

日本海にぎわい・交流海道ネットワーク シンポジウム

パネルディスカッション

テーマ：「日本海沿岸地域の“きずな”と“にぎわい”が日本を救う」

〔コーディネーター〕：朝日新聞大阪本社 社会グループ

関西総合面編集長 大峯 伸之

〔パネリスト〕：東京大学大学院教授 家田 仁

：立教大学教授 清水 慎一

：社団法人 京都経済同友会 常任幹事 上村多恵子

：舞鶴市長 多々見良三



朝日新聞の大峯と申します。よろしくお願ひいたします。

歴史のある港湾都市、先ほどの清水先生のお話では世界に通用する観光地になり得るという舞鶴のまちにパネラーの先生方とお邪魔をさせていただいて、シンポジウムを開かせていただけますことを、大変光栄に思っております。

先ほどの清水先生の基調講演、それから海上自衛隊、海上保安庁からの非常に生々しい災害支援活動の報告を受けまして、「日本海沿岸地域の“きずな”と“にぎわい”が日本を救う」というテーマでシンポジウムに入ります。キーワードは“きずな”、それから“にぎわい”でありまして、先ほどのお話で、普段からの“きずな”を深めていくことが大事であり、“きずな”が深まらないと“にぎわい”も生まれないという本当に参考になるご示唆をいただきまして、ほかの3人の方々からも、また違った観点からご意見を聞かせていただけるものだと思っております。

最初に“きずな”のほうから議論に入らせていただこうと思います。もう既に何度もお話がありましたように、今年の3月11日に東日本大震災が発生いたしました。とりわけ、その地震と津波によって東日本太平洋側の港湾、道路、それから鉄道、そういった物流インフラが被災をし、物流が寸断されました。

そこに、先程からそれぞれお話がありましたように緊急物資の輸送などに、日本海側の港湾、あるいは道路、鉄道が一役買ったということでもあります。物流の面において日本海側が太平洋側を支えた。言い換えると多重性を発揮したということになるのかなと思います。結果として、「日本中で、それぞれの地域が“きずな”で結ばれた。」と言えるのではないかと思います。

最初に、舞鶴市長でいらっしゃる多々見様の方から、舞鶴市、それから舞鶴港の現状を踏まえながら、“きずな”というのを切り口にしていただいてご発言をいただきたいと思います。よろしくお願いします。



<多々見市長>

それでは私の方から、“きずな”という切り口で、今年3月に発生いたしました東日本大震災における舞鶴市の対応についてご説明をさせていただきます。

舞鶴市では、3月11日の震災発生を受け、直ちに関係課を集め連絡調整会議を開催するとともに、同日の夕方、職員14名と車両4台による緊急消防援助隊を南三陸町に派遣いたしました。

更に、14日には第2次緊急消防援助隊10名を派遣するとともに、翌15日には舞鶴市災害支援対策本部を設置し、16日には水道部職員2名及び給水車を1台、盛岡市に派遣いたしました。

その後も消防の活動は継続するとともに、水道部の職員や給水車、さらには保健師を現地に派遣する一方で、市の施設での支援物資の受付を開始し、京都府を通じて被災地へ搬送いたしております。

現在は職員派遣等の支援活動は行っておりませんが、先日、千葉県木更津で行われた港湾都市会議において、その場におられました前の大船渡市長様から、『食料は送ってくれるけどおむつが足りず、老人介護施設では非常に困っている』という話を聞かせていただき、地元に戻りまして、早速、方々の介護施設のご協力をいただきながら、手配・発送したところでもあります。今後もいろんな地域からの要望を聞かせていただき、必要とあれば対応できるような体制をとってまいりたいと思っております。これが今年3月に発生いたしました東日本大震災における本市の対応であります。



舞鶴港における対応に関しましては、先ほど海上自衛隊や海上保安本部による支援活動についてご紹介があったところではありますが、京都府においても京都舞鶴港東日本大震災支援対策連絡会を設置されるとともに、救援物資等に対する港湾施設使用料減免の措置が講じられたところでもあります。また、舞鶴港と北海道の小樽港を結ぶフェリー航路につきましては、日頃は関西及び西日本と北海道を結ぶ物流及び人流の大動脈として重要な役割を果たしておりますが、この震災においても支援物資や人員の輸送において活躍されたものと伺っております。

今回の震災において、舞鶴港は被災地から遠かったこともあり、貨物の輸送等において最大の機能を果たすことはありませんでしたが、1995年1月に発生しました阪神大震災においては、神戸港から最も近くに位置する日本海側の貿易港として、震災の発生直後から問い合わせの電話が港の代理店を始め、関係機関に殺到いたしました。しかしながら、当時の舞鶴港は国際埠頭がまだ建設も始まっておらず、西地区では第2から第4埠頭に加えて、喜多埠頭が一部供用を開始していた程度でありました。

当時の舞鶴港の航路としては、韓国航路とロシア及び台湾航路があり、特に韓国航路は釜山港積み替えで世界各国を結ぶことから、貨物が釜山港へ殺到しましたが、多過ぎてさばき切れずパンク状態となって、これに伴って釜山港での積み替えがうまく機能しなくなり、せつかく舞鶴港に目を向けていただいた荷主の方にもご迷惑をかけることになり、神戸港の代替機能を十分果たせなかったという残念な思いがあります。

その後、舞鶴西港の喜多埠頭が全面供用開始するとともに、昨年4月からは国際埠頭が供用開始となり、前島埠頭の増進工事も着手されるなど舞鶴港の港湾機能は着実にアップしております。

また、外貿航路についても、韓国や中国との間にコンテナ船が就航しているほかロシアとの間でも在来船が就航しており、今後とも航路網のさらなる充実に向け、貨物の確保を図ってまいりたいと考えております。

一昨日の23日に東京で行われた日本海側拠点港の応募、港湾管理者によるプレゼンテーションが行われ、山田京都府知事が計画を説明され、私も参加をいたしました。その中の説明でも、京都舞鶴港が国際コンテナ航路や国際定期等航路網を更に充実させ、関西経済圏の日本海側のゲートウェイとしての機能を強化する中で、阪神港の機能強化を図り、太平洋側港湾のリダンダンシー機能を十分に果たすことが可能になってきていると思っている次第であり、これから先、もっと“きずな”を深めることができるのではないかと考えております。

以上です。

<大峯>

ありがとうございました。

それでは続きまして、社会基盤工学をご専門にされている家田先生からご発言をお願いしたいと思います。今回のような未曾有の危機という場合に、『日本を救う』、こういう観点・視点に立った場合、日本海側、あるいはその沿岸地域において、これまで果たしてきた役割、あるいは今回果たしたという意味で、先ほど来ありました多重性機能、こういうことを踏まえまして、今後のあり方、あるいはまた新たな国土軸、

そういった観点を含めてお考えをお願いいたします。

<家田>

はい、皆さん、こんにちは。家田でございます。さっき、今日はもう来れないのではないかなと思いつつ、何とか辿り着いて、清水先生のご講演から参加させていただきました。

今、座長からお話があったようなことを簡単に、さらさらとポイントを挙げたいと思いますけれども、ただ今日のメインテーマは、もちろんそういうシリアスな話もあるんだけど、日本海の“にぎわい”とか港町の連携ということなので、こんなところからスタートしたいと思っています。

“津々浦々”という言葉がありますよね。これは“津”も“浦”も『港』という意味なんですけれども、“津々浦々”というのは、別に港とは状況が違って、『どこにでもある、どこだって』という、「どこにでも行こうや」という意味で日本語では使いますね。そのくらい日本には港があるわけです。バルクがあったり、ハーバーがあったりするわけですね。そういう所では、もちろんここにありますように物流的な機能もあれば、旅行みたいな機能もあれば、避難もすれば、観光にもなれば、それこそいろいろなことに使われているわけですね。それが日本の港町というものです。それが物凄い数があるわけです。全国で何千という数があるんです。

