

史跡旧島松駅逕所
主屋耐震補強・保存修理基本設計書
(案)

令和5年3月

目次

1章	基本設計の実施と目的	1
1.1	事業内容	1
1.2	基本設計の目的	1
1.3	基本設計の実施内容	1
1.4	関連計画との関係	4
2章	史跡等の概要※	5
2.1	史跡等指定の状況	5
2.2	史跡等の概要	8
2.3	史跡等の公開活用のための諸条件の把握	17
3章	基本方針※	19
3.1	史跡旧島松駅通所の整備によって伝えたい価値	19
3.2	基本理念と基本方針	23
4章	整備基本計画の整理※	24
4.1	全体計画及び地区区分計画	24
4.2	歴史的建造物に関する計画	26
4.3	公開・活用及びそのための施設に関する計画	27
5章	旧島松駅通所主屋基本設計	30
5.1	建物概要	30
5.2	耐震補強・保存修理基本設計	32
5.3	電気設備基本設計	36
5.4	展示・サイン基本設計	37
6章	事業計画	54
6.1	事業工程及び概算費用	54

※ 2章から4章までは『史跡旧島松駅通所整備基本計画』より抜粋・加筆。

1章 基本設計の実施と目的

1. 事業内容

史跡旧島松駅通所は、明治期の交通の歴史を伝える遺構であるほか、駅通所の管理人を務めた中山久蔵による道央地区への寒地稲作の普及、また、W・S・クラークが「青年よ、大志を懐け」の名言を遺した場所としても知られる、歴史的な価値を持つ史跡である。明治14年(1881)の明治天皇巡幸の際、中山久蔵宅（現史跡旧島松駅通所主屋）において御小休されたことから、昭和8年(1933)11月には「明治天皇島松行在所」として行在所部分のみ指定史蹟となり、補助金を得て小修理と環境整備がなされたが、戦後、GHQによる明治天皇聖蹟の文化財指定一斉解除により昭和23年(1948)に解除となった。昭和43年(1968)には、建物全体を修理・復元し、併せて環境整備を図るものとして「北海道指定史跡 島松駅通所跡」となり、補助金を得て応急修理が実施された。

その後、「明治以降最も早く設置された主要道沿いの駅通所であり、かつ、改変の度合いも比較的少なく、北海道近代史の一断面を今に伝えるものとして貴重な遺構である。」として、昭和59年(1984)7月25日に国史跡に指定され、大規模な保存修理工事を実施した。

しかし、保存修理工事から30年以上経過し、各部の劣化や腐朽が目立ち始めていることや、主屋において耐震対策がなされていないことから、それらの対応が必要となっている。

本事業では、令和3年度策定の『史跡旧島松駅通所保存活用計画』及び『史跡旧島松駅通所整備基本計画』に基づき、主屋耐震補強・保存修理に関わる基本設計を実施するものである。

2. 基本設計の目的

本事業では、史跡旧島松駅通所の最も重要な構成要素である旧駅通所主屋の耐震補強・保存修理工事の実施に必要な基本的な事項を設計書として取りまとめることを目的とする。

3. 基本設計の実施内容

(1) 基本設計の内容

史跡内の建物に関する耐震補強及び保存修理に関わる設計業務を実施する。

- 1) 基本設計方針を策定し、耐震補強・保存修理に関する図面、仮設計画図、工事工程表及び電気、機械設備に関する図面等を作成する。
- 2) 主屋内部の展示計画については、パネル製作、資料等の展示ケース、主屋内サイン及びそれらに伴う照明計画について図面等を作成する。

(2) 検討委員会の設置

令和4年度から学識経験者等により構成された、史跡旧島松駅通所の整備に関わる基本設計の内容を検討する北広島市旧島松駅通所整備検討委員会を新たに設置する。

令和3年度に策定した『史跡旧島松駅通所保存活用計画』及び『史跡旧島松駅通所整備基本計画』の内容を踏まえ、委員会における助言や意見を反映し、主屋耐震補強・保存修理に関わる基本設計を取りまとめる。

(3) 北広島市旧島松駅通所整備検討委員

表 1-3-1 北広島市旧島松駅通所整備検討委員名簿

	所属	名前
委員長	北海道大学名誉教授（文化財建造物、NPO法人歴史的地域資産研究機構代表）	角 幸博
副委員長	北海道埋蔵文化財センター（市文化財保護審議会会長）	藤井 浩
委員	北海道大学名誉教授	平井 卓郎
委員	札幌市立大学准教授	森 朋子
委員	北海道博物館学芸員	圓谷 昂史
委員	北海道開拓の村学芸員	細川 健裕
委員	まちを好きになる市民大学OB会理事長	鹿内 洋一
オブザーバー	文化庁 文化資源活用課 文化財調査官	市原 富士夫
オブザーバー	北海道教育庁 生涯学習推進局文化財・博物館課 文化財保護係主任	内田 和典
オブザーバー	北広島市役所 企画財政部企画課長	佐藤 直人
オブザーバー	北広島市役所 建設部都市整備課長	藤本 正志
オブザーバー	北広島市役所 建設部建築課長	吉岡 亮
オブザーバー	北広島市役所 経済部観光振興課長	橋本 征紀

(4) 検討委員会の開催概要

本基本設計のため、委員会は通算3回実施した。

■検討経緯

表 1-3-2 検討経緯

日時	委員会	検討・開催内容
令和4年 9月29日(木) 16:00～	第1回 整備検討委員会	保存活用計画の概要説明/整備基本計画の概要説明/主屋耐震補強、保存修理設計について (地盤調査結果、壁下地調査結果の報告など)
令和4年 12月22日(木) 16:00～	第2回 整備検討委員会	基本設計書(案)について/展示計画について
令和5年 2月28日(火) 13:30～	第3回 整備検討委員会	基本設計書(案)について

4. 関連計画との関係

(1) 基本設計の位置づけ

本基本設計は、『旧島松駅通所保存活用計画』及び『史跡旧島松駅通所整備基本計画』の内容を踏まえ作成する。また、各計画は今後の旧島松駅通所の整備の方法を定め、後世に伝えていくための基本的な計画となっている。

