

陸前高田でのおでかけ支援

～12年間の軌跡～

復建調査設計株式会社 東京支社

吉野 大介

## 自己紹介



### 吉野 大介 (Daisuke YOSHINO)

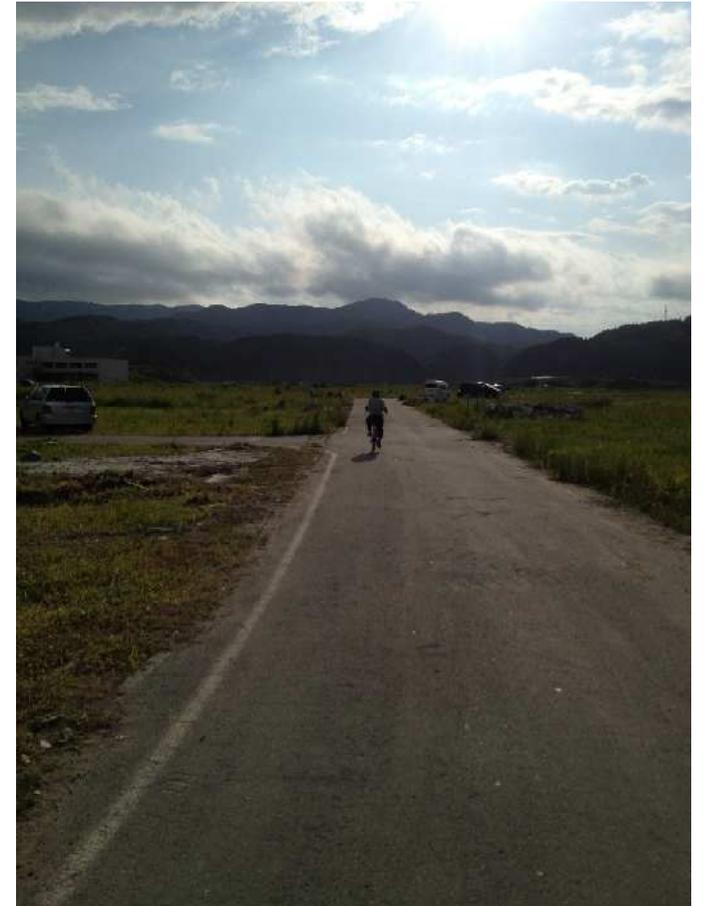
復建調査設計株式会社

東京支社 第二技術部 社会基盤計画課

得意領域： 地域活動と組み合わせた  
モビリティによる地域活性化

## 陸前高田との関わり

- 震災翌年の2012年に初訪問
- 以降、12年連続で移動にまつわる何らかのプロジェクトに関与
- 延べ訪問回数は140回以上
- 陸前高田は自他ともに認める「第二の故郷」



## 陸前高田×おでかけ支援

- デマンド交通（予約型乗合タクシー）の計画、立ち上げ・運営支援
- 支え合い交通の計画、立ち上げ・運営支援
- 電力事業者との共創によるモビリティの立ち上げ支援

### その他

- 地域公共交通計画の作成
- 路線バス・乗合タクシーの継続的なネットワーク見直し
- 自動運転実証支援
- 観光周遊モビリティの導入支援
- 復興ツアーの企画支援
- 将来交通量推計
- バスマップ作成
- タクシー会社のホームページ作成 等々

