

勉強会レポート:持続可能な地域社会～南西ドイツスタディツアー

報告から

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| 【テーマ】 | 持続可能な地域社会～南西ドイツスタディツアー報告から |
| 【日時】 | 2010年11月7日(日) 午後4時-6時 |
| 【場所】 | 高知大学国際・地域連携センター セミナー室 |
| 【参加者】 | 22人(18名+学生4名) |
| 【問題提供者】 | 松永健二(理事長):ドイツの公共交通を利用して |
| | 国光ゆかり(所長):ドイツの森林資源の価値に触れて |
| | 山崎 真弓(研究員):日本とヨーロッパの農産物流通の比較 |
| 【学生プレゼンテーション】 | 筒井千尋(高知大学人文学部2年):嶺北でのバイオマス調査インターン |
| 【アドバイザー】 | 丸井 一郎氏(高知大学人文学部教授) |

松永健二(理事長):ドイツの公共交通を利用して

*シュバルツバルトの交通政策ーKONUS システム

2005年にスタートした、宿泊客が滞在する期間中地域内の公共交通(特急を除く鉄道、路面電車、バス)を無料で利用できる制度。その意図は、自家用車での観光を抑え、環境への負荷を軽減すること。KONUSの適用範囲はシュバルツバルトの南北120km、東西100kmの広範囲な地域で、6つの公共交通連盟が入っている。KONUSに参加している自治体(2005年のスタート時は45自治体。現在は120自治体)内の宿泊施設で必要事項を記入して、GasteKarte(無料パス券)発行してもらう。この制度への自治体の参加は自発的で、参加していない自治体内の宿泊施設は無料パス券を発行できない。参加自治体はKONUS事務局に負担金を支払う。事務局はこの制度の広報費等に充当する部分を除き、各公共交通連盟に配分する。この負担金をどのように調達するかは自治体の自由であるが、多くの自治体では宿泊料金の一部として宿泊客から徴収してきた「保養地税」(1人1泊1ユーロ程度)を50セントほど値上げして、対応している。各公共交通連盟は加盟する数十社の交通事業体に配分。

旅行者にとっては乗り換える度の切符購入の煩わしさがなく、また自動車から公共交通機関の利用が増え、環境負荷を軽減する効果もあり、とてもいい制度だと感じた。

【国光ゆかり：ドイツの森林資源の価値に触れて】

1 週間滞在したブライバッハのホテルから歩いてすぐにある森の散策を楽しんだ。ここは「黒い森」。高知県と同じくらいの面積がある「黒い森」は、古代ローマ時代、鬱蒼とした怖い森だったことから、そう呼ばれるようになった。今、ハイキングトレイルが整った森は、ドイツの森林について学ぶ場でもある。

ドイツの豊かな森を守っている制度のひとつに、「森林官」制度がある。公務員であり、森林の乱伐を避けるという目的で1人あたり200ha（サッカー場2000こ）を任される。国有林の管理と、私有林にはコンサルを行う。もうひとつは、路網整備が進んでいること。1960年代から林道補助を積極的に行い、森の所有者に許可をとって所有境界をまたぐ道をつくった。20mの材をトレーラーで運べる作業道は、使用頻度が上がることでさらに整備が進んだ。木を切って道に置き、トレーラーに電話をすると、GPS機能を使ってトレーラーが回収に来るというシステムだ。

また、ドイツ林学が初めて唱えた「ナッハルリヒカイト」（＝サステナブル）。1年に太る分だけ切れば、森の体積は減らない。蓄積と年間成長量をベースに計算した「年間伐採量」のガイドラインを決めることで、持続可能な林業経営ができる。

ドイツは、長伐期・非皆伐方式。間伐によって木材を収穫し続け、林齢が100年前後となった段階で、天然更新を促しながら数回に分けて最終収穫を行う。一方、日本は短伐期・皆伐方式。植林して40～50年ですべて皆伐するため、その後の植林・育林のコストが追いつかない。

さて、森林率70%（⇔ドイツ30%）という森林大国日本。なのに、日本の木材自給率は20%という低さである。ドイツの森から何をヒントにするのか……？！

【山崎 真弓：日本とヨーロッパの農産物流通の比較】

農業に関わる仕事をしているので、マンハイムで、フライブルクのマルクト（市場）に思わず走り寄る。マルクトを見るとつい「地産地消」と思いがちであるが、落ち着いて見ると、イタリアの野菜やフランスの洋なし、オランダのパプリカなどなどが目に付く。実際、オランダの施設園芸農産物のおよそ半分がドイツに行っているというデータもある。

