

イベント

太平洋・日本海2面活用型国土

—日本海側地域の将来像を考える—

日時:2021年10月13日 14:00-16:40

会場:朱鷺メッセ4階 マリーンホール

オンライン:Zoom

1. 基調講演

『『テレ・ライブ型社会』の人と国土

一人は何処で暮らすのか

東京大学・豊橋技術科学大学名誉教授、一般財団法人国土計画協会会長

大西隆

日本は少子高齢社会の進行という難しい時代に差し掛かっている。

図1の青いグラフは日本の総人口が1億人を超えた頃の1970年の人口ピラミッドである。一方、オレンジ色のグラフは総人口が1億人を切ると予想される2050年頃の人口ピラミッドである。これを逆さにする

と青いグラフとほぼ同じ形になる。つまり総人口は約1億人で同じであるが、その年齢構成は大きく異なっている。1970年の65歳以上の人口は739万人(7.1%)だが、2050年は3841万人(37.7%)と大幅に高齢化している。しかも高齢者が地域的に偏在している。

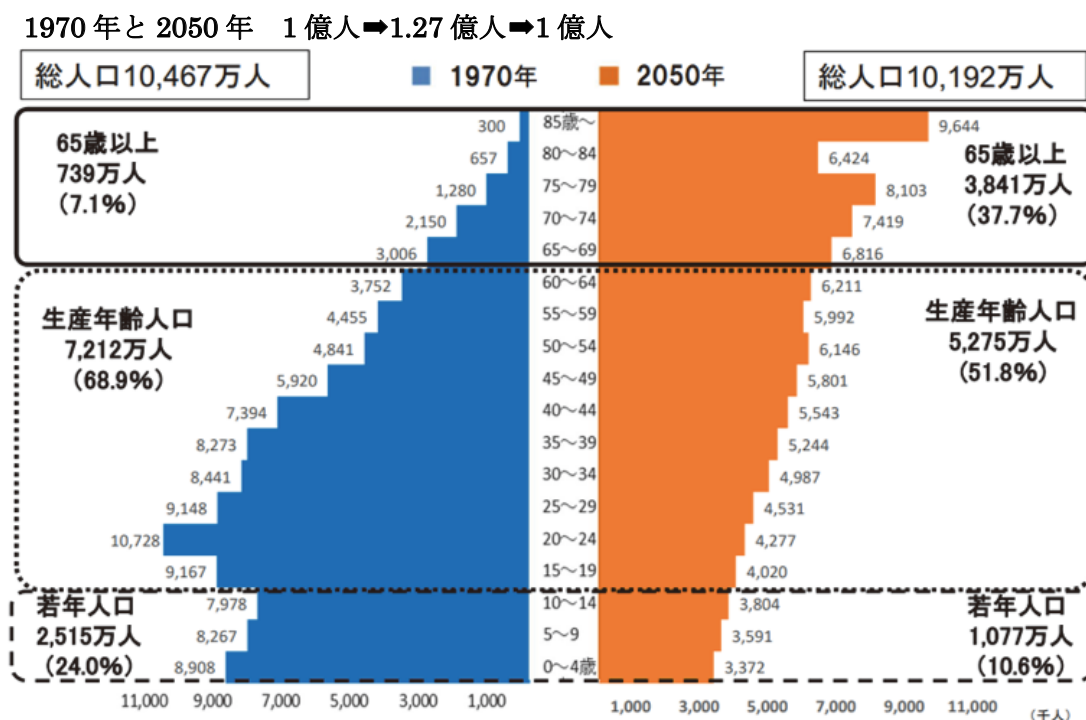
若者の割合が10%以下でかつ高齢者の割合が40%以上の地域を少子高齢化地域と呼ぶが、2015年には居住地域の約33%を占めていたが、その後は、地方圏を中心に増加し、2050年には居住地域の約5割が少子高齢化地域となる見込み

である。ただし、東京都・愛知県・福岡県では、2050年においても、依然として少子高齢化地域の占める割合が低い。また、この35年間で人口が半減する市町村が約3割あり、日本海側、四国の太平洋側に多い。新潟県ではこれからの35年間で糸魚川市をはじめ山間部、佐渡で人口が半減するという予想である。

経済活動を見ると日本の将来は明るくない。

OECDの予測をもとに1995年、2018年、2050年の3つの時点で世界のGDPランキングを比較してみると、1995年と比

図1. 少子高齢社会の進行



出所:1970年は総務省「国勢調査」

2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(平成29年1月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

べ2018年、2050年は世界のGDPに占めるシェアが中国およびインドで高まっている。日本はそれに次いで4番目で、世界に占める割合は95年は約10%であったが、2050年には約3%程度になる見込みである。産業の高度化、つまり技術水準が同じようであれば、一般的には人口大国が経済大国になっていく。

労働生産性は日本のウィークポイントで、OECDの時間当たりの労働生産性は主要国の中では高くない。労働生産性が高い国はドイツ、アメリカで、日本は主要国の中で最下位である。次に平均賃金をみると、日本は上がっていない、と指摘されている。2000年から2019年の20年間のデータでは横ばいであるのに対して、他の先進国は右肩上がりである。

こうした文脈で新潟県を改めて考えると、新潟県の2045年の人口は2015年の73.7%、新潟市は85%、長岡市は75.8%くらいになり深刻である。しかし、一人勝ちなどと言われる東京都も2030年がピークで、それ以降減少していく。将来的には、過密問題は徐々に解消していくが、過疎問題は進行していくことになる。東京への一極集中問題は新たな様相を呈することになる。

GDPシェアの低下、低い労働生産性、給与水準の横ばいなど、人と経済の要素からみると日本は厳しい時代であることが分かる。一方、人が減ることは国土が疎になることだが、世界の視点で見ると、それほど急に疎にはなるわけではない。日本の人口密度は現在世界27位であるが、人口が今の80%になると人口密度は37位になる。G7の国ではイギリスと同じくらいだ。日本は国土の3分の2が豊かな森林地帯であるから、可住地に注目すれば、それほど過疎国ではない。また、経済活動では、アメリカやカナダなどの低人口密度の先進工業国は高度な経済を維持している。つまり、工夫次第で低人口密度を克服することは可能である。

経済活動停滞のための対策と人口減少社会への対応のため、働く期間を長くし、65歳定年ではなく70歳代も働くというのも一つの考え方かもしれない。しかしそう単純ではない。主要国の65歳以上の労働力率を見ると日本は既に高い割合で

ある。G7国と比べると75歳以上の労働力率が特に高い。日本と対照的にフランスは65歳以上の人はほとんど働いていない。日本よりも高齢者が働いている国は韓国くらいである。高齢になっても働くことはよいことだろうか。人が減るなら生産年齢を延ばせばよいというのは、世界の豊かな国とはやり方が違う。

人口減少社会への対応の一つとして、国交省は以前からコンパクトシティを推奨している。人が減るから真ん中に集まって生活し、一定の人口密度で生活できる都市を再編するというものである。例えば、長岡市は市役所を長岡駅前へ移転し、ここを拠点に再編した。ひとつのコンパクトシティ戦略である。

