

平成25年度 日本海にぎわい・交流海道ネットワーク  
《 講演会 》

■記念講演

講 師：作家 石川 好

演 題：地域のにぎわいは港から～みなとまちの活性化を考える～



ご紹介いただきました石川でございます。

先ほどの紹介にもありましたけれど、私、もう6年ぐらい前になりますが、この秋田県に住んだ関係がありまして、北前船寄港地フォーラムという事を提唱いたしまして、かつて北前船が寄港した地域の連携を深めて地域おこしをやったらどうだという事を言ってきました。前回は、市長の話にもありましたように、男鹿で第12回目になりますが盛大に開催したばかりなのですが、実は今日の主催者であります国土交通省の港湾局でやってらっしゃる日本海にぎわい・交流海道ネットワークというものは、国ってやはりすごいものですね、私ども民間でそういう事を考える以前から、聞けば今回で19回目だそうでございますけれども、日本海側の港町の連携をするネットワークを作ろうではないかと、おそらくそういう事で始めた事と思います。それを知ってか知らずか、私どもは北前船寄港地フォーラムということで、大体新潟から北海道までなのですが、その間12回ほど港町でいろいろな交流ネットワークを作るという運動をやってきた訳でございますが、今日はそういうことを踏まえた上で日頃考えていること、そしてこれからの日本の港湾行政、とりわけ日本海側の海が、港がどのような役割を果たさなければならないかと、そんなことをいろんな角度からお話をしようと思っております。

今ご紹介されましたように、私は生まれが伊豆の大島でございますけれど島で生まれました。

皆さんも大部分ご存じだと思いますけれども、日本というのは非常に国土面積が小さいと言われてはいますが、そんなに小さい国ではないのです。日本が世界に誇るものがあるとなれば、海岸線の長さにおいて世界1位と言っていいくらいなんです。日本に4つの大きな島があると、その他に大きな諸島がいっぱいあるわけですが、そういった島々を含めて、海岸線で言えばアメリカだとか中国、そんなところの海岸よりもどこより、つまり日本が一番誇るべきことと言ったら、何かと言ったら、海岸線の長さが世界一の国と考えて良いという事だと思います。日本は、海岸線が世界で一番長く持っている、日本海側や太平洋側含めて、九州、四国という事は、そこに実はおそらく、私は調べた事はないんですけど、世界で一番多くの港、港と言っても大小の規模があると思いますけれども、1億約3千万人くらい住んでいて、大半が海岸線に住んでいるわけですから、そういう事を考えれば世界で一番長い海岸線を持つ国というものは、世界で恐らく一番多くの港、漁村も含めて持っているという事を言っても過言ではないと思うのです。これは日本という国の大きな特徴だと思います。そして、私は日本中を随分旅行しました。世界も旅行していますが、驚くべき事は、日本は折口信夫さんの歌のタイトルにもあるのですが、海山間の国、つまり山あってそして海があって、海と山のわずかな小さい土地の間に人が住んでいると、海と山と間の国と言われるくらいほとんど海岸線に住んでいるわけですね。そうした時にですね、実は日本中にあるような、これは港と言っていいかどうかとわからないような所まで整備がされている。近代日本の成功の最大のものは、やはり日本全土に、今はJRになっておりますけれども、国鉄というものを作りまして、鉄道インフラをいち早く作ってしまった。しかも非常に作りにくい国土の、地形から言えば、建設上作りにくいと思うのですけれども、とにかく北海道から四国、どこに至るまで鉄道を作ってしまった。それともう一つは、これだけ港の数が多くある。有効性があるかどうかに関らず港をきちっと整備したという事ですね。日本の近代の大成功した理由は、鉄道のインフラをいち早く作って、今でも最先端のリニアを作っている事とかやっていますが、世界に先駆けて、同時に日本中のこの海岸線の所にある港らしいところには、すべて栈橋を作り、漁船から何から何まで動けるようにしたというのは、日本の近代が行ったインフラ整備の頂点だと思います。

世界広しといえどもですね、港として使えるようなところだなというところでも港として機能を持たない地域がたくさんあります。私は、世界中を全部回った訳ではないのですが、かなり、皆様の中で一番外国を体験している者だと思っています。私は海好きで回るので、港の形をしていないような所がたくさんあるのですが、日本は全て港として使えるような機能になっている例外的な国なんです。ここに実は日本の強さが、そういう事と、資源がないという事がありますから、外国から資源を持ってくる、港にすぐ持ってくる、直ぐ近くに工場を作るわけですから、原料を持ってきて港に降ろしてそれを運んで、再生産して、輸出する必要がないですね。原料がくる、その原料の着いたところにすぐ工場を作って、そこでできたもの、また原料を入れた港から外国に送れると。こんなに効率の良い事ができたのが、例外的に日本だけなんです。日本が輸出大国、貿易大国であるという事は、港の整備が良くできていたという事があるんですね。そういう点で、ここに国交省の港湾関係の参事官が来ているという事ですから、本人たちがいる前で褒めるという事は嫌なのですが、少なくとも日本の一つの成功の大きなものは、港というものの重要性に気がついて採算性を度外視したところもあったかと思っています。そういった事に整備をやってきたという事は、実は本当に日本の成功の秘密なんです。こういう事を忘れた段階で港とかを論じられないという事が大事である。

私は港というどうしてもそわそわしちゃうのはですね、生まれが波浮の港という伊豆の大島で有名な、おそらく歌謡曲の好きな人もそうなのですけれど、日本の歌謡曲というのがほとんどが港を歌っているんですね。もう港をテーマにした歌がどれくらいあるかというようなくらい港というものがやっぱり日本人のメンタリティー、近代の日本人にとって本当に染みついているんですね。皆さんだって、三つや四つ、あるいは五つ六つ、港をテーマにした歌を知っていると思うんですね。ちょっとした笑い話なんですけれども、私が中学 1 年生の時に国語の先生がやって来ましてですね、波浮の港の中学校に。国語の時間というのは皆さん、大概漢字のテストで、例えばぎょうにんべんを 3 つ書けとか、さんずいを 3 つ書けという訳ですね。当然中学 1 年生の時に国語の先生がさんずいの漢字を 3 つ書きなさい、にんべんの漢字を 3 つ書きなさいとテストに出すと、クラスに 40 人位いたんですが、全員さんずいの漢字 3 つ書くやつで同じ文字で書いたんですよ。なんとという文字か言いますと「波浮港」。イメージしてください。波浮港というのは、生まれた所を始め学校も波浮港なんですけれど、子供たちはさんずいの漢字を 3 つ書けといったら全員書けるんですね。波浮港と書くとさんずいが 3 つですよ、波に浮かぶ港。それで先生が驚いたんですよ、全員が同じさんずいの漢字を 3 つ書けと言ったら、波浮港。それは私たちが生まれた所はそこですから、さんずいの漢字を 3 つ書けと言ったら波浮港と書くから、答えが、40 人全員が同じ漢字を書いたという事を私は時々ふと思い出して笑いこぼる事があるんですけど、そんなふうにして私はどうも港というといつもその事を思い出すんですね。これは前段の余興なのですけど。

