

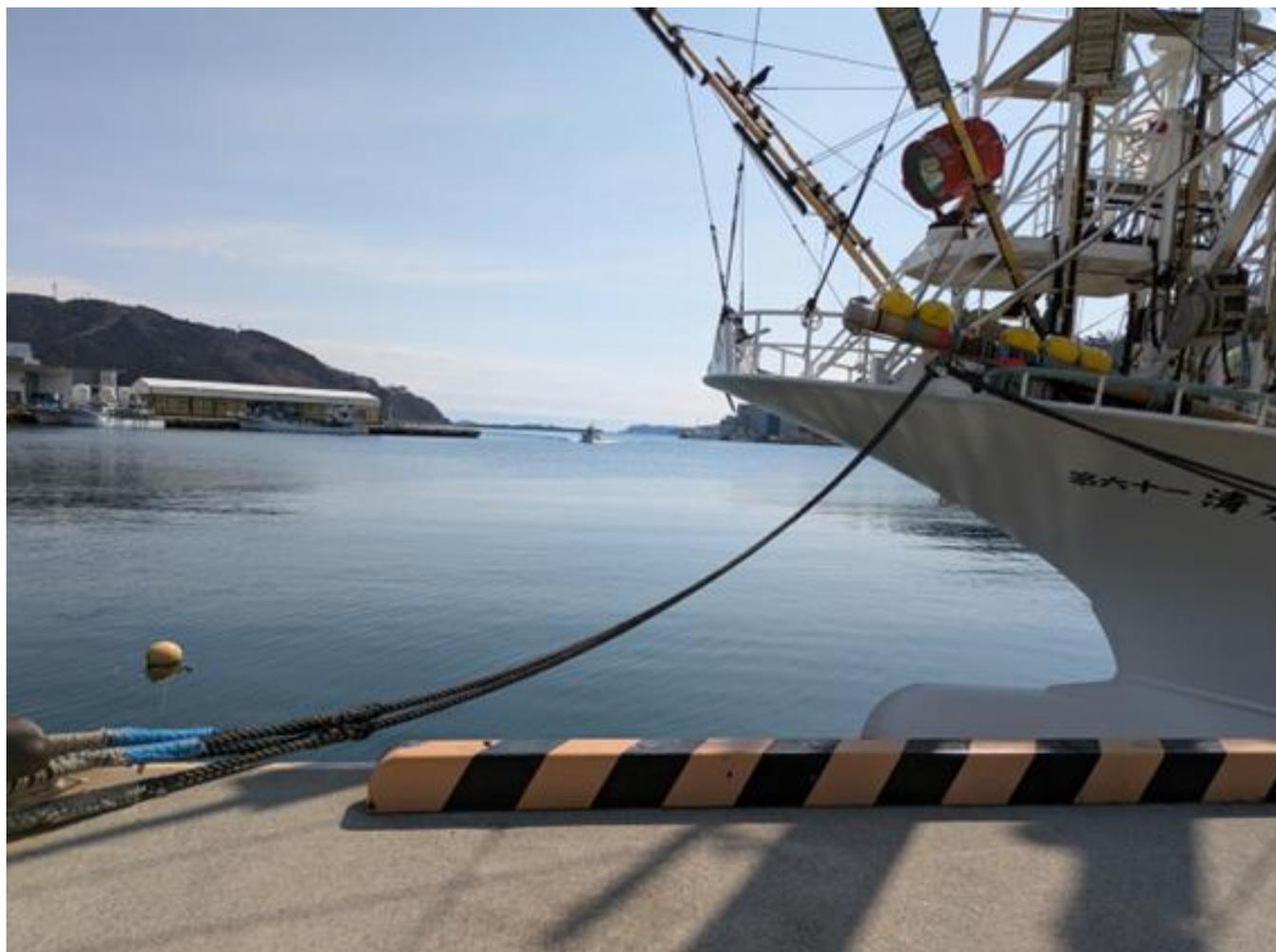
新建みやぎ

やっぺあ

新建築家技術者集団 宮城支部-Web

URL: [宮城支部](#) | [新建築家技術者集団-新建web-](#) ([nu-ae.com](#))