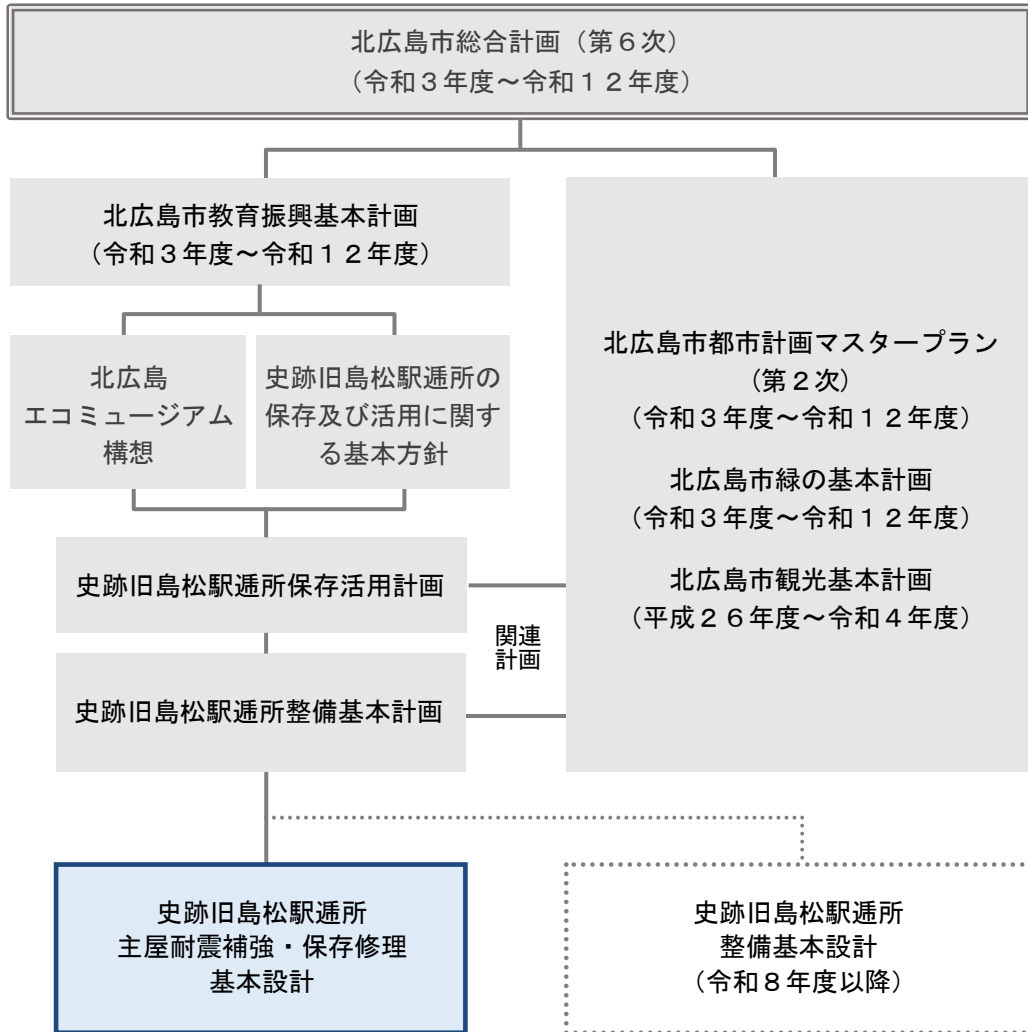


図 1-4-1 史跡旧島松駅通所主屋耐震補強・保存修理基本設計の位置づけ

2章 史跡等の概要

1. 史跡等指定の状況

史跡旧島松駅逓所は、昭和59年7月25日に国史跡の指定を受けた。史跡の指定状況は以下の通りである。

官報告示	文部省告示第113号 昭和59年 7月 25日指定
名称	旧島松駅逓所
所在地及び地域	北海道札幌郡広島町字島松一番地（現北海道北広島市島松一番地）
指定理由	<p>■基準</p> <p>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史跡の部六（その他産業交通土木に関する遺跡）による。</p> <p>■説明</p> <p>「北海道における駅逓の制度は、古くから松前藩によって開設されていた。その後、寛政11年（1799）、蝦夷地が幕府の直轄地となって以来、交通不便の地に駅舎・人馬等を備えて宿泊・人馬継立・通送等の便をはかるため、各地に駅逓が設けられた。</p> <p>明治初年においては、開拓使に直結された形で駅逓業務が継続されたが、郵便関係の業務は、明治5年（1872）、駅逓から分離された。三県時代には県毎に制度が異り、民営の県もあったが、三県が廃止されて北海道庁になると明治21年（1888）には人馬車継立営業規則、明治28年（1895）には駅逓補助金支給規定・官設駅逓所取扱規定、明治33年（1900）には駅逓所規定・人馬車継立営業取締規則が定められて、駅逓制度が整備され、自由営業が主となった。駅逓所規定は、昭和6年（1931）、駅逓所規則に変わったが、大きな改変はなく、昭和22年（1947）駅逓制度が廃止されるまで、官設駅逓所と自由営業の人馬継立所が併存していた。この間、駅逓の名称も様々に混同して使用され、布達、告示等でも名称は一定していない。</p> <p>島松駅逓は、明治6年（1873）12月、箱館、札幌間の札幌本道の開通に伴い、官設駅逓として島松川の右岸、胆振国千歳郡島松村に設置されたのに始まる。明治8年（1875）山口安五郎に替るまでは、勇払場所総支配人山田文右衛門が駅逓取扱人を務め、山口の後は、明治10年（1877）中山久蔵が請人となって鶴谷新次郎が駅逓取扱人となった。明治17年（1885）8月には、中山久蔵が正式に駅逓取扱人となり、爾来島松駅逓が廃止されるまで、この駅逓の業務は、中山家によって行われた。</p> <p>中山久蔵は、明治4年（1871）苫小牧より島松に入植し、島松川の右岸に居を構えたが、明治6年（1873）現在の島松駅逓所の地に居を移して旅籠も兼ねるようになり、水稻栽培に成功して、石狩水田の祖と謳われた。従って、久蔵が正式に島松駅逓取扱人に任命された明治17年以前</p>

にも、既に中山宅は実質的に島松駅通的役割を果たしていたものと考えられ、明治14年（1881）明治天皇の北海道巡行の際、天皇は中山宅に駐輦した（「明治天皇島松行在所」として昭和8年11月2日史跡指定、昭和23年6月29日史跡指定解除）。

現在の木造平家建ての駅通所の建物は、ほぼ四時期に分けて建築されたものと思われる。即ち、第一期建築部分は、明治6～13年（1873～1880）に建てられた久蔵居宅部分及び一部客間、第二期建築部分は、明治14年に増築した行在所部分、第三期建築部分は、推定明治28年前後の久蔵居宅部分に接続する箇所、第四期建築部分は、第三期に近い年時に増築したものと考えられる裏口等であり、屋根はもと木端葺であったと考えられる。

北海道各地に設置された駅通所は、660駅以上と考えられるが、駅舎建物が現存するのは35駅である。この中で、島松駅通所は明治以降最も早く設置された主要道沿いの駅通所の一つであり、かつ、改変の度合いも比較的少なく、北海道近代史の一断面を今に伝えるものとして貴重な遺構である。ここに史跡に指定し、その保存を図ろうとするものである。」

指定面積	4,184.28 m ²
建物面積	332.759 m ²
構造	木造平屋建、切妻、屋根木端（桎）葺
史跡内施設	蓮池、赤毛見本田、暖水路、石造蔵品庫、クラーク記念碑、中山久蔵翁頌徳記念碑、駐蹕処（碑）、寒地稲作この地に始まる（碑）、旧指定関係説明板、植樹記念碑、御膳水（碑）、御大禮記念樹（碑）、明治天皇島松行在所（碑）、明治天皇行在所（碑）、史跡旧島松駅通所（碑）
指定地の状況	北広島市所有地 北広島市島松1番1（3,363.24 m ² ） 北広島市島松862番（321.04 m ² ）



