

第1回
フォーラム

鳥取発! 都市と地方の共存に向けた 地域政策の方向性

※ 経済シミュレーションモデル「RAEM-Light」を用いたアプローチ



～フォーラム全議事録～

■開催概要

主催：鳥取大学持続的過疎社会形成研究プロジェクト

事務局：復建調査設計株式会社

開催日時：平成19年9月29日 13:00～15:30

会場：鳥取県民文化会館 第一会議室

■プログラム

○13:00～13:10 フォーラム開会のご挨拶

細井由彦 教授（鳥取大学工学部社会開発システム工学科）
（持続的過疎社会形成研究プロジェクト代表）

○13:10～13:40 基調講演

「地方の自立と高速道路整備」
片山善博 教授（慶応義塾大学大学院、前鳥取県知事）

○13:40～14:10 研究成果の発表

「経済シミュレーションモデル「RAEM-Light」による政策評価」
小池淳司 准教授（鳥取大学工学部社会開発システム工学科）
（持続的過疎社会形成研究プロジェクトメンバー）

○14:10～14:20 休憩

○14:20～15:30 パネルディスカッション

「都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性」
司会：喜多秀行 教授（神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻）
パネリスト：片山善博 教授（慶応義塾大学大学院、前鳥取県知事）
小池淳司 准教授（鳥取大学工学部社会開発システム工学科）
（持続的過疎社会形成研究プロジェクトメンバー）
田中仁成 編集制作局長（新日本海新聞社）

総合司会：竹本美香（R2 エイジェンシー）

司会「今日は、鳥取発！都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性第1回フォーラムにお越しいただきましてありがとうございます。今、私たちが暮らす地域社会には、都市部と言われるところと地方と言われるところがあります。そのどちらもがうまくバランスを取り合って共存していくためには、どうあることが望ましいのでしょうか。本日のフォーラムでみなさんと考えていきたいと思います。それではまず、本日のプログラムを簡単にご説明します。事前にお知らせしていました進行に変更がありますので、お手元のプログラムでご確認いただきたいと思います。まず、フォーラム開会のご挨拶を申し上げまして、本日の基調講演である、地方の自立と高速道路整備と題し、片山善博先生にお話いただきます。続いて研究成果の発表を行いましたのちに、休憩となります。休憩ののちに都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性ということでパネルディスカッションとなります。それでは始めに主催者を代表して持続的過疎社会形成研究プロジェクト代表であり、鳥取大学工学部社会開発システム工学科教授細井よりご挨拶を申し上げます。」

○13：00～13：10 フォーラム開会のご挨拶

細井教授「みなさま、こんにちは。鳥取大学の細井と申します。今日は、鳥取大学持続的過疎社会形成研究プロジェクト第1回フォーラムといたしまして、鳥取発！都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性ということでご案内を差し上げましたところ、土曜日にも関わりませず大勢にお集まりいただきまして大変ありがとうございました。最初に、私どもが本年度からスタートさせました持続的過疎社会形成研究プロジェクトにつきまして若干ご説明申し上げて、本日のフォーラムの趣旨も少しお話させていただきたいと思います。住みよい暮らしになっていくためにはある程度の人の集積というものが重要だと思いますが、それには適切な規模があり、そういうことから都市ができてきました。しかし都市部ではそれが過度に進みすぎ、いわゆる環境問題あるいは交通の渋滞の問題あるいは住宅の問題として、都市問題というものが発生しています。それについては比較的古くから都市の問題としてずっとテーマになり、いろいろ研究がされ、政策が検討・実施されてきました。それに対して、もう一方のそれほど人が集積していない地方部です。集積による効率的な生活、社会の運営ができない地域について、これまで十分な議論なり検討なりがされてきたのだろうかということに問題意識を持ち、それなら地方である鳥取にある大学としてそういうことに対し学問的なアプローチをしてみようということで、数年間、過疎社会経営科学と名前をつけまして、シンポジウム等実施してきました。それらを母体とし、本年度平成19年度より文部科学省から予算を頂き、持続的過疎社会形成研究プロジェクトを立ち上げることができました。その中で本日、人口の低密度な地域、集積の効果が得られないようなところ、あるいは人口減少・高齢化が進んでいるところに適切な行政の政策を、科学的・客観的な分析に裏付けられて進められるツールの開発をやるということでこのプロジェクトをスタートしました。机上学問に陥るのではなく、鳥取あるいはその周辺をフィールドとし、より実践的な学問にしていき、そうすることによって学問的な分析もでき、それぞれの地域のお役に立つことができればということがテーマでスタートしています。本日のテーマ、都市と地方の共存ということですが、地方の重要性を指摘して進めていき、地域の繁栄は地域だけのことではなく都市にとってもプラスになり、いろんな地域が繁栄することによって多様性があり、しなやかで強靱な国土・社会が持続していけるだろうという発想の元で、研究を進めています。今日は第1回のフォーラムとい

うことで、その成果の一部をご紹介するということが、高速道路整備の話題を取り上げております。まず基調講演に、鳥取県の知事として活躍していただきました慶応大学の片山先生。先生においでにいただいたのは、その政策に関する科学的なアプローチの重要性ということにも充分認識をしていただいているということで、本日は地方の自立における高速道路の役割ということにつきまして、長年の地方自治の専門家、実践者の立場、あるいは住民の立場というところからの話をお願いしております。また、目指すべき地域像というようなことも触れていただければと思います。続きまして、私どもの研究メンバーのひとりである小池准教授の方からこのプロジェクトの中で開発されました RAEM-Light という経済シミュレーションモデルを使って、高速道路の整備効果というものを具体的にお話いたします。これにつきましては本日の事務局を担当していただきました復建調査設計株式会社とも共同で進められた仕事です。できるだけわかりやすくお話をしまして、このプロジェクトの目的のひとつである政策を科学的に検討するとはどういうことであるのかということを実感していただけたらと考えています。第 3 部として、現在は神戸大学に所属しております喜多教授、それから新日本海新聞社の田中編成制作局長を交え、パネルディスカッションを行います。新日本海新聞社というのは鳥取の地域社会のことを最も真剣に考えておられます組織のひとつだと思いますし、いろいろ地域の情報をお持ちだと思いますので、そのようなお立場から発言をしていただくことを期待しております。特に私どものプロジェクトは最初に申しましたように地域の実践のフィールドとして地域の自治体の方あるいは地域の方々を取り入れて進めてまいりたいと考えていますので、本日のパネルディスカッションで、できるだけフロアの方々のご意見をいただきたいと考えていますので、忌憚のないご意見をいただけたらと考えています。少し長くなりましたけれども、私たちのプロジェクトの主旨と本日のフォーラムの説明をさせていただきました。どうもありがとうございました。」

司会「主催者を代表いたしまして皆様にご挨拶を申し上げます。それでは早速、本日の基調講演に移らせていただきます。ご講演いただきますのは片山善博先生です。今年の春まで鳥取県知事としてご活躍されていましてのでよくご存知かと思いますが、少しご紹介させていただきますと片山先生は東京大学法学部のご卒業、自治省に入省され、以降、国税庁能代税務署長や自治省府県税課長などを経て 1999 年より鳥取県知事を勤められました。現在は慶應義塾大学大学院法学研究科教授として、また鳥取大学地域学部地域政策学科客員教授として新たな分野でご活躍中です。本日は地方の自立と高速道路整備と題してお話していただきます。それでは片山善博先生、どうぞよろしく申し上げます。」

○13:10～13:40 基調講演

片山教授「みなさん、こんにちは。今日は先ほどフォーラムの主旨の説明がありましたが、都市と地方の共存ということが大きなテーマです。私は長いこと地方自治を実践してきており、今も大学で専攻して研究しているのは地方自治のことで、この地方自治をしていて今一番大きな課題は何かというと、それぞれのいろんな意味での地方の自立ということ。わが国の地方というのは自立度が低いという状態で、もっと自立度を高めないといけないというのが私の大きな関心事です。その際にどうやって自立を高めるかということですが、その大きな手法・手段になるのが、実は都市と地方との交流・連携を通じた両者の共存ということ。都市・地方がそれぞれ

れ自立した存在であって、それらが交流したり連携したり協力をしたりすることによって共存をしていくことが地方のこれからの生きる知恵ではないかと思っています。このほど自民党の総裁選挙があって新しい総理が決まりましたが、その際に非常に興味深いことがありました。テレビを見ていて、首相になられた福田総理が自民党総裁選挙に名乗りを挙げるにあたり、自分はどうかを基本的なテーマにして総裁選を臨むかということをおっしゃられたときに、最初自立と共存といわれました。これをテーマにしてやっていきたいといわれたときに、横から違います、共生ですといわれて、自立と共生ですといいかえられました。もうひとつは自立と共生というふうにいいかえられたのですが、自立と共存の方が良かったのではないかと思っています。共生と共存っていうのは似ているようで違って、共存っていうのは違った場所であってもお互いがちゃんと自立した存在として生きていくという意味です。そういう意味でも私は共存の方がいいのではないかと思っていますが、まさに自立と共存というのは私の今日のひとつのテーマであります。地方が自立していくというためにはいろんな条件があります。その条件のひとつが、高速道路が必要なところに整備されているということになりますが、その前に地方の自立をめぐるいろんな話題があります。しょっちゅう聞かれていると思いますが、格差問題というのが大変大きく取り上げられています。識者によっては必要以上、現実以上に格差問題というものがクローズアップされているのではないかという人もいますが、格差は大きく存在していると思います。いろんなところに格差がありますが、例えば大都市と地域の間には大きな格差があるというのは事実です。私は一週間に一度、日本の中で一番大きな都市の東京と、日本の中で一番人口の少ない鳥取県の間を行ったり来たりしていますが、本当に肌身で格差の存在というものを感じざるを得ません。その格差の中でも、産業構造の格差は非常に大きいものがあります。東京は民間主導の経済です。石原都知事率いる東京都庁は相当大きな予算をもってお金を使うので市場経済に対してはより大きなプレーヤーとして存在しますが、東京都の中では都政が及ぼす影響力はそんなに大きいものではなく、やはり民間の力です。ところが鳥取県や島根県というのは、残念ながら民間の経済力は弱く非常に小さく、官主導ともいいますが、公的経済・行政が財政を使って市場に供給するお金や影響力はウエイトとして非常に大きいです。官は行政改革や財政改革でスリム化しているため、それにともなって経済もマイナスの影響が出るということです。ですから民間経済の強いところはどんどん伸びていく、官のウエイトが高いところはむしろスリム化の傾向、圧力によって足を引っ張られるということです。これが税収にも大きく影響を及ぼし、東京都は表現が雑ですけどもジャブジャブの財政となっています。かたや鳥取県はお金がなくて困っているということです。それをどうするのかというのがこれからの政治の大きな問題です。格差は当たり前、自然に人々の思うところにしたがって経済というのは動いていくのだから、それを人為的に格差を是正しようというのは、経済に対して悪い影響力を及ぼす。だからほっておいた方がいいというような人もいますが、それだけなら政治にならないのです。政治というのは弱い人、小さい存在に光を当て、できるだけ大きい存在、強い立場の人との格差を是正していくというのが政治のひとつの大きな役割ですから、できるだけ格差が拡大しないようにするということは、わが国の政治の大きな課題で、新政権にも託されているのではないかと思います。その格差が何故できたのかというと、いろんな理由が考えられます。その中のひとつに高速道路の整備の有無や、早い遅いがあるのではないかと思います。産業立地、企業がどこに立地するのかというのをみると、明らかに高速道路を抜きにしては考えられないという現実があります。私も