私はこういう形で、日本海側の港町というものをなんとかネットワークを作ろうというのは、先ほど参事官からのお話にもありましたけれど、かつて栄えた日本海側の港というものを細々でもいいからネットワークを作って行こうではないかと、これは実はやっぱり今回の 3.11 の大地震とかを見てくれば、いかに重要な事をやっていたか、あまり使えようのない港であっても、日本海側の港というものを大事にして行こうという事を国が考えてやってきたという事は大変高く評価できる。ご存じのように皆さん北前船というのは結局日本海側で活動した大きな理由は何かという、本来ならもちろん堺とかが中心で、京に運びたかった、江戸に運びたかった。本来なら太平洋側に行けばいいでしょう。なぜ、北前船というのは太平洋を通らなかったのか、2 つ理由があったと思います。一つは海流、特に江戸湾を出た後に銚子沖で海流が変わるから、ほとんどのあの当時の船では中々まっすぐ走れない。全部海流に持って行かれちゃうんですね。波が非常に厳しかった。これが、太平洋側で船が作れないで遠回りの日本海からだったという理由と、もう一つはやっぱり、今回の地震で、津波で我々がショックを受けた訳なんです。古代以来あそこには、この太平洋側には相当大きな津波が来ていたという事は恐らくどこか皆知っているんですね。ですから、そういう航路を避けて日本海側を廻って、この秋田とかですね、山形酒田とか北海道まで行って日本海を廻って瀬戸内海を通して入ってきたと考えられる。という事は何かというと、やっぱり我々は歴史とか伝説に残っているものは決して無視できないですね。日本海の方が航路上安全だからという事があって恐らくやったという事、そういう点で今回このような大地震、津波が起こったとき、そしてこれから南海トラフの地震、あるいは関東大震災、津波が予想されている事があるとまさに日本海側の海というのがこれからいかに重要になってくるか。特に大津波があった後のバックアップ体制として、日本の産業構造は、ほとんど太平洋側にばかり工業地帯があるものですから、そこの 1 ヶ所がやられてしまうと部品供給もできない。ようするに太平洋側仙台とか、あの周辺にあったハイテクの部品工場がやられてしまうと、輸出が出来ないとい

うことが起こってしまった。それが、代わりがどこにあったかというバンコク、タイにあった。わざわざそんなところで作らせなくても本来なら日本海側にそういったバグアップ体制があれば、混乱する事がなかったのではないかという事が言えると思うのです。もちろん日本海側にもいろんな地震が起きたり、津波がこの船川にもありましたけれども、太平洋側で起こった自然災害に比べれば歴史的に、この1万年単位で言えばレベルが違いすぎるんですね。ですから、我々は日本海の海をいかに大事にするかという事は日本の重要なテーマであったはずなんですけれども、ちょっとそこを忘れられたという事。私が今申し上げたいのは、日本海側の港なのです、重要な事。つまり太平洋側の港というのは、そういう形で整備ができたのですけれど。

では、なぜ日本海側の港がうまく大きくにぎやかになれなかったのか。戦後、世界に確固たる貿易大国を作ることができなかった理由は、対岸がすべてかつて日本と戦争をやった国であった、ロシア、朝鮮半島、中国、その三つの国が、韓国を除けば経済・政治体制が変わっているものだから、日本海側の港があってもですね、対外的な貿易とか、交流するとか、非常に大きなハンデを背負ってしまったんですね。ですから、一方で、太平洋という遠い海があるにも関わらず、そこはアメリカとかオーストラリアとかアセアンがありますから、戦後の日本というのは、太平洋側の港を中心にして発展してしまっただと、これはあくまでも政治状況と、かつてあった日本が戦争した国、ロシア、朝鮮半島、中国、しかも政治体制が違ってしまっていた訳なんで、対岸の一番近い日本海側がですね、対岸に貿易をするチャンスを失ってしまったと、そういう事があったという事が、日本海側がハンデを背負ってしまったという事だと思います。それは私が申し上げなくても実際そういう事だと思うのですね。

そういった事があった中で7、8年、10年前から秋田、山形に縁ができて、日本海が面白いなと思っておりますが、そこで考えたのは、私の後に諸井さんがいろんな話をなさると思いますけれど、北前船寄港地フォーラムというのは、必ず日本海の港の時代が来る、それに備えるためにも、お互いかつて日本海の港として縁があった地域同士がまず連携を始めようと、これは私の半分山勘があったんです。必ず日本海の時代が来る、必ず。そういう事がありまして、まず手始めに、秋田と酒田の中の連携を作るという事で、北前船コリドール構想という事を言ったんですね。コリドールというのは英語で廊下、回廊という意味なんですけどね。かつて北前船が寄港する事によって栄えた地域がもういっぺんお互いの人的なネットワークを作ったり、交流の場を作ったり、連携して話し合いの場所を作る事によって、ここを発展させようという事を7、8年前から考え始めまして、それはやはり刻々とそういう時期が来ていると思います。

ひとつはですね、例えばロシアは相当変わってきました、この秋田の船川港からウラジオストックまで昔はわざわざ、かつては航路があったわけですから、ウラジオストックまでですね。それで今、ウラジオストックでAPECを行ったとして、遅々として進まないところもあるんですけど。北朝鮮の付け根のところと吉林省が被さるような三角地帯というところはですね、ついにロシアと北朝鮮の間に鉄道ができたおと、おそらく吉林省からも延びてくれば、あのあたりは朝鮮半島、中国の吉林省、ウラジオストックこれが拠点になるような、相当なレベルの何かが起こる可能性がある。その一番近いのが日本で言えば、男鹿半島ですね。秋田港が一番近いわけですから。そういった形でどうも対岸にいろんな動きが見えてきているという事がある。それから中国とはいろんな問題があります。今でもですね、尖閣とかややこしい問題があるんですけども、そうは言っても、そんな事がいつまでも続くということはないと考えれば、日本海の港というのがですね、非常に重要視される時代が来る。そういう事のイメージがありまして私どもはそう

いうことを言った訳でございますが、ただし、そういう事を考えれば日本海側にある港というものはですね、どうしてもやがてやってくるかもしれない大災害ためのバックアップ体制を作れる港とか、地域を作っていく必要があるんですね。つまりそれぞれの地域の役割として、この辺りの港、この辺りの港、いったい日本という国におけるどういうバックアップが作れるかと、そういう事に留意したまちづくり地域づくりをやっていく必要があると思うんです。

