

奥行臼史跡公園整備基本計画（案）

令和6年2月

別海町教育委員会

目次

第1章 沿革と目的

- 1-1 策定に至る経緯
- 1-2 計画の目的
- 1-3 史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会等の開催と経過

第2章 史跡等の現状

- 2-1 当該地域の現状
 - 2-1-1 自然環境
 - (1) 計画地周辺の地形及び地質
 - (2) 計画地周辺の気候
 - (3) 計画地周辺の植生等
 - (4) 計画地周辺の動物
 - 2-1-2 歴史的環境
 - (1) 明治新体制以降の別海の概要
 - (2) 奥行臼の概要
 - (3) 景観から見る計画地周辺の歴史
 - 2-1-3 社会的環境
 - (1) 計画地及び周辺の土地利用
 - (2) 道路・交通
 - (3) 観光
 - (4) 法規制
 - (5) 関連計画との関係
- 2-2 広域関連施設の現状
 - 2-2-1 道内駅通所関連施設
 - (1) 駅通所とは
 - 2-2-2 道東旧国鉄線関連施設
 - (1) 道東部における旧国鉄廃止線跡地の利活用状況について
 - 2-2-3 道東簡易軌道関連施設
 - (1) 簡易軌道とは
 - (2) 保存されている簡易軌道の車両やその概略

第3章 史跡等の概要

- 3-1 史跡等の指定の状況
 - 3-1-1 史跡旧奥行臼駅通所
 - 3-1-2 道指定有形文化財奥行臼駅通
 - 3-1-3 町指定文化財奥行臼駅
 - 3-1-4 町指定文化財旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所
- 3-2 史跡公園構成要素の概要

第4章 現状と課題

- 4-1 保存・整備の現状と課題
 - 4-1-1 これまでの整備概要
 - (1) 旧奥行臼駅通所
 - (2) 旧国鉄奥行臼駅
 - (3) 旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所
 - (4) 奥行臼歴史の里公園

4-1-2 計画地の現状と課題

- (1) 駅通所時代の風景体感ゾーン
- (2) 旧国鉄線体感ゾーン
- (3) 旧村営軌道体感ゾーン
- (4) 自然体験ゾーン
- (5) ガイダンスゾーン
- (6) 交流ゾーン

4-2 活用の現状と課題

4-2-1 活用の現状と課題

- (1) 来場者数
- (2) 植栽
- (3) サインの設置状況と動線
- (4) 休憩施設の設置状況
- (5) 駅通所内展示の現状
- (6) 旧奥行臼駅駅舎内展示の現状
- (7) 旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所事務所兼職員住宅内展示の現状
- (8) 活用イベントの現状と課題

4-2-2 まとめ

4-3 運営・体制の現状と課題

第5章 整備の大綱・基本方針

5-1 史跡公園全体の方向性

5-2 奥行臼史跡公園の要素

5-2-1 奥行地区の特徴

5-2-2 文化財の活用を踏まえた公園のあり方

5-3 基本理念

5-4 基本方針

5-4-1 基本方針

5-4-2 整備基準年代

5-5 別海町における史跡公園の位置づけ

5-5-1 史跡公園の位置づけ

5-5-2 広域連携による魅力創造

第6章 整備基本計画

6-1 整備計画の対象範囲とゾーニング

6-2 修理・整備計画

6-2-1 公園の基本機能

6-2-2 修理・整備の方向性

6-2-3 修理・整備の分類

6-2-4 現状変更及び修理

6-3 ゾーニング別整備計画

6-3-1 駅通所時代の風景体感ゾーン

6-3-2 旧国鉄線体感ゾーン

6-3-3 旧村営軌道跡体感ゾーン

6-3-4 自然体験ゾーン

6-3-5 ガイダンスゾーン

6-3-6 交流ゾーン

6-4 地形造成計画（各施設の考え方）

- 6-4-1 植栽計画
- 6-4-2 給水設備計画
- 6-4-3 雨水排水設備計画
- 6-4-4 電気設備計画
- 6-4-5 園路広場計画
- 6-4-6 建築工事計画

6-5 各種計画

- 6-5-1 保存整備計画
- 6-5-2 管理・便益施設計画
- 6-5-3 案内解説施設計画
 - (1) 「史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則に定められる」サイン施設
 - (2) 一般的なサイン施設
 - (3) 解説板配置計画
- 6-5-4 景観・環境計画
- 6-5-5 ガイダンス施設計画
 - (1) ゾーンの説明
 - (2) 必要な機能および諸室の整理
 - (3) その他整備方針
 - (4) 規模の想定、根拠
 - (5) 配置プラン
 - (6) ガイダンスゾーン平面プラン図
 - (7) 規模算定式（資料）
- 6-5-6 展示計画
 - (1) 来場者目的を想定した動線計画
 - (2) 展示の多様性
 - (3) 資料・解説展示の更新
- 6-5-7 企画運営計画
 - (1) 企画運営の考え方
 - (2) 観光地域づくりの定石
 - (3) 各ゾーンの活用方法
- 6-5-8 施設管理計画
 - (1) 管理の方向性
 - (2) 本計画で採用する運営方法
 - (3) 魅力向上に向けたステップ

第7章 年次計画等

- 7-1 工程・年次計画
- 7-2 概算事業費
- 7-3 収支計画
- 7-4 次年度以降の検討事項
 - (1) 別海町クラウドファンディングの想定モデル
 - (2) 検討事項

第1章 沿革と目的

1-1 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(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。

史跡指定地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した。この基本構想に基づき、2022(令和4)年度から2年間かけて策定したのが、本計画である。

1-2 計画の目的

本計画は、国指定史跡旧奥行臼駅通所、町指定文化財奥行臼駅及び町指定文化財旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所について、本質的価値の保存とさらなる積極的な公開・活用を図っていくために、史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画及び奥行臼史跡公園整備基本構想を踏まえ、奥行臼史跡公園として一体的に整備するために必要な整備活用事業の内容及びその実現の方法、解決すべき課題等を基本計画として示すことを目的とする。



図 史跡指定範囲および計画範囲

1-3 史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会等の開催と経過

本基本計画の検討のため、令和4年度から令和5年度にかけて史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会を5回開催した。また、別海町役場内の横断調整が必要となるため、庁内の部課横断的な検討委員会（奥行臼史跡公園庁内検討委員会）を令和5年度に設置し、3回検討会議を開催した。

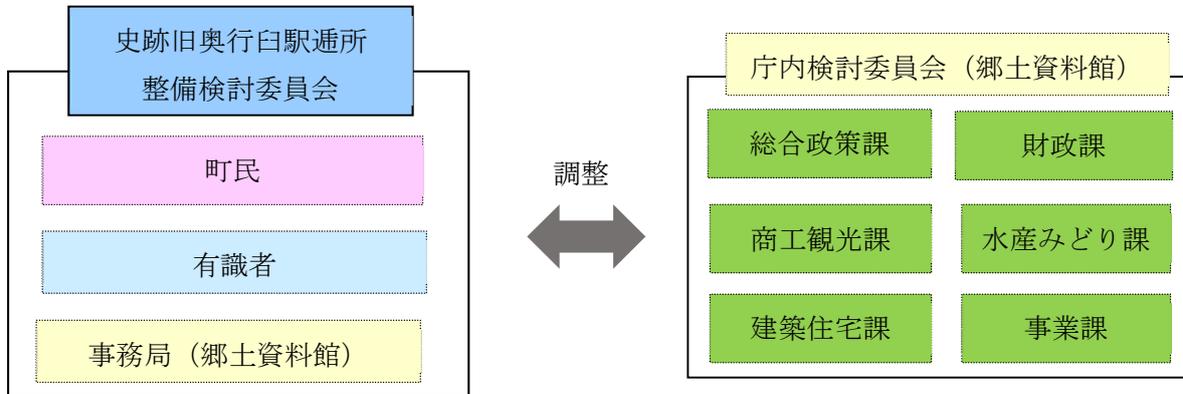


図 各検討委員会体制図

属性	氏名	役職	所属	専門分野
委員	会田 理人	学芸主査	北海道博物館	産業史
委員	青野 芳樹	委員長	別海町社会教育委員会	地元代表
委員	奥山 道紀	代表	北海道地方鉄道研究会	鉄道
委員長	角 幸博		北海道大学名誉教授	建築史意匠学
委員	田才 雅彦	代表	文化財サポート	考古学・記念物
委員	西澤 岳夫	教授	釧路工業高等専門学校	建築史意匠学
副委員長	西山 徳明	教授	北海道大学観光学高等研究センター	都市計画
委員	山崎 茂	事務局長	別海町グリーンツーリズムネットワーク	地元代表
オブザーバー	小野友記子	調査官	文化庁 文化資源活用課 整備部門 (記念物)	
	内田 和典	専門主任	北海道教育庁生涯学習推進局 文化財博物館課	
事務局	別海町教育委員会 郷土資料館			
業務コンサルタント	(株) 総合設計研究所			

表 別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会委員名簿

属性	氏名	役職
委員	宮本 栄一	教育部長（委員長）
	堺 啓	郷土資料館長（副委員長）
	石渡 一人	郷土資料館副館長
	松本 博史	総合政策課長
	角川 具哉	財政課長
	田畑 直樹	商工観光課長
	小野 武史	水産みどり課長
	外石 昭博	建築住宅課長
	佐竹 和仁	事業課長
事務局	別海町教育委員会 郷土資料館	
業務コンサルタント	（株）総合設計研究所	

表 奥行臼史跡公園庁内検討委員会委員名簿

会議	日時・場所	主な議題
第1回別海町史跡旧奥行臼 駅通所整備検討委員会	令和4年9月7日（水） 14時～ 別海町役場101会議室	・奥行臼史跡公園整備基本計画について
第2回別海町史跡旧奥行臼 駅通所整備検討委員会	令和4年12月7日（水） 10時～ みなくる会議室1・2	・奥行臼史跡公園整備基本計画について
第3回別海町史跡旧奥行臼 駅通所整備検討委員会	令和5年3月3日（火） 9時～ みなくる会議室1・2	・奥行臼史跡公園整備基本計画について

表 令和4年度別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会の経過

会議	日時・場所	主な議題
第1回奥行臼史跡公園庁内 検討委員会	令和5年9月6日（水） 9時～ 別海町役場302会議室	・奥行臼史跡公園整備基本計画について
第2回奥行臼史跡公園庁内 検討委員会	令和5年10月10日（火） 9時～ 別海町役場301会議室	・奥行臼史跡公園整備基本計画について
第3回奥行臼史跡公園庁内 検討委員会	令和5年11月21日（火） 15時30分～ 別海町役場201会議室	・奥行臼史跡公園整備基本計画について

第1回別海町史跡旧奥行臼 駅通所整備検討委員会	令和5年12月19日 (火) 9時～ 別海町役場301会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・奥行臼史跡公園庁内検討委員会について ・奥行臼史跡公園整備基本計画について ・夏休み奥行臼トロッコサンデーの開催について ・奥行臼散策デーの開催について ・村宮軌道風蓮線車両の整備について ・駅通所入館者数について
第2回別海町史跡旧奥行臼 駅通所整備検討委員会	令和6年2月23日(金) 13時～(予定) 別海町役場301会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・奥行臼史跡公園整備基本計画について

表 令和5年度奥行臼史跡公園庁内検討委員会および別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会の経過

第2章 史跡等の現状

2-1 当該地域の現状

2-1-1 自然環境

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。

(1) 計画地周辺の地形及び地質

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。

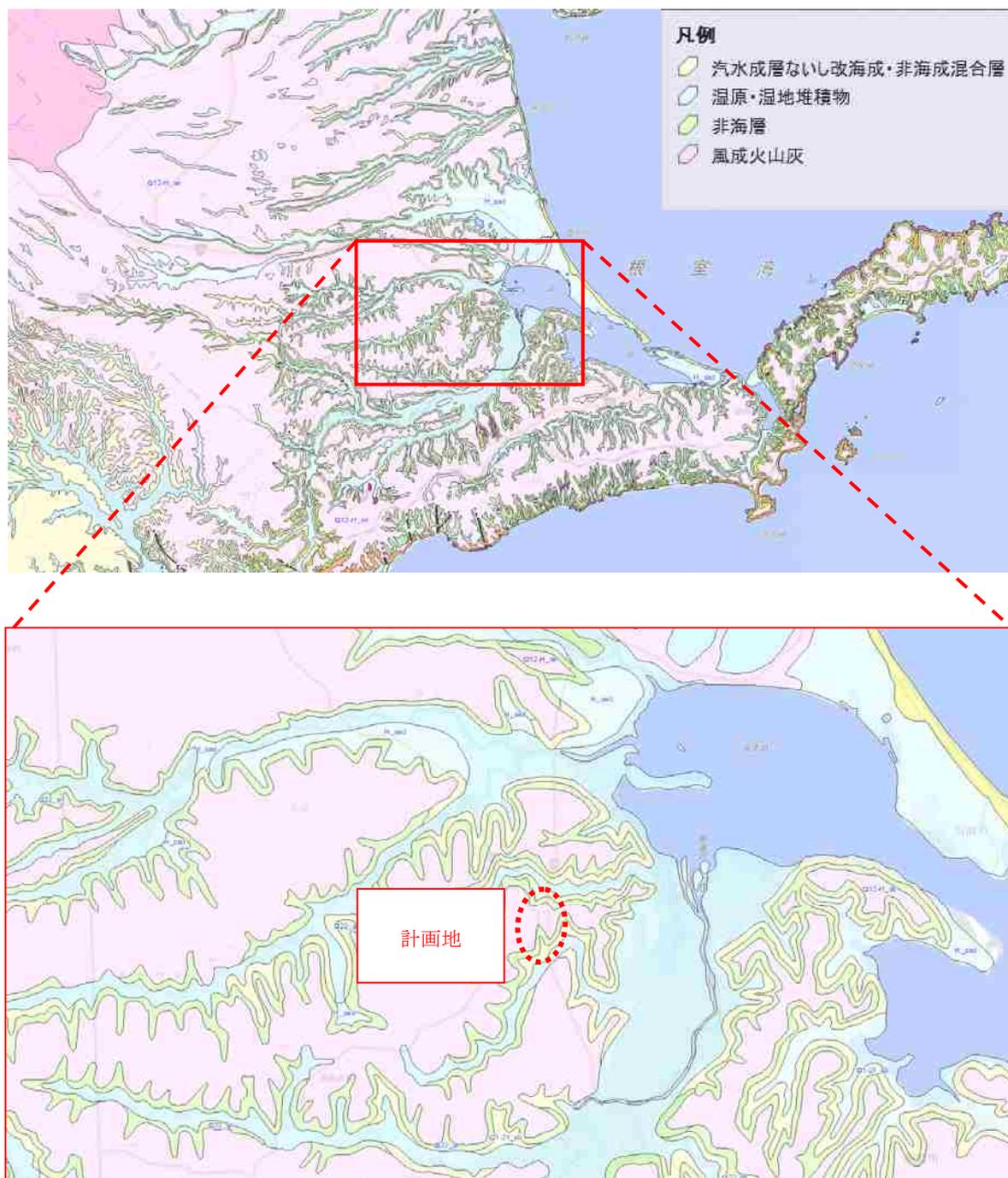


図 計画地周辺の地質 (GoogleEarth・地質 Navi (産総研) より作成)

別海町は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。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。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。

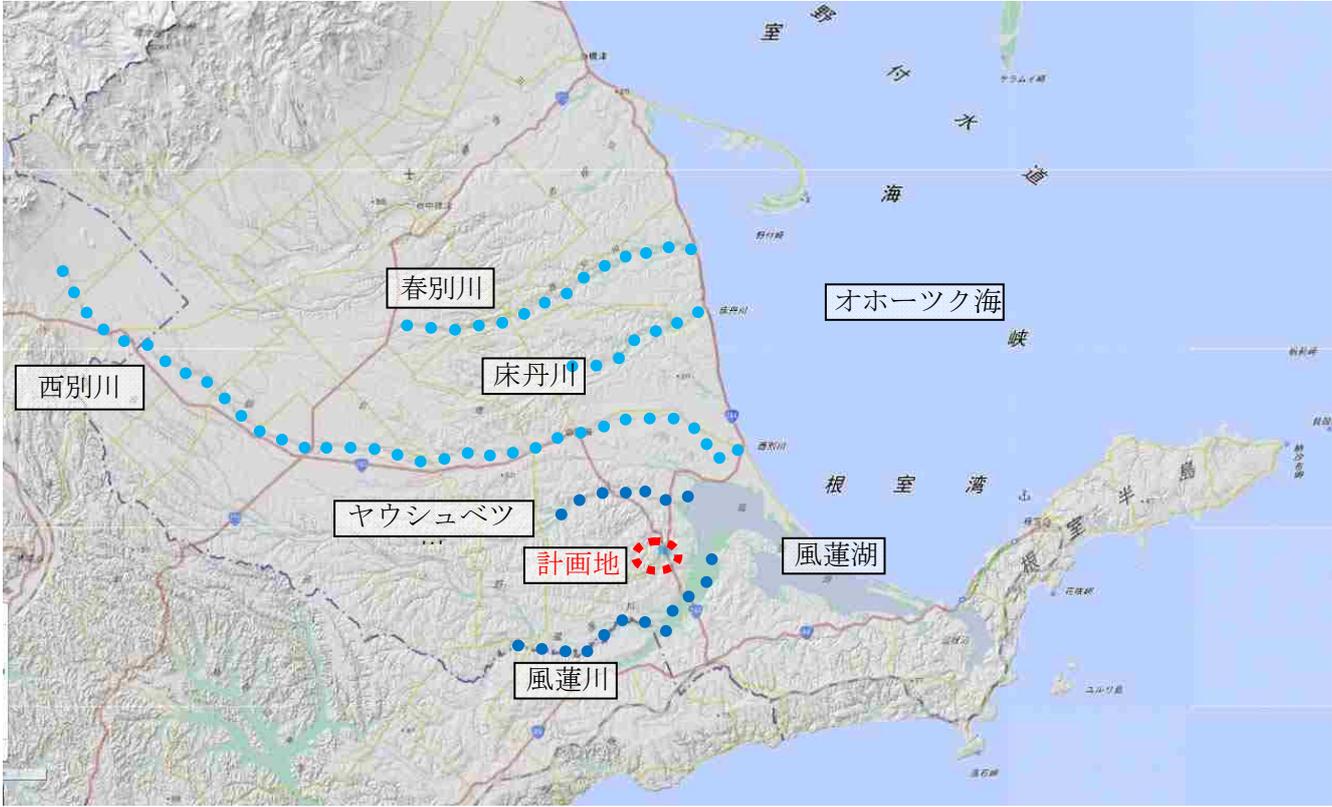


図 計画地周辺の河川（地理院地図より作成）

(2) 計画地周辺の気候

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。下記に季節ごとの気候の特徴を示す¹⁾。

○春 (3～5月)

移動性高気圧と低気圧が交互に通過するため、晴れの日と雨の日が周期的に訪れ、移動性高気圧に覆われると温暖な晴天となる。晩春からは霧の日が増える。

○夏 (6～8月)

6～7月ごろはオホーツク海高気圧の位置によっては北からの寒気を引き込むため、曇りや雨の日が多く、7～8月は南の暖かく湿った空気が冷たい千島海流に冷やされるため霧(海霧)の日が多くなる。

○秋 (9～11月)

太平洋高気圧が次第に弱まり、移動性高気圧が通過することで爽やかな天気が多い一方、台風や敵意気圧、秋雨前線などの影響で大雨となる日があり、9月は一年で最も降水量が多くなる。

○冬 (12～2月)

大陸で高気圧が強まり西高東低の冬型の気圧配置になると、乾燥した晴れの天気が続き、北海道内では比較的暖かい地域となる。空気は乾燥し、北～北西の季節風が比較的強くなる。一方で、波多津下低気圧が南から進んでくると大雪となる。

	降水量 (mm)	平均気温 (°C)	最高気温 (°C)	最低気温 (°C)	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	○
7月	134.3	15.?	20.6	11.9	109.5	○
8月	141.5	18.1	23	14.3	121.1	○
9月	178.6	15.1	20.3	10.2	135	○
10月	109.9	9.3	15.3	3.1	153.4	○
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

表 別海町の平年値

¹⁾釧路地方気象台

(3) 計画地周辺の植生等

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。



図 計画地周辺の植生図 （自然環境調査 Web-GIS 植生調査（1/2.5 万 6-7 回植生図）より作成）

計画地の史跡指定地内の森林植生は、「史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書²」より、自然植生のハンノキ群落、代償植生の落葉広葉樹二次林、人為植生のトドマツ植林で構成される。また、草原植生は自然植生の湿性草本群落、代償植生の高茎草本群落、ミヤコザサ群落および耕作放棄地で構成される。

1948 年、1978 年、2013 年の 3 年代の植生の変遷を見ると、1948 年および 1978 年には耕作地がみられたが、2013 年には消滅し、耕作放棄地やその他の二次的な草原植生に変化している。開墾時、農地利用時、近年の史跡整備時と土地利用の変化による変遷も見られる。

本計画では整備における年代設定に最も近い 1948 年の植生を参考とする。

²「史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画書—平成 24・25 年度史跡等保存管理計画策定事業報告書—（北海道別海町教育委員会 2014）」

区分		群落名	1948	1978	2013
森林植生	自然植生	ハンノキ群落	○	○	○
	代償植生	落葉広葉樹二次林	○	○	○
	人為植生	トドマツ植林	○	○	○
草原植生	自然植生	湿性草本群落		-	○
	代償植生	高茎草本群落	-	-	○
		ミヤコザサ群落		-	○
		耕作放棄地			○
その他土地利	用等	庭園樹・屋敷林	○	○	○
		耕作地	○	○	
		芝地等			○
		建物敷・道路等	○	○	○
		開放水面	○	○	

3年代の植生区分表（史跡奥行臼駅通所保存管理計画書より）

[1948年の植生]（史跡奥行臼駅通所保存管理計画書より）

史跡指定範囲の西側から南側にかけてハンノキ群落が広く分布する。落葉広葉樹二次林はハンノキ群落に接して分布する。また、浜中線跡地の南側にも落葉広葉樹二次林がみられる。

トドマツ植林は現在とほぼ同様の分布状況である。

駅通所より南側には開墾の進む耕作地が確認できる。

また、1978年には駅通所裏等に庭園樹・屋敷林と思われる林分が広がっているが、1948年写真の解像度からは、スモモやサクラ類の植栽状況は判読困難であるため、耕作地とした。

北側には現在の国道243号にあたる旧道が、南側には開放水面(池)がみられる。

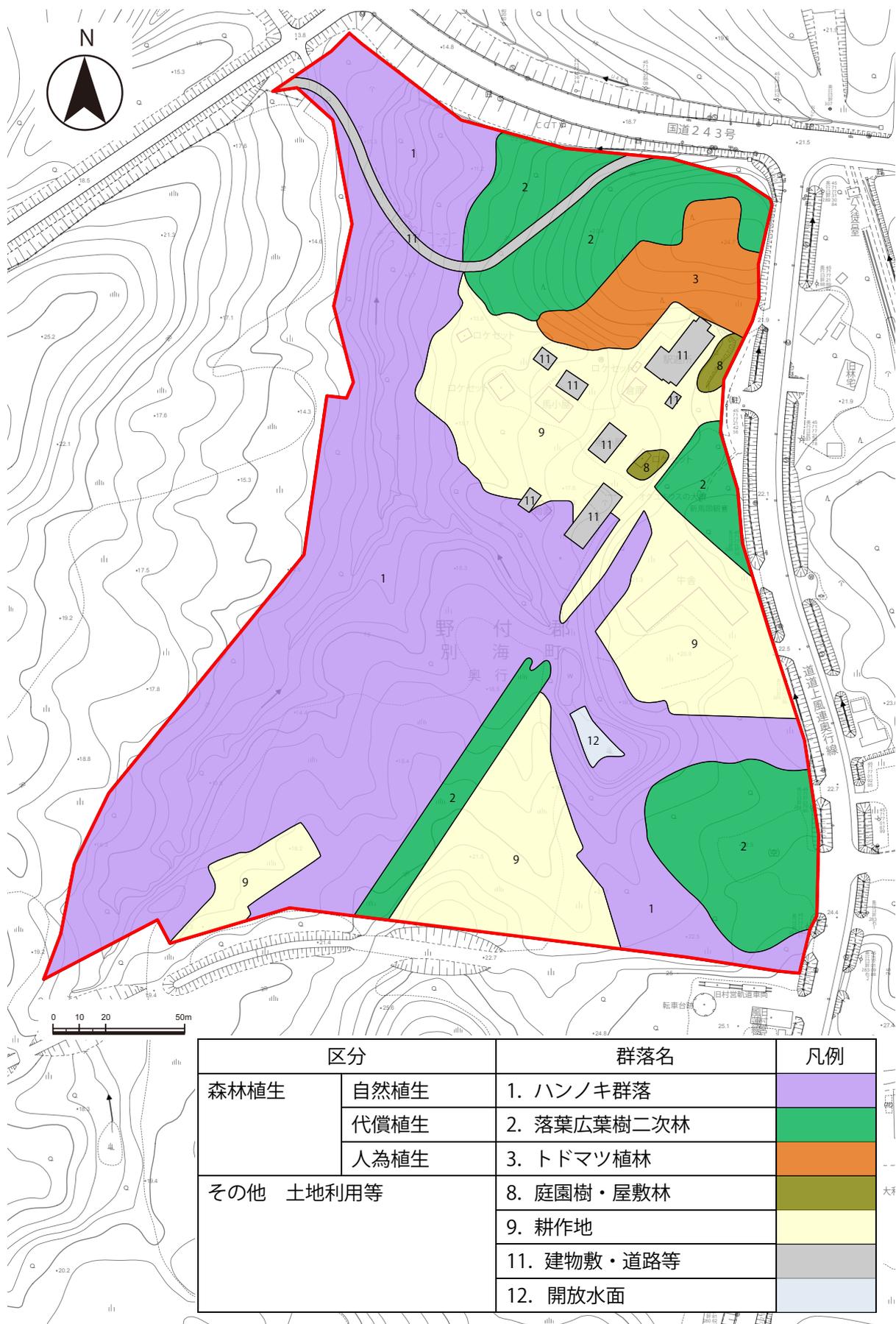


図 植生区分図（1948年）『史跡奥行臼駅通所保存管理計画書』より

(4) 計画地周辺の動物

クマ類

計画地では2023（令和4）年7月4日に、別海町指定文化財「奥行臼駅」付近においてヒグマと思われる動物のうなり声をするとの通報があったことから7月4日～7月14日の11日間にわたり文化財の一般公開を中止した。見学の際の留意事項として下記4点を呼びかけている。³

1. 見通しの悪い場所には入らないでください。
2. 立入禁止表示の先には入らないでください。
3. 屋外での見学・散策は短時間をお願いします。また、朝方・夜間の見学は避けてください。
4. 食べ残しゴミは絶対に捨てないでください。

また、環境省自然環境局生物多様性センターによる「要注意鳥獣（クマ等）生息分布調査」において、クマの生息が確認されており、整備にあたり対応策の検討が必要である。

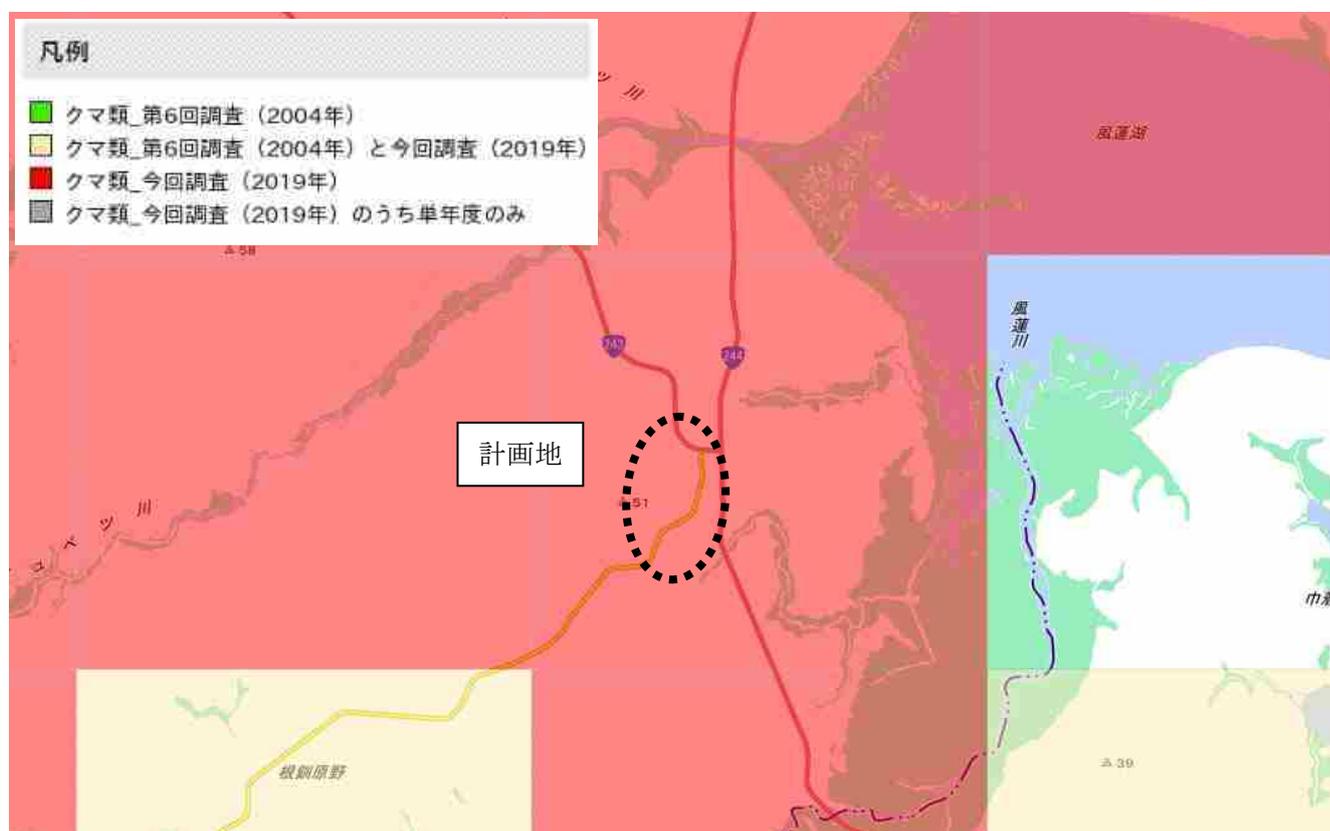


図 要注意鳥獣（クマ等）生息分布調査 クマ類（自然環境調査 Web-GIS より）

³別海町ホームページより

○キタキツネ

北海道内にはキタキツネなどの野生動物が多く生息しており、史跡公園整備にあたっては感染症（エキノコックス症）に留意する必要がある。

エキノコックス症は日本では北海道のキタキツネが主な感染源となっており、糞にエキノコックスの虫卵を排出することで、人はその虫卵が手指、食物、水などを介して口から入ることで感染する。また、寄生した野ネズミをキツネ同様に犬が食べることによって成虫が寄生することもある。

予防方法として厚生労働省および別海町では次のような予防方法を示している。

厚生労働省（公式ホームページより）

感染源となるキツネやイヌなどの保虫宿主に接触しない
野山に出かけた後は手をよく洗う
キツネを人家に近づけないよう、生ゴミ等を放置せず、エサを与えたりしない
虫卵に汚染されている可能性のある飲食物の摂取を避ける
沢や川の生水は煮沸してから飲むようにする
山菜や野菜、果物等もよく洗ってから食べる
犬も感染した野ネズミを食べて感染するため、放し飼いをしない

別海町（公式ホームページより）

外から帰ったら必ず手を洗うこと。
キツネに餌付けをしたり、さわったりしないこと。
キツネが近寄らないよう、生ゴミなどは適正に処理すること。
飼い犬が野ネズミを食べないように、放し飼いにしたり、野原や公園で放さないようにすること。
山菜や野の果実などは十分に加熱もしくはよく水洗いしてから食べること。
沢水などの生の水は飲まないこと。

2-1-2 歴史的環境

(1) 明治新体制以降の別海の概要

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。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、本別海）に設置された。

その後、漁業に従事する移住者が増え、1878（明治11）年に開拓使の缶詰工場が作られると、缶詰製造の技術を学ぶ「缶詰現術生徒」と呼ばれる人々が多く移住してきた。そうした移住者の増加に伴い、1882（明治15）年に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定住者が増え、市街地を形成していく。

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、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、内陸部への入植も進んだ。これにより唯一の産業であった海岸部の漁業に加え、内陸部で薪炭業、牧畜業、農耕業が興り、漁業と農業を基幹産業とする別海町発展への道が開かることになった。

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。

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。この新法により農耕移民の団体移住が広範に始まった。

1910（明治43）年には北海道第1期拓殖計画が発足し、この計画に基づき1924（大正13）年に別海村を縦断する殖民軌道が敷設された。

1923（大正13）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ました。また、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、1927（昭和2）年の北海道第2期拓殖計画による許可移民制度につながっていく。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、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。

許可移民が最も多かった根室地域では、管内移住世話所が各地に設置されるとともに、駅通所も3か所に設置され、1933（昭和8）年の別海村人口は、1926（昭和元）年時点の実に4倍以上となる1万2千人を超え、増加分のほとんどが内陸部への移民であった。

1933（昭和8）年、内陸部に省線標津線が開通し、村役場は1934（昭和9）年に海岸部の別海から駅の置かれた西別（現、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。しかし、昭和初期に連続して別海村を襲った冷害凶作は、その転換を進める大きな契機となる。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い、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。さらに恒久的対策として昭和8（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く。1938（昭和13）年10月には東洋一と謳われた軍馬補充部が西春別地区に作られ、1942（昭和17）年からは計根別飛行場の建設が始まり、住民の強制的な転出も行われた。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入植し、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り、海岸

地区で漁業に就いたりしたため、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。機械力を導入し開拓者を開墾の過酷な労働から解放しようとした試みは、幾多の困難と挫折の危機を乗り越え、酪農近代化の基礎を作った。

1948（昭和23）年、水産業協同組合法が公布されると、別海村に3つの漁業協同組合が結成された。また1949（昭和24）年には漁業法が公布され、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となったが、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）年に町制が施行され現在に至っている。

（2）奥行臼の概要

「奥行臼」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。

この奥行臼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、奥行臼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）年には奥行臼簡易教育所も開設された。

1910（明治43）年9月15日、奥行臼駅通所が開設されて駅通業務を開始した。奥行臼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）年に奥行臼に移住した。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。奥行臼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。

1924（大正13）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、奥行臼駅通所はその必要性が薄れ、1930（昭和5）年に廃止された。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、奥行臼にも駅が設置され、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）年には奥行臼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、旧奥行臼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。

景観根拠 ① 駅通エリア 1910年～1930年



地図1 1923年（大正12）

1910年（明治43）奥行白駅通所が開設され業務開始。

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。

1920年に西別、1924年に上風連と中春別に駅通所が開設され、別海町の北部・中央・南部を結ぶ交通となる殖民軌道根室線が開通した。



写真1 1930年（昭和5）

奥行臼駅通所。殖民軌道根室線の開通により必要性が薄れ、役目を終える。

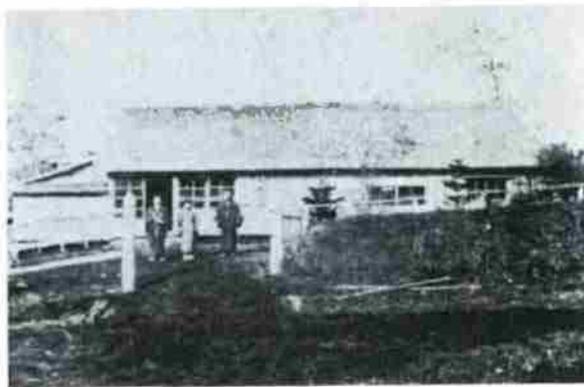


写真2 大正初期

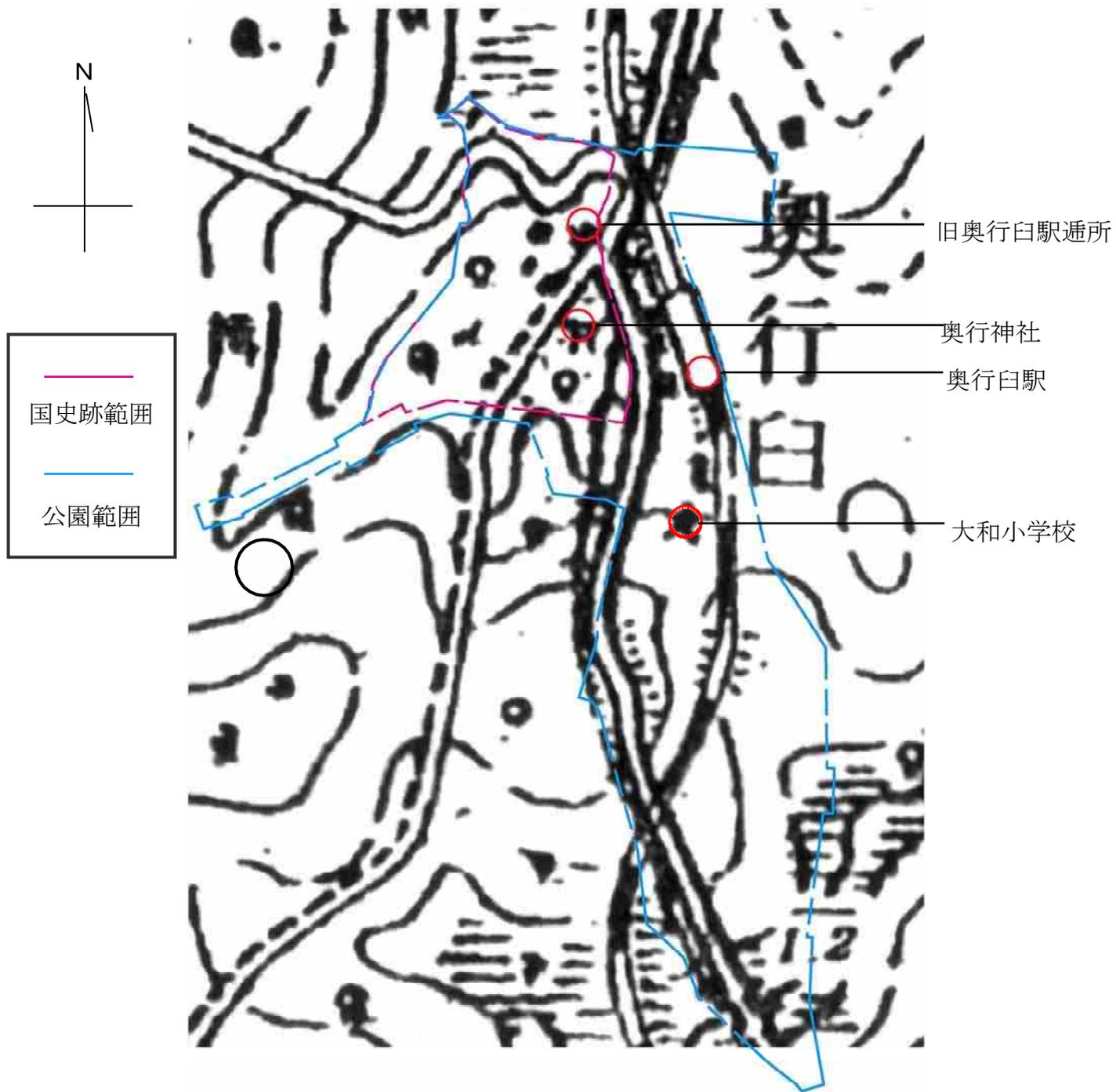
山藤の松が駅通所の正面にある。
当時は一階建ての構造になっている。



写真3 大正末期から昭和初期

山藤の松が駅通所の正面にある。

要素	根拠
駅通所	写真1. 2. 3から増築はあるものの1930年には現在に近い物になっている。
山藤の松	駅通所の正面に植えられていることが分かる。
トドマツ植栽地	駅通所裏に1930年には多くの植樹がされているが、トドマツとの記載はなし。 現在の駅通所裏にはトドマツが生えていることから昭和初期も同様と考える。
馬小屋	写真1から複数の建物があるのが分かる。2011年に教育委員会資料「別海町旧奥行臼駅通所調査報告書」から駅通所倉庫を挟んで隣に1棟、その奥に1棟あるのが分かる。
倉庫	写真1から複数の建物があるのが分かる。馬小屋同様に委員会資料参照。
牧柵	写真1から当時は牧柵が植えられていたことが分かる。昭和14年頃の記述で西春別では木柵が使用されていたという記述があることから、奥行臼でも同様と考える。
ハンノキ群落	馬小屋裏に林のように見える。現在の植栽はハンノキで構成されているため当時も同様と考える。



