

小樽商科大学-小樽市共同研究

「小樽市歴史資源の観光・教育への活用」

最終報告書

2022 年 3 月 31 日

目 次

1 はじめに	2
2 調査報告	
小学校・中学校・高等学校に対する修学旅行地としての小樽に関する調査	4
江頭進	
3 共同研究会報告	25
3.1 小樽の戦争遺産をどう活用するか	
～人吉球磨の海軍遺産活用事例を参考に～	25
内田純一	
3.2 小樽から見た近現代日露関係史 ―ボーダーツーリズムの可能性―	32
醍醐龍馬	
3.3 小樽におけるダークツーリズムの可能性	37
江頭進	
3.4 日本遺産による歴史文化を活用した小樽の地域活性化の課題	42
高野宏康	
3.5 教育旅行の現状と小樽における課題	44
永岡朋子(一般社団法人小樽観光協会)	
4 小樽における歴史資産の活用の課題	48
江頭進	
5 共同研究会以外の関連活動	55
6 小樽市－小樽商科大学共同研究ミーティングアジェンダー一覧	57

1 はじめに

この報告書は、小樽商科大学と小樽市の共同研究「歴史文化の活用による小樽の地域活性化に関する研究」(令和2年10月1日～令和4年3月31日)の最終報告である。この研究会では、令和3年3月までに、11回の打ち合わせと報告会を行ってきた。本報告書は、そこでの議論、およびアンケート調査、活動報告をまとめたものである。この研究会は、小樽商科大学、小樽市の双方から4名ずつのメンバーが参加している。

小樽は滞在時間の延長は、小樽のみならず、日本中の観光地の課題であろう。滞在時間の長さは、観光客が使用する金額に影響し、かつ長期的には定住人口にも影響を与える可能性がある。他方で、政府の促進政策もあり、現在日本中で海外観光客を中心に観光客の誘致合戦が繰り広げられている。特に北海道において、いずれの地域でも自然と農産物・海産物を売りにする観光が進められており、観光地間の差別化が極めて難しい状況となっている。

この共同研究の目的は、より多くの観光客を呼び込んだり、地域の教育水準を上げたりするための手段として、小樽の歴史文化のうち、これまであまり注目されてこなかった文化財や建築物を活かした新たな観光資源の調査、整理を行い、方向性、活用の仕組み、素材作成について検討することにある。これは特に、コロナ禍からの回復期において、市民の絆を強化することにつながると同時に、観光客に対して、さらなる小樽の魅力を伝えるための方策を考えることにつながる。そこで、市内に散在する各種の歴史遺産をこれまでとは異なる角度から光を当てて、観光資源や教育資源として活用することに焦点を当てている。

本研究会では、教育や観光が中心になって議論されたが、究極的には産業を活性化し、人々の小樽市への理解を進めることで、移住・定住にもつなげ、人口減少問題に対する対策を考えることを目標に掲げた。市内の学校への「ふるさと教育」を通じて、町への帰属意識を高め、市外の若者に対しては、修学旅行を通じて、小樽ファンへと誘うことを狙いとしている。

小樽の歴史遺産は、市全域に散在しており、これまでの観光ルートからは、外れた地域にも魅力ある遺産が多々存在する。ここでは、日本遺産として認定されている北前船、炭鉄港、あるいは地域型候補地の構成文化財のほか、市内に存在する他の文化財を活用した、小樽の魅力の発信手法や課題解決の方向性を、他地域での事例を踏まえながら検討した。

歴史資産の活用方法としては、教育資源としての活用と観光資源としての活用の二つに分けられる。教育資源としての活用は、主に、郷土教育、近代史教育、リカレント教育の視点から行われている。他方で、観光資産としての活用では、これまでの広報戦略を見直し、バトルフィールドツーリズム、日露交流、ダークツーリズムなどの新しい観光形態や視点から小樽の観光を捉え直すことを目的としている。この二つは、時間をかけて小樽のことを学ぶという点で共通している。

本報告書の構成は以下の通りである。次節では、本研究会で行った修学旅行先としての小樽についてのアンケート調査の結果が報告されている。ここでは、小樽を修学旅行先として選択した学校がある地域の小中高等学校を対象としたものである。ここでは修学旅行先としての、小樽の課題が浮き彫りにされている。

第3節では、バトルフィールドツーリズム、日露交流、ダークツーリズムの観点から、小樽観光の新しい可能性が示唆されている。これらの論考は、いずれも共同研究会で報告されたものが元とな

っている。

第4節では、研究会での検討の結果に基づいて、現在の小樽での歴史教育や観光の課題が明らかにされている。特に観光での活用に比べて、小樽の近代遺産の教育での活用は遅れていると言っている。現在、散発的に行われている小樽の郷土史教育を体系化し、市内の学校の生徒の学力向上にどのように寄与すべきかが考察されている。

第5、6節では、これまでの共同研究の研究会以外の活動がまとめられている。

2 調査報告

2 調査報告

小学校・中学校・高等学校に対する修学旅行地としての 小樽に関する調査

江頭進

要約

本章では小樽の修学旅行での歴史資産の有効な活用方法を探るため、現在の修学旅行の実施担当者を対象としてアンケート調査を行った。その結果の要約は以下のとおりである。

- [1]小学校・中学校・高等学校ごとに修学旅行に求めるものが全く異なっており、これらは別のセグメントの顧客として扱うべきである。
- [2]小樽における修学旅行の主要な形態は、「自主研修」であり、これが市内の豊富な歴史遺産を活用できない原因となっている。
- [3]「自主研修」が中心となるのは、市内に集団で行動するための施設が不足しているからである可能性が高い。
- [4]現在行われている修学旅行は、必ずしも顧客が修学旅行に求めているものを満たしていない可能性がある。
- [5]修学旅行に関する情報の発信は、セグメントに応じてカスタマイズする必要がある。

1 はじめに

本章では、修学旅行先としての小樽が、その顧客からどのように捉えられているかをアンケート調査を通じて検討する。ここでの課題は、小樽市への修学旅行の主流が、引率付きの集団行動型ではなく生徒が各個に市内を巡る自主研修型であるという主張の確認、修学旅行で重視されるものと小樽が今後整備すべきものの発見という点にある。

ここでの調査対象としたのは、小樽市に新型コロナウイルス感染拡大期(2019 年-2022 年)以前に、小樽に修学旅行で訪れたことがある学校の所在地域(市町村)の学校である。これは、少なくとも、過去に小樽への修学旅行を実施した地域であれば、今後小樽への修学旅行を計画する可能性があると考えられたからである。過去の実績については、小樽市観光振興室から提供されたもののうち、2018 年実績に基づいて抽出を行った。

その内訳は、小学校 323 校、中学校 208 校、高校 350 校（大阪市、京都市、名古屋市、近江八幡市、広島市）、合計 881 校である。小学校・中学校にかんしては、大阪市の中高一貫校 1 校を除けば、すべて道内、高校に関してはすべて道外である。これは対象地域に存在する各種学校に対する全数調査である。

期間は 2022 年 2 月 14 日から 28 日までの二週間で、郵送で各校の修学旅行担当者むけにアンケート用の web サイトのアドレスを案内し回答を得た。

回答数は小学校 82 校、中学校 34 校、高校 36 校合計 152 校であった。回収率は 17.2%と低調であったが、うち 116 校は小樽に来たことがある学校、36 校が小樽に来たことのない高校であった。おそらく、小樽に来たことがある学校に関する調査としては十分なサンプル数であると思われるが、来たことがない学校、および来る可能性が高い地域の学校の調査としては、結果の一般化には注意が必要である。

なおアンケート項目は、本章末に添付してある。

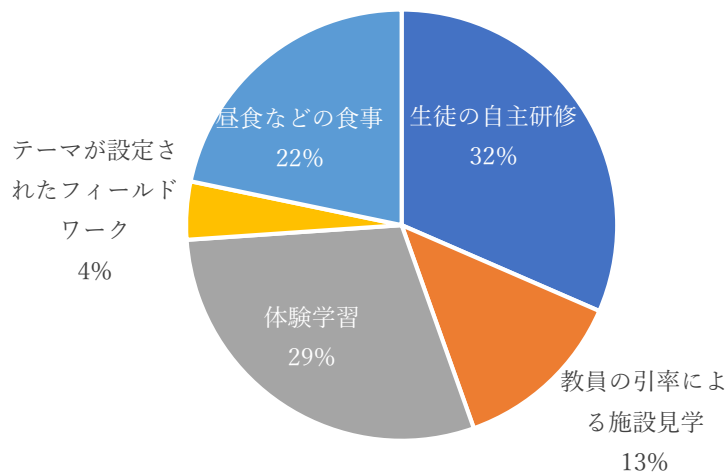


図1 小樽訪問の形態(小学校)

2 調査結果の分析

(1) 学校種別の特徴

小学校

小学校の回答数は、すべて道内であり、56校が札幌市、26校が札幌市以外となっている。修学旅行の規模別でみると、50人～99人が52%と最も多く、次いで100人から149人が23%、1人から49人が22%、150人から199人が3%となっている。小規模なものは、札幌市以外の学校がほとんどである。

修学旅行の形態としては、32%が生徒の自主研修、29%が体験学習となっている。当初の予想と反して、小学生でも、自主学習形態での行動が多く、必ずしも教員が引率しているわけではないようである(図1)。

修学旅行の訪問先としては、2012年に小樽商科大学で調査したほぼ一般の観光客と同じだが、おたる水族館への訪問が比較的多いことが、今回の調査の中での特徴となっている。

小樽市内での滞在時間は75%が4時間未満であり、極めて短時間の滞在のうちに典型的な観光ルートをなぞるという形になっている。これは小学校の修学旅行が、1泊2日という短期間であること、前泊あるいは後泊が、洞爺湖、ニセコ、北湯沢、定山溪で、9割を占めることが影響していると思われる。(図2、3)

結果として、小学校の場合、小樽の歴史遺産をじっくりと見るという状態にはほとんどないと考えられる。これは小学校の修学旅行で小樽が選ばれた理由としても、「札幌から近い」「生徒が安全に行動できる」ことが上位を占めていることからわかる。

図5からは、全小学校による回答である。そもそも小学校の修学旅行の目的が、歴史や地理の学習のためではなく、フィールドワークを体験することであったり、集団行動のルールを習得するためであったりする。これらの点を合わせて考えれば、小学校において、

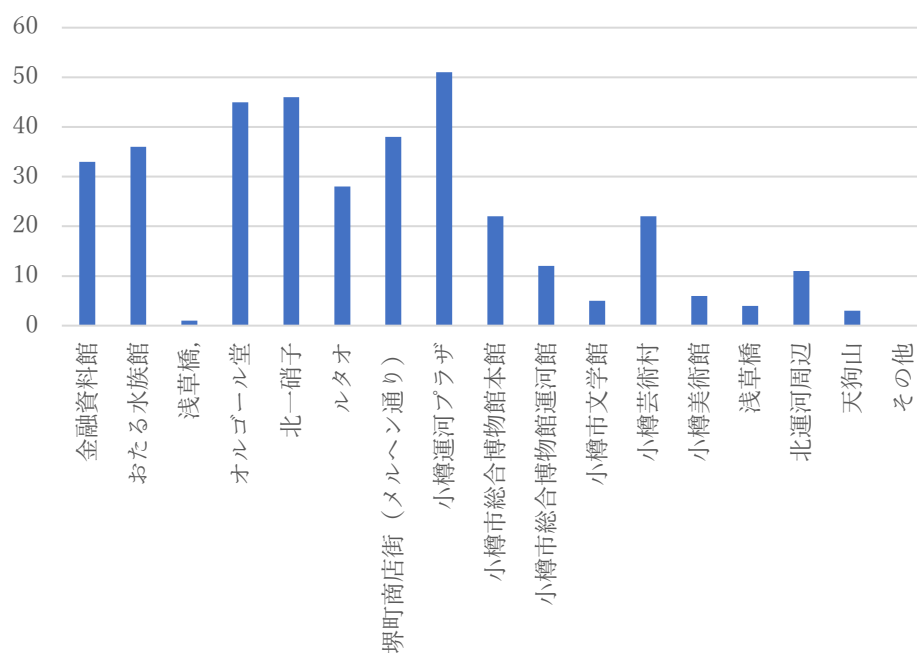


図2 修学旅行の訪問先(小学校)

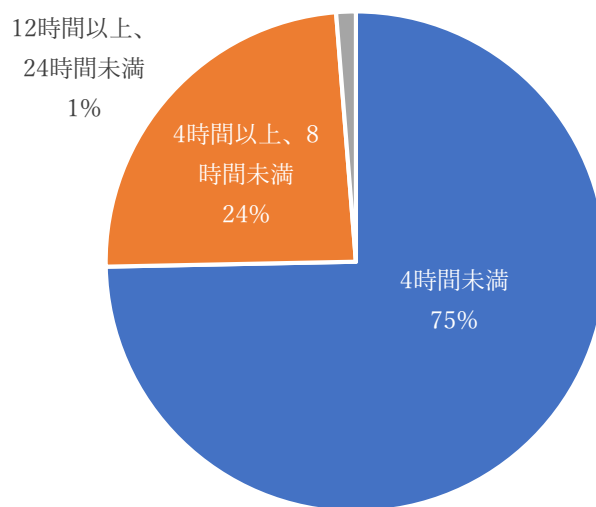


図3 小樽での滞在時間(小学校)

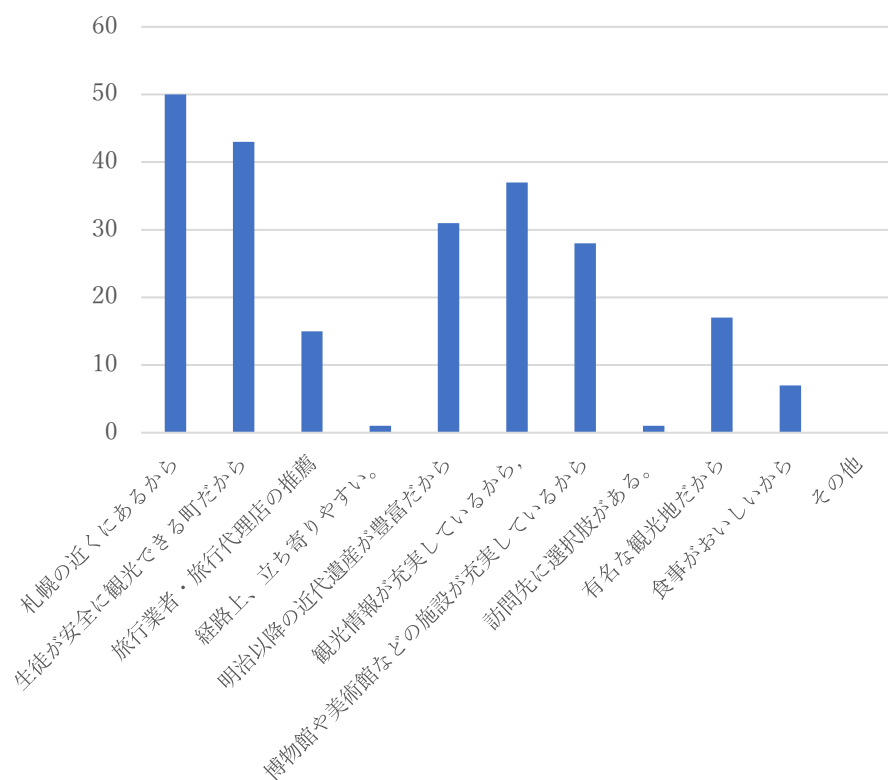


図4 小樽を修学旅行先として選んだ理由(小学校)

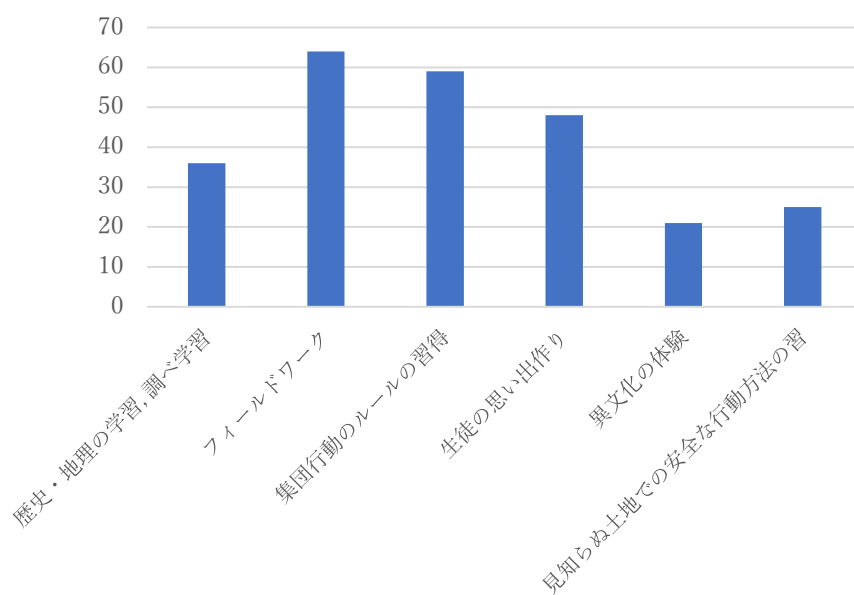


図5 修学旅行の目的(小学校)

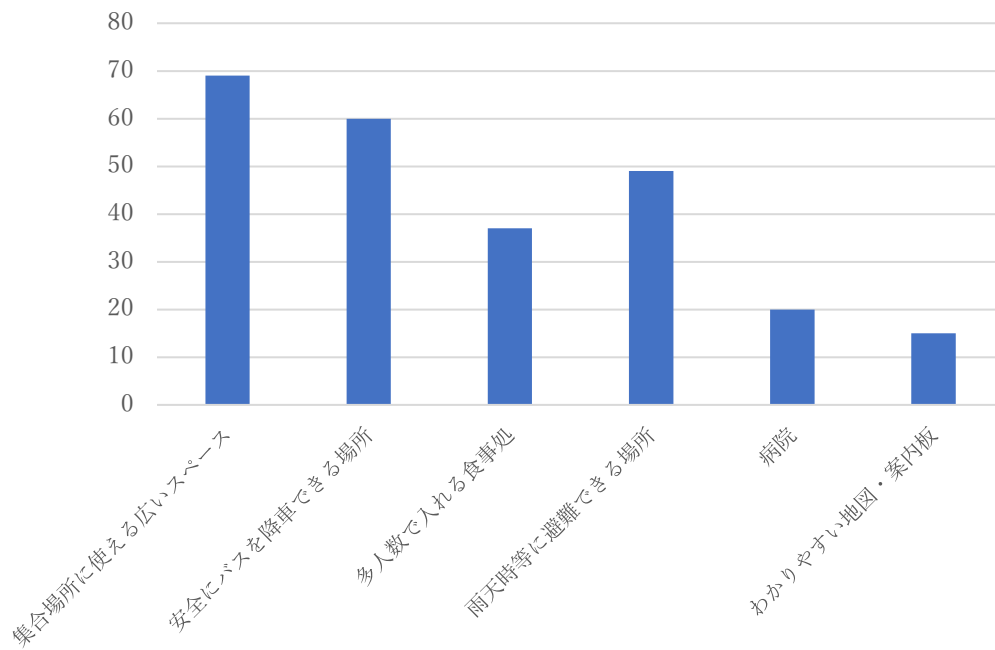


図 6 修学旅行先に求める施設(小学校)

