

海外の大学生を対象とする短期教育プログラムに関する研究

岡本次郎・佐藤裕哉・サリバン クリステン・水谷利亮

【目次】

はじめに

1. 研究の方法と経過
2. フィールドワークと調査からの知見の整理
3. 短期教育プログラム試案の提示

おわりに

参考資料

はじめに

現在、下関市立大学（以下、「本学」という）は海外の大学 15 校と友好交流協定を結び、学生と教員の交流を図っている。しかし近年、協定校（特に英語圏に存在する協定校）は留学制度に関し、学生の交換を避け、「一方通行型」（本学学生の協定校への留学は行われるが、協定校の学生は本学に留学しない）の協定を選好する傾向が顕著になっている。このような状況がさらに進展すれば、「学生がキャンパスに居ながら外国語や異文化に触れ、学び理解する環境づくりを行う」ことを通して「グローバル化への関心を涵養し」、「グローバル化に対応する人材を育成」（本学『中期計画（第3期）』）することが困難になる。

今後「交換型」の留学制度を有する友好交流協定の拡大を企図するならば、海外の学生との教育交流にかかわる実績を積み上げることが不可欠と考えられる。本研究は、その実績の積み上げにおいて中核部分のプログラムの1つになると考えられる、海外の大学生を対象とする短期教育プログラムの「ひな型」作成を目的とするものである。

本研究で作成する短期教育プログラムの対象は主にオーストラリアの大学生とし¹、プログラムの教育目的は「近現代日本の政治・経済・社会および国際関係を関門地域で学ぶ」

¹ 本研究でオーストラリアの大学生に焦点を当てるのは、2019年度に本学とクイーンズランド大学（オーストラリア・クイーンズランド州）との友好交流協定が、先方の要望により更新されなかったことが大きな要因である。また、本稿執筆者の一人が2016年にオーストラリア国内にある他の大学に「交換型」の協定締結を打診したが断られ、実現しなかった。しかし、オーストラリアにおける日本語学習者数は比較的多く、2018年においては国別の日本語学習者数は世界第4位である（国際交流基金、2020）。学習者のほとんど（97.2%）が初等・中等教育段階に集中しているが、日本語は依然として最も多く学ばれている外国語であり、高等教育機関においては他のアジア言語の学習者より日本語学習者が多い（重田・サリバン、2019）。日本語学習者数の多さに注目すると、オーストラリアが日本の大学にとっての交換留学先として適していると考えられる。さらに、オーストラリア政府は、2013年から始まった「The New Colombo Plan」政策を通じてオーストラリアの大学生の日本を含むアジア太平洋地域への留学、研修やインターンシップを推奨し、経済的支援を行っている。この国家事業の存在もオーストラリアの大学生に焦点を当てて教育プログラムを検討する理由の1つになっている。オーストラリアの大学生の留学先としては、2018年では、日本が、中国、米国、英国、イタリアに次いで第5位になっている（Australian Government Department of Education, Skills and Employment, 2020）。

こととする²。一般的なオーストラリアの大学生が日本留学において関心をもつ地域は、東京、大阪、京都などの大都市圏に集中する傾向がある³ことを考えれば、本学が立地する下関市で関門地域に関する知見について学ぶことを前面に押し出すだけのプログラムでは、魅力を感じてもらえないと思われる。そこで、本教育プログラム研究では、近現代の日本における経済・政治・社会の発展と、それらを背景とした日本の国際関係（特にオーストラリアを含む対アジア関係）の展開などについて、明治維新後に富国強兵・殖産興業の一大拠点となり、対外関係（特に対東アジア関係）でも重要な拠点地域となっていた関門地域を通して検討・説明するという方法をとることにした。

本研究はクイーンズランド大学のアジア近現代史研究者であるパトリック・ジョリー（Patrick Jory）博士と共同して実施した。同博士は、クイーンズランド大学で教育に従事し、同大学の学生を対象にしたタイ・カンボジアへのスタディツアー・プログラムを実際に作成し、実施した経験がある。その専門的視点から、本研究ではプログラム案作成段階から助言をお願いした。また、プログラムの第1次案が一定程度固まった2019年12月に下関に招聘し、フィールドワークを含むプログラムの内容を実際に体験していただき、改善点等を一緒に議論した。

本稿の構成としては、まず、2019年度に実施した短期教育プログラム案作成に向けた研究活動の方法と経過を簡単に紹介する。次に、実施した調査とフィールドワークから得られた、プログラム作成の際に重要となる知見を整理・分析する。その後、そこから得られた知見をもとにして短期教育プログラム試案を検討・提示し、プログラム実施における課題を整理する。稿末に、プログラム案を実施した際に使用した資料（座学・フィールドワーク用）を「参考資料」として添付する。なお、紙幅の関係で、作成したプログラム用資料のすべてを掲載することはできないことを予めお断りしておく。

1. 研究の方法と経過

海外の大学生を対象とする短期教育プログラムの作成に向け、2019年度に主に以下のような方法と内容で調査・研究を進めた。ここでは、その経過と概略を整理する。

（1）オーストラリアの大学生に対するアンケート調査とその結果

短期教育プログラムを作成するにあたり、まずは今回の研究で対象とするオーストラリアの大学生の、日本に関する知識の程度や関心の方向性のある程度把握しなければならな

² オーストラリアの大学生の日本への留学自体は毎年漸増しており、特に3ヶ月以下の短期プログラムの参加者が増えている。2009年度から2016年度の間、2週間未満のプログラムへの参加者が29名から151名に増え、2週間以上1ヶ月未満のプログラムについては65名から238名に増えた（重田・サリバン、2019）。

³ オーストラリアの大学生の大都市集中傾向は、日本学生支援機構「外国人留学生在籍状況調査」で確認できる。2017年度にオーストラリアからの留学生が最も多く在籍していたのは東京都（190名）であり、その後に京都府（39名）、大阪府（35名）、愛知県（28名）、福岡県（14名）と続いた。ほとんどの県ではオーストラリアからの留学生は2人以下しか在籍しておらず、0人だった県が18あった（重田・サリバン、2019）。

い。そのため2019年9月に、共同研究者であるジョリー博士の所属するクイーンズランド大学において、アンケート調査を実施した。

回答者は、①ジョリー博士の授業の受講生（専攻は日本やアジアとは特に関係がない）および②クイーンズランド大学の日本語・日本文化サークル「UQ WASABI」のメンバーであった。配布方法は、①についてはジョリー博士が授業中に配布し回収した。②については本稿執筆者の一人がサークル活動の場を訪れて、アンケートへの回答を依頼し、その場で配布、回収した。ジョリー博士の授業の受講生から12名、UQ WASABIから20名、全体で32名から回答を得られた。

アンケート内容については、ジョリー博士の助言を受け、一部修正した上で実施した。使用言語は英語である。アンケート項目は、年齢、性別、学生身分、母国語、学位・専攻、日本語学習歴、来日歴、日本で訪問したいところ、日本の経済・政治・文化・歴史に対する知識の自己評価と自由記述、日本留学をする機会があれば日本の経済・政治・文化・歴史について勉強する関心度、下関の認知度である。以下では重要だと思われる項目に絞って整理する。

日本の経済・政治・文化・歴史に対する知識を5段階の尺度⁴で自己評価してもらった。UQ WASABIのメンバーについて、最も高く自己評価した項目が「文化」で、よく知っている⁴と知っているを合わせて16名であった。次に高く自己評価された項目が「歴史」で、あわせて10名がよく知っている・知っている⁴と答えた。それに対して、多くの回答者は「経済」と「政治」についてあまり知識がないと自己評価した。ジョリー博士の授業の受講生は全ての項目において比較的⁴に低く自己評価をしたが、「歴史」はよく知っている⁴と知っている回答者が合わせて5名いて、最も高く自己評価した項目であった。このように、「歴史」はどちらのグループにおいてもある程度の理解があるようだが、「経済」と「政治」についてはどちらのグループも自己評価が低かった。短期教育プログラムで「政治・経済」の内容が見込まれているので、これらについてどのようにして関心が持たせるのかという課題がある。一方で、歴史に対する認識は他の要素に比べると高いので、「歴史」に重点を置けばうまく関心を持ってもらえる可能性はある。

