

未来への文化遺産～世界に誇る野外博物館北海道開拓の村

第7回 開拓の村と炭鉱、港町函館との関わり

～日本最初が生まれた北の大地～

野外博物館北海道開拓の村 館長(学芸員)
一般財団法人北海道歴史文化財団 事業本部長

中島 宏一 (なかじま こういち)

1992年、財団法人北海道開拓の村(現、一般財団法人北海道歴史文化財団)入職。北海道開拓の村で学芸員として勤務。2016年より現職。



1 旧武井商店酒造部と茅沼炭鉱

開拓の村には、北海道の経済を牽引した石炭業に関わる展示はありません。しかし、泊村で酒造業を経営した旧武井商店酒造部は、本家にあたる宗家がニシン漁と茅沼炭鉱を営んでいました。酒造部は酒造業を開始する1895(明治28)年以前は、茅沼炭鉱で採掘した石炭を茅沼から岩内まで輸送する船業を経営していました。

茅沼炭鉱は1856(安政3)年、茅沼村武井忠兵衛の雇人鱈釣船頭忠蔵という者が、茅沼山中で「燃える石」を発見したことにその歴史は始まります。茅沼の石炭は炭質も良好で、箱館までの距離も同時期に開発された白糠に比べて格段に短いために有望視され、箱館奉行はアメリカから鉱山技師を招くなどして調査を進めました。坑道の崩壊やコストが高くなるなどとして、生産体制がなかなか確立しませんでした。

茅沼炭鉱が本格的に稼動するのは、明治時代を迎えてからのこととなります。1882(明治15)年に開拓使が廃止され函館・札幌・根室の3県が設置されると、同炭鉱は工部省所管となりました。翌年、工部省は石炭の積出港である小樽と採炭地の幌内が結ばれた幌内炭鉱と比較して、茅沼炭鉱は輸送面で不利であることを指摘、さらに火薬庫の爆発や坑内火災などが度重なって発生したため、同炭鉱の操業中止を決定しました。



旧武井商店酒造部

当時、岩内と泊地域では石炭を燃料として使い始め、学校や事業所、漁業家にとって炭鉱の廃止は大きな痛手となりました。特に、石炭はニシンの釜炊きの燃料として必要不可欠であったために、漁業経営者に与える影響は計り知れないものでした。

そこで、武井家二代忠兵衛は、同志20名を募って「茅沼炭山採炭組合」を組織し、1884(明治17)年同組合によって操業を再開することになりました。ここに、茅沼炭鉱は幕末以来の官営事業から民間経営へと移行することになりました。

その後、茅沼炭鉱は日清・日露戦争期の軍需景気に沸き、経営者を何度か変えながらも、ニシン漁衰退後には泊村の経済を支えてきましたが、1964(昭和39)年に閉山を迎えました。同年、泊村主導で茅沼炭鉱を引継いだ泊炭鉱株式会社が設立されて操業再開しますが、これも1969(同44)年に閉山し、幕末以来の茅沼における炭鉱の歴史に幕を閉じることになりました。

2 石炭輸送を目的とした日本初の軌道

明治維新を経て、事業が開拓使に引き継がれた茅沼炭鉱では、1869(明治2)年に炭鉱坑口と海岸を結ぶ総延長2.83kmの石炭輸送用の軌道が敷設されました。この軌道は日本最初の軌道として知られ、往路は炭鉱坑口から海岸までの緩やかな傾斜を利用してトロッコで石炭を輸送し、復路は動力に牛を使ってトロッコを採炭場まで牽引しました。

明治2、3年の磯谷(雷電、岩内)、小樽、石狩、札幌などの人情風俗、産業などを記した『恵曾谷日誌』には茅沼炭鉱の実情が細かく描写され、この軌道

の詳細が「茅沼炭山鉄道の図」「茅沼炭山炭車と操車策小屋」の挿絵と注釈で説明されています。

また、『北海立志編四家屋図入』（1893年）に描かれた「武井忠兵衛」の漁場には、この軌道が酒造部と思われる家屋の横に敷設されているのを確認できます。後にこの軌道は蒸気機関車による輸送へと転換しましたが、冬期の輸送に支障を来すことから、1931（昭和6）年に国鉄岩内線方面と連絡する発足地区へ直接輸送する架空索道方式（ロープウェイ）に切り替わりました。