いろいろな方面の企業に働きかけ、企業立地を促しましたが、経験を通じてわかったことは、企業というのは高速道路の有無は大変大きな立地の条件として考えているということです。この鳥取県でいうと東部には高速道路がありません。そうすると、企業の立地を考えるみなさん方にとっては魅力的でない地域ということになってしまいます。西部については、米子はずいぶん前から高速道路が通じており条件がいいということで、例えばシャープが数年前に立地をしています。そこが本当に象徴的ではありますが、高速道路のすぐそばにあります。ですから企業にとってはそこが魅力的な土地ということだったのでしょう。これは産業面だけではなくここに住むわれわれにも格差問題として影響します。医療の問題を考えても高速道路の有無、高速道路のインターまでどれくらいの時間がかかるかにもよって、受けられる医療サービスが変わってきます。例えば救急搬送されるのにどこの病院に搬送されるか、どういう救急医療サービスを受けられるかというとき、高速道路に近いと同じ時間でも選択肢が増えます。ところが高速道路がないと選択肢は広がらないので乏しい選択肢の中で医療機関を選択するしかないということになります。医療というわれわれの生命を維持するために必要な行政サービスを受けられる、受けられないというのは高速道路に大きく左右されます。つまり実際問題としてやはり大きな格差が生じており、その格差の背景に通じる高速道路の有無とか早い遅いがあるのは事実です。そこでわが国の高速道路行政っていうのははたして公正であったかということを見てみたいと思いますが、私は、意図的ではなかったにしても結果的には決して公正ではなかったという認識を持っています。例えば整備方式を考えてみると、日本の場合は東京を中心にして延ばしていきました。東京を中心にして名古屋まで伸ばし、次に大阪があります。大阪から中国地方を縦貫して博多、博多から九州縦貫自動車道という線をつないでいき、北には東北自動車道が伸びていきます。このように線を延ばしていくというやり方です。こうすると線の早く来たところは企業立地や産業集積が進みますが来ないところは全く進まず、来るころには相当大きな格差がついてしまっています。国の形が違うので一概に比較するわけにはいかないですが、ドイツの方式はメッシュ方式です。最初は粗い網で格子のようにつくっていき、次はその中に目の細かい格子をつくっていきます。どこかの段階で高速道路をつくるのをやめたとしても、大体全般的に不公平がなく大きな地域間における大きな差はそんなくないということです。日本の場合には日本列島が非常に長いので、ドイツ型を取れなかったということもあると思いますが、結果的には高速道路の前後、線の先の前になるか後になるかですらずいぶん大きな格差を生んでしまうということです。公正でないと思うのは、高速道路が要らないのではないかという議論が出たときに、私は知事として参画しましたが、田舎の方には高速道路は要らないといわれました。結果的に姫路鳥取線は整備手法を変えた上で続行してつくり上げるということになりましたが、そのときに不公平・不公正だと思いました。姫路鳥取線は後回しにされてきました。後回しにされ、待つて、順番が来て、これから姫路鳥取線に力入れますというときになって、もう高速道路は要らないという切り捨て論になったのです。本当に不公正です。最終的には必要ところに高速道路はつくるということになりましたが、少し負担金を出しなさいということになりました。東名高速道路とか中国縦貫自動車道は地元負担金はありません。先に作った人は恵まれていて負担がなく、後からできる人は負担を出しなさいということです。これは明らかに不公正です。過去からの補助金と書いてありますが、これは財政学でいう用語ですが、早くつくったところは安くできているのです。東京に銀座線という最初にできた地下鉄がありますが、当時としては相当負担は重かったでしょうが、今から見ると非常に安

上がりにできています。早くに安くつくったところは資本投下も少なくコストが非常に安いです。ところが今、大東京になり人がいっぱいいるということになると収益は非常に多いということになります。これはまるで過去の人から現代の人に補助金をもらっているようなことです。ですからそれと同じことをいえば、東名高速道路は非常に安くできており、しかもあれは政府が世界銀行からお金を借りてつくっています。今の姫路鳥取線はどうなっているかという鳥取県も非常に高いお金を出しできているのです。当時、東京に出て行くとマスコミのみなさんに高速道路は無駄の象徴のような言い方をされました。鳥取県では今、姫路鳥取線を中国自動車道の佐用までの7、80キロが公共事業の中でも一番重要なものだと思います。なかなかわかってもらえませんでした。何故そのような風潮だったのかということを考えざるを得なかったのですが、いろんな理由があったのだと思います。高速道路行政のミッションというのは何の目的で、誰のためにやるのかということを考えてみると分かりやすいです。高速道路を整備する高速道路行政は誰のために何のためにやるのかというと、国民のために整備するはずで、何の目的のために整備するかというとそれはみなさんが便利になるように整備するわけです。どういうことが利用者のためになるかということ、高速道路を整備した結果が非常に通りやすく安全であり、早く走れるという良質であることと低コストであるということです。高速道路行政というのは利用者のため、国民のためにできるだけ安く、そしてできるだけ良質にというのがミッションです。ところが当時日本道路公団が整備していた高速道路は、非常に割高で要らないものがまわりついているといわれていました。実際通るときに見てみると、携帯電話の時代に緊急電話がこんなに必要なのだろうかというくらいあちこちにあり、しかもすごく高いのです。もっと聞いてみると、それをつくっている会社に道路公団の人が天下りしているのです。低コストで整備をもっと進める方を使えば良いのに、整備を進めるのではなく、自分たちの周りのビジネスチャンスを増やすためにつくっているのではないかというようなことが国民の間に疑念として湧くと、もう高速道路は要らないのではないかと、何のために作っているかわからないではないかということになってしまいます。だからミッションを原則に戻さなくてはいけないということです。もうひとつは、高速道路に限りませんが、政府の予算の問題として本当に必要なところに重点的に配当しているのかということ、少し崩れてきているのではないだろうかということです。当時景気対策というのをやっていました。景気対策というのは、ある経済を立て直すために公共工事を中心にして、仕事を増やし雇用を産み、それから公共工事をすれば資材を使うので資材を生産しなくてはいけません。それを生産誘発効果といいます。そのときに政府は何をしたのかといいますと、一律にどの事業も伸ばしたのです。例えば鳥取県なら必要な箇所は補正予算を追加する前の当初の予算でやっていますから、補正で公共事業を増やすなら高速道路を一番重点的にしてくださいという地域なのですが、高速道路も少しは伸ばすけれども道路もやりなさいということが政府の景気対策だったのです。今、政治が景気対策として公共事業を伸ばすのであったら、本当に国や地域が必要なおとくに重点的にそれを投資しなくてはいけません。それを決められるのが政治ですが、一律に上がっているということは政治が力を持っていないということです。これを変えなければ公共事業に対する国民の信頼度というのは回復しないと思います。本当に必要なおとくには集中と選択で伸ばし、本当に必要でないところは減らすことがメリハリです。それと、これから人口減少の社会になりますが、人口をどんどん増やそうというのは日本全体が減るので、各地域で人口を増やすというのはなかなか難しいです。そこで、これから何をしなくてはならないか

というと、それは交流をすることによって活気を生むことです。地域の限られた人口だけなら少ないかもしれないが、必要に応じて行ったり来たりしながらお互いにお互いの地域の供給するサービスなどを享受するということになる、それは限られた人口であったとしても実際そこで活躍する人間の数というはずいぶん増えたことになります。そういうことで各地域というのは、発展のひとつとして、都市と地方の連携・協力というのを模索してはどうかというのが、ひとつ大きな課題です。その交流を可能にするのが高速道路です。これはあとのテーマになると思うので、これくらいにしておきますが、特に鳥取県などは、大阪圏、関西圏とのコミュニケート、交流は非常に大きな意味を持つと思います。鳥取県は61万人、関西には大阪を中心にして大勢の人が住んでいます。そうすると関西からちょっと鳥取に行ってみたいという人が数パーセント来たとしても、鳥取県からすれば大きな鳥取になるわけです。鳥取県のように人口の少ないところはやはり関西圏のようなところと、観光であっても物流であっても連携が非常に重要です。逆に大阪にとっても鳥取県、福井県、北陸、四国などと連携を取ることがとても重要だと思います。大阪は世界の大阪、アジアの大阪を目指し、上海に行ったりソウルに行ったりされるのです。ところが鳥取県が高速道路を一生懸命やっていることに対して、大阪は非常に冷淡なのを不思議に思います。鳥取県が何のために一生懸命高速道路を整備しようとしているかということ、東京に行きたいからではなく大阪に早く行きたいからです。佐用まで早く行けると中国自動車道に乗って大阪まで行けます。ところが当の大阪はその意味がわからないのです。大阪は、高速道路は田舎ではなく大都市に必要だといいますが、それよりも鳥取、島根、岡山、北陸、それから四国を大阪に引きつけることによって、その輪がぐっと広がります。大阪はもっと周りに関心を寄せなければならず、こういうことが交流・連携のひとつの基礎条件だと思います。最後に高速道路というのは誰がつくるかということ国がつくります。私は知事をやっていたとき、もたもたして進まないから国でなくて県でやらしてくれたら早くにできるのと思ったことがあります。それはもちろん財源措置をしてもらっての話ですが、それまで道路公団で財源措置をしていたものを県に財源措置をしてくれたらいいのと思ったことがあります。しかしそれは無理だと思いました。なぜなら、姫路鳥取線というたかだか70、80キロの路線でも、鳥取、岡山、兵庫という3つの県をまたぎます。鳥取県にとっては非常に重要な道路ですが、岡山県にとってはちょっとかすめるだけで、岡山県政ではできなくてもいいじゃないかというような人が多いのです。ですから47都道府県の47のユニットでやっている地方自治制度の下で高速道路行政というのはやらなくてはならないのです。しかしこれが道州制になるという前提で考えれば高速道路行政は道州制にした方がいいです。国でやるよりは身近な地域に引き寄せて身近なところでやったほうがいいです。そうすると必要な道路を重点的に、良質に低コストで早く作ることができます。隣国の韓国は国が着々と進めました。私が最初に韓国に行ったとき、韓国の東側の海岸線沿いの南北に走っている一般国道7号線より、国道9号の方がよっぽど整備率がいいと自負していました。ところが年々韓国には高速道路が南北にも東西にもソウルとの間にできてしまい、すっかり追い抜かれてしまいました。なぜかということ、中央政府が必要なところには国策として全部つくっているからです。こういうところは韓国に学んだらいいのではないかと思いました。少し時間がオーバーしてしまいましたけれども今日のテーマについてお話をしました。ありがとうございました。」

