

第1章 保存管理計画策定の沿革と目的

1-1 保存管理計画策定に至る経緯

旧奥行白駅通所は北海道の東部、野付郡別海町奥行に所在し、1910（明治43）年に開設した奥行白駅通所を中核とする史跡である。駅通制度の最盛期である大正時代の部分も現存する駅舎は創設時と変わらない場所にあり、当時使われていた調度品や馬小屋が残っている。また、指定地内には交通の要衝であった証である各方面への旧道跡もあり、本駅通所は当時の景観をよく残している貴重な駅通所であり、北海道開拓の具体的な歴史を物語る極めて重要な歴史遺産である。

奥行白駅通所は1930（昭和5）年に廃止後も旅館及び民家として使われ続け、幾度か増改築されながらも、駅通所として使われていた部分は所有者により大切に維持・管理されてきた。そのため文化財としての価値がよく保存された状態のまま、駅舎が1982（昭和57）年に所有者より別海町に寄贈され、同年に別海町指定文化財に指定された。翌年より2年間かけて修繕工事を実施し、1985（昭和60）年から一般公開を開始した。1994（平成6）年には、「奥行白駅通」として北海道指定有形文化財に指定された。なお道指定時には、駅舎の他、馬小屋2棟と倉庫1棟が附属施設として指定されている。

別海町教育委員会では、2009（平成21）年度より旧奥行白駅通所についての資料調査・聞き取り調査を行い、社団法人北海道建築士会中標津支部に依頼して建築物調査を実施した。これらの調査結果を『別海町旧奥行白駅通所調査報告書』としてまとめ、2011（平成23）年3月に刊行した。

別海町教育委員会ではそれらの成果を踏まえ、さらに手厚い保護により旧奥行白駅通所の恒久的保存を目指すこととし、平成23年1月に旧奥行白駅通所の史跡への指定を文部大臣に申請し、同年9月21日をもって史跡に指定されるに至った。

1-2 保存管理計画の目的

本計画は、我が国にとって貴重な歴史文化遺産である旧奥行白駅通所を、将来にわたって適切かつ計画的に保存管理し、整備活用を図ることを目的として策定するものである。

1-3 保存管理計画の策定体制

1-3-1 委員会の設置と体制

旧奥行白駅通所の保存管理計画の策定にあたっては、学識経験者等で構成される「別海町史跡旧奥行白駅通所保存管理計画策定委員会」を設置し、検討を行った。本委員会の体制については、以下のとおりである。

| | |
|------|--------------------------|
| 委員長 | 角 幸博（北海道大学名誉教授） |
| 副委員長 | 西山 徳明（北海道大学観光学高等研究センター長） |
| 委員 | 会田 理人（北海道開拓記念館学芸員） |
| 委員 | 奥山 道紀（釧路製作所総合安全室長） |
| 委員 | 西澤 岳夫（釧路工業高等専門学校准教授） |
| 委員 | 山内 絵理（別海町観光協会事務局長） |

オブザーバー 山下 信一郎（文化庁文化財部記念物課文化財調査官）
オブザーバー 中井 将胤（文化庁文化財部記念物課文化財調査官）
オブザーバー 田才 雅彦（北海道教育庁文化財・博物館課主査）
オブザーバー 山岸 英一（別海町役場建設水道部事業課技術長）
オブザーバー 平沢 清（奥行町内会長）

事務局の体制は以下のとおりである。

別海町教育委員会

教育長 山口 長伸（平成 25 年 2 月 15 日まで）・真籠 毅（平成 25 年 2 月 16 日より）
教育部長 大島 登（平成 24 年度）・藤原 繁光（平成 25 年度）
生涯学習課長 下地 哲
生涯学習課主査 戸田 博史（事業担当者）
生涯学習課主査 百刈 康裕（平成 24 年度）
生涯学習課主事 川尻 俊佑
生涯学習課主事 山田 恭子
生涯学習課事務員 小坂 雅（平成 25 年度）
学務課主任 飯山 真弘
郷土資料館主査 石渡 一人（2-1-2、2-1-4 及び 2-2-1 のうち「先史時代から幕藩時代」執筆、資料編 1・2 作成）

1-3-2 計画策定までの経過

保存管理計画策定までの主な経過は以下のとおりである。

第 1 回保存管理計画策定委員会

平成 24 年 5 月 15 日 現地視察、保存管理計画章節構成の検討

第 2 回保存管理計画策定委員会

平成 24 年 10 月 22 日 建築物調査・地形図・保存管理計画の検討

第 3 回保存管理計画策定委員会

平成 25 年 6 月 19 日 現地視察、保存管理計画の検討

第 4 回保存管理計画策定委員会

平成 25 年 9 月 24 日～25 日 現地視察、保存管理計画の検討

第 5 回保存管理計画策定委員会（書面会議）

平成 25 年 11 月 21 日～27 日 パブリックコメント手続に係る計画案の公表について
パブリックコメント手続の実施

平成 25 年 11 月 28 日～12 月 27 日 意見提出者 3 名

第 6 回保存管理計画策定委員会

平成 26 年 1 月 29 日 パブリックコメントへの回答・保存管理計画の検討、保存管理計画答申
別海町教育委員会議

平成 26 年 2 月 7 日 保存管理計画答申の報告

別海町文化財保護審議会

平成 26 年 2 月 28 日 保存管理計画案の審議

別海町史跡旧奥行白駅通所保存管理計画策定委員会設置規則

(設置)

第 1 条 国指定史跡旧奥行白駅通所の恒久的な保存管理のために必要な計画を策定するため、別海町史跡旧奥行白駅通所保存管理計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(任務)

第 2 条 委員会は、別海町教育委員会が行う旧奥行白駅通所の保存管理計画の策定に関し、協議及び検討を行うものとする。

(組織)

第 3 条 委員会は、委員 8 名以内をもって組織する。

2 委員は、学識経験者、専門知識を有する者及び地元関係者のうちから、別海町教育委員会が委嘱する。

3 委員会には、オブザーバーを若干名置くことができる。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱した日から保存管理計画の策定が終了した日までとする。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長は委員の互選により定め、副委員長は委員長が指名する。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故がある時は、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

2 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員長が必要と認めるときは、委員会の会議に委員以外の者の出席を求め、その意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(報酬及び費用弁償)

第 7 条 委員の報酬及び費用弁償は、特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和 43 年別海村条例第 43 号）の規定により支給する。

(事務局)

第 8 条 委員会の事務局は、別海町教育委員会生涯学習課に置く。

2 委員会の庶務は、事務局で処理する。

(その他)

第 9 条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、別に別海町教育委員会教育長が定める。

附 則

1 この規則は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。

2 この規則は、別海町史跡旧奥行白駅通所保存管理計画の策定が完了した日に、その効力を失う。

第2章 別海町の位置と環境

2-1 自然環境

2-1-1 位置

別海町は北海道東部の根釧台地に位置する。町域の規模は東西 50.1km、南北 39.1km、総面積 1320.19km²である。北は標津町と中標津町に、南は根室市と厚岸町に、西は標茶町と浜中町に接し、東はオホーツク海に面し、海岸からは国後島を望むことができる。

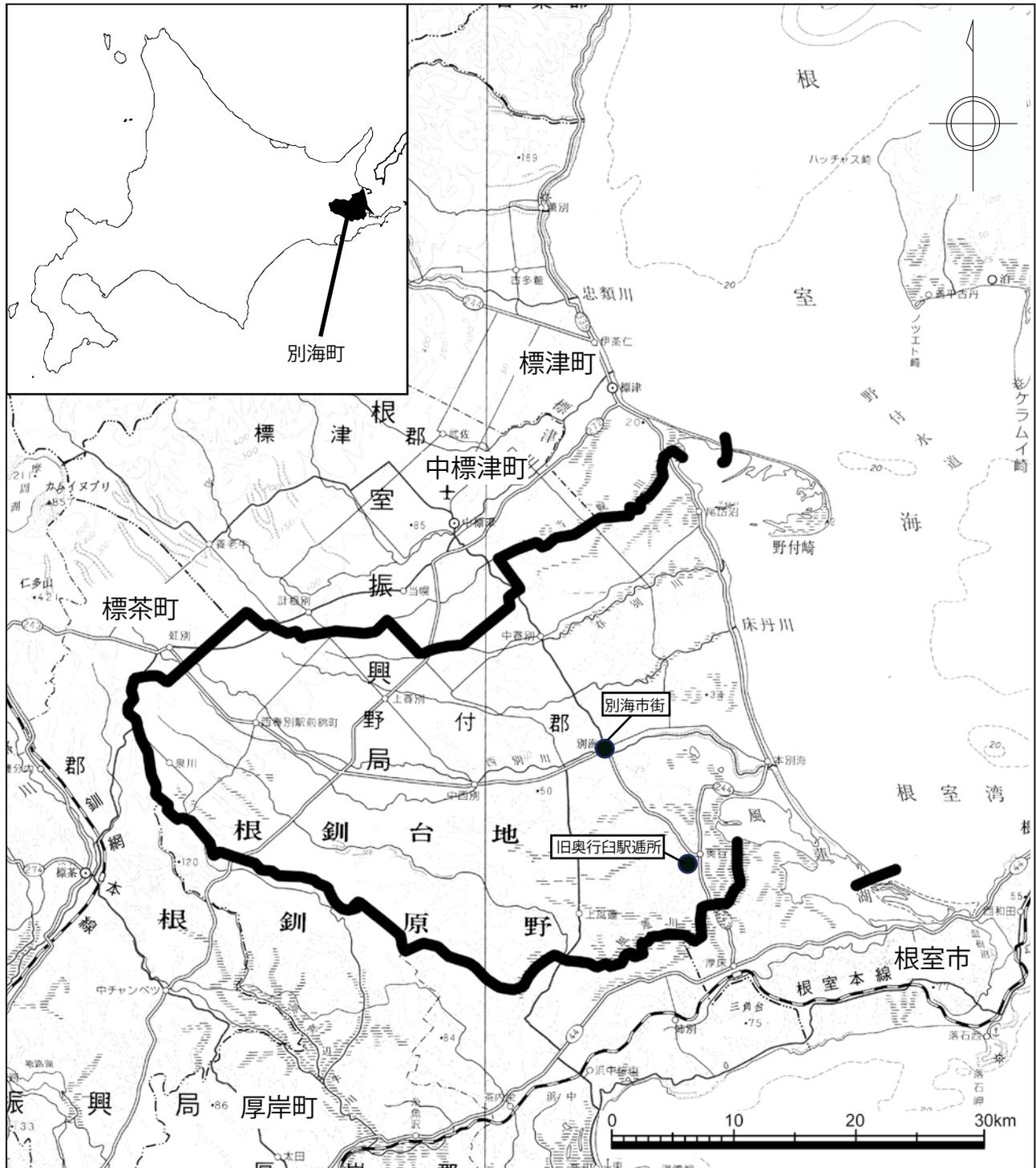


図1 別海町位置図（太線は町境界線）

国土地理院発行 50 万分の 1 地方図（北海道Ⅱ）を使用

2-1-2 地形と地質

別海町の多くは、起伏の大きい台地上の地形を形成し、その殆んどが火山灰の台地である（原野）。また、西から東に向かって多くの河川が流れ、北部の春別川、床丹川、西別川などの河川はオホーツク海に、南部のヤウシュベツ川、風蓮川などの河川は風蓮湖に注いでいる。この河川沿いには、河岸段丘が形成され、別海の市街地は、河岸段丘上に形成されている（河岸段丘）。春別川、西別川、風蓮川の川沿いには細長く発達する湿原が見られ、南東部には、風蓮湿原などの低湿地帯がある（低地）。このように別海町の地形は、原野、河岸段丘、低地と分けることができる。このような地形の特徴は、次のような自然史の概略によって形成されている。