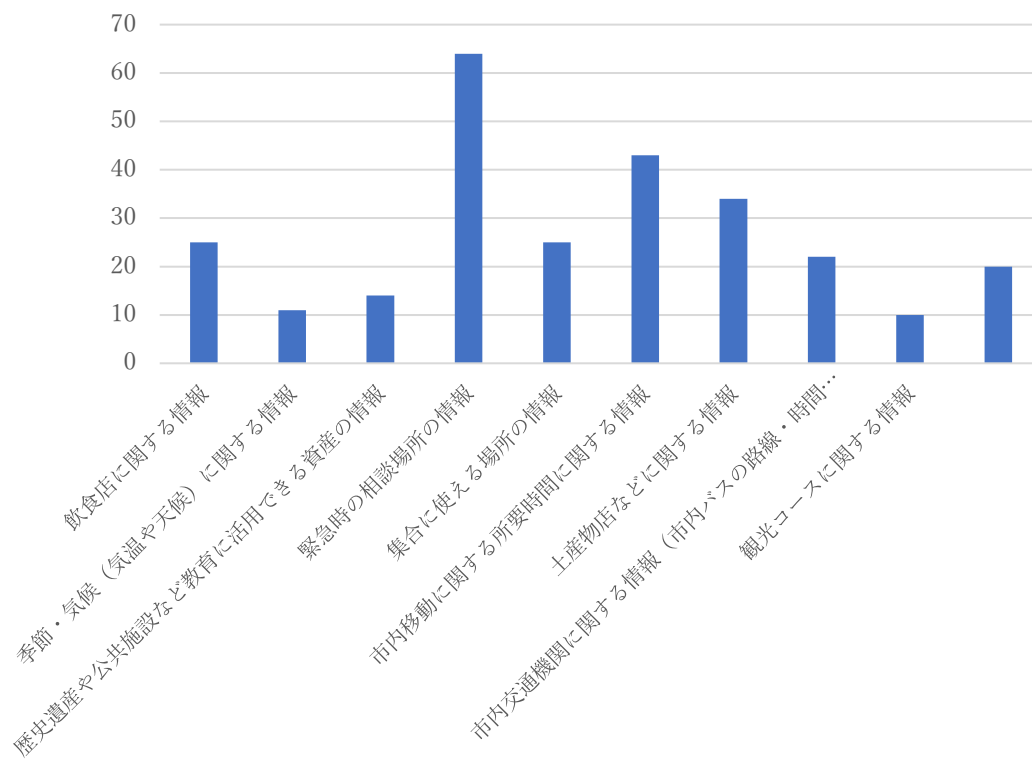


図 7 修学旅行先に求める情報(小学校)

あまり、歴史資産を使った教育といった具体的な内容は重視されておらず、むしろ町の中でどのように行動するかといった観点からの教育が中心であると推測される(図 4、5)。

小学生の修学旅行として、さらに特徴的なのは、生徒の安全性と集団行動が重視されている点にある。これは修学旅行全般に言えることだが、小学生の場合、社会的弱者ということを考えても、自主研修であっても集合場所、バスの乗降場所、雨天時の退避先が重視されていること(図 6)、求められる情報として「緊急時の相談場所」が多いことにも表れている。

以上のことから、小学校の修学旅行は、「行動経験」に重点が置かれており、何を学ぶかということの比重は低いと考えることができる。これは、小学校の修学旅行に対しては、少なくとも現在は小樽の歴史遺産は重要性が低く、修学旅行増加の鍵になるか否かは明らかではない。

中学校

中学校の回答数は、すべて道内であり、15 校が札幌市 20 校が札幌市以外となっている。小学校に比べると札幌からの割合が減っているのは、年齢が上がるにつれて、修学旅行先が遠方になると考えられる。修学旅行の規模別でみると、100 人～149 人が 44%と最も多く、次いで 100 人から 149 人が 23%、150 人から 199 人が 23%、50 人から 99 人が 15%、200 人以上も 12%と、小学校と比べると明らかに規模が大きくなっている。

小樽訪問の形態としては、順位的には小学校と同じだが、割合的に「生徒の自主研修」が増加し、「教員の引率による施設見学」が少なくなる(図 8)。この点で、中学校に上がると、生徒の自主的行動が、修学旅行で重視されているという主張は説得力がある(図 8)。しかしながら、図 9 を見ると、訪問先のパターンは、一般の観光客と変わらず、教員が引率しない分だけ、博物館や美術館、金融資料館などを訪問する割合が減っており、土産物店への志向が強くなっていることがわかる。中学校では修学旅行の期間自体が、2 泊 3 日になるので、小樽での滞在時間もやや長くなるが、多くは 4 時間未満であり、ルスツやキロロリゾートに向かう傾向にある。

小樽を選んだ理由としても、小学校と変わることがなく、札幌の近くにあることと、安全に観光できることが重視されているようである。これは、修学旅行の目的自体が小学校と変わらないことに起因しているように思われる。中学校では、「集団行動のルールの習得」が重視されており、これが小樽では自主研修が行われていることと、相反しているように思われる。つまり、中学校の修学旅行では、集団行動が重視されるが、小樽では何らかの理由で集団行動できないために、自主研修になっているとも推測できる。

小学校とは異なり、学習できる内容にあまり関心がないわけではなく、むしろ学習できる内容は、修学旅行先選定の重要な要素になっている。年齢が上がるにつれ、集団行動だけでなく、実際に旅行先で学ぶということが重視されている。しかし、実際に生徒が回った場所を見ると、典型的な観光スポットの傾向がより強くなっていることから、中学校での修学旅行の目的に沿っていない可能性がある。

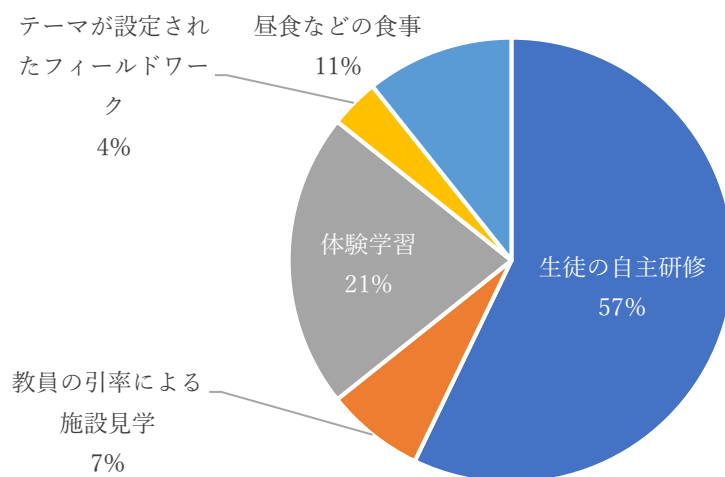


図 8 小樽訪問の形態(中学校)

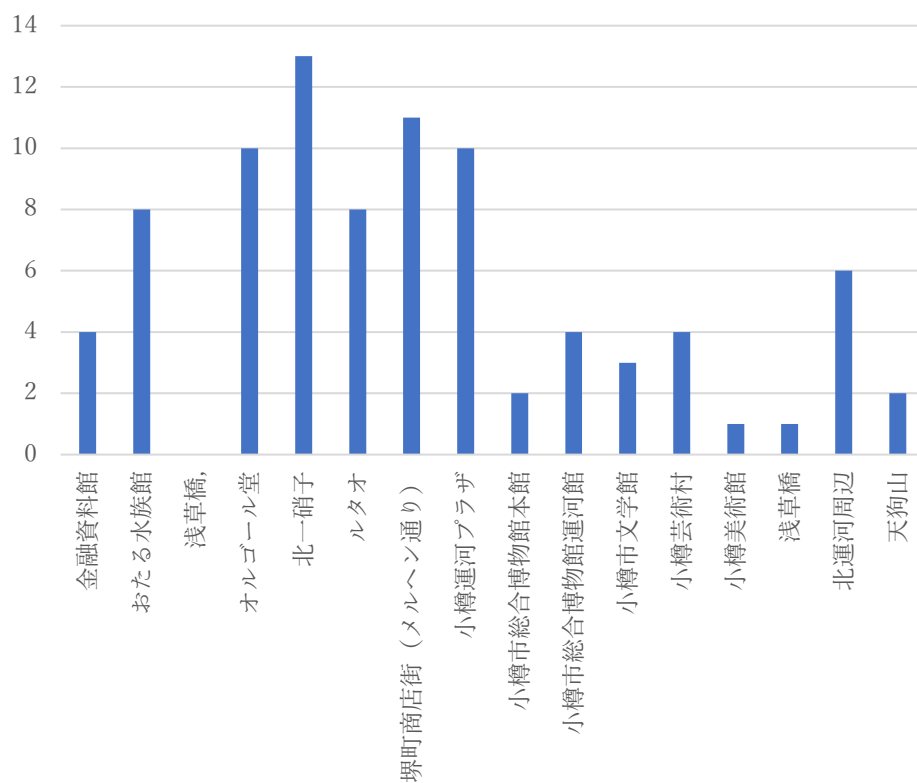


図 9 修学旅行の訪問先(中学校)

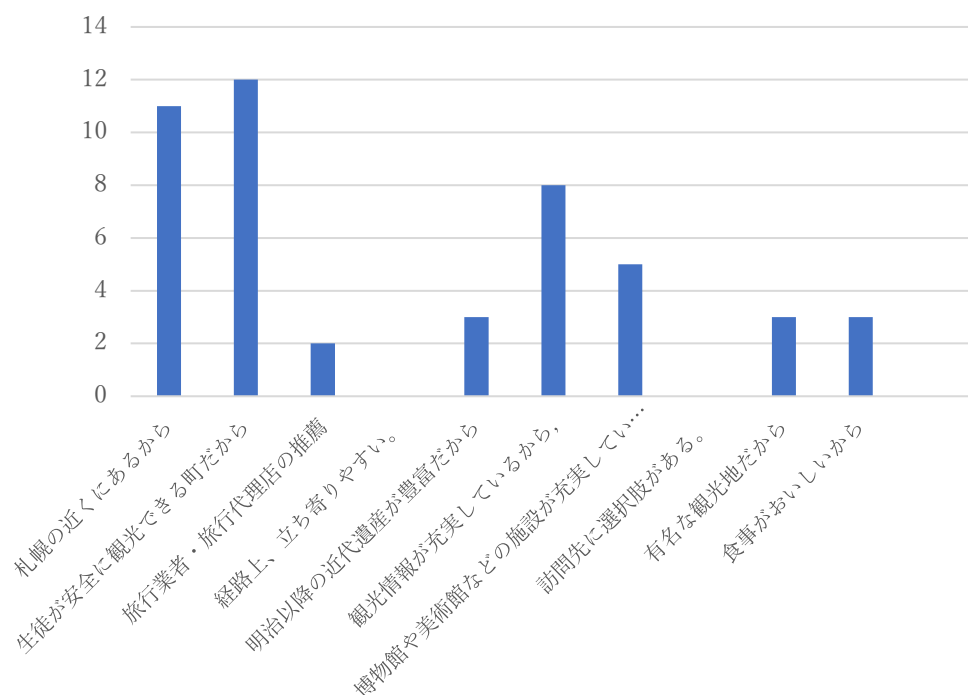


図 10 小樽を修学旅行先として選んだ理由(中学校)

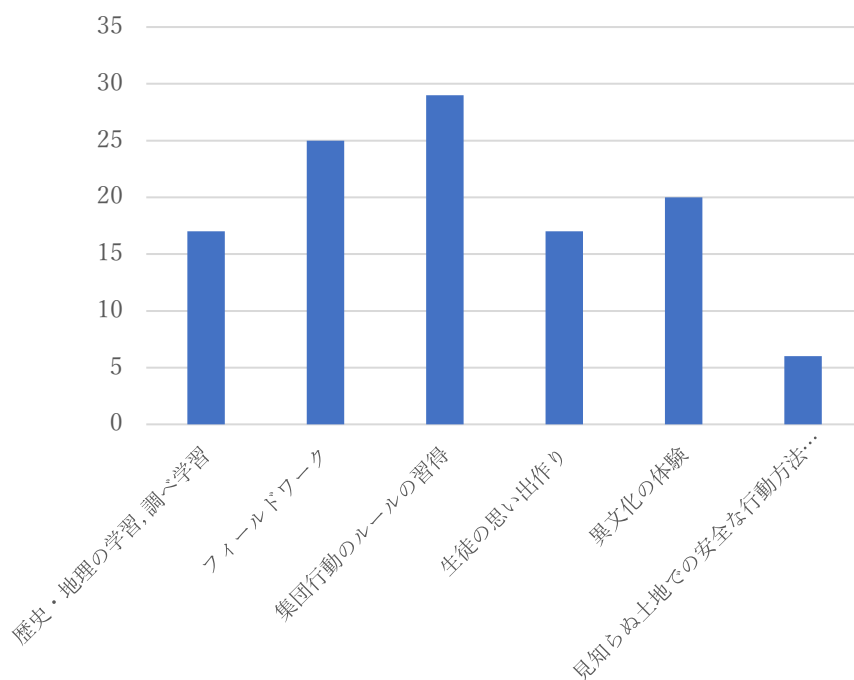


図 11 修学旅行の目的(中学校)

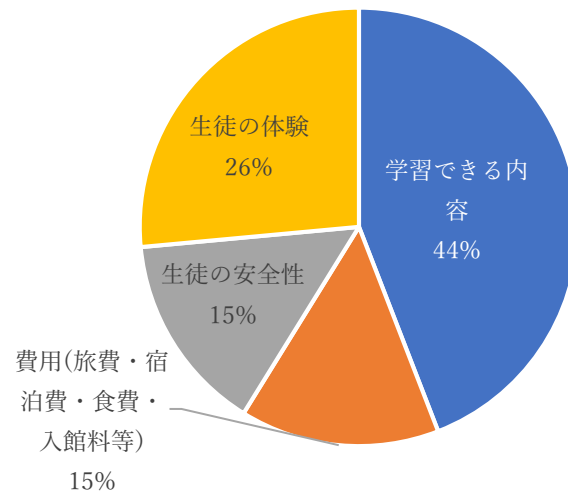


図 12 修学旅行で重視するもの(中学校)

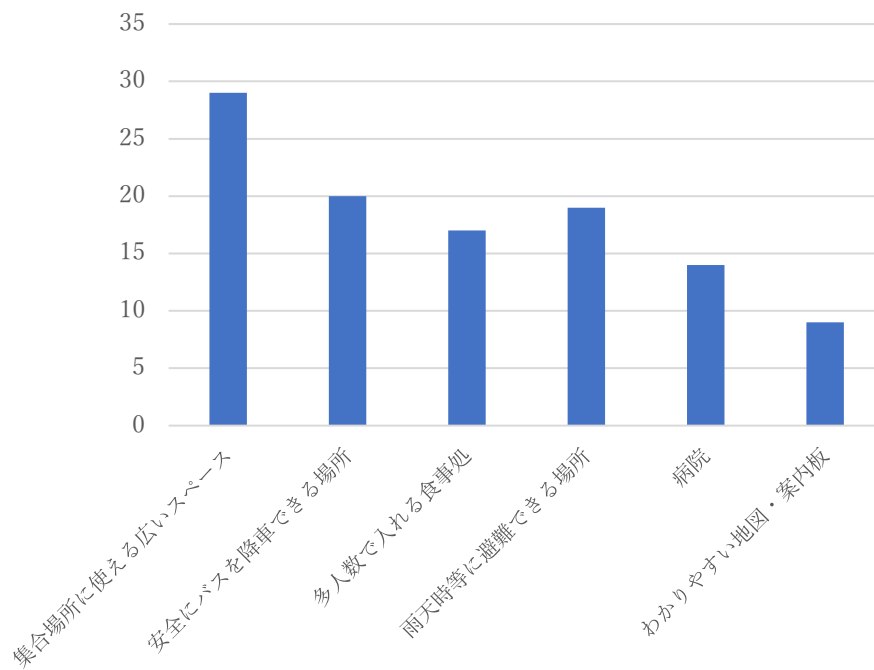


図 13 修学旅行先に求める施設(中学校)

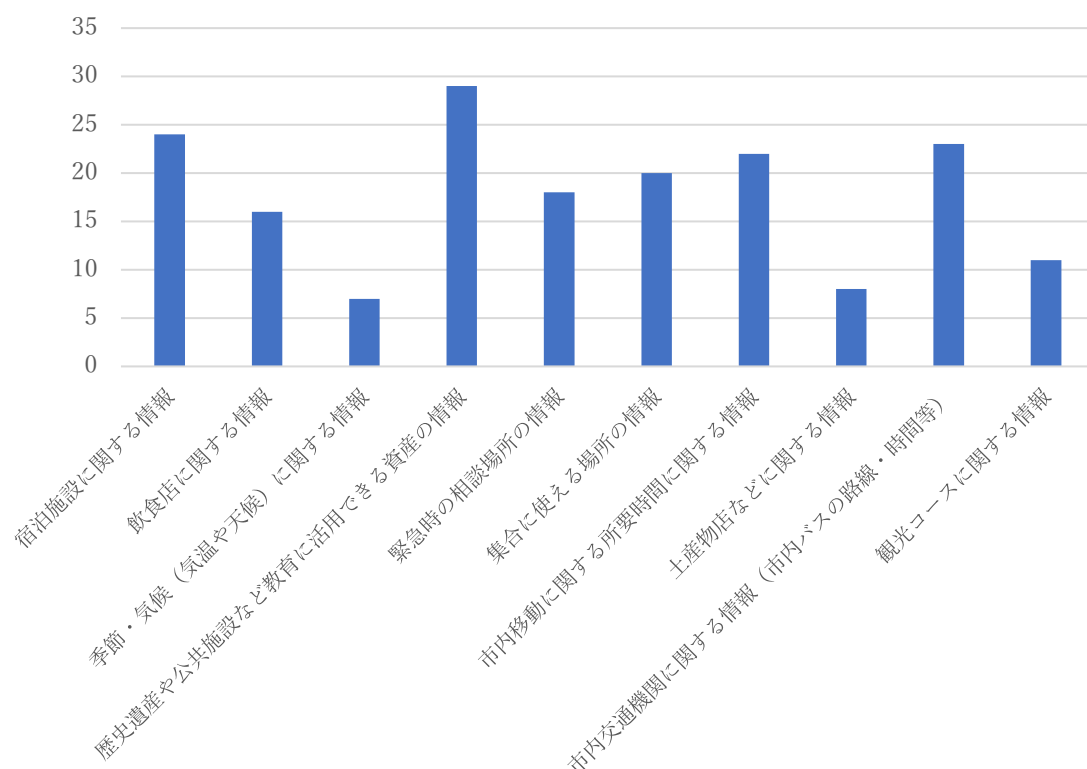


図 14 修学旅行先に求める情報(中学校)

図 13 の修学旅行先に求める施設に関しても、集団行動のための施設への需要が多い。他方で小学校とは異なり、求める情報としては「教育に活用できる情報」が一番多くなっており、修学旅行で学習できる内容がより重視されるようになっているという図 12 での推定を裏付ける結果になっている。

