HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	新ひだか町における地域経済の現状把握と産業遺産としての二十間道路に関する論点整理
著者	福沢，康弘；FUKUZAWA，Yasuhiro
引用	開発論集(102)：1-15
発行日	2018-09-28

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

開発論集　第102号　1-15(2018年９月)

新ひだか町における地域経済の現状把握と産業遺産としての二十間道路に関する論点整理

福　沢　康　弘*

１．はじめに

本稿の目的は，⑴新ひだか町における地域経済の現状把握をすること，⑵北海道遺産にも指定されている同町内の二十間道路[1]について，道路を産業遺産としてとらえる際に留意すべき論点を整理すること，の２点である。

「平成の大合併」により旧静内町と旧三石町が合併し，「新ひだか町」が誕生したのは2006年３月31日である。干支でいうと今年でちょうど「一回り」の年を迎えたことになる。また，今年４月の統一地方選挙の結果，新ひだか町発足以来12年にわたり町長を務めてきた酒井芳秀氏に代わり，新たに大野克之氏が町長に就任した。今後，新町長の下で新たな産業政策や経済政策などが打ち出されてくることが予想される。このように合併から「一回り」の年，かつ12年ぶりの町長交代となった今，新ひだか町[2]の地域経済の現況について整理することは時宜を得たものであると考えられる。本稿においては，新ひだか町の地域経済が合併以後の12年間でどのように変容し，現在どのような状況に置かれているのかを，日高管内最大の商業地でもある静内地区を中心に整理することを目的とする。

新ひだか地方は，地域経済研究という視点から見るといわば「空白地域」といえる。国立情報学研究所学術ナビゲータ（CiNii）で「新ひだか」と検索してみると，当該分野の研究としてはわずかに横山（2014）[3]が該当するのみで，先行研究はほとんどなされていないのが実情である。

筆者はこれまで，韓国江原道の地域経済について研究を行ってきた。特に重点的に研究を行ってきたのは江原道北東部の高城郡の事例であるが，当地は韓国国内においても何もない「辺境」の地とされている地域である。しかし，そのような地域であっても，そこに何らかの地域的・社会的意義を見出すのが研究者の責務であると筆者は考えている。地域とは「人々が住み，働

[1] 正確な遺産名は「二十間道路桜並木」であるが，本稿では論旨上「二十間道路」とする。
[2] 本稿では以下，文脈により「新ひだか」と記述することがある。
[3] 同書は財政，まちづくり，行政運営の視点から，平成の大合併の中間総括を行ったものであり，経済を真正面から取り上げたものではない。その意味では，新ひだか町の地域経済に関する先行研究は現時点では皆無であるといえよう。

*（ふくざわ　やすひろ）北海学園大学開発研究所客員研究員，北海道情報大学経営情報学部准教授

き，育ち，楽しむ生活圏であり，人間発達の場である」（中村 1987，p.27）以上，どのような地域であっても，そこに人々の暮らしがある限り，経済や産業，文化，社会に何らかの価値を見出すべきであるという思いから，これまで研究に取り組んできた。

新ひだかについても同様のことがいえる。JR 北海道の廃線問題を見るまでもなく，昨今，地域が「切り捨てられる」という表現が随所で使われる。しかし上記のような問題意識から，筆者は，どのような地域あっても，切り捨てられる地域があってはならないと確信している。地域に根差した人々の営みの中に，新しい地域的価値を見出すことを目指すのが筆者の最終的な研究目標である。本稿の目的の第 1 は，そのために，新ひだか町における地域経済の現状把握を行うことである。

筆者は本年より 3 年間，当研究所の総合研究「地域資源開発の総合的研究 —— 北海道の産業遺産，北海道の歴史遺産，北海道の文化遺産，北海道の自然遺産からの接近と再構築 ——」において，「日高地方における地域資源の観光資源化に関する研究」をテーマとして研究を行うことになっている。本稿はその一部を構成し，新ひだかにおける産業遺産の把握を目指す導入部となるものである。新ひだかにおける産業遺産といえば，まず想起されるのが北海道遺産にも選定されている二十間道路であろう。二十間道路は日高地方で最も有名な観光資源として名声を得ていることは周知のことであるが，はたして二十間道路を「産業遺産」と規定したうえで研究対象とすることが適切なのかどうか，その際にどのような点に留意すべきなのかについては，慎重に検討すべきであると感じている。したがって本稿の目的の第 2 は，二十間道路を「産業遺産」として把握するために留意すべき論点について整理を行うことにある。

上記のような事情から，本稿の関心の中心は二十間道路がある静内地区に置かれている。したがって本稿においては，新ひだか町の中でも静内地区を中心に記述が行われ，三石地区についてはほとんど触れられていないことを断っておきたい。

2．新ひだか町における地域経済の概観

⑴　新ひだか町の概要

新ひだか町は 2006 年 3 月 31 日，旧静内町と旧三石町が合併して誕生した。面積は 1,147.55 km² で，日高管内一広い自治体であり，全道でも 6 番目に広い自治体である。人口は 22,808 人（2018 年 6 月 30 日現在。町の集計による）で，日高管内で最も多く，管内の「中核都市」（『新ひだか町創生総合戦略』）としての地位を有している。しかし，日高管内の中核を担う自治体ではあるが，人口減少は確実に進んでおり，合併前後に静内・三石両町を合わせて約 27,000 人であった人口は，この 12 年間で 15％ほど減少したことになる（表 1 参照）。

札幌から新ひだか町静内までの距離は約 130 キロであり，高速道路（日高自動車道）が 2018 年 4 月に日高町厚賀まで延伸されたことにより，自動車で 2 時間ほどで到着することができるようになった（表 2）。

