

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要

第 8 号

2019年2月

国際教養大学

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要

第8号

2019年2月

目次

論文

Googleマップ上の公共交通経路検索の網羅性を阻害するのは何か？：

秋田公共交通情報プロジェクトの経験からの考察

..... 豊田哲也 1

秋田犬が県活性化の起爆剤に

..... 名越健郎 11

研究ノート

グローバルヒストリーと郷土史料：

東北地方の国際的な過去についての秋田県からの探究

..... アン・ギブリン・ゲダクト 21

活動報告

3 地域経済交流会議から 4 地域交流へ：

秋田県・延辺州・沿海地方に江原道

..... 竹村豊 31

著者略歴

**Journal of the Institute for Asian Studies and Regional Collaboration
Akita International University**

Volume 8

February 2019

Table of Contents

Articles

What Factors Prevent Google Maps' Comprehensive Coverage of Public Transport?
- Insights from the Akita Public Transport Information Project -
..... TOYODA Tetsuya 1

Akita Inu as an Initiator of Prefecture Activation
..... NAGOSHI Kenro 11

Research Note

Global Histories, Local Resources: Exploring Tōhoku's International Pasts
from within Akita Prefecture
..... Anne Giblin GEDACHT 21

Activity Report

From the Three-Region International Economic and Trade Forum
to a Four-Region Forum of Akita, Yanbian and Primorye plus Gangwon
..... TAKEMURA Yutaka 31

Author Affiliation

Google マップ上の公共交通経路検索の網羅性を阻害するのは何か？ 秋田公共交通情報プロジェクトの経験からの考察

豊田哲也

要旨

秋田県では2018年9月から原則として全ての公共交通がGoogleマップ上で検索可能となっている。同様の取り組みは全国でも容易に進められうるであろう。その普及を阻害しているのは、GTFS形式について理解の不足とデジタルマップ上の経路検索の効果についての調査の不足である。GTFS形式についての理解の普及のための活動と公共交通のGoogleマップをはじめとするデジタルマップ掲載の効果についての調査の実施により、2020年までに全国公共交通機関を網羅した経路検索が実現することに期待したい。

キーワード：公共交通、路線検索、GTFS

What Factors Prevent Google Maps' Comprehensive Coverage of Public Transport? Insights from the Akita Public Transport Information Project

TOYODA Tetsuya

Abstract

Since September 2018, all routes, in principle, of public transport in the Akita prefecture have been included in the transit search of Google Maps. The same process can be easily replicated in other regions. However, a comprehensive map coverage is still lacking due to inadequate understanding of the GTFS format and a dearth of research on the effects of including public transport in transit search of digital maps. With an increase in research on the effects of including public transport in the transit search of digital maps such as Google Maps, and with greater understanding of the GTFS format, it will eventually be possible to achieve complete inclusion of public transport all over Japan in digital maps by 2020.

Keywords: public transport, transit search, GTFS

1. はじめに

秋田県では2018年9月から原則としてすべての公共交通（鉄道、バス、予約制乗合タクシー）がGoogleマップでの経路検索に含まれている。これは、従前より提供されていた鉄道、各種高速バス、秋田空港リムジンバスの時刻表・運賃表の情報に加えて、国際教養大学アジア地域研究連携機構内の秋田公共交通情報プロジェクトが、県内の民間3社のバスのみならず、16市町村・1団体のコミュニティバスと予約制乗合タクシーの時刻表・運賃表の情報を、無料で、GTFSファイル（後述）にまとめ、Google社に提供しているためである。しかし、原則として県内すべての公共交通がGoogleマップに掲載されたのは、全国47都道府県の中で秋田県が最初であり、本稿執筆の時点[2018年12月]では、群馬県が定時運行路線についてほぼ全線を網羅し、富山県が市町村コミュニティバスの定時運行路線の約半分をカバーするに至っている以外、全国各地でコミュニティバスについてはGoogleマップ上の検索がほとんどできない状態である。

本稿では、秋田公共交通情報プロジェクトの取り組みを紹介するとともに、そこでの経験を踏まえ、わが国の公共交通において、Googleマップへの掲載という初歩的なICT化について、網羅性の確保がこのように遅れているのはなぜなのか、考察を試みたい。

2. デジタル地図での公共交通経路検索の普及とわが国の対応

今日、世界で最も広く普及している交通データの情報形式は、2006年にGoogle社が公開したGTFS（General Transit Feed Specification）形式である²⁾。その基礎になったのは、2005年に同社がオレゴン州ポートランド市の公共交通機関Tri-Metと共同で開発した情報形式である。GTFS形式は、今日では米国のみならず英語圏の国々に広く普及し、最近では非英語圏にも広がりを見せている。

日本では、Googleマップの対応がしばらく鉄道に限定されていたが、2012年9月から都バス、大阪市営バス、京都交通バス、名古屋市交通局など、大都市圏を中心に、関東地域18社³⁾、関西地域21社⁴⁾、中部地域2社⁵⁾、中国地域7社⁶⁾、九州地域1社⁷⁾、合計49社のバスの時刻表と運賃の情報がGoogleマップで経路検索の対象に含まれるようになり（ASCII 2012）、徐々に掲載バス会社数が増加してきている。本稿執筆時点までに、大都市のみならず、地方においても、主要なバス会社についてだけ見れば、多くの路線について、Googleマップ等のデジタル地図での経路検索が可能になりつつある。

政府はインバウンド観光促進の観点からデジタル地図での経路検索の重要性を認めており、安倍首相を議長とする観光ビジョン構想会議は、2016年3月に発表した「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「公共交通利用環境の革新」のために達成すべき項目の一つとして、

「2020年までに、全国公共交通機関を網羅した経路検索の可能化」を掲げた（観光ビジョン構想会議2016：25）。それを具体化すべく、2017年3月には、国土交通省総合政策局公共交通政策部がGTFS形式のデータファイル（以下「GTFSファイル」と言う）の作成のためのマニュアルとなる「『標準的なバス情報フォーマット』解説」（以下「～解説」と表記）を発表した。同省は、その「はしがき」で「中小のバス事業者も含めた経路検索の実現に向けた取り組みが強く求められている」（国土交通省2017：1）との文言で、このマニュアルを使って中小の事業者がバス運行の時刻表と運賃の情報をGTFSファイル化することへの期待を示した。

デジタル地図上での検索対象にバス路線を含めることの重要性についてはあらためて論じるまでもない。平成28年12月の内閣府の世論調査によれば（内閣府2016）、30歳未満の年齢層では、路線バスを調べる手段として70.6%の回答者が「インターネット等の経路検索サービス」を選んでおり、20代でも69.0%、30代で61.4%、40代で63.4%、50代で微減して53.8%となるが、60歳未満ではいずれの年齢層でも過半数が同じ回答を選んでいる。

60代と70歳以上の年齢層では「バス停に掲示の経路図や時刻表」が逆転してトップとなり（60代で36.0%、70歳以上40.3%）、「インターネット等の経路検索サービス」を情報源とするのが60代で26.3%、70歳以上9.3%となっている

が、いったんインターネット等の経路検索サービスに慣れ親しんだ世代がバス停の掲示情報に依存する状態に戻るとは考え難い。今後はますますインターネット等の経路検索サービスが利用者の情報源として重要になるであろう。また、全世代の合計としては41.3%であるが、それを居住地域別に見ると、インターネット等の経路検索サービスを情報源とするのは東京都区部では61.1%、政令指定都市46.3%、中都市43%、小都市35.5%、町村27.9%となっている。

そうした状況を踏まえ、「～解説」の「はしがき」は「バスは路線網が複雑で路線の改廃やダイヤ改正も多く、路線の地図への記載や網羅的に情報提供する刊行物等も存在しないため、その存在自体が認識されていないケースも多く」、「特に、交通手段を調べる際に経路検索を利用することが多い都市部の居住者等にとっては、経路検索で情報が表示されない場合、当該地域に公共交通が存在していないことと同義と認識されつつあ[る]」と指摘している（国土交通省2017：2）。

公共交通にとって、Googleマップをはじめとするデジタル地図の経路検索に時刻表・運賃情報を提供することは最低限のサービスとなってきているのである。

3. 路線検索の網羅性の欠如

しかし、「明日の日本を支える観光ビジョン」が目指す「全国公共交通機関を『網羅』した経路検索」の実現への道のりは遠い。公共交通事業者数で言えば過半

数を占めることになる市町村等の自治体が自らの運行するコミュニティバスや予約制乗合タクシーについて、時刻表・運賃表の情報のGTFSファイル化がほとんど進んでいないからである。

わが国では都市部を含めて多くの地域で、民間バス（あるいは市営バス等）の路線ネットワークを補完するものとして、コミュニティバスや予約制乗合タクシーが運行されている。輸送量としては民間バス（あるいは市営バス等）の路線が大部分を占めるが、それを補うコミュニティバスや予約制乗合タクシーも経路検索の対象に含まれないのであれば、「全国公共交通機関を『網羅』した経路検索」とはならない。利用者から見ればGoogleマップでの経路検索の結果が「信頼できない」のである。

秋田県で言えば、主要なバスネットワークは、秋田中央交通社、羽後交通社、秋北バス社の3社が担っているが、それらを補うものとして、民間3社が撤退した不採算路線などを各市町村が運営しており（ただし、運行は民間バス会社やタクシー会社に委託していることが多い）、Googleマップ掲載に適した路線に限ってみても、16市町村と1団体の運営する路線ネットワークがある。

例えば、秋田県仙北市の有名な観光地の一つである抱返り溪谷に行くには、角館駅等から仙北市の運営する予約制乗合タクシー白岩線を使う必要がある（運行は平和観光タクシー会社）。かつては羽後交通が路線バスを運行していた路線であるが、利用者数の減少のために2007年に羽

後交通が撤退し、住民等の交通手段の確保のために仙北市が予約制乗合タクシーを導入したものである。もし、こうした路線がGoogleマップに掲載されないままであったなら、秋田県における路線検索の有用性は限定的となっていたであろう。

ところが、秋田県の市町村を例外として、全国のほとんどの自治体が、自らの運営するコミュニティバスや予約制乗合タクシーの情報をGoogleマップ等に提供していない。しかも、これは地方だけの現象だけでない。東京の中心部で運行されているコミュニティバス（例えば文京区「Bーぐる」、千代田区「風ぐるま」、台東区「めぐりん」など）も。本稿執筆の時点ではGoogleマップ等の路線検索の対象に含まれていない。

4. 秋田公共交通情報プロジェクト

既に述べたように、秋田県でも最近までコミュニティバスや予約制乗合タクシーはGoogleマップの経路検索に含まれていなかった。それどころか、主要なネットワークを担う民間3社の路線ネットワークすら含まれておらず、Googleマップに掲載されていたのは、鉄道のほかは、各種高速バスと秋田空港リムジンバス（秋田空港＝秋田市内間を結ぶ1路線）だけであった。

2017年5月に立ち上げられた秋田公共交通情報プロジェクト（国際教養大学アジア地域研究連携機構）が、同年8月に秋田中央交通社の各路線の時刻表情報のGTFSファイル化を皮切りに（運賃情報の掲載は翌2018年3月）、羽後交通社およ

び秋北バス社の各路線、16市町村の運営するコミュニティバスと予約制乗合タクシー、さらに秋田空港からの二次アクセスを高める会が運営する秋田エアポートライナー（秋田空港から角館、玉川温泉、男鹿半島などの観光地を結ぶ予約制乗合タクシー路線）を2018年9月までに網羅的に掲載した⁸⁾。

秋田公共交通情報プロジェクトでGTFSファイル化したデータは以下の表のとおりである。

表1. 秋田公共交通情報プロジェクトがGTFSファイル化した秋田県内の公共交通情報

事業者名	掲載路線の種類
秋田中央交通社	路線バス
秋北バス社	路線バス
羽後交通社	路線バス
秋田市	路線バス、予約制乗合タクシー
井川町	路線バス
大潟村	路線バス
男鹿市	路線バス、予約制乗合タクシー
潟上市	路線バス
鹿角市	路線バス、予約制乗合タクシー
北秋田市	予約制乗合タクシー
小坂町	路線バス
仙北市	路線バス、予約制乗合タクシー
大仙市	路線バス、予約制乗合タクシー
にかほ市	路線バス、予約制乗合タクシー
能代市	路線バス、予約制乗合タクシー

