

第 130 回 Brown Bag Lunch 報告書

テーマ：地域の知恵・経験を途上国に一国民参加の協力を目指して一
講師：鹿野和子氏／国際協力銀行技術顧問
コメンテーター：河野善彦氏／笹川平和財団参与・国際協力機構国際協力客員専門員
日時：2005 年 4 月 27 日（水） 12:30-14:00

I. 鹿野和子氏の講話

今日は、国民参加の開発協力ということで、何故、地域の知恵・経験なのか、そして具体的な知恵・経験はどのようなものが考えられるかについて、お話しさせていただきます。

始める前に、尼崎の事故もありますが、私達がいま一番心を痛めていることの一つに中国における反日運動の問題があると思います。これに関して、昨年私達が中国の甘粛省を訪れた時のお話をしたいと思います。中国の北部の甘粛省で（シルクロードのある所ですが）、国際協力銀行は 200 億円規模の地方道路整備を支援しています。そこは沿岸地域と違って貧しい地域も多い所です。その為道路に加えて、その地域の人々の生活レベルを上げる、農村女性をエンパワーするという目的で、「道の駅」を作ることになりました。秋田県は 20 年にわたって甘粛省と友好都市関係にあり、県・省民間の交流も色々行われております。又、秋田県は農業県であり道の駅も 25 駅と多く、力を入れているので、秋田県の協力を得ることになりました。昨年 8 月秋田県の「道の駅」関係者と私達が甘粛省を訪ね、首都蘭州の郊外の道の駅の候補地で、セミナー形式で農村の方との会合を持ちました。会合の最後に、リーダーの方が 2 つのことを発言しました。1 つは、外国人とこのように膝を交えて話をするのは初めてであり、とても光栄でしたということ、もう 1 つは、日本側の人達が「道の駅」のノウハウを余すところなく自分達と分かち合ってくれて大変有難い、感謝しますということでした。丁度、重慶でサッカーの試合があり、騒ぎになった時でした。こうした相手の立場に立って考える地道な活動、そして相手側にも日本の考え方を知ってもらうことがとても大事なことだと改めて思いました。

最初に途上国のニーズについて考えて見ます。配布した報告書『地域おこしの経験を世界へ』の 93 ページにも載っているように、開発問題は複雑で色々な考え方があります。途上国のニーズを考える為に、あえて単純化して、3 つの分野に分けてみました。まず人々が生きていく為に必要なもの、健康、食物、安全な水、基本的な保健医療、基礎教育、そうしたものが考えられます。いわゆる BHN (Basic Human Needs) ですが、それが満たされた後は、例えば両親は子供をより上の学校へ行かせたい、より質のよい食事を与えたい、その為に所得を上げたいということになります。その次は、こうした 2 つの分野以外のもの、例えば、環境保全、地方分権、ジェンダー、防災などが考えられます。ジェンダーの問題は、第 1、第 2 の分野でも考えなければならない横断的なものです。そして、図の右

側にありますが、こうした開発のプログラムの目的は何かということですが、多くの場合、BHN が満たされ、格差の少ない、持続可能な社会を目指していると言えると思います。

次に、何故地域の知恵・経験なのかということですが、多くの行政サービス、特に BHN を満たすサービスは地方自治体の手によって提供される場合が多いと思います。行政サービスを誰が提供するか、のリストを添付しておきました。簡単に説明しますと、国は、外交、防衛、司法等、それに大学、年金等社会保険、貨幣の発行、関税、通商などを行います。地方自治体、特に市町村は、生活に直接関わるサービスの多くを提供しています。例えば、戸籍、上下水道、保健所、健康保険、高齢者保健福祉、介護保険、児童福祉、生活保護、ごみ・し尿処理、消防、小・中学校、職業訓練等です。人々に一番近い所の行政が大変重要な役割を担っているということです。特に、BHN を満たすサービスのほとんどは市町村により提供されており、そこにノウハウがあるわけです。

具体的にはどういうことかと言いますと、たくさんありますので、いくつか特徴的なものをピックアップしてお話しします。最初に、何と言っても健康に生きることが大事ですから、健康を守るための保健医療サービスの提供が重要です。途上国は農村が多いので農村を中心にお話しします。日本の農村医療を代表する例として、長野県の佐久病院を取り上げます。そのノウハウの一部は、既に JICA の農協プロジェクトを通じてフィリピンの 2 つの州で試みられております。私はタイにも駐在しましたが、タイは比較的状況が良い方で、地方の保健医療サービス網はかなり整備されています。それでも医者的大部分はバンコクに住んでいます。医者はどうしても都会に集まります。そして農村では医者が不足している場合が多く、受けられるサービスの質に大きな格差がある場合が多いのです。そして医者と農村の人々との間の距離も遠い場合が多いのです。佐久病院は、小さな規模で始めた 50 年以上前から、一貫して変わらず農民のための保健医療を目的に掲げています。佐久病院の壁に、自分達は誰の為に医療行為をしているのか、農民の為にしているということを書いた額が掲げられています。そして医療従事者と農村の人々の距離を近いものにする為に様々な工夫がなされています。

例えば、保健婦の研修カリキュラムに農作業を取り入れています。農作業を実際に体験すると、どんな場合にどこが痛くなるのかといったことが分かるので、患者の状態の把握が良く出来るし、患者との距離も縮まります。