以上のことから、中学校の修学旅行では、小学校と比べると、集団行動と歴史などについての学習がより重視されているが、実際の小樽では、生徒は土産物店などの典型的な観光スポットをバラバラに行動していることになる。これは、中学校の修学旅行というセグメントにおいて、需要側と供給側に不一致が生じている可能性を示唆している(図 15)。

学習が目的となっている修学旅行は、一般の観光客に比べると、小樽の歴史遺産をアピールできる可能性が高いはずだが、実際には短い滞在時間とも合わせて、豊富な資産を十二分に活用できない理由にもなっていると考えられる。

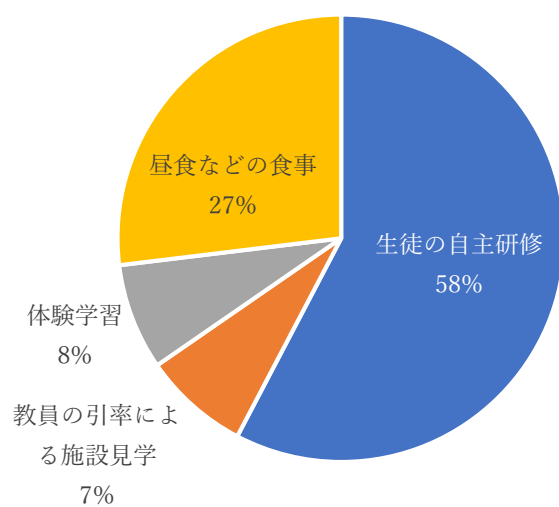


図 14 小樽訪問の形態(高等学校)

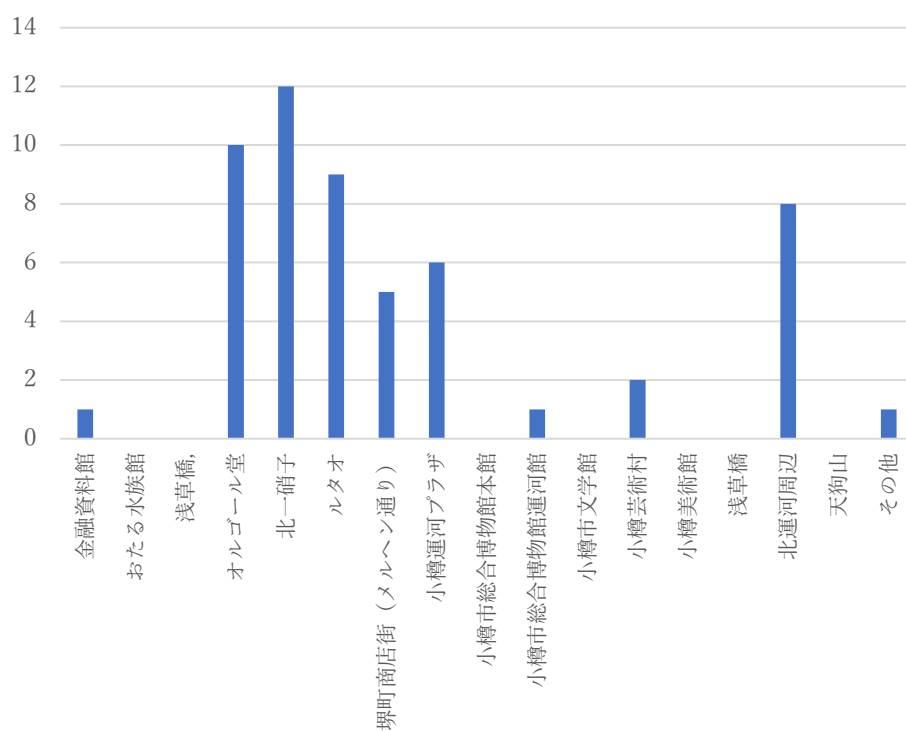


図 15 修学旅行の訪問先(高等学校)

高等学校

高等学校の回答数は、すべて道外である。修学旅行の規模別でみると、200 人以上が 64%と最も多く、次いで 1 人から 49 人が 14%、100 人から 149 人が 11%、150 人から 199 人が 6%、50 人～99 人も 5%となっている。これは、大規模な高校が多数を占めるのは、サンプルが大都市圏の高校であることと関係している。

小樽訪問の形式は、集団行動の傾向が一層薄れ、自主研修とその過程での食事という構図が鮮明になっている。訪問先の傾向からは、学習の要素が見受けられない(図 15)。サンプル数の少なさを勘案しても、ほぼ学習とは関係の薄い観光スポットに集中している。北運河に関しては、小学校、中学校、高等学校と年齢が上がるにつれて訪れる割合が上昇している。これは自主研修にしても、行動範囲が広がっているためであると考えられる。

小樽での滞在時間は 4 時間以上 8 時間未満がもっとも多くなっており、中学校よりもさらに長い時間を過ごしている。しかし、高等学校の修学旅行の多くが 3 泊 4 日、最大で 8 日という高校もあることを考えれば、小樽に割いている時間は短い。小樽の前後には富良野や旭川まで足を延ばしていることを見ると、やはり小樽は通過点の一つに過ぎない扱いを受けていると考えられる。

小樽を修学旅行先として選んだ理由(図 16)を見ても、学習要素は小さい。一般的な観光客が、小樽を選ぶ理由と似た結果となっている。図 17 を見ると、修学旅行で重視するもので、「生徒の思い出作り」の比率が上がっており、道外からの修学旅行ということを考えれば、小樽市での行動が一般観光的になっていることには必然性があると思われる。

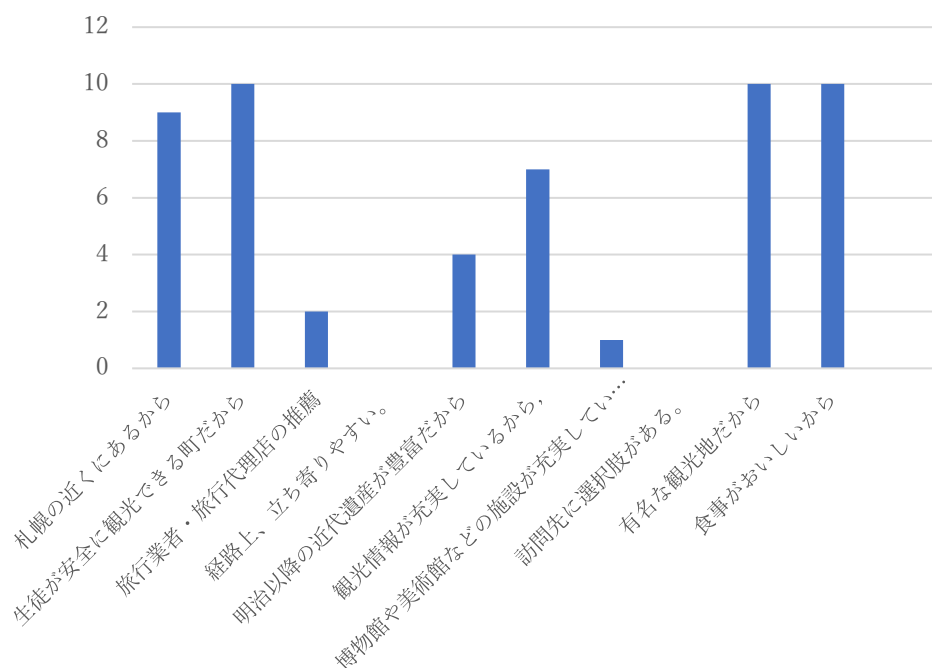


図 16 小樽を修学旅行先として選んだ理由(高等学校)

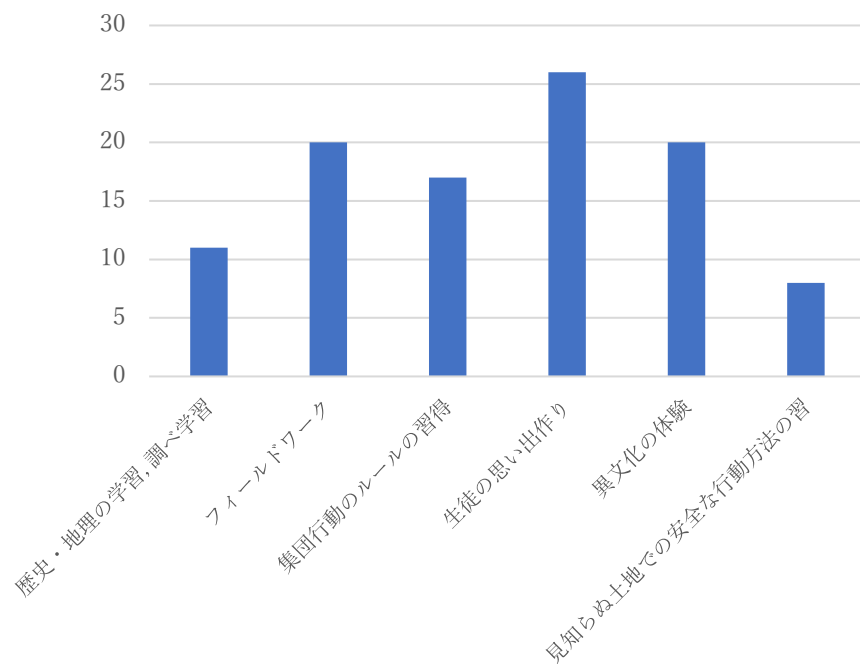


図 17 修学旅行で重視するもの(高校)

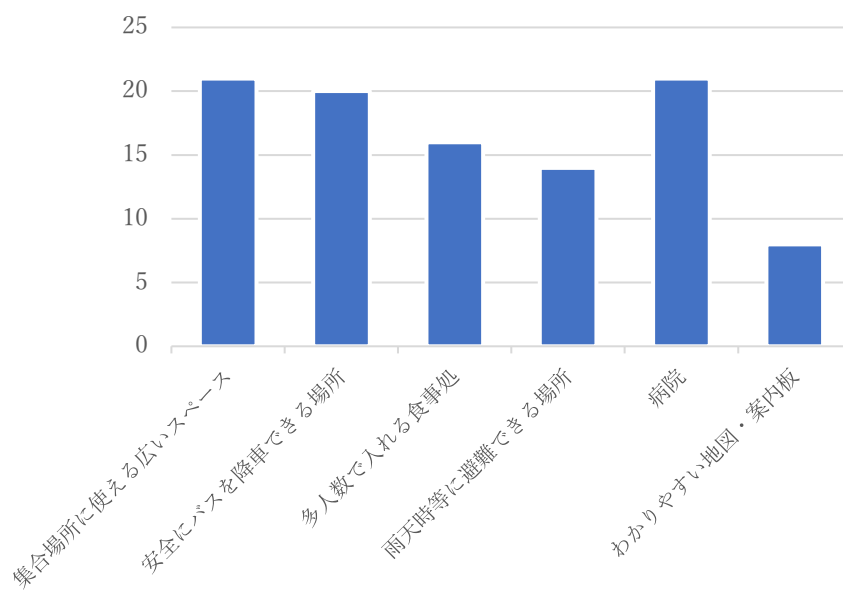


図 18 修学旅行先に求める施設(高等学校)

しかし、近現代史の学習ということを考えれば、高校時代がもっとも重要であり、実際に世界史や日本史で学んでいることと重ね合わせることができる資産が多い小樽で、一般的な観光ルートしか回っていないことは非常に残念である。滞在時間の短さなどの含めて、小樽の魅力を伝えやすいターゲットを取りこぼしている可能性がある。

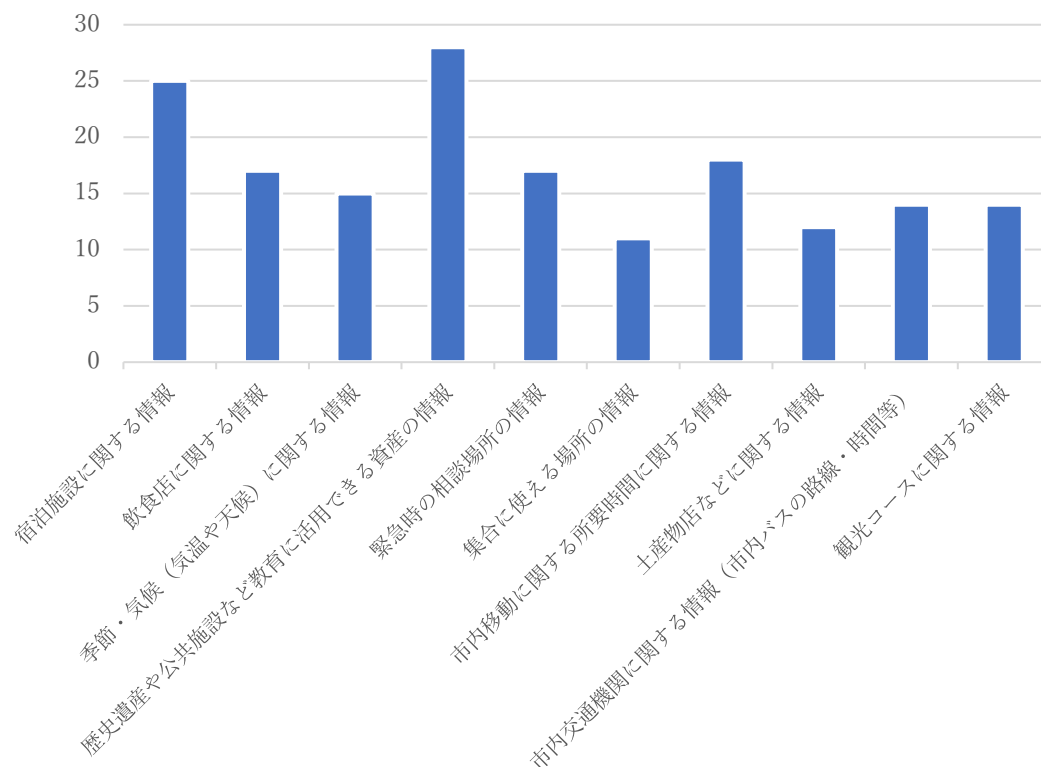


図 19 修学旅行先に求める情報(高等学校)

図 18 の施設、図 19 の情報共に、あまり特徴がないが、教育に駆るようできる資産の情報のニーズが高くなっている。小樽での修学旅行の実態と重ね合わせると、小樽が教育に活用できる歴史遺産の宝庫であることがあまり知られていない可能性が考えられる。この推測が正しければ、現在の小樽の観光において歴史遺産をどのように見せるかという点において問題を抱えていることになる。日本あるいはアジアの近現代史というストーリーの中で、小樽の位置づけを示す形でのアピールが欠けているのではないだろうか。この点については、再論する。

以上の結果から、言えることは、同じ「修学旅行」という言葉でくくられていても、小学校、中学校、高等学校は完全に異なるセグメントの顧客として扱うべきであるという点にある。これらの修学旅行の企画を行う教員は、生徒を安全かつすみやかに移動させ、かつ教育の効果を高めなければならないが、それぞれの要素への重点の置き方や、学習させたい内容が大きく異なるため、訪問先に求めるものも変わってくる。もし、一層の修学旅行の誘致を考えるのであれば、マーケティングのカスタマイズは必須であり、きめ細かい情報の収集とオペレーションの差別化が必要だろう。

学習対象が豊富である	0.829	-0.109
生徒が自主的に行動しやすい	0.752	0.276
生徒の満足度が高い	0.735	0.182
他の目的地との地理的な接続がよい	0.327	0.425
生徒の安全が確保しやすい	0.635	0.484
他の訪問地との差別化ができています	0.269	0.622
学校単位で集団行動しやすい町である	0.599	0.503
宿泊費が安い	-0.125	0.864

表1 Kaiser の正規化を伴うバリマックス回転法を適用

(2) 主成分分析による修学旅行先としての小樽のアドバンテージ

小樽を訪問したことがある学校、ない学校を合わせて、小樽が修学旅行先としてのどのような捉えられているかを把握するため、アンケートの一部に回答者の主観的評価を把握するための質問を設定した。その結果が表1である。

第二主成分まででほぼ6割が説明できることがわかる。また、その特徴も明らかである。第一主成分から、小樽は生徒を自由に行き来しやすい場所として認識されていることがわかる。第二主成分としては、道内他地域との差別化がわかりやすく、宿泊費用が安い地域という認識がわかる。

これらのことから考えても、小樽は生徒に自主研修させるための場所として認識されていることがわかる。また、学習対象は豊富にあると思われることが明らかになっている。

他方で、他の結果からわかるように、実際の自主学習における生徒の行動が、市内の資産を活用した学習につながっていないという点を認識することは重要である。修学旅行を企画する学校側の意図とは異なり、生徒側が学習に活用できていないということが問題であるとともに、それを改善することによって、学校側、生徒側の満足度を上げる可能性がある。

これには、現在の歴史遺産の情報提示の方法に問題がある、あるいは、そもそも情報が事前に提供されていないという二つの原因が考えられる。例えば、市内の歴史的建造物の説明は建築史の観点からのみなされており、それが日本の近代史の何と関係しているのかは理解できない。また、生徒の市内の動線が通常の観光客とかわらず、境町に集中していることから、歴史遺産への関心が薄いことがわかる。これは自主研修中心の現在の形態の限界であり、それが顧客の満足との乖離の原因にもなっていることは認識すべきだろう。

	B	標準偏差	wald	自由度	有意確率	Exp(B)
宿泊施設に関する情報	0.45	0.221	4.158	1	0.041	1.568
飲食店に関する情報	0.708	0.24	8.735	1	0.003	2.031
気候・天候に関する情報	0.475	0.249	3.65	1	0.056	1.608
教育施設に関する情報	-0.161	0.241	0.47	1	0.493	0.848
緊急時の相談場所に関する情報	0.232	0.218	1.138	1	0.287	1.261
集合スペースに関する情報	-0.21	0.215	0.962	1	0.327	0.81
移動の所要時間の情報	0.198	0.215	0.85	1	0.357	1.219
土産物店に関する情報	0.147	0.227	0.419	1	0.517	1.158
路線バスに関する情報	0.556	0.233	5.906	1	0.015	1.761
観光コースに関する情報	0.6	0.239	6.853	1	0.8	1.062

表2 修学旅行の期間と必要とする情報の関係

	B	標準偏差	wald	自由度	有意確率	Exp(B)
宿泊施設に関する情報	0.699	0.326	4.589	1	0.032	2.011
飲食店に関する情報	0.914	0.343	7.088	1	0.008	2.493
気候・天候に関する情報	-0.1	0.396	0.064	1	0.019	0.256
教育施設に関する情報	0.107	0.36	0.088	1	0.756	1.113
緊急時の相談場所に関する情報	0.094	0.301	0.098	1	0.754	1.099
集合スペースに関する情報	0.086	0.297	0.085	1	0.771	1.09
移動の所要時間の情報	0.221	0.298	0.549	1	0.459	1.247
土産物店に関する情報	-0.403	0.373	1.168	1	0.28	0.668
路線バスに関する情報	0.396	0.315	1.586	1	0.208	1.487
観光コースに関する情報	0.112	0.323	0.121	1	0.728	1.119

