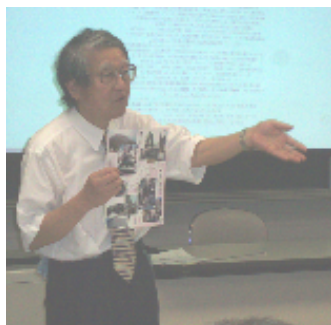




## 第 39 回（平成 21 年 7 月 8 日）定例会の講演要旨

## 『札幌の教育文化』－ 上手稲が誇る時習館など －

元札幌市資料館郷土史相談員 工藤 一 廣 氏



工藤一廣先生は、札幌駅前の五番館の辺りで生まれ育ち、学校も小学校から大学まで札幌の学校、そして就職も札幌市内の中学校の社会科教師として勤められて退職された、生粋の「さっぽろっ子」である。

それだけに、さっぽろの教育に対する並々ならぬ愛着心が、私たちにも伝わってきた。

**1 北地跋涉**（ほくちぼっしょう）

明治維新の戊辰戦争に敗れた仙台藩白石城主片倉小十郎邦憲と家臣団は、所領を奪われて蝦夷地開拓を決意し、政府に「北地跋涉」の嘆願書を提出して認められた。

明治4年、第三陣となる157戸600名が、望月寒川流域（後に白石村と命名）に入植した。しかし、その翌年、三木勉・菅野格・伊藤正信ら57戸241人は、白石村から分かれて発寒（後の上手稲）に移住した。

この中でリーダーとなった三木は、「開拓の第一歩は子弟教育」にあると考えて、真っ先に自宅を私塾として開放し、「時習館」と名付けて自ら教鞭をとって子弟の教育にあたった。

その年の明治5年9月に学制が布かれ、現在の札幌市内では、資生館（札幌）善俗館（白石村）時習館（上手稲）の三校があり、札幌教育の原点となっている。

この頃、開拓使判官の松本十郎が移住者の見まわりにきた時、時習館を訪れて「兵農一理」の励ましの書を贈っている（開拓記念館所蔵）



開拓当時の時習館

**2 新渡戸稲造と遠友夜学校**

幕末の頃、新渡戸稲造の祖父、父、兄が南部藩士として三代にわたって行なった三本木原開拓は、豊かな稲作地帯となり、十和田市の整然とした基盤目状市街として結実されている。

新渡戸稲造も父祖の影響をうけて、札幌農学校の二期生として入学、卒業後アメリカ、ドイツに留学して、帰国後母校の札幌農学校の教授となるが、明治27年メアリー夫人（後に万里と改名）とともに勤労青少年のための夜学「遠友夜学校」を設立した。

当時既に小学校は義務化されていたが、生活のために働かなければならない子どもが多かった。そんな子どもたちに学ぶ楽しみを教え、将来社会に役立つ人物になってほしいと始められた夜間の学校である。

夜学校には初等部と中等部があり、新渡戸の友人や農学校生（後に北大生）が教師役を務め、授業料は無料、教科書なども学校で用意するなど、完全なるボランティアで運営され、運営には新渡戸夫妻のほか宮部金吾、有島武郎なども関わった。

昭和19年軍事教練を拒んで廃校になるまでの50年間に、中退者も含めて6,000人が学び、500人からの教師が教えた。教師の一人は「貧しい子どもたちに教え与えるよりは、学び受け取った方がはるかに多かった」と述懐している。

今から100余年前、時代に先駆けて貧しい子どもたちに光を当てた新渡戸夫妻とこれを支えてきたさっぽろの教育風土に誇りをもちたい。

**3 札幌中心部の基盤目区画が傾いている**

札幌の駅前を中心とする基盤目の街並みは、真北を向いているものと私たちは思いこんでいたが、西に9度傾いているようだ。

札幌本府建設の基準にしたのは、すでに開削していた「大友堀」（現在の創成川）であった。大友堀は二宮尊徳の弟子の大友亀太郎が測量技術を生かして作ったもので、測量が間違っただとは考えられないので、何故西に傾けたのか謎のままである。（文責：鈴木）

# 「国鉄動力車乗務員人生—手稲区内の鉄道—」

手稲前田 佐藤 至 会員

## 1 動力車乗務員人生

小学校 5 年生の時、樺太で終戦を迎えた佐藤さんは、三年間ソ連人と一緒に生活した後、北海道に引き揚げ、電気もない日高管内新冠町の開拓地に入植したが、勉強どころでなかった。

