

奥行臼史跡公園整備基本構想

令和4年4月
別海町教育委員会

目 次

1. 基本構想策定に至る経緯とその目的	1
(1) 策定に至る経緯	1
(2) 目的	2
2. 史跡等の概要と現状	3
(1) 史跡旧奥行臼駅通所の位置	3
(2) 文化財の指定	4
(3) 史跡指定範囲内の構成要素の現状	6
(4) 史跡指定地外の構成要素の現状	15
3. 当該地域の現状	25
(1) 歴史的環境	25
(2) 自然的環境	28
(3) 社会的環境	30
(4) 関連計画との関係	34
4. 整備のテーマと基本方針	42
(1) 史跡公園全体の方向性	42
(2) 基本理念	42
(3) 基本方針	43
5. 基本構想	44
(1) 全体計画（全体構成と個別検討に基づく整備のイメージ）	44
(2) ゾーニング	45
(3) 整備活用のテーマ	46
(4) 全体計画（全体構成と個別検討に基づく整備のイメージ）	50
(5) 遺構保存および復旧（修理）の方針	51
(6) 遺構の表現に関わる方針	52
(7) 景観保全に関わる方針	52
(8) 案内・解説に関わる展示の方針	53
(9) 企画・運営に関わる方針	54
(10) 公開・活用に関わる方針	55
(11) 周辺文化財との連携に関わる方針	55
(12) 広域連携による魅力創造	56
(13) 事業スケジュール	57
6. 事業推進に向けた課題の整理	58
7. 概算事業費	61

1. 基本構想策定に至る経緯とその目的

(1) 策定に至る経緯

旧奥行臼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)年に開設した奥行臼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。

奥行臼駅通所は1930年(昭和5)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、「奥行臼駅通」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)年度より旧奥行臼駅通所についての資料調査・聞き取り調査・建築物調査を実施した。これらの調査結果を『別海町旧奥行臼駅通所調査報告書』としてまとめ、2011(平成23)年3月に刊行した。それらの成果を踏まえ、さらに手厚い保護により旧奥行臼駅通所の恒久的保存を目指し、2011年1月に旧奥行臼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。

2012(平成24)年度には別海町史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画策定委員会を設置し、2014(平成26)年3月に『史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画』を策定、今後の保存管理の方針を定めた。

2014(平成26)年4月には「別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会」を設置し、保存管理計画において根本修理が急務とされた、本史跡の最も重要な構成要素である駅通所主屋の保存修理工事に向けた検討協議を行い、2016(平成28)年度から2018(平成30)年度の3カ年をかけて保存修理工事を実施した。修理工事に合わせて内部の展示内容も更新し、2019(令和元)年度からは、駅通所内部の一般公開を再開した。駅通所主屋の修理工事は、史跡全体の整備計画策定に先行して実施したことから、史跡整備の実施を2019年度策定の別海町総合計画に位置づけた。

史跡内及びその周辺地には、駅通、国鉄駅、簡易軌道という異なる時代の交通遺産が集中しており、とりわけ活用面を考慮すれば、史跡指定地のみを切り離して整備するより、一体的に整備するのが望ましいのは明らかである。このため、保存管理計画で示したとおり、史跡整備計画策定に当たっては、これら3つの時代の異なる交通遺産を奥行臼史跡公園として総合的に整備することを目指し、2021(令和3)年度に整備基本構想を策定することとした。

(2) 目的

本構想は、我が国にとって貴重な歴史文化遺産である史跡旧奥行臼駅通所、周辺にある交通歴史遺産、及びその環境を奥行臼史跡公園（以下：史跡公園）として、将来にわたって適切かつ計画的に保存し、一体的に整備活用を図ることを目的として策定するものである。

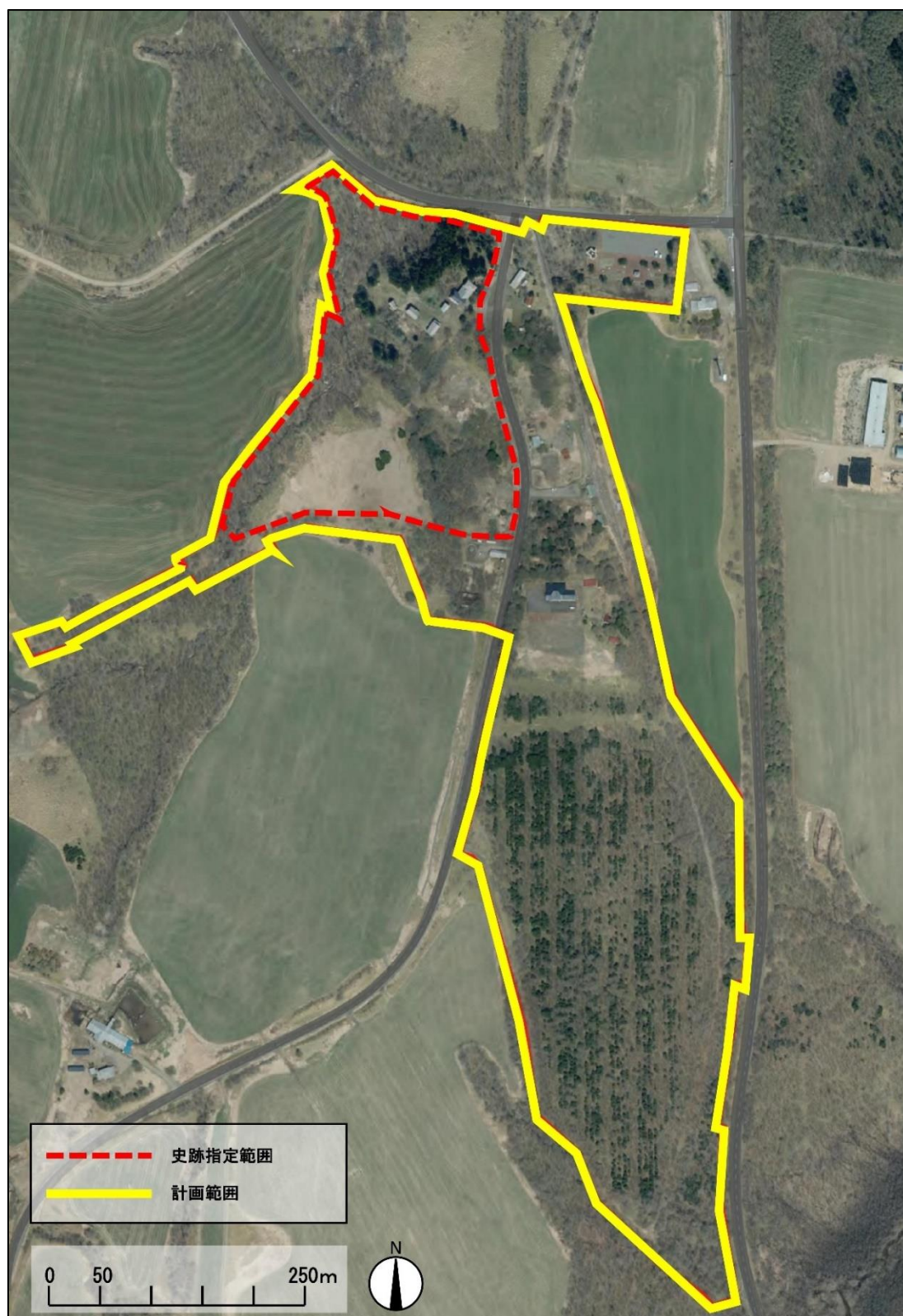


図 史跡指定範囲および計画範囲

2. 史跡等の概要と現状

(1) 史跡旧奥行臼駅逦所の位置

旧奥行臼駅逦所は、別海町の中心部から北へ約 12km の郊外に位置する。町域の北東に位置する風蓮湖から西へ約 2.5km で、国道 244 号と国道 243 号が交わる付近に位置する。

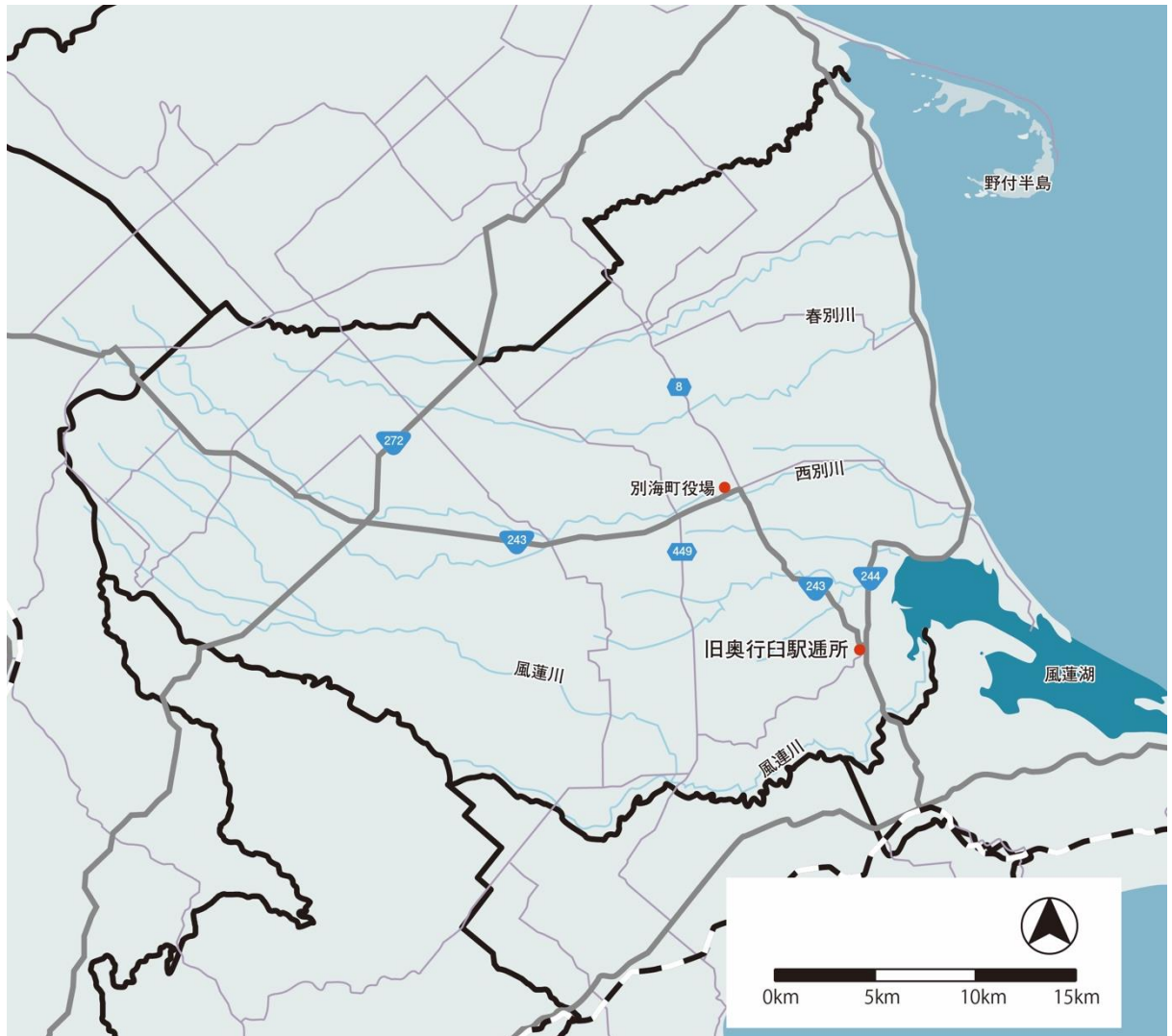


図 史跡旧奥行臼駅逦所の位置図(黒線は市町域)

(2) 文化財の指定

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。

(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

名称	旧奥行臼駅通所
所在地	北海道野付郡別海町奥行
地域	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。

(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

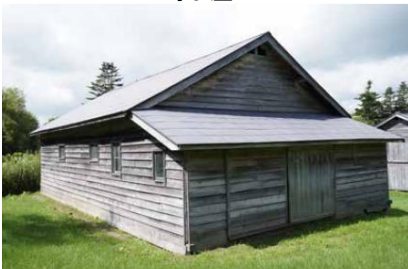
種別	史跡
名称	旧奥行臼駅通所
指定基準	国宝及び重要文化財指定基準並びに特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準(昭和 26 年文化財保護指定基準委員会告示第 2 号)の史跡 6「交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関する遺跡」による。
指定地の概要	旧奥行臼駅通所は、明治 43 年（1910）から昭和 5 年（1930）までの間、人馬の継ぎ立てと宿泊、物資の運送等の便宜を図った施設であり、北海道東部の根室と別海の間、根室湾から約 9 キロメートル内陸の別海町奥行に所在する。駅通所とは、近代の北海道において、交通不便の地に駅舎や人馬等を備え、宿泊・輸送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)には客室として二階建ての寄棟（北棟）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。

(3) 史跡指定範囲内の構成要素の現状

1) 史跡の本質的価値を構成する諸要素

1-a	駅通所駅舎 本史跡の最も重要な構成要素である。現存する建物は1920（大正9）年に建てられた北棟と、1941（昭和16）年に建てられた南棟、そしてこれらを接続する中央棟から成る。老朽化が著しかったため、平成28年度から平成30年度まで保存修理工事を実施した。内部には、駅通所時代に使われていた調度品や文書類を展示し、5月1日から11月3日まで一般公開している。北海道指定有形文化財。	
1-b	馬小屋1・2 山ト山崎牧場には200頭を超える馬が飼育されていたため、それに応じた馬小屋が作られた。そのうち現存するのが、駅通所南にある馬小屋2棟である。建設年は不詳であるが、駅通所時代に建設されたのではないかと推測される。内部は公開していないが、馬小屋として使われていた当時の状態を維持している。老朽化が進んでおり、早い段階での保存修理工事が必要である。北海道指定有形文化財。	 馬小屋 1  馬小屋 2
1-c	倉庫 この倉庫は道路工事に伴って駅通所南に移設されたものである。建設年は不詳であるが、駅通所時代に建設されたのではないかと推測される。内部は公開していないが、当時使われていた民具などを保管してある。老朽化が進んでおり、早い段階での保存修理工事が必要である。北海道指定有形文化財。	
1-d	至浜中旧道跡 地元の人から「浜中線」と呼ばれていた旧道跡である。姉別駅通所（1911年設置）を経て浜中村榊町に通じる旧道で、奥行臼駅通所が設置される2年前の1908（明治41）年頃に開通したと推定される。史跡内を南北に貫通しているが、史跡指定地部分は戦後牧草地になったために外観からは区別できない。	

1-e	至西別旧道跡 西別駅通所の置かれた西別市街（現在の別海町別海市街）に通じる旧道跡であり、1921（大正 10）年頃に開通したと推定される。1970 年代まで使われていたため、現在でもはっきりわかる道路跡が残っている。	
1-f	旧馬頭観音跡 山崎牧場で飼育されていた種牡馬ヨーツ号が 1921 年に死んだ際、駅通所北の凸地のイチイの木のそばに馬頭観世音菩薩の石碑が設置された。駅通所駅舎に保存している馬頭祭の幟によれば、1940（昭和 15）年 5 月に馬頭観音祭を行っていたことがわかる。馬頭観音祭がいつまで行われたかは不明である。石碑は後述する新馬頭観音のそばに置かれており、現存する。	
1-g	旧大和神社跡 根室への道と浜中への道の間に設置された神社である。元々は山崎家の神社であったが、奥行臼地域の神社が 1932（昭和 7）年に焼失したため、山崎藤次郎が寄贈して地域の神社となった。焼失した奥行臼の神社は、奥行臼尋常小学校同様、駅通所から北に 4 キロほど離れている中島牧場（後に北海道議会議員となる中島義一所有の牧場）敷地内に置かれていた。 神社のお祭りは毎年 7 月 15 日に行われ、土俵が作られて神前相撲も行事のひとつであった。1977（昭和 52）年からは農作業の関係もあり、桜の咲く 5 月に変更された。 山崎家敷地にあった大和神社は、1975（昭和 50）年に大和小学校が廃校になった後、1978（昭和 53）年に現在地の奥行会館敷地に移された。その際、古い神社は取り壊されている。また、後述する新馬頭観世音菩薩石碑は、旧大和神社跡地に建てられたと考えられる。	

1-h	山藤の松跡 駅通所が開設する2年前の1908（明治41）年に、山崎家三代目山崎藤作が生まれたのを記念して駅通所玄関前に植えられたトドマツであり、別海町の指定文化財にも指定されていたが、倒木の恐れがあるために2010（平成22）年に伐採した。現在は切り株が残っている状態である。	
1-i	土塁跡 駅通所駅舎周辺に、明確に残っている。駅通所初期の時代からあったことが、写真から確認できる。	
1-j	放牧地景観 駅通所時代の馬の放牧地景観が残されている。	

