



お雇い外国人

フリーライター

小沢 信行 (おざわ のぶゆき)

1978年北海道新聞社に入社。記者として函館、釧路、小樽などで勤務。編集委員、論説委員などを務め2017年退職。日本森林インストラクター協会会員。道新文化センターで樹木観察の講師を務める。

明治政府が欧米の新しい文化や技術を導入するため、海外から招いた専門家がお雇い外国人です。北海道では農畜産業や鉱工業のほか、港湾、鉄道建設など幅広い分野で活躍し、地域の発展に貢献しました。その努力に対し、後世の人々は敬意と尊敬の念を銅像に込めたのです。

ケプロン 郷土史家が史実に光当てる

お雇い外国人の中で重要な役職に就いていたのがホーレス・ケプロンです。後に内閣総理大臣となる開拓次官黒田清隆の要請を受け、米国の農務局長を辞して来日。開拓使教師頭取兼顧問となり、外国人技師を指揮し、開拓の基本方針を示しました。

この偉業を顕彰するため、経済界を中心に組織した北海道開拓功労者顕彰像建立期成会が1967年10月、札幌の大通西10丁目に黒田とともにケプロンの立像を建設しました。室蘭の郷土史研究家平林正一がこの像を目にしなければ、室蘭にケプロン碑が建つことはなかったかもしれません。

平林がケプロン像を初めて見たのは1985年夏。その後、室蘭市史に彼の記述があるのを発見し、興味を抱くようになります。道内各地を回って資料を調べ、

1988年には「ケプロン物語」を室蘭民報に連載しました。

ケプロンは北海道に初めて来た際、室蘭に上陸し、港を見て回り、天然の良港であることを確認します。そして港の開発や札幌―室蘭間の道路建設、鉄道敷設を開拓使に進言しました。

この着眼力と先見性が、室蘭発展の基になったと平林は痛感したのでしょうか。ケプロンの功績を次の世代に伝えるため、平林が副会長を務める室蘭地方史研究会が1990年5月、顕彰碑の建立を決定。6月にはホーレス・ケプロン顕彰碑建立期成会を設立し、会長は室蘭地方史研究会会長の副馬茂が務めました。

会長、副会長が率先して企業を回り募金の協力を求め、最終的には目標の300万円を超える357万円を集めました。このうち、室蘭市は1992年に開港120周年、市制70周年を迎えるのを記念し100万円を補助しました。

設置場所は入江臨海公園と決め、顕彰碑の制作は登別在住の画家佐久間恭子の紹介で、函館在住の彫刻家池田譲に依頼しました。

「測量山を背に室蘭港を望む設置場所をひと目見た途端、池田さんは『イメージがわいた』と言って、黒御影石の板にブロンズの頭像を埋め込んだ碑の構想を



頭像を収めたケプロン顕彰碑

佐久間さんに話し出した」（北海道新聞室蘭版2010年11月10日）のです。

石の彫刻が専門の池田は親交のあった小樽在住の彫刻家水谷のぼるに頭像制作を要請。ケプロンの頭像をメインとし、石材は最も硬くて光沢のある黒御影石を使うことにしました。

頭像は御影石の板（縦210㌢、横90㌢、奥行き45㌢）の上部を丸くくり抜いて設置、その上にも上面へ突き抜ける細い切れ込みを入れました。彫像部分をくり抜くことで過去の時空間を示し、上面まで切り開くことで未来に通じる時空間を表現しようとしたのです。

除幕式は、ケプロンが室蘭に上陸した1872年7月16日に合わせ、1991年の同じ日に行われました。副馬や在札幌米国総領事ら4人が白い幕を引くと、黒光りする碑の上部に口ひげを蓄えたケプロンの顔が現れました。

建立運動に携わった画家の佐久間は「期成会の中心だった郷土史家の故平林正一さんをはじめ、当時の室蘭の文化界には大正世代のロマンチストが多かった。七十歳間近で北海道開拓に身を投じたケプロンの情熱に、みんなが共感したのではないか」（同）と振り返っています。