史跡範囲： で囲まれた範囲

図 2-1-1 史跡指定土地所有関係図

2. 史跡等の概要

(1) 調査等の沿革

史跡旧島松駅通所に関する調査や工事の沿革は以下の通りとなっている。調査等については、昭和59年(1984)に国の史跡に指定され、その後、保存修理計画の策定と保存修理工事(昭和59年(1984)～平成2年(1990))に至っており、その保存修理事業に伴うものが詳細に整理されていることから、昭和59年(1984)以降の調査等の沿革を以下に整理する。

表 2-2-1 史跡等の沿革

実施年	調査・工事内容
昭和59年(1984)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物の調査(修理前の破損状況、建物の痕跡による考察) ・ 古文書の調査 ・ 搬入経路確保のため南端の石塀と鉄門扉を解体 ・ 蓮池の一部を埋め立て ・ 保存小屋・工事事務所等を建設
昭和60年(1985)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 素屋根を建設 ・ 後世に改変された下手ダイドコロ廻りの全解体 ・ 屋根野垂木と床廻りを解体 ・ 建物を揚屋して基礎コンクリートを打設 ・ 古図に基づき下手ダイドコロ位置(現状建物外)の地下発掘調査
昭和61年(1986)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物軸組の不動沈下や傾斜等、修正し終える
昭和62年(1987)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下手ダイドコロ廻りの基礎、建て方、上手座敷廻りの補修 ・ 上手の屋根桁葎きを施工 ・ 復元の方針が確定
昭和63年(1988)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 屋根桁葎上げ・内外の雑作 ・ 外部廻りの新補建具の建て込み ・ 屋内の火災報知設備を施工 ・ 建物の外廻りが終了したことにより、素屋根解体撤去までを施工
平成元年(1989)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内部の風呂場、土間、囲炉裏、間仕切り建具を建て込み ・ 畳を敷き込む ・ 外部雨落排水溝等を整備 ・ 建物を竣工 ・ 井戸屋形の復旧 ・ 上下水道の整備 ・ 建物背面の防雪養生施設を施工
平成2年(1990)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 蓮池の復旧 ・ 敷地周辺の保護柵設置 ・ 樹木の手入れ ・ 消火栓設備等の諸施設の整備
平成30年(2018)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 保存活用計画策定のための史跡の資料調査・現況調査 ・ 駅通所建物の簡易耐震診断
令和2年(2020)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅通所主屋の耐震診断調査
令和3年(2021)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅通所主屋の耐震診断

(2) 史跡旧島松駅逋所の本質的価値

- 1) 本質的価値史跡旧島松駅逋所の指定理由から当史跡の本質的価値は以下のようにまとめる。
 - ① 島松駅逋所は、明治以降最も早く設置された主要道路沿いの駅逋所であり、明治6年(1873)、函館～札幌間を結ぶ日本初の長距離西洋式車馬道として開通し、本駅逋所が設置され交通の要衝となった。

また、史跡及び周辺においては後世の改変も比較的少なく、現存する駅逋所としては最古であり、北海道開拓史上、極めて重要な遺構である。

- 2) 島松駅逋所に付加される価値

島松駅逋所に付加される主な価値は以下のようにまとめることができる。

 - ① 中山久蔵が北国の厳しい気候の中で農作物等の栽培に取り組み、米作にも挑戦・成功したことで寒地稲作の発祥の地となっている。
 - ② 明治14年(1881)の明治天皇北海道巡幸にあたり、御昼行在所に指定され、天皇が御小憩された部屋や関連用具が残っている。
 - ③ 駅逋所の各部所や史跡指定地内の碑などの石材は、全て島松川兩岸の急崖面から採れた「島松軟石」を用いていたと考えられ、島松の地域性を表している。
 - ④ W・S・クラークの金言「Boys, be ambitious」はこの地で遺された。

3) 構成要素

史跡旧島松駅通所を構成する諸要素として、「史跡指定地に在る諸要素」と「周辺地域に在る諸要素」に大別する。さらに、史跡指定地に在る諸要素の中でも、史跡の「本質的価値を構成する諸要素」と「本質的価値を構成する諸要素以外の諸要素」に区分し、それぞれの概要について示す。

表 2-2-2 史跡の構成要素表

範囲	種別	要素区分	名称	本質的価値との関連	付加価値との関連					
				○	○	○	○	○		
史跡指定地	本質的価値を構成する諸要素	歴史的構造物	○駅通所	●						
		資料など	○駅通所関連古文書	●						
	本質的価値を構成する諸要素以外の諸要素	工作物など	○駐蹕處(碑)			●	●			
			○御膳水(碑)			●	●			
			○クラーク記念碑						●	
			○クラーク記念碑(説明板)						●	
			○中山久蔵翁頌徳記念碑		●		●			
			○寒地稲作この地に始まる(碑)		●					
			○石造蔵品庫			●	●			
			○園路・階段						●	
			○石門						●	
			○北海道指定史跡 島松駅通所跡	●						
			○植樹記念碑				●	●		
		○御大禮記念碑					●	●		
		○明治天皇島松行在所(碑)					●			
		○明治天皇行在所(碑)					●	●		
		○史跡 旧島松駅通所(標柱)	●							
		インフォメーション・ガイダンス施設	○全体説明板							
			○各施設説明板							
		史跡保護施設	○消火設備							
			○保護柵							
	○ポンプ室									
	インフラ施設	○照明設備								
	環境と景観	○蓮池				●				
		○赤毛見本田				●				
		○暖水路				●				
		○井戸	●				●			
		○樹木・植物(庭園)				●	●			
	資料など	○中山久蔵関連古文書				●				
		○社殿						●		
		○賽銭箱						●		
	史跡指定地の周辺地域	建築物	○駐車場							
			○トイレ							
工作物など		○御大禮記念碑						●		
		○山神(碑)						●		
		○野菜貯蔵庫								
環境と景観		○島松川								
		○仁井別川			●					
		○桜の木								
		○湧き水								
		○裏山						●		
		○山道(札幌越新道)	●							
		○市道島松駅通線(札幌本道)	●							
		○島松軟石採掘場						●		
		○島松川左岸チャン								
		○島松川の合流地点								
		○冷泉								
		○久蔵谷								