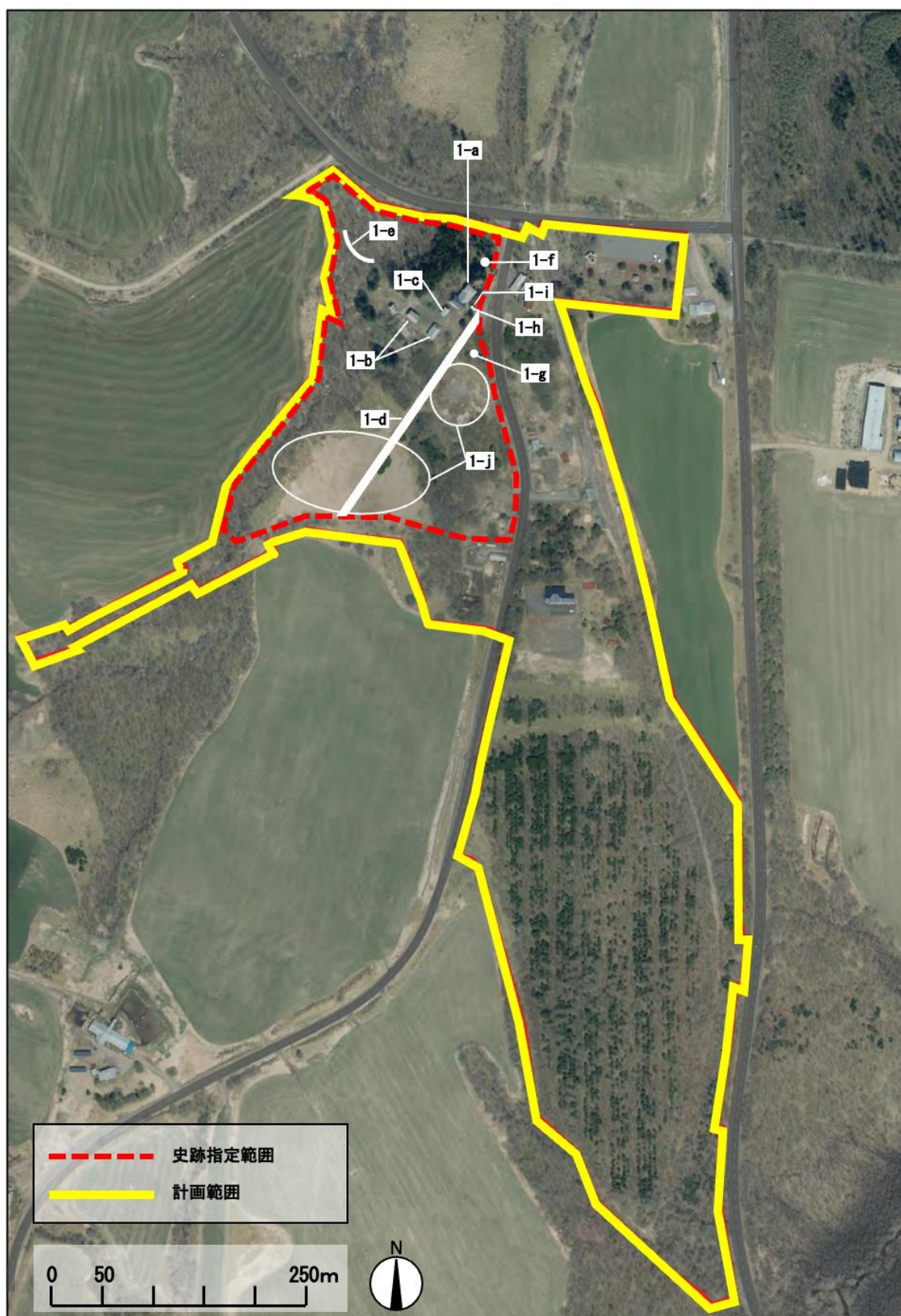


図 史跡の本質的価値を構成する諸要素位置図

2) 史跡の本質的価値を構成する諸要素に準じる諸要素

2-a	文書類 駅通所内には、約 100 点の文書資料が残されている。山崎藤次郎の生業である薪炭・畜産業に関する資料や、馬産に関わる賞状・感謝状類が現存する。また奥行臼集落の形成・発展に関わる資料も残されている。その一方で、駅通所の運営やその後の山ト旅館の経営に関わる文書類は皆無である。	
2-b	馬具 馬による荷物の運搬に欠かせない馬具である、駄鞍、くつわ、わらびがたなど 19 点が残っている。	 駄鞍
2-c	調度品類 調度品類の数は約 740 点あり、食器類や日用品がよい状態で残されている。什器の入れ箱の墨書きから、駅通所時代から使われてきたものであることがわかる。	 会席膳

3) 史跡の本質的価値を構成する諸要素以外の諸要素

① 史跡の保存活用上有効な諸要素

3-1-a	オクユキウスの大櫓 オクユキウスの大櫓は、推定樹齢 500 年と言われているミズナラの老木であり、1981（昭和 56）年に別海町指定文化財に指定されている。旧大和神社跡地のすぐそばにあり、ご神木的な役割を果たしていたとも考えられる。 樹木内部の腐朽と空洞化が進んでいることから、今後注意を払う必要がある。	
3-1-b	後背地を形成する森林 史跡指定地の西側には、南から北へと流れる小川があり、河岸部は湿潤な土壌環境が形成されている。この湿性地にハンノキの優占林またはハンノキを伴う湿性林が成立している。奥の牧草地とともに、史跡の後背地を形成している。	
3-1-c	トドマツ植林地 駅通所駅舎北側の凸地はトドマツの植林地となっており、防風・防雪機能があると考えられるが、暴風などにより毎年のように倒木している。今後調査の上伐採するなど、適切な処理が必要である。	
3-1-d	井戸跡 駅通所駅舎裏にある井戸の跡で、当時は井戸小屋が作られ、主に馬のために使われていた。山崎藤次郎が奥行臼に入殖地を決める際、決め手になったひとつの要因は水の豊富さであったという。史跡指定地内には現在もいくつかの小川が流れている。	
3-1-e	池 周囲 5 メートルほどの池であり、牛舎の南西にある。鯉が放されていたこともあった。現在の池の南側にもかつて人工池が作られたことがあり、現在はエンコウソウが優占する湿性草本群落となっている。	

3-1-f	小川	
	史跡指定地の西側を南から北に向かって流れている小川と、牛舎南西にある池を水源として旧道浜中線地下の水路を通して前述の小川に合流する小川があり、国道 243 号線の地下に作られた水路を通して、さらに北に向かって流れ、木村川に合流している。駅通所の裏にあることから、「裏川」と呼ばれていた。	

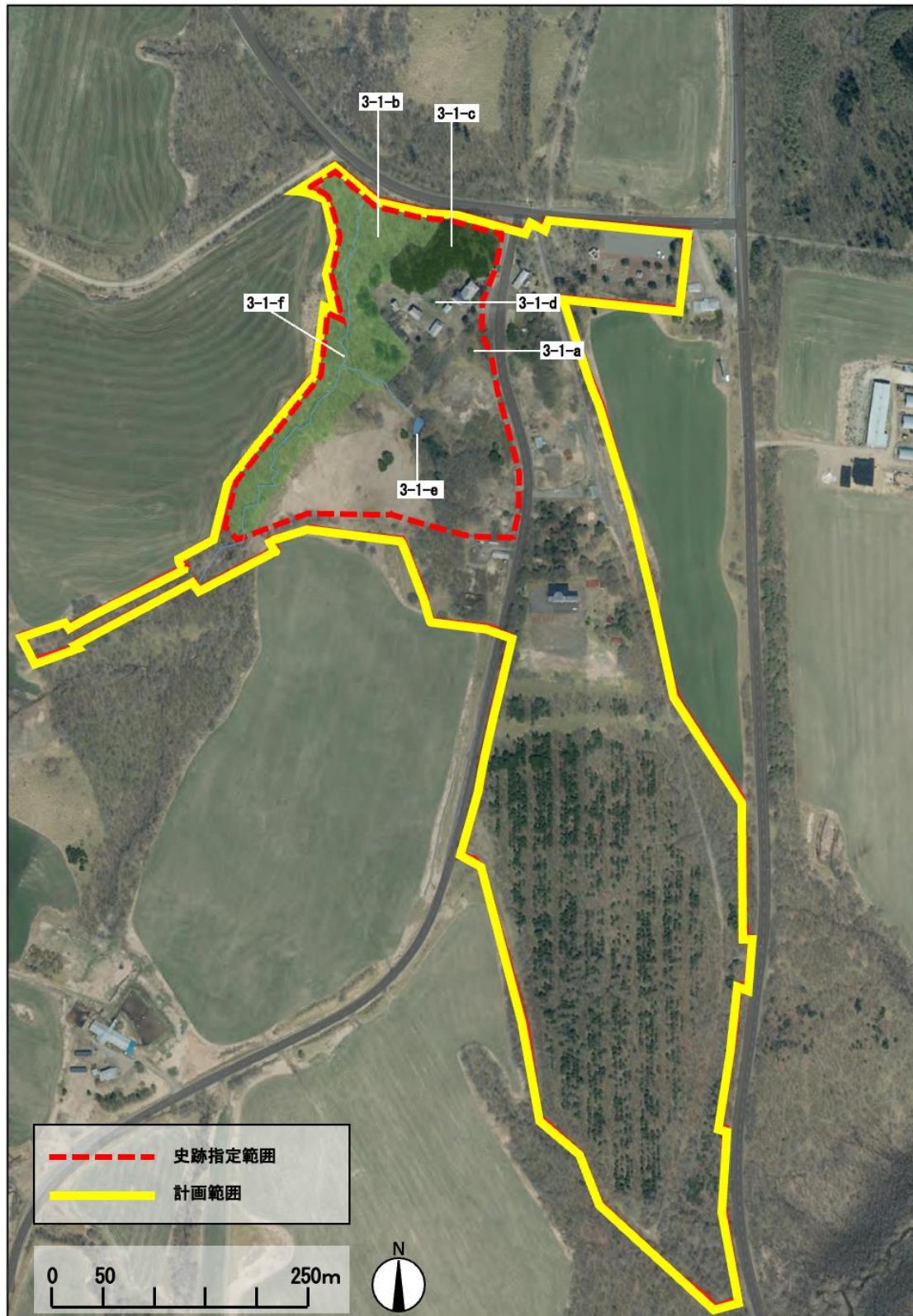


図 史跡の保存管理上有効な諸要素位置図

② 史跡の保存活用上調整が必要な諸要素

3-2 -a	ロケセット 史跡内には、NHKドラマ「エトロフ遥かなり」（1993年放送）と「ハルとナツ」（2005年放送）撮影の際に使われたロケセットが残っている。観光客を見込んで別海町がNHKに取り壊さないよう依頼し、その一部が指定地内に残ったものである。表示などはしていないため、来訪者にロケセットと気づかれない場合もある。	 ロケセット A ロケセット B
3-2 -b	鉄条網 史跡指定地内は戦後牛の牧場としても使われており、「浜中線」や池の周辺などに戦後に設置された鉄条網が残っている。	
3-2 -c	牧柵 既に1912（大正元）年の時点で、山崎藤次郎の抱える放牧地には総延長12kmを超える牧柵が張り巡らされていたが、旧浜中線沿い及び馬小屋1横に残る牧柵は、すべてNHKドラマ「エトロフ遥かなり」（1993年放送）撮影時に復元的に作られたものと考えられる。腐朽が著しい状態である。	
3-2 -d	新馬頭観音 1990（平成2）年に、山崎家4代目山崎正隆氏が旧大和神社跡のそばに新設した馬頭観世音菩薩石碑で、人の墓とほぼ同じ形状である。その際、駅通所駅舎北の凸地にあった旧馬頭観世音菩薩石碑もそこに移し、新しい土台の上に設置していた。新設・移転した理由は定かではないが、道路工事の影響、1978（昭和53）年に大和神社が小学校跡地に移されたことなどが要因として考えられる。また、設置場所は旧大和神社跡地であると思われる。 1993（平成5）年の釧路沖地震により、新しい石碑は倒壊して折れたと考えられる。旧馬頭観世音菩薩石碑は土台から落ちた状態になっている。	

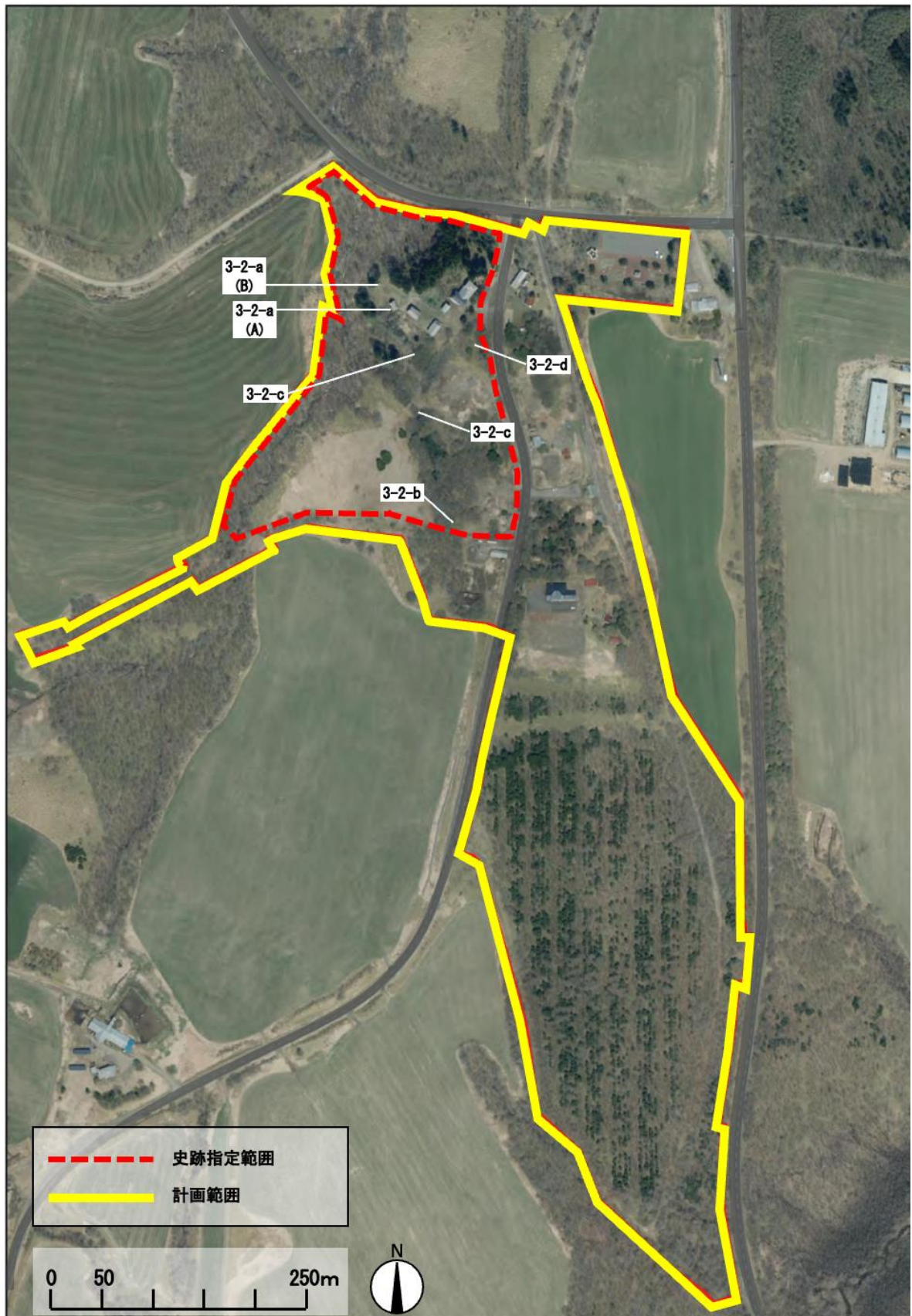


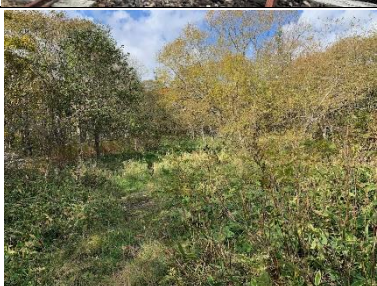
図 史跡の保存管理上調整が必要な諸要素位置図

(4) 史跡指定地外の構成要素の現状

1) 保存活用上重要な諸要素

コ ア ゾ ン ①	4-1 -a	旧林宅 駅通所の向かいに建つ、駅通所時代からある住宅で、馬小屋とともに、往時の景観を残している。保存管理計画では史跡の追加指定検討地としている。	
	4-1 -b	林家旧馬小屋 駅通所の向かいに建つ、駅通所時代からある馬小屋。保存管理計画では史跡の追加指定検討地としている。	
	4-1 -c	旧道跡 駅通所時代の旧道跡で、現在は来客者の駐車場として使われている。保存管理計画では史跡の追加指定検討地としている。町有地化の交渉を道と行っているが、了解は得られていない。	
コ ア ゾ ン ②	4-1 -d	旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所(町指定文化財) 町指定文化財で、駅通所、奥行臼駅とともにいわば野外交通歴史博物館を形成している。	
	4-1 -e	停留所事務所兼職員住宅 1963年の開通時に建設され、待合室・事務室・職員住宅として使われた。建物自体はブロックづくりでしっかりしているが、窓や戸、天井などは老朽化が著しい。建物内部では、ジオラマや資料を展示している。	
	4-1 -f	便所 簡易軌道附属のトイレで、老朽化が著しく、倒壊の恐れがある。	
	4-1 -g	自走客車 鉏路製作所製の8t自走客車で、ほぼ当時の姿をとどめている。内部の見学も可能であるが、シートや窓枠などは劣化が進んでいる。	

	4-1-h	機関車・ミルクゴンドラ車 加藤製作所製の 6t 機関車で、ほぼ当時の姿をとどめている。集乳缶や農作物を載せるミルクゴンドラ車を連結している。ミルクゴンドラ車の木部は腐朽が進んでいる。	
	4-1-i	車庫 建物自体はしっかりしているが、床は地震によるものか大きく崩れており、天井も一部崩落している。	
	4-1-j	修理工場 車庫に並列して設置されたもので、比較的保存状態はよい。	
	4-1-k	転車台 内部構造は失われているが、良好な状態で残っている。	
	4-1-l	旧村営軌道跡 奥行臼停留所から、史跡内の牧草地方面へ見られる旧村営軌道の跡。	
	4-1-m	奥行臼駅(町指定文化財) 町指定文化財で、駅通所、旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所とともにいわば野外交通歴史博物館を形成している。ほぼ 1933 年開通当初の姿をとどめている。廃止された標津線のうち、唯一残る駅舎。凍上による不陸が見られ、修理工事は急務である。	
コアゾーン③	4-1-n	詰所 1933 年開通当初からある保線員の詰所。応急処理的な修繕をしているが、根本的な修理工事が必要である。	

