

Japa

コロナ禍×イノベーション×地方創生

Newsletter

2021年9月1日 #18

編集発行人：Japa 日本専門家活動協会 代表理事 芝原靖典

発行元：Japa 日本専門家活動協会 <http://www.japa.fellowlink.jp/>

INDEX

1. コラム「論点提起」：深層防護や如何
2. キュレーション「関連情報&Topics」：コロナ禍×イノベーション×地方創生
3. 事例紹介「海外に学ぶ」：空港/ユニオン・ステーション交通結節- E-Mobility 米国・デンバー Denver, Colorado (4) (Japa 理事 小畑きいち：青山学院大学元客員教授)
4. 寄稿：地域間ネットワークによるサステナブルツーリズムの実践
(青山学院 Hicon SDGs 地方創生事業部門長、(株)せかいをつなぐ 代表取締役 市瀬達幸)
5. 特別寄稿：地方創生は第2ステージへ
(玉田 樹 Japa 理事、(株)ふるさと回帰総合研究所社長、元野村総合研究所理事)
6. 解説：地球の温暖化と寒冷化
7. Blog 仕組みの群像：長年続いているスポーツイベント再考
8. 「Japa 新型コロナウイルス感染症特設コーナー」からの pickup 情報
9. 読者の声
10. Japa 及び連携団体からのご案内
11. つばやき (編集後記に代えて)

注：担当執筆者名の記載のない項目は、編集発行人（芝原 靖典）による。

※ 本 Newsletter は、Japa 日本専門家活動協会が毎月1日に発行する会員向けの Newsletter です。現在は、コロナ禍を勘案し、Japa 会員以外の関心者の方々にも無料配信しています。

※ 本 Newsletter は、双方向型の意見交換・交流等をめざしています。Newsletter の各コーナーの内容に関するご意見、執筆者・寄稿者との交流希望等をお寄せください。

Japa 会員募集中 /

Japa は、より多くの方々が発見し、交流・連携・共創できることをめざして、新たに「一般会員」(年会費 3 千円)枠を設けました。入会金無料のいま、ぜひ、入会のご検討を賜れば幸甚に存じます。会員になれば、Japa フォーラムに無料参加できます。

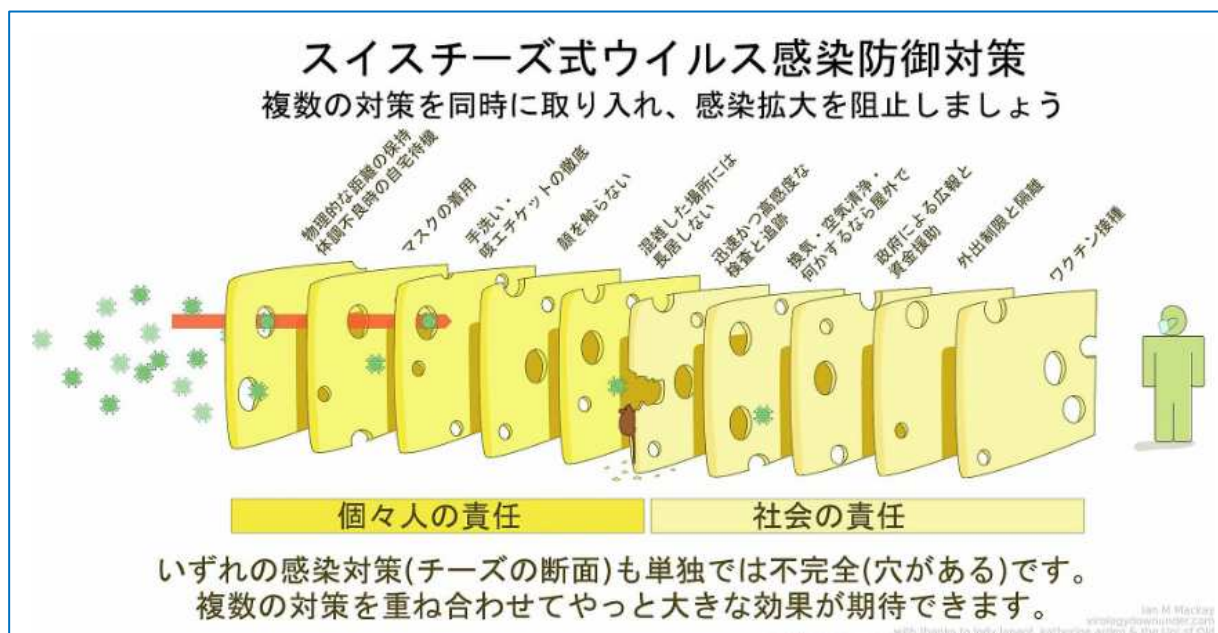
入会に関するお問い合わせ・申込先：Japa 事務局 info@japa.fellowlink.co.jp

1. コラム「論点提起」： 深層防護や如何

現下のコロナ禍が発生してから既に1年半以上が経過している。全世界で、未だにその感染拡大に収束は見え、新たな変異株の発生と置き換わりが進んでいる。わが国においても、現時点で、緊急事態宣言下にある都道府県は人口ベースで75%に及んでいる。自宅療養待機者や緊急搬送困難者が増え、事実上の医療崩壊状態に近い地域もある。

わが国におけるコロナ対策は、「三密回避」と「外出自粛要請」（緊急事態宣言・まん延防止等樹店措置の繰り返し）、及び「ワクチン接種」が主たる対策となっている。強制力を伴うロックダウン（都市封鎖）は実施できず、水際対策は緩く、OCR 検査は徹底せず、医療体制の構築は間に合わず、国産ワクチン開発は遅れをとっている。いわゆる「穴が多い」。

