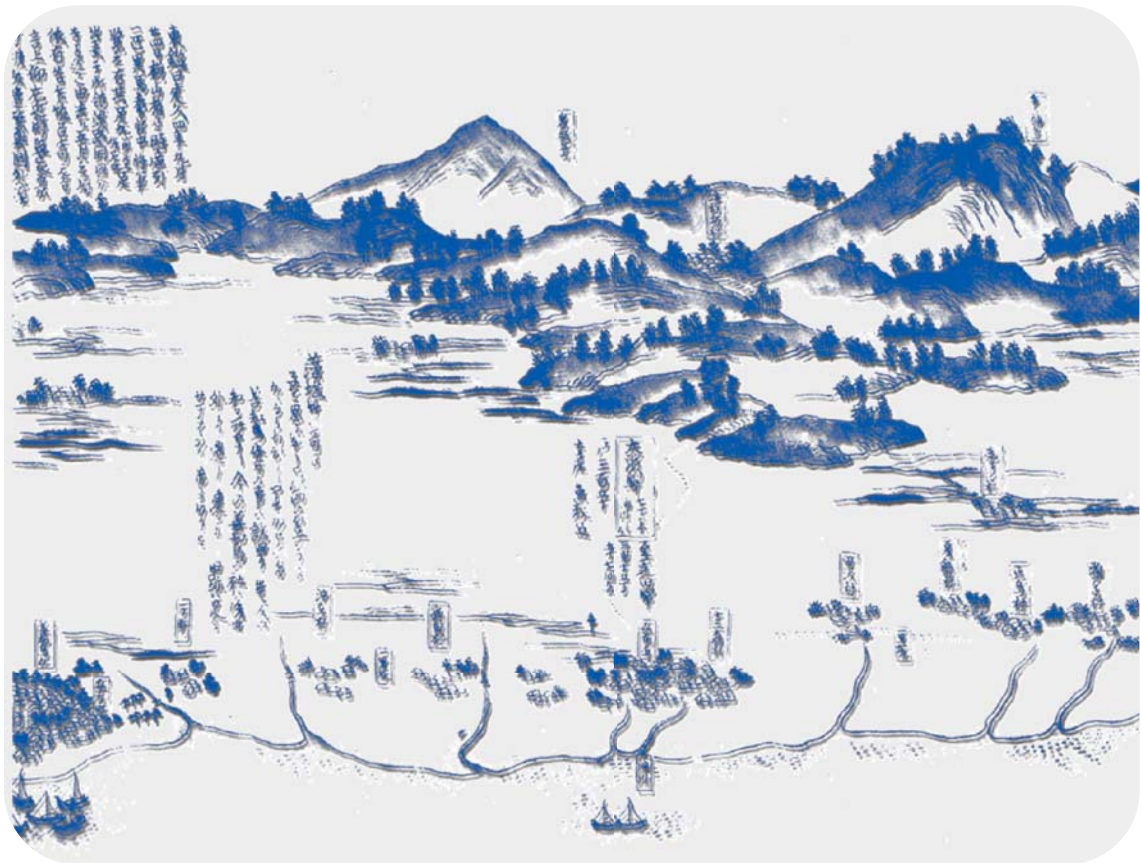

「とうほく街道会議」第5回交流会 青森大会 報告書



平成22年2月

「とうほく街道会議」第5回交流会 青森大会

開催概要

1 実行委員会設立趣意

「とうほく街道会議」は、平成16年10月に開催された「全国街道交流会議 第3回全国大会 羽州街道・上山大会」における「東北街道交流連携会議 呼びかけ宣言」を実現するため、郷土史の研究者や地域づくり・まちづくりなどで活躍されている有志の方々約80人が東北各地から集まり、平成17年3月30日に誕生しました。

東北地方は縄文時代には気候が温暖で暖かく、西日本よりも東日本の方が人口は多かったと見られています。およそ1500年も繁栄した青森市にある巨大集落、三内丸山遺跡の発見は、定住し、植物の栽培もおこなわれるなど、狩猟採集といわれた縄文時代の見直しに繋がりました。また、古代の東北地方は、蝦夷といわれる人々が広く住んでいましたが、8世紀には多賀城に拠点を置く律令政府と幾多の攻防を繰り返しました。平安時代末から平泉には、在地豪族である奥州藤原氏が栄えるなど独自の文化を築きあげました。このころには東北地方には都や、域内での交流ルートが確立し、海や川を通じた交易や街道が発達してきました。さらに戦国時代を経てこの交流は活発化し、江戸の参勤交代や物の行き交いもそれぞれの特産品の移出によって舟運や街道を通じた町場が栄えることとなったと思われまます。

「とうほく街道会議」では、この「街道」(海の道も)を一つのキーワードとして、東北地方の歴史、文化、風土や自然豊かな景観など計り知れない魅力を再発見し、しなやかで美しい故郷「東北」を次代に引き継ぐため、様々な活動を実践する個人や団体が互いに交流連携を図るプラットフォーム的な組織を目指しています。

その活動事業の一環として、会員相互の情報交換等をとおして、他地域の活動に学び、新たな連携を促すため、東北各地の街道交流連携団体への参加を呼びかけるシンポジウムや研修会を実施することにしており、平成17年11月の「第1回交流会・秋田大会」を初めとして、平成18年に福島大会、平成19年に岩手大会、昨年は仙台・宮城大会を開催してきました。

平成21年には青森市を中心として「第5回交流会 青森大会」を開催する運びとなり、地域や人々のより一層の交流連携の輪をさらに促進するとともに、地域づくり・まちづくりの活動の一助になることを期待しております。

については、交流会の事業の企画・運営にあたり、設立趣意に賛同を得た各地域の活動団体、経済団体及び行政機関など参画により実行委員会を組織するものです。

平成21年7月16日

2 開催日

平成21年10月 2日(金)13時～17時

10月 3日(土)9時～15時

3 会場

○交流会 県民福祉プラザ 青森市

○街道パネル展 県民福祉プラザ

○街道談義 ねぶたの國 たか久 青森県の郷土料理や地酒による交流会 参加費 4,000円

○街道探訪会 参加費 3,000円(資料・昼食代)

【A:奥州街道一里塚土木遺産コース(平内～野辺地～七戸)】

【B:青森市内の奥州街道コース(港・本町・堤町・油川・県立郷土館)】

4 主催・後援

主催 : とうほく街道会議「第5回交流会 青森大会実行委員会

とうほく街道会議、みやぎ街道交流会、NPO 法人奥州街道会議、羽州街道交流会、
(社)青森県観光連盟、青森商工会議所、(社)青森市観光コンベンション協会、青森県、青森市

オブザーバー : 東北地方整備局、東北運輸局

主管 : あおもりかいどう会議

後援 : ふくしまけん街道交流会、いわて街道交流会、三宿地域連携協議会、くりはら街道会議、
出羽の古道六十里越街道会議、越後米沢街道・十三峠交流会、

NPO 法人全国街道交流会議、東奥日報、NHK 青森放送局、青森放送、青森テレビ、青森朝日放送、FM青森、平内町、野辺地町、東北町、大学コンソーシアム青森

協賛 : (社)東北建設協会(みちのく国づくり支援事業)

助成 : (財)青森学術文化振興財団(青森市)

協賛広告 : 青森三菱電機機器販売(株) 常盤養鶏農業協同組合 (株)大一通商
(株)エフエム青森 (株)サンブラツソ atv

5 参加者数

総数	受付数	基調講演	講演	第1分科会	第2分科会	街道談義	街道探訪会 Aコース	街道探訪会 Bコース
734	236	227	216	135	54	63	18	22

6 委員名簿 「とうほく街道会議 第5回交流会 青森大会」実行委員会 名簿

役 職	所 属	役職	氏 名
委 員 長	弘前大学	名誉教授	村越 潔
副委員長	あおりかいどう会議	会 長	田中 寿明
委 員	青森商工会議所	会 頭	林 光男
	(社)青森県観光連盟	理事長	林 光男
	(社)青森観光コンベンション協会	会 長	蝦名 文昭
	とうほく街道会議・みやぎ街道交流会	事務局次長 運営委員	山屋 敏英
	羽州街道交流会	代表幹事	鏡 啓記
	青森県県土整備部	部 長	山下 勝
	青森市都市整備部	部 長	宮崎 貴雄
オブザーバー	東北地方整備局道路部 道路計画第二課	課 長	舟山 和重
	東北地方整備局 青森河川国道事務所	所 長	安陪 和雄
	東北運輸局企画観光部 観光地域振興課	課 長	佐藤 一男
	東北運輸局 青森運輸支局	支局長	安中 良
監 事	NPO法人 奥州街道会議	理事長	高井 昭平
事務局長	あおりかいどう会議	事務局長	阿部 一能

実行委員会事務局名簿

青森商工会議所	常務理事	村井 昇平
(社)青森県観光連盟	常務理事	小笠原 裕
(社)青森観光コンベンション協会	専務理事	桜田 稔
とうほく街道会議・みやぎ街道交流会	事務局	山屋 敏英
NPO法人 奥州街道会議	事務局	安藤 美樹
羽州街道交流会・NPO 法人奥州街道会議	事務局	鏡 啓記
青森県県土整備部	道 路 課	菱谷 博
青森市都市整備部	都市政策課	太田 修
おもりかいどう会議	事務局	中崎 良次
		阿部 一能
		佐々木 修一
【オブザーバー】		
東北地方整備局青森河川国道事務所	計画課	木村 恭一
東北運輸局青森運輸支局	首席運輸企画専門官	伊藤 一哉

7 交流会

1 日目(10月2日[金])[13:00~17:25] 《県民福祉プラザ》



県民福祉プラザ



県民ホール



ねぶたばやし

【オープンセレモニー】

- ・ オープニング ねぶたばやし



主催者挨拶 青森大会実行委員長 村越 潔 氏



とうほく街道会議会長挨拶 代理 副会長 藤原 優太郎氏



来賓挨拶 東北地方整備局青森河川国道事務所所長 安陪 和雄氏



歓迎挨拶 青森市長 代理 副市長 加賀谷 久輝氏



・次回開催地挨拶 出羽の古道六十里越街道会議事務局 後藤 忠勝氏

【基調講演】 『安藤氏の道～かいどうは大陸に通ず』 13:55～15:10



齊藤 利男 氏 弘前大学教授 教育学部副学部長 / 弘前市

【講演:地域づくりの現場から】

『街道から考える地域づくり 地方のいいもの・ホンモノを探す』15:20～16:00



重徳 和彦氏 総務省地域力創造グループ 地域政策課 理事官 / 東京都

【パネルディスカッション】 16:15～17:25

『海に開かれた街道 歴史をから地域の資源を見直す』



〈コーディネーター〉

高井 昭平 氏 (NPO法人 奥州街道会議 理事長 / 盛岡市)



(パネラー)

九戸 真樹氏 (青森県観光連盟専務理事 / 青森市)



(パネラー)

福田 友之氏(前青森県郷土館学芸員 / 青森市)



(パネラー)

重徳 和彦氏(総務省 理事官 / 東京都)

○ 街道パネル展 [12:00~17:00] 《県民ホールロビー展示》

東北各地の街道関係交流連携団体の活動紹介パネル

会場では、街道団体を紹介するパネル展を開催しました。とうほく街道会議、奥州街道、羽州街道、みやぎ街道交流会、十三峠等、多数のパネルが展示され、多くの大会参加者が見入っていました。





●青森県特産品コーナー 協力:青森県物産協会



【土木遺産記念フォーラム】 [10月2日(金) 16:15~17:25]

テーマ:『奥州街道一里塚群の保存と活用』 《県民福祉プラザ 2F 多目的室 2A》



会場



質疑の模様



(コーディネーター)

阿波 稔 氏 (八戸工業大学工学部 准教授/八戸市 土木学会東北支部
土木遺産委員)



(パネラー)

山田 晃 氏 (一戸町役場・もと御所野縄文博物館学芸員)



(パネラー)

野田 尚志 氏 (三戸町教育委員会/三戸町)



(パネラー)

田中 寿明 氏 (あおもりかいどう会議 会長/東北町)



(アドバイザー)

鎧 啓記 氏 (羽州街道交流会代表幹事・出版社編集長/秋田市)

○ 街 道 談 義 [10月2日(金)17:30~19:30]

青森県の郷土料理や地酒による交流会 於ねぶたの國 たか久

青森市本町にある「ねぶたの國 たか久」において、街道談議が開催されました。

津軽三味線の演奏なども行われ、青森県の郷土料理と地酒や、参加者が持ち寄った各地の地酒を手に街道談議に花を咲かせました。



2日目(10月3日[土])

●街道探訪会 参加費 3,000 円(資料・昼食代)

【A:奥州街道一里塚土木遺産コース(平内～野辺地～七戸)】

募集 50 名 参加 17 名

※「八甲田丸」前広場集合 [9:00] (JR 青森駅)から 1 分)

藩境塚～野辺地港常夜灯～蒼前平一里塚～日本中央碑 ～まなか (昼食)～

野辺地資料館～JR 野辺地駅解散[14:30 予定] ～JR 青森駅解散)[15:30 予定]

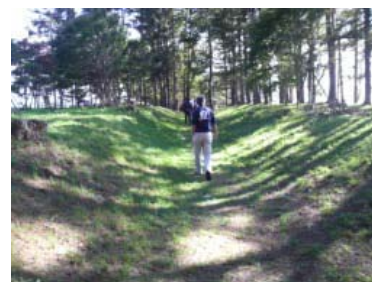
※ 解散は JR 野辺地駅か、JR 青森駅のどちらかを当日に選択していただきます。



●藩境塚/平内町・野辺地町



●蒼前平一里塚/七戸町



●野辺地湊常夜灯/野辺地町



●日本中央碑/東北町



●東北町清水目出土
30万年前の埋没樹



●まなか/東北町

【B:青森市内の奥州街道コース(港・本町・堤町・油川・県立郷土館)】

募集 30 名 参加 22 名

※ 「八甲田丸」前広場集合 [9:00] (JR 青森駅)から1分)

青森県立郷土館～うとう神社・本町・堤町～アスパム (昼食)～森林博物館～
財団法人みちのく北方漁船博物館財団～油川・西田酒造店～

青森駅西口解散 [14:00]

(案内等協力団体) ・



油川・西田酒造



善知鳥崎



浅虫八幡宮



浅虫椿館



椿館(棟方志功版画等)

印刷物

●告知ポスター



東北新幹線全線開業に向けて
あおもりー海に開かれた街道から、人物の流れを語る

東北の街道から夢・未来を語る
第5回交流会 青森大会

日 平成21年10月2日(金) 3日(土)
会場 県民福祉プラザ

10月2日(金)
10月3日(土)

TEL:017-782-5187 FAX:017-762-7011

●募集リーフレット

ようほく街進会議 第5回交流会 青森大会

参加申し込み 締切日: 9月25日(金)

申込方法: インターネット又は下記参加申込書記入の上、FAX 申込をお願いいたします。

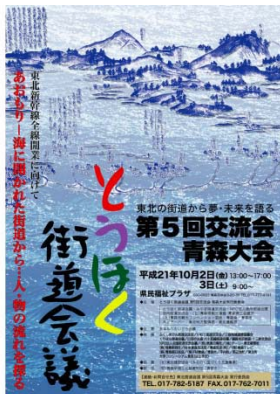
申込書ダウンロード: <http://www.yohoku-kaido.com>

申込書 FAX: 017-762-7011

〒038-0011 東京都練馬区2-3-17-3F 東京都管理課 まで

〒038-0011 東京都練馬区2-3-17-3F 東京都管理課 まで

TEL:017-762-187



東北新幹線全線開業に向けて
あおもりー海に開かれた街道から、人物の流れを語る

東北の街道から夢・未来を語る
第5回交流会 青森大会

平成21年10月2日(金)13:00-17:00
3日(土)9:00-

会場 県民福祉プラザ

TEL:017-782-5187 FAX:017-762-7011

ようほく街進会議 第5回交流会 青森大会 プログラム

交流会 13:00-17:00 祝賀会へ

- オープニングセレモニー
『安藤氏の道 ～かいとうは大陸に達す』
- 基調講演
『安藤氏の道 ～かいとうは大陸に達す』
- 講演: 地域づくりの現場から
『函館から考える船越つくり 船がのりもの・モノを』
- 分科会
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

要1分科会/パナリスカッション
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

要1分科会/パナリスカッション
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

街進会議 17:30-19:30
青森県の郷土料理や地酒による交流会 (参加費 4,000円)

街進パナリス 12:00-18:30 祝賀会会場へ移動
東北各地の街道関係交流連携団体の運動紹介パネル

街進探訪会 祝賀会 18:30開始

A: 奥州街道 - 一里塚木造庵コース
B: 青森市内の 奥州街道コース
(市内一里塚跡七所)

青森県の歴史街道

●プログラム

青森県の歴史街道

奥州街道
奥州街道、江戸街道、奥州街道、奥州街道、奥州街道、奥州街道、奥州街道



東北新幹線全線開業に向けて
あおもりー海に開かれた街道から、人物の流れを語る

東北の街道から夢・未来を語る
第5回交流会 青森大会

プログラム

ようほく街進会議 第5回交流会 青森大会 プログラム

交流会 13:00-17:00

- オープニングセレモニー
『安藤氏の道 ～かいとうは大陸に達す』
- 基調講演
『安藤氏の道 ～かいとうは大陸に達す』
- 講演: 地域づくりの現場から
『函館から考える船越つくり 船がのりもの・モノを』
- 分科会
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

要1分科会/パナリスカッション
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

要1分科会/パナリスカッション
『海に開かれた街道 歴史から地域の発展を見直す』

街進探訪会 祝賀会 18:30開始

A: 奥州街道 - 一里塚木造庵コース
B: 青森市内の 奥州街道コース
(市内一里塚跡七所)

青森県の郷土料理や地酒による交流会 (参加費 4,000円)

街進パナリス 12:00-18:30 祝賀会会場へ移動
東北各地の街道関係交流連携団体の運動紹介パネル

●懸垂幕・入口看板

第5回交流会
青森大会

とうほく
街道会議

第1分科会・パネルディスカッション
『海に開かれた街道 歴史から地域の資源を見直す』

第5回交流会
青森大会

とうほく
街道会議

講演・地域づくりの現場から
『街道から考える地域づくり
地方のいいもの・ホンモノを探す』

重徳 和彦氏（総務省地域力創造グループ地域政策課理事官／東京都）

第5回交流会
青森大会

とうほく
街道会議

基調講演
『安藤氏の道
〜かいどうは大陸に通ず』

齊藤利男氏（弘前大学教授・教育学部副学部長／弘前市）

垂れ幕
W500 X H4000 (1/10)

立看板 W900 X H1800 (1/10)

とうほく
街道会議

第5回交流会
青森大会
平成21年10月2日(金)

12:00～	受付開始
13:00～13:30	オープニングセレモニー
13:30～14:45	基調講演 齊藤利男氏 『安藤氏の道〜かいどうは大陸に通ず』
14:50～15:40	講演・地域づくりの現場から 重徳和彦氏 『街道から考える地域づくり 地方のいいもの・ホンモノを探す』
15:45～17:00	〈第1分科会〉 パネルディスカッション 『海に開かれた街道 歴史から地域の資源を見直す』 (コーディネーター) 高井 道平氏 (パネラー) 九門 貴樹氏 重徳 和彦氏
	〈第2分科会〉 重要土木遺産認定候補 記念フォーラム 『奥州街道一里塚群の保存と活用』 (コーディネーター) 岡本 隆氏 (パネラー) 山田 貴氏 野田 英志氏 田中 寿樹氏 (アドバイザー) 重 賢紀氏

●ステージタイトル看板

大ホール ヨコ看板 W7200 X H900 (1/20)

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

東北新幹線全線開業に向けて
あおりー海に開かれた街道から…人・物の流れを探る

第5回交流会 青森大会

研修ホール2A ヨコ看板 W3600 X H450 (1/10)

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

第2分科会・選奨土木遺産認定候補記念フォーラム
『奥州街道一里塚群の保存と活用』

●参加者証

(A) 全て参加

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

参加者証 (A)

お名前 _____

所属団体 _____

出身地 _____

【参加お申込み内容】

10月2日 (金)

基調講演 はい いいえ

講演 はい いいえ

【第1分科会】
パネルディスカッション はい いいえ

【第2分科会】
選奨土木遺産認定候補記念フォーラム はい いいえ

街道談義 はい いいえ

10月3日 (土)

街道探訪会 はい いいえ
 Aコース Bコース

(B) 1日目のみの参加

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

参加者証 (B)

お名前 _____

所属団体 _____

出身地 _____

【参加お申込み内容】

10月2日 (金)

基調講演 はい いいえ

講演 はい いいえ

【第1分科会】
パネルディスカッション はい いいえ

【第2分科会】
選奨土木遺産認定候補記念フォーラム はい いいえ

街道談義 はい いいえ

10月3日 (土)

街道探訪会 はい いいえ

(C) 2日目探訪会のみ参加

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

参加者証 (C)

お名前 _____

所属団体 _____

出身地 _____

【参加お申込み内容】

10月2日 (金)

基調講演 はい いいえ

講演 はい いいえ

【第1分科会】
パネルディスカッション はい いいえ

【第2分科会】
選奨土木遺産認定候補記念フォーラム はい いいえ

街道談義 はい いいえ

10月3日 (土)

街道探訪会 はい いいえ
 Aコース Bコース

(裏面) 共通

とうほく 街道会議 第5回交流会 青森大会

実施スケジュール

●1日目 (10月2日)

12:00～ 受付開始

13:00～13:30 オープニングセレモニー

13:30～14:45 基調講演
青森 利男 氏 「安藤氏の道～かいどうは大陸に遡す」

14:50～15:40 講演: 地域づくりの現場から
重野 和彦 氏
「街道から考える地域づくり 地方のいいもの・ホンモノを探す」

15:45～17:00 第1分科会
パネルディスカッション
「海に開かれた街道 歴史から地域の資源を見直す」

第2分科会
選奨土木遺産認定候補記念フォーラム
「奥州街道一里塚群の保存と活用」

17:30～19:30 街道談義
ぬふたの藤たか久 参加費 4,000円

●2日目 (10月3日)

9:00～ 街道探訪会

●スタッフ証



●街道談義領収証

領 収 証		No.
様		平成21年 10月2日
税込金額	¥ 4 0 0 0 0 -	
交流会「街道談義」参加費として、上記の金額正に領収いたしました。		
とうほく街道会議 第5回交流会青森大会実行委員会		係 印
事務局 阿部 一能 〒038-0011 青森市篠田2-3-17-3F TEL. 017-782-5187		

●街道探訪会領収証

領 収 証		No.
様		平成21年 10月3日
税込金額	¥ 3 0 0 0 0 -	
「街道探訪会」参加費として、上記の金額正に領収いたしました。		
とうほく街道会議 第5回交流会青森大会実行委員会		係 印
事務局 阿部 一能 〒038-0011 青森市篠田2-3-17-3F TEL. 017-782-5187		

●開会

司会 先程から皆様にお聞きいただいておりますお囃子ですが、ここで改めてご紹介いたします。青森ねぶた凱龍会の皆さんです。青森ねぶた凱龍会は日立連合ねぶた委員会専属の囃子方です。青森ねぶた祭りでは過去4年連続囃子賞を受賞しております。昔ながらの正調ねぶた囃子を受け継いでいる青森ねぶた凱龍会の皆さんに、迫力ある青森ねぶた囃子の演奏をお願いしまして、とうほく街道会議第5回交流会青森大会を開会いたします。それでは、青森ねぶた凱龍会の皆さん、よろしくお祈りいたします。

(演奏)ご静聴ありがとうございます。礼。

司会 青森ねぶた凱龍会の皆さんによるお囃子をお聞きいただきました。ありがとうございます。今一度拍手をお願いします。(拍手)青森の津軽地方といいますと8月に入りますと弘前市、黒石市ではねぶた祭り、そして五所ヶ原市では立ちねぶた、青森では青森ねぶた祭り、さまざまな祭りが行われます。そして、つい最近では岩木山のお山参詣がありました。今年のご来光が拝めたそうでもあります。このように津軽の人たちにとっては祭りの季節が近づきますと、じゃわめく、胸おどる、こういう風にならされております。遠方からお出での皆様方、まだ津軽の祭りをご覧になっていらっしゃる方々、ぜひ一度ご覧になっていただければと思います。

さて、ここで、本日のプログラムを簡単にご紹介いたします。オープニングセレモニーに引き続きまして、基調講演「安藤氏の道～かいどうは大陸に通ず」、そして講演は「地域づくりの現場から」。分科会は2つに分かれております。第1分科会はパネルディスカッション、「海に開かれた街道 歴史から地域の資源を見直す」。そして第2分科会は「奥州街道一里塚群の保存と活用」、こういう風になっております。どうぞ、最後までごゆっくりとお楽しみくださいませ。

それではお待ちせいたしました。ここで開会に際しましてとうほく街道会議第5回交流会青森大会の主催者であります、青森大会の実行委員長で長年考古学の研究をされている、弘前大学名誉教授の村越潔より、皆様にご挨拶申し上げます。村越教授よろしくお祈りいたします。

村越潔 青森大会実行委員長 挨拶

皆さん、こんにちは。今回の第5回のとうほく街道会議に大勢の方々にご参集いただきまして、本当にありがとうございます。私ども心から皆様を歓迎いたしたいと思っております。街道という言葉ですと、ちょっと難しくなるんですが、割り切って「道」という用語で申しますと、人々が活動する際には、この道というのは切り離せない関係にありまして、その道なるものは、現在、縄文時代、例えば三内丸山の遺跡などを見ますと、ちょうど、墓地と言いましょか、お墓の並んでおります中間を、道路。道がありまして、それを通って遺跡の中心部、つまり、倉庫群とか大きな建物、そういうようなところに行くことができたということで、道というものは常に縄文時代からですね、かなり整備されていたという程ではありませんが、存在していたということは間違いございません。皆さん方が今日ここへご参集になって、特に県外の方々も大勢おられ

と思うんですが、この青森にいらっしゃる、いらっしゃってですね、おそらく、鉄道とか車でこられたわけですが、実は時代がずっと下って、藩政時代、つまり江戸時代あたりには、この青森の地は奥州街道と羽州街道の終点になっていて、といっても、現在の県庁のある青森というよりはむしろ、津軽線で行きますと、青森の次に油川というところがありますが、油川が昔大浜と言われまして、あそこの方がどちらかというと発展しておりまして、藩政時代になって、弘前藩ができるようになってから、現在の青森というものに、奉行が置かれて、こちらの方が中心になってくるということでございます。したがって、奥州街道の中心であり、羽州街道の中心である、これはあの、脱線して申し訳ないんですが、古代の、こちらの方が蝦夷の地域というふうに言われた頃を考えてみますと、後の奥州街道の終点にあたるのが、現在の盛岡付近周辺の紫波城、それから羽州街道の終点に相当するのが秋田城であったわけですが、そこにいたるまでのいろいろな史跡、遺跡、あるいはそれに類するものを調べてみますと、その街道に沿って各城館、城とか館とか、神社とか、あるいは寺院、そういうものもずっと作られているという、その道路に沿ってそのような施設が作られていたということを見ますと、政治的な発展に道路の寄与した点は大きいけれども、また、文化の発展にもその街道といえますか、道路の寄与した点が大きかったのではないかと思います。県内は弘前あたりではNHKの文化センターというのがありまして、NHKカルチャーと言ってありますが、そこに地域史探訪という地域史を探訪するというそういう講座がありまして、それに参加する人たちを見ますと、かなり関心が高いのか、かなり人が多いんですね、これは津軽地方の板碑・五輪塔など石碑とか、石仏など、石造文化財を巡ろうということなんですけど、巡り続けますけどどうしてもやはり、道路というものを中心として、やはりいろんな観点から研究したり、勉強したりというような状況でございます。ということで、人々の関心が非常に高いということが分かっております。道路というのは、言うなれば、政治の観点から見ますと、例えば奥州街道なんていうのは藩政時代には37の藩が参勤交代で利用するというようなことで、政治やなんかの面でもかなりそういう意味では寄与しておりましたし、また経済では物資の輸送ですね、米を含めて海運あるんですけども、道路を、奥州、羽州、そのような街道を使って江戸へ物資を輸送する、あるいは逆に江戸の方からこちらの方に様々な生活物資が輸送されてくるというようなことで、道路、つまり、街道の果たした役割というのは非常に大きいということになります。つまり、地方の政治、経済、文化の発展に道路、街道というのは欠くことのできないものであったというふうに言うことができます。現在では、輸送手段としては鉄道に大半を譲るということになりまして、物資の輸送には高速道路を走って、トラック輸送というのが大きいんですが、しかしながら、人々の生活にとって、この道路というものは切り離すことができない。道路というものがあっても私たちの生活が成り立っているというふうに見ることができます。そういう道路でつながる、時には政治問題に関してですね、例えば宮崎県の知事のように、おらほうには、道路がない、ということはないんですが、高速道路もなにもないと、なんとか作れということで大分時の政府を問い詰めるというような政治問題になったこともありますが、それほど今日の動きの中で、道路の役割と街道の果たす役割は大きい。こういう昔のこのみならず、というか、過去を振り返って、道路の果たした役割という考えですね、そして、その道路の状況、現在というものを踏まえて、さらに未来をどうあるべきかということ、歴史を踏まえながら皆さんと共に考えていきたいということで、この度第5回青森交流会が開かれるということになりました。つまり、現在の発展に至るまでに果たした道路の役割というものを振り返りまして、現在をきちんと捉え、明るい未来

