

# 第16回 きた まえ ぶね 北前船寄港地 フォーラム in 大阪

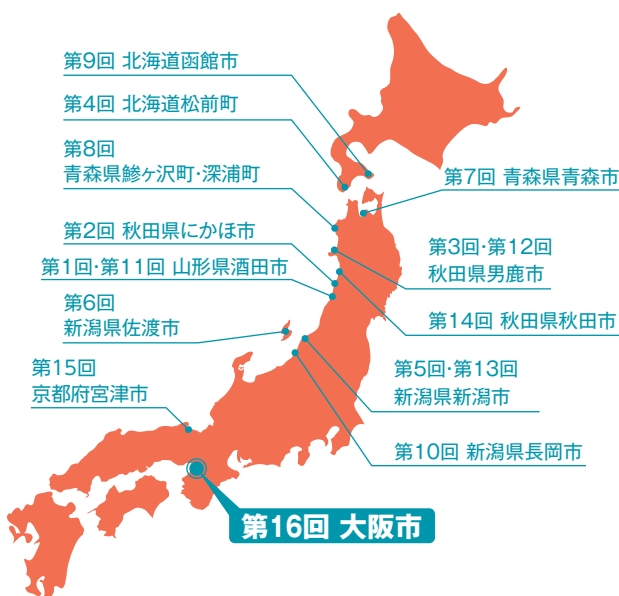
現代版北前船 新・日本海ネットワーク2015



7月17日 金 太閤園 (大阪市都島区)

## 瀬戸内海・日本海各都市と連携

北海道の昆布と土佐の鰹が大阪で出会い、世界に誇る和食の「ダン」文化が生まれたように、大阪は全国各地の物や情報が交流し、新たな文化創造の場となってきた。かつて出船千艘・入船千艘といわれた大阪の経済的・文化的繁栄は、そうした海運の歴史に支えられ、北前船が航路とした瀬戸内海から日本海にいたる寄港地の発展を牽引してきた。「北前船寄港地フォーラム」は、北前船によってもたらされた富・文化・芸術を再発見し、観光振興による地域活性化の方策を探るもの。今回、関西・大阪21世紀協会は、民が支える公共的文化活動の推進役として、実行委員会事務局を担当した。当日は台風11号による悪天候にもかかわらず、歴代の開催市町などから総勢約600人が参加。民間主導の全国的フォーラムとして、文化の交流地である大阪の役割を果たすとともに、本格的な広域周遊観光時代の扉を開くフォーラムとなった。



### 「北前船寄港地フォーラム」とは

北前船寄港地フォーラムは、秋田公立美術工芸短期大学の元学長・石川好氏が提唱した「北前船コリドール構想」に賛同した人たちの支援により開催されている。コリドールとは、人と物が行き交う通路・大通り・回廊を意味する言葉で、日本海側が栄えたかつての北前船寄港地ルートを結び、各地域を経済的・文化的に発展させようという構想。

主催 北前船寄港地フォーラム in 大阪 実行委員会  
(委員長：佐藤茂雄大阪商工会議所会頭)  
事務局：関西・大阪21世紀協会 他

後援・協賛

国土交通省(観光庁、近畿運輸局)、大阪府、大阪市、大阪観光局、関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会、日本観光振興協会、観光振興懇話会、西日本旅客鉄道、東日本旅客鉄道、北海道旅客鉄道、全日本空輸、日本航空、近畿日本鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、南海電気鉄道、阪神電気鉄道、JTB西日本、日本旅行、KNT-CTホールディングス、ロイヤルホテル、ニューオータニ、帝国ホテル、藤田観光、鴻池運輸、郵船クルーズ、アーク・クエスト、そろばん普及会、野村証券、大関酒造、関西・大阪21世紀協会

## 北前船寄港地フォーラムについて

石川 好氏 北前船寄港地フォーラム議長、作家

北前船によって運ばれた上方文化が、北陸や北東北地方の経済・文化の発展に大きな影響を与えたのは歴史的事実。大阪に元気がなければ、日本海側の各地域も元気が出ないともいえる。