表 2-2-3 史跡の構成要素概要表

名称	建設(制作)年	現存(一部でもオリジナルのものか)	備考(改修・復元もしくは復原履歴等)
○山神(碑)	明治4年	○	
○中山久蔵関連古文書	明治5年~	○	確認できる最も古い古文書は、開拓使札幌開拓使庁開拓掛からの褒状(明治5年11月)で、平成30年に修復。
○駅通所	明治6年	○	明治6年移築、明治7年増築、明治14年増築、昭和44年~45年応急修理工事・下手ダイドコロの復原(復原年代・根拠等不明)、昭和59年~平成3年保存修理工事・下手ダイドコロ部分の復原。
○駅通所関連古文書	明治17年~	○	明治30年代から40年代の下地材料(反故紙)と使用されていたと思われることが、昭和59年から平成2年の保存修理工事期間に発見された。損傷が著しく断裂、破片状。確認できる最も古い古文書は、『駅通判取帳』断片(明治17年)である。
○駐蹕處(碑)	明治23年	○	昭和43年の北海道史跡駅通所保存整備事業時に修理を行い、昭和55年台石に亀裂が入りモルタル修理実施。
○御膳水(碑)	明治23年	○	昭和43年北海道史跡指定、昭和59年国史跡指定の際、数回の移動を経て現在の位置に設置。
○石造蔵品庫	昭和2年	○	
○明治天皇行在所(碑)	昭和3年	○	
○御大禮記念碑	昭和3年	○	
○植樹記念碑	昭和5年	○	
○石門	昭和11年	○	昭和59年から平成2年の保存修理工事期間の平成2年に現在の位置に移築復元。
○明治天皇島松行在所(碑)	昭和11年	○	昭和59年から平成2年の保存修理工事期間の平成2年に現在の位置に移設。
○クラーク記念碑	昭和25年	○	
○寒地稲作この地に始まる(碑)	昭和39年	○	当初水田跡地に建てる予定であったが、村の所有ではなかったため向かいの土地に建立。その後史跡整備完了の昭和46年に現在の位置に移設。
○北海道指定史跡 島松駅通所跡	昭和43年	○	昭和59年から平成2年の保存修理工事期間の平成2年に現在の位置に移設。
○クラーク記念碑(説明板)	昭和52年	○	
○御大禮記念樹(碑)	大正4年	○	元々は島松簡易教育所に大正4年に設置された碑。平成元年に町道改良工事の際に史跡内に移設されたが、設置した年は不明。
○中山久蔵翁頌徳記念碑	大正6年	○	
○消火設備	昭和59年~平成2年	○	
○保護柵	昭和59年~平成2年	○	
○ポンプ室	昭和59年~平成2年	○	
○照明設備	昭和59年~平成2年	○	
○園路・階段	昭和59年~平成3年	○	
○全体説明板	昭和59年~平成3年	○	昭和59年から平成2年の保存修理工事期間の平成2年に現在の位置に移設。
○各施設説明板	昭和59年以降	○	
○駐車場	昭和59年以降	○	
○トイレ	昭和59年以降	○	
○史跡 旧島松駅通所(標柱)	平成2年	○	
○蓮池	不明	—	現状のものは昭和59年の工事で、旧平面規模を復原し栽培床が造られ、漏水防止の方策がとられた。工事最終年度に蓮池の復旧。昭和3年の写真から建物の南側に蓮池が確認でき、昭和59年作成の現況図からは、ほぼ同位置・同形状の蓮池が確認できる。明治の始めに造られたとあるが、元々の形状や配置については不明。明治11年にはハスの栽培結果がわかっているため、池はこれ以前に存在していた。
○赤毛見本田	不明	—	現状のものは昭和59年からの工事で設置。保存修理報告書に、見本田の位置は芝生地としており備考に水田跡地として記載がある。昭和3年の写真から蓮池の南側に水田を確認できる。元々の形状や配置については不明。
○暖水路	不明	—	現状のものは昭和59年からの工事で設置。明治期の場所や形状は不明であるが、昭和59年作成の現況図では、暖水路があったことが確認できる。
○井戸	不明	—	井戸自体は明治6年「新道出来方絵図」で現在とほぼ同位置に確認できる。昭和59年の保存修理工事で、二本柱掘立のものから四本柱のものを新設。鑄鉄製滑車は、昭和59年以前のものと記録がある。
○樹木・植物(庭園)	不明	—	昭和59年からの保存修理工事で、樹木の手入れを実施。
○社殿	不明	—	明治14年の明治天皇巡行後に島松神社が祀られた。その後行在所神社となった。
○賽銭箱	不明	—	明治14年の明治天皇巡行後に島松神社が祀られた。その後行在所神社となった。
○野菜貯蔵庫	不明	○	
○島松川	—	○	
○仁井別川	—	○	
○桜の木	—	○	
○湧き水	—	○	
○裏山	—	○	
○山道(札幌越新道)	—	○	
○市道島松駅通所線(札幌本道)	—	○	
○島松軟石採掘場	—	○	
○島松川左岸チャシ	—	○	
○島松川の合流地点	—	○	
○冷泉	—	○	
○久蔵谷	—	○	

※オリジナルのものが建設(制作)された年がわからない要素は、建設(制作)年を不明とする。

① 本質的価値を構成する諸要素

➤ 島松駅通所

島松駅通所は、明治6年（1873）、札幌本道の開通に伴い胆振国千歳郡島松に配置されたのが始まりで、明治17年（1884）、札幌県から石狩国札幌郡月寒村島松の中山久蔵が、4代目の駅通所取扱人として命じられ、久蔵宅が駅通所となった。明治30年（1897）、駅通所の業務を終えるまで、中山家によって続けられた。

■ 旧島松駅通所の四季



写真 2-2-1
春の旧島松駅通所



写真 2-2-2
夏の旧島松駅通所



写真 2-2-3
秋の旧島松駅通所



写真 2-2-4
冬の旧島松駅通所

■ 歴史的価値を示す写真



写真 2-2-5 行在所 (行在所神社)

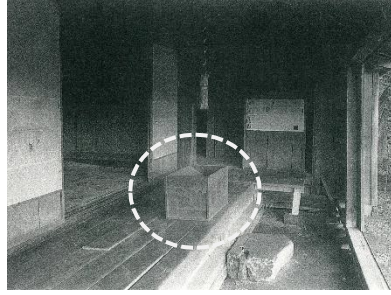


写真 2-2-6 賽銭箱

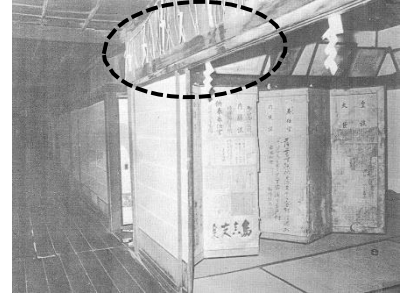


写真 2-2-7 行在所周囲の注連縄



写真 2-2-8
幟(左), 幕(右上), 御神鏡(右下)



写真 2-2-9
鳥居 (昭和3年 神饌田)

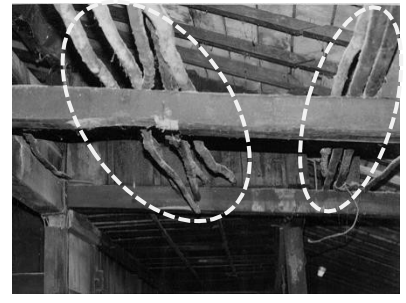


写真 2-2-10 稲架木 (はさぎ)