興味深い調査結果を紹介したい。少し古いだが、2014年8月実施の内閣府の世論調査「人口減少、高齢化が進む中で、地域を維持・活性化させるための方法として、居住地を中心部に集約するという考えがある。「その考え方に賛成ですか、それとも反対ですか」という問いに対して、賛成・どちらかといえば賛成は約3分の1しかいなかった。人が中心部に集まれば郊外に建てた家は売れないなど、理由は様々だと思われるが、なかなかコンパクトシティにはならない。人が住まいを移すというのはそう簡単ではない、ということだ。

疎になっていくところで、人が減っている社会を補うサービスが出てきた。最近浸透しているのは「とくし丸」という徳島市で始まったサービスでスーパーの商品を軽トラックで運ぶ移動販売車である。これがあたり、今やイトーヨーカドーをはじめ新潟県内のスーパーも始めている。

日本のICT環境は世界のトップで特にブロードバンド(利用料金、速度)、光ファイバー率、第3世代携帯比率で他のICT大国に比べると優位である。ただよく見るとインフラはいいが、実態はあまり利用できていない。せっかくのインフラを使い切れていない。もっと使うことによって人が少なくなっても便利な社会が作れる。電子商取引の件数もコロナで増えてきた。ICTが物販をはじめいろいろなサービスに取り入れられてきている。

最近の話題はテレワークにより働く場所の自由度が高まってきたことだ。テレワー

クをやっている人の割合はこれまでは順調に増えてきたとは言えなかったが、昨年一気にコロナで増え、テレワークは当たり前前に定着してきた。私は30年前に「テレコミュニケーションが都市を変えろ」という本を書いた。当時はテレワークという言葉がなく、通勤を意味する「コミュニケーション」という言葉を使ったが、急には普及しなかった。しかしコロナで状況が変わった。働くこと、物を買うことは情報通信の活用で、自分で移動しなくても可能になった。このことが疎に向かう社会にあっている。

テレ・ライフ型社会は情報通信手段をワークだけではなくライフに入れて活用していくことだ。我々はどこに住むか、どういう暮らしをするか、という選択肢が広がっていく。

これまで居住地を選ぶ際は、就業の機会がある場所、学校に行ける場所、結婚相手がどこで働いているか、などを要因として決めていた。しかし、テレワークや宅配を活用すれば、どこで暮らすか、どこで働くかは各自がどういう気候を好むか、どういう環境で住みたいか、どういう人たちと仲間になって暮らしていくか、などが大きな要素になっていくのではないかと。これを促すためには、効率的に働いてその結果として自由に使える時間を増やす、ということが満足を高めていくのではないかと。

国連が出している「世界幸福度ランキング2021」では、人口当たりのGDP、社会保障等社会的支援、健康寿命、人生選択の自由、他者への寛容、国への信頼度の6つの項目で幸福度を評価している。フィンランド、デンマーク、スイスなど北欧の国が上位を占めているが、日本は150カ国中で56位である。人口当たりのGDP、健康寿命は優れているが、人生選択の自由、他者への寛容などで低くなっている。

都会の大学を出て都会で働き故郷に帰りにくい、という行動が日本の中に定着してきているが、それを変えて幅広い人生の目標を考える、それを実現するための手段としてICTを活用する、日本の地域も多様性があり広いということを知る。テレ・ライフをこういう概念でとらえて人と国土を改めて考えることが必要である。

2. 話題提供

(1) 「秋田における対岸地域との経済交流の取組と展望」

秋田商工会議所会頭 三浦廣巳

現在、秋田県では人口減少や急速な少子高齢化などによる経済環境の変化に直面している。こうした中、秋田商工会議所では、対岸諸国との物流に重きを置いている。

「秋田の元気は港から」のキャッチフレーズのもと、秋田港の整備促進、コンテナ航路の拡充、中国、ロシア、韓国との経済交流事業などに取り組んでいる。

秋田県の貿易の玄関口である秋田港は、2011年に国から日本海側拠点港の国際コンテナ港に選定され、コンテナ輸送を戦略的に行う港に位置付けられている。

2019年には実入りコンテナの輸出・輸入の総取扱量は5万 TEU を超え過去最高となり、日本海側の港としては新潟港、伏木富山港に次ぐ規模である。2020年は、対前年比では新型コロナウイルスの感染症の感染拡大に起因する世界的な物流停滞の影響を受け減少しているが、今後は秋田県内企業の貿易への取組を促進していく必要があると感じている。

秋田港では、アジア地区最大級のハブ港である韓国の釜山港への定期航路を週5便有しており、そのうち週2便は、釜山港を経由して、中国の大連・青島・天津の3つの港へ運航している。

環日本海を取り巻く国際コンテナ輸送回廊について、秋田商工会議所としては、新潟港・伏木富山港・酒田港の日本海側の主要なコンテナ港と連携を図りながら、対岸諸国との物流増加に繋げていきたいと考えている。

次に、対岸地域との交流の動向について紹介したい。

中国の延邊朝鮮族自治州は、2001年に秋田県が同自治州と「経済交流に関する覚書」を締結し、秋田商工会議所と同自治州にある中国国際貿易促進委員会延邊支会が「経済交流を促進するための覚書」を締結したことを始まりとして、それ以降、企業間取引の促進等、経済交流の拡大に向けて、相互訪問を重ねている。

ロシア沿海地方については、秋田市がウラジオストク市と姉妹都市の関係にあっ

て、ロシア極東地域への訪問を重ねる中で、2012年にウラジオストク市にある沿海地方商工会議所と「経済交流に関する覚書」を締結した。それ以降、企業間取引の促進等、経済交流の拡大に向け相互訪問を重ねている。

また、中国の延邊支会もロシア沿海地方商工会議所と相互に交流を進めていたことから、秋田商工会議所から「3カ国の経済交流」を提案し交流が始まった。3地域の経済団体による経済交流会議は、2014年から各地持ち回りで継続開催している。

秋田県では「環日本海交流圏」の形成に向け、経済交流をはじめとした様々な分野においてより一層の連携を図るとともに、交流を支える基盤の整備を促進させることにより、秋田県を環日本海交流の拠点として発展させることを目指し、取組を進めていく。

私は、これから経済発展していく地域は、ロシア極東と中国東北部に北朝鮮も含めた、秋田の目の前にある地域であると考えている。ロシア沿海地方に最も近い港を持つ地理的優位性を活かしながら、中韓を軸にさらに交流を発展させていきたい。

(2) 「ポストコロナで変わる移住の現状と展望」

きら星株式会社代表取締役 伊藤綾

弊社は、新潟県南魚沼郡湯沢町で行政と連携し、職業紹介、テレワークができる環境づくり、起業支援など、移住のサポートを行っている。2019年に設立し、この2年間で406組の移住相談に乗り、65名の方を新潟県へ招き入れ、そのうち湯沢町に移住された方は45名になっている。