日本で学ぶ機会があれば何を学びたいか、という項目については⁵、ジョリー博士の授業の受講生とUQ WASABIのメンバーとの間で回答の傾向が異なる。UQ WASABIのメンバーは全てのテーマ（経済・政治・文化・歴史）について、半数以上の学生は学ぶことについてとても関心があるか、関心があると答えた。最も関心の高いテーマが「文化」（19名）で、以下「歴史」（18名）、「政治」（14名）、「経済」（13名）であった。それに対して、ジョリー博士の授業の受講生については、「歴史」が最も関心の高いテーマであった。とても関心があると関心があるを合わせて11名の学生は学びたいと答えた。「文化」が10名で続き、「政治」と「経済」はそれぞれ7名と4名であった。

⁴ 尺度は、「よく知っている」、「知っている」、「どちらとも言えない」、「あまり知らない」、「全く知らない」である。

⁵ この設問も5段階の尺度で問うている。尺度は、「とても興味がある」、「興味がある」、「普通」、「あまり興味がない」、「まったく興味がない」である。

以上から、「歴史」を中心にした講座内容は学生に受け入れられると考えられる。「文化」についても関心が高いので、フィールドワークにおける寺や神社等の建築物の訪問や昼食で日本料理を味わう機会を取り入れることで学生の関心に応えられるであろう。最後に、下関の認知度については、予想通り低いことが確認できた。32名中2名は下関が地図上でどこにあるのか知っているとは回答した。11名は名前は聞いたことがあると答えた一方、19名は聞いたことがないと答えた。「なぜ下関を知っているのか」という問いに対して、4名は「下関条約」の締結地だからと回答した。短期教育プログラムへの参加を募集する際は、「下関」という場所ではなく、短期プログラムを通して何が学べるのかを前面に出す必要があるだろう。

(2) ジョリー博士と共同で実施した第1次プログラム案の概要

上記アンケート調査をもとに、短期教育プログラムの第1次案として座学で伝える内容とフィールドワークの具体的な行き先・ルート内容を検討し、作成した。同プログラム案をもとに、2019年12月5日（木）から9日（月）までジョリー博士を下関に招聘して、実際に体験していただいた。

12月5日（木）の14:00～16:00に行った座学では、プログラム案の目的と構成を説明した。翌6日（金）の9:30～15:30には、座学の内容を4名の研究者がそれぞれレクチャー・説明し、意見交換を行った。まず、日本の時代区分と歴史的な出来事や日本の地理に関する基本的な知識を問うカードゲームを試行してもらった。その後、3名の教員から、教員による英語の通訳をともなって、「下関における地域社会や交通手段の移り変わりや移動する中心地～唐戸、細江、そして竹崎へ～（英語版）」（参考資料1）、「地理的特徴に着目してみる関門地域の近現代における物流・交通」（参考資料2）、「下関からみた日本の政治史・外交史」（参考資料3）といった内容でレクチャーをし、それらの内容に対してそれぞれ意見交換・議論を行った。

7日（土）は、前日の座学を受けて1日中フィールドワークを共同で行った。具体的なフィールドワークのポイントとして、午前中には、唐戸界限など下関エリア（参考資料4）が中心で、旧四建ドックの跡→朝鮮通信使の碑→赤間神宮→日清講和記念館（春帆楼）→李鴻章道→本陣伊藤邸跡→藤原義江記念館（旧リンガー邸）→梅寿軒（1903年創業の老舗和菓子店）→引接寺→亀山八幡宮→唐戸の商店街→旧英国領事館→ジャーディン・マセソン商会跡→旧秋田商会ビル→下関南部町郵便局庁舎（旧赤間関郵便電信局）→唐戸湾・関門連絡船（関門ビル[旧関門汽船株式会社]）、まで歩きながら説明をし、適宜、意見交換を行った。午後は、昼食後、唐戸の棧橋から関門連絡船（400円）で関門海峡を門司港棧橋まで横断→門司港レトロ内棧橋→関門海峡クルージング（1,200円、13:00出発・13:40到着）→門司港棧橋（関門連絡船に乗船）→唐戸→ザビエル上陸地→やまぎん史料館→馬関越荷方跡→鈴木商店下関支店跡→岬之町・蜂谷ビル（旧東洋捕鯨株式会社下関支店）→細江の馬関駅跡→山陽ホテル跡→下関港国際ターミナル→現下関駅→グリーンモール商

店街、を巡った。

8日(日)は、午前から北九州市の門司地区でのフィールドワークを行った。具体的には、関門海峡ミュージアム→旧大連航路上屋→旧大阪商船ビル→門司郵船ビル→旧JR九州本社ビル(旧三井物産ビル)→門司港駅→旧門司税関などを巡り、下関に車で戻り、前日に行けなかった下関漁港開門に寄った。その後、3日間の総括として、暫定的な評価および改善点等について集中的に議論を行った。実質的に3日間のジョリー博士との共同研究は、たいへんハードなスケジュールであったが、密度の濃い議論と研究を行うことができた。

(3) 留学生と本学日本人学生とで実施した第2次プログラム案の概要

プログラム第1次案の試行で明らかになった改善点等を取り込み、第2次案を作成した。第2次案の試行は、2020年2月7日(金)、10日(月)、11日(火)に、本学に留学しているドイツや中国からの学生、日本人学生(留学生チューター、留学予定者、学生FD委員、学内サークルである日本遺産探Q会メンバー)を対象に実施した。座学2日・フィールドワーク1日という形で、プログラム第2次案の一部を体験してもらうことになったが、留学生、日本人学生の双方から有益なフィードバックを受けることができた。なお、座学の内容は、12月のものとほぼ同じである。ただし、資料の修正や追加などは行った。

2020年2月11日のフィールドワークは留学生2名、日本人学生9名の計11名で行った。マイクロバスを利用し、日程は1日にまとめた。9:00～17:00までで、火の山～関門トンネル人道(門司から下関)～赤間神宮～日清講和記念館～李鴻章道～梅寿軒～引接寺～亀山八幡宮～唐戸商店街～旧英国領事館～(唐戸市場周辺で昼食)～岬之町・蜂谷ビル～旧下関駅～下関漁港開門～彦島ナイスビューパークを巡った。フィールドワーク参加者へのアンケート調査結果については後述する。

(4) 長崎大学のサマープログラムに関する聞き取り調査の概要

他大学の取り組み事例を調査するために、長崎大学多文化社会学部が留学生を対象に2019年7月1日から21日までの3週間に渡って実施した「Summer Program 2019: Field Campus in Shitsu and Yukino-ura」⁶について、2020年2月に同大学を訪問し、聞き取り調査を実施した。同プログラムを立ち上げた経緯から、プログラム構成で工夫した点、フィールドワーク対象地域で協力者のネットワークを持つことの重要性など、貴重な情報を得ることができた。長崎大学での聞き取り調査後には、同プログラムでフィールドワークを実施した出津、雪浦地域を実際に訪れ、現地でプログラム参加者(留学生)を受け入れたNPOにも聞き取りを行った。

なお、このプログラムは、社会人類学の教授など3名の教員が担当し、日本の大学の4単位に相当するものであった。人類学的な知見をベースに講義とフィールド調査、ワークショップ、コミュニティ参加を組み込んだフィールドスクールで、現代の日本の農村生活

⁶ studynagasaki.prj.nagasaki-u.ac.jp/summerprogram2019.html を参照。

に関する学習の機会も学生に提供し、西海市にある「NPO 法人雪浦あんばんね」や雪浦地区の人々など、地域の協力・支援も得ながら実施されたものである。

2. フィールドワークと調査からの知見の整理

ここでは、「1. 研究の方法と経過」で説明したフィールドワークと調査から得られた知見を整理・分析し、次章で行う短期教育プログラム試案の提示の前提作業としたい。

(1) ジョリー博士の知見・分析の整理

2019年12月に実施した第1次プログラム案に対するジョリー博士のコメントや提案は、多岐にわたる詳細なものだった。ここでは、特に重要と考えられる点に絞って整理する。

①プログラム全般について

海外の大学生にとって、本学が実施する短期教育プログラムに参加することで単位が取得できることはとても重要である。オーストラリアでは(他の国でも)、他国の大学が提供するコースの単位を認定するための条件が設定されている。このプログラムが交換留学以外の学生の招致も視野に入れているなら、その条件をクリアするように設計しなければならない。

学生がこのような海外スタディツアーに参加するインセンティブは、「特別な」場所に行き、「特別な」経験ができることにあると考える。したがって、このプログラムでも、普通の日本ツアーではできない学習・体験を意識的に盛り込むべきである。

