

<h1>HOMAS</h1> <p>日本語版 ニュースレター</p>	<p>No. 75 平成 27 年(2015 年)7 月 31 日発行 北海道・マサチューセッツ協会 会長 森本 正夫</p>
<p><i>Hokkaido Massachusetts Society</i></p> <p>北海道・マサチューセッツ協会</p>	<p>発行所 〒060-0003 札幌市中央区北 3 条西 7 丁目 道庁別館 12 階 TEL011-231-3392 FAX011-231-3666 発行人 中垣 正史 E-mail mnakagaki@jcom.home.ne.jp</p>

北海道開拓の基礎を築いた指導者たち(30)

北海道の鉄道—開拓使時代からの変遷史をたどって— —札幌市苗穂地区の産業遺産群(その2)「北海道鉄道技術館」(JR北海道苗穂工場)—

■ まえがき

北海道の近代化は、1869 年(明治 2)7 月、明治政府の開拓使設置、8 月、蝦夷地を「北海道」と改称して、本格的な歴史を刻みはじめます。

松浦武四郎の原案は、アイヌの人々が自分たちの国を「カイ」と呼んだという説に基づいて「北加伊道」としましたが、最終的には、「西海道」(九州)、「南海道」(四国)、「東海道」(本州)などに合わせて、「北海道」とされたといわれます。

初代判官島義勇、第 2 代判官岩村通俊の先見の明と、続く開拓次官(のち長官)黒田清隆(1840-1900)のすぐれた指導力、さらに、総顧問のホーレス・ケプロン(1804-1885)をはじめ、多くの米国の先進技術・教育の専門家が招かれて、各分野の開拓事業が進められました。ここまでは、本シリーズの枕詞のような毎回の「まえがき」です。

今回は、開拓使が、総顧問ホーレス・ケプロンの献策により、北海道工業発展のために、さまざまな官営工場を建設した、札幌の所謂「工業ゾーン」の歴史をたどりました。今日、札幌市東区苗穂に、北海道の産業遺産とされる「サッポロビール博物館」「福山醸造」「北海道鉄道技術館」(JR 北海道苗穂工場)「雪印乳業資料館」などの工場・記念館群として残されています。

今回は、この苗穂地区、「創成川イースト～苗穂」の工業ゾーンの一角にある「北海道鉄道技術館」(JR 苗穂工場)にいたるまでの、北海道の「鉄道」の歴史を掘り起こしてみたいと思います。

■ 日本の「鉄道」の歴史のはじまり

1872 年(明治 5)10 月、日本最初の鉄道である新橋～横浜間が、イギリス人技師の指導のもとに建設・開業して、人々を驚かせました。後に、「汽笛一声新橋をはやわが汽車は離れたり～♪」と鉄道唱歌(明 33、大和田建樹作詞・多梅雅作曲)にも歌われました。

1874 年(明治 7)5 月には、大阪～神戸間が開通し、続いて、大阪～京都間の建設も進められて、1877 年(明 10)2 月、京都～(大阪)～神戸の全線を開通させています。関西では、その後も延伸が図られ逢坂山の鉄道トンネル(668, 4 メートル)が掘られて、琵琶湖東岸の長浜と北陸を結ぶ鉄道建設が進み、1883 年(明 17)4 月には、～大津～金ヶ崎(敦賀)まで開通させています。これらの工事は、イギリス人技師の指導を受けた井上勝(1843 年—1910)が指導に当たっています。井上勝は、後に鉄道局長になり、わが国の「鉄道の父」と呼ばれた人です。

■ 北海道の「鉄道」の歴史のはじまり - ジョセフ・クロフォードの招聘

明治政府は、1869年(明治2)7月「開拓使」を設置して、北海道開拓・近代化推進のために、いろいろな施策を推進します。1870年(明治3)5月開拓使次官に就任した黒田清隆(1840-1900)は、早速道内各地と樺太を視察して、外国人指導者・技術者の招聘を急務と考えて、翌年1月には留学生を伴ってアメリカに赴き、グラント大統領に会い、米農商務省長官ホーレス・ケプロン(1804~1885)の開拓使総顧問契約などを取り決めて帰国します。この年(1871)7月、ケプロンが、秘書エルドリッジ、科学技術師アンチセル、土木技師ワーフィールドを伴って来日、遅れて鉱山技師ライマン(1835-1920)、農業・牧畜のベーマー(1843-1896)、ダン(1848-1931)などが来日します。

ケプロンは、北海道開拓の一環として、ライマン、助手マンローとともに地質調査を開始し、幌内川上流に有望な炭田を発見し、其の採掘と合わせて、その石炭輸送のための鉄道敷設を開拓使に進言しています。

これが、北海道の「鉄道」の出発点となります。最初、この石炭輸送の鉄道建設については、ケプロンとライマンとでそのルートをめぐる見解がわかれていたといわれます。ケプロンは石炭の積み出し港として室蘭港を考えて、幌内~室蘭間の鉄道敷設を提唱しました。しかし、ライマンは、幌内~幌内太(現在の江別)に鉄道を敷設して、ここからは船に積み替えて石狩川を下り小樽港に運ぶ方が安上がりだと主張して、結局この案が採用されます。

