

「道」と「歩くこと」の社会心理学(2): コミュニティと道

岡本 卓也 *¹

*¹信州大学

1. はじめに

これから「コミュニティと道」というテーマでお話しさせていただきます。大きく次の3つの話題を提供します。まずは、「道」を歩くことの流行について、そして「道」を歩くことが個人としても地域としても元気に繋がるという話、最後に「歩く道」と地方について考えてみたいと思います。その前に、私がこのようなテーマに関心を持つに至った背景について、少しだけお話しします。

私は大学生の頃は社会学部に所属をしており、ドイツの社会学者 G. ジンメルが好きでよく読んでいました。以下の文章は、「橋と扉」というタイトルで20世紀初頭に書かれたジンメルのエッセイです。

二つの集落のあいだに最初に道を切り開いた人たちは、人類のもっとも偉大な事業のひとつをなしとげたと言える。それまでも人々は二つの集落のあいだを頻繁に往復していただろうし、それによっていわば主観的には両者を結びつけていただろう。しかし、彼らが地面に道をはっきりと目に見える形で刻んだことによって、両者ははじめて客観的に結ばれ、結合への意志は事物の形態となった。そしていったん形態となっ

たものは、それが頻繁に使用されようが、めったに使用されまいが、結合の意志さえあれば、いつでも反復使用のために提供される。道の敷設はいわば特別に人間的な事業なのだ。

Simmel (1909) *Brücke und Tür*.

(北川訳「橋と扉」)

要約すれば、道というのは、人が人と繋がる意思の表れであり、それが物理的に目に見える形に表れたものだということです。このエッセイの後半では、そこから、橋というのは、そのような人の意思を最も端的に表しているし、家についている扉というのは、開ければ他者を受け入れコミュニケーションを取ることが可能だし、それを閉じれば、積極的なコミュニケーションの遮断を表し、扉というのは非常に人間的な営みであると紹介されています。当時は、よく意味が分かりませんでした。学部生の頃から気に懸かるエッセイの一つとして心に残っていました。

現在は、長野県松本市という人口24万人ほどの地方都市にある国立大学で社会心理学を教えています。いわゆる地方都市というと、人口30万人前後の都市のことを指しますが、まさに地方都市と言えるでしょう。地理的な位置と



写真1 信州大学人文学部会議室からの風景

しては、東京まで特急で3時間、名古屋まで特急で2時間、大阪まではプラス1時間で、この点からも典型的な地方都市と言えるでしょう。

とはいえ、江戸時代の旧街道を現在の地図に重ねてみますと、松本盆地は、中山道と甲州街道が交わるいわば交通の要衝だったわけです。ちなみに最近では、松本から少し南下した馬籠とか妻籠といった地域が、外国人の間で、とても注目されています。『lonely planet』という世界で最も売れている旅行雑誌の中でも、日本の訪れるべきトップ10として取り上げられています。旧中山道沿いに妻籠や馬籠、奈良井といった宿場町が江戸時代の趣を残したまま残っているのですが、それら宿場町の間をトレイルすることが、欧米人にとってとても魅力的だそうです。島崎藤村に言わせれば「木曾路はすべて山の中」というぐらいとにかく山深い所ですが、それがゆえに、国道もこのエリアでは中山道から離れた所に作られ、その結果、当時の宿場町の趣が現在まで壊されず残っているのです。

なお、私の住んでいる松本市ですが、教授会を行う会議室からはこんな風景が見えています(写真1)。グルリと3,000メートル級の北アルプスに囲まれています。360度どこを見ても山です。広島や神戸で育った私は、山が見えれば

北で、海が見えれば南という感覚がすり込まれているので、松本に来た当初は、東西南北が分からなくなり、よく迷っていました。

さて、このように山に囲まれていると、「道」はとても重要な意味を持ってきます。どうでしょう、皆さんの町には開道記念碑ってどれぐらいあるでしょうか。大きなバイパスができたとか大きなトンネルが開通した際には開道記念碑が建てられることもあるかもしれませんが、松本に来るまで私は見たことが特にありませんでした。

次の2枚の写真の記念碑(写真2)は、どちらも我が家から半径1キロ以内のもので、国道のような大きな道でなくとも、割といろいろな所にこういった記念碑や石碑が立っています。山に囲まれている地域においては、道が通じるということに大きな意味があることの表れかも知れません。