ちょっとおもしろいデータだと思うので、うちの卒業論文をやった、ここに右下にカワシマユリエというお名前が書いてあるんですが、この人の卒業論文、数年前のやつを紹介しますが、いろんな流行歌というのがある。アメリカ、それからイギリスでもグラミーアワードですとか、ブリッドアワードなんかとって、日本はレコード大賞ですね。そこでどんな歌がヒットしていて、その整合をずっと調べていったようです。そうすると、ここにありますように、交通のインフラに関わっているような、例えば列車とか自動車とか、ジェット、船とか、そういうことに関わっているのが、ここにあるような数字になっているんです。日本は大体3分の1。どこも大体3分の1から半分近くが交通にかかわるようなことを言っているんですね。歌の中に登場するわけです。

今度はその内訳ですけれども、これ、こっちが日本ですけれども、大体その43%ぐらいが港とか船に関係する歌なんです。この「岸壁の母」なんかもそうですし、「津軽海峡冬景色」もそうですし、要するにそういうことなんです。アメリカなんかではやっぱり少ない。それでイギリスは自動車が多い。アメリカも自動車ばかり。「ルート66」なんかがあるでしょう、ああいうやつですね。日本の中では、ぜひ、この港と船というのが物すごく人の心の根幹に触れているんだということをおわかりいただけたと思います。



ところで、今、座長からもありましたアジアの話なんですけれども、これは1820年代ぐらいから、アジアの人口の比率と、世界人口に対する比率と、アジアの所得の比率をプロットしたもので、この辺は予測です。植民地になったりしていたので、人口はいつも6割ぐらい占めているんですけども、所得は20%ぐらい下がってしまったんですね、一時期。だけどその後独立して経済躍進して、大体今この辺にいますから、人口の規模に匹敵する以上の稼ぎをアジアはしつつあるわけです。まさしくアジアの時代なんです。まさしく。そのダイナミズムの中で、日本全体もそうだし、日本の各地域も生きていかなければいけない。生きていところにチャンスがある、こういうことだと思っております。

この図は日本近辺の、コンテナが中心なんですけれども、どんなふうに物が運ばれているか。ここに点があるわけではなくて、北米ですね、アメリカはこの辺です。そこから来るのが、従来はこの辺を通ってくるのがメインなんですけれども、日本バッシングみたいなのがありまして、直接釜山に行くとか、上海に行くというのは、この日本海を通過して津軽海峡を通過してこっちへ行く。だからうまいこと日本海を使えばチャンスは極めてある。そういうのがアジアのダイナミズムの状況です。

これは実は、何年前ですかね、上村さんね、何年前かに上村先生と一緒に敦賀に行ったときに、敦賀の敦賀港駅という所が博物館みたいになっていて、そこに昔の、ちょっと暗くて見にくくて悪いんですけどもポスターが張ってあって、日本から、満州もそうだしヨーロッパまで、東京発ベルリン行きという切符が出ていたそうですけれども、特急で敦賀までぱっと来れる。それで船に乗って、ウラジオから『ぱっ』とシベリア鉄道に乗って行ってしまおう、こういうのなんですよね。こういうふうに見ますと、今度は色んな便がこうやって走っている。こういう日本海時代。日本海の海路、当時のポスターですね、最近じゃないですよ、日本海中心時代が来たと書いてあるんですね。驚きましたね。これ、たしか1990年代ならいろんなことを結構言っていた時代があったんですけども、そんなものじゃなくて1930年代からこれを行っているんですよ。要するにそういう時代に、経済的にはそういう時代に回帰していた。政治的にはまた別ですけどもね。そういう中のこの舞鶴であるというわけでありませう。

もう一つシンボリックなものを見せたいと思うんですけども、これ戦前につくられた全国的高速道路計画です。1943年につくられたものです。もちろん、それこそ軍艦ばかり造っていたわけですから、お金がなくて高速道路なんて1キロたりともつくれませんでしたけれども、当時のプランでは、これ日本海側は全部開通しているんです。それから北海道も通って稚内まで貫通しているんです。それに比べると太平洋側を照らしてみると、常磐のところも何もないし、こっちのほうにも何もない。要するに日本海なんです、当時の経済というのは。日本海が瀬戸内海みたいな面もあるんですね。それを支えるにはここを全部つなげるのがいいんだよと、そういうことですね。

それに対して専門家などで創られた最初のプランはこんなになっていまして、もちろん山陰にもないし、日本海、東北沿岸自動車道というのもないし、こんなふうなものになってしまったわけですね。それで北海道も沿岸ではなくて、むしろ内陸を通っ

ているようなプランに書き換えられている訳です。だけど、さっき言ったように時代が変わってきて、もう一回これを見直さなければいけないよというのが今の時代認識。そういうのが“きずな”なのではないかと私は思います。とりあえず以上であります。

<大峯>

ありがとうございました。歌の話から港まで思わぬ視点からのお話でございまして、ありがとうございました。

それでは、続きまして“にぎわい”のほうにテーマを移らせていただこうと思います。先ほど基調講演をいただいた清水先生のほうから、きょうのテーマである“にぎわい”が日本を救うと、こういった観点に立った場合に、日本海側の地域それぞれが持っているポテンシャル、こういったものについてお考えをお示し願えますでしょうか。

<清水>

先ほども申し上げたんですけれども、私は観光を主体に今活動しているところで、特にこれから“パイ”を増やすに当たっては、外国からのお客様を増やさなければいけないという形で、2003年に『観光立国宣言』をいたしまして、当時、2010年に1,000万人のお客様をお迎えしよう。イギリスが3,000万人、フランスが7,000万人という中



で1,000万人というのは低いんですけれども、このぐらいで、最終的にはイギリス並みの3,000万人を外国からお迎えしようということを計画したわけでありまして、

それと、いわば具体的な、推進役ということでもいろいろお手伝いしてまいりまして、中々うまくいきません。今回の原発問題、被災の関係でまた減ってしまったわけなんですけれども、私は、潜在的な可能性が日本にはまだまだたくさんあると。というのも、先ほどのアジアにおける所得の観点について家田先生からお話がありましたけれども、特に中国が突出しております。現在、中国が次から次に外国に出ておりまして、日本の海外渡航者は1,700万人いますけれども、もうはるか中国は超して、間もなく、多分もう5,000万人を超えて1億人へいくのもすぐだろうというふうに言われているんですけれども、そのときの受け皿というのは、やはり日本であるということでもあります。

現在、中国の方々は、こういう状況の中でも九州だとか沖縄、非常にたくさんの方々に来ています。問題はそこの受け皿が十分ではないということです。ですから沖縄なんか、チャーター便がたくさん中国から来ようとしているのにもかかわらず、沖縄はご承知のとおり滑走路が1本しかなくて、国内線、国際線があって、国際線のターミナルも、もう恥ずかしいぐらいに貧弱ですね。沖縄振興計画で毎年3,000億円つぎ込んでいながら、割には何でここをやらないんだということを私も思っていたんですけ

