

新たな地域の自立と連携のあり方を探る

—21世紀の四国像の展望—

- 第1部 新たな地域の自立と連携のあり方を探る
—21世紀の四国像の展望— 井原健雄
- 第2部 新たな四国創造への提言（その1）
—瀬戸内海の沿岸域総合管理の視点から— 上嶋英機
- 第3部 新たな四国創造への提言（その2）
—関西地域の視点から— 田中英俊
- 第4部 新たな四国創造への提言（その3）
—中国地域の視点から— 阿部宏史
- 第5部 新たな四国創造への提言（その4）
—四国に住む者の視点から— 西村澄子

本稿は、2001年度香川大学公開講座「〈中小企業経営セミナー〉新たな地域の自立と連携のあり方を探る—21世紀の四国像の展望—」（2001年11月6日～12月3日、全5回、高松商工会議所・（社）高松法人会との共同主催）の内容を論稿としてまとめたものである。

この公開講座の趣旨は以下のとおりであった。

「本四三橋時代を迎えてすでに2年余りが経過しました。これらの三橋および四国内の高速道路整備の施設効果が様々な面で現れ始めています。その際、四国内の諸地域にとっては、一方でポテンシャルが高まっていると同時に、厳しい地域間・企業間競争に直面する状況も現れています。こうした新たな事態とその展望を正確に見定めた上で、持続的な発展を図るための具体的方策を考えることが四国の地域住民に求められていると思われま

す。本講座では、以上のような課題意識に立ち、これまで四国内外の諸地域間の交流と連携および地域作りのあり方について議論を重ねてきました。こうした諸議論ならびに上記の環境変化を現在の時点で改めて検討した場合、今後は四国内での一体的な取組み、四国外との交流・連携による諸機能の補完のみならず、それらを前提にした上で四国地域の魅力的な独自性の発揮と自立性の確立を図っていくことが重要であると考えられます。したがって、今回の講座では、激化しつつある地域間競争の中での自立と連携による地域づくりのあり方や方向性を考えることにしました。四国地域の自立と四国内外での連携のあり方については、いくつかの注目すべき見解等が提出されていますが、最新の成果の一つに四国新世紀研究会編『—21世紀の新しい四国創造—四国自立宣言』（四国新聞社発行、2001年6月）があります。今回の講座では、同書を議論の際の共通資料として取り上げ、様々な角度から新たな議論や見解を積み上げたいと思います。

そのための具体化として、まず、同書編集の立場から、上記した課題意識やテーマについて総論的な問題提起が行われ、現在の重要課題とその課題解決に向けた視点が提出されます（第1回）。次には、瀬戸内海の沿岸総合管理、関西地域および中国地域の各視点から新たな四国創造に向けた提言が示されます（第2回～第4回）。最後には、同書の編集に携わった立場と四国の視点から今後に向けた提言が示されます（第5回）。全5回を通して、四国地域をめぐる客観的な現況認識を視野に入れたうえで、自立と連携による新たな地域づくりのあり方を探ることが共通の関心となっています。

なお、各回で、講義内容に関する質問や討議の時間を用意する予定です。また、上記の四国新世紀研究会編『—21世紀の新しい四国創造—四国自立宣言』（四国新聞社発行、定価900円（税込み））については、各回の開講日に希望者が受付窓口で購入できるようにします。」

各回の講義は、板書およびOHPや詳細な資料を使用したか、本稿では講義の趣旨が伝わるよう、5回の記録に各講師が手を加え論稿として作成したものである。

なお本講座の司会は佐藤進（香川大学生涯学習教育研究センター）が担当した。

第1部

新たな地域の自立と連携のあり方を探る

—21世紀の四国像の展望—

井原健雄

- I 全国に先駆ける人口減少・高齢化及び中山間地域の荒廃
- II 将来にわたり続く厳しい自然条件
- III 四国の誇るべき固有の歴史、文化、多様な自然など
「四国のよさ」をいかに地域づくりに活かすか
- IV 本四3架橋による効果をいかに四国の隅々まで活かすか
- V 「瀬戸内海と太平洋」に開かれた地理特性をいかに活かすか

はじめに

今回は「四国自立宣言」を共通のテキストにすることになったが、これは初めての試みである。それを受けて私は「四国新世紀ビジョン2001」（四国地方整備局発刊）についても後からフォロー・アップさせていただく。

「四国自立宣言」の誕生の経緯と具体的な中身を説明させていただくと、当初「四国自立宣言」の出版予定は一切ありませんでした。実は、国土交通省の中に四国地方整備局が新たに誕生し、組織も変わり、四国独自のものを考えようということになった。

当時の福田局長から声をかけられたのがきっかけであるが、福田局長の司会で、香川県からは私が参加し、高知県からは当時高知工科大学副学長で現在学長の岡村先生が関わっている。彼は土木学会の会長で、土木関係の権威である。それから、徳島からはどうするかという話になり、幸いなことに四国経済連合会の近藤会長が徳島の出身であり、徳島のことに詳しいとのことで近藤会長が参加されることになった。その後、愛媛県からは四国経済連合会の役員をしておられる伊予銀行の会長をしておられる水木さんに加わってもらうことになった。彼は文化に造詣の深い方である。そしてこの4人がコアメンバーとしてスタートした。初めはその4人で喧々諤々と議論を交わしていたが、4人以外で意見や指摘をお聞きした方がいいのではということになり、さらにゲストスピーカーを招くことになった。本の最後のページに四国新世紀研究会の紹介があり、これまでの研究会の経緯を一覧表にまとめている。第1～第2回まではコアメンバーによる意見交換をし、3回目からはゲストスピーカーとして人間科学研究所の池田弘子所長を招いた。彼女はもともと南海放送でフリーのアナウンサーをされていた方である。やはり女性の視点も必要だろうとのことでお話をさせていただいた。また若者は何を考えているのかを知るために、若者の代表としてホットカプセル常務取締役の田尾さんにも加わっていただいた。まずゲストスピーカーに話していただき、我々コアメンバーが質問や所見を披露してお互いの情報交換をする形で進めることにした。そのときの内容が面白かったので第4回目以降も、そのやり方を踏襲した。

岡山側から見た意見も大事だということで、岡山の商工会議所会頭の岡崎さんにも来ていただいた。また地元では四国旅客鉄道株式会社の梅原社長にも来ていただき、お二人の基調講演をベースに議論を深めた。第5回は愛媛地域づくり研究会議の代表で運営委員の青木さんにご出席いただいた。この方は遍路文化や、四国八十八か所を世界文化遺産にしようという運動の発起人でもある。それから、高齢化が進んでいるが高齢化の実態とは何なのかということを経等にコラムを寄稿している、高知県の政策総合研究所の谷本研究部長に高知県の代表として来ていただいた。最後に当時の建設省の技官の大西さんにも来ていただいた。彼は常に大所高所からものごとを見る人で、“土木はトンカチだけではあかん”と、戒め、その基本理念に立ち返って考える旨の意見を述べられ、21世紀の土木像について語っていただいた。こういう議論を内輪だけに留めておくのは惜しいとの福田局長のご判断で、最終的に本にすることになったわけである。そこで元NHKのアナウンサーで、現在なお私の友人である西村さんにも助力を願い、彼女が中心となってレイアウト等を考えてもらいました。全体を通して読み易いかどうかを考え、挿絵から始まり、四国自立宣言、プロローグ等、西村さんのセンスで親しみのもてる本に仕上げる事が出来ました。出版社は地元の四国新聞社に決めたが、四国新聞社から出すとマーケットが香川県中心なので他県ではあまり読まれてないのではないかと心配したが、愛媛のシンクタンクの方などが先に読まれて、これは面白いという意見もいただき、安堵しました。高知の方も非常に熱心に読んでいただき、是非これを中小企業セミナーのテキストに使いたいという申し出もありました。是非一度、お読みいただき、所見や指摘、補充すべき点等のご意見を遠慮なくお知らせ願えればと思っている。以上がこの本が完成に至るまでの経緯である。これをベースにして、四国地方整備局が本格的にこれからの四国づくり、新世紀ビジョンへの議論に生かしている。また、別途、四国地方整備局のビジョンづくりが進められており、今は財政的にも非常に厳しい状況にあるが、四国のこれからの整備をどういう視点で進めていくのか、その方向付けをするために、各種委員会でも生かそうとして、分かりやすくまとめたのが、このパンフレットである。ただ綺麗な絵だけではなく、その背後にある考え方を正しく理解していただけたら幸いである。

本日は、まず私が第1回の問題提起をさせていただきます。上島さんが第2回を担当されますが、彼は瀬戸内海沿岸総合管理の視点で瀬戸内海の環境保全に長い間取り組んでこられた方である。とくにNPO絡みの運動をしっかりとやっておられるので、是非現場の意見をお聞きしたい。今ようやく瀬戸内海を見直そうという動きが出てきているが、これについてそれぞれの沿岸地域で温度差が出てきている。熱心なところは広島、大阪等で、香川はやや消極的である。そういう点で瀬戸内海全体をどう見ていくのかという視点が求められると思っている。第3回の田中さんは、関西広域連携協議会の事務局長をされている有能な方で、これまで色々触発させていただいた。関西は四国と非常に近く、しかも橋が出来てますます近くなったにも拘わらず、関西の動向について四国の人たちは意外と理解が弱いのである。そういう点で既に関西では関西広域連携協議会という動きがあるが、これは関西経済連合会の会長であった新宮さんが非常に頑張られた結果、出来上がったものである。関西の気風は、基本的に官を嫌うところがある。国主導のやり方を総じて嫌がり、むしろ反官的な民を中心に、様々な地域づくりを行うという意味で、異業種間による横断的な組織をつくっている。関西の広域連携協議会も、そのベースにある考え方は、非常に素晴らしいものである。京都大学や大阪大学と連携を取りながら新しいバイオの関西バイオ推進協議会を立ち上げるとか、またビッグプロジェクトとしても京阪奈に新しい学研都市をつくるということもあるが、そのような関西の動きを見る時、四国はなぜやらないのだろうかと考え込んでしまいます。本当に必要なのは、むしろ四国ではないだろうか、という気がしてならないのだが、意外とそれに対して四国の立ち上

げは弱い。次に出てくるのは北陸の広域連携協議会で、すでに東北三県については、県境を越えた連携協議会を設けている。それでは、四国の場合はどうかと言うと、4県それぞれがフルセット主義で対応されており、確かにXハイウェイをきっかけに、4県知事が頻繁に会われるようにはなったが、個別具体のプロジェクトの提案が知事部局のレベルに留まっていて広がりが無い。まして地域住民への浸透となると、その広がりはますます弱い状況である。その意味でも、関西広域連携協議会の取り組み状況について学んでいただけたらありがたいと思う。以上が田中事務局長にお願いした経緯である。それから四国はもはや島でなくなっている。3架橋も出来て本州と繋がった。さあ、これからどうするかということについては非常に大きな問題がある。そこで、対岸の岡山側から環境理工学部の教授で実証的な分析をされている阿部先生をお招きした。中国地域からもう一度四国を見たらどうか、ということをお願いしたのである。そして最後は、この本のとりまとめの作業をお願いした西村さんを講師としてお招きしている。新世紀ビジョン作成のメンバーでも女性の考えが欠かせないということで、話しをお聞き願いたい。以上が、本講座の全体の構成である。

21世紀の四国が抱える課題

四国は今どういった状況にあるのか、ということについて理解を深めてもらいたい。長所短所は別にして、よく言われている今までの意見を集約した結果を5点にまとめてみた。

I 全国に先駆ける人口減少・高齢化及び中山間地域の荒廃

高齢化がどんどん進んでいる。人口もこれからは減少していく。そういう中で、中山間地域は荒廃の一端を辿る。それにも拘わらず、四国にある都市の集積は非常に弱い。地域科学の視点から見ると四国は非常に厳しい状況にある。架橋以降、ますますそれに拍車がかかり、本四架橋の利活用、或いはそれと連動した幹線道路の有効利用をいかに図っていくかが、大きな課題になってくるものと思われる。高齢化に注目した場合、全国平均より10年早く高齢化が進んでいる。香川県は少子高齢化のトップを切って走っている。これから20年経ったらどうなるか、四国の人口の3分の1が65歳以上になってしまうが、これはほぼ確定的である。人口予測は当たるので、どうするのかを真剣に考えるべきである。

香川県では、今、交通事故の多発が問題になっている。本格的な取り組みが必要とのことで、3年ほど前に高齢者の死亡事故の対応ということを幾人かの先生方と考えたことがあるが、今年はずでに100人ほどの人が亡くなっている。これは高齢者だけの人数ではないが、毎年120人ほどが交通事故で死亡している。これを人口10万人あたりで比較すると、全国でワースト1位になる。良いか悪いかは別として、高齢者の増加は、健康なお年寄りが増えるということで、健康の証でもあるわけだが、それをマイナスに取ると医療や老人介護の深刻な問題が出てくる。交通事故の問題も非常に大きいですが、意外とそういう所に盲点がある。私はよく引き合いに出す例だが、実は5年前、このプロジェクトが始まった頃に阪神淡路大震災が起きた。あの震災で不幸にして亡くなられた方は6,000人ほどで、本当に痛ましい出来事だと思ったが、実は、その同じ年に全国の交通事故で亡くなった人は10,000人であった。つまり、阪神淡路大震災では一瞬にして多くの命を奪われたのである。マスコミもその1点にスポットを当てて報道したが、実は1年間に交通事故で亡くなった人は6,000人を遙かに上回る10,000人という数になる。しかもその数は、毎年継続している。我々は、一瞬の事故や事件には驚くが、じわじわと累積する怖さは見過ごしがちである。このように人口問題は各種なものへと波及する。これをどうするかが大問題である。ちなみに、昔はなかなか運転免許を取るのが難しかったが、今は簡単に取れるようになっている。ところが、自動車に伴うマ

イナスの問題がいっぱいある。免許証を取るための資格や試験を見ると、諸外国の自動車教習所の教育とは随分と異なっている。そこで、免許取得前の交通安全教育を徹底的にやらなければならないと私は思っている。ドイツの教習所には、危険予知という授業がある。例えば、車でドライブ中に子供が道路で遊んでいるのに出会った。4人が横へ動き、残りの1人が反対側に移ったとする。このような状況のときに、あなたならどうするかと、その写真を示して、尋ねる。「1人の方の子供が必ず戻る、そういう習性がある」と指摘すると、あなたの予知は正しいとなる。そういった予期しないことが起こったときにどう判断するか。単にルールを覚えるのではなく、ルールの背後にある考えを徹底的に教えるという積み重ねが大切なわけである。教育も日本ではトップダウン方式で、与えられたルールやその内容を教えることが通常だが、ドイツの教育はエルツイーウング、すなわち、引き出す教育である。子供は、もともと恵まれた天分と自由な発想を持っている。それにも拘わらず、躰や道徳によって閉じ込めてしまっている。それを引き出すこと、子ども自身になぜなのかを考えさせるということである。同じ教育でも捉え方が随分と違う。そういったことを人口問題と含めて考えたらいいのではないかと思う。今はお年寄りが交通事故の被害者になるケースが多いが、身体の生理的機能が下降すると、今度は加害者になる可能性が出てくる。そうすると自分の身をどう守ればいいのか。どうすればいいのかということになる。そこでお年寄りを集めて若い警官が安全教育をする。しかし、その場では頷いていても、帰りにには早速ルール違反で、同じことを繰り返している。むしろ若い警官よりもお年寄りと同年代の方に来てもらって繰り返し教えられると、よく分かるのである。誰が教えるか、ということも大事なのである。内容も大事だが、どういう対応で、どういった場所で、ということも大事なことである。

少子化も大きな問題である。その兆候が、私立大学では、すでに出てきている。香川県でも、香川大学と香川医科大学の統合という問題があるが、それだけでは収まらなくなっている。名古屋でも、名古屋大学と名古屋工業大学が統合するなど、やがて全国の大学でも統廃合の動きが出てきている。香川大学は不滅だと考えていると、とんでもないことになりかねない。現に経済学部について言うと、瀬戸大橋が出来前と後では様変わりしている。架橋前は香川県の学生が多かったが、今は香川県出身者より岡山県出身の学生が多い。その大半はマリナライナーで通学しているが、架橋の前年度の通勤通学のための定期券利用者は僅か24人であった。開通した途端に1,100人になり、昨年までがピークで3,000人までに増えたが、今は2,500人にまで減少してきている。おそらく高速道路の開通で、そちらの方に流れているものと思われる。また、高速バスの利用者が増えている。このように柔軟な考えでアクションを起こさなければならないのである。

日本の人口は、約1億2,000万人と言われている。今後どうなっていくのかを補足すると、人口のピークは平成22年で、1億3,000万人まではいかない。その後、減少の一途を辿るわけである。ところが四国は昭和60年を境として横ばいから徐々に減少している。全国のピーク予測の平成22年の段階で、四国の人口は400万人を切るという状況である。平成37年には360万人ぐらいになるものと言われている。これも重大な問題であり、真剣に考えなければならない。

それでは1億2,000万人の人口はどこに分布しているのかというと、人口の集中地区である。D I Dとも言うが、その面積は全国の純面積の3パーセントを占めている。そこに総人口の6割が住んでいる。一方、山岳地帯等の過疎化が進む地域の総面積は6パーセントで、そこに住む人々は総人口の6.6割である。四国の人口は400万人で、香川県は100万人である。ところが神奈川県は800万人である。また、兵庫県の人口は560万人で、四国は4県合わせて400万人である。それでは、兵庫県は大きいまちなのかというとそうではない。神戸市や明石市のような都市部に密集しているわけである。神戸市の人口は150万人

で、香川県の総人口の1.5倍である。土地利用の形態が非常に歪んでいる。そこで大切なのは、なぜ都市が出来るのか、今後、都市の人口はどのようになるのかということである。また、中山間地域はどうなっていくのかを考えることである。もはや都市だけの論理では駄目なのである。面積に着目すると、四国の面積は岩手県よりも小さいが、福島県よりは大きい。そこで、全国的な視野のなかで四国の位置づけをどうするのか。それは、画一的な右へ倣えではない。四国の独自性を出すことである。

II 将来にわたり続く厳しい自然条件

四国の場合、地勢的に断層地帯があるので、道路整備の工事費は高くなる。トンネルや、橋等の工事のためである。香川から高知への道路も6～7割がトンネルと橋である。

日本で最初的高速道路は、名神高速の尼崎～栗東間で、栗東は琵琶湖の東側にあるが、30年前で事業費が5億円/km。四国で最初的高速道路の開通は三島～川之江間。これが15年前で50億円/km。最後まで高速道路が出来なかったのは徳島県で、やっと出来た時の事業費は100億円/kmだと言われている。したがって、四国での高速道路の整備は、非常に高くつくわけである。一方高松空港は350億円で済んでいる。そう考えると、道を造るにもコストに見合った経済効果がどうなのか、明確に考える必要がある。道路投資が社会経済的にみてどのように影響を及ぼすことになるのかについては、工学系の先生方と一緒にまとめた著書があり、隣国の韓国でも翻訳され、評価されている。昨今、無駄な公共事業だと問題になっているが、道はもういらぬのか。いや必要なのか。建設した場合、それをどう生かすのかが大きな課題で、四国の場合は高速道路の整備が非常に遅れている。しかし、このほど四国4県がエクス・ハイウェイでようやく繋がった。それでも8の字ルートは完成していない。しかし、それが本当に必要なのか。出来上がったらどう生かすのかという諸々の問題が残されている。事業費は非常に高くつくが、その割に利用はどのようなかということ、都市の集積が弱いと、おのずと発生交通量が少ない。その悪循環がある。高松空港では、来年4月から札幌、仙台行きは運休になる予定であると聞かすが、高松空港に限らず、岡山空港でも同様で、札幌、仙台便が運休になる予定である。これは、ターミナルディマンが少ないからである。都市の力が弱いのである。なぜ両方が譲り合わないのか。シンガポール空港などではターミナルディマンはあまりないが、利用者の便益を考え、弱いところは連携し合い、アクセス機能を強化するとか、トランジットの乗客に対して対応をどうするかについても徹底的に検証している。その点で、こちら側は、「空港は空港」といった単体としての印象を受ける。

