

# 第1章 網走市の概要

原田和馬

## 1.1. 網走市の歴史・変遷

網走市は、北海道オホーツク総合振興局管内の東部にある市で、振興局所在地である。オホーツク海に面しており、市名の由来については、古アイヌ語で「チパ・シリ」（幣場のある島）と呼ばれていたものが言語の変遷と共に元の意味が忘れられ、「チ・パ・シリ」（我らの見つけた地）と転じ、さらに「ア・パ・シリ」（我らの見つけた地）と転じた、とされる。（チ、アはどちらも“我ら”の意）地名由来の説は複数あり、他にも「アパ・シリ」（入り口の地）という説もある。日本の市町村をアルファベット順に並べると、当市（abashiri）が一番初めになる。

1875年にはアバシリ村に漢字を当てて網走村となる。また1890年には釧路集治監網走分監である網走囚徒外役所が開設。これは現在の網走刑務所の前身である。1891年に集治監の収容者の強制労働により北見方面への道路が開通する。1897年には網走港に本州から屯田兵の第一陣が到着する。1902年には網走郡の四つの町村、網走村、北見町、勇仁村、新栗履村が合併して、網走郡網走町ができる。

その後1915年に能取村、藻琴村と合併、1921年には女満別村（現在の大空町）を分村した。しかし十年後の1931年には女満別町との境界線を変更する。また1947年には東藻琴村（現・大空町）と分村する。同時期に市制を導入して網走市となる。1989年には東京農業大学オホーツクキャンパスが開学した。また2002年には主要な観光名所だった網走市オホーツク水族館が閉館した。

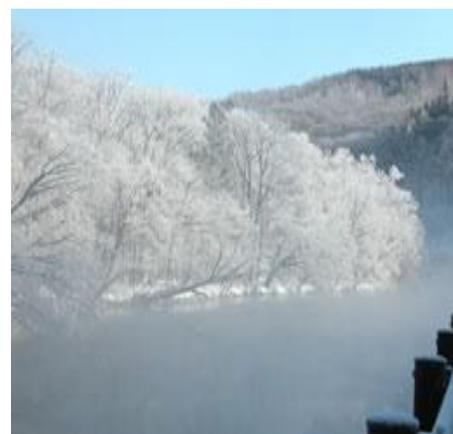
## 1.2. 気候

北海道の中では比較的降水量・降雪量が少なく、1年間を通して天候が安定している街である。春には雪が降ることもあれば、夏日を記録することも少なくなく昼夜の寒暖の差が激しい。夏は基本涼しく、快適で過ごしやすい。秋から冬にかけては寒さが厳しくなり、海面や川面から湯気が立ちあがる「けあらし」も観察される。

### ・けあらし

真冬のとても寒い日には川から白い湯気のようなものが立ち上がる。これがけあらしであり、水温が0～4℃のと

図 1-1 けあらしの様子



出典：旅なび！網走 HP

きに外気との温度差によって生み出されるものである。ちなみにこのときの気温は-25～15℃である。

・幻氷

流氷が去った後のよく晴れた日、遠く沖合に巨大な流氷が浮かび上がることがある。これが「幻氷」と呼ばれる蜃気楼である。海上の冷たい空気の上に、春の暖かい空気が流れ込み、密度の違う空気の層が光を屈折させて流氷の姿を海上に浮かび上がらせる。