れども、過日もオペレーションの体制がないということで中国からのチャーター便をお断りしたというばかなことがあったんですけれども、そういったことも含めてインフラの問題とか大変大きいですけれども、逆に言えばそのぐらい可能性があると。一時期、博多から釜山のビートルというJR九州の高速船があって、会社に対して「いつ止めるんだ」という議論をしたんですが、今はとんでもない。これと韓国フェリーで、あそこだけで100万人。今や韓国の上陸拠点は、羽田空港、成田空港でなくて博多港であると。その割には博多港もちょっとお粗末なんですけれども、コンテナが主体ですから。そういった意味で博多港をもう少し人流の拠点にもしていただきたいということで、一度、視察で寄らせていただいたときもお話をしたことがあります。

そういった意味で、インフラの問題をもう少しきちっとしていく中で、私どものポテンシャルを具体化する必要があると思います。これは飛行機だけではなくて、船も含めてたくさんの方々が来る。それで、先ほどの“にぎわい”というのは、多分そういった交流によって基本的に出てくるのではなかろうかなと私は思います。もちろん交流によっても出てきますけれども、私は観光ですから交流によってそういったものが生まれてくるだろうと。ですから、その交流のポテンシャルをどうやって受けていくかと、そこが今、一番各地域で問われているわけですね。

先ほどおっしゃいました。この辺の資産というのはすばらしいんだと。「ゆるり ぐるり ほっこり丹後」の観光圏という形で平成20年から手を挙げられましたけれども、ちまちまとした観光でなくて、もともと世界に開かれた、ここ舞鶴、あるいはこの地域でありますけれども、そういった意味で、やっぱり世界、とりわけ中国を含めたアジアからの受け皿としてここが拠点にならなければいけない。私はそういった意識で、まちづくりを含めたものをつくっていくのがポイントだろうと思っているんですが、ここに限らず酒田にしても、あるいは松江にしても、昔、北前船の寄港地だったところが、みんな単に国内交流だけではなくて、そういった意味でのアジアとの関係を十分形づくることできると。それが、云わば交流することによって“にぎわい”の拠点になっていくと。この“にぎわい”の拠点になることが、最終的に太平洋沿岸部の元気をつくり出していくのではないかというふうに思っているんですね。

そういった意味で、国土のバランスある整備というのは不可欠だろうと思うんですけれども、先ほどの日本海時代、ああ、やっぱり昔の人はその辺を考えていたんだなというふうに思いますし、そういった動きだったと思いますけれども、改めて家田先生がこういう時代が来ているんだということを言われたわけですが、私も実はあちこちを回るたびに、そういう理解をしております。

問題は、そういった形の受け皿づくり、1つはインフラ、もう一つは意識の問題、それからもう一つは、そういったお客様を喜ばす仕掛け、そういったものをやっぱりそれぞれの拠点の所でもう少し議論していかなければいけないのではないかというふうに思っております。こんなことも含めて、ぜひ、この舞鶴、あるいはこの地域、“にぎわい”の拠点になり得るんですけれども、交流を生かした、とりわけインバウンドを生かした交流の拠点づくり、それによって“にぎわい”をつくっていく、そんなところを、私は早くきちっと視野に入れながら、一歩ずつインフラを含めた整備をやられたらよろしいのではないかというふうに思います。

以上でございます。

<大峯>

ありがとうございました。ご当地の舞鶴を初めとして日本海側が非常に可能性を含めている、ポテンシャルがあると、そのためには受け皿づくりを始めとした、こういったものが必要だというご指摘もいただきました。

続きまして、上村様にご発言をお願いしたいと思います。京都で物流関連のお仕事をされているだけではなくて、まちづくりなどにも参画をされているというご経験をお持ちです。“にぎわい”をどうやって生み出していったらいいのかということについてお話をお願いしたいと思います。

<上村>

上村でございます。

“きずな”について、また“にぎわい”について、本当に今日は深く考えました。“きずな”を深めていこうとするときに“にぎわい”というのが多分生まれるんだろうと、今日、いろんな先生方のお話を聞きながら思いました。交流、“きずな”、人と人がもう一度結びつき合うということなんですけれども、やはり会いたい人がいる、見たいものがある、見せたいものがある、食べたいものがある、聞きたいお話がある、欲しいものがあるというような一つ一つの欲望の中で、やっぱり会いに行くには交通手段が要るわけですし、欲しいものを持って帰るにはやはり物流が要るわけですし、そういう“きずな”を深めようとするときにインフラが必要だし、“にぎわい”というのが生まれるんだろうなと感じました。



この3月11日の大震災の前までは、ちょっと“きずな”という言葉が少し気恥ずかしいような、ちょっと何か甘ったるい響きがあって、またちょっと言葉にして言うのが気恥ずかしかったニュアンスも持っていたんですけれども、やはりこの3月11日の後、改めて人の温かさやありがたさや大切さや、そういったことを見直しました。急に何か結婚願望を持つ女性が増えたらいいですね。こういう大きな震災のときに、やっぱり何だかんだ言っても、それまでは3高とか、いろいろ要求のレベルが高かったらしいんですけれども、いや、そうじゃないんだ、やっぱり“きずな”、そして男の方たちの力強いたくましさみたいどころが見直されて、急に結婚願望を持つ女性が増えた、結婚式も増えていると、今日の新聞にありましたけれども。

そこで、“にぎわい”をどうつくっていくかということなんですけど、海の場合には97%が物流で、大体旅客というのは3%ぐらいだというような数字が出ているんですけれども、私は結構クルーズ、船旅が割と好きでございまして、大概あちらこちら、海外、国内でも結構船旅で、いろいろクルーズへ行っております。ギリシャのエーゲ

海とか、アメリカ、カリブ海ですとか、バルト海にも参りましたし、また日本ですと瀬戸内海、それからこの舞鶴から小樽までも参りました。そのときに感じますが、日本のフェリーにトラック野郎以外で乗っていらっしゃる人が物凄く少ないんですね。ほとんどが物流の方々が多くて、中には、やはり北海道に行く、どこそこ行くのに乗用車に乗って、自分の車を持っていくためにフェリーで乗り継ぐ方ももちろんおられますし、小豆島だとか淡路島だとかいうのは交通、通勤に乗用車で乗ってらっしゃるといのもあるんですけれども、船が全く旅客用の仕様になっていないのが日本の船だなと思います。ですからトラック野郎のための大きな大浴場とか、それとか仮眠されるためのお部屋なんかも充実して、またレストランなんかも、レストランというようなものではないんですが、カフェデリと名前はついていますが、どちらかというところ“飯”という感じのご飯が多いんですけれども。

やはり海外のクルーズのフェリーであっても、例えば、きょう皆さんのところへ資料として付けさせていただきましたので、ちょっと写真でごらんをいただきたいと思いますが、これはちょうどバルト海の、フィンランドのヘルシンキからエストニアのタリンに行くときに乗った船なんですけれども、ちょっとめくっていただきまして「バイキングライン」でありますでしょう。これなんかもフェリーなんです。国際フェリーです。そして「飛鳥」みたいに大きいんです。「飛鳥Ⅱ」ぐらいの規模なんですけれども、当然物流路線でもあり、そして旅客も乗り、そして何よりもレストランは充実している、ディスコはある、それからデッキもロマンチックで、泊まることができる客室もちゃんとあるんです。

日本のフェリーの場合には、中には車、物流とは違う形で乗られる方もたまにあるんですけれども、私もフェリーの客室にも乗りましたが、余り人が使ってらっしゃらないからシートなんか非常に濡れたようなというか、湿気ているようなので、よほど旅客で乗る人が少ないんだなと思ってるんですけれども、特にヘルシンキ〜タリンなんかは、高速艇ですと大体2時間半ぐらいで行くんです。ところが低速艇が人気があるんです。なぜならばレストランが、もうイタリアンからフレンチから中華料理から何でもありまして、パーティールームが非常に充実をいたしておきまして、要は宴会船なんです。国と国とが違うわけですから当然お酒は免税でございます。ですからここで宴会ができるというのは非常にお酒代が安くつく、かつショッピング、大きな免税店がいっぱい入ってまして、ショッピングのために乗るとい人はいまして、ですから高速の速いフェリーよりも、むしろ人はわざわざ低速の船に乗る。

