

# なぜ陸前高田に通いたくなってしまうのか？

Why do the people visit so often to Rkuzentakata city?

五味 壮平  
Sohei GOMI

岩手大学  
Iwate University

The reason why some people tend to visit so often to the disaster area. Based on the experience of ourselves, we analyze the reason of with the point of view of the Sikakeology. The insentvies or the motivations underlying the behaviors of those people are characterized by several factors.

## 1. はじめに

陸前高田市は、岩手県沿岸部でもっとも南に位置するまちであり、2011年3月に起きた東日本大震災においてきわめて甚大な被害を受けた。震災から5年がたつて高台の造成や災害公営住宅の整備など、各種の復興事業はようやく目に見える形で進み始めてきた。しかし、その完了にはまだまだ時間がかかる見通しである。また時間が経過することによってあらたな課題も生まれている。「震災後」の時間は濃厚に継続しているのである。

国勢調査速報によると、陸前高田市の2015年時点での人口は19,217人となっており、2010年の23,298人からおよそ4,000人も減少している。もともと小さなまちではあるが、少子化、高齢化も進むなかで、まちの将来や持続性に対する不安要素は数多く存在する。これは日本全国の地方都市の多くに共通する課題であるが、震災で危機が急速に深刻化したのは間違いない。

一方、震災後、メディア等の報道により、陸前高田をはじめとした被災各地の認知度は高まった。報道を通して関心をもち、心を痛め、寄付などの行動をとった人々が多数存在した。そして各種のボランティア、復興事業の関係者、最近では視察や学修・研修を目的とした訪問者など、実際に当地を訪問し、なんらかの活動を行い、市民と交流した人々も相当な数にのぼっている。しかもその中には、一度や二度ではなく、何度も訪問を繰り返す、場合によっては「通う」ようになっている人も珍しくない。(中にはそのまま住み着いている人もいる。) こうした人々にその関心を維持してもらい、長くコミットし続けてもらうことは、大震災の被災地において急激な人口減少の影響を緩和する対策になり得るだろう。そしてこれは、東日本大震災だけでなく、今後起こりうる災害の際にも、復旧、復興のプロセスにおいて被災地が選択し得る戦略の一つとなるだろう。

では、なぜ人々は被災地に通うようになるのだろうか。被災市町村のそれぞれに通う人々が、おそらくは少なからず存在することから考えて、この行動にはなんらかの一般性、普遍性がありそうである。つまり、人々がつい通いたくなってしまう「仕掛け」がそこには存在しているのではないかと考えられる。本稿では、自らの経験の省察を通して、こうした被災地への「通い現象」の背景にある仕掛けについての分析を試みる。

## 2. 岩大 E\_code の取組

2011年11月頃にとあるきっかけをいただき、2012年1月頃から学生たちとともに陸前高田市に通い始めた。(それ以前は陸前高田を訪問したことはなかった。) 市内の複数の方々のもとに伺い状況を見聞きした経験を踏まえて、2012年4月に活動方針を定めるためのワークショップを行った。

そのワークショップで学生たちが出した方針は、「情報誌をつくること」であった。被災地を訪問する人は少なくないが、その人々の多くはただ単に「見学」をして通り過ぎて行ってしまっているのではないかと、市民との交流やさまざまな体験をするきっかけになるような情報誌を作成し、人々の訪問をより意義深いものにしてもらおう、そして、陸前高田への印象や愛着を深めてもらおう、そういう趣旨で冊子を制作することにした。

上記ワークショップ後に、「岩大 E\_code」という名称のもと、陸前高田を応援する有志団体としての活動を始めた。SNS等で発信も始めつつ、2012年の6月に上で述べた趣旨のもと、「いいことマップ」Vol.1を刊行した。いいことマップは陸前高田の魅力を中心に上げる冊子であり、以後2015年までにvol.6までを刊行している。この冊子とは別に2013年度には、陸前高田の商店街からの要請とその後の協働により高田市内のさまざまな店舗を紹介するガイドブック『たかたび』を刊行、2016年度には岩手県内陸部の大学生等をターゲットに絞り込んだガイドブック『だいぶそこまで』を刊行した。情報誌の作成以外にも、E\_codeの活動がある程度認知されるようになるにつれ、他大学・団体からなどの相談なども増え、物産展など各種イベントの主催やヘルプ、また他大学学生などが陸前高田を訪問する際のガイドやアテンドなど、活動の幅は徐々に広がってきた。