更新世前期（約 170 ～ 50 万年前）には、浜中町北部や風蓮川周辺の地層から貝の化石が産出することから、現在の根室半島と知床半島の間には海が入り込んだことがわかる。現在の風蓮湖から浜中町北部、別海町南部にかけての高さ 10m ほどの低地は、この古別海湾の形状を基礎としている。

更新世中期（約 50 ～ 12.5 万年前）は、古別海湾が山地から供給された土砂により埋められ、現在の根室地方の大地の原形が出来上がった。同時期に河岸段丘が形成された。

更新世後期（約 12.5 ～ 1 万年前）には斜里火山、武佐火山が活発な噴火を繰り返して火山灰を堆積させた。これを覆うように屈斜路カルデラを形成した大規模な噴火が起り、火砕流は現在の別海町まで達した。この時期には、海の後退が数度繰り返され、上中流域での侵食が増大した。西別岳付近を扇頂とする中標津扇状地が形成され、砂礫層が広く堆積した。また、寒冷期に根釧台地では、大地の凍結と融解が繰り返された結果、なだらかな丘陵地が広がる周水河地形が形成された。

完新世（約 1 万年前～）は、摩周岳などの噴火によって、大量の火山灰が根室地方に降下し、根釧台地の表層を覆い、別海町の地質的な特徴をつくった。川の浸食による河口の土砂の堆積も盛んになり、海流に流された土砂によって野付半島を形成した。別海地方の川沿い、風蓮湖の周辺に見られる湿原もこのときに形成された。

2-1-3 気候

北海道東部に位置する別海町は、道内のほかの地域と比較すると、6 月から 8 月にかけて発生する海霧の影響もあり、気温が農耕期間において低く、日照時間も寡少である。冬期は日照時間が長く、降雪が少ないという特徴がある。なお凍結深度は 100cm である。

表 1 別海町の平年値

| | 降水量 (mm) | 平均気温 (℃) | 最高気温 (℃) | 最低気温 (℃) | 日照時間 (時間) | 降雪の深さ 合計 (cm) |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------------------|
| 1 月 | 45.6 | -7.2 | -1.4 | -14.5 | 153.6 | 90 |
| 2 月 | 31.6 | -7 | -1.3 | -14.5 | 167.1 | 73 |
| 3 月 | 66.5 | -2.4 | 2.5 | -8.3 | 184.9 | 81 |
| 4 月 | 76.9 | 3.5 | 9.2 | -1.8 | 171.5 | 27 |
| 5 月 | 107.7 | 8.4 | 14.6 | 2.8 | 173.2 | 1 |
| 6 月 | 102.2 | 12 | 17.5 | 7.6 | 134.8 | 0 |
| 7 月 | 134.3 | 15.6 | 20.6 | 11.9 | 109.5 | 0 |
| 8 月 | 141.5 | 18.1 | 23 | 14.3 | 121.1 | 0 |
| 9 月 | 178.6 | 15.1 | 20.3 | 10.2 | 135 | 0 |
| 10 月 | 109.9 | 9.3 | 15.3 | 3.1 | 153.4 | 0 |
| 11 月 | 80.3 | 2.6 | 8.4 | -3.4 | 142.1 | 10 |
| 12 月 | 55.5 | -3.7 | 1.7 | -9.8 | 142.6 | 62 |

※ 1981 年から 2010 年まで平均値。
ただし日照時間は 1986 年から 2010 年、降雪の深さは 1988 年から 2010 年を統計期間としている。

2-1-4 動植物

別海町の大部分は原野で開拓された牧草地とカラマツの植林地になっている。海岸線、河畔、湿原周辺には、自然林や二次林が残りトドマツ、エゾマツ、ミズナラ、カシワ、ダケカンバ、シラカンバ、ハルニレ、イタヤカエデ、ハンノキ等の多種が混交する針広混交林となっている。西別川と支流の測量川にはさまれた低地湿原には、北海道指定文化財天然記念物「西別湿原ヤチカンバ群落地」があり、氷河期の遺存種として、植物分類地理学上極めて貴重な植物が現存する。

町内で最も自然が残る野付半島や風蓮湖周辺には、寒冷な気候条件のもとに育まれた様々な動植物が、海岸草原、森林、湿地、湖沼に生息・生育している。1962（昭和37）年野付風蓮道立自然公園に指定、2005（平成17）年ラムサール条約湿地に登録されている。

奥行地区に近い風蓮湖及びその周辺の植物・鳥獣類の一覧を資料編1・2に掲載した。

2-2 社会環境

2-2-1 歴史

先史時代から幕藩時代

別海町における人の歴史は後期旧石器時代にさかのぼり、町内で細石刃が発見されている。また、野付半島沖でマンモスゾウ臼歯化石が発見されていることから、これらの動物を追って移動してきた人々が存在したことを直接示す証拠（石器など）が発見される可能性が高い。

町内には89ヶ所の埋蔵文化財包蔵地が確認されている。その内、発掘調査された遺跡は4ヶ所である。別海2遺跡では縄文時代早期から晩期、続縄文時代、オホーツク文化、擦文時代の遺構や遺物、西春別2遺跡では縄文時代晩期の人骨が2体、尾岱沼7遺跡では、続縄文時代の遺物、擦文時代の遺構と遺物が見つまっている。アイヌ文化期は、チャシ跡が5ヶ所確認されている。近世の遺跡として1799（寛政11）年幕府により設置された野付通行屋跡遺跡や野付番屋跡遺跡が野付半島先端に確認されている。

町内の地名が文献史料に現れるのは、1669（寛文9）年に起こったシャクシャインの戦いの記録『寛文拾年狄蜂起集書』（1670年）では、「へけるし」。松前藩が江戸幕府に奉納した『松前嶋郷帳』（1700年）とその付図『元禄御国絵図』（1700年）には「べけるゝ」の地名が記され、別海に該当すると思われる。

松前藩の勢力の伸展は場所の開設となり、厚岸場所が寛永年間（1624～1643）、霧多布場所が1701（元禄14）年、ノッカマップ（根室）、国後場所が1754（宝暦4）年に開かれた。1774（安永3）年に別海町を含めた東部奥蝦夷地を最初に請負った飛騨屋久兵衛は、アイヌとの交易や漁場を開発したが、剛強なアイヌ勢力、ロシア船の来航による幕府の調査・交易が行われるなど順調ではなかった。こうした中、飛騨屋のアイヌに対する非道な扱いにより、1789（寛政元）年「クナシリ・メナシの戦い」が起きた。1792（寛政4）年には、ロシア使節ラクスマンが通商を求めバラサン沖（別海町茨散）、ニシベツ（別海町本別海）に来航するなど、こうした蝦夷地の状況は、幕府の国防、外交上、政治の重要課題となった。

幕府は、1799（寛政11）年東蝦夷地を上知し、陸路・海路の整備を急務とし、この年に野付ほか7か所に会所を建てた。会所は後に運上屋（場所請負人の経営拠点）と同じ意味に用いられるようになり、人馬継立、宿泊、公用状の継送りなどを取扱う施設は通行屋、止宿所、旅宿所と言い、（以下通行屋と統一）これに当る番人、アイヌの人足は決められていた。

野付通行屋は、国後島へ渡海のための要津として、また、根室、厚岸及び標津、目梨への交通の拠点としての位置を占めた。番人(支配人)のほかアイヌの足が8人位詰め、渡海用の船が用意され、船賃や水主の賃銭も決まっていた。通行屋1棟、附属施設として下宿所1棟、板蔵3棟、焚出小屋1棟、このほか弁天社、御制札場、井戸が1か所、通行船3艘、通行荷物積船3艘、持符船2艘、磯船1艘が配備されていた。

天保年間(1830～1843)頃より、野付通行屋の支配人またはアイヌ語通辞として働いた加賀伝蔵(1804～1874)は、自身が残した『加賀家文書』(別海町郷土資料館附属施設加賀家文書館に収蔵・展示)に野付通行屋の様子などを記録に残している。なかでも通行屋付近で農耕を試みた人物としても知られ、松浦武四郎をはじめとする近世文献史料に度々登場する。

野付通行屋の跡は、現在も野付半島先端に所在し、野付通行屋跡遺跡として昭和30年代後半以降の調査によりその所在と内容が確認されていた。しかし、水位の上昇、地盤沈下によって侵食を受け始めたことから、侵食の著しい海岸線の区域を自然崩壊に伴う埋蔵文化財発掘調査(国庫補助)として、2003(平成15)年から2006(平成18)年に調査を実施している。調査の結果、建物跡、柱穴列、溝跡、貝塚、灰堆積ヶ所、盛土、道跡、集石などの遺構や陶磁器類、金属製品、木製品など遺物が出土し、道内でも数少ない文献史料と現地遺構が残る貴重な遺跡となっている。

近世の別海は、飛騨屋久兵衛、村山伝兵衛、高田屋嘉兵衛、藤野喜兵衛らの場所請負人による漁場の開発・経営に伴い和人が徐々に進出し、幕府・松前藩などの役人の往来も多くなった。西別川産鮭の幕府献上も1800(寛政12)年よりはじまり、以後幕末まで場所請負人により続けられた。

明治新体制以降の別海

明治に入り蝦夷地は北海道となり、11国86郡(現在の別海町は野付郡と根室郡の一部)が定められ、開拓使が設置された。1870(明治3)年に野付郡は一時東京府の管轄下に入ったが、わずか5ヶ月で再び開拓使の下に置かれた。

