

北海道十勝の開拓行跡と帯広都市構想の歴史的過程に関する考察

田本 憲吾¹・神代 順平²・長内 戦治³・田中 実⁴・戸巻 昭三⁵

¹元帯広市長 (〒080-0052 帯広市西 14 条北 2 丁目 1-50)

²(株)クマシロシステム設計 (〒060-0061 札幌市中央区南 1 条西 18 丁目 KS フロンティアビル)

³フェロー会員 前北日本港湾コンサルタント(株) (〒060-0052 札幌市中央区南 2 条東 2 丁目大都ビル)

⁴元石狩町助役 北海道史研究協議会員 (〒061-3216 石狩市花川北 6 条 3 丁目 106 番地)

⁵正会員 (株)クマシロシステム設計 (〒060-0061 札幌市中央区南 1 条西 18 丁目 KS フロンティアビル)

E-mail: tomaki@ksfnet.co.jp

北海道未開の十勝の開拓の鋤を打ち下ろしたのは、奥伊豆から入植した依田勉三であった。

本論文は、① 依田勉三が、何故、安易な開拓の道を選ばず未開の十勝に身を投じたのか ② 未開の帯広に対する計画的な都市構想の目的 ③ その後の帯広市の計画的な都市づくり構想の原点である十勝開拓の精神が、どのように反映され、帯広市の発展に寄与したのかなどの歴史的過程について考察したものである。

Key Words : *Founder of exploitation, dream and actual, severe cold snowstorm, city mechanism*

1. はじめに

北海道十勝平野のほぼ中央に位置する帯広市は、現在、十勝地域の拠点都市として人口 17.3 万人を擁し、農産物の集散地として栄えている。

しかし、一世紀前、北海道を蝦夷(えぞ)と呼ばれた頃の十勝地域は、人を寄せつけない原始林であったことと、三方を日高山脈および大雪山連峰などに取り囲まれ、しかも約 60km 離れた太平洋岸はこれまた小高い海岸段丘が連続し、海上から入植することさえ困難を極めるなど、開拓移民が居住できる最悪の自然環境条件であったことが、開拓を最も遅れさせた要因であった。

a) この帯広の地に開拓の鋤を打ち下ろしたのは、官主導の屯田兵や旧幕府家臣による開拓ではなく、奥伊豆からこの地域の将来性を予見した依田勉三で、これが入植のはじまりである。けれども、一体、彼は安易な開拓の道を選ばず、何故、この未開の十勝に身を投じたのか。

b) 未開の帯広に計画的な都市構想は、何を目的としたものであったのか。

c) 現在、帯広市街は計画的に整備されているが、そのまちづくり構想の原点である十勝開拓の精神が、どのように反映され、帯広市の発展に寄与したのか。

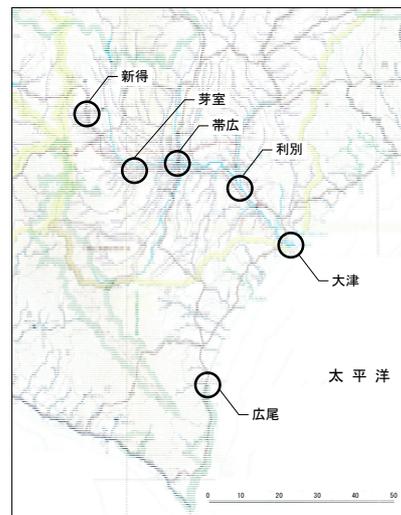


図-1 十勝の位置図

以上のような苦難の連続だった自然の猛威の諸条件に屈服することなく、未来に対してこの上ない夢を抱き成就し、今日の十勝の姿が築かれたのである。

そこで本論文は、上記3点の疑問を中心に十勝開拓行跡と現在の帯広市の計画的都市地域形成などの歴史的過程について考察したものである。

なお、**図-1**は北海道における十勝国の位置図である。

2. 明治初期の蝦夷地開拓の方針

約300年間続いた徳川幕府が終焉し、明治政府が誕生する。新政府内部では、蝦夷地の開拓と北方防備の必要性を説く意見が盛んであったが、現実には予算、人員の不足して事業を起こせる状態ではなかった。そこで、諸藩に振り分けて開拓させる制度を設けた。それが北海道の分領支配で、政府が直接北海道の統治に関与することになった始まりである。

そこで、政府による北海道の分領支配について、以下に述べる。

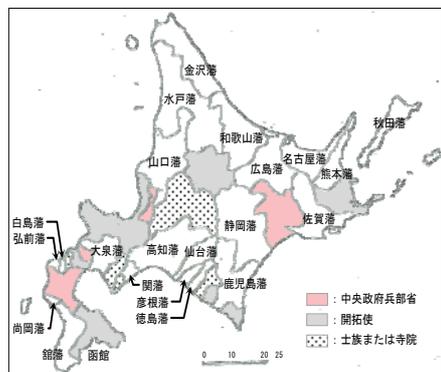
(1) 蝦夷(北海道)の分領支配¹⁾

1869(明治2)年8月、蝦夷を改めて「北海道」に改称され、明治政府によって「蝦夷地開拓のことは、今後、諸藩士族庶民に至るまで、志願次第申しでた者に相応の地を割譲し、開拓をおおせ付ける」(現代文)という布告を出したのが、分領支配の制度的開始である。これ以後、団体、個人に個別に土地が分与された。なお、この時点でまだ日本には近代的な土地所有制度が確立していなかったため、布告の表現からは割譲地の性格が読み切れないうが、幕藩体制の延長のような領有支配を意味する。

(分領支配の条件)

開拓に際しては、個別の許可に際して大凡、以下のよう条件が付けられた。

- a) 百姓、町人など差別なく自由に移住させる
- b) 既存住民と土人を差別しないこと(ここで土人は、ア



(所蔵：北海道)

図-2 蝦夷管轄図²⁾

イヌを指す)

c) 政府から経費は一切出さない

d) 課税は自由だが、移出入の運上金は別

なお、**図-2**は、蝦夷を分領支配時の管轄図である。

(2) 分領支配後の十勝国

1869(明治2)年7月、開拓使が発足し、北海道は11の国86郡と定められた。しかし、諸藩の多くは財政難で分領支配には熱意がなく、約3分の1が受領前に返上を願っており、受領した藩も予備調査や官吏の派遣だけに止まったところが大半で、分領支配下の開拓は、全般に低調であった。

一方、十勝地域は、十勝国7郡が制定されて1871(明治4)年7月14日の廃藩置県まで道外の藩と華族によって分領支配された。

1886(明治19)年1月、三県一局時代を経て北海道庁が設置される。北海道庁は、開拓使と同じく殖民地開発機関としての性格が強く、十勝の開拓に大きな息吹きを与えた。

3. 開拓の契機

依田勉三による開拓の鉾がはいる前の帯広を中心とした平原の豊かさは、松浦武四郎¹⁾などの探検家によって次第に知られるようになったが、詳細は不明で依然としてアイヌの天地であった。

一方、十勝川河口では、アイヌが運んできた鹿皮や毛皮類を貿易商に売渡し生活用品などとの交換や、十勝の漁場の経営にも当たっていた十勝漁業組合の組織があった。この組織にアイヌも加わり、そのためアイヌたちの自活の見込みもほぼ立つようになるなど、十勝開拓の気運はようやく動き出してきたのである。

