

# 平成20年度 全国大会全体討論会 「地域のみらいのための国土形成」

今回の国土形成計画と広域地方計画の意図するところは、日本をEUのような広域地方圏というブロック経済の集合体にしたいたいことができるように思いますが、広域地方圏が自立して、それぞれが国際競争力を持ち、相互に競争、連携を行いつつ、持続可能な経済発展をしたいとのぞんでいます。このような経済圏をつくるには現在の都道府県では、規模が小さすぎます。そこで、広域地方圏をいう圏域が必要になりました。この計画では、新たな公という言葉であらゆる階層の計画作りと実践への参画が要請されています。私たちも、この要請に応じて東北圏広域地方計画のあり方を吟味したいと考え、全体討論会を行いました。

**森杉**——これまでの国土のあり方の方向性を示してきました全国総合開発計画にかわる新しい国土形成計画が進行中です。従来の全国総合開発計画が国土形成計画になり、その国土形成計画が全国計画と広域地方計画成る二層の計画体系となっています。それは「地域の自立的な発展を可能とする国土の形成」をテーマとして、

全国を量的な開発ではなくて、むしろ各地域がそのまま国際的な交流のもとに自律的な発展を可能とする国土の形成という形の計画を行うようになっております。

本日は、この広域地方計画の中の、新潟県を含む東北圏の広域地方計画を材料として、その計画の意義、疑問点、計画のあり方、実現への法則などの各方面からの御意見をいただきます。

最初に、広域地方計画全般について議論をいただきます。まず矢田先生に国土形成計画と広域地方計画との関係と区域区分の経過についての御説明をいただきます。

## 「国土形成計画と 広域地方計画との関係」

(図1)

**矢田**——図は、国土形成計画ができる前、皆さんなじみの全国総合開発計画。大都市圏、地方圏、そして特定地域ということですが、赤いのが全面的に廃止されております。黄色いのは大幅に縮小して残っております。黒はそっくり残っています。あえて変えた理由というのは、戦後半世紀近く、非常に複雑な国土計画体系ができ

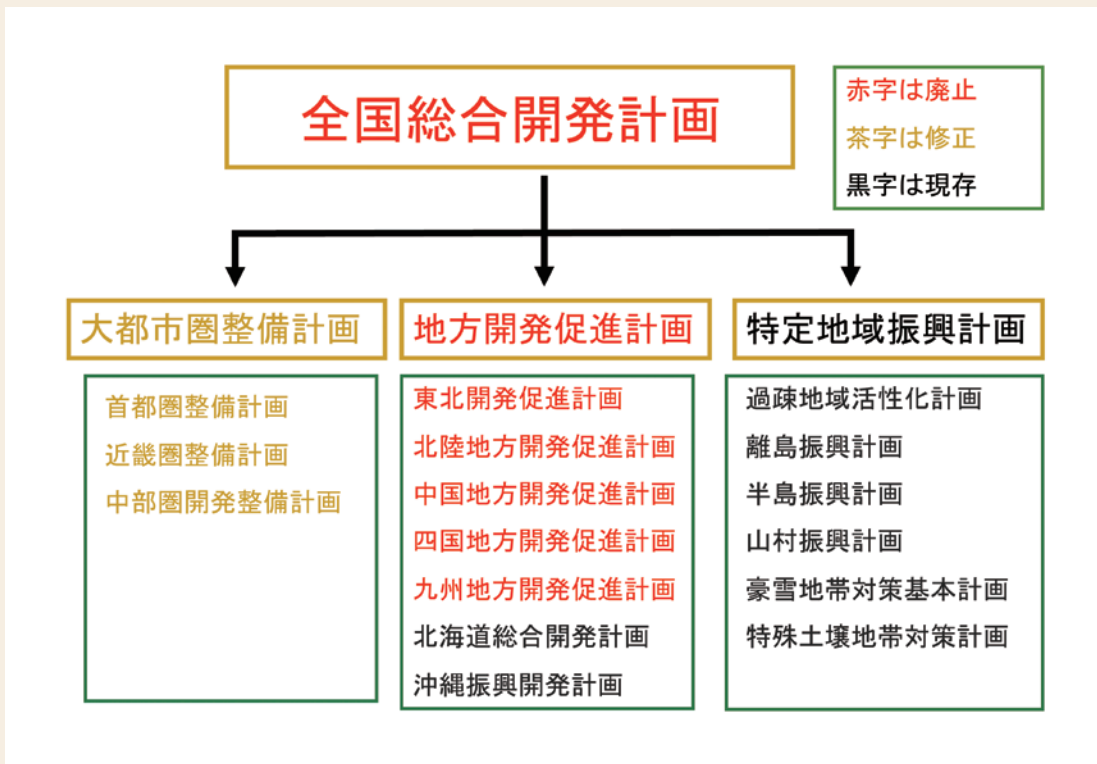


図1

## パネリスト



矢田 俊文 (北九州市立大学 学長)

1971年 法政大学経済学部 講師、72年助教授、79年教授  
1982年 九州大学経済学部 教授  
1997年 九州大学 副学長  
2005年 北九州市立大学 学長

経済地理学会会長(1999～2005)、産業学会会長(1999～2000)、公立大学協会副会長、大学基準協合理事、国土審議会委員、九州圏広域地方計画協議会学識者懇談会委員長、九州地域戦略会議道州制検討委員会委員長、北九州基本構想審議会会長などを歴任する。著作に「21世紀の国土構造と国土政策」「地域構造論の軌跡と展望」がある。



佐々木 誠造 (青森市長)

1956年 早稲田大学第一理工学部工業経営学科卒業  
1969年 青森三菱自動車販売(株) 取締役社長  
1984年 青森商工会議所 副会頭  
1989年 青森市長当選 (現在に至る)

青森県公安委員会委員(～1989年)、青森県市長会会長、青森県国民健康保険団体連合会理事長、(社)日本下水道協会会長(～2004年)、男女共同参画会議議員(～2003年)、国土交通省社会資本整備審議会臨時委員など。



丸山 結香

(MAX・ZEN performance consultants 代表取締役)

1964年 長岡市生まれ  
1983年 新潟県立小千谷高等学校卒業  
1987年 Gemological Institute of America卒業

アメリカにおいて経営コンサルタントとして独立し、日本帰国後は中小企業を専門に企業経営のコンサルティングを行っている。2005年には、中越地震の被災地旧山古志村での復興、生業再生を支援する(有)やまこし道楽村を設立。震災語り部の養成や被災地でのおもてなし「山古志あねさの会」、災害視察ツアーの企画など、被災地で「被災者が食べる仕組み」づくりに取り組む。この活動が評価され、2007年6月内閣府「平成19年度女性のチャレンジ賞特別部門」を受賞する。また、同年11月には長岡市より「平成19年度長岡市表彰」を受ける。



藤井 聡 (東京工業大学大学院理工学研究科 教授)

1993年 京都大学大学院工学研究科修士課程土木工学専攻修了  
1993年 京都大学工学部(交通土木工学教室) 助手  
2000年 京都大学大学院工学研究科(土木システム工学専攻) 助教授  
2002年 東京工業大学大学院理工学研究科(土木工学専攻) 助教授  
2006年 東京工業大学大学院理工学研究科(土木工学専攻) 教授

社会的ジレンマ研究・認知的意思決定研究で、03年土木学会論文賞、05年行動計量学会林知己夫賞、07年文部科学大臣表彰・若手科学者賞を受賞。また06年に「村上春樹に見る近代日本のクロニクル」にて表現者奨励賞を受賞。著書は「社会的ジレンマの処方箋(単著)」「モビリティ・マネジメント入門(共著)」「合意形成論(編著)」等。



久保田 勝 (国土交通省東北地方整備局長)

1978年 京都大学大学院工学研究科修了  
1978年 建設省(現国土交通省)入省  
2003年 国土交通省九州地方整備局 建政部長  
2005年 国土交通省河川局河川 環境課長  
2007年 国土交通省東北地方整備局長

## コーディネータ



森杉 壽芳 (東北大学大学院経済学研究科 特任教授)

1966年 京都大学工学部助手  
1975年 株式会社三菱総合研究所  
1979年 岐阜大学工学部 助教授  
1984年 岐阜大学工学部 教授  
1997年 東北大学大学院情報科学研究科 教授  
2007年 東北大学大学院経済学研究科 特任教授

専門は、公共プロジェクトの評価・環境経済評価。1989年に土木学会論文賞。土木学会理事、応用地域学会会長を歴任。「社会資本整備の便益評価」をはじめ著書多数。他に、IPCC Reviewer、国土交通省総合技術研究所外部評価委員長、東北地方広域計画懇談会座長などを歴任する。

上がって、よくわからない。それから、総花的で文章はしっかりしているのですが、社会資本整備が実際との間に乖離が激しいということ、かつての新産都市とか全盛のときよりも人気がなくなって求心力がなくなってきた。しかも、これが決定的理由なのですが、基本的には霞が関において学識経験者とお役人によってつくられてきて、都道府県から意見を聞きませんがもうひとつほとんどの地域の意見が反映するシステムが弱かった。それで、全国総合開発計画の中の「開発」という言葉がなじまないというところが整理されて、デザインのところ、21世紀に向けた新たな要請に込める国土計画体系の確立を目指す」という文章になった。

