 - 夏まつりの花火や星空を見上げる場所を確保し、ビューポイントとして活用します。	- 大船渡湾を取り囲む山並み、高台や対岸の夜景 - 日の出、空（星空、花火） - JR 大船渡駅、津波復興拠点 - 野々田埠頭の大型豪華客船 - 須崎川、須崎川沿いの桜並木、親水広場 - 公園、緑地、多目的広場 - 幹線道路沿いの植樹帯 - 景観に配慮した防潮堤 
JR 大船渡線 から 山側の市街地	- JR 大船渡線、公園などを景観資源とし、緑豊かな落ち着いた住宅地としての景観形成を図ります。 - 公園などの公共空間を憩いと潤いを感じる景観スポットとして整備します。	- 氷上山を中心とした山並み、須崎川、須崎川沿いの桜並木 - 公園、植樹帯のある幹線道路 - JR 大船渡駅  地域の憩いの場として整備された公園の事例 （東京都杉並区 天沼弁天池公園）

4. まちづくりの推進体制

大船渡駅周辺地区は、市が土地区画整理事業によって基盤整備を行い、建築物の整備は、主に市民、事業所が行いますが、その復興まちづくりは、市と市民、事業所がまちづくりの考え方や目指すべきまちのイメージを共有し、協働と役割分担で取り組んでいくことが不可欠です。

また、復興まちづくりによって形成されるまちには、安全性や利便性の維持、賑わいある商業業務地としての発展や、安心して住むことのできる住環境の維持向上に向けて、まちの住まい手・使い手の主体的・持続的な取り組みが必要です。

これらのことから、大船渡駅周辺地区では、住民、事業所が主体となり、まちを訪れる人々との交流・連帯を得て、継続したまちづくりを推進します。市は、主体的なまちづくりの取り組みに必要な支援や情報提供を行い、協働で「まちを育てる」仕組みを作り、取り組みを進めていきます。



5. 事業手法とスケジュール

大船渡駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて活用する事業手法と、概ねの事業スケジュールを以下に示します。

事業手法	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31～32 年度
土地区画整理事業 （大船渡駅周辺地区）	・ 区域決定 ・ 事業認可取得 ・ 仮換地指定		・ 中期造成着手	・ 中期造成完成 ※造成が完了した街区から、順次、建物着工	・ 後期造成着手	・ 後期造成完成	・ 換地処分・清算
津波復興拠点整備事業（大船渡地区）	・ 先行整備区域都市計画決定 ・ 事業認可取得（造成） ・ 先行整備区域用地買収、造成 ・ 拡大区域都市計画決定 ・ エリアマネジメント組織検討	・ 事業認可取得（建築物、道路、交通広場） ・ 先行整備区域建築物着工 ・ 拡大区域事業認可取得（造成） ・ 拡大区域用地買収、造成 ・ エリアマネジメント組織設置	・ 拡大区域内建築物着工 ・ エリアマネジメント組織による運営				
用途地域・地区（防火地域、準防火地域の見直し）	・ 見直し検討 ・ 都市計画変更						
地区計画	・ 内容検討 ・ 都市計画決定	・ 街並み形成に向けた内容検討 ・ 都市計画変更					
災害危険区域	・ 区域指定						