



令和6年4月26日  
観光庁観光資源課  
文化・歴史資源活用推進室

## 令和5年度「地域観光資源の多言語解説整備支援事業」における 優良解説文の選定結果について

本事業（令和5年度）において作成された英語解説文のうち、分かりやすい多言語解説整備推進委員が選定した特に優れた英語解説文と制作に関わった専門人材等関係者（制作会社や地域協議会など）を本事業の成果として公表します。

○令和5年度本事業で作成した31地域730解説文から選定された優良解説文の選定結果は、以下の通りです。

地域協議会	選定した解説文	担当制作会社	専門人材等関係者
小樽市日本遺産 推進協議会	北海道の『心臓』と 呼ばれたまち・小樽	有限会社 ファンキーコープ	ライター: Kirsty Munro エディター: Matthew Taylor スタイルチェッカー: Anthony Celentano 内容監修者: 石川 直章
一般社団法人 とこなめ観光協会	常滑焼	株式会社 ジープラスメディア	ライター: Louise George Kittaka エディター: Kathryn Wortley スタイルチェッカー: Lynne Riggs 内容監修者: 田村 史彦
亀山・関地域 多言語解説協議会	伊勢への巡礼	株式会社 オールアバウト	ライター: Giles Murray エディター: Alan Gleason スタイルチェッカー: Lynne Riggs 内容監修者: 西野 彰二

敬称略

### 【別紙】選定された優良解説文について

#### 【問い合わせ先】

観光庁 観光地域振興部 観光資源課

文化・歴史資源活用推進室

担 当: 中臺、瀧間、大和田、内田

TEL: 03-5253-8111(内線 27-829) 、03-5253-8925(直通)

## 「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」

地域協議会名	小樽市日本遺産推進協議会	解説文番号	001-001	解説文タイトル	北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽
制作会社	有限会社ファンキーコープ	ライター	Kirsty Munro	エディター	Matthew Taylor
スタイルチェッカー	Anthony Celentano	内容監修者	石川 直章		

委員の  
選定理由

・小樽市はどのようにできたか、現在の建築物がどう保存されるようになったかというバックグラウンドをうまく表現できています。地域住民の生活を中心として紹介することで、人間性を感じられます。文面は読みやすく、幅広いインバウンド観光客が日本の産業遺産について理解できると思います。

・正しく、自然な英語で書かれた優れたものです。文章はシンプルで、日本や小樽のことをまったく知らない外国人でも理解しやすい。難解な日本語の単語が一つもなく、日本特有の事情を無理に英語で説明しようという苦しさも感じない。ストーリーがごく具体的で、小見出しを使うことでさらに理解しやすくなっている。素晴らしい解説文！

## 解説文（1／3）

## The Story of Otaru

Otaru's people are central to the story of the city and its transformation from a fishing village to a major shipping hub and now to a national leader in heritage preservation. Starting with the fishermen who moved to this northern outpost to make their fortunes from herring in the nineteenth century, Otaru has been driven by a pioneer spirit.

The proletarian writer Kobayashi Takiji (1903–1933) spent his youth in Otaru and set his novels and short stories in the city. He described it as “the heart of Hokkaido.” Kobayashi saw Otaru as the center of Hokkaido's power, a port from which resources from the island's vast interior were shipped throughout Japan and to the world, and a destination for the steady flow of settlers seeking to begin new lives.

*Waves of prosperity*

In 1865, Otaru was a fishing village of around 300 households. Fishermen moved to Otaru from southern Hokkaido, drawn by the large shoals of herring that spawned in the waters off the coast each spring. Processed into fertilizer for cotton and indigo, much of the catch was then transported by wooden merchant ships along the Sea of Japan coast to ports and wholesale markets in southwestern Honshu.

As fishing methods improved, the annual herring catch increased. In 1897, it was close to 100,000 tons. Sometimes the whole community helped to land the fish on the beaches. Local accounts from the mid-twentieth century recall days when the herring catch was so large that schools would close for the day, so that the teachers and parents of school children could help transport the herring.

Fishing families amassed wealth and built grand mansions in Otaru, furnished with the latest goods from Osaka, Kyoto, and Tokyo. They frequented luxury restaurants and fine art stores in the city.

## 解説文 (2/3)

*A growing port city*

In the late nineteenth century, the Meiji government (1868–1912) resolved to develop and settle the resource-rich northern island of Hokkaido, and Otaru became a hub of the new frontier. In 1882, Hokkaido's first railway opened to transport coal from inland mines to the port at Otaru, and the coal helped fuel the government's industrialization drive.

Between 1869 and 1926, some 2.27 million people from other parts of Japan moved to Hokkaido to make their fortunes, and many landed at the port of Otaru. Some settled there, and by 1920 Otaru had grown from a fishing village to a thriving city of over 100,000.