地図2 1946年（昭和21）

1933年（昭和21）12月に国鉄標津線（厚床～西別）が開通し、奥行臼に駅が開業したことで、これまでになく賑わいが生まれることになった。

大和小学校ができるなど、廃止後、旅館となっていた山崎旅館も多くの人が訪れた。

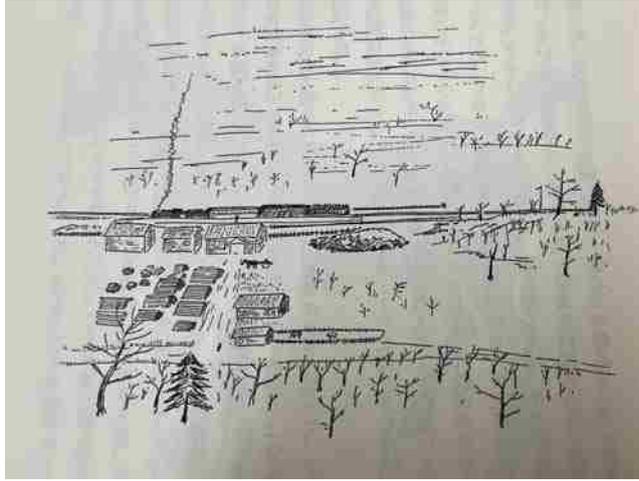


写真4 1950年頃の奥行臼駅

出典：佳山良正『牧人日記』（朝日出版社、1987年）91頁。

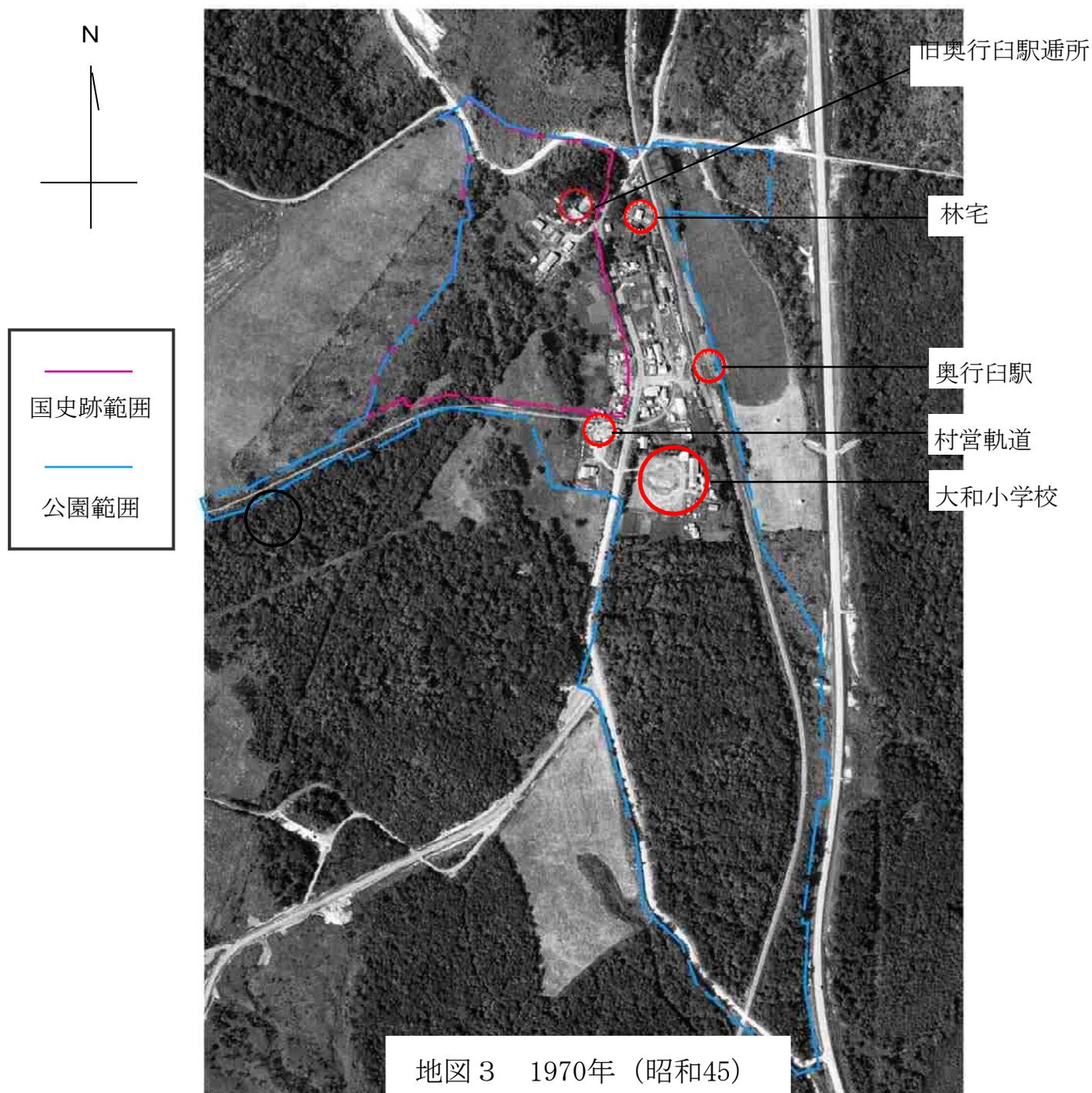
※当時の航空写真とは齟齬がある



写真5 1980年の奥行臼駅（檜山満夫氏撮影）

要素	根拠
奥行臼駅	地図2から駅の位置がわかる。写真4、5から駅と駅前の様子がわかる。
駅前広場	写真4、5から駅前広場には数棟の建物があったことが分かる。
旧国鉄線路跡	写真5から駅の正面に線路があるのが分かる。
ホーム	写真5からホームに電柱、奥行臼駅の看板があることが分かる。
詰所	文献調査
倉庫	文献調査
井戸小屋	文献調査
風呂小屋	文献調査

景観根拠 ③軌道エリア 1963年～1971年



地図3 1970年（昭和45）

1963年（昭和38）、別海村営軌道風蓮線（奥行臼～上風蓮）の路線営業が始まる。国鉄に加え、村営軌道も開業し、奥行臼駅周辺には民家や商店があった。1960年代後半からの急速な道路整備が進み、1971年（昭和46）に村営軌道は役目を終え、道路整備が進み、マイカー時代が到来したことにより、1989年（平成元）に国鉄標津線が廃止した。これにより奥行臼にあった3つの駅（駅通・国鉄駅・簡易鉄道駅）はすべてなくなった。



写真6 1970年
踏切



写真7 1968年
牛乳タンク吊り上げ装置
(新井清彦氏撮影)



写真8 1971年頃
自走客車



写真9 1971年



写真10 1971年
ミルクタンク車・車庫
(檜山満夫氏撮影)



写真11 1971年
転車台 (檜山満夫氏撮影)

要素	根拠
車庫	現存している。写真10から車庫の様子が分かる。
機関車	現存している。
転車台	現存している。写真11は廃止直後の転車台だが、当時の姿がわかる。
旧職員住宅	現存している。
自走客車	現存している。写真8から当時の車体の色がわかる。
修理工場	現存している。写真10から修理工場の様子が分かる。当時は周辺の植栽もきれいに整備されていた。
ミルクゴンドラ車	現存している。写真10からミルクゴンドラ車の様子が分かる。

1923年(大正12)



1910年(明治43)奥行臼駅逕所が開設され業務開始。

駅逕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。

1920年に西別、1924年に上風連と中春別に駅逕所が開設され、別海町の北部・中央・南部を結ぶ交通となる殖民軌道根室線が開通した。

1933年(昭和8)



1930年(昭和5)、奥行臼駅通所は、殖民軌道根室線の開通により必要性が薄れ、役目を終える。その後、山ト旅館として営業する。

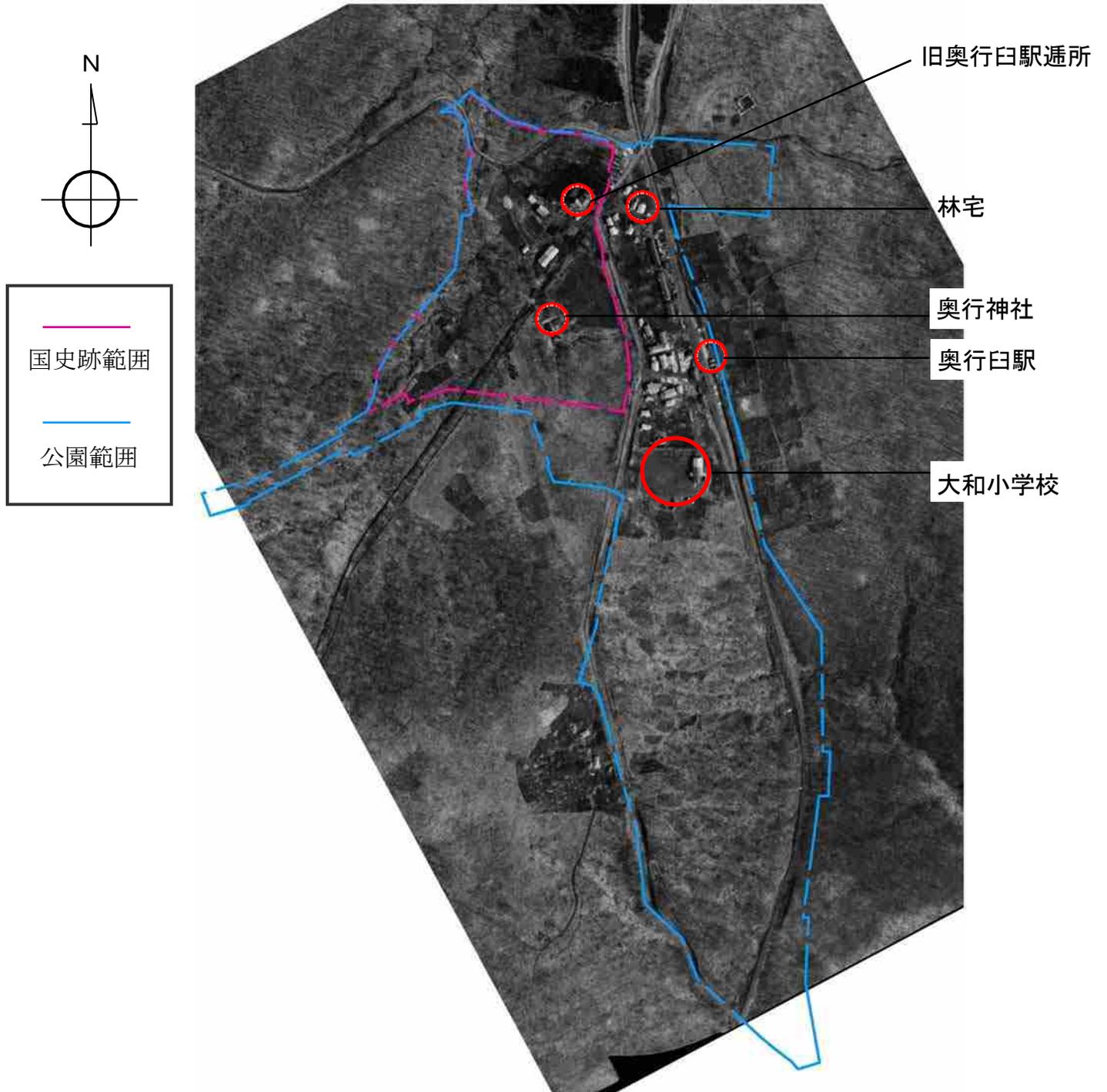
1946年(昭和21)



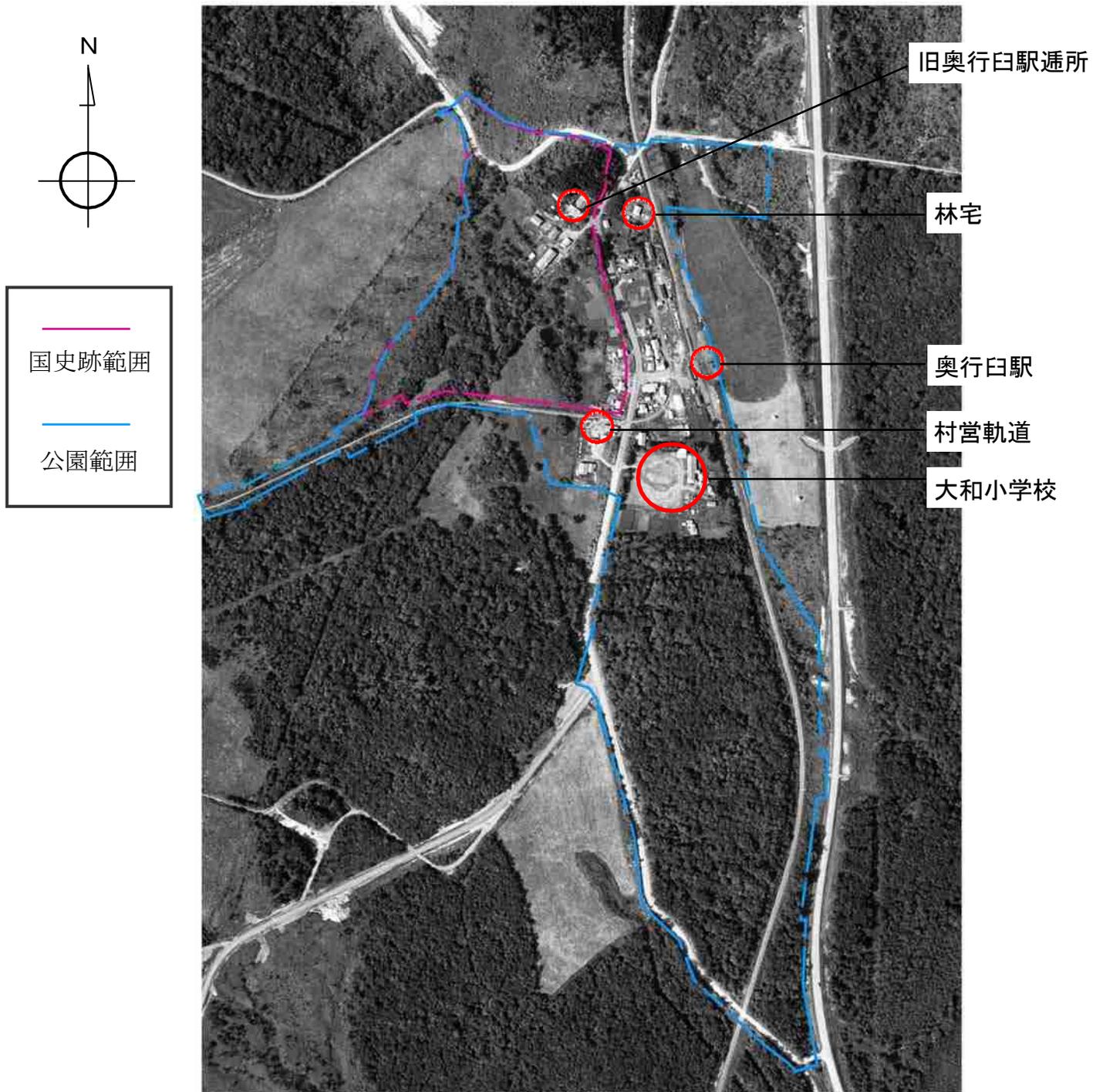
1933年(昭和8)12月に国鉄標津線(厚床～西別)が開通し、奥行臼に駅が開業したことで、これまでになく賑わいが生まれることになった。

廃止後旅館となっていた山崎旅館にも多くの人を訪れた。

1948年(昭和23)

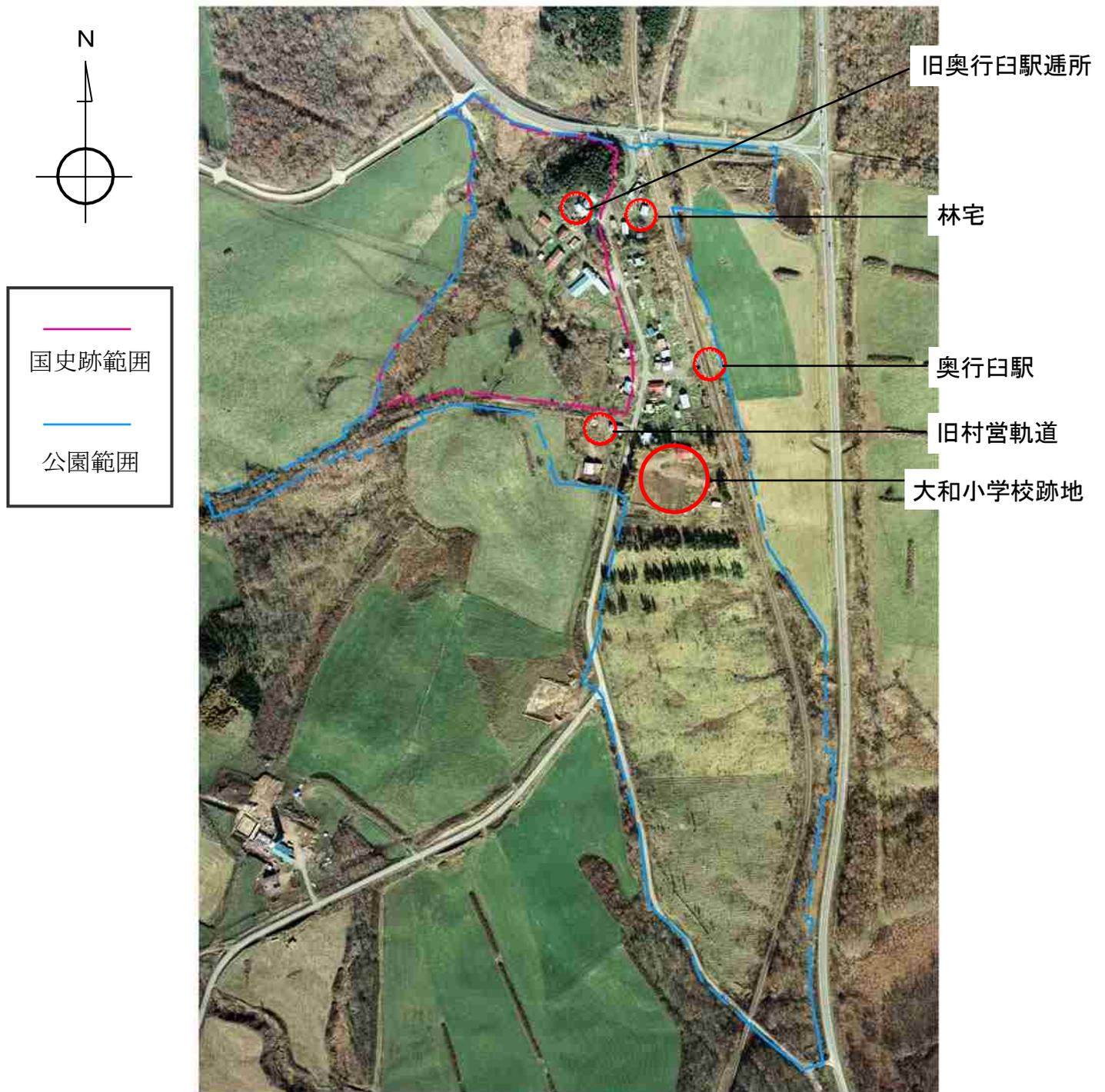


1970年(昭和45)



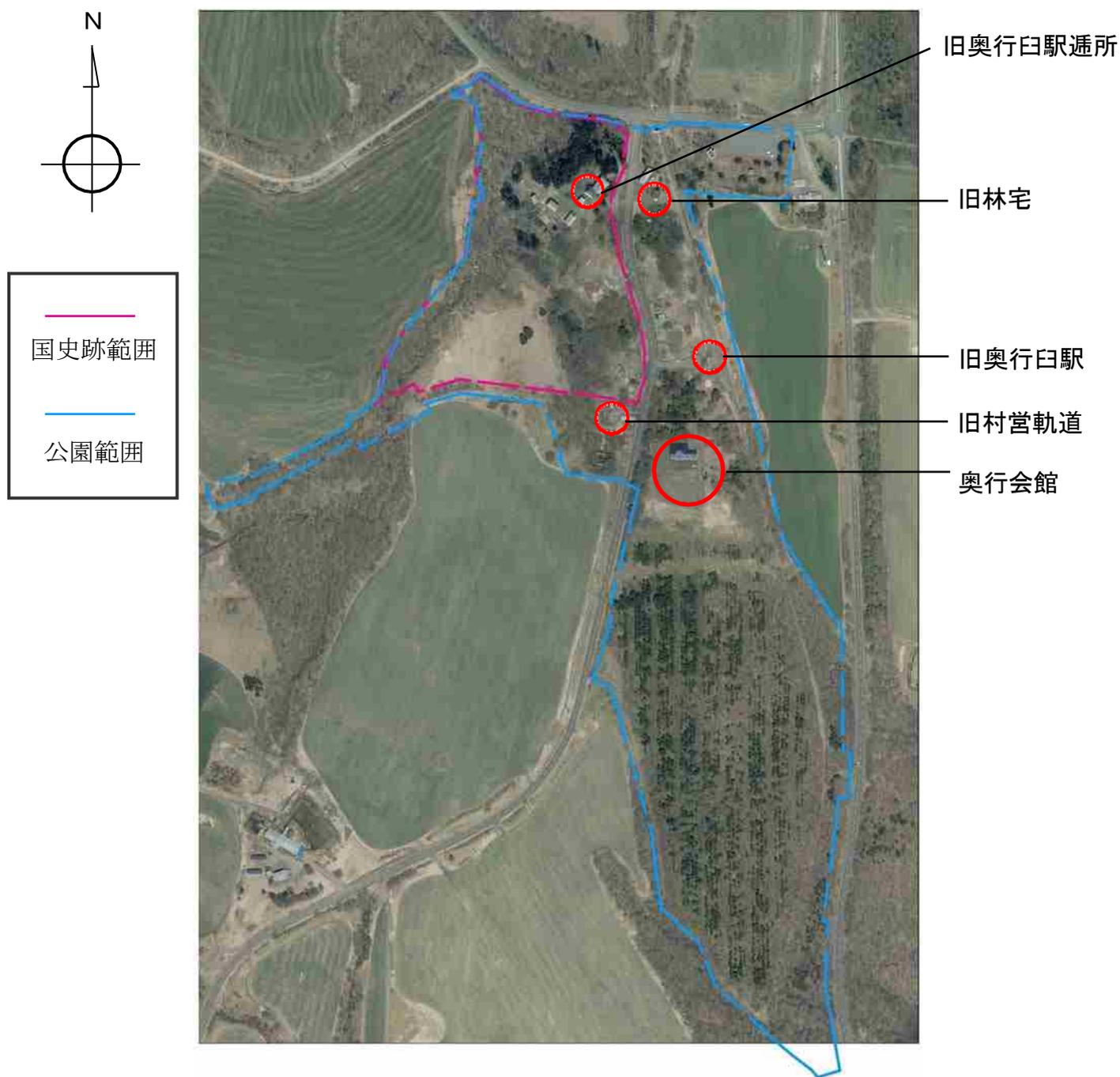
1963年(昭和38)、別海村営軌道風連線(奥行臼～上風連)の路線営業が始まる。国鉄に加え、村営軌道も開業し、奥行臼駅周辺には民家や商店があった。

1978年(昭和53)



1960年代後半からの急速な道路整備が進み、1971年(昭和46)に村営軌道は役目を終え、道路整備が進み、マイカー時代が到来したことにより、1989年(平成元)に国鉄標津線が廃止した。

これにより奥行臼にあった3つの駅(駅逕・国鉄駅・簡易鉄道駅)はすべてなくなった。



2011年(平成23年)旧奥行臼駅逕所が国の史跡に指定され、2016～2018年にかけて駅逕所の保存修理工事を行った。

駅逕所周辺では当時の面影を残す木造の馬小屋や倉庫が残り、国鉄奥行臼駅周辺には線路をはじめ主要建物が残っており、簡易軌道関連施設は客車やミルクゴンドラ車・転車台等の建物や設備が残っている。どの施設も経年による劣化が見られるため、整備が求められる状況にある。

2-1-3 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、農用地区域及び森林地域からなり、計画地内の南側には約6haの保安林が広がっている。

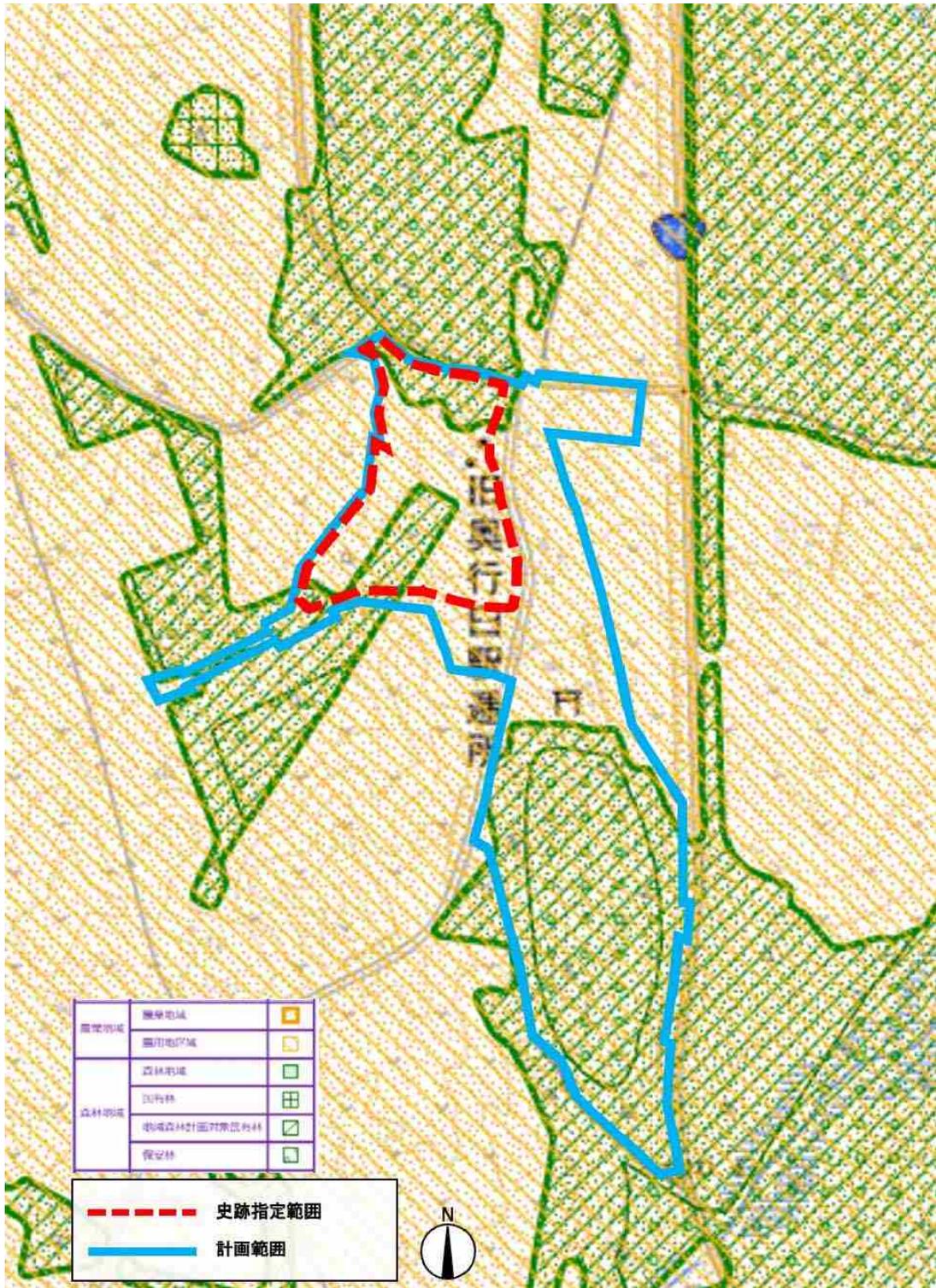


図 計画地及び周辺の土地利用図(国土交通省 LUCKY より)

(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。

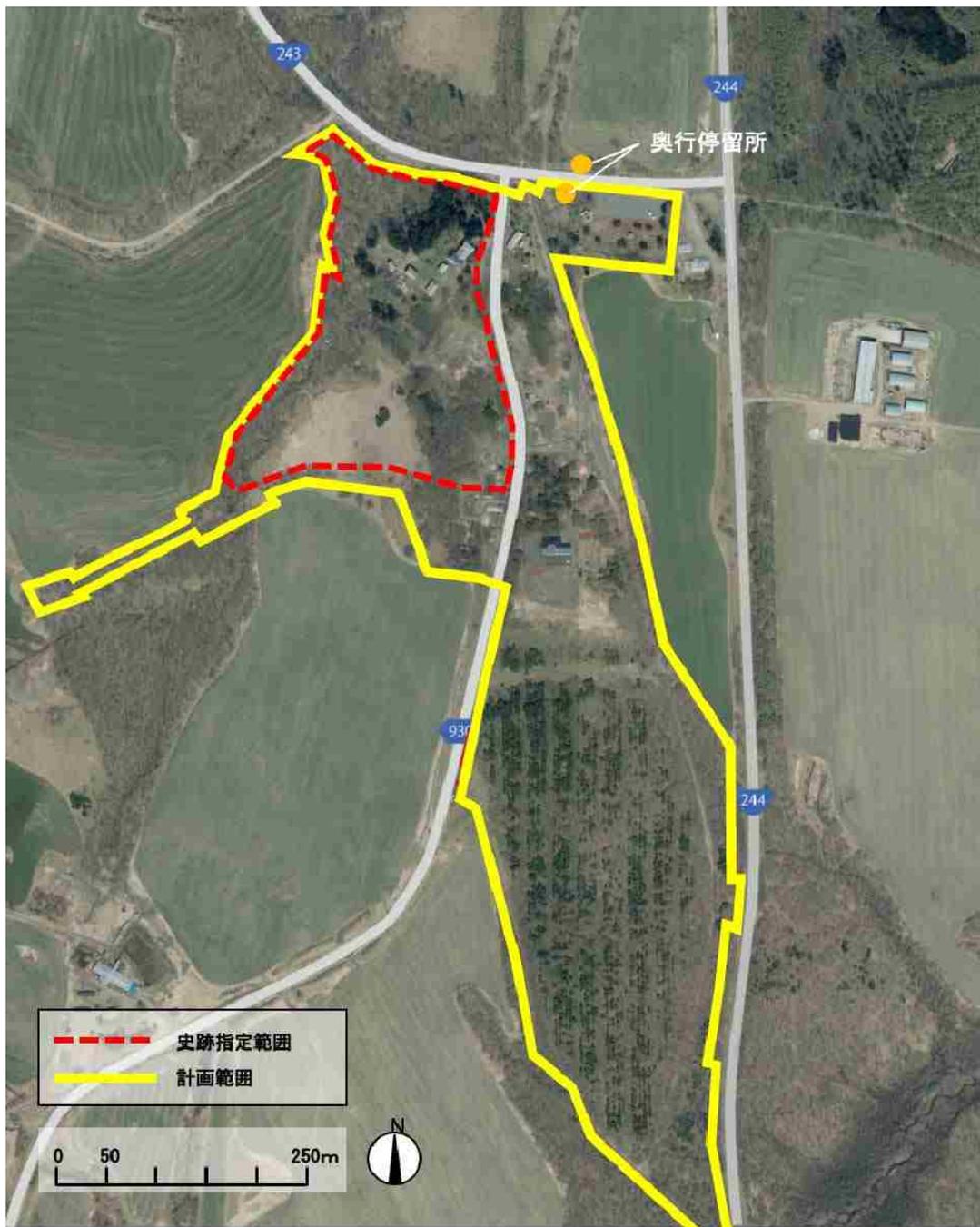


図 計画地周辺の道路・交通状況

(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、2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の影響で前年の約半分である16万人まで落ち込んだ。宿泊者数も2020年度に前年比で13,000人以上減少し、新型コロナウイルス感染症の影響が強く表れている。コロナ禍が収まり始めた2022（令和4）年度には、観光客入込数は24万人まで回復し、宿泊者数も徐々に増加している。



観光客入込数の推移

(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)。

(5) 関連計画との関係

奥行臼史跡公園整備基本計画の位置付けを、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、本計画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おり、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

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。



○奥行臼史跡公園整備基本構想（2022年策定）

令和3（2021）年度に、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した。本整備基本計画の基となっている。

○別海町文化財保存活用地域計画（2024年策定予定）

文化財保護法第183条の3に基づく、別海町の歴史文化の保存・活用に関する総合的な計画であり、令和4（2022）年度から作成を開始し、令和6（2024）年度に策定する予定である。この計画の中では、奥行地区を「一定の区域に文化財が集積している場合に、それらを取り巻く周辺環境を含めて一体的に保存・活用し、文化的な空間を創出するために設定する区域」である文化財保存活用区域として設定し、重点的に保存・活用に向けた取り組みを実施するとしている。

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	旧奥行白駅通所他、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. 旧奥行白駅通所の入館者数 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

2-2 広域関連施設の現状

2-2-1 道内駅通所関連施設

(1) 駅通所とは

駅通所は、駅舎と人馬等を備えた建造物であり、人馬の貸し出し、旅人の宿泊、物資の通送等の業務を担っていた。

1872年、近世以来の宿駅制度が廃止され、以降これを北海道独自の形で発展させた駅通制度が整備された。この制度に基づき、道内各所に駅通所が置かれ、半官半民の駅通取扱人が駅通所の管理・運営に携わった。北海道内陸部への入植が進むにつれて駅通所の重要性が増し、1921年に270箇所を数え、駅通制度の最盛期を迎えた。

その後、地域ごとの入植者が集落を形成し、旅宿や運送業者が増えたこと、鉄道や殖民軌道が開通したことにより、道内各所の駅通所はその使命を終えた。北海道庁は1942年に5か年で駅通制度を縮小、廃止する方針を立て、1947年に千島列島を除いた全ての駅通が廃止された。

道内に残存する駅通所のうち、内部公開されているものは9棟である。

①奥行臼駅通所

奥行臼駅通所は1910年から1930年にかけて、開発拠点としての役割を果たした。1924年に殖民鉄道根室線が開通し、駅通所としての使命を終えた。その後旅館として運営され賑わいを見せた。現在、周囲に鉄道遺構が多く残り交通の要所としての面影を伝えている。

②上藻別駅通所

上藻別駅通所は1926年から1940年にかけて、金山と紋別市街を結ぶ拠点として活用された。廃止されてからは旅館として1949年まで運営され、その後は住宅として利用された。現在、周囲は山に囲まれ孤立している状況にある。

③島松駅通所

島松駅通所は1873年から1897年まで使用された。中山久蔵が居を構え、水稻赤毛種の栽培に成功した。周囲には国道36号線が通り、集落も残っている。

④本願寺駅通所

本願寺駅通所は1894年から1900年まで使用された。札幌、旭川方面から留萌へ向かう中継拠点として役割を果たした。旅人や馬を休め、また開拓に励む人に手紙を届けた。周囲には集落が形成され、さらに田園地帯に囲まれている。

⑤忠別太駅通所

忠別太駅通所は、1886年に農産試験所事務所として建設され、1889年に駅通所として転用された。人や物資の流通、通信の業務を担い、1903年にその役目を終えた。旭川市の市街地内に位置し、往年の姿を現在に伝えている。

⑥簾舞通行屋

簾舞通行屋は、1872年に開拓使が旅行者の宿泊・休憩施設として建てたもので、1884年まで駅通所として機能を果たしていた。交通量減少によりその役目を終えると、1984年まで黒岩家住宅として利用された。現在は市街地内に取り囲まれている。

⑦武華駅通所

武華駅通所は1920年に開拓促進のため開設された。開設当時は開拓移住者の相談役、旅人の休憩所として利用された。開拓が進み1936年に駅通所としての役目を終え、1970年まで住宅として利用さ

れた。周辺には民家が点在し、田畑、森林に囲まれている。

⑧塘路駅通所

塘路駅通所は明治23年に設置され、釧網線が開通した翌年、1928年に駅通としての役割を終えた。駅通廃止後は民家として1960年代まで使用された。周囲は塘路湖と山林に囲まれている。

⑨ソーケシュオマベツ駅通所

1909年に駅通所として開設され、開拓に大きな役割を果たした。トラック輸送の普及や胆振線の開通により1934年に廃止されるまで利用された。現在は「北海道開拓の村」に移築・展示され、往時の姿をとどめている。

名称	自治体	振興局	
①奥行臼駅通所	別海町	根室	国史・道文
②上藻別駅通所	紋別町	オホーツク	国登文
③島松駅通所	北広島市	石狩	国史
④本願寺駅通所	沼田町	空知	道文
⑤忠別太駅通所	旭川市	上川	市文
⑥簾舞通行屋	札幌市	石狩	市文
⑦武華駅通所	北見市	オホーツク	市文
⑧塘路駅通所	標茶町	根室	町文
⑨ソーケシュオマベツ駅通所	喜茂別町	後志	

表 内部公開されている道内駅通所の概要

なお、道内には上記の他に、建造物が残存しているが、公有地化されていないものや非公開とされている例があるほか、建物が残存していないものに関しては、モニュメントや標柱、碑が駅通所跡地に設置されている例が数多くみられる。