あるいはヘルシンキを夕方出まして、ノルウェーのオスロに朝に着くというようなフェリーもございました。飛行機で行けば1時間ちょっとぐらいで行くわけなんですけれども、皆さん、宴会をして、そして泊まって、さっきも言ったようにパーティーをして、ショッピングをしてというので、わざわざ移動にフェリーを使うというような、そういう使われ方をしているのを見まして、やっぱり羨ましいような、日本のフェリーももう少しそういうふうにならないかしらと。特にこれからアジアとの交流時代の中で、中国の方なんかはカジノが大好きですよね。だからそういうカジノをやりながらフェリーで来ていただくというようなことが実現するといいなと思っております。

それと、この“にぎわい”創出の中で、ちょっとこの市が出ているのもありますが、

何か色とりどりでランドスケープがとてもいいんですよ、海外の港町というのは。それからフェリーの乗場、これもまたきれいなんですよ。本当にエアポートかと思うような、そういうフェリー乗場があります。日本の中でもお隣の敦賀なんかは、中々きれいなフェリー乗場を持っていらっしゃるし、松山なんか非常にエアポートみたいなフェリー乗場もありますけれども、これも大体がトラック野郎仕様でございます、そんなにフェリー乗場が楽しくないなと思えるところもありますね。

そこで、じゃ、どういうふうに“にぎわい”を、地域の魅力を生かしていくのかということなんですが、ポイントの幾つかとしては、やはり外から目を入れる、そして自分も外の色んな“にぎわい”のある港町を訪れて、そして、中々そこに住んでいると発見できないような魅力というものを発見していかなければいけないでしょうし、それから港の歴史ですね、先ほど家田先生からも、お隣の敦賀に行ったときに、東京～ベルリンという、そういう日本海時代の中心であり、ヨーロッパにつながっていたという、そういう展示もありましたけれども、ここ舞鶴におきましては、今も水を見たら「東郷源水」というのが、源水というのは水というのをもじって「東郷源水」ですけれども、やはり鎮守府が置かれていて、舞鶴の歴史というのは、それこそ「坂の上の雲」の秋山兄弟なんかロシアと、お互い発展するために出てきたでしょうし、そういうもう一度歴史を掘り起こしてみる。そして、舞鶴にも立派なミュージアムとかがありますけれども、全国には随分、港をテーマにしたミュージアムがありますけれども、そういったミュージアムみたいなところを中心に、地域の色んなご職業や人々を結集させていくという、そういう中心のポイントにミュージアムになるといいなと思っています。それから、やはり港を愛するという気持ちが大切、地域の魅力を生かしていく大きなポイントではないかと、そんなふうに考えております。

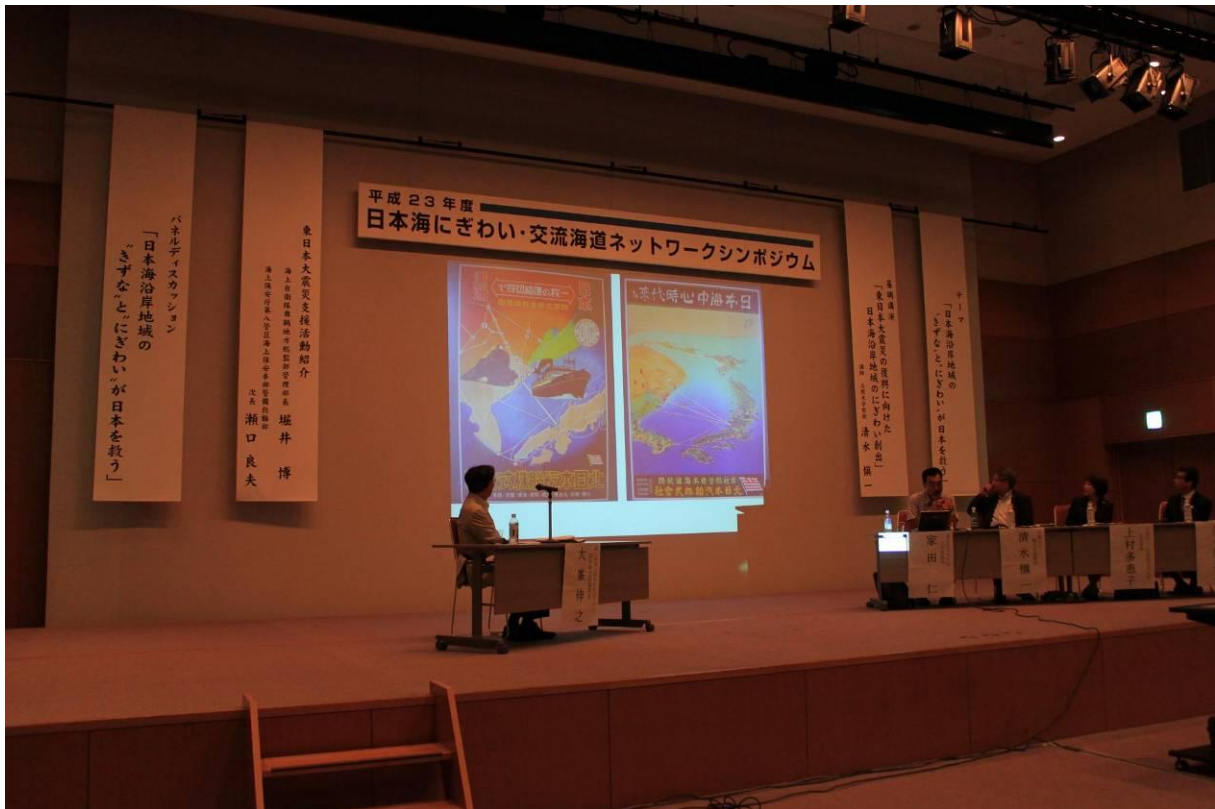
<大峯>

はい、ありがとうございました。舞鶴港から出るフェリーのレストランが、しばらくすると非常にいい魅力的なレストランに変わって、舞鶴港のフェリー乗場も、市長さんの発言にもありましたが、素敵な乗場にこれから変えていかれるのではないかなというふうに期待いたしたいと思います。

さて、“きずな”と、それから“にぎわい”というのをテーマにそれぞれ4人の方にご発言していただきました。「日本海沿岸地域の“きずな”と“にぎわい”が日本を救う」と。そのための方策をどうすればいいのかということ、更に掘り下げたいと思います。そのためには物流、やっぱり物の流れといったものが非常に大事になると思います。基調講演でもお話、それから支援のお話の中にあっても、物の流れがやっぱり大事だということでした。さらに、今回の大震災では大きな事業のサプライチェーン、これが寸断された。震災以降、それぞれの事業のそちらの方の戦略も変化しつつあるというふうなことも指摘させていただきます。

もう一度、ここで皆様にご発言をお願いしたいと思うんですけれども、そういう物流の事業をされてきたご経験、そういったお立場から、更には、上村様は、詩、エッセイ、それから小説、そういったご著書をお持ちでありまして、先ほどお伺いしますと、3月11日の震災以降、詩の創造意欲がまた湧き上がって、もう既に100本ほ

ど作品をお創りになっていると伺いました。そういう感性、そういったところも含めて、物流、あるいは“にぎわい”、特に“にぎわい”と云うものについて、もう一度ご発言をお願いできますでしょうか。



