

〔論 文〕

多様ななかかわりの創出による観光資源の保全・継承

——北海道釧路市の踏切募金活動を事例に——

森 重 昌 之

I 緒 言

かつて日本国内には多くの産炭地があり、石炭産業を基幹産業とする地域も多く見られた。しかし、1952年の石油統制の撤廃以降、石炭から石油へのエネルギー転換や安価な海外炭の輸入、さらに1960年代の石炭鉱業合理化政策などによって、産炭地では閉山や合理化が相次いだ。その結果、現在国内の坑内掘り炭鉱は北海道釧路市の1ヶ所のみとなり、他に露天掘りが北海道内に数ヶ所残されているだけとなっている。

かつて石炭産業が栄えた地域では、立(堅)坑槽¹⁾や鉄道、炭鉱住宅などの炭鉱関連施設を保全し、観光資源として利用している地域が少なくない。例えば、福岡県大牟田市や熊本県荒尾市などに広がる三池炭鉱や長崎市の高島炭鉱、端島炭鉱の遺構の一部は、世界文化遺産の「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産に登録され、保全・利用されている。また、北海道の石狩炭田や福岡県の筑豊炭田などの産炭地でも、炭鉱に関連する多くの遺構を保全するとともに、それらを紹介する博物館や資料館などを整備し、観光資源として利用している。さらに、かつて炭鉱にかかわっていた人びとがガイドを務めるなどして、産炭地の歴史や価値の保全・継承・利用が進められている。

ところで、前述したように北海道釧路市には国内唯一の坑内掘り炭鉱が稼働しているが、出炭量の減少によって選炭工場から海岸部の貯炭場への石炭輸送が不要になった。そのため、石炭輸送の専用鉄道である太平洋石炭販売輸送・

臨港線(以下、「臨港線」という)が2019年6月に廃止され、翌年3月までに線路や踏切などの施設が撤去された。ところが、臨港線が通っていた地域の賑わい創出に取り組む「くしろ元町青年団」が中心となって、踏切の再現に向けた募金活動が進められた。その結果、2020年10月に釧路市元町の弁天ヶ浜にかつてあった米町踏切に警報機が再現されるとともに、臨港線の歴史を紹介する案内板も設置された(写真1)。

ここで、1つの疑問が湧いてくる。弁天ヶ浜周辺は炭鉱にかかわる施設や炭鉱住宅がある地域ではなく、地域住民のほとんどは炭鉱に勤めていたわけでもないので、石炭産業との直接的なかかわりは薄い。また、弁天ヶ浜は釧路・阿寒湖観光公式サイトに夕日の美しい写真スポットとして紹介され²⁾、太平洋を一望できる景勝地であるが、踏切が撤去されたからといって景観が大きく変化するわけではない。このように、地域住民と臨港線や踏切にはそれほど深いかかわりはないように思えるが、なぜ彼らは踏切の再現を望んだのであろうか。



写真1 弁天ヶ浜に再現された米町踏切

そもそも資源は、人びとが対象に働きかけることによって価値づけされることから、資源化の経緯を捉えるには、働きかけの対象となる「資源」と働きかける側の「人びと」の関係性を把握しなければならない(森重 2020:20)。つまり、地域住民が臨港線や踏切に対してどのような価値を見出し、踏切を再現しようと考えたのかを把握する必要がある。そこで、本研究ではまず、国内のかつての産炭地をいくつか取り上げ、炭鉱資源をどのように観光利用しているか調査し、釧路市における炭鉱資源の観光利用との比較分析を通して、その特徴を整理した。次いで、弁天ヶ浜の踏切募金活動に寄付した人びとを対象に質問票調査を実施し、弁天ヶ浜や臨港線をどのように捉えているのか明らかにした。そこから、過去の価値の保全・継承として捉えられることの多い炭鉱資源であるが、現在も含めた多様ななかわりの創出が重要であることを示すことを本研究の目的とする。

II 産炭地における炭鉱資源の観光利用の状況

日本の主な炭田は、北海道、常磐、九州・山口地区に偏在し(石川ほか編 2011:3)、地域によって採炭を開始した時期に多少の違いはあるものの、国の石炭政策の影響を大きく受けている点は共通している。つまり、明治期に入って近代的な炭鉱開発が進められ、昭和初期には軍需に支えられて出炭量が大幅に増加した。第二次世界大戦後、一時的に出炭量が減少するが、傾斜生産方式によって再び出炭量が増加した。しかし、1960年代以降の石炭鉱業合理化政策によって、後にその多くが閉山した。

こうした歴史的経緯の共通点を踏まえ、2021年8月10日、21日および11月4日に三池炭田、2021年8月11日に筑豊炭田、2022年8月20～21日に石狩炭田の現地調査をそれぞれ実施した。これらの調査結果をもとに、それぞれの炭田における採炭の歴史ならびに炭鉱資源の観光利用の状況を以下で整理する。

1. 三池炭田

三池炭田は福岡県大牟田市から熊本県荒尾市にまたがり、有明海の高地下へと広がる炭田である。三池炭田の採炭の歴史を振り返ると³⁾、1469年(文明元年)に農夫の伝治左衛門が燃える石を発見したと伝えられている。江戸中期の1721年(享保6年)、鍛冶や瓦焼き、火薬の製造、製塩、漁業などに利用する目的で、柳川藩によって大がかりな採炭事業が始められた。製塩用の燃料として瀬戸内海まで石炭が運ばれていたという記録も残っている。

明治期に入り、1873年に採炭事業はいったん官営化された後、1889年に三井組に払い下げられた。翌年、三井炭礦社が設立され、米国で鉱山学・冶金学を学んだ團琢磨が初代事務長に就任した。團琢磨は英国製デビーポンプを導入して坑内排水の改善を図ったほか、有明海の干満差を克服し、直接石炭を運搬するために、閘門を持つ三池港を建設し(写真2)、さらに本格的な専用鉄道線の整備を進めるなど、炭鉱経営の近代化と合理化を進めていった。発展の一方で、三池炭田では労働力不足を補うため、囚人による採炭作業徴用が昭和期の初め(1930年)まで続けられていた。

第二次世界大戦後、三池炭田はエネルギー供給の担い手として日本の復興に大きな役割を果たすとともに、多くの労働者が集まり、1947年度には従業者数が25,588人となった。また、石炭鉱業合理化政策の中でも「ビルド鉱」として



写真2 閘門式のドッグを備えた三池港

自走枠やドラムカッターを導入するなど、大規模な機械化によって出炭量も増加し、1970年度には年間657万トンを記録し、坑道も有明海中央部付近まで伸びていった。一方で、1959年から1960年にかけて戦後最大の労働争議として知られる三池争議が起こったほか、1963年には三川坑での炭塵爆発事故によって458人、さらに1984年には有明坑内での火災事故によって83人が亡くなった。国内炭の需要減少に加え、これらの事故による補償問題が経営をさらに圧迫し、1997年3月に三池炭鉱は閉山した。

三池炭田における炭鉱資源の観光利用の状況を見ると、大牟田市に石炭産業科学館があり、三池炭田に関する資料の展示のほか、坑内の採炭作業現場を再現した「ダイナミックトンネル」の展示もあり、三池炭田のガイダンス施設の役割を果たしている。また、竪坑槽や巻揚機室などの炭鉱関連遺構が大牟田市・荒尾市内に多く残されており、このうち宮原坑(写真3)と万田坑、三池炭鉱専用鉄道敷跡、三池港は2015年に登録された世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼・造船・石炭産業」の構成資産に含まれている。また、最後まで稼働していた三川坑跡にも斜坑の坑口や巻揚機室、三井港倶楽部などが残っているほか、三池炭鉱専用鉄道で走っていた炭鉱電車4両も保存・展示されている。

