

## 新幹線がつくる新しい「北の縄文交流」の時代

～現代に示唆を与える「縄文」のネットワーク社会に学び、新幹線時代の津軽海峡圏のこれからを語り合う～

2013年3月19日に函館市中央図書館視聴覚ホールにおいて「新幹線がつくる新しい“北の縄文交流”の時代」をテーマに、一般社団法人北海道開発技術センター、函館商工会議所、シーニックバイウェイ北海道函館・大沼・噴火湾ルート運営代表者会議の3団体が主催し、トークセッションが行われました。

トークセッションのポイントは、「新幹線がつくる新しい北の交流」というテーマに「縄文」を入れたことです。弥生時代の日本の文化は、米がとれるか否かで地域格差がありました。しかし、稲作中心ではないこの地域の縄文時代は、争いのない平和で豊かな時代が1万年以上も続いていたことから、実は北海道や東北が、その時代の「文化」の最先端地域だったのではないかと考えられます。トークセッションでは、北海道新幹線の開業を機に、青函圏域に広く分布する「縄文文化」と、そのユニークなネットワーク型社会について、「移動」と「地域づくり」に着目しながら、現代的な意味を考える場とすることを趣旨として企画しました。

### トークセッション

#### 新幹線がつくる新しい「北の縄文文化の時代」

#### 第1部 青函交流の歴史（縄文～現代まで）

##### 縄文時代の青函の交流、人、物の往来

稲作を行っていた弥生文化の社会は、自然を開拓し、人を組織化して、大きな集落が周りを支配するようなピラミッド型の社会でしたが、縄文文化の社会は、地域性のある小集団がネットワークを組んで、交流によ



阿部 千春 氏  
函館市縄文文化交流  
センター館長

る地域社会を形成していました。

また、石器は生活様式に直接関わるために地域によって異なる点が多いのですが、土器の文様は直接生活様式に関わらないのですが、道南と東北の縄文人たちが同じ文様の土器（円筒土器文化圏）を使っており、そのことで「同じ文化圏の人間、集団なんだという意識」を持っていたと思われま

す。まさに、縄文時代が「縄文」という文様を通したネットワーク型の社会であったことを表しています。このネットワーク型社会を支えるのが交通です。縄文時代の海峡交流は丸木舟でしたが、現在は鉄道、飛行機と、交通機関の発達とともに、この地域も発展してきました。そしていま、新幹線という新しい交通機関によって両地域の交流が飛躍的に伸びるわけです。一方、便利になることは価値が薄れることにもつながりますから、価値を高める工夫が必要です。つまり、地域の個性的な文化、歴史、自然をいかに高めていくか、新しい新幹線時代に向けて私たちが考えていかなければならないことです。

私は、津軽海峡文化圏の構築を提唱しています。函館、青森だけではなく、その周辺の市町村、都市を結ぶことによって100万人都市の機能を果たしていく。これは縄文時代のネットワーク型社会の再現でもあり、それは、私たちが縄文時代からずっと同じ生活圏で暮らしていたことを、私たち一人ひとりが認識することによって構築できると信じています。

##### 青函交流と舟運の歴史の変遷

青函の舟運交流という点で資料が残されているのは江戸時代からで、「陸奥国津軽郡之絵図」（1645年）に



石山 晃子 氏  
みちのく北方漁船博物館  
学芸員

がうかがえます。

17世紀中ごろの青森から松前に向けての移出品は米と酒でしたが、18世紀後半以降は商品作物の肥料になったニシン粕などニシン製品の需要が増大。漁場の開発が盛んになり、津軽、南部、秋田から多くの人が出稼ぎの漁夫「ヤン衆」として蝦夷地に渡りました。函館開港後は、青森港から外国人や奉行所相手にさまざまなものが移出されるようになり、女子の労働力需要も高まり女性たちも多く渡海しました。

明治6年、開拓使付属船「弘明丸」から青函航路が始まり、明治41年に鉄道院が青函航路運航を開始、戦後の昭和30～40年代は高度経済成長、モータリゼーションの時代となり、トラック、乗用車の輸送需要が増大。以降、国鉄の民営化、東北縦貫自動車道全線開通、新青森空港開港、そして昭和63年に青函トンネル、津軽海峡線が開業、国鉄青函航路は運行終了となります。

函館と青森、さらに北海道と北奥地域の関係は、それぞれの地域性（自然・社会）を持ちながら、人、物、情報を供給、補完しあい、今日に至る青函交流が形づくられてきました。