表１　新ひだか町の人口推移　（単位：人）

年	1995	2000	2005	2010	2015	2018
人口	29,337	28,438	27,265	25,419	23,231	22,808

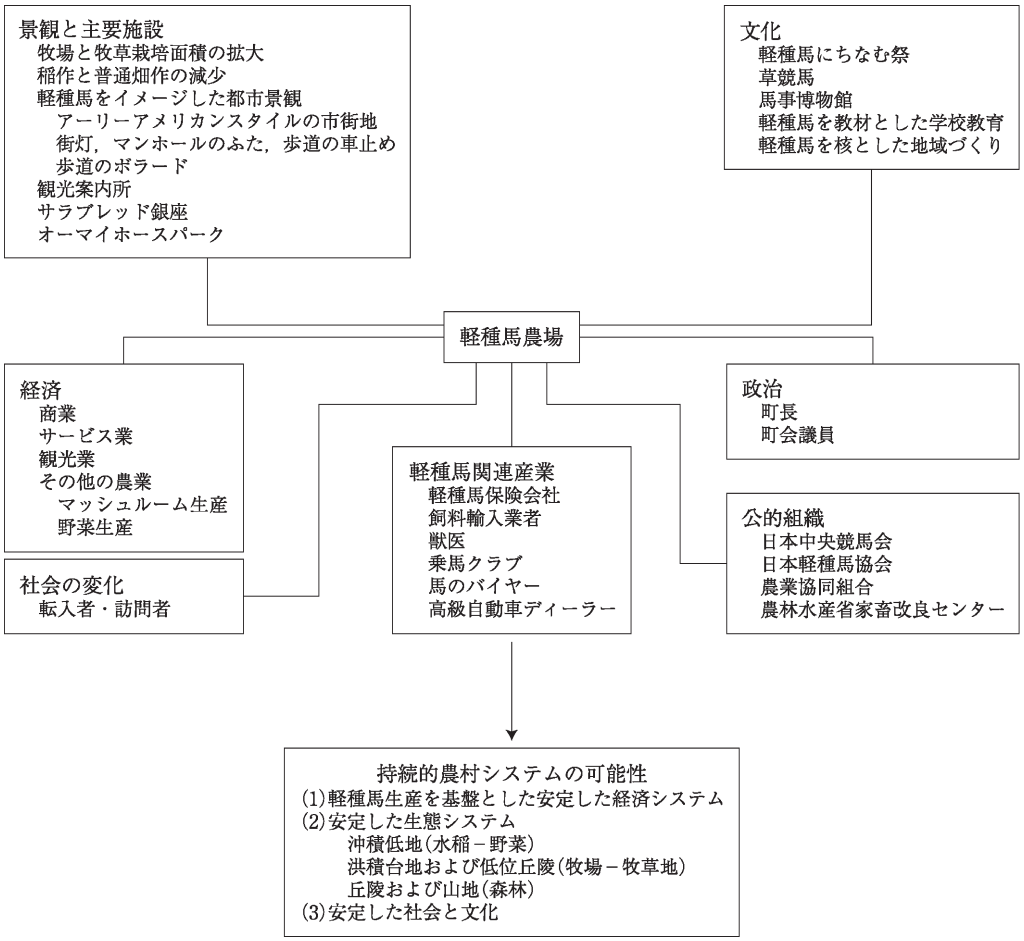
出所：『新ひだか町勢要覧』等をもとに筆者作成
注１）1995～2015 年は国勢調査による。2018 年は６月末時点での町による集計値。
注２）2005 年までは合併前の静内，三石両町の人口を合算。

表２　日高自動車道の延伸

2006 年３月	鵡川～日高富川
2012 年３月	日高富川～日高門別
2018 年４月	日高門別～日高厚賀

新ひだか町は合併した結果，前述のように日高管内で最大，全道でも６番目に広い自治体となった。静内中心部から三石中心部までは約 20 キロ，自動車で 20 分強かかる。ところが静内中心部から西隣の新冠町中心部まではわずか５キロほどで，車で走れば７分ほどで着く距離にある。静内から見れば，同じ町内の三石よりも新冠の方が距離的にも心理的にも近い。現に，

図１　日高地方における軽種馬生産を核とした地域システム　田林（1998）より転載



新ひだか観光協会が夏季限定で運行している地域周遊観光バス「ロマンロード号」は，静内地区と新冠地区の牧場を周遊するコースで運行されており，三石地区へは運行されていない[4]。合併してできた広域自治体であるがゆえに，同町の地理はこのような特徴を有している。

新ひだか町の代表的な産業である軽種馬産業は，全国の約 25％を占める 1,600 頭以上の生産数を誇り，全国一の軽種馬産地となっている（2013 年度の数値，『馬力本願プロジェクト』2015 年 12 月会議資料より）。販売額も 29 億 7,800 万円で，町内農業販売額の 43.6％を占める（2013 年度の数値，『新ひだか町勢要覧 2015』より）。さらに軽種馬産業は関連産業の幅が広く，地域の多くの人々が直接・間接的に関係する産業に従事していることが田林（1998）においてすでに指摘されている。図 1 は，田林（1998）による「軽種馬産業を核とした地域システム」の連関図である。これは 20 年前に作成された日高地方全体を対象としたものであり，現在では当時と状況が異なっているものもあるが，「軽種馬生産が地域の景観や経済，社会，政治，文化などと深く関わっている」（同書 p.89）ことは現在の新ひだかについても同様であり，社会や文化も含めた，地域における重要な位置づけを得ている産業であることはまちがいないといえる[5]。