そこで、十勝内部の状況が次第に明らかにされた幾つかの事実³⁾を次に示す。

(1) 鹿

1869(明治2)年開拓使の設置に伴い道路建設などが急速にすすめられ、太平洋岸の雪の少ない日高の鹿は楽土が脅かされたため、次第に原野十勝に集まった。

やがて、猟師や毛皮商人たちが現地に入ってアイヌたちに鹿を狩らせたため、十勝の鹿は急激に減ったが、十勝原野の富源はまず開かれていった。

(2) 十勝漁業組合の解散

十勝漁場の経営に当たっていた十勝漁業組合が1880(明治13)年解散されると、十勝は全くの自由の天地となった。法が不備であったため、無願で漁業を行う者

が続出、さらに十勝川河口の大津は、鹿皮や毛皮類を集める行商人の根拠地となった。

そのため、奥地に和人の足跡が繁くなり、十勝川を往来する丸木舟はその数を増していった。

(3) 鹿の絶滅と野火

鹿の乱獲を重ねた上に、1882(明治15)年の春、十勝地方一帯は大雪、そのため鹿は草を食べられず、猟師にとられ、また餓死して屍をさらした。

鹿皮に望みを失った人々は、その落角に目をつけ、拾い易くするため乱暴にも原野に火を放ち、ために十勝原野には四季を通じて炎々たる野火となった。

(4) 鮭の減少

濫獲によって減少をみせていた十勝川の鮭の繁殖を図るため、1880(明治13)年上流および支流の鮭漁を禁止し、看守人を置いて取り締まった。帯広もその禁漁区域に入っていた。天然物をただ取りする時代は終わりを告げた。そして奥地の開拓がいよいよ始まる。

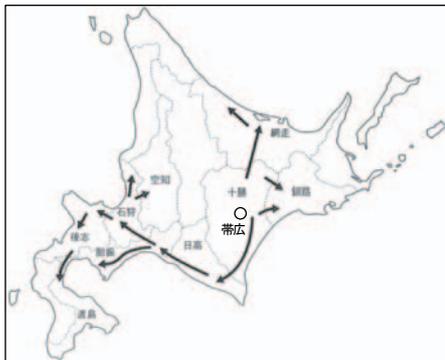
閉ざされていた十勝内部の富源は、かくて次第に明らかにされていった。

(5) バッタの大発生

1880～1884(明治13～17)年まで5年間続いたバッタの大被害は、十勝地方に霖雨が降りバッタの卵が孵化せずに腐敗し、騒動もようやく終わりを告げた。けれども、この虫害は、十勝、日高、胆振、石狩を襲い収穫を皆無とした。まさに本舞台にかかろうとしていた北海道の開拓からみて大問題であったばかりでなく、わが国の歴史に上稀にみる事件であった。

図-3は、バッタの飛行経路図である。

図-3に示されるように、バッタの発生地が十勝中央部、特に札内から帯広、然別に至る間であったことから、国は開拓使に駆除命令まで出し、その駆除のため多くの技術者が十勝内陸に入った。そのため、帯広を中心とする原野はこれら技術者の目に触れ、その復命書によって為



(帯広百年記念館紀要 91より)

図-3 バッタの飛行経路図⁴⁾

政者は有望な開拓地に富むことを知り、はからずもこれが十勝開拓の先触れとなった。

4. 十勝地域の開拓

依田勉三らにより創設された「晩成社」移民団が、下帯広村(オベリベリ地区)開墾地に入る直前の1881(明治14)年、開拓使庁に報告されている十勝国の畑の総反別は2町2反2畝3歩(約22,210m²)⁵⁾であった。

このように、開墾地が僅少であったのは、当時、請負人であり漁場持²⁾の十勝漁業組合が、部外者の入地起業を禁じたからで、このような行為が行えたのは十勝国に対して開拓使行政が及ばなかったからである。

そこで、依田勉三が恵まれた境遇を捨ててまで、何故、北海道開墾を目的とした「晩成社」を結成し、リスクの大きい十勝の原野の開拓に挑むことになったのか、その意図と移民後の成果などについて述べる。

(1) 依田勉三の生い立ち⁶⁾

依田勉三は、1853(嘉永6)年5月、伊豆国那賀郡大沢村(今の静岡県)の豪農の3男として生まれた。当時、わが国は明治維新を迎え、近代的な中央集権国家づくりを目指して旧体制の整備や新国家への帰属意識を高める政策を押し進めていた。それ故に、教育の目指すところも報国精神の涵養であり、身を立てる財本であると強調され、教養をつんだ青年層においては、「国のため、身をたてる」気構えが高揚していた時代であった。

特に、勉三が生まれた翌月には、ペリーが浦賀に入港してわが国に開港を迫り、翌年には下田の開港が約束されるという、わが国歴史上の大転換期であった。世の動きはいち早く感じられ、若い勉三の目を世界の行く手に向けたのであろう。

7歳にして漢学を学び、1870(明治3)年18歳の時横浜に出、そこで伝道に従事していたスコットランド人の医師ワッテルの塾に入り英語を学び、やがて上京して慶応義塾に学んだ。

慶応在学中に塾長であった福沢諭吉から「独立自尊」の精神を説かれた。また、直接的に勉三の心を揺り動かしたのは、慶応在学中北海道開拓使黒田次官の招聘に応じて来日した米人ホレス・ケプロン¹⁾の北海道開拓構想をまとめた「ケプロン報文」に触れたことで、これが勉三に強い衝撃を与え、北海道への夢をふくらませ、入植への道を歩めるきっかけになったと考えられる。

特に「ケプロン報文」に示された北海道への移民については、これまで開拓使が進めてきた保護移民の制度よりも、独立自営民を北海道開拓の主力とすることを期待したものであることを知った。

また勉三にとって、クラークが札幌農学校に赴任してきたことも大きな刺激になったのであろう。

この間にも北海道の未開の地は、徐々にではあるが開拓使の企てた基礎施設がようやく整い、土地処分法を緩和してしきりに開拓事業を奨励しつつあるとの情報を伝え聞くにおよび、1881(明治14)年1月、その志を家人に告げるとともに7月、横浜をたつて単身北海道開拓地選定踏査におもむいた。

7月から11月にかけて約4カ月間、函館、根室、札幌と北海道の東部を詳細に踏査して帰ると、その実情を親類、友人に伝え、翌年1月その賛成を得て北海道から2万町歩未開地無償払下げを受けて、これを15年で土地開墾、開拓耕作、牧畜、造林することを目的とした「晩成社」を設立登記した。

「晩成社」の社名は、「大器晩成」にちなみ、開拓には長い年月を要するであろうが、必ず成功してみせるという願いを込めてつけられたものである。

(2) 依田勉三が未開の十勝開拓地を選定した理由

十勝開拓の先駆者依田勉三は、何故、安易な開拓の道を選ばず未開の十勝に身を投じたのか。これを立証できる確たる参考文献は存在しない。

しかし、これは推測であるが、図-2に示すように開拓使時代、十勝は静岡藩による分領支配地であったが、藩の財政難と僻地で、かつ未開地のため十勝の分領支配に熱意がなく名目的な支配に止まり、静岡藩が無策の状態です。1871(明治4)年8月廢藩置県により国へ返還したことに対する反骨精神と、静岡藩の恩恵に報いようとする志があったからであろう。