そんなハンデを背負いながら努力して高校を卒業、国鉄に入って静内機関区に配属となった。その後機関車運転を自分の天職と思って仕事を続け、追分機関区を経て昭和 42 年道内最大の車両基地である、札幌運転所（手稲）に転勤した。

札幌運転所では当初動力車を運転していたが、そのうちにダイヤを編成する仕事にまわり、重要な仕事だったが、動力車乗務から離れることになって淋しい思いをした。昭和 51 年手稲前田に住居を定め、昭和 62 年国鉄が JR に移管する際に退職した。



## 2 手稲区内の鉄道

明治 13 年(1880) 11 月 手宮—札幌間(35.8km)の官営幌内鉄道が開通し、弁慶号が 180 分かけて走行した。同時に軽川(簡易)駐車場が開業～乗客のある時だけ旗の合図で停車した。

明治 39 年(1906) 10 月 北海道炭礦鉄道から国有鉄道となる。

昭和 9 年(1934) 2 月 二代目軽川駅落成 昭和 27 年(1952) 11 月 軽川駅から手稲駅に改称

昭和 40 年(1965) 9 月 札幌運転区開設 昭和 56 年(1981) 2 月 三代目手稲駅(橋上)落成

昭和 60 年(1985) 10 月 星置駅開業 昭和 61 年(1986) 11 月 稲穂駅、稲穂公園駅開業

昭和 62 年(1987) 4 月 国鉄民営化、JR 北海道に 平成 7 年(1995) 3 月 ほしみ駅開業

平成 14 年(2002) 5 月 手稲駅全面改築落成(四代目)、南北の市街地を結ぶ「あいくる」誕生

※ 大正 11 年(1922)軽石軌道(軽川～石狩)馬車鉄道営業開始—昭和 12 年(2002) 営業停止

(文責：鈴木)

## 本町界わい散策に参加して

中山恒雄 会員

7 月 20 日、手稲駅「あいくる」を 10 時頃、約 25 名で散策出発。まず駅前船木旅館について船木社長から歴史の流れの説明を受けました。125 年の歴史の長さを感じました。また曙踏切の木戸銭の話、手稲中央小の跡地、大火事の類焼を止めたという「いちいの木」(文化財)の見学、手稲神社、中央小学校の推移、「ふじの湯」の井戸水の話等々開拓後の本町の歴史が、次々と紐解かれてゆきました。今後は町を漫然と歩くのではなく、歴史の眼でみて歩く興味が湧いてきました。同時に私自身が何か調査可能なことが無いかと模索思考をすることを思い付きました。それは内地からの移住者の生活の変遷の状況を調べることを考えました。移住者の県別の分布、移住された方の道内の環境による生活様式の変化、或いは、故郷の出身地の風習、食習慣が続けられているのか興味のあるところです。これらも歴史事蹟の要素として位置づけられるものと思います。

いつも勉強会で教示されるばかりですが、私の実力では無理だと思いながら、今回の参加で何かを協力しなければと考えると同時に、より良い経験と機会を与えていただいたことに感謝しているところです。



## 〈 雑 記 〉

10 年以上前に国指定史跡の手宮洞窟を友人と訪れたことがある。北海道が狩猟採集文化の時期の縄文時代(1600 年前)頃のものだと推測されている。説明文には「角のある人」「杖を持った人」「四角い面をかぶった人」「角のある四足動物」などとあるのだが…… 私たちにはどう見ても「引つ掻きキズ」にしか見えない。夜空の星を見て、はくちょうも、さそりも、へびつかいも存在しないのと同様に。さて、だれが引つ掻いた もとい彫ったのだろうか？ 狩のない日の退屈な父さん？ それとも、獲物がなくイラついているお母さん？ 学術的な想像力には乏しいが、この手の憶測は得意である。あれこれ遠い昔に思いをはせ、楽しんだ。気がつくつとずいぶん長居してしまった。外に出ると、係りの方が「熱心ですね、本当にお好きなんです」と満面の笑み。こちらは冷汗三斗。分厚い資料まで頂き、恐縮した思い出があります。

9 月の小樽研修ツアーにあり  
ます。お楽しみに。(たかぎ)

## 次回の予定

次回(9月9日)は、山本淳一氏の講演「手稲村、戦後の青年団活動」と「小樽市研修視察について」「区内めぐり実施報告」などの懇話会を予定しております。