図 1-2 幻氷の様子

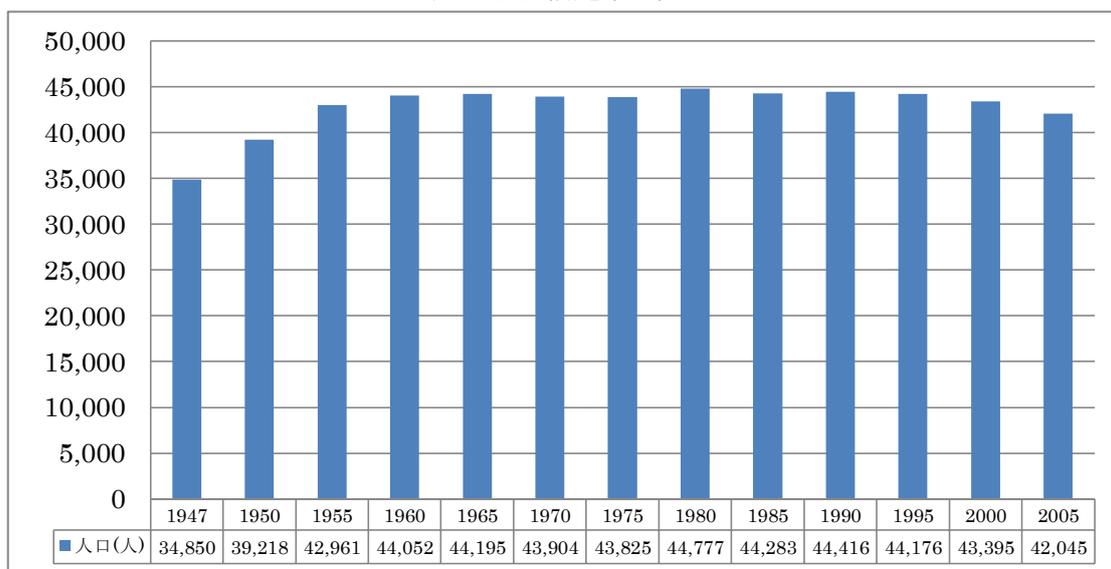


出典：旅なび！網走 HP

### 1.3. 人口

網走市の人口は、戦後は増加傾向にあったが、1970年代から低迷・減少するようになった。近年は、その傾向が顕著に表れている。また、2007年の網走市役所の報告によると人口は4万人を下回っており、さらに減少を続けるとのことである。

グラフ 1-1 網走市の人口



出典：国勢調査 HP

## 1.4. 地理

総面積は 471 平方キロメートルであり、北見市・小清水町・大空町に隣接している。北見市から東に約 50km に位置し、オホーツク海に面する。高い山は存在せず、丘陵地が多い。市街は網走川河口付近と、その南に続く海岸段丘上の平地に広がる。北西部に能取湖、中部に網走湖、東部に濤沸湖があり、それぞれ網走国定公園の一部である。海流は主として対馬暖流が宗谷海峡から東流しているが、千島海流の一分脈の流入をみることがある。史跡として桂ヶ岡砦跡・最寄貝塚、名勝では天都山が有名である。網走市指定文化財は永専寺山門・鱒浦稻荷神社絵馬・網走神社絵馬・ポンモイ状節理の 4 つがあり、登録有形文化財は博物館網走監獄教誨堂・博物館網走監獄五翼放射状平屋舎房・博物館網走監獄二見ヶ岡農場が存在する。

## 1.5. 網走の基礎を作った藤野喜兵衛とアイヌ人

藤野喜兵衛は、1808 年（文化 5 年）、宗谷・斜里両場所の請負を出願して許可された。ここに、その後 100 年にわたる北見沿岸漁業と藤野家の関係が始まる。

その基礎を築いた初代喜兵衛は、1770 年（明和 7 年）近江国愛知郡日枝村で代々農業を営んでいた四代藤野四郎兵衛の次男として生まれ、12 歳のとき松前に渡り、福山で呉服商をしていた親戚の萬屋増蔵方で商業を見習い、31 歳のとき独立して商店を出し、屋号を柏屋、目標を又十と定め、蝦夷地産物の運輸売買をはじめた。開業以来わずか 6 年で船舶 7 艘をもつようになり、余市場所を請負い、請負人としての第一歩を踏み出した。つづいて奥地の大場所宗谷・斜里を請け負うにおよんで大いに手腕を発揮し、事業地を国後島にまで拡大、1828 年（文政 11 年）59 歳をもって没するころには、本道有数の大請負人としての地歩を固めていた。このころの網走は準戦時体制下であり、事業の危険も覚悟しなければならなかった。1815 年にはそれまで共同請負であった宗谷・斜里場所の単独保有に成功し、弁天社も建立している。

藤野家と網走の結びつきは古く深く、喜兵衛をもってその開祖としても不当とはいえない。北見沿岸開発に対する村山伝兵衛の努力は大きかったが、その期間は短く、土地に根をおろすまでには至らなかった。また前幕領時代の施設経営は、もっぱら国防に向けられており、少なくとも網走の開発が 1 つの秩序をもって進められたのは、藤野家にはじまるといってよいからである。なお 1821 年、松前氏復領のさい、藩主送迎の御用船をつとめたのは喜兵衛であり、藩の信頼もまた厚く、翌年には用達を命ぜられ、苗字帯刀を許されてもいる。それらが藤野家の事業を有利に進めたことは言うまでもない。