	4-1 -o	井戸小屋 奥行臼駅に隣接して設置された井戸の小屋。建物内部には井戸の本体が残っている。	
	4-1 -p	石炭庫 古レールと枕木で作られた物置で、石炭が置かれていたと考えられる。ドイツ製の古いレールも確認でき、レール自体も貴重である。	
	4-1 -q	倉庫 1940年に設置された倉庫で、保線車が保管されていたと考えられる。老朽化が著しいため、応急的に内部を補強している。	
	4-1 -r	風呂小屋 JR 標津線廃止後に春別駅から移転した建物。ほぼ当時のままと考えられる。	
	4-1 -s	ホーム 廃止時の駅名標や電柱も残る。駅名標・電柱ともに大きく傾いている。また、ホームは町指定文化財時に整備されているが、再整備が急務である。	
	4-1 -t	旧国鉄線路跡 旧国鉄時代の線路跡となっており、一部線路が復元されている。別海ー奥行臼間（約 7.5 km）の線路跡はフットパスコースとなっている。	
	4-1 -u	踏切跡 根室方面旧道跡と旧国鉄線路跡の交点が、旧国鉄線路の踏切跡となっている。	
	4-1 -v	旧村営軌道跡 奥行臼駅から奥行臼停留所へ連続して見られる旧村営軌道の跡。	

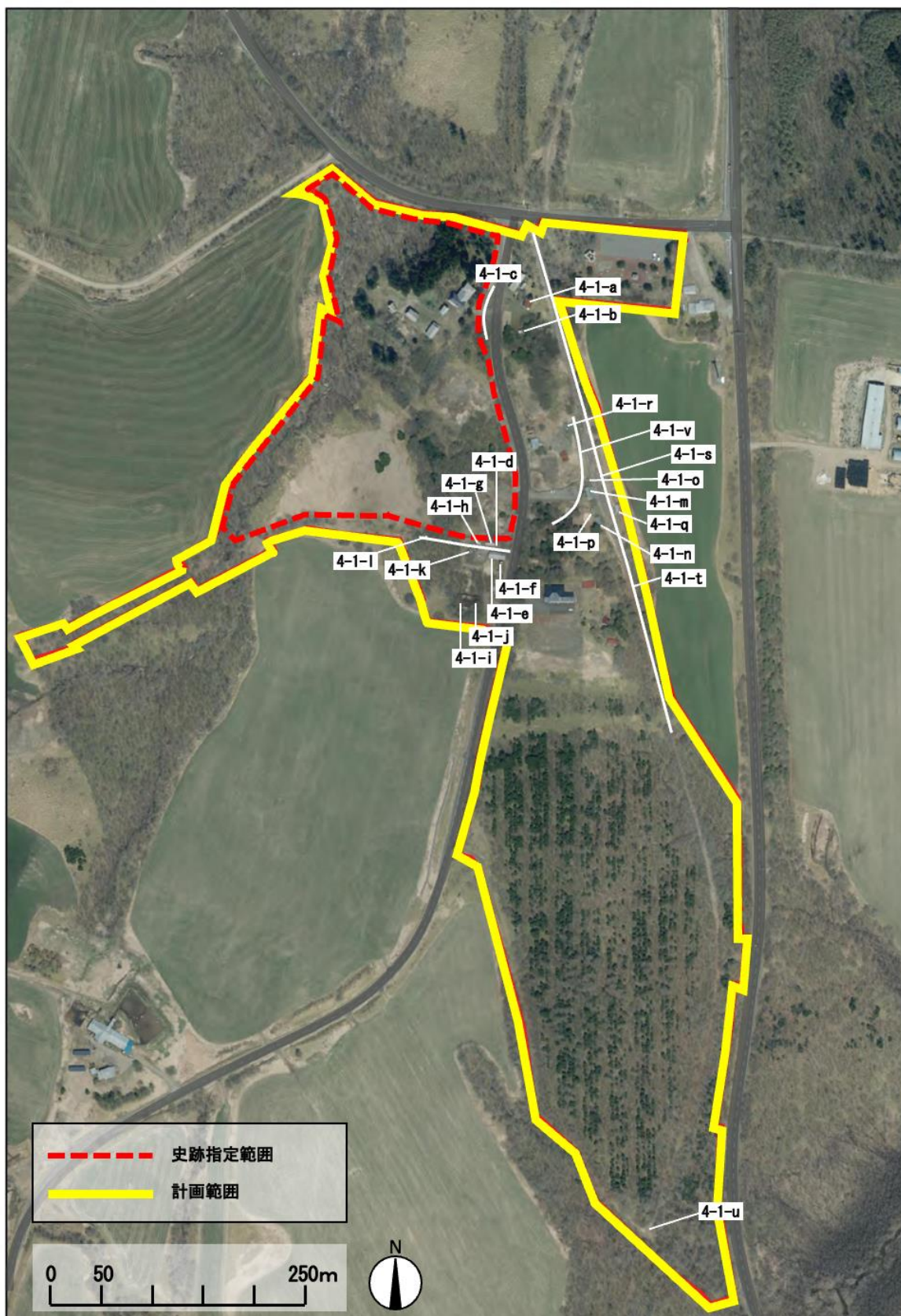


図 史跡指定地外の構成要素の現状-保存活用上重要な諸要素位置図

2) 保存活用上有効な諸要素

管理サービスゾーン①	4-2-a	奥行歴史の里公園 奥行歴史の里公園（別海町奥行 16 番 53 面積 7,098 m ² ）は、1991（平成 3）年に整備事業を開始し、1993（平成 5）年 11 月に完成した（建設事業費 61,023 千円）。トイレ、水のみ場、四阿、植樹帯、散策路が整備されている。 トイレの老朽化が進み、ユニバーサルデザインに配慮した利用しやすいトイレへの改変が求められている。	
	4-2-b	パーキングエリア 旧奥行臼駅通所の隣接地には、国土交通省北海道開発局が管理するパーキングエリアがある。駐車スペースはおよそ 1,600 m ² で、普通自動車 28 台、大型バス 5 台を駐車することができる。	
	4-2-c	バス待合室 旧国鉄線路の延長線上の国道 243 号線沿いフットパス入口の向かいに屋内型のバス待合室が整備されている。バス停から若干距離がある。	
管理サービスゾーン②	4-2-d	奥行臼駅前広場 奥行臼駅見学者の駐車場として使われている。	
管理サービスゾーン③	4-2-e	奥行会館 旧大和小学校跡には、奥行会館があり、地元住民が集会などに利用している。	
	4-2-f	大和神社 昭和 53 年(1978)に、会館のそばに新築された。	

	4-2 -g	駐車場	
		奥行会館に隣接して、駐車場が設置されている。	
森林ゾーン	5-1 -h	旧道跡	
		根室方面への旧道跡となっている。	

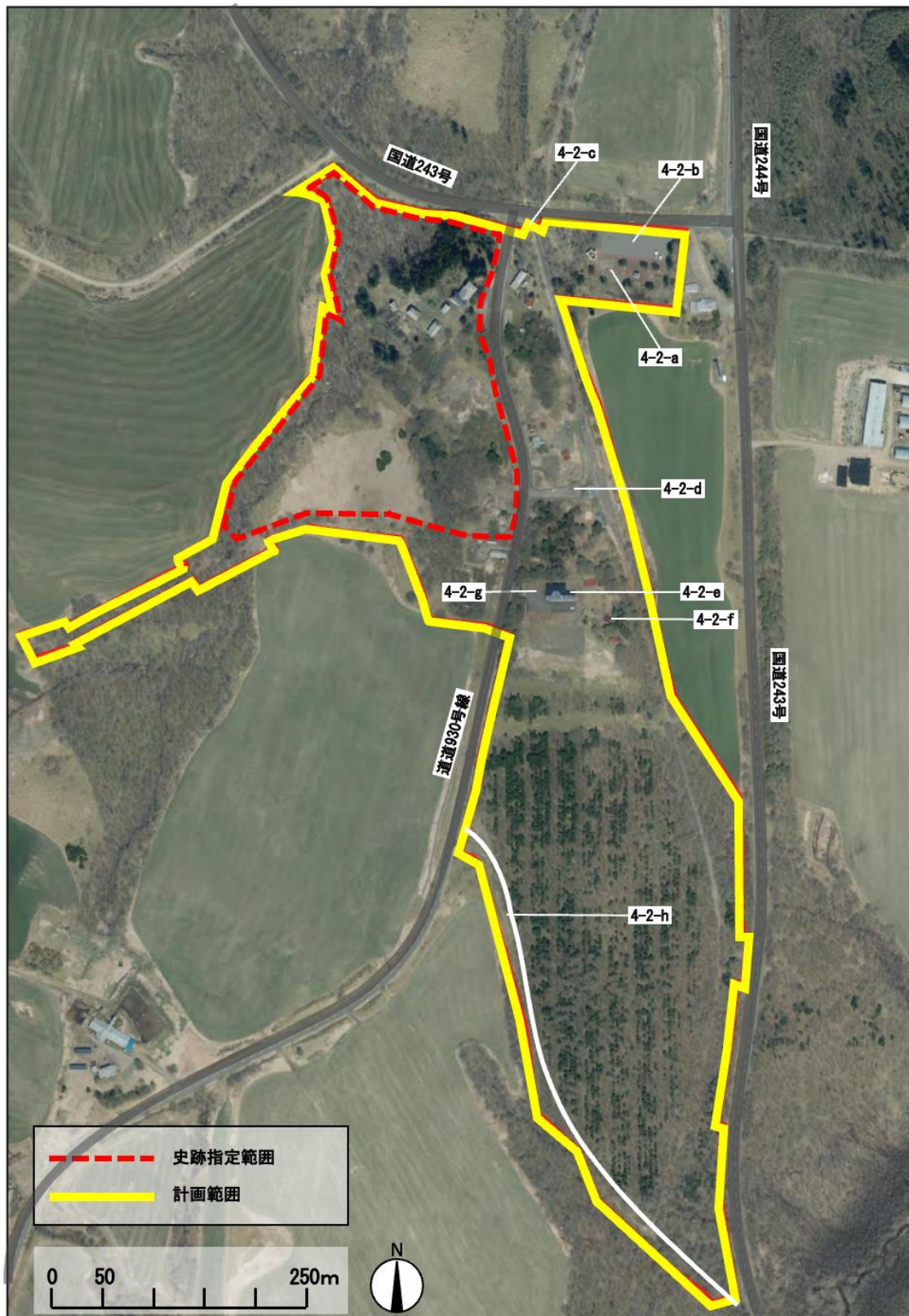


図 史跡指定地外の構成要素の現状-保存活用上有効な諸要素位置図

3) 保存活用上調整が必要な諸要素

4-3 -a	民家 1	
	旧林宅に隣接して建つ住宅。	
4-3 -b	物置 2 棟	
	民家 1 に隣接して建つ物置 2 棟。	
4-3 -c	仮設トイレ	
	奥行臼駅通所近くに設置されている仮設トイレ。見学者及び駅通所のガイドが主に使用している。周辺の良好な景観を阻害している。	
4-3 -d	物置	
	奥行臼駅前の敷地に置かれた物置。周辺の良好な景観を阻害している。	
4-3 -e	民家	
	道道 930 号沿いに建てられている民家。 今後、調査が必要。	
4-3 -f	物置	
	民家に隣接する物置。 今後、調査が必要。	

4-3 -g	電柱	
	史跡や計画地の景観へ影響を与える道道 930 号沿いの電柱。	
4-3 -h	樹木	
	史跡指定範囲外の計画地における、伐期を迎えた樹木や、老木・危険木。 今後、調査が必要。	

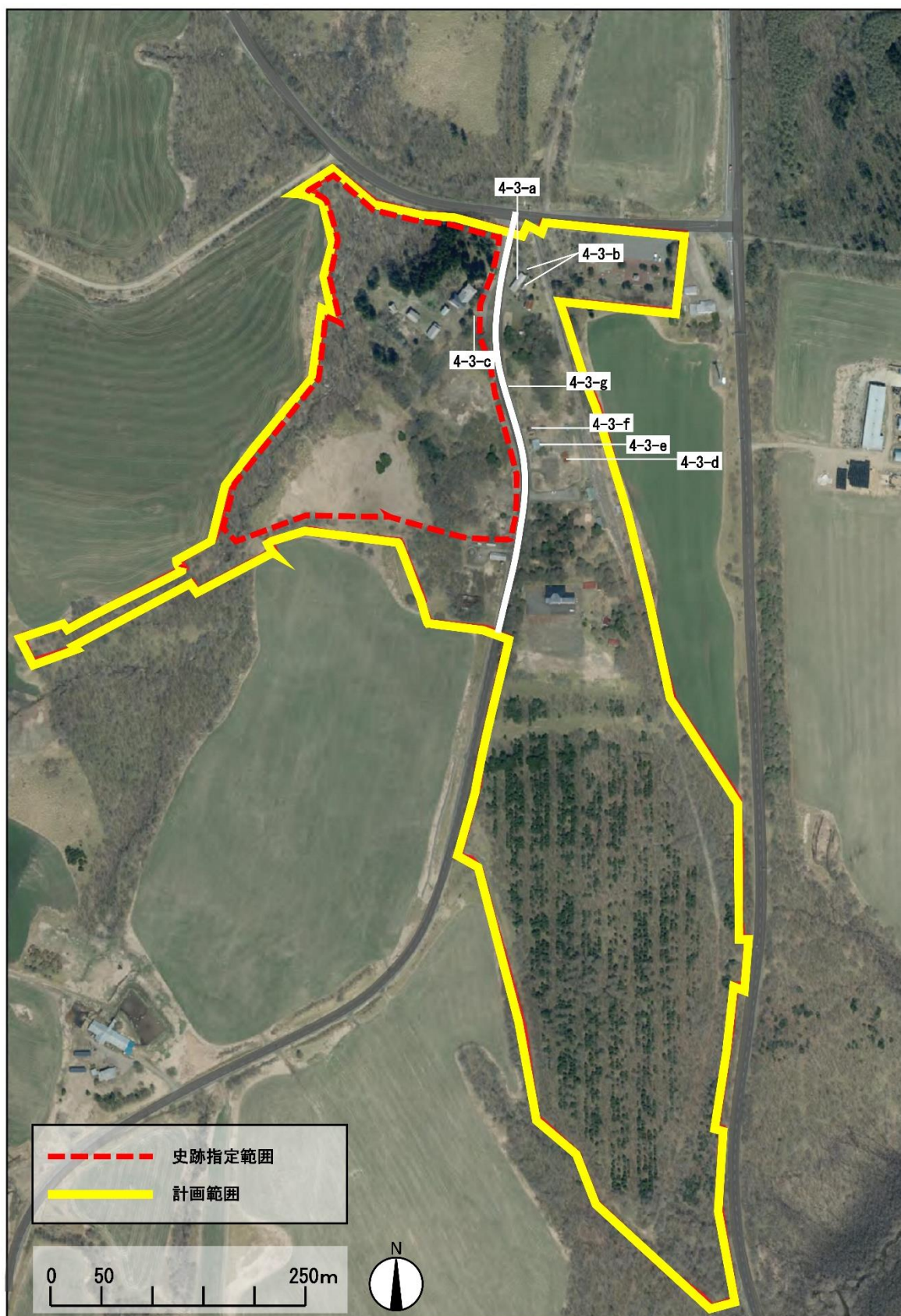


図 史跡指定地外の構成要素の現状—保存活用上調整が必要な諸要素位置図

3. 当該地域の現状

(1) 歴史的環境

1) 史跡公園を取り巻く歴史文化の捉え方について

別海町の大地のほとんどは火山灰の「原野」からなる。この原野よりオホーツク海に注ぐ西別川、床丹川、春別川は「河岸段丘」を形成し、ヤウシュベツ川・風蓮川は川沿いに湿原を発達させながら南東部の風蓮湖に注ぎ、風蓮川湿原など「低湿地帯」を形成している。

以上の河川環境は、湿性地固有のハンノキ群落や湿性草本群など多様な植生環境を育みながらオホーツク海と繋がる河口域に豊かな漁業環境をもたらした。

そして、ニシベツの語源となるアイヌ語の「ヌーウシュペツ」は、鮭の上る豊漁の川に由来し、縄文時代、続縄文時代、オホーツク文化、擦文文化、アイヌ文化期の人類居住の跡として町内の 88 ヲ所に埋蔵文化財の包蔵地を遺す。

これら生命痕跡の地は、近世において鮭漁の漁場開発や交易を巡る、先住民族アイヌと和人との間に生じた様々な問題、ロシアの蝦夷地接近に備える幕府の外交等の政治課題も伴い、東蝦夷地の管理と開発に欠かせない「道」が求められたことと、その後全国から集まった開拓者により大きく成長した酪農産業が育まれ、「道」が発展してきたことから、後の奥行臼に「3 つの道」の時代を担わすこととなった。以下、奥行臼の歴史文化の礎となる三つの道（交通）の時代変遷を次に概観する。

2) 【駅逦所期：300 年】…旧奥行臼駅逦所を導く「交通の要衝」と「西別川河口」

松前藩の蝦夷地経営は、1624（寛永元）年の厚岸場所開設を始めに、霧多布場所、ノッカマップ（根室）場所を経て、1754（宝暦 4）年にはオホーツク海根室水道を隔てる国後場所におよぶ。こうした中、1774（安永 3）年には飛騨屋久兵衛により別海も含め東蝦夷地の場所経営が行われるが、過酷な場所経営のため、1789（寛政元）年、剛強なアイヌ達との「クナシリ・メナシの戦い」を招く。幕府は、続く 1792（寛政 4）年のロシア使節ラクスマン来航の事態を受け、1799（寛政 11）年からの幕府直轄の下、「要路」アンネベツ（浜中町姉別）と「要津」ノツケ（野付半島先端）の 2 か所に通行屋を設け交通整備を急いだ。

西別川河口の別海（現別海町本別海）は、飛騨屋久兵衛の他 3 人の場所請負人も加え徐々に和人進出と幕吏の往来など人流が増し、1800（寛政 12）年の西別川産鮭の幕府献上品は、江戸と西別川河口の本別海を結んだ。これらの活動は、1878（明治 11）年、開拓使の近代的水産加工施設「缶詰工場」の開業や、翌（1879（明治 12）年の別海外四ヶ村戸長役場の設置など、後の内陸部奥行臼を繋ぐ要所が形成される。

西別川河口から南西に約 12 kmの奥行臼地区は、1897（明治 30）年の北海道国有未開地処分法を背景に薪炭業を営む出稼ぎ寄留民の定住が進み、10 年後には奥行臼に簡易教育所が開設されるなど、17 戸 76 人の定住が認められる。

この時期、薪炭業を営む山崎藤次郎は、牧畜に将来性に注目し 1903（明治 36）年、同地に移住している。この後、別海内陸部全域の原野に農耕移民の団体移住が進む。入殖の道路