表3 小樽の滞在時間と必要とする情報の関係

(3)修学旅行の形態と必要とされている情報の関係

顧客のタイプに応じて、提供すべき情報が変わるとは、現代マーケティングでは常識となっている。そこで、ここでは、ロジット回帰分析と呼ばれる手法を用いて、修学旅行の期間の長さ、小樽での滞在時間の長さ、参加者の規模と修学旅行先に求める情報の関係を調べた。対象は、期間と規模に関しては全回答者、小樽での滞在時間にかんしては、小樽を訪問先に選んだことがある回答者である。

結果は、極めてはっきりしており、全項目において有意な変数として生き残ったのは、宿泊先、飲食店、修学旅行の期間と小樽での滞在時間と関係するのが気候・天候に関する

	B	標準偏差	wald	自由度	有意確率	Exp(B)
宿泊施設に関する情報	0.259	0.159	2.645	1	0.104	1.296
飲食店に関する情報	0.544	0.185	8.647	1	0.003	1.723
気候・天候に関する情報	0.287	0.192	2.24	1	0.135	1.332
教育施設に関する情報	-0.256	0.177	2.099	1	0.147	0.774
緊急時の相談場所に関する情報	0.173	0.16	1.175	1	0.278	1.189
集合スペースに関する情報	0.018	0.155	0.013	1	0.908	1.018
移動の所要時間の情報	0.045	0.155	0.085	1	0.771	1.045
土産物店に関する情報	0.082	0.167	0.239	1	0.625	1.085
路線バスに関する情報	0.387	0.177	4.791	1	0.029	1.473
観光コースに関する情報	0.159	0.172	0.849	1	0.357	1.172

表5 修学旅行の規模と必要とする情報の関係

情報、参加旅行者の規模に対してのみ有意であったのが、路線バスに関する情報であった（表 2,3,4）。

つまり、修学旅行の期間が長いほど、小樽での滞在時間が長いほど、修学旅行の規模が大きいほど、宿泊先、飲食店に関する情報に対する要求は切実になるということである。現在、小樽に宿泊する学校はあまり多くないが、その背後には小樽市内の 200 人を超える宿泊客を一度に収容できる施設に関する情報がないと感じている可能性がある。実際には、朝里川温泉には少ないながらも宿泊が見られることから、宿泊は可能な施設は存在するのだが、それが顧客に届いていない可能性がある。

これに対して、飲食店の場合、集団行動をする場合は、大規模な会場が必要となるし、たとえ集団行動をしないとしても、生徒の経済的負担を軽減するためには、価格等の事前情報が必要となる。これらの情報はインターネット等でも入手可能だが、生徒の行動範囲を限定しようとする、比較的価格の高い地域での選択となる。

また、前に示したように、小中高と年齢が上がるにつれて、修学旅行の期間、小樽での滞在時間、規模は増加する傾向にある。また高校の修学旅行がほとんど道外からのものであることを考えると、自治体や観光協会といった中立的な組織から信頼性の高い情報を発信することは大きな意味を持つ。例えば、小樽市内で一定を基準を設け、それをクリアしている宿泊施設、飲食店等の情報は積極的に発信することが有効である。

日本の公的な web サイトは、「公平性」の観点から横並びの情報発信に終始する傾向が強いが、それは顧客志向の考え方からは正しいとは言えない。例えば、ニュージーランド観光局の web サイトは利用者の利便性からのみ、設計されていることは参考になるだろう。そのためにも、観光サービスに関する小樽市独自の可視化された基準を設定して、安全・安心を確保できることを学校側に伝える必要がある。

3 調査の総括

今回の調査は、調査期間が短かったこと、新型コロナウイルス感染拡大期という通常の修学旅行を実施しづらい時期に行われたということから、修学旅行全般に対する一般的な結論を導くにはサンプル数が不足していることは注意しなければならない。それでも小樽に実際に来た学校に対する調査としては一定の意味を持つ。

第一に、修学旅行としてひとくくりにしている旅行形態だが、小学校、中学校、高等学校という学年ごとに大きく異なる傾向を示しており、それぞれに対応したマーケティングが必要であるということである。小学校は、修学旅行にける時間も短く、一か所での滞在時間は必然的に短くなる。学校側としては、学習旅行と銘打っていても学習内容そのものよりも、学校の外で学ぶこと自体や集団行動のルールの習得に重点を置いており、歴史資産を活用した近代史教育あるいは郷土教育という要素は薄い。ここに対して、専門性の高い情報を提供しても顧客満足度の改善には有効ではないと考えられる。

他方で、高等学校は、期間が長く、3泊4日以上、高校によっては10日以上をかけて修学旅行を行うところもある。学校側の目的としては、学習の要素は強くなり、教育資源に関する情報への要求も大きくなる。しかし、実際の高校生の行動経路を追ってみると、通常の観光客と変わるところがなく、近代史の学習に役立つような形態には見えない。この世代に対しては、高校の世界史・日本史の教科書に沿った副読本に使えるようなパンフレットを作るなどの情報提供が必要だろう。

全体の傾向として、小樽の修学旅行は他の旅行形態と同じく、「通過型」である。これは市内が集団行動しにくく、自主研修が多いこととも関係している。特に小中学校では「札幌から近い」ことが小樽を訪問先に選んでいる理由として挙げられていることを見ればわかるだろう。小中学校のルートが、小樽の次がバスで2時間以上かかるニセコや洞爺湖などが選ばれているという日程上の問題が大きいと考えられるが、これは比較的日程に余裕があるはずの、高校でも同様な傾向にあることを考えれば、そもそも小樽は時間をかけて回る街ではないと認識されている可能性も払しょくできない。

しかし、「レトロ感」や「他では見られない街並み」といった散策ベースの一般の観光客とは異なり、修学旅行は地域の特徴や歴史を伝えやすい学習旅行である。小樽の歴史資産が市内全域に点在していることを考えれば、広域で時間をかけた訪問が可能であることの情報を伝えることが不可欠だろう。

その場合、自主研修中心という現在の主流な訪問形態が、小樽市の戦略として適切なのかどうかを再検討しなければならない。学習という点で考えれば、博物館や美術館、文学館への教員による引率、市内歴史資産へのガイド付き案内の方が、効果が高いと考えられる。実際、総合博物館本館は大型バスの駐車場なども確保されており、学芸員による案内ができることから、比較的全学年で利用されている施設である。だが、市内の観光地を見渡すと、安全にバスの乗降ができる場所や、多人数で集合できる場所、雨天時の避難場所等がほとんど存在しない。50人以下であれば、運河プラザとその前の広場が活用できるが、道外からの修学旅行の主流である200人近い大規模団体には対応できない。北海道新幹線

新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画の中でも、100 人以上の修学旅行生が集合する場所が考慮されていないことから考えても、小樽市の都市構想の中で、修学旅行対応が意識から抜け落ちていることを示唆している。しかし、北海道新幹線が開通すると、これまで 1 日圏ではなかった道南や東北からの小中学校の修学旅行生も見込まれる。逆に札幌からの修学旅行も小樽を目指す必要はなく、東北まで足を延ばすことが可能となる。もし他地域の整備が進み、安全で効果的な修学旅行が可能となるとすると、現在の顧客を奪われる危険性すらある。現在の一般の観光客でも、運河沿いの行動に路上駐車で、団体バスに乗降していることを考えれば、中心観光地域内でのバスの乗降場所と集合スペースの公的な確保は必須であろう。

修学旅行は、市内に宿泊する場合を除けば、顧客一人当たりの市内での消費金額は多くはない。しかし、小樽はリピート率の高い観光都市である。他の一般的な旅行形態よりも、事前事後の学習時間も長いことを考えれば、市内のより広範な歴史遺産を知ってもらい、深い意味での小樽ファンの育成の芽となると考えられる。これは長期的に見れば、現在運河沿いから堺町通りに集中している観光導線を市内全域に拡大できる可能性を秘めている。現在の自主研修中心の小樽観光では、その方向への誘導ができず、その原因が市内施設の不足や学校向けの情報発信の方法と質によるものであるとするならば、その改善は十分に可能だろう。

付表 アンケートの質問項目

小樽の歴史遺産の修学旅行での活用にかんする調査

1 回答者の基本情報

- 1.1 学校の区分をお知らせください(択一式)
- 1.2 学校の所在地（〇〇県〇〇市町村名）をお答えください。(記述式)
- 1.3 貴校では修学旅行を実施していますか？(択一式)
- 1.4 貴校の 1 回の修学旅行の全参加人数をお答えください(択一式)
- 1.5 修学旅行全体の所要日数を教えてください。(記述式)

2 小樽を修学旅行で訪問されたことのある学校の方にお聞きします。

※小樽を修学旅行で訪問されたことがない学校の方は 3 にお進みください

- 2.1 生徒の小樽訪問の形式(複数選択可)
- 2.2 小樽で生徒が訪れた場所を挙げてください(複数選択可)
- 2.3 小樽での滞在時間(択一式)
- 2.4 小樽を訪問した日の宿泊地(記述式)
- 2.5 小樽を訪問した際の前泊地を教えてください(小樽が初日の場合は「無し」とお答えください)。(記述式)
- 2.6 小樽を訪問した後はどこに向かわれたか教えてください(小樽が最終日の場合は「無し」)

とお答えください)。(記述式)

2.7 小樽を修学旅行の目的地に選んだ理由をお聞かせください。(複数選択可)

3 修学旅行先としての小樽の長所を教えてください

3.1 学習対象が豊富である(5 件法)

3.2 生徒が自主的に行動しやすい(5 件法)

3.3 生徒の満足度が高い(5 件法)

3.4 他の目的地との地理的な接続がよい(5 件法)

3.5 生徒の安全が確保しやすい(5 件法)

3.6 他の訪問地との差別化ができている(5 件法)

3.7 学校単位で集団行動しやすい町である(5 件法)

3.8 宿泊費が安い(5 件法)

4 修学旅行一般についてお答えください

4.1 貴校における修学旅行の目的をお答えください(複数選択可)

4.2 貴校で修学旅行においてもっとも重視するものを一つ選んでください(択一式)

4.3 修学旅行地の施設で必要と思われるものを教えてください(複数選択可)

4.4 修学旅行先として、用意してほしいと思う情報を教えてください。(複数選択可)

3 共同研究会報告

3.1 小樽の戦争遺産をどう活用するか

～人吉球磨の海軍遺産活用事例を参考に～

内田純一

1 はじめに

2021年5月31日に、「人吉球磨の海軍遺産による観光振興の取り組み」と題して、小報告を行った。これは本報告に先立つ小樽市との共同研究の場において、研究会メンバーの江頭副学長と高野学術研究員により、「小樽の戦争遺産 MAP」¹が紹介されたことを契機とした報告であった。小樽の戦争遺産 MAP 制作プロジェクトは、小樽観光のファンを自認する人はもちろん、地元住民にもあまり知られていない、戦争の記憶が各所に点在する小樽をもっと知ってもらおうという取り組みであったが、こうした知られざる戦争遺産は全国にたくさんある。しかし、どこにでもあるに違いない戦争遺産を、上手に観光振興に使うことができる地域は少ない。人吉球磨の海軍遺産による観光振興の事例は、まさにその少数事例の1つであり、活用の取り組みが近年スタートするまで、ほとんど忘れ去られていた資源であったという点では、未だ戦争遺産を明確な形で観光に活用できていない小樽にとって、大いに参考になる事例であるように思われた。

ここでは、内田が別に科研費プロジェクトにおいて研究してきた、熊本県・人吉球磨地域のバトルフィールドツーリズムの事例を、本共同研究プロジェクトが主眼とする＜小樽の歴史資源の観光活用＞に向けた示唆を得るために紹介しつつ、小樽の戦争遺産も再評価していきたい。

2 人吉・球磨地域における戦争遺産（旧海軍遺構）活用の契機

人吉・球磨は近代の戦地・戦跡の残る観光地としては、ほとんど知られていない。その証拠に、人吉球磨地域の観光資源について消費者調査を行った図表1の「じゃらんギャップ調査」(2013)を参照していただきたい。観光資源のなかに戦地・戦跡を示すものは1つもないのがわかる。

なによりも重要なのは、旧海軍の基地が発見されたのは2014年前後であり、その観光への活用の歴史も浅い。この地域が、それまで戦争をテーマにした観光振興に取り組んできたことはほとんどなかったのである。先に見た図表1は2013年時点で一般に認識されていた観光資源であるから、2014年以降に急速に観光資源化されたものであることがわかるであろう。

さらに、観光資源としての振興スピードにも見るべき点がある。2014年頃に、ある在野

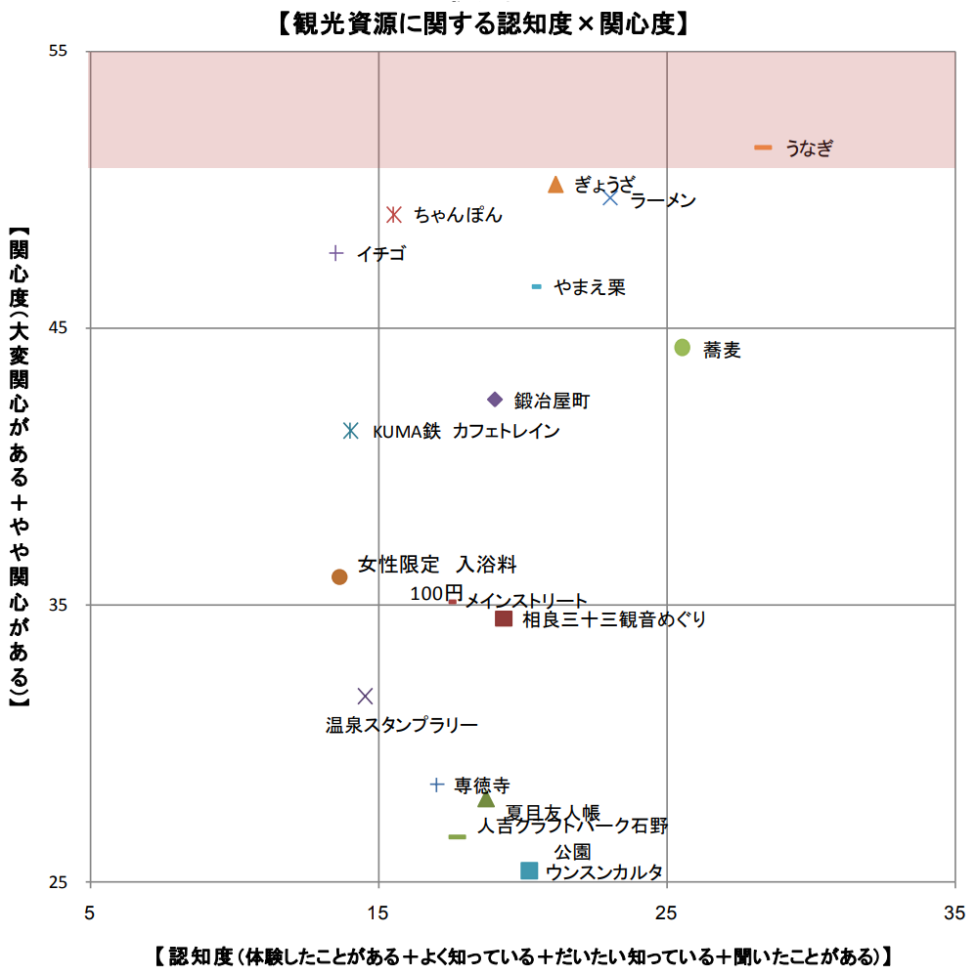
の郷土史研究者が、錦町に眠る地下軍事基地を発見したが、この郷土史研究者は、その存在を行政にただ知らせるのではなく、遺産を発掘・保存する協力者を募り、それを有志会として束ね、この遺構をどのように観光活用すべきかという提言書ⁱⁱを有志会の名で行政（錦町役場）に提出したものである。

それを受けた自治体側である錦町役場は、「山の中の海軍のまち」をキャッチコピーに一気呵成に観光振興プロジェクトを開始し、瞬く間にハード面、ソフト面ともに観光コンテンツの整備を実現してしまった。なお、「山の中の海軍のまち」や「ひみつ基地」という着眼点も、先の提言書に記されていたものである。

錦町の行政としてのスピード感と、民間が掘り起こした地域資源をもとに、地域の統一ビジョンを打ち立てた方法は、おそらく小樽が歴史資源を観光へと活用する際にも参考になるものと思われる。

なお、人吉・球磨地域は小樽と同時期に日本遺産の認定を活用した取り組みを開始しており、その点でも比較対象として適当であろう。

図表1 ジャらんギャップ調査に見る人吉球磨の観光資源



出所：人吉球磨地域GAP調査報告書（2013）ⁱⁱⁱ

3 研究対象への着眼点

事例の選定にあたり、科研費プロジェクトのテーマであった「メディアと拡張現実型ツーリズム」を念頭に置いた。このテーマは、いわゆる AR (Augmented Reality: 拡張現実) 技術の台頭が近年、著しく、観光の形も変わりつつあるという現状認識から開始された^{iv}。

内田 (2021) が着目したのは、第二次世界大戦における日本軍 (陸軍・海軍) 基地跡を利用した観光振興である。戦争関連の遺産を巡る旅は負の遺産観光あるいはダークツーリズムとして扱われることが多いが、実際に戦地を訪れる人々の認識には「負」の観光をしているという意識も、その地が「ダーク」という認識がないことも珍しくない。

例えば、「ガリポリの戦い^v」で連合国側の上陸地点であったアンザック湾の入り江には毎年多くのオーストラリア人とニュージーランド人が慰霊のために訪れる。この慰霊の旅は負やダークと捉えるよりも、両国のナショナル・アイデンティティの再確認の行為と考えたほうがより適切であろう。また、シドニーにあるアンザック戦争記念館を訪問するオーストラリア人の観光心理は、拡張現実型の観光行動なのかもしれない^{vi}。

一方、日本における戦跡巡りは沖縄戦の巡礼、広島原爆ドームへの訪問旅行などをはじめとして、いずれも悲しみの記憶を辿る旅と形容でき、ナショナル・アイデンティティを高めるような観光対象ではないであろう。しかし、人吉球磨の旧軍遺産を活用したツーリズムの取り組みにおいては、戦争の記憶を徒に悲観視する見せ方は採っていない。むしろ、終戦工作の功労者である海軍少将・高木惣吉 (人吉市出身) の記念館を擁しているという点では、戦争を終結させる動きを軍人が行っていたという、歴史教科書だけでは学ぶことができない史実を考えるきっかけが得られる。人吉球磨というフィールドでは、戦争の悲惨さだけではなく、歴史について客観的に学べる大きな特色となっているわけである。

また、巡礼・慰霊の側面だけではなく、アニメやゲーム等のコンテンツとして注目されている軍艦コンテンツとして、「艦内神社」の観光資源化に乗り出している点も注目したい。こうした取り組みは、これまで戦争の歴史に興味が無かった若年層を、バトルフィールドツーリズムやピースツーリズムに誘う作用を持っているからである。

4 人吉球磨における観光振興ビジョン公式化のプロセスを参考に

人吉球磨とりわけ中心地である錦町を中心とした取り組みの最大の注目ポイントは、「山の中の海軍のまち」ビジョンを早い段階で町オフィシャルなものとして公式化し、国の予算を獲得するプロセスのスピーディであったことである。