## 第2部 新幹線時代の青函交流

### 北海道新幹線を中心とした交通ネットワークと地域活性化

函館圏40万人と、青森・弘前圏の100万人を合わせると140万人の域内交流が可能で、新幹線ができることでさらに活性化すると思います。また、新幹線によって函館が北海道観



岸 邦宏 氏  
北海道大学大学院工学  
研究院准教授

は青森の各港から松前領へ向けて「弁才船」の航路などが描かれています。この時代の有名な旅行家「菅江真澄」の日記には、帆船で青森から松前領に渡る様子が、場所ごとの風の受け方、係留する場所等も細かく書かれていて津軽海峡の渡航技術が確立され、一般化されていたことがうかがえます。

光の拠点となる可能性があり、函館空港と新函館駅を組み合わせることによって、観光や交通のハブ地域になります。そのためには、新函館駅と函館空港間のアクセス交通、空港アクセス道路（新外環状道路）等の整備が重要です。

ハブ地域となった場合には、青函地域を經由して他の地域に移動する選択肢も大きくなりますから、函館圏に立ち寄ってもらう、滞在させる工夫も必要です。その場合も、ポイントは新函館駅と函館市内のアクセスです。新函館駅から函館駅のJRの定時性、短い接続時間、乗り換えのしやすさ、さらに函館新道やアクセス道路の整備、駐車場台数が重要となります。

ただ、アクセスや交通手段のみを整備しても駄目で、観光地としての魅力を高めることが一番重要になってきます。さらに、新幹線だけがクローズアップされていますが、道路、鉄道、航空、船も連携し、一体として整備をしていくことが求められています。

また、北海道を訪れる外国人観光客が増えて、その半分近くを台湾の人たちが占めていますが、このような外国人観光客への対応も必要です。少なくとも新函館駅、函館駅、函館空港には英語スタッフを配置すべきです。さらに、アジアからの観光客の多くはiPadなどのタブレットを持っていますので、JR駅や空港には無料Wi-Fiの設置など自分で調べられる環境を整備するなど、きめ細かな対応も必要です。

### 道南地域の新幹線を活かした地域づくりへ向けて

津軽海峡をまたぐ縄文文化圏は1万年以上も平和が続き、活発な交流と豊かな社会を築いていたことは世界的にも類がなく、そのことを津軽海峡から発信したいという思いで、2002年に「津軽海峡ロマンロード実行委員会」を立ち上げ、大間港から戸井港に向けて縄文時代に乗っていたような丸木舟で、津軽海峡を渡航しました。



折谷 泉 氏  
函館商工会議所青函圏  
委員会副委員長

また、新幹線については、佐藤馨一先生が10数年前、函館で開催された新幹線フォーラムで「新幹線はフル規格でやらなければ駄目」と主張され、今日の礎を築いていただきました。私たちも、このフォーラムを踏まえ、地域エゴではなく北海道、日本のために北海道新幹線が必要であることを、関係機関や世論に訴え続けてきました。

新幹線の着工が決まってからは、「な」と「わ」で育む海峡交流プロジェクト」と題して、活用について地域の皆さんと将来について語り合ってきました。具体的には、四つの半島（松前、亀田、津軽、下北）、四つの乗り物（新幹線、フェリー、飛行機、高速道路）、それから四つの配役（30歳以上の男女、30歳未満の男女）を組み合わせながら地域活動（シンポジウム、視察交流等）を中心に交流軸を高めてきました。

最近も、四半島交流実行委員会とシーニックバイウェイ北海道が連携したJR江差線ツアー、津軽海峡フェリーによる「プロジェクトTug」などの交流事業や情報発信のほか、青森商工会議所と函館商工会議所によるビジネスパートナーシップ事業もスタートします。こういった事業を通じ、国内、海外から道南地域への流入人口増加に向けて、さらにバージョンアップしていければと思っています。

### 第3部 縄文交流を「学び観光」の資源として

#### 縄文をテーマとした青函交流でのシーニックバイウェイの取り組み

一昨年の秋にオープンした「函館市縄文文化交流センター」は、北海道でただ一つの国宝「中空土偶」の展示など、南茅部地区を中心とする縄文時代の重要な遺物を展示している登録博物館です。併設の道の駅「縄文ロマン南かやべ」の来館者のほとんどはマイカーか観光バスによるもので、最寄りの路線バスのバス停か