現在20-40代の若い方々が求めているのは給与よりも仕事のやりがいである。ライフスタイル重視の職業選択をしている。例を紹介すると、首都圏でスーパー銭湯に勤めていた若者が、自分の好きな風呂の道を極めるため、お年寄りしかいない湯沢の温泉管理組合に入った。ここでは温泉管理だけでなく、憩いの場を作ったり、物販をしたりしている。給与は首都圏にいた時に比べ低くなったと思うが、仕事のやりがいがあり楽しい、と言っ

ている。

また、コロナ禍においてテレワークが進みノマド・ワーカーが一般化した。弊社のワーキングスペースには東京から仕事を持ってきている方々がいて、ここで実際にテレワークをしてみると環境がよいことから移住を決めるケースも多くある。

弊社は新しい田舎暮らしの提案を行っている。バブル期に建てられたリゾートマンションをお洒落にリノベーションし、テレワーカーの方がよい景色を見ながら仕事ができるようにし、その情報を発信している。田舎は空き家が多く大問題になっているが活用次第で解決できる。古い空き家のままではダメで、マーケティングでターゲットを絞って一工夫すれば利活用は十分可能である。

もう一つ面白い動きがある。テレワークが進み移動が簡単になると、今までは老後でしかできなかった多拠点生活を気軽に始める方が増えてきた。あゆ釣りが好きで毎週湯沢に来ていた東京在住者は定年まで二拠点生活はできないと思っていたそうだが、お試し移住で平日は東京で仕事、週末は湯沢で釣り、というような生活を実際に体験し、湯沢町にマンションを購入したという例もある。マーケティングの力を活用していかに地域資源を光り輝かせていくか、首都圏に働く人の中にはテレワークは難しいが、週末ならできそうという人もいる。多拠点生活のプラットフォームは各地にあり、自分にふさわしい場所を見つけるため全国を転々としている人も多く見かける。

最近、マスコミの方が来られ、「コロナで地方はチャンスになった」と言っているが、本当にそうだろうか。隣町に移動するだけでも周囲から変な目で見られることがある。地方に行けば行くほど寛容度は低くなる。移住をもっと一般的にするには地方の不寛容さを取り除くことが必要だと思う。

コロナ禍でライフスタイルは変わった。ピンチを生かすも殺すも地域社会の寛容性にかかっている。

(3) 「北前船が創った『日本海の時代』」

歴史紀行作家・エッセイスト 加藤貞仁

北前船とは、江戸時代1750年頃～明

治30年代にかけて、北海道（江戸時代は蝦夷地）・東北・北陸の日本海沿岸の諸港と、下関・瀬戸内海を経由して大阪を往來していた商船のことである。大事な点はこの船は単なる輸送船ではなかったということだ。北前船は船頭が寄港地で積み荷を売り、新たな仕入れも行い、これを繰り返して大阪から蝦夷地まで行った。最大の商品は、北海道を目指す下り船はコメ、逆の上り船はニシン粕だった。その他に瀬戸内の塩、全国生産量の8割を占めた中国山地の鉄、古着、日用雑貨などあらゆる商品を売買した北前船は、いわば「動く総合商社」だった。船頭の才覚によってはどれくらいもうかったかという、米を1千石（重さで150トン）積める大きさの船で1航海すれば1千両、今の貨幣価値に換算すると1億円もの利益を得た。船頭は自前の船を持てれば毎年1億円ずつもうかったわけだ。北前船の遭難記録は多く、死屍累々の歴史ではあったが、北前船に乗りたいたいという人が絶えることはなかった。

本日のテーマである「北前船が創った『日本海の時代』」について言えば、大阪を出た船が寄港地でいろいろな物を売買したことによって地場産業が興った。例えば新潟県では昔から燕・三条の金属加工産業があるが、中国山地から出た鉄を北前船が買って運び、新潟・寺泊で売り、それを材料として金属加工業が発展した。富山県では、大阪の綿花、綿糸を使って木綿織物産業を発展させた。また、能登半島では中国地方で作っていたハゼ蠟（ろう）を運んで来て、ろうそく作りの産業が発展した。

江戸時代は徳川将軍家、大名、旗本など300諸侯の小さな領地に分かれていたが、北前船は経済上、日本が一つの国であることを作った一つのきっかけになっていたと言える。

北前船の寄港地は、2017年度に文化庁から「荒波を越えた男たちの夢を紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」として日本遺産の認定を受けた。北前船の寄港地・船主集落の16道府県48市町には江戸時代の北前船の遺物や痕跡が残っている。文化庁が目指しているのは地域に点在する遺産を「面」として活用し、情報発信することで地域活性化を図

ろうとするものである。北前船の寄港地、船主集落として日本遺産に認定されている地域が努力し連携し、外から来た人たちに北前船の歴史、遺物などを説明していけば、新しい地方創生の活力になるのではないかと思う。

(4) 「北陸の地域づくり 日本海・太平洋2面活用国土形成にむけて」 国土交通省北陸地方整備局企画部長 松浦利之

日本海国土軸の歴史を見ると、8～9世紀、日本海側には山陰道と北陸道が整備され、北陸道が越後国府と佐渡国府を中央と連絡し、各国府から都に納める貢進物を運ぶ輸送ルートとしての役割を担った。江戸期に入り、主要脇街道として東海道、中山道などの五街道と連携がなされていた。こうしたこともあり、明治時代中頃では、新潟県が全国1位の人口を誇った。

日本海国土軸の現況を高速道路について見ると、北陸地域は東西に北陸自動車道が貫き、福島県とを結ぶ磐城自動車道、首都圏とを結ぶ関越自動車道、長野県とを結ぶ上信越自動車道、中部圏とを結ぶ東海北陸自動車道が開通した。ミッシングリンク（未整備で分断された区間）解消のため、日本海側を貫く日本海沿岸東北自動車道などが建設中である。物流事業者の一部は東北圏と関西圏以西間のトラック輸送は、日本海側ルートを利用している。国土の2面活用のためには、日本海側の道路ネットワークの強化が必要である。

防災上の観点からも日本海国土軸は重要である。令和3年2月13日に発生した福島県沖を震源とする地震で東北新幹線などが運休したため、JR 東日本は、代替列車として日本海側の在来線で臨時列車を運行した。また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災後は、日本海側を迂回して石油類や支援物資を輸送した。

インフラと地域の発展は一对である。私見であるが、これまでは需要に合わせてインフラ整備をしてきたが、今後は、需要を創り出すインフラ作りも必要ではないかと思う。インフラが先か需要が先かは難しい問題であるが、需要を創り出す観点は、

災害時のリダンダンシーの確保（自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段を用意すること）とともに必要になってくと思う。

今年8月に社会資本整備重点計画の地方ブロック版を策定した。その中で、北陸地方整備局管内の取組として「防災減災が主流となる社会の実現」をはじめ6つの重点目標をあげている。具体的には、ミッシングリンクを解消する道路整備や除雪機械の自動化に向けた取組、治水対策ではあらゆる関係者（国・県・市町村・企業・住民等）が協働して行う「流域治水プロジェクト」、脱炭素化に向けた新潟港におけるカーボンニュートラルポートなどを推進し、日本海側を元気にする活動をやっていきたい。