2. 「道」を歩くことの流行

さて、本題に入りたいと思います。図1は、笹川スポーツ財団が行った、散歩、ウォーキングの実施率の調査結果です(笹川スポーツ財団, 2018)。図を見ても、年々、実施者が増え続けていることが一目瞭然かと思えます。その背景の一つには、最近ロングトレイ



写真2 街道記念碑

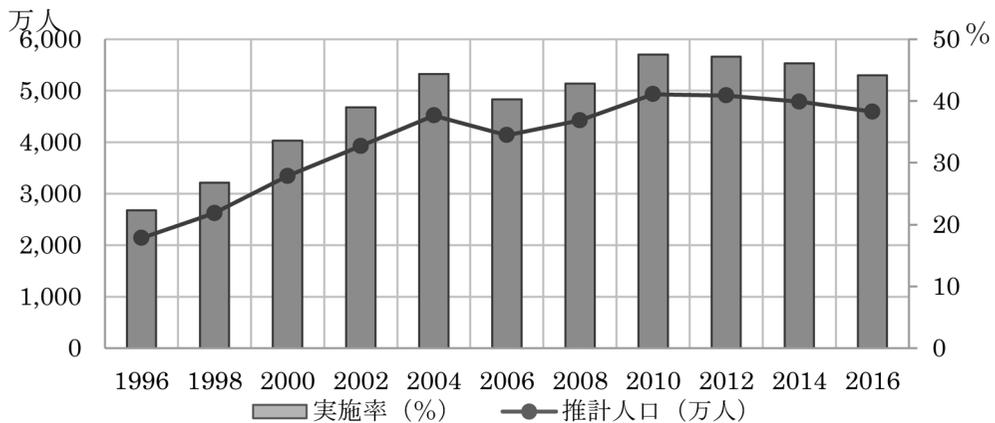


図1 年1回以上の「散歩・ウォーキング」実施率と推計人口の推移 (1996~2016年)

ル、フットパス、オルレという新しい歩く文化が広がってきているということが指摘されます。広がっているといっても、今まで0だったものが1になったとか2になったというレベルなのでご存じない方も多いかもしれませんが、例えば2013年には日経トレンドという雑誌のヒット予測ランキング1位に「日本版ロングトレイル」が選ばれてもいます(日経TRENDY, 2012)。

他にも、道を歩く行為を広く捉えれば、巡礼

の四国遍路や熊野詣、お伊勢参り、あるいは秩父の観音巡りも注目されています。もちろんそれらは昔から、例えば四国遍路に至っては1,200年も前から行われているものですが、この10年間で歩く人がとても増えています。山登りをする人は定期的が増えたり減ったりしていますが、山登りの中でも山岳信仰に基づいたものは歴史的に古くから行われてきました。近代登山に関して言えば1950年代、60年代以降に流行しました。



写真3 歩くことをテーマにした映画

余談ですが、巡礼ということであれば、先ほどの加藤先生の発表にありました沖縄にもあり、東御廻り(あがりうまーい)とよばれています。琉球王朝の王様が、いくつかの礼拝所を周りながら、聖なる島としても有名な久高島をお参りするルートです。数年前、歩きに行ったのですが、激しい地上戦や空爆のため、当時の道がほとんど残っていませんでした。地元の資料館の方などに尋ねても、「ここにはガー(水場、川や井戸、水の湧き出す場所)があるから、ここを経由していたのは確かですが、ルートは分からないです」といった具合で、道の跡すら見つけ出せないという所も多々ありました。人が作った地上の道は消えたわけですが、地下深くの水脈は破壊されること無く残り、それが手がかりになっているのです。このことも道の意味を考える上では象徴的に思えてなりません。

この東御廻りを歩いている人は一人も見かけませんでした。宗教的な巡礼に基づく長距離歩行者の数は増え続けていますし、それだけでなく、近年ロングトレイル、フットパス、オルレと呼ばれる中長距離を歩くための道の整備が進んでいます。

例えば、2017年の日経新聞には、四国遍路に外国人が熱心に歩いているという記事が掲載されていました。また、外国人が、四国八

十八箇所を歩いた経験を元に母国語で本を出版するだけでなく、それを日本語に翻訳して日本で出版されるという例もあります。例えば、「フランスからお遍路にきました(ラヴァル, 2016)」や「韓国女子涙と絆の四国八十八箇所参り(崔, 2018)」などです。もちろん、英語やフランス語、韓国語での四国遍路の歩き方ガイドブックは随分前から出版されています。デンマークではテレビで特集が組まれたともあるそうです。経済効果として1,650億円ぐらいあるというデータもあります。