1879(明治12)年、郡区町村編成法により別海外四カ村戸長役場(別海村・野付村・平糸村・西別村・走古丹村)が西別川河口の別海(現別海町本別海)に設置された。別海には漁業を経営する移住者が次第に増え、1878(明治11)年に開拓使の缶詰工場が作られて多数の缶詰生徒が移住し、1882(明治15)年には小学校が設立された。また床丹・春別・尾岱沼などの海岸部にも移民が定着し、次第に定住者も増え、市街地を形成していった。

1897(明治30)年、無償貸与・無償付与による大地積売り下げを主旨とした北海道国有未開地処分法(旧法)が施行されるとともに、その翌年以降別海外五カ村戸長役場管内の殖民地(原野)が解放されたことで、内陸部への入植が進むことになった。これにより、従来唯一の産業であった海岸部の漁業に加え、内陸部では薪炭業、牧畜業、農耕業が興り、その後の移住展開に道を開いた。

1906(明治39)年、和田村管轄の厚別村が別海外四カ村戸長役場に編入され、別海外五カ村戸長役場となり、現在の別海町の行政区域とほぼ同じ範囲となった。この年の戸数は452戸、人口1,672人であった。

1908(明治41)年、大地積処分に伴う弊害の是正等を目的に北海道国有未開地処分法(新法)が改正され、未開地の処分が貸付から売払に改められるとともに、自ら耕作する者には「特定地」を無償貸与・無償付与されることとなった。旧法下では移住者の増加は緩やかな傾向を示しているに過ぎなかったが、新法により別海村内全土の原野に農耕移民が団体移住によって入植をはじめた。また1910(明治43)年には北海道第1期拓殖計画が発足し、この計画により大正13年(1924)には別海村を縦断する殖民軌道が敷設された。

1923（大正12）年、二級町村制の施行により別海外五カ村戸長役場は廃止され、新たに別海村が誕生した。この年に起こった関東大震災を契機として北海道への補助移民制度が開始され、その後の許可移民制度に繋がっていく。

1927（昭和2）年、北海道第2期拓殖計画がスタートした。その特色は移民政策の間接保護から直接保護への転換であり、その中心が許可移民制度であったが、許可移民の入地が最も多かった道内の地域は、根室管内の原野であった。移住補助金が一戸あたり350円交付され、特定地の成功付与も続けられた。また、移住世話所も各地に設置されるとともに、駅通所も3箇所を設置された。これらの制度が功を奏し、1933（昭和8）年には別海村の人口は1万2千人を超え、昭和元年時点の実に4倍以上となった。増加分のほとんどが別海村内陸部への移民であった。1933年、内陸部に省線標津線が開通し、村役場は1934（昭和9）年に海岸部の別海（現別海町本別海）から駅の置かれた西別（現別海町別海市街）に移転した。

第2期拓殖計画のもうひとつの特色は穀菽農業から有畜農業への転換を図ったことであったが、昭和初期に連続して別海村を襲った冷害凶作は、その転換を樹立させる大きな契機となった。移住して間もない村民は日常の食料にも窮し、飢餓と窮乏の実情は悲惨を極めた。村内各地で農民大会が開かれ、1932（昭和7）年9月には農民代表団が佐上北海道長官に直接陳情を行った。翌月には佐上長官が別海村などの実情を視察し、臨時的応急策として米の給付、救済土木工事が行われた。恒久的対策として1933年1月に「根釧原野主畜農業5カ年計画」が策定され、酪農への転換が図られた。

1937（昭和12）年の日中戦争開始以降、別海村においても軍部の施設が設置されていった。1938（昭和13）年10月には東洋一と謳われた軍馬補充部が別海村西部の西春別地区に作られ、1942（昭和17）年からは同じく別海村西部地区に計根別飛行場の建設が始まり、住民は強制的な転出を迫られた。

終戦を迎えると、千島列島や満州からの引揚者や戦災者が多数別海村に入植し、海岸地区で漁業に就いたり、未墾地や、戦後解放された広大な軍馬補充部跡地・計根別飛行場跡地などで農業に従事した。1944（昭和19）年に1万4千人だった人口は、1956（昭和31）年には2万人を突破した。

1955（昭和30）年、別海村床丹第2地区（現豊原地区）でパイロット・ファーム事業が開始された。機械開墾の成功は開拓者を開墾の過酷な労働から解放し、酪農近代化の基礎が作られた。

1948（昭和23）年、水産業協同組合法が公布されて別海村に3つの漁業協同組合が結成され、沿岸漁民本位の組合運営が目指された。また1949（昭和24）年には漁業法が公布、サケ・マスを含む漁業権の拡大が図られ、沿岸漁業の振興が推進されるとともに、漁船の動力化・大型化、漁港の整備も行われた。

1959（昭和34）年に別海村は財政自主再建団体に転落していたが、その後の日本経済の高度成長期においていち早く回復し、近代化された酪農と漁業を両輪として産業基盤整備が進展し、1971（昭和46）年に町村制が施行され現在に至っている。

2-2-2 交通

別海町には、釧路市より別海町西部を縦断して標津町に至る国道272号線、弟子屈町方面より別海町中央部を横断して根室市方面に至る国道243号線、標津町方面より別海町沿岸部を通過して根室市方面に至る国道244号線の3本の国道が通っている。また、空港があり、商業施設が集中する中標津町と別海市街の区間には道道8号線が通っている。

別海市街からJR厚床駅、中標津空港には根室交通のバスが運行しており、中標津空港からは札幌便が1日3往復、東京便が1日1往復就航している。その他、阿寒バスが国道272号線で定期バスを運行している。

史跡旧奥行白駒通所は別海市街より 14km の距離にあり、根室交通バス停「奥行」で降車して徒歩 1 分である。

近隣主要都市から別海市街までの距離と自家用車での所要時間は次のとおりである。

表 2 主要都市・空港から別海市街までの距離と時間（自家用車）

| 都市・空港名 | 距離 (km) | 時間 |
|--------|---------|-------------|
| 札幌市 | 397 | ※ 6 時間 28 分 |
| 旭川市 | 310 | 5 時間 20 分 |
| 北見市 | 150 | 2 時間 51 分 |
| 帯広市 | 221 | 4 時間 |
| 釧路市 | 93 | 1 時間 49 分 |
| 根室市 | 55 | 1 時間 |
| 釧路空港 | 115 | 2 時間 23 分 |
| 中標津空港 | 50 | 51 分 |

※高速道路利用

(独) 土木研究所寒地土木研究所運営「北の道ナビ」より作成

2-2-3 産業

別海町の主要な産業は酪農業であり、日本一の規模を誇っている。乳用牛飼養頭数は 10 万 3,711 頭（2012 年）、生乳生産量 48 万 8,339 トン、耕地面積 6 万 3,600ha、農業産出額は 494 億 1,523 万円である。

沿岸部では漁業が盛んであり、年間漁獲高は 91 億 2,198 万円（2013 年）である。そのうち、ホタテ（49 億 9,659 万円）とサケ（33 億 4,861 万円）の漁獲高が約 90%を占めている。

製造業は、基幹産業である酪農業・漁業の加工業を中心に発展しており、製造品出荷額は 666 億円（2010 年）に上っている。

観光業については、日本最大の砂嘴である野付半島と、野付湾内で行われるホッカイシマエビ漁に使われる打瀬船は北海道遺産に認定されており、毎年数多くの観光客が訪れている。また、エビまつり（6 月）、産業祭（9 月）、あきあじまつり（10 月）が毎年行われている。別海町における観光客の数は、2010 年は 25 万 4 千人と、ピーク時の 1992 年（65 万 2 千人）と比較すると約 6 割減となったが、2012 年は 29 万 4 千人と回復傾向にある。近年ではブランド力の高い地場の食資源を活用した「ご当地グルメ」等により、食観光日本一をめざし観光客誘致に努めている。また、酪農と漁業の町、有数の食糧基地であることから、一次産業との連携や循環型産業の学習、自然・史跡等を活用した体験メニュー等の整備を進めており、教育旅行や体験型観光の推進にも努めている。

2-2-4 文化財

別海町には、史跡旧奥行白駅通所の他、道指定天然記念物が1件、町指定文化財が15件ある。また、駅通所の駅舎及び附属施設の馬小屋2棟と倉庫1棟は、「奥行白駅通」として北海道指定有形文化財にも指定されている。

次頁の文化財位置図に示されているとおり、文化財は町内ほぼ全域にわたって存在するが、駅通所のある奥行地区には駅通所以外にも町指定文化財が3件あり、本町随一の文化財地区となっている。

また、指定文化財とは別に、「別海町歴史文化遺産」認定制度があり、現在まで5件の歴史文化遺産が登録されている。

表3 別海町内の指定文化財

| No. | 指定区分 | 名称 | 指定年月日 | 所在地 |
|-----|------------|------------------|-----------|--------------------|
| 1 | 国指定(史跡) | 旧奥行白駅通所 | H23.9.21 | 奥行 15 番地 12 他 |
| 2 | 道指定(有形文化財) | 奥行白駅通 | H6.6.3 | 奥行 15 番地 12 |
| 3 | " (天然記念物) | 西別湿原ヤチカンバ群落地 | H23.3.15 | 別海 71 番地 3・6・25・26 |
| 4 | 町指定(天然記念物) | 西別開基の松 | S56.12.11 | 別海常盤町 280 番地 |
| 5 | " (") | 野付の千島桜 | " | 尾岱沼潮見町 217 番地 1 |
| 6 | " (") | 試作場の桜 | " | 中春別 278 番地 2 |
| 7 | " (") | オクユキウスの大櫓 | " | 奥行 15 番地 77 |
| 8 | " (") | 風連の榊林、開墾記念のスモモ | " | 上風連 280 番地 |
| 9 | " (有形文化財) | 奥行白駅 | H3.4.1 | 奥行 16 番地 27 ~ 30 |
| 10 | " (天然記念物) | 蝸山の松 | H6.2.18 | 尾岱沼潮見町 32 番地 1 |
| 11 | " (") | 本別海一本松 | " | 本別海 3 番地 23 先 |
| 12 | " (") | 役場支所の柏 | " | 西春別駅前栄町 28 番地 |
| 13 | " (有形文化財) | 旧別海村営軌道風蓮線奥行白停留所 | H9.5.19 | 奥行 15 番地 55 |
| 14 | " (天然記念物) | 広野開拓六気の柏 | " | 中西別 54 番地 45 |
| 15 | " (") | 上西春別小学校の柏 | H11.4.8 | 西春別駅前西町 2 番地 1 |
| 16 | " (有形文化財) | 加賀家文書 | " | 別海宮舞町 29 番地 |
| 17 | " (天然記念物) | 野付半島沖マンモスゾウ化石群 | H18.4.27 | 別海宮舞町 30 番地 |
| 18 | " (有形文化財) | 厨子入南矢白別馬頭観世音菩薩坐像 | H24.4.26 | 上風連 38 番地 4 |
| 19 | " (") | 旧柏野尋常小学校奉安殿 | H25.5.24 | 西春別 105 番地 11 |