3. パネルディスカッション

パネリスト:

東京大学・豊橋技術科学大学名誉教授
一般財団法人国土計画協会会長

大西隆

秋田商工会議所会頭 三浦廣巳

さら星株式会社代表取締役 伊藤綾

歴史紀行作家・エッセイスト 加藤貞仁

国土交通省北陸地方整備局企画部長

松浦利之

ERINA 調査研究部長・主任研究員

新井洋史

コーディネーター:

新潟日報社記者

横山志保

(横山) 基調講演と話題提供で皆さんから非常に示唆に富んだ話をいただいた。

はじめに、「日本海側地域の横の連携を強化するには何が必要か」についてお伺いしたい。

(大西) 日本海側の横のつながりはそう簡単なことではないと思う。松浦部長の話の中に「日本海国土軸」があったが、それは第5次全国総合開発計画のときに出てきたものだったと思う。日本海国土軸は本州でいえば青森から山口まで日本海側に幹線鉄道や幹線道路を一気通貫で作るといふ発想だった。ただし、縦貫するよりも横

断道でそれぞれの拠点都市と結び、そこと東京や大阪を結ぶ方がよいのではないかと、また、需要を見てどれを優先すべきかを考えていく必要があるのではないかと議論があった。実際にはその組み合わせで事業が進んでいると思う。私は、日本海側を横につなぐことにこだわるよりも、それぞれの広域ブロックの中の交流をどう増やしていくかを考えることが重要だと思う。

また、大学を重視して交流を考えるべきだろう。理事を務めている秋田県立の国際教養大学には、英語をマスターして、ビジネスで活躍したいという学生が全国から集まってきている。将来的には秋田で就職、起業する学生も出てくると思う。高校を出ると大都市に行くというパターンの逆の形で、全国から大学に学生を集め、そこを第2の故郷として次の人生を考えてもらうという仕組みがあってもよいのではないかと。国立大学や県立大学、その他意欲的な大学が日本海側にも多く立地しているので、それぞれの大学の努力とともに、相互の連携を考えていくという種まきが非常に大事なのではないかと。

(横山) インフラとしての国土軸に加えて、大学というアイデアをいただいた。私自身、大阪出身で新潟大学に入ってそのまま新潟に残って、今は新潟が自分の故郷だと思っている。私のような人が増えていくと、確かに地方にもいろいろな可能性が生まれてくると思う。

(三浦) 日本海側の交通インフラが昔よりも劣化してきたような気がする。昔は特急列車「いなほ」の1日の本数が多かったし、夜行列車「日本海」もあり便利だった。もう少しで念願の日本海沿岸東北自動車道が完成するので期待している。

日本を逆にした地図を見ると日本海が湖に近く、日本列島がその外側を覆っていることが分かる。海を挟んで、ユーラシア大陸の様々な国がある。日本海側の対岸にある韓国、北朝鮮、中国、ロシアは、本当に難しい国々である。しかし、これらの国々はいつまでも今のままではないだろう。どう変化するかは分からないが、未来に向けて、ネットワークを作り、何らかの関わり合いを持ち続けていくべきだと思う。そのためにも日本海側の都市で一番大きい新潟を中心に、山口県から北海道まで、

加藤先生の北前船の話のように連携できれば、強い力になると思う。

(横山) 日本国内だけではなくて対岸諸国を含め、日本海側をつなぐことを考えるとよいのではないかと提案だったと思う。新潟も、対岸を非常に重視してきた歴史があるので、秋田の事例も勉強しながら一緒にやっていきたい。

(伊藤) 横の連携を構築するのにインフラ整備はもちろん大切だ。その他の観点として、日本海側同士の自治体で公務員の出向による人的な交流をしてはどうか。我が県でも市町村や県の職員は中央官庁を中心に志向していると思う。中央とのパイプを作るだけではなくて、県の政策や国策として裏日本を振興していくために、日本海沿岸で公務員の方々から人的交流を始めるという方法はどうか。

(横山) 確かにみんな東京の方に人を出して人事交流することが慣習になっているところもある。おっしゃる通りだと思う。

(加藤) 文化庁の日本遺産になったことを契機に地元の魅力を発掘する一つのテーマとして北前船を考えたらどうか。今までの点と点ではなく、例えば新潟県は上越・中越・下越でそれぞれタグを組んでもよいし、新潟県全体の魅力の発掘を続けていくと、単に経済的ではない視点で見直されるのではないかと。私は中日本高速道路会社ができた時に広報室におり、日本海側を散々走り回り、非常に楽しい所であることを知っている。地元の人から発掘できる魅力もあると思うので、その辺を考えてはどうか。

(横山) 点から点をつないで線を、そして県内各地あるいは県を越えて連携していくという可能性についてお話いただいた。今までお話していただいた4人の方はインフラ以外の観点からお話いただいたが、松浦部長からはインフラ関係でお話したい。

(松浦) 先ほど申し上げたが、これまではどちらかというと需要があるところにインフラを整備するのが当たり前のようになされてきた。東京、名古屋、大阪の巨大な市場がある中で、高速道路ができ、第二東名高速道路などができ、これからまた新幹線、リニアモーターカーというような形が出てきた。これらが今までの発想だったと思

う。しかし、これからは需要を創出するためのインフラ整備という観点もあっていいのではないかと。日本海沿岸の高速道路ができた時に、これをどう使いこなすのかということや日本海側の地域の皆様からどんどん提案していただきたい。できあがったインフラをどう使い込むか、どう活用するかということや、地域をあげて考えていただきたい。その結果として横の連携が強化されるという好循環をつくっていく必要があると思う。

(横山) ただインフラを作っただけではなく、それをどうやって使っていくか。地元の我々もしっかりと考えなくてはならないテーマをいただいた。

(新井) 日本海側の横の連携をいかに進めるかということで、私の研究課題の一つである国際物流の観点、また私自身がかつて新潟県庁で新潟港のポートセールスをしていた経験も踏まえ、申し上げたい。結論から言うと、日本海側の港湾同士の連携はこれまで無意識のうちに実体として進んできた。今後はそれを意識的に連携していくことが必要だと考えている。

図1にある通り、日本海側港湾に国際定期コンテナ航路が運航し始めたのは約30年前である。当時は小さい船が週1回寄港するだけであったが、現状は当時の何倍もの大きさの船が、新潟港ではほぼ毎日、秋田では週5便、寄港するようになってきた。この間に日本海側のコンテナ貨物量が約15倍に増えている。なぜそういうことが実現できたのかというと、コンテナ船を運航している船会社が複数の日本海側の港を結んできたからだ。例えば、秋田、新潟、富山に寄ってから、その後、釜山や上海など外国の港に行くという形で航路が成り立ってきた。日本海側の一つ一つの港は貨物量が少ないので、複数の港を回って採算を合わせる形で運航してきた。三浦会頭は日本海側の港は連携すべきだと言われたが、私の経験から言うと隣の港はライバルなので、競争相手に協力はしない、という雰囲気や日本海側各地にあった。現実には船会社はそういうライバル意識には頓着せずに、隣の港を順番につないできた。持ちつ持たれつ

