

世界遺産登録と新幹線は地域をどう変えるのか

— 北海道・北東北エリアの観光に注目して —

櫛 引 素 夫^{*}

要旨：

世界文化遺産に登録された「北海道・北東北の縄文遺跡群」と北海道新幹線に焦点を当て、両者を「観光の組織化」の一つの形ととらえて、地域に及んだ変化を検討した。その結果、縄文遺跡群の世界文化遺産登録運動が新幹線開業に影響を受けつつ、それぞれに地域に変化をもたらしている様子が確認できた。特に、遺跡群の中心的存在である三内丸山遺跡を起点に、各地の遺跡における住民のボランティアガイドの組織化などが進展している。各遺跡の整備は、所在する自治体の総合計画の重点項目と位置付けられ、地域デザインと地域構造の変容の要となっている。外ヶ浜町で特筆すべき活動が進んでおり、三内丸山遺跡は隣接する青森県立美術館との協働がどう進展するかが注目される。縄文遺跡群は広範囲に散在し、遺跡本体は地中にあることから、ICTを活用し、さらには北海道新幹線による広域的な連携の枠組みで、「学ぶ観光」をどう展開していくかが今後の焦点となろう。

キーワード：北海道・北東北の縄文遺跡群、世界文化遺産、東北・北海道新幹線、ICT

How World Heritage Sites and Shinkansen Will Change the Region — Focusing on Tourism in Hokkaido and the Northern Tohoku Area —

KUSHIBIKI Motoo

Abstract：

Focusing on the Jomon Prehistoric Sites in Northern Japan inscribed World Heritage Site list and the Hokkaido Shinkansen, the changes that have taken place in the region were examined from the perspective of the “organization of tourism” in both cases. It was confirmed that the movement to register the Jomon Prehistoric Sites as a World Heritage Site has been affected by the opening of the Shinkansen, and that each of these has brought about changes in the region. In particular, starting with the Sannai-Maruyama Site, which is the center of the archaeological site group, the organization of volunteer guides by local residents at various sites has been progressing. The development of each archaeological site is positioned as a priority item in the comprehensive plan of the local government, and is a key element in the regional design and transformation of the regional structure. Noteworthy activities are underway in Sotoga-hama Town, and the Sannai-Maruyama Site is attracting attention if collaboration with the adjacent Aomori Museum of Art will progress. Since the Jomon Prehistoric Sites are scattered over a wide area and the remains themselves are underground, the future focus will be on how to develop

^{*} 青森大学教授 弘前大学大学院地域社会研究科・客員研究員・地域政策研究講座第1期生

運動と並行して建設され、開業した東北新幹線・盛岡以北（盛岡駅－新青森駅、178.4km）と北海道新幹線（新青森駅－新函館北斗駅、148.8km）について、「観光の組織化」という側面から検討するとともに、世界遺産登録活動との関係性や相互作用を考察する。さらに、先行研究を参照しながら、縄文遺跡群における次世代観光戦略の鍵としてのICT活用や「学ぶ観光」の意義について検討する。

II. 世界遺産登録への経緯

1. 遺跡群の概要

まず、「北海道・北東北の縄文遺跡群」の概要を説明する。

遺跡群は「構成資産」と呼ばれる17遺跡に加え、準じた価値を持つ「関連資産」2遺跡から成る（表1）。年代的には紀元前約1万3000年～紀元前約400年前にわたり、いずれも国の特別史跡、または史跡に指定されている¹⁾。

青森県の地元紙・東奥日報の2005年10月11日夕刊記事によると、青森県が4道県による縄文遺跡群の世界遺産登録を検討し始めたのは2001年という²⁾。

その後、知事の交代を経て、現・三村申吾知事が2005年10月11日、青森県内の縄文遺跡群の世界遺産登録を目指すと発表した。上記の記事によると、このタイミングでの表明は、2010年度の東北新幹線・新青森開業が大きな契機となっていた。

三内丸山遺跡は県営野球場の建設に伴う、遺跡破壊を前提とした発掘により、考古学的に貴重な遺物が相次いで出土し、1994年に保存が決定した。翌1995年から整備が進み、2000年には国の特別史跡に指定された。しかし、このころにはブームが一段落、見学者が減少していた。一方で、いったん浮上した世界遺産登録構想が「積み残し課題」と意識されていた。

そこで、東北新幹線・新青森開業対策をトリガーとして、県は登録運動をスタートさせた。世界遺産登録の前提となる「暫定リスト入り」の目標時期には新幹線開業の2010年度を設定した。

つまり、世界遺産登録運動と新幹線開業は、当初から密接に関わっていた³⁾。

だが、青森県の縄文遺跡群は暫定リスト入りを逃したことから、2007年4月、対象とする遺跡を「北海道・北東北」に拡大して活動が再開され、新青森開業に先立つ2009年1月には暫定リスト入りを果たした。しかし、その後は足踏みが続き、2019年7月に世界遺産の推薦候補となった。そして2021年7月、世界遺産登録が実現した。

表1 北海道・北東北の縄文遺跡群の構成資産・参考資産

名称	ステージ	所在道県	所在市町
構成資産			
大平山元遺跡	I a	青森県	外ヶ浜町
垣ノ島遺跡	I b	北海道	函館市
北黄金貝塚	II a	北海道	伊達市
田小屋野貝塚	II a	青森県	つがる市
二ツ森貝塚	II a	青森県	七戸町
三内丸山遺跡	II b	青森県	青森市
大船遺跡	II b	北海道	函館市
御所野遺跡	II b	岩手県	一戸町
入江・高砂貝塚（入江貝塚）	III a	北海道	洞爺湖町
小牧野遺跡	III a	青森県	青森市
伊勢堂岱遺跡	III a	秋田県	北秋田市
大湯環状列石	III a	秋田県	鹿角市
キウス周堤墓群	III b	北海道	千歳市
大森勝山遺跡	III b	青森県	弘前市
入江・高砂貝塚（高砂貝塚）	III b	北海道	洞爺湖町
亀ヶ岡石器時代遺跡	III b	青森県	つがる市
是川石器時代遺跡	III b	青森県	八戸市
関連資産			
長七谷地貝塚	I b	青森県	八戸市
鷺ノ木遺跡	III a	北海道	森町

（出所）「世界遺産 北海道・北東北の縄文遺跡群」公式サイトから筆者作成

この間、遺跡群の空間的な広がりをどう設定するかで議論があったほか、当初は「15遺跡」とした対象も、大森勝山遺跡(弘前市)の国史跡指定に伴う追加などによって、一時は18遺跡まで増えた。しかし、保全状況や景観に課題のある遺跡を構成資産から除く一方、一体化してカウントしていた2遺跡を分割するなどの過程を経て、現行の内容に落ち着いた⁴⁾。

2. 三内丸山遺跡の整備経緯と地域変容

三内丸山遺跡(図2)は他の遺跡と異なり、広域自治体である県が直接、整備・運営している。また、各市町の状態については第3節で詳述するが、三内丸山遺跡は事業の規模や性格が異なる上、整備プロセスが本研究の関心事である「地域構造の変容」に深く関連している。このため、一連の動きを本項で検討する。



図2 青森市の三内丸山遺跡

(出所) 2021年7月、筆者撮影

(1) 施設整備の経緯

前述のように三内丸山遺跡は破壊を前提に発掘が行われたため、1994年の保存決定当時、出土品の展示施設や見学者向けの施設は存在していなかった。翌1995年から整備が始まり、2002年11月30日にはビジターセンター「縄文時遊館」が整備された。この日付は、東北新幹線・八戸開業の前日であり、やはり遺跡整備と新幹線開業が深く関わっている。

ただ、その時点でも、展示施設は保存決定時から使われているプレハブ建造物しかなく、重要文化財を展示する基準を満たしていなかった。このため、重要文化財は遺跡から約5km離れた中心市街地に位置する博物館・青森県立郷土館に展示された。世界遺産登録運動が始まる直前には、遺跡の隣接地に建設が予定されていた青森県立美術館に重要文化財を展示する構想も浮上した⁵⁾。

その後、青森県は縄文遺跡群の世界遺産登録活動の本格化に合わせて、展示・収蔵スペースを新設する方針に転じた。完成時期は、やはり東北新幹線・新青森開業に合わせて設定され⁶⁾、後に「縄文センター(仮称)」の整備構想がまとまった。

しかし、財政難のため、構想はビジターセンターの改修・増築に転換された。そして新青森開業の5カ月前、2010年7月に、重要文化財が展示可能な新スペース「さんまるミュージアム」がオープンした。それでも、すべての重要文化財を展示・収蔵することはできず、大半は県立郷土館と、2006年7月に開館していた県立美術館で保管された⁷⁾。

その後、2015年2月になって、青森県は研究機能を併せ持った施設整備の意向を固めた⁸⁾。背景には、縄文遺跡群が世界遺産の推薦候補入りを2年続けて逃していた事情があり、情報発信拠点の整備を、推薦候補入りのきっかけにしたい、との狙いがあったという⁸⁾。「縄文センター」は2019年4月、「三内丸山遺跡センター」の名で発足した。

