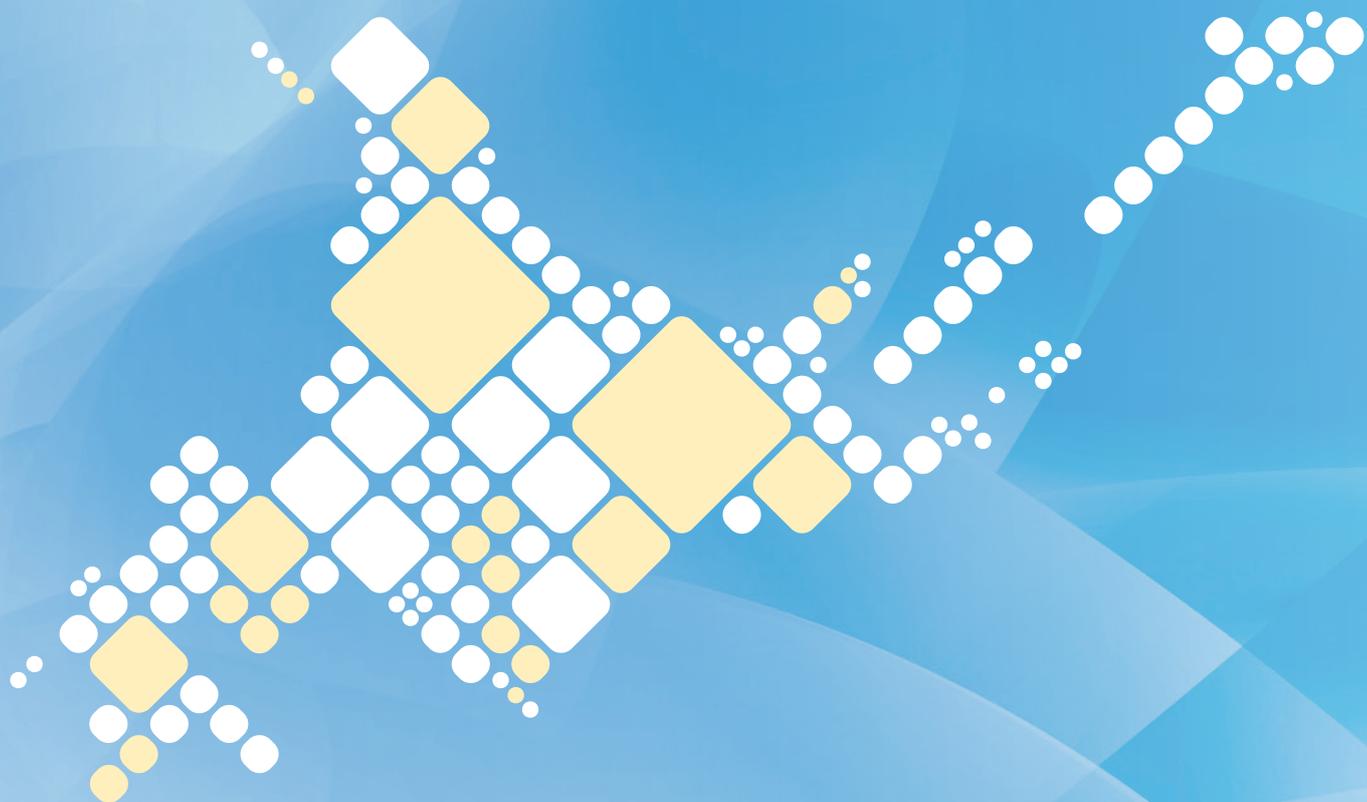


地域資源開発の総合的研究

北海道の産業遺産、北海道の歴史遺産、北海道の文化遺産、北海道の自然遺産からの接近と再構築



開発研究所総合研究
2018～2020 年度(北海学園学術研究助成費)
成果報告書



2021(令和3)年3月

北海学園大学開発研究所

2018～2020 年度 総合研究成果報告書の刊行に寄せて



北海学園大学開発研究所長、経済学部教授
西村 宣彦

本報告書は、北海学園大学開発研究所が北海学園学術研究助成費を受けて2018～20年度に実施した総合研究「地域資源開発の総合的研究—北海道の産業遺産、北海道の歴史遺産、北海道の文化遺産、北海道の自然遺産からの接近と再構築—」（研究代表者：内田和浩 本学経済学部教授）に参加した研究員24名が、それぞれの研究成果の概要を報告し、取りまとめたものです。

総合研究は、本道が置かれたその時々時代の状況や直面する課題を踏まえた共通テーマを立て、研究参加者を募って、おおむね3カ年の計画で実施してきました。近年の共通テーマは、以下の通りです。「21世紀北海道の将来像—グローバル化の中での地域振興と自立への戦略」（1998～2000年度）、「自然災害に伴う地域変化と復興に関する研究—北海道・有珠山噴火災害地域を対象にして」（2001～02年度）、「北海道における発展条件の創出に関する研究—開発庁統廃合後における地域再生政策の検討」（2003～05年度）、「人口減少下における地域の発展可能性に関する実証的総合研究」（2006～08年度）、「分権型社会における地域自立のための政策に関する総合研究」（2009～11年度）、「北海道の社会経済を支える高等教育に関する学際的研究—北海学園大学が果たすべき役割」（2012～14年度）、「北海道の発展方向の創出に関する基礎的研究」（2015～17年度）。

今次の総合研究は、2010年代半ばから、国が「地方創生」を掲げて地方自治体に取り組みさせてきた地域の人口減少対策が、多くの地域において十分な成果が上がらず、東京一極集中にも歯止めがかからない中で、北海道の開拓150年の歴史の中で、道内各地に形成されてきた有形・無形の「遺産」に注目し、これらを地域資源として再発見・再評価し、地域の内発的発展にどう活かしていくことができるかを、各研究参加者の問題関心や研究方法に即して、研究を進めてきました。研究1年目には小樽市・泊村・岩内町で合同調査を実施し、2年目にはNPO炭鉱の記憶推進事業団理事長の吉岡宏高氏をお招きして全体研究会を実施しました。

研究2年目の終わりに近い2000年の2月以降、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、地域への調査の実施や研究会の開催等が困難になり、最終年度も調査旅費をはじめとした研究費をほとんど執行できないまま、本総合研究を縮めることとなりました。道内各地の「遺産」のデジタル・アーカイブを作成し、ウェブサイト上で公開する計画も断念せざるをえなくなり、デジタル・アーカイブに掲載予定だった資料の一部を、本報告書の巻末の「資料編」に収録することとしました。残念な部分もありましたが、過去に経験したことのない厳しい状況の中で、研究に取り組んできた先生方の研究成果の一端に触れていただければ幸いです。これらの研究成果が、間もなく到来するポストコロナ時代の北海道の発展方策を探る次期総合研究の基盤となり、北海道の再生・発展に関心を持つ多くの方々に役立てられることを願っています。

2021年3月

目次



2018～2020年度 総合研究成果報告書の刊行に寄せて	1
西村 宣彦 (北海学園大学開発研究所長、経済学部教授)	

報告

北海道の産業・歴史遺産

地域資源の保全と活用の行財政システム—炭鉱遺産を中心としたノート—	4
西村 宣彦 (北海学園大学開発研究所長、経済学部教授)	
「炭都のまち」をどうみるか	10
濱田 武士 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
産業遺産とむすびついた自治体観光政策の現状と課題—宮城県栗原市の細倉鉱山について—	13
横山 純一 (北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授)	
本州型明治日本の産業革命遺産に対する北海道型産業革命遺産の歴史的意義	16
大場四千男 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
炭鉱の社会史—三笠市幌内地区を中心にして	24
松田 光一 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
北海道開拓時における鉄道の建設に関する考察	26
上浦 正樹 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
北海道の発展と鉄道の役割	32
小坂 直人 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
旭川における公共交通機関の変遷	36
古林 英一 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
足寄町における戦後開拓と開拓農協の遺産	39
宮入 隆 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
新ひだか町における産業遺産の観光資源化に関する研究	44
福沢 康弘 (北海学園大学開発研究所客員研究員、北海道情報大学経営情報学部教授)	
コロナショックのインバウンド観光への影響	48
宮島 良明 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
かつての流通産業の活発化を見直す	51
黒田 重雄 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
北海道の産業発展と人材育成—戦前の養成工制度を中心に—	56
木村 保茂 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	

北海道の文化・自然遺産

奥尻島奥尻地区における「澳津神社例祭」の可視化と記憶地図	58
手塚 薫 (北海学園大学開発研究所研究員、人文学部教授)	
北海道「開拓」と地域社会の形成過程—越中獅子舞の伝承をもとに—	64
内田 和浩 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
北海道における外国人開拓者の貢献	
—J.パチェラーのアイヌ伝道の軌跡とアイヌ語研究、アイヌ民族との受容と葛藤—	69
神谷 順子・中川かず子 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
『北海道道南地方方言談話集』について	74
菅 泰雄 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
ニシン漁にかかる文化遺産の現状と課題	80
千葉 卓 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
教育を通じた町づくりと地域資源の再構築—奥尻町による高校設置とその可能性—	82
荻原 克男 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)	
文化資源としての「霧多布湿原」—地域文化の保存方策—	88
森 啓 (北海学園大学開発研究所特別研究員)	
政治的遺産は残せるか	92
山本健太郎 (北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授)	
現代の起業家精神教育の支柱はコーチング	95
菅原 秀幸 (北海学園大学開発研究所研究員、経営学部教授)	
建築家ウィリアム・メレル・ヴォーリズと北海道	100
樽見 弘紀 (北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授)	

資料編 アーカイブ化事業

分類：北海道の文化遺産 (芸能)	
・東土狩獅子舞 音更町	104
分類：北海道の産業遺産 (炭鉱)	
・茅沼炭鉱 泊村・岩内町	106
・炭鉱都市のくらし 歌志内市、沼田町	108
・釧路地方の炭鉱 浦幌町、音別町、白糠町、釧路市、釧路町、厚岸町	110
開発研究所 総合研究 3ヵ年計画 (北海学園学術研究助成費)	112

地域資源の保全と活用の行財政システム

—炭鉱遺産を中心としたノート—



北海学園大学開発研究所長、経済学部教授

西村 宣彦

1 はじめに

地域の自然史や社会史が刻み込まれた「遺産」は、有形・無形を問わず、時代の流れに取り残され、打ち捨てられた「過去の遺物」という一面を持つ。他方でそれは、その地域が他の地域と異なる歴史や物語を持つことを象徴的に示すモノ／コトとして、地域の「誇り」や「アイデンティティー」の源になりうる。また新たな角度から光を当てることで、容易に模造できない地域の固有価値を顕現させ、地域間の生存競争や淘汰からの「サステナビリティ」や「レジリエンス」を高める地域資源として、地域の再生に重要な役割を果たす可能性を秘めている。

本研究は、そうした潜在的地域資源としての「遺産」に着目し、複数事例の調査を通じて、それらの保全と活用の行財政システムの現状と課題を把握・整理し、考察することを目指した。具体的には、北海道の開拓・開発の歴史の中でも重要な意義を持つ、空知地域の炭鉱遺産を中心に調査を進めた。

しかし2年目の終わりから、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、調査研究の継続が困難になった。そのため本報告は研究の中間報告として、いくつかの炭

鉱遺産の概略と保全と活用の状況を紹介するにとどめ、今後別途研究を進めることとした。

2 北海道における石炭鉱業の盛衰と炭鉱遺産

北海道はかつて九州と並ぶ産炭地域として石炭産業が発展し、石炭の産出を通じて日本の近代化や戦後復興の大きな原動力となった。しかし1950～60年代には、割高な国内炭から石油・輸入炭・原子力へのエネルギー転換が進み、石炭鉱業は斜陽産業化し、産炭地域は衰退を余儀なくされた。

国は1963年度以降、累次に渡る石炭政策を通じて産炭地域振興に取り組んだ。産炭地域では閉山後のインフラ整備、企業誘致、リゾート開発などの事業が行われてきたが、人口減少に歯止めがかからず、十分な成果が上がっていない地域も少なくない。しかし国は2001年度末をもって産炭地域振興臨時措置法（以下、産振法）を廃止し、産炭地域振興は一般的な地域振興政策の枠組みの中に吸収された。

北海道空知支庁（現・空知総合振興局）は産振法の失効を見据えて、1998～99年度に「そらち・炭鉱（やま）の記憶発掘事業」を実施した。その後も地元の市民団体の活動と連携して、地域の有形・無形の炭鉱遺産に光を当て、その保全と活用を促す事業を実施し、2002年には「空知の炭鉱関連施設と生活文化」を北海道遺産に認定した。

こうした取り組みの集大成と言えるのが、2019年5月の「本邦国策を北海道に観よ！～北の産業革命「炭鉄港」～」（以下、「炭鉄港」）の日本遺産への認定である。これは、北海道を舞台とした国策による近代化と産業革命と地域の盛衰のストーリーを、空知の「石炭」、室蘭の「製鉄」、小樽・室蘭の「港湾」、それらをつなぐ「鉄道」という4つの要素の遺産群を通じて今に伝えるものである。これにより空知地域の炭鉱遺



森に還る廃屋(沼田町、昭和炭鉱の市街地跡)

産の多くが、当該日本遺産の構成文化財として位置づけられた。

「炭鉄港」の日本遺産への認定までには、本総合研究 2019 年度研究会の講師に招聘した NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団理事長の吉岡宏高氏をはじめ、地域の炭鉱遺産の保全と活用に地道に取り組んできた方々の尽力があった。その一方で、空知地域以外の炭鉱遺産については、「炭鉄港」に位置づけられていない。また空知地域の炭鉱遺産でも、「炭鉄港」の構成文化財に含まれていないものもある。

以下では、北海道における石炭産業の歴史を概観しながら、本研究期間中に訪問の機会を得た炭鉱遺産として、(1) 茅沼炭鉱（泊村）、(2) 北炭夕張炭鉱（夕張市）、(3) 北炭清水沢炭鉱（同）、(4) 住友赤平炭鉱（赤平市）、(5) 明治鉱業（株）昭和鉱業所（沼田町）の関連遺産に触れる。このうち「炭鉄港」の構成文化財となっているのは (2) と (4) である。

3 北海道における石炭産業の誕生と茅沼炭鉱

北海道における石炭産業の歴史は、幕末 1853 年にペリー率いる 4 隻のアメリカ軍艦が浦賀に来航したことに遡る。彼らの要求を受けて、幕府は翌年日米和親条約を結び、下田と箱館の開港を決めたが、箱館港に寄港する外国船舶に燃料を供給するため、石炭の確保が課題となった。道内では 18 世紀の蝦夷地調査で石炭資源の存在が知られており、最初に白糠で、続いて茅沼で炭鉱が開かれた。後者は明治期に入ってから、幌内炭鉱が開かれるまで主力の官営炭鉱として石炭生産が行われた。

本総合研究では 1 年目の 2018 年 11 月に、かつて茅沼炭鉱が所在した泊村・岩内町を訪問し、共同調査を実施した。冬期通行止めで炭鉱跡近くまで行くことはできなかったが、1873~75 年に当地を調査した地質学者ライマンの肉貯蔵庫跡などを見学した。

茅沼炭鉱は、後述の幌内炭鉱の開発に伴い、1882 年に地場の漁業資本に払い下げられ、生産された石炭は浜での鰯粕（肥料）生産にも用いられたという。「漁業と炭鉱」が結びつくストーリーは、同炭鉱に敷設された日本最古の鉄軌道レール跡などとともに、当地固有の遺産と言える。ただ同村は 1960 年代に村内の全炭鉱が閉山した後、原子力発電所を誘致し、「炭鉱から原発へ」のエネルギー転換の波に乗ったこともあり、炭鉱遺産に光を当てる取り組みは、空知地域な



地質学者ライマンが使用した肉貯蔵庫跡（泊村）

どと比べると弱いようである。今後の「炭鉄港」と連携した取り組みなどが期待される。

4 幌内炭鉱の開発と北炭の誕生

明治期に入り、蝦夷地開拓を進める国の機関として 1869 年に札幌に置かれた開拓使は、ライマンらお雇い外国人を招いて、全道的な地質・鉱物調査を実施した。その中で最も有望と見込まれたのが幌内（三笠）であった。1879 年に官営炭鉱として採掘を始めると同時に、小樽港に石炭を輸送する鉄道を建設し、1880 年に手宮（小樽）—札幌間、1882 年には手宮—幌内（三笠）間を結ぶ幌内鉄道が全線開通し、採炭量も飛躍的に増加した。なおこの時期の幌内炭鉱の労働力の主力は、空知集治監の囚人達だった。

1889 年、官営の幌内炭鉱と幌内鉄道は、堀基らが設立した北海道炭礦鉄道株式会社（1906 年北海道炭礦汽船株式会社に改称。以下、「北炭」）に払い下げられた。北炭は幌内に近い幾春別（三笠）の炭鉱を買収し、空知（歌志内）と夕張の鉱区も買収して、炭鉱開発を進めた。あわせて空知と夕張の両炭鉱と室蘭港を結ぶ鉄道を建設し、1892 年に全線開通した。

20 世紀に入ると、北炭以外の財閥系など大小資本が開発した炭鉱が増加するが、北炭の発展史は北海道の石炭産業の発展史の主要な部分を占め、日本遺産「炭鉄港」のメインストーリーになっている。

5 北炭夕張炭鉱とその関連遺産

5.1 夕張市石炭博物館と模擬坑道

夕張の歴史は、1888 年に道庁の技師、坂市太郎が夕張川支流のシホロカベツ川の上流で石炭層の大露頭を発見したことに始まる。2 年後の 1890 年に北炭が夕張採炭所を設置し、ここに北炭夕張炭鉱が開かれ、

多くの方が暮らし始めた。同地にはその後も次々に炭鉱が開かれ、人口が増加し、1943年には市に昇格したが、1950年代にはエネルギー革命の進展で国内石炭産業の衰退が始まり、夕張市の人口も1960年をピークに急速に減少していく。夕張市の盛衰は石炭産業の盛衰の歴史とともにあったと言ってよい。



石炭の大露頭・夕張二十四尺層(夕張市)

夕張発祥の地である北炭夕張炭鉱(閉山時は北炭夕張新第2鉱)も1977年に閉山した。市はその跡地に、石炭産業の歴史を軸としたテーマパーク「石炭の歴史村」公園を整備した。1983年の全面開業に先立ち、中核施設の「夕張市石炭博物館」が1980年に開業したが、その目玉となる「模擬坑道」は、1939年に皇族が来夕した際に北炭が見学用坑道として整備したもので、1954年には昭和天皇・皇后両陛下も見学した歴史的価値の高いものであった。



石炭の歴史村公園跡。手前は休館中のSL館(夕張市)

矢野牧夫(2013)によると、石炭博物館は、1971年に市が設置した「夕張市郷土資料室」を継承・発展させたもので、開業時は「博物館施設(教育文化施設)」という位置づけだったが、翌1981年の条例改廃で「観光施設」に位置づけが変わり、市の所管も教育

委員会から観光課に移り、管理運営は第3セクター(株)石炭の歴史村観光に委託された。そうした中で、集客や経営が優先され、博物館としての調査研究活動は、軽視されるようになったという。

夕張市は2006年、長年にわたり赤字を隠しながら財政運営を行っていたことが発覚し、翌2007年に財政再建団体に移行した。(株)石炭の歴史村観光は前年に自己破産し、遊園地などは解体されたほか、市が所有していた30以上の観光施設のうち17施設については、加森観光(株)の子会社夕張リゾート(株)を指定管理者として一括委託された。しかし3つの宿泊施設とスキー場以外の大半の施設は採算が見込めず、夕張リゾートは10年間の指定管理期間の満了を待たずに、指定管理を返上していった。

石炭博物館については、夕張リゾートが運営する中で、2010年に市が「石炭博物館のあり方検討委員会」を設置し、老朽化に伴う修繕を実施するとともに、「観光施設」から「教育文化施設」に位置づけを変更した。2015年シーズン終了後には夕張リゾートが指定管理を返上し、市が直接運営する形に戻った。翌2016年には財政再生計画下で、展示を全面的に入れ替える大規模改修を実施し、2018年4月からはNPO法人炭鉱の記憶推進事業団を新しい指定管理者としてリニューアル・オープンした。



展示を全面リニューアルした石炭博物館(夕張市)

しかしリニューアルからわずか1年後の2019年4月、博物館の模擬坑道で火災が発生し、注水消火による水没を余儀なくされた。博物館本体は同年6月から再開したものの、模擬坑道については2021年3月現在、排水と堆積物除去の作業を終えたものの、本格的

な修復工事はこれからで、閉鎖が続いている。幸い致命的な損傷でなかったことから、今後速やかに修復・再開し、夕張と空知・北海道の石炭産業の盛衰史を今に伝える施設として、市・指定管理者、さらには道などが連携して、施設の維持管理と価値向上に資する活動が再開されることが期待される。

旧石炭の歴史村公園エリアには、石炭博物館以外にも多くの炭鉱遺産が今も残る。「炭鉄港」の構成文化財は、上述の模擬坑道のほか、坂市太郎が発見した「夕張の石炭大露頭「夕張 24 尺層」」、「旧北炭夕張炭鉱天竜坑」、「採炭救国坑夫の像」の4つである。この他にも数多くの坑口跡や慰霊碑などがあり、その一部は夕張市が2013年に定めた条例に基づく「郷土文化施設」に指定されている。また遊園地等の施設が撤去されて、草木が生い茂る園内は、市の財政破たんの教訓を今に伝える新たな「遺産」と言えるが、いずれも保全と活用の両面で課題は多い。

5.2 夕張鹿鳴館（旧北炭鹿ノ谷倶楽部）

夕張鹿鳴館は、北炭が賓客や会社幹部の宿泊や会合に用いた迎賓施設である。1913年に同社の北海道支店が岩見沢から夕張に移転した際に建設され、鹿ノ谷倶楽部と呼ばれた。炭鉱全盛時代の栄華を今に伝える和洋折衷の建物と広い庭園を特徴とし、1954年には昭和天皇・皇后両陛下が、1958年には皇太子明仁親王（平成上皇）が宿泊した。

当時は非公開の施設だったが、1981年に最新のビルドだった北炭夕張新炭鉱が、93名が死亡するガス突出事故により翌年閉山し、夕張での事業継続が困難になったのを受け、鹿ノ谷倶楽部も夕張市に売却された。1994年からは「夕張鹿鳴館」として一般公開され、多くの人の目に触れるようになり、2007年には経産省の「近代化産業遺産」の認定、2011年には国の登録有形文化財に登録、2019年には日本遺産「炭鉄港」の構成文化財となった。

2007年には夕張市が財政再建団体に移行し、夕張鹿鳴館は他の観光施設と同様に、夕張リゾート（株）が指定管理者となり運営することになった。しかし建物の老朽化で土台が腐食し、倒壊の恐れがあったことから、翌2008年に指定管理を返上し、市は2009年に施設を（株）テクノに無償譲渡した。同社は3億円を投じてレストランやオーベルジュを整備するなど、歴史的価値のある文化財の保全と活用に取り組んだが、2016年に営業継続を断念した。

2017年、市は3つの宿泊施設とスキー場の指定管理期間の満了を受け、これらの施設を中国系不動産会社元大リアルエステート（以下、元大）に売却したが、元大は夕張鹿鳴館についてもテクノから購入し、同年秋に2年ぶりに一般公開した。

元大はその後、宿泊施設とスキー場については2019年に香港系投資会社グレートトレンドに売却したが、夕張鹿鳴館は所有し続けている。しかし2019年以降は一般公開を行っておらず、2018年に開催したイベントでは室内の壁を本来と異なる色に塗り替えたり、除雪などの管理が適切に行われず、倒壊の恐れがあることが指摘されている。炭都・夕張の過去の栄華を伝える遺産は危機に瀕している。



休館が続いている夕張鹿鳴館（夕張市）

6 北炭清水沢炭鉱とその関連遺産

北炭は1944年に遠幌炭鉱、1947年に清水沢炭鉱を、同市中央部の清水沢・遠幌地区に相次いで開鉱した。1951年に2つの炭鉱の坑道が貫通し、翌年、両炭鉱を統合する形で清水沢炭鉱となった。夕張炭鉱と比べると歴史は浅いが、30年あまり石炭生産を行い、1980年に炭量枯渇により閉山した。

同地区には炭鉱時代を偲ばせるズリ山や社員・鉱員住宅の町並みの景観、また北炭の自家発電施設として空知地域の炭鉱に電力を供給した旧北炭清水沢火力発電所などの炭鉱遺産が今も残る。

同地区では、2011年にNPO炭鉱の記憶推進事業団主催が旧北炭清水沢火力発電所を会場に、アートイベントを開催したのを皮切りに、ズリ山階段の整備やまち歩きガイドツアーの実施など、炭鉱遺産の魅力を生かした取り組みが行われている。

これらの取り組みを中心的に担ってきたのが、2016年に設立された（一社）清水沢プロジェクト代表の佐

藤真奈美氏である。夕張市とも連携して、無償貸与を受けた旧炭鉱住宅「清水沢コミュニティゲート」を拠点に、アーティスト・イン・レジデンス事業や子ども食堂など、観光の枠に止まらないまちづくりの資源として、有形・無形の炭鉱遺産を生かす取り組みを行っている。集客人数や目先の収益を目標とするのではなく、地域住民が地域への誇りを取り戻し、関わる人々の地域への愛着を深める様々な取り組みに、「炭鉱遺産の力」を生かそうというアプローチは、派手さはなくとも持続的かつ先進的で、学ぶべきことは多い。



清水沢コミュニティゲートの建物（夕張市）

7 住友赤平炭鉱と炭鉱遺産ガイダンス施設

ここまで夕張市の炭鉱遺産を中心に見てきたが、最後に他の地域の2つの炭鉱遺産に簡単に触れる。

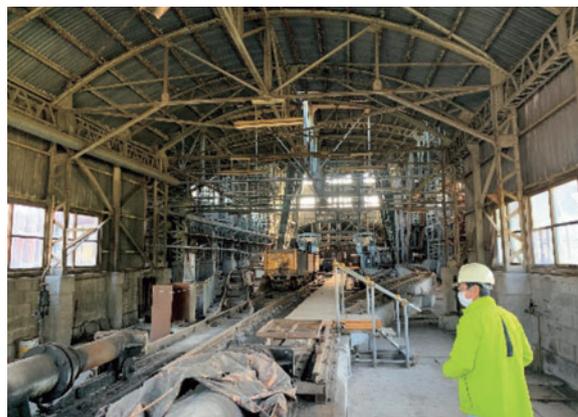
1つは赤平市の住友赤平炭鉱である。1938年に開鉱し、1994年に閉山したが、1963年に建設された立坑櫓は閉山後も解体されず、現役時代の姿を今に留め、赤平のランドマークとなっている。2003年に「国際鉱山歴史会議」が赤平で開催され、それをきっかけに、翌年に地元元炭鉱マンらが「赤平コミュニティガイドクラブTANtan」を結成し、炭鉱遺産のガイドや立坑櫓のライトアップイベントなど、炭鉱遺産を活かした活動を行ってきた。

そうした取り組みを発展させた形で、2018年に赤平市は、立坑櫓の隣接地に「炭鉱遺産ガイダンス施設」を整備し、巨大な機械設備が残る立坑櫓の内部を、1日2回のガイドツアーで常時見学することが可能になった。立坑櫓内にはトロッコの貨車やレール、巨大な機械設備等が残されていて迫力があり、その幻想的な景観はアニメ映画の舞台のモデルにもなった。しかしその魅力は、元炭鉱マンのガイドがあって、はじめてその真価に触れることができる。

元炭鉱マンの高齢化が進む中、炭鉱の記憶の継承や次世代の人材育成など、様々な課題があるが、新しい施設を拠点とした炭鉱遺産を活かしたまちづくりの今後に注目したい。



旧住友赤平炭鉱立坑櫓（赤平市）



住友赤平炭鉱立坑櫓内のガイドツアー（赤平市）

8 明治鉱業（株）昭和鉱業所

もう一つは、沼田町の明治鉱業（株）昭和鉱業所（以下、昭和炭鉱）である。北空知に位置する同炭鉱



クラウス 15号蒸気機関車（沼田町）

は、石狩炭田ではなく留萌炭田（雨竜炭田）に属し、1930年に開鉱し、1969年に閉山した。沼田町には昭和炭鉱のほか、浅野雨竜炭鉱、九州鉱山（株）太刀別鉱業所が、主要な炭鉱として存在したが、採算の悪化によりいずれも1970年までに閉山した。

沼田町内の炭鉱遺産で「炭鉄港」の構成文化財となっているのは、1889年にドイツで製造され、留萌鉄道で1967年まで石炭輸送に活躍した「クラウド15号蒸気機関車」だけである。かつての炭鉱町は無住地区となり、浅野炭鉱は沼田ダム（ポロピリ湖）の湖底に沈んでいる。一方、昭和炭鉱のかつての市街地にあった炭鉱住宅や隧道マーケットは、林道の奥の道なき道を行った先に、森の中に飲み込まれながらひっそり佇んでいる。現在は炭鉱遺産としての保全と活用は行われておらず、一部の廃墟マニアに知られるのみであるが、沼田町の歴史を今に伝える貴重な遺産であり、今後モニターツアーの試行実施などを通じて、安全面にも配慮した活用と保全のあり方を検討し、まちづくりに生かしていくことが期待される。



昭和炭鉱市街地跡に残る隧道マーケットの入口とその内部(沼田町)

参考文献

- 田巻松雄編（2013）『夕張は何を語るか 炭鉱の歴史と人々の暮らし』吉田書店
- 北海道新聞社編（2003）『炭鉱 盛衰の記憶』、北海道新聞社
- 矢野牧夫・丹治輝一・桑原真人（1978）『石炭の語る日本の近大』そしえて

「炭都のまち」をどうみるか



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

濱田 武士

1 はじめに

炭鉱に関わる産業遺産にはさまざまなものがある。郷土館・歴史館などに遺物や写真が展示され、旧産炭地域には遺構や遺跡が残されている。炭鉱労働者やその家族の生活がどのようなものだったかについては、郷土館などに蓄積されている。

特に、炭鉱労働者の仕事や生活についての記録は詳細に残されている。しかし、炭都の空間を資料や写真で断片的に詳しく知ることはできても、どのような「まち」になっていたのか、人々の暮らしのストーリーがわからない。

今後、炭鉱が稼働していた時代を知る語り部も少なくなっていくことを踏まえると、無形である「炭都のまち」が遺産として残せない可能性がある。

本調査では、「炭都のまち」を残すためにどのようなアプローチがあるのかを考えるものである。

2 資料と方法について

炭鉱の歴史を残そうとする取組は、炭鉱関連団体、自治体、郷土館・歴史観などさまざまな組織によって行われている。また書物でも見受けられる。それらには、炭都の地域社会に関わる断片的な事実や情報が残されあるいは記されている。

筆者は、調査先の歌志内市郷土館でヒアリングを行い、そこで『高橋揆一郎文学忌「氷柱忌」第十回記念炭鉱とふるさと作文賞 作品集』（2011年11月3日発行、炭鉱とふるさと作文賞実行委員会、歌志内市郷土館支援組織「ゆめつむぎ通信員」）をいただいた。

この作品集には、炭都に暮らした方々の思い出話が綴られている。自分たちの炭都の栄枯盛衰、採炭員の仕事や生活に関わる事、炭鉱住宅住民の絆、坑内事故の話などが触れられている。

地域は、人々が暮らす場であり、働く場であり、交流の場である。炭都の多くは、これが一体化している。市街地とベットタウンの関係とは違い、炭都は職住一体化した空間である。

この空間の中で生きた方々の思い出話と、石炭産業の盛衰を踏まえながら、「炭都のまち」のストーリーがどのようなものだったのか、次に描いてみたい。

3 活力ある炭都の姿

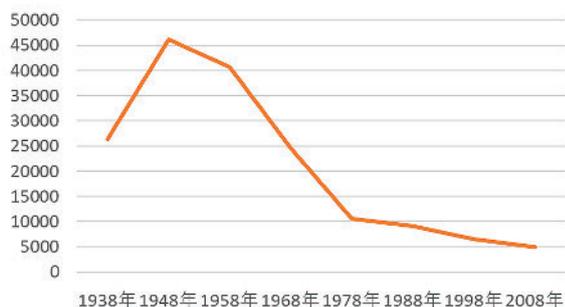
炭都は、炭層の上に開発された町であり、「ウナギの寝床」と呼ばれ、山間部の沢にあり狭隘な場にあった。そこは炭鉱（ヤマ）と呼ばれた。また炭都は、炭鉱会社が開発した企業城下町でもあった。つまり、炭都は炭鉱（ヤマ）であり、炭鉱会社だった。

戦後、炭都の成長は著しいものがあった。その成長を後押ししたのが石炭産業政策であった。石炭産業は戦後復興を支える重要なエネルギー産業であったことから、政府が石炭の増産を促し、さらに炭鉱住宅の建設と炭鉱労働者の受入を促進した。道内では樺太など外地にいた人たちの幅員先にもなった。戦後直ぐに炭



歌志内市郷土館に展示されている炭鉱住宅の模型と生活の様子を映した映像

歌志内市の人口の推移



資料：歌志内市

都は、移住・定住者が増え続け、人が溢れかえり、活況を呈した。例えば、歌志内市では、戦前3万人にも満たなかったが、戦後直ぐの1948年は炭鉱が13となり、人口は4.5万人以上とピークを迎え、過密都市となった（その後、人口は減り続けて、2020年11月時点の人口は3,033人となっており、日本一小さな市となっている）。

戦後、北海道内の炭鉱は増産体制に入るだけでなく、戦後新たな炭鉱が開発されたこともあって、炭鉱間競争が激しくなっていた。炭鉱間競争は、炭鉱労働者の賃金を上昇させ、都市機能を充実させていった。

そのことから、炭都には、病院、福利厚生施設、歓楽街、映画館、劇場、娯楽関連施設などが付設されていた。歌志内市では社交ダンスが流行り、ダンススクールがあった。炭鉱病院では、当時の最先端の医療が提供されていた。炭鉱会社は公共的施設を含めて町そのものを開発していったのである。

炭鉱会社の役員や職員の住宅は場所も広さも炭鉱労働者の炭鉱住宅とは全く違ったようである。いわゆる炭鉱住宅は長屋であって「ハーモニカ」長屋と呼ばれるものであった。決して居住区は広くはなく、1家族、6畳一間というケースもあった。トイレは共同施設、風呂も炭鉱会社が準備した共同風呂だった。炭鉱労働者やその家族は、仕事の場も、生活の場も交流の場であった。ただし、家賃・電気・水道・料金などは無料であり、酒・タバコなどが配給されていた。

炭鉱労働者の役職は、採炭現場で働く先山（採掘）、後山（運搬など）のほか、仕繰夫、沿層坑道掘進夫、岩石坑道掘進夫、岩石坑道掘進夫などがある。炭鉱は24時間稼働しており、3交代制となっていた。炭鉱の世界では、1番方、2番方、3番方と呼んでおり、定期的にこのシフトも変えられていた。3番方は夜中の仕事であることから最も高い手当が付いた



歌志内市の炭鉱住宅の様子(撮影：歌志内市郷土館)



炭鉱会社の従業員募集用のポスター(撮影：歌志内市郷土館)

(なお、炭鉱労働者の仕事の内容などについては、すでに詳しい記録があることからここでは割愛する)

炭鉱は休むことがない。炭鉱労働者は夜であろうが、朝であろうが、次の番方と交代して仕事を終われば、共同風呂で汗を流し、そのあと仲間と酒を酌み交わしに行ったり、映画や劇場に行ったりする生活をしてきた。仕事から離れても、風呂は共同であり、長屋での暮らしも共同生活に近かったという。主婦のコミュニティーもあり、家族ぐるみのつきあいだった。

このように炭都では、仕事と余暇を通じた同僚たちの関係が築かれてきたこともあって、炭鉱労働者らの共同体的意識は強い。そして彼らが共にする炭都は不夜城であり、働き続けた。

その一方で坑内では死と隣り合わせの仕事が行われてきた。大なり小なり死亡者がでる事故がどこの炭鉱にもつきまとった。

そのような過酷な環境の中で、彼らの労働意欲はど

のようにして維持され続けたのであろうか。

第1は、他の職業と比較して給与水準が高かったことである。

第2は、仕事の面も暮らしの面も、炭鉱労働者らとその家族は運命共同体であったことである。それが活力であった。炭鉱の文化はそこから生まれている。

第3は、「黒いダイヤ」、「産業の米」と言われた石炭を掘って供給し続けて、日本の戦後復興や高度経済成長を下支えしてきたという自負心である。国を支えているという「誇り」である。

炭鉱会社は、そのような炭鉱労働者に無料の生活空間を与え、また惜しむことなく炭都に先端医療や福利厚生施設を開設した。

炭鉱労働者の就業意欲を高めるには、どのような「まち」が良いのだろうか。炭鉱会社はこの課題に向き合っていたに違いない。

4 石炭産業の合理化からの炭都

しかしながら、石炭から石油へのエネルギー転換が始まり、石炭産業の合理化が始まった。特に1960年代からは閉山する炭鉱、合理化により人員削減する炭鉱が増えてきた。そうすると労使間の関係も悪化する。なかでも九州の三池炭鉱の「総資本対総労働」は労働紛争の歴史に残る事件となった。

これを契機に全国の産炭地域では、人員削減や閉山など合理化が進められた。炭鉱労働者の意欲も炭鉱の

文化も喪失してくると、炭都の「活気」は一気に失われていった。地域の産業政策はポスト石炭産業である。そうしている間に、炭鉱住宅の長屋には空き室が目立つようになり、寂しさが漂うようになった。

閉山すると炭都は、暮らす場が残っても働く場がなくなる。多くの炭鉱労働者は仕事を求めて都会に出て行った。残る元炭鉱労働者もいるが、そこにはもう炭鉱に生きた人々の生活も文化もなくなった。

5 おわりに

今回は、歌志内市という「炭都のまち」を対象に当時の暮らしの雰囲気、風土、社会的関係などを意識しながら素描したが、十分な調査を行えなかったため十分な内容とはいえない。ただ、まちと人と産業の関係が少しだけ見えてきた。今後、どのようなアプローチがあり得るのか、改めて考えていきたい。

参考文献

宮下弘美「石炭業」『北海道産業史』（北海道大学図書刊行会、2002年）

中澤秀雄、嶋崎尚子『炭鉱と「日本の奇跡」 石炭の多面性を掘り直す』（青弓社、2018年）

『高橋揆一郎文学忌「氷柱忌」第十回記念 炭鉱とふるさと作文賞 作品集』（2011年11月3日発行、炭鉱とふるさと作文賞実行委員会、歌志内市郷土館支援組織「ゆめつむぎ通信員」）



閉山の対策本部の看板(撮影：歌志内市郷土館)

産業遺産とむすびついた自治体観光政策の現状と課題

—宮城県栗原市の細倉鉱山について



北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授

横山 純一

1 産業遺産とむすびついた自治体観光政策についての本研究における問題意識

現在、閉山となった鉱山を、産業遺産、歴史遺産として観光に活用する自治体が少なくない。1970年ころから鉱山の閉山が相次いだ。そこで、自治体は閉山後の鉱山の保存・管理と、観光による集客を目的として行動したのである。

しかし、自治体間の取り組みの差異は大きかった。当該鉱山を歴史的にも産業的にも重要な遺産として位置づけ、学術価値を重んじて保存に力を入れながら、観光にも活用する自治体がある一方で、観光客数の増加など観光面ばかりに目が行き、保存にはあまり力を入れていない自治体もみられたのである。夕張市の石炭の歴史村のように、身の丈を超えた大きな観光テーマパークをつくり、その観光テーマパークの中の1つとして当該鉱山の一部を活用しようとした自治体もみられたが、観光客の集客の方に目が行き過ぎ、保存・管理のほうは良好とはいえないケースがみられたのである。

さらに、自治体の予算の問題がある。自治体によって保存・管理にかかわる予算には大きな差異があり、予算の制約から保存が十分なされていない自治体が少なくない。また、運営方式については、自治体が直営で運営・管理するケースだけではなく、第3セクター方式や指定管理者方式、民間委託方式によって運営・管理がなされているケースも多い。1980年代は第3セクター方式が花盛りであったが、近年は、指定管理者方式が増えてきている。見学者や観光客が利用しやすいように交通アクセスの充実に力を注いでいる自治体もあれば、公共交通機関などにあまり関心を抱いていない自治体もある。そういう中で、開業当初は多数の観光客数があったが、その後、観光客数が大幅に減少している施設もある。その反対に、コンスタントに

見学者や観光客数がある施設もある。リピーターが多い施設もある一方で、リピーターがほとんどいない施設も存在するのである。

一口に産業遺産というけれども、上記のように産業遺産は全国的に多様な形で存在していることがわかるのである。本研究では、このような多様な形で存在する産業遺産について、その活用方法、自治体予算の動向、見学者数や観光客数の推移、見学者や観光客数を増やすための取り組み方法、保存や管理の方法、自治体の中でどこが担当部署になっているのか、自治体と第3セクター・指定管理者との意思疎通や連携がうまくいっているのか、交通アクセス充実のための努力等について、アンケート調査を行う予定であった。さらに、とくに興味のある2-3の事例について、実際に訪問して、施設を見学するとともにヒアリングを行う予定であった。しかし、新型コロナウイルス感染症の広がりの中で、断念せざるを得なかった。今後、新型コロナウイルス感染症が収束に向かった場合には、上記の問題意識のもとで、研究を再開してみたいと考えている。

以下、宮城県栗原市（平成の市町村合併前は鶯沢町）の細倉鉱山とそれに密接に関連する栗原電鉄株式会社について述べることにするが、細倉鉱山は、筆者がアンケート調査を実施したうえで、実際に訪問してヒアリングを行う予定だった鉱山の1つである。

2 細倉鉱山について

細倉鉱山は宮城県西北部に位置する栗原市にあり、鉛、亜鉛、硫化鉄を主に産出していた。最盛期には岐阜県の神岡鉱山に次いで、国内で2番目に多い鉛、亜鉛を産出した。江戸時代には仙台藩一の鉛産出の鉱山であった。明治以降の細倉鉱山は、なかなか発展しなかったが、1934年に三菱鉱業が経営権を得て本格的

に開発に着手したことによって発展した。三菱鉱業は、矢継ぎ早に亜鉛精錬工場や発電所、選鉱場などの設備を整えた。このため、産出量は急速に増加し、1941年には粗鉱産出量が20万トン、1943年には29万トンになり、日本有数の鉛、亜鉛の鉱山として発展した。

第2次大戦後は、紆余曲折はあったものの、高度成長によって好調な業績を上げ、1970年には粗鉱産出量が80万トンに達した。しかし、1970年代以降、ニクソンショック（1971年8月）とそれに続く円高、オイルショック（第1次、1973年12月）などが起こって、経営が厳しい状況におかれるようになった。そして、1987年2月に閉山となった。

3 栗原電鉄について

細倉鉱山についてみていくとき、栗原電鉄について検討する必要があるだろう。栗原電鉄は、東北本線石越駅から細倉鉱山のある細倉駅間26・6キロメートルの鉄道である。栗原電鉄の始まりは明治時代の馬車鉄道だった。その後、栗原軌道株式会社が設立され、1919年から蒸気機関車による運行が開始された。

鉄道が本格的に発展したのは、細倉鉱山を三菱鉱業が経営するようになり、細倉鉱山が大きく発展したことが大きかった。つまり、鉱山の粗鉱産出量が大幅に増えたことにより、貨物輸送量が大幅に増えた。さらに、鉱山で働く労働者が増大し、通勤用の足としても発展したため旅客輸送が増加した。1941年には会社名の変更が行われ、栗原軌道株式会社から栗原鉄道株式会社に名称が変更された。1942年に石越―細倉間が全通した。

第2次大戦後の1950年には電化がなされ、1955年には栗原電鉄株式会社に会社名が変更になったが、ちょうどその頃から1960年代後半までが栗原電鉄の最盛期であったといえることができる。1960年代後半からのモータリゼーションは栗原地域にも及ぶようになり、自家用自動車が増えた。また、1970年以降には細倉鉱山の産出量が落ち込み、貨物輸送量も大きく減少した。そして、1987年の細倉鉱山の閉山後には貨物の取り扱いが終了した。それ以後も旅客輸送は継続されたが、経営は厳しく、1993年には第3セクターに経営が移管され、名称も「くりはら田園鉄道」へと変更された。その後も、一層厳しい経営状態が続いた。沿線自治体は懸命に鉄道維持に努力したが、沿

線の過疎化が進んだこともあり、2007年に廃止となった。

興味深いことは、鉱山には鉄道がついて回ることが多いことである。夕張鉄道、三菱大夕張鉄道、岩手開発鉄道、小坂鉄道などが貨物輸送をメインに発展してきたのである。北海道の国鉄では歌志内線、函館本線の上砂川支線などが、石炭輸送と旅客輸送の両面で活躍した。