こうした状況のなか、スイスチーズモデル(マンチェスター大学のジェームズ・リーズンが提唱したリスクマネジメントの考え方)を用いたコロナ感染防御策が議論されている。そのベースがオーストラリア キーンズランド大学のウイルス学者 Ian Mackay 氏らによりクリエイティブ・コモンズ・ライセンス (CC ライセンス) 提供されている下記の図(現在、Ver. 4)である。



出典：Ian M. Mackay et al., CC BY 4.0, via Wikimedia Commons <https://bit.ly/3yjPLuz>

関連：「ガラパゴス」スイスチーズモデル考 8/11/2021 新型コロナと子供のリスク

<https://dadshonan.blogspot.com/2021/08/blog-post.html>

「穴の多い」コロナ禍の対応策をスイスチーズモデルで考えるというのは理にかなっている。そして、その改良版は、まさに、集合知が形成されるプロセスを見る感じがする。この図を見ると、日本のコロナ対策の偏り(深層防護の手薄さ)がよく分かる。ワクチン一歩足打法ではなく、このチーズモデルのような考え方で、日本のコロナ対策もそれぞれで検討・実施して欲しいものだが、果たして、そうした柔軟な考え方、リスクマネジメントができるか如何。

2. キュレーション「関連情報&Topics」：コロナ禍×イノベーション×地方創生

▼科学にどう向き合うか(上) 基礎軽視・技術偏重に危うさ ジャンマルク・レヴィルブロン
ニース大学名誉教授 日本経済新聞 2021年8月12日 <https://s.nikkei.com/3sPUqzq>

本稿は、フランスを代表する物理学・科学哲学研究の第一人者による「科学」と「技術」の関係、そして意義について、歴史的な経緯も含めて論説である。そもそも、「科学」と「技術」の違いの認識が難しいが、「ギリシャには科学者はいたが、ローマ帝国には科学者は一人もいなかった」という例示はわかりやすい。そして、「現代の科学は、ローマ時代のように基礎的な発見に無頓着なテクノサイエンス（技術重視の科学）に陥る恐れがある。」「われわれの文明は、新たな科学的な知識を得ることなくテクノロジーを発展させるローマ型へと回帰するかもしれない。」「真に問題にすべきは科学と技術の関係だけでなく、政治、経済と技術の関係だろう。」と警告し、「自然科学の授業には科学に関する歴史、哲学、社会学を加えるべきだ。」と云う。現代社会が抱えている歪、課題をこうして視点で考えるとまた違った発想を得る。

▼科学にどう向き合うか(下) 生活者の役割・関与 重み増す 佐倉統・東京大学教授 経済教室
日本経済新聞 2021年8月13日 <https://s.nikkei.com/3kw8kXx>

本稿は、霊長類学を学んだ進化学者が、「科学的知見に基づく専門家の意見と政治家による意思決定」の齟齬に関して、現下のコロナ禍を対象に論じている。この問題の現実的対策として、「第1は、政治家と専門家集団との間の信頼関係を醸成する機会を増やすこと」であり、そのためには「専門家のエージェントたりうる人物を首相の近くに置き、密なコミュニケーションを平常時から形成しておくべき」だとし、「日本学術会議の会長」がその立場に適していると云う。そして、「重要なもう一つのアクター（関係者）は一般生活者」であり、「科学技術の次世代の主要ステークホルダーの一つは間違いなく一般生活者だ」と指摘する。面白い。

関連資料：コロナ禍で注目される60年前の英論争 「政治」と「科学」の対話の行方
2021/7/12 10:00 平沢 裕子 産経新聞 <https://bit.ly/3t3nis4>

▼事例&対談 #1 イノベーションを文化に ～北欧に見る、誰も取り残さないデジタル社会～
2021.8.6 MTTDATA <https://www.nttdata.com/jp/ja/data-insight/2021/0806/>

本稿は、イノベーションが根付くデンマークで活動するロスキレ大学の安岡准教授とNTTデータでオープンイノベーション活動を推進する担当者の対談記事である。NTT DATAらしいコロナ禍後のニューノーマル時代の新しいデジタル社会に関する提言「Re-Design by Digital ～デジタルによる社会の再構築～」 <https://bit.ly/2Wldk9h> 中の「あらゆる生活者が参加し対話できる社会」（インクルージョン）と、「新しい価値を創造する社会」（イノベーション）に着目した内容となっている。デンマークの「イノベーションの起こりやすさに関係している、多様性を生かしたディスカッションの場」としての「リビングラボ」が紹介されているが、これは日本において、地方の空家等を利用する一つのあり方を想起させる。地元の多様な価値観を有する方と企業（所謂、外者）とが習合（ならいあい）・共創する場（イノベーションハブ）として、こうした機能場が有効ではなかろうか。デンマークのSDGs的な社会システムを知る上でも参考になる。

▼イーロン・マスクが自動車とロケット業界に持ち込んだ「禁断の手法」とは？ 竹内一正：
2021.8.16 4:35 DAIMOND online <https://diamond.jp/articles/-/278521>