以上のように、三内丸山遺跡は1995年の本格整備着手から25年がかりで、調査研究と観光・交流を総合的に展開できる場として構築された。この間、2002年12月の東北新幹線・八戸開業や2010年12月の同・新青森開業が、折に触れて施設・体制整備のメルクマールとなってきた。

(2) 管理体制の変遷

施設面以上に注目されるのは、管理体制の変遷である。三内丸山遺跡や出土品の担当部署は2005年当時、三つの部局にまたがっていた。発掘調査や出土品は県教育委員会、ビジターセンターなどの施設管理は県土整備部、県立美術館の管理は県文化観光部(後に県観光局、さらに観光国際戦略局に改組)が担当だった。その後、施設管理は県立美術館に移って体制はスリム化されたが、依然、埋蔵文化財行政とは直接にはつながらない美術館が遺跡の管理運営を担っていた。最終的に、三内丸山遺跡センターの発足を契機として、遺跡一帯の管理は県教育委員会に一体化され、長年の懸案だった有

料化も実現した⁹⁾。

ただ、運営体制の一元化には別の側面もある。県立美術館による遺跡の管理は、隣り合う二つの施設を一体化して整備し、活用する意図が込められていた可能性がある。もともと、県立美術館は三内丸山遺跡に隣接する近野遺跡に立地し、デザインも三内丸山遺跡の存在を強く意識しており^{10),11)}、両エリアを直接、行き来できる歩道「縄文の小径」が設置されている。さらに、県立美術館は「縄文」と「美術」を組み合わせたポスターを制作するなど、両者を一体化したイメージを抱いている様子が見える(図3)。

三内丸山遺跡センターの発足に伴い、遺跡の管理は一元化されたが、遺跡の有料化によって「縄文の小径」は閉鎖された。縄文遺跡群が広域的な存在感を増す一方で、三内丸山遺跡と県立美術館のエリア的な連携がどう深化していくかが、一つの焦点と言える。



図3 三内丸山遺跡と青森県立美術館を関連づけて観光客を誘導するポスター—2019年6月、青森県立美術館

(出所) 筆者撮影

(3) 代表的なボランティア団体・支援組織

三内丸山遺跡の本格整備開始とともに、1995年、ボランティアガイド組織「三内丸山応援隊」(現・一般社団法人)が発足した。約100人から成り、250万人を超える見学者の案内に当たってきた¹²⁾。青森県内における埋蔵文化財ボランティアガイドでは最も歴史が古い団体の一つであり、次節で詳述する各地のボランティアガイドの先行例ともなっている。

もう一つ、代表的な支援組織として挙げられるのがNPO法人「三内丸山縄文発信の会」である。2003年に発足し、勉強会「縄文塾」や講演会の開催、会誌「縄文ファイル」発行、「Theじょうもん検定」などの事業を手掛けてきた。さらに、つがる市など県内他地域の埋蔵文化財活用の支援に携わっている点が特筆される¹³⁾。

つまり、これら二つの団体は、県内各市町の埋蔵文化財を取り巻く社会的な環境、ひいては地域構造の変容に影響を及ぼしていると言える。

(4) 「地域構造の変容例」としての遺跡・美術館整備

本節でみてきた三内丸山遺跡とその周辺の事例は、本研究のテーマである、「観光の組織化」に伴う「地域構造の変容」の事例として、いくつかの重要な示唆が得られる。

まず、エリアとして三内丸山遺跡一帯を再構築するべきだという地元の意思がみられ、部分的に形になっていたことである。つまり、本研究の関心事である「地域構造の変容」が進行しつつある。

この、いわば狭義の「エリア志向」の一方で、三内丸山遺跡は北海道から北東北にまたがる縄文遺跡群の要としての重要性が増した結果、「広域エリア志向」という性格が重なることになった。

本来、狭義のエリア志向と広域エリア志向は必ずしも対立する立場ではないと考えられる。ただ、さまざまなステークホルダーが関わり、かつ世界遺産登録に向けた流動的な環境下では、両者を整合させつつ一貫したポリシーを構想し、実現する営みは難易度が高かったと推測される。登録が実現した今、これからの展開を注視していくことが重要だろう。

遺跡や美術館を取り巻く社会的な変容も予想される。青森県立美術館は、地方美術館としては国内有数の人気を誇り、地域社会への影響力は三内丸山遺跡に劣らず強い。2016年度には「青森EARTHアウトリーチ 立ち上がる風景」と題した開館10周年企画を展開し、その一環として、ランドスケープデザイナー・廣瀬俊介氏が、美術館を囲む三内地域の環境調査や、地域住民組織「三内を美しく元気にする会」との共同勉強会や展示を実施した¹⁴⁾。

三内丸山遺跡も世界遺産登録を追い風に整備や活用の機運がさらに高まっており、地元の町会で「遺跡との共生を目指す取り組みが、住民の側から生まれている」という指摘がある¹⁵⁾。

これらの動きに加えて、前項で述べた、三内丸山遺跡を起点とする住民ボランティア活動や学習の展開が、相互に作用し合い、社会的な構造変容を地域に及ぼしていく可能性がある。

Ⅲ. 関係市町アンケート結果

世界遺産登録運動と登録実現が地元で起こした変化を確認するため、筆者は縄文遺跡群の世界遺産登録から3カ月を経た2021年10月、関連・構成資産を有する4道県の全14市町にアンケートを実施した。電話であらかじめ調査協力を依頼、メールで調査票を送付し、返送を依頼した。その結果、青森県内の全6市町と構成資産・御所野遺跡がある岩手県一戸町、参考資産・鷺ノ木遺跡がある北海道森町、計8市町から回答を得た。結果はほぼ原文のまま、文末の表2に示した。本章では、筆者による青森県世界文化遺産登録推進室へのヒアリング結果などを踏まえた上で、アンケート結果を項目別に検討する。さらに、特筆すべき事例として外ヶ浜町に言及する。

1. 主要な質問項目への回答と分析

▽地元での活動が本格化した時期

前述の通り、縄文遺跡群の構成・参考資産は増減を経ており、地元で活動が「本格化した」と意識している時期にはばらつきがある。

最も早いのは、つがる市の2005年で、青森県が最初に活動を開始した時期である。同市には縄文晩期の「亀ヶ岡文化」の名を生んだ史跡「亀ヶ岡石器時代遺跡」があり、古くから高い知名度を誇っていた。その後、2000年代に各市町が活動を始め、弘前市は、珍しい縄文晩期の環状列石である「大森勝山遺跡」の国史跡指定に伴って取り組みが本格化した。

以上のように、各市町は10～16年にわたって世界遺産登録活動に携わってきたことになる。

▽地域政策における位置付け

地域政策面では、構成資産を持つ各市町とも、総合計画の中に、遺跡の活用を重点的に明記している。つまり、世界遺産登録は各市町の将来デザインに深く関わっており、遺跡は施設整備や組織整備の基本方針、ひいては地域構造の将来像を左右する存在といえる。

他方、関連資産の鷺ノ木遺跡を抱える森町は、構成資産としての登録が目標となっている¹⁶⁾。

以上から、世界遺産登録は、行政を起点とする社会的、地理的な構造的変容の起点となるポテンシャルを持つことが示されていると言える。

▽地元で及んだ変化や恩恵

注目されるのが、行政内部、さらには行政と民間の連携の強化に言及している八戸市とつがる市である。他の市町も、埋蔵文化財に関する住民の意識の変化や活動の活発化、シビックプライドの向上といった現象に言及している。青森県世界文化遺産登録推進室へのヒアリングとアンケート結果によると、これらは世界遺産登録に先立ち、登録運動のプロセスで徐々に進行してきたとみられる。

櫛引(2020b)で記述したように、弘前市や八戸市は、東北新幹線の開業時の効果として、観光客の誘客以上に、地元の連携の強化を挙げた。また、住民の意識やシビックプライドの向上が、多くの新幹線開業地でみられている。これらと同様の現象が起きている可能性がある。

つまり、社会的、経済的な「イベント」としての世界遺産登録が地域に及ぼすインパクトは、新幹線開業と性格が似通っている可能性がある。

▽住民や来訪者のニーズと当面の施策、および課題

利用者や住民からのニーズ、つまり活用上の課題を大別すると、アクセスの改善、宿泊施設の整備、利用者サービスの向上、経済的効果の創出などが挙げられる。縄文遺跡群の中でも、もともと定期バス路線沿いにある三内丸山遺跡と異なり、多くの遺跡はバスや鉄道での到達自体が不可能であり、可能な場合でも、バスや鉄道の運行本数が少ない。交通面からみれば限り、アクセス改善や道路の整備といった施策が、今後の喫緊の課題となっている。

裏返せば、上記の課題が解決に向かうプロセスで、地域には一定の構造的な変容が及ぶと見込まれる。当面（1～3年）の間に実施予定の施策をみれば、遺跡とその周辺環境・施設の整備を多くの市町が予定している。併せて、ガイドの育成や組織の連携強化など、ソフト面の対応も挙げられている。