2-2-2 道東旧国鉄線関連施設

(1) 道東部における旧国鉄廃止線跡地の利活用状況について

1 池北線 陸別町

池北線は1911年に池田 - 野付牛(北見)間を結ぶ網走線として開通した。1960年代以降の急速な自家用車の普及によって乗客数が減少し、1980年に第二次特定地方交通線に指定された。1989年に第三セクターふるさと銀河線が路線を継承したが、沿線住民の人口流出、過疎化の進行により、利用者の減少に歯止めがかからず、2006年に廃線となった。陸別町と陸別町商會が観光施設として陸別駅構内を整備し、「ふるさと銀河線りくべつ鉄道」として運営している。駅構内では、ふるさと銀河線で運用されていた列車が動態保存されており、実際に乗車・運転体験ができるほか、足こぎ式のトロッコに乗ることもできる。

2 相生線 津別町

相生線は1925年に美幌 - 北見相生間で開通した路線である。津別町はかつて林業で栄え、貨物輸送も頻繁に行われていたが、開拓期が終わると貨客ともに輸送量が減少し、閑散線となった。1980年に第一次特定地方交通線に指定され、1985年に廃止された。

その後、津別町が北見相生駅の構内設備を転用し、相生鉄道公園として整備した。駅舎にはカフェが開かれ、地域住民が利用しているほか、資料室は地域の共同工房として使用されている。また、駅のホームには鉄道車両5両を静態保存している。そのうち客車はライダーハウスとして無料で利用することができる。老朽化した保存車両の整備のため、2019年に津別町がふるさと納税を活用したクラウドファンディングを実施している。

3 広尾線

広尾線は1932年に帯広～広尾間が開通し、旅客・貨物輸送の手段として利用された。1973年にNHKが広尾線のドキュメンタリー番組を放送したことがきっかけとなり、一大ブームを巻き起こした。車社会化の加速や人口流出に伴う沿線の過疎化により利用者数は減少し、1984年に第二次特定地方交通線に指定され、1987年に廃線となった。

・帯広町

幸福駅は鉄道公園として整備され、駅舎、ホーム、気動車2両が保存されている。縁起の良い観光スポットとして現在も人気を博し、イベントが期間限定で開催されている。なお、年間10～15万人が訪れている。

愛国駅は廃線後、交通記念館として整備された。幸福行の切符をあしらったモニュメントが設置され、駅舎の内部は広尾線の歴史を振り返る資料が展示されている。また、ホームには蒸気機関車1両が静態保存されている。

・中札内村

1987年に中札内駅は鉄道公園として整備された。ホームや鉄道貨車、蒸気機関車の動輪を保存し、公園全体に芝生が張られている。村の中心部に位置し、公園周辺は公営住宅や一般住宅が立ち並び、学校とも近いため、子どもたちの集いの場となっているほか、催事にも使用され、中札内村中心部の集いの場として機能している。2023年には大規模再整備が行われ、鉄道を模した遊具や噴水、鉄道の歴史を振り返る看板などが新たに設けられた。

4 士幌線

旧国鉄士幌線は1937年に全線開通し帯広 - 三股間を結んだ路線で、材木輸送や旅客輸送で活躍した。1975年に材木輸送が終了し、同時期に沿線集落の過疎化が進行し、利用者数が急速に減少した。1984年に第二次特定地方交通線に指定され、1987年に廃線となった。

・音更町

土幌線廃線後、旧音更駅は交通公園として整備された。蒸気機関車、緩急車、事業用車が屋根付きで保存されているほか、機関車の動輪のモニュメントがある。駅の敷地や線路跡には芝生が敷かれている。

・土幌町

土幌駅の駅舎や構内設備がそのまま交通公園として保存されている。鉄道貨車3両が屋根付きで保存されている。

・上土幌町

糠平駅は土幌線の鉄道資料館として運営されている。また、ぬかびら温泉郷では土幌線の廃線跡500mに地元の木材を使用した線路を敷設し、足こぎトロッコ「森のトロッコ鉄道 エコレール」として整備されている。さらに町内の幌加駅では残存する鉄道遺構であるポイントを手動で操作することができる。

5 湧網線

国鉄湧網線は中湧別駅から網走を結ぶ路線として1953年に全線開通した鉄道線である。1960年代以降自家用車が普及し、さらに沿線の過疎化が進行したことにより利用者数が減少し、1980年に第二次特定地方交通線に指定され、1987年に廃止された。

・湧別町

湧網線と名寄本線廃止後、中湧別駅は交通公園として整備され、中湧別駅のホームや鉄道車両3両、踏切が保存されている。ホームには駅名表や時計が残る。線路跡は湧別市街地まで続くリラ街道となっている。

計呂地駅は、湧網線廃止とともに閉鎖された駅であるが、1988年に交通公園として整備された。駅舎とホーム、1923年製のレール、蒸気機関車、客車2両が保存されている。近くには300mの木道が続き、サロマ湖畔に生息する動植物を観察することができる。

・佐呂間町

佐呂間駅は湧網線廃止後、交通公園として整備された。駅舎、ホームをはじめ、旧式の信号機や、機関車、郵便車など4両が静態保存されている。市街中心部に位置し、旧駅舎は鉄道記念館、4両の車両は子どもたちの遊び場になっている。また、秋祭りなど各イベントにも用いられ、花壇や噴水、ベンチがあり、住民の憩いの場として機能している。

・網走市

卯原内駅は、湧網線廃止後の1989年に交通公園として整備され、蒸気機関車と客車が静態保存され、クラウドファンディングを実施し修復・管理している。廃線跡は「網走常呂自転車道」として整備されている。

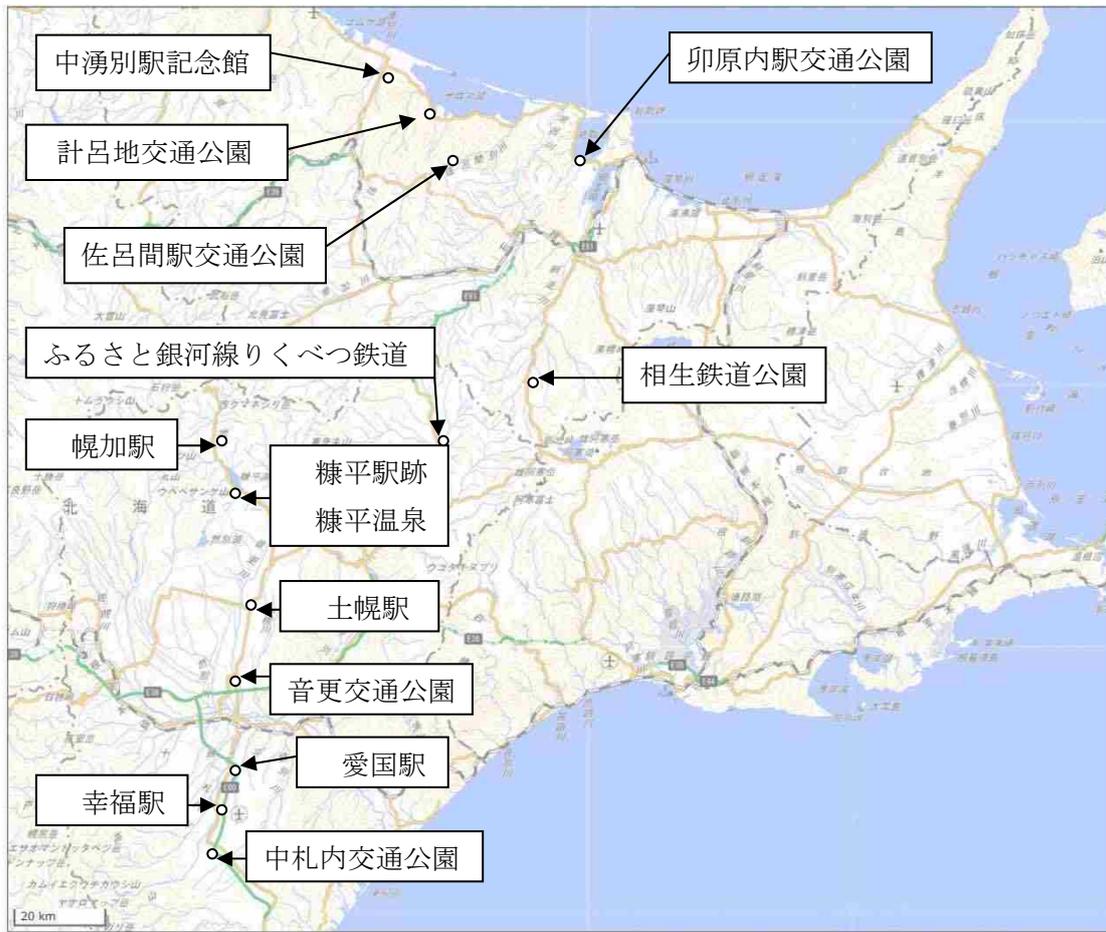


図 旧国鉄廃止線跡地の位置図

2-2-3 道東簡易軌道関連施設

(1) 簡易軌道とは

初期は「殖民軌道」と呼ばれ、かつて日本の北海道で見られた軌道の一形態である。1942（昭和17）年以降は簡易軌道と改称された。

内務省北海道庁は、入植地の交通不便を解消するべく「殖民軌道」の敷設を計画。当初の動力は「馬」で、運行は地元「運行連合」を組織させた。当時のただ土を踏み固めただけのような道路に比べ、安定した輸送を確保できた。

1927（昭和2）年には、全道で47路線・500マイル（約805km）が計画され、開拓が進展した。根室線の一部では、1929（昭和4）年にガソリン機関車が導入され、輸送量が増大した路線は「本式の鉄道」に置き換わっていった。

「簡易軌道」と改称された1942年に農林省所属になり、道路へ転換可能な路線は1950（昭和25）年までに多くが廃止、輸送量の大きい路線は北海道開拓局による「簡易軌道改良事業」として動力化や新設が行われた。雪裡線では、簡易軌道最初であるディーゼルカーが導入され、飛躍的な近代化を遂げた。

1970（昭和45）年に簡易軌道整備事業が廃止されたことで急速に廃止が進み、1972（1947）年には簡易軌道を全て廃止、約50年の活躍だった。

(2) 保存されている簡易軌道の車両やその概略

①浜中町営軌道

浜中町営軌道は、北海道浜中町にあった簡易軌道である。

1927年に馬車鉄道として根室本線の茶内駅から浜中町奥に入っていく路線が敷設された。戦後は機関車及び自走客車に改めるなど、近代化を遂げた。後に乳業の輸送も盛んにおこなわれ、黒字経営を維持し独立採算で営業継続する予定だったが、道路網の整備で1972年に廃止された。茶内線、円朱別線、若松線を運行。

保存車両は解体されて現存しない。ふるさと公園にディーゼル機関車(釧路製作所製)と自走客車(車体は解体)の台車を展示。



写真 旧浜中町営軌道東円線（簡易軌道茶内支線）上風蓮（開南）停留所

②鶴居村営軌道

鶴居村営軌道は、北海道釧路市と鶴居村にあった簡易軌道である。

根室本線新富士駅から分岐する路線を着工し、1927年に開業。当初は馬力でトロッコをけん引する荷物専用軌道だったが、距離の都合上木炭ガス動力の気動車が導入された。

戦後は旅客以外に牛乳の出荷、郵便の輸送も行っていた。1950年代後半から自走客車やディーゼル機関車を導入、そのご道路整備により1968年に全線廃止された。その後鶴居村では、2021年度から村営軌道の記録を残すための取り組みを開始した。雪裡線、幌呂線を運行。保存車両は、自走客車(泰和車輛1964年製)・8tディーゼル機関車(泰和車輛1960年製)、6tディーゼル機関車(運輸工業1959年製)。

現在、自走客車・8tディーゼル機関車は、鶴居村ふるさと情報館「みなくる」敷地内の上屋付きの保存場所に移転。館内にも村営軌道の歴史を紹介する展示パネルが整備されている。6tディーゼル機関車はオホーツク管内の紋別郡遠軽町が運営する「丸瀬布森林公園いこいの森」で運行(動態保存)。

第3章 史跡等の概要

3-1 史跡等の指定の状況

計画区域内にある3つの交通歴史遺産は、いずれも指定文化財である。以下その指定の状況について示すことにする。

3-1-1 史跡旧奥行臼駅通所

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	<p>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。</p> <p>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。</p>
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)

3-1-2 道指定有形文化財奥行臼駅通

種別	有形文化財
名称	奥行臼駅通 附 倉庫 1 棟、馬小屋 2 棟
構造及び形式	木造 2 階建、寄棟造（一部切妻造）、亜鉛鉄板葺 1 階 284.03 平方メートル、2 階 71.21 平方メートル、延面積 355.24 平方メートル 附 倉庫 木造 2 階建、切妻造、亜鉛鉄板葺、67.6 平方メートル 馬小屋 木造平屋建、切妻造、亜鉛鉄板葺、93.2 平方メートル 馬小屋 木造平屋建、切妻造、亜鉛鉄板葺、77.8 平方メートル
建築年次	明治時代
指定地の所在地	野付郡別海町奥行 15 番地 12
概要	<p>この駅通は、明治 43 年 10 月 9 日に、別海町奥行の草分けの世話役だった山崎藤次郎を取扱人として馬 3 頭を配備して業務を開始し、昭和 5 年 6 月 10 日廃止されたが、その後、昭和 50 年まで旅館として引き続き営業していたものである。開設時は別海町奥行の入植者の世話をし、また、別海・西別・別当賀方面へ向かう交通の重要な拠点として旅人に利用され、大変な賑わいを見せていた。</p> <p>この駅通は、大正 7 年と昭和 16 年に一部建て替えられているが、駅舎（住宅）、倉庫及び馬小屋がそろって残されており、昭和 56 年まで山崎家の住宅として実際に使用されていたため保存状態が良く、駅通当時の建築形態をほぼとどめていて貴重である。</p>
指定年月日	平成 6 年 6 月 3 日

3-1-3 町指定文化財奥行臼駅

指定区分	有形文化財
名称	奥行臼駅
構造	<ul style="list-style-type: none"> ・奥行臼駅 (68.4 m² 木造亜鉛鉄板葺) ・詰所 (35.34 m² 木造亜鉛鉄板葺) ・井戸 (4.86 m² 木造亜鉛鉄板葺) ・石炭庫 (13.40 m² 木造亜鉛鉄板葺) ・倉庫 (21.47 m² 木造亜鉛鉄板葺) ・ホーム (97.2 m² 引込線ホーム有) ・線路 (466m ホーム中央より南に 218m 北に 248m) ・敷地 (250.56 m²)
概要	<p>根室原野の開拓と産業の振興をはかるために敷設された標津線は、昭和8年12月1日に厚床～西別間が開通し、奥行臼駅は別海駅と並び一番古い歴史を誇っていた平成元年4月29日の廃止まで56年間、本町の南の玄関口として奥行、上風連地区の産業・生活・文化の発展に重要な役割を果たしていた。</p> <p>本駅舎は昭和初期の建築様式の前原を留め、本町に5ヶ所を数えた駅の中で現存する唯一のもので、本町開拓の足跡を残す歴史的建造物として、文化財の価値を十分有するもので関連施設を含めて町指定文化財に指定するものである。</p> <p>駅構内の貨物引込線は昭和49年9月に廃止となり撤去されていたものを平成3年11月に復元、また共同風呂は春別駅でしようされていたのであるが、平成3年9月に移設し、平成4年8月に現在地に復元し保護保存活用をはかるものである。</p>
指定年月日	平成3年4月1日
所在地	別海町奥行 16番地 27～30

3-1-4 町指定文化財旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所

指定区分	有形文化財
名称	旧別海村営軌道風蓮線（奥行臼停留所）
構造	<ul style="list-style-type: none"> ・6t ディーゼル機関車・貨車（釧路製作所） ・2軸ボギーディーゼルカー（釧路製作所） ・事務所及び待合室（平成5年度補強工事実施・コンクリートブロック、77㎡） ・便所（木造、3㎡） ・転車台（下部のみ現存、コンクリート） ・車庫（一部増改築部有、木造モルタル、73㎡） ・修理工場（木造、55㎡）
概要	<p>戦後に入り、唯一の鉄道である標津線の他、戦前の開拓行政の一環とした殖民軌道がまだ5路線存続し、依然として重要な交通機関であった。その後徐々に道路網の整備、自動車の普及等でこれらの殖民軌道は、次第に廃止されていったが、広大な面積を有する当町にとって十分な交通整備とはいかなかった。</p> <p>旧村営軌道風蓮線は、道開発事業として実施され、完成とともに村と委託契約を締結して運行された。全体調査設計が昭和38年12月17日に国鉄奥行臼駅から上風連小学校までの一部（9.8km）が開通した。昭和39年には、役場上風連出張所までの延長工事を完了した。この軌道の完成は、同地域唯一の交通機関であり、冬期間の風雪にも堪える近代設備は、地域住民の交通手段だけでなく生活・生産物資の輸送に大きく貢献した。</p> <p>しかし、時代の流れとともに利用度は、年を追うごとに減少し、昭和46年3月をもって廃止された。現存している施設は、本町の近代化遺産として大変貴重なものである。</p>
指定年月日	平成9年5月19日
所在地	別海町奥行 15-22



3-2 史跡公園構成要素の概要

奥行臼史跡公園における保存・活用の基本方針については、「保存管理計画」（2014）、「整備基本構想」（2022）において示されている。

これら、「保存管理計画」及び「整備基本構想」で示された内容を基本にして史跡公園の要素とする。

① 史跡旧奥行臼駅通所の本質的価値を構成する要素

奥行臼駅通所を中心とした建物や放牧地、旧道跡の景観など、史跡公園の中でも最も重要な構成要素

- | | | |
|-------------------|-------------|---------|
| ◎駅通所駅舎（道指定有形文化財） | ◎トドマツの植栽地 | ◎ハンノキ群落 |
| ◎馬小屋1・2（道指定有形文化財） | ◎小川 | ◎水源 |
| ◎倉庫（道指定有形文化財） | ◎放牧地景観 | ◎倉庫 |
| ◎旧馬頭観音跡 | ◎山藤の松跡 | |
| ◎旧大和神社跡 | ◎大櫓（町指定文化財） | |

② 町指定文化財奥行臼駅の本質的価値を構成する要素

主に国鉄関連施設である、駅舎や線路跡の他、この地の交通や産業と結びついた構成要素

- | | |
|---------------|------|
| ○奥行臼駅（町指定文化財） | ○ホーム |
| ○旧国鉄線路跡 | ○石炭庫 |
| ○駅前広場 | ○詰所 |
| ○井戸小屋 | ○倉庫 |
| ○風呂小屋 | |

③ 町指定文化財別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所の本質的価値を構成する要素

簡易軌道関連の施設や、動態保存している自走客車等、自然環境と人の生活が結びついた景観をなす構成要素

- | | |
|-------------------------|-----------|
| ・旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所（町指定文化財） | ・自走客車 |
| ・車庫 | ・修理工場 |
| ・機関車 | ・ミルクゴンドラ車 |
| ・転車台 | |
| ・旧職員住宅 | |



①の主な構成要素



奥行白駅通所



馬小屋



倉庫

②の主な構成要素



旧奥行白駅



ホーム

③の主な構成要素



旧村宮軌道風蓮線



修理工場

第4章 現状と課題

4-1 保存・整備の現状と課題

4-1-1 これまでの整備概要

(1) 旧奥行臼駅通所

旧奥行臼駅通所は、1982（昭和57）年に町指定文化財に指定したことから、駅通所の一般公開に向けて、1984（昭和59）年に駅通所周辺建物の撤去、防寒などのために壁・天井・床に付けられた新しい板類の撤去、畳床下地の補強、玄関部のコンクリート剥がしによる土間への復元、外壁の補修、屋根の塗装、展示ケースの設置、照明器具設置、火災感知器・報知機の設置など、大規模な修理工事を実施している。

1989（平成元）年に主柱の取替え工事を実施、1993（平成5）年には、玄関戸の交換、束の取替え、床垂木の補強、床板の交換、畳の交換を実施している。2000（平成12）年にはトタン屋根の塗装工事を実施している。

駅通所駅舎は、老朽化が著しいことから、2016（平成28）年度から2018（平成30）年度までの3年間で根本的な修理工事を実施した。修理の方針として、駅通所時代の本質的価値を持つ「北棟」は往時の姿を再現することを目指して半解体工事とし、「中央棟」・「南棟」は現状維持を原則としながら仮設的な改造等の取扱いについては史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会で協議して取り決めつつ、全解体工事とした。基礎工事に先立ち、発掘調査を実施している。

駅通所附帯施設のうち馬小屋2棟は、1993（平成5）年に大規模な修繕工事を実施している。

倉庫は、道路工事に伴い1990（平成2）年に現在地に移築されている。また1998（平成10）年には暴風雨によって毀損した屋根の葺き替え工事を実施している。

この他、駅通所、附帯施設ともに、自然災害などに伴う小規模な応急的修理を随時実施してきている。

(2) 旧国鉄奥行臼駅

1989（平成元）年に廃駅となった奥行臼駅は、町指定文化財に指定された1991（平成3）年に大規模な修理工事と復元工事を実施している。駅舎については工事記録が残っていないために詳細は不明であるが、廃線前の写真から判断すると、一部アルミサッシだった戸や窓を木製に取り換えるなどの復元工事や、屋根の葺き替え工事、柱の取替などを実施したことがわかる。構内の各建造物についても、窓の取替や屋根の葺き替えなどが行われている。風呂小屋は春別駅にあったものを移設している。構内の設備については、プラットフォームを全面的に改修し、駅舎側にかつてあった貨物線を復元し、ポイント切替装置や信号機を設置している。

これ以降は自然災害などに伴う小規模な応急的修理を随時実施してきているが、いずれの建物・施設も老朽化が著しい。

なお駅舎については、2022（令和4）年に釧路高等専門学校の西澤岳夫教授（史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会委員）・平澤宙之助教らによる実測調査が行われ、2023（令和5）年に調査報告書（『旧開拓使別海缶詰所、および旧奥行臼駅本屋 実測調査報告書』）が発行されている。

(3) 旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所

旧別海村営軌道風蓮線が1971（昭和46）年に廃止となって以降、自走客車、機関車、ミルクゴンドラ車

は当時の別海町文化センター敷地（現別海町郷土資料館敷地）に移されて野外展示されていたが、平成3年の奥行臼駅整備に合わせて、同年旧村営軌道奥行臼停留所敷地に移設された。その際、土や草に埋もれていた転車台の掘り起こしと転車台内への立入制限する鎖柵の設置、敷地の整地が行われている。待合室兼職員住宅については、戸・窓・屋根などが修繕されている。車庫と修理工場については、廃線以降整備は行われていない。

保存車両の整備については、近年では2012（平成24）年と2023（令和5）年に塗装工事を実施している。ミルクゴンドラ車については、2023年に木枠の取替をボランティアの協力を得て行った。

（4）奥行歴史の里公園

奥行駐車場に面している奥行歴史の里公園（別海町奥行16番53 面積7,098㎡）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。トイレ、水のみ場、四阿、植樹帯、散策路が整備されている。

4-1-2 計画地の現状と課題

(1) 駅通所時代の風景体感ゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
駅通所 (北海道指定有形文化財)		最重要構成要素。北棟(1920)南棟(1941)と中央棟からなる。老朽化により2016(平成28)年度から2018(平成30)年度まで保存修理工事を実施。内部に駅通所時代の調度品や文書類を展示中。	置や屋根など定期的にメンテナンスをしていく必要がある。 山崎家で実際に使われてきた生活資料や文書は、見学者に駅通所制度の歴史的価値を伝える機会を持たせることができる。その一方で、直射日光が入るなど、駅通所内は資料保管に適しているとはいえない環境であるため、適切な保存に考慮する必要がある。
		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。	
		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。	
		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。	
馬小屋1・2 (北海道指定有形文化財)		現存するのは駅通所南にある馬小屋2棟。建設年不詳。駅通所時代に建設と推測される。内部は非公開。馬小屋として使われていた当時の状態を維持。老朽化が進んでおり、早い段階での保存修理工事が必要。	北海道指定有形文化財であるが老朽化が進む。公開活用を進める必要がある。
倉庫 (北海道指定有形文化財)		道路工事に伴って駅通所南に移設された。建設年は不詳。駅通所時代に建設と推測される。内部は非公開。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であるが老朽化が進む。公開活用を進める必要がある。

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
至浜中旧道跡		<p>姉別駅通所(1911年設置)を経て浜中村榑町に通じる旧道で、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。現在は伐木・草刈りにより旧道を見せている。</p>	<p>旧道が判別しづらく、利用者が当時の役割や動線を感じるできない。</p>
至西別旧道跡		<p>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。</p>	<p>道路跡はあるが、利用者が当時の旧道の動線を感じるできない。</p>
旧馬頭観音跡		<p>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。</p>	<p>山崎家のヨーツ号、馬頭観音祭など、地域の歴史を知る上で重要なコンテンツであるため、来場者への説明を付す必要がある。</p>
旧大和神社跡		<p>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。</p>	<p>根室と浜中を結ぶ道の間に設置された神社である、山崎家はもとより駅通所を利用する人の信仰などもあり、地域の歴史を知る上で重要なコンテンツであるため、来場者への説明を付す必要がある。</p>

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
山藤(やまとう)の松跡		<p>駅逓所が開設する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逓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。</p>	<p>駅逓所のランドマークでもあったことが想像される。歴史を知る上で重要なコンテンツであるため、来場者への説明を付す必要がある。</p>
土塁跡		<p>駅逓所駅舎周辺に、明確に残っている。駅逓所初期の時代からあったことが、写真から確認できる。</p>	<p>馬の時代の特徴的な遺構であるため、保存していく必要がある。</p>
放牧地景観		<p>駅逓所時代の馬の放牧地景観が残されている。</p>	<p>馬の放牧地・採草地として利用されていたため、その当時の景観を維持する必要がある。</p>
オクユキウスの大櫓(樹齢500年)		<p>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るとも考えられる。</p>	<p>樹木の腐朽が進んでいるため、安全性の確保が求められる。樹木医の判定では、樹勢の回復は見込めない。</p>
後背地を形成する森林		<p>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。</p>	<p>自然景観が人工物に阻害されないように留意する。</p>
トドマツ植林地		<p>駅逓所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。</p>	<p>経年により樹木の成長が著しく、倒木の対処等が求められる。</p>

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
井戸跡		<p>駅通所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。</p>	<p>馬の水飲み場であったことから、復元を検討する必要がある。</p>
池		<p>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。</p>	<p>周辺の草木は高いものも多く、利用者は池が観察できない。</p>
小川		<p>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過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過して、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。</p>	<p>周辺の草木は高いものも多く、利用者は池が観察できない。</p>
ロケセット (A、B)		<p>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。</p>	<p>歴史的遺産ではないものが、史跡区域内に現存している。</p>
鉄条網		<p>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。</p>	<p>現在は使用しておらず、危険である。</p>

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
牧柵		<p>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。</p>	<p>当時の放牧地と異なる場所に設置されている可能性がある。また、腐朽が著しい。</p>
新馬頭観音		<p>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、駅逓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。</p>	<p>当時の設置個所から何度か移設・新設されている。1993年の地震により倒壊した状態のまま放置されている。</p>
仮設トイレ (駅逓所隣接)		<p>奥行臼駅逓所近くに設置されている仮設トイレ。見学者及び駅逓所のガイドが主に使用している</p>	<p>利便性は高いが、景観を阻害している。</p>
牛舎し尿処理施設		<p>し尿施設が残存している。円柱型、直径480cm、高さ160cm。中央に柱がある。</p>	<p>安全性の観点から対応が求められる。</p>
旧道跡 (道道 930 号)		<p>駅逓所時代の旧道跡で、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。</p>	<p>史跡の追加指定するには道と交渉をした上で、史実に基づく評価を行う必要がある。</p>

(2) 旧国鉄線体感ゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
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。	凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な修理工事が必要である
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。	凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な対応が必要である
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。	利用者が井戸を確認することができない。また、井戸水が枯れている。
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。	経年劣化が進む。特に屋根材が傷んでいる。
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。	凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な対応が必要である
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。	比較的劣化が少ない。
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。	老朽化が見られる。
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－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。	線路の枕木が老朽化している。

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
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。	草木により視認性が悪化している。また、解説がなく踏切跡とわかりにくい
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。	1947年の航空写真からほぼ現在の平面範囲と変わっていない。利用方法は検討する必要がある。
コンテナ		トラックを収納している 20 フィートのコンテナ。バス停の裏に配置している。	整備計画上、将来的には移転する必要がある。
物置(旧奥行臼駅付近)		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。	屋根材、壁材等に現代的な素材を使っているので、景観を阻害している。
民家(道道 930 号沿い)		道道 930 号沿いに建てられている民家。	今後調査が必要。
物置(民家隣接)		民家に隣接する物置。	今後調査が必要。
民家 1(旧林宅隣接)		旧林宅に隣接して建つ住宅。	老朽化が進行している。
物置 2 棟(民家 1 隣接)		民家 1 に隣接して建つ物置 2 棟。	老朽化が進行している。

(3) 旧村営軌道体感ゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
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。	当時の停留所の雰囲気を正確に伝える必要がある。
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。	老朽化が進行している。展示内容を利用者にわかりやすいようにする必要がある。
便所 (職員住宅南)		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。	老朽化が著しく、倒壊の恐れがある。
自走客車		釧路製作所製の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。	外部塗装修繕は行っているが、内部は経年劣化が確認できる。
機関車		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。	外部塗装修繕は行っているが、内部は経年劣化が確認できる。
ミルクゴンドラ車		集乳缶や農作物を運んでいた無蓋貨車。2023(令和5)年度に木部の取替を行っている。	金属部分については経年劣化が進んでいる。
車庫		建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。	老朽化が進行している。また周辺の自然植生の繁茂が進行して遺構が見えにくい。
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。	老朽化が進行している。また周辺の自然植生の繁茂が進行して遺構が見えにくい。

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。	転車台の内部構造の復元が必要。
旧村営軌道跡		奥行臼停留所から、史跡内の牧草地方へ見られる旧村営軌道の線路跡。	線路跡の視認性が悪化している。

(4) 自然体験ゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
根室旧道跡		根室方面への旧道跡となっている。	近年まで使われてきたので通行可能であるが、廃止後は一切手が付けられていない。
保安林		---	倒木などの危険性がある。

(5) ガイダンスゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
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。	トイレの老朽化が進んでいる。 史跡公園整備に合わせたりノベーションが必要。
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。	イベント時には満車になってしまう。
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。	バス停との距離があり、不便である。

(6) 交流ゾーン

構成要素	写真	①現状	②基本的課題
奥行会館		<p>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。</p>	<p>地域の方との連絡調整を密にし、大和小学校跡地として、あるいは交流の場としての整備可能性を探る必要がある。</p>
大和神社		<p>1978(昭和53)年に、会館のそばに新築された。</p>	<p>地域の神社であるため、取扱いについて地元の方と協議する必要がある。</p>

4-2 活用の現状と課題

4-2-1 活用の現状と課題

(1) 来場者数

(1)-1 令和5年度駅通所入館者数

令和5年度の来所人数、団体利用の内容については下記のとおりである。

表 令和5年度来所人数

月	区分	来所人数						月合計
		町内	管内	管外道内	道外	海外	不明	
5月	個人	53	58	85	105	3	0	304
	団体							0
	月合計	53	58	85	105	3	0	304
6月	個人	20	21	34	114	22	0	211
	団体	70			5			75
	月合計	90	21	34	119		0	286
7月	個人	73	48	95	216	7	0	439
	団体	34						34
	月合計	107	48	95	216	7	0	473
8月	個人	60	36	108	275	16	0	495
	団体	14	4	6	25	1		49
	月合計	74	40	114	300	17	0	545
9月	個人	24	31	76	196	9	0	336
	団体	42	4	2	9			57
	月合計	66	35	78	205	9	0	393
10月	個人	64	57	81	108	11		321
	団体	21			9			30
	月合計	85	57	81	117	11	0	351
11月	個人	1	12	3	10			26
	団体							0
	月合計	1	12	3	10	0	0	26
2月	個人							0
	団体	29	3	3				35
	月合計	29	3	3	0	0	0	35
総計	個人	295	263	482	1,024	68	0	2,132
	団体	210	11	11	48	1	0	280
	合計	505	274	493	1,072	69	0	2,413

団体利用について

- 6月 アルパイン旅行ツアー 5名
別海中央中学校 70名
- 7月 上春別寿大学 16名
中央公民館中西別分館 18名
- 8月 中小企業同友会 15名
アドベンチャートラベルモニターツアー 10名
北方領土返還要求運動新潟県民会議 25名
- 9月 中春別中学校 17名
京都大学体育会サイクリング部 5名
サンキューの会 25名
エコモビリティツアー 10名
- 10月 早稲田大学名所古跡研究会 9名
上西春別小学校 21名
- 2月 冬の奥行日散策デー 17名
還暦スポーツ 18名

(1) - 2 旧奥行臼駅通所入館者数推移

1985(昭和60)年度から2023(令和5)年度までにおける旧奥行臼駅通所入館者数の推移については、下表のとおりである。なお、2014(平成26)年度から2018(平成30)年度までは、旧奥行臼駅通所主屋保存修理と修理に伴う準備のため、駅通所内の一般公開を行っていない。

表 入館者数推移

令和6年2月14日現在

	町内	町外	管外	道外	海外	不明	合計
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
平成5年度	532	70	81	31			714
平成6年度	696	68	50	34			848
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
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
平成22年度	268	212	381	457		12	1,402
平成23年度	204	317	536	567		13	1,637
平成24年度	132	204	433	702		6	1,477
平成25年度	138	239	351	645		119	1,492
令和元年度	457	797	824	1,199		11	3,288
令和2年度	244	291	341	366			1,242
令和3年度	396	263	361	555			1,575
令和4年度	404	315	433	779		9	1,940
令和5年度	505	274	493	1,072	69		2,413
合計	15,147	5,149	6,075	8,703	69	181	35,324

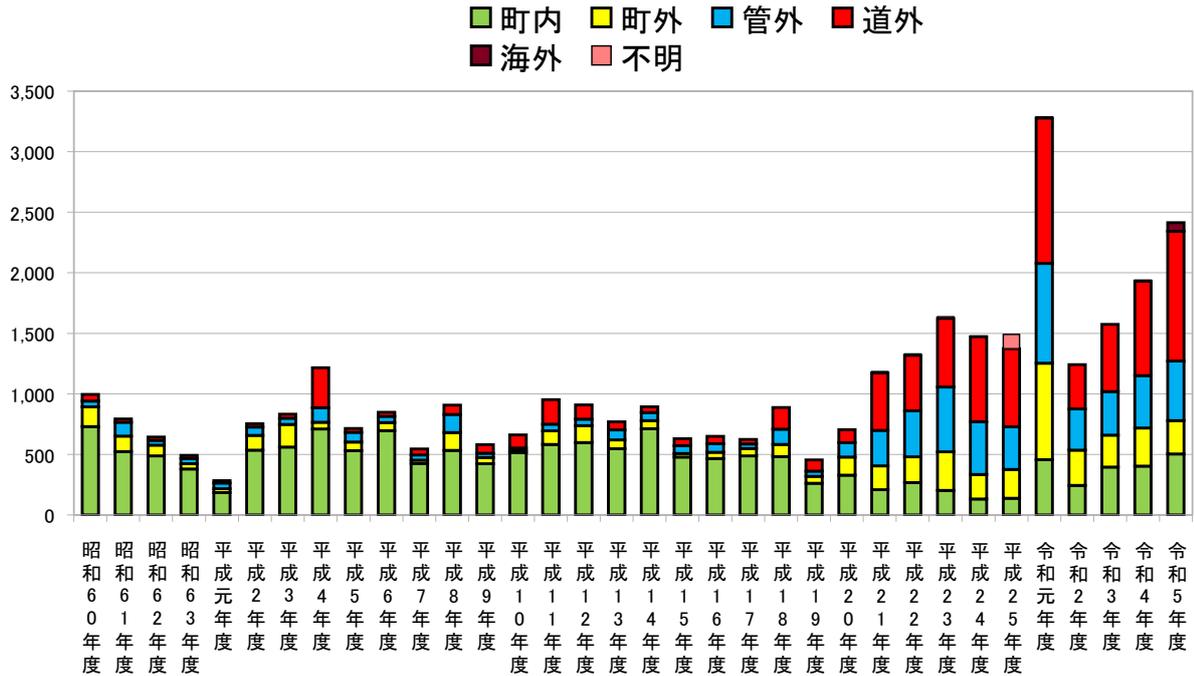


図 入館者数推移

1985（昭和60）年度から2008（平成20）年度までは町内からの来訪が多くを占めていたが、管理者を駅通所内に常駐させるようになった2009（平成21）年度から来訪者数の総数が増え、割合をみると道外や管外など、町外からの来訪者が増加したことがわかる。2019（令和元）年度は前年度に旧奥行臼駅通所主屋の修理工事が完了し、一般公開を再開したために入館者数が3,000人を突破している。2020（令和2）年度に人数が著しく減っているのは、新型コロナウイルスの感染拡大の影響などによるもので、ここ数年は来訪者数が徐々に回復している傾向にあるといえる。

来訪者数の増加・来訪者の多様化に伴い、後述するサイン（案内・解説施設）や休憩施設（トイレや四阿などの便益施設）の整備等が必要である。

(3) サインの設置状況と動線

現在のサインの設置状況及び動線は下図のとおりである。



図 現状のサイン位置及び動線図

現在のサイン設置箇所は7箇所、現在の動線上に設置されており、駅通所関連施設と国鉄関連施設周辺（北側）に集中していることがわかる。

来訪者は、駅通所前の旧道前に駐車して旧奥行臼駅通所を、旧駅前の広場に駐車して旧奥行臼駅を、村営軌道風蓮線奥行臼停留所の敷地内に駐車して奥行臼停留所をそれぞれ見学するパターンが多い。しかし今後來訪者が増えると、車を止めることができずに駐車できる場所を探したり、無理に止めて事故などが発生する恐れも生じる。また、国道からよく見える大型案内看板は設置されていない。観光や学習を目的とした動きを考えると、今後の動線計画に合わせたサイン計画が必要である。サインを新設する場合は、史跡の有する景観に調和する意匠とする。

(4) 休憩施設の設置状況

現在の休憩施設の設置状況及び動線は下図のとおりである。



図 現状の休憩施設の位置図

現在休憩施設として設置されている施設は、駐車場に隣接して設置されているトイレ（歴史の里トイレ）及びバス停のみである。史跡の理解を深めるために今後設置していく予定の解説施設と併せて、休憩施設の導入を検討する必要がある。その際には史跡指定範囲に留意すると共に、史跡の有する景観に考慮するものとする。

(5) 駅通所内展示の現状

2011（平成 23）年 9 月 21 日に国の史跡に指定された旧奥行臼駅通所は、1910（明治 43）年 10 月に地区の世話役であった山崎藤次郎氏を駅通取扱人として開設された。廃止後も旅館や民家として使われ続け、幾度か増改築されながらも大切に維持・管理され、1985（昭和 60）年からは一般公開を開始した。