このほか町の特産品としては，みついし牛，ミニトマト「太陽の瞳」，コンブなどが挙げられる。

⑵　地方創生と「馬力本願プロジェクト」

2014 年 9 月に安倍政権によって「地方創生」政策（いわゆる「ローカルアベノミクス」）が発表された。それに合わせ，各地方自治体は地方版総合戦略を策定し，地域の活性化へ向けた努力を続けている。新ひだか町では 2015 年 4 月，住民参画による検討組織・「新ひだか町地方創生推進委員会」を設置し，町民の意見も聴取しながら，将来に向かって取り組むべき方向性などについて議論を重ねた。そして半年間の議論を経て同年 10 月，町における将来の人口を展望した『新ひだか町人口ビジョン』と，今後取り組む施策の方針などをまとめた『新ひだか町創生総合戦略』を策定した。

同戦略は「この町で暮らす人々が暮らしに幸福と充実を感じ，生涯を通じてこの町に住みたいと思えるまちづくり」を目指すための施策をまとめたものであり，そのための政策の柱として，①安定した雇用の創出，②新しい人の流れをつくる（観光客増や移住促進），③結婚・子育て支援，④安心な暮らしの維持と地域連携の推進，の 4 点を掲げている。これらは，国の『地方版総合戦略策定のための手引き』におおむね沿った内容となっている。そしてこれらの政策

---

[4] ロマンロード号は毎年 8 月と 9 月の土曜日に運行されており，静内，新冠両地域の牧場 3 か所の見学を中心に，日高の馬文化に触れることができる半日観光の周遊バスである。往年の名馬に会えるとあって，全国から競馬ファンが訪れる。

[5] 軽種馬産業は新ひだかに限らず，日高管内の重要産業である。本稿では詳細に取り上げないが，日高管内の軽種馬産業をめぐっては農業経済学，地理学等の分野でさまざまな研究が行われている。例えば，進藤・岩崎（1979a，1979b，1980，1983，1993，1996），沼田（2008）などを参照のこと。

を遂行したうえで，具体的な計画人口として，2019 年末に 23,000 人，2040 年末に 20,000 人を維持することとしている[6]。

そして，新ひだか町創生総合戦略に基づき策定された，新ひだか町独自のまちづくり実行プランが，2015 年に策定された「馬力本願プロジェクト」である。

同プロジェクトは,新ひだかに新しい人の流れをつくるために,①町民自身がプライドを持って暮らす，②町民が町の魅力を再発見して価値の創出につなげる，③行政主導ではなく，まちづくり会社によるまちづくりを進める，の 3 点を基本方針に掲げた。そのうえで，今後，町が進めるべき主な事業として，①子供たちへの馬文化の伝承(郷土愛の涵養)，②おもてなし環境，基盤の整備（雇用と収入の確保），③移住・定住の促進（移住者に納得して暮らしてもらう），の 3 点が策定された。これからの新ひだかのまちづくりは，この馬力本願プロジェクトに基づいて進められることになる。本稿の関心である，地域経済分野についても，観光政策や産業政策などが，同プロジェクトの方針の下に位置づけられるわけである。

同プロジェクトは 2015 年からの 5 か年計画で進められるもので，2015 年度は基本構想の整備，2016 年度は運営体制の構築，2017～2018 年度は一部プロジェクトの運用開始，そして最終年度の 2019 年度に本格運用となる計画である。

これまで住民ワークショップやまちづくりセミナーなどを複数回開催し，住民主体のまちづくりのアイデア（アクションプラン）が発表されてきた。計画では今年度から来年度に向けて具体的な事業が実行され，またまちづくり会社も設立される予定であった。しかし町長が交代したことにより，このプロジェクトが見直しあるいは変容していくことも十分に考えられる。今後の動向は注視していく必要がある。

⑶　町内商業の概況とみゆき通り商店街の盛衰[7]

新ひだか町の商業を概観してみると，静内地区にはイオン，マックスバリュ，コープさっぽろをはじめ，ホーマック，ケーズデンキ，しまむらなど，各種の大型量販店が立地している。日高管内では静内地区が最大の商業地であることから，休日には近隣自治体から多くの買い物客が訪れる。また，ファミリーレストラン，ファーストフード，牛丼等の大手飲食チェーン店も，日高管内では静内地区にのみ存している。

新ひだかの小売業販売額は 245 億 6,900 万円（2012 年）[8] で，振興局所在地である浦河町の 125 億 7,500 万円[9]（同年）の約 2 倍である。管内における商業地としての地位がこの数字から

[6] もっとも先述の通り，同町の人口はすでに 2018 年 6 月末で 23,000 人を割っているので，計画実現にはかなりの困難が伴うことになった。

[7] 本節の内容は『増補･改訂　静内町史』『追補　静内町史』を主に参考にし，筆者の現地調査と合わせ構成している。

[8]『新ひだか町勢要覧』（2015）より。

[9]『浦河町統計資料』（2016）より。

も読み取れる。

これら商業施設は，かつての静内の中心商業地であるみゆき通りから 1.5 キロほど離れた国道 235 号線沿いの末広町，木場町に立地している。中心市街地が衰退し，郊外のロードサイドに商業・集客の重心が移るのは各地方に共通する全国的な傾向であるが，静内地区も例外ではない[10]。

みゆき通り商店街は昭和 50 年代に，上記の郊外型大型店の進出や購買力の札幌・苫小牧への流出等で「著しい地盤沈下」（『増補・改訂　静内町史』下巻 p.165）を招いた。商店街では対応策を協議し，いくつかの活性化事業をスタートさせることになった。まず街路環境の整備を行い，道路拡幅と街並みの一新を行った。このとき整備された街並みは開拓時代のアメリカをイメージしたもの（アーリーアメリカン調）になっており，全国で初めてのアーリーアメリカンスタイルの街並みとして 1988 年には二十間道路桜並木と合わせ北海道まちづくり 100 選に選定されている（『北のまち物語 —— 北海道まちづくり 100 選大賞』p.95）。