2025年(令和7年)4月発行



★新建築家技術者集団 お知らせ

写真上は女川港

✓ 乞御期待! 新建築家技術者集団発行 『建築とまちづくり』誌 2025年5月号 予告

地域特集—みやぎに生きる

★No.282号 目次

□ 【住民が主役のまちづくりシリーズ】1 地域交通問題編	山口 瑞子	2
□ 社の都仙台の都市開発はどこに向かっているのか その2	阿部 重憲	5
□ 【まち・建築人/口伝4②】 岩渕 善弘さん (今回はご本人執筆)	岩渕 善弘	7
□ 編集後記		9

宮城支部連絡先 ☎(022)224-2137 仙台市青葉区上杉2-2-47 東北共栄建設株式会社/土山

【住民が主役のまちづくりシリーズ】地域交通問題編 1

全国的にも地域交通をめぐるっては、公共交通の廃止や運賃値上げをはじめ様々な問題が噴出しているのはご承知の通りです。今回は、仙台市の太白区西部地区において、特にコロナ禍の中、住民自らが地域交通問題—通学運賃をめぐる格差—に取組み、見事に問題の解決に至った事例を紹介します。

報告いただくのは、運動を進めたお一人の地域住民・山口瑞子（やまぐちみつこ）さんです。紹介は記事の最後をご覧ください。

なお、このシリーズ1は、本号の報告を含め3回の掲載を予定しています。1回目は、1. 学都仙台フリーパス制度とは？運動のきっかけとその問題点 2. 「太白区西部地区バス問題を考える会」を立ち上げる～地域の要望を集めて～ 3. 広報活動から署名運動へ—町内会連合会を巻き込んで！ 4. 市長に5675筆の署名を提出です。

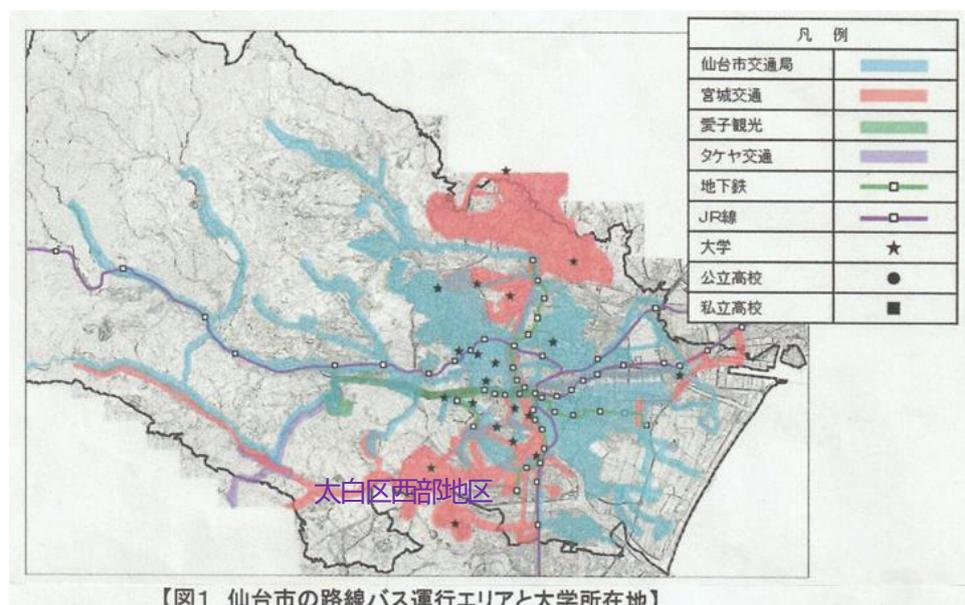
市民運動で通学費の格差を解決！

山口 瑞子

1. 学都仙台フリーパス制度とは？ 運動のきっかけとその問題点

この運動のきっかけは、山田町内会の高校生を持つあるお母さんの話からでした。「冬に向けて自転車通学からバスにしようと、定期を買ったら1万円以上でとても高いのでびっくり！宮城交通（以下、宮交）の定期は、1カ月5,970円の学都仙台フリーパスの2倍で、「何とかしてほしい」と相談されたのがきっかけでした。また、地域アンケートの結果から、市バス運行圏外ではこの格安定期があることを知らないという状況であることも分かりました。

