近畿の未来
●しびる巻頭企画対談

市民パワーに支えられた基盤整備で関西の元気を世界に発信しよう

関西から発信する元気情報誌 元気UP KANSAI

この何年間か低迷状態にあった関西経済が
ようやくその状況から脱却し、少しずつ景気回復の兆しが見えつつあります。
最近では、大阪の西梅田再開発、神戸空港の開港、
けいはんな線の開通と明るい話題も増えてきました。
この後も梅田北ヤードの開発や中之島新線・西大阪線の
延伸等の開通、第二京阪道路等の整備が続きます。
この一連の流れをいかにして、関西の明るい未来につなげていくか。
関西の元気を世界に発信すべく、精力的な活動を展開中の
藤本貴也近畿地方整備局長（前）と
関西の文化に詳しく、辛口のコメントでも知られる
フリープロデューサーの木村政雄氏を迎えて
関西の魅力とこれからの発展に向けての
示唆に富むご提案をうかがいました。

● 国土交通省近畿地方整備局長（前） ●

藤本 貴也氏

PROFILE

1949年奈良県生まれ。
東京大学工学部（土木工学科）卒業後、建設省（当時）に入省。
1997年道路局企画課道路経済調査室長。
1998年関東地方建設局企画部長。
1999年道路局国道課長。
2002年国土交通省総合政策局技術調査官を経て、
2004年7月より近畿地方整備局長。就任後間もなく「関西元気宣言」発信遂動の陣頭指揮を執り、産学官民をまとめた手腕の持ち主。
博識とソフトな語り口調で、各種のシンポジウムの論客として招かれることが多い。幼少期～高校までを大阪で過ごした「大阪育ち」の目から見た、お気に入りの大阪の風景は「水上バスから見える中之島界隈」。

● フリープロデューサー ●

木村 政雄氏

PROFILE

1946年京都府生まれ。
同志社大学文学部（社会学科新聞学専攻）卒業後、
吉本興業（株）入社。横山やすし・西川きよしのマネージャーを務めた後、吉本興業の東京事務所設立を推進。漫才ブームの陰の立役者を務めると同時に全国展開の基礎を築く。
1997年常務取締役就任、2002年退職。
その後フリープロデューサーとして、教育事業・エンターテインメント事業を展開。京都精華大学理事、法政大学大学院客員教授など、公職多数。
2005年9月より団塊世代のエンターテイメント誌「5L（ファイブエル）」編集長。主な近著は「50歳力～不安をワクワクに変える知恵」（大和書房）など。

産学官民の連携で関西の元気を発信する

木村　藤本さんは「関西元気宣言」という情報発信活動を推進されているそうですが、これはどのような活動でしょう。関西、元気ないんですか?

藤本　「関西に元気がない」のではなくて、「関西の元気な情報が発信されてない」というのが実感です。私は2年前、36年ぶりで大阪に戻って来ました。高校卒業と同時に東京に移り、その後就職してと、ほとんど東京周辺に勤務していました。しかし、離れているとは言っても大阪出身ですから関西の動向を気にしながら見ています。ところが、そんな私でも東京にいると大阪の情報が十分に入らない。たまにあるかと思えば、「経済が低迷している」とか「オリンピック誘致に失敗した」、というような話題ばかり。マイナス情報はあっても

プラスの情報が伝わりにくいせいもあり、いったん「元気がない」と報じられるとそのイメージが定着してしまう。

木村　東京から発信されるニュースは、確かにそういう内容が多かったですね。

藤本　ところが、大阪に来てみると全然違いました。中之島新線の工事が順調に進んでいる、梅田周辺の再開発で新しいビルが次々オープンする、難波にあった大阪球場がびっくりするようなモダンなまちに変わった、ある意味その元気さにびっくりしましたが、東京ではそういうことはほとんど知られていません。木村さんのように東京・大阪間を行ったり来たりされている方はおわかりいただいているんでしょうが。

木村　そうですね。私自身はもう26年前に住民票を東京に移してしまいましたが、どっちもいいところがあると思っています。

藤本　そういうこともあって、東京をはじめとする日本全国、あるいは世界に向けて、関西の元気を発信したいと思って始めたのが、「関西元気宣言」発信運動というわけです。平成17年の1月に産学官民の29団体を発起人として運動本部をつくり、月に2回「元気 up! KANSAI」という情報誌を発行して、関西の元気や魅力を発信しています。