へと進んでいくというような第一歩に、本日の全体会・各分科会の会合がですね、寄与できれば大変うれしいと思いますし、皆さま方のところに配布されております、プログラムにあるとおり、今日は基調講演で弘前大学の斎藤利男先生、それから重徳和彦さんというような講演がございます。さらにその後第1、第2の分科会がございます。いずれにしても、歴史というものから地域の資源を見直そうということで海に開かれた街道、つまりこの道路というものを、歴史というものを踏まえて、そしてその未来へ進んでいく、そのよすがになればというようなことを考えながらこのような会合がもたれたと思っております。どうぞひとつ、明日は街道探訪会なんですけども、この機会に日頃何でもなく私たちが利用している道路というのが、昔から人々の生活にどうあったのか、さらに現在はどういう状況であるか、未来はどうあるべきか、その道路を中心にしてどのように発展、活性化させていったらいいのか、ということについて各パネラーのご意見等あります、皆様方のこの機会にいろんな考え方がおありかと思っておりますけれども、ひとつこの二日間で道路に対する認識というものをより高めていただければ大変ありがたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

司会 村越教授よりごあいさつ申し上げます。引き続きましてとうほく街道会議会長の工藤雅樹より、開会のご挨拶を申し上げます。工藤会長、よろしく申し上げます。

主催者挨拶 とうほく街道会議副会長 藤原優太郎氏

本日、東北街道会議交流会にあたりまして、会長の工藤が所要で参加できませんでしたので、副会長を務めております私、藤原が代わりに挨拶をさせていただきます。今日は、心配されました雨模様も、ちょっと持ちこたえたらしくて、非常に開催日和になったんじゃないかなとうれしく思っております。今日はたくさんの方がとうほく街道会議青森大会にお集まりいただきまして本当にありがとうございました。深くお礼申し上げます。とうほく街道会議といいますのは、平成16年に山形県の上山市で開かれました、全国街道交流会議、羽州街道上山大会というのが行われまして、その後、翌年に東北街道会議として発足いたしました。それ以来、東北各地で秋田、福島、岩手それから仙台宮城、今まで4回のとうほく街道交流会を開催しております。今日は5回目の青森大会となりますけれども、東北、海に開かれた道ということですね、非常に意義のある大会になるのではないかと期待しております。このとうほく街道会議のそもそもの目的といいますか、発足したねらいといいますのは、歴史好きな方々の集まりと同時に地域づくりに熱心な方たちの交流できる情報交換する、場としてですね、いろんな街道に関連した諸団体、個人の方々のプラットフォーム的な役割を果たして、とうほく街道会議というのがひとつの役割を果たしているんでないかなと思っております。こういう組織を進めていくということは大変なことです。千里の道も一歩からという諺がありますけれど、まさに街道を歩く時は最初の一歩から始まって長い道のりがあって最終的な目標があるわけですね。日々、細かなことであっても、小さな努力が一つ一つ積み重ねられて行けば最後に大きな成果が出るのではないかなと考えております。実は昨日ですね、私も秋田の街道好きの仲間の一人が、女性なんですけれども、羽州街道を青森から福島県の桑折まで、たった一人で全部踏破したいということで、切れ切れですけれども、ちょっとずつ積み重ねて、昨日、福島県の桑折の奥州街道との合流点で昨日ゴールしたという知らせが入りました。昨日、桑折の宿の追分に到達した

時、その方はちょうど還暦の誕生日だったそうです。非常に記念すべき日にその羽州街道を全踏破して、ゴールしたということはまさにその記念すべき日だったんじゃないかなと思われて、非常にうれしく思っています。このように、この方も、一回で全部通しで歩くわけじゃなくて、一步一步ですね、一つ一つ、努力の積み重ねで最終的にゴールができたということに、非常に街道らしい、考えを感じておるところでございます。ところで、今回のとうほく街道会議はですね、ご案内の通り、基調講演始め、分科会でいろんなテーマについてお話を伺うことができ大変うれしく思っておりますけれども、どうぞ、これを糧に今後の皆様の活動の少しでもお役に立てていただければ主催者としても非常にうれしく思う次第でございます。青森県は来年12月の東北新幹線全線開業が予定されておりまして、もろもろ産業や観光の面など、様々な効果が期待されていることだと思います。非常に、めでたいことでもありますし、この大会を通じて、本来の観光と更なる地域づくり、発展のためにいろいろなことを考えるきっかけになればというふうに願っておるところでございます。最後になります、開催にあたりまして、ご支援、ご協力を頂きました関係諸団体の皆様や、準備に大変なお骨折りをいただきました実行委員会の皆様に感謝申し上げますとともに、今日お集まりいただきました皆様の益々のご発展とご健勝ご活躍を心より祈念いたしまして、開催の挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

司会 藤原副会長でございました。続きまして、開催長を代表し、とうほく街道会議第5回交流会青森大会実行委員で青森市長の鹿内博様より歓迎のお言葉を頂戴いたします。鹿内市長よろしくお願いたします。

歓迎の言葉 青森市長代理 副市長 加賀谷久輝氏

東北各地からご参加をいただきました皆様、ようこそ青森市へおいでいただきました。青森市民を代表いたしまして、先ずもって心から歓迎を申し上げます。私は青森市副市長の加賀谷と申します。本来であれば、市長が参りまして、皆様にご挨拶申し上げるところでございますが、あいにく他の公務のため、出席が叶いませんでした。市長のメッセージを私から代読させていただきます。「このたび、とうほく街道会議第5回交流会青森大会がここ、青森市において盛大に開催されますことはまことに喜ばしく、心からお祝いを申し上げます。皆様既にご周知のことと存じますが、ここ青森市は江戸時代初期の寛永元年に弘前藩、第2代藩主津軽信枚が家臣の森山蔵之助弥七郎に開港奉行を命じ、善知鳥村と称しておりましたこの地を青森村と改め、港を開いたことが始まりとなって、街づくりが進んで参ったところ。地理的要因として奥州街道、羽州街道、松前街道といった、各街道の起点、終点であることに加えまして、海路においても西廻り航路、東廻り航路の寄港地となっており、北前船による蝦夷地との交易の拠点となるなど、本州に日本海側と太平洋側、そして蝦夷地をも結ぶ、陸・海の交通の要衝として栄えてきたところ。このように本市は古くから街道との関わりが深い土地でございます。その後明治維新以降、主要な街道は国道となるとともに高速輸送機関として全国に鉄道が整備され、更には鉄道の整備に伴い衰退した北前船に代わり、青森と函館を結ぶ青函連絡船が運航することとなりました。このような流れの中、青森市は廃藩置県により誕生した青森県の県庁所在地となり、北海道開拓民が海を渡るにいたつての要津として、また、青森県の政治経済の中心として、発展して参ったところ。現在は本州と北海

道とを結ぶ、青函トンネルが開通し、それに伴い、青函連絡船が廃止になるなど、時代も変化しておりますが、鉄道は東北本線、奥羽本線津軽線、及び津軽海峽線、自動車道は国道4号、7号103号、280号および、東北縦貫自動車道の始点、終点?となっております。さらには青森空港や青森港といった空と海の玄関口を有しているなど、今も変わらず交通の要衝としてまた、県都としての役割を担いながら発展を続けているところでございます。古くから街道は地域と地域を結び、人や物が行きかう交流の場でありましたが、現在本市では現代の主要街道とも言える新幹線の開業を来年12月に控えており、この新幹線開業を契機に全国の皆さんとの新たな交流を見出したいとの思いで官民あげて、地域が一丸となって開業準備を進めていっているところでございます。本日ご参加の皆様におかれましては、是非今度は開業後の新幹線で再び青森へお越しいただければと存じます。また、ここ青森市は豊かな自然に恵まれた山海の幸が豊富にございますので、この機会に青森の食もご堪能いただければと思います。また、本市の歴史や文化などにも触れていただければ幸いです。最後になりますが、このたびの青森大会にご参加の皆様にとりまして、実り多い大会となりますように、又、皆さま方の益々のご活躍とご健勝とを心から祈念申し上げまして、挨拶とさせていただきます。」平成21年10月2日青森市長鹿内博代読です。本日は誠にありがとうございました。またありがとうございました。

司会 加賀谷副市長ありがとうございました。本日はたくさんのご来賓の方々にご列席を賜っております。そここでご来賓を代表いたしまして、国土交通省東北整備局青森河川国道工事事務所所長安陪 和雄氏様よりお言葉を頂戴したいと思います。安陪様よろしくお願いたします。

来賓挨拶 東北地方整備局青森河川国道事務所所長 安陪 和雄氏

本日、ここにとうほく街道会議第5回交流会青森大会が開催されるにあたり、一言ご挨拶申し上げます。ご臨席の皆様方には平素から道路整備はもとより、国土交通行政の推進にあたり、格段のご支援とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。この青森大会は第1回大会が秋田で開催されてから5回目の開催とお聞きしております。この間街道を軸にして地域づくりを行う方々や街道を楽しむ方々、などの連携、交流の場として東北の歴史、文化、風土を活用した地域づくりに貢献されてきました。こうした交流会が継続して実施されることは街道を通じて地域をよくしたいと感じておられます、とうほく街道会議の皆様は並々ならぬ熱意と感じているところであり、青森県、青森市、青森県観光連盟などの皆様方を始めとする関係各位のご理解とご協力があったことだと思います。さて、東北地方の道づくりは、古くは古代の東の山道、中世は平泉王国の幹線道路として整備されて奥大道から始まり、江戸時代の奥州街道や羽州街道および諸街道の整備、近代の4号、7号など国道。そして、東北縦貫自動車道などの高速整備など、時代とともにその姿を変え、整備が進められてきました。これらの道が人、物、あるいは文化の交流等を可能にし、東北地方を豊かな文化を築いてきました。ご当地青森においても、奥州街道と羽州街道が合流、また、海の街道として航路が発展するなど、古くから交通の結節点として重要な役割を担うとともに、豊かな文化を作り上げ、発展してきたと聞いております。そのような歴史的な街道をテーマとし、とうほく街道会議の皆様が行われている様々な人づくり活動、町づくり活動につきましては、古き時代から現在までの歴史の変遷を振り返るとともに、東北地方の歴史からみた今後のあり方や、街道を利活用した新たな観光振興等に資する活動として大きな期待が寄せられております。本日の大会において観

光振興や更なる地域の活力の向上について、活発な議論が行われることを期待しています。終わりにとうほく街道会議の益々のご発展と、本日ご臨席の皆様方の一層のご健勝、ご活躍を心より祈念いたしまして挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

司会 安陪所長ありがとうございました。続きまして、次回開催地山形県を代表しまして、出羽の古道六十里越街道会議事務局の後藤忠勝様よりお言葉を頂戴したいと存じます。後藤様、よろしく願いたします。

次回開催地挨拶 出羽の古道六十里越街道会議事務局 後藤忠勝氏

こんにちは、おじゃまいたします。只今ご紹介いただきました、山形県出羽の古道六十里越街道会議の事務局を務めさせていただいております、後藤と申します。山形県の地図を4つ折りにいたしますと、ちょうど真ん中に月山という山がございます。その麓の町から西川町からやってきました。月山、夏スキー、雪が多すぎますので、月山には20m以上雪が積もります。4月上旬～7月末まで半袖でスキーができるという山の麓でございます。実はこの月山、ご存知のように羽黒山、湯殿山のこの3つの山を合わせて出羽三山というふうに申しているところでございますが、この出羽三山、古くは山岳信仰で栄えました。物流、軍事の都市としても戦国時代には使われましたが、信仰の道ということでは大変大きい特色をっております。その信仰の道としてこの六十里越え街道ということで私ども地域振興に一生懸命取り組んでおります。どこからどこまでかという、大きく山形市から、山形の庄内の鶴岡市まで、最上義光(もがみ よしあき)の山形城から、酒井藩の庄内の酒井 忠勝公が始められました鶴ヶ岡城のところまでの約100 km、六十里越街道という大きな意味で捉えております。小さな意味では、実はモータリゼーションの発達で取り残された古道がございまして、そこを剥いたら石畳も出てきたということで今は鶴岡の朝日という地域と私どもの町、一緒になって広域の会議を作らせて頂いているところでございますが、今度は山形市から鶴岡市までということで、広域連携をさせていただいております。ご存知のように新潟、山形、秋田、こういった広域連携をいたしまして、ディスプレイーションキャンペーンも始まっておりますが、そういった意味で庄内側、日本海側、広域連携をやっております。山形県の南部ですが、置賜郡の方では米沢市と福島市の会津市が広域観光圏ということで始まっています。そこへちょうど六十里越街道をあてはめると、山形県の庄内、置賜というのが続きまして、山形県全体が街道で通じていくということで、今、一生懸命に取り組ませていただいているところでございます。出羽三山の山岳信仰、実は古くから東日本の最大の霊場と言われておりまして、関東からも、この青森からも、出羽三山参り、湯殿山参りにおいでいただきました。奥州街道、羽州街道、羽州浜街道、全部実は六十里越え街道と繋がりまして、たくさんの方々に昔はおいでいただきました。当時、最高で15万人という行者様の数も数えているところでございます。そんなことで、実は山形県の西川町から4つ JR を乗り継いで参りました。朝6時半に出発いたしまして、着いて12時半でございますが、まだかかります、しかし、昔はもともと、街道沿いに何日もかけて人々が歩いてきたということで、実は改めてこの街道の意義を実はしみじみと感じて今日、ここにおじゃまさせていただきました。とうほく街道会議の事務局の方々によりまして、今までは県庁所在地をずっとまわられたと。初年度は上山、羽州街道を会場にしまして、全国の街道会議をやったということで

ございますので、そこから数えますと一回りいたしました。来年からはふた回り目ということで、県庁所在地ではなくて今度は地域の方へ入っていくという事務局の方からのお話もありました。そんな意味ではふた回り目、より街道の地域活動の展開という意味での試金石になろうかと思っておりますので、ぜひ皆様からご来場いただきまして、賑やかに盛り上げていただければと思います。私どものこの街道の掘り起こしは、自動車で歩くのも当然いいわけですが、私はやはり歩いて街道を起こしていく、60 km、100 kmの世界から、時速 4 kmの世界で歩いていく。歩いていきますと、そこには人々の生活があり、文化があります。そこには昔は茶屋や宿場がございましたので、地産地消、福祉のネットワークづくり、景観保全、こういった現代が抱える課題も解決していく糸口が、この街道起こしにはあるのではないかと考えております。出羽三山が栄えたのは死と再生の山、生まれ変わりを願っておいでいただいたという山々でございます。この街道が新たな旅立ちを始めるためにも来年山形の六十里越え街道でさせていただければと思いますので、ぜひお待ちしております。大変長くなりましたが、どうぞ来年おいでいただきたいと思っております。ありがとうございます。

司会 次回開催地山形県を代表いたしまして、後藤忠勝様よりお言葉を頂戴いたしました。後藤様遠くから誠にありがとうございました。申し遅れましたが、本日の司会進行を務めさせていただきます工藤寿幸でございます。最後までおつきあいのほど、よろしくお願いいたします。

●基調講演

司会 これより、基調講演を始めたいと思います。基調講演をしていただきます、弘前大学教授教育学部副学部長の齊藤利男さんをご紹介します。齊藤教授は昭和 25 年、茨城県に生まれ、東北大学大学院文学研究科博士課程単位を取得し、弘前大学教育学部講師を経て現在弘前大学教育学部教授副学部長でいらっしゃいます。また、弘前大学教育研究評議会評議員など多方面でご活躍をされていらっしゃいます。それでは齊藤教授よりしくお願いいたします。

弘前大学教授教育学部副学部長 齊藤利男氏

只今ご紹介に預かりました、齊藤です。この方が喋りやすいので、これで喋らせて頂きます。あの、私の持ち時間はプログラムだと 1 時半～2 時 45 分となっていますが、20 分押しているから、たぶん 20 分ずれると思うんですが、時間調整に協力するような形で話していきたいと思います。それから、私の話、レジュメを用意しておきました。皆さんの袋の中に安藤氏の道～かいどうは大陸に通ずと書いている A4 版のパソコンで原稿を打った物がございます。ちょっと会場が暗いので、これ、ちょっと読みにくいかもしれませんが、あとで後ろを見てください。これの一番最後のページに添付資料として地図をつけておきました。後、この地図をこんな感じで切り離していただいた方が話の中で分かると思いますので地図の部分だけ切り離していただければと思います。どういう話をするのかということ、ちょっと前おきでお話してから話の中身に入った方がいいと思いますので、そこからしたいと思います。実は、今回のとうほく街道会議の青森大会の講演を頼まれた時に、一番最初にこの安藤氏の道～大陸はかいどうに通ずという風なタイトルが決まっておりました。これで話をしてくれと。これで話をすると皆さん予想つくと思いますが、十三湊の話になってしまうのですが、ところが事務局と電話で話した時に十三湊の話をすればいいんですかという、いや、会場が青森でやるから青森の話をしてくれと。これは大変な注文だなと思いました。十三湊というとおそらく皆さん、思い浮かべるのは有名な司馬遼太郎の街道はゆくで、北のまほろばということで十三湊が出てきますし、もう何年も前に NHK が番組で紹介しました。そういうイメージがかなりあると思います。最初に司馬批判みたいなことを言ってしまうんですが、あれは当然ながら大分昔のものですねと。現在十三湊に関しては、安藤氏に関しても、研究は飛躍的に進んでおります。司馬さんが書いた内容とは本当に一変したとっていいような事実がわかっています。問題はそれだけでなく、十三湊がどうい世界の中に存在するかという点においても、これもまた文献や考古の様々な研究の積み重ねで、全く状況は変わっております。変わった一例をあげますと、これもまた皆さんご記憶あるかもしれませんが、十数年前に NHK の大河ドラマで、高橋克彦原作で「炎立つ」というのをやりました。あの時に平泉の対北方の貿易港として十三湊が出てきたこと。あのドラマを見ていた人はご存じだと思います。当時は、十三湊が平泉時代の北方貿易港だと思われておりました。研究が進みまして、十三湊の都市としての開始は鎌倉時代になってからである。そして平泉時代の北方の貿易港は十三湊ではない、じゃ、どこなんだ。それは、最初の挨拶で村越先生がおっしゃった、現在の青森の地、油川そのものではないのですが、その近くだ。むしろ、古代末期においては十三湊よりも、今いる、私たちがここにいるこの青森の地、外の浜とかつては称しました。ここなんだということがわかってきました。今日の話はタイトルが「かいどうは大陸に通ず、安藤氏の道」とありますので、十三湊の話を聞けるのじゃないかなと思っている方

もいらっしやると思いますので、両方組み合わせまして全体を三つに分けてお話したいと思います。全盛期の十三湊がどういうものか、いろんな形で紹介されていますが、ある一つのそれを象徴するような古文書が残っておりますので、それをあげて全盛期の十三湊の人とモノの流れ、これを浮かび上がらせていきたいと思います。二番目に、いったいそれがいつ、どういう過程で、いつごろ生まれ、どういう過程で形成されていったのかということに、これは青森が絡んできますので、少し時間をとってお話したいと思います。そして、三つ目に、もう一度全盛期の十三湊に戻って、全盛期の十三湊について、司馬遼太郎の時よりもはるかに研究が進んだということを言いました。それは十三湊の実態がわかり、それが置かれた世界が分かったということももう一つあります。皆さん、聞いたことあると思いますが、大航海時代という言葉がありますね、大航海時代というとすぐバスコ・ダ・ガマやコロンブスが思い浮かびます。最近ではアジアの大航海時代、という言葉が使われるようになりました。それに先立つインド洋から東シナ海、そして日本に及ぶ中東、地中海も入りますね、中東からアジアに及ぶ大航海の先輩にあたる、それをアジアの大航海というんですが、そういうものがすでにあり、日本はそのアジアの大航海時代の海のシルクロードとも言えるんです。その東の終点に位置している。ヨーロッパ人の大航海時代というのはここに武力で割り込んだだけなんだってということも分かってきました。実は十三湊の全盛期はこのアジアの大航海時代の全盛期と一致しております。そういう話を三つ目にお話して、この安藤氏の道〜かいどうは大陸に通ずという風な要請に答えたいと思います。レジュメで、だいたい 10 分近くたちましたね。喋ることはだいたいレジュメに書いてあるんですが、ちょっと暗いのと、これちょっとやっていると、1 時間ではとても終わりませんので、要点をかいつまみながら、ただここにレジュメの順番でやっていますので、見える方はこれ、ちょっと暗くて大変なんです。これを参照しながら、地図も見ながら、見ていければと思います。それでは開始します。

全盛期の十三湊の姿ということで、始めるとお話ししました。十三湊の全盛期、現在の研究では、南北朝時代の末期、14 世紀の末から 15 世紀の前半、この時期であるといわれております。そこに、俗に北の国際貿易港と言われますが、そういう繁華な町があったことは、現在でははっきりと考古学で証明されております。この十三湊の性格をどんな風に考えたらよいか、整理するとちょっと単純化するかもしれませんが、やはりわかりやすくするために、整理していきますと、私は 3 つの特徴をまず捉えるべきだと。まず第一、よく言われますが、これは日本海交通の北のターミナルと。日本海交通の起点は若狭の小浜というところであります。オバマ大統領が当選して大変わきましたが、あの小浜ですね。ここは東に行けば、北海道へ通ずる道、西へ行けば九州へ通ずる道、小浜からは山越えて京都に行くんですが、海の玄関口でありました。小浜から北に延びる日本海の北のターミナルである、ターミナルっていうとなんか寂しいようですが、このターミナルである、この世界を津軽海峡を挟んで、道南と、本州北部が一体の世界でありました。津軽海峡なんていうと、なかなか洞爺丸事故の思い出もありまして、渡りにくいように思われますが、決してそうではない。これは、ここにいらっしやる方で、例えば旅先へ行った方でよくわかると思うんですが、天気が悪い時はだめですけども、晴れていれば対岸が非常によく見えますね、実はうちのかみさんは対岸の松前の出身で、松前高校にいたんですが、対岸が見えない日はめったにないと、言っておりました。今私たちはあそこを海峡と呼びますが、江戸時代の人たちは海峡なんて言わなかったんです。海峡なんて明治になってできた言葉で、江戸時代になんて言ったかという、内海、うちうみと

称しました。それを中心に一つの世界が存在した。非常にしかも、産業の活発な世界が存在した。ここを中央に結び付けていた。十三湊はその中心でした、これが第一の要因です。二番目はこの北の内海、私は北の内海世界って言いますが、ここを結節点としてこの道が更に北に通じます。北東に行けば、千島からカムチャッカへ、北に行けばサハリンから、そしてよく言われますがアムール川の河口を経て、北周りで中国へ至る道。後にこのルートを通して、中国山地の豪華な絹織物が入ってきました。蝦夷錦の道、あるいは北のシルクロードって言われます。この重要な拠点であります。これが2つ目の特徴です。実はもう一つあります。十三湊の歴史で常に問題になるのは、この湊が一体どういう船が入ったのか。国際貿易港なのかどうなのか。なかなかわかりません。日本の歴史の中で、紛れもない国際貿易港だって分かっているのは博多です。だいたい博多っていうのは、あそこに住んでいる中国の人たちが作ったチャイナタウンから発達した町です。十三湊はわかりません。しかし面白いことに室町時代に作られた御伽草子という物語の中で面白いことが書いてあるんですね。この湊は北国の船、そして高麗の船も入る。高麗、朝鮮王朝の前の王朝です。そういう意味では国際的な湊だ、日本列島の外にこの場合大事なのは、北から入ってくる道もあります、これは誰でも気が付きます。しかし、そうではなくて、日本海を挟んだ対岸の高麗からも船が入ってくる。これ、一体なんなんだろう、少なくとも、国際的な港だと認識されていたことは間違いありません。これが3つ目の特徴です。これが十三湊の姿を元にこの安藤氏の道を考える必要がある。当然、大陸に通ずるわけです。さて、もう一つあります。この十三湊の主として有名なのは言うまでもなく安藤氏であります。しかしながら、安藤氏についても半分伝説が多いために、なかなか実像が正確に理解されることはありませんでした。これはまた、実は私の師匠にあたりますが、秋田大学にいた、その後宮城教育大学にいた遠藤巖先生、安藤氏の研究の第一人者で遠藤先生の研究を出発点に多くの事実がわかりました。これからお話することは遠藤先生の受け売りですが、こういうことを言っております。安藤氏というのは中世の日本の最北の豪族です。しかし、面白いことに、この東北地方の豪族っていうのは基本的に室町時代に鎌倉にあった室町幕府の東日本を支配する組織、鎌倉府というんですが、この鎌倉府に属し、更には奥州には奥州探題というのがあるんですが、これに所属したんですが、安藤氏だけは別格だった。日本列島の、本州の一番北にありながら、鎌倉府にも奥州探題にも所属しない、じゃどこに所属するのか、これは京都の室町将軍に直属する、そういう特別の存在であったということが、分かっております。京都御扶持衆といいます、そして称号を下国屋形と言っています。屋形というのは守護大名がもらう地位なんです。守護大名がもらう位を貰っております。極管(キョッカ管)と言いまして、一番最高位に昇る官職、陸奥の守という地位に任ぜられます。これは室町時代には従四位下に相当している。東北ではトップクラスの地位です。そういう豪族なんですね。もう一つ安藤氏は日本(ひのもと)将軍と呼ばれました。俗称です。この、日本(ひのもと)についてもいろいろ誤解がありました。かつては津軽海峡世界が日本だという説もありました。これも現在研究進んでいる、北海道を指すということがわかってきました。解明されました。つまり、安藤氏はこの地域の領主であり、下国屋形であると同時に、北海道全島を支配する領主だと、北海道を拠点として十三湊が反映したわけであります。ちょっと、お手元の資料が暗くて読みにくいかもしれませんが、こういう資料、透かすと見えるかもしれません。今日はなるべく古文書など使まいと思ったんですが、一点だけ、こういうものがあるんです。知られていないので、紹介するものをあげておきました。応永30年西暦1423年4月7日付、将軍足利義量御内書、

足利義量というのは室町幕府の第4代将軍です。これの御内書、安藤陸奥の守、羽賀寺を再建したことで有名な安藤康季のことと考えられています。これあての御内書っていうのが現在うつしですが、残っております。面白いことが書いてあるんですね。読んでみますと、御内書、つまり安藤陸奥の守が将軍に進物をした。それを褒めた。神妙であると褒めた、そういう簡単なものなんです、ここに安藤氏の地位、性格が非常に象徴的に表れている。ちなみに応永30年というのは第4代将軍義量が将軍の位についた時です。本州の北の果てにいる安藤氏がそれを聞いて早速京都に進物を贈ったどんなものを贈ったか書いてあるのです。まず、馬20匹、次は羽50鳥、これは長い間理解できませんでした。現在は鷺の羽50羽分、オオワシかオジロワシの羽、これは矢羽根の原材料になります。オオワシから尾羽が14本、オジロワシからは12本獲れますが、江戸時代の貨幣価値ですけれど、1本で金2両に相当する貴重品です。失礼、一鳥分ですね、一羽分で金2両に相当する貴重品ですが贈られました。それから鷺眼、銭ですが2万疋、2万疋っていうのは200寛文、ラッコの皮で30枚、昆布500枚、こういうのを安藤陸奥の守が贈ってきた。大変重要である、そういう風な古文書が残っております。話、続けましょう。長い間、この文書については、安藤氏はこういう形で京都の室町将軍に北の富を贈ったんですよというだけ理解されました。でも地方の豪族が、しかも京都の室町将軍に直属する豪族が、しかも将軍の代替わり、進物を贈ります。ただ、珍しいからって贈る訳ありません。安藤氏は室町幕府から北方の地を支配する地位を認められておりました。ここにあげるものは安藤氏が自分の権力を象徴するものを贈るのが、例えてみれば、奥州藤原氏は中央に、金と馬を贈りました。それに匹敵するものです。よく見ると安藤陸奥の守、康季が贈ったものは3つの性格のものから成り立っていることが分ります。1つは馬と鷺の羽、これは2番目の話につながりますが古代以来、東北、あるいは北方の地がこの地の特産物である、しかも中央では珍重されるもの、この地の年貢として、税金として出したもの。これが第1群です。2番目、ラッコの皮、昆布、これはこれからお話しますが、この時代、南北朝室町期っていうのは、日本の経済史上、未曾有の高度経済成長の時期でした。最初の日本の高度経済成長の時期でした。その中で北方の産業開発も進みます。交易の範囲も広がります。それまで、交易されていなかった千島列島の品物も交易の体系の中に入ってきます。その中で登場してきたものです。新しい北方の交易です。これが第2群。第3群、言うまでもなく安藤氏の富そのものです。こういうものを出してあった。そしてこれが手に入るっていうことは、馬はこの時代北海道では生産されません。安藤氏が本州北部の地位を南部氏とともに分割して支配するわけですが、そういう存在だったということがまず1つ、2番目には本州では手に入らない特にこの鷺の羽っていうのはよく調べていくと、これ勘違いしないでください。青森の地に今でもオオワシ、オジロワシ、飛んできてることがあります、たまに。しかしそんなものでは年貢になりません。毎年、一定数のオオワシ、オジロワシが手に入らなければなりません。現在オオワシ、オジロワシが日本国内で手に入るところは知床半島周辺のみです。生息数は2000羽とされています。現在の研究では、この安藤氏の鷺の羽は道東、そしてどうも道東だけでは足らなかつたらしいですね。サハリン産のものを手に入れていた、つまりここには、北方からのさきほどのべた海の道が集約されている。十三湊はその拠点でありました。かいどうは大陸に通ず、それはこれからの話ですが、まず我々が押さえるべきことは、北の街道は、十三湊に通じていた、そういう歴史が時代は南北朝末期から室町初期14世紀末から15世紀の初め、西暦1400年前後ですから、今から600年前に、存在していた、これがまず出発点であった。これ

