

IV－38

気仙における地域づくりの連携

—新しい交通体系と新都心の構築—

関東学院大学工学部 正会員 工博 和野 信市

1. はじめに

岩手県の県南に位置する2市2町（陸前高田市・大船渡市・住田町・三陸町）は、北上山地と三陸海岸に接し古くから気仙と呼ばれ、風光明媚であるが地形が急峻で複雑であり、比較的平坦な土地に集落的な市街地を形成している。幹線的な陸上交通の整備には地理的経済的制約を伴うことから、平面的には蛇行し立体的には急勾配のところに交通機関を整備誘導することにより、地域間の連携と交流を図ってきた。内陸に比べ温暖で山海の産物が美味豊富であるため、気仙の人々は長い間心豊かな生活を営んできたといえる。

経済の高度成長とともに教育の普及やマスコミの影響などから沿岸地域では、近代的工業化が進展する北上川流域との地域格差が認識されるようになり、地域的发展を図る立場から気仙の市町は個別的にまちづくりを進めてきたところであるが、近年行政の広域的効率的視点から4市町合併が各界から要請されることとなった。合併の中心的話題が議員や職員の削減・補助金の増額などのソフト的なものであり、ハード的な将来のまちづくりの視点が欠けていることなどもあり、各市町の対応における動向には温度差がみられる。このような背景を踏まえ、ここでは、広域的効率的な国土利用の視点から気仙における2市2町の地域づくりの連携を図るため、新しい交通体系の形成と新都心の構築について意義を述べるものである。

2. 気仙の歴史と現状

気仙地方は沖合には親潮と黒潮が交わる三陸漁場がある。総面積 890 km^2 は東京23区の1.4倍の広さがる。縄文の昔から先人が住み着き、記録では1190年前には気仙郡の記述がある。鎌倉幕府の成立期から400年は葛西氏の統治下にあった。戦国末期以降は伊達藩の直轄地とされ、気仙町今泉には法令伝達と年貢とりまとめを担う大肝入りがおかれていた。6町16村からなる気仙郡は明治・大正・戦前までは旧町村のまま経過している。戦後、まず昭和27年には2町5村の合併で人口3万1千6百人の大船渡市が誕生した。次いで昭和30年には、3町5村の合併で3万2千8百人の陸前高田市と1町2村合併により1万3千3百人の住田町が誕生し、唐丹村は気仙郡を離れ釜石市との合併を選択した。残る3村は昭和31年に合併し1万1千3百人の三陸町（42年に町）を誕生させた。平成12年10月1日の国勢調査では、大船渡市36569人、陸前高田市25676人、住田町7305人、三陸町8590人で、気仙の合計は78140人となっている。全国的傾向でもあるが気仙の人口は市町誕生当初から減少傾向にある。気仙の経済活動の動向を示す事業所数は、平成11年7月現在4385で、3年前に比べ198(-4.3%)減少し、従業者数では28678人で、2176(-7.1%)人が減少している。合併特例法や県指針を踏まえ大船渡市と三陸町では合併の方向性が見られる。アンケート（昭和63年と平成元年）では、気仙の合併が必要とする住民は50%、各種団体の長は72%、議員は57%となっているが、いずれも高いのは大船渡市のみである。合併とこれに伴うまちづくりのPRはこれからである。

3. 新しい交通体系の形成と新都心構築の意義

気仙を一つにとらえるまちづくりの原点は、人間生活や人間活動における気仙の再生にある。人・モノ・情報の流れを円滑化し、気仙を利便性の高い地域とする新しい交通体系の形成と新都心を構築する意義は、近代的な国家として国民から必然的に要請される効率的で小さな政府を実現するため、地域が有する歴史的特性を踏まえながら、行財政改革の推進、交通・情報革新への対応、災害対応力の強化を図ることである。