■ 建築的価値を示す写真



写真 2-2-11 座敷外周部の廊下



写真 2-2-12 行在所外周部の廊下

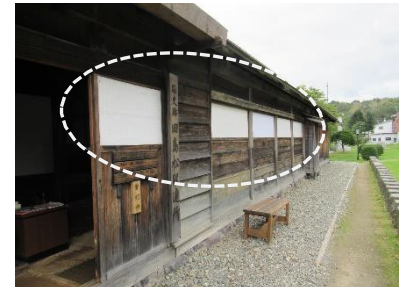


写真 2-2-13 明り障子付板戸



写真 2-2-14 西側「土縁」(道路側)



写真 2-2-15 南側「土縁」



写真 2-2-16
土縁の開放可能な「板戸」

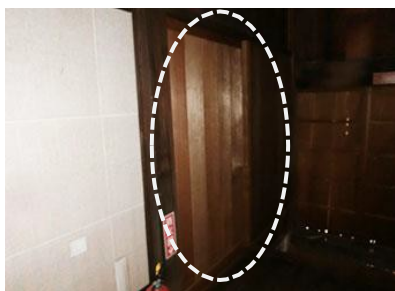


写真 2-2-17 結界用間仕切



当初建物の痕跡
1 隅木落掛り痕跡
棟木
母屋
隅木落掛り
現状軒桁

出典：『史跡旧島松駅通所保存修理工事報告書』平成三年三月 広島町発行

写真 2-2-18
明治 14 年以前の小屋組が遺る



写真 2-2-19
南側庭の木柱・木屝

■ 建物の変遷を示す平面図

※1. 各図面は梁間方向合わせでの調整を実施。




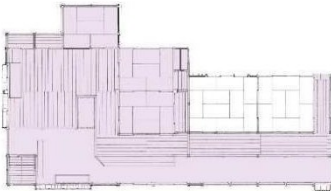
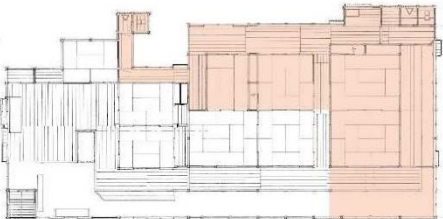
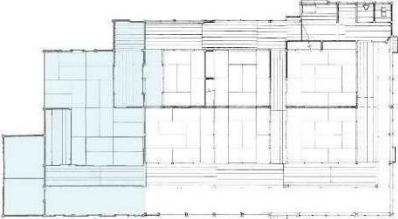
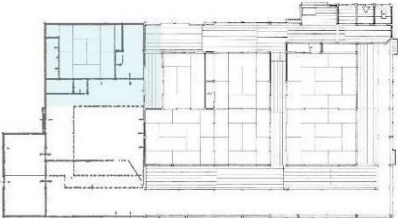
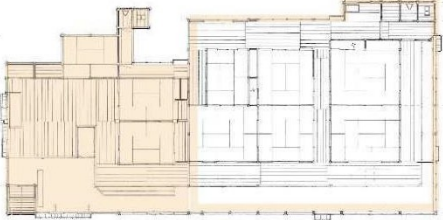
建物形状	出来事・概略	図面(改修部着色)
【①-1】	<p>明治6年「中手西側」移築</p> <p>・現建物の創建は、開拓に入植した中山久蔵が、明治6年(1873)頃までに建築をはじめ、植田甚蔵所有の勇払会所小屋を購入移築して改築したことからとされる。この部分は現状の中手西側の8畳と10畳と考えられる。</p>	
【①-2】	<p>明治7年「下手ダイドコロ、縁側、ニワ」増築後</p> <p>・勇払出張所へ千年(歳)郡漁村山中より伐採許可を得て、木材調達増築を行う。増築詳細範囲は不明。</p>	
【②】	<p>明治14年「上へ行在所・中手東側」増築後</p> <p>・明治13年(1880)には「島松駅通継替所」となる。翌明治14年(1881)には、天皇の北海道巡幸の休憩所となったため、上手の10畳二間の増築と中手東側の8畳と6畳間の改築が行われた。</p>	
【③-1】	<p>昭和43年道指定時</p> <p>・道指定時の昭和43年(1968)に図面が確認できる。</p>	
【③-2】	<p>昭和44~45年 応急修理工事後(道指定後復原)</p> <p>・応急処理及び図面からは、下手ダイドコロの復原を行った事がわかる。ただし、復原年代・根拠等は現状では不明である。</p>	
【④】	<p>昭和59~平成3年 保存修理工事後(復原)</p> <p>・明治14年(1881)と思われる図面を基に整備・復原を実施。 近年の改造が見られる下手ダイドコロ部分の復原と昭和44年(1969)~45年(1970)の整備不良部分の補修、揚屋、立て起し、べた基礎打設、屋根葺替え含め周辺環境整備を実施した。</p>	

表 2-2-4 旧島松駅通所平面図変遷

3. 史跡等の公開活用のための諸条件の把握

本基本設計の策定にあたり、史跡指定地の現状とそれらに対する課題や既存の方針を踏まえる必要がある。令和3年10月に策定された『史跡旧島松駅通所保存活用計画』において、公開活用に関する現状と課題を以下のようにまとめている。

(1) 保存の現状と課題

【現状】

① 駅通所

旧島松駅通所廃止以降、駅通所において複数回の修理工事が実施されている。

表 2-3-1 修理工事年表

年	修理工事等
明治30年(1897)	島松駅通所廃止
大正5年(1916)	広島村により上手行在所部分買上げと修理が行われる
昭和8年(1933)	「明治天皇島松行在所」として国の史蹟に指定
昭和11年(1936)	明治天皇島松行在所修理工事
昭和23年(1948)	他の日本各地の明治天皇「聖蹟」とともに史跡指定解除
昭和43年(1968)	北海道指定史跡に指定されたため「現況調査」実施
昭和44年(1969)	北海道指定史跡島松駅通所跡保存修理事業に着手 (建物、蓮池、庭園などの整備) 工事期間：昭和44年(1969)～昭和45年(1970)
昭和59年(1984)	7月25日「旧島松駅通所」として国の史跡に指定 「史跡旧島松駅通所保存修理工事」実施 (建物、庭園、蓮池などの整備) 工事期間：昭和59年(1984)～平成2年(1990)

【課題】

- 昭和59年(1984)から実施された保存修理工事完了以降、駅通所や石碑などでは老朽化が進行しているため、保存のための整備、維持管理が必要である。

(2) 整備の現状と課題

1) 史跡の保存・継承のための整備

【現状】

① 駅通所

駅通所は、昭和59年(1984)より実施された保存修理工事後、老朽化が進行しており、天井の雨漏りや煙り出しの開閉の劣化、柱の割裂や水切りの欠損、桎葺のコケ繁殖などが見られる。

② 防災設備

防災設備消火設備として貯水槽の上部にポンプ室が設置されているほか、駅通所の周囲には放水銃2基、消火栓が3か所設置されている。

【課題】

- 本質的価値を損なわないよう十分留意したうえで駅通所や井戸屋形、石碑などの老朽箇所への修復が必要である。

- ・ 倒れる危険のある樹木のほか、枝や根が史跡に影響を及ぼす恐れのある樹木について、剪定や伐採の必要があるほか、蓮池のハスの花が咲かないことや護岸部の擬木支柱や擬木柵板、オーバーフロー管の劣化などから、ハスの栽培管理や池の改修が必要である。
- ・ 防火設備の適切な点検、整備の継続が必要である。