ただ、ガイドにとどまらず、専門性を持った人材の確保や官民の間をつなぐ組織の強化など、構造的な悩みを各市町が抱えている。

回答のあった市町が県内外の市町村と連携を取り合っている様子も確認できるが、情報交換や相互支援のネットワークをさらに充実させる態勢づくりが急務と言える。そのニーズをとらえる形で、青森県は2021年11月30日、三内丸山遺跡を会場に、初の世界遺産ガイド養成講座を実施した¹⁷⁾。

なお、アンケートの回答は得られなかったが、秋田県鹿角市は、構成資産「大湯環状列石」を分断していた県道が移設される動きが出ている。地域の交通網における変容が始まった例といえよう¹⁸⁾。

▽VRなどテクノロジーの活用

回答の中で注目されたのは、つがる市の「地下に埋まった埋蔵文化財が世界遺産の構成要素であるため、一目で来訪者が内容を理解するのはむずかしい」という指摘である。そのための対策として、案内板の整備や有人の解説が挙げられている。他方、森町は、遺跡が公開されていない事情もあり、「現地に行かなくても遺跡を知ることができる情報発信の方法」に関心を示している。「遺跡そのものが地中に存在すること」、「遺跡群へのアクセスが必ずしも良好でないこと」が、多くの遺跡の特徴であり、課題であることに、あらためて気付かされる。

これら二つのニーズに対応できるのは、VR（バーチャル・リアリティ）などICTの活用である。

三内丸山遺跡は既にタブレットを使ったVRを導入、八戸市の是川縄文館もスマートフォン向けに解説アプリを採用しているなど、既に県内の遺跡でもICTの活用実績が積み重ねられている。これらをどう普及、浸透させていくかが一つの鍵になる。

2. 外ヶ浜町の変容

本項では、アンケートの回答に加え、筆者のフィールドワークから、特筆すべき変化やその萌芽が確認できる外ヶ浜町について記述する。個々に見るとありきたりの活動や現象に映るが、2020年の国勢調査人口5410人、人口減少率12.7%、高齢化率49.55%¹⁹⁾、高校も大学も立地しないという町の現状を考えると、非常にダイナミックな動きが起きている。

まず、交通面では、多くの市町が地元エリアでの周遊を意識しているのに対し、外ヶ浜町は北海道新幹線経由での北海道とのつながりや、陸奥湾を挟んだ下北半島とのつながりを意識している。これは北海道新幹線が地元の意識に及ぼした変容の一環と位置付けられよう。ただ、外ヶ浜町には新幹線駅がなく、むしろ北海道新幹線開業に伴い、青森市や道南との往来が不便になっている²⁰⁾。足下の利便性低下を克服し、このような意識を持つに至った理由は確認できていないが、津軽海峡線時代に培われた、「道南地域と直結している」という意識が



図4 「風乃まち」イラスト
(出所) 制作者提供

作用している可能性がある。

また、アンケートからは、情報発信の手法や住民の活動、連携における大きな変化を確認でき、これらは、2019年の「北海道・北東北の縄文遺跡群」の世界遺産推薦決定が契機になっている。この年、町内に「大平山元遺跡もりあげ隊」が発足し、公式キャラクターとして、同遺跡で発掘された国内最古の土器片（無文土器）にちなんだ「むーもん」が誕生、クッキーやせんべいの開発、SNSアカウントの開設、さらには「むーもんマルシェ」と銘打った物産展の開催などを矢継ぎ早に展開している。

興味深い活動を進めているのが、「外ヶ浜町非公式キャラクター」を名乗る「風乃まち」である（図4）。名前は、太宰治が旧蟹田町（現・外ヶ浜町）を「風のまち」と呼んだことにちなむ。町内の個人が2021年7月、COVID-19拡大を契機に匿名で活動を始めた。SNSを通じた本人へのヒアリングによれば、COVID-19対策として国が支給した特別定額給付金10万円をめぐり、「もともともらったお金なので、どれだけこの10万円を大きな価値にできるか、地域に還元していくことを目指した」という。

若い女性のキャラクター「風乃まち」を創作し、給付金で制作したシールやクリアファイルの配布を手始めに、あくまでも個人をベースにした活動を進展させている。地域ストーリーづくりや町内の店舗のネットワーク化を通じて、地域ブランド向上と町外からの集客、地元への経済的な利益の創出などを目指している。

動きはこれだけではない。2020年度から、筆者の活動を含む、青森大学の3チームとの連携が個別に進展している。このうち1チームとの連携は、大平山元遺跡の英語表記を整備する内容で、世界遺産登録が直接のきっかけとなっている。また、筆者が関わる1チームとの連携²¹⁾は、北海道新幹線開業後の津軽半島の交通網調査が契機となっている。残る1チームは「ぬい撮り」²²⁾活動を進めており（図5）、大平山元遺跡や「風乃まち」と複層的に連携している。

このように、外ヶ浜町においては、住民活動の構造的変化ともいうべき動きが展開されている。その事実自体は、地元では必ずしも認識されておらず、メカニズムや今後の展望についてはさらなる検討が必要だが、大きくみれば、縄文遺跡群と新幹線の接点にある立ち位置が影響している可能性がある。



図5 外ヶ浜町での「ぬい撮り」活動=2021年12月
（出所）主催者の許諾を得て筆者撮影

IV. 北海道新幹線の開業と縄文遺跡群

「北海道・北東北の縄文遺跡群」の空間的な枠組みは、太平洋側限定ながら、整備新幹線²³⁾の東北新幹線・盛岡以北、北海道新幹線のエリアと重なる（図1）。また、先述のように、北海道新幹線開業に際しては、主に観光面の効果を期待し、津軽海峡をまたぐ交流軸がいくつか誕生した。そして、その多くが既に消滅している。本節では、樺引（2020a）およびその後の研究結果を紹介する。

1. 北海道新幹線の利用状況

北海道運輸局データによると、北海道新幹線は開業初年度の2016年度、211万人の利用があり、在来線の津軽海峡線に比べて54.5%増加した。同年度、函館市の観光入込客数は前年比56万人増、過去最高の561万人を記録した。また、函館税務署管内に本社・本店を置く法人の課税所得合計額も過去20年間で最高の536億円を記録するなど、多くの経済的効果が及んだ（樺引・永澤ほか、2020）。

しかし、その後、利用者は減衰し、特に冬場は在来線当時の水準に近づいていた。そして、2019年度末のCOVID-19拡大に伴って急減をみた（図6）。利用者が減衰した理由は、人口減少や生産性の低下によって地域経済が落ち込まざるを得なかったことによると考えられる（櫛引・永澤ほか、2021）。他方、北海道新幹線の東京からの遠さがリピーターの発生を妨げたとの指摘もある²⁴⁾。

北海道新幹線は東北地方、特に宮城県からの利用者を大きく増加させた（鉄道・運輸機構：2021、櫛引：2017）。また、開業年度以降も、東北地方から函館地域へのリピーターは定着していた²³⁾。筆者の見聞によれば、函館市を訪れた観光客が青森市へ周遊する場面も、青森市内で散見された。

上記のような人の動きの変化は、地域の雇用構造の変化、さらには定住人口の増加といった、地域構造の変化につながると期待された。ただし、人口面に限れば、雇用構造の変化には至らず、結果的に、函館地域の人口構造の改善には至っていない（櫛引・永澤ほか：2021）。

本稿を執筆している2021年12月時点で、日本国内のCOVID-19は「第5波」の収束状態をみているが、世界的にはオミクロン株の拡大が懸念されている。また、新幹線ネットワークは依然、ビジネスモデルの危機にさらされている²⁵⁾。とはいえ、全国を網羅する新幹線ネットワークが、北海道に到達していることの意義は極めて大きい。当面、COVID-19との対峙という過渡期が、いつまで、どのような形で続くのかを意識しながら、各種の変化をウォッチする必要がある。

2. 北海道新幹線開業と「交流圏」の盛衰

(1) 「青函圏」の誕生

津軽海峡を挟むエリアでは「青函圏」、「津軽海峡交流圏」という語や概念が用いられ、図7に示した通り、これらは空間的には「北海道・北東北の縄文遺跡群」とほぼ重なっている。

1873（明治6）年に青森と函館を結ぶ定期航路が開設された当時、函館は他都市との航路もあり、「青函関係は特別なものではなかった」という指摘がある²⁶⁾。しかし、その後、1908年に国鉄の青函連絡船が就航し、両市は連絡船を中心に政治的かつ経済的な交流を緊密化させていった。中園（2015）は「両市には周辺の町村から多くの人と物資が集まり、『青函圏』と呼ばれる独特の流通経済圏が誕生した」と指摘する²⁶⁾。その経済圏は戦後、さらに強固になった²⁷⁾。

函館市史デジタル版によれば、青函両市は1967年10月、東京や札幌の文化・経済圏の間で「経済的な真空地帯」になる将来を見通して、相互支援のため「青函経済圏促進協議会」を発足させた²⁸⁾。

しかし、青函圏を経由する人や物資は減少を続け、1988年には青函連絡船が廃止されて津軽海峡線に置き換わった。この時、「青函インターブロック交流圏構想推進協議会」が発足し、翌1989年に青函両市は「ツインシティ」