そして、これから故国を捨てて現在の環境と全く異なる未開地の開拓に身を投じようとする同調者が集うのかどうか、そして成功可否の不安などの心構えと心くばりなどの交錯が長く続いたものと考えられる。

しかし、このような葛藤を払拭したのは、慶応在学中に塾長福沢諭吉から「独立自尊」の精神を説かれ、また北海道開拓構想をまとめた「ケプロン報文」に触れたことなどが、若き依田勉三の心を大きく動かしたのではなかろうか。

その証拠として、1881(明治14)年7月～11月まで4ヶ月間一人で函館、根室、札幌と北海道の東部を詳細に踏査し、翌年5月鈴木銃太郎と再び北海道に渡り札幌県から札幌近郊の土地を勧められたが、すでにこの時には十勝を入植候補地として選定していたのである。

(3) 帯広に入植した理由

内地から十勝への集団入植者、例えば福島県相馬より豊頃に入植した二宮尊徳の嫡孫尊親(後述)も同様に、何故、依田勉三が十勝の下帯広(オベリベリ)に入植し

たのかという理由について、特に記述した文献は存在しない。

しかし、勉三が単身で北海道(道東)を調査し、帯広を入植候補地として現地を確認した際、また鈴木銃太郎を伴って下帯広(オベリベリ)を開墾地として定めた際も、ともに大津から十勝川をアイヌの丸木舟を利用して帯広に足を踏み入れている。十勝は先人未踏の原始林が鬱蒼としており、陽射しもままならぬ森林に踏み入ったので、期待感や希望に膨らむ気持ちとともに不安に満ちたものであった。そのような心理状態のとき、下帯広(オベリベリ)に原住民が20～30人で部落を構成しているのを見た時、帯広は人が住める環境を有しており、また開墾にあたって原住民の援助が得られると感じたのではなかろうか。

その証拠に、1883(明治16)年5月14日「晩成社」移民団13戸27名が開拓地オベリベリに到着後、勉三はアイヌたちが移民団を恐れて姿を隠しているの、その誤解を解くためアイヌを招待して親睦会⁷⁾を開いている。

さらに、オベリベリに入植後、原野が野火で焦土化され身の危険はあったが、逆に開墾が容易になる道が開かれ、広大な大平原が広がる帯広平野が一望できた。勉三が、入植のため調査に帯広を訪れた際「この地すこぶる肥沃にして広漠たり、水清くして冷やかなり」とその記録にしているように、将来の帯広開墾の有利性を感じとり勇気づけられたからではなかろうか。

(4) 「晩成社」の入植成果

依田勉三の北海道入植は、時代的には開拓使制度終了後の1883(明治16)年であった。

「晩成社」は、十勝国最初の移民団として土地開墾、耕作を主目的に創設された。そして、1893(明治26)年「晩成合資会社」⁸⁾と組織替えした。

合資会社設立時は、十勝では群を抜く大法人であった。社則第8条には、「…国家の義興に依じて、国民の義務を果たす」と建前が盛られている。しかし、勉三が創設した「晩成社」の開拓方針は、農業の創成を投資対象とした世俗的成功が眼目であり、かつ同族で構成された株主は、事業の成功は家門を利し国家も利すると思ったのである。

開墾20余年経過の1906(明治39)年、会社は小作戸数109戸、人数436人、畑397町歩、牧場695町歩、牛187頭、馬95頭の規模に達した。しかし、北海道庁の保護を期待せず、自社の事業方針を貫くという官の本流と離れた独立独立主義は、創業以来45年間、財を投じること20万円を持ってしても経済的成功を収めるに至らなかったのである。

こうした事態を招いたものは、入植してすぐバッタの大発生による自然災害と、開拓が軌道に乗るための条件

である自給自足と生産物の流通機構が確立されていなかったことにもよる。つまり、市場や消費地が遠隔地であるため新たな乳製品であっても輸送上の問題があり、「農業に先駆者の利益なし」の典型であった。

さらに、勉三の同志であり幹事職を務めた鈴木銃太郎、渡辺勝の両名が、功労社員に列せられることなく終身小作の身分であり続けたように、経営技術上の問題も存在したのである。

これらのことから、当時の成功例は産業の分野を問わず、官の保護育成のもと、比較優位性を発揮した者だけが市場を制し得たと考えられる。

「晩成社」社則の存立期限 50 年にあたる 1932(昭和 7) 年まで命脈を保ち得たのは、勉三の尋常ならざる精神力の賜物である。そして、未墾地の十勝に入植し開拓を見事に成し遂げ、帯広の基盤整備の礎を築いたのである。

5. 十勝開拓と交通・運輸

明治以前の数々の蝦夷地の探検と調査は、科学的な踏査ではなかった。しかし、開拓使黒田次官が 1871(明治 4)年に顧問として招聘したケプロンも、また 1873(明治 6)年ライマン^[4]も「北海道道路開通論」を提出し、次のように具申している。

「この島を通じて道路が多方面に涉って建設されることを望む。現に沿海道路あるも、内陸の多くの豊穡なる山間部を通じて道路網を作る要あり」と。

1881(明治 14)年 8 月、依田勉三が第 1 回目の道東調査をした際、十勝の開拓は内陸交通路の不備により成功を妨げる要因であることを強く感じた。そこで、入植後の 1883(明治 16)年 9 月、勉三は札幌県令に「道路開さく御願」として、帯広～大津村(トンケシ)に至る約 15 里(約 60km)の道路開さく計画を請願⁹⁾した。

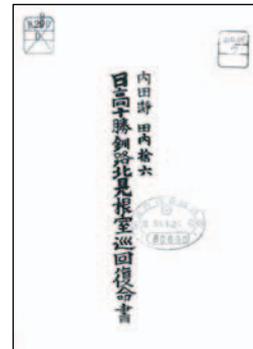
しかし、翌 1884(明治 17)年 5 月、札幌県はこれを却下した。その理由は、当時の本道開発の方針は、専ら道南や石狩からの斬進方策をとったため、十勝国などは顧みられなかったためである。このように、行政の方便から置きざりにされた晩成社開拓団の悲劇的な立場を認めざるを得ない。

すなわち、帯広が大平原の中央に位置を占めながら、十勝川を丸木舟で片道 3～4 日かかり、運賃は片道一艘につき米 1 俵と非常に高いものであった。丸木舟を利用しなければ交通がでず、原野のなかで孤立無縁であった。それが、1877(明治 10)年代後半から 1887(明治 20)年代前半にかけての帯広地方の交通事情であった。

そこで、十勝川と平行し十勝内陸への入植者にとって唯一の道路となった大津街道は、どのように切り開かれたのかについて次に述べる。

(1) 道路行政の本確化¹⁰⁾

船で大津に到着した物資の十勝内陸への輸送は、内陸部の開発政策の遅れから道路開削もなく刈り分け道で徒歩と裸馬に頼るよりなかった。しかし、帯広へは陸路なら片道 3～4 日の行程は、川舟でさかのぼれば 1 週間余という「水運主流」に頼る状態であった。



(所蔵：北海道)

