



俣士 銚太氏

都市などは特に関係づけて考える必要はない」というのが彼らの考え方。欧州の人は日本の都市を3つしか言えない。東京と京都と原爆の落ちた広島。それだけ中心となる都市が少ないことを示している。



齊藤 桂氏

竹沢 取材途中で街の人にインタビューして一番感じたのは、地方の街が元気ということ。そこには住民の意識の違いがある。例えば消費税の使われ方など非常に詳しく、16%のうちここにいくらか使われている、と細かいところまで知っている。行政がやっていることに対する住民の意識の違いが、地方の独立、自立という面で日本との差になっているのかもしれない。それと自動車のナンバープレート、日本の場合は岡山なら「岡山」一つだけだが、ドイツは街ごととっていいほどある。人口2000人の街にも。そういうのを見ると街に誇りを持っていると感じさせられる。

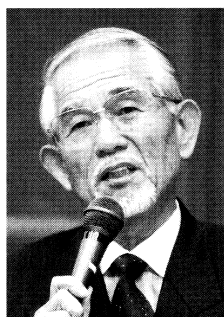


三木 良一氏

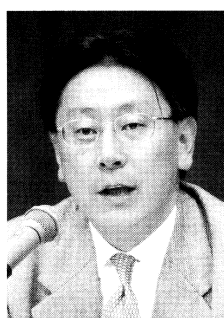
三木 印象的だったのは国の機関、欧州連合の機関が分散し、一つの都市がすべてをとってしまっていない。日本は都市のエゴが強い。道州制で岡山は州都を目指しているが、広島でさえ州都にならないと発展しなくなるのではとの危機感を持っている。地方分権が確立した欧州の各都市が、地域の独自性を出して発展しているのはうらやましい限り。中央集権



竹沢 徳昭氏



前坂 匡紀氏



中井 透氏

に慣れた住民意識を明治維新前に戻す運動が道州制を進めていく上で大事。

中井 フランクフルトの総領事からレクチャーを受けたが、その資料は年表で、過去から現在に至るまで欧州、ドイツがどのような歴史の中で発展してきたのかが細かに書いてある。これを見れば分権が形成されてきた過程が手に取るように。ドイツ人と日本人の考え方の違い、それを背景とする政治のありように関してはいかがか。

齊藤 地方分権という言葉に触れたのは8年前に仏・ストラスブールに路面電車の視察に行った時。「路面電車が成功したのは、地方分権が確立していたのと財源が確保できたから」という話を聞いた。地方分権というのは、欧州をみると国の

岡山商工会議所海外視察団の主な視察先

- 独・ダルムシュタット (路面電車を用いた中心市街地)
- フランクフルト (メッセで開催中の世界モーターショー、市歴史研究所)
- ギーセン (トランスミット社)
- リッヒ (ビール製造工場の街)
- シュツットガルト (州政府、シュタインバイス財団)
- カールスルーエ (路面電車・鉄道併用の交通システム)
- 仏・ストラスブール (車の流入を制限し、路面電車による市街地の活性化)
- ナンシー (ゴムタイヤトラムを活用した交通システム、町並み、ナンシー派美術館)
- ルクセンブルク (大使公邸)