木村　私も団塊世代を応援しようと「5L（ファイブ・エル）」という雑誌を作っていますが、情報の発信ということでは、東京との間で決定的な差がつきましたね。どうも関西人というのは、昔から「もうかってまっか」に対して「あきまへんわ」と言うのが美徳やという意識が強く、必要以上に謙遜しがちで、「こうやで!」という情報発信がいまいち流行らずにきました。

藤本　テレビの情報量も新聞の情報量も、東京発のものとは比べ物になりません。NHKにしても大阪制作の番組が1割以下で、東京で作った番組が8割くらいと聞いています。

木村　僕らが仕事を始めた頃は、まだ大阪のテレビなどはよう戦ってるなあというところがあったんですけどね。「もうとっくに差はついてる」、というのが東京の考え方でしょう。新喜劇の「今日はこれくらいにしといたろうか」と一緒で、自分の方が堪えてるんちゃうか、という感じ（笑）。むしろ、そういう東京への対抗軸としての関西ではなくて、藤本さんがおっしゃったように世界に向けての関西をアピールした方がいいですね。

脱・東京一極集中主義
連携都市・関西を見直そう

木村　東京一極集中は日本にとって良くないというのが、僕の持論です。もっと、東京というものを相対化していく必要があると。

藤本　戦後の国土計画の中でも、そういう議論をずっと続けてきたと思うんですが、今もって東京の求心力はどんどん、どんどん強くなっていく一方ですね。セキュリティのことを考えてみても、多様な都市づくりを進めた方がいいのは自明の理なんですが。そもそも、東京一極集中は戦前の「統制令」に起因すると聞いています。それが、結果として効率的だったということで、戦後を含めそれがずっと続いてきた。

木村　「1945年の呪縛」みたいなものですね。キャッチアップしていく段階では効率を優先するのが先でしたから、東京一極集中がよかった。しかし、もう次の段階にいかなければいけない時ですよね。最近ではその弊害みたいなことも言われ始めています。価値観がすべて東京ナイズされて、それ以外のものは駄目だという風潮、ライブドアの事件にしても村上ファンドの件にしても、ある種東京一極集中システムの象徴だと思います。

藤本　効率を追究した結果として出てきた事柄と言っていいかもしれませんね。

木村　実体経済と金融経済の乖離（かいり）ということも言われています。モノ作りよりマネーゲームの方が先行し、経済がバーチャル化している。これも、東京一極集中のある種の象徴だと僕は思います。それをちょっと、人間サイズに戻さないといけないんじゃないかと。そういう意味では、大阪、もう少し広い意味で、関西というのは人間的な空間サイズですよね。歩いて移動できる。キタとミナミの距離ってどれくらいですか、東京で言うと?

藤本　そうですね、約4キロほど。ゆっくり歩いて1時間余りですから、新宿と渋谷くらいの距離でしょうか。

木村　それくらいでキタとミナミという二大拠点を行き来できるって、とってもいいサイズですね。

藤本　ええ、マンパワーで充分に移動できる距離ですから、自転車が発達しています（笑）。

木村　京都にしても神戸にしても同じ。先日、大宮のソニックタワーの40階から町を見ましたが、まあ、つまらないですね、一面平野で。山もなければ海もない。これが関西だと、山が見え、海が見え、京都は京都、大阪は大阪、神戸は神戸、奈良、滋賀、和歌山、皆違います。風情の豊かさでいうと、やっぱり関西に軍配が上がります。

藤本　豊かさっていうのは、その土地の自然や歴史的な背景から形成されますからね。東京の弱点はそこが薄いところでしょう。

木村　その反面として、近畿とか関西というまとまりに欠けるような印象がどうもありますが。

藤本　実はそういう現象は関西に限らず、四国も九州も同様なんです。ですから、どこも県単位の主張をしながら、ブロックとしても緩やかな連携で協力し合っていこうということを共通姿勢として掲げています。

木村　実際、知事さんでは行政の枠を越えた連携というのはやりにくいでしょうから、国土交通省がコーディネート役を果たす意味がそこにあるというわけですね。

藤本　ええ、いずれ道州制ということにでもなれば役割はまた変化するのでしょうが、現状ではブロックレベルでの整備発展を考えていくのは国の出先機関の仕事と考えています。