表4 別海町歴史文化遺産

| No. | 名称 | 認定年月日 | 所在地 |
|-----|------------------|----------|---------------------------|
| 1 | 南矢白別馬頭観世音像と馬頭観音堂 | H23.3.25 | 別海町上風連 38 番地 4 |
| 2 | 旧柏野尋常小学校奉安殿 | H24.1.30 | 別海町西春別 105 番 11 |
| 3 | 旧開拓使別海缶詰所 | H25.2.4 | 別海町本別海 1 番地 93、同 1 番地 205 |
| 4 | 旧西別神社祠 | H25.4.17 | 別海町別海宮舞町 23 番地 |
| 5 | 西別神社々誌 | H25.4.17 | 別海町別海宮舞町 23 番地 |

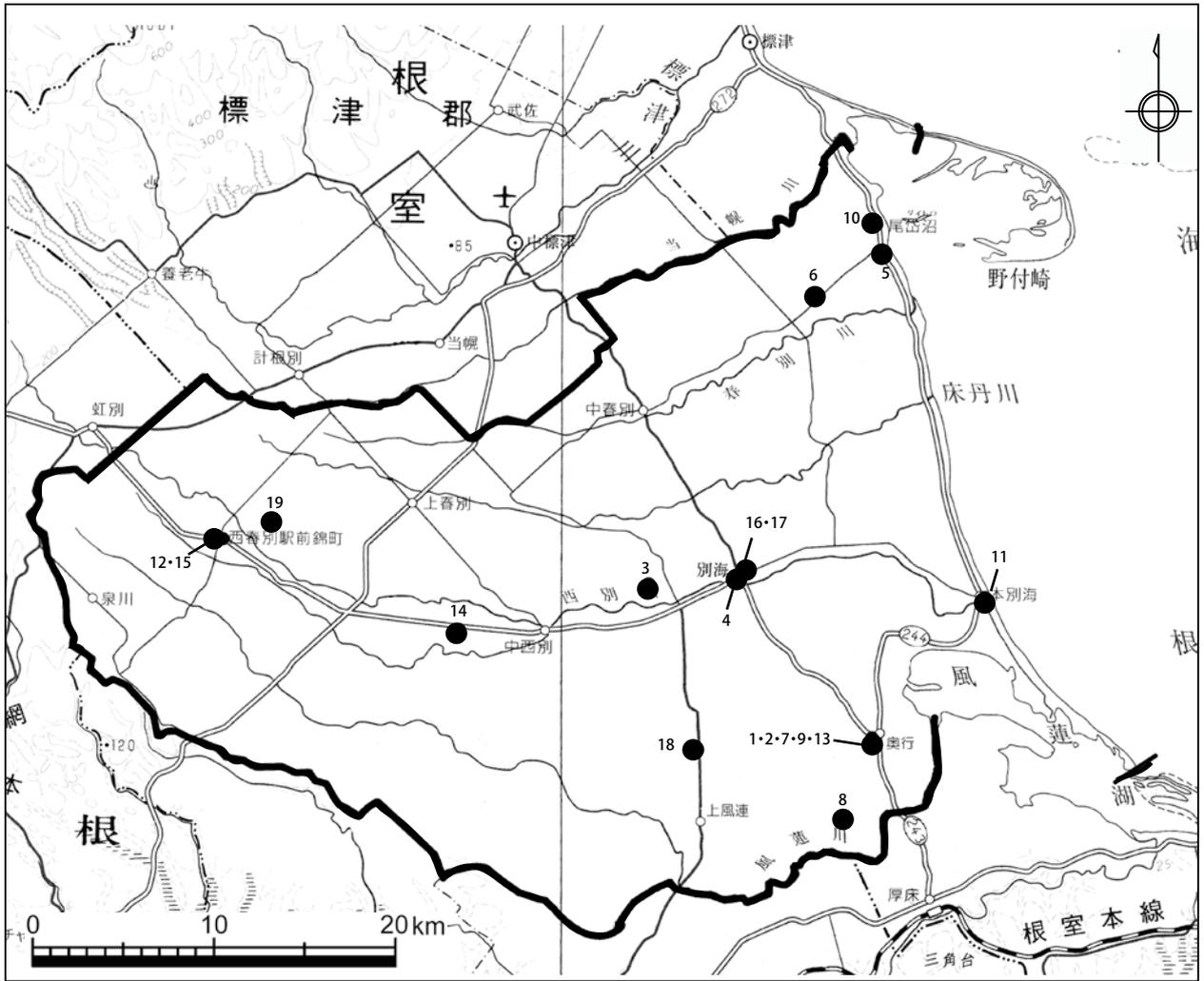


図2 別海町内の指定文化財位置図

国土地理院発行 50 万分の 1 地方図（北海道Ⅱ）を使用

第3章 史跡旧奥行白駅通所の概要

3-1 奥行白駅通所の歴史

3-1-1 駅通制度の概要

江戸時代以来の宿駅制度は全国的には1872（明治5）年に廃止されるが、北海道では入植者が利用する独自の駅通制度として存続し、さまざまな制度改正を経ながら、北海道の開拓の進展に連動して発展を遂げた。これまで公用公人の宿駅制度であったものが一転して入植者の利用が主体となり、北海道拓殖計画推進上重要な意義を持つに至った。明治当初、その名称は「本陣」から「旅籠屋並」、そして「旅籠屋」へと目まぐるしく変更されたが、1872（明治5）年に「駅通」に改称された。1876（明治9）年には「駅通規則」が定められている。

三県一局時代には駅通制度はそれぞれの県で独自の展開を見せるが、1886（明治19）年に三県が廃されて北海道庁となると、全道統一的な官設駅通制度が整えられていくことになる。1895（明治28）年に「駅通補助金支給規程」が定められ、経営が厳しい駅通所への補助金支給による駅通所の健全育成化が図られた。さらに同年「官設駅通所取扱規程」が定められ、駅通所の設置には地元郡長を関与させ、駅通取扱人に一定の資格を定めて月額10円以内の手当てを支給することとし、「官設駅通所家屋建築標準図」などにより駅舎の構造、間取り、仕様、取扱い方法が規定された。また駅通所の設置に関しては、土地、駅舎および馬匹等は官費とした。牧場、畑、駅舎の面積は一定とし、馬は10頭以内とし必要に応じて常備することとした。

1900（明治33）年に策定された北海道拓殖十年計画では、駅通所は10年間で120箇所を新設し、必要のなくなった駅通所26箇所が廃止されることとされた。また同年、「官設駅通所取扱規程」は「駅通所規程」へと変わり、取扱人業務の内容も新しくなった。駅通取扱人は、20歳以上の男子で土地や家屋をもち、駅通所経営上必要な資金を有し、人馬車継立営業者宿屋営業者の資格を有していることが必要条件とされた。この規程制定以後、駅通制度は一部改定されるが大きな変化はなく、駅通所の設置方針は官設主義に徹することになる。

内陸部への入植と道路の開削整備推進につれて駅通の任務もその重要性を増して駅通所の設置も増加し、大正期にはその最盛期を迎えた。1921（大正10）年には全道で270箇所の駅通所が存在していた。

1931（昭和6）年、「駅通所規程」が「駅通所規則」に全面改訂された。官設物件の制限を敷地千坪以内、田畑3万坪以内、牧場15万坪以内および馬10頭以内とし、駅通取扱人の手当て支給額は月30円以内とした。

その後、地域ごとに入植者の集落化が進み、旅宿や運送業者が芽生え育成されたのに加え、鉄道や軌道の敷設が計られて、駅通制度はその使命が薄れていった。このため北海道庁では1942（昭和17）年に、以後5カ年で漸次制度の縮小を図り、駅通制度の廃止方針を立て、1947（昭和22）年3月をもって廃止（千島を除く）されるに至った。

3-1-2 奥行白の歴史

旧奥行白駅通所は、別海町東部、国道243号線と国道244線が交差する奥行地区にある。

「奥行白」とは、アイヌ語の「ウコイキウシ Ukoiki ushi」が元になった地名で、その意味は「争闘セシ処」であり、「根室ポロモシリ村ノアイヌ厚岸アイヌト戦ヒシ処」であったという。

この奥行白地区に和人が入り始めたのは、北海道国有未開地処分法が制定された1897（明治30）

年以降のことである。住民は薪炭業を営む出稼ぎ寄留民が大勢を占めていたが、その後製炭を業とする者の中から定住者が現れ、奥行白駅通所が開設された頃には17戸76人が定住するに至った。また1907（明治40）年には奥行白簡易教育所も開設された。

3-1-3 駅通所の開設と駅通取扱人山崎藤次郎

1910（明治43）年9月15日、奥行白駅通所が開設されて駅通業務を開始した。隣の駅通所は別当賀駅通所（現根室市別当賀）と別海駅通所（現別海町本別海）であり、奥行白駅通所からはそれぞれ5里15町、3里18町の距離があった。奥行白駅通所の駅舎は駅通取扱人山崎藤次郎の自宅がそのまま使われ、官馬3頭が配備された。

新潟県出身の山崎藤次郎は、1890（明治23）年に北海道根室町に移住し、薪炭業を営んでいたが、牧畜の適地としての将来性に目を付けて1903（明治36）年に奥行白に移住した。当初は牛を飼育していたが、1910年に牛の価格が暴落したため、所有していた20頭の牛すべてを売却して牝馬と入れ替え、馬の繁殖に専念した。駅通所を開設したのはまさにこの転換点の年であった。藤次郎の繁殖改良した馬は高値で売られるようになり、ますます馬の数が増えたために隣接地を購入し、180万坪の放牧地、20万坪の牧草地、200頭を超える馬を抱える大牧場に成長した。

薪炭業を開始した頃から屋号「山ト」を用い、牧場や後に駅通所から衣替えした旅館にもこの屋号が用いられて山ト牧場、山ト旅館となった。広大な土地と数多くの馬匹を擁する山崎藤次郎は「大和の殿様」とも言われ、1940（昭和15）年に死去するまで、地元の名望家として尊敬を集めていた。奥行白の小学校がこの屋号から取って大和小学校となり、駅通所のすぐそばに作られた神社も大和神社となったこともその現れである。

