

パネルディスカッション

○田 中：それでは、只今からパネルディスカッションに入ります。時間はおよそ1時間半を目指しております。どうぞご協力をお願い致します。

今日の共通テーマはご存じの通り、「地域開発と環境問題」という大変大きいテーマでございます。このテーマは、それぞれ大きな広がりを持っておりまして、今日の皆さんのご報告を聞いていても、地域開発といい、環境問題といい、対象領域が非常に広いということを感じております。

従いまして、この話の進め方も多分多岐にわたると覚悟をしております。色々なベクトルの中で、いろんな将来の方向が見出せばいいというのが司会者の希望でございます。

手順としては、最初に各報告者の方から若干の補足説明がありましたら、それをしていただいて、そしてその上で報告者間でまずそれぞれご関心のあるところ、今日の報告全体を通して関心のあるところを相互に質問され、ご意見を述べていただくという時間を設けたいと思っております。これがかなり重要な意味を持ってくるのではないかと考えております。

その上で、最後に時間をとりまして、フロアの皆様からのご質問にお答えしたいと思います。いま質問票をお預かりしておりましたが、それは各関係の先生にお渡ししまして、お答え頂くかと思っております。時間の制約がありますので、ご質問などがある場合には、できるだけ手短にお願したいというのが、こちらの希望です。

司会者としては、最初に申し上げましたように、このテーマが非常に大きいテーマでして、地域開発といいましても、先ほどの報告にありましたように、戦後の高度成長期からの地域開発、あるいは戦前からの地域開発、そ

うものを含めて、しかも今日のごみ問題まで入るような領域の地域開発論です。

更に、環境問題といいましても、全国各地にまたがる都市づくりの話から、コンパクトシティという最近新しい話題になっている問題まで非常に多様です。

いずれにしてもテーマは広いわけですが、十分考えたいのは、この地域開発と環境問題という概念のそれぞれの説明というのではなくて、その関係こそが大事だろうと考えております。つまり地域開発とこの環境問題との関係、これは二律背反ととるか、対抗的概念ととるか、あるいは共存すべき考えととるか、俗に言われるように、持続可能な発展とか持続可能な社会づくりとか、そういう言葉がありますように、どうこれを関係づけるかが今日の一つの関心事でなかろうかと思っております。

その辺のことをちょっと念頭に置かれて、ご意見を述べていただければと思っております。では、報告順に補足説明をお願い致します。

○綱 島：一番初めに報告した綱島です。

補足しておきたいのは、最後の方で「家電リサイクル法」と「食品リサイクル法」を比較してということで、ナショナルの悪口を言っているうちに、それで忘れてしまって、食品リサイクル法のことをしゃべらなかつたのですけれども、食品リサイクル法というのは、リサイクル法の中で一番不備がありまして、年間100トン以上の生ごみを出す企業については、それを20%削減せよ、そして脱水機にかけて減らしたのでは駄目であるという、そして減らしたものについては、堆肥化ないしはえさ化をするということになっているわけです。

ですから、例えば札幌駅のJRタワーにしてもそうですけれども、札幌グランドホテルにし

ましてそうですし、いろんなところでその食品リサイクル法が本格的に施行されましたので、その処理に追われているというのが実情です。

ですから、収集して堆肥化する、肥料化するということをやっているのですけれども、法律はそこだけしか書いていないのですけれども肥料というのは、つくったら農家が使わなければごみなんですよ。ですから使う農家が法律の中でどう位置づけられているかという、何の位置づけもない、何の保証もないわけで、そういう意味では非常に不備な法律、同じようにメーカーというふうに考えるならば、非常にメーカーを無視した法律になっているという点で、非常に不平等な、経済的にも不利な条件の中で、いわゆる施行されて、農業は環境問題に取り組まざるを得ないということになってくるということになります。

ですから、例えばちょっと細かい話になりますけれども、先ほどリサイクルをやれば、トン当たり3万5000円ぐらいで済むし、それを燃やせば5万5000円だということをやりましたけれども、やはり堆肥にするにしても3万5000円だというけれど、その堆肥を今度は農家に持って行って、農家がそれを利用して、農産物として、売れたときに初めてリサイクルが終了するわけで、その点については日本の場合には何一つ保証がないというような、そういう大変な国で、その大変さが長尾先生のご報告に出ていたというふうに思っています。それが補足の一つです。

それから、報告テーマで煙突に着目したのは、地域開発というときに、やはりある面では煙突の数で考えていってもおもしろいのではないだろうかという気がしまして、これはまだできないのですけれども、もう少しなぜヨーロッパの方では自然エネルギーの方に入っているのだからということと、ある面ではやはり煙突神話というのがあると同時に、石油依存から絶対脱却しないという、そういう風土

が強くあるという、そのこと自身がある面ではまちづくりなり、地域開発なりのその基本的なところで大きな障害になっているのではないのかなという気がして、それをもう少しこれからもきちっとやっていきたいなというふうに思っているということです。

それから、ついでですから、ちょっと質問だけさせていただきますと、僕は長尾先生とこれからコラボレートして頑張っていくのだというふうに言ったのですが、コラボレートするときに、U水という話をされたのですが、このU水がうっすらとしかわからないので、恐れ入りますが、もうちょっとこのU水というのが、例えば農地にどう還元されるのかとか、あれだけ色がついているのに、例えば水質基準は大丈夫なのかとか、そのいわゆる漁業者が賛同してただける、そのあたりのことをもうちょっと説明していただけるといいなと思っていたので、後でよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

○田 中：ありがとうございます。長尾先生には質問が一つ入っておりますので、後でまたお願いします。次に補足の方ですが、菅井先生、何かございましたら。

○菅 井：内容的なところではないのかもわからないのですけれども、私が特に商店街の中で申し上げたかったのは、リサイクルという言葉がありますように、今までは直線的な一方通行といたしまししょうか、左から右に行くというような社会だったと思うのですけれども、これからはリサイクル、円形というのでしょうか、その中に時間の要素も出てくると思います。これまではそのリサイクルの中に例えば一方にメーカーがあつて、そして消費者が片一方にあつて、その中間のところに流通関係の業者、あるいは商店街というのがあつた。これからはそうではなくて、回っていく中で、メーカーとそれから消費者というのがあるのですけれども、その中で商店街というのがそのリサイクルを機能させる役割を果たせるかどうか。そういう仕組みをつくっていかなければいけないということが一つと、もう一つは先ほど田中先生がちょっとおつ

しゃった二律的な、あるいは背反的な、対立的な、そういう構造で環境ということと経済、あるいは地域化というふうにとらえていらっしゃる。しかし、物を生産し、消費・使用するという中に最適な生産と消費・使用というレベルのものがあるということをビルトインしていかなければいけないということです。

○田 中：ありがとうございます。続いて、村上先生、お願いします。

○村 上：まず、環境と地域開発に関する議論として、二律相反する関係について申しますと、私の考えは確かに先ほどの報告からすると、ごみの垂れ流し、無責任な構造がありつつも、私はやっぱり調和という点で、必ずしも相反する概念ではないと思っております。

なぜならば、直接関係はないことですが、漫才を見ておきますと、ぼけ役と突っ込みをする役があります。その笑いというのはどこから出てくるかということ、ぼけと突っ込みの間から出てくるわけです。やはり全くぼけてばかりでは漫才にもならないし、突っ込んでばかりでもやっぱり漫才にもならない、この両方がそれぞれ自動車のブレーキとアクセルの関係と同じように、その中から初めて自動車の走りというのが出てきますし、漫才というのもその二つの関係から笑いというのは出てきます。

全く根拠も意図もないのですが、沖縄に限って言いますが、環境と地域開発というのはどこかに調和あるいは妥協点、あるいは「協働」といいますか、そういったものを模索することができるのではないかというような、私はどちらかというと前向きに理解しております。

さらに、先ほどの報告での補足説明で言いますと、環境問題でもう少し報告したかったのは、やはり沖縄のモノレールの役割です。県都、那覇市の渋滞というのはもの凄いなものでして、沖縄県内だったかと思うのですが、大体1500億円の渋滞による経済損失というのがありました。