だけでは青森が出てきません、次の話に移らせてもらいます。

さて、問題は、この北の街道、安藤氏の道、大陸に通ずる道、一体いつ頃からどういう過程を通じて生まれたのかということなんですね。結論を先に言いましょう。この道ができたのはいつなのか。意外に早いです。この時代から 500 年前、現在からは 1000 年前、一般にこの北の道は奥州藤原氏の時代、奥大道がこの外ヶ浜まで開通して開けたと言われていています。いえいえ、どうしてどうして、もっと古いんです。現在の研究では、奥州藤原氏の時代を遡ること 200 年、いわゆる安倍氏清原氏の時代、そこまで遡ることが様々な形で、わかってきました。そして、それを証明する遺跡も見つかっています。面白いことに、その遺跡は間もなく開通する新幹線、新青森駅のほぼ真下から見つかっております。それが 2 番目の話。さて、そのためには少し、この道が登場する 10 世紀、安倍、清原という時代のこの地域の話をしななければいけません。皆さんは学校の教科書で歴史を習った時に 9 世紀の初め、8 世紀の終わりから 9 世紀の初め、東北の蝦夷(えみし)の人たちが北に勢力を延ばす、律令国家に反抗して、その結果、坂上田村麻呂のいわゆる征夷、征伐を受けた、そして征服されてしまった。それは学校の教科書で習いますね。時代は変わりまして、昔蝦夷は悪者みたいに言われましたが、今はそうでない扱いに変わってきました。しかしながら、この坂上田村麻呂の征服が完成した。田村麻呂はねぶたの伝承もありますけれど、あれはずっと後の伝承であって、田村麻呂は盛岡までしか来ておりません。問題は田村麻呂が征服した範囲って言うのは、現在の盛岡と秋田の線で止まっております。その北の地域、私たちの住んでいるこの地域は、その後も蝦夷の地として、続いておりました。この地域が日本国に編入されるのは、12 世紀を待たなきゃいけません。この田村麻呂の時代、西暦だいたい 800 年から奥州藤原氏がこの地域を日本国に編入する 1100 年頃までの 300 年間、その間の歴史は長い間わかりませんでした。その実像がようやく見えてきた。その 300 年間の安倍・清原はわかったのですが、安倍・清原の北に何があったか、分からなかったんです。どういうことがあったのか。わたしなんかいろんなところでこういう話をしていると、必ず疑問が出るんです。齊藤先生、それはちょっとオーバーなんじゃないのって言われるんですが、ちょっと話、わかりやすく、オーバーに見えるかもしれませんが、本質的には同じだということで聞いて下さい。それは田村麻呂の征服された範囲の北にあったこの蝦夷の地、盛岡以北、だいたい緯度で言うと北緯 40 度以北です、この地域は北海道南部とひとつの社会を作り、この 300 年の間に産業を発達させ、交易を発達させ、ひとつの社会発展を遂げるんですね。その社会発展は最終的には南からの様々な影響で併合されてしまいます。しかし、もしそういうことがなければ、ここに一つの政治権力が、場合によっては国家が生まれたかもしれないと言われるような社会発展があった。大げさに見えるかもしれませんがその実態をこれからお話します。そういうことがわかってきました。さらに面白いことに、それは日本列島の中で、この地域だけに生まれたのではない、全く同じ時期に、日本列島の南、つまり九州の南、種子島、屋久島よりさらに南です。奄美、琉球、同じような動きがおこりました。こちらは島国ですから、日本国の介入を受けないで済んだんですね。その結果はやがて、統一琉球王国の成立というふうになります。それと同じような動きが北にもあったのだということが見えてきたのです。北の街道の成立は実はそれと密接に関わっているということです。北の新しい動きというのは何か。いうまでもなく、産業の発展です。産業の発展がなければ、新しいエネルギーは生まれません。この時代の北の地域の産業、もちろん、稲作農耕はすでに始まっております。ただ、南部地方は稲作農耕に不十分な場所でした。津軽では栄え

ました。その地域の風土に合った産業が発達します。何よりもこの地域にこの時代急成長を遂げ、この地域の主要産業になったのは南部の馬産であります。今では南部って言いますが、かつては糠部(ぬかのぶ)と言いました。この糠部の馬は糠部の駿馬といわれて、よその地域の馬の数倍の値段で、取引される、ブランド品として通用しました。私たちは奥州藤原氏の富の一つは金であり、ひとつは馬だったといますね。私は青森に来るまで15年間宮城にいました。宮城の人たちは奥州藤原氏の馬っていうのは宮城、岩手の馬だと思っています。でも違うのです。文献から言えば、それは、糠部の駿馬なのです。青森の馬なのです。これがまず一つです。2番目には岩木山北麓、これ考古学の人には知っていると思いますが、ここは10世紀11世紀、東北では第一級の製鉄工業地帯でありました。岩木山北麓にはたくさん製鉄遺跡があります。もちろんこの地域に供給されますが、この供給先の主要対象は北海道でありました。他にもいろいろあります。長くなりますので省略しましょう、諸産業が発展します。そしてこの地域の例えば一つ例をあげますと、外ヶ浜ではこの時期塩作りが盛んですね、この塩作りは南部の馬産と結びつきます。そういう形で、この地域の一つの産業複合体とっていいでしょう、そういうものが生れ、それは北海道も巻き込んで活発な交易を展開させるんですね。そして北海道には大量の鉄器が津軽から海を渡って供給されていきます。見返りに何がきたか、それが、日本本土では、内地では手に入れることができなかつた、鷲の羽、あるいはアザラシの皮、テンの皮、量は少ないんです。しかし、一つ一つは非常に高価でした。アザラシの皮、これは何に使うか、当時スイヒョウシ水豹皮と言われました。ゴマフアザラシの毛皮です。オホーツク海沿岸でしか獲れません。当然そことの間に交易がある、交易の道ができていくわけですね、これは武器として使います。それから、鷲の羽は矢羽根に使います。京都の朝廷の儀式で、最高級の必需品なんですね。テンの皮、これは本州産のキテンではだめです。北海産のエゾクロテンでもだめなんです。現在の研究、サハリン産のテンの皮が運ばれてきた。それが京都では奥州のテンとして通用したんですね。こういうことがわかってきました。これが10世紀に生まれたんです。当然ながら交易の道が開かれます。これも現在の研究です。北海道は実は意外に古い時代から、中央と結びついておりました。江別古墳群と言いますが、札幌の東の江別には、末期古墳と言いまして、和同開珎を出土する古墳が出ております。北海道の蝦夷の人たちは、奈良の都まで朝貢に行っていました。阿倍比羅夫の北征は現在では少なくとも、石狩川の河口までは行っていると言われております。当時の記録には、渡島と出てきますが、これは北海道のことです。しかし、この時代には一つの限界がありました。まだ交易は自由に発達しない、北海道の蝦夷の人たちが貢物を持って秋田にやってくるという形態でした。これが今お話した時代に大きく変わるんですね。つまり、確かにこういうものを朝貢品、貢物として朝廷に贈ります。しかしそれだけではない時代の到来です。それまで、貢物の例えば5の品物を贈るとすれば、それに倍する10で今20、それを同時に交易という形で、交易も行う、つまり、貢物、朝貢という形をとりながら、蝦夷の人、北海道の、のちにエゾといわれる人たちが、合わせて交易も展開する、その見返りに鉄も入ってくる、こういう関係が、この時代に生まれはじめた。交易のパイプも太くなります。現在分かっているのは、それまで、9世紀までは北海道と本州を結ぶ道というのは主に日本海ルートでした。10世紀になると太平洋ルートが開けます。日本海ルートも石狩河口まででした。北上します。宗谷岬を回ってオホーツク海に入ってきます。これは出てくる遺物で分かるんですね。続く11世紀、太平洋航路が日本海航路と匹敵する形で発展します。この道は道東にまで及びます。当然ながらこの交

易に活躍する私たちは海の交易集団とよんでいるが、そういう人たちが登場します。この人たちは主に北海道の道南、奥尻島から、江差、松前、函館、この近辺に住んでいた人達だということもわかっています。こういう時代の到来です。さらに話をすすめていきましょう。こういった時代、産業、交易ともに、非常に活発になりますから、この社会は未曾有の活況を呈するわけですね。南の琉球王国と同じような動きがあったということは、実はそのことを指しております。後に貼ってある地図のうちの裏側のものですが、地図が 2 枚だけ載っているものを見てください、縮小だから見えにくいですが、北東北三県と道南の地図があって、黒い点がたくさんあると思います。そして、名前がついていると思います。後で、虫眼鏡で見てください。これは何かと言いますと、防御性集落と言いまして、今私の話した時代にこの地域の村、ちょうど吉野ヶ里遺跡を考えてみればいいですね、弥生時代っていうのは富が蓄えられて、村同士が争い、やがて権力が生まれて、国家が生まれていく時期でした。村は全て、高い山の上か、周りを堀で囲んだんです。そういうものとして作られました。環濠集落、高地性集落っていいです。それと全く同じものなんです。それがこの時期ここに生まれます。面白いことに、全く同じ時代、南でも生まれていました。それが発達していったのが、琉球のグスクですね。ちなみにこの防御性集落は、この地域に現在では 100 見つかっていますが、おそらくその数倍であったでしょう。1 つだけ国指定の史跡になっています。もとの浪岡町に高屋敷館遺跡というのがあるんですが、この遺跡の防御性集落は、この集落の中では残念ながら小さい方です。南北 80m、東西 60m、推定人口 100 人、現在見つかっている防御性集落で最大のものは、長径 350m 短径 150m、中心に首長の居住区があり、推定人口 350 人から 400 人、これはまさしく、族長の集落です。この北奥羽では、この時期、トップクラスの防御性集落を中心に、村連合が形成され、これが発展すると、漢の倭の倭国のような国になるんですね。そういう歴史の胎動が生まれてきたんだということがわかってきたんです。これがこの地域の産業を発達させ、北海道の交易、それで富を蓄え、大きな力を持った。さて、ここまでが道の前史です。道が発達するには、産業が発達しなければいけません。このような北の地域の新しい胎動、南の日本国が指をくわえて見ているわけがありません。非常に巧妙な手法で、この北の富を吸い上げようとするんですね。北の地域は田村麻呂以降、とにかく、自由な蝦夷の転地でした。しかし、自由な蝦夷の天地でも、これは政治的には服属しないんですが、この地域だけで孤立して、今の北朝鮮みたいに孤立してやっていたんでは、やはり自滅します。改革開放ではありませんが、よその地域と様々な交流をして、自分の地域では手に入らないものを手に入れ、例えば、この地域には南の人たちが、よだれを垂らして欲しいがる糠部の駿馬という名馬があります。この地域に置いていたんではただの馬です。京都に運べばものすごく高価に売れます。交易をやらない手はありません。地元の人はその望みます。そこを、言葉は悪いのですが、つけこむわけですね。この時代の平安王朝の国家はこの北の富を交易効能性、という巧妙な方法を編み出しました。名目は交易、しかし、毎年、今年は例えば馬 100 頭、あるいは馬何十頭必ず、何月までに出せ、こういう関係、もちろん代償は私ます。こういう形で北の地のものを手に入れるシステムを作り上げていくんですね。その中に、馬、鷲の羽、テンの皮、アザラシの皮、それから奥州の金もそうです。こういう風なシステムを作り上げてきました。当然ながらこれを管轄するものは、奥州の支配者です。陸奥の守、そして鎮守府将軍、しかし 4 年か 5 年に京都からやってくる人間には完全に抑えられません。現地の豪族がこれを抑えます。それが安倍氏だったので、そういういきさつが存在しました。そして安倍氏の時代、10 世紀です、既にこのシ

システムは出来ていたと、文献では昔からわかっていました。しかし、それに見合う考古学の遺跡が見つかっていなかった。私たちはこの交易、どこでやっていたんだろう、安倍氏の勢力は奥六郡といって現在の北奥羽です。じゃ盛岡あたりでやっていたのかな、ここには厨川の柵というのがあります。安倍氏が滅亡した場所です。この辺でやっていたのかなと思っていました。そうでなかったことがわかりました。結論から先に言いましょう。安倍氏の時代、10世紀半ば、既に後の奥州藤原氏の時代に開通すると、かつていわれてきた奥大道の原型にあたる道が、奥六郡を貫き、このルートは北上しまして、だいたい今の東北縦貫道と同じルートです。東北縦貫道を北上し、岩手山の北麓まで行きますと、北方に、形のいい山が出てきます。七時雨山っていいです。その峠を超えて安代に出ます。湯瀬溪谷を通過して鹿角盆地に出ます。脇山峠を超えて、比内に出ます。矢立峠を越えて碓ヶ関に入ります。大鰐から津軽平野の東側を通過して、浪岡から峠を超えて青森に入ってきます。中世の終点は油川でした。大浜といいました。この奥大道の研究は10世紀の半ばに既に開通していたんだと。支線もありました、今の縦貫道と同じなんです。安代で分岐しまして、昔の一戸というのは今の浄法寺です。一戸、二戸、三戸、四戸、四戸は八戸の櫛引です。ここにいたる支線もありました。これは糠部の駿馬を運ぶルートです。こういうものがあったのだということがわかってきたのです。その終点の遺跡がみつかりました。それでこういうことがわかったのです。先ほどの防御性集落の地図の下に、見えにくいかもしれませんが2003年に発見された遺跡、新幹線新青森駅工事の関連工事で見つかったものです。新井田(1)遺跡と言います。場所は、国道7号線が新青森駅から北に延びる、新幹線の下をくぐると、油川方面に行く分岐点がありますが、そのちょっと手前ですが、あおもり健康ランドっていうのがありますね、その真下だと思ってください。どんな遺跡が見つかったか。この場所はかつて新井田川、今は新田川というんですが、その川が陸奥湾から約2km遡ったところ、川幅はだいたい3、4mです。今でも水は結構豊富ですが、昔はもっとあったでしょう。川船は十分さかのぼれます。そこに、出てきた遺物からこういうことを判断できるんですが、この地域はまだ蝦夷の地ですから、蝦夷の人たちがここで出る物を買納する。それから、海峡の北、北海道からやってきた蝦夷の人たちが色んなものを持ってきて、新井田川の河口に舟をつけてさかのぼって、ここに鷲の羽とかアザラシの皮とかそういうものを持ってくる。そして、取引する。この場所にはおそらく鎮守府胆沢城から役人が派遣されて、ここに駐屯する。言ってみれば、この外ヶ浜における交易を管理する。そういう中央の出先機関、役所、そういう遺跡なんです。何でかと言うと、まず、中央へ送るために、要するに交易っていうのは、半分は交易買納制で、貢物として持っていきます。あとは商売に使われます。中央へ送るものには荷札をつけます。荷札木簡といいます。それがここから大量に出ました。年輪年代法の測定によると1030年から40年、紛れもなく安倍氏の時代、その結果、様々な品物をここに集め、中央に送っていく、ここで整理し、荷造りし、荷札をつけて運んでいく。そういう拠点だということがわかりました。それが第一点。二番目には京都や、地方の国府、そして中央の役人、でなければ、使わないものが出てきたんです。その典型的なものはヒオウギです。桧扇って皆さんわかりますか。京都の貴族が儀式の時に使うものです。ヒノキで作った扇です。普通の扇じゃありません。ただし、ここではヒノキは採れませんので材質はヒバですが、それが出てきました。地元の間人が使うわけありません。その他、京都や地方の国府でなければやらない、呪術、まじない、宗教、そういったものの遺物、あきらかに中央から役人がやってきて、ここに駐屯して、この地域を管理し、これは交易管理です。ここで大量の物を集積し、

それを中央に送り出した、そういう遺跡です。それがあの健康ランドの真下に今でも眠っています。非常に面白いと思いました。間もなく新幹線が開通します。全く同じ場所ではないけれど、そのすぐそばですね。東北新幹線の終点、新青森駅は実は最初に開通した奥州縦貫道奥大道の終点の場所とほぼ一致している。そういう歴史が始まる、そして、これが北の街道の出発点であった。この場所は後の奥大道、江戸時代には羽州街道というんですが、そこからせいぜい東に 1 km ずれている程度です。後に動いたのでしょうね。そういう歴史。話を更に進めましょう。ここで、時間調整が必要ですね。20 分遅れてはじめていますから、あと 30 分でいきましょう。

さて、続きです。奥州藤原氏の時代、これはどうなっていくか、安倍・清原の時代はこういう形でこの地域をつまみ交易という形で支配しましたが、政治的には一種の服属ですから、この地域は政治的には自由だったわけですね。記録を見ると、結構たびたび蝦夷の反乱といわれる事件が起こっているんです。いろいろあるんですが、結論だけにしましょう。何回かこの地域を平定する作戦が行われて、南から軍勢も送られるんですが、最終的には 1105、6 年頃と、そこまで限定できるんですね、12 世紀の初め、藤原清衡が平泉を開府したのは 1099 年頃と、考えられていますから、それから 5、6 年頃のことですが、この地域が完全に日本国の直轄支配下に編入されることになりました。そしてここには直轄支配下に入ったところは、郡という、今でもここは東津軽郡とかいいますが、郡という単位が立てられていきます。それ以前からあった奥大道はこの日本国の、正式の日本国領になった、この地域を貫く幹線道路として格段に整備されます。先ほどの地図の反対側のところの上段に 3 つ下に 1 つ地図がありますが、3 つの地図の右側、これも縮小されていて見にくいですが、藤原氏の時代に北奥がどういう郡に編成されたか、そこを奥大道がどう貫いているのか、その沿線にどんな遺跡があるのか、それを書いたものです。ここでは概略だけ聞いて下さい。奥州藤原氏の時代、それまで蝦夷の地であった、秋田、盛岡以北に次々に郡が生まれます。閉伊郡、九慈郡、糠部郡、青森の地は外の浜っていわれ、これも一つの名前は浜ですが、郡と同じ単位です。津軽西浜、津軽鼻和郡、田舎郡、山辺郡、平賀郡、合わせて津軽 4 郡、更には鹿角郡比内郡、こういう郡が生まれます。ここを貫くのが奥大道。ルート筋は安倍時代とそれほど変わりません。しかし、藤原氏は、この奥大道を整備するのに、大変な事をやるんですね。非常に面白い話が伝えられています。平泉が滅んだ時に、占領者である頼朝に中尊寺の坊さんが、平泉の歴史を書いた中尊寺毛通寺の実像を書いた書類を提出しました。そこにこういうことを言っています。初代の清衡がこの自分の継父である、清原の養い子になって、清原の後三年ノ役の後、清原の遺産を継いで奥州市、北奥羽の支配者になった時に、まず何をやったか。奥州の真ん中の場所を選んでお寺を建てた。それが中尊寺だと。この中尊寺を中心に平泉を建設した。と同時に、奥州の真ん中ですから、この中尊寺を中心に、この真ん中を、奥大道を通した。そして、一丁ごと、メートル法に直しますと 108m ごと、金色の阿弥陀如来像を描いた卒塔婆を立てていった。長い間、これは伝承だろうと思われていたんですが、100% 事実ではないかもしれませんが、似たようなことをやっている例が、この時代他にもあるのがわかりました。私の先生の間田宣夫先生はこういいます。まだ、この段階清衡は、公的にはなんの奥州を支配する官職にもついていません。ですから、藤原清衡が奥州の幹道である奥大道を整備するなんていったら、中央政府は文句を言うんですね。「おまえ、一介の北奥の豪族のくせにそんなおこがましいことするな」と。そこで清衡はこういう手に出た。「いや、私は世俗的な野心は何もありません。この戦乱で死んだ多く

の人の菩提を弔うために、仏の道としてこの道を整備する」おそらくこうやったんだろうと思います。藤原氏は実に巧みです。戦乱の中でさんざん痛めつけられた中で、生き残った清衡から作りますから、中央に対してはもう恭順を誓うんですね。しかし、内には極めて自主、自律、これほど自律的精神の旺盛なものはありません。よく、平泉の文化は京都の真似だと言われます。これまた、私も平泉研究者の一人でそういう論文を書いているんですが、これまた、研究が格段に進みまして、平泉のお寺、あんなお寺は京都にはないんですよ。外ヶ浜もみてくれだけ京都の真似をするんです。中身は違う、特に信仰の中身は違うんです。京都の真似しないんです。典型的なのは、この当時の京都、往生鎮守 22 社っていうのがあります。京都を守る鎮守社、天皇家を、日本を守る伊勢神宮、なんていっても鎌倉幕府の氏神になった、源氏の氏神になった八幡宮、藤原氏はこんなもの入れません。今、東北にありますけども、藤原時代、どこを探しても八幡宮なんか出てきません。当たり前ですよ、源氏にあれだけ痛めつけられたんですから。藤原氏はこういう方法をとりながら、どこを見るか。これは私の(私の先生の)入間田先生が最初に注目しました。実は日本国を飛び越して、東アジアのグローバルスタンダードと中国を見るんです。アジアの仏教を持ってくるんですね。強烈な自主、自律です。中央に対してはなんら、政治的な野心はありません、奥州の平和を願います。すぐれた感覚ですね。このようにして、国づくりをします。そして、奥大道を整備します。奥大道の仏の道として整備します。平泉にはもう一つ伝承があります。清衡は生きている間に奥州の一番前の村に伽藍を建てた。これもすごいんですね。鎮守じゃないんです。鎮守は誰でも建てます。伽藍、寺を建てた。つまり、日本の神ではなく、東アジアグローバルスタンダードの仏で奥州を統一しようとした。これは嘘でないということが分かっている。村越先生も、少し言いました。奥州藤原氏の建てたお寺がこの奥大道沿いに次々に現在見つかっているんですね。はっきり奥州藤原氏時代のものだとわかったのは、藤原の遺物が見つかっている国道 7 号線が矢立峠を超える手前の大館市の白沢というところに女神山男神山という山がありますが、その麓の矢立廃寺、平泉に出ている手捏ねかわらけ、中国から直輸入した白磁と全く同じものが出てきます。この平泉系遺物、私の研究仲間の八重樫さんは、平泉セットというのですが、これが北奥羽では奥大道に出るんですね。今言った矢立廃寺、それから先ほどの新田 1 遺跡、浪岡城、これは戦国時代の浪岡城の本丸の真下から出ます。そこに藤原氏時代の、藤原氏が津軽を支配する政庁が置かれていた。それから面白いことに、油川の北方 4 km、内真部というところがあります。ここからも出るんです。ここにも藤原氏の北方交易の出先機関と思われるものがあつた可能性がある。面白いことにこの内真部こそは、あとで詳しくお話しますが、安藤氏の発祥の地なんです。それから、安藤氏の発祥の地として普通言われる津軽の藤崎、その向かいに弘前の中崎があります。これは中世では尻引と言われました。ここからも大量に出ます。そして、まだ発掘していないからわかりませんが、間違いなく藤原氏時代の寺だろう、掘れば出るだろうと言われているのが、大鰐の高伯寺。アジアの羨望の伝説の出発になったところ。これが、街道は大陸に通ずる、この安藤氏の道の基本骨格が完成した藤原氏の時代でした。さて、安藤氏はこの遺産を受け継いで、始まるわけ。藤原氏は鎌倉幕府によって滅ぼされました。鎌倉幕府はこの藤原の遺産を徹底的に解体して行ったことがわかっています。平泉は守るんです、それは自分が平泉の後継者だから。しかし、平泉が奥羽に張り巡らせた支配のネットワークは都合が悪いから壊します。平泉系のお寺で、生き残ったお寺はほとんど存在しません。代わりに何を持ってくるか。八幡宮を持ってくるんです。南部の櫛引八

幡宮これもその先、持ってこられます。鎌倉幕府の新しい信仰体系に、組み込まれるんですね。地元の豪族で、鎌倉時代に地頭として認められたものはほとんどいません。いや、地頭どころか、地頭代官、地頭代に任じられるものすらほとんどありませんでした。地元の豪族はせいぜい、地頭の又代官になれるだけでした。しかし、この地域は違ったんですね。先ほど述べたような北との結節点、独特の産業構造、交易の拠点、奥大道の終点、北方交易の拠点、これは鎌倉から送られた代官では支配できません。ここにいた、豪族を地頭代官という形で登用して、支配を任せざるを得ませんでした。それが安藤氏だったんです。この安藤氏には、現在の研究では鎌倉時代、有力な二つの家があることが分かっています。一つ西浜の現在の深浦町の関を本拠とする、西浜安藤氏、もう一つ、それが内真部を拠点とする外の浜安藤氏。こちらが最初は安藤氏の本流で、蝦夷管領に任ぜられ、後に西浜安藤氏に嫡流を奪われるんですが、鎌倉末期の安藤氏の乱という中で、もう一度嫡流を奪い返して、この一族がやがて十三湊に本拠を移して、下国屋形という形で栄えていきます。ではなんで、藤崎が安藤氏の発祥の地とされたのかというと、私、調べましたが、現在わかっているルートで言うと、最初にそれを言い出したのは、江戸時代の初めに下国安藤の子孫で、大名になった秋田実季という人が秋田系図を作った時なんですね。安藤氏の系図の中で一番古いものは北海道の松前家の家来になった下国家が持っている、下国伊駒安陪姓家の家譜(記録)っていうのがあります。それが一番古いんです。中世のもの。そこには藤崎のことはただの一言も出てきません。安藤氏の事実上の初代に位置づけられている安倍の貞季という人物がいます。そのことを「日下将軍外浜殿」と言っていたんですね。紛れもなく、外ヶ浜は安藤氏の本来の発祥の地だ、今私たちの住んでいる青森から、内真部にかけての地域。それは、繰り返しますが、奥大道の終点であり、本来北方交易の拠点だったからです。

地元サービスというか、地元に即した話はこれでだいたい終わりです。しかし、大陸に通ずるですから、締めくくりを、持ち時間は20分ですが、15分くらいでお話ししなければいけません。これがその後どうなったか。十三湊はどうやって成長するのか。最後の話をしたいと思います。

「街道は大陸に通ず」と書きました。この状況が大きく変わるのには鎌倉幕府なんですね。つまり平泉だから、奥大道がメインルートなんですが、鎌倉になると状況が変わるんですね。室町幕府になるともっと変わります。鎌倉幕府は北方を支配する時のメインルートをどうしたかっていうと、どうも鎌倉から三国峠を越えて、越後に出て、越後から日本海で北上するルートをとったみたいなんです。十三湊から、この地域からは奥大道ルートでなくて、日本海、越後街道、三国峠ルートです。そして京都へは言うまでもなく日本海ルート、小浜が玄関になります。当然ながら、奥大道、外ヶ浜の比重は下がります。それでもだいたい13世紀は外ヶ浜と十三湊はほぼ同じだったようですが、13世紀末期から14世紀初め、十三湊がこの外ヶ浜の地位を圧して、文字通り北方の中心として急成長を遂げるようになりました。十三湊の全盛時代の到来です。今日いらしてますが、この辺は旧市浦村の榊原さんが長年にわたる、本当に献身的な発掘で今かなり明らかになっていますが、明らかにされたことです。十三湊の誕生、全盛、衰退、再建、今そのすべてが明らかになっています。十三湊が全盛期を迎えたのは南北朝室町ですが、しかし、交通ルートの変化以外で、二つの大きい変化がありました。一つは産業構造の変化です。先ほど10世紀11世紀にこの地域が未曾有の産業発展を遂げたといいましたね、しかしそれはこの地域の産業発展の第一段階です。馬、北方の特産物である鷲の羽(オオワシ・オジロワシの尾羽)、水豹皮(スイヒョウヒ ゴ

マフアザラシの毛皮)、テン(貂皮 サハリンクロテンの毛皮)の皮。よく考えてみればわかりますが、馬は別として鷺の羽、スイヒョウヒ、テンの皮、確かに高いけれども量的にたいしたことはありませんね。言葉は悪いんですが、たかが知れているんです。十三湊の全盛を支えたのはこういった、高価ではあるが量が少ないもの、ぜいたく品ではありませんでした。安いけれども、大量に取引される、生活必需品です。それは何かというと何よりも北海道の昆布でした。次は北海道の鮭でありました。ただし、新巻ではなく、カラ鮭です。私、北の内海世界と言いましたが、この地域で海産物を対象とした大規模な一種の漁業プランテーションと言っていいでしょう。現在でも収穫期に、函館から渡島半島の南部、恵山の方へ行きますと、私最初に行った時びっくりしたんですね。海からとった昆布、それをすぐ石の浜に広げてカラカラに乾かさないとだめになっちゃいますから、人を動員して海からとって、乾かして、製品にします。見るからに壯観です。そういう光景が南北朝、室町に始まり、ここで採れたそのものが、京都でブランド品となって流通する。道南の真昆布です。南北朝末期に作られた、庭訓往来(ていきんおうらい)というものがあります。その中で、全国の名産づくしがあります。北海道の産物が二つでてきます。それが宇賀の昆布、宇賀は現在の函館から東方にかけての地域。そして蝦夷の鮭です。これが京都で珍重された。日本全体の流通便になった。やがてこれは江戸時代になると昆布ロードで、薩摩、琉球、中国まで運ばれていきます。その出発がここに始まる。莫大な量の産品が取引されます。記録には残っていませんが、例えば干しあわびの生産遺跡が見つかっています。こういう時代が到来する、これが第1点。はるかに多量の物資が十三湊に陸揚げされ、はるかに多数の船が日本海を往復する時代が始まったわけであります。二番目、北の道がより北に通じた、これが二番目です。藤原氏の時代はサハリン止まりでした。サハリンからアムール川の河口を経て、遼り、中国の満州、吉林、ここに及び陸路を経て、北京、更に中国の都にこれを通して、中国産の高級絹織物が北に流れてくるという、北のシルクロードが登場するんですね。しかしきっかけがあります。それはなんとあの日本に襲来した元帝国なんですね。元帝国は中国王朝の中で北方民族なので当たり前なんですが、アムール流域からサハリンまでを初めて実行支配した王朝でした。現在のニコライエフスクの近く、アムール川河口近くの「ヌルカン」というところに東征元帥府という役所をつくります。4次にわたってサハリン軍事遠征を行います。間宮海峡が冬、凍った時に渡るんですね。そしてサハリンのアイヌを直属下に入れます。ここに北東アジアの諸民族を集めて、交易貢納制を作り上げます。元が崩壊した時に、このシステムは一回崩壊します。元の後を受けた明、その第3代皇帝永楽帝が、この元が作りあげた北東ユーラシア支配システムを再建しようとするんですね。彼はイシハという宦官に、記録によりますと、巨船25艘を率いて、吉林から松花江を下り、当時コクスイと言いましたが、黒龍江を下りヌルカンの地に至らせました。ここにヌルカン都市と言う形で、かつての東征元帥府を再建しました。そして、サハリン、アイヌまで含む北東アジアの諸民族を、貢納交易に集めるシステムを作り上げました。ここでどういう関係ができたか。明はこの地域を上から大きく支配します。直轄支配は必要ありません。北方の珍しい物を朝貢させる。代わりに与えるものが中国の絹織物なんですね。これは地元の人たちが交易品としていくら流通しても構わん、お前たちの富として使いなさい、これをこの地域の人、後にサンタン人といわれるウリシ族、あるいはニブフ族、そしてサハリンアイヌの人たち。これが交易品として流通させます。これが日本に入ってくるわけです。後に蝦夷錦。ここではっと気づいた人がいるかもしれませんが、江戸時代に間宮林蔵が間宮海峡を渡り、遼ってデレンというところで、この交易