この山崎牧場の発展に合わせるように、駅通所の建物も増築を重ねていった。当初桁行5間であった平屋の自宅兼駅通所は、間もなく6間に増築され、さらに1920（大正9）年には6間半に増築されるとともに、二階建の寄棟が増築された。この寄棟は現存し、駅通制度全盛期の威容を誇っている。

3-1-4 奥行白駅通所の廃止

1925（大正14）年に殖民軌道根室線が開通し、さらにより内陸部への入植が進んだため、奥行白駅通所はその必要性が薄れ、1930（昭和5）年に別当賀駅通所とともに廃止された。駅通所としては廃止されたものの、山崎藤次郎はその駅舎を「山ト旅館」としてそのまま旅館業を続け、むしろ駅通所時代よりも大変な賑わいを見せたという。また、1933（昭和8）年には省線標津線が開通し、奥行白にも駅が設置され、駅周辺には多くの建物が作られた。

戦後、薪炭業は姿を消し、奥行地区の産業も現在の別海町の主要産業である酪農業へと転換していった。1963（昭和38）年には奥行白を始点とする村営軌道が開通したが、自動車の普及に伴わずか8年で廃止された。1975（昭和50）年には大和小学校も廃校となり、さらに1989（平成元）年にはJR標津線も廃止され、旧奥行白駅通所周辺にあった民家や商店などは現在ほとんど姿を消している。

駅通所廃止後も、山崎藤次郎の子孫が酪農業を代々引き継いでいったため、駅舎のみならず、広大な放牧地や馬小屋、推定樹齢500年と言われる別海町指定文化財「オクユキウスの大榎」などの樹木や景観、道路跡など、駅通所時代のものが数多く残っている。

3-1-5 奥行白駅通所の駅通史における位置づけ

奥行白駅通所が設置された 1910(明治 43)年に 241 箇所であった駅通所は以後漸増して 1921(大正 10)年には制度存続中最多の 270 箇所を数えるに至った。この年をピークに駅通所の数は減り始め、1934(昭和 9)年には 200 箇所を割り込んだ。すなわち奥行白駅通所は、北海道第一期拓殖事業計画が実行に移される中、北海道の駅通史における最盛期にあった駅通所であり、その最盛期のたゞまいを、今も残る馬小屋や道の跡などとともに現代にまで伝えてくれている。

奥行白駅通所関連年表

| 年 | 元号 | 月日 | できごと |
|------|-------|-------|---|
| 1860 | 万延元 | 6・13 | 山崎藤次郎、越後国南蒲原郡中ノ島村字中條（現新潟県南蒲原郡中之島町中條）に山崎又吉の次男として生まれる。 |
| 1890 | 明治 23 | | 山崎藤次郎、根室町に移住 |
| 1895 | 明治 28 | | 「官設駅通所取扱規程」を定める。 |
| 1897 | 明治 30 | 6・8 | 北海道国有未開地処分法公布 |
| 1900 | 明治 33 | | 「官設駅通所取扱規程」が「駅通所規程」となる。官設駅通制度が確立。 |
| 1903 | 明治 36 | | 山崎藤次郎、47 万坪の土地貸付を受けて奥行白に単身入地 |
| 1907 | 明治 40 | 2・11 | 奥行白簡易教育所開設（大正 5 年に奥行白尋常小学校となる。） |
| 1910 | 明治 43 | 4・1 | 北海道第 1 期拓殖計画実施 |
| | | 9・1 | 山崎藤次郎の駅通取扱人任命が許可される。 |
| | | 10・9 | 奥行白駅通所の設置と開始が道庁公報で告示 |
| 1920 | 大正 9 | 7 月 | 奥行白駅通所、2 階建て寄棟を増築する。 |
| 1925 | 大正 14 | | 殖民軌道根室線（厚床—中標津間）が開通 |
| 1929 | 昭和 4 | 8 月 | 殖民軌道根室線が動力化運輸開始 |
| 1930 | 昭和 5 | 6・10 | 6 月 7 日付北海道庁告示により同月 10 日をもって奥行白駅通所廃止。山ト山崎旅館として経営が続けられる。 |
| 1931 | 昭和 6 | 9・30 | 村の財政難のため奥行白尋常小学校廃校。翌日同所に大和特別教授所開校 |
| 1933 | 昭和 8 | 12 月 | 省線（国鉄）標津線（厚床—西別間）の営業開始。奥行白駅が開設。 |
| 1944 | 昭和 9 | 7・30 | 大和特別教授所が現町内会館敷地に新設（昭和 12 年に尋常小学校に昇格） |
| 1937 | 昭和 12 | 10・15 | 奥行白駅通所付属物件（敷地 149,011 坪、立木竹 420 石）が元駅通取扱人山崎藤次郎に無償付与される。 |
| 1940 | 昭和 15 | 10・31 | 山崎藤次郎死去 |
| 1941 | 昭和 16 | | 山ト山崎旅館を大規模に改築 |
| 1963 | 昭和 38 | 12・17 | 村営軌道風蓮線（奥行白—上風蓮学校前）が開通 |
| 1965 | 昭和 45 | 6・16 | 山ト山崎旅館廃業 |
| 1971 | 昭和 46 | 3 月 | 村営軌道風蓮線が廃止 |
| 1982 | 昭和 57 | 11・18 | 奥行白駅通所を町指定文化財に指定する。 |
| | | 12 月 | 旧駅通所建物と土地が町に寄贈される。 |
| 1989 | 平成元 | 4・29 | JR 標津線が廃止 |
| 1994 | 平成 6 | 6・3 | 「奥行白駅通」が北海道指定有形文化財に指定される。 |
| 2011 | 平成 23 | 9・21 | 旧奥行白駅通所が史跡に指定される。 |

3-2 指定に至る経緯

2011（平成23）年1月、別海町教育委員会は「旧奥行臼駅通所」の史跡への指定を文部大臣に申請した。国の文化審議会は同年5月20日、旧奥行臼駅通所を国の史跡に指定するよう文部科学大臣に答申し、同年9月21日をもって史跡に指定されるに至った。

(ア) 官報告示（平成23年9月21日付け文部科学省告示第140号）

本文：文化財保護法（昭和25年法律第214号）第109号第1項の規定により、次の表に掲げる記念物を史跡に指定したので、同条第3項の規定により告示する。

| 名称 | 所在地 | 地域 |
|---------|-------------|---|
| 旧奥行臼駅通所 | 北海道野付郡別海町奥行 | 9番22、9番42、15番11、15番12、15番13、15番54、15番72、15番75、15番76、15番77、15番78、15番81、15番82のうち 実測3258.57平方メートル 備考 一筆土地のうち一部のみを指定するものについては、地域に関する実測図を北海道教育委員会及び別海町教育委員会に備え置いて縦覧に供する。 |

※指定地域のうち「15番82のうち実測3258.57平方メートル」は、2013（平成25）年1月10日に指定地部分を分筆登記し、15番88となった。

(イ) 指定通知（平成23年9月21日付け23庁財第159号）

本文：文化財保護法（昭和25年法律第214号）第109号第1項の規定により、下記1に掲げる記念物を下記2によって史跡に指定します。

1 (1) 名称 旧奥行臼駅通所

(2) 所在地及び地域 官報告示写しのとおり

2 (1) 指定理由

ア 基準 特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準（昭和26年文化財保護委員会告示第2号）史跡の部六による。

イ 説明 明治43年（1910）に設置され、北海道内の宿泊・運送の拠点となった施設である。

(2) 官報告示 平成23年9月21日
文部科学省告示第140号

(ウ) 指定通知（平成23年10月18日付け道教委公報第6056号）

本文：文化財保護法（昭和25年法律第214号）第109条第1項の規定により、別記1（中略）のとおり史跡指定（中略）がありましたので通知します。

別記1

| | |
|---------|---|
| 種別 | 史跡 |
| 名称 | 旧奥行臼駅通所 |
| 指定基準 | 国宝及び重要文化財指定基準並びに特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準(昭和26年文化財保護指定基準委員会告示第2号)の史跡6「交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関する遺跡」による。 |
| 指定地の概要 | 旧奥行臼駅通所は、明治43年(1910)から昭和5年(1930)までの間、人馬の継ぎ立てと宿泊、物資の通送等の便宜を図った施設であり、北海道東部の根室と別海の間、根室湾から約9キロメートル内陸の別海町奥行に所在する。駅通所とは、近代の北海道において、交通不便の地に駅舎や人馬等を備え、宿泊・輸送等の便宜を図った施設である。駅通所開設に際しては、地元で牧畜業を営む山崎藤次郎が駅通取扱人となり、その自宅が駅舎として使用された。駅舎は、明治末から大正初期の増築を経て、大正9年(1920)には客室として2階建ての寄棟が増築され、物資運搬等の拠点として機能した。その後、殖民軌道根室線の開通や、内陸部への入植が進んだことから昭和5年に廃止された。当時を偲ばせるものとして、駅舎1棟、馬屋2棟、倉庫1棟が現存する。このうち駅舎は、木造寄棟造(一部切妻造)二階建て建物であり、駅通最盛期の大正時代の趣を残す。周囲には旧道や駅通所時代以来の牧草地が広がり、往時の歴史的景観を今に良く伝えているほか、古文書、調度品等も多数残されている。このように、旧奥行臼駅通所は、我が国近代の北海道開拓の歴史を知る上で貴重である。 |
| 指定地の所在地 | 北海道野付郡別海町奥行9番22、9番42、15番11、15番12、15番13、15番54、15番72、15番75、15番76、15番77、15番78、15番81、15番82のうち実測3,258.57平方メートル 備考 一筆の土地のうち一部のみを指定するものについては、地域に関する実測図を北海道教育委員会及び別海町教育委員会に備え置いて縦覧に供する。 |
| 指定地の面積 | 61,496.01平方メートル |
| 指定年月日 | 平成23年9月21日(文部科学省告示第140号) |