これが錦の御旗になって、ゆいレールが千数百億円の建設費できて、1日二、三万人の

乗客を乗せて、渋滞解消に寄与しているということにはなっているのですが、そういうところが北海道の事例でいいますと、事実上廃線が確定した池北高原鉄道のように、鉄道を敷いた後にモータリゼーションが来まして、鉄道が廃線へと導かれているのとは異なります。北海道はたくさん廃線というのを経験したかと思えますけれど、沖縄の場合は戦争で焼け野原になった後に、鉄道をつくらずに、あるいはつくれなかったのか、そのあたりはわかりませんが、まずはモータリゼーションが先に到来しまして、その後にゆいレールというモノレールができたということです。

この関係からいうと、どこまでモータリフトというのができるかどうかわかりませんが、なるべくならゆいレール、モノレールというものをもう少し、うちの沖縄国際大学ぐらまで延ばして欲しいなということもあります。

もう一つ、言いそびれたことは、先ほど沖縄の北部で昭和50年に沖縄海洋博覧会があったのですが、那覇市から大体80kmぐらい北側に行ったところなのです。なぜこういう離れた土地にできたかということ、高速道路をつくるためということです。つまり那覇市の近くで海洋博をやったら、高速道路ができないと。それゆえに遠くの、これも山原地区、山と原っぱしかないところに今でも公園が残っておりますけれども、そういった経緯があるのだそうです。以上です。

○田 中：ありがとうございます。それでは、最後に長尾先生、先ほどの質問も一つあります。

○長 尾：U水につきましては、腐敗処理というよりも有効な好気性菌類によるふん尿の発酵処理と考えた方がいいと思います。そのような有効微生物によって、悪臭のもとになる有機物を分解し、最終的には植物が吸収しやすいような無機的養分に変換してくれるわけで、雑菌等もその発酵過程で消えていくというような状況にあります。

それで、この処理水は、府県では活性水とい

い、A農場では液肥と言っていますが、その用途は家庭菜園や草地に散布したりして有効に利用しています。

生ふん尿を立派な屋根つきの堆肥場なり、尿だめを造って貯蔵しても、分解していないふん尿を草地に散布するともものすごく臭くて、その臭いのついた牧草には牛が寄りつかないという問題があります。ですから発酵処理して有機物を分解してやると、非常に牧草の発育にもいいだけでなく、何よりも牛の趣好性が高いわけです。

もちろん、窒素とカリが中心の排汁というか、滲汁を発酵させた処理水なので、既に述べたように液肥として有効なわけです。

このU水に関しては、直接川に流すことはまだ正式に許されていないのですが、根室管内サケ・マス増殖協議会（管内増協）としていろいろ実験した結果では、定置網で獲ったサケ・マスの卵を受精・ふ化させ、それを生けすで育てて、ある程度大きくしてから河川に放流するわけですが、その時の幼魚はそういう処理水に対して問題はないということでした。ですから、ふん尿をそういうふう処理してくれるのなら、草地に還元する割合が高くなると共に、多少は河川に流れたとしてもそれ程問題はないので、管内増協としては積極的に支援しようということになったわけです。

でも、U水システムを採用するところには管内増協が全部補助するというにはなっていないようです。今のところ、サケ・マスの稚魚を放流する水系ごとに1事例のみをモデル事業として5割補助を実施しています。ですから同じ水系の農家が、隣が補助をもらったので自分ももらいたいと申請しても補助がもらえるわけではないのです。管内増協としては、農家の家畜ふん尿垂れ流しに沿岸漁業者を代表して重大な関心を持っているのだという意思表示の手段だと思います。尤も、補助事業には前提条件があり、漁業公害となっているホタテの貝殻を必ず使用することにはなっております。

それから、私の報告の中で言い残したことが

一つあります。それはマイペース酪農についてですが、その中で放牧の意義を高く評価しておりましたが、確かに昼夜放牧をきちんとしてやっておりますと、アニマル・ウェルフェアの向上による耐用年数の延長だけでなく、ふん尿が溜まらないのでその分だけ処理コストは安くなるわけです。

しかし、放牧できるということは、畜舎のそばに地続きの大きな放牧地を持っていないといけないという条件が必要になります。放牧地と採草地との割合をどのぐらいにすればいいのかということになりますと、全耕地面積の中で兼用草地も入れると約60%は必要になります。そうすると約60%程度は放牧可能な草地がなければならぬということになりますが、そうすると、草地の飛び地が多い酪農地帯、例えば釧路管内、それから宗谷管内というような酪農地帯では、かなり放牧がしにくいということになります。飛び地が多いところでは、水場がなかったり、自分の草地が国道を挟んでいたりしますと、「牛さんが通るから車とめてください」というわけにはいかないということがあります。そういう意味では根室の方は割合恵まれているのではないかと考えています。農家の方がマイペース酪農を推進したいと思っても、そういった意味の制約があるということをご承知しておいていただきたいと思います。

○田 中：ありがとうございます。こちらの方で、それぞれの関心事について、議論を進めていきたいと思うのですが、今度はどなたからでも結構ですので、報告者の皆さん相互で、ひとつ質問などご意見などありましたら、やって欲しいのですが。

○綱 島：菅井先生にちょっとだけお聞きしたいのですが、先ほどのご報告の中で、街づくりというのは、街づくり文化をつくっていくのだというふうにおっしゃっていたのですが、非常に魅力的な言葉なのですが、街づくり文化をつくるという、そのイメージというのでしょうか、土着の商店街の方、地域の方、歴史性云々を含めて、どの範囲で街づくりの文化

ということをお考えになっているのか、ちょっとご説明いただければなと思っています。

○菅 井：私は抽象的なレベルで言っていますから、相当幅広いのですけれど、例えば街づくりの一つとして、交通機関があります。ヨーロッパの場合にトランジットモールというのをやっています。トランジットモールをやるときに、日本でも幾つか（福井が一番盛んなのですけれど）やったときに、一番のポイントは、自動車が目の前を通らないと商店街が安心しない。何か通っているとにぎわっているように思っているとか、あるいはトランジットモールで一番きついのは、例えば電車とか、バスが歩行者と一緒に動けるのか。実際にヨーロッパでは動いていますね。そういう意識がまずやる前に壁になっている。それを直していかなければいけないというのがありますね。

それは何なのかといたら、便利な自動車交通を環境のため一度切り離すというところに持っていかなければいけないというのが一つございます。

それからもう一つは、例えばレジ袋を使わないか、あるいは自分のところで売っている商品というのは、環境に配慮した商品で売ります。そして消費者の方もリサイクルの観点でわざわざ買物袋を持ってくるということになる。少なくとも肉体的な負担もありますけれど、一番大きいのは、精神的な負担です。「これは環境のために自分たちが当然やらなければいけないことなんです」ということをわかるかどうかという意味において、ライフスタイルに取り入れることができるかどうかというのが大きな課題になっている、こういう意味です。

○田 中：街づくりと文化ということのご質問だったのですけれども、なかなかこれは言うにやすく、難しいところがありまして、先ほど、私の方からも一つお伺いしたいのですが、私も、むしろ菅井先生ではなくて、村上先生にお願いしたいと思ったのですが、今の文化を意識するという、意識の変革というようなことを考えると、沖縄の皆さんが、これは相対的なもの

でしょうけれど、どうも環境意識が薄いのではないかというところを感じたのですけれど、例えば自動車の不法投棄ですか、ああいうことをやるということが、なかなかとまらないとすれば、これはやはり環境意識あるいはライフスタイルの変更まで、どうやって変えていったらいいかという手だては、皆さんいろいろ考えられると思うのですが、いま、先生がお考えになって、可能な方法というのは、沖縄の場合、何かありますか。

