# 鉄道遺産車両の保存と オホーツク鉄道歴史記念館 設置に向けて

官営鉄道、森林鉄道、鉱山鉄道、植民軌道が牽引したオホーツクの開拓と近代 化。その実相と意味を未来に<u>伝えるために。</u>

鉄道遺産車両の永久保存を!

ハッカ記念館、ピアソン記念館に次ぐ3つ目の記念館を北見市に!

# 丹尾遺産車両の保存と活用 ーその歴史的価値と特徴ー

- ①働く者のための特殊な作業車両群
- 〇三台の除雪車:キ100型ラッセル、キ700型ジョルダン、DD14ロータリー除雪車はそれぞれの時代を代表する除雪車両。
- ○2台の緩急車:貨物列車に随伴した車掌車ワフ29570と34674。
- ②かつてオホーツクを走った車両群
- 〇キ100型ラッセルは北見保線区に配属され石北線や池北線、湧網線などで活躍。
- ODD14とキハ27(急行型気動車)は旭川鉄道管理局に所属し、石北線や宗谷線で活躍。ワフ29570(有蓋緩急車)は網走駅に常備された車両。
- ③日本に現存するただ一台の車両
- 〇スユ15-2033(護送便専用郵便車)は隅田川客貨車区に所属し、オホーツクと首都圏を往来した車両。同型式の車両として現存するただ一台の貴重な車両。

# 【三台の除雪車両】

○キ100型、キ700型、DD14の3車両が一緒に保存されているのは、小樽市総合博物館、三笠鉄道村と丹尾氏宅の3か所のみ。郵便車両や緩急車など裏方である作業車を保存しているのが丹尾コレクションの特徴でもある。



# 【この車両を動かした人がいる】

○キ100型ラッセル車は北見保線区に配属されていた。当時この車両を動かしていた人は健在で、厳寒期の除雪作業の過酷さと働く者のたくましさをリアルに語ってくれる歴史の案内人である。



# 丹尾遺産車両の活用と収益事業 ーその具体的取組み①ー

# 【遺産車両群の保存・補修・公開】

○歴史的車両としてのオリジナルな価値を保全するため、現 役当時の鉄道色、鉄道文字を再現する。





○大規模修繕はクラウドファンディングを組み、日々の補修 活動は自己資金とボランティアにより実施。市民参加によ る「補修体験会」を実施する。



- ○冬場を除き、車両内部を有料により公開する。
- ○元鉄道職員による内部見学会を定期開催する。

# 【車両を博物館に:展示とイベント】

○車両の空間を博物館にし、歴史資料の常設展示・企画展 示展示、「写真展」、「映画会」、「鉄道史セミナー」、「Nゲー ジ走行会」等、有料及び無料イベントを開催する。





# 【屋外を使ってのイベント】

- ○野外コンサートや野外映画上映会等を開催(有料及び 無料)
- ○「宮沢賢治の星祭り」の開催(毎年)
- ○「鉄道の日」記念イベントの開催(毎年10月14日)







# 丹尾遺産車両の活用と収益事業 - その具体的取組み②-

# 【キハ27(急行用客車)を修復し、レストラン・焼肉ガーデン&フィルムロケーションに】

- ○遺産車両群の真向かいはハッカ記念館があり、年間28,000人を超える来場者があるが周辺には喫茶や食事を楽しむ施設はない。 観光相乗効果を期待し、キハ27を整備して喫茶レストランとする。
- ○厨房、給排水設備、電気空調設備の設置が必要となる。野外焼肉ガーデンの併設も可能になる。
- 〇網棚、板張り床仕様、二重窓のキハ27は、北海道急行車両の典型的仕様であり、昭和30年から50年代のディーゼル客車として映画ロケを提案できる。 普段はレストランとして使用しながら、ロケ時には座席の再設置を行う。

(参考:小樽市総合博物館のレストラン「トレノ」の外観と内部)





(フィルムロケーションの例)



※キハ27修復の最大の課題はアスベスト対策。露出アスベストの撤去、板金防錆による封じ込めに多額の費用が必要となる。レストラン整備と合わせてクラウドファンディングの実施が前提になる。