「茅沼炭山炭車と操車策小屋」
（『恵曾谷日誌抄』北海時報社
昭和32年より）

3 日本初の西洋型帆船は箱館生まれ

開拓の村には、函館で生まれ育ち、独学で身につけた英語、船大工の父、^{そくとよし}統豊治の指導で習得した造船、外国人技師から受け継いだ測量、測候技術をもって北海道の近代化に大きく貢献した^{ふくしなりとよ}福士成豊（1838～1922年）の自宅が復元されています。この豊治と成豊父子が建造した船が幕末以降、日本の造船技術に変革をもたらし、茅沼炭鉱にも関わってきます。

幕末に開港した箱館では、防衛力の増強手段として五稜郭と砲台の築造とともに、造船の近代化が課題でした。日米和親条約締結以降、箱館に入港する大型の外国船を目の当たりにした箱館奉行所は、1856（安政3）年豊治に西洋型の帆船の建造を命じました。これが後に「函館型」と称し、豊治と成豊父子が建造した日本人の手による日本最初の洋式スカーナー船（2本以上のマストを持つ帆船）「箱館丸」です。箱館丸は外国人の指導を直接受けずに、伝統的な和船建造の経験を基礎に、豊治父子が独自に建造した点に意義があ

ります。この箱館丸で江戸への初航海を経験した成豊は当時17歳でした。

箱館丸に続いて、1859（安政6）年に豊治父子は洋式帆船「亀田丸」を建造しました。豊治は、こうして生涯で15隻の西洋型帆船を建造し、日本の造船史に輝かしい功績を残しました。

一方、1866（慶応2）年に「^{おふなだいくとうりょう}御船大工棟梁見習」となった成豊は、豊治の指導下で和洋折衷の船2隻を建造しました。この船が、茅沼炭鉱で採掘された石炭を箱館まで輸送することになったのです。

※「箱館」は1869（明治2）年に「函館」と改称。

4 函館から始まった道内の郵便

その函館に、道内最初の郵便局である函館郵便役所が開設されたのは1872（明治5）年です。近代郵便制度が施行されたのは前年の1871（同4）年で、東京と大阪間の東海道に設けられた継立場が日本における郵便局の始まりで、早くもその翌年には函館から札幌まで郵便業務が開始されます。そのルートは2通りありました。一つは函館から内浦湾を海路で室蘭に渡って札幌、小樽まで至るルート、もう一つは函館から福山、江差を経て、後志の久遠村（大成町～現、せたな町）に至るルートです。内陸部の開拓が進むにつれ郵便ルートは拡大し、1876（同9）年には沿岸部を一周する郵便網が構築されました。

開拓の村に復元された旧島歌郵便局があったのは瀬棚町（現、せたな町）のニシン漁場地域で、道内の郵便網が整備されていく過程の1886（明治19）年に設置されました。島歌郵便局が比較的早い時期に設置されたのは、久遠村から日本海沿岸をたどって岩内、小樽方面へ抜ける幹線ルート（現、国道229号）上にあったからにはほかありません。旧島歌郵便局の建物は、ニシン漁場を経営していた二代目局長の畑野清治が新築し、その後代々畑野家が局長を務めました。

さて、日本における近代の郵便制度は、1858（安政5）年箱館に開設された諸術調所に入門し、蘭学者の^{たけだあやさぶろう}武田斐三郎の指導を受けた^{まえじまのそか}前島密が中心となって確立しました。1885（明治18）年には^{ていしんしょう}逓信省が発足し、初代逓信大臣には旧幕臣で小樽や江別等北海道に関わりをもつ^{えのもとたけあき}榎本武揚が就きました。郵便のマーク「〒」が制定されたのは1887（同20）年のことです。