司会「ありがとうございました。片山善博先生でございました。この時間でははるかに少ないこ

とと思いますが、ライフワークの地方自治、こちらからほんの一部、今日はお話をいただきました。ありがとうございます。片山先生には、パネルディスカッションにもご出演をいただきます。よろしくお祈りします。それでは続きまして、研究成果の発表へ移らせていただきます。本日は取り組みの一環として作成したモデルをご紹介します。それでは経済シミュレーションモデル RAEM-Light による政策評価をご説明させていただきます。お話いたしますのは本プロジェクトのメンバーであり鳥取大学工学部社会開発システム工学科准教授小池です。それではお願いいたします。」

○13：40～14：10 研究成果の発表

小池准教授「今日は、土曜日だというのに皆さんお集まりになっていただきましてありがとうございます。鳥取大学で、先ほど細井先生から紹介がありました持続的過疎社会形成プロジェクトという研究プロジェクトがあります。その中で鳥取県ならではの研究、大学でやっているような難しいわかりにくい理論をそのまま鳥取県に向けたものを作るというのは難しいですが、鳥取県を対象にして、いろいろなものを考え、いろいろなサポートをしたいというふうに考えています。今日の話にも少し専門的なことが出てきますが、なるべくさわりの部分だけを一生懸命説明したいと思います。私は経済シミュレーションモデルや政策評価というのが専門で、鳥取大学に来てから一生懸命やっているのですが、実は鳥取県のこと最近ようやく考えはじめています。そのきっかけというのは、私は片山先生の知事時代に公共投資評価委員会のメンバーになりましたが、そこで鳥取県の公共事業というものを真剣に考え、実際われわれ理論とか経済学でみているようなものではなく、現実の問題などいろいろな鳥取県独自の複雑な問題を感じました。その中で、どうしたらみんなにもっと理解され、もっとうまく事業を進められるかということはずっと考えてきました。実際の話は非常に難しい話ですが、いろいろな結論をみせながら、われわれがやっている取り組みをご紹介します。まず、鳥取県の公共投資評価委員会のことですが、実際には効率性を強く重要視しています。社会資本や公共投資では、なるべく客観的な尺度で基準を決めて無駄な公共事業をやめましょうということが重要です。そのようなことは、実は 1690 年という古い時代からも言われています。このウィリアム・ペティは医者ですが、その頃からいろいろな政治的決定や公共事業をやるかやらないかといったことは、人の移り気や好みや激情、単純な感情ではなく数字で見せましょう、それによって決めていけばいろいろな合意が得られやすく、うまくいくのではないかとということを始めました。そういったことを政治の中に持ち込もうとしたこの人のアイデアがなかなか実際は生きてこず、最近になって日本でも橋本内閣のときに閣議決定されました。公共事業に関しては費用便益分析をやりなさいということが決まっています。ですからわれわれはこの点数を見て、この公共事業は良いか悪いか決めることができるようになりつつあります。その考え方ですが、基本的に非常に簡単なものです。公共事業の事業実施費用と便益、効果、を比べて効果のほうが大きければその事業をやしましょう、効果のほうが少なかったらやめましょうという単純なものです。なぜやめたほうがいいのかというと、この費用は税金なので、税金をみんなに返したほうが幸せになるからです。ですから、公共事業というのは費用便益分析または費用対効果分析を基準にし、どんどん悪いものを削除し、良いものだけをやりましょうということになってきており、日本ではかなり普及しているものです。いろいろなものでどれが効率的かというのを選ぶには、かかる費用とそれから得られるメリットを比べて

一番良いのを選んでいきましょう、やりなさいということです。こういうことをやっていけば悪いものはなくなっていくます。ただし、予算というものが実はあるので、なかなかうまく機能していないという部分があります。そして、そのときにわれわれが最終的に見るのはこのB/C、便益、メリットの比率のようなものが、1よりも大きければ事業をやります。1よりも小さければやらないという判断をします。実際には1.25、1.5が基準になります。鳥取県の公共事業評価委員会もそうですが、最終的にはこの値しか見ません。これでいろんなことを語られると非常に問題があるということをお話します。それに対してわれわれが取り組んでいるのはどういうことをしたいかということをお話します。例えば、ある道路をつくと費用が10かかるとします。便益というのはトータル20です。この町にはふたり人がいて、10ずつプラスになります。こういう場合費用便益はどういう計算になるかという、トータルで20良いことがあって、悪いこと、費用が10かかるから、これは2倍の投資効率性があり非常に効率が良いという判断をします。これは基本的な考え方です。ここでいっている便益とは何ですかとよく質問されますが、実際には経済的なメリット、それぞれの人がそのプロジェクトに払っても良いと思っっているお金です。ですから、この人はお金に換算して10円分払ってもいいと思っっているプロジェクトであり、2.0という非常に効率的なプロジェクトです。われわれ一般の人も国土交通省のホームページを見ればこの値を知ることができ、みなさんも興味がありホームページを調べてもらえば、この値がすぐわかるようになっていきます。問題は、例えばこういうものです。便益というのは合計額が20になります。費用は10でさきほどと同じであり、これは結果的には2.0という答えが出てきます。これが出たとしても実際中身をよく見てみると、Aさんは40でBさんのほうは20損しているが合計は20です。それでも結果としては先ほどと同じものが出ています。われわれが見る機会があるのはこの数字だけです。これは先ほどの結果と同じではないかと思ってしまいます。では他のケースではどうでしょうか。この場合、費用は10かかります。社会的に不利な立場にある人は10受けるけれどこの人は-3で、結局足すと7です。そうするとこのプロジェクトというのは0.7という計算結果になってしまい、非常に効率が悪いということになります。例えば先ほどのプロジェクトと今のプロジェクトを比べて、この貧しい地域といっっている人たちが受ける10というメリットの価値というのが本当に10なのかという問題を考えると、そんなことはないんです。例えば常識的に考えて、われわれはいろんなものに社会的な保障を行っています。国際間だったら、貧しい国にODAとしてお金を与えたり貸し出したりして、社会的に不利な人たちに対していろんな保障をします。そういった人たちに10プラスにすることというのは、もちろんわれわれにはマイナスの効果がありますが、それは必ず社会的には許容されてもいいことです。ですから、いくら0.7でもやらなくてはいけないプロジェクトというのはいくらでもあります。それは何かというと、先ほど片山先生がおっしゃられていた公正という話で、社会全体でどういうバランスを取って社会を形成していくかということには、こういったプロジェクトも実はやる必要があるということになると思っます。もう少し考えてみると、先ほどの片山先生のお話の中で、後回しにされたというのですが、まずこのプロジェクトをやり、次にこのプロジェクトをしたとすると、両方を足してみると費用は20かかりますが、この便益はさっきの計算をしたとしても効率的になります。つまり、プロジェクトをどのくらいのレベルで見ると、結果が全然違ってきます。先にしたものと後にしたものを一緒のプロジェクトと考えていくと、この費用便益というのは全然違ったものになって、全体として見たらはやってもいいですということになります。実は、費

用便益分析というものはずっと研究されていますが、最後のこの費用便益比だけを見るとというのは若干の問題があるのは確かです。鳥取県がやっている公共事業評価委員会もそのことがわかっていて使っているのですが、そのとき、本来の使い方は無駄な費用をどんどん削減しましょう、このCをいかにして低くしてB/Cを上げるかというのが本来の議論ですが、このようにこの値ばかり気にしてしまうと、その中の誰がどういうメリットを受けるかというのはほとんどわからなくなってしまうといろいろな問題が起こってしまいます。このようなことがあって、先ほど片山先生がおっしゃられた、最近に残された事業がなかなかできないというのはこういう数字のトリックのようなことがあります。ですから政策を考えるときにはこれだけではなかなかうまくいかないところがあります。そこでわれわれが行っているアプローチというものを簡単に紹介します。それは RAEM-Light という名前と呼んでいます、そんな難しい話ではありません。今、みなさんご承知の通り、コンピューターの技術が非常に素晴らしくってなっていますから、ある程度のコンピューターであれば人々の行動をシミュレーションし、いろいろなことを再現することができます。われわれがやっているプロジェクトでは日本中の人の行動を再現します。その人がどこへ行っているか、その会社がどこに立地してどういうものを買っているかということを実況再現して、高速道路がある場合とない場合を比べ、どういう効果があるかということを実況再現して、コンピューター内で再現して、いろいろな効果を見ていこうということです。結果の方が面白いのでいろいろご紹介し、先ほど片山先生がおっしゃったようなことが本当にどういう効果があるのか考えてみたいというようなことをやってみました。われわれがプロジェクトで対象としているのは、みなさんご承知の中国地方と九州四国と、それから関西です。高速道路ネットワークは今これくらいあります。黒い線は現在運行している高速道路ネットワークと、そして計画の部分、姫鳥線です。そして尾道松江線、山陰道というのが中国地方では主に計画されているものです。赤いところは概ね10年後に開業が決まっているところです。コンピューター内ではいろんなことができ非常に面白いのですが、最初のシミュレーションですがコンピューターでしかできない検証です。どういう検証かということ、コンピューター上で、今、中国地方にある高速道路がなかった場合を再現してみようというものです。今の経済レベルと比較してどれくらいプラスマイナスがあるかというものを計算してみました。赤いところがプラスで、青い部分がマイナスです。つまり高速道路がもしなかったとすると、例えば鳥取県の人々が今は山陽側で部品を調達しているものができなくなると山陰側の交流がもっと活発化して経済効果が起きています。つまり、これを見てわかるように山陰側にプラスのメリットがあり、山陽側にマイナスのメリットがあります。つまり高速道路がもしなかった、できていなかったとすると、現状よりも山陰側はもっと発展していたはずですということがいえるわけです。そういうわけで山陽側は高速道路でかなり経済が支えられていたという歴史的な事実もわかります。こういったシミュレーションができ、繰り返していけば、どの段階でどういう高速道路をつくれればどういったことになっていったかということ、どれくらいの規模で起きているのかということを実況再現でき、過去からの財政負担といったこともわかってきます。それがなぜわかるかということ先ほどいったB/Cといわれるひとつの指標でなく、どの地域がどのくらいメリットを受けるか受けないかというのを再現をしたために、ようやくわかってきたということです。こういうことを普通の行政の中でもわれわれは主張し、できれば地方のいろいろな道路でどういったメリットがあるかを詳しく見ていきたいです。そしてこれは、さきほどいった概ね10年後のネットワークが全部できたらどの地域が