さらに、道と歩くことを主題にした映画が2010年以降、数多く出てきています(写真3)。例えば、2012年には、サンティアゴ・デ・コンポステーラというスペインの聖地巡礼を舞台にした映画、『THE WAY』が公開されました。日本では『星の旅人たち』というタイトルです。映画の紹介文を見てみますと、「スペインの聖地サンティアゴ・デ・コンポステーラまでの聖地巡礼の旅に出た初老の男がこれまでの自分を顧みるヒューマンドラマ」とあります。

『TRACKS』という映画も2013年に公開されました。trackも日本語で言えば1つの道です。これは日本では『奇跡の2000マイル』と訳されています。紹介文では「思い通りにならない日常を捨ててやって来た24歳の女性ロビン。ロビンは西部の砂漠を横断し、インド洋を目標に旅

に出ようと決めていた。ロビンは7か月間にも及ぶ旅で、彼女の人生を変える出会いや経験をするのだった。」です。

こちらは少し有名になりましたが『Wild』という映画です。2015年に公開され、日本では『わたしに会うまでの1600キロ』というタイトルです。これも実話を基にしたもので、「人生の再出発のため1600キロに及ぶパシフィック・クレスト・トレイルを踏破した実在の女性シェリル・ストレイドの自叙伝を映画化したドラマ。」と紹介されています。パシフィック・クレスト・トレイルというのはアメリカにある非常に有名なロングトレイルですが、そこを踏破した女性の話の映画です。

『ロングトレイル!』というタイトルのロバート・レッドフォード主演の映画も2015年に公開されました。これは邦題も同じです。紹介文では、「ルックスも性格も全く違うシニア男性二人組が、およそ3,500キロに及ぶアメリカの自然歩道「アパラチアン・トレイル」踏破の旅の中で、自身の人生を見つめ直す」と書かれています。

最後は、マイナーなものですが、『Paths of the soul』、2016年に公開されています。邦題は「ラサへの歩き方」です。ここで取り上げられている巡礼は、チベット仏教のカイラス巡礼というもので、歴史的には古いのですが、サンティアゴ・デ・コンポステーラや四国巡礼などに比べると日本ではあまり知られていないかも知れません。

また、余談ですが、元の映画のタイトルやパッケージと、日本での公開タイトルやパッケージを見比べると、道に対する考え方や、映画に求めているものの文化差も読み取れて、興味深いですね。日本の方は道に「人」の存在が投影されているような気がしてなりません。

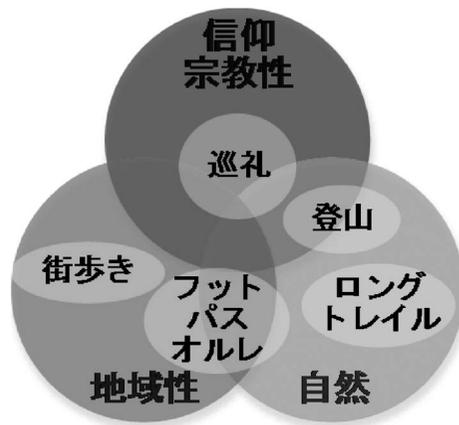


図2 各種道とその背景(岡本, 2019)

こういった、「歩くこと」あるいは「道」そのものに注目した映画というのは、この数年ではないでしょうか。昔からロードムービーというジャンルもありますが、これらは大抵、車やバイク、鉄道でいろんな町を巡ったりしているわけですが、本日で紹介した映画は、道そのものや、そこを歩くことに重要な意味を見出そうとしています。さらに、2010年ぐらいを境に漫画やアニメ、さらには舞台などでも、同様のテーマが取り上げられています。2013年から2017年には、アニメキャラクターと実写を交えつつ四国遍路を紹介する「おへんろ。」が放映されました。他にも、しまたけひとの「アルキヘンロズカン(しま, 2012)」や、同作者による「みちのくにみちつくる(しま, 2016)」、「てくてく巡礼～秩父札所三十四ヶ所観音霊場～(蛸山, 2015)」など漫画作品や、ジェームス三木の脚本による舞台「お遍路さんどうぞ」も公開されています。もう少し身近な「街歩き」というと、NHKの『ブラタモリ』や『旅ラン』も高い視聴率らしいですね。