の関係にあるのが現実だと思う。

現在、日本海側の港にとっての最大の

課題の一つが、東南アジアに向けた直行航路がないということである。現状、上海ぐらいまでしか行ってない。これをさらに香港や東南アジアまで行くような航路を作っていくことが課題で、それを実現するためにも日本海側の港が意識的に連携していくことが必要だろうと考えている。

(横山) 港の連携の話をいただいた。この話は先ほどの伊藤社長の話と少しつながっており、日本海側の自治体はライバル関係にあり、人的交流でも手の内を見せてよいのかという話が出てきそうである。日本海側全体の発展を考えるとそのあたりをどう乗り越えていくのか、が大事になってくる。日本海側の横のつながりをどうするかというのは、昔から議論になっていたテーマだと思うが、今日皆さんの話を伺ってもそれぞれに新しい提案があり、「そういう視点もあったか」という話が出てきた。それだけ日本海側の連携にはまだまだ可能性があるのではないかと少し期待したい。

それでは、この先どうなっていくのか、それをどうするべきなのか、そうした将来の話に移りたいと思う。例えば、今日の話で大西先生からはテレワーク、ITを使った社会の変革、新型コロナを受けた社会の変容、カーボンニュートラルの話が出たが、そういった時代背景を含めて「将来の日

本海側地域社会はどうか、どうなっ
てほしいか」について期待や指摘等を含
めて発言していただきたい。

(大西) テレワーク関連の統計把握や、国が行うテレワーク関連の表彰に携わってきた。企業からの応募を選考して「テレワーク大賞」を差し上げているが、最近は大きな変化が起きている。以前は、小さな会社であれば大半の社員がテレワークをしているケースがあるのに対し、従業員1000人以上の大きな会社になるとごく一部の人だけを対象とする制度しかなかった。しかし、最近は大企業もほとんど全員がテレワークをしている。5000人いたら5000人がテレワークをしている。こうしたことがさらに浸透していくと、働き方が大きく変わっていくだろうと思う。つまり、会社に行きたくて働くのではなく、自宅をベースに働くことができ、社員同士もネットワークでつながっていて問題がないということである。そうすると企業は、東京本社の家賃が高いので、できるだけそこを減らそうと考える。そのついでに、本社を置くのはここでなくても良いのではないかとということになると思う。そのときに東京を離れて日本の中でどこがよいのか。外資系の企業が足早に地方都市を狙って立地するような動きが出てきている。日本海側の都市に限らず、これからの地

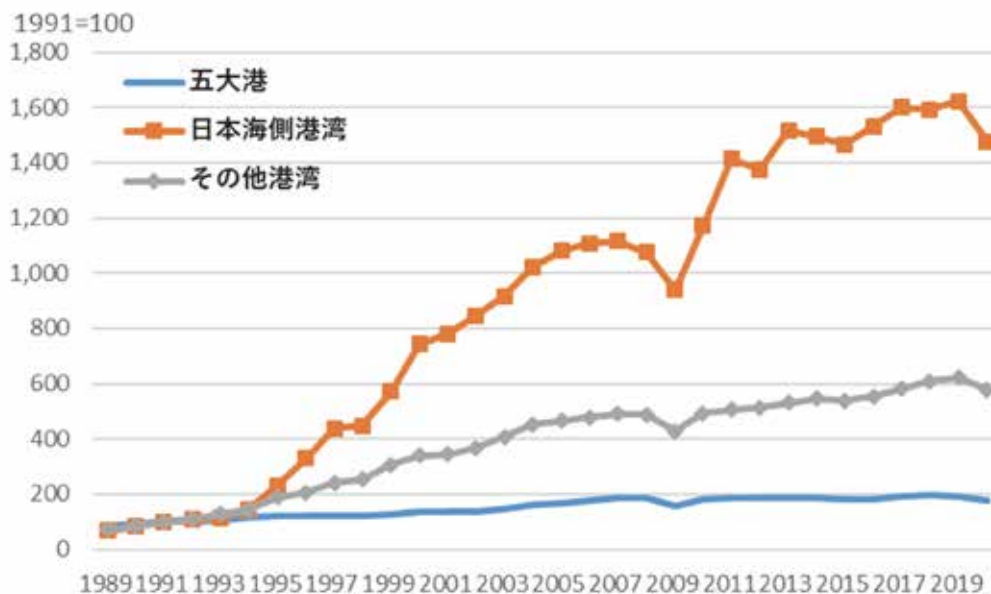
方都市は子供を育てて都会に送り出すという役割ではなく、まさに経済活動の中心になっていく。そのためにはどういう可能性があるのかを模索し、今のテレワークの流れに乗って何を実現するかを考える。それによって、ある意味で日本を攪乱して、かき混ぜるような活動をそれぞれの都市が行うことによって、日本が活性化するのではないかと思う。積極的に打って出る都市が増えるよといっている。

(横山) 実際、私も東京にいるとテナントが空いた、という話を最近よく耳にする。本社機能が小さくなったり、移転したり、という動きは起きていると思う。その中で、例えば新潟を含めてどれだけ呼び込んでいけるのか、是非、各自治体に一生懸命やっていただきたいと思う。

(三浦) 対岸の国々の社会情勢や政治情勢が今のままだと閉塞感があるが、これは必ず変化すると思う。特に北朝鮮は、今はまだ日本海にミサイルを撃ち込んでいるような状況だが、いつまでもこのままではいけないと思う。そうした観点から、対岸の住人の経済活動を支え応援していきながら、環日本海の経済発展を遂げるというのが我々日本海側の都市の役割でもある。

特に、ウラジオストクからモスクワ、サンク

図1 地域別国際コンテナ取扱動向



注：五大港は、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港の合計。
出所：港湾近代化協議会データより作成

トペテルブルグまでの1万キロメートルのシベリア鉄道が注目されていると思う。また、中国の横断鉄道もある。これらを活用できると、日本海側の都市からウラジオストクへ行って、そこからヨーロッパまでの物流の新たな活用ができる。また、地球温暖化で北極圏の航路の開発も可能となっている。そうすると新潟、秋田など日本海側の北の方にある港の使われ方も変わってくるであろう。様々な社会変化にしっかり対応していく体制をとることについても、日本海側の各港都市が横の連携をすることが絶対必要だと考えている。是非これからそうした具体的な動きをしていきたい。

最後に、災害という問題を考えたとき、東日本大震災のときに日本海側の役割がどれほど被災地を救ったことか。道路がもっと整備されており、港が連携できていれば、もっとスムーズに被災地を救うことができたと思う。連携の組合せが太平洋側と日本海側となる場合、あるいは北側と南側の場合などがある。いかなる時も連携があればこそお互いに支え合うことができると思うので、その方向に向かっていきたい。