# 丹尾遺産車両の活用と収益事業 - その具体的取組み③ - 近代化遺産・産業遺産観光のプラットホーム = 「オホーック鉄道記念館」として

- ○オホーツク各所にある鉄道遺産・産業遺産は、オホーツクに繁栄をもたらした「一つの時代の重層的な記録」である。「オホーツク鉄道歴史記念館」は映像や資料だけでなく、 その現場に赴くことで得られる歴史的風景の体感を提供する。
- ○「オホーツク鉄道歴史記念館」は、オホーツク各地の遺産保存組織や遺産観光に関わる諸団体と連携・協働して、遺産めぐりのガイド、ツアーの企画とプロモーション更には催 行を支援する。まさにオホーツク広域遺産観観光のプラットホームとして機能する。

# 【鉄道遺産・産業遺産ガイド】

オホーツクには7つの森林鉄道と7つの軌道(鉱山 鉄道や植民軌道など)10の国鉄路線があった。各 地に遺されたその遺構は顧みられることなく朽ちか けている。これら遺産を観光化することにより、将来 にわたる保存の担保としなければならない。



# 【発掘と独自ツアー】

深い森林と長い時間に阻まれて見逃された産業遺産を発掘し観光資源化を図る。



オホーツク「黄金郷」の時代をたずねる

### 金山と森林鉄道、4つの産業遺産めぐり

ークタの表表への教訓を見出すものにしたいと思っています。 今ままに存扱が現ぶまれる」ドなる業を皆然にわたり存成させるためには、指導観光とオポークク観光の能たな 認知を数です。私たちはよのファーを今までよるい事ななオホーツク観光・の検索として実施します。



# 【広域連携・モデルツアーの造成と催行】

着地型・滞在型・体験型観光のツールとして、オホーツク各地の観光協会や保存団体と協働して遺産観光モデルを造成し、全道・全国の旅行業者へのプロモーションと催行の支援を行う。

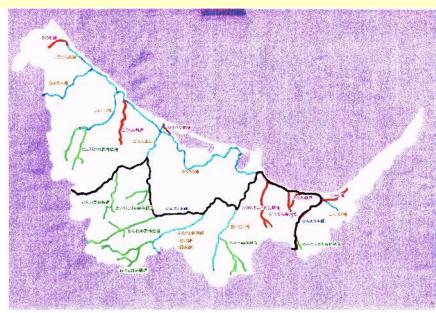
2019年には「大人の休日俱楽部」に3つのツアーが採用された。



# 「オホーツク鉄道歴史記念館」: 鉄道の歴史を未来に伝える意味

鐡道院・国鉄、森林鉄道、植民軌道、鉱山鉄道等が生んだ人間ドラマー繁栄の秘話と悲話ー

- 〇オホーツクが繁栄を謳歌した大正〜昭和30年代。1964年、日本のOECD加盟とともに貿易の自由化が進められ、これを機に一次産品の供給を担ったオホーツクは海外との 価格競争に敗れ、今日までの衰退の坂を下る。
- 〇オホーツクの産業遺産・近代化遺産を顧みることは、日本が「国際競争の勝者」になる基盤を供給しながら、その「勝利」とともに捨てられた「国内植民地」としてのオホーツクの 歴史を学ぶこと。しかしその「繁栄の時代」はまさにスペクタルでもあった。人々はそれを担ったの肉体の労働に「人間の強さ」を見、人々の営みに悲喜こもごものドラマ=希望 と哀切を見る。遺産観光が何故「力と意味」を持つのか、その理由がここに在る。
- 〇オホーツクの鉄道は網走線を端緒に、林材運び出しのために延伸され、路線には貯木場と木工場が立ち並び、オホーツクの町々は林業を主軸に繁栄を謳歌した。 とりわけ置戸の林材は国鉄貨物取扱量で「道内一」を記録。森林鉄道と網走線はオホーツクに繁栄をもたらした「時代の牽引車」であった。
- 〇官営鉄道=国鉄、林材搬出を担った森林鉄道、農地開拓を支えた植民軌道、金や貴重鉱物を搬出した鴻紋軌道、東藻琴村営軌道、小清水北見鉄道、日甜専用線等、最盛期 には24の路線がオホーツクを走っ。建設に係る悲話、仕事と生活にかかわる多くのエピソードは、オホーツク近代化の諸相とその意味を未来に語り継ぐ歴史遺産である。
- 〇産業に従事しこの現場に立会った人々はまだ存命である。しかしその実相をリアルに語り、記憶をとどめるために残された時間は僅か。その時は今を逃してはない。