旧福士家住宅

開拓の村の旧島歌郵便局の前には、大きな「〒」マークを付けた赤い円柱型のポストが目を引きまします。この赤いポストは1908（明治41）年に登場したもので、差出口の〒マーク上の把手を左右どちらかに回すと上部の差出口が現れる構造です。その後、差出口の回転機能をやめて雨樋付きとなった形の円柱型ポストが普及しました。このポストは現在、小樽市内を中心に少数ながら残っています。



旧島歌郵便局

5 郵便と宿泊施設を兼ねた駅通所

郵便局のほかに、道内で郵便に関わる業務をしていたのが駅通所です。駅通所といえば、札幌農学校の教頭を務めたクラーク博士が札幌を離れる際、「少年（青年）よ大志を抱け」と、学生たちに別れを告げた場所が旧島松駅通所（北広島市）付近であったことで知られています。

駅通所は開拓地の移動や荷物、郵便の輸送のため、道路の要所要所に設置された北海道オリジナルの施設で、宿泊施設も兼ね備えました。開拓が進むにつれ駅通所は増加し、1888（明治21）年に全道（千島含む）で110ヶ所だった駅通所の数は、およそ20年後の1911（同44）年には238ヶ所と倍以上に増加しました。

開拓の村には、喜茂別村にあった旧ソーケシュオマベツ駅通所が移築復元されています。同駅通所は1909（明治42）年より業務を開始し、1934（昭和9）年まで営業していました。駅通制度が廃止されるのは1947（同22）年のことです。駅通所は移住者、富山の薬売り、馬喰、旅芸人（浪曲師や活動写真、芝居の一座）など様々な人に利用されました。なかでも富山の薬売りは1カ月以上も滞在し、駅通所を基点に近郊へ行商に出かけていきました。開拓の村ではその様子を人形と音声によって再現しています。



旧ソーケシュオマベツ駅通所



旧島松駅通所（北広島市）



日本最初の気候測量所跡（函館市）

6 函館は我が国最初の官業による気象観測の地

開拓使の本府が東京から札幌に移り、開拓事業計画が策定され始めた1871（明治4）年当時、北海道の主産業は漁業で、天候の急変で漁師に死傷者を出すことを心配した開拓顧問ホールズ・ケプロンをはじめとする外国人技師たちは、漁業と農業の発展と生産の安定を図るためには、近代技術に基づいた気象観測による天気予報が必要であると、その整備を訴えました。

そこで翌年の1872（明治5）年、イギリス人事業家のブラキストンから気象観測機器を引き継いだ福土成豊は、開拓使官吏として日本最初の官業による本格的な気象観測を開始しました。この時、成豊の自宅に設けられた気候測量所が日本最初の測候所で、現在の函館地方气象台（旧、函館海洋气象台）の前身となります。本格的な気象観測とは、定められた観測法にしたがって定められた時間に観測するもので、成豊は欧米の測器を駆使して毎日午前9時と午後3時、同9時に気温と気圧（最高気温と最低気温）、湿度、風、雨量等を観測しました。こうして、積み重ねられていったデータにより天気図が作成され、天気予報が可能となっていきます。国立国会図書館に収蔵されている「渡島国函館気候略表」には、成豊が行った精細な観測データが収められています。

1876（明治9）年には札幌農学校校内で、日本で3番目となる官業による気象観測が始まりました。生まれ育った函館から札幌に転勤した成豊は、1878（同11）年にこの業務を引き継ぎました。この札幌の測候所が現在の札幌管区气象台へと発展します。

一方、中央政府では、1875（明治8）年6月1日に赤坂（東京）で気象観測業務を開始しました。これは日本で2番目の官業による気象観測で、気象庁の前身となります。現在、6月1日が気象記念日とされているのは、東京で気象観測が開始した日に由来しています。

天気予報は、中央气象台（東京）が全国から集めた気象情報を基にして天気図を作成し、1884（明治17）年に始まりました。北海道では、1889（同22）年に札幌をはじめとする各地に天気予報掲示場の設置と北海