それから、興味深いのですが、病院祭（配布資料 4p.上段参照）が行われています。1 年を 24 節気に分けた時に、5 月の後半を「小満」と呼びますが、これは陽気が満ちてきて、人々が満ち足りてくることを意味します。その「小満」に合わせて病院祭を行っています。こうした病院祭を通じて、住民と病院の距離が縮まります。例えば、病院祭では、地域の女性達が自分達の作った野菜などを入口近くで販売し、又お昼には近くの川で取れたイワナ等を焼いたりして、昼食を提供しています。病院祭では、健康に関する様々な活動が行われています。例えば保健婦さんによる血圧測定や、健康アドバイスが行われています。病院関係者や住民によるコーラスも披露されます。院長講話や、消防の人による緊急時の

対策の話などもあります。又病院前の広場では、ダンスを踊るグループもあります。壁には、エイズや老人介護、地元の食材を使った栄養のバランスの良い献立などの健康に関する手作りの情報が提供されています。地域の身体障害者グループの人達が作ったパンや手芸品などを販売しているコーナーもあります。

この写真は（配布資料 4p.下段参照）は、佐久病院のノウハウを JICA の農協プロジェクトを通じてフィリピンで実施しているところです。ベンゲット州はマニラの北方に位置し、マウンテン州は更にその北にあります。佐久病院は日本で初めてのことですが、隣村である八千穂村で村長の要請を受けて、全村民の健康診断を実施しました。そうした経験に基づいて、この 2 州でも農協、住民代表、医者、保健所のスタッフ達が一緒になって村民の検診を行っています。今年で 3 年目ですが検診を受ける人は年々増加しており、好評とのこと。費用として最低限のお金を徴収しており、それを次年度の費用に回しています。写真にあるように、女性達が家庭菜園プロジェクトで栽培した野菜を検診日に販売しており、所得を得ています。

次は、学校給食を取り上げます。学校給食の発祥の地は、山形県の鶴岡市と言われています。明治 22 年に大徳寺境内にある忠愛小学校で仏教者グループが集まって、生活が苦しい家庭の子供に食事を提供したのが始まりと言われています。その後、本格的に学校給食が導入されたのは、第二次世界大戦後、ララ物資などの支援を受けて始まった給食です。私は、学校給食を見ると、日本の社会の優れたところと一寸足りないところが良く分かります。戦後すぐの時代は食糧が不足していたので、給食の目的は全国の子供達に栄養のバランスの取れた同じような食事を提供することでした。これには、日本は成功したわけですが。どのようにして成功したのか知りたいというアジアやアフリカの国は多いと思います。その後時が経ち、食料不足の問題が解決されて、今度は自分達の地域でとれるおいしいお米を子供達に食べさせたいと考えるようになった訳です。地産地消の考えでもあります。良い例が福島県の熱塩加納村の小学校です。熱塩加納村は、会津若松市の北方にあり、「さゆり米」の産地です。そのお米を子供達に食べさせたいと考えた訳です。しかし、文部省はそれを認めず、標準米を東京から送る従来の方法でなければ補助金を出せないという見解でした。（当時、1食約 4 円、年間で 4,000 円ほどの補助が米食に出ていました）。その理由は、食物が不足していた時代には適切だったもので、全国の子供達が、なるべく平等に同じようなものを食べ、栄養が満たされるのが良いと考えた訳です。熱塩加納村の人はそれでもぜひ自分達の地域で取れるお米を子供達に食べさせたいと考え、農協、PTA、村役場がお米への補助金の費用を 3 分の 1 ずつ支払うことにしました。それが大変好評で、その後お米だけでなく、出来れば野菜も地元で出来たものをとということになりました。女性農業者のグループが、あらかじめ学校の調理師と相談して年間計画を立て、食材を供給しています。地域の文化や伝統も大切にしたいとの趣旨で、ひな祭り、七夕、秋のお月見や収穫祭などには、その行事に因んだ献立を作っています。私達が訪問した時は、教室の前に当日の献立の見本が説明つきで展示されていました。給食時には校内放送で、「今日の

お米は田中のおじいちゃんが作ったものです・・・」などとアナウンスされます。帰路に田中のおじいちゃんを見つけると、「今日のお米はてとてもおいしかった！」と感想を伝え、田中のおじいちゃんはそのを聞いて大変嬉しいわけです。

途上国の場合も、学校給食には様々なプラスの面が考えられます。途上国には様々な理由で不登校の子供がおり、特に女兒に多いと言われています。1日1食でも、栄養のバランスの良い食事が食べられるということは、登校を促す強いインセンティブになることが知られています。特に女兒の場合、ある期間休まず登校すると、お米や小麦、食用油などを支給する国もあります。勿論、地域のニーズによりますが、農村女性グループに食材を提供してもらうのは、販路の問題の解決にもつながり、女性達の所得になります。又、女性グループは（母親達のグループの場合が多いと思われませんが）、食材の提供だけでなく、訓練を受けて、給食を作る人になれば、そこに雇用が生まれ、女性達の能力も向上します。