北前船寄港地フォーラムを提唱したのは、北日本の各地域を活性化するために、地域間の連携が必要だと考えたから。北前船がもたらした各地域の文化資源を探し出し、その航路上の都市が情報交換をする機会を大事にしたい。このフォーラムはそのインフラとなるだろう。これまで続けてきた成果では、例えば「秋田竿燈祭り」を酒田市で行い、酒田の「黒森歌舞伎」を秋田で行うことで互いに活性化を促す取り組みが生まれた。

このフォーラムは行政の指導を一切受けず、すべて民間の手作りで開催されてきた。都市の大小に関係なく、どの寄港地でも同程度の規模で開催してきたことを誇りに思っている。今後は、瀬戸内海や山陰地方、四国地方さらにはアジアにも広がっていくことができればいい。

## 北前船がもたらした文化の発展

銭谷 眞美氏 東京国立博物館館長、元文部科学省事務次官

「北前船」という名は、日本海沿岸が「北前」と呼ばれたことからそう呼ばれた。1672年に河村瑞賢が酒田（山形県）を起点として西回り航路を開拓したのがはじまりで、最盛期は江戸時代中頃から明治時代中頃。江戸時代は1年に1往復が原則で、2



～3月頃大坂を出て瀬戸内海を西へ進み、下関から日本海に入って各地を寄港しつつ、商品を売買しながら5～6月頃に北海道に着き、11月頃に再び大阪に戻ってきた。

北前船は単なる輸送船ではなく、船主が荷主となってそれを売り買いすることで利益を上げた。主な商品は、大阪に向かう「上り荷」はニシンや昆布などの海産物、北へ向かう「下り荷」は呉服、酒、綿、塩など。例えば北海道の昆布は加賀藩が仲介して薩摩藩にもたらされ、それを薩摩藩は琉球を経由して中国に売った。一方、薩摩藩は中国の薬品を琉球経由で富山にもたらし、富山の薬業が繁栄した。このように北前船は、大阪の繁栄はもとより、寄港地各地の経済や文化の発展に大きく寄与した。

## フォーラム | 第1部 日本遺産と北前船寄港地文化

### 日本遺産の目指すもの

高橋 宏治氏 文化庁 記念物課長

日本遺産 (Japan Heritage) は、文化庁が2015年度から取り組んでいる事業。これまでの文化庁行政は、国宝や史跡などの“個”を指定し、人々が触れないよう規制していた。一方、日本遺産は地域の歴史的魅力や特色ある文化、伝承などを語る「ストーリー」を認定するとともに、ストーリーを語る上で不可欠な有形・無形の文化財群を地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内外に戦略的に発信することで、地域の活性化を図るのが目的。2015年度は8億700万円の予算で進めており、日本遺産になると5年程度の財政支援をさせていただく。



今年度は全国40の都府県・238の市町村から83件の提案があり、群馬県(桐生市、甘楽町、中之条町、片品村)の「かかあ天下(群馬の絹物語)」など18件が認定された。今までとはちょっと違う観点で、いかに魅力を訴えるかがポイントとなるため、ストーリーづくりは文化庁と各地域が協働で進めていきたい。2020年までに100件程度を認定する予定。

### 観光資源の活用と広域周遊

長崎 敏志氏 観光庁 観光資源課長

2015年1～5月の訪日外国人旅行者は、前年比44.9%増の753.8万人で過去最高ペースで推移している。しかし、国内の旅行消費額(総額23.6兆円/2013年度実績)で見ると、ほとんどが日本人の国内日帰り(4.8兆円・20.2%)や国内宿泊旅行(15.8兆円・66.9%)で、訪日外国人旅行者は1.7兆円と、1割弱に過ぎない。観光庁は、インバウンド(訪日外国人)も日本人の国内旅行もどちらも大切だと考えている。



日本遺産にも期待しているが、世界遺産登録前後の観光客の推移を見ると、登録されて一時的に観光客が増えても、その後は横ばいもしくは落ち込んでいるところがある。世界遺産にしる、日本遺産にしる、登録されるだけではだめで、登録後に集客を維持することが大事だ。登録取得後の集客について観光庁としても一緒に考えていきたい。現在、観光庁は広域観光周遊ルートの形成・促進に取り組んでおり、何のために、何を観光したいのかを、地域の方々と一緒に考えている。