三池炭田の観光利用の特徴として、他の産炭地に比べて遺構が比較的近い位置に集積してい

るので、複数の資源を利用しやすい点があげられる。加えて、宮原坑や万田坑などの坑口から採炭した石炭を炭鉱専用鉄道で運搬し、三池港から積み出すという一連の流れを把握しやすい。宮原坑や万田坑ではガイドの解説を受けながら施設を見学できるほか、万田坑には展示・物販施設「万田坑ステーション」も整備されている。また、現在も稼働している三池港では、三池港展望所で閘門の開閉時間が紹介され、見学できるほか、ガイドの解説を受けることができるなど、積極的な観光利用が図られている。

一方、同じく世界遺産の構成資産である三池炭鉱専用鉄道敷跡は、橋梁などの一部を除いて立ち入り可能となっており(写真4)、1984年まで運行していた通勤列車用のプラットホームも一部残されている。また、解説案内板も各所に設置されている。

2. 筑豊炭田

筑豊炭田は福岡県北九州市から南側に位置する、嘉麻川や穂波川、彦山川など、遠賀川流域全体に広がっている。筑豊炭田の採炭の歴史を簡単にまとめると⁴⁾、三池炭田とほぼ同時期の1478年(文明10年)に五郎太夫が遠賀郡埴生村で燃える石を発見したことが始まりとされ、その頃には農民が家庭用燃料として薪や木炭の代用に使用していたと考えられている。江戸中期の1700年初め頃には、福岡藩や小倉藩が石炭の採掘・輸送・販売を藩の管理下に置き、炭鉱の



写真3 宮原坑の第二竪坑槽と巻揚機室



写真4 三池炭鉱専用鉄道敷跡

開発を進めていった。

1869年(明治2年)に政府は鉱山を開放することになり、筑豊炭田も福岡藩や小倉藩の管理から民間事業者へ移っていった。明治期に入って殖産興業政策が推進されると、政府や民間事業者によって炭鉱開発が急速に進められた。また、八幡製鐵所の操業開始や日清・日露戦争などを背景に、中小事業者だけでなく、財閥企業や地場大手資本が進出し、石炭採掘の機械化も図られたことなどにより、筑豊炭田の出炭量は急増していった。さらに、若松港や門司港を経由して海外にも輸出され、需要が拡大するなか、戦前には全国の出炭量の50%以上を占めるようになった。1940年には戦時増産体制により、2,049万トンの出炭量を記録するなど、日本最大の産炭地となった。

戦後もしばらくの間、日本一の出炭量を誇っていたが、1953年に遠賀川が決壊する西日本大水害が発生し、多くの中小炭鉱が水没する被害を受けたほか、その後石炭鉱業合理化政策が進められたことで、1959年に出炭量日本一を石狩炭田に明け渡した。その後は炭鉱が次々に閉山するなど急速に衰退し、1973年に貝島大之浦炭鉱で坑内掘りが終了し、さらに1976年には同炭鉱の露天掘りも終了したことで、筑豊炭田のすべての炭鉱が閉山した。

筑豊炭田における炭鉱資源の観光利用の状況を見ると、直方市には筑豊石炭鉱業組合直方会議所や救護練習坑道(写真5)などからなる石

炭記念館があり、これらは国史跡「筑豊炭田遺跡群」に指定されている。また、田川市には三井田川鉱業所伊田堅坑の跡地が石炭記念公園として整備され、堅坑櫓や2本の煙突が保存されており、これらも国史跡「筑豊炭田遺跡群」に含まれている(写真6)。さらに、公園内には石炭・歴史博物館があり、石炭産業の歴史が理解できるほか、明治・大正・昭和期の炭鉱住宅が復元されている。この他、宮若市にも石炭記念館が整備されている。

三池炭田に比べ、筑豊炭田は保存されている炭鉱関連施設が少ないが、ソフト面での特徴的な取り組みがいくつか見られる。例えば、山本作兵衛が筑豊各地の炭鉱で働きながら残した炭鉱記録画・記録文書697点が2011年5月に国内初のユネスコ世界記憶遺産(世界の記憶)に登録され、その多くが田川市石炭・歴史博物館に展示されている。また、田川市では炭鉱関連遺構とトリックアート、AR(拡張現実)を組み合わせた「たがわトリックアール」を推進している。これは、石炭記念公園や炭鉱住宅モニュメント、田川伊田駅などにトリックアートを設置し、専用のアプリをインストールしたスマートフォンを作品にかざすと、画面上で作品が動き出すというものである(写真7)。たがわトリックアールはトリックアートや食などを絡めることで、炭鉱への関心が低い人びとにもその価値を継承する試みといえるほか、商店街などにも作品を設置することで、観光客の回遊性を高め



写真5 直方市石炭記念館の救護練習坑道



写真6 伊田堅坑櫓と第一・第二煙突



写真7 田川伊田駅に描かれたトリックアートの取り組みと評価できる。

3. 石狩炭田

石狩炭田は、北海道中央部にある日本最大の炭田であり、北部が空知炭田、南部が夕張炭田と呼ばれている。米国から招聘された鉱山学者ライマンが1873～1875年にかけて北海道一円の地質調査を実施し、石狩炭田の存在を突き止めた⁵⁾。中でも、三笠市の幌内付近の石炭埋蔵量が極めて豊富であることがわかり、1879年に官営幌内炭鉱が開鉱した。そして、1882年には幌内からの石炭輸送のため、全国で3番目となる幌内鉄道が手宮（現小樽市）－幌内間で全通した。1889年に幌内炭鉱や幌内鉄道などが北海道炭礦鉄道（後の北海道炭礦汽船、以下「北炭」という）に払い下げられると、北炭は1890年に夕張炭鉱や空知炭鉱の開発に着手し、1892年から採炭を始めるとともに、夕張から室蘭方面へ石炭を輸送するための鉄道も整備した。炭鉱鉄道は石炭を輸送するだけでなく、内陸部への入植促進や農産物輸送などの北海道開拓にも貢献した。当初は北炭が石炭の採掘・輸送を独占していたが、1906年の鉄道国有化によって、財閥系企業も進出するようになると、石狩炭田の出炭量は大きく伸びていった。

石狩炭田の特徴は、北炭が関連する産業の多くを自社関連企業で運営し、明治末期には製鉄や製鋼、製陶、精米、発電などを事業化したほか、戦後は観光や不動産、放送などの分野にも

進出した。また、山奥の不便な地で開発されることが多かった炭鉱では、社宅や水道・電気、病院、小売店、映画館なども運営し、炭鉱労働者やその家族向けのサービスも整備し、地域経済の発展にも寄与した。

第二次世界大戦後、傾斜生産方式によって石炭産業は発展を続け、1960年代には筑豊炭田に代わって国内最大の産炭地となった。しかし、石炭鉱業合理化政策によって石狩炭田にある炭鉱も次々と閉山し、1990年には夕張市で最後まで採炭していた三菱南大夕張炭鉱が、1995年には歌志内市の北炭空知炭鉱が閉山し、石狩炭田の坑内掘り炭鉱は姿を消した。なお、露天掘りの炭鉱については、現在も美唄市や三笠市など数ヶ所で続けられている。