そして、1879年(明治12)2月、アメリカから鉄道技師ジョセフ・クロフォード(1842-1924)が招かれます。早速、クロフォード(当時36歳)は、アメリカに留学し土木を学んで帰国した松本荘一郎(1848-1903・後に鉄道局長)を副長としてルートの再調査をします。その結果、クロフォードは、舟運をやめて、幌内~札幌~小樽港までの鉄道敷設の方が、所要時間も早く効率もよいと提言します。そしてまず、一番の難所とされた張碓の掘削工事に着手し、わずか半年で完成させました。しかも工費は当初の見積り額を下回り、財政難に苦しむ開拓使を喜ばせたといわれます。

こういう経緯を経て、小樽港に隣接する手宮~札幌~岩見沢~幌内(現在の三笠)の鉄道建設の正式ルートが決定したのでした。

工事は、1880年(明治13)1月から始まり、難所を乗り越える掘削や木造の橋梁工事が大変であったようですが、11月18日に手宮~札幌間が開通。その後の工事も引き続き進められて、1882年(明治15)11月13日に、手宮~幌内間を全面開通させています。石炭輸送が目的の鉄道でしたが、もちろん旅客扱いも行われました。機関車や各車、貨車はすべてアメリカ製を輸入して、使用しています。この間、1882年(明治15)2月に「開拓使」は廃止されて、石炭とその輸送の鉄道関係の事業は、新設の「北海道庁」に引き継がれます。

■ 幹線鉄道の国有化

明治政府は、当初から幹線鉄道については、建設から運営までのすべてを政府が行う方針(官設・官営)で進めていました。しかし資金不足のため、明治10年代になると、民間資本による鉄道建設の願が相次ぎ、そこで開業25年後に政府が買い上げるという条件で、民間資本による幹線鉄道の建設を認めることになったといわれます。こうして、1881年(明治14)8月に、日本最初の民間資本による鉄道会社「日本鉄道」(発起人代表右大臣岩倉具視)が誕生します。「日本鉄道」の創立以降、各地に私設鉄道が誕生し、日本の幹線鉄道の建設は私設鉄道がリードする形で進められて行きます。

まず、「日本鉄道」は、早速東京と青森を結ぶことを計画し、工区を五区に分けて建設を進めますが、資金面・建設技術面でも困難に直面します。結局、政府の援助を受けて、資材・機材の購入、用地買収などをすることとなり、「鉄道局」が測量から工事全般を担当したといわれます。1882年(明治15)東

京～高崎・前橋間の工事が始まり、1884年(明治17年)5月に開通させています。以後、幹線ルート決定の曲折を経て、「鉄道局」は、高崎～横川～関山～直江津を開通させます。また東京と京阪神を結ぶルートも曲折を経て中山道ルートから東海道ルートに決定、東と西から各工区の延伸を重ねて、1889年(明治22)4月 新橋～神戸間を全面開通させ、さらに、1891年(明治24)9月に東京上野～青森間の全線を開通させます。こうして、日本の幹線ルートが完成したのでした。開業当初、日本鉄道の経営は極めて順調で、私鉄ブームとなり、多くの鉄道会社ができ、全国的に鉄道の延伸が進められていきます。

しかし、当時の鉄道局長の井上勝は、国家の動脈としての幹線鉄道は、私設鉄道にまかせるべきではなく、あくまで官設・官営で行くべきだと主張していたといわれます。一部では鉄道の国有化に反対する意見も出されていましたが、軍部からの要求もあり、1904年(明37)に勃発した日露戦争時に、本州各地から広島宇部港への兵員・軍需物資輸送の必要が生じた折、官設鉄道と私営鉄道の路線の車両の運用や運賃面などで多くの不都合が生じて、鉄道の国有化論が急速に高まったといわれます。

こうして結局、1906年(明39)3月に鉄道国有法が公布されて、同年10月から全国17の私設鉄道が政府に買収されて官設鉄道に編入されていきます。この私設鉄道の国有化により、私設鉄道と官設鉄道の比率は逆転することとなり、幹線は「官営鉄道」が、地域内の路線は「私設鉄道」が受け持つという役割分担が定着することになっていきます。

■ 鉄道の国有化による道内の路線拡大

北海道の鉄道は、1882年(明治15)11月開通の「幌内鉄道」(手宮～幌内)が、1882年(明治15)2月の「開拓使」廃止により、その事業は、新設の「北海道庁」に引き継がれましたが、経営は低迷していたといわれます。その後、1886年(明21)4月「北有社」が幌内鉄道の運行を行う「官有民営」となります。