そのもとで、各地方計画と全国総合開発計画の今までのやり方を大幅に変えて、地方分権型の計画体系にすることになりました。そこで、国土利用計画と全国総合開発計画を一体化することは、法的な問題があるということ、結局は国と地方の役割分担ということで、地方計画を分権型、すなわち、現場の県知事、そして政令指定都市の意見がくる計画という形をつくりました。それが現在の国土形成計画法の骨格です。

(図2) 図を示しますと、全総が国土形成計画になり、地方開発計画は廃止され、大都市圏整備計画は修正され、特殊地域は議員立法です。ですので全くいじっていません。国土利用

計画と社会資本整備計画と国土形成計画がばらばらであったのが、一緒に策定することになりました。

基本的には、広域地方計画協議会が広域地方計画をつくるのですが、整備局がつくるわけではありません。整備局は事務局を担当するのであって、国の地方支分局、それから都道府県、政令市、必要によっては地元経済界が、地方分権型でみずからの計画をつくることになっています。今回は、それぞれのブロックが自立的に発展する国土構造というのがキーワードで、具体的には5つの戦略を出している。それぞれのブロックがアジアとどう連携するか、持続可能、災害に強い国土、美しい国土、そして新たな地域づくりの主役としての新たな

公を出す。これが全国計画であって、これを受けながら広域地方計画をそれぞれがつくるということです。

## 「新潟はなぜ東北ブロックに入ったか」

矢田——圏域区分の話に移ります。圏域部会というのをつくりました。いろいろな議論があり大変時間がかかりました。自然の一体性を重視し、いずれも太平洋か日本海岸に向くようなブロックを考える。そして、政庁の極になる大都市、大規模工業集積と同時に、一方で資源供給・多自然居住地域を抱えること。それ以外に、地方分権の受け皿として、戦後半世紀ありました経済連合会を重視する。それから、実態的な

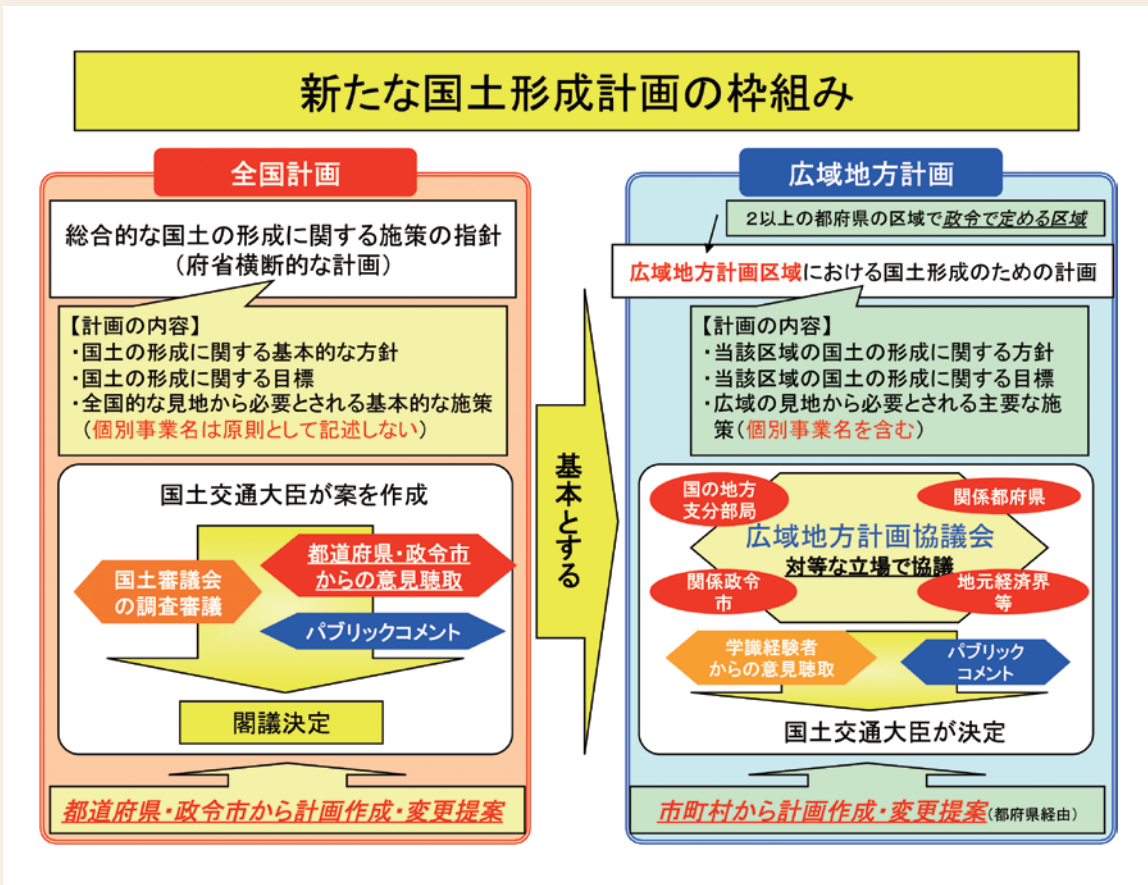


図2

結びつきを重視する。こういうことを考えて分割しようとしたのですが、すべての要素を満たす解はないので、あっちへ行ったりこっちへ行ったり。

新潟県に焦点を当てています。新潟は北陸地方整備局の所管です。

経済活動中心は関東。経済連合会と電力は東北。この中で、新潟をどの圏域にするかが最後まで議論になりました。

市場メカニズムで起きた指標の結合というのをかなりやってもらいました。新潟から見た居住地移動、大学進学先、本社・支社、旅客を見ますと、ほとんど関東です。たまたま東北大学というのが強いので国立大進学先として宮城が1つだけ出てまいります。それから、旅客移動とか人の移動で隣県がちよこちよこ出てきますが、すべて関東なのです。こういう状況の中で圏域を分けるといのはなかなか難しい。

結局は、主体である地元の見解をということになったのですが、新潟県は、はっきりしません。

北陸経済連合会は北陸3県でまとまりましたという。中部経済連合会は長野と静岡と一緒にやっていきたいという。そこへ、ありがたいことに、東北経済連合会は「ぜひ来ていただきたい」というのでおかげさまで最後に新潟は東北になりました。新潟はもつとはつきりすれば関東の可能性は十分あったのですが、このような経緯で東北に決まりました。

森杉——ありがとうございます。

以上のような状況で、東北圏というものの中に新潟が入ってきたわけですが、まず丸山さん、新潟からおいでいただきましたので、ぜひとも県民のお気持ちをひとつ。

丸山——矢田先生のお話を聞いて、どこでもつき合いたいなどと誰が言ったのだと、正直、思っております。

確かに、おっしゃるとおり、我々新潟県民というのは、圧倒的にやはり東京を向いています。産業の面でも圧倒的に、東京を含め関東圏に依存をしているということも確かです。ただ、これからの時代、やはり自立していくということは大切なので、せっかく東北の皆さんが新潟県のメリットを認めてくださって、「どうぞ」と言ってくくださったと思うのですね。

ですから、これから我々新潟県民は、東北・日本の一員としてどうやって役割を果たすかということを考えなければいけないのと同時に、今まで我々は、何かと北陸だ、いや関東だ、または信越だというふうに見てきているので、逆に東北・日本の一員の新潟という、今までの意識のギャップをどう埋めていくかというのがこれから大切ではないかなというふうに思っております。

そういう意味では、ぜひこういったパネルディスカッションを仙台などでしないで、ぜひ新潟県でどんどんとして、まず県民の意識改革をしていただきたなというふう

森杉——久保田局長。いかがでしょうか。

**久保田**——私もぜひ新潟に向向いていって議論させていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

**森杉**——それでは、次は久保田局長の方から、東北広域計画の原案についてのお話をいただきます。

「東北圏広域地方計画の内容」

**久保田**——現在、策定準備中の東北圏の広域地方計画の概要を紹介させていただきます。

全国計画が閣議決定されましたので、現在、各県知事も含めた協議会を設立いたしました。10月17日に仙台市で広域地方計画の協議会を開催する予定です。整備局が事務局を担当させていただいております。

さて、東北地域の現状ですが、南北に600km、東西に約200kmあり面積は全国の約2割。北海道を除けば圏域としては最大です。この中に広範囲に都市が分散して、南北に縦走る3列の山地が圏域を分断して、地域間の移動で大きな障害があります。

広範囲に都市が分散しているということで、都市間の距離は全国の平均の22kmに比べて東北は29kmと1.3倍ある。九州と比較すると、九州は各県庁所在地から新幹線、飛行機など、いずれかを使えば大体1時間以内で到達できますが、東北は、例えば仙台が中心と考えれば、数時間はかかる県庁所在地が多いということです。

東北圏広域地方計画の将来像は「美しい

森と海、人の息吹と躍動感に満ちた『東北にっぽん』の創造」ということで、3つの基本方針と5つの戦略的目標を掲げています。その5つの戦略的目標を実現するものとして18の主要施策を考えておりますが、きょうはその中の4つについて紹介したいと思います。