III 四国の誇るべき固有の歴史、文化、多様な自然など、「四国のよさ」をいかに地域づくりに活かすか。

四国の歴史、文化、多様な自然といった四国の地域資源を四国の人々がどれだけ認識しているかが問題である。四国というと、まず何を連想するのか。四国を見直すために、既存の観光資源だけではなく、素晴らしい人がいるとか、こういう文化がある等を発掘し、それを大事にしていくような仕掛けが必要だが、この点がやや弱いようである。四国のよさを外にPRする力が弱い。JTBで調べた面白い資料がある。主な観光地で「行ってみたいところ」「行ってみたくないところ」の統計や、事前の評価と事後の感想など、評価指数が掲載されてあった。日本交通公社の「旅行者動向2,000年」を見ると、行ってみたい所は、西表島、上高地、石垣島等があげられている。ところが、高松や高知は、行ってみたいと思わない。道後はどうかなといった感じである。最初から行こうという気にさせない。しかし評価指数として、実際に行ってみるとよかったと高松、高知は出ている。逆に、行ってみてもあまりよくなかったというのものもある。こ

れを見ると広島、熱海、宮島などが指摘されている。しかし、四国は行きたいとは思わなかったが、行ってみると良かったという感想が出ている。しだって地域資源を発掘して、訴えるPRをもっと盛んにすべきなのである。最近では、交通基盤の整備が進んでいるが、出口ばかりになって、人が入ってくる仕掛けがあまりない。それも大きな課題である。

IV 本四3架橋による効果をいかに四国の隅々まで活かすか。

三つの橋が出来ているのに、それぞれの連携はどうなっているのが大問題である。例えば、本四架橋が出来たときに、様々な制約条件—すなわち便益主義、償還主義などがあった。つまり、これだけコストをかけて便益はこれだけだという、便益の中で料金を課さなければならないもの（便益主義）、それから限られた範囲でコストを回収しなければならない（償還主義）というものである。現在、50年計画で返そうとしている。ところが、とても返せない。それは決して本四公団だけの問題ではなく、外的状況が大きく影響している。右肩上がりのときに計画され、それが完成したときにはオイルショックを経験している。円高の影響もあり、1ドル=360円から、1ドル=100円という時代へ移行している。本州側の企業が四国へ来るかという、そうではなく、外国へ向けてどんどん進出しているわけである。あるいは、四国の地域産業も外国へ出て行くということになったのである。そう考えると、外的な状況の変化を受けて、当初の予定よりうまくいかなかったと考えられる。そうはいつても、せつかく橋が出来たのに十分に生かせるかどうかというのは、橋を利用することからの経済効果をいかに誘導するか、という働きかけが非常に弱いことを意味する。今、ものが出ているが、付加価値の低いものが出ている。もう少し高付加価値化したものを出す仕掛けを考えなければならない。例えば、先日、ある研究会で北海道の人がいうには、「大阪の人間は強い。北海道で採った昆布をいかにも大阪で採った昆布のようにして売っている」というのである。考えてみれば、四国にもそういったことは沢山ある。例えば、信州にスキーに行く。そこには野沢菜があるが、その大半は、徳島県から四国高速で運んでいるものである。向こうに行くと、ブランド化して価格も跳ね上がるのである。したがって、中小企業が大きくなっていくための条件として、部品の供給だけでは不十分で、最終商品があると波及効果も大きくなる。本四三架橋ができ、それに触発されて、後発ながらも高速道路が整備された。しかし、それでも、本四三架橋を生かし、高速道路を生かしたプロジェクトがあるのだろうか。四国四県の連携すら不十分である。まして、四国と本州、つまり、関西地方や中国地方との連携はと考えると、非常に大きな問題がある。

最近の人口の転入転出状況に着目すると、四国4県からどこへ出ているかという、一番多かった昭和50年は大阪で25パーセント。以後、昭和55年には21パーセント、昭和60年には19.3パーセントである。平成11年の実績は16.9パーセントで大阪との関わりがどんどん減ってきている。それでは、それ以外にどこへ行っているのかという、東京には12.1パーセントで大体横ばいである。九州は非常に少ないが、中でも注目すべきは中国地方、山口、広島、岡山、鳥取、島根などで、昭和50年は16.3パーセントだったが、平成11年では20.8パーセントになり、逆に増えている。その点からも四国と中国地方との結びつきが深まっている。これは注目すべきことである。

架橋後、14~5年経つが、本四間の物の流動がどれだけ増えたかという2.5倍になっている。ところが、同じ時期の全国平均の物流の伸びは1.5倍である。そこで、全国平均よりも四国と中国間の流通が伸びていると言える。ただし、その内容は高付加価値なものではない。出すことが多くて入ることが少ない。そういった時の広域的な連携のあり方をどうするかが一つの大きなテーマである。今回はキーワードにもなっていることである。

本四三架橋の生かし方について、坂出の商工会議所を中心に100万人署名運動をしている。私も経済委員会の委員で、料金決定について検討した者であるが、ただ料金を下げれば良いというものではない。民営化の議論がされているが、民営化をしたからといって、必ずしも巧くいくはずがない。公団側から見ると、累積債務、いわゆる本四公団の借金が4兆円を切るぐらいで、これは建設費が高くついているからである。その借金を本四間の利用者の支払いに任せるとするのは無理なことである。ヨーロッパ等では、公共交通の利用者は3割負担で、残りの7割は自治体がカバーしている。これは国として当然のことであると思う。つくった後の維持管理や運営、経営努力がより一層重要なのである。

生々しい話だが、琴電問題が全国的なニュースになっている。いわゆる歳入と歳出については、電車の琴平線、長尾線、志度線で34～35億円でその大半が人件費である。したがって出入りが30億円くらいで、それ以外の不動産の収入については、かつての琴電そごうからの年間の家賃収入が20億円程度。そこまで50億円。累積債務は300億円を越しているはずである。現在の営業の歳入歳出が30億円なので、いかにそれが大きいものかが分かる。それを銀行団に対して債務は帳消しにしてくれと言っているのだからどうなるのか。また、経営努力はどうかというと、私はあまり良くなったとは思わない。問題はなぜそんなに累積債務が出てきたのか、その方が大きい。これまで県は公共交通であるという理由で補助金を出してきた。しかし、現在の琴電のサービス等を見ていると、問題は山積しているようだ。全国的に見ても、JRと私鉄が完全に断絶しているのは香川だけである。先日北海道へ行ったが、千歳では鉄道の乗り換えが非常に便利で、札幌にもスムーズに行ける。全国のどこを見ても殆どが同様である。香川のように琴電とJRを乗り継ぐのにこれほど困難なところはない。そこで、もっと利用者の立場に立った配慮や地元についての割引料金等があってもいいと思う。

V 「瀬戸内海と太平洋」に開かれた地理特性をいかに活かすか。

瀬戸内海のことを問題にしても、それは瀬戸内海のみで、太平洋や日本海のことを考えてはいない。僅か30キロぐらいの高速道路が岡山県内の北房～落合間に出来た途端に、太平洋から日本海までが3時間半で行けるようになった。これほど変化に富んでいる地域は他にない。3海2山といってもいい。日本海は、冬の蟹が美味しいし、瀬戸内海は、鯛が美味しい。太平洋は、鯨を連想するし、黒潮や親潮があり、山も中国山地と四国山地とは違う。それほど変化に富んでいるのに、地域間の交流は出来ていない。これをどうするかということも、大きな課題である。これまで高速道路の整備は縦貫道が先行して、都市の集積を連ねたところでき、発生交通量のある採算の高いところに集中してきた。しかし、ようやく横断道への重点移行がなされてきたのである。つまり、縦貫道というのは都市を貫くような道路が整備されたものである。東名や名神高速道路がそれである。一方、横断道というのは、人があまり通らない、文化の交流もなかったところに新しい流動の可能性を求めて出来たものである。そう考えると、縦貫道は需要適合型の道路整備である。需要があるから整備し、だからこそ採算が合う。ところが、横断道は需要がなくてもつくるといった先行投資である。しかし、こういう道をつくることによって、新たな交流と連携が期待できるのである。そこで、四国はどうかというと、いずれも後発だから先行投資型の道路整備としか言えない。しかも事業費が高い。道は整備されても、大切なのはそれをどう有効に利用し活用していくかということである。

それでは、これから四国は何をなすべきなのか。まず、四国の目指す姿、これは「四国自立宣言」の最初に書いているが、21世紀の四国が目指す姿は、「四国の進むべき道は、四国に住む人自身の意志を持って決める」という＜自立する四国＞である。この自立するというのは、すべてを自己完結するというので

はなく、広域的な連携と交流のもとで、人々がいきいきと自立して生活ができるとともに、人材が集まり、活力を保っていくことである。

自立する四国が目指す三つの将来像として、何よりも「魅力ある四国」をつくること。「人材の集まる四国」として素晴らしい人が入って来るような状況整備をすること。「個性の輝き、まとまりのある四国」にすること。すなわち、バラバラで共倒れするようなことがないように、皆で協力し合おうという精神が大切である。その背後にある考え方として、グローバル化、ボーダレス化の進展や交通機関の整備が進み、国際間の競争、地域間の競争、都市と地方との競争が激化するなかで、四国の魅力を再発見し、また、それらを磨くことにより、大都市へ送り出す一方で、四国に戻ってくる、また、人材の集まる四国を目指すべきではないか。このことに関しては、コアメンバーの中で大議論になった。高知の岡村先生は、「四国は人材供給地である」と述べている。若い人が四国からどんどん出て行って、帰ってこない。だから、出て行かないように四国で教育を受け、雇用の場を得て、地域に貢献できるようにすべきではないかと言われていたが、私は、この意見については反対で、喧々諤々となった。中国の諺に「人間は場所が変わると生きる。しかし、植物は場所が変わると死ぬ」というのがある。大きな大木に育つためには、場所を変えろといけぬ。そこに、ひとつのこだわりがある。移植するのは、植物にとって決していいことではない。しかし、人間は変化というのがとても大事なのである。それは、たとえ自分が動かなくても周りが変われば相対的に変わっていかざるを得ない。自分の地域のことしか知らない人なら、その地域の外がどういう状況なのかについての認識が弱くなるのである。具体的には、全国総合開発計画の理念の変遷とか、経済構造審議会の討議概要について、或いは、その意図がどこにあるのかを考えると、疑問を感じる。全国どこに居ても、ある程度の生活が保障できる「均衡」概念から脱却して、地域間の競争を図り、お互いに良いところを残していくことが望ましいのではないか。何もかも横並びの公平性で行くのは、限界があると思う。経済が非常に厳しくなったからとも言えるであろう。地方交付税のあり方の問題も同様である。地方自治体について考えるとき、地域のことは自分で決めるというのが原則であるが、果たして決められる条件になっているかどうか。例えばお金の問題にしても、自主財源が3割程度で、残りの7割は国等からの依存財源になっている状況で、自決等が到底出来るわけがない。自分で頑張っても自主財源を取ると、国からの交付金が、その分だけ逆に減らされる。そういった制度疲労が起こっているのである。このように考えると、四国の人が四国のことについて、しっかりと自主的に決めていくことが、いかに大切かが分かる。地域のことは地域で決めるといった考え方が大事なのである。いつまでも東京の中央政府に振り回されてはいけぬ。四国で勉強して素晴らしい才能を備えたとしても、結局、東京に引っ張られてしまうケースが多いと聞くが、本当に鍛え上げられ、力を持った人たちを四国に呼び戻して頑張ってもらえるような環境づくりをしていこうではないか。若干、そういう兆しが見えてきている。全国を転勤で回ったが、最終的には、香川が最も住みやすいと話しておられた人がいた。なぜかと尋ねると、それは安全だからと答えてくれた。色々な施策があっても、最終的には人口移動がその効果を評価する。東京を例にあげると、あの巨大なまち、人がつくりあげたものなのである。結果として、転出よりも転入が多かったからなのである。そこで、もし都市を中心に人が集まるとすれば、都市の集積がとても大事になる。なぜ人は都市をつくるのか。人はなぜ移動するのかという基本問題について考えてもらいたい。人はなぜ移動するのか—これは交通論の出発点なので、この点を曖昧にして道路や空港を整備してもあまり意味がないように思われる。

経済学では、売り手（供給者）と買い手（消費者）の議論がある。わか国の場合、少なくともこれまでは供給者志向の議論がなされていた。国づくりは道づくりであり、いい道が増えるとそのまちが潤うなど

と考えられていた。しかし、昨今では、道をつくっても人は逆に減っているのである。そうなってくると、その地域ごとに住んでいる人たちのニーズに合うような施策を展開する必要があり、メリハリをつけたサポーターシステムが重要である。先ほどのなぜ人は移動するのかについて考えると、総じてそこに何らかの「目的」がある。通勤、通学、業務のためなど、やむを得ない状況があるのである。つまり、何がなんでも動きたいという需要（本源的需要）というのは極めて例外であって、それよりも別の主目的に伴う派生的需要なのである。

例をあげると、JR四国では、アンパンマン列車などを走らせている。それはなぜかと考えてみると、アンパンマン列車に乗りたいという子供に関心を持ってもらい、列車に乗ってもらうことが主目的だからである。そのような本源的需要を重視するのか、派生的需要を重視するのかで、その対応は全然違ってくる。遠くへ行くということは時間もかかるし、お金もかかる。それでは、その時間評価値はどうか。例えば、1時間早く行けることによって、どれほどの価値があるのかを考えると、四国の人の時間評価は総じて低いと感じる。高度経済成長を経て、今や物質的なものは満たされすぎている。ところが、太古の昔から時間というのは変わっていない。したがって、物と比べて時間が相対的に窮乏化しているのである。それゆえに、その時間をいかに有効に使うか、ということが重要な課題となっている。このような問題意識をもって、四国の地域資料をじっくりと見てもらいたいと思う。

また、都市の議論として、なぜ都市が出来るのかを考えて欲しい。その一つの理由に、地域特化の経済ということが指摘される。それは、全くバラバラでものを生産するよりも、似た物同士が集まって生産し、販売する方が有利だからということである。秋葉原になぜ電器屋が集まるのか、また丸亀になぜ団扇の生産が協同組合として成立するのか。ところが、なぜ大きな工場が出来ないのか。大工場が出来るということは、固定費用が相対的に安くなるということであるが、それは規模の経済といわれる。産地形成や地場産業は、共同仕入れをすると便利であったり、安くついたりするから形成される。そういう経済合理性によるものである。そこで、同一業種が集中して都市が出来ることが考えられるが、しかし、やはり限界もある。そこに銀行が進出してくるか、といったら必ずしもそうではない。そのためには、多様性が必要なのである。すなわち、同一性だけではなく、異質なものがあることによって需要の幅が出てくるのである。したがって、都市化の経済には、多様性が必要不可欠である。地域特化の経済の例として、石炭の町、造船の町、鉄鋼の町などがあるが、ブームが去るとすぐに落ち込むのである。それよりも、したたかに生き残っていくのは何かというと、都市化なのである。これは集積の経済ともいわれる。規模の経済は大きければいいが、集積の経済は異質なものが集まっていなければならない。都市は、異質なものが混ざり合い、連携しているから面白いのである。逆に、小さな町でも異質なものが集まり、凝縮されると光り輝くものになる。それは、異質性を前提とした集積の効果なのである。

香川県内で一番大きなまちは高松、次いで坂出、丸亀と言われてきたが、現在、高松の行政人口が34万人、坂出は5万人弱、丸亀は6万人強で、坂出は丸亀に越されている。それはなぜなのだろうか。丸亀にはお城があり、坂出よりも多様性に富んでいるからであろう。多様性のあるまちは、総じてしたたかに歴史の風雪に耐えて持続するものと思われる。

「絶対的拠点都市のない四国」とよく言われるが、四国の都市の力は、総じて弱い。地方都市を見ると、通常、地方中枢都市、地方中核都市、地方中心都市、地方中小都市という四つのカテゴリーに分けられている。このうち、中枢都市というのは、北海道の札幌、東北の仙台、九州の福岡といったような人口が少なくとも100万人以上の都市のことである。中核都市は、50万人規模の都市である。四国の場合には、四つの県庁所在都市ともに、この中核都市になる。それまでの都市はいずれも、転入よりも転出の方が少な

いので、集積の経済が発揮されているといえる。また、それ以下のところは、中心都市で、5～10万人の人口を有する今治市や、善通寺市等である。

大きな地方の拠点がある場合とない場合を比べて、それが無いのは中四国地域の特徴である。とすると、中四国独自の連携のあり方を中四国の人々が独自に考えなければならないのである。それゆえに、絶対的な拠点性のない四国が、大都市との競争に埋没しないためには、四国が個性を活かし、それぞれが競争しつつ、交流と連携を図りながら、まとまりのある四国の創出を目指すべきである。そして、自立する四国にするために、四国に住む人々がすべきこととして、四国の強みを創出し、積極的な情報発信に努めることである。

これからの四国の地域づくりで何が大事かという、四国の地形的、地理的ハンディを解消するため、全国に先んじて、様々な分野において情報技術を積極的に活用すること。それから、四国の特徴や四国の身の丈に合った規格での整備手法により、インフラ整備を進めること。四国のローカルスペックというのが、四国に見合った道路整備を進めること。例えば、暫定二車線もそうであるが、インターチェンジの間隔というのは、全国一律である。しかし、四国の人々が使い安いようなインターチェンジの設定なども積極的に取り入れて実行すべきなのではないか。そこで、生活・自然・環境、歴史・文化、連携・交流、産業、安全・安心というのが、これからのキーワードになってくるであろう。21世紀の新しい四国創造のために、秘められた四国の魅力づくりと、四国の多様な見方と考え方、こころ豊かな暮らしについて、大西技官の所見に基づき、皆さん方も考えていただきたい。

最後に求められる「連携」の意義と役割についてであるが、「連携」とは、共通した目的に対して、単独で行うよりも協力し合うことで、互いの強みの相乗効果につながり、あわせて弱みが補完されることを意図している。役割分担がはっきりして、それぞれが主体性を持って関わり、共同することにより、効率的な共生社会（パートナーシップ社会）の形成が期待されるからである。

例えば、アメリカンフットボールでは、試合中一度もボールを触らないプレイヤーがいる。それは当たり前であって、他のメンバーがボールをパスしやすいようにコースを作る役割を担当している。その役割が明確であることが連携に繋がるのである。

また、NPO等の活動にも注目して欲しい。なぜなら、我々はあまりにも行政に依存しすぎている。しかし、行政には金がない。行政に対する需要は高まる一方であるが、それに対して、どのような働きかけが出来るのかについても考えてほしい。さらに、公共概念が曖昧で、誤解をもたらしている。例えば、公共交通の利用促進というときの公共交通とは何か。おそらく、電車やバスと答えられるであろう。それでは、なぜ電車やバスが公共交通といえるのであろうか。そこで、さらに立ち入って、公共とは何かについて考えていただきたいのである。琴電やJR四国は公共的なサービスは提供しているが、その事業主体は、すべて民間企業なのである。経済学では、公共財とは、排除性がなく、競争性もないものとして、規定されている。そこで、排除性というのは、例えば、私が買ったビールなら他の人が飲みたいといっても排除できる。所有権が主張できるのである。しかし公共財については、排除できないものである。また、競争性というのは私が飲んだビールは誰も飲めないという、限りがあるということである。ところが、公共財については、それが当てはまらない。したがって、純粋な公共財というのは、私買って打ち上げた花火を他の人が見ることは誰も排除できない。また、私が見て楽しんだ分だけ減ることもない。これを等量消費という。この排除性も競争性もないものが公共財というのである。

地方公共財も大事だが、何をもって公共財というのかが問題である。本四架橋や道路整備を公共財と考えるべきであるのかどうか。よく考えて欲しいと思う。

アダムスミスは国富論の中で、「もしもロンドンの街頭や舗装を国が手がけていたら、このような美しい町は得られなかったであろう」と書いている。つまり地方に住む人はそれぞれの地域で、どういうことをなすべきかについてよく考えなければいけない。ポートランドでは、公共交通を重視しているが、住民参加が徹底的に行われている。人件費を節約して、利便性を含む本来の公共的なサービスの質をいかに高めていくかが問われているのである。

これからは、主体間で議論することが望まれる。公共部門、民間部門、NGO部門、NPO部門といった主体間の連携が重要なのである。行政が施策を展開する場合にあっても、住民の参加が必要不可欠である。これからの四国にとって大切なのは、事後的な対応よりも、事前の参加と連携なのである。「転ばぬ先の杖」が強く求められているのである。