図4 内田澯・田内捨六の巡回復命書

開拓使の十勝内陸交通の調査は、1881(明治 14)年 9 月～12 月にかけて内田澯・田内捨六^[5]によって踏査したもので、その結果は「日高・十勝・釧路・北見・根室巡回復命書」(図-4 参照)として提出されている。この中で十勝開削道路として石狩原野—空知水源—十勝のルートをもっと推奨している。

また、1885(明治 18)年、政府は、金子書記官を派遣し、全道の拓殖の実情を視察させた。

金子は、国に提出した「北海道三県巡視回復命書」の中で次のように述べている。「…先ズ着手スベキモノハ、其道路ノ線ヲカク定スルニ在リ、…其路線ハ札幌ヨリ直チニ、石狩原野ヲ経テ、空知ニ至リ、其広野ヲ通過シテ、十勝川ニ下リ、夫レヨリ東ニ転ジテ根室ニ至ルヲ以テ最モ便利ナリト…」

すなわち、この復命書は、開拓使、三県の両時代を通じて十勝国内において実現をみなかった交通施策に対し、北海道庁の開幕をもたらす新しい開拓方針の元をなすものとなった。したがって、すでに十勝川の川沿いの道路計画は、1885(明治 18)年に案としてあったわけである。

(2) 大津街道と囚人労働^[6]

1886(明治 19)年、北海道庁は「殖民地選定」のため、まず大津から新得間 107km の道路測量を行い、1889(明治 22)年概測を終え、次いで大津～帯広間に初めて仮道を開いた。

しかし、この道路は「測量道路」と言われる仮道であり、恒久的に人馬や物資が往来できる道路ではなかった。内陸への交通は依然水路が利用されていた。

北海道庁は、仮道道路の開削費として 27,000 円の子算

を組んだが、誰も引き受け手はなかった。

そこで北海道庁は、当時、北海道の監獄が囚人で満員のため十勝に増設することになったので、「県道南北線(通称大津街道)」の工事を囚人の労働力に頼ることとし、北海道集治監釧路分監と契約を結んだ。



図-5 十勝平野開拓のみち(街道)¹¹⁾

1892(明治25)年4月、看守長2名、看守70名に引率監視された囚徒700余名の労働力の投入によって工事が着手された。

工事は、大津—帯広—芽室—新得を結んだ偉大な計画であったが、翌26年5月にはすでに総予算を費やし、しかも当初の計画の新得まで伸ばせず、芽室村(当時)の芽室川の高台まで、幅5.4mの道路約68kmを開削し工事が打ち切られた。これらのことから、北海道の交通整備の上で十勝国の比重がこの程度であったものと推測される。

図-5は、現在の十勝地域の国道配置に大津街道などを記載したものである。

しかし、わずか1年余で大津から芽室までつないだということは、その礎が過酷な労働に粗食、冬の寒さに耐え、血と汗の囚人労働によって促進されたことで、これは北海道拓殖の一側面であったと言わざるを得ない。

また、こうして完成した大津街道は全通しないまでも、以後十勝内陸への入植者の唯一の道路となり、さらには十勝産業開発のバロメーターとしての役割を果たしているのである。

このように北海道を開拓したのは屯田兵や開拓者ではなく、まず原野に道路を造り、彼らを迎える基盤を築いたのは囚徒たちだけだと言える。

特に注目すべきことは、下帯広へ約700人の十勝監獄の囚人と監獄開庁により260人の職員が入り、下帯広は急速に市街地へと発展する。囚人移民の足音が高まり、十勝原野にもようやく開拓の手が延びてくることになったのである。

6. 帯広市街地の地域形成¹²⁾

明治政府によって打ち出された北海道の新しい開発方法は、アメリカ開拓の経験を利用しようという構想の下に立案されたもので、これは北海道にとっても異質的でしかも理想主義的傾向が強く、他府県には見られない計画であった。

北海道における市街地の多くは、明治中期の農業開拓期に発生したが、この帯広市街地の設置は北海道庁の殖民区画測設に基づくもので、わが国の地域計画の先駆けとも位置づけられる。

そこで、北海道において、最も開拓の遅れた十勝地域の内陸に位置する帯広は殖民都市として育まれていくが、計画的都市構想の目的と十勝開拓の精神がどのように反映されて、帯広市の発展に寄与したのかについて述べる。

6.1 殖民地の選定と殖民区画

1886(明治19)年、北海道庁は「北海道土地払下げ規則」を定めて、土地は移民の自由に任せ願い出があったときに許可する状態であった。しかし、開拓を進めるために「入植地の選定」をしておくことが必要と考え、十勝においても殖民地の選定と区画についての施策を実施していった。なお、ここでいう「殖民地」とは、北海道庁が開拓を行うとした予定地を指す。

十勝の大原野は、1888(明治21)年から測定され、翌年に概測を終え「北海道殖民地撰定報文⁷⁾」(図-6参照)としてまとめられたが、報文では早くもこの地帯の将来性を予見している。



(所蔵：北海道)

図-6 北海道殖民地撰定報文

その後、無願開拓者が増加したため、北海道庁は原野解放の必要を認め殖民区画測設を行った。

殖民区画とは、開拓期北海道での原野への大規模な入植事業を推進するための土地区画、処分制度である。一方、未開地は貸付が前提であった。

ところが、北海道庁は1893(明治26)年の移民配置の方針は、本道内の先進開拓地から順次開拓させることとしたため、十勝国の殖民地は貸付が禁止され、その後

1896(明治 29)年に至ってようやく禁止の方針を解除した。この殖民地貸付停止期間に、十勝国への無願開墾者は増える一方となり、これら開墾者が帯広農業地帯入植の先駆けとなった。こうした状態の中にあつて、典型的な殖民地都市としての帯広市街が急速に育まれていった。

6.2 計画的な都市構想の目的と帯広市の発展

(1) 計画的な都市構想

帯広市街地の大きな特色の1つは「計画性」である。農業中心都市としての帯広は、都市建設の動機も作り方も計画的である。いわゆる「殖民地地区画」をもとに整然とした都市の形をとっている。

したがって帯広は、当初より都市としての機能を備え、将来の大農業地帯十勝の中核機関として、また殖民地帯広の中央市場としての使命を当初から担っていた。さらに市街地の役割は、未開の原野に孤立する移住民の生活不安を取り除くことと、農産品の集散地とすることが目的であった。

具体的に市街地の設置に当たり、住宅地、道路予定地、公共施設用地などを区画設定し、土地を業者などに貸下げ、あるいは払い下げられることによって市街地が形成されたのである。さらに、この殖民地区画測設は、農家戸数 300～500 戸に対する耕地を単位として計画し、社会生活を営むに必要な各種機関の予定地、生活必需品供給地などが予定されていたのである。

帯広は農村が漸次市街地化した街ではなく、無人の原野に宅地の集合体を設け、支庁(北海道庁の出先機関)、警察署、裁判所、税務署などが市街地形成に先んじて置かれ、帯広の都市的な性格を前もって決定づける役割を果たした。こうした役所の集中により帯広は、移住を支援する官設市街地として機能しはじめたのである。

なお帯広市街の発展に当たって注目すべきことは、1895(明治 28)年農業監獄として開庁した十勝集治監の用地は、1897(明治 30)年 12 月時点で現帯広駅周辺から西方向に向けて約 1,730 ha の土地を有していたが、1907(明治 40)年鉄道が開通し、帯広発展に監獄の土地が必要になると、逐次帯広市へ土地の所管換えをし、1976(昭和 51)年まで全て市に明け渡し集治監も移転¹³⁾した。