石狩炭田における炭鉱資源の観光利用の状況を見ると、他の産炭地に比べて多くの炭鉱関連施設が広域に残されている。また、石狩炭田は炭鉱開発と石炭輸送のための鉄道整備、炭鉱労働者のための生活基盤整備などが一体的に進められたため、原生林が繁茂していた地域の開拓と関連づけて観光資源化される傾向にある。例えば、2019年に日本遺産に認定された「本邦国策を北海道に観よ!～北の産業革命「炭鉄港」～」は、石炭から派生する鉄鋼・港湾・鉄道を含め、100kmに及ぶ範囲に構成文化財を有し、北海道の開拓と関連づけられている。そして、これらの広域に分布する施設は、ガイド付きツアーの開催や「炭鉄港カード」の発行などを通して地域を結びつけ、広域の観光周遊の促進が試みられている。

「炭鉄港」の中核的な施設として位置づけられている夕張市の石炭博物館は、長らく展示内容が更新されていなかったが（森重 2014：49）、2016～2017年度に開館後初めての大規模改修が行われ、現在は夕張市の財政再生も含めた展示となっている（写真8）。石炭博物館では元炭鉱労働者のガイドによる採炭機械の実演運転が行われているほか、模擬坑道も見学できる（2019年4月の坑道火災により、現在は見学不可）。また、夕張市内には発電所や坑口跡、ズリ

山、炭鉱住宅など、多くの炭鉱関連遺構が残されている。ただし、夕張市の財政破綻によって、石炭博物館の周辺にあった「SL館」や「炭鉱の生活館」、遊園地などはいずれも閉鎖された。

石狩炭田で最初に開鉱した幌内炭鉱や北海道



写真8 改修後の夕張市石炭博物館の展示



写真9 幌内炭鉱景観公園の幌内炭鉱変電所



写真10 三菱美唄炭鉱立坑槽

で最初に開業した幌内鉄道の遺構も幌内炭鉱景観公園(写真9)や三笠鉄道村として観光利用されている。また、赤平市炭鉱遺産ガイドンス施設では住友赤平炭鉱立坑槽などの建屋内部をガイド付きで見学できる。さらに、三笠市の北炭幾春別炭や住友奔別炭の立坑槽や炭鉱住宅、美唄市の炭鉱メモリアル森林公園の三菱美唄立坑槽(写真10)など、広い範囲に炭鉱関連遺構が保存されている。

Ⅲ 釧路市における炭鉱資源の観光利用の状況

1. 釧路炭田の歴史

これまで日本国内の主な産炭地の採炭の歴史ならびに炭鉱関連資源の観光利用の状況について整理してきた。そこで、次に本研究の対象に取り上げた釧路炭田について、2019年8月1日、2020年2月29日、8月20日、2021年6月26日、2022年8月9日、22日、24日に行った現地調査をもとに、採炭の歴史ならびに炭鉱資源の観光利用の状況を整理する。

北海道東部の太平洋岸に位置する釧路市は、2005年10月に旧釧路市、阿寒町、音別町が合併し、面積が1,362.92km²の市域となった。その結果、市内には釧路湿原と阿寒摩周の2つの国立公園が含まれることになり、雄大な自然環境に恵まれている。2020年の国勢調査人口は165,230人であり、1980年の227,234人をピークに減少が続いている。産業面では、酪農業を主力とする農業や国内有数の水揚量を誇る水産業、大規模な食品・製薬工場や製紙工場などが立地するほか、支店経済の機能も有しており、道東の中核・拠点都市である。

釧路市の主力産業の1つに石炭産業もあり、現在国内唯一の坑内掘り炭鉱として、釧路コールマイン株式会社が操業している。釧路の採炭の歴史を簡単に振り返ると⁶⁾、幕末の安政4年(1857年)、箱館奉行の命によってオソツナイ(現在の釧路市益浦「岩見浜」)の海岸線に露出している石炭が掘られた。その後、釧路炭田で

は1887年(明治20年)から「春鳥炭山(後の安田炭鉱)」で本格的な採炭が進められた。1914年(大正3年)に安田炭鉱は休山したが、1917年(大正6年)に実業家の木村久太郎が買収し、木村組釧路炭礦となった。そして、1920年(大正9年)4月に木村組釧路炭礦(春採坑)と三井釧路炭礦(別保坑)が合併し、太平洋炭礦株式会社が創業した。1925年(大正14年)2月には、選炭工場から釧路港へ石炭を輸送するための釧路臨港鉄道(臨港線)の春採-知人間が開通した。臨港線は後に路線網も広がり、東釧路駅で国鉄(現JR)根室本線と接続していたほか、1963年まで旅客営業も行っていった。その後、満州事変を機に軍需による好景気に転じ、太平洋炭礦は1941年に戦前で最大となる103.2万トンの出炭量を記録した。しかし、太平洋戦争が激化すると、海上輸送が困難になり、1944年に釧路炭田の炭鉱は保坑・休坑、炭鉱労働者は九州方面へ急速転換となった。

第二次世界大戦後、国が傾斜生産方式を推進すると、太平洋炭礦は優良炭鉱に指定され、すでに陸地部で枯渇状況にあった春採坑は、1946年4月に海底下に向けて採炭を開始した。1951年に春採坑の採炭は全面海底下に移行するとともに、機械化採炭が始まった。ところが、1963年に国は第1次石炭政策を発表し、国内炭を限定的に保護する国内炭減産(スクラップ・アンド・ビルド)政策に転換した。これによって釧路炭田の多くの中小炭鉱が閉山し、1957年に29鉱あった炭鉱は、1970年には太平洋炭礦を残すのみとなった。その中で、太平洋炭礦は生産・輸送・選炭過程での機械化、生産・経営・労務・福利面での徹底した合理化によって「ビルド鉱」としての発展をめざし、1967年から天盤と後方を支えるシールド樁(S)とドラムカッター(D)との組み合わせによる「SD採炭」方式を採用するなど効率的な各種機械を導入し、国際的にも注目される機械化採炭の道を歩んでいった。その結果、1974年には出炭量が200万トンを超え、1977年には261.0万トンの出炭量を記録した。



写真11 臨港線を運行していた石炭列車

その後も年間200万トン以上の出炭量を維持していたが、1990年代に入っても円高やコスト上昇も相まって全国的に炭鉱の閉山が続くなか、2002年1月に太平洋炭礦も閉山となった。しかし、太平洋炭礦を引き継ぐため、2001年末に地元資本による新会社釧路コールマインが設立され、鉱区を縮小するとともに、海拔の浅い場所での採炭、さらに国の「炭鉱技術海外移転事業」を受託し、2002年4月に生産を再開した。その後、年間50~70万トンの出炭量を維持していたが、2015年7月に釧路コールマインの石炭を燃料とする小規模火力発電所を運営する株式会社釧路火力発電所が設立され、2020年12月に営業運転を開始した。現在の釧路コールマインはこの火力発電所に安定的に石炭を供給するために、大量生産型の「SD採炭」から「ルーム採炭」に方式を変更し、地産地消型の生産システムに一新した。なお、釧路市統計書による2020年度の出炭量(生産量)は27.1万トンであった。また、出炭量の減少で石炭輸送が不要になったことから、最後まで残っていた臨港線の春採-知人間4.0kmは2019年3月末で運休止、同年6月に廃止された(写真11)。