(横山) 東京を見据えた日本海側、それとはまた別に対岸を見据えた日本海側の連携の必要性という話だったと思う。

(伊藤) 事例の紹介をさせていただきたい。今、30代・40代の若手のベンチャー経営者で長岡市に本社を置くグローバルマーケティング株式会社、新潟市に本社を置く株式会社ユニークワンと株式会社クーネルワークがある。若手の経営者が立ち上げ経営している会社であるが、グローバルマーケティングは富山に、ユニークワンは金沢にそれぞれオフィスを出している。また、クーネルワークは山形で山形直送計画というECサイトを立ち上げて、新潟市のDeKKY401に「KITAMAE」という北前船を模した店舗を立ち上げ、山形や新潟の産品を扱っており、今後はその北前船の名前にあやかって、北前船が寄港した土地の産品にまで広げようとしている。今3社だけ紹介したが、そうした事例を見ると、新潟の経営者が日本海側にオフィスを出すことが、一つのムーブメントとしてあると思っている。地方の経営者がうまくいってくと2店舗目は東京に出すような

ケースが多々あるが、それが日本海側に新たなオフィスを出しているところが非常に面白い。こうした好事例に続くような人たちがどんどん出てきてほしいと思っている。

(横山) すごく夢のある話で、新潟でベンチャーがそもそも活躍していることも嬉しいし、それがまた日本海側の各都市に出ていくというのは、本当に好事例だと思う。これからもこういう動きが出てほしい。それをどう支援していくのか、さらにどう巻き起こしていくのかが一つの課題だと思う。

(加藤) 現状の問題点の一つとして、太平洋側と日本海側を結ぶインフラが立ち遅れている気がする。私が中日本高速道路にいた時に、新東名高速道路の計画があって、「あんな道路をなぜ作るのか」という議論があった。東名高速道路があるのに新しい高速道路を作るのは経済的に無駄じゃないかということだ。しかしそれは違う。静岡県には東海道新幹線と東名高速道路と国道1号線がすぐそばを通っているとあり、もし地震で大津波が来てそこが壊滅したら交通路が全くなってしまう。そうした災害時のことも考えて、山の中を走る新東名高速道路が整備された。

私が名古屋にいたときに三重県内には「南北格差」があった。県庁所在地の津よりも北はインフラが整備されているが、南の那智の辺りは道路が貧弱で、三重県知事は「高速道路を通してくれ、それは命の道路なのだ」という。急病人が出たときに高速道路が通っていればすぐに大きな病院に運べるという意味で、命の道路だということを言っていた。命の道路なのだということを一生懸命陳情して、三陸地方の道路ができた。経済だけでもを言っているのは肝心なところが見落とされてしまうという気がする。そういう意味で将来期待したいのは、太平洋側と日本海側をつなぐインフラ整備である。それができると随分いろんな要素が変わってくるのではないかと期待している。

(横山) 災害時の補完という話は先ほどの松浦部長からもいただいた。東日本大震災のときに日本海側をかなり使っていたという記憶が私にもある。そういう意味で今後の日本海側国土軸をどうしていくのか、そういうことを含めてお願いしたい。

(松浦) 先ほど大西先生からの積極的に打って出るような都市間競争のようなキーワードがあった。

都市間競争が起こったとき、現状では、条件が地域によって全然違って、不平等というか不公平だという感じがしている。立場上インフラ整備の話になるが、各都市が対等に競争できるような環境を作ろうとすると、例えば少なくとも高速道路のインターチェンジに30分以内、長くても1時間以内でどの地域からもアクセスできるようにとか、やはり大きい病院にも1時間位でいつでも着けるように、それが真冬の雪が降っている日でも1時間で安定的に着けるように、といったことが重要だと思う。まずは競争できる条件を整備するのがインフラを担当する我々の責務だと感じた。その上で将来どうするかという議論ができるような目標を作っていくということが重要だと思った。

(新井) 日本海側の将来がどうあるべきか。ERINAの立場として何よりも大事なものは、北東アジア地域が安定していて共に発展をしていく地域になっているということであり、そうなることを考えている。その上で、今日は国際問題の話ではなく、別のアプローチで考えてみたらよいのではないかという話をしたい。

まさに今日のシンポジウムの企画に関わってくるが、2面活用型国土というキーワードで考えてみるということだ(図2)。国土形成計画の中では、2面活用型国土を通じてユーラシアのダイナミズムを取り込んでいくというコンセプトが示されている。けれども、そのユーラシアのダイナミズムとは何であり、どうやって取り込むのかということまでは国土形成計画では言っていない。裏返して言うと、その2面活用型国土を本当に実現していくためにはそのユーラシア大陸で何が起きているのか、特にその隣接する国々の国土計画、国土政策はどういうふうに進んでいるのか、ということ踏まえて考えていく必要がある。例えばロシアでは東方シフト政策が進められて極東開発が進んでいるし、中国や韓国でも、それぞれの国土政策があって地域開発が行われている。そういう状況を踏まえ、では日本はどうするのかということを考えていく必要がある。さらにその考え方を一歩

図2 日本海・太平洋2面活用型国土のコンセプト



出所：国土交通省北陸地方整備局資料

進めると、地域の国同士でそれぞれの国土政策、国土計画をすり合わせ、協調した形で国土政策を進めていく、というような政策対話をしていく必要性も出てくると思う。その際に一つのキーワードになるのは地域格差の是正で、これはいずれの国にとっても重要な政策課題なので、協働しながらその問題に取り組んでいくことが共通の利益になると思う。質問に対する直接的な答えとしては、環日本海地域の各地が海を越えて協力しながら地域格差を克服していくという姿を期待したい、ということになる。

(横山) 最初、国内の連携という話をしたが、最終的には日本海を囲んだ全ての国がどういふふうに関係していけるのかという大きな話まで進んできた。今回聞いて思ったのは、横の連携というのは「横の連携をやりたい」だけではなかなか進まない、具体的にどの点と点で連携していくのか、それは対岸なのか大学なのか、北前船の痕跡なのか、それぞれいろいろな視点があって、それをつないでいく努力を様々な立場でしていくことで連携も生まれるし、また必要な競争が生まれれば、先ほど大西先生がおっしゃったように日本を攪乱するよ

うな面白い動きが日本海側から生まれてくるのではないかなと少し期待を持った。

<フロアからの質問1>

話を聞いて感じたことは、日本海側の地域としてはやはり対岸の経済発展を望む、つまりロシア、中国、韓国、そして北朝鮮の国際社会への復帰ということだ。しかしそれがなかなか起きていないという状況で、それだけには頼ることができないので、自分たちで経済の活性化をやっていく必要があるのではないかというメッセージだったように思う。そして対岸と連携をしな

くてはいけないと考えているたくさんの方があり、そういう県は情報の交換や、具体的な航路である船の連携等含めて、いろいろな形で連携のやり方はありそうだと思う。その意味では広域的な協力をしていく意味はありそうということの一つ強く感じた。

