

## 後志魅力展「しりべし i ネットシンポジウム」

平成 22 年 2 月 13 日 (土) 15:00 ~

しりべしニューツーリズム実践編その 5

基調講演「北海道・しりべしらしい産業観光への提言」

日本観光協会常務理事・総合研究所所長 丁野 朗氏



皆様こんにちは。ご紹介頂きました日本観光協会の小さな研究所ですが「総合研究所」の所長をやっております丁野と申します。どうかよろしくお願い致します。

12 月に余市のニッカさんをお訪ね致しました。今年は随分と雪が多くて、観光客の皆さんは冬場もこういう状態で工場をご覧になるんですね。大変寒い日でしたので、とうとう風邪をひいてしまいました。

さて、今日は色々なプレッシャーの中でお話させて頂かなければなりません。というのは、前回そそくさと小樽をあとにしたものですから、小川原さんから「今度は泊りがけで来るように」と言われました。それから何よりも今日は田村先生をお迎えしておりまして、私の大学は京都でございます。四ノ宮という、ちょうど琵琶湖大津から京都の間の琵琶湖疎水沿いに住んでいたんですね。ですから毎日のように疎水沿いを歩いて大学へ通っておりましたが、田村先生がお書きになった「京都インクライン物語」は、その後、私にとっては本当に目から鱗の超大作でありました。

今日のテーマである「産業観光」を最初に提唱されました JR 東海の須田さん、当時は会長をやっておられたのですが、その須田さんも南禅寺のすぐそばにご実家があるんですね。お父さんは須田国太郎さんといいまして、司馬遼太郎さんの街道を往くシリーズに登場される画家です。須田さんは、そのお父さんが絵を描く後ろをくっついて、子供の頃から琵琶湖疎水・インクラインを歩いていたそうです。そういうこともあってか、須田さんも地域の近代化遺産などに、かなり小さな時から目覚められていたのかも知れません。今

日は非常に因縁の深い、このような方々のことを思いながら、プレッシャーの多い中でお話をさせて頂くということでございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

表題に、「後志らしい」と書かせて頂きましたが、私自身が後志をどの程度を知っているかということもありますので、今日は後志も含めて、日本の近代を形作ってきた色々な産業資源をどう生かしていくのかという、その考え方などについてお話させて頂きたいと思えます。

今日は、およそ5つほどのお話をさせて頂きたいと思えます。近年、近代化産業遺産が色々と話題になっております。文化庁では「近代化遺産」という言い方をするのですが、経済産業省が平成19年、20年に亘り、全国の近代化産業遺産の認定をやりまして、以来、その活用が大きなテーマとして浮上してきました。こうした近代化産業遺産とその活用とは、どういったことなのか、といったことを話したいと思えます。

それから2つ目に後志の産業観光資源、実は後志エリアも近代化産業遺産の認定施設が沢山あります。小樽運河を中心に、非常に多面的な資源がありますが、それらはどのようなものなのかをご紹介したいと思えます。

それと産業観光とは何かということをお話ししたいと思えます。最近ニューツーリズムとして産業観光ですとか、グリーンツーリズム、エコツーリズム、最近はヘルスツーリズム、医療ツーリズムといったような、いろいろな名前をつけたものが沢山あるわけですが、そもそも産業観光とは一体何なのであろうか？。私は、これは一つのまとまったツーリズム形態というよりは、大切なことは「編集視点」だと思うのですね。そんなことをちょっとお話しさせて頂きたいと思えます。

それから4つ目に、最近「ニューツーリズム」ということをよく聞きます。観光庁もニューツーリズムという言葉を使っているのですが、定義は何も書いていないんですね。私はニューツーリズムじゃなくて、むしろ「ツーリズムニュー」という表現をしています。「ニュー」というからには「オールド」もあるわけですが、これまでの観光に比べて、ニューツーリズムのニューとは一体何なのだろうかといったようなことを少しお話しさせて頂ければと思えます。

そして最後に後志の産業観光推進に向けていくつかの課題、今日ぜんぶお話しできると思いませんが、そういう課題のいくつかについてお話をさせて頂ければと思えます。非常に沢山の資料を持ってきましたが、枚数も多いのでどんどん飛ばしながら話をしていきたいと思えます。

最初にこの近代化産業遺産とは何かということをお話ししたいと思えます。近代というのは文字通り、産業とか技術、あるいは都市の時代といわれます。考えてみますと、わりあい小樽にいと気がつかないのですが日本の観光資源の大半は近世以前の資源なのです。近代が対象になるものというのは非常に少ないのですね。一つは、近代というのはやはりマイナスのイメージがありました。戦争があり、公害があったマイナ

スイメージです。ですから 1980 年代頃までというのはたとえば昔の公害があったような工場を対象にしたような観光とか、ましてや、原爆ドームが世界遺産になるなど考えてもみなかったのです。ところが 90 年代になりますと原爆ドームが世界遺産になり、そしてたとえば九州の洞海湾。船のスクリューが錆びるといわれたような公害の海が、まさに今は逆転して環境では最先端を走る北九州エコタウンに生まれ変わりました。この 90 年代というのは私達の価値観に非常に大きな転換をもたらす大きなエポックだったのではないかといいことであります。それが一つの背景だろうと思いますね。そしてその近代化産業遺産というのはそういう近代の骨格を形成し、シンボルとなっていた産業とか技術、あるいは都市、文化、芸術といったような多様な遺産。そういうものをインダストリアルヘリテージと言っているのですが、日本の近代を総称するものという定義をしております。

平たくいいますと、どんな町にも産業が興ります。産業がない町には人は住めませんからどんな町にも産業があります。産業が興れば、その産業が都市の骨格を形成します。小樽という町はどうしてこういう都市の骨格になっているんだというと、ここは港湾都市としての骨格を形成しているわけですね。そしてその都市の中でそこにしかない都市の文化が生まれます。したがって産業、都市、文化というのがひとつのストーリーとしてその町の骨格を形成するということになりますから、この近代化産業遺産というのはそういうものを総称するものであると私達はとらえています。