（図3）

1番目は東北発のコンパクトシティの創

3. 主要な施策①「東北発コンパクトシティ」の形成

都市と農山漁村等が相互に機能を分担し、連携、補完し合いながら、持続可能な「東北発コンパクトシティ」の形成を目指す

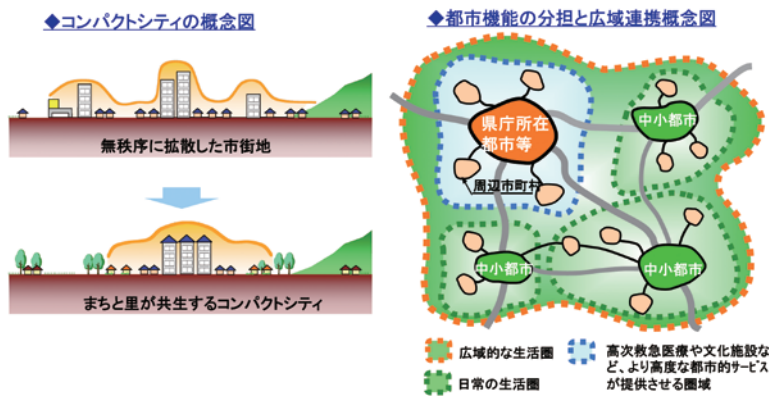
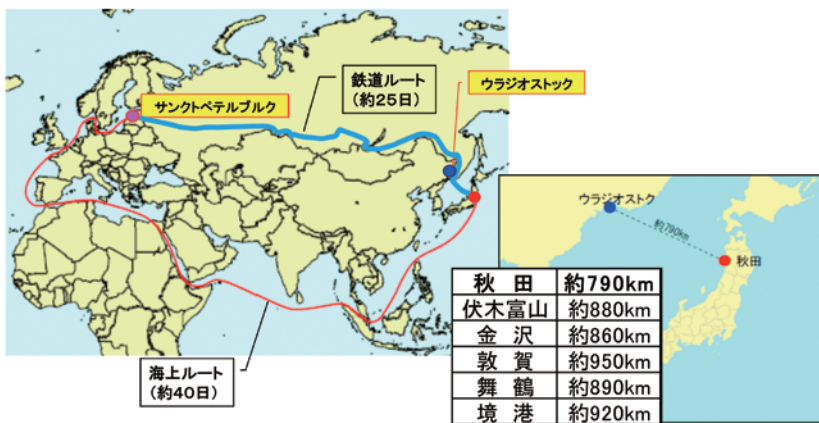


図3

造ということ。人口の減少とか少子高齢化、市街地の拡大などが進んで、病院などの公共施設の統廃合など、さまざまな問題、課題を抱えている状況です。こういったものを無秩序に拡散することではなくて、コンパクトにまちづくりをすることが必要であるということ。それと、それぞれの町がフルセットでさまざまな機能を揃えるのではなく、それぞれの特性に応

3. 主要な施策 ③「環太平洋・環日本海ゲートウェイ」の形成(2)

◆「環日本海シーアンドレール構想」



ウラジオストックからみたと、秋田港が日本のコンテナ港湾の中でもっとも近接した位置にある。

じて分担あるいは連携を図ることが重要であると考えております。このようなイメージを東北発のコンパクトシティと呼んでおります。

2番目は、国際競争力を持つ産業界の形成ということです。近年、東北圏の主要産業界としての成長が期待される自動車関連産業の集積が進んでいます。

私、自動車関連の人に、なぜ東北に進出す

図4

るのですかということをお伺いしたことがあります。3点挙げられました。1つ目は、まじめな県民性。従業員としては一番いいということが1点目。2番目が東北大学も含めた大学ですが、教育機関が共同研究できると言われました。安全というの、自然災害に対して安全だということもございませぬが、いわゆる不当要求とか不当請求が東北地方は少ないということで、企業として安全だということです。このような利点をさらに伸ばしていく必要があると思っております。

#### (図4)

3番目が、環太平洋、環日本海ゲートウェイの形成ということです。東北圏が自立的に発展していくためには、海外との交流、あるいは連携の促進、あるいは国際競争力の強化が必要です。このため、太平洋側と日本海側を短距離でつなぐことができ、東アジア東北部への結節点となり得る地理的な近接性、つまり近いということですね。両経済圏の交流拠点の地域としてのポテンシャルを活用することが可能です。

1つの取り組み例として、環日本海シーアンドレール構想というのがあります。シーアンドレールというの、シー（海）とレール（軌道）を合わせた構想です。サンクトペテルブルグと日本の輸送を見てみますと、海上ルートは40日かかります。鉄道ルートを使いますと、約25日ということ

で、鉄道輸送に関する関心も高まっております。今回、整備局の取り組みとして、仙台港から秋田港まで鉄道で運んで、秋田港ですぐ船に積んでウラジオストクまで運べばどうなるだろうか、さらにもっと遠くまでというような取り組みの実験もしております。そういった拠点として、今後そういうものを生かした物流システムの検討を進めていきたいというふうに考えております。

4番目が、東北圏民が一体となって地域を考へ行動する圏域の実現、ということですよ。一体性の実現されるためには、各層による自発的な運動、あるいは、東北圏民が一体となって地域を考へて行動することが重要だと考えております。具体的な取り組みとしては2つあると思います。1点目は、地域づくり共同体の構築。2点目は、人材の育成と活用ということです。全国計画では「新たな公」というキーワードが出てまいります。これは後半で議論されると聞いておりますので、後ほど紹介したいと思います。

**森杉**——ありがとうございます。

青森市長さんに、この広域計画についてのコメントをいただければと思います。よろしくお願いします。

**佐々木**——青森市長の佐々木です。後ほど紹介いたしますけれども、私どもは20年前からコンパクトシティということを基本理念にしてまちづくりをやってまいりました。そういうローカルスタンダードがまさ

にグローバルスタンダードになろうとしているということは非常に喜ばしく大変ありがたいなと思っております。

特に、基本になる将来像を、「美しい森と海、人の息吹と躍動感に満ちた『東北にっぼん』の創造」というふうになつたわっています。私どものコンパクトシティの将来都市像は、「恵み豊かな森と海 男・女が輝く中核都市」としておりまして、まさにこのことがイコールなのです。ですから東北圏の広域地方計画は、私どもにとつて大変うれしい計画になりそうだという予感がいたしました。

課題もあります。例えば、青森県は安全な食糧供給の基地であると同時にエネルギーの供給基地です。また安全保障の面でも、自衛隊が3軍、米軍もいます。そういう面でも大変重要な位置を占めているということ。それから、これまで長年の間、人材の供給基地であったということ。しかし、最近では地元で生まれて、地元で育つて、地元でいたいという人が沢山増えているにもかかわらず、就業環境がまだ少ない。広域地方計画に非常に期待しています。

**森杉**——続いて矢田先生に、九州の広域地方計画をおつくりになっておられる観点から、現在の東北の計画についてのコメントをお願いいたします。

**矢田**——簡単に言います。1つは、新潟は人口200数万、東北圏人口の4分の1弱です。面積も相当大きい。この新潟パワーを東北計画の中へどう入れ込むのかという

のが私の最大の関心事です。特に、環日本海時代における新潟の空港及び港湾の位置づけというのをしっかりやっていただけないかと思っております。

東北は東京の出店ではないかという感じは依然としてあります。

しかし、先ほど青森市長さんが言われましたが、食糧、水、電気、人材のほとんどが東京を支えている。主要な要素はほとんど東北から供給されているのです。簡単に言えば、東京という巨大な大木の根っこは全部、東北の中に張りめぐらせていて、そこから人の能力まで全部供給している。それで東京という巨大なものが成り立っている。

しかし、それは一方的かということ、首都圏の工業集積は北上しています。その限界が北上なのですね。青森までまだ行ってない。この経済成長の力が、また皆さんの雇用、所得に影響している。だから、東北の人は受験、高度情報、消費生活など多くの面で必ず東京が頭にあります。新幹線で1時間か2時間で行きますから。その都市階層の中で仙台が出てくる、秋田が出てくる。この都市階層というのは市場メカニズムででき上がっていますので、これを計画の中にきちんと組み込みながら、なおかつ自立という言葉をどうやって言うのというのが、私のもう1つの最大の関心事なのです。

それから、日本海岸戦略ですね。第2背骨軸。

弁証法的にいうと、20世紀前半は侵略を含めて大陸と結びついて日本が成長した。

後半は完璧にアメリカ、カナダ、オーストラリアルートに政治。そして今や、もう一回戻って、東アジア、環日本海がこれからつくる時代。これは東北にとっては非常に有利な時代。九州も有利な時代。これをうまく骨格に持っていかなければいけないと思います。

今、高速道路のきれいな背骨ができて上がっています。鹿児島から青森までですね。そして、次に横骨をつくっています。もうほとんどでき上がっています。それらは、すべて東京をはじめ、3大都市圏に向かう構造なのです。最近の高速道路戦略はコスト論ですから、これは需要を考えれば必ずそうなります。高速道路というのは一国の戦略の中で位置づけなくてはならないのに、ここに大きな地震が起きて背骨が切れたときに、縦軸をどうするのという話がほとんどできていない。恐らく、一番弱い秋田、酒田、新潟、北陸、東九州を通る第2背骨軸をつくるのが危機管理のポイントになるのですが、こういうわけか、