給食の日は毎日が難しければ、最初は週に2-3日から始めたらいと思います。それぞれの地域の事情にあった方法で実施するのが良いと思います。

次は、母子保健手帳です。日本はスウェーデンと並んで、乳幼児死亡率が世界で一番低い国です。1,000人の赤ちゃんが生まれて、1歳の誕生日を迎えるまでに死亡するのは3人ほどです。私が勤務していた国連人口基金は、母子手帳の有用性を考え、家族計画国際協力財団（JOICEF）に母子保健手帳を翻訳する資金の一部を提供していました。インドネシア語、タイ語、タガログ語、中国語、ハンダ語などの母子手帳が生まれて、赤ちゃんの健康保持に役立っています。

次は2番目の分野で所得を上げる、生活水準の向上です。これには、「一村一品運動」などがありますが、これについては以前に他の方がお話しになったとのことですので、ここでは、「道の駅」との関連についてだけお話しします。タイでは現在のタクシン首相が4年前の選挙の公約に一村一品を取り上げ、当選後、実行に移しました。首相はその前に大分県を訪問されております。又2002年9月には、タイの75県の県知事が全員大分を訪問しました。私の考えでは、「一村一品」と「道の駅」は同じコインの裏表だと思います。道の駅は狭義では、「一村一品」に販路を提供すると考えても良いと思います。販路の確保はどの国においても大変難しく、タイの「道の駅」担当者から、道の駅を一村一品のアウトレットと呼んでもいいか、との質問を受けましたが、「もちろんです」と答えました。道の駅の機能は販路だけではありませんが、「一村一品」の販路として考えるのも1つの考えだと思いました。

次に、この図（配布資料6p.下段参照）は「道の駅」登録箇所の推移ですが、1993年に103駅で始まった道の駅は、2004年8月には785駅に増えました。「道の駅」の機能について簡単にお話ししますと、「道の駅」の設置は当時の建設省のアイディアで、休憩（24時間オープン）の清潔なトイレや駐車場、公園等の休む所など）、情報発信（道路の情報、地域の特産物、観光地などに関する情報など）、そして地域の連携（「道の駅」間の協力、都会と農村の交流など）の3つの機能を持っています。私は数多くの「道の駅」を訪ねており

ますが、そこでわかったことは、「道の駅」にはこの3つの機能に加えて、農村女性にエンパワーメントの機会を与えるということでした。具体的には後段でお話します。

それでは何故このように「道の駅」が増えたのでしょうか？ それには色々な背景が考えられますが、一つの重要な理由として、農村女性起業活動が増加していることが上げられます。農村女性の起業活動は道の駅の中核的な活動と考えられます。そして恐らくは、現在の道の駅の975駅の全てに、女性起業活動があると考えられます。

97年から農林省により実施されている調査によりますと、(配布資料 8p.上段参照)、農村女性による起業数は年々増加しており、2005年1月現在で、8,600件以上あります。日本の農業人口は男女共に労働力の5%以下であり、人数的には必ずしも多くはないのですが、農村女性の多くがこうした起業活動に従事していることが分かります。グラフの上部はグループ経営による起業数を表し、1グループは平均10人位です。グループでやればその分エンパワーもしやすくなります。一方、下部のピンクの部分は個人でやっている人の数ですが、これも大分増えており、2,500人になっています。農村で女性が1人で業を起こすことは大変なことですから、日本の農村女性も徐々にエンパワーされていることがわかります。

それでは何故、農村女性起業がこのように増加したのでしょうか、いくつか理由がありますが、大きな理由の一つとしては、日本人のお米の消費量の変化があります。1960年代始めには一人当たり年間115キロのお米を食べていましたが、現在では60キロ位とおよそ半分しか食べなくなりました。かつて2俵食べていたところが今では1俵しか食べていないのです。その様な訳で、1970年代初めに減反政策が始まり、4割ほど減反されましたが、それでもお米が余る状況です。この背景には、グローバリゼーションの影響で主食にスパゲッティやうどん等お米意外のものを食べるようになったこと、また、副食を多く食べるようになったことがあげられます。お米の代わりに何を作ろうか、ということになり、多くの農家では野菜や大豆を作りました。そこで野菜が過剰になり、漬物や味噌を作るようになった訳です。

又、戦後すぐに生活改善運動が始まり、ピーク時には約15,000のグループ、30万人以上の人達が生活改善グループに所属し、ハエや蚊をなくそう、かまどの改良、限られた予算で子どもに栄養バランスのよいものを食べさせようなどと考え、活動していました。時がたつと、そうした課題は解決しました。そこでその後の活動をどうするかということになり、多くの生活改善グループは起業活動を行うようになりました。これも農村女性起業グループが増えた理由です。

農村女性起業の機能について、3つの面から考えてみます。まず経済面において、女性の所得増加と地域経済の活性化をもたらし、また、生活面では所得の増加が生活の質の向上をもたらします。又、起業活動をすることによって女性は様々な面でエンパワーされます。様々な能力が向上します。地域ではどうかと言いますと、矢張り、継続して活動することにより、人々の認識も変化してきます。起業活動を通じて様々な変化が女性自身にも、そ

して家族にも起こってきます。

最初はなかなか夫の理解が得られない場合が多く、夫は、「女に何ができるか」などと言うことが多いのです。しかし、実際に始めてみると、「道の駅」における経験を通じて、女性たちが活発になり楽しそうにしている、客も増えた、テレビや新聞の取材が来て知名度が上がったということで、男の人にも分かるようになり、だんだん協力するようになります。こうして地域社会の活性化につながります。こうした例はたくさんあります。