その取り組みのフローを図表 2 にまとめておく。なお、この年表のうち、民間の動きはほぼ有志会のメンバーによる活動が中心であり、行政の動きは錦町のほか、地区の広域行政の中心地である人吉市によるものが多い。

最初に、人吉球磨地域の旧海軍関連遺産・遺構を発見 (2014 年頃) し、その後に観光振興策を立案するまでは、郷土史の研究者を中心とした草の根のボランタリーな活動から生まれている。彼らが有志会を組織し、取り組みの初期において、観光振興プランを含む研

究成果を報告書として町役場に提出している（2015 年）。

一方、町側ではすぐさま町役場内に研究会を立ち上げ、2017 年には地方創生推進交付金を国から獲得し、町立運営による「ひみつ基地ミュージアム」をバトルフィールドツーリズムの象徴空間として整備している。役場において公式事業に採択し、開発計画に組み入れていく、という過程が、わずか 4 年程度の短いスパンで一気呵成に動き出したわけである。もちろん、役場による公式化プロセスが進展する間にも、隣接自治体に存在する戦争関連遺産の発掘や、既存のミュージアムとの協力体制の構築などが、民間のボランティアベースで着々と進められていたことも見逃せない。官民が協調したダイナミックな観光振興フローは、小樽市における、日本遺産や戦争遺産を活用した観光振興にも大いに参考になると思われる。

図表 2 人吉球磨における観光振興フロー

年度	民間の動き	行政の動き
2014	・郷土史研究家が旧海軍遺構を発見。 ・戦跡発掘と観光振興のための組織である有志会を組成	
2015	・有志会が錦町役場に対して、海軍遺構を用いた観光振興の提言書を提出	・人吉市を中心とした人吉・球磨地域として「相良 700 年が生んだ保守と進取の文化～日本でもっとも豊かな隠れ里」をテーマに日本遺産認定
2016		・錦町役場のなかに、海軍遺構に関する研究会を発足させる（町長主導）
2017		・内閣府の地方創生関係交付金（地方創生推進交付金＝約 5 千万円）獲得
2018	・湯前町にある市房山神宮里宮に「軽巡洋艦球磨記念館」を整備	・地方創生推進交付金を主な原資に、町立の中核施設「ひみつ基地ミュージアム」を開設 ・内閣府の地方創生関係交付金（拠点整備交付金＝約 4 億 3 千万円）獲得
2019	・湯前町の軽巡洋艦球磨記念館、錦町のひみつ基地ミュージアム、人吉市の「高木惣吉記念館」との三館連携の取り組みをボランティアベースで開始	
2020	・高木惣吉資料館の展示を一新し、リニューアルオープン	・拠点整備交付金を原資に、ひみつ基地ミュージアムに新館増設

出所：筆者作成

5 教育旅行への着眼①：域外からの教育旅行ニーズと域内小中学生の事前学習ニーズ

錦町のひみつ基地ミュージアムの学芸員である手柴智晴氏のご協力を得て、2019 年に筆者が行ったインタビュー^{vii}によれば、ひみつ基地ミュージアムの来訪者を増やすための努力として最も成果があったのは、「教育旅行」需要を狙ったものである。

具体的には、同ミュージアムに最も多くの送客を実現しているのは、阪急交通社である。同社の人気旅行商品のなかに「ミステリーツアー」というものがあり、これは出発するまで行く先が分からないという商品であるが、その行く先の 1 つに錦町のひみつ基地ミュージアムを組み込んでもらっているという。結果として、2018 年度の同社からの送客は 1000 名以上にもなり、出発地は関東からが 62%、中部からが 23%、関西からが 15%であった。

また、読売旅行にもミステリーツアーがあり、やはりひみつ基地ミュージアムに行く先として組み込んでいるほか、クラブツーリズムの「夫婦旅」という商品の行く先にも選定されている。ミステリーツアーは一種の秘匿要素を楽しむ旅行形態であるから、教育旅行の典型である修学旅行における＜平和学習のための教育旅行＞と同様に、いわゆるテーマ旅であると言える。

これらはいずれも大手の旅行代理店にある種の営業をかけた結果として得られた成果である。営業の具体的方法としては、熊本県の観光連盟が主催した旅行商談会に、ミュージアムとして積極的に参加するなどして、旅行代理店への働きかけを行うというものである。

旅行代理店への営業話法の中心は、広い意味での教育旅行の需要を喚起する類いのものである。教育旅行のメリットは、ひみつ基地ミュージアムのように知名度も実績も乏しい観光対象であっても、組み合わせ方によって魅力を放つということであろう。実際、ミステリーツアーにおいても、ひみつ基地ミュージアム単体では最終目的になりえないものであるが、人吉球磨エリア全体で戦争関連のテーマを設定することにより、同ミュージアムは中核的な施設という位置づけが与えられるわけである。

なお、ミュージアムは 2020 年に新館を増設したが、これは修学旅行を誘致した際に、集会ができるスペースを備えているが、計画段階から学校等の団体旅行への対応を見据えて用意したものである。

6 教育旅行への着眼②：域内小中学生の事前学習ニーズ

もう一つ、ひみつ基地ミュージアムの事例から参考にすべき点としては、地元の小中学校の平和学習教育の機会を作っていることがあげられる。熊本県内の小・中学校の修学旅行先は、長崎や沖縄といったメジャーな観光目的地である。地元錦町の学校の場合も、小学校の修学旅行先は長崎、中学校の修学旅行先は沖縄が選ばれることが定番であるという。もちろん、これらの地域を旅行する際の大きなテーマ設定は平和学習となる。

一方で、修学旅行の教育効果を上げるためには、＜事前学習＞を行うことが必要であるということもよく言われる^{viii}。旅行先である長崎・広島・沖縄の戦争の歴史を、資料や教諭によるレクチャーを通じて小中学生が旅行の前段階からあらかじめ学んでおき、実際の

修学旅行での周遊に備える、という正攻法アプローチもあるだろう。しかし、地元が存在する戦争遺産を使い、身近に存在する施設・遺産から戦争が行われた過去の時代性や、戦時下での生活についてイメージを持たせておく、というアプローチのほうがもっと臨場感があるはずである。

実際に、ひみつ基地ミュージアムでは、開館初年度から地元の小中学校が事前学習のために利用されているほか、ミュージアムの学芸員を各学校に派遣してレクチャーを行うなどのサービスを行っている。2018年のミュージアム開館前から取り組みをはじめており、小中学校のほか、人吉球磨教務主任者会議などを対象に戦跡案内や出前講義を行ったという。

以上のように、戦争遺跡を地元小中学校の修学旅行前の事前学習に使うというアプローチは、小樽ですぐにでも実践できるし、この作業を通じて、域外の教育旅行を受け入れる経験値もあげていくことができると思われる。

7 小樽にある戦争遺産をどう光らせるか

2021年に『第七師団と戦争の時代—帝国日本の北の記憶』を上梓した渡辺浩平氏と意見交換をする機会^{ix}があった。本著作は日本の近世から近代にかけて、そして第二次世界大戦の終結までの戦争の時代を、北海道という舞台から眺めた作品である。「北の記憶」という主題からも明らかなように、その歴史語りの起点となるのは現代に遺る史跡や慰霊碑・記念碑といった戦争遺産である。本書は16章で構成され、1章では琴似屯田兵村屋跡への言及をきっかけに、そもそも屯田兵を置かねばならなかった北鎮すなわち北方の脅威としてのロシアからどう日本を守るべきか、という認識を近世の日本がどう持つに至ったのかから書き起こしている。

章を少し飛ばすと、8章の「シベリア出兵ではたした役割」と9章の「尼港事件とその後」の語りのための戦争遺産の在処は小樽にある。8章では、小樽手宮公園にある尼港殉難者追悼碑を手がかりに、第七師団のシベリア出兵、そして満州駐割までの歴史を語る。続く9章では、尼港事件後の代償として北樺太占領につながった歴史にふれ、それによってオハ油田という富源を得たことについて、直接は関係ないとしながらも、小林多喜二の『蟹工船』における北洋漁業という富源をめぐる物語と結びつけることで、シベリア出兵と富源開拓の時代を具体的なイメージをともなわせながら説明することに成功している。

以上のように、本著作は、北海道にある戦争遺跡や記念碑の記憶から、北鎮という脅威が、帝政ロシアからソビエト連邦に形を変えながら、たえず北海道の防衛に影響していた事実を思い起こさせることを意図して描かれている。本書全体を読まなくとも、上で見た小樽に関わる章の構成のように、小樽がそなえる戦争の記憶（戦争遺産等）についてだけを見ることでも、テーマ性を付与させつつ整理することで、北鎮史の片鱗は見えてくるといふ点にもぜひ注目されたい。

ところで、本章執筆のきっかけとなった「小樽の戦争遺産 MAP」には全部で14の戦争遺産をピックアップしているが、⑤尼港殉難者追悼碑、⑥旧樺太日ロ国境中間標石、⑨顕

誠塔、⑪忠魂碑、⑫慰霊碑・慰霊殿、そして、⑭ロシア軍の機雷・忠魂碑、までの 6 つは日露戦争関連の遺産である。加えて、日露戦争から大東亜戦争までを包含する②礎之塔・祝津戦死者慰霊塔、日清戦争から日露戦争までを包含する⑧戦捷記念碑、なども関連遺産とみることができる。だとすれば、小樽の戦争遺産を使って、＜北鎮＞という視点から戦争史をテーマとした教育旅行、事前学習というメニュー開発は多様な形で想定できると思われる。

以上までが本章から示唆される結論的な内容となる。今後は、人吉球磨における観光振興の事例も参考にしながら、とりわけ教育旅行とその事前学習の可能性も考慮に入れつつ、小樽市の観光政策のあり方や、小樽における民間の観光開発実践の未来像を構想することを課題としたい。

参考文献

- 内田 純一 (2021)「旧軍のバトルフィールド・ツーリズム—人吉球磨の海軍遺産による観光振興の取り組みを中心に」、山田 義裕・岡本 亮輔編著『いま私たちをつなぐもの—拡張現実時代の観光とメディア』、弘文堂、pp102-122.
- 渡辺 浩平 (2021)『第七師団と戦争の時代—帝国日本の北の記憶』、白水社.

ⁱ 2018 年 10 月発行、制作は小樽商科大学グローバル戦略推進センター研究支援部門地域経済研究部。

ⁱⁱ 報告書のタイトルは、「終戦 70 周年記念企画 人吉球磨は秘密基地」で 2015 年 2 月に錦町役場に提出された。執筆・編集は「人吉球磨海軍航空隊を顕彰する有志の会」すなわち有志会である。

ⁱⁱⁱ 出典は「人吉球磨地域 G A P 調査 報告書(2013 年 9 月 25 日)」。執筆は、外山由恵氏(株式会社 リクルートライフスタイルじゃらんリサーチセンター)。

^{iv} この科研費研究の最終年度にコロナ禍が発生し、大手旅行会社の観光商品に遠隔会議システムを用いたリモートツアーが現実に商品化されるなど、研究開始時に想定した以上に AR 的な観光形態が普及した。

^v 第一次大戦時にオーストラリア人とニュージーランド人が ANZAC (Australian and New Zealand Army Corps: オーストラリア・ニュージーランド軍団) として連合国側から参戦した、トルコ (当時オスマン帝国) のガリポリ半島への大規模上陸作戦。

^{vi} 慰霊や巡礼のために実際に遠方に観光することが高齢になるなどして難しくなったとしても、戦友や遺族が眠る地への想いは消えることはないはずであり、その願望を叶えるような観光形態はいつの時代にも必要とされるはずである。

^{vii} 2019 年 9 月 14 日にひみつ基地ミュージアムを訪れ、ミュージアム所属の学芸員であり、錦町役場の企画観光課地域振興係教育振興課の職員 (社会教育係) でもある手柴智晴氏に対して筆者が行ったインタビューに基づく。

^{viii} 例えば、日本における唯一の教育旅行専門誌である『月刊教育旅行』では、2021 年 8 月号で「戦争遺跡で考える戦争と平和」が特集され、琉球大学の北上田源准教授の「戦跡学習をより豊かなものに～事前学習との関連をどう作るか」と題された寄稿が掲載されている。ちなみに、本号の表紙写真はひみつ基地ミュージアムのガイドツアー風景であった。

^{ix} 2022 年 2 月 1 日にオンラインミーティングの機会を持った。なお、渡辺浩平氏とは、筆者の前職場 (北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院) 時代の同僚の関係にある。

3 共同研究報告

3.2 小樽から見た近現代日露関係史

ーボーダーツーリズムの可能性ー

醍醐龍馬

はじめに

小樽は、明治期の開港依頼ロシアとの交流が深く、現在でも北海道における対露貿易の窓口となっている。従来、都市を軸に据えた日露関係の通史的叙述は殆ど無く、小樽に関しても例外ではない。外交史は国家間の関係に焦点が絞られがちだが、地域史と関連させることでより身近に考える一助となろう。特に小樽市内には、本稿でも紹介する樺太境界画定委員会議が開かれた旧日本郵船小樽支店をはじめ幾つかの日露交流の史跡がある。近年、ボーダーツーリズムという新学術領域では、稚内、根室、対馬、小笠原といった境界地域の街を対象に、その地理的特性を活かした観光地化の可能性が検討されている（岩下 2017）。本稿では、このような潮流を踏まえ、小樽にもそのフィールドとしての可能性を見出し、日露交流の視点から市内の歴史遺産を結びつけそれらの新たな観光資源化の可能性を模索する。以下では、具体的には、市内に点在するロシア関連の史跡を織り交ぜながら、小樽から見た日露関係史の叙述を試みる。

1 小樽開港と日露貿易

まず、小樽港がそもそも対露貿易を意識して作られ、現在でもロシアを最大の貿易相手とし、道内の対露貿易の大部分を占めている港でもあるという事実を押さえておきたい。1872 年、開拓使だった榎本武揚は、幌内の石炭の積出港として小樽の将来性に早くから期待し、小樽の稲穂に 20 万坪の土地を購入し民間主体の開発の先鞭を付けた。都通り商店街に榎本の垂れ幕がかかっているのは、まさにそのためである。1875 年に樺太千島交換条約を結んだ榎本だが、シベリア経由で帰国し小樽に帰りそのとき手宮洞窟の彫刻を見学し東京大学に知らせた。この彫刻はシベリアのものとも類似するものであり、北海道とシベリアの交流の歴史を示す。その後小樽は、主にロシアへの石炭輸出のために 1889 年には特別輸出港に指定され、1899 年の外国貿易港指定で本格的に開港した。



札幌農学校教授兼小樽築港事務所長の広井勇は小樽港の築港事業に着手し、1908年に日本初のコンクリート製の北防波堤築堤に成功した。おたるみなと資料館にはこの時の築港に関する資料が展示されている。

2 日露戦後の樺太境界画定委員会議

日露戦後、ポーツマス条約で決まった南樺太割譲に関する実務者会議が日本郵船小樽支店で開かれた。現在でもその当時の姿を残しており、豪華な会議場も見学できる。1906年11月21日に日露間で取り交わされた協定内容を簡潔にまとめると、(一)翌年度の作業再開時期、(二)ロシア側による西部境界線の測量、(三)東海岸での境界画定作業、(四)新国境の全線測量、(五)ロシア側による境界標石の運搬、(六)北緯五十度以南の島嶼の巡検及び経緯度測定、水天宮での基準点設置はこの(六)の作業のためだったと言える。小樽での会議はこうして閉幕し、(三)に基づいた樺太東海岸での国境画定作業も含め全作業が明治40年には無事完了した。日本史を振り返ったとき、陸上国境は樺太を南北に割ったこの北緯50度線の国境だけである。水天宮には、境界画定作業の測量のための基準点のほか、現地で使わず小樽に持ち帰られた樺太境界標石(予備石)が残る。また、日露の委員は会議後に旧魁陽亭で晩餐会をしたが、主催者はもちろん、招待客にも区民を入れるところが大きな特徴であり、樺太境界画定会議の開催地に選ばれたことが小樽区民には名誉だったのである。その後小樽港は、新に獲得した南樺太と本州の中継地として益々栄えていく。



3 シベリア出兵と日ソ基本条約

1918年にロシア革命が発生すると、この動きを阻止すべく日本は欧米列強とともにシベリア出兵を行った。日本軍は小樽港に集結しロシア極東へと渡った。1920年、ニコラエフスク（尼港）で赤軍パルチザンが日本側住民を大量虐殺した尼港事件が発生した。小樽港から渡航した民間人を含む700人余りがパルチザンに虐殺された尼港事件の慰霊碑が手宮公園にある。

1926年の日ソ基本条約後に奥沢町4丁目28番地に領事館が設置された。初代領事はA.V.バシリエフである。『小樽商工明禄』は、「小樽市民が二十年間要望しておつたソヴィエト国領事館は、欧州大戦等が原因して、中絶の形であつたが、大正十五年三月領事赴任、四月に盛大な開館式が行はれて、潮見台の丘陵に赤旗が掲げられるようになった。目下領事アレクセー、ワシリエフ氏、同秘書役スペクトル氏、外人通訳一名で専ら査証事務を取扱ておる」と記している。この領事館の役割は、ソ連邦極東沿岸地域で漁業に従事している漁労者及びサハリン北部の石油・石炭開発地域で働く日本企業の従業員へのビザ等の領事文書の発給だった。当時道内では札幌にも設置されておらず唯一のソ連領事館であり、1927年に副領事館に改変され1938年まで存続した。



4 小樽高等商業学校とニコライ・ネフスキー

1925年、小樽ゆかりのロシア人として最も著名になる人物が小樽高等商業学校のロシア語講師として着任した。アイヌ語や宮古島方言の研究で後世に名を残すニコライ・ネフスキーである。小樽高等商業学校は語学教育も盛んで「北の外国語学校」と呼ばれ、教育課程にはウラジオストクへの修学旅行も組み込まれるなど極東ロシアとの交流も行われていた。ロシア語講師だったニコライ・ネフスキーの展示が小樽商科大学附属図書館にある。ソ連時代の日本学の第一人者となった彼は、小樽高等創業学校に赴任し、ロシア語を教えながらアイヌ語、沖縄・宮古島方言の研究を進めた。積丹の萬谷イソと国際結婚したが、帰国後はスターリンの粛正にあった悲劇の人生を辿る。小樽商科大学の大学史展示室を訪れると、外国人教師の一人としてニコライ・ネフスキーの展示を目にすることができる。展示室には、ネフスキーが就職する際に提出した手書きの履歴書も展示されているが、非常に達筆な日本語で記されている。

5 樺太からの引き揚げ

1945年8月、日ソ中立条約が破棄されソ連軍が対日開戦した。その結果、南樺太から多くの日本人が小樽港へ引き揚げてきた。旭展望台には、「樺太を偲ぶ」と題した記念碑が立てられている。本文には「かつて日本最北端開発の雄図を抱いて樺太に渡り、風雪難苦に耐えながら、

北辺の理想郷を造り上げた我らの父祖、更には彼の地に生を享け、かけがえのない郷土とする数多くの同胞且つ又業を興し産業の発展に寄与した幾多の企業にとって、樺太は永遠に忘れることができない」と望郷の想いが書かれている。稚内の樺太島民慰霊碑（氷雪の門）が南樺太で亡くなった同胞を慰霊するところに重点が置かれているのに対し、旭展望台のものは故郷に帰れない樺太出身者の望郷の想いに特化したモニュメントである。