これらの鉄道の中で、岩手開発鉄道は現在も走り続けている。岩手開発鉄道は、岩手県大船渡市の内陸部にある鉱山から産出される石灰石を、沿岸のセメント工場まで運ぶ役割を担っている。貨物専用鉄道であり、旅客輸送は行っていない。太平洋セメント株式会社が株式の約8割を保有している。大船渡市も岩手開発鉄道の株式の一部を保有している。また、小坂鉄道は、小坂精練株式会社が運営する鉄道で、奥羽本線の大館駅と小坂駅間を路線とする鉄道で小坂鉱山から産出される鉱産物を輸送する貨物専用鉄道であったが、2009年に廃止された。

4 細倉鉱山と鶯沢町

現在は市町村合併によって栗原市になっているが、細倉鉱山があった鶯沢町は、鉱山最盛期には1万3500人の人口を有した。鶯沢町には、細倉鉱山に関係する三菱鉱業の管理職が多数住んでいた。その息子、娘は地元の県立岩が崎高校に通学するケースが多かった。県立岩が崎高校からは、東北大学だけではなく、東京大学に入学する学生もいた。その意味では、過疎地域にあった高校であったけれども、仙台市にある名門高校に決して引けを取ることはなかったのである。

5 細倉鉱山の歴史資料の現在

1987年に細倉鉱山は閉山となったが、それに先立つ1981年に鉱山資料館が開設された。資料や機械設備が保存され、保存状況は比較的良好いようである。また、鉱山の遺構も比較的良好に保存されているようである。また、細倉鉱山で働いていた人々が居住していた佐野住宅の保存が行われている。さらに、栗原電鉄の車両も、電車車両と木製無蓋貨車が栗原市（平成の市町村合併前は若柳町）の旧若柳駅で保存されている。なお、細倉鉱山は、非鉄金属の供給源として明治以降

の近代化に大きな役割を果たした。そこで、尾去沢鉱山（秋田県）、小坂鉱山（秋田県）などとともに、経済産業省の認定する33の近代化産業遺産群1つとして認定されている。

6 細倉マインパーク

細倉マインパークは、細倉鉱山を観光資源として活用した施設である。特徴は、細倉鉱山の抗道を再利用していることで、見学者や観光客は岩肌がむき出しの状態で見学されている鉱山の様子を見ながら散策ができるようになっている。見学者や観光客は抗道を歩きながら、鉱山関係資料や鉱石、車両などの展示物を見ることができるようになっているのである。

本州型明治日本の産業革命遺産に対する 北海道型産業革命遺産の歴史的意義



北海学園大学開発研究所特別研究員
大場四千男

1 本論の目的と課題

「一般財団法人産業遺産国民会議」は「明治日本の産業革命遺産—製鉄・製鋼・造船・石炭産業」の図録を出版し、世界遺産に認定されたことを記念にしてその遺産の世界史的意義を語っている。その世界遺産としての歴史的意義は本州4地域23の資産と人物に及び、世界の経済大国へ導いた点に着目している点である。したがって、この図録の構成は(1)産業日本の勃興を代表する長州ファイブ（伊藤博文、山尾庸三、井上馨、井上勝、遠藤謹助）の活躍、(2)江戸時代から明治維新にかけての揺籃の時代、とりわけ外国船打払いに伴う海軍創設と日本沿岸防衛用大砲製造の反射炉（葦山、集成館、萩、水戸）を取り上げる。この(1)、(2)から解るように軍需生産を中心にする重化学工業部門が日本の揺籃期に成長し、日本の経済成長を担っているその歴史的意義に注目する。明治維新への移行と発展は造船、製鉄・製鋼そして石炭産業を中心にする産業革命によって導かれ、欧米列強に対抗する東洋の盟主として成長するのである。ここに世界遺産としての歴史的意義が見出されるのであり、日本資本主義の発達を育む産業革命遺産は(1)造船（三菱長崎造船所）、(2)製鉄・製鋼（八幡製鉄所）、そして(3)石炭産業（三菱高島・端島炭坑、三井三池炭鉱）等の重工業部門によって代表されることとなる。

以上の如く「世界遺産明治日本の産業革命遺産—製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の内容を概観したが、この図録では「明治日本の産業革命遺産」の本質と方法論について明らかにしていないのではないと思われる。このことから明治日本の産業革命遺産を産んだ明治維新の王政復古における政治的特質と日清戦争と日露戦争を勝利に導いた経済的側面とを総合する方法論が欠落していると考えられる。すなわち、こうした産業革命を早熟のうちに幕末の重工業とりわけ軍需工業の中

で政治的要請に答えたものとしての産業革命であるなら、方法論としてその政治的要請を明らかにすべきではないかという点が第一の問題点である。第二点目は古典的産業革命の展開する日清戦争と日露戦争の明治27年から37年の約10年間に日本の経済的自立を達成することになる点である。すなわち、産業革命は幕末の重工業を中心にする初期産業革命と明治30年代の古典的産業革命と2回生じていることである。したがって、初期産業革命と古典的産業革命との2つの質的相違を解明することが課題として生じるのではないだろうか。第三の課題は北海道の産業革命遺産の分析を欠落させている点である。そして、第四は本州と北海道の産業革命遺産とを総合して全体の日本産業革命の世界史像を明らかにしていない点である。

それ故、これら4点の課題の内、ここでは第三の北海道の産業革命遺産を取り上げ、日本の産業革命遺産の範囲を拡大し、そして、第四の日本産業革命の全体像への手掛りを明らかにすることである。

2 本論の方法と課題—北海道型産業革命の位置づけ

本州の「明治日本の産業革命遺産」に対する北海道型産業革命遺産を分析する場合、方法論として第一に政治的要請の分析を試みる必要がある。この理論的根拠は土屋喬雄『日本国防国家建設の史的考察』（昭和16年）に由る。国防国家の成立は明治維新と同時に推進されると説く。したがって、近衛文麿は北支事変から大東亜戦争への移行に伴ない、高度国防国家への建設を総力戦の立場から政治政策として推進しようとする。そして、近衛文麿の高度国防国家論を継承し、発展させたのは東条英機である。彼は首相、陸軍大臣さらに軍需大臣、参謀総長の立場から高度国防国家の確立に全力を注いだが結局、失敗に帰してポツダ

ム宣言を受け無条件降伏を余儀なくされるのである。ここに、明治維新に王政復古の政治政策として成立した国防国家の成立は「明治日本の産業革命遺産」を経済的過程として経済大国への道を歩むが、その基軸とする軍需工業＝重工業の性格を強めることで破滅への道を余儀なくされるところに歴史的宿命を育くむのである。

「明治日本の産業革命遺産」はこうした国防国家を世界の経済大国として同時に発展させるが、北海道の産業革命によって補強されることでより強靱化されることとなる。それゆえ、北海道の産業革命は大久保利通、黒田清隆の国防国家への殖産興業政策として開拓使時代に揺籃期を迎え、第一期を形成する。この第一期の中心人物は開拓使長官であり、と同時に屯田制の陸軍中將でもある黒田清隆である。第二期の産業革命は日清戦争、さらに日露戦争期における日英同盟を背景にする日英合同企業である日本製鋼所、輪西製鉄所を設立させ、夕張炭鉱と幌内炭鉱の原料炭、コークスとを結びつける室蘭本線（鉄道）とを中心とするコンツエルの統帥者である井上角五郎によって主導される。

したがって、北海道の産業革命は明治維新政府の国防国家を強靱化すべく北海道を殖産興業政策と富国強兵の立場から開拓政策（資本の本源的蓄積過程）を国策として推進し、井上角五郎の北海道炭鉄道会社の経営する鉄道・鉄鋼・炭鉱・港湾事業を中心に展開される。次に、第一期は開拓使長官黒田清隆を中心にして開拓政策の国防国家的構造を分析し、その政治的側面と経済的側面の統合から初期産業革命の全体像を以下明らかにする。

3 北海道型産業革命の第一期開拓使長官 黒田清隆の開拓思想と国防国家論

黒田清隆は薩摩藩の士族であり、西郷隆盛、大久保利通、五代友厚等と共に倒幕の勤皇攘夷、さらに勤皇開国論を唱え、倒幕の先兵となる。蝦夷から北海道への名称変更と同時に、幕末からの護衛兵及び王政復古による「上古軍団の制」である屯田兵制の採用は北海道の国防国家への第一歩となる。この屯田兵は旧藩の士族を中心に編成される。すなわち、屯田兵制は「明治六年十二月旧館県及青森酒田宮城三県士族ノ壮丁ヲ募リ編成ニ着手ス 予定兵員千五百人家族男女合テ六千人費額六十八万圓トシ之ヲ三ヶ年二分テ招募ス」

（開拓使事業報告第五編 6～7 頁）る屯田兵制が最初に導入されたのは札幌の琴似発寒村であり、続いて山鼻村、江別、篠津と石狩地方に拡大され、明治 14 年に人口 2,420 人、開墾地 662 町、屯田戸数 509 を数えた。とりわけ、黒田清隆は陸軍中將として西南戦争に屯田兵を参戦させ、勝利への活躍により国防国家の強靱に大きな役割を果たすのである。

一方、黒田清隆は国防国家の強靱化の立場から明治 8 年に樺太千島交換条約を提案し、その実現に努める。黒田清隆は樺太を断念し、その代り北海道の開拓に全力を注ぐことで北海道の初期産業革命を達成し、国防国家の強靱化に貢献することが出来るとその政治政策を次のように明らかにする。すなわち、樺太放棄の建議は次の 2 点に要約することができる。

第一はロシアが 1868 年にアラスカを放棄し、アメリカに 700 万円で売却したことを例に挙げ、「善ク其得失ヲ予算シ謀有リ断有リト謂ヘシ 今樺太ノ事何ソ此ニ異ナラン」（開拓使事業報告第五編、56 頁）と、アラスカの放棄と同様に樺太の放棄も国益に適う政治政策であるという点である。

第二は、黒田清隆が樺太の開拓に注ぐ資金を北海道の開拓に集中的に投資することで北海道の初期産業革命の達成を図ろうとする点である。北海道の開拓は「富強ノ大本ヲ立テ永ク国家ヲ富嶽ノ安ニ置カン」^{（1）}臣カ腹心ヲ披テ愚忠ヲ効ス所ナリ」と告げる。黒田清隆は、富強の北海道を国防国家の基礎に据えることを開拓使長官としての政治政策の目的となす。このように黒田清隆の政治政策に対応する経済政策は国防国家「ノ富強ノ大本」を確立することである。雇外国人技術者は欧米型産業革命を北海道の大地に根づかせることを使命とする。本州に於いても大久保利通は雇外国人の大量生産技術と文明的通信・交通技術とを導入する殖産興業政策によって富国強兵を図り、国防国家の強靱化に全力を注ぐのであった。

大久保利通、黒田清隆が政治政策として取り組む国防国家とはどういう国体思想によって特徴づけられるのであろうか。黒田清隆が内閣を組織した明治 21 年に元老院議員千家尊福は意見書を提出し、天皇制国体思想を護持する政治の推進を次のように求めた。

「12 意見書 元老院議員千家尊福 明治二十一年
(1) 我国立憲政体設立の主旨及び政府人民の注意するの要件を論ず
拙速なる立憲政体の採用批判 皇室及び政府が計画なく新を取り古義古典を捨て顧みざる時は国民の心を輕操浮薄たらしむべし

(2) 徳の本義及び振興の方策を論ず

神祇崇敬は国の大典 旧法に復して古の神祇の官如き一衛門を帝室に置き敬神の人心を養成

(3) 神道は祖宗以来の大教

敬神尊皇の道を講明し忠君節義の精神を感化養成するを本義とす。神祇の官制職制改革必要

(4) 宮内省を独立し内閣の上に置くべし

国家有益の諸件に関する意見は宮内大臣を経て捧呈すべし
(黒田清隆関係文書 122-123 頁)

4 黒田清隆の初期産業革命遺産 —交通（札幌新道・幌内鉄道）と小樽築港

黒田清隆は屯田兵の陸軍中將である、と同時に開拓使長官であると言う文武両道の能力を最大限に生かすことで明治維新の担い手となり、また、勤皇攘夷或いは勤皇開国論者としての二面性を有する特異な人物である。さらに、黒田清隆は明治4年アメリカに渡り、グラント大統領と面談し、農務長官ホーレス・ケプロンを始め雇外国技術者集団を北海道開拓へ投入し、交通（札幌新開・幌内鉄道）／炭鉱（幌内炭鉱・幾春別炭鉱／夕張炭鉱・空知炭鉱）／築港（小樽港・室蘭港）／造船（函館港・函館造船所）部門における初期産業革命を推進し、北海道を「富強ノ大本」として発達させて、国防国家の強靱化に全力を注ぐのである。

注意する点は産業革命の概念と歴史時期の設定である。本稿ではネフの初期産業革命、つまりイギリスの16世紀エリザベス時代における毛織物工業、石炭鉱業、製鉄業の技術革新と大量生産を初期産業革命と位置づける。また、大塚久雄はイギリスの農村工業におけるマニュファクチュア或いは特権的独占会社を特権的大マニュファクチュアと見做す。さらに、マントウは18世紀の古典的産業革命を機械的大量生産体制の生誕と評価し、近代資本主義の生産革命と位置づける。こうした産業革命の研究史を踏まえ、明治維新から明治20年代迄の雇外国技術者による近代的生産様式の導入とその大量生産体制の発達を初期産業革命と呼ぶ。さらに、日清戦争から日露戦争への明治30年代から40年代にかけての繊維産業を中心とする大量生産様式の発達と技術革新の展開は新しい経済成長のテイク・オフ（離陸）を意味し、古典的産業革命と呼ばれている。それゆえ、明治期は初期産業革命（官営工業）と古典的産業革命（株式会社による大量生産体制）と二つの産業革命を経ることで世界の経済大国＝高度国防国家へ発達を遂げると言う特異な時代となる。



開拓使次官 黒田清隆
(室蘭製鉄所五十年史)

(1) 初期産業革命のインフラストラクチャー—札幌新道の工事

黒田清隆は雇外国技術者集団に要請した最初のインフラストラクチャー（生活基盤）として人の移動、物流ルートの流れそして生産と流通経路の幹線道路の建設を開拓政策の根本方針として取組む。すなわち、「明治五年ヨリ六年ニ至ル函館札幌間本道開鑿ハ一大事業ナリ」（開拓使事業報告第一編 507 頁）と。この札幌新道の土木工事は既に北海道特有の請負制と土工部屋の過酷な労働状況の中で行なわれ、ピーク時には全国から5,000人の募集人夫によって行なわれることになる。まず最初の「明治五年八月札幌本道建築係員六名白老地方ヨリ銭函ニ出張シ、長州夫百名鹿兒島夫ト共ニ開鑿ノ業ニ就カシム」と募集人夫が請負人の監督の下に札幌新道の工事に取り掛る。この土木工事が進行するに伴って工事労働組織も合理化され、且つ効率化されてゆくのである。明治12年3月になると、「線路中変更スヘカラザル場所ハ速ニ土方組ヲ事業ニ就カシメ二十人ヲ一組トシ適任ノ組頭一名ヲ以テ其業ヲ管理セシメ」るのである。このように、雇土木顧問技術者が測量した工事予定地を区画し、雇外国技術者と雇外国人坑夫頭の指導の下に予定区画道路をそれぞれの請負人に担当させ、20人1組と組頭1名の労務組織でもって道路工事を次々と仕上げゆくのである。そして、請負区画の土木工事が「堅牢ニ満足スヘキ」出来上りなら、「引続キ其人夫ノミニテ全路ヲ修築セシムル」のである。こうした模範の道路工事請負組を育成するのも開拓使の開拓事業にとって能率と効率は資本投資の上から求められていたのである。



小樽手宮さん橋(突端の帆船はトベイ号)-図表-3
(北海道鉄道百年史上 35 頁)

わち、「先キニ黒田長官将来北海道全土ニ布延スヘキ
鉄道線路ト連絡ノ考量ニ注意スヘキ命アリ 故ニ余ハ
先幌内鉄道ヲ江別ヨリ札幌ヘ経直チニ小樽港ニ延長ス
ルノ議ヲ呈ス」(前掲書 574 頁)と。

クローフォードの幌内鉄道ルートは前頁の図表-2
に示されるように北海道の首府札幌を通過して小樽港手
宮を終点とする。ここに小樽港は全道の築港として、
さらに、幌内炭の積出港として機能することになる。
とりわけ、石炭輸送船への棧橋と貯炭場が設けられ、
築港として小樽港が北海道の物流ルートを中心として
機能することは上の図表-3によっても窺える。

クローフォードは幌内鉄道と小樽築港用資材、蒸気
機関車、客車、貨車、レール等の買入れと鉄道敷設技
術者の雇入れ等のため明治 12 年渡米し、13 年 6 月雇
米人技術者を伴って帰朝した。これら雇米人技術者は
(1) ジョンディ・ブラウン(鉄道築造兼測量助手)、
(2) ヘンリー・シー・ハロウェイ(器機製造手長)、
(3) ダウイット・チ・ストキリウキランド(造車
工)、(4) ジョン・レイノルズ(軌鉄据付方)、(5)
ジョン・ホウィーラン(軌鉄据付方補助手)、(6) ス
テブン・ジー・ウイン(橋梁陸橋埠頭建築小頭)、(7)
ウイリアム・エッチ・マキューン(器機製造手助手)
等である。クローフォードはこれら雇米人技術者を指
導し、幌内鉄道、小樽築港の工事を計画的に進展させ
るのである。図表-3の手宮棧橋に横づけされている
ジェラルド・C・トベイ号は鉄道資材を載せ明治 13
年 9 月 28 日に入港し、11 月 4 日に出港した。これら
輸入した鉄道資材と雇米人技術者を使って、クロー
フォードは手宮一札幌間 25 マイルの鉄道敷設工事を
一挙に進め、11 月 20 日に終了した。試運転は 11 月
28 日小樽手宮一札幌間で無事行なわれた。クロー
フォードの去った後、松本荘一郎技師長が札幌一江別
一幌内の鉄道工を進め、完成したのは明治 15 年 6
月である。試運転は明治 15 年 6 月 25 日に行なわれ、
成功する。

前述したトベイ号には幌内鉄道の蒸気機関車の一号



機関車義経(後の 7100 形)-図表-4



機関車弁慶-図表-5
(後の 7100 形)(北海道鉄道百年史 41 頁)

義経(図表-4)、二号弁慶号(図表-5)を積んでい
た。この 2 輛はアメリカ・ペンシルバニア州ピッツ
バーグのエッチ・ケイ・ポーター社で製造されたモー
ガル形機関車(1C 形テンダ機関車—7100 型)で、前
に障害物をはね飛ばすカウオッチャ(排障器)を付
け、冬の雪を排雪しながら走った。尚、ブレーキはウ
エステイング社製の空気製動機である。上の図表 4、
5 は義経と弁慶号である。

開拓使は黒田清隆の延長願いにも拘らず、明治 15
年に廃止され、幌内炭鉱の開鑿に到らなく、北海道事
業管理局に引き継がれ、本格的に堀基と井上角五郎に
よって取組まれることとなる。

5 井上角五郎の古典的産業革命遺産—鉄道(室蘭本線)・ 室蘭港・幌内炭鉱・鉄鋼(日本製鋼所/輪西製鉄所)

ガーシェンクロクが後進国の経済離陸(テークオ
フ)の早さを技術革新の導入による優位性に求めている
が、このガーシェンクロク理論はモデルケースとして
北海道の開拓政策による初期産業革命の達成に求め
ることが出来る。さらに、北海道の発達を古典的産業
革命へ飛躍させたのが図表-6の井上角五郎である。

井上角五郎は福沢諭吉の慶応義塾に入り、福沢諭吉
の下で義塾講師、新聞記者、アメリカ移住指導者、朝



井上角五郎-図表-6
(室蘭製鉄所五十年史 37 頁)

鮮政府顧問、そして衆議院議員と歩んで来た。一方、雨宮敬次郎の北海道炭鉄鉄道会社（以下北炭と略）への常議員就任の要請を受けるが、福沢諭吉の推薦が決め手となって井上角五郎は北炭に入社する。福沢諭吉は創立者堀基の北海道炭鉄鉄道会社の創立について相談を受け、北炭創立に導いた。というのも、明治14年の開拓使官有物払下げ事件が政治問題として厳しい社会批判を受け、福沢諭吉、大隈重信そして岩崎弥太郎と伊藤博文、井上馨、益田孝の対立を深めた。この事件の再現を防ぐため堀基は福沢諭吉に（一）官営事業の払下げ金36万円の安さと（二）その10ヵ年賦支払と資本金に対する年五分の利子付補助金交付、そして（三）空知集治鑑の囚人使役等を明らかにし、その対策を求めたのである。答えて福沢諭吉は（1）皇室、華族、銀行頭取等を株主にすること、（2）国防国家の強靱化に寄与すること、（3）幌内鉄道を開拓に貢献する殖民地鉄道へ発達させること、（4）空知太一岩見沢—室蘭への幌内鉄道を延長し、北海道中枢の石狩平野の開拓を促進する鉄道に発達させること等を挙げ、北海道炭鉄鉄道会社の公益性について堀基に説くのである。福沢諭吉は助言と株式購入を予約し、北海道炭鉄鉄道会社と深い関係を築き、井上角五郎、福沢桃介を入社させることとなる。

かくて、井上角五郎は明治26年5月30日、北炭の理事に就任し、事務担当として北炭の改革に取り組むべく北海道へ赴く。そして、この北海道行きの汽車、津軽海峡の渡海、さらに札幌新道を通っての函館—森

での船—室蘭—馬車—幌内鉄道による札幌着という多様な交通手段の利用による不便さを井上角五郎は痛感するのである。このことから、開拓政策は室蘭本線（室蘭—岩見沢—江別—札幌）の建設を第一にするべきと決意する。黒田清隆の開拓政策が札幌新道と幌内鉄道を中心にする交通革命であったが、井上角五郎も室蘭本線の建設による室蘭築港と石狩原野への移民ルートの開発（空知線）を進めることを次のように決意した。

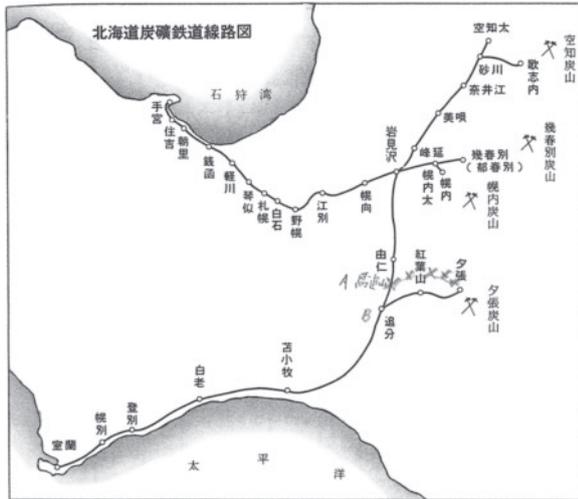
「初めて北海道に渡ると、運輸の不便と港湾の不足とが、第一に僕の注意を惹いた。その時僕は、東京から汽車で青森に来て一泊し、函館に来て又一泊し、馬車で森に来たが、風波に阻まれて二泊し、やっと室蘭に渡って更に一泊し、帆船で港内を渡り、馬車で幌別に至り、漸く会社の鉄道に乗ることが出来た。僕は、北海道の拓殖事業には、猶ほ大に余地あることを感ずるとともに港湾の改良・鉄道の延長を計画して、日夜、念頭より忘れ得なかった。」（井上角五郎君畧傳 82-83 頁）と。

(1) 古典的産業革命遺産—室蘭本線と室蘭港

井上角五郎の前に社長になった堀基は幌内炭鉄鉄道を官営事業から民営事業へ転換させ、近代的産業資本として自立的に発展させることを社是とし、「北海道炭鉄鉄道会社創設ノ儀」で次のように上請する。

「一旦至便、鉄道ヲ通シ無量ノ炭坑ヲ開キ一大物産ヲ出スニ至ラバ、四方響応無辺ノ原野モ忽ニシテ大地ヲ争フノ盛況ヲ見ルヲ得ベク、実ニ北海全道ノ富庶ヲ謀ルノ大基本タリ。……抑モ北海道室蘭鉄道架設ノ計画タルヤ、開拓使治ノトキニ始マリ、置庁以降モ亦専ラ之レガ線路ヲ実測セシメタリシガ、即今既ニ完了ヲ告ゲタル折柄、炭鉄鉄道ノ出願アリタルハ実ニ好機会ナレバ、直ニ当庁ノ測定ヲ以テ之レヲ当社ニ移サバ、其設計モ亦容易ニシテ、空シク日時ノ曠過ヲ免カレ、御許可ノ上ハ着々起工スルコトヲ得ラルベキニ付、直ニ本免状御下付相成度、右ハ人心ノ向フ所機失ウベカラズ」（北海道鉄道百年史上 102 頁）と。

堀基は北炭による室蘭線の建設を新たに開坑する空知炭鉄（空知太）と夕張炭鉄（夕張支線）とを室蘭港に結びつける石炭輸送ルートによって東京市場へ進出することを北炭の成長戦略として構想する。この北炭の室蘭線建設は北海道庁長官を介して政府（内閣総理大臣三條實美）へ申請し、許可を得る。この室蘭線のルートは「室蘭港ヨリ空知太ニ達スル鉄道及同線路ヨ



北海道炭礦鉄道線路図-図表-7
(北海道鉄道百年史上 95 頁)

り分岐シテ夕張炭鉱・空知炭鉱ニ達スル兩支線鉄道ヲ布設」する鉄道路線となり、上の図表-7となる。空知太—岩見沢—室蘭の鉄道建設の測量は道庁技師友成伸によって実施された。そして、北炭は鉄道工事監督を道庁一等技師松本莊一郎に委任し、同時に北炭の技師長に任命した。しかし、松本莊一郎は鉄道のルートを変更してしまう。上の図表-7に描かれている夕張支線は測量技師友成伸の案では馬追山から栗山—夕張炭鉱へのルートA案(×××印)であった。が、実際の工事ルートはB案の追分—夕張炭鉱へ変更されていた。しかし、この鉄道工事ルート変更は松本莊一郎の独断によって行なわれた。その変更理由は「夕張炭鉱岐線を短縮するの便を得るため」であった。この変更理由が堀基社長の責任問題となり、北海道長官渡辺千秋は堀基社長に責任を取らせ、辞任に追い込んだ。室蘭線の空知太からの工事は第二区線、そして室蘭からの工事は第一区線として、同時に鉄道工事が進められた。札幌本道の工事が請負組(募集請負人組)と土工部屋によって行なわれ、また、幌内鉄道に結合する幌内太—幾春別間四哩強の鉄道工事は「小樽の請負業者小林組(小林茂三郎、代人伊藤亀太郎現場監督)によってなされた。同様に、室蘭線の第一区と第二区鉄道工事は主に早川智寛(早川組)、沢井市造、杉井組、鹿島組、盛陽組、阿部組」(「日本鉄道請負業史明治編」151頁)等の割当区域方式によって達成された。つまり、「請負方法は入札方法に依らず、特命的の工区割当方式を採用し、各業者より見積書を提出させ之を参考として工事費を査定し各業者に工区の割当を行ったのである。」かくて、明治23年12月に砂川



室蘭エトスケレップ棧橋-図表-8
(北海道炭鉱汽船(株)五十年史 43 頁)

—歌志内間、24年7月に岩見沢—歌志内間、また砂川—空知太間の分岐線は25年1月に完成した。さらに、室蘭—岩見沢間は同8月、追分—夕張(分岐線)間工事は11月1日に終了した。室蘭線(空知太—室蘭間)の144哩の鉄道工事は2ヵ年半で請負組の土工部屋の労役機構を動員することで完成されるが、炭鉱の囚人労働或いは飯場制度と類似の半封建的労働組織によって担われたのである。井上角五郎が北炭の理事として就任する明治26年5月には室蘭線の工事が終了し、室蘭港の石炭棧橋、貯炭場、室蘭駅の変更、海岸埋立工事等室蘭築港工事を中心とするのである。この室蘭築港工事は明治27年8月から34年6月迄掛かった。井上角五郎が重要視する築港工事は上の図表-8の(1)エトスケレップ棧橋(船舶への石炭積み用)(2)新室蘭駅、(3)海岸埋立工事(後の日本製鋼所用地)等で、室蘭線と室蘭港の近代的設備を代表して室蘭市の発達への礎^{いしづえ}となった。

(2) 古典的産業革命遺産—石炭鉱業と鉄鋼業

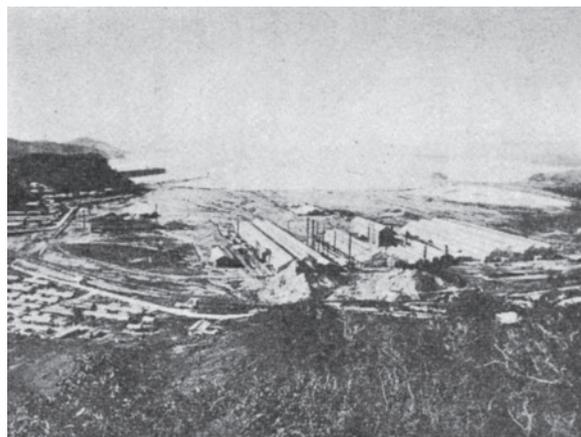
幌内鉄道が先に工事を終えると、図表-10の幌内炭鉱が開鑿されて採掘した石炭を鉄道輸送し小樽港へ供給された。同様に、室蘭線の工事が達成されると、空知太の空知炭鉱と夕張支線の図表-9の夕張炭鉱が開坑され、産出される石炭は室蘭港へ輸送され、東京市場又は名古屋市場へ輸送された。このように、石炭鉱山と港湾は鉄道によって結合され、さらに汽船によって、東南アジア市場、或いは国内市場へ供給される。しかし、明治期から大正期の石炭鉱業は鉄道工事の請負人飯場制度、土方納屋制及び友子制度の親分=子分関係の半封建制雇傭関係によって支配されている。井上角五郎は明治38年夕張炭鉱の鉱夫紛争を解決するため飯場の雇傭制を解体し直轄制へ転換させるが、新しい世話人制による飯場制を再編することとなった。この世話人飯場制への批判が明治40年の坑夫紛争の原因となり、井上角五郎は友子制度の再編を含めた直轄制雇傭関係を新しく採用した。この結果、井上角五



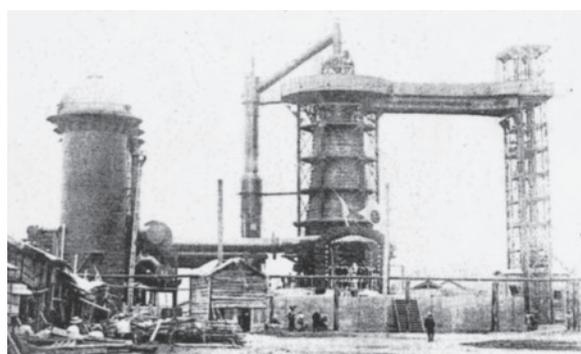
夕張炭山-図表-9



幌内炭礦布引竖坑-図表-10



明治43年の日本製鋼所-図表-11



輪西製鉄所第1号高炉-図表-12

郎によって北炭の鉱夫は近代的労使関係へ再編されることになる。

鉄道国有法が井上角五郎の努力によって明治39年に制定されるや、北炭の鉄道も国家に買収されることになる。井上角五郎は鉄道に代わる産業として鉄鋼を選び、伊藤博文等の支持の下にイギリス企業（アームストロング社とビッカース社）との合弁会社である図表-11の日本製鋼所を設立し、海軍の軍艦、兵器、弾薬等の鋼材料を加工することを目的にした。さらに、井上角五郎はこの鋼の原料となる銑鉄を供給するため、図表-12の輪西製鉄所を設立した。この輪西製鉄所の銑鉄原料であるコークス（夕張炭・幌内炭）、鉄鋼石と砂鉄、原料炭（夕張炭）を供給し、北炭のコンツェルの中で自立自足化する成長戦略を採用したが、銑鉄生産に失敗する。しかし、日露戦争の反動不況の中で井上角五郎が辞職するが、北炭は三井財閥に編入される。磯村豊太郎は輪西製鉄所に砂鉄の代りに鉄鋼石で銑鉄生産の成功へ導く。かくて輪西製鉄所と日本製鋼所の発達は古典的産業革命の典型となり、現代の代表的鉄鋼業として発達する。

炭鉱の社会史— 三笠市幌内地区を中心にして



北海学園大学開発研究所特別研究員

松田 光一

1 研究の目的

日本の近代化と戦後の疲弊した社会・経済復興のために中心的役割を果たしてきた石炭産業が、エネルギー政策の転換によってその歴史的使命を終えてからすでに久しい。多くの炭鉱が存在した空知地方の旧産炭地では、過疎化や高齢化に悩みながらもいろいろなまちづくりの施策を展開してきた。そのような中、かつての炭鉱遺跡が日本遺産「炭・鉄・港」として登録され、改めてまちづくりに一石を投じたことは評価されなければならない。

歴史には必ず光と影の部分があり、炭鉱はややもすれば負のイメージで語られることが多いが、戦後、外地からの引き揚げ者や都市部の労働力を吸収して、労働市場における緊急避難的な役割も果たし、そこで展開された生活には光が当たっていた部分も多い。

しかし、歴史は時間の経過とともに平板化し、詳細は見えにくくなっていく。その結果、暗い炭鉱とか明るい炭鉱などという一面的なイメージに偏った評価がまかり通るようになってしまう。それを払拭するためにも昔の炭鉱社会に対するイメージではなく、実態に基づく評価が必要となってくる。その意味では炭鉱で生活していた人々が年々少なくなっていく現在、かつての炭鉱社会の実相を明らかにしておくことは重要であり、日本遺産としての炭鉱の産業遺跡を正しく理解してもらうためにも具体的な記録は貴重な資料となってくる。このような問題意識から、北炭幌内炭鉱があった三笠市幌内地区の戦後間もない時期から三池闘争のあった1960年代半ば頃までの、いわば石炭産業が活況を呈していた時代の地域社会を社会史の視点から分析してみようと考えたわけである。

2 分析の方法

- (1) 各種の資料から、幌内地域の生活・文化・教育を分析
- (2) 関係者からの聞き取り調査
- (3) 日本遺産登録に対する住民評価の実施

3 現在の研究状況

研究の2年目から参加し、1年目は大学図書館、国会図書館、道立図書館、札幌市立図書館等で入手した資料の読み込みを行った。特にプランゲ文庫における戦後間もない頃の北炭幌内炭鉱の組合ニュースには、新しい時代へ取り組もうとする労働者の意欲を感じさせる内容が盛り込まれている。2年目は新たな資料の収集・読み込みと整理、関係者からの聞き取り調査を通して報告書作成に向けた作業を予定していたが、新型コロナウイルスの影響ですべての研究活動を中断せざるをえなくなった。そのため十分なデータに基づく報告書の作成ができなくなったので、ここでは今後の研究を進めていく方向性を簡単に紹介しておきたい。

4 研究の方向性と概略

(1) 三笠市の経済構造の変化と地域づくり

1883（明治16）年から始まる石炭採掘で栄えた三笠市は、1959（昭和34）年には62,000人の人口を数えたが、炭鉱の相次ぐ閉山で2020年には8,100人に激減した。鉱山は資源が枯渇すると閉山に追い込まれ消滅してしまうが、石炭産業の場合は国のエネルギー政策の転換が大きな理由であり、それだけに当時の地元住民には割り切れない思いが強く残った。北海道で最初の鉄道が走った手宮・幌内間の線路も廃線となって久しく、かつて札幌との間に直通列車が日に一本

走っていたことは今では遠い昔の話となってしまった。そこで石炭産業の消滅にともなう地元の産業や就業の構造がどのように変化したのか、その実態を整理し、また、そのような状況下で行政や商工観光事業関係者が具体的にどのような対応をしてきたのか、現地での調査を踏まえ整理したいと考えている。

(2) 幌内地区の現況

石狩炭田の先駆けとなった三笠市幌内地区は、幌内川を挟んだ狭い両岸の斜面に細長く形成された14の集落（昔は部落と呼んでいた）で構成され、人口が最も多かった1959年には約15,000人が暮らしていたが、2020年にはわずか500人ほどになった。明治の炭鉱開発初期からあった本沢を含む奔幌内、幌内中央、月光、末広の5集落は今では消滅している。今、幌内地区に住んでいる人の多くは三笠の中心部に近い初音、住吉、金谷などの集落に暮らしている。幌内炭山の中心地であった幌内町には、かつて100軒以上の商店が軒を並べ、旅館や劇場もあって大いに栄えていたが、今は一軒の金物店が細々と営業を続けているだけである。人口減に伴って今は小・中学校ともなくなっているが、幌内にはかつて2つの小学校と1つの中学校があった。ちなみに幌内中学校は1962（昭和37）年には、全校生徒1,200人を数えたが、1997（平成9）年にはわずか9人にまで激減している。それゆえに学校教育も含めて地域の急激な変化の実相を整理しておく必要性を強く感じている。

(3) 戦後の組合運動と革新自治体

北海道は戦後の労働運動の昂揚期の中で、炭鉱、鉄鋼、紙パルプ、港湾、国鉄などの部門が全国的に極だった活動を見せており、特に炭鉱はその象徴的存在であった。石炭労働者たちは、戦後民主主義のもとで組合活動の重要性を認識し、各地で組合を結成していった。幌内炭鉱においても1945（昭和20）年11月に組合が結成され、幌内炭鉱が終焉を迎えるまで活動を続けることになる。戦後の産炭地では、炭鉱労働組合（炭労）出身者が自治体の首長になる「革新自治体」が多く見られたが、それは「炭労革新」というもので、炭鉱が消滅すると容易に保守に変わるような性格のものであった。美唄はその典型であるが、三笠や夕張は古くからある「炭労革新」が続いたところといわれている。本研究ではその理由を探るために幌内炭鉱労働組合の結成時期からレッドパーージにいたる

1950年までの組合資料を手がかりに、企業（北炭）との関連でその辺りの事情を分析してみようと考えている。

(4) 文芸誌からみる炭鉱の人々の生活意識

戦後、労働組合が結成されると、明るい鉱山社会の建設を目指して各地でさまざまなサークル（運動、文芸、芸術等）が生まれた。特に文芸サークルの作品には個人の内面が投影されるので、鉱山に働く人々の肉声の一部を垣間見ることができる。大正時代には、「中央公論」や「婦人倶楽部」を持ち歩くことさえ大手企業は危険視したといわれ、逆に質実剛健でよき炭鉱労働者を育成するという目的でスポーツには力を入れたようである。そのため、陸上競技場、スキー場、土俵、プール等を整備し、人材の育成支援も盛んに行われていた。戦後の炭鉱でスポーツが盛んだったのはそのような理由によるもので、特にスキーや社会人野球では炭鉱の企業チームが大活躍した時期もあった。ここでは炭鉱で働く人たちの当時の生活感覚を知る意味で文芸誌の分析をしてみようと思っている。

具体的には幌内文学（北炭幌内文学サークル）をはじめとして、炭炎（三菱美唄炭鉱文学界）、芦労文学（三井芦別労働組合）など各炭鉱で発行されたものを分析してみようと考えている。ただ、これらはまとまった形で保管されていないので、所在の確認作業や資料の入手に相当の困難が予想される。

(5) 炭鉱の行事と生活

炭鉱には、5月の山神祭（炭山祭り）、海水浴、盆踊り、集落対抗の運動会をはじめとしてさまざまな年中行事がおこなわれ、信仰に結びついた山神祭、盆踊りは特に盛んであった。三笠市で毎年8月に実施される「三笠北海盆踊り」は、炭鉱閉山後に三笠市役所前の広場でおこなわれるようになったもので、それ以前は市内各地の炭鉱で3階、4階の立派な櫓を作り、その周りを幾重にもなって踊るものであった。5月の山神祭りも賑やかにおこなわれていたがこれも今はなくなった。炭鉱の行事は会社や労働組合の福利厚生事業の一環でおこなわれることが多いので、炭鉱以外の地域のそれとは比較にならない豪華さと賑わいがあった。しかし、石炭産業の盛衰と密接に関連していたがゆえに、閉山の影響を直接受けそれらは消滅していった。このような事例も含め炭鉱で展開されたさまざまな年中行事を通して地域社会の生活実態を整理したいと考えている。

北海道開拓時における 鉄道の建設に関する考察



北海学園大学開発研究所特別研究員

上浦 正樹

1 本研究に至る背景 現在に通用する鉄道技術と北海道の産業遺産の関係

明治時代になり、北海道では東京と札幌を結ぶ交通路の開設と炭鉱の開発が急務であった。ここで必要となる土木技術は当時の世界で最先端技術を有する国の一つであるアメリカから導入された。明治4年(1871)に北海道開拓使の顧問としてアメリカ人ケプロンは幌内の炭鉱を開発し、交通路として幌内から小樽まで鉄道を敷設する小樽ルート案の基礎を作った。このルートは現在 JR 北海道の岩見沢～札幌～小樽の路線であり、当時の単線が複線化されているのを除くとほぼ現在と同一であることがわかる。このルートで鉄道が建設され、日本で3番目の鉄道として官営の幌内鉄道が明治16年(1883)に開業した。

その後、幌内と札幌を経て小樽に至る石炭主体の貨物輸送と幌内・札幌、札幌・小樽の旅客輸送とで経営が行なわれた。その実績のうち明治25年(1902)での営業係数(収入100に対する費用)は70であったが、建設費に対する利益は2.6%であった。これ山陽鉄道3.9%、九州鉄道の4.1%より下回っていた¹⁾。また、軌道で使用されていたレールは15 kg/mで現在使用されているレール(50 kg/m)よりはるかに小さいレールであった。このために速度が上がらず、またレールが破断するなどレールの重量を大きくする重軌条化が緊急の課題であった。このような背景から、政府内では北海道の官営鉄道を民間へ払い下げもしくは貸付の話が持ち上がった。しかし、現実的にはこのような収益の見込みの薄い投資を引く受けるものがなかった。そこで、北海道庁の堀基は収益がある石炭産業と採算性の低い鉄道事業の結合による炭鉱鉄道構想を示し、これに賛同した渋川栄一ら共に北海道炭鉱鉄道を設立した。北海道炭鉱鉄道の構想は夕張・空知・美唄の諸炭田を開発し、室蘭～空知太間とこの途中で

分岐して夕張に至る鉄道網の構築であった。最終的に政府はレールを重軌条化する前提で北海道炭鉱鉄道へ官営幌内鉄道を払い下げた。

以上により官営幌内鉄道は明治22年(1889)に北海道炭鉱鉄道に引き継がれた。その後、敷設されていたレールは15 kg/mから25 kg/mに重軌条化され、石炭の開発も空知・石狩・夕張の各炭田を採掘するなど順調に経営規模を拡大していった。一方、北海道庁では、北海道内の鉄道ネットワークの構築に取り組んだ。その一環として田辺朔郎^{註1)}は明治27年(1894)に空知太一旭川間の鉄道建設設計画書を作成し、また明治29年(1896)に空知太一旭川間に加え旭川一帯広間を測量、この間の鉄道建設設計画書を提出した。その後、田辺朔郎は北海道全体の鉄道路線を計画し測量した。これらの路線を確認すると昭和51年(1976)に発行された全国鉄道図とほぼ一致していることがわかる。

このように、北海道炭鉱鉄道は空知・石狩・夕張の各炭田を採掘し、小樽港と室蘭港の両港に至る鉄道路線を独占した。しかし、これが私企業による公的な利益の独占との風潮を生みだした。このような世論から明治29年(1896)には、北海道鉄道敷設法が公布・施行され、北海道庁に鉄道部が設置された。この法律により空知太以北の空知太一旭川間や旭川一帯広の建設は官営で行うこととなった。

このように官営となったのには、当時の経済発展に伴い重要なエネルギーである石炭の需要が増加したことに加え、明治28年(1895)の日清戦争や明治37年(1904)の日露戦争に備えた需要から北海道の石炭の

注1) 田辺朔郎：明治15年(1882)に東京大学工学部(工部大学校)の学生のときに琵琶湖疎水計画の工事主任として完成に導いた(明治23年(1890))。その後母校の教授になったが、明治29年(1896)に北海道鉄道敷設部長となり、北海道鉄道敷設法に記載された北海道幹線鉄道ルート(1600 km)の調査を行った。その間に日高山脈の鉄道ルートで当時の技術で越えられる峠を発見し、狩勝峠と名付けた。

移出が急激に増加したことが原因であると思われる。また対ロシア政策など軍備上における北海道の鉄道的重要性が増したことで全道の鉄道網の整備が急務であったことがあげられる。

このように明治初期にはケプロンやクロフォードなどの外国人により鉄道の建設が行われた。その後短期間で鉄道技術を学んだ日本人が、鉄道技術を習得し、時代の変化に対応して外国人に頼らず自前の技術を用いて鉄道網を計画し測量して建設したことは注目に値する。

そこで、本研究では産業遺産の視点からの鉄道技術において約1.5世紀前と今日とを比較し今日にどのように影響を与えているかを検討することとした。

2 本研究の目的

本稿では、産業遺産の視点において鉄道の建設について以下に二点で考察する。その一つは、明治の日本で3番目に建設された幌内鉄道に導入された線路設備の中で、保守が難しいとされる設備を対象とした。そのうちに特殊分岐器である三枝分岐器に着目し、当時のアメリカの技術水準を検討する。そして、三枝分岐器の技術が現在の分岐器の設計技術にいかにかかされているかを論じる。また二つ目は、明治20年代に北海道の鉄道網を築く過程で欧米の技術を学んだ日本の技術者のうちの田辺朔郎に着目し、幌内鉄道を引き継いだ北海道炭鉱鉄道とさらにこれを引き継いだ北海道官営鉄道の建設に果たした田辺朔郎の業績を検討する。そして、極寒地である北海道においてこの路線の保守で必須となる挟木作業に焦点をあて、この保守作業の技術の成果が現在にどのように貢献しているかを論じる。

