

## 2.2 大船渡市



## 2.2.1 調査対象地域の概要と被災状況

### (1) 地域の概要

- 1) 人口 : 39,873 人(平成 23 年 4 月 30 日現在)
- 2) 面積 : 323.30km<sup>2</sup>
- 3) かつての陸前国気仙郡域の一部であり、陸前高田市と共に陸前海岸北部の中核都市である。大船渡湾を囲むように、末崎地区や赤崎地区、大船渡地区（その奥には盛地区）が展開し、大船渡湾以外にも、吉浜地区、越喜来地区、綾里地区などの沿岸部に集落が形成されている。市内各地には石灰石鉱山があり、大船渡湾奥には太平洋セメント大船渡工場が立地している。大船渡港は、県内で最大規模の港であり、県内初の外国航路が結ばれたり、2004 年にポートオブザイヤーに選定されるなど、県内最重要港湾である。

### (2) 被災状況

- 1) 人的被害（平成 23 年 5 月 20 日現在）  
死亡者 314 人、行方不明者 148 人
- 2) 建物被害  
全壊又は半壊 3,629 戸、一部損壊床上浸水件数は調査中、床下浸水多数
- 3) 大船渡湾には、湾口防波堤が設置されていたものの、大船渡湾沿岸の末崎地区や赤崎地区、大船渡地区の建造物は多大な被害を受けた。同様に、湾口防波堤の外にある越喜来地区、綾里地区なども大きな被害を受けている。一方、同じく湾口防波堤の外にある吉浜地区の集落では、防潮堤は被災しているものの、明治三陸津波、昭和三陸津波、チリ地震津波と甚大な津波被害の度に集落を少しずつ高台へと移転させていった結果、低地の農地は被害を受けているものの、ヒアリングによると人的被害は行方不明者 1 名となっており、他の集落との違いが見られる。

### (3) 過去の被災履歴

大船渡市は、陸前高田市と隣接し、住田町とあわせ気仙地方としての文化圏を形成する。この地域は、1896 年の明治三陸津波、1933 年の昭和三陸津波、1960 年のチリ地震津波と、近代以降三度

の津波被害を受けている。特に、チリ地震津波の被害を受け、1963年から4カ年をかけて湾口防波堤が築造されており、度重なる津波被害の履歴によって地域のあり方が更新されてきたともいえる。このような従来からの津波被害減少へ取り組みや地形的要因などから、地域内には津波の直接的被害のあった場所となかった場所とがあり、復興方針の策定は、従来の取り組みへの一定の評価の上になされるべきである。

## 2.2.2 復興へむけての提言事項

### (1) 全般的事項

#### 1) 多様な生産の場である湾は、大船渡の取り戻すべき風景である

商業、工業、農業、養殖、水産。大船渡では、いくつもの入りくんだ湾を囲むように様々な生業が展開している。これらの生業を支えるような再建のあり方を目指し、大船渡独自の魅力ある風景を取り戻すべきである。こうした湾内の生業を再生するには、湾口防波堤の再建が必須である。

#### 2) 三陸地形を活かした景観形成と防災都市計画の融合

奥行きのある広大な大船渡湾、湾岸沿いの低地、そこから緩やかにのぼる丘陵部より構成される自然地形は、三陸の中でもとりわけ大船渡に特徴的な自然地形である。低地から丘陵部へ登る避難路・避難場所を設置しつつ、大船渡固有の自然地形を活用した都市景観形成と防災都市計画の融合を図る。

### (2) 安全の再建に関する事項

#### 1) 災害リスクを復興のプロセスごとに評価し対応する

中長期的に復興を考える必要があるが、各復興のプロセスごとに、各種災害のリスクを評価する必要がある。たとえば、残存する湾口防波堤の保有防災力の評価なども積極的に行う。一方、湾口防波堤が完成するまでの期間、港湾エリアの防潮堤の再建を急ぎ、高波・高潮・洪水など高頻度の災害への防災力を高めると同時に、「(4)3 一時的な復興市場（仮）の誘導」で記述するような一時的な土地利用形態も積極的に活用する。

