



北海道 百年記念塔解体

百年記念塔解体 存続論残し

道などが1970年に野幌森林公園に建てた北海道百年記念塔(札幌市厚別区)の解体工事が、今秋にも始まる見通しだ。老朽化による安全面の問題や、存続した場合の多額の維持費から、道が2018年末に撤去の方針を決めてから約3年。道民の中には解体に理解を示す声がある一方、存続を望む声は今も地元住民から上がる。塔を巡っては、和人の入植で土地を奪われたアイヌ民族への配慮が足りないという批判が建設当時からあり、議論の火だねはなおくすぶる。

歴史認識論争に

3月上旬、雪深い野幌原始林が背後に広がる百年記念塔前では、数組の見物客が写真を撮っていた。厚別区で約40年間暮らし、毎週末に塔周辺を散歩するという主婦の中島紀久代さん(66)は「地元のシンボル。解体見直しに望みを持っていたので、取り壊しが始まると知ってショック」と寂しそうに塔を見つめた。

記念塔は1869年の開拓使設置から100年目の1968年、道の百年記念事業で道立野幌森林公園の整備とともに建設が始まった。総工費5億円の半分を道民の寄付で賄い70年に完成。高さは100あり、展望台からは石狩平野を一望できる。周

辺の小中学校では校歌で「雲は流れる記念塔 昔をしのぶ原始林」と歌われ、遠足先としても親しまれてきた。

一方、記念塔は建設当初から、アイヌ民族にとっては開拓の真逆で強いられた同化政策や差別の象徴との批判があり、歴史認識を巡る論争の的にもなってきた。実際に道発行の冊子「北海道百年記念事業の記録(69年)には、当時の開拓百年記念事業協議会(会長・故町村金五知事=当時=)の協議経過として記念塔について「(道民から)特定人物の顕彰や、先住民民族や開拓事業の犠牲となった農民らを慰撫する塔や碑の提案が多かったが、開拓のすべての先人に感謝と慰撫の誠をささげる記念塔を建設することにしたい」と記載されており、建設理念が「開拓」を礼賛するものだったとの指摘もある。

道側は準備着々

論争のあった記念塔は、高橋はるみ道政4期目の最終年度の2018年末、解体が決まる。外壁に使っている鋼材が腐食で割れ落ちるなどしたため、道は14年から記念塔を立ち入り禁止にし、16年には存続の検討を始めた。公団施設利用者として一般の大学生・社会人を対象に18年に行ったアンケートでは、利用者は存続派、

北海道百年記念塔を巡る主な動き

Table with 2 columns: Year and Event. 1968年11月 道民から寄付を受け着手工. 70年9月 塔が完成。翌年から一般公開. 92年5月 塔内部を大規模改修. 99年3月 塔外部を大規模改修. 2014年7月 老朽化により立ち入り禁止. 16年10月~ 存続に関する議論を開始. 17年10月 解体費と今後50年間の維持費の試算公表. 18年9月 道が解体方針を打ち出す。12月末に正式決定. 20年2月 20年度当初予算案に事前調査費を計上. 21年11月 事前調査による解体費と維持費を公表. 22年2月 22年度当初予算案に解体費の一部を計上. 依以降? 解体作業に着手予定

一般に解体派がそれぞれ多数と意見が割れた。高橋氏は18年9月の道議会で「安全性や将来負担の観点から解体もやむを得ないと判断した」と説明。同12月に解体を決めた。鈴木直道知事も前知事の方針を踏襲し、初の本格予算となる20年度当初予算に解体の事前調査費を計上するなど解体準備を粛々と進めた。

解体反対派はこの間も存続を求め続けたが、昨年11月、道への反発をさらに強める。道が老朽化の進行や労働単価の上昇のため記念塔の解体費は7億2千万円に膨らむとの事前調査結果を公表し、存続派に波紋を広げた。この額は17年の試算の1.7倍に相当した。道はその後、工事内容を精査して6億4500万円に修正。



立ち入り禁止が長く北海道百年記念塔。22年度中に解体が始まる見通しとなった。(石橋治佳)

併せて道は、今後50年間で維持費が17年の試算より2億円前後多い28億~30億円との見通しも示し、財政的に存続は困難との論調とした。

説明に納得せず

この道の試算に対し、地元選出の自民党和田義明衆議院議員(道5区)は「解体ありきだ。過大に算出している」と猛反発した。和田氏は町元知事の義理の孫。会員制交流サイト(SNS)に「歴史遺産の解体は理解に苦しむ」と投稿し、知事側近が今年2月に国会内の和田氏の事務所を訪れて解体費について説明した。だが、和田氏は「こんな説明では理解できない」「徹底抗戦する」と言って側近を追い返したという。

地元住民からも存続を求める声を強める。道が2月上・中旬に3回開いたオン

ライン説明会には計109人が参加し、解体反対の意見が相次いだ。地元有志らでつくる「道百年記念塔存続プロジェクト」の野地秀一代表(53)は「塔には開拓の歴史をつくった先人の思いが詰まっている。道は文化的な価値を全く勘案しておらず、透明性のある議論をすべきだ」と強調。設計者の建築士井口健さん(83)＝札幌市＝は「塔表面のさびは鋼材特有のもので安全性に重大な問題はない。記念塔は北海道の背骨のような存在」と存続を訴える。道議会自民党会派の道見泰憲氏(札幌市北区)は2月の道議会環境生活委員会の質疑で道に解体見直しを求め、近く有志と塔の状態を調査する意向を示している。