# 「オホーツク鉄道歴史記念館」の展開① 歴史資料館として-鐡道院~銀河線・JRへ-

〇道路建設、鉄道建設、鉱山開発などオホーツク近代化の過程は多くの秘話や悲話に溢れている。近代化の繁栄の陰にアイヌの人々の力があったこと、タコ労働等過酷な労働による犠牲があったことを正しく未来に伝え遺す。

# 【鐡道院~国鉄時代関係博物・資料の展示】

○オホーツク最初の鉄道・網走線ルート確定に果たしたアイヌ・エレコークの役割。

磁石を頼りにした前田駒次は深い山中で行き場を失った。同行していたアイヌのエレコークはそこに流れる川の水をすくい、それが利別川であると断定。開削ルートの決定はアイヌの力によってなされた。







○網走線や常紋トンネルの開削に伴う中国人・朝鮮人労働者やタコ労働者の悲劇は、開拓・近代化の 実相として深く未来へ引き継ぐべき警鐘であり、教訓である。







# 【国鉄がもたらした町々の繁栄】

○オホーツク最初の鉄道駅となった置戸駅。置戸駅の貨物取扱高を 全道一にしたのは林材の搬出。道内最初の森林鉄道も置戸と温根 湯の森林鉄道であった。



○留辺蘂、津別、滝上、清里はじめ鉄道沿線の町々には貯木場と 木工場が立ち並び、鉄道による林材搬出がオホーツクの繁栄を牽引した。



### (鐡道院~銀河線·JRへ つづき)

# 【最盛期の国鉄を支えた・北見のおばば】

○戦前、戦中、戦後を通し独身寮「静心寮」の寮母として、類まれな 胆力と慈愛と献身を発揮し、若き鉄道員たちを育て上げた菊池トメ の生き様は、近代化が決して男たちだけのドラマではないこと、男 どもを叱咤し支え続けた女性の力を知らしめてくれる。



# 【ふるさと銀河線関係博物・資料の展示】

○高度成長と地方の衰退、その歴史を共にしたローカル線の衰退の意味を第三セクター鉄道「ふるさと銀河線」ほか、オホーツクの鉄道廃線の歴史から追う。



# 【タマネギ列車:地域鉄道の現状と未来】

○全国のローカル線は今、存亡の最大危機を迎えている。しかしオホーツクの鉄道は物流や観光の主軸を担い地域経済を支えている。 鉄道が地域に果たしている役割や未来に向けたビジョンを提起する。



# 「オホーツク鉄道歴史記念館」の展開② 博物資料館として -7つの森林鉄道-

- 〇大正9年に北海道最初の森林鉄道として温根湯と置戸の森林鉄道は建設されて以後、昭和13年までに更に5つの路線(津別、武利意、生田原、濁川、札弦)が建設された。その運行は昭和31年をピークに、昭和38年まで続く。置戸、留辺蘂、津別をはじめ多くの町、多くの駅に貯木場が置かれ、木業に関わる人々で町和大いににぎわった。 林業は最大の基幹産業としてオホーツクの黄金期を作り出した。
- 〇森林鉄道と国鉄は強い連携関係にあり、山から切り出された材木は駅隣接の貯木場に集められ、国鉄によって全道全国へ搬送されました。オホーツクの貨物取扱量の トップは置戸の林材であった。空知の「石炭」とオホーツクの「木材」は日本の近代化の推進力であった。
- 〇森林鉄道は、時に農産物や住民を運ぶなど日常生活に深く関わり、様々なエピソードに溢れている。人々が「カンコの汽車」と親しみを込めて呼んだ。そんな林鉄の雄姿、 地域の産業と生活に果たした貢献を映像やジオラマ、パネル等により再現する。

# 【各地の残されいる数々の林鉄遺産】

- ○丸瀬布の雨宮21号、滝上の巨大橋梁跡、置戸の車庫跡、留辺 蘂の線路跡と修理工場跡等、森林鉄道の隆盛を伝える遺構が 各所に遺されている。これらの遺構を地図上で紹介をする。
- ○北見や置戸の図書館、置戸や滝上の郷土館等林鉄関係資料 のアーカイブスを紹介する。









# 【蘇る森林鉄道の雄姿!VR動画とジオラマの再生】



- ○滝上には巨大橋梁跡が随所に遺され、 丸瀬布には雨宮21号が動態時保存され ている。この二つをVR映像により合体し勇 壮な当時の姿をプロジェクションにより再現 投影する。
- ○今やその一部だけが残された温根湯森 林鉄道のジオラマを移設し、元々の全容 を再生・展示する。