感想と質問

司会 今回の講座の総論的課題提起をさせていただいたが、ご質問があればどうぞ。

参加者 公の概念とは

井原 プライバシーが保障されているのが私的所有である。では公的所有の公とは何か。ホテルと旅館の違いを例にすると、ホテルの場合は個室なので寝姿勢でいても構わないが、ロビー等は公的な場なので、スリッパで出ることなどは許されない。しかし、旅館に関してはそういった区別がない。私的なもの以外のものすべて公的なものとするのは問題をこじらせることになる。国としてやるべきことがあるにも拘らず、金がないからといって民間に委ねるとするのは責任放棄である。公共には、公のレベルで共同し、助け合うような姿勢が必要だと思う。

参加者 私は丸亀の出身。先ほどの先生のお話しについて参考までに発言させていただく。丸亀はうちわの町だが、こういう言葉が残っている。地域の連携を言い表しているかと思う。「伊予竹に土佐和紙貼りて、阿波ぐれば、讃岐四国はすごく涼しい」。これは四国の連携を意味するように思える。

井原 そういった四県の個性があるからこそ連携が出来るのである。皆同じだったら、連携は非常に難しい。いい意見を聞かせて頂いて有難い。先日丸亀に行ったが、公営の駐車場が私営より多い。丸亀の町はいいのだけれど、町自体が幾分衰退してきているような印象を受けた。人口は8万人、少し増えていますがおります……。

参加者 地方の魅力や地域間の連携ということについて話されたが、その延長線上の20年後、公益達成と言われて、全国的にも進んでいるが、今後学習問題が魅力ある四国づくりにどのようになされるのか。

井原 今、国から出されている合併の動き。これは明治の大合併、昭和の大合併、そして現在、平成の大合併なのである。どうやら国の方針を見ていると、今の市町村合併は前哨戦で、これは国として比較的痛みを伴わないものであって、これから出てくるのが、全国47都道府県の再編であろう。私は合併をするのは手段であって目的ではないと考えている。合併することによって出来ないことが出来る、ということであって欲しい。

司会 どうもありがとうございました。今回の提起を踏まえて次回からは各論的に問題を深めて行くことになるのでご期待を。



第2部

新たな四国創造への提言（その1）

—瀬戸内海の沿岸域総合管理の視点から—

上 嶋 英 機

はじめに

I アメリカにおける沿岸域管理とガバナンス機構

II フランスにおける沿岸域管理とガバナンス機構

III 沿岸域管理の概念

おわりに

はじめに

日本最大の閉鎖性海域である瀬戸内海は、生産力の豊かな海域である。豊かな藻場と自然干潟の床に抱かれ、700本からの河川から運ばれる山々の恩恵を含んだ自然資源によって水産動植物は育まれてきた。しかしながら今では、自然海岸は21%に減少し、藻場面積は4分の1に、自然干潟は5分の2にまで激減した。一方、新たな公共事業の一環として（二十一世紀「環の国」づくり会議）、沿岸域の自然再生に向けた大規模な事業化が推進されようとしている。この中、瀬戸内海の沿岸海域の環境管理をどのように具体的に進めるかの政策と機構が必要となる。そのために欧米で実施されている総括的管理機構と概念を日本に取り込むことも一つの方向である。

I アメリカにおける沿岸域管理とガバナンス機構

1992年の地球環境サミット開催以来、地球全体の中でも海洋環境管理に関する政策活動が活発化し、1994年には国連海洋法条約発効がなされ、我が国でも1996年に発効した。この中、総合的な海洋管理（オーシャンガバナンス）の概念と、実現化に向けた実際的な取組が欧米で積極的に推進されてきた。

アメリカにおいては、国内最大の閉鎖性海域であるチエサピーク湾の環境破壊に伴う環境改善と総合的な環境管理のため、1976年に「チエサピーク湾計画：CBP」が発足し、1983年に湾協定が調印された（表1）。協定では、市民や科学者、行政関連で構成する組織体（ガバナンス機構）、共同体制、予算、活動目標が設定された。

このチエサピーク湾は1960年～1970年以降、湾周辺陸域の産業開発や人口増加、農場の拡大と農薬の使用増加により湾全体が急激に汚染した。最も代表的な生物である「牡蠣」が殆ど絶滅状

態となり、海草も激減し有害物質が底質に堆積した。そこで1975年に環境保護庁（EPA）が環境調査を実施し、1983年には湾内の富栄養化、有毒物質、水生生物の現象を集中的に調査し改善対策としてCBPの協定目標となった。

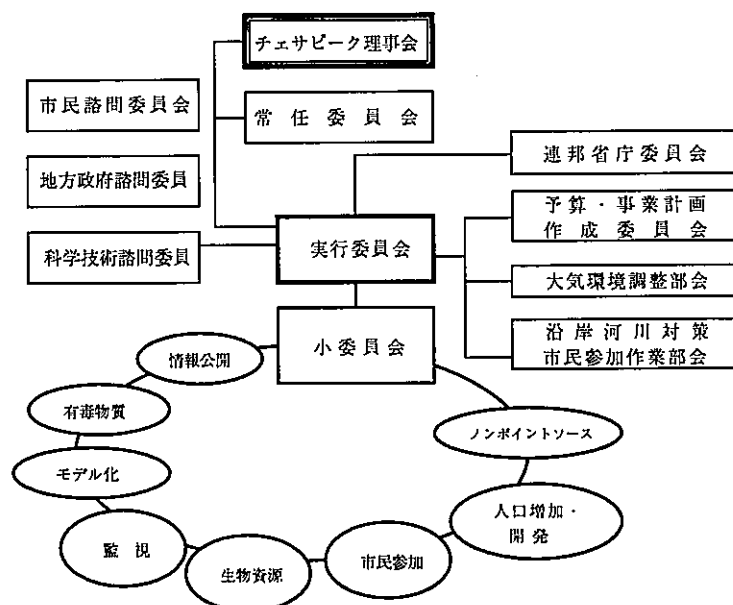
この「チェサピーク湾計画」は図1に示すような組織体により活動が実行されている。チェサピーク湾協定は連邦政府と湾を取り巻くバージニア州、メリーランド州、ペンシルバニア州、コロンビア州特別地区と、チェサピーク湾委員会により1987年に締結されている。従って、チェサピーク湾計画の組織体は連邦政府と関連州、地元市町村による「地方政府諮問委員会」、関連大学研究機関（メリーランド大学研究所）による「科学者諮問委員会」、そして環境保護グループ（NGO、ボランティア）、漁業関係者、水産関係者からなる「市民諮問委員会」や「沿岸河川対策市民参加作業部会」、そして政府の連邦省庁委員会と予算・事業関連担当とが一体となって形成する総合的環境管理組織（ガバナンス機構）である。協定により決定した活動計画の目標に対し、実行委員会のもとに、参加機関全体から構成される多くの「小委員会」により具体的な活動母体が決定されている。即ち、協定の環境改善目的としての、①生物資源の保護強化、②有害物質の影響削減、③富栄養化の削減（水質：ノンポイントソースの管理）、④人口増加と開発規制監視。⑤モニタリングと情報公開、⑥市民参加、環境教育、ボランティア育成、⑦パブリックアクセスと環境活動、⑧活動のパフォーマンス（広報活動、シンポ）である。これらの活動計画を実施しつつ、その効果を判断し、進捗状況を評価して広く公開することが義務づけられている。

このような「チェサピーク湾計画」組織体（ガバナンス機構）は、我が国にはまだ存在しない。行政機関が構築した法制度や活動計画と、実際の活動を求められる市民との間を繋ぐ「中間的組織体」が、ガバナンス機構である。自然環境を管理し評価するためには、市民、行政、科学者が一体となって活動する母体組織を形成することが不可欠である。

この「チェサピーク湾計画」は1992年に改定され、1985年時の窒素とリンの流入不可を2000年まで40%削減することを目標としてきた。そして2000年においては、これまで達成できなかった目標課題を含め、新たなチェサピーク湾計画として「チェサピーク2000」を提案し調印された。その環境回復目標は以下である。明確な目標が設定されており「ガバナンス機構」が活動を実施する。

■表1 Chesapeake Bay Program [CBP] の歴史

1976	チェサピーク湾計画発足
1983	集中調査対象選定 富栄養化・有毒物質・水生生物 チェサピーク湾協定の調印
1985	全国内湾計画 [NEP] 発足
1987	チェサピーク湾協定の締結
1992	改訂協定の締結



■図1 チェサピーク湾計画の運営組織体

□ チェサピーク湾プログラム「チェサピーク2000」環境回復目標

1. 2010年までにカキの数量を10倍にする
2. 十分な水質改善によって2010年までに「傷ついた水域リスト」から削除する
3. 健全な土地利用を奨励し、持続的発展の阻害要因を削除税によるインセンティブ方策の検討
4. 船からの廃棄物に関する非廃棄ゾーンを設定
5. 干潟回復と保護に関する新しい目標値を設定
6. 工業遊休地の再開発に関する新しい目標値を設定
7. 藻場を114,000エーカー増加
8. 小川や河川の保護を推進する
9. パブリックアクセスポイントを30%増加

II フランスにおける沿岸域管理とガバナンス機構

現在、沿岸域環境を管理し回復・創造して行くことの理解と必然性は得られ、その政策と制度化が進行しているが、実際的にはどのような形態で何を具体的に活動すればいいのか不明確である。実質的には市民参加を呼びかけたり、NGOや市民活動自身に頼っているように見られる。環境問題は極めて科学的・政策的な貢献と、最終的には個人のレベルでの活動が一体となって解決できるものである。実質的な活動内容が明確にされ、その効果が市民の利益と文化と自然環境全体への保全に直結する日常的な組織母体が存在すれば、継続的な資源活用が期待されるであろう。

一方、自然環境を管理する最大の使命は、現在残されている自然環境をいかに保護し、その継続性を確保するかである。無くした自然環境を回復する事業や、今後の開発を環境調和型設計とすることも大変重要な政策であるが、その一方で残された貴重な自然資源が放置され破壊される

ことのないように政策制度の整備も求められる。

自然環境の保護政策に最も重点をおいて環境政策にあたっている国がフランスである。国内の1/3の自然を保護し、残りの2/3を管理しながら、有効に活用して行くことが法制度の中でポリシーとなっている。「まず保護、そして利用」が全ての基本理念である。従って国土の1/3は国立公園と自然保護地域となっている。沿岸海域環境管理も保護に重点を置き、1986年に「沿岸域法」が制定されている。更に、地中海の環境管理にも積極的に貢献し、1975年に国連環境プログラム：P N U Eの機関として「地中海活動プラン：P A N」が誕生し、地中海20ヶ国の中でフランスが中心となって総括的管理を担当している。このフランスが沿岸海域の環境保護のために最も重要視して実施している政策が「沿岸域保全整備機構」である。イギリスでは1907年にナショナルトラスト法が制定されて以来、長期間に渡り自然環境保護活動がなされてきた。これに類似してフランス流のナショナルトラストとして「沿岸域保全整備機構」が誕生した。

■表2 沿岸域保全整備機構の歴史とフランスの自然保護に関する法律

1975	国会の決議により「沿岸域保全整備機構」の創設 当初は、総理大臣に直属する行政機関
1976	自然保護法（国土開発計画を規制）
1979	野鳥保護法 [E Uによる自然保護関係法規]
1982	「沿岸域保全整備機構」環境庁に所属
1986	沿岸域法（国土開発計画における沿岸地域の保護と有効利用政策）
1991	自然動植物保護法 [E Uによる自然保護関係法規]

■表3 沿岸域保全整備機構の規模
(1999年現在)

サイト数	428 site
面積	58,838ha cf. 瀬戸内海国立公園の面積 約62,781ha
海岸距離	799km

□ フランスにおける「沿岸域保全整備機構」の活動

「沿岸域保全整備機構」は表2に示すように、1975年に総理大臣に直属する行政機関として創設され、1982年には環境庁の直轄機関として活動している。この機構の目的は、海岸域の土地を国が買い取ることによって、無秩序な開発から自然を守り、豊かな自然と歴史的文化的な価値のある「風景」を将来的に残し、そこに存在する伝統的産業と文化遺産を保護し、継続的な維持を支援することを目的としている。

沿岸域保全整備機構（保全機構と略）が1999年現在で所有している土地は、表3に示すように海岸線を799km、総面積で約6万ha、その保存領域数は428サイトである。瀬戸内海国立公園の総面積と同等の土地を買収し、市町村や市民、大学研究機関、企業等によって自然保護と活用による環境管理がなされている。

国家が土地を購入する考え方は、自然環境を確実に管理保護するには「自らが所有しないものは有効に管理できない」ということを原点としている。貴重な自然や美しい風景の多くが海岸や湖沼周辺であり、同時に人口密度の高い地域であるため破壊されやすい状況にある。沿岸域の自然を保存保護するには国家で土地を買収し、直接保護することが不可欠であるとの考え方が国家指導者の認識である。

土地の取得はフランスの全海岸や、1,000ha以上の故障を持つ市町村が対象となる。即ち、図3に示すようにフランスの20の地方、43の県、1,042の市町村が関わっている。

保全機構は市町村の開発計画に積極的に参加し、独自の視点から保護政策を提案する。そして、保護すべき土地買収に対し、以下の3点を優先選択基準としている。

- ① 沿岸域が重大な都市化の危機に遭遇している場合
- ② ある土地が放棄状態で全く管理されていない場合
- ③ ある地域が整備されておらず、一般人が立ち入れない場合

沿岸域の風景は、人間の生産活動が長年かけ作り上げた風景でもある。これらの伝統的生産活動（製塩、葡萄生産、ワイン生産、農業、牧畜）は、都市化、レジャー産業の発展によって徐々に排除されている。地価は高騰し伝統的生産工程では採算が合わなくなる。保全機構が土地所有者になり土地を賃貸することで、これらの伝統的生産活動を保護し維持することが可能となる。

土地購入の方法と財政については、土地購入法令のバックアップにより保全機構独自の決定ができる。しかし実際には県とのパートナーシップにより選択決定される。沿岸域の各県は、海岸地域のほとんどの開発プランにおいて土地先買権を保全機構にあたえることが、県により保証されている。

以上により、保全機構によって1976年～1997年に購入された土地については、図2に示すものである。保全機構の土地買収の内訳として、地中海の沿岸域が最大である。また、買収方法としては交渉買収78%であった。購入された海岸線の状態は半分以上が岩場であった。なお、1997年の土地購入は約4,000haで海岸線は48kmであった。その購入金額は、9,600万フランで、単価は3.3フラン/m²であった。

保存地域は一般開放が原則であるが、自然を破壊しないで楽しんでもらうために、全サイトとの市町村管理代表者、科学委員、民間保護団体、一般企業等から構成される協議会 [Rivage de France] がパートナーとなって実質的な運営がされている。この [Rivage de France]（以下、Rivage）が保全機構の核となる活動母体の「ガバナンス機構」となるものであり、自然管理活動と土地購入プログラムを作成している。

Rivageは1990年に設立され、保護地域（全サイト）の管理運営主体としての自治体の集合体である。全体は400人の会員から構成され、関連する全ての沿岸地方、県市町村の大半、フランス狩猟協会、国立森林局、農業経営者（伝統的産業）、大学・国立研究者、民間保護団体・NGO、一般企業等、多くの分野の人たちが参加し、理事会も構成されている。毎年地域で全国的なワークショップを開催し、各地方の各サイト内の活動報告と評価が報告される。市町村の環境状況と利活用の課題、将来活動ビジョンの提案がなされる。

更に、集会活動の報告書の出版、保護地域の生態系環境の実態報告書の出版、データバンクの構築と提供がなされている。保存地域の管理と一般開放については、以下の秩序と活動が実施されている。

催して検討する。更に、沿岸域環境学に関する博士課程を受け持ち教育する役割を持っている。その他、環境修復の具体的な技術選定を行ったり、国外との交流を促進し、成果普及に貢献する活動を実施している。

以上、フランスにおける沿岸海域の環境管理政策や制度においては、明快な理念のもとに自然環境を保護し、そして環境資源を大切に利用する政策と活動母体となるガバナンス機構が核となって有効に作用していることをまず学びたいものである。

Ⅲ 沿岸海域管理の概念

……「生命地域主義：バイオリージョン」に則った環境管理……

社会政策や経済発展と共生できる自然環境の保護や管理活用において、その基本となる倫理観や概念が求められる。即ち、人間を含む生態系全体の価値観・世界観に基づいて、持続可能な社会を構築するには、これまでの資源開発型や大量生産型、大量諸費型の社会形態から離脱する新たなパラダイムが求められる。そこで、欧州で注目されている概念が「生命地域主義」である。

「生命地域：bioregion」とは、[生命]のギリシャ語である「バイオ」と、「領土」をラテン語での「リジェレ」から由来する「リージョン（地域）」を組み合わせたものからなる造語である。この概念は、地理的な範囲と、意識の範囲を併合したものである。即ち、人間社会が造った、行政的、政治的な単位とし定義した「地域」とは異なり、その地域を構成する「地理的、生態的、形態的な地域」により形づくられた地域である。具体的には、気候、風土、水系、植生、生息動物、伝説、祭り、歴史、と住民の意識が一体となった地域を指す。

この定義によって設定される地域において、自然生態系の環境管理と自然資源の継続的活用を図る、新たな社会形態のルールを設定することが必要である。それは、陸上から海域までを「生命地域」とした場合、山脈の分水嶺によって囲まれる陸域と、陸水の影響下にある湾規模まで一帯として見なすことが単位となる。その中のすべての環境状態を把握することである。

従って、「生命地域主義」とは、その土地を知り、伝説を学び、地域での潜在的な可能性を開発することが求められる。また、この概念により定義された地域において、市町村等の行政的単位に縛られることなく、総合環境管理計画と、ガバナンスによる統括管理や連携体を構築していくことが必要である。

おわりに

欧米の活動組織体のシステムや活動形態を学ぶことが、我が国の沿岸域管理に不可欠なことであり、環境政策を確実に実行できる活動母体が求められる。また、沿岸域環境を「まずは保護」する政策と保護活動を推進したいものである。現存する瀬戸内海国立公園や浅海域の自然干潟、自然藻場の維持管理とこれ以上の減少を防ぐ保護政策と事業が必要である。その上で、「生命地域主義」の概念に従った範囲において、総合環境管理計画とルールを構築し、市民主導型のガバナンス機構による活動を推進していきたい。



第3部

新たな四国創造への提言（その2）

—関西地域の視点から— 地域アイデンティティの創造

田中英俊

- I 失われた10年
- II 地域主権の確立
- III 基礎自治体の強化と府県の存在意味
- IV 関西広域連携協議会の設立経緯

府県の壁を越え、官民の枠を越えて、各々の自治体が協調、連携すべきという議論が4年前に起き、99年6月に協議会がスタート。同時に地域が広域で連携し、枠を越えて取組むのであれば、国としてもその方向での議論が必要とのことで、大蔵省関係を除く11の国の機関が集まり、近畿広域戦略会議という組織を作った。縦割りの弊害を無くし、互いに連携しつつ協力して取り組もうというものだ。そういう形での国の機関による組織作りや、地元の主体性を尊重しながらの取り組みは日本で初めてだった。

昨年夏頃から、東北7県が一体となり、地域を越えて取組むためにはどんな組織を作ればいいのかということで、東北経済連合会が音頭を取り、構想を描いている。「北東七星構想」がそれで、動き始めているが、まだ実現までには至っていない。まず東北3県、青森、岩手、秋田が一緒にやろうということで、知事たちも真面目に議論していると聞いている。

四国でも4県が一体になる方向を河野前経済産業局長が考えられ、「新四国フォーラム」で議論が始められた。

I 失われた10年

90年のバブル崩壊後、日本の経済政策には色々な問題があるが、結果的には公共工事等による経済対策があったからこそ大幅なマイナスにはならなかった。その間に130兆円の税金、財政資金を使ってきた。それが本当に良かったかどうかの議論があるが、その間に規制緩和や日本のシステムを変える等の議論はずっと続いている。経済産業省をみると、もともと規制のもっとも強かった通産省がもっとも規制緩和を進める省庁に変革し、現実には何十、何百もの法律が変わってきた。法律は変わっても中身が変わっていないところもあり、諸外国から見れば日本は何も変わっていないのではないかとの強い批判がある。今回、WTO（世界貿易会議）で新しいラウンドが始まることになった。それに関してアメリカ商務省は今回の対テロ組織戦争の中で、「日本が日米安全保障条約をアメリカにより協力し得るような法体系に整備したことを

強く評価はするが、日本はまだ輸出ばかりに一生懸命で、本当に輸入を増やすような国柄にはなっていない」という批判をしている。規制緩和が進んでいると言いながら、実体的には進んでおらず、鉄のトライアングルと言われる政治家と霞ヶ関、経済界の持たれ合いの構造が変わっていないと言われている。