藤里町	予約制乗合タクシー
湯沢市	定期運行タクシー、予約制乗合タクシー
由利本荘市	路線バス（一部予約制）
横手市	路線バス、予約制乗合タクシー
秋田空港からの二次アクセスを高める会	予約制乗合タクシー

5. バス・予約制乗合タクシー情報のGTFSファイル化の課題

以下、秋田県における秋田公共交通情報プロジェクトの経験を踏まえて、何が公共交通の経路検索システムへの網羅的掲載を妨げているのか、とりわけ市町村の運営する小規模なネットワークの掲載を妨げているのか、整理しておきたい。

(1) GTFS ファイルの仕組み

まず考えられるのは技術的な理由であるが、そのことを考えるの前に、ごく簡単にGTFSファイルの仕組みについて述べておきたい。

GTFSファイルは時刻表と運賃表を一定の形式でまとめ、各停留所の緯度経度情報と各便の運行日の情報を付け加えただけのものであり、CSV形式で作成された以下のファイルをZIPファイルにまとめたものである。

表2. GTFS ファイルに含まれる主なファイル

stop_times.txtファイル	全路線の全便の全停車時刻の情報。
stops.txtファイル	全停留所の緯度経度の情報。

trips.txtファイル	各便の運行日の種類（平日、土日祝、金曜日のみ、平日（年末年始を除く）などと記載）の情報。
calendar.txtファイルとcalendar_dates.txtファイル	trips.txtファイルに記載の各種の運行日が何曜日を目指すのかの情報。日本の祝日や年末年始などにより運行日の種類指定が変更になる日付の情報。
fare_rules.txtファイルとfare_attributes.txtファイル	各路線上の全ての停留所の全ての組み合わせについての運賃の情報。
routes.txtファイル	各路線のデジタルマップ上の表示色や略称の情報。

GTFSファイルは、これらのファイルをMS Excel等の表計算ソフトで作成し、保存するときにBOM (Byte Order Mark)⁹⁾なしのCSV形式で保存し、ZIP形式で単一のファイルにまとめることで作成できる。

CSV形式は一般にはなじみがないが、それを用いるのは、MS Excel等でファイルを作成した後、最後にGoogle提出用の

ZIPファイルとして保存するときだけであり、GTFSファイル作成のためにCSV形式ファイルに関する何らかの知識を必要とするわけではない¹⁰⁾。また、ZIPファイルの作成にも専門的な知識は必要ない。バスの時刻表を読み解く国語力とExcel等の表計算ソフトについての基礎的な知識があれば、ほぼ誰でもできる作業なのである。

しかも、多くの市町村において、コミュニティバス等の時刻表はMS Excelで作成されているので、GTFSファイルの中核となるstop_times.txtファイルについては、新たにデータを入力し直す必要もなく、既存のファイルをコピーペーストすることで作成できる。停留所の緯度経度についてはGoogleマップ等で容易に確認することができる。例えば、秋田市のマイタウンバスの国際教養大学近くを走っている路線として、河辺A線を例に挙げると、その時刻表のstops.txtファイル上の表記は以下のようなものとなる（秋田市のマイタウンバス等のGTFSファイルは、同市のウェブサイト上に公開されている¹¹⁾）。

表 3. stops.txt ファイルの一例

trip_id [便名]	arrival_time [到着時刻]	departure_time [出発時刻]	stop_id [停留所略号]	stop_sequence [到着順]
河辺A上り 1 (平日)	6:19:00	6:19:00	岩見温泉	1
河辺A上り 1 (平日)	6:20:00	6:20:00	岩見三内	2
河辺A上り 1 (平日)	6:21:00	6:21:00	寺田	3
河辺A上り 1 (平日)	6:22:00	6:22:00	田尻上丁	4
河辺A上り 1 (平日)	6:23:00	6:23:00	田尻	5
河辺A上り 1 (平日)	6:24:00	6:24:00	五郎谷地入口	6
河辺A上り 1 (平日)	6:25:00	6:25:00	曾場上丁	7
(途中省略)				
河辺A上り 1 (平日)	6:30:00	6:30:00	高岡 (河辺)	12

(途中省略)				
河辺A上り1(平日)	6:45:00	6:45:00	戸島上丁	29
河辺A上り1(平日)	6:46:00	6:46:00	戸島小学校前	30
河辺A上り1(平日)	6:47:00	6:47:00	戸島中丁	31
河辺A上り1(平日)	6:48:00	6:48:00	戸島下丁	32
河辺A上り1(平日)	6:49:00	6:49:00	畑谷入口	33
河辺A上り1(平日)	6:50:00	6:50:00	豊成	34
河辺A上り1(平日)	6:52:00	6:52:00	変電所前	35
河辺A上り1(平日)	6:54:00	6:54:00	御所野	36
河辺A上り1(平日)	6:55:00	6:55:00	御所野小学校前	37
河辺A上り1(平日)	6:57:00	6:57:00	イオンモール秋田	38

(秋田市マイタウンバス等のstops.txtファイルから一部抜粋)

上掲の例では、河辺A線という路線の平日の上り第1便(GTFSファイル上では「河辺A上り1(平日)」と略称)の各停留所の到着時刻と出発時刻(ほとんどの路線のほとんどの停留所で到着時刻と出発時刻が同じだが、路線によっては、まれに異なることがある)を掲載している。stop_id[停留所略号]としては、実際の停留所名をそのまま用いることができる。

GTFSファイルの作成方法についてはGoogleのサイトでも日本語で詳しい説明を見ることができるが¹²⁾、それをさらに国土交通省で見やすくまとめたのが上述の「『標準的なバス情報フォーマット』解説」である。

しかし、一定の関心を持ちつつも未だにコミュニティバスの情報のGTFSファイル化を行っていない市町村の担当者らから聞いたところから考えると、「～解説」については、正確を期すあまり、「難しすぎるものとなっている」というのが一般的な評価であるように思われる。特に停留所略号(stop_id)について、「～解

説」は停留所略号(stop_id)を数字で定義した上で、各IDについて停留所名を別途定義することを求めている。GTFSのファイル形式上は停留所名をそのまま停留所略号(stop_id)が可能なのであるから、無駄な手間を強いるものと言わざるを得ない(ただし、表3の高岡には、別の路線にも同名の停留所があり、そうした場合には両者を区別できるように「高岡(河辺)」などと定義しておく必要がある)。国土交通省作成の「～解説」は、より平易にGTFSファイルを解説するものとすべく改訂される必要があるのではないか。

(2) GTFSファイル作成の高度でない専門性

以上に簡単に説明したようにGTFSファイルの作成には高度な専門性が必要とされず、ICTの初心者でも作成することができる。しかし、皮肉にも、そのことがかえって普及を妨げている面もあるように思われる。すなわち、あまり高度な専門知識を必要としない作業なので、外注

がしづらくなっているのかも知れないと思われるのである。

例えば、東京都の文京区は「Bーぐる」というコミュニティバスを運行しているが、「バスの運行情報（現在位置など）」を知りたいというニーズに応えるべく、2019年度に向けて、2路線8台しかない「Bーぐる」のために年間数十万円をかけてバスロケーションシステムの導入を検討している（文京区2018：27）。しかし、「Bーぐる」は1時間に3本の高頻度で運行され、また、運行スケジュールに余裕があるために遅れがほとんどないので、バスロケーションシステムを導入する必要性が高いとは思われない。

まずは無料で対応できるGTFSファイルの作成を行うべきであったのではないかと思われるが、文京区はバスロケーションシステムを導入し、その機会にシステム事業者へGTFSファイルを作成させることを予定している。詳しい経緯は不明だが、時刻表と運賃の掲載だけでは外注するほどの金額にならなかったからではなかろうか。

実は少なからぬ数の自治体が、Googleマップ等に時刻表も運賃も掲載していないのに、バスロケーションシステムを導入して独自のウェブサイト等で提供している。無料で提供できる時刻表・運賃情報の提供を行わずに、高価なバスロケーション情報のみを提供していることは奇妙というよりほかないが、GTFSファイルの作成だけでは受注しても大きな利益を出せない事業者側の事情を考えれば、さ

もありなんとの感がある。

(3) Google マップ掲載の効果についての調査の不足

他方で、これも奇妙なことであるが、Google マップ等での経路検索に含めることでバス利用者数にどれほどの影響があるかについて、信頼できる調査は存在しない。上掲の内閣府調査に示されているように、多くの利用者がバスの時刻を調べるのにインターネット等の経路検索を使うことは分かっているが、インターネット等の経路検索に掲載されていない場合と掲載されている場合とで、利用者数にどれほどの影響があるかについての調査が、ほぼ存在しないのである¹³⁾。

そのことは、各自治体のコミュニティバス担当部局において、限られた人的資源と財政的資源を時刻表・運賃の情報をGTFSファイル化に費やすべきかについての判断を難しくしている面がある。もちろんGTFSファイル化を自前で行うのであれば、少ない人的資源で、財政的資源を全く使わずに実現できることであるが、多くの自治体では、それが多額の費用をかけて外注すべき事項と認識されている。どれほどの効果があるかも分からない状況では、そこに多額のコストをかけて外部の業者に外注すべきか、容易に決断できないのである。

5. おわりに：今後の普及への期待

以上、自治体運営のコミュニティバス等のGoogleマップ掲載がなかなか進まな

い理由について検討してみたが、それらはいずれも容易に克服可能な障害である。国土交通省がより平易なマニュアルを作成することで、GTFS ファイルの作成の容易であることについての認識が広まり、かつ、Google マップが利用者数の増加にどれほどの効果を持つのかについて実地調査等で明確にすることができれば、各自治体は、少しの手間を惜しまずに自らの運営するコミュニティバス等を Google マップをはじめとするデジタル地図の経路検索に含めるべく、GTFS ファイル化の作業に取り組むことになるであろう。

また、内部の人材で対応することが難しいほどに高度に複雑な路線網を運営している自治体や、降雪地域などバス・ロケーションシステムと併せてGTFS化を行うことが有効な地域においては、利用者数の増加についての効果が確実な期待を持てるのであれば、一定の財源を費やして外部にデータ・システム構築の作業を外注することも可能になるであろう。

そうしたことさえできれば、政府が「明日の日本を支える観光ビジョン」で宣言したように2020年までに、自治体運営のコミュニティバス等を含めて全国の全ての公共交通をデジタル地図上に「網羅」することも可能となるであろう。公共交通、特に地方の公共交通には単なる交通手段として以上の価値がある（豊田2017）。まずは、その存在が最低限見えるようにしたい。

【注】

- 1)群馬県でのGTFS化の作業の進捗状況について東京大学生産技術研究所の伊藤昌毅氏に、富山県での状況について東京大学空間情報科学研究センターの西沢明氏にご教示をいただいた。とりわけ伊藤氏には、本稿の内容について貴重なご助言もいただいた。ここに厚く謝意を表したい。
- 2)2006年の公開時はGoogle Transit Feed Specificationを略してのGTFSであったが、2009年に、Google以外のシステムでも活用できるフォーマットであることを明らかにすべく、略称は変えないまま、名称をGeneral Transit Feed Specificationに変更した(NASEM 2015: 11)。
- 3)朝日自動車、小田急バス、神奈川中央交通、川崎市営バス、川崎鶴見臨港バス、関東バス、京急バス、京成バス、京王バス、国際興業バス、小湊鐵道、西東京バス、西武バス、立川バス、都バス、東京ベイシティ交通、東急バス、横浜市営バス。
- 4)尼崎市営バス、あやバス、淡路交通、淡路タクシー、伊丹市営バス、大阪市営バス、京都交通バス、京都市内バス、京阪宇治バス、京阪京都交通バス、近鉄バス、江若交通バス、神戸交通振興、神戸市交通局、山陽バス、神鉄バス、高槻市営バス、丹後海陸交通バス、南海バス、阪急バス、ヤサカバス。
- 5)名阪近鉄バス、名古屋市交通局。
- 6)芸陽バス、中国ジェイアールバス、備北交通、ボンバス、広島交通、広島電鉄、広島バス。
- 7)西鉄バス。
- 8)ただし、試験運行中であることを理由に市町村が掲載を見送った路線や、利用者の事前登録制や住民限定あるいは時刻表・運賃情報の非公開性などを理由にGoogle社に掲載を断られた路線は含まれない
- 8)なお、GTFS形式には、時刻表と運賃表のた