世界的には 18 世紀イギリスの産業革命以降、日本の場合は幕末から昭和戦前、実は建物などは築 50 年以上経過したものという文化庁の定義があるものですから一応、昭和戦前からいまでのものを広く指していると理解しております。1990 年から、文化庁が近代化建造物の総合調査というものをはじめました。毎年 2 件づつやっていますので今、40 県くらい、まだ全部終わっていないのですがこういう調査を全国で展開しております。こういう調査をやりますと地元で気づかなかった様々な資源が表に出てきます。そういうものの中で非常に重要なものは文化財として指定し、あるいは登録文化財として指定していくプロセスが今なお進められていまして、その数がどんどん増えているということでございます。

さっきお話ししました産業革命のシンボル。この写真はアイアンブリッジ、鑄鉄製の橋ですね。ダービー三世が 1779 年に架けた橋であります。イギリスのテルフォードというところの奥に広がっているわけでありますが、そのちょっと奥のほうに 1709 年の世界で最初の高炉があります。高炉があるということは、当然、炉を築いた時に周りのレンガでありますとかその関連産業が集積しているわけですね。したがってこのエリアは鉄を中心とする一種の産業クラスター、産業の集積があります。今はアイアンブリッジ・ゴージ・ミュージアムという名称で野外ミュージアムになっています。ここのミュージアムの見せ方は非常に上手いです。この遺構の周辺には、昔たくさんの方が住んでいたわけです。たとえば薬局がありました。昔ながらの製法で丸薬を作っているんです。この丸薬が単なる見せ掛けじゃなくてちゃんと処方箋を書いてくれて、その薬は普通の薬として通用する。ちゃんと効く薬を売っていたり、あるいは陶器屋さんとかローソク屋さんなど、昔、そこに有

ったような生活が、今でもこのエリアの中で見られる。

世界遺産、あるいは産業遺産の中には非常にゴツゴツしたものが沢山あります。この写真はドイツのフォルクリンゲン製鉄所ですが、この高炉が世界遺産になってます。1906年創業といえますから、ちょうど1901年創業の八幡製鉄所より5年後にできた高炉です。ちょっと見てください。子供たちがこういうところに来て野外学習をしています。先生が「あれはね」と言って説明しているところなんですね。こういう小さい子供たちが来た時も、高等学校あるいは専門学校、あるいは大学の学生が来た時にも、それぞれきちんとプログラムを変えて受け入れが出来るようなレクチャー部門を持っているんですね。そういう意味では若い人たちを育てる新しい野外学習の場になっていますし、この周辺に職人さんたちが新しい技術を身に付ける一種のインキュベーション施設もあります。観光というよりも新しい産業を生み出していく新しい人を育てていくといったような場として活かされております。

近代化産業遺産については、経済産業省が19年、20年の2年間にわたって全国で115の施設の認定を致しました。この認定に私も関わらせて頂いたのですが、個々の施設を認定するというよりも、その裏側にあるストーリーをきちんと見せましょうということをやりました。冒頭にお話ししましたように産業というのは産業と都市と文化というものが全て一体的に体系的になっていないと、産業そのものも成り立たないわけですから、それぞれの認定施設を、合計66のストーリーとして整理をするというようなことをやったわけですね。

色々なストーリーがあります。66のストーリーのなかでたとえば、ストーリー1は「時代をつき動かす熱意と想像力」というタイトルですが、これは薩摩の島津斉彬公の尚古集成館です。1940年のアヘン戦争のあと、清国が滅び、やがて日本も植民地になるという危機感のもとに、斉彬公は、そこで軍艦を作ろうと高炉を築き、機械工場を作るという事業を始めた訳ですね。その集成館事業に最初に築炉技術をもたらした長崎造船所など一連のものが、「近代の黎明期の技術導入、技術発展を物語る遺産」としてストーリーとして取りまとめられています。

ストーリー3には「最適解を見つけろ」というのがあります。これはさっき言いました1901年八幡製鉄所の物語です。八幡は1901年の創業後、なかなか出鉄、つまり鉄が生まれませんでした。ドイツ輸入の炉の技術、そして中国産の石炭を使うという中で、これらの制約をなかなか克服できませんでした。そこに先に技術開発した釜石製鉄所で育った技術者たちが協力し、ようやく3年後に出鉄が出来るわけですね。つまり、ようやくにして「最適解」が見つかった訳です。どういう技術、どういう炉の構造のもとで、どんな原材料を使えば日本の風土の中で出鉄ができるのだろうか、その改良工夫のプロセスを描いたものであります。このストーリーは、釜石の大島高任が築いた橋野高炉から八幡までの非常に広範囲にわたる物語なんですね。

私達は近代化産業遺産といったときに、どうしても産業や技術といったものだけをイメージしますが、そうじゃないんですね。そこで、このストーリーはあえて入れてもらいました。たとえば有名な日光の金谷ホテルとか箱根富士屋ホテル、あるいは旧甲子園ホテルとか帝国ホテルなどには、全国から素晴らしい知識人がいっぱい集まってきました。海外からも人が集まってきます。明治初期の頃の巨大な社交場だったのです。金谷ホテルに行って驚きました。ノリタケの25センチの白磁のプレート皿が置いてあるのです。この皿は、名古屋の日本陶器（現ノリタケ）が苦労に苦労を重ねて完成させた白磁のプレート皿ですが、それがさりげなくお客様用の食器として置いてあります。要は何が言いたいかというと、こういうホテルやゴルフ場などもそうなのですが、これらは日本が近代化を図っていく過程で文化交流や技術交流を生み出した大変重要な拠点となっていたのです。産業遺産だからあるいは産業観光だから産業だけじゃないんです。こういうホテルとか都市の大衆娯楽といったものまで含めて、大局的に見るということをしなければ、近代の全体像は見えてこないという意味で、あえてストーリーとして入れてもらいました。