○村 上：手厳しいというか、厳しいご質問で、一つは私は自動車に乗らないという選択肢もあるのではないかと。つまり自動車に乗るからいろんな諸問題が出てくる。もちろんマクロレベルでいいますと、やはり輸出の外貨獲得の手段とか、雇用のアセンブリー企業として、その傘下に与える影響はものすごく大きいとか、いろんな意味で自動車企業というのは排ガスぐらいは規制されても、なかなか強く言えないところがあるかと思うのです。

私はモダルシフトとして公共交通機関の多様化、やっぱり私も実は沖縄の町で自動車は乗っていないのですけれども、でもそれこそ先ほどの報告ではないのですけれど、自動車がなくても何とか生きていけるというところはありますので、やはりモータリゼーションが進んで、先にできちゃって、沖縄に路線バスが本当なら四つあるのですけれども、そのうちの三つは一応倒産、破産なり、悲劇をたどっているわけですから、私はそういった意味でもバス企業も私は好きなのですけれども、やはりそういった自動車からの乗りかえ、あるいは先ほどのモノレールとバスとの乗り継ぎ割引とか、先ほどの札幌の地下鉄とバスに乗りかえると、やっぱり割引ができていたのですけれども、事業者が違っても割引きできる制度とか、もう少しソフトでの整備をすれば、まだ生き残る術はあるのではないかというふうに認識しております。

○田 中：たまたま公共交通機関のお話がお二方から出ているのですが、そういったことについて、あと何かお考え、お気づきの点ないでしょ

うか。

○小 島：札幌大学の小島といいます。いま町づくりとか、交通機関とかの話をしていて、先ほど菅井先生の話の中でも、青森の話が出ていましたよね。この間たまたま推薦入試の関係で青森に行って、駅前の大きなアウガですか、あそこなんかを見て、町の通りも歩いたりして、思い出したのですけれども。それから先日、NHKで「ご近所の底力」というのをやっていて、そのテーマは、今まで郊外の一戸建てに住んでいた方が、自分たちが高齢化して、例えば車の運転もよくできなくなる。それから病院に通うのも不便だということで、市街地に戻ってくるという、こういう動きがかなり出てきている。

札幌でもそうなんですね。札幌でも郊外の住宅を引き払って、市街地のマンションに移るという方が増えているということなのですからけれども。そういう人口構成の変化、高齢化と町づくりというところあたりが、何かつながらないのかなということもちょっと思いついたので、その辺はどういうふうにお考えなのでしょうか。

○菅 井：つながらないかというか、現実には逆に、高齢化が進んでいるから、そういう町中居住が進んできているというふうに考えます。

一つは、バブルに向かっていきながら、町中の土地が高騰しましたね。そのために高付加価値で、収益性がなければいけないので、自分で住んでいけばもったいないから、外に出ていった。町の外の方は住宅開発をして、いらっしゃい、いらっしゃいとやった。町中はまた交通混雑したので、バイパスが周辺に作られ、市街地調整地域なのに田圃や畑を個々につぶして、ショッピングセンターができて、駐車場も結構たくさんつくれますので、郊外の住宅地に住んで車を持って、町中には行けないものだから、バイパス沿いの商店にいったというのが、これまでですね。

ところが、バブルがはじけて、町中の方の土地が割と安くなって、しかし商業施設はできない。なぜならば新しい大店法の中で環境問題と

いうのが規制の対象になっていますね、という中で町中には小さな商店があるし、大きいものがない。

大学も病院も郊外に出ていっていますし、今さら町中に帰れないという中で、町中の方でもうけることができる、バブルではじけたところで駐車場や空き家になっているような建物をどうやって利用するかといったらマンションしかなかった。

なぜならば、今おっしゃったように、今まで郊外に住んで子育てが終わった人たちが、さて、どうしようといったときに、一戸建てがかえって負担になっている。それはまた交通の問題も出てきます。というところで町中に戻りつつあって、そういう供給と需要とが合致したことが、町中居住ではないかと思うのです。

これはよくないと思うのですが、後で何か行政の方がコンパクトシティーなんていう、欧米の考え方を持ってきて、包装紙で包んでいるなというふうに思うのですが、これからはもっと現実的には増えるのかなと思います。

○小 島：集合住宅と商店街とを一体化したような都市計画に関するような施策というのは考えられないか。

○菅 井：考えられると思いますね。

ただ、そのときに自動車交通対策をどうするかということと、それから私の今回の発表の商店街とのつながりで申し上げるならば、商店街の形態をどのようにつくっていくかということですね。

つまり、例えばアウガもそうなんですけれども、1階とか2階、あるいは地下に商業機能を持って、上の方に住宅機能を持って、真ん中のところに公共的な機能というのをつくって一体化しているのですが、今後はそういうことがあり得る。沿道型といいましょうか、道路があって、その道路の周辺に商店がつながって行って、コミュニティーをつくって、じゃあ、町づくりはどうするのというと、歩道とアーケードしかないという商業政策だったのですが、これからは私はあえて言葉を短くいうと、広場型、

スクエア型といいたいでしょうか、そういう商店街が必要になってくる。ヨーロッパ的になってくるのかもしれませんが、そういう中で、今おっしゃっているような町中の住宅と兼ねた多機能のビルといいたいでしょうか、そんなものが集積した町づくりがこれからも進んでいくのではないかなというふうに思います。

○田 中：ありがとうございます。

今のお話はいろいろ奥がありそうで、北海道でも各地方にある都市が空っぽになっていますね。人口が少なくなっているだけでなく、人口構成も高齢化しているわけですから、駅前が寂しい、ドーナツ化現象が起こっている。

私の方から言うのも何なんですけども、アメリカあたりではウォルマートという大型スーパーがありまして、全米で3500店ぐらいの巨大店舗がネットワークをつくっているわけです。そのウォルマートの進出している町々、各州にまたがっているのですけれども、大変なドーナツ化現象が起こってしまっていて、このスーパーのおひざ元のアメリカでこのドーナツ化現象で音を上げています。各州ではそろそろこの土地利用の規制を強化し出したということです。

市街化調整地域なんかでは、最近札幌でもちょっと緩めていますよね。あれは国交省が何かの間法律をちょこっと変えてやっちゃっているのですけれども、あれは実は時代にひょっとすると逆行するかもしれないと言われていて、本来ならばむしろ土地はもっと厳密に都市計画の中で、先生がおっしゃるように、経済政策の中で取り込んでいかなければならない問題でもあると言われていたようです。

ですから、ドーナツ化現象をしたところを手直しするために、老人を街の中心に呼び込む。これがマンション建設法だとしたら、これはちょっとやっぱり逆転しているのかもしれませんが、そういうことをちょっと耳にしております。

あまり司会者がしゃべっちゃいけないので、さらに今フロアからも声がありましたので、ちょっとこの辺でフリーにしてトークンした

方がいいと思いますので、どうぞ質問とかご意見があったら、手を挙げてください。この辺からスタートしたいと思います。

○岩 崎：札幌大学の岩崎です。今回は四回目ですが、私、ちょっと事情があって初めて参加するものですから、過去の三回の総括も含めて、パネラーの方以外にもぜひ司会者の田中先生や石坂先生や松本先生や来間先生にもお伺いしたいのですが、今日のテーマが地域開発と環境問題なのですね。三地域の条件が共通だと思うのです。つまり遠隔地であって、道民・県民所得が低くて失業率が高くて、共通して産業構造が跛行的であり、第三次産業が肥大化している。

そして、東京資本とのかかわりで見ると従属的で、鹿児島はちょっと違うと思うのですが、そういういわば遠隔地や所得が低くて産業構造が跛行的だということでの独自の地域開発と環境問題があると思うのです。そこをちょっと取り上げて議論していただきたいという気持ちがあって、ぜひ過去四回出ている方にその辺のコメントをしていただきたい。

それから、もう一つ、例えば環境意識というのは、これは綱島先生や村上先生にお伺いしたいのですが、環境意識と産業構造、環境意識と国民、県民所得との関係みたいのがあるのかなのか、僕は勘として決して北海道の環境意識が高いとは思わないのですが、その辺なんか綱島先生、内地から来られてどういう意識を持っておられるのか。僕の勘としては、県民所得が低いと多分環境意識も低いのではないかという乱暴な感想を持っているのですが、例えばそんなことを素材にして欲しい。