※指定地の所在地のうち「15番82のうち実測3258.57平方メートル」は、2013(平成25)年1月10日に指定地部分を分筆登記し、15番88となった。

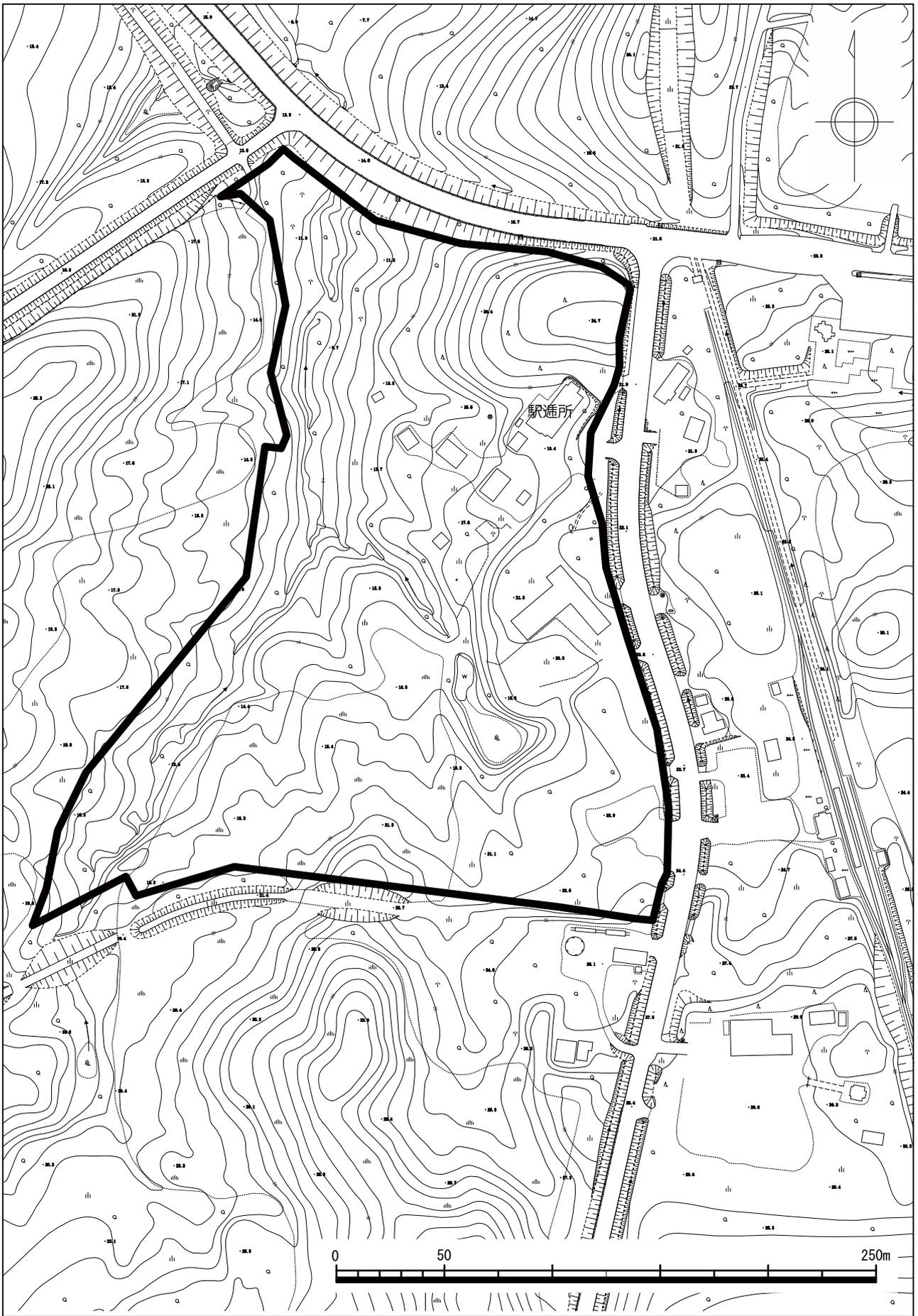


図3 史跡旧奥行白駅通所指定範囲（太線内が指定範囲）

第4章 史跡指定地及び周辺の現況

4-1 指定地の植生

史跡指定地西側の湿性地には、ハンノキが優占するハンノキ群落がある。ハンノキ群落の辺縁部には、落葉広葉樹二次林が見られる。馬小屋やロケセット周辺は、アキタブキ、エゾイラクサが優占する高茎草本群落で、駅通所駅舎北側の凸地は、トドマツの植林地となっている。指定地南側は、戦後牧草地として使われてきたが、現在は牧草類の他にオオヨモギなどの草本類が見られる。指定地南東部にある池及びその周囲には、湿性草本群落が見られる。

指定地内には胸高直径5cm以上の樹木が約2,300本あり、そのうちハンノキが30.2%、トドマツが13.8%、ハルニレが13.7%、オノエヤナギ10.4%を占める。また、イチイ、エゾヤマザクラ、スモモ、アカマツなど、意図的に導入されたと考えられる樹木が127本確認できる。

指定地内の稀少植物としては、環境省第4次レッドリストと北海道レッドデータブックに掲載されている、シコタンキンポウゲ、ハルカラマツ、チドリケマン、クロミサンザシ、クリンソウ、エゾナミキソウ、アカンカサスゲ、ネムロスゲ、エゾハリスゲ、キタミフクジュソウを挙げることができる。これらは本道東部では稀少ながらも比較的普通に見られる傾向にあり、主要な生育環境であるハンノキ群落が維持される限り、保全上の問題は少ない。

なお、2013（平成25）年7月から9月にかけて実施した指定地の植生調査・毎木調査の結果を、資料編3「史跡旧奥行白駅通所植生調査報告書」に掲載した。

4-2 指定地の稀少動物

駅通所駅舎内には、ウスリホオヒゲコウモリ、ニホンウサギコウモリ、チチブコウモリ、カグヤコウモリ、ヒメホオヒゲコウモリ、キタクビワコウモリが棲息しており、その内、ウスリホオヒゲコウモリとニホンウサギコウモリは出産繁殖コロニーである。

ウスリホオヒゲコウモリは、環境省第4次レッドデータ（平成24年公開）の絶滅危惧種Ⅱ（VU）であることから、研究者の協力を得て、駅舎の解体時期やその方法について検討する必要がある。（資料編4「奥行白駅通所に棲むコウモリ類」を参照。）

4-3 土地の所有状況

2014（平成26）年3月時点における史跡指定地の所有状況は以下のとおりである。なお史跡指定時に「15番82のうち実測3258.57平方メートル」としていた指定地域は、2013年1月10日に15番82のうち史跡指定地部分を分筆して「15番88」とし、別海町が国より買い取っている。

なお、史跡指定地内の民有地は平成26年度中にすべて別海町が買い上げる予定になっている。

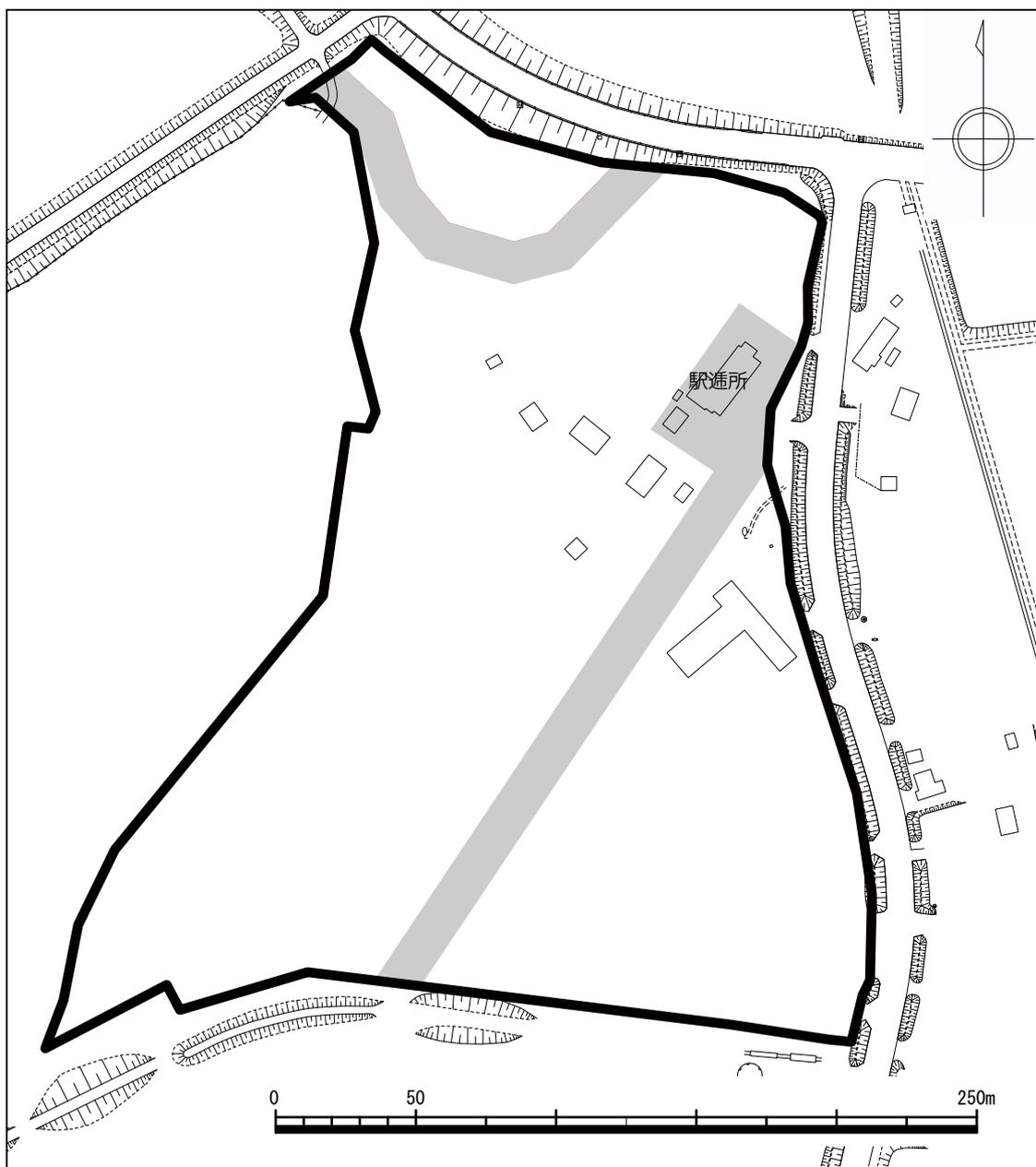


図4 史跡旧奥行白駅通所土地所有区分図（太線指定範囲内のグレー部分が町有地）

表5 史跡指定地地番別地積と所有区分

| 地番 | 地積 (㎡) | 町有地・民有地の別 |
|-------|----------|-----------|
| 9番22 | 2,678 | 民有地 |
| 9番42 | 2,357 | 町有地 |
| 15番11 | 19,297 | 民有地 |
| 15番12 | 1,487.39 | 町有地 |
| 15番13 | 387.51 | 民有地 |
| 15番54 | 2,504 | 民有地 |
| 15番72 | 12,486 | 民有地 |
| 15番75 | 3,562 | 民有地 |
| 15番76 | 6,590 | 民有地 |
| 15番77 | 6,316 | 民有地 |
| 15番78 | 327.54 | 民有地 |
| 15番81 | 245 | 町有地 |
| 15番88 | 3,258.57 | 町有地 |