このようなプログラムでは参加学生の交流も重要になる。その意味で、すでに本学に留学している学生や日本人学生も参加させることは、お互いにとって貴重な機会になるだろう。また、座学でもフィールドワークでも、何らかの形で学生によるグループワークを実施するのが好ましい。さらに、プログラム全体の終わり方として、総括を行った後に夕食会を実施すると、良い交流の場になる。

今回のプログラム案はオーストラリアの大学生向けを想定して作成しているが、いくつかの交換可能なモジュールを作っておけば、比較的容易に対象を広げられるだろう。モジュールの例としては、①日本の地政学史と下関、②関門地域経済の浮沈、③「天皇システム」の浮沈を中心とした日本政治史と下関、などが考えられる。その際、全てのモジュールのベースとなる部分(=下関からみた近現代日本)を固めておく必要がある。

タイーンズランド大学で2018年に実施したタイ／カンボジア・スタディツアーでは、個々の学生が負担した費用が2000～2500豪ドル(14万5000～18万円)となった。下関で実施するプログラムでは、これより費用がかかると思われる。日本政府、オーストラリア政府、下関市、あるいは各大学から支援金のようなものが得られれば、海外の学生の参加を促しやすいだろう。

②座学について

オーストラリアの学生は、「現在・将来の日本はどのように東アジアと付き合っていくのか」ということに興味を持っている。その意味で、座学では日本と東アジアとの関係を軸にした内容の講義を行うのが良いのではないか。

座学の経済部分の大きな流れとして、①江戸時代から明治期にかけて、下関経済は繁栄した、②下関経済の停滞は第2次世界大戦後に著しいが、それは日本が東アジア権益を喪失したため東アジアとの交流が激減したことに起因する、③その代わりとしてアメリカとの経済関係が拡大し、日本の高度経済成長を下支えしたが、アメリカとの交易は首都圏・関西圏が中心となった、④1990年代以降の東アジア諸国・地域（韓国、台湾、中国等）の経済発展は下関にとってチャンスのはずだが、それを捉え切れていない、⑤それではどうすればよいのか、という流れが想定できる。

③フィールドワークについて

（全般）

日本と東アジアとの関係史における関門地域の役割がわかるようにフィールドワークを構成するのがよいのではないか。

フィールドワークに出る前の事前資料として、既存の『海峡を行き交う街、下関マップ』、『鈴木商店マップ』⁷等を配布し、予習する時間がとれれば良い。また、下関と門司の年代別地図もまとめて配布しておけば、学生の理解の助けになる（英訳版があればなお良い）。可能であれば、フィールドワーク資料全体を小冊子にまとめ、事前に配布しておくとも良いのではないか。あるいは、資料をデジタル化し、フィールドワーク中にもタブレット端末で参照できるようにすれば、教員・学生双方にとって利便性が高まる。

フィールドワークに出る前に参加学生（個人または小グループ）に訪問地の調査をさせておき、その場所を訪問した際に、まず学生に説明させるのも良いと思う。学生の能動的な関与が期待できる。また、寺社への訪問は必ず興味を引く。そこを政治、経済、社会の説明のきっかけにすればよい。

可能であれば、下関・門司の中心地で1時間ほど自由時間を作り、昼食や買い物にあてることも良いのではないか。学生がリフレッシュできる。

（政治）

関門海峡に今も残る機雷の話をも第2次世界大戦時の説明に含めれば、学生の興味を引くだろう。

朝鮮通信使の碑の入り口にある「平家物語」冒頭碑は、平安時代の政治体制および源平

⁷『海峡を行き交う街、下関マップ【改訂版】』は、もともとは平成24年度下関市立大学特定奨励研究費（A-2）による研究成果であり、多様な「栄枯盛衰」を観察できる下関という豊かな学びの「場」にふれる素材と機会と視点を本学の学生に提供することをめざして作成されたものである。『関門地域の工業化と鈴木商店－歴史遺産マップ』は、平成27年度下関市立大学関門地域共同研究研究費による研究成果であり、明治から昭和にかけて関門地域で活発な経済活動を展開した総合商社である鈴木商店について、現存する遺構などを中心にまとめたものである。

合戦による秩序変更の説明の導入になる。朝鮮通信使時代（江戸時代）の日本と朝鮮半島との関係の説明は、現在の日韓・日朝関係に至る歴史を説明する良いきっかけになる。

（経済）

関門トンネル（世界初の海底トンネル）建設の技術については、関門地域の経済的変遷の流れの中で、フィールドワーク中に説明すると良い。

旧大連航路上屋（門司）のリノベーションを例として、どのように関門地域経済を活性化させるか参加学生に考えさせるとよい（民営化やICTの活用を中心に）。歴史的遺産をどのように現代で活用するかを考える機会になる。

フィールドワークにヒアリングを行う時間を入れてみてはどうか。事前に学生に調査をさせた上で、例えば、地元企業に下関でビジネスをする利点・不利点を話してもらうなど。オーストラリアとの取り引きがある企業があれば、学生の興味を引くのではないか。空き家問題も地方都市経済の重要問題として取りあげ、市役所等にヒアリングできるのではないか。あるいは、地方の過疎問題や地方創生問題とからめて農村地域ツアーを行ってもよいのではないか。

（社会・文化）

朝鮮通信使の碑の入り口にある「平家物語」冒頭碑は、（この短期教育プログラムの挿話として）日本人の「無常観」の説明の導入にもなる。また、赤間神宮での「自動車のお祓い場」も日本人の精神性の表象の1つとして取りあげられるのではないか。

座学で行う「天皇システム」の変貌と関連づけて、明治維新直後の阿弥陀寺から赤間神宮への改称（および廃仏毀釈）を説明する。明治維新後の「近代化」と同時に行われた（政治性を帯びた）「伝統」の復活。

オーストラリアには捕鯨に反対する人が多いので、日本の商業捕鯨再開（2019年）に関心のある学生は多いかもしれない。センシティブな問題ではあるが、日本の捕鯨における下関港の歴史を紹介し、日本政府の立場を説明してもよいかもしれない。その際、オーストラリアの捕鯨史（特に西オーストラリア）も説明すればよい。

江戸市場でふぐ・鯨を中心とする日本の食文化の説明をすれば、興味を持つ学生はいるだろう。

（2）学生のフィールドワーク後のアンケート内容の整理

2020年2月のフィールドワークの後、参加者に対してアンケートへの回答と口頭によるフィードバックをお願いし、参加者11名全員から回答が得られた。11名のうち、座学（1日または2日）およびフィールドワーク両方に参加した学生が6名、フィールドワークのみに参加した学生が5名いた。フィールドワークに参加できず座学のみに参加した学生3名は、アンケートの対象から外した。

アンケートでは、座学講義とフィールドワーク、そしてそれらの連携について質問した。座学については、各講義の難易度や興味深かったところ、難しかったところ、改善や工夫

できるところについて聞いた。フィールドワークに関しては、フィールドワークの時間の妥当性や内容の難易度、フィールドワークを通して日本人学生と留学生との交流が深まったか、最も良かった場所と外しても良い場所について問うた。また、座学にも参加した学生を対象には、フィールドワークは座学の内容と関連があり理解が深まったかについても確認した。最後に、全体の感想や改善点、気付きなどについて自由記述してもらった。

座学の難易度については、普通と少し難しいが全体の傾向であった。興味深いところとしては、下関の衰退の原因や下関の歴史および日本史における下関の役割を知ることができたところ、またうっすらとしか知らなかった歴史をより深く理解できたところが特に自由記述で挙げられた。難しかったところに関しては、まず日本史や世界史に対する知識が不十分のため完全に理解できないところがあったという回答が複数あった。留学生については、知らない日本語の単語があったことや日本語でしか書かれていない資料があったことが挙げられた。普段の授業などで日本語による講義を聞いてある程度理解できていても、非漢字圏の留学生にとっては日本語のみで書かれている資料だけであると内容についていくことが困難である。また、来日間もない留学生などのためには、座学における使用言語については日本語と英語、両方の言語を使うべきという意見があった。日本人学生からは、難しい漢字、特に現代とは異なる呼び方の漢字については、ふりがなを記載するという提案があった。そして、今回は座学担当者によって資料の形式が異なっており、またバイリンガル対応と日本語のみの資料が混在したが、資料の形式の統一と多言語対応を行うべきとの提案もあった。これらの回答からは、資料のバイリンガル（英語と日本語）対応、受講者によっては座学のバイリンガル対応、日本史・世界史の事前のおさらいの必要性などは今後の検討課題として挙げられる。