いずれも、さまざまな道を歩くという行為なわけですが、巡礼、登山、ロングトレイル、フットパス、街歩きといろいろな呼び名が

あります。背景あるいは目指しているものを大きくまとめると、信仰や宗教をベースとした巡礼、自然との関わりのロングトレイルや登山、文化や地域性を重視するフットパス、街歩きと、分類することができるでしょう(図2)。心理学的にも個人的にも興味深いのは、巡礼の話なんですけれども、今日はもう少しコミュニティとの関係のお話としてロングトレイルやフットパスの話をしていこうかなと思います。

3. 様々な道

1) ロングトレイル

ロングトレイルは、歩く旅を楽しむために作られた道のことで、登山道やハイキング道、自然散策道やあぜ道、車道など多種多様な道が含まれています。とにかく歩く旅を楽しむために整備されてきています。ロングトレイルは、自然との関わりが重視されていることが多いのですが、登山と比べると、登山がピークハント、つまり山頂に立つことに重きが置かれるのに対して、ロングトレイルではあまり山頂、ピークが意識されることはありません。もちろん、トレイル中には、ピークを経由することも多いですが、自然の中の長い距離を歩くことにこそ意味があるようです。

実はロングトレイルの原型ともいえる歩く道の整備は、1970年代から日本にありました。環境庁が長距離自然歩道という名称で、北海道や東海に始まり、本州全土、九州まで日本全国に合計1万キロを超えるような道を作ってきた歴史があります。しかし、それはあまりうまくはいきませんでした。部分的には残っているものは多くあるものの、当初の計画どおりの長距離自然歩道としてはあまり残っていませんし、それほどこの名称も知られていないかも知れません。

アメリカではもう少し早い段階、1960年ぐらいからロングトレイルの整備が始まっており、地域の人たちやボランティアたちが管理する体制が作られてきました。類似した制度を日本にも導入しようと2000年頃に加藤則芳氏が米国のロングトレイル文化、管理システム、自然保護の考え方を導入し、「信越トレイルクラブ」を発足させ、国内に広めていったという歴史があります。その流れから、2010年に、自然との共生の理念を唱えた信越トレイルが開通しました。

このようなロングトレイルの中で、長距離自然歩道の1つでもあり、「みちのく潮風トレイル」というものがあります。正式名称は「東北太平洋岸自然歩道」です。青森県の八戸から始まり、海岸沿いに福島県の相馬まで約900キロが、つい先日2019年6月9日に全線開通しました。部分部分で開通はしていたので、私も昨年、開通している部分を1週間ほど歩きました。もともとは環境省が管轄していますが、市町村が委託管理を受けて、さらにさまざまなNPO団体、自然保護団体などが管理をしています。この管理の在り方についても、コミュニティの関わりとして興味深いので、それも喋りたいのですが今日は飛ばします。この道について、環境省は次のように、説明しています。

東北太平洋沿岸地域を歩くスピードで旅をすることにより、車での旅では見えない、自然と人里の風景や歴史、文化などの奥深さを知り、体験する機会を提供する

(環境省自然環境局, 2012)

つまり、歩くスピードでの旅は、車の旅では見えない奥深さを知ることにつながるということです。そういった文化の普及を目的にトレイルは

作られています。このみちのく潮風トレイルに関して言えば、震災後に整備が進みました。この道の整備は防災教育や震災遺構も含めた復興シンボルを意味しており「自然の脅威を学ぶこと、防災教育や震災にまつわる遺構も含めた復興シンボルという意味も込められている（環境省自然環境局，2012）」からです。

数年前に流行した、朝ドラの『あまちゃん』でも、極めて象徴的に、さん鉄のトンネルが描かれていましたが、先のジンメルのエッセイを出すまでもなく、「道」がどこかの地域と繋がっているということは大きな意味を持つわけです。孤立無援の地域ではなく、自らの意思によって自由に他所へ移動することが出来る、あるいは他者が入ってくる事が出来るということは、人のところに大きな影響力を持っているのではないのでしょうか。自分の意思で自由に移動できるだけでなく、潮風トレイルがあることで、それに惹かれる人が様々な場所から歩きに来てくれる、見に来てくれる、そのことが地域の人たちに与える影響は大きいでしょう。