農村女性と「道の駅」の設置には、2つの方向があります。1つは、たくさん女性の起業グループがあり、販路が必要なので、「道の駅」を作りましょうという場合、もう1つは、「道の駅」ができて販路が生まれたので、新たに女性起業グループを結成しようという場合です。いずれの場合も、「道の駅」は農村女性起業活動に大きな影響を与えています。

「道の駅」の特徴をまとめますと、まず、場所が便利な所にありますから集客力があります。典型的なのは、静岡県道の駅「富士川楽座」ですが、開業3年半目で1,000万人を突破しました。次に、「道の駅」は内発的発展という面が強いのですが、地域の自然資源や人的資源を活用することが多くなっています。例えば日本人は蛍が大好きですから、静岡県の道の駅「くまの里」や山梨県「下部」等では、蛍祭などを催して、客を集めています。山口県豊田町の「蛍街道西の市」、宮崎県の「北川」なども蛍が魅力になっています。その他に夕日があります。愛媛県の「双海」では、夕日を活用しています。マニラ、ラオス、メコン川などでは夕日美しいので、同じような考え方が出来るかもしれません。

岐阜県の道の駅「清見」では、ラベンダーを活用しています。北海道の「北竜」ではひまわりが大きな魅力です。他の場所でも花を活用している所はたくさんあります。千葉県道の駅「富浦」はビオトープを作って環境教育を行っています。兵庫県道の駅「あさご」は交通安全啓蒙を熱心に行っています。春と秋の交通安全週間に合わせて、女性グループの人たちが交通安全という黄色いたすきをかけて、町の花である笹ゆりに「祈 交通安全」のメッセージを添えた造花を作ってドライバーに渡し、交通安全を呼びかけています。ドライバーはそこで「道の駅」でお茶を飲み休憩するので、その後事故はほとんどなくなったということです。かつて、JBICは、ベトナムの道路プロジェクトで、交通安全研修を実施したことがあります、それ以後、事故が少なくなったということがありました。中国やタイでは交通事故による死亡者数が多いので、「道の駅」でも交通安全啓蒙を行うと良いと思います。

山梨県「道志」は横浜に水を供給している村で、とても美しい地域ですが、この「道の駅」は観光の拠点となっています。そこに行けば、観光地について案内人が教えてくれたり、パンフレットが置いてあったりします。愛媛県の山村、肘川村にある「道の駅・肱川」は地域の中核となっています。スーパーや床屋、美容院など村の商業施設が全て「道の駅」の隣に集められています。「道の駅」に行けば、全てのお店がそろっていて便利です。

千葉県の「富浦」では、矢張り「道の駅」が町の中核になっています。富浦町の人口は5,500人ですが、高齢化が進み若い人が少なくなり、活気が薄れてしまったので、地域を活

性化しようという目的で「道の駅」を設置しました。現在、「道の駅」で働く人は 55 人、人口の 1%です。ほとんどが女性です。年商は 7 億円、内、地域の直接効果は約 4 億円で、町内の約 30%の世帯と取引しています。観光客の誘致にも力を入れており、年に約 60~70 万人の観光客が訪れています。飲食店など、町内の民間施設への客の斡旋は年に約 10 万人に上ります。

具体的に農村女性がどういう形でエンパワーされるかについて、3つの面からお話しをしたいと思います。第1に、農村においては雇用の機会があまりありませんので、「道の駅」が出来ると雇用が生まれ、所得が生まれるということがあります。これ（配布資料 14p.上段参照）は山口県の「道の駅」の例ですが、全体で 80%ぐらいの被雇用者が女性です。他にも愛媛県、岐阜県、新潟県で調査をしましたが、同じように 70~80%の被雇用者が女性です。農村レストランとか、販売とか女性の能力を発揮出来る仕事が多いためだと思われるます。

第2に、全国 785 駅のうちの約 20 駅では、女性が駅長をしており、少しずつ増えていきます。農村で女性がリーダーの地位につくことはなかなか難しいことですので、これは素晴らしいことだと思います。女性がエンパワーされる仕事でもあるので、女性の駅長が増えてほしいと思います。

これ（配布資料 14p.下段参照）は奈良県の道の駅「当麻」の庄田三代子駅長が、インドのベラナシにおけるセミナーで事例報告をしているところです。ベラナシのあるウッタール・プラデーシュ（UP）州はインド北部にあり、人口は日本よりも多く 2 億人です。UP 州にはお釈迦様ゆかりの仏跡がたくさんあり、インド政府は仏跡を巡る観光基盤整備を JBIC に依頼してきました。その時に、農村女性のエンパワーメントや、「道の駅」を活用した観光振興による地域活性化も考え、現地で 2 度セミナーを行いました。奈良は仏教が最初に伝来した地であり、インドとは縁が深い県です。そして農業県でもあり、道の駅にも力をいれており、協力を依頼しました。庄田駅長には道の駅を立ち上げた経験を発表していただきました、これから道の駅を設置しようとする地域の方々と経験を分かち合ってもらいました。