めのStatic GTFSと実際の運行の遅延情報や車両の位置を表示するためのGTFS Realtimeとがあり、わが国でも一部の地域ではGTFS Realtimeが始まっているが、本稿で検討するのは専らStatic GTFSである。GTFS Realtime、特に車両位置情報を含む、いわゆるバスロケーションシステムについては、GPS発信機の維持管理と常時のデータ管理を実現する一定程度のICT技術が必要であり、初歩的な作業だけで実現するStatic GTFSとは事情が異なる。

- 9) Byte Order Markは通称BOM(ボム)と言われ、Unicodeのテキストの先頭につける符号化形式に関する数バイトのデータのことである。BOM無しのUTF-8形式は特にUTF-8Nと呼ばれる。
- 10) MS ExcelでCSVファイルを作成するとBOMが付いてしまうので、TeraPad(無料)など他のエディターでBOMを除去する必要がある。
- 11) 秋田市「グーグルマップでバスの経路検索が可能となりました」、平成30年10月26日、<https://www.city.akita.lg.jp/kurashi/kotsu/1012207/1017515.html>
- 12) GTFS リファレンス, 2012年2月2日改訂, <https://developers.google.com/transit/gtfs/reference?hl=ja>
- 13) 貴重なデータとして、岐阜県中津川市が北恵那バス馬籠線の利用者120名に対して行ったアンケート調査があり(回答率97.5%)、Googleマップ掲載の有効性を強く示唆するものとなっている(<http://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/page/081195.html>)。その他、かなり特殊な例であるが、福岡県新宮町のコミュニティバス「マリックス」についてもGTFS化の効果の調査データがある(稲永健太郎「福岡県内での公共交通：オープンデータ整備とその活用」ス

ライド資料、2018年3月3日、<https://www.slideshare.net/KentaroInenaga/ss-89855099>、29枚目)。

【参考文献】

- ASCII 2012, 「Google Mapでバスの経路探索も可能に！」2012年09月24日, <http://ascii.jp/elem/000/000/729/729629/>
- NASEM (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine), 2015. *Open Data: Challenges and Opportunities for Transit Agencies*. Washington, DC: The National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/22195>.
- 観光ビジョン構想会議, 2016, 「明日の日本を支える観光ビジョン—世界が訪れたいくなる日本へ」平成28年3月30日, https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kanko_vision/pdf/honbun.pdf
- 国土交通省(総合政策局公共交通政策部), 2017, 「『標準的なバス情報フォーマット』解説(初版)」平成29年3月, <http://www.mlit.go.jp/common/001179007.pdf>
- 豊田哲也, 2017, 「路線バスの充実を：生活や観光にも有益」秋田魁新報, 2017年12月27日(金), 4面。
- 内閣府2017「公共交通に関する世論調査(平成28年12月調査)」平成29年2月, <https://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/index.html> [調査対象数3,000人、有効回答者数1,899人、回収率63.3%]
- 文京区, 2018, コミュニティバスBーぐる課題等分析委託報告書(平成30年3月)(PDFファイル: 39857KB)
<https://www.city.bunkyo.lg.jp/var/rev0/0153/1726/2018420101654.pdf>

秋田犬が県活性化の起爆剤に

名 越 健 郎

要旨

筆者はアジア地域研究連携機構研究紀要の第1号（2015年6月）に「秋田犬の国際化戦略」、同3号（2016年8月）に「秋田犬ブランドの活用策」、同6号（2018年1月）に「秋田犬の国際的人気をどう活用するか」と題して、秋田犬が世界的に人気を集めていること、海外の人気が国内にブーメラン効果をもたらしていることを紹介した。その後の2018年5月、平昌冬季五輪の女子フィギュアスケート金メダリスト、アリーナ・ザギトワさん（ロシア）への秋田犬保存会による秋田犬贈呈が大きな話題になり、秋田犬人気を爆発的に高めた。秋田県や大館市は秋田犬をキラーコンテンツとして観光客誘致戦略を展開しており、内外からの県への訪問者も増加、秋田犬グッズの売り上げも伸びた。秋田犬の聖地を売り物にする大館市が2019年5月にJR大館駅前にオープンする観光交流施設「秋田犬の里」のプロジェクトをどう成功させるかが次の課題となるが、問題点も少なくない。過去1、2年で空前ともいえるほど拡大した内外の秋田犬人気や、県と大館市の取り組みを分析した。

キーワード：秋田犬、ザギトワ、秋田犬保存会、観光誘致

Akita Inu as an Initiator of Prefecture Activation

NAGOSHI Kenro

Abstract

This is the fourth part of my series of research papers on Akita Inu published in this journal. In May 2018, Alina Zagitova, Russia's Olympic skating champion, received an Akita puppy from Mr. Takashi Endo, President of the Akita Inu Preservation Club, at a ceremony in Moscow, which was attended by Prime Minister Shinzo Abe. This news triggered a tremendous increase in the popularity of Akita Inu. Akita's local government and Odate city, which is the birth place of loyal dog "Hachiko," have strengthened tourism through strategies that have led to an increase in foreign and domestic visitors along with private investments. The annual number of overseas Akita dogs registered at Hozonkai exceeded that of Japan for the first time in 2016. The number of foreign tourists to Akita has been increasing due to the popularity of Akita Inu. Odate city plans to open the long-awaited museum "Akita Dog Visitor Center" in May 2019, which will be a new sightseeing spot in Northern Akita. However, challenges and problems still exist in the region.

Keywords: Akita Inu, Zagitova, Akita Inu Preservation Club, Tourism Promotion

1. ザギトワさんの日本愛

国内外の秋田犬人気は、2009年のリチャート・ギア主演のハリウッド映画『HACHI-約束の犬』の公開、2012年の佐竹敬久知事とプーチン・ロシア大統領のペット外交などを経て着実に高まっていたが、決定的にしたのが2018年5月のアリーナ・ザギトワさんへの秋田犬贈呈だった。ザギトワさんは平昌冬季五輪前に新潟で合宿した際、日本の雑誌で秋田犬の写真を見て魅了され、母親に秋田犬をねだったところ、母親は「五輪でうまく滑ったらね」と答えた。

このエピソードがロシアの通信社を通じて報じられると、秋田犬保存会会長の



ザギトワさんがInstagramに投稿したマサルとのツーショット

遠藤敬衆院議員（維新の会、大阪18区）は秋田犬を世界に発信する好機ととらえ、外務省を通じて贈呈に向けた交渉を進めた。遠藤会長はザギトワさんが大阪の大会に参加した際に会い、生後3カ月程度の子犬数匹の写真を見せたところ、ザギトワさんは秋田県大仙市で2月に生まれた赤毛のメスを選んだ。ザギトワさんは

早々と「勝利」を意味する「マサル」と命名し、これも話題になった。佐竹知事は県議会で、「秋田犬の魅力や県の国際的な知名度を飛躍的に高め、大いに喜ばしい。秋田犬を県観光のキラコンテツとして国内外への売り込みを強化していく」と強調した¹⁾。

平昌五輪後の2月28日、プーチン大統領はロシア人メダリスト全員をクレムリンに招いて祝賀会を開き、勲章を授与したが、式典終了後、大統領とザギトワさんが二人で話しこむシーンがみられた。ロシア人記者から大統領と何を話していたのか聞かれたザギトワさんは、「それは明かせない」と答えたが、一部のロシアメディアによれば、秋田犬の飼い方を大統領に尋ねていたという²⁾。

佐竹知事から贈られた秋田犬「ゆめ」をモスクワ郊外の公邸で飼うプーチン大統領は、「秋田犬は外見はかわいくても、真剣な犬だ。常に尊敬の念を持って当たらねばならない」「ゆめはいつも私を守ってくれる。番犬のようだ」と述べたこともあり、秋田犬に一家言を持っている。それにしても、ロシアの最高指導者とフィギュアスケート界のスーパースターが秋田犬談義をする時代になったことは、「秋田犬を世界の犬種にする」との保存会の90年来の目標がいよいよ実現に近づきつつあることを示した。

贈呈式は5月26日、モスクワ中心部のメトロポール・ホテルで行われ、訪露中の安倍晋三首相夫妻も出席。遠藤会長からスポーツウエア姿のザギトワさんに「マサ

ル」が渡された。安倍首相とプーチン大統領の首脳会談は22回目だったが、肝心の北方領土問題で進展がなく、日本のテレビ局は秋田犬贈呈式の方をクローズアップしていた。贈呈式は、「安倍首相がロシア金メダリストへの子犬贈呈式に出席」(ロイター通信)、「フィギュア女王が金メダルのご褒美に子犬を獲得」(AP通信)、「日本が約束を順守。ザギトワに秋田犬を贈呈」(AFP通信)などと世界の主要通信社によって大きく報道され、世界的ニュースとなった。保存会会長として秋田犬の普及を進め、野党議員ながら政権にも近い遠藤会長の行動力、企画力が光ったイベントとなった。遠藤会長は秋田県外出身者として初の保存会会長だが、2015年の就任後、保存会の国際化や広報戦略で新基軸を打ち出し、会が活性化している。

日本の一部テレビ・クルーはザギトワさんと「マサル」の散歩や自宅アパートでの生活ぶりを詳しく報道。その動画が各国で放映され、秋田犬の知名度を決定的に高めた。ロシアでも大きな話題になり、ブログには秋田犬を絶賛する書き込みがあふれていた。

ロシアでは、ザギトワさんの日本への愛着が尋常でないとし、いずれ活動拠点を日本に移すのでは、との懸念が一部メディアで出ているほどである。有力ネットメディア、utro.ruによると、親元を離れてモスクワで祖母と暮らし、厳しい競技生活を送るザギトワさんにとって、「理想の休日はマサルと過ごすこと」で、友達が少ないこともあってますますマサルと日

本への愛着を深めているという³⁾。10月4日、日本でのイベントで、「フィギュアスケートをやっている」と各地を転々としなければならない。一緒に散歩したり、話し相手になってくれる大きな犬がずっとほしかった」「マサルのおかげで、嫌なことがあっても気持ちが悪くない。練習がうまくいかなかった日は、マサルが寄り添ってくれる」などと告白した。日本語も少しずつ勉強しており、大館市から贈られた「曲げわっぱ」を弁当箱に使って愛用している。インスタグラムでは、日本のファンも意識し、箸を使っている写真を公開したほか、時々日本語でも発信している。

ザギトワさんはフィギュアの競技などで年に数回訪日しており、日本のテレビに出演し、着物の着付けも体験した。資生堂の「グローバル・アンバサダー」として契約し、同社の化粧品を独占使用する。日本の寝具メーカー「エアウィーヴ」のCMにもマサルと一緒に登場した。「マサル」との縁もあり、日本が特別な国になったのは間違いない。ロシア・フィギュアスケート界のもう一人のスーパースター、エブゲニア・メドベージェワ選手はカナダに拠点を移したが、ロシアのファンは、ザギトワさんも日本に拠点を移す可能性を憂慮していると言われている⁴⁾。

安倍首相とプーチン大統領が1956年の日ソ共同宣言を基礎に、平和条約交渉の加速化で合意したことで、交渉は2019年に本格化するが、首相官邸は日露の友好ムードを演出するため、マサルの里帰りを検討しているという。官邸筋によれば、

両国で人気の高いザギトワさんとマサルが「親善大使」のような役回りで安倍、プーチン両首脳が出席するイベントに参列することも検討中とされる。1978年の日中平和友好条約締結では、パンダが日中友好ブームを高めたが、官邸は、日露ではロシアでも人気の高い秋田犬を友好のシンボルにしたい意向といわれる。

