

（資料1）



（Tielebörger）

皆さん、こんにちは。これから 30 分、ドイツのフェリー街道に関して話をさせていただきたいと思います。さらに通訳も入りますので 1 時間になりますが、あらかじめ通訳さんに、ありがとうございます。はるばる遠いドイツから呼んでいただきまして、とても光栄に思っております。そして、オステラント協会の幹部を代表して国土交通省にも感謝を述べたいと思っております。

このプロジェクトに関わってきて、皆さんがとてもプロのスタンスでやっていることは非常に印象的です。成功するように期待しております。そして今回に当たりましては、特にオリエンタルコンサルタンツ社の太田さんに感謝を述べさせていただきます。我々のフェリー街道に訪問していただいたときに非常によく理解していただいたと思いますし、とても感動しました。そして日本に関してもいろいろと非常に温かい感じで紹介していただきましたのは、とてもよかったですと思います。

（資料2）

休暇街道の誕生

- ドイツ北部にある
- 経済的に恵まれていない地域にある
- 海岸の近くにある
- 失業率が高い地域にある
- 観光が経済成長の可能性を含む

休暇街道の誕生に関してお話ししたいと思います。休暇街道というものはドイツで長い歴史を持っています。合わせて 180 路線ぐらいあると思われます。幾つかについてはもうお聞きになったかと思いますが、例えばドイツ・アルプス街道、またはロマンチック街道などがあります。

数があまりにも多いから、テーマがちょっと変わったものもあります。例えば最近聞いた話ですけども、ドイツの北部にはチーズ街道というものもあるそうです。その多くの街道はとても完璧なもので、いろいろな大きな団体がかかわってきたものです。日本もこうなるのではないかと思います。しかし、私たちはアプローチが完全に違いますね。だから、ちょっと変わり者かなと思います。

(資料3)



まず、地理をご紹介したいと思います。私は北ドイツ出身で、ヴェーザー川とエルベ川の間の土地から参りました。景色はものすごくきれいですけれども経済的にはあまり恵まれていないし、インフラ整備もよくなく、失業率が高い地域です。そういうことで、観光というものは私たちの望みです。

(資料4)

海の近くにある魅力的な田舎風景

- 川が多く、海岸がある
- 大都市までの距離が100キロ以上

我々のふるさととは海が近いし、とてもロマンチックな景色です。川があって、小さい町もあります。

(資料5)



この小さい町は文化と経済の中心地になっています。ハンブルクとブレーメンといった大きい町は約100キロの距離にあります。そして、我々の地域は国民総生産の平均値の約8割ぐらいしか達していません。

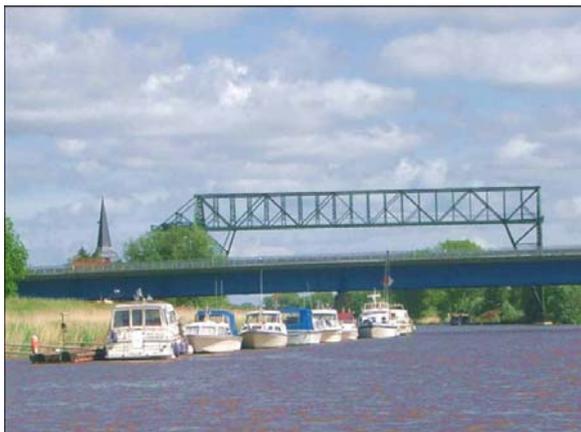
しかし一つ目玉があります。その目玉は、運搬橋というトランスポーター・ブリッジです。

(資料6)

特徴

- およそ100年前に建設された運搬橋 (トランスポーター・ブリッジ)
- 運搬橋の代わりに道路の整備(1974年)
- 以前は全世界に運搬橋が20カ所もあったが、現在は8カ所しか残っていない

(資料 7)



この運搬橋はルイ・ピネットという方が設計され、ルイ・ピネットはエッフェル塔をつくったギュスターブ・エッフェルの弟子でした。およそ 100 年前に建設され、1974 年に運搬橋のそばに道路の橋がつけられました。世界各国に昔 20 カ所の運搬橋がありましたが、今は実際 8 カ所しか残っていません。

(資料 8)



(資料 9)

ドイツ国内には運搬橋は2カ所ある

- オステン(オステ川)
- レンドスブルク(キール運河)
- 間隔約150km

8つの運搬橋のうちの2つがドイツにあります。1つはレンドスブルクというキール運河沿いにある町にあり、もう1つは我々のオステンという町にあります。2つの運搬橋の間の距離はおよそ150キロです。

(資料 10)



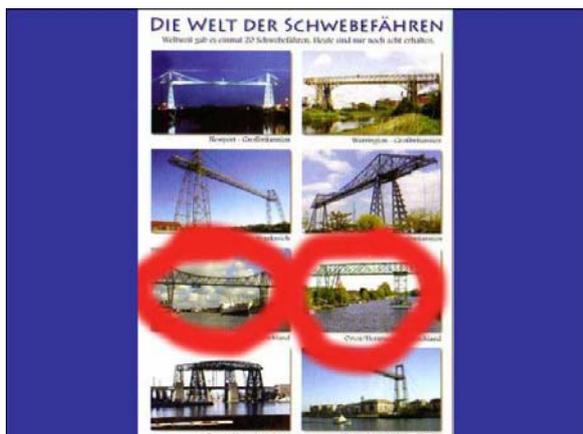
しかし、キール運河の運搬橋は最初から運搬橋として設計されたものではなく、鉄道の橋がつけられて、その下にゴンドラがぶら下げられたものです。こういうものは、ほかにはありません。ここだけなんです。

この写真は、運搬橋の事例です。これはキール運河のレンドスブルクにある事例ですけれども、上に鉄道の橋がありますね。キール運河は非常に大きい船が通りますので、橋は非常に高いものです。運河の両岸には町があります。レンドスブルクという町とオスターレンフェルトという小さい村ですけれども、

運河がつくられたときに分離されました。つまり、その兩岸に住んでいる人は行ったり来たりすることはできなくなりました。

また運河を渡れるようになるように、鉄道の橋の下にゴンドラをつけました。このゴンドラはぶら下がって、車が4台ほど乗れます。電動式ですのでモーターがついていて、橋の下を通って運河を渡ることができます。

(資料 1 1)