3 外国から導入された鉄道技術(三枝分岐器)

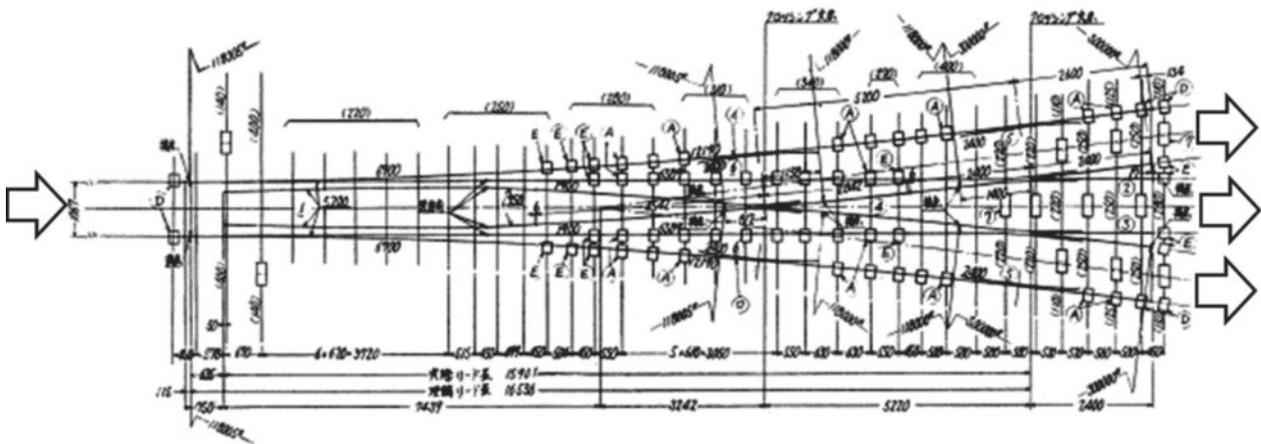
(1) 当時のアメリカの技術レベル

分岐器とは停車場内において一方向から来た車両を二方向に分ける設備である。三枝分岐器とは本来二方向に分岐する分岐器の2台分に対し、これらの機能を満足しつつ1台の分岐器で三方向に分けるものである。(図1)。そのため三枝分岐器は建設も難しく、保守も特別な技術力を要する。

図1に示された当時の設計寸法は、現在の種々の分岐器における基本的な寸法と同じものが多く見られた⁴⁾。これから当時のアメリカの技術が今に生かされていることを確認した。しかし、各社の発足時の昭和62年(1987)に国鉄からJR各社が引き継いだ三枝分岐器は皆無であった。また、その後の調査で北海道内では現在もJR北海道とJR貨物とも三枝分岐器はなく、それ以前の1970年代の貨物ヤードの近代化で一部導入されたもの^{5)、6)}の保守上の理由などでJRの発足時のころまでに全て撤去されていた。よって、三枝分岐器は産業遺産に位置付けることができる。

そこで、このような複雑な分岐器を日本に導入した当時のアメリカの技術水準を検討した。

幌内鉄道の建設時である1880年代はイギリスの鉄道建設ブームが到来した1830年代から50年後であるが、幌内鉄道の建設はアメリカの大陸横断鉄道によってアメリカの鉄道ネットワークが形成される時期とほぼ重なっていた⁷⁾。当時のアメリカでは世界に先駆け鋼圧延レールやベッセマー鋼レールなどの剛性の大きなレールを実用化し、イギリスと並ぶ技術大国であった⁸⁾。よってアメリカの技術は複雑な三枝分岐器を設計して敷設するレベルにあることが推定できる。



(2) 三枝分岐器を導入する必要性

次に用地の制限があまりないと考えられる広大な北海道で三枝分岐器を導入する必要性について検討した。幌内鉄道で三枝分岐器が使われているのは幌内太停車場であった。このように北海道の当時の停車場では「太」が付けられることが多く見られた。これはアイヌ語の河口または川の合流点を意味している⁹⁾。よって、幌内太とは幌内川とその支流の合流点であることが想像できる。

次に、山岳地帯で炭鉱から幌内太停車場を経て利根別（岩見沢）に至るルートは「①炭鉱のある幌内から幌内太に至るルート、②炭鉱のある郁春別（後の幾春別）から幌内太に結ぶルート」であった。また、幌内太より小樽（手宮）へは南方向の市来知（三笠市宮本町）を経て利根別（岩見沢）を通り、札幌から小樽（手宮）へ至るものであった。

この幌内鉄道の運行状況を知るために明治18年の手宮幌内間列車発着時刻表¹⁰⁾より手宮幌内間想定ダイヤを作成した（図2）。これから当時の列車は1日4往復でそのうち1本は石炭専用列車であることが分かる。ここで、手宮から幌内を「上り」としていることから、海から山へは「上り」として、「下り」は山から海へと地理的な感覚で「上り・下り」を決めているものと思われる。

以上から路線選定の段階で幌内太停車場において幌内旅客ホーム方向、石炭輸送として郁春別（幾春別）と利根別（岩見沢）の2方向の計3方向に分岐するこ

とになる。また幌内川に近く、これを渡る橋梁上に分岐器を設置することは避けるため、幌内太停車場では線路を敷設する用地の制限されていたものとする。

4 日本の技術力で建設された鉄道

(1) 田辺朔郎の業績

北海道の鉄道建設は北海道の開拓と一体化して進んでいった。この間に線路を建設するには当時の土木技術のレベルや蒸気機関車の性能などにより目的地まで直線とする路線を選定できず、河川の氾濫原や湿地帯の堆積層などの平坦な場所を選び、山越えの際には沢などの川の支流を切り崩して盛土しトンネルの延長を最小化する手法が用いられた。

田辺朔郎は明治27年（1894）に空知太—旭川間鉄道建設計画書を作成し、明治29年（1896）に空知太—旭川間に加え旭川一帯広間を測量した。また明治30年（1897）に北海道庁の北海道鉄道敷設部により同年6月に空知太—旭川間が着工し、明治31年（1898）に完成した。このように幌内鉄道ではアメリカ人技師が主に行っていた鉄道建設の計画と実施が、約20年を経ると日本の技師によって行うようになっていた。

なお、このルートで特に難航したのは日高山脈を越える建設であった。この区間の路線選定にあたり田辺朔郎は山陵にひとつの鞍部があることを発見した。これが今の狩勝峠である。当時はトンネル掘削の技術は

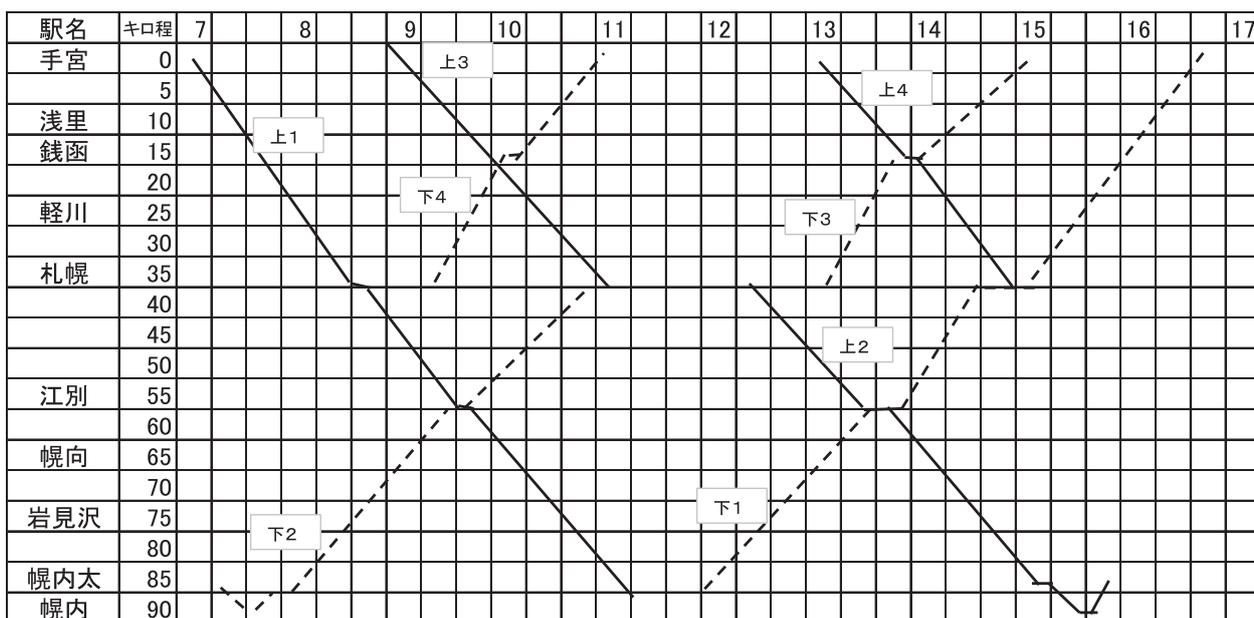


図2 明治18年 手宮幌内間の想定ダイヤ

未熟で、工費と時間は限られており、長大トンネルには挑むことは困難であった。本稿では日高山脈を越える地点について「KASHIMIR 3D」から作成した図3¹¹⁾により考察する。この図に示すように田辺朔郎は3つの峠越えを検討した。その第①案は日高山脈の北端の佐幌岳北側の鞍部（くびれた部分）を越える案、第②案は佐幌岳南側の鞍部を通過する案、最後の第③案はさらに南の鞍部の案である。そのうち、その鞍部は峰の部分が細く、田辺はここに鉄道を通すことで建設に必要となるトンネルの長さ、および工費・建設期間を節約・短期にできると考え、頂上付近を短いトンネルで通過するルート¹²⁾を選定した。これを図3で検証した結果、①の狩勝峠が最も標高の最も低い峠であることがわかる。

(2) 挟木作業

田辺朔郎は川の沿線を主体に路線選定したが、この方法は北海道に限らず全国で行われた。北海道ではこれらの路線の地盤の多くは粘土・シルトなどの軟弱な地質であり、土壌の中には草木が枯れて層をなして数千年程度しか立っていない泥炭も含まれていた。さらに北海道の冬は本州とは異なり酷寒であり、線路を支えるこれらの地盤にこれらの軟弱な地質であるとそこから大規模な凍上が発生した。凍上とは地盤内にアイスレンズと呼ばれる氷塊は発生するもので、これが体積膨張によって線路を押し上げることになる。凍上した地盤は強固で列車荷重でも体積は変化しない。このために夏には平らだった線路が冬になって凍上し、これが発達するとレールが曲がり脱線の危険が増すことになる。

この大規模に凍上した線路を保守するために、挟木作業を行う。これは滑らかな車両走行ができるように凍上量に合わせてパッキンの一種である挟木（はさみ

ぎ）をレールとまくらぎの間に設置する作業で、例えば50 mm 凍上すると最大高さに合わせて前後のレールの高さの差を1 mm 単位で減少させるために全長約100 m にわたって高さを変えた挟木（はさみぎ）をレールとまくらぎの間に設置することになる¹³⁾。この作業は一冬で凍上が大きくなるごとに繰り返し行う必要がある上に精度を要求されることから、本州の地域では見られない北海道で発展した高度な技術となった。しかし1990年代に入り路盤改良などにより凍上は抑えられ、挟木作業が激減した結果、当時の技術はほとんど受け継がれていない。その意味ではこの挟木作業は技術の産業遺産と考えられる。

(3) 狩勝実験線

戦後の復興期に鉄道貨物は日本の物流を主に担ってきた。その輸送量は昭和45年（1970）頃まで多少の増減があるものの上昇傾向にあった¹⁴⁾。一方、貨物列車の脱線も輸送量に比例して増加したが、そのなかで軌道の保守基準内にあるにもかかわらず、脱線が生じる原因不明の事故も増加した。そこで昭和50年（1975）ころには、原因不明の事故の中から2種類の軌道の保守項目を用いて競合脱線の抜本的な対策が望まれるようになってきた。

昭和41年（1966）に落合～新得間で短絡線線（狩勝新線）の開通により、田辺朔郎が路線を定めた狩勝峠のルートによる路線は廃線となった。その直後からこの廃線は狩勝実験線に指定され、実物大の車両の走行試験線として活用されることとなった。つまり一般的な廃線に見られるような旧設備で保守が不十分な線路と異なり、営業線とほぼ同じ条件での試験が可能であった。狩勝実験線は図4に示すように狩勝峠を越えて新得駅に向かう下り勾配を利用して設けられた¹⁵⁾。

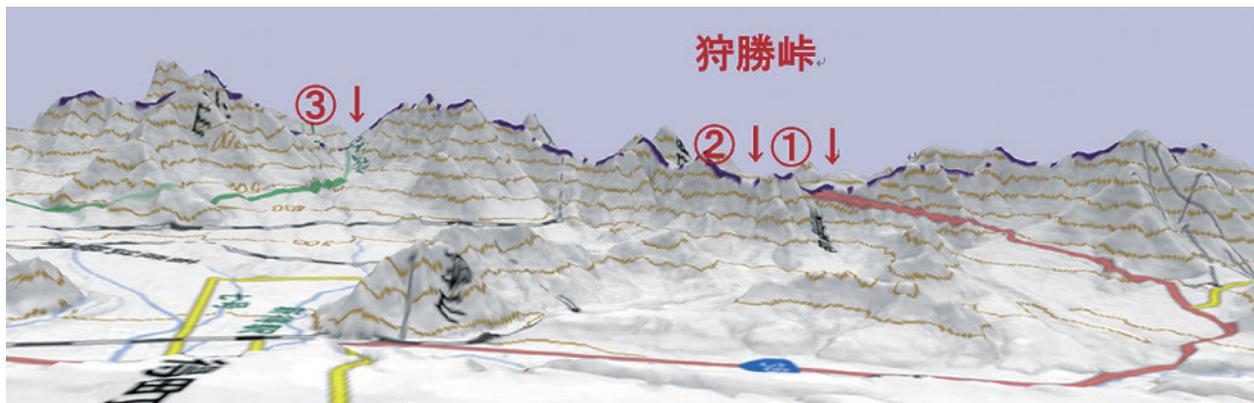


図3 日高山脈の峠越えの案

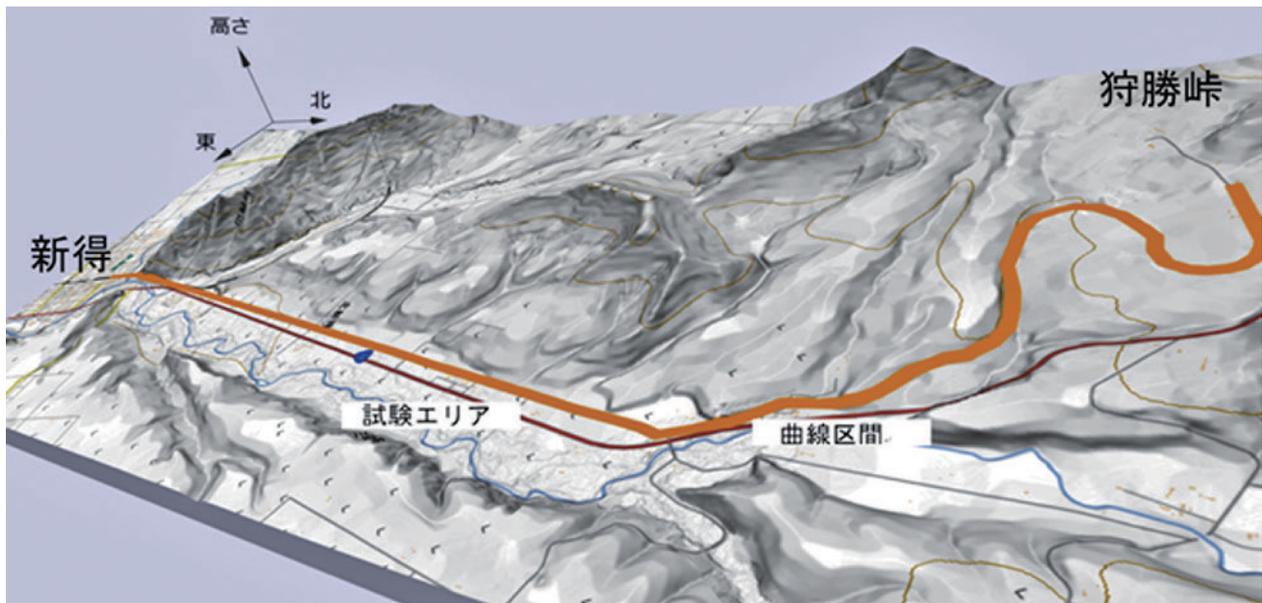


図4 狩勝実験線

(4) 競合脱線用保守基準

レールの左右のゆがみを10m弦からの離れ x とし、左右のレールの高さの差 y とすると「 x 」は通り狂い、「 y 」は水準狂いと呼ばれている。1960年代までは、これらを個別に管理して基準値以内であれば、脱線しないとされてきたが、これらの基準を満たしても2軸貨車などの貨車で脱線がみられた。そこで通り狂い x と水準狂い y が関係する競合脱線の保守基準を定めることとなった。この基準は「複合狂い」と名付けられた。以上の経緯から昭和53年(1978年)から2年間で狩勝実験線の線路に通り狂い x と水準狂い y の軌道狂いを人為的に作り、ここを通過する車両の脱線傾向を調べて「複合狂い」と脱線との関係を求めることになった。この目標の複合狂いを作るために100本近いまくらぎに対しレールとまくらぎの間に厚さ0.5mmごとに挟木の厚さを増減しながら挿入、取り外しの作業をする必要がある。その通りに「複合狂い」の軌道狂い波形ができていくかは検測車両の測定によるが、厳密に言えばまくらぎの圧縮量が異なるので、まくらぎの状態をみながら挟木厚を定めるという一般の挟木作業のさらに上の技術レベルが要求された。この成果を取りまとめて昭和55年(1980年)に競合脱線の保守基準「複合狂い」において複合狂い $=|x-1.5y|$ が基準として定められた¹⁶⁾。

この基準が採用された1980年代以降は、国鉄における競合脱線の数が驚異的に減った。また、現在でも各JR鉄道会社の技術基準として使われている。この

ように、北海道で培った挟木作業の技術の成果が現在でも活用されている。

5 まとめ

本稿では、産業遺産の視点において鉄道の建設について以下に二点で考察した。その一つは、アメリカ人技術者によって明治の日本で3番目に建設された幌内鉄道において現在JR各社でも保守が難しいとされる特殊分岐器の三枝分岐器に着目して、当時のアメリカの技術水準を検討した。その結果、その技術水準は高く、現在の分岐器の設計技術にいかにかかされていることを確認した。また二つ目は、明治20年代で欧米の技術を学んだ日本の技術者によって、日本独自に鉄道を建設することが可能となった。そこで北海道の鉄道網案を提案し自ら建設に当たった田辺朔郎に着目し、幌内鉄道を引き継いだ北海道炭砒鉄道とさらにこれを引き継いだ北海道官営鉄道の建設に果たした役割を検証した。特に彼が発見した狩勝峠の路線では廃線になった後でも脱線を防止するための保守基準を定めるための狩勝実験線として活用されたことを示した。また、そこで活用された北海道で高度に発達した挟木作業が技術の産業遺産に当たることを確認した。

引用文献

- 1) 川上幸義：新日本鉄道史（下），鉄道図書刊行会，p.8, 1968
- 2) 守田久盛，坂本真一：北海道の鉄道（鉄道路線変せん史探訪Ⅴ），吉井書店，p33, 1992
- 3) 軌道研究会編：特殊分岐器，工業雑誌社，p.9, 1937
- 4) 上浦正樹：三枝分岐器を用いた停車場に関する考察（幌内鉄道に関して），北海学園大学開発研究所，開発論集 第104号，pp.8-11, 2019
- 5) JREA ニュース：ハンプ仕訳線に新方式一三枝分岐器を使用，NO.65, 1952
- 6) 石田俊典：新形式三枝分岐器の設計（静岡操車場），国鉄構造物設計事務所資料 No.155, 1965
- 7) 山本浩文：近代交通史の研究，鹿島出版会，p.230, 1994
- 8) 日本国有鉄道北海道総局編：北海道鉄道百年史（上巻） p.23, 1976
- 9) 太田幸夫：レールの旅路，富士書院，p.38, 1994
- 10) 日本国有鉄道北海道総局編：北海道鉄道百年史（上巻） p.48, 1976
- 11) 上浦正樹：北海道開拓時における鉄道路線の選定方法と線路保守に関する考察（特に挟木作業について），北海学園大学開発研究所，開発論集 第106号，2020（投稿中）
- 12) 田村喜子：田辺朔郎 狩勝峠詳報，財法河川環境，p.4, 2005.4
- 13) 森淳子：北海道の鉄道のはさみ木作業記録から見る凍上対策の進展，北海道地理，No.18, p.56, 2006.7
- 14) 池上惇，張風波：戦後日本の貨物輸送に関する統計的分析，経済論叢，京都大学経済学会，第135巻，第1, 2号，p.7, 1985.12
- 15) 池守昌幸，大西 璋：実験線における走行安定試験，日本鉄道施設協会，鉄道線路，vol.15-9, pp.15-16, 1967
- 16) 滝野幸雄：複合狂いの整備，日本鉄道施設協会，鉄道線路，vol.30-6, pp.21-23, 1982

北海道の発展と鉄道の役割



北海学園大学開発研究所特別研究員

小坂 直人

1 北海道遺産としての鉄道

これまで北海道では、多くの街に鉄道が通り、駅を中心とした市街地が形成され、日々の暮らしと産業が営まれてきた歴史があり、鉄道が貨物・旅客の両面で重要な役割を果たしてきたことはいまでもない。その鉄道について、乗客が少なくなったという理由（赤字）ひとつで路線を廃止またはバス転換等せざるを得ないというJR北海道の提案がされたのが2016年11月である。道民の側でも、「赤字の路線を廃止するのは、企業としては仕方ないこと」「自分も車を利用し、めったにJRは乗らないから」という意識になっている側面があるように思われる。しかし、「鉄道会社も企業である限り利益を出さなければならない」という常識的な見方を疑ってみることも必要かもしれない。なぜなら、東京圏や関西圏には確かに黒字の路線が多数あるが、それは世界的には極めて稀有な例であり、鉄道は赤字であることがむしろ普通であり、それを政府などの公的支援で維持する姿が、むしろ常識だからである（藻谷浩介「鉄道の赤字は『世界の常識』」『都市問題』2018.6月号）。また、歴史的にみた場合、鉄道の建設と運営が営利原則ではなく、地域開発や国家的利益の名のもとに展開されてきた事実気づかされるのである。北海道の産業遺産を発掘する作業が今盛んにおこなわれているが、その作業は、往時の姿を懐かしむためにだけ行われているわけではあるまい。先人の足跡をたどることが、自分たちの未来の行路を照らし出してくれるからである。鉄道もまた過去と未来を結ぶ寄る辺となる可能性を秘めているといえよう。

鉄道関連で「北海道遺産」として選定されているものは以下のとおりである。

- ・札幌苗穂地区の工場・記念館群
- ・稚内港北防波堤ドーム
- ・旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群

・森林鉄道蒸気機関車「雨宮21号」

その他路面電車・函館市電、札幌市電

これらの施設等が「北海道遺産」として選定されること自体に異論があるものではないが、明治以後の北海道における産業発展と鉄道という観点からみたと、当然「遺産」となるべきものが入っていないことに気づく。しかし、その後、空知の炭鉱については吉岡宏高氏が中心となって推進してきた「炭鉄港」に関わる優れた研究と実践があり、それらを母体として申請された「本邦国策を北海道に観よ！：北の産業革命『炭鉄港』」が2019年度の日本遺産に認定されている。「炭鉄港」構想に含まれる「空知の炭鉱関連施設と生活文化」は北海道遺産にも選定されているが、鉄道関連では、小樽の鉄道遺産が2018年11月に第3次分として選定された。もちろん選定基準は、かつての役割の大小、客観的価値の大小によるだけではなく、それらを保存し何らかの形で活かそうとする現時点の住民の熱意や取り組みの存在が大きいとされる。もし、遺産的価値が大きいかかわらず、それに合った評価がなされていないとするならば、残念なことである（拙著「過去と未来をつなぐ産業遺産」北海学園大学開発研究所・地域連携推進機構 NEWS LETTER No.2 2020年2月所収、参照）。

筆者も、この間いくつかの鉄道について調査を行ってきた。

2018年度調査（2018年11月11日～11月12日）

留萌本線

深川駅、恵比島駅、留萌駅、増毛駅

留萌線廃止区間（留萌～増毛）

羽幌線廃止区間 留萌炭鉱・築別炭砒跡

深名線廃止区間、上幌加内駅跡、雨竜川第三橋梁

2019年度調査（2019年9月28日～9月29日）

日高線

新ひだか町 鉄道護岸被害箇所（大狩部、静内駒場）
静内駅、浦河駅、浦河町役場

本報告は、この2年間余りの調査の中間報告である。なお、2020年度はコロナの影響もあって、ほとんど現地調査を行っていない。予定していた調査については、今後の状況の改善を待って、改めて行う予定である。

2 留萌本線・羽幌線について

留萌本線は、留萌港から積み出す石炭、木材、海産物などの輸送路線として1910（明治43）年に敷設された。留萌地方では留萌炭田と総称される有力炭鉱の存在が知られていたが、交通手段が整備されていなかったことから開発が遅れていた。しかし、留萌本線の開通以後、急速に開発が進み、留萌本線以外にも羽幌炭鉱鉄道、天塩炭鉱鉄道、留萌鉄道などが敷設された。初期の炭鉱としては留萌中心部に近い大和田炭鉱が有名である。雨竜地区には昭和炭鉱、浅野炭鉱、天塩炭鉱には達布炭鉱、羽幌炭鉱には築別炭鉱などが展開した。



留萌線廃線跡と留萌駅（2018年11月筆者撮影）

ちなみに、朝のテレビドラマ「すずらん」で一躍有名となった「明日萌」駅は留萌本線恵比島駅がモデルであり、昭和炭鉱につながる留萌鉄道の起点であった。

羽幌線は、留萌から別れ、日本海沿いに北上し、宗谷本線幌延駅まで伸びる留萌本線の支線であるが、その路線延長は141.1 kmであり、留萌本線66.8 kmより長い。留萌～増毛16.7 kmが廃止されたので、本線はさらに短くなり、残った留萌～深川間についても、バス転換される方向で、現在、地元とJRとの間で交渉中である。

留萌本線留萌～増毛間は2016年12月5日をもって廃線となったが、その年1月25、26日に札幌から増毛までJRで向かった。途中、深川からの列車は、カメラを掲げた「撮り鉄」と思しき老若男女で満員状態であり、普段とは違った様相を示していたのであろう。こんなに混雑していたら、「廃線」などという事態にはならなかったはずだからである。ともあれ、雪深い増毛駅に降り立った。駅は観光地の駅のように小ざれいになっており、売店もお土産を並べ、観光客を待っていた。駅前の旅館、食堂、本間酒造の建物など、ひとつおり街中を見て回ったが、いかんせん真冬の日本海の風が吹きつける天候の中で、体が真底冷え切ってしまい、1983年に訪れた風車設備の跡地とその電気を引いた幼稚園が残っていることを確認した後、急いで駅に戻った。時刻表のタイミングが悪く、帰りは、JRではなく、留萌行きの路線バスを使うことにした。こちらの発車時刻までも、少し間があるので、売店の店員さんと話をした。ずっと増毛の人だということで、小学校の校庭脇に立っていた風車のことを聞いてみた。確かに風車はあったと思うが、動いていた記憶はないというから、既に止まった時期に通学していたのだろうか。考えてみると、店員さんの年齢が



増毛駅とホーム跡（2018年11月筆者撮影）



明日萌(恵比島)駅(2018年11月筆者撮影)



築別炭砒跡(2018年11月筆者撮影)

らすると、風車が動いていた時期に通学していたかどうか、ギリギリのところだと推量された。

駅前でも乗り込んだバスは、留萌市立病院行きであった。同乗者は途中から乗った人を含めても5人ほどである。バスの運営も厳しそうである。終点が病院になっているのは、留萌市立病院がこの地域の拠点病院となっており、増毛などからも通院する人が多いということであろう。おそらく、朝のバスであれば、それなりの病院通いのお年寄りに出会ったことであろう。

3 深名線について

築別炭砒跡を見学した後、峠を越えて旧深名線添牛内駅方面に向かった。

深名線は、1922(大正11)年に深川～多度志間の工事から開始され、徐々に北に延伸された。深川～朱鞠内間が開通したのは1932(昭和7)年であった。当初は「雨竜線」という名称であったが、最終的には「幌加内線」となっていた。

ところで、深名線の「深」は深川であり、「名」は名寄であるが、この時点まで「深名線」は登場していない。朱鞠内から名寄へと延伸する部分は、1938(昭和13)年に着工した雨竜ダムの建設工事とダムによる水没地区の森林伐採が関係していた。雨竜ダムと森林伐採事業に直接かかわっていたのは王子製紙であり、その子会社である雨竜電力である。この雨竜電力によって1943(昭和18)年雨竜ダムが完成し、5万1千kWの雨竜発電所の運転が始まるのである。このダム工事には膨大な資材が投入され、その輸送手段として、1941(昭和16)年に名寄～朱鞠内間の路線(名雨線)が開通するまでの間は、幌加内線が活用されていたが、同年朱鞠内で名雨線と幌加内線が接合するとともに、名称を深名線と改めたのである。雨竜ダム工事のための路線開設という性格が強い同線は、石炭と鉄道を基軸として展開されることの多かった本道の鉄道の歴史を考えるうえで、異色の存在といえよう。

この雨竜ダム工事には数多くの朝鮮人が強制的に動員されていた。茅沼炭鉱での調査の際にも言及されたことが、ここでも行われていたのである。この点について、竹内康人氏は次のように述べている。

「ダムの建設工事は1937年からはじまり、この工事も飛鳥組が請け負った。途中で王子製紙の子会社である雨竜電力が工事を直接担うようになり、ダムは1943年に完成した。……この雨竜発電工事には多い時には7000人が従事し、多数の死者が出た。……中央協和会「移入朝鮮人労働者状況調」をみると、……1942年6月までに2518人が連行されていることがわかる。現在員数は785人となっている。また、風連の雨竜電力の現場への1942年6月までの連行者数は449人である。このような数字からみて、連行された朝鮮人は3000人を超えるといっていいただろう。……

死者の実態については不明であったが、1976年に光顕時で雨竜発電工事と鉄道工事の犠牲者の位牌が発見された。さらに埋火葬関係書類や過去帳などから200人を超える工事関係死亡者の名が明らかになった。……

その後の調査を含めると、朝鮮人の死亡者は40人ほどが判明している。1980年からは朱鞠内の共同墓地での遺骨の発掘が始まり、1997年には日韓共同ワークショップの形で学生主体の発掘が行われるようになった(竹内康人『調査・朝鮮人強制労働③発電工事・軍事基地編』社会評論社、2014年、100～103ページ)。なお、この問題については、殿平善彦氏が

一貫して追求されている（殿平善彦「強制連行・強制労働の犠牲者の遺骨発掘・返還を通じた韓国との交流」『日韓の歴史問題をどう読み解くか—徴用工・日本軍「慰安婦」・植民地支配—』新日本出版社、2020年所収）。



往時をしのばせる第三雨竜川橋梁(2018年11月筆者撮影)

4 日高本線について

日高本線の出自もまた王子製紙が関係している。

製紙原料である木材輸送に関わる、王子系の苫小牧軽便鉄道（1913（大正2）年開通）と日高拓殖鉄道（1924（大正13）年開業）という二つの軽便鉄道が出発点である。苫小牧軽便鉄道は1909年6月に王子製紙苫小牧工場で使用するパルプ原料の木材を輸送するために、三井物産が苫小牧～鷓川間に専用馬車鉄道を敷設したことが起源となっている。これらの鉄道は、当初、軌間762mmであったが、これを国有化し



日高線高波被害(2019年9月筆者撮影)

（1927年）、軌間を1067mmとし、さらに様似まで延伸することによって（1937年）形成された路線である。その路線延長は146.5kmであり、本線とされていたのは、富内線が支線とされていたからである。佐瑠太～厚賀間が1924年に開業し、1926年には、静内まで延伸した。なお、日高線は2015年1月の高波被害からの復旧がされないまま、2020年10月には鷓川～様似間をバス転換することでJR北海道と地元7町が合意した。

5 交通の未来に展望はあるか

本総合研究にもとづく調査とは直接関連していないが、青森県の弘南鉄道の状況を垣間見る機会があった。

2019年9月7日～8日に弘前大学において「公益事業学会北海道東北部会2019年度大会」が開催された。宿泊したホテルから大学まで徒歩で向かった。途中、弘南鉄道大鰐線の弘前中央駅の脇を通った。ちょうど大鰐から電車が到着し、十人くらいのお客さんが降りてきた。JRでも地方は厳しい経営を強いられているが、弘前地方のこの弘南鉄道はもっと厳しい環境にあると推測する。いまだに存続しているところが信じがたい。単純な比較は慎まなければならないが、札幌市内と定山溪温泉を結んでいた定山溪鉄道は温泉、郊外住宅地の広がりなどの点で、これよりはるかに好条件にあったと思われるのだが、オリンピックと地下鉄の問題が背景にあるにしても、当時の都市計画と交通計画を立案した関係者の先見の明のなさには愕然とする。もっとも、札幌市の未来図の描き方の不十分性はここだけではない。新幹線札幌駅と計画中の都心と高速道のアクセス道のプランを見ても、そのことが良くわかる。



弘南鉄道弘前中央駅(2019年9月筆者撮影)

旭川における公共交通機関の変遷



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

古林 英一

1 はじめに

本研究は地方都市における公共交通機関の変遷を追うことにより、地方都市における公共交通機関の役割と経営の変化を明らかにすることを課題としている。

課題への接近方法としては、道内第二の都市である旭川市を事例としてとりあげ、文献調査と関係機関からの資料の収集および聞き取り調査を実施する予定であった。

しかしながら、下記に述べる理由により、十分な調査が実施できなかったため、今回の報告は概略的なものとならざるを得なかったことを断っておく。

調査が遅延・頓挫した第1の理由は、今回の研究でもっとも重要な対象となっていた旭川電気軌道の会社乗っ取り騒動が勃発したことである。乗っ取り騒動そのものは本研究とは無関係であるが、調査協力を依頼していた社長の解任（騒動解決後に復帰）などにより資料収集や調査が出来なくなった。

頓挫の第2の原因は新型コロナウイルス感染拡大である。前述の理由により、当初予定がずれ込み、2019年度末から2020年度にかけて集中的に、現地調査・資料収集を実施せざるを得なくなったところに新型コロナウイルス感染拡大に見舞われた。

本研究で重視していた豊島氏の聞き取り調査と資料収集が出来なかった。豊島氏は先年物故された旭川電軌軌道会長（創業者の子息）夫人で、写真を含め多くの資料を所有されていることが期待されていたが、なにぶんにもご高齢でもあり、訪問を延期せざるを得ないまま今日に至ってしまった。

また、これは私事であるので、理由とするには心苦しいところではあるが、新型コロナウイルス感染拡大により、学内業務が著しく煩瑣となったことも付け加えたい。

以上の理由により本研究の完成にはほど遠い中間報

告をおこなわざるを得ない。

2 旭川市を中心とした公共交通機関の変遷の概略

旭川市は道北・道央の中核都市であり、人口規模でいえば、道内では札幌に次ぐ第二の都市であることは周知であろうが、北海道・東北を合わせた北日本全体でも、札幌、仙台に次ぐ三番目の都市であることはあまり知られていないかもしれない。

現在の旭川は製紙業や家具製造などが有名であるが、第二次大戦前は帝国陸軍第七師団の駐屯地であり、「軍都」と称された都市のひとつであった。

旭川における公共交通機関の出発点は1906年に運行を開始した上川馬車鉄道（以下、馬鉄―ばてつ―）である。函館や札幌の馬鉄が市内電車につながったのに対して、旭川の馬鉄は1918年に運行を停止、軌道が撤去され市内電車へと発展することはなかった。

その6年後の1924年には旭川市が車両を購入し、旭川自動車株式会社に貸し付けるというかたちでバス運行が開始される。バスはその後、現在に至るまで、旭川市およびその周辺地域の公共交通機関として大きな役割を果たしている。

1926年1月、旭川電気軌道株式会社（以下、電気軌道）が設立される。この会社は後に鉄道のみならず、バス事業にも進出し、鉄道事業廃止後も旭川市およびその近郊を結ぶ基幹的な公共交通機関として今日に至っている。

電気軌道は旭川市街地内の交通機関ではなく、東川町（当時は村）と旭川市、旭川市郊外部と中心部を結ぶ鉄道であるが、市街地のなかをめぐる公共交通機関として生まれたのが、1929年に開業した旭川市街軌道（以下、市街軌道）である。これは市内電車、旭川電気軌道とは別会社である。

旭川市の発展により周辺部も含めた開発がすすみ、バスも複数の事業者が参入し、バス路線も拡大する。本研究におけるバスについての調査は全く不十分であり、資料収集を含め今後の課題としたい。

市街軌道は1956年6月に運行を停止した。そのときからすでに60年以上の歳月が流れ、当時を知る人も少なくなっている。そのため、古くから旭川市内に住んでいる高齢者のなかには市街軌道と電気軌道を混同して記憶している人が少なくない。

さらに1972年には電気軌道が鉄道事業から撤退し、旭川市およびその近郊の公共交通機関はバス路線のみとなって今日に至っている。

3 上川馬車鉄道

わが国の馬車鉄道は1882年6月に東京の新橋～日本橋間で開業したのが最初だと思われる。馬鉄はその後全国の各都市に敷設され、道内でも函館や札幌などで敷設された。

道内の馬鉄は函館が最初で1897年に開業している。亀函馬車鉄道株式会社が運行する函館の馬鉄は、東京と同じ二頭引きで、車両も東京から運んできたものである。

函館の馬鉄は1913年に電化され、その後、紆余曲折を経て現在の函館市電となっている。函館市電は二頭引き馬鉄の軌道をそのまま利用したため、現在もなお、一般的な鉄道の軌間（1,067 mm または 1,435 mm）ではなく 1,372 mm となっている。これは函館がモデ

ルとした東京も同様で、都電の軌間も函館市電と同じ 1,372 mm である。

そもそも上川馬車鉄道は第七師団の旭川移駐に対応して建設されたものであるから、その路線は陸軍第七師団を周回し、石狩川を渡って旭川停車場に至っている。

1917年第七師団の満洲駐劄により、主たる旅客が激減したことが、上川馬車鉄道廃止の直接の理由とされることが多いが、同年には複線敷設の許可も降りており、むしろ馬鉄から電鉄への転換が不許可となったことが大きいのかもしれない。

馬鉄廃止の1917年の旭川区の人口が6万4千人であるのに対し、函館市は11万4千人である。都市としての規模が大きく違うことも馬鉄の存続が困難だった要因であろう。

4 旭川市街軌道・旭川電気軌道

1929年に開業した旭川市街軌道の路線は上川馬車鉄道の路線とほぼ重なっているが、第七師団の東側付近が一部異なっている。

旭川市街軌道については今後の資料収集および調査を継続する予定である。

旭川電気軌道は旭川四条を起点とし、追分駅で東川方面に向かう路線と旭山方面に向かう路線とに分岐していた。ただし、旅客は旭川四条が終点となっていたが、線路は国鉄（当時）と接続していた。電車が貨車が連結されており、東川からの貨車は旭川駅まで牽引



写真1(旭川電気軌道車両)



写真2(車両内部)

され国鉄の列車に連結したようである。

モータリゼーションの普及で市内の道路が混雑を来すようになり、当時の国鉄は旭川四条駅付近を高架としたが、すでに鉄道事業の経営が苦しくなっていた旭川電気軌道は高架にするのは難しいと判断し1972年に鉄道事業から撤退した。

旭川四条駅から追分駅までは道路に軌道が敷設されていたが、郊外部では道路に並行した専用軌道となっていた。

電気軌道で使用されていた車両の一部は保存されており、東川町で保存されている車両は中に入ることができる（写真1、写真2）。

また、軌道の殆どは撤去されているが、追分駅近くの小川にかかる小さな鉄橋は現存しており、現在も見る事ができる（写真3）。

5 おわりに

最初に述べたように、本研究の進捗状況は極めて低いレベルにとどまっており、共同研究としてはここで終わらざるを得ないが、個人的に研究を継続し、まとまった形で発表したいと考えている。



写真3(現在も残る旭川電気軌道橋梁)

足寄町における戦後開拓と 開拓農協の遺産



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

宮入 隆

1 目的と背景

日本の歴史の中で、第2次大戦後の社会的混乱を回避すべく行われた緊急開拓事業、いわゆる「戦後開拓」は顧みられることが少なくなった。それは北海道開拓150年の歴史においても同様である。

戦後開拓とは、終戦直後の深刻な食糧難を背景に、食糧増産、海外からの引揚者・復員者等の就労確保、新農村建設を目的とした国家事業である。1945年11月に閣議決定した「緊急開拓事業実施要領」で始まり、当初は5年間で100万戸を帰農させ、155万haあまりの開墾が目指された。そのうち北海道は、70万haの開墾（20万戸の帰農）が目標とされ、多くの入植者が受け入れられたのである。新農村建設事業としては、1950年代中頃にはじまる別海町の根釧パイロットファームが有名であるが、それ以前から道内各地で戦後開拓による「新農村」の建設が実行されたのである。

日本が早期に食糧増産を果たし、世界でも類を見ない高度経済成長をみた後の1970年代前半に、開拓行政が一般農政に統合され、戦後開拓は政策的には30年ほどで終焉したとされる。しかし、戦後の農業近代化と同時並行で進められた戦後開拓地での営農とそこに残った戦後入植者の暮らしは、その後も続いたのである。

戦後開拓として北海道が入植を許可した戸数は延べ4.5万戸であり、1969年の実態調査によれば、その当時15,563戸が残っていた（北海道戦後開拓史、1973年）。うち約48%にあたる7,436戸が酪農経営であった。生き残った戦後開拓の入植者による農家に、酪農経営が多いことには理由がある。それは、戦後開拓のために解放された土地が、稲作や畑作といった耕種農業に適さない中山間部の条件不利地域に集中していたためである。2018年現在の北海道農業の全産出額1

兆2,600億円のうち、酪農は約5,000億円を占める最大の部門となっている。この礎の一部を戦後開拓が担っていることは忘れてはならないだろう。

他方、1947年に農協法が公布され、全国各地に総合農協が設立されたのと同様に、戦後開拓集落には専門農協として開拓農協が設立された。1952年には道内に290もの組合が設立され、戦後開拓が終息に向かった1968年時点でも統計上は232組合が残存していた。しかし、その大半は名前だけが残り、実際に信用事業のほか販売・購買事業を行う総合事業組合は39組合だったと記録されている。しかし、それらもすぐに総合農協へと統合されて、姿を消してしまった。

そのような中で、足寄町開拓農業協同組合（以下、「足寄町開拓農協」とする）は、2005年に総合農協と合併するまで、道内で唯一近年まで事業を継続した開拓農協であった。この長期にわたって存在しつづけた開拓農協の歴史を紐解きながら、現在の北海道農業・農村に残る戦後開拓の「遺産」の一端を紹介することとしたい。

2 足寄町戦後開拓および開拓農協の展開

足寄町は十勝振興局の東北部に位置し、平成の大合併以前には全国で最も広い自治体（1,408km²）として有名であった。ただし、その面積の8割は山林原野であり、河川流域の限られた平坦部を除けば、傾斜地が多く、大規模畑作を主体とする十勝管内にあって、酪農・肉牛経営を主とした中山間農業地域であるという特徴を有している。農業センサスによれば、販売農家戸数は1995年の441戸から2015年は237戸とこの20年間で5割弱の減少率となっている。一方、平均経営耕地面積は、同期間に24.2haから40.6haと規模拡大も急速に進んでいる。

足寄町は、大まかには河川流域沿いに明治期から開

拓の進められた中心市街地を含む東部地区と、山麓丘陵地を中心に戦後開拓が行われた西部地区に分けることができる。もともとの2地区は、それぞれ足寄村と西足寄町に別れており、1955年に合併して1つの自治体となった。

終戦直後から1954年までの約10年間に、足寄町における戦後開拓の入植名義人は516戸と記録されている。実際は許可されても入植しなかったものもあり、正確な数字を抑えることはできない。他の地域と同様に、復員軍人や満州等の海外引揚者、戦災者が大半を占めるほか、地元農家の子弟（長男以外）も入植した。山形県からの庄内開拓団が象徴するように、中心となったのは山形県のほか、長野県、福島県などの貧しい農村からの入植であった。