竹中路線によってB/Cだのというコスト計算やっていますと、当然、大都市直結が増えるに決まっていますが、それは国土戦略ではない。その中のかなり重要な部分が日本海側です。これとシベリアの関係を考えていくと、もつと違った戦略だろうなと思います。

また、国土庁が出した今後の地震の確率では、南海東、東南海、東海が何100年に1回、同時に起こる。その確率が50〜60%

ということですから、これに対する国土管理。自動車もここが危ないので九州と東北に持ってきているというところがありますので、その辺は我々東北も、この戦略を見ながら社会資本を投資しなくていけないなということですよ。

森杉——ありがとうございます。藤井先生、どうぞ。

### 「社会は生きもの」 地域の活力とB/C

藤井——B/Cの問題を、社会資本整備の中でどうとらえていくのかというのは非常に大きな問題だと思っております。

私自身、東京工業大学で土木計画学を学部2年生、3年生に教えるときに、やはりB/Cで教えてきたのです。例えば、物をつくるときには社会的便益がこれこれで、コストがこれこれで、だから、B/Cが3とか4です、だから、つくった方がいいですね。そういう形で説明します。しかし、そうした説明は、だんだん説得力を失いつつあると思います。

やはり、今の若者もマスコミも我々の夜中の飲み屋での議論でも議論になるのは、経済はもちろん大事なのですが、文化であったり、あるいは村興しの問題であったり、シャッター街の疲弊であったり、あるいは、中心市街地が全然だめになって、郊外化してしまっただけで田園風景が乱されていくような問題であったり、なかなかB/Cとか乗れないような話です。これらの話

しは、これからの国土計画並びに今回の議論である地域計画で極めて重要な位置を占めていると思います。しかし、これをどう教えるかということ、私自身、いろいろと悩んでまいりました。

そこで、いろいろなことを勉強して、ある学問に当たりました。それは社会学です。コントという人が19世紀のフランスにいて、19世紀のちよつと後にスペインサーというのがイギリスに出てきたのですが、彼らが社会学というのをつくって、これが、今、土木学会でもよく使っている。社会学とは全然違う科学的原理を持ち出したのです。社会学というのは物理学をベースにでき上がっているのですけれども、社会学は同じ現象を生物学的にとらえるという画期的な方法論なのです。日本では社会学は余力持っていないのですけれども、彼らのこの説明というのは極めてわかりやすいのです。彼は「社会は生き物だ」と言うのです。『まちは生き物だ』『村は生き物だ』と。「そんなあほな」と思うのですけれども、よくよく読んでみますと、ハーバード・スペンサーは「社会学原理」という本を書く前に「生物学原理」というすごく分厚い本を書いて、生物とは何か、生命とは何か、命とは何かということを徹底的に哲学的に考えるのです。その原理に基づいて社会を解説していくのです。

そうすると、彼が言うのは、社会は「生物のようだ」というのではないです。生物の原

理、生物とは何かということを哲学的にその定義から考えれば、文字どおり社会は「生き物である」、都市は「生き物である」ということを言っているのです。これはすごいなと思ったのです。

実際、こうした話しは結構、学生に言うとうわかりやすいですね。まちづくりというのは何するかというと、まちという1つの生き物とみなして、それを活力を上げるためにやるんだ、そんな話をするのです。地域計画というのは何かというと、その地域を1個の何となく大きな生き物だと思っ、その生き物の活力を上げるために計画をするのです。国土計画というのは何かというと、国という1つの大きな有機体みたいなものを、とにかくその活力を上げるようにしていくのです。そんな言い方とすると、みんな「す」とわかってくれるのです。

そしてやはり、一番わかってもらいやすいのはまちづくりという点です。まちづくりというのは、やはりみんな、自分の郷里がシャッター街で、ほんと死にそうになっていくところを見ているのです。地方から出てきている東工大の学生さんなどにこんな話をする、「なるほど、先生、わかりました。活力ですね」と。

だから、これからの国土計画論、そして今回の地域計画論というのは、地域の活力を、B/Cに乗ればいいのですけれども、乗らなくても、とにかく命があればわかるものがそこにあるのです。生きてい

るか死んでいるか。生きている猫と死んでいる猫を見たらすぐわかりますよね。それと同じで、中心市街地でシャッター街。あれは死んでいるみたいな話であるわけです。ところが仙台の中心市街地は人がいっぱい歩いていて、うわあっと活力があるのです。見たらわかるのです。B/Cで測定してもなかなかわからないですけれども、見たらわかることというのは、例えば経済ではなくて、場合によっては文学であったり、詩であったり、哲学であったり、歌であったり、祭りであったり、例えば文化人類学的方法であったり、社会的な方法であったり、心理学的な方法であったり、経済学以上のたぐさんのものを「ちょっと声が大きくなってしまいましたけれども」我々は編み出しているわけですから、そういうものを総動員して活力の謎というものを解いて、その活力を上げるための地域計画論というものを考えていくことが必要なのではないのかなということを非常に強く確信している次第です。久保田さんのお話

も矢田先生のお話も、それを上げるためのものではないかなということを改めて感じた次第です。

**森杉**——ありがとうございます。市長、今のような学者のたわ言というのは、行政に役立ちそうでしょうか(笑)。

**佐々木**——全く賛同します。たわ言どころか、こうあるべきだというふうに思いますね。B/Cということ、ただ効率とか効

果だけで今までの考えているあれには、私も全く反対です。

今、東北の担う役割、私どもの青森が担う役割は、きつとあと何年かすると絶対来る。そのときに、例えば食糧の問題一つとっても、やはり自分たちで生きる道を探ってますね。癒しの問題をとつても、必ず必要とされるのが東北であり、私どもの地域だと思っております。それをさておいて効果一辺倒で計算しているB/Cは、必ず恐らく悔やむ時代が来ると私は思っていますので、今の先生のお話も全くそのとおりで、大賛同です。

**森杉**——予想に反した御発言をいただいたのでちょっと困りました(笑)。では、会場の方に発言を求めたいと思いますが、ございませんか。広域地方計画とそこにおける問題点、対応策等についての御意見、御批判、賛同の御意見を会場の方から賜りたいと思います。お手を挙げてください。

**久田**——株式会社ゼネシスの久田と申します。国交省のOB、元運輸省のOBです。きょうお伺いしていますと、東北広域圏も九州広域圏も海洋の利用という面で具体的な案がきょうの御説明の中では余りなかったようですけれども、この海洋の利用は全国計画の問題なのでしょうか。それとも広域地方計画で取り上げるべき問題なのでしょうか。

**久保田**——先ほど紹介したのは、東北の中で主要な施策の18のうちの4つしか紹介していません。「豊かな水環境と海域の環境保

全、再生利用」というところに海域の利用の話。あるいは、「東北圏の総合力が支える持続可能な農林水産業の創出」として水産業の方ですけれども、豊かな海の活用とか、結構あっちこっちに入っています。

**矢田**——九州の場合は大きいのは領土問題です。その話は国土計画ではつきり出すというのが全国計画の基本姿勢です。そこをあいまいにしていると領土問題に対する姿勢の弱点を突かれてくる。それは九州独自には扱えない問題ですが、そこを地方計画の中でどう位置づけるか非常に厳しいところ。です。

**山田**——中央大学の山田と申します。どなたに質問すればいいかわからないのですが、東京以外でこういう会をやりますと、地方の自立だとかという言葉で物すごく盛り上がります。しかし、一方で東京がそれほど伸びているかというと、株の売買高で言えばロンドン、ニューヨーク、次が香港で、東京は世界の9位ですね。このように東京が世界でトップ級のものとはほとんどなくなりつつある。税収入の減少で、政府開発援助などというODAは去年のベースで世界の5位と。ことしそのまま行くと15位になってしまふ。つまり、国全体としての勢いというものが確実に落ちつつある中で、今まで東京が引つ張ってきたという部分をどうするのか。

つまり、非常に効率のいい、大都市圏を中心とした集金システムというものが引つ張ってきたけれども、それを残さないと国

全体の勢いが全部消えてしまわないか。東京というのはそれほど自立的にできているわけではなく、いろいろなところからのサポートでできているので、そのサポート部分も考えないと国全体としてはほとんど転がり落ちるのではないかと思うのです。その辺のバランスをひとつお聞きしたい。

もう1つはB/Cです。私、東京都とか千葉県とかの事業評価委員をしています。そこでの事業評価はB/Cでしかやりませんけれども、実は土木技術者がBの部分をほとんど意識しない。個々の技術者にBを聞いても、何のためにやっているのかよくわからない。一部のちよこつとした人がBを考えただけで、現実にはやっているエンジニアがBを意識することはほとんどない。これが現実なので、B/Cでは評価できないもつと何かがあるということには私も賛成なのですが、それ以前に、土木技術者がBを意識することが余りないというのが現実なので、これはちょっと厄介な問題だなと思っております。これは藤井先生にお聞きしたい。