(2) 帯広市街地

1892～1893(明治 25～26)年の大津—帯広—芽室間(大津街道)開削に伴って、帯広市街地の区画が設定された。しかし、十勝内陸部への定住移民をみたのは 1883(明治 16)年の晩成社の移民によって始まった。

1892(明治 25)年アメリカのホームステッド法¹⁸⁾を範に、下帯広(帯広市)を基点に四方の原野を殖民地区画制とし、この中で将来の中心都市帯広を想定したのである。

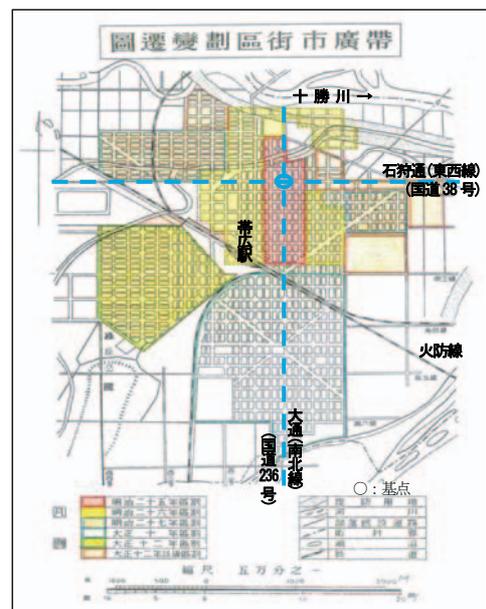
図-7 は、帯広の市街地区画図¹⁴⁾である

図-7 から、帯広の市街地区画は、1892(明治 25)年～1923(大正 12)年まで 6 回にわたって帯広市を中心に都市が拡大した経過が示されている。帯広市街の区画の基本は、北海道開拓時代に札幌市で始めた区画割を帯広にも適用し、帯広をほぼ東西に走る石狩通(現国道 38 号)と、それと直行して南北に走る大通(現国道 236 号)との交点を基点とし、一辺 900 間(1,600m 程度)の正方形で条と丁目で示した大画、300 間(550m 程度)毎に線をいれて中画、さらにそれを 6 等分して小区画とし、入植 1 戸当たりの貸付耕作標準面積 5 町歩(5ヘクタール=縦 273m、横 180m)とした。

また、それぞれの中画の間には幅 6 間(約 10m)ないし 15 間(約 27m)の道路敷地を設け、状況によっては市街地・公用地などを予定した。

さらに、整然とした基盤目には 12 間幅(約 22m)の斜交街路、後の「防火線」を斜めに配置するなどの近代的な都市整備を実施した。これは、鉄道線予定地や駐車場の予定地も見込んだ計画であった。つまり、斜交街路が集まる交点に公共用地を確保して、そこに公共施設を建てて住民が来やすいようにしており、そこには民主主義の理念が投影されていた。

このように、帯広の市街地形成は北海道独特のものであり、新撰北海道史第 4 巻 第 3 通説¹⁵⁾によると、「…此等の都市計画は、札幌は少し趣を異にするも、帯広の如きは、18 世紀頃北米合衆国等に於いて行はれた基盤状都市の形体を採るものであって…」とあり、その影響を色濃く反映している。そして、未開地に市街区画図を引き、そこに「市街地」を想定したのが帯広の原型であった。



(所蔵：北海道)

図-7 帯広の市街地区画図¹⁴⁾ (著者加筆)

1893(明治26)年開始の市街地設定によって帯広は、計画的な都市構想のもと、官庁の街の看板を上げながらも、水路は大津への舟運、道路は大津街道1本のみ、電信も大津への一回線という有様で、すべては函館商圏下の大津に大きく依存する孤立した官設市街地であった。

それは、次のような理由からである。

北海道庁が十勝を「十勝国植民区画」として解放したことによって、大津が多数の入植者の上陸地点となった。その対策として道は、1897(明治30)年、函館～大津間80哩に補助航路定期船を就航させた。このほか函館～釧路間にも同様に定期船を就航させたことにより、大津港は函館商圏下に入りますます活況を呈するようになったのである。

しかし、1907(明治40)年札幌方面と釧路方面を結ぶ鉄道開通後、帯広は十勝農業を基盤として農産物などの集散市場、消費や生産物資の供給・消費市場の中核都市へと変革していった。さらに、これに付着する金融・輸送・サービス供給市場として、それらの諸機能をもつ「商業都市」としての基本的な性格を形成しはじめた。そして、その担い手であった商人らは、下帯広村の形成の頃から「もうひとつの開拓」として帯広発展に大きく寄与し、商工都市として発展させた。

さらに、十勝地方の交通の要衝として施設の整備強化が図られ、国道や鉄道が市街地内で分岐する結節地点となった。十勝地域では、東西に行くにしろ、南北に走るにも皆帯広を通らねば行けない仕組みがつくられた。

いまや帯広は、2000(平成12)年国調市人口17.3万人と道内第5位となり、十勝の中心都市、さらに北海道の内陸拠点のひとつとして、将来への飛躍を力強く歩みつつある。

6.3 まちづくり構想の原点と帯広市発展への寄与

(1) 帯広市まちづくり構想の原点

依田勉三の率いた「晩成社」の会社としての業績は不振であったが、今日、十勝のあらゆる産業の源をたどっていくと、晩成社にたどり着くことができる。依田勉三は「冷害やバッタは毎年こない。最も恐ろしいのは人間の心の荒廃である」と人々の心の開墾の重要性をも説いている。これは帯広のまちづくりの上で大きな意義を持つものであり、帯広を発生史的に見たときの大きな特色である。帯広市民はこの理念を継承し発展させるため「意識の改革」と捉え、都市計画の原点¹⁶⁾、すなわち十勝開拓の精神であるとしている。

1959(昭和34)年から帯広の都市像¹⁷⁾を「近代的田園都市」と定められたが、帯広が依って立つ基盤は十勝の農業であり、十勝の農業を離れて帯広の経済発展はあり得ず、産業振興は難しい。したがって、帯広の都市機能と十勝の農業が相乗的に混載することによって帯広も一緒

に発展するものとしている。

以上のような考えを底流として、帯広の都市像は「豊かな自然、活力ある十勝の中核都市、開拓100年の歴史を踏まえ、心のふれあいのあるまち」としている。

このように帯広は、開拓のはじめから十勝の農村部の中心市街地という都市としての地位と役割を与えられており、かつそこには開拓者魂が脈打っており、住民参加の論理が組み込まれていたのである。

そこで、まちづくり構想の原点がどのように反映され帯広の発展に寄与したのかについて、斜交街路(「火防線」と「帯広の森」の2つの事例から述べる。

(2) 帯広市発展への寄与

a) 斜交街路(「火防線」)

勉三が入植後の1892(明治25)年北海道庁が帯広の植民区画を始めているが、300間四方を一区画とする圃場・道路網は、今日の進展著しい機械化農業、近代化農業のなかでも基盤整備の単位として見事に生かされている。この区画割の中で、帯広の中心部だけは、現在の60間(約108m)間隔の市街地割にされており、整然と配された道路の対角線上に、斜交街路後の「火防線¹⁸⁾」が組み込まれている。その交点には、1904(明治37)年の地図に「公用地」と記された広場が設けられているので、斜行する道路(火防線)は、当初から公用地としての利用を意図していたのではなかろうか。