第3は道の駅の直売所への出荷者に女性が多いということです。夫と共同の名前になっている場合が多く、女性の出荷者が何%かを把握するのは困難ですが、多くの「道の駅」で女性の出荷者が多くなっていると考えられます。愛媛県「内子」では、「農産物直売所」の会員の 63%が女性です。ここの直売所は、年間 40 万人以上に利用されています。

以上の農村女性は少なくとも 3つの分野で、「道の駅」によってエンパワーされる機会が与えられていることがわかります。その他にも、埼玉県「妻沼」では、「道の駅」のテーマ自体が「女性と農業」になっています。岐阜県の山川町の道の駅の名前は、「おばあちゃんの市」です。

次は 3 番目の分野の関係です。最初に環境保全、循環型社会の形成の問題です。ここでは、3つの事例を考えます。最初は、「水俣」です。水俣は、今生まれ変わっており、世界

の環境学習の教室になろうと、前市長の時代から努力を続けています。女性グループはゴミの 23 分別、食品のトレイ廃止運動などを活発に行っています。JICA はすでに「水俣」で研修を行っています。

これ（配布資料 16p.上段参照）は長井市「レインボープラン」です。台所の生ゴミを堆肥化する運動では日本を代表する事例で、「朝日環境賞を受賞しています。地域の多くのグループの人々が（女性のグループも多いのですが）、何度も集まって意見を交換し、納得して運動に参加しています。その為に生ゴミの分別が徹底しており、異物がほとんど入っておらず、その結果、出来た堆肥の質が大変良いのです。その為に、農協を通じての販売は 100%売れるという形で循環しています。ゴミの回収は、週 2 回、朝 6~8 時までの時間に回収されます。容器は下部にすのこが敷いてあり、水氣を取るようになっているバケツで集めています。分別をするようになってから、ごみが出る量が減少し、ゴミの収集費用も年間 2 千万円位少なくなりました。出来た堆肥で作った野菜をレインボー野菜として認証し、学校給食に提供し、児童はそれを通じて循環型社会について学んでいます。長井から学んで、タイ東北部のカラシーン県でも、類似の活動が始まっています。

環境の三番目は、琵琶湖の赤潮対策から始まった「菜の花プロジェクト」です（配布資料 16p.下段参照）。最初は琵琶湖を汚さないようにとの考えで、廃食油から石鹸を作るなどしておりました。現在は廃油の活用とともに、菜の花を植え、そこから菜種油を搾油して、BDF（Bio Diesel Fuel）を製造し、町の公用車や農業用トラクターや漁船にもこの BDF を使っています。「菜の花プロジェクト」は日本で現在 26 箇所で行われています。4 月には淡路で「菜の花サミット」が開催されました。

次は自然エネルギーですが、全国各地で試みられていますが、様々な自然エネルギーを使っている点では、岩手県葛巻町が良い事例です。風力、太陽熱、バイオマス等によるエネルギー発電を行っています。以前は貧しかった過疎の地ですが、今では牛を中心に畜産を行い、ミルクやワインで状況が好転しています。道の駅もあります。現在、自然エネルギーで町の需要の 78%がまかなわれており、近い将来は 100%にするのが目標です。

防災について、島原で普賢岳が噴火した 91 年に、フィリピンのピナツボでも大きな噴火がありました。島原の「道の駅」では、火山灰で埋まった家屋を公園に保存し、火山学習館にして、啓蒙に努めています。ピナツボのふもと、アンヘルズ市でも、出来れば、島原のような火山学習館をぜひ創りたいという希望があります。

これ（配布資料 18p.下段参照）はこの前の新潟中越地震ですが、「道の駅」が被災者の避難場所として使われました。他にも被災地の情報を出したり、給水車の基地となったり、災害救済品を配る場所となったりしました。駐車場には仮設住宅が建設された駅もあります。ボランティアの人が来た時に泊まる場所がないので、泊まる施設がある「道の駅」を使う場合もありました。温泉がある駅の場合、体育館などに避難している人に、温泉に入ってもらうところもありました。「道の駅」は災害時にもっと活用できる可能性があると思います。

JBIC の国民参加援助促進事業で、岐阜県の協力を得ているタイ北部ランパーンの「道の駅」を訪ねました。兵庫県「朝来」の女性駅長と千葉県「富浦」の駅長にも現地に行ってもらいました。JBIC はタイの 20 ヶ村で産業村開発事業を支援していますが、産業村が「道の駅」に類似していることが分かり、その「経営強化」セミナーで、タイ政府の要請により「富浦」の駅長と、女性の活動が活発な例として「内子町」の出荷者組合長の女性、食品加工グループのリーダーにタイでのセミナーで事例報告をしてもらいました。「内子町」の出荷組合長は、最近総務省の観光カリスマに選ばれ、又、本も出されました。

これ（配布資料 21p.上段参照）は、タイ南部のナコンシータマラート県のキリボン村（産業村）の自然の染物などの製品を、千葉県道の駅「富浦」に展示している場面です。吹き抜けの集会場に下がる大きなタペストリーが、古くなったとのことで、新しいタペストリーをキリボン村に注文したいとのことで、村から女性が 2 人見えて商談が始まったところ