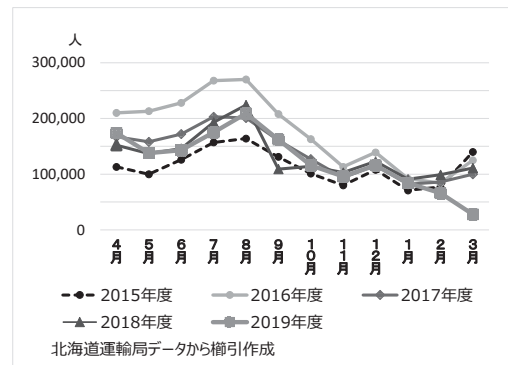


図6 北海道新幹線の利用推移

(注) 2015年度は津軽海峡線のデータ
(出所) 北海道運輸局データから筆者作成

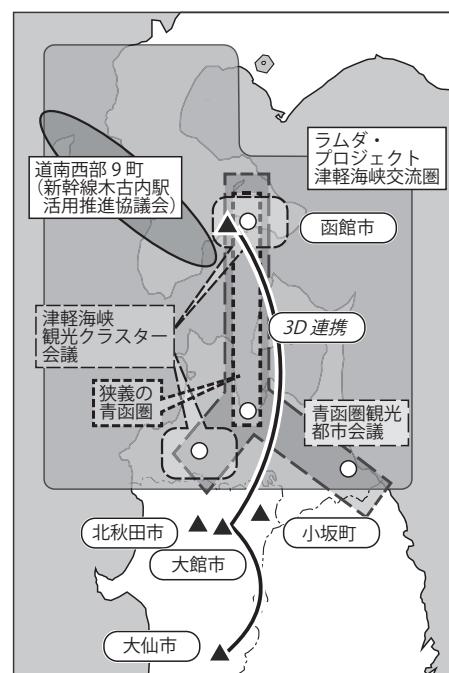


図7 北海道開業に際して生まれた主要な交流圏

(出所) 筆者作成

の盟約を結んだ。「青函圏」という言葉は、青函連絡船の空白を埋める形で再び登場した。

北海道新幹線の2015年度開業に向けて、青森県は2013年度、「津軽海峡交流圏」構想を提唱し、交流の活発化や圏域外からの交流人口の拡大、滞在時間の質的・量的拡大を目指した。その結果、青森県と道南地域の連携構想として「青函圏」と「津軽海峡交流圏」が並立することになった。

(2) 姿を消した交流圏・連携枠

上記の構想に先立ち、弘前商工会議所と函館商工会議所は2011年、「津軽海峡観光クラスター会議」を設立した。道南と青森県を営業エリアとする青森県の地方銀行・みちのく銀行が仲介し、外国人観光客の共同誘致や両地域を回遊する旅行商品の開発を目指した。だが、この連携枠は、共同開発した日本酒の販売や人的交流は継続しているが、2016年9月で事実上、事業を終えた。

また、2013年3月には、函館、青森、弘前、八戸の4市が観光PRの強化などを目指し「青函圏観光都市会議」を設立した。函館市観光部に事務局を置き、広域観光キャンペーン「青函圏周遊博」を開催したほか、共同の観光ガイドブックや観光プロモーションビデオなどを作成した。しかし、函館市の提案により2019年度限りで活動を終了した。

青函圏・津軽海峡交流圏を超えた広域の情報共有・発信を目指して2015年1月に発足したのが「青函圏・みなみ北海道連絡会議」である。北海道側は計42市町村、青森県側は青森、弘前、八戸の3市とむつ市、奥津軽いまべつ駅がある今別町の5市町が参加し、この組織も事務局を函館市観光部に置いて、サイト「みなみ北海道・青森イベント information」を開設した。このサイトは2021年12月現在も稼働しているが、連絡会議自体は2017年2月に解散した。

(3) 活動をつづけている交流圏・連携枠

青森県を飛び越し、活動を続けているのが、「3D連携」である。秋田県大館市の呼び掛けにより2017年5月、函館市と秋田県の仙北市の3市でスタートした。「3D」は函館の「館」、大館の「館」、さらに仙北市角館町の「館」にちなむ。その後、秋田県小坂町と北秋田市が加わり、5市町態勢となっている。

北秋田市は、縄文遺跡群の「伊勢堂岱遺跡」が所在し、大館市と小坂町はともに、遺跡群のうち「大湯環状列石」がある鹿角市に隣接しているなど、これら5市町は分布が遺跡群と大きく重なる。

大館市観光課へのメールと電話でのヒアリングによると、事業の開始当時、外国人観光客を取り込み切れていなかったという分析から、「知名度の高い北海道からのインバウンド取り込みが重要」と結論づけた。特に国際定期便が就航し、年間40万人（2015年）の外国人観光客が訪れていた函館市とのアクセスが、北海道新幹線開通で大きく向上したことから、大館市と函館市を結ぶルート上にある弘前市の弘前さくらまつり、角館の桜まつりとも組み合わせ、「函館からの誘客の増加、北東北の周遊性向上による観光客増加を目指した」という。

一方、北海道新幹線・木古内駅の駅勢圏にある道南の「西部9町」が、交通事業者を交えて2015年度に発足させたのが「新幹線木古内駅活用推進協議会」である。木古内町に事務局を置き、「旬感・千年北海道」のキャッチフレーズを掲げてプロモーションを進め、COVID-19拡大の中でも、公式サイトやSNSを通じた情報発信を続けている。

このほか、北海道新幹線開業に先立つ2014年に青函エリアの女性らが結成したまちづくりグループ「津軽海峡マグロ女子会」は、2021年12月現在もオンラインイベントへの参画、Facebookによる地域情報やイベントの紹介を継続している。

3. 「青森県・函館」の観光キャンペーン

北海道新幹線開業を契機に、観光面で、津軽海峡を越えた「地域構造の変化」と言える現象が起きたことを象徴するのが、JRグループのデスティネーションキャンペーンである。

2002年12月の東北新幹線・八戸開業時は、翌2003年4～6月、青森・秋田・岩手の3県を対象エリアとして北東北DCが開かれた。2010年12月の東北新幹線・新青森開業時は、翌2011年4～6月、初の青森県単独のDCが設定され、秋田県北の5市町も参加した。

そして、北海道新幹線開業直後の2016年7～9月のDCは、新幹線の終着地点ではない青森県がメインとなり、道南地域が加わる「青森県・函館DC」の形で開催された。一つの県と隣接する他道県の特定地域が対象となる「越境型」はDC史上初めてで、道南側から函館市など11市町が参加した。

もともと、北海道新幹線は「東北新幹線の延長」というべき存在であり、列車名も車両も東北新幹線「はやぶさ」を踏襲、運用はほぼ東北新幹線と一体化している。JR北海道が投入した車両はJR東日本の車両「E5系」と同規格の「H5系」であり、しかも4編成にとどまった。

つまり、北海道新幹線の開業自体が、JR東日本側からJR北海道側への「越境」であり、新幹線の運行体系の構造変化、ひいては沿線の地域構造の変化という一面を持っていたといえる²⁹⁾。

JRグループは東日本大震災10周年に合わせて2021年4～9月、東北DCを開催した。通常のDCは3カ月単位だが、異例の半年間の設定となった上、エリアが東北6県に設定された。

このDCにおいても、道南の渡島・檜山地域18市町村が「函館エリア」として参加している³⁰⁾。

筆者は2017年時点で、全国に営業網を持つ企業が北海道新幹線開業に合わせて営業エリアを再編した事例を見だし、「道南の東北化」という視点を提起した³¹⁾。北海道新幹線の運行形態、JRグループ同士の協力態勢の枠組みとはいえ、「道南の東北化」という変化が、観光面では起きている。

東北DCはCOVID-19の影響もあり、本稿の執筆時点では成果に関する総括を確認できていないが、2031年春の北海道新幹線の札幌延伸までに、「道南の東北化」がどの程度、進展するかが注目される。

4. 道南の市町に対する2019年のアンケート

先述のように、筆者はCOVID-19拡大直前の2019年10月、渡島・檜山地方の18市町にアンケートを実施し、DCなど観光キャンペーンの効果に対する評価や、「北海道・北東北の縄文遺跡群」への観光面の期待感を尋ねた(櫛引、2020a)。

道南地域は面積が青森県に匹敵するにも関わらず、市町の人口規模が小さい上に、公共交通機関は充実しているとは言えず、自家用車やレンタカーでの周遊に依存せざるを得ない。観光面では「函館一強」に近い構造を持ち、観光キャンペーンの成果を評価したり、実感したりしづらい環境にある。アンケートからは、このような実情をあらためて確認できた。

観光キャンペーンについては、誘客の効果に懐疑的な回答が散見され、さらには、「効果をどう測定し、評価したらよいか分からない」という趣旨の指摘があった。しかし、広域的な連携については、一定の期待感が存在していた。また、観光客の増加以上に、地元の町同士の連携強化や、青森県側との交流の推進を成果に挙げた自治体が目立ち、市町レベルでの、いわば基礎体力づくりのためのネットワーク構築・充実が急務である様子がうかがえた。