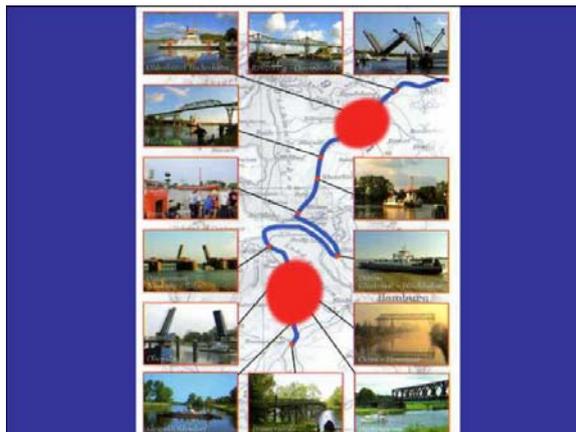
それで私たちのアイデアが生じました。延長 250 キロのドイツ・フェリー街道——渡り船街道など、訳はいろいろあります——がドイツ国内で唯一残っている二つの運搬橋をつなげると、その間に橋、トンネル、渡り船など、いろいろ運河や川を渡るものがあります。

(資料 1 2)

我々のアイデア

- ・ドイツの渡り船街道(延長250km)
- ・・・・がドイツ国内の運搬橋を結びながら、渡り船、橋梁や水門を結び・・・
- ・・・・川を渡るあらゆる手段を紹介している

(資料 1 3)



この街道の中で、人が水面を渡るあらゆる方法を紹介できます。

(資料 1 4)



(資料 1 5)

スペインでの発案

- ・運搬橋国際協会が2003年にマドリッドで設立
- ・スペイン国王ファンカルロス1世の傘下にある
- ・世界最初の運搬橋が1893年にスペインのビルバオ付近に建設された。この運搬橋が2006年に世界遺産に登録された

このアイデアが 2003 年にスペインで生まれました。なぜスペインかといいますと、ビルバオという町に世界初の運搬橋があります。

そちらで運搬橋の国際協会が設立され、現在残っている運搬橋の運営者がみんな会員になっています。ビルバオの運搬橋は2006年に、世界遺産として登録されています。

(資料16)



運搬橋国際協会のことですが、協会がスペインの国王フアンカルロス1世の傘下に設立されるということになりました。

(資料17)



ドイツ・フェリー街道を発案したベルシェさんは、国際協会の設立に参加しました。

(資料18)

スペインでの発案(その2)

- ・オステン在住のジャーナリストで運搬橋愛好者のJ.ベルシェが運搬橋国際協会の副会長になり...
- ・「渡り船街道」の実現に向けて、ドイツ国内に運搬橋を持っている町村の首長の支持を得た。

ベルシェさんは今、私たちの副会長となっています。ベルシェさんは国際街道協会の副会長にもなりました。

(資料19)



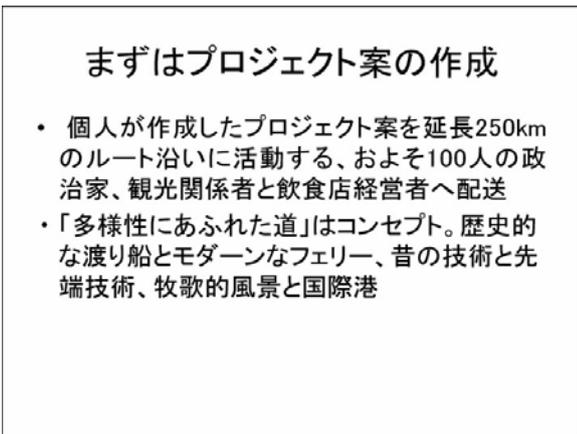
ドイツには2つの運搬橋が残っていますが、その町村長に話をかけて、じゃあ私たちが何かをつくってしまおうという活動を始めました。

(資料 2 0)



ベルシェさんがスペインから戻ってきたら、すぐにプロジェクト案を作成しました。

(資料 2 1)



このプロジェクト案を100人の重要な人物にも配り、地域内の市町村、地方自治体の重要な人物にも配りました。この段階においては、適切な人に渡すことは非常に重要だったと思います。

(資料 2 2)



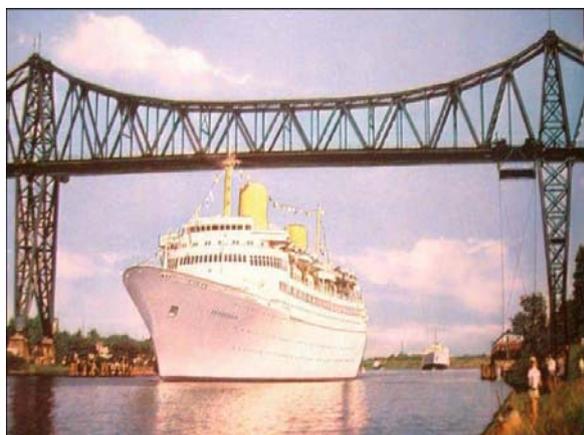
我々のプロジェクト案のもとには多様性のある道でした。まず、歴史的なものがあります。

(資料 2 3)



先端技術もあります。

(資料 2 4)



素晴らしいものもあります。

(資料 2 5)



不思議なものもあります。

(資料 2 6)



そして、非常にロマンチックな風景もあります。

(資料 2 7)



フェリー街道といいますとフェリーもありますね。このフェリーは、キールからスウ

エーデンに渡るステナゲルマニカというものです。

(資料 2 8)

3つのルート

- ・ブルー : 水上ルート
- ・レッド : クルマ、バイク、キャンピングカー
- ・グリーン: 自転車

プロジェクト案の中には3つのルートが含まれました。

(資料 2 9)



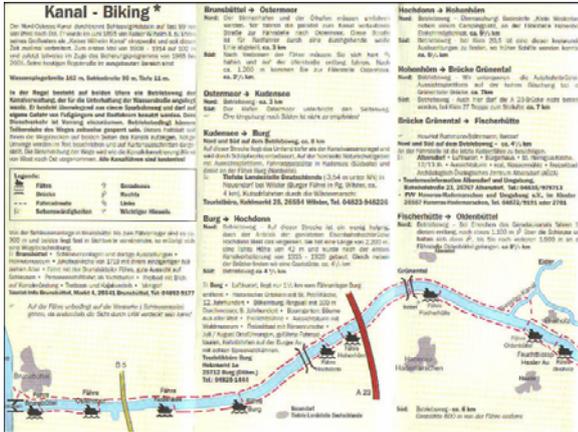
水上のブルー・ルート、そして車またはキャンピングカーのレッド・ルート、3番目は自転車のグリーン・ルートです。

この地図は全体ですけれども、エルベ川を渡るときに、北部の自転車のルートがちょうど運河沿いに走っていて、赤い車のルートは結構あっちこちに行ったりしています。

運河をつくったときに、既に両側に道をつくりました。もともとは運河の運用に必要な道として整備されたものでしたが、今は長距離自転車道として使われています。しかし、車はあいにくそこは通れないんですよ。つま