6 ナホトカとの姉妹都市交流

戦後日ソ関係の始動は 1956 年の日ソ共同宣言以降である。フルシチョフによる平和共存外交に呼応する形で鳩山一郎政権がソ連との国交回復を実現した。このような流れは、日ソ貿易への期待感を生むことにもなり、対岸交易を復活させたい小樽市は安達与五郎市長の独断で 1966 年にナホトカ市と姉妹都市となった。これは、地方自治体から先んじてロシアとの経済的提携を深めようという動きであった。小樽駅バス停の後ろには姉妹都市の記念モニュメントがある。そこには、日本語で姉妹都市、ロシア語で兄弟都市（ГОРОДА ПОБРАТИМЫ）と記され両市の章が描かれている。実はナホトカ市内のホテルの外壁にも同様のモニュメントがあるが、ここでは小樽は舞鶴と敦賀など他の姉妹都市とともに並列される形で書かれている。小樽とナホトカの繋がりが単なる二都市間のものではなく、環日本海諸港の結びつきの中で位置づけられるべきことを示唆している。小樽市役所には、ダニーデンやソウル江西区とともにナホトカと



の姉妹都市交流の展示があり、国際的に戦後小樽の歩みを学ぶことができる。

おわりに

以上のように、小樽を軸に据え日露関係史を通史的に概観した。明治初期から現代まで、特に小樽は札幌の外港として対露関係の窓口として重要な位置を占めた。近年ではロシア人の流入が減少したとはいえ、沿海州各都市との貨物船定期航路は未だ存続しており、道内における対露貿易の重要拠点としてのプレゼンスを維持している。戦後の北方領土問題との関係が中心の根室、樺太との関係に終始する稚内と比べ、小樽とロシアの関わりは経済面を中心により多角的だった。また、函館に準ずる古い歴史を有するが故に小樽にはロシア関連の史跡も多い。今後、従来注目されてこなかった史跡や、未だ史跡化すらされていないソ連領事館跡などの新たな史跡化の可能性も見据えながら、日露交流の歴史を学べる観光コースを構築できる可能性が小樽市にはあるだろう。

参考文献

- 生田美智子『資料が語るネフスキー』大阪外国語大学、2003
- 石井靖子「姉妹都市交流 小樽市－ナホトカ市（ソ連）」『外交』5（41）、1991
- 岩下明裕編『ボーダーツーリズム－観光で地域をつくる』北海道大学出版会、2017
- 小樽商業会議所編『小樽商工名録』小樽商業会議所、1922
- 小樽市史編纂委員会編『小樽市史』第7巻行政編（上）、小樽市、1993
- 倉田稔「ニカライー・アレクサンドロヴィチ・ニェフスキー－小樽高商ロシア語教師」『小樽商科大学人文研究』2002
- 醍醐龍馬「開陽亭と樺太境界画定委員会議－小樽から見た日露戦後」小樽商科大学グローバル戦略推進センター研究支援部門地域経済研究部編『旧魁陽亭－北海道を代表する老舗料亭』小樽商科大学グローバル戦略推進センター研究支援部門地域経済研究部、2021
- Лазарев А. М. Россия-Япония: исторический путь к доверию. Москва. 2008 (A.M.ラザレフ『ロシアと日本－信頼構築への歴史的な道のり』モスクワ、2008)

3 共同研究報告

3.3 小樽におけるダークツーリズムの可能性

江頭進

1 はじめに

しかし、小樽は、北海道の函館以外の他都市には見られない近代遺産が豊富であり、これまでもそれを活かした観光開発を進めてきた。しかし、明治から第二次世界大戦終結までの時代をどう考えるかということ自体に対する日本社会の姿勢が定まらないこともあり、小樽の近代遺産に基づいた観光は、ただ建築物が作り出す漠然とした「レトロ感」に依存してきた。それゆえに、観光客の行動は画一的で、滞在時間も短時間のものになりがちであった。観光客の訪問経路は浅草橋からメルヘン交差点の区間に集中し、天狗山と水族館だけが飛び地的に人を集めている。

滞在時間の延長を図り、市内での使用金額の増加を意図するためには、より時間のかかる観光形態の普及が必要である。ここでは、観光客の深い思索と教養的側面に働きかけ時間消費を促す手法としてダークツーリズムを紹介する。

ダークツーリズム(dark tourism)という用語は、Foley and Lennon(1996)が初出であり、それほど古い言葉ではない。しかし、人類の悲劇の地を回る観光自体は、アウシュビッツや広島の前爆ドームなど古くから存在する。Tarlow(2005)は、「悲劇と歴史的に特筆すべき死が発生し、かつわれわれの生に大きな影響を与え続けている場所への旅」(48)と定義している。このようにダークツーリズムは、世界的には一定以上の認知があり、国内でも修学旅行の教材としての需要は高いと考えられる。

しかし、一口にダークツーリズムと言っても、そこを訪れる観光客の感覚も多様なものとなり、娯楽性の高いものから教育的意義の高いものまでさまざまな形で並ぶこととなる。ここでは小樽におけるダークツーリズムスポットの可能性として、産業遺産と戦争遺産に分けて考えてみたい。



図 20 旧港湾労働者住宅といわれている建物（著者撮影）

2 産業遺産

小樽は近代以降に成長した町であり、日本の近代化とは切っても切り離せない関係にあ

る。市内には産業化関連の大型建築物も多い。しかし、市内観光はストーリー付けの欠如しているために、観光客がそれを意識することは少ない。

しかし、北海製罐が小林多喜二の『工場細胞』や『蟹工船』の取材先であったことからわかるように、近代化の中で発生した様々な「悲劇」を感じることができるスポットに小樽は事欠くことがない。近年保存運動が活発化している第三倉庫のように、歴史性や悲劇性が形態的にもわかりやすい建築物はもちろん、磯野小作争議の磯野商店の倉庫（現ISO）や小樽港湾労働争議（小樽運河地区）のように現在は通常の観光地に紛れているものや、手宮棧橋爆発事故や戦後の共産主義者のテロ、あるいは南北の遊郭のように現在は遺物が残っていないものまで様々である。

また末広町にある港湾労働者の住宅のように現存するが市民に認識されていないために保存対象となっていないものもある。

他方で、歴史的建造物の指定を受けているものの中にも、産業遺産は多い。旧銀行街や境町通りの旧商店などもその典型例だろう。しかし、これらの施設は単にレトロな建物としてのみ使用されており、そもそもどんな「産業」と関連していたのか、という説明が欠落している。旧手宮線の関係で、小樽は漠然と石炭との結び付きが強く、日本遺産の関係でその印象が強化されている。しかし、小樽の港において、石炭の積出は手宮地区に限定され、ほとんどの埠頭は、農産物や、貴金属、材木などの移出に用いられていた。その輸送先も、石炭のほとんどが日本国内向けであったのに対し、木材や農産物は、横浜や神戸経由ではあったが、ヨーロッパやアメリカ、そして中国大陆向けであり、戦前の小樽の世界的なつながりを語るのであれば、その説明は欠くことができないだろう。歴史的建造物を見ても、なぜ小樽に日本銀行が外国為替業務を行っていたのかといった銀行街自体の役割の理解には進まない。またそれが沖仲士のような港湾労働者とどのような関係にあったのかを伝えることで、初めて、運河が単なる「きれいな散策路」ではなくなり、運河保存運動の前の運河の位置づけがなされることになる。

小樽の産業界で活躍し、市内にその痕跡が残る板谷宮吉、藤山要吉、高橋直治といった日本史上はマイナーな人物の果たした仕事を丁寧に説明し、「樽僑」の活躍を現代に伝える努力をすることで、色内銀行街をより活発にプロモートできる。「樽僑」のような人々は全国各地に存在し、市井の人であったがゆえに各地で、「過小評価」されてきた。他方で、地方出身の政治家や実業家、軍人や芸術家や学者をうまくプロモートすることで、観光資源につなげている地方は少なくない。

ダークツーリズムと産業遺産を考える場合、無視できないのはやはり遊郭だろう。現在、北郭、南郭はただ幅広い道路が残るのみだが、それ以上に、郭外の建築物も急ぎ足で取り壊されているようにすら思える。基本的に個人の所有物であり、市民感情的にも「悪所」としてのイメージが強いものであるため、やむを得ない事情もあるが、小樽の近代史における女性の役割を考える場合、避けては通れないものでもある。

幸い正規の遊郭街ではないが、旧手宮線沿いの古い建物が再利用され、名店などが生ま

れることで景観保存につながっているケースもある。完全な形でないにしても、古い小樽の風景を残すことには、通常考えられている以上の意味がある。

2008年にユネスコの世界遺産に登録されたマレーシアのジョージタウンは、単に特定の建築のみに注目されたわけではなく、その周辺に広がる一般住宅の街並みが評価され、保存対象として重要と判断された。世界遺産の基準の中には、「(2) ある期間を通じてまたはある文化圏において、建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示すもの。」という項目があり、都市の場合は、その町の盛衰の記憶を留めるものが、地域ごと対象となるケースがある。ジョージタウンは、小樽と似ていて18世紀に東インド会社の拠点として形成され、その後中華系、インド系、マレー系が混住し、その結果独特の文化圏を構成する。しかし、その後、マレーシアの経済成長の中から取り残され結果として、古い町並みが残ったのである。これは高度経済成長期にはすでに衰退がはじまっていた小樽と似た状況にある。小樽は、同じ時代の大型の歴史的建造物と一般住宅が同時に残存する全国的に見ても珍しい地域である。一般住宅や遊郭街のようにあまりにも日常に溶け込みすぎて、市民からの意識の外にあるものが少なくない。しかし、どんなに当たり前のものでも、100年残れば貴重な歴史遺産として認識されるようになる。もし、小樽観光の中心に今後も豊富な歴史遺産を据えるのであれば、小樽のアドバンテージを再度見直す必要があるだろう。

3 戦争遺産

日本の近代化が、日清戦争から第二次世界大戦までの戦争と切り離せなかったことを考えれば、近代化の重要拠点であった小樽にその遺産が多いことは理解できよう。しかし、産業遺産以上に、小樽の戦争遺産は活用どころか保存も危ういものが多い。

旧隗陽亭が日韓併合後に伊藤博文が韓太子を連れて宿泊したこと、その旧隗陽亭が日ロ国境線画定会議の作業委員会後の宴会に使用されたことは比較的有名である。近年になって、旧隗陽亭の研究が進んだが、残念ながら修復・保存のめどは立っていない。

シベリア出兵に関係して発生した尼港事件の慰霊碑も、全国唯一の慰霊祭が続いているものの市民の認知度は低い。小樽空襲跡や茅島岬の旧陸軍特攻艇基地の保存はまったくなされないまま崩壊の危機にある。

また保存・活用が進んでいる色内旧銀行街の建物が、陸軍第五船舶司令部や戦後の連合国軍の施設として使用されていたことを示すものはない。これらは、小樽において戦争教育が、一部有志による努力以外は、体系に行われていないこととも関係がある。戦前の日

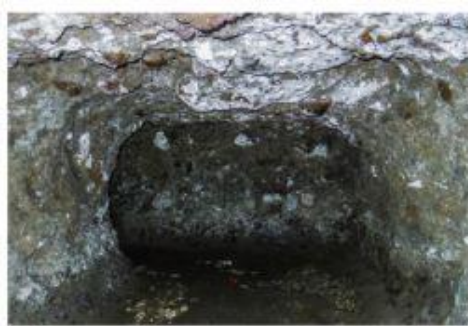


図 21 高島特攻艇基地跡(著者撮影)

本をどのように評価するかということを離れても、戦争に関する知識が不足し無関心な層を生み出すことは昨今の世界情勢を考えても問題が多いと言わざるを得ない。

藤山要吉や板谷宮吉は大陸や極東ロシアへの航路で財をなしたが、小樽史の観光への中で、アジアとのつながりは完全に抜け落ちている。欧州への輸出などが強調される中で、なぜ樽僑たちがアジアとつながっていたのか、そこになぜ利益の源泉があったのかという中身を欠いたまま、解説をおこなっても浅薄なものにしかなりえない。小樽には明治以降の戦争遺産がそれなりにそろっており、それを整備して公開することは、先達たちの業績を軽んじることにもつながりかねないし、それによって遺産の保存が遅れるようになれば、取り返しのつかない事態にもなりうる。

他方で、小樽商科大学構内にある緑丘戦没者慰霊塔やそれに関連した百周年史料展示室には、小樽商科大学と戦争の関連が比較的整備されている。しかし、それらはあまり観光客のアプローチのいい場所にはない。これらの情報を集めて展示できる戦争博物館を小樽市内に作ることも一案だろう。戦争博物館は、日本では、遊就館や知覧特攻平和会館、大和ミュージアムなど数が限られているが、欧米では一般的なものである。近代遺産の町小樽にあっても違和感はない。産業遺産などを展示する博物館と併設すれば、小樽のストーリーを伝えるために一層効果的であると考えられる。

4 観光スポットの現状

以上、概観したように小樽市内のダークツーリズムのスポット候補は活用されていないどころか、保存すら行われていないのが現状である。北海製罐第三倉庫のように目立つ建物に対する市民の保存意識は高いが、特攻艇基地や港湾労働者住宅のように目にとまらない史跡は、博物館等の地域史研究に基づいて行政が保存するしかない。

これらの史跡は市内に散在しており、団体客が訪れにくい地域にあるが、幸いにして路線バスが近くまで運行しており、高島地区や手宮地区等に集中的に存在していることを考えれば、その地域をダークツーリズムエリアとしてゾーニングすることは難しくない。

問題の根本はこれらのスポットに関して市民の知識がなく関心が薄いことにある。これらのスポットは「小樽案内人検定」等にも部分的に紹介されているが、エリアとしての認識はない。ローカルなコンテンツの案内が地域住民に支えられることを考えれば、市民への普及が最初に取り組むべきことだろう。

「まちづくり」は住民の価値観に基づかなければならないが、その中で歴史遺産をどのように残すかということは非常に難しい問題である。現代の価値観のみ基づいて、歴史遺産の整理を行ってしまうと、われわれにとって「不都合な」ものは整理され、廃棄されてしまうだろう。一般的に、観光は、きれいなものを好み、場合によっては陰の部分をきれいに「洗浄」して表に出そうとする。しかし、それが結果的に様々な軋轢を起こしていることは枚挙に暇がない。

ダークツーリズムの基本的な考え方は、歴史的な場所を、われわれの現在の価値観から

は、切り離して保存・提示し、そこから何を感じとるか、何を考えるかは、そこを訪れた人に委ねることにある。ある人は、怒り、悲しみ、別の人は誇りに思い、自分たちのアイデンティティの起源を知ることもある。その際に重要なのは具体的なものを保存することであり、観光客がその場所に立った時に、そこで何が起きたのかを自身の中で思い浮かべることができるようにすることである。

グローバル化の中で価値観が多様化し、同時に世界的な観光も多様化している中で、従来型の「明るい観光」から抜け出せないとすると、小樽の観光はやがて飽きられるようになるだろう。小樽に住む人々の原風景を保存し、そこを訪れた人に「ただ見せる」こともダークツーリズムの教えるところである。

小樽は近代遺産が豊富にあり、またほとんどの歴史遺産が明治以降のものに限られるという全国的に見ても特異な町である。近代遺産が多い町は、全国各地にあるが、そのほとんどが江戸期以前の遺産と混在しており、小樽のように特化されているわけではない。このアドバンテージを最大限に活かすために、ダークツーリズムという考え方は極めて有効であると考えられる。

欧文文献

Foley, M. and J. Lennon (1996) "JFK an Dark Tourism Heart of Darkness," *Journal of International Heritage Studies*, 2 (4): 198-211.

Tarlow, P. E. (2005) "Dark Tourism: The Appealing 'Dark Side' of Tourism and Mode," in Novelli, M. eds. *Niche Tourism - Contemporary Issue, Trends and Cases*. Oxford Butterworth-Heinemann : 47-58.

[邦文文献]

江頭進(2019)「ダークツーリズムスポットとしての小樽の可能性」、小樽商科大学地域経済研究部編『北海道社会の課題とその解決』、ナカニシヤ出版、125-144。

井出明(2018)『ダークツーリズム 悲しみの記憶を巡る旅』、幻冬舎。

3 共同研究報告

3.4 日本遺産による歴史文化を活用した小樽の地域活性化の課題

高野宏康

1 日本遺産と小樽市

小樽市は、日本遺産「北前船」（2018 年度追加認定、シリアル型）、「炭鉄港」（2019 年度認定、シリアル型）認定を受け、さらに地域型日本遺産の認定を目指し、2021 年度に候補地域認定を受け、3 年後の認定を目標としている。小樽市の日本遺産の課題については、本中間報告書で江頭進教授が小樽の歴史資産の活用との関連から指摘しているが¹、本稿では、シリアル型日本遺産「北前船」「炭鉄港」について、全体のストーリーと事業、小樽市の特徴と課題、地域型日本遺産については、ストーリー構築過程および認定までの課題について検討する²。

2 日本遺産「北前船」

日本遺産「北前船」は 48 市町で構成される最大規模の日本遺産である。北前船を地域振興に活用する取り組みは戦前から見られ、高田屋嘉兵衛が司馬遼太郎の小説の主人公となったこと等を契機に 1980 年代には全国的に関心を集め、2007 年に開始した北前船寄港地フォーラムは日本遺産認定の背景となった。一方、船主の範囲等「北前船」概念の曖昧さが指摘され、地域振興への高い関心と歴史の実態との乖離が課題とされてきたが、日本遺産ストーリーは寄港地の文化財や特産品、食文化等に焦点をあてたもので、歴史の実態に即した広域観光のポテンシャルを持つといえる。令和 3 年度の北前船日本遺産推進協議会事業では、JR 東日本・西日本による旅行商品造成が行われ、日本財団「海と日本プロジェクト」との連携で小学生のワークショップが 16 市町で実施された（小樽市は 2018 年度に実施）³が、広域連携による事業推進、情報共有等が課題である。対策として北前船データベース構築事業を実施し、年度内にプラットフォームが完成予定である。その他、東京にアンテナショップ開設、中国大連での旅行相談会等、首都圏・中国も含め事業展開してい

¹ 江頭進「小樽における歴史資産の活用の課題」、本共同研究中間報告書、参照。

² 高野は、小樽市の日本遺産認定推進事業開始前から、小樽の歴史文化の調査研究と観光資源化に取り組んでおり、「北前船」「炭鉄港」の構成文化財選定支援、地域型日本遺産ストーリーWG 委員として協力。

³ 令和 3 年度北前船日本遺産推進協議会全体会議資料より。

るが、来年度の日本遺産フォローアップ委員会の審査に向けて、認知度向上や認定自治体間の情報共有が急務である。

小樽市と北前船の関わりは全体ストーリーの中でも際だった特徴を持ち、明治以降、北前船主は営業倉庫業等の新事業を展開、移住者の生活物資を運ぶなど、人・モノ・文化の交流に大きな役割を果たし、小樽のルーツの一端を担った。これらの特徴を活かした活用事業が必要であるが、シリアル型日本遺産は認定自治体で事業予算が組まれていないことが多く、小樽市も同様である。2020 年度は観光庁の交付金事業（誘客多角化）に採択されたことで、ツアー、カードラリー、PV 制作等を実施できたが、持続的な事業展開には予算面の検討が必要である。