本稿は、経営コンサルタントによるイーロン・マスクの経営手法の解説である。「なぜ、テスラとスペースXはこれほどまでの大成功を短期間で成し遂げることができたのか。その鍵は、『ベスト・エフォート型』にある」という。この対極にあるのが「ギャランティ型」で、「あらゆる状況を最大限想定し、性能テストを繰り返し、時間とコストをかけることで不良品が出ないように万全を期す方法」で、これ、失敗を許容しない企業風土を生み、革新的なテクノロジーが誕生する可能性は極めて低くなる。これに対して、「ベストエフォート型」(SI業界のアジャイル型)は、「結果を保証しない」「とりあえずやってみる。問題が起きれば修正すればいい」というスタイル故、「革命的なテクノロジーが生まれやすくなる」。そのかわり、「会社業績は乱高下しやすく」、「失敗する」批判にさらされる。経営者にそれに対峙する覚悟があればこの方がスピーディに変革できる。「スピード感の早さとスケール感の壮大さ」は魅力的である。こうした覚悟を持ったリーダーこそ、大きく立ち遅れた今の日本に必要とされている。

▼地域通貨が担う地方創生 ~デジタル化で再注目の動き~ 主任研究員 菊武省造 SOMPO 未来研トピックス 2021 Vol.7 <http://www.sompo-ri.co.jp/issue/topics/data/t202107.pdf>

一時もてはやされた「地域通貨」が最近、デジタル化の進展の中で見直されている。本稿はそうした流れの中で、岐阜県飛騨高山地方の「さるぼぼコイン」、千葉県木更津市の「アクアコイン」の取組(いずれも、地元の信用組が発行主体)を紹介している。地域経済のDX化による地方創生とも理解できる。地域通貨の価値は、グローバル市場経済下の「競争的/収奪的経済成長」とは異なる時間軸、地域循環経済的価値基準の「共創的/包摂的成長」、「Wellbeing」等を実現するツールになりうることに真の価値があるかもしれない。それは、小さな地域・地方からこそ起こしうるもので、自律した地方創生の経済的インフラとして、導入する価値があるし、いまや導入コストも安い。地域金融(信金・信組)の新たな存在価値にもなりうる。改めて、地域経済のDXを、地域通貨を媒介にしながら考える時期に来ているのかもしれない。

参考：新しい時代の新しい言葉④ 包摂的成長(inclusive growth) 2021年8月26日 りそなアセットマネジメント https://www.resona-am.co.jp/oshirase/2021/pdf/210826_m.pdf

▼持続可能な社会を支える生態系インフラストラクチャー 東京大学名誉教授 鷲谷いづみ 海洋政策研究所 笹川平和財団 https://www.spf.org/opri/newsletter/505_2.html?latest=1

本稿は、東日本大震災後の復興過程の沿岸域の「コンクリートと造成・植栽でつくられた景色」を見て、「生態系インフラストラクチャー」の活用を提唱している。あえて、欧米流の「グリーンインフラストラクチャー」という表記を使用しなかった理由として、「防災に関しては“生態系にもとづく災害リスクの軽減(EcosystembasedDisaster Risk Reduction: Eco-DRR)”という政策が国際的に影響力を強めつつあったことに加えて、日本では“グリーン”という言葉は、植栽や公園・緑地がイメージされやすく、誤解されるおそれがあったからである」とのこと。「自然にもとづく解決策」が「気候変動適応と防災においても有効である」との考え方はレジリエンス的にも重要である。しかし、本稿の冒頭で指摘しているように、それを理解するにも、「幼少期から大人になるまで、自然誌(Natural history)の学習の機会をほとんどもつことがない」という状況をまずは変える必要がある。色々考えさせられる。

3. 事例紹介「海外に学ぶ」：空港/ユニオン・ステーション交通結節- E-Mobility 米国・デンバー Denver, Colorado(4) (Japa 理事 小畑きいち：青山学院大学元客員教授)

公共交通整備から職住混合の都会的で住みたく活気ある拠点都市を目指してデンバー・メトロ圏は、米国中部山岳地域における拠点都市としての地位向上を目指してきた。そのための戦略として、第一に空陸の交通拠点としてデンバー空港の拡大によるハブ空港として全米における確固たる位置を築く。第二に過剰なクルマ社会によって生じた交通渋滞と排気ガスによる大気汚染を防ぐために域内公共交通整備により排気ガス低減と快適な都市環境を目指し都市基盤整備により多世代の市民ファミリーのために移動アクセスビリティ向上を目指す。そして、第三に、魅力ある都市として、「くらし」、「しごと」とより良い混合の職住街区形成により「賑わい」かつ「快適な市街地」とする再開発によって人々が住みたくなる街、そして企業が進出し、スタートアップ拠点として高いポテンシャルとアクセスビリティ良好な交通拠点網づくり、ビジネス環境への良好な基盤整備と仕組みづくりを目指して促進してきた。

空の交通拠点づくり：デンバー空港・拠点ハブ化へ

空の玄関であるデンバー空港は 1929 年に開港された後、1944 年にステープルトン国際空港と改称され米国内のハブ空港へと歩み始めた。さらに都市間競争に勝ち抜くための機能拡張を検討する。しかし、近隣住民の騒音に対するクレーム、滑走路の交差による運航発着課題、冬季荒天候による長時間の待機課題、北に隣接の米軍ロッキーマウンテン兵器廠の存在による滑走路延長の不可などの理由から現地での拡張が困難となっていた。そこで、拡張に必要な敷地を確保するためにデンバー中心部から 30Km 以上離れた広大な用地を入手。新空港は 1985 年に計画案が承認され 1993 年開港と計画された。しかし、当初 17 億ドルと見積もられていた建設費は 45 億ドルにも膨れ上がり計画の甘さが露呈し、さらに一部業者への利益供与、汚職がらみなどの疑惑が浮上し紛糾し、数次にわたる計画見直し、担当者の入れ替えなどがあり計画は迷走。

