

◆特集◆

## 加子母の奇跡

### 東濃の里山資本主義批判の観点から

名古屋市立大学大学院人間文化研究科 やまだあつし

はじめに

東濃は、名古屋から見れば木曽・飛騨とともに木曽川水系の上流域にあたる。尾張藩以来、名古屋は木曽川水系の恵みによって発展してきた。もし木曽川水系が荒廃して水を利用できなくなったら、名古屋は飲み水にも事欠くことになる。近年の日本は林業に十分な投資、特に間伐がなされないため森林荒廃による自然災害が目立つ。木曽川水系も無縁ではなく、去年七月には長野の南木曽にて土石流で死傷者が出ている。上流部の森林荒廃による災害は、下流の名古屋にとって他人事ではない。

さて東濃の里山資本主義とは、東濃の森林を荒廃させるのではなく、かといって補助金を注ぎ込んで山をコンクリートで固めるのでもなく、地域経済の資本主義的循環を通じて、森林を再生させるものであろうか。そのようなものが成り立つのなら、名古屋人の一人として私も支援を惜し

まない。ただ去年一月に名市大で開催された「ESDと東濃の里山資本主義」シンポジウムの報告には、これが資本主義であろうか、これが東濃の他地域さらには木曽や飛騨で成り立つのであろうか、疑問符を付けざるを得なかった。本論は、シンポジウムで紹介された二事例への疑問を示したい。

#### 一・加子母の奇跡

シンポジウムで紹介された一事例目は、旧・加子母村、今の中津川市加子母での実践活動の報告であった。活動自体は敬服すべきものである。

本節は、加子母が特別な、すなわち奇跡の地であり、そこで可能であっても他の地域で可能とは言えないと主張するものである。だからと言って旧・加子母村民の努力が無かったら、紹介されたような活動は不可能である。また私は報告者の田口さんと一二月にお会いした際、田口さん

から「報告内容は資本主義では全然ないが良いかと主催者に告げたが、主催者から構わないと回答が来た」旨をうかがった。すなわち、私は加子母や田口さんに疑問を呈するのではなく、加子母を里山資本主義の事例としたシンポジウム組織者に疑問を呈するものである。このことを最初に確認しておきたい。

加子母はどのようなところか。明治座のような文化財はあるものの、日本のどこにでもある小さなふるさとであり、そこで懸命に活動しているという感じに見える。ただ加子母の歴史を調べ地図を広げると、加子母の他には無い特徴が浮かび上がってくる。特徴の一つは、数多くの地元木材を入手できる場所ということである。まずは、伊勢神宮の御用材。一昨年終了した式年遷宮では多数のヒノキが加子母の旧・神宮備林と称する国有林から切り出された。御用材を切り出す林は伊勢神宮がほぼ専用するけれども、その周囲の裏木曽国有林のヒノキは南隣にある旧・付知町、今は中津川市付知にある東濃森林管理署から買うことができる。加子母にいれば、県有林や旧村有林から産出するヒノキも、村内や西隣の東白川村の民有林で産出する東濃ヒノキも入手できる。村内の民有林にはマツも広葉樹もある。さらに北

隣の下呂市にも木材市場があり南飛驒一円の木材が集まってくる。つまり加子母は御用材ヒノキから広葉樹まで、東濃と飛驒の多様な木材にアクセス可能な場所である。

木材を生産可能な人工林なら日本各地にある。最近の円安もあり、原木だけ見れば輸入材と太刀打ち可能な価格になっている。しかしながら、林業生産意欲の減退と山の険しさや林道の整備が不十分なため、規格の揃った国産材の産品を多数揃えるのは実は容易でない。だから加子母のように多様な経営形態からの多様な木材を楽に入手でき、地元産直木材利用と称した製品を製造できる場所は、他に無い<sup>(1)</sup>。例えば木曽では国有林の木曽ヒノキこそ多いが、他はまとまって入手できない<sup>(2)</sup>。船やトラックで運べば世界中の木材を使うことができるけれど、それらの木を使った製品には、地元の木材利用と名付けることはできない。