次いで市街地再開発事業と店舗共同化事業により，商店街の集客機能を持たせた核施設である「静内ショッピングセンター・ピュア」（以下「ピュア」）が 1986 年にオープンした。3 階建て，延べ床面積約 13,000 m² の施設に，オープン時には 29 件のテナントが入居した。施設の運営は入居テナントで構成される協同組合静内ショッピングセンターが担い，中心商店街の中核商業施設として長らく町民に親しまれてきた。

次いで 1987 には商店街活性化事業として，ウエリントンホテルが開業した。同ホテルは静内随一の規模と格式を備えるホテルとして，地域の会合や結婚式等で利用されてきた。

このように，街路が整備され，相次いで大型施設が開業して活気を取り戻したみゆき通り商店街であったが，近年は衰退傾向が再び加速している。その象徴となったのが，商店街の中核を担っていた前述のピュアとウエリントンホテルの相次ぐ倒産である。

ピュアを運営する協同組合静内ショッピングセンターはすでに 2002 年に民事再生法を申請し経営再建を進めていたが，中核テナントとなっていた食品スーパーのピュア食品が 2012 年に自己破産を申請したことに伴い，連鎖する形で自己破産に至った。その後，債権者である町が融資金回収のため全施設を取得し活用していたが，本年 2 月に生鮮食品を扱っていた「ピュアマルシェ」が閉店し，さらに 6 月，最後まで残っていた 100 円ショップが撤退し，地域住民の日常の買い物の場はすべてなくなることになった[11]。みゆき通り商店街では商店の閉店が相次ぎ，唯一生鮮食品が購入できたピュアマルシェの閉店と，それに続く 100 円ショップの閉店により，高齢者が気軽に買い物ができる店舗がなくなってしまうことから，地域の住民有志が営

---

[10] もっとも，静内地区の場合，商業集積地である国道沿いと中心商店街は 1.5 キロの距離にあるので，それほど距離が離れているわけではない。徒歩や自転車で十分移動が可能な距離である。しかし高齢者にとっては，移動が困難であることに変わりなく，買い物に困難を来している（『追補　静内町史』p.269）。

[11] 1 階部分の一部に居酒屋および焼肉店とリサイクルショップが，3 階にはハローワークが入居している（2018 年 7 月 16 日現在。筆者が現地にて調査）。

業継続の嘆願書を町に提出した（『日高報知新聞』2018 年 6 月 14 日）。町は引き続きテナントの募集と確保を行い，ピュアの活用を図るとしている（町商工労働観光課）が，事態改善のめどは立っていないのが率直なところである。

一方，ウエリントンホテルは 2008 年の売り上げをピークに売り上げが減少し，苦しい経営を続けてきた。この間，経営主体が変わるなどしてきたが，2013 年に自己破産を申請するに至り，営業を停止した。商店街再生の期待を担って相次いで開業した両施設が，30 年を経過して相次いで倒産する事態となり，商店街のみならず，静内地区の地域経済にとって大きな衝撃を与えた出来事となった。

ウエリントンホテルはその後，半年の休業期間を経たのち，東京在住の資本家の出資によって設立された新会社「エクリプス日高」の下で「静内エクリプスホテル」として新たにスタートを切った。業績は順調に推移しているが，中でもパート従業員が中心になって手づくりで提供している朝食メニューが人気を呼び，ホテルの朝食の人気ランキングを決める「楽天あさごはんフェスティバル」において，2017，2018 年の 2 年連続で全道 1 位に輝いた[12]。同社の石川兼吾社長によると，職場の突然の倒産により働く場を失ったパート従業員たちが，再び働けることの喜びを感じ，自分たちでできることで経営に貢献したいと，朝食づくりを引き受けたそうである。朝食の評判が広まることで，客室稼働率も堅調に推移している[13]。

このように，地域の期待を担ってほぼ同時期に開業し，そしてほぼ同時期に倒産する結果となり，地域経済に大きな影響を与えた 2 つの大型施設であるが，その後の状況は対照的である。静内地区の中心商業地であるみゆき通り商店街は，今も商店の閉店が続き[14]，先行きは楽観できる状況ではないが，エクリプスホテルのように自発的な経営努力を続け成果を上げている事例もある。次に述べる飲食店主らによるネットワーク「HIDAKA おもてなし部会」の活動もその一例である。

⑷　飲食店主の広域連携

HIDAKA おもてなし部会は日高管内全 7 町の温泉施設や飲食店主らが 2014 年に結成した異業種ネットワークである。共同代表はみゆき通り商店街で飲食店を営む天野洋海氏と，同じ新ひだか町内のみついし昆布温泉蔵三の支配人・田村直人氏である。同会は「食」をキーワードに，日高管内全 7 町の連携を図り，管内の魅力と集客アップを実現することを目的にさまざまな活動をしている。主な活動内容は，地場産品を活用した新メニュー開発，全国各地の食イベントへの出店，観光案内パンフレットの作成などである。2017 年時点で 27 団体･個人が会員となっている。精力的な活動が評価され，2017 年には北海道新聞社の「道新地域元気大賞」に

[12] 2014 から 2016 年は 3 年連続で全道 2 位だった。5 年連続でランキング上位を獲得したことになる。
[13] 2018 年 5 月 26 日ヒアリング。
[14] この 1，2 年で筆者が観察しただけでも，居酒屋，事務用品・雑貨店，酒類・食料品店の 3 軒が廃業している。

選ばれた。

HIDAKA おもてなし部会の活動は，もちろん会員全員による努力によって支えられているが，さまざまな成果を上げているのは，共同代表の天野氏のリーダーシップによるところが大きい。天野氏は次々と新機軸を打ち出し，独自のイベントを企画している。

近年は日高の「春ウニ」（4 月頃のウニ）が旅行雑誌などに取り上げられ，多くの観光客がウニを求めて新ひだかを訪れる。天野氏の経営する店は，みゆき通りにあって行列が絶えない人気店となっており，名声が広まっている。