3 日本遺産「炭鉄港」

炭鉄港推進協議会は、2019 年度、2020 年度に「次世代につなぐ炭鉄港」として小学生向け副読本、デジタル資料館、WEB・SNS を実施し、「地域で稼ぐ炭鉄港」として、ロゴマーク、土産品開発、旅行商品造成、炭鉄港カード、グルメフェア「炭鉄港めし」等を実施した。2021 年度は「空知・小樽・室蘭の全域一丸で炭鉄港を活用」を目指しているが、小樽市の特徴的な炭鉄港ストーリー、構成文化財を活用した事業はまだほとんど実施されていない。

小樽市の「炭鉄港」構成文化財（6 件）は、市民に馴染み深く、保存・調査研究が実施済みのものが多いが、「炭鉄港」ストーリーによって新たに意味づけされ、新たな活用事業への展開の可能性が考えられる。「小樽中央市場」は日本遺産構成文化財となった唯一の現役市場であり、空知地域等で食材等の行商に行った「ガンガン部隊」の拠点であったことから「炭鉄港」構成文化財に認定されており、小樽市の特徴的な文化財といえる。2019 年に同市場協同組合が主催した一連の認定記念事業は担い手の事業として意義があるが、持続的な展開が課題である。2021 年 10 月に堺町通り商店街主催「昭和レトロな秋のスイーツ祭り in 堺町」は、港湾労働者が腹持ちの良い餅や菓子を好んだことにちなみ小樽スイーツで「炭鉄港」を感じることを目的としたイベントであるが、堺町通り商店街と「炭鉄港」の関わりは旧三菱商事小樽支店（石炭を取り扱った商社）等、限定的なもので、地元商店街が主体となった活用事業ではあるが、歴史的ストーリーと活用事業に齟齬があるといわざるを得ない。「炭鉄港」の歴史的ストーリー、構成文化財の特徴に基づいた活用事業とうまくマッチングさせることが必要である。

4 地域型日本遺産

地域型日本遺産の認定は、小樽市が日本遺産認定推進事業を開始した当初から高い関心を集め、シリアル型より地域型を重視する傾向が見られた。しかし、ストーリー構築は難航し、タイトル、構成文化財の選定も含め、試行錯誤を繰り返した。最終的に、小林多喜二の表現を取り入れ、北前船の時代から商業都市への発展、衰退期を経て運河保存運動を

契機に歴史を活かすまちづくり、観光都市へと変貌した歴史に焦点を当て、「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽～民の力で創られ蘇った北の商都～」として2020年1月に申請したが、落選となった。多様な小樽の歴史文化を一つのストーリーにまとめることへの経験不足が一因と考えられる。

その後、小樽市は地域型日本遺産ストーリーを小樽文化遺産と位置づけ、独自の事業展開を行い、ロゴマーク選定、ポータルサイト開設等を実施した。その過程で、2021年3月から認定候補地域の募集が開始したことで、小樽市はワーキンググループで再協議を行い、ストーリーと構成文化財を修正して申請し、同年7月に候補地域に認定された。日本遺産審査・評価委員会から評価が得られたが、改善事項も指摘されている（「民の力」を観光客に分かりやすく伝える工夫、かつて北日本一の商都であったことを伝える工夫、ストーリーの魅力を高め、物語性のあるストーリーの制作）。これらの対応策として、「小樽市日本遺産磨き上げ事業」「小樽市日本遺産プロデューサー育成事業」「インタープリター育成を活用した小樽さんぽ事業」の公開プロポーザルを行っており、改善が期待できるが、次の段階の課題である活用事業の実践が重要となる。

3 共同研究報告

3.5 教育旅行の現状と小樽における課題

永岡朋子⁴

教育旅行商談会や教育旅行の誘致活動などで旅行会社の担当者と面会した際に、よく言われる言葉が「小樽は、自主研修で行きます」で、喜ぶべきか、悲しむべきか、毎回返答に迷うものである。

小樽という街を教育旅行の視点で捉えると、徒歩圏内に飲食や物販、体験など様々なジャンルの施設や店舗が建ち並び、街の随所に歴史の名残があり、学びの要素と楽しみの要素と両方を備えている。人通りも適度にあり、児童・生徒だけで送り出すことができる街の規模感で、班別の自主研修にはうってつけ。交通アクセスにも恵まれているため、高校生ともなれば、小樽から新千歳空港までの移動も含めて自主研修として位置付ける場合もある。

「小樽は自主研修」という言葉には、“評価されている”パターンとその逆の2種類がある。逆とは、「自主研修以外のことは、ほかのエリアでやりますので」という意味で、もっと露骨にとらえると「残念ながら小樽はメインの目的地ではないんですね」ということである。近年は、教育旅行のトレンドと言えば平和教育、アウトドア、民泊、キャリア教育などのコンテンツで、これらのことは小樽での提供ができない、或いは難しい。小樽が得意とする歴史散策やものづくり体験メニューでは、教育旅行を呼び込むことが厳しいという現実、つまり教育旅行のニーズと小樽側の現状とのギャップから、教育旅行マーケティングの必要性も関係者内では改めて認識していたところであった。

ところで、2017年（平成29年）3月に、学習指導要領が改訂され、移行期間（準備期間）を経て、小学校は2020年度、中学校は2021年度、高等学校は2022年度から全面实施となった。時代の変化の中で教育に求められるものも変わっていくが、今回の改訂では、「生きる力」を身に付けることが引き続き求められ、「主体的・対話的で深い学び」というアクティブラーニングの導入も新たなポイントとなった。当然のことながら、学校での授業だけではなく、教育旅行についても、新学習指導要領に沿ったものであることが求められるようになっていく。

教育旅行のコンテンツはどうあるべきかと考えてみると、平和教育やアウトドア、民泊などは、依然として人気コンテンツではあるものの、「交流」「体験」「SDGs」なども新し

⁴ 一般社団法人小樽観光協会

いものとしてあげられるようになり、やはり少し傾向が変わってきているようである。

学校での学びのスタイルが変わっていくという事実に対し、受入側の地域もその点を理解し、提案・提供するコンテンツをアップデートしていく必要がある。そう考えると、一時は弱みともとらえられたと言われた小樽の教育旅行コンテンツも、新学習指導要領の視点において再整理を上手に行うと、ニーズに合致するものが増えるのではないかと期待できる。

今後の大学受験においては、○×ではなく考える力が試されるようになることから、フィールドワーク、グループワーク、プレゼンテーションなどの手法も必要となると言われている。修学旅行や宿泊研修の訪問先で、このような学びを取り入れるケースも増えてきている。例えば、小樽という街を事例として学習した後に、「10年後、自分の住んでいるまちをどうしたい？」と学生が住む街の未来について考える機会を提供する。或いは、事前学習として学校で講義を行った際に宿題を出し、旅行当日に小樽にやってきたときに宿題の回答をもらう。課題を提示することで、生徒自身で解決をはかるようなコンテンツの提案も、地元の学生との交流やワークショップとの組み合わせで展開が可能ではないだろうか。「主体的な」学びとして事前学習を、「対話的な」学びで旅行当日に現地の人との交流を、最後に「深い」学びとして旅行を終えてから、自分の地域の事を改めて見つめ直すというように、一連の流れを組み入れたコンテンツの造成に着手し始めている施設や地域も増えていると聞いている。いずれにしろ、小樽現地での対話的な学びをどのように提案することができるかが鍵である。

教育旅行誘致の現場では、また、その教育旅行で学生は何を得られるのかということと言語化できているかどうか、学校や旅行会社の賛同を得られるかどうかのポイントである。例えば『学生が自信をつける英語旅行』のように、旅行が終わったらこう変わるというものが言葉で表されていると理解を得やすいが、『心に残る思い出の教育旅行』のような抽象的なコピーでは、生徒がどう変わるのかイメージができないと指摘されている。

また、素材集ではなく、他地域と連動した広域モデルルートがほしいという声も旅行会社や学校から出されている。旅行会社も部署の統廃合などが進み、料金や窓口など着地側の情報に長けている人材が少なくなって来ていると言われており、距離感がわからないのも課題であったりするため、移動距離やコンテンツの関連性を考慮し、他地域との複数コンテンツを組み合わせた提案が出来れば理想的とも言われている。特に、複数泊の場合は、1つのコンテンツだけでは成立しないため、広域連携による複数コンテンツの提案ができるかどうか、誘致活動の成功を左右するといえる。

しかし、旅行会社や学校側の意見からも、地域側のワンストップ対応が求められることがわかっている一方で、どこの地域もマンパワー不足のため、そこまでの対応はできないのが現状ではないだろうか。学校によってそれぞれニーズが違うという現実に対し、地域としてどこまで細やかな対応を提供できるか？実際、窓口にかかる労力は相当のものです、実現するには大きな課題があると言える。

最後に、自主研修利用で既に小中高と数多くの学校に来ていただいている小樽は、新学

習指導要領に沿った要素を加え、小樽だから提案できるコンテンツを造成できた際に、行き先として選ばれる可能性が更に高まると言える。連携する事業者や地域住民にとっては、学生の受入を通じ、改めて我がまちの魅力を確認できる機会となりうることから、シビックプライド醸成にも貢献できるのではないだろうか。もちろん、修学旅行や宿泊研修で小樽にきた学生が将来の小樽の観光客となることも大いに期待できる。「小樽は自主研修」というイメージに加え、小樽だからこそ提案できる教育旅行コンテンツ造成による他地域との差別化をはかり、教育旅行先として選ばれる小樽を目指したい。

4 小樽における歴史資産の活用の課題

江頭進

1 教育での活用

小樽の歴史遺産は言うまでもなく近代に集中している。もちろん、潮見ヶ岡神社や北前船のように江戸期、五百羅漢像のいくつかのように室町期にまで遡れるものもあるが、数が多く目につくのは、明治以降の近代遺産である。これまで小樽の歴史の教育での活用は、小中学校では、「ふるさと教育」として行われてきた。総合的な学習の時間を活用して、ほぼ市内全校に普及していると言ってよい。しかし、それは、担当教員の熱意や知識に左右され、断片的なものに留まっている。

現在の日本人にとって最も重要な歴史は、現代に直接つながる近代史である。本土の生徒は、身の回りに江戸期までの数多くの遺跡があり、地名等でも日本史を実感できる。しかし、小樽の小中高校生が、江戸期までの日本史に触れられる遺跡は、市内には皆無である。これに対して、近代遺産は、他地域では残っているところが限られており、小樽のように集中的かつ他の時代と混在せずに残っている地域はない。

近代史教育の弱さは、これまでも日本の歴史教育の弱点として何度も指摘されてきた。学校での歴史教育が近現代に入るのは、三学期であり、時間が残り少ないままに流されるためであるという俗説や、大河ドラマになる頻度が他の時代に比べて圧倒的に少ないからという俗説が存在したのだが、実際には若年者にとって実感できる物理的な素材がないこと、そして、センシティブな内容を含む日本の近代史を中等教育までに教える方法論が確立していないことが原因であろう。

小樽はこの点において、圧倒的なアドバンテージを持った町である。明治から昭和 40 年代ぐらまでの建築物が市内の至る所に存在し、いまなお使用されている。小樽の歴史は、本来は、日本史および世界史の近代史とともに教えられるべきもののなのである。

明治以降の富国強兵政策の下、小樽港からは石炭を始めとする北海道の天然資源が次々と運び出されたことは周知の事実である。しかし、空知の炭田から幌内鉄道で運ばれて小樽港から運び出された石炭がどこでどのように使用されていたかを知る人はほとんどいないだろう。また、手宮の石炭積出が印象的であるため、小樽から他にどのような天然資源や農産物がどこに運び出されていたかに関心を持つ機会は少ない。近現代史は、日本史と世界史が本格的に交わる時代であり、商都小樽の経済活動は、近くはアジア、遠くは欧米へとつながっていたことはよく語られる。しかし、具体的にどこにどのようにつながっていたのかについては、教育はもちろん研究者のレベルでもまだ明らかになっていない。漠然と高橋直治が第一次世界大戦時の小豆相場で大儲けしたとか（これは誤りであることがわかっている）、藤山要吉や板谷宮吉のような海運王がいたとか語られるが、なぜ市内に榎本武揚ゆかりの地がいくつもあるのか、藤山汽船の所有船は 1,500t 以下の小型商船ばかりだったのか、といった疑問に正面から向き合えば、小樽という町がどのような近代史の中で盛衰を経たのかを考えるきっかけになる。

「北海鎮護」は、対ロシアへの防衛の最前線であることを意味し、藤山汽船の船が小さかったのは、

航路が道内および極東ロシア、樺太、せいぜい大連だったからである。欧米に送られた雑穀類は、基本的には小樽港から横浜や神戸で大型船に積み替えられていた。小樽が直接つながっていた外国は、中国、朝鮮、ロシアである。例えば、新宮商興は当時日本に併合されていた朝鮮の仁川で創業されているが、最初の主要な業務は北海道から木材、特に枕木を輸入することであった。これは大陸で急速に鉄道網が建設され需要が急増したからである。小樽は樺太

とのつながりを強調されることが多いが、樺太との交易量はそれほど大きなものではなく、主要な輸出入先は中国が圧倒的であった。つまり、小樽の隆盛の理由の一つは、日本を始めとした列強諸国の中国進出およびその短所であった日韓併合と密接に結びついていたのである。

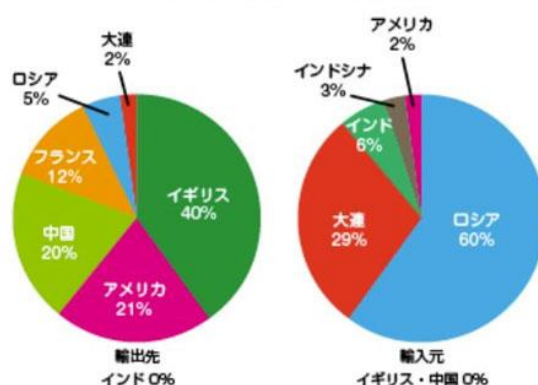
しかし、この問題は、政治的には極めてセンシティブで、教育現場で適切に教えられる教員は少ないだろう。観光分野でも、小樽の発展を大陸アジアと結びつけて解説することはほとんど見られない。だが、大陸アジアとの関係を見捨てるからこそ、観光活用ではストーリー性が欠如するし、教育において、せつかくの近代史におけるアドバンテージを活用することができないという事態に陥っている。

小樽が港湾都市である以上、小樽史を語るために海外の貿易相手との関係を語ることは避けて通れないし、散発的な郷土史教育では郷土愛を育て、移住や定住につなげることも難しい。この課題の解決方法として、市内の教員の小樽史の知識水準の向上が必要である。特に世界史（東アジア近代史）との連結を重視し、その中での小樽の果たした役割を明確にする。近代史の中での小樽の位置づけが明確化されれば、生徒は市内にある歴史遺産を通じて、世界・日本の近代史に対する具体的なイメージを形成することが容易になるため、学力等の向上にもつながるであろう。

本研究会で行ったアンケート調査では、現在の「ふるさと教育」の教材が、地域的に中心部に集中しており、中心部以外の学校では使いにくいことが明らかになった。しかし、実際には、銭函であれ、塩谷であれ忍路であれ、近代史関連の話はそれなりに存在するし、集落自体が小樽の成長の中で形成されていることを考えれば、「ふるさと教育」の教材は、地域ごとにカスタマイズする必要がある。その際に、一つのヒントになるのは、学校史と結びつけて、生徒に関心を持たせる試みだろう。市内の学校はいずれも、100年前後の歴史を持ち、長く地域の中学でもあった。人間関係の構築にも大きな役割を果たし、卒業生が活躍していることを考えれば、地域史の中で学校が果たした役割は大きい。また生徒数の増減が地域の盛衰と直接結びついていることを考えれば、学校史の活用は、「ふるさと教育」において、効果の高い内容を備えていると考えられる。

また教材のデジタル化は、必須であろう。GIGA スクール構想の中でも、地域独自のコンテンツは重視されていて、また地域ごとのカスタマイズが比較的低コストで行え、一度教材を作れば、担当

小樽の国際貿易取引国



(大正2年、小樽商工会議所「小樽商工業統計書」、1918より作成)

教員が交代しても活用が可能である。単に画像や資料教材を配布するだけでなく、効果測定も含めた e-learning システムの構築や、生徒のコンテンツ作成などのアクティブラーニングなどで、より深い教育が可能となるだろう。

2 観光における活用

(1)日本遺産

covid-19 の感染拡大の影響を受け、インバウンド誘致等を目的とした日本遺産にかかわる活動の多くが中止・縮小を余儀なくされている。候補地に選定されたところの地域型を除いても、シリアル型の二事業は観光客誘致に目立った効果を挙げているとはいえない。

それでも、小樽市総合博物館の展示が炭鉄港に合わせたものに改修されるなど、covid-19 の感染収束後に期待はつながっている。

北前船:平成 30 年に認定された「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間 ～北前船寄港地・船主集落～」は、参加自治体数が非常に多いために、各地間の連携が難しく、観光客の行き来にも結びついていないのが現状である。その一方で船絵馬等の小樽市内の関連歴史資産発掘は進んでおり、沿岸部での寺院を中心とした観光資源としての活用への期待は高まっている。

ただし、個々の資産自体は、観光資源としては小規模であり、そのままでは有効なコンテンツにはなり得ない。特に日本遺産がインバウンド対応を主な目的としているが、北前船の歴史自体を知らない外国人観光客にそのままで訴求するとは考えにくい。他方で、市内の北前船遺産が寺社や祠と結びついていることは、海外観光客の関心を引く要素は十分にあると思われる。これを直接、観光客に訴求させるためにはクルーズ船の観光客に船内で船絵馬を販売し、旅の安全を祈念して、市内各寺社に奉納してもらう等のイベントを行うことで現地に誘導し、日本文化を体験してもらう等のアイデアが考えられる。

北前船の遺産は、ほぼ市内全域に散在しているが、観光客への誘引を最大限に引き出すためには、祝津・桃内周辺の集中的な整備が効果的であると考えられる。この地域には、鯨番屋や鯨御殿が元々存在していること、船絵馬や地藏尊の祠などがあり、散策路を整備することで、祝津の自然景観と併せて、魅力的なコンテンツとなり得る。祝津の海の風景はそれだけで、アジア系のみならず欧米系の外国人観光客に訴求する力があるが、自然の中にある伝統文化の施設は、海外の同様な地域遺産の事例を見てもわかるように、小規模であっても満足度の高いコースの形成が可能である。

炭鉄港:平成 30 年に認定を受けた炭鉄港も、北前船と同じ課題を抱えている。小樽・空知・室蘭の三地点をつなぐ形で構成されるこの事業も地域間の連携は市民の目に見えない。小樽市総合博物館本館の展示は一新され、わかりやすいものとなったが、残念ながら幌内鉄道を共有する三笠鉄道記念館との連携は見られない。両者の展示はコンセプトが似通っており両方を回ればその連続性はある程度想像できるが、それぞれの館の中に他館の紹介はない。covid-19 の影響下とはいえ、シリアル型の日本遺産の拠点間の連携がないと、その意義を問われかねない。