2. 釧路市における炭鉱資源の観光利用

前述したように、旧産炭地では炭鉱関連施設を文化財として保護したり、展示施設を整備したりして、過去の価値の継承や観光利用を図っていた。釧路市内には、旧太平洋炭礦炭鉱展示

館や釧路市立博物館、炭鉱と鉄道館「雄鶴駅」などがあり、このうち炭鉱と鉄道館「雄鶴駅」では、雄別炭鉱と雄別鉄道の歴史に関する資料が展示されている。また、炭鉱と鉄道館「雄鶴駅」や釧路製作所には当時使用されていた蒸気機関車も保存されている。一方、釧路市立博物館では釧路炭田の成り立ちや、明治から大正時代にかけて石炭が釧路市の基幹産業へと成長する頃の資料などが展示されているほか、不定期ではあるが、石炭をテーマにした特別展や講演会なども行われている。

釧路の炭鉱にかかる展示施設で最も充実しているのは、旧太平洋炭礦炭鉱展示館である。旧太平洋炭礦炭鉱展示館には展示ホールと模擬坑道があり、展示ホールには6トンもある日本一の大塊炭の展示のほか、太平洋炭礦の機械化の歴史パネルや海底下の坑内模型、選炭工場の模型などが見られる。また、地下に下ったところにある実規格の模擬坑道には、太平洋炭礦で実際に使われていた高性能SD採炭機やコンテナスマイナー、シャトルカーなどが展示され、効率的な各種機械を導入して機械化採炭をめざしてきた様子がうかがえる(写真12)。

一方、他の産炭地域の展示施設で見られる採炭初期の手掘り採炭の紹介や炭鉱住宅の様子、炭鉱労働者の暮らしに関する展示はほとんどない。また、1954年に春採坑で39名が死亡するガス爆発事故、1960年に明治炭業庶路炭鉱で18名が死亡するガス爆発事故が起きたものの(石

川ほか 2011:22)、他の産炭地に比べると炭鉱での重大災害が少ないからか、そうした紹介も見られない。さらに、「旧」太平洋炭礦炭鉱展示館とあるように、太平洋炭礦が閉山して20年ほど過ぎているものの、釧路コールマインが操業して以降の採炭方式の変更や地産地消型の生産システム、海外研修事業などに関する展示は見られず、展示内容はほとんど更新されていない。そのため、釧路炭田の歴史や現状を紹介するガイダンス施設の役割としては、十分に機能できていない。

釧路市では現在も炭鉱が稼働していることもあり、坑道や工場などの内部に入ることはできないが、旧太平洋炭礦炭鉱展示館から稼働中の採炭現場やズリ山を遠望できるほか、選炭工場も外観から見学できる。また、三池炭田のように、採炭現場から貯炭場までが比較的近く、臨港線の線路跡地も残っているので、採炭の一連の流れを把握しやすい。一方、過去に利用されていた立坑槽や煙突などの炭鉱関連施設はほとんど残されておらず、臨港線で使われていた車両も解体されることになり、「形」として残っている炭鉱関連資源が少ない。そのため、臨港線の線路跡地や春採駅、知人駅の貯炭場は数少ない炭鉱関連資源といえる。なお、春採湖畔にある臨港線の跨線橋には、臨港線の歴史を紹介する解説案内板が設置されている。

Ⅳ くしろ元町およびくしろ元町青年団の概要

前述したように、釧路市では2020年10月に釧路市元町の弁天ヶ浜にかつてあった臨港線の米町踏切に警報機が再現された。この踏切の再現に向けた募金活動を主導したのが、くしろ元町青年団である。そこで、元町およびくしろ元町青年団の概要を整理しておく。

もともと釧路市内に「元町」という行政地名はなく、釧路川より南側、道道113号より西側に位置する米町や南大通などの10地区を総称して「元町」と呼んでいる(図1)。釧路はアイ



写真12 旧太平洋炭礦炭鉱展示館の展示

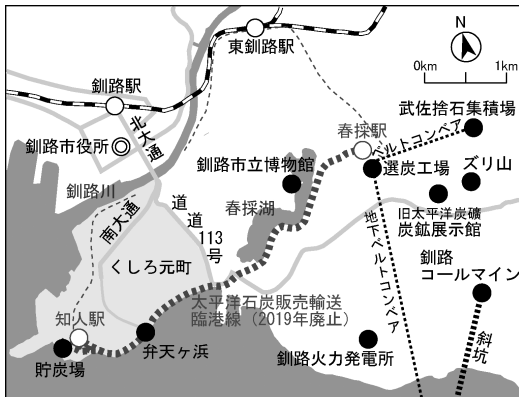


図1 くしろ元町および臨港線の位置

(注) 釧路川沿いから東釧路駅、春採駅、知人駅に続く細点線は、最盛期の臨港線の路線を示している。

ヌ語の「クスリ」が由来とされる。江戸時代の1623年(元和9年)から松前藩と先住民アイヌが交易する「クスリ商場」が設けられ、1799年(寛政11年)に江戸幕府が直轄する「クスリ場所」に改められた(くしろ元町青年団2018:4)。交易、漁業、交通の中心地であったクスリ場所は現在の南大通8丁目の「佐野碑園」であり、釧路発祥の地とされている(くしろ元町青年団2018:4)。こうしたことから、この辺り一帯を「くしろ元町」と呼ぶようになった。元町には米町公園や釧路塔灯台、釧路市最古の木造民家「米町ふるさと館」のほか、石川啄木が滞在していたことから地区内に多くの歌碑がある。

2020年の元町10地区の国勢調査人口は4,972人で、5年前の5,495人から9.5%減少している。同じ期間の釧路市全体の人口減少率が5.5%であったことから、元町の人口減少がより深刻であることがわかる。そこで、元町の賑わい創出をめざし、30代の若者が中心になって2015年に結成されたのが「くしろ元町青年団」である。くしろ元町青年団は「若者・子育て世代が元町に来て、過ごしたくなるマチづくり」をめざしており、米町にある厳島神社権禰宜の菊池吉史氏が団長を務め、団員は現在16名である。これまで散歩マップ「元町MAP」の作成、まちあるきイベントやくしろ元町講座の開催、弁天ヶ浜

の清掃活動など、さまざまな活動を活発に行っている。

その中で、くしろ元町青年団が中心となり、前述した弁天ヶ浜にあった臨港線の米町踏切の再現に向け、1口1,000円以上で募金活動が行われた。その際、くしろ元町青年団は踏切募金の趣旨として、「石炭列車の記憶を忘れない」、「自然の風景 文化財を復活・保存」、「エネルギー資源から観光資源・地域資源そして未来へ」の3つを掲げていた。その結果、釧路市内外から201件、設置費用の100万円の目標を超える寄付が寄せられた⁷⁾。そして、釧路市立博物館が保管していた臨港線の警報機を譲り受け、施設が撤去されてから半年後の2020年10月に踏切が再現されるとともに、臨港線の歴史を紹介する案内板も設置された⁸⁾。

V 質問票調査の概要

釧路市元町は炭鉱にかかわる施設や炭鉱住宅がある地域ではなく、地域住民のほとんどは炭鉱に勤めていたわけでもないので、石炭産業との直接的なかかわりは薄い。にもかかわらず、くしろ元町青年団が中心になって米町踏切の再現に向けた募金活動が行われ、目標を越える金額を集めることができた。踏切募金に寄付した人びとは何を期待して協力したのか、また釧路市の炭鉱資源にどのような興味・関心を抱いているのであろうか。これらを明らかにするため、踏切募金に寄付した人びとを対象に質問票調査を実施した。