2) 史跡の本質的価値の理解のための整備

【現状】

① 史跡に関する展示

史跡に関する説明については、駅通所内に説明パネルを掲示しているほか、必要に応じて参考資料やDVDプレイヤーなどを配置している。市指定文化財である中山久蔵関係資料群の一部は駅通所内で展示されている。その他の関係資料群はエコミュージアムセンター知新の駅で展示または保管されている。

② 案内板・説明板

駅通所や赤毛見本田などの主要な施設については、説明用の立て看板が設置されているが、支柱などの木部の老朽化が見られる。

【課題】

- ・ 当史跡には、様々な価値や時代の要素が複雑に存在するため、それぞれの価値や歴史的背景の内容を分かりやすく整理する必要がある。
- ・ 特に、史跡の本質的価値である駅通所としての建物の価値や変遷の見せ方、駅通制度や北海道の中での島松駅通所の位置付け、中山久蔵と駅通所の関係についての説明の充実が求められる。
- ・ 効果的な情報提供を行うために展示の充実、調査研究の深化が必要である。
- ・ 史跡の本質的価値を伝えるため、案内板や説明資料の充実が必要である。
- ・ 展示説明文については、英語の併記など外国の方への配慮が必要である。

3) 史跡の公開のための整備

【現状】

① 駅通所

耐震性が十分ではなく、強い地震の際には倒壊のおそれがある。

② 照明（屋内照明・展示照明）

駅通所内には、屋内照明が設置されている。説明板や中山久蔵ゆかりの賞状などの展示物や、展示ケース内に照明が設置されている。



写真2-3-1 主屋照明

【課題】

- ・ 駅通所は、地震によって文化財的価値が損なわれることなく、また活用上十分な安全性が確保できるよう、地震により許容される被害程度の水準を定め、耐震改修を行う必要がある。
- ・ 快適な屋内展示空間の確保のために、照明は本建築の本質的価値を損なわないよう十分留意したうえで、観覧者の安全を確保するとともに、公開施設として適度な明るさを確保する必要がある。必要に応じて展示物のための照明の充実を図る必要がある。

3章 基本方針

1. 史跡旧島松駅逦所の整備によって伝えたい価値

整備の理念と基本方針を検討するにあたり、これまで整理してきた史跡旧島松駅逦所の本質的価値及び付加価値を踏まえ、史跡の重層する歴史的価値を広くわかりやすく伝えるため、史跡の整備によって伝えたい価値を以下のとおり整理する。

(1) 古くから石狩の交通の要衝であった島松地区

1) 多くの人が行き交った島松地区

- ・ 日本海と太平洋を結ぶ石狩低地帯には、縄文時代をはじめとする数多くの遺跡が知られており、古くから人々の生活の場として重要な地域であったと考えられる。17世紀ころには、日本海と太平洋を結ぶ内陸のルートとして古地図類にも記録されるようになり、石狩と勇払を結ぶ河川を利用した人々の往来があったことが分かる。
- ・ 18世紀以降、島松の名（シママップ、シュマ満布等と記載）がしばしば古地図等に現れてくるのは、蝦夷地における諸産物の生産、集散地、蝦夷檜の伐採などとして活発となったこと、旅行者や探検家の多くが川筋を利用したからだと考えられる。
- ・ シママップアイヌは、17世紀以降、和人の活動が強まった影響を受け、アイヌ民族社会は、衰退の一途をたどり、19世紀初め頃に上流・下流域のコタンは荒廃した。現在は、島松川左岸チャシ跡からアイヌ民族の痕跡を見ることができる。
- ・ 旧島松駅逦所の北側、国道36号と道央自動車道高架下には、昭和30年代後半まで「島松軟石」が切り出された軟石採掘跡が見られる。史跡においては、駅逦所の柱礎石や指定地内の碑などに使用されている。

2) 北海道特有の駅逦制度と島松駅逦所

- ・ 駅逦所の元となった宿駅とは、交通の要衝で、旅人の宿泊や、荷物運搬の人馬を中継ぎする設備のあったところで、北海道における宿駅制度は江戸時代、松前藩によって開設されたと言われる。当初は会所や運上屋などと称されていたが、明治5年（1872）に、北海道特有の制度として駅逦所（駅逦扱所）と改められた。
- ・ 全道の駅逦所は、内陸部への入植と道路の開削整備が推進するにつれて増加しながら、新設や統廃合を経て、最盛期の1921年には、全道で270カ所の駅逦所が存在した。その後、入植者の集落化や鉄道や軌道の敷設が進み、昭和22年（1947）3月をもって駅逦制度が廃止された。道内で駅逦所建物が現存する例は少ないが、跡地に建物や碑が設置されている。
- ・ 安政4年（1857）にはじまった「札幌越新道」は、銭函から札幌、島松を経て、千歳に至る陸路が開通し、それまでは千歳越（シコツ越、ユウフツ越）によって陸路と水路を利用して移動していたが、これによって太平洋側と日本海側とが陸路で通ずるようになった。この時、トヨヒラ（札幌）と千歳の間地点であるシュママップ（島松）の右岸（現恵庭市）側に休憩小屋が置かれた。シュママップは札幌越新道を通った人々の日記に休憩・昼食場所として書かれており、ちょうど谷間となる島松は山を下った旅人の休憩の場となっていたと考えられる。

- ・ 明治 6年(1873)には、日本初の西洋式車馬道である「札幌本道」が開通するのに伴い、勇払場所総支配人であった山田文右衛門が島松川右岸の恵庭市側で駅通業務を開始した。これが島松駅通所の始まりであり、明治以降最も早くに設置された駅通所であった。
- ・ その後、駅通取扱人が二代目、三代目と変わり、四代目取扱人が久蔵となった明治 17年(1884)から、島松川を挟んで反対側にあった久蔵宅にて駅通所業務を開始した。

(2) 幾重にも重なる歴史が見られる史跡旧島松駅通所の変遷

1) 明治 6 年から明治 16 年までの史跡旧島松駅通所

① 建物の創建 (建物：中山久蔵宅)

- ・ 現建物の創建は、久蔵が植田甚蔵所有の勇払会所であった小屋を購入し、明治 6年(1873)移築し増築(現北広島市)したことからとされる。

② 建物の増築 (建物：中山久蔵宅)

- ・ 勇払出張所より千年郡漁村山中(現恵庭市)における樹木の伐採許可を得て、明治 7年(1874)には、中手座敷部分の建築に着手(または準備)し、現建物の増築を行う(増築範囲の詳細は不明)。