## 観光資源のストーリーづくり

平谷祐宏氏 尾道市長

尾道市は今年、日本遺産の認定を受けた。尾道には中世(鎌倉～室町時代)の寺院建築が凝縮しており、国宝4点、重要文化財55点、中心市街地に25か寺がある。2011年に「尾道市歴史文化基本構想」と「文化財保存活用計画」を策定し、2012年に「尾道市歴史的風致維持向上計画」が国に認定されたことも、日本遺産認定の条件となった。



文化財を大切にすることで地域の活性化にはつながらない。日本遺産認定にはテーマが必要で、尾道市の場合は「尾道水道が紡いだ中世からの箱庭的都市」。北前船寄港地であった良好な尾道水道、中世の寺院建築の集積、戦禍を免れた歴史的町並みといった地理的魅力を中心に、文化庁と協力してストーリーづくりを行った。そうして文化財を活用することで地方創成を進めている。

### 講演 北前船寄港地にみる街づくり

宗田好史氏 京都府立大学教授

今から40年前に「重要伝統的建造物群保存地区」制度ができた。すでに全国110地区あり、ここ数年で北前船の寄港地も加わってきた。そしてその後の40年間は、まちなみをいかに残すかという住民運動の闘いでもあった。近年は文化遺産に対する考え方も変化し、その活用に民間が知恵を絞っている。



例えば酒田市は、映画「おくりびと」のロケ地となったことで、そのまちなみを観光集客に活用している。宮津の名所といえば天橋立が定番だったが、今では四軒町で再生された町家「びんと館」が人気で、インバウンドの促進に一役買っている。新潟では花街の再生が課題になっている。また、京都では「町家ブーム」が起きて20年以上経ち、すでに「町家文化」と呼べる

三浦廣巳氏 秋田商工会議所会頭

私の出身地の秋田市土崎地区には、北前船に由来するストーリーがある。例えば土崎神明社の「土崎港曳山祭り」は、京都祇園祭の山鉾行事がルーツといわれる。この祭りは別名「カスベ(魚のエイ)祭り」と呼ばれ、この日は客人をエイ料理でもてなす習わしがある。しかし秋田県沖でエイはほとんど獲れず、北海道から北前船で運ばれてきたもの。このように祭りだけでも、北前船がさまざまな文化をもたらしていることがわかる。



近年は秋田市の竿灯祭りを酒田市(山形県)に派遣し、酒田の「獅子頭」が秋田の祭りに参加するなど、北前船寄港地フォーラムがきっかけで地域間の交流が促進されている。北前船の寄港地は全国に200近くあり、そうした地域の交流・連携が日本遺産認定に向けた大きな力になるだろう。

ほど定着。町家をお洒落なレストランや雑貨店に再生し、京料理や古刹などの世界遺産とセットで女性客のリピーターを確保している。尾道市でも、空家にアーティストを呼び込むことで活性化を図っている。

こうした時代の流れの中で、北前船寄港地で歴史や文化遺産を活かすまちづくりをいかに進めるべきか。そのひとつに、未曾有の人口減少に直面する現在にあっては、交流人口を増やすことで地域経済を維持する方法がある。仮に1人の観光客が1度そのまちを訪れることで12万円消費すれば、10人で120万円。市民1人が1年間に120万円消費するならば、1人の人口を失うのに対して10人の観光客を増やせば地域経済を維持できるという考え方である。問題は、そのための観光事業に従事する人の確保。いくら国が支援しても、実際に商売をする人がいなければ効果は上がらない。限られた人的資源を活用し、どれだけ有効な商業・サービス業投資が行えるかがポイントとなる。北前船の歴史や文化遺産が、交流人口を増やす文化商品やサービスをつくる創造的な取り組みに活かされればいい。

## フォーラム | 第2部 大阪から巡る寄港地～現代版北前船が繋ぐ～

### クルーズ船で巡る

仙波雄二氏 郵船クルーズ 特別顧問

約900隻の船を運行する日本郵船グループには、日本籍では最大のクルーズ客船「飛鳥II」がある。その船上生活は、昼は著名人の講演会やスポーツ、カルチャー教室、夜はディナーの後のショーやカジノ、バーなどが楽しめる。こうしたクルーズライフには、魅力ある寄港地も欠かせない。私たちが寄港地を選ぶポイントは、観光スポットがあること、名産品や祭り