「学都仙台フリーパス」（以下、フリーパス）は、仙台市交通局が運営する市バスや地下鉄が乗り放題の格安通学定期券のことです。ところが、市バス運行圏外の宮交のみの地域（図1の肌色部分）では、この定期は利用できないという問題があります。生徒の中には、1カ月18,460円もかかる区間もあり、宮交バスの定期券とフリーパスとの差は3倍にもなります。同じ仙台市民でありながら、この割引支援制度を受けられないのは、全く不公平です。（次頁に宮交バス定期券と学都仙台フリーパス料金比較）



こんなに違う
バス料金・・・

宮城交通とフリーパスの料金を比較すると、なんと！こんなに違います。
宮城交通バスにも適用拡大すると路線によっては下表の通り3分の1以下の
料金となり、大巾の負担減になります。

◆宮城交通大人通学（中学生以上）定期券1ヶ月料金（円）

利用路線	仙台駅まで	長町南まで	八木山動物園駅まで
上野山小前から	17,680	11,140	7,300
太白一丁目から	18,460	12,300	9,230
日本平から	18,460	12,300	11,140
南ニュータウンから	18,460	12,300	11,140
太白消防署から	17,680	11,140	10,380

◆学都仙台フリーパス料金（円）

利用路線	料金
バス路線	5,970

適用拡大

出所 仙台市太白区西部バス問題を考える会宣伝用チラシ

2. 「太白区西部地区バス問題を考える会」を立ち上げる～地域の要望を集約へ～

2017年に山田地域後援会がこの問題を考えるためのアンケートを実施しました。様々な生活に関する要望が出され、特に2014年の地下鉄東西線開通に伴うバス路線の再編問題が多くを占めました。2018年には、上野山地域後援会でもアンケートを実施しました。そこでもバス減便で困っている声が沢山寄せられ、どこの地域でもフリーパスが使えたら…という家族の願いがありました。

そして同年11月、バス問題のアンケート結果に込められた要望を実現するため、山田・鉤取上野山・太白・西多賀などの関係者による初会合が開かれました。そこで「太白区西部地域バス問題を考える会」が立ち上げられ、代表を山田町内会長の大森巍さんにお願しました。大森代表の町内会、連合町内会、学校関係、子供会などとの繋がりの多さが大きな力になりました。

宮交のみのバス運行圏（図1の肌色部分）しか走っていない太白区西部地域でフリーパスが適用されないという不公平感は、全市的にも大問題であり、それが宮交にも適用となれば太白区西部地域に限らず、泉区など全市的な学生の支援になることを確信し、私たちは、「学都仙台フリーパスを宮城交通にも適用させる」ことを重点要望として運動していくことを決めました。

3. 広報活動から署名運動へ発展—町内会連合会を巻き込んで！

(1) 署名活動の必要性

町内のイベント会場でのチラシ配り、町内会総会での発言、仙台西高校前や宮城大学殖産学部前のバス停で高校生や大学生に知らせることも含めたアンケートで実態を調べました。定期券代については、本人より、保護者の方が深刻に受け止めていました。中には、雨の日のみのバス利用だが1カ月1万円を超えることがあり苦しい、との声も聞かれました。また、考える会の大森代表が山田中学校の教頭先生に卒業生の進学先を調べてもらったところ、自転車通学可能な最も近い仙台西高には14%、残りの86%は、公共交通機関を利用した高校への通学と分かりました。人来田地区では、急な坂が多く自転車通学は不可能です。私たちは、これら広報活動を通して把握した実態から、学都仙台フリーパスの宮交への適用の必要性を強く感じ、その実現のための署名活動を行うことにしました。

(2) 町内会連合会をはじめ、広範な署名活動へ

署名活動は、西部地域全体のとりくみにする必要がある、実際には単位町内会が中心になりますが、広範囲に展開するためには地域連合町内会の役割が大きく、大森代表が先頭に立って3つの地域連合町内会（山

田鈎取地域町内会連合会、太白地域町内会連合会、人来田学区連合町内会)に働きかけました。

この問題については、太白地域町内会連合会や山田鈎取上山地域町内会連合会でも何度か議題に上っていましたが、署名のとりくみへの理解と協力を得る素地があり、そう難しくはありませんでした。そして2020年秋、各町内会連合会を巻き込んだ大規模な署名活動が動き出しました。

署名活動に取り組んだ団体は、町内会連合会、小中学校の父母教師会、生協関係者、市民センター・児童館・保育所、市議会議員、会のメンバーが属する団体等です。なお、宮城大学が仙台駅から最も遠く高額なバス料金なのですが、コロナ禍の学校閉鎖でアンケート調査には取組めませんでした。