三大学、つまり遠隔地の地域開発と環境問題ということで、ちょっと皆さんの意見をお聞きしたいと思います。

○田 中：大変大きい、しかも乱暴な質問が出ましたけれども、ぜひこれについて話してみたいと思いますので、まずご経験者をという声がかかっておりますが、これまでのこのシンポジウムにお出になった方で何かありましたら、今のご質問に触れていただきたいのですが。

来間先生、お願いできますか。何か強制的ですが。質問が大きいのですよね。とんでもない質問かもしれないのですが、非常に大事な内容を含んでいると思います。余り突然なのでびっくりしておられます。ほかの方どなたか。

○綱 島：札幌へ来て一番驚いたのは、例えば大丸がものすごい勢いで伸びてきて、この前の新聞のインタビューで、大丸の社長がトヨタの奥田会長の7歳下の弟さんだというのがわかったのですけれども、彼のコメントを見ていたら、札幌で成功したと。この後この力でもって関西に戻って、関西をもう一回広げるのだということで、まさに全国区なのです、当たり前なんですけれども。札幌をどうするかという議論は、北海道新聞のインタビューなんだけれども、北海道について大丸としてどういう役割を果たすかということについては何も触れないという、そのあたりというのは、非常に若い人にとってみれば、北海道をどうしていいかと考えるチャンスが非常に少ないという、そういうことがあるだろうと思います。

じゃあ、環境意識が小さいのかということ、そういうハンディはありますけれども、僕はやっていないから低いのであって、やればいい、僕自身は今の学校給食ということでやりたいと思っていますのですけれども、例えば学校給食でリサイクルをといるときに、いわゆるリデュースという、もっと減らすということも大事ですし、いろんなことがあるのですけれども、子供たちにやはりリサイクルを通して、リサイクルの輪をつくって、生産者もいる、消費者もいる、商店街もある、これもある、これがあるという、全体の輪の中で自分たちもいるんだという中で、さあ、残すか、残さないかというような問いかけは、結果的にはできるわけですね。

そうすると、その子供にとってみれば、10年後には成人をしていくわけですから、環境意識については、かなり変わったものが出てくる。車に乗っている30代の人に車をおりろという議論をやるのには30年かかるけれども、10歳の子供にそれなりのリサイクルを教え込むこと

によっては、10年後には成人になるという意味では、早くからもうちょっと環境教育という、具体的な環境教育を展開していくということが非常に大事ではないだろうか。

教育現場では、今総合教育ということで、何をやったらいいだろうかということで迷っていますけれども、そういう意味では環境意識を高めるといって、そういうこと、しかも胃袋と頭と両方でできるという意味では、非常に農業というものが、環境教育の素材としても、また重要になってくるのではないのかなというふうに、僕自身は思っています。

今それを幸い、札幌で少しずつ取り上げてくれているみたいで、もしかすると来年の4月から本格的に取り組むという方針が今出かかるところまで来ているということで、そうなれば次の展開ができて、もう少し具体的に、岩崎先生のご質問に答えることができるかもしれない、そんなふうに思っています。抽象的ですけど。

○菅 井：私があえてこのところで発言するのは、過去、今日を含めて四回出ているから、責任かなと思いつつ申し上げるのですけれども、おっしゃるとおり、本来この三大学院共同シンポジウムは、共通のテーマで一年かけて、お互いに話し合っていて、途中で何回か会って、議論を深めていくということが一番いいのかなと思いつつ、毎年同じことを繰り返してきたところがあるというのは、反省しろと言われることですね。

もう一つ、先ほどおっしゃったところで、具体的というか、直接的なお答えを申し上げたいと思うのですけれども、それは環境問題と地方といたしましうか、産業構造がどういうふうにかかわってくるかというのですけれども、ちょっとおっしゃった中で、私が聞き間違いだったら申しわけないのですけれども、田舎ほど環境のことについて疎いのではないかなというふうにおっしゃったのですけれども、私は逆だと思つたのです。

それはどういうことかといったら、今まで大都市、わが国の場合は造船にしても、自動車に

しても、鉄鋼にしても、そういうものが大都市に集められてきて、重点的な産業政策、それが都市構造といいたいでしょうか、それから町づくりにもかかわってきたのですね。そういう大きな政策によって、構造的に大都市にそういう環境負荷の高い工業が集中して、地方はおざなりになっていました。それは環境負荷が小さいものから、住民の意識もそんなになかった。

逆に都市においては、自動車産業にしても、あるいは石炭産業なんかにしても、環境を破壊していった負荷があったものですから、住民にとっても自分の健康問題を中心に、あるいは生活環境問題として、それは取り上げられて、声が大きくなっていったのかなというふうにも思うのですね。

そんな中で、一番大事なことは、環境というものの価値といいたいでしょうか、資産価値ですね。企業の複式簿記でいうと、資産価値というものが今まで行政もそうですし、住民も考えていなかったかと思うのです。なぜかといったら、鹿児島でいま人工島の問題があるのです。錦江湾は東京湾と同じぐらいの面積ですけど、そこは魚類の宝庫なのです。タイとかいろんなものがとれるところなのです。

ところが、そこに環境を壊して人工島をつくる、400億円ぐらいかけるのですけれど、問題があって、結局やめろという話になったのですけれど、最近また知事がやっぱり続けましようと言いついて、何をつくるのかといったら、自然公園みたいのをつくりましようと言いついて。これは何なのか、金かけて自然を壊して、もう一回そんなことするのかって。その負担はだれがするのっていいたら、一般県民です。だからそういうような財産というものの評価といいたいでしょうか、それを行政も県民も、もう一度見直し、棚卸しをしていかないと、そういう価値というものがわからなくなる。

もっと言えば、志布志湾というところがありまして、これもきれいなところなんですけれど、石油備蓄基地をつくらせたために、毎年台風が来るたびに砂が持っていかれてまして、これは完全

に人工島のおかげなんです。補修するために2億から3億かかるのです。そういうことも金額等を含めて、自然の財産価値というものを、我々はきちっとしていかなければいけないのかなというふうに思うのですね。

そういう意味で、地方の方がむしろ、私は可能性があるかなと思うのは、これは先ほど長尾先生が発表された農業関係についても言えることだと思うのですけれど、例えば生ごみにしても、商店街の中にある飲食店がどのようにして生ごみを少なくすることができるか。あるいは出た生ごみをどのように処理するかということですね。燃やすのか、堆肥にするのかということとか、あるいは鹿児島県の産業で焼酎がありますけれど、芋かすという焼酎の生産量と同じ重さのものが出るのです。それをいままで海に投棄していたのです。それが環境対策ではできなくなって、畑に埋めていたのですけれども、これもできなくなって、そして牛に食わせていたのです。これは結構いいのです。乳の出もよくなるし、食もいいので、牛に食わせていたのです。

じゃあ焼くのか、どうするのかというようなことがあるので、その辺のところはもし、例えば畜産の絡みの中で、焼酎産業と畜産とがつながっていくとか、あるいは飲食業と農業とがつながっていくということになると、サイクルが上がるかなというふうに思ったりもするのです。

○田 中：はい、岩崎先生どうぞ。

○岩 崎：別に反論するというつもりではないのですが、僕の言いたかったのは、環境問題が深刻なのは、もちろん大都会です。北海道は全国で一番広いですし、ある意味では環境が一番いいと思うのです。

ただし、僕の言いたかったのはこういうことなのです。先ほど村上先生が言われて、僕はなるほどと思ったのは、アメリカ軍、それから観光資本のせいにする県民意識、これは恐らく沖縄県民も東京依存型の、僕に言わせれば植民地型の産業構造であるがゆえに、そして北海道は

広いゆえに、やがて日本全体の産業廃棄物の処理場になる可能性を持っているわけですね、その意味では、客観的には環境を守っていく可能性はある、だけど意識としてはどうなのかなという、そこでちょっと乱暴な意見を言うただけです。すみません。