「北有社」は、ある程度の収益をあげるところまでは回復させたものの、資本力の乏しさから、冬期間運休などの問題も抱えたままで、目立った成果は上がらなかったようです。

北海道庁理事官の堀基(844-1912)が、中央財界の大資本を集めて、1889年(明治22)12月、鉄道会社「北海道炭礦鉄道」(北炭)を設立し、営業不振の幌内鉄道の譲渡をうける形でスタートします。そしてまず、1881年(明24)歌志内、翌年(明25)空知太、岩見沢～室蘭(室蘭本線)を開通させます。こうして空知地方の炭鉱からの石炭を、小樽・室蘭の2港から積み出す体制が出来上がり、石炭産出量は大幅に増えて好調な業績を挙げていきます。後の函館本線・石勝線などに該当する路線の敷設も進めていきますが、これらの路線はおもに、沿線の炭鉱と石炭と積出港を結ぶ役目を担ったのでした。

1896年(明29)5月公布の「北海道鉄道敷設法」により、北海道庁が「鉄道部」をたちあげて、「北海道官設鉄道」の敷設を進めていきます。1898年(明31)7月、空地太(現砂川市)～旭川まで(上川線)の延伸(上川線)をはじめとして、狩勝峠を越える「十勝線」、「手塩線」、「釧路線」、「富良野線」、「根室本線」、「宗谷本線」などを開通させていったようです。とりわけ、1907年(明40)9月、難工事の狩勝トンネル(全長953m、約7年間の工事)の開通によって旭川～釧路間を全通させたことが、当時としては一大事業であったようです。

さて、函館～小樽の路線は、本州と北海道とを結ぶルートとして早くからその必要性が認められていました。1899年(明32)「函館鉄道会社」が設立(翌年「北海道鉄道」に改名)されますが、事業は資金的にも苦しく、山岳区間の工事、長万部～小樽の長いトンネルを含む難工事のため送れます。それでも1904年(明39)10月には、函館から小樽への全線が開通します。これにより、東北本線と青森～函館間の連絡船航路を合わせて、東京から北海道中央部までの鉄道による連絡が完成しました。

■ 日本国有鉄道（国鉄）の分割民営化

1872年(明5)の鉄道開業以来、政府官庁による経営を軸としてきた国有鉄道事業を、独立採算性の公共事業として継承する事業体として、「日本国有鉄道」が、1949年(昭24)に発足しますが、国鉄の経営は悪化する一方で、労働争議・人員整理などが続いていきます。

1987年(昭62)、「日本国有鉄道」(国鉄)は、莫大な負債処理を抱えたままで、分割民営化を図り115年の「官営」国鉄の歴史に幕を下ろすことになりました。この国鉄大改革により「民営」となり、JR北海道(札幌)、JR東日本(東京)、JR東海(名古屋)、JR西日本(大阪)、JR四国(高松)、JR九州(福岡)の6社に分割されました。

1872年(明5)開業以来の国鉄大改革により、1987年(昭62)4月、民営化した「JR北海道」(北海道旅客鉄道株式会社)は、6社の中でもっとも厳しい経営状況を抱えてスタートしたといわれます。赤字路線の廃止・人員整理などの苦しい経営を迫られています。「JRタワー」駅ビル商店街などの多角的利用を展開しています。1988年(昭63)3月には、30年近くに及ぶ歳月をかけた一大事業「青函トンネル」(53.85km)が開通して、本州と北海道が地続きとなりました。さらに、「新幹線」の新函館までの開通・札幌までの延伸などの明るい展望が開けてきました。

■ JR北海道 苗穂工場 と「鉄道技術館」の公開

さていよいよ、札幌市苗穂地区の一角にある北海道産業遺産のひとつ「JR北海道苗穂工場」(現札幌市東区北5条東13丁目)と同工場内にある「北海道鉄道技術館」につて、北海道の「鉄道」の歴史を考えてみたいと思います。

1909年(明42)、「JR北海道苗穂工場」は、当時の鉄道院北海道鉄道管理局の札幌工場として設立されます。19万6000平方メートルという広大な敷地面積を占めています。<5頁「苗穂工場平面図」参照>旧国鉄時代から、道内の鉄道の各路線延伸などの歴史を担ってきた重要な工場です。

いろいろなメンテナンスや新車両の研究・除雪車の改良、新型電車や振り気動車の製造・改造を手掛け、青函トンネル用の「トレインオントレイン」などの開発も、すべてこの苗穂工場を中心として進められています。