2) フットパス

そしてもう一つフットパスと呼ばれる道もあります。先ほどのロングトレイルとは少し異なる文脈で流行りつつあります。イギリスを発祥とするフットパスの背景には、イギリスにおける道が、地主の管理する私有地の一部だったことによります。そのため「道」は、誰もが、どこでも歩いてよいという存在ではありませんでした。しかし、歩いてはいけない道があることによって、人にはどこだって歩く権利があるじゃないか、という運動が生まれ、出来たのがフットパスです。次のように説明されています。

イギリスを発祥とする、森林や田園地

帯、古い街並みなど地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くこと（Foot）ができる小径（Path）。15世紀以降に始まる領主・地主による土地の囲い込み運動がある。これに対して小作農や都市住民が、土地や自然に対するアクセス権、歩く権利（right of way）を獲得する法的闘争の歴史というコモンズ論の流れの中から生まれてきた（エコ・ネットワーク，2018）。

コッツウォルズや湖水地方のフットパスは日本でも知られているかも知れません。一昨年ぐらいに『ピーターラビット』という映画がありました。日本では、イギリスのように囲い込みや、歩く権利といった背景はありません。歴史的に、道は、基本的にだれでもが歩くことが出来る、イギリスのものとは少し異なることから、日本でのフットパスは、日本版フットパスと言われることもあります。

次の写真（写真4）は熊本県の美里という所のフットパスです。この写真をご覧になっても分かるように、日本版フットパスというのは、何でもない日常の風景、幼少期に見たような原風景が一つのキーワードになっています。いつも車や電車で通っているのだけど、それだからこそ気がつくことのない風景にも、いざ歩いてみると楽しいこともたくさんありますよね。身近なそういう道を歩くことに意味を見出すことが出来るわけです。神谷さんという町田でフットパスを広めた方は、日本版フットパスについて、次のように述べています。

名所旧跡などではない、いつも車で通り過ぎているような周辺のみちを歩いてみると、幼少期に見たような原風景が意外に多



写真4 美里フットパス

まちづくり資源の発見	フットパスをつくるために地域のことを知る必要があり、その結果、自らの地域の魅力に気付く。
ファンづくり	フットパスを歩く楽しみを見つけた人たちは、遠くからであろうと、何度でもその地域に足を運ぶようになる。
共同体の再生	フットパスによって外部住民のイベントに地元民が協力したり、反対に外部住民が地元の活動に参加したりで、一緒に作業を行う機会が増える。
プラットフォームの形成	フットパスを作る過程で様々な立場の人が交流することになり、以後合意形成のもとにまちづくりが進むようになる。
経済効果	農山村部で年間5.5億ポンドの経済効果を生んでいる(寺村, 2015)。人的資源も含まれる。

図3 フットパスとまちづくり機能(神谷(2014)を元に作成)

く残っていることに気づき、改めてその美しさに胸を打たれたのである。このような自分の地域を歩くということは当時とても新鮮で多くの人を惹きつけた。そしてこの活動はイギリスのフットパスに似ているということでフットパスと呼ばれるようになった(神谷, 2014)

そして、このようなフットパスを整備していくことは、実はまちづくりにとても有益だということを神谷さんは指摘しています(図3)。例えば、「まちづくり資源の発見」機能。フットパスを整備しようと思ったらそれに興味ある人たちは自分たちの町の地域をすぐよく見ます

よね。「ここって今まで気が付かなかったけど面白い所かもしれないよね」といった具合に、フットパスを整備しようと集まった人たちは、自らの地域の魅力を非常に意識して探し、地域の魅力に気付いていきます。

時間がありませんので、いくつか飛ばしていますが、「ファンづくり」にかんして言えば、歩くという行為は時間がかかるということが関わっています。これは、些細だけど重要なことです。つまり、歩くということは、滞在時間が長くなり、宿泊なり飲食なり現地での消費が促されます。そのことは経済効果にも繋がりますね。そして、当たり前ですが、歩いていると他の交通機関を利用した時に比べて、はるかに