この公用地の精神は、現在すすめている1979(昭和54)年に策定した「新帯広市総合計画」¹⁹⁾に基づくコミュニティ計画へと継承されており、まちづくりへの市民参加の源流となっている。

しかし、この斜交街路(「火防線」)は近道ということもあって交通量が多くなり、しかも基盤目交差路と斜線の交わる6叉路となるため交通事故の多発地帯となった。

そこで都市の安全性を高めるため、道路は「もの」や「ひと」の移動する空間だけではなく、この公用地を住民が共同利用できるコミュニティー・センターなど「生活の庭」として活用させるため、全国でも最初の居住環境整備事業をまちづくりの中に組み込んだのである。事業に基づき火防線を軸とした地区の道路網の再編と居住区の整備を行った結果、幅員36mに緑化された火防線は、イベント開催が可能となり、地域のコミュニティ形成の軸となった。そして、交通安全上の障害も完全に解消された。

これらの事業の成果から、これからの都市づくりは、自然条件や社会環境を考慮し地域に根ざしたものでなければ市民から受け入れられないものとなった。

なお、この格子状に斜交線を入れた道路網の都市計画の原型は、アメリカの首都ワシントン型の「参加の原理」をモデルにしていることを田本(著者の一人)が現地を確認²⁰⁾し

ている。

b) 帯広の森²¹⁾

帯広の森は、オーストリアのウィーンの森を参考に、拓かれた大地に市民の森として都市公園をつくり、市街地や農耕地の相互保全を図るとともに、森づくり、運動や公園づくりを通して市民参加を進め共通意識と連帯感を養おうとすることを目的として計画された。

北海道の開拓の歴史のなかで最大の環境変貌は、平地林がなくなったことと言われている。

開拓に明け暮れた道内の各都市がそうであるように、特に、依田勉三が入植当初、帯広は鹿の落角を容易にするため乱暴にも原生林を焼き平原一帯が焦土化されたこと、さらに急速な開墾と都市開発に森林を伐採したことなどによって失われた緑を復元させることが、帯広のまちづくりにあたって大きな課題となった。当時、帯広の緑の現状は市街地の緑被率は約10%、都心部においては約3%であった。

そこで帯広は、一度失われた緑を取り戻し、街に環境調整機能の獲得を目指した緑の環境デザインとしてのマスタープランを策定した。そのプランは、21世紀に向けて新たに創造していくことを目的とした「帯広の森」の整備をすすめるもので、1974(昭和49)年2月、市街化区域3,478haに対し、「帯広の森」402.25haが都市計画決定された。

帯広の森は、市街化区域と調整区域の間を幅大凡550m、総延長11,000m、総面積402.25haの巨大な森林ベルトを60万本以上の樹木を植えて覆い、さらに十勝川、札内川の河川緑地と連携して雄大なグリーンベルトで、まちをつつみ込もうとするものである。

この事業は、100年後の夢を託す帯広の新しい歴史をつくるもので、長い時間と膨大な資金を要するものである。帯広の森は都市の無秩序なスプロールを防ぎ、公害の緩和や都市災害を防止し、緑が与える安らぎやレクリエーションの場などを提供し、人間性回復の場としての大きな効果も期待されている。

7. 十勝開拓の歴史的過程の評価

北海道の初期開拓事業の計画論的な意味は、開拓地が交通インフラに影響されたことと、移住地での集落形態は原野に引かれた一本の道に沿った村落が中心であった。特に、開拓入植のための交通網整備の重要性に対し、その条件のなかった十勝原野の晩成社での開拓入植団体は孤立し失敗した。このことが、後に開拓事業が本格的に展開していく時の計画課題となったものと考えられる。

また、北海道開拓期の入植に成果をあげるには、何らかの共同体的な規制や取組²²⁾が必要であった。しかし、

移住民の間では出身地による差異、入植形態による差異が顕著にあらわれるため、困難な開拓事業に立ち向かうべき共同性はなかなか確立されなかった。したがって、このことが課題となり、特に帯広が殖民地区画制度における集落形成の必要性となったものと考えられる。

帯広の街は、官主導の屯田兵や旧幕府家臣による開拓ではなく、1883(明治16)年、静岡県出身の依田勉三率いる晩成社一行が海を渡り十勝の原始林に入植したのが開拓の始まりである。

その後の開墾は冷害や虫害など苦難の連続であったが、いまや市街地が形成され十勝の中核都市となり、農産物の集散地として栄えている。

しかし、ここに至るまでの発展の歴史は、先人の遺業は勿論、自然・事象なども加えた総合条件のもとに成就されたものであり、以下にそれらの発展過程について評価する。

7.1 晩成社による十勝産業の源流

(1) 晩成社の開拓方針

いま、往古を思い起こすと、十勝開拓の先駆者依田勉三をはじめ晩成社幹部の若者の共通点は、旧藩の重臣の子息で藩校において学び、欧米系のキリスト教の洗礼を受けて、欧米の異文化を学んだ教育者と伝道師であった。すなわち、彼らはキリスト教を信仰しそれを心の支えとして困苦にめげず開拓を進めたのである。そして二宮尊徳、福沢諭吉に薫陶、ケプロンに触発された若き青年たちが教育者の地位を捨て、国の発展にとって新天地の開拓が急務であることを痛感し、北海道開拓の「志」によって十勝に黎明をもたらしたといえる。

依田勉三は晩成社を創設し、1883(明治16)年、オベリベリ(下帯広)で、13万坪の開拓地を得て事業を開始した。しかし、開拓は遅々として進まず余のことに壮大な夢と理想のもとに出発した晩成社は、早くも危機に瀕した。このような状況から、鈴木銃太郎は晩成社の改革意見を出したが入れられず、ために渡辺勝とともに退社し、現地の晩成社は事実上解散してしまった。

その原因は、晩成社は、自作農創設を目的とした団体移民ではなく、大農場小作移民による会社であったため、労使間による「同床異夢」が続いたからである。

一方、晩成社と同様に1896(明治29)年、二宮尊徳の嫡孫二宮尊親²³⁾は興復社を結成し、福島県相馬より豊頃に入植した。興復社の移住規約に「…配当地全部の所有権を譲渡す」とあり、これにより、移住者は一致協力して開拓の業を成し遂げた。これは、十勝国で多くの移民団体の農場が小作制を試みているなかで、興復社が農民の独立を保証し実現することを目標としたからで、このことは晩成社と大きく異なる開拓方針であった。

(2) 依田勉三の先駆的な事業

依田勉三は、1893(明治 26)年晩成社を晩成合資会社と改め、広い活動ができる組織²⁴⁾にする。

1886(明治 19)年、生花苗において牧畜を開始し、1902(明治 35)年バターや練乳の製造、1911(明治 44)年牛缶の製造などを行う。そして、函館に移って肉店を開業するが、輸送費が嵩み数年で閉店。その後、帯広でハム製造、馬鈴薯でんぷん製造、木工場の開設、亜麻製綿工場の建設、幕別町における水田開発など、どれもが新産業への試行錯誤であった。