他方で、小樽市内の炭鉄港の普及および構成文化財間の連携はどうだろうか。小樽の構成文化

財は、手宮線の鉄道関係遺産と旧銀行街に大別されるが、この両者を観光の視点で結びつける施策はあまり行われていない。これまで旧銀行街は建築物を中心とした観光を展開しており、石炭の移出との関係で語られたことがなく、また現在も解説されていない。これは、炭田開発とその輸送を一手に引き受けた北海道炭礦汽船株式会社が、小樽市内ではあまり知られていないことが原因であり、市民にわかりやすいストーリーが欠如しているためと考えられる。石炭自体あまり目に触れる機会がなくなっている現在、石炭が積み出されていたことは知っていても、小樽が石炭とどう関わるのかわかりにくいコンテンツになっている可能性がある。

打開策の一つとしては、市内各地に残る石炭店の跡地や看板などをランドマークとしたり、冬季に商店街などの屋外に石炭ストーブを設置して通行者が暖を取るポイントしたりすることで、「石炭取引の中心だった町」としてのイメージ形成を進めることが考えられる。

また、日本遺産の構成文化財は、多くの場合、すでに保存の対象となっているものが多く、新たに調査・研究を進めて、文化的な価値があるものを発見しようとする試みには乏しい。しかし、北前船における船絵馬の追加登録のように、炭鉄港でも港湾労働者住宅や小樽港湾労働争議などを研究した上での追加登録は必要であろう。

地域型:「北海道の心臓と呼ばれた町」は、まだ候補に選ばれただけであり、実際の認定がなされたわけではない。この特徴は、戦前の商都としての隆盛に加えて、初めて運河保存運動を加えたことにある。しかし、市民運動の歴史を観光資源として使うことは、他の日本遺産と比べてもはるかにハードルが高い。小樽は、北海道の他の町と比べると明らかに「民の町」であり、樽橋から雪明かりの道まで、一貫して市民の手によって作られてきた町である。運河保存運動も小樽の誇るべき歴史であることは確かだが、他の地域、特に国外から来る人たちにとって、実感できるものではない。

市民運動そのものが観光資源化した例は、イギリスのナショナルトラスト運動のように前例がないわけではない。しかし、ナショナルトラスト運動の知名度が高いのは、単発、地域限定の運動に留まらず、制度化され全国的な歴史遺産保存活動として、継続されているからである⁵。

小樽は、比較的大型の歴史遺産の保存意識が高いが、保護予算の調達は活動内部からは行われていない。また、小樽の町並みは大型建築物と、個人所有の一般住宅や小規模な建築物によって構成されているが、一般建築物の保存活動は、古民家再生プロジェクト以外はほとんどみられない。しかし、マレーシア・ベナン島のジョージタウンが町並みとして、2008年に世界遺産に登録されたように、小樽の町並みの国際的な価値を高めるポテンシャルを維持するためにも、歴史性の高い一般住宅の保護と観光導線の形成は重要である。

しかし、一般的に一般住宅の価値は地元住民にはわかりにくい。例えば、手宮線沿線の旧国際通りは、現在は危険建築物化が進んでおり、また年配の市民にとっては「悪所」のイメージが残るために、進んで保存したいエリアではないだろう。しかし、旧国際通りが形成されたのは、商都小樽の繁栄と密接に結びついており、手宮線色内仮乗降場や交番跡地を含めて、市外の人々の強い関

⁵ 日本のナショナルトラスト運動は、公益財団法人日本ナショナルトラストが運営し、37 都道府県 48 団体が参加し、62 の施設、地域を保護対象としている。小樽からの参加はない。

心を引けるエリアである。近年、飲食点への活用が再度行われていることもあり、成功事例へとつなげることも可能であると思われる。

(2)修学旅行

北海道新幹線小樽駅開業に向けてますます需要度を増すのが、修学旅行の誘致である。近年の修学旅行は、学習の側面が強くなっており、事前学習がセットになっている小樽の強みを十二分に活かして、小樽ファンの育成のための候補とできる分野である。特に日本の近代遺産が集中している小樽は、重要性の割に教育が手薄いことが指摘されている近代史教育のための有効なツールとして、売り込みが可能である。

しかし、アンケート調査で見たように、現状の小樽での修学旅行は、「通過型」であり、「自主学習型」である。小樽市での滞在時間は、小中学生 4 時間以下、高校以上でも 8 時間以下であり、観光動線は一般の観光客と変わることがない。修学旅行の目的は、「学習」であるにもかかわらず、小樽ではあまり歴史遺産を活用した学習が行われていないことが現状である。これは、教員が引率する形ではなく、生徒が行き先を自分で決める自主学習であることが大きい。小樽には集団行動を安全に実施するためのスペースや施設がないことも原因だが、より大きな理由は、観光地としての小樽が定着しすぎていることが理由と考えられる。小樽には典型的な観光ルートがあり、それに従って動くことが常態化している。

今後も、自主学習型が大きく変わることがないとすれば、市内での自由行動・体験型観光をよりやりやすくするための仕組みが必要である。修学旅行が始まる前の事前の教材の提供から、目的地提示型の路線バスの活用ガイド、中心観光エリア以外の案内表示板の整備などが必要であろう。従来の金融資料館に加えて、多くの美術館が作られている小樽芸術村の価値は高まりつつある。

しかし、近代遺産の町小樽という視点で考えれば、総合博物館本館から手宮地区を散策し、北運河沿いを徒歩で中心地方向に向かうことも近代史における教育効果が期待できる。ポイントは一定間隔で休息したり、学習したりする場所を整備することだろう。現在整備中の旧日本郵船小樽支店や噴水公園、さらには保存が決まった北海生管第三倉庫を休憩エリアとすることで、歩きやすい導線を形成することは、アイディア次第で可能である。

第三に、定期的な学校への調査が必要である。修学旅行で求められる内容は、比較的安定していると考えられるが、実際に小樽に来ている学校の引率教員の声を収集することが重要なのは言を待たない。

修学旅行が、学習旅行であり予備知識を詰め込む余地があることを考えれば、一般の観光客相手では理解されにくい小樽の特徴を活かしやすいと考えられる。しかし、そのためには、ステレオタイプの小樽のイメージを脱する必要があるとあり、施設整備も含めた政策的工夫が必要である。修学旅行の事前・事後学習も含めて教員のサポートとなる仕組みを作ることで、修学旅行がしやすい町としてのアピールにつなげていくべきであろう。

約 10 年後に札幌乗り入れが実現する、新幹線は飛行機と比べても、時間管理が用意であり、比

較的近隣都道府県に行くことが多い低学年の修学旅行に最適な交通手段である。実際、本土の修学旅行の行程の中に新幹線が組み込まれている例は多い。小学校であれば、道南からの修学旅行、中学校であれば青森、高校であれば北関東ぐらゐまでの修学旅行が、今後ターゲットとなる可能性がある。

新小樽駅が天神町奥に建設されるが、この地域は奥沢水源地や旧松倉鉱山の入り口であり、ミツウマや第一などの伝統的な小樽の工場もあるので、簡易なパネル展示などでも「近代遺産の町小樽」を演出しやすい。ただし、小中学校であれば、現状 100 人以下の団体となるため、現在の親小樽駅構造でも対応が可能だが、高校になると 200 人以上になることも少なくない。実際、現在小樽が受け入れている関東、中部、関西の高校の修学旅行の平均規模は 200 人を超えている。晴天時ならともかく、雨天あるいは雪の時期の生徒の移動の安全の確保という点では十分ではない可能性がある。

小樽の修学旅行の形態は、見学型と体験型が混在した形だが、比較的体験型に重点を置いたものが多い。これは、小樽市内の観光地に多人数の生徒が集合できる場所が総合博物館本館を除くとなく、集団行動を管理しにくいために生じている傾向である。しかし、少人数グループによる生徒の自主性に任せた小樽の体験型旅行は、教育効果としては、疑問符がつくものである。教育効果を上げて、今まで以上に修学旅行を誘致するためには、さらなる工夫が必要であろう。

第一に、中心観光エリアにおける集団が集合できるスペースの確保である。運河周辺から堺町にかけて、安全に観光バスから乗降できる場所がほとんど存在しない。修学旅行では生徒の安全確保が再優先されることを考えれば、この現状は好ましくない。特に新小樽駅から中心高校エリアへの移動が、大型バスになることを考えれば、集合エリアの整備は今後ますます重要なものとなるだろう。

一口に修学旅行と言っても、小学校・中学校・高等学校は、目的も、予算も、期間も大きく異なる顧客セグメントである。修学旅行と言っても同じように対応したのでは、将来的なリピーター獲得にはつながらない。修学旅行先としての小樽は、多くの経験があるはずだが、まだ着手されていない課題も多い。修学旅行は、使用する金額自体は他の旅行形態よりも少ないが、将来的な再訪を視野に入れた小樽ファン形成という観点から考えるべき対象である。逆に、学校としてまとまっているという点で一般の観光客よりは、顧客満足度等の調査が行いやすいグループでもある。今後も定期的な調査を続けて行く必要があるだろう。

3 まとめ

本研究会は、小樽の歴史遺産の教育・観光での活用を検討するために設置された。小樽は、歴史・文化をその資源として立地している観光都市である。しかし、現状は、非常に皮相的な扱われ方しかしておらず、小樽の歴史・遺産は記念写真スポット以上の価値を見いだされていない。

しかし、市民が一番理解しているように、小樽の町は極めて特徴的な雰囲気をもった町である。単に大型の歴史的建造物がたくさんあるというだけでなく、一般の町並みも昭和の中盤から刻を止めたかのようである。これは、マレーシアの世界遺産ジョージタウンとも共通する要素で

ある。一見すると古い個人住宅や企業の建物は、無価値のように見えるが、現在の個人建築物ではなく、現代建築物（例えば観光ホテルなど）に囲まれてしまうと、小樽の観光景観は大きく損なわれることになる。

小樽の町は、けっして城や大寺院のような大型建築物や歴史上の有名人によって作られているわけではない。一つ一つは取るに足らない有象無象が集まって、その熱がうねりとなって刻んできた歴史である。小樽の町の独特な雰囲気を維持して、小樽の町の価値を守るためには、我が町に対する深い理解と、複雑で多層の町の歴史の外部への一層のアピールが必要であろう。そのためには、派手ではないが、町の価値を再発見し、次世代へと伝えていく教育が重要であり、それは学校教育だけでなく、何度も繰り返される教育方法が求められる。移住・定住にしろ、観光促進にしろ、人のアイデンティティへの働きかけが鍵なのである。

5 共同研究会以外の関連活動

本共同研究の目的である、歴史文化の活用による小樽の地域活性化に関連する活動として、共同研究会報告以外にも様々な取り組みを実施した。主な活動は以下の通りである。

1. 教育関連

- (1)小樽市立潮見台中学校での出前授業(2021年10月5日。総合的な学習:2年生、50名)
日本遺産「北前船」「炭鉄港」、それらの活用による地域活性化事業について講義。
- (2)小樽市立菁園中学校の文化祭壁新聞制作協力(2021年9～10月。3年2組)
小樽市の地域型日本遺産認定推進の取り組みを「小樽の挑戦」として記事化。
- (3)小樽未来創造高等学校の課題研究への協力(2021年度。北前船チーム)
日本遺産「北前船」をテーマとした弁当の開発・商品化にアドバイザーとして協力。
- (4)仁木町立仁木小学校の宿泊研修関連オンライン授業(2021年6月15日。5年生、18名)
「小樽の昔と今」をテーマに、地域型日本遺産について講義。
- (5)兵庫県たつの市立新宮小学校の「わがまち見聞録プロジェクト」でのオンライン出前授業(2021年9月28日)。北前船による瀬戸内海と北海道の関係について講義。

2. 日本遺産関連

A:小樽商科大学関連

- (1)共同研究「旧魁陽亭における歴史的価値とその活用に関する研究」(代表:後藤英之)
(2020年7月～2021年3月)。建物所有者と小樽商科大学の共同研究により関連資料の調査研究を実施。報告書『旧魁陽亭―北海道を代表する老舗料亭―』(2021年1月。日本語版、ダイジェスト版日本語・英語)を発行。
- (2)令和3年度グローバルプロジェクト(研究分野)
「日本遺産を活用した小樽の with コロナ対応型広域観光実証事業」(代表:高野宏康)
(2021年5月～現在)。旧魁陽亭等の日本遺産構成文化財の広域観光資源化に関する調査研究・情報発信。パネル展(旧魁陽亭関連。2021年10月1日～24日)等を実施。

B:小樽市内

- (1)小樽市日本遺産「候補地域」認定推進事業への協力(2020年10月～)
ストーリー検討WG委員として、ストーリー構築、構成文化財の選定に協力。
『小樽文化遺産ジャーナル』(小樽市発行)で地域型日本遺産ストーリーについて執筆。
小樽文化遺産ロゴマーク選定に協力。
- (2)市立小樽美術館特別展「北前船の華 北海道に渡った九谷焼(小樽・後志編)」

- (2020 年 10 月 24 日～12 月 27 日)。全体監修および図録の監修・寄稿。
- (3)塩谷地区の船絵馬の日本遺産「北前船」構成文化財追加認定支援(2020 年 10 月～)
塩谷地区の北前船遺産の調査研究、展示会・講演会・執筆等の普及啓発活動に協力。
2021 年 7 月に日本遺産「北前船」構成文化財に追加認定が決定。
- (4)北海道新聞文化センターの日本遺産関連事業・講座への協力。
動画配信講座(2020 年 12 月～現在)、北前船講座(2021 年 7 月～9 月)
- (5)北運河市民セミナー講演会(2021 年 3 月 21 日、10 月 3 日)
北運河エリアの北前船遺産と活用、宗圓寺五百羅漢像と北前船の関連について講演。
- (6)小樽市北前船日本遺産を活用した with コロナ期対応型イベント(観光庁「誘客多角化のための魅力的な滞在コンテンツ造成」実証事業、2020 年 7 月～2021 年 3 月)協力。
- (7)地域型日本遺産に関する小樽運河保存運動関連展示「峯山富美没後 10 年企画展 私は運河を守れなかった」(2021 年 8 月 3 日～22 日)にアドバイザーとして協力。
- (8)日本遺産「炭鉄港」関連事業への協力(2020 年 10 月～)
炭鉄港データベース監修、炭鉄港公式ガイドテキスト(小樽部分)執筆。
- (9)小樽市内地域誌への日本遺産関連の寄稿(2020 年 10 月～)
月刊小樽學(小樽の研究)、小樽チャンネル Magazine(歴史的建造物のストーリー)、
月刊ラブおたる(北前船関連人物)、月刊おたる(日本遺産について等)を寄稿。

C:小樽市外

- (1)北前船日本遺産推進協議会事業への協力(2020 年～現在)
学芸員セミナー講演(2021 年 2 月 24 日)、データベース制作・監修(2021 年度事業)
- (2)北海道遺産協議会、北前船交流拡大寄稿の連携事業への協力(2021 年 3 月)
北海道内の日本遺産「北前船」認定地、北海道遺産認定地とのオンラインセミナー実施。
- (3)日本遺産「北前船」認定自治体でのシンポジウム等への協力。
石川県(白山市 10/25、金沢市 11/14)、広島県(呉市 11/8)、新潟県(上越市 7/10)
- (4)東北芸術工科大学との五百羅漢像の共同研究(2020 年 10 月～)
宗圓寺・五百羅漢像の歴史、保存・活用について調査研究を実施。
- (5)江別市での北前船関連講座への協力(江別市郷土資料館、2021 年 2 月 29 日)
北海道内の日本遺産「北前船」、江別市と北前船の関係について講演。
- (6)神戸市シルバーカレッジ卒業研究「高田屋嘉兵衛と「海の総合商社」北前船」に協力。
(2021 年 8 月～10 月)。日本遺産「北前船」、小樽市の構成文化財について講義等を実施。
- (7)アイトラベルスクエア日本遺産オンラインセミナーへの協力(2021 年 8 月～12 月)。
日本遺産「北前船」の構成文化財、認定地の特徴等について講義(全 8 回)。
- (8)道新観光日本遺産「北前船」フェリーツアーへの協力(2021 年 10 月 26 日～29 日)
日本遺産認定地(新潟県新潟市、富山県富山市・高岡市)の特徴についてガイド、講演。

6 小樽市-小樽商科大学共同研究ミーティングアジェンダー一覧

第1回(令和2年10月13日)

1. 研究の目的, 内容, スケジュールの確認
2. 研究分担
3. 成果の発表・活用方針

第2回(令和2年11月18日)

1. (観光振興室)日本遺産等関係事業の状況報告
2. (高野研究員)調査状況報告

第3回(令和3年3月26日)

1. (観光振興室)
 - ①日本遺産フォローアップ委員会による「「日本遺産」事業の見直しについて(中間とりまとめ)」について
 - ②小樽文化遺産ロゴマークの市民投票について
 - ③日本版「持続可能な観光ガイドライン」ロゴマークの使用承認について
2. (教育委員会)教育部における「ふるさと教育」などの取組
3. (高野研究員)日本遺産関連の取組
4. 本共同研究のターゲット設定について
5. 今後の進め方など

第4回(令和3年4月26日)

1. (観光振興室)R3 日本遺産「炭鉄港」予定事業について
2. (小樽観光協会・永岡マネージャー)教育旅行の現状と課題について
3. (高野研究員)共同研究中間報告書について

第5回(令和3年5月31日)

1. (高野研究員)観光モデルコースの叩き台及び実証事業案の提案
2. (内田教員)人吉球磨における戦争遺産を活用した観光振興の取り組みについて報告

第6回(令和3年7月6日)

1. (醍醐教員)「ボーダーツーリズムと小樽」について
2. (高野研究員)仁木小学校の授業アンケート、観光コース調査進捗状況等について

第7回(令和3年8月25日)

1. (江頭理事)小樽におけるダークツーリズムの可能性
2. (高野研究員)共同研究進捗状況について
3. (観光振興室)日本遺産「候補地域」認定、「北前船」構成文化財追加認定等の近況について

第8回(令和3年10月19日)

1. 中間報告書の内容の最終調整
2. (高野研究員)教育関連(潮見台中学校、兵庫県たつの市立新宮小学校との連携授業)、五百羅漢、塩谷桃内の北前船遺産の調査研究・活用事業等について
3. (観光振興室)最近の日本遺産関連事業について

第9回(令和3年12月21日)

1. (江頭理事)高等学校への修学旅行に関するアンケート項目案について
2. (高野研究員)小樽市内学校における小樽の歴史文化教育に関するアンケート調査について

第10回(令和4年1月25日)

1. (醍醐教員)榎本武揚と小樽高等商業学校
2. 小樽市内学校における小樽の歴史文化教育に関するアンケート調査中間報告

第11回(令和4年2月15日)

1. (高野研究員)小樽市内学校における「ふるさと教育」に関する調査について
2. 最終報告書について

第12回(令和4年3月9日)

1. (江頭理事)小樽の歴史遺産の修学旅行での活用に関する調査集計結果について
2. (高野研究員)小樽市内学校における「ふるさと教育」に関する調査について