2016（平成 28）年～2018（平成 30）年度の 3 か年をかけて保存修理工事を実施し。修理工事に合わせて内部の展示内容も更新している。

展示内容としては、展示室に駅通所の歴史や山崎藤次郎についてのパネルを展示している他、駅通所時代に使われてきた調度品や文書資料等を展示している。

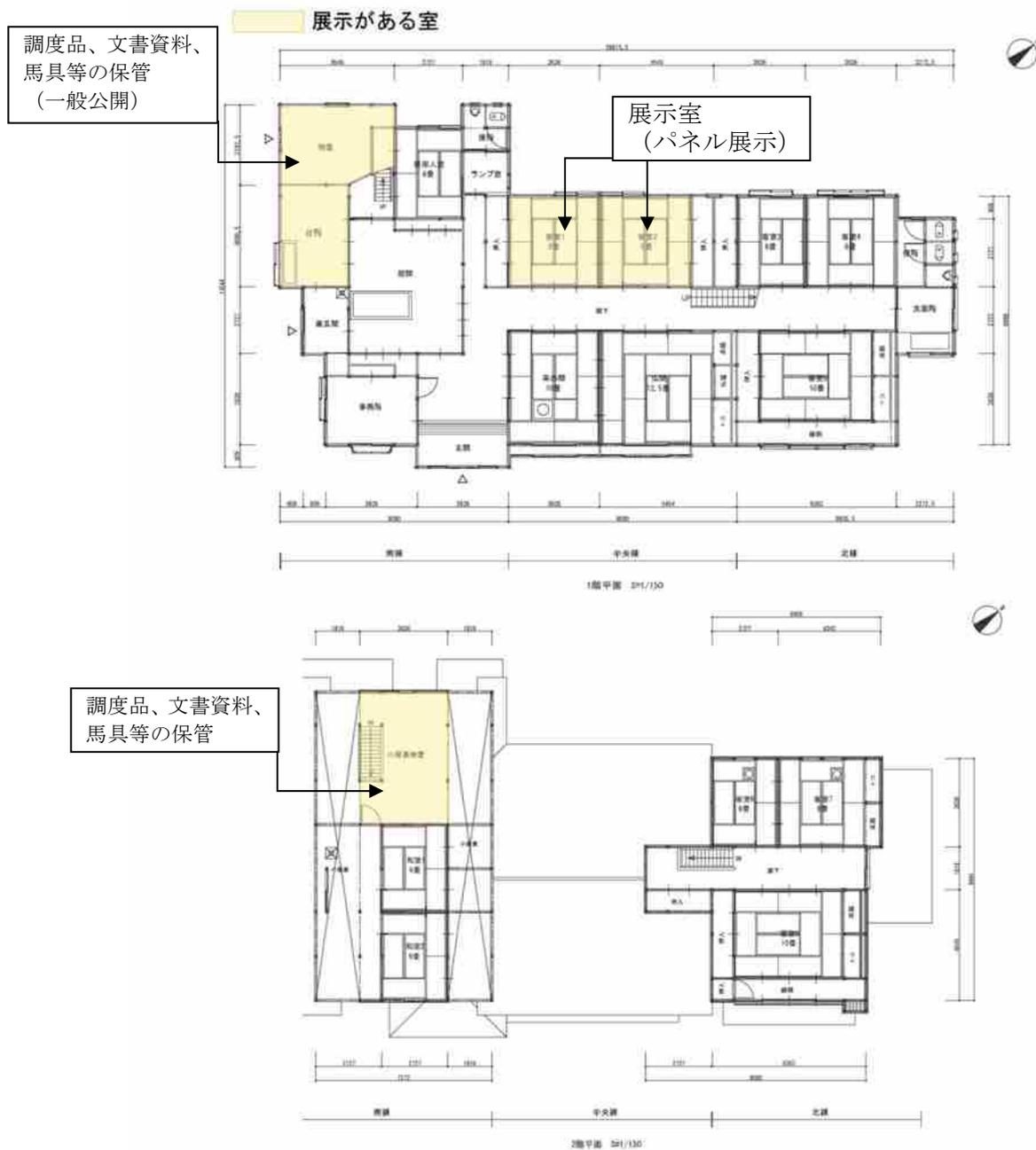


図 建物平面図（上：1階 下：2階）

展示室には14枚のパネルを展示している。展示内容としては、駅通所が作られた経緯、北海道開拓の歴史に駅通所が果たした役割、駅通所の最盛期と廃止されていった経緯、駅通所取扱人であった山崎藤次郎氏の生い立ちや人物像、道内の駅通所の位置や、現存している駅通所等について、当時の写真や地図、文書資料などを用いて解説している。

山崎家で実際に使われていた食器類や日用品、馬具類などを駅通所内各所に展示している。その一部は展示ケース内で展示している。山崎家4代目の山崎正隆氏が一部の資料を北海道開拓記念館（現北海道博物館）に寄贈しており、蓄音機や文書などその一部を北海道博物館から借用し、駅通所内の展示している。

約100点の文書資料が残されており、山崎藤次郎氏の生業である薪炭・畜産業に関する資料や、馬産に関する賞状・感謝状類が現存する。その一部は展示ケース内で展示し、展示していない文書は南棟2階の押し入れに保管している。

展示ケース内に展示している資料についてはキャプションプレートを置いているが、各部屋に展示している資料については雰囲気を保つためにキャプションプレートを置かず、ガイドによる解説で補っている。

駅通所内に保存・展示していない資料は、駅通所敷地内にある倉庫・馬小屋・旧美原小学校内に保管している。

（6）旧奥行臼駅駅舎内展示の現状

旧奥行臼駅内は、待合室のみが一般公開されており、泉川駅から移してきた運賃表、時刻表、SLの写真、駅名看板などを展示している。駅事務室はイベント時のみ公開しており、机、金庫、台秤、各種案内プレートなど、当時使われていた備品が保存展示されており、待合室などから見る事ができる。ただし、ラジオや電話など、駅廃止後に持ち込まれた資料もある。数は少ないが、当時の乗車人数を記した統計やポスターなど、文書資料も残されている。

（7）旧別海村営軌道風蓮線奥行臼停留所事務所兼職員住宅内展示の現状

事務所兼職員住宅内では、解説パネルを掲示するとともに、展示ケースを置いて当時の切符などの資料や車両模型を展示している。また、当時様子がよくわかるジオラマを置いている。このほか、集乳缶や復元した木製貨車の部品を展示している。

なお、別海村営簡易軌道乗車券、車歴簿、復命書、廃止後のレール払下げ関係資料、軌道車図面類、自走客車エンジン説明書、ネガ、写真類、線路図面類など、旧村営軌道関係の資料が別海町郷土資料館に収蔵されている。

（8）活用イベントの現状と課題

現在奥行地区文化財では、次のイベントを実施している。

①奥行臼散策デー

別海町グリーンツーリズムネットワークとの共催で、毎年10月に実施している。内容は、旧標津線フットパスツアー、トロッコ乗車体験、乗馬体験、別海町歴史文化遺産「別海音頭」披露、手作りヨーグルトの販売、軽食等の無料提供・有料販売、奥行地区文化財見どころツアーの実施である。2023（令和5）年度は123名の参加者があった（旧奥行臼駅通所入館者人数による）。

②冬の奥行臼散策デー

別海町グリーンツーリズムネットワークとの共催で、2022（令和4）年度から始めた新しいイベントである。毎年2月に実施している。内容は、かんじきを履いて奥行地区文化財を巡り、駅通所内で軽食を取り、夕暮れ時の駅通所を撮影するイベントである。2023（令和5）年度は17名の参加者があった。

③夏休み奥行臼トロッコサンデー

10月の奥行臼散策デー時に行っているトロッコ乗車体験を、夏休み期間中に実施するイベントで、2023（令和5）年度は6回開催し、621名（1日平均103名）の参加者があった。これに合わせて、駅通所そばで乗馬体験の提供や、奥行会館で鉄道模型展・写真展も同時開催している。

これらのイベントの課題としては、駅前を駐車禁止にするため、駐車できるスペースが限られてくることが上げられる。またトロッコイベントについては、エンジン付きトロッコに乗るため来客が並ぶケースが見られ、1回に運べる人数が少ないことから、より多くの人に楽しんでもらえるような整備が必要になってくる。また、イベントに対応できるスタッフ数も限られてくるため、規模を拡大していくには人員の確保も不可欠である。

4-2-2 まとめ

来訪者数は増加傾向にあり、今後も地元住民の利用に加え道外や海外などから来訪があるなど、利用者の多様化が見込まれる。また、観光・学習・散策・レクリエーション等様々な利用に対応するため、サインや休憩所、解説施設などの整備が必要である。

また、展示については利用者に駅通の歴史的価値を伝えることができる一方で適切な保存を行うことが課題である。今後、整備予定のガイダンス施設に一部の展示機能を移動することも検討する必要がある。

4-3 運営・体制の現状と課題

奥行地区文化財の建物内部は、毎年5月1日から11月3日まで無料で一般公開している。休館日は月曜日とするが、月曜日が祝日の場合は開館としている。これ以外の期間についても、建物の中には入れないが、敷地内で自由に見学できる。

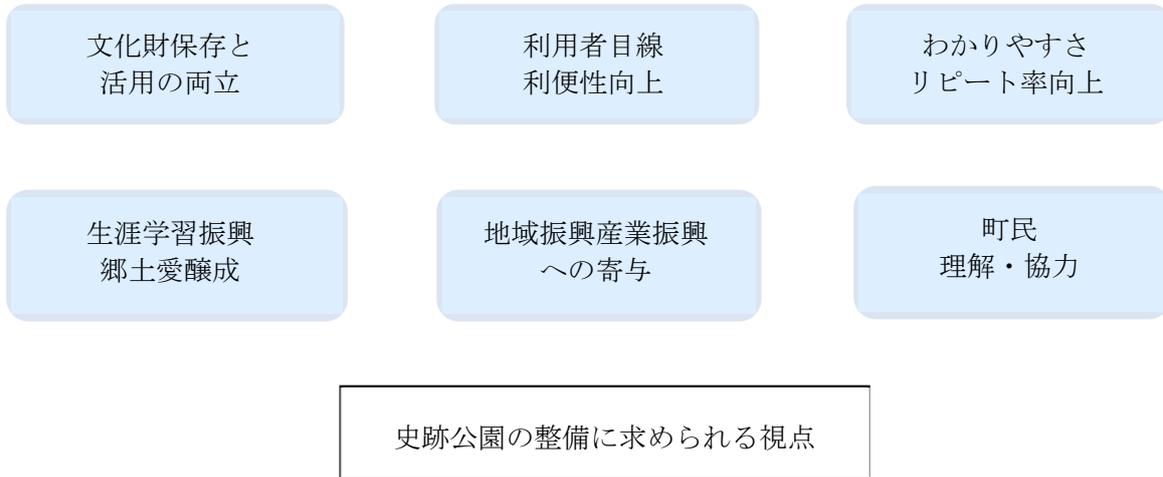
会館期間中の管理については、駅通所内に管理人を常駐させている。現在は会計年度任用職員3人体制で、建物の施錠・開錠、建物内の清掃、草刈り、ガイドを行っている。搭乗式草刈り機を用いた広範囲の草刈、ごみ拾い、村営軌道の冬囲い、奥行歴史の里公園のトイレ掃除については業者に業務委託している。

課題としては、通年で開館していないため、夏期のみ季節雇用の状況にあることである。また、現状では設置条例によって設置されていないため、入館料やガイド料などを徴収できないことも、今後検討すべき課題である。

第5章 整備の大綱・基本方針

5-1 史跡公園全体の方向性

奥行臼史跡公園は、別海町及び道東地域の発展の歴史を物語る歴史的地域資産であり、次代を担う子供達に確実に継承することは、現代の私たちの使命である。できるだけ多くの方の参画を得ながら、わかりやすい歴史展示や解説を行い、利用者の利便向上を図るとともに、郷土愛の醸成、地域振興にも寄与する史跡公園を目指す。



5-2 奥行臼史跡公園の要素

5-2-1 奥行地区の特徴

奥行臼駅通所は北海道開拓における宿泊・運送の拠点となり、地域づくりに大きく貢献した場所である。また、以下の交通関係の文化財が集中して残る場所となっている。

- 旧奥行臼駅通所（国指定）
- 旧奥行臼駅通 附 倉庫1棟、馬小屋2棟（道指定）
- 奥行臼駅（町指定）
- 旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所（町指定）

更に、特徴的なのは、これら交通遺産が現代の道路交通網に隣接していることから、アクセスが非常に良く、国道243号、244号、道道930号は現在も機能しており、国道243号沿いには道の駅的に活用されている歴史の里公園があり、まさに交通の歴史が現存している場所になっている。

【歴史的観点】

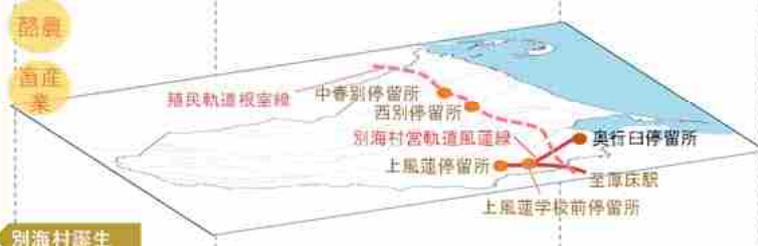
鉄道期

- 村営軌道廃止 別海村に3つの漁業協同組合結成
- 新酪農村計画・パイロットファーム事業開始
- 奥行地区の産業は薪炭業から酪農業へと転換
- 鉄道の開通により奥行臼駅開業



- 別海村誕生
- 殖民軌道根室線の開通(のちの村営軌道風蓮線)

簡易軌道期



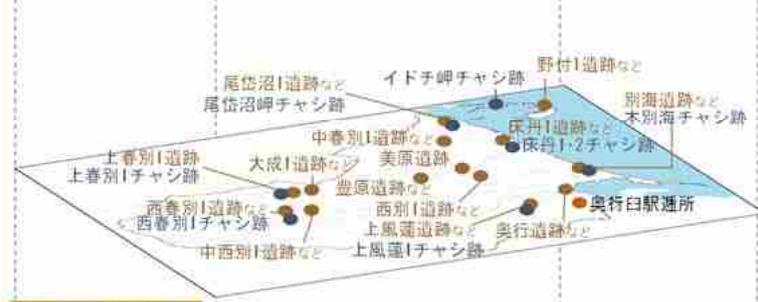
- 奥行臼駅通所開設
- 奥行臼に薪炭業を営む人の流入
- 牛乳生産開始

駅通所期



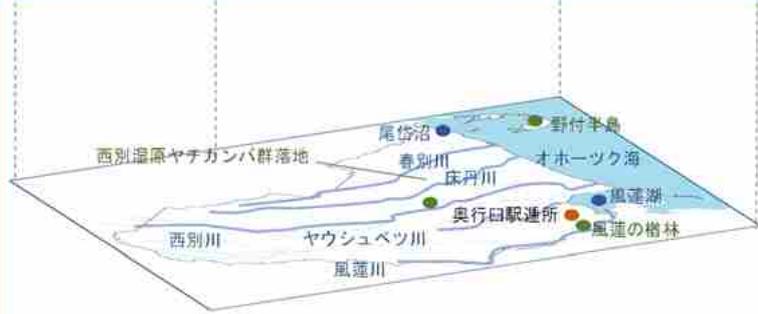
- 蝦夷地から北海道に 駅運制度が定められる(町内に9箇所)
- 野付通行屋の設置 旧開拓使別海缶詰所 漁業経営の移住者増加

(先史・近世
旧石器・アイヌ文化)



人が住み始める

(自然・地形)



【空間的観点】

- 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性化
 - ・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白骨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チャシや西春別1チャシなど複数のチャシ跡がある。
- 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「オクニキウスの大楠」
 - ・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。

5-2-2 文化財の活用を踏まえた公園のあり方

これら文化財の本質的価値を正しく捉え伝えることは奥行臼の歴史・文化の理解に欠かせない要素である。これら構成資産を一体として史跡公園化を図ることで、文化財の保存・活用を行う。

<史跡公園の目指す姿>

- ・次代を担う子どもたちへの確実な継承
- ・多くの方の参画
- ・分かりやすい歴史展示・解説
- ・利用者の利便性向上
- ・郷土愛の醸成
- ・地域振興への寄与

<広域連携による魅力創造>

- ・周辺地域の文化財の顕在化
- ・人と資源のネットワーク化
- ・観光ルートの設定
- ・地域活動や学習での活用
- ・町内の文化財との連携
- ・道内の駅通所との連携

本史跡公園で文化財の保存および公開活用を行うとともに、町内の文化財等と連携を図る。



本史跡公園を歴史文化の拠点とした、学習・観光の流れを創出し、地域活性化に寄与する。

5-3 基本理念

「近代の交通遺産による道東地域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のみではなく、人々の暮らしそのものを支えてきた。また、旧奥行臼駅通所は、地域の歴史文化を語り伝えることに加え、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担っている。

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産を受け継いで、ふるさとべつかいに「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つかい～」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、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。

奥行臼史跡公園の交通遺産の一つである「旧駅通所」は、明治時代の人馬継立制度の拠点として、開拓を支えた人々の要所となった。その後、「旧国鉄」や「旧村営軌道」が地域の生活に不可欠な役割を担い、地域産業の発展を支え、それらの遺構は当時の産業構造を理解する上で重要な手がかりとなっている。この公園は、一つの交通遺産における時間という概念を超えて、過去、現在、未来を繋ぐかけがえのない場所である。過去の道が現在に繋がり、未来へと紡がれていく、その不変の価値を訪れる人々に伝えている。公園整備を通して、この貴重な遺産を後世に伝え、地域活性化に貢献していくことが重要であり、これを理念とする。

5-4 基本方針

5-4-1 基本方針

奥行白史跡公園は、近代の交通遺産が集中している環境にあり、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及び計画地域内の保存活用上重要な諸要素の維持管理を適切に実施するとともに、さらなる魅力を創造し、地域の活性化につなげるため、「体感」「発信」「共感」「体験」「連携」基本理念の実現に向けたテーマとする。

体感

歴史の物語と環境融合による新しい体感型フィールドパークの創造

発信

歴史公園のガイダンス機能に加え、道東エリアの歴史文化体感の玄関口となり、地域復興・産業復興に繋がる魅力を発信する拠点になる機能整備

共感

来訪者が学び・憩い・交流しながら、歴史の文化の良さに気づき、学び、関わ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

郷土愛を醸成し、何度でも訪れたいくなる、持続的に展開していくことのできる、発展・連携・特有用・ターゲット別の体験コンテンツの作成

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」の連携マネジメントサイクルの推進

5-4-2 整備基準年代

年代	1910	1930	1950	1970	1990
①駅通時代の風景体感ゾーン	1910	1930	1945		
②旧国鉄線体感ゾーン	1933		1965	1970 後半	
③旧村営軌道跡体感ゾーン			1963	1971	

※交通遺産が最盛期だった頃を基準年代とする。

5-5 別海町における史跡公園の位置づけ

5-5-1 史跡公園の位置づけ

奥行臼は別海海岸部や根室市と結ぶ交通の要所にあたり、古くから海側（東側）からの入植の第一歩となる交通の拠点として、現在もその姿を残している。

一方で西春別は国鉄駅、殖民軌道の停車場が設置され、内陸側（西側）からの入植の拠点として機能し、現在は鉄道記念公園、鉄道記念館が設置されている。

奥行臼、西春別はそれぞれ国鉄駅として交通の「動脈」を担い、その間を「毛細血管」のように簡易軌道が通ることで、内陸に入植した入植者たちの生活を支えた。別海町内には交通遺産が点在しているが、このようなロードヒストリーにおいて西の西春別と東の奥行臼は交通遺産の拠点といえる。交通遺産の東の拠点の奥行臼は、3つの交通遺産の歴史と風景を感じる史跡公園と位置づけ、文化財の保全および公園としての整備を行い、交通遺産の歴史を学び体験する場所とする。



史跡公園の位置づけ・連携イメージ図

5-5-2 広域連携による魅力創造

奥行臼を史跡公園とし、情報発信機能のあるガイダンスを設置することにより、北海道全体（広域）、道東地域及び別海町周辺（中域）、別海町（狭域）における連携の拠点とする。これらの連携により点在している資源がつながることで観光客の集客や周遊効果が期待されると共に、旅の満足度・理解度の向上につなげる。地域住民にとっては、ふるさとの創造に関連する要素の繋がりを認識することで、愛着形成を深めるきっかけとする（地元学）。

連携が、「行ってみたい」「また訪れたい」「住んでみたい」「住み続けたい」と思える、「ふるさとべつかい」の創造に寄与する。

以下に連携の例を挙げる。

○連携の例1：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近い駅通所がつけられた。

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。本史跡公園を拠点の一つとして、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、地域の文化財を保存活用する機運づくりを進めていく。



○連携の例2：国鉄の連携

国鉄線の車両や資料がある西の拠点の西春別との連携が重要である。西春別を「充実した標津線の資料展示施設」として位置づけ、奥行臼は駅通所と簡易軌道の学びの中心、西春別は国鉄の学びの中心としてそれぞれ役割を持ち連携を行うことで、それぞれに目的を持って訪れる来訪者の視野を広げて学びを深め、旅行の満足度向上の効果が期待される。例えば駅通所を目的に奥行臼に来訪した人がガイダンス施設で簡易軌道や国鉄のことを学び、次は別海町鉄道記念公園に足を運ぶ、といった流れを創出する。西春別鉄道公園を教育委員会所管とし、それぞれに役割を与えることで2つの拠点を周遊できるようにする。

さらに、別海町歴史文化遺産に認定されている旧国鉄標津線上春別駅跡や平糸駅跡、光進駅跡および旧標津線跡フットパスと連携し、周回コースの設定等を行うことで史跡が点在する町としてさらに特徴づけられ、魅力や注目度の向上が期待される。

○連携の例3：簡易軌道の連携

道東地域で別海町と同様に昭和40年代まで簡易軌道が存在した鶴居村、浜中町、標茶町との連携が重要である。

現在は鶴居村で鶴居村営軌道のディーゼル機関車と自走客車を展示しているが、現存する線路跡や駅跡のほとんどは保存や公開に向けた整備がされていない状況である。奥行臼を拠点に簡易軌道の連携をとることで点在する簡易軌道跡の認知度向上や保存に向けたムーブメントにつなげ、歴史の継承だけでなく、観光地や学習旅行の目的地としての魅力向上が期待される。

○連携の例4：その他資産との連携

別海町内や周辺地域には交通遺産のほか、奥行臼の歴史的な価値や魅力への理解を深めるような関連深い歴史資産や、単体で別海町の魅力を高める資産が多く点在している。

本史跡公園において地元ガイドと観光客のマッチングや体験メニューの集約等を行うことで、それらの歴史資産を顕在化し、本史跡公園から町内に広がる観光ルートの設定や地域活動・学習での活用を促進する。本史跡公園が拠点となることで、町全体の連携を強化し魅力向上を図る。



町内の主な資産

第6章 整備基本計画

6-1 整備基本計画の対象範囲とゾーニング

整備計画区域とゾーニングを以下に示す。

0m 100m 200m 300m

縮尺：1/3000 (A3)



① 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わ
ないよう、保存修理を行う。

表現手法
建物・草地・樹林も含め保存の手法をとる。

③ 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存活用する。

表現手法
建物や車両の保存、線路や構内の復元を行う。

④ 自然体験ゾーン
当面は旧道を見せるエリアとする。
将来的には自然環境を活かして、自然
観察や環境学習ができるゾーンと
して、樹木の管理を行う。

1 駅通所時代の
風景体感ゾーン
(1910~1930)

3 旧村営軌道跡体感ゾーン
(1963~1971)

2 旧国鉄線体感ゾーン
(1933~1965)

5 ガイダンスゾーン

4 自然体験ゾーン

6 交流ゾーン

② 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
して保存活用する。

表現手法
建物やホームの保存、線路の修繕を行
う。

⑤ ガイダンスゾーン
史跡公園の維持管理および各
史跡の導入となる機能として
拠点施設を置く。

⑥ 交流ゾーン
当面は臨時駐車場の機能とする。
将来的には交流、情報発信、地域の
歴史展示、収益展開を図るゾーンと
する。

6-2 修理・整備計画

6-2-1 公園の基本機能

公園の設置に当たり、導入すべき必要な基本機能とその他の留意事項を示す。

【必要な基本機能】

【歴史文化継承機能】

- ① 3つの時代の交通遺産の持つ歴史性を活かし、北海道開拓の歴史や別海地域の発展を支えた奥行地区を体感し、歴史・文化を学び継承する場

【休憩機能】

- ① 安全で十分な規模を有した駐車場
- ② すべての方がいつでも快適に利用できるトイレ
- ③ 歴史を感じながらのんびりとくつろぐことのできる休憩場所・広場

【情報提供機能】

- ① すべての方が快適に不自由なく情報を得られる別海町の地域情報の受発信
- ② 地域全体の活性化につながる別海町の魅力の受発信

【地域連携機能】

- ① 別海の地産地消を推進する軽食販売
- ② フレキシブルに利用できる交流スペース
- ③ 来訪者と地域の方々の交流を促進するイベント広場

【その他留意事項】

【施設配置・建物デザイン】

- ① 史跡公園のもつ歴史性を阻害しない、落ち着いたデザイン。
- ② 利用者動線を考慮した施設配置（トイレ動線上への案内板設置等）
- ③ 周辺施設との多面的な連携（誘導）
- ④ 史跡や文化財の理解・解釈に誤った認識を与えない配慮

【管理・運営】

- ① 適切な管理運営手法の検討
- ② 維持管理費の低減
- ③ 公民連携手法の検討

【想定される利用者像】

- ① エリアの商圈や周辺の既存施設の利用者、前面道路の通過交通量、史跡公園の持つ歴史性から、利用者は地域住民、観光客、運送関係の道路利用者等、様々であると想定される。

6-2-2 修理・整備の方向性

次ページに整備の方向性を示す。

6-2-3 修理・整備の分類

公園の整備においては、文化財を適切に保存する「保存のための整備」と公開活用するためにインフラ等の整備や修景を行う「活用のための整備」を行う。下記のように「保存のための整備」をⅠとし、「活用のための整備」はⅡ～Ⅴのように細分化した。Ⅰから順に整備の優先順位とする。

公園オープンまでに必要な整備をⅠ～Ⅲ、オープン後に行う整備をⅣ～Ⅴとし、本計画ではⅠ～Ⅳの内容を定め、Ⅴは将来構想として位置づける。

「活用のための整備」は、昨今の観光の考え方として、「コトの観光（＝体験など）」を提供することを重視した整備を行う。

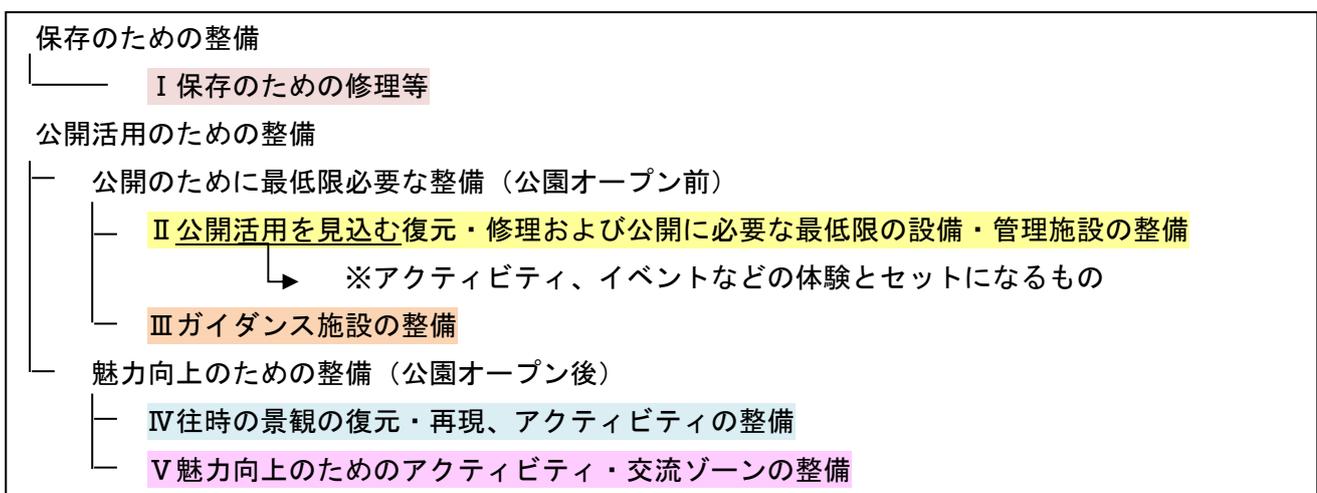


表 整備の分類

ゾーン名称	① 駅通所時代の風景体感ゾーン	② 旧国鉄線体感ゾーン	③ 旧村営軌道跡体感ゾーン	④ 自然体験ゾーン	⑤ ガイダンスゾーン	⑥ 交流ゾーン
共通のテーマ	奥行臼史跡公園を構成する3つの時代の交通遺産は、道東地域及び別海町の発展の歴史を物語る歴史的地域資産である。現代の主要な交通である道路に隣接する本計画地において各時代の原風景を残すことで、貴重な歴史遺産を次代を担う子ども達に確実に継承する。					
ゾーンテーマ	駅通所時代の風景の体感	国鉄風景の体感	村営軌道風景の体感	駅通所時代の開拓時の風景を体感	北海道開拓の歴史に触れる玄関口	別海町の歴史を学ぶゾーン（全年代の接点にある）
設定年代	1910～1930年 明治43年～昭和5年	1933～1965年 昭和8年～昭和40年	1963～1971年 昭和38年～昭和46年	—	現代	全年代
主な出来事（参考）	北海道拓殖事業15年計画（第一期北海道拓殖計画）開始（1910）	北海道の人口300万人を越す（1934）	札幌オリンピック1年前（1972）高度成長時代	北海道拓殖事業15年計画（第一期北海道拓殖計画）開始（1910）	—	—
狙い・方針	文化財の保存と活用	文化財の保存と活用	文化財の保存と活用	当時の生活景としての環境の保全と活用	地域・産業振興および史跡公園の導入	生涯学習振興
時代再現の強弱	◎	◎	◎	○	—	—
主な整備	I 保存のための修理等	倉庫、馬小屋、境界標打ち込み	奥行臼駅舎、石炭庫、詰所、倉庫、井戸小屋	車庫、修理工場、便所、職員住宅、機関車・ゴンドラ車、自走客車、線路復元、樹木伐開、各施設整備	—	—
	II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備	柵設置、解説板設置	旧国鉄線路跡、解説板設置、樹木伐採、各施設工事	旧村営軌道跡、園路舗装、停留所、柵設置	—	—
	III ガイダンス施設の整備	—	—	—	—	ガイダンス施設、踏切表示、各施設整備
	IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備	牧柵撤去、鉄条網撤去、し尿処理施設埋設、ロケセット撤去、井戸跡復元、保安林間伐、トドマツ植林地間伐、解説板設置、放牧地景観整備、修景植栽、新馬頭観音修復・保管	奥行臼駅前広場舗装、解説板設置、修景植栽、官舎跡平面表示、風呂小屋修繕、各施設工事	—	—	—
	V 魅力向上のためのアクティビティ・交流ゾーンの整備	—	—	—	樹木伐採	—

表 修理・整備の方向性

6-2-4 現状変更及び修理

以下に現状変更及び修理を行う項目を示す。

項目	内容	備考
駅通所時代の風景体感ゾーン		
馬小屋1・2	屋根葺き替え・部分修理	
倉庫	屋根葺き替え・部分修理	
保安林	危険木伐採・間伐・更新	
トドマツ植林地	危険木伐採・間伐・更新	
旧国鉄線体感ゾーン		
奥行臼駅舎	耐震診断・補強・解体修理	
詰所	屋根葺き替え・部分修理	
石炭庫	屋根葺き替え・部分修理	
倉庫	解体修理	
井戸小屋	屋根葺き替え・部分修理	
ホーム	老朽部分の修理	
旧村営軌道跡体感ゾーン		
車庫	屋根葺き替え・部分修理	
修理工場	屋根葺き替え・部分修理	
便所	修理	
事務所兼職員住宅	屋根葺き替え・部分修理	
機関車・ゴンドラ車	車両修繕・動態保存処理	
自走客車	車両修繕・動態保存処理	

6-3 ゾーニング別整備計画

6-3-1 駅通所時代の風景体感ゾーン

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及び修理を行うことを基本とする。

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年に完了しているが、馬小屋、倉庫など老朽化が著しく、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諸要素となっている。史跡の追加指定を目指す、民地のため今後の検討事項とする。

構成要素	写真	整備の方針		
		保存のための整備	活用のための整備	整備はしない（現状維持）
駅通所（北海道指定有形文化財）				駅通所は現状維持とする。
		文書類：デジタル化を行う。現物は適正に保存管理。 調度品：代表的なものを展示、その他は適正に保存管理。	ガイダンス施設完了後は、施設内の展示室に一部を移動。	
			ガイダンス施設完了後は、施設内の展示室に一部を移動。	
			ガイダンス施設完了後は、施設内の展示室に一部を移動。	
馬小屋 1・2（北海道指定有形文化財）	 	屋根葺き替え・部分修理を行う。	引き馬や乗馬体験などのイベント時には馬が入り、実際に馬小屋として活用できるよう整備をする。	

倉庫（北海道指定有形文化財）		屋根葺き替え・部分修理を行う。	公開活用の検討。	
至浜中旧道跡				当面は草刈りによる表示とする。
至西別旧道跡				当面は草刈りによる表示とする。
馬頭観音跡		設置位置を明確にする。	解説板設置を行う。	
井戸跡			調査を行った上で、井戸小屋を復元	
池			豊かな水が特徴の地域であるため、見学、体感できるように範囲を設定して、草丈の高いものを刈払う。安全装置（柵など）は施す。現況のエンコウソウの景観は維持する。	
小川				豊かな水が特徴の地域であるため、見学、体感できるように範囲を設定して、草丈の高いものを刈払う。
ロケセット（A、B）			撤去を行い、当時の景観に近づけていく。	
鉄条網			撤去を行い、当時の景観に近づけていく。	
牧柵			活用計画上の放牧地の設定を行った上で、現代機能をもたせた柵を設置する。	

新馬頭観音		現在の位置からは撤去して、修復の上、倉庫保管することにする。		
仮設トイレ (駅通所隣接)				ガイダンス施設完成までは使用。その後撤去して当時の景観に近づけていく。
牛舎し尿処理施設		牛舎は既に撤去済みであるが、し尿施設は現存する。コンクリートで埋設処理を行うことを基本に廃棄物関連部局と協議を図る。		
旧道跡(道道930号)			史跡追加指定を目指し、道と協議の上、舗装材の検討を行う。	
旧林宅				公有地化するまでは現状を維持。今後の取り扱いについて検討する。
林家旧馬小屋				公有地化するまでは現状を維持。今後の取り扱いについて検討する。

6-3-2 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及び修理を行うことを基本とする。

特に開通当時に建設された奥行臼駅駅舎をはじめ、詰所、倉庫、ホームは老朽化が著しく進んでいるため、保存修理を早急に行うこととする。

構成要素	写真	整備の方針		
		保存のための整備	活用のための整備	整備はしない(現状維持)
奥行臼駅 (町指定文化財)		耐震診断・補強・解体修理を行う。	耐震診断・補強・解体修理を行って内部を公開する。	
詰所		屋根葺き替え・部分修理を行う。	屋根葺き替え・部分修理を行って内部を公開する。	
井戸小屋		屋根葺き替え・部分修理を行う。	屋根葺き替え・部分修理を行って内部を公開する。	
石炭庫		屋根葺き替え・部分修理を行う。	屋根葺き替え・部分修理を行って内部を公開する。	
倉庫		解体修理を行う。	トロッコ置き場として活用する。	
風呂小屋		破損部の修繕を行う。	破損部の修繕を行って内部を公開する。	
ホーム		老朽化が見られる。当時の調査を行い、修理する。	修理した上でこれまえどおり見学できるようにする。	
旧国鉄線 路跡			森のトンネルの景観は維持し、必要に応じて線路両側の老木の伐採を行う。線路の枕木の更新を行う。	
踏切跡			周辺の刈り払いと、解説板を設置(国鉄線跡)。	
奥行臼駅 前広場			範囲はそのままに、舗装材料は選定する。	

物置(旧奥行臼駅付近)				公有地化するまでは現状を維持。公有地化後、撤去を行う。
民家(道道930号沿い)				公有地化するまでは現状を維持。土地取得後、価値を調査する。
物置(民家隣接)				公有地化するまでは現状を維持。土地取得後、価値を調査する。
民家1(旧林宅隣接)				公有地化するまでは現状を維持。公有地化後、撤去を行う。
物置2棟(民家1隣接)				公有地化するまでは現状を維持。公有地化後、撤去を行う。

6-3-3 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、できるだけ当時の形で保存及び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。

構成要素	写真	整備の方針		
		保存のための整備	活用のための整備	整備はしない(現状維持)
旧村営軌道風蓮線奥行臼停留所(町指定文化財)			停留所として、簡易な乗車台の設置や踏切の設置を行う。	
停留所事務所兼職員住宅		屋根葺き替え・部分修理を行う。	展示内容を検討する。ガイダンス施設設置後は、展示解説と一部資料はガイダンス施設に移す。	
便所(職員住宅南)		早急に修理を行う。		
自走客車		車両修理の上、動態展示を行う。	動態展示を行い、乗客を乗せたり運転体験を提供する。	
機関車		車両修理の上、動態展示を行う。	動態展示を行い、乗客を乗せたり運転体験を提供する。	
ミルクゴンドラ車		金属部分について修理する。動態展示をおこなす。	動態展示を行う。	
車庫		屋根葺き替え・部分修理を行う。	屋根葺き替え・部分修理を行い、車両を保管する。	
修理工場		屋根葺き替え・部分修理を行う。		
転車台			コンクリート劣化の把握、転車台復元を行う。	
旧村営軌道跡				公有地化するまでは現状を維持。公有地化後、整備を検討する。

6-3-4 自然体験ゾーン

山林の景観及び旧道を保存するルートとし、トレイルイベントや学習体験のルートとして限定的な活用を想定する。将来的にはゾーンを拡張し、トレッキング体験や林業の作業体験から奥行臼の生活を学ぶゾーンとしての整備を検討する。

構成要素	写真	整備の方針		
		保存のための整備	活用のための整備	整備はしない(現状維持)
根室旧道跡				当面は草刈り等による現状維持とする。
保安林				公有地化するまでは現状を維持。

6-3-5 ガイダンスゾーン

史跡公園の維持管理及び各ゾーンの導入となる機能としてガイダンス施設を設置する。また、イベントなどによる賑わい創出ができる屋外空間を設ける。

旧奥行臼駅通所、国鉄ゾーンへの動線を通すことで回遊性を高めるとともに、旧奥行臼駅通所への視線の軸を想定し、景観に配慮する。

施設	写真	整備の方針		
		保存のための整備	活用のための整備	整備はしない(現状維持)
奥行歴史の里公園			ガイダンス施設とセットで整備をする。	
パーキングエリア			当面は現状維持とする。北海道開発局と協議の上、将来的には駐車場の拡充を検討する。バス停やガイダンス施設とセットで整備する。	
バス待合室			ガイダンス施設整備後、待合室は撤去を行う。	

6-3-6 交流ゾーン

奥行会館の交流施設としての利用を継続する。新たに駐車場を整備し、第2駐車場として利用する。

奥行会館				<p>当面は現状維持とするが、トイレの整備を検討する。敷地内に大和小学校跡を示す碑などを設置する。</p>
大和神社			<p>周辺の刈り払いと、解説板を検討。</p>	