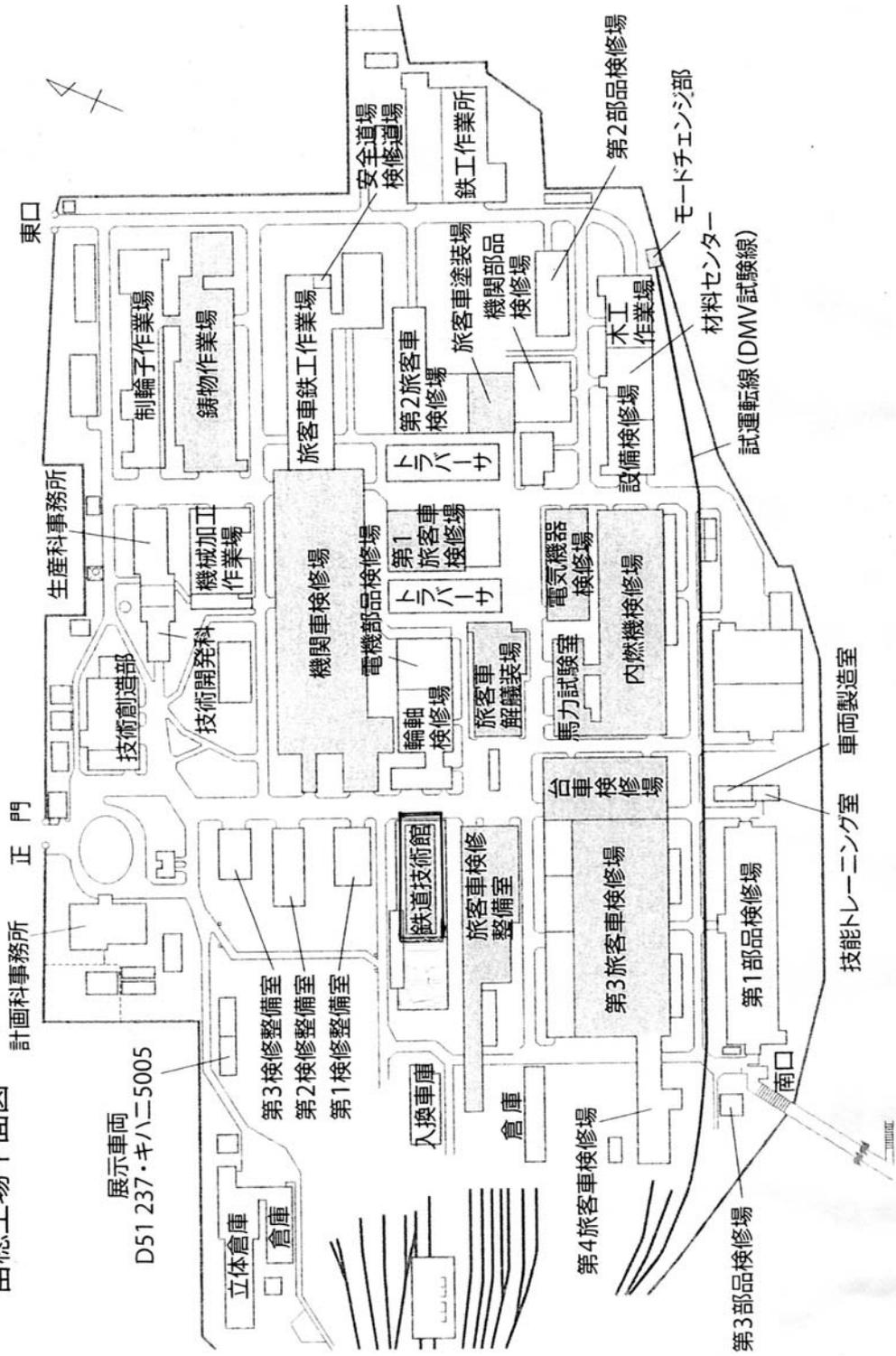
さらにこの苗穂工場で開発されたものとして見落とせないものに、線路と道路両用のDMV(デュアル・モード・ヴィークル)があります。これまでに7両のテスト車両が造られているそうです。中古のマイクロバスを改造した2004年の第1号誕生(発案者は柿沼博彦・後のJR北海道会長)から改善を重ねて、後にトヨタの協力も得てトラックのシャーシーを使うことにより、総許容加重を増やせて定員増も可能となった、ロングボディーの新車両を2011年に完成させています。今後、ローカル線の経営改善への期待が高まっていると言われます。

JR北海道では、五稜郭車両所と釧路運輸車両所も工場機能を持っていますが、北海道の全車両約1,100両のうち約750両を、この苗穂工場が受け持っているといわれます。鉄道のメンテナンス工場は、量産品ではなく、自動化されたライン方式も難しく、マンパワーに頼る面が多い大変さがあるといわれます。

この工場内には、産業遺産とされる「鉄道技術館」があります。この建物は、JR北海道苗穂工場が、1909年(明42)12月スタートした翌年に建設されて、当時は用品倉庫として使用されていたものです。この明治時代の面影を残しているレンガ造り建物は、苗穂工場で現存する最古の建物とされます。この明治時代の建造物が産業遺産の指定を受けたわけです。

この「鉄道技術館」には、鉄道開設以来の歴史的な資料や各種技術の発展がわかる実物の機械、屋外の車両なども展示されており、北海道の鉄道文化が凝縮されていると言ってよいでしょう。