フィールドワークについては、まず時間設定に関しては、11名中5名が少し長い、6名が普通と回答した。自由記述では、昼食の時間が短かったこと、昼食の時間が遅くなったこと、ところどころで休む時間があればよかったことなどが指摘された。難易度については、5名は少し難しい、5名は普通、1名は少し簡単と回答した。座学にも参加した学生に限定してフィールドワークが座学の理解を深まったかと問うたところ、2名は深まった、4名は少し深まったと回答した。フィールドワークを通じて日本人学生と留学生の交流が深まったかについては、4名は少し深まった、4名は普通、3名はあまり深まらなかったと答えた。自由記述による回答の中で、外国人留学生と関わったのは良かったや、学生や先生とコミュニケーションを取りながら学べたことが良かったとのコメントがあった一方で、フィールドワーク後のディスカッションにおいては、多くの学生は、他の学生と交流できるきっかけとなるアクティビティがあればよかった、学生がより主体的になって問題について考えたり、意見を言ったりする機会があれば良かった、と指摘した。確かに、フィールドワークの際は、参加学生は知り合いの学生と固まって行動することが多かったため、最初から班分けをして顔見知りではない学生を同じ班にしたり、それぞれの班に課題を与えて共同作業をさせるなどすれば、自然に交流する機会が増えたと考えられる。

最後に、全体の感想として、下関に住みながらも、こんなに多くの歴史的に有名なところがあることを知らなかったとのコメントが多く、また大学卒業直前の「日本遺産探Q会」所属の学生からも下関で知らない場所がまだまだあったとのコメントもあり、試行したプログラムを通して、参加者の下関に対する知識、関心、意識が高まったとも考えられる。また、古い地図と今の街を見比べる活動や、普段、意識して見ることがない施設（例えば関門トンネル人道の入口付近にある音が鳴る大砲や、李鴻章が下関条約の交渉中に泊まった寺、下関漁港閘門など）に多くの参加者が関心を持ったようであった。一方で、歴史的に重要であった遺構（例えば、旧四建ドックや山陽ホテル跡、旧下関駅など）が保存されていないことが、歴史を伝え理解する面において問題であることを指摘した学生もいた。短期教育プログラムの中で、歴史的遺産を残すことの重要性について議論する機会を設けることを検討する余地がある。フィールドワークの説明はできるだけバイリンガル（日本語と英語）で行うように取り組んだところ、日本人学生からは、英語による説明を聞くことで英語での表現方法について知ることができたとの回答があり、バイリンガル説明は留学生だけでなく日本人学生の学習にもつながることが確認できた。なお、今回は2月に実施したが、もう少し暖かい時期に開催したほうが良いとのコメントがあり、こういった意見はプログラムの開催時期を決める際の参考になる。最後に、学生がより主体的に参加する方法についての提案もあった。座学やフィールドワークを通じて歴史への理解が深まったが、それをベースにして例えば今の下関の経済や政治について調べたり、下関経済の改善方法を考え提案したりするなど、学生が主体的に現代の課題について調べ、考え、提案し、発表する機会を設けることが提案された。

以上の、学生へのアンケートと事後のディスカッションから、以下の点を考慮する必要があるといえる。第一に、フィールドワークの日程は、休養日などを入れながら、余裕をもって確保することである。実際、フィールドワーク当日の午前中はほぼ歩き通しであり、後半は疲れが出てきて学生は集中力の維持が難しそうに見えた。特に、海外からの学生と歩くとなると、慣れない環境であることも踏まえて余裕を持った日程を組むことが重要となろう。第二に、訪問先を絞り込む必要がある。訪問先が多いと理解すべき内容の量が多くなるからである。そして、訪問先ごとに解説を加えると、予定よりも時間が遅れがちになる。この時のフィールドワークでは昼食時間を短縮することで時間調整を図ったが、本プログラムを実践する場合には、昼食時間は長く確保すべきであろう。なぜならば、参加者の体調面に配慮することはもちろん、文化の一端として、日本の「食」を体験してもらうことも重要だと考えるからである。第三に、学生それぞれの希望する訪問先が大きく異なることである。学生が主体的に自らの関心に沿った訪問先を決定することが重要である反面、下関漁港閘門など関係機関の協力が必要で事前の打ち合わせ等が重要な場所もあり、事前学習からフィールドワークへの段取りについては再考の余地があるといえる。例えば、事前学習はZoomなどのウェブミーティングツールを用いて行うなども考えられる。また、マイクロバスの手配など、事務手続きについても考慮する必要がある。

(3) 長崎大学での聞き取り調査からの知見

長崎大学多文化社会学部が「Summer Program 2019:Field Campus in Shitsu and Yukinoura」を実施した背景には、同学部がグローバル人材の育成を理念として掲げ、学部生の海外留学を義務付けていることもあり、留学先としての海外協定校を増やす必要があったことがある。初めてサマープログラムを実施したのは2019年度だったが、その準備は前年度の春から始めていたとのことである。本学で短期教育プログラムを始める場合にも、1年程度の準備期間が必要であろう。

長崎は、原爆と平和運動の歴史や潜伏キリシタン関連の世界文化遺産の存在などで世界的にも有名であり、学生向けの教育プログラムの作成においては有利な地域といえる。長崎大学は、これらのコンポーネントを含む教育プログラムを既に有していたようである。雪浦での農村体験も既存のコンポーネントであり、サマープログラムはそれらを組み合わせで作成された。

雪浦には英語で対応できる人材がいるうえ、さらに学部内の教員や学生など通訳できる人も手配している。プログラム構築には、地域との協力が必要不可欠であるが、対応できるかどうかを事前に把握し考慮する必要がある。長崎大学のフィールドのように、条件の良い場所ばかりではないので、代替案やサポートを検討する必要がある。本学の短期教育プログラムでも、英語で対応する意志があり、ある程度の英語運用能力のある教員、日本人学生、地域協力者を集めることが必要である。日本人学生に言葉の面でのサポートを要請できれば、その日本人学生のコミュニケーション能力の向上にもつながると考えられる。

2019年度のサマープログラムは3週間であり、7つの大学から、8つの異なる出身地の学生が計12名参加した。長崎大学の担当者によれば、12～15名程度が適当なサイズである。プログラムは全体として、担当教員と学生の負担を配慮した日程になっていた。例えば、フィールドワークの翌日が自由行動の日に設定されたり、グループワークのための時間も取られていた。また、昼食の時間が長めに設定され、講義のある日は終了時間が16～17時に設定されていた。参加学生には洗濯や買い物といった日課をこなす時間が必要なうえ、慣れない土地での生活のため、十分な休養が必要である。また、担当教員は、プログラム実施中にもプログラム以外の業務に対応する必要があるため、参加学生・担当教員双方の観点から余裕のあるスケジュールを組むことが肝要である。このように、プログラムを担当する教員にはかなりの負担がかかるため、年度ごとに主な担当者を変えている。このため、年度によってサマープログラムの重点テーマが異なる⁸。

負担の分散という意味では、プログラム事務局（多文化社会学部と国際交流センターの職員）の存在も重要だった。事務局はプログラム用ウェブサイトの作成、募集要項の作成

⁸ 2020年度の2回目のサマープログラムは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で中止となった。2020年度のテーマは「Towards Peace and Diversity across Languages, Cultures and Religions」であり、「原爆と核廃絶運動」、「長崎における中国文化の統合」、「日本の宗教の多様性と潜伏キリシタン」、「長崎における異文化交流が日本語に及ぼした影響」という4つのサブテーマが用意されていたようである。また、多文化社会学部で日本語教員基礎資格の取得を目指している学生による日本語入門講座が無料のオプション講座として提供される予定であった。studynagasaki.prj.nagasaki-u.ac.jpを参照。

と応募申請の管理、参加学生との事前連絡、プログラム実施時のサポートなどで多大な貢献をした。本学で短期教育プログラムを実施する際にも、教員以外のサポートスタッフの存在が不可欠であろう。

単位認定の基準については、長崎大学の担当者は協定校の基準（単位認定に必要なコマ数、活動内容など）を特に確認していなかった。これは、協定校間の取得単位読み替えが制度化されているためだと思われる。サマープログラムは長崎大学の4つの正規科目（自由提題科目）からなり、それぞれに英語によるシラバスが用意されている（「日本学入門Ⅰ」、「文化人類学と民族詩的方法Ⅰ」「文化人類学と民族詩的方法Ⅱ」、「地域インターンシップ」。それぞれ1単位）。プログラムを修了した参加者に対しては、成績証明書が発行される。プログラムの使用言語は英語であり、日本語能力は一切必要とされていない。英語を母国語としない参加者に対しては、必要な英語能力基準が示され、それを証明するための外部試験の結果通知の提出が要求される。