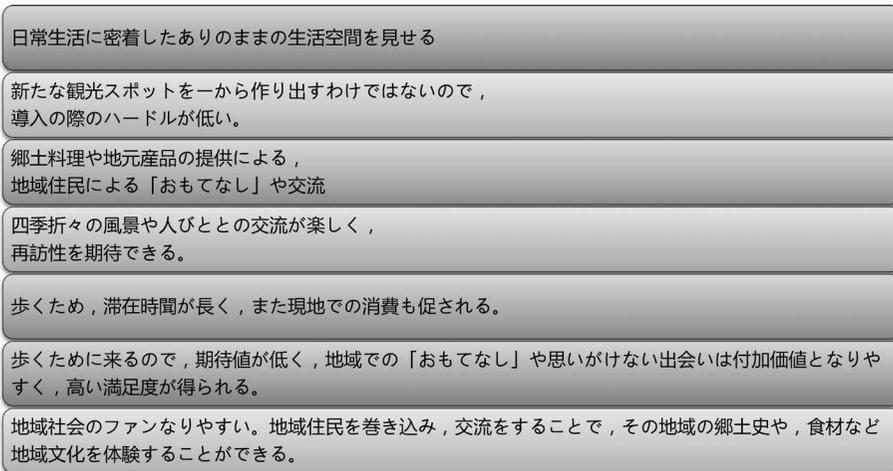


図4 フットパスによる地域振興策 (廣川, 2014)

腹が空きます。そうすると、なんてことない普通の料理が出てきても、何を食べても美味しいんです。この地域の野菜は最高だとか、この水はなんておいしいんだ！と感動して帰ることができるんです。もう少し付け加えれば、歩くことを目的にある地域を訪ねるというのは、実は期待値が低いんですね。ディズニーランドに行こう！フランスの観光地回ろう！というときに、あれも見たい、これも見たいとか、行列に並んでもあれを食べなければ！というような期待の高さはありません。期待値がそれほど高くないので、ちょっとした、たとえば、地域の人とのささやかな交流がとても心地よい経験として記憶に残ります。つまり、歩きにきた人の満足度はちょっとしたことで高くなるわけです。そんなこんなで、歩いた人は、その地域のファンになるわけです。そして、歩くことは良くも悪くも天候や季節に左右されやすいですから、違う季節にも訪れたいという気持ちを作られやすいのです。

このようなフットパスと地域振興に関する研究としてもう1つ挙げますと、フットパスは日

常生活に密着したありのままの生活空間を見せるものであり、それは観光スポットを1から作るような地域振興の在り方とは根本的に異なるという指摘もあります(図4)。地域振興というと、人を呼び寄せるためのイベントやお祭、あるいは何か新しい施設を作ることが行われています。最近では、インスタ映えする施設を作ったり、恋人の聖地を創り上げていくわけですが、それらは一度きりなんですね。お金をかけて作っても、こういったものに訪れる人はなかなかリピーターになりません。フットパスは、それとは根本的に異なります。四季折々の風景の中を歩くということは、1回きりで終わらないことが多いです。それは、歩きを中心とした観光では、四季の違いや気候の違いを否が応でも意識することになり、違う季節だったらどうだろうとか、あのタイミングで太陽が輝いていたら、などと考え、再訪意図が高まりやすいからです。車などを利用した観光では、雨が降ったり寒かったりすれば車内に逃げ込めたりも出来ますし、季節や天候の違いを重視しないのでは無いでしょうか。そのため、先ほど述べたよ



写真5 高速道路と旧遍路道

うにファンになることが多いのです。

しかも、フットパスや歩く道の整備に、今ある道を活用するため、コストがかからないのも重要な点です。

4. 「道」とコミュニティ

1) 「道を歩く」ことの効果

ここまで、様々なタイプの「道」の現状や取り組みを紹介しましたが、ここで少し、道を歩く効果、ウォーキングが身体に与えるポジティブな効果についてお話しします。当然のことのように、歩くことは健康に良いです。たとえば、血圧が下がる、 γ GTPが下がるなど身体的な健康に大きく貢献します。あるいは、都市住民が定期的にグリーンスペースを利用することがwellbeingを高めることも知られています。「森林浴効果」という言葉も日常用語として使われたりしますが、実は日本発祥で、英語でもshinrin-yoku effectと言われています。

心理的健康に与える影響という観点では、巡礼研究の中で「巡礼心理療法」も提唱されています(藤原, 2003)。先ほど映画のキャッチフレーズに「人生を振り返る」とか、そういう言葉が多用されているとお話ししましたが、長い距離を歩くということは、内観、あるいは自己覚知、自分のことの再認識といった機能が非常に高まります(福島, 2004; 藤原, 2003)。そし

て、自己の再定義が可能になります。私の経験からも、このことはとても実感できます。このことはもっと研究を進めていくべき興味深い点と言えますが、話すとは切りがないので、この点はここまでにしておきましょう。