*A booming economy*

A new trade route to southern Sakhalin opened after the Russo-Japanese War (1904–1905), further elevating Otaru's economic importance. Subsequently, branches of trading companies and banks moved to the city, hotels opened to accommodate international traders, and Otaru became Hokkaido's financial center.

Japan's top architects made the banking district around Ironai Street a showcase for modern architecture. In the 1930s, the street was lined with an impressive mix of Renaissance Revival, Art Deco, and early Modernist buildings. The local government invited Japan's leading civil engineers to design modern infrastructure for the city, including breakwaters, waterworks, canals, and public parks that are still in use today.

*Turning tides*

In the 1960s, the main source of the nation's energy shifted from coal to oil, and Otaru lost its status as a major coal shipping port. In the same decade, a plan was proposed to reclaim the canal that had fallen into disuse, demolish warehouses, and build new roads. A grassroots citizens' movement arose to protect the canal, which was seen as a symbol of the city's former glory.

After years of debate, the city authorities modified the plan. Part of the canal was reclaimed in the 1980s, and a promenade was constructed along the remaining section of the canal to encourage people to return to the area. New businesses opened in the former warehouses, stores, and banks, and a burgeoning tourism industry developed to sustain the community and preserve the city's heritage. The citizen-led movement influenced other cities across the country to consider how to balance development and preservation.

## 仮訳（1/2）

## 北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽

この町のストーリーの中心は小樽市民です。この町が漁村から主要な貿易拠点へと変遷した際に中心にいた小樽市民が、現在では遺産保護の国家的リーダーです。19世紀にニシンにより財を成すために北の前哨基地に移住してきた漁師をはじめとして小樽は開拓者精神により突き動かされてきました。

プロレタリア作家の小林多喜二（1903年-1933年）は若いころ小樽で過ごし、その小説や短編の土台を小樽で作りました。彼は小樽を「北海道の心臓」と評しました。小林は、北海道の広大な内陸にある資源が（小樽から）日本中、世界中に出荷されること、新たな人生のスタートを求める移住者の絶え間ない流れの目的地であることなどから小樽を北海道の力の中心と考えていました。

## 繁栄の波

1865年当時、小樽は300世帯ほどの漁村でした。毎年春になると、小樽沖の海域に放卵するニシンの大群に惹かれて、北海道南部から漁師が小樽に移住してきました。漁獲量のほとんどは、綿畑や藍畑で使用する肥料に加工され、木造船で日本海沿いを通して本州南部の卸売市場に輸送されていました。

漁獲法が改善され、ニシンの毎年の漁獲量が増えていきました。1897年には、10万トンに迫るほどになりました。時には地域社会全体の協力を得て魚の水揚げを行っていました。20世紀半ばの地元の記録によると、ニシンの漁獲量が非常に多かったので学校を休みにし、先生や生徒の親もニシンの運搬を手伝っていたようです。

漁師の家は財を成し、小樽に、大阪・京都・東京から取り寄せた最新の設備を備えた豪邸を建てました。彼らはこの街の豪華なレストランや美術店に足繫く通いました。

## 成長を遂げた港町

19世紀の終わりになると、明治政府（1868年-1912年）が資源の豊富な北の島である北海道への開拓・移住を決め、小樽は新天地の中心となりました。1882年には、内陸の鉱山から小樽港に石炭を輸送するために北海道初の鉄道が開業し、石炭は政府による工業化の原動力となりました。

1869年から1926年にかけて、およそ227万人が財を成そうと日本各地から北海道に移住してきましたが、その多くが小樽港に上陸しました。一部の人たちはそのまま小樽に住み、1920年までに漁村であった小樽は10万人を超える繁栄の町へと成長しました。

## 急成長する経済

日露戦争（1904年-1905年）後、樺太の南部までの新たな通商路が開通し、小樽の経済的重要性がさらに増しました。その後、貿易会社や銀行の支店がこの町に移転し、海外からやって来る貿易商の宿泊施設としてホテルが開業し、小樽は北海道の金融の中心となりました。

## 仮訳 (2/2)

## 急成長する経済

日露戦争（1904年-1905年）後、樺太の南部までの新たな通商路が開通し、小樽の経済的重要性がさらに増しました。その後、貿易会社や銀行の支店がこの町に移転し、海外からやって来る貿易商の宿泊施設としてホテルが開業し、小樽は北海道の金融の中心となりました。

日本の一流建築家の手により、色内通り周辺の銀行地区は近代建築の展示の場となりました。1930年代にこの通りは、ルネッサンス・リバイバル様式建造物、アールデコ風建造物、近世初期の建造物が印象的に融合し、立ち並んでいました。地元自治体は国内の一流土木技師を招聘し、防波堤、浄水場、運河、公共公園など、この町の近代インフラの設計を要請し、これらは現在も使用されています。