それから、皆さんもう一つ、これからの日本海側の港という事で注意しなければならない事があるんです。これはあまりいい話ではないんですが、安全保障とかのそういった問題があるんですね。それはどういった事かといいますと、先ほど北朝鮮とロシアと中国の三角地帯の話をしましたけれど、北朝鮮の問題というのは、日本の将来にとって相当深刻な問題を抱えるはずである。私は先だってハルピンの方から入っていったんですが、それからつい先だって、韓国の有力な人たちが日本に来て話し合いをしたんですけどね。つまり北朝鮮危機と言ったときのことで、日本海側の港町に起こり得ることをイメージしておくという事なんです。どういう事かと言いますと、もしも北朝鮮の中で何か起こればとてつもない難民が、それはいつかわからないけど可能性としては相当起こり得る。それが起こった事で何が起こるか、北朝鮮が崩壊した時に難民が出たときに何が起こるかという、南には絶対に入ってくる事はないんですよ。なぜかという、38度線、全部地雷を埋めてありますから。いくら飢えたと言いましても、北朝鮮の体制が崩壊して難民が出た場合に南に歩いて入ってくる事はできないんですね。おびたしい数の地雷を北朝鮮も南朝鮮も埋めておりますから、陸路で南に入ってくることは絶対にできないんですよ。全部地雷で吹っ飛ばすんですよ。凄まじい数の地雷が埋まっているんですね、38度線の中に。それでは北が崩壊したときに、中国に逃れるかという、中国はご存知のとおり川がありますね、豆満江、そこに軍部が控えていますから。北の人たちが難民として、例えばシリアから何かあれば数十万単位で、陸路で逃げてますね。中東見ればわかりますね、一度何かあれば凄まじい数の難民が出るんですね。そういったものが出る可能性があるのはアジアでは北朝鮮だけです。間違いなく、これは、おそらく起こる可能性というのが100%あるだろうという現実を考えておく必要がある。そうしますと、陸路で朝鮮半島から中国に行けないんですよ。川があつてね、そこには解放軍がザーッと張り付いてますから。南には同じ韓国語を喋る、朝鮮語を喋る韓国には、さっき話した38度線全部に地雷が仕込まれている、そこは入る事ができない。そうしたら何をするかといったら、ボロ船でもいいから船に乗るしかないですね。それで、もちろん男鹿半島でも、新潟でもそうですけれど、日本海側のところにはほとんどエンジンを積んでいないようなボロな船でも平気で北朝鮮の北側の方からでちゃうと日本海をつたわってこの辺に流れ着いちゃうんですよ。おびたしい数の船が流れ着く。立派な船である必要がないんですよ、日本海は。本当にエンジンも何も積んでいないようないつ沈むかわからないようなものが流れ着きますでしょう。これはある意味脱走してそうなんですけれど、もしそういったシリアの方で起こっている事、エジプトで起こっている事、イラクで起こっている事が、北朝鮮で体制崩壊として起こると、日本海には雪崩をうってではないんだけど難民船が着く。これ、どこに流れ着くかと言うと日本海であり、日本海にある小さな海、そこに流れ着いてくる、数十万単位の船が。日本海側の海というものには安全保障とかそういった問題を踏まえたうえでの産業のバックアップの基地と同時に、体制崩壊したあとの安全保障という事を考えたときに、どうしたって否応もなく、日本海側に流れ着いてくる。これはもちろん日本のそういう事を専門的に考えている人たちは考えていると思いますが、韓国の政治家とか韓国でそういった事を考えているの方が深刻にそういう事を言

うんですね。そういった体制崩壊の可能性があるとして、今のままの北朝鮮が進めば。そうした時に、我々がかつて経験がない訳ですからね。どこの国でも戦争が起これば必ず国境を飛ばして難民が入ってくる事はおびたしい数あるんですが、これ、日本の今、近未来の中に前景化しているものなんですね。それは、日本海側の港を持っている地域、とりわけ大体新潟から、能登半島から北海道にかけての日本海側の港町というか、そういったものがもしも始まれば、間違いなくそれが起こってくる可能性があるとして。そうしますと、私どもは港町という事を考えた時にですね、恐らく国は考えていると思いますけれど、そういった事もある、そういったものが来た時に、我々はどう対応できるか。10万、20万人の単位の難民のようなものが流れ着く日本海側ということイメージしておくという事は、太平洋側にね、大きな地震が起こる、津波が起こる可能性という事は予測がどんどん出ていますけれども、もちろんこの難民が流れ着くという事も、今の南海トラフの地震の予測とそのような形で、国際政治の問題という事とそういう事もできませんけれども、おそらく防衛省とか国というのは、ある程度イメージできると思いますけれど、しかし住民の意識の中にもそういう事が必要。私は何で、脅かす的に言ったんじゃないで、なんでそういう事を言うかと申しますと、つまりそういった日本におけるある一つの、もし起こるかもしれない危機があるとすればという事。もう一つは、さっきから申し上げますように、それとは別個に半島が経済的にも安定している。あるいは北朝鮮がですね、非常に経済的、政治的に安定さえてしまえば、日本海は本当に経済の海になる可能性があるんですね。唯一あそこがどうなるかという事が日本海側の運命をにぎっているという、もしあそこが経済的、政治的にも軟着陸して、政治的に安定するような事があれば、今ミャンマーがブームになっていますけれど、ミャンマーどころじゃないんですね。あそこのレベルを考えれば。北朝鮮そのものは、ミャンマーとかのレベルじゃないぐらいによく働きますし、世界で最も安い労働力でちゃんとした訓練をすればいいという人材がおるわけですから、これは大変な事になるから。難民を生み出すような形で北朝鮮が終わるのか、軟着陸をして世界中がうまくコミットして、あそこをきちっと軟着陸させて、世界で最も安い工場として生産力のある場所として変化するかという事、おそらくこの10年とかでそういった事が見えてくると思いますけれど、いずれにしてもそういう可能性が日本海側に埋まっているという事を我々は認識する必要があると思う。これは大前提の話なんです。ただ、それはあくまでも予測の話であるんですけど、そういう事にも備えておくという事は大事な事なんですね。でも、そういった事が起こるかも知れないという事で、男鹿半島に難民が来た時のための難民救済所を今から作ろうという話にはならないんですけど、しかし、そういった事を沿線の上のどこかの中に、何かあった時にそういう事に転用できるような場所、そういったものはやはりこの地域の中で連携して考えて、議論としてはあるのではないかというふうに思います。本当はこの地域がですね、賑わいの交流のための話をしないとならないというんですね。我々はまず前景化している危機、前景化している可能性というものの大局をイメージしておく必要がある。そういう意味で私はあえてそういう事を言わせてもらったんですね。これが大前提。

そういった中で、ではいろんな地域での交流をどうするかという事だと思うんですけど。港町というものはなんで栄えているかと言いますと港であるという事は人が移動するわけですから、これはちょっと変な話をしてはいけないんですけど、やっぱり、男と女のロマンがなければいけないんですよ。港町は。歌謡曲なんか全部そうですね、男たちが港にいる、そこにいい女性がいる、そこで恋がある。また次のところで、女性がそれを追っかけていく。だから北前船もそうなんですね。要するに男達が船で移動するわけですよ。その男たちが金を稼げば女性がついてき

て、港町が栄えていく訳ですよ。それは日本海側の北前船で栄えたところというのは、まず男の漁師たちが作って千両、仕入れ千両、設け千両と言われる北前船を作って荷物を運ぶ。そうすれば儲かりますから出掛けて行く。儲かれば、何が起こるかという、必ず女性がついて来る、あるいは女性がそれを迎えるようになって、港町が栄える。どこの歴史でも、どこのところでもそういうところがあるんですね。そういう点で女性というカロマンの匂いのしなくなった港町というのは栄えないんですね。それも問題で。もう一つ、港町というからには異国主義といえますか、そういうものがないといけないんですね。たとえば上海、中国、香港、大連でもそうですけれど、やっぱり港町というものはですね、大きな港であれ、小さな港であれ、港というものは何か全部集まってくるところですから、出かけていくところであり、集まっていくところでもあり、どうしても文化的にもいろんなものが融合していて独特の雰囲気ですね、ニューヨークだってあれは港町ですから、やはり世界の冠たる港町として、サンフランシスコもそうですね。どうしても世界中で港町といわれる所は異国主義のにおいがする。日本だって函館、それから長崎、横浜、神戸でしょう、これは日本が開国した後に、つまり鎖国をやめて開国、開港した後に指定された港というのは函館、長崎、神戸、横浜、新潟でしょう。その理由は、なぜそこかという水深の問題があったんですね。日本は鎖国してますから、あの、船底がペタッとした北前船と同じでね、こういう船でいいわけですよ。下がらない、つまり外洋にでれないような船。しかし外洋にでるには、底が深くないと出れませんから、日本は鎖国ですから下が平らな船しか作らない。だから平らな船だと水深がいらぬわけですね。ペタッとなっているから。しかし、外洋に出るには、水深がある程度ないと港の土地で通用しませんから。それで、日本が徳川末期に開国するときに、外国が選んだ場所というのは、函館とかそういうところというのは、実は水深が深いという利点、だからああいう場所が選ばれたというわけですね。別の話なんですけれど、いずれそういう形で外国、異国、異文化が入ってくるところは、必ず街としての魅力を持っているんです。日本で辛うじてですね、何か異国的な雰囲気がある港といえば、長崎とか神戸とか横浜とか外人がよく住んだ、北海道でいうと函館ですね。そういう事になっているという事。日本の港町の欠点というのは、どうしてもですね、長い事鎖国をしていたという事があるものですから、なかなか異国趣味が、異国的な雰囲気がある所がちょっと少ないというところがありますね。そういう欠点。