プログラム参加対象者は協定校の学生であるため、参加料・授業料は免除されている。参加学生の金銭的負担をさらに下げするため、利用可能な学内予算を取り、宿泊費も免除された。最終的に参加学生が日本国内で負担したのは、ほぼ自身の飲食代のみとなったという。本学の短期教育プログラムにおいても、参加学生の金銭的負担の軽減は大きな課題である。下関市、商工会議所、本学などからの財政支援の可能性を探る必要がある。

3. 短期教育プログラム試案の提示

ここでは、これまでの整理・分析をもとにして、海外の大学生、特にオーストラリアの大学生を対象として具体的な短期教育プログラムの内容を試案として提示する。

（1）短期教育プログラムのスケジュールと概要

このプログラムは、1週間（7日間）で、本学の単位数で換算すれば2単位取得できる短期教育プログラムとする。プログラムの内容は表1の通りである。

プログラムは11ブロックからなり、講義形式でのいわゆる「座学」（3ブロック・5コマ）と、演習形式の「グループワーク」（3ブロック・4コマ）、そして現地・現場において実際に見て・聞いて・感じて・考える「フィールドワーク」（4ブロック・5コマ）、学生たちによるまとめの調査・報告とディスカッションといった「報告会・総括」（1ブロック・2コマ）からなる。また、土曜日午後と日曜日を「自由時間」として挟んでいる。

単位認定とは別に、1週間の短期教育プログラムの終了後に、1泊2日のオプション・ツアーを付属させる。これは、本体の教育プログラムが主に下関市などの都市部におけるものであったのに対して、同じ下関市においても「田舎」・農山漁村でいわゆる過疎・高齢化地域における社会・経済・生活などの実態を体験し、そこで暮らす地域の人たちや地域づくりグループなどとの交流をはかることで、本体の都市部を中心とした学びを補完す

る教育的プログラムである。

表1 短期教育プログラム日程案

Day	0 (火)	1 (水)	2 (木)	3 (金)	4 (土)	5 (日)	6 (月)	7 (火)
午前		① 座学 1 (1)	③ 座学 3 (1)	⑤ FW 2 (1)	⑦ FW 4 (1)	自由時間	⑧ GW 1 (1)	⑩ GW 3 (1)
(昼)	受講生 到着		唐戸へ移 動・昼食					
午後		② 座学 2 (3)	④ FW 1 (1.5)	⑥ FW 3 (1.5)	自由時間	自由時間	⑨ GW 2 (2)	⑪ 報告会 ・総括(2)
(夕)		歓迎会						親睦会

Day	Day 8 (水)	Optional day 2 (木)
午前	受講生解散	農山漁村訪問
(昼食)	Optional day 1	
午後	農山漁村訪問	下関で解散
(夕食)	(農家などで民泊)	

* カッコ内の数字はコマ換算数 (計 16 コマ相当)
FW=フィールドワーク
GW=グループワーク

(2) 各項目の内容、教育目的・意図、注意点など

本プログラムは関門地域、とりわけ下関というエリアを通して、近現代日本の政治・経済・社会および国際関係を考える機会を参加学生に提供する。下関は、海外から見た場合は知名度が低いですが、近現代日本の転換期となる出来事がいくつかが起こった重要な街であり、これらの転換期を象徴する場所を出発点として、日本について考えるきっかけを作る。また、下関は、日本の地方都市の興隆・停滞を象徴する街でもあるので、下関をフィールドとして現在、そして将来の日本が直面する諸問題（少子高齢化、労働人口減少、地方再生など）を学ぶ機会とする。

プログラム初日と2日目の午前は講義形式の座学を行う。初日の午前中はオリエンテーションにあて、本プログラムの目的と構成を説明する。ここでは、プログラム全体に通底するテーマである「関門地域の経験から近現代日本の政治・経済・社会をとらえる」を強調し、後に続く座学・フィールドワークの内容を簡単に紹介する。また、アイスブレイクの意味も込め、日本の時代区分や歴史的な出来事、日本の地理に関する基本的な知識を問うゲームを実施する。

初日の午後と2日目の午前の座学では、4コマ分の時間を使って3つに分けられたテーマを講義する。1つ目のテーマは、「下関における地域社会や交通手段の移り変わりと移動する中心地～唐戸、細江、そして竹崎へ～」である。そこでは、近世・江戸時代から明

治・大正・昭和といった近代において、関門海峡に隣接する港町・港湾都市としての下関の中心地が、物流手段や交通手段の変遷とともに、西回り航路の拠点で北前船の寄港地であった唐戸地区から、山陽鐵道が神戸から延伸されて接続された馬関駅が開業し国際航路の関釜連絡船の連絡波止場となった細江地区、そして関門鉄道トンネルが開通したことによって現在の位置に移動した下関駅のある竹崎界限へと、変化したことを歴史的・経済的・社会的・政治的な観点から概観するものである。

2つ目のテーマである「地理的特徴に着目してみる関門地域の近現代における物流・交通」では、江戸期の北前船寄港地としての下関（唐戸周辺）の発展、明治期の石炭積み出し港としての門司の成長、下関から門司への中心地の変遷、国際航路の発達、鉄道と船の接続、関門鉄道トンネルの建設、埋立による港湾の整備について、時間軸に沿って講義する。その際には、前後の講義内容への接続についても意識する必要がある。例えば、交通手段が船から鉄道（そして自動車）へと変化する中で、都市内部での中心地の変化と全国の中での下関の地位の低下などといったことである。また、講義の際には、古地図や古い写真、現在も残る遺構の写真などを交えてフィールドワークの際にイメージが湧くように留意する。

3つ目のテーマである「下関からみた日本の政治史・外交史」では、日本の統治制度の特徴の一つである天皇システムの経緯を、主に壇ノ浦の戦いと幕末・明治維新期の長州藩の役割を通して説明し、明治維新後の富国強兵・殖産興業、東アジア地域への進出（台湾・朝鮮半島の植民地化を含む）を関門地域との関連（八幡製鉄所、下関条約など）から解説し、また戦後から現在に至る日本の対中・対韓関係の展開を、戦前からの歴史を踏まえて講義する。

2日目の午後からは、3日に分けてフィールドワークを実施する。2日目の午後は現場に移動してまずは昼食を摂る。これは、2月のフィールドワークで昼食の時間を確保して欲しい旨の指摘があったことと、参加者全員で一緒に昼食を摂ることで交流を深める意図もある。下関の食材を使った食事で関門地域の食文化を体験してもらえよう配慮する。また、スケジュールを2～4日目に分割しているのは、内容を詰め込みすぎると理解が難しくなることと、参加者の疲労を考慮してのことである。以下、もう少し詳細にフィールドワークの内容について説明する。

2日目午後は唐戸周辺（赤間神宮～日清講和記念館～李鴻章道～旧英国領事館）のフィールドワークを行う。その際、中世から近代への時代の流れ、東アジアとの国際関係を意識して見学を行う。

3日目午前は下関（岬之町～旧下関駅跡～下関漁港閘門）、午後は門司（旧大連航路上屋～門司港駅～レトロ地区）にてフィールドワークを行う。午後は、関門トンネル人道を歩き、海底にある県境を越える体験を含む。特に、港を中心としながら、時代とともに下関から門司に経済等の中心が変化していった様子を遺構などから確認する。

4日目午前は、関門海峡クルーズに参加し、海の上から関門海峡を概観する。その際、

費用がかかることと運行時間に注意する必要がある。また、クルーズ後は唐戸、門司周辺を歩き、前日までの不足分を補足する。その後は自由時間とするが、事故など安全面の注意は与えておく必要がある。

4日目午後から5日目は、自由時間としている。これは、フィールドワーク等での疲労を回復（リフレッシュ）すること、日本人学生との交流の時間、そして自主的な学び（例えば、全体のフィールドワークで回り切れなかった場所への訪問やグループワークのための下調べなど）を促すための時間として確保している。

6日目、7日目のグループワークの活動場所は自由とし、図書館で文献を調査したり、フィールドで追加調査などを行っても構わないこととする。ただし、安全面などに配慮し、情報伝達手段の確保など最低限のルールは必要だと考える。7日目午後の報告会・総括では、まずグループ毎にグループワークの成果を報告し、質疑応答とディスカッションを行う。その後、本プログラムに参加して得たこと・理解したことや感想などを全体でまとめる。報告会・総括の後には親睦会を実施し、受講生全員に本プログラムの修了証明書を手交する。