です。

以上、地域のいろいろな、途上国と分かち合えるような開発の経験についてお話ししました。日本の地域の経験はこれまで余り知られていませんでした。それが、最近多くの途上国で都市と農村の格差が広がっているのは大きな問題との認識がもたれるようになり、「一村一品運動」や「道の駅」など日本の地域開発の経験に関心が高まっています。こうした経験の分かち合いを通じて、日本の地域も新しい視野をもつようになり、地域が活性化していきます。私は名古屋大学の大学院でこうした日本の地方の開発の経験の活用について講義しておりますが、日本人学生、留学生双方から高い関心を示しております。格差の少ない社会を作った日本の地方の経験に学ぶことが多いと思います。

II. 河野善彦氏のコメント

大変豊富な事例をお話しいただきました。ご紹介いただきましたように、私は現在笹川平和財団と JICA の専門員をやらせてもらっていますので、今もこうした分野に関心を持って活動しています。JBIC にいました時に、最初に円借款に「道の駅」の要素を組み込む過程で、さまざまな立場で関わりを持ちました。

コメントを申し上げる前に一点指摘しておきたいことがあります。鹿野さんから、共有できるいろいろな有効な知見があるという話がありました。その点には異論はありませんが、内容的には 2 つの要素から成っていると思います。1 つは、特定の分野の技術や知識です。「道の駅」で言えば、どんな建物を作り、どんな機能を持つかということ、運営の段階でも、品物の陳列、会計処理に係ることです。もう 1 つは、住民参加のアプローチそのものです。つまり、どうするとうまく参加が得られ、うまく運営できるかというノウハウだと思います。2 つは分かれがたく、絡みあっていますが、実は 2 つ違う要素が入っているということをまず申し上げておきたいと思います。

コメントは 3 つあります。第一点目に、ここで言われているような地域活動の知見が、途上国における開発ニーズのある部分に丁度フィットする要素を持っているのは事実だと

思います。「道の駅」、村おこし等の実践が、ワークショップ研修などに参加することによって、効果的な経験共有が成り立つということは、私もいくつかのワークショップ等に参加して実感しました。どのような状況のもとで、どのようなアプローチをした時に有効なのかを整理して、システムティックに推進しなければいけないと思います。このシステム化の重要性が第一点です。

第二点目は、今日のお話では、このような知見を誰が持っているのか、どうやったら伝えられるのかというところがやや曖昧かと思いましたが、これは一般には自治体や行政サービスだと認識されているかと思います。しかしながら、私は、むしろ地域活動がうまくいくためには、行政だけではなく、各地域において広範な地域住民の主体的な参加が必要だと考えます。それを一体どうやって実現させるかが問題であり、一言で言えばマルチアクターであると思います。その結果、地域活動の知見を途上国と共有する時には、伝える方法もやはりマルチアクターのアプローチがいるのではないかと思います。

第三点目に、地域の知見を開発協力につなげるという地域間交流は、一体どういうトレンドの中にあるのでしょうか。例えば海外ではどうでしょうか。そう思って見ると、例えばヨーロッパでは早くは 80 年代くらいから 2 つの違った流れがありました。1 つは、CDI (Community Based Development Initiative) です。これはオランダやドイツなどで盛んな活動で、究極的に目指しているものは、Alternative な開発戦略のようなものではないかと思います。2 つ目は、分権的国際協力ともいえるべきもので、フランスで早くに始まり、オランダ、ドイツ、イギリスでも見られます。基本はヨーロッパ周辺において、EU の結成と拡大に伴い、その影響力を及ぼす範囲を拡大する方向性を持ったものだと思います。北米ではカナダ、米国が別の流れにおいてこういうものを持っています。さらに、いわゆる援助国と言うのか分かりませんが、東アジアで見ると、韓国及び中国でも似たような流れがあります。日本では、開発援助として、ODA 大綱を始め、外務省のポリシー、JICA、JBIC のオペレーションの中に入っています。他に、いわゆる自治省、自治体の国際交流の流れもあります。国際交流基金等の多文化共生、異文化理解の流れもあるかと思います。それから最後の要素として、NGO や CBO が主導するグラスルーツの運動として、地域間の交流・協力を進めるものがあります。これは、CDI ジャパンとかオイスカといった団体です。こういう流れの中で、いろいろな考え方があるかと思いますが、共有の要素をあえて言えば、援助する側の北、援助される側の南の双方において参加型であることが多いことです。また、南北の関係が水平対等です。お互いに学び合い、元気づけ合う中で、双方自己変革、成長を目指し、最終的には持続可能な地球社会を作ろうという考えにつながっていくと思います。

一言で結論めいたことを言えば、いろいろな所できらりと光るような良い活動があるかと思いますが、それは今のところ散見されるだけです。これをいかにシステム化していくか、それが課題ではないかと思います。