開削につれて、馬を使った交通機関である駅通設置への要請が高まる中、1910（明治43）年、山崎藤次郎を駅通取扱人として奥行臼駅通所が開設され、駅通業務を開始した。以降、内陸部開拓の進展に伴い、1920（大正9）年に西別（現別海市街）に、1924（大正13）年に上風蓮に、同年、中春別にそれぞれ駅通所が開設され、別海村の北部、中央、南部を結ぶ交通要所が形成される。一方、1924（大正13）年の殖民軌道根室線の開通によりその必要性が薄れ、1930（昭和5）年に奥行臼駅通所は駅通所の役目を終える。

3）【殖民軌道・簡易軌道～鉄道期】…開拓を支える内陸交通の要衝“奥行臼”

昭和初期には別海村の人口は1万2千人を超え、そのほとんどは別海村内陸部の開拓民であった。しかし、市街との日用品・農作物の運搬に供する道路は、遠距離に加え、融雪期の泥濘のため、入植者には不利不便が甚だしい現状にあった。この状況は、隣接村も同様であることから、1924（大正13）年には中標津と厚床を結ぶ南北48.8kmの馬力線である殖民軌道根室線が開通した。この殖民軌道の開通は、奥行臼駅通所の廃止を招くことになった。しかし廃止後旅館になった後、馬市のある厚床に近く、馬の大牧場でもあった山崎旅館には多くの人が訪れ、むしろ駅通所時代よりもにぎわっていたと伝えられている。

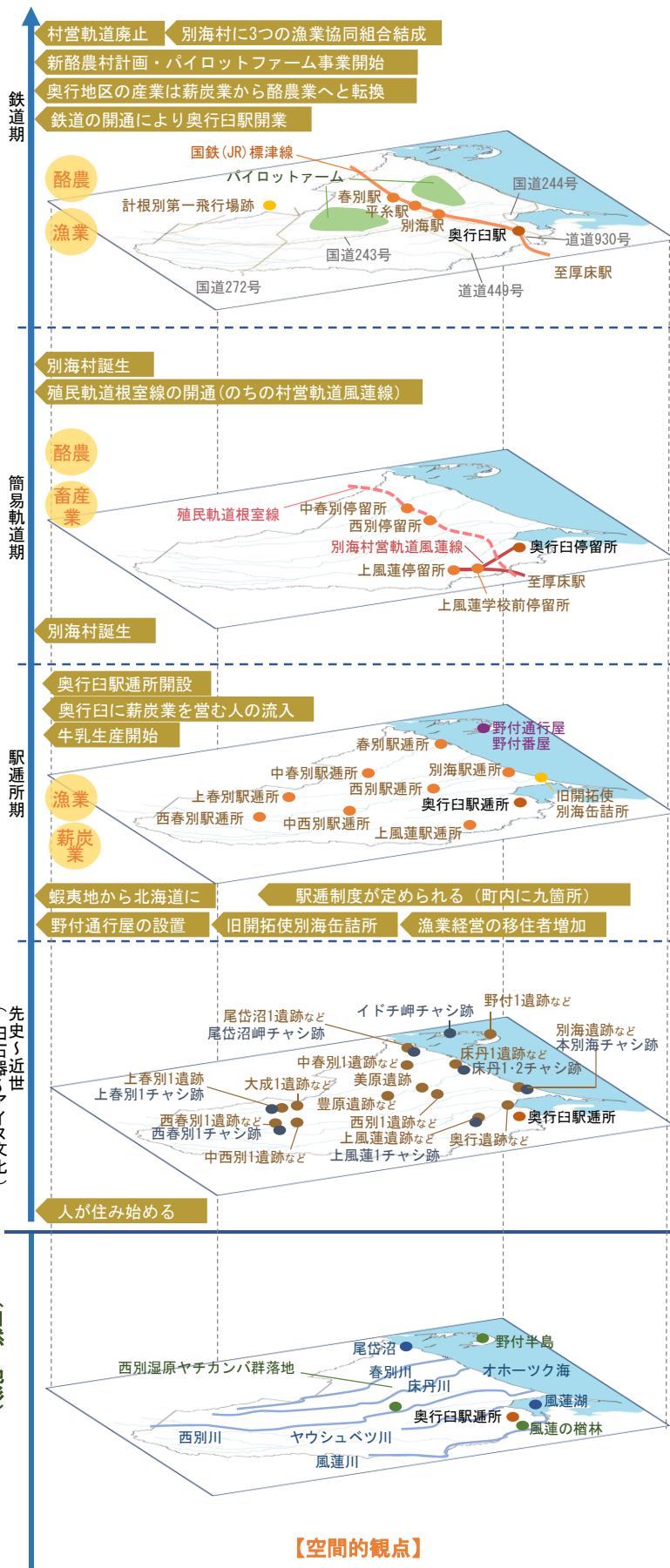
1933（昭和8）年12月1日、国鉄標津線（厚床～西別）が開通した。当初は海岸部を通る予定であった国鉄標津線は、既に殖民軌道が開通していた内陸を通ることとなり、厚床駅と西別駅間の奥行臼に駅が開業したことで、奥行臼にこれまでにない賑わいが生まれることになった。

1963（昭和38）年、戦前の殖民軌道の流れを継ぐ別海村営軌道風蓮線（奥行臼～上風蓮）の路線営業が始まる。1960（昭和35）年からの北海道開発局による軌道強化（自走客車導入）事業は、奥行臼に村営軌道の拠点も加え、更に交通の要衝“奥行臼”の重要性を高める。

国鉄線を「動脈」とすれば、簡易軌道は「毛細血管」の役目を担い、農家の収入を支える農作物等の輸送と、本格化する酪農業の基盤づくりに貢献した。しかし、1960年代後半からの急速な道路整備は、泥濘との闘いだっただ道路事情を改善させ、相変らずの融雪期の運行に弱い村営軌道の事情もあり、1971（昭和46）年に開通からわずか7年余りでその役目を終えた。

また、国鉄標津線もマイカー時代の到来により赤字が続き、1989（平成元）年に廃止されたことで、奥行臼にあった3つの駅（駅通・国鉄駅・簡易軌道駅）はすべて消滅したのである。

【歴史的観点】



●国鉄（JR）標津線 奥行臼駅の開通

- 昭和8年に、のちの国鉄（JR）、省線標津線の一部開通に伴い、奥行臼駅開設。平成元年の廃線まで使われていた。

●新酪農村計画やパイロットファームによる酪農の活発化

- 昭和29年に集約酪農地域になった根釧台地を舞台に、パイロットファーム計画が取り入れられ、機械導入と、大規模酪農経営に向けた先進的な酪農事業が展開された。

●廃止した奥行臼駅通所は旅館として営業

- 昭和5年山崎藤次郎はその駅舎で旅館業を継続。

●殖民軌道根室線から別海村営軌道風蓮線へ

- 大正14年に殖民軌道根室線が開通し、内部への入植が進んだ。昭和8年に廃止、引き継ぐ形で昭和38年に奥行臼を始点とする村営軌道が開通。約8年間運行した。
- 上風蓮からの牛乳を奥行臼停留所でトラックに積み替えて輸送することで鮮度を保ち、酪農発展の一翼を担った。

●野付通行屋・野付番屋（現在は遺跡）

- 江戸時代、国後島へ渡海の要津で、根室、厚岸・標津、目梨への交通の拠点。

●旧開拓使別海缶詰所

- 明治11年に開拓使が西別川河口に設置。近代的水産加工業の先駆け。

●駅通制度の制定と奥行臼駅通所の開設

- 明治43年に山崎藤次郎が駅通所業務開始。

●後期旧石器時代から人が住み始める

- 後期旧石器時代の細石刃が町内で発見。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の存在が伺える。
- 町内で89ヶ所の埋蔵文化財包蔵地が確認され、縄文、続縄文、オホーツク、擦文の遺構や遺物が確認されている。
- 床丹1チャンや西春別1チャンなど複数のチャン跡がある。

●原野、河岸段丘、低地で構成される地形

- 地形は、火山灰から成る起伏の大きい台地状の地形で、春別川、ヤウシュベツ川、風蓮川などで河岸段丘を形成。
- 春別川、西別川、風蓮川の川沿いには低湿地帯が広がる。

●計画地は森林・湿地・牧草地などの多様な植生

- 町指定天然記念物樹齢500年の「オクユキウスの大樹」
- 史跡内の小川周辺にはハンノキが群生トドマツや湿性草本群落が見られる。

図 史跡を取り巻く歴史文化の捉え方図

(2) 自然的環境

1) 気象

北海道の東部に位置する本町は、内陸部は大陸性の内陸型気候、海岸部は海洋性気候を示しており、夏季は6月～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。冬季は日照時間が長く、年間の最深積雪は1m未満である事が多く、道内でも比較的降雪量が少ないことが特徴である。

2) 地形・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、そのほとんどが火山灰の台地である。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、西別川等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。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。

以上のように、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。

3) 植生

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。

海岸部には渡り鳥の中継地点として重要な役割を担う、ラムサール条約登録湿地である野付半島や野付湾、風蓮湖があり、豊かな自然環境に恵まれている。野付半島は長さ26kmと日本最大の砂嘴であり、森林、草原、高層湿原、砂浜、干潟があるほか、天然木の立ち枯れの風景（トドワラ・ナラワラ）を望むことができる。

史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書において、史跡指定地の植生は以下のように整理されている。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、ハルカラムツ、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。

(平成25年調査時)

オクユキウスの大櫓は、推定樹齢500年と言われているミズナラの老木であり、1981(昭和56)年に別海町指定文化財に指定されている。旧大和神社跡地のすぐそばにあり、ご神木的な役割を果たしていたとも考えられる。

史跡指定地の西側には、南から北へと流れる小川があり、河岸部は湿潤な土壤環境が形成されている。この湿性地にハンノキの優占林またはハンノキを伴う湿性林が成立している。奥の牧草地とともに、史跡の後背地を形成している。また、牛舎南西にある池を水源として旧道浜中線地下の水路を通して前述の小川に合流する小川があり、国道243号線の地下に作られた水路を通して、さらに北に向かって流れ、木村川に合流している。駅通所の裏にあることから、「裏川」と呼ばれていた。

池は、周囲5mほどであり、牛舎の南西にある。鯉が放されていたこともあった。現在の池の南側にもかつて人工池が作られたことがあり、現在はエンコウソウが優占する湿性草本群落となっている。

(3) 社会的環境

1) 計画地及び周辺の土地利用

計画地及び周辺は、農用地域及び森林地域からなり、計画地内の南側には約 6 ha の保安林が広がっている。

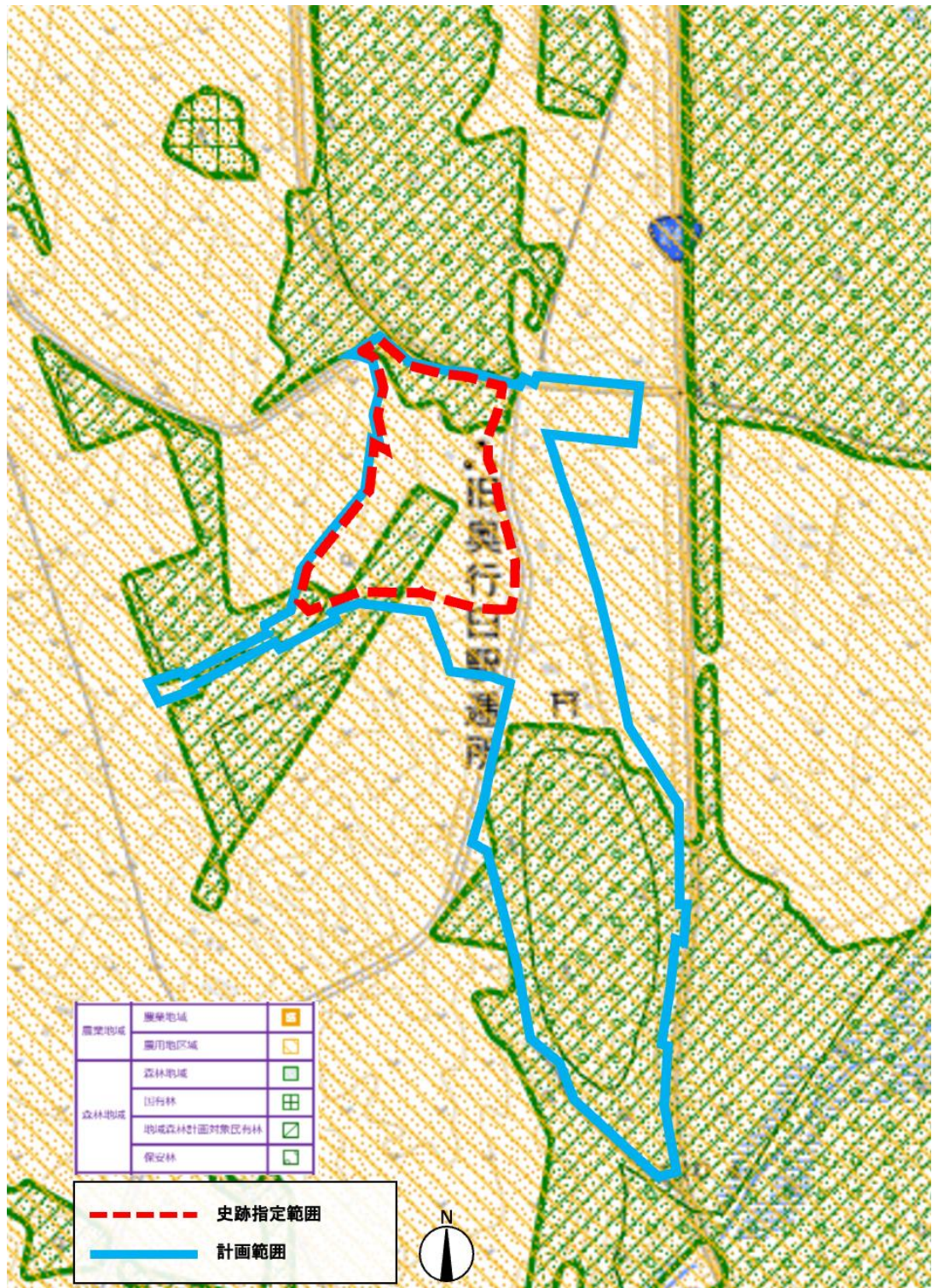


図 計画地及び周辺の土地利用図(国土交通省 LUCKY より)

2) 道路・交通

町内の道路網は、国道3路線、道道19路線、町道727路線（2018（平成30）年8月末現在）により形成されている。地域高規格道路については、根室中標津道路（根室市～中標津空港）及び釧路中標津道路（釧路市～標津町）の整備が進められており、これらは整備ルートの一部が既に開通している。

町内の公共交通として、民間の路線バスや町営の地域生活バス（上風連線、上春別線、西春別線、尾岱沼線）が運行している。また、別海市街地から車で約30分の距離に根室中標津空港があり、新千歳空港、羽田空港との直行便が発着している。

計画地周辺には、国道244号と国道243号が通っており、計画地の中を道道930号が通っている。計画地へのアクセスは、根室交通バス奥行停留所下車徒歩約2分、車だと別海市街地から約20分、中標津空港から約50分となっている。

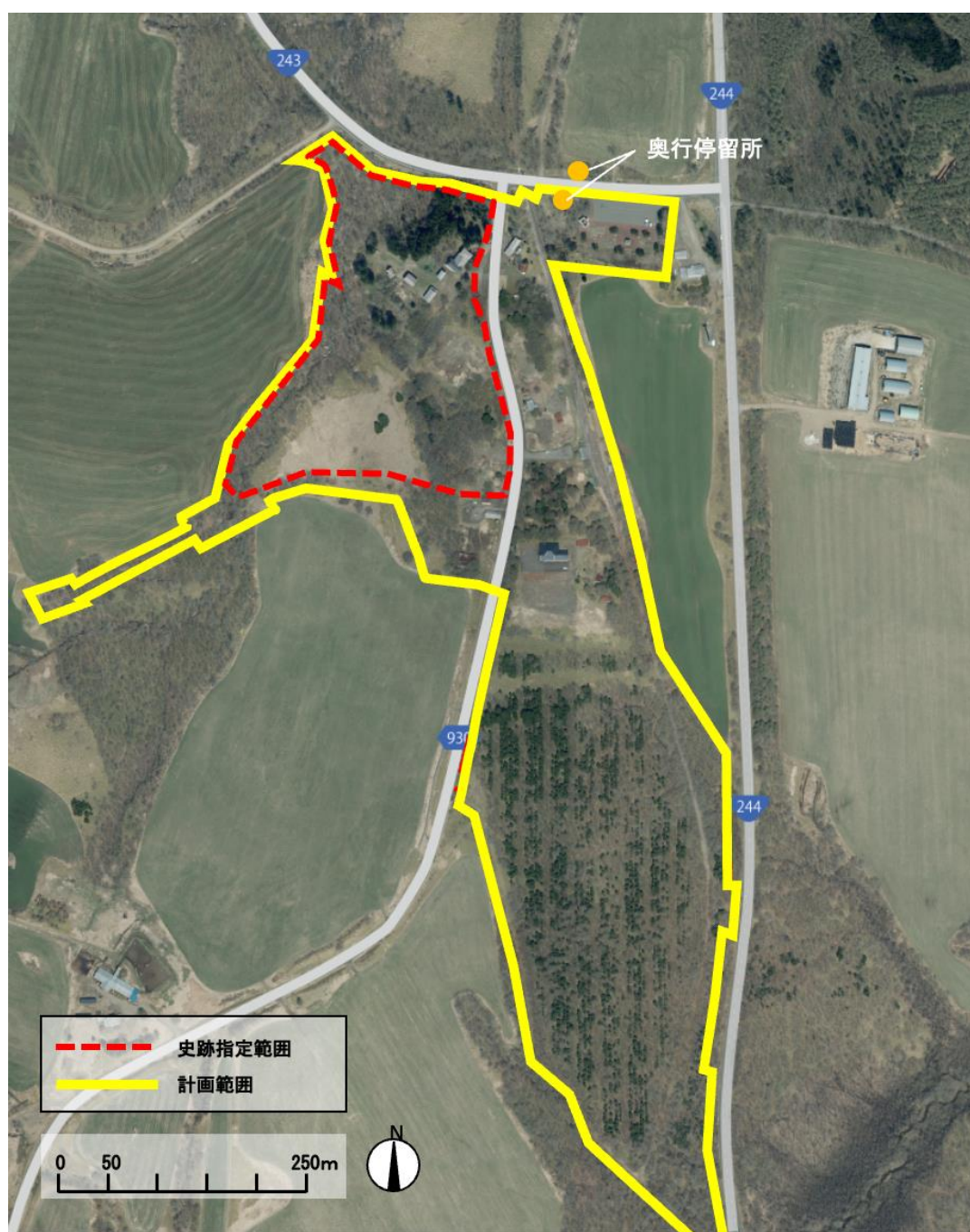


図 計画地周辺の道路・交通状況

3) 観光

観光客入込数については、観光客数はおおむね増加傾向であり、2016（平成 28）年の 285,355 人から 2019（令和元）年度は 323,178 人となっており、4 年間で 37,823 人（13.3%）増加している。また、宿泊者数については 2016（平成 28）年度から増減を繰り返しており、2018（平成 30）年度の 31,519 人から 2019（令和元）年度の 35,917 人にかけては、4,398 人（14.0%）増加している。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020（令和 2）年度は観光客数及び宿泊者数ともに大きく減少に転じている。