③ 井戸や蓮池、水田、暖水路、庭園の設置

- ・ 明治の始めに蓮池が造られ、明治 11年(1878)には蓮栽培の良結果が得られたとの記録がある。同 15年(1882)の「水田溝堀提築経費拝借願」の図面には、水田の排水先として現蓮池が見られる。
- ・ 井戸は、明治 14年に天皇が北海道を巡行された時使用したものであるが、明治 6年に作成された「新道出来方絵図」にもこの井戸が記載されている。
- ・ 明治 6年(1873)に久蔵は赤毛(米)の試作に成功し、暖水路などの工夫をしながら、その後も比較的安定した栽培に成功していたことや、様々な農作物の試作に取り組んでいたことから、建物の周辺には、水田や暖水路、庭園があった。

④ 人々が立ち寄る休憩所及び島松駅通継替所

- ・ 札幌農学校(現北海道大学)の教頭であったW・S・クラークは、帰米する明治 10年(1877)4月16日、久蔵宅に立ち寄り休憩した。同行してきた職員や学生たちと決別の際、この地において「boys, be ambitious」と言葉を遺し別れたと言われている。
- ・ 当時、駅通所はまだ現在の恵庭市側に置かれていたが、実質的な業務は徐々に中山宅に引き継がれていたと考えられ、明治 13年(1880)には島松駅通継替所として、現建物が使用される。郵便物の継立所は当初「継替所」と称していた。

⑤ 明治天皇巡行の御昼行在所に指定 (建物：中山久蔵宅・駅通継替所・行在所)

- ・ 明治 14年(1881)には、現建物が明治天皇の北海道巡行の際の島松御昼行在所に指定される。それを受け、上手の10畳二間の増築と中手東側の8畳と6畳の改築が行われた。
- ・ 同年 9月 2日に島松の久蔵宅に到着した。明治天皇は、久蔵がこの日のために自宅に増築した島松行在所にて久蔵自作の米飯を食した。

2) 明治 17 年から明治 30 年までの史跡旧島松駅通所

① 中山久蔵における駅通所業務の実施 (建物：中山久蔵宅・島松駅通所)

- ・ 明治 17年(1884)、久蔵が四代目駅通取扱人となったことで久蔵宅にて島松駅通所の業務が始まり、明治 30年(1897)に駅通所の業務を終えるまで中山家によって続けられた。

② 軟石造の石碑の設置

- ・ 建物周辺には、明治天皇が行在所として島松駅通所に訪れた後、そのことに関連して、久蔵は「駐蹕處」などの軟石造の碑を建立した。

3) 明治 31 年以降の史跡旧島松駅通所

① 行在所神社が祀られる（建物：中山久蔵宅・行在所神社）

- ・ 大正 5年(1916)には、広島村（現北広島市）により、上手行在所部分買上げと小修理が行われる。
- ・ 行在所部分に神社（行在所神社）が祀られる。道路側には鳥居が設置され、建物南側は祭礼行事の際に利用され、ここが地域に祭礼行事の場として開放されていたことが伺える。民家の中に神社が設置されるというのは全国的にも珍しい例である。

② 広島村所有の建物になる

- ・ 大正 6年(1917)久蔵から広島村へ、建物を寄付する申し出がなされる。

③ 島松行在所として国の史跡になる

- ・ 昭和 8年(1933)に、明治天皇の島松行在所として国の史跡に指定される。その後昭和 11年(1936)、国庫補助金により広島村が修理工事を行う。
- ・ 昭和 23年(1948)には、日本各地の明治天皇の聖蹟とともに史跡指定が解除される。

④ 北海道の指定史跡になる

- ・ 昭和 43年(1968)に、北海道の指定史跡となったことから、現況調査が実施され、翌年には北海道指定史跡島松駅通所跡保存修理事業に着手、昭和 45年(1970)に工事が終了。
- ・ この際の工事図面からは、下手ダイドコロ部分の復原を行ったことがわかるが、復原年代や根拠等は不明である。

⑤ 国の指定史跡になる

- ・ 昭和 59年(1984) 7月 25日に、「旧島松駅通所」として国の史跡に指定される。
- ・ 同年から、7年間をかけて「史跡旧島松駅通所保存修理工事」を実施。明治 14年と思われる図面を基に、整備・復原を実施し、赤毛見本田や暖水路、説明板、消防設備などの周辺環境整備もこの際に実施された。

(3) 中山久蔵の生活や交流から見られる人物像と農業の事績

1) 中山久蔵の生い立ち

- ・ 久蔵は、文政 11年(1828)に河内国石川郡春日村（現 大阪府南河内郡太子町春日）で生まれた。
- ・ 嘉永 6年(1853)に仙台に至り、仙台藩士・片倉英馬に従事、安政元年(1864)から蝦夷地警備のため蝦夷地白老に赴き、明治元年(1868)まで同藩士に従い、仙台・白老間を往来した。
- ・ 明治 2年（1869）に「北海道起業の念」を生じた久蔵は、北海道移住を決意し、同年仙台藩士のもとを辞した。
- ・ 胆振国千歳郡島松に肥沃な土地があることを知り、明治 4年（1871）に島松に移住。米を中心とした農作物の育成に力を注いだ。
- ・ 農業に取り組む一方、明治 17年（1884）からは、交通の要衝であった札幌本道沿いの島松駅通所において、4代目「取扱人」となり、産業発展の一翼を担った。

- ・ 久蔵は幾度となく米等を品評会に出品し賞状や褒章を受けており、困難とされていた道央以北の稲作の普及に尽力し北海道が大米作地帯となる礎を築いた。
- ・ 大正 8 年 (1919)、多くの人々に惜しまれながら 92 歳で生涯を閉じた。

2) 中山久蔵が取り組んだ農作物づくり

- ・ 久蔵が島松に移住した明治 4 年 (1871) に、6 千坪を開墾し、収穫までを狩猟採集でしのぎながらも、ヒエなどの雑穀類の栽培に成功した。
- ・ 明治 6 年 (1873) に、島松において水田 50 坪ほどを開墾し、渡島国亀田郡大野村から入手した、数種類の種子を蒔いた。暖水路などで水温を調整するなどしながら、一反あたりに換算して 2 石 3 斗 (約 345 kg) の収穫があり、好結果を得た。
- ・ 明治 12 年 (1879) からは全道の志望者に無償で種もみを配布するなど、寒冷地における稲作の普及に大きく貢献した。
- ・ 現在、北海道米として有名な「ゆめぴりか」や「ななつぼし」などは、久蔵が試作に成功し普及させた「赤毛」をルーツとする品種である。
- ・ 稲作の他にも久蔵は様々な農作物などの栽培に取り組んだ。明治 11 年 (1878) に栽培した蓮池での蓮根の栽培を始めとして、山百合の栽培や、葡萄や桃の果樹栽培、養鯉、漆木の栽培など精力的に行った。