り車は普通の道路を走らざるを得ないので、車のルートは自転車のルートより長くなりました。

(資料 3 0)



計画の実現を始めたときに、北部には自転車のルートがもうあるということに気がつきました。やっぱり北のほうは観光が発達しています。そしてレンドスブルクにある観光案内所、それは会社ですけれども、とてもプロフェッショナルな作業をしています。

(資料 3 1)

支援団体

- ルートの北部にあるキール運河沿いの長距離自転車道がすでに整備済み
- ルートの南部にあるオステ川沿いの整備を進めるために、2004年には専用のNPOが設立された
- 「オステラント協議会」
- 設立当時は会員11人、現在は会員160人
- ボランティア活動を行っている非営利団体

さて、南側のオステ川沿いに道をつくらなければなりません。そのために 2004年にオステラント協会というものを立ち上げました。

(資料 3 2)



NPO の設立の際は 11 人しかいませんでしたが、現在は会員が 170 人いて、みんながボランティア活動をしています。つまり、最初からみんなでボランティアで頑張ってきました。

(資料 3 3)

ボランティア活動としての出発

- 「ドイツ渡り船街道」のロゴマークは渡り船、橋と運搬橋
- スローガンは Frohe Fährten(「楽しい休暇を！」) Ferien(「休暇」)と Fährten(「渡り船」)の組み合わせ
- ヴェブサイト
- ルート地図をインターネット上で紹介

ちょっと余談なんですけれども、ドイツは何でも法律があるという評判があるのではないかと思います。休暇街道に関する法律や規定は全くありません。信じられないでしょう。(笑)

(資料 3 4)



我々のロゴマークですけれども、このロゴマークは印刷会社の専門家がつくってくれました。色は、地域を代表する青と緑を使ってくれました。そして橋、運搬橋、船もロゴマークに描いてます。この印刷会社の経営者はうちの協会に入っていますので、それを全部ただでやってくれました。

(資料 3 5)



一つスローガンをつくりました。それは北でのすばらしい休暇というものですけれども、日本語に訳せないことがあります。 「Ferien」は「休暇」という意味です。「Fährten」は「フェリー」ですので、その2つの言葉を組み合わせて、二重の意味を持たせてみました。新聞などの反応もすばらしかったです。

(資料 3 6)



ウェブサイトをつくりました。そのウェブサイトには、ダウンロードができる詳細な地図も載せてあります。

(資料 3 7)



我々にとっては一発勝負のプロジェクトでしたね。やっぱり、最初はうまくいかないのだめだなと思いました。

(資料 3 8)

PR活動

- ・ 散らし(10万枚)
- ・ ビデオ・プレゼンテーション(約12分、約50回上映済み)
- ・ 旅行展示会や祭りでボランティアとしての出店
- ・ 政治家、ジャーナリストと観光関係者およそ180人へのニュースレター

そしてチラシをつくりましたが、このチラシは 10 万部作成しました。

(資料 3 9)

(資料 4 0)

ビデオのプレゼンテーションをつくりました。これも、とても人気があるんじゃないかと思っています。時間がありませんでしたら、最後に皆

さんに見ていただきたいと思います。長さは、およそ 12 分です。

このプレゼンテーションが、やっぱり紙よりも力を持っているものではないかと思っています。何がおもしろいかといいますと、例えば、こういうことを想像してください。議会がありますね。毎日資料がたくさんあつたりして、議員は結構退屈してしまうんですよ。そういう場面に我々があらわれます。新しいアイデアを持ち込むのも既におもしろいことじゃないかと思っていますけれども、私たちが頼むのはお金じゃなくて、何かやってくれることだけなんです。協力だけなんです。

そして、このアイデアを持ち込んでヨーロッパ各国のフェリーの話をする。スペイン国王の話もします。そしてビデオのプレゼンテーションを上映します。議会がとても感動したと、地域の新聞にも書いてありました。

(資料 4 1)



そして地域内外の見本市にも出展します。これは直接に人に話しかけることができますので、とても重要だと思います。そのために魅力的なブースや資料が必要で、さらに魅力的な人を配置することが重要だと思います。

(資料 4 2)



地域内に祭りなどが開催されるときにも代表者を送ります。なぜかといいますと、観光客も来ますが地元の人にも来ますので、地元の人にもいろいろ説明できます。

(資料 4 3)



さらに、コンパクトですけれども内容はとても濃いニュースレターを作成しております。このニュースレターを e メールで、3 カ月に 1 回配送します。

(資料 4 4)

2004年5月の開会式

- ・ ルートの出発点での祝い
- ・ シンボリックな開通
- ・ 歴史的渡り船場のプレス写真撮影
- ・ 標識のシンボリックな設置開始
- ・ メディアに幅広く取り上げられた

案外早く全部の準備の段階を経て、2004年にフェリー街道を開催できました。そのときに 200 人の来賓にも来ていただきました。

(資料 4 5)



そしてこの開催はブレーマフェルデという町の子供の遊びのフェリーでできました。それもまた新聞、ラジオ、テレビに幅広く取り上げられました。

(資料 4 6)



そして、手動の昔ながらのフェリーが一つのアトラクションです。太田さんがドイツに来ていただいたときは、ここでひとつ自分で縄を引っ張って渡る体験をしてもらいました。しかし、渡ったときは全部うまくいきましたが、帰りには、実はフェリーを動かしている人がブレーキをかけていて、太田さんは一生懸命に引っ張っていても何も動かないんですね。結構楽しかったです (笑)。

(資料 4 7)



(資料 4 8)



運搬橋はドイツに2つありまして、この町村長がフェリー街道の最初の標識をつけてくれました。

(資料 4 9)



新聞に載った記事の写真ですがけれども、全部写真に載れないほどたくさんありました。ここで出発はしたが、これからプロジェクトの拡大が課題になりました。

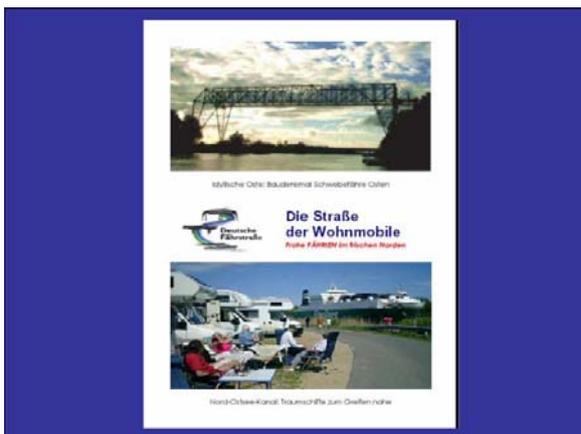
(資料 5 0)