そして、北海道庁の保護を期待せず、自社の事業方針を貫くという独立独歩主義により、創業以来 45 年間財を投じて事業は経済的成功を収めるに至らなかったのである。

何故、成功を収め得なかったのか、これを勉三の性格から事業方針を推察すると、勉三は天性の企業好きで常に新しいものにあこがれ、一度試みたらこれを守りそだてる粘りがなかった。ともかく、骨の髄まで先駆者である性格を持った人であったといえる。

しかし、十勝の産業の源流を探るなら、その殆どが晩成社に発していることを見だし、会社の業績としては失敗に帰したとはいえ、十勝をわが国における屈指の農業地帯に育てた。しかし、今日依田勉三が試みて失敗した数々の事業の多くが成功を見るに至っている。

帯広の市民が、その由緒ある地オベリベリの一角、帯広神社前に建立した帯広開祖の依田勉三の銅像²⁵⁾は、1883(明治 16)年この地に鋤をおろして 70 年の歳月を送った 1951(昭和 26)年 7 月再建され、近代の背広姿に蓑笠をつけて十勝平野を見下ろしている。

さらに、1954(昭和 29)年 9 月、札幌の開拓神社の北海道開拓功労者 36 人の祭神の中に、戦後地元からの強い要請で依田勉三が増祀された²⁵⁾。

7.2 十勝の開拓に寄与した十勝川の舟運と大津街道

明治初期の十勝川の舟運は奥地の人々の命綱であったことから、流路変更の激しい川であったが、舟運に支障となる流木を除去し流路の確保を図ったのが唯一の治水

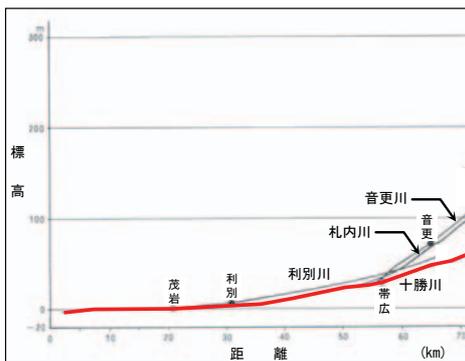


図-8 十勝川の縦断面図²⁶⁾

事業であった。

特に舟運にとって悩まされたのは、人力によって流域面積が北海道第 2 位の 9,010km²の原始河川の流速に逆らい、遡上するのに櫓、棹、曳綱に頼らざるを得なかったことである。

図-8 に示すように、十勝川縦断面図²⁶⁾の利別付近からさらに上流は河川勾配がきつく変化し、流速が早くなって川舟が転覆する難所となっていたことが推測できる。そのため、恐らく舟運日 1 週間のうち、遡上にその大半の日数を要したものと考えられる。

幸いにも、1893(明治 26)年大津街道が開削されたことにより、河口より利別太付近まで 70 石船で物資および移民を輸送し、そこより荷馬車に積み替え帯広まで陸上運搬できたことは、大津街道が物資輸送の新たな大動脈となり、十勝開拓に大きく貢献したのは紛れもない事実である。また大津街道は、舟運と連動し開拓地と大津間の交易を通して富をもたらし、また物を生産し活力を生み地域社会の発展に大きな影響を及ぼした。

しかし、1904(明治 37)年釧路から延びてきた鉄道建設は、1907(明治 40)年 9 月植民都市帯広に達するや、日を経ずして移民と物資は川舟中心から鉄道中心へと変化した。これにより大津港の機能は低下し、同時に川舟と河港市街地大津の衰退をも意味するものとなった。

7.3 帯広市の計画的都市づくり構想

(1) 都市街路

この時期の市街地区画測設に関する計画的意義は、何といっても明治期の近代的計画手法が始めて北海道において展開され、帯広もその中の一都市として加えられている。これは依田勉三が入植してから 10 年目のことである。

さらに、開拓当時計画された殖民区画の都市計画形態が、現代でもかいまみられるのは珍しい。

特に土地区画の整備にあたって、それぞれの中画の間に幅 15 間(約 27m)の道路敷地が設けられた。これは図-9 に示すように現在の道路構造令²⁷⁾の標準的な 2 車線道路に大雪幅を確保した道路幅員 21.0m を十分満足しており、現在の道路構造令を先取りした土地区画事業であったと評価できる。

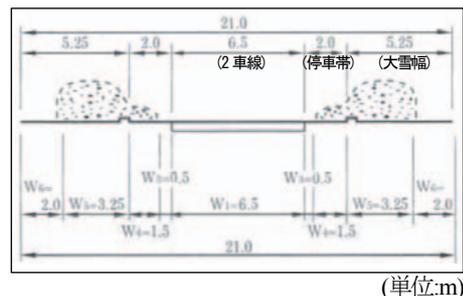


図-9 大雪幅を確保した 2 車線の道路幅員構成²⁷⁾

(2) 斜交街路（「火防線」）

帯広にのみ残った斜交街路は、今日のように防災空間になるとは当時は考えてもいなかった。それほど、防災空間というものに対して道路が果たす役割は大きいものがある。

さらにもう一つは、道路はやはり情報の交換、コミュニケーションの場にもなるのではなかろうか。

そういう空間を一つ考えてみようとし、現代社会のなかにおいて車を排除することはできないので、自動車の持つ特性と自転車の持つ特性、そして歩行者、この三位一体が協調して通れる共同空間というもの考えた。

道路は車のためばかりではなく、ふれあいの場やコミュニケーションの場としての機能を確保しながら安全で安心して使える空間としてこそ街区の道路ではなかろうか。

約 60ha の街区は、居住環境整備事業による大改造後、斜交街路は緊急時の車両の乗り入れが可能となり、自転車専用路、散策路、街路樹、花壇などを配置し市民の自主的活動の活発なまちが取りもどされた。

都市には目的があり、その目的は時代の要請にしたがって変化していく。そして、時代の要請に応えられない都市は滅びたり衰退していくことになる。

これからの計画の立案に際しては、地域住民の合意形成に基づいたまちづくりの取り組みが大切であることを、斜交街路の改良から得られた教訓である。

(3) 帯広の森

帯広は開基 100 年を迎えたが、この歴史も本州都府県が持つ歴史には遠くおよばない。そして、この都府県の長い歴史が育んだ豊かな緑を見ると、北海道に住みまちづくりに携わる市民は、非常に羨ましく思う。

しかし、歴史はこれから市民が創りだすもの、緑についてもまた同じではないだろうか。帯広の森構想は、歴史に浅い北のフロンティア都市帯広が、こうした考えに立ち開拓 20 世紀に向けて、100 年後の夢を託す新たな歴史づくりをしようとするものであり、また、21 世紀のまちづくりの一つの提言でもある。

8. むすび

本研究の成果は次のようにまとめることができる。

- a) 依田勉三が未開の十勝開拓を選んだ理由は、静岡藩の十勝分領支配地を無策の状態でも国へ返還したことに対する反骨精神と、静岡藩への恩恵に報いようとする心の葛藤、さらに福沢諭吉から「独立自尊」の精神を説かれ、北海道開拓構想をまとめた「ケプロン報文」