さらに手荷物処理システム開発の遅延等の理由で当初の計画から遅れ、10 年後の 1995 年ようやく竣工し苦しい開港であった。斬新なデザインは高評価であったが、デンバー中心より離れたアクセス課題、広大な敷地ゆえに駐車場などが空港ターミナルより離れている。建設コスト高騰で建設費償還のために空港着陸料も高くなる等の課題を残した。それらの課題にも拘らず現在 6 本の滑走路を有し、同時離着陸など可能な安全な空港として生まれ変わった。



デンバー国際空港（このロッキーマウンテンをイメージしたテント屋根は大阪企業の製品）

Source: Denver International Airport

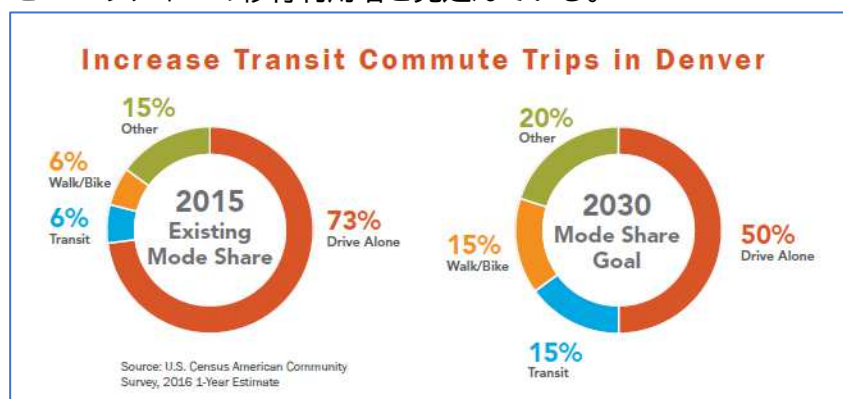
現在のデンバー国際空港は、広さ 137 km² と全米最大の空港(成田空港の約 10 倍)で、旅客利用者数では 5 位と米国有数の空港となった。デンバーの都市インフラとして欠かすことのできない都市の重要要素の一部となっている。その結果、全米でのデンバー・メトロ圏の空路拠点性を高めたことで IT などのハイテク企業などの進出が相次ぎ、地域振興の発展に大きく寄与した。

公共交通基盤拡充からラストマイル対応とカーボンニュートラル社会へ

デンバー・メトロ地域再生のためにクルマへ過度に依存した都市づくりの反省から TOD 型市街地再開発計画を決定。計画推進のために公共交通運用主体として Denver RTD (Regional Transportation District) が組織化された後、バス路線の整理・整備が行われ続けた。

1982 年には 16th Street mall を Transit mall として再生し、シャトルバス Free Mall Ride を運行させることで世代を超えてモビリティ向上と快適な歩行空間により賑わい創成に成功した。さらに 1994 年にダウンタウン地区の 30th & Downing に初の LRT 路線が敷設され都市公共交通の利便性を高めた。2016 年には懸案であったデンバー空港とダウンタウン間を直結する Commuter Train によって、改築し面目一新した Union Station と空港が直結した。新駅舎は大陸横断特急(Amtrak:California Zephyr)、スキー列車、北方面、西方面への複数の LRT 路線、Free Metro Ride シャトルバス・高速バスを含むバス路線などの連絡結節点として、Union Station はデンバー・メトロ圏の交通起点に生まれ変わった。さらに昨年(2020 年)には、Commuter Train のさらなる郊外延伸により 16 年間で複数の LRT 路線、Commuter Train 路線の整備を果たし、全長路線 113 マイル(182 km)、74 駅 12 路線規模となり、バス路線を含め利便性の高い公共交通網を拡充した。さらに近郊の先端学術都市である Boulder などへの Commuter Train 路線延伸案もある。

このように積極的な TOD 型再開発により、市民へのアクセスビリティ向上、クルマの渋滞解消、排気ガス低減を促進し市民に都市生活の快適さを促進している。下図に示すように、RTD は 2030 年には、私用クルマは 50%、公共交通 15%、自転車・歩行が 15%と過度のクルマ利用から他のモビリティへの移行利用増を見込んでいる。



次の時代を見据えて、デンバーは次世代交通システムの実証実験を始めた。「61AV プロジェクト」はデンバー空港周辺の次世代環境対応の実験用地において、車と歩行者、インフラ設備を無線で結び、クルマ・クルマ間、クルマ・歩

行者間、道路などインフラ・クルマ間の相互通信システム「V2X」の実証実験を実施し、交通弱者(子連れファミリー、高齢者、障害者など)へのラストモビリティ(Last one Mile)としてのフィーダー交通実現を目指した。

(注) V2X(Vehicle to X)：クルマ・クルマ間、クルマ・歩行者間、クルマ・インフラ間、クルマ・ネットワーク間などの接続や相互連携を総称するコネクテッド技術。そのための車両を CAV (Connected Autonomous Vehicle) と称している。

米国の10数か所以上の都市で、自動運転シャトルバス実証実験が行われた。連邦政府はこれまで自治体まかせで不関与としてきたが、運輸省道路交通安全局 (NHTSA) が、実証事件において、自律走行モードの「誤検知」などによる死傷など事件が発生したことで、法的整備の必要性がありと、各都市における実験の休止を通達したことで、現在、NHTSA の行政判断待ちとなっている。