ダン 畜産関係者が遺稿に注目

農業技術指導者のエドウィン・ダンは1873年、牛や羊を連れて米国から来日しました。1876年札幌・真駒内の牧牛場造成に着手し、水を確保するため真駒内川を水源とする真駒内用水路を建設しました。水路は現在も残っています。新冠では馬牧場の整備に力を注ぎました。

北海道の畜産業の礎を築いたにもかかわらず、評価が高まるのは戦後になってからです。ダンの遺稿「日本における半世紀の回想」を北大教授高倉新一郎が翻訳し1957年、北海道大学北方文化研究報告に掲載したのがきっかけでした。

原稿の重要性を考えた高倉は、別刷りを50～70部作り、畜産関係者に配布します。これを読んだ人たちが彼の功績を顕彰しようと1961年2月、エドウィン・ダン顕彰会設立準備会を開きました。中心となったのは北大で畜産を学んだ仲間です。

一部有志の取り組みはその後、関係団体の賛同を得て全道的な規模に発展。1962年2月にはエドウィン・ダン顕彰会が発足し、会長に町村農場の創業者、町村敬貴が就任します。父金弥はダンが造成した真駒内牧牛場で直接、酪農の手ほどきを受けました。その地で生まれたのが敬貴だったのです。

準備会発足当初の目標は遺稿を世に出すことでしたが、顕彰会設立時には、もう一つ大きな事業として銅像建設が掲げられました。

制作を依頼されたのは東京在住の峯孝。札幌・大通西3丁目のブロンズ像「牧童」のほか、道内各地の名牛像を手掛け、酪農界とつながりのある彫刻家でした。

峯はダンゆかりの地を幾度も視察し、何点か試作品を作りました。その結果、1963年春に採用されたのが作業着姿です。右肩には牧草用のフォーク、左肩には子羊を抱え、長靴で悠然と歩いています。

この意図について、峯は完成記念のしおりで「酪農の指導者として、また実践者としてのダンさんを表現すべきだと思い、あえて若い時代の開墾者としてごく



作業着姿のダン像

普通の働く人の姿にしました」と説明しています。

子羊を登場させた理由は「ダンさんが横浜に初めて着かれた時にこの小動物も持ってこられたという記録と、さらに一見いかつい風貌に似合わぬ心のやさしい一面を持ったダンさんの人となりを表現するのにふさわしいと考えたからです」。

興味深いのは銅像本体ではありません。台座には装飾が施されているのです。台座の外周を六面に分け、開拓当時の牧場の光景をレリーフにして表現しています。馬や牛、羊。そしてそれを飼う人々。中には女性の姿もあります。

「レリーフの一隅に野良着姿の女性を入れたのは、ダンさんが日本に残られた誘因の一つと思われる夫人おつるさんの面影を、という気持ちがあったからです」。

さらに、開拓当時を象徴する牧柵を入れてほしいという敬貴らの要望に応え、台座の外側に1面おきに牧柵を3本配置するかなり凝った構図にしました。台座はまさに開拓絵巻の様相を呈しています。

除幕式は1964年10月31日、真駒内中央公園で行われ、道警音楽隊が日米両国歌を演奏した後、敬貴の孫らが幕を引きました。200羽のハトが一斉に放たれ、秋晴れの空に舞いました。

真駒内中央公園はかつて真駒内牧牛場があった一角



レリーフで装飾されたダン像の台座

です。現在はエドウィン・ダン記念公園となり、公園の中央にダン像がいきいきとした姿で立っています。

クロフォード 発端は市史編さん員の感激

米国で鉄道の測量技師だったジョセフ・クロフォードは、その実績が認められ1878年、開拓使の招きで札幌に赴任します。三笠・幌内の石炭を小樽・手宮に運ぶための幌内鉄道敷設が大きな使命でした。

海岸線を開削する難工事を指揮したほか、車両やレールなどの資材を米国から調達するのにも尽力しました。1880年には第1期となる手宮－札幌間の工事が完了し、道内初の鉄道が開通します。