○田 中：意識論をあえて先に出したのは私の方なので、ちょっと議論が飛び過ぎたかなと思いますけれども、所得と環境意識との関係はまだ証明されておりませんので、いろいろな議論があつてしかるべきだと思っておりますが、確かにそう簡単なことではございません。

逆に、例えば廃棄物の問題なんかでは、都市部の環境意識の方が低いとよく言われたりするのは。それも大都市部ほどたちが悪い。忙しくてごみなんか分別してられない。捨てる暇もない。できたら隣の町に捨ててやれと。これはバックに第三次産業の多い都会が絡んでいるのだという話もあります。ですからその相関関係はいろんなファクターで、いろんな角度から確かめる必要がありますね。

ただ、田舎ほど意識が低いというふうには思いませんけれども、教育の問題がさっきからちらちらと出ているのですが、環境教育というのは、即効性はないかもしれないけれど、非常にそこからじわっと効くジャブのようなもので、綱島先生がおっしゃったように、10年かかるかもしれないけれども、それでも速い方なんです。そういう意味では環境教育の重要性というのは十分あると思います。

途中になりますけれども、いまお話ししているこの内容からしますと、この環境問題というのは非常に広いじゃないかと、ますますお思いになっている方が多いのではないかと思うのですが、確かにそのとおりでして、環境という概念自体には特別の定義はまだないわけです。むしろないのが当たり前なのですが、というのは、環境という言葉の持つ意味がそういうニュアンスのものなのですね。すべてを取り巻く外界のようなものを環境と一般的に言っています。

そこで、こちらのテーマの環境問題となりま

すと、今度はそれによっていろんな被害が生じたり、困難が生じる場合をいいます。あるいは循環過程がストップしたりするような。

ですから、そういう意味で、いまお話ししていることは、随分広いように思われるかもしれませんが、実はやっぱり環境の問題なのですね。ごみの問題もまちづくりの問題も全部つながっているという、そういう包括的理解が今環境問題には求められてきているというふうにお考えいただければ、整理がつくのではないかと。

ちなみに、今日は綱島先生は中間でまとめるみたいな言い方をしていますけれども、綱島先生は歴史的な展望を持って、地域開発の方から切り込んでおられます。それから、菅井先生は、ある意味では広域的に各都市の実態を踏まえられて、商店街を軸にして、その目で環境を論じられておられます。それから、村上先生と長尾先生は、各地域における特殊な問題、具体的な事例を地域を中心にして環境を論じておられるというふうにご理解いただければ、ちょっとは整理がつくのではないかと考えています。

そういうことで、さらに議論を深めていきたいと思うのですが、この辺でフロアからご質問がありました。はい、どうぞ。

○来 問：沖縄国際大学の来間です。まとまりのいい話をする自信はないのですが、岩崎先生が出されたのは、この三地域の共通性に着目されているわけですが、僕は最近の違いの方に興味があるものですから、ちょっとかみ合わない点がありますけれども、しかし三大学院の共同のシンポジウムですから、その中の共通性というものも見い出しながら、議論を進めていかなくはいかんのだろうとは思っています。

具体的に出された、貧しいから環境問題に対してちょっと取り組みが弱いのではないかという感じの話が出ましたけれども、沖縄は30年前に復帰しまして、それまで琉球政府の財政力も弱く、日本政府とのかかわりも弱くて、結局日本が戦後やってきたいろいろなことをやり残していたわけです。農業でいえば土地改良なんか

もそうです。道路の建設などもそういうことに入っていたわけで、したがってもう復帰したら、国もそういう方針でしたし、沖縄の側も開発、開発ということでやりました。

過去20年間特別の振興計画というものがありまして、国がそれをバックアップしていたわけですが、それもやっぱり村上報告にあったように、本土並み、本土に追いつけという感じのことでした。

しかし、最近の計画では、開発とか振興とかという言葉を使わない方向にだんだんなっていて、沖縄は沖縄なりの生き方が独自性があるいいのではないかという議論が強くなっているのが、最近の状況です。

僕自身は、本土復帰のときもう既に大学の教員ではありましたが、いわば沖縄経済を客観的に見るというようなことしかせず、どういふ経済にしたらいいかという将来像を考えるようなことを自分の頭の中でやっていなかったもので、振り返ってみると、あの時点でそういうことを真剣に考えて、例えば高速道路が必要なのか、鉄道が必要なのかというようなことをもっと議論すればよかったなと、いま思っているところです。

環境の問題では、村上さんが沖縄の汚点を暴露して、帰りの飛行機は一緒には帰らないでおこうと思っているのですけれど、ただ、僕はこういう話は沖縄だけではないのではないかなと思いますよ。

実は、自動車を捨てるというのは離島に多いのですよ。こちらでもそうじゃないかなと思います。離島にはナンバープレートもないような車が持ち込まれて利用されていて、そのうちどこかに山積みされている。そういうことがありまして、だからそういうしわ寄せの場所に使われる可能性というのが常にあるのですね。だから沖縄の人だけが自動車を捨てているかどうかというのも、ちょっと検証が必要な感じがしています。

あといろいろありますが、もう一つだけ言いますと、交通問題ですけれども、村上さんはモ

ノレールをうちの大学ぐらいまでは延ばしてくれんかという話でしたけれど、僕はモノレールが着工される前に、鉄道の論議がありまして、那覇から名護まで鉄道を引こうという主張がありました。これは復帰の時点でもあったのですが、これも、当時消えた議論です。それが最近、基地カードというか、基地を受け入れる見返りとして、鉄道を要求したらいいのではないかという議論が出て、僕は新聞紙上でそれに反対しました。絶対意味がない、生かせるはずがない。また鉄道をつくるために山を削り、海を埋め立てるといふことにもなりかねないし。沖縄は細長い島です。真ん中に山がちの土地がつながっておりますから、そういうことは環境破壊にもなる。

それから、たしか300kmぐらいまでは、移動する場合に自動車を利用する割合が圧倒的に多いというのもデータとして見ていましたし、ですから僕はこれはとても成り立たない。それが鹿児島まで線路がつながるのであれば、また別のメリットが出てきますから意味が出てくるのですけれども、海がありますから絶対だめだと思っていたら、モノレールが動き出しまして、もうとても心配しました。ああ、これはもうもたないのではないかと。30万人の那覇市の人口で一日3万人乗せよう。こんなことできるわけがないなと思っていましたら、実は今採算とれるというか、投資額まではいかないのですけれども、ランニングコストぐらいは持てるような客が乗っているのです。ますます利用客が増えているような感じがします。

これは僕の思い違いというか、計算違いで、ああ、よかったなと思いますが、しかしこれをまた延ばすということになると、モノレールよりは地上を這わせた方が安いわけですし、そういうことを考えると、もっと慎重に議論する必要がありますなと思っています。

あれこれ言いまして、すみません。

○田 中：ありがとうございます。

村上先生、今のご指摘にはいかがですか。

○村 上：何と申したらよろしいのでしょうか。

か。

帰りの飛行機は多分私、翼に乗って帰るぐらいしかないのかなと思うのですけれど、まず原点に戻りまして、県民性と環境意識なんですけれども、県民所得ですね、私も沖縄に6年半、もう7年目ですが、沖縄に住んでいて、所得が低いから環境意識に乏しいのか、やっぱりそれは私も無関係だと思います。

先ほどちょっと思いついた言葉がありまして、衣食を足りて礼節を知るという言葉があるかと思っています。やはり所得が上がると同時に、環境意識も上げていかないといけない。上がるものか、上げるものかという、やっぱり上げていくものだと思うのですね。それゆえに私は所得と環境意識というのは、やっぱり無関係ではないのかなと。