さらに同会が特徴的なのは，新ひだか町の飲食店主が呼びかけ，広く日高管内全域の同業者を巻き込むネットワークを形成したことである。

地域経済は開放性と流動性が高いことを一つの特徴とする（中村 1987，p.26，高原 2014，p.39）。つまり，「他の地域経済との相互依存関係の中に新たな発展の基礎を築こうとする」（中村 2012，p.16）ことが地域経済の本質的性質であるといえる。当然，経済循環は一つの自治体内で完結するものではない。したがって開放性を前提とする地域経済分析においては，自治体単位の分析がすべてではなく，また絶対でもない。先にも触れたが，静内は同じ町内の三石よりも新冠にはるかに近い。静内地区の地域経済をさらに詳細に検討する際には，新冠も含めた，「自治体をまたいだ地域」単位での検討も視野に入れなければならないであろう。

HIDAKA おもてなし部会の活動も，一自治体の範囲にとどまることなく，管内全域の広域ネットワークとなっている。新ひだか町における地域経済の把握には，これらの諸相を今後丹念に分析していく必要があると考えられる。それらは今後の課題として，本稿ではひとまず新ひだか町における地域経済の現状把握はここまでとし，次いで，「産業遺産」としての二十間道路に関する検討に入ることにしたい。

3．「産業遺産」としての二十間道路に関する論点整理

⑴　二十間道路桜並木と観光産業

毎年 5 月に約 3,000 本の桜が直線 7 キロに渡って咲き誇る二十間道路桜並木は，全国的にも有名な桜の名所である。新ひだかを象徴する，最も有名な観光資源であるといってよいであろう。広く知られていることではあるが，ここであらためて二十間道路の歴史について簡単に述べておきたい[15]。

日高地方と馬との関わりは 1799 年，幕府が駅逓を設けた時にさかのぼる。やがて明治政府は 1872 年に新冠牧場（のちに新冠御料牧場に改称）を創設し，馬の改良と育成に乗り出した。二十間道路は，この御料牧場を皇族が視察する際に使う行幸道路としてつくられたもので，1903

[15] 二十間道路の歴史および名声についてはすでに広く周知されている。本稿では新ひだか町ホームページ，『北海道遺産読本』『増補・改訂　静内町史』『北のまち物語 —— 北海道まちづくり 100 選大賞』等により記述する。

表3　しずない桜まつり　入込数推移　（単位：人）

年	2013	2014	2015	2016	2017
入込数	108,237	121,714	138,357	152,794	154,545

出所：新ひだか観光協会集計による

年に整備された。そしてこの道路に彩りを添えるために，1916年から3年間をかけて，近隣の山からエゾヤマザクラザクラが移植された。これが二十間道路桜並木の起源であり，桜並木はすでに100年の歴史を有している。

桜並木は太平洋戦争中から戦後にかけて，整備の手が入らず荒廃していたが，地域の大切な遺産を整備しようという機運が生まれ，1962年に「桜並木保存会」が発足した。

1964年には第1回の「しずない桜まつり」[16]が開催され，年々その規模と名声を拡大していった。新ひだか観光協会によると，祭り期間中の観光客入込数は，最盛期の1992年には286,227人を記録したが，直近の2017年では154,545人となっている（表3）[17]。

二十間道路は，歴史的にも有名かつ町のシンボルにもなっていることから，1986年には建設省（当時）の「日本の道百選」に選定された。翌87年には北海道郵政局の「北海道二十景　北の彩時記」に，また88年には「北海道まちづくり百選」に選定されている。さらに1990年には財団法人日本さくらの会による「さくら名所百選」にも選定された。

そして2004年に，二十間道路桜並木が北海道遺産（第2回選定分）として認定された。日高管内では唯一の北海道遺産である[18]。

二十間道路は，新ひだか町静内御園 —— 静内田原間の延長8.0 kmの道路であるが，その終点地点には，御料牧場の貴賓舎として建築された龍雲閣がある。1909年に建てられた木造建築の内部には，皇族が行幸の際に使用したさまざまな調度品が展示されており，文化的にも貴重な遺産となっている。日本造園学会では「ランドスケープ遺産」のリスト化を進めているが，二十間道路は龍雲閣と合わせ，地域の歴史を伝える貴重な存在としてランドスケープ遺産に選定されている[19]。

---

[16] 2町合併後に町名が新ひだか町となっても，祭りの名称は「しずない桜まつり」のままで現在に至っている。

[17] 1992年の祭り開催期間は14日間，2017年の開催期間は7日間である。1日当たりの入込数を見ると，天候等に左右された年もあるが，おおむね2万人台で推移している。

[18]「北海道の馬文化」も北海道遺産として認定されているが，これは日高と十勝にまたがる遺産として認定されている。日高のみに存する遺産としては，二十間道路桜並木が日高管内唯一の遺産といって差し支えないであろう。

[19] 日本造園学会ホームページ https://heritage.jila-zouen.org/archives/1199。同学会が定めるランドスケープ遺産とは，人と土地・自然の関わりの諸相の表れである多様なランドスケープを，次世代に継承していくための遺産として位置づけるものである（https://heritage.jila-zouen.org/overview）。ランドスケープ遺産の選定方針は，成立時代の制限は問わず，将来に継承すべき価値が認められるものを包括的にリストアップすることを基本としている（https://heritage.jila-zouen.org/inventory/inventory-outline）。

このように，二十間道路は新ひだかで最も有名な観光資源であり，明治以来の本道における軽種馬産業発展の歴史を現代に伝える産業遺産であると考えられるが，昨今の二十間道路をめぐるトピックとしては，桜の木が腐朽しており，その保存が喫緊の課題であることと，観光資源としてその潜在力が生かし切れていないという問題がある。