奥行臼駅通所の入館者数は、2016（平成 28）年から実施された保存修理工事により、2014（平成 26）年から 2018（平成 30）年まで閉館していた期間を除き、保存修理前までの入館者数は概ね増加傾向にあった。保存修理工事が完了し公開が再開した 2019（令和元）年度には、3,000 人以上と保存修理工事前の倍以上の入館者数があったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020（令和 2）年度からは約 1,200～約 1,500 人と減少している。

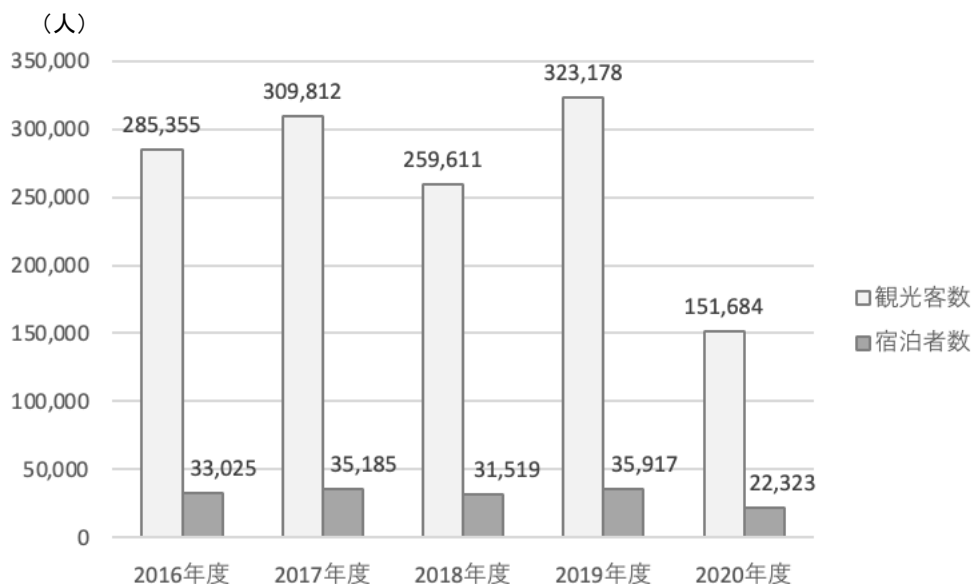


図 別海町の観光客入込数の推移

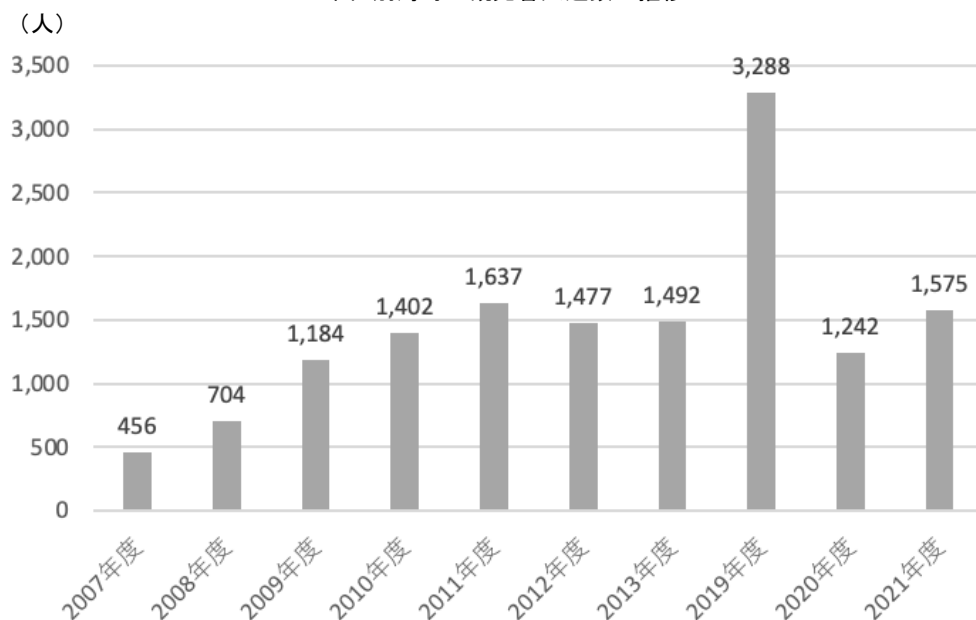


図 奥行臼駅通所の入館者数の推移

4) 法規制

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。(また、前述のとおり計画地の南側の森林は保安林となっている。) 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。

②農地法及び農業振興地域の整備に関する法律（農振法）

史跡指定時に農地法上の農地及び農振法上の農用地区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。

③北海道文化財保護条例

「奥行臼駅通」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文化財保護法

史跡旧奥行臼駅通所は、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) 関連計画との関係

奥行臼史跡公園整備基本構想の位置付けを、別海町におけるまちづくり、歴史文化、社会教育の視点から整理する。

なお、本構想と特に関係する項目は、各関連計画から引用し、該当箇所を赤枠で示す。

1) まちづくりに係る関連計画

○第7次別海町総合計画（2019年度策定）

「基本目標1 地域資源を生かした産業のまち 海と大地が輝く 豊かで活力ある産業づくり」の実現に向けた施策の大綱「観光の振興」の主要施策のひとつに、体験型観光の拡充を目的とした観光メニューの確立に取り組む場として旧奥行臼駅通所が挙げられている。

また、「基本目標4 生涯を通じて人と文化を育む学びのまち、地域に根ざした文化の継承と個性あふれる文化の創造」の実現に向けた施策の大綱「地域文化の振興」の主要施策のひとつに、奥行地区の交通遺跡を地域の活性化に活用するため、史跡公園構想を具体化して整備計画を策定することが示されている。また、主要事業のひとつとして、奥行臼史跡公園整備事業が位置付けられている。

このことから、観光の拡充および地域の活性化の拠点を担う場としての公園整備が求められている。

4 観光の振興	
4 主要施策	
①観光・交流資源の充実・活用	観光施設の整備・充実を進めるとともに、観光ガイドとの連携による体験型観光を推進します。また、地域資源を活用した地域団体との協働によるイベントを開催します。
②新しい観光メニューの確立	自然・歴史・文化・人々とふれあう体験型観光の拡充に向けて、農泊、打瀬網漁の見学、フットパスなどを第一次産業と連携するとともに、氷下待ち網漁見学の商品化や旧奥行臼駅通所等の歴史文化に触れる観光メニューの創出に取り組めます。
③PR活動の推進	本町の観光についてPRするため、SNS*を活用したPRを推進します。その他パンフレットやポスターの作成、ホームページの充実、メディア取材の受入及び情報の発信を推進します。
④広域観光体制の充実	地域一体となった観光振興施策の推進に向けて、東北海道や根室管内において広域的な連携のもと、観光ルートづくりや国内外へのプロモーションを実施します。

引用：別海町総合計画 P42

4 地域文化の振興

4 主要施策

①芸術・文化施設の整備 充実	生涯学習センターの建設を進め、その運用方法について検討します。郷土資料館は、本館及び豊原分館の整備方針を検討し、老朽化に対処します。
②文化財の保存と活用	奥行地区の交通遺跡を地域の活性化に活用するため、史跡公園構想を具体化して整備計画を策定し、整備を進めます。ヤチカンバ群落地については、国の天然記念物指定を目指して調査を進め、保護対策を講じます。また、町内各地の文化財を調査し、「文化財保存活用地域計画」を策定します。
③芸術・文化団体、指導者の育成	別海町文化連盟に対する指導・助言等により、町内で活動する芸術・文化団体の育成と支援を行うとともに、町民文化の普及振興に貢献した方の表彰を行います。
④芸術文化イベント等の充実	各団体等と連携し、地区ごとや町全体の文化祭を開催するほか、落語会、講演会やコンサートの開催など、身近で芸術・文化に触れる機会を拡充します。また、近隣市町で開催される芸術文化講演等の鑑賞支援を行います。

6 主要な事業

総合文化祭・地域文化祭事業	地域間や異世代間の交流や特色ある芸術文化活動を通じて、町民が一体となったまちづくりのため、文化祭を開催します。
芸術文化鑑賞事業	町民が芸術文化への関心と理解を深めるために、その機会を提供する芸術文化鑑賞を拡充します。
文化団体活動支援事業	文化団体の運営を支援し、各種大会に出場する団体に対して派遣費を助成します。
郷土資料館整備方針の策定事業	老朽化の進んでいる、郷土資料館本館及び豊原分館の施設整備方針を検討し、計画的な整備を進めます。
郷土資料館が実施する各種事業	講座・講演会等を開催し、郷土の歴史・文化に触れる機会を拡充します。
奥行臼史跡公園整備事業	奥行地区に集中する3つの交通遺産を核とした史跡公園整備計画を策定し、計画に基づく整備を進め、交流人口の拡大を推進します。
西別湿原ヤチカンバ群落地保護事業	国の天然記念物への指定に向けて調査を進めるとともに、指定後は保護対策を講じて恒久的な保存に取り組みます。

引用：別海町総合計画 P81

○第2期別海町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020年策定）

「基本目標 II 魅力あふれる地域資源・地域特性を活かした新しいひとの流れを創造する」の実現に向けた施策のひとつ「地域資源を活かした交流人口拡大の取組」として、奥行地区の交通遺産を核とした奥行地区文化財保存整備事業の策定が位置付けられており、奥行臼史跡公園整備について、計画に基づく整備と交流人口の拡大を推進することが求められている。

■具体的な施策	
事業名	内容
観光情報整備事業	町外からの集客と町内の周遊を促進するため最新の観光パンフレットを充実させるほか、外国語対応のパンフレットを整備することで、より観光消費額の増加を見込みます。
えびまつり開催事業	毎年町内外各地より多くの来場者が訪れている本町の3大まつりの一つであり、本町の水産資源のブランド力を高めるPRとなっていることからイベント開催に対して支援を行います。
西別川あきあじまつり開催事業	毎年町内外各地より多くの来場者が訪れている本町の3大まつりの一つであり、あきあじのブランドを高めるイベントとなっていることからイベント開催に対して支援を行います。
産業祭開催事業	本町の基幹産業を一堂に紹介するとともに、秋の味覚を通じて郷土の産業を再確認し、町内外の人々の交流を深め、本町の発展に貢献することを目的として実施している本町の3大まつりの一つであり、イベント開催に対して支援を行います。
野付半島ネイチャーセンター整備事業	観光客の満足度向上や入込客数増加を図るため、施設の補修や周辺トイレ改修等を計画的に整備します。
キャンプ場整備事業	本町の自然豊かな環境、景観等を体験でき、尾岱沼市街地及び別海市街への周遊が期待できる貴重な観光資源であることから、観光客の増加及び地域の方々のふれあいの場として需要に応じ、時代に合った改修や整備を行います。
パイロットマラソン事業	全国から集まるランナーを温かく迎え、スポーツによる地域の魅力を発信し、交流人口の拡大を推進します。
奥行地区文化財保存整備事業	奥行地区に集中する3つの交通遺産を核とした史跡公園整備計画を策定し、計画に基づく整備を進め、交流人口の拡大を推進します。
ヤチカンバ群落地保護事業	国の天然記念物への指定に向けて調査を進めるとともに、指定後は保護対策を講じて恒久的な保存に取り組みます。

引用：第2期別海町まち・ひと・しごと創生総合戦略 P19

2) 歴史文化に係る関連計画

○史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書（2014 年策定）

史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書に記載されている奥行臼史跡公園整備構想の基本方針は、体験学習や文化的観光資源としての活用ができる整備と、3 つの交通遺産を含めた一体的な整備を通し、別海町の歴史のストーリーがわかる展示を行うことが掲げられている。そのため、奥行臼史跡公園としての一体的な保存管理および整備が必要である。

第 6 章 奥行臼史跡公園の保存管理と整備

6-1 今後の整備・活用の方針

6-1-1 奥行臼史跡公園整備構想

本史跡内及びその周辺地には、駅通、国鉄、簡易軌道という三種類の異なる時代の交通遺産が集中している。これらの交通遺産を適切に保存すると同時に広く活用していくため、史跡公園として一体的な整備を図る「奥行臼史跡公園整備構想」について以下に述べる。

6-1-1-① 史跡公園整備の基本方針

1. 町民や来訪者が、自ら体感しながら歴史を学ぶことができる生涯学習の拠点とするとともに、文化的観光資源として活用できるような整備を行う。
2. 史跡旧奥行臼駅通所、旧国鉄奥行臼駅、旧村営軌道跡を奥行臼史跡公園として一体的に整備し、別海町の交通史・開拓史全体のストーリーがわかるような展示を行う。

6-1-1-② 史跡公園用地検討範囲

史跡公園用地として検討する範囲は 59 頁図 16 の赤枠とする。また国鉄線路跡地、根室への旧道、それらが交差する踏み切り跡を含む青枠の範囲を、将来的に史跡公園用地として検討する範囲とする。青枠の範囲の線路跡地には線路を復元してあり、根室への旧道とともに歴史の道散策ゾーンとして整備する。

6-1-1-③ 「歴史まちづくり法」に基づく史跡公園の整備

史跡指定地外の史跡公園用地検討範囲の整備に先立ち、別海町歴史文化基本構想を策定し、この構想の核として、エコミュージアム構想（町まるごと博物館構想）を据える。エコミュージアムとは、町内にあるさまざまな歴史文化遺産や天然記念物を「展示物」とし、町全体を屋根のない博物館とみなして展開するまちづくりの取り組みである。この構想策定と併行して、鉄道・軌道・歴史の道関係を中心に別海町歴史文化遺産への登録件数を増やして展示物を充実させる。

その後、「地域の歴史的風土の維持及び向上に関する法律」（「歴史まちづくり法」）に基づき、史跡旧奥行臼駅通所を重点区域とした歴史的風致維持向上計画を策定する。この歴史的風致維持向上計画に基づき、史跡指定地外の史跡公園用地の整備を行うこととする。

引用：史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書 P57～61

6-1-1-④ 史跡公園ガイダンス施設の設置

史跡指定地外の史跡公園内に、駅通所・鉄道・殖民軌道の歴史を中心とする、別海町の近代史が理解できるような展示施設を持つガイダンス施設を設置する。このガイダンス施設は、史跡公園のガイダンス施設の役割のみならず、国道の交わる地点である利点を生かして「道の駅」的な役割を持たせ、駅通所、国鉄駅、村営軌道駅に続く奥行臼地区の4つめの駅として整備する。この駅は、物や人を運ぶための駅ではなく、エコミュージアムの中核施設として本町の歴史文化とそれに関連する観光の情報が行き交う「知に誘う道の駅」である。

別海―奥行臼間（約12km）の旧標津線線路跡にはフットパスが整備されており、近隣市町村でも盛んに行われている。ガイダンス施設はこれらのフットパスネットワークともリンクさせ、フットパスの駅としても活用を図る。

また村営軌道跡地には、停留所建物などを活用して北海道の殖民軌道の歴史解説に特化したミニミュージアムを開設する。

6-1-1-⑤ 体験学習の場としての史跡公園

来訪者が北海道開拓の歴史や自然環境を学ぶことができるよう、史跡公園内にある交通遺産や自然などから北海道開拓当時の人々の生活文化を追体験できる体験学習の場として整備する。この体験学習を、総合的な学習の時間や修学旅行の受け入れプログラムに組み込んだり、グリーンツーリズムと連携することで、一過性でない、より持続的で効果的な広がりをもつ体験学習の提供が可能になるようにする。

6-1-1-⑥ 町民の憩いの場としての史跡公園

公園内には、見学者が快適に見学するために必要な便益施設を適切に設置する他、史跡公園の池・川・樹木などの自然を生かした整備を行う。特に奥行臼はかつて桜の名所であり、桜の時期には国鉄に乗って各地から花見客が訪れた。現在その面影はかなり薄れていることから、その往時の姿を再現するために、公園には桜を中心に植樹し、町民の憩いの場として整備する。また、史跡公園内でイベントを催すために必要な施設を整えることとする。

以上のような史跡公園構想の下、言葉や写真だけでは伝えきれない、時代の空気や重みを感じ取り、学び取ることができる場所として、また道東の歴史体験型観光の玄関口として整備していくこととする。