の場を実験しました。これはヌルカン都市そのものではないのですが、その後継組織、このシステムは清王朝が継承します。それを実験したんですね。その日本側への窓口が十三湊でありました。もちろん安藤氏はサハリンまで支配したわけではありません。アムール川の河口まで支配したわけではありません。安藤氏が直轄支配するのは道南に留まっています。しかし、何も強引に武力で支配する必要はないのですね。ゆるやかに経済関係で統合すればそれで十分。その網の目がこの段階にいたり、アムール河口、大陸にまで、通じました。なんとか時間の中で納まりますね、最後の話です。じゃ、高麗の船はどうなったんだ。「御曹司嶋渡り」でこの十三湊には北国の船、高麗の船も入ると書いてある。一体これはどう考えたらよいか。私たち、長い間十三湊の研究をやっていましたが、長い間実はこんな風に考えていたんです。高麗から出た船がウラジオストクの沖を通過して沿海州の沖を通過して、日本海北部の狭くなったところで日本海を渡ってそうするし、積丹半島あたりに着くんですが、そして十三湊に来たのではないかと。一生懸命調べたのですが、このルートはどうも存在しないみたいですね。このルートがあったのは、この前NHKの日本朝鮮半島交流2000年の中で出ていましたが、渤海の時代までです。じゃ、なんなのか。そのルートが無理だと思った時に、思いがけないこと、新しいことがわかりました。それは、物事って言うのは視点を変えてみると新しいことに気がきます。十三湊の全盛期、14世紀の末期から15世紀の初めだと言いました。先ほど私は安藤陸奥の守にあてた將軍足利義量の御内所の例を出しました。安藤氏の全盛期です、1423年。この時期、北日本だけで見ているから物が見えないんです。この時期の世界の歴史を日本列島全体、あるいは東シナ海をも含めたアジア全体、いや南シナ海をも含めた、東南アジアをも含めた、インド洋、アラビア海をも含めた世界で見たらどうか。この時期は世界史上実は大変な時代である。皆さん、鄭和っていう人、ご存じでしょうか。数年前、NHKが海の旅人鄭和っていう番組がありました。明第三代皇帝永楽帝に仕えた、先ほどのイシハと同じ人に仕えました宦官です。大船団を率いて7回に渡って、大遠征をやった人間です。鄭和の大遠征の第1回、これは1405年に始まります。そして最後は1431年。鄭和の本隊はどこまで行くか。これはペルシア湾の入り口、ホルムズっていうところまで行きます。鄭和の支隊、これは東アフリカ、今のタンザニアまで訪れております。この広い地域を軍事征服するわけではありません。そんなばかなことはやる必要ないんですね。明帝国、永楽帝は明王朝を海の帝国にしようとしたんです。これは武力支配するのではない、交易と経済でもって広い範囲のネットワークを作ろう、明はその中枢として富を手に入れるシステムを作れば、明は栄える。こういうことを考えた。そのために鄭和に莫大な宝物、品物を持たせて、7回に渡る大船団を率いた遠征を行いました。鄭和の旗艦、ホウセンっていういます。もうデカイんですね。一説によると全長100メートルを超えたって言うので、そんな船作れるかと思うのですが、コロンブスのサンタマリア号など比較にならないくらい巨大船舶です。その時代なのですね。ちなみに年代をあてはめてみてください。鄭和の南海大遠征が始まったのが1405年、足利義満の明との通航、遣明船1401年、ちなみにイシハがヌルカンに下ってヌルカン都市を再建したのは、1409年、ほとんど同じ時です。つまり、これは元によって確立し、東アジアの大航海時代っていうのは元の時代に全盛期を迎えたってよく言われます。そして、それは明の時代に衰退したと言われるんですが、明の最初の鄭和の時代がその全盛期の最後なんですね。その時に拡大された。この交易的な動きの中で、明は当然ながら南だけじゃない、北にも遣いを送って、交易に組み込んだ、それがイシハです。西にもやっています。東にもやった。それが義満の動きと合体して

日明貿易が始まるんです。安藤氏は言ってみれば、その中にいるんですね。非常に面白い事実がわかっています。そういった真っ盛りの時期にこういうことが起こっていました。西暦 1408 年、ちょうど鄭和の第一次遠征隊が戻って直後、翌年です。南蛮国の帝王、アラジン卿の使わした使いが若狭の小浜に入港して、南海産のオウム、孔雀、象、生きた象を日本国王に献上したい。義満に会って献上します。研究が進んでいるんですね。それが何者かわかるんです。皆さん、パレンバンというところ、ご存じでしょうか。年配の人は知っているでしょう。旧日本軍の落下傘作戦。パレンバンっていうのはこの時期、マラッカ海峡を抑える東アジアの交通の要衝です。マラッカ海峡、まだマラッカは登場しません。そのため、ここには、中国から渡った海賊の盗賊が巢食っておりました。鄭和の第一次遠征は、この海賊集団と戦をやりませう。そして、中国に抵抗する海賊を滅ぼし、海賊の資料施進卿(セシンキョウ)というんですが、文献では、これを服属させませう。この施進卿は鄭和の大艦隊に自分の部下を、腹心を随行させませう。そして、中国まで送ります。おそらく、この小浜に入った船は、このパレンバンの中国人投獄の施進卿が鄭和艦隊に随行させた船、それが中国にやってきた後、中国政府の許可を得て、こういうのは自由にやらせませうから、東シナ海で貿易活動やったんでせう。その船が小浜にやってきた。つまり、この海の大航海時代っていう時代は東アジアのシルクロード、海のシルクロード、日本海の中にも入ってきたのです。最後のまとめに行きます。よく平泉は海のシルクロードの東の終点だと言います。しかし、外国貿易船が石巻まできたわけではありません。この時代に東シナ海の貿易船が来たのは、博多止まりでした。関門海峡を越えて東へ行くことは許されておられませんでした。唯一平氏政権の時だけ、大輪田泊（オオワダノマリ）の入港が許されました。しかも、この東シナ海の貿易船を操ることができたのは、日本人ではなく、中国のニンポウ周辺に本拠地を持つ、中国人商人、彼らは博多に大唐街という街を作り、博多の町を作り上げませう。この人たちでした。そういう意味では海のシルクロード第一段階、しかしその全盛期にはその活動はおそらく瀬戸内海、遣明船、明の船は大輪田泊までできます。そして、日本海にもパレンバンの船がやってきた。高麗の船もきたでせう。その船が私は、さらに北上して十三湊までやってきた。この東アジアの大航海時代の最盛期には、まさしく十三湊が海のシルクロードの終点に位置し、と同時に北のシルクロードの起点でもある。そういうものとしてこの青森の地がかつては栄えた歴史があったということをお我々は自信を持っていい、やはり、今なかなか元気なくて、なんとか元気にしようと思皆、頑張ってますが思い返してみる必要があるかと思います。ほぼ時間です。この後、十三湊の滅亡の話になるんですが、時間がありませんし、滅亡の話は気が滅入りますので、一番華やかところで終わるのが、華だと思います。長くなりましたが、以上で私の話を終わりたいと思います。どうぞご静聴、ありがとうございます。

司会 齊藤利男教授、「安藤氏の道〜かいどうは大陸に通ず」、どうぞもう一度拍手をお願いします。最後は少し、我々青森県民が齊藤教授に勇気づけられたような気がいたします。ここで、ちょっとステージの方が入れ替わります。これより、地域づくり現場からと題して講演をしていただきます。講師の重徳和彦さんをご紹介します。重徳さんは昭和 45 年、愛知県に生まれ、東京大学法学部を卒業後、当時の自治省に入省なさいました。現在は総務省地域力創造グループ地域政策課理事官でいらっしやいます。また、数多くのNPO団体の設立に関わるなど、多方面でご活躍中です。それでは、重徳理事官よろしくお願ひします。

●講演

総務省地域力創造グループ地域政策課理事官 重徳和彦氏

みなさん、こんにちは。ご紹介いただきました重徳と申します。齊藤先生の話、本当に面白かったなど、皆さんもそう思われたと思いますけども、なんとというか、語っている方が楽しそうに喋っていると、聞いている方も楽しく聞けてしまうという、そういうトリックもあったんじゃないかと思えますし。こういう話はですね、私の長男が青森県生まれということもありまして、青森ってこういうところなんだよということを伝えたいなというふうに思っています。まだ、小学校2年生ですので、おいおいになるかもしれませんが。私は総務省で、今、地域創造グループというところで仕事をさせてもらっているんですが、ずっとこういう仕事をしたいなと思っていたんですが、社会人になって16年目になってやっと地域活性化の仕事をやれるようになりました。平日の昼間でも地域おこしの話ができる、NPOの人と話ができるのがすごく幸せだなと思っているところです。と言いつつ、今日は、ちょっとプライベート的に来ておりまして、仕事で来ていないという、これは自分の中の整理かもしれませんが、職場の方へも今日は休暇をとるということで来ております。役職うんぬんというよりも、個人的にこれまでやってきたことも含めていろいろな話ができればよいなと思っております。街道とか、歴史について必ずしも造詣が深い人間ではありませんが、できる限り、私の考え方とか、接点が少しでもあるんじゃないかということも多少触れながらお話をしていきたいと思えます。

それで、タイトルは一応与えていただいたので、街道から考える地域づくり、地域のいいもの、本物を探すということなんですけれども。今日の基本的なテーマは、何をとって同じことなんですけど今日の場合、街道を通じて、あるいは地域のいいもの、本物見つけて発掘して、育てて、復元して、さらに再活性化させるということをするのは全て、人間のやることでありまして、従って最近特に世の中全体が気が付き始めていると思うんですけども、やっぱり人だねってということなんです。人が歴史を作ってきたわけですし、今の齊藤先生の話でも、2000年前前から多くの人たちが青森県内のいろんなところで活躍をし、活躍といっても、一地点で活躍していたというよりは、いろんなところと地域間の交流をしながら歴史を作ってきたということでありまして、我々はそのから学ぶこともたくさんあるんですが。今ですね、日本もなかなか先行きが不透明というか、予測してもあまりいい予測が立たないというか、そういう時代に入りまして、いよいよ過去から学びつつ、それは最近まで、箱もの行政が久しいわけなんですけれども、そういったハード的なものをこれまで、ここ数十年の間に積み重ねてきたものがあります。こういうものをどう使っていこうか、ということを考え、そして新しい幸せな歴史を皆で考えて作っていかうと、そういう時代に入っていると思えます。その時のキーポイントとして、矢印のところにありますように、人々がこぞってそれぞれの立ち位置を見直すことが大事だというふうに考えています。これだけだとなんだかわからないと思いますが、この話をしていきたいと思っています。その前にですね、最後の自己紹介を兼ねて、ちょっと自己紹介をしつつ、なんで僕がこんなことを喋っているかということを少し理解しやすくするために、どういう人間なのか自己紹介させていただきます。当時の自治省、今は総務省ですが、役所に入りまして、山形県、来年開催されます西川町に私の親友もおりますけれど、山形県庁に勤めた後、実はアメリカのコロンビア大学へ2年間留学させていただきました。私がNPOにはまるきっかけになったのはおそらくここじゃないかと思うんですが、アメリカでNPOってというのは、1996年から1997年頃ですから、日本ではまだNPO法と

いう法律すら成立していないんですね。という時期にアメリカのコロンビア大学へ行って、アメリカ人の学生さんたちが公共政策みたいなのを勉強していたんですが、その後どこへ就職するのかということをとくさんのアメリカ人学生に聞いてみて、私は当然ガバメントに行くんだろなと思っていましたが、半分以上の人はNPOに就職すると言っておりました。NPOってなんだよって感じだったんですが、アメリカの労働力の流動性という特色もありまして、NPOで当面5年、10年働こうと思っていると。確かに組織は小さいし、ガバメントの方がパワフルだし、お金もあるし、やりたいことがそういう意味ではできるのかもしれませんが、自分の能力とか専門性を活かし、伸ばすということを考えると、多少小さな組織であっても、そこで如何なく力を発揮して実績を背負った上で、これはアメリカ的なんですが、もしかしたらまたガバメントに行くかもしれないし、別のNPOに、民間企業に行くかもしれないし、というようなことを言っている学生がたくさんいました。その時、学ぼうと思えば、もっとアメリカでもっと学べたんですが、あまりそこまで思いがいたっておりませんで、へえNPOっていうのがあるんだ、くらいで終わってしまったんですが、その4年後に私青森県に参りました。仕事は市町村合併ですね。この担当などをしておりましたけれど、その傍ら、サイドビジネスとして青森ITSクラブというNPOを皆で立ち上げました。きっかけというか、思いといたしましては、雪国ですから、冬場に私はバスで通っていたんですが、(青森では)ものすごくバス、遅れますね。除雪で車線も減って、来るはずの時間にバス停にいても10分15分20分と待たされるということもあって、携帯電話でその位置情報がわかっただれほどいいことかということで、あと何分でバスが来るかが分かればその分、家をゆっくり出ればいいわけですから、吹雪の中で待たされ続けなくても済む、というようなことをやろうじゃないかと。ということで、行政だけではなかなかできないこともあって、民間の仲間と面白いことに公務員でもいろんなセクションの人とかあるいは国交省の方とか、県警の方とかですね、そういう道路交通とかに関係ある方々がバラバラのセクションからひとつのNPOという器に集まってきてくれたんですね。私はこういうのを公務員参加型NPOと言っているんですが、一つの意味としては公務員も地域活動というか、民間的な活動に私は県庁でしたが、県庁マンである以前に、組織人である以前に、地域住民であろうと、いうことであれば、地域にいろんな問題があるなと思ったら、NPOという形でそういう器で活動する選択肢が、個人として、アフター5とか土日にやることになるんですが、あるいは休暇をとってやるということになるんですが、そういうような活動の仕方が公務員だってあるじゃないかと。私は公務員なんで、公務員だって特にそういうことができるはずじゃないかと。なのに、なかなかそういうところまで踏み出さないでいると、なかなか公務員は融通がきかないとか、仕事が遅いとかいろいろ言われるんですが、それはやはり組織の中に属して、組織の仕事だけをやる、その時は確かにいろんな手続きがあります。民間には必要ないようないろんな根回しとか、議会の承認とかいろんなことが必要になったりして、スピード感を持ってできない仕事もあります。しかし、個人の思いを、個人ベースで仕事をするのも必要ではなからうかというのが一つ。それからもう一つは、これも公務員の組織、よく縦割りだと言われますが、国が一番縦割りだと言われてます。ですが、それも同じ話で、よりバックグラウンドを持ちながら総務省、国交省の方だったからその方が、それぞれのバックグラウンドとか専門知識なりを持って、リソースを持って、一つの目的をもったNPOの中で活動することによって、仕事が進みやすくなる。もう一つ言うと、民間の立ち位置を公務員が得ることによって、公務員がなぜ批判されるかということがよくわかるということなんですね。そういったあたりの気づきの仕掛けとしても非常にいい。さらにもう一つ言

えば、民間の方がNPOに入っています。公務員も一緒に同じ志で動きます。そうすると、あ、新聞では公務員はひどいやつらだと思ってたんだけど、直接話して見ると、結構話のわかるやつもいるじゃん、みたいな、そういうことに気がついてもらえるということですね。いろんな意味を持って最初から確信を持って始めた訳でも何でもありませんが、今となればそういういろんな効用がある仕掛けなんじゃないかなということをおもいます。それから、「大間超マグロ祭り」、ご存知の方いらっしゃるかもしれませんが、これは島康子さんという元気なお姉さんがいて、当時は「私の青空」という大間を舞台とした朝の連ドラやりましたんで、それに合わせるような形だと思んですが、青空組というNPOの組織を大間に作って、函館から船が来ると「よく来たのお」とか言って、旗を振ったりするわけです。今はフェリーが一部だけ路線が廃止されそうだとということで、あの問題どうなったか、その後聞いていないのですが、なくすんじゃないかと書いてあるTシャツを作って配りまくってました。私も夜寝る時はそれを着て寝るようにしているのですが。そういう彼女と一緒に、大間のマグロは当時築地に行くだけで、確かに高く売れるんだよ、漁師さんとしてはそうしない手はないんだけど、意外なほどに地元ではなかなか食べられないということを知りまして、もうちょっと地元で、大間のマグロなんだから、大間で食べられる仕掛けを作ろうよと、いうことで僕自身は貢献した訳でもなんでもありませんが、ちょっと島さんの背中を押したくらいなんですけど、それが今年多分10月中旬に、第9回のマグロ祭りが行われるようになっているはずですよ。後は、新潟県中越地震の時に、土砂崩れで埋もれてしまったところから、緊急消防援助隊、東京消防庁のハイパーレスキュー隊が救い出した、その男の子の名前がミナガワユウタ君といいます。皆川さんって青森にいったいなと思ったら、そのお父さんの皆川さんは青森出身だったという。時々そういう縁を感じながら仕事をしておりますが、そのあと広島県へ行きまして、またNPOをひろしま創発塾というものを作りました。これは、若手の市議さんがいますね、30代くらいの市議さん。青森市にもいらっしゃるかもしれませんが、だいたい各市に1人くらいずつ、多くても2人とか、飛びぬけて若い方がいるんですけども、その人たちがぜひ有権者との間の距離、一般有権者との距離を縮める、政治とか議会とかを身近に感じてもらいたいということを考えている議員さんたちがいて、その人たちと一緒にNPOを立ち上げました。何をやっているかという、模擬議会ですね。それから、一般市民の人たちが議員役をやって、首長役を、いつもこう市長なんとなかって追及している側の議員が首長役をやってみると。ということで、これはまた、立ち位置を入れ替えるという仕掛けになっているのではないかと思います。私も執行部の端くれとして、国会議員にしろ、県会議員にしろ、いろいろなことを言われていますと、そんな思いつきみたいなことを言わないで下さいよと言いたくなるような時もあります。それはそれで、お互いやっぱり分かり合えない部分もあったりするんですが、その時はやっぱり立ち位置を入れ替えてみるというシュミレーションでもいいから、やってみるといことが物凄い良いと思っています。ですから、一見なんとなく退屈そうな本会議とか傍聴していても、なんか眠たいなみたいなことが多いかもしれませんが、意外と人前でちゃんと手をあげてきちんと喋るといことが、結構緊張するんだなということ、一つとっても、一般の市民の人たちが議員役を体験してみるといことは大きな意味があると思いますし、先ほどから言ってるように議員さん首長役をやる、執行部役をやるということもまた物凄い意義のあることだったなと思えました。その他にもおやじの会とか適当な事をやっていますけれども、あと地域に飛び出す公務員ネットワーク、これは後ほどお話をしたいとおもいますけれど、かなりコアな存在になってきているんじゃないかなと思います。

では、今日はそういう今までの経験を踏まえてこんなこと今考えていますという話をさせていただいて。これはいずれも仕事でこんなことやっていますというよりは、もともとこういうことを考えていて、それを少しでも仕事にフィードバックしていくんだという形で、今仕事をさせていただいていますので、仕事で現にやっていることよりももう一步踏み出したことを書いているつもりですし、それを仕事の方にできるだけ寄せていって、仕事の中で現に実現したいと思っていることです。まず、一億総当事者社会を作ろうということを考えています。これは、世の中があまりよくない世の中になってきてですね、不満もたくさん積もります。不服、いろいろあります。それはそれで大事なことなのですね。不満がなければ何も新しいことは生まれませんし、何かやっぱり、何か足りない部分があるから新しいことをやっぺいこうとか、さっきのバスロケーションシステムもそうですが、毎日吹雪の中で何十分も待たされ続けたくないよ、というようなことがNPO活動につながった。ゆえに、不満というのはとても大事なことです。ですが、これを、あいつが悪いからこうなんだとか、所詮言ってもしょうがないからほっとくかとか、そうやっているだけでは、隙間が生まれると。つまり、例えば公立学校の先生が最近、評判が、一部報道なんかでも不祥事とか、有識者も最近学校がだめだとか、いろんなことを言う方がいます。一方で親は親でモンスターペアレントなんて言われる。勝手な事ばかり言う親がいると。そうやってお互いに言い合っているだけでは、何も物事がよくならない。そこで、さっきおやじの会というのを、今世田谷に住んでおりますので、世田谷の池尻小学校でもやっているんですが、例えば、授業の中でおやじの会として大豆を子供たちに植えるという活動をやりましょうと先生に提案をしました。だから、先生やってくださいというだけだったら、そんなの面倒くさいし、消極的だと思うんですね。その時点であきらめちゃいけないと。農家の人を連れてきて、ちゃんと苗まで農家の方が育ててきて、しかも持ってきてくれますから、しかもそれを秋には収穫をして、大豆を、この間収穫したんですが、100%うまくはいかなかったのですが、それを使って今度は土日におやじの会主催で、それを豆腐にするという料理教室もやりますよと、そういう一連の授業のコースとして先生やりませんか。豆腐を作る時には料理学校の先生も僕らが連れてきますと言ったら、ものすごいですよ、乗り気になって。授業参観の土曜日に生活科の授業が2年生にあるんですけども、生活科の授業をあえて持ってきてくれて、そこで今度やりましょうと、話がめっちゃくちゃよくわかる先生方ばかりだと思いましたね。全然ネガティブな先生がいないし、すばらしかった。そんな風に、前に、ちょっと面白くなさそうだなと思っても、自分も少し貢献するから先生にもちょっと変化をしてもらいましょうというやり方をとらなければならないのではないか。この時に大事なものは、誰もが地域社会の思いを持つ、持ったならば、社会を進化させる行動を起こせる、そういう環境を作ろうと言っています。僕はそういう雰囲気を作ると、それだけでずいぶん変わると思っています。誰も今言った大豆の話をやっちゃだめだという決まりも何もありませんから、やればいいだけの話ですからね。やろうというのとか、やったらいいじゃんという、背中を押すという、そういう環境を作りましょうと。そうやって、やっているうちにみんな、あいつが悪いとか言うことだけじゃなく、皆が、一億人が、多分人口が減少しても当面は一億人は切らないと思うんですが。一億総当事者社会、そういうものをみんなで作っぺいこうじゃないかということです。その時の先ほどいいました、隙間を埋める重要な役割は、私はNPOだと思っています。NPOはNPO法人という、特定非営利活動法人という名前の法人に限らず、ノンプロフィット、つまり、公共的な仕事でも、行政以外の立場でやったりする、すべてのことがNPOにあたるという風に読み変えていただきたいと思いますと思うんですが、おやじの会だって法

人でもなんでもありません。PTAでもいいし、町内会でもいいし、うちの管理組合でもなんでもいいんですが、そういった役割が非常に、これはまさに他者を批判する。他者への理解に努めるという基本姿勢に基づいて、先ほど申し上げましたが、いろんな人が立ち位置を入れ替える。いろんな立ち位置の人が同じNPOという器に自分の立場を置き換えるというか、いうふうなことで、そういう経験を持つことは無茶苦茶大事なことだと私は考えております。それから、もう一つ大事なのは、いっぱい大事なことがあるのですが、個の力を出せる組織風土を作ろう、この問題意識は高度成長を遂げる中で人々は、日本と言うのは多分 50 年前に比べて、具体的な数字はありませんが、農業とか自営業をやらされている人たちの比重というのはもっとずっと大きかったですね。それがこの 50 年間でサラリーマンがものすごく大きく増えてきた。で、しかもいわゆる学歴だけじゃないんですが、一流の学校、大学とかいって就職する先といってもほとんど大企業とか、役所とかですね。青森県でも、県庁、市役所ありますね。そういうところに多くのダイヤの原石であるはずの人が就職していると。ところが昨今、官僚たたきが一番激しいと思いますけども、ダイヤの原石だった人間が磨かれないままに、そのままなんとなく仕事を続けているみたいな、本当にそうだというわけではないんですが、そういう見られ方すらしていると。であれば、さっきの話でもないですが、高い能力を有し、職場で磨かれた組織人というのを今ダイヤの原石と言いましたが、磨かれ加減はいろいろあると思いますが、もともと結構あいつはやれるはずだと見込まれていた人が、もっと個人の視点から活動し、情報発信をするということが必要じゃなかろうかと。それだけ本当に力があるんだったら、もっと個人でどんどん出ていこうじゃないかということでもあります。もちろん、組織の立場に相反するとか、自分の給料をもらっている組織に対して利害関係がぐちゃぐちゃになるとか、そんな無責任なことをやってはいけないんですが、プラスアルファになることであれば、どんどん個人としてやっていこうじゃないかと。いうことであります。そういう意味で組織中心の縦割り社会の時代だった。今まではですね、自分の所属している組織に忠実で、忠誠心を持って、9 時、5 時どころか、その倍くらい働くとかですね。ということもあるよなあ、そういう遮二無二社会だった時から働き方を変えて、ワークライフバランスという言葉も最近流行っていますが、そういうことですね。そんなことをもう少しやってみてはどうかと。これもちよっと後でお話します。

最重要課題は最初に申し上げましたように、人材育成でありまして、子供、学生、社会人、家庭人、地域人の全ての社会の構成員が一億総当事者ですから、皆がマンパワーです。その思いを、場合によっては不満かもしれないけれど、場合によっては愛かもしれない。そういった地域への愛。これをよその地域へ行くと、本当に自分の住んでいた故郷が本当によかったなあとか、いうふうに気づくことがあります。それから、日本人のアイデンティティーに気づく時は海外に行った時ですね。私はコロンビア大学へ行って、学んだことも確かにあるんですが、ほとほとアメリカのことが嫌いになりまして、アメリカみたいなことをやっている日本へ帰ってきて、なんでスーツを着なくちゃいけないんだとかですね。わらじとか下駄でいいのになんでこんな皮靴履いているんだとか、そこまで極端な反欧米的な思いを強く持ちました。今では大分もどりましたが、何事もバランスが大事ですので、極端に走ってはいけないと思いますが、そのくらい、日本がいいんだと感じました。一番嫌なのは、先ほどの他者批判じゃないですが、日本人のくせに日本人としてアメリカに 10 年も居て、だから日本はだめなんだとか、ひたすら言いまくるといふ日本人がよくいるんですが、その人の話ほど辟易とするものはありませんでした。やはり、基本は海外へ行った