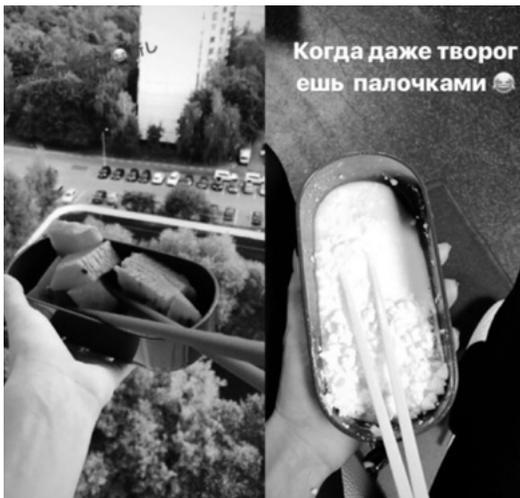
秋田犬保存会はザギトワさんに続いて7月10日、モンゴル人の元横綱・朝青龍に秋田犬の子犬を贈り、ウランバートル郊外の草原で贈呈式を開いた。佐竹知事がプーチン大統領に贈った「ゆめ」を育てた大館市の畠山正二氏が育てた子犬で、朝青龍は「マサオ」と名付けた。モンゴル出身の横綱・白鵬も保存会から秋田犬を貰い受け、保存会会員になったが、髻を結った巨漢の横綱がリードを引いて秋田犬と散歩する姿は絵になる。ただし、横綱としての品格が問題視された朝青龍への贈呈はあまり話題にならず、日本のプログ

では批判的意見もみられた。著名人への贈呈も、波紋などを慎重に分析する必要があるようだ。

2. 空前の「秋田ブーム」

「ザギトワ効果」で国内外の秋田犬人気急騰する中、県や大館市はこのブームを観光客誘致につなげようと官民合同で取り組んでいる。4月には、一般社団法人、“One For Akita”が市内中心部の「エリアなかいち」に秋田犬と会える「秋田犬ステーション」をオープンした。決まった曜日の時間帯に二匹が常駐。新しい観光名所となり、来場者数は1日平均500人で、1カ月余りで1万人を突破した⁵⁾。スタッフと秋田犬は公開日に約700メートル離れた秋田駅まで往復し、土日には秋田駅西口の「サテライト・ステーション」にも短時間とどまり、駅に到着した客を出迎える。秋田市も6月から同様の展示施設、「秋田犬ふれあい処 in 千秋公園」をオープンした。

県庁作成の大型観光キャンペーンガイドブック（2018年秋用）は、「秋田犬に会える場所」としてこれら3カ所のほか、大館駅前の「秋田犬ふれあい処」、大館市の秋田犬会館やゼロダテアートセンター、森吉山阿仁スキー場、田沢湖共栄パレスの計8カ所を挙げている⁶⁾。数年前まで、秋田犬に会える場所は大館の秋田犬会館くらいしかなく、「秋田に来て、秋田犬に会えなかった」という外国人の苦情を何度も聞いたものだ。ようやく地元で秋田犬に出会える公的施設が誕生した。



ザギトワさんがインスタグラムに投稿した弁当。大館市から贈られた曲げわっぱの弁当箱と箸を使っている

秋田犬効果がグッズ販売や観光客増加などに反映され、具体的な経済効果をもたらしつつある。秋田空港と大館能代空港のターミナルビルが2018年1月に発売した「オリジナル秋田犬ぬいぐるみ」(1480円)は3月上旬に5000個が完売。追加発注した7000個も売り切れ、さらに1万2000個を追加生産した⁷⁾。当初は1、2年かけて売り切る予定だったが、県がザギトワさんにぬいぐるみを贈ったと報じられて以降、県内外から購入や問い合わせが殺到し、「ザギトワ効果」とされる。秋田犬保存会もマサルをモデルにした大小のぬいぐるみを製造し、2018年8月から販売を開始した。

JR秋田駅ビルを運営するJR東日本のグループ会社「秋田ステーションビル」は、秋田犬の顔などをデザインしたどら焼きやサブレなど7種類の菓子を2018年5月から製造し、ビル内の5店で販売した⁸⁾。このうち、どら焼き「あきたいぬどら」は一日に100個の追加注文が出るほど売れ行きが好調という。

大館市など周辺の4市町村が、「秋田犬」をキーワードに観光客を呼びこもうとして2016年に設立した社団法人「秋田犬ツーリズム」によると、検索サイトのGoogleで、「秋田犬(Akita Inu)」の検索件数が急増しており、現在[2018年11月19日時点]では「富士山(Mount Fuji)を上回っているという。

また、検索サイトのグーグルで2017年に調べられた英語の都道府県名では、「AKITA」は「TOKYO」に次いで2番目

に多かったことが分かった。『朝日新聞』(2018年11月30日付)によれば、ITビジネスを支援するインフォキュービク・ジャパン(東京都新宿区)が米国や台湾など世界13カ国・地域のユーザーを対象に検索回数を調査した。それによると、2位の秋田(35万310回)は1位の東京(35万9700回)に肉薄し、3位の広島(21万4120回)、4位の大阪(20万5400回)に大差を付けたという。秋田を調べたのは、米国24万6000回▽英国4万500回▽カナダ2万2200回など英語圏が中心。秋田への旅行客数が最も多い台湾からの検索は720回にとどまった。同社の当局者は、「秋田」の躍進について、世界的な人気を呼ぶ秋田犬との相乗効果があるとみている。

「秋田犬ツーリズム」が2016年秋、アイドルグループに見立てた秋田犬が踊る動画「Waiting4U(フォーユー)ーモフモフさせてあげる」をユーチューブで公開すると、10日間で100万アクセスを突破した。中でも、グーグルの広告を活用した台湾での再生回数が7割を占めた⁹⁾。メディアでも取り上げられ、動画は2017年にPR業界の世界的な賞にも輝いた。「動画を見た」として県内を訪れる台湾人観光客も増え、同ツーリズムは広告効果を7億円と推計している¹⁰⁾。

北秋田市の秋田内陸縦貫鉄道(内陸線)では、沿線の仙北市出身の作家、西木正明氏らが2015年に「夢列車プロジェクト」実行委員会を立ち上げ、新車両購入への寄付を呼び掛けたところ、1880万円が集

まった。新車両は購入できなかったものの、外装をマタギと秋田犬のデザインに変えて内装もリニューアルし、2018年4月から運行を開始した¹¹⁾。西木氏は「人口の少ない所でこれほどの金額が集まり、驚いている。内装も想像以上の出来で、酒を飲みながら乗りたくなる」と語った。

仙北市の劇団わらび座は2018年9月、秋田犬を題材にしたミュージカルを2019年に上演するため、脚本を公募すると発表した¹²⁾。わらび座は秋田の歴史・人物を題材とした「地域の宝」シリーズのミュージカル作品を上演しているが、脚本の公募は初めて。劇団の山川龍巳社長は県庁での会見で、「秋田犬はすぐれた文化力を持ち、本当の意味での観光資源となる。秋田犬を県内外にPRするとともに、舞台芸術としての感動を届けたい」と話した。確かに、秋田犬の伝説を広めるには、やや食傷気味のハチ公に続く物語が必要だろう。

米グーグル社は2018年2月、秋田犬で町おこしを進める大館市と組んで、秋田犬の背中に小型カメラを取り付けて撮影した「犬目線」の市内の風景を地図検索サービス「ストリートビュー」で紹介する試みを始めた¹³⁾。ストリートビューは従来、専用カメラを積んだ車両で市街地を撮影することが多かったが、機材の小型化で動物に取り付けることも可能になった。

大館市が2017年末、年賀状やSNSに使える秋田犬の画像の無料提供を始めたところ、中央紙にも取り上げられ、アクセス数が急増した。市は2018年が成年で

あることにちなんで、パソコンやスマートフォンの壁紙として使える秋田犬画像の無料提供を行っている¹⁴⁾。

2017年12月に出版された宮沢輝夫著『秋田犬』（文春新書）も、秋田犬やハチ公の全貌を描き、秋田犬人気を後押しした。読売新聞秋田支局記者として紙面で秋田犬を大展開した宮沢記者が連載を新書にまとめたもので、書評などで高い評価を得た。

こうした秋田犬効果や官民合同の集客努力を受けて、外国人の秋田県訪問も増加している。観光庁が公表した「宿泊旅行統計調査」によれば、県内の2017年の外国人宿泊者数は前年比で47%増加し、過去最多の9万8400人に上った¹⁵⁾。東北6県では、青森県が前年比約60%増の25万6810人でトップ、2位は宮城県で23万8620人（同20%増）。秋田の9万8400人は東北では最下位ながら、2016年比の伸び率47%は全国7番目の高さだった。東日本大震災で外国人観光客が激減した2011年の2万7210人から約7万人増加した。2017年の外国人宿泊客の出身地別内訳は①台湾（44%）②韓国（12%）③中国（9%）④香港（7%）⑤米国（5%）と続いた。台湾からの旅行者が圧倒的に多く、外国人の半数近くを占める。台湾から秋田へのチャーター便は2017年が120便で、前年の59便から倍増した。

県庁観光振興課によれば、2018年1月-7月の外国人宿泊者数は5万8700人で、前年同期比10.6%増加した。内訳は、①台湾（38%）②中国（10%）③韓国（9%）④香港（6%）⑤米国（5%）⑥タイ

(4%) - の順だった。2018年の台湾からのチャーター便数は100をやや越えるが、前年より減少する見通し。

こうした中で、「週刊プレイボーイ」(集英社、第38号)は2018年9月、「アキタを止めるな!」という3ページの特集記事を掲載した¹⁶⁾。夏の高校野球甲子園大会で準優勝した金足農業高校フィーバーやザギトワ選手にプレゼントされた秋田犬人気を受けて、「空前の秋田ブームが到来した」とし、「秋田犬」「金足農業」「英語で講義が行われ、100%近い就職率を誇る国際教養大学」に次いで盛り上がるものは何かとし、金農がローソンと共同開発した「金農パンケーキ」、大曲地区の「カレー旨麺」、海外公演も増えてきた「なまはげ太鼓」、鹿角市の「花輪ばやし」、入手が難しい日本酒「新政」、B1グランプリで全国区となった「横手やきそば」、ご当地ヒーローの「超神ネイガー」などを紹介した。

地味だった秋田が2018年に一気に全国区に躍り出た意外性を特集した異色の記事で、「空前の秋田ブーム」を止めない努力が必要になる。

3. 秋田犬保存会の明暗

秋田犬普及の司令塔というべき公益社団法人・秋田犬保存会も人気沸騰に伴い活況を呈してきた。大館市中心部にある秋田犬会館の3階は秋田犬の資料を展示する博物館だが、2017年の博物館入場者は1万155人で、前年の6706人を大幅に上回った。2018年1月-8月は1万3857人で、早くも前年をしのいでいる¹⁷⁾。入

秋田犬保存会の海外会員数(2017年)

海外支部	所在地	会員数
北米	ロサンゼルス	117
台湾	台南	60
ヨーロッパ	トリノ	38
北京	台湾基隆	36
ロシア	モスクワ	45
中華秋田犬	北京	36
中国秋田犬	北京	18
西安	西安	30
ウクライナ	ドニエプロペトロフスク	3
新台湾	高雄	16
中国中原	鄭州	3
中国国家	煙台	85
秋田犬広東	深圳	46
江浙戸	蘇州	33
中国華夏	北京	32
神州	臨沂	16
フランス	プレーヌ	43
中国北方	遼陽	37

(秋田犬保存会の資料を基に筆者作成)

場料は大人200円、子供100円で、2018年1月-8月の入場料収入は260万円を超えた。訪問者は首都圏や関西からの秋田犬ファンも目立ち、若い女性が増えたのが特徴という。2015年以前の年間入場者は4000-5000人台ただけに、秋田犬ブームがここにも及んでいる。

2017年末時点での保存会の犬籍登録数は国内2704頭、海外3967頭で、海外が国内を上回っている。海外の登録犬の約8割は中国だ。会費を納入している会員数は同時点で、国内が2310人、海外が683人。海外の秋田犬登録数は、リチャード・ギア主演のハリウッド映画公開後の2010年ごろから増え始め、2016

年から日本国内の登録数を上回った。現在海外支部は18カ所に上るが、2018年は新たにフランス支部が誕生した。

フランス支部のキャプロン・成子さんは2016年末に来日した際、「フランスも秋田犬ブームで、西欧では、イタリアに次ぎ、スペイン、ドイツと並んで頭数が多いと思われる。従来はイタリアのヨーロッパ支部を中心に開かれる『アキタ・カップ』に参加していたが、支部ができれば展覧会の独自開催が可能になる。秋田犬標準の情報や病気への対処法など、本部からの発信をもっと増やしてほしい」と話していた¹⁸⁾。

このほか、ブルガリアからも支部設置の申請が届いている。海外では、「本部展で名誉賞を受賞した秋田犬が中国で1000万-2000万円取引された」「アラブの富豪が雄雌二頭を1000万円で日本から輸入した」といった景気のいい未確認情報も伝えられる。