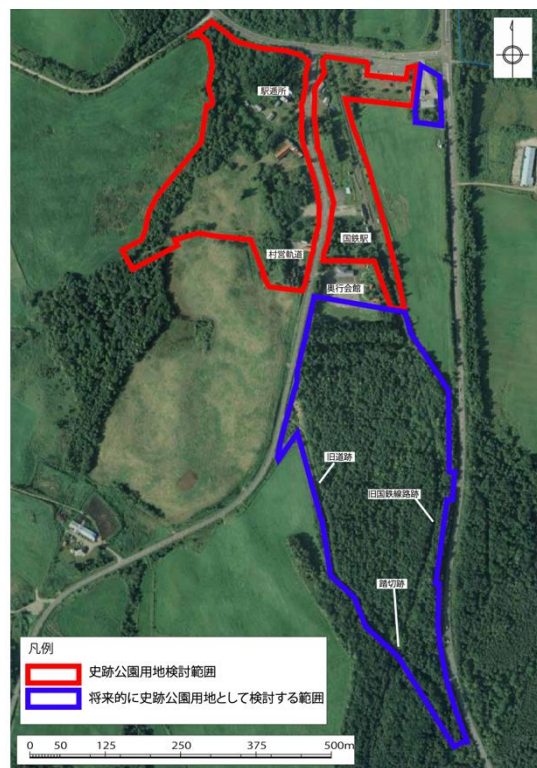


図16 史跡公園用地検討範囲

引用：史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書 P57～61

6-1-2 ゾーン別の整備方針

史跡公園予定地を次頁図 17 のようにゾーニングし、各ゾーンごとの整備方針を以下に記す。

①コアゾーン

駅通所駅舎など本史跡の重要な構成要素が集中する区画、旧国鉄駅区画、旧村営軌道区画から成る。本質的価値を構成する諸要素については、その価値を損なうことのないことを最優先にして整備を行う。現存する建物は来館者が安心して見学できるよう整備していく他、必要に応じて記念碑の設置や建物の復元を行う。

②歴史の道散策ゾーン

旧道・国鉄線路跡・村営軌道線路跡から成る。旧道・村営軌道跡は調査・研究に基づいて復元し、国鉄線路跡は現存する線路の維持管理に努めることで、散策路として活用できるよう整備していく。また線路については、散策だけでなく、線路を生かした体験プログラムの実施も可能になるよう整備する。

③放牧地・畑ゾーン

放牧地や畑として使われていたと考えられる区画である。いずれも緑地帯として維持管理するが、畑については体験学習の場としての活用も検討する。

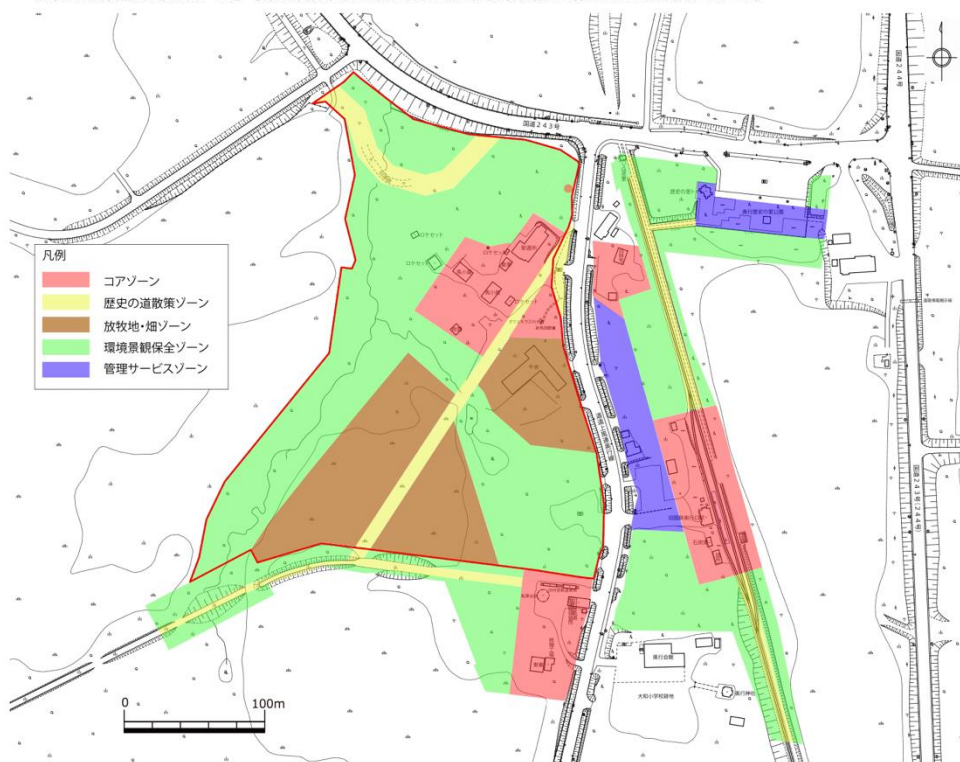
④環境景観保全ゾーン

ハンノキ群落・トドマツ植林地・導入木などの緑地、池、小川から成る区画である。危険樹木の伐採や間伐等により生育環境を改善するとともに、外来種の繁茂を抑制してできるだけ当時の植生に近づける。また見学者の目に入る主な樹木には樹名板を敷設し、自然学習に役立てる。

下草刈りなどを行って導入木生育環境を改善し、池周辺にサクラ類を中心に補植を行って往時を復元し、町民等が憩い楽しめる環境を整える。

⑤管理サービスゾーン

史跡指定地外にあり、史跡見学に訪れた利用者のための便益施設や史跡管理のための施設をおく区域である。必要に応じて、ガイダンス施設、駐車場、トイレ、案内板、休憩所、管理棟などを設置ないし改築する。適切な案内板の設置により、現在の駐車場から駅通所・国鉄駅・村営軌道を徒歩で見て回る動線を確立する。便益施設等は、周辺の歴史的景観に溶け込む外観とする。



3) 社会教育に係る関連計画

○別海町教育の大綱（2019 年策定）

地域文化の振興の施策における主な事業に奥行臼史跡公園整備事業が位置付けられており、地域に根ざし、文化財への理解を深め、保存・活用を進めていくことが求められている。

(4) 地域文化の振興

地域に根ざした文化の継承と個性あふれる文化の創造に向け、町民主体の芸術・文化活動を一層推進するとともに、貴重な文化財に対する理解を深め、保存・活用を進めます。

【主要施策】

- ア 芸術・文化施設の整備充実
- イ 文化財の保存と活用
- ウ 芸術・文化団体、指導者の育成
- エ 芸術文化イベント等の充実

〔主要な事業〕

・総合文化祭、地域文化祭事業
・芸術文化鑑賞事業
・文化団体活動支援事業
・郷土資料館整備方針の策定事業
・郷土資料館が実施する各種事業
・奥行臼史跡公園整備事業
・西別湿原ヤチカンバ群落地保護事業

引用：別海町教育の大綱 P4～5

○第4次別海町社会教育中期振興計画（2019年策定）

世代共通のアクションプログラムの芸術・文化分野で奥行地区文化財保存整備事業が位置付けられており、郷土愛の育成につながるよう、町の歴史遺産や文化財の保存と歴史・自然・文化財を学ぶ機会の充実を図ることが求められている。

1-2 芸術・文化分野

1-2-2 町の歴史的遺産や文化財を適切に保存するとともに、歴史・自然・文化財を学ぶ機会の充実を図り、郷土愛を育成します。

事業ID	事業名	担当課	掲載頁
1-2-2-01	町指定文化財指定・公開活用事業	生涯学習	53
1-2-2-02	埋蔵文化財保護事業	生涯学習	53
1-2-2-03	別海町歴史文化遺産認定・公開活用事業	生涯学習	54
1-2-2-04	奥行地区文化財保存整備事業	生涯学習	54
1-2-2-05	西別湿原ヤチカンバ群落地保存整備事業	生涯学習	55
1-2-2-06	文化財保存活用地域計画・歴史的風致維持向上計画策定事業	生涯学習	55
1-2-2-07	アドベンチャースクール	中公民館	77
1-2-2-08	郷土資料の収集・整理・保存・調査研究	資料館	117
1-2-2-09	歴史や自然に関する調査研究	資料館	117
1-2-2-10	ふるさと講座	資料館	118
1-2-2-11	加賀家文書歴史講座	資料館	118
1-2-2-12	特別展・企画展	資料館	119
1-2-2-13	郷土学習出前講座	資料館	119
1-2-2-14	出前移動展	資料館	120
1-2-2-15	資料の有効的活用のための貸出	資料館	120
1-2-2-16	郷土学習推進に関わる刊行物の作成	資料館	121

引用：第4次別海町社会教育中期振興計画 P32

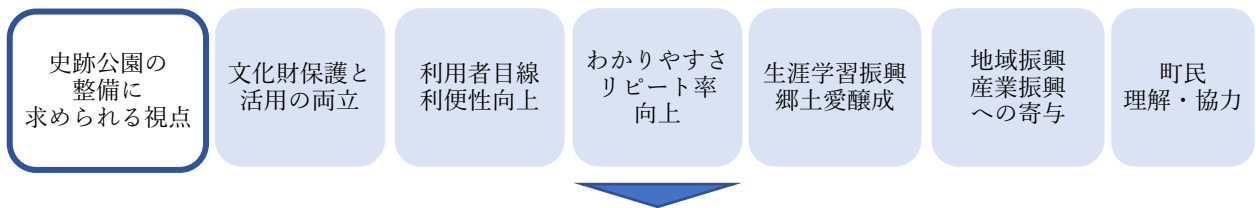
1-2-2-04					
分類	1-2-2 世代共通-芸術文化分野		担当課	生涯学習課	
推進目標	町の歴史的遺産や文化財を適切に保存するとともに、歴史・自然・文化財を学ぶ機会の充実を図り、郷土愛を育成します。				
事業名	奥行地区文化財保存整備事業				
事業内容・目的	旧奥行臼駅通所他、奥行地区に集中している文化財の総合的な保存整備を進め、観光資源としての活用を図ります。				
評価指標	1. 旧奥行臼駅通所の入館者数 2. 総合的保存整備の進捗状況				
備考					
年度	2019	2020	2021	2022	2023
実施計画	○	○	○	○	○
目標1	1,600人	1,700人	1,800人	1,900人	2,000人
実績1					
評価					

引用：第4次別海町社会教育中期振興計画 P54

4. 整備のテーマと基本方針

(1) 史跡公園全体の方向性

史跡公園を取り巻く歴史文化は、道東地域および別海町の発展の歴史を物語る歴史的地域資産である。この貴重な遺跡を次代を担う子供達に確実に保存することは、現代の私たちの役目であり、文化財の保護と活用の両立を図りながら、利用者の利便性の向上、わかりやすい歴史展示や解説のしつらえを行い、町民の理解と協力を得ながら、郷土愛の醸成、地域振興にも寄与する史跡公園を目指す。



(2) 基本理念

史跡公園内外に残る建物などの遺構からうかがえる当時の暮らしに触れることができる整備を目指すとともに、その実現に向けて、史跡の整備やガイダンス施設などのハード面の整備とともに、史跡を活用した体験活動などのソフト面の取り組みの充実も図る。

この史跡を将来にわたり守り伝えるとともに、「3つの時代の交通遺産と北海道開拓の歴史や別海地域の発展を支えた奥行地区の体感」を構想の基本理念とする。

基本理念

3つの時代の交通遺産と北海道開拓の歴史や別海地域の発展を支えた奥行地区の体感

明治時代から昭和初期にかけて、奥行臼地区に形成された交通遺産は、北海道及び根釧地域の地域づくりに大きく貢献しただけでなく、地域の人々の暮らしそのものを支えてきた。また、史跡指定地内に残る旧奥行臼駅通所は、地域の歴史文化を語り伝えていくだけでなく、地域住民の心の拠り所、憩いの場となって地域コミュニティを支える役割もになっている。

史跡公園を整備していくにあたっては、第7次別海町総合計画で定めている将来像、先人たちのたゆまぬ努力により築かれた歴史ある文化や産業といった地域資源を受け継ぎ、ふるさとべっかいに「住んでみたい」「住み続けたい」と思えるよう、目指すべき将来像を、「人がつながり 未来につながる 海と大地に夢があふれるまち 〜いつも心に広がるふるさと べっかい〜」、の実現に向けて、根釧地域発展の拠点としての歴史文化と、3つの時代の現存する貴重な交通遺産を保存活用し、別海町の新たな魅力創造へと繋げていく。

(3) 基本方針

史跡公園は、3つの時代の交通遺産が残る環境にあり、道東地域、別海町の歴史を支えた貴重な場であることを生かし、史跡の本質的価値を構成する諸要素および計画地内の保存活用上重要な諸要素等の維持管理を適切に実施するとともに、地域活性化につなげる魅力創造を図るため、本史跡公園の整備と活用のテーマを「体感」「発信」「共感」「体験」「連携」とし、基本理念の実現に向けて基本方針を以下に定める。

体感

歴史の物語と環境の融合による新しい体感型フィールドパークの創造

発信

史跡公園のガイダンス機能に加え、道東エリアの歴史文化体験の玄関口となり、地域振興、産業振興につながる魅力を発信する拠点となる機能の整備

共感

町民が、学び・憩い・交流しながら、歴史文化の良さに気づき、学び、関りを深めていけるような、「共感」の輪を広げる段階的な取組の実施

体験

郷土愛の醸成し、何度でも訪れたくなる、持続的に展開していくことのできる、発展・連携・協調・特有化・ターゲット別の体験コンテンツの造成

連携

道内の駅通所や道東エリアの歴史文化資産と有機的に連携した、「人」「資源」「地域」の連携のマネジメントサイクルの推進

5. 基本構想

(1) 全体計画（全体構成と個別検討に基づく整備のイメージ）

■全体の整備の考え方

1、守り伝える

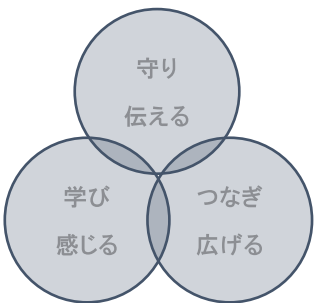
3つの時代の交通遺産と地域発展の歴史をはじめ、指定地内に現在残されている遺構・環境は、その本質的価値を損なうことなく、未来への遺産として保全する。

2、学び感じる

当地域の発展に加え、北海道開拓に大きな影響を与えた歴史と、史跡の本質的価値および奥行臼の歴史・文化を学ぶことができる場とする。

3、つなぎ広げる

北海道を代表する史跡として、多くの人々が当地域の歴史や文化を感じることでできる憩いの場とし、史跡公園を地域の文化財や周辺観光地との連携拠点としながら地域活性化に寄与する場とする。



■史跡指定地内の整備の考え方

1、奥行臼の歴史を伝える文化財や歴史的な地域資産はその本質的価値を損なうことなく、未来への遺産として保全する。

2、史跡の本質的価値を守り伝え、学び感じ、つなぎ広げるために必要な便益施設や管理施設、サービス施設は史跡指定地外に設置する。

■史跡指定地外の補足事項

1、指定地外に残る遺構・建造物などはその性格や価値を十分に考慮しながら、追加指定等による適切な保護も検討する。



(2) ゾーニング

駅通所時代の風景体感ゾーン

駅通所時代の風景を体感できるゾーンとして、史跡の本質的価値を構成する諸要素の老朽化や劣化が著しいものはその本質的価値を損なうことのないよう、保存修理を行うゾーンとする。

コアゾーン1：旧奥行白駅通所を体感・体験するゾーンとする。

旧村営軌道跡体感ゾーン

村営軌道時代を体感する環境を創造するゾーンとして、奥行白の歴史を伝える文化財や歴史的地域資産はその本質的価値を損なうことなく、未来への遺産として保存活用するゾーンとする。

コアゾーン2：村営軌道時代の停留所・ミルクタンク積換空間を体感・体験できるゾーンとする。

旧国鉄線体感ゾーン

国鉄時代を体感する環境を創造するゾーンとして、奥行白の歴史を伝える文化財や歴史的地域資産はその本質的価値を損なうことなく、未来への遺産として保存活用するゾーンとする。