足寄町では、山林原野が大部分を占める軍馬補充部の土地や施設が開放されたことで多くの入植者を受け入れることとなった。すでに川沿いの条件の良いところは戦前の開拓者が入植しており、戦後開拓は丘陵部などの地形的な条件不利をそもそも抱えていた。また、畜力も機械も十分でない、人力での開墾・耕作は困難を極めた。当初は集団での共同作業による開墾が行われ、その後、開拓地の分割により、徐々に家族経営による営農展開へと移行していくことになったのである。とはいえ、当初はほぼ自給自足で命をつなぐための生産であり、自給用の馬鈴薯や麦類・蕎麦のほか、商品作物としては豆作が中心であった。しかし、度重なる冷害により、安定した畑作経営への発展は阻まれ、徐々に、肉牛・酪農経営を主体とした地域農業の振興が図られていったのである。

日本では戦後、農地改革により、地主的土地所有制から脱却し、小規模零細な自作農が多数創設された。その小規模生産者としての農家が集まり、1948年から全国各地に農協法に基づき総合農協が設立された。開拓事業という特殊な状況下にあった戦後開拓集落には、専門農協の1つに位置づけられる開拓農協が各地で設立されたのである。足寄町の戦後開拓地区にも開拓農協（旧西足寄開拓農協）が1948年に設立された。残された資料によれば、設立5年後の1953年には正組合員449名、さらに設立10年の1958年には467名（正組合員戸数470戸）と組合員数のピークを向かえた。これは後発での入植も含めて、10年という長期にわたって戦後開拓による入植が展開したことを示している。

全国的には高度経済成長期が始まった1950年代後

半、北海道の山林原野を切り開いて設立されたばかりの開拓集落では、電気も水道もないところで暮らしが始まった。収入を得るための農業経営の確立も重要であったが、「新農村」としての生活基盤の整備も同時並行で進める必要があった。それを象徴するように、開拓農協は、生産と生活の両面から必要となっていた小水力発電事業も「協同の力」で実施したのである。現在の足寄湖（活込ダム）が竣工された1955年に先立ち、前年には送電が開始され、以降1965年に北電からの買電に切り替えられるまでこの事業は継続された。

農協は営農に関わる事業だけ行うというイメージが強いが、生活事業も重要な柱としているし、各地域・各時代で組合員に求められる事業を柔軟に実施する側面も有してきた。小水力発電事業が行われていたことも、その一端を示しており、この当時、全国の農協で農業用水を活用した小水力発電が行われていたことも付記しておきたい。自然エネルギーへの注目が集まる現在、このような地域で実現可能な小規模な取り組みの歴史も改めて「遺産」として注目すべきであろう。

電気だけではなく、開拓集落は当初、水道の整備も遅れていた。足寄町で無水地帯が完全に解消されたのは、全国的には高度経済成長期を向かえていた1961年である。生活としても大事な水道であるが、酪農においても搾乳した生乳を冷却するなど、水道整備は欠かせないものであった。つまり、戦後開拓においては水道、さらには集乳のための道路も未整備であったため、酪農経営を展開しうるインフラ整備が不十分な状況であった。そのため、畑作からの経営転換は、酪農よりも肉牛飼育が先行することとなったのである。

足寄町の開拓農協が組織的に肉用の黒毛和牛を導入したのは、設立から3年ほどの1951年である。これは道内で最も早い和牛の導入であり、足寄町が北海道における和牛生産の発祥の地といわれるようになった所以である。ただし、重要なことは、この和牛導入は、開拓集落の条件が良かったから先進的な取り組みに結びついたわけではないことである。和牛であれば、寒さに強く、未だ原野に近い状態の開墾地で笹などを餌とすることもでき、容易に飼育できるために導入されたのである。まさに条件不利な生産条件が肉用和牛の生産に向かわせたのである。これが後にみるような山林原野を切り開いた傾斜地での放牧型畜産の原型にもなっていた。

その後、水道が整備されて、バルククーラーなど近

代設備の導入が進められることで、酪農経営が地域の主力となっていくが、この肉用牛の生産・販売の蓄積が活かされ、乳用牛であるホルスタインの雄牛の哺育・育成・肥育による一貫経営にもつながっていった。結果として、酪農による生乳生産と肉用牛販売が両輪となって地域農業が発展していくことになったのである。

他方、戦後開拓が盛んであった道内では、一時期200組合を超える開拓農協が存在していた。しかし、高度経済成長の終焉とともに開拓行政も収束を迎えることとなった。

戦前のうちに道内の優等地はすでに開拓され、戦後開拓はそもそも条件不利地域があてがわれたのであり、傾斜地の多いところでは規模拡大も制限され、離農跡地を集積して効率的な経営へと展開する可能性も限られていた。そのため、農業の構造改善が政策的に進められる一方で、戦後開拓農家が入植地から撤退する事例が続出したのである。豊かになった日本の中で、産炭業とともに、戦後開拓もある意味切り捨てられたといえる。開拓行政の終焉、入植者の撤退、そして、集落自体の縮小・消滅の結果として、1970年代に残った開拓農協の数は、全盛期の1割に満たない20組合のみとなっていた。その中の1つが、足寄町開拓農協である。

多くの開拓農協が隣接する総合農協へと吸収合併されていく中で、足寄町開拓農協は自立の道を選択し、独自の組織基盤を維持しながら地域農業の発展の道を目指すこととなったのである。それを可能としたのは、条件不利地域での酪農による生乳生産とホル雄を中心とする肉牛販売の2本柱による営農をいち早く軌道へと乗せたことである。開拓農協の販売実績の経過をみると、1973年度の販売実績は11.5億円であったものが、1978年27.7億円、1984年38.8億円

と、安定成長期に入ってから、順調に事業拡大を続けたことがみてとれる。まさにこの時点では、戦後開拓の数少ない成功事例として存在していたのであった。

しかし、このような右肩上がりの発展は長くは続かなかった。急速な頭数規模拡大は、設備投資の増加や購入飼料依存を高め、牛肉価格の不安定性と相まって、個別経営の負債も大きくしていく結果を招いたのである。開拓農協の設立から30年を経た1978年には、すでに正組合員戸数は163戸と戦後の入植戸数の半分以下にまで減少し、経営に失敗し、離農していく農家が続出したことも示している。とくに肉用牛の経営が厳しくなるなかで、政策的な手厚い支援も期待できなかった酪農へのシフトが進んでいくことにもなっていった。

そのような地域農業の危機的状況を打開すべく、1981年に立ち上げられたのがチーズの製造事業である。加工施設は地元の小学校跡地が活用された。いまでは十勝管内で多くの地場産チーズ加工が多くみられるようになっているが、当時としては、道内でも初の取り組みであった。全道的には、酪農経営の大型化が進められていた時期でもあるが、平場の少ない開拓地区では規模拡大が困難であることから、加工事業による高付加価値化という方向性が見出されたのである。1983年には「足寄カマンベールチーズ」として銀座のデパートでも販売されるまでになったが、翌年には、黒カビが混入するなどの事故の発生によって、不良在庫が発生し、85年には農協によるチーズ加工事業は中止に追い込まれてしまう。しかし、その後、開拓農協が民間事業者へ施設を貸し付けて、チーズ製造は継続された。さらに自治体と農協の出資による第3セクター方式で「あしよる農産公社」が設立され、1993年から本格的に町の特産品としての加工事業へと発展したのである。このようにして、開拓農協が始



写真1：開拓農協設立30周年記念碑



写真2：記念碑の移設時に作られた碑文

めたチーズ製造は、道の駅などとも結びついて、地域活性化の柱の1つとなっていた。

全道で唯一の開拓農協として、1998年に創立50周年を迎えた足寄町開拓農協であったが、当時の正組合員戸数は88戸まで減少し、一部組合員における多額の累積債務が生じており、農協の経営破綻が危惧される状況であった。結果として、6年におよぶ農協経営再建整備計画の実行によって農協経営の建て直しが図られつつ、2005年には、総合農協との合併により、開拓農協は58年で歴史の幕を閉じることとなった。

写真1は、開拓農協が30周年を迎えた1978年につくられた記念碑と碑文である。刻まれた「寒門に硬骨あり」（厳しい環境でこそ人材が育つ）は、地元十勝出身で当時農林水産大臣であった故・中川一郎の座右の銘であるが、まさに戦後開拓の入植者に相応しいものでもある。この記念碑は、もともと開拓農協の敷地内に建立されたが、現在は、戦後開拓集落の高台にある共同牧場の近くに移設されている（写真2参照）。

3 戦後開拓地区の「遺産」と「再生」

開拓集落独自の組織的基盤としての開拓農協は終焉を迎えたが、農協事業は新生足寄町農協に引き継がれ、その後も、開拓集落での酪農畜産を中心とした営農とそこでの暮らしは残った入植者たちで継続してきた。そして近年では、若い酪農の担い手の受け入れが活発化している点が注目される。

その主要因が放牧酪農の推進である。はじめは開拓農協時代、1996年の足寄町放牧酪農研究会の設立である。当時は組合員7戸の小さな取り組みであった。従来型の経営方式に疑問を持ち、ニュージーランドを視察した農家が、草地に広がる牛群をみて、放牧酪農への転換を決意したところから、それは始まったのである。

従来、北海道酪農は、高度な施設設備と穀物飼料を多投入して生乳生産量の拡大を追求する、いわゆる「加工型畜産」の方向で大規模化を実現してきた。しかし、繁殖障害等の乳牛の疾病・事故の増加、多額投資による負債圧、過重労働負担などの課題を有しており、実際に山間部で効率的な経営を実現することが困難な開拓集落内では、離農が後を絶たない状況であった。高泌牛（こうひにゅうぎゅう）と効率化だけを一元的にめざす経営展開のみでは、国際競争が厳しさを増す時代の中で、地域農業の生き残りは見通せない。

そこで、選択されたのが、足寄町のような条件不利地域でも実現可能な放牧酪農だったのである。高冷地のため高い収量が見込めないデントコーンの生産はやめて、牧草地を活かした放牧で健康的な牛を育てて事故を減らし、低投入型にすることによって、農業所得率の向上を目指した放牧酪農の実践は成果を上げ、いまでは道内における放牧酪農の先進地として注目を集めるまでになっているのである。

2018年現在、足寄町の酪農専業経営は85戸であるが、そのうち約4割が放牧酪農を実践するまでになり、すでに足寄町酪農の維持・発展の一翼を担う存在となっている。そして、特筆すべきは、放牧酪農が開始されてから町内の新規参入者が増加したことである。2001年からの20年間で15戸が酪農で新規参入したが、そのうちの13戸は放牧酪農を目指して旧開拓集落地区で就農しているのである。その中には道外からの移住者も多数おり、若い担い手の増加が、そのまま地域の活性化にも繋がっている。それを象徴するのが、開拓集落内の「へきち小学校」における児童数の急増である。移住の促進だけではなく、中山間地域での児童の増加は、地方消滅が危惧されるなかであって異例中の異例である。

終戦時の戦後開拓と比べれば、そのスケールは小さいまでも、放牧酪農というオルタナティブな経営方式が新規参入者を呼び込み、新たな「入植者」を迎えるかたちで、戦後開拓でできた「新農村」が生まれ変わろうとしているのである。当然、新たな世帯を受け入れる一方で、開拓集落から撤退する世帯も存在する。しかしながら、第三者継承という形で、戦後開拓者が開墾した貴重な農地は引き継がれていくことになった。

2010年に新規就農した東京出身のある新規就農者は、10年かけて放牧型の酪農経営を軌道に乗せ、夫婦と子供2人で開拓集落に暮らしている。彼らは1年中搾乳作業に追われる酪農を忌避し、季節繁殖という技術を取り入れて、1~2月の厳冬期に搾乳作業をしないことで、ゆとりある経営を実現した。そして、自分たちが働けるうちは放牧酪農を続けたとしても、それを子供たちに無理に継がせることは考えていない。むしろ高齢になったら、自分たちと同じように酪農経営を行いたい希望者に譲ることを考えている。

家族経営でありながら、イエと経営の継承を分離したこのような考え方は、北海道農業・農村のこれからを展望する上で少なくない示唆を与えてくれる。

4 厳しい条件が育んだ先取の気風 —まとめて代えて—

戦後開拓の入植者の多くは貧しい農村の出身者たちである。なかには国策により満州や樺太での開拓に携わり、敗戦で命辛々引き揚げたものの、故郷には帰る場所がなく、再度、北海道に入植した人もいた。場合によっては、1人の人間に人生で2回も開拓を課すことになった激烈な国策だった。また、戦後復興期から高度経済成長期にかけて行われたことから、山林原野のゼロからの開墾と農業近代化を同時進行で進め、また自らの暮らすムラも新たに立ち上げることとなったという点で、日本農業・農村史の中で特異な存在である。とくに北海道では、土地条件・気候条件も厳しい中でそれが実行されたのである。

しかし、それだからこそ、足寄町の戦後開拓では、開拓初期に和牛が導入され、北海道における嚆矢となったし、また、特産品チーズの製造、放牧酪農はともに戦後開拓地区と開拓農協に出発点を見出すことができる。このような厳しさゆえの先取の気風は、戦後開拓という特異な場で濃縮されることで、北海道農業の持つ力強さを端的に示しているともいえる。

そしていま、他の開拓集落が消滅していく中で、足寄町の開拓集落は新規参入者を受け入れる新たな「場」となって生まれ変わろうとしている。

放牧酪農を目指すいまの新規参入者は、戦前、戦後に続く、第3の入植ということができるかもしれない。戦後開拓で育った老人は、「戦後開拓は“不幸”で成り立っていた」という。しかし、先述のとおり、現代の新規参入者は数十年に及ぶ戦後開拓の蓄積を活かして、酪農経営に新たな発展の可能性を見出すとともに、自身の思い描く人生設計を実現するためにこの土地を選択しているのである。

川は存在しつつも、流れる水は動いているように、地域は維持されても、そこに暮らす人たちは入れ替わっていく。足寄町の戦後開拓には、北海道農業の担い手不足や地域の人口減少に対し、若い人材を受け入れる新たな世代継承のあり方のヒントが示されているようにも思われる。

[引用参考文献]

- [1] 足寄町開拓農業協同組合「硬骨の賦—足寄開拓三十年の記録」1978年。
- [2] 足寄町開拓農業協同組合「写真が語る足寄開拓星

霜の半世紀」1998年。

- [3] 足寄町農業協同組合「農協七十年のあゆみ」2018年。
- [4] 荒木和秋（坂本秀文協力）『よみがえる酪農のまち—足寄町放牧酪農物語』筑波書房、2020年。
- [5] 金山紀久「JA 足寄町開拓：条件不利地で先駆的な畜産振興により地域発展に寄与」JICA 北海道『北海道における地域振興事例調査（農協の役割）調査報告書』2002年、pp.106-129。

新ひだか町における産業遺産の 観光資源化に関する研究



北海学園大学開発研究所客員研究員、北海道情報大学経営情報学部教授
福沢 康弘

1 はじめに 本研究の目的

日高地方は馬産地として全国的に有名であり、馬文化は北海道遺産に選定されている。馬のいる牧場風景は明治以来、人々が長い年月をかけてつくり上げてきたものであり、農村景観の保全に役立っているだけでなく、地域資源としての価値もあると考えられる。新ひだか町では近年、小中学生を対象に、馬のいる風景があることの素晴らしさを認識してもらおうと「馬育」という教育が行われている。また、同町には全国的にも有名な二十間道路桜並木があり、北海道遺産に選定されている。これら地域の遺産は、今まで観光資源として十分に活かされていなかったという反省から、地元自治体や観光協会では、馬文化を中心とした地域資源を観光資源化する取り組みを行っている。

本研究は、新ひだか町における地域資源（特に産業遺産である二十間道路）の観光資源化の取り組みに焦点を当て、それがいかに可能となるかを検証することを目的とし、以下のステップを踏むこととした。

1. 新ひだか町の現況把握
2. 二十間道路を産業遺産としてとらえることの妥当性の検討
3. 地域観光振興における周遊バス事業の意義と課題の検討

以下、順に述べていくこととする。

2 新ひだか町の現況把握

新ひだか町は2006年3月31日、旧静内町と旧三石町が合併して誕生した。合併前後に静内・三石両町を合わせて約27,000人であった人口は、この14年間で20%近く減少し、2020年10月31日現在では21,943

人（町の集計による）となっている。

新ひだか町の代表的な産業である軽種馬産業は、全国の約25%を占める1,600頭以上の生産数を誇り、同町は全国一の軽種馬産地としてみとめられている。同町では独自のまちづくり実行プランである「馬力本願プロジェクト」を策定しているが、その中では、子供たちへの馬文化の伝承（郷土愛の涵養）が重点施策として掲げられている。「馬育」活動にもみられるように、軽種馬産業は、地域における重要な位置づけを得ている産業であるといえる。

一方、中心商店街は衰退傾向が続いている。郊外のロードサイドに商業・集客の重心が移るのは各地方に共通する全国的な傾向であるが、新ひだか町でも例外ではない。2012年には商店街の核であった大型商業施設が、2013年には同じく商店街の核であった名門ホテルがそれぞれ経営破綻し、静内地区の地域経済に大きな衝撃を与える出来事となった。ホテルはその後、別資本のもとで営業を再開し、業績は順調に推移しているが、商店街では店舗の閉店が続いている。一部には飲食店主らが自主的にネットワークをつくり、地域活性化イベントを企画するなどの動きがあるが、中心商店街の衰退傾向は今後も続くことが危惧される。



写真1 閉店が相次ぎ、空き店舗が目立つ中心商店街（筆者撮影）

3 産業遺産としての二十間道路

毎年5月に約3,000本の桜が直線7kmに渡って咲き誇る二十間道路桜並木は、全国的にも有名な桜の名所である。

日高地方と馬との関わりは1799年、幕府が駅通を設けた時にさかのぼる。やがて明治政府は1872年に新冠牧場（のちに新冠御料牧場に改称）を創設し、馬の改良と育成に乗り出した。二十間道路は、この御料牧場を皇族が視察する際に使う行幸道路としてつくられたもので、1903年に整備された。そしてこの道路に彩りを添えるために、1916年から3年間をかけて、近隣の山からエゾヤマザクラザクラが移植された。これが二十間道路桜並木の起源であり、桜並木はすでに100年の歴史を有している。

このように二十間道路は、歴史的にも有名かつ町のシンボルにもなっていることから、1986年には建設省（当時）の「日本の道百選」に選定された。翌87年には北海道郵政局の「北海道二十景 北の彩時記」に、また88年には「北海道まちづくり百選」に選定されている。さらに1990年には財団法人日本さくらの会による「さくら名所百選」にも選定された。

そして2004年に、二十間道路桜並木が北海道遺産（第2回選定分）として認定された。

毎年、国内外から多くの観光客が訪れる「しずない桜まつり」は1964年に第1回が行われた。2020年は新型コロナウイルス感染拡大のため、残念ながら中止となったが、直近の2019年は130,125人の入り込みがあった（新ひだか観光協会調べ）。

このように、二十間道路は新ひだか町で最も有名な観光資源であり、本道における軽種馬産業発展の歴史を現代に伝える産業遺産であると考えられる。

産業考古学等の分野では、産業革命の契機となり、また産業革命以後に産業に近代化をもたらした遺産のみを産業遺産として扱うべきであるという主張が一部にある。一方で、産業革命と関連するものに対象や時代を限定することには批判的な見解もあり、産業遺産の定義については未だ統一した見解がないというのが現状である。

そのことを踏まえ、本研究では、新ひだか町における軽種馬産業の発展の契機となり、100年に渡り静内地区のシンボルとして名声を獲得してきたという経緯から、二十間道路を「産業遺産」としてとらえ、今後の研究を進めることとした。

4 地域観光振興における周遊バス事業の意義と課題

現在、全国各地で周遊バスが観光振興に有効な手段として注目され、利用されている。周遊バスが地域の観光振興に与える効果としては以下の3点が先行研究で指摘されている。

1点目は観光客に対する2次交通の提供である。地方の観光地は人口減少により、路線バスの縮小・統廃合や減便が進んでいる。JRなどの公共交通機関で観光地を訪れる観光客は、分散した観光地を移動するための手段が、料金の高いタクシーなどに限られることになる。周遊バスは、こうした観光客への交通手段を提供するうえで重要な存在となっている。

2点目は地域への波及効果である。観光客への2次交通提供による利便性向上により、観光客がより容易にその地域を訪れることができるようになる。地域への観光客増のほかにも、まちづくりや地域活性化への貢献もみとめられている。

3点目は地域住民に観光客とのふれあいの機会を提供することである。先行研究では、周遊バスで訪れた観光客に楽しんでもらい喜ばれることによって、地域住民が自信と誇りを取り戻す事例が報告されている。つまり、地域の側が観光客とふれあう機会を得ることにより、その地域の魅力を再発見するという効果を生んでいるのである。地域住民に観光客とふれあう機会を提供することは、地域の魅力を再発見し、発見した地域資源をどのように観光資源として活用するかといった議論へとつながり、さらには地域の「学習プロセス」へと展開する可能性を秘めていることも指摘されている。

このように周遊バス事業は観光振興に有効であることがみとめられているが、事業を持続可能なものにするためには、既存の観光スポットだけではなく、新たな観光資源を開発してコースに加えることも必要である。そしてそのためには、まだ観光資源とはなっていない地域資源を掘り起こし、観光資源化することが求められる。つまり、周遊バス事業の実施は、地域において地域資源を観光資源化する努力を促すことにつながるのである。

新ひだか町では毎年夏に、牧場めぐりを主体とした周遊バス「しずないロマン・ロード号」（以下「ロマン・ロード号」）が運行されている。ロマン・ロード号は新ひだか観光協会（旧・静内観光協会）が1994

年から自主運営している周遊バスで、新ひだか町の地域資源である牧場群と競走馬のいる風景を観光資源として活用し、全国の競走馬ファンから支持を得ている周遊バス事業である。

ロマン・ロード号は新ひだか町の産業遺産である二十間道路とその周辺に立地する牧場群を周遊するコースを運行している。ロマン・ロード号の事例の分析を通して、産業遺産の観光資源化が同町においてどのように行われているか、その実態解明の手がかりを得られるものと考え、研究対象とした。

ロマン・ロード号の1994年から2019年までの26年間の乗車人数は延べ4,694人であり、その68.3%が道外からの乗客である。またリピーター率も高い。コアな競馬ファン（競走馬ファン）を一定数獲得していることが分かる。

ロマン・ロード号が地域の観光振興に貢献していると考えられる点は以下の3点である。

1点目は観光客への2次交通の提供である。ロマン・ロード号は地域外から新ひだか町を訪れる観光客にとって、行動の起点となるJR静内駅からの2次交通を確保する貴重な手段となっている。牧場は市街地から遠く離れている。観光客が広大な牧場地帯を移動するためには、レンタカーを手配するかタクシーをチャーターするしかないが、ロマン・ロード号を利用すれば安価での移動が可能になる。

2点目は地域への波及効果である。ロマン・ロード号の乗車料収入はすべて、バス運行費や人件費として町内に還元されている。また観光客は宿泊し、町内で食事をし、土産品を買うことなども考えると、ロマン・ロード号が地域へもたらす波及効果については、一定の評価を与えてよいと思われる。

3点目は、ロマン・ロード号が「産業遺産の観光資源化」に寄与している点である。前述のように、ロマン・ロード号は新ひだか町の産業遺産である二十間道路とその周辺に立地する牧場群を周遊するコースを運行している。二十間道路は新ひだか町で最も有名な観光資源であるといえるが、二十間道路が観光資源として有名なのは1週間で15万人を超える入り込みがある桜まつりによってであり、桜の時期以外に観光客をいかに呼び込むかが課題となっている。牧場めぐり、馬産地観光は桜まつり以外に観光客を呼び込むことができる有力なコンテンツであり、桜まつりの期間以外に二十間道路を観光資源として活用することのできるコンテンツであるといえる。地域に二十間道路が存在

し、その周辺に牧場群が立地し、そこをロマン・ロード号が周遊することにより観光資源としての価値が二十間道路に見出されている。つまりロマン・ロード号は、産業遺産である二十間道路を観光資源として活用する新しい可能性を切り拓き、産業遺産の観光資源化に寄与していると考えられる。



写真2 牧場を訪れ、説明に耳を傾けるロマン・ロード号の参加者たち(筆者撮影)

このような地域への貢献がみとめられるロマン・ロード号であるが、一方で課題もいくつか指摘できる。

まず、地域住民と観光客とのふれあいの機会が提供できていない。ロマン・ロード号は牧場めぐりに特化した周遊バスであるため、一般の町民の暮らしに溶け込んでいる事業であるとはいえない。ロマン・ロード号には専属ガイドとして元観光協会職員の女性が同乗しているが、例えば市民が交代でガイドを務める試みや、あるいは地元高校生がガイドを務める試みを検討する余地があるだろう。乗客はもちろん競走馬を見るために来町しているが、地元の人々とのふれあいも旅行の楽しみの1つでもある。そして観光客が地域住民とふれあい喜んでいる姿を見ることによって、住民自身が地域の魅力を再認識することにもつながるのである。

2点目は収支の問題である。ロマン・ロード号は収益事業ではなく、観光PRのための事業であり、当初から赤字予算で運行計画が立てられている。しかし事業の持続可能性という観点から見た場合、収支は黒字であり続けることが望ましいのはいうまでもない。そのためには観光客のニーズをとらえた見学先を開発していく必要がある。ロマン・ロード号の乗客はリピーターが多いことを考慮に入れば、見学先開発は継続的に考えていく必要がある。

3点目は運営体制の問題である。この事業は観光協会が直接運営に携わっている周遊バス事業として、全

国的にも珍しい事例であるが、それゆえに観光協会の人的負担が大きい事業となっている。観光協会は極めて少ない人員で運営されている。事業の持続性を担保するためには黒字運営が必要で、そのためには新しい見学先を継続的に開発していく必要があるが、特定の個人に依存する運営には限界がある。この点からもロマン・ロード号を支える町民のボランティア活動が望まれる。

4点目は三石地区との連携である。ロマン・ロード号の運行開始は1994年であるが、2006年4月1日に当時の静内町と三石町が合併し新ひだか町が誕生した。新ひだか町となってからすでに14年が経過しているわけだが、牧場めぐりを通して町の観光振興に寄与するというロマン・ロード号の運行目的に立ち返れば、三石地区と何らかの連携を検討することも必要となる。

以上の課題は、新ひだか町における観光開発を「内発的観光開発」の枠組みで把握するうえで有益な視点を提供していると思われる。

ロマン・ロード号の運営においては、地域外部の企業（主に旅行会社）による観光開発ではなく、地域の側の主体的な意思によって旅行商品が提供されている。1994年の運行開始から、企画・運営はすべて自治体および観光協会が独力でやってきた。地域が自らの手で地域資源を発掘し観光資源として提供するためには、地域にどのような地域資源があり、それをどのように観光資源化できるかという議論が必要である。地域の自律的な意思によって議論がなされ、地域資源を観光資源化しているのがロマン・ロード号の事業の本質である。ロマン・ロード号はまさに内発的観光開発が実践されている事例であり、内発的発展に貢献している事例であると考えられる。

5 研究成果の公表

以上の研究成果は、以下の2本の論文にまとめ公表した。

- (1) 福沢康弘 (2018) 「新ひだか町における地域経済の現状把握と産業遺産としての二十間道路に関する論点整理」『開発論集』102, pp.1-15。
- (2) 福沢康弘 (2000) 「周遊バス事業による観光資源開発の意義と課題—新ひだか町『しずないロマン・ロード号』を事例として—」『開発論集』105, pp.1-17。

また、余談ではあるが、筆者の調査研究の様子は北海道新聞日高版（2019年8月23日）で取り上げられた。



写真3 北海道新聞日高版(2019年8月23日)

6 今後の課題

本研究は、二十間道路を新ひだか町における産業遺産であるところから出発した。そして産業遺産の観光資源化がどのように可能となるかという観点から、周遊バス事業を取り上げた。

予定では、産業遺産としての二十間道路について、さらに掘り下げて考察することになっていたが、2020年の新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、地域の行事が軒並み中止となり、また移動を伴う現地調査も控えざるをえなくなった。残された研究については、本総合研究が終了した後も引き続き取り組んでいきたい。

また、5年以上にわたり不通となっていたJR日高線鷓川—様似間が廃止されることがこのほど正式に決定した。日高管内は道内で唯一、鉄道のない振興局となる。新ひだか町をはじめ管内各地域には、線路、鉄橋、駅舎などの鉄道関連設備が残されることになるが、これらは新たな産業遺産として認識される可能性がある。鉄道の廃止は地域の交通体系を大きく変えることになるが、このことが地域住民の暮らしにどのような影響を与えるのかと合わせ、鉄道遺産の行く末も注視していきたい。

コロナショックの インバウンド観光への影響



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

宮島 良明

1 研究のテーマと成果

本研究（テーマ「北海道の地域資源開発と北海道観光」）は、2018年度から2020年度にかけて、北海学園大学開発研究所の総合研究の一部として行われたものである。

以下、当該年度の研究成果である。

- ①宮島良明「インバウンドブームと北海道観光：訪日外国人観光客急増の背景と今後の課題」『開発論集』（北海学園大学開発研究所）第103号、2019年、77-95頁。
- ②宮島良明「新興アジアとインバウンド観光：G20観光大臣会合の北海道倶知安町開催に寄せて」『経済論集』（北海学園大学経済学部）第67巻第3号、2019年、27-39頁。
- ③宮島良明「コロナショックとインバウンド観光」『所報』（亜細亜大学アジア研究所）第179号、2020年、6-7頁。
- ④宮島良明「新型コロナウイルス感染拡大の訪日観光への影響：インバウンドブームからコロナショックへ」『コロナ以後の東アジア』東京大学出版会（UP plus）、2020年、35-45頁。
- ⑤宮島良明「観光と経済開発：コミュニティ・ベースド・ツーリズムの可能性」『開発論集』（北海学園大学開発研究所）第106号、2020年、315-325頁。

2 コロナショックの発生

当初は、外国人観光客の急増により、日本および北海道各地で深刻な問題となりつつあった「オーバーツーリズム」や「観光公害」の問題について、地域資源開発というアプローチで研究を進めた。しかし、2019年度の終盤にかけて、新型コロナウイルスへの感染がグローバルに拡大し、観光を含め、世界中でヒ

トの移動は、「すべて」ストップすることになった。そのため、研究テーマも若干の修正を行った。ここでは、「コロナショックのインバウンド観光への影響」について報告する。以下の論考の初出は、研究成果③にある、亜細亜大学アジア研究所の『所報』第179号である。

3 新型コロナウイルス感染拡大と外出自粛

2020年の正月、ラグビーワールドカップの盛り上がりの余韻が残るなか、今年はいよいよ東京オリンピックの年だと、少しわくわくした気持ちで迎えたひとも多かったのではないだろうか。そのようななか、年末年始ごろから中国の武漢の海鮮市場の関係者のなかに、「原因不明」の肺炎患者が生じているというニュースが、ちらほら報道され始めていた。いま思えば、それが、今日まで続く、新型コロナウイルスによる禍乱の始まりであった。

この1月の段階で、今日の、これほどの大きな経済社会への影響を誰が予想できただろうか。もちろん、未知のウイルスであるが故であるが、状況の悪化を増幅させたのは、その世界大での広がり、さらには、その広がりスピードがとてつもなく速いということであった。あれよあれよという間に、アジアだけでなく、地球をぐるりとグローバルに感染は広がり、とくに欧米ではその状況がより深刻なものとなっていった。

日本でも、2月下旬には、全国で学校の一斉休校などが要請され、また、企業などでも、それまであまり聞き慣れなかった「テレワーク」が急遽始まっていった。4月には、政府により緊急事態宣言も発出され、休業要請や外出自粛が広く呼びかけられるようになった。社会活動や経済活動は、準備期間を置かず、一気に縮小もしくは休止されるという、まさに「未知」の世界に入ってしまった。

さまざまな経済社会活動が縮小、休止されるなかで、もっとも大きな影響を受けた業種のひとつが、旅行、飲食、運輸などの分野を含む観光業である。「不要不急」の外出の自粛が強く呼びかけられるなかにおいて、テレワークやテイクアウトなどによる対応もできず、加えて、この間、段階的に外国人の入国が制限されたことにより、インバウンド観光による需要も完全に失うこととなった。観光業は、多重の困難に直面している。

4 インバウンドブームとアジア

振り返ると、新型コロナウイルスによる感染が広がる前まで、日本には空前のインバウンド観光ブームが訪れていた。2003年に日本政府は、外国人向けに訪日旅行のプロモーション（ビジット・ジャパン・キャンペーン、VJC）を始めたが、その年に日本を訪れた外国人は、521万人ほどであった（JNTO資料）。その後、2000年代は、あまり増えなかった外国人観光客であるが、東日本大震災のあと、2013年ごろより急増し始め、直近の2019年には、3188万人の外国人が日本を訪れた。2003年と比較すると、訪日外国人客数は、実に16年の間で6倍以上に増えたこととな

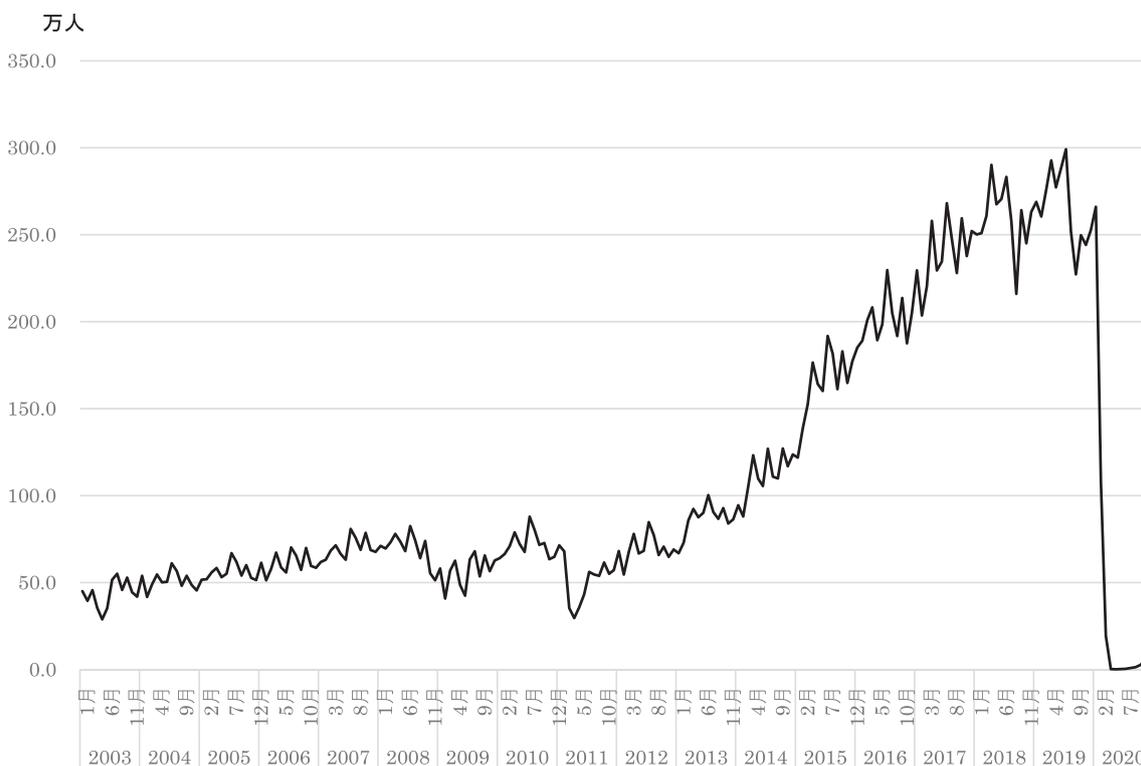
る。さらに、今年、2020年には、東京オリンピックが開催される予定であったこともあり、日本政府は、訪日客4000万人を目標としていたほどであった。

この日本におけるインバウンドブームの特徴のひとつは、訪れる外国人の多くが、アジア諸国からの観光客であるという点である。2019年のアジアからの比率は、全訪日外国人の85.1%であった。とくに近年、中国からの観光客が急増しており、2019年の中国からの比率は、全体の30.1%であった。中国が目立っているが、もちろん、中国以外のアジア諸国からの観光客も増加している。韓国（17.5%）、台湾（15.3%）、香港（7.2%）、タイ（4.1%）などから多くの観光客が日本を訪れている。

それでは、なぜ、日本にインバウンドブームが訪れたのであろうか。日本側のプル要因とアジア諸国側のプッシュ要因、さまざま考えられるが（詳細については、宮島（2019）を参照）、やはり、主要な要因（プッシュ）のひとつは、アジアの国々の所得（経済力）が、海外旅行を可能とするぐらいに増加してきたことであると考えられる。

たとえば、中国のひとりあたりGDPは、2018年に9,771ドルと、2003年の1,289ドルと比べ、7.6倍に増加している（世界銀行資料）。中国人観光客の日本で

図表1 訪日外客数の総数(月別、万人)



(出所) 日本政府観光局(JNTO)の資料より宮島作成。

の旅行の主要な目的のひとつが、「買い物」であるというのも、これらを背景としたものである。

5 外国人観光客の激減

コロナショックで、当然のことながらインバウンド観光客は激減した。もっと正確に言えば、激減どころではなく、ほぼゼロになった。その推移を図表1に示したが、2020年1月までは、まだ1か月で266万人を超える外国人が日本を訪れていた。1月下旬に中国政府が海外団体旅行を禁止したり、また、2月上旬に日本政府が中国の湖北省に滞在歴のある外国人の入国を拒否したりしたことなどが影響し、中国人観光客を中心として、外国人訪日客は、2月には109万人と半分以下となった。さらに、3月には19万人、4月にはとうとう2,900人となった。中国人訪日数の減少の程度を確認すると、2020年1月の前年同月比は、22.6%の増加であったが、2月は、一気に同マイナス87.9%に、そして3月は同マイナス98.5%、4月には同マイナス100%となった。

6 ポストコロナのインバウンド観光

今後、インバウンド観光はどうなっていくのだろうか。

これは、新型コロナウイルスの終息いかんによることであるが、外国人の日本への入国、とくに外国人の観光に関しては、かなり長期にわたり制限がなされることを覚悟すべきであろう。入国制限の緩和には、国境管理の相互主義的な考えかたにより、対象国との感染状況の水準の近さが重視され、また、入国の目的に関して、観光よりビジネスや就学が優先されるからである。日本の状況のみで、話を進めることができないという難しさがある。

ただし、たとえ、時間がかかったとしても、日本のインバウンド観光そのものは、いつか、これまで以上の盛況な状況に戻るのではないかと筆者は考えている。それは、上述したように、日本のインバウンド観光が、近年急速に経済的な豊かさを得つつある、アジア諸国の観光客に支えられているからにほかならない。そして、あえて言えば、近年の「消費するアジア」の実情を考慮すると、コロナショックにより、彼らの日本への海外旅行需要が急激に衰えるとは想定しづらい。

だからと言って、日本側として、コロナ禍という嵐が過ぎ去るのを、ただ黙って待てばよいのかというと、おそらくそれでは不十分であろう。というのも、インバウンド観光に関しては、とくに昨年あたりから「オーバーツーリズム」や「観光公害」などについて話題が、多く取り上げられるようになってきているからである。現在の入国制限や外出自粛の状態を前向きに捉えるのであれば、ブームの最中には気づかなかった問題や、気づいてはいたが対処できなかった課題などに、いったん立ち止まり、じっくり取り組める期間と考えることもできる。

もちろん、これらは、旅行業に関係する事業者だけの問題ではない。なぜならば、「観光資源」とは、その国そのものであり、その地域そのものでもあるからだ。このようなときだからこそ、政府、地方自治体、そして地域社会などが、「One Team」となって取り組むことができるかもしれない。

かつての流通産業の活発化を見直す



北海学園大学開発研究所特別研究員

黒田 重雄

はじめに

産業遺産とは、ある時代においてその地域に根付いていた産業の姿を伝える遺物、遺構、遺跡である、となろう。しかし、産業と言う場合、ハード（装置産業）なものと同様に商業や運送業など、いわばソフトな産業も入ってくることに留意する必要がある。

とりわけ北海道の産業遺産を考える場合、まず、北海道の将来にとって、「何が重要なことか」が問われなければならない。それを現在あるもの（産業）を活用して如何に達成させるか、である。そこで活用されるものが価値あるものとなる。産業においても活用される価値あるものが産業遺産である。

今、北海道にとって重要な産業は何か。これまで、北海道の産業構造では、第2次産業の劣性と第3次産業の肥大化が言われてきている。そのことから、今日の北海道経済の停滞の原因として、とりわけ、製造業・鉱工業部門の不活性化が指摘され各種施策が行われてきたが一向に改善の兆しは見えてこない。

その結果、持ち前の観光に力を入れた方がよいと考えられてきた。特に、インバウンドの観光客に焦点当ててきた。しかしながら、今日、一時中国人観光客の爆買いなどで伸びてきたが、ここへきて韓国との摩擦や中国発の新型肺炎の蔓延で大打撃を受けている。このように、今や観光はみずものと受け取っていた方がよいという意見も出るに至っている。

では、観光にかわるものが何かあるのか。そう考えたとき、従来、アーカイブと考えられなかった産業について考えてみるべきことに突き当たる。流通産業のことである。

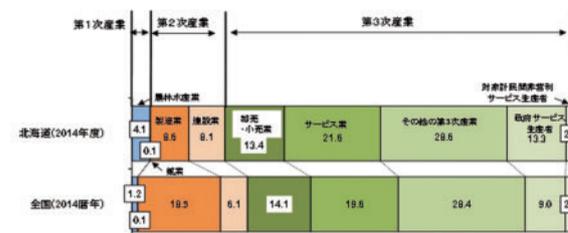
1 北海道の産業構造の現況

まず、北海道における産業の現況を見ておこう。明治8年（1875）からの生産価格表示による産業別

生産額の比率の推移（比率）の表がある⁽¹⁾。これによると、1985年くらいまでは水産業が圧倒的であるが、明治33年（1900）あたりから農業に逆転されている。

これは、明治中期までは北海道日本海沿岸でニシン漁を始めとして、北海道の水産業への依存率は高かったことを示す資料であり、また同時に発展した水産加工業が、北海道の工業の基盤ともなっていたことを証明するものになっている。

北海道の経済構造は、北海道総合政策部「北海道データブック 2017」によると、現代の産業別総生産の構成（2014年度）は、下図のようにになっている⁽²⁾。



注：輸入品に課せられる税・関税等を含むため、構成比の合計は100とならない
資料：「平成26年度道民経済計算年報」(経済部)、「平成26年度国民経済計算確報」(内閣府)

ここでは、下記のような説明がある。

《第2次産業のウエイトが低い産業構造》

道内総生産の産業別構成比は、第1次産業が4.1%（全国1.2%）、第2次産業が16.9%（全国24.7%）、第3次産業が79.0%（全国73.4%）で全国に比べ第1次産業と第3次産業が高いのに対して第2次産業は低いものとなっています。（グラフ「産業別総生産の構成（2014年度）」を参照）

第2次産業のうち、製造業について見ると、産業全体に占める割合が、8.6%（全国18.5%）で、全国の2分の1以下となっており、製造業における業種別構成を全国と比べると食料品、パルプ・紙のウエイトが高く、繊維や非鉄金属、精密機械などのウエイトが低くなっています

一方では、北海道は、「食料基地」とも別称され、農業中心の地域とされてきた。カロリーベースで食料

自給率 200%（全国 40%）と言われる北海道は何故状態が良くならないのかである。

2 北海道における産業構造上の問題と流通業の役割

2-1. 域際収支の大幅赤字

もう一つの大きな問題は、北海道における域際収支の大幅赤字である。つまり、北海道には、入ってくるモノは多いが、出ていくモノが少ないということであった。モノの移輸出と移輸入の差をあらわしたものが「域際収支」であるが、北海道では、この指標が、毎年のように2兆円の赤字を計上している。

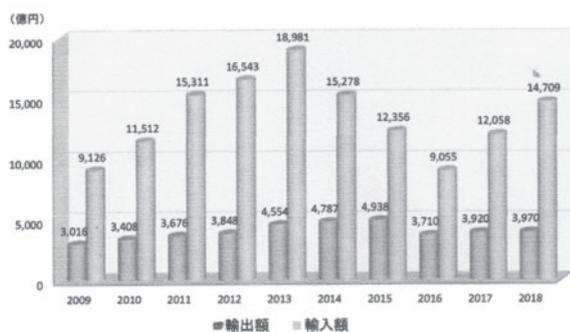
北海道総生産の4分の1が移輸出されているが、北海道総支出の三分の一が移輸入されている。この差額が「域際収支」となり、毎年2兆円の赤字を計上している（道民一人当たりで換算して、毎年約40万円の赤字に相当）⁽³⁾。

2-2. 北海道の貿易の現状

北海道の貿易については、ジェトロ北海道「目で見る北海道貿易 2019」が参照される⁽⁴⁾。

2018年の北海道の貿易額は、輸出が前年比1.3%増の3,970億円、輸入が前年比22.0%増の1兆4,709億円となった。貿易赤字額は前年比32.0%増の1兆739億円となった。