特徴のもう一つは、交通便利ということである。名古屋から見れば僻遠の地にしか見えないが、加子母の交通事情は良好である。村内を南北に縦貫する国道二五七号線を使えば、旧・村役場である加子母総合事務所から南の中津川まで路線バスで一時間、北の下呂まで路線バスで三十分である。加子母には国道二五六号線

もあり、路線バスは無いものの西の美濃太田へと行くことができる。どちらの国道も整備されており、厳冬期も安全に通行できる。また加子母は全集落<sup>(3)</sup>が国道に面しているか、すぐに国道へと出ることができる場所に位置しており、他集落から離れた村として支援や維持が困難な限界集落というものは存在しない。そして、どこに住んでも下呂か中津川に通勤可能である。市や町の近郊山村ならその市や町まで通勤可能であるところは珍しくないが、村内の全集落から複数の違う特徴を有する市や町へと通勤可能なところは日本中にどれだけあるだろうか。中津川には中央道のインターがあり、加子母を日本全国へと結びつけている。さらに東京から車で下呂へ行く場合は加子母を通るので、加子母は通過客の立ち寄りも見込める場所である。中津川にはリニアモーターカー駅が設置予定である。完成後は所要時分だけで見れば、名古屋の周辺地よりも加子母の方が東京に近くなる。

資本主義の事例と称する以上は、加子母でできることは、若干の修正はあるにしても他の地でもできないべからぬ。ところが上記に記したように、加子母は条件に恵まれたいわば奇跡の地である。加子母で可能だからといって、他の地に移植するのは容易ではない。加子母最大の企業である中島工務店が、産直の家で売り出しているからと言って、他の地で産直の家が成功する保証はどこにも無い。

## 二．治山治水と間伐、薪

シンポジウム二事例目は、恵那を中心とする林業振興に取り組んでいるNPO地域再生機構の活動紹介であった。木の駅プロジェクトによる間伐促進、薪暖房の活用等の運動である。

林業振興の方法に何があるだろうか。林業に様々な付加価値をつけ、森林所有者に投資意欲を取り戻すことや、「上下流交流」に代表されるように下流の自治体や企業をも巻き込みながら、林産物の消費拡大を図ることだろう。シンポジウム二事例目もそのような森林振興の中に位置付けられる。もちろん、林業地域自体の振興も同時並行的に進められるべきものだろう。NPO地域再生機構の活動にも、北濃ではあるが石徹白での活動等、エールを送りたいものは多い。

しかしながら、下流側住民や企業が期待しているのは、上流の間伐を促進することで森林荒廃を防ぎ、下流の水と安全を守ることである。使

用者が少なくて投資した税金分の活用が見込めないまま、維持管理費ばかり嵩んで行く道路や橋の建設に反対するのと同様、経済的合理性を欠いたまま少数の人のために多額の税金を投入し続ける形での林業振興には、税金の大半を引き受ける下流側住民や企業として反対せざるを得ない。

振興策でまず疑問に思うのは、木の駅プロジェクトである。間伐材を市場価格より少し高い価格で買い取ることで森林所有者に間伐を促進させることと、買い取りに日本円でなく「モリ券」等と称される地域通貨を使い、買い取った代金は地元で消費してもらうことで、森林所有者だけでなく地域経済の活性化も行う試みである。話を聞くだけでは一石二鳥の妙案に聞こえる。しかしながら、市場価格よりも高い価格で買い取る原資は、林野庁の森林管理・環境保全直接支払制度とか、賛同する企業等からの資金援助である。これら直接支払制度や企業等の資金援助は、長期に続くものではない。援助が無くなればプロジェクト自体が新商品の開発等によって間伐材に付加価値をつけ、市場価値よりも高値で間伐材からできた製品を売る仕組みを作らない限り、地域通貨であれ現金であれ市場価格よりも高値で間伐材を

買うことはできない。では木の駅プロジェクトは間伐材に何等かの付加価値をつける仕組みを用意しているのだろうか。WEBを見ると「システムが自律的に稼働していくための財政面がまずは当面の大きな課題である」<sup>(4)</sup>ことを認めているだけで、解決策を示してはいない。