プラスになるか、というのが出ています。大きくプラスになるのは赤で書いてありますが、もちろん直接的な沿線地域にはプラスになり、これはなぜプラスになるかという企業産業立地が進み経済が活性化するという事です。しかも片山先生が何度かおっしゃられました、大阪がプラスに転じています。非常に小さいので色はついていないのですが、姫路鳥取線ができることによって大阪でもプラスになるということもわかってきます。地方の投資が都心、都会のいろんな経済的なメリットを生むから財政負担をするのは当然という議論を、実際の数字でサポートすることができます。それからこれは尾道松江線が整備されなかったケースです。もし尾道松江線がストップしてしまったらこの効果の出方が、どんどん変わっていきます。いろいろなコメントが書いてあり見てもらえば、実際にどの地域でどれくらいのことが起こるかということがだいたいわかります。これは姫路鳥取線がストップした場合どうなるかです。この辺のメリットがほとんどなくなってしまい、尾道松江線のほうに出ています。どんなケースでもケースさえ与えてもらえば、われわれの研究プロジェクトでやっているモデルを使えばいろいろなことがわかります。そうするとどういふ財政負担のあり方がいいのか、それから高速道路によって地方がどういふ現状になるのかというのがだいたいわかってきます。もう少しいえば、さきほど片山先生がおっしゃられていました道州制の導入にも財政的にどうなり、道州制になったときのメリット、ならないときのメリットが、ある程度計算の元で出てくるということになります。こういうことをすることによって地方部と都市部との経済的な交流やバランスなどいろいろなものを将来予測をすることによって、どのような地方と都市のあり方、経済的な協力の仕方が望ましいのか、だいたいわかってきます。それからもうひとつは、計画はされていないのですが山陰道全てできたらどうなるかという、さらに陰陽の格差がなくなり、山陰側がプラスに転じ、それだけでなく山陽もプラスになります。最後に、いろいろシナリオ別に分かれておりますが、今計算した概ね10年後までのネットワークというのは尾道松江線と姫路鳥取線ができた場合ですが、山陰と山陽に同じくらいのメリットがあります。一方、山陰道が全線開通すると実は山陰側がもの凄くメリットが出てくる。陰陽の格差を是正するまでにいこうと思うとかなりこの辺までやらないとなかなかそこまでのメリットは出ませんというようなことをいうこともできます。これらが格差是正を考えるときのいろんなデータとして提供できるということです。こういうシミュレーションは非常に面白く、今回ご紹介したのは少しですがどんなネットワークであってもわれわれが計算して色々なことがわかります。ですから、実際には高速道だけではないです。地方部においては、農道とか漁港、農業振興政策などのいろいろな政策があり、それらはこの費用便益分析にのらないものがいくらでもあり、経済的には効率が悪けれども地方にとってはメリットがあるというものも入っているということがわかります。そういったものを議論するうえで、こういったものがないのに地方でいろいろなものが必要だといわれても非常に説得力に欠けます。ですから、先ほどいった費用便益比では非常に悪いけれども地方にメリットがあるから、これは県政としてやるべきだというような主張をサポートするということ、こういう議論からはじめて可能になります。今日は非常に短い時間だったのでモデルの前提は何もお話していませんが、計算結果として出てくるもの、過疎社会形成プロジェクトでやろうとしていることは、こういうようなことをやり、科学的・経済学的なアプローチを使って数字でみせ、その上でどういったものがあるかというのを、科学にできることの最大数をどんどん伸ばすことにより議論ができるプラットフォームをつくっていきたいというのが、われわれプロジェクトのひとつの狙いです。もう少し重要なこ

とをいっておくと、片山先生が先ほどいわれていましたけど、高速道路は国政でつくりなさいというのは当然です。実は私は、NEXCO 西日本といって道路公団が民営化でつくった会社の、新名神・第二名神の評価委員をしているんですが、あの道路は料金収入でつくれるんです。それはなぜかという過去に社会資本があり、料金収入だけでできるのです。ですから実際経済効率性が高い、東名や名神などは民間会社でできるのです。ですから本来国とか県が考えるべきところは採算性が悪く経済効率性は悪いけれども社会的に意味のあるものは何か、それにどうやって投資していくかということを実際に議論していかないといけないのです。それは社会保障であり国政であり、ある種のそういう考え方の基盤となっています。片山先生は公正という言葉を使われましたが、まさにそのことを考える基本となり、そういうことを考えるのが国政だと思うので、こういったことをサポートしていき、便益はないが国政にとっては均衡ある分布というのは必要ですということが出来ます。もちろんこの計算自体信憑性を上げていく必要がありますが、こういった主張をしながら、こういった活動して地域の自立とか都市との共存をサポートしていきたいと思います。今日はその研究成果の一部をご紹介しますいただきました。」

司会「研究成果についてご報告させていただきました。みなさまありがとうございました。それではここで休憩とさせていただきます。パネルディスカッションはわずかな時間ではありますが、この後午後 2 時 25 分から開始いたします。」

○14 : 10～14 : 20 休憩

○14 : 20～15 : 30 パネルディスカッション

司会「みなさま、お待たせしました。それではパネルディスカッションを開始します。まずはパネリストの方々をご紹介します。向かって左側より、本日は司会兼パネリストとしてご出演していただきます前鳥取大学教授であり、現在神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻教授の喜多秀行先生です。それではお隣です。先ほどご講演いただきました片山善博先生です。続いて研究成果を発表いたしました小池淳司准教授です。そして、新日本海新聞社田中仁成編集制作編集局長をお招きしています。以上の 4 名のみなさまにご意見を交わしていただきます。みなさま、よろしく願います。それでは都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性と題しまして、喜多先生、それではどうぞ願います。」

喜多教授「それでは、限られた時間ではありますがパネルディスカッションを始めたいと思います。最初にフォーラムのタイトル、都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性の共存というのを見て、最近によく共生という言葉聞くけれども、一体何が違うのだろうかと思われた方もおられるだろうと思いますが、実は我々もこの言葉を選ぶときに、共存にしようか共生にしようかと考えていたんですが、ひとは辞書の定義を言うのを調べてきたら、共生というのは同じところで生活するということでした。ちょっと難しいところをいうと、相利共生と片利共生というのがあり、相利共生というのはお互いに利益がある、それから片利共生というの是一方だけに利益があり、いってみれば寄生みたいな感じです。それに対して共存というのは、2つ以上のものが

存在することです。もちろん共存あるいは共生の前提となるのは、それぞれが自立しているということですが、共生というのは、地方が都市に寄生するという意味やイメージもあって誤解する可能性もあるんじゃないかということで、このフォーラムでは共存という言葉を使おうということ、これがひとつです。もうひとつは、特に最近に限界集落という言葉を目にしますが、存在そのものが危なくなっているというところがあります。そういう意味でも共存というものを少し強調しています。もちろん都市と地方が相互に依存関係をつくって、よりいい社会を作るというのは自明のことで、そういうことで共存という言葉を選ばせていただきました。先ほど片山先生から基調講演、小池先生の方から研究成果の発表がありまして、片山先生からは自立、共存といったことの重要性といったことを強調していただきました。その中でひとつ、選択肢が増加すると、例えば救急医療の例を使って説明されましたけれども、高速道路があると選択肢があって、より良いものが得られるということです。そういう意味では都市と地方の間の行き来が便利になるとずいぶんいろいろな選択肢が増えるのではないかということです。例えば地方に両親が生活していて、都会に若い人が出てきて生活というときに、両親が歳をとっていくとずいぶんいろいろ心配することがあります。そういう時にいつでも行けるという安心感があるとそういった生活が可能になるというわけです。そういったことでなければ、やはりどちらかに一緒に住もうということになり、例えば、年老いた両親を都会に呼び寄せるといったようなことしかできなくなるというわけです。しかしながら、行き来が簡単にできますともう少しいろいろなライフスタイルを選ぶことができるということで、ずいぶん選択の幅が広がるのではないかということでもあります。みなさまにもいろいろ参加しいただいてご意見をいただきたいと思います。今申し上げましたように、高速道路というものがずいぶんライフスタイルの選択肢を広げるといった意味で、田中さん、鳥取県内、その周辺の状況を非常にご存知ですし、それによってどういうふうな地域を目指すことができるんだろうかというようなことについてのお話を少し伺いと思います。」

田中局長「はじめまして。田中と申します。県内のことを全て知っているということでは決してないですが片山元知事が、知事にご就任以来、地方が主役だということを常日頃からご主張なされていましてやはりそういった時代に、ふるさとを守るためにも高速道路が必要だという認識は、おそらくほとんどの県民が持っているのではないかと思います。地方の自立のために高速道路が必要だという片山先生の講演がありましたけれども、その当時からそういった原理からきちっとご説明をされていて、なぜ事業が必要なのか、なぜこういったことを鳥取県は取り組まなければならないのかということ、懇切丁寧に鳥取県民にきちっと説明をしてこられたと思います。この4月に若くて優秀な平井知事になられて、非常に注目もして楽しみにしていますが、ただひとつ残念なのは県議会がつまらなくなってしまうということです。賑やかだった県議会が非常に懐かしい話になりますけれども、高速道路という点でいえば、片山先生のご主張に異論はありません。塩野七生さんの著書に「ローマ人の物語り」という本があります。世の中に高速道路と呼ばれるものが最初にあるとすれば、紀元前313年アッピウスが作ったアッピア街道というものがあり、古代ローマはこのローマ街道を建設することによって大帝国を築いていったわけです。これが紀元前の話であるのに、2007年、この鳥取県でまだ高速道路ができないという話になってしまうわけです。当時高速道路というのは軍事が目的だったのでしょうが、それによって情報や物流や人の流れ、今でいうと例えば観光にもつながったのかなと想像します。私たちはこの地に住