ただ、全道的には反対世論は広がっていない。道議会の中では危険性回避と税金を原資とする財政負担の最小化のため、解体はやむを得ないという声は少なくない。札幌アイヌ協会の阿部ユゴ会長(75)は解体着手について「当然の判断。塔建設の背景に何かあるのかよく考えてほしい」と話す。

知事は2月18日の記者会見で「構造上、老朽化の進行を完全に防ぐことは難しい」と述べ、22年度予算案で解体費6億4500万円のうち電気設備工事などに要する4300万円を計上。予算案は今年24日に賛成多数で可決される見通しだ。約半世紀、論争の舞台となり続けた巨塔は、多くの課題を道民に提起し、解体作業に入る。(小宮実秋)

三笠の八列トウキビ 魅力ぎっしり



動画で三笠で栽培されている八列トウキビを紹介する千葉さん(右)と及川さん

度から開かれ、今回は全道から65点の応募があった。千葉さんは、元FM北海道アナウンサー。昨年4月に協力隊員となり市内に移住、三笠の魅力などを紹介する動画制作を担当している。受賞作では、八列トウキ

千葉さんの動画 全道優秀賞

【三笠】本年度の「受け継ぎたい北海道の食」動画コンテスト(北海道農政事務所主催)で、地域おこし協力隊の千葉ひろみさんの作品「北海道の伝統野菜 八列トウキビ」が、最上位の優秀賞5点の一つに選ばれた。千葉さんは「動画を見て、大事に作物を育てている生産者が三笠にいてることを知ってほしい」と話している。(石橋治佳)

協力隊員「受け継ぎたい食」コンテスト出品

生産者の熱意知って

八列トウキビを知らない人もいると思う。食糧不足の時期に食べられた品種を育て、守っている人がいると伝えられて良かった」と受賞を喜んでる。動画は北海道農政事務所ホームページで公開中で、今後「YouTube」の「みかさへらチャンネル」でも公開する。

三笠を生産する及川農園の及川善志さんの畑の様子や、千葉さんの収穫体験、及川さんが炭火で焼く場面などを紹介。かつて道内各地で栽培されていた八列トウキビが、甘みの強い新種の出現で1960年代からほとんど栽培されなくなったことにも触れながら、「もちもちして歯ごたえがあり、かめばかむほどうま味が広がる」と魅力を語っている。千葉さんは「移住後、道の駅三笠で初めて八列トウキビを買った時に及川さんと出会い、そのまま畑取材に行った」と振り返る。

待遇改善阻む業績不振

JR北海道退職増 20年間べアなし

JR北海道で中途退職者が増え続ける背景には、業績不振に加え、国から巨額の資金支援を受けているため経費削減を優先せざるを得ず、抜本的な待遇改善に踏み込みにくいことがある。基本給を底上げするべアなしアップ(べア)は約20年実施していない。今年の春闘は岸田文雄首相が経済界に賃上げを求めているが、同社の労働組合幹部は「業績不振が続いているので、賃上げはコスト増を招く」と主張している。

今年も大きな改善は望み薄いと語る。JRは経費削減を優先し、賃上げを抑制している。JRは経営改善策を提言する第三者委員会が昨年12月に開いた会合で、委員の一人は人材流出が続く現状への危機感を隠さなかった。社内でも「給与の低さが士気に悪影響を与えている」との声がある。だが賃上げはコスト増を招くという主張が強い。

例年以上に厳しい内容かもしれない」と身構える。ただ、限られた歳入で社員を養う必要がある。夫は欠かさず、別の労働組合は「職員の多い保線などの職場に諸手当を多めに配分できないか」と会社に訴える。老朽化が進む村部の社宅の建て替えも課題だ。東京商工リサーチ北海道支社によると、人手不足により、22年度にべアや定期昇給などの賃上げを実施すると回答した道内企業は71.7%(259社)に達した。JRと他社との待遇格差が今後拡大する可能性がある。職員の生活を支えるには、道民の生活を支える使命と、北海道新幹線

の延伸など将来の明るいビジョンをいかに社員と共有できるかも重要になる。(伊藤正倫)

JR西800人削減へ

JR西日本が運転士や車掌、事務員などの人員規模を約800人削減する計画を立てていることが11日、分かった。希望退職や早期退職は実施せず、主に定年退職や採用抑制による自然減で対応する。新型コロナウイルス禍による鉄道利用の低迷で業績が悪化しており、組織のスリム化で収益力の改善を目指す。JR西の2021年3月

末時点の従業員数は約2万4千人。JR西は12日のダイヤ改正で、在来線の計約500本以上の運行を取りやめたり運転区間を短縮したりする。こうした減便や「みどりの窓口」など駅の業務を見直すことで約460人を削減する。これは別荘に支社機能の大規模再編で350人程度の削減を見込む。JR西の広報担当者は「安全な鉄道運行を大前提に構造改革を進める」と話している。JR西の21年4~12月期連結決算は、純損益が540億円の赤字(前年同期は1618億円の赤字)で、22年3月期も8億15億~11億65億円の赤字を見込む。