5番目の写真は、田村先生が係わられた「京の都を再興せよ」というストーリーです。京都インクライン物語のことを取り上げさせて頂きました。今日は田村先生がいらっしゃっているので私が余計なことを言うとお叱りを受けそうなのですが、田邊朔郎という工部大学校を卒業したばかりの若干21歳の青年技師が工事責任者となり、日本人の手だけで2400メートル余の隧道を掘り、そして琵琶湖から京都の町に疎水をひき、そして船を通すという難工事を成功させました。朔郎は疎水完成直前に、アメリカコロラド州のアスペンという所へ行きますが、そこで世界最先端の発電技術を学び、これを活かして日本で最初の商用発電所・蹴上発電所を作るわけですね。その電力によって、路面電車を走らし、京都の産業復興を図るということをやったわけですから、まさにこれは京都の、あるいは日本の産業革命の非常に大きな原点の一つになったのではないかというふうに思います。

この写真は、インクライン、いわゆる船を上げ下げする傾斜鉄道です。琵琶湖側から来る船を35メートルの落差を、架台に船を乗せたまま下の岡崎の船溜まりまで下ろすための仕掛けです。この写真が船台ですね。ここに30石船を乗っけて船を上げたり、下ろしたりする。「船、山に上るのを奇観なり」と言われた、その舞台になった船台であります。580メートル位の長い傾斜がありますが、ここに線路をしいて船を上げ下げする訳です。この写真は疎水から引いた水を、北山の方に通す水路閣です。この上に水が通っています。素晴らしい景観ですね。この水路閣は、推理作家・山村美紗さんの「京都殺人事件」などの舞台によく登場するので有名です。この水路閣の奥に見える階段の上は南禅院です。有名な南禅寺の中でももっとも神聖な場所です。そんな京都の聖地のような南禅院のまん前にこういう近代の巨大な赤レンガ建築が突如現れた。考えてみれば凄いことです。私はこの建物の美しさに目を奪われる前に、よくこんなところに「近代」が突然入ってきたなど。田村先生の本の中にもちらっとそのくだりがあるのですが、そこに非常に驚きを感じました。こういうような物語が66のストーリーとして、それこそ山のように出てきます。

北海道、これは今日のテーマであります。北海道もこういう大きなストーリーがたくさんあります。今日は吉岡先生から色々お話が聞けると思うのですが、空知の近代化産業遺産群の幌内炭鉱。小樽から幌内までの鉄道、そして炭鉱の歴史ストーリーを描くものもあります。北海道に定着したアメリカ型の農業、模範農場・モデルバーンをベースにした、道内の数々の食品やビール、ウヰスキーなどの開発物語などです。当然ニッカの余市蒸留所もそのなかに入っているわけです。「厳しい自然を味方にする」といったタイトルがついてますが、北海道における農業食品加工業などの発展の歩みを物語る遺産のストーリーがあります。

この写真は苫小牧の製紙業です。私は東京の王子によく行くのですが、当時、東京の王子製紙では製紙紙の原材料にぼろぎれを使っていたんですね。ところが新聞紙などの大量生産が必要になると、ぼろぎれじゃ追いつかない。そこで結局、北の森林資源を求めて苫小牧に王子製紙が巨大工場を作ることになりました。ここには現在、N6マシーンという世界最大・最速マシンがありますが、こういう紙の歴史、製紙の歴史を物語るストーリーであります。

後志地方でも、たくさんの近代化産業遺産が認定されております。どんなものがあるかというのは、この表でさっさとご覧頂ければと思います。皆さんには今更申し上げることはないんですが手宮車庫の一連の遺産が指定されておりますし、先ほどご覧頂いたニッカの余市蒸留所もあります。ちょっと表が小さくてご覧きづらいのですが、先ほどちょっとホテルの話を上りましたが、グランドホテルクラシックとなっています旧越中屋ホテルの関連遺産も入っています。それから小樽港の遺産、北防波堤、みなと資料館の所蔵物といったものが入っておりますし、それから醸造関係、これは北の誉の酒造関係の資源があります。それからこれは王子製紙の関係で王子に電力を供給した尻別の第一、第二発電所といったような製紙関連遺産というものも入っております。そして倶知安には硫黄鉱山の関連遺産といったようなものが認定されております。

ただ、やはりこういうものを経済産業省でも、まだまだ単品でしか認定が出来ていないものもあります。大事なことは19, 20年度と認定作業をやってきまして、各地の認定施設にプレートなどを貼って頂いているわけですが、ストーリーとしてどんな風に編集ができるのか。さっき大きな3つのストーリーをご紹介いたしましたが、この後志の中でそのようなストーリーをどういうふうに作っていくのか。ご覧頂いたような資源は、そのバックヤードでは全て繋がっているわけでありますから、こういうものをどんな風に繋ぎ合わせて物語りにしていくのかということが、これからの非常に大きな課題になっていると思います。

次に、これらを活かす産業観光の編集視点の重要性ということをちょっとお話ししておきたいと思います。産業観光というのは、観光ではありますが、単なるツーリズムの一形

態では無い。ましてやパッケージ化された一つの旅行商品などではないということを最初に申し上げておきたいと思います。というのは先ほどから色々申し上げておりますように、地域の多様な資源や産業技術を基盤に発展した都市、文化形成を一つのストーリーとして捉える編集視点が無いと、もともと産業遺産というのは、ビックバンのように今やバラバラな状態になっているわけですね。遺産の1個1個を見ても、なかなか全体像が解らない。全体像が見えないと、あるいは全体像のストーリーが頭に中に入らないとよく解らない遺産が沢山あります。後志も非常に広域な地域でありますから、その中の遺産・資源を個々に見てもなかなか解らないんですね。なんでこういう遺産があったのか、どうして今のよう都市の構造になったのか、といったことも含めて、これらの全体を貫く編集視点というものを大事にする必要があるのだらうと思います。その編集視点は、別の言い方をすれば、産業以外でも可能です。例えば「エコ」とか「グリーン」あるいは「ヘルス(健康)」でも何でもいいんです。編集方針を変えれば違った資源が違った輝きを持って現れてくるというものだらうと思います。