整備(事例、その1)

- ・ キャンピングカーで旅行する人専用のパンフレット
- ・ ルート沿いのすべての市町村が支援団体に入会
- ・ 地方銀行によるスポンサーリング
- ・ 長距離自転車道の案内標識設置完成

ドイツではキャンピングカーをやっているのです、キャンピングカー専用のチラシもつくりました。

(資料 5 1)



(資料 5 2)



そしてオステラント協会ですけれども、オ

ステ川沿いのすべての市町村長が会員になってくれました。

(資料 5 3)



さらに、大きな銀行がスポンサーになってくれました。この写真は、小切手を渡していただくときの写真です。

(資料 5 4)



長距離自転車道の標識も完成しました。

(資料 5 5)



自動車のルートも南の区間は標識が完成しまして、すべての標識にはウェブアドレスも載っています。

(資料 5 6)

整備(事例、その2)

- ・ウェブサイトの改良
- ・グーグルの検索結果約12,000件
- ・10カ国語のウェブサイト
- ・ボランティアのプレスサービス
- ・客船との協力
- ・地図への記載

ここまできまして、また宣伝PRに力を入れました。つまりルートはでき上がりました。標識もできましたので、手にとれるようなものはそろいました。実際にありました。

(資料 5 7)



まずはウェブサイトの改良に取りかかりました。そして結構早い段階からドイツのあらゆる観光団体と連絡をとり、みんなをニューズレターのあて先にしました。

こういうことをやって、我々はドイツの観光街道のトップ 50 にも入りました。さっきも言ったように観光街道の数はかなりありますので、それが私たちにとって、とてもいいことだったと思います。

(資料 5 8)



今はグーグルで「Deutsche Fährstraße」、つまりドイツ・フェリー街道を検索すると、1万2000以上ヒットします。

(資料 5 9)



その中には日本語のものもあります。ドイツ観光協会が公開している日本語のページもあります。日本語だけではなく、ほかにも 10 カ国ぐらいあります。いろいろな言語での PR は、我々にとって非常に効果的だと思います。

(資料 6 0)



(資料 6 1)



一方で地域での活動も続けました。大体 2 週間に 1 回ですけれども、各地方紙に既に完成した記事を渡すことにしました。それは別に修正を何もしなくても、そのまま新聞に載せるものです。

(資料 6 2)



例えば、うちの地域内の地方紙に載せてくれる確率がとても高くなるようなやり方がありました。この新聞は毎日、1 面にローカルな話のコラムを載せています。このコラムは文字の数とかレイアウトが決まっているものですよね。だから私たちは、ぜひ伝えたいというものがありましたら、そのフォーマットにピッタリな形で記事を書いています。そうしますと、ほとんど全部載せてくれます。

(資料 6 3)



テレビにも出てきました。私たちの地域を紹介する報道も増えてきました。

(資料 6 4)



(資料 6 5)



インターネットにルート of 地図がありますけれども、このルートの地図は今インタラクティブ (interactive) になっています。

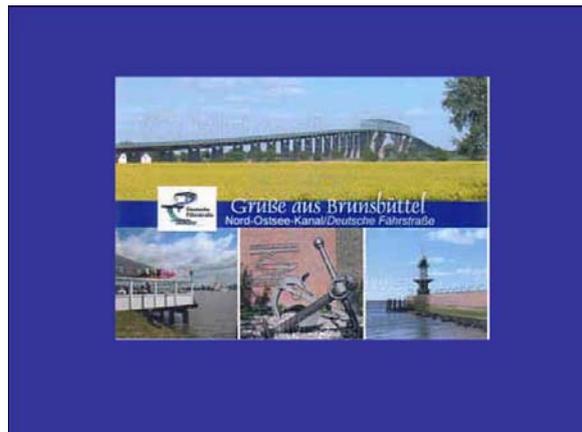
(資料 6 6)

整備(事例、その3)

- ・ 絵はがきの出版社との協力
- ・ ルート沿いの大型ポスター
- ・ 記念切手の発行(渡り船の船長、運搬橋)
- ・ 自転車パッケージツアーの提供
- ・ 支援団体の会員が2人で馬車に乗って宣伝の旅を行ってくれた(6000km、6カ国、6ヶ月間)

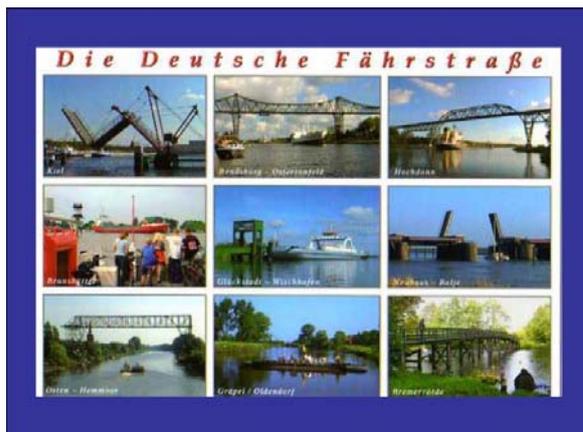
やることはいろいろたくさんありますが、何よりも重要だと思うのは協力している人の創造力です。以降は、幾つかの事例をご紹介しますと思います。

(資料 6 7)



一つのアイディアですけれども、街道の北の区間に絵はがきを出版する出版社があり、この出版社の協力を得てドイツ・フェリー街道の絵はがきをつくってもらいました。この絵はがきは、およそ2年前から北の区間のどこでも買うことができます。

(資料 6 8)



そして地域内に住んでいるアーティストが協会の会員になってくれまして、絵はがき、ポスターなどをデザインしてくれます。

(資料 6 9)



とてもとても効果的なものはポスターです。このポスターは大きさ 3m×4m ぐらいのもので、道路沿いに置いてありますので、通過コースが、このポスターを見ます。値段は、全部合わせて 500 ユーロぐらいです。

(資料 7 0)



そしてドイツの郵便局に記念切手をつくってくださるかとお話をかけてみましたが、それはなかなかうまくいきませんでした。郵便局に言われたのは、記念切手をつくるのは私たちなんですよということで、全然動いてくれませんでした。しかしオーストリアに行くと物事が違います。つまり、お金さえ払えば本当の切手をつくってくれます。たくさん払えば、切手もたくさんつくってもらえます(笑)。

(資料 7 1)