今お話しした効果に留まらず、歩くことの個人への効果はまだまだ沢山ありますが、私は、それに加えて、歩くことのコミュニティレベルでの効果も重要ではないかと考えています。この写真(写真5)は、お遍路さんの途中で撮った、なんてことの無い峠からの風景写真なのですが、この時、私はいろいろなことを考えさせられました。撮影場所は、いわゆる遍路道であり、旧国道でした。バイパスが出来る前には、多くの車がこの道を利用して峠を越えていたようです。バイパスは写真には映っていませんが、峠越えではなくトンネルを通るルートになっており、今では大抵の車はそちらを通っています。そして、写真の真ん中には高架橋の高速道路が左右の山を繋いでいます。見えにくいですが、右下の方には古い旧遍路道と言われる道が見えています。地図を確認してみると、この旧遍路道の向こうと谷あいには小さな集落がある(あった)ことが確認できます。昔は、集落と集落の間をつなぐ道を遍路道として使っていたようです。

こうしてみると、新しい道ほど、地形や集落

の存在に関係なく、直線的で、最短距離を結びうと試みていることがよく分かります。道路政策としては正しく、より遠くに早く到着することが出来ることで、地方と都市が繋がり、便利になり、地域が活性化します。それはとても重要なことなのだと思います。ですが、様々なことを考え印象深かったということです。

2) 地方と都市

さて、「地方と都市」というのが、このシンポジウムのテーマだったわけですが、当然のように、道というのは都市と都市、地方と都市、地方と地方を結んでいるわけです。その時、便利で素早く移動できる道は、都市と都市、点と点をたいては直線的に結んでいますが、その都市と都市の間の空間に存在するたくさんの集落が見えなくなってしまいます。もちろん、地方の側からは、自分たちの地域について「点」ではなく、線や面として捉えているでしょうが、都市住民からは、その地域は道の先にある一点、目的地にしか捉えられず、その間の存在については、意識が向けられません。集落は、ヒューマンスケールに基づいて存在しています。歩いてるとよく分かるんですが、大体お腹が空く頃に次の集落が出てきます。峠越えて疲労困憊するような場所には茶屋が出てきます(今ではほとんど廃業していますが)。1日に歩ける限界になった頃に宿場町が出てきます。先ほど、中山道や甲州街道の地図を見てもらいましたが、それを見ても、人間の感覚に基づいていることが実感できます。

そんなふうに考えたとき、都市に住む人が、ひと言で地方都市と言ってしまおうと、実はその存在が「点」の存在になってしまうのではないのかと思うのです。それに対して、道を意識してつながっていく、特に歩く道として考えたとき、地方都市というのは点ではなくて、線

の、あるいは面の存在として捉えられるようになると思います。このような文脈で考えてみると、先ほどまでお話ししたフットパスやロングトレイルの試みというのは、コミュニティ意識、シビックプライドの涵養ということにも繋がってきます。それはなぜかといいますと、これらの道には、都市に住む人がとても多く歩きに来て、道を歩くことを通じて自分たちの住む地域の何気ない景観、文化、食べ物、住民とのコミュニケーションに価値や関心を示すわけなんです。別にその地域が変わらなくても、あるいは無理して新しい施設を作らなくても、その地域への魅力を感じ取ってくれるわけです。つまりその地域に新しい資源を作り出さなくても、わざわざ歩きに来る人がいるくらい自分の住む地域は魅力的な所なんだと、周りの人が思わせてくれるわけです。

高速道路は便利だし、私もここまで来るのに新幹線で来てるわけで、それらを否定するわけではありません。ただ、高速での移動や、観光スポットを回る旅を前提としてしまうと、飛ばされてしまうところがたくさん出てきます。そうすると、その地域の人も、自分たちの地域はやっぱり何もないよね、誰も見向きもしないよね、でも新しいもの作ろうにもお金がないよね、この地域は魅力的じゃないよねとなりやすいですが、歩くということを取り入れると実はその地域、いろんな村、集落の価値というのが見直されてくると思います。

3) 「歩く道」の効果

最後に、この写真(写真6)は、お遍路中に入ったとある公民館の写真です。歩いていると声を掛けられたんですね「寄ってけ、寄ってけ」と。この地域は特に何かがあるわけでもない所なんです。おそらく遍路道がなかったら、僕のようなよそ者が誰も来ないような所です。