たとえば地域の中に色々な資源がありますが、それを産業観光、技術、都市、文化といったような視点から見るとここに赤で塗ってあるようなものが、活用できる主たる資源になるということです。白いものは全然関係ないという訳ではないのですが、こういうものが主たる資源になります。これは、「エコ」とか「グリーン」といった視点で編集すると、今度はまた少し異った地域資源が違った形で意味を持ってくる、輝きを持ってくるということなんですね。そのような視点から産業観光というものを捉えるべきではないかというふうに私は思っています。くどいようですが、最近、産業観光が流行りだからうちの町でも産業観光をやろうといったようなことをおっしゃる方がいらっしゃいます。挙句の果てにはうちには産業資源が一つも無いとおっしゃる方もいます。人が5万人も10万人も住んでいる町で産業が無いはずがありません。そしてその産業を支えている技術が無いはずがありません。一つの都市の資源を産業とか技術の視点から見ると、一体どういう輝きを放つのかといったような視点で産業観光を捉えて頂ければ良いんじゃないかというのがここでのお話しであります。

ちょっと脱線しますが、私がいま係わっている宮城県の栗原というところの事例を持ってまいりました。地震がありましたね。一昨年、宮城内陸地震という大きな地震がありました。その地震で私は古くからの友人、麦屋弥生さんを亡くしてしまいました。私にとっても忘れられない地域であります。この地域は2005年の4月に旧10ヶ町村が合併をしました。合併というのはいいところも悪いところも色々あるんですが、この地域は、元々非常に広域にわたってしまして、栗駒高原というと皆さんもご存知かと思いますが、素晴らしい高原があります。地域全体は典型的な農業エリアです。例えば、長屋門が沢山集積しているような、そういう典型的な農村景観が広がっています。その中に、築館というところがありますが、ここは旧城下町なんですね。城下町風の町割りがあって城下町の資源

が沢山あります。そして若柳という集落には商業集積があります。もともこの若柳から鶯沢にある鉱山に向けて鉄道が走っていました。この鉱山は、細倉鉱山といって、鉛の鉱山なんですけど1000年を越すような古い鉱山です。

これら、それぞれの地域の多様な資源が、合併後の広域エリアに散らばっている訳ですが、合併後、うちの地域はどういう地域なんだといわれて、佐藤市長も非常に悩みました。これをどうやってつなげていくか、1個1個輝けば良いと思うのですが、やはり市としては、うちはこの地域なんだと言いたいわけですね。で私は実は色々編集視点があるなかで、まさにさっきの産業観光の編集視点を考えました。産業を支える技術は、時代や地域を越えてトランスファー（移転）します。我々の目にみえない技術は、その裏側でさまざまに繋がってトランスファーしているんですね。これだけみてもよく解らないかもしれませんが、具体的に話します。この地域はもともと農業エリアですから、16世紀前後から農業用の灌漑施設や排水技術が非常に発達していました。素晴らしい技術がたくさん農業エリアにあるわけですね。実はその農業技術の灌漑技術というのは、先ほどご紹介した鶯沢の鉱山と関係しています。余談ですが、この鉱山は映画「東京タワー」のロケ地になりましたので、ご存知の方もいらっしゃるかも知れません。その鉱山の最大の技術は排水技術なんです。水をどうやって効率的に排水するか。田邊朔郎が琵琶湖疏水の隧道を掘った時も、水が大量に出て困った訳ですが、その水をどうやって排除するかというのが大問題になります。実はこの鉱山の排水技術には、近世からの農業のいわゆる灌漑技術、排水技術というものが生きています。そしてこの鉱山には、機械修理などで、様々な機械技術が生まれます。鉱山はどこでも機械課を設けるんですね。たとえば日立鉱山から日立製作所が生まれたり、住友鉱山から住友重機械が生まれたように。機械工業の発端は鉱山なんです。栗原でも、こうした機械産業と、旧栗原電鉄（通称クリデン）が生まれました。電車自体は、残念ながら一昨年の3月に廃線となってしまいました。

そういう機械技術がベースになって、さきほど申し上げた若柳という地域には、繊維機械がたくさん並んでいる地織の工場があります。千葉さんという方がやっている地織の工場なんです。この機械を見て驚きました。豊田自動織機のベルトをかけた昔の機械が12台も現役で動いているんですね。会津若松の七日町通にも、やはり昔の豊田の自動織機を使ってる古い織物屋をさんを見たことがあります。

これらの技術や産業は、実は無関係ではなくて、広域に展開する色々な地域の技術が裏側で、しっかりと繋がっているんです。地域というのはこういうふうな視点でも繋ぎ、新たに編集することができるという一つの例でもあると思います。

さて、ここから4番目の話ですが、「ツーリズムニュー」のための視点という話をしておきたいと思います。先ほど言いましたように、そもそもニューとはなんだろうか。これまでの観光とどこが違うのだろうかということを我々はしっかり認識していないといけないと思います。小樽は30年という長い時をかけて、日本の観光地のリーダーになった訳で



ありますが、こういう完成した地域も、時間とともに常に古くなっていくんですね。常にニューの視点を入れなければ地域は持続できない、というそういう話かもしれません。

一つは価値観のニューということです。来訪客に限らず、私たち自身、日々価値観は変わります。そういう価値観の変化というものに、観光地や観光プログラムはきちんと対応できているのだろうか。私は20年、学生に接してきましたが、彼らにとっての観光概念というのは、もはや10年前とはまったく違うし、5年前と今の学生もまったく違うんですね。日々変わっています。そういう価値観のニューというものをどのように観光地域づくりの中に反映をさせていくかということが必要になってまいります。

それから資源のニュー。これこそが実は産業遺産、産業観光の一つの大きなポイントになります。もともとも産業が観光資源になるなんてことは誰も考えても見なかったんですね。それがいま私達は産業観光というものをやっているわけですが、その資源、その可能性にどういう視線を当てることができるのだろうか。ここが非常に大きなポイントになるんだろうと思います。もうちょっと具体的にあとでお話し致します。