そういう閉塞状況から抜け出すためにどうすればいいのか。小泉内閣が生まれ、本格的に構造改革が始まったと言われている。しかし誰が変わるのかというと、大臣が変わるのではなく、それを司る各々が変えなければ変わらないと思われる。外から見ても、また国内でも本当に変わっているのか、変れるのかの議論になっている。

ただ、97年に北海道拓殖銀行と山一証券が破綻し、大変な状況が認識され、改めて経済政策、金融政策に目が向けられ、抜本的な対策が行われた。

私はアメリカに89年から92年までいた。89年は景気が悪化し、失業者が増加している頃であり、いわゆるバブルが崩壊した大変な状況であった。日本の産業システムの勉強の成果としてリ・エンジニアリングと称する経営の改革がその当時から始まった。トヨタの看板方式や松下の製造過程の研究等、いかにコストを安くして生産するかというプロセスのエンジニアリングが行われている時だった。その当時のアメリカは必死になって学べるものは諸外国からどんどん学ぼう、とくに日本から学ぼうということで、自分たちのシステムを大幅に変えることに本気で取り組んでいた。

レーガン大統領時代から税制改革や規制緩和に取り組み、その効果が90年代に入って不況から抜け出すときにプラスに影響したということがある。人を減らして企業が儲かる体制を作った。91年3月にはアメリカの経済は底入れした。しかし、湾岸戦争もあったが、92～94年までに経済はプラス成長になったものの失業者はどんどん増えていく。ジョブレス・リカバリーであった。

雇用対策よりもアメリカがどうやって立ち直るかという考えの方が強かった。従って、大学の先生も能力の無い人は辞めて下さいという話しになるし、大企業でも中間管理層、10万ドルプレーヤーはもう不必要、情報を解釈して上に伝えるような仕事は要らなくなったということになった。パソコンに送られてくるデータをどう解釈するかはトップがするから、ミドルマネジメントは要らないということで、中間管理層が解雇され、転職を余儀なくされた。

ジョブレスリカバリーが93年～94年と続き、アメリカ経済が全体的に強まったところで、とくにサービス業で雇用が増加し、5%台から4%台へと失業率が減っていった。

その間、私は友人が頭取をしている銀行が倒産していくのを目の当たりにしている。駄目なものは駄目、マーケットから退出させるということである。国としては必要な資金の枠組みを作り、駄目な銀行を整理する。いいものと悪いものを分け、悪いものは処理することを行う。結果的に全体として数兆円の金は使ったが、悪いものが片付けられたということで、経済回復の道筋が出来た。また、パソコン・IT時代が来たことから力強い景気拡大過程に入った。

ヨーロッパでも93年前後に北欧3カ国、フィンランド、ノルウェー、スウェーデンの金融不安が非常に高まった。例えば、二つ目と三つ目に大きな銀行の内容が悪いからとすぐに国有化している。国有化して国が資産内容をチェックし、整理を進め、回復した3年後に株をマーケットに売り出すということで、国が投入した資金以上に国の収入が増えている。このように果敢なことを行った欧米諸国のバブル崩壊過程の学習を日本はしたのかというと、91～97年までの7年間は何もしてなかったと言わざるを得ない。97年秋に北海道拓殖銀行や山一証券の問題が起きて、ようやく国民が税金を入れてでも不良資産を整理することを容認するようになった。金融庁が今年になって初めて健全と言われている企業を見るために特別検査に入ったということからすると、今年が本格的な金融改革のスタートの年になるかもしれない。

アメリカやヨーロッパの経緯を見ても、後3年ぐらいは厳しい景気状態が続くであろう。閉塞状態もまだしばらく続く。では経済システムが変り、規制緩和が進むということだけで本当に日本は変わるのだろうか。抜本的に変えることが必要で、そのためには地域主権の確立が求められる。

II 地域主権の確立

今、府県の総合計画を取り出し、県名、地域名を削除して比較すると殆どが同じ内容である。なぜか。これまでの府県の主な政策は国の政策を市町村に降ろすことなので日本全国殆ど同じことになってしまう。

①補完性の原理

昔はそうではなかった。少なくとも江戸時代の藩政時代、上杉陽山の話等にも出てくるが、財政が苦しくなった時、自分たちで自分たちの藩をどのように経営するか決め、実行し得た。殖産、興業を進め、節約をし、努力することで体力のある藩が出来た。一定の税を徳川幕府に納めれば、後は自分たちのやりようで幾らでも良くなるという体制だったということである。

補完性の原理は、アメリカやヨーロッパで一般的なものである。西部劇を見ると競争で土地を取り、人々が集まって来て村を作る。治安も自分たちがお金を出して考える。もっと大きくなると、議員や町長を選び、専門的な人たちに町の機能を任せる形になる。その町が幾つか集まって各々の町ではやれないことをするために州を作ろうという話しになる。州を作り、自分たちが払った税金の中から州の事務のためにお金を出す。ところで、東部は13州が集まって合衆国を作ったけれども、我々の州はどうするのかという議論をし、合衆国に入った方がいいだろうということになると、合衆国に入る手続きをする。自分たちで出来ることはまず自分たちです。出来ないことは税金を払って組織を作り、町や州、国にやってもらおうという国である。

ヨーロッパはもともと、教会が中心の社会であり、コミュニティで色々なことをしていたが、外敵から自分たちを守るために国、今の州のようなものが出来、それが集まって国になった。国がやるべきものは防衛や外交、通貨の価値の維持などで、地元のやることには口出しをするなどというのが、ヨーロッパの殆どの国のやり方である。

日本は明治以降、その関係が逆になってしまい、税金は一旦国に納めて、国が取って、必要であれば付けてあげるということになった。ある省のある課の仕事を各府県、市町村がやるとなると、省庁の人の考え方に相応しいものに予算が付いてくることになるので、日本中全国どこに行っても同じようなやり方になってしまう。

それでは競争原理が働かない。同じようなことをやればお金をくれるのであればそのようにする。しかしそんなことでは、競争しながら各地が発展することにはならない。そんなことから、関西では補完性の原理に基づき地元のことは地元でやるという考え方をどうやって根付かせ、実現するかの議論が非常に高まっている。

小泉首相のもとに経済財政諮問会議があるが、「補完性の原理を追求する。地方の課税金を拡充する。国がやるべきことについては必要な税金を国に地方から渡す。そういうシステムにすべきだ」ということを主張されている方が委員になっている。また、竹中大臣も同じ考えを持っている。日本がそういう方向に一歩動き出したのかなという感じがする。

交付税を減らし、地方の税源を増やす。補助金は無くすというのが、委員や竹中大臣の考えである。そ

れはまさに補完性の原理に基づくような体制である。また行政のやり方に対して、企業経営と同じような手法を取り入れ、無駄なことは省き、本当に必要なものには資源を投入するというのが議論され始めたように思う。

ニュージーランドでは、省庁の大再編や民営化を徹底的に行った。日本でいう運輸省が7,000人の職員を抱えていたが、現在は69~70人である。国の仕事は何か。運輸省は人々が怪我をしたり死亡しないような安全のルールを作り、それがきちんと守られているかどうかをチェックすることである。実務は一番能力のある人がすればいいわけであり、空港の管制官も民営化している。イギリスやニュージーランドでは義務教育も生徒一人当たりについて一定のお金を国から渡し、それ以上の教育は地元で努力しなさいということになっている。学校間で競争する。結果、生徒が一人もいなくなった学校が生まれている。そういう方向をどこまで日本がやるかの議論はないが、少なくとも、各地が自分たちの個性や魅力、歴史的な遺産や資源を使いながら、自分たちの力を一番強く発揮するにはどんな方法があるのかを、地元の人たちが集まり、取り組んでいく体制を作らなければ、鉄のトライアングルのようなものはなかなか解消できないのではないかと議論が高まっており、少なくとも、関西の経済界はそういう考え方をしている。自治体も同様の思考をするトップが増えている。

大阪府の太田知事や三重県の北川知事は、10年後ぐらいには府県は無くてもいい。住民が求める体制にするのが最も必要なことであり、住民本位にシステムを考えるべきであるという議論を行っている。まさに地域主権を確立し、みんなが競争しながら、自己責任で自分たちの地域を本当にどうするかを考えなければ良くなるのではないかとという考え方である。

Ⅲ 基礎自治体の強化と府県の存在意味

総務省、前の自治省が中心になり、市町村合併を一生懸命に進めている。5年以内に合併すれば交付税を減らさないとか、地域の整備のために地方債を発行してもいい等、財政が厳しい中で優遇措置も含めて、大々的に市町村合併を進めようとしている。明治の大合併、昭和の大合併に続いて、平成の大合併という言葉が生まれるだろう。明治の大合併は7万1,000から1万6,000に減っているが、これは小学校区や軍席の管理のために市町村をまとめる必要があったからである。昭和の大合併は中学校区、教育システムをどうするかで行われた。現在は3,300弱の市町村を1,000にしようというのが自民党の考え方であり、経済財政諮問会議の本間議員は300にしようという。関西財界と学会で作ったシンク・タンクでは300ぐらいにまとめるのが適当ではないかと議論したことがあった。一つの市を30万人ぐらいで括っていこう。通勤圏、通学圏、買物圏等で区切ると30万人ぐらいのまとまりができる。30万人の市になれば、企画や調整能力を持った人が市の職員になれる。そうであれば、地元の希望を拾い上げ、実際の政策に結び付けるような行政が可能になる。そういうことで、30万人ぐらいの市を作っていくと、現在の人口が1億2,000万人なので、350前後のまとまりが出来る。300万都市や200万都市があるので全国で300ぐらいになるということである。

合併に関する最近の動き

大阪では堺市が隣りの狭山市や美原町と一緒に、政令市になろうとしている。

河内音頭で有名な北河内は6市で120万になるがこども政令市への動きがある。

なぜ政令市かという、現状では権限が国と県にあるので、自分たちの考え方で地域づくりを考えると政令市になるのが今のところは最も良いと考えるからである。30万人ぐらいの市に財源と権限を与え、顔の見える状態で政策を行うのが一番いいが、それがいつになるか分からない。逆に政令市になって権限と予算を得る。その後、日本全体のシステムが変わろうというときに分割して20~30万の市になり、その中のアイデンティティのある区域ごとに町起こしを競争するような社会にもって行くことになるのか。

或いは30万都市や政令市になった場合、小学校区が幾つか集まった中学校区ぐらいを一つの単位にする。と4~5万人程になる。そこに権限と予算を渡してしまう。地元でやるべき、日常生活に関わる行政サービスはそこでやる。広域でやるべきものについては市でやってもらう。市を越えるものについては市と市が集まった広域連合的なもので考えていけばいい。それを越えるものについては、関西州という一つの中でまとめ、無駄なものを廃する。必要なものだけを行う体制にしていかなければ、日本の財政や経済システムはもたないのではないか。

町づくり・地域の活性化

自己責任の原則で地域が競争する。地域の特徴をいかに発揮していくか。周囲や日本全体を見渡しながらか、この地域は何で売り出していかを、みんなで納得しながら作っていく。それには住民、企業、NPO、行政等が一体になって地域づくりをするということが必要だろう。大事なことは、地域の伝統や文化、産物、どんな人材がいるのか等、トータルの資源の活用を図ることだと考える。

長浜は黒壁で有名になったところであるが、青年会議所の元理事長が廃店になった銀行の建物を何とか利用したいと考えた結果である。親から1億円を借りてそのビルを購入。仲間とどうすれば有効活用ができるかを考えた。同時に寂れた町をどうするかを考え、試行錯誤の末にガラス工芸の店を作った。そこに人々が集まり始め、商店街の空き店舗の活用の申し出も増え、ガラス工芸の店が増え、10年後にはガラス工芸の町になり、黒壁も有名になった。一人が仲間を集めて、始まったことであるが、結果的に長浜市も応援し、年間400万人が訪れる全国的に有名なところになった。

公害の町で非常に有名な水俣は、今や町づくりで有名になった。市全体ではなく、町ごとに地元の人たちが町づくりを始め、各地区が競争しながら良くしていった。

テキサスの古都・サン・アントニオは、アラモ砦と軍隊の駐屯地ということで経済的に一定の水準を保っていたが、軍需予算が削られる時代の中で、どうやってこの町を持たせるかということと、洪水の起きやすい地形の中でどんな町づくりをするかを考え、2キロの運河を作った。水を引いて外へ流すための運河で、それは木と土で作られた。その運河に向かって建物の入り口を設け、全てが川に向かって開いている町づくりをした。ホテルのルーム利用税を取り、交通税を取った。そのお金でコンベンションセンターやスポーツドームを設置し、アメリカンフットボールのチームを呼び込んだ。

この町は行政、企業、住民が協力し、川と緑の木々を活用して、観光で生きていくことを決めた。どんな町づくりをすれば他の地域や外国から観光客が来てくれる町になるか。魅力を高めるためにどうするか。そして通常の税金以外に、ルーム税や交通税を払ってもいいという決意をしたことである。老人や宗教団体にアピールした。ロマンチックな川沿いの町で売り出した。そんな町に生まれ変わったわけである。結果的に今ではアメリカで最もコンベンションの多い町になっている。滞在型の観光客が訪れるようになっている。

長浜も水俣もサン・アントニオも地元の住民がどういう形で関与し地域づくりをしたかが重要である。カジノの町ラスベガスも一度、ライセンスを全部のカジノホテルから取り上げ、州と市で協力し、再交付

に関してはギャングと一切関係のない人たちだけに与えるということをした。ホテルの取り分は5%で、95%は客に返すことを決めた。ホテルが注意することは自分のところのディーラーが特定の客と結託し、不正を働いていないかどうかをチェックすることである。結果的に健全で家族で楽しめる最もアメリカでホットな町になった。これは地元の人たちが自分たちの町を再生するために、新たに協議し、自分たちで町づくりを始めた結果である。

スウェーデンのマルメという町を訪ねたことがある。コペンハーゲンと向き合った町で、寂れた町をどうすれば活性化できるのかということで、商工会議所が動いた。大学の先生と議論し、その結果、昔のバイキング時代の文化伝統を共通にする地域で再生をはかることとした。

EUは50数年かけて、経済的には人と物とサービスとお金が自由に行き来できる地域になった。来年1月からは各国の通貨がなくなり、ユーロに一本化される。これはマーケットを広げ、ヨーロッパという広域の中で競争させ、弱い企業はどんどん淘汰する。強いところが大きくなって世界的に競争力のある産業や企業がヨーロッパの中で残っていく。国が違くと為替相場が違うので値段に差があると言っていたのが、ユーロになれば、安ければ車を飛ばして隣の国に買いに行く人も出てくるはずである。結果的にコストが高くて良い商品が揃えられない企業は潰れてしまうことになった。

このように経済的には淘汰が起き、参入や退出、新しく商売をやりたい人は自由にやれるし、おかしくなったところは潰れるという地域になるわけである。

例えば、イタリアで必要なライセンスを取っていれば、他の国では許可がなくとも自由に商売ができるようにした。そういう中でもEUの最も根本的な理念はプリンスプル・オブ・サブシディアリティ、先ほどの補完性の原理である。地元で出来ることは地元で行う。地域のアイデンティティを大事にする。

オレスンドという文化を共有しているところが、マルメなどスウェーデンの南とコペンハーゲン等を含む所である。昔のバイキングの一つの文化の共有圏だ。マルメはスウェーデンから離れて、コペンハーゲンに橋を架け、将来的にはデンマークやドイツと一緒に地域発展を考えようということになった。しかし橋を架けるには1兆円の予算が必要である。そこで、国会議員や政府に訴えた。デンマークが半分負担し、マルメとコペンハーゲンを繋ぐ橋が架かった。今では10分で横断できるようになっている。ユーロ大学を創設し、ヨーロッパ大陸から学生を呼び込んだ。固有の文化があったところが橋によって繋がりと、経済発展や文化発展を考える政策を取った。国を離れ、自分たちの考えをどう生かしていくかが現実にヨーロッパで行われている。

そんなことを見ながら、関西は府県が一つ一つで、なかなか一つになれないことも含めて、どうやって関西づくりをすればいいのかの議論があり、関西広域連携協議会ができた。四国の人たちからお声がかかり、四国でどういうふうにしていったらいいのかの議論にも参加している。

IV 関西広域連携協議会の設立経緯

外国や活性化している日本の地域の例を見ながら、或いはヨーロッパの補完性の原理がどのように実現されているか等を勉強しながら関西では広域的事務、箱物などについても一緒になって検討、実施出来るような仕組みを作るべきではないかということもあり、財政が厳しい状況下でもあり、官民協力し合って一緒にやっというところになった。

4年前から以上のような設立に向けての動きが始まり、3年前にサミットと称する会合を開いた。2府

7県3政令市の知事、市長と、7経済団体のトップが集まり、その組織で何ができるのか、本当に作った結果、地域が良くなる可能性があるのかどうか、そうした点を調べようということになった。その後、1年して99年6月に設立に至った。

基本理念は関西の場合、文化や伝統等が異なる地域、経済的にも特徴のある地域が自らをさらに強くし、それらが競争することはいいけれども、外に向かっては一体として協力しながら魅力を訴える。そういうやり方をしようではないかということで組織ができた。

具体的には6部会と1研究会でスタート。組織の総合力を高めるとともに、効率化を進めることが宿題としてあった。そこで7つ目の情報化部会は別組織で、年間7,000万円ほどかかっていた組織であるが、それを解散することを決め、辞めた後に本当にその組織の必要な機能については我々が引き取ることにできた。数年前までは理由があり、大きな組織で動いてきたものでも、時代の流れの中で不必要になったものに関しては辞めるという合意を取り付けることも、我々の機能の一つである。

別の事例として、経済界、自治体、市町村、個別企業から会費を集めた関西国際広報センターがある。関西の自治体や企業の新しい事業展開を含めて、様々な情報を外国人や海外に発進する組織である。2府7県3政令市をカバーする我々の組織が出来たので、ここで一体的にやるべきであるということで、予算を3割程減らして、事務局が私どもと一緒にになった。

文化・観光

文化・観光について言えば、例えば韓国と台湾などで、関西のセミナーを開催している。個々の府県が韓国に出て宣伝しても狭い範囲の観光の商品は作れないと言われた。韓国人にしる台湾にしる、お寺を3～5箇所も廻るようなツアーは組まない。せいぜい1～2箇所であるという。フランスの文化省の友人を奈良、京都を案内したことがあるが、2箇所見た後に、寺はもう見たくないと言われたことがある。

我々の組織は関西トータルで面白い場所を紹介する。韓国人はテーマパークや温泉、食事、ショッピングの情報を欲しがっている。買物は資生堂の化粧品を安く買うところや、電気機器などをバスで買物ができるところの紹介を求める。

何が言いたいかというと、個々の府県ではなく、まとめて観光商品になるような情報を提供して欲しいということである。

少なくとも観光に関する我々のセミナーは、初めての素晴らしいセミナーだと旅行業者に喜ばれた。50人を予定していたが、実際には130人が参加してくれた。質問も旺盛で、立食パーティーも食べるよりも議論が盛り上がった。早速、大韓航空が自分ところの協力旅行会社21社を集めたツアーを組み、実際に韓国人にとってどれほど面白いものなのかを見たいということで2回もやって来ている。我々は韓国人に対して、USJはできた、韓国ゆかりの地もこんなにあると伝え、その他、グルメやショッピングの情報も提供する。道頓堀の「食い倒れ」に連れて行き、料理の品定めをエージェントにしてもらった。どうすれば韓国人たちに喜んでもらえるかを地域全体の観光推進の人たちが話しを聞き、それを具体的にメニューにしていく。

さらにソウルと台北に関西プロモーションオフィスを設置した。関西の観光情報をそこに流すと、そこから海外旅行のエージェントに説明して理解をしてもらう。或いは新聞社やテレビに持ち込むこともある。

韓国の国営放送が昨年末に取材に来たが、取材協力も行う。香港にも事務所を設置し、中国の南部と香港が一緒になって関西にお客さんを連れてくるようにしたい。これは広域だからできる。今は関西の温泉100選や食べ物100選を作り行っている。さらに山100選、城100選など種々の100選も作成したいと考えて

いる。関西トータルでこんな魅力があるという情報発信は、組織が出来たからこそ紹介できるようになったと思っている。国際観光については各府県では国際観光の予算を持っている。また近畿ブロック知事会のもとにある国際観光委員会というところが広域の推進活動をやっていたが、その仕事を受け取った。国際広報センター機能とも併せ、情報発信、PRをしている。