### (7つの森林鉄道 つづき)

# 【生活の中の森林鉄道】

○森林鉄道は沿線住民の唯一の交通機関だった。市街へ向かう通勤通学、娯楽、時には引越しや嫁入りにも。沿線の人びとを乗せた「カンコの汽車」は時代の物語の主役であった。(パネルで構成展示)





# 【イトムカ鉱山・国道と森林鉄道】

- ○森林鉄道の延伸はその後の産業と運輸に大きな貢献と 影響を果たした。
- ○イトムカ水銀鉱山は森林鉄道建設中の鉱脈発見を端緒 としており、国道39号線は林材の層雲峡側への搬出の 必要から実現した。
- ○林鉄廃止後の路線は、そのまま今日の道道、国道として 今日に貢献している。(パネル)





# 【客車車両の修復と公開】

○森林鉄道には作業員や時には住民を乗せた客車車両が あった。(温根湯森林鉄道の車両)



○陸別には野ざらしになったままの同型の廃車両がある。 これを移転し、ボランティアを募り修復。展示・公開する。



# 「オホーツク鉄道歴史記念館」の展開③ 博物資料館として -鉱山鉄道-

- 〇鴻之舞金山が「東洋一」謳われたように、オホーツクは枝幸から阿寒にわたる希少金属鉱脈の中心に位置している。鴻之舞の他にも、これに匹敵する北の王金山(生田 原)の他、金華、置戸、遠軽、雄武、滝上、沼の上等大小の金山が林立していた。金山以外にもイトムカ水銀鉱山(北見市留辺蘂)、常呂鉄山(北見市常呂)等、鉱山の下に はたくさんの人々が集まり栄華に満ちた「街」が形成された。
- 〇第一次世界大戦~第二次世界大戦間、オホーツクは「ゴールドラッシュ」に沸き、鉱山の町はまさに「黄金郷」の時代を過ごした。そしてそこに鉄道が深くかかわった。鴻紋 動道や石北線は、人や金、希小金属を運び、漢網線は鉄鉱石を運び出した。
- 〇オホーツクの鉱山は、第二次大戦中から高度経済成長期までの間でそれぞれの閉山を迎えるが、閉山後はどの町も例外なく廃墟となり消えた街となった。産業と町、人々 の栄枯盛衰は世界経済と政治に翻弄された結果である。私たちはあまりにドラスティックな鉱山の町の実相・諸相から、オホーツクの近代化の意味を学ぶことができる。

# 【銀色の道に歌われた鴻紋軌道】

- ○「銀色の道」は、鉱山技師であった父の下で鴻之舞に暮らした宮 川泰が鴻紋軌道の水たまりに映る月を思い作曲した。父や労働 者の無念や自らの望郷の思いが歌われている。
- ○タコ労働から始まり、朝鮮半島や内地から多くの労働者を集め、 労働争議も生んだ過酷な労働とそれを癒す享楽の入り混じった 鴻之舞の町。鴻之舞と丸瀬布を結ぶ金八峠の物語。ひとを取り 巻くエピソードを資料とパネルで振り返る。





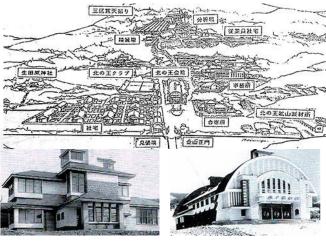






# 【理想都市めざした北の王金山】

- ○大正7年から昭和18年まで採掘を行った北の王金山は生田原駅 の直近にあり、露天掘りという有利な作業環境と相まって、理想の産 業都市をめざした。
- ○北海道の近代建築の草分け田上義也と岩見田良夫が精錬所、事 務所、社宅、住宅、病院、更には文化会館、劇場、クラブなどを配し たトータルなアバーンデザインに挑戦し、一つの町を作り上げた。
- ○近代文化の粋を抱えた見事な建築様式は独特の町を作り、近代 の理想を示している。田上建築の思想はその後も遠軽周辺の建築 物に大きな影響を与えた。