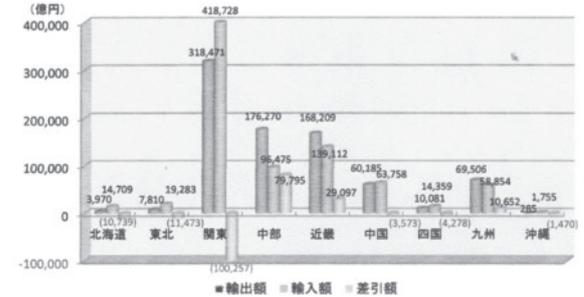
北海道の貿易額年別推移



出所：財務省「貿易統計」から作成

日本には、輸出貢献地域（中部、近畿、九州）があって、それに見合う輸入貢献地域があることを示している。明らかに、北海道は、輸入貢献地域に入っている。

全国の地域別(各経済産業省管轄地域別)の貿易額



出所：財務省「貿易統計」から作成

どちらかという北海道は観光活発に比重をかけている（いた）きらいがあるが、現在では、前述したように観光はみずものと受け取っていた方がよいという印象もでている。

そもそも北海道は、域際収支や貿易収支の赤字が示すように、移入・輸入貢献地域である。移出入の赤字幅は、これまで2兆円前後で推移してきたが、平成26年度（2014年度）で1.9兆円になっている。

こうした構造的な赤字体質を改善しない限り、北海道の景気はいつまでたっても良くならないという認識がまずもって必要なのである。

3 北海道の歴史と流通産業の盛衰

北海道は、なぜ物資を外に出す力が弱いのか。それは、歴史に関係している⁽⁵⁾。

桑原真人・川上淳（2008）『北海道の歴史がわかる本』によると、北海道は、道外とは違った歴史を持っている⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾。

北海道人は、遠距離交易意識はなく、ましてやビジネス感覚は乏しくて、道外との取引など念頭がなく、道内に籠もって生活していたのであろうか。そして、北海道では、明治に入って屯田兵などによる開拓時代を経て、ある程度の経済力がついてから、本州などとの交易が始まったのであろうか。

明らかに間違いである。北海道でも千数百年前から交易を行っていたとする説が有力である。つまり、「弥生時代」にまで遡るといえるものである。例えば、アイヌ文化に先立つと見なされている擦文文化期がそれである。

縄文文化期の後から、7世紀以前まで、続縄文文化期と続くが、『日本書紀』に阿倍比羅夫「蝦夷」を討つ、との記述が見られるという。

すなわち、野村崇・宇田川洋編『擦文・アイヌ文

化』によると⁽⁸⁾、

北海道の擦文時代は、日本の奈良時代と平安時代にあたる。「日本書紀」にある7世紀後半の阿倍比羅夫の航海をはじめとして、六国史には渡島(わたりしま)の蝦夷(えみし)との交渉記事が多数ある。渡島の所在をめぐってはこれまで諸説あったが、近年では北海道とみなしてよいとする意見が多い。もしその通りだとすると、渡島蝦夷は擦文文化の人々ということになる。

また、北海道の先住民は、7世紀頃、東アジアの商品経済圏に足跡をしるしていたという書物も出てくる⁽⁹⁾。

これらを総合すると、北海道の文化は、縄文文化の後には、続縄文文化、擦文文化、オホーツク文化、アイヌ文化に区分されているが、北海道の先住民は、7世紀頃、東アジアの商品経済圏に足跡をしるしていたことは明白となる⁽¹⁰⁾。

北海道の擦文文化期(オホーツク文化)(7世紀～12世紀)は、大体奈良時代後期から鎌倉時代前期あたりに当たっている⁽¹¹⁾。アイヌ文化期(13世紀～17世紀)は鎌倉時代後期から室町戦国時代(江戸時代前期)までに当たっている。

日本における商(一般には商業)の活発化の時代は、鎌倉・室町・安土桃山・江戸初期と続くが、その時期、北海道ではほぼアイヌ文化時代に相当している。アイヌ文化期のころ、貿易は活発に行われていたことになる⁽¹²⁾。

一方、明治期以降の交易の不活発化については、筆者としては、ペリー来航に始まる幕政によることの方が大きいと考えている⁽¹³⁾。

明治以前は国内においても箱館は重要であった。北海道(蝦夷)との交易で北前船が出入りしていた。港を取り仕切っていたのは松前藩であった。松前藩は無石大名と言われていた。和親条約が結ばれると、箱館は幕府が上地し、交易権も幕府の管轄に入っている。

そして、明治に入って政府は、北海道開拓で、ロシアの南下を防ぐ意味もあり、屯田兵を編成して農業に力を入れることになる。

そうしたことから、「開拓により北海道活性化を」と農業から鉱工業へと産業政策も移っている。これに対し相対的に水産業が発達を遅らせてしまっている。交易意識も薄らいでいく。その結果、物を外に出していく意識をなくしていった(つまり、北海道民の開拓者精神は内向きのものであった)。

現代の北海道にあっても輸出依存度が低いのは、上記のような幕末から明治の初期にかけての為政者の重

点政策によるのではないかと考えられるのである。

つまり、筆者は、そうした土壤を生んだ、また水産業が相対的にも実態的にも停滞のきっかけとなったのは、「日米和親条約と箱館開港」にあったとみている。

ペリー来航によって、箱館港の管轄が松前藩から幕府に移り、箱館港活性化を削いで、ただでさえし、港を行き来する船舶に厳しい管制を強いる形になったし、松前藩は、明治元年(1868)、旧幕府軍によって攻撃され、松前城は落城した。藩士たちは戦場を離れ、江差または館城(北海道厚沢部町)方面へ逃れている。

いずれにせよ、炎は市街地の多くを焼き払った。対アイヌ交易そして北前船交易で栄えた松前の城下町は、わずか一日で灰燼に帰してしまったのである。

松前の城下町が灰燼に帰したばかりではなく、対アイヌ交易そして北前船交易をだめにしてしまった。

一方の幕府や明治政府は、交易よりもむしろ、ロシアの南下策の防御や農業や石炭など鉱業に力を入れる方に舵をきったのである。

こうして、函館港を幕府の管轄にし、松前藩が潰れたことにより、交易が停滞し、水産業は壊滅的な打撃を蒙ることになったといえる。

ペリーが来航し、箱館港が開港され、それに伴って幕府が松前藩と交代し、交易が停滞し、ニシン漁もだめになり、北前船が来なくなり、水産業も衰退する素地を作ったと言える。

こう見てくると、ペリー来航が水産業の衰退の遠因となったと考えてもあながち間違いとは言えないのではないかと。

仮に、松前藩が継続していたとしても、北海道の水産業は鯨の獲れなくなったことのおりりで、早晩ダメになる運命にあったのだ、とする説もあるが、実際問題として、あれだけ活発に漁業を中心とした藩政を行ってきた松前藩であるから、幕府の高圧的・禁欲的な政策と違って、いささか活性化の手立ては行っていただろうと考えざるをえない。

4 北海道における流通産業の今とこれから

北海道の産業遺産を考える場合、明治期に入って、水産業の衰退が言われるが、明治期以前まで栄えた、北前船など流通産業の再興をめざしたい。

現状打破の考え方は、観光のみでない。むしろ道産品の移輸出の活発化の必要性である。基本的に貨物を

運ぶということになると、産業としては、流通業（商業）と運輸業である。

たとえば、明治以前のアイヌ文化時代では、物流の手段は、人馬と木の舟であったろう。そんな中でも、交易は活発化していた。

現在は、トラック、鉄道、船舶、航空と多彩である。現在の北海道の物流に係るデータは、道の「本道における物流の現状と課題」にある⁽¹⁴⁾。こう考えると、交易・貿易の活性化を図る素地は、十分に備わっている。残る問題は、やる気だけであると言っても過言ではないであろう。

商業では、とりわけ卸売業である。小売業を一緒にした商業全体では、まずまずなのだが、全国との対比では、小売業は割合に良いのだが、卸売業はかなり悪いという実態がある。

直接モノを運ぶ運輸業は、鉄道、航空、船舶である。

特に、鉄道が問題である。今は、人が乗らないので、不採算路線は廃止の方向である。しかし、人口は減少の一途である。人がダメなら物を運ぶという考え方の変更が必要である。かつての木材や石炭を運ぶための鉄道であったことを思い出すべきであろう。

全道一円、モノは豊富にある。日本全体では、食料自給率は、カロリーベースで40%程度であるが、北海道は200%である。食料の大部分が道内消費に回されているが、それを道外・海外に持っていく発想が欠かさない。

おわりに

地域における経済活性化策における貿易の重要性は、外国において顕著である。

北海道と人口規模において、同様のスカンジナビア諸国では経済活性化しているが、貿易依存度（輸出プラス輸入/GNP）をみると、軒並み30%である⁽¹⁵⁾。北海道は、2%程度である（日本全体では、12%程度）。しかも、北海道の場合は、輸入が主力で輸出が極端に少ないという問題を抱えている。

現在、JR北海道は、地方路線の廃止に余念がない。新型コロナウイルス流行による影響は、航空界にも及んでいる。直近の話題としては、「旅客機の貨物転用」というニュースがある⁽¹⁶⁾。

このように、人がダメなら物を、という頭の切り替えが重要である。つまり、鉄道も人が乗らないから路線廃止というのではなく、貨物を運ぶ機関として蘇ろうの認識に立つ必要がある。もともと、北海道の場

合、石炭と木材を運ぶべく始まった鉄道であるが、それが人を運ぶことが主となり、今またそれが困難になりつつある。原点に立ち返って、モノを運ぶ視点が重要となっている。

貨物を運ぶため線路を残し、貨物輸送に利益の重点を移すべきである。

北海道においては、もともと水産業主体の産業構造が明治期に入って農業へ、そして鉱工業へと移っていく過程で、何故に商業部門が劣勢のまま据え置かれなければならなかったのか（上記のような産業構造になってしまったのか）、また、産業政策展開が、今日の道産品出荷の流通機構や販売実績に多大の負の影響を与えている実態を掴むとともに、今後如何にして商業部門の充実を図ればよいのかを解明する糸口をつかむことである。

注と参考文献

- (1) 関秀志・桑原真人・大庭幸生・高橋昭夫（2006）『新版・北海道の歴史下』、北海道新聞社、p.115。
- (2) 北海道総合政策部「北海道データブック 2017」。
- (3) 北海道経済同友会・(株)北海道 21 世紀総合研究所編『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』、2019 年 7 月、p.27。
- (4) ジェトロ北海道「目で見える北海道貿易 2019」。
- (5) 黒田重雄（2018）「北海道における産業の拡大に関する覚書—ペリー来航による幕政の変化を中心に—」『開発論集』（北海学園大学開発研究所紀要）、第 102 号（2018 年 9 月）、pp.17-33。
- (6) 桑原真人・川上淳（2008）『北海道の歴史がわかる本』、亜瑠西社、p.11。
- (7) 財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構（2005）『アイヌの人たちとともに—その歴史と文化—』、平成 17 年 1 月発行、pp.28-29。
- (8) 野村崇・宇田川洋編（2004）『擦文・アイヌ文化』（新北海道の古代 3）、北海道新聞社。
- (9) 大塚和義編（2003）『北太平洋の先住民交易と工芸』、思文閣出版。
- (10) 三浦昭憲（2003）「今日の話題・交易の進化」『北海道新聞』、2003 年 3 月 8 日付（引用文献 (9) とある）。
- (11) 鈴木琢也（2006）「第 2 章 古代北海道における物流経済」『アイヌ文化と北海道の中世社会』（氏家 等編）、北海道出版企画センター、pp.19-34。

- (12) 舟山直治 (2006) 「カモカモの形態と利用からみたアイヌ民族と和人の交易と物質文化」『アイヌ文化と北海道の中世社会』(氏家 等編)、北海道出版企画センター、pp.217-250。
- (13) 黒田重雄 (2018) 「北海道における産業の拡大に関する覚書—ペリー来航による幕政の変化を中心に—」『開発論集』(北海学園大学開発研究所紀要)、第 102 号 (2018 年 9 月)、pp.17-33。
- (14) 北海道総合政策部交通政策局物流港湾室「本道における物流の現状と課題」:(www.pref.hokkaido.lg.jp) (2020 年 11 月 23 日閲覧)。

《道内は自動車輸送、道内一道外間は海上輸送が主な輸送モード》

- 道内における貨物輸送の約 97%を自動車(トラック)による輸送が担う
- 道内と道外間の貨物輸送は、道路で結ばれていないことから、鉄道輸送、海上輸送、航空輸送によるものとなり、鉄道輸送が約 8%、海上輸送が約 91%を占め、海上輸送のうちトラックを輸送するフェリーが約 9%を占める

- (15) 黒田重雄 (2015) 「北海道経済活性化の要諦——北欧諸国の輸出依存度の高さから学ぶ——」『開発論集』(北海学園大学開発研究所紀要) 第 96 号 (2015 年 9 月)、pp.197-216。
- (16) 「旅客機 貨物転用に活路—航空大手 需要急増 減便補う」『北海道新聞』、2020 年 5 月 12 日付け(朝刊)、11 面。

日本航空と全日空が 4 月以降、国内線の旅客機を貨物用の臨時便に転用して飛ばす異例の取り組みを続けている。新型コロナウイルス流行で人の往来が細ったことによる売り上げ急減分を少しでもカバーする狙いだ。臨時便は 5 月末までに 2 社合わせて羽田—新千歳線など計約 600 便に上る見通し。外出自粛要請で増えるネット通販などの個人向け宅配便のほか、業務用の貨物需要に役立っている。

北海道の産業発展と人材育成

—戦前の養成工制度を中心に—



北海学園大学開発研究所特別研究員
木村 保茂

1 本研究の目的

本研究は、北海道開発において重要な役割を果たした製造業（鉄鋼、機械、造船、製紙）を対象に、その産業発展と人材育成を明らかにすることである。具体的には富士製鉄輪西製鉄所（現室蘭製鉄所）、日本製鋼所室蘭製作所、函館ドック、王子製紙（苫小牧工場、釧路工場）および富士製紙（現日本製紙）が対象である。今日、これらの企業はわが国の重要な大企業に発展している。その人材育成方法はOJT、Off-JT、SD（自己啓発）など多様であり、日本の雇用システムの一翼を担っている。しかし、北海道開発の初期（戦前）において、人材育成は必ずしも順調に進まなかった。

2 戦前の人材育成の方法と見習工制度

戦前の人材育成の方法は、基本的にOJTであった。しかし、OJTといっても計画的なものではなく、見様見真似を中心とする非計画的なものであった。そういう中であって、製造業の熟練工養成（人材育成システム）は異なっていた。そこでは見習工制度による人材育成が行われていた。もっとも、それは機械産業や造船業・鉄鋼業などの一部の企業においてであって、熟練作業が相対的に少ない製紙業などでは行われていなかった。

なお、見習工制度とは、それまでの徒弟制度と異なり企業が行う教育訓練システムである。しかし、実際の訓練は親方請負の熟練工に委ねられており、請負の状況によっては、教育訓練は不十分にならざるを得なかった。

軍需機械工場の日本製鋼所室蘭製作所（以下、日鋼室蘭）においても、見習工制度が導入された。同製作所の社内報の「鋼の友」によれば、1926年4月（大

正15年）に第21回徒弟卒業式が行われている（1930年に第26回）。このことから見習工制度が日露戦争時の1904年頃に導入されたことが推測される。わが国の大企業への導入が日清戦争後であるから（1890年・三菱長崎造船所、1894年・横須賀海軍工廠、1896年・大阪砲兵工廠）、それよりも約10～15年遅い導入であった。

3 戦前の養成工制度と軍国主義教育 —日鋼室蘭を中心に—

日鋼室蘭の見習工制度は1930年前後まで続いた。その後に導入されたのは養成工制度である。養成工制度とは、社立学校（3年間）におけるOff-JTと職場でのOJTによって技能を習得する方法である。この制度は第1次大戦後～1920年代にかけて大企業（八幡製鉄所、日立製作所ほか）で導入・展開し、戦時下の工場事業場技能者養成令（1939年）で各事業所に義務付けられ、中小企業にまで拡大した。その養成工制度が北海道においても導入されたのである。

日鋼室蘭では1935年に私立日鋼室蘭青年学校を設立し、技能者養成所が1939年に並置・導入された（前掲「鋼の友」）。また、日本製鉄輪西製鉄所でも私立輪西製鉄所青年学校（1938年設立）に技能者養成所が39年に併置・導入された（富士製鉄室蘭製鉄所「室蘭製鉄所50年史」）。こうして北海道においても大企業を中心に養成工制度が展開し始めた。これらの技能者養成所では基礎学科・専門学科や基礎実技・応用実技などが3年間かけて教えられた。学科には英語や代数も含まれていたが、それは技能形成上だけでなく訓練生の勉学意欲やステイタスの上昇意識を満たすのに利用された。

しかし、この期の養成工制度は純粋な技能者養成制度とはいえなかった。それは軍国主義的な性格を帯び

ていた。技能者養成所はかつて（1920年代）のように単独の社立学校ではなく、青年学校に並置されていた。青年学校は実業補習学校（93年）と青年訓練所（33年）を統合した勤労青年の教育機関であるが、道徳・公民科、普通科、職業科と並んで軍事教練を課していた。そのため技能者養成所でも当然のことながら軍事教練が重視された（修身・教練 430 時間、基礎学科 418 時間、専門学科 396 時間）

日鋼室蘭青年学校は親会社（日鋼室蘭）が軍需工場だったこともあって、軍事教練はとくに重視された。社内報（鋼の友）には毎号のように「青年学校便り」が掲載され、軍事教練の様子が紹介された。1935年11月号では、陸軍中佐の教練査閲の状況（査問官敬礼、皇居遥拝、国旗国歌掲揚斉唱、査問官訓話、合同体操、教練実施、閲兵分列、査問官試問及講評ほか）が詳細に紹介されている（「鋼の友」第160号）。

社内報（鋼の友）には「青年学校便り」以外にも軍国主義的な記事が数多く載っている。たとえば、陸軍中將による「軍神乃木大将を偲ぶ」や日鋼室蘭教学局の「八紘一宇の精神」などである。また、それと並行して家族国家観・経営家族主義を奨励する記事（「家族制度と家庭教育」ほか）も掲載されている。これらの記事（「鋼の友」）は社員・準社員・工員の全従業員に配布された。「鋼の友」は軍国主義・家族国家観の精神教育を全従業員に植え付ける役割を果たしたのである。

4 管理者・監督者教育

最後に管理者、スタッフ、監督者の教育訓練をみてみよう。現場労働者（技能工）には見習工制度や養成工制度などが整備されていたが、管理者・スタッフ・監督者はOJTと先の精神教育以外はほとんど行われなかった。

彼らに対して本格的なOff-JTが行われるのは戦後のことである。日本製鉄輪西製鉄所では、戦後（富士製鉄時代）になって初めて教育部門が設置され、管理者教育や第一線監督者教育が行われだした（前掲「室蘭製鉄所50年史」）。たとえば、1951年に部長・課長・掛長を対象とするMTP（Management Training Program）が、また、1950年に組長・伍長を対象とするTWI（training within industry）が開始された。しかし、このMTP（管理者教育）とTWI（第一線監督者教育）は米国から導入された定型的訓練で

あって、わが国独自の教育訓練ではなかった。わが国独自の定型的訓練が始まるのは、高度成長期の1955年からである（前掲「室蘭製鉄所50年史」）。

奥尻島奥尻地区における「澳津神社例祭」の可視化と記憶地図



北海学園大学開発研究所研究員、人文学部教授

手塚 薫

1 研究の背景と目的

ここ数年来、奥尻島の年中行事や民俗にフォーカスし、聞き取り調査を行いアーカイブすることに傾注している。奥尻地区を代表する「澳津神社例祭」の2019年の山車巡行時に実施した参与観察を通じて集約した情報を分析するとともに「記憶地図」を地元住民の方たちの証言を得ながら作成した。「記憶地図」とは、個人が有する記憶や経験を共有し、描出することを通じ、集団的記憶に変換していく過程およびその手法と結果であり、調査には本学芸員課程に所属する学生たち8人の協力も得た。

例祭を主な対象にしたのは、地域住民の絆を強める機会となっているためである。震災や震災後の復興を後世に伝える方策は無数にあり、一概にどれが優れているとはいえない。「記憶地図」のユニークな点は、地元の方々に聞き取りをした経験と在来知などの情報を位置情報と結び付けて処理・解釈している点にある。漫然とお話を伺っていると聞き逃しがちな情報を、地図上に定位させることで、話し手である地元の方々も聞き取る側も合理的で円滑なコミュニケーションをはかることができる。例祭の可視化あるいは見える化を通じて記憶をアーカイブし、暗黙知と形式知の創造的循環を促し、観光資源化されていないが、地元住民の誇りでもある例祭という営みを見つめなおす契機にしてもらえればありがたいと思う。

2 「澳津神社例祭」の概要

奥尻地区は島の東側中央部に位置し、現在の人口は510人、世帯数は290世帯であり、青苗地区に次いで島内で2番目に人口が多い。島と対岸の江差町を結ぶフェリーが就航している。

奥尻島ではかつて、最大12地区で例祭時に神輿や

山車の巡行が行われていた。しかし現在は島の人口減少や高齢化によって、例祭時に神輿や山車を巡行するのは「青苗地区」と「奥尻地区」の2地区のみとなっている。また、奥尻島は1993年の北海道南西沖地震の際に多大な被害を受けている。この2地区も例外ではなく、青苗地区では神社や祭具が被災し例祭が6年間中断された。一方奥尻地区も街への被害は大きかったものの、震災以前から山車の巡行は中止されており、神社や祭具への被害はほぼなかったため、例祭への影響は少なかった。今回は2地区のうち、奥尻地区で行われる「澳津神社例祭」について取り扱う。

例祭は通常3日間の日程で行われる。まず、例祭前夜に行われる宵宮があり、その後本祭、後祭と続く。宵宮では神事が行われるのだが、今回(2019年)は特別に松前神楽が奉納された。また、本祭の山車巡行前に四箇散米舞行列が再現された。松前神楽と四箇散米舞については後述する。本祭の期間中には山車が巡行し、2日間に渡って奥尻、谷地、仏沢、球浦地区を練り歩く。山車の名前は「神威山」といい、武田信玄を模した人形が乗せられているのが特徴である。なお、2020年度の例祭は、新型コロナウイルス感染症の影響により神事のみで開催となり、山車巡行は中止になった。

3 8月14日：山車の清掃と宵宮

山車巡行の前日に神威山巡行実行委員会の指導の下、学生たちで山車の清掃を行った。山車は2階建てで1階は子供たちが乗り、2階は武田信玄像が中央に位置し、上屋が電線や木の枝に接触しないよう棒でよける係2人が乗車できるようになっている(写真1)。

まずは箒で埃や松の葉を払い、次に1階部分に掃除機をかけ、刺さったままであった画鋸を抜き、全体に雑巾がけをした。汚れを落とした後は布やメッキテープで飾り付けを行い、最後に信玄像の頭部を設置して



写真1 山車の上の武田信玄像



写真3 宵宮で披露された神遊舞



写真2 山車を清掃する学生たち



写真4 山車を曳く

清掃は終了した（写真2）。

山車の清掃が終了した後は17時30分から澳津神社で行われた宵宮に参加した。宵宮では澳津神社5代目宮司による神事と寿都松前神楽保存会により松前神楽から6舞（幣帛舞、福田舞、山神舞、三番叟舞、神遊舞、獅子舞）が披露され、学生たちは獅子舞に噛まれたり社殿で参拝するなど貴重な体験をした（写真3）。

4 山車の巡行について

本宮が終わった12時過ぎによいよ山車巡行が始まる（写真4）。山車を曳くのは、本来は子どもたちであるが、今は大人も入り混じって綱を曳いている。奥尻地区の山車巡行は、震災前の今から30～40年前には最もぎやかで長く、天狗、四箇散米舞行列、猿田彦、神輿、山車（神威山）という最多で5つの構成要素から成りたっていた。しかし、現在残されている要素は山車のみである（図1）。四箇散米舞行列が2019年には一時的に復活したとはいえ、正確に言えば山車とともに全行程を巡行したわけではないために、図では赤枠で囲って区別してある。現在の巡行構成要素をさらに詳しく説明すると、前から①先導車、



写真5 山車を停めて踊っている様子

②神威山（山車）、③バッテリー車（山車に電力を供給）、④給水車、⑤パトカーという構成である（図3右下「巡行を構成する要素」を参照）。間隔も適度にあいている。先導車の前方にはあらかじめ3人の男性が先行しており、それぞれに分散しながらご祝儀を集めたり、神威山のお札を配ったりする役割を担っている。

奥尻地区の山車巡行は、区内を練り歩く中で地区の要所、例えば病院前、商店街、フェリーターミナルなどで停まるというのが特徴である。今回は22か所の地点で山車が停止している。山車が停車すると、積

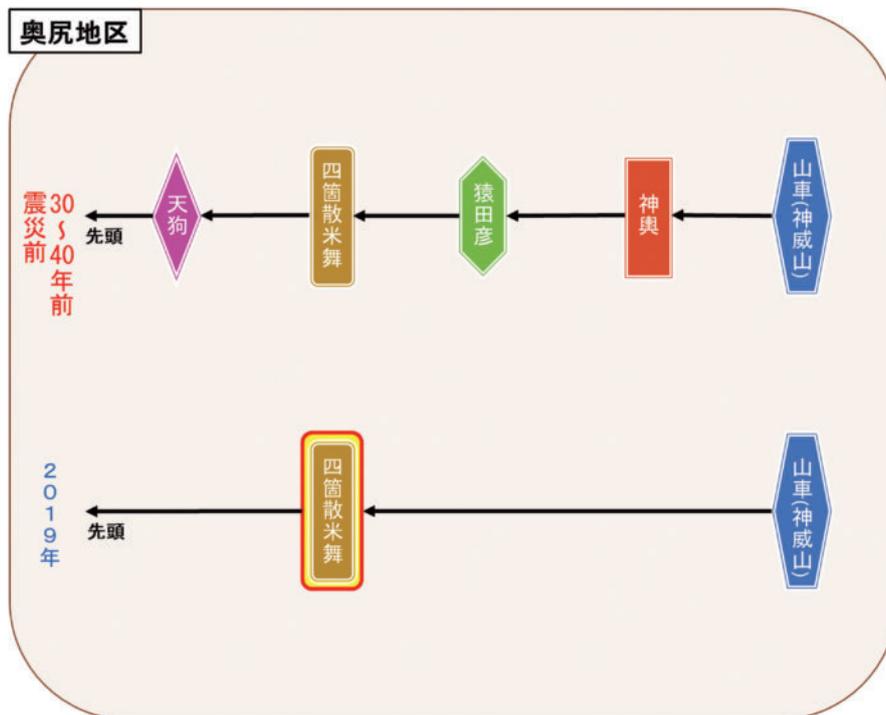


図1 澳津神社例祭山車構成図

載されたスピーカーから流される歌に合わせて、巡行の参加者は輪になって踊る。流される歌は北海盆歌のような民謡から、ゴールデンボンバー「女々しくて」などの人気のポップスまで様々なものがあり、イベント的な側面が見られる（写真5）。病院前では入院中の患者や医療従事者に踊りを見てもらうことで、慰問や激励の役目を果たしている。また商店街では、お菓子や飲料水がふるまわれることもあった。

山車曳きには奥尻島分屯基地第29警戒隊所属の航空自衛隊員も毎年参加しており、外部協力者を積極的に受け入れるのもこの例祭の特徴となっている。今回の曳き手は64人で自衛隊員は15人、本学学生が7人、残りを地元住民が占めていた。祭り会場にいた分屯基地司令の話では、隊員には町の行事に積極的に参加するように呼び掛けているとのことであった。行列の参加者には性別年齢で役割が割り振られている場合がある。例えば男子は電線や枝が山車に干渉しないように除ける係、女子は笛を吹く係、より幼い子どもたちは山車の上で太鼓を鳴らす係などの役割があてがわれていた。



写真6 寿都松前神楽保存会の四箇散米舞行列



写真7 四箇散米舞行列に参加する住民

5 四箇散米舞行列の復活

四箇散米舞とは、松前矩広が創作した松前藩の天下泰平を祈願する舞である。奥尻地区には昭和30年頃に澳津神社2代目神主である常磐井宮司によって導入

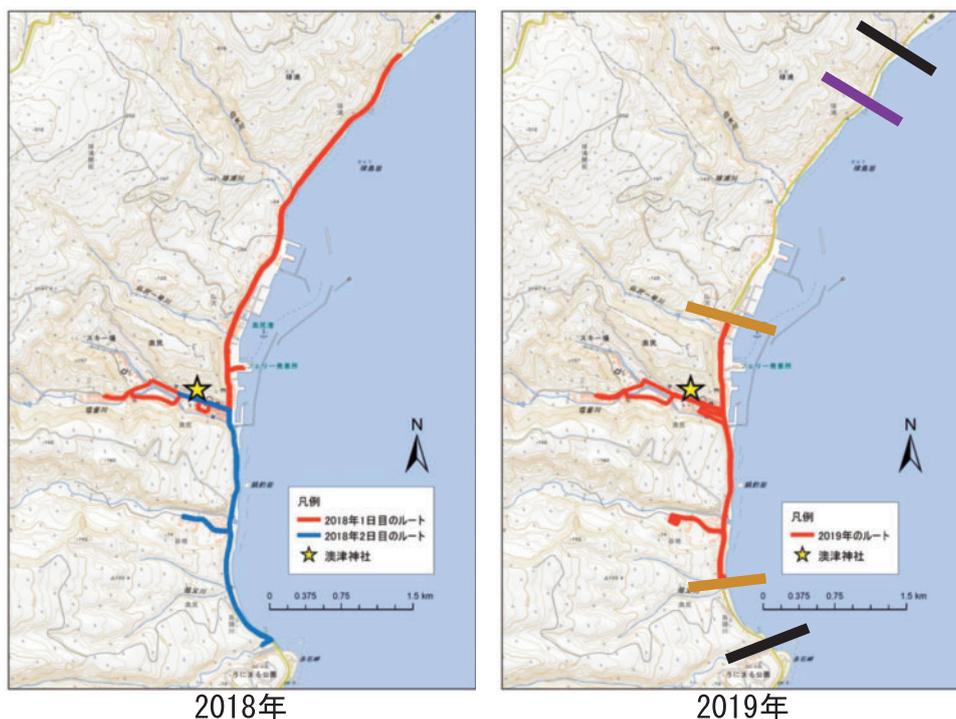


図2 2018年、2019年山車巡行ルートの変遷

され行列化したという。最初は球浦青年団が行列に取り組み、その後は小学生によって演じられるようになった。北海道南西沖地震の数年前から長期間実施されていなかった四箇散米舞の行列だが、2019年の「澳津神社例祭」で約30年ぶりに復活した。

この復活は、澳津神社4代目宮司と寿都松前神楽保存会とのご縁を辿り、保存会が奥尻側から招かれたことがきっかけで実現した。舞の参加者は保存会の方々に加え、小学生の時に舞を演じていたという女性たちもあり、実に久しぶりに、それぞれ剣や薙刀、弓を持って楽しそうに舞っていた(写真6・7)。今回は神社階段下から海側へ進み郵便局前で折り返す短縮ルートになったが、本来は小学生40人程の行列で山車と同じルートを巡行し、例祭1日目は北側の球浦、2日目は南側の烏頭川まで練り歩くものであった。

今回披露された四箇散米舞行列は、山車巡行前に実演された実技で、今後恒常的に行われる見込みはない。しかし、約30年ぶりに復活した四箇散米舞行列に島民は快哉を叫び、ある婦人は「最初で最後かもしれないが、見ることが出来て嬉しい」と語っていたのが印象に残った。

6 山車巡行ルートの変更とその理由

2. 「澳津神社例祭」の概要でも触れたが、奥尻地区

の山車巡行は例年2日間に渡って行われる。しかし2019年は8月15日のみの巡行になり、ルートも大幅に短縮された(図2)。巡行行程が変更された理由の1つが、地区内で「不幸」があったためである。今回は例年の巡行ルートの北端付近、球浦地区内での不幸であったために往復約1.3kmが短縮された(図2右紫色線)。奥尻島では娯楽的で楽しい行事とされている例祭では不幸のあった家を避けるという慣習があるためである。そして、もう一つの理由が台風による荒天予想である。8月16日~17日にかけて、島に台風10号が接近することが予想されており、それにより更なるルート短縮が行われ、結果的に巡行は1日日程で実施された。北側の巡行距離は、往復約5.6キロ短縮された(図2右黄土色線)。また、例年は2日目で訪れる南端地区も1日目で訪れたため、往復約1.8kmの短縮が行われた。今回の例祭では合計約8.7キロのルート短縮が生じたことになる。

また、2018年と2019年では奥尻地区内の細かい巡行ルートにも違いがある(図4)。島から戻りGISを用いて2年間の巡行路を比較することによって詳細なルート変更にはじめて気づくことができた。この変更の理由については、今後現地調査で明らかにする必要があるが、おそらく地区内で「不幸」があった家を避けるための変更であったことと予想される。

様々な要因によりルートの短縮が行われた結果、今



編集・発行：北海学園大学学芸員課程、北海学園大学人文学部手塚薫研究室、稲穂ふれあい研修センター歴史民俗資料展示室 協力：神威山巡行実行委員会
 ○本地図は令和元年度北海学園学術研究助成により作成されました。 基図：電子国土基本図(地図情報)(国土地理院) 印刷：(株)アイワード 2020年3月10日

図3 2019年「澳津神社例祭」記憶地図

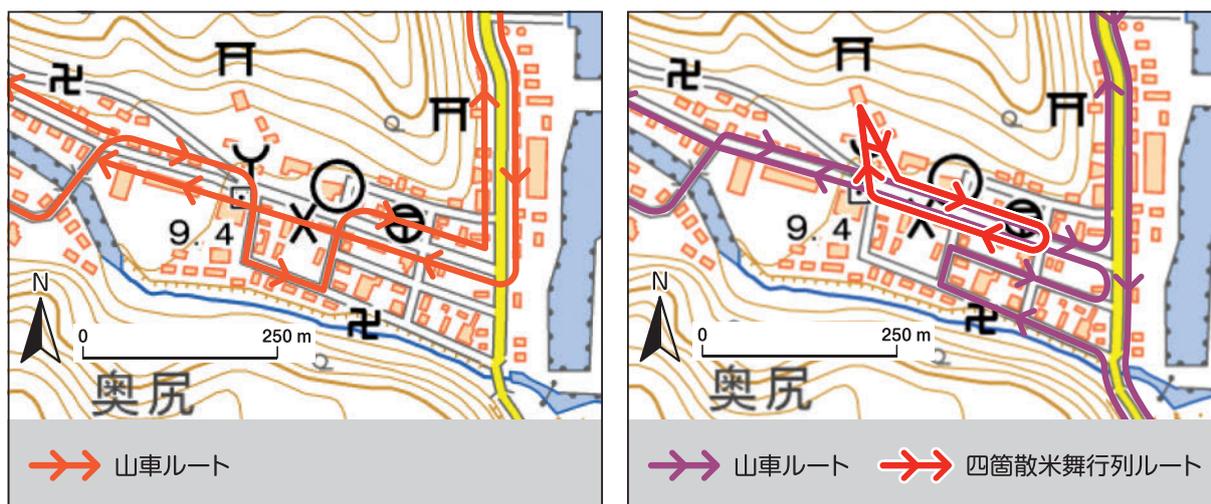


図4 2018年(左)、2019年(右)の奥尻地区内山車巡行ルート詳細図

回の巡行は奥尻地区を中心に、北は奥尻町海洋研修センターまで、南は谷地地区の少し先にある祖父川手前までのルートとなった。詳しい山車巡行ルートは記憶地図として図3に記載している。この地図には、震災によって観音山が崩れ大きな被害が出た洋々荘の跡地に「自然災害伝承碑」が見える。これは国土地理院が2019年から公開を開始した新しい地図記号である。北海道で最も早く公開されたのが奥尻島にある北海道南西沖地震を伝える4基の伝承碑で、これはそのうちの1つである。

7 「記憶地図」作成の意義

奥尻町は現在、人口減少に歯止めがかかっていない。奥尻町がHP上に公開している「奥尻町人口ビジョン」によれば、20代から30代の女性の減少率が全国で4位、北海道で1位であり、「消滅可能性自治体」とされている。人口が最多だった1962年から約7割も減少し、2020年4月現在、人口が2,523人、世帯数1,517となっている。年齢別では、70~90代の増加が目立っており、典型的な人口減少と少子高齢化の問題に直面し、財政状況も思わしくない。2020年11月には、使用済み核燃料から出る高レベル放射性廃棄物に関し、国から文献調査の「申し入れ」があった場合、奥尻町は「検討する」と回答していることが判明している。

今後例祭がどうなるかは予測不能である。「記憶地図」を作成し、例祭の「見える化」をはかることで、地元の住民もふだん意識してないような詳細なルートの変化やその理由も明確にできた。少子高齢化以外に

も様々な条件に対し、思いのほか柔軟かつ臨機に対応している例祭の様子を窺うことができた。定期的に記録することで毎年生じる複雑な経年変化を蓄積することが可能になる。2大祭りのうちのもう1つ「青苗言代主神社例祭」は対照的に、より伝統的なスタイルで実施されているが、持続可能な例祭とするための戦略は異なっている。今後、両者を比較することで両例祭の特徴が浮き彫りになるだろう。

近年、通常は記録に残らない人々の振る舞いや集合的な無意識などは「暗黙知」と呼ばれ、デジタルアーカイブの対象である。意図的に記録しようとしていないために常に喪失の危機にある。アーカイブの役割は「暗黙知」と「形式知」をつなぐことにある。矛盾や断裂をも含む証言や記憶などを集積し、言語・記録化することによって「形式知」に転換することで、意識せず行ってきた活動を再認識し、再度「暗黙知」に還流させることができる。

8 謝辞

調査にご協力いただいた島民の皆様、「澳津神社例祭」組織（氏子総代、神威山巡行実行委員会）、寿都松前神楽保存会、奥尻町教育委員会稲垣森太さん、巡行に参加した学芸員課程の有志ら（浅妻佑軌さん、有田くるみさん、佐藤圭祐さん、高橋佑惟さん、谷遼亮さん、永倉拓輝さん、山田穂乃花さん）に謝意を表します。GISによる記憶地図作成には、佐々木理子さん、蟬塚咲衣さん、永倉拓輝さんの協力を仰いだ。本稿執筆にあたっては、浅妻さんと高橋さんの協力を得た。記して感謝したい。

北海道「開拓」と地域社会の形成過程

—越中獅子舞の伝承をもとに—



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

内田 和浩

1 本研究に至る背景

2018年に「命名150年」を迎えた北海道では、富山県からの「開拓」移住者も多く、越中獅子舞を地域の伝統文化として継承している地域が多い。

本研究の背景は、その越中獅子舞が現在まで伝承されて来た経緯には、移住者たちの望郷の思いはもちろん、形成されてきた地域社会での寺社や学校・公民館、青年団活動等による、地域社会教育実践の果たす役割が大きかったのではないかと考えたことにある。

2 本研究の課題

そこで、まず1年目にその実態把握として道内各市町村への調査を行った。

2年目は、その調査結果と富山県での資料収集を行い、現在まで富山県とつながりのある獅子舞を伝承している地域を調査対象として絞った。富山県の獅子舞は、1300程あるといわれており、その特徴から「砺波獅子」「氷見獅子」「射水獅子」(以上、百足獅子)「金蔵獅子」「下新川獅子」(二人立ち獅子)に分類されているが、予備調査として百足獅子を継承し、現在も母村と交流している市町村に絞り行うことにした。具体的には、天塩町(「射水獅子」射水市新湊地区と交流)・浦幌町(「氷見獅子」氷見市と交流)・音更町(「氷見獅子」砺波市高波地区と交流)・鷹栖町(「砺波獅子」砺波市苗加地区と交流)の4町である。

しかし、実際に獅子舞保存会等の代表者の方々からお話を伺うと、筆者の考えと少し違っていた。

天塩町の天塩越中獅子舞は、もともと1940年に町の巖島神社が改築造営され、1942年に行われた造営報告祭で郷愛会と富山県人会が獅子舞を奉納したのが始まりだった。当時の舞い手の中心が現・富山県射水市新湊地区放生津から来た人々で、その後1952年ま

ではその人たちが毎年獅子舞を続けていた。そして、1954年頃からは子供たちが子供獅子舞を担うようになり、やがて創始者たちの孫たちが担い手の中心になった。その後、富山出身者に限らず町全体で天塩町越中獅子舞保存会を立ち上げ、1987年頃に富山射水市新湊に習いに行き、役場の助成金等を受けながら、現在は大人だけの獅子舞として続けている。

浦幌町は、当初は万年地区に入植した人々の多くが富山・石川の出身者で、地区内に八幡神社を分詞して1902年の秋祭りに獅子舞を奉納するようになった。当初は万年地区の人たちが中心であったが、万年地区の農家が減少し小学校が浦幌小学校に統合したり、八幡神社が浦幌神社に合祀されたりして行く中で、万年地区とは関係なく1957年に浦幌開拓獅子舞保存会を設立して、浦幌町全体の芸能文化として保護されるようになっていく。

鷹栖町は、北野地区に北野神社獅子舞があり、1898年に現・富山県砺波市苗加地区から入植した人が母村から持ち込んだ獅子頭をもとに、北野神社に舞を奉納したのが始まりである。戦時中は中断していたが、その後1965年に北野神社獅子舞保存会が設立され、1978年に鷹栖町文化財第1号に指定された。しかし、平成に入り担い手が無く中断し、平成20(2008)年代になって役場や農協、北野地区の住民たちが北野神社獅子舞保存会の再生に向けた話し合いを行い、新たに保存会を立ち上げ2010年から北野神社例大祭で毎年1回演舞を行なっている。

したがって、3町とも現在の担い手は交流がある富山県の出身者や母村というわけではなかった。

一方、音更町東士狩地区は、現在も20戸が営農している農村地域(全体で30数戸)であり、地区内に東士狩小学校、東士狩神社がある。1897年に砺波市高波地区江波からの集団入植(「江波団体」)によって開拓された地域である。獅子舞は、1902年に東士狩

神社の春祭りに奉納され、以来春祭り・秋祭りに奉納されてきた。現在は秋祭りのみに行われ、東土狩獅子舞保存会として行っている。母村である砺波市高波地区江波の江波獅子舞保存会との交流も行われている。

したがって3年日は、現在も母村との交流が続いており、1つの農村集落として獅子舞を継承している音更町東土狩地区に絞って本調査を行うこととした。

本研究では、北海道「開拓」期から今日まで、本州の母村からの集団移住によって形成された地域社会の形成過程を、獅子舞の伝承と継承の経緯とともに明らかにするとともに、獅子舞の継承が地域社会にどのような影響を与えてきたのかを分析していくこととした。

3 東土狩「開拓」と獅子舞

(1) 「江波団体」による集団移住

東土狩地区の母村である江波は、現在、富山県西部にある砺波市高波地区に位置するムラである。『砺波市史資料編5・集落』には、「地域の北西部に位置する水田農村。(中略)氏神江波神社と眞行寺(真宗大谷派)が戸出往來中ほどの南側にあり、このあたりは街村状を呈してムラのセンター的位置を占めており旧役場のところからの道がとりつく。景観は散村であるが、西北部は家が少ない。(中略)常会は江波(九三戸)で一つ。」と記されている。

この江波から「江波団体」として1897年に東土狩への集団入植が行われたが、その経緯について『砺波市史』には、「明治維新をむかえるにあたってすでに多くの零細農民を擁し、さらに地租改正等にもとづく経済事情の変化、ことに明治14.5年より20年頃の不況の影響を受けて農村の分解がすすみ、多くの脱落農民を生みだした。これらの生活を失った人々の先行



(江波神社 2020年2月筆者撮影)

は、一つは大都市であり、一つは維新政府の北海道開拓政策に呼応する北海道への移住であった。不況のたびに一家をあげて村を離れ、北辺の地北海道へと移住するものが明治・大正期を通じて続々あらわれた。」と記されている。

しかし、その中で「江波団体」の十勝への移住は、北海道庁が1906年に作成した『北海道移住成功団体』に「成功した優秀開拓者団体」として紹介されている。1897年の第1回の入植は23戸だったが、上記には「総戸数42戸・所有地234町9反・馬441頭を有し、1ヵ年の収入は全戸が黒字であり、1ヵ年の収入が300円以上の戸数が22戸を数えるまでに発展していた」と記されている。

(2) 東土狩神社の分祀と獅子舞の始まり

開拓2年後の1889年4月には、郷里の江波神社から祭神「月夜見命」を迎えて、東土狩神社を建立した。そして、新しい神社のもとで秋祭りが行われたが、娯楽らしいものもなくさびしいので、郷里に伝承している獅子舞を奉納してはということになったという。幸いに郷里での獅子舞の中心メンバー3人が入植者におり、東土狩神社獅子方若連中組を結成して、郷里江波から道具・衣装を取り寄せ、1902年4月17日の東土狩神社春祭りに初めて奉納された。依頼、第二次世界大戦の一時期中断したが、1974年に東土狩獅子舞同志会(1979年から保存会)を結成し、現在まで120年近く続いている。

4 地域社会の形成過程と獅子舞

それでは、2016年4月10日に開基120年記念式典を行った東土狩地区は、どのようにして「東土狩村」と明治維新政府によって行政区画が定められただけの原野同様の地域を、現在のような地域社会へと形成していったのであろうか。