情報発信・PR

情報発信とPR部会では、関西の広報戦略をトータルでまとめた。効果的に総合力を発揮できる方法で推進しようということである。

環境

環境も各府県ごとの取り組みでは効果が上がらないところがある。関西では夏の3ヶ月、ノーネクタイ運動を行い、冷房温度を上げるキャンペーンを行っている。また自動車のCO²の排出量を減らそうとする場合、大阪市だけの取り組みでは駄目で、大阪市、大阪府、京都市、京都府、神戸市、兵庫県が一体になって同じ対策を打たなければ意味がない。阪神高速の神戸線がCO²の排出量が多く、ぜんそく訴訟で負けたりしているが、そこを通る車は高く付くと言いながら、他に逃げる道がない。大阪の湾岸線が高速道路と繋がらないと効果がない。環境対策は広域で考えなければならない。1,300万人の人たちが琵琶湖からの淀川水系の水で暮らしているが、この水系は滋賀県や奈良県も含めて、琵琶湖に入る水系と出る水系の全てを守らなければ水は綺麗にならない。当然広域の取り組みになる。またデポジット制度、例えばペットボトルで買うと10円高いが、ボトルを店に返却すると10円が戻ってくるというような仕組み等、廃棄物を減らすための経済的手法は一つの市だけで取り組んでも効果がない。関西をトータルで対象とし、同じシステムの取り組みも協議会が出来たから提案できる。

防災

阪神淡路大震災では6,600人の方々が亡くなっている。例えば今、日中に大阪で地震が発生するとどんなことになるか。民間がやれることは何なのか。私どもでは今、通勤時間帯に大阪で地震が発生すると、大阪市に入ってきている210万人の人たちが果たしてスムーズに自宅に帰ることが出来るのか。またその仕組みをどう作るのかの整備を検討している。

神戸は震災を体験している。その体験を大阪にどう生かすか。神戸で昼間勤務されている人々が大阪に帰宅する際、大阪側の受け手が参加しなければ機能しない。兵庫と神戸市の検討は終えたが、今、大阪と大阪市、京都と京都市が組んで、全体の動きが取れるような形を考えている。

産業・科学技術

関西の研究施設等の情報ネットを開設、必要とする人が利用しやすいようにするとか、地域の経済、産業活性化のために何をすべきか。何がネックかを研究、検討したり、ある地域で何かを始める場合、情報を共有したりという活動をしている。また関西をバイオ産業のセンターにする構想が進んでいる。大阪商工会議所のバイオ情報ハイウェイはバイオの研究所をコンピューターの回線で繋ぎ、情報を互いに交流できる体制を作るというものであり、大阪府は阪大の近くの彩都という名称を付けたところに生命科学の研究センターを作る予定である。

神戸市には医療産業都市構想がある。臓器再生や人工臓器の研究センター設置構想である。要求がバラ

バラだと、予算が付けられない。関西トータルでバイオ産業をどう興していくか。その中でプロジェクトの意味を説明しなければ予算は付けられないとのことで、大商、関経連、当協議会が共同事務局となる関西バイオ推進会議を設け、関西の自治体経済団体と大学、研究所に入ってもらい、グランドデザインをとりまとめるということで今回の都市再生予算の中で認められた。

南北近畿活性化

和歌山、徳島、福井が中心になり、都市部の人たちと交流を深めるシステムを考えている。滞在型の経験できる施設を使い、都市部の人たちに来てもらい、その交流の中から商売に結びつくアイデアがあれば実践する。そういう仕組みが出来れば喜ばしい。

千里は3世代目が生活している都市だが、その町の子供達には故里がない。そこで高知県から依頼のあった“高知県のパイロットの店を出したい”に応じて、千里のベッドタウンで施設を建設した。1階に深層水、高知県産直の海産物や野菜等を置いた店を開店した。高知と千里のニュータウンがある意味で故里契約のような形になっている。食べ物が美味しいからだけではなく、高知の土佐町の材木を使用した別荘を高知に建てたり、住宅を建てる動きが始まっている。なぜ和歌山や徳島等の南北近畿はそんな動きが出来ないのか。南北近畿は過疎地とともに、その地域がいかに発展するかを京阪神の人たちが一緒になって考える仕組みをどのように創っていくかという視点も含め、前述のようなことに取り組んでいる。

地域整備研究会

地域整備研究会は長期的視点から行政のシステム例えば事務事業評価のあり方、行財政のチェックシステム、関西ベンチマークなどの検討や首都機能を畿央にもってくる活動等を行っている。広域インフラの議論も進めている。府県の希望調整には難しいものがあるが、それが可能な仕組みを作ろうと考えている。国土審議会の研究会の委員をしているが、次の全総の広域の地域計画は、経済界、自治体、NPO、学会が入った地域トータルの組織で作る仕組みにしてゆくことを考えている。これは地方分権時代にどうあるべきかに叶うような形のシステムづくりである。関西は当協議会があるが、他地域でそれを受け入れられる組織があるかどうか議論された。関西の広域連携協議会的なものが日本中に出来れば、そこで計画を立ててもらい、それを国の計画にすることが出来る。四国全体の計画を国が作る時代ではなく、四国の計画は四国4県の人たちが集まって作ったものでなければ地域の計画とは言えない。井原先生が応援されている四国フォーラムの中で四国連合をつくらうという話があるが、そういう組織をどうやって作っていくのか。我々の協議会は文化観光部会、環境部会、防災部会等があり、そこには各府県の課長や団体の部長が参加し、意志の統一を行い実行を進めていく組織である。

情報化

情報化も同様である。電子行政の実施ではフォーマットは2府7県3政令市が全て同じものであれば申請等に関しても非常に合理的である。それらを含めて、情報化部会はL G W A Nに対応し、電子行政のあり方、電子申請の許認可取得のためのシステムづくり等を検討している。住民基本台帳やL G W A Nを利用した合理的なシステムづくりが地域に求められている。

また、携帯端末で各地域の情報が取れるシステムづくり、利便性の高い情報提供のために情報化部会が動いている。

関西国際広報センター

関西広報センターは英語と日本語で行政や企業の新しい動向の情報発信の組織であった。情報発信はその地域に興味を持ってもらい、その地を訪ねたり、商売や企業進出を考えてもらうためのものではないか。だからせっかく関西というポータルサイト、トップページに来た人たちが知りたい情報がすぐに入手できるシステムづくりにも関わらず、観光情報は入っていなかった。関西空港開港時、「世界都市関西キャンペーン推進協議会」を作り、関西を世界に訴える予算を組んだ。このような組織の仕事を私どもで受けて広報センターの仕事と併せてネット中心の情報発信の仕組みを作り、日本語、英語、韓国語、中国語（昔からの文字と簡略文字）の4種類で文化、観光、集客や企業誘致に関わる情報を含めて、日本や関西のことを知りたい人たちのための情報提供を開始した。現在、月間約45万件のアクセスがくるようになった。

その他の活動について

幸いなことに関西にはIT関係の先生方のグループがあり、その人たちのお世話をする事務局も情報化部会にある。バイオ産業は今後益々発展の兆しがあり、それを推進するためのバイオ推進会議の事務局も私どもが担う予定である。

二階堂運輸大臣のとき、各地に100人委員会を設置したが、私どもは観光関連業者が揃って観光産業を振興する土台づくりであれば意義があると考え、結果的に140の団体企業で組織、関西観光産業振興フォーラムを作った。そこで観光を振興するためのフォーラム開催や情報提供等を行っている。また経済産業省は、関西で外国の人たちに企業を見てもらうテクニカルビジットを作った。

近畿広域戦略会議の設置

4年目を迎えるようとしているが、11の国の機関が集まり、近畿広域戦略会議が設けられた。最初の成果は、私どもも参加し、町づくりに対して各市町村からコンペをし、最終的に3つを選んだことだ。愛東町の菜種油を使用した車や、菜種油の石鹸等、琵琶湖を綺麗にするために町はどう動けばいいかを地元の人たちか自分たちで考えた菜種油を使う運動。大阪豊中の駅前際開発は、行政ではなく商店街の自主的な活性化計画の町づくり構想。神戸市の太陽熱発電利用の電気自動車でのCO₂を出さない町づくり提案、電気バスを走らせる計画だ。いずれも民間が先に動き行政が後追いである。地元の民が真剣に取り組めば行政が応援してくれるという形である。民主導に国が応援を考えてくれるわけである。

民の力、地元の力の発揮がこれからの地方分権の時代に必要である。江戸時代のような補完性の原理で行うべきである。地元が何ができるのか。自分たちは何をしたいのか。それをどうやってやるかを地元で考えて取り組む時代になった。国も少なくとも地元の人たちが自分たちでやろうとしていることに関してはどう予算を取るかを考えるような時代になった。民間が先に走り、本当に取り組んでいるのであれば国としての応援を考えようという時代の到来であり、日本各地の発展にとり参考事例になりそうな計画が選ばれる傾向にある。駅前再開発、商店街の活性化は日本のどの地域でも必要なテーマであるが、パイロットモデルとして、または先行事例で認められるようなものを選ばれる。

また大阪駅近くから南への2キロの間のオフィス中心の広幅メインストリートをパリのシャンゼリゼ通りのようにショッピング等でも楽しめるところにするプロジェクトがあり、大阪市、大阪府、商工会議所、関係団体等の応援で動き出しているが、国もそれを応援することになった。

国が11のプロジェクトを設置し、関西協議会や地元との協力で地域づくりをする動きが始まっている。他の地域よりも自治体の財政事情の厳しさから広域連携のシステムや組織が誕生した背景はあるが、時代

の流れの中でシステムや組織づくりが求められたと言える。だから国の機関も協力してくれている。

こんな動きの中で、一昨年から東北7県、東北経済連合会が広域組織づくりについて研究・検討し、「北斗七星構想」のレポートを提出し、各府県を回って組織づくりに奮闘していることは前述した。

四国は経済産業局長が音頭を取り、香川大学の井原先生と「新四国フォーラム」を作り、4県一体となって他地域や外国に訴えるための研究に取り組まれている。関西には“関西は一つ一つの言葉があるが、それをどうやって一つにするかで私どもは働いているが、四国には“四国は一つ一つ”の言葉があり、東北も同様で、日本中どこも同じのようだ。

町を越えるようなものは地域が一体になって取り組める組織を作る。EUは国を越えて一つになり、一つになったけれども地元の固有の文化や伝統は大事にする所になった。日本は一つの言語、一つの文化を有するので、県や市の考えがバラバラになるのではなく、本当に必要なものは一緒になって取り組むべきであり、そんな時代が来たのではないだろうか。EUが50年かけてここまで来たが、日本の同じような地域がなぜ協力出来ないのか。まして四国は非常に狭いところである。4県が一つになっての四国連合づくりは困難だとしても、出来ることからお互いに壁を取り外して一緒に取り組めるものがあればそうすべきだと思う。四国をもう少しトータルで見たらどうだろうか。例えば、八十八か所巡りは京都の東寺や高野山も関わり、それらと一体になった観光ルートに関西と一緒につくったらどうか。少なくとも八十八か所巡りは4県を巡るので、4県が協力すれば魅力のある観光商品が出来るのではないかと思う。広域対応により、メリットのあるものは色々と出てくるはずで、協力が出来そうところから大局着眼着手小局でやったらいかがかと考える。

感想と質問

司会 関西圏で広域的に様々な取り組みをされていることを踏まえて、最後に四国での取り組みについて等、示唆のあるお話だった。ご質問は。

田中 愛媛は広島を、香川は岡山を見ており、徳島は関西、高知は東京を見ているとよく聞かすが、本当なのか。3架橋でそれが強まったのでは。

司会 香川でもそんな話をよく聞かすが、どうなのか。

田中 徳島も観光客が宿泊しなくなったとか。また徳島から関西方面への買物客が増加していると言われているが、逆にどう連れて来るかの知恵を絞らなければならない。橋をどう利用するかをもっと戦略的に行わなければならないと思うが。地元が競争しながら他の地域との相違等を訴えることが大事であり努力が求められる。115便の高速道路はいつも満席のようだ。

参加者 一概には言えないが、松山は広島のテレビが映るので情報は入りやすい。交通も広島と松山は高速艇で結ばれている。香川も岡山のテレビが映り、岡山に瀬戸大橋が往来できる。徳島も同じで関西方面のテレビが見られる。ただ高知は他県のテレビは映らない。交通は飛行機と自動車であり、他の3県のように他県との結び付きはそれほど濃くない。大坂・神戸・徳島が橋で結ばれたか、徳島と神戸の結び付きは。

田中 3架橋で中国・四国に3海2山の計画が登場したが、どの程度話しが進んでいるのか、興味がある。企業レベルでの取り組みがないと絵に書いた餅で終わる懸念がある。逆に我々のところには鳥取県が入りたいとの希望がある。島根県の出雲大社の獅子舞の顔と、伊勢に近い地方とでは全く異なる。関西の

北方は昔の文化が継承されており、伊勢に近くなると全く異なってくる。文化的には関西の北方は出雲系の文化圏に入っているような気がする。だから、鳥取も関西にというのはそういう理由からかもしれない。鳥取を関西に入れると日本はどうなるのか。国土交通省で「地方分権時代の広域経済のあり方」を議論中に、日本をどのようにブロック分けするかを改めて考えなければならないという考え方も示された。その点、国は四国は当然一つとして見ているにも関わらず、四国自体はそうは受け止めていないと言うのでは計画が作れなくなってしまう。

司会 市民レベルでの四国としての交流はどのようなのか。県知事レベルには「四国は一つ」のコンセプトがあるようだが。国立大学は数年後に独立行政法人になるが、四国連合大学の形で残っていこうという動きはある。

田中 各大学が特徴を出して集まったら、どこの講義も聞きたいということになるのではないか。

司会 まだ構想は固まってはいるが、一つの大学の中の香川校のような形で残すような案である。国の方では“各県に国立大学を置く必要があるか”であり、それに対して、大学はなくされては困るという発想で登場したようだ。例えば、中国地域では隣り意識があるのかどうか。

田中 山口県は九州を見ている。鳥取県、岡山県は関西を見ている。大阪が財政的に厳しくなっているが、関西の約90兆の経済規模の内の50兆が大坂である。にも関わらず大坂がリーダーシップを取れないのは、資金的なリーダーシップが取れないことが理由の一つである。東京圏のまとまりのよさは、東京都がお金や人を出しているからである。大阪が他府県に分担を要求し始めてから指導力が無くなったとも言われている。そのことが協議会を設置し一緒に考えようということになった背景にあるのではないか。事務局の組織は30名。その内の18名は自治体から、後の12名は企業である。岐阜県の知事は関西に入りたいと言っているし、三重・滋賀・福井・岐阜で「真ん中共和国」づくりも行っている。もしかしたら、関西の府県の境界が無くなる前に福井・滋賀・三重・岐阜の県境が無くなるかも知れない。

司会 ありがとうございます。

第4部

新たな四国創造への提言（その3）

—中国地域の視点から—

阿部 宏史

- I 四国の問題点
- II 中国地方から見た四国
- III 新たな四国創造への提言

私は工学部土木工学科の出身で、土木工学科は、道路、橋、トンネル、ダム等の社会基盤を造るところである。このような社会基盤のプロデュースだけではなく、どうやって造るのか、造ることによる経済効果はどうか等、計画的なことも行っている。大学に入った昭和48年から、土木学科の中でも計画分野を専攻してきた。具体的には都市計画、国土計画、地域計画である。その関係上、第1回の講義をされた井原先生には随分前からご指導やご協力を頂いており、岡山に来てからは中国、四国地域における地域づくりに携わっている。

今回は中国地域の視点を前提に話を進めたいと考えている。とは言っても、私は中国地方に生まれ育ったわけではない。四国の徳島市で高校までを過ごし、大学進学と共に京都へ。その後の約14年間を京都で過ごした。瀬戸大橋開通の半年前の昭和62年に岡山大学に赴任し、以来中国地方の人間になっている。私はこれまでの人生は3分の1ずつ、徳島、京都、岡山に住んでいる。純粋な中国地方の人間ではないが、かつて徳島人だった、京都人だった、そして今岡山に住む人間として話をさせていただく。

四国では今、Xハイウェイが完成し、四国の各県を結んでいる。学生の頃、愛媛大学に鉄道で行ったことがあるが、徳島から松山への接続が悪く、6時間もかかったのを覚えている。また高速道路が出来た以前に、車で足摺に行ったときには、高知市まで車で3～4時間かかり、足摺岬にはそこからまた3時間は費やした。四国内を動くだけで6～7時間もかかったのである。それが高速道路の完成で随分と変わってきている。

岡山市から高知市まで高速バスを利用すると2時間ほどで到着する。私の郷里、徳島市への帰省は、瀬戸大橋がない頃は宇野まで車で1時間、フェリーに乗って1時間、そこからまた車で2～2時間半くらいかかり、合計5時間はかかっていた。ところが高松から徳島までの高速道路の開通で、今では2時間半ほどで到着する。私が四国にいた頃と比べると見違えるほど便利になったわけである。

ただ、このようなことが四国にとって発展していく源になっているかという点、道は険しいようである。

まず「私の目から見た四国の問題点」をあげ、次に「中国地方から見た四国」ということで、瀬戸大橋開通後に高速道路整備が進み、それを機に中国と四国を一体化した経済圏を形成したらどうかという話も出てきたので、その辺りを中心に構想や方法をお話したい。しかし、そういった期待とは裏腹に現実はどうかということで、交流と連携の状況、それから岡山県内の企業意識、それらを踏まえて四国に対して

中国地方がどういう意識を持っているかをお話したい。3番目は「四国への提言」で、「四国自立宣言」に基づいて私なりの提言をさせていただく。

I 四国の問題点

1. 経済集積の脆弱さ

まず、四国の一体化であるが、四国の特徴は人口、生産等の経済活動の規模が小さいことである。おそらく四国4県が一体化したところで飛躍的發展は難しいだろう。私が生まれ育った徳島県は人口83万人の小さな県である。人口規模で見ると、全国でも下から数えた方が早い。人口の大きい順に並べると下位の県は徳島県、福井県、高知県、鳥根県、鳥取県となっている。徳島県の人口は下から5番目ということになる。私が子供の頃に地理の授業で各県の県庁所在地を覚えさせられた時の思い出がある。徳島県は市が4つしかない。日本中で徳島県が一番市の数が少ないのである。徳島市、鳴門市、小松島市、阿南市である。子供心に随分寂しいなと感じたのを覚えている。その後調べてみると、鳥取県も市が4つで鳥取市、倉吉市、境港市、米子市で人口も少ない。この事実を発見した時は、嬉しいような感じも受けた。自分の親や地元の人、色々な人と話しをしていると、徳島県は経済的には他の県にいつも負けているが、なんとか大きく、経済的に豊かになりたいという想いが常にあったように思う。これはおそらく四国の他の3県にも共通して言えることではないだろうか。こういった経済的集積の小ささ、弱さは結局、雇用機会の少なさということに繋がる。これは若者の県外流出に繋がると思う。実際に徳島県内で安定した職にありつこうとすると、県や市の公務員や、地元の銀行、マスコミ関係で新聞社、放送局という所に限られてしまうのである。若者にとっての仕事のキャパシティは非常に限られているというのが現状である。私の同級生も私のように県外へ出て行った者が少なくない。残っている者は公務員になったり、家の仕事を継いだり、地元企業に就職したりして、今は徳島を動かす側に立っている。私も心のなかでは国にいる両親のもとへ帰って就職し、一緒に暮らすことが一番幸せなことだと思うが、実際は難しい。ただ、それは徳島に限ったことではなく、私が今住んでいる岡山でも言えることであり、現在の日本の地方における悲しい現実だと思う。

では四国は本当に将来性がないのか。実は中国四国という一つの括りで考えると、そうではない。

2. 拠点となるべき県の弱さ

資料の中に近畿、中国、四国、中国と四国を合わせた場合、九州のそれぞれについて、面積、国勢調査人口、県内総生産をまとめている。これを見ると当然近畿地方が大きな値になっている。中国、四国をそれぞれ見ると九州よりも小さくなっている。しかし、中国、四国を合わせて考えると人口は1,200万人である。それから、県内総生産で見ると、95年の段階で42兆円である。大きさからいうと九州とほぼ同じである。したがって、中国と四国をひとつの圏域として捉えるならば、かなり大きな規模として考えられる。ただ問題として、2番目にあげた「拠点都市」の不十分さがある。経済規模で見ると中四国は九州とほぼ同格であるが、九州ならば福岡市という明確な拠点がある。札幌、仙台、広島、福岡のような地方中枢都市のグループの中でも、福岡に関しては、最近、名古屋や大阪に匹敵するくらいの大都市的な風格を備えつつあると言えるであろう。また中国、四国は海に隔てられているが、九州はひとつの島であるから地理的に見てもまとまっているし、文化的な意味でも歴史的な意味でも一体感が強いと思う。