**藤井**——前者の方もすこし申し上げてよろしいですか。先ほど活力のお話をいたしました。佐々木市長の方から、だからこそいろいろな地域のために貢献するのだというお話をいただきました。活力の構造はそうなっていると思うのですね。

また社会学で恐縮ですが、エミール・デュルケムというすぐく有名な社会学者が「自殺論」という結構物騒な名前の本を書

いています。それは社会学者として、どの国に自殺が多いかということ調べたのですね。そうすると、個人主義が多い国ほど自殺が多くなるという統計があるのですね。すなわち、他者に貢献しようと思わないと死んでしまうのです。彼はこれを、他者に貢献しようという気がない人間ほど活力が低下するので死んでしまうと言っているのです。もう100年ぐらい前の話なのですけれども、自殺の統計というのを活力の統計として彼はずっとやっているのですね。

他者に役に立とうと思っていないやっは、ずっと引きこもりみたいなものですね。引きこもりは、活力ない状況の典型ですよね。やはり人に「君、何かやってくれ」と言われると「それじゃ、やろう」とかといって人間の活力というのは出てくると同じように、地域というものは国に役に立つのだという思いがどこかにないと、その地域の活力自体が根からなくなるのです。それがなくなった瞬間に国力全体もなくなるという構造がある。

幕末のときだって、今「篤姫」でやっているんですけども、薩摩の人も長州の人もみんな国のことを考えていたわけですから、こそすごい活力が出てきたわけで、国力を保つためには、やはり地方の人間が東京のことを思いやる。東京の人間は地方のことを思いやる。そして、どの地域も日本国のことを考えるという構造を、夢のような話ですけれども、もしそんなことがあれば、本当の国力というのが出てくるのではないかな

と思います。

**森杉**——どなたか、東京のあり方、お願いします。

**矢田**——国土審議会ですと20年ぐらい、均衡ある発展ということでの今の哲学が常に議論になりました。要するに、東京で税金を取って、地方にインフラ整備をして再配分するというのが国土政策だったのですが、90年代になって国際競争力における東京の地位ということで、最大の頭をぶっ叩いて、そして地方にはらまいてどうするか。この揺り返しがあつて「均衡ある国土の発展」という言葉は一切消えています。

ただ、私から見ると、今までの東京の成長というのは人材も資源も徹底的に国土のネットワークの中で集権化してきた結果だと思っています。義務教育を整備し、大学を地方に整備し、そして、いろいろなところで生まれた人たちの能力をその中で活性化させて効率的に大都市で集積して、世界競争に勝っていくシステム。言葉は悪いですが、これ以上の収奪というのは、もう限界なのだと私は思っています。

このような国土構造を続けている限り、地方は疲弊していくとはつきりしていますので、やはり地方の活力をきっちりやって、その上のトップとしての東京を構築していくべきです。依然としてロンドンとの競争の中で云々というのはもはや私は限界だと思っています。もう一回、急がば回れで、森林、水、集落から、そこからの活力

をつけた総和として東京を担ぐという構造をつくり出さないと、今までのような構造をずっと続けるのはほぼ限界だと思っています。そういう点では自立的なブロック構造というのを哲学的に出していると思っております。

**森杉**——この御意見は核心的なところですね。これまでの均衡ある国土の発展をねらった全国総合計画とは全く違う格好で、今回の国土形成計画が自立ある広域地方圏を目標にしているのですが、これが果たして日本全体の経済効率を上げるのかどうか。ほんとにそうなるだろうかということ。検証されておらず、必ずしもまだわかっていない。矢田先生はそれしかないとおっしゃるのですけれども、皆様の中にも色々な考え方があろうかと思えます。さらにこの点についての御意見をいただきたいと思いますが、よろしいですか。ご意見がないようですので次にまいります。

### 「東北発コンパクトシティ」 青森市の例

**森杉**——第2部として、今度は主な施策についての御紹介と御意見をいただきましたと思います。まず、今回提案されました計画の中の具体的なイメージを持つために、具体的な実践をしておられる紹介を行いたいと思います。

最初に、青森市長の佐々木さんをお願いします。すでに実践しておられるコンパクトシティについて、動機、中心市街地の活性化

の状況、郊外店舗の問題、限界集落からの撤退作戦の絡み等も含めて御紹介をいただければと思います。

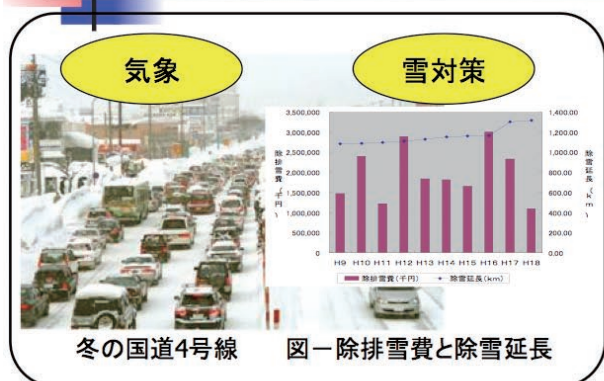
**佐々木**——青森市は3年前の平成18年10月に合併して中核市へ移行しました。人口が30万を超えているわけです。非常に広い市域で824km<sup>2</sup>。東京23区の1・33倍ぐらいでしょうか。八甲田連峰国立公園の一角ですが、陸奥湾、八甲田連峰に囲まれた都市です。3次産業あるいはリングの生産が全国トップクラスです。

もう一つの特徴は、県庁所在都市としては唯一青森市全域が特別豪雪地帯に指定されているということです。その雪の状況はというと、平成16年度に累積で降雪10m43cmを記録しています。平成12年も10m降っています。たびたび10mクラスの雪がこの青森市内全域に降るわけですね。山の中ではなくて街に降るわけですね。したがって、除雪をしなければいけません。1晩に数10cm降っても、翌日活動できるようにならなければならないという状況が起きるわけです。

この除雪の市道総延長が1300kmを超えます。歩道を入れますと1千数100kmです。青森市から岡山までの距離に匹敵します。それを1晩で除雪しなければ身動きがとれないのです。費用が莫大にかかるわけです。

このままでいったら高齢化もどんどん進んで、現状では高齢化率が22%ですが、あと20年もすると5人に1人が4人に1人にな

# まちづくりの基本理念 「コンパクトシティの形成」



市街地の拡大に伴う雪対策費用の増大

## コンパクトシティの発想

- インナー (Inner-City) ■ 都市づくり理念 「コンパクト・シティ」を具体化
- ミッド (Mid-City) ■ 都市づくりの方向を市街地の内側に向ける、機能的で効率的な都市構造
- アウトター (Outer-City) ■ 都市を3つに区分し、地区の特性に応じた都市整備推進

図5

るでしょう。そうすると、雪が降って高齢化が進んで、生活も確保しなければいかぬから予算をかけて除雪する。そういうことを繰り返していったのでは緩くないということ、考えたのがコンパクトシティです。

(図5)

今まではどんどん広がっていた町ですが、これを、これ以上上げない、むしろ集めるというところで、拡散する都市計画から集める都市計画に180度方向を転換したわけです。その基本理念がコンパクトシティということです。

非常に広い地域の大体72%は林野です。したがって、非常にすばらしい恵まれた自然環境があり、農地も広がっているわけですから、これをこれ以上破壊せず将来に備えていこうではないかということ。町はみんなて共有してそこでやっつけようということ。

そういうことから、みんなて使う中心市街地は、交流できる、楽しみがある、場合によつては町暮らしをする、そのために歩いてみんな用を足せるような町、ウォーカーブルタウンにしようということ。中心市街地の活性化計画をつくったわけです。

私が市長になったのが平成元年ですが、そのときには「いつまでも住んでいたい、いつか住んでみたいうれしい町をみんなてつくろう」という、これが私のスローガンでした。これを今風に言い換えれば、まさに持続可能な都市形成ということになります。

そして、それをみんなてということは協働です。つまり、この協働、そして自立しようということ。そして最初の10年は、雪の課題に対応するために方向性を模索しようということ、まず意識改革をやりました。それから次の10年間は、その実践に入ったのです。

これからは、町づくりから町使い、町育てへ進化して、コンパクトシティの仕上げに入ろうというのがこれからの10年です。

(図6)

完成形に向かって2つの視点と3つの戦略を持ってあります。町づくりだけではなくて、今あるストックを有効に活用する町使い。そして、それからさらに「育てる」という視点です。そして、そのための戦略として、一つ目は公共交通の整備、すなわち人と環境に優しい総合交通戦略、特に農村と都心をつなぐ交通。二つ目は地域情報ネットワークの構築と魅力ある都市機能の高度化、特に都心居住。三つ目は環境保全、すなわち人と環境に優しい低炭素社会の実現です。コンパクトシティそのものは、基本的にはこういう方向に向かう考え方もあるわけですね。そして、それを実現するためには市民と行政のパートナーシップ。つまり、協働でこれを1つの完成形へ向けての戦略にしようということ。