時に初めて気がつくというものかもしれませんが、やっぱり日本人は日本が一番いい、青森の人は青森が一番いい、そういうことだと思います。愛とかアイデンティティーだけではないのですが、そういうことにも、交流の時代ですから。ようやく街道の話に無理矢理くっつけますけれども、昔はそうは言ってもせいぜい馬に乗って移動する時代だったと思いますが、今なら車も今度は(高速代が)1000円になるかもしれませんが、どこでも行けるという形になっていますし。今日も山形県西川町からお越しになるのは大変だったかもしれませんが、意外と東京からくるのは簡単すぎて、今日は家族で来たのですが、女房も、「近すぎてなんか青森に来た気がしない」というくらい簡単に来れてしまう。そんな具合に人々の行き来が簡単にできるようになったと。こういう時こそ、こういった思いを深めることができるんじゃないかと思えます。人材育成と言うと、個々の人たちを育てるとか、いうこともあるかもしれませんが、人と人が交流して、あるいは交流の場があって初めて人は育つというようなことをおっしゃる方々もたくさんいます。実際そうだと思います。ネットワークを作るということですね。そしてICTの時代ですから、メールでや、簡単にインターネットでも情報発信ができるという時代です。社会の意識の高まりというのは、こういった今申し上げましたように意識が大分変わってきました。最近私思うのですが、ことによって、民間ベースでも、例えば車を買うなら、実際買わないまでも、やっぱりハイブリットとか何とか、環境にやさしいイメージを発信している企業にはなんとなく好感が持てるとかですね。そういった民民のですね、公共的なことっていうのは、ちょっと前までは行政が環境にやさしくなきゃいけないとか、政治なんていうのは環境じゃ全く票がとれないとかですね、言われていた時代がありました。鳩山総理が25%と叫んで、評価は両方あるかもしれませんが、あれだけ注目を浴びるということ、あり得なかったことだと思いますね。もう一つ言うと、財政再建とって公約にして首長選に挑むということも、本当に10年前はなかったと思えますが、いまや当たり前になってきましたね。かくも時代は、世の中は変わるということ。私も15、6年社会人をやってきました、流れがやっぱり変わるんだなあということ、まして民主党が政権をとるとかですね、私が就職した頃には民主党なんてなかったですから。いろんなことを考えます。そのくらい社会意識、時代背景とかいろんなものが変わって、消費、生産、販売、金融、資金循環のお金の流れもこれから変えていかなければならないと思っています。今まではひたすら地域を支えるのは国から地方交付税とか補助金とか金融の流れを組み合わせると不思議なんですね。地方の農協や信金にお金を預けます、中央信金とか農林中金とかに集まってきて、結局丸の内の再開発に使っている。どこに使っているか知りませんが、あるいはグローバルに、口の悪い人は米国債を買ってイラク戦争にそのお金が回っているとか、いろんな言い方がある。いずれにしろ、自分はそんなつもりで農協に預けたわけじゃない。なけなしの100万円の金融資産が全然知らないところで使われていて、しかも自分の地域はどんどん廃れていくみたいな、雇用機会も生まれない、というような悪循環。こういったものが資金の流れ、それと財政ですね。丸の内近辺ではお金がいっぱい使われるわけですから。東京都、押し並べて国にはお金が使われているわけですが、財政資金を地方へ流さない限り、地方では全くお金がないという状態になるわけですから、いつまでこのスタイルを続けるかという問題意識であります。後は縦割り行政、これは霞が関も自分のことなので、さんざん言いますが、各省庁縦割りでどうしようもないと言われ続けていますが、ひとつは天下りが廃止になるということで、これはかなり抜本的に変わると僕は思います。50歳で退職して70歳まで面倒みてもらおうというんですから、一生安泰という、それは総務省の人間なら総務省にさえ忠

誠を誓っておけば一生安泰なわけですから、そういう時に他の省庁の人と仲良くするメリットがそんなにない。もちろん仲良くなるんですが、自分の組織を差し置いてまで他の役所の人と密にいろいろ何かするというようなインセンティブというのは基本的には、構造的にはなかったんですが、そういうことを考える必要がなくなれば、これはすごい縦割りの横割り化というものが進むのではないかと思っています。そういうのは時の政権の判断とかいろんなものも含めての話ですが、そうじゃなくても人材育成という分野においては、いわゆる箱モノ行政と違って何億円、何百億円、何兆円というお金をつぎ込むような分野に比べたら極めてチープなお金で、投資で仕事ができる分野ですので、利権が絡まないというんですか、そういうものでもない。ということで、役所の中の縦割りはもちろん、関係機関みんなで、人材が大事だというのはおそらく否定する人はいませんので、総力をあげて人材育成に重点投資すべきではないかと、重点投資といっても何十兆円必要としているわけではないと、思っています。学校大学教育を変えるためには、就職、雇用の仕組みを変革する必要がありますが、これも霞が関の例をひいていいますと、あまり他の省庁のことばかりにならないようにしますが、例えば農水省という役所がこれから食糧難の時代でもあり、耕作放棄地がたくさん生まれてしまっているんで、今こそ、都会の人間を若い人たちを地方に送って、農業をやってもらいたいチャンスだというふうに言います。総務省でも、最近地域おこし協力隊ということで地域に人を出していく、都会でなんとなく田舎で働いてみたいなという人たちの背中を押す仕組みを作っているんですが、じゃ、誰が行くのかといった時に、ニートの人とかというわけですね。きてもいいかもしれないけれど、その人ばかりだと嫌ですね。本当に能力のある人たちが行きたくなるような仕組みづくりをしなくちゃいけない。自分が例えば、農水省にしろ、総務省にしろ、自分が仕事を辞めて農業をやりたいぐらいに、そのくらい魅力的な農業の環境を志さないといけないと思うんですね、政策、制度を作る我々としてはですね。自分じゃなくてもいいです。自分は一旦この道に入っているんで、じゃ、自分の子供は絶対そういう仕事をさせたいとかですね、そういうぐらいの当事者意識という物をもたなければならぬんじゃないかなと。他人事で言っても心が通じませんから。これも私総務省の消防庁に一時期所属しましたが、消防庁というのは消防団に皆さん入りましょうと全国に言うわけですね、例えば公務員の人とか、農協の人とか、公的な組織に属している人は、まずもって消防団に入ってくださいと、毎年いろんな通知を出したり、宣伝するわけですが。ところで総務省消防庁に消防団員って一人でもいるんですか、といったら、一人もいないんですね。これはとつても胸が痛くなるというかですね、これは心に響かないだろうと非常に感じまして、残念ながら僕が消防庁にいる間に自分が、あるいは周りの人が消防団に入るということはちょっと叶わなかったんですが、ずっとそういう問題意識を若い職員にも伝えていたところ、ここへきて、私の知る限りで、2名、地方に総務省から出向で行っている人間が2名消防団に入りました。しかも、滋賀県のある市に行っている人間が結構熱い人間で、最初消防団に入りたいですと行ったその日から入団希望を出していたのですが、「残念ですが、今定数いっぱいなんですよ」と体よく断られたんですね。体よくというのはそれからしばらくして定数があいたということで入ることができたと。中央の役所から来た青臭いやつがいきなりわたしの消防団に入られても困るという気持ちですごくよくわかりますよね。そういうこと一つとってもすべてが学びなのではないかとか、自分の近い所に引きつけて言いますと、そんなようなことです。ですから、自分や自分の子どもが将来展望を持って学び、働ける社会づくり、これはそういうような意味合いで私、言っているんです。ですから、お受験とか、受験戦

争と眉をひそめています。じゃ、受験をしなくて、一流の大学に行かなくても、ものすごくいい人生を送れる社会を我々が作っているかということなのですね。社会人になってある程度成功した人が、人生の最後の頃になって、学歴なんて関係ないよとか、これからは勉強ばかりじゃなくていろんな経験しなきゃとかそういうことを言ってもちよっと説得力が半分くらいかなという気がします。繰り返しますが、そういうことを含めて当事者意識を持って物事を考えていこうじゃありませんかと。関連して、現状では、公共的な仕事がしたいなと思っている人にとって今は終身雇用、大組織である公務員以外の有力な選択肢が事実上ない人たちにとって、今の日本社会はそうだと思いますが、行政とNPOが並列的な組織になるような社会構造に変革をしたいなと思っています。これまた総務省の例をひきますが、総務省に毎年官庁訪問、就職活動してくる学生さんたちがいます。私も面接をしたり、その前に総務省ってこういう役所なのですよと紹介する場もあるのですが、そういうところであえて聞くのが、「あなたは総務省を志望しているようだけれども、総務省かNPOか迷ってないよね。」ま、迷っているわけではないんですよね。というように有力な選択肢というものがない。NPOというものはそういう選択肢になっていない。ですが、それをそういう有力な選択肢に、つまり、公共のために働きたいと思っている人が公務員以外の、公務員ってやっぱり組織に属しちゃうと、個人として飛び出そうと私も言っていますが、どうしても融通きかない部分がある。あるいは他の経験をしないで、純粋に公務員組織の中でずうっと昇っていくということになりますから。これは佐賀県の知事さんが、公務員というのは、最近では民間でも人材の流動化が進んでいますから、最後の純粋培養の組織であるということを言っていました。本当は出たり入ったりというところに一足飛びにいければいいかもしれませんが、そうでないにしても、できるだけ自分の気持ちとしてどんどん現場のことを知るという努力が日常的に求められているんだよと、そうじゃないと公務員の外の組織の方々がどういう思いでどういう生活をされているかということを知る由もない。そういう人たちが公務員ではいけないんじゃないかとかいろんなことを言っている人がいるんですが、とにかく世の中の選択肢をいろんな意味で増やしていくということをこれから必要なのではないかなと思います。逆にいろんな職業の方が公務員に途中で人事交流とか、そういうのも非常に重要なところだと思います。

じゃ、時代背景ということで、鳩山総理の 25% 宣言じゃないですが、これからは経済が発展してからこそ社会が成り立つんだということから、その前に持続できるような社会なり、地球なり、そういうものでなければ、経済というか人々の生活が成り立たないんだということが大きな流れとしてはそういう転換期になってきているのかなという感じがいたしております。ただ一足飛びにポンと環境重視ということで、その他は二の次ということで本当に大丈夫かとか、それをなんとか両立させるためにこそ知恵を出す必要があるというふうに考えているんですが、基本的な考えとしては大分、特にヨーロッパが進んでいると言われていて、そういう時代背景があります。それから、ハードからソフトへ、これはちょっと誤解を恐れず書いてみたんですが、いわゆる箱モノ行政ですねハードというのは。予算が付きます、しかも莫大な予算。10億20億円というので、どの程度のものができるのかということなのですが、予算がついて行政が委託さえすれば、必ず金額通りできあがると、2年計画でこれを作りますといった時に、計画通りできなかったら、なんで計画通りにできないんだと追及されるぐらいに、必ずできるはずの仕事というのがハード事業だというふうに思っています。借金は積みあがり、現に財政難の要因になっているわけです。一方で住民からすれば、あ、ここにいい施設できたねとか、突然知らないところという言いすぎかもしれませんが、な

んかできたねという感じの仕事。誰がやったんだろうということですね。それに対してソフトの事業というのは、予算はハード事業に比べて圧倒的に少額であります。何百万円、何十万円でもとっても貴重だったりします。しかし、ソフト事業の成功というのは試行錯誤の末でございまして、NPO活動もそうです。青森ITSクラブも平たんな道ではなかった。ひろしま創発塾というのも波乱の道を歩んできたということで、試行錯誤の末であります。チャレンジ精神、知識経験、発想力、実務能力、人脈、調整力など複合的な人的要素が求められる。人的な要素がポイントだということでありまして、であればこそ人間の感動を呼ぶと。こういう意味で、行政にしかできないのは箱モノだと思いますが、ソフト事業というのは、行政はちょこっと金を出す程度で、主体はやっぱり住民が主体なのでありまして、ここが今の時代的なことだと思うんですが。久しぶりに街道の話に結び付けますが、街道というのはもともと人が行き来するために、行き来した結果だんだん道ができてきたんだということだと思います。現代社会では、ものすごく高度な技術がありますので誰も通ってなかったところに新しくボーンと橋を架けるとかいうことができてしまいます。そこで後追いになって、道路、橋をたくさん人が使っているかどうか、後で検証されるわけですよ。そんな街道は昔はなかったと思うんです。やっぱり、ニーズというか、人々が通ってこそ、街道が初めて生まれると。そういう意味では順番が逆の感じもありますが、せっかく日本国内これほどインフラが整備されてきた。そういう所に対して人々が、それをどう使おうとか、いうことをプラス温故知新で考えるべきではないかと。やっぱり現代の建築技術なり、いろんな技術、新しいハード、インフラっていうのはできちゃいますけれども、何もなかった所にポンと作っちゃうことよりは、やはり先ほどの外ヶ浜だとか十三湊の話のように、歴史的なバックグラウンドを持った上で、そこに人の拠点となるような施設を作りましようとか、あるいは若干利用しやすいように道路の拡幅をしましようとか、そんなようなものを載せていくということで初めてしっくりくると思うんですね。やっぱり、長い歴史・伝統というものを踏まえずに新しく、これでいしましようという事柄はなかなかしっくり心にこないということを常々考えております。ま、地方分権、地域主権、ここは若干理念的なんです、先ほど自虐的に言いましたが、縦割りだったのが地域ベース、横断型になってきます。中央依存からネットワーク型になってきますと。その前に地域が自立しネットワークになっていきます。もう一つ、国から地方への、地方分権というのは大阪府の知事さんとかガンガン言っているのをみますと、国の省庁対知事さんとか、市長さんとか、行政の中で引っ張り合いをしているだけのように見えるのですが、じゃ、霞が関の権限を市町村長さんに全部渡しますと言ったら、強大な首長さんが誕生したら、それで人々が幸せになるかといえば、ま、ちょっと違うんじゃないかなというふうに思いますね。ですから、行政が各地域において、地域や民間の新しい地域づくりを視野に入れて考える必要がある。その器としてNPOが台頭したり、企業も相当、先ほども消費者の動向にもあわせて、CSRという全くのボランタリーな活動もありますが、本業の中でサイトを作ったり、トヨタがハイブリット車を作ったり、そういう流れに結び付いてきている、そういう広い意味での社会的責任というものを企業も持つようになってきている。こういうものが新しい公共の担い手になってくるというようなことじゃなからうかと思えます。

さて、ここで、ちょっとずつ仕事の話になってきているんですが、そういう思いを私 15 年間持っていて、去年の秋に地域力創造力グループに来る前(内閣府)、前の職場の立場で前の上司に、こういうネットワーク作りましようやとって、今全国で 380 人います。公務員も一住民として住民力の即戦力として率先して地域活動に参加しようと、即戦力になる人ばかりかどうかは、別としてですが、これからは最初に申し

上げましたように行政組織として仕事をするばかりではなく、やっぱり行政は財政も厳しいですから、どんどん縮小、撤退します。あとは民間のみなさんでやって下さいと、はい、やりますと言ってそれで丸く収まったということは多分あり得ないことでありまして、やはり、住民というのは公務員のパブリックマインドというものをもっともっと活用していく場面がものすごくあるのではないかと。そうするとイケテル公務員になっていくと思うんですね。そうすると官僚批判も、意外と官僚にもいい人がいるということがわかって、和らぐと。そういう活動をしております。そういう趣旨なので、今日はすみません。公務員の方はそんなに多くいらっしゃらないかもしれませんが、公務員に限定のネットワークでございます。このネットワークが他の様々なネットワークと連鎖し始めています。民間の地域作りとか、学校の先生のネットワークとか、そういうところと連携を始めていて、何か生んで行ける仕組みになっていくのではないかなと思っています。

そして、行政とNPO等、これも広い意味でNPOをご覧いただければと思うのですが、NPOの人たちから聞くと従来、国でも各市町村でもだいたいそうだと思いますが、行政は委託し、補助します、一年限りです、一年終わりました、はい、じゃもう関係なしという、単年度の限りの、金の切れ目が縁の切れ目の仕事の仕方が多かった。やり方の工夫次第なので本当にそれだけではないかもしれませんが、こういうことを言います。今後は新たな公ですから、行政だけがパブリックじゃない、左側はアウトソーシングなんですね、本当は行政がやるべきなんだけど、あんたら安くやってよというそういう感じの上から目線、安上がりの業者だと思われる人たちに、何かやらせるということで、公務員の人件費は800万円なのに、なんかNPOは300万円で計算する。300万円でも高すぎるんじゃないですかね。そのくらいでしか計算しない、そんないろんな問題がありました。これからは行政とNPO企業等の間でこれは人材育成という私のテーマで言うと、人を育てていこうじゃないかということで、ミッションとかこういう仕事をしようという方向性を共有します。その上で行政がやるべきことは行政がやる、NPOがやるべきことはNPOがやるんだけど、一部例えば先行投資的なこととか、そういうことについては一部資金拠出することはあると。ただのアウトソーシングとは全く違いますね。NPOが本来やりたいと思っていることについて資金を提供することはあっていいんじゃないかと。なお、もっといいのは、こういう共同で仕事をしましょうと。ですから、行政は場を提供します、施設を開放します。その中でNPOが快適に活動できるような仕掛けを作ります。そんなようなことであれば、中長期的に持続する官民連携パートナーシップになるのではなかろうかと。私のテーマとしている人材育成、これは一年やったら、はい、育成されましたということはあり得ない話でありまして、そういう意味でも中長期的な、これ環境問題でもそうですね、食料問題もそうだと思います。中長期的な視点で時代を作っていこうという方々が、仕事をするには、こういった関係が必要ではないかと思っています。そう簡単にできることではないんですが、基本精神として大事なことはないかと考えているところです。

今申し上げたようなことを地でいこうな事業というのを少しずつ、22年度当初予算要求で、大臣からもう一回出し直せと言われておりますので、今見直しているところなのですが、ま、だいたいこういう内容ですね。総務省というのも絡んで、特に地域で言うと、自治体と地域の団体とが連携しながら人材育成交友の仕組みをつくって行って、更にそれが全国的にどうすれば広げていくことができるかといういろいろな課題、コツを。研究という形なんで、これはちょっとテクニカルですね。研究と言いながら、実際やっちゃ

おうと、そういうことなのですが、そういうことであの手この手でいろいろやっているんですが、小中学校のまちづくり教育って大事なことじゃないかって。ただ、これを文部科学省や教育委員会を総動員して組織的にやろうとしてもなかなかうまくいくものではありません。今やっているのは、多分全国だいたい同じだと思うんですが、例えば商店街の魚屋さんがどういう仕事をしているのかということ聞きに行くとか、交番のお巡りさんに話を聞きに行くとか、そういうまち調べみたいなどころまでは行っているんですが、じゃ、寂れてしまった商店街を自分ならどうするということを、自分で企画してそこの市役所の商工課の人に相談しにいってくるとか、そういうような事業展開まで学校の授業の中でやろうじゃないかと言っている先生方がいます。これ TOSS トスという知る人ぞ知る 1 万人くらいの学校の先生のグループなんですけど、我々も総務省的には、教育手法とかそういうことは全然わからないんですが、町づくり教育を頑張ると言っているそういう団体なので連携しましょう、他にもいろんなところから思いを持った先生方が出てくると本当にいいなと思っています。

地域をおこす大学教員ネットワーク、これも、さっきも大学の先生も組織ではなく個人だと言いましたが、大学の教員も、大学単位、全部、弘前大学なら弘前大学まるごとみんなで地域おこしましょうといってもなかなか難しいと思うんですが、そういう思いを持っておられる個人の先生が学生さんを引き連れてどっかに行こうと。例えば、東京でいうと、慶応大学の先生がなぜか長崎県の五島列島の島おこしをしようとしてる先生もいるんですね。山形県内で言うと、東北公益文化大学というのが酒田にありますが、その先生も非常に熱心にやられていますけど、そういった人たちのネットワークを作るとか。それは、大学の先生自身をも磨くことになっていきますね。交流、ネットワークというのは、それと学生さん、現地の地域の方々も、久しぶりに家の町に若い者がやってきたと、ということでかなり活気づくと、いろんな意味でこれもやろうと、未定、仮称ですが。これもさっき言ったお金の流れの話ですが、この吉沢さんという有識者の方の絵を拝借してきたんですが、今までは、従来は川上地域、つまり農林漁業の生産地域から川下地域、都市に流れていくにしたがって、価値がどんどん大きくなっていく。そこで消費者はどこでとれた野菜だか肉だかしらないけれど、安いから買うとか、それに対して地域金融機関に地域が貯蓄したお金もそっちに投資されてしまうとか、そこで生まれた利益に基づく税金が財政国家に収まって、補助金としてジャブジャブ地域を支えていくしかないという構造で、関係性は希薄という。そこに CB、コミュニティービジネスと読んで頂きたいんですが、ここの間を仲介する。つまり川下の都市部の人たち、生活者が生産者との関係をもっともっとう目に見える形にしていく、こういうビジネススタイルは少しずつ始まっていますが、そこに仲介する企業をもっともっとう強くていって、川下のお金をできるだけ川上に住民ベースで流れていく形を作れないかと。非常に抽象的ですが。そうすると財政で、全く何もする必要はないとは思いますが、今ほど徹底的に支えないと地域はだめだということでもなくなっていくようなものを作っていきたいな、ということを考えている方がいて、誠にその通りだと思っていますので、どんどんこういう仕掛けを作っていきたいなと思っています。

とにかくあの手この手でということで、私のほとんど思いつきですが、「地域力おっはクラブ」、朝の 8 時から霞が関のどっかの会議室で、自治体の東京事務所や東奥日報、地方紙も東京事務所がありますが、地域金融機関も東京支店がありますが、そういうようなところの人たちと東京ベースとなっている NPO、いろいろ地域活性化させたいと言っている NPO の人たちたくさんいるんですね。そういう人たちのアイ

ディアを勉強すると、せっかく全国、NPOは青森県とか岩手県とか回って営業してこういうことやったらどうでしょうかと、やってもなかなかうまくいきません。行政側もお宅誰ですかから始まって、他の県でもやっているのですか、いや、やっていません、という、じゃ話聞き置くというその程度になってしまう。だから、せっかく東京というところに集まっているのだから、そういうこともやったらいいんじゃないの、そういう勉強もしようじゃないのという、NPOや企業にとってチャンスじゃないかということでもあります。いろんなところのランチを横割的に集めるということは多分、青森県、青森市であれば、いろんな企業も集まっていますが、そういうような仕掛けを地域でも作れるんじゃないかと。これはネットワークの特徴かなと。もちろん、東京はかなり有力な場所ではあると思うんですが。総務省の若手職員、今年 2 名、新人君をNPOに体験させたんですが、総務省も実際にはよく出向するんですが、民間のところでもセンスを磨こうと音楽グループとのコラボですね。やっぱり楽しくなければ住民を巻き込みませんから、行政の人は常にしかめっ面をして、真面目にこの地域の将来はこうだとか、言うわけですね。議会答弁でも笑顔で答弁する人はいませんので、常に楽しい話もつまらなく、なるというのが公務員の得意技かもしれません。それでは住民と一緒に仕事はできません。ということでエンターテイメント性が大事だと。音楽グループとか。先ほどの斉藤先生の話も、楽しそうにお話しされるから、楽しいなということなんですね。やっぱり、常にエンターテイメント性が重要だと。省庁間の連携は先ほど言いましたようにそういう時代になってきています。それから顔の見える公務員、非常につまらん文章ですけれども、私も個人ブログを持っています、もっとこういう世の中を作りなさいね、みたいなことをいろいろ書いていますが、そういうことをもっと組織人もやっていっていいんじゃないかなと思っています。最初匿名でブログ書いていたのですが、この間まで総理秘書官をやっていた先輩にそんなのずるいと言われて、それで人の悪口書いているのだったらやらんほうがいいと言われて、実名にしました。私はこう思いますということを、緊張感を持って、発信させていただいております。今申しあげましたことは基本的に、今日お配りしましたガバナーズという雑誌があるんですが、その記事をコピーしていただきましたので、もし、ご関心があれば、そちらもご覧頂けると本当にうれしく思います。このくらいの時間でちょうど 20 分遅れということで、私からの話を終了させていただきます。どうぞご静聴ありがとうございました。

司会 重徳理事官ありがとうございました。もう一度大きな拍手をお願いいたします。それではここで 5 分間休憩といたします。この後、4 時 5 分より、第一分科会パネルディスカッションをここ県民ホールで、第二分科会「選奨土木遺産認定候補記念フォーラム」を二階多目的室2Aで行います。お時間になりましたら各会場の席におつきになりますようお願いいたします。(以下、明日の探訪会について広報)

●第一分科会・パネルディスカッション

司会 お待たせいたしました。これより第一分科会パネルディスカッションを始めたいと思います。今資料をお配りしています。どうぞ、お受け取り下さいませ。それではパネルディスカッションのコーディネーター、並びにパネラーの方々をご紹介します。コーディネーターはNPO法人奥州街道会議理事長の高井昭平さんです。高井理事長は盛岡を拠点に奥州街道会議を立ち上げ、幅広い地域振興にご活躍中でございます。引き続きパネラーの方々をご紹介します。(社)青森県観光連盟専務理事 九戸真樹さんです。九戸専務理事は平成22年12月に開業する東北新幹線全線開業へ向けて観光面を中心に産業、雇用などにどのような効果をもたらすか、日々奮闘中でございます。続きまして青森県考古学会会長の福田友之さんです。福田会長は考古学の分野において、長年に渡って研究を続けており、その分野の要職についていらっしゃいます。そしてもうひと方です。先ほどご講演いただきました、総務省地域政策課理事官の重徳和彦さんです。引き続きよろしくお願いいいたします。それではパネルディスカッション「海に開かれた街道 歴史から地域の資源を見直す」皆様よろしくお願います。

(以下、敬称略)

高井 それでは今から第一分科会、始めたいと思います。ご紹介いただきました。コーディネーターを務めております、奥州街道会議の高井と申します。よろしくお願いいいたします。まず、私のほうからですね、本日の目的について、少しお話してみたいと思いますが、今日のテーマが、海に開かれた街道、歴史から地域の資源を見直すという大きなテーマをいただきました。さて、この短い時間の中で何ができるのかなと考えまして、今日のパネラーの御三方とも先ほどちょっと打ち合わせをしたんですけれども、うーん、なかなか難しいなということで、それでまず、このように考えております。東北新幹線が全線開通すると、これは今日のテーマであります、海の道、海に開かれた街道ということで、海の道を青森は持っておりますね、そして当然のことながら陸の道、そして最後に来たこの鉄の道ですね。これを迎えるにあたって、どういう形で迎えようじゃないかというようなことで、我々が、先ほどの重徳さんの話にもありましたが、当事者意識を持って何ができるんだろうと。いったことを今日検討していきたいなと。そういう意味で1つは、歴史の文化資産をいかにして活用するかという点が1点、そしてもう1点は我々がいかに当事者としてそれらの活用に関わっていったらいいかという2点について短い時間ではございますが、3人のパネラーの皆さんと一緒に、そして会場の皆さんとともに検討していきたいというふうに思っております。そうは言ってもですね、1つは問題提起もしなさいという主催者側からもありまして、実は秋田新幹線が開通した時に、秋田の町は開通した時はいいんですが、その後ストロー現象で人がいなくなってしまったんですね。同じように山形も新幹線というよりは、仙台との直通の高速バスが通ったおかげで山形から人が消えてほとんど仙台へ買い物に行くようになってしまった。果たして新幹線が通ることで本当に青森が元気になるのか、というような問題も1つ提起していきたいと思います。これにつきましては当然のことながら九戸さんが、日々悩んでいらっしゃることでだろうと思いますので、青森県の現状を含めてお話を頂ければなと思っております。それでは、まずは九戸さんにはですね、私の方から東北新幹線が青森に開通するにあたって、今青森県としてはどのようなことをどのようにやってらっしゃるかということをお話をいただきながら、そして、福田先生にはですね、今青森で考えられる歴史的な資産、資源については何だろうかという点につきまして、縄文の時代に思いを馳せながら、三内丸山を中心とした歴史文化の資

産についてお話をいただきたいと。そして、重徳先生には、先ほど語りきれなかったところの人材育成、当然のことながら地域おこしをしていく上で一番重要なのは当事者意識を持った人なんですよ、それがない限りストロー現象の中で青森の新幹線開通もままならないということがあると思いますので、その辺のヒントをいただきたいなと思っております。そして、第二順目は九戸さんについては、ご自分の26年間に及ぶ、デザイナーとしての現場の仕事で、多くの特産品を開発され、それで地域おこしもなされてきたという語経歴の中から今の役職の中でどういうことが必要なのか、ストロー現象を避けるためには何が必要なのかという点について、言及いただければなと思っております。福田先生については、皆さんに、縄文の三内丸山について情報提供いただいたものをどうやって活用するともっとそれが有効になるのかなといった点がもしお聞かせ願えればありがたいなと思っております。最後に重徳さんには私に代わってまとめていただければいいなと思っておりますが、そういうこともあれでしょうから、本当の意味で地域おこし、要するにこれから始まる新幹線を迎えていく、その中で最後の鉄の街道が青森に開通するぞと、この街道が開通したことで何が大切かということは先のお二方の中でいろんな話が出ますので、やはり、仕組みとして交流人口を実際に生み出していき、そして地域にその仕組みを重徳さんにはどういう形で作っていくのが一番いいのかなといった点をまとめていただければなと思っております。大変短い時間でございます、パネラーの皆さんと共同しまして、コンパクトにまとめていければ会場の皆さんからもご意見をいただければと思っております。もしそれができない場合は大変申し訳ございませんが、コーディネーターの私の責任ということでご容赦いただきたいと考えております。それでは、今からパネラーの皆さんと共に始めていきたいと思っております。まずは一番バッター九戸先生よろしくお願ひいたします。

九戸 はい、ご紹介いただきました、観光連盟の専務の九戸です。先ほど、26年間工業試験場にいたとありましたが、自己紹介をさせていただきます。26年と2か月工業試験場という試験研究機関で地域の伝統工芸、例えば、津軽塗、こぎん刺、あけびなどのデザイン開発に従事しておりました。昔を忘れないように常にイヤリングとか、縄文の腕輪とか着けていますが、こういうものの開発に携わってまいりました。26年も試験機関にいますと一国一城の主で、あと10年くらい最後は本書いてちょっと講演して歩いて終わればいいかなと思っていた矢先に、県庁で一緒に仕事をしないかとお声をかけていただきまして、人生が180度まわりまして、商工行政から知事広報、知事広聴、文化行政を経て、県境に田子町に産業廃棄物が捨てられた事件がありましたが、そこの県境再生に取り組んだ組織に参加しました。そこで報道監という仕事をいたしました。当時、国と揉め、岩手県と揉め、住民と揉め、マスコミと揉めという大変な状況の中で全ての情報を一元化して伝えるという役目を1年半させていただきました。一日一日が過ぎていくのが遅く、痩せる思いで時を過ごしました。(笑)本当にあの頃は禿げるかと思うくらいキリキリした日々でした。ただ、計画が通り、現場が動いていくようになるとようやく理解をいただきまして、去る頃にはかなりの事業が進むようになりました。そして、その後、ユビキタスの仕事ですとか、東京事務所の所長をして、地域に帰りまして、県民局長をして、最後は昨年、100年に一度の恐慌の年、女性ながら商工労働部長をいたしました。本当に大変な、企業が危ないという情報が常に入ってくるドキドキ爆弾を抱えているような1年でしたけれども、ここで定年退職ということで、無事卒業をいたしました。