まず桜の木の腐朽であるが，樹齢100年前後の老木が大半を占めるため，腐朽菌による病害が進んでいる。腐朽の進行による風倒木の被害も発生していることから，並木の衰退が憂慮されている（山口2006）。また，2017年にはハバチの幼虫が大量発生し，大規模な食害も発生した（『北海道新聞』2018年4月17日）。地域では，桜並木の保存のための努力を続けているが，民間ボランティアの力には限りがある。桜並木保存の努力は地域で脈々として続けられているものであり，先ごろ，約40年前にも接ぎ木された大木があることが発見された（『北海道新聞』苫小牧日高版2018年6月21日）。記事によると，樹高約10メートル，根本部分の直径約60センチの桜の木に接ぎ木された跡があることがわかり，これが1970年代に接ぎ木されたものであるらしいとのことである。周囲には同じような接ぎ木のある木が10本ほど見つかっており，約40年前には，桜並木を後世に残すための取り組みが行われていたことを示す資料となっている。

次に観光資源としてその潜在力が生かし切れていないという点についてである。

先述の通りしずない桜まつりの観光入込数は，直近の2017年で154,545人であるが，これは新ひだか町の1年間の観光入込数313,400人（日高振興局。最新データ2016年）の約5割を占める。わずか7日間の祭り期間に，年間観光客の半数が訪れていることになるのである。桜まつり及び二十間道路の観光資源としての潜在力の高さを示すものであるが，逆をいえば，桜の時期以外には強い観光コンテンツがないことを意味しているともいえる。このことは20年以上前に編纂された『増補・改訂　静内町史』でも指摘されている。同書においては，静内（当時）の観光特性は「春・夏の2季型観光になっており，春の桜まつり，夏の海水浴・夏まつりの比率が高い」（上巻 p.233）こと[20]，及び地域資源として日本一の桜並木（二十間道路）と牧場等があるものの，観光として十分に生かし切れていない（同）ことが問題点として挙げられている。つまり，この問題は昨今認識されたものではなく，以前より認識されていながら改善がなされずにいる問題であるといえる。桜の季節以外に，いかに観光客を呼び込むかが新ひだか観光の課題であり，観光協会内でも議論がされ，努力が続けられているところである。

一つの動きとして，桜並木沿いにある静内農業高校による「コスモスロード」の活動が挙げられる。同校の生徒が育てたコスモスの苗を毎年7月頃に植栽するもので，秋には二十間道路沿いに約2万本のコスモスが咲く。この取り組みは1992年から行われており，桜以外の二十間道路の魅力を発信する取り組みとして近年，徐々に知られるようになっている。

[20] その中でも桜まつりの入込数が群を抜いていることは前述の通りである。

⑵ 「産業遺産」としての二十間道路

すでに述べたように，筆者は今年度から 3 年の計画で，当研究所の総合研究に参加している。総合研究のテーマは「地域資源開発の総合的研究 —— 北海道の産業遺産，北海道の歴史遺産，北海道の文化遺産，北海道の自然遺産からの接近と再構築 ——」であり，筆者は日高地方の産業遺産を中心に調査を進め，その観光資源化への新たな方策を見出すことを目指している。特に，産業遺産が地域資源として観光資源化されたときに，それが地域経済や社会とどのような関わりを持ち，どのように地域経済に貢献できうるのかを解明することが一番の関心事である。そして筆者は，日高地方における最も有名な「産業遺産」が，二十間道路であるという立場に立っている。

二十間道路を産業遺産として見る場合，どのような点に留意する必要があるか，ここで簡単に整理しておきたい。

これまで，さまざまな団体，研究者が「産業遺産」「文化遺産」その他の名称で，人類の営みを後世に伝える「遺産」を整理する試みを行ってきた。「産業遺産」についての定義もさまざま存在しており，統一した見解がないのが現状である。

わが国においてはまず文化庁による「近代化遺産」が挙げられる。近代化遺産は，幕末から第二次世界大戦期までの間に，近代的手法によって建設され，わが国の近代化に貢献した産業，交通，土木に関する遺産であり，産業・商業施設なども含むとされている。主なものとして製鉄所，造船所などの工場，橋梁，ダム，トンネル，発電所，鉄道などの建造物や河川施設，港湾施設などが選定されている。交通・土木に関する遺産が対象に含まれているが，道路が選定されている例はない。

また，経済産業省が選定する「近代化産業遺産」は，幕末から昭和初期にかけての産業近代化の過程を物語る存在としての建造物，機械，文書などを対象とし，それらの価値を顕在化させ地域活性化に資することを目的に，2007 年に『近代化産業遺産群 33』，2008 年に『近代化産業遺産群続 33』としてそれぞれ公表された。これらも主には工場跡や炭鉱跡等の建造物や産業設備などが対象であり，道路そのものが選定されている例はない[21]。

一方，目を世界に転じてみると，産業遺産の調査・保護を促進するための国際組織である国際産業遺産保存委員会（TICCIH：The International Committee for The Conservation of The Industrial Heritage）は，産業遺産を「歴史的・技術的・社会的・建築学的・科学的価値を有する産業文化に関わる遺物であり，建築物，機械，作業場，製作所・工場，鉱山・加工所・精錬所，倉庫・商店，発電所，運輸に関わる施設，社会活動，宗教，教育に使われる施設」と定義している[22]。

---

[21] 碓氷峠鉄道に関する施設群として隧道が選定されているが，道路そのものが産業遺産として選定されている例はない。

[22] なお TICCIH の定義では対象年代の記載がないことから，近年においては，産業遺産と近代化遺産との相違点が主に遺産の竣工年代にあるとする見解もある（市原・趙 2008，p.2697）。