表6 史跡指定地所有区分別地積と割合

| | 地積 (㎡) | 割合 (%) |
|-------|----------|--------|
| 町有地合計 | 7347.96 | 11.95 |
| 民有地合計 | 54148.05 | 88.05 |
| 計 | 61496.01 | 100.00 |

備考：15番88は、登記簿上は小数点以下が出ないが、分筆前の実測値（指定時）の面積を記載している。

4-4 法令による土地規制

4-4-1 森林法

史跡指定地のうち、奥行 15 番 11 は、森林法第 25 条の 2 に基づく防霧保安林に指定されている (図 5)。このため同法第 34 条により、伐採などには北海道知事の許可が必要である。

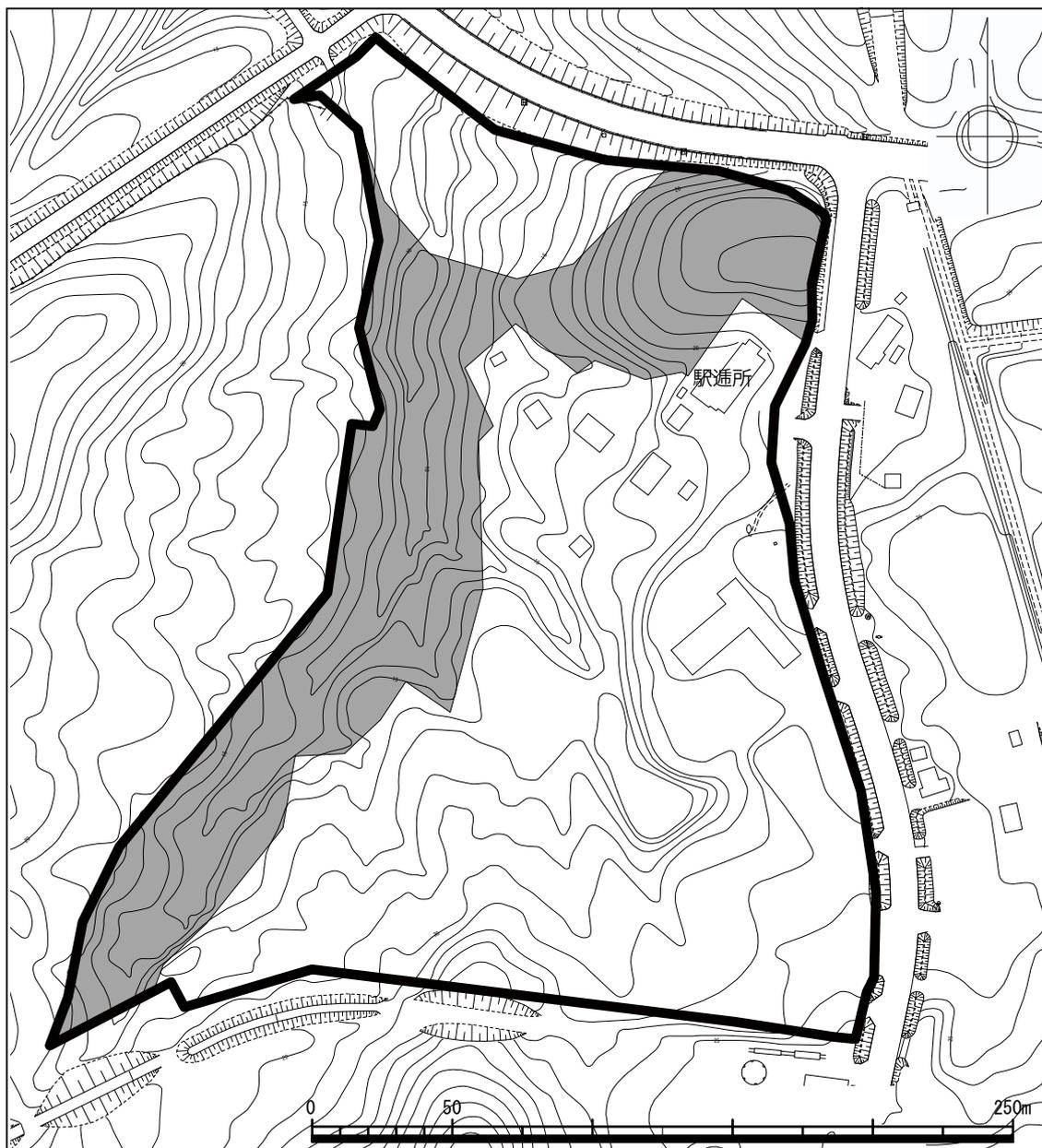


図 5 史跡旧奥行臼駅通所防霧保安林 (太線指定範囲内のグレー部分が防霧保安林)

4-4-2 農地法及び農業振興地域の整備に関する法律（農振法）

指定時に農地法上の農地及び農振法上の農用地域であった指定地は、すべて解除手続きをしているため、現時点でこれらの法律の規制は受けない。

4-4-3 北海道文化財保護条例

「奥行白駒通」とその附属施設（馬小屋2棟と倉庫1棟）は1994（平成6）年6月3日に北海道指定有形文化財に指定されているため、以下のような現状変更に対する規制を受けている。

「道指定有形文化財に関しその現状を変更し、又はその保存に影響を及ぼす行為をしようとするときは、委員会の許可を受けなければならない。」（第14条）

4-4-4 文化財保護法

旧奥行白駒通所は、2011（平成23）年9月21日に文部科学省告示第140号をもって史跡に指定され、以下のような現状変更に対する規制を受けている。

「史跡名勝天然記念物に関してその現状を変更し、又はその保存に影響を及ぼす行為をしようとするときは、文化庁長官の許可を受けなければならない。」（第125条）

4-5 駅通所及び関連建物

4-5-1 駅通所駅舎

駅通所駅舎（24頁写真1）は、1920（大正9）年に北側の寄棟が、1941（昭和16）年に南側の切妻棟が建設された。現在に至るまで部分的な維持修理を実施してきているが、老朽化が著しい。

今後の修理方針を決定するため、平成24年度に破損状況の調査を実施した。その結果、「全面的に修理時期にきているといえ、特に地盤の沈下や構造部材である軸部の腐朽・破損が顕著であり、地震時における安全性の確保および文化財建造物の保存のためにも、これらの対処については急務である」との結論が出された。とりわけ床の不陸が顕著であることから、解体を伴う根本修理が必要であることが指摘されている。

なお調査報告書の全文を、資料5「史跡旧奥行白駒通所主屋基礎調査報告書」に掲載した。

4-5-2 馬小屋

馬小屋1及び馬小屋2（位置は次頁図6参照）は、道指定文化財「奥行白駒通」の附帯施設であり、正確な建設年は不明であるが、駅通所時代から使われていたと推測される。1993（平成5）年に大規模な修繕工事を実施している。

- ・馬小屋1 大きさ 間口 7.3 m 奥行 10.9 m 高さ 5.7 m（24頁写真2・3）
- ・馬小屋2 大きさ 間口 7.3 m 奥行 12.7 m 高さ 5.2 m（25頁写真4・5）

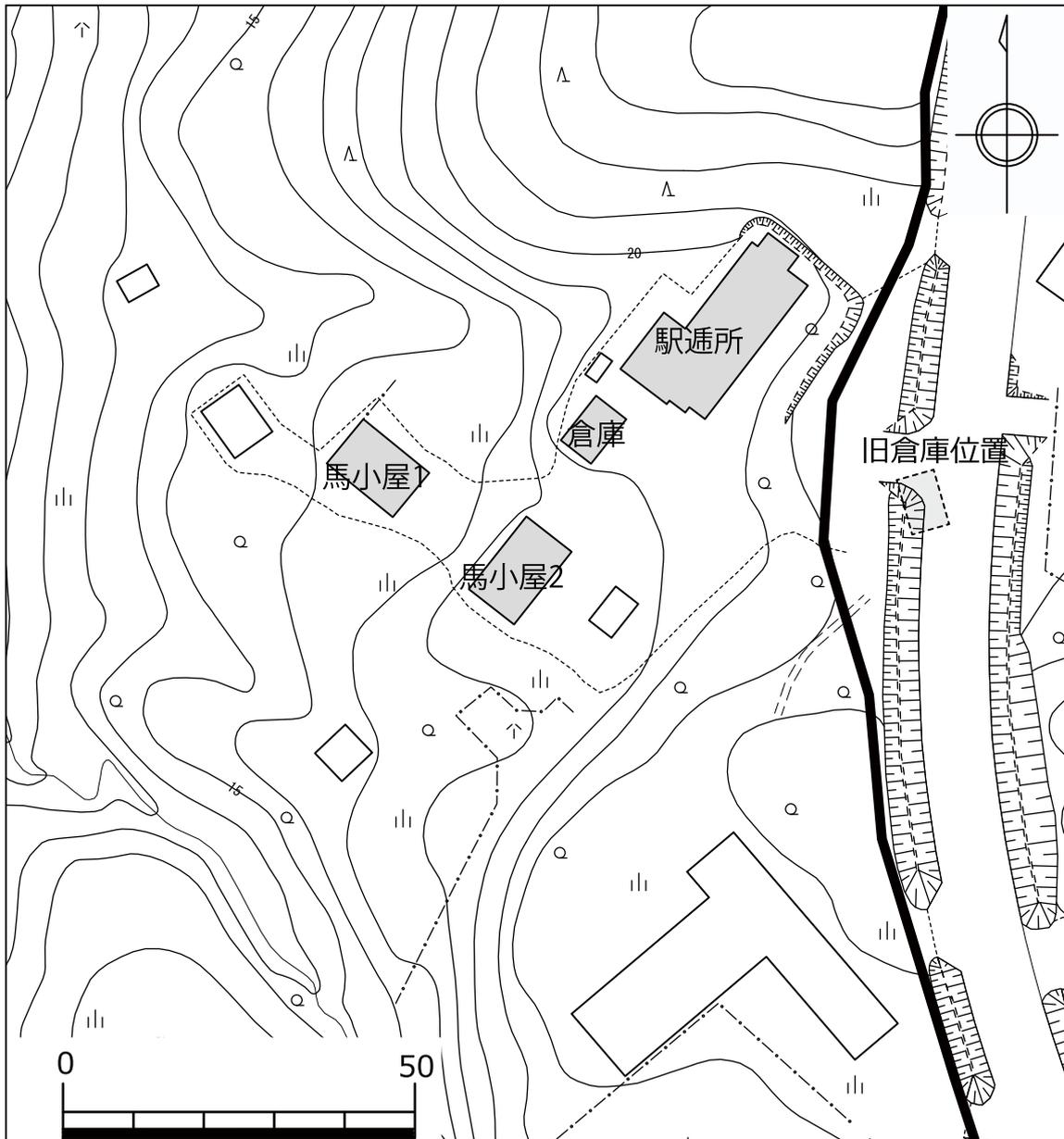


図6 道指定文化財位置図

4-5-3 倉庫

倉庫も馬小屋同様、道指定文化財「奥行白駅通」の附帯施設である。建設年は不明であるが、駅通所時代から使われていたと考えられる。道路工事に伴い、1990(平成2)年に現在地に移転している(元あった位置については図6参照)。