苗穂工場平面図



— 『鉄道ジャーナルNo. 559 2013, 5』より転載 —

■ 北海道の鉄道の歴史を記念するもの

総合的なものとしては、1971年(昭46)4月に、北海道の開道100年を記念して開設され、2015年(平27)4月にリニューアルオープンした「北海道博物館」(旧開拓記念館)〈札幌市厚別区小野幌53-2〉がありますが、北海道の鉄道の歴史を伝えるものとしては次のような所をおすすめします。

★みどころ① 新しく、2007年(平19)に統合開設された「小樽市総合博物館」(旧鉄道記念館)〈小樽市手宮1-3-6〉があります。1880年(明治13)11月に手宮～札幌間が開通した始発駅跡地です。北海道の鉄道の出発点、旧手宮駅の線路、車両などが見られます。

★みどころ② 1987年(昭62)に開設された「三笠鉄道記念館」〈三笠市幌内町2-287〉があります。1882年(明治15)11月、手宮～札幌～幌内間の「幌内線」が全面開通した終着駅「旧幌内駅」の跡地に建てられています。ジョセフ・クロフォードの銅像もあります。また、「クロフォード公園」〈三笠市本町971-1〉には、三笠駅の跨線橋とホーム、1990年(平成2年)に復元された旧幌内線三笠駅(幌内太駅)駅舎もあります。三笠鉄道記念館の分館的位置にある鉄道公園施設で、北海道で使用された鉄道車両なども保存展示されています。

■ あとがき

これまで、札幌の産業遺産関連では、「HOMAS」の原稿として、村橋久成の「開拓使麦酒醸造所→サッポロビール博物館」や黒沢西蔵の「北海道製酪販売組合→雪印乳業株式会社」、「福山醸造」などを取り上げて書いてきました。今回は、開拓使時代に建設された北海道鉄道のその後の歴史をたどり、JR北海道苗穂工場が担ってきた重要な役割を考えたいと思います。その中で、北海道遺産の一つとされている「北海道鉄道技術館」に最後のスポットを当てて見ました。

今回の執筆にあたり資料を読み進めて、現地リサーチとして、まず、北海道鉄道の歴史の出発点である「小樽市総合博物館」(旧交通記念館)〈小樽市手宮1丁目3-6〉へ行って来ました。もう何度目かの視察ですが、正面のクロフォードの銅像を改めて仰ぎ見てきました。ちょうど、「小樽貴賓館」(旧青山別邸)〈小樽市祝津3丁目63〉のアジサイも満開の美しい季節でした。

また、JR北海道苗穂工場内の「北海道鉄道技術館」(札幌市東区北5条東13丁目)にも行ってきましたが、毎月第2、第4土曜日の午後(13:30～16:00)だけの限定一般公開(無料)なので、やっと何とか都合をつけて行って来ました。屋外の車両展示と展示館(1階・2階)からなっています。今回はリサーチなので説明員のお話をしっかり聞いてきました。入口前庭に可憐な薄紫の花がたくさん咲いていました。「亜麻」の花であることを知り、また、屯田兵村から始まった大麻(麻→亜麻)栽培、北海道の亜麻栽培、麻糸紡績・麻織物製造の歴史が思い起こされました。

この現地リサーチは、いつも新発見があつて面白いものだと思っています。(執筆担当：中垣 正史)

＜主な参考文献及び参考資料＞

- 「北海道鉄道百年史」上(昭和51年発行)・中(昭和55年発行)・下(昭和56年発行) 日本国有鉄道北海道総局 編集発行
- 歴史群像シリーズ [図説 国鉄全史] 学習研究社発行 2004年
- 鉄道路線変せん史探訪V「北海道の鉄道」守田久盛・坂本真一 著 吉井書店 発行 1992年
- 「JR北海道20年のあゆみ」JR北海道20年史編集委員会編集 北海道旅客鉄道株式会社 発行 2007年
- 札幌時計台創建一三五周年記念誌「札幌ものがたり」NPO法人さっぽろ時計台の会編集 時計台まつり実行委員会発行 2013年
- 「開拓使時代」さっぽろ文庫50 札幌市教育委員会編 北海道新聞社発行
- 「鉄道ジャーナル」(特集) -JR北海道とJR九州- 鉄道ジャーナル社 No.559 2013年5月号
- 「鉄道と歩んだ街小樽—ここから始まった北海道の鉄道史」小樽市総合博物館公式ガイドブック 2013年5月1日発行
- 「重要文化財 旧手宮鉄道施設」小樽市総合博物館 小樽市総合博物館友の会発行 2014年8月
- インターネット資料など

平成 27 年度 第 1 回 国際交流ランチセミナー 記録

姉妹提携 25 周年記念～米国マサチューセッツ州コンコードカーライル高校の先生をお迎えして

日 時 平成 26 年 10 月 25 日 (土) 11 時 00 分～14 時 30 分

会 場 すみれホテル 2F レストラン「ルピナス」 (中央区区北 1 条西 2 丁目)