んで、この地を愛してこの地で暮らして仕事をしているわけで、そういった人たちにとってこの地域の自立ということは、是非実現しなければならないと思います。そのための条件として高速道路が必要だというわけです。冒頭の説明の中で地方と都市の共存ということがあってその中に、例えば都市部からは都市サービスの利便性の提供があるわけです。地方からは食や癒し、安全や安心の提供ということがいわれているわけであります。さきほど司会の喜多さんがいわれたように、例えば医療、両親との絆、子どもとの絆、もっと具体的に考えると高速道路が必要だということは極当たり前の話でありますし、この地に住みながらも都会のサービスを受けようと思うときに、自分の好きなときにオンデマンドで行ける高速道路というのは絶対に必要なのかなというようなことを考えます。それから、一市民レベルではなかなか考えることが難しいですが、県や市に考えていただきたいのは企業誘致などの経済発展というようなことになろうかと思えます。そういった部分にあわせて私たち市民レベルでも高速道路を活かしてこの地を自立するために、具体的に何をしなければならないのかということのを、民間とか市民レベルでもっと真剣に考えていく必要があるのではないかなと思います。これは道路ができたからこれで万歳というのではなく、道路ができることによって私たちが何をしなければならないのか、道路を使ってどういうふうにこの地を活かしていくのかということを実際に考えていく必要があると思います。こういう会議に出ますといつももどかしさが残るのですが、食や癒しや、安心安全の提供に誰も異存はなく、考えなければならないのは、どのような食を提供したらいいのか、どのような癒しをしたら都会の人が喜んで共存できるのか、食というのはバリエーションがあるものですから、大阪の人たちは何を望んでいるのか、もっと言うと関西圏の人たちは何を望んで田舎、地方というところを見ているのか、そのニーズをしっかりとつかんでわれわれがそれに相応しい、私たちがそこをつかむべき、考えていく必要があるのではないかなということを感じます。それは食とか癒しとかだけではなくて、もっといえば食を提供する農業や、文化の部分の癒しというのは環境だけなのか、鳥取県の歴史を掘り起こしてそこで何か新しい情報を提供することで、都会の人たちに魅力を感じていただけるのではないかとか、何か鳥取県の売りの部分、個性の部分をもっと市民レベルでも探していかなければならないのではないのでしょうか。この地で何が売りになるのかということを見直すということも、この高速道路ができることによって考えなければならないテーマなのかなと感じています。以上です。」

喜多教授「ありがとうございました。道路をつくるだけではなくて、それを使って何ができるのかということをごきちと考えることが重要であるというご指摘は、まさにその通りと思いますが、自治体にしてもあるいは市民にしても、何ができるか、何をすべきかいろいろいろいろなことが考えられるだろうと思います。ただその中ですべてやるというのは難しいのであって、先ほど片山先生のお話の言葉を使わせてもらうのであれば、やはりメリハリをきかせる、つまり何かからどのようにやっていくのかといったことをきちと選ぶ必要があるのではないかなと思います。そういう意味で経済シミュレーションは有効ではないかなと思いますが、そのあたりから小池先生、お願いします。」

小池准教授「片山先生のお話を今日聞いてなるべく片山先生の話をおなりに解釈して私たちの計算結果を紹介しましたが、実際、通常行政に携わる方や政策決定される方は、非常に深い論理を

お持ちです。数字というのは非常に論理的なので議論に用いると非常にフィットします。ですから、今日の話聞いて、こういう解釈をすればこういう結果をこう見せられるなっていうことが非常にできやすく、私が最後にお見せしたような地図に落として図にすると、一般の方にも非常にわかりやすいです。政策評価の数字が持つ能力というのはまだまだ計り知れないのです。ただしそれを全てを鵜呑みにするわけではなく、それで語られる部分と語られない部分をいろいろ市民の方も一緒になって考えていただくと、われわれも充実感を持って仕事ができます。政策論というのは実際、数字が多く、数字で全部を判断していくので比較的冷たい、地方に厳しいなどよくいわれますが、先ほどいった費用便益分析で悪くたって、われわれは県民としてやりましょうということが必要で、今までの悪い公共事業をなくしましょうという数字の使い方から一歩進んで、なるべくみんなにとって良いことというのはどうものかというのを考えていきましょうというようなことをやれる可能性を秘めていると考えています。」

喜多教授「今、悪い公共事業というような言葉がありましたけど、何年か前によく本のタイトルで良いガン、悪いガンというような本がいくつか出ていたことがあります、まさに同じものであってもいいものと悪いものがあります。それらをきちんと識別していくことが重要ではないかと思えます。そういう意味で公共事業あるいは社会資本整備についても、まず必要なものについて、次にもう少し後でもいいもの、といったような仕分けのようなものをきちんとする。それがともすれば、それが恣意的に仕分けされているようにみられがちでありますので、そのところは違います、そこで考えている根拠はここであるというように、もちろん全てをいい尽くすことはできないけれども何を考えてあるいは何を考えないという前提条件で判断ができるというようなことを示し、理解するには非常に有益なものではないかなと思えます。今の二人のご意見を受けて、片山先生にお話いただきたいと思えます。」

片山教授「最初に率直な感想を申し上げますと、小池さんのシミュレーションの話をもっと早く聞いていればよかったなと思えます。というのは、県議会や毎週一回記者会見をやっていましたが、それは、県民のみなさんに県のやっている仕事、特に私がやろうとしている仕事などを、なんでこれが必要なのか、何故こういうことをやるのかっていうのを説明する絶好の機会です。ですからそのときに本当に真剣にどういうふうに話せば理解していただけるだろうか、いろいろ考えていたことがわかってもらえるのだろうかとか真剣に考えていました。私は論理で人を説得するというのを真剣にやっていました。ですからそのときに小池さんのシミュレーションで理論的にそれを補強できればずいぶん楽だったなあと聞いていました。というのも、私は公正であるかどうかということをかかなり強調していましたが、日本の高速道路行政は公正さを欠いていたと思えます。それをどうやって説明するかというのにずいぶん苦労しました。さきほどの中で印象的だったのは、もし中国縦貫自動車道がなかったらどこがメリットを受けるかいうと、山陰側がメリットを受けるということです。逆にいうと高速道路があることによって相対的には山陰側がデメリットを受けている、中国自動車道しか開通していないということで山陰側がデメリットを受けている、山陽側にとってはすごくメリットだけでも、山陰側にはすごくデメリットがあります。そういうことを私が本当にいいかかった時に、さっきの赤い地図があつたらよかったなと思ひ、大学の人たちの研究成果は政治や行政が重要視すべきだなということを痛感しまし

た。」

喜多教授「ありがとうございました。ああいった結果というものが在任中にあればというようなご発言でしたが、今日は県の方々もかなり来ていただいておりますので片山先生はすでに知事は退任されましたが、まだ遅くはありませんので、これから県政のほうにきちんと活かしていただければと思います。それから片山先生のお話の中で、高速道路の有無だけではなくて、その早い遅いという言い方をされましたけれども、いつになればできるのかというようなことが非常に大きな違いになってくるというご説明がありました。日本が飛躍するために相当大胆な政策をとっていました。そのひとつはいわゆる、全国総合開発計画といって太平洋ベルト地帯に集中的に投資を行いました。これによって日本の国力というのは上がりました。ただすべてを整備することはできず、早い遅いというのが出ました。あるいは待たされる地域というのが発生しました。そうした場合に、早く整備が終わったところというのはそれだけ条件が良くなります。経済学ではそういう条件の違いは、自然条件の違いとは区別して、交通整備などを含め社会基盤を第二の自然といいます。その第二の自然の違いが、そのあとの発展の影響が非常に大きいのです。われわれはそれをなんとなくは、感じてはいますがそれがどれだけ違うのかというのがあるかと思えます。それがあつたのですというだけではなく、これだけあつたんですと示すことは非常に説得力を高める上で非常に重要なのではないかと思います。小池先生のプログラムを使えばそういうことも可能だろうと思えます。そのあたりについてご説明をお願いします。」

小池准教授「もちろん、経済シミュレーションというのはかなり前例が多いものです。ですから可能ですが、そのときは比較する必要があり、全ていろいろな組み合わせでいろいろな道路の順番を変えてみて、その中でこの道路はこうでしたといったように、順番には非常に意味がある。ひとつの数字には前提によってかなり過大過少があります。順番というのはかなり正確に出てきます。そういう使い方をして、この道路よりもやっぱりこの道路の方が要るといった選択のときにはじめて、本当の意味で機能する。ひとつを見て何かというよりは、いろいろな組み合わせで見ればいろいろなことがいろいろなことが分かると思えます。」

田中局長「難しい話はよく分からないですが、シンプルに考えて、国土交通省の方に聞いたときにインターチェンジまで 30 分でアクセスできるカバー率は、全国で 87%らしいです。鳥取県はどうかというと、今 41%らしいです。姫鳥線ができたとしても 78%です。姫鳥線ができたとしても全国に追いついていないということだけでも姫鳥線は絶対に必要だと思うのですが、この数字でも説得力がないといわれるとつらかったです。その意味で、改革派といわれながらも片山知事が道路について地元の声を代弁されたということで、おそらく多くの鳥取県民は心強かったと思えます。この数字だけでも説得力があるのではないかなと、もちろんシンプルな意見ですけれども、ひと言申し上げました。」

喜多教授「ありがとうございました。それから先ほど片山先生が議会での答弁についても、鳥取県というのはずいぶん変わったという印象がありますが、その議論の中でこういった分析の手法というのはそれほどなかったわけですけど、分析手法といったもののひとつの役割というのは、

議論しているときになかなかかみ合わないことがあります。かみ合わない理由のひとつは、論理の違いというだけではなく、論理の前提条件がずれているという場合がけっこうあると思います。そうすると先ほど小池先生のご発表でも、こういう前提条件でやるとこういう結果になります、あるいはこの分析で考慮している前提条件はこれとこれとやるとこれはこうで、これは考慮していませんと、あるいはこれを考慮するところになりますということがいえる。つまりすれ違っている議論の原因がどこにあるのかということを見ていくのに非常に有効なものになっていくのではないかなと思います。議会とのやり取り、議会だけではなく県政を担当しておられたときにそういった意見の食い違い、あるいはすれ違いというのをかなり経験しておられるのではないかなと思いますけれども、そのあたりいかがでしょうか。」