そして、フェリー街道の1周年をお祝いして、55セントの記念切手をつくってもらいました。ここの記念切手で見られるものは、昔ながらのフェリーで、昔ながらの人が、それを手動で動かしていることです。この切手を全部ドイツに持ち込んでちょっと高めに売ったのですけれども、あっという間に売り切れ

になりました。

(資料 7 2)



そして、地域には自転車のクラブがあります。この自転車のクラブも協力してくれました。20人がフェリー街道の新しく開通したルートを試してみました。みんなはすばらしいルートですねと言ってくれましたが、新聞が、そのやり方にとっても感動していました。

(資料 7 3)



もう一つの我々の宣伝のハイライトですけれども、これは郵便馬車です。この郵便馬車が、昔からある郵便馬車のルートでヨーロッパの六つの国を通ってくれました。その途中でフェリー街道の宣伝をしてくれました。この取り組みは2006年の取り組みです。

(資料 7 4)

運搬橋の復興

- ・ 修復工事が必要となったオステンの運搬橋に関するPR活動(160万ユーロ)
- ・ 運搬橋の再開通(2006年4月)。それ以来は35,000人の来訪者
- ・ 運搬橋のライトアップ用に資金募集のPR活動
- ・ ライブカメラの設置用に資金募集のPR活動

運搬橋ですけれども、オステンにある運搬橋はあいにく動けないものでしたが、2年前また開通しました。そこまでの修理なども、私たちにとっての重要な課題でした。でも、修理費は何と160万ユーロでした。じゃあどうするかといいますと、群の職員がうちの会員になっていまして、お金を募集してくれました。

(資料 7 5)



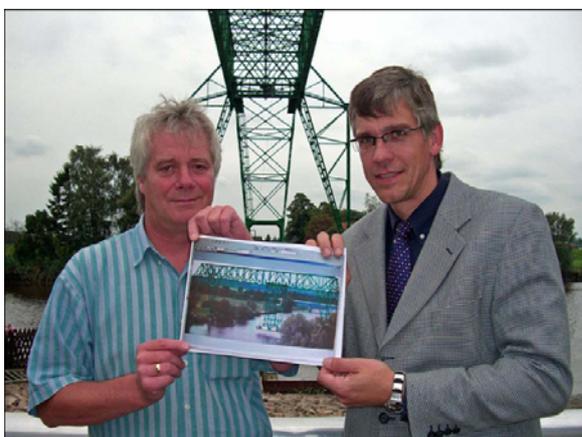
この運搬橋が2006年に、また開通しました。それ以来は3万5000人も乗ったり、訪問したりしてくれました。

(資料 7 6)



運搬橋のライトアップも一つの取り組みでした。そのために、お金を集めてきました。地元の企業に、ちょっとお金をいただけませんかと話しかけてみて、結構あっという間に必要な金額が集まってきました。その金額は3000ユーロでした。この写真をご覧になりますと、とてもいい投資だったとおわかりになるのではないかと思います。

(資料 7 7)



さらに500ユーロ集めてライブカメラをつけました。このライブカメラを、町の教会の塔につけました。ライブカメラが10秒ごとに映像を映してくれます。この写真ですけれども、ヘンモーアの村長がライブカメラから一番最初に出た写真を持っています。

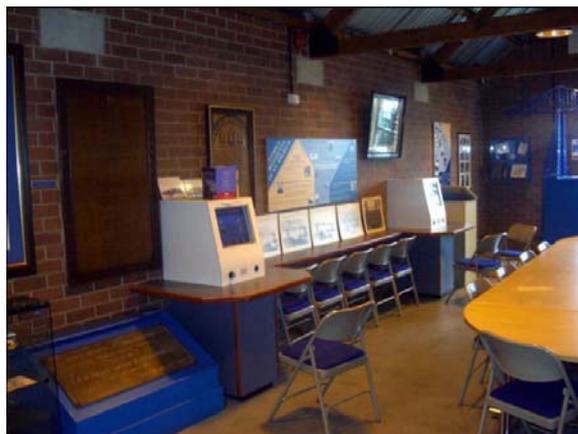
(資料 7 8)

今後の目標

- ・オステンの運搬橋におけるビジターセンターと博物館(イギリスのミドルスバラにおけるビジターセンターと同様)
- ・オステンの運搬橋建設百周年の祝い(イギリスのニューポートと同様)
- ・海外の運搬橋とのより密接な協力・・・
- ・・・・とドイツ国内の運搬橋とのより密接な協力

これからは中期的な、中間的な目標に関してちょっとお話しさせていただきたいと思います。

(資料 7 9)



副会長のベルシェさんが去年——つまり、このスライドを全部つくっていただいた人ですけれども——イギリスにある運搬橋を訪問しました。その中にはミドルスバラという町の運搬橋もありまして、そこのビジターセンターはとてもすばらしいものだと話してくれました。それで我々も、ビジターセンターと博物館をつくらうとしています。これは計画段階に入っています。

(資料 8 0)



イギリスの運搬橋ですが、100周年の祝いが大きな祭りになりました。結構有名なイギリスのバンドも出てきていたそうです。私たちの100周年は2009年にありますので、私たちも同じような祝いを行いたいと思います。これも準備の段階に、実は入っています。この2009年というものは、我々にとって非常に重要な年ではないかと思っています。なぜかといいますと、この祝いを国内外で大きく宣伝しようかと思っています。

(資料 8 1)



(資料 8 2)



もう一つの運搬橋があるレンドスブルク市ですけれども、レンドスブルク市では去年ボート・レースが開かれました。その町も結構プロのイベントをつくってくれています。もう一つ、レンドスブルクにある運搬橋だけではなく、ヨーロッパ各国にある運搬橋のある町との協力は、将来も私たちの重視すべきプロジェクトだと思います。

(資料 8 3)



ということで、私の話はとりあえずここまでです。

さっきも言いましたようにビデオのプレゼンテーションがありまして、このビデオのプレゼンテーションはおよそ 12 分です。主に映像と音楽です。ちょっとドイツ語の字幕がありますが、字幕が読めなくても雰囲気が多分伝わってくるのではないかと思います。休憩にもなりますので、どうぞご覧になってください。

(ビデオ上映)

ありがとうございます。本当に最後になりますが、ちょっとまとめておきたいと思えます。なぜここまで成功できたかを、少し整理してみました。

まずアイデアが必要です。次に、適切な協力者を集めることが重要だと思います。そして団体をつくることも重要です。お金の話をせずにビジョンの話をする事です。そして特徴と魅力をよく出すようなプレゼンテーションをして、関係してくれるかなという人に内容を伝えることは重要です。トップダウンのやり方はあまり効果的ではないんじゃないかと思えます。