「北海道・北東北の縄文遺跡群」への期待感については、道南地域で構成資産が所在している市が函館市のみである事情から、かなり限定的だった。それでも、函館市から周遊してくる観光客や、地元の埋蔵文化財への関心の高まりに帯する期待を記した市町もあった。

全体的にみて、道南の市町には地域内・地域間の連携に対する観光政策面および地域政策面の強いニーズが存在したと結論づけられた。

本稿のテーマに照らして言えば、北海道新幹線を軸とする観光キャンペーンや交流圏、「北海道・北東北の縄文遺跡群」に、その受け皿としての機能をどこまで期待してよいか、という点が焦点になる。加えて、点状に散在する個々の遺跡を、広域的な観光やブランディングとどう関連づけるかが、空間的な整理の必要性が浮かび上がる。いずれも、詳しくは次項で検討する。

V. まとめと考察

1. 新幹線と遺跡群の相互作用

以上、本稿で確認してきたポイントを列挙すると次のようになる。

▽「北海道・北東北の縄文遺跡群」をめぐって

- 三内丸山遺跡や縄文遺跡群は、地域に一定の変容をもたらしており、新幹線開業が整備スケジュールに影響を及ぼしてきた。
- 三内丸山遺跡エリアは、遺跡の一体的管理が実現する一方、隣接する青森県立美術館との協働の行方が一つの焦点となっている。
- 各地の遺跡およびその所在市町では、三内丸山遺跡を一つの起点としたボランティアガイドの育成、遺跡を中心としたインフラの整備が加速しており、行政内部や住民と行政の関係性にも一定の変化が見られている市町がある。特に外ヶ浜町の事例は注目される。
- 各遺跡の所在市町の多くは、総合計画の重点項目に遺跡の活用法をうたっており、設備面や住民活動の上で、今後の地域構造変化の起点となる公算が大きい。
- 一方で、各遺跡および遺跡群総体が抱える課題も、アクセスの改善、宿泊施設の整備、利用者サービスの向上、経済的効果の創出など多岐にわたる。
- これらの課題を解決する一つの手法として、VRをはじめとするICT活用が考えられる。

▽北海道新幹線開業をめぐって

- 北海道新幹線開業に伴い、新幹線ネットワークや観光キャンペーンの枠組みでは「道南の東北化」といえる地域の変容が起きている。
- 開業を契機にいくつかの交流圏・連携枠が誕生したが、既に消滅したものもある。青森県域を通り過ぎて、秋田県4市町と函館市が連携を維持している例もある。
- 大型観光キャンペーンについては、誘客面での評価は限定的だが、近隣市町や、海峡を挟んだ対岸の市町との連携には一定の評価とニーズがある。
- 縄文遺跡群に関しては、遺跡が所在しない市町でも、観光面の効果に一定の期待感がある。

以上を踏まえて、縄文遺跡群の世界遺産登録運動と東北・北海道新幹線の関係性、およびそれぞれが地域の変容にもたらした影響を模式化したのが図8である。各市町村や駅勢圏、さらには県単位、そして4道県全体での、複層的な変化をイメージしている。

1994年8月の三内丸山遺跡保存決定後、2002年12月の東北新幹線・八戸開業を一つの目標に遺跡が整備された。その後、2010年12月の東北新幹線・新青森開業を強く意識して縄文遺跡群の世界遺産登録運動が進められた。

2016年3月には北海道新幹線・新函館北斗開業を迎え、前後してさまざまな交流圏が誕生し、交通面や観光面で「道南の東北化」が進んだ。世界遺産登録運動への直接的な影響や恩恵は確認できていないが、道南地域と北東北3県は往來の利便性が大きく向上した。

このように、縄文遺跡群と北海道新幹線はそれぞれに地域の変容をもたらしているが、東北・北海道新幹線の存在そのものが縄文遺跡群の登録運動に大きな影響を及ぼしてきた。この構造を理解することは、2031年春の北海道新幹線・札幌延伸への対応の上を考える上でも重要である。

COVID-19により、新幹線のビジネスモデルはダメージを受けているが、縄文遺跡群の世界遺産登録は旅客需要喚起の上で大きな影響力を持ち得る。そして、縄文遺跡群の構成資産のうち4遺跡は、大きく見ればその延伸地域に所在している。今後、札幌開業の準備と縄文遺跡群が、どのような相互作用を生み得るかも、一つの焦点となる。

ただ、観光面での地域側のニーズは、必ずしも大量の送客ではなく、自らの手で施策を検討し、立案し、評価できるノウハウや人材、ネットワークに軸足があるように見える点には留意すべきだろう。次項で述べるように、「学ぶ観光」というアプローチに有効と考えられるためである。また、縄文遺跡群と観光の交流圏や連携枠とでは異なる事情が多いと考えられるが、姿を消した交流圏はなぜ持続できなかったのか、または持続の道を選ばなかったのか、といった点から経緯を検証すれば、今後の遺跡群の整備について、何らかのヒントが得られるかもしれない。

青森県は2020年5月、『『青森の縄文遺跡群』活用推進ビジョン』を策定し、遺跡の保存管理や景観形成、受入態勢整備、人づくりなど9項目の施策を柱に、各遺跡の特色や地域の特性を生かした整備・活用の方向性をまとめた。北海道も2021年3月、同様の方針「北海道における縄文世界遺産の活用のあり方」を作成している。

また、各県知事や市町長は「縄文遺跡群世界遺産保存活用協議会」で、実務者は「縄文遺跡群世界遺産保存活用連絡会議」で連絡や調整、意見交換を重ねていく体制となっている。

姿を消した交流圏・連携軸に比べると、これらの枠組みは強固な体制となっており、個別の整備の主体となる市町が今後、どのような対応を重ねていくかが注目される。

2. 北海道・北東北の縄文遺跡群の可能性と課題—先行研究の検討

最後に先行研究を検討しながら、「北海道・北東北の縄文遺跡群」の立ち位置や将来像を考えてみる。

淡野（2008）は世界遺産に対する観光面の関心の高まりの指標として、団体ツアーのパンフレットを分析し、ドイツの事例と対比した上で、世界遺産への立ち寄り時間が、短い場合は1時間程度と限定的であることから、参加者の好奇心を引き寄せるために使われていると考察している。

また、鈴木（2015）は世界文化遺産に登録されている富士山をめぐる、外国人観光客を中心とする震災後の観光客増が、文化を切り売りし、文化的景観としての富士山の完全性を損なっていないかと危惧する。その一方で、観光客の時間的、経済的な制約を考慮すれば、オンサイトでの富士山の体験には限界があると指摘し、視覚的な情報を添乗員やツアーガイドで補完する対応の重要性を説く。

これらの課題に対する一つの解が、今日では、VRをはじめとするICTと位置付けられよう。

観光へのVR活用は、21世紀初頭には、世界文化遺産「白川郷・五箇山の合掌造り集落」を事例に実践が始まっている（小鹿、2001）。

「北海道・北東北の縄文遺跡群」にとって興味深いのは、古賀・柳原（2016）が紹介している、世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」（2015年登録）の三重津海軍所跡（三重県）におけるVR活用の事例である。この構成資産は建造物が何も残っていない点で、縄文遺跡群に似通っている。そして、古賀らは、観光客に好評を博しているVRについて、VRシステムによる体験そのものよりも、

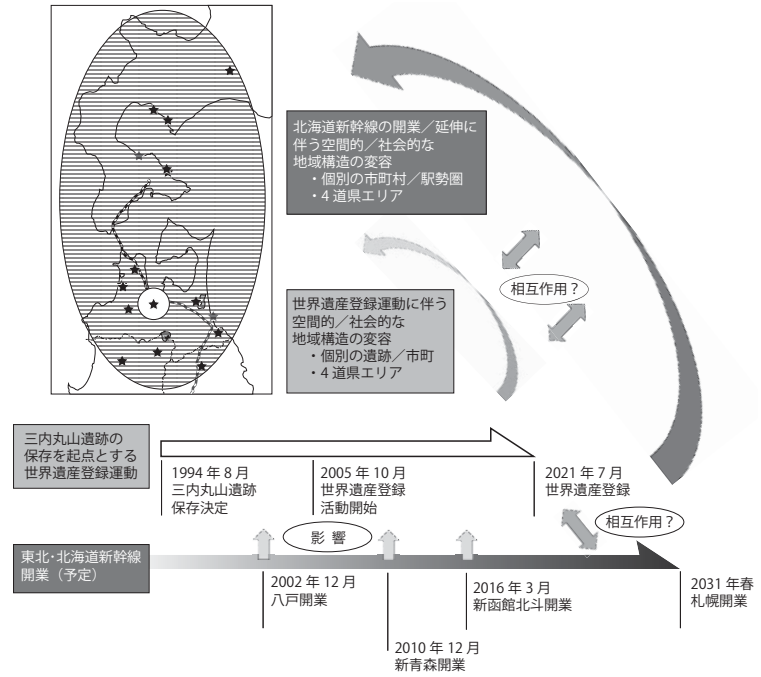


図8 「北海道・北東北の縄文遺跡群」と東北・北海道新幹線開業に伴う地域構造変容の模式図

(出所) 筆者作成

VRを共に体験しているという経験＝喜びの享受に注目している。SNSの爆発的な普及や浸透を考慮すれば、説得力ある指摘と筆者には感じられる。縄文遺跡群が今後、VRに注力する際にも、「リアルさ」以上に「共感」を重視する必要があるかもしれない。