片山教授「すれ違いということもありますし、もっといえば思い込みというものもあるんです。議会というのは議論をし、いくつかの選択肢の中から、公開の場の議論を通じてどの人の説が一番説得力があるか、合理性を見出せるかということで結論を導いていくというのが、議会の使命です。ところが往々にして日本の場合は結論を決めてしまい、思い込んでそれを言うだけということになるとかみ合わないです。ある人は絶対必要だということできりにそれをいいます。ある人はこれは要らないという前提できりにいいます。お互いにいいあうだけで聞いていませんから、相手がどれだけ説得的なことをいっても、もう耳に入っていないです。そうすると延々空回りです。そういう局面を打破するのに何が必要かということ、ひとつは相手に聞かせるということが必要です。聞く気のない人に聞かせるためには、例えば笑わせることです。人間笑わせると無防備になります。そうすると相手のいっていることが入ってきます。それから具体例です。具体例は分かりやすいですから。それからきちんとした論理構成です。これらを私は重要視しましたが、それにさっきの数字、科学的な証明というものがあれば非常に強い補強材になります。ただ、鳥取議会ははずいぶん変わり、正常な議会に多少近づいています、全国の議会はなかなかそういうふうになってはならず、小池さんのシミュレーションのようなものを持ち込んでも、あまりそれを受け入れないのではないかなと思います。だから、せつかくのあのようなシミュレーションをうまく政策県政の中に役立てようと思ったら、議会のあり方を変えてはならないです。議会をもう少し柔軟に、そういうものをすっと受け入れられるような柔軟な議会にならなくてはいけないかなと思っています。」

喜多教授「ありがとうございました。先ほどの小池先生の発表の中でプロジェクトをふたつあわせて評価すると、個別に評価するのとは違った結論が出てくるという中で、道路の長期的な整備をするときに、一体のものとして考えるのか、別のものとして考えるのかで、全然話が違ってくると紹介がありましたけれども、例えば鳥取県の高速度道路の整備を訴えていくときには全体として長期の道路の評価というものを忘れてははいませんかということをしきりと問う、その基盤としてもあのような分析というのはわかりやすいのではないかなと思います。先ほど片山先生から、科学的な証拠を使ってというお話がありましたけれども、今回片山先生にこのフォーラムに参加していただいたのは、2年か3年前にある学会の研究プロジェクトに片山先生に入っていて、一緒に勉強させていただき、その成果というのをシンポジウムで発表したのですが、たまたまその日は議会の日だったためにビデオ出演をしていただいたのですが、その中で政

策判断を行ううえで、科学的なアプローチというのは重要であるというのを明言しておられました。ですから今回のフォーラムの主旨にまさにぴったりだと思って是非ご出席をとお願ひしたというわけです。私は社会基盤整備の計画を考えているのですが、例えば橋を架けたりするときに橋の設計というのは非常に重要なんです。最近でも、アメリカを始めあちらこちらで橋が落ちておりますが、ああいうことが起こったときに何が問題かという、きちんと設計はされていたか、あるいはその設定の前提条件というのが当時の技術水準に照らして妥当なものであったかといったことが問われるわけです。かたや交通計画であるとか都市計画であるとか、財政の話であるとかいったものについて、はたしてそういう予測といったものがきちんとできていただろうかという、私は必ずしも充分ではないのではないかなと思います。そのときそのときで良かれと思ってとられた政策も後世から見るとあれはいかかなものであったかということが出てくるのではないかなと思います。そのときに当時の技術的水準ではこれが最善であったときちんという必要があるのではないかなというふうに思いますが、今果たしてそういう状況になっているのかという、やや疑問がつくところがあるのではないかなと思います。そういった意味で、政策判断の責任、特に後世の世代に対する責任というものは現世代のわれわれというのは持っているわけですが、その責任をきちんと果たす意味でも先ほどの科学的なアプローチ、政策シミュレーションというのは非常に重要ではないかということで、片山先生の方からご意見いただきたいと思います。」

片山教授「今、喜多先生が言われたとおりで政策決定をする場合にやはり科学的なアプローチというのは非常に重要だと思います。言葉を変えれば合理的な判断ができるということが重要だと思います。役所というのは、ともすれば科学的なアプローチや合理的な判断というのを二の次にしていたような傾向が従来あります。そういう状況があればこそ、余計に科学的なアプローチが必要だと私は思っており、一例挙げると、私が知事になって建設をやめた事業がいくつかありますが、その中でダムをひとつやめました。鳥取の中間部、三朝町に計画がありましたが、田中康夫さんが脱ダム宣言をする半年前ダムはやめましょうということでやめました。ところがあのときには、ローカルニュースになっただけで大騒ぎにならなかったです。田中康夫さんが脱ダム宣言したらやっ和大騒ぎになりましたが鳥取県のダムはすつとやめられました。なぜかというはみんなが納得してくれたからです。どうしてそういうことができたかというはまさに科学的なアプローチだったのです。私が知事になったときに中部ダムは必要ですかと聞いたら、そこは大雨が降ったり、集中豪雨になったときによく水害を起こしているから治水は必要で、それはみんな了解しているというのです。それならその治水効果を上げるためにどういう手法がありますかと聞くとダムをつくるか河川改修をするというふたつがあり、水害が起こらないようにするにはどちらがいいかという比較の問題です。きちんと比較してあり、それを見てもダムの方が優位に立つという結論になりましたが、私はどうもピンとこなかったので、根掘り葉掘り聞きました。だんだん信用できなくなり、とうとう当時の土木部長に本当のことを言ってくださいといいました。そうすると数日たった土木部長が来て、嘘ではないけど真実でもなかったというのです。どういことですかと訊ねると、ダムの方が優位というのにはからくりがあります。ダムの価格は、実は昭和47年、計画を作ったときそのままの価格なので、今に直せばもっと高くなり、今の価格になおすと二百数十億円になりますということでした。河川改修はどういことかという、治水上必要な機能だけならば30億円くらいですということでした。二百数十億円と30億円

の比較になりましたと提示したらみんな納得しました。これは小池さんのような難しいシミュレーションと違って単に数字を合理的なものに置き換えただけが、やはり役所というのはよくよく注意してみないと嘘をつくつもりはなくても、結果的には政策判断を誤るようなことを平気でやるなということを痛感しました。とにかく結論を決め、それを証明するために数字をつくってしまうということが役所はあります。まずいろいろな調査をし、それから結論を導き政策選択をしていくというのが科学的アプローチに対する科学的思考方法ですが、役所は最初に結論を決めてしまいます。科学的な思考方法で科学的なアプローチを重視する、それを受け入れるだけの柔軟な思考を持っているということが必要です。」

喜多教授「ありがとうございました。議会の方に説明されるとき例では、お金の積み上げで、非常に分かりやすいお話だと思いますが、小池先生がご説明されたようなシミュレーションの結果というのはなかなか理解してはいただけないのではないかなと思いますが、そういう方々にまず将来への予測といったようなこと、あるいは合理的な根拠というようなことを理解していただくという工夫というものが必要ではないかと思いますが、その辺についてお話していただけたらと思います。」

片山教授「資料やデータやシミュレーションというのは、分かってもらってはじめて効果があるわけで、逆にわかりにくいものを出してしまうと騙す資料として出しているのではないかと勘ぐられてしまうので、よほど注意しないといけません。つくる側が分かりやすくつくる。さきほどの小池先生の説明は時間がなかったですから、あのような説明でしたが、本当はどういう過程、前提であるような地図ができたのかという大まかな前提を聞く必要があると思います。そこがなるほどねとなるか、その前提はねじまがっているのではないのかという評価が出てくるのだと思います。ですから少なくともその前提の段階を丁寧に説明し、しかもそれが常識的で合理的なものであるというふうにする必要があると思います。」

喜多教授「ありがとうございました。今のお話は、やや議会ということがご念頭にありましたが、本来説明するべきなのは議会ではなく、県民のはずです。その県民に対してわかりやすく説明する、あるいは県民の疑念といったものをわかりやすくというのが、県の執行部あるいは議会の勤め、役割なのではないかと思います。わかりやすく説明をする、あるいは検討のプロセスといったものをきちんと住民の目線で検証するという、マスコミの役割、あるいはそこにおける科学的なアプローチの重要性といったものについて、田中さんにお話をお聞きしたいと思います。」

田中局長「確かに科学的なアプローチというのはこれまでの新聞記事ではあまりなかったです。高速道路がないからつくれとか、先ほどのようなアクセス率が低いからつくれといったような非常にシンプルな発想でしたが、これからいろいろな事業を国が考える、県が考えるという場合に、全てあれもこれもやりますって時代ではないということは、おそらく鳥取県民も分かっていることでしょうから、その中で何を優先するのか、どうやっていつどうやって進めていくのかということ、わかりやすく説明するということが、必要だと思います。そういった意味ではこれまでと全く、こうでありましたという報道で紙面は生まれがちでしたが、交流社会で、と

りわけいろいろなメディアが新聞のつくり方というものを、大学の先生や行政と悩みながら県民に提示し、読者と考えながら、連携しながら紙面をつくっていく、紙面を作りながら町づくりとかを考えていくということを、ちょっと模索しなくてはならないのかなと思います。例えばこんなことがありました。ある場所の中心市街地活性化委員会というのがあり、その場に私も出て意見をいい、それらの意見を取り入れ、素案から案になり最終案にしていくのですが、最終案が素案とぜんぜん変わっていませんでしたので、私たちのいった意見は一体どこに盛り込まれているのですかと尋ねると、どこですかねといった話です。何のために私たちは半年間もかけて議論をしたのかという話になってしまい、その事務局いわく、国のマニュアルに従って案をつくりますという発言がありました。これ聞いた途端、こういうのを変えていくのはなかなか難しいだろうなと実感しました。ただ、私たちにも責任があるのかもしれないです。本当に真剣にそういうことを考えてきちっと提案をしてきたか、抽象的にいろいろな立場の人たちが意見をいいあうだけで終わっていないか。話が少しそれましたが、そういうことから早く脱却をし、町づくりでも高速道路を前提とした地域の自立というテーマでも意見をいってそれをまとめ、マネジメントするという人、コーディネートする人、そういった役回りを誰かがしなくてはいけないのではないかなと思います。この鳥取で民間のそういった業務、役回りを演じるような組織をつくらないといけなく、そこと、いろいろなメディアが接点を持ち、読者の人たちとキャッチボールをしながら、そういったツールにしていくということが、これからの新聞のあり方かなと感じるところがあります。そういった意味では、こういったアプローチがあり、科学的なアプローチをどうやって説明しようかなと思いつきながら、今日拝聴させていただきました。分かりやすく説明するというのを心がけていきたいです。できれば、こういった紙面を使いながらあるいはテレビで放映しながら、シンポジウムを開きながら、こういった会議を重ねていくということも必要だと思いますし、是非こういったテーマで二度三度、お話をさせていただくというのも非常に地域にとってはありがたいなと思っております。」