坪井 睦美 氏  
シーニックバイウェイ北海道函館大沼噴火湾ルート、NPO法人函館市埋蔵文化財事業団

ら徒歩で20分ほどかかるため、公共交通によるアクセスが課題です。

年間の来館者数は約5万人、約半数が函館市内、次いで道南エリア、札幌方面の順、本州方面は2%~3%程度。そこで、かつて縄文の人たちが交流していたように、現代の私たちも縄文でつながるということで、縄文文化をテーマにした「学びツーリズム」に取り組んでいます。新幹線沿線の函館市縄文文化交流センター、青森市の縄文時遊館（三内円山遺跡）、八戸市の是川縄文館を結ぶエリアを「学び観光のエリア」に位置づけ、東京方面や札幌方面からの観光客を対象とした縄文遺跡群への周遊旅行プランの提供に向けて、青森県の縄文関係施設や団体及び三沢市の東北町周辺で活動している日本風景街道「奥州街道と縄文のみち」との連携を進めています。

縄文時遊館には年間約30万人の来館者がありますから、北海道新幹線開業を機に、その1割でも北海道に足を伸ばしてもらおうための具体的な周遊プランや企画乗車券の導入に向けて取り組みを継続したいと考えています。

#### 東京圏からの観光客を道南に「大人の休日倶楽部」の効果など

新幹線を待たずとも、今すでに魅力的な北海道には空から海から、たくさんのお客様が押し寄せている状況です。ただ、今までのようなマストツーリズムではなく、ニューツーリズム<sup>※1</sup>へと旅行形態が変わってきています。これは結構手間がかかる小ロットのツアーですから利益も薄く、大手旅行会社は取り組まないのが現状なので、JR北海道では「地域」と「発地」の掛け渡しになり、JR東日本の「大人の休日倶楽部」（会員数約160万人）



甚野 正人 氏  
北海道旅客鉄道(株)鉄道事業本部営業部課長

※1 ニューツーリズム  
地域の特性を生かし、かつ多様化する旅行者のニーズに即した観光。

の会員に販売するというような方法で、バス、レンタカー等々の事業者とも連携して、地域の方々と共に取り組んでいきたいと思ひます。

また、このような着地型観光商品を売るポイントは、「モノ売り」から「コト売り」への転換だと思ひます。つまり、「そこに行ったら何かがある、感動する瞬間や楽しめること」を売る。さらに、「またあそこに行きたい」、「またあれを食べたい」というほかに、「またあの人に会いたい」という“つながり”を大切にすることが、観光地としての継続的な魅力となっていくエッセンスです。そのことにより、期待どおりの満足度で帰った観光客に何度も来てもらえるような循環を、函館から北海道全体に波及して行ってほしいと思ひます。

#### 第4部 総合討論

##### 新幹線を活用して、縄文交流を地域づくりや交流人口の拡大につなげるための具体的な処方箋について



コーディネーター  
佐藤 馨一 氏  
北海商科大学商学部  
観光産業学科教授

**佐藤** 縄文文化についての紹介で、はっと思ったのは石器と土器の役割が違うということです。もう少し詳しくお話してください。

**阿部** 土器の文様は、津軽海峡を挟んで道南と北東北で1万年以上同じような文様を使い、青森で土器の文様が変わると函館でも変わることを繰り返してきました。民族衣装と同じで、私たちは同じ仲間だという意識をずっと持っていたということです。石器は直接、獣を解体したり、物をすりつぶしたりしますから、その石器が違うということは生活の様式や習慣が違うということです。でも、違いがあるからこそ交流していく意味があるわけです。

新幹線が通ってより交流が活発化してくると思ひますが、大事なものは、その地域の自然、文化、歴史を自分たちの個性として、何をアピールするのか、違いをはっきりさせて交流していくことだと思ひます。

**岸** 私は、北海道で唯一の国宝が南茅部にあることを今日初めて知り、見に行きたいと思ひました。偽物やレプリカだったら行かないでしょうね。道南にいくと本物をいっぱい経験できるところが、観光資源として大事だと思ひました。

あと必要なのは、交通情報提供の一元化です。新函館駅や函館駅に降りたときに、そこに行ったら交通が全部わかる、情報提供できる場所が必要と思ひます。

**佐藤** 去年、青森市の「みちのく北方漁船博物館」を案内していただきましたが、これは漁船の博物館ではなく、舟運なのではないかと思ひました。

**石山** 津軽海峡は非常に海運、舟運の潮に恵まれた地域で、瀬戸内海のローカル船だった弁才船が既に17世紀にはやってきて商売をしており、大型廻船による物資の流通が青函圏の経済基盤としてずっと残っています。一方、地元前浜でやっている磯廻りや沿岸漁業ももう一つの経済基盤で、また小型の廻船による地域海運も重要で、津軽海峡を縦横に松前領、津軽領、南部領の間の近距離輸送を担っていました。