しかし、よくできたピーアール、宣伝活動は必要です。そして新聞により速く情報を出せるようなウェブサイトをつくり、あらかじめ情報を出すということは重要です。こつこつ仕事をする事が重要です。そして、ずっと夢中であるということも重要です。

それでは、日本の休暇街道などの発展を期待しております。皆さんが私たちほど楽しむこと、このプロジェクトで楽しむことができればいいなと思っております。

ご清聴ありがとうございました。(拍手)

○質疑応答

(曾根)

今お三方から発表いただきまして、非常におもしろくて我々の参考になると思います。それでは続きまして皆さんいろんな質問等がございましたら挙手の上、質問をしていただきたいんですが、よろしくお願ひします。どなたかありますか。

(質問者 1)

Ugoさんに質問させていただきたいんですけども、イタリアの都市計画とか地域計画など景観にかかわる話題で必ず疑問に思うことがあります。行政の組織なんですけれども、先ほどプレゼンテーションの中で、日本と似たような感じでまず国、政府があつて次に州があつて県があつてコムーネ(市町村)があるという行政上の階層構造が4レベルあると。それと複雑なのはおそらく省庁の垣根——垣根というか省庁の役割が幾つにも分かれている。例えば国交省に相当する省ですとか、農林水産省に相当する省ですとか、公共事業省ですとか国交省、文化省、そのようなものが分かれていると思うんですけども、そのあたりがどのように絡み合つてというか、うまくコーディネートされてオルチャ渓谷で成功をみたかということについてご説明をいただければと思うんですけども。

(曾根)

恐らく今の質問だと、いろんな関係する県とか省庁があると思うんですが、今のオルチャなどを見ているとみんながうまく役割分担をして、うまくオーガナイズされている、それはなぜできるのかということだと思います。

(Ugo)

1995年の条例に書いてあるんですが、最初にも申し上げましたけどイタリアの場

合は国の省庁がありまして、その下に州、県、市町村という4段階になっています。政府の各省庁は全体的な法律というものを発布します。それらの中で特に都市計画に関するものと農業政策に関するもの、この2つの分野に関しては州レベル、州政府に対して国の発布した法律に即した応用のための条例をつくるように指令します。ですから、都市計画と農業政策に関してはかなり州というものが自主性を持っています。問題は文化財や景観の保護というテーマに関しまして、それに直接かかわってくるような規定、法令については今現在は国が牛耳っていて、州レベルにはあまり権力が与えられていない。これが現在のイタリアの問題でもあります。ただし、今回の事例のオルチャ渓谷のケースでは町、村というレベルの地方自治体が非常にやる気を見せて、いろいろ工夫をして調整した結果、うまくこのような形で進んでいるということが言えると思います。

オルチャ渓谷の場合、まず最初に5つの市町村が共同で管理・運営したいということでイニシアチブを発しまして、それを州が認可するという形で始まりました。その結果、州のマスタープランの中にこれが組み入れられていって、都市計画の中にも取り入れられていったという経緯があります。

(質問者 1)

はい、ありがとうございます。

(曾根)

ほかにどなたか、質問。どうぞ。

(質問者 2)

お三方にお聞きしたいと思っているんですが、今日のテーマに地域づくりというキーワ

ードがありまして、地域振興ということでは話をいただいたと認識しているんですが、そもそも地域振興というものをどのように考えておられるかについて聞きたいんです。その背景としては、いま我々日本の状態からすると、これは私の理解ですけれども、経済成長があまりよくない状態であるし、人口も減っているという状態です。今までは地域が振興するということは経済的に右に上がったり人口がふえたりという価値観、その軸で評価できていたんですけども、今それが通用しないとすると、その経済性以外にどのようなものがどう変われば、それは地域が振興したことだと考えられるのか、そういうことについてお考えを聞きたいと思うんですが。

(曾根)

では順番に終わったところから……。じゃ、ジェラルドさんからお願いします。

(Tielebörger)

まずドイツからということになりますが、やっぱり経済と人口以外のものはあると思います。ドイツに新しい取り組みがありまして、ILEK と書いてイレクというものがあります。こういうものは地方の包括的な発展コンセプトです。このコンセプトが全国で先端的に我々のニダーザクセン州で今、実施されています。これは一つの州ですが、その州の中の地域の協力ということが目的です。

ILEK というもので局地的ではなくて面的にプロジェクトを支援することになっていて、この支援をもらうために ILEK という団体がプロジェクトを選びます。我々から話しかけたわけではなくて、ILEK からあなたがやっていることは我々の理想的なものですから、このプロジェクトに参加して欲しませんかということがありました。

以上です。

(曾根)

次どうぞ。

(Ugo)

今日のイタリアの私どもの発表にも関係してくるんですけども、経済発展とか人口増加以外の何によって地域振興が図られたと言えるかということだと、やはり環境自体が改善されたら地域の振興につながるんじゃないでしょうか。例えばおいしいものを食べ、よい空気を吸うことができることによって、オルチャ溪谷の地域に転居してきたいという人がふえていると聞きますし、経済発展とは別にしても一種の環境の改善は地域の振興になると思います。ただ、経済発展というものと全く結びつかないものというのはなかなか考えにくいかなという気はいたします。

以上です。

(曾根)

わかりました、どうもありがとうございます。次の人。

(Courtemanche)

地域の発展についての基準として経済的な部分ということと、人口的な部分とおっしゃいましたが、例えば人口的にふえていても地域が非常に荒廃していればそれは地域の発展とは言えない、経済的に非常に発展していてもそこに暮らす人たちが快適でなければ、それは発展とは言えない。ということは、一つには非常にクオリティーの高い「テロワール」、要するにアイデンティティーを備えた土地があり、そこに適正な公共サービスが共同機能として存在すること。それによってたとえ人口の多寡、経済的な成長の率、そういうものを抜きにして、非常に人として正しいというか、快適な生活を営める基盤が上がる。それが一つの地域発展のあるべき姿ではないかと考えます。その中でも特に観光という概念は、すべての分野の経済においてあらゆる形で貢献できる可能性を持っている産業の一つであると考えます。

(曾根)

わかりました。どうもありがとうございます。

(質問者2)

今のお話はよくわかりました。ありがとうございました。それに関してもう一つ付け加えてなんですけれども、これはフランスの Courtemanche さんへの質問になるかもしれませんが、この1%ルールの中で最初に憲章をつくるということは、最初の段階で今言ったような経済、人口以外の価値観が共有された状態で話、プロジェクトがスタートしていると考えられるんですが、まずそれが事実かということと、そうするためには何が必要なのか。教育のようなものかもしれないんですけども、どうすればその価値観というものが共有できるのか。そのお考えがあればぜひ教えてください。