<上村>

物流という面でいきますと、今回、大震災を受けて、まずは緊急輸送物資をどうするかとか、きょうはそのお話もありましたので、海上自衛隊、海上保安庁を含めて本当に大変なご尽力だなと改めて感じております。

ただ、露呈しましたのは、やはり東北における道路網、日本海の港にせっきやく緊急輸送物資などが、また油が足りないといって油も輸送したわけですが、そこからの、特に東北の場合には道路網が弱かったですね。東北を東西に、いわゆる日本海側から太平洋側に行く道路が非常に弱くて、東北自動車道は縦に1本走っていますが、日本海沿岸も戦前はそういう計画があったということで、改めて今日、先ほどのお話で日本海側における道路網の重要性が認識されているんだなと思いましたが、今度、日本海沿岸も新しい道路を造る計画が昨日出ておりましたけれども、やはり物流の場合には、港、道路、そういうものがやっぱり結節がしっかりしていませんと実際に機能いたしません。

ですから、物流というのは時間と距離とコストという3つの要素でやはり決まってまいります。ただ、震災後、サプライチェーンがずたずたになって、随分日本における荷物の輸出、輸入もちょっと滞ったんですが、今は大分復旧をいたしました。ただ、私は、このサプライチェーン、心のいわゆるチェーン、鎖、これがやっぱり大事だと思うんですね。きょうのテーマでやる“きずな”というところに帰っていきますと。

物流というのも、先ほど言いましたように時間と距離と値段で物流が、非常にドライな世界でございます。より便利で、よりコストが安いというところで、それぞれに経済的合理性を發揮しながら選択していくというのが物流をつくっているわけですが、その前に、まず荷物がなければなりません。荷物の需要創出をどうするか。これはなかなかハードだけで解決できる問題ではなくて、日本のこれからの経済産業構造、あるいは為替のこれからの行方とか、そんなことが絡んできますので、どこで何をどう製作するか、そしてどういったものを輸出し、どういったものが輸入されていくかとかいう中でしか決まっていけないわけですが、でもそれもやっぱり人と人が、企業と企業がやっていることでございます。ですからやはり“きずな”のチェーンマネジメント、これがあって初めて、物流はどうかというものが後についてこなければならない。そのための足腰が物流でございます。そういう意味では、やはり経済の“きずな”、人間同士の“きずな”であってこそそのビジネス活動であるというふうに考えております。

まだ行方不明者が今日の時点で4,592人おられるんですね。大きな新聞、朝日新聞もそうですけれども、朝日新聞のみならず日経新聞も毎日新聞も読売新聞も、もう死者の数、行方不明者の数を一面のところに載せなくなりましたね。ずっと出ていましたよね。今日の死者、行方不明の数というのがずっと出ていまして、私はいつも新聞見るたび、ああ、まだこれだけ行方不明の方がいらっしゃるんだなといつも、ずっと思っていたんですけども、地元の京都新聞はまだ一面に載せております。死者の数、行方不明の数。風化させたくないなと思います。

先ほども海上自衛隊の方、海上保安庁の方、余り被災地の悲惨な場面は写真、ビジュアルに出されなかったと思います。また、日本の新聞とかテレビも、余り悲惨なところは、あえて出したりしないということですが、BBCとかを見ていると、あるいはCNNとかを見ていると、海外のメディアは、“ばーん”とリアルに出してまいりますね。風化させたくないなと思っています。私は、この3月11日以降、まだ行方不明の、またお亡くなりになった方々がまだ漂っているような、そういう癒されない魂が、自分の背中の中に、肩の上にも“どーん”と乗っかっておりまして、あの日から一生懸命、詩を書こうといたしました。

それまでは、私も詩人と言われながらも、人様にお見せしたり、詩を読んだりするというようなことは、中々、ちょっとおこがましいと思ってできなかったんですけども、今こそ、自分の言葉もお忘れになられた、本当にそういった今回の震災の被災者の方々の魂の救済になるような詩も書けないんですけども、せめて一緒にずっと忘れないで共有していきたいなと。何か言葉を紡ぎ出す中で、



何かできないかなと思って幾つか詩を書きましたので、ちょっと今日のこの場にふさわしいかどうか分からないんですけども、震災以降、私がつくりました詩を少し読

まかせていただきます。

詩の朗読とか、そういうのは本当はいけないかもしれませんが、ただ、私が書く詩というのは現代詩といいまして、なるべくセンチメンタルな叙情をできるだけ廃して、できるだけ物事を気楽に、客観的に見ていこうと、その中から生まれてくる、そういう言葉を集めていこうという、そういう立場で詩を書いております。

最初のは「聖櫃たる決意で、明日のために」。これをぜひ政治家の方々に、この聖櫃たるという、ぜひ、もう一度そういう精神というのを思い起こしてほしいなという願いでもあります。

「この世の全部の石を投げ込もう。生きてきた僕のすべてを投げ込もう。聖櫃たる決意で、明日のために。搜索しても、名前を何度も呼んでも、生きてきた切れ端すら残せず、何もかもがブルドーザーにがりがり砕かれ、一緒くたのごみの中でぼろきれ雑巾のようになって打ちひしがれた帰り道、瓦礫の中に春先の雪玉。情けない思いの少年に声をかけることさえできない。ただ黙って川に石を投げよう、一緒に。丸い波紋が広がるのを眺め、小さな波が大きな円に変わるのを繰り返し、繰り返し続けよう。とがった石、丸い石、赤い石、茶色の石、この世の全部の石を投げ込もう。君はこんな情けない日のために生まれてきたのではない。こんな日のために生まれてきたのではない。生きてきた僕の積み重ねのすべてを投げ込もう。もう一度心から笑い合える、そんな明日のために、生きてきた僕のすべてを投げ込もう。僕の何を引きかえにしたとしても。港町の日暮れは早い。そんな明日のために。」

という詩が1つでございます。

それからもう一つは、被災後、ご家族を亡くし、自分の家も無くし、職も無くしながら、まだまだ避難所に沢山の方がいらっしゃると思うんですけども、ぜひ明日のために、とにかく今、命をつないでいただきたいという思いで書いた詩です。「時計を揺らす」という詩です。

「明日への時計を回していきたい。絶望の先の破壊された荒野を迷いあぐねたとしても、避難所の隣の人たちのいびきに思い切り嫌味や文句を言おう。まずいご飯には抗議をし、うるさい子どもには注意し、親切顔したボランティアはにらみつけ、対応のなっていない政府にかみつきのた打ち回り、わめきたて、叫び続け、大声で醜い姿をさらけ出し、しらけた開き直り、泣きっ面をさらし、飲んだくれ、よだれをだらしなくたらし、そしてもう寝てしまおう。意味もなく歩き回り、だれかれなく当り散らかし、無作為に時間を浪費し、それでも何とか明日への時計を止める時間を延ばしてほしい。今は時計の秒針をカチカチと前へ前へと不器用につなごう。明日への時計」。

これは震災直後ぐらいに書いた詩でございます。

まだまだ詩もたくさん用意はしてきていますんですけども、余り詩ばかり読んでみると、気持ちが皆さん方、暗くなるといけませんので、この辺でやめておきますが、

もう一度、やはり人と人、都市と都市、国と国、そういった“きずな”を結び直す、今はそういういい機会なのだと改めて思っております。

以上です。

<大峯>

はい、ありがとうございました。心に響いてくる作品までご披露いただきまして、ありがとうございました。

前半のほうの話で、ドライなビジネスの世界でも“きずな”のチェーンマネジメントが大切だという一つのキーワードをいただきました。そういったビジネス、物流を支えているのがもちろんインフラでございますけれども、このインフラ整備、あるいは計画、こういったことをご専門にされている家田先生にご発言をいただきたいと思っております。日本海側のインフラのあり方について、少し具体的なものも含めてお話をさせていただきますでしょうか。