当館のムダマハギ型漁船は、北日本と北海道全域に共通する構造で、国の重要有形民俗文化財に指定されています。そういう意味でも、舟運、海運、漁業の博物館ということ全面的にアピールしていかなければならないというふうに日々感じています。

**坪井** 今年2月から八戸市の是川縄文館と南部バスが連携して、往復のバス乗車券と是川縄文館の観覧引換券をセットにしたバスパックが商品化されました。また、是川縄文館の周辺情報を載せたパンフレット「バスさんぽ」などを作って、学び観光のインフォメーションも合わせて行っています。

今後の展開としては、新幹線を基軸として、JR東日本の「大人の休日倶楽部」、JR北海道の「悠々旅倶楽



※ ムダマハギ  
船底にムダマといわれるくり抜き材を使用し、このムダマにタナイタ（船側板）を接ぎ合わせ、アバラと呼ばれる補強材を付けた北日本独特の構造。

部」などの商品を合わせ、バス+縄文施設、縄文センターや是川縄文館、それぞれがダイナミックに連携しながら、広域に連携した「(仮称)縄文を巡る青函パック」というような縄文遺跡への周遊プランの商品化を目指していきたいと考えています。

**佐藤** 八戸の是川縄文館と、函館の縄文文化交流センターを見るポイント、両方とも見なければこういうことがわかりませんよというような、そういうものはないですか。

**坪井** 是川縄文館には国宝「合掌土偶」もありますが、縄文晩期の漆塗りの土器がたくさん出土していて本当に圧巻です。素晴らしい色合いは実際に行ってみて感じてほしいと思います。また、縄文文化交流センターでは、北海道唯一の国宝「中空土偶」を含め、青函交流を示すたくさんの遺物があり、その拠点となった集落も見いただければと思います。

**阿部** これからは文化を核とした観光にシフトしていくべきだと思います。フランスに行ったらルーブル美術館、イギリスに行ったら大英博物館というように、観光と文化が密接に関わっています。そして、すべての人が観光に携わるという意識を持つことが大事です。

では、核となる縄文文化で何を見せるのか、土偶を通じて何を訴えていくのか、是川であれば漆という日本の伝統工芸のルーツを通じて何を訴えていくのかを真剣に考え、地域のストーリーとして作っていくことが大事です。

**佐藤** これからこの地域をどうしたいかという話をお願いします。

**折谷** 「経済は文化のしもべである」と言った方がいます。文化を企業が支援していくことが、都市が経済を含めて長く深みをもって繁栄していくという意味合いだと思います。日本全体が人口減少と高齢化で、流行病のように大変だとばかり言っていたら、物事は始まらないと思います。このエリアは、新幹線が来ます、港湾、空港、道路もできる、そういうフィールドの中で、生命の法則に則って縄文文化も含めて繁殖・増殖

していくという目線で考えていくべきです。

**甚野** 縄文文化のような着地型のSIT<sup>※2</sup>は、旅行会社は利益が出ないので手をつけたいのですが、私たちは発地側の旅行会社に提案するという役割を担いたいと思います。

また、岸先生が「本物じゃなきゃ駄目」と言われましたが、私もそう思います。東京駅には全国のおいしいものがたくさんあり、札幌駅でも仙台の牛タンが食べられますが、やはり本物を求めるには、その土地に行かなければいけないというのを積極的に打ち出すべきです。まだまだ眠っている本物はたくさんあると思います。

**折谷** 「縄文学は未来学である」という言葉を聞いたことがあります。阿部さんどうでしょうか。

**阿部** 考古学は「考える、古い、学問」と書きますが、本当は未来学なんです。歴史というバックキャストを持つことで、フォローキャストができると認識しています。縄文人たちがどういうふう生きてきたかを学んで、次に活かしていくことだと思います。

**佐藤** 縄文文化のネットワーク社会を作れば、人口の減少や高齢化に何もおくすることはない。現代が弥生文化だからこそ人口減少で大騒ぎに、縄文文化は初めから人が少ないから、ネットワークを作れば安定した社会生活や高度な生活ができるように思います。現代的な縄文文化の交流手段として新幹線を位置付けることによって、新しい日本の文化を作り上げていくきっかけになるのではないかと思います。



※2 SIT (special interest tour)

一般的な観光だけでなく、文化鑑賞や体験を盛り込んだテーマ性、趣味性の高い旅行。