3) 中山久蔵と様々な人々との交流

- ・ 松本十郎 - 明治 2 年 (1869) から同 9 年まで開拓使に所属した松本十郎は、開拓使大判官を務めた。明治 5 年 (1872) 十郎が島松に立ち寄り、当時開拓者に与えられていた一人分の扶助を勧めるが、自力で開墾したいとして、堅忍不拔、自助自立の精神が久蔵の強い信念であり、久蔵はこれを辞退した。十郎は、その後もたびたび久蔵を訪ねている。
- ・ 片岡利和 - 明治 4 年 (1871) に侍従となった片岡利和は、明治天皇の命で明治 21 年 (1888) から度々北海道視察を行っている。久蔵との交流は、明治天皇巡行後の明治 24 年 (1891)、利和が北海道巡回の折、明治天皇より御土産物を賜ったものを届け、この後、親交が深まったことが中山家の口伝及び書簡により知ることができる。
- ・ 松林哲五郎 - 明治 13 年 (1880) に北海道を旅した松林哲吾郎の旅行記「北海紀行」には、「中山久蔵という開拓者の家の旅宿に泊まった」との記録がある。また、当時の島松地域の様子や久蔵が取り組む稲作の状況が細かく記されている。
- ・ 酒匂常明 - 明治 25 年 (1892)、北海道財務長官となった酒匂常明は、着任後すぐに久蔵の家を訪ね、長い時間稲作について話し合った。常明はここでの久蔵の体験談から、稲作の可能性や実現性を確信したといい、各地で稲作を奨励して回った。久蔵も常明の後ろ盾を得て、各地へ稲作栽培のコツを話して回りながら種もみを届け続けた。
- ・ 船津伝次平 - 幕末から明治時代にかけて活動した篤農家。船津伝次平の書である「北海道農事問答」には、伝次平が久蔵宅に宿泊し、農業の先駆者としての取り組みについて質問し、久蔵が答える様子が記されている。
- ・ 道内各地での交流 - 久蔵は道内で稲作を志す人々に対して「赤毛」の種もみを無償で配布し、時には米作指導のために各地に赴いている。

2. 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

史跡旧島松駅通所保存活用計画に基づき、旧島松駅通所の重層する歴史的価値や魅力を守りわかりやすく伝える整備を行う。

(2) 基本方針

1) 本質的価値の保存に関する整備

- ・ 本質的価値を損ねない駅通所の保存修理や耐震補強修理の実施
- ・ 本質的価値を損ねない石碑等の保存修理の実施
- ・ 駅通所や石碑等の保存修理にあたり、必要となる場合は詳細調査を実施
- ・ 防火・防災・防犯設備の計画的な整備・更新

2) 史跡の重層する歴史的価値を顕在化し分かりやすく伝える整備

- ・ 史跡の本質的価値である駅通所時代にみられた機能や往時の空間を体感し、史跡の価値の理解を促す整備や展示
- ・ 駅通所時代以降に設置された、機能や空間の理解を促す展示
- ・ 島松の地が交通の要衝となった背景を伝える、河川流域や地形、道などの周辺環境を理解する仕組みづくり
- ・ 中山久蔵宅から一部行在所、駅通所となり増改築を重ねた島松駅通所建物の変遷と価値、魅力を効果的にわかりやすく伝える整備や展示
- ・ デジタル技術を活用した展示手法の導入
- ・ 観覧をわかりやすく誘導するサインやマップの設置や照明計画
- ・ 展示の理解を深める取組みの充実（体験メニューの提供、ガイドの充実）
- ・ 史跡の本質的価値を伝えるにあたり、必要となる場合は詳細調査を実施

3) 史跡を活かした地域づくりに貢献する整備

- ・ 多様な観覧者に対する様々な形での情報発信の充実
- ・ 教育機関と連携した学びの場としての積極的な活用
- ・ 観光プログラムなどと連携した賑わいを創出する取組の推進
- ・ 史跡を活用するにあたり、誰もが訪れやすい場とするため、ユニバーサルデザインの整備を実施
- ・ 史跡指定地の周辺に、自然環境や景観と調和した憩いの空間の整備

4) 史跡と連動した周辺の地域遺産を活用する整備

- ・ 史跡指定地の周辺地域に点在する自然遺産や歴史遺産と史跡旧島松駅通所を合わせて情報発信、活用することで相互の魅力を高める仕組みづくり
- ・ 北広島市全域に点在する自然・歴史遺産と史跡旧島松駅通所との連携
- ・ 全道の駅通所が遺存(碑も含む)する自治体等と歴史や魅力を発信していくための協力関係づくり

4章 整備基本計画の整理

1. 全体計画及び地区区分計画

史跡の価値や各要素、特徴、整備方針から以下のようにエリアを区分する。

表 4-1-1 史跡指定地内計画方針

	エリア名	エリアの概要	計画の方針
史跡指定地内	① エントランスエリア	・旧島松駅通所建物の出入口が位置するエリア。	・動線に合わせた、史跡への出入口の明確化
	② 駅通所主屋エリア	・旧島松駅通所建物が位置するエリア。 ・昭和59年(1984)に国の史跡に指定されたことを受け、7ヵ年をかけて保存修理工事が行われた。 ・建物内部には、島松駅通所や中山久蔵、ゆかりの人々などに関する展示を行っている。	・駅通所の保存のための耐震補強修理の実施 ・防犯・防災対策の強化 ・島松駅通所の変遷を明確に伝える展示内容の整理、充実とあわせた駅通所内動線の検討 ・快適な公開施設として必要となる照明施設の整備 ・駅通所本体の腐朽部の修繕
	③ 駅通所エリア	・行在所神社や鳥居跡、井戸など旧島松駅通所の変遷に関わる遺構等が存在するエリア。 ・防災設備や説明板が存在する。	・建物の変遷に関する価値（井戸や行在所神社、鳥居跡）を魅力的に伝えるための整備 ・防犯・防災対策の強化 ・ライトアップ施設の整備 ・動線の検討
	④ 中山久蔵事績エリア	・蓮池や暖水路、見本田など中山久蔵が農作物づくりに取り組んだことを今に伝える遺構等が存在するエリア。 ・説明板や石碑、記念碑が存在する。	・中山久蔵の事績に関する価値（蓮池、暖水路、見本田）をより魅力的に伝えるための整備 ・石碑や説明板の改修の検討 ・ライトアップ施設の整備 ・動線の検討
	⑤ 庭園エリア	・中山久蔵が食料にしたと伝わる自生のオオウバユリなど、歴史的価値のある植物や観光資源として価値のある植物が見られるエリア。 ・説明板や石碑、記念碑が存在する。	・日常的・計画的な維持管理（樹木、照明設備等） ・石碑や説明板の改修の検討 ・動線の検討

表 4-1-2 史跡指定地外計画方針

	エリア名	エリアの概要	計画の方針
指定地外	⑥ 憩いと触れあいのエリア	・島松川と史跡指定地の間に位置するエリアで、市有地。 湧き水や桜の木が存在する。	・島松川をはじめとした周辺の自然環境や景観と調和した憩いの空間の機能的な整備
	⑦ 便益施設エリア	・市道島松駅通線を挟んで史跡の南西の駐車場やトイレ、記念碑が位置するエリア。	・史跡の公開や活用をより充実したものとするため、補完する施設の適切な維持管理の実施



図 4-1-1 地区区分図