<家田>

今、お話がありましたとおり、インフラというと、今日の話でいうと港とか道路ということなんですけれども、まず港について言うと、日本では港が集中的なのか、それとも分散的なのかという議論があるんですね。

それで、昨今、ご承知のとおり集中と分散というようなことでいろんな議論をされておりますけれども。簡単に言いますと、極論を言えば、韓国は釜山一つの港でやっているということになるし、中国も上海とか天津とか、幾つかの非常に大きな港に集中して仕事をしているんですね。

それに対して日本の港というのは物凄く沢山あって、例えば重要港湾の方だって、百幾つあると、とても数え切れなくらいあると。そういう中で集中しているのか、それとも分散的なのかというのを評価するというのは、すごく重要なことなんです。見えないのを出したってしょうがない。それからいくと日本の港というのは、平たく評価すると分散的なんです。それはもう津々浦々やって、いい情報が入るとか、色んなことを考慮に入れると分散的なんです。

それに対して中国、特に韓国なんかはすごく集中的なんです。これを見ていただくとわかるんですが、これ縦軸が集中している連絡網です。韓国は物凄く集中的にやっていた。少数の港で運ぶ。そこに大量の荷物を受け入れるようにすると、そこが港として発展するし、“街”として発展するし、船がでっかくなってくれば、今度は荷物の多いところしか船に乗せてくれませんか、そういう意味で有利になる。こういう戦略をとってきたんです。日本はそういう意味では非常に分散的だった。

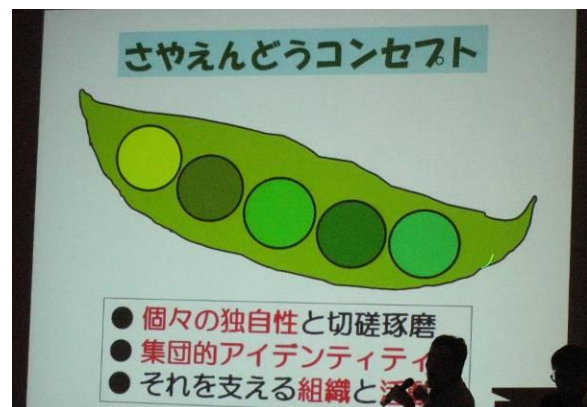
中国が、日本に近いぐらい分散的な政策が90年代ぐらいまで続いたんですけれども、その後急速に集中の度合いを高めている。歴史をたどるとですね。実はここに、もう一個上げたのは、もし横浜港と東京港が1個だったらどうなるのか。それから関西で神戸港と大阪港が1個だったら、一体だったらどうなるのかというのを計算したものなんです。ちょっと上がるんですね。まだ彼らの集中度ほどじゃないですが。そんなことを考えると、日本の政策ももう少し集中度を高めたほうがいいというのが

経済推測から来る結論なんですね。だからコンテナについても戦略的に集中していこう、それからバルクについても戦略的に集中していこうという政策が、今検討されつつ進められているところです。これは妥当だと思います。

ただ、だけでもう一つちょっと見ていただきますと、これは日本の中の色々な“街”の関係を示したものなんです。例えば、この図で行くと、名古屋とか京都とか大阪が中心的な都市で、その下にぶら下がるようにしていろんなまちがくっついていて、東北地方なんか物凄いもので、仙台が中心的な拠点ですね。これ、どうしてこうなったかということと交通が便利になったからです。高速道路と新幹線の影響です。だから、みんな自分のまちで全部のものを買わなくたって、ちょっとしたものはでっかいまちへ行って買ったりできますよね。1970年代ぐらいの状況から逆に推定してみたというのがこのシミュレーションで、随分さっきの様子と違いますよね。細かいまちがみんな拠点になっているんです。この近所で言うと富山あたりも非常に大きな拠点になっているんですよ。これシミュレーションのデータですから細かいところはどうかということもあるんですが、そうなる。これ、経済図式には合っています。『だけでも』ということなんですよ。そういうことで小さい“街”が衰退していくかと思ったらそんなことはなくて、それが衰退するのがみんなにとってハッピーかといったら、そんなことはなくて。

じゃ、どうしたらいいかということ、1つは個性的なまちにしましょうねということです。個性を持っていけば、よそがどんなに大きくたってそれなりにやっていけるわけですね。魅力を維持できる。これが1つの方策。

もう一つの手は、これからお話ししたいのがこっちなんですけれども、これはエンドウ豆だと思っておいってください。豆粒にはいろいろある。エンドウ豆ですからみんな同種のものなんですけれども、みんなそれぞれ、ちょっと黄色いやつとか、ちょっと緑のやつとかというのはあるでしょうね。個性がある。しわが寄っているのもあれば、つるつるのもあれば。



それぞれがみんな自己主張して、うちはもうこの豆だけでやる。これは京都市だとか、そういうような発想では限度があるんだと僕は思うんです。大事なことは、実はこれはみんな“サヤ”に入っている“さやえんどう”である。これ“さやえんどうコンセプト”と私が名付けておまして、これを名付けたら大変気に入ってくれたある企業もありまして、鉄道事業者ですけれども、自分のところをもっと“さやえんどうコンセプト”でまちづくりをやりますと言って、いつの間にか私のコピーライトが無視されているんですけれども、それは置いて、そういうことなんです。

じゃ、どういうことなのかということ、要すると個々の町なんかには独自性を大いに主張する。だけでもっと広い外に打ち出すときには、もっと集团的なアイテムで主張するという発想です。

例を1個だけ紹介します。これは山陰地方。本当はこの近所でやればよかったんで

すけれども、色々と支障もあるでしょうから離れた地域を使わせてもらいます。この地域で有名なのは出雲大社と大山。県は違うけれども。それぞれの土地のものがあるんです。それで、出雲大社はいいいところだけど、出雲大社に行くのにわざわざ飛行機に乗って行くかという、ちょっと抵抗がないでもないですね。現地のほうを色々調べて行ってみると素晴らしい、現地のは。宍道湖なり、町並みなり、色々あるんですが、こうやって色んなものがある。これ1個ずつは非常に小ぶりなんですね。現地の人たちがそれをまとめて、『出雲神仏の通り路』という風景ガイドみたいなのを指定して、それを丸ごとまとめて行っちゃおうと。それならば、かなり遠いところからの人も来てくれるような訴求力が増しますねということなんです。これが“さやえんどう”なんですね。個別のアイテムというのは、それぞれを自己主張し、もっと外に対してはまとまって主張する。そういうことによって大きいところに小さいところが勝つ手が残っているということでもあります。

日本海については、さっき申し上げたようにポテンシャルが非常に高いものがあると思うんですが、それでも現状からいくとみんな特別な“街”であるし、一個一個は、率直に言って京都市みたいな訳には中々いきません。けども東になってかかる、そして東になって来てもらった後は、どこでも独自のことをしてくれる。こういうふうなことをやってはいかがかなと思う次第でございます。

以上です。

<大峯>

ありがとうございました。選択と集中というのが大事だというお話を最初にされまして、選ばれなかったところはあきらめるしかないんじゃないかと、“さやえんどう”コンセプトという提案もしていただきました。ありがとうございました。