さらに「産業」という軸をいったん離れてみると，さまざまな「遺産」があることは周知の通りである。中でも近年，最も世間の耳目を集めているのが「世界遺産」であろう。世界遺産とは，「地球の生成と人類の歴史によって生み出され，過去から現在へと引き継がれてきた，世界中の人びとが過去から引継ぎ，未来へと伝えていかなければならない人類共通の遺産」とされている（日本ユネスコ協会連盟）。1972 年の第 17 回 UNESCO 総会で採択された世界遺産条約（世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約）の中で定義されおり，文化遺産，自然遺産，複合遺産に分類されている。

このような国内，世界の状況を念頭に置いたうえで，二十間道路を産業遺産としてとらえるためには，いくつかの点で考慮しなければならないことがある。まず，全般的に産業遺産とは，産業の近代化に貢献した遺物，施設等であり，その対象年代としてはおおむね産業革命前後が想定されている点である。佐々木（2005）は，産業考古学の立場から，昨今は産業遺産概念が「無限定に拡張」されており，「産業遺産」についての理解を混乱させていると指摘したうえで，研究対象としての産業遺産は「産業革命の契機となりまたその結果顕著な成果をもたらした産業上の遺跡・遺物，並びに産業革命以後に産業に近代化をもたらした機械・装置・建造物等とそれらの遺跡・遺物に焦点を絞るべき」（p.1）と主張している。つまり佐々木によれば，産業革命以前から存在する「伝統的産業」の遺物は産業遺産に含めるべきではないのである。佐々木の主張は産業考古学からの一つの問題提起であるが，このような観点から見た場合，二十間道路は厳密な意味で産業遺産として把握するのは適当ではないとも考えられる。もっとも，この佐々木の主張に対しては反論もまた存在する。例えば並川（2014）は，「産業遺産と呼ばれるものの時期を限定することに無理がある」「産業考古学が過去の産業残存物の研究である以上，近代以前の物が対象になっていても何ら排除すべきではない」（p.180）と，佐々木の主張を批判している。このことからも，産業遺産の定義については未だ統一した見解がないことがうかがえる。

次に，道路は過去の「遺物・遺構」ではなく，現在も人々が使う生活の場であり，同時に二十間道路の場合には観光資源という「装置」としての一面も兼ね備えているという点である。ここにおいて，道路が「遺産」として認識されるとはどういうことかについての考慮が必要となってくる。

過去の産業遺構ないし遺物が「遺産化」されるという現象の意味およびその解釈をめぐっては，産業社会学や文化社会学の分野で盛んに研究されている。本稿の目的は社会学的知見の吟味・検討にはないので詳細は省くが，例えば木村（2014）は，産業や近代技術の遺構が「遺産化」されるという現象，その社会過程自体を対象とした研究が近年徐々に現れてきているとしたうえで，「文化遺産」は「モノを媒介として文化的伝統や歴史を共有，継承させることで，当該社会の凝集性（結束，あるいは絆の強さ）を高めるという機能」を持ち，工業社会の遺構が「遺産化」されるという現象は，「脱工業化という危機的社会変動に直面した現代社会が，あらためてその経験に意味を与え，集団の結束を取り戻そうとしているものと解釈できる」と述べ

ている（p.7）[23]。そこには「モノ自体」とその「表象」という関係性があり，モノ自体を媒介として何らかの価値が表象された現象が「遺産化」という現象であるととらえられている。

このような視点に立てば，道路の遺産化という現象もまた，「歴史」が表象されたものであると考えられる。歴史的建造物と違い，道路そのものの構造には遺産的価値があるとはいえず，歴史が表象され，そこに人間が何らかの価値を見出すことによって「遺産」となるといえるのである。

筆者の研究上の関心は，社会学的見地からではなく経済学的見地から見た場合に，「遺産化」された道路が，地域経済や地域産業との関わりの中でどのような役割を担い，意味を持っているのかを解明することにある。すなわち，広い意味での経済活動（農業等を含む）を行う事業者（政府・自治体，企業・個人）の営みの跡ないし結果（歴史）が「遺産化」されるという現象を，地域経済との関わりの中でどうとらえるかを考えていくことである。

道路の遺産的価値は人間が見出すものであり，地域が見出すものであるといえる。だとするならば，そこには地域住民の暮らしも当然，表象されえるべきものである。また特に二十間道路の場合は，地域経済との関わりという視点で論じるならば，当然に観光資源としての遺産という側面からの研究も重要であると思われる。

このように二十間道路は，産業の歴史とともに育まれたものとしての「遺産」，観光資源として地域経済を支えるものとしての「遺産」，地域の風景，文化，暮らし，人々の思い等が表象されたものとしての「遺産」という，さまざまな側面を持っているといえる。筆者がこれから行おうとする研究は，これらを基礎づける作業であるとも考えている。

先にも述べた通り，産業考古学等の分野では，「産業革命の契機となり，また産業革命以後に産業に近代化をもたらした」遺産のみを産業遺産として扱うべきという主張が一部にある。しかしながら以上のような考えに立ったうえで，かつ「産業革命」と関連するものに対象や時代を限定することには批判的主張もあることも踏まえたうえで，筆者は，新ひだかにおける軽種馬産業の発展の契機となり，100 年に渡り静内地区のシンボルとして名声を獲得してきたという経緯から，二十間道路を「産業遺産」としてとらえたうえで今後の研究を進めていくこととしたい。

4．おわりに

本稿では，まず新ひだか町における地域経済の現状把握として，同町の概要，地方創生の取り組みを概観した後，特に静内地区の商業の変容を中心に整理を行った。次いで，北海道遺産にも指定されている同町内の二十間道路について，道路を産業遺産としてとらえる際に留意す

[23] 同書においては，広い意味での人類の営みを現代あるいは後世に伝えるものを「文化遺産」とし，産業遺産は文化遺産の一部に含まれるものとして扱っている。

べき論点を整理した。筆者の最終的な研究目標は，日高地方における産業遺産の観光資源化への新たな方策を見出すことであり，産業遺産が地域資源として観光資源化されたときに，それが地域経済とどのような関わりを持ち，どのように地域経済に貢献できうるのかを解明することである。本稿は導入部としてその一部を構成するものである。