＜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・景観などができるだけ当時の形で保存および修理を行うことを基本とする。
 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年に完了しているが、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。

保存のための整備

■ I 保存のための修理等

公開活用のための整備

■ II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

■ III ガイダンス施設の整備

■ IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備

■ V 魅力向上のためのアクティビティの整備

■ VI 要協議事項

放牧地景観

樹木伐採を行い、放牧地景観を見せる。

修景植栽

駅通所時代の景観を見せるため、視点場から軌道が見えないように修景植栽を行う。

至浜中旧道跡

現在は伐木・草刈りにより旧道を見ている。当面は草刈りによる表示とする。

小川

豊かな水が特徴の地域であるため、見学、体感できるように範囲を設定して、草丈の高いものを刈払う。

池

豊かな水が特徴の地域であるため、見学、体感できるように範囲を設定して、草丈の高いものを刈払う。安全装置（柵など）は施す。現況のエンコウソウの景観は維持する。

桜の名所の復元

現存する桜を残して桜が見える景観を作る。

新馬頭観音

新馬頭観音：現在の位置からは撤去して、修復の上、倉庫保管することにする。

旧大和神社跡

旧大和神社跡：周辺の刈り払い。解説板の内容検討。解説板設置を行う。

オクキウスの大櫓

安全性の観点から、倒木の影響がある範囲の立ち入りは制限する。
 樹木名の表示をおこない理解を促す。

旧道跡
 道と協議を行い、将来的に史跡追加指定を目指す。

旧林宅・林家旧馬小屋
 将来的に史跡追加指定を目指す。

木材小屋

木材小屋は平面表示とする。

＜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諸要素となっている。
 史跡の追加指定を目指す、民地のため今後の検討事項とする。

境界標打ち込み

測量し、境界標を設置する。整備に応じて設置する。

牧柵

撤去とする。

鉄条網

撤去とする。

解説板

し尿処理施設
 埋設処理とする。

後背地を形成する森林

人工物（鉄塔や太陽光パネルなど）の建設がされない、もしくは、位置の検討ができる体制を準備する。

至西別旧道跡

現在は伐木・草刈りにより旧道を見ている。当面は草刈りによる表示とする。

馬小屋1・2

屋根葺き替え・部分修理を行う。引き馬や乗馬体験などのイベント時には馬が入り、実際に馬小屋として活用できるように整備をする。

ロケセット(A、B)

撤去を行い、当時の景観に近づけていく。

倉庫

撤去を行い、当時の景観に近づけていく。

井戸跡

調査を行った上で、井戸小屋の復元。

保安林

当時の状況に近づけるため間伐し、大きくなり過ぎないようにする。関係部局と協議のうえ、保安林を解除する。
 ※危険な状態であれば整備分類Ⅱとする。

トドマツ植林地

危険木や伐期を迎えたトドマツは伐採し、保安林内のため更新（植樹）を行う。下草刈など生育環境の保全を行う。
 ※危険な状態であれば整備分類Ⅱとする。

旧馬頭観音跡

周辺の刈り払い。解説板の内容検討。解説板設置を行う。

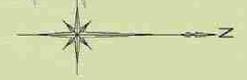
土塁跡

現状を草刈り管理で維持する。

山藤の松跡

解説板の内容の検討。解説板の設置。

① 駅通所時代の風景体感ゾーン
 1:1500 (A3)



○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舎をはじめ、詰所、倉庫、ホームは老朽化が著しく進んでいるため、保存修理を早急に行うこととする。

保存のための整備

■ I 保存のための修理等

■ II 公開活用のための整備

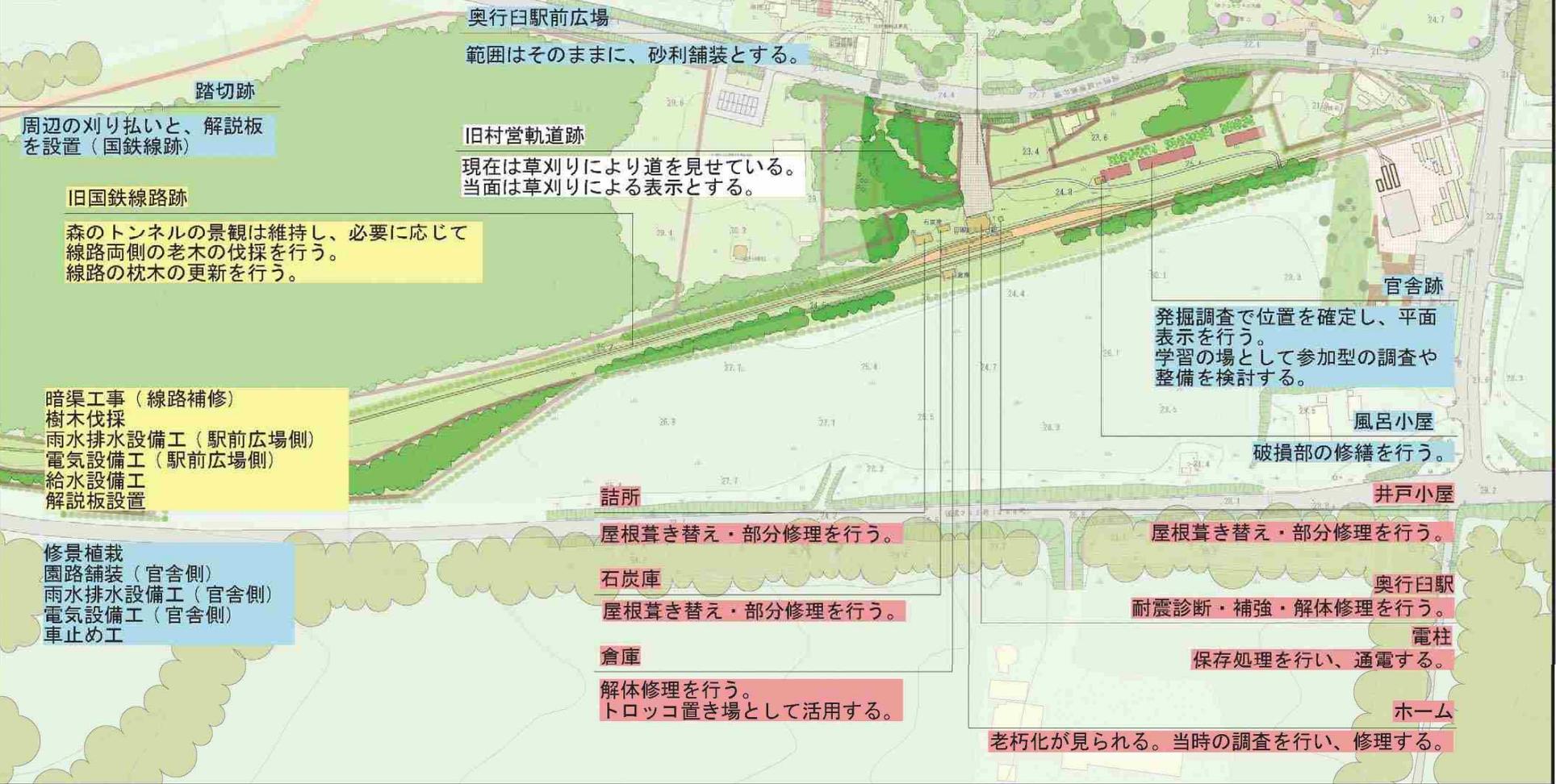
■ III 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

■ IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備

■ V 魅力向上のためのアクティビティの整備

■ VI 要協議事項

②旧国鉄線体感ゾーン
1:2000 (A3)



○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及び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。

保存のための整備

■ I 保存のための修理等

公開活用のための整備

- II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備
- III ガイダンス施設の整備
- IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備
- V 魅力向上のためのアクティビティの整備
- VI 要協議事項
- ※工事 I に伴い整備が必要な項目（車両保存のための車庫や線路の整備など）

③旧村営軌道線体感ゾーン
 1:1500 (A3)

旧村営軌道跡

現在は、伐木・草刈りにより旧道を見せている。
 車両動態展示のため、レールおよび枕木の再設置を行う。
 線路と並行して歩ける園路を整備する。

村営軌道線路復元・機内舗装・雨水排水・電気・給水

車庫、修理工場への簡易軌道レールの設置
 ※舗装・埋設配管を先に行う。

詰替装置 平面表示

車庫

屋根葺き替え・部分修理を行う。

樹林

伐開を行う。

修理工場

屋根葺き替え・部分修理を行う。

園路舗装（管理用）

As舗装とする。

便所

早急に修理を行う。

事務所兼職員住宅

屋根葺き替え・部分修理を行う。
 ガイダンス施設が完成後には展示内容を再検討する。

旧村営軌道風連線奥行臼停留所

簡易な乗車台の設置や踏切の設置を行う。

転落防止柵

園路舗装（線路歩道）

軌道見学ルートとして整備する。
 土系舗装とする。

転車台

コンクリート劣化の把握、転車台復元を行う。

機関車・ゴンドラ車

劣化が見られる。車両修繕のうえ、動態展示を行う。

自走客車

劣化が見られる。車両修繕のうえ、動態展示を行う。

保存のための整備

I 保存のための修理等

公開活用のための整備

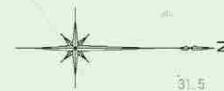
II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

III ガイダンス施設の整備

IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備

V 魅力向上のためのアクティビティの整備

VI 要協議事項



④自然体験ゾーン
1:1500 (A3)

山林の景観及び旧道を保存するゾーンとし、トレイルイベントや学習体験のルートとして限定的な活用を想定する。将来的にはゾーンを拡張し、トレッキング体験や林業の作業体験から奥行田の生活を学ぶゾーンとしての整備を検討する。

○根室旧道跡

当面草刈り等による現状維持とする。

樹木伐採

⑤ガイダンスゾーン
1: 800 (A3)

史跡公園の維持管理及び各ゾーンの導入となる機能としてガイダンス施設を設置する。また、イベントなどによる賑わい創出ができる屋外空間を設ける。
旧奥行臼駅通所、国鉄ゾーンへの動線を通すことで回遊性を高めるとともに、旧奥行臼駅通所への視線の軸を想定し、景観に配慮する。

保存のための整備

I 保存のための修理等

公開活用のための整備

II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

III ガイダンス施設の整備

IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備

V 魅力向上のためのアクティビティの整備

VI 要協議事項

ガイダンス施設

史跡公園の維持管理、各ゾーンの導入となる機能として拠点施設を整備する。

○奥行歴史の里公園

ガイダンス施設とセットで整備をする。

バス待合室

ガイダンス施設整備後、待合室は撤去を行う。
要協議。

踏切表示

国鉄線路が交差する踏切があった。
サイン設置を行う。

駅通所への軸線

駐車場にきた方が、ひと目で駅通所、見えるような軸線（通路）を設定する。

パーキングエリア

当面は現況のままとする。必要に応じて補修を行う。

国道からのアクセス、視認性向上のため、将来的にはゾーンの拡張も検討する。

旧村宮軌道車両

⑥交流ゾーン 1: 600 (A3)

奥行会館の交流施設としての利用を継続する。新たに駐車場を整備し、第2駐車場として利用する。

- 保存のための整備
- I 保存のための修理等
- 公開活用のための整備
- II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備
- III ガイダンス施設の整備
- IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備
- V 魅力向上のためのアクティビティの整備
- VI 要協議事項

○駐車場
第2駐車場として整備する。舗装、雨水排水設備、電気設備等の整備、駐車場案内板の設置を行う。将来的には拡張を検討する。

将来拡張を想定

現状維持とするが、駐車場が不足した際の臨時駐車場として想定する。

○奥行会館
当面は現状維持とし、地域交流、観光交流の施設として使用する。トイレについては公園来訪者が利用できるように改築や増設を検討する。建物外に大和小学校跡を示す碑などを設置する。

○大和神社
周辺の刈り払いと、解説板を設置。

大和小学校跡地
29.6

奥行会館

奥行神社

石炭庫

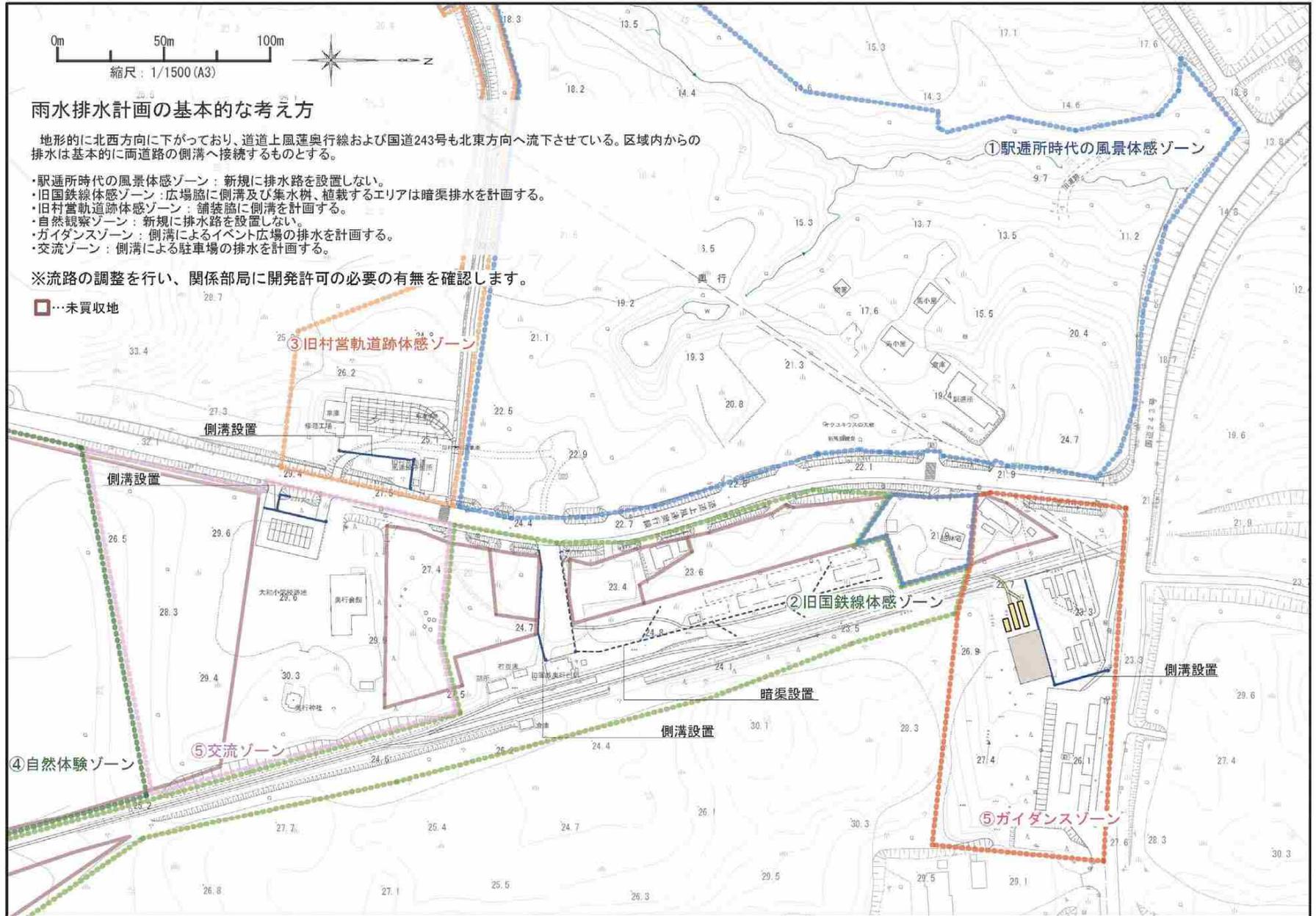
旧国鉄奥行白駅

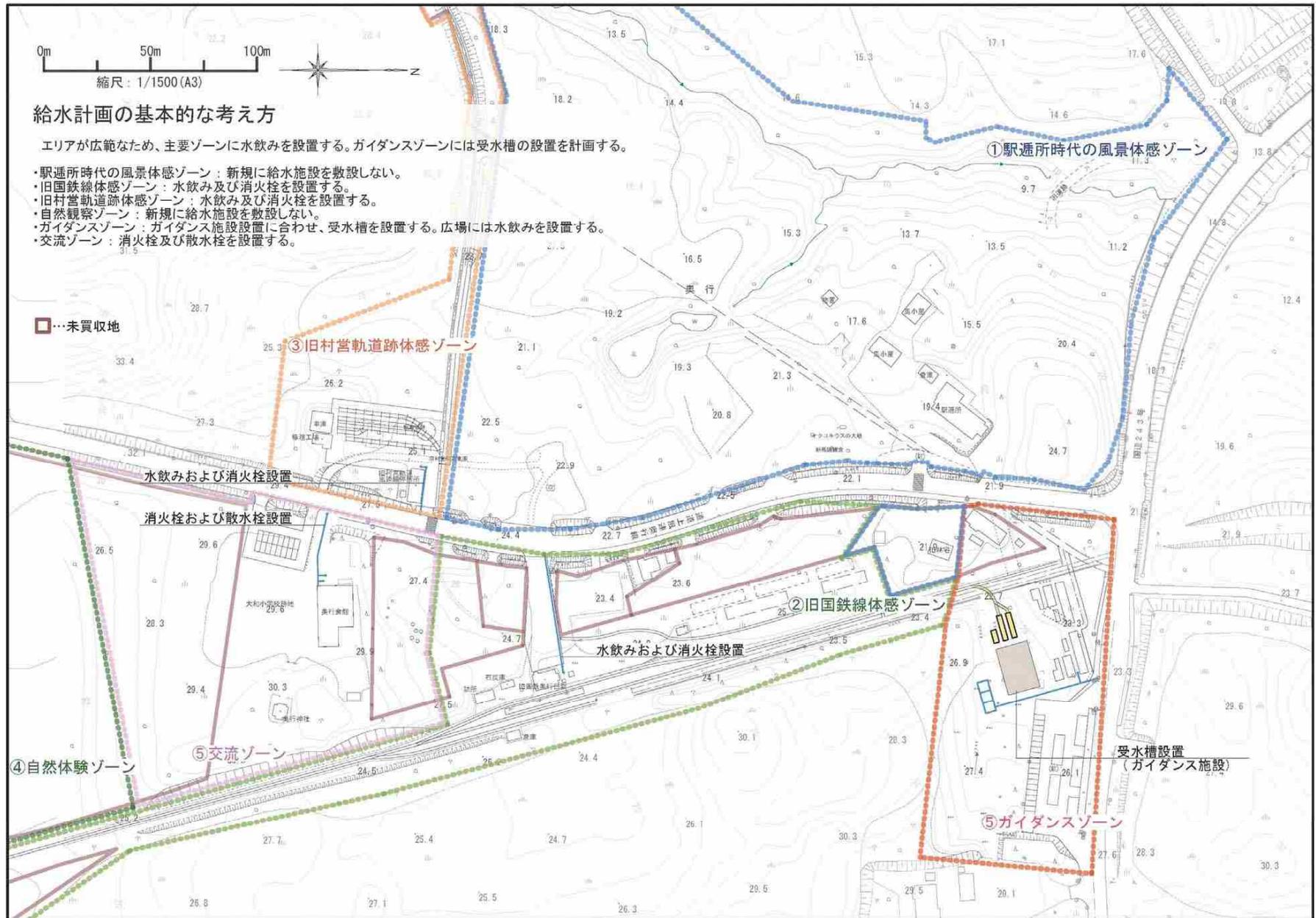
倉庫

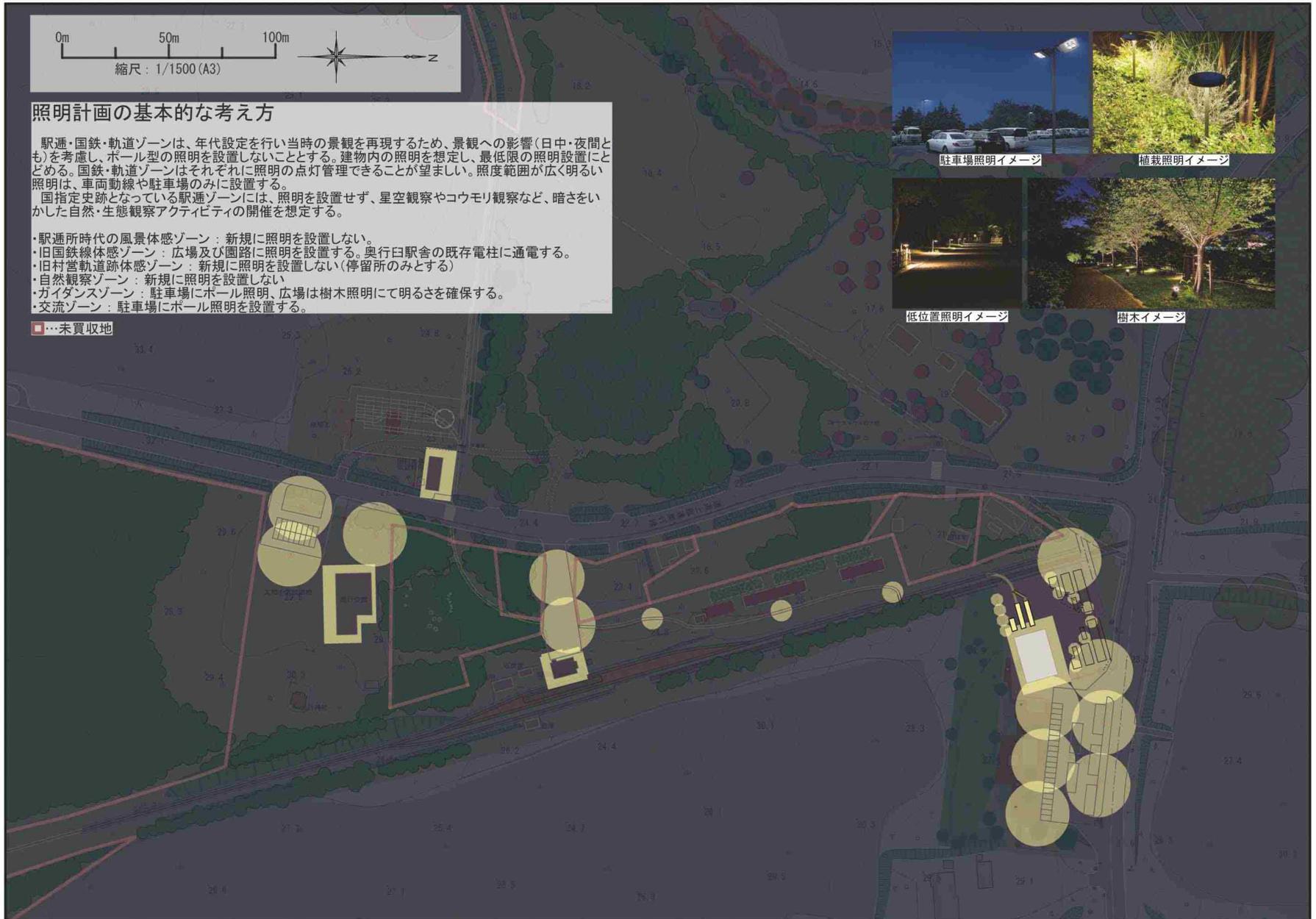
6-4 地形造成計画（各施設の考え方）

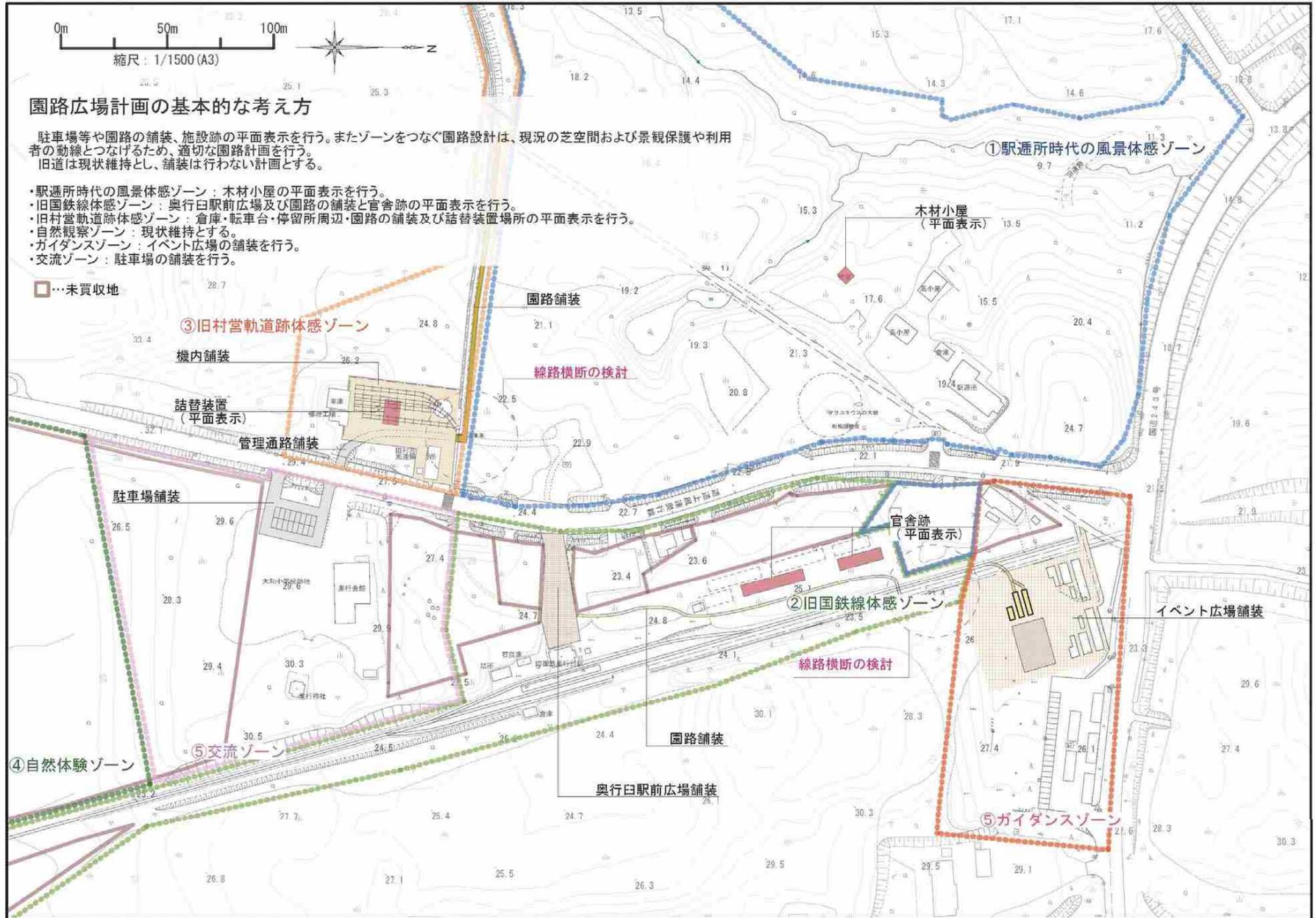
6-4-1 植栽計画

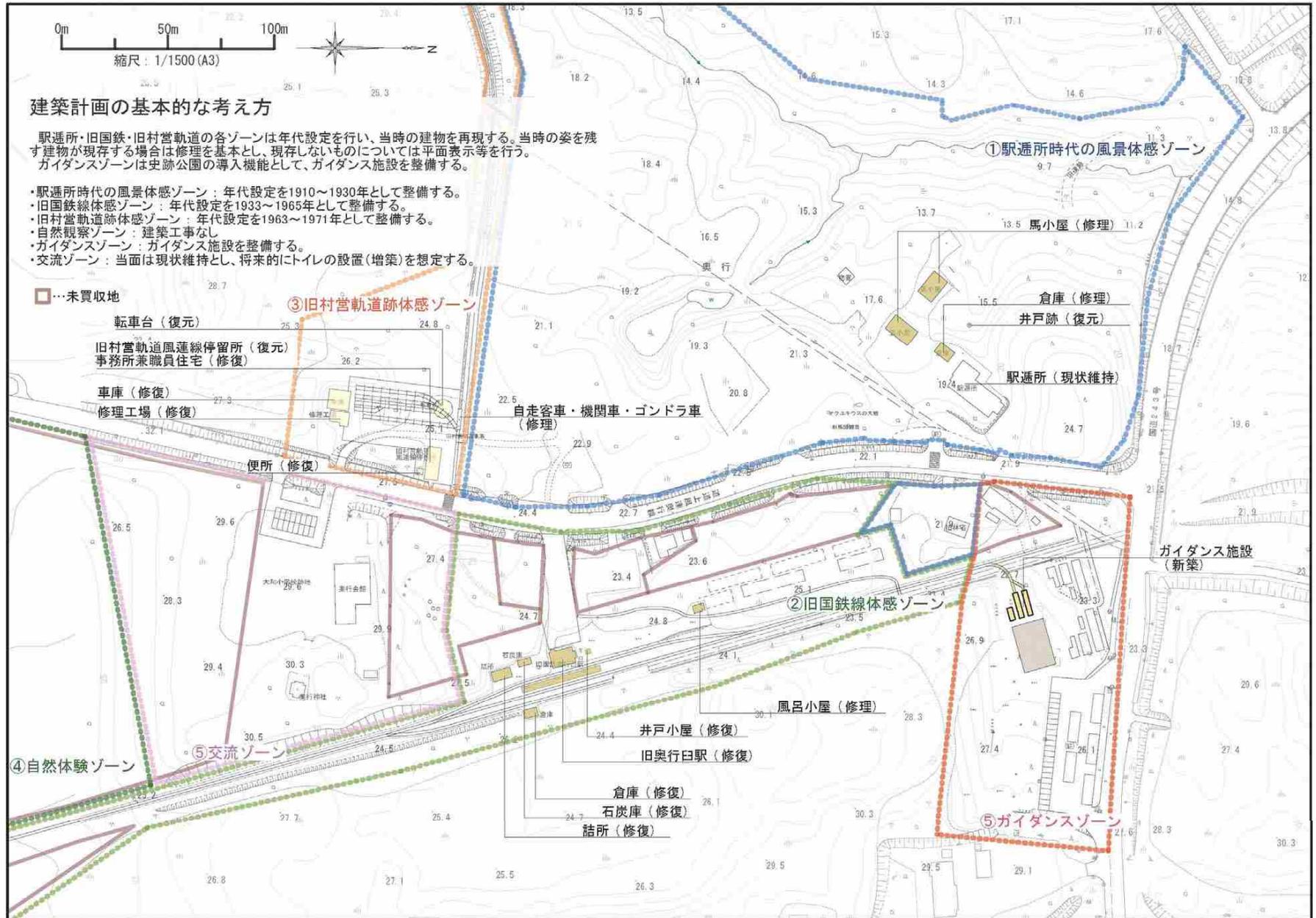












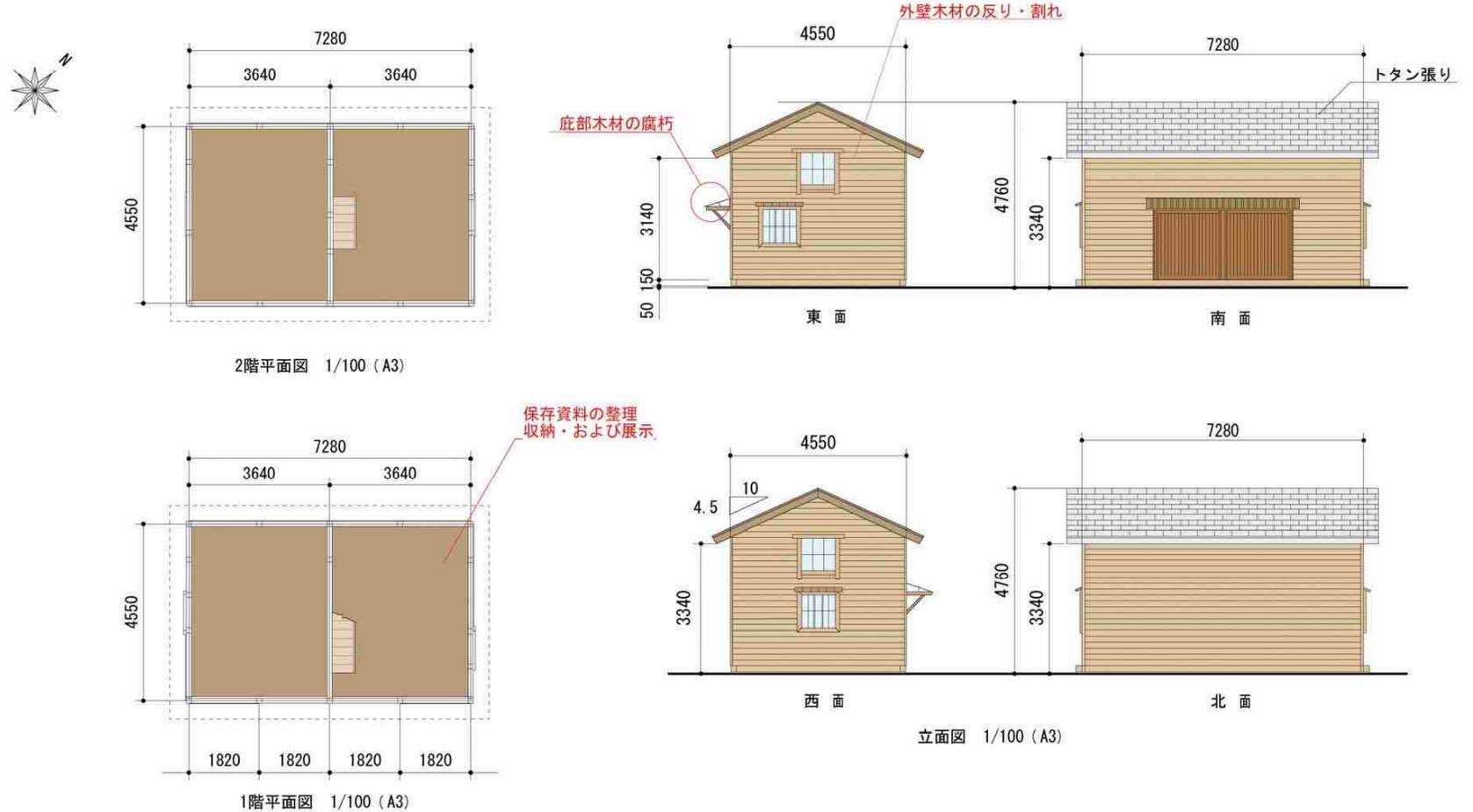
6-5 各種計画

6-5-1 保存整備計画

①-1 倉庫

現状：道路工事に伴って駅通所南に移設された。建設年不詳。駅通所時代に建設と推測される。内部は非公開。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復工事が必要である。

課題：北海道指定有形文化財であるが老朽化が進む。公開活用を進める必要がある。



方針 早急な修復の実施。
公開活用の検討

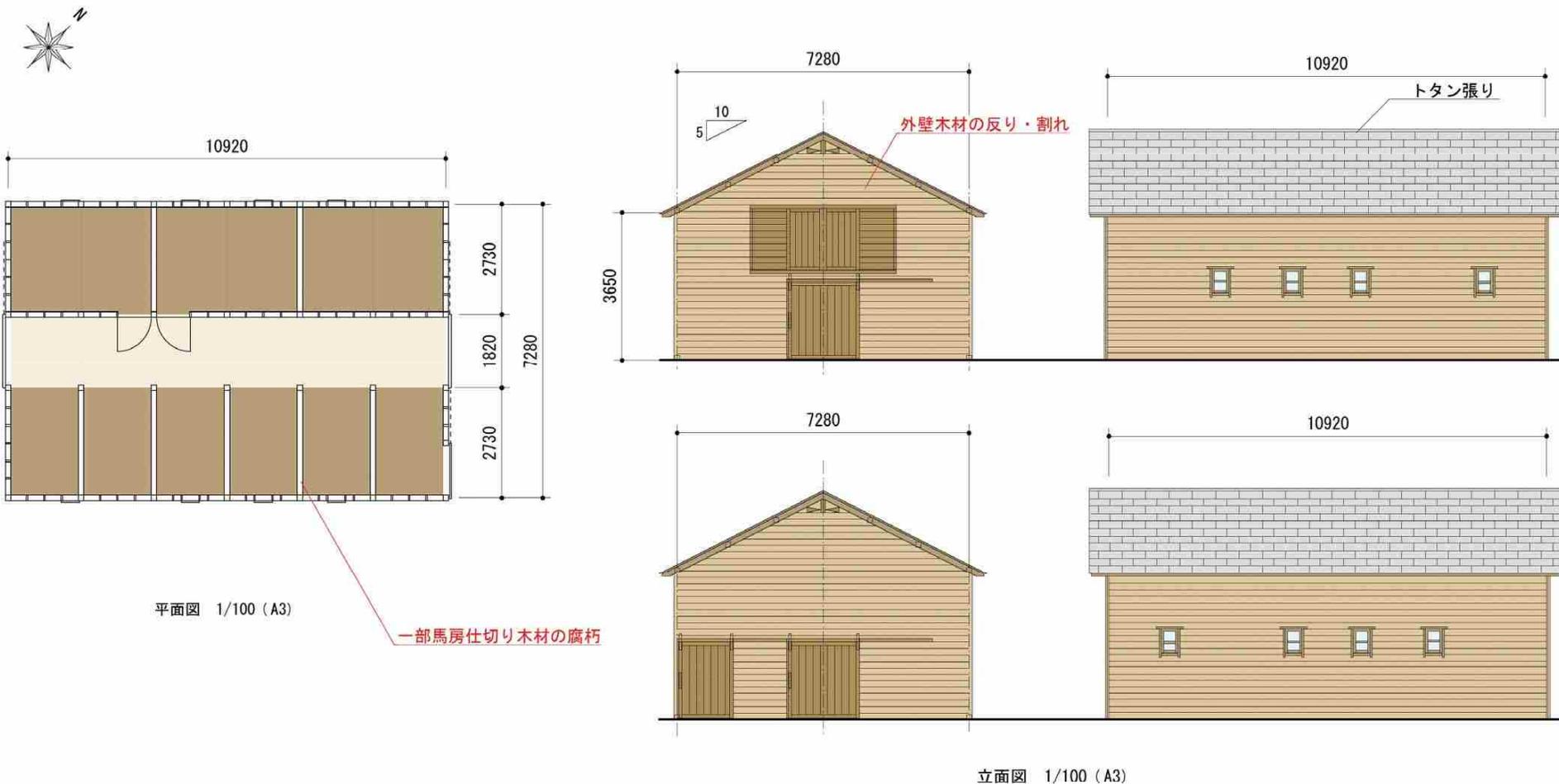
整備案 屋根葺き替え・部分修理を行う。

①-2 馬小屋 1

現 状 : 現存するのは駅通所南にある馬小屋2棟。建設年不詳。駅通所時代に建設と推測される。内部は非公開。馬小屋として使われていた当時の状態を維持。老朽化が進んでおり、早い段階での保存修復工が必要。

