

震災復興につき動かされた研究活動

森栗 茂一*

I 都市民俗学からコミュニティづくり、住民協働型交通まちづくりへ

私の博士論文は『河原町の歴史と都市民俗学』¹⁾であった。阪神大震災後、復興まちづくりのコミュニティづくりに参加し、現在は交通基本法に関わる住民協働型交通まちづくりの先導的事例開発として、広島交通連携や関西バス情報見える化²⁾など各地で計画づくりのソフト、総合ファシリテートに関わっている。

都市計画学や住居学、交通工学の専門家からは「なんちゃって専門家」と揶揄され、日本民俗学からは過去の人と無視されている。文化研究者が工学分野に口出しすれば、自己の学問が瓦解する。こうなることは当初から予想していた³⁾。しかし、評価は他人がすることであり、小さな一個人の学問は自己と社会との関わりに責任を持つてば、それでよしと考える。本報告はその説明責任の一端である。

1995年の震災のあと、多くの市民活動に専門家が被災地に入った⁴⁾。そのなかで、病院長、書店主、新聞記者、市会議員、建築家、獣医、看護師、コンサルタントなど従来のまちづくりでは見かけなかった職種の人材が集まり議論し、震災後1周年に語り部キャラバン隊を組織し、各地で実情を語りだした。神戸復興塾である。復興塾は政治的信条や職業的利害ではなく、長年にわたって築かれてきた被災地の生活世界への畏敬・愛着によって結び付いた義侠同志であった。設立趣旨には、「被災地は10年遅れたのではなく、10年先の世界に投げ出されたのだ。したがって、高齢化、産業空洞化、財政危機、多文化共生など被災地が当面している課題は、10年後、全国各地で生じるはずの問題を先取りするものである。今、神戸で学ぶべきものは過去の震災の経験ではなく、日本の未来についての教訓である」と謳っている⁵⁾。神

戸復興塾は、

- ▼ 当面を見据えたボランティアとは一線を画し将来を見据え、
- ▼ めっぼう現場に強く、こだわる専門家であり、
- ▼ その先進性故に集団からはずれたはぐれ鳥、

であった。ネットワークという言葉さえ耳慣れなかった時代の野合、烏合と揶揄された。神戸復興塾は、1998年頃から公営住宅入居前後のコミュニティ支援、コレクティブハウジング応援団などを経て、(特)神戸まちづくり研究所に展開した。震災体験現地交流プログラムによる修学旅行の被災地コミュニティでの受入もこの一環である⁶⁾。私はこのなかで動いた。

II 住吉台くるくるバスから学んだこと

震災当時、旧市街地で被災し住居を失った独居高齢者(または高齢者世帯)に、いかに居住を保障するかが大きな課題であったが、旧市街には十分な土地がなく、多くの高齢者は郊外の仮設住宅に引っ越さざるを得なかった。しかし、病気等、とくに市街地に居住が必要な高齢者には、優先して旧市街地空き家を提供した。東灘区では公営住宅に空き家はほとんどなかったが、県営住吉台住宅のみ空き家が残っていた。行政は、郊外での居住が困難な高齢者を、東灘区の県営住吉台住宅を優先的に斡旋した。ところが、住吉台はバス停から急坂・150段前後の急階段を昇ったところにある。入居した足腰の弱い高齢者から、団地の前までバスが欲しいという声は切実な問題となった。

1970年頃開発された住吉台は、見晴らしの良い高台で、バブル期は高級住宅地も県営住宅に隣接して開発され、複数台の自家用車があれば便利な住宅地であった。住吉台には、狭い道路の両側に、昼夜を問わず青空駐車が多くなっていった。強固なクルマ依存の一方で、高齢化がすすむに従い「バスが欲しい」という要望も強かったが、10年来捨て置かれていた。

* 大阪大学コミュニケーションデザイン・センター教授

震災後、移送サービス「小旅」を支援していた(特)コミュニティサポート神戸が、内閣府の都市再生モデル実証実験(2004年2月-3月)を行った。実証実験後、私は、被災高齢者の困惑を前にして動き出した住民を組織し、東灘交通市民会議を運営した。住民・事業者・学識等の協働した動きを区役所等が支えた。その結果、2005年1月、住吉台くるくるバスが補助金なしで本格運行し、今日、黒字運行を続けている。その動きは、住民自らによって、くるくるバスを守る会に引き継がれた。この自立協働の動きは、地域公共交通の活性化と再生に関する法律の参考事例となった⁷⁾。くるくるバスは、震災から生まれた自立市民文化であり、かつ10年先の日本の高齢化社会を見越した住民協働型交通まちづくりのモデルとなった。