ただ、海外の犬籍登録数や会員数はやや減少傾向にある。これは、保存会への会費や登録料の支払いが銀行振り込みだけで、カード決済を導入していないことも原因だろう。遠藤会長に提出された保存会の監査報告書(2018年2月18日)は、「海外における会員はおよそ150名の減少となっているが、海外会員の継続に対する認識あるいは保存会からの周知が不足している可能性も考えられる」と警告している¹⁹⁾。監査報告書はさらに、「外国人の保存会訪問、海外クラブからの入会、申請書類の増加に本部の業務が追い

ついていない。会報の翻訳やメール対応等、海外対応ができる体制を望む」と指摘している²⁰⁾。現在の保存会の運営体制では、急激な国際化に対応できていないことが分かる。

遠藤会長は今後の取り組みについて、「組織の発信力を高め、広くPRしていく。(保存会内に)マニアックな世界に偏り気味な傾向も否めないが、多くの人が入りやすく触れ合いやすい『秋田犬の世界』を作りたい。秋田犬女子会もやりたい。世界的な人気はそれだけ秋田犬に魅力があるということ。世界の要人の方々に秋田犬の魅力を感じてもらえることができ、その意味では外交の一端を担っていると思う」と話している²¹⁾。

ただし、国内の秋田犬をめぐる状況が「存亡の危機」(宮沢輝夫)に置かれていることに変わりはない。保存会によれば、秋田犬登録数は1972年の4万6200頭がピークで、そこから2700頭まで激減した。保存会に登録していない犬も相当数いるとみられるが、保存会会員の高齢化や日本の住宅事情、小型洋犬ブームから見て、大型犬である秋田犬の飼育数を大幅に増やすことは難しい。海外で秋田犬を飼育するのは比較的若い世代が多いのに対し、日本では高齢者が圧倒的に多い。秋田は秋田犬の聖地であることを売り物に、純血種を育てて秋田犬標準を維持すべきだが、宮沢記者は「日本発祥の柔道は国際化の波に抗しきれず、ルール改正やカラー柔道着の着用を容認して『JUDO』への脱皮を余儀なくされ

た。同様な意味で、秋田犬は『秋田』から『AKITA』に変わる潮時に来ている」と指摘している²²⁾。

社会学や動物人間関係学が専門のヤマザキ動物看護大学動物看護学部の新島典子准教授は、「秋田犬の認知度は高まりつつあるので、今後はかわいらしさというイメージからさらに進めて、大型の秋田犬を飼育するというライフスタイルの魅力も普及させてゆくのはどうか。秋田犬の大きな存在感や安心感は小型犬の比ではなく、落ち着ける。プーチン大統領やザギトワさんらセレブだけでなく、一般飼い主のライフスタイルを紹介し、秋田犬と暮らす魅力を訴えるのが望ましい」と提案する²³⁾。今日の空前のブームが飼育頭数につながるかどうかはまだ不透明ながら、宮沢記者が言うように、10年後も秋田犬を維持し続ける余裕が残っているかどうか、日本や秋田県・大館市の力を測る指標になるだろう²⁴⁾。

4. 「秋田犬の里」がオープンへ

県や大館市が秋田犬を「キラコンテツ」(佐竹知事)と位置づけて町おこしを推進する中、当面の焦点は、2019年5月大館にオープンする観光交流施設「秋田犬の里」だろう。JR大館駅に近い旧小坂鉄道廃線跡地に、忠犬ハチ公が飼い主の上野英三郎教授を待ち続けた戦前の2代目渋谷駅を再現し、大館の観光拠点となる。床面積は約1246平方メートルで、鉄骨一部2階建て。玄関前に大館駅前に立つハチ公像を移設し、内部には

①秋田犬触れ合いコーナー②秋田犬やハチ公関係の資料を展示するミュージアム③観光物産館や観光案内所-を設置する。屋外にはドッグラン的な機能を持った芝生広場や犬用水飲み場、駐車場を設置する。事業費は8億9400万円で、約5億円は国、県の交付金を活用する²⁵⁾。

名称は公募を基に選定し、「秋田犬の里」と決まった。当初の仮称は「ハチ公駅」だったが、福原淳嗣市長は「外国人にも分かりやすいキーワードとして秋田犬の里にした」と説明した²⁶⁾。戦前の「ハチ公」よりもグローバルな知名度を持つ「秋田犬」を選んだ意味は小さくない。福原市長は、「海外のインターネット検索で、『Mount Fuji』の2倍以上の検索数を持つ『Akita』『Akita Inu』をメインに秋田犬やハチ公を紹介し、国内はもとより海外からの旅行者をターゲットとした観光施設として整備する」と強調した。英語名は「Akita Dog Visitor Center」となる。

市長は「大館市は秋田犬や伝統的工芸品の曲げわっぱなど多彩な地域資源を有しているが、情報発信や受け入れ態勢の整備が十分ではなく、通過型の観光地となっている。今後は観光客から旅行の目的として選ばれる観光地域づくりを進める」とし、秋田犬の聖地を売り込む観光拠点にしていると²⁷⁾。2019年5月8日にオープンし、県北の観光拠点となりそうだ。

「秋田犬の里」プロジェクトの成功には、行政と秋田犬保存会の緊密な連携が不可欠だろう。保存会のある秋田犬会館は耐震診断や補強工事が急務だが、巨額

の出資を必要とし、財政難の問題がある。秋田犬が海外の富裕層の間で人気を呼んでいることから、インターネット経由で不特定多数の財源協力を求めるクラウドファンディングなどの資金調達も有効だろう。秋田犬を県活性化のキラーコンテンツと位置づけるなら、県による財政支援も検討すべきかもしれない。

また、既に述べたように、一時急増した海外の保存会会員や犬籍登録数は2017年から減少傾向にあり、これは主として保存会の現在の体制では対応できなくなった要素が大きい。秋田犬の人気沸騰や急激な国際化の中、保存会だけで秋田犬の保存や国際化への対応を担うのは財政的、人材的に限界にきている。英語やITに通じた県庁の若手スタッフが保存会に出向し、国際化を支援することも検討すべきだろう。県庁や市役所に秋田犬戦略の司令塔となる「秋田犬課」を設置すれば、内外へのアピールも大きい。現状のままでは、海外の秋田犬人気を聖地・秋田を離れて一人歩きし、「Akita」になってしまいかねない。行政が保存会に積極関与して支援し、連携して発展を図る時期にきている。

【注】

- 1)『秋田魁新報』、2018年3月9日付朝刊。
- 2)『秋田犬』、秋田犬保存会、2018年3・4月号、1-2頁。
- 3)Вероника Подстрехина, "До добра не доведет: Загигова смотрит в сторону Японии", 04 сен 2018, <https://utro.ru/amp/sport/2018/09/04/1372676.shtml>.
- 4)同上。

- 5)『日本経済新聞』、2018年6月1日付朝刊。
- 6)「秋のさく、さく、あきた」、秋田県観光文化スポーツ部観光振興課、25頁。
- 7)『日本経済新聞』、2018年6月1日付朝刊。
- 8)『朝日新聞』、2018年5月8日付秋田県版朝刊。
- 9)『朝日新聞』、2018年1月16日付秋田県版朝刊。
- 10)『読売新聞』、2018年2月12日付秋田県版朝刊。
- 11)『朝日新聞』、2018年4月22日付秋田県版朝刊。
- 12)『朝日新聞』、2018年9月12日付秋田県版朝刊。
- 13)秋田犬目線のストリートビューのURLは、「犬目線のストリートビューで、戌年を楽しもう」、Google Japan Blog, 2018年2月28日水曜日, https://japan.googleblog.com/2018/02/blog-post_28.html.
- 14)『朝日新聞』、2018年3月9日付秋田県版朝刊。
- 15)『読売新聞』、2018年4月27日付秋田県版朝刊。
- 16)『週刊プレイボーイ』2018年9月17日付、56-58頁。
- 17)秋田犬保存会事務局資料。
- 18)2016年12月3日の「世界秋田犬フォーラム」(東京・江東区)国際シンポジウムでの発言。
- 19)『秋田犬』、2018年7・8月号、21頁。
- 20)『秋田犬』、2018年7・8月号、22頁。
- 21)<http://www.saveakita.or.jp/commentary/>
- 22)宮沢輝夫、『秋田犬』、文春新書、231-232頁。
- 23)筆者との面談。2018年10月2日。
- 24)宮沢輝夫、前掲書、233頁。
- 25)「秋田犬の里」プロジェクトについては、大館市のウェブページ(www.city.odate.akita.jp/dc/city/kikaku/files/01akitainu.pdf)を参照。
- 26)『秋田魁新報』、2018年10月3日付朝刊。
- 27)大館市役所資料「大館市観光交流施設『秋田犬の里』」。

Global Histories, Local Resources: Exploring Tōhoku's International Pasts from within Akita Prefecture

Anne Giblin GEDACHT

Abstract

Scholars often overlook the history of the Tōhoku region when researching Japanese modernization during the prewar period. However, natives from the Tōhoku region contributed significantly to multiple forms of mobility that shaped the development of modern Japan: the settlement of Hokkaidō, international migrations around the Pacific, and colonization of Greater Japan. Akita prefecture is home to a host of resources that chronicle international linkages between Japan's northeast and the wider world in all three of these instances. Seeking to investigate these relatively untapped resources, I spent two weeks in Japan during the summer of 2018 to augment my single-authored book manuscript tentatively titled Tōhoku Unbounded. The following article outlines the archival collections, library resources, and rare materials I encountered during my visit to Akita City. Ultimately, these resources will augment my manuscript and help place Akita at the heart of an intricate web of national and international mobility that challenges stereotypes of Tōhoku provincialism.

Keywords: Mobility Studies; Tōhoku; Migration; Archival Resources; Modern Japanese History

グローバルヒストリーと郷土史料： 東北地方の国際的な過去についての秋田県からの探究

アン・ギブリン・ゲダクト

要旨

戦前日本の近代化について検討がなされる際には、東北地方史の観点が必要とされがちである。しかしながら、北海道への入植、太平洋を越える移住、帝国各地の植民化といった近代日本の発展を特徴づける多種のモビリティのあり方に、東北地方出身の人々が大きな貢献を果たしたことを見落とすべきではない。秋田県庁は、これら3種のモビリティの各形態について、東北地方と世界とのつながりに関する多くの資史料を擁している。筆者は、現在単著で執筆中の「限りなき東北地方 (Tōhoku Unbounded)」(仮題)に取り込むべく、2018年夏に日本で2週間の調査を行い、未だ十分に渉猟されていないこ

これらの資史料の調査に着手した。本稿は、筆者が秋田市での調査で確認した史料群、図書館資料、その他の貴重な資史料について簡単にまとめたものである。最終的には、これらの資史料を筆者の著書に取り込み、日本の内外における複雑なモビリティのネットワークの核心に秋田を位置付け、東北の閉鎖性というステレオタイプに対して疑義を呈するものとする予定である。

キーワード：モビリティ研究、東北地方、移住、史料、日本近代史

Introduction

In the summer of 2018, I spent two weeks in Japan conducting research in the Akita Prefectural Archives and Akita City Library with the generous support of the Institute for Asian Studies and Regional Collaboration (IASRC) of Akita International University and Seton Hall University's College of Arts and Sciences. I was working on the completion of the manuscript for my single-authored monograph titled *Tōhoku Unbounded: Regional Identity and the Mobile Subject in Prewar Japan*. This is an expansion of my 2015 dissertation "From the Inside-Out: Social Networks of Migration from Tōhoku, Japan 1872-1937," which argued that transnational history shaped the construction of domestic Japanese regional identity in Tōhoku during the modern era. Thus, I came to Akita to look for further evidence that the mobile Tōhoku body could shed light on historical understandings of modern regional identity formation, the development of Japanese modernization, and the need to expand our understanding of Japan's national past beyond the boundaries of the nation-state.