福岡は九州の北の端にあるから、島内から本州に渡ろうとすれば飛行機は別として、鉄道、道路の場合、必ず福岡を経由しなければならない。その結果、福岡は九州全体の結節点となっているのである。しかも経済的な集積は大きい。

一方、中国四国を見ると、様々な集積が地域内に分散している。特に中国四国の中枢都市である広島は経済集積は希薄な感がある。山陽道の中でも広島は近畿と九州の通過点に過ぎない。福岡のような結節点にはなっていない。中国地方の中枢は広島市であるが、交通の結節地点は岡山市となっているのである。九州と違って、経済と交通の中枢が分離している。それぞれの中核地域がそれぞれの地域に経済集積の占めるシェアを見てみると、人口に関して広島県が中国四国に占める割合は24%、経済的には26.27%である。福岡県は人口で見ると九州の36%、経済的に見ると40%になっている。大阪は人口で近畿地方の42%、県内総生産では48~50%ぐらいである。

単純に中国四国を合わせて、それが九州と匹敵するかというと、その中の求心力という点で中国四国は弱いと感じる。だから一つの圏域として考えられるかという問題点が出てくる。四国の各県や県庁所在地が別々の方向を向いていると、四つ合わせた四国の経済効果とはならないと思う。四国の大きな問題点がここにある。

本四架橋以降、四国の中枢県である香川県の交通機能がかなり本州側に流れてしまった。瀬戸大橋の開通によって高松駅の鉄道の結節点としての機能がかなり低下してきている。この低下分は本州側の岡山に移っているのである。このようなことが四国にとって大きなマイナスになっている。中枢県での集積の小ささが2番目の問題としてあげられると思う。

3. 厳しい自然条件と地理的分断

3番目は自然条件の問題である。結論から言うと、四国の自然条件は非常に厳しい。四国の自然から受けるイメージは「島国」「海の国」「山の国」といえるであろう。「山の国」に対して、人によっては四国は平野部が多いのにと感じる方もおられるかもしれない。私の生まれた徳島県にはそういったイメージが強くなる。しかし四国の中央部には四国山地という巨大な山塊が居座っているのである。深田久弥が「日本百山」という本を書いているが、私はこの本が好きでいつも愛読している。この本に四国の山として徳島の剣山と、愛媛の石鎚山が紹介されている。特に石鎚山山頂からの描写は、いかに四国が山国であるかを表している。「天は青く澄み、風もなく、この秋の好日にただ一人四国の最高の地に立っているのだ。四国一円がわが眼中に収まっているような気がした。それにしても何と山の多い国だろう。青い平地らしいものは松山と西条の平野だけ。あとはすべて山、また山であった。」とある。私も石鎚山に登ったことがあるが、まさにこの通り見渡す限り山であった。この四国の山の深さ、平野の少なさも四国の発展を阻む大きな原因であると考えられる。

もう一つの資料では、可住地面積の比率を示している。近畿地方は30.6%、中国四国は合わせて26%である。九州は38.3%。中国四国がいかに山国であるか、平野部として使えるところが少ないかがよく分かる。今、中国と四国をまとめて山国だと言ったが、中国と四国では山の険しさが全く違う。中国地方で暮らしていると四国の山は険しかったと感じる。中でも剣山の麓の祖谷は、谷川が遙か下にあり、山の斜面を振り返ると険しい山の遙か上に頂がある。急な斜面に民家が張り付くように存在している。これが四国の山である。

中国地方の山は、四国に比べると高原状である。中国地方で最も高い山は大山であり、標高1,731メートルある。南には蒜山高原があり、岡山から日本海に向かって平坦な山が連なっていて、ずっと集落が続

いている。集落ごとに遺跡や古墳などが点在しており、中国山地は1,500年、或いはもっと以前から人が入り込んで生活していたことを感じる。中国と四国は共に可住地面積は同じ程度だが、山地の険しさを考えると四国は厳しい状況にある。

4. 情報交流の不足

4番目は情報交流の問題である。私の生まれ育った徳島市を例にとると、徳島市は紀伊水道で大阪や和歌山に続いている。徳島市と和歌山市の距離は直線にして約50キロ。天気のよい日には大阪が見えるし、大阪の電波も綺麗に入ってくる。徳島市では大阪の番組をそのまま受信することが出来るので、徳島市には大阪の情報がテレビを通じてダイレクトに入っている。子供の頃から関西の情報に触れているので、関西地域に対して徳島人は親密感を抱くのである。

逆に徳島以外の四国3県からの電波は受信できないため、情報が入らない。情報の入ってくる方向が異なることは四国の一体感を阻害するものだと感じている。岡山に住むようになると、香川の情報が入ってくるので、香川県は身近な存在に思えてくる。

NHKは中国地方のニュース、四国地方のニュースと分けて放送するようだ。岡山では四国よりも鳥取や島根の情報が中心になる。私のような四国出身の人間からはもっと四国の情報を流して欲しいと思う。また、そういった情報の交流が四国島内では少ないと思う。それが4番目に感じる問題である。

5. 多様な県民性

5番目が四国四県の県民性の多様性である。旧来からの地理的な分断や情報交換の少なさがそれぞれ独自の県民性を形づくってきたのではないかと思う。この県民性は個性とも考えられるため、長所も短所も存在する。

明治学院大学の武光誠教授の著書に県民性の由来が書かれている。その中で全国47都道府県の県民性が一覧表にして掲載されている。実に簡潔で面白い。

四国4県を引用すると、徳島県は堅実で勤勉で陽気。香川県は明るく、協調性に富むが、計算高い。愛媛県は穏やかで真面目で素朴。高知県は頑固で一本気で反骨精神が強いとある。大まかに分けると太平洋側の南国型と、瀬戸内海側で大きく異なると言えるようだ。同じことは中国地方にも該当する。北側の日本海に面した土地の人々は純朴で粘り強く、堅実である。瀬戸内海側は明るい少し計算高い。面白いのは岡山県と香川県の類似性が出ていることで、岡山県については陽気で努力家だが、計算高い。岡山、香川とも共通しているのが明るく、計算高いという点である。岡山ではよく「議論はするが、責任をとる人がいない」と言われるが香川県はどうか。2県は瀬戸大橋を通して一つの圏域を作っていく必要があるが、社会的で計算高いところがあるので、果たしてまとまるのかと気になる。

6. 地域開発をめぐる各県の対立

最後に、従来の地域開発を巡る各県の対立か四国にとって大きなしこりとして残ったのではないか。一つは本四架橋の駆け引き、もう一つは吉野川の水問題である。この二つの争いが四国の対立の奥深いところに根付いているように感じる。徳島を例にとると、一時は3ルート同時着工だったものが、昭和48年の石油ショックで延期になり、その後香川県に先に橋が架けられた。それが徳島県民にしこりとして残った。もう一つは吉野川の水問題である。これは早明浦ダム建設問題でもあるが、当時徳島では反対運動が起きた。吉野川の水を四国の中で有効に使おうという意義のあるものだと思うが、後々県民感情のしこり

となって残った。

四国に生まれ、今岡山に住んでいる者として四国の一体化を阻む問題点を発言させていただいた。ただ、こういった問題は過去の問題であり、これからは将来に目を向けて地域づくりを進めていかなければならない。昭和63年に瀬戸大橋が開通し、平成11年にはしまなみ海道がほぼ完成し、今では本四架橋のすべてが開通した。接続する高速道路が次々と出来て、中四国における高速道路もおおむね完成しつつある。近々、高松自動車道の一部未開通箇所も開通するが、そうなるのと徳島とも更に交流が深まるのではと期待している。

II 中国地方から見た四国

1. 中四国経済文化交流圏への期待

高速道路整備の進展を踏まえて中国地方では様々な地域づくりのビジョンが作られた。とくに平成10年に閣議決定された新しい全国総合開発計画に合わせて、中国地方を中心にした中四国の地域づくりに対する提案が必要ということで井原先生にも加わっていただき、新しい地域ビジョンを作成した。基本的な考え方は国土軸と地域連携軸によって地域の一体化を図っていこうということである。国土軸というのは日本海国土軸、従来の第一国土軸、四国を通る太平洋新国土軸がある。これらを国土の主軸として形成を図る。そして地域連携軸を考えていこうというものである。以上のような議論の中で提案された地域づくりのビジョンについて説明させていただく。

・環瀬戸内経済文化圏構想

瀬戸内海周辺の各県の170商工会議所が組織した環香川瀬戸内交流推進会議が、新しい地域づくりのビジョンを、最も早い時期の平成6年10月に発表している。先ほどの新しい国土軸、地域連携軸を使って大阪府から大分に至る瀬戸内海を囲んだ地域の交流を図るということである。基本的には瀬戸内海を挟んで日本海、山陽道、四国の太平洋側の交通網を積極的に整備し、連携を強めていく。そしてこのような梯子型の交通体系を西日本に造っていこうという動きである。そこそこの規模の都市が近畿地方から九州にかけて分布しているが、その間に重層的な都市圏の形成を図っていこうというもので、西日本を対象にしたスケールの大きなビジョンである。

・中四国ランドデザイン

その後幾つか出された類似の地域構想がある。これは中四国の知事会、中国経済連合会、四国経済連合会が構成する中四国サミットが発表した中四国ランドデザインである。ここでは中四国が一体化した、中四国経済文化交流圏を掲げている。最近、鳥取県が中四国サミットはあまり意味がないので脱退を表明するという事件があった。しかし、このビジョンでは、中四国はそれぞれバラバラに捉えると経済規模的に大したものではないが、一つにまとまるのが出来れば、世界の中でも大きな圏域になり得ると考えている。それを象徴する言葉として「世界のトップテンに」というキャッチフレーズがある。四国の経済規模は香港とフィンランドの間ぐらいである。中国地方は台湾とベルギーの間である。この二つが上手く融合し、一つの圏域になれば韓国を凌ぎ、オランダよりもやや小さい規模になるのである。これを発展させていくと、世界のトップテンのレベルに匹敵する経済集積を形成するのも夢ではない。そのためのプロジェクトとして様々なものが提案されている。例えば広域的なネットワークを形成すること。世界都市となり得るような基盤整備を進めていくことが述べられている。基本的な発想は先ほど説明したが、三つの

国土軸や地域連携軸を使った重層的な圏域づくり、一つの中四国を作ることである。ただ、その場合に問題となるのは、南北軸があるのは瀬戸大橋を挟んで日本海から岡山、香川、高知という東側のみであって、もう一つの日本海から広島を通過して高知までの西側の軸が実態として存在しないということである。従って、このビジョンは一つの理想的な動きと言えるかもしれない。

・中国地方発展ビジョン

中国地方でも同様の発想で「中国地方発展ビジョン」を作った。中四国経済文化交流圏の形成が基本的な方向性である。そのために3海2山交流圏構想を提案している。3海は日本海、瀬戸内海、太平洋であり、2山は中国山地と四国山地である。それらを結ぶ交流圏をつくっていかうという考えである。それまでは中国地方と四国地方を融合化させるという提案はあまりなかったように思う。平成10年に閣議決定された新しい全国総合開発計画に合わせて、中国地方で盛んにこういった議論がなされた。将来像は地域連携軸、国土軸を結んで新しい圏域を作るという考えである。

・西日本中央連携軸構想

西日本中央連携軸構想は中国四国経済文化交流圏の中で、とくに瀬戸大橋を挟んだ地域ビジョンである。策定主体は鳥取県、島根県、岡山県、香川県、徳島県、高知県の6県でつくった協議会である。

このように平成10年に策定された全国総合開発計画を補完するためにたくさんの地域ビジョンがつくられた。その後、何年かを経た今、それらの構想が現実のものに向かって進んでいるかというとなかなか難しく、それが問題でもある。

2. 交流と連携の現実

なぜ南北方向の交流が進まないのか。少しずつ活発化してきてはいるが、やはり東西方向、国土の主軸の方が交流が大きい。資料は中国四国内、その周辺県間との旅客流動数をまとめたものである。幅が太いところほど交流が大きいこと表している。一見して明らかなように東西方向の軸、山陽道の軸は太い。それに比べて西日本中央連携軸は一桁小さい旅客流動になっている。量的なスケールの違いは大きな問題として立ちだかっているように思う。県間の貨物流動についても同様である。これらの交流が先に説明した西日本中央連携軸に描かれているような太い矢印になるかどうかは、中国四国の一体化が成立するかどうかの大きな試金石になると思う。ただし、現実の経済集積を考えると難しい問題がある。

小泉改革の中で道路公団の民営化が謳われている。現在の高速道路建設は採算性の低いものになっており、このままでは道路公団も第2の国鉄になってしまうということである。とくに本四架橋と地方の高速道路が槍玉にあげられている。現在の収支状況を見てみると資料グラフのようになっている。ここに収支率という言葉があるが、これは本四ルートと高速道路の各路線で収入100円を得るために建設費の借入にかかる金利と管理費をどれだけ支払えるかということを表している。従って収入100円に対して金利プラス管理費が100円以上であれば赤字になる。道路公団全体では平成12年度の収支率は50である。100円の収入があれば50円は金利の返済と管理費に充てられ、残りの50円は建設の際に借入した金の元本返済に充てるわけである。ここでは中国道、高松道、高知道等の中国四国の高速道路路線別の収支率を示した。

中国地方では早くに完成した中国自動車道、そして山陽道の収支率は100を切っているので儲かっていることになる。それ以外の路線は全て150を超えている。例えば中国横断道だと100円稼ぐのに185円かかり、採算的には殆ど成り立たない路線と言える。これは交流の小さいことが原因である。しかも交流拡大の前途はなかなか難しい。ただし、高速道路の建設効果は料金収入だけでは計れないものもある。高速道路を使うだけでなく、沿線の地域経済が活性化する効果もある。間接効果と呼ばれるもので、これらを

含めると実際には大きな効果が出ているので、料金収入の点から見れば採算的に合わなくても、地域経済全体に与える効果を考慮すれば、建設によるプラス効果が表れてくる。本四架橋の事業効果報告書によれば、本四3架橋の建設と管理に要する費用は、開通後40年間で合計5.2兆円になる。それに対して、時間短縮や走行費用の減少という直接効果のみで、開通後の40年間に8.7兆円が見込まれ、十分な効果が出ている。その上に沿線の間接効果を考えると48兆円の効果があると推計されている。

ではなぜ高速道路が建設されても地域間の交流は進まないのか。これは日本の経済構造の変化が大きく影響している。これまでの地域開発の主な動きを見てみると、昭和30～40年代の高度経済成長期は重化学工業の開発が主で、瀬戸内海を中心に工場や臨海工業地帯が建設され、地域の経済的な発展が図られた。その後、昭和48年の石油ショックにより、それまでの重化学工業中心から加工組立型や、エレクトロニクスが中心になった。それによって日本の内陸部の工業団地の役割が高まってきた。当時、高速道路は内陸部に向かって建設され、その周辺に大都市から地方に向けて工場の移転が始まったのである。ここで大きな効果を上げた例として、中国縦貫道沿いにある岡山の津山市が挙げられる。津山市は中国縦貫道が出来るまで過疎地域で人口減少に悩んでいたが、津山市を縦貫道が通ったために京阪神の工場が進出してきた。津山市の工業の出荷額は昭和45年から平成2年までの間に4.6倍になった。とくに金属製品と電機機械の伸びは大きく、金属製品は10倍、電機機械は34倍にもなった。この結果、津山市の人口は、昭和45年の7万6,000人が、平成2年には8万9,000人になっている。このように高速道路の整備が最も大きな影響を及ぼしたのは昭和50年代ではないかと考えられる。その後、円高が定着し、加工組立型の工業が日本から海外へシフトして、日本国内での工場建設は難しくなっている。

瀬戸大橋や他の本四架橋、中四国の高速道路の多くは、昭和60年代以降の完成であり、日本の産業構造の変化と合わなかったのである。中国四国は時期を逃してしまったと言える。しかし、これだけの大きな基盤整備を何とか生かさなければならぬ。今はその困難に直面しているのではないかと感じる。

3. 岡山県内企業の意識

次の話題は中国地方から見た四国のイメージである。私の地元である岡山県では3橋時代の到来に対して、そこで、3橋時代の到来を岡山県内の企業が、どう意識しているかを岡山県商工会議所連合でアンケート調査していただき、集計した。資料のグラフに示したように、「3橋時代がやってくるが岡山県内企業はそれを意識しているか」の問いに対して、「意識していない」が63.4%で、あまり感じていない。まずは企業が積極的に他県との交流を図らなければならないのであるが、現実には企業意識は高くない。「今後連携を促進すべき地域」の回答は、「京阪神、四国」がほぼ同数。山陰や、広島、山口に対する岡山県内企業の関心は同じ地域に比べると低い値になっている。もう少し京阪神に対する意識が強いのかと思ったが、四国に対しても高い関心を持っていることが分かった。

「交流連携地域の選択理由」は、企業アンケート調査ということもあり、「相手方の商業集積の魅力が大きいこと」「製品市場としての魅力が高い」の2点が大きな原因になっている。

アンケート調査の際、議論になったのが「高速道路と本四3ルート料金問題」と「交流連携を進める相手先チーム」である。高速道路の料金が安いことが、これから交流・連携を進める一番の阻害になっているというのが企業の意識である。それに次いで、地域のエゴや意識改革が阻害要因になっている。

ただ料金が直接の理由になっているかどうか。もう少し詳しく分析すると、交流・連携をするしないに関わらず料金に対する意識は「高い」傾向がある。むしろ、相手側の魅力の問題が本質的な要因として大きい。

地域間の交流量は、相手側に行くための距離やコストに対する抵抗に反比例する。そして相手方の魅力に比例するという関係がある。従って、料金を値下げし、相手方の魅力が増せば交流は大いに広がる。だから四国としての地域の魅力づくりが非常に重要になってくると考える。

いずれにしても交流・連携の促進は必要であるが、現場の企業の意識はまだまだ低いと言える。

Ⅲ 新たな四国創造への提言

1. 企業家精神を育む地域づくり

「四国自立宣言」を読ませていただき、私なりに考えたことを述べさせていただきます。

重要なことは産業経済の振興である。これまでの基本的な考え方は大都市から企業の工場等を誘致し、地域の振興を図るということであった。しかし今後は、地域に根ざした企業を育てていくことが基本になると思われる。つまり地域のことを考えてくれる企業を自前で育てることで、これが自立への一番のポイントである。とくに最近では構造不況と言われ、日本の経済システムが急激に変っている。例えば、今までのように大企業が頼りになるという考え方は若い人たちの間では随分と変化しているようだ。

またIT革命の進展等、様々な新しい事業を起こすためのツールが出来上がってきているので、その意味でも地域に根を降ろした企業の育成が大切である。

四国としての対応はこれまで地方でよく見られた閉鎖性を直してゆくこと、新しい考え方を積極的に受け入れ、それを育てていくという考え方が大事。小さくてもオンリー・ワン企業やトップシェアを持つ企業を育てることが地域にとって重要なことだと思われる。特色のある技術を持てば日本はもちろん世界でも対等にやっけていける。地域の中で卓越した技術を持つ企業を育てることが大切になってくる。

そのためにも地域の中にある大学をもっと使ったらどうかと思う。地方にとって大学は知識や研究開発の拠点として大きな役割を果たす存在であると考えられる。これまで国立大学は文部科学省の規制があり、地域との連携が自由に出来ないような状況にあったが、国立大学の独立行政法人化が進められており、各大学が様々な取り組みを行っている。その中で地域との連携が非常に重要なテーマになっている。

この転換期を好機と捉えて、地域の人たちが大学を叱咤激励する形で連携を進める必要があるようだ。大学で学んでいる学生たちを人材として地域の中で育て、役立てていくことも大事で、理科系を中心にインターンシップも盛んに行われている。これは地域の企業に学生を送り込み、研修をさせるものである。それらのことも含めて、地域の中で大学をもっと使ってゆく仕組みが今後の地方の重要なテーマになりそうだ。産業経済は地方ではシーズが少なく難しい問題ではあるが、多方面での努力が求められている。