今、観光という仕事をさせていただいております。観光連盟は新幹線開業を控えまして、3つの団体

が一つになって、青森県が一丸となって新幹線を迎えましょうという姿勢を「結集！青森力」というスローガンのもとにやっているところです。今まで私が試験機関で26年間やったデザイン、商品開発、まちおこし、村おこしという仕事、また、様々なセクションでやったこと全部が、産業観光、環境観光など新しい時代の観光につながってきたと思います。

自己紹介はそのくらいにいたしまして、白黒の新幹線の資料をお配りしました。本当は表紙がこういうふうなE5系のヒスイ色のきれいな車体の表紙になるんですけども、この新幹線、もう来年の12月には新駅が開業いたします。なんであんな外れたところかという思いの青森市民の人たちが、不便だとか、現駅との連絡が悪いとか、ブツブツ言っていたと思いますが、今日の斉藤先生の御講演で、発祥の地だということで、交易の場であるというお話を伺いましたので、これは使わせて頂きたいと思います。まさに、歴史的な場所に新幹線の駅がきた、あそこを起点に新しい観光を考えていかなければいけないんだという昔の方からのメッセージだと思います。E5系のデザインも、これまでの新幹線よりはかなり高級で、あずましい、ゆったりした旅をするような車体デザインになっております。新幹線がくれば、何が変わるか。近くなるんです。E5系が導入されますと3時間5分。かなり身近に感じる時間ではないかと思えます。今でも1時間ちょっとで東京羽田から青森に着くわけですから、そんなに遠くはないんですが、なぜか心理的に遠い部分がある。これが東北新幹線前線開業を契機にかなり心理的な距離が縮まり、交流人口の増大が目論まれていけばいい、交流人口が増えていくように私ども積極的に努力をして参ります。黙っていても、あと一年ちょっとでもう新幹線はきちゃうんです。工事もワシワシと進んでおりますし、これから試運転も入ります。必要とされるのは新幹線をどう迎えるか、その体制をどう作っていくかなんです。開業は12月、冬です。いきなり、冬開業という大変な難解をつきつけられるわけですが、観光連盟ではコンベンションを予定しております。月に1つは2000人規模のコンベンションを予定しています。全国大会、東北大会という各地から青森を訪れる会議の開催と、終わった後で鍋をつつついて、温泉入ってというエクスカッションをつけて、まずはコンベンションで春まで引っ張ります。その後、JR6社と青森県が共同して実施するディステーションキャンペーンが始まります。青森県単独でのディステーションは初めてです。1県だけでやるのは大変なコンテンツをたくさん仕込んでいかなければいけない。これも官主導ならだめなんですね。地域の方々が一生懸命仕込んでいかなければ、なかなかいいものはできていかない。しかも、一生懸命やって頑張ったっていうんではなくて、一緒に楽しむ、いらしたお客様と迎えたお客様がにこにこ顔でお別れするような、一方には思いが残り、片方にはお金が残りというふうな観光をしないと。ピークを過ぎたらすぐ落ちたっていうことにならないように。長く右肩上がりというぜいたくはいいませんが、長くその効果を持続させるためには、地域が一緒になってやっていかなければいけないと思います。各地域で県民局が核となってそれぞれにメニューを作ってやっていきます。黙っていたら弘前とか五所川原とか、いいコンテンツがあるところの独り勝ちなんです。が、皆さん努力をして、下北では海軍コロッケとか、上北でバラ焼きとか食を含めているんなコンテンツを今仕込んでいます。県民局が競争して仕込んでいるという過言ではありません。その姿を東京に持って行って見ていただきます。「とことん青森2010イン原宿」来年1月11日から表参道にバナー掲載、そして23日ねぶた運行と、原宿を青森がのっとりしますというくらいに力を入れて、原宿を経由して青森を全国に発信していく事業をいたします。

開業までも大変だけど、開業の後がもっと大変だという思いで、今、頑張っております。

高井 はい、ありがとうございました。やはり、大変なんですよ。本当におっしゃっている通り、開業よりも多分その後のことの方がずっと大変だと思います。じゃ、その後のことは二順目にお聞かせ願えればと思います。それでは福田先生よろしく願いいたします。

福田 私は、昨年の3月に県職員を退職しましたが、最初は宮城県の町の教育委員会におりました。それから北海道教育委員会に行きまして、昭和54年から青森県教育委員会に来て基本的には埋蔵文化財の発掘調査をずっとやってきました。北海道では、新千歳空港予定地内の発掘調査に従事しておりました。青森県教育委員会では発掘調査、調査成果を県民に還元する仕事ということで、県立郷土館、おそらく明日行かれると思いますが、こちらの方に10数年勤めておったわけです。専門といえますか、工事にかかる遺跡はその時代・種類とは関係なく、否応なしに掘らざるを得ないわけですが、中でも縄文の遺跡に興味がありました。いろんな遺跡を掘ってきたわけですが、ただ、今回のテーマの街道と遺跡との観点言いますと、先ほどの斉藤先生の話にもありましたけれど、10世紀、11世紀はまだ青森県は日本ではないんですね。ですから、古文書に書かれることはほとんどない。ほとんど文字のない時代を青森県の場合は発掘対象とすることが多くなります。特に縄文はその最たるもので、とにかく遺跡を調査して何かが出る、それから資料を積み上げていかないと縄文のくらしとか、縄文像はぜんぜん浮かび上がってこないわけです。そういう中で私なりに、テーマとして、「道」ではないんですが、縄文時代の交易ルートということで、少しずつやってきたわけです。今回はそういう話をちょっとしてくれないかと言われましたので、そのことをお話ししたいと思います。皆さんは三内丸山遺跡に行かれた方も大分おられると思いますが、この遺跡には膨大な数量の出土品、さまざまな施設、建物跡とか、墓跡ですとかがありますが、その中に道路跡というものも確かにありました。お墓の前を通っている道路です。ここには確かに道路はあったんです。しかしそれはあくまでも遺跡の中だけの話で、三内丸山と同じ時代の遺跡は青森県にはたくさんあるわけですが、そういう遺跡を結ぶ幹線道路みたいなものがあつたのかどうかということとはよくわからない状況です。とにかく、遺跡から出土した物の材質や形態によって、似たものや同じものが出てくれば、この遺跡はお互いに関係があると言えるわけですが。最近では自然科学の分析が縄文土器とか、石器とかいろんなものに応用されてきて、産地が分かるようになってきました。例えば縄文時代にたいへん貴重視された青く緑色に、固く美しいヒスイの玉が出てくれば、それはだいたい99%新潟県の糸魚川から、富山県北部の青梅町の山とか海岸で採取されたものという遺物になります。それから、黒曜石という火山ガラスですね、黒いビール瓶の破片だと思えばいいんでしょうけれど、この火山の噴出物で作った非常に割れ口の鋭い石器があります。これは日本に90か所くらい、四国を除いて九州から北海道まで産地があります。今もし黒曜石の破片が仮に東京のど真ん中で、誰かが拾ったとしたら、その黒曜石の産地は北海道のどこどこ、九州のどこどこ、青森県のどこどこというようになり確率で分かる、そういう時代になってきています。そこで私はそういうことも含めて、縄文時代の物流、ルートを考えてきたわけですが、平成4年から6年にかけて県の埋蔵文化財調査センターで、三内丸山遺跡に球場を作るために、直径100m ほどで円形に発掘調査したわけです。そうしましたら、次か

ら次へ遺物が出てきて12月くらいまで雪の降る中を調査しておりました。その後、当時の北村知事の英断で野球場建設の中止が決り、それからは県の直轄事業として県教育委員会が直接調査を行っております。そして今は、三内丸山遺跡保存活用推進室というのがありまして、そこで調査と管理保存を行っております。今年の1月にはユネスコの世界遺産の国内登録に「北東北・北海道の縄文遺跡群」ということで、若干変更はされましたが、一応暫定リスト入りしたわけです。後は日本かつユネスコの方にいつ申請するかという段階になっています。三内丸山遺跡の現地に行けば、全部芝生が植わってしまっていて、資料館があって、当時の臨場感はないんですが、出土品とか全部展示されています。行っていない方はぜひ行ってください。青森市には以前から観光施設がないということで、心細い思いをしていましたが、県外のお客様を堂々とお連れして行ける観光地になりました。その三内丸山遺跡の出土品の中で私が一番興味をひかれたのはやはりあの縄文ヒスイで、特にその多さです。ほとんどが北陸の糸魚川のもんです。ゴルフボールみたいな大きなものがあつたり、半分に割れたものもあります。当時はまだ勾玉という形ではなくて、大玉ですが、ちゃんと穴をあけて、緑色が白い地色の中にちゃんと入っているものです。この中で私が注目したのは、完成品とともにヒスイの原石、破片、割れたもの、穴をあけるのを途中でやめたもの、そういうものが50点以上も出ていることです。一つの遺跡で50点という多さは配布資料でもお分かりになると思いますが、例えば宮城県一県の縄文時代の遺跡から出たものに匹敵するかもちょっと少ないほどで、山形県のすべての縄文遺跡から出るヒスイの量にも匹敵する数量です。とにかくヒスイが非常に多いわけです。これは北陸との交流があつたということの明らかな証拠です。それに関連付けて言いますと、ヒスイは実は青森県の縄文遺跡からは結構出ることが知られています。私は最初、青森県からはどこでも出るし、北海道の千歳空港からもかなり出ているので、全国でも多く出ていると思っていたわけですが、実は違うんですね。山形、宮城、秋田県南部、岩手県南部はあまり出ない。遠くにある青森県、それから北海道南部の津軽海峡をまたいだ地域に糸魚川産の加工したヒスイ玉が出てくる。遠い地方に行くほど、ヒスイが多いということが分かってきました。私はこれを糸魚川から津軽海峡域に向けて行われたヒスイの遠隔地交易ではないかと考えたわけです。普通は産地から遠ざかって行けば行くほど少なくなっていくわけですが、遠い地方に行く程ヒスイが多く出てくる。これは青森県の縄文人が非常にヒスイを重視し、その意味を認めて入手したかったんだと思います。欲しいからいろんな努力をして、入手し、その結果、最終的には縄文人のお墓に入る。そして、その代で終わってしまうわけです。三内丸山のヒスイは5000年前のヒスイで、それ以降も縄文時代はずっとヒスイを持たれ続いて青森に来ていますから、だいたい3000年くらい、青森県と糸魚川は非常に深いかわりがあつたということになります。今は全くありませんが、以前から青森市からも多くのヒスイが出ていますので、私はたまたま冗談で青森市の市長さんにちょっと糸魚川市について挨拶してきた方がいいんじゃないか。と5000年前から3000年間お世話になっていますと考古学仲間に言ったりしています(笑)。3000年間というのは、弥生時代になるとヒスイが糸魚川でとれなくなったようなんです。大陸からガラス玉が入ってきて、キラッと光るものに関心が移ってしまったようです。地味な緑のヒスイは北日本ではだんだん使われなくなったり、その後わるいことには、奈良時代になって陸奥(？宮城県)から金が発見される。さらにまた、光るものが出てくる。そうしますと、ますます地味なヒスイは使われなくなる。そして、とうとう日本にヒスイの産地があるということさえ忘れ去られてしまったわけです。最近になって、青森県の縄文遺跡を見直したいと思い、そのル

ートを考えていますが、海路の場合、日本海の海岸は荒れていると思ったわけですが、実はいいところでした。歩くよりちょっと早い潮流が北に向かって流れていて糸魚川から佐渡・弥彦山などを見ながら北上してくると粟島とか飛島が見え、山形県の鳥海山がきれいに見え、非常に良いコースをヒスイが運ばれてきたのがわかりますが、このような海の環境のもとで、北陸と青森は関係を保っていたということです。そして、もう一つは、黒曜石です。函館空港の滑走路予定地から出てきた黒曜石を分析したところ青森県の深浦産だとわかりました。8000 年前の遺跡ですが、その頃から既に遺跡と既に青森県の黒曜石が行っていたわけです。黒曜石は別名十勝石と江戸時代から言われていまして、非常に質がいいんです。北海道へ行きますと各地に産地がありまして、私も歩いたことがあります。とにかく、熊が出るような山の中に入って行きますと、道路に黒曜石の割れた破片が多く、車で走るとパンクしそうな感じ。そして、北海道の黒曜石で作った石器が三内丸山から多く出ていますが、県内でもたくさん出ています。黒曜石という石器は使わなければ使わなくてもいい石材ですが、黒く光るのがいいんでしょうか、三内丸山では全体 666 点のうち 25%が北海道産で非常に驚きました。そして、さらに驚いたのは、三内丸山の黒曜石の中に、遠隔の新潟県の佐渡とか、山形県の月山産もありました。岩手の雫石産も秋田県の男鹿産もありましたが、信州の霧ヶ峰高原一帯で採れる黒曜石もありました。糸魚川は海岸にあります。霧ヶ峰は諏訪湖の近くの山の中ですから、これはどういうルートで来たのかということで、縄文マタギのルートを考えてことがあります。縄文のマタギたちが海岸に出ないで、黒曜石の槍先や矢じりを携えて奥州山中を泊まりながらずっと来て、三内丸山へ着いたという解釈もありました。三内丸山では 8000 年くらい前までは、北海道と青森県を結ぶ津軽海峡ルートというのがまず活発に行われ、そして、ヒスイが日本で加工される 5000 年前に津軽海峡域へヒスイが来た。それまでの津軽海峡ルートとヒスイのルートが結びついて、東日本一帯に広域的な海のルートができたというふうに思います。この 5000 年前は先程、齊藤先生が大航海時代の話をしていましたが、縄文中期の初めで、これはおそらく日本のそれまでの中では最も大航海を行った時代だと思います。気候がどんどん暖かくなってきて、いろんな渡航の技術が開発されてきたからだと思いますが、実は糸魚川のヒスイが 5000 年前黒潮を渡って八丈島からも発見されています。黒潮を横断して航海にしているわけで、縄文中期初めは縄文の交易史の中では画期的な時代だったんじゃないかと思います。このように、三内丸山のいろんな遺物の動きを見ておきますと、いろいろなルートが考えられるわけです。三内丸山をめぐる事実としてまずこのようなことをお話した次第です。

高井 はい、ありがとうございました。まさに青森が海に開かれた街道をもっていたということの今お話だったと思います。5000 年前って想像つかないですがね、どうやっていたのかなとか。それでは次に重徳さんの方をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

重徳 先ほどの話で話足りないことというのはいろいろあるんですが、4つ申し上げたいと思います。1つは新幹線開業ということもあって、これからどういうことを考えていくかという時に、現場に実際行ってみることの魅力っていうのは、どういうものがあるかということ、皆さん自身、青森に住んでいる人自身が今一度考えてみるのかなと思います。例えば、先ほどの大間のマグロ祭りにしても、島康子さんによれば 1 万人とも 2 万人ともいうのですが、マグロ祭りに何人来ているのかというと、1 万人も違うのですが、とに

かくたくさん来ているのだなど、県外ナンバーの人の車が半分くらいあると。よそから見た、しかも大間に行ったらマグロを食べようというのが魅力だったりするのです。今日、本当、僕が最初のねぶたの演奏で涙が出るくらい感動したのですが、あれはCDとか聞いているのではなく、本物で跳ねた経験のある人からするとこたえられないすごい魅力があると思います。もう1つ今日のお話で、今のヒスイの話もそうですし、齊藤先生のアジア大航海時代とか、非常にロマンあふれるものは日本のもの、例えば京都奈良のものは、そこに皆がいて、貴族たちがそこで遊びながら、権力争いしながら居た感じがありますが、もうちょっとダイナミックな、糸魚川と結ばれるなんて非常に面白い話で、そういうのも現場に降り立ってみると実感がわくんじゃないかなと、すごく思います。そういう現場の魅力という物を今一度食欲に再発見してみるといいかなと思います。2つ目が他の地域とかいろんな人と繋がるとか、九戸さんのご経験のようにいろんなことをやるという経験に、裏打ちされて1つの観光というものに集約されるとおっしゃいましたが、他の物を見聞きするとか、他の人と繋がることに食欲になること。最近、10数年前からやっているらしいんですが、目黒のサンマ祭りというのがあるんですね。さんまは目黒に限るって言う落語に結び付けて、目黒の駅前商店街とか宮古とか、気仙沼のサンマを焼いているんですね。ついこの間僕も行って見たんですが、もうびっくりですね。目黒って東京の人って暇なのか物好きなのかわかりませんが、5000匹サンマを用意したというんですよ。朝10時から配り始めるからと、行ってみたら、そこに既に5000人くらい並んでいるんですよ。最後尾までたどり着いたらもうお終いですって、看板を持っているおじさんがいて。これって戦後の三種の神器を皆が求めた時代とか、カラーテレビとか車を皆が欲しかった時代とか、それはいかにも欲しいというものをよその家まで行ってテレビを見るとか、そこまで渴望していたものがあつた時代に比べると、サンマ1匹のために、聞いたら前の日の10時から並んでいるというんですよ。これは信じられないようなことですが、それくらい価値観が変わっていて、意外なことにも物事をつなげてみるとか、よその人の価値観をちょっと垣間見ると、そんなところによさを感じているのかなと、つながることでわかってくるのかなと。それと、後は先ほど言いました当事者意識ということでもいいですと、言い忘れましたが明後日、青森ITSクラブ主催で新青森駅前、日曜日の1時から3時までイベントをやることになっています。テレビもおっかけにきているとのことですので、そこで皆で青森の将来を当事者として考えようという急づくりな、イベントが行われることになっていますので、今日会場にいらっしゃる皆さんもぜひ明後日の1時から。ぜひ当事者意識をここで高めるきっかけじゃないかなと思います。

4つ目はハードルを下げる、これは次にお話が回ってきた時に話しますが、ハードルを下げるということにポイントがあると思うので次に話したいと思います。いずれにしろ、新幹線が来るというのは目茶目茶いいことで、私最初山形県が赴任した時は山形新幹線、つばさが開通したばかりの時ですね、当時つきあっていた彼女、今のかみさんなんですが、大宮に住んでいましたので2時間で遠恋がかなり、中距離恋くらいになったと。2時間でつながるといのは多分、当時新幹線がなかったら結婚しなかったかもしれないし、青森に来て長男が生まれとかという人生も、次男も仕込みだけは青森だったのですが、生まれは埼玉ですが、青森で実質2人という人生も違ってたかもしれないと。山形新幹線つばさというのは偉大だったということですので、青森新幹線はぜひ付加価値の高いものにしていかなければならないということ強く思います。

高井 はい、ありがとうございます。先ほどストロー現象のことをお話しましたが、今実際にお祭りには非常にお客さん来るんですよ。先日行われた横手の B1 グランプリ、には 26 万人っていったかな、今までになくすごい人が来た。高速道路 1000 円の効果もあるんですが、今非常に人が集まるのはテーマ性をきっちりもったイベントに対しては集まる。サンマの話もありましたが、そういうものって来るんですよ。ですから、重徳さんがおっしゃったように、私はマイナス事を問題提起として話しましたが、やはり新幹線が来るというのはいいことなんですよ。やはり活用しない手はない。鉄の道がくるぞ、とこれで陸の道、海の道、鉄の道と 3 つ揃えば、空の道もありますが、当然前に開通していますのでそのへんで青森はまさに交通の要衝として栄えていくということは可動性としては十分いけるということなんですよ。さて、九戸さん、どうですかね、実際に私交流人口を生み出すための事業を、今日は奥州街道の NPO 法人の代表できていますが、岩手 NPO センターという NPO の代表ではですね、クリントリズムとか地域ツーリズムということで地域の資源を活かした商品を作りまして、着型？の観光をきちっとやろうじゃないかとそれも地域の方々が主人公となって、自分たちで事業化、先ほどコミュニティービジネスの話もありましたが、例えば農家レストランをやっていただく、豆腐屋？をやっていただく、とかいろんな形で地域そのものを 1 つの面として商品にするということをやっているんです。多分、今日のテーマが青森がいかにかに面として地域全体として観光の例えば、ホテル、あるいは旅館が自分の所にお客さんを呼ぶというような話は昔の観光なんですよ。これからの観光は地域が一体となってお客様を迎える、こういう形に変わらないと多分お客さんはこないのかなと思います。そして、一回行っても見きれない、ディズニーランドへ一回行っても全部回れないんですね、回れないからまた行くんですよ。次行くとまた変わっているからまた行かなきゃいけない。こういうようなリピーターをいかに生み出すかということが、多分青森のこれからの交流人口を生み出す、観光をきちっと立ち上げていく上で非常に重要だろうと思うんです。そういった意味での歴史的文化遺産をどのように活用するかというのをまた福田先生からお話いただきたいと思うし、そういったための人づくりをどうしたらいいかを重徳さんにお話しいただきたいと思います。九戸さんには、経験の中から、ご自身でずっと特産品の開発から地域おこしをなさってますから、いかにしてそういうことをやろうとしているかお聞かせいただければと思います。よろしく願いいたします。

九戸 観光、テーマ性を持ってというお話を頂きましたけれど、これまでの観光がどちらかというと、きれいな自然だとか、伝統の文化、文化遺産をみて歩くという「ハレ」の、少し背筋をたたく観光だとすれば、これからは「ケ・日常」の普段の暮らしを見ていただく観光というのが主流になってきていると思います。たとえば B 級グルメがそれであり、地吹雪ツアーがそうですし、私たち暮らしている人たちにとっては普通だけれども、よその土地からみると何をやってるんだろう？というような、農業体験、街歩き、市場を歩く人が増えます。中南地域県民局長の時に、「これからは街中の隅々、路地裏にまで人が来る、見せたくないところも人はどんどん入ってくる。今、ETC で来ているご夫婦連れも奥さんに手をひっぱられながら、ありとあらゆるところを覗いて見て歩いている。そうなる、私たちの暮らしの居住いを正していかなければならない。例えば、破れた障子、埃のままのショーウィンドーだとかを、商店主たち自分自身が、旅人の目で、あ、めぐせえ(恥ずかしい)な、と思ったら直せばいいし、そんなところから始まっていくと思います。」とお話しました。観光、観光と力をいれてやる必要があるのではなくて、私たち、普段の姿が

見られているという思いで手を入れていかなきゃならない。9月13日の毎日新聞の2面に、東大の坂村健教授が「時代の風」というコラムで書いていました。「田名部祭の山車の五車別れを見てものすごく感激した。観光客など関係なく、辻々で止まっては酒を酌み交わし、止まっては飲みという、地域の人たちが守ってきた祭の「筋の通ったゆるさ」に共感したといってるんです。ゆるいんです、だけど筋が通っている。これからの観光に必要なのはそれあたりだと思います。肩に力を入れないでお迎えしたいと思います。

高井 頑張っていたきたいと思います。え、頑張らない、失礼しました。頑張らない宣言は岩手の前の県知事がなされたことがあります。どうぞ、それでは福田先生よろしく願いいたします。

福田 さきほど三内丸山遺跡の話をしてきましたが、この遺跡は、青森市の西部の方にあります。あの辺は実は遺跡の密集地帯でして、江戸時代には菅江真澄という旅行者が既に1790年代、あの辺を歩いておられます。山桜の名所だったところで、いろいろと遺物が出ていることを既に記録しておられます。その近くに今回、新青森駅ができたわけです。実は新青森駅の工事や新幹線八戸以北の工事の際もルートにだいぶ縄文遺跡がかかっておりまして、それを掘ってたわけです。ですから、三内丸山、新青森駅一帯は実は遺跡の密集地帯なんです。そういう意味では、今は中心地ではないですが、縄文時代には、一大中心地だったということになります。そういうところに新幹線の駅ができるということは、三内丸山人も予想しなかったことだと思いますが、何かしら因縁めいたものを感じます。それから、この遺跡からはいろいろなものが出ていますが、ひとつだけ弱点があります。この遺跡には貝類が見つからないのです。ところが三内丸山遺跡の少ない貝の中には、太平洋岸や小川原湖あたりから持って来たような貝も少しあります。私は、三内丸山人は太平洋側のおいしい貝を当然欲したはずだということを考えまして、一番近くでそういう貝を補充できるのはどこかということで探したわけです。三内丸山遺跡は5600年前から、1500年間くらい続いた遺跡ですが、実はこれは三内丸山だけの話ではなく、青森県・岩手・秋田でけっこうある事例です。小川原湖西岸の七戸町、昔は天間林村といわれましたが、二ツ森貝塚という大きな貝塚があります。500m×150mの範囲で貝が散布しておりまして、その中心部に行きますと窪んでいるんです。貝で盛り上がった土堤みたいなもので囲まれていて、すごい貝塚だなと感じてしまいます。この大きな貝塚は、実は、三内丸山には一番近い貝塚なんですね。太平洋側の貝を非常に入手しやすい貝塚だと思います。私はここで貝から身を外して干し貝にして三内丸山に持ってきて食べていたんだろうと、そういうぐあいに考えております。このような三内丸山と二ツ森の関係を考えると、時代も同じで、お互いに補完関係にあったと思われる。そしてまた、出てくるものが非常に似ている、そして発見される施設も非常に似ております。道路跡も二ツ森にありますし、墓跡も集落跡、倉庫跡もありますし、いろいろなものがあります。北海道の黒曜石もいっぱい出ている。ヒスイも、面白いことに三内丸山のようなゴルフボールみたいなものが出ています。糸魚川のあたりのものには細長い棒のような玉ですが、なぜか丸い形のもんです。おそらく、三内丸山では冬の暇な時間、北陸からヒスイの工人を連れてきて、ヒスイの玉を作らせて、その時に青森ではどういう形がいいのかということになり、ゴルフボールみたいな団子みたいな形のヒスイの玉を作ってみたのではないかと考えました。そういうことを考えますと非常に楽しいわけです。私

は、縄文の中心地に新幹線の新駅ができるということですから、何かこれを活かさないかということを考え、個人的には、三内丸山に糸魚川から工人を連れてきてヒスイの玉を作ってもらってはどうかということを考えたりもしています。配布しました地図、三内丸山のヒスイが載っている地図ですが、「津軽海峡域のヒスイ出土遺跡」を見ていただきたいんです。東日本で縄文時代のヒスイの最密集地域というのは秋田県の米代川流域からなんですね。米代川と、馬淵川を結ぶラインから、北海道の札幌、苫小牧間のあたりまでが一番多いんですが、この中でひとつの遺跡から最も多くのヒスイが出た遺跡は、実は八戸の風晴遺跡で、今年の春にここの合掌土偶が国宝になった遺跡です。番号は 48 番です。なぜ、ヒスイの交易ルートから外れたこの場所に、ヒスイが多いのかと考えていた時に、地図を見ていて、これは、米代川から十和田湖の南を通って、太平洋にぬけるルートがあったのではないかと考えたんです。これは、今回は余りふれませんが日本海側には油田地帯があって、天然アスファルトがいっぱい産出されます。縄文人は耐水性のある天然アスファルトを接着剤に使っていて、特に骨角器の釣針の根元にべっとり付いている例が多く、太平洋側から多く出てきます。おそらく、このアスファルトやヒスイは北東北に関して言えば、米代川から、十和田湖南を結ぶルートがあったのではないかと考えています。私はある場所で、米代川河口から八戸まで歩いてみたらいいのではないかと冗談でいったことがあります。真面目に聞いていた方がいて、先生それ、いつ歩くんですかと言われたことがあります。こういうヒスイの道ウォークといえますか、こういう催し物があってもいいと思いますし、それから三内丸山と二ツ森貝塚間の、野辺地をまわればおそらく 70 km くらいでしょうか、三内丸山—二ツ森間の縄文駅伝をやれば結構面白いのではないかと思います。三内丸山遺跡が必ずしも地元民や県民に十分周知されているわけではないので、いろんなことをやって三内丸山の素晴らしさを伝えたいと思います。それともう一つ、今、北海道、北東北の 4 道府県で世界遺産登録を目指しております。今年1月に国内の暫定リストに入ったわけですが、その時文化庁から指摘されたのは、この4道府県の縄文遺跡のほかに、他の県の遺跡も含めた方がいいのではないかと注文がありました。私はこの時、頭に浮かんだのは、北陸の糸魚川の縄文遺跡を入れたらいいのではないかと思います。糸魚川には長者ヶ原遺跡というヒスイの加工を行った大遺跡がありまして、ヒスイの原石も多数あります。原石だけでもコンテナに山積みになっております。ヒスイという一つのキーワードで糸魚川と 4 道府県の遺跡が結びつくわけです。ヒスイには再生とか、魔よけとか、若々しさ、青春とか、そういう意味が込められていて、特に青森県など北東北の縄文人はそれを好み、遠隔地交易を通じて入手してきた。そういうことですので、ぜひその供給地としての糸魚川が入れば良いのではないかなんとも思ったりもしています。会場の皆さん、青森県の青森は江戸時代の青森という地名から発しているわけですが、私に青森の青はちょっとキザな言い方ですが、縄文時代に青いヒスイに満ちた青森ということから、「ヒスイの青」だと言っても良いのではないかと考えています。いずれにしろ、新幹線が開通した際には、その辺りの歴史も考えて、いろいろとまちづくりに生かしてほしいと思っております。

高井 はい、ありがとうございました。とてもロマンあふれるお話でありがとうございました。それでは重徳さん、先ほどの 4 つ目のハードルを下げるというお話と、後は地域おこしについての重徳さんなりのお考えをお聞かせ願えればと思います。