61AV プロジェクト 自動運転車両
Source: RTD

さらに、地球温暖化により二酸化炭素発生の低減が急務であるとの要望の高まりから、デンバー市はカーボンニュートラル社会の実現化が急務であると考え、人々の私用モビリティにも注目し、モビリティ実証実験として「E-Mobility」プロジェクト計画を設定した。

デンバー市は、温室効果ガスの排出を2050年に80%削減するという目標を掲げた。その目標達成のためとしてEV(電気自動車)を普及させる。2025年において自動車登録の15%をEVに、2030年に30%をEV化に、2050年に100%登録と目標を定めた。そのために次のTaskを掲げた。

- Task1:EVによる実証実験によりインフラ整備について、情報強化に必要なデータ収集を行う。
- Task2:EV化の開発調査・整備準備、整備キャンペーンとEV充電スタンド設置の調査。
- Task3:EV化促進のために地区に最適なモビリティの活用のあり方を準備調査。

Task3における対象地区としてデンバー空港から南西15Kmに位置するMontbello地区を選択した。教育、経済、日常買い物、交通、衛生保健サービスなどの視点からの対象選定でもある。住民への調査は、電話、対面、スノーボール抽出アンケートなどで実施。COVID-19対応経験なども考慮に入れた。実証プロジェクトには、e-Bike, e-scooterなどマイクロ・モビリティの利用、eモビリティに関する訓練衆知、地域サービス(ヘルスケア、日常買い物、宅配、その他緊急)などへ適用、カーシェアのあり方、公共交通網ハブとシャトル車両によるFirst-Mile, Last-Mileへの接続のあり方、CASR(The Denver Office of Climate Action, Sustainability, and Resilience)におけるプロジェクト協働団体、関係者、住民間の協働によった運営主体構想による「eモビリティ活用による地区の持続可能性」を高め、カーボンニュートラル化を目指して、デンバーは施策において筋としてのデンバーメトロ圏の公共交通網整備から、住居地区にいたる面的な交通サービス整備により高度なカーボンニュートラル社会へと包括的な歩みを目指すこととした。

- 【参考】
- (1) 16th Street urban design, Denver city 2010
 - (2) Denver RTD Transit Oriented Development Design Fastracks 2012
 - (3) 2020 TOD Report, Denver RTD
 - (4) A Neighborhood Based Approach to E-Mobility Denver city 2020

4. 寄稿：地域間ネットワークによるサステイナブルツーリズムの実践

～ 能登 SDGs ツーリズム協議会の事例～

(青山学院 Hicon SDGs 地方創生事業部門長、(株)せかいをつなぐ代表取締役 市瀬達幸)

始まりは一地域の観光開発から

私が在籍する青山学院ヒューマン・イノベーション・コンサルティング(株)[略称:青山学院 Hicon]は、2019年に石川県七尾市・中能登町を対象エリアとする(一社)ななお・なかのと DM0 から、滞在型旅行商品造成の検討調査の依頼を受け、同地の観光開発の提言を行いました。調査研究を開始した時点では、まだ世の中が新型コロナウイルスの脅威に晒される前でしたので、同地への海外旅行客誘客を大きなテーマとして掲げ、如何にしたら同地を海外のツーリズム市場にアピールできるかという事を考察しました。

七尾市には石川県能登地方随一の温泉旅館地「和倉温泉」があり、国内市場では知られた観光地ですが、海外市場での認知度は正直なところそれ程高いものではありません。海外から日本に渡航したいツーリストに対し、WAKURA ONSEN、もしくはNANAQ、NAKANOTOを認知してもらうのは至難の業です。実際、外国のツーリストが旅行目的地を探す際に地名で検索するのは、東京、大阪、京都、広島くらいで、その他の地域は、箱根や高山などいわゆる定番コースに含まれているから訪れるというのが実情かと思われます。

また、調査の段階で石川県を訪れる外国人旅行者のほとんどは能登地方に宿泊していないという現実も浮かび上がりました。和倉温泉などは日本国内では職場旅行など主に団体客の需要がありましたが、コロナ禍以降の団体から個人へのシフトと共に、かつての成功体験に捉われていただけでは需要の回復は見込めません。ましてや、海外からの訪日客も欧米豪をターゲットにした場合には、団体用の温泉旅館というだけではインバウンド復活の際に取り残されてしまう危険がありました。

新しいツーリズムの潮流を考えた時に必要なのは、その地に滞在する意義を強く打ち出す必要があります。そこで私たちが考えたのが能登全域に足を運んでもらう仕組みづくりです。

SDGs ツーリズム協議会の発足

筆者は30年以上にわたり、主に欧州の地域観光開発と、日本を含む欧州域外の諸外国での商品化に携わってきました。イタリアの小さな村や、フィンランドの寒村で旅行商品開発を行い、日本人の旅行者にも多く訪問して頂いた事例も数多く造成をしてきています。



私の経験上、イタリアなら、ローマやフィレンツェなど一部の都市を除き、地方都市やエリアに足を運んでもらう為には強力なキーワードやコンテンツが不可欠です。例えば、日本のアニメに出てくる架空の城の原型になったイタリアの村や、オーロラ観測が出来るフィンランドの寒村など、地名は知らなくてもそこに行ってみたいと思わせるようなキラーコンテンツさえあれば、あとは宿泊地の選定と、ゲートウェイとなる都市との組み合わせで行程を組み上げていけば、外国人の誘客はさほど難しい事ではありません。

つまり、七尾市・中能登町の場合、その拠点だけを PR するのではなく、能登全域に来てもらう仕掛けを作ることによって、必然的に同エリアへの滞在客も訪問客も増やしていこうという戦略です。