質問票調査は、くしろ元町青年団が実施した踏切募金に寄付した人びとのうち、住所が明らかかな172人を対象に、2022年5月に実施した。質問票はA4判4ページで、設問数は13問であるが、選択した回答によっては答えなくてよい設問もある。主な質問項目として、個人属性のほか、踏切募金に寄付した理由、弁天ヶ浜に対する思い入れ、臨港線に対するイメージ、臨港線跡地の活用に対する考え、踏切再現によって観光客が増加することに対する考え、元町や釧

路のまちに対する印象やイメージなどについて尋ねた(質問票は36～39ページ参照)。

質問票は、2022年5月1日に対象者に郵送した。回答期間は2022年5月30日までとし、質問票を専用封筒に入れ、投函して返送する方法を採用した。なお、質問票の回収率は58.1% (100件)であった。回答者の主な属性は、60代が27人と最も多く、60代以上が61人を占めている。参考までに釧路市の年代別人口の割合と比較すると、50～70代の割合が非常に高い一方、20代以下の回答者は見られなかった。また、男女比では男性が76人、女性が23人、不明1人、居住地は元町が27人、元町以外の釧路市内が55人、釧路市外が18人、職業は会社員が34人で最も多く、無職が22人と続いている。

VI 質問票調査の結果と分析

1. 踏切募金を知ったきっかけ

今回の踏切募金活動では、くしろ元町青年団がその趣旨を説明するために「臨港鉄道跡地活用 弁天ヶ浜に踏切再現を!」のチラシを作成し、SNSなどで発信したほか、地元新聞記事でも踏切募金活動が紹介された。そこで、踏切募金活動の情報をどこで知ったか尋ねたところ、「c. くしろ元町青年団からの情報」が43人と最も多く、「a. 新聞などのマスメディア情報」が21人、以下「d. 友人・知人からの情報」が19人、「b. SNSなどのソーシャルメディア情報」が12人であった(図2)。くしろ元町青年団および友人・知人からの情報が合わせて62人と多い

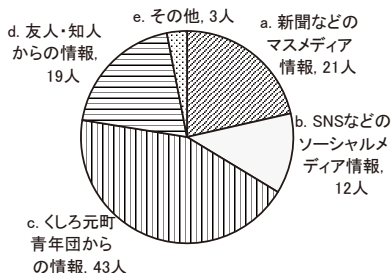


図2 踏切募金活動を知ったきっかけ

ことから、主に身近なネットワークを活用して支援を受けている様子がうかがえる。

2. 踏切募金に寄付した理由

踏切募金に寄付した理由について、「d. くしろ元町青年団の趣旨に共感し、活動を応援したいから」との回答が69件と最も多く、次いで「b. 臨港線⁹⁾が走っていた頃のイメージを忘れないと思ったから」が41件、「c. 元町に多くの人が訪れてほしいから」が24件であった(複数回答)(図3)。前述したように、くしろ元町青年団は3つの踏切募金の趣旨を掲げていたが、実際に寄付した理由は地元の活動の応援や元町への来訪者の増加が多かった。また、必ずしも臨港線に対する懐かしさだけではないことがわかる。なお、釧路市内と市外の居住地別による回答の大きな差は見られなかった。

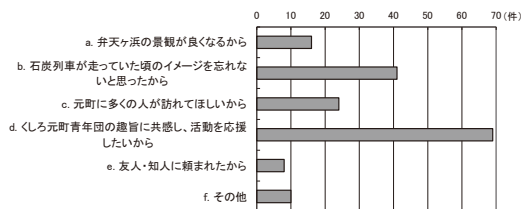


図3 踏切募金に寄付した理由

3. 弁天ヶ浜に対する思い入れ

次に、踏切が再現された弁天ヶ浜に対する思い入れを自由記述で尋ねたところ、55人が何らかの回答を行っていた。今回は回答者の年代が比較的高く、釧路市内の居住者が多いこともあり、幼少期に弁天ヶ浜の海岸で遊んだ記憶に関する記述が最も多かった(現在の弁天ヶ浜はテトラポットで覆われている)。

臨港線に関する思い入れを記述した回答者は9人であった。臨港線に関する思い入れを具体的にみると、いずれも釧路市内に居住する回答者であるが、30～50代は「列車を見ていた」、「海岸線を走る列車のすばらしさ」、「釧路臨港鉄道全般のファン」など、臨港線を風景の一部と捉えている回答が多い。それに対し、60代以

上は「炭鉱都市としての歴史に関わる場所」、「石炭輸送の動脈として忘却できない地」といった炭鉱の歴史をとどめる場所として認識している。また、「炭住（炭鉱住宅）からディーゼルに乗って街まで出る」や「臨港鉄道に乗った思い出がいつまでも記憶に残っている」など、1963年まで旅客営業を行っていた臨港線に実際に乗車した思い出をイメージとしてあげる人や「鉄道沿線で石炭を拾う人びと」など、臨港線に直接かかわる思い出をあげる人もいた。なお、他の設問も含め、本調査で臨港線に乗ったことがあると回答した人は6人おり、いずれも60代以上であった。

4. 臨港線に対するイメージ

踏切募金に寄付した理由として、地元の活動の応援が最も多いことがわかった。そこで、臨港線に対するイメージを尋ねたところ、「c. 臨港線が走っていたことを後世に伝えていきたい」が34人、「a. 臨港線が走っていた頃が懐かしい」が27人、「b. 臨港線の廃止は仕方ないと思うが、寂しい」が24人など、臨港線に対して郷愁のイメージを持っている人が多い（図4）。なお、「e. 特に良いイメージも悪いイメージもない」は6人、「d. 臨港線が廃止されてよかった」と答えた人はいなかった。

釧路市内と市外の居住地別で比較すると、臨港線の歴史を後世に伝えたいと答えた割合は市内の居住者の方が高く、とりわけ元町の居住者は27人中15人が後世に伝えたいと回答していた。また、年代別で見ると、30～40代は「c.

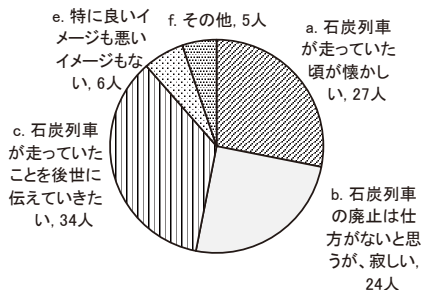


図4 臨港線に対するイメージ

臨港線が走っていたことを後世に伝えていきたい」という価値の継承の回答割合が高い一方、50～70代は「a. 臨港線が走っていた頃が懐かしい」という郷愁に関する回答割合が比較的高かった。

5. 臨港線跡地の活用に対する考え

次に、臨港線跡地の活用に対する考えを尋ねたところ、「b. フットパスなど、線路跡地を散策できるようにしてほしい」が71人と最も多かった（図5）。これは、くしろ元町青年団が現在進めようとしている活動に賛同する声ともいえ、寄付した理由として「地元の活動を応援したい」という声が多かったことと一致する。逆に、「a. 臨港線が走っていた頃のイメージを再現してほしい」は10人、「c. 現状のまま残してほしい」は8人とどまり、炭鉱資源としての利用を求める声は必ずしも多くはなかった。