こうした活躍に感銘を受けたのが、「小樽市史第一巻」(1958年発行)の編集に携わっていた小樽市史編さん員の倉内孝治です。

「小樽市史を執筆しているうちに、明治十三年十一月に北海道に最初の鉄道が創業された章のところにつかる。調べていくうちに、歴史の中から出てくる感激というものをこの章によって本当に知ることができた」(北海道新聞1957年6月12日)。

この感激が倉内を銅像建設へと駆り立てます。「クロフォード技師の銅像再建」(北海道新聞1955年5月30日)という記事には「小樽市史編さん室の倉内孝治

氏らが本道鉄道発祥の地手宮方面の有志に同技師の銅像再建方を呼びかけ「銅像建設期成会、を結成するまでに発展」と書かれています。

期成会のトップは政界や経済界の有力者が務めるのが常ですが、倉内は最初、手宮の人たち中心の組織にしようと考えたのでしょう。クロフォード技師銅像建設期成会の会長には手宮連合町会長の宮尾直治、委員長は市議の谷井清信が就任。倉内は副委員長となり実務を取り仕切りました。

当時の新聞からその様子がうかがえます。「銅像建設についてはかねてから倉内氏が札鉄局（札幌鉄道管理局）の高砂文書課長を訪ね当時の関係資料の提供方を交渉していたが、同課長からも快く貸出す旨の回答があって往時の姿をほうふつとさせ得ることになった」（同）。

東京在住の銅像作者中野五一からは、近く原型が出来上がるという連絡が倉内にありました（北海タイムス小樽版1955年7月29日）。

さらに、クロフォードの息子から期成会あてに感謝の手紙が届きました。息子がシカゴの日本総領事館を訪ね、父の記事を掲載した北海道新聞を差し出すと、大変親切に翻訳してくれたというのです（北海道新聞小樽版1955年10月30日）。

この記事は5月30日の「クロフォード技師の銅像再建」でしょう。手紙のやり取りをしたのもやはり倉内でした。

そして1956年6月20日、除幕式にこぎつけます。当初は手宮地区を中心とした取り組みでしたが、いつの間にか鉄道開通75年の記念事業に位置付けられ、式は小樽市と札幌鉄道管理局の共催となりました。

札鉄局の協力がなければ当日、北海道の第1号機関車、義経号を登場させたり、札幌—手宮間に臨時列車を走らせたりすることはなかったでしょう。

会場の手宮駅前広場には万国旗が飾られ、小樽緑陵高校音楽部が日米国歌を演奏する中、両国国旗が掲揚されました。日米男女4人の児童が幕を引くと、測量



測量機の横に立つクロフォード像

機の横で鉄道建設の指揮を執るクロフォードが出現。会場からは拍手が湧き上り、ハトが一斉に放たれました。

苦労を重ねてきた倉内は「『開拓者』としての彼の姿を仰いで私は感無量であった」（北海道新聞1957年6月14日）と述べています。

クロフォードの最初の銅像は1929年7月、北海道鉄道創業50年を記念し、鉄道功労者の松本荘一郎、平井晴二郎とともに札幌駅前に設置されました。その後、3体の胸像は戦時中の金属回収で撤去されました。

手宮駅前に再建されたクロフォード像は駅前広場の改修に伴い1966年11月、北海道鉄道記念館の機関車庫前に移転。1994年10月には敷地整備のため正面玄関前に移りました。以後、施設の名称は小樽交通記念館、小樽市総合博物館と変わり2020年6月、台座の補修工事に合わせ北西方向の博物館脇に移設されました。

（敬称略、肩書は当時のもの）

<参考文献>

- ・ ケプロン顕彰碑建立期成会編「青い目の開拓使」、室蘭地方史研究会、1991年
- ・ 平林正一「ケプロン顕彰碑建立の顛末記」『茂呂瀾』第26号、室蘭地方史研究会、1992年
- ・ ダンと町村記念事業協会編「ダンと町村記念事業協会史」、ダンと町村記念事業協会、2007年
- ・ 日本国有鉄道北海道総局編「北海道鉄道百年史上巻」、日本国有鉄道北海道総局、1976年