喜多教授「ありがとうございました。いままでのお話を聞いて、小池先生お願いします。」

小池准教授「昨日までオランダに行っていて、昨日の夜帰ってきたところですが、オランダでも同じような議論をして、政策評価の意思決定についてフランスで調査を一緒に行い、まさに先ほど片山先生がおっしゃったことがわが国の政策評価と一番違うところです。オランダの場合はOEIマニュアルガイドラインというのがありホームページでダウンロードできるのです。実は政策というものは目的がまず決まります。治水であれば洪水を何年間阻止し、そのための方策がたくさん出て、その中からひとつ選びます。その意思決定には行政は係わらない。これは非常にクリアで、例えば地方と都市の所要時間を何分以内にしましょうという県民の合意があれば、そこからはどんどん進んでいき変な絡みが廃除されます。そのとき、重要なのはこういった経済モデルというの、その値で計れるものはそれで出す。プラスアルファでプラスをつけているのですが、後世に寄与するか、そういうのを見ながら最終的に判断をする。こういうプロセスです。非常にクリアで、必ずしも機能しているかどうかはわかりませんが、かなり有効な方法で、われわれは見習わなければなりません。もうひとつはこういった難しいモデルはわからないといった問題ですが、実はこの問題は世界中であり、恣意的に操作できるのではないだろうか、非常に

都合のいいようにしているのではないだろうかと世界中でいわれています。こういうのをマニピレーションといいます。これはわれわれも大学なり研究者として一応第一線でやっている手前上、学会を通していろんな精査の上で出てきたもので、学会の最新の研究を使っているというので、ひとつ判断材料にされていると思います。ですから、わからないというのではなく、少し見て自分たちが納得できない点は素直にたずねてもらえば非常に理解が広がると思います。もう一点、田中局長が言われたマスメディアの問題ですが、オランダの事例でいうならば、オランダの新聞というのは無料ですが、毎日公共事業に関する記事が非常に多くて、国交省のようなところのある事業の結果を報告したところ、次の日には反対派の計算結果はこうで内容はこうです、と堂々と出ていて非常にわかりやすいです。それからインターネットを使ってすぐに検索できるようにというようなことになっています。外国のもの全てがいいわけではないですが、見習うべきところはあり、そういうのもできれば一緒にやっていければと思います。もうひとつ重要なのは、科学的モデルというのは、使い方をひとつ誤れば非常に危険です。昨今の道路の需要が過剰に推計されていたという問題もありますように、意思決定のために非常に強力なものですが、だからこそ行政がやることはたくさん見えてくるのです。例えば、この事業は費用便益が 0.7 ですが県政としてやりましょうという使い方をするべきです。それが政治であるとか県政であります。自動的に決まっていけば、そういう専門の方に全部お任せしてしまえば政治なんていらないうわけで、0.9 で経済的には効率が悪いが、県として必要ですと新聞紙面で報道していく方が健全の社会のあり方として、それから科学的なモデルの使い方として正しいと思います。」

喜多教授「ありがとうございました。今のお話の中で行政と独立してきちんと評価するということは非常に重要なことなのではないかなと思います。先ほどの片山先生のお話の中でも、役所やら行政というのはいくらでも理由を整えてつくりますよとおっしゃいましたけれども、これはいわば、適当な表現かどうかわかりませんが、製薬会社が新しい薬をつくり、これは効きますよと製薬会社自身が知っている話と同じであり、本当にそれが効くのか、あるいは副作用はないのかということは、その製薬会社とは独立したところが評価しないと信頼がおけないということではないかと思います。そういう意味で日本の社会はそういった政策をきちんとチェックするという仕組みが非常に弱いというふうに思います。それはもちろん議会の仕事でもあるわけですけど、社会としてチェックするという機能が非常に弱いのではないかと思います。その中でひとつ期待したいのはやはり地域のマスコミです。もちろん地域のマスコミの方に妥当性をチェックしてくださいというのは、なかなか難しい話ですので、それは専門機関、大学なりコンサルタントに任せてチェックすればいいわけですが、それをきちんとコーディネート、あるいはその結果を住民に説明し、そのフィードバックをまた担当者の方に戻すという社会的な議論をきちんと起こすという意味で、例えば公共事業にも評価委員会がありますが、あそこで検討された議論というものを特集に組み、きちんと住民の方々に説明をするということでも良いのではと思います。今は政策をつくる当事者の説明からしか聞けないということの危うさ、あるいは今後どのようにしていけばいいのか、マスコミなり大学、コンサルタントの役割分担というようなことについて片山先生はいかがお考えですか。」

片山教授「今、議論されていることは日本の現状を見ますと非常に重要な問題です。私も長いこ

と役所にいて半年前まで8年間知事をしていましたが、つくづく思うのは、日本というのは行政に対する公正な客観的なチェックシステムが全く機能していないということです。チェックをしないとうなるかという、例えば、悪意や故意があった場合そのまま見過ごされる、間違いや勘違いがそのまま素通りになってしまうということになります。一応建前としてはチェックのシステムはあります。例えば、行政だったら予算をつくり仕事の内容を決めます。その予算は、議会でチェックすることになっていますから、議会できちんとチェックすれば、無駄が省けるということですが、実は議会というのは通常行政側が厳しい質問はしないで下さいという根回しをしています。根回しをするということは、きちっとした評価をしないでくださいということをして回すのです。日本議会というのはほとんど根回しにより骨抜きになっていますから、チェックの機能がありません。それから予算を使ったあとは監査委員というのがありますが、これもトップに傷がつくような致命的な監査はないです。大騒ぎになるようなことはしないというのが日常です。あと行政評価があり全部の自治体がやっていますが、これも結局内部評価です。行政評価というのは今行っている政策が、年々やっている予算とは違う形で評価をし、これが本当に投下する財政資金に対して効果がありますというのですが、役所がやっています。なので行政評価はやりませんでした。評価というのは外部の人がやってはじめて評価の効果があるからです。ですから、一般的にはチェックの機能はないです。これをどうやって距離感のあるちょっと違った軸からのチェックをするようなシステムを作動させるかというのが、国も地方も大きな行政課題です。そこにマスコミという存在があります。マスコミがどうかというと、マスコミのみなさんも行政に時間を取られているケースがずいぶん多いです。というのは記者クラブで行政が発表するわけですが、その発表を一生懸命聞いて記事を書きますが、時間がかかりますからそこに分析、評価や批判というのは出にくいです。また時間がない記者のみなさんが記事にしやすいように話をつくるのです。時間がなければいほど役所のつくったものにのめりこんでしまうようになります。私は、もう少し役所の発表する記事は無視して、地道に裏取りするなどが必要だと思えます。だから役所の発表記事があったら、それに反対する人たちに徹底的に分析評価させ、それを記事にするぐらいのことをしないと日本の社会は、対立軸を持った客観的な評価というのは出にくいと思えます。これを変えらるというのは非常にいいテーマが出たと思えます。」

喜多教授「ありがとうございました。実はもう予定した時間になってしまったのですが、私はこの話は非常に面白いなと思えました。勝手に少し伸ばさせていただきたいと思えます。今、片山先生の方からマスコミの根幹にかかわるご意見があったともいますが、これに対して田中さん、ずいぶんうずうずしていらっしゃいますと思えますので、思いのたけを述べていただきたいと思えます。それからもうひとつ、議会がきちんとしたチェック機能を持ったとしても、その議会のチェックするのは自分達ではできないわけです。例えば社会的に関心のある問題で、何らかの政策判断をするときに、後は歴史の審判を待ちたいというようなことをいわれることもありますが、日本の社会というのはけっこう忘れやすく、ほとんど歴史の審判はされていないです。というのは、マスコミというのは社会的な記憶装置というのはあるのではないかといった意味で、後世にきちんとした政策に対する審判をマスコミが行う、あるいはそれをそれなりの専門家が遡ってチェックするというのも必要だと思えます。またチェックされていると思えばそれなりの緊張感も出てくるだろうと思えますが、そういったところご発言を頂きたいと思えます。」

田中局長「片山さんがおっしゃったことは正論で、これ以上の話はないと思います。ただ、片山さんの正論と今の風土のとのギャップというのが現にあるということは否めないです。記者クラブでの話は垂れ流し、記者クラブで発表された横内の文字をただ縦打ちに直しただけなのが新聞記事だと、よくご批判をされることがあります。100%そうでないと断言できないのが現状であります。ただ、全国ネタがどうかといいますと、いろいろな分析や評価が載ってきつつあるという現状がいえようかと思えます。仕事をしていて感じるのは、例えば20年前、目指す方向は日本人がほぼ同じような方向を向いていた時代もあったと思えます。だいたいこういった論調で行きましょうといった時代、地方もそうだった時代もあったと思えます。大きな船に乗ってみんなで一緒に行きましょうという時代の中での新聞づくりと、今のような閉塞感の中でどうしたらいいのかわからないというような時代の中での意見の吸い上げや意見の出し方というのがおのずと違ってくるというのはいえようかと思えます。今、片山先生からご指摘があったようなことはそのような時代になってきているということ踏まえ、いろいろな人がいろいろな施策に関わってきていろいろな人が意見をいいあってつくり上げていかなければいけない時代だと肌で感じる場所もあります。それを新聞という紙メディアだけでいいのか、週刊誌もあれば月刊誌、雑誌もあるわけですし、インターネットもあるわけです。新日本海新聞もホームページでいろいろな意見を、外に入れたり出したりしています。ブログも書いています。新聞というペーパー以外のメディアで新日本海新聞は読者や県民と接する機会というものを増やすことができるかもしれない。まだ大きく一步を踏み出しましたといえるレベルにまで達してはいませんが、片山さんがおっしゃったような問題意識というのは、マスコミ人としては本当に深く受け止めるべきことでしょうし、これから鳥取県でできれば議論が起こるような地域づくりや、そういった意見交換の場になるとともに意見交換の中でどうコーディネートしていくかという役割については、そういった時代なのかなと痛感をしているところです。」

喜多教授「ありがとうございました。そういう議論を活発に行ううえでも専門家の役割というのは決して小さくないだろうというふうに思いますが、今のお二方のお話を聞いていかがでしょうか。」