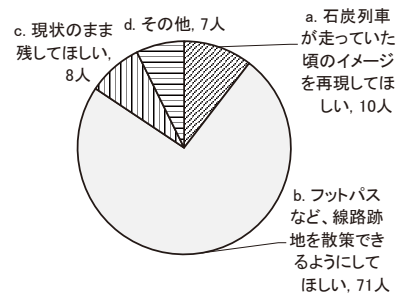


図5 臨港線跡地の活用に対する考え

6. 臨港線跡地の活用主体に対する考え

今後どのような人に臨港線跡地を活用してほしいか尋ねたところ、「b. 釧路市民」が87件で最も多く、以下「c. 観光客」が59件、「a. 元町で暮らす住民」が33件であった（複数回答）（図6）。踏切募金に寄付した理由として「元町に多くの方が訪れて欲しい」という回答が多かったことと合わせて考えると、踏切の再現によって元町の来訪者が増えることを期待している様子うかがえる。

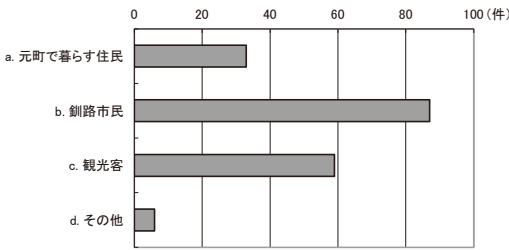


図6 臨港線跡地の活用主体に対する考え

7. 踏切再現による観光客増加に対する考え
踏切の再現によって弁天ヶ浜の観光客が増える可能性について、61人が「a. もっとたくさんの観光客に訪れてもらい、賑わってほしい」と考えており、「c. 積極的にはPRせず、静かな場所であってほしい」は6人とどまった(図7)。特に、元町の居住者は27人中21人が「a. もっとたくさんの観光客に訪れてもらい、賑わってほしい」と回答しており、「c. 積極的にはPRせず、静かな場所であってほしい」を選択した人はいなかった。あくまで寄付した居住者に限られるが、臨港線跡地の活用主体に対する考えと合わせても、踏切再現によって元町の賑わい創出を期待する声が大きいと考えられる。

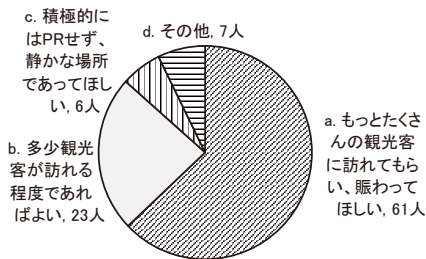


図7 踏切再現による観光客増加に対する考え

8. 元町に対する印象・イメージ

弁天ヶ浜のある元町に対する印象・イメージを尋ねたところ、くしろ元町青年団が「釧路発祥の地」をアピールしていることもあり、「a. 歴史が感じられる」が71件で最も多い。以下、「b. 景観が美しい」が48件、「c. 静かで生活環境がよい」が34件、「e. 少子高齢化が進んでいる」が33件であった(複数回答)(図8)。

釧路市内と市外の居住地別で比較すると、市外の居住者は「c. 静かで生活環境がよい」よりも、「d. 古く寂れている」や「e. 少子高齢化が進んでいる」といったネガティブな回答の割合が高い。また、釧路市内の居住者でも、特に元町の居住者の半数以上が「e. 少子高齢化が進んでいる」の回答を選択しており、くしろ元町青年団の結成のきっかけとなった若者・子育て世代の減少という課題が、元町の印象やイメージに反映されていることがわかる。

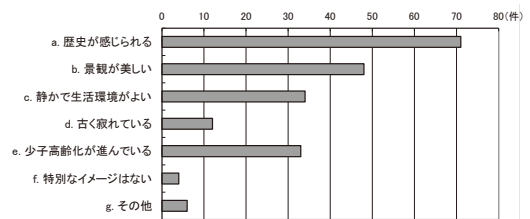


図8 元町に対する印象・イメージ

9. 釧路のまちに対する印象・イメージ

一方、釧路のまちの印象・イメージについては、「c. 霧のまち」が71件で最も多く、「b. 世界三大夕日のまち」が57件、「a. 雄大な自然のまち」が45件、「d. 水産業のまち」が39件と続いている(複数回答)(図9)。釧路市内と市外の居住地別では、いずれも「c. 霧のまち」が最も多いが、とりわけ釧路市外の居住者の83.3%が選択していた。その反面、釧路市は産業の衰退が進んでいることもあり、「f. 炭鉱業のまち」を選んだ回答は21件、「e. 製紙業のまち」を選んだ回答は13件にとどまり、産業の印象やイメージは薄い様子が見えてくる。ただし、元町は漁業関係者が多いことから、「d. 水産業のま

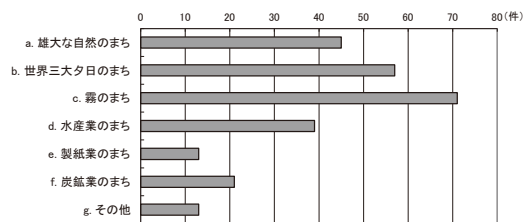


図9 釧路市に対する印象やイメージ

ち」を選んだ回答者は他の産業に比べるとやや多い。釧路市は、他の産炭地のように、石炭産業の依存度が突出して高いわけではないので、特定の産業のイメージと結びつきにくいことが考えられる。年代別では、いずれも「c. 霧のまち」の回答者が最も多かったが、80代のみ「a. 雄大な自然のまち」が最も多く、以下「b. 世界三大夕日のまち」、「d. 水産業のまち」の順となっており、「c. 霧のまち」のイメージを持つ回答者が少なかった。

Ⅶ 考察

1. 多様な価値の内包

質問票調査の結果から、踏切募金に寄付した理由として、「くしろ元町青年団の趣旨に共感し、活動を応援したい」の回答が最も多いことがわかった。回答者の年代が比較的高いことや寄付した理由から考えると、くしろ元町青年団のことをよく知る60代以上の年配の人びとが、彼らから見て若手に当たる、30代を中心に活躍するくしろ元町青年団の活動を応援するという構図が読み取れる。また、弁天ヶ浜に対する思い入れについても、海岸で遊んだ思い出の場所との認識が多く、臨港線に対する思い入れを答えた人は少なかった。つまり、日本で最後まで走っていた石炭輸送専用列車としての価値よりも、自身の身近なかかわりとしての価値を保全したい、元町の賑わいを創出したいと考えており、その対象がたまたま弁天ヶ浜の米町踏切の再現であった。

ただし、臨港線のイメージがまったくないわけではなく、「懐かしい」や「後世に伝えていきたい」という思いを持っている。とりわけ、元町の居住者の多くが後世に伝えたいと回答していた。このように、今回の踏切募金の活動は元町の賑わい創出や弁天ヶ浜の美しい景観や海岸で遊んだ思い出、臨港線など、多様な価値を内包したものと捉えることができる。

釧路市には旧太平洋炭礦炭鉱展示館があるほか、市立博物館で石炭をテーマにした特別展や

講演会などが行われ、現在も稼働する炭鉱やそれにかかわる資源の価値の発信に努めている。しかし、他の産炭地に比べると、釧路市には「形」として残っている炭鉱関連資源が少なく、ガイド施設の機能も弱い。現在も稼働している炭鉱産業の価値を十分に観光利用できていない。とりわけ、釧路市の場合は特定の産業に地域経済が大きく依存しているわけではないので、地域のイメージと特定の産業を結びつけにくく、価値を共有しづらい。そのため、炭鉱資源だけを取り上げて価値を継承することが難しい。