Ⅲ. 質疑応答

質問 1

私の専門の農村開発から言えば、「道の駅」の要素は農村開発に今まで欠けていたそのものずばりだと思いました。農村開発の最初の取り組みは食糧増産でした。20 世紀のアジアは、食糧増産、緑の革命でした。21 世紀のアジアの農村開発の次のステップは、地域・コミュニティづくりだということまで分かります。さて、それをどうやって世界につなげていくことができるのでしょうか。私は現在アフリカについて一生懸命取り組んでいます。私はアフリカで同様のことはできないと思います。なぜなら、「道の駅」はまず道路が必要です。道路がなければ売れない、コミュニティができません。日本と似たような人口密度を持ち、農道が自ずとできるアジアだからこそ簡単なのです。アフリカの農業で一つのボトルネックになっていることは、農道がない、道路がないということです。道路を作るには高いお金がかかりますが、アフリカにはそんなお金はありません。その辺を解決するアイデアとして、今、河野さんが言われたように、21 世紀のアジア農村開発のために、タイ、インドネシア、フィリピン、ネパール等の事例を 2010 年、2015 年を目安にしてシステムティックに編集することが重要だと思います。そして、それをアフリカの TICAD の目標にしたらいいいと思います。私の質問は、アフリカではこれは難しいのではないかと思います。

質問 1 に対する鹿野氏の回答

私もアフリカでは難しいだろうと考えておりましたが、アフリカの女性達の道の駅への関心は大変強いものがあります。多目的農村開発センター (Multi-Purpose Rural Development Center) という形でやっていきたいという人が多いのです。JBIC はローンなので難しいと思いますが、世界銀行がアフリカで実施することに決まりました。

それから 2 つ目の、システムティックに進めていくことについては、まさにその通りで、どうすべきか考えています。日本はアフリカへの ODA を 2 倍にする計画ですから、こうした枠組みの中で、何とか、多目的農村開発センターのようなものが出来て、地域発展の核となれば、と考えております。

質問 1 に対する河野氏の回答

私のコメントのところで 2 つの要素を申し上げました。今日の題は「地域の知恵・経験」で、「道の駅」はその一例にすぎません。要は、それぞれの技術的、物的な状況を踏まえてやればいと思います。いずれにせよ、ポイントは日本各地での実践の中に途上国でも有用な経験があるということかと思えます。

質問 2

援助の見地からアジアやアフリカの国の村おこしを手伝うことは分かります。このよう

なアイデア、コンセプト、手段を持たなかった人に、まず始めるきっかけを与え、そしてそれをお手伝いするという事も分かります。しかしながら、援助をある程度持続的なものにするためには、ある時点でこの人たちが自立して歩ける、運営できるということで手を離してあげなくては、いつまでもローンを与えるということが続き、対等な関係にはなれないと思います。手を離せると思えるような指標や判断基準はどういうものでしょうか。

質問 2 に対する鹿野氏の回答

これはとても難しいことだと思います。一般的に言えることは、人材育成にはある程度長く協力を続けないと人材は育ちません。私の国連時代の経験もそうですが、マラヤ大学、インドネシア大学、チュラロンコン大学など、プロジェクトを更新しつつ、かなり長い間支援をしてきました。今はもう必要ないのですが。

それから、指標についてですが、これはなかなか難しいと思います。国の状況や、日本との関係など、よく考えなくてはいけないので、機械的にどうと言うことはできないと思います。おそらくは、基本的にはある一定の数値を設けて、それを基準として決め、そのほかに 2 段階目として、他の様々な状況を勘案するという 2 段階構えが一つの方法かもしれません。国も 180 ヶ国以上もありますし、開発のレベルも多様ですから、いくつものアプローチが必要で、今日お話ししたことはその一つにすぎません。

質問 2 に対する河野氏の回答

ご質問の問題意識は分かりますが、先ほどご紹介したような水平に相互で学び合うような協力というパラダイムでいくと、いつか切らなければ、卒業させなければということは基本的には成り立ちません。お互いに得るものを得ていくので、極端なことを言えば、半永久的にお付き合いしたい相手としっかり付き合っていくというアプローチもあると思います。ご紹介したヨーロッパのケースなどは、ODA すべてについてはありませんが、そのような取り組み、展開になっているかと思います。

質問 3

「道の駅」に登録するためにはどういう要件が必要ですか。それから、1 件だけ抹消された例がありますが、どういう状況になると抹消されるのでしょうか。また、「道の駅」ができた場合、それはその他の新しい人たちにオープンなのか、それともすでに「道の駅」の中に組み込まれた人々が、新規参入を認めたり防いだりする権限があるのでしょうか。

質問 3 に対する鹿野氏の回答

最初の質問について、日本で 1993 年に始まった時には原則的には条件はないと言ってもよく、その地域の人のニーズに合わせて思うようにやってほしいということでした。これ

は当時の道路局長に私が面会して直接伺ったことです。ただ、日本の場合、あまりにも過疎地が多く、高齢化も進んだため、多くの地域が活性化の道を探しており、道の駅に関心を示したわけです。そのため、条件が必要になり、例えば、駐車場が20位、トイレが何箇所というような、ゆるやかな条件が付きまして。又、道の駅の人気が出てきたので、国土省としても責任が出てきたから、ある程度条件をつけて選択するという事になった訳です。けれども、もともと条件はゼロで、地域が自分達のニーズに合わせて行こうという、内発的な考え方は残っていると思われまます。

2番目の質問について、抹消された例は一つありますが、あまりうまくいかなかったためだと思います。又最近、場所を変更することもありました。山形県の西川町の「道の駅」は、お客さんがあまり来ない山のふもとにあったため、もう少し人通りの多いところ、もともと名水館のあるところに移動してきたら、今の場所の方がお客さんの数は増えたとのことです。