(ゲスト)			
Alfred Dentino	アルフレッド・デンティーノ	マサチューセッツ州コンコードカーライル高校 (アメリカ)	M
David Gresco	デイヴィッド・グレスコ	マサチューセッツ州コンコードカーライル高校 (アメリカ)	M
曹 雯	ツァオ・ウエン	北海学園大学院留学生 (中国)	F
金 昭賢	キム・ソヒョン	北海学園大学 留学生 (韓国)	F
Wong Ying Woon Jovan	ウオン・インウン・ジョバン	北海学園大学 留学生 (中国)	F
徐 丁媛	シュ・ティンヨアン	小樽商科大学留学生 (中国)	F
Allen Heffel	アレン・ヘッフェル	札幌在住 日本語講師 (アメリカ)	M
<小樽商大ゲスト 1 名 当日欠席でした。>			

概要: この国際交流ランチセミナーは、2001 年(平成 13 年)から、広く多国籍の外国人をゲストとしてお招きして、国際交流や異文化理解の楽しい時間を共有しています。今回は、北海道・マサチューセッツ州姉妹提携 25 周年記念で来訪したコンコード訪問団の先生方をメインゲストとして、合計 7 名の多国籍ゲストをお迎えしました。

このセミナーは、今回で 39 回目です。参加者は、ゲストの当日欠席者がありましたが、合計 38 名でした(通訳は、札幌在住の英語講師 アレン・ヘッフェルさんをお願いしました。)

今回も、会場の時間の関係・さらに紙面の都合もありまして、簡単な挨拶スピーチの記録となりました。

<海外留学の体験報告>

◎宮川咲乃さん(北星学園大学 3 年) =2015 年 2 月フランス短期留学

私は、いろんなアルバイトをしてお金を貯めました。今年 2 月に、「海外事情」の授業で、フランス短期留学の機会を得ました。フランスのバリではなく、田舎の大学で、日本人は一人もいないクラスでした。すべてフランス語でしたので大変でしたが、頑張ろうと思えば何とかなるものですね。フランス人の自国の政治・文化や社会問題に対する誇り高い意識・関心などの違いを感じて、私はもっと日本のことについて意識を深める必要を痛感しました。自分の価値観・考え方についてこれからの人生に新しい視座を得たように感じています。高校生の皆さん、外国への関心を高めると同時に、まず自国日本の勉強を深めてください。そして夢を実現しましょう!

◎鳥潟由美さん(札幌東商業高校卒一会社員 26 歳) =2013 年から 2 年間イギリス留学

私は、高校卒業の時、大学英文科に進学したいと考えていました。しかし親の意向で就職しました。会社に勤めながら英語の勉強をしました。6 年間一生懸命働いてお金を貯めて、今回ワーキングホリデーで、2 年間のイギリス留学を実現しました。自分で実現したことなので、ロンドンに行ってから、一生懸命頑張って、いろんな人に信頼されているような経験をしてきました。その国で生活して、自分の価値観・考え方も大きく変わりました。私の更なる夢は、またロンドンに戻って、自分のレストランを持つことです。高校生の皆さん頑張ってください。

1 アルフレッド・デンティーノ (アメリカ・男性・コンコード・カーライル高校ブラスバンド指揮者)

[1997 年 コンコード町と七飯町姉妹提携。翌 1998 年コンコード・カーライル高校ブラスバンドが来道し、七飯高校ブラスバンド、札幌市白石高校ブラスバンドとのジョイントコンサートを開催しています。それ以来、デンティーノ先生は何回もブラスバンドの指揮者として来道しています。もう北海道エキスパートです!]

皆さんこんにちは。私は、日本にもう 12 回も来ていますが、いつも日本人の礼儀正しさと、親切なもてなしに感動しています。とてもフレンドリーでハッピーな気持ちになります。今日はまた、メインゲストとしてお迎えいただき、いろんな方とお話ができるのをとても楽しみにしています。

今日は特に、もう十数年のお世話を頂いている中垣先生に心から感謝申し上げます。また今日ご出席の前事務局長の山下さんには、最初に、コンコード・カーライル高校と札幌白石高校のブラスバンド交流の道を拓いていただいたことを感謝申し上げます。

今年は、北海道とマサチューセッツ州の姉妹提携25周年にあたり、この6月にマサチューセッツ州公式訪問団が来道しています。私とグレスコ先生は、学校の学期末の関係で、少し遅れて来道したと思います。そして10月には、北海道訪問団をボストンにお迎えして、記念セレモニーが行われます。コンコード・カーライル高校とロングメドー高校のブラスバンドコンサートも予定しており、とても楽しみにしています。今日をご招待いただきまして、ほんとうにありがとうございます。

2 徐 丁媛 (シュウ・ティンヨアン) (中国・女性・小樽商科大学留学生)

皆さんこんにちは。私は中国から来ました小樽商科大学の留学生です。私の専攻は経済学で、また特別に国際貿易を勉強しています。私は去年から1年間の交換留学で日本にきていますが、今日個々に来ることができてとてもうれしいです。