8日目・9日目にオプションとして用意されている農山漁村訪問において、具体的な体験としては炭焼きや農作業などの手伝いが、訪問先地域としては旧豊田町や旧菊川町が考えられる。これら地域には、教員の個人的なネットワークや地域共創センターの地域インターンシップでのつながりがあるので、それが活用できるだろう。また、旧豊田町には下関市豊田農業公園みのりの丘⁹という宿泊可能な農業体験施設があるので、民泊が難しい場合はそういった施設の利用も検討する。

(3) プログラム実施において検討すべき事項

主に以下の点が検討事項として考えられる。

- 当初、本プログラムは、本学の友好交流協定校に限らず、海外（特にオーストラリア）からの学生一般を受け入れることを想定していた。しかしその後、学生にとってプログラムへの参加による単位取得が極めて重要であることを認識したため、まずは本学基準の2単位分を満たす内容を、主に協定校からの留学生と本学の学生に提供する方針に転換した。本プログラムが実施され軌道に乗った段階で、下関に立地する他大学の留学生・日本人学生、協定校以外の海外の大学生、下関市民などを対象としていく可能性を検討する。
- 上述したように、参加者はまずは協定校からの留学生と本学の学生を中心に想定しており、両者にとってメリットがあるものと考えている。日本人学生の参加を確保するためには、英語副専攻との連携も考えられるのではないか。
- 現在の1週間（7日間）プログラムが軌道に乗れば、2週間での実施（4単位化）の可能性も検討できる。プログラム試案を構成する過程で、期間の制約によって盛り込めな

⁹ <http://www.toyota-minori.jp> を参照。

かった内容が多いので（例えば、本プログラム試案でオプション・ツアーとした農山漁村訪問、企業・商工会議所・市役所・国交省の出先機関等への訪問・聞き取り調査、関門海峡浚渫や税関の見学、下関市内の空家問題、捕鯨、空襲、関門海峡の機雷問題など）、それらをプログラム化していくことが検討できる。

- プログラムに参加する学生数、担当する教員数の決定は慎重な検討を要する。本学に適したバランスを見つける必要がある。いずれにせよ、プログラムの実施には、フィールドワークの経験のある教員、地域とのつながりのある教員、英語で対応できる教員の多大な協力が必要になる。プログラムの意味を理解してもらい、協力を仰ぐ努力が必要になる。
- プログラム参加者を安定して確保する方法の一つとして、参加学生の金銭的負担をできるだけ減らす必要がある。そのため、本学や下関市、商工会議所などからの財政的支援の可能性をさぐる必要がある。
- 長崎大学のサマープログラムのように、訪問した現地が十分な対応ができるかどうかも課題である。それができないと担当教員の負担が過大になる。
- 教員だけでなく、事務局の支援（プログラムを紹介するウェブページの作成と参加者募集、参加申請書の受付・処理、参加者とのやり取り、宿の予約、移動手段（バス）の確保・契約など）も重要であり、確固とした体制を構築する必要がある。
- 本学には上に示したような短期教育プログラム実施の経験がない。このような新たなプログラムを実施することに対する、大学全体の理解と協力が必要である。

おわりに

本研究は、基本的には海外からの大学生、特にオーストラリアの大学生向けの短期教育プログラムを想定して、そのひな型を作成することを当初の目的とした。しかし、そのひな型自体は、本学に留学してきている学生や日本人学生、本学に限らず市内の大学で学んでいる留学生と日本人学生、さらには社会教育のプログラムとして下関市民にとっての地元学的なプログラムとしての援用可能性をもっている。また、座学・フィールドワークの内容を微調整すれば、下関を訪れる観光客、とくに海外からの観光客にとっての学習・観光プログラムとしての広がりを持ち、その意味で改訂・拡張していく可能性を含んでいると考えられる。

2020年に入って、新型コロナウイルス感染症の拡大による社会的・経済的な活動に対する制約が全世界で生じており、海外からの観光客はもちろん、留学生の受け入れや海外の大学との交流も非常に困難な状況である。この状態が今後1年、あるいはそれ以上の期間にわたって継続しうる可能性も指摘されている。このため、本研究で考察・模索した短期教育プログラムを近い将来に実施する見通しは立っていない。本研究の成果が、しばらくは活用の機会や実践可能性がないのは残念である。

一方で、本研究の共同研究者の間では、本研究の成果をもとにしてさらに調査・研究を進め、コロナ時代における留学生を含む大学生向けの教材として、ドローンを使って撮影した映像も組み込んだ「バーチャル・フィールドワーク」コンテンツを英語版で作成する可能性についても議論している。このような研究を進めることは今後の課題として残っている。

最後に、本研究に多大な支援と学問的なアドバイスを提供していただいた、共同研究者であるクイーンズランド大学のパトリック・ジョリー博士と、年度末のお忙しい時期にもかかわらず聞き取り調査に全面的にご協力いただいた、増田研准教授をはじめとする長崎大学多文化社会学部の先生方に心よりお礼を申し上げます。

〈参考文献〉

Australian Government Department of Education, Skills and Employment (2020),

International mobility of Australian university students (Research Snapshot April 2020).

(https://internationaleducation.gov.au/research/Research-Snapshots/Documents/RS_Australian%20student%20mobility.pdf) (最終閲覧2020年7月26日)

国際交流基金 (2020) 『海外の日本語教育の現状 2018年度日本語教育機関調査より』

重田美咲・クリステン サリバン (2019) 「日本と豪州の大学の交流の課題と展望—交換留学に着目して—」 『留学生教育』 第24号、pp. 61-69.

(プログラム試案作成の際に参照した文献・資料)

木村健二・水谷利亮・吉津直樹 (2019) 『海峡を行き交う街、下関マップ【改訂版】』 (初版2013年)

木村健二・佐藤裕哉・水谷利亮 (2016) 『関門地域の工業化と鈴木商店—歴史遺産マップ』

郷土出版社 (2012) 『保存版ふるさと下関』 郷土出版社

国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス (<https://mapps.gsi.go.jp/>)

澤忠宏 (2004) 『関門海峡渡船史』 梓書院

しものせき観光キャンペーン実行委員会 (2017) 『下関幕末維新探訪絵図』 (2017年11月発行版)

下関商工会議所 (2018) 『下関幕末維新展望』

帝国交通社関門支局 (1921) 『住所入 下関市街地図 下関営業家案内』 (2013年復刻発行)

堀雅昭 (2017) 『関門の近代 二つの港から見た100年』 弦書房

「関門"ノスタルジック"海峡～時の停車場、近代化の記憶～」ウェブサイト (<https://www.japanheritage-kannmon.jp/index.cfm>) (最終閲覧2020年7月26日)

参考資料

[資料1] 座学「下関における地域社会や交通手段の移り変わりと移動する中心地～唐戸、細江、そして竹崎へ～」講義資料（一部）

Looking at Society, Economics & Politics in Japan from the viewpoint of Shimonoseki (Part 1 in the classroom, Part 2 in the field)

Considering shifts in local society and transportation methods and the moving city center in Shimonoseki ~From Karato and Hosoe to Takezaki~

Introduction

(1) What kind of place is “Shimonoseki”?