こうした活動の比較的初期の段階において、団体としてのミッションを、陸前高田をとりまく「拡大コミュニティ」の形成・維持・発展への貢献、よりひらたく言えば「陸前高田市の内部と外部のつながりの一つとして機能すること」に設定した。

情報誌を刊行しながら強く実感したことがいくつかある。一つは当初市外の人々を対象として制作をはじめた冊子であったが、刊行されたものは市内の人々からも比較的強い関心を持ってもらえたということである。もう一つは、情報誌の制作を行う上で、市内のさまざまな人たちに取材させてもらうことになるが、そういう個々の体験が市民との接点をつくり、深めることにつながり得るということである。もっとも、この点については、学生の貢献がきわめて大きい。

一連の冊子の制作プロセスを通して、結果として市内の数多くの人々と知り合う機会を得た。それぞれの人々から様々な話を伺うことになった。それを通して、市民の方々の感覚や関心、考え方、また人々の間に存在するさまざまなギャップなどについて、

ある種のリアリティが感じられるようになってきた。当然といえば当然であるが、情報発信を行うことは情報のもととなる人やモノやコトとつながることになる。現在は、こうしていただけてきた経験による蓄積を、よりパブリックな領域等においても活かせればと多面的に努力しているところである。

### 3. なぜ通いたくなるのか？

2012年度から岩大 E\_code の活動を開始して、1年目、2年目、3年目と時が過ぎるに従って陸前高田訪問の回数は徐々に増える傾向にある。関わり方が多様になってきているため、必然的にそうならざるを得なかったという側面もあるが、「行きたい」という感覚自体も徐々に強くなってきたと感じている。ちなみに、岩手大学のある盛岡市と陸前高田市は距離にして 100 km 強であり、車で片道二時間以上かかる。また直通のバスや電車などの交通手段は存在しない(被災した JR 大船渡線の鉄路復旧が断念されたため、陸前高田市は将来的にも鉄道の存在しない市であり続ける公算が強い)。気軽にちょっと出かけてくる、という距離にはない。

陸前高田市の血のじむような復興プロセスに対して、我々がどれだけの貢献できたかといえば、きわめて小さいとしかいいようがないが、県内はもちろん、首都圏、近畿や関西、九州など全国各地から何度も訪れてくる人は少なくない。頻繁に通う人も多い。そして彼/彼女らは相互に知り合いになっていたりする。こうした人々の存在は、当市のソーシャルキャピタルとして無視できない力になり得るだろう。

本来であれば被災地へ通う人々を広く対象として、質的、量的な調査を行うべきところであろうが、今回は、個人的省察を通して、被災地に、あるいはより一般に特定のまちに人々を通いたくなる「仕掛け」についての仮説を立ててみることにしたい。

- まずは人々が「通いたくなる心理的要因」として、
- 1)被災地という特別の場所であるという感覚
  - 2)そこでなにかの役に立ちたいという感覚
  - 3)自分にもなんらかの役割がありそうだという感覚
  - 4)多少なりとも役に立てたかもしれないという感覚
  - 5)遠い距離に存在するという事
  - 6)遠い距離から来たことをねぎらわれることがあるということ
  - 7)知っている人がいる・話すことができる人がいるということ
  - 8)よく来たといってくれる、喜んでくれる人がいるということ
  - 9)通っている人たち同士の連帯感・一体感
  - 10)まちの人の知り合いが行くたびに増えていくという感覚
  - 11)復旧・復興の過程で常に変化が感じられること  
(定常的な変化ではなく、方向性のある非定常的な変化)
  - 12)まちのことについてだんだん知識が増えている、理解が深まっているという感覚
  - 13)まちに関する記憶が増えてきたという実感
  - 14)ぶれたくない、あきたと思われたくないという意識
  - 15)自分自身がちゃんと生きていたいという意識
- といったことが挙げられる。そして、これらの心理的要因を構成するより基本的な「要素」として、