# 【湧網線開通と鉄山軌道】

- ○富国強兵とともに始まった日本の鉄鉱石生産は昭和の 軍需要により高まった。旧常呂村では昭和6年から、安 価な輸入品に押される39年まで生産が続いた。
- ○昭和11年湧網線の常呂駅開業により鉄山軌道を敷い て搬出し、27年の北見協立駅開業においてはこの鉄山 軌道を湧網線に転用した。



# 「オホーツク鉄道歴史記念館」の展開④ 博物資料館として -植民軌道他-

- 〇官営鉄道、森林鉄道・鉱山鉄道以外にもオホーツクには6つの鉄道・軌道が建設された。海岸線を走る釧網線や湧網線からさらに奥地へ、内陸部へと開拓を進めることや そこでの農産物を運び出すことを目的とするが、林材や海産物の輸送も担った。
- 〇沿線の人々の唯一の交通機関として生活に深く結びついた鉄道であり、出征兵士を送り出した記憶が強く残る鉄道でもある。
- ○下記の鉄道以外のも、植民軌道雄武線、湧別軌道、日甜専用線が活躍していた。

# 【植民軌道斜里線】

○昭和7年~26年まで、道営の植民軌道として運行。斜里から知 床にかけての農業開拓のために建設された馬車鉄道。

# 「客トロ」(知味博物館提供)



# 【私鉄小清水鉄道】

○昭和5年~39年まで、釧網線から内陸部の開拓のために運行された。ビート、小麦の運び出しを担った。



私鉄北見鉄道開業当時の小清水駅構内(小清水町教委提供)



# 【東藻琴村営軌道】

○昭和10年~39年。道営の殖民軌道としてスタートし、 後に村営化。釧網線からの内陸開発を担った。





# 歴史的街区に「オホーツク鉄道歴史記念館」の設置を -近代化の実相に迫る!ピアソン記念館、ハッカ記念館に次ぐ3つ目の記念館-

〇オホーツク最初の鉄道である網走線=ふるさと銀河線の路線跡を挟み、ハッカ記念館の真向かいにある「丹尾遺産車両」はオホーツクの開拓と近代化の象徴的モニュメントと なっている。この車両群に隣接した場所にオホーツクの鉄道史を網羅する資料・博物館・「オホーツク鉄道歴史記念館」を設置する意義は郷土史と観光の両面から重要である。

〇ピアソン記念館は「生活文化」の面からオホーツクに「近代化」をもたらした歴史を伝え、ハッカ記念館は世界一と謳われたハッカ景気の栄華伝えてくれる。「オホーツク鉄道歴史 記念館」はオホーツクの産業と地域の発展を飛躍的に牽引した力強いスペクタクルと悲喜こもごものドラマを伝えてくれる。この3つの記念館がそろうことで、オホーツクの開拓と 近代化の諸相とその意味が重層的に理解され「近代化の実相」に迫ることが出来るのである。

### 【ピアソン夫妻がもたらした生活文化の近代化】



夫妻の布教活動は生活文 化や倫理の近代化ととも に、ハーブ栽培の礎とも なった。

ピアソン記念館は貴重な ヴォーリズの設計で、 北海道遺産でもある。



### 【世界一の栄華を今に伝える産業遺産】

世界のハッカ市場の7割を占めたオホーツク のハッカ生産。その栄華を伝える記念館は日 本近代化産業遺産に指定される。

来場者は年間28000人を超え、**産業遺産 観光の可能性を証明**している。



### 【鉄道を通し近代化のスペクタクルとドラマを伝える】

鉄道はまさに近代化の牽引車として飛躍的発展を地域にもたらした。そこに展開されるのは荒々しい肉体労働のスペクタクルと人々の営みを巡る悲話と秘話のドラマである。この事実に向き合ってこそ近代化の実相がリアルに立ち現れる。

※記念館を何処に置くか?可能性としては3か所







タマネギ倉庫?



街の駅?