そしてもう一つは、都市間競争という言葉が出てきたが、それぞれの地域はやはり競争していると同時に、成長していく、あるいは縮小していかないためにはその集積のメリットを考えていかなければならないと思う。大西先生の話の中でテレワークは集積のメリットを薄めるという話があった。ただ、同時にテレワークをする人々を惹きつけるための競争あるいは企業が移転して来るのであればそれを惹きつけるための競争がやはり重要で、そういう競争を通じて各地域がより強くなっていくプロセスが重要なのだろうと強く感じた。何人かの方が都市間競争について触れられて、松浦部長は高速道路へのアクセスなどを話されたが、都市間競争あるいは地域間競争と言ってもよいかもしれないが、惹きつけていくために本当に必要なこと、何をやらなくてはいいいけないのか。どういうことをやっていけばより強い地域にしていくことができるのか、この点をお聞かせいただきたい。

(横山) 恐らくいろいろな角度から見た都市間競争があると思うので、それぞれの立場からお話していただきたい。

(大西) 新しいインフラとして情報通信系のインフラが充実している、といった様々な要素はあると思うが、話の向きを変えて、文化の魅力を上げてみたい。その地域の奥深さが絶えず発掘されて、情報提供されていくように、地域の文化を掘り下げていく人たちがいるということが大切だと思う。冒頭で、いつまでもお金をもらって働くばかりではいけない、という話をしたが、日本人は働きすぎなのかもしれない。リタイア後、ただ座して死を待つのではなく、自分が現役の時に時間がなくてできなかったことをじっくりと腰を据えてやるには非常によい時間だと思う。地域の中で同好の士を募って、文化を掘り下げて、この地域はこういうものだ。その際、日本には寛容さが少ないという指摘もあるので、文化を共有している地域内の人達だけではなく、新しい人たちも受け入れていくという話に

つながるとよいと思っている。私は文化豊かな地域は魅力的な地域になるのだろうと思う。気候風土も含めた文化が人間の生活にとって重要だと思う。それぞれの地域はポテンシャルを持っているし、今日の北前船を通じた文化の発掘のようなものがこれからのテーマになるだろうと思っている。

(横山) 日本海側にはまだ知られていない魅力的な文化がたくさんあると思う。

(三浦) 地域間競争には触れなかったが、今の経済社会の中では当然必要であるし、しっかりとお互いに知恵を出して、汗を流して、競争するべきだと思う。新潟が一人勝ちをしたからといって、秋田が大負けになることはない。経済なので各地域間あるいは港同士が健全な競争をすることによってレベルが上がっていくし、荷物の集め方でもいろんな工夫をして日本経済が成長すればどんどん増えていく。我々が荷主を開拓して荷物を準備すれば、船社はやってくる。大いに知恵を出して競争し、その中で連携をすることがこれからの日本海側の発展に必要な不可欠な仕組みだと考える。

(横山) 先ほどの新井部長の話でも、船社ほどこの港というよりは荷物がある所という話があったが、やはりそうしてそれぞれの港が魅力を高めていくことでそこを通って行く船がまた増えれば更に日本海全体が発展していくということになると思う。

(伊藤) 地域間競争に勝つための必要なファクターとしては人材の豊かさ以外にはないと思っている。具体的には、いかに主体的市民が少ないかという問題だ。例えばこれから衆議院選挙が始まるが、他にも市町村議会の議員選挙や首長の選挙などいろいろな政治活動をやっている。見ていると、「自分たちの集落だから」や「自分の会社の人だから」といった地縁血縁などで何も考えず投票行動をしている人が圧倒的に多い。主体的市民だと言えるだろうか。そんな地域が地域間競争に勝つなんて、おこがましいわけで、一人一人が主体的に市民として自分なりの何らかのポリシーや大事にしたいことや、シビックプライドなど、そうしたものが育たないとそもそもその競争する土俵にも立てない。私たち若手の人を見ても何も考えてないし、お年寄りも考えていない。そんな社会はもう

本当に座して死ぬのみだ。みんなが主体的市民であるといえるような人材育成こそが地域間競争に勝つための大事なファクターであると思う。

(横山) 非常に刺激的な話だ。新聞社にとっても耳の痛い話で、若い人の投票率や選挙への関心を高める役割を担う身として、どういう記事を書けば読んでもらえるのか、どういうテーマで書いたら選挙は自分のこととして考えてもらえるのか、今まさに我々マスコミが頭を悩ませている。そこは宿題としてこれからも報道していきたい。

(加藤) 3年位前まで、「北前船を訪ねる旅」という非常にマニアックな旅行企画を小さな旅行会社から依頼されて何年もやっていた。最初に来たのが新潟だった。東京から新潟まで来て、新潟市内のいろいろな北前船に関する所を見て、それから佐渡島に行き、戻って寺泊と出雲崎を見て2泊3日で帰るというコースを作った。また、2泊3日で山口県一周という旅行もやったことがある。山口県は日本海側もあるし、関門海峡があって瀬戸内側もある。地域間競争という話があったが、もしも北前船をテーマにしてやるのであれば、新潟に来て北上して胎内市と村上市に寄って山形県の酒田まで行く2泊3日のコースを作れる。こういうものを地域間でアイデアをそれぞれ出し合って観光客を呼んで、まさしく地域間で競争をやっていけば結果はwin-winになるはずだ。そういう歴史遺産の活用の仕方もあってよいと思う。実際に私はいろいろな所に観光客を連れて行って、現地で「この神社はこれがすごい」などと説明もした。例えば佐渡島では「裂き織り」というものがある。木綿の古着を裂いてそれを横糸にして織るといって、北前船寄港地にはどこにでもある昔の織物を、相川ではいまでも観光客が体験でき、好評である。各地でアイデアを出し合い、我々のところに2泊3日であれば、こんなに楽しいことがあるという地域間競争ができたらよいと期待している。

(横山) 今はなかなか観光が難しいが、確かにいろんなモデルルートやモデルコースがあって、その中から選んでいただく、そうすることで魅力が高まっていくだろうと思う。

(松浦) また少しインフラに結びつけて話をする、建設関係のDXの取り組みで、

東京から広島のパックハウ(建設機械)を遠隔操作で動かす実験をし、成功している。では新潟から遠隔地のパックハウを操作できるかという、5Gの提供エリアが狭くまだまだである。都市間競争を考えた時、通信インフラのようなベースとなるものは積極的に整備しなければいけない。また、例えば、環日本海で欧米の観光客向けの大型の豪華クルーズ船ツアーを企画しようと考えたとき、大型クルーズ船が寄港できる港がなければ上海や釜山へは行ったが、日本海側で接岸できる港はないとなると素通りされる。そういうツアーをセットした時に日本海側に来てもらえるような岸壁がないといけなく感じる。インフラ整備をする立場としては、インフラをどう活用するか考えてもらいたいと言ったが、このように使いたいからこういう岸壁が必要だ、という意見があってよいと思う。