続きまして、もう一度“にぎわい”のところに帰りたと思います。インフラをつくるのも時間がかかりますけれども、“にぎわい”をつくり出すのも、これもまた時間がかかることだろうと思います。基調講演でお話されましたように、自分の地域の地域起こし、地域づくりにも参画され、多くの事例をご存じの清水先生に、“にぎわい”をうまくつくり出した、そういった成功事例なんかも含めてご提言をいただければなと思います。よろしくお願ひします。

<清水>

はい。今の家田先生の話は、実は観光に全く当てはまるお話でありまして、観光というのは完全に封鎖型なんですよね。今のお客様はみんなビギナーで、次から次へパイが増えていく時代と違ひまして、もうパイが増えない。そういう中でリピーターになるかということになりますと、同じところだけに行くということではないし、同じテーマパークだけで満足する



訳ではない。そういった意味であちこち、我々、イタリアに行くときに、ローマに行ってミラノ、もう大体いいなと思ったら、今だったらボローニャだとか、シエナだとか、アルメニアだとか、パルマだとか、そういう地方都市にたくさんの日本人が行っているということで、まさに分散型ということで初めて観光というのは成り立っているということなんですね。その前提は、さっき家田先生が整理されたように個々にしっかりと光り輝いていく、それで同時にエリアにまとまって光り輝いていくという、これは感想ですけれども。

先ほどもちょっと申し上げたんですけれども、私は、ある意味で光り輝くというのは、ちまちました話ではなくて、やっぱり世界に冠たるものだよということはどうやって自己主張し、それを誇りとして住民が意識をするかということだろうと思うんですね。ですから、あらゆるものを日本一、世界一という形でひとつ意識をするということがポイントだろうと思います。観光立国ということでみんながハッピーになっているかという、全く違いまして、観光立国というのは、むしろ益々、衰退しているところがありますね。

ですから、観光立国と云ったって全く関係ないんじゃないかと思っているような旧来型の温泉地とか旧来型の観光地、一方で大分県の長湯温泉みたいに全く無名で観光客も細々と数万人しかいないところが、今100万人を超している。この20年間で。まさに観光立国かなと。ここの謳い文句は「日本一の炭酸泉」だと。それで日本人に言ってもしょうがないからドイツと提携しよう。ですからこの長湯温泉、直入町、今合併して竹田市ですけれども、竹田市はドイツにみずからの農園を持っていて、そこで輸入をして、それで長湯の炭酸泉に入る方々にワインを提供する。町民1人当たりのワインの消費量は日本一。まさにそういった志の中からお客様を呼んでいくと。まあ、ちょっと日本一はおかしい、日本2位じゃないかという議論がありまして、この間大変だったんですが。

昨日、函館で議論していたんですけれども、函館はもう北海道から独立しようという議論をしました。北海道でちまちまやってもしょうがない。函館というところを、非常に歴史のある、しかも、こちらに比べたら大したことないんですが、400年以上の歴史があるんですけれども、そういう歴史がある中で、やっぱり函館はどこに向くべきか。北海道新幹線で東京からのお客様がふえましても、それだけじゃないぞ。まさに世界に向けて函館の資源をPRしよう。そのために『函館の持っている歴史だとか文化は素晴らしいんだよ』ということ認識しようということ、昨日、市長さん以下、みんなで議論していたんですけれども。

実は、明日、島根県に飛んで、古事記に関する仕事があるのですが、古事記が編さんされて1300年なんですけれども、遡ると、もうギリシャ神話に匹敵する昔話があそこには沢山あります。ですから、そんなちまちました話ではなくて、もう世界に十分通用するものがあるんだ。そこに行こうじゃないかということでやっている中で、やっぱり自分たちの個性を磨いていこうということを考えるんですけれども、“にぎわい”の基本である人流というのは、特に観光によって生み出される場合が多いんですけれども、その観光というのは、まさに自分の日常にないものを求めていく非日常の世界を求めているということなんですから、それはまさに個性あるところに、

やっぱり自分たちが持っていないものを求めて新たな発見をしたり、新たな感動をしていくということになる訳ですので、ぜひ、そんな意識で観光という人流を中心にした“にぎわい”を、この地でやられたらよろしいのではないかなと。

それで、先ほどありましたように、この地域だけでは足りない、そうすると日本海側でつながらないといけないんですが、そのつながりというのは、いわばお互いに色々な個性を持ちながら“にぎわい”を生むということなんですけれども、ちょっと足りない部分を補完し合う、あるいは役割分担し合うことでさらに評価される。これが多分“きずな”だろうというふうに思うんですね。

そういった意味で、ぜひ、この“きずな”という形でつながるということは必要だろうと思いますが、結果的にそれは“にぎわい”を助長するんだということですね。北前船で、みんなでも、もう一度つなぎ合わせようじゃないかという議論も今行われていますけれども、まさにそれですし、瀬戸内海にクルーズを復活すべきだという議論もやってまいりました。先ほどの上村さんじゃないけど、現在はトラックの方々が乗っているだけなんですけれども、昔、1974年頃は、新婚旅行が年間100組あって、みんな、あそこの瀬戸内海航路を使って、別府に行ったわけですね。

ですから、そういった意味で、やっぱりその時代がいよいよまた来てるかなと。そのことに気がついた神戸市の商工会議所の方が、瀬戸内海クルーズを復活しようと。そのためには、先ほど上村さんからありましたように船がありません。日本は中規模ないわゆるクルーズ船がないんです。やっこの間、函館～青森間に就航したんですが、中々うまくいかなくて、結果的に倒産してしまっただけなんですけれども、それはなぜかといったら、当たり前です。駅の近くに港があるのに、わざわざ青森駅から遠く離れた港、不便なところから発着させるものですから、お客さんがつくわけない。

そういった意味で、あちこちで交流が行われています。ぜひ、この舞鶴、今こんな発言も含めて、つなぎ合うことで“きずな”、それで更に“にぎわい”といったことになると思いますので、ぜひやられたらいいと思います。そのためにはやっぱりインフラ、その辺を含め不可欠ですけども、ぜひ、今日は港湾の方々が沢山おられると思いますけれども、物流が圧倒的に多いのは分かりますけれども、ある段階で私はやっぱり人流、観光を含めた人流、ここは決して無視できないものになってくのではないかなというふうに思います。そういったことを想定したインフラ整備をきちっとお願いしたいなというふうに思います。

先ほどの博多港の話ではありませんけれども、日本の港は、上村さんが言ったとおり人流の拠点としては本当に貧しいです。ですから、そういった意味で、そんなものを含めたインフラ整備をやっていただきたいと思いますし、基本のインフラは、やはりこんな形で使わせていくことが必要だと。ですから、空港が過剰だとか、港が過剰だとかではなくて、問題はそれを世界に開かれた日本の拠点として、どのように使っていくか。さらに言えば、先ほど復興の拠点としてどういうふうに使っていくかの観点で、やっぱり船を使う。能登空港に台湾からのチャーター便が年間130便も来るんだと。定期便は東京と2往復しかないのに、何で130便もチャーター便が来るのか。これもやっぱりそれなりの努力をされているんですけども、私は折角のスピードをしっかりと掴まなければできないのではないかなと。

それと、安易にそういったものを捨てないということだと思っただけですね。敦賀の方がおられたら申しわけありません。敦賀の敦賀港線、これなくすの最悪です。やっぱり敦賀港線、敦賀の駅から敦賀港に行く、あの線が残っている、あれがいわば歴史なんです。あれがやっぱり、先ほど家田さんが言われたように、東京からベルリンまで、昔の日本交通公社が4カ国周遊、世界一周旅行をつくった、それが一つの拠点が敦賀だったんですが、それが敦賀港に行くんですけども、そういったものをやはり捨てないということを含めてインフラというのは考えなければいけないかなというふうに思います。そんな形で、ぜひ、また新たに“きずな”と“にぎわい”ということで、またいろいろ議論しなければならないと思います。