課 題 : 北海道指定有形文化財であるが老朽化が進む。公開活用を進める必要がある。

-114-



方針 早急な保存修復の実施。
公開活用の検討

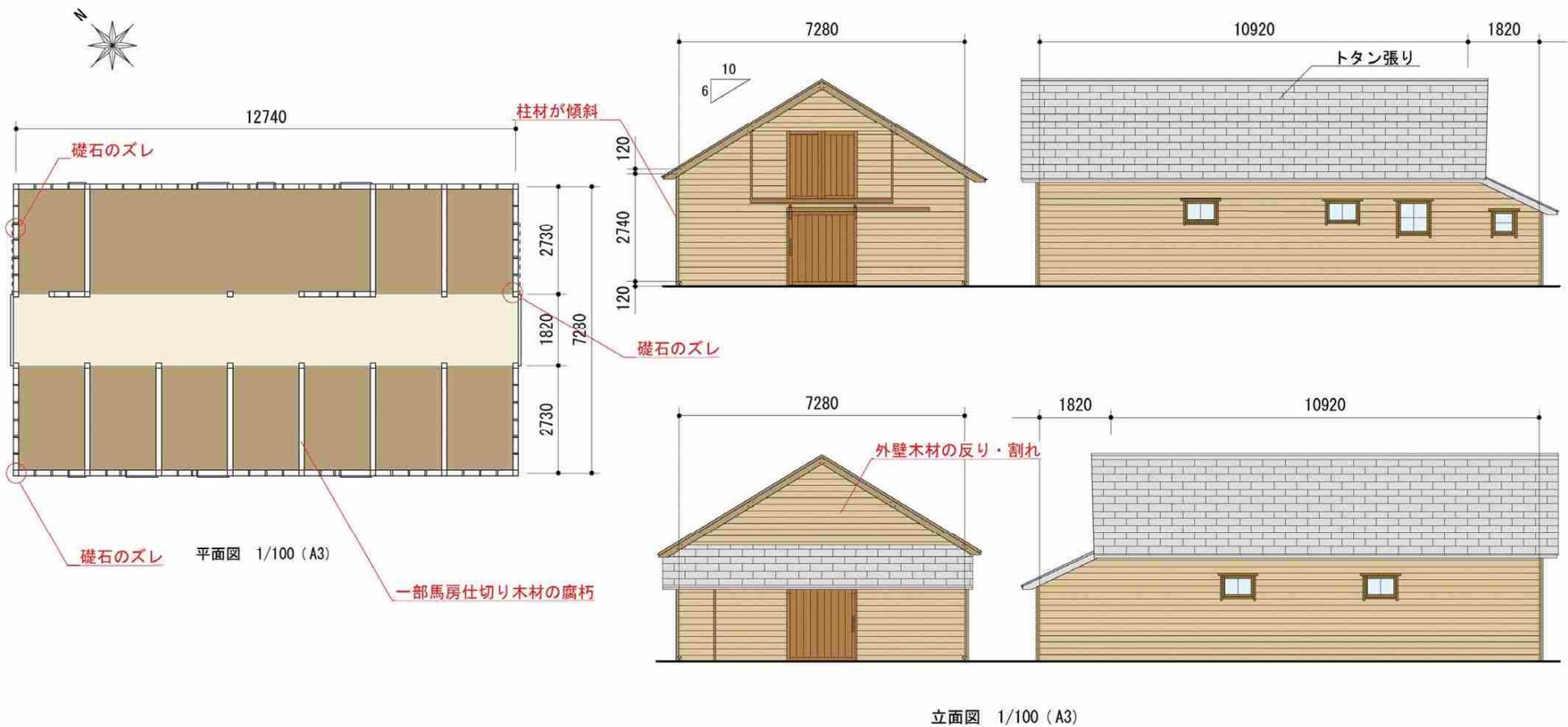
整備案 屋根葺き替え・部分修理を行う。
引き馬や乗馬体験などのイベント時に馬が入り、実際に馬小屋として活用できるよう整備する。

①-3 馬小屋 2

現状： 現存するのは駅通所南にある馬小屋2棟。建設年不詳。駅通所時代に建設と推測される。内部は非公開。馬小屋として使われていた当時の状態を維持。老朽化が進んでおり、早い段階での保存修復工事が必要。

課題： 北海道指定有形文化財であるが老朽化が進む。公開活用を進める必要がある。

-115-



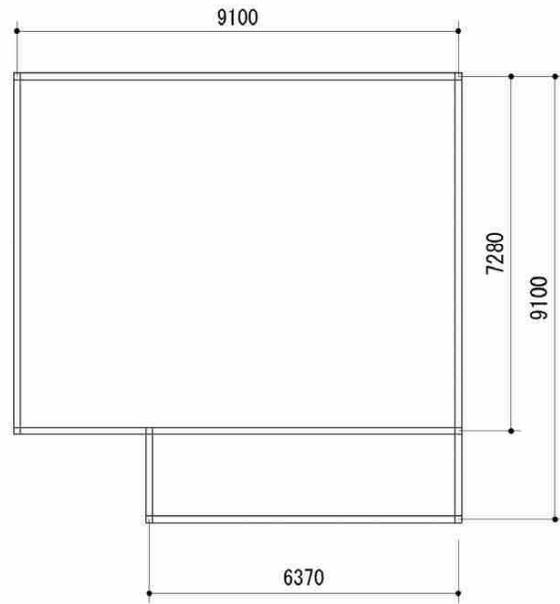
方針 早急な修理の実施。
公開活用の検討

整備案 屋根葺き替え・部分修理を行う。
引き馬や乗馬体験などのイベント時に馬が入り、実際に馬小屋として活用できるよう整備する。

①-4 旧林宅

現 状 : 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。

課 題 : 土地取得後、価値を調査する。



平面図 1/100 (A3)

- ・内部の調査が必要である。
- ・全体に外壁木材の傷みが見られる。
- ・外壁の一部が木材の張り替えやトタンによる応急処置の状態となっているため、継ぎ接ぎの状態に見受けられる。



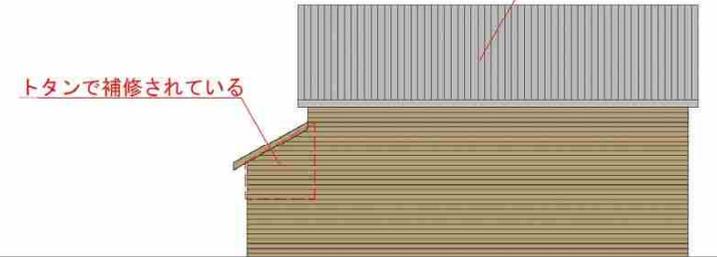
北面



西面



南面



東面

立面図 1/100 (A3)

屋根材の劣化が激しい

トタンで補修されている

外壁の木材が新しい

トタンで補修されている

方針 史跡追加指定を目指し、修理を行う。

整備案 用地未買収のため今後の検討とする。

②-1 奥行臼駅

現 状 : 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。廃止された標準線のうち、唯一残る駅舎。凍上による不陸が見られ、保存修復工事は急務である。

課 題 : 凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な対応が必要である。

クラウドファンディング対象



<簡易型駅舎>

1階平面図 1/100 (A3)



東面

北面



西面

南面

立面図 1/100 (A3)

方針 保存修復を行う。

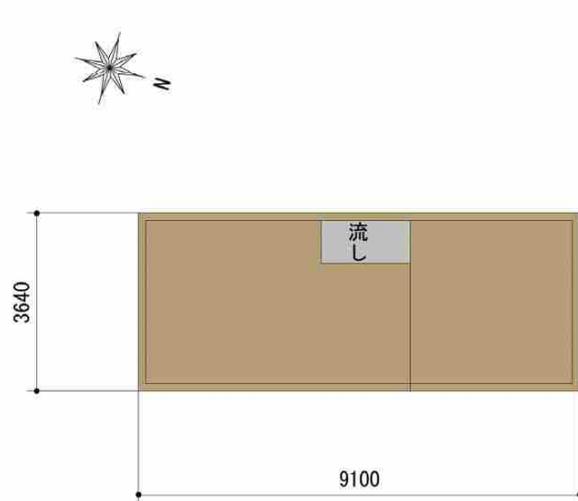
整備案

耐震診断・補強・保存修復を行う。
また、ホーム側のインターロッキングの並びにがたつきが出ているため、路床を整え再設置する。電気設備類の設置および、井戸小屋の給水との連携

②-2 詰所

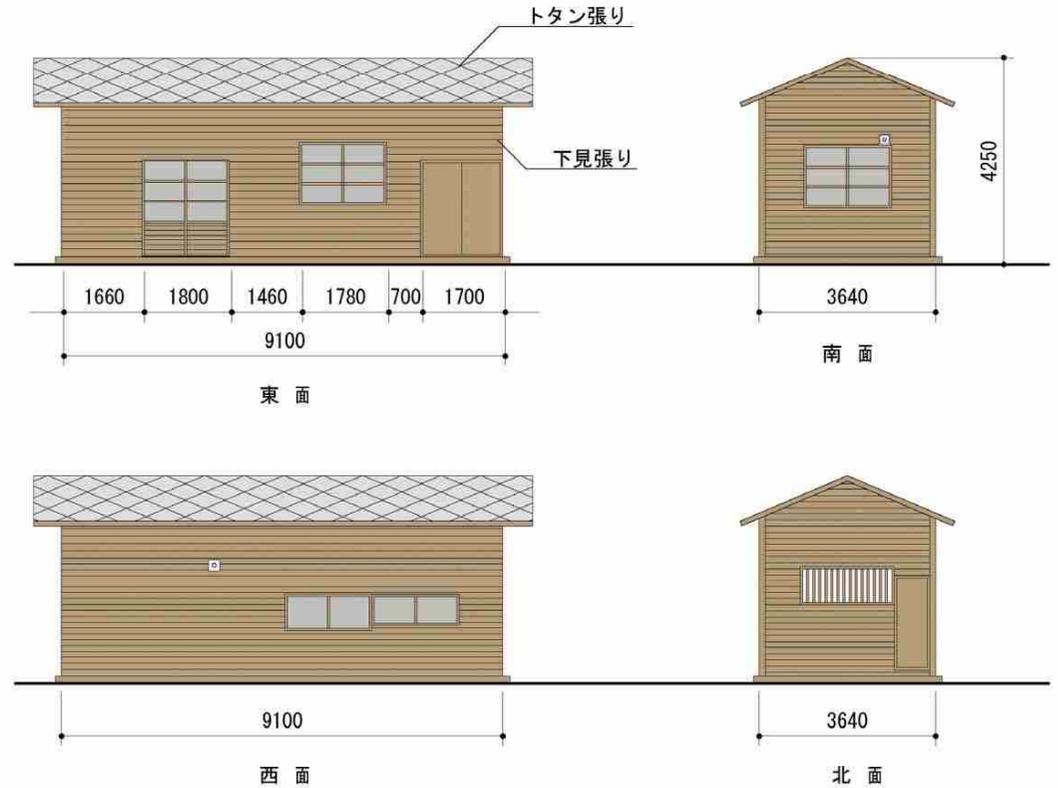
現 状 : 1933年開通当初からある保線員の詰所。応急処理的な修繕をしているが、根本的な修復工事が必要である。

課 題 : 凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な対応が必要である。



1階平面図 1/100 (A3)

・内部の調査が必要である。



立面図 1/100 (A3)

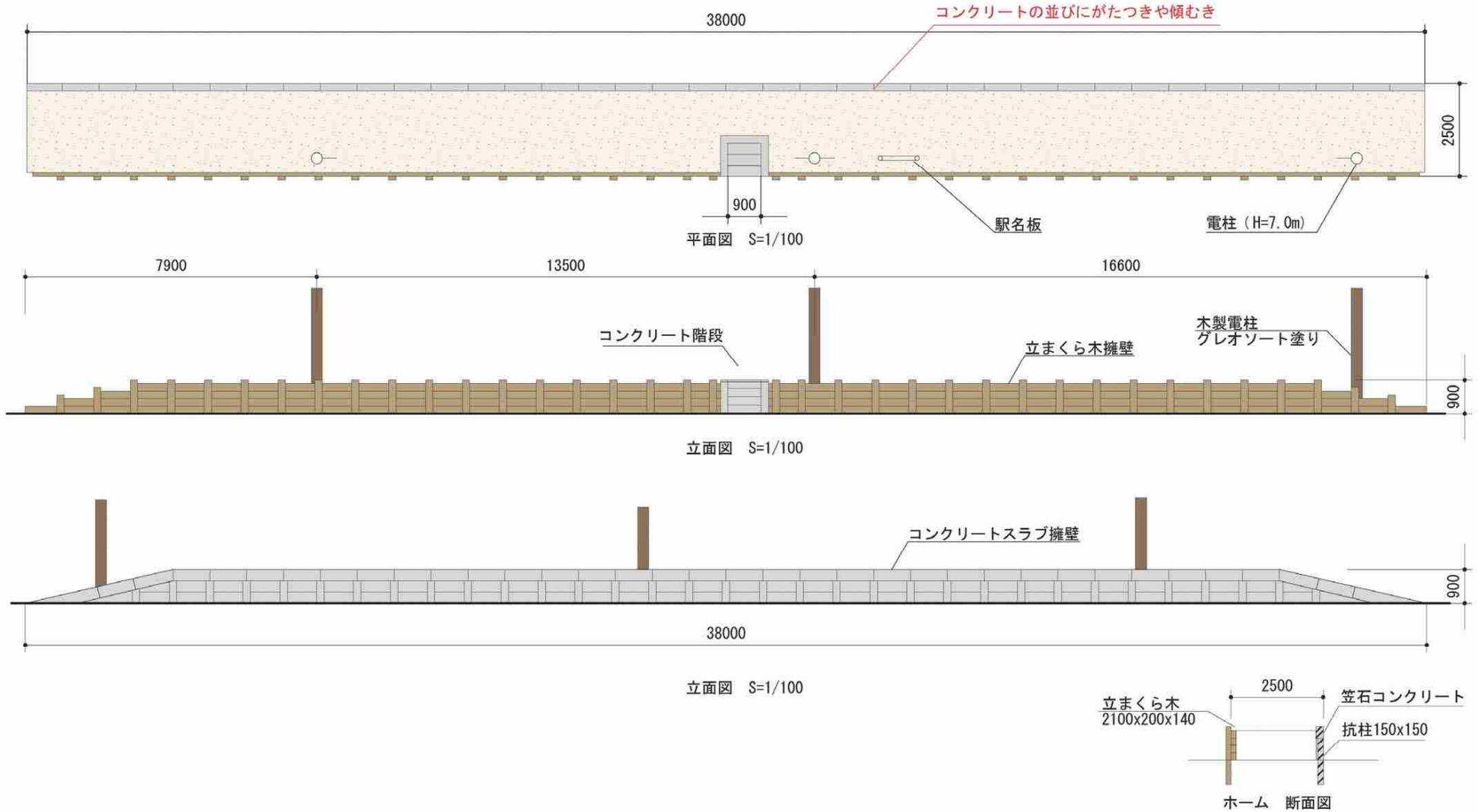
方針 全体修理を行う。

整備案 屋根葺き替え、他保存修復する。

②-3 ホーム

現 状 : 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-奥行臼間(約7.5km)の線路跡はフットパスコースとなっている。

課 題 : 老朽化が見られる。



-119-

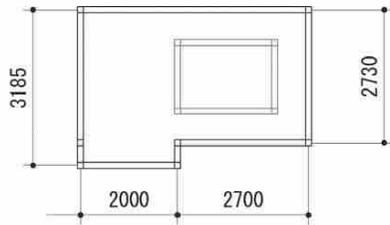
方針 老朽化が見られる。当時の調査を行う。

整備案 文化財調査を行い、保存修復する。
電柱は保存処理を行い、通電する。
ホーム中央の看板が傾いているため、再設置する。
(柱部の錆びによる腐食が激しい場合、駅名板部分は再利用し、柱部は更新する。)

②-4 風呂小屋

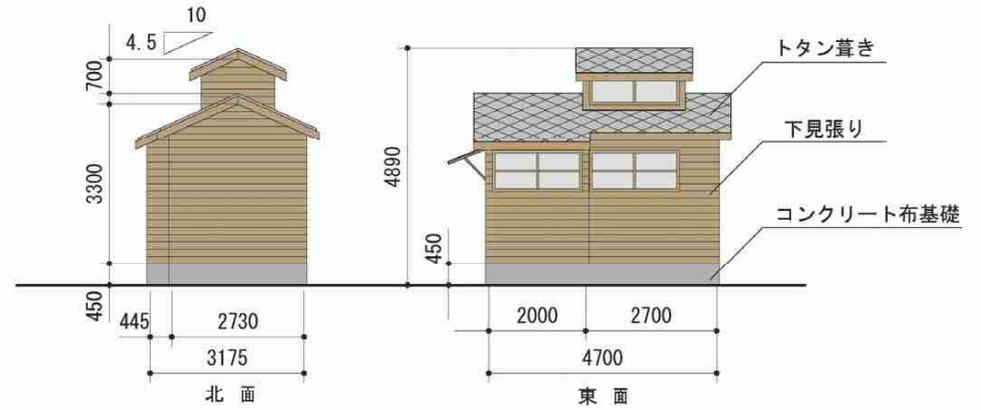
現 状 : JR標津線廃止後に春別駅から移転した建物。ほぼ当時のままと考えられる。

課 題 : 比較的劣化が少ない。



風呂小屋平面図 1/100

・内部の調査が必要である。



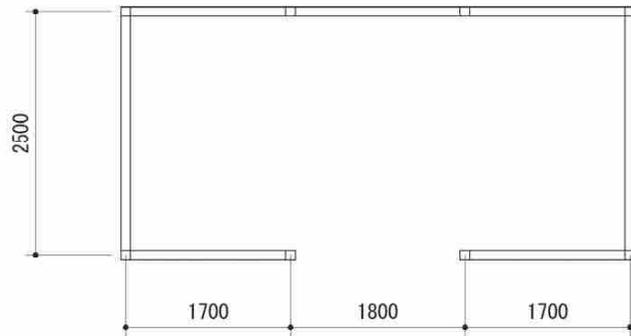
方針 塗装等簡易的な修繕で対応を行う。

整備案 屋根葺き替え、部分修理を行う。

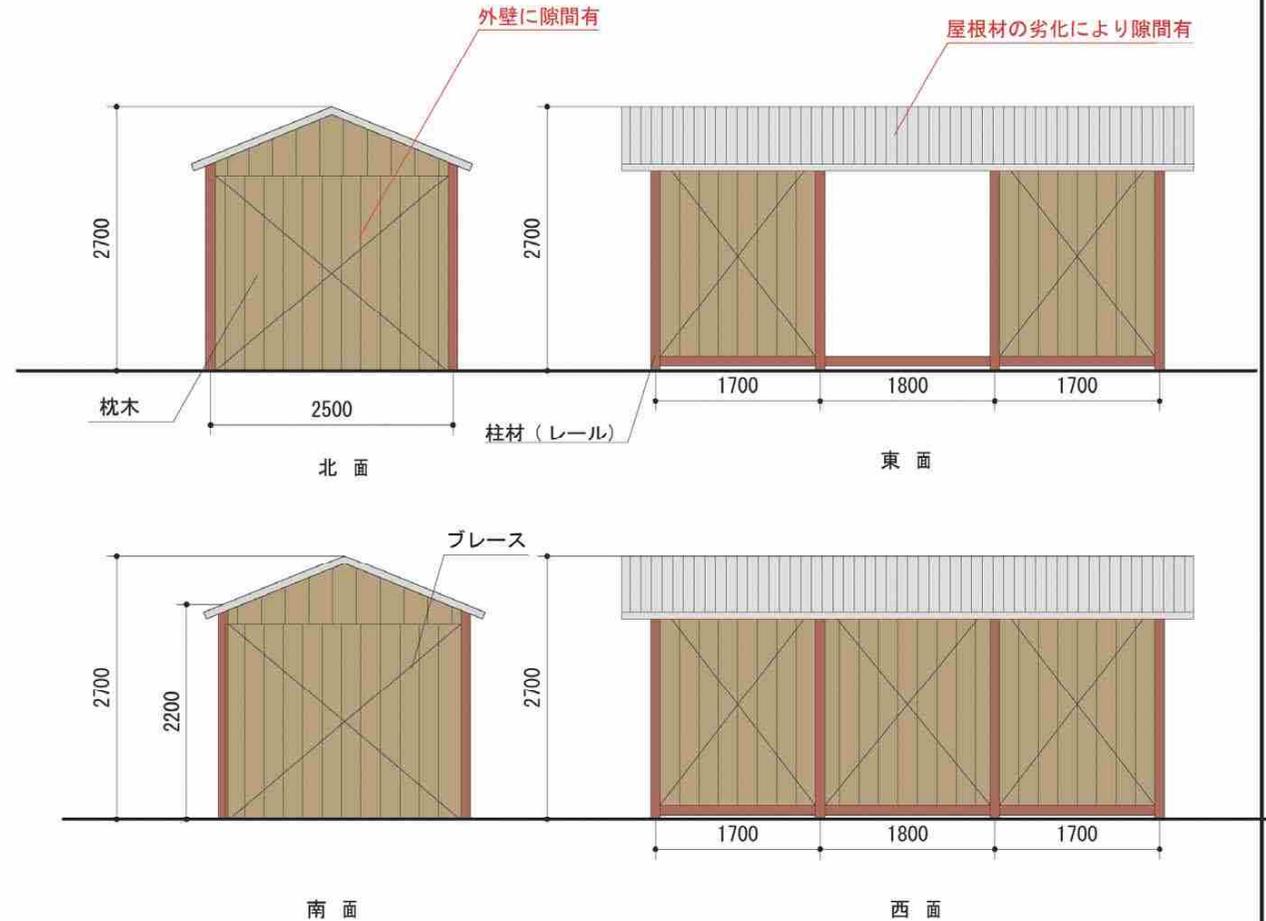
②-5 石炭庫

現 状 : 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。

課 題 : 経年劣化が進む。特に屋根材が傷んでいる。



平面図 1/50 (A3)



立面図 1/50 (A3)

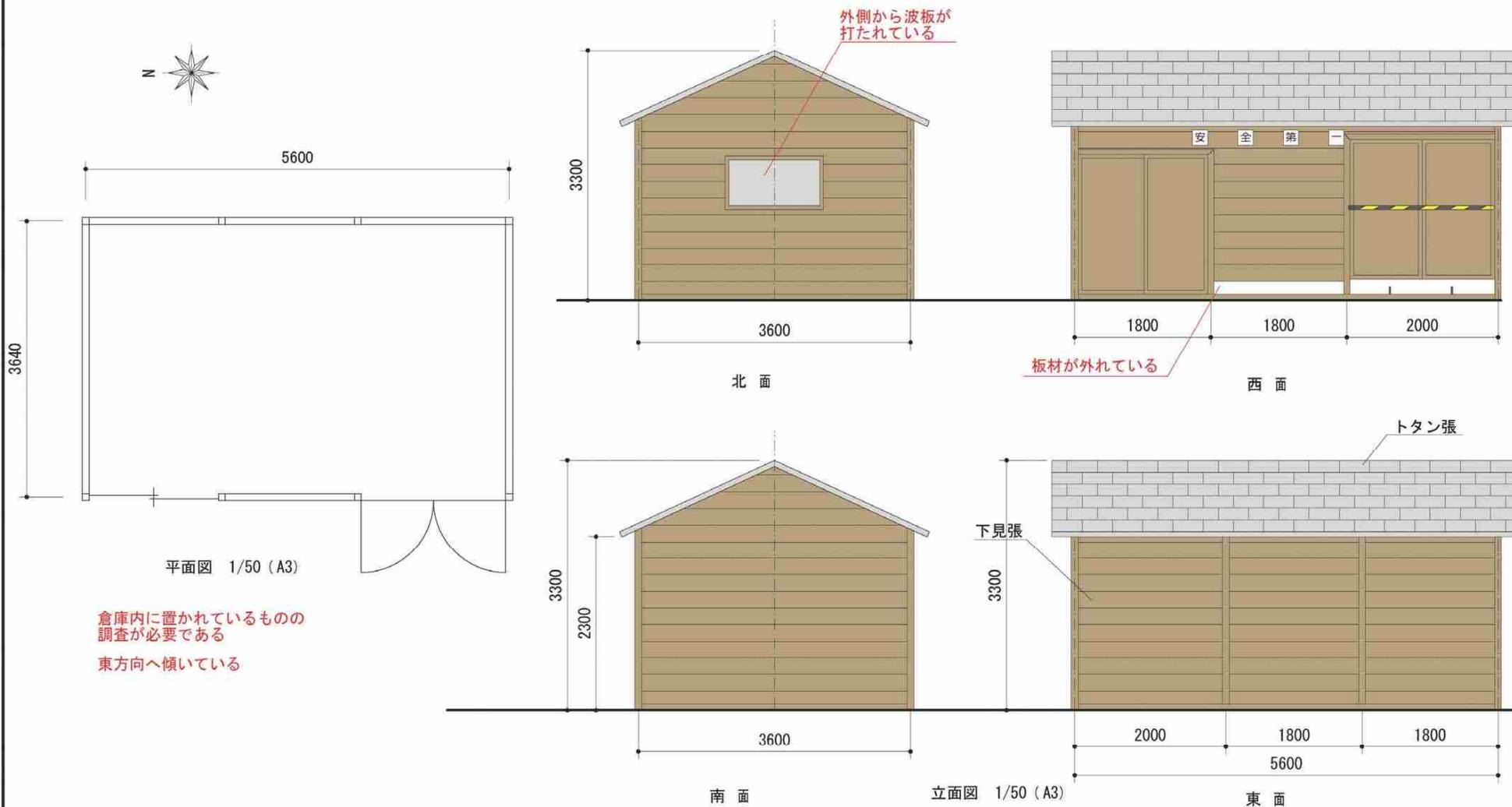
方針 全体修理を行う。

整備案 屋根葺き替え、部分修理を行う。

②-6 倉庫

現 状 : 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。

課 題 : 凍上による不陸や経年劣化により、全体的に痛みが進んでおり、早急な対応が必要である



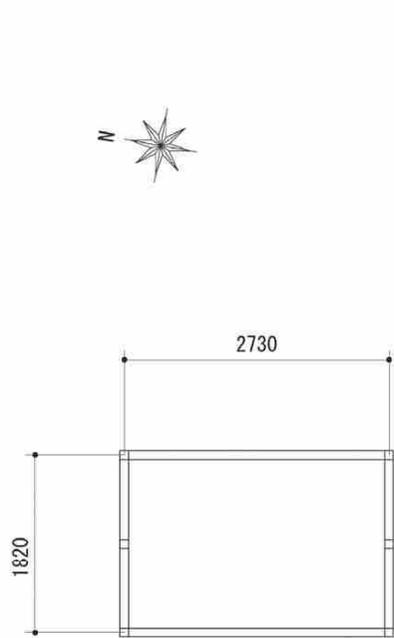
方針 全体修理を行う。

整備案 解体修理を行う。

②-7 井戸小屋

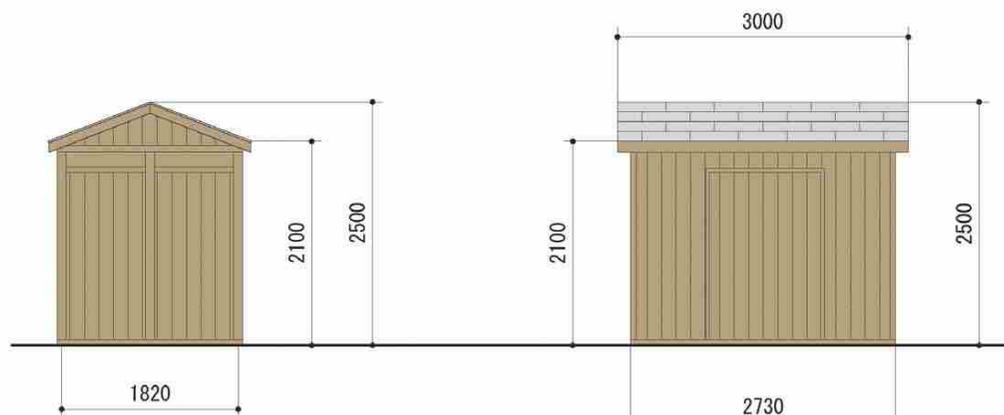
現 状 : 奥行臼駅に隣接して設置された井戸の小屋。建物内部には井戸の本体が残っている。

課 題 : 利用者が井戸を確認することができない。また、井戸水が枯れている。



平面図 1/50 (A3)

・内部の調査が必要である。



南面

西面



扉材に痛み

北面

立面図 1/50 (A3)

東面

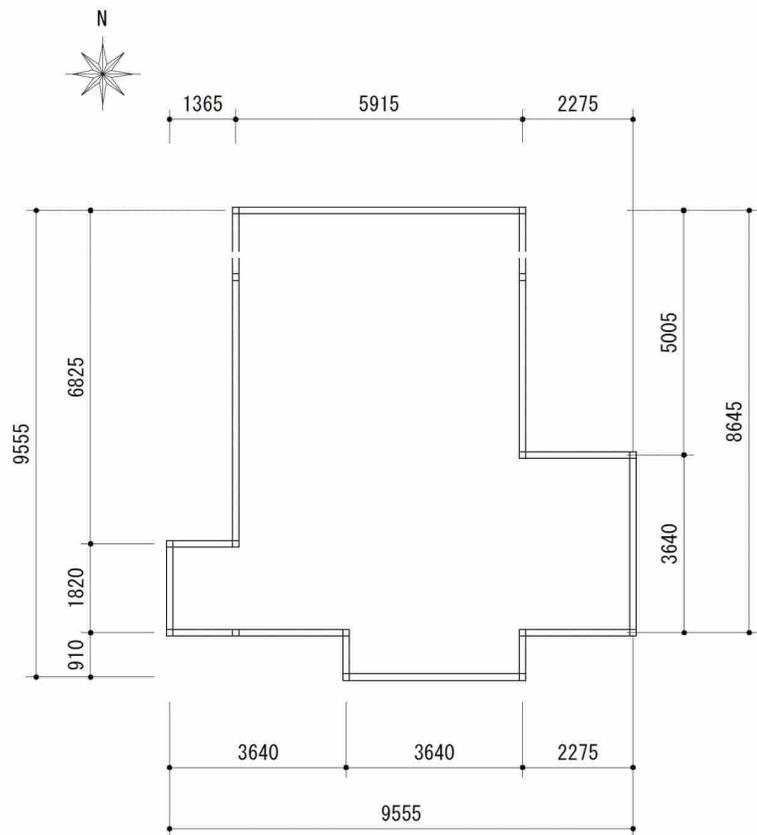
方針 井戸水の復旧工事を行う。

整備案 文化財調査実施後保存修復工事を行う。

②-8 民家

現 状 : 道道930号沿いに建てられている民家。

課 題 : 土地取得後、価値を調査する。



方針

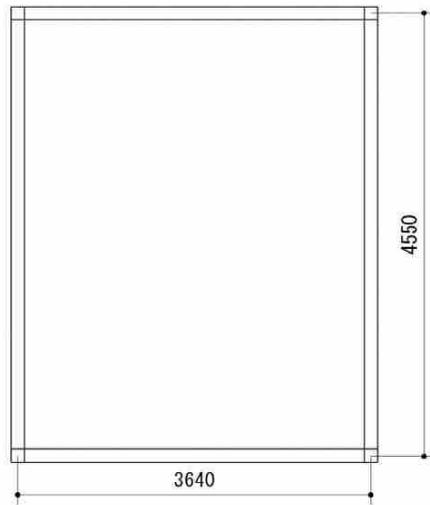
整備案

用地未買収のため今後の検討とする。

②-9 物置

現 状 : 民家に隣接する物置。今後、調査が必要。

課 題 : 土地取得後、価値を調査する。



方針

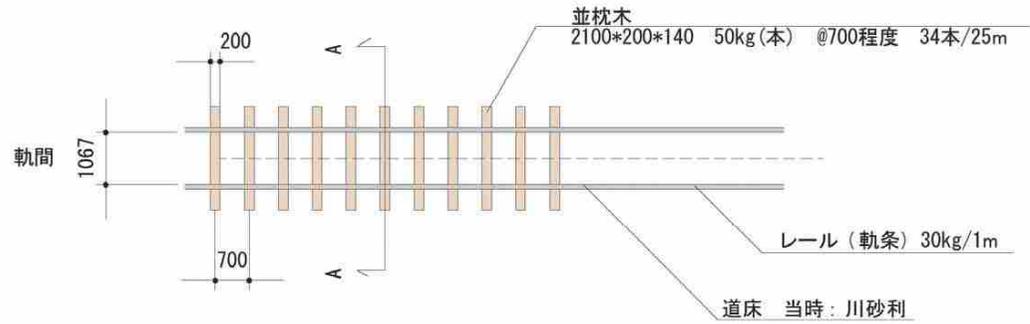
整備案

用地未買収のため今後の検討とする。

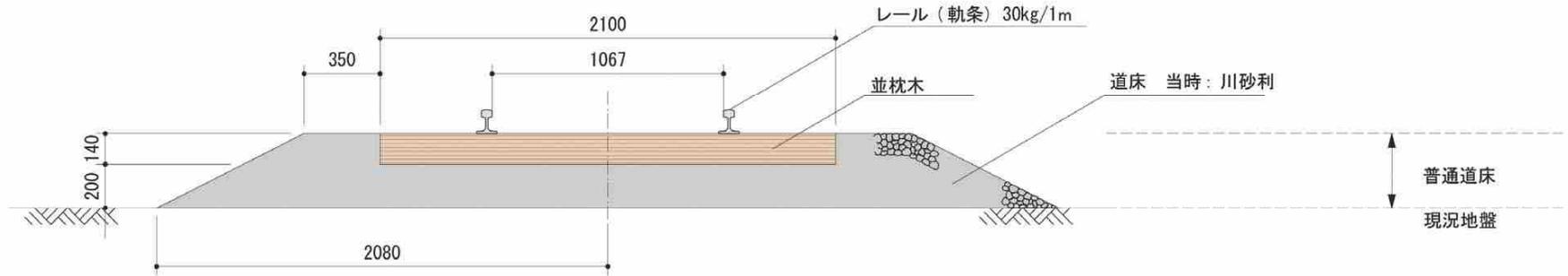
②-10 旧国鉄線路

現 状 : 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-奥行臼間(約7.5km)の線路跡はフットパスコースとなっている。

課 題 : 線路の枕木が老朽化している。



平面図 1/100 (A3)



A-A 断面図 1/20 (A3)

方針: 線路両側の伐木を行う。線路の枕木の更新を行う。

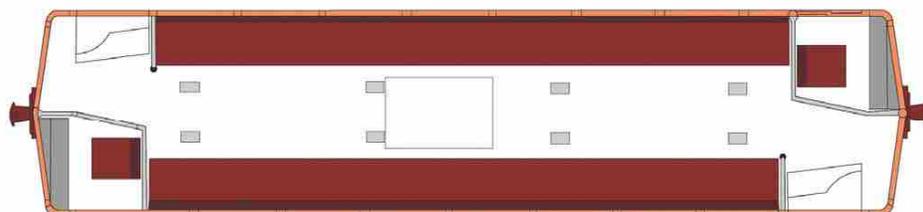
整備案 線路の枕木の更新を行う。

③-1 自走客車

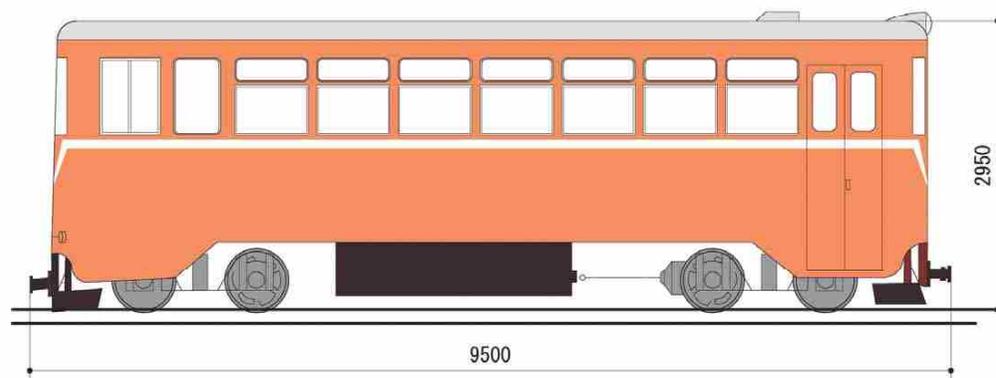
現 状 : 釧路製作所製の8t自走客車で、ほぼ当時の姿をとどめている。内部の見学も可能であるが、シートや窓枠などは劣化が進んでいる。

課 題 : 一部設備に、経年劣化が確認できる。

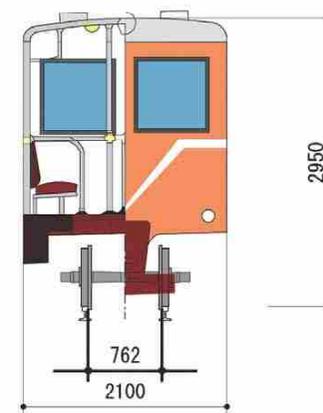
クラウドファンディング対象



平面図



側面図



正面図

方針 劣化が見られる。車両修理の上、動態展示を行う。

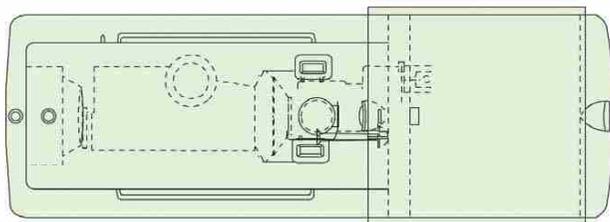
整備案 修理の上、動態展示を行う。
塗装、錆止め等、劣化を防ぐ処置を行う。
エンジン等、機構部分の確認およびメンテナンスを行う。
車内の革部分や席の生地を更新を行う。