　この「関西元気宣言」に関しても、12省庁、国のブロック機関の皆さんが最初から賛同してくれたからスムーズに動き出しました。地元のみなさんもこういう国の力を上手に使っていただきたいですね。

ピンチがチャンス!
ピンチのときこそ知恵が出る

長浜市の黒壁スクエア

木村　先日、旭山動物園に行ってきましたけど、すごいですね。おかげで旭川の町は随分活性化しています。地域の活性化っていうけど、別に難しいことが必要なわけじゃないってことがよくわかりました。旭山動物園の例でも仕掛けはごく簡単なことのようですね。

藤本　そうなんです。別に珍しい動物がいるわけじゃないし、むしろ、動物たちの極（ごく）普通の生活を仲間になったような視点で見せようとしただけで。

木村　入園者が減り、もうつぶそうかというときに生まれ変わったとか。大阪ももし「あかん状態」やとしたら、そこに、変われるチャンスがあるはずだと思います。

藤本　つぶしかけたところでうまくいった所は関西でも結構あります。長浜の黒壁然（しか）り、近江八幡の八幡堀然（しか）りです。どちらもつぶそうという話が動き出して、初めてそれを資源として活かすという逆転の発想が生まれました。やっぱり、ピンチはチャンスなんですね。

近江八幡市の八幡堀

木村　そこに住む住民が町のことを一番よく知っているし、愛している。そういう立場で、もう一度見直したとき、活路が見えてくるんでしょう。

藤本　実は、大阪市内でも一生懸命町づくりに取り組む人が増えています。大阪の宗右衛門町あたりも地域の人たちがいろんな活動をして安心できるきれいな町になりましたし、アメリカ村あたりでも落書きを消す運動が起きています。清掃活動、空き缶やタバコのポイ捨て防止、落書きの一掃など、一つひとつは小さくても、環境改善に取り組むことで町の雰囲気はずいぶん変わります。これはニューヨークのジュリアーニ市長も実践した「割れ窓理論」※1の応用ですが、悪名高い大阪の「ひったくり」もこのような運動が広がれば減少する可能性があります。

木村　京都でも町屋の活性化に取り組むグループがありますし、神戸でも震災復興以降、コミュニティを再生させる動きが活発化したというように、京阪神それぞれの取り組みが見られます。やっぱり、住んでる人が「ここに住んでよかった」と思う町でないと駄目ですね。いくら行政がサポートするとしても。

※1 割れ窓理論「Broken Windows Theory」

ジョージ・ケリング
(George L.Kelling)

1972年、警察財団で仕事を始めいくつかの大規模な試みを指導した。
もっとも注目すべきものは、カンザス・シティ防犯パトロール活動とニューアーク・フット・パトロール活動。

米国の心理学者であるケリング博士が提唱。建物の窓ガラスが割れたまま放置されていると、管理人がいないと思われ、凶悪な犯罪が増えるという理論。ニューヨーク市では地下鉄の無賃乗車や落書きを「割れ窓」に見立て、これらを徹底的に取り締まった結果、犯罪が減ったとされる。目に見える軽微な犯行を減少させることで他の犯行の誘発を防ぐという考え方。

アメリカ村

藤本　行政はあくまでもベース作りに徹し、後はむしろ地元の人と一緒に作るか、地元の取り組みを応援するというスタンスが大切ですね。来年（2007年）、ちょうど御堂筋が70周年を迎えますが、地元の皆さんと一緒に御堂筋を活性化する活動を行う予定にしています。たとえば、夜の御堂筋をもっと明るくする取り組みや、駐輪場を作って放置自転車をなくすような取り組み、あるいは今回の法改正を追い風にして大阪名物といわれた駐車違反を一掃することにも取り組みたいと思います。「あの大阪が」と言われるくらいの成果を挙げたいですね。ピンチをチャンスに変える時だと肝に銘じて。

木村　こういう既存の町おこしに加えて、先ほどから話が出ている梅田北ヤードの開発や中之島新線のプロジェクト※2がある。うまく絡み合えば、大阪がもっと活気ある町になりますね。

藤本　中之島新線については2008年度の開通を予定しており、現在、駅の整備をやっています。この駅が出来上がる最後の段階で周辺の整備を手がけますが、これを上手にやることができれば景観が一変します。中之島の景観、川から見た景観、たとえば、コンクリートの堤防の壁面にツタを這わすだけでも全然違います。私自身も水上バスから見える中之島界隈の風景に魅了されている一人なので、そういうことを考慮に入れながら進めていただきたいですね。