3つ目は編集視点のニュー、先ほど来、編集視点というお話しをしておりますが、価値観変化に対応して、新たな資源を発掘・活用するといっても、それを編集するための視点をきっちり持っていなければ、これらを活かすことができません。編集視点といいますのは、そういう意味でいいますと一つの物語をつくりあげることであると思います。

もう一つが事業手法のニュー。いわゆるビジネスモデルですが、事業として継続するためには事業モデルがなければいけません。今、とくにニューツーリズムといわれている商品は、なかなか大手の旅行会社などは扱ってくれません。あるいは扱えません。ということは逆に言うと新たな情報や流通のモデルを地域自らが作らないと物が流通しないということになります。そういう新たな事業手法をどう展開するかということも大きな課題です。

そして5つ目は、こういう事業を担うのは人なんですね。例えば産業観光などでは、昔工場の現場で働いておられたようなOBの方々などがどんどん参画しています。小さな工房で物を作っていた人たちなども参画しています。事業を担う人が変わってくるわけですね。ですから事業を担う人材のニューをどのように図っていくのが非常に大事になります。

最初の価値観ということをちょっとお話ししたいと思います。私は「レジャー白書」という年次レポートを毎年出しておりますが、その中で近年は、強い4つの欲求というものが出てきております。その一つが「癒されたい」、自然欲求というのでしょうか。エコツーリズムとかグリーンツーリズムとかヘルスツーリズムとかいうのは、そういう私たちの基本的な欲求に対応する一つのツーリズム形態だろうと思います。

二つ目は「触れ合い欲求」といいますでしょうか、要するに旅に行く目的の一つには、行った先での出会いが重要です。新しい人と知り合える、そしてお仲間になってその関係が広がっていくというような触れ合い欲求みたいなものが強いわけでありまして。クラブ型ツー

リズムというのがありますが、これらは、こうした欲求を形にしたものです。

3つ目は「自分を磨く」。これは若い人も中高年も皆そうなんですが、現代人は自分を磨くということに対して非常に強い欲求を持っています。磨き方は様々でしょう。体力を磨くというのもありますし、技を磨くというのもあります。人によっては心を磨くということもあると思います。そういう磨くという行為ですね。産業観光は、そういう分野の欲求を満たすものの一つだろうと思います。

4つ目が社会と関わりたいといった「社会性欲求」。小樽の雪明りの路も韓国の学生さんが50名ですが、中国からも10名来られていると伺っていますが、彼らの中にも、どこか社会と繋がりたい、お役に立ちたいといった意識があると思います。ただ、あまり役に立つというのが表に出すぎると、ボランティアというのは続きません。そこには楽しみの要素もなければいけません。

それから2つ目の資源のニューという話です。新たな資源をどう磨くか、ということですね。私たちは、これまで強い観光資源、うちにはこんな観光資源あるんだ、大きなお寺、城、テーマパーク、大自然というのがあります、ということに安住していた。しかし、実は私たちのまわりには、人が集まるということを考えてときに沢山の資源があります。今日の冒頭のご挨拶の中でも医療ツーリズムという話がありました。これは私が関わっている地域の例でいいますと、「何にも観光資源ない」と市長はおっしゃるのですが、その千葉県の旭という市には毎日3000人も外来患者が来る旭中央病院という医療機関があります。患者やその家族の方々が町へ来られても、商店街には何も無いもんですから、いや有るんですが買うものが何も無いですから3000人の方々が、そのまますっとお帰りになっているんですね。ところが、もしこの方々がちょっと町の中に滞在し、ちょっとご飯を食べたり、何かお土産を買って行きたいというふうに町の中に繰り出すと、これは大変な集客資源になるわけですね。

それからスポーツ、さっき観光庁の新しい溝端長官の話をされておられましたが、大分のプロサッカーチーム、トリニータの社長をやっておられました。スポーツというのも実は世界中で様々な大会が開かれており多くの観客が動いています。しかし観光という世界からは、そういうスポーツツーリズム、スポーツで人が沢山集まるということに対して殆どきちんとサポートが出来ていないんですね。大きな大会をやると宿泊ホテルでは対応できますけれど、旅行業ではあまりきちんと対応できていない。こんな例は色々あります。

大阪などでは、昔から特色ある商店街があります。長さが1キロ、2キロにわたるような大きな商店街があります。アジアのお客さまは、この商店街を非常に面白いがるんですね。つまりこういうものだって集客資源と考えると非常に大きな観光の拠点になりうるということです。この図に書いてある資源は全てそういうことなんですね。こういうものが一つの編集視点によってストーリーを持ち、既存のインフラとの連携を取りながら、当然資源があってもインフラがないと観光になりませんから、新しい観光交流のためのプログラムが生まれていくということでもあります。要はこういうものがニューツーリズム、ツーリズム

ムニューの非常に大きな資源になっていくということだろうと思います。産業観光も、そういうツーリズムニューの一つであります。ここに近代化遺産と書きましたけれどもそういうことだろうと思います。

それから3つ目の編集視点のニューという話をしてみたいと思います。ここに書きましたように、観光というのはその時代・時代の人々の価値観あるいは社会の価値観というものをちゃんと受け止めて、それを装置化することだと考えています。観光まちづくりという言い方をしますが、これは人々の価値観変化をうけて観光地やプログラムを再装置化することというふうに理解することができます。その装置化が失敗すれば、人々のニーズを逃してしまう、あるいはニーズとのミスマッチでその町は衰退してしまうというような関係のことだろうと思います。