重徳 はい、先程ハードルを下げるという、これはいろんな意味があるなど、頭の中で必ずしも整理された考えではないのですが、先ほど九戸さんが B 級グルメだとか、ハレではなくケとか、ゆるいけど筋が通っている、そういうことにも共通する考え方だと思っています。なぜなら、例えば違う分野の話をしめすと、農業が後継者難ですと言う状況があって、若い人たちが、今まで農家なんかと全く関係ない未経験の人たちが俺ちょっと農業やってみたいんだけどと言うと農家はそんな甘いものじゃないのだとやたらハードルをあげているわけですね。まず、飛び込んでみるということが一方で大事だし、いろんなリスクはあるかもしれませんが、何か新しいことに入っていくことに対するハードルが、世の中高いような部分もあるのかなと、そういうのがよく、商店街で何かやれたらいいのにといいことに対して商店街もなかなかよそ者、若者、馬鹿ものみたいな人が必要だということは一生懸命行っているんだけど、現実問題なかなか受け入れられないとかですね。いろんな意味での世の中のハードルを下げるというところから交流をし始めるのじゃないかと思っています。観光も交流人口という言葉に象徴されるように、交流の最たるものだと思うのですが、例えば、ヒスイの話、縄文のお話がありましたが、こうやって、真剣に聞く場があれば非常に興味津々で聞くのですが、非常に考古学的なことを学ぼうかといっても、ちょっとハードルが高い人がいると思うのです。そこで、例えば、青森に来てみてのストーリー性を感じさせる何か、とっつきやすいものがあればいいんじゃないかなと。例えば、今度新青森駅という名前になりますが、当たり前すぎて面白くないですよ。もともとの青森駅があるから新と。いろんな県で新なんとかはあります、新大阪もとか。そうじゃなくて、例えば、元祖青森駅とかですね、本来青森駅とか、そういう名前にしちゃ。なんで元祖なんだろうと食いつきますね、そしてよく見たらなんか青森というロゴがヒスイでできているとかですね、ヒスイの色だとかね。ああそうか、これがヒスイの色。そういうストーリー性をただの JR 東日本の、どの駅も同じようなフォント？じゃなくて、ちょっと違う色、形にしてみるとか、というのも面白いとかね。こういうことはフォントを専門にやっているデザイナーの人と話をした時に、例えばロンドンに地下鉄がありますね。あそこに使われているフォントっていうのは、ロンドン地下鉄のフォントらしいんです。例えば小文字の i とか j に上に点がついていますが、あれがひし形になっているんですね。そういうご当地フォントなんです。そういうのが例えば浅草の雷門の文字がありますね、浅草にいったらあの文字のフォントになっているとか、青森へ行ったら縄文風とかですね。そういう全国どこへ行っても JR だかどこの役所が決めたかわかりませんが、同じ文字、様式というのは時に利便性は高いし、サイン・シグナルとして理解しやすい反面、あまり害のないところから始めればこういうことがあってもいいんじゃないか。そしてそこから、縄文のストーリーに入っていくという仕掛けになるのではないかなと。それから、さっき地域力おっはクラブを紹介しましたが、その第 1 回でやったネタは、着メロあります、携帯に、若者の人気ツールですが、そこに地域の伝統音楽をダウンロードすると。例えば、先ほどのねぶたの音楽を着メロがなったら聞こえるというようにすると。それを地域限定でしかダウンロードできないということもできるんです、GPS 機能を使って、青森にこないとねぶた着メロはダウンロードできないですよとか、期間限定で 8 月の頭の一週間でないとなぶたの着メロがダウンロードできないよというレア性をつけていくと、その期間にこぞって、そのためだけに人が来るとか、さっきのサンマではないですが、なんでもやりますね、そんなちょっとしたことのために皆動くんじゃないかなと、アイディアですけど。ということもあります。それから、フィルムコミッ

ションも成功している庄内で映画村という、会社だと思いますが、みんなで出資し合っ、おくりびととか、竹中直人さんが山形スクリームというへんちくりんな映画を作りましたが、そういうので、やっぱりモックンが庄内平野でチェロを弾いていると、ああ、あそこへ行ってみたいと思うじゃないですか。行ってもなにもなくても、ああここで思いを馳せるだけ、そのために行きたくなる。何かいろんな工夫で行ってみたいくなる、それを総称してハードルを下げるというようなイメージなんですね。もう一つ、最近東京で出会った人でシブヤ大学というのをご存じですかね、シブヤはカタカナですが、これ NPO 法人シブヤ大学、大学じゃないんですが、一応学びの場ということでして、特にキャンパスがあるわけではなく、決まったビルがある訳でもなく、渋谷近くのいろんな施設を間借りして、勉強会をやっちゃおうとそういうゲリ的な講座を、でもちゃんと月に何回か定期的で開催する、そういう活動をやっている NPO があります。そこは、何かを勉強しにいくんだということではなく、似たようなことに関心のある人が集まろうと、お互い教え合みたいいな感じですね。もちろんその日の講師は決まっているんですが、次は聞いていた人が今度教えるというようなことでもいいと。言ってみれば出会いの場であり、サークルを作る場でもあると。そういうゆるい学びの場であると。ガツガツ学習するのではなく、何かドライな忙しい日常生活で新しいところ、面白そうな所、行ってみたいなど。シブヤ大学というネーミングやロゴも見る人、見る年代によっていろいろなんじゃないかと思うか、面白そうと思うか、印象は違うかもしれませんが。ターゲットは20代30代の女性の社員が参加者が多いらしいので、そういう入りやすい仕掛けというのは次々と、大きなところでは※名古屋大学？とか、京都カラスマ大学とかいろんな仕掛けをシブヤ大学の人たちは仕掛けているんですが。なんかそういう、学ぶ、かつ出会いがあって、次の活動に転換、発展していくようなことは地域づくりにも結び付きますし、そこで皆の思いが専門性を持った別々の人たちが集まってきて新しいものを生むと。そんなところで、縄文をまた語るということもものすごく面白いし、糸魚川の外でそういうことをやってもいいし、そんないろんなことを考えさせられるセッションでした。どうもありがとうございました。

高井 はい、ありがとうございました。時間は何時までですか。

司会 そろそろ△に入っただけであれば助かりますが、よろしゅうございますか。会場のみなさん、大丈夫でございますか。はい。

高井 どうぞ、お名前と。

質問者 (要約です)八戸から来ました。以前の恩師が日本と大陸とを結ぶロードをジャパンロード行っていました、先生はご存知ですか。

福田 いつも中国の文化は南から伝わってきたという考えが強いと思いますが、以前、八戸の是川遺跡で使われた漆がどこから来たかという話になり、北廻りのルートで来た可能性も言われるようになりました。ウルシは英語でジャパンですその伝わってきた道、「ジャパンロード」のことだと思います。

高井 そろそろメだということですが、想定通りなかなかまとまらないですね。御三方異分野の方々でまとりにくいというのは想定しておりました。コーディネーターの不便もありますが、ただいくつか言えることはあると思うんですね。私がずっと思っていたのは青森までやっと新幹線が開通するというので、東北という地名が、東北を東北と呼んだのは明治の中期からなんですね。それまでは、東北って呼ばれて無かった。東京に政府ができて東北と呼ばれた時点で 20 世紀から取り残されてしまった。なぜならば、ウシトラのコンジノ鬼門の方角に東北があたる、特に青森が一番端です。よかったですねといいたいですね。20 世紀までずっと私は物質文明から封印されて特に北東北はきたと、やっと 21 世紀になってこの封印がとかれる時代にきたのではないかと。というのを福田先生のお話を聞きながらずっと思っていました。新幹線が通って封印が解け、時代の価値観も変わってきている。先ほど重徳先生のお話の価値観が変わってきている中で、やはりこれからは東北の時代がくるであろう、より鬼門の一番奥にある青森。まさに一番最後に封印がとかれる年が来年の 12 月なんだろうと。ということで大変おめでたいと思います。従って、この機会を非常に大切にしていきたいと、私も岩手にいながら一緒に東北人として大切にしたいと思っております。その一つのキーワードはやはり当事者意識だと思います。今までやっぱりこうしたことについてお上に任せていた。行政がやればよいというそういう時代じゃないんです。自分たちで来てもらった方々をどうもてなすか、どうしてまたリピーターになってもらうのか。ということがすごく重要だと思うんです。ややもすれば東北で生産されて富は重徳先生が最後に出していましたが、都市部にどんどん流出していきます。それを取り返す手段として我々が考えられるのはやはり交流人口なんですね。交流人口をいかに多く生み出して、交流人口が喜んでお金を落としていける、そういう仕組みをいくつつくるか。それが多分青森の、そして東北の僕は 21 世紀の繁栄にかかっていると思うんです。人口は増えません、でも交流人口がふえればよいんですよ。豊かな自然がいっぱいあります。そして豊かな文化もございます。こういった、足下に眠る資源、まさに福田先生がずっと掘ってこられた足もとに眠るこの資源を我々はもう一度見直して、大切にブラッシュアップしていくことで、きっと交流人口をどんどん生み出すことができるんじゃないかなと思います。その時のキーワードは当事者意識、そして重徳先生がおっしゃったハードルを下げる、やっぱり皆でやることだと思うんですね。ということでこの分科会非常にまとまりがございましたが、御三方と会場の皆様のご協力で何とか終わることができました。どうもありがとうございました。パネラーの皆さんにもう一度拍手をお願いします。

司会 以上をもちまして、第一分科会パネルディスカッションを終了させていただきます。まだまだ語りつくせないことが多かろうと思いますが、お時間でございますので、このへんでお願いいたします。どうぞ、コーディネーター、パネラーの皆様には拍手をお願いいたします。以上をもちまして、東北かいどう会議第 5 回交流会青森大会の全日程を終了させていただきます。

(明日の広報)

【土木遺産記念フォーラム】

「奥州街道一里塚の保存と活用」

全国的に希少となっている街道の一里塚。それが東北地方には比較的多く残されています。特に奥州街道の北部、岩手県盛岡市から青森県野辺地町にかけての残存率は非常に高く、本来あった43か所のうち25か所残っています。本シンポジウムでは、土木遺産としての一里塚群の重要性について意見を交わすとともに、たんに保存するだけでなく、地域資源としての価値も認識して、地域づくりとしての活用方法について話し合うというものです。

(以下、敬称略)

司会 本日はお集まりいただきましてありがとうございます。これより第二分科会の部を開催させていただきたいと思っております。第二分科会、奥州街道一里塚群の保存と活用と題しまして、選奨土木遺産認定候補記念フォーラムといたしまして開催いたします。(予定時刻をすぎているなど今後の予定) それでは初めに前の方にご登壇いただいております皆様をご紹介します。皆様に向かって左手の方から、コーディネーターの阿波稔さんです。八戸工業大学工学部准教授でいらっしゃいますが、土木学会東北支部、選奨土木遺産選考委員でもございます。専門はコンクリート工学、構造物の維持管理ですが、本日は奥州街道の一里塚群を土木遺産として選奨するための調査も担当されたということから、全体のコーディネートもお願いしております。続きまして、パネラーの山田晃様です。一戸町前御所野縄文博物館学芸員でいらっしゃいますが、平成16年度から平成20年度まで、御所野縄文博物館の学芸員として一戸町内の奥州街道の調査、整備に関わり、地域の方々との共同での作業を行っております。続きましておとなりの野田尚志様です。三戸町教育委員会に在籍されておられます。大学在学中に考古学を勉強され、遺跡発掘調査の現場主任等を担当され、現在では町が実施する学術調査を始めとした文化財保護、整備活用などを日々行われていらっしゃいます。となりは田中寿明様です。あおもりかいどう会議会長で、現在は東北町に在住されています。青森県や区市町村の発掘調査員として30年近く遺跡の調査に携わっていらっしゃいます。その他にNPO法人アルキメデス理事、NPO法人奥州街道会議理事、東北かいどう会議運営委員など広く地域づくりにも携わっていらっしゃいます。最後にアドバイザーの鑑啓記様です。現在は羽州街道交流会代表幹事でいらっしゃいます。出版社の編集長の傍ら、東北各地の街道団体を訪ね交流を図っていらっしゃいますが、ご本人も東北かいどう会議運営委員、NPO奥州街道会議副理事長など数々の団体の活動に携わっていらっしゃいます。本日はこの5名の皆様で進めていただくこととなります。日頃から親交のある皆様ですので本日はいろいろなお話が聞けることと思っております。それでは阿波様よろしく願いいたします。

阿波 それでは座って進めさせていただきます。まずこの第二分科会、奥州街道の一里塚群の保存と活用ということで、その進め方を若干ご説明いたします。まず、アドバイザーの鑑さんの方から奥州街道、あるいは一里塚群に非常に造詣が深いことから、全体的な説明をいただくことになっております。続きまして、私の方から、土木遺産に関するこれまでの土木学会の活動と概要、今回の一里塚群の選考の経緯、受賞の理由についてご説明させていただきます。その後、ご登壇いただいております、パネラーの皆様からそれぞれの地域に応じた、一里塚のご紹介並びにこれまで関わってこられました、遺産等の紹介、を

お願いしております。続きまして、そういったことを踏まえながら、この分科会の大きなテーマでございます、奥州街道一里塚群の保存と活用について会場の皆さんを含めて一緒に意見交換をしていただければと思います。それではよろしく願いいたします。それでは、鑑さんよろしく願いいたします。

鑑 皆様こんにちは。奥州街道会議の鑑と申します。よろしく願いいたします。4、5年前から北部奥州街道の調査とかさまざまな仕事を含めて活動を行っていて、盛岡以北、青森県の野辺地の間に非常に多くの一里塚が残っていることに気が付きました。数年前からその調査などを行っておりましたが、土木学会の方から江戸時代の道、街道を使った土木遺産の認定を新たに進めていきたいというお話がออกมาして、そこではっと思いついたのがこの一里塚群でした。この区間にはおよそ44か所の一里塚があったようです。およそ44か所とはっきりしないのは、何度か街道が切り替わったりとか、跡形も残っていないなど、確認するのが困難なところがいくつかあるため、古い絵図とか様々な資料から推測するとどうも44か所あったみたいだとなりました。その中から特に今回は状態のいいところを、持ち主、地主、土地の所有者ですね、そういう人たちの協力を得て、登録することに了解をいただきました。阿波先生を始め、土木学会の方々や、本日ここにパネラーとして参加されている皆さん一緒に調査いたしまして、その結果20か所が選ばれ、今回の土木遺産の候補として推薦されたわけです。

一応全体の流れを説明したいと思います。皆さんのお手元に一里塚の写真をコピーした物がありますね。後ろにこのような地図もあると思います。これを参考にみてくださいでしょうか。この地図は今回登録された20か所の土木遺産以外の一里塚も載っておりますのでちょっとややこしくなるかもしれませんが、この写真をみながらどういう形のものが残っているかお話していきたいと思います。

こちらが盛岡市にある「上田一里塚」です。スーパーの前にある一里塚ですが、西側だけ残っています。並んで奥州街道の松並木も残っています。数年前まで塚の上に大きな木が立っていましたが台風で倒れてしまいました。現在は塚木は残っていません。これが「小野松一里塚」です。盛岡市の郊外、岩手県立博物館の近くに西塚だけが残っていて、東塚は最近になって復元されました。復元されたものは今回の土木遺産には入っていませんので、西塚だけが登録されております。これが「笹平一里塚」です。周りが水になっていますが、これは北上川の上流にある四十四田ダムの湖面です。奥州街道がちょうどこの部分を通っておりますが、水が少ない時は一里塚が全部あらわれて、この間にある奥州街道も現れます。これを撮影したときは春先の雪解け水で、水が多い時でしたので、このように一里塚が水の中に顔を出しています。おそらく全国でも例のない、ダムから時々顔を出す一里塚ということで、非常に面白い一里塚だと言えるのではないのでしょうか。こちらが「新塚一里塚」です。新塚という名前はですね、奥州街道が新しい道にショートカットされ、近道が作られましたので、その際作られた一里塚で、そのため新塚と呼ばれるようになりました。これは東側だけ残っています。この前の道路は国道4号です。これが岩手町と一戸町の境にある「御堂一里塚」と「馬羽内一里塚」で、二つの町に片方ずつかかっています。これが「旧中山一里塚」。旧中山というのは集落の名前で、新しく中山地区に集落ができたため古い地区を旧としたそうです。町では「中山一里塚」と名前を変えることを計画しているそうです。これも西側の塚だけが残っています。東側はこの畑の中に消えてしまいました。これが「小繫一里塚」です。このあたりの奥州街道は車は通れないため、歩く人にとってはすばらしいハイキングコースになっています。これ

は西塚だけが残っています。これが「川底一里塚」です。国道4号の笹目子トンネルの上に残っていて、ここは西、東両塚がきれいに残っている、非常にすばらしい一里塚です。この一里塚は面白いことに片側の塚は土を盛り上げて作ったのではなく、山の斜面を切り崩して作った省エネタイプの、山の中では時々見かけるタイプの一里塚ですね。これが「浪打峠一里塚」です。一戸町の一番北にあり、この浪打峠を超えますと、二戸町になります。現在の車道が一里塚よりずっと下の方にありますが、明治9年に行われました明治天皇の東北巡行の際、馬車が通りやすいようにと道路を低く切り下げたために、非常に高い所に残ってしまったものです。昔の道は多分、このへんにあったと思うんですが、どんどん切り下げられて、今では塚より4mくらい低くなっています。ここも左右の塚が残っています。これが「笹目子・上女鹿沢一里塚」ですね。ここの道は非常に古い時代の奥州街道といわれていて、慶長より古い時代のもので、江戸時代の街道が整備された以前にあった一里塚じゃないかと言われております。塚の形が楕円形で卵型のような形となっています。こちらの「穴久保・下女鹿沢一里塚」も古い街道に残っている一里塚のようです。一戸町には新旧の奥州街道が残っていて、後で山田さんからお話があると思いますが、今年の12月に文化庁から答申が出て、一戸町にある奥州街道と一里塚が国の史跡になることが内定しており、これらの一里塚も入ってます。これが「籠立場一里塚」です。奥州街道の中でも一番の難所と言われた藁ヶ坂の上にある一里塚です。ここが一里塚ですが、ここも大分道路が低くなっていて、「浪打峠一里塚」と同じく、明治天皇が通る時に道路を切り下げられて、一里塚が高い所に残ったものです。ここも左右の塚が残っています。これが「伝法寺一里塚」ですね。ここも左右残っております。今回、土木遺産に五戸町、南部町の一里塚は選定されませんでした。実は五戸町にも一里塚はいくつか残っていますが、所在地の住所が明確に特定できなくて、今回の登録には残念ながら入りませんでした。後で追加登録ということを考えていますが、そうしますと二か所ふえることになると思います。これも左右の塚が残っています。それから「一本木一里塚」ですが、十和田市のスーパーの前にあります。スーパーが駐車場を作った時まで、大きな樺の木が枝が広がっていたんですが、車に木の枝が落ちると危険だと切られてしまいました。おそらく枯れ死にする運命じゃないかなと、噂されています。非常に残念ですね。十和田市の文化財になっていて、塚は西塚だけですがきちんと残っているのに、人間の手によって破壊された例ですね。「間登地一里塚」は個人の所有地に残っている一里塚で、国道4号沿いのコンビニの隣にあります。これは東塚だけ残っていて、昔はこの背後に西塚が残っていたんですが、残念ながら農業用水路を作るために壊されてしまいました。それから「池の平一里塚」ですが、今回は写真はお見せしますが、ここは登録に入っておりません。所有者から今回は登録を見合わせてほしいと言われたためです。ここもゆくゆくは追加登録で入れたいと思っております。「天間館一里塚」です。道路をはさんで左右に塚が残っていて、非常に立派な樺の木が立っています。次ぎは「蒼前平一里塚」です。今回の土木遺産一里塚群の中でもっともきれいな一里塚のひとつといっても過言じゃないと思います。この塚の間に延びる溝のようなところが奥州街道です。反対方向から見ると奥州街道がまっすぐ延びてきて、そこにこのふたつの一里塚が非常に状態のいい形で残っています。ここに高圧線の鉄塔がありますが、敷地全体が東北電力の所有になっていることもあって、上手に保存された好例だと思います。次が今回の土木遺産郡のなかで一番北にある野辺地の「坊塚一里塚」です。これも左右の塚がきれいに残っていて、この間を奥州街道が通っています。野辺地町の方々が非常に心配りをして、雑木や藪を切って道を作るなどし

ております。ここは奥州街道の探訪会にもよく使われるなど、地域の方々に親しまれている一里塚です。駆け足でしたが、これが今回20ヶ所登録された一里塚の説明と写真でした。盛岡から野辺地までの間に44ヶ所あったうちの20か所という、半分近くの一里塚が残っていることになりますね。全国的に見ても稀な例として、東京で土木遺産に対する審査が行われたとき、審査の方々からもかなり高い評価をいただいたと聞きました。土木学会で江戸時代の街道を土木遺産にしようという動きが出たのが3年ほど前ですが、幸いなことにこれが日本最初の街道土木遺産になりました。街道の土木遺産として日本第一号という非常に名誉な形となったわけです。これから地域の方たちがどのように保存、活用していくのか、そういうお話も今日出れば幸いです。駆け足の説明でしたが以上でございます。ありがとうございました。

阿波 鑑さん どうもありがとうございます。一里塚の全体像がだいたい分かったのではないかなと思います。非常に広範囲の地域に渡っており、その現状も一つ一つ大きく違う特性があるということが分かると思います。写真で見ますと、直ぐに行けそうかなと思いますが、私、5月に鑑さんと一緒に連れて行ってもらったのですが、非常に山の中にあるものもございまして、なかなか専門家の方と一緒にでないといけない場所、わからない場所、そういったものもございました。それでは、続きまして、私の方から、土木学会におけます土木遺産の選奨活動について簡単にご説明します。お手元の資料、こちらの表紙には選奨土木遺産認定候補となっておりますが、先ほどご説明がございましたように、この8月に正式に認定登録されることが決まっておりますので、土木学会からの正式な公表はまだないですが、候補という文字は削除されることとなります。それでは私の方から2点ご説明させていただきます。

まず1つは、土木学会という学会がなぜ土木遺産を選奨するという活動をやっているのか、その目的です。それと合わせまして、今回の奥州街道が選奨されるまでの経緯と理由についてご説明をいたします。こちら、選奨土木遺産と書いてありますが、土木学会では平成12年にこのような選奨土木遺産制度というものを創設して、事業を開始しています。土木遺産と申しますのは、歴史的、文化的、技術的に非常に価値が高い遺産ということですが、そこに選奨という言葉をつけることによって、さらに利活用していく上での素材として非常に可能性のある、ということも大きなポイントとして入ってきます。目的として4つございます。お手元の資料の最後の裏表紙にも書いてありますが、まず1つは社会へのアピールということで、土木遺産が文化的に価値が高いものであると社会に対して評価してもらいましょうということ。それと合わせて我々土木技術者の仕事の役割、そういったものを社会の皆様、市民の方々に理解を深めてもらおうと。もう一つは、我々技術者への内向きのアピールです。先輩方がやってきた大きな仕事に敬意を払うということと、今、これから新しいものを作る、今あるものを管理していくそういった技術者達が、今あるものが将来文化財として創出されるという認識を我々が自ら喚起するという目的が2番目としてございます。3番目としましては、土木遺産というものを地域の歴史、自然、文化の核として、認識してもらい、まちづくりに活用してもらおうというものでございます。4番目は、失われる恐れのある土木遺産の救済ということですが、非常に貴重な土木遺産を後世に残していく、保護していくという目的が4番目でございます。

その選考の対象でございますが、交通、防災、エネルギー、衛生といった一般的な土木施設を対象と

しております。今回の一里塚群は交通の道路に入るのかなとちょっと思っていますが、道路と言うと我々どうしても近代的なイメージをしてしまい、ここに街道というカテゴリーを一つ入れてもらう必要があるのではと感じております。対象となる年代ですが、当初、この制度が始まった時は、近代として、幕末から戦前くらいまでを対象としていました。しかし昨年度くらいから、今回の物も入りますが、近世を対象に加えています。また、昭和戦後でも50年経過したものも対象となるようにしています。選考の過程ですが、土木学会の中に支部がございまして、それと本部が東京にあります。そこに選考委員会が設置されており、支部の方で2、3件その年に選定をして本部の委員会にあげると、7月～8月に選考作業が開始されるということで進められていきます。認定されますと、むつ市の大湊第一水源地堰堤の写真ですが、認定書と名盤が授与されます。これは平成13年に認定されたものです。こちらはこれまでに認定されております、東北の選奨土木遺産です。主だったものの写真を示しています。昨年、平成20年までに18件が選奨されています。今年は2件ですので、合わせて20件ということになります。野蒜築港、これは一番初めに東北として平成12年に認定されています。釜石線、岩手県達磨部川橋梁と安積疎水関連施設、上郷温水路群、尻屋崎の燈台、それと昨年東北支部の中では直江兼続の利水治水施設群が中世の遺産として初めて認定を受けました。今ちょうどNHKの大河ドラマでやっておりますが、西軍が関ヶ原で負けた後、上杉家は会津120万石から米沢30万石に減俸されるわけですね。その時直江兼続が米沢に移った時に作った施設です。こういったものも認定の対象になっています。これらの選奨土木遺産につきましては、土木学会から選奨土木遺産、日本の近代土木遺産という本ですとか、ホームページ上でも公開され、確認することができます。

それでは、続きまして、奥州街道の一里塚群の選奨までの経緯と授賞理由についてご説明させていただきます。これまで、土木学会東北支部では、街道会議の皆様と街道を土木遺産として考えていこうと、様々なシンポジウム、ワークショップなどを通じて意見交換をしています。こちらはその主だったものを掲載させていただいています。2006年行ったシンポジウム、2007年にもワークショップとして街道における土木遺産ということで、鑑さんのご講演がありました。昨年度もまちづくり、地域、道づくりということで、このような分科会も開催されました。また、今年の春に街道会議の方のご案内のもと、我々学会の関係者が盛岡以北の一里塚群についての合同の視察をさせていただきました。現存状態の確認をして、資料作成に入っています。その他、平成21年度の地方元気再生事業も、この街道会議の皆様方を中心としたグループが進めておりまして、利活用に向けた素地も整いつつあるという状況でございます。具体的には、今年の7月に支部の選考委員会があり、支部の推薦一位としてあげています。本部では7月末選考委員会があり、非常に絶賛を受けたと聞いています。そして、土木遺産として認定を受けるという運びになっています。その授賞理由ですが、原文をそのままコピーして掲載しています。奥州街道の一里塚群は東北地方における近世以降の交通の礎となり、国内産業並びに、地域の交流や文化の向上発展を支えた貴重な遺産、60文字以内と、ぴったりではないかと思えます。ということで、構築物そのものというよりは、ソフト的な、一里塚が整備されたことによって、それまで街道の距離というもの混とんとしていたものが、ある一定のコンセンサスが出てきたということによって、人とモノの交流が盛んになり、その地域、文化の向上発展を支えたと、そういったことが大きな理由になっています。それに加えて、ポイントとして、先ほど鑑さんからのご説明にもありましたように、その希少価値が高いということで全国的に

見ても非常に残存率が高く、多くの一里塚が残されていること。それともう一点は、これまで一里塚は個別には様々、県の史跡等認定されており、保存活用が検討されてきています。学会としてどのようなスタンスで取り組んでいこうかと考えた時に、街道という広範囲の地域をカバーしなければいけないことから、これら一つ一つのものを一連の群として位置づけて、我々はそれらを遺産として見ていこうということで、選奨させていただきました。

以上が私からの説明になります。そうしましたら、続きまして、個別のお話に入らせていただきたいと思えます。ここまでで何かご質問等はございませんか、よろしいでしょうか。それでは、パネラーの皆様の方からお一人ずつ、山田さんは岩手県北の地域、野田さんは青森の三八地区、田中さんは青森の上北、十和田地区ということで、それぞれの地域にある一里塚のご紹介と土木遺産等これまでに係わりなどがあればそういったことについて簡単にご紹介いただいて意見交換の方を進めていければと思います。それではよろしく願いいたします。

山田 座ったままで失礼します。私、岩手県の一戸町から参りました。岩手の中でも県北に位置する町です。そちらで行政職員として文化財の方を担当させて頂いて、その中で奥州街道の調査、整備というものに携わっています。今のご紹介の通り、この場で地域の特性等ということでしたので、まず私の方で簡単に紹介したいと思うんですが、一戸町の奥州街道、一里塚について、まず端的に紹介すると、数字を一つあげたいと思います。458 という数字があります。いきなり唐突ですが、これは高さです。標高458m、これは現在の国道4号線においてですが、最も高い地点が一戸町にあります。最標高地点。十三本木峠という町の中でも南側、そちらに標識も立てられています。高さからもご想像になれるかと思いますが、非常に山の中です。奥州街道につきましては、今の国道とは全然別のルートで、昔の奥州街道は山の尾根筋沿いにつくられていたものを、明治の大改修の際に国道4号線は谷筋に作りまして、そちらがどんどん拡張されていったわけです。そちらが発展していった代わりに昔の奥州街道はあまり手を加えられずに残されてきた経緯がございます。先ほど写真でいくつか一里塚の紹介がありましたが、もともと一戸の町内を通る奥州街道だいた24、5 kmくらいの距離がございますが、その中に7か所一里塚があったとされます。そのうち現在は5か所残っています。これが非常に奥州街道としても多い残り方だと考えています。※川底一里塚という写真の中で、山を切り崩したというお話がありましたが、その通りで、平場の一里塚だと盛り土をして作っているところですが、一戸の一里塚は山の尾根筋を成形してもとの地形を生かした一里塚を作っているそういった特徴がみられます。また、奥州街道筋で知られている、一里塚は7か所と言いましたが、それ以外に3か所見つかっております。紹介の中では慶長以前のものではないかということでしたが、今のところ距離等から慶長期の一里塚とだいたい符合する部分があり、使っていた時期については資料などがございませんので、いつのものかははっきりしませんが、こちらとしては慶長期以後、江戸時代に使われていたものではないかと仮定しています。山中を通っていて、明治天皇の御巡幸があったわけですが、その時の随行員の記録の中に「山又山の果てしなき地」という記録もされ、平地にきた時にやっと人里にきた気がするといった日記もあります。そういった山中で、逆に今は残されて、地域の宝として保存されているところ。先ほどちょっと紹介していただきましたが、今年文化庁の方にこれらの一里塚、及びに奥州街道が国の史跡にということで書類を提出して、