※2　中之島新線についての情報は、しびるレポート（P13～16）に詳しく掲載しています。

木村　道頓堀や通天閣だけじゃない部分もクローズアップされていけば、随分とイメージが変わりますよ。観光客も、もっと増えるでしょう。大阪の人間て、ホスピタリティは一番だと思うんですよ。よく、関西出身のお笑いタレントは多いのに、東京出身のお笑いタレントはなぜ少ないのかと聞かれます。単純に言葉のせいだと、僕は思ってますけど。

藤本　言葉ですか?

木村　関西弁というのは「母音系」なんですね。「手え」とか「目え」と言います。「母音系」の言葉は本音（ほんね）系の言葉と言われるように、笑わせたり、泣かせたり、脅したりするのが得意。ラテン系の言語もそう言われますね。だから、お笑いにも向くわけです。それに対して関東の言葉は「子音系」で建前（たてまえ）系、きちんとした内容を伝えるのに向きます。仮に裁判官が関西弁でしゃべったら一度で信用をなくすでしょうね（笑）。そういう、本音で付き合える文化というのは結構汎用性があって、世界言語になるんじゃないかと思ってます。

藤本　なるほど、大阪は本音・ホンモノを大事にする土地柄で、目先の損得より実の方を大事にします。世界に通用する文化として、その部分を大切な個性として育てていかないといけないですね。京都や神戸はまた風合いが異なりますが、大阪はどうも眉をひそめるようなところばかり強調されるきらいがあるので。

木村　かつて大阪が非常に元気だったといいますね。それは、たぶん大阪の商売のうまさ、「値切る」ことに価値があったからだと思います。モノを安く作ったり、あるいは値切って安く仕入れたり。ところが、今の経済はそういう値切るということが通用しなくなったんじゃないかと。むしろ、付加価値をつけなくてはいけない。そういう意味で大阪は少し弱くなったんじゃないかという気がしますね。その点、京都はすごいです。

藤本　京都の付加価値はすごいですね。我々大阪人からすると解せないのは京都の湯豆腐です。

木村　まさに付加価値のマジックですから。

藤本　庭を愛でて、豆腐を食べて、3000円、5000円の値打ちになる。おっしゃるように大阪ではいかに安く機能的に提供するかに価値がありましたから。まあ、そういうふうに異なった特色を持つ京都と大阪が隣同士にあり、また神戸が、奈良があるのが関西の良さでもあります。競争しながら連携していくのが関西のよさ。東京の対抗軸としての関西ではなく、世界に発信する関西のパワーとはそういうところにあるのではないかと思います。

関西ならではの新しい文化を期待して

藤本　関西を世界にアピールしていくに当たって、ソフトの

東京の対抗軸ではなく、世界に発信する関西のパワー。

面で何かご意見をお持ちでしょうか?

木村　「ポストお笑い」「ポストタコ焼き」をプラスイメージでどう創出するか、ということにつきるのではないかと思います。なかでも一番重要なことは、大阪に新しいエンターテインメントを作ること。先日、僕は韓国のソウルへ行って「ナンタ」を見てきたんですけれども、すごくよくて感動しました。

藤本　確か、日本でも幾度か公演されていますね。

木村　「ナンタ」は包丁を打楽器のように使う新しいミュージカル・パフォーマンスですが、言語を必要としないのでその面白さは万国共通。今はアメリカのオフブロードウェイにも専用の劇場があるそうです。それを見ていて思ったのは、大阪でも同等、あるいはそれ以上の新しいパフォーマンスが創れるのではないかと。なにしろ、歌舞伎がある、文楽がある、和太鼓もある、マジックもある…。それらを総合芸術にして、言葉のいらないパフォーマンスにする。

歌舞伎

藤本　確かに私も歌舞伎が好きでよく見に行きますが、あれなど世界に持って行くには言葉が壁になりますから。

木村　ええ。「お笑い」もいいんですが、言葉が主体なので日本人にしか伝わりません。歌舞伎も同じですね。海外公演も行われますが、どうしても一部のマニア向けに終わってい ます。いろんな要素を取り入れた総合芸術にする中で、言葉を必要としないパフォーマンスを創りだしたら、面白いものになると思います。かつて、京都で阿国歌舞伎が熱狂的に受け入れられていった背景には、都が江戸に移っていった喪失感があったといわれています。今回は喪失感ではありませんが、文化を求める気持ちということでいえば同じかもしれません。