4. 市長に5675筆の署名を提出

実際の署名活動は、年度末・年度初めの町内会やPTAそして子ども会の役員交代が落ち着くのを待って、2021年4月から始めました。市長選(2021年8月1日)の影響を考えて活動は2021年6月で打ち切りでしたが、3か月で5675筆の署名を集めることが出来ました。そうして、私たちは2021年7月12日、山田鈎取地域町内会連合会と太白地域町内会連合会、両会長同席のもとで仙台市長宛に提出しました。そのとき対応したのが交通政策担当次長でしたが、「解決すべき問題が山積している。数年の間に実現できるレベルには至っていない」という大変消極的なものでした。それに対し、同席した嵯峨サダ子議員は、「数年などと言わず、学生保護者への実質的支援となるよう制度設計、システムを考えてほしい。市長も研究していると答弁しています。市長の2期目でぜひ取組んでもらうよう進めていってほしい。」と期限をつけて求めました。

(続)

【寄稿者紹介】山口瑞子(やまぐち・みつこ)1946年生まれ。県北の栗原育ち。仙台で小学校の教員を長年続け、その関係で現在も「柳生・西中田教育を語る会」の活動をしています。全国組織の女性団体「母親大会連絡会」でもいろいろな問題に取り組んでおり、そういう中で地域の問題にも関心を持っています。

宮城交通 HP より



宮城大学食産業学部に通う学生のみなさん！

交通費が大きな負担になっていませんか？

資料

学都仙台フリーパス
宮城交通にも適用拡大を！

学都仙台フリーパスとは
仙台市交通局が運営する市営バス、または地下鉄との組み合わせの定額料金で市内全域、どこでも乗り放題となる通学を支援する格安の定期券です。
しかし、宮城交通のみで仙台市営バスが運行されていない地域はこの適用は受けられません。これでは不公平です！

宮城交通に適用拡大されれば
「学都仙台フリーパス」が宮城交通にも適用拡大されれば、路線によっては下図のとおり3分の1以下の交通費で済むことになります。皆さんにとって負担が大幅に軽くなります。また、買物やスポーツ観戦・バイトなど通学以外の外出時にも使えて大変便利になります。
(裏面の料金比較表も参照して下さい)

一ヶ月分の通学定期券の比較
(宮城大学食産業学部前から)

路線	宮城交通	学都仙台フリーパス
仙台駅 まで	18,460	5,970
長町駅 坂口まで	12,300	5,970
長町南 まで	12,300	5,970

宮交バスにも適用してほしい！

「考える会」は不公平の是正、負担軽減の立場から宮城交通でも「学都仙台フリーパス」が利用出来るよう、仙台市に要望して行きたいと考えています。皆さんのご協力をよろしくお願い致します。

仙台市太白区西部バス問題を考える会 会長 大森 賢 022-245-5245

杜の都仙台の都市開発はどこに向かっているのか その2

～「成長・開発ありき」に明日はあるのか

仙台市の規制緩和(都市再生特区指定)により 開発事業者は 基準容積率の2倍の開発が可能に!!

阿部 重憲

●都心部における都市再生緊急地域の拡大へ

前回もふれたように、あすと長町地区における大規模な惨事便乗開発が展開されましたが、このような状況に対する住民の批判・疑問、さらには今後の拡大には限界もあり、同地区内における大規模開発は難しくなっていました。

しかし、全国的には2012年のアベノミックス(金融、財政、成長戦略)による都市開発は、大都市圏や地方の中核都市の都市開発拠点を中心に展開されていきました。中でも開発のための投資は、都市再生法による都市再生緊急整備地域に集中しています。ところが集中的投資とは言え、長期に及ぶ経済停滞とこの間の物価高による資材高騰により様々な問題を抱え、全国各地でその見直しを迫られています。

また大規模開発の一つであるマンションも年月を重ね「維持保全」や、仙台でもそうですが建て替えに向けての課題も顕在化しつつあります。いずれにしてもこれらの問題・課題は、供給過剰と少子高齢化の進展で一気に噴き出すと思います。