Only a handful of authors, such as Gotō Kazuo and Watanabe Seiichirō, explore the longstanding history of internationalism and mobility in Akita that paralleled Japan's rise as a global power over the past one-hundred and fifty years. In fact, especially in English language literature on modern Japanese history, few incorporate Tōhoku into national histories at all due to a widely held belief that the region had little to no impact on the overall story of the Meiji period. For example, when historian Gregory Clancey wrote *Earthquake Nation*, which chronicled the impact of natural disasters on prewar Japanese society, he himself later admitted that he consciously decided to relegate the 1896 Meiji Sanriku Tsunami, one of the largest disasters of that time, to a footnote because "it left so little cultural and political trace on Meiji society" (2011). Other English language authors do look at Tōhoku within the flow of modern Japanese history, notably Kerry Smith, Michael Wert, and Nathan Hopson. However, in general, the region as a whole remains understudied. Thus, I strive to reintroduce the history of the Northeast back into the forefront of analyses of modern

Japan.

Seeking evidence to support the theory that the incorporation of the history of Tōhoku mobility into analyses of Japan's past can help reveal alternative pathways of modernization and development, I have conducted research throughout Japan, Southeast Asia, and North America over the past fifteen years. While certainly not the only important contributing factor to Japan's rise to power in the modern period, my research shows Tōhoku natives' mobile bodies served as drivers of modern identity formation at the local, national, and international level. Specifically, my work traces three kinds of mobilities practiced by Tōhoku natives in the 19th and 20th centuries that informed the region's incorporation as a constituent part of the Japanese nation and empire. Two of these mobilities remained within the bounded area of either Japan proper (*naichi*) or Greater Japan: nation-building projects in Hokkaidō that resulted in the relocation of Tōhoku residents north and the systematic attempt to occupy Manchuria through agricultural settlement colonialism. The final kind of mobility defies the boundaries of both Japan and greater Japan to include international emigration across the wider Pacific World. While this peaceful movement of Tōhoku residents to other sovereign states may not have been part of nation-building or imperial expansionism, I contend that this mobility helped shape the

development of Japanese regionalism.

Present in the archives, libraries, and antique book stores throughout the city of Akita lies a host of materials that can shed light on the history of the contributions to local, regional, national, and in fact international history made by the mobile Akita body between 1868-1945. Natives from Akita prefecture took part in the peopling of Hokkaido, ventured forth to a host of international locales such as Brazil, and made a significant contribution to the settlement of Japan's wartime empire in Manchuria. In the following pages, I will outline my preliminary findings. Due to space constraints, I will be paying particular attention to major archival collections available in the prefecture and relevant English language works relating to modern Tōhoku history, as those may be less familiar to many IASRC readers than the Japanese language historiography.

Reconciling Tōhoku's Diversity with discourses of Tōhoku Identity

One of the largest barriers to studying regional identity within Tōhoku is the reality that Tōhoku is a diverse place, with regional and local distinctions providing a wealth of texture and culture. However, from the Meiji Ishin through to the end of the Pacific War and beyond, this reality of a multi-faceted Tōhoku has often been

lost when politicians and policy-makers in Tokyo crafted policies designed to remedy the region's chronic underdevelopment (Noss 1918: 15-16). Time and again, the northeast prefectures of Honshu Island became grouped together under the simple category of "Tōhoku" by popular media representations and in stereotypes that stressed the traditional backwardness of both the territory and its inhabitants. Indeed, as has been convincingly argued by such scholars as Kawanishi Hidemichi, throughout the modern period Tōhoku has been cast as a provincial backwater, a hinterland to be colonized by the cultures of the center (2015).

This propensity to flatten the Tōhoku region into a single narrative exists beyond popular media or historical texts. Many fields of scholarly interest that focus on or originated in Japan's northeast, both in English and Japanese, have a tendency to analyze discrete spaces in the region but then expand their analysis to make local studies into a metonym for the whole of the Tōhoku region. For example, in the first decades of the twentieth century, Yanagita Kunio's work in Yamagata's Tono region launched the field of *minzokugaku* and cast Tōhoku as the site of an authentic Japanese tradition that was vanishing elsewhere due to modernization (Ivy 1995). The rise of Hiraizumi Studies in the early post-war era featured investigations into twelfth-century Hiraizumi in Iwate as an alternative past for Japan to build a

bright, new, non-imperialistic future (Hopson 2016: 6, 64-115). These postwar scholars, exemplified by the radical revisionist Takahashi Tomio, recast residents of 12th century Hiraizumi as virtuous victims of Kyoto's imperial aggression who had their culture colonized. Thus, it was from this place, today known as part of Tōhoku, that postwar intellectuals should look to find "a Japan we could be proud of and for which we can have hope" (Takahashi in Akasaka 2003: 222-23; Hopson 2017). Digging even further into prehistoric Japan yet only emerging in the 1980s is the regionally defined *Tōhokugaku* that focuses predominantly on the re-inscription of the region as a whole as the location of an ancient and authentic past dating back to the Jomon era. In both English language and Japanese texts, it is hard to deny what historian Nathan Hopson calls "Tōhoku-as-idea" not only exists in academia, but also as a valid category of analysis (2017: 4-5).

Therefore, while my work acknowledges the inherent problems with asserting that there is a single "Tōhoku" identity or regionalism, I still use it as a category of analysis. Following the Meiji Ishin, the government grouped the northeastern domains into a single region with the moniker of Tōhoku. This resulted in government actors, popular media, and commercial developers developing a distinct discourse about Tōhoku, one that in many

ways has continued to the present. Thus, at times my work does employ the category of Tōhoku, particularly when such an imagining is reflected in archival evidence. However, I also seek to provide texture to this term and reflect the diversity evident in the lived experience in the region during the prewar period. Thus, rather than seeking to provide an overarching narrative for the entire Tōhoku region, my research self-consciously attempts to provide brief windows into specific cases of transnational and trans-regional connections that occurred in the cartographic space defined as Tōhoku. In so doing, the cartographic boundaries of the Tōhoku region itself is challenged, revealing how the history of this region is intimately intertwined with locations beyond its defined space and place. At the same time, I am not asserting that any single experience can represent the whole of Tōhoku nor am I arguing that such an experience is unique to Tōhoku or even Japan as a whole. It was just this balancing act that brought me to the archives, libraries, and rare bookstores in Akita. I was searching for revealing cases of internationalism specific to Akita that could contribute to a larger body of experiences from throughout the region as a whole.

Mobile Akita Natives Revealed: Archival Collections and Primary Documentation

My first stop in Akita was the

Prefectural Archives where I hoped to find documentation concerning the flows of migrants leaving Akita as well as government programs designed to encourage such movement. The Akita Prefectural Archives is wonderfully organized and welcoming to visiting researchers. Before I arrived, I was able to download a detailed finding aid of the collections held in a convenient excel format. This complete document covers materials from 1865 to 1990 and includes over 18,000 word-searchable entries, allowing researchers the ability to identify quickly pertinent record groups. What is even more helpful, however, were spreadsheets broken down in groups of roughly 20 years that provide further detail on what is contained within each folder. Based on the scope of my inquiry, I focused primarily on the prewar era resources. Using keywords such as ‘overseas migration’ (海外移住), ‘migrant/colonist’ (移植民), ‘soldier settler’ (屯田兵), Manchuria (満洲), Hawai’i (布哇), ‘group migration’ (団結移住), ‘internationalization’ (国際化), Hokkaido (北海道), or Brazil (伯国), I was soon able to narrow my search down to only the most potentially useful documents. The Archive’s generous photography policy allowed me to collect efficiently a large amount of resources during my short stay.

Based on a preliminary assessment of the materials collected in June 2018, I believe the Prefectural Archives does indeed hold many prewar documents that can reveal

patterns of Akita mobility. Some of the record groups provided documentation on the encouragement of migration at the national, regional, local, and even grassroots levels. For example, the folder group *Ishokumin Kankeishorui* (930103-10277: 移民関係書類) holds various edicts issued from Tokyo regarding the promotion of migration that couched emigration abroad as something that must be done for the good of the nation. Other documents provide official prefectural reports outlining the statistical data of Akita migrants abroad, examples of blank forms or worksheets for migrants or officials, pamphlets from grassroots organizations encouraging relocation, and instructions for how to recruit more migrants. Taken as a whole, this box alone begins to reveal the mechanics of how different levels of government encouraged Akita international migration during the 1930s. Other documents of note include some 1890s writings on migration to North America, discussions regarding the relocation of Akita migrants to Hokkaido as agricultural migrants as well as settlers in the Kaitakushi's *tondenhei* (soldier settler) program, and documents about Akita native's participation in the colonization of Manchuria.

To augment the governmental records on migration, I also used the resources of the Akita Prefectural Library, which is conveniently located within the same

large room as the Archives. In the general reading room of the Archives, researchers have access to the complete run of the *Akita Kenpo*; on just the other side of those shelves are a bank of machines where you can view Akita Library microfilm copies of historical newspapers like the *Akita Sakigake Shinpo*. Materials collected from these sources, as well as articles from the *Akita Kenjin Zasshi* and some print books available at the Akita Library, provided additional perspectives on prewar Akita migrations.

Bringing Narratives of the Mobile Akita Natives Home: Published Resources

Probably the most famous Akita traveler is the renowned journalist and author Ishikawa Tatsuzō (1905-1985). The Akita City Library has put together an exhibition featuring Ishikawa's life and work on the second floor of their main library branch. This room features a number of original manuscripts and memorabilia from Ishikawa's life, including photographs and other documentation of his contribution to Japanese national literature. This memorialization of Ishikawa reveals the life of a man who belies the stereotypical image of the provincial Tōhoku resident: he is probably most famous for his fictional writings about Brazil.

Ishikawa won the first ever Akutagawa Prize for his book, *Sōbō* (1935; 2014), and then later wrote two additional sequels

making his Brazil series a trilogy. The novels were based loosely on his own experiences as an emigrant in Brazil and reveal a deep ambivalence to the Japanese government's emigration project in the 1930s. The story opens outside of the National Emigration Center (*kokuritsu kaigai imin shūyōjo*) in Kobe and presents a critique of the government's international migration policy, as well as commentary on the false promises of rapid prosperity put forth by the Kaigai Kōgyō, or Overseas Development Company (Tachibana 2016). In particular, this story offers a window into how Ishikawa, himself an Akita native, envisioned the twin experiences of displacement and loss through the personalized experiences of fictionalized Akita emigrants within the Japanese-Brazilian diaspora. In fact, the story opens on a rainy day outside of the Kobe facility where the two most important questions are “who are you” and “where are you from.” These questions, or rather the emphasis upon them and possible repercussions surrounding emigrants' answers on identity formation, are exactly the focus of my research. The materials on Ishikawa's life, as well as a curated selection of newspaper articles about Ishikawa organized by Akita City Library, represent a useful addition to my understanding of both historical and contemporary emphasis on migrant narratives in Akita prefecture.

While copies of *Sōbō* and academic

analyses of that important work are easily obtainable in the United States, obtaining works published related to Akita migration to Manchuria, Hokkaido, or overseas locales can be exceedingly difficult outside of Japan. Therefore, I also used my time in Akita as a way to gather secondary literature on Tōhoku migration by visiting a number of used and new bookstores throughout the city. This brought me to the rare bookstore, Itasawa Shobō in Omachi 5-chome. This store is a true gem. I found multiple copies of books there that are, at best, in one library collection in the United States. Thanks to the helpful staff there I brought home books about Akita natives settling in Hokkaido, prefectural histories glorifying Brazil migration, publications including letters and memoirs from Manchurian colonists, and prewar texts that outline history of Akita as constituent part of the Japanese nation.

Beyond searching for rare primary sources, I also found a wealth of more recent scholarship to bring back to my home library via the internet and chain bookstores. Perhaps the single greatest resource for those interested in Akita mobility in the Greater Japan Empire are the works of Gotō Kazuo such as *Akita-ken Manmō Kaitaku Seishōnen Giyūgun gaishi* and *Akita-ken Manshū kaitaku gaishi*, as well as volumes about the experience of women settlers in Manchuria. The works of Ishikawa are of course important in fleshing out literature on Akita-

Brazil connections, but so too are the books like *Minamijūjisei to tomoni* that provide the historical background to migration and listings of migrants like the *Zaihaku Akita kenjinroku*. Bringing home copies of such materials will provide texture and necessary context for my analyses of Akita migration.