地域通貨はどうか。地域通貨には様々な期待があるけれど、当該地域を効果的に振興させるためには、発行された後で人と人、店と店とを通貨が何度も循環し、地域通貨がない場合よりもより多くの需要が創造される仕組みをつくる必要がある。発行された後、店で普段なら現金で買うところを、地域通貨で買うという形で商品と引き換えられ発行元に戻っておしまい、では発行の手間が掛かるだけである。一九九九年に地域振興券というものがあった。日本政府が各自治体に全額補助することを前提に、各自治体が対象者に対しその自治体内でしか使用できない金券を散布した。これは日本全国で全自治体が地域通貨を発行する実験を行ったのと同じであった。ただし現実には約七〇〇億円の経費を使ってもGDPを〇・一%しか押し上げることができず、実質発行経費に約五〇〇億円掛かったのと同じ話になり、券を撒くより減税した方がよ

ほど効果的であった。

木の駅プロジェクトにかかわる地域通貨を見よう。NPO法人土佐の森・救援隊が発行している「モリ券」<sup>(5)</sup>は地域通貨のモデルとされており<sup>(6)</sup>、これを分析するのが適切であろう。「モリ券」は、賛同する企業等の資金援助や個人の募金によって発行される「モリ券」、NPOが自己資金で特定の森林ボランティア参加者に提供する「色モリ券」、ボランティアの対象となる老人からの協賛金を原資として学童ボランティアに提供する「こどもモリ券」等が発行されており、券の効力に違いがある等の工夫をしている。このような工夫をしているモリ券であるが、地域振興にはどれだけ役立っているのだろうか。二〇〇九年の調査記事は、「モリ券」がよく使われる商店としてガソリンスタンドや大手スーパーを挙げる一方、あまり使われていない商店も存在していると報告していた<sup>(7)</sup>。ガソリンスタンドや大手スーパーは、地域には不可欠な店である。地域通貨を持っていない店でもその店にて現金にて買ったであろう。二〇一一年からは「モリ券」利用での通信販売も行われている<sup>(8)</sup>。二〇一二年十二月には「モリ券」で郵便局のお歳暮も買うことができた<sup>(9)</sup>。地場産品とは言いつつも土佐と関係



ない郵便局のお歳暮を通信販売するのは、地域で地域通貨の利用が進まず振興できないことへの打開策だと勘ぐらざるを得ない。

次に薪暖房への疑問である。使えない端材、用途の見つからない間伐材、そして薪炭用に植えられていた広葉樹等を薪として販売することで、森林に少しでも付加価値をつけ、森林所有者の関心を森林に戻そうというのが狙いであると思われるが、この試みには薪の収集と分配に掛かる多額のコスト以外にも、次の問題点がある。

まず、薪暖房は手間の割に薪を消費しない。一九五〇年代まで、風呂を沸かし竈でご飯を炊くのに多くの家で薪が使われていた。風呂も竈も年中使用され、一年を通して大量の薪が日本中で消費されていた。ところが今の薪は原則として冬の暖房専用であり、夏は使われない。昔の風呂や竈は、熱の多くを煙突から煙や煤と共に排出させてしまうので熱効率は良くなかったものの、何でも燃やすことができた。今の薪暖房は薪を燃やすというより、薪を加熱してガスを発生させそれを燃やす。欧米の環境基準に適合するクリーンな暖房機である。熱効率が良くカタログ値は灯油をしのぐカロリーを出す。しかしながら薪を選ぶ。間伐材

であっても針葉樹はタールが多く着火時以外使えない。広葉樹を適切な大きさに切断し、さらに短くても一年は乾燥させて水分を可能な限り減らしたもののだけを使うことができる。一晚中つけっぱなしにするとは言え、昔の風呂や竈のように薪を消費しない。