その中で、弁天ヶ浜の事例は美しい景観を求めて訪ねた人びとが再現された踏切や線路跡、案内板を見ることで、炭鉱の価値について触れる貴重な機会を提供できる。さらに、地区内にある知人貯炭場や他の資源と合わせて紹介すれば、観光客の回遊性を高めることも期待できる。このように、炭鉱資源の価値だけを強調して保全・継承をめざすのではなく、さまざまな価値を内包する弁天ヶ浜の中に炭鉱資源としての価値も織り交ぜることで、結果として炭鉱資源が保全・継承される可能性を見出せる。

2. 現在のかかわりの創出

一方、同じ臨港線に対しても、年代によって思い入れの違いが見られた。弁天ヶ浜に対する思い入れの回答を見ると、30～50代は主に臨港線を風景の一部として捉えていたのに対し、60代以上は臨港線に乘車したり、石炭を捨ったりするなど、臨港線に直接的にかかわった思い出の場として認識していた。また、臨港線に対する郷愁のイメージについても、50～70代は「臨港線が走っていた頃が懐かしい」という回答が多かったのに対し、30～40代は「臨港線が走っていたことを後世に伝えていきたい」と、価値の継承を重視していた。臨港線に直接かわった経験を持つ人びとは主に郷愁の念を、臨港線を風景の一部と捉えている人びとは後世に引き継ぐ歴史として重要性を認識していたことが読み取れる。

臨港線は1925年から94年間の歴史を持っているので、年代によってかかわりや思い入れに差があるのは当然であるが、廃線になった以上、臨港線に直接かかわった記憶は薄れていかざるを得ない。しかし、今回の質問票調査の結果を見ると、回答者の多くが「フットパスなど、線路跡地を散策できるようにしたい」と答えていた。つまり、過去の炭鉱資源としての価値の保全・継承だけでなく、現在のニーズに合ったかかわりを望んでいた。

多くの産炭地では立坑櫓や鉄道、炭鉱住宅などの残された炭鉱関連施設の保存や博物館や資料館などの整備、ガイドの養成などによって炭鉱資源の保全をめざしている。しかし、弁天ヶ浜の米町踏切の事例からは過去のかかわりだけでなく、現在のかかわりを創出することの重要性を見出せる。

前述したように、福岡県田川市では過去の炭鉱資源と現在のトリックアートを結びつける「たがわトリックアール」によって、炭鉱資源の価値を継承する試みが行われていた。弁天ヶ浜の米町踏切ではフットパスだけでなく、景観としての美しさ、神奈川県江ノ島電鉄鎌倉高校前1号踏切と雰囲気似ているとのことによるSNS映えスポットの可能性を指摘する意見も見られた。さらに、釧路市も「生きた現場」に裏打ちされた炭鉱技術を生かし、海外産炭国の安全性と生産性向上に寄与しているとして、石炭産産をPRしている。そもそも観光資源は「再資源化」の特性を備えているが(敷田 2011: 37)、こうした現在のかかわりを創出することが、結果として過去のかかわりを想起させ、炭鉱資源の価値の保全・継承につながるのではないか。

VIII 結 言

本研究では、北海道釧路市において、炭鉱に直接的なかかわりを持たない人びとによって炭鉱資源の1つである踏切が再現された事例をもとに、踏切募金に寄付した人びとを対象とした質問票調査を実施した。その結果、地元の活動

の応援や賑わい創出を目的に寄付した人びとが多い一方で、臨港線に対しても郷愁の念や後世に伝えていきたいという意向を持ち、多様な価値が内在していることが明らかになった。このことから、必ずしも炭鉱資源に固執するのではなく、炭鉱資源も含めた多様な価値を内包する資源と捉えること、また過去のかかわりだけでなく、現代のかかわりを創出することで、結果として炭鉱資源の価値の保全・継承の可能性が見出せることを明らかにした。

本研究で実施した質問票調査では、20代の回答者がいなかった。くしろ元町青年団では高校生や大学生が元町にかかわるイベントも開催しているが、現在は60代以上の年配者が30代の若者の活動を応援するというかかわりにとどまっている。資源の価値を保全・継承するためにも、多様なかかわりを生み出し続けるしくみをつくることが今後の課題といえる。

また、くしろ元町青年団のような地区内の問題解決をめざす活動では、往々にして取り組みが内向きになることがある。前述したように、釧路市には「形」として残る炭鉱資源は少ないが、臨港線の線路跡地を辿ることで、採炭から運搬に至る一連の流れを楽しめる。さらに、沿線には春採湖や美しい海岸といった自然景観、釧路市立博物館などの文化施設もある。これらの資源をつなぎ合わせることで、元町周辺の地区も取り込んだ活動を展開できるほか、地区外にも活動を広くアピールできる。人口減少や高齢化はすぐに解決できる課題ではないが、地区外も含めて多くの人びとがかかわる機会ができれば、元町の賑わい創出の一助となろう。

謝 辞

本研究を進めるにあたり、くしろ元町青年団の皆さまに多大なるご協力を賜ったほか、踏切募金に寄付した方々には質問票調査にご協力いただいた。ここに記して、心より感謝の意を表したい。

付 記

本研究は、独立行政法人日本学術振興会科学研究費助成事業(基盤研究B)「観光地域における資源

戦略のための地域資源の高度利用プロセスの研究(18H03459)』(2018～2021年度, 研究代表者: 敷田麻実) の研究成果の一部である。

注

- 1) 「立坑」と「豎坑」は同じものを指すが、地域によって表記が異なっている。本研究では、基本的にそれぞれの地域で用いられている表記に準じている。
- 2) 釧路・阿寒湖観光公式サイト「弁天ヶ浜からの夕日」http://ja.kushiro-lakeakan.com/things_to_do/523/ (2021.08.14 閲覧)
- 3) 三池炭田の採炭の歴史については、大牟田市(2018)『大牟田の宝もの 三池炭鉱を学ぼう』10ページ, 三井広報委員会(2013)『三井三池炭鉱史話(前編)』<https://www.mitsui.com/history/columns/020/> (2022.08.12 閲覧), 三井広報委員会(2014)『三井三池炭鉱史話(後編)』<https://www.mitsui.com/history/columns/021/> (2022.08.12 閲覧) を参照のうえ, まとめた。
- 4) 筑豊炭田の採炭の歴史については、直方市石炭記念館「筑豊炭田について」<http://www.yumenity.jp/sekitan> (2022.08.12 閲覧), 飯塚観光協会(2020)『筑豊炭都物語－日本近代化産業の礎を築いた石炭文化』, 8ページ, まっふるトラベルガイド編集部「筑豊炭田のすべて－日本最大の産炭地ヒストリー」<https://www.mapple.net/articles/bk/10790/> (2022.08.12 閲覧) を参照のうえ, まとめた。
- 5) 石狩炭田の歴史については、空知総合振興局「そらち炭鉱(やま)の記憶をめぐる－そらちミニ炭鉱史」<https://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/yama/coalmine.html> (2022.08.12 閲覧), NPO 法人そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター「炭

鉱の記憶－空知と炭鉱のあゆみ」<http://www.mc.soratan.com/coal2.html> (2022.08.12 閲覧), 森重(2014) を参照のうえ, まとめた。