#### 2) 東西避難軸の形成と避難施設のネットワーク化

工業団地や漁港等の沿岸の仕事場から、国道45号線・三陸縦貫自動車道に逃がし込む東西方向の避難軸を形成する。これらは、避難弱者のための自動車避難も想定しつつ、歩行避難者を阻害しないものとする。直線状街路の先に、避難施設・公共空間を適宜配置（もしくは再編）し、夜間停電時の避難誘導効果を持たせつつ、避難路と避難施設のネットワーク化を図る。

#### 3) 生業を支える復元力の高いインフラの構築

港湾、漁港、工場、商店、田畑での生業を取り戻すためのインフラの構築。震災前の土地利用と震災後の土地利用計画を考慮した、港湾施設、電力、通信、上下水道、道路等の復旧優先

順位の設定。同時に、電力系統、通信手段、上下水道、道路網の幹線を強化し、遮断時のリダンダンシーの確保と早期復旧を考慮した都市基盤施設系ネットワークの設計と整備を行う。その際、今回の被災状況を綿密に検討することが重要である。

#### 4) 港湾エリアにおける冠水リスクの減少

沈下・沈降した港湾エリアの冠水リスクを減少させるために、用途に応じた地盤嵩上げを行う。この嵩上げには、「(3) 1) 地域で支え合う共同住宅の建設」や「(3) 2) 命と財産を失わないための住居地域の選定」に伴う、高地移転の造成で発生する土砂等を有効活用し、工事の簡素化と地元への経済対策とを兼ねる。その後の用途（商業、工業、倉庫）に応じて、嵩上げ高を段階的に設定する。

### (3) 生活の再建に関する事項

#### 1) 地域で支え合う共同住宅

コミュニティの絆の強い地域については、従来の地縁性を重視しつつ、福祉サービスを向上し、地域で支え合うことができるような共同住宅を従来の場所から遠くない高地に建設することも選択肢とする。その際、核となるような公共空間をあわせて整備し、地域の空間構造の中で位置づけると同時に、避難場所として利用し、災害時にも被災弱者をスムーズに支援できる体制とする。

#### 2) 命と財産を失わないための住居地域の選定

リスクが高く、居住に適さない場所は、非可住地域として指定するとともに、後背の丘陵部への移転を促進する。大船渡では、平らな低地と丘陵部とが近接しているため、丘陵部に移転した後の新しい居住地域は、従来の居住地域を見渡せる場所にあり、移転した後でもかつて居住していた場所の思い出や被災の記憶が継承される空間構造を目指す。

### (4) 生業の再建に関する事項

#### 1) 地域資源の発見・再生と復興のリンク

瓦礫の処分にセメント炉が活用されたように、地域資源の再生と復興の道筋とをリンクさせて考えるべきである。復旧・復興の計画立案・実施段階における被災者心理への対応や、住民合意形成、被災市町村の主体性を重視する。産業や人材といった地域に固有の資源を活用しつつ、地域再生のための総合力を結集するべきである。

2) 壊滅的な被災地域における新しい産業の創出

今回の災害における壊滅的な被災地域では、商業の立体的配置や農地への転用、漁業形態の再編など、新しい産業形式の創出も視野に入れる。

3) 一時的な復興市場（仮）の誘導

地域の生業は現在、生死の瀬戸際にたっており、一刻も早い再開を必要としている。湾口防波堤が完成するまでの期間、今回の被災地域は、「復興市場（仮）」として、被災した商店などに有利な条件で一定期間の使用権を認める。避難計画などを綿密に検討した上で、被災地域に活気を取り戻し地域の生業を再建する。

4) 広域連携拠点としての北部地域の発展

北部の三陸縦貫自動車道沿いには、他地域との産業連携や隣接地域からの通勤を想定した広域連携拠点として、工業団地や新産業の誘致を行い、大船渡の都市構造、産業構造を多中心的に発展させる。

(5) その他の事項

1) 港湾エリアの一部を復興シンボルゾーンとし、再建プロセスを可視化する

湾口防波堤の築造には時間を要するが、港湾エリアの一部を築造工事のスペースとし、築造のプロセスを可視化。完成後は設置位置まで曳航する。湾に響く槌音こそが復興のシンボルである。湾口防波堤の完成後は、工事スペースやドックなどを都市広場等に転用する。