とりわけ、やっぱり沖縄におりますと、あらゆる指標、統計資料とかを見ていまして、やはり日本一が多いです。県民所得はもちろんのこと、聞いたら肥満率が日本一とか、申しわけございません。あと国民年金の納付率も日本一悪いとか、この前ちょっと来間先生にもお伺いしたら、離婚率もどうやら高くて、でもある面では北海道とその共通項はあるのですけれども、経済的な側面から見ると、やっぱり豊かさ貧しさというのと、精神的な意味での豊かさと、やっぱり違うのではないかと、こういうふうに思います。

特に沖縄だけではないと思うのですけれど、やっぱり数だけの豊かさ、数字であらわれる豊かさと、実際生活してみる豊かさも違いますし、沖縄は県民所得が低いから不幸なのかといったら、必ずしもそうではありません。

ということで、これはそんなものかなということと、もう一つ気になる言葉がありましたのは、植民地型産業構造ですけれども、これは私ちょっとこの言葉をいただきました。従属、確かに支配・隷属関係というのは、やっぱり東京一極集中というか、東京は沖縄を必要としないかもしれませんが、こんなこと言ったら、本当、帰れませんね。でも沖縄は本土を必

要としているというような、やっぱり一方通行の関係があるのではないかと。

例えば、一時期沖縄ブームというのがありまして、沖縄の人はやっぱり泡盛とか、沖縄ブームで物品販売をするために、本土というマーケットが必要なわけですが、本土の人から見て、沖縄というのは一つの選択肢であるというような、私でもし事業経営をするならば、そういった立場からビジネスをしようかなというところもあります。

何を言いたかったかと申しますと、あとちょっと原点に帰るのですが、やっぱり沖縄と北海道の共通項で、ちょっとまた足りないところがあるのですけれども、地方ゆえに市場における政府の役割というのは極めて大きいと思うのですね。やっぱり市場経済がまだまだ未発達という、これまた怒られるかもしれませんが、産業構造上、あるいは公共工事、あるいは公的機関の役割というのは、やっぱり沖縄、北海道ともに似ているかと思っています。

沖縄でもやはりうちの大学生でも、まず就職活動をするというところかという、やはり公務員と言っているわけですね。あとは公的機関として沖縄電力とか、銀行とか、意識は関係ないかもしれませんが、民間になぜ行かないのといったら、やっぱりつぶれるからと。でも大学卒にもなってつぶれるからじゃなくて、つぶさないように努力するのが大卒の人間だろうと言って、意識を変えさせているのですけれど、これもまだまだ効果がございません。

でも、いずれにしましても、市場における公的機関の役割、民間企業の脆弱さという、この市場は公か民かという二つの選択肢の中で、やっぱりこれから環境とか、とりわけそうだと思うのですけれども、「協」という概念というのが必要だと思うのですね。これは協同組合の「協」と、そのあたりの協同という言葉、先ほど菅井先生がおっしゃられていたのですけれども、町おこし、あるいは環境とかでも、最近ではNPOという、ノンプロフィット・オーガナイゼーション、非営利組織という概念、これはやっ

ぱり効率性を追求する企業だけでは市場あるいはサービスというのは万全にはできない。

公的機関も非効率、非能率、あるいは人口減少時代の中で、政府の役割はやはり小さくなっていく。その二つが両方ともサービスできないところに「協」という概念のもとで、NPOあるいは協同組合、あるいは最近ですと市民という特定非営利法人などの活用によって、ある程度環境、あるいは町おこしとかが可能ではないか、あるいは実際に私の後輩が大阪で大学の教員をやっておりますけれども、吹田市というところで、やっぱり町おこしNPOとかを通じて、シャッター商店街の生き残り策を模索しているところがあるのですけれども、そういった意味で、菅井先生にお伺いしたいのですけれども、町おこしにおけるNPOというのは、あるいは「協」という概念というのは、大体どういう位置づけでよろしいのでしょうか。

○菅井：それでは、フロアからのご質問も含めて、今の村上先生のおっしゃったことに関連して、私、4年前にここで申し上げたことがあるのです。それは廃県置藩ということなのです。薩摩藩が百何年か前に、廃藩置県というのをやって、行政と民間といいましょうか、商業にしても、地域の住民にしても、もうばらばらにしちゃって、うまくいったように思うのは、この100年間の追いつき、追い越せといいましょうか、それまでのシステムです。いま21世紀の新しいシステムというのは、もう一回廃県置藩せんといかんのかな。そこにNPOというものが位置づけられるのかなというふうに思うのです。

それから、先ほどちょっと田中先生がおっしゃった大型ショッピングセンター、これが郊外に規制緩和の中で出てくる。何でこの規制緩和なのかというところが、どうも行政が規制緩和という刃物の使い方がわかっていないので、アメリカから言われたら、理念もなく規制緩和というところに持って行ってしまっているというところが恐ろしいので、やはりもう一度地域づくりの主体性というものをつくり直さなければ

いけないのかなというふうに思っています。その中にNPOというものの役割が出てくるのかなと思うのですが、生協などの個別配送だと思えるのですけれども、それから通販、それは交通機関が抑制されるので、環境にいいのではないだろうかというふうにおっしゃっているご意見なんですけれども、そのとおりだと思うのです。問題は通販というものについて、適合できる商品というのは限定されるのですね。通販で合わないやつはどうするのというのが出てくるのです。

通販とはいえ、片一方、つまり消費者がお店に行くことは省略されますけれども、商品がどこから個別に配送するという点においては、それだけ路線が長くなるというのがありますので、万々歳とはいかない。おっしゃるところはあるのですけれども、問題は例えば交通の足を減らせというならば、一つは共同配送という仕組み、これがなかなか日本ではできないのですよね。福岡あたりでちょっと取り組んだり、熊本でやったりしているのがありますが、鹿児島でも中心市街地、例えば札幌でいうスキノみたいなところでやろうかと思っただけ、貨物業者を集めたのですけれども、業者も乗ってこないし、町も乗ってこないのですけれども、こんなようなことが一つできないのかな。

もう一つは、特に町中において、電気自動車なり、あるいは太陽電池とか、そういうようなCO₂を出さないようなモビリティというものを使うということも、もう一つ考えていかなければいけないのかなと。そういうことによって、環境に優しい商業というものができ上がる。

おっしゃるように、通販なども一端を担うことになると思うのですけれども、根本的な解決という意味においては、いまみたいな総合的なことも必要です。

それから、各家庭のニーズというものを届けるということでおっしゃっているのは、同じようなところがあると思うのですけれども、例えばファックスだとか、メールなんかで、高齢者の家庭が商店街のそれぞれの店に注文があれば、

それを届けてあげますというのが、最近が高齢化社会の中で、商店街のサービスとして出てきていることは言えるのですが、その中で一つおっしゃっているのは、若者の就労支援ということを言われているのですが、そのことについて一言申し上げたいのは、ちょっと問題がある。というのは、若者の就労支援といったときに、就労というのは対価を求めるのでしょうか。ボランティアではないのでしょうか。ご質問された方、そういう意味でおっしゃったとしたら、お金が回るのか、結局お金使わなくちゃいけないのかということですね。こういういま申し上げたような商店街のシステムというのは、大方において、学生のボランティア活動だったり、地域通貨ということで対応しているのですね。

簡単に言うと、温かいお金ですね。血の通った温かいお金。普通の日本銀行がつくった通貨というのは冷たいお金と言われておりますけれど、それで学生のそういう活動について対価を払うのか、あるいは温かいお金で払うのか、就労ということになると、疑問だなというところが一つあります。

ただ、ご質問の中に、地域マネー、あるいはエコマネー、そういうものを使ったらどうかというのがあるので、そういう意味においては、これは大賛成です。

それから、もう一方なんですけれど、消費者であるとか、あるいは商店街にこの環境対策を進めるためにはどのようなインセンティブ、あるいはインパクトを与えたらいいのかということなんですけれど、現実にはもう与えられているのですよね。

リサイクル法でも、消費者の方は金銭的に負担をしなければいけないし、例えば、魚つき林というのがありますが、漁業の役割、あるいは林業、農業の役割というのが出てくるので、そこのリンクですね。サイクルといいましようか、その中で農業の役割、漁業の役割、林業の役割というものがサイクルになっていくと、どこもさぼれなくなるのですね。そのサイクルを