3番目の質問について、どの道の駅の場合も、機会は地域の全ての人に与えられています。関心のある人は手を挙げて下さいと言って、参加者を募るのが一般的です。日本は民間が主ですから、民間がお店を経営できるような場所では、民間に出してもらって、道の駅は出ません。お客が余り来ないような所でも、人が住んでいるからに活性化しないといけないということで、「道の駅」を作るわけです。条件の良いところは民間が進出しているわけです。対して、「道の駅」は条件の悪い所で始めるので、最初に手を挙げる人は余りおらず、市町村の役所が大きな役割を果たす場合が多いようです。ただ、後でうまく行っておれば、官は余り出ていきません。例えば、「富浦」では、最初なかなか手を挙げる人がいなかったもので、町の産業振興課を、びわの特産地ということで、「びわクラブ」を結成し、町が中心となって始めました。その結果、お客さんが年70万人も来て、5億円も売れるということで、以前は関心を示さなかった商店主達がぜひやりたいと言い始めました。そこで道の駅の前に富浦マートというものができ、商業の人が入り、共存共栄の形を取っています。それからもう一点、民間との競合をどうするかということがあります。岐阜県のレストランの例では、「食後のコーヒーはここでは出しません。なぜならば100メートル先に民間のコーヒーショップがありますから」という形を取っています。それから、「富浦」の農村レストランのメニューはあまり多くありません。それは民間があるから自制しているのです。こうしたことは時間の経過も関係してくるので、複雑な問題です。

質問4

村おこしの経験を世界へという形で、援助に適用可能な日本の経験ということだと思いますが、今の話を伺っていると、この「道の駅」の問題は、何よりも過去10年、20年の間の日本の開発の問題だったと思います。もちろん、それを途上国に適用することはありうると思います。一方で、日本の開発の問題であるとする、河野さんがおっしゃられたように、システムティックに途上国に適用しようとするなら、日本で何が起こったかを10年

間で検証する必要が十分にあると思います。うまくいった例、うまくいかなかった例、それぞれ何が要素だったのか。あるいは、民間との棲み分けの問題もあります。公的部門ではなく民間部門がやるならば、その方がいいわけです。従って、永久に「道の駅」が続く必要もないように思います。成功例を見て、近くに民間でやるという人々が出てくれば、もう撤退しても構わないと思います。失敗して撤退するのか、成功して撤退するのかといった考え方も当然あると思います。従って、「道の駅」の日本の開発における役割が、どこかで検証、総括されて初めてシステムティックな適用が可能になると思いますが、いかがでしょうか。

質問 4 に対する鹿野氏の回答

基本的にはその通りだと思います。今日、私は日本の経験について申し上げましたが、途上国で作る場合は、日本の「道の駅」そのものでないわけです。私が道の駅に注目したのは、私自身途上国で長年、**Income Generating for Women**を中心に、東南アジアで女性のエンパワーメントに関してプロジェクト支援してきて、その時に最大の課題であった販路の問題の解決がなかなか見出せなかった経験があったからです。例えばクッキーを作っても販路がないと持続性はありません。そうして課題を抱えて日本に帰国し、日本ではどうしているのだろうかと考え、農村の女性グループを訪ねている時に道の駅を見つけた訳です。私のアプローチは途上国のニーズから入ってきています。道の駅を、多目的農村開発センター的な考えで考えたら、途上国の農村開発に役に立つのではないかと考えたわけです。アジアの農村女性のエンパワーメント研修など、いくつかの研修で教えていますが、道の駅には途上国の多くの人強い関心を示しています。ものを作っても売る所がないという問題を抱えているからです。狭い意味での「道の駅」の機能は直売所などで自分たちの作ったものを売る、という目的に適しているわけです。これまでの道の駅の10年余の経験を、様々な角度から評価していくことは大切だと思いますので、そうしたことを考えることが出来ればと思います。

質問 4 に対する河野氏の回答

いくつかコメントがあります。まず、日本の「道の駅」に関連しての指摘は正しいと思います。700以上あるのであれば、その動向をしっかりと背景ともども分析していく必要はあると思います。例えば、JBIC でやっていただけるなら、非常にいいことだと思います。私は今 JICA の専門員をやっていますから、JICA の方にも提案していますが、まだ返答はきていません。

それから、日本の経験には日本の経験の制約が当然あり、途上国でのワークショップ、研修等で日本の経験が提供された時に、向こうの人がそれを鵜呑みにするかと云ったらそんなことはありません。「道の駅」が妥当するケースでも、この都市のこのケースを持っていっても向こうの事情とは違うと言う人がいますが、そんなことで向こうの人が得るもの

がなくなるとか、非常に少ないということはないのです。向こうの人はヒントを得て、そこから刺激されて、自分たちのできることを見つけ、エンパワーされ、工夫するのです。また、あまり「道の駅」にこだわらないでほしいと思います。たくさんある事例の中で、たまたま取り上げているだけです。要は、振り返れば江戸時代に 300 諸侯に分かれていた日本の多様な地域で、地域おこしの実践がなされている中にヒントになるものがたくさんあるというメッセージなのです。かつ、ODA の支持基盤が非常に薄いという問題に悩んでいる政府や JICA、JBIC の皆さんから見れば、この中に強力な支援者・理解者を得るチャンスがあるかもしれないということです。そのようなものの見方で柔軟に発想していただきたいと思います。