2年前の2019年は、ようやく日本でもSDGsという言葉が浸透し始め、修学旅行にSDGsの学びを入れてほしいという要望が高まった時期です。また、booking.comによれば世界の旅行者の実に72%が、次の旅行先の選定には、サステイナブルな取り組みをしている地域や、エコフレンドリーな宿泊先を選びたいという調査結果が出た年でもあります。

能登には世界農業遺産のアイコンとして有名な白米千枚田や、SDGs 未来都市として採択された珠洲市にある金沢大学能登学舎には能登 SDGs ラボもあります。何よりも、彼の地は加賀地方とは異なる独自の伝統文化自然が残り、イルカと漁師が共存する七尾湾など、人々の暮らしそのものがこれからのサステイナブルな地域開発を考える上で大きなヒントを与えてくれる地です。





経験に裏打ちされた学習は生涯記憶に残り、生徒たちの財産になります。質の高い教育プログラムの提供を、産官学民連携のパートナーシップで提供していく事が、このプロジェクトの共通目標です。世界農業遺産にも登録されている能登の美しい里山・里海の景観と、独特の伝統文化が今に残る能登の地でSDGsを体感してください。




輪島市
千枚田
輪島塗



珠洲市
塩づくり




里海の暮らし



能登空港




能登町
農家民泊




七尾市能登島
イルカクルージング




七尾市
和倉温泉




農業体験




中能登町
石動山



能登のまつり



中能登町
能登上布会館



金沢駅

写真提供： 石川県観光連盟、NPO法人能登すずなり
中能登町、株式会社ANYNEST
株式会社せかいをつなぐ

そこで私たちは能登全域を SDGs ツーリズムの拠点として能登全域を開発する事を目的とした能登 SDGs ツーリズム協議会という能登全域の市町村をまたぐゆるやかなコンソーシアムを形成し、活動を始めました。この取り組みは今、教育旅行の現場で高く評価され、本年度は既に 500 名を超える修学旅行の依頼を受けております。

ツーリズム商品としてどのように組み立てていけば売れる商品となるのか、いずれ機会があれば話しをしたいと思っております。

5. 特別寄稿：地方創生は第2ステージへ

(玉田 樹 Japa 理事、㈱ふるさと回帰総合研究所 代表取締役社長、元野村総合研究所理事)

本稿は、「月刊 税 2021年8月号」(ぎょうせい/編)の「巻頭言 税制鳥瞰図」に掲載されたものです。㈱ぎょうせいの掲載許可を頂き、掲載しています。



巻頭言 税制鳥瞰図

地方創生は第2ステージへ



玉田 樹

㈱ふるさと回帰総合政策研究所
代表取締役社長

たまた・たつる 1945年生まれ。東京大学卒業。野村総合研究所で地域問題、企業経営問題、社会・産業研究に取り組み執行役員・理事を歴任。2007年より、都会の人を田舎に連れ出すことを目的に会社を設立し現職。著書に『兼業・兼居のすすめ』(2006年東洋経済)、『2021年22世紀アートエッセイ』(版再販)、『地方創生 逆転の1打』(2017年ぎょうせい)、『地方に社会システム産業をつくる』(2020年6月)、『世界と日本』(内外ニュース)など多数。

2014年秋、国に地方創生本部ができて以来、成果がどうもはっきりしない状態が続いて早や7年が過ぎようとしている。おそらく、問題ははっきりしている。国をあげて「移住」「Uターン」政策に傾斜してきたことだ。移住とは「人生を変える」ことで、これはそうたやすいことではないという極めて「不確かなもの」に依存していたのが、これまでの地方創生であった。

これはもうやめにして、「確かなもの」に依拠する地方創生第2ステージに移ろうではないか。確かなもの、そのひとつが「Uターン」である。大都市圏を除く地方には67万人の17歳人口がいる。その27%、18万

人が東京などの大学に進学し、この4割、7万人が地方にUターンし、11万人が東京などに残留している。これが主因となって地方の社会減は、毎年14万人が続く結果を生んでいる。2割近い若者が東京に残って世界で羽ばたきたいとしているようなので、これを除いたUターン率8割の目標を掲げたらどうだろう。もしこれが達成できれば、新たに7万人が地方の社会増となって現れ、地方の社会減は半減する。

もうひとつは、働き方改革やこのコロナで急速に増え始めた数百万人に及ぶ「副業(兼業)者」を地方に誘導することである。副業者にとっては、不転の決意を要せず、地方企業の「足らざる専門職」や「新し

い産業“づくりの担い手として、人生の幅を広げる機会になる。これは「二地域居住」者となって地方に現れ、いずれ移住者に転化することを通してUターンで補えない部分を補い、地方は夢にまで見た社会増を達成し、ようやく人口減少に歯止めをかけることができる。

こうした目標を掲げることができると時代となった。地方企業1社1人はあるとみられる“足らざる専門職”の募集が、副業者を対象にもうすでに全国で開始されている。いまからでも遅くないから、地元の高校生に地元企業を知ってもらおうインターンシップ授業をしっかりと行うことが、Uターン率を高めるだろう。

そして地方はこれまで、高校生の「この地元には働きたい職場がない」に対策を打てず甘受してきたところが多かったのではないか。もうこれはやめにして、「新しい産業」づくりに挑戦しなければ先がないのではないか。「新しい産業」とは、モノに繋がるインターネット・IoT (Internet of Things) を活用して、人々の生活を支える医療福祉、環境、交通などの分野、これまで税金を投入し社会コストと考えられていた分野、この分野に情報化投資を促し企業や産業を興すことである。これを「社会システム産業」という。折しもこのコロナで、会社のテレワーク、役所や学校、