途絶えさせちゃいけないよというようなやり方もありますし、一般的にいいますと、そういう負担というのは、3者がそれぞれ負担しているというのが現実なんですけれども、その負担の中でどうするのですかね。例えば消費者に対しては価格の負担が出てくるし、もう一つ、モラルの問題も出てくるのかなとも思いますし、生産・販売する側には税の負担であるとか、処理の負担であるとかというのが出てくると思うのです。もう一つ商店街として、ISOシステムをこの商店街の中に取り込んでいくということが必要です。サイクルを回す使命というものにおいて、ISOによるシステムの中に商店街、消費者、それから生産者、販売業者というものを組み込んでいってしまうということが必要なのかなというふうに思ったのです。

○田 中：ありがとうございました。

いま、フロアからの質問もまとめてお答えいただいたと思うのですが、なお追加するようなご質問ありましたらどうぞ。

話はいろいろあると思うのですが、私も一つ綱島先生にご質問したいのですが、煙突の話ですね。非常に興味深いものがありまして、ハンバーガーの意味もいまだによくわかっていないのですが、焼却主義といえますか、日本のごみ処理などで、生ごみなどですね。とにかく焼くと。どうして焼きまくるのか、焼却主義は一体どこへ行っちゃうのか、このまま行ったらですね。欧米のごみ処理はかなりの程度というより、ほとんど埋め立て型のごみ処理をしていますね。

それに対して、日本では恐らく75%ぐらいは焼き尽くしているのですね。焼くことによってまた新たな問題も起こっているわけです。例えばダイオキシンとか、そういう問題がかなり環境の問題としては大きい問題になりますし、これは生産活動をしている限り、ごみは出るわけですから、日本のごみをこんなに焼いていいのだろうか。その理由もよくわかっているようで、わからない説明が多いと思うのです。何かいろいろ考えられるのですが、そういうあたり

について、ちょっと一言綱島先生のご感想を。

○綱 島：なぜ煙突かということだったんですけども、やはり日本の場合は今の焼きまくる理由は、やっぱり周りが全部海だからということだろうと思います。隣国に迷惑をかけないということ、国の政策としては焼いてしまうということになってくるのではないのかなということと、それから跡を残さないという、例えば企業もそうですけれど、足尾鉦山にしてもそうですが、遊水地をつくってしまうとか、どうもそういう痕跡を残さないという点で焼くという、そういうのが何か日本の一つの特性になっているのと、やっぱり隣国から離れているからだろうなというふうな気が一つはするのと、それからやはりコスト的に安いということになるのだろうと思うのです。

それから、埋め立てについては、やっぱり国土が狭いのと、いわゆる急速な都市化が進んでしまって、そこからごみが出てくるということになると、あらかじめ都市計画というのがきちっとしていませんので、ごみの焼却場をつくるスペースが確保できない。どこの役所の清掃部長でも、最大の仕事はごみの埋立地をどこに確保するかということで、私が経験している山形県鶴岡市でいくと、二期四年の任期の局長の最大の仕事は、埋立地の候補地を見つけて、地元民と調印するというので、満面笑みを浮かべて退職をしたということで、そういうような状況が日本の場合には来ているからだろうという気がいたします。

そのこと自身が、逆に言うと、リサイクルのリデュースということについては余り考えられませんし、またリサイクルについても手抜きがあるということがいっぱいあると思います。

例えば、いま僕もいろいろ調べていたのですが、驚いたのですけれども、北海道でカニツアなんかをやるものですから、このカニ殻が一体どうなるのだろうか。どんなに余ってしまうんだろうと思ったならば、いま北海道にはカニ殻はないのだそうです。全部中国と韓国に行っているのだそうです。化粧品の材料になるのですね。

いま中国と韓国の方が豊かな方が多いものですから、日本よりも高い値段でもってカニ殻を買って、そして化粧品をつくっているということです。日本はカニ殻がないかわりに、タイのマグロのかすを輸入をして、代替品をつくって、それで有機農産物をつくっているということになるので、いま、有機肥料の質が下がっているというようなことです。そういう意味でいきますと、本当に全体的な展望を非常に持たないままに、場当たりでやってきているというのが、日本の特徴ではないだろうかという気が僕はしてならないものですから、そういう点で煙突の話からちょっとずれてしまいましたけれども、やはりとにかくその場限り、その場限りでもって、事が済んでいくという、それがやっぱり特徴ではないのかなという気が、僕自身はしております。

それから、あともう一つは、クリスマスがなかったから、トンネルに対するあこがれが強いのかもかもしれませんね。どうもすみません。

○田 中：ごみの問題については、いろいろまだまだ問題があるわけで、北海道でも焼却場なんかは十分ではないのはご承知のとおりなんですけど、先ほど村上先生のご報告にあったかと思うのですが、焼却施設がやはり足りないという、沖縄の方のそういう事情は何か。

○村 上：私はちょっと。

○田 中：そういうご報告はなされなかった。

○村 上：質問にお答えする形で、一つ私の手元にあります。沖縄の大量消費文化は米国の影響もあるというお話で、最近の原油高などにより、米国でも低燃費車の販売が増えており、これを受けて沖縄の自動車市場にも同様の変化が見られるかお答えくださいとあるのですけれども、正直私はその数字を持っていないので、よくわかりません。

でも、聞くところによりますと、軽自動車が多いのですね、ハイブリット・カーよりも。あと聞くところでは中古車が多いという、その二つぐらいで、原油高に関して言いますと、本土復帰特別措置というのは、何とまだ30年たった

いまでも残っておりまして、それは大体三つまで特別措置があります。

つまり、これは税金の減免ですね。一つは石油、これも石油税、何か軽減措置を受けておりまして、損害保険も、これも沖縄料金という形で安く設定されております。この二つは恐らくは鉄道ができていないがゆえに、ガソリンとあとは損保の、損保はちょっと税率というか、税金ではないですけど、ちょっと安目になっています。

あとうれしいことに、もう一つ、三つ目は、お酒も実は酒税の軽減措置があるのです。沖縄県内で製造される泡盛とビール、これはサッポロビールよりはるかにシェアの低いオリオンビールでございしますが、沖縄県内で製造されて、なおかつ沖縄県内で販売されるお酒は、酒税が2割ほどカットされております。これは復帰して三十数年たっても、まだ残っておりまして、お酒に関していえば、2007年に事実上お隣の菅井先生の焼酎と同じ税率が適用されまして、やっぱり末端価格、小売価格の増大は免れないというようなところがあります。

そして、もう一つつけ加えて言いますと、泡盛の絞りかすの問題があります。先ほど申しましたリサイクルの上に商品として売れないかと言いますと、もろみ酢というお酒を絞ったかすをもろみとかいうそうで、そこからお酢をまぜて、もろみ酢という商品を販売する。これも健康にいいからということで、どこの泡盛会社も大きいところはやっているようなんですけど、そういう意味ではちょっと環境を意識したかなというところもあります。

なお、沖縄に幾つ泡盛の会社があるかというのは、何と46社あります。人口は沖縄県民130万人ですので、普通に考えて1社当たりが3万人ぐらいですかね。こういう小さい島でよくまあ46、47社が群雄割拠してるなというところは、最近ちょっと調べてわかりました。ちょっと環境とはずれました。すみません。

○田 中：そろそろ時間ですので、手短にお願いたします。

○(フロア)：綱島先生のパワーポイントの9に、生ごみリサイクルの経済性というのがありますよね。それでリサイクルする方が安いというふうに説明して、この限りではそうだと思うのですが、恐らく規模の経済性という問題があると思うのですよね。その辺の関連はどうなんですか。

例えば、やっぱりある程度集まらないと、リサイクルのコストというのは非常に高くなると思うのですよね。だから現状では恐らく平均的に見れば、焼くのが一番安いのではないかと。それは捨てるのが一番楽でしょうけれども、捨てない場合だと、やっぱり煙突が一番安いのではないかという気が素人的にするのですけれども、一定の規模が集まればこういうことも言えると思うのですけれども、全体的には違うのではないかという気がするのですけれども、その辺はいかがですか。