もう1つ、港町が栄えないのはですね、どうしてもですね、その港があったところにある建物の使い方、港というものは必ず大きな倉庫を作りますから、バックヤードがありますね。その港を使っているいろんなアーティストが生まれるというケースが世界には多々あるんです。私は日本海側もそうだと思うんですけど、どこの港に行っても、やはりそういった倉庫やバックヤードがあるわけですから、そういった場所を例えばアーティストに開放するとか、つまり芸術特区を作っていくとかというふうなやり方。今は何年も前から小泉さんの時代からですね、経済構造の特区とか、いろんな特区の話が出てますでしょう。やはり港の再利用というものは、港らしさを使った経済特区、芸術特区とかですね、今特区というのはいろんなパターンのものでできる可能性がありますから、その特区を作っていくという事をやるべきじゃないかと思いますね。水の近く、海の近く、そういったところで作るという事はですね、非常にそういったアーティストなんかが集まりやすいので、どこでも海の近くにそういったものができていく、それから芸術家を集めるにはなにもピカピカのものである必要はありませんが、かつて使った大きな倉庫とかがあればアーティストはそういうところで自分の工房にして大きな絵を描いたりですね、彫刻をやったりあるわけで、これは日本ではなかなかそういう所が品川の埠頭に一時できたんですけど、長続



きしないですね。でも他の地域を言いますと、港があるところには常にそういったアーティストが住んでいて、何かを始めるといふことがあります。これはやはり日本海側のそこにある港町、私は全部が全部廻っている訳ではないからよくわかりませんが、少なくともそういう可能性というのを探せるのではないのでしょうか。今はネットの時代ですからね。何をやったって、人はインターネットを使ってできますから。私は港町というものはそういった芸術のネットワークといますかね、そういう事が考えられるのではないかと思うんですよ。今、例えば最も人気があるネットワークだったら、瀬戸内海にできた直島。ベネッセが作った安藤さんが設計したような、あのちっぽけな島全体を美術館にしたわけでしょう。特殊な美術館に。あそこにですね、外国からどれだけ来ていると思いますか？香港とかあのへんの富裕層とかが来るんですよ。いま圧倒的に直島に来るんです。あそこは一番行くのに不便なんです。だって、瀬戸内海のちっぽけな島の中に、その島の風景と溶け込んだような美術館を造って、絵を展示している。国際的な展覧会をやるような。ここに、どれだけ香港とか台湾の人たちが旅行者として来ているのか、最もある面で行きにくい所ですよ。海と島と芸術が調和して、そういった事をですね、コンセプトが良かったんですね。これは1つの大成功した大きなものだと思う。それは、地域に港町を持っている所には大いにあり得る話だと思うんです。港というものは、やっぱりそういった場所があるはずですから。そういったものを作って行って、ニューヨークなんかでもそうですね、ニューヨークは港町ですから結局倉庫とかそういうところに、古い建物の中にアーティストが住み込んでそういった事を始めているという。そこに、自然発生的に外の人がやってきて、芸術村とかヴィレッジができています。そこにいろんなレストランができています。そんな感じができてくるのは、港町にあった古い倉庫とか資材置き場、そういったものが再利用されてやっていくケースが多々あるんですね。そういうふうな可能性がある。何を言いたいかという、あるものを再利用していく事ではないかというふうに思って、今のような事例を申しあげたんですね。男鹿とは限定しませんが日本海側の沿線の中に先程から申しあげていますが、いろんな今まで港町として栄えた、あるいはほったらかしになっているものがあるかもしれませんけれど、そういったものを使い直す、そういう知恵というものをこのネットワーク運動の中でやっていったらどうかという事が1つの提言なんです。

実は、私どもで北前船寄港地フォーラムと言ったときにですね、その言葉だけ皆知ってる訳ですから飛び付きました。ところが、今度新潟で、新潟日報社というのが新社屋を作ったんですけど、なんとですね、北前船のイメージでメディアシップという名前を付けた訳なんです。メディア船、つまり建物がそもそも船の形のデザインで、なおかつ、やはり新潟も北前船というもので非常に栄えたのだからという事で、その北前船の資料、写真とかを全部集めるだけ集めて、そこで学習できるようにしたという事で、むしろその新社屋は観光スポットになっちゃったわけですね。これは非常に面白い考え方ですね。自社ビルが観光スポットになっちゃった。つまり、そこにあった北前船というかつて寄港したイメージがあるのは知っているものですから、そこにいろいろな絵馬とかいろいろな写真がありますね、資料が。それを一望できるようなフロアを作ってしまった。わざわざ普通の一民間の企業が観光スポットになってしまった。こういうふうな事例もあるんですね。私は北前船という事だけでなく、港町の利用の仕方というものはですね、いろんな小さい船、そこにあるものを、今までそこに何かあったという事はある理由があったからそうなった訳ですからね、それを再利用していくという事、そのコンテンツに新しい息吹を吹き込んで行くと。これは、例えば港で言うと山形県に加茂という港がありますね。ここのところ