マルクト見学中に「オランダ産の農産物は嫌われていて……」という言葉が耳に残る。「環境負荷が高い栽培をしているから」という理由。（「私はさいわいなことにオランダ産の野菜は食べなくてすんでいる」という表現もあるとのこと）。環境保全や有機栽培への意識の高いドイツならではの反応なのだろうか。ヨーロッパにおける環境保全とは消費者へアピールする付加価値をつけるものではなく、農業を含む国土自体の持続可能のために取り組むべきものだとすることを再確認する。

「消費地市場」と「産地（生産地）市場」について。高知県は遠隔地（たとえば東京都、600km以上離れている）の消費地市場に出荷する園芸農業が盛んで、この施設園芸が高知県の経済を支えていると言ってもよい。一方、ミュンヘンの中央卸売市場で扱う農産物は主としてミュンヘン市の周囲 20～50km の農家や農地からのものという。日本のような肥大化した消費地（＝東京）への一極集中と、各地方都市を中心に周辺地域での経済圏で成り立っているドイツの違いは農産物の流通と消費にも現れていた。

※ちなみに高知県は環境保全型農業を推進していて、2009年に環境保全型農業の先進地であるオランダのウェストランド州との協定を結んだばかりです。

※近年はミュンヘン中央卸売市場もハブ市場化してきているようです。

※ヨーロッパの農業、農産物市場、EUの共通農業政策等については、高知大学の飯國教授が調査をされています。より正確・詳細を知りたい方はぜひそちらの報告書で。

※丸井先生から「ヨーロッパの都市の条件は『教会』と『市場』があることだった」と教えていただき、ドイツでの市場のあり方にますます納得した次第です。

【ディスカッション】の中から一部……

Q ドイツで森林関連事業に携わっているのが 132 万人いるとあったが、そんなにたくさんの方は何をしているのか？

□ 森林関連事業は、山で働く人から紙を生産する人まで裾野が広い。木材を利用する産業が幅広い。関連産業が全部入っている。

Q 「KOUNOS」使って、迷わず乗り物を利用できた？

□ スタツアでは丸井先生について行ったら OK (笑)。

行き先はわかりやすかった。

丸井「オンライン情報が発達していて、例えば朝倉駅前から北海道の郊外のバス停まで、指示したら全ての経路が出てくる一元的なネットワーク上にある。1 日中、真夜中でも公共交通機関がある。ディスコバスが走っていて、夜遊びした若者が帰る。サッカーなどの試合があれば、試合終了時にバスが出る。ドイツは移動の自由が保障されている」

Q 第一次産業の後継者はいるのか？

□ 現地ガイドの人が、「農業やめて林業だけにしようかと悩んでいる」と言うほど、林業は生計の立てられる仕事だと感じた。

丸井「子どもが大学に行って、村に戻って来ない、という話もある。高学歴化が農林業などの家族経営を阻害することもある。しかし、森林官は男性のあこがれの職業である。だれにも指示されなくて広い土地を自分で管理できる。そういう職種に対するあこがれはある。バルトキルヒの商店街の家族に招かれて食事をしたが、息子は跡取りとして一緒に生活し、学んでいた。ドイツは『マイスター制度』というのがある、必ずしも 4 年制大学に行かないと……ではない。修行して職に就くのはカッコいいし給与もいい。職業に対する選択肢が幅広い」

Q ドイツの林業から取り入れられるものはあるのか？

□ 林野庁も考えてはいるだろうが、日本では木を切っても売れない状況。大木を残すように転換はしている。今まではスギは40年で出していたけど、今は売れない。

□ 高知には、「四万十方式」というのがある。セメントで道をつくるのはやめて、木を切った後にも使えるような自然な道をつくる、という作業道の作り方がある。

□ ドイツのように間伐でお金稼ぎながら、道を整備したらいい。

□ 道を作る人、森に関わる人で合意形成をするのは大事。ドイツでは、粘り強く説得して、効率のいい道路をつくっている。

□ 日本でも、所有権のわかっていない土地が50%だと聞く。これでは道もつくれない。インフラを整備しないと林業はできない。土地所有の調査するための人に予算を投入しなくては。

——こうして、日本の国の在り方や法律についてまで意見が交わされた。

最後に、丸井先生からは、ドイツの食文化の話から、高知の食がいかに豊かであるかという提起がされた。

「ドイツスタディツアー報告会」の締めくくりは、このあとの交流会で「スローフード」を味わう宴へとつながっていった。