このような問題が顕在化する2020年(2017年あすと長町地区の都市再生緊急整備地域は指定除外)に、都心部における都市再生緊急地域の拡大が行われました(下図)。これに先立って発表されたのが「せんだい都心再構築プロジェクト」です。言うまでもなく同地域拡大の効果を高めるための支援策です。

ところが都市全体の方向性を示す都市計画マスタープラン見直し公表は、同地域の拡大の翌年2021年でした。この前に都心部開発という部分計画である緊急整備地域の拡大とその支援策を打ち出すということは、いかにこの方策が前のめりであるかが示されています。

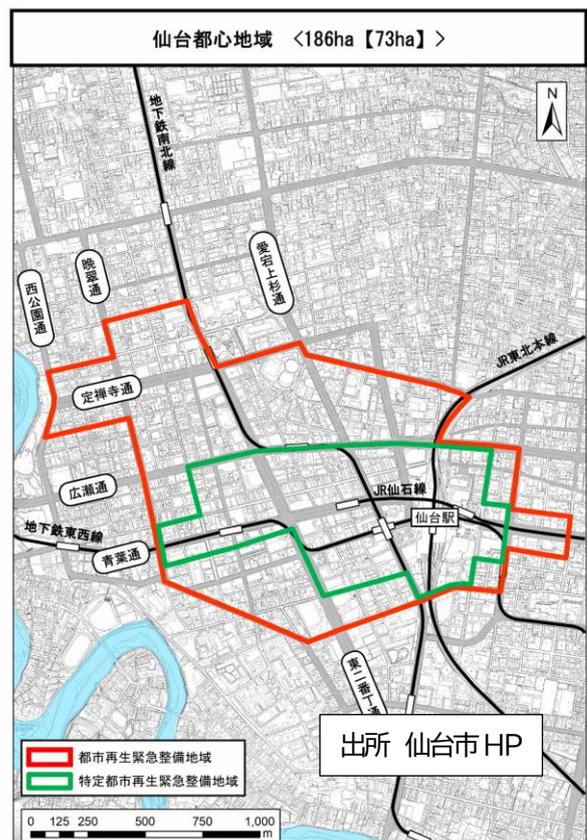
今回は、このような背景の都心部開発の実態について紹介します。

●「せんだい都心再構築プロジェクト」のスタートと今

まず、「同プロジェクト」第1弾を発表したのは2019年ですが、そのねらいと概要について7月の市長記者会見では次のように説明しています。

「都心の将来イメージ」は「働く場所」「楽しむ場所」積」と中心に賑わい、ゆとり、防災等を演出するとしています(次回、このコンセプトに係わる基本的な問題について考えます)。その主な場所は、市が数十年前から再開発の拠点として位置づけられて来た「仙台駅エリア、青葉通・一番町エリア、勾当台・定禅寺通エリアの3つのエリア」です。

施策は第1弾以降、主にハコモノの規制緩和と支援を



中心に、順次「拡充」されてきました。簡単に第1弾、2弾の拡充策についてその概要と現在までの乱開発の状況についてふれます。

拡充策は、第1弾以前の2002年の都市再生緊急整備地域指定からであり、その中でも代表的な規制緩和策は都市再生特別地区（以下、都市再生特区）の指定です。これは民間からの提案が基本で、極めて曖昧な運用基準に基づいて、一件ごとに審査され建設されています。

この都市再生特区指定による大規模建築物は、「せんだい都心再構プロジェクト」（以下「再構築プロジェクト」）がスタートする前に2地区指定され、「再構築プロジェクト」後も含めると現在では5地区、合計約3.9haとなっています。以下に概要を記しますが、共通するのは、それぞれ基準容積率のおおよそ2倍に当たる大幅な容積率緩和が行われていることです。

「再構築プロジェクト」開始以前の都市再生特区は、仙台ファーストタワー（一番町3丁目南地区、基準容積率600%→緩和容積率1050%、プロジェクト図面：A）、東京建物仙台ビル（中央1丁目広瀬通地区、同600%→同1100%、同図面：B）の2地区です。

「再構築プロジェクト」開始以降の都市再生特区はアーバンネット仙台中央ビル（中央四丁目東二番丁通地区、同600%→1180%、）、（仮称）一番町3丁目7番地区第一種市街地再開発事業（一番町三丁目七番地区、同600%→1200%*1）、仙台第一生命ビル（国分町三丁目一番地区、同600%→同1000%、）の3地区です。