に、クラゲの加茂水族館というのがありますね。とてつもなく入るようになってしまったんですね、本当にボロっつい、ボロっつい水族館だったんですけど。そのコンテンツをうまくわかった人がいたものですから、それを言ったら、日本に唯一のくらげの水族館を作ったんです。そうしたら、山形県の中で、公共、公的な建物、動物園とか美術館がありますが、1番観客動員があるのが加茂港にあるクラゲの水族館なんですね。山形県は結構いろんな観光客がきて、いろんな美術館があつたり、いろいろあるんですよ、人を集めるものが。公的なもので作った建物の中で1番人を集められるのが加茂という港にあるクラゲの水族館なんです。もともと近くに出るクラゲを集めているうちに、だんだん日本の海域のクラゲを全部集めて、クラゲに特化した水族館にしてしまった。そうしたら、何と年間何十万も入るようになってしまった。普通ああいう建物は公的に支援しないとイケないでしょう。どこだって、男鹿にも水族館があると思うんですけど、なかなかそこは入場料だけじゃやっていけない。どうしてもそういう事をやっても重荷になってしまうんですね。せっかく男鹿という地域に水族館ができて、行政としても持ち出しになってしまう。しかし加茂の水族館は入場料だけでも十分にペイすることができるものですから、そのお金で新しい物に作り替えている。古い古い建物だったけれども、話題になるからあんな辺鄙なところでもどンドン人が来る。バスや車がなければ行けないようなところが、山形県で一番人が集まるようなものを作ってしまった。それが港の利点を利用して、新しく意味を与えていたという事があるんですね。それは、人口が2万や3万の街にあるもので、年間何十万の人を集められるような辺鄙なところでも港町の持つ利点を生かしてその街が蘇ってきたという、いい例だと思うんですね。地域にそんなものを作れると思うんですよ。ここに唐津の方もいらっしゃるって聞きましたけれど、私は唐津というところは大好きで、唐津の呼子に時々あのイカを食べに行く。ここに唐津の方、誰かいらっしゃいますか。(はい) あーいいですね。私は唐津が大好きで、よく通いましてですね、呼子というところにイカを食べに。そこで驚きましたのが、あそこにはおいしい寿司屋さんがありましてね、行ってみたら、私の知り合いの人が東京から食べに来てたんです。唐津の呼子のイカはうまい！と言ってわざわざ東京から。私はのけぞりましたけどね。つまり相当の食通が唐津の呼子のイカを食べに来て、僕はそこで知り合いに会った事がある、そういう事がありました。それは何かというと、いろんな地域には小さい話なんですけど、これはという思い入れのある話が港町に沢山あるんですね。そういうものの積み重ねを地域が守っていく必要がある。さっき私は伊豆の大島の話もしましたけれども、波浮の港は港町ですから、いろんな話が残っている、いろんなものがあるんですね。それで何が起こったかと、日本海側の港町と違うんですけど、伊豆の大島波浮の港、私がいたところ、人口が1万2000人ぐらい今は8000人を割っているような小さなところなんですけれど、そういった港町なものですから東京から近くてすぐに行けるという事があるから、何があったかと言うと、絵描きさんがいっぱい来ていたんですね。つまり、大正とかそういった時代に東京湾から南に向かって船で行ける訳ですから、1日ばかりで。今はもう1時間半で行っちゃうんですけど。東京湾をパッと離れて島に付く、港があるとなんか南の島にきたような感じがするらしいんですね。ですから、太陽とか光が違うものですから、実は絵描きさんがいっぱい来ていた。その絵描きさんがスケッチ的に書いたようなものが大島にはいっぱい残っている。置いて行っている。ある人がそれを探し出してみたら、何とかという人がこの辺で書いているのかと。そういうので、名所、名所に立てて行ったんですね。何たらという絵描きさんが描いた絵をスケッチしたのはここだと。私が行っている小学校があるんですけど、その小学校の所で書いた、若きね、中村という若くに死んで天才画家と言

われた人が二十幾つで伊豆の大島に来ていて、私のいた波浮の港の小学校のところで三原山を描いた幻の名作なんです。それが何と、私は今山形県の酒田市の美術館の館長をやっていますけれども、酒田市の本間美術館にあるんですね。なんで私が生まれた故郷で描いた、二十歳くらいの天才画家が描いたものが残っていたかという事なんですけれど、つまり何を言いたいかという、そういった小さい島であってもそんな港町だったが故の物語が実は沢山あるんです。おそらく、今これから港町というものを考えていく時、地域の方々が必ず港町とあれば、物語が絶対あるはずなんです。こんな人が来てたんだ、あんな人が来てたんだ、そういうものをですね、やっぱりちゃんと作って残しておくという事は非常に大事ですね。伊豆の大島なんかは、別に観光客がたくさんくるわけではないんですよ。でも絵の好きな人なんか見ると、えーあの方がここにいたの、ここでこんな絵を描いたと、碑を作っているんですよ。今は20ぐらいあるかな。それは町の村の絵の好きな人が調べ直して作って町議会にかけて。せめてね、こんな有名になる人がこんな時代にここ大島というところにいたんだと、港町で。そういう人たちのあれを作っていくと、そこを巡る観光、大島なんかは観光客はほとんどくる人はいないんですけど、それでもですね、物好きな人には、歩きながらなんたらがここでこういう絵を描いた、また少し行くとなんとかという事になっていく。そういう塚をつくってやるんですね。その大変細かい小さい事なんですけれども、ファンにとってはたまらないんです。さっきから何度も申し上げておりますが、地域の中でそういった、特に日本海側の地域の漁村とか地域にはそういった話がたくさんあるはずなんです。それはやってらっしゃるかもしれませんが、たまたま私が知らないだけで偉そうな事を言っているように聞こえるかもしれませんが。そんな小さい話をいっぱい探し出しておく、そこにこんな人がきた、こんな絵を描いた、あの方がこんなところでこんななにをつくったとか、そういう事もですね、地域にとって必ずいつか役に立つ時がくるんですよ。そういうものが消えてしまっているとね、この地域この港町というのはたんなる棧橋つくって終わりではなくて。何度も申し上げますが、港というものは人がきたんですよ、人が出て行った、そこで何かを残していくところですから。日本海側の地域の港町は、そういった運動を起こすという事も、私はこういうネットワークでありだと思っただけなんです。

なぜならば先ほどから申し上げますように北前船というものなんかは、このお互いのおそらく秋田港にあるいは船川にですね、この日本海側の今までですね、この交流海道ネットワークでやったような場所に寄りながら最後は男鹿にきて鱈ヶ沢に行って、函館、江差に行っているはずなんです。全部縁もゆかりもある、それはお互いがそうしてた人たちがですね、結婚したりですね、そういった事がいっぱいあるはずなんです。

だって北海道の松前町ですか、あそこは北海道でも言葉とすればほとんど秋田弁なんですってね。私どもは北前船寄港地フォーラムで松前町に行ったときも聞いて驚いたんですけど、松前町で喋られてる言葉のなまりというのはほとんど秋田弁だという事ですね。北海道にはもともと北海道弁というものがなくて、当然北海道はアイヌが多かったわけでしょう。しかしそこで本土の日本人が住むようになると、いろんな言葉があるんですけど、松前はなまりというのがほとんど秋田の言葉。それは間違いなく北前船というものが伝わってきて、船で秋田の人が向こうに渡っていく、そういう事でできていったと。そういう事が隠れてしまっていると思うんですね。私は一つの事例としてそういう事を申しあげてみたので、そういった運動も起こせるという事でネットワークの運動じゃないかと。