- Blowfish, Kanmon Strait, Land Reclamation
- Shimonoseki City University→Karato→Kanmon Strait→Asia
cf. Google Maps, Shimonoseki City <https://www.google.co.jp/maps>

(2) **Turning Point in History ①**: The Politics of Heian Era Aristocracy (Heishi)→Samurai (Buke) Politics/Society (Genji) 【See Printed Materials】

- 1185 Dannoura, The Tale of the Heike: Akama Shrine/Amidaji Temple (Haibutsu Kishaku (literally “abolish Buddhism and destroy Shayamuni”) in Meiji, Mimi Nashi Hoichi (Hoichi the Earless)

(3) A place of exchange with those from both within and outside of Japan: Chosen Tsushin Shi (Joseon Missions to Japan) 【See “Mainichi Newspaper” 21 January 2018】

1. Shimonoseki as a port of anchor – the Karato Bay Area : From Bakumatsu (the final years of Edo) to the first half of Meiji

(1) A hub for the westward shipping route: Karato Bay / Kameyama Bay

【See: Pictorial Map (Edo Period)】

- A port of call for the Kitamae-bune (literally “northern-bound ships), Convenient “Hokkoku (northern country) Tonya” for ships entering port, a warehouse and wholesaler district. (Tonya=wholesaling/warehouse/shipment management/managers)

【See: Japan Heritage “Kitamae-bune Ports of Call” <https://www.kitamae-bune.com/>】

- Choshu-han’s **“Trading Company” / Bakan Koshinikata Office**: Warehouse financing, Wholesalers [Choshu-han: a feudal domain of Japan during the Edo period, occupying the whole of the modern-day Yamaguchi prefecture]

<https://www.google.co.jp/maps?hl=ja&tab=r11>

(2) **Turning Point in History ② : Modernization**

○Shimonoseki during Bakumatsu: The flash point for modernization

- 1863 Bakan War (The Shimonoseki Campaign): Choshu-han VS the four great powers of Great Britain, France, the Netherlands, and the United States

Peace Envoy: Takasugi→Opening of the Shimonoseki Port

cf. Lighthouse Treaty: Mutsurejima (island) lighthouse, etc

- 1864 A number of small, minor groups from within the Choshu-han, with Takasugi Shinsaku and others taking a leading role, conducted a coup d’etat at the Kouzanji Temple (Chofu) with the aim

of taking out the dominant Choshu-han group which wanted to maintain the political status quo of the time (=with Tokugawa at the top); they were successful and this changed the thinking of the Choshu-han.

About Takasugi [Reference: Shiba Ryotaro, “Yo ni sumu hibi”, Bunshunbunko]

His Teacher (Mentor): Yoshida Shoin was extremely stoic, awkward and honest to a fault; he followed the philosophy of “Revere the Emperor, Expel the Barbarians” (Sonno joi); he wanted to bring down the shogunate. While under house arrest, he opened the private tutoring academy Shokansonjuku and developed several talented disciples.

One of his disciples was Takasugi Shinsaku: Takasugi was a player, ingenious, and good at everything; he had a similar ability to take action as Shoin, and he became a Kiheitai (a well-trained volunteer militia) intent on bringing down the shogunate as a result of feeling the gap between the strength of Japan and the great western powers.

○Propulsion towards Modernization : First Sino-Japanese War (1894)

→April 1895, a peace conference was held at Shunpanro : Japan-China Peace Treaty/Shimonoseki Treaty

- Eleven representatives from both countries were present, including Ito Hirobumi (Prime Minister of Japan, former disciple of Yoshida Shoin) and Mutsu Munemitsu, in charge of negotiations for Japan, and Li Hongzhang, in charge of negotiations for Qing.

- Qing agreed to pay Japan 200,000,000 Tael, and to enter into the same commerce and navigation treaty with Japan as it had with European nations. The compensation amount was approximately 360,000,000 yen, more than four times the amount of the national budget of Japan at the time (80,000,000 yen).

→Yawata Steel Works : A government managed steelworks company. In order to keep up with demand for steel due to the development of modern industry and the Sino-Japanese War, part of the compensation payout from the Sino-Japanese War was used to construct and commence use of the first blast furnace, under the guidance of a German engineer.

- Liaodong Peninsular (later returned through the Triple Intervention) and Taiwan, etc, were ceded to Japan.

→Colonization of Taiwan; forcing Qing to grant independence to the Korean Peninsula and the penetration and invasion of the Korean Peninsula and mainland China; expansion of imperialism.

2. Hosoe Area : Enhancement of transportation system and shifting of the city center (Late Meiji ~ End of WW2)

(1) Restructuring of the Tonya

- System changes such as “the abolition of the Han system and replacement by the prefecture system”, introduction of steamships, extension of railway from Ueno (near Tokyo) to Aomori (northern Japan), 1891 (Meiji 24).

→1889 Opening of the Tokaido line (Shin-bashi (Tokyo) to Kobe)

⇒Shimonoseki, which had developed as a port of anchorage, began to decline, and the number of Hokkoku Tonya started to decrease.

(2) Development of the transportation network

- 1889 **Kanmon Connecting Ferry** (scheduled steamship service) : Connecting Moji (starting station of Kyushu railway) and Karato (starting point of the Sanyo Road)
 - Land reclamation of the Karato Bay : Becomes a major international port
 - Foreign trading houses, the British Consulate of Shimonoseki (1901/Meiji 34), Akita Shokai, etc, are constructed in the Karato area

- 1901 **Sanyo Railway** : From Kobe to Bakan (Shimonoseki) Station 【Hosoe Area】
 - After the opening of Bakan Station : Commencement of Kanmon Railway Connecting Ferry service
 - Passengers connecting from the train service boarded from Hosoe, general merchants boarded from Karato

- 1905 (~1945) **Kanfu Connecting Ferry** (Sanyo Steamship Company→nationalized)
 - Coming and going of a large number of Japanese and Koreans : 1940 Around 10% of the population (19,000 people) were from Korea
 - 1970 Kanfu Ferry (International Car Ferry)
 - A bustling downtown area : Railway station, wharf connecting Shimonoseki to Kyushu and Korea→Sanyo Department Store, Sanyo Hotel, etc.
 - Babe Ruth, Helen Keller, Albert Einstein used the hotel

3. After WW2~The Shimonoseki station moves to the Takezaki Area : Development of transport network, Shimonoseki becomes a transit city, “Seven roads across the Strait”

- 1942 Opening of the Kanmon Railway Tunnel : Station moves to Takezaki
 - Today, the “Sea Mall” shopping mall, department stores, etc are in this area
 - 1958 Kanmon Tunnel (roadway and footpath)
 - 1973 Kanmon Bridge (express highway)
 - 1975 New Kanmon Tunnel (bullet train)
- ⇒Development of various “roads” to cross the Kanmon Strait : Shimonoseki becomes a transit city, cf. “Shimonoseki city, Fukuoka prefecture”
- Shifting “major city” : Shimonoseki (“The Osaka of West Japan”) (Commerce)
 - ⇒Kita (North) Kyushu City (Heavy Chemical Industry)
 - ⇒Fukuoka City (Service Sector)

Further Information:

- Shimonoseki City University Japan Heritage Research Group
<https://shidai-nikkyu.amebaownd.com/>
- The Kanmon Strait and Ships : Kanmon Kaikyo Vessel Traffic Service Center : Schedule of entrance of large vessels – Kanmon Route
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/schedule/KANMON/schedule_1.html
- Tracking the position of ships around the world with Marine Traffic
<https://www.marinetraffic.com/>
<https://www.marinetraffic.com/jp/ais/home/centerx:130.927/centery:33.941/zoom:13>

[資料2] 座学「地理的特徴に着目してみる関門地域の近現代における物流・交通」講義資料（一部）

Shimonoseki: Surrounded on three sides by the sea

Source: Geospatial Information Authority of Japan (GSI)

Shimonoseki is located in the western most point of the main island of Honshu and is surrounded on three sides by the sea. It is a city whose development relied mainly on shipping.

1

Kitamae-bune: Shipping between the Edo period and the Meiji period

Kitamae-bune (literally northern-bound ships) = shipping conducted along the coastline of the Sea of Japan, starting from Sakata (Yamagata Prefecture), travelling via the Tsugaru Strait, the Pacific Ocean, and finally on to Edo (Tokyo) and Osaka.

...Initially, the ships would travel along an eastward route, however it was a dangerous voyage given the rough seas of the Pacific Ocean.

Thus, a new westward route travelling through the calmer Seto Inland Sea was developed.

...Shimonoseki became a hub connecting the Sea of Japan and the Seto Inland Sea (Pacific Ocean), and a place where many ships, goods and people would come together.

→ Remains of the Bakan Koshinikata office, a trading company established by the Choshu-han (The Bakan Koshinikata engaged in money loaning with cargo as security, warehousing (temporary storage of cargo), wholesaling / commissioned sales, etc)

2

Bakan Koshinikata: The trading company managed by the Choshu-han



3

Development of the Shimonoseki Port

1874 (Meiji 7): Permission granted for foreign vessels to call into the Shimonoseki Port (to allow pilots to return to port)

1883 (Meiji 16): Designation as a special trading port for trade with the Korean Peninsula

1889 (Meiji 22): Designation as a special export port



This led to an increase in trade volume

However, there were issues with the shallowness of the bay and narrowness of the city area, and dredging and land reclamation were deemed necessary.