わかりやすい例で、これはスイスのサースフェーという山岳リゾートですが、昔はリゾートと言いながら、まち中に車がどんどん入って来ていた。お年寄りなどが、安心して町の中を歩けないというようなことになっていたんですね。ところがこの町は考えました。モータープールをつくり、ここに全ての車を止めて、町の中には車を入れさせない。この写真にあるように、観光客は小さなリアカーにチビちゃんとスーツケースを入れ、横にはわんちゃんもいますが愛犬を連れて、のんびりと歩いています。これがクールなんですね。この人にとってクールなんです。これが大事なんです。お客様の視点から見ると、この町はいろんなことを考えているんだと。このリアカーも装置といえば一つの装置なんです。こういう手法を展開することが、実は観光エリアが装置化することなんだろうと思います。いろんなやり方があると思うんですね。北海道の例も挙げてあります。釧路の朝市です。私どもで「産業観光まちづくり大賞」という顕彰事業をやっておりますが、その賞をお取りになった事例です。釧路には大きな漁港があり、毎朝、セリが開かれています。新鮮な魚がたくさん集まってくるわけです。その採れたての魚を、観光客は、すぐそばの漁港の中の食堂で焼いて食べることができる。たったこれだけのことです。たったこれだけのことが、今までの観光では出来なかった。これを実現させたということが、顧客ニーズに沿った新たな装置化ということです。このようなことは、この小樽でもお客様がこうしたいと思っていることを形にすることは、いくらでもあると思うんです。つまり編集視点のニューとはこういうことなんですね。

それから4つ目の手法のニューです。私達はビジネスモデルというと個々のホテル経営、テーマパークの経営といったように、個別企業の話だと考えます。しかし観光というのは総合産業なんですね。ですからこれだけじゃ駄目なんです。同じ業種、ホテル、旅館同士が連携をする。たとえば温泉地であれば今じゃ当たり前ですが外湯めぐりとか共同厨房とかレシピを交換するというのもやる。それから送迎バスを共同運行しましょうなんてこともやっているわけですね。こういう同業者連携。そしてさらには異業種が連携して、たとえばバス事業者とホテル、あるいは鉄道となになにか。こういう共同事業がたくさん生まれてくると、初めてのお客様にもストレスが無い、シームレスな観光地が出来てい

きます。また、こういうことをきちんとサポートしていくような機関としての地域の共通プラットフォームが必要なのでありまして、それが「しりべしツーリズムサポート」であったり、あるいは吉岡先生が展開している空知の広域の受け皿などであろうと思います。これらが、さらに他の地域との広域連携とかテーマ連携に展開をしていくということもあります。

そのもう一つ例が、私どもが2年前に設立した「カーたび推進機構」(自動車旅行推進機構)です。小川原さんもいろいろやっておられますが、この機構の狙いはどういうことかということ、日本の観光は皆さんもお気づきだと思いますが鉄道業を軸にしてこれまで展開をしてきました。ところが私達がマイカーで動く比率というのは、全国平均でみてもすでに6割近くに達しています。北海道ならもっと高いです。このあいだ秋田県でデータを取ってみたら秋田県では8割の方が観光にマイカーで動いています。私たちは旅行にでる前に、自宅で小樽や北海道の各地の情報をインターネットなどで簡単に調べることができます。ところが、実際に自分の車で小樽へ来た。そうすると途中途中の情報がホントにちゃんと編集されて提供されているんだろうか。今日は凄い雪でアウトドアはだめとなった時に、他に、どっか行くところ無いの?と思ったときに、旅の最中では情報が無いんですよね。つまり、こうしたカーたびの時代に相応しい情報のコンテンツや配信の仕組みが出来ていないと思います。それを是非やろうということで2年前にカーたび推進機構を設立しました。今日はNEXCO 東日本さんも協力に入っておりますが、そのNEXCOさんとか、ガソリンスタンド、あるいはトヨタ自動車や松下電器、デンソーといった会社を中心になっています。そこには従来型の観光産業は殆ど入ってないんです。車で動くという仕組みを作るには、従来型の観光事業者ではなくて、車で動くということを快適にサポートするようなそういう業界の人たちが一緒に検討の場を作って、このプロジェクトを推進しているということなんですね。この事業では、車で旅をするときに必要になる地域のナマの情報、その時々々のライブな情報を整備し、これをどうやってドライバーに提供するのかという実験をやっています。平成20年度から三重県の伊勢志摩エリアでスタートしました。国土交通省の「まちナビ」の実験事業という位置づけでやりました。これを受けて今年は、奈良県と三重県、岐阜県の3県に働きかけて、「動くナマたびキャンペーン」として発展させました。養老孟さんがテレビCMに出ていたのでご覧になってる方もいらっしゃるかもしれませんが、そういうナマたびプロジェクトというのを展開しました。

この事業では、車で移動する時の動機づけとして、色んなテーマを設け、それぞれのテーマルートごとに、地域の魅力スポットを加えて編集するんですね。「肉、肉、肉の美味しい旅」とか。何のことは無いんですが、各地のブランド牛を食べ歩くといった大変直接的なテーマから、「恋のつり橋で愛を誓う」といったような、少しロマンチックなテーマまで、合計32ルートを設定しました。もともとがドライブですから、途中で別のテーマに鞍替えしてどっかに迂回する方もいらっしゃるんですが、こういうテーマが大きなインセンティブになります。今回は、こうしたテーマルートにお得なクーポン券をつけて、「生たび本」

という広報冊子を40万冊も作りまして、関西圏や中部圏で配布しました。

こういう仕組みが実は北海道でも九州でも私の郷里の四国などでも、いま非常に有効ではないかと思っています。こういうことを、是非に後志の広域圏の観光の仕組みづくりにおいてもご検討頂ければと思います。

もう一つ地域連携ということについても少しお話をしておきたいと思います。地域の連携といっても色んなレベルの連携があります。1番小さなコアになるのは、たとえば小樽とか余市とかニセコとか、そういう個々の地域単位でありまして、近隣圏からの来訪の受け皿になるような連携の構築です。それからもうちょっと広げますと都市圏、たとえば全道、後志などもそうですが、より広域から集まってくる人のための仕組みをどう作るかということがあります。そして更には北海道と京都、鹿児島、富山とか、あるいは海外都市といったような飛び地にある地域が連携をしていくといったようなことがあります。移動距離は長いですが、海外から来られる方々は、日本国内に来て、5百キロとか千キロを平気で飛びます。私たちが国内観光に行くときには、そんなに離れた地域を同時に飛ぶということはありませんが。逆に私達がヨーロッパなどに行ったときも、平気で数百キロ、数千キロの距離を飛行機で飛びます。海外からのお客さまは、そういうふうにして旅をしているわけですから、日本全土を視野においたような連携が必要になります。図に示しましたA～Cのそれぞれのエリアの編集視点というのは、現実には連動しています。ですから常にお客様がどういう動き方をするか、どこから来られるお客さまを対象にするか、ということによって編集視点を変えていくというようなことが大事なんだろうと思います。