私は、中国にいた時、とても日本の文化や歴史に興味があり、日本語の勉強をしていました。今は、小樽に住んでいますが、日本人は、知っている人はもちろん、知らない人も、とても親切です。私は今、レストランでアルバイトをしています。そのマスターと奥さんがとても親切で、ほんとの日本のことをいろいろ教えてくれます。

皆さん、もし、ある外国のことを知りたいと思ったら、実際にその国に行って、生活して地元の人々に接して学ぶのがベストだと思います。今日はお招きいただき、このように日本をよく理解する機会に恵まれたことを、とてもうれしく思います。どうもありがとうございました。

3 曹 雯 (ツァオ・ウェン) (中国・女性・北海学園大学留学生) <日本語で>

私は、ただいまご紹介いただきました ツァオ ウェンと申します。2年前に中国の西安から日本にきました。北海学園大学院の修士2年生です。私は、ずっと昔からの日本の文化、日本人の配慮とか気配りの心に興味を持っていました。日本人は、自分の言いたいことを控え目にして、相手に察して欲しいという考えで、とてもやわらかい表現をしますね。

こういう言語行動に日本人の心の美しさがあると思います。あまり日本人を理解していない中国人に、こういう日本人の素晴らしいところを伝えたいと思っています。

今日は、多くの日本の皆さんとコミュニケーションができてとても嬉しいです。これからどうぞよろしくお願ひいたします。どうもありがとうございました。

4 金 昭賢 (キム・ソヒョン) (韓国・女性・北海学園大学留学生) <日本語で>

はじめまして。私は韓国から来ましたキム・ソヒョンと申します。北海学園大学留学生3年です。日本に来た理由は、将来何をしたいのかまだはっきりしませんが、とにかく日本語で仕事をしたいので、日本留学をきめました。

ここで、自分の夢を探したいと考えています。ここに来て皆さんとお話できて、とても貴重な時間を過ごせてとても嬉しいです。どなたか連絡取り合っ、もっと日本のことを教えて欲しいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。今日は、どうもありがとうございます。

5 Wong Ying Woon Jovan (ウァン・イワン・ジョバン) (シンガポール・男性・北海学園大学留学生)

皆さんこんにちは！ シンガポールから来ましたジョバンです。私は、3年前に日本にきました。日本に来る前は、シンガポールの軍隊にいました。軍隊でいろんなことを学びましたが、その一つは自分がミスをした時に、どうやって立ち直るかということです。

日本にきて、まだよく理解できない日本語でのいろんな失敗をしましたが、そのときにどうやっ

て乗り越えるか、その精神力ですね。積極的に立ち直ることを考えました。

今、日本語や英語を学んでいる皆さんに言いたいことは、失敗したことにくよくよしないで、立ち直って強い人になって欲しいです。誰でも失敗します。そしてそれを乗り越えて、強い人になっていくのだと思います。皆さん、頑張ってください。

今私は、護身術を教えています。もし興味のある方がいらっしゃったら私に連絡してください。今日は、どうもありがとうございました。

6 ディヴィッド・グレスコ (アメリカ・男性・コンコード・カーライル高校ブラスバンド指揮者)

私は、コンコード・カーライル高校のブラスバンドの指揮者です。3年間前から、デンティーノ先生のあとを引き継いでいます。

私は、日本には、はじめて来ましたが、とても楽しく過ごしています。5日間、コンコードと姉妹提携をしている七飯で過ごして、いろんな学校をまわることができました。そして登別温泉は素晴らしかったです。それから今は札幌にいて、とても温かいもてなしを感謝しています。

私は、はじめて日本に来て、日本人のホスピタリティー(もてなし)は世界一であると感激しています。このすばらしさを、世界中の人に知ってほしいと思っています。

今日は、中垣先生と皆様、特に多くの高校生みなさんにあうことができとても嬉しいです。皆さんの将来に期待していますので、頑張ってください。これからもよい友好関係が続くことを楽しみんでいます。今日は、こうして私達をお招きいただきありがとうございます。

「アリガトウゴザイマス！」(日本語で)

<中垣～ 結びの挨拶>

最後に、ここに素晴らしい人、今日の通訳・アレンさんのことを少しご紹介しておきます。札幌に来て5年間英語講師をされています。きれいな日本人の奥様と結婚されて、昨年12月にお子さん(娘)も生まれました。また、お祝いの食事をしたいと思っています。とてもいい方です。

これからも、お世話になります。どうぞよろしく願いいたします。



HOMAS International Exchange Luncheon 2015

十勝～帯広地区 歴史探訪ツアー 実施概要報告

水道水の
美味しいまち
1985年厚生省

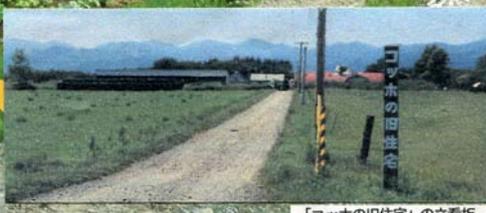
カロリーベース
食料自給率
1100%
2006年十勝支庁試算

十勝の
農業日本一

- 馬鈴薯/作付面積(帯広市)
- てん菜/ピート収穫量(帯広市)
- 小豆/作付面積・収穫量(音更町)
- 小麦/作付面積・収穫量(音更町)