文化という話があったが、大型クルーズ船で来る観光客は富裕層の方が多いので、高付加価値の文化や観光資源を提供する必要がある。よって、そうした高付加価値の観光資源を作っていく取り組みを今からやっておかないといけなく思う。**(新井)**各都市のアイデンティティを確立することが必要だという話をしたい。実はここ1~2年ほど都市問題を研究している研究者と共同でアメリカ、中国、日本、ロシア、EUの中規模都市に着目し、それらの都市がどうやって成長しているかということを議論している。近くその成果をまとめた本が出版される。EUではコペンハーゲンを取り上げた。都市自体は大きくはないが、EUの環境首都と言われるくらい環境政策に力を入れていることが力になっているということだ。

伊藤社長の投票・選挙という言葉でふと思い出したのは、「足による投票」という言葉だ。これはまさに都市間競争の究極の形だと思う。よい都市、よい地域があれば人はそこに移り住んでいくので、人口が増えるが、そうではないところはどんどん人が減っていく。正しい政策をすれば人口は増えるし、政策が間違っていると減っていく。ただし、実際に、日本で起こっているのか、起こってきたのかという、それほどではないのではないか。きちんとした政策をしなさいと言うための警句として「足による投票」

という言葉が出てくる。しかし、大西先生の基調講演の中にあった「コンパクトシティをどう思うか」という質問に対して反対が3分の2という結果からは、引越しに対する日本人や日本社会の抵抗感が高いことが読み取れる。そのおかげで今のところ都市間競争がさほど激烈ではないというのが現実ではないか。けれども、伊藤社長の発表にあったように若い世代がどんどん動いていくようになり、そういう世代が社会の中心を占めるようになると、これからは激しい都市間競争が起きてくるのではないか。

<フロアからの質問2>

松浦部長の話で、需要という言葉が何度かあったが、数では日本海側は太平洋側に勝てない。東京、名古屋、大阪など、都市部の国会議員の数は増えているのに日本海側の国会議員は減らされている。需要と言われるとどうしても日本海側は太刀打ちできない。新幹線ができて新潟-秋田間は不便になったなど、日本海側での交通がなかなか進まない理由は数の論理で動いているからだと思った。国の政策として基本的な部分なので数によらずにしっかりと日本海側の交通網を整備していただきたい。

(松浦)おっしゃる通りだと思う。まさにコロナの影響や頻発する災害の対応などを考えた時に、新たな物差し、新たな価値観がどんどん必要になると思う。まさに過渡期だと思うので、そうした数によらない議論をいろいろな地域から巻き起こしてほしいと思う。その時に数ではなく何かというと、おそらくクオリティ・オブ・ライフや幸せといったものをどう定義するのかに関わると思う。これは世代を超えて本当にいろいろなところで議論できるようにして、数によらない価値観をしっかりと提案していかなければならないと思う。

(横山)最後に、今日の議論で印象に残ったことを一言ずついただきたい。

(大西)かなり多様な議論の展開があったというのが率直な感想で、テーマである国土の二面的利用は、よく言えばいろいろな可能性があるが、悪く言えばこれをやれば利用が進むというようにまとめることが難しいということだと思う。新潟でこの議論をするのと秋田でするのはだいぶ話が違い、

新潟は上越新幹線ができた時に、なぜ新潟なのか、という議論があった。新潟はその時は有力な政治家がいたからだと思って納得したが、実は東京から日本海に行くのに一番距離が短い。日本の国土の中で東京中心の社会で、ある意味恩恵を受け、東京との結びつきが強く、それなりのポテンシャルを活かして今日があるのだと思う。横展開をこれからしていくことになると、今日のいろいろな話でそれぞれが可能性を広げて横につながっていくと次の時代が見えてくるのではないかと思う。私の場合、自分のテレワーク研究の体験からその可能性が出てきているのではないかと感じている。何も東京にいらなくてもよいという意味で新しい時代が来ている。

(三浦)私は秋田生まれの秋田育ちで、中抜け十数年は首都圏・東京の方で仕事をしていた。今秋田に戻って、秋田に限らずそれぞれの地域にある知力やポテンシャル、つまり地元の人々である企業人、若者、高齢者をしっかり活かして戦うこと、発信をしていきたい。無いものをほしいということよりはあるものをどうやって生かすか、その地域性やあるいは地図上のロケーションから知恵を出して、秋田の力を発揮していく。そういう都市間の連携こそ強い日本を創っていく原動力だと今日改めて思った。それぞれの地域ではそういった思いを持って進んでいる人はたくさんいると思うので、それを連携していくことが大きな力になると考える。これからもよろしくお願ひしたい。

(伊藤)2面活用形国土という今日のタイトルだが、一つアイデアがあって、同じぐらいの人口を持っている自治体とバックアップ都市の提携をしたらよいのではないかと常々考えている。バックアップ都市間では二拠点生活が非常にやりやすくなったりする。そうすることで何がよいかというと、災害時などの避難場所になる。実際に我が県においては東日本大震災が起こったときに福島からたくさんの方が避難され移住されたという実績がある。全然知らない町に行くのと、何度も行ったことがあり少し滞在したことがある町に行くのとでは全然違うと思う。岸田内閣では災害に強い国土、強靱な国土を作るという政策が出されている。そうであれば、それこそ日本海側と太平洋

側とで2面を活用し、しかも同じくらいの人口を維持しているような市町村同士が組んで、バックアップ都市として相互に二拠点生活をやりやすくするなどの活動をし合うことによって、それこそ都市間の競争ではなく連携が生まれてくるのではないかなと思う。そうしたことを国策として推進していたらいいのではないかなと思う。

(加藤) 私は読売新聞の記者時代に秋田県に8年半住んでおり、旅行で青森や山形にも行き、今思うと非常に楽しかった時代だった。今は太平洋に面した千葉県のいすみ市という所に住んでいる。東京までわずか1時間10分で行ける。今、関東地域では移住したいところの人気度ナンバーワンがいすみ市だ。房総半島の太平洋岸はコロナ感染者数が非常に少ない。田舎に住んでいて良かったと思う。とにかく自分たちの地域の魅力を開発・開拓して、そして地域間競争に結びつけて互いにwin-winの関係になろうということだが、それには旗振り役が必要になる。

(松浦) 本日のこのような機会は本当に重要だと思うので、継続的にやれればと思っている。また、例えば県境をまたぐような旅行観光ツアーを企画するなど、一つでも具

体的なプロジェクトを試しながら隣同士、市町村の担当者同士が顔を合わせる機会ができればまた変わってくると思うので、何か具体的なプロジェクトがあるとよいと思った。

(新井) 大西先生のまとめにもあったが、いろいろな議論が出てきた。結論を一つにまとめるのは難しい。主催者として本当はそこまで責任を持たなくてはいけないのかもしれないが、今回は最初からいろいろな議論ができればいいという企画であった。

実際、非常に興味深い議論があり、私自身も参加された皆さんも非常に参考になるような事例の発表やアイデアの発表があったと思う。ERINA は基本的には対岸諸国の経済の研究をしているが、新潟にあって日本海を中心とした地域を研究するという立場で活動している。日本の日本海側にも関心を置きつつ今後も研究活動をしていきたいと思っている。

基調講演、パネリスト、参加していただいた皆様に改めて感謝を申し上げたい。



パネルディスカッションの様子