道毎日新聞への天気予報の掲載が始まったほか、各港での暴風信号柱の設置、漁業組合への暴風警報の打電、主要郡役所や戸長役場における積雪降雨観測等、海運、漁業、農業等に寄与する気象情報の提供が充実されるようになりました。

7 北海道が生んだ近代科学技術の先駆者、福士成豊

気象観測のほかにも、成豊は英語と測量技術を駆使して北海道の近代化に貢献しました。

成豊の英語習得の動機は造船にありました。父豊治とともに西洋型帆船を建造していく過程で、外国人から船の部材の名称や機能を英語で聞かざるを得なかったのです。成豊の英語習得方法は、居留外国人との交流を通して実践的な英語を身につけたことに特徴があります。自作の英語辞典（単語帳）を編纂するまでに至った成豊の語学力が認められ、1868（慶応4）年には箱館府の通訳に任用されました。さらに1869（明治2）年、成豊は開拓使の通訳として任用されると、1871（同4）年に開拓顧問ホーレス・ケプロンが開拓事業の方針を定めるために実地調査を行った際、その案内役を担いました。この調査を基にして完成した方針案が北海道開拓の基礎になりました。また、成豊は札幌農学校の生徒用の「英和对訳辞書」の編纂にも関わりました。この辞書は現在、北海道立図書館に収蔵されています。

気象観測と同様、ブラキストンから受け継いだ測量機器や技術も開拓事業に大いに生かされました。外国人技師の指導で三角測量による北海道全図の作成に取り組み、同測量では北海道全土の南西部3分の1のみを精確にする「北海道実測図」を製作するにとどまりましたが、1875（明治8）年に刊行された50万分の1の精確な「北海道実測図」は開拓事業の推進に寄与しました。さらに同年、樺太・千島交換条約が日本とロシアとの間に締結された際、開拓長官黒田清隆らに随行して日本の領土となる千島列島を測量調査し、これまでロシアに頼っていた千島列島の地形を精確なものにしました。

中央政府では1878（明治11）年以降に測量事業が本格化するので、成豊が中心となって取り組んだ三角測量事業が日本の測量史上、先駆的な役割を果たしたことは明らかです。

さらに成豊は、道内の港湾改良調査を行い、物資の大量輸送を担う大型船舶が入港できる港の整備にも寄与したほか、ブラキストンと共に動物標本として採取した鳥類のはく製は後に開拓使に寄贈され、現在は北海道大学植物園博物館に収蔵されています。また、同志社大学を創立した新島襄とは、生涯にわたって親交を育んだことでも知られます。

8 開村40周年を迎える北海道開拓の村

1983（昭和58）年4月16日、北海道初の野外博物館としてオープンした北海道開拓の村は、現在、52棟の歴史的建造物を擁する国内屈指の野外博物館に成長し、2023（令和5）年度には開村40周年を迎えます。地方自治体（北海道）が建設した博物館では国内最大の規模を誇りますが、建造物と内部展示は経年により劣化が進み、これに台風や積雪等による被害が加わり、インフラ設備を含めた施設全体の老朽化が継続的な課題となっています。

開拓の村の玄関、旧札幌停車場を見上げる地に建立されている石碑には、設置者である北海道の開拓の村への思いが次のように刻まれています。

北海道開拓の村

「北海道開拓の村は、おもに明治・大正期の北海道開拓の歩みのなかで残された建造物および歴史的資料を収集展示し、先人の労苦を再現した未来への文化遺産である」
総面積五十四、二ヘクタール 昭和五十八年四月設立
揮毫者 北海道知事 堂垣内尚弘

「未来への文化遺産」である開拓の村では、自分たちの未来を北海道に賭けた先人たちの生き様が肌で感じられ、北海道民としてのアイデンティティを確立させるには最良の場です。また、四季折々に富んだ自然と歴史的建造物が調和した情景は訪れる人の心を癒し、約200名の開拓の村ボランティアが語りかける北海道の今昔物語もまた訪れる人を魅了します。

老若男女が北海道を語り合う場、100年先まで北海道の文化遺産を伝え、次世代へと引き継いでいく場、それが北海道開拓の村です。



北海道開拓の村石碑