十勝～帯広地区歴史探訪ツアー

日時 平成27年7月11日(土)～12日(日) <1泊2日バスツアー>
 コース 1日目札幌駅北口出発～(高速道路)～(トマム)～(十勝清水IC)～ドイツ人甜菜農家コッホの家―昼食(そば「韋駄天」)～(R38)～(日本甜菜製糖・芽室製糖所)―(帯広)ピート資料館―(緑ヶ丘公園)帯広百年記念館・中城ふみ子歌碑―十勝監獄跡石油庫跡―帯広市立図書館(中城ふみ子コーナー)―「ホテルルートイン帯広駅前」泊。
 2日目帯広神社―中島公園(依田晩三銅像)―帯広発祥の地―渡辺勝・カネ入植記念碑―(音更)柳月スイートピアガーデン―(帯広)六花亭本店―(トテッポ通り)幸福駅―(中札内)花畑牧場―六花の森―昼食(中札内道の駅・レストラン)～(川西IC)～(高速道路)～(トマム)～札幌駅北口帰着。



「コッホの旧住宅」の立看板



「コッホの旧住宅」の説明版



現在のコッホの旧住宅全景

十勝～帯広コースの歴史解説

- ★十勝・帯広(ハレバリ)の歴史：古くは松前藩からの弁財船がやってきて、アイヌの海産物・毛皮類と米・塩、衣類・嗜好品などとの交易を行っています。近代になって十勝の開拓は、1883年(明治16年)5月、依田勉三(1853-1925)率いる「晩成社」の移民団13戸27名が最初に現在の帯広の地に入植してから本格化します。長年干ばつ・冷害やバッタの大群の襲来などとの戦いがつづきます。その後、各府県から移民団が入植します。十勝地区は、寒冷地のため、本州の稲作中心の農業ではなく畑作農業を基盤として発展していきます。
- ★フリードリッヒ・コッホの家(現在は、清水町下佐幌基線70 梶山一幸さん宅)
北海道庁の招聘により、1923年(大正12年)から5年契約で招かれた4人の外国人模範農家。デンマークのモーテン・ラーセンとエミール・フェンガー(札幌・有畜混合農業)。ドイツのフリードリッヒ・コッホとウィルヘルム・グラボー(十勝清水/帯広・ビート栽培を主とした有畜農業)。そのコッホの家が現在もあります。また次女ヘルタが日本人と結婚し、その子孫が日本にいます。
- ★十勝監獄の歴史：北海道の集治監は、ロシア南下政策に対抗するため開拓を急務とした明治政府が、樺戸(月形町1881・明14)、空知(三笠市1882・明15)、釧路(標茶町1885・明18)―網走分監(1891・明24)を設置し、囚人の労働力を開拓に利用しました。釧路分監の囚人によって1893年(明26)、大津―帯広―芽室を結ぶ「大津街道」が作られます。1895年(明28)十勝分監(十勝監獄)が設置されて、当時人口300人ほどの帯広に、囚人1,300人と職員200人の分監ができたことにより、帯広村の市街地は急速に発展したといわれます。
- ★日本甜菜糖・芽室製糖所：1880年(明13)わが国最初の官営甜菜製糖工場＝北海道糖業道南製糖所(伊達市)。1919年(大8)北海道製糖(帯広市)として設立。現在、東洋一の規模を誇る生産量。→すずらん印の砂糖]
- ★二宮尊親と興復社＝牛首別(現豊頃町)の歴史：二宮尊親は、祖父二宮尊徳の報徳思想を实践する開拓結社「興復社」を率いて、1897年(明30)牛首別原野に入植して10年間で約850ヘクタールを開墾。福島県相馬地方からの小作人を、自作農に育て、十勝地区の農業・教育に大きな足跡を残しました。
- ★関寛斎と積善社＝斗満(現陸別町)の歴史：関寛斎(1830-1912)は、長崎で西洋医学を学び、徳島藩医となり、幕末の戊辰戦争では官軍の医師として従軍。後、徳島病院長・山梨病院長などを歴任。1873年(明6)徳島の町医者となります。1902年(明35)72歳で、北海道開拓を志し、四男又一とともに斗満(現陸別町)に入植、4,000ヘクタールを超える広大な土地を開墾します。二宮尊親の影響を受けて、積善社を設立し、広大な農場のほとんどを小作人に解放しています。



(後列左から) 国岡さん、斉藤さん、三上さん、涌井さん、中垣
(前列左から) 岩佐さん、札増さん、古川さん



コッホの旧住宅前にて(梶山一幸さんと一緒に)
〈 右から二人目:梶山さん 〉