このほか、青木(2019)がVRを「観光に送客するタイプ」と「観光地での楽しみを拡張するタイプ」に分け、「VRによって観光は促進される」と結論づけるアプローチも参考になろう。

一方で、「何もない」というキーワードが注目されるのは、全国2例目の重要文化的景観に選定された「一関本寺の農村景観」をめぐる須賀(2015)の検討事例である。一関本寺は「前近代的な水田景観の要素」が特色で、一時は世界遺産の「平泉—仏国土(浄土)を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群—」の構成資産候補となった。しかし、登録に際してリストから除外された。

この景観や過程を教訓に、須賀は「一見して『何もない』場所が、現地を訪れ『学ぶ』ことでその意味を見いだすことができる」、「『何もない』ことに半ばコンプレックスを抱いていた地域住民も、その景観の特徴を理解するに至り、自らの地域アイデンティティを確立させ、自らの地域の景観保全とともに観光者を招き入れることに積極的に取り組んでいる」(須賀・2015、p40)と報告している。そして、自らの実践に基づき、須賀はその重要性和有効性を強調している。

これは、そのまま、淡野の指摘に対する一つの答えと考えることができよう。同時に、地中に主体がある「北海道・北東北の縄文遺跡群」にとって、極めて大きな示唆と言えよう。

また、本稿の関心事である「地域の変容」に照らせば、川添・坂本ほか(2018)による、茨城県大洗町を対象とした検討の手法が興味深い。アニメの「聖地化」に伴う来訪者の変化を、町内の旅館の宿泊データから検証するとともに、旅館の宿泊者の動向や従業員の意識、ホスト・ゲストの関係性の変容を論じている。縄文遺跡群が地域にもたらす変容を検討する際、参考にできる手法だろう。

VI. おわりに

本稿においては、「観光の組織化に伴う地域の変容」をキーワードとして、道南と北東北を中心とするエリアを対象に、「北海道・北東北の縄文遺跡群」の世界遺産登録、そして「北海道新幹線」がもたらした変化を検討してきた。

世界遺産登録や新幹線開業を「観光の組織化」ととらえる視点はほとんど例がなく、本稿の整理や検討は、あくまでも暫定的なものである。加えて、本稿で記述した内容やデータのほとんどはCOVID-19拡大前のものであり、その収束後には、全く別の世界が広がっていく可能性を否定できない。本稿に対する検討と批判をいただき、不透明な時代を進んでいくために研究を深めていきたい。

本稿が対象としてきた道南と北東北は、ある意味、COVID-19を上回る脅威に直面し続けている。全国ワースト級の人口減少である。2020年国勢調査によれば、人口減少率の全国都道府県のワースト3は北東北3県である。

このような環境下、1万年以上にわたって持続した縄文文化の本質に迫っていくことは、「持続可能な社会とは何か」という問いへのアプローチにそのまま重なる。

もとより、世界遺産登録は観光が目的ではない。しかし、これまで、地元でも必ずしも適正に認知され、評価されてこなかった「北海道・北東北の縄文遺跡群」をめぐり、地元の住民と来訪者がともに学んで、不確かな時代の未来像を語る場を持てるなら、そして、そのような営みが「観光」として成立し、経済的利益につながるなら、それは「COVID-19後」の時代を切り開く、一つの路となるように思われる。本稿の拙い提起が、今後の検討に際し、何らかの素材となれば幸いである。

謝辞

調査にご協力いただいた青森県世界文化遺産登録推進室、青森県青森市、弘前市、八戸市、つがる市、外ヶ浜町、七戸町、岩手県一戸町、北海道森町、秋田県大館市の皆さまに心より感謝申し上げます。なお、本研究は科学研究費補助金事業「『観光の組織化』と地域構造変容のダイナミズムに基づく次世代観光戦略の構築」(山田浩久研究代表、JSPS 科研費・18H03457)の成果の一部である。

注

- 1) 縄文時代は一般に、草創期・早期・前期・中期・後期・晩期の6期に区分されている。世界遺産登録に際しては、各資産を、集落の定住の開始・発展・成熟の過程を示すⅠ～Ⅲのステージに区分し、さらに各ステージをa、bに小区分している。
- 2) 東奥日報2005年10月11日夕刊記事「県内縄文遺跡群 世界遺産登録目指す」、および解説記事「県内限定なら実現困難」参照。なお、櫛引(2020a)において、この記事を参考に、「4道県が2003年1月、登録構想を公表」と記述したが、今回の調査において、事実誤認との指摘があったことを付記しておく。
- 3) 地元ではあまり話題に上らないが、三内丸山遺跡は東北・北海道新幹線の新青森駅から約1.8km南の徒歩圏内に位置し、遺跡保存のために新幹線ルートが変更された経緯がある。
- 4) 東奥日報2016年4月1日記事「世界遺産目指す縄文遺跡群 構成資産17遺跡に」参照。
- 5) 東奥日報2005年1月19日記事「三内丸山遺跡の国重文 県立美術館に展示 県が検討」参照。
- 6) 東奥日報2005年10月12日記事「三内丸山遺跡 新展示・収蔵施設を検討 県教委 2010年度完成目指す」参照。
- 7) 東奥日報2018年4月18日記事「縄文重文展示さらに 三内丸山『時遊館』に新施設完成 県美などから出土品移動」参照。
- 8) 東奥日報2015年2月20日記事「『縄文センター』誕生へ 三内丸山・時遊館 新年度ついに増築」参照。
- 9) 東奥日報2018年2月23日記事「三内丸山有料化 委員は異論なし 県教委臨時会」参照。
- 10) 東奥日報2006年4月21日記事「開館ムード高まる県立美術館 情報発信へHP充実」参照。
- 11) 青森県立美術館サイト (<http://www.aomori-museum.jp/ja/about/future/>) = 2021年11月27日閲覧。
- 12) 一般社団法人三内丸山遺跡応援隊公式サイト (<https://cyobimaru5.jimdofree.com/>) = 2021年11月27日閲覧。
- 13) 東奥日報2021年3月17日記事「つがる 縄文2遺跡巡りフォーラム 保存・活用、観光方策探る」参照。
- 14) 青森県立美術館公式サイト (<http://www.aomori-museum.jp/ja/exhibition/97/>) = 2021年11月27日閲覧。
- 15) 東奥日報2021年8月19日記事「暮らしと遺跡 共生目指す 散策道整備や美化運動」参照。
- 16) なお、筆者が確認したところ、町の総合計画には鷲ノ木遺跡に関する記述はない。第9次森町総合計画 (<https://www.town.morimachi.shizuoka.jp/material/files/group/4/keikakuhonpen.pdf>) = 2021年12月2日閲覧。
- 17) 東奥日報2021年12月1日記事「世界遺産ガイド養成講座始動／縄文の価値伝えたい」参照。
- 18) 秋田魁新報2021年8月3日記事「遺跡分断の県道移設へ 世界遺産・大湯環状列石」(電子版、<https://www.sakigake.jp/news/article/20210803AK0001/>) = 2021年11月24日閲覧。
- 19) 青森県国民健康保険団体連合会調べ、2021年2月現在。
- 20) 東洋経済オンライン2018年9月11日記事「新幹線が『逆風』になった津軽と北海道の交流」(<https://toyokeizai.net/articles/-/236713>) = 櫛引執筆、2021年11月28日閲覧。
- 21) JR東日本盛岡支社、外ヶ浜町、今別町と青森大学による、JR津軽線とその沿線の将来デザインを探る実践活動「JR津軽線プロジェクト」である。
- 22) むいぐるみを所有者のAvatarとして預かり、旅先の観光スポットなどで撮影し、SNSに掲載する活動。
- 23) 整備新幹線は1997年開業の長野新幹線(現在は北陸新幹線の一部)以降に開業した、いわゆるフル規格新幹線の総称で、①建設費の3分の1を地元が負担、②並行する在来線はJRグループから経営分離、③構想から開業まで長期間を要した、④総じて、国土の周縁部に位置する、といった特徴や条件を伴っている。
- 24) 日本銀行函館支店公表資料、「北海道新幹線開業の道南への経済効果と観光振興への視点」(2019年3月) = <https://www3.boj.or.jp/hakodate/kouhyou/siryou/report20190304.pdf>、2021年11月29日閲覧。
- 25) 東洋経済オンライン2021年11月8日記事「コロナ禍でも『駅前開発進んだ』新幹線駅の将来性」(<https://toyokeizai.net/articles/-/466171>) = 櫛引執筆、2021年11月29日閲覧。
- 26) 中園裕(2015)「青函の流通経済圏誕生」、陸奥新報連載「津軽の街と風景」第32回(2015年8月31日、<http://www.mutusinpou.co.jp/%E6%B4%A5%E8%BB%BD%E3%81%AE%E8%A1%97%E3%81%A8%E9%A2%A8%E6%99%AF/2015/08/37857.html>) = 2021年11月30日閲覧。
- 27) 中園裕(2015)「青函の歩みに接点多く」、陸奥新報連載「津軽の街と風景」第33回(2015年9月21日、<http://www.mutusinpou.co.jp/%E6%B4%A5%E8%BB%BD%E3%81%AE%E8%A1%97%E3%81%A8%E9%A2%A8%E6%99%AF/2015/09/38135.html>) = 2021年11月30日閲覧。
- 28) 函館市史デジタル版・通説編第4巻第6編「戦後の青函の歩み」(http://archives.c.fun.ac.jp/hakodateshishi/tsuusetsu_04/shishi_06-02/shishi_06-02-02-04.htm) = 2021年11月30日閲覧。