なお、前記の「都市再生特別地区指定」の容積率の緩和は、最大2倍の他、第1弾では「総合設計制度の運用緩和」として、高機能オフィスと公開空地の確保による容積率200%アップ、「再開発事業補助金拡充」（補助対象事業の2/3補助、補助金上限は総事業費の25%）です。

第2弾では、「企業立地促進助成」、「グリーンビルディング」（環境アセスメント不要）、「総合設計制度の拡充」により基準容積率の1.5倍（上限）となっています。

(*1) ただし、建築基準法第52条第1項に規定する延べ面積から、建築基準法第52条第14項第1号に規定する部分の床面積を除いた場合の容積率が120/10以下である場合に限り125/10とする。



【まち・建築人／口伝（自伝）4②】

根っからの土木(仕事)・災害・住民と新建 岩淵 善弘さん (78歳)

●土木技術者の限界、土木技術者として何をしてきたのですか？ 女川中心市街地復興計画を事例に
前回口伝の中で、「女川の復興は地形に馴染むように計画したが限界だった。土木の世界は理念っていうか哲学、個性の発揮は難しいね。土木技術者の53年」と述べたが、その『限界』とは何か、その真意を説明したい。

この限界の説明としては、復興庁への女川計画の概略の技術的説明を行っているので、限界を説明するには一番コンパクトでいいと思います。この時のヒアリング、やり取りを紹介します。

復興庁ヒアリングは2012年1月末の第1回復興交付金申請直前に「女川町復興計画の技術的質問」があった。

復興庁は最初に「女川中心部復興で、町の被災していない高台、県道コバルトライン斜面の造成が早く安いのでは、なぜできないの？」と質問してきました。私は、移転先選定について三点の検討を回答した。

第一は、2回の被災者意向調査結果を説明した。高台住宅28%、高台公営住宅25%、町外20%、移転先未定20%と回答。第二は、高台候補地は、1/5,000地形図による地盤工学の検討(判読)が必要です。ご案内のコバルトライン沿いのなだらかな斜面は私たちも真っ先に考えましたが地すべり崩壊の痕跡があり、また宮ヶ崎・石浜にも同様の不自然な露頭斜面を確認、これら箇所は移転候補地から避けることにしました。図面として残っています。

第三は、土地利用エリアを三分したこと。①水産業エリア(女川湾岸壁1.0m～国道398号5.4mの約150m間)はL1対応、②業務エリア(国道398号～標高20m間(高台迄)はL2対応、③高台居住エリアは斜面を25～35mで切土造成した高台住宅地で約1,300戸を配置、海岸から約500m間を約4.0%の勾配摺付などを説明した。

特に、JR女川線を残すか否かで土地利用が全く異なることを説明した。JRからの意向は全くない(トンネル内は津波の瓦礫で閉塞、JRすら手つかずの状態、廃線の可能性があった)中でした。JRが賛同できそうと考えた。トンネル出口の原位置、現況高を9.0mとし現女川駅まで復旧の3案を作成したこと。(※3.11数日前に女川駅EVが完成、町民の足だった)。県のJR復興案は問題外だったが、トンネル～女川駅の復興を前提に駅近くの墓地もそのまま残す、女川の「原風景」の一つとして、JR線復興を柱にした計画であることを説明している。

また、被災者の意向、訪問調査結果を伝えた。「以前は女川湾近く(標高2.0m)に住んでいたが、3回の津波で女川湾奥の清水地区の町営住宅4階(標高15.0m)に移転した。津波(18.0m)はここ4階自宅にも。だから今度は高台だ。津波が確実に来ないL2対応、町の運動公園付近(標高+20～35m)を希望する。総合運動場や女川体育館(避難所)、野球場・多目的広場付近だ。運動公園や仮設住宅付近は今回も津波が来ない、安心できる」との移転先意向等。

町の土地利用の検討経緯も第1回交付金申請で伝えた。「運動公園約40ha全体を住宅利用すれば、中心部高台を希望する約1,500世帯に対応できるが、12月議会で総合運動場と第2多目的公園(現在の仮設住宅)の約4.0haを用途廃止し高台住宅利用、総合運動場はURの災害公営住宅200戸の集合住宅計画」とした点など。

被災しない荒立などの宅地周辺に差込型住宅を配置したが、全体は造成上の住宅戸数チェックの計画図であると説明。なお、被災者の住まい方の変化に柔軟に対応できるよう、計画に係る検討経緯を次のように説