などの催事があること、テーマ性のある文化と触れ合えること。さらに地元での歓迎を受けると大変ありがたい。例えばこれまでに行った5泊6日の小笠原クルーズや、4泊5日の鳥羽・熊野大花火クルーズは好評で、北陸新幹線とコラボした企画も話題を呼んだ。来年は33泊34日の日本一周グランドクルーズも予定している。



## 鉄道で巡る

堀坂明弘氏 西日本旅客鉄道 取締役兼常務執行役員

私どもは地域の皆様との連携を極めて重視し、新幹線を軸とした広域ルートの構築に取り組んでいる。その1つが、地域の魅力を活かした観光素材の整備。観光地はもとよりアクセスや現地ガイドなどを整備して、行ってみたいと思ってもらえるような地元の素材を磨き上げることである。2つめは、そうした素材を繋ぐ周遊ルートの整備。そのためにはストーリー性やテーマ性が重要だ。当社では、DISCOVER WEST キャンペーンとして、北前船寄港地である北陸、中国、関西の各地を繋ぐ広域周遊ルートの整備に取り組み、非常に多くの集客に成功した。また、今年3月に山陽新幹線の全線開業40周年を迎えたことを機に、関西から西に向けたブランディングプロモーションを行なっている。



## 空路で巡る

久保田雅晴氏 国土交通省 航空局 航空ネットワーク企画課長

国と地方公共団体は昭和40年代から空港整備に力を入れ、現在、日本には97(うち離島34)の空港がある。平成25年に「民活空港運営法(民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律)」ができ、今や空港も文化財と同様、「つくる」から「活用する」時代にある。過去4年間の国内の旅客数は、7,900万人から9,500万人に1,600万人増加し、このうち700万人をLCCが運んだ。LCC利用客に「LCCがなかったらどうしたか」というアンケートをしたら、「家にいた」と答えた人が22%あり、LCCが潜在需要を顕在化したことがわかった。一方、local to localの路線はこの4年で51便から28便と急減。今後、国は地方空港の活用に一層力を入れていきたい。



### 総括 総合司会

水嶋智氏 国土交通省大臣官房総務課長

10名の方から、北前船の歴史遺産を地域の活性化にどう繋げていくかという話を伺った。その論点を3つにまとめた。1つめは、このフォーラムの開催を契機として、実際に地域間の連携が深まっているということ。東北や北陸、中国地方などから大勢の方々が、大阪にお集りいただいたこと大きな意義がある。2つめは大阪で寄港地の方々とつながり、



東京発ではなく、大阪発で日本全体のあり方を論じたこと。1730年に大阪・堂島で世界初の先物取引制度が作られ、日本の商流は大阪を中心に発達してきた。その大阪・関西が元気になることが、日本にとって非常に重要だという示唆が得られた。3つめは、北前船という文化遺産をいかに未来につなげていくかという問題提起。北前船は、遭難によって多くの人々が命を落としてもくじけなかった。北前船の日本遺産認定にあたっては、艱難辛苦を乗り越えて今日にいたる繁栄の礎をつくった先達のチャレンジスピリットに学び、その精神を大阪に再び戻す契機としたい。

## 7月18日(土) エクスカーション

### ナビゲーターと巡る水の回廊クルーズ

「北前船寄港地フォーラム in 大阪」の翌日、フォーラム参加者のうち80人が、2艘の船に分かれて大阪市内を流れる「水の回廊」をクルーズした。大川・八軒家浜港(天満橋)を出発した一行は、東横堀川、道頓堀川、木津川、堂島川を約90分間にわたり周遊。大阪大学招聘教授の高島幸次氏が、これらの河川にまつわる歴史や文学、映画、落語などをジョークを交え解説した。「橋の数は江戸のほうが多かった(350橋)のに大阪が『八百八橋』と謳われたのは、大部分を民間人がつくり、江戸の八百八町を真似たから」「戎橋のグリコの看板はフィリピン人の陸上選手がモデル」など、一行は数々の興味深い話に聞き入った。



◀高島幸次氏