もう一つ二つ申しあげるとですね、やっぱりせつかく国が交流ネットワークという事業を始め

ていらしゃる、これは予算消化的にやるとかではなくて、せっかくそういった事を 20 年もやっている。昨日あたりはですね、お伊勢さんの遷宮、20 年に 1 回あるようでおりますけれど、お社ですね、20 年に一回一新する。これも 19 回 20 年目になるそうですけれども、遷宮ではないんですけれども、一巡りということで考えてみれば、もういっぺんこれの在りようについては、せっかくできたインフラですから、インフラほど重要なものはないですからね、我々は船の港のインフラをたくさん作ったと同時に大事な事は、人間のネットワークのインフラがどこにあるかという事なんですね。ネットワークインフラ、つまりこう言って縁もゆかりもないはずの、例えば唐津、長崎の方もいらっやっていますね。長崎の方がなんで男鹿までくるんですか？これはこういったネットワーク社会に入ったから、長崎の方がこうしてあるいは唐津の方がわざわざ男鹿まで来てくださっている。ということは国がつくったインフラだと思うんですけど、これは重要視する必要があるんですよ。そういう事があるからしょうがないから行こうやと思ってきた方もいると思うんですよ、ざっくり言ってね。でも重要な事はこのインフラが大事で、これがなかったら、こういうものがなかったら唐津の、唐津ばかり言って申し訳ないけれど、他にもいますけれどね、舞鶴の方とか。こういうところで、お互いが担ぎあつてのインフラ、このインフラは人間と人間、地域と地域を結ぶインフラネットワークというものは、何かの名称がなければできないんです。さっき言ったように、私どもは北前船寄港地フォーラムという名前をつけた。そのインフラを作り出すと、そこに関係のあるような市町村のビジネスマンとか、政治家の人とかみんな集まってくるんですね。男鹿でやったときも 500 人 600 人集まりまして、それはその名前をつけたインフラに対してみんなが参加してくれる、人間が生活している社会で重要な事は物理的に目に見えるインフラ、鉄道とか港とかもあるんですけど、人間のインフラがどうやってできる、根拠のない人たちがどこかで結び付いていかないといけないんですよ。結びついていかないと。もしも何かあればそのインフラ、人間の地域、かたまりのインフラがあると、そこを通して情報がつながる。こういった交流海道ネットワークというインフラができて、お互いが顔見知り。ではここでなにかがあつたというときに、この男鹿市から舞鶴まであそこでなにか変な事があつたので、この街からもなにかしようじゃないかと、あるいはこうやって顔合わせをしていると、なんの縁もゆかりもないわけではないわけですから、当然そこで何か不幸な事があつたとか、何かがあれば、地域同士の助け合いという事もあるわけですね。この震災の後に、絆とかなんとかという言葉がえらく流行りました。何かと言うと絆、絆の無理やりに絆の事を言っているんだと思うんですけども、凱旋門賞のキズナのようになっちゃいましたけれどもね、こういった絆という事も実はここにネットワークがあるから繋つながっていくんですよ。これも重要なネットワークなんです。インフラなんですよ。小さい港町だけでいいから年に 1 回 2 回定期的に集まる。市長さん、その地域の方々が集まって議論する、つまりこういった事は何かがあつた時に役に立つのであつて、こういう事を繰り返す事によってこの地域が発展するというのはいないんです。常に何かがあつた時の備えとして、こういうネットワークインフラが使えるという事なんです。そういう事を 20 年間続けているわけですけど、そういう事を定期的に確認してみる必要があるんですよ。後ほど諸井さんが北前船寄港地フォーラムというのをやる事によってどんな実績があつたか事例でお話をしてくださるそうですけれども、そういうものはところどころでくる。重要な事は、そういったインフラがあればいろんなふうに見えるんですよ。

我々は社会生活をやっていけば政治というのがつくったいろんなインフラ、公共インフラがありますね。この国に住んでいけば何かあればですね、医療保険というものがあつて誰でも病院に

いく事ができると、この国に生まれればですね、行きたくないのに小学校に入れて、こんなありがたいものはないわけですね。つまり国があるという事のありがたさですね。社会的なインフラというものをずーっとつくっているんですね、縁もゆかりもない人がですね、私らが書いている物を入れれば、熊本県なんか町に手紙が届くわけですよ。これはやっぱり国というものをつかったインフラがあって、そのインフラというものを必死になって守っているわけですね。実はね、税金を払っている事はそういったインフラに対するお礼といたしますか、お金なんです。税金を払うという事は実際そういったものを、病院ができる、学校ができる。我々は他の国じゃともかく小学校に通えるわけですから。痛くなればすぐに病院にいける。ちゃんと保険というものが、赤字になってくる事もあるんですけども、とにかくいかにすれば人間社会というものがインフラがつかれるかという事ですね。

インフラというものは目に見えるインフラと目に見えないインフラがある。そして目に見えるインフラと目に見えないインフラの間を結びつけているものというのは、やはり見えないネットワークなんです。常に人間社会は、たとえば日本海側のものをですね、港町同士でも何かあったら助け合いなんです。あるいはお互いのネットワークをつくりましょうと国が作る、民間もいっぱいやってますね、常にネットワーク社会という事、こういうものをですね、常に見なおしていく作業をするという事は人間社会が活力を持つという事なんです。我々は今自分の身のまわりに、社会にあるインフラというものを点検する必要があるんですね、常に。今自分が生きている地域は、例えば男鹿なら男鹿という街はどういうインフラの中の一員なんだと、そういう事をですね、男鹿だけではありません、他の地域から来ている皆さん、自分たちが生きている地域、個人でもいいですよ、会社でもいいですよ。どういうインフラを持っているんだと、どういうネットワークを持っているんだという事をですね、常に、何年かに1回確認する必要がある。こういうインフラとプラグイン、つまり接続してないと、我々は孤立している事をどう理解するのか。こういう部分において、我々はここにプラグイン、接続すればこんな情報も入ってくる、こういうネットワークもある。どこか逃げる回路を持っていると。しかしよくよく考えてみると実はこういうインフラの中に接続がないねと、そういう事を発見していくという事が重要な事なんです。我々が生きている社会というのは、結局何をやるかという、新しいインフラ、新しいネットワークにどうやって接続できているか、同時に、今まで使ってきてインフラというものがもしかしたら古びているかもしれない、あるいはもう1回使い直しができるかもしれないと、そういうことを常に学習している。検証していく地域、政治というものが実は1番にぎやかで、1番バイタリティーがある政治であり、社会のはずなんです。だからこういうものができるという事はそういう事も学んでいける場所なんだと、再確認しあう場所だという事なんです。だから継続をしていかなければならないという事はそこからきているんですね、国でそういう事を考えたという事は。でも、こういうもの以外、たくさんたくさん我々はそういったまだまだ使えるインフラというものを持っているはずなんです。そういう事を発見していく事が大事だろうと思います。だから港町とかなんとか町にこだわる必要はないですね。

私は最後に申しあげるとですね、港という言葉を使っているいろんな話をしているんですけど、結局港というものは出ていくところであり戻ってくる場所でもあるわけでしょう。それでは、我々は秋田にいるわけですから秋田について話をすればね、今秋田はですね、黄金時代を迎えているんですよ、私の見方で言うと。何かと言いますとね、もともとあったものがもう1回復活してきた。なぜかと言いますとね、かつて秋田という国は、所得水準でいえば明治の終わりぐらいから