①行財政改革の推進。

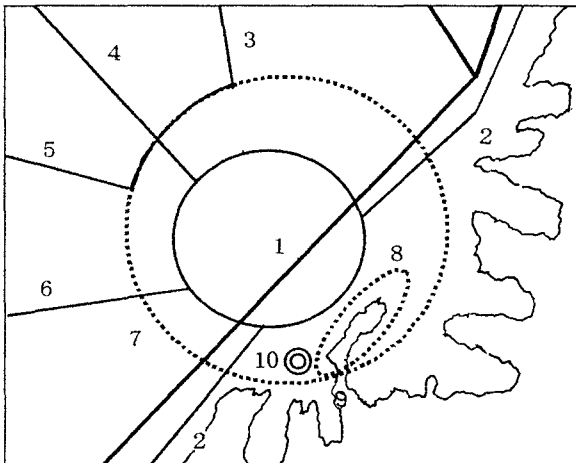
岩手県の指針では、新しいまちづくりのための事業のうち地方債と地方交付税による特別な財政支援および基金設立に対する特別財政支援・職員定数や議員定数の削減・経常経費の削減をメリットとして挙げている。近代国家は地方分権と財政基盤の確立が前提であり、国依存から脱却する国民の意識変革が求められる。新都心に立地する行政機能は政策立案を中心とする中枢機能であり、市民の権利義務や清掃福祉などに直結するサービスを提供する機能は各地域の市民が日常的に接する身近なところに立地するとともに、それぞれの機能が有機的体系的に連結している革新的な情報電子市政を構築し、質の高い行政サービスを提供する。

②交通・情報革新への対応。

現在の我が国の社会経済状況では、各地域の人々が交流を図りながら連携を推進すること以外に社会の発展はありえない。人・モノ・情報の広域的な交流と気仙各地域の連携のためには、これまでの考え方の枠を超えた新しい環状と放射状とがネットワークを形成する交通体系を確立し地域間の交流を活性化するとともに効率的な都市間物流システムを実現することである。情報技術（IT）革命は世界的現象であり、その潮流は経済のしくみや人々の生活を変えつつある。孤立的個別的に発展してきた気仙それぞれのまちを市民の視点から交流と連携を図ることにより更に発展させる新都心の構築は、IT革命に初期の段階から対応することができるまちづくりの出発点でもある。新しい交通手段の一部を形成する岬と岬を結ぶ橋梁は、気仙統合のシンボルであり観光の目玉ともなり、外郭環状の一部として太い交通の動脈を形成する。（図－1）

③災害対応力の強化。

三陸沿岸は海の幸に恵まれているが地震津波の常襲地帯であり、有史以来幾度も悲惨で甚大な被害を受けてきた。過去の記録では最大津波が20数メートルの高さにも達している。水鳥の飛来地、縄文時代の遺跡、地球温暖化による水位上昇や地殻変動などを総合的に勘案すると、新都心の地理的位置は高地であり、既成市街地や海の状況が瞬時に把握でき一望できるところに立地することにより政治行政機能の中枢に位置するトップは人々の生命と財産を守るための危機管理が必要な災害時には迅速で的確な決断と対応ができる。



（注）

- 1：三陸縦貫自動車道
- 2：国道45号（北は釜石方面）
（南は気仙沼方面）
- 3：国道340号（遠野方面）
- 4：国道107号（盛岡方面）
- 5：国道397号（水沢江刺方面）
- 6：国道343号（一関方面）
- 7：気仙外郭環状道路（仮称）
- 8：大船渡湾岸道路（仮称）
- 9：シンボル橋
- 10：新都心

図－1 新しい交通体系と新都心の概念

4. むすび

国家的要請から行政主体として気仙が今日のように個別的なまちとなったのは百年程度のことであり、気仙の人々の心がひとつであったことは何千年の歴史的事実であると思われる。人々は自己の意思と視野を広げ、交流と連携を図り、住民参加により主体的に小さな政府を実現するとともに、歴史的な地域特性を踏まえた魅力があり身近で活力ある効率的なまちづくりを進めていかなければならない。そのためには、新しい交通体系の形成と新都心の構築が必須の基本的条件であると考え。各界における国民的議論が期待される。