# 歴史を語れる街区(MOHB)としてのハッカ記念館周辺

★MOHB Modernized Okhotsk Historical Blocks

【北見八ツ力記念館】

←旭川方面 国道39号



【とん田公園】

屯田兵第4大隊本部が置かれた野付牛(北見)開拓の中心をなす場所である。 園内には北光社開拓団指導者・前田駒次、北見中興の祖ともいえる伊谷半次郎の彫像が立つ。



[丹尾氏私邸]



【丹尾鉄道遺産展示場】

かつて北見機関区に籍を置き、網走線、石北線、 湧網線などで冬の鉄路を守ったラッセル車、型式と して現存するただ一両の 郵便車等、オホーツクの 発展を支えた車両群がある。

国道39号 北見駅⇒



オホーツク最初の鉄道として敷設され、オホーツクの近代化に決定的役割を果たした網走線。

そのルート決定はア イヌの力なしには成 し得なかった。 世界一を誇った北見薄荷の蒸留工場跡である。

今や年間28,000人の観光客を集める北見観光の中心拠点。 近代化遺産・産業遺産観光の可能性を証明している。

【街の駅】





日本一の生産量を支えてきた倉庫群。 タマネギ倉庫群】 今後の活用が課題になる。 「ハッカ記念館」周辺は、オホーツクの開拓と近代化を支えた歴史的経緯を持つ街区であり、オホーツク近代化の諸相を後世に伝える格好の場所である。

○観光協会・商工会議所は、 薄荷記念館南側に、**観光拠点** 施設「街の駅」や開拓資料館 の整備を提案している。

○タマネギ集出荷施設の相内 移転により、タマネギ倉庫群の 新たな活用が求められる。

○着地型観光の成功は、「物 珍しさ」への一過性の関心で はなく、その地を訪れる価値と 意味をエンターテイメントと共 に、知的・文化的満足として提 供できるか否かにある。

〇観光の関心のキーワードは「歴史」にある。開拓史開設から150年余を経た北海道は今まさに、歴史を語る時を迎えている。そしてそこで語られることは「開拓と近代化」の諸相に他ならない。

# ハッカ記念館周辺の観光戦略 一場の歴史に根差した重層的展開ー

- 〇開拓・開墾の歴史、ハッカや林業による繁栄、それを支えた鉄道の延伸等、オホーツク・北見の「近代化」にまつわる様々な諸相、ハーブやタマネギとして結実したこれまでの 農業の営み、その歴史経過が今日の北見という土地の魅力や個性を形成している。
- 〇ハッカ記念館周辺の観光戦略は、場の歴史的経過やその中で培われた今日的魅力と個性をショッピング、エンターテイメント、学び、癒し、体験という複数のツールと手法を重 層的に提供することである。
- ○訪れる人はその場の魅力や個性と重層的に触れ合う中で満足を得、旅の喜びと感動を享受し、更にその地を学ぶことへの欲求=再訪への原動力となる。
- 〇必要なことはその土地、地域の歴史、魅力、個性に根差した「テーマ」を提示すること。土地の「テーマの独自性」こそがファンやリピーターの関心を持続させる担保である。
- 〇「歴史的街区」としてのハッカ記念館周辺の観光を担うツールとして、「街の駅」、「タマネギ倉庫群の活用」、「オホーツク鉄道歴史館」を実現を提言する。

# 【「街の駅」にあるべきもの】



### ハッカに繋がるコンセプトテーマ「ハーブ&オーガニック」

- ○ハーブ栽培はオホーツクの気候風土に根ざし薄荷の生産やピアソン夫妻にもつながるコンセプトである。
- ○小豆、白花豆等の豆類、小麦等は今や十勝を凌ぐ品質と注目されている。冷涼 乾燥した気候風土に支えられたクリーン農業は他産地を凌ぎオホーツク農業が持 つ有利な価値である。
- ○オーガニック(有機栽培)はオホーツク農業の未来に新しい価値をもたらすともに、 環境や持続可能性という新たな普遍的魅力を生むテーマである。

### ショッピングエンタメを超えた食文化と農業文化の発信

- **O「ハーブ&オーガニック」レストラン**:ここでの食事を楽しむこと自体が旅の目的 となるような新しいオホーツク食文化の高みを目指す。
- **Oハーブ&オーガニックオーソリティ**:全道全国から、「ハーブとオーガニックの事ならここで解決する」と言われるだけの情報、技術、グッズの集積拠点とする。
- **Oハーブ&オーガニック体験&セミナー**:年間を通じて再訪してもらうプログラム と年間パス。季節に応じた企画・イベントによる集客

# 【タマネギ倉庫群の活用】



ショッピングモールや産地直売場として、「母さんの朝市会場」として、コンサート・イベント会場として、オクトーバーフェスト会場として、農機具展示場として、 農機具展示場として、オニオン博物館・オホーツク農業博物館として、 盆踊り会場として・・・・・そして、オホーツク鉄道歴史記念館