- 6) 釧路炭田の歴史については、石川ほか編(2011) および釧路市「釧路の炭鉱」https://www.city.kushiro.lg.jp/sangyou/san_shien/sekitan/00001_00001.html (2021.08.16 閲覧), 釧路市「釧路炭田 その軌跡」<https://www.city.kushiro.lg.jp/www/common/003hp/home.html> (2021.08.16 閲覧), 釧路市石炭産業対策協議会(2022)『釧路石炭ガイド』を参照のうえ, まとめた。
- 7) 朝日新聞「踏切再現 刻む夫婦の記憶」2020年12月20日
- 8) 北海道新聞「募金160件 弁天ヶ浜踏切再現」2020年11月5日
- 9) 質問票では「石炭列車」, 「臨港鉄道」という表現を用いているが, 本文では「臨港線」に表記を統一している。

参考文献

- 石川孝織・佐藤富喜雄・坂田元・松下泰夫編(2011)『釧路炭田産炭史』北海道産炭地域振興センター釧路産炭地域総合発展機構, 24ページ。
- 森重昌之(2014)『観光による地域社会の再生－オープン・プラットフォームの形成に向けて』現代図書, 205ページ。
- 敷田麻実(2011)「エコツーリズムにおける資源利用とその課題」敷田麻実・森重昌之編『地域資源を守っていかすエコツーリズム－人と自然の共生システム』講談社, 26-45ページ。

(2022年11月18日掲載決定)

【参考資料】質問票

2022年5月

くしろ元町の賑わい創出に関するアンケート調査



くしろ元町青年団



阪南大学国際観光学部

◆◆◆アンケート調査のご協力をお願い◆◆◆

私たちは2020年10月、皆さまのご協力のもと、弁天ヶ浜に踏切を再現させることができました。改めて、心より御礼申し上げます。

くしろ元町青年団は発足当初より、釧路発祥の地の魅力を生かし、元町の賑わい創出に取り組んできました。特に、臨港鉄道跡地活用問題については、各種勉強会や弁天ヶ浜の清掃活動など地元高校生や大学生と一緒にしてきました。また、去年は～弁天ヶ浜の詩～「つなぐ道」をジャズピアニスト木原健太郎さんの作曲で制作してきました。



この度、踏切募金にご寄付いただいた皆さまの「思い」をおうかがいし、元町の活性化に向けた活動に役立てたいと考え、阪南大学国際観光学部森重研究室（これまで釧路市の観光および長期滞在者の動向を分析）と共同でアンケート調査を実施することにいたしました。設問数は13問で、10分ほどでできる簡単なアンケートです。ご多忙のところを誠に恐縮ですが、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

なお、調査で得られた情報については、上記の目的以外には一切使用いたしません。また、調査結果は統計的に処理し、個人が特定されることのないよう、その取り扱いには細心の注意を払います。

この調査票を **5月30日（月）まで**に、同封の返信用封筒に入れ、投函してくださいませようお願い申し上げます。

本調査に関してご質問などがございましたら、下記までご連絡願います。

くしろ元町青年団 E-mail : 946motomachi@gmail.com

阪南大学国際観光学部 E-mail : morisige@hannan-u.ac.jp

◆元町のにぎわい創出に関しておうかがいします。該当する記号に○をつけてください。

Q1 踏切募金の活動はどこで知りましたか。1つだけ選んでください。

- a. 新聞などのマスメディア情報
- b. SNSなどのソーシャルメディア情報
- c. くしろ元町青年団からの情報
- d. 友人・知人からの情報
- e. その他 ()

Q2 なぜ踏切募金の活動に寄付しようと思いましたか（複数回答可）。

- a. 弁天ヶ浜の景観が良くなるから
- b. 石炭列車が走っていた頃のイメージを忘れないと思ったから
- c. 元町に多くの人が訪れてほしいから
- d. くしろ元町青年団の趣旨に共感し、活動を応援したいから
- e. 友人・知人に頼まれたから
- f. その他 ()

Q3 弁天ヶ浜にどのような思い出をお持ちですか。お持ちであれば、具体的にお書きください。特にない場合は「特になし」とお書きください。

Q4 石炭列車に対して、郷愁のイメージをお持ちですか。1つだけ選んでください。

- a. 石炭列車が走っていた頃が懐かしい
- b. 石炭列車の廃止は仕方がないと思うが、寂しい
- c. 石炭列車が走っていたことを後世に伝えていきたい
- d. 石炭列車が廃止されてよかった
- e. 特に良いイメージも悪いイメージもない
- f. その他 ()

Q5 臨港鉄道跡地の活用について、どのようにお考えですか。1つだけ選んでください。

- a. 石炭列車が走っていた頃のイメージを再現してほしい
- b. フットパスなど、線路跡地を散策できるようにしてほしい
- c. 現状のまま残してほしい
- d. その他 ()

Q6 今後どのような方々を中心に臨港鉄道跡地を活用してほしいですか（複数回答可）。

- a. 元町で暮らす住民
- b. 釧路市民
- c. 観光客
- d. その他 ()

Q7 踏切再現によって観光客が増えていることについて、どのようにお考えですか。

- a. もっとたくさんの観光客に訪れてもらい、賑わってほしい
- b. 多少観光客が訪れる程度であればよい
- c. 積極的にはPRせず、静かな場所であってほしい
- d. その他 ()

Q8 元町に対して、どのような印象やイメージをお持ちですか（複数回答可）。

- a. 歴史が感じられる
- b. 景観が美しい
- c. 静かで生活環境がよい
- d. 古く寂れている
- e. 少子高齢化が進んでいる
- f. 特別なイメージはない
- g. その他 ()

Q9 釧路のまちに対して、どのような印象やイメージをお持ちですか（複数回答可）。

- a. 雄大な自然のまち
- b. 世界三大夕日のまち
- c. 霧のまち
- d. 水産業のまち
- e. 製紙業のまち
- f. 炭鉱業のまち
- g. その他 ()

Q10 今後も元町の活性化に向けた活動にかかわりたいとお考えですか。

- a. かかわりたい→Q11へ
- b. 活動の内容によってはかかわりたい→Q11へ
- c. 特に考えていない→Q12へ

Mar. 2023

多様なかかわりの創出による観光資源の保全・継承

Q11 (Q10でaもしくはbと答えた方のみ) どのような協力やかかわりをお考えですか
(複数回答可)。

- a. くしろ元町青年団や地域住民と一緒に活動に参加したい
- b. 寄付などの形で協力したい
- c. 情報提供などで協力したい
- d. おもしろそうなイベントがあれば参加したい
- e. その他 ()

Q12 くしろ元町青年団の活動や元町の賑わい創出に向けて、ご意見や期待することなどが
ございましたら、ご自由にお書きください。

◆最後に、あなた自身のことについてお聞かせください。

1. 年 代 a. 20代以下 b. 30代 c. 40代 d. 50代 e. 60代 f. 70代 g. 80代以上

2. 性 別 a. 男性 b. 女性 c. 答えたくない

3. 住まい a. 元町 b. 元町以外の釧路市内 c. 北海道内 d. 北海道外

4. 職 業 a. 会社員・会社役員 b. 自営業 c. 公務員 d. パート・アルバイト
e. 専業主婦(夫) f. 学生 g. 無職 h. その他 ()

◆今後、元町の活性化に向けた活動にかかわりたいとお考えの方で、くしろ元町青年団から
連絡を差し上げてほしいという方は、差し支えなければご連絡先をご記入ください。

(郵便番号) 〒

(ご住所)

(ご芳名)

(電話番号またはE-mailアドレス)

質問は以上です。ご協力いただき、ありがとうございました。