# デマンド交通（予約型乗合タクシー）

住宅・施設等が仮設から本設に移行する中、サービス内容を柔軟に変更できる移動システム



# 支え合い交通 横田町らいじん号

交通事業者の手が届かない中山間地の移動をソーシャルキャピタルで維持

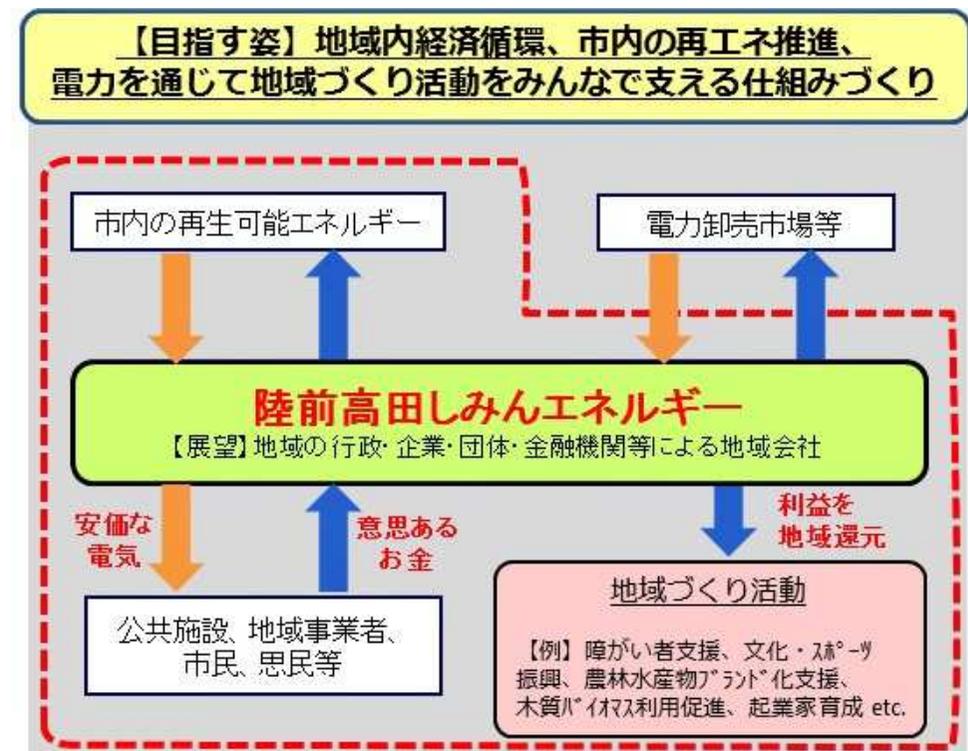


# モビタ（グリーンスローモビリティ）

交通と他分野の共創による新たな地域交通の運営方法



出典：陸前高田観光物産協会HP



出典：陸前高田しみんエネルギーHP

## 成功要因

### ヒト（+モノ）

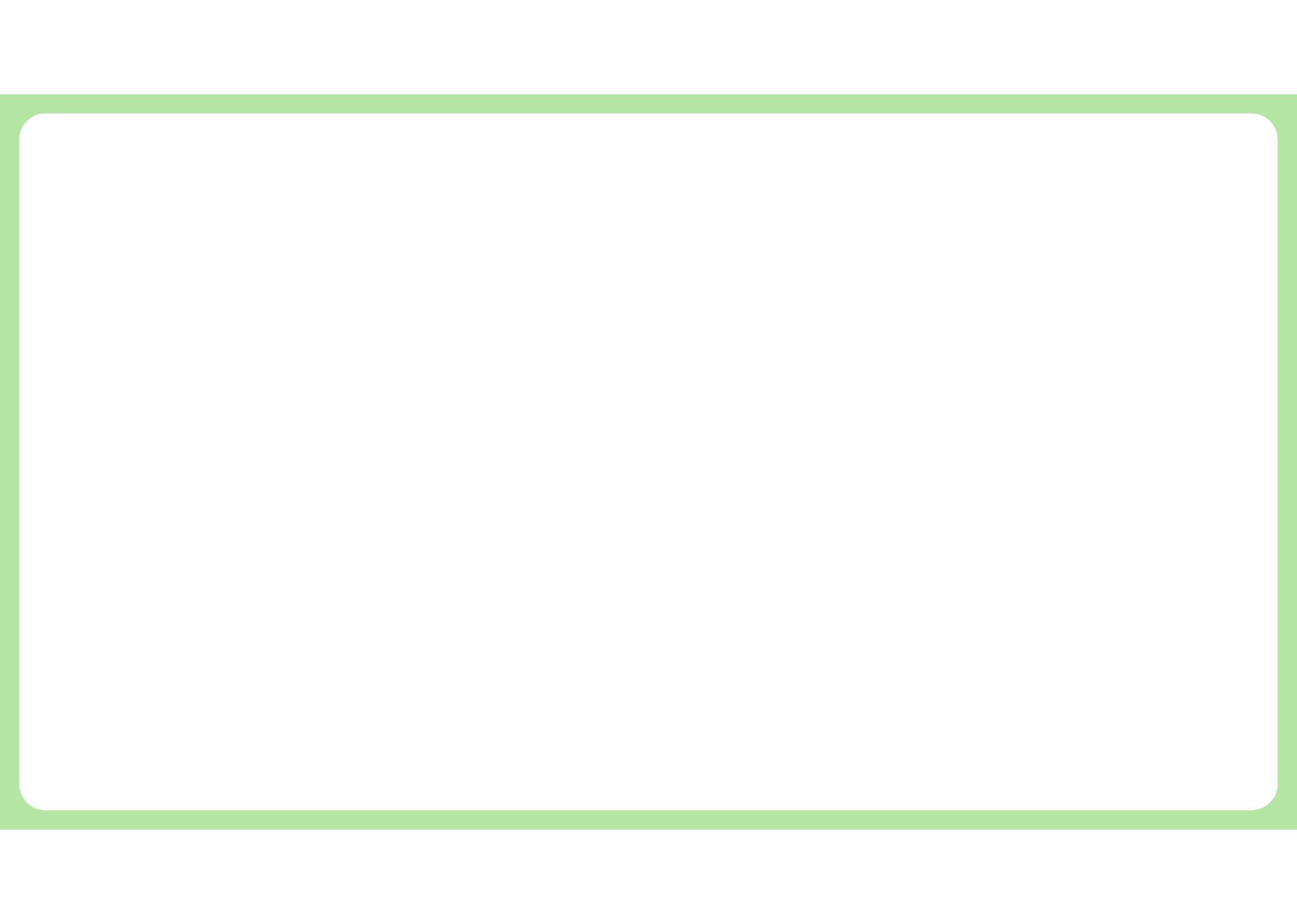
- 地元人材・車両等の有効活用（雇用創出等にも波及）
- それぞれの主体の事業（移動の足確保）に対する強い覚悟