病院などのオンライン化が不可欠なものになった。これを社会のあらゆる分野に広げて「社会システム産業」をつくることである（プロフィール内拙著）。

コロナは、地方にこの社会システム産業をつくれ、という大きな示唆を与えてくれた。その担い手として、都会で経験を積んだ「Uターン者」と「副業者」に期待する。とくに「副業者」の場合は、「二地域居住者」となる。これまでの移住政策から二地域居住政策への転換である。そのため、二地域居住地域での「第2住民票の発行」を行い、これをもとに「交通費の割引」と「新しい住民税の創設」を行う。交通費割引は、二地域居住の最大の隘路を突破するため、各段に増える地方交通量に対し割引と減税をセットにして民間の交通事業者の協力のもと進める。新しい住民税創設は、オンライン電気メータで二地域居住の期間を確定し、大都市本拠地との間で住民税の按分を行うことで成り立つ。これまで地方は、税の原則からはずれた「ふるさと納税」で踊り、一方でUターンは推計に頼り、二地域居住者の把握などはまったくできなかった。地方創生はそろそろ“確かなもの”に依拠し、結果が把握できるものとして行う必要がある。地方創生第2ステージである。心してかかってほしい。

3 [税・2021年8月号]

6. 解説：地球の温暖化と寒冷化

地球温暖化/気候変動の影響が具体的な脅威事象として顕在化し、グローバル・リスクとして認識されてきている。「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第6次評価報告書第I作業部会報告書（自然科学的根拠）」が2021年8月9日（月）17時（日本時間）に公表された。その「政策決定者向け要約（SPM）の概要」において、下記のように記されている。

A. 気候の現状

A.1 人間の影響が大气、海洋及び陸域を温暖化させてきたことには疑う余地がない。大气、海洋、雪氷圏及び生物圏において、広範囲かつ急速な変化が現れている。

A.2 気候システム全般にわたる最近の変化の規模と、気候システムの側面の現在の状態は、何世紀も何千年もの間、前例のなかったものである。

B. 将来ありうる気候

B.1 世界平均気温は、本報告書で考慮した全ての排出シナリオにおいて、少なくとも今世紀半ばまでは上昇を続ける。向こう数十年の間に二酸化炭素及びその他の温室効果ガスの排出が大幅に減少しない限り、21世紀中に、地球温暖化は1.5℃及び2℃を超える。

出典：気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第6次評価報告書第I作業部会報告書（自然科学的根拠）の公表について 環境省 令和3年8月9日 <http://www.env.go.jp/press/109850.html>

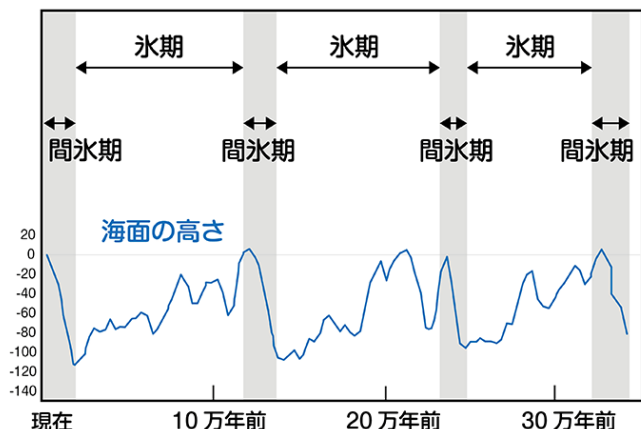
関連：温暖化は人間が原因＝IPCC報告「人類への赤信号」と国連事務総長 2021年8月9日 BBC 環境問題担当編集委員 BBC NEWS <https://www.bbc.com/japanese/58142213>

IPCCの報告は、海面水位が今世紀末までに2m上昇する可能性も「排除できない」としているが、これは約6000年前に「縄文海進」で経験している。「縄文前期6000年前の平均気温は現在より2℃高かった。縄文前期、海面が約5メートル上昇していたことは地質学的に実証されている。」貝塚が現在の内陸部奥深く見られるのはその証左である。

出典：地球温暖化「縄文海進地図」は「未来予想図」か 橋本淳司水ジャーナリスト。アクアスフィア・水教育研究所代表 2018/10/24(水) 12:06 YAHOO! JAPAN ニュース <https://news.yahoo.co.jp/byline/hashimotojunji/20181024-00101608>

更に、地球歴史的な時間軸でみれば、氷河期（寒冷化）と間氷期（温暖化）を約10万年サイクルで繰り返している。それに応じて、海面の高さも当然変動する。最近の温暖化は、「温室効果ガス」の影響もあり、20世紀後半からの気温上昇が地球歴史上にないスピードで上昇しているという特徴を有する。

出典：海と地球を学んじょうコラム <https://www.jamstec.go.jp/sp2/column/03/>



気候変動はその時々々の生態系、ひいては人類に影響を及ぼす。長期的視点が欠かせない。

7. Blog 仕組みの群像：長年続いているスポーツイベント再考

コロナ禍、そして気候変動(大雨/長雨)が、長年続いているスポーツイベントのあり方に見直しの機運を惹起している。オリンピック、甲子園大会(高校野球)、国体等、いつの間にか、当初の目的が変質し、商業化し、時代環境も変化する中、開催意義が問われているのではなかろうかという思いで、ブログにしたためた。