明した記憶がある。

2011年9月に国交省防災担当官が訪れ高台候補地選定に様々な助言があり、また、11月誕生の新町長は「鷲ノ神地区と女川浜地区とは山で分断されている。町民間の一体化のためには病院裏を開発造成が必要不可欠、私の公約だ。計画できるか」との要請されたこと。「工事は大変ですよ」と説明したが、病院裏山の尾根約120mを切土して、社務所手前までを学校(小中一貫校)用地等とする計画となった。本省もこの長大切土斜面には関心があったようで、「斜面全体の写真を送付してほしい」と要望されていた。病院裏の長大斜面は硬い岩盤(病院建設の記録には斜面防災交付金で病院建設している)であったの、私は全くこの計画は頭になかった。なお、この斜面下には大きな防空壕があるが。

宮ヶ崎高台は水産業者約250世帯からの意向であり、国道398号丘陵地の津波被災を免れた集合住宅の背後地の造成希望からだと説明した。(※この後、個別面談段階で中心部へ多く移転、半島部からの町営住宅に変更、大幅に縮小されている)

※1.この点で、2012年3月頃、町役場の復興調整会議で本省から出向していた都市局の佐々木昌二総務課長やUR職員から「大規模計画だ、地形に沿った計画、もう少し丁寧な街並み配置を」との指摘が行われたことを紹介する。(後日、佐々木昌二論文)

※2.もう一つは、女川町の技術係長さんが被災直後から町の復興計画を設計していましたので、この作業を引継、完成させ概略計画図として以後の計画に活用させていただいた。県からは計画図2案が提供されましたが、「参考」程度でした。

※3.大手ゼネコン数社から女川中心市街地の復興計画図、巨大防潮堤で市街地を三分割し囲む計画などが無償提供されましたが、住民の移転意向の反感を買うような内容だったので公開はしませんでした。

※4.なお、交付金申請書類には、「低廉な住宅供給の希望、住宅ローンなしで30坪程度の700~1000万程度の低廉な高齢者住宅をメーカー仕様品でも供給できるよう工夫できないか」などと復興要望等を記載していたが、住まいの再建制度は今も変わっていない。

復興庁への技術的説明はおおむねこのようだったと記憶しているが、最後に「女川の計画は5省40事業や復興パターンとは整合していない、①基盤整備費の算出に重点を置いていること、②女川町の原風景を取り戻せるような基盤整備であり、③まちづくりや住まいを町民が自由に議論選択できるように考えた計画である」と説明した記憶がある。

整備手法は次工程としたので技術的限界が読み取れるかどうか。多分、建築のまちづくりの視点とは全く異なると思う。

翌年から女川基本設計を2012年~2013年3月末まで担当した。事業は、都市計画決定(200haの復興地区区画整理事業)とし、UR+鹿島・オオバ外JVの設計施工(詳細調査+土地利用計画・区画整理事業)に引継いでいる。

引継ぎ当初は、JV側が設計図や報告書等を熟読しないまま質問するなどありましたが、「引継ぎ成果をよく熟読してください」と返答、よくも大きな口をたたいたような、失礼した記憶があります。下表は本省調査回答の一部資料の紹介。県職員からパワハラがあったとの通報も聞いたので回答しましたが、調査があったか気になります。

翌年4月2日の健診で心不全の兆候が診断され急遽手術、会社もJVから手を引くことになりました。

● 昨年の能登地震、来るべき東南海地震等に備えて、女川復興の検証

震災14年目、女川復興計画の問題点をチェック、能登地震対策や東南海地震への一助にできればと。

第一は、被災者分断はないか意向を復興パターンに押し込んでいないか。第二は、大規模過大復興では。

第三は、惨事便乗・余分な計画が紛れていないか。第四は、被災者意向と復興工程が満足しているか。などと思う。

震災復興研究センターは2023年4月「みやぎ震災研の復興検証ブレスト」でヒアリング、研究者や県民センターの小川事務局長から厳しい疑問や論評を話された。また、故綱島不二雄元教授(農業経済:東日本大震災復興宮城県民センター代表世話人)は著書で「このような復興計画は、**惨事便乗型資本主義**(ショック・ドクトリン=大**惨事**に付け込んで実施される過激な市場原理主義改革)で大きな問題」と。さらに、稲村肇元教授(土木工学:東北大学・東北工業大学)は、「霞が関で膨大な予算に群がる集団の分捕りだ」(土木学会東北支部八戸研究集会)と断じた。室崎益輝関西大教授は、県民センター主催「震災復興関連報告会」(2013年11月頃)で来仙した際に、直接、厳しいご指摘(建まち掲載)を頂いている。支部の阿部重憲幹事の指摘(大震災100の教訓)にポイントがある。