Preliminary Conclusions

My trip to Akita last summer provided me with the additional materials needed to complete my forthcoming book manuscript on Tōhoku mobility in Japan's prewar era. It also revealed the wealth of materials on the mobilities of Tōhoku natives in general, and Akita natives in particular, available in the archives, bookstores, and libraries of Akita city. Finally, beyond my research in Akita, I also travelled elsewhere in Japan to collect relevant documents. I wish to conclude this article with a reflection on a source that I did not collect within Akita's boundaries, but nonetheless provides a useful visual illustration of the overarching argument in my manuscript: that regional identity and the Japanese mobile body can be deeply intertwined.

Before boarding my flight back to the United States, I spent a day at the Japanese Overseas Migration Museum in Yokohama operated by the Japanese International Cooperation Agency (JICA). JICA has a good reference library with a small section

specific to Tōhoku that includes some useful post-war materials relating to the mobile Akita body. Within their archive is a copy of a 1959 circular "Diaries from Emigrant Lands" by the Akita Prefecture Overseas Association [秋田県海外協会] (JICA E-22 23.4A). The cover of this bulletin features two *namahage*, creatures from Japanese folklore associated with Oga Peninsula. These illustrations of Akita's most famous *toshigami*, or kami who herald the new year, wear the traditional straw capes and wield *deba* knives. However, despite their frightening countenance, in their other hand they hold banners proclaiming "Welcome Overseas Emigrants" and "Gather Together Emigrants." Indeed, in the cover of this association bulletin, researchers can witness how these Akita migrants sought to marry their native place emigrant identities with their new international perspectives.

Numerically, the Tōhoku region provided the plurality of settlers to both Hokkaido and Manchuria (Young 1998: 330; Matsuki 1978). While part of very different contexts and separated by over 50 years, central government planners in Tokyo actively recruited and incentivized Tōhoku residents to relocate to these new frontiers of Japanese influence. Tōhoku, especially Sendai domain but also including other groups from elsewhere the Northeast, became the primary recruiting ground for the Kaitakushi's efforts the end of the 19th century, using tax

incentives, land grants, and other perks to draw settlers to colonize Japan’s “northern gate.” With many surprising echoes of the colonization of Hokkaido, the government’s Million to Manchuria Movement of the 1930s also enjoined Tōhoku residents to become part of a vanguard force preparing the way for Manchuria to become incorporated into Japan’s sphere of influence. Promoting migration as part of a patriotic duty to the empire, boosters encouraged villages to establish “branch villages” through village division campaigns (*bunson undo*). In so doing, the government hoped to build bridges between Tōhoku villages in the *naichi* and new settlements in Manchuria’s fertile expanses. The final kind of mobility of Tōhoku natives emerged from international migration to other sovereign nations around the Pacific. The Tōhoku region was a central node in a vast web of social networks that spanned the Pacific Ocean during the prewar period. While the six prefectures of the northeast did not provide the single largest group of international migrants during the prewar period, there existed a steady stream of émigrés who left Tōhoku to relocate abroad. As my forthcoming manuscript on Tōhoku mobility will show, an emigrant identity emerged in foreign lands based on the notion of shared cultural affiliations originating from their native Japanese regionalisms.

Works Cited

- Akasaka Norio, ed. 2003. *Nihon saikō: Tōhoku Runessansu e no joshō*. Sendai: Sōdōsha.
- Akitaken Kaigaikyōkai. 1959. *Ijūchi dayori* v2 (December). JICA reference number E-22 23.4A.
- Akita-ken Kaigai Ijūshi Henshū Inikai. 1978. *Minamijūjisei to tomoni: Akitaken kaigai ijū70nen ayumi*. Akita-ken: Kaigai Ijūshi Henshū Inikai.
- Clancey, Gregory. 2006. *Earthquake Nation: The Cultural Politics of Japanese Seismicity, 1868-1930*. Berkeley: University of California Press.
- . 2011. “Sanriku: Japan’s ‘Tsunami Coast,’” *Daily Telegraph* (14 March).
- Gotō Kazuo. 2014. *Akita-ken Manmō Kaitaku Seishōnen Giyūgun gaishi*. Akita-shi: Mumyōsha Shuppan.
- . 2011. ‘*Tairiku no hanayome*’ *karano tegami*. Akita-shi: Mumyōsha shuppan.
- . 2010. *Akita-ken Manshū kaitaku gaishi*. Akita-shi: Mumyōsha Shuppan.
- . 2006. *Haruka naru natsu: aru manshū kaitaku fūfu no hyōryū monogatari*. Akita-shi: Mumyōsha Shuppan.
- Hopson, Nathan. 2017. *Ennobling Japan’s Savage Northeast: Tōhoku as Postwar Thought, 1945-2011*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Ishikawa Tatsuzo. 2014. *Sōbō*. Akita: Akita Sakigake Shinposha.
- Ivy, Marilyn. 1995. *Discourses of the Vanishing: Modernity, Phantasm, Japan*. Chicago: University of Chicago Press.
- Kawanishi Hidemichi. 2016. *Tōhoku: Japan’s Constructed Outland*. Regional Spaces, Cultures and Identities of East Asia, Volume 2. Translated by Nanyan Guo and Raquel Hill. Leiden, Netherlands: Brill.
- . 2013. “Regional History and International History: From Hara Katsurō to

- Ellsworth Huntington.” Translated by Hiraku Shimoda. *Asian Cultural Studies*, Vol. 39 (March): 33-48.
- , 2005. *Rōkaru histori kara gurōbaru histori e: tabunka no rekishigaku to chiikishi*. Tokyo: Iwata Shoin.
- Matsuki Satoru. 1978. *Kita ni ikiru bushidan*. Hokkaidō: Fuji Purinto Kabushiki Kaisha.
- Noss, Christopher. 1918. *Tōhoku: the Scotland of Japan*. Philadelphia: Board of Foreign Missions, Reformed Church of the United States.
- Smith, Kerry Douglas. 2001. *A Time of Crisis: Japan, the Great Depression, and Rural Revitalization*. Harvard East Asian Monographs, 191. Cambridge, Mass.: Harvard University Asia Center.
- Tachibana, Reiko. 2016. “Loss and Renewal in Three Narratives of the *Nikkei* Brazilian Diaspora: Ishikawa Tatsuzo’s ‘Sobo’ and its Sequels.” *Japan Review: Journal of the International Research Center for Japanese Studies*, vol. 29: 145-169.
- Watanabe Seiichiro. 1980. *Kaigai ni habataita Akita no senkaku*. Akita, Gojōme-cho: Goshōdō Shoten.
- Wert, Michael. 2014. *Meiji Restoration Losers: Memory and Tokugawa Supporters in Modern Japan*. Harvard East Asian Monographs, 358. Boston: Harvard University Asia Center.
- Young, Louise. 1998. *Japan’s Total Empire: Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*. Berkeley: University of California Press.
- Zai Burajiru Akita-ken Ijū Renraku Jimusho. 1962. *Zaihaku Akita kenjinroku*. Sanpauro-shi: Zai Burajiru Akita-ken Ijū Renraku Jimusho.

3 地域経済交流会議から 4 地域交流へ ～秋田県・延辺州・沿海地方に江原道～

竹 村 豊

要旨

2014年、第1回3地域経済交流会議が秋田市で開かれてから、回を重ねて第5回会議が8月29日、中国・延辺朝鮮族自治州の延吉で行われた。3年前ロシア・沿海地方の反対で流れた韓国・江原道の韓国中小企業江原連合会がメンバー入りし、今回から4地域経済交流会議に発展した。極東の3地域の経済団体による貿易・経済交流の促進を目的とする定期会議という他にはない取り組みが4地域に拡大したことを機に、これまで培われた各地域間の相互信頼のみならず、貿易経済で具体的な成果を上げ、秋田経済活性化に資することを願う。

キーワード：3地域経済交流会議、秋田商工会議所、延辺朝鮮族自治州、沿海地方商工会議所、江原道

From the Three-Region International Economic and Trade Forum to a Four-Region Forum of Akita, Yanbian and Primorye plus Gangwon

TAKEMURA Yutaka

Abstract

The 5th Inter-regional International Economic and Trade Forum was held in Yanji, Yanbian Korean Autonomous Province, China on August 29, 2018. The first conference was held as a three-region conference in 2014 in the city of Akita. While the proposal for the Korean Gangwon to be the fourth member of the Forum was initially rejected by the Russian Primorye Chamber of Commerce and Industry three years ago, this was eventually approved. The Forum was promoted to a four-region conference. It is expected that the Akita Chamber of Commerce and Industry and its members will take the opportunity to promote trade and economic cooperation within the Four-Region Forum and obtain concrete results through its conferences, while simultaneously gaining and fostering mutual confidence with other regions, thereby stimulating Akita's economy.

Keywords: Three-Region International Economic and Trade Conference, Akita Chamber of Commerce and Industry, Yanbian Korean Autonomous Province, Primorye Chamber of Commerce and Industry, Gangwon do

1. はじめに

日本・秋田県、中国・延辺朝鮮族自治州、ロシア・沿海地方で構成される「民間」の地域経済団体による「3地域経済交流会議」第1回会議は、平成26年（2014年）、開催を主導した秋田商工会議所の地元秋田市で開催された。「民間」と雖も行政の直接管轄下でない民間団体は秋田商工会議所だけで、延辺州の組織は中国国際貿易促進委員会延辺支会（国貿促延辺支会）である。ロシア沿海地方は沿海地方商工会議所であるが、ロシアにおける商工会議所はソ連時代から外国企業のロシアでの事務所登録や査証スポンサーの受け皿になるなど官制組織であって、日本のような商工業者によって組織される自由会員制の経済団体ではない。秋田商工会議所は延辺州の建州60周年に当たる2012年、10年前の2002年に締結した2地域間の経済交流を促進するための「経済交流会議協議書」を基にして、国貿促・延辺支会と2地域間の「経済交流に関する協定書」を締結した。更にロシア極東沿海地方とは極東地域訪問を重ねる中で培われた沿海地方商工会議所との交流を発展させるため「経済交流に関する覚書」を2012年に締結した。秋田商工会議所を軸とするこの二つの2地域間経済交流協定の目的をより広い市場と多様性の中で達成するため「3地域経済交流会議」を組織したのである。

これまでの3地域間の交流を振り返りながら今回の第5回経済交流会議から「4地域経済交流会議」に発展したことの経

緯や会議の意義・課題更には各地域の持つ課題を考察する。



4 地域経済交流会議の合意書調印式

2. 「3地域経済交流会議」参加各地域の思惑とその背景

ユーラシア大陸の極東に位置する中国・延辺朝鮮族自治州、ロシア・沿海地方の2地域と日本海を挟んだ秋田県は長年、夫々2地域の行政府、民間団体、企業との間で、文化やビジネス面での交流を育んできた。この2地域間の交流を基にした「3地域経済交流会議」の目的は3地域間の経済交流の促進、貿易取引拡大である。延辺州、沿海地方と秋田の経済交流の歴史の中で、特筆されるのが1999年8月～2003年5月（秋田商工会議所HP）まで続いた秋田港とロシア・ポシェット港間のコンテナ定期航路である。ロシア極東への物流のみならず、ポシェット港で揚げた貨物は陸路、延辺州まで輸送されたのである。ポシェット港はその後、ロシアの金属・資源会社Mechelに買収され、同社専用港となったため、コンテナ定期航路は途絶えることになった。しかし、

このルートの重要性はポシェット港の図們江河口対岸にあるザルビノ港の開発とザルビノ港への中国琿春からの鉄道整備の問題として、中ロ両国の今日的な問題の中にも含まれている。又、秋田にとっては念願であるロシア極東へのコンテナ定期航路復活への足掛かりになるものである。

更に米朝首脳会談実現による朝鮮半島情勢の劇的変化への兆しは、「3地域経済交流会議」参加各国・各地域と北朝鮮との関係に影響を及ぼさずにはおかなかった。今回の会議での各地域代表のスピーチから各国・地域の夫々の思惑とその背景を考えてみよう。

1) 中国延辺朝鮮族自治州

今回の会議主催者である中国延辺州は従来、「3地域経済交流会議」への参加に当たっては国貿促・延辺支会を前面に立てて対応してきたが、今回は国貿促を尊重しつつも、自治州人民政府が主催地域として、直接対応してきた。

同時期に延吉市で開催された「第12回中国延吉・図們江地区国際投資貿易博覧会」の行事の一環として「4地域経済交流会議」(3地域から韓国江原道を加えた4地域に拡大)を位置づけた。会議の冒頭で挨拶に立った延辺朝鮮族自治州人民政府副州長・韓先吉氏は延辺州の地政学的特徴と「一帯一路」を強調する演説を行った。即ち、「延辺は図們江畔にあって、中国、ロシア、朝鮮(演説原稿のまま)三国の境界に位置し、『一帯一路』建設の更な