Ⅲ 災害から学んだ新しい学術の課題

以後、私は各地の交通計画政策に関わってきた。そのなかで、学術に関する以下のような疑問を持つようになった。

技術と社会展開、基礎科学と応用はいかにあるべきか?

人には人それぞれの役割がある。すべての研究が、社会政策に役立たねばならないとは思わない。しかし、基礎研究であっても社会的説明が必要だし、公金を使っていれば⁸⁾なおさらである。さらには、災害時のように異なる研究が胸襟を開けば、住民と研究者、異なる研究者どうしがコミュニケーションするなかで、X型の技術開発が生まれる。ユーザーイノベーション、プロフェッショナルイノベーションなどのヒューマンイノベーションが可能である。

逆に言えば、日常時に住民、異なる分野との関わりやイノベーションができていないならば、その研究成果は非日常に活かせるわけがない。日本民俗学はイノベーションの用意がなかったから災害に対応できなかった。説明責任をなしていないから衰退するのは必然である。

学問は何のためにするのか?

戦前・中は戦争協力としての地理学、民族学があった。禅宗は戦争政策に有効であったが、他力本願や新宗教は弾圧された。高度経済成長期、大学に政策成果を期待することが少なくなり、コンサルタントが登場した。さらには安定成長期、広告代理店の登場により、地域政策は

丸投げ状態となってきた。1998年、非営利特定活動法人法によるNPOの登場により、ますます学術研究の意味がみえなくなった。

しかし、だからこそ、研究開発は、社会と人々の声、思いを受け止め、かつ、ひとりで厳しく求めるものであらねばならない。人々の暮らしに仏を見て、同業二人の考えで、菩薩業のように、「世のため人のため」広い視点で考える、その考えたことを、より多くの人にわかってもらうことが重要だ⁹⁾。

説得と納得

数値にならぬものは施策にならない。数値での説得の必要性、幸福まで数値にせねばならない。だからこそ、コミュニケーションやつぶやきのような言葉による納得を現場で紡ぐ、一点突破全面展開が意味を持つ。学術は、歴史の深みからビジョンを考え、人々の語り(民俗)から暮らしの願いを受け止め、地域のありよう・資源(地理)から地域政策を考え、人々の納得を引き出さねばならない。

納得を引き出す総合政策とは何か?

「総合」という言葉は、

合=人々の口から発する思いに耳を澄ませ、

忿=公の心を、

糸=糸でよりあわせる

行為である。

以上、震災で得た経験をもとに、新しい公共の実践に関わりつつ、新しい学術を求め続ける途上に報告する。

注

- 1) 森栗茂一「河原町の歴史と都市民俗学」明石書店、2003年
- 2) PC、携帯の路線検索に、位置情報としてのバス時刻・停留所情報を、4つのプロバイダーに情報提供して、国民に無料提供する仕組み。四国、広島、山口でも展開している。
- 3) 森栗茂一「長田人の発見」『神戸新聞』日刊、1995年4月18日
- 4) 本来、民衆とともに考えるはずの民俗学なのに、私以外で、震災に関わった者はいなかった。関東大震災では、今和次郎が災害生活誌に関心を寄せた。
- 5) 小森星児「被災者・市民による計画作成」『災害対策全書』第1巻、ひょうご震災記念21世紀研究機構、2011年刊行予定
- 6) 森栗茂一「見えない都市遺産」『国立民族学博物館調査報告51:文化遺産マネジメントとツーリズム』2004年、125-150頁
- 7) 森栗茂一「くるくるバスがもたらした持続可能なオールドニュートウン」『交通工学』42-1、2007年、25-35頁
- 8) 大学補助金等を考えれば、公私立に関わらず、すべての大学教員はその責務を負う。
- 9) 詳細は、「密教と土木計画学」に譲る。