現在審査にかけている段階です。うまくいけば、12月に答申が出まして、国の史跡になるかという段階になっております。非常に簡単ですが以上でございます。

阿波 はい、山田さんありがとうございます。それでは、引き続きパネラーの皆様の方からコメントをお願いしたいと思います。野田さんお願いします。

野田 はい、私は生まれも育ちも青森市の津軽人ですが、現在三戸町で採用されて11年経ちます。南部に住んでこの土地の水を飲みながら、地域の歴史文化財の保護の仕事に携わっています。どうぞよろしくをお願いします。三戸町は青森県隣の岩手県に接する青森県の端っこに位置しています。はじっこといいましたら明治時代の廃藩置県のもとに行政区が岩手県、今の青森県と線引きがなされたんですが、その奥州街道が整備される前、北奥羽一体の支配者として君臨した三戸南部氏の拠点であったところです。町のシンボル、城山公園ですが、桜の名所としても知られていますが青森県内では石垣を持つ城はたったの2城しかありません。ひとつは弘前城です。もう一つが三戸城です。その歴史のあるところなんですが、特に青森県の中で一番南と言いましたが、実は奥州街道が三戸町を通っていますが、街道沿いには大きな城が、二戸も含めて3つございます。一つは国の史跡である、南部町にあります聖寿寺館。次に三戸城、二戸市にある九戸城。この3つの城が街道にございます。実は南部氏は政略を年ごとに変えている、どういうことかという、一番最初に南部氏は聖寿寺館に居を構えます。わかっている範囲の古いところでは聖寿寺館と。次に三戸城に移ります。そして次に九戸城を改修して二戸市にある福岡城に居を構えるんですが、最終的にはそれで盛岡に移ると。このように三戸地方には歴史的に重要な背景があるとまず言えます。三戸町で今回紹介されました一里塚、駕籠立場(カゴタテバ)の一里塚という名称がついていますが、先ほど山田さんからもご説明がありましたが、明治天皇が各地を巡幸します。それが明治7年と14年なんですが、14年の際に三戸町を通って、非常に難所であって蓑ヶ坂、二戸と三戸に入る蓑ヶ坂を超えて、非常に高い所にある一里塚、場所がオオソリ？という土地ですが、そこで一休みしたと、それは天皇の乗る籠ですね、籠を置いたと、たてたという休み場から名称を得て駕籠立場と言われております。三戸町でははっきりわかる一里塚はこの一点のみですが、資料の中にある、地元の一里塚と自分と土木遺産との関わりというところをちょっと簡単に言いますが、実は一里塚だけでなく、三戸町には奥州街道がしっかり残っていて、今の一般県道、三戸道、南部線の一般県道沿いにもともと奥州街道が通っていたものをそのまま利用している状態です。ですので、奥州街道を利用したさまざまなイベント等、行っていますが、その中でも駕籠立場は絶景ポイントで、非常に高いところから二戸市のシタザキ？を見渡す、断崖絶壁でそこが一つの名勝。街中をずうっといくと、県内でも登録の多い15件の文化財がございます。それを見て歩きながらと利用されていますが、駕籠立場は赤松が群生しており、マツタケがたまに生えているそうで、地元の人たちはよく行っているそうです。

阿波 野田さんありがとうございました。駕籠立場は非常に絶景で、ちょっと行くのが大変なのですが、一度行ってみたいはかがかなと思います。続きまして田中さんお願いします。

田中 私は生まれも育ちも東北町です。余談になるんですが、ここにいる 3 人のメンバーは本来、発掘調査をやっています、お二方は街道とかいろんなことに携わっていらっしゃるんですが、私も自分なりに街道には関わっていますが、まだまだここにいらっしゃる方々は本当に街道や一里塚にはご専門の方たちで皆様の前でお話するのが心苦しいところがあります。

とりあえず、私のところのエリアはお二方の岩手から三戸まであるいは五戸まで十和田っていうルートはすごく起伏が激しくて、山田さんがおっしゃったように、標高何百 m というところなんです、上北エリアになると平地を歩くようなところが多くて、最近奥州街道を歩く方も年々増えてきて、ルートとしては今の 4 号線に沿ってずっと街道があるんですが、一番特徴的なのは地図を見てわかりますが、七戸町のところで西と東にルートが二つ分かれます。これは奥州街道の中でも古い街道もあろうかと思いますが、同じ時期の部分で二つに分かれるルートというのはなかなかないと思います。地元では、反対の方を近道と呼んでいるんですが、西側の方です。先ほどの野田さんのお話しにあった明治天皇の巡幸の際には松前藩の殿さま？もそうなんですが、右側の東側のルートを通っています。一里塚もきれいに残っていて、間の街道もきれいに残っています。惜しむらくはかなり何百mもずっと歩けるのですが、今合併して天間林村が七戸町になりましたが、ちょっと行くと道路を隔てて反対側が旧七戸町で、反対側が私のいる東北町なんです、そっちの方が全然整備されていなくて、私自身地元において心苦しいところがあります。表をみていただくとわかりますが、一里塚の片側しかなく、両側もきちんと残って道路もあるというのは割と私どものエリアの残存状態がよく残っています。ゆくゆくはそのエリアを一里塚と街道ということを含めて、街道を歩いている方に、きちんと4号線ではなく街道をあるいてほしいなという思いもありまして、これから地元の方と連携しながら草刈り整備したりとか、ガイド養成をしたいなと考えております。最後に野辺地町で一番北の一里塚が坊ノ塚の一里塚があるんですが、たまたま数日前に伊藤さんという街道の本を書いている方と2日くらい前にお話した時に、街道を歩いて来られる方はだいたい江戸から歩いてこられるんですが、反対に野辺地側から上って行く方は殆どいない。

その前に馬場先生と東北大の後藤先生と歩いた時に、いきなりカーブを曲がると一気に目の前にすごい陸奥湾の眺望が開けて、すごいビューポイント、いい眺めがありまして、ちょっとそこで立ち止まって、みんなは「すごい!(絶景)」というような感じの話をした時に、どちらの先生か忘れましたが、もしかしたら、ここが江戸から初めて見える海かも知れないということを言われて、ああ、そう言われればそうだよなど。奥州街道はずっと内陸を歩いてくるので、本州の北に来て始めて海が見えるのはここなのかと言われて、それが現存する最後の一里塚なんでそういうセールスポイントもできれば、個人的にはよろしいかなと思います。とりあえず、そんなところです。

阿波 ありがとうございます。三人の方のお話を聞いて、一里塚っていうのは構造物としては土を盛って木を植えてということになるかと思うのですが、それらがもっている一つ一つの顔っていうんですかね、それと周りの背景的なものって意外と特性があるのではと思ってまして、そう言った部分も今後の利用活用を考えていく上で一つのキーワードになってくるんじゃないかと思います。ここで会場の皆様方の方から地域の街道、一里塚についてこういったことを聞きたいなということがあれば、挙手いただければと思います。大丈夫でしょうか。実は今日ご指摘を受けまして、今回の選奨土木遺産として登録させていた

だいたいのものでも実は抜けているものもあるようです。なかなか気付かなかった点もございまして。そういったことで、自分の家の近くで、もしかしたらこれ、塚じゃないかというものがあれば、まずは鑑さんにご連絡頂いて見ていただき、それで街道会議の皆さんに調査をしていただいて、もしそれが明らかに塚だとすれば追加登録を順次していければと思っていますので、これをきっかけにまだ全ての塚の場所がわかっていないところもありますので、ぜひ塚探しをしていただければと思います。

それでは、次はこの分科会の大きなテーマでございます、保存と活用ということについて意見交換をすすめていただければと思います。その前に私の方から、簡単にこれまで、一里塚に限らず、土木遺産を保存活用していこうという時に、どういうフレームの中で考えられてきたかご紹介します。今回の一里塚はなぜ残すかとか何を残すかは言わずと知れたものですが、ではどう残すかという方法論をこれからディスカッションしていく必要があるかと思います。場所としては現位置で使用状況は現在の塚としての機能は持っていない。そうしますと、どのように保存活用するかがポイントになってきます。それらを6つに機械的に分類したのですが上に行くほど活用の度合いが一般に高いと言われている事項になります。ひとつは日常使用ということで、現在も現役で使われております、土木構造物ですね、遺産でありかつ現役で使っているということです。これは常日頃から機能を消費していくということですのでかなり大きくその状態が変化する可能性があります。もう一つ目は核施設化ということで、その都市機能の一部として遺産をモニュメント的に扱うと。例えば小樽の運河、横浜のみなとみらい地区、そういうものが該当すると思います。続いて博物館化ということで、地域の学習、歴史、文化を学習する施設として提供するというのがございます。4番目としては公園化というこれは一般的な手法であります、特に従来の橋、ダム、トンネル、堰堤など屋外の活用スタイルということで市民の方のいこいの場として使われています。もう一つは修景、それは構築物そのものには手を加えないで、それらが保存されやすい周囲の環境を整える手法です。遺産の説明板、ライトアップも入ると思われます。もう一つは何もいじらないという方法です。経年変化もそのまま受け入れて、そのままの状態を存知していくこと。上位になるほど活用のレベルは上がるのですが、保存ということから見ると犠牲にしなければならない部分が多いと思います。具体的には今我々の価値観だけでその遺産を切り取ってしまっただisplayしてしまうと、もしかしたらその価値は将来的に変わってくるかもしれない、そういったものを含んでいる場合は危険な選択になる可能性があります。下の方は活用のレベルとしては下がるのですが、本来の意味での保存ということから見ると、自然の状態においておくことができる。今回の一里塚群を考えていった時に、比較的下の保存というものに重点を置いた手法が適しているのではと考えています。もう一つは単に一里塚だけをクローズアップするのではなく、先ほどパネラーの皆さんからご説明ありましたように、歴史的なもの、地域のそういうものもうまくリンクさせて活用していくというのが大きなポイントになっていくと感じているところでございます。こちらの写真を見ていただきたいのですが、左側は北海道にございます糠平湖のタウシュベツ川橋です。こちらは下風呂温泉、風間浦町、下北のメモリアルロードになります。これらは昭和10年代に作られた同じ鉄道橋ですが、多分、作られた当時はほぼ同じ鉄道アーチ橋という機能を持っていたと思います。しかしその後70年、経過していく中で価値が徐々に変わってきて、タウシュベツ川橋の方では全く自然の状態の手を加えないである。これをこれから手を加えて、とはだれも思わないと思いますね。これ

はやっぱり一つの保存の方法論じゃないかなと思います。むしろ、こちらは青森県ですが、このメモリアルロードもこれも観光の柱として活用していくというのも一つの方法論です。ということで価値観というものは同じ構造物であっても、その社会の状況とか、時代、地域によって当然異なってしかるべきで、そういったことからそれらの持っている価値観、固有の価値を尊重して利活用について議論していくのが重要じゃないかなと思います。

そういったことを踏まえて、後半、パネラーの皆様から二順目になりますが、それぞれの地域ごとに、さきほどご紹介いただきました、一里塚をどういった保存活動を行っているか、事例等あればご紹介いただければと思います。それを地域の資産としてどういった風に活用していくのか、活用方法等をご紹介いただきたいなと思います。それでは山田さんの方からお願いします。

山田 それではまた、私の方から一戸町の状況ということでご紹介させていただきます。一里塚に関してはこちらのリストにあるのかな、行政としては岩手県の文化財、あるいは町の指定文化財として保存の規制をかけて保護しているところがございます。ただ、こういうものは指定だけするということになりがちでして、指定になった後、人のいかない山間にある場所ですのでそのまま放置というわけではありませんが、なかなか維持管理もされないまま置かれてきた経緯がございます。そういった、日常管理はどういった形ができるのかなと、私奥州街道に関わってから、考えるようになりまして、その中で出てきているのは沿線沿いに出てきている住民の方々と力を合わせてなんとか守っていけないかなという方法を考えておりました。そして、運がよかったといいますか、あつた時期というのは、一戸町も大分高齢化がすすんでおりまして、住民組織も弱体化が大分進んできています。高齢者の独り暮らしの世帯も大分多くなってきていて、下手すれば孤独死という状況もありますので、地域の方々も、それではいけないということで、何か定期的にやろうじゃないかと話が定期的に出ていた時代でした。それで活動の軸にするものが何かないかと働きかけしていただきまして、その中で、みなさんの住んでいる集落は昔奥州街道を通っていきまして、まず昔の幹線沿いの立派な集落でしたとお話させて頂いて、昔の状況等資料をご紹介しながら、説明していきまして、地元の歴史の理解を深めていくと、それでは自分たちで草刈りをやってみようじゃないかという動きが出てきまして、現在町の中では3つの団体が活動しています。街道の草取り、ゴミ拾いをしていて、一部の地域では沿線沿いにあじさいなど花を植えるなどもやっていて、2年ほど前に日本ウォーキング教会で奥の細道ウォーキングを企画して、丁度一戸町を歩いていたんですが、全国から集まった700人ほどが街道をぞろぞろ歩いていく。ただ通過していくのももったいないので、地元で歓迎しようじゃないかとお茶を配ったり、林檎をむいてさしあげたり、そういうことにも取り組んでいます。今のところ3つの団体だけでございまして、本当は街全体、沿線すべてをカバーできるような形で、地域の活動を盛り上げていきたいなと考えております。ただ、課題としては山の中が多いので集落自体が存在しない区間もあり、その部分はどうやって手当てをしていこうかと非常に今悩んでいるところなんです。以上です。

阿波 それでは野田さんお願いします。

野田 三戸町では、に限らず、南部の地域の皆さんというのは、南部氏がおさめて、ゆくゆくは津軽を超えて、表高10万石、裏高では20万石に発展する近世大名である盛岡南部氏の祖であるということで、

非常に誇りをもっています。それで、町にある歴史を活用していきたいということで、看板の設置、奥州街道の沿線沿いの文化財の周知と活用をやっています。最近始めているのが、体験的な事業を行っています。例えば、歴史体験というのはよく縄文時代であれば土器作りとか、火起こし体験とか、実践的な体験学習がありますが、三戸町ではこれに加えて奥州街道を実際に歩くと、それは空間的な体験学習であると。それで町の小中学校の生徒さんを対象に今まで数回実施しています。特にどういったところを皆さんに見せているかという町の中を歩く時に一里塚にしろなんにしろ、現代見れる文化財以外に、実は失われてしまった景色も見せてあげたい。歩いて体験させてあげたい。その機能はなくなったけれど、そういうものを皆さんになんとか触れさせたいという思いで歩いているんですが。三戸町、城があるので、城下は整備されて、城下町という形で都市機能が様々作られるんですが、その中でも防御施設がたくさんあるんです。例えば、道の要所部分に鉤道が作られます。皆さん弘前へ行ったらわかると思いますが、道が折れ曲がっています。これは敵の侵入を防ぐために折れ曲がって奥の景色を見せないようにする柵形というものを造るんですね。こういったものを生徒さんに教えて歩いたり、あるいは、近代の古い写真が残されていて、その中に今失われてしまった景色が残されています。例えば、有名なところだと三戸町に※元木平？というところがございまして、そこには非常に立派な多分クロマツだと思いますが、マツの並木道がずっと続いております。今はなくなってしまったんですが、それを古い写真で歩いている方に見せて実はこういった景色があったんだ、ということで古さを感じていただくことも実践しています。その他、歴史の道をたどってみて、一番活用の面で考えましたら、街道はウォークすることが大事だと、手っ取り早いことだと思うんですが、その中で私たち歴史の道の側面の他にもう一つスパイスを加えたいと、それは歴史上の人物が歩いた道、そして歴史上の人物が行ったことを迎れるんだっただけというのもやりたいなど、今までも試験的にやっています。例えば、今年、函館開港150周年になりますが、初代ロシア領事が、三戸に宿泊しているんですが、安政時代、幕末ですが、その時、代官所に宿泊しています。ロシア領事が海路を辿らなかつたのは奥さんが病気で心配だったということで泊まったらいいんですが、その時日本の普通の和食を振る舞ったんですが、非常に奇妙なりと。その献立が代官所の記録をした太田弘三という人の書いている文書に全て記されていて、そういったものを地域でも利用できないかなと。例えば、三戸町は結構外国人旅行者が多いんですが、その多くが北海道函館を見てから、本州に行って最後にディズニールランドーに行って帰るというルートらしいんですが、その途中にたまに三戸にもよってくれる外国人の方々がいらっしゃいますので、そういった方々もこういった奥州街道を利活用出来るのではないかなとも考えてございます。それ以外に松尾芭蕉など俳人たちが各地域を徘徊した旅行記、俳句、詩歌というものを残したりしています。俳句の道ということでも今後考えていけたらなと思っております。三戸町はまだまだスタートしたばかりなので、はっきりとしたことは言えませんが、そういったことも今後考えて二順目の町でこういった保存活用を考えるかというところも考えています。以上で終わります。

阿波 はい、ありがとうございます。それでは続きまして田中さんの方から話題提供をお願いします。

田中 私のところのエリアは、先ほどとお話がダブるかと思いますが、一里塚だけでなく、プラス街道ということで、一里塚から一里塚まで歩く、一里ごとの4km8kmということでしたらお子さんたちも歩いていけ

るかと思うんですが、街道歩きの人たちは延々と距離を歩きますので、そうするとどうしてもつながらないルートがありまして、そういう部分の草刈り整備なり、一里塚そのものの草刈りというのを、やりたいと考えております。「蒼前平一里塚」というものがありまして、ここは、一里塚と当時の街道がみごとにきれいに保存整備されています。その全体の一里塚の所有者が東北電力でありまして、それを延々と東北電力のご好意でやって、あれだけの整備をしていただくというのは、稀なケースで、ほとんどは私有地であって、それを誰がやるのかということ。状態のいい一里塚は、県指定になっていますが、所有者によく言われるのは標示柱も朽ちて果てたりとか、草もボウボウで、あなたたちは勝手に指定したのに、草刈りもやってくれないし、表示も、これはということをよく言われるんですが、それをお二方も同じようなことをおっしゃったかもしれませんが、自治体の方でもできないような状態になってきている中で、地元の方たち、NPOとかも含めて、思いのある方たちで自主的にやりましょうという方たち、今のところそういう動きはないんですが、これからやっっていこうということは、私自身は考えていますが、まして道の部分はほとんど私有地でありまして、勝手に草を刈ってというわけにもいかないので、許可をとってやらなければならないし、延々と同じ所有者でもない。その承諾というのかなりな労力があると思うので、その辺の理解と地域おこしをやるのはすごく大変だなと思っております。それと保存と活用ということも含めて、私個人はそれに観光ということも付け加えて、ただ単にそういう人たちを受け入れる、もてなすということだけではなくて、地元の街が元気になるというのは、変な言い方ですがそういう方たちにお金を落としてもらうこともやっぱり考えた方がいいのかなと。全然そぐわない話になるかもしれませんが、私個人的には将来的にも、イベント等も含めてそういうことができればよろしいかなと考えております。以上です。

阿波 はい、ありがとうございます。一通りお話を伺いましたが、今、街道、一里塚をご自分で見学、見てみたいという方は何かガイドラインみたいのはあるのですかね。参考となるような、道筋がわかるようなパンフレットとか、ここに塚があつてとか。

鑑 今それをまさしく、これから内閣府の事業の部分できちんとしたマップ、なおかつマップの中に駅、宿、市でありというそれぞれの町の特色を活かした部分のポイントをマップに入れてやるという、旅行者、旅をする人々のために一番利便性のいいマップを作ってやりましょうと進めているところです。あともう一つ、景観ということで野田さんもおっしゃったんですが、さっき言いかけてうっかりしていましたが、野辺地の部分で、眺望が、景観が開けたということであれは南からいかないと分からないんですよ。野辺地から海を背にすると全然カイドウ？がなくて、この間ある方にいったら、どこ？それって行って、何とかさんどっちから来ましたっていったら逆から行ったというから、ああ、それで分からなかったのかという話をして、失敗した失敗したと、逆から言ってみますという話でした。警官の部分でもやはり、季節もあると思うんですが、どっちから行くということで全然違う感動もあるかと思えます。

阿波 はい、ありがとうございます。会場の皆様の方から何かございますか。はい、どうぞ。時間がないので簡単にお願ひできればと思ひますが。

(質疑応答不明)

阿波 多分いろんな一里塚があると思っておりますので、それぞれの一里塚によって保存活用の仕方は全然変わっていいんじゃないかと思っています。先ほど説明したように昔ながらの状態を残そうという、あまり人の手を加えないで残していこうというものと、もう一つは積極的に人に見てもらおうと、地域の歴史文化を学習してもらい、資源として使っていこうと、いろんな一里塚によって差別化があってもいいと思っています。前半の野辺地の件についてはコメントございますか。

山田 うちの方で奥州街道の調査で一部発掘調査をして構造など調べられればなということで実施しています。実際行ったところ、人の手が※後世の？加えられている部分が、多くありまして、先ほどの※小繋一里塚というところでは昭和30年代に、電話線を埋めるために一度中央に溝を切られてその上に埋め戻しをして、簡単な石畳をしているような場所もございましたし、二戸との境にございます、浪打峠一里塚の方では一里塚と現道との高さが4mほど違うということを紹介されましたが、その通りで、自動車を通行させるために勾配を削ってならしている部分がありますので大分、昔の道というのは、構造が分からない部分が多くございます。ただ、浪打峠で調査を行った際には現道があるんですが、そのとなり、西側に道路に並行して柵のように昔畑をやっていたところがあるんですが、柵がずっと200mくらい続いている箇所があり、そこを発掘調査したら固い路盤が出てきて、おそらく道路として使っていたらうというものがつかっています。幅は140、50cmくらいの固い路盤が出ています。土の状況を見ると3回作り直しされていて、さらにその上には現道からよけられた土が上に乗っていて、現道よりは明らかに古い道路だということははっきりしています。もう一か所浪打峠のとなりの斜面の部も発掘調査したら、同じように路盤が見つかります。だいたい一間幅、斜面を切り下げて平らな面を作っているような場所で中央部に深さ10cmもない溝を切っているようなそういった作りになっています。それも2回ほど作り直されていて蛇行しながら斜面を登って行って一里塚のあたりにつながっています。最後、一里塚の手前で掘り下げた所、方向的に一里塚の下に一部潜り込んでいくような形で道が続いていて、浪打峠の一里塚以前の道じゃないかということで新聞報道された経緯もあります。一里塚がその後何回も作り直しされた可能性もありますので、はっきり中世とまではいけなかもしれませんが、少なくとも近世の街道というのはあきらかかなと思っています。以上そういったものは見つかります。

鑑 時間がないので一言。山形県の例ですが、山形の小国町に越後米沢街道、米沢と越後の村上をつないだ街道がありまして、そこに十三峠と通称言われている、峠が13連続するところがあります。全部通過するのに歩いて3日くらいかかる長い峠道ですが、その中のひとつに黒沢峠があります。この峠には敷石がずっと敷かれていて、3700段あると言われていています。江戸時代末期に荷物を運ぶために一種の舗装したもので、これが100年くらい前からずっと腐葉土に覆われ、埋もれていたのが20年ほど前に見つかって地域の方々の手で掘り出されました。その後、残りの峠からも次々と石畳が見つかって、地域の人たちと外からきた人たちが協力して掘っております。発掘の専門家ではない素人が掘る発掘ですから、一部で危ないと言われてたりもしていますが、江戸時代も道を掘り出すのはとにかく楽しい作業です。江戸時代の道を土の中から掘り出す作業が、そのまま地域づくりにつながっています。今日の

司会をやっています、安藤さんたちも地域づくりの取り組みに対していろいろアドバイスをしていますので、何かそういう質問があれば奥州会議の方にしていただければ、非常に楽しい石の掘り起こしとかを一緒にやることができます。

そのように各地域で街道を使った地域づくりを行っている例がたくさんありますので、機会があったらお知らせしたいと思います。あと、今回の土木遺産を調べるにあたって非常に各地の方たちからお手伝いしていただきました。特に岩手県では盛岡に住む星川さんという方が、岩手県の一里塚調査をずっと継続しております。今日もここにいらしてますが、星川さんに非常にたくさんの資料、アドバイスをいただきまして、その成果が今回の土木遺産につながったと思います。この場をお借りしてお礼を述べたいと思います。本当にありがとうございました。

阿波 お時間の方も押していて、今日はこの辺でまとめにはいらせたいと思います。いろいろお話をさせていただいた中で、なかなか結論ということまではいかないと思います。いろいろ問題点、課題など、ご紹介いただいたと。それぞれの一里塚によって、いろいろ歴史的な、文化的な、地域の環境も違うと。それに基づいた保存、利活用の方法をご検討されていると。そういったものは当然尊重しながら、それらを一生懸命ご検討いただければよろしいと思います。もう一つは、今回土木遺産として選奨するにあたりまして、非常に広範囲な一里塚を一つの群として取り扱っているという性質がございます。それぞれの地域でどういうことに取り組んでいるか、意見交換をする受け皿を作っていくというのが一つあると思っています。それらを参考にしながら情報を共有して今後の利活用、保存にむけたディスカッションを進めていくというのも一つの方法としてあると思います。それから、活用をあまり焦らないでじっくり、地域の資源、資産として育てていく方向もあると思います。それぞれの一里塚の状態、状況、固有の価値に応じた方法を見つけていくのが、これから大切になってくるだろうと考えています。それから、今後こういう活動の継続をしながら意見交換していくということが一里塚のPRにもなるだろうし、保存、利活用に向けた盛り上がりを作って行けるんじゃないかと思っています。

今回のフォーラムを受けまして、土木遺産として選奨され、その授賞式が今年度いつになるかまだわからないですが、開催したいと思っています。それに合わせて、またこのような機会で、一里塚をどのように位置づけて、保存、利活用していくか、議論する機会も作っていきたいと思っていますので、今後とも活動などにご協力いただければと思います。以上でこの分科会を締めさせていただきます。

●アンケート

1.交流会の開催を何で知ったか	チラシ	8名	知人・友人	10名	ホームページ	0名
	新聞	0名	ポスター	1名	所属団体	19名
	その他	6名				
2.基調講演の内容はどうだったか？	・大変良かった		15名			
	・良かった		20名			
	・どちらとも言えない		9名			
	・あまりよくなかった		0名			
3.講演の内容はどうだったか？	・大変良かった		18名			
	・良かった		26名			
	・どちらとも言えない		0名			
	・あまりよくなかった		0名			
4.どの分科会に参加したか？	・第1分科会		33名			
	・第2分科会		11名			
5.「街道パネル展」の内容はどうだったか？	・大変良かった		0名			
	・良かった		20名			
	・どちらとも言えない		6名			
	・あまりよくなかった		0名			
6.年齢	10代	0名	20代	0名	30代	5名
	40代	3名	50代	5名	60代	4名
	70歳以上	0名				
7.性別	・男性		35名			
	・女性		2名			
8.職業	会社員	11名	自営業	0名	公務員	5名
	学生	0名	主婦	0名	アルバイト	0名
	無職	3名	その他	3名		
9.住まい	青森市内	7名				
	青森県内	4名				
	青森県外	6名				

・「**基調講演**」の感想

1. 講演内容に大変ロマンを感じた・
2. 北の拠点として、安藤氏が活躍されたのが興味深かった・
3. 今までの知らなかった青森に関わる歴史を知ることができ、「道」の奥深さを痛感した
4. スライド等を使用すると、もっと良かった

・「**講演**」の感想

1. 地域のいいもの・ホンモノについて、もう少し具体的な話を聞きたかった。
2. 街道を探求する目的を認識する上で、有用だった
3. 行政をNPOが連携して地域再生していかなければならないと考えさせられた。
4. もっとポイントを絞ったほうが、分かりやすいのではないかな。

・「**第1分科会**」の感想

1. これから来る新幹線に関して、観光等、一市民としてやるべきこと・心構えが分かり、勉強になった。
2. 福田さんの話は大変に興味があるが、少し長すぎるように感じた。

・「**第2分科会**」の感想

1. 大切な遺跡を残すために力になればと思う。
2. 活用のための様々な視点を聞くことができ参考になった。
3. 時間が短かった。
4. よく聞きとれないかった。
5. もう少し詳しい地図が欲しかった。

・「**街道パネル展**」の感想

1. 各会場とフロアが異なっていたため、ゆっくり見る機会がとりにくかった。
2. 見る時間が無かった。(会議終了時でも、見ることが出来ればいいのではないかな)
3. 会場が分かりづらく、駐車場から入れば気付かない。

・**今回の交流会に参加した感想・ご意見**

1. 今回、知人から聞いて参加したが、もっと街道・歴史に興味を持っている人や地域に周知をお願いしたい。
2. 受付前の物産ブースが良かった。地元をPRする良い場だった。
3. 挨拶が長すぎて、プログラムがずれてしまったのが残念だった。
4. 受付が分かりづらかった
5. オープニングセレモニーが短かった。
6. 照明が暗くて資料が見づらかった。
7. 会場内の冷房が強かった。
8. もっと休憩時間を長く取って欲しい。