次にテーマ連携ということをお話をしておきたいと思います。さっき「飛び地連携」ということを申し上げたんですが、やはりテーマというのは非常に広域にわたって生きてくるということであり、色んなテーマ連携があります。表の中に「鉄の径」というのがありますが、これは岡山の高梁川流域の連携例です。エリアでいいますと倉敷、高梁、新見というところなんですが、ここの共通項は中国山地の鉄、昔のたたらですね。現在の倉敷市・玉野には、日本最大のJFCのスチールという、年産2000万トンの世界最大規模の高炉があります。たたらと、こうした最先端の製鉄会社を繋ごうという「鉄の径」の連携ですね。

この中国山地をはさんで向こう側、つまり日本海側には、映画「もののけ姫」の舞台になった奥出雲がありますが、これら2つの地域連携なども考えられます。この母都市である安来市には、たたら製鉄から発展した金属加工業、日立金属の最先端技術もあります。

それから「日本のシルクロード」というのは、明治5年にできた官営富岡製糸場を中心に、世界遺産暫定リストに登録されている群馬などの北関東から長野までの広域圏にまたがる連携です。横濱からシルクを世界に送り出していた訳ですから、海外都市との連携も可能です。

さらに「昆布街道」。これは小樽にも非常に関係があります。小樽、富山、鹿児島、琉球、中国という、こういう超広域の連携が昔からありました。私も鹿児島にしょっちゅう行っ

ていますが、鹿児島や沖縄の人々の昆布消費量は、現在でも大変多いのですね。幕末の頃、薩摩藩の財政が破綻しかけたときに、調所広郷という家老が富山藩と組んで、北の産物を薩摩経由で琉球に送り、中国貿易で藩財政を立て直した。その仲介をした富山藩は薬の原材料が必要なわけですね。特に中国の麝香とか、そういう非常に珍しい原材料が必要になるので、中国からの逆ルートで富山には薬の原料が入る。そういうバーターをする中で、こうした地域が昆布街道という大きなテーマのもとに繋がっていたということなんですね。その他にも「巡礼の道」なんてのもあります。色々なテーマ連携があります。

さて、「後志の産業観光推進に向けて」という最後のお話したいと思います。実は、「歴史的投資」、ヒストリカルインヴェストメントという言葉の小川原さんから教えて頂きました。私は今の職につく前に財団法人の余暇開発センターというところに居りました。その団体は、『官僚たちの夏』の主人公になった佐橋滋という元通産省事務次官が設立した組織です。私も佐橋さんには、晩年の5年間お遣えしました。というより、ほとんど一緒に遊んで貰いました。その佐橋さんが、正確な年次はよく解らないのですが、恐らく運河論争が始まった昭和48年前後、余暇開発センターが出来ましたのが昭和48年ですから、恐らくはその直後の昭和49年ぐらいだと思うのですが、小樽に来て朝日新聞社主催の講演会で、この「歴史的投資」ということをしゃべっているんですね。小川原さんのブログでこのことを知りました。恥ずかしい話なんです小川原さんに教えてもらった訳です。そこには、こう書いてありました「小樽運河は、歴史的投資（ヒストリカル・インベストメント）という概念でとらえ得る。投資とは本来、現在の消費を抑え、後日に喜びや恩恵を与えてくれる。それは長い年月や歴史だけが創りだせる投資で、後々まで人々に精神的喜びや感動を与えてくれるのだ」と。

これは小川原さんの翻訳だろうと思いますが、素晴らしい言葉ですね。佐橋さんは、余暇開発センターに来る前は通産省の事務次官でありました。言ってみれば通産官僚として、日本を一番壊し、そして創造してきた男だろうと思うのです。日本の高度成長期に沢山のものを作り、沢山のものを壊してきた。その張本人が小樽でこういう講演をしたということに非常に驚きを覚えまして、この言葉を私も肝に銘じ、いろいろな地域での活動に活かしております。

さて、小樽の話ですが、運河論争というのを、皆さんに今更申し上げることはないのですが、他の地域にも似たような話がいろいろとあります。たとえば私が今、関わっているところでいいますと滋賀県の長浜の例です。笹原司朗さんという小川原さんと同じ観光カリスマが居ります。彼は、「黒壁」という昔からの地域のシンボルのような銀行が取り壊されると聞いて、その銀行を潰してはならないと、若者有志7名に働きかけて一人1千万円ずつ集めた。個人にとっては大変な金額ですね。市には、これと同額を出すという約束をとりつけていたので、結局、市からも7千万を出させることに成功しました。当時、黒壁周辺の長浜商店街は寂れに寂れ、日中でも歩く人の姿が殆どみられないほど寂れていまし

た。その黒壁の再生を機に、まちづくりが進み、今では、小樽と比べたら全然少ないですが、年間 250 万人もの人々が訪れる人気のエリアに変身しました。

こういう個別の事業が先導になって地域が発展していくというタイプもありますが、産業観光の発祥の地といわれる名古屋の例では、もともと観光とは無縁と呼ばれていたこの地域で、愛・地球博の誘致が契機となって、地域内にあるいろいろな企業・ミュージアムが連携し、名古屋ならではの企業のネットワーク型の観光地域づくりを進めた。最初はトヨタやノリタケなどの 24 館でスタートしたのですが、こうした個々の事業がネットワークを結びながら発展をしていくというパターンもあるんですね。