基盤整備・土地利用は、被災前の**女川の原風景とは何かを探る**ことからスタート、地域の制約条件(社会的制約や自然的制約)の把握、地形地質の把握が重要、交通網とライフライン、また、コンサル経験から墓地等のスポットを知ることも重要にしていました。

土木技術者が担う基盤整備・公共事業は計画から事業実施までの各段階で多様なプレーヤー(受注会社)が加わっている上、大規模な土木計画(公共事業)ではその策定(復興)過程で多くのプレーヤーが関係している。策定過程でブラッシュアップ(逆に悪くなることも)されるが事業中止もあるのが特徴。土木は多くの技術者集団の知恵と技術作業の連続であり、災害復旧は時間が勝負であったと思う。

「その地の風景風土を理解すること」が土木技術者の役割と思う。そこが自分の限界かな、挑戦し続けてきた人生だったのかなあ。土木計画の流れは説明できても、理念は不明で不完全燃焼のまま、それが限界だったのかな。(完)

表:震災復興計画責任者の限界(都市局アンケート回答の一部:2013年3月)

【回答にあたっての留意点】

・回答にあたっては、回答される方の経験や知見を踏まえ、可能な範囲で記入していただければ構いません。「東日本大震災からの津波被災市街地復興手法検討調査(直轄調査)」への協力が終了した後の状況など、不明な点について担当市町村に確認していただく必要はありません。

・現状についてお伺いする設問は、原則として「東日本大震災からの津波被災市街地復興手法検討調査(直轄調査)」でご担当されていた市町村(地区)についてご回答ください。1)復興まちづくりに際して、自治体の規模、被災規模、地理的な条件(リアス式/平野部等)等に応じ、特に留意すべきと考えられる点はありませんか。ありましたら、ご意見を自由に記入してください。

【復興まちづくりに際して留意すべき事項】

1. 自治体規模

①3万人以下の場合(町レベル):集落が中心市街地として発達しており職住混在が多い。計画に対する意見表明が積極的ではない。それぞれが完全に一致していることは少ないので、中心市街地の生業や歴史等の成り立ちも含めた配慮が必要

②3万人以上の場合(市レベル):中心市街地は都市計画により用地が明確化され、住民も理解もある。しかし、計画に対する住民の意見表明は比較的容易に顕在化しやすいので、そうした場合は十分な対応が必要。行政側がこうした意見を、「特定の考え方、あの団体はいつもの事」として無視する傾向があるが、決して良くないと思う。「復興が遅れる」との意見も行政側や一部のコンサルに多いが、こうした姿勢は、長期的に考えると、「コンサルや行政技術者のまちづくりの自滅=不要論」になりかねない。

2. 被災規模

①行政機能や中心市街地の大半が被災した場合:資料の散逸が多いので、地域をよく知っている関係者・地元の識者などの計画への参加(有償)が絶対的に望まれる。

②支所レベルや集落等に限定された地域が被災した場合:各地区ごとに、①同様の参加形態をとる必要がある。

3. 地理的条件

①リアス式:まちづくり位置は被災集落の背後地が多くなるので、比較的決定し易いものでは。ただし、制約条件は非常に多いのが特徴であり、地形制約で土流対策などで多くの復興時間を要する事を念頭に置く必要がある。

②平野部:まちづくりの選定が非常に困難で、復興まちづくりの場所によってはそれぞれの生き方を左右する。従って、住まいのあり方の合意形成に十分配慮する必要がある。時間はかかっても取り組むべきことでは。

■編集後記・・

前号の【まち・建築人/口伝3②】の標題ですが【口伝4①】の誤りでした。お詫びいたします。多くの方々の記事をと切に願っているのですがなかなかです。新建へのご理解ある方々のお力も得て、県内および東北地方の建築・まちづくりの一つの情報紙としての役割を果たしたいと思っています。 S. A