1897年に「江波団体」が東土狩村に集団入植した時、戸長役場の行政組織はなかった。その後、1901年に東土狩村、然別村、音更村の三村合わせて音更外二村戸長となった。そして、1906年4月1日に音更村が二級村となり、東土狩は音更村第9部となって、東土狩村は消滅した。その後、1937年には東土狩区となったが、大戦中は東土狩部落となり、1955年には基礎自治体としての音更村の行政区として、東土狩区となり現在に至っている。

筆者は、現代社会における縮小する地域社会の持続

可能な発展には、「我がまち」になくてはならない「モノ」があり、その「モノ」を地域住民がいかに維持していくのかを考え行動することの重要性を主張している。逆にここでは、何もない原野に集団入植した人々が新たに地域社会を形成するプロセスとして、その「モノ」をいかに創り出して来たかという視点から、『東土狩百年史』（2006年）をもとに東土狩地区の地域社会の形成過程を見ていく。

(1)「医療」「通信・金融」「商店」

まず「医療」では、東土狩地区には病院・医院が設置されたことがなく、音更町内近隣の病院・医院を利用している。「通信・金融」では、入植直後の1889年に西島要次郎宅に郵便留置所が設置されているが、1901年に音更郵便局ができており、音更町内近隣の郵便局・銀行・農協等を利用していると考えられる。

そして「商店」は、1907年頃には東土狩地区内にも米穀・日用雑貨を扱う商店が開業し、1917年からは別の日用雑貨の店が開店し、たばこも扱って繁盛したが、第二次大戦で商品不足となって閉店。1947年には、その店を譲り受けた人が洋服仕立て業と日用雑貨店として営業を始め、その後1965年には土屋商店となり、地区唯一の商店として営業を続けている。しかし、近年では近隣の音更町木野地区に一大商業ゾーンが出来て、東土狩地区の住民もそちらで買い物をするという。

したがって、これらは東土狩地区の農村生活の中では必ずしも「我がまち」の域内に直接になくてはならない「モノ」ではなく、近隣との交通ネットワークの中で「機能として」位置づいてきたといえる。

(2)「教育」

1901年に、現在の東土狩小学校の前身である東土狩簡易教育所が開設している。そして、1908年に教育所に昇格。1910年に第5尋常小学校と改称。1914年東土狩尋常小学校と改称して現在地に設置。1926年に高等科が併置され東土狩尋常高等小学校と改称。1941年東土狩国民学校と改称。1947年新学制実施により東土狩小学校と改称し中学校併設。1951年併設の中学校廃校。1962年体育館落成。1969年校舎落成・開校70周年。1979年開校80周年記念。1982年高倉小学校を統合。1986年鎮練小学校を統合。1993年校舎新築、外講工事落成。2000年開校100周年。そして2020年は、東土狩小学校開校120周年となる。

実は、東土狩地区の隣には、ほぼ同時期に入植した「矢部団体」（25戸）の矢部地区がある。そして、東

土狩簡易教育所の開設の前史として、1899年に矢部地区で開設した寺子屋と1900年に東土狩地区で開設した寺子屋があり、東土狩と矢部が合同して学校設立を願い出たことによって東土狩簡易教育所が認可されたのだった。

このように東土狩小学校は、入植の4年後から120年にわたって東土狩地区のみならず、矢部地区の住民の子弟教育や地域の活動にとっても、なくてはならない「モノ」として、位置づいてきたのである。

(3)「拠点場所」

つなぐ役割としての「拠点場所」として、東土狩神社と妙法寺、そして東土狩集会所（現・東土狩百年記念館）が挙げられる。

東土狩神社は、1899年4月に郷里の江波神社から祭神「月夜見命」を迎えて建立された。1902年からは春祭りと秋祭りに獅子舞が奉納されている。「東土狩を離れ、各地、各界で活躍する人達にとっても心の拠り所として、郷里の山河、古き学び舎と共に東土狩神社の神域は心の支えとなってきた」と記されているように、東土狩神社の存在は地域住民をつなぐ場でありつづけてきた。そして、1966年に開拓70周年記念事業の実施にあたり、東土狩神社を「郷社」と定めたのだった。また、東土狩集会所は1932年に東土狩神社境内に「江波団体」総代の一人だった故・柴田外次郎宅の用材寄付によって建築され、1995年まで「地域発展の基地として、あらゆる行事に活用されてきた」という。その後は東土狩百年記念館がその役割を担っている。



（東土狩神社 2019年6月 筆者撮影）

一方、妙法寺は1908年5月に富山県から移転してきた浄土真宗本願寺派の寺である。東土狩地区に定住した「江波団体」の中からも、一寺建立の気運が高

まっていき、それをたまたま聞いた富山県の妙法寺坊守が本尊・阿弥陀如来と僧侶を伴って東士狩に妙法寺を移したのが始まりだった。東士狩地区の人々多くが檀家となり、1913年に本堂が建立された。その後1951年には現在の新しい本堂が建立され、落慶法要には東士狩獅子舞も繰り出して、地区内はもとより町内外から2千人の人出があったという。その後も納骨堂・講堂の建設、本堂の改修、駐車場等の舗装などが行われ、1989年には盛大な落成慶讃法要が行われている。そして妙法寺では、様々な活動が行われて来ており、特に「仏教婦人会」は1916年に発足し、4、50人が参加する報恩講や研修旅行、奉仕活動等を活発に行ってきた。1917年には「仏教青年会」も結成され、報恩講も行ったが1966年に解散した。その他、「こども会」(1975年～)、聖歌隊「サンカーラ」(1981年～)、「壮年会」(1982年～)も結成されている。このように妙法寺も、東士狩地域の人々をつなぐ役割を担ってきたのである。

(4)「住民自治の事務局」

東士狩地区は、現在音更町の行政区の一つとして、東士狩区と名乗っているが、農村の農業従事者の組織である農事組合とも重なる組織でもあり、都市の町内会・自治会に相当する地域自治組織として東士狩地区に住む全ての世帯が加入している。

一方、1973年には東士狩地区連絡協議会が作られた。これは当時の東士狩・矢部・朝日(1976年東士狩と統合)の行政区を超えた連絡・協調を図るために結成した組織である。1980年には町の単独予算で東士狩会館(東士狩保育所を併設)が建設され、管理運営している。さらにここに東士狩公民分館も置かれ、地域の社会教育活動を推進してきたのである。

したがって、東士狩地区連絡協議会は東士狩小学校と同様に、矢部地区と東士狩地区が一つの地域として一体であり、近年では東士狩地区単独ではなく、矢部地区と一体的な住民自治活動が進められているように見える。

しかし、「事実は必ずしもそうではない。それは、矢部・東士狩それぞれ一味違ったカラーを持っていることであり、「河川治水についても、(中略)東士狩は、矢部のそれとは比較にならない辛苦の連続であった。」とし、「共通の目的のために団結して今日に至ったと見るべき」と『東士狩百年史』には記してある。

(5) 東士狩地区をつなぐ要としての獅子舞

実は、矢部地区の母村である現在の富山県西砺波郡

福岡町矢部は、砺波市高波地区江波と接する隣村であり、隣村同士が北海道の隣村に入植したという珍しいケースであった。そして、矢部地区にも矢部獅子舞保存会による矢部獅子舞があり、1904年から地区の住吉神社の例祭に奉納され、現在も続いている。



(東士狩獅子舞パンフレット、2017より)

つまり、そこに東士狩地区としてのアイデンティティを強く感じることができる。それは、なぜだろうか。

東士狩獅子舞の舞い手は、当初は「江波団体」の初代の「開拓」者たちであった。それが東士狩神社獅子方若連中組として、二代目、三代目へと引き継がれてきていたが、大戦による中断と高度経済成長の中で担い手が不足していった。しかし、1974年に東士狩獅子舞同志会(後の保存会)を結成した時、すでに初代・二代は他界しており、三代目・四代目を中心に結成されたと思われる。そして、1990年後半から2000年代には東士狩小学校での子ども獅子舞指導による後継者養成、2010年前後からは江波獅子舞保存会との訪問交流などを行っており、それは「江波団体」としての歴史と伝統を引き継いでいこうという取り組みだったと考える。

つまり、「江波団体」の郷里江波地区への初代「開拓」者たちの思いや「開拓」の苦悩の歴史を後世に伝えていくため、東士狩獅子舞は毎年継承されているのである。また、代々の獅子舞の担い手たちが「教育」「拠点場所」、そして「住民自治の事務局」の中心的な担い手として東士狩地区の地域社会を形成してきたのであり、獅子舞の伝承は、地域社会をつなぐ要の役割

を果たしてきていると考える。

5 おわりに

コロナ禍で始まった3年日は、東土狩地区での聞き取り調査を充分行うことができず、文献調査のみの研究になってしまった。

しかし、2020年9月17日、感染予防策をしっかりとることで開催された東土狩神社秋季祭典・獅子舞奉納を見学した。保存会の中川会長をはじめ、担い手の皆さんが普段とは違う形で獅子舞を奉納する姿とそれを見つめる地域住民の皆さんの様子を拝見することができた。コロナ禍で短時間の舞いとなったかが、東土狩神社と東土狩獅子舞への地域住民の思いを実感することができたと思う。

コロナ禍が終結したら、また東土狩地区を訪ねて、東土狩住民の皆さんから獅子舞への思いをお聞きし、本研究を完結させたいと考えている。



(東土狩獅子舞 2020年9月 筆者撮影)

参考文献

- 『砺波市史』資料編5・集落(砺波市1996年3月25日)
- 『砺波市史』(砺波市史編纂委員会, 1965.3.20)
- 『音更町史』(音更町, 1980年)
- 『音更百年史』(音更町, 2006年)
- 開拓70周年記念誌『東土狩のあゆみ』(1966)
- 東土狩開拓85周年記念誌『花さける郷』(1980年)
- 東土狩開基百年記念『東土狩百年史』(1996年)
- 東土狩開基百二十年記念『「東土狩百年史」以降これまでの歩み』(2016年)

北海道における外国人開拓者の貢献

—J. バチェラーのアイヌ伝道の軌跡とアイヌ語研究、アイヌ民族との受容と葛藤—

北海学園大学開発研究所特別研究員
神谷 順子・中川 かず子¹

1 はじめに—本研究の概要、研究の背景

本稿では、日本語、アイヌ語の知識もないまま北国でアイヌ伝道を行い教育事業を志し、多くのアイヌとの関係を築き信頼を得た英国人宣教師ジョン・バチェラー (John Batchelor; 1854-1944) のアイヌ伝道の足跡を追う。当時の北海道行政との関係、特に、北海道旧土人法とアイヌ教育のあり方、同化政策と言語教育との関係を中心に考察するものである。日本聖公会の資料として、『日本聖公会北海道教区 90 年史』『日本聖公会百年史』を中心に宣教過程におけるアイヌ民族との葛藤と受容を見ていく。

蝦夷が北海道と改められたのは 1867 年のことであった。平取は日高国に含まれ、一次仙台藩の支配下になる。仙台藩の支配下になったときには伊達家を中心に多くの和人が沙流川に入植し、平取にも九戸の家族が入植していた。当時は約 900 人のアイヌが住んでいた。最初の伝道師はウオルター・デニング司祭²である。最初の宣教師デニング司祭の時代、切支丹禁教令が撤去され、彼は 1874 年に函館に上陸し、英国海外伝道協会 (The Church Missionary Society 以下 CMS と略称) によるアイヌ民族への宣教を試みるべく、アイヌ人との伝道を開始した。この CMS が北海道伝道の責任を負うことになった。CMS は 1873 年 2 月に 2 名の宣教師を日本に送り、1887 年には米国聖公会、英国海外伝道協会、英国福音伝道協会、英国福音伝道社団を合体させ、日本聖公会を誕生させたのである。

デニング司祭は伝道に励み、1875 年 5 月に元会津藩士で道内最初の伝道者となった小川淳のほか、3 名の受洗を行った。デニングと小川は函館周辺の農村に

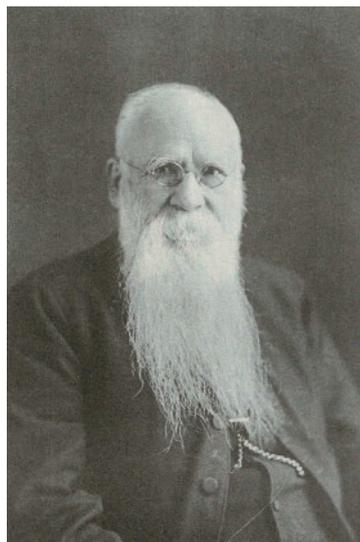


図1 ジョン・バチェラー
(『ジョン・バチラー自叙伝 我が記憶をたどりて』復刻版、2008年、口絵写真より)

出かけていき、デニングはアイヌ伝道の先駆者と言えるように势力的に動いた。同年バチェラーも函館に来ており、バチェラーがデニングからキリスト教への大きな影響を受けていたことがわかる。

1876 年にはアイヌ語研究の名目で特別パスポートが許可され、7 月中旬に室蘭経由徒歩でアイヌの村である平取を訪問した。コタンの人々とデニング司祭はペンリウク³と会見、数日間滞在し福音宣教の対策を立てた。デニング司祭は平取から札幌に立ち寄り、路傍伝道の末、札幌で最初のクリスチャンとなった伊藤一隆⁴に洗礼を施す。1879 年デニング司祭は再度平取を訪れペンリウクの家滞在中に

1 北海学園大学名誉教授

2 ウオルター・デニング司祭 (1846-1913) 英人宣教師、英国聖公会宣教協会、函館、平取、札幌で伝道。

3 平村ペンリウク (1833-1903) 平取コタンの首長、バチェラーのアイヌ語教師。生活や習慣を教授。

4 札幌農学校の学生で、1875 年にデニング師より洗礼を受けた。

5 アイヌ民族出身者唯一の生徒として室蘭常盤小学校で教育を受け、校長の資格を有する。アンデレス司祭より受洗、バチェラーにアイヌ語を教えた。

バチェラーの指導による金成太郎の受洗⁵、1888年アイヌ伝道者としての正式な任命、平取を中心とした日高アイヌの伝道、幌別、有珠を中心とした胆振地方への伝道、釧路を中心とした道東地方、更には札幌を根拠地とした伝道と、デニングとバチェラーは全道にアイヌ伝道の足跡を広げていった。

2 バチェラーの本道での初期のアイヌ伝道の足跡

J・バチェラーは、1854年に英国のアックフィールドで生まれた。ロンドンにあるイズリングトン神学校を出て中国での伝道を志し、CMSが香港に建てている聖パウロ・カレッジで中国語と神学を学ぶため22歳の9月に香港に向けて出発した。しかし、気候が合わずマラリアにかかり、数ヶ月で転地を余儀なくされた。1877年に日本に到着し、より寒い土地が健康のためになると医者に勧められ、函館に行って静養することになった。

1877年、函館に着いたバチェラーはウィリアム司祭に迎えられ、宿を用意されて世話になることになる。静養をしながら神学、日本語を学び始める。この間にアイヌ民族のことを聞き、関心を持つ。アイヌ民族は日本人に大変差別を受けていると聞いたからである。

1879年、CMSから海外伝道師としての認定を受け、アイヌ伝道師として働くことになる。同年秋、デニングに伴われアイヌ伝道者の一人として有珠経由平取を訪れた。アイヌ文化と言語の研究という名目で活発な伝道の働きを始めた。この頃からアイヌ伝道は実質的にはデニングからジョン・バチェラーに委ねられることとなる。

バチェラーは北海道に留まることが決定し、平取を訪問することにした。函館を立ち、バチェラーが親友と言っていた伊藤一隆（上掲）が札幌の大学にいたため、平取に行く途中彼を訪ねた。伊藤氏は当時大学1年生であり、彼の学年には他にも数人のキリスト教信者がいたので彼らとの面会も札幌地域の情報を得るためには必要であった。札幌を出てから3日目に目的地平取に着いた。ここでペンリウク首長の家に滞在することになった。アイヌ人との交流をしながらアイヌ語とアイヌの生活習慣を学んでいった。

早くアイヌ語を覚えたかったバチェラーは、一人でアイヌの人達との生活を始めた。2ヶ月後、かなり進歩したので容易にアイヌ人との生活ができるように

なった。夕べの炉辺に座り、若者達がお互いに昔話を語るのに耳を傾向け、年配者達の唱ずる「ユーカラ」、即ち叙事詩や伝説を聞くことを楽しみにしていた。自分たちの祖先についてなどをお互いに尋ね合っているのを聞くのはとても興味深かったと記されている⁶。

ペンリウクを教師に毎日アイヌ語を学びアイヌの生活を書き留め、謙虚な態度でまじめにアイヌ語を学んだ。このバチェラーの態度はアイヌの人達に感銘を与え、各地に学校が設けられることになった⁷。バチェラーに賛同する多くの協力者がいた。

幌別愛隣学校（1888年設立）／春菜アイヌ学校（1891年設立）／茂尻矢アイヌ学校（1891年設立）／噸化アイヌ学校（1891年設立）／函館谷地頭愛隣学校（1893年設立）／白糠アイヌ学校／新冠姉去アイヌ学校／モリシャ小学校／十勝白人アイヌ学校（1896年設立）／有珠夜間学校／札幌アイヌガールズホーム（1898年設立）／函館アイヌガールズホーム（1900年設立）

1884年、バチェラーはルイザ・アンデレス⁸と結婚をする。ルイザ40歳、バチェラーは29歳であった。6月から半年間婦人同伴で道内の伝道旅行に行き、小樽、苫小牧、浦河まで行き、平取には長く滞在し、伝道とアイヌ語の研究を行った。函館に住むことになったバチェラー夫妻は、ペンリウク首長にアイヌ語を学ぶことを強く願う函館に来てもらい、アイヌ語の勉強を始めた。そこで、新約聖書、詩編の一部をアイヌ語に翻訳した。バチェラーの伝道活動は活発化し、後に辞書に結実したアイヌ語の収集を平取を中心に行なった。まず6,000語の語彙集を作成、文法を研究し、聖書の翻訳、聖歌、祈祷文のアイヌ語を手がけた。また、ペンリウク宅において礼拝を始め、彼と一緒に家庭訪問を行ない始め、コタンの人達に喜ばれた。

アイヌコタンへの旅を始めるころ、バチェラーは学問的目的にのみ得られるパスポートの取得に困難を感じた。しかし、幸いなことに、函館の英国領事ユースデン氏の尽力でパスポートを取得することができた。時の経過とともに、アイヌの人々が彼を監視、行動、

6 『日本聖公会北海道教区90年史』pp. 89-108

7 福島恒雄（1982）『北海道キリスト教史』pp. 212-213

8 函館聖公会代表、W. アンデレス司祭の妹。

9 仁多見巖（1965）『ジョン・バチェラーの手紙』pp. 50-65

活動の報告を命ぜられることになりながらも、アイヌの人たちとうまくやっていくほどのアイヌ語を修得できるようになった⁹。

1887年、日本伝道の平信徒伝道師として認められた。それと同時にアイヌ民族に対して特別に配慮するよう求められた。このことは、バチェラーに今までのアイヌ民族に対する働きを認めてくれたことを意味するものであり、とても満足していた。1895年の報告には、札幌地方で96名が受洗しアイヌ教会の会員は488名となり、その中、男64名、女272名、子ども152名に出会ったと報告されている。渡辺政直主教¹⁰の報告によるとアイヌ民族の数は以下の通りである¹¹。

1893年	219名	1894年	407名
1902年	119名	1903年	157名
1912年	80名	1919年	650名

アイヌ民族のクリスチャンが多くなり、日本人の聖公会信徒との間に微妙な問題が起きつつあったようである。バチェラーはアイヌ民族の教会を日本聖公会アイヌ公会と呼んでいたが、この区別についても批判も出ている¹²。1888年、6ヶ月間東京で聖職者位階準備をして司祭に任命された。

3 バチェラーのアイヌ語研究と『文法・アイヌ・英・和辞典』の出版

バチェラーのアイヌ語研究が初めて見られるのは、『日本アジア協会誌』¹³【英文名：*Transactions of the Asiatic Society of Japan* (1872年創刊)、以下、TASJと略す】である。“Notes on Ainu”（アイヌ語についての研究資料）と“Ainu Vocabulary”（アイヌ語語彙）がともに第10号（1882年、明治15年）に掲載されている。その後はTASJにはアイヌ民族の風習、文化に関する論文（“Specimens of Ainu Folk Lore I, II, III”が3回（1888年、1890年、1892年）に分けられて発表されている。1889年に後の『アイヌ・英・和辞典』（*Ainu-English-Japanese Dictionary*）の初版となる『蝦和英三対辞書¹⁴』が出され、1905年



図2 『アイヌ・和・英・辞典』1頁

（第2版）、1926年（第3版）、1938年（第4版）と増補改訂がなされてきた。ここでは、バチェラーのアイヌ語研究の代表作ともいえる『アイヌ・英・和辞典』（第4版）の概要と意義について見ていきたい。

まず、辞書の序文に「極東地域のアイヌ民族ほど、文化人類的な視点で興味深い研究はない」と述べ、アイヌ民族への高い関心を記している。その後で、「熊祭り（The Ainu Bear Festival）」の説明が10頁、24項目にわたって綴られている。辞書はPart Iとして、「文法概説（音声、正書法解説含む）」（1～105頁）、物語・伝説紹介（105～145頁）、Part IIとして、「アイヌ・和・英辞典」（1～581頁）、Part IIIとして「英・アイヌ語彙」（1～100頁）の構成となっている。初版が198頁であることから、第4版ではその4倍程度増えていることがわかる。バチェラーは辞書作成にあたり、ポーランドのピウスツキー（Dr. Pilzudski）、オーストリアのピッツマイヤー（Dr. Pfitzmaier）、ロシアのドブロトボルスキー（Dr. Dobrotworsky）、ドイツのDr. Scheube、東京大学の金田一京助、B. H. チェンバレン（B.H. Chamberlain）、英国のJ. サマーズ（J. Summers）ほかアイヌ研究者の名前を挙げ、影響を受けたことを記している。

初版が出版された1889年は、外国人による日本語文典がほぼ出揃った時期で、早くは17世紀のポルトガル宣教師による日本語文典（日本大文典、日本小文典ほか）や辞書（羅葡日辞書）から始まり、その後、仏語、蘭語、独語に翻訳された辞書や文典、英日語語彙集が国内外で19世紀半ばまでに刊行された。19世紀後半以降、英語による日本文典は、国内では米国長

10 渡辺政直司教（1925-2002）日本聖公会北海道教区第6代主教。

11 『日本聖公会北海道教区90年史』pp. 50-65

12 渡部政直北海道教区主教講演資料（1964年6月13日）

13 国内、海外の外国人日本研究者による学術雑誌。言語、文化、歴史、経済、政治等広い分野にわたる。

14 <https://dl.ndl.go.jp/infondljp/pid/902998/1> 国立国会図書館デジタルコレクション

老派教会の J. C. ヘボンと S. R. ブラウンによる『和英語林集成』（初版 1867 年、再版 1872 年、第 3 版 1886 年）、S. R. ブラウンの *Colloquial Japanese*（文法と会話集）、英国外交官の W. G. アストンの『日本口語文典』（初版 1869 年、再版 1872 年、3 版 1873 年、4 版 1888 年）、『日本文語文典』（1872 年）、B. H. チェンバレンの『日本語口語便覧』（*A Handbook of Colloquial Japanese*, 1888 年）ほか多くの日本語辞書や文法書が刊行されている。しかも、外交官の E. M. サトウ、アストン、言語教授の J. サマーズ、チェンバレン等はアイヌ語研究にも関心を持ち、先に述べた TASJ に研究成果を発表していた。

バチェラーは、同時期に活躍した外国人研究者達の作成した辞書、文典の影響を受けていたものと思われる。構成上も文法概説、音声、正書法の説明は、『和英語林集成』と同じ流れであり、アイヌの口頭伝承、物語の説明部分はアストンの『日本文語文典』と似ていて興味深い。田村すゞ子（1995）がバチェラーの辞書の「画期的な特徴」としていくつか挙げているが、その中で①「多くの項目に用例がつけられている¹⁵⁾」、②「ローマ字表記のため、カナ表記よりも正確なアイヌ語を書き表せる」、③「アイヌの口頭伝承のローマ字表記と英訳が貴重である」、ほかに、直接アイヌの人々から聞いて収集した言葉であることや文法（第 I 部）や語彙集（第 III 部）があることも書き添えられている。特に、①、③をはじめ、画期的と言われる内容は、同時期の外国人研究者からの伝統とも言え、改めて、当時の外国人研究者の果たした役割の大きさに驚かされる。ただ、言語学者の知里真志保（1956 年初版）の第 III 部でバチェラー博士の辞書批判が 15 頁余りにわたり綴られているのは周知の通りである。記述の正確さを一部欠くという点は指摘されるものの、上述した「画期的特徴」はいずれも揺らぎないものと思われ、後世にその功績が語り継がれてきたのは十分理解できる。

4 明治政府の同化政策とアイヌの教育

1899 年、北海道旧土人保護法が發布され、1901 年から旧土人学校を毎年 3 校ずつ新設し、7 カ年で 21 校にする計画がたてられた。バチェラーによるアイヌ

語教育はこの方針に反し歴史の流れの中でその使命がほとんど終わったものとして、1903 年にはほとんどの学校（p.70 参照）が閉校されてしまった。『日本聖公会北海道教区 90 年史』には「開拓が進むにつれて和人が増え、アイヌ人は次第に日本人と同化する傾向を強くし自分の言葉を用いることさえ遠慮するようになり、アイヌの子ども達は日本人の子ども達とともに、教育を受け、彼らは日本人になっていった」とある¹⁶⁾。一つの民族として、アイヌ民族は勢力を失いつつあったと言えよう。多くの人々はアイヌとして登録された日本人となり、純粋の血をもったアイヌの人達は半分もいなかったほど、急速な混血が進んだのであった。すべては良い方向に向いており、必ずや彼らもその社会的地位を確立するものと信じていたのである¹⁷⁾。

ここで語られたようにアイヌが自然に日本人と融合され、民族が消え去られる様子が窺い知れる。

5 アイヌ伝道の成果とキリスト教伝道への課題

CMS による北海道での宣教も 30 年を超え、教会の自給問題が大きな課題となってきた。これまで邦人中心の教会も含めて CMS から俸給を受けていたが、自給可能な教会は招聘制度を取り、教区の教会として自給することになった。邦人聖職者の一部は教会から俸給を支給されていたが、ほとんどの教役者、特にアイヌ伝道に携わる教役者は、CMS の雇員伝道師としてバチェラーやルイザ婦人が月給を払っているケースもあった。その結果、CMS の教会と日本聖公会の区別が生じ、同じ聖公会の聖職でありながら対立したり、協働ができないことも生じたようだ。その後、CMS の撤退方針に基づき、聖職者数が減少、アイヌ伝道の転換期を迎えることになる。第二次世界大戦後の経済不況により CMS の資金が入りにくくなり、アイヌ伝道は益々困難な状況になってきた。

1923 年バチェラーは 70 歳となり CMS の宣教師を退職することとなる。しかし、彼は少ない給料のもと、1940 年 12 月、第二次世界大戦のため日本を去る 86 歳までアイヌ教会を支援し続けた。

バチェラーのアイヌ政策に対する対応の仕方に問題点があったという指摘がなされる¹⁸⁾。同化政策に対す

15 見出し語（ローマ字、かな表記）、日本語説明、英語説明、用例提示（英語とアイヌ語）の順で記述。巻末図 2 参照。

16 『日本聖公会北海道教区 90 年史』 pp. 75-76

17 同上 p. 91

18 福島恒雄（前掲書）p. 300

るバッチェラーの態度が明確さに欠けていたのではない
か、教育の場面でアイヌ語を使用することを最後まで
貫くことができなかったのではないか、日本語の使用
とアイヌ語の使用の場面がアイヌの人達に対しても曖
昧さを残してしまったのではないか等の問題点である。

ただ、彼が最後まで北海道でアイヌ伝道の仕事をな
し得たことで、彼が当初立てた目標の達成に近づけた
と言えるのではないだろうか。

参考文献

- 金田一京助・知里真志保 (1999) 『アイヌ語法概説』
ゆまに書房
- ジョン・バッチェラー (2008) 『ジョン・バッチェラー自叙
伝～わが記憶をたどりて』(復刻版) 北海道出版
企画センター
- ジョン・バッチェラー (1995) 『アイヌの伝承と民族』
(安田一郎訳) 青土社
- ジョン・バッチェラー (1889) 『蝦和英三対辞書』北海
道
国立国会図書館デジタルコレクション [https://
dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/902998/1](https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/902998/1)
- ジョン・バッチェラー (1995/1938) 『アイヌ英・和辞典
第四版』岩波書店
- J. Batchelor (1882) "Notes of the Ainu" *Transactions
of the Asiatic Society of Japan* vol.10
- J. Batchelor (1882) "Ainu Vocabulary" *Transactions
of the Asiatic Society of Japan* vol.10
- J. Batchelor (1888) "Specimens of Ainu Folk Lore I"
Transactions of the Asiatic Society of Japan vol.
16
- J. Batchelor (1890) "Specimens of Ainu Folk Lore II"
Transactions of the Asiatic Society of Japan vol.
18
- J. Batchelor (1892) "Specimens of Ainu Folk Lore III"
Transactions of the Asiatic Society of Japan vol.
20
- 田村すゞ子 (1995) 「バッチェラーの辞典について」『アイ
ヌ英・和辞典第四版』岩波書店
- 知里真志保 (1985) 『アイヌ語入門—特に地名研究社
のために』(初版は1956年、楡書房) 北海道出
版企画センター
- 富樫利一 (2020) 『息吹よふたび』明和印刷(公財
アイヌ民族財団2020年度出版助成による)
- 仁多見巖 (1965) 『ジョン・バッチェラーの手紙』山本

書店

- 仁多見巖 (1991) 『異境の使徒—英人ジョン・バッチ
ェラー伝』北海道新聞社
- 仁多見巖・飯田洋右 (1993) 『わが人生の軌跡』北海
道出版企画センター
- 福島恒雄 (1982) 『北海道キリスト教史』日本基督教
団出版局
- 北方言語研究社協議会 (1994) 『アイヌ語の集い—知
里真志保を継ぐ』北海道出版企画センター
- 日本聖公会北海道教区平取聖公会編 (2009) 『平取聖
公会宣教百三十周年記念誌』
- 日本聖公会北海道教区歴史編纂委員会編 (1966) 『教
区九十年史』日本聖公会北海道教区
- 松平惟太郎著、日本聖公会歴史編纂委員会編 (1959)
『日本聖公会百年史』

『北海道道南地方方言談話集』 について



北海道学園大学開発研究所特別研究員

菅 泰雄

1 はじめに

北海道の歴史遺産、文化遺産を考えると、言語の存在を忘れることはできない。北海道のことば、すなわち北海道方言も、北海道の歴史を反映した一つの遺産といえる。

本報告では、菅 泰雄・見野久幸編（2020.11）『北海道道南地方方言談話集～北海道南西沖地震の記憶～』から、その概要を紹介することにする。

これは、北海道方言研究会の会員である見野久幸氏が2013年5月に道南地方で採録した談話資料を、菅が文字化し、その後、検討を重ね標準語訳を付けた談話資料である。調査地域と件数は以下の通りである。

- | | |
|--------------|-----|
| 1. 函館下海岸方言談話 | 1件 |
| 2. 福島方言談話 | 2件 |
| 3. 松前方言談話 | 13件 |
| 4. 上ノ国方言談話 | 10件 |
| 5. 江差方言談話 | 2件 |
| 6. 奥尻方言談話 | 7件 |
| 7. 熊石方言談話 | 2件 |

この談話資料は、北海道南西沖地震（1993年7月12日午後10時17分発生、マグニチュード7.8）の被災体験にかかわる談話部分を文字化し、共通語訳を付けた資料で、その被災体験談を聞き記録すること、また北海道方言の基盤ともいえる道南地方の方言を記録することを目的としたものである。巻末には、道南方言の特徴を簡単にまとめたものを収録してある。

なお、談話収録にあたっては、同時に当地の民俗・文化の伝承記録についても行っているが、その部分は未刊である。

2 談話集からの一部紹介

談話集からその一部を引用し、北海道方言（海岸方言＝浜ことば）の特徴を、簡単に付して紹介する。

2-1. 松前町（弁天・博多）地震発生時・海

Aさん57歳、Bさん71歳、Cさん54歳
いずれも漁業 ☆聞き手

B：しーどかったどー つなみ あの
ひどかったぞ。 津波 あの。
*「ひ」が「し」に。「ぞ」が「ど」に。

☆：その 船の上 どのような 状態だったんですか。

A：うだで もんだのさ（☆ええ）えんじん
大変な ものなのさ。 エンジン
*古語「うたてし」に由来

かけで でん あのー ひかり つけてで
かけて でん あのう 光 点けてて
*有声化 *有声化

しょーばいしてたべさー したっけねー
仕事してたんだ。 そうしたらねえ
*「商売」仕事の意。 *「したっけ」接続語

したから つきあげられでくんだって
下から 突き上げられてくるんだって。

どんどんどんどんって あーれー きかい
ドンドンドンドンって。あれえ 機械

こわれただべがなーとおもって
壊れたんだろうかなあと
*「だべ」推量、「か」の有声化

C: みんな いっせーに はー でんき
皆 一斉に はあ 電気
*感動詞

ばーって きえでまったもん (☆ああ)
バーって 消えてしまったもの。

したから どん どんずきあげられたもん
下から どん 突き上げられたもの。

したから あー えんじん いがれだーって
下から ああ エンジン 壊れたって
*「か・た」の有声化

みんな はんじめ そー おもったんだよ
皆 初め そう 思ったんだよ。
*濁音の前に「鼻音」が挿入

☆: 海の上から 松前の町 見て 何か
どんなような

B: なーんも まっくらで なんも みえねー
何も 真っ暗で 何も 見えない。

みえねー でんき てーでんしてまってるも
見えない。電気 停電してしまってるもの。

☆: ああ。

B: てーでん だいたい ほとんど
停電。 大体 ほとんど

ていでんしてーな なんも
停電してね 何も

みえねがったもなー でんき
見えなかったものなあ。 電気
*「ai」の融合化 *「か」の有声化

なんも きってねー おっかねもんだ
何も きてない。 恐ろしいもんだ。
*「ai」⇒連母音の融合化

2-2. 奥尻 地震で山崩れ

Aさん (61歳) 漁業

(☆ええ) やまが もー すごい おと
山が もう 凄い 音

たでて くずれてきたんですよ
立てて 崩れてきたんですよ。
*有声化

(☆ああ) ま よるだからこそー
ま 夜だからこそ

あ おじた じょーきょーわ
あ 落ちた 状況は
*中舌化、有声化 「起きた」?

わがらなかつたんだけど すごい
分らなかつたんだけど 凄い

おとしてねー (☆え) で あすこのー
音してねえ。 で あそこの

その したに よーよーそー あのー
その 下に 洋々荘 あのう

しゅく しゅくはくせつびー
宿 宿泊設備

あつたんですけど あそごのどごー
あつたんですけど あそこのとこ
*有声化

それこそ くずれでね ま よるだから
それこそ 崩れてね。 ま 夜だから。
*有声化

でもね やまのー かだずが もー ま
でもね 山の 形が もう ま
*有声化・中舌化

いままでー みでるよーな あれでわ
今まで 見てるような あれでは

なかったのさ
なかったのさ。

2-3. 奥尻 火事発生

A さん (61 歳) 漁業 火事発生

A : あーんどぎわ まだ よるだったから
あの時は まだ 夜だったから

しっかり わがんなかったけどねー
しっかり 分かんなかったけどねえ。

*有声化

もー あおなえのほーわ ひー
もう 青苗の方は 火

あがって ほーほー もえでるしー
上がって ポーポー 燃えてるし

*有声化

だいぶ とーいどこに いるからね
大分 遠いところに いるからね

*有声化

さんじかんぐらい はしってあったから
3時間ぐらい 走っていたから

*~ていた

も かえってくるとじゅーで
も 帰ってくる途中で

*有声化

いなほのほーも もー ぜんめつで
稲穂の方も もう 全滅で

うちも ないってゆーことで
家も ないっていうことで

(☆ああ) そのまんま ほれ
そのまんま ほれ

いなほのほーぬ ひとの そーさくに
稲穂の方に 人の 搜索に

*中舌化

いってくれってゆーことでね
行ってくれっていうことでね

よーあげるまで (☆ああ) ずっと こー
夜 明けるまで ずっと こう

さがして よ あげでから かえったら
探して 夜 明けてから 帰ったら

*有声化

もー みなとも なんも こわれで
もう 港も なんも 壊れて

*有声化

しさんな じょーきょーだったね
悲惨な 状況だったね。

*「ひ」→「し」交替

2-4. 奥尻・稲穂 津波

A さん (76 歳) 漁業 奥尻・稲穂

じしんだって ゆって あー あれしてー
地震だって 言って ああ あれして

まー まがなって あれしてたんだけども
まあ 身仕度して あれしてたんだけども

*有声化、語彙「まかなう」

なんが こー おどしてきたんだえね
何か こう 音してきたんだよね。

*有声化 *有声化

(☆うん) ほいでー はまぬ あのー すぐ
それで 浜に あのう すぐ

*「そ」→「ほ」交替 *中舌化

ソンば はまであったもんだからー (☆ええ)
側 浜だったもんだから

*「~だった」

いまみだいに こーい たが^いい あのー
今みたいに こういう 高い あのう
*有声化 *有声化

あれでねがったからねー (☆うん うん)
あれでなかったからねえ。
*有声化、「ない」→「ね」

したっけ ごー ごー ごー ごーって
そうしたら ゴー ゴー ゴー ゴーって
*接続詞

こー そして つなみだって ゆってー
こう そして 津波だって 言って

うじぬー はいってー じな^って そど
家に 入って 叫んで 外
*有声化、「ぬ」中舌化 *語彙「叫ぶ」

みにーい^ってあ^ったっけ はー
見にい^っていたら はあ
*「ていた」、「～っけ」接続辞

あのー かわー ねー あるもんだから
あのう 川 ねえ あるもんだから

かわさ なみが の^んぼってくるんだもねー
川に 波が 上ってくるんだもねえ。
*鼻音挿入

2-5. 上ノ国（石崎） 津波

Aさん (77歳) 漁業

あっこからー このー ふる うみ^がら
あそこから この ふる 海から
*有声化

そ^ごに はし あ^んだ ま^ずま^えさ
そこに 橋 あるんだ、松前に
*有声化 *「る」撥音化 *有声化

い^ぐ (☆はい) あるべ^せ
行く。 あるだろう。
*有声化 *「べ・せ」の組み合わせ

そのはしまで いったは^んでのー なみ
その橋まで 行ったからね 波
*津軽弁

がーがー がーがーがーがーがって
ガーガー ガーガーガーガーガッて。

みんな す^なんしたせー
みんな 避難したさ。
*「ひ」「す」の交替、中舌化

2-6. 上ノ国（汐吹） 避難

Aさん (61歳・女性)

いぬも のせ こども^だち さん^にん^ど
犬も 乗せ 子供たち 3人と
*有声化 *有声化

ばーちゃん のせ^で いぬも のせ^て
ばあちゃん 乗せて 犬も 乗せて
*有声化 *無声

わたしが こんどねーえ ことが
私が 今度ね 小鳥が

だいすきだからね いんこ い^っばい
大好きだからね インコ い^っばい

かってたんだ とりかごも ふたつ つんで
飼ってたんだ。鳥かごも 2つ 積んで

なーに ごはんも なんも
何 ご飯も 何も

あ^ったもんでないの ごせんぞさまの
あ^ったもんでないの。ご先祖様の

いはい^ばねーえ も^ってい^ごーとおも^って
位牌をねえ 持って行こうと思って
*「を」 *有声化

とりに い^ったっ^しょ ^したらねー
取りに い^ったで^しょ。そしたらね
*「で」脱落形 *接続詞

ぶつだんがね ぐわーって ば ば
仏壇がね グワーって バ バ

ば ば ばって こってけ
バ バ バって こう [や] って

おさえてさー して こんど あ
押さえてさ そして 今度 あ

いはいだけ た_ンないでさー わーがるべさ
位牌だけ 持ってさ。 分かるでしょ。

*「たなく」鼻音挿入

かいみよ かいだ あれ それ た_ンない
戒名 書いた あれ それ たない

*短呼 *鼻音挿入

もってー して くるまに つんで
持って そして 車に 積んで

2-7. 松前町（茂草）祭りの様子

A さん 77 歳 漁業

☆：小さかったときのお祭りなんてのは、
盛大だった？

A：あ せーだい せーだい。ん
あ 盛大 盛大。 うん

せーだいだよ。こどもさ
盛大だよ。 子ども [が]
*主格用法

おーくだったもの。いまと
多かったもの。 今と

つがってね。(中略)
違ってね。
*「ち」母音の中舌化、子音口蓋化

☆：御神輿さんは 道路 歩く？

A：んだど。どろ あるくんだもの。
そうだ。道路 歩くんだもの。
*「そ」の脱落形 *長音の短呼形

☆：奴さんも つくんですか。

A：や そ そーゆの
いや そ そーゆの
*短呼形

☆：奴さんは ない？

A：ん。
うん。

☆：御神輿だけ 御神輿 通るときというのは
天狗さんは 最初 やっぱり

A：そー そー そー。
そう そう そう。

☆：次に 猿田彦とか

A：うん
うん。

☆：で そのあと おみこし
それで その後 御神輿。

A：おみこしと やまね。
御神輿と 山ね。
*山車

☆：通るとき 何か 撒くんでしょ。
道路に。砂とか。

A：むかす あの かどまわりってねー (笑)
昔 あの 門回りってね
*「し」が「す」になる

おみこしさん おみこしさんて
御神輿さん 御神輿さんて
*「し」のママ

でるまえに あさ いづばんに
出る前に 朝 一番に
*「ち」の中舌化、子音口蓋化

かどまわりって ずっと こー
門回りって ずっと こう

ぶらくの ひとがたと あるくんだ。
集落の 人たちと 歩くんだ。

(中略) すな ずっと こーね
砂 ずっと こうね

はま ほれ はまから すな あれして
浜 ほれ 浜から 砂 [運んで]
*感動詞

なんか このくらい はばで
なんか この位 [の] 幅で

ずっと そのうえで ぐあっと あの
ずっと その上で グワッと あの

まつ あの ひとまわりすんだ
町 あの 一回りするんだ。
*「ち」の中舌化、子音口蓋化
*「る」の撥音化

習生の言語文化の受容と貢献—」のうち、技能実習生に関わる日本語教育における方言の部分を担当する予定であったが、諸般の事情により、その基礎データとしての北海道道南方言談話集についての報告としたものである。

また、この談話集は今回の総合研究のアーカイブ化事業に参加することを一時予定していたが、これも諸般の事情で中止となったこともあり、2020年11月に菅・見野編という形で、私家版として公刊したものである。

参考文献

- 小野米一 (1993) 『北海道方言の研究』学芸図書株式会社
見野久幸 (2017) 『北海道道南地方方言談話集』
朝日祥之・見野久幸編 (2016) 『北海道後志地方方言談話集』
見野久幸編 (2018) 『北海道南西沖地震 死からの生還—奥尻島民の津波被災の回想—』
菅 泰雄・見野久幸編 (2020) 『北海道道南地方方言談話集 ～北海道南西沖地震の記憶～』
石垣福雄 (1991) 『増補改訂版 北海道方言辞典』北海道新聞社

3 おわりに

今回の調査では、津波の伝承や、奥尻・日本海中部での行動について、地域差と個人差の大きさが目立つこと、津波の到達距離が物的証拠の伝承となって伝わっていること、松前では江戸時代の災害についても伝承されていること、また、それが地名と結びついて伝承されていることなどがわかっている。また、調査地域内でも、奥尻地震を経験したにも拘わらず、忘れてたり、伝承を怠ったりする個人、地域があることがうかがえる。さらに詳しい分析を現在行っている。

[補記]

なお、本稿は当初、「北海道の文化・自然遺産グループ」の一員として、「北海道における外国人居住者の果たした役割—札幌農学校教師から現在の技能実

ニシン漁にかか る文化遺産の現状と課題



北海学園大学開発研究所特別研究員

千葉 卓

1 ニシン漁に根ざしたマチの発展

第1章では、北海道においてニシンが獲れ出したのは江戸時代中期からであり、以後昭和時代初期まで豊漁に次ぐ豊漁の時期を迎えることになるが、このことが最初は北海道の日本海側南部に位置する江差を大きく発展させるところとなり、次に明治時代に入ってから日本海側にある当時の漁村、例えば島牧、寿都、岩内、積丹、小樽、石狩、増毛、留萌などを発展させていったこと、また、江差がニシン漁とのかかわりで北海道で最初に発展するマチとなった理由は江差が松前藩から一番近くに位置するニシンが大量に獲れるマチであるばかりではなく、鷗島が目印になる良い自然の港があり、漁船が獲れたニシンを水揚げしたり、本州方面と交易するためには絶好の場所であると考えられたことから、松前藩が藩の財政を豊かなものにするためということもあって江差を交易港の一つとして指定したが、そのことが結果として多くの人々を江差に集めると同時に定住者を増加させる役割を果たすところとなったという点にあったこと、さらに北海道で獲れるようになったニシンが運び込まれた本州の人々がそれが生だけではなく加工品（身欠きにしん、塩カズノコなど）であっても食品としてきわめて美味である一方、肥料としても農産物の質を高めるものであることを認識し得た為、急速にニシンに対する評価が高まっていくところとなり、やがてそれを受け止めてニシンの商品としての価値を知るところとなった関西の商人、とりわけ近江商人がたくさん船を出して北海道にニシンを買い付けに来るようになり、その際本州からは米を始めとする様々な農産物や織物製品、陶磁器製品、漁具など北海道に無い品物を積んで江差などの住民に売ったりしたということもあって、江差では物資の流通が盛んになり人々の生活が豊かになっていったこと、それに加えて、マチがニシン景気に沸く状態