- 29) ただし、青森県内でも奥津軽いまべつ駅は北海道新幹線、つまりJR北海道の管轄であり、形式上は、北海道新幹線は北海道側から本州側に越境している。それが何らかの地域構造の変化をもたらしている可能性がある。
- 30) 函館市公式観光情報サイト「はこぶら」(<https://www.hakobura.jp/info/campaign/11970.html>) = 2021年12月1日参照。
- 31) 東洋経済オンライン2017年3月30日記事「北海道新幹線1年、道南に『東北化』の兆し」(<https://toyokeizai.net/articles/-/164786>) = 櫛引執筆、2021年12月1日閲覧。

文献

- 青木創平 (2019)「バーチャルリアリティと観光」、立教観光学研究紀要、21、pp.49-50
- 淡野明彦 (2008)「世界遺産と観光に関する地理学的アプローチ」、地理空間、1(2)、pp.114-127
- 川添航・坂本優紀・喜馬佳也乃・佐藤壮太・渡辺隼矢・松井圭介 (2018)「茨城県大洗町におけるツーリズム形態の変容に伴う観光空間の再編」、地理空間、11(1)、pp.47-62
- 櫛引素夫 (2018)「青函トンネル開通および北海道新幹線開業が地域の交通・交流にもたらした影響」、運輸と経済、78(10)、pp.120-127
- 櫛引素夫 (2020a)「青森県と道南における観光の連携と課題—北海道新幹線開業を契機として」、青森大学付属総合研究所紀要、21(1・2)、pp.26-40
- 櫛引素夫 (2020b)『新幹線は地域をどう変えるのか—フォーラム新幹線学 2020』、古今書院、154p
- 櫛引素夫・三原昌巳 (2020)「新幹線は『暮らし』を守るか—『人口減少社会の再デザイン』の視点から」、地域社会研究 (弘前大学地域社会研究会編)、13、pp.19-29
- 古賀広志・柳原佐智子 (2016)「仮想現実空間と観光の課題：世界遺産三重津海軍所跡の事例」、情報システム学会全国大会論文集 12、pp.23-26
- 小鹿丈夫 (2001)「歴史、伝統を遺す試み—VRによる世界遺産の構築」、映像情報メディア学会誌、55(1)、pp.31-36
- 須賀忠芳 (2015)「文化的景観における観光施策展開の意義とその可能性—「一関本寺の農村景観」を題材に—」、日本国際観光学会論文集、22、pp.35-43
- 鈴木晃志郎 (2015)「ユネスコの追加勧告にみる富士山の世界文化遺産としての課題」、地学雑誌、124(6)、pp.995-1014
- 日本銀行函館支店 (2019)「北海道新幹線開業の道南への経済効果と観光振興への視点」(同支店サイト公表資料、http://www3.boj.or.jp/hakodate/kouhyou/sir_you/report20190304.pdf = 2019年12月24日閲覧)
- 北海道・北東北の縄文遺跡群サイト (<https://jomon-japan.jp/jomon-cultur/> = 2021年12月2日閲覧)

表2 世界遺産関連市長アンケート結果①

1) 世界文化遺産登録への取り組みが本格化した時期ときっかけ	
青森市	2009年1月(世界遺産暫定一覧表への記載)
弘前市	2012年12月(9月に大森勝山遺跡が国史跡指定、12月に構成資産に)
八戸市	2006年「青森県の縄文遺跡群」提案書提出時から
つがる市	旧木造町時代から民間ベースで遺跡の保存活用の素地(2007年にNPO法人つがる縄文の会設立などを経て取り組みが活性化)
外ヶ浜町	2007年、世界遺産登録への共同提案参加時
七戸町	2005年(世界遺産登録へ向けた取り組み開始の時期)
一戸町	2009年の世界遺産暫定リスト記載を受けて、住民による世界遺産登録推進協議会が発足
森町	2009年の世界遺産暫定一覧表に記載
2) 地域政策における世界文化遺産登録の位置付け	
青森市	ー(設問における「地域政策」の定義が不明確なため)
弘前市	「弘前市総合計画」(2019～2026年度)の前期基本計画(2019～2022年度)に「世界遺産登録推進事業」並びに「大森勝山遺跡公開活用事業」を記載
八戸市	「第2期八戸市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の「基本目標4-施策3-③文化財等の保存・活用による地域活性化」、「令和3年度市政運営方針」、「重点施策6-項目3魅力的な都市機能の整備-441是川縄文の里整備事業」(ポストコロナ時代の重点事業) ※関連:「第6次八戸市総合計画 ひと・産業・文化が輝く北の創造都市」の「(5)文化・スポーツ・観光」、「八戸市都市計画マスタープラン」の「4.まちづくりの方針-4.景観-1.基本方針「歴史を引き継ぎ、はぐくむ文化づくり」の施策展開⑤」「地域別構想9「館・是川地域」
つがる市	『第2次つがる市総合計画後期基本計画』(2021年6月策定)で世界遺産登録を契機とした活用を記載。※2020年6月に「つがる市景観計画」及び景観条例を施行。2019年の文化財保護法改正を受け、『史跡亀ヶ岡石器時代遺跡・田小屋野貝塚保存活用計画書』(2021年3月策定)では、構成資産の範囲内の開発行為に対して現状変更の基準を設け、『北海道・北東北の縄文遺跡群包括的保存活用計画』に記載された方針と連携した施策の実施をうたう
外ヶ浜町	第3次外ヶ浜町総合計画(令和2年度策定)で主要施策の一つと位置づけ
七戸町	「第2次七戸町長期総合計画」において、二ツ森貝塚の世界文化遺産登録を目指すこと、保存と展示施設の整備を進めることを記載
一戸町	御所野遺跡の世界遺産登録は最優先課題。登録後はまちづくりの主要な柱の一つと位置づけ
森町	(鷲ノ木遺跡)関連資産として世界文化遺産登録の運動を続けている
3) 世界文化遺産登録への取り組みが地元及ぼした変化や恩恵	
青森市	(コロナ禍により、誘客活動が制限されている中での考え)これまで身近にあった素材が世界的に評価されたことにより、市民の意識改革が図られていくものと考えている▼観光誘客に際し、説明だけでは伝わらない価値観を簡単に伝えることが出来るようになる
弘前市	遺跡の地元である裾野地区(9町会)を中心に、市民として、遺跡の保護する精神の養成が図られていると思われる▼新型コロナウイルス感染症の影響はあるが、世界遺産登録後、団体ツアーや個人来訪者が数倍増となり、地域経済への貢献もあると考えられる▼「弘前縄文の会」が設立され、大森勝山遺跡ほか、市内の縄文遺跡の価値を周知する働き等、市民活動が活発化
八戸市	行政における庁内関係課との連携強化▼企業やDMOにおける観光ツールとしての活用による観光客周遊の増加▼縄文文化を活用した市民団体の設立や活動の増加▼学校・幼稚園における教育への活用▼住民の郷土への愛着や誇りの深化
つがる市	世界遺産登録という目標のために、行政の各部門と地域の人たちが緊密に連携して事業に取り組んだこと。景観に影響を与える風力発電事業との事前の調整も一例▼地域の史跡が世界遺産登録され多様な世代の住民にとって地域の誇りとなりえたこと▼世界遺産登録を見据えた庁内の体制強化の一環として、専門職員である学芸員の大幅な増員が図られたこと
外ヶ浜町	2019年に結成された、「大平山元遺跡もりあげ隊」は、もりあげキャラクターの「むーもん」を発売し、地元製菓店や酒屋などがキャラクター商品を開発・販売し、遺跡のPRに一役買っている▼もりあげ隊長が蟹田中学校教諭であり、学校現場で「むーもんねぶた」を作成、遺跡ガイド講習会を実施、遺跡の理解を深める活動を実践▼商品や活動は、むーもんのTwitterで遺跡の魅力や観光情報とともに情報発信。SNSを通じて大平山元遺跡ファンが徐々に増加、世界遺産登録をきっかけに新たなネットワークが構築
七戸町	「文化、教育、観光」地元の小学校で3年前から6年生の総合学習で二ツ森貝塚を取り上げている
一戸町	ー
森町	2015年に資産から除外。行政面では翌年から人員削減。遺跡が現在整備中のため一般公開しておらず目に見える形での恩恵は感じられない▼鷲ノ木遺跡が発見されて以降、地元の学校が見学に訪れている