③-2 ディーゼル機関車

現 状 : 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。

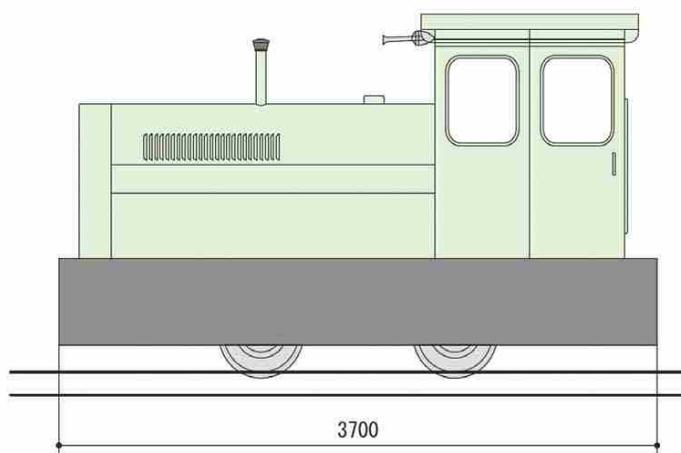
課 題 : 一部設備に、経年劣化が確認できる。

クラウドファンディング対象

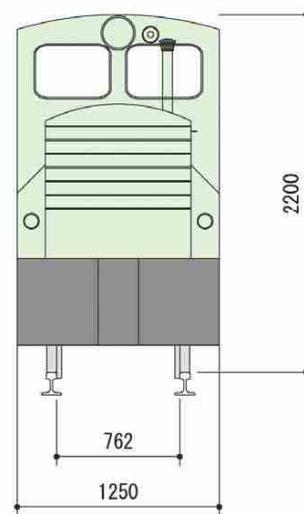


平面図

- ・動力部の調査が必要である。
- ・内部の調査が必要である。



側面図



方針 劣化が見られる。車両修理の上、動態展示を行う。

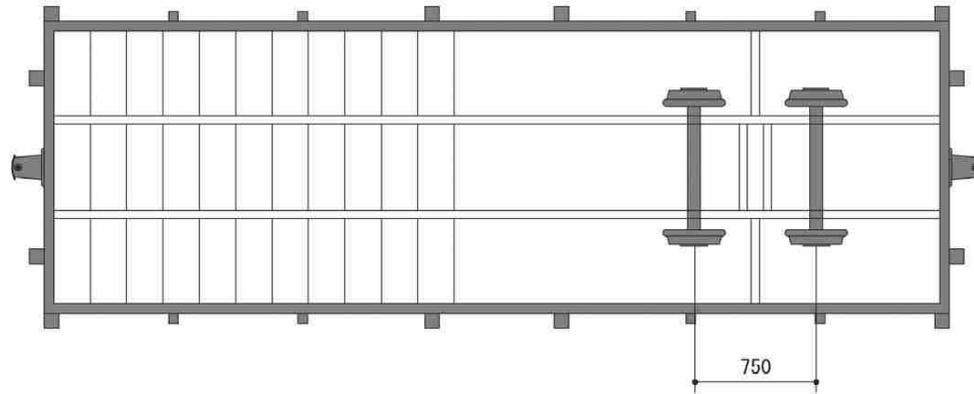
整備案 修理の上、動態展示を行う。
塗装、錆止め等、劣化を防ぐ処置を行う。
エンジン等、機構部分の確認およびメンテナンスを行う。
車内の革部分や席の生地を更新を行う。

③-3 ミルクゴンドラ車

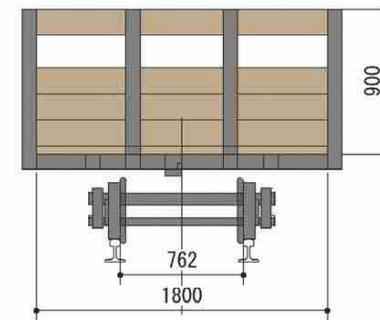
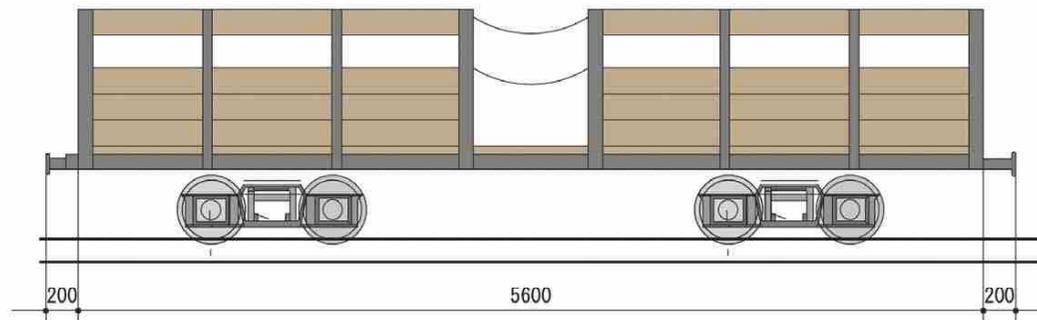
現 状 経年劣化が進んでいる。

課 題 : 一部設備に、経年劣化が確認できる。

クラウドファンディング対象



・可動部の調査が必要である。



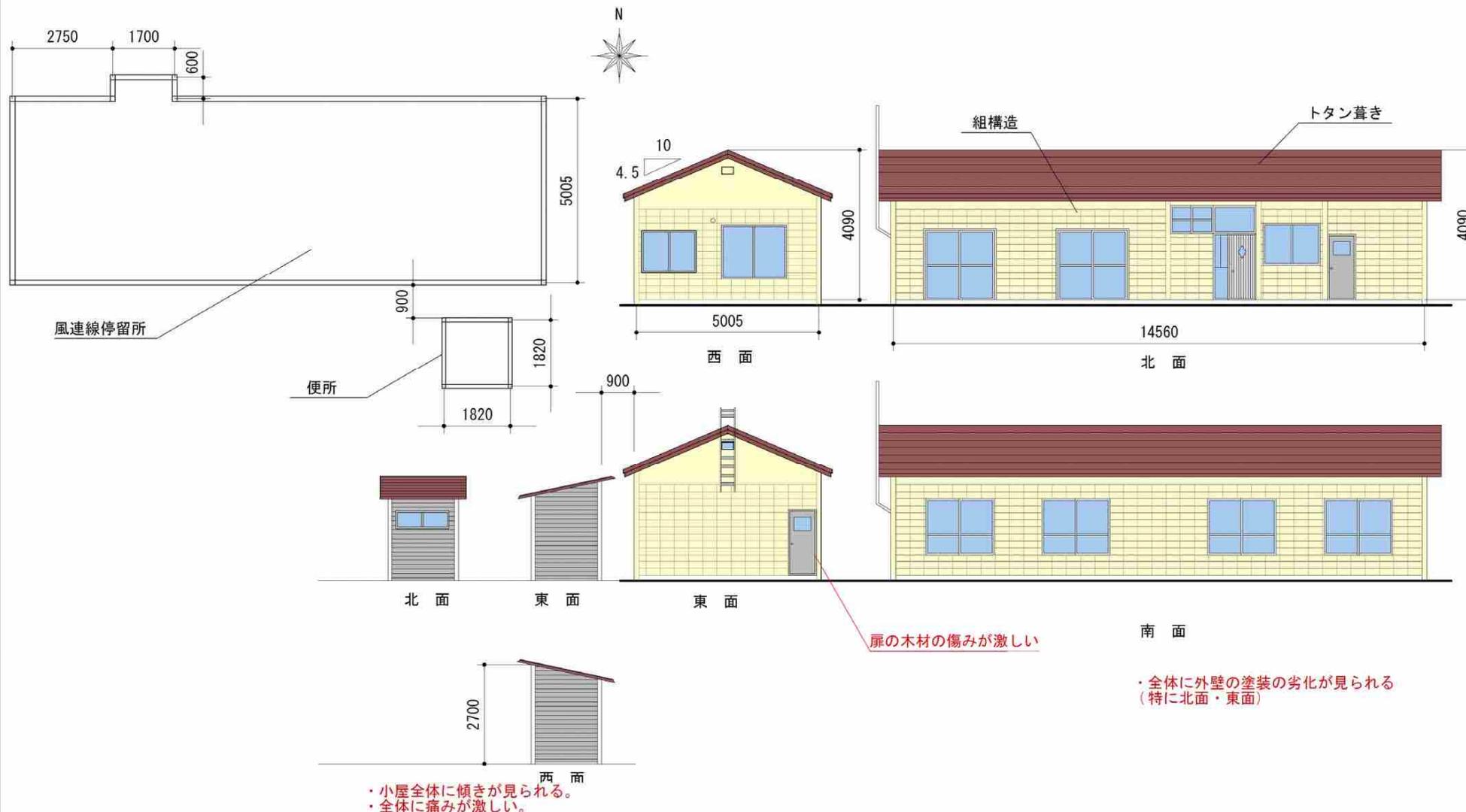
方針 劣化が見られる。車両修理の上、動態展示を行う。

整備案 修理の上、動態展示を行う。
現状を維持するための整備（塗装、錆止め等）を行う。

③-4 風蓮線奥行臼停留所

現 状 : 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。

課 題 : 老朽化が進行している。
展示内容を利用者にわかりやすいようにする必要がある。



方針 職員住宅：修理を行う。ガイダンス施設が完成後には展示内容を再検討する。
便所：早急に修理を行う。

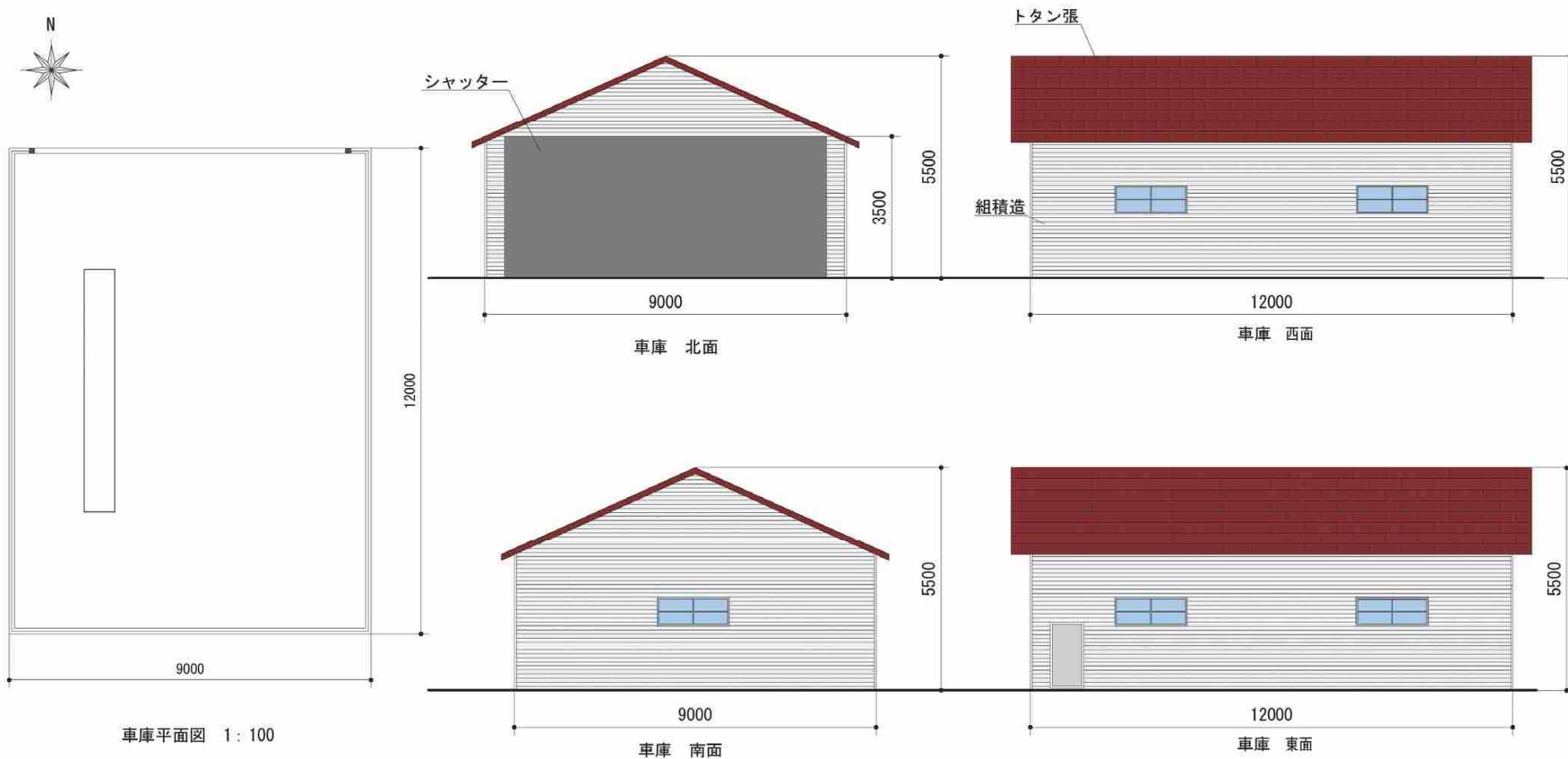
整備案 文化財調査の上保存修復を行う。ガイダンス施設が完成後には展示内容を再検討する。木造の便所の傷みが激しく、外からの補強で保っている状態のため、解体修理を行う。特に屋根部は今後の劣化を防ぐため、早急に整備する。

③-5 車庫

現 状 : 建床は地震によるものが大きく崩れており、天井も一部崩落している。

課 題 : 老朽化が進行している。また周辺の自然植生の繁茂が振興して遺構が見えにくい。

・周辺の地被（笹）や高木が間近である。



方針 全体修理を行う。

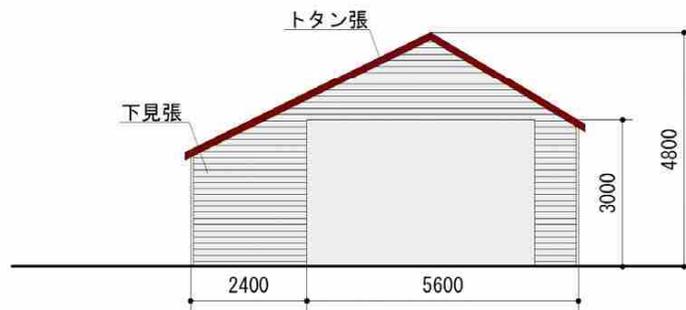
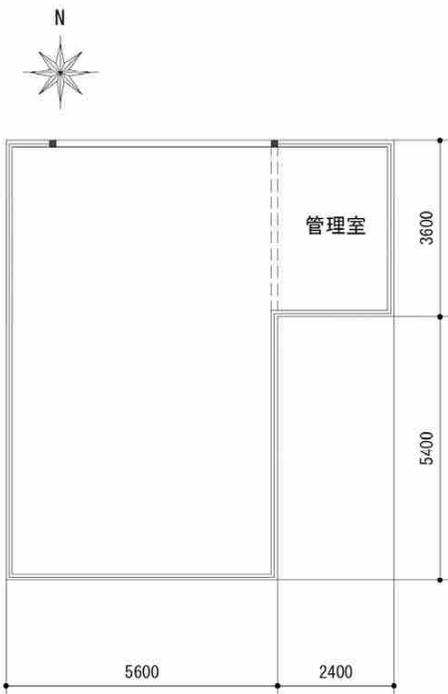
整備案 文化財調査の上、保存修復工事を行う。

③-6 修理工場

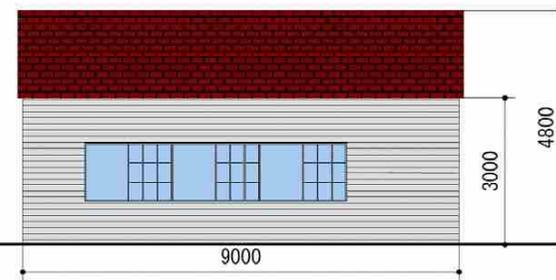
現 状 : 車庫に並列して設置されたもので、比較的保存状態はよい。

課 題 : 老朽化が進行している。また周辺の自然植生の繁茂が振興して遺構が見えにくい。

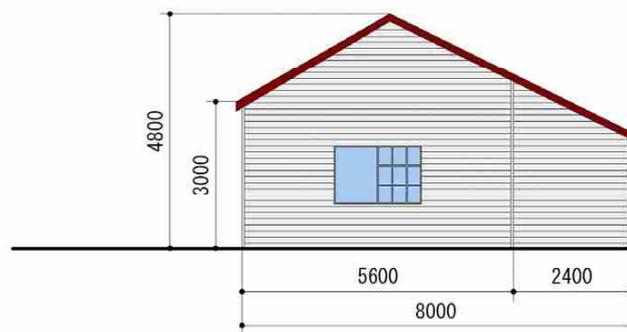
- ・周辺の地被（笹）や高木が間近である。
- ・外壁材の汚れが激しい窓ガラスに破損がある。
- ・天井材が劣化している
- ・開口部が大きいため、保護の仕方を検討



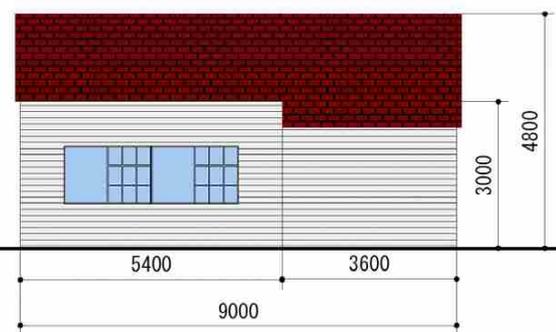
修理工場 北面



修理工場 西面



修理工場 南面



修理工場 東面

方針 全体修理を行う。

整備案 文化財調査の上、保存修復工事を行う。
見学できる状態を目指す。

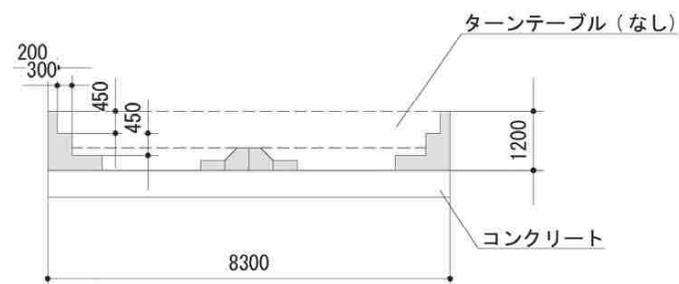
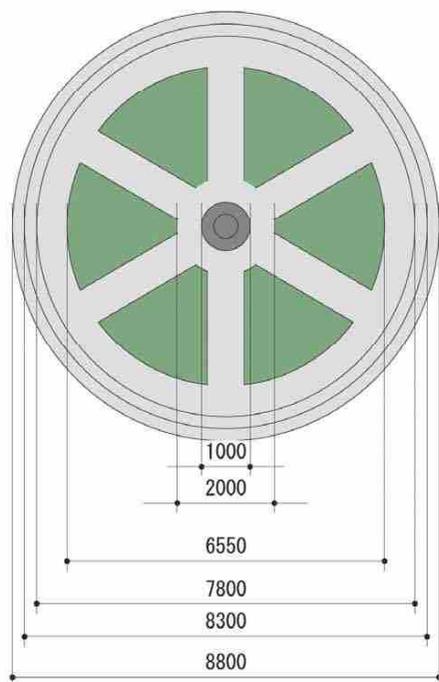
③-7 転車台

現 状 : 内部構造は失われているが、良好な状態で残っている。

課 題 : 転車台の内部構造の復元が必要。

クラウドファンディング対象

・再現する場合、当時の機構部分の調査が必要である。



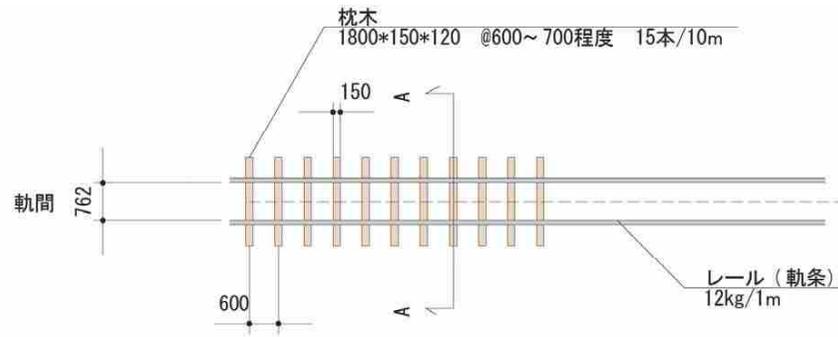
方針 コンクリート劣化の把握、転車台復元を行う。

整備案 転車台復元を行う。
機構および線路を復元し、動態展示ができるようにする。

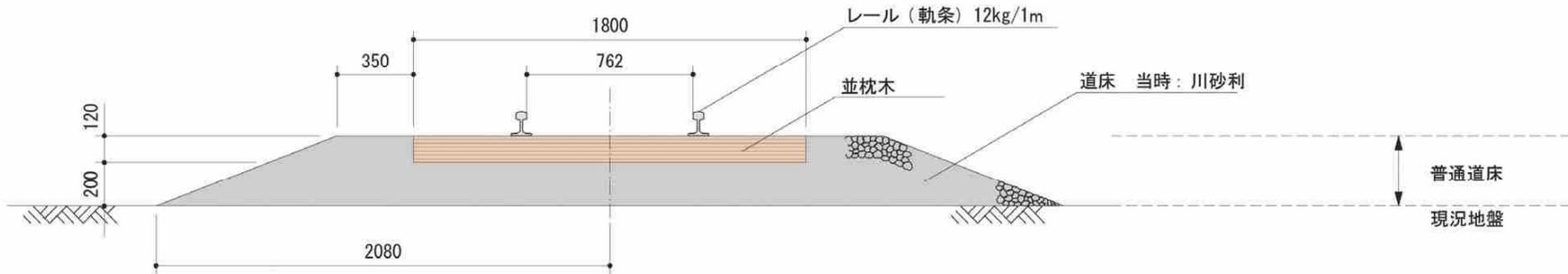
③-8 旧村営軌道線路

現 状 : 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。

課 題 : 旧道の視認性が悪化している。



平面図 1/100 (A3)



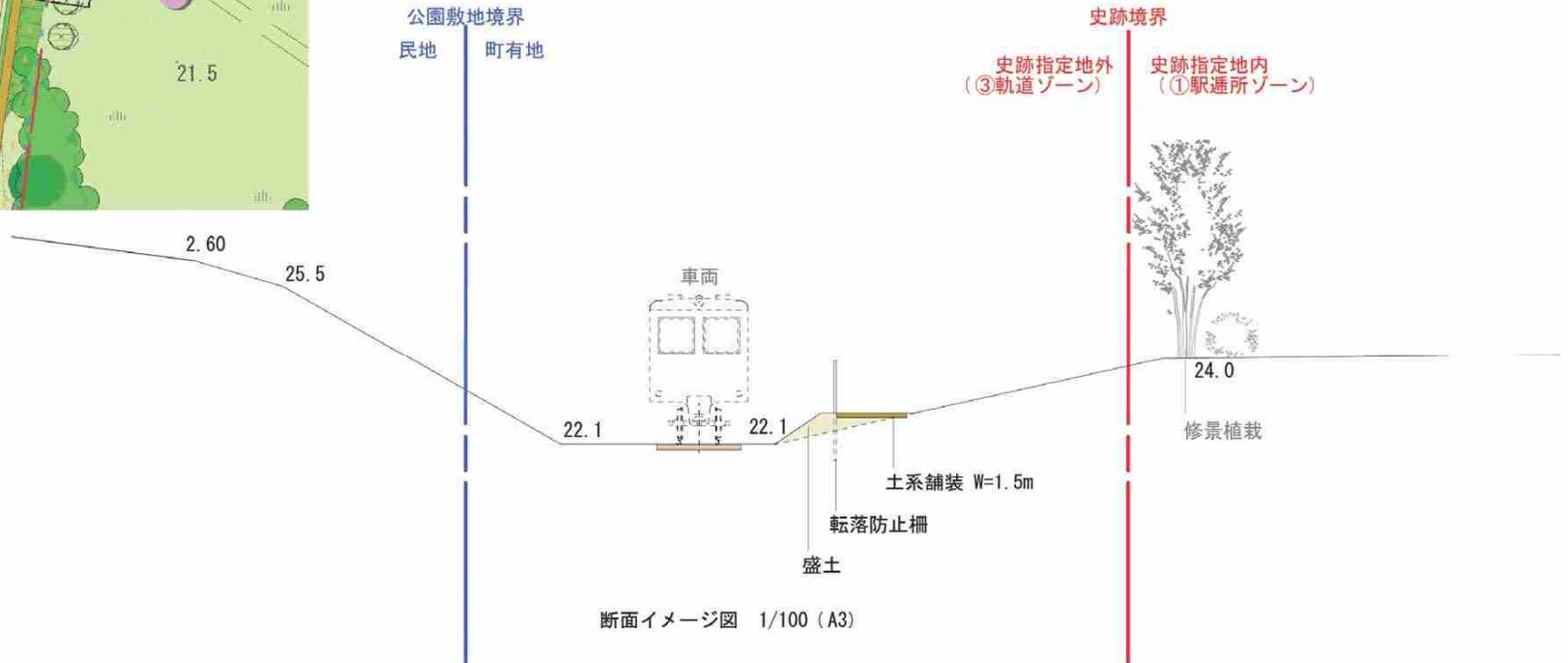
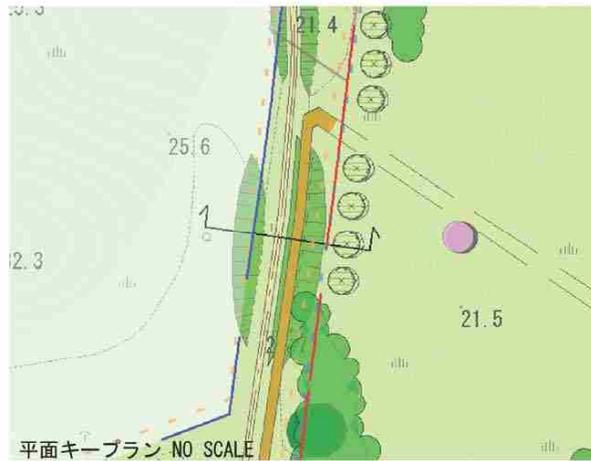
A-A 断面図 1/20 (A3)

方針 現在は、伐木・草刈りにより旧道を見せている。
車両動態展示のため、レールおよび枕木の再設置を行う。

整備案 車両の動態展示のため、レールおよび枕木の再設置を行う。
既存部分は傷みのある部分を更新し、西へ440m程度および転車台・車庫・修理工場へ延長し復元する。

村営軌道 歩道（新設）

軌道ゾーンの線路沿いに歩道を設置する。安全面および景観の保護に配慮する。

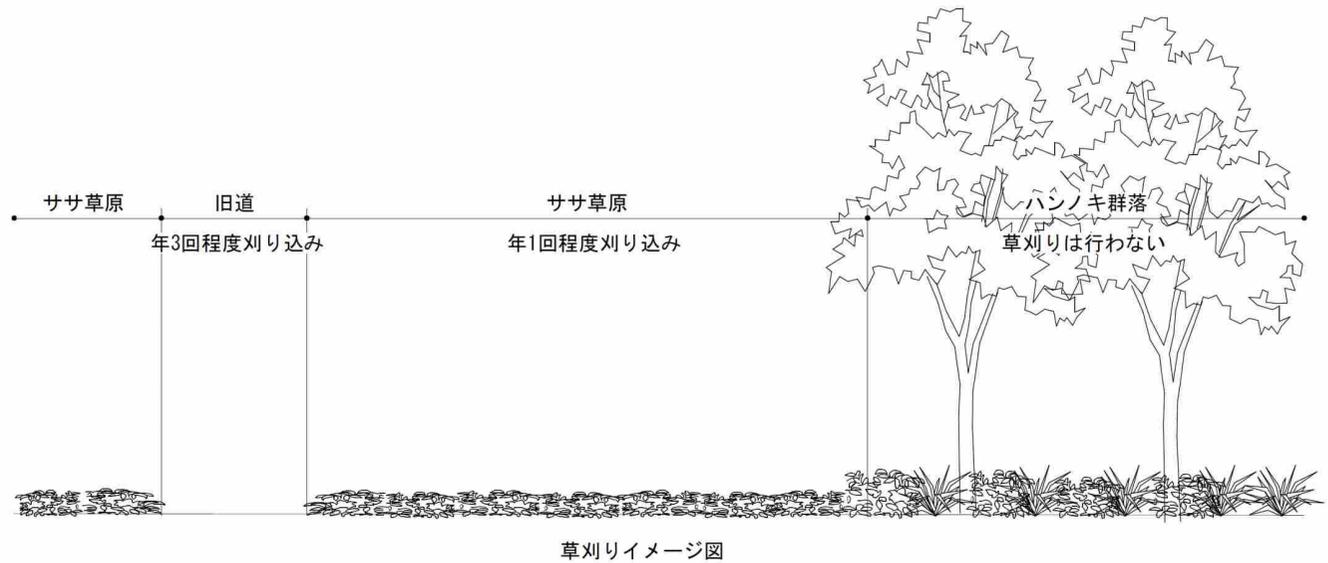
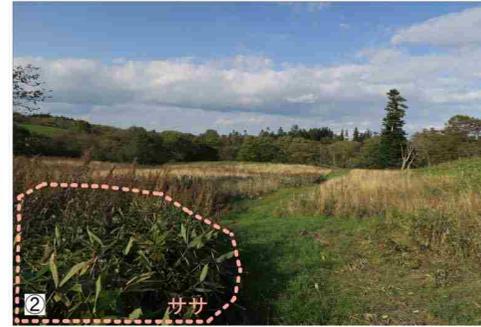
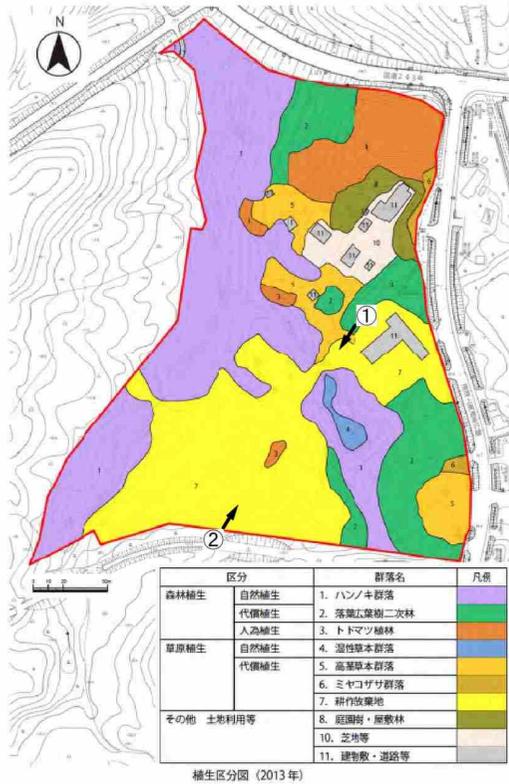


方針 駅通所ゾーンから軌道ゾーンへつながる園路を整備する。
比高差がある箇所は軌道ゾーン側に盛土を行い、史跡指定地に影響がないように整備を行う。

整備案

放牧地草丈（草刈り）

課題： 駅通所時代の風景として、より当時の状態に近い放牧地景観を見せることが望ましい。



方針（文献調査より想定）
耕作放棄地は現状は外来種の牧草が占めているが、牧草地となる以前はササを採食していたことが想定される。実際にササが繁茂している様子が見られることから、年に1回刈り込みを行い、様子を見ながらササ草原の風景を創出する方針とする。

「史跡旧奥行臼駅通所保存管理計画」参考

整備案

6-5-2 管理・便益施設計画

管理・便益施設として進入防止柵や休憩施設を設ける。歴史に基づいた施設ではないため、年代設定のあるゾーンにおいては安全面、利便性を考慮し、必要最小限の設置に留める。設置の際には周辺の風景を阻害しない意匠・配置とするとともに、往時の再現ではないことが分かるように配慮する必要がある。

整備をする際には風景の体感、歴史学習に支障のない施設選定、配置計画の検討を行う。

例：スチール製の柵は景観にそぐわないが、管理用の施設であることが一目で認識できる。

擬木のロープ柵は周辺環境に調和するが、往時の再現であると誤解を生む可能性がある。



図 スチールの柵



図 擬木のロープ柵

6-5-3 案内解説施設計画

(1)「史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則に定められる」サイン施設

ア 標識

史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則では「標識は、石造りとするものとする。ただし、特別な事情があるときは、金属、コンクリート、木材その他石材以外の材料をもって設置することを妨げない（第1条）」と定められている。さらに、標識に記載すべき事項として、「①史跡等の名称、②指定年月日、③建設年月日、④文部科学省の銘記」と定められている。

現在は案内看板であるため、設置基準規則に則った標識及びサイン計画の検討が必要である。

検討項目

位置：「史跡旧奥行臼駅通所」周辺に移設することが考えられる。

素材：石が一般的だが、木製でも雰囲気がある。

内容等：規則に則った記載内容とする。

イ 説明板

史跡等に設置する説明板は、史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則により、「平易な表現を用いて、①指定等の名称、②指定年月日、③指定等の理由、④説明事項、⑤保存上注意すべき事項、⑥その他参考となるべき事項を記載し、指定に係る地域を示す図面を掲げるものとする」と定められている。

検討項目

位置を再検討すべきと考えられるが、現状は比較的良好な状態であるといえる。

ウ 標柱及び注意札

史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則では、上記の⑤保存場注意すべき事項、⑥その他参考となるべき事項を、史跡等に係る場合で特に必要があるときは「当該場所若しくは物件を標示する標柱又は当該場所若しくは物件の保存上注意すべき事項を記載した注意札を設置するものとする」と定められている。

エ 境界標

史跡名勝天然記念物標識等設置基準規則では、「境界標は、①石造又はコンクリート造とする。②十三センチメートルの角の四角柱とし、地表からの高さは三十センチメートル以上とするものとする。③境界標の上面には指定又は仮指定に係る地域の境界を示す方向指示線を、側面には史跡境界及び文部科学省の文字を彫るものとする。④指定又は仮指定に係る地域の境界線の屈折する地点その他境界線上の主要な地点に設置するものとする」と定められている。

史跡等の指定範囲については、指定時にその範囲を示した位置図等を作成している。維持管理を行う上で最も重要なことは、指定範囲を現地で確認することができるようにすることである。説明板にもその範囲を図化し、さらに座標を持たせることで管理を行うこととする。



(2) 一般的なサイン施設

ア 案内サイン

現在地の確認と目的地の方向・経路を案内するために、出入口付近や休憩所の前など、利用者動線の起点となる場所に設置する。目に留まりやすい場所であること、近づいて見るためにサイン周辺に障害物がないこと、立ち止まっても通行の妨げにならない場所を選んで設置する。

イ 誘導サイン

主に利用者動線の分岐点に設置する。

ウ 記名サイン

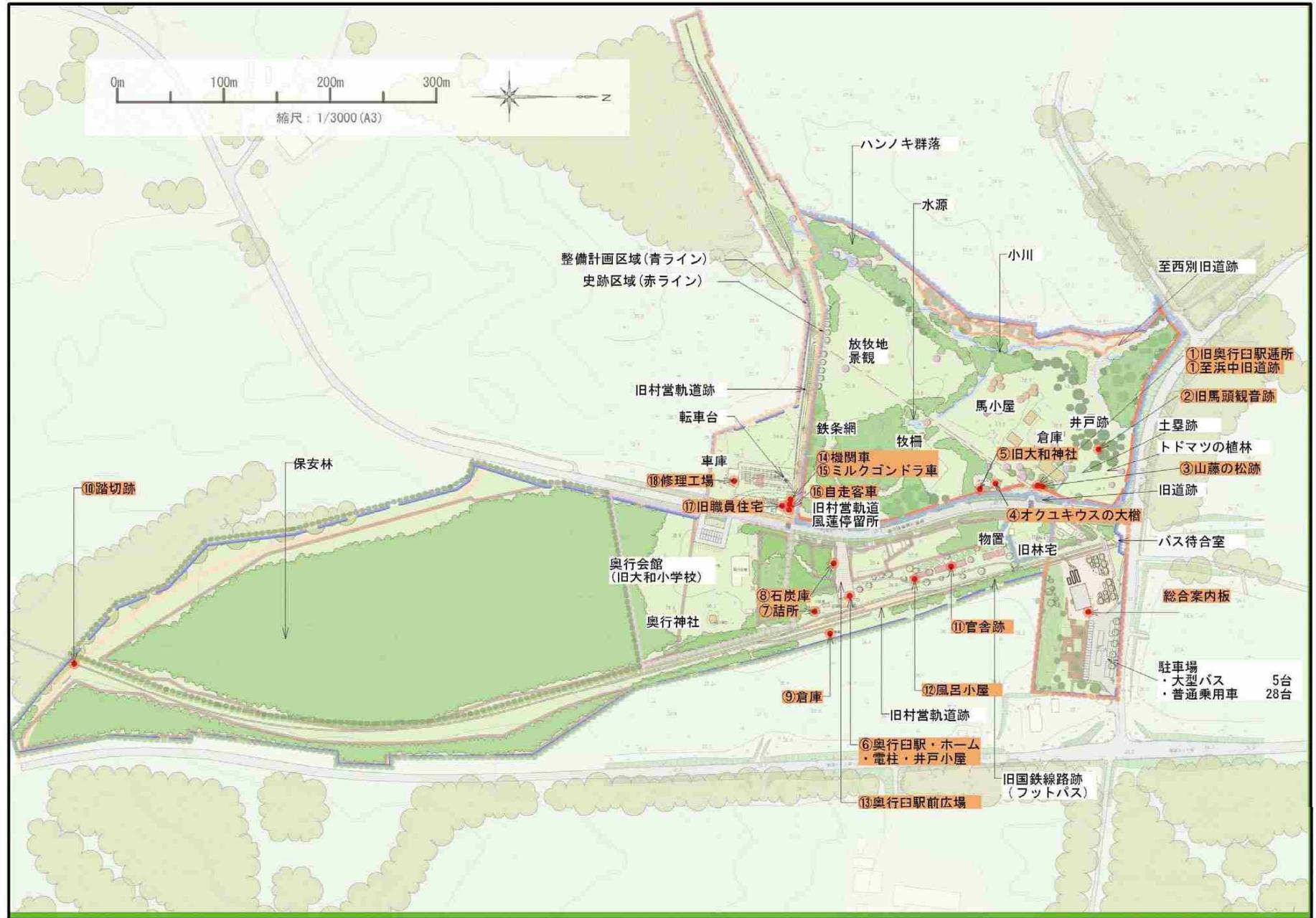
主に施設の入口付近に設置する。施設・地点の名称は、案内・誘導サインで示す目的地となるため、利用者・管理者の共通認識とすべき重要な情報となる。

エ 解説サイン

説明対象の付近に設置する。誰もが認識しやすく景観の妨げにならない位置・高さ・大きさ・色使いなどバランスが重要となる。

オ 注意サイン

施設利用上の注意等を網羅的に伝える場合は案内サインに併設するなど、広く目に留まる位置に設置し周知を図る。「立入禁止」などは必要な箇所にピンポイントで設置する。



6-5-4 景観・環境計画

(1) 視点場

異なる年代のゾーンが隣接するため、駅通所時代の風景体感ゾーンにおいて視点場を設定する。時代背景を踏まえて旧道の軸上とし、駅通所の正面を視点場として設定した。

隣接する村営軌道跡体感ゾーンにおける動態展示の整備後は、視点場から車両が見えることで時代の再現性を損なう可能性があるため、史跡区域外に目隠しの植栽を行う。

また、将来構想としてガイダンスゾーンや交流ゾーンの施設増設等が行われる際には史跡公園を見渡すことが出来るような視点場を整備することが望ましい。

(2) 周辺環境

史跡公園において、特に駅通所時代の風景体感ゾーン、旧国鉄線体感ゾーン、村営軌道跡体感ゾーンにおいては設定年代にあった風景を体感することが重要であるため、公園区域内だけではなく区域外の景観についても配慮が必要である。

公園区域内では旧国鉄線路の延長線上にバス待合室が置かれていることが景観上課題であるため、協議の上ガイダンス施設整備後に撤去することが望ましい。

公園区域外では隣接地に鉄塔や太陽光パネル等の設置が行われると景観が荒れることが懸念される。そのため、景観政策と連携した町独自のガイドラインを策定する等、隣接地に工作物や建築物を設置する際には必ず町に伝わるような体制づくりが必要である。