コアゾーン3：国鉄時代の旧奥行白駅を体感・体験できるゾーンとする。

交流・情報発信収益ゾーン1

史跡公園の管理運営、交流・情報発信、収益展開や、ガイダンス機能を持った施設の設置など、第4の駅としての位置付けで、拠点施設のゾーンとする。

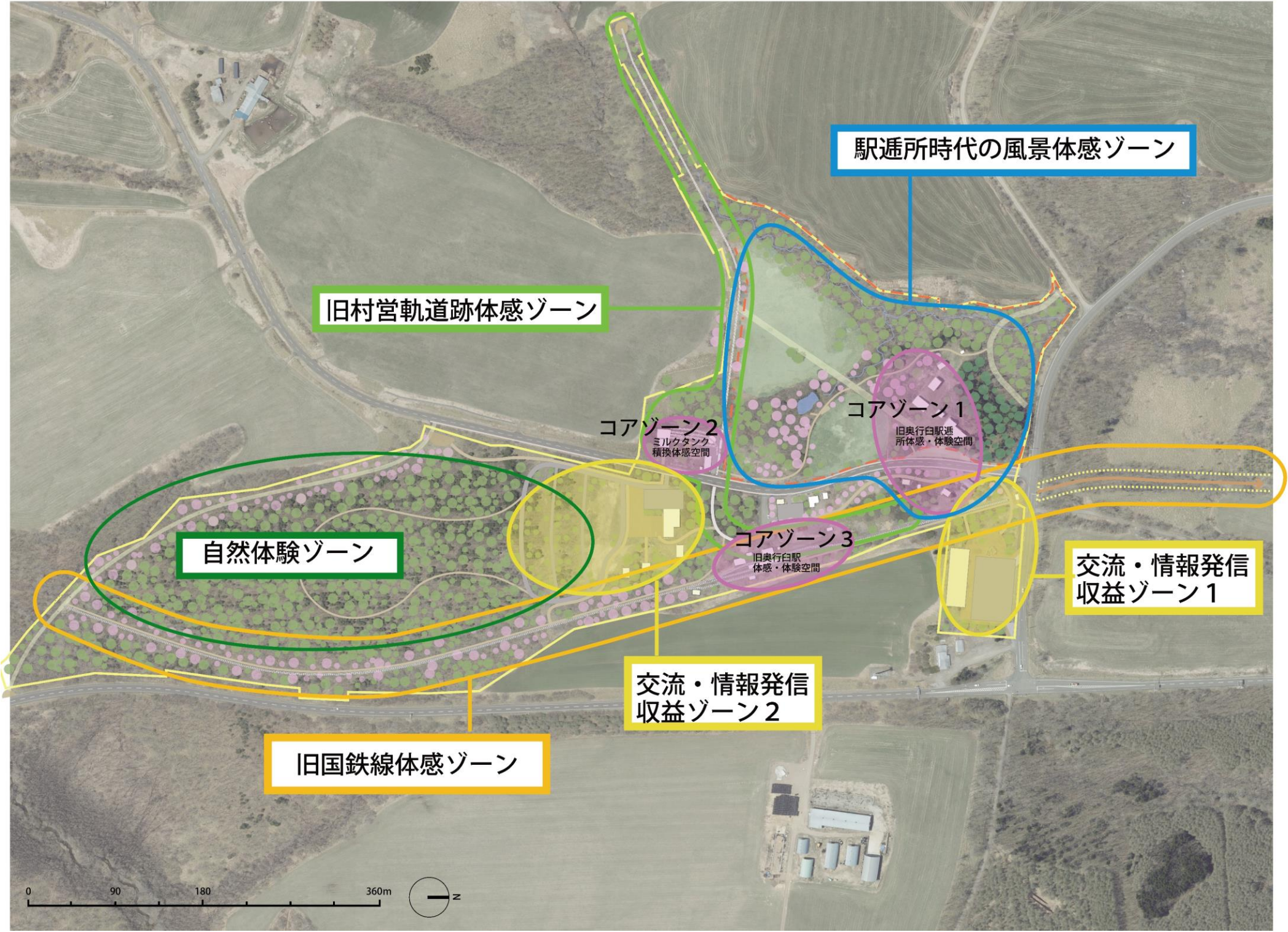
交流・情報発信収益ゾーン2

イベントやキャンプなどのサービス提供を中心とした交流・情報発信、地域の歴史展示、収益展開を図るゾーンとする。

自然体験ゾーン

自然環境をいかして、自然観察や環境学習ができるゾーンとして、樹木などの森林管理を行っていく。

■奥行駅史跡公園整備ゾーニング図



(3) 整備活用のテーマ

基本方針、全体計画、ゾーニングより、活用のテーマと整備活用のイメージを以下の通り整理する。

1) 活用のテーマ

● 駅通所を学び体験する

- ・ 宿泊体験・くらし体験・地域交流・食事会等 など

● 歴史×自然を楽しむ

- ・ ホーストレッキング・スノートレッキング・ウォーキング など

● 交通遺産を学び体験する

- ・ 乗馬体験・トロッコ体験・乗車体験（簡易軌道）
- ・ ガイドツアー など

● 環境を学び楽しむ

- ・ 植物観察・昆虫観察
- ・ オートキャンプ など

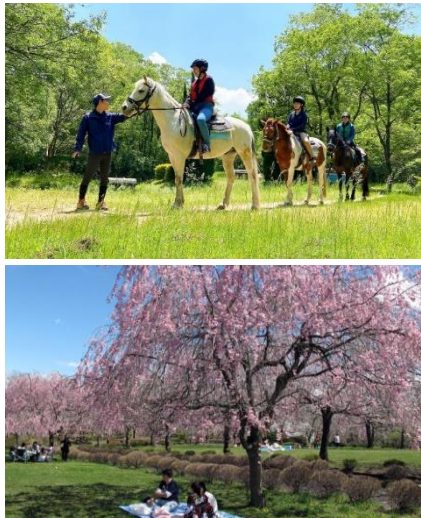
● 花や季節を楽しむ

- ・ 桜の花見・紅葉狩り・季節の花観察 など

● 地域を楽しむ場やイベント

- ・ 地域の食を楽しむ
- ・ 地域の野菜が買えるマルシェ
- ・ 別海町のお土産が買える
- ・ 地域の情報を得られる
- ・ 地域の開拓の歴史を学べる など

2) 整備活用のイメージ

駅通所時代の風景体感ゾーン	■馬の放牧地景観を表現 ・ 牧草地として維持管理 ・ 引馬体験やホーストレッキングのフィールドとして活用 ■旧道跡の明示 ・ 至浜中旧道跡、至西別旧道跡の旧道跡を草刈りにより明示 ・ 散策路として活用 ■桜の植栽（桜の名所に） ■池の整備 ・ デッキ・ベンチを整備して憩い空間に	
コアゾーン1	【旧奥行白駅通所体感・体験空間整備】 ■旧奥行白駅通所を核とした体験・体感プログラムの展開 ・ 宿泊・暮らし体験 ・ 地域交流・食事会などの実施 ■馬小屋・倉庫の保存修理 ・ 馬小屋として利活用 ■休憩・視点場の整備 ・ ベンチ・解説板等の整備	
旧村営軌道体感ゾーン	■旧村営軌道復元整備（一部は軌道跡を舗装で表現） ・ 車両を実際に動かせるように整備（車両の動態保存） ・ 乗車体験 ・ 踏切設備の復元	
コアゾーン2	【ミルクタンク積替体感空間整備】 ■転車台の復元整備 ■車庫・修理工場の整備 ・ 車両を実際に保管できるように整備 ■ミルクタンク積換設備の平面表示 ■解説板の更新・設置 ■旧職員住宅内の展示内容の充実	

旧国鉄線体感ゾーン	■旧国鉄線路跡の修繕 ・ トロッコ乗車体験（常設・区間延長） ・ 踏切跡の再現整備 ・ トロッコ倉庫の整備 ■引馬・ホーストレッキング体験 ■フットパスとの連携 ※ ■解説板の設置	
コアゾーン3	【旧奥行白駅体感・体験空間整備】 ■旧奥行白駅舎の保存修理・内部展示の充実 ■ホームの保存修理 ■詰所・石炭庫・倉庫・風呂小屋・井戸小屋の保存修理 ■休憩・視点場の整備 ・ ベンチ・解説板の設置	
交流・情報発信・収益ゾーン1	■拠点施設の整備（第4の駅＝「車の駅」） ・ 交通遺産・道東歴史文化体験ガイダンス機能 ・ 地域の情報発信機能 ・ 地域の食が楽しめる機能 ・ 地域の野菜やお土産などの物販 ・ トイレ機能 ■拠点広場の整備 ・ 総合案内サイン、イベント設備の整備	
2 交流・情報発信・収益ゾーン	■キャンピングカーサイトの整備（第4の駅＝「車の駅」） ■フリースペース（イベント広場）の整備 ■子どもの遊び場整備 ■奥行会館をセンターハウスとして増改築 ・ 備品レンタル・トイレ・シャワー・多目的室等 ■奥行地区開拓の歴史紹介（パネル展示等）	
自然体験ゾーン	■環境学習の森 ・ 間伐・枯損木の伐採等による森の維持管理、桜の植栽 ・ 環境学習フィールドとして活用（植物・昆虫観察） ・ キャンプ用材調達（焚付用の松ぼっくり、小枝など） ・ ホーストレッキング・スノートレッキング	

※フットパスとの連携

別海町では、民間団体と連携し、旧国鉄線路跡を活用したフットパスの整備・活用に取り組んでいる。史跡公園（旧奥行臼駅通所）は、フットパスの起点・終点であり、フットパス沿線では、鉄橋などの鉄道遺産のほか、ヤウシュベツ川でのカヌー体験など、豊かな自然資源を満喫することができる。史跡公園では、フットパスの起点・終点としての機能を強化していくとともに、史跡公園の体感・体験メニューとフットパス体感・体験メニューを連携させた取組や情報発信を充実させていく。

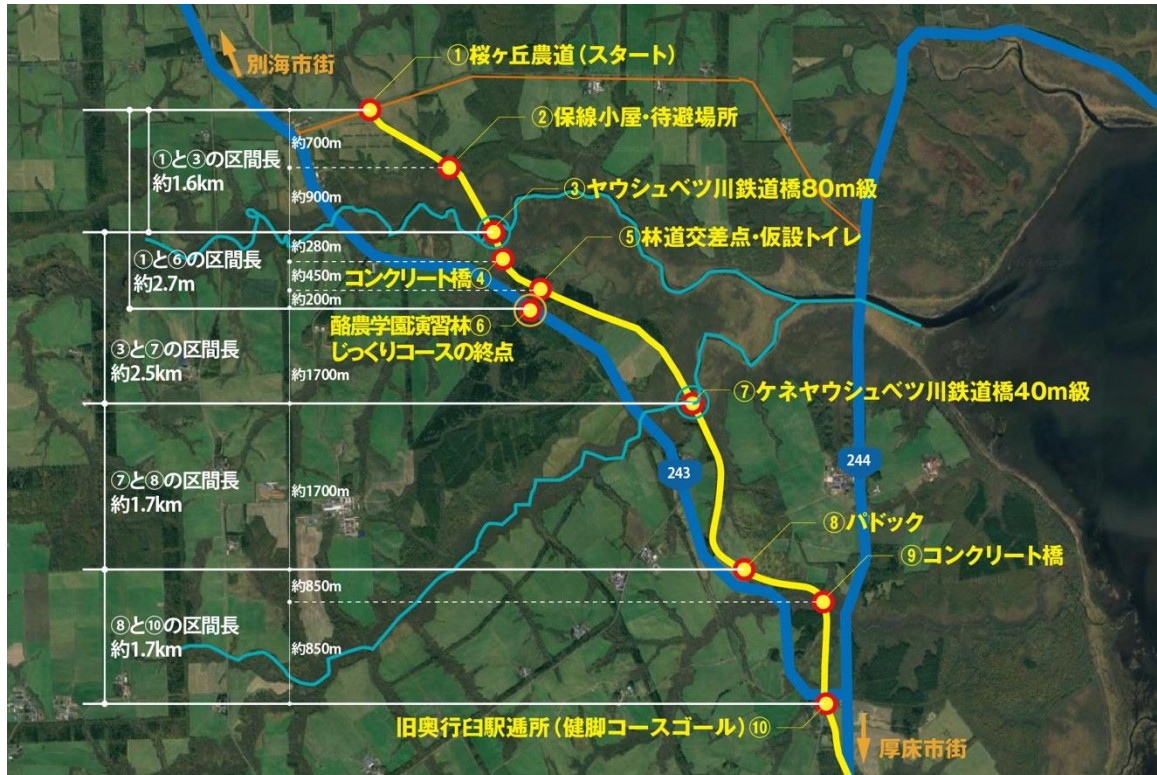


図 フットパスコース

(4) 全体計画 (全体構成と個別検討に基づく整備のイメージ)
■奥行臼史跡公園整備基本構想図 (案)



(5) 遺構保存および復旧（修理）の方針

<史跡指定地内>

史跡旧奥行臼駅通所は、駅通制度全盛期の駅通所駅舎、馬小屋、放牧地、景観を構成する後背地、旧道を主要な構成要素とする史跡であり、調査研究に基づき、建物・旧道・景観などをできるだけ当時の形で保存および復旧・修理を行うことを基本とする。

現在、最も重要な本質的価値を構成する諸要素である駅通所駅舎の根本修理が平成 30 年に終了しているが、馬小屋、倉庫などの老朽化が著しく、早い段階での対策が必要な状況となっており、優先的に保存修理工事を行うこととする。保存修理にあたっては、馬小屋や倉庫として機能するレベルを目指し、内容・程度についての詳細は、今後さらに検討を行うものとする。

<史跡指定地外>

○駅通所時代の風景体感ゾーン【コアゾーン①】

駅通所の道道を挟んで向かい側には、駅通所時代の景観を残す旧林宅、林家旧馬小屋、旧道跡があり、史跡旧奥行臼駅通所の本質的価値を伝える上でも重要な遺構となっている。

史跡の追加指定地として今後も検討を進めるとともに、老朽化が進む建物の保存修理の手立てについて検討を行うものとする。

○旧村営軌道跡体感ゾーン

村営軌道として機能していた時代の保存活用上重要な諸要素については、調査研究に基づき、出来るだけ当時の形で保存および復旧・修理を行うことを基本とする。

車庫や車両など、老朽化が進行している要素については、早急に保存修理を行うこととする。

さらに、軌道や転車台など関連要素の復元整備を行い、車両の動態保存を目指す。

○旧国鉄線体感ゾーン

旧国鉄線の遺構復元年代の検討を踏まえ、保存活用上重要な諸要素については、調査研究に基づき、できるだけ当時の形で保存および復旧・修理を行うことを基本とする。

特に、開通当時から初期に建設された奥行臼駅をはじめ詰所、倉庫、ホームは、老朽化が著しく進み、保存修理を早急に行うこととする。

(6) 遺構の表現に関わる方針

遺構の表現については、調査の成果と史実に基づき、有識者や北海道教育委員会、文化庁などと内容を十分に協議しながら、遺構平面表示、遺構や建造物の復元などの手法により進める。

<復元年代設定>

○史跡指定地内

遺構表示、復元の時代設定は、保存管理計画に基づき、駅通所が設置された 1910（明治 43）年から、駅通所が廃止される 1930（昭和 5）年を基本とする。

○旧村営軌道体感ゾーンの復元年代設定

遺構表示、復元の時代設定は、村営軌道として機能した 1963（昭和 38）年から 1971（昭和 46）年を基本とする。

○旧国鉄線体感ゾーン

奥行臼駅や詰所は、1933（昭和 8）年の開通当初の姿をほぼとどめる貴重な遺構となっており、また、初期に建設された関連施設も多く残っていることから、創建時～初期の時代を基本とするが、今後、詳細調査の上、具体的な時代設定について検討することとする。

(7) 景観保全に関わる方針

史跡公園に残る駅や周辺環境（ランドスケープ）、駅を起点とした道の物語、川や池などの自然環境の物語を環境ごと体感する場としていくために、史跡公園内の景観特性を生かしながら、阻害要因の整理を行い、歴史を感じる景観の保全と活用を行う。

体感

歴史の物語と環境の融合による新しい体感型フィールドパークの創造

●駅通所物語り ×ランドスケープ体感

馬の放牧地景観の保全

旧道顕在化

視点場整備

奥行臼駅通所の史跡の価値を最大限見せる・伝える

●みち物語り ×フィールドウォーク

アイヌの道、駅通、簡易軌道、国鉄、ミルクロード、様々な『道』を知りながら歩ける散策路

●水物語り ×小川・池の自然探勝

水があったから生まれた歴史を知り、水に育まれた自然を楽しめる環境整備

etc....

(8) 案内・解説に関わる展示の方針

史跡公園を、道東の歴史文化を体験する Gateway（ゲートウェイ）と位置付け、3つの時代の交通遺産や道東の歴史文化を学び、その価値を発信する、ガイダンス機能を持った拠点施設の整備を行う。

合わせて、3つの時代ごとの交通遺産の体感空間とセットとなり、より深く来訪者の理解を深めるサテライト的な解説・展示の充実を図る。ただし、体感空間では、「体感」のための展示を第一優先とし、パンフレット等其他のツールを併用しながら、解説板等は最小限とするなど、「体感」を阻害することのないよう配慮することとする。

公園内の案内サインについても、掲載内容の整理・統合を図りながら、出来るだけ往時の風景や雰囲気を変えないよう、種類、意匠、形態、配置について検討の上、整備することとする。



図 拠点施設と解説・展示サテライト想定位置

発信

交通遺産ガイダンス&道東歴史文化体験 Gateway

- ・ 3つの時代の交通遺産ガイダンス機能
- ・ 関連する広域な歴史文化資産との有機的なストーリー発信機能
- ・ 道東エリアでの様々な分野との連携による教育・観光・体験型産業拠点
- ・ 園内には「体感」をサポートするサテライト的な解説・展示



<拠点施設>

拠点施設には、交通遺産・道東歴史文化体験ガイダンス機能に加え、地域の観光振興・地域振興につながる軽食や物販機能等を想定し、史跡公園の交通遺産の価値を発信するとともに、別海町や道東エリア53の教育・観光・体験型産業の拠点としていくことを目指す。

整備位置は、来訪者にとって利便性が高い、国道 243 号に接するパーキング併設の奥行歴史の里公園エリアを基本とするが、現在、別海町郷土資料館の老朽化を受けて、別海町が建設の検討を進めている博物館機能を、史跡公園内もしくは史跡公園に隣接させて整備していくことも想定され、その場合、整備方法、整備位置については、以下のパターンが考えられ、博物館機能・規模の検討状況に合わせて、整備方法、整備位置について精査していくこととする。

整備方法パターン	整備位置パターン
① 拠点施設・新博物館を別棟で整備	① 奥行歴史の里公園部分(拠点施設および新博物館の規模が収まる場合)
② 拠点施設・新博物館を複合施設として整備	② 奥行歴史の里公園および南側もしくは東側に隣接する民地(取得・借受による)
	③ 奥行会館周辺

(9) 企画・運営に関わる方針

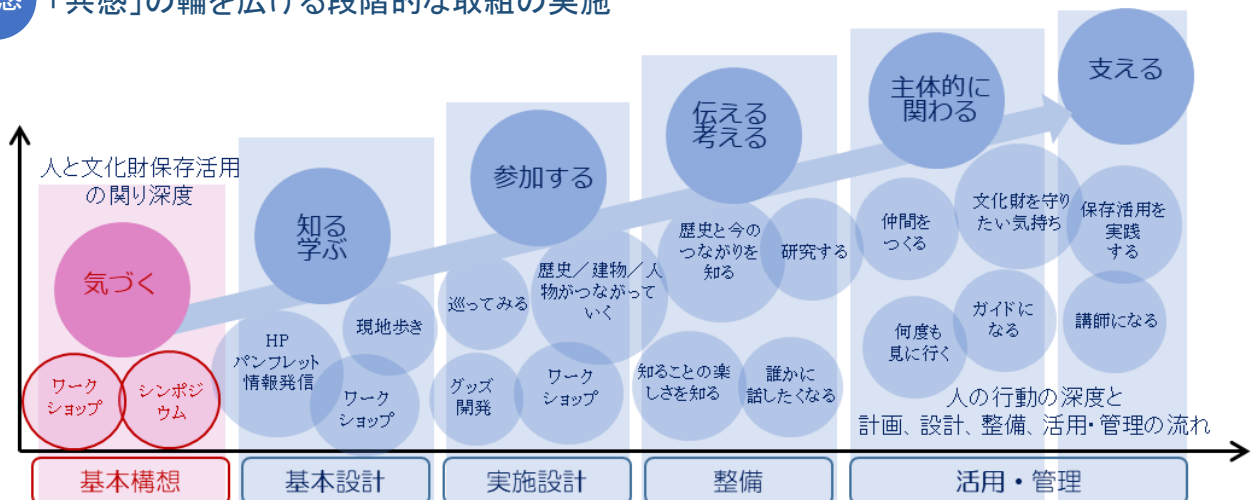
地域の歴史文化資源を活かして地域の活性化を考えると、そこに関わる人、活動を支える人、参加する人づくりが必要である。そのためには、歴史文化の良さに気づき、それを知り学び、活動に参加し、その楽しさを伝え考え、活動に主体的に関わっていく機運醸成「共感」を広げていくことがもっとも重要であることから、共感を広げていくための段階的な取り組みを行っていく。

