

「北海道」という文明のダイナミズムを考える

ノンフィクション・ライター、編集者 北室 かず子

熱帯原産のイネが、なぜ？

今や道産米は質・量ともに日本の最高ランク。世界一の巨大市場・中国でも中国産米の5倍超の高値にもかかわらず人気だという。熱帯原産のイネという植物が、なぜ日本で最も寒冷な北海道で躍進したのだろうか？そこには世にも稀な文明の物語がある。

寒地稲作の父と称される中山久蔵は、明治6年、現・北広島市島松で飢えと寒さに耐えながら、道南で作られていた赤毛種の栽培に成功した。つづら折りの水路を掘って沢水を温めるなど、赤ん坊を育てるように慈しんだ成果だ。しかし当時の石狩平野の大部分は洪水に襲われる泥炭地で、大規模な農業の舞台となるにはほど遠い。

明治31年大洪水で多くの犠牲者が出た後、石狩川によりやく治水の光が当たる。岡崎文吉は氾濫戻しという手法で将来の洪水流量を計算し、その数値は70年間も治水の基本となった。さらに自然主義による治水方式を提唱したが、採用されたのは蛇行した川をショートカットする捷水路方式。これにより河川勾配が急になり、流速・流量が増し水位が下がって洪水対策となった。大正7年から14年の歳月をかけて完成した生振捷水路は江別地点の石狩川の水位を1mも下げたというから驚きだ。水位が下がると周囲の泥炭地の地下水が川に流れ込み、泥炭地の排水・乾燥化が促進され、農地開発が両立。しかし、だからといって泥炭地

がすぐに農地になるわけではない。客土と、暗渠排水を施すことで初めて農地ができる。北海道の田園は巨大な装置なのだとしみじみ思う。

昭和4年には安定経営に不可欠な農業用水を賄う北海幹線用水路が完成した。農業専用としては日本最長の約80kmに及ぶ用水路は、必要な時に必要な水量を広い平野に行きわたらせることを可能にした。

育種においては忠別農作試験所（明治19年創立）を前身とする北海道立総合研究機構上川農業試験場の存在が大きい。戦前は収量の多い品種「富国」を開発して食糧増産に貢献し、米余りの時代になると「きらら397」でおいしい米への道を開き、「ゆめぴりか」に結実させた。約100年間に作られた育成系統は500に上るとか。その源に中山久蔵の赤毛種がある。

このように、治水、排水、客土、灌漑、育種という営為の果てに、熱帯原産のイネが寒冷な北海道でブランド米になった。しかもその間、わずか100年ほど。こんな文明の物語は世界にも例がない。

中山久蔵のみならず、偉大な先駆者は各地域にいる。仁木町の仁木竹吉、十勝の依田勉三、北広島市の和田郁次郎、北村の北村雄治・隼兄弟…。当別町の伊達邦直と伊達市の伊達邦成は、幕藩体制の領主自らが開拓リーダーとなった。新天地に夢を描いた人々は、どんな困難を克服し、何を目指したのか。そこから私たちは、地域に生きる意

味を学べると思う。

世界に比肩する近代技術史

北海道は、日本が近代工業社会に脱皮する原動力となった石炭の大供給地でもあった。移出の要となる築港で、廣井勇が小樽港防波堤に用いたのは当時の新素材・コンクリート。廣井はコンクリートが固まる現象、壊れる現象を徹底的に検証し、効率的な工事法も考え出した。廣井による波力の計算式は現代でも有効である。

苫小牧では第一期北海道総合開発計画によって港造りが始まったものの、掘っても掘っても砂に埋まり、公費のムダだと厳しい批判にさらされた。しかしアイソトープを使って漂砂の挙動を明らかにし、『勇弘築港論』（林千秋、大正13年）から半世紀以上を費やして世界初の砂浜掘込式港湾が誕生した。その成功は鹿島、新潟、常陸那珂、福井、むつ小川原港の工業港誕生につながった。

十勝川千代田堰堤は、取水と河床安定を図るべく昭和10年に竣工した。齊藤静脩らは新水路掘削によって泥炭地の排水を進める方針を選択し、十勝農業の礎となった。齊藤に見い出された横道英雄は旧十勝大橋（昭和15年竣工）を設計。高価な鋼材より、十勝川の良質な川砂を利用することで橋面積世界最大のコンクリート橋を出現せしめた。横道の恩師は、昭和7年にロッキングカラムとバツクルプレート鋼板の使用で新次元を開いた旭橋の設計指導者、吉町太郎一だ。

道路や鉄道建設の技術者を悩ませてきたのが、寒冷地特有の凍上現象だ。昭和27年に始まった国道36号札幌千歳間道路の改良工事で、高橋敏五郎は、コンクリート舗装に比べて簡易的とされていたアスファルト舗装を長距離道路に初めて用いた。今、日本中を網羅するアスファルト舗装の技術は、凍上に苦しみ抜いた北海道で培われたのだ。

以上はほんの一例にすぎない。北海道における

近代技術史は、地域の課題に真摯に向き合った技術者たちが、世界に比肩する技術を生み出して国づくりに寄与してきた歴史といえる。言うまでもなく、厳しい環境で働いた多くの人々の汗と労苦が技術者の構想を形にした。こうした系譜を知ることが、私たちが未来を選択・構築するためにとっても重要だと思う。

時代を遡ると、18世紀末にフランス国王の命を受けた探検船が通過した宗谷海峡は、ラ・ペルース海峡の名で世界に知られていた。ロシアはヨーロッパ貴族社会で珍重されるラッコの毛皮と不凍港を求めて南下を繰り返していた。アメリカは、灯火燃料や石炭の原料となる鯨油を目当てに、1840年代、既に多数の捕鯨船を日本海に進めていた。地政学的にみれば、北海道の位置と豊かな資源が、近代の扉を開いたといっても過言ではない。その豊かな大地は、アイヌ民族と共にあった。自然と共生する知恵を今こそ学ばなければならない。そして今年、戊辰戦争終結150年の節目に立てば、新政府軍と旧幕府軍に分かれて血を流した敵味方が、恩讐を超えて共に作り上げた大地なのだとも思う。

「ほっかいどう学」の沃野で

こうして見ると「ほっかいどう学」がアプローチできる領域は、歴史学、民俗学、地理学、理学、工学、農学、社会学・・・と、多岐にまたがり、人文科学と自然科学が融合する沃野であることがわかる。ならばこの沃野で、先人の足跡を読み解くのはもちろん、社会資本整備、産業振興、地域づくり、対世界といった視点で再構築してみてもどうだろう。細分化された事象を、現代の問題意識と照合しながら、横断的、学際的、俯瞰的に再編するのである。そこに鮮やかに浮かび上がってくるのが、世界における北海道の独自性であり、「北海道」という文明のダイナミズムだと私は思う。

*国土交通省北海道開発局が中心となって進めている「ほっかいどう学」については、以下に情報が掲載されています。
<https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/ki/keikaku/splaat000000ozs0.html>