そういうことで大体今まで進んできたわけですが、最近ではコンパクトシティが目覚めてひたすら歩いている感があることを大変心配しております。自分たちの持つ

# コンパクトシティの完成形へ

## 2つの視点 と 3つの戦略

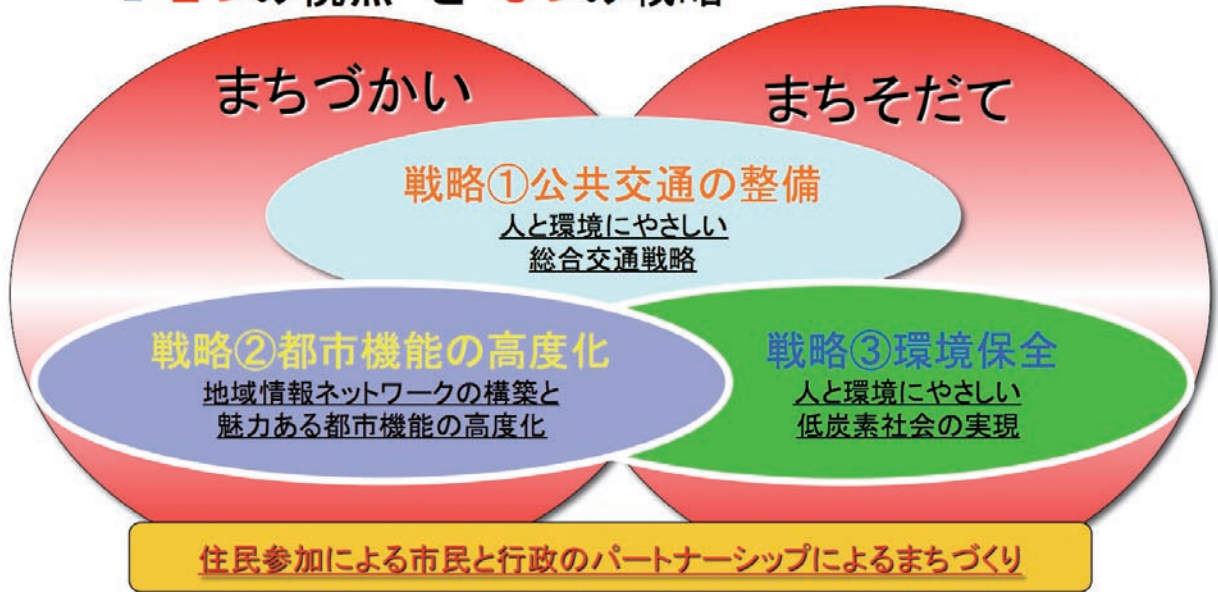


図6

ている固有の環境の中で、より活力ある持続可能な町とするためにはどういう方法が一番いいのかということを考えて上で、それがコンパクトシティであれば結構だと思いのですが、コンパクトシティの言葉だけがひとり歩きしてそれが目的化すると決してハッピーなことにならないということをちよっと危惧しているところです。余計なことですが申し上げました。

**森杉**——ありがとうございます。

まさに、広域地方計画のプロジェクトのお手本中のお手本で、しかも警告までいただきました。

具体的なお話をいただきましたので、ビットな感覚ある間に御質問とか御意見を賜るといいのではないかと思います。

**大西**——道路経済研究所の大西と申します。今の佐々木市長の市域の土地利用計画、非常に興味深く聞きました。

その中で、インナー、ミッド、アウターというふうに分けられて、それぞれの土地利用の方針を出されて、特にアウターの部分につきまして土地利用の規制をしていくというようなお考えでやられてきたということ、非常にめり張りのきいた方針かと思うのですが、アウターで土地利用の規制をするときに、例えばその土地所有者とか利用が進まなくて、例えば地価にも影響してくるか、そのような利害関係が出てくるかと思うのですけれども、その辺の政策の進め方というところに何か御苦労はなかったのでしょうか。

**佐々木**——大変御苦労がありました(笑)。

さっき申し上げたように、10年かけて市民の意識啓発をするという下地づくりは大変な作業でした。それから、土地利用の個人的な利害の問題もさることながら、集落が昭和30年代に合併してできたのが青森市の地勢です。ですから、そこには今もちゃんと農村と集落が残っておるのです。それから、その内側のミッドのところも新開発された地域として残っており、そういうところにも人が結構いるのです。

そういう状況で、どうしたら公平にチャンスを与えられるかということとして、この20年間で私はブロック別に、従来は生涯学習センター、社会教育センターといった市民センターを、そのブロックの人が自分たちの生涯学習をしっかりとできるように、相当お金をかけて12カ所設置してきました。20年でほとんどそれは一巡しまして、そこで日常的な自分たちの生涯学習が十分できるような状況をつくったのです。

また、依然として降る雪ですから、この雪にお金がどれだけかかるか市民も十分わかっておりますから、散漫な、ただ広げる都市計画ではやはり限界だということも感じていただけました。そういうことから、個人的な利害で俺の土地の値段が下がるからだめだということは、なかなか声が出しにくいという状況が10年間でできたというふうに思っております。そのかわり、市民サービスが低下しないように、市役所

の窓口も置いた、生涯学習センターをブロック別にしっかりとつくったという投資したのです。

その結果、10年かかりましたけれども、10年たつていわゆる土地利用計画の都市マスタープランをつくるときに、コンパクトシティという基本理念にした都市マスタープランをつくって、議会にかけて、正式に議決をして、そしてスタートしたということとして、下地づくりには大変な金もかかり苦労もしましたけれども、そういう手間暇かけたという結果が今になっているということです。

私、20年、市長をやっていますということとを最初に申し上げましたが、大体、行政の長というのは8年とか、長くても10年で替われとって替わっているところが多いのです。選挙で替わりますと、前の人の後を継ぎたい人はまだいいのですけれども、反対の人が上がると、前の人がやったことは絶対やりたがらないのですよ。みんな御破算にするのですよ。ですから、いつも堂々めぐりしている町が全国にいっぱいありますね。それでは私の今やっているこの構想は絶対実現できないということだと思います。

**森杉**——多選のメリットですね笑。ありがとうございます。ほかにございますか。

「他への貢献」

**鷹巣**——武蔵工業大学の鷹巣といいます。が、佐々木市長にお聞きするのがいいの

よくわからないのですけれども、先ほどの御説明の中に最後の方に環境保全の話が出ていたと思うのですけれども、思いつきなのですが、これはブロック全体、東北の特性の1つではないかと思うのですけれども、例えば森林を倍にするから、東京からお金をもらって日本のCO<sub>2</sub>削減の寄与をするとか、東北は全国に貢献するのだから、貢献してきただけというふうなお話があるとすれば、そういうような話というのは議論として東北ではないのかどうかということをお聞きしたいのです。

**佐々木**——私どもの森林の考え方でけれども、自分たちのために私どもは森林の保全をしているという立場です。世のため人のためにという大業なことではなくて。

それは何かといいますと、青森市の水道水ですね。これは1984年に当時の厚生省の外郭で「おいしい水研究会」が全国の名立たる水道を集めて、利き酒ならぬ利き水をやった結果、万票に近い票を集めて、特にすぐれておいしいという評価をいただいた。そういう水道を持っているのです。これはちょうど99周年たっている水道ですが。そして、それは、水源が八甲田山のふもとからこんなこと出る伏流水なのです。それを基本的な水源にしているわけです。それを今では日本一おいしい水道水だということでも市民の誇りにしていただいています。私、市長になってそれを発見しまして、言いふらしたらそうだったのですけれども、ところがよくよく調べてみると、これが

もみずくなくなったらどうしようかということですね。

そこで、いろいろ計画して、水源と、その水源の涵養も1630ha、網をかけて、そして、全部調べた結果、流域に影響しそうな民有林を12年かけて全部、市の水道部のものにしました。ところが、切られた跡が結構あるのですね。それをどうしようかと言ったら、植林しようということになった。それで、ブナ類の植林を始めたのが平成4年からです。これまで17年。大体、年に1万本。市民が9000人参加して、7000万円の金も出して、汗をかいて「植えましよう」「植えましよう」で、10何年間で10何万本植えましました。まだまだこれから続きます。そういう形で、自分たちがいたたく水道の水だから自分たちでそれを保全しようではないかということ、ずっとこれをやった。大変すばらしいことです。子供さんも家族も皆、参加してやっていたかったです。

結果としてどうなったか。確かにいい水は残せるわけですが、それが逆に、今度は川を伝わって流れて陸奥湾に入っていきます。そうすると、すばらしいミネラル水が入っていくと植物プランクトンがすごく発生するので、ホタテが食べて、陸奥湾のホタテは日本一甘くておいしいと、今、評価をいただいているのです。

宮城県の畠山さんというカキの漁師さんが昔から、森をつくって、いいカキをとるのだ、「森は海の恋人だ」ということでおやり

になっていますが、あれの青森版を私もやって、結果として陸奥湾のホタテは日本一甘くておいしいということになっています。つまり循環ですね。「循環」「持続」「協働」「自立」というのが私のキーワードで、それをきちっとして我々はやっていこうねという合意をして今やっている。実例の1つを申し上げます。

**藤井**——鷹巣さんの御質問は非常に重要な御質問で、重要なポイントをおっしゃったなと思います。と申しますのは、日本国近代政府ができたときにつくった政府省庁の名前は外務省と内務省なのです。これは何かというと、国というものは外務のことを徹底的に考えることに力を半分使、内側のことを徹底的に考えることに半分、力を使うべきなので、そこで初めて国というものができてナショナルというものが屹立して、インターナショナルができるということができるわけです。同じような構造がインターリージョナリズム、地産主義というところにもきつとあって、地域というものをきちんと屹立させて、例えば道州制なのかもしれないですけども、地域というものをきちんと活力あるものにしたときに、そこで重要になってくるのは、それ以外の周囲に対してどういう貢献ができるのか、日本国というものに対してどういう貢献ができるかということを考えることが本来は必ずこの地域計画に入ってくるべきだと思うのです。僕は国土形成計画の委員とかに何もなっていないのでこん