(出所)筆者作成

表2 世界遺産関連市長アンケート結果②

4) 住民や来訪者・観光客から感じられるニーズや課題	
青森市	小牧野遺跡までのアクセス状況▼観光客の増加による環境（ゴミ）問題発生への懸念
弘前市	休息便益施設やガイド施設の整備が喫緊の課題▼遺跡までは大型バスが通行できるが、狭い道幅のため、拡幅等のアクセス道路の整備、遺跡までの誘導看板等の設置も必要
八戸市	来訪者・観光客による住民の生活空間の浸食とその防止▼観光による経済効果を地域に還元する仕組みづくり
つがる市	市内の宿泊施設が少なく、来訪者の滞在時間や消費金額に限られる▼路線バスなど公共交通機関の本数や路線が限定され、遠方からの来訪者の2次交通に課題を抱えている。他の縄文遺跡群の構成資産との間との面的なつながりは特に課題がある。マイカーやレンタカー、団体ツアー以外の方法でのアクセスの充実に努める必要がある▼地下に埋まった埋蔵文化財が世界遺産の構成要素であるため、一目で来訪者が内容を理解するのはむずかしい。ソフト面の案内板の整備、ボランティアガイドや学芸員による有人の解説が欠かせない（本格的な整備に時間を要する当市の2資産の場合は切実な課題）
外ヶ浜町	コロナ禍においても来館者数が伸び、世界遺産は考古学ファンだけでなく、家族連れや一般の観光客にとっても魅力的なコンテンツであると認識できた▼緊急事態宣言解除後の10月はツアーの予約や問い合わせも増えており、ガイド等の対応が追い付かない状況もあるので、新たなガイド人材の掘り起こしが必要
七戸町	受け入れ態勢の強化▼遺跡に興味がない方が多くみられる中で、興味を持ってくれる方に対してどのように働きかけるかが課題
一戸町	当町には大人数を収容できる飲食店や土産物店がなく、ツアー客や一般の方が遺跡に来場しても町全体にお金が落ちる環境が整っていない。観光客は遺跡を見た後、町内にとどまることがなく、町中心部に活気が見られない
森町	遺跡の一般公開を行っていないため、気軽に見に行くことができない
5) 当面（1～3年程度）、どのような成果を目指し、どのような施策を実施予定か	
青森市	[成果] 観光入込客数増▼縄文をキーワードにした上質なツアー造成▼教育旅行（修学旅行）の誘致
弘前市	来訪者の増加。遺跡PRグッズの作成
八戸市	世界遺産は川石器時代遺跡の公開を目指し、整備事業を推進▼官民が一体となった遺跡の保存活用体制の構築を目指し、遺跡クリーンデーやサポートスタッフ研修会（縄文は川ボランティアへの参加）といった市民参加の事業を推進
つがる市	詳細は『史跡亀ヶ岡石器時代遺跡・田小屋野貝塚保存活用計画書』（2021年3月策定）第9章・10章などに記載。本格的な整備は2025年度以降、それまでに確実な公有地化を推進、実物大の代表的な遺構の地上表示などに努める▼体験講座やフォーラムなどの普及事業の継続の実施、ボランティアガイドの体制強化、知識技能の向上を目指し、次世代の担い手確保に努める▼ガイドブックや学習教材を作成し、市民の理解促進を図る▼既存施設のつがる市縄文住居展示資料館や木造亀ヶ岡考古資料室の展示も更新、内容充実を図る
外ヶ浜町	遺跡本体の整備工事の完成を目指す。案内板の設置や園路の整備が整えば、来訪者の満足度の向上が図られる▼ソフト面では、遺跡の魅力を伝えるガイドの養成とガイドの運営体制の構築を目指した事業に取り組む
七戸町	二ツ森貝塚館を拠点にイベントやガイド養成などソフト事業の強化を目指す
一戸町	上記の課題（飲食店や土産物店がない）を解消するために、道の駅を開業予定（2024年頃）▼町内の文化財マップを作成（2021年11月）、町内に観光客が流れる施策を実施予定
森町	遺跡の公開を目指し、史跡鷺ノ木遺跡整備基本計画を作成予定
6) 上記の施策を進めるに際し（あるいはそれ以外でも）、どのような課題があると感じるか。また、その解決に、どのような支援や情報、ネットワーク、人材が必要と考えるか	
青森市	[課題] 造成したツアーを催行する旅行会社との関係性の脆弱さ▼受入側の対応できる人数による制限 [解決] ガイド人材等の育成（受入態勢の構築）▼継続して事業を実施していけるシステム構築（もうけるシステム）
弘前市	グッズ作成に係るネットワークの構築
八戸市	官民の間をつなぐ遺跡活用団体の活動の活性化が課題。高齢化が進むボランティア団体への若年層の参加が必要
つがる市	史跡やガイド施設等の整備にお時間を要する点。市役所の職員数削減もあり、専門職員が行政職の職務に従事せざるをえず、必ずしも文化財の専門性の発揮できる業務に専念できない▼市の文化財全般を把握して活用を図るための地域計画の策定に際し、埋蔵文化財以外の歴史・美術・民俗など総合的な文化財の調査研究を図るためのネットワークや知見などが行政側に不足
外ヶ浜町	ガイド候補の掘り起こしについては、コロナ禍で一般公募のガイド講習会の実施を自粛し、人材がどの程度集まるか未知。コロナが終息するであろう来年度はSNS等を活用した人材の掘り起こしをしたい
七戸町	安定して事業に従事できる人材の確保、他市町との連携が必要
一戸町	御所野遺跡に関わる人材と街の活性化に関して、情報や取り組みを共有できるような枠組みの構築、さらにはこうした動きを岩手県北部の地域振興に波及させること
森町	遺跡を案内できる人材が限られているため人材育成が必要

(出所) 筆者作成

表2 世界遺産関連市長アンケート結果③

7) 他市町の取り組みについて、参考にしている事例や、より深く知りたい情報	
青森市	世界遺産登録した施設等で実施された成功事例・失敗事例▼他都市の事例はよく参考にしているものの観光関連で特に参考にしている事例はない
弘前市	グッズ作成
八戸市	御所野愛護少年団(岩手県一戸町)、高校生による駅からハイキング(青森県つがる市)など
つがる市	他市町それぞれとは常に情報交換し、多くの取組を参考とさせて頂いている。とりわけ、是川遺跡の保存と活用についてハードソフト共に先行している八戸市や、建造物やまちなみなど、他の種類の文化財と連携した保存活用を図る弘前市などの事例は参考とさせて頂く面が大きい▼平泉町の景観保全や全庁的な世界遺産登録保全への連携体制、ガイド組織など受入れ態勢整備、文化庁に限らぬ国土交通省など他省庁の政策、補助金の活用なども参考としている
外ヶ浜町	コロナの影響で、他の遺跡との連携はリモートなどが中心となっているため、現場での取り組みはほとんどできていない▼他の遺跡とはSNSなどでつながりを見せてきているが、コロナ後は津軽海峡をまたいだ取り組みなど、さらに踏み込んだ連携が必要だと感じる
七戸町	団体予約の窓口▼2次交通の確保
一戸町	日本の世界遺産の活用について、特に西日本に参考となる事例が多いため今後は連携を図りながら参考とし取り入れていきたい
森町	ガイドの育成方法や増加する見学者への対応方法を知りたい
8) その他、世界文化遺産登録や埋蔵文化財行政、観光施策をめぐり、気になっていること、力を入れていること、注目している現象やエピソード	
青森市	[力を入れていること] 関係事業者との関係の構築▼事業の継続性(行政の支援がなくても継続する)
弘前市	グッズ作成
八戸市	文化財保護法改正(2019.4)による各自治体での活用のあり方
つがる市	世界遺産登録を目的でなく、地域の活性化と持続的発展の手段としてゆくためのハードルを一つ一つ乗り越えていくことが必要。そのために民間の各種団体や、観光、企画などの行政の各部門が登録までのプロセス以前に大事となると想定▼青森県内でのこういった活動の指針として一昨年度に、県や各市町、専門家、民間団体などを網羅した策定委員会により『青森の縄文遺跡群活用推進ビジョン』が策定され、年1回の関係者会議の場で内容の確認と意見交換が図られていることは、貴重な機会であったと考えている。なお、関係者会議は縄文遺跡群保存活用協議会の県別の分科会に発展するという構想も既に示されている
外ヶ浜町	コロナの影響で、登録初年度は4道県連携の取り組み難しい状況にあった。大平山元遺跡は奥津軽いまべつ駅や新青森駅・津軽海峡を運行するフェリーなど、道南地域との連携がとりやすい場所に位置しているので、それを生かした取り組みなどが盛り上がっていくと、さらに魅力的な遺跡群になると感じている
七戸町	—
一戸町	世界遺産登録となった御所野遺跡の価値の発信のほか、町内各地に点在している文化財の魅力を発信し、観光客を誘導することで町中心部の振興を図りたい
森町	現地に行かなくても遺跡を知ることができる情報発信の方法を考えていく必要があると感じている

(出所) 筆者作成