(Courtemanche)

まず、最初の段階として、ここに何々をするんだという政治的なイニシアチブ、強いイニシアチブというのが必要です。その後に協議の段階で、例えば産業界の代表とか農業団体の代表とか、その地域に関連する職業団体の人たち、あるいは自然保護団体でも結構です、そういう人たちがそれについて協議に参加して、それがいいかどうかという協議にかかるわけです。目的が共有された段階で、その人たちはその組織内にいる人たちにその目標を伝えていって、またそこで協議をしていく。さまざまな意見が出ますから、その中で当初の強烈な政治的なイニシアチブはどんどん質の高いものになる可能性があるわけです。

強力なイニシアチブを持った政治家がこれをやってみようじゃないかといったときに、それぞれの団体がそこに参加して意見を出す。それはそこに関連している人たちの代表として意見を出していくわけです。そうすると最初にこれをやろうじゃないかという強いイニ

シアチブに対してそこに問題は何があるのか、肯定的な部分と否定的な部分は何なのか、そこで微調整していくわけです。そうするとまさに公衆協議ということが成り立って、下から上げていったものが「官・民」といった、それぞれの協同作業というのが生まれていく、という形で理解していただければいいと思います。

(曾根)

わかりました。どうもありがとうございます。ほかに質問ある方いらっしゃいますか。どうぞ。

(質問者3)

ドイツの Tielebörger さんにお伺いしたいんですが、最初のときにドイツにほかにも街道があり、ロマンチック街道とかほかにもたくさん言われていたんですけど、そういったほかの街道沿いでの活動とご自身がされている活動との比較と、例えば運営主体が違うとかボランティアだとか、あるいは会社がかかわっているとか、そういったさまざまな街道の周辺の活動を通じて、ご自分の活動以外でも何か私たちに伝えていただけそうなことがあればご紹介願えないかと。

(Tielebörger)

2点あると思います。まず街道には2種類あります。昔ながらの風景を中心にした街道を代表するものは、例えばロマンチック街道とか古城街道があります。昔からあるプロジェクトで結構やり方が決まっていて、有名なものは有名なんですけどそんなに動かないんじゃないかなという印象も受けています。その一方、最近新しくできたプロジェクトは風景だけじゃなくて、テーマを持っています。例えばルール工業地帯には産業遺産、工場とかそういうものをテーマにした街道もあります。今はそちらのほうが、地域のテーマを強調した街道のほうが認められています。ドイツ国内には都市協会という連絡会議がありますが、

その連絡会議も街道ならばこういうテーマを持っている街道のほうがいいのではないかと言っています。

もう一つの点ですが、街道をやっている主体は行政、企業、ボランティア、市民団体などいろいろな種類があると思いますが、今までの経験でいえば、大変申し訳ございませんが、行政がやっているものはあまり柔軟性がなくてちょっとどうかなというのがありました。逆に地元の人が熱心になって「これをやるう」ということがあれば、物事が動くのではないかと思います。それだけではなくて、周りの人から見ても住民が何かをやっているということが伝わってくれば、見られる目も変わるんじゃないかと思います。

これは地域内の活動で、さっき I L E K という地域振興のことを話したかと思いますが、まさに地域内でみんなで何かをつくりますよということも、こういう I L E K の取り組みにつながってくると思います。

(質問者 3)

どうもありがとうございます。よくわかりました。

(曾根)

ほかに何かありますか。

(質問者 4)

フランスの方に質問なんですけれども、ちょっとテクニカルな質問で恐縮ですが。住民との合意形成が重要とお話だったんですけれども、高速道路建設時、通常の合意形成の手続があると思いますが、今回ご紹介いただいた 1% 景観のこういったプロジェクトはその合意形成手続の中に含まれているのか、それとも別途 1% 景観のために別の合意形成手続があるのか、それが知りたいということです。

それと、もう一点あって、道筋憲章というご紹介をいただいて、最後に皆さんで合意のサインをするというお話がありました、こ

れは参加者の方全員が合意に至ったという印象を持ったんですが、実際全員なのか、もし全員だとするとどのくらいの時間をかけてその全員の合意を図るということが実現されているのか、その辺をお願いします。

(Courtemanche)

あまりにも広範囲な分野の話を短時間で急いでしたものですから、説明がつかなくて申し訳ありませんでした。このシャルトという制度は複数の人たちが必ず合意しなければ、その計画はストップしてしまうんです。なしなんです。道筋憲章の中で、例えば州、県の担当者、あるいは市町村の担当者、林業関係者、農業関係者、そういう代表者が集まらずけれども、どの人たちでも私は嫌です、要りませんということになったら、この道路はやめましょうよということになってしまう。その合意形成ができることが条件で、その道ができる。ということは、高速道路をつくる意味ということをきちんとここで協議するわけです。

昔であれば、道路をつくることは貧しい地域にとって、発展の重要な手段だった。今は道があつて当たり前ですけれども、今新たに違う形態の道をつくることによって、経済的にあるいは人口的に、それが多或少ないは別として、クオリティーの高い地域へと発展していくための「1%と地域発展」政策ですから、それは逆に受けるほう、協議する側のほうがよくわかっているんです。だから、メリットが多いことは知っているわけです。個別に市町村に助成金をばらまいても、使い方がわからない、あるいは分散して効果が生まれないこともある。しかし、それをまとめて大きな、例えば観光とか、ある共有できる部分のものは共通の目標にして、広域でやっているよ、というほうが発信力が強いこともわかっているし、実際に 80 年代から証明されているわけです。そういう意味で必ず全員の合意形成が必要です。

それとシャルト・ローカルという地域の憲

章ですが、これは地域の人たちの発意によってどういう行動プログラムをつくれればいいのかというもので、地域の人たちがつくるものなのです。国や県が押しつけるものではなくて、もちろんコンサルタントのアドバイスはあるかもしれませんが、その前にインベントリーをつくる段階があって、ここにはこんなに眠っているいいものがあるよ、ということを専門家がアドバイスしてくれる。自分では気づかなかっただけで、よその人から見たらこんなにいいものがいっぱいあるじゃないかと気づく。

そういう様々な調査を協議の前にいろいろな専門家が行って、話をして、その中で、では自分たちの地域でここに残っている遺産のお城はちょっとお金がかかるけど改修してレストランにしようとか、そういう案が地域からどんどん出てくる。それらをアクションプログラムとして地域憲章の中に組み込んでいく。そのプログラムを全員で協議してこれでいいな、というところで、国の中の委員会、いろんな人たちが集まる委員会がこれは本当にいい方向だね、一貫性があるねというプログラムであれば、そこで認証されて工事に取にかかるという手続です。ですから、反対するところがあればそれは一歩も前に進まないという状態です。