- ・倉庫大きさ 間口7.3 m 奥行4.6 m 高さ4.7 m (25頁写真6)



写真1 駅遮所駅舎



写真2 馬小屋1



写真3 馬小屋1内部



写真4 馬小屋2



写真5 馬小屋2内部



写真6 倉庫

4-5-4 その他の史跡構成要素

史跡指定地内には、姉別駅通所を経て浜中村榊町に通じる「浜中線」旧道跡がある（写真7）。また、西別駅通所（現在の別海町別海市街）に向かう旧道跡が指定地北西地点に残っている（写真8）。



写真7 浜中線旧道



写真8 西別への旧道

4-6 現行の維持管理体制

4-6-1 入館者数の推移

1985（昭和60）年の一般公開以降、総計2万4千人を超える人が旧奥行臼駅通所駅舎内を見学している。2009（平成21）年度から駅通所駅舎内に受付員を常駐させたこと、史跡指定の報道が新聞・テレビでなされたことなどから来館者が増えている。特に近年は北海道外からの来館者の割合が急増している。しかし一方で、別海町内の来館者数は減少している。これは、2010（平成22）年度をもって奥行臼駅通所祭を終了したことが大きい。また、町内小中学校の団体来館は、近年では全く無いのが現状である。

表7 奥行臼駅通所駅舎入館者数

| | 町内 | 町外 | 管外 | 道外 | 不明 | 合計 | 備考 |
|--------|--------|-------|-------|-------|-----|--------|----------|
| 昭和60年度 | 731 | 162 | 47 | 56 | | 996 | |
| 昭和61年度 | 524 | 127 | 114 | 29 | | 794 | |
| 昭和62年度 | 489 | 87 | 40 | 28 | | 644 | |
| 昭和63年度 | 381 | 43 | 42 | 27 | | 493 | |
| 平成元年度 | 185 | 33 | 47 | 18 | | 283 | |
| 平成2年度 | 535 | 123 | 68 | 28 | | 754 | |
| 平成3年度 | 561 | 188 | 50 | 33 | | 832 | |
| 平成4年度 | 711 | 55 | 119 | 331 | | 1,216 | NHKドラマロケ |
| 平成5年度 | 532 | 70 | 81 | 31 | | 714 | |
| 平成6年度 | 696 | 68 | 50 | 34 | | 848 | 道有形文化財指定 |
| 平成7年度 | 425 | 29 | 42 | 49 | | 545 | |
| 平成8年度 | 534 | 147 | 150 | 76 | | 907 | |
| 平成9年度 | 423 | 51 | 36 | 70 | | 580 | |
| 平成10年度 | 515 | 14 | 24 | 108 | | 661 | |
| 平成11年度 | 582 | 113 | 56 | 202 | | 953 | |
| 平成12年度 | 599 | 140 | 53 | 118 | | 910 | |
| 平成13年度 | 547 | 74 | 81 | 68 | | 770 | |
| 平成14年度 | 713 | 67 | 67 | 47 | | 894 | |
| 平成15年度 | 478 | 30 | 65 | 57 | | 630 | |
| 平成16年度 | 467 | 51 | 71 | 60 | | 649 | NHKドラマロケ |
| 平成17年度 | 488 | 62 | 36 | 39 | | 625 | |
| 平成18年度 | 482 | 101 | 126 | 179 | | 888 | |
| 平成19年度 | 262 | 58 | 43 | 93 | | 456 | |
| 平成20年度 | 330 | 148 | 121 | 105 | | 704 | |
| 平成21年度 | 209 | 196 | 293 | 475 | 11 | 1,184 | 受付員常駐化 |
| 平成22年度 | 268 | 212 | 381 | 457 | 12 | 1,402 | 駅通所祭終了 |
| 平成23年度 | 204 | 317 | 536 | 567 | 13 | 1,637 | 史跡に指定 |
| 平成24年度 | 132 | 204 | 433 | 702 | 6 | 1,477 | |
| 平成25年度 | 138 | 239 | 351 | 645 | 119 | 1,492 | |
| 合計 | 13,141 | 3,209 | 3,623 | 4,732 | 161 | 24,866 | |

※「町外」～別海町を除く北海道根室振興局管内市町村（根室市・中標津町・標津町・羅臼町）

※※「管外」～北海道根室振興局管内市町村を除く北海道内の市町村

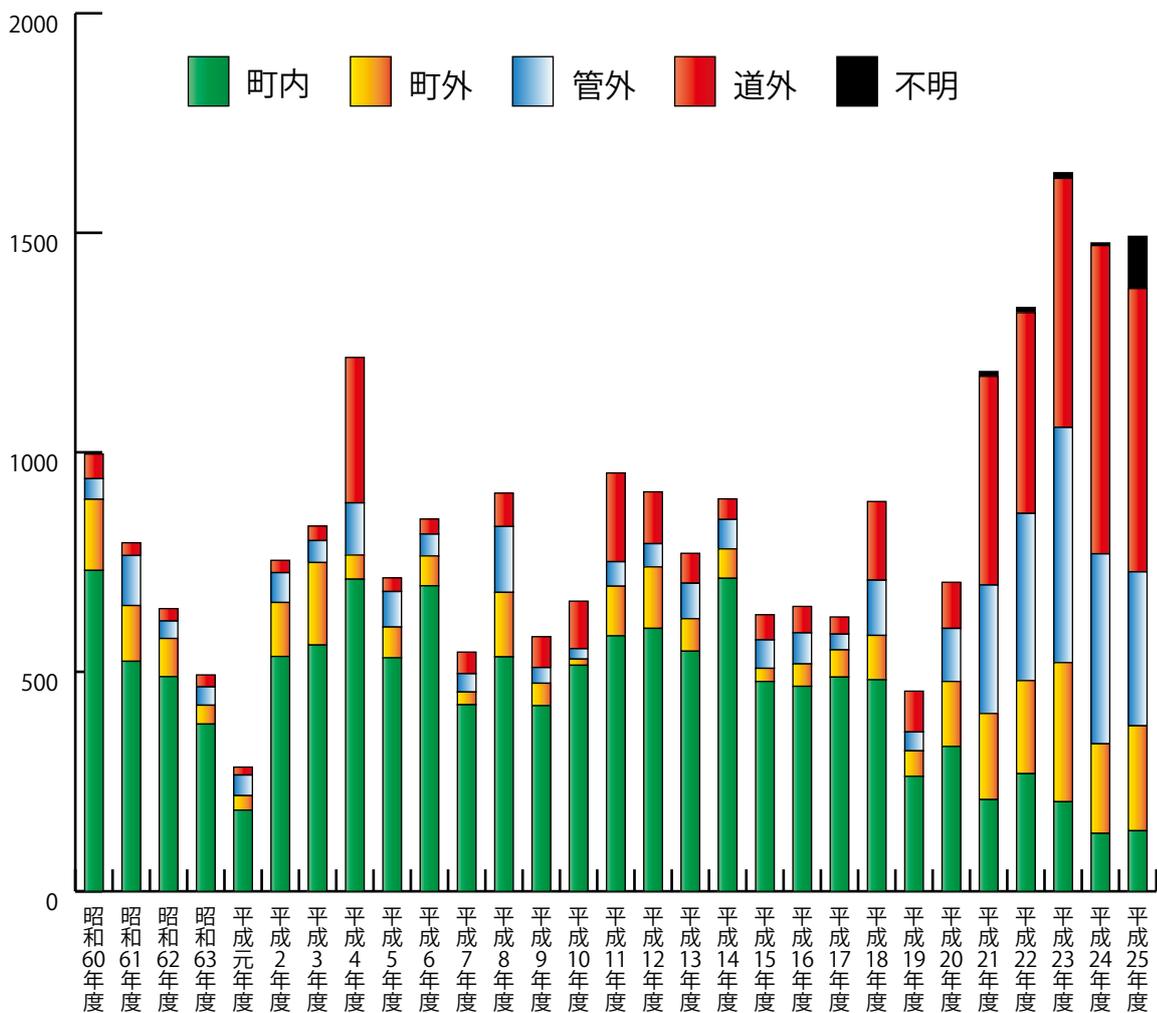


図7 旧奥行臼駅通所駅舎入館者数推移

4-6-2 維持管理体制

現在、史跡旧奥行臼駅通所の町有地部分の維持管理は、別海町教育委員会が行っている。駅通所建物内は5月1日から10月31日まで一般公開しており、民間業者に委託して入館者の案内、館内の清掃、周辺整備を行っている。周辺整備は草刈・樹木の剪定が中心であるが、史跡指定地のうち草刈を実施しているのは駅通所駅舎・馬小屋周辺と、町指定文化財「オクユキウスの大櫓」周辺部のみである。

防災設備としては、粉末消火器を1階に4台、2階に2台設置している。自動火災報知機を備えているが、消防署など遠隔地に通報するシステムにはなっていない。閉館時の防犯については施錠のみで、機械警備は行っていない。

4-7 駅通所周辺の交通遺産

4-7-1 旧奥行白駅

奥行白駅は、奥行白駅通所が廃止された3年後の1933（昭和8）年に、省線標津線一部開通（厚床―西別間）に伴い設置された。1989（平成元）年に標津線が廃止となったが、平成3年に「奥行白駅」として町指定文化財に指定し、保護保存を図った。駅舎のみならず、線路やホーム、石炭庫、信号機、共同風呂なども併せて保存・復元したことで、往時の雰囲気をも十分に感じさせる文化財となっている。



写真9 別海町指定文化財「奥行白駅」

4-7-2 旧村営軌道風蓮線奥行白停留所

別海村営軌道風蓮線は、1963（昭和38）年に奥行白―上風蓮間に開通した簡易軌道であるが、道路が整備されて自動車が急速に普及したため、開通からわずか8年後の1971（昭和46）年に廃線となった。1997（平成9）年に町指定文化財に指定され、待合室として使われた停留所の他、8 t 自走客車（レールバス）、6 t ディーゼル機関車、そして牛乳缶輸送のためのミルクゴンドラ車、転車台跡が保存・公開されている。また、機関庫と修理工場も現存している。



写真10 別海町指定文化財「旧村営軌道風蓮線奥行白停留所」保存車両