写真6 あるまちの公民館

けれども、そこに遍路道があり、そこを歩く人(よそ者)がおり、だから声をかける。私が通ったときは、ちょうどお昼ごはん時で、昼ごはん作るところだからうどん食べていけと誘われました。非常に誇らしげというか、自分たちの町に名物や名勝があるわけではないんだけど、遍路道があり、そこに色々な人が来て、その人たちとのコミュニケーションやお接待に大きな意味を見出しているようでした。後ろに、ちょっと分かりにくいですが、写真がかざってあります。お接待の時の写真や、それが新聞記事になりましたという内容が書かれていました。

最近、歩く道、歩くことが注目されているわけですが、実はそれは地方の在り方を見直すことにも繋がると考えています。スライドには「生活景へのまなざし」と書いていますが、もちろんこれはジョン・アーリ(Urry, 2002)の言葉を踏まえてのことです。生活景とは、「生活の営みが色濃くにじみ出た景観のことで、権力者、専門家、知識人ではなく、無名の生活者、職人や工匠たちの社会的な営為によって醸成された自生的な居住環境の可視的表象(後藤, 2007)と説明されます。つまり、フットパ

スの説明の際に触れたような何気ない景観です。今、社会的にも、歩くということ注目が集まり始めたということは、地方の在り方そのものの考え方が変わってくる時なのではないかと考えています。ただ、歴史的に見れば、こういった歩くブームは定期的に起きているのですが、一過性のブームで終わっているんですね。その息の根を止めずに歩く道が整備され、歩く文化として定着させていくことが、これからの地方の在り方や、地方と都市の関係をより良いものにしていくと思っています。

あまり、エビデンスとしての計量的なデータの出てこない、まさに話題の提供だったわけですが、話を聞いて、座ってるよりも、いますぐにでもどこかを歩きに行きたい!という遊びたい好奇心が高まってくれたらいいなと思っています。それが地域を創っていくのじゃないかと、そんなふうに思ってます。

以上で私の発表は終了になります。ありがとうございました。

文 献

崔象喜・牧山公美(訳) 2018 韓国女子・涙と絆の四国八十八ヶ所参り アートヴィレッ

- ジ。
- エコ・ネットワーク 2018 フットパスを歩こう。 <https://city.hokkai.or.jp/~eco/ecofootpath/ecofootpathpage.html> (2018年10月25日取得)
- 藤原武弘 2003 自己過程としての巡礼行動の社会心理学的研究(6) 遍路空間の意味空間と体験過程. 関西学院大学社会学部紀要, **93**, 73-91.
- 福島明子 2004 歩き遍路のヘルスケア効果健康心理学的観点からみた遍路の魅力. 保健の科学, **46**(7), 510-515.
- 後藤春彦 2007 景観まちづくり論 学芸出版社.
- 廣川祐司 2014 フットパスの創造とツーリズム 熊本県美里町の地域づくりと生業の可能性. 三保学(編) エコロジーとコモンズ環境ガバナンスと地域自立の恩想 143-164 晃洋書房.
- 神谷由紀子 2014 フットパスによるまちづくり—地域の小径を楽しみながら歩く. 水曜社.
- 環境省自然環境局 2012 東北太平洋岸自然歩道基本計画.
- 日本フットパス協会 2018 フットパスとは. <http://www.japan-footpath.jp/aboutfootpath.html> (2018年10月25日取得)
- 日経 TRENDY 2012 日経 TRENDY (トレンドイ) 2012年12月号 日経 BP 社.
- 岡本卓也 2019 「道」と「歩くこと」の社会心理学(1). 信州大学人文科学論集, **6**, 95-121.
- マリー=エディット・ラヴァル・鈴木孝弥(訳) 2016 フランスからお遍路にきました. イースト・プレス.
- 笹川スポーツ財団 2019 スポーツライフに関する調査報告書(1996~2016).
- しまたけひと 2012 アルキヘンロズカン 上・下 双葉社.
- しまたけひと 2016 みちのくにみちつくる 前編・後編 双葉社.
- Simmel, G. 1909 Brücke und Tür. (北川東子(編)訳・鈴木直(訳) 1999 橋と扉 ジンメル・コレクション 筑摩書房.)
- 蛸山めがね 2015 てくてく巡礼—秩父札所三十四ヶ所観音霊場 & 三峯神社 白夜書房.
- Urry, J. 2002 *The tourist gaze*. (2nd Edition). California: SAGE.