お坊さんの「利他行」として行われた土木事業

藤本　話が古い時代に飛んだついでに申しますが、歴史的に見ると日本の公共事業は主としてお坊さんによって推進されてきたといわれています。行基をはじめ空海もそうですし、道昭、道登、皆、遣唐使として学んだ土木技術を駆使し、地域の人々のために自ら先頭に立って土木事業の指揮を執りました。「利他行」という修業の考え方だそうですが、他人を利するための宗教的な行いとして多くの先人が公共事業に携わって来たという経緯があるわけです。それが今国民の信頼をなくしているとすれば、大変残念と言うほかありません。なんとか信頼回復に努めるのが社会資本整備に携わっている人の責務です。

木村　英語で言う「PUBLIC」、日本語の「公」という概念が今の日本人にはあまりないですね。「私」対「公」ではなく、自分を含んだ「公」と考えると見え方は当然変わってくるはずなんですが。そこには民間の力も必要だし、それをサポートする行政の力も必要になる。もちろんその恩恵も社会全体に還元されるはずです。

藤本　おっしゃるとおりです。両者が協力し合って、将来の社会をどう築くのか。そのうえに社会資本整備を位置づければ、関西でもその重要性はおのずと伝わるに違いありません。

木村　しかし、市民の中には依然「ハコモノ」批判を繰り返す人も多いようです。私自身、もうハコモノはいらないのでは

ないかという意見ですが。

藤本　これに関しては印象論が先行しているような懸念もありますが、「公共工事」というと「悪い」イメージで、「町づくり」というと「大事だ」という印象を持つ人が多い。アウトプットとしての町づくりは大切なんだけど、「プロセス」に対しては「不透明だ」とか「信頼がない」とか言われがちです。

しかし、それゆえに「町づくりなんてやらなくていい」、果ては「公共事業もやらなくていい」ということになっていくとすれば残念です。国際的に見ると、今はどこの国でも公共事業の予算をどんどん増やしていっている時期。イギリスもアメリカも、国内の社会資本整備を進めることにより経済をよくして、国の国際競争力をあげようと必死です。そんな中にあって、日本はどんどんその予算を減らしている――。財政が厳しいから仕方がないという一面もありますが、公共事業に対する信頼がきちんと形成されていないがために必要以上に減らされているとしたら、これはもう将来に対する大きなツケを残しかねません。将来を生きる子供たちに申し訳ない話です。そういう意味では、公共事業に携わる人自身が信頼を得られるようにもっと「汗」をかかないといけません。

将来に向けて、「快適基盤」づくりを

木村　公共事業への理解という点では、町づくりから考えたほうがわかりやすそうですね。

藤本　たとえば、ちょっとした基盤整備を行政が行うことで町が活性するケースは、実際よくあります。最近よく見かけるようになった例で言うと、街角にちょっとしたポケットパークを作るようなことですね。これなど、住民の皆さんからすれば大変なことと思われがちですが、行政にとっては大きな公園を作ったりするのに比べ、比較的容易に出来ることです。一方、地域の活動とマッチする形でポケットパークをひとつ設けると、交流が活発になり、地域の目指す方向で何か成果が生まれる。これは、皆さんにとってものすごい達成感になります。「我々が動けば行政も動いてくれる」、そういうことを経験された皆さんは、次はもっと大きなことを企画して自分たちでやろうということになる――。

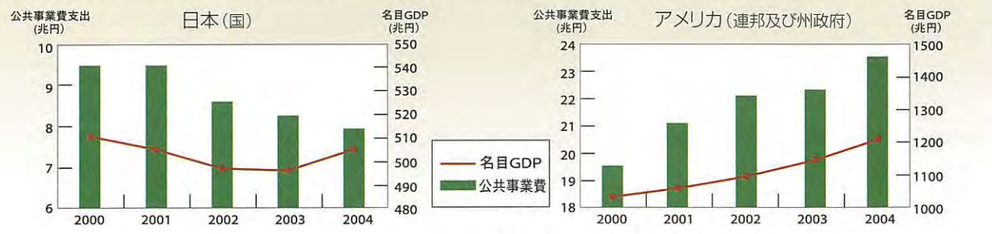
木村　インフラ、つまり社会資本として整備したのはポケットパークひとつであっても、その波及効果はもっと大きなものになって地域に還元されるというわけですね。