整備後の町民などの計画地への愛着醸成や関わりを促すため、整備工事の様子を見学できるツアーや植樹イベントを実施したり、計画地に関連する検討状況や整備の進行状況などは、町民などに向けて定期的に情報発信を行い意見を収集するなど、早い段階から継続的に町民などに計画地へ関わってもらい取組を実施する。

特に、整備時に植樹をし、その後の育成や、周辺の草刈りなど、各段階で継続的なかわりを持てるような取組を展開していく。

また、町民講座や体験プログラムの実施と並行して、ガイド養成や担い手育成なども行いながら運営する体制を整える。

共感 「共感」の輪を広げる段階的な取組の実施

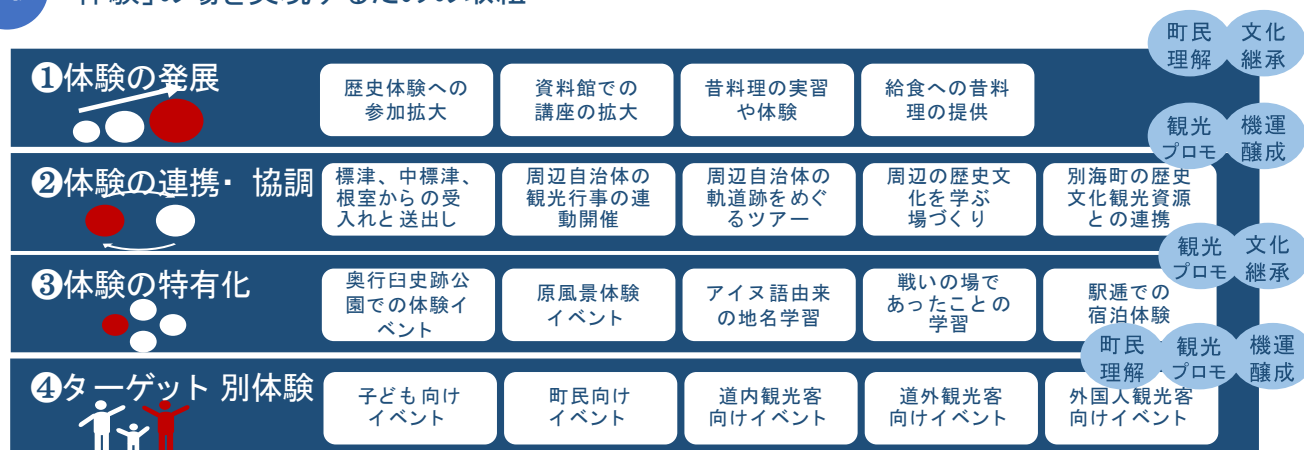


(10) 公開・活用に関わる方針

史跡の公開・活用を進めていくためには、体験の場の充実と、多様な価値観でのプログラム展開を行うとともに、すでに実施されている取り組みとの連携や協調を図ることで相乗効果を期待する。また体験プログラムのターゲットを明確にしたり、内容を限定的にするなどしてリピート率の向上を図る。そのための拠点となるガイダンス施設を設け、町民、圏域住民、観光客などを受け止める環境整備を行う。

諸施設については、来訪者が快適に史跡を見学できるよう、ユニバーサルデザインに配慮したものとする。

体験 「体験」の場を実現するための取組

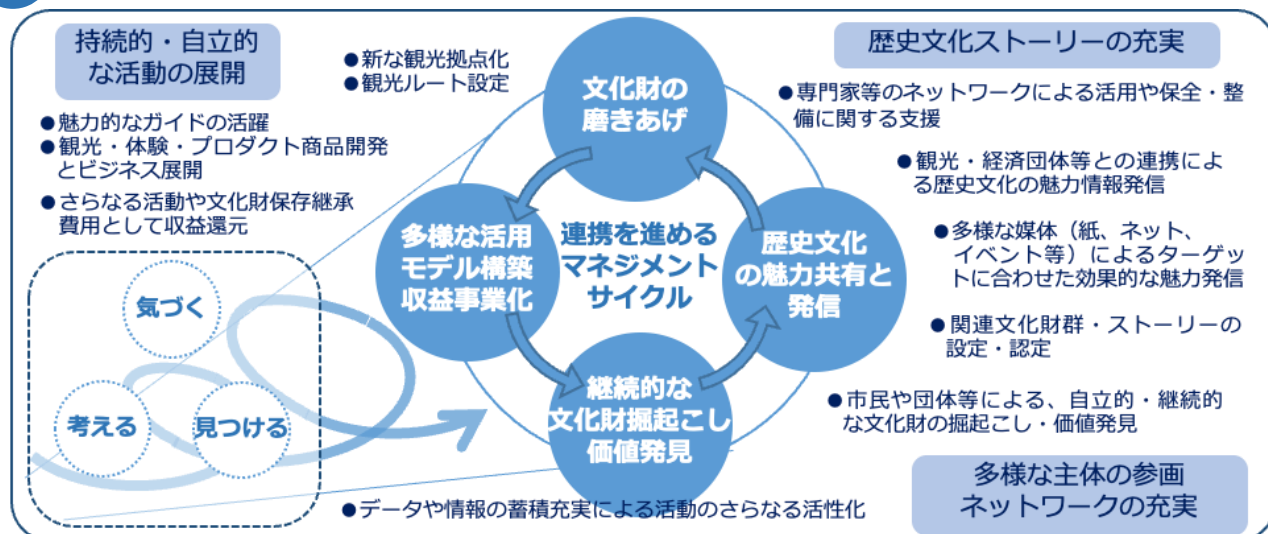


(11) 周辺文化財との連携に関わる方針

歴史文化のまちづくりが持続的な取り組みとなっていくためには、別海地域のレベルで、また道東地域のレベルで歴史文化を活かした連携のマネジメントを考えていく必要がある。

そのためには、多様な主体の参画とそのためのネットワークの充実、地域の様々な歴史文化のストーリーの充実を図ることが、持続的・自立的な活動に展開していくものとする。

連携 「連携」を進めるマネジメントサイクルの提案



(12) 広域連携による魅力創造

【道内駅通所との連携】

1869(明治2)年の開拓使設置以後、北海道開拓のために全道各地につくられた交通施設である駅通所は、道内では開拓植民の目的で独自に発展し、1947(昭和22)年に廃止されるまで、全道で延べ700近い駅通所がつくられた。

駅通制度廃止から70年以上が経過し、そのほとんどが取り壊され、現在では「駅通所」という名称すら知る人が少なくなっているなか、現存する道内の駅通所と連携を図りながらその価値を再認識することで、地域の魅力を保存活用する機運づくりを進めていく。



【道東及び別海町周辺施設との連携】

奥行臼駅通所の歴史的な価値や魅力への理解を深めるような深い関連のある歴史資産や、史跡と連動して町内全体の魅力を高める資産が、町内及び周辺地域には多く点在している。それらの歴史資産を顕在化し、人と資源をネットワーク化することで、観光ルートの設定や地域活動や学習での活用を見据え、広域の連携による魅力を創造する。



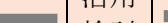
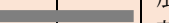
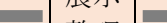
(13) 事業スケジュール

史跡公園整備基本計画を 2022～2023 年度の 2 カ年で策定後、史跡指定地内および史跡指定地外の基本設計・実施設計を 2024～2025 年度の 2 カ年で実施する。工事については、史跡指定地内を先行することを基本とするが、老朽化が著しく、保存修理が急務となっている遺構や歴史的建造物については、先行して工事を実施することとする。

町民参加に関しては、各計画段階においてワークショップを実施し、町民の意見を計画に反映させるとともに、整備後の活用や管理への町民の関わりを構築するために、公園の先行利用などを行いながら計画内容の充実と活用管理の体制構築を図っていく。

そのほか、植栽や林床植物の管理などは、先行利用と併せてイベント的に町民参加で関わる場づくりを行い、計画、整備、活用、管理の各場面で町民が関わる環境を整えていくようにする。

＜事業スケジュール表＞

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
史跡公園整備基本構想 (全体)										
史跡公園整備基本計画 (全体)										
史跡指定地内 基本・実施設計										
指定地内工事										
史跡指定地外 基本・実施設計										
指定地外工事										
町民参加 (WS、工事、活用管理)	WS	先行	利用	WS	先行	利用	WS	先行	利用	
展示活用		調査 準備	調査			活用 検討			展示 整理	



6. 事業推進に向けた課題の整理

事業を推進するにあたり、考えられる課題を以下の通り整理する。

- ・町民意見の計画への反映：静かな場所←→にぎわいづくり
背筋を伸ばして乗る←→ワイルドに乗る
- ・維持管理運営の体制と環境整備：先行利用から日常の活用、管理への移行をどうするか
草刈りなどの町民の公園管理への参加
- ・町民参加のつくり方：植栽や育成管理など町民の公園整備への参加
- ・来場者のための便益施設の整備：機能整理、収益性、維持管理、管理者のあり方検討
- ・敷地分断への対策：史跡公園の敷地が道道 930 号で分断されており、横断時の安全対策や、道
道沿いの電柱の景観上の対応が求められる
- ・庁内の他部署との連携：観光、まちづくりなどとの連携
- ・点在する歴史的資産の連携：町内および周辺市町村との連携体制の構築
- ・調査研究の継続

<町民意見>

2022 年 2 月 23 日：町民ワークショップでの意見集約	
トロッコ	・子供と家族が遊べる場所 ・コンパクトで静かなトロッコ ・エンジン音が大きなトロッコは雰囲気に合わない ・静かなものが良い。大人数で乗れるエンジン付きは、鉄道好きな方は静かなところを見にくるのでその雰囲気を大切にしたい ・トロッコを自分で漕ぐことで汗をかいて楽しめる
桜の空間	・桜の名所だったので花見の場を ・お酒やカラオケを持ってワイワイ騒ぐというような花見ではなく、お弁当でも持って行ってみるか、という雰囲気がいい。どなたでも気軽に訪れるような雰囲気に ・花見はお酒を飲むだけでなく、春を待ち焦がれる気持ちを持って楽しめる、体験できるというのが良い
フットパスと環境学習	・フットパスや環境学習の森 ・子どもたちと一緒に自然の中で木の名前を覚える ・どんな植物があるかなど学習できるスペース ・夏は鉄道跡地やキャンプサイトを散策で回る ・フットパスの中を歩いて、お父さんから子どもたちが周りの樹木の説明を聞いている ・夏のフットパス ・親子で樹木の中を見て、木や花、鳥がいてガイドさんに連れられて、樹木の中を楽しめる「
馬	・引き馬体験 ・馬に乗って旧道や鉄道跡地を回ったりできる ・馬も交通の要衝ということで使われた馬の歴史や、山崎さんがもともと牧場していた馬とこの地のゆかりを知る ・馬は道が無くとも色々なところを自由に歩ける ・馬が大切である、ここでは馬に乗って道を歩き、引き馬もいい ・引き馬でフットパスを歩く、国鉄駅周辺なども馬を引いて歩くといい
駅通所	・駅通所にある囲炉裏を利用して飲食ができる ・食事をするだけでなく、古い施設の中で、お年寄りの方々に集まってもらい、歴史を語る会ができると貴重な時間になると思う ・宿泊研修を兼ねて駅通所に訪れてもらう

	・駅通所はなぜ素晴らしいのかという根本的なところがすごく大切 ・駅通所の中の雰囲気が素晴らしい ・馬小屋も含めて駅通所周辺が1番の見どころ
歴史を学ぶ	・歴史がある場所なので、奥行会館に開拓の歴史など、大型パネルで昔の写真から今に至るまでを展示する ・開拓の歴史を紹介・説明できるとこのエリアを散策するときに楽しめる ・お年寄りから古い歴史を聞き、子どもたちにその話を伝える
冬の利用	・冬も鉄道跡地を活用する ・冬はスノーシューやスキーハイク ・冬にスキーで歩くのもいい
食に関すること	・食絡みの取組はどんどん整備 ・物販を行ったり、販売している食材について別海町ならではの食べ方を紹介できるといい
買い物	・地元のものが買える ・史跡に訪れた方々に食べてもらう、買ってもらうということが必要 ・家庭菜園の野菜販売など ・マーケットのような雰囲気が良い
イメージ	・ホッとするスペース、全体的に一人でホッとできるような場所に ・史跡の入口に入ったら、昭和にタイムスリップするような ・ここで空気を味わっている、雰囲気を味わっている、建物と環境を味わえる場に
世代間交流	・別海音頭保存会の出前授業で、毎回生徒さんたちと意見交換をするが、その時にすごく新鮮な気持ちになる ・自分たちが教えに行っているが、逆に元気もらって帰ってくる ・地域の人の話を訪れた人が聞くなど、地域の人と訪れる方の交流
動態保存	・村営軌道の復原と動態保存のインパクトがとても大きくて良い ・動態保存は全国でも珍しくて、青森の鉄道くらいだと思う ・村営軌道を走らせているところがないので、インパクトが絶大 ・ぜひ動態保存を、車両の動態保存はすごく夢がある
全体	・体験や学びができる史跡なので、もう一つ「遊び」もあると親子で立ち寄りやすくなる ・駅通所はどうして素晴らしいのかという根本的なところがすごく大切だと思った ・フクジュソウ、オオバナエンレイソウなど様々な花が次々と咲き、秋には色々な種類の紅葉が楽しめる ・花の写真を毎年各地から取りに来る方もいて紅葉も綺麗だ ・夏も冬も外を楽しく歩く、雪に親しむという視点が大切 ・切符を買って切符を切ってもらって敷地に入場、切符を買ってトロッコになるなどの楽しみ ・馬の時代、駅通所の時代、国鉄の時代、村営軌道の時代があり、今道路が走っているが、自動車に置き換わっていった車の時代もあるため、全部で4つの交通時代の跡である
その他環境整備	・道道 930 号がど真ん中に走っており、農業の繁忙期には大型のダンプなどがビュンビュン通るので、なんとかならないか ・コンクリートの電柱があちこちに立っている風景はどうにかしたい。電柱の地中化などできるとよい ・昭和に帰るイメージ。舗装を一部アスファルトにする案には大反対。昔ながらの雰囲気が残る場所なので、そのようには絶対してほしくない。 ・「目立たず目立つ」、どこかに入口というサインがあり、そこにパンフレットがあればそれで全体が見えてくるような整備
町民がつくる 町民が管理する	・桜を育てることを子供に体験させてはどうか ・桜だけでなく、色々な木を育てて、焚き付けにして使用したり、樹木の成長との繋がりも見える ・この公園を作るときには、みんなに木を植えてもらうなど作る段階から利用者に参加してもらう ・みんなでちょっとでも手をかけたことで、愛着も持てる ・ゾーンごとにみんなができることがあると思うので、その都度、参加の機会を設け、公園を作り上げていくと良い ・フットパスの草刈りをするなど色々なことが考えられるので、構想に盛り

	込んで欲しい ・シマフクロウを保護する会で、毎年 3,000 本の苗木を植えている ・苗木が鹿の食害にあい、対策としては、電気柵を張ったが結構な費用がかかった ・今回の構想案で、桜を植える案になっているので、そのあたりも検討してほしい ・地権者の学校法人や公益社団法人など、別海町との繋がりをつくり、一緒に取り組めるようになるという
相反する考え	・静かなところがいいか、ワイワイと賑やかなのがいいのか ・背筋を伸ばして乗馬するイメージかワイルドに乗馬を楽しむか
ガイドの養成	・駅通所を活用する時に、当時の生活の様子や生活の仕方を説明できる方が必要 ・今現在 80 代くらいの方までだと、生活感を覚えている ・早急にこのような方々に話を聞いて資料を集める必要がる ・山崎さんが文章をまとめていたので、あの年代の方だと分かる ・自分もご飯を炊いてくださいと言われても薪では炊けないので、早急に伝承するということを始めないとまずいと思う

7. 概算事業費

事業推進にかかる概算事業費を以下に整理する。

項 目	2,021 R3	2,022 R4	2,023 R5	2,024 R6	2,025 R7	2,026 R8	2,027 R9	2,028 R10	2,029 R11	2,030 R12
史跡公園基本計画策定										
	4,070	10,424	10,514							
史跡公園整備基本設計策定（史跡指定地内）				5,687						
史跡公園整備基本設計策定（史跡指定地外）				11,374						
史跡公園整備実施設計策定（史跡指定地内）					10,769					
史跡公園整備実施設計策定（史跡指定地外）					21,538					
史跡指定地内建造物修理工事基本設計策定										
				3,148						
史跡指定地外建造物修理工事基本設計策定				5,124						
史跡指定地内建造物修理工事実施設計策定					3,948					
史跡指定地外建造物修理工事実施設計策定					12,476					
史跡指定地内建造物修理工事						26,923	26,923			
史跡指定地外建造物修理工事（駅）							49,148	49,148		
史跡指定地外建造物修理工事（簡易軌道）									38,489	
公園用地購入				3,000	10,000					
史跡指定地内環境整備その1（植栽、川・池・旧道等整備）							150,000			
史跡指定地外・駅周辺環境整備その1（植栽、園路等整備）						120,000	120,000			
史跡指定地内環境整備その2（便益施設等整備）								125,000		
史跡指定地外・駅周辺環境整備その2（便益、案内施設等整備）								220,000		
史跡指定地内環境整備その3（案内施設等整備）									125,000	
史跡指定地外・簡易軌道周辺環境整備（園路、植栽、案内施設等整備）									150,000	
ガイダンス施設等設置（国庫補助対象分）										300,000
ガイダンス施設等設置（国庫補助対象外分）										300,000
その他の経費（事務経費）	471	471	473	470	470	470	470	470	470	470
事業費小計	4,541	10,895	10,987	28,803	59,201	147,393	346,541	394,618	313,959	600,470
事業費合計	1,917,407									

歴史活き活き！補助対象

歴史活き活き！補助対象外