6-5-5 ガイダンス施設計画

(1) ゾーンの説明

史跡公園の維持管理および各ゾーンの導入となる機能としてガイダンス施設を置く。

旧奥行臼駅通所への視線、動線の軸を通し、国鉄エリアへの動線を設ける。

(2) 必要な機能および諸室の整理

ガイダンス施設は史跡公園の導入となる展示の機能をメインとし、持続的な維持管理を考慮して最小限の規模の施設とする。一方で別海町の玄関口となる位置づけのため、別海町の特産品等を楽しむことができる軽食販売やミュージアムショップを併設する。

国道沿いに位置することから休憩利用の来訪者が多いことを想定し、24時間開放のトイレを整備する。

トロッコ格納庫や掃除用具等を収納する倉庫は別棟とし、コンテナを設置する。

学習旅行等での来訪時に講義や集会を行うことが想定されるが、既存の奥行会館の集会室を利用することとし、ガイダンス施設には設けない。

機能	主な諸室
休憩機能	トイレ (24h)
地域連携機能	軽食販売
	ミュージアムショップ
歴史文化継承機能	展示室
	物品庫
管理機能	事務室
	バックヤード等

表 機能および諸室の整理

(3) その他整備方針

- ・バス停、待合 →ガイダンス施設整備後、待合室は撤去を行う。
- ・駐車場 →現状のままとする。将来的に拡張できるよう想定する。
- ・通路 →駐車場から駅通所に向かう通路、駅通所を見通せる視線の抜けを確保する。
- ・屋外広場 →将来的に増設する可能性を想定した計画とする。

(4) 規模の想定、根拠

機能	室名	面積 (m ²)	根拠等
休憩機能	トイレ (24h)	50	現況トイレ (41.25m ²) の建て替え+多目的トイレ追加
地域連携機能	軽食販売	(5)	ホール内に冷蔵庫やラックを設置する (レジは事務室)
	ミュージアムショップ	20	「科学博物館におけるミュージアムショップ在り方調査」より、中央値を採用。
歴史文化 継承機能	展示室	150	駅通所、国鉄、簡易軌道の展示をするため、現在の駅通所内の展示室の面積 (74m ²) の2倍を想定。 ※図面参照 ※展示する内容は駅通所・国鉄・軌道
	物品庫		
管理機能	事務室	55	常勤職員2名、非常勤5名分
	バックヤード等		
	合計	245	
	通路等 30%合算	318.5	

(5) 配置プラン

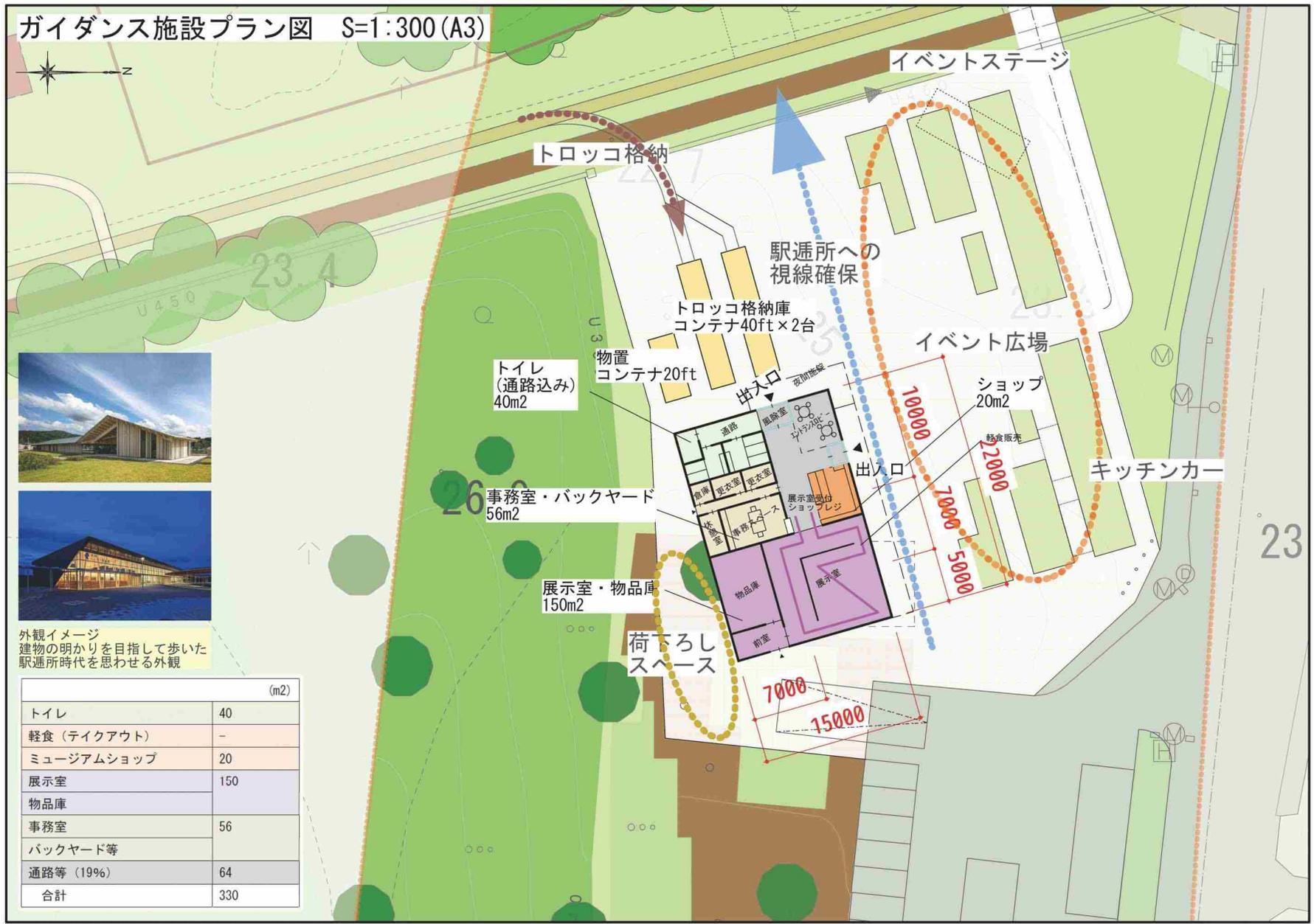
- ・平屋とし、エレベーター等の維持管理費がかかる設備を最小限とする。
- ・トイレは24h利用できるようにする。
- ・事務室は展示室の受付、ショップのレジを兼ねる。
- ・軽い飲食や休憩ができるよう、エントランスロビーを設ける。

	(m ²)
トイレ	40
軽食 (テイクアウト)	-
ミュージアムショップ	20
展示室	150
物品庫	
事務室	56
バックヤード等	
通路等 (19%)	64
合計	330



軽食販売用冷蔵庫イメージ

(6) ガイダンスゾーン平面プラン図



(7) 規模算定式 (資料)

ア 事務室

事務室は事務スペース (常勤職員 2 名分)、給湯室、施設職員用トイレ、休憩室を想定する。

表 管理事務室の規模

	項目	数量	単位当たりの面積	規模 (㎡)
①	事務スペース	2名	12㎡/人	24.0
②	給湯室	1ヶ所	22.5㎡/箇所	2.3
③	休憩室	5名	2㎡/人	10.0
④	更衣室	7名	2㎡/人	14.0
	合計			50.3

参考資料

「設計要領第六集 建築施設編 第1編休憩用建築施設 東日本高速道路株式会社 令和元年7月」

→本文では「NEXCO 設計要領」と表記

「一般道路の休憩施設計画の手引き (案) 中部地方整備局 平成 26 年 3 月」

→本文では「中部地整設計要領」と表記

「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」

イ 展示室・物品庫

駅通所内の展示室の合計 $13.77+11.25+14.60+14.60+19.86=74.08\text{m}^2$



6-5-6 展示計画

(1) 来場者目的を想定した動線計画

公園に来訪する目的として「観光」「学習」「地元利用」を一例として想定し、それぞれの主体ごとの動線計画を作成した。史跡公園オープン時点での主体ごとの公園の巡り方やどのようなアクティビティを提供するかを示す。

トイレは駐車場および臨時駐車場とセットで計画する。景観保護のため年代設定のあるゾーンには設置せず、到着時に立ち寄ることを看板等で案内する。

(2) 展示の多様性

多様な人が史跡公園を楽しむことが出来るよう、動線やガイダンス施設の展示、解説板等については多様に配慮する。以下に一例を示す。

ア バリアフリー動線

身障者（車イス利用者）の見学ルートを設定した。ガイダンスゾーン、交流ゾーン（駐車場）はバリアフリー化を行い、道道と接続する。①～③ゾーンには道道からアクセスする方針とする。往時の姿での展示を重視するため既存施設のバリアフリー化は図らないが、安全に近づくことが出来るバリアフリー範囲を設定する。

イ 解説板

解説板は点字や音声案内、多言語表記などを用いることで全ての人にとって理解し易いものとする。手法については、各施設を整備する時点での最新技術を活用することも想定し、情報収集をしたうえで検討を行うことが望ましい。

(3) 資料・解説展示の更新

現在の資料と解説の展示は、屋外にある説明板の他は、駅通所内と軌道事務所内で行っている。ガイダンス施設ができた場合は、ガイダンス施設内において3つの交通歴史遺産を最新技術を活用しながら展示することとし、現在駅通所内や軌道事務所内で展示しているものや展示解説の一部は、ガイダンス施設に移すこととする。

観光を目的とした動線

各ゾーンにおけるアクティビティを体験する動線。
施設見学に加え、馬・トロッコ・軌道などゾーン毎の乗馬・乗車体験ができるため、視線の高さやスピード感が異なる体験が可能。
また歴史の年代順とも重なるため、動線を巡ることで奥行臼の歴史体験・風景の変化を感じられる。



行動順序 ~ゾーンの内容~

- ①ガイダンスゾーン
駐車場からガイダンス施設を通り、駅通所ゾーンへ
ガイダンス施設の展示で学んでから各ゾーンへ向かうことで、体験がより特別なものになる。
施設内ではオリジナルグッズや軽食の購入で別海町を感じ、周辺施設の情報を得て次の行動につなげる。
- ②駅通所時代の風景体験ゾーン
駅通所関連施設を見学し、乗馬体験
- ③旧国鉄線体験ゾーン
国鉄関連の施設を見学し、トロッコ体験
駅前広場でのイベント(マルシェやカフェなど)を楽しむ
- ④旧村営軌道跡体験ゾーン
軌道関連の施設を見学し、軌道車両に乗車
- 自然体験ゾーン・フットパス
イベント時など限定的に活用。旧道・線路跡を体験

学習を目的とした動線

現状の学習動線をベースに、整備の進行に合わせて新たな流れを作る。
歩いて回ることを前提に、駅通所・旧村営軌道・旧国鉄の各ゾーンにある、現存する歴史を伝える施設を巡る動線となっている。オプションルートとしてフットパスの活用も視野に入れる。



行動順序 ~ゾーンの内容~

- ①ガイダンスゾーン
駐車場からガイダンスや産直施設を通り、駅通所ゾーンへ
ガイダンス施設の展示で概要を学び、各ゾーンを見学することでより学びが深まる。
- ②駅通所時代の風景体験ゾーン
駅通所関連施設を見学
- ③旧村営軌道跡体験ゾーン
軌道関連の施設を見学
- ④旧国鉄線体験ゾーン
国鉄関連の施設を見学
線路補修などの実践的な体験も実施。
- 交流ゾーン
講義や集会を行う場合は奥行会館の利用を想定する。
- 自然体験ゾーン・フットパス
イベント時など限定的に活用。旧道・線路跡を体験

地元利用者の動線

ガイダンスゾーンを拠点に、各ゾーンの特別な体験をする。
ガイダンスゾーンでは屋外のイベント、各ゾーンでは乗馬や乗車、フットパスのイベントに訪れる。そのほか、自然を楽しむ日常的な散歩などでの利用を想定する。



行動順序 ~ゾーンの内容~

- ①-1ガイダンスゾーン
駐車場からガイダンス施設を通り、駅通所ゾーンへ
ガイダンス施設の展示見学やイベント等へ訪れる。
- ①-2駅通所時代の風景体験ゾーン
駅通所関連施設を見学し、乗馬体験や散歩
- ②-2旧国鉄線体験ゾーン
国鉄関連の施設を見学し、トロッコ体験や散歩
- ②-3旧村営軌道跡体験ゾーン
軌道関連の施設を見学し、軌道乗車や散歩

図 動線計画



図 バリアフリー動線・トイレ位置

6-5-7 企画運営計画

(1) 企画運営の考え方

史跡公園の全体整備の考え方として、「①守り伝える ②学び感じる ③つなぎ広げる」を軸に考えたとき、ハード整備をソフトとして実装させるには、主体的に動けるセクションが必要となる。

対象地内の教育観光資源（商品）を発地側（例えば首都圏、都市部）へ流通拡大するには、着地型観光組織（地域発着の観光商品を開発、造成する組織）育成の推進が重要である。史跡公園オープンまでの期間に住民協働や意見交換を行い、着地型組織の機運を高めることが望ましい。

この組織により、地域資源が集積し、地域資産となることで新たな雇用・資金循環が期待される。運営メンバーは地域の観光協会、商工会、旅館組合、JA、NPO 団体、旅行会社、行政などを想定し、これらのステークホルダーが緩やかに繋がることで地域振興が期待される。

近年の観光を取り巻く考え方は以下の通りである。これらを念頭に置いて史跡公園オープンまでの期間もワークショップ等が行われることが望ましい。

①量の観光から質の観光へ

- ・団体観光➡小団体や個人型へとシフト
- ・インバウンドへ対応➡外国人利用者のユーザビリティ（多言語化サイン、wifi 整備等）

②見る観光から感じる観光へ（モノの観光からコトの観光へ）

- ・見るだけでは、リピートや滞在時間の延長につながらない
 - ➡滞在の促進、リピートの促進、地域消費の促進が重要
 - ➡周遊志向と滞在志向の両方に応える

③持続可能な観光

- ・地域住民の方の満足と、観光客の満足の両立が重要
 - ➡満足度を地域の持続性に結びつけて考えていくことが必要

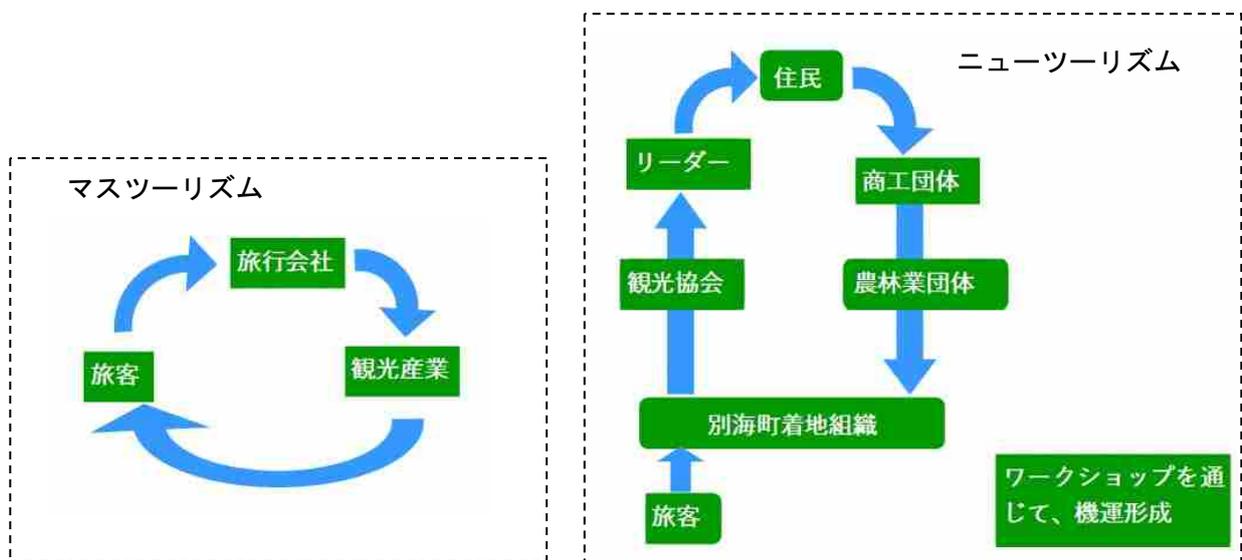


図 着地型観光の組織形態

(2) 観光地域づくりの定石

観光地域づくりは、基本的に量から質、地域固有性が求められる。また、人口減少や高齢社会等の社会情勢も踏まえ、持続可能性の両立も必要である。

①「見る観光」から「5感で感じる観光」へ

名所旧跡を見ることを目的とした「モノの観光」ではなく、リラックス・おいしいを目的とする「コトの観光」を磨くことが、リピーターを生み、滞在時間の長い観光となる。

➡奥行白なら、駅舎カフェ、牧草地景観の活用、林業体験、乗馬体験、乳製品、スイーツ



②ブランドは論理（地名）を超える

ブランドができると、地名より「行きたい」と思わせる力が強くなる。

例：長野県<軽井沢、栃木県<日光、岐阜県<飛騨高山

➡奥行白なら、道東<奥行白、別海町<奥行白



③「明確なイメージ」が、地域のブランド力を決める

「らしさ」のある地域や、「地域ならではの食」があることが、ブランド力が高い地域といえる。消費者の心に浮かぶ「地域らしさ」は「魅力」になっているか？

➡奥行白なら、別海町の特産品かつ地域の歴史を読み解くと、海産物・牛乳



④足し算をすればするほど、イメージは薄くなる。引き算の発想で、地域に引き付ける。引き算により、イメージを明確にし、品質（魅力）を向上させる。ターゲットの引算、メニューの引算、時間の引算、情報の引算、景観の引算など。

➡奥行白なら、交通遺産に特化していく。



⑤尖りはあるか

消費者（旅行者）の心に刺さる、尖り（明確なイメージ）を作る。3つのポイント「絞る」、「磨く」、「強みを伸ばす」。他には絶対に見つけないものを見つけ出す。

例：京都「伝統」、北海道「おいしい」、沖縄「海」

➡奥行白なら、交通遺産。地域の文脈を読み取ることが大切。

⑥何かで1番になる

引き算や掛け算的な考え方により一番を見つける(2番手3番手は選ばれにくい)。

➡奥行白なら、動態展示、トロッコなど「動く」こと。



⑦強いブランドにはシンボルがある

独自のシンボルがあれば、イメージが浮かびやすい。1枚の写真でどこか伝わる。

➡奥行白なら、奥行白駅通所



⑧食がブランドを強くする

「食べるモノ(食材)」だけでなく「食べるコト(食事)」が大事。「地域ならではの食」と出会えると観光客の満足度が高くなる。

➡奥行白なら、別海町の特産品かつ地域の歴史を読み解くと、サケ・ホタテ>牛乳=乳製品



⑨「量の観光」から「質の観光・持続可能な観光」へ

3つの循環(顧客、地域資源、お金)による持続可能な観光。

➡奥行白なら、大規模宿泊施設などではなく、景観や環境をいかした整備とエリアの活用を行う。

地域が疲弊しない観光。「訪れる人」と「住人」の両者が満足。

3) 各ゾーンの活用方法

駅通所や交通遺産を活用した学習や体験の場とすることで、来訪者に当地の歴史を感じていただく。ゾーンごとの活用方法を表に示す。

学習は来訪者が史跡等の価値を正確に知り、理解を深めることを目的とする。体験は各スキルを持った町民やNPO、外部団体等の主導により奥行白ならではの体験を提供することを目的とする。

	①駅通所時代の 風景体感ゾーン	②旧国鉄線 体感ゾーン	③旧村営軌道跡 体感ゾーン	④自然体験ゾーン	⑤ガイドンスゾーン	⑥交流ゾーン
ゾーンを構成する 主な施設	奥行白駅通所 馬小屋1・2 倉庫など	駅舎 ホーム 線路跡など	停留所 自走客車 線路跡など	旧道跡	ガイドンス施設 広場 駐車場など	奥行会館 駐車場など
安全施設・措置	転落防止柵 道標 刈り払い	進入防止柵 道標 刈り払い	進入防止柵 刈り払い	刈り払い	車止め	車止め 刈り払い
活用・体験内容	ガイドツアー お花見 ナイトハイク 引馬体験 学習旅行 暮らし体験	トロッコ体験 フットパス活用 駅舎カフェ ギャラリー活用 駅前広場イベント 旧式電話体験	客車に乗車 ゴンドラ車に乗車 転車台見学 修理ピット体験 タンク積換え体験 タンク運びレース	トレッキング	マルシェ 産直 トロッコ乗車 フォトコンテスト イルミネーション テーマ型フェス	歴史学習 イベント開催 研修
連携団体イメージ	別海町教育委員会 着地組織・NPO 学校 地元農家	別海町教育委員会 着地組織・NPO 鉄道事業者 有識者	別海町教育委員会 着地組織 鉄道事業者 有識者	着地組織 学校 自然学習型NPO	別海町農政課 商工観光課 着地組織 農業協同組合 漁業協同組合 地元農家	別海町教育委員会 着地組織 学校 自然学習型NPO

表 各ゾーンの活用方法

6-5-8 施設管理計画

(1) 管理の方向性

整備前の奥行臼史跡公園の維持管理方法を参考にしつつ、今後の社会情勢・流れを踏まえた管理手法とする。本施設では史跡の保存及び活用を通じて交流人口の拡大を促進し、まちづくり、地域づくり等の取り組みに関する地域連携や、ボランティア活動、市民活動支援など様々な団体と協力しながら、多様な事業を効率的かつ効果的に推進することが必要となります。

本施設の一元的な管理を図り、史跡や町内各地の文化財の保存と活用、新しい観光メニューの確立、地域の活性化などに最大限貢献できる施設運営方法の採用を目指します。

(2) 本計画で採用する運営方法

当面は公設公営（直営方式）の採用を想定する。将来的には、現在立ち上げを予定している「NPO法人別海町文化財ネットワーク」を地域おこし協力隊を募ったうえで指定管理団体として、管理することも想定する。

	公営	民営
公設	①直営方式 当面	②管理委託 ③指定管理 将来 ④DBO方式
民設		⑤通常PFI ⑥公共施設等運営権利制度 (コンセッション方式) ⑦BOT方式

表 運営方法の整理

(3) 魅力向上に向けたステップ

管理団体として想定する「NPO法人別海町文化財ネットワーク」は町内全域の文化財の管理を主業務とし、その一環として奥行臼の運営も行う。

管理運営をスムーズにするため、NPOの立ち上げから管理を委託するまでの間は担い手養成期間とし、史跡管理の一部委託や、ガイダンス施設についての簡単なヒアリング等を行う。

将来的に指定管理となった際には、ガイダンス施設は文化財の保存活用で収入を得ることを主とし、飲食は指定管理団体で可能な範囲（軽食程度）の提供を想定する。

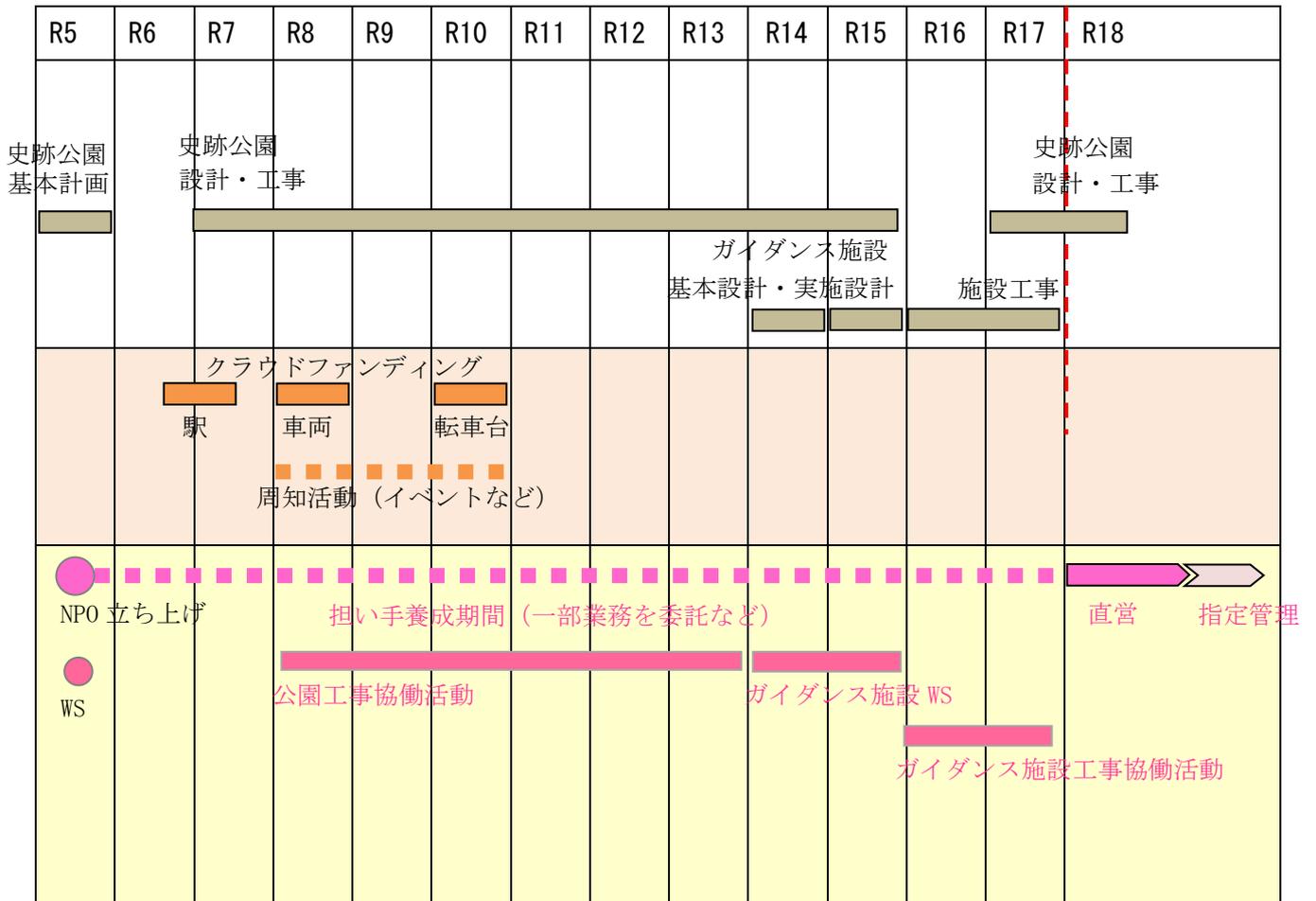


図 史跡公園オープンまでのイメージフロー

第7章 年次計画等

7-1 工程・年次計画

工程・年次計画については、下記のとおりとする。

- ・2024年度は予算措置、調整期間とする。
- ・大型の公共事業がある年度は工事を絞る。
- ・旧奥行臼駅の修理工事と村営軌道車両の動態化にクラウドファンディングを活用する。
- ・ガイダンス施設整備後の2036（令和18）年度春に史跡公園オープンを予定する。
- ・工事Ⅳ～Ⅴは史跡公園オープン後に順次行う。
- ・2029（令和11）年度から2038（令和20）年度は別海町第8次総合計画の計画期間であるため、第8次総合計画策定時に整備内容や金額について再度十分に検討を行う。

また、工程・年次計画表（整備スケジュール）を次ページに示す。

7-2 概算事業費

概算事業費は下記のとおりである。

本計画で定める工事Ⅰ～Ⅳまでの**工事費**の合計は約15.0億円（税込）
事業費の合計は約19.8億円（税込）

事業費には工事費、工事監理費、設計費を含む。

整備スケジュール

		工事期間																				
		第7次別海町総合計画(R1-R10)					第8次別海町総合計画(R11-R20)					史跡公園オープン										
年度	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	2028(R10)	2029(R11)	2030(R12)	2031(R13)	2032(R14)	2033(R15)	2034(R16)	2035(R17)	2036(R18)	2037(R19)	2038(R20)						
その他事業																						
指定地内工事	①駅通所時代の風景体感ゾーン	・道道用地協議			基本設計 I ・倉庫 ・馬小屋1・2 基本設計 II-IV	実施設計 I	倉庫	馬小屋1 馬小屋2 標識・境界標打ち込み	工事 II ・構設置 ・構換 ・解説板					実施設計 IV	工事 IV ・放牧地景観・トドマン植林地 ・新馬頭観音・旧馬頭観音跡 ・旧大和神社跡・ロケセット等撤去 ・保安林・井戸跡・し尿施設							
指定地外工事	②旧国鉄線体感ゾーン	クラウドファンディング(奥行臼)	基本設計 I-1 ・奥行臼駅 (・甬道修繕)	実施設計 I-1	奥行臼駅 ホーム	基本設計 I-2 ・詰所 ・石炭庫・倉庫 ・井戸小屋 ・風呂小屋 基本設計 II-IV	実施設計 I-2	詰所 石炭庫 倉庫 電柱	実施設計 II 井戸小屋 風呂小屋	工事 II ・各種土木工事 ・解説板 ・線路更新			実施設計 IV	工事 IV ・踏切跡・修繕補装 ・駅前広場・圍路補装 ・車止め工・排水設備工 ・電気設備								
	③旧村営軌道跡体感ゾーン	基本計画 予算措置・調整期間	基本設計 I-1 ・自走客車	実施設計 I-1 クラウドファンディング(車庫)	基本設計 I-2 ・ディーゼル機関車・ミルクゴンドラ車・停留所・車庫・修理工場・便所・転車台・線路構内復元 基本設計 II-IV 自走客車	実施設計 I-2 クラウドファンディング(転車台)	樹木伐採 車庫 修理工場 ディーゼル機関車 ミルクゴンドラ車	実施設計 II 停留所 便所 転車台 線路構内復元 設備・補装含む	工事 II ・圍路舗装(歩道・管理用) ・転落防止策 ・解説板 ・線路復元 ・乗車台・踏切				実施設計 IV	工事 IV ・修繕補装								
	④自然体感ゾーン															基本設計 V(構想)	実施設計 V(構想)					
	⑤ガイダンスゾーン													ガイダンス施設 基本設計 (建築・展示)	ガイダンス施設 実施設計 (建築・展示)	工事		基本設計 V(構想)	実施設計 V(構想)			
	⑥交流ゾーン																基本設計 V(構想)	実施設計 V(構想)				
	経費(千円)	工事費	ゾーン① ゾーン② ゾーン③ ゾーン④ ゾーン⑤ ゾーン⑥				工事 I-1 71,775	工事 I-1 22,275	工事 I 49,500	工事 I 59,290	工事 II 6,545			工事 II 243,375	工事 II 47,038		工事 IV 16,140	工事 IV 11,000	工事 IV 5,950	工事 IV 13,200	工事 IV 1,870	
諸経費・税込	工事費計					71,775	22,275	200,970	251,151	171,545	10,388		243,375	262,438	220,000	23,960	24,200	1,502,077				
	工事監理費計	ゾーン① ゾーン② ゾーン③ ゾーン④ ゾーン⑤ ゾーン⑥				工事 I-1 3,500	工事 I-1 1,000	工事 I 2,500	工事 I 3,000	工事 II 500			工事 II 15,000	工事 II 2,500		工事 IV 1,000	工事 IV 550	工事 IV 200	工事 IV 660			
	監理費計					5,000	2,500	17,500	15,500	9,500	500		15,000	13,500	11,000	1,300	1,210	92,510				
	設計費	ゾーン① ゾーン② ゾーン③ ゾーン⑤				①基本 I 12,000 ①基本 II-IV 4,000	①実施 I 15,000	①実施 II 2,000								①実施 IV 3,500						
	設計費計					②基本 I-1 8,459	②実施 I-1 9,000	②基本 I-2 8,000 ②基本 II-IV 35,000	②実施 I-2 10,000	②実施 II 40,000						②実施 IV 2,000						
	設計費計					③基本 I-1 3,000	③実施 I-1 3,500	③基本 I-2 45,000 ③基本 II-IV 20,000	③実施 I-2 0,000	③実施 II 25,000						③実施 IV 500						
	設計費計					⑤基本 40,000	⑤実施 50,000															
	設計費計					11,459	12,500	81,000	108,000	10,000	27,000		80,000	50,000	6,000							
	事業費計					0	11,459	12,500	157,775	132,775	228,470	293,651	181,045	90,888	308,375	275,938	237,000	25,260	25,410	1,980,546		

(諸経費・税込)

Table with 18 columns: 番号, 種別・名称, 金額(円), 番号, 種別・名称, 金額(円). Includes categories like ①駅周辺時代の風景体験ゾーン, ②旧国鉄線体験ゾーン, etc.

Table I 保存のための修理等. Contains multiple columns for different zones and types of work (土木工事, 建築工事, 電気工事, etc.) with itemized costs and totals.

II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

Table II 公開活用を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備. Similar structure to Table I, detailing restoration and facility setup costs.

III 集客を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備

Table III 集客を見込む復元・修理および公開に必要な最低限の設備・管理施設の整備. Similar structure to Table I, detailing attraction-related restoration and facility costs.

IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備

Table IV 往時の景観の復元・再現、アクティビティの整備. Similar structure to Table I, detailing landscape restoration and activity facility costs.

V 魅力向上のためのアクティビティ・交流施設の整備

Table V 魅力向上のためのアクティビティ・交流施設の整備. Similar structure to Table I, detailing activity and exchange facility costs.

VI 要論事項

Table VI 要論事項. Summary table with columns for 土木工事, 建築工事, 電気工事, 総工事費 across different zones.

Summary table with columns: 工事費計(諸経費込), 129,823,200, 430,871,245, 409,512,775, 5,100,000, 395,817,850, 24,225,000. Includes additional costs for ①-⑥ 建築工事 and ⑦-⑧ 電気工事.

7-3 収支計画

(1) 収支計画の考え方

- ・史跡公園の営業時間は、夏季10時～17時、冬季10時～15時として想定する。
- ・営業期間が増えるため、非常勤職員を3名から、6名に増強する。

(2) 収支計画試算

- ・現状で年間約463万円の支出について、試算では整備後年間1,266万円程度の維持管理費が発生。
- ・非常勤の職員6名程度で維持管理を行う。
- ・史跡公園を活用したイベント等による売り上げは370万円程度を想定。
- ・売上は「基金」で留保、ガイドンス施設軽食（弁当など）の販売や史跡施設の維持・整備の費用に充てる。
- ・主な維持管理項目のうち、日常管理は非常勤職員の人件費の中で実施する。
- ・維持管理費縮減のため、将来的には自動草刈ロボットの導入を検討。

主な維持管理項目

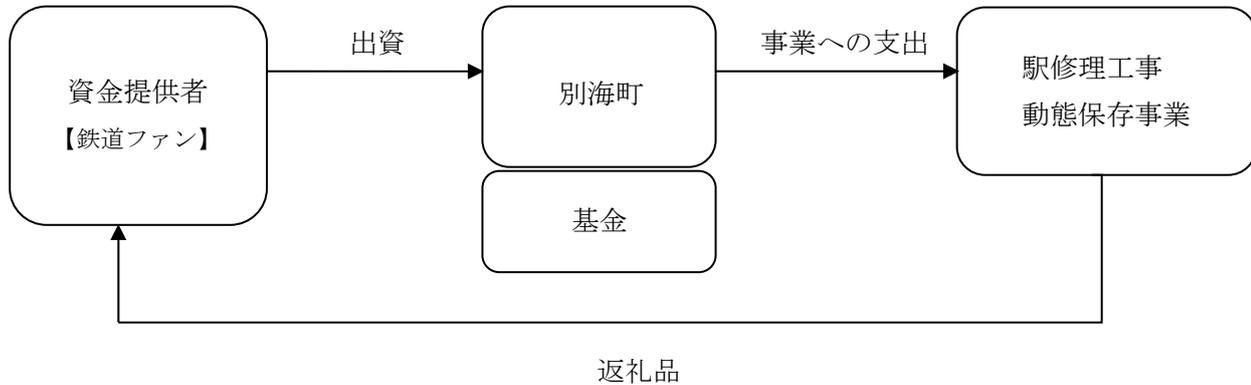
管理分類	内容	詳細	備考	
日常管理	監視	園地巡回		
		施設点検		
	施設維持	清掃・除草		定期的清掃除草
				局所随時の清掃除草
		植物維持		樹木の季節的手入れ
				樹木の随時手入れ(支障枝葉選定等)
				施肥
				灌水
				病虫害防除
				支障木処理
				枯損木除去
			補植	
	施設補修		ベンチ等補修	
			臨時柵・立札	
		小規模な工作・修理		
定期点検	文化財維持	線路点検・補修	国鉄ゾーン・軌道ゾーン	
		車両点検・補修	国鉄ゾーン・軌道ゾーン	
		建物点検・補修	駅通ゾーン・国鉄ゾーン・軌道ゾーン	

「公園・緑地の維持管理と積算（公園・緑地維持管理研究会編）」を参考に作成

7-4 次年度以降の検討事項

(1) 別海町クラウドファンディングの想定モデル

旧奥行臼駅の修理工事及び村営軌道風蓮線車両の動態保存事業に対し、資金提供を募るためクラウドファンディングを利用する。ターゲットは主に鉄道ファンとし、支援者に対しては返礼品を贈る。



(2) 検討事項

1. クラウドファンディングのシステムについて

(ア) 仲介業者の利用

仲介業者を利用するメリットとして、仲介業者の知名度を活用できること、資金募集をPRする場が増えることが挙げられる。一方、デメリットとして仲介手数料が発生すること、支援者層が仲介業者のターゲット層に左右されることが挙げられる。

(イ) インターネットを利用しない層への対応

インターネットが使用できないもしくは抵抗があるお年寄りがクラウドファンディングに参加したい場合を考え、インターネットを使用せずとも資金提供ができる仕組みを併用することが望ましいと考えられる。

(ウ) 目標金額に到達しなかった場合

目標金額に到達しなかった場合、事業者が資金を受け取らず支援者に全額返金する方式と事業者が目標金額との差額を補填する方式の2つがクラウドファンディングでは主流である。今回は公共事業のため、目標金額に到達しなかった場合に自治体が補填する方式を取ることが望ましいと考えられる。

2. PRについて

仲介業者を利用しない場合、ターゲットに効果的なPRを積極的に行う必要がある。また、その際に共感を得られるようなPR方法やメッセージ性が必要になると考えられる。鉄道ファン以外の別海町や北海道の市民をターゲットにする場合も、ターゲットに今回の事業を認知してもらえるようなPRを行う必要がある。

3. 資金提供の対象について

駅舎や車両そのものだけではなく事業に対して寄付を頂く形とし、他の整備費等にも資金を運用できるような募集方法とすることが望ましいと考えられる。

4. 資金提供者との関係性の構築

資金提供者は、当事者意識や参加意識が生まれ、駅舎の修理工事や動態保存が完成したことに対して喜びを得ることができる。しかし、事業完了をゴールとするのではなく、資金提供者との長期的な関係性を構築することが必要であると考えられる。

具体的には、

- ・事業の進捗状況のこまめな報告
- ・事業全体の報告や感謝の意の伝達
- ・今後のイベントなどに関するアドバイスなどをしてもらう機会の設定

など、両者の関係性を強固にする取組を行うことで、事業完了も動態保存ならびに別海町のファンとのつながりをつくることに繋がる。

5. 返礼品について

魅力的な返礼品とし、支援者を増やすことが重要である。以下に返礼品の案を示す。

- ・グッズ（簡易軌道や奥行臼をテーマとしたもの。）
- ・駅舎や車両修理の見学会
- ・寄付者の氏名を彫り込んだ銘板の掲示