藤本　地元密着型の基盤整備はそうやって、見えやすいんですが、もう一方の大規模な基盤は市民の目からは見えにくいですよね。「大阪周辺に環状道路はいりますか?」と聞かれても、例えば天王寺の駅周辺に住んでいる人にはなかなかわかりにくい。京都の市長や府知事が「これをやらなければ京都の交通問題は解決しない」と言っていただいて取り組んでいる京都の環状道路にしても、京の町屋に住んでる人にとっては「いやーわからん」という問題かもしれません。そこは、役割分担が必要になるところだと思うんです。広域のものについては、地域の皆さんの理解を得るための努力をしつつ、しっかりとしたグランドデザインを持ちながら行政が責任を持って推進する。もう一方の地元密着のものは、地元の皆さんとよく相談しながら地元の役に立つようなものを作っていく。そういうふうに分けて進めていくことが重要です。

久御山ジャンクション

公共投資の推移（日米比較）

アメリカでの公共投資はこの5年間で約2割の増加。一方、日本は約2割の減少。（名目GDPの伸びは米が19.5%増、日本は1.3%減）



名目ＧＤＰ（日）：内閣府経済社会総合研究所「平成15年度国民経済計算」
名目ＧＤＰ（米）：内閣府資料（1ドル=105円で換算）
公共事業費（日）：「公共事業と予算」平成13～16年度版　社会資本整備関係予算研究会編
公共事業費（米）：商務省資料。2004年は予測値

30年先、50年先に子供たちにどういう町を残していくのか、ということが我々大人の責任だと思います。

木村　やっぱりね、30年先、50年先に子供たちにどういう町を残していくのか、ということが我々大人の責任だと思います。最近よく言われる「安心·安全なまち」ということを含めて、本当の意味での知恵が必要とされているのを痛感します。

藤本　ええ。我々がやっていることは基盤の整備であって、最終目的物ではありません。

そのインフラ作りにおいて、大事なことが三つあります。

ひとつが「安全基盤」の整備です。堤防を作ったり、地震に強い道路を作る。防災はもちろん、最近では、誰にとっても安全で使い易いユニバーサルな都市づくりにも取り組んでいます。

もう一つが「活力基盤」の整備。これは広域的なネットワークなどを意味しますが、関西の具体例を挙げると、まず、大阪の外側、淀川と大和川沿いに都市再生環状道路を整備します。第二名神も整備して、中国地方や中部地方にもアクセスする。京都は市中に入る交通量をできるだけ減らすための環状道路整備が課題ですが、すでに巨椋池IC－名神高速道路がつながり、さらに京都第二外環状道路で大山崎ICと亀岡方面へ続く京都縦貫自動車道をつなぐ計画もあります。

そういうところから、活力の基盤を作り、その上に立って、市民の皆さんが快適に暮らせるための「快適基盤」作りに取り組む――。我々行政はもちろんですが、利用者の方々や、地域の皆さんとも対話を重ねながら、30年後、50年後の人たちに喜ばれる社会を創りたいですね。

※当対談は2006年8月2日に行われたものです
※現在藤本氏は国土地理院長に就任されています

ユニバーサル都市の推進

障害の有無や年齢によるハンディキャップに関係なく、誰もが安全で安心に暮らせる町づくりを目指すのがユニバーサル都市構想。建物のバリアフリー化を促す「ハートビル法」、公共交通機関の駅や乗り物をバリアフリーにする「交通バリアフリー法」の施行を受けて、都市という総合的な概念での推進を図る。2004年には、坂村健東京大学大学院教授が提唱を続けてきた「ITを活用したユビキタス構想」の実現に向けた「自律的移動支援プロジェクト推進委員会」が国土交通省によって設置された。これは、ユビキタスネットワーク技術を活用し、移動に関する情報を「いつでも、どこでも、だれでも」が利用できるようにすることで、すべての人々が安心して快適に移動できる環境づくりを目指すというもの。神戸市内では2005年度より「経路案内」実験がスタート、視覚障害者や外国人等の移動支援ツール·防災ツールとして期待されている。