以上でございます。

<大峯>

はい、ありがとうございました。

さて、ここ舞鶴、先ほどから何度も名前が登場していますけれども、赤れんが倉庫群、これを今風に活用するという、そういう“にぎわい”を生み出すための非常にユニークな取り組みをされているところであります。

最後に、多々見市長様から、舞鶴市がこれまでどういう取り組みをされてきたのか、それからきょうのほかのお三方のご意見なども踏まえまして、これからの日本海側の地域に“にぎわい”をつくり出していくにはどうやっていくんだというふうな抱負も含めて、ご発言をお願いできますでしょうか。

<多々見>

はい。今日は本当に勉強させていただきました。今日、勉強させていただいたことと、またこれまで取り組んできた、これからどういうようなことをしたいということをお話しさせていただきます。また先生方からご指導願いたいというふうに思っています。

舞鶴市におきましては、“にぎわい”創出に向けた取り組み、そしてやはり港は多くの船が入り、人や貨物が活発に行き交うことにより、“にぎわい”が生まれるということでもあります。舞鶴市には日本で有数の赤れんが倉庫群がありますので、これは明治34年に海軍鎮守府が設置されて以来、海軍の関連する施設、そういったことで多数の赤れんが倉庫群がありまして、そういったものを今改修しております。赤れんがパークとして来年の初めにオープンする予定であります。そういった中には赤れんが博物館、舞鶴市政記念館、舞鶴知恵蔵、舞鶴の赤れんがミュージアム、いろんな形で、非常に外から見てもきれいですし、中に入っても良き歴史を感じる素晴らしい、そういったものだというふうに自負しております。これはやはり、市民が良いと思わない限り、自分たちが良いと思わなければ、人にはいいと思ってもらえないというふうに私は思っていますので、まさに行政としてみんな連携して港を生かしたまちづくりをするべきだということで、この意識はずっと続けていきたいと思っております。

また、その舞鶴港の背後地には、日本を代表する観光地であります京都や奈良があるわけですが、それは残念ながらインフラの整備がされてなくて、せっかくいい背景

に観光地があるにもかかわらず利用されてこなかったという、そういう悔しさがあります。それも3年後には京都縦貫道、それから大山崎で名神高速道路がつながりますので、京都市内へ約1時間、奈良には1時間半ぐらいで行けるということで、日本を代表する、そういった日本の歴史を物語れるところが、対岸の地域の東アジアの人たちには非常に興味を持てる、そういうシチュエーションであると思っていますし、近隣でも日本三景の天橋立、それから非常に舟屋の里で有名な伊根の港等の丹後半島と、また、東の方には小浜市がありますが、小浜市は奈良時代のいろんな建物がありまして、海のある奈良として有名などころでありまして、そういった近隣にも観光地があり、そして背後地にもあるにもかかわらず生かされてこなかったということは、先ほど先生方が言われておりましたインフラの整備、これが不十分であったのではないかということをも悔しく思っています。こういった中で、これが整備すれば、まさにこれらの観光地を目的としたクルーズ船の入港というのは、どんどんニーズが高まってくるというふうに思っております。

さらに、舞鶴は先人たちが50年も前に、既に今の時代を意識してロシアのナホトカと、日本では初めてソビエト連邦の市と姉妹都市を結ぶというふうな非常に素晴らしい、そういう仕事をなされた先人がいらして、大連とは来年で30年、そういった港を意識したにもかかわらずうまくいってない。これもやはり港の整備が不十分だったということで、去年の4月に国際埠頭が供用開始されて、この活用をすれば、こういったことが更に生かせるのではないかというふうに思っております。



いずれにしても、私なんかは思っていますのは、日常生活の便利さ、効率を求めるには選択と集中ですが、旅行・観光は決して効率を求めてないということです。従いまして、先ほど清水先生が言われました観光は分散型であると、私も全くそのとおりだと思ひましてキャッチコピーが要るのではないかと。例えば日本で有数の赤れんが倉庫群、また日本一というの言えるかどうか、それはわかりませんが、そういった手間ひまをかける、そういうおもてなしと『住んでよし、働いてよし、訪れてよし、再び訪れてみたいまち』というのがすごく重要なことで、やっぱり“個性的”というのがキーワードであろうと思います。

そういった中で、舞鶴には豊かな自然があります。そういった自然の中で遊ぶ、そういう体験型、着地型観光とか、また一次産業、農業、漁業、またそれから生まれる産物があります。まさに五感に訴えるそういう観光。さらに四季折々のメニューを出せる、春にはこのコース、夏にはこのコース、秋にはこのコース、冬にはこのコースという、そういう季節によってメニューを変えるといった、そういったあらゆる興味を引くような、観光客のニーズをつかまえるようなことがすごく大事ではないかなというふうに思っております。この街のインフラ整備、それだけでは不十分で、やはり

地元の者がこのまちを生かすんだぞ、このまちの良さを示すんだという、そういった強い思いと、そして手間ひまをかけたもてなし、それが大事で、あとキャッチコピー、他の地域にはない良さを積極的に打って出る、こういったことが重要ではないかと思っています。

先ほど来お話ししましたけれども、3年後には高速道路も完成し、港も拠点になりますし、これから先、舞鶴の実力が問われる時代だと思っています。そのときに強い舞鶴じゃないと吸われてしまう。強いところに吸われてしまう。まさにストロー現象で吸われてしまっただけではありませんので、今の時期にしっかり力を蓄えて、よそから観光によって人を惹き付ける、また東アジアの地域からは物流の拠点であり、また定期の客船が来る、こういったまちに整備したいというふうに思っていますので、引き続きいろいろとご指導を賜りたいというふうに思っています。

ありがとうございました。

<大峯>

ありがとうございました。

本日は交通、天候、こういうトラブルもありまして開会がおくれたりして、もう既に皆さんお疲れではないかなと思います。

今日は「日本海沿岸地域の“きずな”と“にぎわい”が日本を救う」というのをテーマに議論を深めてまいりました。東日本大震災の後も、これから日本の各地で大きな災害、あるいは地震が起きるのではないかなというふうな予想もされております。日本は地震を初めとした自然災害、これと共生していくしかありません。そのときにこの“きずな”と“にぎわい”が大事だということが浮かび上がってきたのではないかなと思います。清水先生のお言葉をかりますと、“きずな”だったら普段から深めていくことが大事であるし、あるいは“にぎわい”を深めていかないと“きずな”は生まれてこないということでありました。



そのためには基盤整備がもちろん大事になるのでありますけれども、一方で政府の方も地方自治体の方も異常な財政難という現実もあります。国と地方を合わせた借金の総額が2011年度、今年度中には1,000兆円に達するのではないかという厳しい現実もあります。そういった面からも“選択と集中”ということが必要になってくるのだらうと思いますし、そこで戦略を練っていくということが益々求められているんだと思います。それぞれの地域で自分たちの持っている資源をもう一度見つめ直して、一番の資源を高い志をもって磨き上げていって、個性のある地域を創っていくということが大事だというふうなご示唆をいただきました。

本日参加をいただきました日本海にぎわい・交流海道ネットワークがこれから活動されていく方向性についても、4人の先生方のお話から参考になることがあったので

はないかなというふうに思います。

それでは、ネットワークの会員の皆様のご発展をお祈りしながら、本日のパネルディスカッションを閉会させていただこうと思います。

最後に4人のパネリストの皆様方に拍手でお礼をお願いいたします。

ありがとうございました。