## 形勢の変化

1960年代になると、国のエネルギーの主流が石炭から石油へと変遷し、小樽は石炭の主要な出荷港としての地位を失いました。その頃には使われなくなった小樽運河を埋め立て、倉庫を取り壊し、新しい道路を作る計画が持ち上がりました。この町のかつての栄華のシンボルとして考えられていた小樽運河を守ろうという草の根運動が市民の間で沸き起こりました。

数年に及ぶ話し合いの末、この町の当局が当初の計画を修正しました。1980年代に小樽運河の一部を埋め立て、また人々がここに戻ってきてくれるよう、小樽運河の残った部分に沿って遊歩道を建設しました。地域社会を支え、この町の遺産を守るよう、かつて倉庫や商店や銀行であったところで新たな事業が開業され、急成長している観光産業が発展してコミュニティを維持し、街の遺産を保護しました。この市民主導の動きが日本各地の町に影響を及ぼし、いかに成長と保護のバランスを取るかについて考えさせるようになりました。

地域協 議会名	一般社団法人とこなめ観光協会	解説文 番号	026-003	解説文 タイトル	常滑焼
制作 会社	株式会社ジープラスメディア	ライ ター	Louise George Kittaka	エディター	Kathryn Wortley
スタイル チェック カー	Lynne Riggs	内容監 修者	田村 史彦		

委員の  
選定理由

・自然で読みやすかつ優れた構成があることを高く評価する。まず、常滑の地域の概要、陶磁器生産と地理の関係、陶器の種類とそれらがどのような窯技術と関連するかについて、自然な順番で提供される。専門用語を適切に用いながらも理解しやすく、簡潔な常滑焼の概要を成功裏に提供。

解説文 (1/1)

Tokoname Ware

Tokoname is known as one of Japan’s “Six Ancient Kilns,” all areas with pottery-making traditions dating back over 1,000 years. Consequently, the city’s history and economic development are closely linked to its pottery (Tokoname ware).

Conditions around Tokoname were excellent for pottery production. High-quality clay was in plentiful supply, and the soft soil and gentle hills made it easy to dig *anagama* (tunneled sloping kilns). In addition, its location on the Chita Peninsula allowed easy access to the ocean to transport finished goods.

Tokoname ware originated in the early twelfth century when potters began producing large storage jars and cooking utensils that soon found their way around the country. In the nineteenth century, techniques imported from China led to the creation of Tokoname’s signature *kyusu* (teapots) made with iron-rich red clay.

The arrival of *noborigama* (climbing kilns) around 1830 facilitated the energy-efficient mass production of pottery. When Japan started rapidly modernizing in the second half of the nineteenth century, Tokoname produced roofing tiles and pipes for carrying water and drainage. Large-scale ceramics production peaked in the 1950s. In recent decades, changing lifestyles and rising interest from overseas have led to further diversification of Tokoname ware. Artisans adapted to new tastes, embracing both traditional techniques and modern innovation to ensure that local ceramics continued to flourish. *Maneki neko* (lucky cat) figurines, bonsai pots, and red-clay *kyusu* are among today’s most popular products.

Visitors can learn about Tokoname ware in detail at the Tokoname Tou no Mori Museum (part of Course B on the Pottery Footpath).

## 常滑焼

常滑は、日本六古窯のひとつとして知られ、1000年以上の歴史を持つ陶磁器産地である。そのため、常滑の歴史と経済発展は焼き物と切っても切れない関係にある。

常滑市周辺の環境は、陶器の生産に適していた。良質な粘土が豊富に供給され、柔らかい土となだらかな丘陵地は穴窯を掘りやすかった。さらに、知多半島に位置していたため、完成品を運ぶための海へのアクセスも容易だった。

常滑焼の発祥は12世紀初頭で、陶工たちが作り始めた大型の貯蔵瓶や調理器具はすぐに全国に広がった。19世紀に中国から伝来した技術により、鉄分の多い赤土を使った常滑名物の急須が作られるようになった。

1830年頃には登り窯が登場し、エネルギー効率の良い大量生産が可能になった。19世紀後半、日本が急速に近代化すると、常滑では瓦や排水パイプが生産されるようになった。大規模な陶磁器生産は1950年代にピークを迎えた。

ここ数十年、生活様式の変化や海外での関心の高まりにより、常滑焼はさらに多様化した。職人たちは嗜好の変化に対応し、伝統的な技法と現代的な技術革新の両方を取り入れながら、常滑焼を繁栄させていった。招き猫の置物や盆栽鉢、赤土の急須などは、今日の人気商品のひとつだ。常滑焼については、「やきもの散歩道」Bコースにある「とこなめ陶の森」でより詳しく知ることができる。