が続いたことから大金を得る商人やニシン漁の網元があらわれ、彼らが財力にまかせて商家や番屋、御殿などといった家屋を建設したことから、結果的には文化遺産と呼べるようなものが残されていったこと、最後に、近江商人が交易船に用いた船はやがて北前船と呼ばれるが、その北前船は物資を運ぶだけではなく、関西方面から舞踊や唄も北海道に伝える役割を果たしており、間接的にはあるが、江差追分や沖揚げ音頭（ソーラン節）造りにも貢献したと考えられていることから、北前船は無形の文化遺産にかかわっていたといえること、などを明らかにしえた。

2 ニシン漁にかか る文化遺産の概要と保全の状況

第2章では、以下の点を明らかにしていく。ニシンの大豊漁が長期にわたって続いたことによって江戸時代中期からは江差に、明治時代からは日本海側の寿都以北のマチに多くの人々が集まり出しただけではなく、次第に定住者が増えていったことによりそれらのマチが発展していくが、それらのマチでニシンによって利益を得た漁師の網元や商人がその利益をもとに建設したニシンにかかわる建築物あるいはその利益をもとに購入した北前船が運んできた本州方面からの陶磁器製品等の中で長期にわたって保存され、やがてニシン漁との関係で歴史的価値が認められるようになっていったものが現れるようになる。また、ニシン漁が豊漁のころにマチの住民が休日などを利用してそれぞれに集まり、唄や踊りに興じたりするなかニシン漁にかかわる唄や踊りが加わり、それが多くの人に親しまれて、長く唄い踊り継がれていくようになったものでてくる。こうしたニシン漁にかかわり、文化的な価値が認められるようになったものが後にニシン漁にかかわる文化遺産と呼ばれることになるのである。

そのニシン漁にかかわる文化遺産は大別すると有形の文化遺産と無形の文化遺産に分けられる。それぞれ以下のようなものがある。

有形の文化遺産としては、番屋、ニシン御殿、商人の家屋、網元の家屋及び作業場といった建築物があり、日本海側に点在している。具体的には、江差町に旧中村家住宅、旧横山家住宅、旧関川家住宅および旧金丸家住宅、寿都町にニシン御殿およびカクジュウ佐藤家、余市町に下余市運上家および福原漁場、小樽市に旧田中家母屋およびニシン御殿、小平町に旧花田家ニシン番屋、稚内市に旧瀬戸邸がある。これらはいずれも有形文化財の指定を受けている。また、このほかの有形の文化遺産として、ニシン漁に用いられた漁具（漁場を行き来する舟、ニシンを捕獲する網、ニシンを運ぶ袋等）、生活用具（家具等の調度品、食器、寝具等）があり、これらの多くは前述の建築物に保管されているが、一部は自治体が建設したニシン記念館や博物館に収蔵されるところとなっている。さらに、ニシン漁が盛んなころに大活躍した交易船であった北前船そのものは北海道に残されていないが、北前船が往来していたことを示す物は文化遺産として残されている。北前船係船柱および北前船飲用井戸がそれであり、いずれも江差町にある。

他方、ニシン漁にかかわる無形の文化遺産として代表的なものに鯨場作業唄と江差追分があり、いずれも全国的に有名な民謡となっている。両者のうち鯨場作業唄はその唄の一節を構成する沖揚げ音頭、通称ソーラン節が北海道日本海側のニシン漁の様子を力強く歌い上げる唄となっており、歴史的に隆盛をきわめた様子を表していることから、北海道の文化遺産と考えられるようになっていったといえる。また、江差追分は江差がニシン漁に根ざしたマチとして発展し、江戸時代中期から昭和初期まで隆盛を極めていた様子を唄った民謡であることから全国的に知られるようになり、やがては日本を代表する民謡となっていったことから北海道の無形の文化遺産と考えられるようになっているのである。

3 ニシン漁にかかる文化遺産保全の課題

第3章では、ニシン漁にかかる文化遺産の保存にあたってどのような課題があるかを示すと、課題の一点目としてニシン漁によって発展を遂げた多くの自治体は人口が減り続けており、その人口減少によって有

形、無形を問わず文化遺産を維持する担い手の確保が困難になりつつあるといえること、課題の二点目として文化遺産の維持にかかる予算が減少しているため、有形の文化遺産を大規模に補修したり、無形文化遺産の民謡を拡めるための大会を組んだりする費用が捻出できなくなったりすることがあること、課題の三点目として有形の文化遺産については年を経るにしたがって劣化するために修理、修繕、場合によっては大改修が必要となるが、その場合にそれらを行う技術を有する人材の確保が年々難しくなっていること、課題の四点目としてニシン漁にかかる文化遺産について各自自治体あるいは個人に維持管理をすべて委せるのではなく、国又は道が何らかの形で維持管理にかかわる方策等を探究することが不可欠になっていること等が指摘できるであろう。

教育を通じた町づくりと地域資源の再構築

— 奥尻町による高校設置とその可能性 —



北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授

荻原 克男

1 はじめに

本研究は、教育を通じた地域づくりを模索する自治体の事例分析を行ったものである。地元地域の自然環境・産業・文化的な資源がもつ潜在力や魅力の再発見・再構築がどのようになされるのか、またそれらを支える諸条件を明らかにすることを狙いとした。事例として選定したのは奥尻高校である。島内唯一の道立高等学校であった同校は、長期的な入学者減による存続の危機にあったが、町立移管により再生し、新入学生も増加に転じて現在に至っている。その発端は、人口減少ともなう高校廃止を回避するための窮余の選択という側面が強かった。だが、この選択の注目すべき点は、こうした消極的対応にとどまらず、町長みずからが奥尻高校の存続を町づくりの中心施策として位置づけたことにある。

2 人口減少の急速な拡大と高校存続の危機

人口減少は日本全体が直面している課題だが、北海道ではその規模と速度においてより深刻な様相を呈している。日本創成会議が2014年に発表した人口減少の推計結果は、その「消滅可能性都市」という衝撃的な命名もあって、自治体関係者の危機感をより一層募らせるものとなった。「消滅可能性」とは、20～39歳の若年女性が50%以上減少する（2010→2040年比）という指標で推計されているが、それに該当する地域が日本全国でも5割近く、北海道では約8割の市区町村に及ぶとされた。とりわけ道内では、その減少率が80%以上になる市と町が6箇所あり、奥尻町はその中で最大の減少幅（86.7%）になると予想された（全国で4位）。

それから2年後の2016年、道立の奥尻高校が町立移管となった。もっとも、日本創成会議の推計が公表

される以前からすでに、奥尻町の若年人口及び奥尻高校生の減少は確実に進行していた。2002年には1学年1学級のいわゆる「一間口」の小規模校となり、2010年代には新入生の数は10人台にとどまっていた。通常の道立高校ならいずれは統廃合対象となる所だったが、“町に高校がなくなれば、人口流出に拍車がかかる”との危機感を抱いた町が、北海道に働きかけ一定の支援を取りつけた結果として町立移管が実現した。高校という青年期をどこで、どのように過ごすかは、当人の将来設計の基盤となるだけでなく、地元にとっては地域人材の育成・継承に関わる重大事である。

3 本研究の位置づけと検討課題

開発研究所プロジェクトの全体テーマは「地域資源開発の総合的研究」というものであり、北海道内の様々な「遺産」（産業、歴史、文化、自然）の「再発見・再評価」を行うとされた（2017年8月「地域資源開発の総合的研究」「趣旨」文より）。本研究は、そのうちの「文化遺産」に位置づけられる。通常、「文化遺産」といえば、建造物や絵画等をはじめ工芸、芸能などが想定されるが、本事例ではこれらにぴったりと該当する対象物は見当たらない。

とはいえ、奥尻高校の事例は、行政上の整理・統廃合基準をそのまま適用すれば廃校とならざるをえなかったものを、設置主体を道から奥尻町へ移管することにより、存続・維持をはかったケースである。これは、道内での「消滅自治体」が現実のものとなりかねない状況下で、「この流れを避けられないものと捉えるのではなく」「北海道の地域資源を未来へ発展的に引き継いでいく」という「内発的発展」の視点を強調する本プロジェクト（前掲「趣旨」）の目的に、まさに適合するものといえた。

そこで、通常の意味では即座に「文化遺産」と呼びうる対象物を欠いていたとしても、高校の存続・作り替えを通じた町づくりの過程において、関係者間の人的ネットワークの再構築がなされれば、そうした人々の繋がりがまさに「未来に発展的に引き継ぐべき一つの重要な「資源」（ソーシャル・キャピタル）ではないか、との見通しのもと研究に着手した。そこには当然、島内の自然・産業・文化資源がもつ潜在力の再発見の過程も含まれるだろう。

具体的な調査課題として以下の2点を設定した。

第1は、町立移管の具体化過程について、関係者（奥尻町長、同教育委員会、道教委など）への聞き取り調査を通じて把握することである。

第2は、町立移管（同時に中高一貫校化）が実現した2016年以降の高校の実態とその成果を明らかにすることである（入学者確保策、高校の魅力化施策、町立移管に伴う教員や島民の意識変化など）。

分析方法としては、まず刊行（雑誌や新聞）ないし公表（行政関係HPなど）されている文字情報を収集し、その整理・検討を行った。その上で、これら文字情報ではなお不明な点について聞き取り調査で補完した（なお、聞き取り訪問時に文書資料の提供を受けた場合もある）。本プロジェクト期間内に行われた調査は以下のとおりである。

- 2018年 8月 8日 奥尻町長（新村卓実氏）聞き取り
- 2018年 8月 9日 奥尻高校教頭（井上壮紀氏）聞き取り
- 2018年 8月 9日 奥尻町教育委員会・教育長（石島孝司氏）聞き取り
- 2019年 3月13日 北海道教育委員会に対して道内の高校教育政策について聞き取り
道教委・高校教育課配置・制度担当課長、櫻井良之氏ほか
- 2019年 9月18日 前奥尻高校校長（俵谷俊彦氏、現鹿追高校校長）聞き取り
- 2019年 9月19日 鹿追高校、鹿追町教育委員会、聞き取り及び施設訪問視察
- （2020年3月13日 鹿追調査を予定していたが、新型コロナウイルスのため急遽中止）

4 奥尻高校町立化の過程

町立移管という政策選択は、町長の強力なリーダーシップによるところが大きい。そのアイデアが初めて公にされたのは、新村町長が「中高一貫教育を視野に奥尻高校を町立へ移管する形を内部検討していく」と発言した2012年6月19日の町議会においてであった。この発言は翌日の新聞（北海道新聞）に掲載されたが、それは関係者に大きな驚きをもって迎えられた。道教委はもとより、奥尻高校側にもこのことは知らされておらず、全く予想外の話だったからである。意図的なものだったのか、あるいは意図せざる結果としてであったかはともかく、この新聞報道をきっかけとして、町立移管に向けた動きが始動する。

町はまず道教委と水面下での折衝に乗り出した。7月10日に石島教育長と道教委との打合せがもたれ、8月31日には道教委宛の照会が発出された。照会の内容は、そもそも移管が可能かどうか、可能なら無償か有償か、有償ならばその金額などであった（奥尻町教育委員会「小中適配計画と中学校統合（中高一貫）経過概要」H30.08.09）。こうした事案は道教委かぎりでは判断がつかないものであり、道教委と道の財政当局との間での協議も行われた。

翌2013年1月25日、町から道教委・高橋教育長宛てに、①平成26年度から町立への移管、②土地建物の無償譲渡、について2012年度末までに回答してほしい旨の要望書が出された。町がこのような要望をこのタイミングで行ったことについては、翌月に町長選挙を控えていた点が指摘できる。実際、13年2月の町長選において、新村氏が奥尻高校の町立移管と中高一貫校化を公約として掲げ、再選を果たした。

翌月の3月14日には先の要望書に対し道教育長から、町立への移管及び土地建物等の譲渡ともに可能である旨の回答が寄せられた（同前、奥尻町教委資料）。これを踏み台として、町立移管への具体化作業が本格的に進められていくことになる。町が当初望んでいた平成26（2014）年度からの移管は実現しなかったが、道とのさらなる折衝ならびに町内への説明・周知の期間を経て、最終的に2016年に町立移管が実現した（2015.9.1 道教委によるH28年度高校配置計画において町立化決定。2016.3.19 町立移管式）。

こうして、町長の最初の発言から4年後ようやく町立化にこぎ着けたものの、その前途には様々な難題が立ちはだかっていた。土地建物の無償譲渡により、

立ち上げ時点での歳出は一定程度抑えられたものの、将来的な維持管理のための財政的裏づけをいかに整えるかは大きな課題であった。

この課題を克服するため、町教委は道教委に働きかけを行い、様々な支援策を取り付けた。具体的には以下のようなものがある。

- 1) 学校施設（校舎・体育館等）、教員住宅等の他、物品（ピアノ、図書等）の道から町への無償譲渡
- 2) 移管に伴う施設改修費、物品購入費への一部資金援助
- 3) 人的支援として、町立高校の教員を道立学校教員からの「割愛採用」により配置。この他、2016年から5年間に限って教員2名・事務職員1名の加配措置（ただし、2019年度より教員1に縮減）。

このうち、3)の期限付き加配については、今年度（2020年）が最終年度となる。学校側は存続を希望しているが、道教委としては5年を超えての継続は困難というのが当初からの認識であり、教員数確保のため場合によっては独自財源による雇用も含め、新たな対応が必要な局面を迎えている。

5 町立移管後の新たな取り組み～島留学生事業～

5-1 新入生確保に向けた模索

町立後の学校が最初に取り組みねばならなかった最大の課題が入学者数の確保であった。準備の時間的余裕がなかった初年度の2016年度入学者は11人で、10人を割り込む寸前のところまできていた（全員が島内中学校からの進学者）。こうした入学者数の低迷状況は、現状維持を前提としていては改善が見込めないものであった。そこで、打ち出されたのが、島のみでなく全国から生徒募集を行う「島留学」制度である。発案者である町立後の初代校長・俵谷俊彦氏は、この制度導入の背景として以下のような認識をもっていた。

- ・出生数の流れからみて、入学者が10人を切る状況が続くことが予想された。
- ・小中学校から同じ集団で過ごしてきているため、新しい人間関係が作られず、多様性に対応する力が育っていなかった。
- ・生徒たちからの「本当は島外の学校に行きたかった」「仕方なく」入学した」などの声に表れているように、「何よりも、自分の学校に対する誇りがなかった。」

こうした現状を打開するため俵谷校長は、奥尻高校

を「島外からも選ばれる学校にしたい」と考えた。それが実現すれば「多様性も生まれ、新しい人間関係が生まれ」「新しい発見や可能性が生まれ」「『自分の高校は人から支持されている学校だ』と、生徒が学校に誇りを持てるようになる。」このような期待されるプラスの相乗効果を、俵谷は『『化学反応』が起こる』と表現している（俵谷による連載記事「まなびじま奥尻一離島の町立高校の挑戦」第2回、教育新聞2018.3.15）。離島の高校の全国募集は、すでに島根県立隠岐道前高校の先駆的事例があったが、俵谷校長もこの先例のことは当然意識に入っていたという。

「島留学」制度は2017年度から開始され、現在に至っている。初年度は島留学生5人（島内出身者10人）、2018年は16人（6人）、2019年に15人（16人）、そして2020年では21人（10人）と、入学者総数の約半分から7割程度を島外出身者が占めるようになってきている。

5-2 島留学生の受け入れを媒介とした

新たなネットワーク形成

島外から高校生を迎えるためには、彼らの住む場所を用意する必要があった。しかし、全国募集をしても、一体何人が入学するかは不確定であり、施設整備の計画も立てられない。そこで考え出された方策が、島にあった既存の旅館・民宿の部屋の一部を下宿先として確保するというものであった。観光向け需要もあるなか、3年間継続しての部屋使用に対して旅館業者の多くは難色を示した。それでも、校長はじめ町職員の働きかけもあり、数件の宿が協力に応じ、何とか部屋確保の目途が立った。

初年度の島外入学生は5人とどまったが、同年中に行われた次年度（2018年）向けの学校説明会やオープンキャンパスには道内外から多くの参加者が訪れ、入学をめぐる電話相談も増加したという。こうした島外からの高校入学への関心の高まりを受け、急遽町は寮の新築に乗り出すことを決めた（北海道新聞〔以下「道新」と略記〕2018.1.28）。2019年4月からの開寮となり、同年度の島外新入生15人全員がこの寮に入居した。その後も島留学生の増加は続き、町はさらに寮の増築（22部屋分）に取りかかり2020年4月に完成した。最初の建設費に約1億3千万円、増築に約1億4千万円を要した。ただでさえ厳しい町の財政からこれだけの支出を、しかも島留学生に行うことに対しては、当然批判的な見方もあったようである。

しかしここには、島外生徒の宿泊施設整備というだけに止まらない政策的狙いも伺える。町は寮費と寮生の昼食代への補助を行っている他、帰省の際の交通費についても往復費用の半額を補助している（年4回まで、上限有り）。さらに、島を訪れる保護者の交通費にも半額の補助が出る（年2回）。これらの支援策からは、単に生徒数確保ということに止まらず、島外からの人の流入促進という意図が見てとれる。島外から高校生がやって来て、その保護者が行き来して、長期的には移住を促すことに繋がるかもしれない。長期的な人口減少期に向かうなかで、島留学制度は、高校改革を媒介とした移住政策という側面も併せもつといえよう（実際、2017年度の交流人口は前年比6000人増という）。

もう一つの注目すべき態勢づくりとして、これも俵谷校長の発案によるものだが、島留学生の相談相手となり支援を行う「島おじ・島おば」制度がある。発足時点での協力者は10人であったが、現在では30人にまで増えている。交流の機会もバーベキューから英語学習会（後述するイングリッシュサローン）まで、多様な形へと広がっている。親元を離れて初めて島での1人暮らしを始める新入生たちにとって、親身になって接してくれる「島おじ・島おば」の存在は大きな心の支えとなっている。

それまでは、地元生徒の親を除けば、高校生と島民との関わりは概して希薄だった。それがこの制度をきっかけとして、「島民が留学生を支え、島民も留学生から刺激を受ける」という「相乗効果」が生まれ、島に活気をもたらしている（「まなびじまの留学生（中）」道新2020.7.22）。

6 島全体を学びの場 ～「まなびじま奥尻」プロジェクト～

全国募集は決まったが、それを宣言するだけで生徒が集まる訳では勿論ない。「島外からも選ばれる学校」になるためには、それだけの価値・魅力のある高校であることを示す必要がある。道立時代のような従来型の教育とは異なる、新たな高校教育の内容改革が求められていた。そこで俵谷校長が打ち出したのが「全島を学びの場」にとの考えに基づく「まなびじま奥尻」プロジェクトである。この着想について俵谷は、「高校だけを学びの場とするのではなく、島にあるあらゆる教育資源を活用し、相乗効果を高めるケミストリー

を生み出す」もの、と述べている（前掲、連載第4回、教育新聞2018.3.26）。

このプロジェクトは、同時並行で進められる数多くのプログラムで成り立っているが、本研究テーマとの関連で特に注目されるのは、以下の3つの活動である。

6-1 「町おこしワークショップ」

これは、島内の各産業・事業に携わる当事者や外部専門家を高校に招き、そこで提示された課題の解決策を高校生がみずから調べ、事業計画案にまとめ、発表するという取組みである。

たとえば、2017年度の第1回ワークショップでは、奥尻観光協会の担当者から「ムーンライトマラソンの成功に何が必要か」というテーマで生徒たちに課題が出され、それに基づき様々な解決策について討議が行われた（ムーンライトマラソンとは沖縄伊平屋島が始めたイベントで、その暖簾分け大会として奥尻島で2014年から開催しているもの）。

その他のテーマとしては、町商工観光課の担当者を招いての「奥尻観光産業は発展するのか」や、島内の飲食業・エネルギー産業・ワイナリーなど5つの事業主による「奥尻での起業の在り方」といったものがあげられる。

それぞれの課題について、高校生と各事業者が直接、交流・議論を交わす。こうした活動を通して、生徒たちは町の抱える課題について自分なりの問題意識をもつようになっていったという。のみならず、生徒を指導する側の教職員にとっても、町の実態や課題を知る絶好の機会となった。このように、高校教員が島内の課題に真剣に向き合うということは、道立高校の時代ではほぼ考えられないことだった。逆にいえば、こうした新たな教育プログラムの導入によって、向き合わざるを得なくなったということでもある。

6-2 「奥尻パブリシティ」

町おこしワークショップと並行して行われ、またそれと相互補完的な意味合いをもつ取組みが、「奥尻パブリシティ」である。これは、島が抱える課題について高校生が探求活動を行い、その成果や島の魅力増進のための改善策について、最終的に町長や住民に対して提案発表を行うものである。

探求活動は総合的な学習の時間を使って、年間を通して継続的に行われる。総合的な学習の時間は、この「奥尻パブリシティ」と「スクーバダイビング」の2

コースからなり、生徒たちはいずれか一つを選択することになっている（スクーバも「まなびじま奥尻」プロジェクトの一環）。以前は、キャリアスタディとスクーバとの2コースであったものを、前者を改編・発展させる形で始まった。

以前のキャリアスタディでも探求活動はなされていたが、生徒個人の興味本位にもとづくテーマ探求にとどまり、島の活性化という視点は欠如していた。それがこのように奥尻町の抱える課題解決を主題に据える形となったのは、道立高校から“町の高校”へという学校の性格変化が、教職員の意識にも大きな影響を与えた結果といえる。

いずれの活動でも、複数教科を横断する知識が必要とされ、かつ自分が住む町の具体的課題への関心や、様々な分野の大人達との経験交流が促される取組みとなっている点が特徴的である。

こうした斬新な教育活動の結果、「自分の学校に誇りがなかった」かつての奥尻高校生たちにも前向きな変化が表れるようになった。道立時代の最後の新入生たちは、入学直後のアンケートに対しては全員が「将来島に戻らない」と回答していた。それが卒業直前（2018年）では、約半数の生徒が「将来島に戻って生活したい」と答えたほか、ほぼ全員が「奥尻町に愛着と誇りを持つようになった」と回答した（前掲、連載第10回、2018.4.19）

以上のような取組みの成果に対する手応えがあつてのことであろう。俵谷校長は、保護者・生徒向けのパンフレットの中で次のように書いている。

「島には本物の産業施設があり、そこで働くプロフェッショナル達が、地域の活性化に関して、深い学びを与えてくれます。つまり、島全体が学校として君たちを成長させます。それが『まなびじま奥尻』と言われる理由です。／この『まなびじま奥尻』の基地である本校で、君の可能性を大きく広げてみませんか。」（奥尻高校2019年度入学生生徒募集「まなびじま奥尻での学び」）

6-3 「イングリッシュサローン」

これは、学校外を会場として英語を使って話す交流・経験の場である。島を訪れる外国人客に対応できる英語力育成を期したプログラムで、島民をはじめ奥尻中高生も自由に参加できる。サロンではなく、島という船内で楽しむ談話室という意味でサローンと名付けられた。当初は、英語科教員でもあった俵谷を講師

とするボランティアとして始まった。翌2017年からは、高校に赴任した英語のALTも参加するようになっていく。現在は島内3地区（奥尻、青苗、神威脇）で、それぞれ年7～8回のペースで開催され、すっかり島民の間に定着している。

このサローンに参加した或る人気寿司店の店主は、ここでの経験を通じて外国人との接客に余裕がもてるようになったという（同氏は「島おじ」の1人でもある）。英語による接客がSNS上で評判となり、台湾などからの外国人客が増えたという（道新2017.12.20、日経新聞2018.2.19）。

上記3つの諸活動は、子どもたちの学びを豊かにすることで奥尻高生徒の自信・誇りを高めただけでなく、校外の島民たちにも学習・交流の機会を拡張することで、町全体の活性化に向けた動きが生み出されていることが分かる。俵谷が「ケミストリー」と表現したように、まさに高校改革が触媒となって好循環の化学変化が起きつつあるとあってよい。

7 むすび

以上みてきたように、高校の町立移管をきっかけとして、町の活性化につながる様々な前向きな変化が確認できた。ただし、これらはいまだ試行途上のものであり、あくまで中間的な評価とならざるをえない。現時点で指摘できる意義と課題に触れてまとめたい。

第1に、本事例は、高校改革を触媒とした地域再生の可能性を示す先進例として重要な意義をもつ。現時点でこそ、「地方創生」と高校改革とを結びつける発想は必ずしも新規なものとは言えなくなっているが、奥尻高校改革の当時としてはすぐれて先駆的な試みだった（町立化への動きが本格化した2013年をとれば、すぐ後に述べるように5年近く先んじていたことになる）。

2015年から毎年策定・改訂されている「まち・ひと・しごと創成基本方針」（閣議決定）において、高校改革が位置づけられたのは2018年版が初めてである。そこでは「地方創生に資する高等学校改革の推進」との項目の下、高校が「地域人材の育成において極めて重要な役割を担う」こと、また高校段階で「地域の産業や文化等への理解を深めること」が「その後の地元定着やUターン等にも寄与する」と述べられている。

もっとも、「地元定着やUターン」という点につい

ては、奥尻高校改革の試みはいまだその成果を測れる段階にはない。2020年3月に卒業を迎えた島留学第1期生(3人)は、全員が島を出る形での進路選択となった。より長期的な観点が求められる所だが、その成果が目に見えるようになるまで、町ぐるみの努力が持続性を保つことができるかどうか。とくに財政的な条件を含め、今後の大きな課題である。

さらに、先の2018年版の政府文書では高校改革について下記のような意義づけもなされている。それはさながら、奥尻高校での活動とその成果を彷彿とさせるものがある。いわく次のとおり。

「高等学校が、地元市町村・企業等と連携しながら、高校生に地域課題の解決等を通じた探究的な学びを提供するカリキュラムの構築等を行う取組」や「地域の魅力に触れられる取組」を推進し、「地元で根ざした人材の育成を強化する。」

第2に、人的ネットワークの再構築と学習活動との関連性である。本事例では、高校が中心となる活動のなかに、様々な形で地域の大人たちを巻き込む仕掛けが組み込まれていた。新たな教育・学習の場を作り出すことを通じて、高校生と地域住民とが共に学び、経験を交流、共有する営みが促された。

それは、全国の多くの学校でやられているような“地域の外部講師による教育指導”といった一方向のものではなく、生徒と地域の大人とが双方向で学び、刺激し合うことによる相乗効果を生みだそうとするものである。

こうした学習活動を組織化する過程のなかで、町職員と産業従事者の間、また高校教職員との間での情報交流や人的つながりが生まれる。そして、これら共同学習・交流の積み重ねを通じて、生徒たちは、学校教員とだけでなく、町の様々な大人たちとも人的つながりもつようになる。こうした多次元かつ多様に形成される人的ネットワークこそが、島の活性化にとっての最大の資本(ソーシャル・キャピタル)と言えるのではないだろうか。

第3に、「地方分権」「地方自治」というものの意味内容の再考についてである。本事例は高等学校を道立から町立へ移管したという点で、まさに「地方分権」「地方自治」の一実例である。通常これらの言葉は、中央政府から地方政府への権限委譲、また地方政府内では広域団体である都道府県から基礎自治体としての市町村への権限委譲という意味合いで捉えられるからである。また、“自治”とは“他に依存しないで

自分のことは自分でする”ことを意味するから、本事例を「分権・自治」の典型例としても、あながち間違いないという訳ではない。

しかし、権限・裁量権を下位政府に降ろすことは、上位ないし広域地方政府の関与を否定することを意味しない。とりわけ小規模自治体における自律性が持続的に可能であるためには、むしろ広域地方政府による適切な関与・支援機能が必要不可欠と考えるべきである。奥尻高校の町立移管も、北海道による様々な財政的・人的支援があつてこそ可能になった。本文で触れた制度的支援の他にも、道教委が人事異動によって俵谷氏のような才気に溢れ活動力ある教員を奥尻に配置したのも、高校町立化を見据えての支援策の一つだったとみてよい。そして、実際その見通しは的中したと言えよう。

今後は、こうした広域政府による制度的および政策的な支援機能との関わりも含め、小規模自治体における教育改革を媒介とした地域再生の試みがどのように持続可能でありえるか、検討を続けたい。

文化資源としての「霧多布湿原」

— 地域文化の保存方策 —



北海学園大学開発研究所特別研究員

森 啓

1 文化資源の保存と再生

なぜ「文化」がことさらに言われるのか
地域文化が盛んに言われるのは、地域社会が文化的でなくなったからである。

日本各地の文化状況は激変した。

第一次産業に従事する人口は極端に減少した。第二次産業も減少した。

情報が価値である情報産業社会に入ったからである。そのため日本列島は異常に人口が都市に集中する過密都市と人口減少で絶望的な思いに陥る過疎地域に分極化した。

そして都市地域も過疎地域も共に工業技術文明的な生活様式に一変した。社会構造がいわゆる「農村型社会」から「都市型社会」に変わったのである。

「文化」が問題になるのは社会構造が急激に変化したからである。

つまり今、「文化」という言葉で求められているのは、都市型社会に対応するための価値体系、行動様式、制度、それらをつくり出す技術である。

長い歳月のなかで蓄積されてきた「農村型社会の文化」が、壊され、捨てられ、喪われた。つまり、共同体に支えられていた文化に代わる都市型社会の文化が、いまだ形成されていないからである。

文化の定義は問題認識によって様々になされる。今、問題になっている文化は、工業技術文明の発達によって出現した都市型社会に相応しい「人間らしい価値と技術」の模索である。すなわち、機能と効率の工業技術文明がもたらした利便性と引き換えに失ってきたさまざまな価値、例えば、のんびりとした時間、真の闇夜と静寂、大銀河の夜空、岸辺のある川の流れ、芸術芸能のたのしみ、家族団欒の食卓である。すなわ

ち、心を満たし感性を豊かにする人間として不可欠な価値のことである。その価値とそれをもたらす技術がいま「文化」という言葉で求められているのである。

地域文化の保存とは、そのような価値と技術を地域社会のなかにつくり出すことである。人間らしい感情を育て感性を豊かに花開かせる装置と制度をつくり、人間が育つ条件を整備し、人間らしい文化的な地域社会をつくり出す営為を、「地域文化の保存・再生」という言葉で求めているのである。

2 今の行政では文化資源の保存と再生はできない。

自治体に文化行政が始まったのは1970年代の初頭であった。

当初のころは、文化行政に対して疑念と批判が行政の内側と外部にあった。

行政内側での疑念は、文化活動の支援や文化団体への助成は、教育委員会の社会教育で既にやっているのではないか。こと新しく文化行政などと言い出すのはいかなる意図か、との批判であった。

外部からの批判は、行政が文化を言い出して碌なことではない、終身雇用で万事無難で、法律規則で大過なくの公務員が文化で意味あることは出来ない。文化の営みは市民の自由の領域の問題である、行政が文化に手を出すのは危険ですらある、との批判であった。

このころ、建設省、農水省、文部省、国土庁などは競い合うかのように、「文化・まちづくり」のモデル事業を示して下請け自治体を募集した。

例えば、文化庁は「地方の文化ホールや劇場の人材養成と芸術団体のネットワーク化」を言い、文部省は生涯学習地域整備計画を掲げた。自治省は「文化施設の有効利用のネットワーク化と人材養成」に乗り出す

と言ひ、国土庁は「地方の文化施設のマネージャーの人材養成と自治体の文化担当者の企画・運営能力の向上」に取り組むと競い合った。農水省は地域の文化を守り育てる宿泊体験交流施設を整備する「グリーン・ツーリズム」を打ち上げ、当時の郵政省は地域文化活動のための施設づくりに乗り出すと言ひ、通産省は「産業に感性を」と打ち上げ「地域伝統芸能を活用した商工業振興」に取り組むと言ひ、建設省は地域の文化・歴史の都市づくりを進めると言った。

戦災復興から五十年、地域の政策課題が量的な基盤整備事業から質的なまちづくりに移行したからである。しかしながら、省庁主導の旧来のやり方では文化のまちづくりは出来ない。なぜ出来ないのか。

文化のまちづくりとは「住み続けていたいと思ひ住んでいることを誇りに思ふ魅力のある地域」をつくる営為である。

住民を行政サービスの受益者と見做し、地域を行政施策の対象とする旧来の行政手法では地域は甦らない。住むまちへの愛情が人びとの心の内に育たなければ魅力あるまちにはならないのである。言葉で「住民主体のまちづくり」と言っても、旧来のお役所流儀では、人びとが地域づくりの主体にならない。行政主導の文化振興では地域の文化資源の保存と再生はできない。

3 文化資源の保存再生の方策

伝統芸能の復活や芸術芸能の奨励支援だけが文化資源の保存再生ではない。

人間らしい感情が育つことを目指す文化施設は地域文化の振興であるのだが、生活環境が人間的な潤いと美しさを取り戻さなければ、地域が文化的になったと言えない。

文化資源の保存再生の課題は二つである。

一つは人々の感性・感情、価値観、ライフスタイルが豊かになることである。

二つは地域社会の環境である。潤いある美しさ、魅力である。

文化イベントも文化施設も、地域に活力を甦らせる契機になるのだが、問題はそのすすめ方である。旧来の行政手法では地域文化の再生はできない。

4 霧多布湿原の保存再生

現在、霧多布湿原は

NPO 法人霧多布湿原ナショナルトラスを 2000 年 1 月に結成し、「霧多布湿原ファンクラブ」を組織して様々な活動を行っている。

[NPO 法人 霧多布湿原ナショナルトラスト]

<https://kessai.canpan.info/org/trust/>

・〒 088-1532 北海道厚岸郡浜中町琵琶瀬 60 番地

・メール trust@kiritappu.or.jp

[霧多布湿原ファンクラブ]

<http://kiritappu-mate.com/>

霧多布湿原の保存再生が成果を挙げたのは、住民と団体と企業と行政が連携したからである。連携しなければ地域文化は甦らない。

霧多布湿原の再生は、東京の食品会社を辞めて霧多布を永住の地と定めた伊東俊和さんの呼びかけで始まった。伊東さんの呼びかけに集まった浜中町の人びとが「霧多布湿原にほれた会」をつくった。伊東さんの最初の行動は仲間づくりであった。仲間づくりが、霧多布湿原保存の始まりであった。

横浜市舞岡川の「水とみどりの保存運動」も、十文字修さんが一人で会報を発行しつづけて、次第に仲間が増えていった。

地域環境が美しく魅力的に変容するのは人々の価値観と行動様式が変わることである。

〈地域再生の主役は「よそ者」〉

他所からやってきた人には地域の魅力の違いが見える。よそ者には問題が見えて、何とかしなければと思えて、行動を起こすことができる。

その土地に住んでいるだけの人には、漠然とした危機感はあるが、地域のしがらみのなかで地域再生の行動を起こせない。疲弊していくのを嘆くだけである。

地域再生の主役は殆どが「よそ者」である。

〈ことばの力〉

文化資源の再生に共通しているのは「ことば」である。

「ユニークな発想・あそび感覚・面白がり楽しむ心」を伝えるのは〈ことば〉である。

例えば、「アイドルは湿原」「ありがとう方式」「秘境の探検」「こすり出し」「ルネッサンス運動」「嫁さ

んよろこぶ農家住宅」「コスモスの里 3300 の会」「田んぼ結の会」などのことばである。

ことばが、見えていない価値と意味を伝えて人々の心を弾ませて仲間が増える。

仲間づくりは人と人の出会いである。仲間が増えて、ユニークな運動が発明されて、意味が見えて、メンバーも自身を変容する。

〈人との出会い〉

霧多布湿原の保存再生は「よそ者である伊藤さん」が「地元の信用ある人（住職）」との出会いによって事態が進展した。初期のころ伊藤さんは孤立して東京に帰ったこともあった。

住職さんの尽力で行政首長が湿原開発の行政計画を見直して、「霧多布湿原の現状保持」が確保されたのである。そして、専門家との出会いで湿原利用の方策が見出され、湿原再生の膠着状態を突破し、企業家との出会いで資金援助の方途が見出され、新聞記者との出会いで霧多布湿原保存が全国に報道されて会員が増加して霧多布湿原保存再生の体制が整った。まちづくりの成否は人と人の出会いにある。

人と人の出会いは偶然のように見える。けれども実利と関係のないことに執着するキーパーソンのロマンが人の心を繋ぐのである。ロマンがなければ擦れ違うだけである。そして、人は出会いで自身をも変容させる。生き方が変わるのには人に出会うからである。

地域づくりの人々に共通する明るさは 人との出会いによって獲得したものであろう。

（このころ筆者は北海道地域文化選奨懇談会委員を委嘱されていて、第四回選奨選考委員会（平成8年）の席上で「文化には映画・演劇・舞踊などの（時間の文化）と美的環境の（空間の文化）がある。霧多布湿原保存は北海道の地域文化であると発言して選奨が決まった）

〈文化資源再生の壁〉

人は、大勢順応で生きていれば人間関係は穏やかで和やかである。だが、意味ある何かを為そうとすれば、必ず壁が出現し不協和音に取り囲まれて四面楚歌になる。

地域で良き何かを始めれば必ず壁が出現する。

旭川駅前の大通り買い物公園も、小樽運河保存運動のときも、法制度上不可能だ、私有地だ、利権が絡んで難しい、合意が得られない、人手がない資金がない、役所も消防も警察も認めていない、経済発展を阻

害する、等々の壁が出現した。

地域づくりの障害も様々で一義的ではない。一義的ではないが、地域づくりの障害の最たるものは「人の心」である。壁は人である。

人々の無関心・無理解・冷やかな視線、嫉み、足のひっぱり合い、も壁である。

現在成果を挙げて輝いている地域も、最初は「制度上不可能・法的に無理」と言われたのである。壁を突破して現在があるのである。今から眺めれば当時の人々が無理・不可能と思ったということである。

〈資金・経費の問題〉

何をするにも運動資金が必要である。自費自弁のボランティア運動には限界がある。

印刷費、連絡費、事務所費などの経費は高む。だが費用一切を役所丸抱えの地域づくりでは地域に魅力は産まれない。

会員の会費、賛同者の寄付、行政の委託・助成、企業の協賛・寄付・助成、イベント事業の収入、講演講師での謝金報酬、研究提案の賞金。

地域づくりは多種多様であるから経費の費目と額は様々である。だが何れも苦勞し工夫している。

〈文化資源再生運動に共通する問題〉

地域再生の運動に共通する問題は人々が次第に疲労することである。やっているのはいつも同じ人で、地域の人々は参加するだけになる。最初の感激も薄れていく。メンバーは高齢化し世代交代は難しい。運動資金が枯渇し自弁持ち出しは限界になり、寄付も当初ほどに集まらなくなる。

行政は人員と資金は豊富だから役所との提携が必要だが、行政との間のとり方が難しい。

行政は所謂役所流である。役所流では地域に見えない意味や文化は育たない。

役所は主導権を握りたがる。握ると離さない。役所の下請けでは人々の熱気は萎える。さらに加えて、役所職員は首長の次の選挙のために「まちづくり」を口にする。だから、行政の下請けはやりたくない。

〈先進地域との交流〉

次々と生起してくる障害と状況に対応し解決している文化運動も存在している。

役所との折り合いをうまくつけているまちづくりもある。だが成果を挙げている地域文化再生活動も、年

月が経過するとメンバーが固定し高齢化する。

の発行、音楽祭、ワークショップを企画して活力を補

そこで、勉強会、研究会、討論会、視察交流、会報

填している。

北海道地域文化選奨(一覧表)

回(年度)	北海道地域文化選奨	選奨特別賞	選奨特別賞
第1回 (平成5年度)	(財)北海道国際交流センター (函館市)	十勝大百科事典刊行会 (帯広市)	稚内信用金庫* (稚内市)
第2回 (平成6年度)	士別市民劇場 (士別市)	浦河映画サークル (浦河町)	五稜郭タワー株式会社* (函館市)
第3回 (平成7年度)	ほべつ町民劇場 (むかわ町~旧穂別町)	ところ町民舞台 (北見市~旧常呂町)	根室信用金庫* (現 大地みらい信用金庫) (根室市)
第4回 (平成8年度)	室蘭文学学校 (室蘭市)	霧多布湿原ファンクラブ (現 NPO 法人霧多布湿原トラスト) (浜中町)	六花亭製菓株式会社* (帯広市)
第5回 (平成9年度)	江差地域大学 (江差町)	新冠軽音楽愛好会 ブルーホース (新冠町)	夢氷工房 株式会社* (札幌市)
第6回 (平成10年度)	留萌市民文化誌「波灯」作成委員会 (留萌市)	くっちゃん JAZZ フェスティバル 実行委員会 (倶知安町)	羅臼町郷土芸能 知床いぶき樽保存会 (羅臼町)
第7回 (平成11年度)	篠路中央保育園 ~篠路子ども歌舞伎 (札幌市)	東川町「写真の町」実行委員会 (東川町)	株式会社 藤丸* (帯広市) (財)空知しんきん 産業文化振興基金* (岩見沢市)
第8回 (平成12年度)	アイスキャンドル友の会 (下川町)	伊達メセナ協会 (伊達市)	函館市民オペラの会 (函館市)
第9回 (平成13年度)	七飯町民劇場 (七飯町)	小樽職人の会 (小樽市)	石山緑地芸術祭運営委員会 (札幌市)
第10回 (平成14年度)	富良野塾 (富良野市)	シアターキノ (札幌市)	株式会社 北一硝子* (小樽市)
第11回 (平成15年度)	アポイ岳ファンクラブ (様似町)	滝川映画サークル (滝川市)	函館山ロープウェイ 株式会社 FM いるか* (函館市)
第12回 (平成16年度)	こども富貴堂* (旭川市)	NPO 法人やきもの21 (江別市)	八雲山車行列実行委員会 (八雲町)
第13回 (平成17年度)	伊藤英二 (西興部村森の美術館「木夢」(こむ)館長) (西興部村)	旭川の歴史的建物の保存を考える会 (旭川市)	株式会社アレフ* (札幌市)
第14回 (平成18年度)	ユウバリコザクラの会 (夕張市)	劇団河童 (北見市)	文芸利尻刊行委員会 (利尻町)
第15回 (平成19年度)	繁次郎劇団 (江差町)	北海道農民管弦楽団 (余市町)	株式会社 北菓楼砂川本店* (砂川市)
第16回 (平成20年度)	旭川青年大学 (旭川市)	株式会社アイワード* (札幌市)	ネムロ・ホット・ジャズ・クラブ (根室市)
第17回 (平成21年度)	特定非営利活動法人 コンカリーニョ (札幌市)	恵庭市民文藝の会 (恵庭市)	財団法人荒井記念美術館 (岩内町)
第18回 (平成22年度)	特定非営利活動法人 ふらの演劇工房 (富良野市)	浅利 政俊 氏 (松前町)	天使の囁き実行委員会 (幌加内町)
第19回 (平成23年度)	旧岡崎家能舞台を生かす会 (小樽市)	札幌建築鑑賞会 (札幌市)	特定非営利活動法人 市民創作「函館野外劇」の会 (函館市)
第20回 (平成24年度)	特定非営利活動法人 アルテピアッツァアびばい (美唄市)	置戸町商工会青年部 (置戸町)	厚岸かぐら同好会 (厚岸町)
第21回 (平成25年度)	江差町歴まち商店街協同組合 (江差町)	中尾 仁彦 氏 (函館市)	特定非営利活動法人 紋別文化連盟 (文芸オホーツク編集委員会) (紋別市)
第22回 (平成26年度)	呼布の会 (美深町)	萩原建設工業株式会社* (帯広市)	一般財団法人 北門信用金庫まちづくり基金* (滝川市)
第23回 (平成27年度)	函館港イルミネーション映画祭 実行委員会 (函館市)	文学若見沢の会 (若見沢市)	せせらぎ合唱団 (清水町)
第24回 (平成28年度)	田んぼ de ミュージカル委員会 (むかわ町)	小樽伝統文化の会 (小樽市)	沼田町夜高あんどん実行委員会 (沼田町)
第25回 (平成29年度)	北の縄文 CLUB (函館市)	三省堂を応援し隊 (留萌市)	-
第26回 (平成30年度)	イースト・ポイント・ジャズ・オーケストラ (根室市)	劇団演研 (帯広市)	特定非営利活動法人増毛山道の会 (留萌市)
第27回 (令和元年度)	帯広交響楽団 (帯広市)	厚沢部町鹿子舞交流協議会 (厚沢部町)	特定非営利活動法人 炭鉱の記憶推進事業団 (若見沢市)