4

[資料3] 座学「下関からみた日本の政治史・外交史」講義資料（一部）

Development of Political and International Relations Issues in Japan from the viewpoint of Shimonoseki

Genji (源氏) & Heishi (平氏)

- Emperor, imperial family and aristocracy in Heian (平安) period (794-1185)
- The rise of local warrior class as guards of private land
- Heishi (Hei clan) and Genji (Gen clan)
- The Battle of Dannoura (壇ノ浦の戦い, 1185) in Kanmon strait as an epoch-making event for the power shift

2

Choshu (長州), Meiji Restoration and Beyond (1)

- Mori (毛利) clan's (and Shimazu [島津] clan's) loss to Tokugawa (1600)
- Mori (in Choshu-han) and Shimazu (in Satsuma-han) as the strongest potential enemies against Tokugawa (徳川)

3

Choshu (長州), Meiji Restoration and Beyond (2)

- The rise of pro-emperor, anti-foreigner movement and Choshu as the center of the movement (1850s~)
- Choshu's Shimonoseki War (1863) against the UK, France, US and the Netherlands
- Tokugawa's failure in attempts for Choshu Conquest (1864, 1866) ⇒ Meiji Restoration (1868) ⇒ Boshin War (戊辰戦争, 1868-69)

4

【資料4】 下関（阿弥陀寺・唐戸・細江・竹崎等）フィールドワークポイントの一覧

【火の山公園】 関門の地形全体の確認（鳥瞰図）／〔第二次世界大戦・昭和〕 旧砲台

【長州藩下関前田台場跡】 [1863年] 下関戦争の舞台

【関門人道トンネル】 [1958年] 道路・交通

【壇ノ浦古戦場】 [1185年・鎌倉頃] 壇ノ浦の戦い／貴族社会から武家社会へ

【朝鮮通信使】 [江戸] 将軍の代替ごとの交流／国際交流：文化・物の交流

【赤間神宮】 [平安から鎌倉] 安徳天皇のお墓／平家の墓地／平家物語（耳なし芳一）

【日清講和記念館（春帆楼）】 [1895年] 日清講和会議（日清講和条約）／台湾(南進)、朝鮮半島・中国大陸(北進)への転換期

【李鴻章道】 [明治] 1895年の日清講和会議での清の全権大使が通った道

【藤原義江記念館(旧リンガー邸)】 [明治] イギリスのホームリンガー商会下関支店支配人の住宅

【本陣伊藤邸跡】 [江戸] 本陣の伊藤家の跡／〔幕末〕 土佐藩出身の坂本竜馬と妻のお龍が新婚生活を過ごした場所

【引接寺】 [明治] 清の全権大使李鴻章の宿

(【梅寿軒】 [明治] 100年企業、和菓子)

【旧四建ドックの跡】 [明治～昭和] 旧内務省下関土木出張所下関機械工場乾船渠／浚渫船等修理

【亀山八幡宮】 [明治] 砲台跡／江戸時代は八幡宮の前が海だった／（堂崎の渡し）

【旧稲荷町】 [江戸時代から明治時代] 廓／〔明治〕 大阪屋（妓楼）／〔現在〕 東京第一ホテル下関

【唐戸の商店街】 [昭和～現在] 一部シャッター街になっており、活性化が課題

【ザビエル上陸地】 [室町] 1550年（推定）に下関に上陸／フランシスコ・ザビエルはカトリック教会の修道会であるイエズス会／1549年にキリスト教を日本に伝来

【旧英国領事館】 [明治] 駐日英国大使アーネスト・サトウが1901年に英国領事館が下関に設置／1906年に現在の旧英国領事館建設／1941年まで使用

【ジャーディン・マセソン商会】 [幕末～明治] アームストロング砲、アヘン戦争、幕末に長州藩支援、薩摩藩に軍艦／長崎のトーマス・グラバーは日本の代理店／英国領事館の北隣に／戦災で焼失

【旧秋田商会ビル】 [明治] 1905年に設立／日清・日露戦争の頃に活躍した総合商社、中国の満州・朝鮮・台湾等に支店・出張所開設／建築用木材や食料等運搬／現在の旧秋田商会ビルは1915年（大正）に建設

【下関南部町郵便局庁舎（旧赤間関郵便電信局）】 [明治] 現在の建物は1900年に建設／現存最古の郵便局舎として今なお現役

【唐戸湾・関門連絡船（関門ビル（旧関門汽船株式会社））】 [明治] 1889年門司（九州鉄道の起点）－唐戸間（山陽道の起点）の定期汽船運航／その後、唐戸湾の埋め立てが進み、英国領事館、ジャーディン・マセソン商会、貝島合名会社、三井物産、秋田商会などが立ち並ぶ一大国際港

〈参考：「門司港」（〔出所〕「関門"ノスタルジック"海峡～時の停車場、近代化の記憶～」

ウェブサイト <https://www.japanheritage-kannmon.jp/index.cfm>〉、最終閲覧2020年7月26日)

「江戸時代から北前船の寄港地であった下関港と、背後に筑豊炭田という石炭の一大供給地と若松という石炭中継地を抱えた門司港は、共に特別輸出港や大陸との定期航路の寄港地に指定され国際港湾都市として一躍注目を集めることとなります。そのきっかけは、明治8年(1875)の横浜・神戸ー上海間定期航路の就航であり、その後、朝鮮との貿易港指定を契機に、創業間もない大阪商船株式会社や日本郵船株式会社が進出しました」。明治24年(1891)には九州鉄道が門司港まで延びたことにともなって「門司駅(現門司港駅)が設置され、陸上と海上運輸の集散地として賑わうようになります」。

【馬関越荷方跡】 [江戸・幕末] 長州藩の「商社」／積荷を担保とする倉庫金融、物品問屋の営業／ここで儲けた金が外国からの武器購入費用、倒幕へ／その界隈に北前船の北国問屋街

【やまぎん史料館】 [大正～昭和] 1920年三井銀行→1933年百十銀行→1944年山口銀行本店に変遷

【鈴木商店下関支店】 [大正] 1913年設置／明治から大正にかけて、三井・三菱に次ぐ財閥として関門地域で活発な経済活動を展開／1927年の金融恐慌で破綻／系列企業として、門司側に大里製糖所、大里製粉所、帝国麦酒(株)、日本酒精大里工場など、彦島・下関側に日本金属彦島精錬所、彦島坩堝(株)、クロード式窒素(後三井化学に継承)、山陽電気軌道(株)(サンデン交通(株)に継承)、長府土地(株)(山陽電軌→サンデン交通に継承)／やまぎん資料館の向かいに位置したと考えられる

【蜂谷ビル(旧東洋捕鯨株式会社下関支店)】 [明治] 1900年頃に岬之町界隈に設立／南氷洋で捕鯨、主に鯨油として利用／岬之町は江戸時代は岬であった場所

【細江の馬関駅跡】 [明治] 1901年 馬関駅開設／神戸に設立された山陽鐵道株式会社が下関まで到達／1906年 国有化／1905年 関釜連絡船(国際航路)接続／参考：1891年 九州鉄道の門司駅(現門司港駅)開設

【山陽ホテル跡】 [明治] 馬関駅前に鉄道省経営／ベイブルース、アインシュタイン、ヘレンケラーなど世界の著名人が寄ったホテル／建物は2011年まで残存

【豊前田】 [明治～大正～昭和] 馬関駅開業によって繁華街として栄え、遊郭などもあった場所

【下関港国際ターミナル】 [昭和～現在] 関釜フェリーは関釜連絡船が1945年に閉鎖されたが、日韓条約が締結(1965年)されたことによって、国交正常化が進み、1970年に国際カーフェリーとして運航／中国との青島航路は1980年から運航されたが、2015年から休止

[参考] 蘇州下関フェリー(RORO船)が、2009年より週2便、中国との航路として下関港～中国・蘇州(太倉)港間を結ぶ

【現下関駅】 [昭和] 1942年、関門鉄道トンネルの開通し、これにより細江町から竹崎町に駅が移転

【グリーンモール商店街】 [昭和～] 現下関駅前にあるコリア・タウン、リトルプサンとも呼ばれる／在日コリアンが経営する韓国食材・雑貨店、飲食店等が並ぶ／入口に釜山門がある／商店街は関門トンネルの開通と新しい下関駅の開業により廃線となった旧国鉄山陽線の跡地の空き地を利用

【下関漁港閘門】 [昭和] 1936年の設置、現在も稼働中／下関市の本土と彦島を隔てる小門海峡(関門海峡小瀬戸)にある世界最小(長さ50m、幅8m)のパナマ運河式水門