2. 歴史・文化・伝統を生かした地域づくり

四国には非常に恵まれた資産がある。弘法大師の八十八か所霊場の四国遍路である。四国は一つと盛んに言われているが、今から1,000年以上も昔に四国を一つにまとめる仕掛けを作ったのが弘法大師である。実際に大師が八十八か所をつくったどうかは定かではないが、独自性の強い四国の各地域を霊場ルートで結ぶことによって、まとまった一つの地域としての四国のイメージをつくり出した功績はとても大きい。

これからの成熟化社会を考えると四国遍路を改めて検証し、四国内の様々な資産をこれに結び付け、歴史・文化・伝統面での四国のアイデンティティーを作り上げるために生かしてゆく必要がある。

「四国自立宣言」の中でJR四国の梅原社長が“司馬遼太郎を生かしていこう”と述べておられるが、

司馬遼太郎は四国に対して一方ならぬ思い入れを持っておられたようだ。歴史小説に「竜馬が行く」があるが、これは土佐を書いている。「花神」は長州が中心であるが、その中に宇和島が随分登場している。近代的科学者のはしりで日本の軍制の基礎を作った、大村益次郎が主人公である。「空海の風景」は讃岐が舞台の一つで、空海の偉大さがよく分かる。「坂上の雲」は、日清日露戦争で活躍した松山の秋山兄弟が主人公で、それに正岡子規との交友関係を加えて書いた小説である。その他にも淡路島の高田屋嘉兵衛を書いた「菜の花の沖」。また「街道を行く」という有名な紀行文のシリーズがあるが、その中でも「南伊予～西土佐の道」、高知と愛媛の間の「檮原街道」、徳島の「阿波紀行」の三つのルートが書かれている。これを読むと四国のこと、歴史や様々な特徴が非常によく分かる。梅原社長は“四国が司馬遼太郎を使わない手はない”と述べておられる。司馬遼太郎は国民的作家で愛読者も非常に多い。そこに巧く結び付け、四国の歴史・文化・伝統を伝えることは大きな方向性ではないかと思う。

他方、司馬遼太郎が興味を惹かなかった地域もある。岡山には宇喜多秀家という戦国大名がいたが、司馬遼太郎はあまり興味を持たなかったようだ。司馬遼太郎の「歴史を紀行する」という本の中に、岡山について書いた短文があるが、その中でも彼は随分と厳しい見方をしており、岡山城について“旅人を城頭に登らせて、感傷にふけらせるほどの悲愴さも、心を高鳴らせるほどの勇壮さもこの城の歴史は持っていない”と言っている。四国の良さを検証する上で、弘法大師と遍路道、司馬遼太郎の足跡を生かしていただきたい。

3. 生活の豊かさを実感出来る地域づくり

井原先生は“豊かさとは何かを考えると、一つは生活の中で選択の幅が広いということ。もう一つは自由時間がたくさんあること”と言われたが、私も同感である。例えば、大都市に住むことを考えると、仕事やビジネスチャンス等の選択の幅は極めて広い。ただ、通勤に長時間かかるので自由時間が犠牲になる。地方に住むということは“選択の幅を犠牲にする”ことである。これは良い仕事を選ぶ幅が小さくなることであるが、自由時間は多くなる。選択の幅と自由時間という二つの相反する条件であるが、交通基盤の整備により克服される可能性がある。交通手段が整備されると地方にも選択の幅が広がる。交通の便利な地方に住むと選択の幅が広がり、自由時間もあるという二つの条件が成立する。従って、自分が納得出来る職場があれば地方がいいことになる。そういう意味で、四国の中でも香川県と徳島県は本四架橋により交通便利性が随分と改善され、生活する上での選択の幅も広がってきている。従って、各地域でそれを生かすような生活基盤整備を行えば、より豊かな生活が出来る町づくりが可能になるのではないかと考えている。これが若い人たちの人材育成にも繋がるわけである。

実際に住んでいる人たちは、周囲の変化や地域の良さあまり気付いていないようで、それが一番大きな問題ではないかと思う。今一度、振り返って考え直し、これからの地域のあり方を考えていただきたい。

4. 瀬戸内海の再生と利活用

瀬戸内海は中国四国の最も重要な連携の要であり、地域資産でもあると私は考える。歴史的に見ると、明治以前、瀬戸内海は交通の大動脈であり、四国側にも岡山側にも風待ちの港町があり、そこでは産物が取引され、文化が生まれている。

明治以降、鉄道の発達で交通の中心が海から陸に移り、さらに自動車の発達で瀬戸内海はますます忘れられてしまった。海は工業地帯に変わり、海の良さは失われてしまったが、21世紀になり、瀬戸内海の再生を考えることが、瀬戸内海両岸の広島、岡山、香川、愛媛の連携、さらには中四国連携の要であると思っ

ている。

21世紀は環境の世紀と言われているが、瀬戸内海は世界に名だたる閉鎖性水域である。地域をあげて瀬戸内海の再生や活用について議論することは、瀬戸内海沿岸地域の連携に繋がり、その流れが太平洋や日本海に結び付き、最終的には中国四国に一つの重層的な圏域が出来上がっていくのではないかと考えている。これからの中四国の連携を考えるには、香川県、岡山県、広島県、愛媛県の4県の役割が非常に大きいと考える。

現在、中央で進められている様々な構造改革の中では地方の自立が求められており、経済的に厳しい状況になるのではないかとと思われる。ただし、一昔前に較べると、日本は地方を含めてとても豊かな国になっており、これからは自分たちで知恵を出し、生き甲斐をつくり出していく。それによって新しい地域づくりに繋げていくという考え方が必要になるとと思われる。

感想と質問

司会 新たな視点のご指摘があったと思うが、ご意見やご質問をどうぞ。

井原 司馬遼太郎について、5冊以上読まれた方はおられますか。ぜひ読んでください。司馬遼太郎は私が京都大学で教わった馬場先生と戦車部隊と一緒に戦友だった。そんな関わりで司馬遼太郎を読み始めた。「竜馬が行く」「街道を行く」等を読んだ。「街道を行く」の構原街道で高知県知事が「維新の森」のことを話されていたが、とても大事にしていることが分かる。ただ残念なことに香川県の場合はあまり大事にしていないようだ。歴史を生かすようなことを考えていただきたい。「空海」ではどうしても分からない部分があり、それを正直に述べている。「曼荼羅の人」では時間を限定して空海のことを書いているので、両著を併せて読むといいと思う。空海と地元との関わりにも面白いものがあるようだ。「維新の森」を見られた方はいますか。四国にもこんな風景があるのかと驚きがある。

阿部 歴史の点では岡山は昔は吉備の国で、歴史はあるが近世になって魅力がなくなった。

井原 大学の話しで〇〇〇〇がある。〇〇につくった〇〇向け大学で、沿革理念はウズベキスタン大使の中山ショウ子さんが、四国で全国規模のシンポジウムをと、京都の東寺まで行って私にも読んでくれと言われた。

参加者 司馬遼太郎は私も好きである。文学と歴史を地域に〇〇〇〇〇、……聞き取れませぬ……、四国はたしかにバラバラ。……、情報は隣の県のことすらなかなか分からない。四国4県の……、なかなか交流は難しい。もしするとすれば〇〇〇……、最近、新聞に早明浦ダムで……

井原 JR四国の梅原さんの発想は重点的に出来るところからやっつけよう。一緒に揃っては絶対に無理だ。それで四万十川のトロッコ列車や、JRと私鉄との連携で土佐電や伊予鉄等とやっている。あまり県単位で県の行政に期待し過ぎるのはどうか。企業家精神旺盛なところをキーパーソンとして確実に広げてゆくことが大事だと強く感じている。四国にあるエクセレントカンパニーは意外と知られていない。ぜひ、そういうとこの話しが聞けたらと思う。本四架橋で四国、とくに香川と徳島のポテンシャルは非常に上がっているが、残念ながら意外と気付いていない。高松や徳島を基点にして架橋前と時間が同じであればどこまで行けるのか。またその間の人口は随分と増加している。徳島から3時間、以前だと神戸までだったが、今は大阪、京都、琵琶湖辺りまで行ける。しかし、同じ3時間でも神戸を基点にした3時間は四国は全てカバー出来るが人口が少ない。そんなにマーケットとしてのメリットはない。交通

整備が進んだ結果香川、徳島は非常にポテンシャルが上がっているのにそれに対する対応が弱い。データで気になったのが金利と管理費を加えた場合の出資計数、公団の一番の問題は金利負担。何らかの形で道路公団と一緒にすると促進要因にはなると思う。

司会 ありがとうございます。



第5部

新たな四国創造への提言（その4）

—四国に住む者の視点から—

西村澄子

- I 2つの視点
- II 仕事・社会活動
- III 暮らし
- IV 取材から見えてくるもの
- V 「四国カルテット」のステージ

I 2つの視点

1. 生活者として

私には四国について2つの視点がある。第1は生活者としての視点。私は愛媛で生まれて、高知に嫁いでいるが、夫の転勤で6年間徳島に住んだ経験がある。瀬戸大橋架橋前は広島や岡山に住んでいたの、四国は外から見たこともあるし、一般の方よりは県のボーダーラインが薄い感はある。香川県についても徳島にいた6年間で、満濃池で釣りをしたり、屋島や四国村、小豆島を何度も訪ねている。私の中では四国は一つ。子供も故郷は四国という感じで捉えているようだ。

2. 取材を通して

第2の視点は、取材を通しての視点である。マスコミの仕事をしていたので、生活者の暮らしと、もう一方ではマスコミの仕事で伝統に触れたり、特徴のある場所を訪問したりしている。また反対に問題点等を取り上げることもあるので取材を通して県の様々な特徴と向き合えたと思っている。そういった経験から、私が見たこれからの四国について話しをしたいと思っている。

II 仕事・社会活動

1. 四国を考えるきっかけ

仕事や社会活動を考えるきっかけは四国に三つの橋が架かることになった1年前にあった。“我々四国に住む者はどのように橋を迎えたらいいのか”をテーマにNHKで四国4県4局が力を合わせて番組を制作することになった。高速道路が出来始め、ハイテク企業の進出等もあり、『四国の選択』という番組をシリーズでやることになり、1984年の7月に第1回を放送している。1回目は、徳島県の池田が位置的に

四国のおへそにあたるということで、池田に100人が集まったり、2回目は四国を中継で繋いで11月に放送。3回目は翌年1月、四国4県の知事が集り、番組に寄せられた意見等を踏まえて『どうつくる明日の四国～四国4県テレビ知事会談』のタイトルで生放送した。4県の知事のテレビでの生対談だったが、視聴者も電話で参加出来る生放送はそれが初めてだった。その際、井原先生と私が質問者として各県の知事とお話しをさせていただいたが、その番組が私が四国を考えるきっかけになったと思っている。とても新鮮で充実した番組だった。

当時はまだ高速道路は0メートルで、「道が繋がっていないから」等、色々な意味で言い訳が多かったように覚えている。その後、Xハイウェイができ、15年経った今年、井原先生が『四国自立宣言』という本を出された。橋が架かり、高速が出来たが振り返ると感慨深いものがある。

2. 徳島で

高知では様々な番組を担当したが、取材でお会いする方はみなさん地に足がついた地道な活動をされている方ばかりで、私自身、何かやりたいという思いが強くあった。そこで徳島では朗読奉仕や人形劇団等に取り組むようになった。大鳴門橋が開通して1年足らずの頃で、徳島はまだその興奮に沸いていた。

ボランティアの人形劇団に入っていたが、徳島は人形浄瑠璃が盛んな土地なので、リーダー的な女性の発案で長野県飯田市の国際人形劇に関連して「国際人形劇フェスティバル」を開催した。世界各地の人形劇が来ると同時に、一方で人形浄瑠璃を上演。県内のアマチュアの人形劇団も一つのステージに集まる「国際人形劇フェスティバル」が始まった。フェスティバルはその後、10数回続いたが、今は休止している。リーダーの女性が神戸に帰ってしまい、中心の柱を失ったこともあり、残念ながら活動は止まっている。その後、彼女に再会した際、神戸でも同様の活動を2年程したものの、やはり現在は休止状態だとのこと。社会活動を続けるには様々な要素が絡み合っていることをそのとき理解した。

一方で、視聴グループ活動をしていた。その活動の一つとして「徳島テレビ祭」を開催してきた。徳島青年会議所と視聴グループが一緒になって始めたが、その頃湯布院の「映画祭」というのがあったが、「徳島テレビ祭」は、たまたま青年会議所の熱意で誕生している。あの頃はテレビの問題点が話題になったり、ドラマ等もあり、色々な方をお呼びした。お金が無くて、脚本家や俳優等、ギャラ無しで出演してくれた。私が関わったのは第3回目からだったが、その後、視聴グループの代表をさせていただいた。1990年の第5回はニュースキャスターが初めて登場した頃で、ニュースとドキュメンタリー、ドラマの形だったが、築紫哲也さん、松平定知さん、平野次郎さん、国谷裕子さん、森田美由紀さん、内田忠男さん等、非常に充実したメンバーで「キャスターって何だろう」というテーマで討論をした。

衛星放送がはじまっていたので、「徳島テレビ祭」は衛星放送で流れた。みんな燃えて頑張った。参加者のみなさんはギャラの代わりに“海岸線を走るだけでいい”と仰っていたが、四国の良さはやはり自然だということを再認識させられた出来事である。

ここでもまた、リーダーや社会活動を続けてゆくために、青年会議所や視聴グループ等、核になるところがあったから出来たという思いがある。また橋が架かったタイミング等、歴史や風土に熱意が加わり、色々な意味で勉強になった徳島の生活だった。

高知県の安芸市は「浜千鳥」を作曲した弘田龍太郎の生誕地だが、ここでは毎年「童謡フェスティバル」が開催されている。ところが13年ほど続いたこのフェスティバルが休止されることになった。なぜなのかと思ったが、理由は地元の人たちがあまり熱心ではなくなったことと、観客が少ないこと。そのため市の予算を使って行うにはもう限界であるとの理由である。その少し前に徳島の「童謡を歌う会」は13

年も活動を続けているという話を聞いていたので、その違いが何処にあるのかを考えた。徳島ではリーダー的な人が童謡をふる里として捉え、童謡を心のふる里に繋いで続けているようである。色々な意味で必ずしも歴史的な要素だけではなく、何でもやっていけるということを感じた。

3. 伝えるということ

“伝えるということ”は、みなさんを繋げることができる。伝えることは四国が一つになる上での大事な要素ではないかと徳島で思うようになった。それは藍染めの古庄理一郎さん、先年亡くなられたが、取材に伺った折、アク抜きの良い灰が今は無いという話をラジオでしたところ、静岡県沼津のボランティアの人たちが、沼津には鯉節を作るときに灰がたくさん出るとかで、灰が沼津から届いた。その灰で藍染めが続けられた。あれから10年以上が経つが、今年、高知で染屋の古庄さんにお会いする機会があった。沼津の灰はずっと送られているし、藍染めの交流も始まり、輪はとても広がっているとのこと。私は現在もNHKのラジオ番組で、地域づくりに関して電話のリポーターをしているが、日本で一番、四国で一番ということではなく、こんなことがあるので参考にしてくださいという意味で今は伝えることが出来るようになった気がする。

4. 高知で

高知に帰ってからはフルタイムの仕事について。コンサートホールの企画と運営だったが、1年目は大赤字で、2年目に入ってからでは駄目だということで、東京のホールを参考にして、企業の文化支援グループ、「オピニオンズ高知」を作った。企業のメセナ時代が終わり、徐々に不況に入り始めた頃だったが、協力的だった。コンサート等が開催できるようになった。以来、ネットワークの大切さを実感している。

現在は「高知エコデザイン協議会」という、産・官・学・民で構成され、循環型社会構築に向けて環境ビジネスを目指そうということで出来た会に参加している。これは経済産業省の助成金を得て、環境メッセを来年行う。これからはネットワークと環境というキーワードや、その時代に合わせたタイミング等、色々な要素で活動が行われてゆくのではないかと。

環境問題に興味を持ったのは、それぞれが意識を持つことは大事だが個人には限りがある。また企業のボランティアやメセナにも限りがある。経済社会の中に環境を取り込まなければこれ以上の進展はないという考えがあるので、「高知エコデザイン協議会」には今後も注目していきたいと思っている。

以上のようにネットワーク・キーワード・タイミングが大事なことを『四国自立宣言』の36ページに井原先生が書かれている。色々組み合わせさせて関わってくるが、ネットワークがいかに大切かが分かる。例えば、ハード面も、今、道路公団の民営化に向けて、4県の知事が踏ん張っているが、各県均等の配分であればそれぞれに大したことが出来ないのではないかと。どこが大切かを四国の中で考えて造ってもらわなければ四国全体にとって良くないのではないかとという記事が高知新聞に出ていた。こういったハード面のネットワーク等は非常に大切である。ソフト面も、香川にはインテリジェントパークがあるが、高知にも高知工科大学の産・学の連携で会社が出来る等、様々な研究が進んでいる。四国4県の新聞社が「四国平成義塾」等を考えている。組織、環境等を色々な形で組み合わせた取り組みが大切ではないかと思う。

Ⅲ くらし

1. 本四三橋時代

三つの橋が架かったことは四国にとってどうなのか。架かる前には様々な意見があったが、実際に架かると選択肢が多くなり、豊かになった。橋が架かったことで高知から日本海まで日帰りで行き来できるようになり、色々な面で豊かになった。『四国自立宣言』の114ページでJRの梅原さんが経済の流出や活力の低下現象が起きていると書かれているが、たしかに今はそうかもしれないが、現実を認めて前向きに考えると、私たちひとりひとりが、豊かになっていると思われる。「21世紀を奏でる四国」、私のイメージの四国は四国4県がカルテットとして奏でたらどうだろうかというものである。そういう意味からするとひとりひとりが豊かになって演奏者としての力を付けてきたと考えられないだろうか。

45ページに井原先生が“四国の自立は流動性のある自立でなければならない”と書かれているが、代謝エネルギーの活発なモビリティ（流動性）のある自立でなければならないことを考えると、ホールとしての条件整備が出来たのできたのではないかと考えられる。橋が架かったことでみなさんが来てくれるための条件整備が整ったと捉えられないかと考えた。

もう一方で、Xハイウェイの開通で本当に四国が一つになったような感じがする。色々な意味で問題はあるかもしれないが、動きやすくなったことは確かである。四国は一つということで、四国の企業が様々なことに取り組んでいるのが分かる。例えば、四国ガス発行の雑誌にも直島等、四国4県の訪問どころを紹介している。松山は子規記念館、高知は文学館、香川は直島文化村、徳島は大塚国際美術館等が紹介されている。四国電力やJR四国等、四国を一つとした企業が活動することで私たちの意識も一つになっていくのではないかと考えている。4県の新聞社は「四国平成義塾」を実施しているし、放送局も民放ともども、色々なことを行っているのだから、徐々に四国カルテットが形成され、ハーモニーを奏でて仲良くやっていく条件整備が色々な意味で出来ているのではないかという気がする。

何を演奏するか。何のために演奏するか。これは『四国自立宣言』のプロローグで四国地方整備局の局長が“何を演奏するかより、何のために演奏するかだ”と書いているが、これはこれからの四国を考えていくために大切なことだと思われる。

2. IT時代

15年前はファクスもまだ一般家庭には浸透していなかった。今、四国はどうなるかを考えると、情報発信が容易になっているので、その点でも生かせる時代だと思う。高知県の馬路村でもインターネットの産直で非常に発展している。香川県の会社も年商20万円の産直だったものがインターネットの産直で2,000万円になったとニュースで流れていたが、情報発信が個人でも出来る時代になり、距離と時代が越えられるようになった。

「四国平成義塾」でも新しいコミュニティを求めてということで、「IT時代でどうなるか」をやっていた。今は電子マネー等を耳にするが、インターネット博覧会が12月から行われているし、見本市もインターネット上で行われている。高知の高校で、全国の6カ所の商業高校が「高校ネットムーブ2001」として、特設デパートで産直をしたりしている。高校生でも商業体験が出来る、実際に商業が出来る時代になっている。また、「産業フェア」が来年の1月から2カ月間行われる予定になっているが、ホームページ上で全国から評価を求め、商談の場にまで持ってゆくことをするとかで、高知の産業振興センターが出展企業を募っている。バーチャルの色々なところが出てくるので、四国の地域や距離、時間を超えてやれ

る可能性が出てきていると思う。

3. コミュニケーション不足

しかし、このような便利さの一方で本当の人間の生の触れ合いが少なくなっていると言われている。色々な年代のコミュニケーションの不足から、起きているのではないかと思う。子育てから離れて久しいが、教育問題のシンポジウム等でコーディネーターをさせていただいたとき、こんなところまできているのかと驚くほどに、家庭と地域と学校が厳しい状況にある。