この躍進は、典型的な商人であった初代喜兵衛の周到な経営と、それを引き継いだ二代喜兵衛の華々しい事業手腕によるものであったが、その反面、藩が藤野家の勢力に対して全く頭があがらず、請負地に駐在させる役人の監督も名ばかりで、請負人の手先は事実上

の領主のように振舞っていた。藩の放任政策は、請負人をしてアイヌを自由に駆使させ、安い労働力から莫大な利潤をあげることができた。寛政の乱以後、アイヌは全く気力も失い、もはや完全な奴隷であった。後松前藩領時代のわずか 30 年間に、アイヌの生活はひどくみじめなものになっていた。この時代の請負人は、もはやアイヌの生命を握る絶対の権力者であり、これに服従しないかぎり生活の道はなかった。その漁業規模はますます拡大され、労働が強化された反面、その収入は極めて少なかった。重労働に耐えられない妊婦・老人・子どもは川で雑魚をあさり、山菜を採り、細工物をし、それを内地商品と代えて家計を助けた。それよりも恐ろしかったのは、アイヌが姿を消していた国後島への強制出稼ぎであった。蝦夷地よりも待遇はひどく、成人するか否かの若者が病気などで働けなくなるまで番人にこきを使われ、20 年間に帰郷できない者もいたため、アイヌたちは国後島をアヲタコタン（地獄）とって、非常に恐れた。

## 1.6. 鉄道

網走では戦前・終戦直後の交通輸送の中心は鉄道であった。鉄道は生活物資や生産物の輸送機関として戦後復興の重要な一翼を担った。1948 年に戦前まで運行していた網走一小樽間の夜行列車が復活し、1953 年には湧網線が全線開通した。石北線、釧網線とあわせて網走はその中心駅となった。

数あるローカル線の中でも湧網線は景色が美しいとして語り継がれている。湧網線は、日本国有鉄道が運営していた鉄道路線（地方交通線）であった。北海道紋別郡上湧別町（現：湧別町）の中湧別駅で名寄本線から分岐し、サロマ湖、オホーツク海の沿岸を巡って網走市の網走駅に至る。1960 年代より沿線の過疎化やモータリゼーションの進行で利用者が減り、国鉄再建法の制定にともない第 2 次特定地方交通線に指定され、国鉄分割民営化直前の 1987 年に廃止された。末期の列車本数は 1 日 5 往復まで減らされていた。

図 1-3 当時湧網線を運行していた普通列車



出典：ローカル鉄道 湧網線 HP

## 1.7. 旧中央道路（北見道路・囚人道路）

網走から留辺蘂を経由して北見峠に至る道は、今から 114 年前（2008 年現在）の明治時代に囚人達の手によって開削された道のひとつである。約 6 ヶ月に死亡した者約 211 人、

病気怪我等 914 人（いずれの人数も諸説有り）の大きな代償を払った道でもある。19 世紀後半の北海道はなかなか開拓が進まなかった。その打開策として日本政府が一人の男を北海道に派遣した。その男が太政官大書記官、金子堅太郎である。1889 年（明治 22 年）の彼の道内巡視復命書（報告書）によると、内閣直属の道庁制と資本導入による開発をすすめる、北海道開拓の労働力として囚人を使うという内容であった。その内容とは、「彼等（囚人）はもとより暴戾の悪徒なれば、その苦役にたえず斃死するも、尋常の工夫が妻子をのこして骨を山野にうずむるの惨情とことなり、・・・その人員を減少するは監獄費支出の困難告ぐる今日において、万止むを得ざる政略なり」というものであった。簡潔には「働いて死んでくれた方が金もかからずお国のためとなる」という内容である。

実は網走刑務所の設置の目的は囚人を道路開削に従事させるためであった。それというのも当時、南下政策をとるロシアと対抗するためには、旭川の屯田兵をオホーツク側に送り込む軍事用の道路が一刻も早く必要だったからである。このため、屯田兵長官兼北海道庁長官永山武四郎が完成を 1891 年（明治 24 年）に設定したことにより、手つかずの原始林の約 150km を約 8 ヶ月で完成させる必要があった。このため昼夜を問わない過酷な労働による道路開削が始まった。これが短期間で多数の囚人死傷者を出した中央道路（囚人道路）の開削の始まりである。

#### 参照 HP:

旅ナビ！北海道 HP

<http://www.tabi-navi.ne.jp/>

#### 参考文献

図書館より『網走小史』