地域協議会名	亀山・関地域多言語解説協議会	解説文番号	027-003	解説文タイトル	伊勢への巡礼
制作会社	株式会社オールアバウト	ライター	Giles Murray	エディター	Alan Gleason
スタイルチェッカー	Lynne Riggs	内容監修者	西野 彰二		

委員の  
選定理由

・難しい内容を自然に、且つ分かりやすく解説しています。不自然な表現がない、珍しい文です。

解説文 (1/1)

### Pilgrimages to Ise

Seki Juku was always an important place due to its geographical location. The town gets its name, Seki, from the Suzuka Barrier (Suzuka no Seki), a security checkpoint that was one of three barriers constructed in the Nara period (710–794) to protect the imperial capital region. The Suzuka Barrier sat on the Tokaido road at the west end of the town.

The town also stood at the junction between the east-west Tokaido road and the Isebetsu Kaido, the road that leads to Ise Grand Shrine 60 kilometers to the south. From the Heian period (794–1185), people from the emperor on down would make pilgrimages to Ise, Japan’s oldest and holiest shrine, where the Sacred Mirror, one of the Three Sacred Treasures of the imperial family, is kept.

In part because the shogunate otherwise restricted people’s freedom of movement around the country, shrine pilgrimages became both a popular pastime and something of a social safety valve during the Edo period (1603–1867). Pilgrim numbers sometimes hit quite extraordinary levels. For example, some four or five million people (out of a population of 32 million) are estimated to have traveled to Ise Grand Shrine in the “lucky year” (*okagedoshi*) of 1830. A pilgrimage to Ise was considered particularly beneficial if conducted in a lucky year; household servants and laborers would sometimes set off on the journey without getting permission, supporting themselves by begging for alms along the route. It was said that ordinary people “dreamed of seeing Ise once in their lifetime.”

During the Edo period, Seki Juku became the 47th of the 53 official post stations between Edo and Kyoto on the Tokaido, one of the Five Routes connecting the shogunate’s capital of Edo to the rest of the country. A scene set at one of the town’s primary inns (*honjin*) makes an appearance in the famous ukiyo-e series *Fifty-Three Stations of the Tokaido Road* by Utagawa Hiroshige (1797–1858). In Seki Juku itself, the Sekijuku Hatago Tamaya Historical Museum has a small display of ukiyo-e of typical post-town scenes, including the 12-panel *Tokaido Meisho (Famous Places on the Tokaido Road)* by Utagawa Yoshitora (1836–1880).



## 伊勢への巡礼

関宿は、その地理的な位置からいつの時代にも重要な土地でした。「関」という地名は、奈良時代（710-794）に天皇が暮らす都とその周辺地域を守るために設けられた3つの関所のひとつである「鈴鹿関」に由来します。鈴鹿関は、東海道の、この町の西端に置かれていました。

また、この町は東西を結ぶ東海道と60km南にある伊勢神宮へと続く伊勢別街道との分岐点にありました。平安時代（794-1185）以降、天皇から庶民にいたるまで様々な人々が、日本最も古く最も格の高い神社であり、天皇家が所有する三種の神器のひとつである神聖な鏡が納められている伊勢神宮に巡礼しました。

江戸時代（1603-1867）には、幕府が巡礼以外では人々の移動の自由を制限していたこともあり、神社への巡礼は大衆の娯楽になると同時に、社会の安全弁のような役割も果たすようになりました。巡礼者の数は、時に尋常ではないほど夥しいものになりました。たとえば、1830年の「御蔭年」（lucky year）には、人口3,200万人のうち400~500万人が伊勢神宮に参詣したと推定されています。伊勢参りは御蔭年に行くと特に御利益があるとされており、無断で旅に出て、道中で物乞いをしながら費用を賄う奉公人や労働者たちもいました。庶民の夢は「一生に一度はお伊勢参り」だったそうです。

江戸時代、関宿は、江戸と京都を結ぶ東海道（幕府の置かれた江戸と地方をつなぐ五街道のひとつ）に設けられた53の公設宿場町の47番目となりました。歌川広重（1797-1858）の有名な浮世絵連作『東海道五十三次』（Fifty-Three Stations of the Tokaido Road）には、この町の本陣のひとつを舞台とする一枚が含まれています。関宿旅籠玉屋歴史資料館では、歌川芳虎（1836-1880）の12作品からなる『東海道名所圖会』（Famous Places on Tokaido）をはじめ、代表的な宿場町の風景を描いた浮世絵の小規模な展示を行なっています。