ここで今後の研究を進めるにあたっての課題を，いくつか述べておきたい。

まず，新ひだか町の地域経済について，さらに掘り下げて調査する必要がある。本稿においては特に静内地区を中心に論述してきたが，同じ町内の三石地区についての分析・検討は当然に必要である。合併後 12 年が経過し，二十間道路という産業遺産が，三石地区の地域経済や社会とどのような関わりが生じているのか，あるいはいないのかについては，解明すべき課題である。さらにそれとは別に，静内と新冠を一つの「地域」ととらえる視点も必要になってくると思われる。自治体という経済単位とは別に，実質的な経済単位としての「静内・新冠」はどのような姿をしているのか，そしてそこに二十間道路がどのような関わりを持っているのかも解明していきたい。

次に，二十間道路についての研究をさらに掘り下げるのはいうまでもないが，日高地方には他にも，軽種馬産業の歴史とともに地域の風景となっている道路がある。新冠町の通称「サラブレッド銀座」と，浦河町の通称「浦河サラブレッドロード」である。これらの道路についても，産業遺産としてとらえることを通じ，それが地域の経済・社会とどのような関わりを持ちうるのかについて，関心をもって研究をしていきたい。

本稿では，二十間道路を産業遺産としてとらえる場合に考慮すべき論点について整理を行ってきたが，産業遺産の研究には，産業考古学，社会学，地理学，場合によっては土木・建築など，幅広い学問分野の知見が必要となる。もとより筆者の乏しい力量ではすべてを網羅することは不可能である。本稿においても，筆者の思わぬ誤解や理解不足により，誤った論述を行っている個所があるかもしれない。専門とされる読者諸氏からの指摘をいただければ幸いである。

引用・参考文献

（官公庁資料，ホームページ等）
『浦河町統計資料』（2016）
『北のまち物語 —— 北海道まちづくり 100 選大賞』（1993）同実行委員会。
『近代化産業遺産群 33』（2007）経済産業省。
『近代化産業遺産群　続 33』（2008）経済産業省。
『増補・改訂　静内町史』（1996）
『追補　静内町史』（2014）
『新ひだか町創生総合戦略』（2015）
『新ひだか町勢要覧』（2015）
『馬力本願プロジェクト基本構想』（2015）新ひだか町。
『馬力本願プロジェクト』2015 年 12 月会議資料
『平成 28 年度の日高管内観光入込客数について』日高振興局。

『「北海道遺産」読本』（2017）北海道新聞社。
新ひだか町ホームページ　http://www.shinhidaka-hokkaido.jp/
新ひだか観光協会ホームページ　http://www.sakuranamiki.com/maturi/sizunai-sakura.html
日本造園学会ホームページ
日本ユネスコ協会連盟ホームページ　http://unesco.or.jp/isan/about/
（ホームページの最終閲覧日はすべて 2018 年 7 月 30 日である）

（論文，書籍等）
市原猛志・趙世晨（2008）「九州地方の近代産業遺産の現存状況及びその特徴に関する研究」『日本建築学会計画系論文集』73(634)，pp.2697-2702。
木村至聖（2014）『産業遺産の記憶と表象 ――「軍艦島」をめぐるポリティクス』京都大学学術出版会。
佐々木亨（2005）「産業遺産とは何か ―― 産業考古学研究の一つの理論的問題 ――」『技術と教育』377，pp.1-4。技術教育研究会。
進藤賢一・岩崎徹（1979a）「軽種馬生産の展開と農業構造の変貌 ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(1) ――」『経済と経営』9(3，4)，pp.23-79。札幌大学。
進藤賢一・岩崎徹（1979b）「種牡馬の所有形態としてのシンジケート ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(2) ――」『経済と経営』10(2)，pp.1-65。札幌大学。
進藤賢一・岩崎徹（1980）「産駒取引の実態と問題点 ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(3) ――」『経済と経営』10(4)，pp.1-70。札幌大学。
進藤賢一・岩崎徹（1983）「いわゆる『育成問題』について ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(4) ――」『経済と経営』14(1)，pp.13-78。札幌大学。
進藤賢一・岩崎徹（1993）「軽種馬における『生産過剰』の構造 ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(5) ――」『経済と経営』23(4)，pp.71-98。札幌大学。
進藤賢一・岩崎徹（1996）「軽種馬産地経済を支え補完して立地する諸産業 ―― 日高地方における軽種馬生産の研究(6) ――」『経済と経営』27(3)，pp.1-40。札幌大学。
高原一隆（2014）『地域構造の多様性と内発的発展　北海道の地域分析』日本経済評論社。
田林明（1998）「北海道日高地方における軽種馬生産地域の構造」『筑波大学人文地理学研究』22，pp.79-98。
中村剛治郎（1987）「地域経済論覚書」『エコノミア』(95)，pp.26-37。横浜国立大学。
中村剛治郎（2012）「地域経済学方法論再考 ―― 地域の概念と地域経済の定義を中心に，私の研究史を振り返りつつ ――」『エコノミア』63(1)，pp.1-26。横浜国立大学。
並川宏彦（2014）「産業考古学・産業遺産について」『桃山学院大学総合研究所紀要』40(1)，pp.169-186。
沼田尚也（2008）「北海道における軽種馬産地の変化」『地理学論集』83，pp.40-43。北海道地理学会。
山口岳広（2006）「北海道静内町二十間道路のサクラ並木における腐朽被害と腐朽菌」『北方林業』58(4)，pp.73-75。北方林業会。
横山純一（2014）「『平成の大合併』の中間総括と今後の地方分権の課題：函館市と新ひだか町の事例を通して」北海学園大学学園論集 160，pp.11-43。
『日高報知新聞』
『北海道新聞』