ではなぜここまで来たのかを連想ゲーム的に考えると、昔は触れ合いが町内にはあった。内でもない外でもない縁側というものがあった。現在は大抵の住宅は門扉があり囲まれている。縁側が無くなったのも一つの原因かと思ったりしている。スペインのパティオのような中庭も交わりにはとても役だっているように見受けられる。最近はガーデニングブームなので、これからは楽しい交わりが持てるかもしれないが、それにしても前もって約束が必要な気もする。先年訪問したヨーロッパを見ると、ヨーロッパの町には広場があり、そこは散歩や散策等、人々が触れ合うようなところになっている。そこには教会があり、懺悔室がある。人間社会に必要なコミュニケーションや癒しがうまくできていると思ったことがある。同じようなものが日本にもあるのではないか。寺の境内等、子供の頃を思い出してみた。私が育った町は愛媛県の久万町で、44番霊場の大宝寺があり、門前町で栄えたところで、近くの寺でよく遊んだ。四国には88か所がある。これは大変な財産。私も2度巡っているが、印象は、歴史的なものや荘厳な感じ等、宗教とは離れたところで受けるものも大きい。88か所と言ってしまうと巡らなければならないような感じになるが、門前町と捉えるとどうだろうか考えた。88か所を巡ってみると、地域の中で土地の方と会う機会が少ない気がした。地元の人たちの会話や産直の物が買えたりできたら、もう少しゆったりと巡れるのにも思った。門前町の感覚でもっと町で生かし、コミュニケーションの場として使ったらどうだろうか。そこでは、色々な触れ合いや出会いが生まれるかもしれない。お接待どころという昔ながらのものを生かして、なかには近くにお茶を飲む場所を備えたところもあったが、そういう風にしたらどうかと思う。それから、観光ボランティア。京都に行くと、観光ボランティアの方の説明を聞くと本当によく分かる。こういう触れ合いもあったらいい。

高知にもデマンドバスが走っているが、これはどこででも止まってくれるバスなので、こんなバスも走らせて地域の中で生かしたらどうかと思う。

空海で発信したらどうか。28ページに「癒しの文化」として書かれている。また59ページには井原先生が「綜芸種智院」について書かれている。また歴史については、88か所を巡ってみて、「歴史の上に立っている」とよく言われるが、まさにそんな感じがした。歴史のようなものを合わせて生かしていく必要があるように思う。

4. デンマーク

4年前に文部省の教育視察でデンマークに行ったことがあるが、デンマークは1814年に世界で最初に義務教育を制度化した国で、教育には大変先見的な国である。学力よりも人間教育をとという歴史的な流れがある。デンマークの国民高等学校を視察したが、中学卒業までは試験はなく、人間形成に重点を置いている。そうすれば子供は必ず伸びるということのようだ。高校入学直後の試験の成績はEU諸国の中では最も低くても、その後の伸びはめざましくて、トップクラスになるそう。高校での勉強は非常に厳しく、そのために落ちこぼれた学生を受け入れるために国民高等学校を設けている。この学校では主に歴史教育

や芸術に力を入れているが、資格等を取るためのところではなく、心を休める場所として18歳以上なら誰でも入れることになっている。ただ、日本のカルチャーセンターと大きく違うのは費用の8割が国の負担という点である。そういうところで人間的なもの、日本に足りないと思えるようなものを感じた。

デンマークは九州ぐらいの大きさだが、国の隅々にまで教育等の制度が充実しており、自転車のための道路も整備。経済は資本主義でも制度は社会主義のような気がした。国が小さいから色々なことが出来るのではないかという話しもあったが、それを四国に当てはめて考えると、四国だったらもっと出来るのではないかという思いもした。

デンマークにはヒュッケというものがあり、視察者に対してどこの学校でも朝は焼き立てのパンと飲み物が用意されていた。まずそこで朝食を食べてから何かが始まるといった感じで、お茶を飲んで語らい、それから問題をという考え方が私にはとても参考になった。このような点もコミュニケーションを取るための参考になりそうだ。

コミュニケーションと言えば、高知の西土佐村に大きな自然災害が発生したが、高齢者が大半の村にも拘わらずコミュニケーションの良さから死者が出なかった。これからはコミュニケーションをますます大切にしなければと感じた。

IV 取材から見えてくるもの

●土佐東方見聞録

現在、NHKのラジオで地域づくりの Reporter をしているが、室戸の海洋深層水や北川村のモネの庭、馬路村等を取り上げた。このような地域はいずれも高知県の東部に位置している。この地域がとても元気で、今回、後免町から室戸に抜ける奈半利町まで、第三セクターの後免～奈半利線が開通する。それぞれの地域が活性化しているが、その要素は各々異なっている。

1. 室戸市の室戸海洋深層水

海洋深層水は水深200メートルよりも深く、太陽の光が届かないところの海水で、無菌状態であり、地球規模で回り続けている海水である。この海水にはミネラルが多く含まれている等が解明されつつあるが、室戸に世界で初めての深層水の研究所が創設されている。最初の頃は主に無菌の深層水を魚の養殖に使えないかという目的で研究が進められていたが、人間の身体にもいいのではないかということで、1989年に研究所がオープンしている。昨年、アクアファームという商業用の取水施設が日本で初めて完成し、日本の深層水業界をリードしていると言われている。北海道でも行われてはいるが、やはり高知の注目度は高く、深層水産業の売上高は昨年が105億5,000万円。約半分の売上げがミネラルウォーターである。室戸の人は海の恵みと言っている。深層水はどこでも取れそうだが、取水となると200メートルの水深が海岸から5キロメートルのところであれば施設建設が難しく、日本でも取水が可能な地域は少ないようだ。何よりも注目すべきは室戸の深層水は県主導でブランドマークをつけている点である。県が審査を行い、それを通った所にだけブランドマークを与えて許可している。深層水で室戸市は発展しており、大手化粧品会社も深層水化粧水を製造している。また、地元の女性たちの就職先が出来たことも話題になっている。天の恵みを行政と民間が様々なルールを守っていることが現在の発展に繋がっていると感じている。

2. 北川村

ここは中岡慎太郎の出身地であるが、今はモネの庭が有名である。なぜモネの庭が北川村にあるのかと思うのだが、この村は柚子の産地で、柚子のワインを醸造しようと考えたが、ワインと言えばフランスであり、フランスは芸術の国であり、北川村の自然の光でフランスの芸術を考えると印象派にたとえられる。そしたらモネではないかということである。そこでモネが晩年を過ごした庭がフランスのジベルニー（Giverny）にあり、直接交渉して許可をもらった。そこで世界で初めてマルモッタ（Mamotta）という名称も含めて、モネの庭のコピーを許可された。凄いと思われるのは、モネの庭そのままを再現しているのでモネの絵のアンクルと同じであること。まるでモネの絵を見ているような印象がある。

ところで、自然豊かな村になぜ人工の庭をとの批判もあったが、自然の楽しみ方を逆に学んでいる感がある。日本人の場合、ややもすると施設やイベント等を期待しがちだが、フランスの人たちは自然の中でゆったりと過ごす楽しみ方を知っているようだ。はからずもモネの庭で自然の楽しみ方を学んでいるような気がする。北川村の人口は1,600人。その村に、開園して1年半の2001年10月現在で35万人もの入園者があった。中高年の女性がフラワーッキングズとして働いており、花の苗を世話したり、北川村産の食材を使った料理等を作る等、村を上げての取り組みになっている。村には行政と民間の境界がないように見受けられる。

モネの庭とは別に中岡慎太郎の生家や施設があるが、そちらも併せて回る観光ルートが自然に生まれている。中岡慎太郎は庄屋の息子で、脱藩前までは随分と村のために働いたようである。中でも目を見張る功績は村に柚子を植えたことである。モネの庭も慎太郎の恵みだと受け止めており、村の人たちが一丸となって頑張っている。

また村にはミニ高炉建設が予定されている。高炉はコークスを燃料に、廃棄物を高温で溶かし、再資源可能なガス等に分解するものである。焼却灰が飛ばないという利点のある高炉の会社は宮城、群馬、大阪府にあるが、本社が北川村に移転されることになった。経営者は北川村が21世紀の新しいエネルギー改革を行うのにふさわしい土地であるとの話しである。

このように何らかの形で活性化が進むと、様々なものを呼び込むようになるのではないかと思う。

3. 馬路村

馬路村は高知市から2時間はかかる山奥の村であるが、自然に恵まれており、日本3大美林と言われている魚梁瀬美林のある杉の産地であり、柚子の生産地である。

この村は北川村よりも人口が少なく、1,200人である。ここでは村の面積の96パーセントが森林であるにも関わらず、人々が生き生きしている。柚子の製品化をめざして農協がポン酢醤油やごっくん馬路村という飲料水を開発した。これらを「おらが村方式」で売り出した。ここには田舎の引け目は全くなく、現在では25億円産業に成長しているそうだ。

またインターネットの通信販売の顧客も32万人を超えている。全国通販ネットワーク設立準備委員会が2002年1月発足の予定であるが、これは馬路村がお手本になっている。10月26日、馬路村でシンポジウムを開催した。山の中の非常に交通の不便なところにも関わらず、全国各地からの視察団が300団を超えたそうだ。

山村留学生制度も実施している。高知県は人口が自然減の県であるが、馬路村は人口減少を食い止めている地域である。山村留学生制度で平成9年から現在までに17家族66人が転入している。平成11年には3億円で校舎を新築し、子供たちの意見を採用して建物は2階から滑り台で降りることが出来るユニークな

木造校舎である。馬路村の営林署がなくなるということで危機感はあるが、魅力的な製品開発と豊かな自然で何とか人々に訪れてもらおうと頑張っている。

また第3子の奨励ということで、国の施策とは別に、初めての子供には10万円、第2子以降は5万円ずつ加算して支給する制度を設け、出産を奨励している。実際に高校生になると出費は嵩むそうだが、子供はやはり多い方がいいということで、現在、保育所では32保護者世帯のうち、12世帯に第3子がいるようである。

また木の産業化を目指して、第3セクター、エコアス馬路村を設立。間伐材の製品化を1年間を費やして研究。食品を入れる器を商品化した。古くなったものはゴミに捨てると燃えるということで、使用を促進している。間伐材の利用が盛んになれば山が元気になると訴えている。売上げの1パーセントは「千年の森基金」にして、森に還すようにしている。現在の環境をうまく生かしたシステムである。馬路村の農協の開発者の方はいつも“商売に力を入れたわけではない。馬路村が好きで、住み続けたいからがんばりゆうだけです”と言っているが、本当に凄い話しである。ここに住みたいから、子供たちが帰って来たときのためにという気持ちが、村を今のように発展させたのではないかと思っている。

V 「四国カルテット」のステージ

1. 何のために演奏するか

カルテット等の室内楽は個々の人間の技量が高くなければ素敵な音楽は誕生しない。またソロとは異なるハーモニーの魅力がある。四国は4県であり、それぞれに特徴と力のある県が揃っている。その4県が一緒になればどんなに素晴らしいことかと思う。そしてハーモニーが色々なところで生かせたらと考える。そういう意味で「四国カルテット」を提唱した。

冒頭で述べたとおり、“何を演奏するか”ではなく“何のために演奏するか”である。これが馬路村に繋がると思われる。コミュニティーの認識をどこに置くかが大事である。例えば、高校野球では県も応援するが、最終的には四国のどこかの高校が残ると、そこを応援する。私たちが認識を四国に移したらどうだろうか。今はテレビの天気予報も4県を一緒に伝えている。本当に四国は一つの感がある。認識を四国に置き、四国に住みたいから四国が好きだからの夢が叶えば、四国はもっと素晴らしいものになるはずである。柚子と木材しかない馬路村が素晴らしい発展を見せた。四国はどの県を見ても魅力にあふれている。四国4県がそれぞれの素材を取り出し、それを生かしていけばいいのではないか。そこで何のために演奏するかが分かれば、何を演奏するかがおのずと見えてくる。そのためにはコーディネーターが必要である。四国全体を見渡して、色々なところの熟している点を、コーディネーターの力を借りて線にし面にしていくことが必要不可欠である。

2. ステージの成功に向けて

例えば北海道の産物がパックで届けられる「ハーモニーパック」。産地から季節の食物を次々に送るわけである。四国でも四国4県が一つになって産物を届けるハーモニープランはどうだろうか。四国フルーツ紀行やめん紀行等も楽しい。考えると色々なものが可能である。

様々なイベントも四国を単位で考えると可能性は大いに広がりそうだ。私自身、カルテットにこだわって取って言うと、ステージづくりも含めて、私どもがどんな参加が出来るかを考えると、まず企画がある。

これは会場や聴衆に合わせたものである。まず企画をする。そして演奏者がいる。演奏者も四国4県のどこがコンサートマスターになってもいいわけである。それを知らせる広報が必要である。口コミもある。チケット販売。裏方も必要である。ステージを作るためには照明担当等の裏方は欠かせない。そして聴衆も。地産地消が言われているが、私自身が消費者になることもある。それが聴衆である。そして放送で送る。知らせる。四国出身者が広報マンになり、色々な意味で宣伝をする。CD制作等、企画とはまた異なる形で知らせることが出来る。ステージの衛星生中継はインターネットのバーチャルの産業フェア等に当たるのではないかと思われる。誰でもどこでも参加出来る。四国というホールのステージの成功に向けてどんな役目でもあるような気がする。

様々な可能性に向けての条件整備が20世紀で出来たような気がする。21世紀は私たちひとりひとりが地元根付いて、“ここが好き”という感じで四国を盛りたてることを考えると未来は明るいのではないかと思っている。

感想と質問

司会 西村先生が仕事で触れられた部分と、多面的に地域で活動をされた経験から得た考えを合わせて出していた。とくに高知県の室戸や北川村、馬路村等、地域から様々な発信を行い、新たな村づくりに取り組んでいる具体例を出していただき、非常に考えさせられるものがあった。地域の持てる力を出せば展望が開けるのではないかという方向が出てきたような気がする。四国には全国に発信する四国霊場八十八か所のお遍路の旅がある。全国からお遍路に来ている人は結構多い。東京からも大勢の人が八十八か所巡りで四国を訪れている。そういう点で、お遍路文化は21世紀を迎えても息づいている。また香川には讃岐うどんがある。県を越えて讃岐うどんは食べられている。色々な意味で先ほどの室戸や北川村、馬路村の取り組みには展望があるような気がする。

西村 香川のうどんの人気は本当に凄い。

参加者 音楽に詳しくないが、カルテットは男女ふたりずつのメンバー構成のことなのか。

西村 4人で演奏する形式を言う。クラシックの場合は第1バイオリン、第2バイオリン、ピオラ、チェロの弦楽四重奏であり、ジャズにもカルテットがある。パートが四つに分かれて、4人の奏者が一つの音楽を演奏する。

参加者 四国はもともとバラバラであるが、神話の世界、古事記では香川県と高知県は男性の神様で、徳島県と愛媛県は女性の神様。四国を分けると香川・徳島、香川・愛媛、高知・徳島、高知・愛媛の関係は、地図を見ると分かるが、香川と高知の間には徳島県と愛媛県がある。神話の世界では四国は男性ふたり、女性ふたりのペアである。カルテットということから、神話をご存知かと思った。

西村 『四国自立宣言』の本のさし絵のカルテットは国土交通省の方の表現。神話をご存知だったのどうかは定かではないが面白いと思う。

参加者 結び付きはあったようだ。

西村 古事記に“身は一つで面は四つ”とあるが、阿修羅像を思い浮かべた。手も8本あるはずなので、みんなで力を合わせたらと考えたりした。歴史は面白い。歴史は納得させてくれるものがある。

参加者 四国に住んでいる人間にとっては住みやすさが一番大事。基本的な衣・食・住の中でもとくに食はバラエティに富んでいる。味噌汁のだしはイリコで、味噌は愛媛の麦味噌、四国4県で麦味噌を使う

のは愛媛県だけ。ワカメは徳島。土佐のウルメ鰯等、四国はとてもいいところである。たしかに食べ物
が美味しい。香川県にはうどんがあり、小豆島のそうめん、徳島は祖谷そば、高知はラーメン、愛媛は
五色そうめんがある。八十八か所にはお接待の話しがあるが、餅の美味しいところがある。

西村 人が動くのはエネルギー。餅紀行もできそうである。組み合わせも面白いものが出来るような気が
する。

参加者 香川の醤油も美味しい。

西村 今は素材に対してこだわりとか、本物志向がある。食材も本物だと地元の人はもちろん、都会の人
にも喜んでもらえる。知識を提供してくれる人たちや情報機関があればいい。四国を考える会に参加し
ていると組み合わせの必要性は話しに出るが、機関のようなものを設けるといいような気がする。今は
制約のない時代なので、何かをきっかけに地元と一緒に何かが出来るといような色々な形での取り組みが欲
しい。

司会 馬路村の取り組みにはコーディネーターがいたのですか。

西村 地元の農協の方がアイデアを出されたと聞いている。それぞれが個性を持って一緒にやるのが大
事だとその方は話している。北川村のモネの庭も村の方たちが考えて取り組んだようだ。

司会 司馬遼太郎が四国について書いているのでそれを活用したらどうかという話しが前回出ている。

西村 松山にも夏目漱石が少しの間滞在しただけで、「ぼっちゃん」の小説を生かしたぼっちゃん列車の
復活等、色々なことをしている。高知にはジョン・万次郎がいるが、置かれた状況で何が出来ることがと
ても大事ではないか。

参加者 西村先生はマスコミの仕事の中でご自身が感じたことは強烈に自分のものとして残され、その集
積が新しい行政や地域の活性化を観察したときに感じるとい発表のように思える。凄い見方をされ
ている。現在の現象や実態、一つの展開を見る中で、例えば情報センターを持っていき、そこに役割を
果たす人を設置するのにどんな人材がいいのかを考えたとき、先生を置いてはいないのではないか。四
国では数少ないと思う。昨日や今日の取材ではなく、長い間、繰り返してときにはプロデュースをした
り、企画から実行までを繰り返してやっておられるような気がする。かつて大分の平松知事が一村一品運
動を地域の活性化の形で提唱したが、高知県はここ2~3年前から行政が高知西部の四万十や西土佐村
等で第3セクターを作って村おこしをしているように聞いている。高知のそういうところが香川県とは
随分と異なる。行政がテレビで高知の色々なことを紹介している。全国と交流もしている。自らが動い
て自らが村おこしをする。これは村が好きだからだと思う。3人いればひとりには故郷に帰って来るとい
う考えで、村おこしをしている姿を見ると、エネルギーとして燃え上がっているような気がする。昨年
の連休、新寒風山トンネルが愛媛から本川村の方に開通したが、谷川沿いに地元の木材を使ったセン
ター等が出来ている。高知は随分と熱心で、他県とは違うものがある。前知事は高知を国民休暇村と捉
えていた。橋が架かるようになってから、椎茸を題材に論じたことを覚えている。橋の効果が一番遅れ
ていると言われていた高知が危機感を感じていたこともある。

参加者 なぜどの地域もが燃えたのか。

西村 高知県全体の劣等感が何かを機会に危機感を持ち、燃えたのではないかとと思われる。

参加者 開発型産業の誘致や立地は全く考えていなかったようだ。外国の貨物船の寄航を目的に高知新港
が新設されてはいるが。

西村 色々な意味で大きな力は、橋本知事がご自身を広告塔と心得て、批判を甘んじて受けながら新しい
ことをする。これは橋本知事の姿勢。

参加者 おそらくみんなが燃えなければならないはずだ。知事を始め、みんなの努力が必要で、一つずつ提案している。

西村 時代もあるようだ。高知は本音の県。とても繋がりが深い。時代がそういった本音の部分が出しやすくなっている。人間がどうあるべきかをもう一度考えなければならない時代に巧く合っているのではないだろうか。

参加者 我々の生き方や物の考え方、展開、組み立てや方法にも示唆を与えていただける。本音が一番理想の姿。詭弁を使うよりは本音の方がよく分かる。親子の関係でも、本音で話すのが一番。商品も良ければ認めてもらえる。率直が理想の姿。

西村 香川県は昔から四国の中心で、高知とは異なるものがある。そういう意味でそれぞれの特徴を生かせばと考えている。

司会 四国の中でも色々な工夫をしたり努力をしている地域があるということが分かった。今後の参考にしていればと思う。