に触れたことなどが、若き依田勉三の心をうごかしたのではなかろうか。

- b) 依田勉三を中心とする晩成社一行をはじめ、本州各県からの開拓移民団によってなされた開拓、そして北海道集治監の囚人の血と汗の労力によってつくられた大津街道などが、今日の帯広の姿を築いたものと考えられる。
- c) 「十勝発祥の地」の大津から未開地の内陸部まで連がる十勝川の存在が、十勝開拓の発展過程に大きな原動力となったことである。
- d) 帯広市が十勝の中心都市にまで発展したのは、帯広市街地を当初から十勝植民地の市場として都市的機構を有する中心地の建設を意図したからである。
- e) 依田勉三が「人間の心」について述べた理念を、帯広市民は継承し発展させるため「意識の改革」と捉え、帯広を発生史的に見たときこれを帯広の都市像の原点すなわち、十勝開拓の精神とした。そして、まちづくり構想の原点が斜交街路の活用と帯広の森の建設へと反映され、帯広市発展に寄与している。
- f) 帯広の植民区画の道路敷地は、現在の道路構造令の標準的な 2 車線道路敷地が確保されている。また、当時防災空間の働きが考えられていた斜交街路（「火防線」）の公共用地は、コミュニティー・センターの「生活の庭」に変更され、交通安全上の障害も完全に解消された。
- g) 帯広の森は、開拓によって失われた緑を復元することを目的として計画された。この帯広の森は、まちの公害の緩和や都市災害の防止、レクリエーションの場を提供し 21 世紀の新たな歴史づくりでもある。

謝辞：本論文を作成するにあたり、多くの方々にお世話になったことを心より感謝致します。特に、北海道文書館、財団法人北海道開発協会から「吉村文庫」ならびに帯広市図書館より貴重な資料の複写の便宜を図って頂いた。ここに記して謝意を表します。

補注

[1]『松浦武四郎(1818~1888)』：とは、江戸時代末期から明治にかけての探検家、28歳の時初めて蝦夷地に涉り、それから生涯6度に及ぶ蝦夷地探査を行い北海道という名前を考案した。

[2]『場所請負制と漁場持』：とは、場所請負制は江戸時代の北海道(蝦夷)松前藩政下における、家臣の知行形態である商場(場所)知行制から発生した蝦夷地特有の流通制度。

(発生の背景)

松前藩では、地勢的に米の収穫が望めないため、藩主が商場(場所)知行制をもって主従関係を結んでいた。この制

度は、藩主が一定の地域を商場とし、その地域のアイヌと交易を行って収入とする商場知行制が行われ、そこでの産物は商人を介して本州などへ送られた。つまり、交易地域である商場(場所)を設け、そこでの交易権を知行として家臣に分与する制度である。

(漁場持)

その後、場所請負制は、家臣が運上金を取って商場を直接商人に請け負わせる場所請負制に移行する。この場所請負制は、1869(明治2)年9月開拓使によって廃止が明示されたが、場所請負人らの反対もあり同年10月漁場持と名称を変え旧東蝦夷地で存続することとなった。この制度は1876(明治9)年9月まで存続した。

- [3] 『ケブロン(1804~1885)』: とは、アメリカ合衆国の軍人、政府の農務長官、1871年、開拓使黒田清隆に懇願され、職を辞して来日、開拓使御雇顧問となる。札幌農学校(後の北海道大学)を誕生(教頭クラークを迎え入れる)、アメリカ式農業法を徹底的に指導、釧山開発に民間開発の重要性も主張さらに道路建設、工業など各分野で建設的な提言を行い、4年間を北海道開拓に捧げた。
- [4] 『スミス・ライマン』: とは、1872(明治5)年北海道開拓使の招聘で来日し、1976(明治9)年まで北海道の地質調査に従事し、後に工務省の依頼で日本各地の石炭・石油・地質調査にあたった。1891(明治24)年に帰国するまで日本の地質学に貢献した。
- [5] 『内田澁・田内捨六』: とは、両者はともに札幌農学校第一期生で、北海道庁の職員として入植前の現地調査などに携わった。
- [6] 『囚人労働』: とは、1878(明治11)年、西南戦争など士族の反乱が相次ぎ、大量の政治犯の収容施設が必要となったという背景から、北海道に集治監を置き囚人の労働力を開拓に生かそうと考えられた。そして、1895(明治28)年、「農業監獄」として北海道集治監の釧路分監から分離した「十勝分監」が下帯広村に設置された。「十勝分監」は、農業監獄として初めから受刑労働力を投入して奥地の開拓や大津街道の道路開削などは、その意図にしたがったものである。
- [7] 『北海道殖民地撰定報文』: とは、北海道は、殖民地撰定事業のための大原野概測を終え報文を公刊した。報文には、帯広の様子がわかるよう地理、面積、地勢、土性、植物、河川などのほか、移民の状態までが詳細に報告されている。
- [8] 『ホームステツド法』: とは、1862年アメリカ大統領リンカンが公布した西部の農民創出法。家長ないし21歳以上の者はだれでも、男女をとはず、たとえ外国人でも将来アメリカ市民となる意志を表明した者は、160エイカーの公有地

の貸与を請求することができる。そして、その土地に一定の改良を加えた上、5年間定住すれば、その土地の完全な所有権を得ることができる。

参考文献

- 1) 帯広市編: 帯広市史, 昭和51年編, 帯広市, pp.8-9, 1976.
- 2) 前出1)
- 3) 前出1), pp.9-11, 1976.
- 4) 帯広市編: 帯広市十勝の歴史, トノサマバッタの襲来, 郷土出版社, pp.108-109, 2009.
- 5) 帯広市編: 帯広市史, 平成15年編, 帯広市, pp.133-129, 2003.
- 6) 帯広市編: 帯広市史, 昭和59年編, 帯広市, pp.118-129, 1983.
- 7) 前出5), p.143.
- 8) 前出5), pp.680-681.
- 9) 前出6), pp.646-647.
- 10) 浦幌町編: 浦幌町史, 昭和46年編, 浦幌町, pp.855-859, 1971.
- 11) 十勝の国道と旧道: 濤標, 十勝川の川船文化史, 十勝川の川船文化史(濤標)刊行会, pp.467-468, 2004.
- 12) 前出5), pp.169-174.
- 13) 前出5), pp.181-182.
- 14) 北海道編: 新撰北海道史, 第4巻第3通説, 北海道, pp.432-433, 1937.
- 15) 前出14), 北海道, pp.424-425, 1937.
- 16) 田本憲吾: 至誠天に通ず, 至誠天に通ず出版委員会, p.70, 2001.
- 17) 前出16), pp.17-21.
- 18) 前出16), pp.59-60.
- 19) 前出16), pp.98-102.
- 20) 前出16), pp.300-301.
- 21) 前出16), pp.61-68.
- 22) 柳田良造: 地域空間計画からみた北海道開拓と都市・村落の発展, pp.200-201, 2007.
- 23) 前出4), 二宮尊親に導かれ, pp.130-131, 2009.
- 24) 帯広市編: 帯広市史, 平成15年編, 帯広市, pp.680-681, 2003.
- 25) 前出6), pp.133-134.
- 26) 十勝川縦断面図: 治水事業概要図, 北海道開発局, 1994.
- 27) 標準道路断面図: 道路構造令の解析と運用, 日本道路協会, pp.246-249, 2004.

(2014. 4. 7受付)