(曾根)

すごいですね、信じられないですけどね。

ほかに質問がある方いらっしゃいますか、どうぞ。

(質問者5)

日本にも関係あるのですけれども、地域の関係者というのはどういうふうを決めるというのか、どういう団体を入れましょうと決まっているのか、それともこれに関して興味のある人は皆さん集まってくださいというふうにして集めるのか。そういう決め方をちょっと教えていただきたい。

(Courtemanche)

すべての人が同じ形で参加するわけではありません。各分野の代表者という人たちがまず協議に参加するのですが、地域特性によって異なります。例えば山間部の非常に脆弱なところでは、景観とか、環境に十分配慮しなければいけない、ということであれば、山岳地帯の農業者であるとか、環境団体とかが参加し、工事をすることによって、どれだけのメリットを得られるか、ということがわかるわけです。修復したり直さなければいけないところがいっぱいある、それに利用することができる。

あるいは遺産地区を通るところであれば遺産の修復にお金をつぎ込んだほうがいいわけですから、遺産に関連するようなグループの代表がイニシアチブをとって全体の関係者をまとめていく、というように地域特性に合わせてやっていく。業種同士の各代表の関係の重みは違うのですが、業種の代表は業種に所属している人たちの代表であるという意味合いで、逆を言えばこの場合は代表が出るわけです。

本来の原点の公衆協議そのものは円卓で各住民が最初に専門的知識をある程度教えてもらって、その人がリーダーになって地域住民を啓発して行って、私たちの意見はこうだというものを例えば地方公共団体の長に上げる。地方団体の長の他にいろいろな農業組合とか、林業組合とかあるのですが、そういう人たちも含めてそこでまた協議して上に上げていく。最終的には国の閣議の段階まで上げていくのです。公衆協議法というのがありまして、たとえば法案に関する協議も基本的には同じような手続です。

今回の場合の協議というのは、今言いましたように地域に関連する職業団体、大抵の方は職業団体あるいは地方自治体に所属していますから、そういう人たちの代表がまずこの協議に自分たちのメリットは何なのかというのを主張し合うわけです。

その中で協議をして微調整を行って行って、

それで承諾ができた段階で次の段階に進むという形、というご説明でよろしいでしょうか。

(質問者5)

最初の段階はだれでも参加できるのか、それとも参加できる人は事業者が選ぶのか。

(Courtemanche)

プロジェクトの規模にもよるのですが、例えば2つか3つの市町村が集まって決めるプロジェクトならば、各住民の参加も可能ですけれども200キロの沿道の住民を全部集めることは不可能に近い。ですから、その場合は各業種団体の、あるいは各市町村の代表が住民の意見を持ってそこに行って協議するという形です。

(質問者5)

代表を決めるのはだれになるんですか。

(Courtemanche)

代表は決まっています。その地域にある林業組合の代表とか、農業会議所の会長とか。

(質問者5)

農業団体なり何なりの団体の代表をそういう会議に参加させるというのを決めるのはだれですか。

(Courtemanche)

この道路の場合は3つの州、3つの県をまたいでいますが、3つの州の代表、州は地方公共団体ですから、県も市町村もそうです。そういうところの代表。もし、そこが農業地区に関連しているところが広ければ農業関係者も出てきますし、山を通るんだったら林業関係者も出てくる。その中でも特に難しいところの協議が必要な場合、そこにまた別な代表が異議ありといえれば協議に加わります。

(質問者5)

自主的に加われるんですか。

(曾根)

そもそも、プロジェクトに反対する人がそこに参加することは可能なのかという質問です。

(Courtemanche)

はい。来たくない、協議に出ないという人の場合は逆に困る。だけど来たいという人に関しては拒まない。

(Courtemanche)

プロジェクトの内容と規模にもよるのですが、今回の1%の場合はかなり制度的に大規模なものであるということで、反対するということが前提にはなっていないということがまずあります。ただし、例えば市町村レベルで持っている計画があったりプロジェクトがあったりする場合には、市町村レベルではだれが来てもいいという形です。例えば道路以外でも法案を通すときは、必ず産業界の代表とか関連団体の代表とかいろいろなアソシエーションの人を入れて協議するのが普通になっています。

最初の概要、白書の段階で反対派は意見を言えるわけです。例えば環境保護団体がA75だと自然公園のど真ん中を走るわけですね。ミヨー橋が今できましたけれども。あそこは自然保護地区ですけれども、経済振興も必要であるという矛盾した問題を解決しなければいけない、ということで、非常に景観に配慮した道路をつくる必要があるという、政府としては「賭け」だったわけです。結果は経済振興も含め計画はうまくいったのですが、ただ当時の自然保護団体としては白書の段階でかなりのプレッシャーをかけたらしい、そこで政治的なレベルで問題を解消した段階で、次の段階の協議に入っていきます。

(曾根)

ほかにどなたか質問ありませんか。ちょっと時間は過ぎてはいるんですが、少々過ぎて

もいいかと思えますけど。どうですか。

(質問者 6)

時間がないので簡単に。ドイツの方に質問なんですけど、休暇街道というものは法なり制度というものが全くないとおっしゃったかと思うんですけど、と一点点、今休暇街道と名乗っていらっしゃる部分があるわけで、その仕組みというルールがどういうものかを少し教えていただきたいんですが。

(Tielebörger)

基準というものはないです。私たちも実は1年ぐらい前に初めて耳にしたものなんですけれども、ISO という国際基準でその観光街道というものがあるそうです。私たちの観光街道もその概要は当てはめられることはできますけれども、義務にはなっていないのでどれぐらいの人が受けているかわかりません。将来は ISO の基準は当てはめられるかどうか、基準をとらなければならないか、それは変わるかもしれませんが、まだよくわからない状況です。

(質問者 6)

登録をしたりとかそういうわけではなくて？

(Tielebörger)

むしろ逆なんです。登録とかはなくて、私たちの街道をどうやって売るかということが重要な課題となっています。

(質問者 6)

そういう取り組みをいろいろされている方々の共通の概念として、休暇街道みたいなものが生まれて、皆さんが言葉を使っているわけですね。

(Tielebörger)

そうですね。歴史の中で出てきたもので特に定義とかは何もないです。

(曾根)

質問等も多いのですが、これで最後の質問にしたいと思うんですが、どなたか最後にぜひとも質問したいという方がいらっしゃったら挙手をお願いします。