▼Blog 仕組みの群像：長年続いているスポーツイベント再考

<https://shikumi-gunzo.hatenablog.com/>

8. 「Japa 新型コロナウイルス感染症特設コーナー」からの pickup 情報

<https://www.japa.fellowlink.jp/blank-25>

▼リスクコミュニケーションで皆が望む社会をめざす 対談・座談会 武藤 香織, 田中 幹人, 奈良 由美子 2021.04.19 週刊医学界新聞(通常号):第3417号より

https://www.igaku-shoin.co.jp/paper/archive/y2021/3417_01#ref

この記事で紹介されている10年前の提言が下記。実施されていればと悔やまれる

▼新型インフルエンザ(A/H1N1)対策総括会議 報告書 平成22年6月10日

<https://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/kekkaku-kansenshou04/dl/infu100610-00.pdf>

▼検証された日本のコロナ対策の「無理ゲー」っぷり 2021.8.11 河合 薫(健康社会学者 Ph.D.) 日経ビジネス <https://bit.ly/3zbU904>

9. 読者の声

[読者の声1] いつもありがとうございます。

今回(8月1日号)は、とくに篠原さんがまとめた田中先生の記事、興味深く拝読しました。

「都市計画はフランスに、農村計画はドイツに学べ」と言われていますが、まさにそのとおりで、「景観」は大事な財産です。

残念ながら、日本がそのような考えに至るには長い道のりかと思えます。(W.Y.)

[読者の声1] 昭和は遠くなりにはけり 懐かしい昭和のくらし 序

私の生まれは昭和10年早生まれだから、学齢からいえば昭和一桁である。2歳の記憶が少しある。85年ほど前のことになる。生まれは東京・赤羽。東北線と山の手池袋線があって交通の要として発展しつつあった。

あの頃、建物はほとんど大正時代のもので、地方へ行くと明治のものが圧倒的に多かった。従って赤羽あたりは大正の雰囲気濃厚であった。ほとんどが木造平屋で少しの庭があった。大正の関東大震災のあとに文化住宅と呼ばれた家屋がぽつぽつ見え始めていた。門を入ると家屋の玄関脇に洋間がはみ出すようになって、この洋風は外から一見して分かるのだ。それは庶民階級の上の部を示していた。当時は平等といいながらも、上流、中流、下流の色分けがはっきり見えていた。

一方、震災の応急復興の家が安普請で建てられ、こちらは4軒長屋の2階建てになっていた。同潤会住宅と呼んでいた。アパートもあって、有名になったのは原宿にあった同潤会アパート

だ。25年ほど前に取り壊され、今の姿になった。

実は私が生まれたのは、この同潤会4軒長屋二階建てだった。赤羽駅の山側、小高い丘の上の稲付町（現赤羽西）だった。2年ほどで駅の反対側の志茂町へ移り、また2年ほどして赤羽町へ移った。5歳になった時だ。赤羽駅を挟んで3か所に移り住んだのだ。

駅の本屋口には駅前広場はあったものの、これといって目立った建物はなく、6歳になった時、いまでいうスーパーマーケットが出現した。

2階建てでショッピング・センターで、駅前の顔として、賑わいを見せ始めた。といったわけで、要は父の給料高によって家賃の安いところから段階を踏んで高いところ、便利なところへと移って行ったのだ。

この赤羽で昭和16年、小学校は国民学校になって入学し、大東亜戦争が始まった。

昭和は、この大戦を頂点に、戦前から戦後へと色分けされて、歴史上かつてないほどの「激動の昭和」となったのである。

懐かしき昭和の暮らしというには、あまりにも激動過ぎるのであるが、過ぎ去った思い出は、やはり懐かしさの感情がこみ上げてくる。

その懐かしさを表に立てて描いていくことにした。（作詞・作曲家 高橋育郎）

10. Japa 及び連携団体からのご案内

▼Japaの会員募集 お問合わせ先：Japa事務局 info@japa.fellowlink.co.jp

Japaは、会員〔正会員、一般会員〕、連携団体を随時募集しています。

※年会費 正会員：1万円 一般会員：3千円

入会金無料のいま、ぜひ、入会のご検討を賜れば幸甚に存じます。

11. つぶやき（編集後記に代えて）

アフガニスタンからアメリカ軍が撤収を開始し、あっというまにタリバンがほぼ全域を制圧した。空港から飛び立つ飛行機にすがりつく人々の映像を見て、ベトナム戦争の米軍撤退時（サイゴン陥落）を想起した人が多いのではなかろうか。アフガニスタンが今後、どうなるかはわからない。わが国も、邦人救出のために自衛隊の輸送機c130が、8/23 18:25頃、入間基地(300ha)を出発した。わが家の近くにある所沢航空記念公園(50ha)でjogging中の上空を飛んで行ったのか。広大な米軍所沢通信基地(97ha)もある。世界は遠くて近い、・・・。

▼アフガニスタン 国外脱出求めて空港に殺到 死者も(2021年8月17日)

<https://www.youtube.com/watch?v=xdKZgAgjGZw>

▼フォト特集 C-2輸送機、アフガンへ 入間基地離陸 2021/8/23 19:36

<https://www.sankei.com/article/20210823-KPWBIDPHZZMADB6J7N7T4RMUCA/>

編集発行人：Japa 日本専門家活動協会 代表理事 芝原靖典

問合せ・連絡先：info@japa.fellowlink.co.jp

発行元：Japa 日本専門家活動協会 <http://www.japa.fellowlink.jp/>

Copyright © 2021 Japa 日本専門家活動協会