る推進に従って延辺はその窓口と最前線地区として図們江地区国際協力開発に参加する。」「地域間交流と協力を推進し、国内外の有識者が延辺で投資し、国際協力開発に参加する為の更に広大な舞台を提供する。」というものである。

次いで吉林省貿易促進委員会・邵克斌副会長は「一帯一路」の延長で吉林省(延辺州を含む)の発展を促すとした。地域代表として、プレゼンテーションを行ったのは中国国貿促延辺支会・鄭承友会長であった。冒頭で韓国・江原道の参加を熱烈歓迎すると述べ、周辺環境と情勢に深い変化が発生したとし、図們江地域の開発を強力にアピールした。「新起点、新発展、新協力、新ビジョン」のテーマの下、次の4点を強調した。

- ①量から質への社会主義新時代のチャンスをつかえて外資導入と海外投資を重んじることを堅持し、「一帯一路」に協力し、図們江地域に新たな国際貿易のプラットフォームを構築する。
- ②中国東北の農業・重工業と巨大な市場、ロシアの良好な港と豊富な自然資源、韓国と日本の資金と技術の優位性という補完性を利用し、図們江地域周辺国家の地方経済を早急に発展させる。
- ③延辺の特殊性を利用して、「旅游興州」により延辺州の観光、国境貿易と電子商取引を促進し、国際物流集散地になり、対外投資、対外貿易の窓口と橋頭堡になる。
- ④ロ日韓のそれぞれの優位性と経験を

巨大な中国市場に取り込んで図們江地域を北東アジアの物流センター、対外貿易センター、輸出入加工基地、国際物流集散基地、保税物流基地に作り上げる。

「一帯一路」構想を基に地理的条件を利用して周辺国日韓のそれぞれの優位性を取り込みながら、念願の図們江地域開発実現を狙っているのが中国延辺州である。3年前と比べ、中国と北朝鮮の図們国境はかつて関東軍が建設した橋の隣にコンクリート製の片側一車線ながら大型トラックが通行可能と思われる橋を建設中である。中朝物流の中心は遼寧省丹東であるが、情勢変化に応じて中国は図們側にも中朝輸送インフラを整備し、補完的役割を持たせるものであると思われる。



関東軍建設の橋の中間が中朝国境。右側に新たに建設中の橋とタワークレーンが見える。2018年8月30日



中国図們国境、中国側から北朝鮮を臨む。前方に見える山は北朝鮮。

2) ロシア沿海地方

ロシア沿海地方商工会議所は、ヴェセーロフ副会頭が「ウラジオストク自由港」を活用して、国家戦略である北極海航路の推進とアジアエネルギー圏構想を提案した。



図們国境、橋の中央にある3本の帯の真ん中が国境線、奥の帯は北朝鮮。

アジアからヨーロッパへの最短航路であり今世紀の画期的な経済手段になりうるとして北東アジア（中国、日本、韓国）

と北欧(オランダ、ドイツ等)間のコンテナ貨物輸送を実現したい。このため、ウラジオストク、ペトロパブロフスク・カムチャツキー、ムルマンスク港が北極海航路を実現するための基地となる。

アジア太平洋地区は現在も未来もエネルギー需要が巨大であるが、エネルギー獲得ルートに欠けることが迅速な長期発展の障害となっている。解決策として国家間エネルギー案を作るのがグローバルな帰趨である。この構想はロシア、中国、日本、韓国、モンゴル他の国々を連結し、エネルギー分野だけでなく、地域問題を有効に解決でき、互惠協力や安定した発展を促進するものである。

ロシアにとって、ロシアと欧亜連盟の中間地域にある極東・沿海地方は外国パートナーと経済文化連携を発展強化し、双方の経済、精神、文化の潜在力の長期的な成長を保障し、共同の利益を確定し、安定したパートナーシップシステムを構築するという国家戦略に沿ったものであった。

朝鮮半島情勢が変化するなかで、今回の会議において、沿海地方商工会議所から、延辺州に隣接する北朝鮮との貿易や交流に関する言及があるのではと思ったが、4地域経済交流の場ではあくまでも中国の延辺州が議論の対象であった。2018年1月、極東連邦大学のルキン准教授が秋田で「ロシアと北朝鮮の関係」と題して講演を行ったが、北朝鮮問題はロシア極東にとって、国連の制裁下でも建設分野の3割を北朝鮮労働者が占めるとい

う状況の下で、朝鮮問題の帰趨は深刻な経済問題となることを指摘した。又、安全保障上、ロシアにとって最重要である対米国・対中国政策に直結する問題であることから、日本、韓国の地域が参加する「民間」会議の枠組みでは敢えて触れなかったとも思われる。更に会議開催が沿海地方知事選を含む統一地方選挙と東方経済フォーラムの直前のタイミングということもあり、後に再選挙(2018年12月)となった沿海地方知事選の混乱を見れば、沿海地方商工会議所として本会議の準備をする余裕がなかったとも考えられる。

3) 秋田商工会議所

秋田商工会議所・三浦廣己会頭は日中間のコンテナ輸送の拡大、環日本海の国際コンテナ輸送回廊との連携を強調した。ロシアとはタイヤ、県産米の対口輸出実績の上に家畜用飼料「コーンサイレージ」の輸入開始により貿易取引拡大が図られた。更に今後はザルビノ港と秋田港の航路開設に向けた貨物の発掘に延辺州の協力を、沿海地方にはウラジオストク港と秋田港の定期コンテナ航路開設のための連携支援を要請した。

秋田県は、観光文化交流の促進にも力を入れており、秋田港へのクルーズ船誘致活動のため、旅客ターミナルの整備を行った。又、秋田県は2002年から毎年延辺州から国際交流員を招聘していたが、1年交代の元国際交流員16名を「秋田商工会議所国際交流大使」に任命、秋田の

文化や観光などを紹介し、観光需要掘り起こしへの協力を期待している。貿易・観光促進のため、この4地域の経済団体のネットワークは秋田にとり非常に重要であり交流継続を期待すると述べた。

日本の商工会議所は商工会議所法で定められた特殊法人であり、公共性をもつものであっても、行政の直接管理下にあるものではない。中国・ロシアの官制の経済団体と比べ秋田商工会議所が「一带一路」、「北極海航路」等の両国政府の「国策」への直接のアプローチが難しいことはやむを得ない。しかし、他にはない4地域の経済交流の枠組みを一層実のあるものにする為には大型国家プロジェクトに対しどう向きあうか、地方や中央の行政、大企業にどう繋いで、関連事業を秋田に還流させるか考える必要がある。

4) 韓国江原道

今回の会議から正式メンバーとなった韓国江原道は(社)中小企業融合江源連合会が参加主体である。江源連合会・魯政協会長は講演の中で、主に中小企業融合会の組織、活動内容について述べた。中小企業融合江源連合会は「異業種の中小企業が技術あるいは産業間の融合を活用して革新的技術と事業を創造し、既存価値の拡大と新規価値の創造により新規事業を切り拓くための中小企業団体」と位置付けている。江源連合は1996年の設立で、上部団体である(社)中小企業融合中央会は1999年に設立され、韓国全土に13の地区に分かれ、7029の会員企業を有

するとのことである。今回の4地域経済交流会議は初参加であり、経済交流会議での具体的な目標開示はなかったが、地理的に韓国の中でも北朝鮮と国境を接する北東部にあり、日本海側には鳥取県境港、ロシア・ウラジオストクを結ぶ定期貨客フェリー「DBS フェリー」の母港である東海港を有する。次回第6回4地域経済交流会議は来年秋、江原道で開催されることが決まっている。

韓国江原道が4番目の参加地域となるに当たっては、容易に実現したわけではない。2015年第2回「3地域経済交流会議」が延辺州で開催される際、江原道を含めるとの提案を秋田と延辺から沿海地方商工会議所に対し行ったが、江原道ミッションがオブザーバーで参加しているにも関わらずロシア側が強硬に反対し、3年後の2018年まで待たねばならなかった。当時、北朝鮮と韓国・米国との関係は非常に悪く、ロシアは経済団体の会議であっても韓国江原道を入れることにより北朝鮮を刺激することは避けたかったのであろう。今回、反対する団体はなかった。大変な変わりようである。

3. まとめ(4地域経済交流会議の発展と未来へ)

極東に於ける「民間経済団体」が構成する4地域による定期経済交流会議という「枠組み」はおそらくこの会議だけであろう。3地域から始まって5回目の会議を終えて思うのは、このような会議は長年続けることで参加地域の政治経済状況の

変化を読み取ることができ、参加地域周辺で実際に起こっていることを知ることもできる。

このユニークな「4 地域経済交流会議」の意義は大きく分けて二つある。

ひとつは、参加地域間の交流促進による地域間の相互理解、信頼の醸成である。

二つ目は経済交流会議を通じて参加地域の二地域間及び多地域間の貿易経済関係の具体的な発展である。

前者の目的は長年の関係者の努力で実績を上げているが、2点目の貿易経済関係の発展は会議の具体的な成果として今後、積極的に取り組んでゆく必要がある。たとえば、

—会議のプレゼンテーションは各地域の団体代表だけでなく、企業代表にもお願いしたい。

—各地域の企業からヒアリングやアンケートを行い参加地域との経済交流の要望を聴取し、対応可能な企業とのマッチングを行う。

—会議開催地の日本の在外公館からオブザーバー参加、あるいは挨拶を頂く等、既に他地域の主催では実施されていることも必要があるのではないか。

今後この枠組みの創設者でもある秋田商工会議所が会議の成果を秋田の産業活性化に取り込むことを切に願うものである。

【参考文献】

Артем Лукин, "Предчувствие корейской войны: станет ли Россия миротворцем или стороной конфликта (朝鮮戦争の予感：ロシアは平和維持要員かあるいは紛争当事者になるのか?)", контрапункт, н.10, декабрь 2017, http://www.counter-point.org/wp-content/uploads/2017/12/lukin_countpoint10.pdf.

『ロシア政策動向』(2018年8月) 第37巻、No.844 ラジオプレス。

著者略歴

アン・ギブリン・ゲダクト（シートン・ホール大学 [米国ニュー・ジャージー州] 日本史担当教授）
ルイーズ・ヤング教授の下、2015年にウィスコンシン大学でPhDを取得。戦前の東北地方出身者のモビリティについて研究を進めており、現在は「限りなき東北地方：戦前日本の地域アイデンティティと流動的臣民（Tōhoku Unbounded: Regional Identity and the Mobile Subject in Prewar Japan）」と題する著書を執筆中。その執筆のために、日本財団、ドリス・タイン財団、メロン財団、ウィスコンシン大学、国際教養大学およびシートン・ホール大学の援助を得て、これまでに日本、東南アジアおよび北米の各地で調査を行ってきた。

竹村 豊（国際教養大学アジア地域研究連携機構・特任教授）

日綿實業（現双日）、ロシア、南アフリカ、ブラジルにて駐在員事務所長、現地法人社長等を歴任後、同金属資源担当部門長補佐、2012年より本学東アジア調査研究センター特任教授。文学士（東京外国語大学ロシア語科）

豊田 哲也（国際教養大学アジア地域研究連携機構副機構長・准教授）

外務省、東京大学 COE プログラム特任研究員、本学講師等、東アジア調査研究センター准教授を経て2015年4月より現職。米国ウィルソンセンター・フェロー（2013-2014年）。英国バッキンガム大学客員研究員（2019年）。DEA（パリ第二大学大学院）。

名越 健郎（国際教養大学アジア地域研究連携機構・特任教授）

時事通信社入社、同外信部、ワシントン等の各支局、外信部長を歴任。2012年より拓殖大学教授、本学東アジア調査研究センター特任教授。文学士（東京外国語大学ロシア語科）。

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要
第8号
平成31年2月20日発行
編集・発行 国際教養大学アジア地域研究連携機構

Journal of the Institute
for Asian Studies and Regional Collaboration
Akita International University
Volume 8
February 20, 2019

ISSN 2189-5554
Akita International University

Journal
of the Institute for Asian Studies
and Regional Collaboration

Volume 8

February 2019

Akita International University