日本でベストナインにはいるような所得があった。これはあくまでも資源、鉱物資源、木材があった日本有数の産出国だった。しかしそういったものも減びてしまったあと、ほとんどダメになったあとに、今や日本の中でもっとも、たとえば地熱エネルギーなんかはね、この間湯沢あたりで始まりましたでしょう。ついにね、1号みたいなものですよ、あの国立公園の中に。要するに、大変な地熱のエネルギー、つまり資源があるという事がわかってきて、もう試掘が始まっている。それから秋田沖やなんかで海底の資源が出てくる可能性が出てきたものだから、調査船をだそうとかあるいは由利本荘じゃない、鮎川のほうですか？あそこでガス田というものがでてきて、あそこも試掘が始まったでしょう。つまり、秋田というのは時間が経ってみれば、かつて一回栄えた理由の一つの根拠になったものが、もう1回時代の中で使えるようになってきた、資源だけで言えば。もう一つは、秋田というのは日本有数の材木の産地だったでしょう。その材木が使えなくなったと。ところが今原発の事故やそういう事があって、今太陽光発電とか風力発電とか、秋田なんか風の秋田ですから、風力発電を起こしやすい可能性がある。なによりも木材、バイオマスね。日本は7割以上が山ですね、今日本の中でほとんど山の整備が行われていませんから、間伐しない事もあってですね、推計なんですけれどね、ある人の調査によると、今倒れている木や捨てられている木を使ってバイオマスにすると、日本の全エネルギー電力エネルギー10年分がただで倒れていると。10年分ですよ、ただで。どこが一番あるか、秋田県なんですね。秋田が実はそういった山、木を一番持っていて使える、要するに倒れている木、使えない木、ちょっとした間伐材そういったものを日本の山を整理整頓すると、10年分の電力が作れると。ただですよ、これを掘るわけです。つまりそれを引き出して切り出してきて、ウッドチップになんかにしたりしてバイオマスを使って、つまりこういうものがはっきり数字として表れているんです。つまり地下資源の何かの問題であった。かつて地下資源と材木の秋田というのは、近代そこで出発したわけですよ、鉱山の秋田、小坂町、あそこは銀山銅山あるとか材木とその鉱山、鉱物資源で売った秋田なんですね。それが、一回ダメになってしまったと、ところがそこで失効した秋田が、日本の中で最も可能性がある場所として蘇ってきた、という事は二つの理由があるんです。技術的な問題もあるわけですね。かつてそういった鉱山の事を行った技術というものが、時間が経てくれば近代のハイテク技術につながり、かつての技術をもう1回使えるようになってきたという事によって、秋田が使う事をできなくなった材木や何かもですね、そのウッドチップやバイオマスとして使えるようになってきた、これは技術革新があったから、もう1回近代的な可能性を帯びて経済効果があるという事がわかってきたから出てくるという事なんですよ。個々の小口の鉱物資源も、かつて鮎川にあったような技術も、あそこから掘りだした物は採算が取れなかった、しかし、今の技術を使えばあそこがもう1回使えてエネルギーを出せる事がわかってきたから、始まっちゃったわけでしょう。秋田の沖合には海底油田もあるかもしれない。しかし、それが難しかったんだけど、今の技術を使えば採算ベースに合うようなものがでてきたかもしれないという事なんです。

なんで、その事を事例として申しあげたかと言えばですね、その、人間というのは不思議なんですよ、かつて栄えた場所は同じような場所でもう一回栄える可能性があるんですよ。絶対的に無理な場所って何をやってもダメなんですよ。かつて栄えたという事はその時代特有の理屈があるから栄えたんですね。それが時代の流れの中でそれがややしばんだにすぎないんですね。しかし技術革新とかイノベーションによって、新しい考え方によればね、かつてやっていたものが意味を変えて使えるようになるという事は、一度栄えたところは必ず復活するんですよ、一度栄え

たものは。技術もなにも 1 回ダメになったものがね、いい例がここにある小坂銅山なんかでしょう。あそこの技術があったからこそ、いわゆる都市鉱山といったこの携帯電話のリサイクルできるようになった。技術があればこそ、小坂町というところに新しい同じ会社が復活すると。それは町も地域もそうなんです。

だって、今東京なんかの関東圏でもっとも人気があるところ、川越とかあいうところですよ。今外国人はみんな川越に行きたい、なんで川越行きたいんだ、あれは関東地方東京近県で唯一残っている、江戸時代というか街並みの灯があるもんだから、わざわざ川越まで行くんですよ。川越に行って、芋せんべいを買いに台湾から来た人、韓国から来た人が川越まで行くんですよ。秋田県の中でも、角館に行けばね小京都じゃないとかって、しょうもないとは言いませんけれどもね。あれが小京都だったら京都に怒られちゃいます。それでもそんな事を言う、つまり元に戻りたい。街並みも全部そうでしょう、なんか電柱だけは知っているような街でも、どこのところでもそう、電線を埋めるとなにか汚い看板もなくなって、電柱が入っているとですね、なにか昔ふうの街になる、みんなまちづくりというのはみんなそういう事を考えだしているわけですよ。日本の東京だってですね、あの高度成長時代、日本橋なんかもきれいな日本橋、高速とか埋めちゃって川が見えなくなってしまった。だったらあれをとっばらって本当に川が見えるようにしようじゃないかと、つまり元に戻ろうという事が、例えば都市計画の中におこってますから、環境も関係もみんなそうですよ。どこの地方にいてもどうしようもなくなってしまった民家が沢山残っていくところばかり。民家の聖地とかいって若者が集まりだしてるわけでしょう。つまりそれは復古とはいいませんが、元に戻ろうとする、昔元あったものの中に今ふうに生かし、そういう運動なんです。どこもそうなんです、新しいものなんてないんですから。かつて栄えたという事は栄えた理由がある、栄えてそれが衰退していく理由があるんですね。そこのところをよくよく見てみれば、かつて栄えたところはもう 1 回栄えるんですよ、必ず。

そこを栄えさせるためには何を息吹にするのか、誰にそれをさせるのかという事だけなんです。誰に。そういった港町、人がいなくなったさびれた港町、でもそれは港町として栄えた以上必ず復活できる、それを誰にさせるかという事だけが問題なんです。誰が見ればかつて栄えた港町が栄えるかという事。それは 2 種類でしてね。外部の人間か若い人に貸しちゃってね、何か面白い事やってごらんという再発見、あるいは外部の目ですよ、何度も言いますがね、川越、外国人が日本の関東の人がなにも川越なんか行く必要がない、でも日本の昔ってこうだったんでしょという事があるから川越に行きたいんですね、それはある面で外部が発見したんですね、外部の人らが。街の活性化というのと同じなんです。今日本にはたくさんの外国人が来てますから、そういう人たちに、例えば秋田県だと外国人がたくさん来てますから、そういう人たちの街、港、そういったものの使い方なんかも考えさせたり。そういうふうになると、彼らが新しい色合いとか味付けをしていって面白いまちを作っていくというのが大いにあり得るわけですね。ですから、決してそういった事の中で悲観する必要はない、ただそれをやるためにはこういったネットワークを大事にする事だと思います。今ここでみなさんがやってらっしゃる事もその一環だと思うんですけども、さらに活性化させるにはどこか外部の人を誘うという事もあるかと思うんですけど、もう一つ最後に申し上げたいのは、我々港が大事だという事は重々わかっているわけですよ。

そして、冒頭でも申し上げましたけれど、日本の近代がこれだけ長い海岸線をもってちょっとした入り江があればみんな港に来ていたという日本の政治の 1 つの勝利とか努力があったと

いう事は高く評価できると同時に、もう 1 つは港という以上は、我々は人材育成についてももう少し本気になってほしいという事ですね、日本人でも漁船も漁業もそうですけれど、中々漁業で食っていけないから、漁船に乗る人が少ないという事があるんですけど、それよりもたとえば船員になる人がほとんどいなくなってしまったという事は、やはり海洋国、日本人にとって由々しい問題だと思えるんですね。男鹿にも水産高校ありますよね、海洋高校とかって。どうしても船に乗る人は減る。日本は全部海に囲まれているわけですから、その海に囲まれているこの国で、これだけで立派な港を整備して持っている日本でありながら、船員になる若者が減っているという事は由々しい問題だと思いますね、私は日本海側でせっかく港をやっているネットワークがあるのなら、そういう事もですね、運動としてはこの沿線上にはかなり水産高校というのがあるかもしれないんですけど、やはり海に囲まれた日本から船員がいなくなるという事は、せっかく造った港の事も含めてですね、やはりそこは寂しい。日本の船籍なんかはなんでもそうですけれど、乗っている船員はフィリピン人とか中国人とかね、先だっても伊豆大島の沖合で沈没船が衝突することがありましたけれども、乗っている人は中国人とフィリピン人だけだった。外国の船籍だという事もあるんですけど、やはり港町という事であれば船員を育てる運動ということも、日本の海運行政だけでなく港湾行政の中に必要じゃないかと思うんですよね。日本海側には水産高校とかが少ないんですね。だから私が言いたい事は、港のネットワークについて港であるという事は、やはり漁業とか、船乗りとか、水産加工とかそういった産業というものが日本は非常に弱くなっていますでしょう。就職する人たちもいなくなっている、そういう事もやはり港の事を議論するときにはですね、1つのテーマとしてなんでそういったものが衰退していったのかということ。