### カネ

- 復興後の生活を支えるインフラとして公共交通を維持するという行政トップの強い意思決定
- 復興特例によらない資金調達への早期の移行

## 復興地の課題は10年後の全国の課題

- 震災は将来全国が抱える課題の先取り  
⇒ 「交通空白」解消が全国的なテーマに
- 他分野共創・事業者連携・互助（ライドシェア）の走り  
⇒ まさに地域公共交通の「リ・デザイン」



# 陸前高田での経験

復建調査設計株式会社  
佐藤啓輔

陸前高田市立高田東中学校（米崎中・広田中・小友中）  
陸前高田市立気仙小学校

- 学校建設計画の策定
- プロポーザル要綱・各種様式の作成，質疑対応
- プロポーザル審査方法検討，審査支援
- 各種合意形成支援

- 被災地（もしくは国）から具体的要請があればコンサルタントとしての通常業務と基本的に同じ.
- 被災地からの要請がない（もしくは具体的でない）場合，通常業務とは異なる.
- 当時の陸前高田市は自治体が機能不全に陥っていた.

- 唯一の要請は、「早く学校をつくる」.

羽藤先生達からは,

- 普通の学校ではダメ. 市民が希望をもてる学校をつくりたい.
- 学校をつくる過程も大事. つくる過程から希望をもてるようにしたい.
- でも, 私は建築のことも学校のことも知らない.
- 設計領域の新堀大祐さんと建築家の國分昭子さんと連携し対応した.

- 予算は？
  - 建築条件は？
  - 法的な問題は？
  - プロポの提案が少なかったら？質が悪かったら？
  - 希望もてるってどういうこと？
- 
- 誰かが判断し，取組を前に進めなければならない。
  - 判断材料を具体化し判断を仰ぎ，とにかく前に進めることがだけに注力し取り組んだ。
  - 2012年に取り掛かり2017年1月に竣工。

- すべてが成功したわけではない。
- 2010年に東京にきて利益基盤も何もない状態で、2012年から約3年間は復興業務がメイン。
- 業務としての粗利益は少なく民業として継続的に取り組める仕組みを作れなかった。
- コンサルタントとして提供するサービスの付加価値が不明確・汎用的でない，東京市場の開拓のために来たのに東京の顧客がいない等の焦り。

- 少なくとも，その時に感じた焦りは，自身を成長させたし，具体的要請が無い中でプロジェクトを推進する術を学んだ.
- 具体要請の無い中プロジェクトを推進する術は，形式知化はできないけど通常業務においても極めて重要.
- 自治体が機能不全に陥った場合，産・官・学はどのように連携できるのか？その仕組みづくりが大事.
- 金太郎飴的な計画策定やショックドクトリン的な入り方は儲かる.
- そうならないための仕組みづくりが大事.