# オホーツク鉄道歴史記念館の設置主体と運営 必要な公益法人立上げ

### ①北見市による設置が望まれるが・・・・、公益法人による運営

- 〇オホーツク鉄道歴史記念館は、丹尾氏の私有財産の受け入れを前提としており、財産の譲渡や固定資産の課税関係、財産や資料博物保全の永続性・安定性を確保するには北見市が設置主体となることが望まれる。
- ○オホーツク鉄道歴史記念館は、ピアソン記念館、ハッカ記念館に続き、オホーツク近代化の実相を未来に伝える第3の記念館として、そのもたらす観光効果や中心市街地活性化、社会教育・歴史教育の効果からも北見市が設置主体となることが望ましい。
- 〇オホーツク鉄道歴史記念館の運営は、観光施設としての魅力の発揮、事業展開の即応性の確保、国鉄OBや森林鉄道を支えた林野OB更には広く 市民や愛好家の知恵やボランティア支援が必要があり、運営は公益法人によることが望まれる。
- ○公益法人の形態は「特定非営利法人」、「公益社団法人」が考えられる。

### ②公益法人単独による設置の可能性

- 〇公設による設置を期待する「時間的余裕」のないこと(所有者の高齢を考慮)から、公益法人独自での設置運営に踏み切らなければならない。
- ○設置に係る費用は市民や全国の篤志家からの寄付、クラウドファンディング、借入金等により調達する。
- ○ただしこの場合にも、北見市には公益法人の構成員となり、運営に参画することを求める。
- 〇ハッカ記念館周辺の総合的で体系的な観光戦略を進めるためには、北見市観光協会の参画は絶対的条件となる。

# 「オホーツク鉄道歴史記念館」設置へのスケジュールと必要財源

- 〇「オホーツク鉄道歴史記念館」は二つの構成部分から成る。一つは「7台の鉄道遺産車両とその展示場」、もう一つは「博物資料館」としての建物。
- 〇所有者である丹尾氏からは、7台の鉄道遺産車両及びその敷地の無償譲渡がすでに約束されている。
- 〇「博物資料館」設置については、①丹尾氏私邸の取得による、②観光協会等が設置を求めている「街の駅」、③タマネギ倉庫の空き倉庫の活用が考えられる。
- 〇丹尾氏私邸を取得する場合には、土地建物取得費※3,000万円、展示場整備費1,000万円、私邸の改装費1,000万円、展示物製作費等500万円合計5,500万円程度が必要と思われる。(※車両7台の解体撤去費用は2,000万円が見積もられており実質は5,000万円に相当)

### ①当面する丹尾車両保存と将来の歴史記念館設置

- 〇所有者(丹尾氏)の高齢を考慮するなら、丹尾車両と敷地の受け入れは急務であり、特定非営利活動法人設立のための活動を開始しする。
- ○特定非営利活動法人として車両保存と車両を利用した博物資料展示を実施しする。歴史記念館建設に向けて長期の募金活動を行う。
- 〇丹尾車両の経常的管理・補修財源を得るために収益事業を行う。
- ○具体的には有料による車両公開、イベントの開催、遺産観光ガイド、物販、飲食の提供(キハ27のレストラン化)を行う。

### ②車輛補修・施設整備の見積り

〇キハ27のアスベスト対策・修理・枕木交換等400万円、緩急車屋根・窓修理150万円、郵便車再塗装70万円、電気水道厨房施設300万円、事務施設100万円、屋根掛け(200万円~)等、募集規模1200万円~2000万円のクラウドファンディングを実施する。

### ③経常収支の見積り

<経常経費> 人件費	310万円(非常勤3名)	<経常収入> 会費収入	35万円(理事10,000円×15人、会員5,000円×30人、賛助1000円×50人)
水道光熱費	60万円	入車料	<b>40万円</b> (200 <b>円×</b> 2000人)
通信費	25万円	ガイド収入	<b>80万円(市内</b> 1500円×200人 近隣2500円×100人 管内5000円×50人)
ボランティア費	15万円	ツアー収益	20万円
広報宣伝費	35万円	喫茶食堂収益	150万円
補修修理費	40万円(積立を含む)	イベント収益	35万円
その他経費	15万円	物販収入	15万円
合 計	500万円	受託管理収入	50万円(市内SL等管理·特急車内販売受託)
		───── 補助・助成金	75万円(各種財団等)
		合 計	500万円