しかし、他方ではそういった分野で本当にそのまま水産業が衰退していくような産業なのか仕事なのか、そんな事もですね、いろいろ考えてみる必要というのがあるのではないかと。

よく人手が足りないと言うでしょう。だけどそこに行かないんですね、生徒が。だからこういう事ってすごく問題ですね。我々は国もそうなんですけれど、そういった港を整備する、漁港を整備する、それから日本は貿易立国ですから船が必要でしょう。そうしたときにですね、就職がないのではなくて、いい給料ももらえるし、そこにはいい就職口があるのに関わらず、いま就職難と言いながらも次世代の若い人が、そういう人が船員になってね、7つの海を駆け巡ろうとかそういう若者がいないという日本の方が問題だよ。今男鹿の海洋高校なんかでも船員になるようなコースがあって、いい就職口があるにも関わらず、生徒が集まらなくて辞めちゃうと。これは皆さん、各地域港を持つ自治体の方々、かなり深刻な問題ですね。せっかく港はできる、船が入ってこれるのにも関わらず、船に乗りたいたいと思うような日本の若者がほとんどいなくなってしまっていると。いい給料を払うのに関わらず。これは一つの課題ですね。なぜそうなったのかということか、だって船乗りなんてあこがれの職業だったと思うんですけどね、世界中に行ける、今は別に船に乗らなくたって飛行機に乗ればすぐに上海についてしまうという事があるんですけど、それにしてもその職業に就きたいと思う人、日本の若者がいなくなってしまっていて、港がさびれる理由と、そういうものというのと根っこが同じように思えない事がないと思うんですね。ここの連合体の中で日本のそういった人材を排出するようなネットワークとか連合とかできないものなんじゃないかな、これは水産高校だけではなく、他の海洋大学とかそういうところの大学のレベルでも、減っているみたいなんですよね。商船とかそういう中で。そうゆう点では悲観的ですね。せっかくこれだけのインフラが整備されているにも関わらず、漁業において後継者がい



ないという事は大変由々しい問題、そういう事でこの話を終わりにしてはいけないんですけど、時間がなくなってきましたから、結論的な事を申し上げますと、とにかく日本海側の港がやるべき事は、バックアップ体制をつくる、日本が。大震災とかそういう事だけでなく、どうすれば国土を、同じ国土ですからこちら側がダメになっても、こちら側がちゃんと救える、救済できるんだと、備蓄基地なんかも含めてそうだと思うんですね。国土というのは、こちら側がダメな時はこちらが大丈夫だというバックアップ体制を作るという上においては、日本海側の港を中心とした地域の役割というのは、今後起こる可能性があると考えれば非常に重要だ。そういう点で国がね、例えば、国土強靱化とかそういう言葉を使いはじめたでしょう。ある面で評判が悪いんですよ、またバラマキかと。でも不思議なのはですね、そういった事をやる時、今の流行りでいえば、この土建屋さんとかね、また土建業界の復活だと言うでしょう、土建業というのも重要なインフラなんですね。太平洋側の復興をしようと思ったって、この何年かの公共事業をやめたとかいろんなことがあるものすから、土建業と建設業をやる人が減った、要するに人がいなくなっちゃったわけでしょう。人がいないから人件費も高騰するという事になってしまう。この業界が土建だとかにばらまかれた、単なる土建、しかし土建業というのはインフラ業なんですね。世の中にとって1番大事なのはインフラですから、インフラの整備ができる人がいない国家、人材がない国家というのは国家の将来がないんですよ。どんな分野もすべてがインフラなんです。日本の場合どこかが叩きだすと徹底的にその業界ばかり叩くわけね。1番叩かれたのは土建業界と言われているものですよ。バラマキだとかなんだとかね。今度のような大震災が起こったときに、徹底的に潰したりした、公共事業をやめた事によって大幅に削減したことによって、そういう事をやれる人がいなくなった。プロがいないわけですよ、どんどん土建業がそんなの辞めて、コメ作れだとかリンゴを作るように言っちゃったわけでしょう。もちろんそこには問題があったんですよ。でも、そういったものを壊してしまうと、じゃあ今度のような大震災があつてね、なんとかしなければと言ってもやれる人がほとんどいないんですよ。予算を組んでも、いち早くやれるような人がいないから、復興が早くできない理由の一つにはそういう事もあるんですよ。世論によって、政治力で潰されちゃったわけなんです、公共事業、建設会社の土建業というのが。諸悪の根源ように土建政治だとか。これはインフラ業なんですからね。たしかに無駄な事はあったんですよ。あったんですけども、日本の場合叩きだしたら、そこばかり集中的に叩いてしまうものすから、誰だって人間やってられないよね。建設業というのは恥ずかしくて、やってられないという人がいたわけですよ。なにかといえばTVや何かで土建政治などと叩くものだから、なんだおまえの親父はなんだ、建設業と言ったら。子供がかつて財務省が叩かれた時なんて、お父さんどこいったの？と言ったら大蔵省そうしたら子供は言えなかった時代があるように、土建業をやっていると子供が学校に行くのが嫌だったという時代があったと聞いた事がある。それぐらい一つ叩きだすと徹底的に日本はやっちゃうでしょう。そのしっぺがえしが、話が脱線して申し訳ないけどね、もう終わりますけどね、この東日本大震災で港や何かの整備が遅れたのはいろんな問題があるかもしれませんが、最大の理由はそういうことをやれる人が大幅に減ってしまったということもあるんですね。復興が遅れたということはいろんな理由があるんですけど、そういうものが非常にあるんですよ。我々は、今度の災害に備える事じゃなくて、日本海側はどうするか、まず港を起点にしていろんな事を考えて、これは一種の公共財ですからね。お互いの地域というのはこっちがダメになったらこっちが救う、お互いがお互いの公共財な訳すから、そういう事のために震災のおかれた地域は、今度はそちら側が新しい復活ののろし

をあげる場所になって行かなければいけない。そういう点で、小さい町であっても港を持っているということは、必ずどこか役に立つことがある訳ですから、そういう事を学習しあうという事は、今回の事の主旨じゃないかというふうに思っております。

話がそれたんですけれど、2つの事だけは覚えておいてください。さっき申し上げた、いつか来るかもしれない破壊のときに、日本海側の港というものへのそういった可能性がある。しかし、それはやはりお互い港町としてそういった事があった時にどういうふうに対応するんだという事は、国ともですね、おそらく研究しあいながらやっていかないといけないテーマなんです。もう1つは、何度も言うように東日本がダメな時に、日本海側のインフラの整備、ネットワーク、港の整備とか、そういったものをきちっと作るという事がこういうネットワークにとって課せられている大局じゃないかというふうに感じております。

ここで終わりたいと思います。ありがとうございました