次にCO<sub>2</sub>ニュートラル論への疑念である。CO<sub>2</sub>ニュートラル論は、薪は燃やすとCO<sub>2</sub>を排出するが、これは木が成長する時に吸収したCO<sub>2</sub>と同量であるので燃やしてもCO<sub>2</sub>増加にならない。よってCO<sub>2</sub>増加に繋がる化石燃料に代えて薪を燃やそうという議論である。しかしながら熱源は太陽光温水器のような太陽光の直接利用や、太陽光発電とか水力から電気を作ってそれを使い、木は生産がCO<sub>2</sub>増加に繋がる金属やプラスチック製品の代わりに使うこととすれば、CO<sub>2</sub>削減により寄与できる。しかも太陽光は小規模であれば日本中どこでも年間を通して利用でき、CO<sub>2</sub>削減に寄与し続ける。水力も石徹白のように小水力であれば日本各地に適地が残っており、メンテナンスの時間が必要なものの、ある程度長期間の運用が可能である。少なくとも冬限定ではない。

以上を整理しよう。木の駅プロジェクトは資金援助が減った後に、

自律的にプロジェクトを動かし経済を循環させる仕組みが出来ていない。これを資本主義と言うことはできない。薪暖房は手間の割に効果が限られ、薪の輸送コスト等も加味すると趣味としてはともかく、広範囲な地域で奨励するのは躊躇せざるを得ない。これも資本主義と言うのは難しい。

おわりにかえて

本論の狙いは、東濃の里山資本主義の事例として提示された二例に対し、これが資本主義なのだろうかという疑問を呈することにある。その狙いは第一節と第二節で達成されているが、では著者はどのようにして、間伐を促進して森林を再生し、名古屋を守る気なのか、疑問に思う方がいるかも知れない。そこで簡単に著者の考え方を述べたい。

森林再生は、林業の付加価値を高めるという王道を歩むべきである。需要が大きく付加価値も高いのは住宅用建材である。輸入材に対抗できる商品供給量を備えた大型製材工場が、本年三月から岐阜県郡上市で稼働予定であり、豊田市でも愛知県内最大級の工場を計画中である<sup>⑩</sup>。これらの工場が順調に事業を進め、加子母のように特に恵まれた地でなく

ても規格の揃った国産材の産品を多数揃えることができるようになれば、林業の付加価値も高まって行くはずである。

薪であるが、端材や廃材など燃やす以外に用途が無いものもあるし、元・薪炭林はナラ枯れ防止のためにも切って更新を進めねばならないので、筆者は薪を完全に否定するものではない。ただし薪を利用するならば設備を年中利用しながら設備効率・燃焼効率・輸送効率の何れもが良くなる形を考えるか、または新たな付加価値をつけた燃やし方を考えなければならぬ。闇雲に金をかけて薪集めするのは不合理である。

効率を狙う考え方としては、規模の大きな製材所に付属する薪発電所にさらにコジェネを組み合わせて、年間を通じて地域の電力源と熱源を生み出すのが妥当であろう。新たな付加価値を狙う考え方としては、花白温泉の薪ボイラーは実は悪くない考え方である。薪焚きの温泉が重油焚きの温泉に比べて湯ざわりがまろやかか否か筆者の肌ではわからないが、少なくとも地元の人に愛される要素を増やすという付加価値はついている。花白温泉のすぐ横を走る明智鉄道ならさらに大きな付加価値を生み出すことができる。中央リニアの開業にあわせて明智鉄道に蒸気機

関車を復活させる計画がある。リニア東濃駅と明智鉄道の起点とはJR中央線でたった一駅である。復活が実現しリニアの営業が始まれば、東京から二番目に所要時間が短い場所である。蒸気機関車は煤煙をまき散らすことが認められている稀有な交通機械である。薪の臭いもたつぷりとまき散らすことができる。乗りに来た観光客に薪の臭いを嗅がせ、木端を土産に渡しながら蒸気機関車を動かすために東濃の薪募金に協力をと呼びかけるのはいかがだろうか。

(1) 加子母の特徴をもっとも活かしているのは村内最大の企業である中島工務店であろう。同社は産直の家を販売するだけでなく、寺院建築も手広く手掛けている。これも多様な銘木を入手できるからこそ可能な事業である。