なことをどこでも見たことがないのですけれども、これも学生にはいつも言っているところですよ。

したがって、今佐々木市長がおっしゃったように、地域の環境を保全するという内向きの議論をきちんとしながら、その上で、それと同じぐらいの力を東北以外の圏域にどういう貢献ができるのか、日本にどういう貢献ができるのか。さらに、日本を飛び越えてアジアに、世界にどういう貢献ができるのかという気概を持った計画論というものを立てているならば、今御質問をいただいたようなCO<sub>2</sub>というものは、例えば東北で木を植えるということを通じて貢献するのだという議論も出てくるでしょうし、あるいは、温暖化が進んできたら、東北はちょっと寒いのでちょうどいいぐらいの場所になりますよとか、あるいは関東大震災が起きたときの都市機能は東北で担うのだとか、あるいは関東のエネルギー供給基地は東北で担うのだとか、あるいは、これが日本の国策でロシアと外交するとき、それを担うのは東北なのだということ、東北が誰々ときき合うのではなくて、日本の中のある役割を担うのだという視点の議論が計画の中の半分はあつてしかるべきだと思います。その視点が今、十分あるかないかというところはこれから勉強させていただくところですよけれども、もし足りないと思えば、それを徹底的に進めていくことが必要ではないかと思えます。それが必ずや、その地域の活力につな

がるということとは間違いないと思います。森杉——ありがとうございます。また議論の範囲が広がってインターナショナルになってしまいますから、これは心にとめておきまして、この議論をたん終わらせていただきます。ありがとうございます。

### 「新たな公、新たな民」

森杉——それでは、今度は丸山さんの方から、いわゆる「新たな公」という言葉で言われているようなNPOの活動につきまして御報告をいただきます。この御報告に基づいて、話題になっている、互いに協働し助け合っていく共同体のあり方を、どんな形であるべきだろうかという具体的な事例に入っていきたいと思っております。

それでは、丸山さん、よろしくお願いいたします。

丸山——私、ノンプロフィットが嫌いでした、今日の私の肩書きとは別にもう1社、有限会社「やまこし道楽村」という会社を持っております。

これからお話しするのは、そのやまこし道楽村の活動で、これは「新たな公」などと呼べるような立派な代物ではなくて、非常に個人的な、小さな集落の年寄りたちと一緒にしている、小さな小さな活動です。

この会社のコンセプトは、道楽村が道楽者に本物の道楽を提供するという、徹底的に道楽に特化しております。会社名にある、山古志というのは、中越地震によってシンボルとなった「山古志」というものを掲げ

ました。それから、道楽村のこの「道楽」というのは、簡単に言いますと、行政に対するエクスキューズも込めて、私の道楽だからいいでしょうという意味を持っています。なぜならば、この会社は、中越地震からの復興支援のためにもともと立ち上がった会社なので、実は、これを始めたときに一番批判したのが行政でした。なぜ民間の一人のあなたが、地震の被災者の支援や災害復興をするのだ。それは本来、行政の仕事ではないかと、大分批判を受けました。そのときに、いいではないかと、私の道楽なのだから、私のお金も労力もノウハウも時間も使って、最後に自分で責任取ってやるからいいではないかという非常に個人的な活動という意味も「道楽」に込められています。

きっかけは中越地震でした。2004年の10月23日。私がこの会社を立ち上げた理由は、まず1つは、アメリカで2度の地震の体験からです。被災者として。そして、その大型地震を受けた後、地域がどうなっているか。また、そこでしか暮らせない人たちが被災するとどうなってしまうかを目の当たりにしてきたのです。そして、そこでしか暮らせない人達をどうサポートしてゆかべきかも経験している。だから、それを知っている者が黙ったままでもいいのか、これは放っておけないという気持ちがあったのです。

もう1つは、先ほどB/Cの話がありましたけれども、山古志はおよそ人口

1700人ぐらいしかいないのですが、多分、道路だけの復旧で100億ぐらい、砂防工事だけで45億。山古志だけでかなりの公的資金が投入されている。B/Cと考えると、1700人に100億以上と費用対効果は当然低いという話になる。既に地震前に過疎高齢化が進んでいた山古志が、いずればなくなってしまう運命であれば、投入したお金の意味はなくなってしまう。何としても地震後も山古志が残らなければ、また未来永劫続かなければ、あのお金は意味がなくなってしまうのです。もちろん、山古志という上流を守れば、下流が守られるという意味では、莫大な資金の投入はリーズナブルであるが、当時、一般にそれを理解する人は少なかったと思います。国交省のエリートすら、理解せずにいました。

実は地震というのは、その地域が抱えている問題点とか弱点を見事に如実に浮き彫りにさせるといえるものなのです。この山古志で見えたものは何かというと、そこでしか暮らせない人たちが、しかも、総合力で生きている人たちはそこに戻れないと生きて行けないということでした。補足すると、総合力とは、自給自足で、わずかな米、畑、そして山の恵み、そしてわずかな年金の総合力でバランスよく暮らしていた。ところがそれが震災によって見事に崩れてしまったのです。そうすると、そこでしか暮らせない人たちは、その後どうしていくのだという現実がありました。

これはどこの中山間地にも共通する過

疎、高齢、農業の衰退、そしてどこも限界集落に転落しそうな状態です。こういったものが震災で一気に顕在化してきた。地震の後に、地域自体が存続できないというような状況になってきたということなのです。ね。つまり、山古志をはじめ中山間地の被災地は、震災と過疎高齢化からの二つの復興が課題となっていました。それで最初に第一の復興では、被災地の支援が大事だろうと。

その中で、このプロデュースのところが赤丸で「山古志あねさの会」というのがありますが、これはまさに応急復旧が終わった被災地山古志の中で、そこでしか暮らせない高齢者と女性が出たなりわいを再生するきっかけを作ろうと考えました。具体的には、再生するための原資を稼ごうと年寄りと女性だけで結成した会なのです。応急復旧したばかりの被災地山古志の中で稼ごうというものです。それは何かといいますが、被災地を視察に来るとか調査に来る方たちを被災地で被災者がおもてなししようと。週に23日の稼働で月間300人ぐらいのお客様をしかもランチだけでお迎えました。そこに、オプショナルメニューとして、震災語り部や被災地ガイドなど特に年寄りはお小遣いを稼いでもらいました。

そんな形で、とりあえず山に帰るまでの原資稼ぎをしようということで、まずはなりわい、再生のきっかけをつくることで被災地の支援をしてきたということです。

(図7)

次に、過疎高齢化、限界集落からの脱却があります。私が拠点にしている山古志村の小松倉集落というところは、手掘りのトンネル、中山隧道というのがあるところなのですが、地震を機に22軒あったのが11軒になってしまいました。平均年齢が68歳。40代の私が引越しても全く変わらないというくらい高齢化をしているところなのです。ここなどは真つ先に山古志の中では消えていく状況でした。ここをモデルとして何が出来るかを考えました。

では、そのためには何が必要かと考えたときに、もともと中山間地の集落がだんだん弱体化していったのは何かというと、食えないから人がおいていったということ。食えないから、若者が夢を持ってないから都会へ出ていったということ。それから、またそれを戻せばいいのだな。つまり、食えなかったのなら、今度は食える仕組みをつくって、人の流れを逆にすればいいのではないかと思ったのです。

しかも、雇用と金を生む場所というのは無視されない。小さい地域でも、行政も当然、無視しないと思うのです。ですから、食える仕組みをつくっていくしかないではないかというのが私の考えたことです。

(図8)

そのためにどう考えたかというところ、今までの常識や思い込みを変えてみるしかないなということ。労働力として町へ人が流れていったのを、町から人を引っ張って

くればいいのか。あわせて、顧客としても都会から、東京から、人を引っ張ってくればいいのかという考えです。とかく行政が中山間地の活性化で定住人口を増やそうとかと一生懸命言うのですけれども、皆さん、山に住んだことありますか。私、実際に住んでみて思ったのですけれども雪国の限界集落に住むのは並大抵のことではありません。雪は多いし、山崩れはるし虫は多いし、猪や啄木鳥も来るし自然との折り合いをつけるのはなかなか難しい。ですから、定住人口はいいやと。あきらめよう。よほど物好きでないと住まない。であれば、就業人口、その地域にかかわる人口を増やしていけばいいではないかというのが考えなのです。

それから、年寄りだから何もできないではなくて、年寄りが死ぬまで現役でいられる方法を考えればいいし、山ならではの仕事で食える仕組みをつくっていくというように発想を転換してみた。そうすると結構いろいろ見えてくるのです。

それは、この山の中の中山間地の限界集落が生き残っていくためにはどうするか。いったら、1つは、安い田舎を捨てていくしかない。都会の人は、田舎に安さを求めてきました。実際、遊びに来た人でも、直売の野菜などの価格を「いや、あっちの地域はもつと安かった」と言うわけですね。そかしそれは、田舎もそこに甘んじていたところがある。どうせ田舎だからとよって、思い切って質を追求してそれにあわせ