○綱 島：いま申しました国が比較したときの大体平均トン当たり5万5000円というのは国の平均で、どの市町村も大体そのぐらいかかってしまっているということが前提です。

それに対して、もしも生ごみをリサイクルするというので、あれは1日5トンということですから、そういう規模でやったときにはあのぐらいになるし、逆に1日50トンぐらいということになると、もう少し安くなるということはお出てきます。

ただ、生ごみについては、規模の論理が余り通用しないのですよね。少なくともそういうことを承知しながら、国は焼却炉をつくって、大体もう少し上がって、広いところになると6万を超えているのではないかとということです。現に三笠市では今度生ごみのリサイクルをやることにして、焼却炉はつぐらないという方針を決めて、それを民間に委託をするということで、来年6月からスタートということになってきています。その根拠の場合にも、明らかに初期投資も含めて、生ごみをリサイクルした方が安いということで踏み切ったということで、国もそれを推奨まではいきませんけれども、だんだん

進めてきているという状況になっています。

溶融炉というのがあるのです、何でも燃やせますという。それでごみのかすまでもう一回燃やすというやつがあるのですが、あれの弱点はごみがないと燃やせない。だからもっとごみを出してくれという。実はごみ処理のための溶融炉がよりごみをたくさん欲しがるといふ、非常に矛盾した経済になってきているというあたりもまた別の面であって、そういう点ではやっぱりリサイクルということの一つ考えた上で、次の世代でまた考えてみるということが必要ではないのかなというふうに僕は思っています。

もう一つ、ひどいごみは、地上型のタンクに入れて置いておいて、今は処理できないけれども、次世代でもってそれが分解できる技術があれば、そこで分解をしていくという、そういう形でもってえらい高い処理料を取っているということで、そうすると、化学工業とか、一番汚いものを出すところは、なるだけ出さないような技術をつくっていくという形でリデュースをしているという。日本はそういうことに全然踏み切らないというのは、決定的なところだろうなと僕自身が思っていて、煙突からそういうことをだんだん広げていってみようかなというふうに、こう思っています。

でも、穴がいっぱいあるので、ついトンネル、トンネルというふうに言っていたので、恥ずかしい、穴があったら入りたいという、そういうところもあるわけです。

○田 中：何か司会に手落ちがあったようでございましたね。長い間、ありがとうございました。

そろそろ予定の時間になりました。遠くからおいでになった先生方、いろいろご意見ありがとうございました。これからまた足りない部分は懇親会もあるようですから、そちらの方で発展的にお話しをいただきたいと思っています。

今日は環境と地域開発の関連性をどう考えるかということを中心に大きな話題にしながら、お話を進めてきたつもりですが、司会が余りうまくいかないもので、随分話が分散してスプロール現

象の議論になりました。

この環境と地域開発につきましては、総合的にいいますと、現実的にはやはり批判的に注意深くとらえながらも、それを超えて両者を調和させていくような方向でとらえていくという道が、皆さんの共通した方向ではないかと思えます。

環境と地域開発は単純に対立するというとらえ方ではなくて、その関連性を批判的、かつ慎重に見きわめながら展望していくという姿勢がなお必要だろうと。月並みですが、持続可能な開発ですか、開発という言葉は、余りもう時代おくれだそうで、デベロップメントですから、持続可能な発展に向けて、さらに我々は考えていかなければならないかと思えます。

今日の長い時間のご協力、ありがとうございます。これでディスカッションは終わりたいと思います。ご苦労さまでした。

○桑 原：では、これで今日のシンポジウムは終わりますが、最後に松本経済学部長からあいさつがありますので、ご静聴をお願いします。

○松 本：今日のご報告いただいた先生方、本当にありがとうございます。それからまた、ご出席くださいました鹿児島国際大学、そして沖縄国際大学の皆さんも大変ありがとうございました。

繰り返すことになってしまいますけれども、綱島先生は煙突から消費者に対する産業や経済システムについてお話いただきました。それから菅井先生は商店街というところから、消費行動を含む地域づくりを包括的に取り組むというお話をされたと思うのです。このように理解しました。また村上先生は沖縄における日常生活、いわば路上観察というのでしょうか、そういう視点から、本音で迫る沖縄の経営者精神のようなものを話題にされ、大変興味深く拝聴致しました。それから長尾先生はふん尿処理に責任をとるといふ酪農経営の立場から、先ほどお話ありましたような風土に生かされる、あるいは風土と共生するようなシステムづくりについてお話をされたというふうに思っています。有

難うございました。

このように、今回のそれぞれの報告、シンポジウムはいわばローカルの視点、インディビジュアル、個を見つめる、そういう視点から社会システム全体を照射する、そういうようなものでなかったかなというふうに感じております。勉強することは本当に楽しいというのが、率直な印象です。

この札幌大学大学院経済学研究科の開設準備をしているときに、私どもはどのような独自性や個性をそこに盛り込むかということで、たくさん知恵を絞りました。当時は御存じのように、グローバル化、地球は狭くなった、そういったような大きな標語といたしますか、一種のスロガンがはやっていました。そういうようなグローバル化の中で北海道、あるいはこの本学のある札幌市豊平区、あるいは西岡という地域で、我々の新しく出発する研究科がどんなキーワードで研究活動をするのだろうかと考えたとき、やはり地域、それから経済、そして政策、これをキーワードにしたわけです。

その観点から全国を調査しました。そうするともう先駆者といいますか、先導者として沖縄国際大学の地域産業研究科があり、鹿児島国際大学にも同じような名前の地域経済政策専攻がありまして、偶然に、恐らく必然だと思っておりますけれども、南の端、北の端でそういう地域からグローバルな視点を持つという、そういう問題意識で研究教育をやっている者同士が集まって議論することに意義があるというふうに考えて、この三大学院共同シンポジウムを始めたわけです。

先ほど、岩崎先生のご質問にあった本シンポジウムの意義についてですが、私は最初に報告させていただきまして、今回で4回目ですけれども、大変意義のあるものだというふうに思っております。

ですから、今日の話題は環境と地域、個性あるいは地域づくりだと思っておりますけれども、それが大きなテーマになってきています。地域づく

りが衰退した地域の再生という観点からだけ議論されるのでは、やはりちょっと問題が小さくなり過ぎだろうと思うのです。先ほど言いましたようなグローバルな視点というのを見据えた上で、地域の独自性、個性というものを、どのように我々は包括的なシステムとしてつくっていくのかとの考え方が必要です。

今日報告されたそれぞれ4人の方々の立場から、個性の重要性をアピールされたというふうに考えているわけです。そういう意味で大変意義深くかつ楽しかった、勉強したなというのが実感だったと、そういう思いです。

これからもこの共同シンポジウムを続けていって、そして少しでも、あるいは1人でも若い方にいい刺激を与えることができ、それが地域から全国へ、あるいは世界へと広がるような、そういう視座を持っていきたいというふうに思っています。

それから、三大学院関係者以外にも、聴衆としてご参加いただいた方もいらっしゃるようで、本当に今日はありがとうございました。札幌大学のキャッチフレーズが、地域に開かれた大学、地域に開かれた知的フィールドワーク、これでするので、どうぞこのソフト面だけではなくて、ハード面も含めて関心を持って頂ければ幸いです。

本日は大変ありがとうございました。

○桑原：以上をもちまして、第四回の三大学院共同シンポジウムを終わりたいと思います。ちなみに、次回、第五回目の当番校は沖縄国際大学ですけれども、来間先生か村上先生、何か抱負みたいなものはありますか、特にありませんか。じゃあ懇親会の席でまたお聞きしたいと思えます。

では、時間は若干押しましたけれども、この後6時から向かい側の建物、リンデンホールの2階で懇親会を開きたいと思えますので、ぜひご参加ください。ではこれで終わります。皆さん、どうもご苦労さまでした。