- A 距離感
- B 特別感
- C 貢献欲&倫理的感覚
- D 人間関係
- E-1 非定常的变化(環境の変化)
- E-2 非定常的变化(自身内部の変化)

などが、各要因の中に複合的に含まれているのではないかと考えられる。

Aの「距離感」については、居住地から遠く離れており、アクセスが簡単ではないことが、逆説的ではあるが一つの動機になりうるということを意味する。「不便益」(平岡,2012)にも通じるものもいえよう。Bの「特別感」は、訪問者にとってその場所が特別な場所であるという感覚である。Cの「貢献欲&倫理的感覚」は他人に対してなにか役に立つことをしたいという意識、ちゃんとしたいという意識であり、このあたりは、松村のいう心理的トリガーのうち「social proof」や「self esteem」、さらには「being watched」とも関連していると言えるであろう(Matsumura,2015)。Dの「人間関係」は、要するに友人・知人にあえると嬉しいということである。Eの「(非定常的)変化」は訪問するたびに変化が感じられることが行動の動機になりうるということであり、環境そのものが客観的に変化している場合(E-1)と、記憶や知識の蓄積など訪問者の側に変化はある場合(E-2)とがある。これらの変化が、「日常のなかでのちょっとしたゆらぎ」ではなく、ある方向性を持った非定常的变化である場合に強力な要素になると考えられる。

これらの要素は、「A 距離感」以外は訪問先が災害の被災地であることと関連がある。とくに「B 特別感」、「C 貢献欲&倫理的感覚」、「E (非定常的)変化」が、被災地であることで生まれやすくなることは明らかであろう。また「D 人間関係」については被災地でなくとも通う動機になりうるが、被災地では地元の人とのちょっとした交流が、その後の深い関係性の構築につながりやすいと考えられる。

これらの要素のうち、どれがより強力であるかは、おそらく人や状況によって異なる。個人的には陸前高田に通う際の動機DとEによるところがきわめて大きいと感じている。様々なまちに頻繁に通う人々を対象に調査をおこなって、要素の「強さ」に関する傾向を調査することにも意義があると考えられる。

こうした分析を踏まえつつ、「通いたくなる心理的要因」をまちとしていかに提供し続けることができるか、あるいはあらたに作り出していくことができるか、といった課題を積極的に検討する価値はあろう。

### 4. ハードウェア事業終了後にむけて

東日本大震災の被災地はまだまだ復興途上のプロセスにある。陸前高田市でも、ハード事業がまさに山場を迎えつつ。あと数年はこの状況が続くであろう。しかし、むしろそうしたハード事業がひと段落した後に、さらに大きな危機が生まれる可能性がある。工事関係者などハード的な復興事業に携わった多くの関係者がまちを去る。きれいなまちができたあとに震災前よりも大幅に少なくなった人々が残される。高齢化にも拍車がかかる。復興事業が進んでいるうちは「まだ今よりもよくなる」という希望を持っている人もいるかもしれない。ややもすると、そうした希望は事業の終了とともに失われかねないのではないかと。通いつける人たちも、特別感や倫理観、非定常的变化などの喪失により、通う動機を維持するのが難しくなる可能性がある。そうした反動が一気にやってきたときに対する不安は大きい。

今後の危機を乗り切り、まちとして持続可能な状態を作り出すために、今から「復興後」を見据えた検討が必要であろう。

#### 参考文献

- [Matsumura 2015] N.Matsumura, Shikakeology : designing triggers for behavior change , AI & Society, Vol.30 , Issue 4, pp.419-429, 2015.
- [平岡 2012] 平岡敏洋,野崎敬太,高田翔太,塩瀬隆之,川上浩司, エコドライブ支援システムにおける能動的工夫の余地が運転技術の習熟に与える影響, 人工知能学会誌, Vol.28, No.3, pp.249-254, 2012.