小池准教授「難しい問題ですが、いきつくところは個人の問題と社会の問題をみなさんがどうやって考えているかの違いです。だから社会としてひとつ意思決定をするのに得する人も損する人もいるけれどもどうやってそれをコーディネートするか、ひとつ決めなくてはいけない。そのときに専門家というのはよくわからない事実、将来よくわからないことを皆さんに情報提供する、それによって私は90%個人のことを考えて、10%社会のことを考えているからこれはよしとしようとか、0.9の費用便益比でも田舎の限界集落の人にとってはいいのであればやってもいいんじゃないだろうかというのを、どのくらいの確率で起こるのかということを経験できればと思います。それをマスコミとうまく通じ合って皆さんの知識にさせていただきたい。もちろん最終決定は住民であり、住民の代表である議会で行うのですが、そこでわれわれの役割というのはなるべくわかりやすくという意味での数字であって、何もこの政策を実現したいと思うがための数字であったりこじつけたりした数字ではないということをご理解いただいて、信頼関係の中でいろんなこと

を考えていけると思います。」

喜多教授「ありがとうございました。専門家といっても片山先生のような大学の先生というだけではなくて、例えば先ほどのシミュレーションを実際にまわしたのは復建調査設計というコンサルタントという専門家の集団ですけれども、そういった専門家をいかに活用していくかといったことがあろうかと思いますが、いかんせん住民がその専門家を活用するお金があまりないです。そうだとすると、これは私のひとつの意見ですが、重要な政策決定を行う場合にはそのチェックを住民が行うための予算というものを1%とか2%とかつけてもいいのではないかと思います。そういう意味で行政、マスコミ、それから専門家の役割分担っていうのは今後もう少し考えて望ましい形を作る必要もあるのではないかと思います。司会の不手際でだいぶ時間が過ぎてしまいましたけれども、フロアの方々からもいろいろご意見、ご感想などを頂きたいと思います。あまり時間が取れないかもしれませんが、挙手いただければと思います。」

小林様「若桜町の小林と申します。B/Cですが、本当に過疎地域の小さい町で1.0以上という便益比は出ないんじゃないだろうかなと思っていましたが、先生が0.7でも本当に必要なところには政策決定をしなくてはいけないということで、少し状況はかえられるなと思っていました。私もこの便益比ということにつきましてはその地域だけにこだわらずもっと広い視野で捉えて考えていこうかなと考えています。もう少し考え方を広めて、その地域だけにとらわれずにやっていければ少し住民のみなさんにも納得がいていただけたかなと思っていました。今日は大変貴重なお話を聞かせていただきました。私も、職員にたくさん出て聞いてもらったらよかったなと思っています。本当にありがとうございました。」

喜多教授「ぜひ、町へ帰られたら職員の皆さんにお伝えしていただきたいと思います。計れる便益と、なかなか計れない便益というのがありましたが、小池先生、その辺について経済分析の見解が何かありますでしょうか。」

小池准教授「僕もこの分野に入ってずいぶん長いですが、昔はB/Cが神様のように信仰してきましたが、実際に鳥取県のような地域を見てくるとそうではないです、われわれは寄付してでもやりたいという人がたくさんいます。ですから最初から強調している政治というのは経済効率が悪くてもやるのが政治で、その意思決定というのはわれわれも信頼していることが前提だと思います。」

片山教授「数字だけで判断してはいけないというのはその通りだと思います。他の要素を含めて総合判断をするというのが最終的な合意ということです。ひとつ例をお話しますと、智頭急行というのは、上郡から智頭まで走っていて非常に便利です。これは実は国鉄改革のときに捨てられたのです。日本鉄建公団がつくっていたが採算が合わないということで、JRは引き継ぎませんでした。それはどういう分析をしていたかという、当時乗車リスト、つまり一日何人くらい乗るかという分析をし、とてもこれは採算が合わないということで捨てました。それは多くの人その数字には納得しており、それはおかしいという声はなかったのです。けれども地域には必要だ

ということで第三セクターをつくって残しました。その結果今どうなっているかということ黒字で、なおかつ株式会社として配当しています。国鉄からJRになったときに引き継がなかった他の鉄道の中で黒字になっているのはふたつしかなく、その中で配当しているのはひとつだけです。なぜかということ、それは関係者の努力ですが、ひとつは数字分析、つまり乗車リストの前提をくつがえしたのです。前提はローカル線、つまり普通列車だけで走るということを前提にした結果で、スーパーはくと、スーパーいなばとを走らせるということは数字の分析の中に入っていなかったのです。それを引き継いだ鉄道会社、第三セクターがスーパーはくとを走らせたことによって、ぜんぜん収益が違ってきたのです。これはどういうことかということ結局シミュレーションだけにとらわれないで、経営の根幹を変えてしまった。そういうことで乗り越えたのです。ですから現状のひとつの前提だけでものをいう科学的なアプローチだけで結果づけてはいけないというひとつの例だと思えます。」

喜多教授「ありがとうございました。今のお話、智頭急行のことをだんだん思い出してきましたけれども、昭和63年の秋、鳥取に赴任してきて、その後最初に県のお手伝いをさせていただいたのは智頭急行のお話でした。結局都市間の高速輸送をやるということにいちおう結論付けたということですが、いまそのお話を伺ってその頃のことを思い出してきました。ほかいかがでしょうか。」

山根様「若桜町の山根です。先ほどうちの町長の方からお話がありましたが、私はちょっと別の角度からお聞きしたいのですが、今日のテーマは都市と地方の共存ということですが、日本全体からいいますと東京が都市で、鳥取県、島根県は地方ということになります。鳥取県内でいいますと、鳥取市は都市で若桜や智頭は地方ということになると思います。先ほどの小池先生のお話は地方の充実が高速道路によるということで、限界集落というお話も出ました。限界集落というのは智頭町にもあるかもしれないですし、若桜町や日南町、こういったところにあるのではないかと思います。それでその限界集落に値するようなところは、非常に過疎化が進んでおって平地が少なくて山林が多い。今の効果という面で山林の果たす役割というのは非常に効果があるという場合に、聞いた話によると経済効果にすると70兆円だということ。国家予算の85%にも値する額です。片山先生が知事であった時代、鳥取県では環境税というもので山林の保全、それから環境問題、水田というあらゆる面で考えられて、その税金ということになっておりますが、一般的に山林に対する価値というものが全体ではあまり認められていないというようなことだろうと思います。今後お話になるときは山林の分も含めたお話をさせていただきたいし、それから田中先生は、今のマスコミというのは非常に強い影響力があるかと思うんです。したがって折に触れて、そういったことも頭の隅においていただいて記事にさせていただきたいと思えます。」

喜多教授「ありがとうございました。山林の価値、あるいは環境の価値というのはもちろんあります。そのことについてはまた別の機会にご披露させていただいていただくこともあろうかと思いますが、片山先生が知事時代に森林環境保全部をされていたときにいろいろお考えになっていた。どういうふうな価値を考えられていたのか、そのあたりのお話をさせていただきたいです。」

片山教授「森林環境保全部というのをつくって、一個あたり 300 円だったと思いますが、それを供出していただいて、それを若桜町や智頭や日野町などの手のついていない森林をいくつか買ったということで、その限りではうまくいっていると思いますが、例えばそれをもっと大胆に進めたらいいのではないかという議論も起こっていますが、それを構想した背景はやはりひとつの格差是正の面もあります。山根さんもおっしゃったように都市の人は森林の手入れも何もしていないのにきれいな空気とか水の供給を、結果的には受けているわけですから、そこを住民の方に資金提供をしていったらどうだろうかというのがあります。もうひとつ、いい機会なので話題提供を試みますと、日本は山の上の隅々まで市町村の区域になっています。アメリカとかオーストラリアに行きますと市町村になっていない地域っていうのはずいぶんあります。ところが日本は富士山の上まで市町村になっている。本当にそれがいるのかということになっています。皆さんどう考えられますか。議論としてアメリカ式、オーストラリア式はどうかということがよく出ますがどう考えられますか。よく考えておいてください。」

喜多教授「実は生活交通の問題でも、どこまで生活空間のサービスを提供すべきなのかということがいわれています。アメリカ式というのは、みんなで何かサービスを調達した方がうまくいくところについては行政、自治体を作ってそこに委託しましょう、とこういうことでやってきているわけです。ですからそう意味では今後きちんと考えていくべきだと思います。田中さん、先ほどのご意見について何かありましたお願いします。」

田中局長「今、道路とか非常に大きなテーマが出ているんですけども、地元紙なんで、個別の町にとって大事なテーマというのがあるんだろうと思います。若桜町は新しい魅力が付加されてうちのメディアにもよく登場していただいており、僕らは具体的な話をニュースにしたいと思っているわけですが、個別の町村の熱意とセンス、感覚、それと先を見る先見性、この3つが僕らが個別の記事を書くときにひとつの尺度になってこようかなと考えています。そういった点で、私たち自身もそういった意味で町づくりを考えたいし、地域の将来について考えていきたいという感想をもちました。」

喜多教授「ありがとうございました。時間がずいぶん超過しまして、今予定よりも 26 分くらい遅れておりますけれども、まだご意見あるかと思いますが、アンケートがありますので、是非これをとられるものは書いてご提出していただきたいと思います。今日、小池先生から講演報告をいただいてご意見をいただいたわけですが、この科学的な分析というのは決して万能なものではないだろうと思っております。しかしながら片山先生からありましたが、みんな思い込んで言いたいことを言ってという状況では、共通の議論の土俵をつくるということには意義があるということであって、ただ必ずしも結論にはならないわけですが、議論をきちんと進めるための、いわばたたき台なんだろうと思います。たたき台は全てをきちんと答えを出しているわけではなくて、それをもとに考えていきましょうという、あたらずとも遠からずというたたき台をつくるうえではこういったアプローチというのは非常に有効なのではないかなというふうに思います。今回は第 1 回のフォーラムということになります第 2 回、第 3 回と成果を出していただきたい

とお願いいたしまして、今日はこのフォーラム、パネルディスカッションを終わらせていただきたいと思います。出演者を代表してお礼申し上げます。ありがとうございました。」

司会「ありがとうございました。会場みなさまもありがとうございました。喜多先生ありがとうございました。パネリストのみなさま本当にありがとうございました。今一度拍手をお送りいたしましょう。さて、鳥取発！都市と地方の共存に向けた地域政策の方向性第1回のフォーラムを進めてまいりましたけれどもみなさまいかがでしたでしょうか。先生方、どうもありがとうございました。このプロジェクトでは、都市と地方の良さがともに活かされ続けていくよりよい方法をこれからも考えてまいりますけれども、私たち自身も自分のこととして、自分も相手も住みよい社会というのを力をあわせて是非実現していきたいものです。さて、このフォーラムですが次回、第2回のフォーラム、また別の内容で12月にできればと予定しております。是非そちらの方にもご参加ください。それでは以上を持ちまして本日のフォーラムは終了とさせていただきます。長時間ご参加いただきましてみなさま誠にありがとうございました。」

以上