小樽はそういう意味でいうと、これらのタイプとは少し違って、10 年にもわたる運河論争で市の世論を二分するような大論争があった訳ですが、結局は市民も行政も、また産業界も一致してまちづくりに取り組むことになった。徹底した景観条例を制定し、歴史的な建物の保全措置を取り、町づくり条例をつくってまちの再生を図った。その中で運河論争に関わった市民の皆さん方は、今日のような雪あかりの路とか、あるいは運河通りの路地の景観整備などにも自発的に取り組んできた。これも実は運河論争が残した非常に大きな市民力として、今蘇っているんだろうと私は理解しています。そして同じように倉本聡さんが言われたように「小樽運河にはランプの明かりが良く似合う」といった景観、地域の雰囲気を見事に形にしたガラス産業やオルゴール産業などの産業を創造してきた。その中で、今、少し減りつつあると言われながらも、小樽は年間 800 万人近い人々が訪れる大交流都市になった訳であります。

ただ、先ほども申し上げましたように地域というのは必ず新陳代謝をします。その中で、どこの地域でも悩んでいるのが第 2 世代、第 3 世代がどうやって町づくりや運営に参加をしていくのかという点です。小樽でいえば運河論争に関わった方々が第 1 世代だとすると第 2 世代がビジネスを担っているんですね。そしてその後の 30 代前後の若い人たち、今日も沢山いらっやっていますが、その方々がこの小樽という町をどんなふうに継承し発展をさせていくかということが 1 番の要になるのではないかと考えております。

この小樽、後志の地域資源を総合的に編集ストーリー化するというようなことを最後にお話したいと思います。産業遺産と言いましても色々なものがあります。さっきもお話しましたように近代化遺産には、産業を直接担ってきた工場や機械類、倉庫といった産業遺産がありますが、こういうものが機能するためにはその裏側に運河があり、鉄道があり、防波堤があり、そして道路がありといったような産業インフラが必要になってきます。そしてさらにもっと大事なことは、こういう産業が機能するためには様々な都市とか生活のインフラが必要になります。たとえば小樽にも商社とか銀行などの沢山の建物がありましたし、それからたとえば小樽新聞社などもありました。それから明治 20 年代の時計屋さんとか、色んなそういう素晴らしい都市の生活文化のインフラがあります。こういうものを単体ではなく、きちんと繋いでいく、そしてさらにもっと大事なことは小樽にはこうい

う産業を動かしていく技術とか技能が集積していました。これはガラスであったり、あるいは錘であったり、あるいは魚網であったりですね、こういう技術というのが小樽の中にしっかり根付いているんですね。今、職人大学なんかもやってらっしゃるということですが、それはこういう資源をきちんと動かすための、言ってみれば心臓や駆動部に当たるものなんですね。これは目には見えません。目には見えませんが、そういう固有の技術や技能、さらにはクラフトマンシップという、いわば職人魂みたいなものがきちんと息づいているんですね。こういうものがより大事です。また小樽の歴史の記録、映像なども含めてそういうアーカイブも重要です。そして何よりもこういう資源を動かしていくマネージメント資源、つまり人的資源をどのように育て、蓄積していくかということが、これからの後志エリアの様々な資源を編集していく大きな視点の一つになっていくのではないかと思います。

ちょっと時間がなくなりましたので、ここは本題とはあまり関係が無いので飛ばさせて頂きますが、何を書いているかということ運河をもっと多面的に使おうということです。運河にはやはり動くものが欲しい。運河というのは動くものがないと非常に寂しいんですね。これはフランスのマルセイユ旧港の朝市なんですけど、こういう朝の風景。それからこの写真は私がよく行く神奈川県浦賀湾の渡船です。地元のお年寄りや高校生などが通勤で自転車を乗せて利用しています。ベルを押すと向こうから船が来てくれます。こういう生活の中の動く風景ですね。それから路地を活かす。景観演出としては、小樽では雪あかり路のような取り組みが成功していますが、この写真は徳島の新町川の河川空間です。この空間は市民が水辺で楽しむというのが最大のキーワードで、ここでエレクトーンを演奏し、ピアスタンドなどが出て、水辺には色んなものを浮かべる。そして市民が手作りで楽しむというコンセプトなんですね。あまり観光的には有名では無いんですが、そういう地域の作り方というのもあるんじゃないかと思います。市民が運河を愛し自らが率先して楽しむという光景は、ひょっとすると今の小樽には失われているのかもしれない。

小樽というのはそういう意味では、運河を中心に、まさに「活用の美学」、文化財を上手く活かす町づくりにおいては日本では第1級の活用が行われました。しかしながら文化財的価値だけじゃなくて、こういうものを活かす「活用の経済学」といいますか、経済財的な価値をきちっと見つけてこの地域の次の新しい産業を創造していくということが必要です。ガラスやオルゴールの産業創造では成功を収めましたけど、次々と新しい産業創造をしていくという姿勢が大切です。そして、もっとも大事なことは「活用の社会学」ということだと思います。つまり市民財としての価値、市民の日常の暮らしの価値を大切にするという視点です。これは、ついつい大きな観光地になってしまうと見失いがちなんですが、日々の生活空間とともにある一つ一つの路地の魅力とか、小樽らしい生活の風景といったものを、市民の皆さん方が自分で感じて、そこをブラッシュアップしていくことが、新しい小樽の魅力につながっていくというふうに思います。

もう最後の話にしたいと思います。いつも話しの最後にするんですが、小樽においては



割合良くできていると思うのですが、どの町でも、「人が集まる」町づくり、つまり魅力的なまちをどのようにつくっていくかという活動をいろいろと展開しています。どこの地域でも様々な形で市民活動が行われていますね。しかし、もう1つ大切なことは「人を集める」まちづくりという点です。

実はこの両輪が旨く連携しないと、魅力的な観光まちづくりには繋がっていきません。小樽ではかなり旨くいっていると思いますが、町づくりと観光づくり、あるいはビジネスを作るということは意外とどこの地でも旨く繋がっていません。この両輪を上手くサイクルを作っていくということはとても大事なのではないかとということを申し上げて、最後のお話にします。

どうも長時間のご清聴ありがとうございました。