(2) 加子母と木曽は江戸時代ともに尾張藩領であり、明治前期にともに政府による森林の官有林化が強行された場所であった。それなのに加子母は、木曽各町村と比べ広く豊かな民有林を有している。この違いは農地の違いである。加子母は、平地と比べれば話にならないほど狭隘であったが、

木曽各村と比べれば広い農地を有しており、その農地への肥料供給のため、村の森林面積の半分にもなる広い入会林を有していた。端山と称された入会林は紆余曲折を経て民有林となり、入会がなく官有林化された奥山は残り半分にとどまった。一方、木曽は広い農地がないため広い入会林も無く、広大な森林が官有林、すなわち今の国有林にされてしまった。例えば、御嶽山噴火で被害を受けた王滝村は村の八割が国有林である。

(3) 度合温泉を除く。ここは電気が通ぜず自家発電のみであり、携帯の電波も届かない場所にあり、夜はランプを照明とする秘湯である。秘境が売りなので、加子母の交通を論じる際に度外視して問題ない。

(4) 「木の駅プロジェクト」の「よくある質問」の「このシステムの課題は何ですか?」

[http://kinoeki.org/modules/pico3/index.php?content\\_id=22](http://kinoeki.org/modules/pico3/index.php?content_id=22)  
以下、各注釈ともURLは二〇一五年一月五日確認。

(5) 「土佐の森林救援隊」の「モリ券いろいろ」

<http://moril00s.exblog.jp/17936035/>

(6) 「木の駅プロジェクト」の「よくある質問」の「モリ券とは何ですか?」  
[http://kinoeki.org/modules/pico3/index.php?content\\_id=18](http://kinoeki.org/modules/pico3/index.php?content_id=18)

(7) 「里山's Bar」おおのたまらん！  
土佐の山・里」の「モリ券の使わ  
れているお店をヒヤリング」

<http://Washinosat.exblog.jp/>  
d2009-11-01

(8) 「土佐の森林救援隊」の「モリ券に  
よる通信・宅配」

<http://mori100s.exblog.jp/1251638/>

(9) 「土佐の森林救援隊」の「モリ券に  
よる『通販情報』」

<http://mori100s.exblog.jp/1694433/>

(10) 『中日新聞』「クルマの街 製材も頂  
点狙う」二〇一五年一月五日 朝刊・  
社会面

(11) 一番近いのは秩父鉄道のC五八型蒸  
気機関車である。遊園地なら東京ディ  
ズニーランド等もっと近いものがある。

(12) 明智鉄道は線路規格が劣悪で、国鉄  
時代は小型のC一二型蒸気機関車し  
か入線できなかった。勾配も急で、  
C一二型は喘ぐように坂を登ってい  
た。よって薪焚きでは力不足で登坂  
できないと指摘する向きもあろう。  
JR金石線方式が解決策である。蒸  
気機関車がけん引する客車に自走能  
力を持たせ、急坂は客車が蒸気機関  
車を後押しして登れば良い。そもそ  
も明智鉄道は小規模な鉄道で、余分  
な客車を持つ余裕など無い。平日朝  
夕は通学生輸送に活躍する気動車、

すなわちディーゼルエンジン付自走  
客車を、休日昼間は蒸気機関車用客  
車に転用することになろう。

岐阜、東京、神戸で注文住宅・新築・リフォーム・社寺の新築から文化財の保存復元・改修工事まで、中島工務店が「匠の技」で幅広いご要望にお応え致します。山と都市を結ぶ身近な窓口として山との直結したネットワークを生かし、国産材をふんだんに使った自由でこだわりのある家を… 人・地域・地球にやさしい家づくり、これが中島工務店の家づくりのテーマです。



地球に生きる

株式会社 中島工務店

プライバシーポリシー お問い合わせ

地球に生きる。自然に生きる。加子母に生きる。



加子母を拠点に、産直の家の販売で資本主義を実践している中島工務店  
(<http://www.npsg.co.jp/> 許可を得て転載)