て価格を上げていけば、安い田舎を捨てることができる。この考えを私は、私が小松倉で経営する道楽カフェで実践しているのですが、高くても質が良ければわざわざ食事に来てくれる。田舎の質を上げて、稼ぐという方法もある。すでに田舎間競争も始まっているので、同じ質で競争しても後発組の小さなところは負けてしまうのです。ですから、思い切って異質の競争をするという意味で質を追求していくことが必要かと思っんです。

それから、もう1つ。我々は人づくりに力を入れています。この後、例えばビジネスモデルがもし成功したとしたら、これを担っていく人づくりをしていかなければいけない。私達は山で人をつくる。山で学んで、山で成長して、世界へ羽ばたいていくような人を育てていきたい。実際に今、私たちは、大学や企業の研修などもこの山で請け負っております。

さらに、もう1つは、山でしか出来ない、なりわいづくり。人と同じことをしてもダメなので、付加価値を超えるような製品、超付加価値を持った製品やサービスを提供していくしかないのではないかなというふうな考えでおります。

(図9)

その中のプロジェクトの1つとして今着手しているものを紹介します。新潟県の県花はユキツバキです。すでにツバキを使ってツバキ油はつくられていますけれども、それらのツバキ油はほとんどがヤブツバキです



## 見えてきた現実、「限界」は消える運命か？

- 限界集落
  - 何が限界か？ 人口？ 年齢構成？ 産業？
  - 誰が限界だと決めたのか？
  - 限界を超えて存続するには何が必要？
- 「食える仕組み」が必要
  - 雇用と金を生む場所は、無視されない

図7



## 常識・思いこみを変えてみると…

### 常識

- 町への人の流出
- 定住人口の増
- 定年で退職
- 山に仕事はない
- 山から町へ通勤



### 常識の転換

- 町からの人の流入
- 就業人口の増
- 死ぬまで現役
- 山ならではの仕事がある
- 町から山へ通勤

図8



## 「事例1」OKOSHIプロジェクト 雪椿—ユキツバキ



- 椿油(カメリアオイル)
  - 和製オリーブオイル。主に整髪料、スキンケアに使用されている(菰椿が中心)
- 雪椿(スノーカメリア)
  - 豪雪地適応変種。枝しなやか、花卉水平に。

「ユキツバキ・オイル」の製造  
豪雪・小松倉から、最高級の食用油を。

図9

が、私の考えているのは、豪雪地帯の山古志で育つ雪椿で油をとるプロジェクトです。山古志、特にこの小松倉というのは耕作放棄地も多いです。そこにプラス地震で傷んだ土地があり、高齢化でますます荒地が増えるでしょう。こういったところにも雪椿が適しているというのがわかったのですね。

雪椿は、いろいろ調べましたら、非常に高付加価値がつけられる代物ということが分かりまして、ここでユキツバキオイルをつくって最高級のオリーブオイルに匹敵するような食用油をつくっていかうというふう

に考えました、高オレイン酸、植物ステロールなど、特保になり得る成分を持っているのです。酸化しない、体がさびない、若くいられるというのは人間の悲願ですので、超付加価値品になる可能性が非常に高いということですね。

もう一つ、なぜ雪椿かというと、種を拾うだけでいいのですね。これはどういうことかという点、年寄りでもお金稼ぎができるのです。種を拾うだけでお金稼ぎができる。早い話、種を拾うことが出来る限りは現役でいられる。これも、高齢者に向けて

いると思ったのです。ただ、高齢化しているこの小松倉では、お年寄りができる仕事は限られています。では、種を拾う以外の仕事を誰が担うかというと、ここで町から人を雇うことが出来ると私は考えました。

油を絞るとか、精製するとか、それから商品化していくなどは、町からの雇用でまかなってゆける。1つ目をつけている人材としては、子育て中のお母さんがいいなと。どうしてかという点、彼女たちは子供を預けないと働けないのですが、山であれば年寄りがいるので、子供を連れてきてもらっ

て、年寄りは種を拾って、子供の面倒を見てベビーシッターしている間に、お母さんたちはパートで油を絞ったり商品化したりすればいいのではないかと考えております。

この話をすると、皆さん「本当に山古志に働きに来るの？」とおっしゃいますが、私の道楽カフェには実際に若い子が町から通勤してくるのです。魅力は何かというと、一つは、普段会えないような素敵なお客様が来る、それにおしゃれな職場、何よりも時給が町より良いからでしょう。山に、それなりの

条件と整えた場をつくれれば人は働きにくるという証明になると思います。

その中で、これからの目標は、大量生産をせず、しかも、その価値をわかつて対価を払ってくださる富裕層へターゲットで売り出していけるブランド商品を生み出したいです。限界集落は他所と同じことをしても勝ち目はありませんから。

最後に、また私のコンセプトに戻りましたが、今までお話しした事例は私達の活動の一部ですが、これからは、行政が仕事として動くよりも、個人がやむにやまれず立ち上がるとか、または、私みたいに「私の道楽だからいいじゃない。楽しいんだしさ」というような超個人的な活動の時代ではないでしょうか。もしかしたらこれは「新たな民」の時代かなと私は思っているのです。やむにやまれず、見られないからやっちゃったとか、楽しいからやっちゃった、いいじゃない、という個人的な活動が、結果的にたくさんの方の人のメリットになって、公に繋がってゆく時代になってくるのではないかと。それが、私が考える、「新たな公」であります。

新たな公を考えるとときに、道楽。楽しい、もキーワードになってくるのではないかなというふうに思います。

**森杉**——ありがとうございます。ほんとうに、道楽者が道楽をなさっておられることがよくわかりました。「新たな民」というキーワードまでいただきました。大変感謝しております。

せっかくですので、御質問、御意見、コメント等、今の丸山さんのお話に対して伺いたいと思いますが、ごさいませんか。

**八木**——災害交通研の八木と申します。

今の丸山さんのお話を聞いて大変興味深く感じたのですが、最初、藤井先生が、活力を出していくということが非常に重要だとおっしゃっていたのですが、そういうのは人と人のかかり合いなのかと思ってしまうのですが、その1つの方法論として、青森市の佐々木市長がやられているような、そこに今まで住まれている方の距離を近くして活力を生んでいくという方法と、東京のようによそ者をがんがん入れていって密度を高めるといったやり方があるのかなと思つたのです。どちらかというと丸山さんのやられているのは、外からよそ者を連れてきて密度を高めるといったやり方だと思つたのですが、特に山古志村のように非常に人口の少ないところだと、外からの人を受け入れるというのがなかなかやりにくいような土地なのではないかと。そういう中でそういうことを成功させられているところ非常に興味を感じたのですけれども、そういうところの何か秘訣のようなものがございましたらお聞かせください。

**丸山**——おっしゃるとおり、非常に閉鎖的なのです。ただ、たまたま1つよかったのは、やはり地震がこれは非常にきっかけだったと思うのです。地震によってパカッと割れてしまったと

いうか、あれだけのダメージを受けますと、とやかく言っていられない。人を入れないとか、あの嫌だ、この嫌だなどと言っていられないですね。

それがあって、人間は非常に究極の状況になると、誰かの手でもかりたいというような状況も出てくる。だから、たまたまこの地震が1つのきっかけではあったのではないかなと思います。

**岡田**——岡田と申します。丸山先生のお話を聞いて大変感動いたしました。それを一言申し上げたくて手を挙げた次第です。どうもありがとうございます(拍手)。

**森杉**——ありがとうございます。今、岡田さんが大変いいまとめをいただきましたので、これで終わりたいと思います。

正直なところ、新たな公につきましてはもう少し時間をとって議論をいただきたいと思つておりましたが、残念ながら時間が迫ってまいりましたので、この辺で終わらせていただきます。

キーワードだけ思いつくままに並べてみますと、自立する圏域構造ということの方向性はやはり必要であり、東北では新潟を含むことの問題、今後ますます新潟を重視することが必要だというお話がありました。

国際交流の観点でもかなり東北地方は進んでいるということですが、その中で出てきた問題としては、前からあったのですけれども、特に高速道路網のネットワークに

おけるリダンダンシー状況について、今後、位置づけていく必要があり、その場合に現在のB/Cのあり方が問題だと。

何も言えなかったものでちょっと言いたいのですが、僕に言わせると、リダンダンシーというBの計算を行うことができないことが大きな問題であって、B/Cの考え方そのものは間違いないはずですが、すみません、これは一言、是非言いたかったものですから、ちょっとついでに言つてしまいました。

それから、特に「新たな民」という考え方、あるいはコンパクトシティのあり方についても、青森はコンパクトシティという格好の概念で走りまわりましたが、他の都市においてほんとにコンパクトシティという概念でいいのでしょうか。それに近いかもしれませんが、念のため、もう1つ加えたような概念での構想が要るのではないかとお話を伺つたように思います。

まだいっぱい残っているかも知れませんが、もうすぐ交流会でお酒が待っておりますので、この辺で終わらせていただきます。ありがとうございます。

皆様方、御清聴、御意見、大変ありがとうございます(拍手)

※本稿はオリジナルの討論会の議事録を、森杉壽芳(東北大学大学院経済学研究科 特任教授)と京谷孝史(東北大学大学院工学研究科 教授)が編集したものである。