政治的遺産は残せるか



北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授

山本健太郎

1 はじめに

本稿では、北海道知事の政治的遺産について検討する。今般の総合研究が研究対象とした北海道の産業遺産、歴史遺産、文化遺産、自然遺産は、いずれもハード面の「遺産」に焦点を当てたものとなっており、本稿の政治的遺産はこれとは一線を画し、いわばソフトとしての遺産である。その意味で、他の研究とは異質であり、筆者の研究分野に強引に引き付けた牽強付会な研究との批判は免れえないかもしれないが、広い意味での「遺産」に関わる研究ということで、ご海容を賜りたい。

知事は、いわゆる二元代表制の片翼を担う大統領的な位置付けにあり、任期中に実行した政策は知事そのものの評価とも密接に結びつくことになる。また、ある政治家にとって、特に自身のキャリアの終盤に知事ポストを得た場合、知事としてどのような政策を実行するかが、政治的遺産ともなる。仮に知事を務めている政治家のキャリアが途上で、知事退任後も別の道へと転身する場合であっても、知事時代の実績として一定の政治的遺産を残したいと考えても不思議はないだろう。

そこで本稿では、2019年まで4期16年にわたって北海道知事を務めた高橋はるみを題材に、高橋がどのような政治的遺産を残そうとしたか（あるいは、そもそも残そうとしなかったのか）について、IR（いわゆる統合型リゾート）の誘致問題を例に検証したい。

2 政治的遺産とは

「政治的遺産（レガシー）」なる概念について、政治学的な定義を付与することは難しい。そもそも、為政者が何か一つの政策を遺産として実行しようとするのかどうかは、為政者の心の内を覗くよりほかないし、

取り組む段階では為政者に特にそのような意識はなくとも、結果としてそのように論評される可能性もあり、何をもって「遺産」と考えるかそれ自体が政治的・主観的な判断だからである。

しかし、とりわけ長期にわたって権力を維持した為政者の任期終盤には、何を政治的遺産とするのかという議論が付きまとうことも事実である。そうした世評を考慮すれば、為政者が目に見える遺産を残そうとするインセンティブも存在するのかもしれない。

その意味で、2020年現在で史上最長となる4期16年にわたって北海道知事の座にあった高橋には、より短い任期の他知事に比べ、少なくとも相対的に強いインセンティブがあった可能性がある。ましてや、高橋の場合は知事退任イコール政界引退ではなく、参議院議員へと転身を図っており、知事としての業績を積み上げておくことは、転身後のキャリアを考えても一定の意味があったと考えられる。

高橋の動向をめぐっては、4期目も半ばを過ぎた2017年11月21日、北海道新聞が朝刊で高橋の5選不出馬の意向を伝えた（『北海道新聞』2017年11月21日付朝刊）。これに対し高橋は直ちに打ち消し、5選を目指すことに含みを持たせた（『読売新聞』2017年11月22日付朝刊）。この否定には、知事としての任期が1年余り残るなか、レームダック化を避ける意図があったものと考えられるが、既に北海道知事としては最長の4期目に入っていたことから、北海道新聞の報道をきっかけに5選不出馬が半ば織り込み済みとなったともいえる。

その後も高橋は去就を明言しなかったが、任期満了まで半年を切った2018年末、5選不出馬と2019年に予定されていた参院選への鞍替え出馬の意向が報じられるに至った（『読売新聞』2018年12月5日付朝刊）。知事本人も12月15日、この意向を正式に表明した（『北海道新聞』2018年12月16日付朝刊）。

3 遺産としてのIR

知事の退任と参院選への鞍替え出馬を決めた高橋が、数ある道政の懸案事項のなかで「遺産」ともいべき方向付けを行おうとしたのが、IR誘致問題である。

IRをめぐるのは、2018年7月に特定複合観光施設区域整備法が国会で成立し、整備が正式に決定した。IRの施設数は、当面全国で3か所までとすることになり、誘致を目指す自治体が申請して国による認定を目指す必要があった。そこで同法の成立を受け、高橋は大学教授や医師らからなる有識者会議を設け、キャンセル依存症対策などの課題や候補地選定などを進めることとした（『朝日新聞』2018年7月21日付朝刊）。同年11月には、道内で誘致に名乗りを上げていた釧路市、苫小牧市、留寿都村のなかから、有識者会議での検討結果も踏まえ、経済効果の大きさやアクセスの良さなどを理由に苫小牧市を候補地として妥当とした（『朝日新聞』2018年11月27日付朝刊）。

高橋の5選不出馬表明を受け、2019年4月の道知事選は自民党などが推す鈴木直道前夕張市長と、立憲民主党などが推す石川知裕元衆院議員の一騎打ちの構図となった。ここでもIR誘致は争点の一つとなり、石川がIRに頼らない北海道の魅力を出し出すとして誘致に否定的な考えを示す一方、鈴木は経済効果などのプラス面と依存症などのマイナス面を総合的に勘案し、道民目線で妥当性を判断するとした（『朝日新聞』2019年3月28日付朝刊）。4月の知事選の結果、新知事には、選挙戦ではっきりした方向性を示すことを留保した鈴木が当選した。

事態が動き始めたのはここからである。退任を直前に控えた高橋は、4月17日に「IRに関する基本的な考え方」と題した報告書を公表し、苫小牧市を候補地として妥当と結論付けるとともに、「誘致に向けた取り組みを進めることが重要」と踏み込んだ判断を示した（『朝日新聞』2019年4月18日付朝刊）。高橋は会見で、「報告書をベースに、総合的に（引用者注・新知事に）判断して頂くことになる」（同記事）とも述べ、新知事に最終的な判断こそ委ねつつも、誘致を進めるべきとの考えを滲ませる形になった。

4月23日に知事に就任した鈴木は、誘致に積極的な経済団体などと、反対論が根強い世論¹との間で、

1 北海道新聞の世論調査では、6割を超える道民がIR誘致に反対と回答した（『北海道新聞』2019年10月24日付朝刊）。

難しい判断を迫られることになった。国の認定審査スケジュールを考えると、2019年中には方向性を出す必要があり、秋以降に様々な動きが活発化していくことになる。

10月28日には、候補地とされた苫小牧市の市議会が誘致推進を求める決議を可決した（『北海道新聞』2019年10月29日付朝刊）。鈴木はかねて、道民の代表である道議会の判断を重視する姿勢を示してきたことから、地元の突き上げを受けた道議会の動きに焦点が当たることとなった。しかし、道議会の最大会派である自民党・道民会議は、会派内で賛否が交錯して意見集約に手間取り、11月26日には意見集約を断念する方向となった（『北海道新聞』2019年11月27日付朝刊）。

これを受け、関連予算案などが成立する見通しが立たなくなったとして、道に慎重論が急速に広がり、11月29日の道議会の一般質問で鈴木が国への認定申請の断念を表明した。断念の理由として鈴木は、候補地とした苫小牧市植苗地区に猛禽類などの希少生物が確認され、環境アセスメントなどに一定の時間を要することを挙げた（『北海道新聞』2019年11月30日付朝刊）。しかし、鈴木は同時に将来的な誘致について「挑戦したい」とも述べ（同記事）、打ち出したかった方向性は誘致推進であったことも明らかとなった。ただ、現実的には次に申請の可能性があるのは約10年後とされ（同記事）、少なくとも当面は誘致が実現しないことが確定になった。

4 分析

IRの誘致をめぐるのは、2018年7月の国の法整備を受けて道において具体的な検討が始まったものの、高橋前知事が事実上の誘致を表明したのは退任直前の2019年4月となった。高橋の後を受け継いだ鈴木新知事は、選挙戦では賛否を明言せず、年内をめどとする最終的な意思決定を前にしても道議会の決断を待つ姿勢を堅持し、道議会の自民党会派が意見集約を断念すると、それを受ける形で誘致断念を表明する運びとなった。

同じ自民党に推された前知事の意向に沿わない決定となった背景には、そもそも高橋の決断が遅れたことが要因であるとの指摘もある。特に最終盤になって、候補地の環境アセスメントに時間を要するため、国への申請期限までに間に合わないという事態の発覚は、

鈴木が誘致断念に傾く決定打となった。そのため、高橋がもう少し早めに誘致を決断して環境アセスメントを進めていれば、期限に間に合うこともあり得たとの観点から、「『前知事が判断を留保し続けたため、鈴木知事は時間切れで断念に追い込まれた』（自民道議）」（『北海道新聞』2019年11月30日付朝刊）との指摘も見られた。

しかし、高橋による決断が前倒しされる余地は、そもそも乏しかったようにも思われる。たとえば高橋による事実上の誘致表明となった2019年4月の仮に半年前に前倒しされていたとしても、それは2018年10月頃となり、同年7月のIR整備法の成立のおよそ3ヶ月後となる。道民のなかに慎重な意見を有する者も少なくない案件にしては、このスピードは「拙速」との批判を惹起することが確実であり、実際にそうなったように一定の時間をかけて効果や副作用を検証しつつ、候補地を選定するプロセスは不可欠であっただろう。

加えていうと、2018年秋頃からの高橋の立場は、5選に向かうのか参院選に鞍替えするのかがはっきりしていないが、しかし鞍替えの可能性が公然と囁かれる微妙な時期であり、政治的なリスクを伴う決断を行いつづらいう状況でもあった。一般に、世論の根強い反発を招くような案件を決定するには、政治家の側に強い権力基盤が必要になる。しかし、レームダック化を防ぐことに力点が置かれていたともいえる4期目の高橋政権のもとでは、十分なリソースがあったとは考えにくい。

このように考えると、高橋がよりはっきりしたIR誘致の方向性をレガシーとして残すには、政治的・時間的余地が非常に乏しかったと判断せざるを得ないのである。

5 まとめ

高橋前知事にとって、IR誘致は自らのレガシーとして格好の案件であったように見えても、しかし現実により踏み込んだ対応を行うことは難しいものもあった。そもそも、程度の差はあれ、任期の終わりが近づく政権はレームダック化を避けることができない。大きく権力基盤が棄損されるなかで、世論の反発を招くような大きな決定を下すことはそもそも難しく、構造的にレガシーはレガシーといえるほどの重要な案件にはなり得ないのかもしれない。本稿の事例は、そのことを改めて示したともいい得る。

現代の起業家精神教育の支柱は コーチング



北海学園大学開発研究所研究員、経営学部教授
菅原 秀幸

1 トップ・リーダーには必ずコーチがついてる

「ビル・コーチがいなければ、いまのグーグルはない。今頃は、ヤフーやピングで検索しているだろう」と、グーグル共同創業者のラリー・ページはいう。シリコンバレーでは、起業家にコーチがついていることは当たりまえ。

世界的ベストセラーとなった『やり抜く力グリット』の著者、ペンシルベニア大学のアンジェラ・ダックワース教授は、グリットをもっている人々を分析し、共通する要素を抽出し、以下の3つをあげている。

- (1) コーチ・メンターがついている
- (2) 自分について熟考する
- (3) 小さな決め事を長期間守り続ける

日本でいうと、ユニクロの柳井正社長、プロ野球のイチロー選手、小説家の村上春樹といった人たちが、やり抜く力をそなえている人の代表例だ。みなコーチがついている。自分一人で頑張れる人は、だれもいない。コーチと共に結果を出すというのは、いまや常識になっている。

コーチングの定義は、「コーチングとは、相手が力を最大限発揮できるように手助けすること」（『ポジティブ・コーチングの教科書』ロバート・ビスワス＝ディーナー、2016）。力を最大限発揮するためにサ



ポートしてくれる人がいたら、こんなに心強いことはないだろう。ところが、日本ではコーチングに対する認知は極めて低く、いまだティーチングが幅を利かせている。

「人は、他人から言われたことには従いたくないのです。自分で気づいたことには、喜んで従います。人を動かすために、命令してはいけません。自分で気づかせるのです」と、デール・カーネギーは言っている。

カーネギーの当時は、コーチングという言葉が使われていないが、いまなら使われることだろう。つまり、「ティーチングされたことには反発し、コーチングによって自ら気づいたことには従う」というのが、カーネギーの言葉の今日的表現になるだろう。

「あなたが他人にしてあげられる最も偉大なことは、あなたの富を分け与えることではなく、その人が持っている素晴らしさを引き出してあげることだ」と、ベンジャミン・ディズレーリ英国元首相は言う。「引き出す」とはまさにコーチングであり、あなたのもっている知識を与えるティーチングではない。ティーチングは、教える側がもっている知識以上を教えることは不可能だ。例えば、100知っていたら120は教えられない。ティーチングは有限の知識を与えるだけで限界がある。一方、コーチングでは、自ら学ぶように動機づけるので、そこからの学びは無限になる。

「賢者は歴史に学び、愚者は経験に学ぶ
賢者は聴きたがり、愚者は話したがる
賢者は学びたがり、愚者は教えたがる」

—賢者の格言、菅原秀幸三選—

経験に学び、それを話したがり、さらに教えたがる愚者は多いかもしれない。ティーチング時代の化石思

考といえるかもしれない。経験は、ある特定の時間と空間で成り立ちとしては、いつでも、どこでも通用するとはいえない。人は皆、自分の話を聞いてもらいたいのであって、他の人の話に関心は低い。人は教えられたことは忘れ、自らやったことから学ぶ。ウィリアム・アーサー・ワードは、次のように言う。

「平凡な教師は、ただしゃべる

よい教師は、説明する

すぐれた教師は、自分でやってみせる

偉大な教師は、やってみようという気にさせる」

やってみようという気にさせる (inspire)。これは、まさにコーチングだ。そのゴールは行動することになる。行動しなければ、なにも変わらないからだ。「知っている」だけの人は84%、「している」人は16%。人は驚くほど行動しない。だから、行動しようという気にさせるコーチングが、ティーチングよりもはるかに重要なのだ。ティーチングの重要性は日に日に低下している。分からないこと、知らないことは、検索するとほとんどの答えが出てくるからだ。そもそも、教育とは、その漢字のごとく「教え」で「育てる」ことではなく、おおいなる勘違いだ。educateの語源はラテン語の「引き出す」にあり、本来、教育とは「引き出す」ということなのだ。それは、コーチングによってしか実現できない。

ビジネス界では、ティーチングではなくコーチングこそが、人の能力を伸ばし、可能性を開花させるために不可欠となっている。リーダーは、コーチングを受ける、コーチングが出来る、ということが当たり前になっている。このようなリーダーを育成することが、現代の起業家精神教育といえるだろう。

2 「教える」から「引き出す」へ

「人が本来持っている能力を最大限に引き出し、可能性を開花させることを目的とするコミュニケーションのプロセス」が、コーチングで、単なるノウハウやスキルではない。その狙いはただ一つ。「主体的な行動をうながし、目標・目的を実現する」です。ティーチングが「教え込む」のに対して、コーチングは「引き出す」であり、両者の方向性は真逆だ。



コーチの語源は、「COACH」=「四輪馬車」にある。ここからコーチングが「大切な人を、現在の場所から、その人のめざす目的地まで安全に送り届ける」という意味をもつようになり、それをおこなう人をコーチと呼ぶようになった。つまりコーチは、ゴールまでの伴走者といえる。

コーチングのスタートは、教育学を修めながら、テニス・コーチとして新しい指導方法を考え出したティモシー・ガルウェイにあるとされている。その当時の指導スタイルは、模範的なプレーを知っているコーチが、命令形で教え込むというものだった。ガルウェイがテニス・コーチを始めた頃も、指導スタイルは「模範的な型を知っているコーチ」が、それを選手に教え込むというもの。当時のスポーツ・コーチは、「こうしろ」「こうするな」と命令形で指導するのが主流だった。ガルウェイも、当初は練習プランの作成から、スイングの仕方まで手取り足取り、細かく生徒・学生に教えた。しかし教えれば教えるほど、生徒・学生のもっている力が発揮されないことに気づいた。

そこでガルウェイは、「教える」ことから「問いかける」ことへと指導方法を変えてみた。つまり、それまでの「ボールをしっかりとよく見て打って」と教えていたのを、「飛んでくるボールの縫い目は、縦に回転していたのか、横に回転していたのか?」「ラケットにボールが当たる直前のボールの動きは、上昇中だったか下降中だったか」などと問いかけたのだ。この結果、生徒・学生はボールに集中し、もてる力を発揮で



のマインド・セットを変えるところから第一歩が始まるだろう。「否定主義」「減点主義」「同質性主義」というネガティブ土壌で生きてきた教師が、「肯定主義」「加点点主義」「多様性主義」というポジティブ土壌で生きようになってこそ、「主体的で対話的で深い学び」へ向かって歩を踏み出すことになる。

これまでネガティブ土壌の中で「主体的で対話的で深い学び」をしてこなかった教師・大人が、それを生徒・学生に指導することが出来るのだろうか。変わるべきは、生徒・学生ではなく、まず教師・大人なのだ。そのためには、アカデミック・コーチングがきわめて効果的である。以下は、講義でコーチングをおこなった際の学生からのフィードバックである。わずか7分間という限られ時間でのコーチングから、これほど多くのことを感じ取っていることを知ると、驚きと感動に襲われる。

「コーチングには、自分の考えを深めるという力と共に、もっと大きな根本を変える力まで含まれていると感じました。」

「コーチングを行って自分枠が広がった。ワクワクしてきた。質問されることで、自分を俯瞰するような体験をして、最終的に自分の腑に落ちる納得解に変化した。」

「コーチの質問が良く、わずか7分間という時間がとても短く感じられた。質問力が本当に重要でした。」

「一人には限界があるので、自分では予想もしていなかった、自分とは違う視点からの質問によって、違う角度から自分をみつめることができました。」

「質問を中心としたコーチング力は、一生かけてどこまでも伸ばせるので面白いです。」

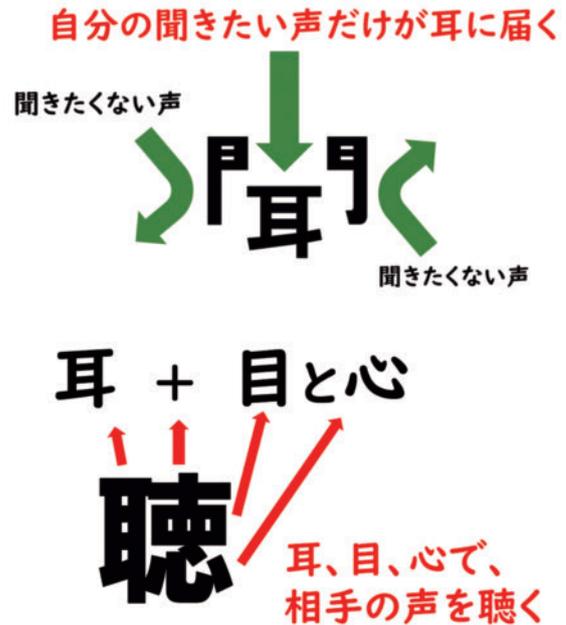
4 アカデミック・コーチングの「基本体系3・4・5」

だれでも、いつでも、どこでも活用できるのが、アカデミック・コーチングである。その基本体系は、3つのスキル、4つの心構え、5つの手順から成り立っている。

まず「3つのスキル＝①傾聴、②承認、③質問」について。第一のスキルが、「傾聴」。これは、「聞く」とはまったく異なる。教師は、生徒・学生の声「聴いている」だろうか、「聞いている」だろうか。生徒・学生の声、耳と目と心で「聴く」のがアカデミッ

ク・コーチングの第一の基本スキルだ。

具体的には、①生徒・学生の話途中を遮らずに、最後まで聴き切る、②アイコンタクト、うなずき、あいづちで、生徒・学生と自分の心をつなげる、③繰り返し、言い換え（要約）、沈黙で、生徒・学生心が整理されるのを待つことだ。



第二のスキルは「承認」で、「相手を肯定的に認め、受け入れる」ということ。日本の社会には「否定」が蔓延している。その中で育った若者は、自己肯定感が低い傾向にある。アカデミック・コーチングの出発点は「肯定」から。ただ褒めるのではなく、つまり評価せずに、生徒・学生の具体的な行動・事実を取り上げて、生徒・学生を認めよう。

第三のスキルは、生徒・学生の思考を深め、気づきをもたらすような「質問」。これには2種類ある。自分のための質問と、相手のための質問。自分が知りたいこと、分からないことを単に聞くことは、自分のための質問。

相手の成長を促すことに主眼をおいているのが相手のための質問であり、コーチングの質問はこちらだ。しかし日常生活では、自分のための質問をすることがほとんどで、相手のための質問をすることは、ごくわずかだろう。「良い質問が良い人生を創る」ともいわれるように、生徒・学生の人生を創るような質問力を身につけることは、教師にとって大切なことだろう。具体的には、①気づきをもたらす質問（視野を広げる質問、視点を変える質問、思考を整理する質問）、②行動をうながす質問、③変化をもたらす質問だ。

次に、アカデミック・コーチングの「4つの心構え(mindset)」。その一、主役は生徒・学生であり、決して教師ではないということ。「主役は生徒・学生。教師は伴走者」。コーチングに必要なのは「横から目線」であり、「上から目線」ではない。

その二、生徒・学生は自ら答えを導き出す能力を持っている、と教師が信じ切ること。生徒・学生は何かから何まで教えられなければならない受身の存在ではない。教える時と、引き出す時の区別が必要だ。いつも教えるばかりでは、受身にならざるを得ない。主体性は、教えることから育まれない。

その三、どの生徒・学生も可能性に満ちあふれており、輝かしい未来が拓けると信じ切ること。生徒・学生の可能性・潜在能力が、教師の思考・経験の枠の外にある可能性は高い。

その四、答えは一つではないということ。教師の想定外の答えが、生徒・学生から出されてくる可能性は常にある。教師のもっている答えを押し付けたり、そこに誘導するのではなく、異なる多様な答えを奨励し歓迎すること。これは、教師の思考を拡大・深化させてくれるフィードバックにもなる。「多様性」こそがカギということを肝に銘じておくこと。

続いて、アカデミック・コーチングの「5つの手順(process)」について。コーチングの狙いは、生徒・学生が主体的に行動して、目標・目的を達成することの支援にある。ステップ1では、4つの心構えをもって学生に接し、3つのスキルで、生徒・学生が目指す目標・目的を明確にする。ここで何より大切なことは、未来志向であり、過去にフォーカスしないこと。ステップ2では、現状はどうなっているのかを正確に把握する。そうすると自ずと、ステップ3で、目標・目的と現在の状況のギャップが明らかになる。次のス

テップ4では、そのギャップを埋めるために、具体的にとっていく行動を決める。ステップ5では、実際に行動にうつしてみた結果を検討し、当初の目標が達成されたかどうかを振り返る。達成されていれば、次の目標を定めて、そこへ向かう。達成されなかった場合は、その理由・原因を明確にして、達成するための具体的な行動を決める。

このように、ステップ1からステップ5までをまわし続けていくことで、主体的に考えて行動する力がはぐくまれる。生徒・学生同士が常にコーチングをしあう環境を整えることで、「主体的・対話的で深い学び」が実現されていく。

人は生まれついて「主体的」だ。ところが、「否定主義」「減点主義」「同質性主義」というネガティブ土壌の中で教育され、「主体性」は徐々に姿を隠す。「主体性」を再び引き出すために、教師には、生徒・学生にコーチング的にかかわることと、コーチング環境を整える役割が求められる。つまり、それは「日常使い」のコーチングだ。

5 おわりに

猫に魚一匹を与えると、その日一日は飢えない
猫に魚の捕り方を考えさせると、一生飢えない

今の小学生が将来つく職業は、現在はまだ存在していない職業の可能性が60%以上ある、と米国の研究者が指摘する。社会が急速に進化していく中で、次代をになう生徒・学生に、教師は何ができるでだろうか？ 魚を一匹(知識)与えることではない。魚の捕り方を教えても、すぐに陳腐化する。魚の捕り方を自ら考えだす力、これこそが次代を生き抜いていく力に他ならない。教師が生徒・学生に教えられることには限りがある。教師の限られた経験・知見の外に、広大な可能性が広がっている。生徒・学生を信じ、失敗・間違いを奨励し、挑戦させよう。

失敗はない。未成功があるだけ。未成功を重ねたならば必ず成功に至る。間違いはない。未正解があるだけ。未正解を重ねたら必ず正解に至る。成功・正解への背中をおし続けよう、アカデミック・コーチングで。



建築家ウィリアム・メレル・ヴォーリズと北海道



北海学園大学開発研究所研究員、法学部教授

樽見 弘紀

1 社会起業家としてのヴォーリズ

樽見は長く非営利組織（NPO）という組織体そのものと、そのミッション・ベースの経営を研究の主たる対象としてきたが、直近の10年は研究の射程を拡げ、営利と非営利とを易々と超克する、いわゆる社会的企業や社会起業家の領域にも関心を向けてきた。本研究がフォーカスするアメリカ生まれの来日外国人、ウィリアム・メレル・ヴォーリズ（William Merrell Vories：1880-1964）こそは、メンソレータムを日本に広めた、彼の有名な近江兄弟社（の前身たるヴォーリズ合名会社）の創設者であり、その事業を通じて得られた富を社会の隅々で生きる人々に惜しみなく「蕩尽」した社会起業家に他ならない。その意味では、日本でいう原初的な社会起（企）業のかたちをヴォーリズの生き方、日本社会との関わり方に観ることそのものにも個人的関心は尽きないのであるが、ここでは、全体テーマにそって、ヴォーリズが結果的に建築物として遺した数々の北海道遺産が現出するに至った経緯をつぶさに調べることにした。

しかしながら、今コロナ禍下では、肝心のフィールドワークが中断を余儀なくされ、既定の期間のなかでは研究が完結しなかったことが悔やまれる。さらには、（これも個人的な事情であるが）この3月をもって本学を去る身ということもあり、フォローアップの調査／研究は、今後は「学外で」とはなるが、細々ともこれを継続したい。幸いにも、「特別研究員」というステータスに手を挙げる資格があることを知った。4月以降は、まさに本研究所を研究の本籍地として、他の先生方との連絡／連携を絶やすことなく一定の成果に至ることに注力したい。引き続きよろしくお願ひします。

2 公共建築家としてのヴォーリズ

一面、社会起業家の顔をもつヴォーリズではあるが、その本業は建築家である。そもその来日の主目的がキリスト教の布教ということもあり、道外では京都の同志社大学や東京の明治学院大学などの一部校舎の設計、道内では札幌の北星学園大学（創立百周年記念館）や函館の遺愛学院（遺愛女子高等学校講堂）などの設計など、キリスト教教育との関係がことに深い（畢竟、無宗教の本学の建物は一つたりとも手がけていないのは、当たり前といえば当たり前、残念といえば残念である）。他にも、北海道のヴォーリズ建築といえば北見のピアソン記念館がことのほか有名である。20世紀初頭、来日外国人といえばその大半が「お抱え」であった時代に、また、その滞在期間もごくごく短かった時代に、ヴォーリズはなぜかくも広範な地域で事業家、宗教家、建築家、そして慈善活動家として長く活動し得たのか。加えて、なぜ北海道の津々浦々にも「ヴォーリズ建築」を遺すことになったのか、これを明らかにすることが本研究の主目的であった（で、依然として「途半ば」である）。

3 ランドマークとしての大学

さて、本テーマに向かうにあたっては、もう一つ別の意図もあった。それは、教育関連建築物に込めたヴォーリズの思いを知ることである。

童話『モモ』を書き、社会的不平等の問題にも造詣が深かったというドイツ作家ミヒャエル・エンデは、「かつてまちの中心には教会があったが、いまはそこに銀行がある」と生前よく口にしたという¹。それは、21

1 1999年NHKスペシャル「エンデの遺言：根源からお金を問うこと」

世紀、人々が心の問題よりもお金の問題により多く心を奪われていることを象徴的に表現しているということではあるが、同時に、表象としての建築物がもつ力、人々への影響力の大きさのことを言っているようにも思えてならない。

残念ながら、ヴォーリズの手になる校舎の一つたりともいただく機会に恵まれなかった本学の校舎群は、実用を旨とはするが無機質にして質素……有り体にいえばショボい。この先、オンラインや studying at home にますます比重が置かれるようになればなるほど、相対的に、リアルな存在としてのキャンパス、そこに居並ぶ校舎一つひとつの質感や存在感が意味を増すのではないかと考える。そうであるなら、残念ながらここにはないが、すぐそばには（＝道内のそこここには）ある歴史的遺産としてのヴォーリズの教育的公共建造物に新時代の大学づくりのヒントが隠されているように思えてならない。

4 今後の予定

本研究の成果は、今後、先に新たに設立された日本社会関係学会での中間報告（2021年度オンライン学会）、及び本報告（2022年度以降のリアル学会）として公にする予定である。また、論文としては本研究所発行の「開発論集」等を発表の場としたい。

資料編

アーカイブ化事業



「地域資源開発の総合的研究—北海道の産業遺産、北海道の歴史遺産、北海道の文化遺産、北海道の自然遺産からの接近と再構築—」では、共同研究をペースにした活動を進めるとともに、研究論文としての刊行だけでなく、北海道内各地より収集したデータ（写真・ビデオ・未刊資料等）をインターネット上にアーカイブ化して公表していこうと考えていました。

しかし、残念ながら3年目の2020年は世界的な新型コロナウイルス感染拡大のため、移動・対面調査を伴う研究活動をほとんど進めることができず、インターネット上でのアーカイブ化が不可能となりました。そこで「資料編」として、アーカイブ化予定だった一部のデータ（写真を含む）を掲載させていただきます。

東士狩獅子舞

◆ 氷見獅子 江波からの集団入植と伝承

音更町の東士狩地区は、現在も 20 戸が営農している農村地域(全体で 30 数戸)であり、地区内に東士狩小学校、東士狩神社がある。1887(明治 30)年に砺波市高波地区江波からの集団入植によって開拓された地域である。獅子舞は、1902(明治 35)年に東士狩神社の春祭りに奉納され、以来春祭り・秋祭りに奉納されてきた。現在は秋祭りのみに行われ、1979(昭和 54)年からは東士狩獅子舞保存会として行っている。

一 覧	写真 ①東士狩獅子 4 枚 2019 年 6 月 24 日 担当者撮影 ②東士狩獅子舞 16 枚(うち 4 枚) 2020 年 9 月 17 日 担当者撮影 文書 ①東士狩獅子舞保存会(『東士狩開基百二十年記念誌』2016.6) 4 頁 ②獅子舞の伝承(『東士狩百年誌』東士狩開基百年協賛会 1996.6) 3 頁 ③文化、娯楽活動について(『東士狩百年誌』) 6 頁 ④郷社 東士狩神社(『東士狩百年誌』) 6 頁 ⑤東士狩獅子舞パンフレット(東士狩獅子舞保存会 2017) 4 頁 以上、担当者が保管しています。
関連論文	<ul style="list-style-type: none"> ・「北海道への移住」(砺波市史編纂委員会編『砺波市史』, 1965.3.20) ・「江波」(砺波市史編纂委員会編『砺波市史』資料編 5 集落, 1996.3.25) ・「郷土芸能」(音更町史編さん委員会編『音更町史』, 1980.12.30) ・「郷土芸能保存会」(音更町史編さん委員会編『音更百年史』, 2002.9.30) ・「江波神社小誌」(西島栄夫作成, 1985.11) ・開拓 70 周年記念誌『東士狩のあゆみ』(1966) ・東士狩開拓 85 周年記念誌『花さける郷』(1980 年) ・砺波市立博物館編『砺波にルーツを持つ人々～砺波から北海道へ～展示図録』(2016 年)

担当者 内田 和浩 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)

写真 ①東士狩獅子



写真 ②東士狩獅子舞



茅沼炭鉱

◆ 日本最古の炭鉱・茅沼

北海道唯一の原子力発電所のある泊村は、江戸時代末期に操業した日本最古の茅沼炭鉱がある村です。そして、茅沼炭鉱から引かれた日本最初の鉄道である茅沼軽便鉄道は当初は近くの海岸まで、その後隣の岩内町の港まで石炭を運んだ。当時の岩内町は北前船の寄港と北海道開拓によって、とても繁栄していた。ここで紹介する資料は、泊村教育委員会及び岩内町郷土館が所蔵する茅沼炭鉱に関わる資料です。このように日本最古の炭鉱であり日本最初の鉄道が敷設された茅沼は、北海道の産業遺産として記憶に残すべき存在である。

一 覧	写真 ①茅沼炭鉱跡 2枚 2018年11月25日 担当者撮影 ②茅沼軽便のレール 1枚 2018年11月26日 担当者撮影(岩内町郷土館) ③茅沼炭鉱付近古地図 2枚 2018年11月25日 担当者撮影(泊村公民館) ④茅沼軽便鉄道(大正期) 1枚 2018年11月26日 担当者撮影(岩内町郷土館) 文書 ①岩内町郷土館叢書『築瀬公文書(2)』 岩内茅沼石炭山記録 全32頁 ②茅沼炭鉱のあゆみ(泊村教育委員会) 以上、担当者が保持しています。
関連論文	・茅沼炭鉱史編集委員会編『茅沼炭鉱史』(泊村, 1982) ・茅沼炭鉱跡 http://www.vill.tomari.hokkaido.jp/kankoevent/spot/4103.html

担当者 内田 和浩 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)

①茅沼炭鉱跡 2枚



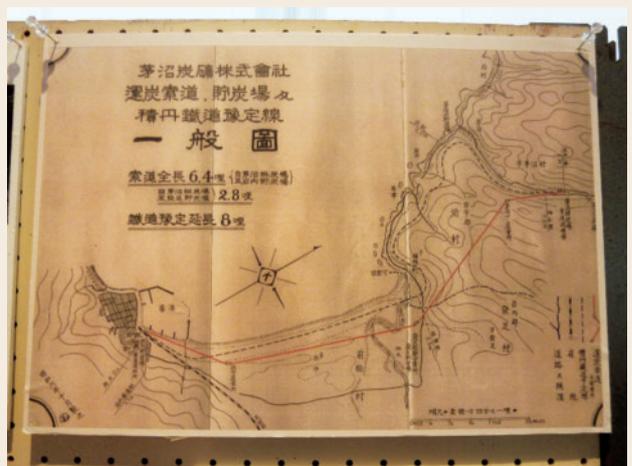
②茅沼軽便のレール 1枚



④茅沼軽便鉄道 (大正期)



③茅沼炭鉱付近古地図 2枚



炭鉱都市のくらし

◆ 炭鉱都市の暮らしに関わる記憶

歌志内市では、炭鉱の仕事や暮らしに関わる資料が歌志内市郷土館「ゆめつむぎ」に保管されている。ここでは、ボランティア支援組織「ゆめつむぎ通信員」が写真や、作文集を編集して保存している。本資料はその一部を提供頂いた。現地での聞き取りによると、今でも炭鉱都市にあった地域社会の関係が残っているとのこと。例えば、余暇に楽しむものとしてダンスが盛んだことから、今でもダンスサークルが残っている。なお、歌志内市では、坑内掘の炭鉱はすべて閉山しているが、露頭掘の石炭生産が今でも行われており、炭鉱を産業遺産として扱いにくく、当市は日本遺産に登録された「炭鉄港」の枠組みの中には入らなかった。

沼田町では、3つの炭鉱と炭鉱街があった。炭鉱住宅などの炭鉱街の施設が現在も山中の藪の中に残っている。なかでも、炭鉱街においてトンネル内を商業施設にした隧道マーケットは道内に2箇所しかなく、現存しているのは沼田町のみとされている。炭鉱街が壊されず、そのまま残っている。貴重な産業遺産である。

一 覧	<p>写真 ①山中にある昭和炭鉱の炭鉱街跡地の炭鉱住宅 2020年9月1日担当者撮影</p> <p>②隧道マーケットの入口 2020年9月1日担当者撮影</p> <p>③隧道マーケット内部(現在) 2020年9月1日担当者撮影</p> <p>④隧道マーケット内部(閉山前) 炭鉱資料館内の写真 2020年9月1日担当者撮影</p> <p>資料 ①『うたしない 炭鉱の記憶 写真集』(2011年6月発行、歌志内市郷土館支援組織「ゆめつむぎ通信員」)</p> <p>②『高橋揆一郎文学忌「氷柱忌」第十回記念 炭鉱とふるさと作文賞 作品集』(2011年11月3日発行、炭鉱とふるさと作文賞実行委員会、歌志内市郷土館支援組織「ゆめつむぎ通信員」)</p> <p>以上、担当者が保管しています。</p>
--------	--

担当者 濱田 武士 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)

写真① 昭和炭鉱の炭鉱街跡地と炭鉱住宅



写真② 隧道マーケットの入口



写真③ 隧道マーケット内部（現在）



写真④ 隧道マーケット内部（閉山前）



出典：沼田町炭鉱資料館

浦幌町、音別町、白糠町、釧路市、釧路町、厚岸町



釧路地方の炭鉱

◆ 釧路炭田の展開

釧路地方の炭田に関わる映像とデータおよび文献リストである。調査では新たな産業遺産の存在を確認することはできなかったが、映像と資料により確認できる。これらの提供元は、一般社団法人 北海道産炭地域振興センター(〒 085-8505 北海道釧路市黒金町 7 丁目 5 番地(釧路市役所産業推進室内))である。http://www.santankushiro.com/

一 覧	映像(複写：DVD)	炭鉱遺産を訪ねて(企画 釧路産炭地域総合発展機構) コンテンツ：浦幌町 十勝野にあった炭鉱 音別町 尺別炭鉱の軌跡 白糠町 石炭採掘創始の地 釧路市 石炭のあるマチ釧路 釧路町 いにしえの時を超えて 厚岸町 上尾幌炭鉱群
	データ(Excel)	①太平洋炭礦(株) 人員・能率・災害率・採掘平均深度・維持坑道長 (大正9年～平成13年) ②太平洋炭礦(株)出炭推移表(大正9年～平成13年) ③釧路炭田参考文献リスト(邦文のみ) ④炭鉱関連新聞記事リスト(1942年～2002年)
	パンフレット	釧路炭田 産炭史 (2011年、社団法人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)
		以上、担当者が保管しています。

担当者 濱田 武士 (北海学園大学開発研究所研究員、経済学部教授)

1 共通テーマ

「地域資源開発の総合的研究—北海道の産業遺産、北海道の歴史遺産、北海道の文化遺産、北海道の自然遺産からの接近と再構築—」

2 研究期間

2018年度から2020年度の3か年計画とする。2020年度は3年間の研究成果を取りまとめるとともに、成果の社会的還元をはかる。

3 目的・研究との関連・方法

3-1. 研究の目的

東京一極集中が留まるどころか加速的に進んで行く一方、JR北海道の「単独で維持困難な路線」の廃止へ向けた流れ等に象徴される北海道では、「消滅自治体」が現実のものとなる気配が強まっている。しかし、「開拓者精神」を建学の精神とし北海道の発展に寄与することを目的とする本研究所にとって、この流れを避けられないものと捉えるのではなく、今だからこそ先人が残した北海道の地域資源を未来へ発展的に引き継いでいかなければならない。本研究では、北海道の産業・歴史・文化・自然の各分野における先人たちの遺産を再発見・再評価するとともに、北海道の新たな「内発的発展」へ向けて再構築していく道筋を模索していきたい。

3-2. これまでの研究との関連

本研究所は、1998（平成10）年に687頁にわたる大著『北海道開発の視点・論点』ぎょうせい、を出版している。この著書は、1990年代の北海道経済と道民の生活困難が「いかなる条件によって引き起こされたのか」（同書「刊行にあたって」）という問題意識でその要因を総合的に明らかにした。

2012～2014年度は研究テーマを「北海道の社会経済を支える高等教育に関する学際的研究—北海学園大学が果たすべき役割—」とし、北海道の経済的自立・社会発展のためには優れた人材の育成が不可欠であり、高等教育の重要性・本学の役割を明らかにすることに努めた。

以上のように、これまでの研究では、北海道が直面する諸課題に対して多方面から分析を行ってきている

が、本研究においても同様な問題意識を有している。幾度となく未開のフロンティアとして、その可能性を取りざたされながら現在に至っている北海道。今までの中央中心であった取り組みに対し、もう一度、北海道の発展の在り方に示唆となるべき研究を実現し、その成果を社会的に還元するものである。

2015～2017年度は、「北海道における発展方向の創出に関する基礎的研究」というテーマで、北海道を自治体・振興局単位で分析するための基本となる「北海道市町村データベース」の作成に努めるとともに、各研究グループごとの発展方向の創出に関する研究課題に着手し、その成果を社会的に還元するものである。

3-3. 研究の方法・研究チームと分担研究テーマ

本研究では、北海道の産業遺産＝炭鉱・鉄道等、北海道の歴史遺産＝北海道開拓（近代）・道南地域（中世から近世）、北海道の文化遺産＝近代建築・教育・伝統芸能・先住民族の文化等、北海道の自然遺産＝知床世界自然遺産の4つの研究グループを組織し、共同研究をベースにした活動を進めるとともに、アーカイブ化を目指す。

研究グループは以下のとおり。（◇：グループ長）

4 研究計画

4-1. 2018年度

- ①研究参加者の問題意識の共有をはかるため、研究会を継続的に実施する。
- ②北海道内企業・団体の社史・有価証券報告書等、自治体の資料収集等を行い研究参加者の共有財産とする。
- ③北海道における新産業創出や生活サポートに関して、行政の担当者等と交えた研究会を開催する。
- ④研究参加者それぞれがフィールドワーク、資料収集等の研究活動をすすめる。

4-2. 2019年度

- ①引き続き研究参加者による研究会を継続的に実施する。
- ②初年度の研究終了時点で、新たに生じた調査地域への調査を実施する。
- ③中間的成果のうち、可能なものについては『開発論集』に公表する。
- ④2020年度以降の長期的展望に立った総合研究のあ

り方について検討を始める。

⑤ 2年目の④について一定の結論を出し、2021年度以降の総合研究と研究費のあり方に反映させる。

4-3. 2020年度

- ①研究成果の取りまとめとして研究会を実施する。
- ②初年度、2年目に行った調査の補足調査を行う。
- ③最終成果を参加者全員のそれぞれの研究テーマについて、共著の形で出版する。
- ④③の成果の公表をすすめながら、可能な分野については、具体的な提言の公表を行う。

5 成果の公表

中間的成果は『開発論集』に公表、最終成果を参加者全員による共著の形で出版する。

またそれぞれの研究員が単著・共著の形で出版するなど、成果の社会的還元をはかる。

●研究代表者 内田 和浩（経済学部 教授）

①北海道の産業・歴史遺産グループ(15名)

◇小坂 直人	経済学部	北海道の発展と鉄道の役割
大貝 健二	経済学部	北海道内酒造業の歴史的展開
大場四千男	特別研究員	北海道の産業遺産＝炭鉱
奥田 仁*	特別研究員	北海道の鉄道と地域発展
上浦 正樹	工学部	北海道の鉄道
木村 保茂*	特別研究員	北海道の産業発展と人材育成—製造業を中心に—
黒田 重雄	特別研究員	北海道の産業遺産における一つの問題点
西村 宣彦	経済学部	地域資源の保全と活用の行財政システム
濱田 武士	経済学部	産炭地域の町の形成と閉山後の地域振興
福沢 康弘	客員研究員	日高地方における産業遺産の観光資源化に関する研究
古林 英一*	経済学部	旭川における地方都市交通の変遷
松田 光一*	特別研究員	旧産炭地域の生活・教育構造
宮入 隆	経済学部	北海道における戦後開拓と農業・農村
宮島 良明*	経済学部	北海道の地域資源開発と観光産業
横山 純一	法学部	北海道の産業遺産・文化遺産を活用した自治体観光政策の課題と展望

②北海道の文化・自然遺産グループ(12名)

◇樽見 弘紀	法学部	建築家ウィリアム・メレル・ヴォーリズと北海道
内田 和浩	経済学部	教育・伝統芸能の地域社会教育史的的分析によるアーカイブ化
荻原 克男	経済学部	教育を通じたまちづくりと地域資源の再構築—小規模自治体による高校設置とその可能性—
神谷 順子	特別研究員	北海道における外国人居住者の果たした役割—札幌農学校教師から現在の技能実習生の言語文化の受容と貢献—
菅 泰雄	人文学部	北海道における外国人居住者の果たした役割—札幌農学校教師から現在の技能実習生の言語文化の受容と貢献—
菅原 秀幸	経営学部	北海道の開拓者精神教育の歴史と現代の起業家精神教育
田口 晃	特別研究員	民間非営利活動による教育実験の遺産
千葉 卓	特別研究員	北海道のニシン漁等にかかる文化遺産(民謡、番屋等)
手塚 薫*	人文学部	北海道における祭礼の機能と変容
中川かず子	人文学部	北海道における外国人居住者の果たした役割—札幌農学校教師から現在の技能実習生の言語文化の受容と貢献—
森 啓**	特別研究員	北海道の文化資源の実態調査と地域活性化の方策開発
山本健太郎*	法学部	北海道政における政治的遺産に関する研究

所属：参加当初、*：2019年度より参加、**：2019年度未まで参加

**開発研究所総合研究 2018～2020 年度
(北海学園学術研究助成費) 成果報告書**

2021 (令和 3) 年 3 月 31 日発行

編集・発行 北海学園大学開発研究所
所長 西村 宣彦
〒062-8605
札幌市豊平区旭町4丁目1番40号
電話 011-841-1161

印刷・製本 株式会社アイワード

