



|                  |   |
|------------------|---|
| Title            | 現代史から考える北海道の産業：新発見の史料とともに   |
| Author(s)        | 立澤, 修一; 板垣, 暁; 満園, 勇; 市川, 大祐; 平本, 健太  |
| Citation         | 地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 13, 23-32   |
| Issue Date       | 2024-03-29  |
| Doc URL          | <a href="http://hdl.handle.net/2115/91689">http://hdl.handle.net/2115/91689</a> |
| Type             | bulletin (article)  |
| Note             | パネルディスカッション   |
| File Information | REBN_13_023.pdf   |



[Instructions for use](#)

## <パネルディスカッション>

# 現代史から考える北海道の産業

## －新発見の史料とともに－

パネリスト 立澤 修一（北海道総務部行政局文書課道史編さん室 主幹）  
パネリスト 板垣 暁（北海学園大学経済学部 教授）  
パネリスト 満菌 勇（北海道大学大学院経済学研究院 准教授）  
パネリスト 市川 大祐（北海学園大学経済学部 教授）  
コーディネーター 平本 健太（北海道大学大学院経済学研究院 教授）

**平本**：それでは、後半のパネルディスカッションに移りたいと思います。

まず、講演者のみなさま、前半のご講演ありがとうございました。大変興味深いお話を聞かせていただきました。

私は歴史の素人でございますが、何も分かりません。その素人の立場から前半のお話について少しご質問させていただきながら、やり取りさせていただければと思います。

まず、立澤さんと満菌先生にお尋ねしたいのですが、この道史編さん事業というのは、『新北海道史』が50年前に出版された。それで、今回、2018年に編さん室ができて、非常に短期間に立派な資料編2ができたわけですが、満菌先生は、これを恒久的な事業にすべきだご提案されました。立澤さんは、今回の編さん事業に主幹として携われて、こういった道史の編さんのような事業を恒久化することの可能性や意味、あるいは、それに向かって乗り越えなければいけないハードルなどがあれば、お二人それぞれのお立場でコメントをいただければと思います。

**立澤**：道史編さん事業の恒久化、編さん組織の体制を恒久化してはどうかといったお話かと思えます。

道史編さん事業につきましては、北海道150年を機に高橋はるみ知事が公約として掲げた政

策を具体化するために出てきた事業で、最初からプロジェクト型で始まっており、その前提の下で組織体制も構築され、予算も取っております。

裏を返せば、プロジェクト型という条件の下で年間1,000万円なり2,000万円の予算です。これは、お金のない大変苦しい道にしては相当出しているほうだと思っております。そういった条件の中で捻出して、10年間ということをやっている事業ですので、今それを恒久化という議論というのはなかなか難しいと考えております。

残念な答えになってしまって大変申し訳ないのですが、今のところはそういった現状かと思えます。

**平本**：はい。ありがとうございます。満菌先生、お願いします。

**満菌**：私が恒久化すべきだと言ったのは、これは一委員の感想として聞いていただきたいのですが、一つは、前回の『新北海道史』の経験というのが今回引き継がれていないと思うわけです。例えば、『新北海道史』も1970年代ぐらいまでは対象にしているのです。しかし今回前にどういう史料を集めたのかと道史編さん室の方に聞いても、誰も知らない。ですから、全く前回の経験が引き継がれず、あるいは前回集めた史料の蓄積も失われたというか、あるいは

あるのですが、引継ぎがないままやっているというのが大きな問題ではないかと思いました。

もう一つは、集めた史料をどうするかという問題があります。私たちは、道史編さん事業の中で資料編をまず作りました。今回収録された史料というのは、私たちが写真を撮ったりコピーを取ったりして集めた膨大な史料のごく一部で、珠玉の一滴というか、ドリップした一滴という感じなのです。その膨大な史料を集めること自体が、冒頭、立澤さんから説明があったように道民共有の歴史資料、共有財産として集めるという、そういう目的でやっているところがあります。それで、使わなかったデータをどうするのか。恐らくこれは、道史編さん事業が終わるか、その途中か分かりませんが、北海道立文書館の目録が置いてある棚に史料のリストがひっそり置かれ、それを使いたいと思えば、そこに行って目録を見て、申請をして、道庁を通じて史料所蔵者の許可を得て見るという手続になると思うのです。しかし集めた史料の重要性、あるいは、非常に貴重な面白い史料もたくさん集めましたので、載せられなかったものも含めて今後どう活用していくかということと併せて、この編さん事業の体制を維持しながら、かつ、50年後か25年後か分かりませんが、それに向けて、いきなりプロジェクトで集め始めるのではなくて、着々と受け継いでゆく。こういう組織があるのだったら、企業のほうも古い史料をここに預けようとか、見てもらおうというふうになると、もっと充実したものになってくると思うのです。これは、立澤さんの立場とは違って、一人の歴史家としてそういうことを強く感じました。

以上です。

**平本**：はい。ありがとうございます。

ちなみに、北海道以外の自治体、これは都道府県ではなく市町村でもいいのですが、そういうような形で歴史の編さんがある種恒久化してやっていく体制を持っているところというのはあるのですか。

**満菌**：編さん事業そのものかどうか分からないのですが、編さん室という形で編さん後も残している、これは尼崎の史料が有名かと思うのですが、市民講座などもやりながら史料を活用して、地域の歴史を拓いていくという活動をしています。ですから、例がないわけではありません。

**平本**：なるほど。どうもありがとうございました。

立澤さんと満菌先生はお立場が違うので、お答えも違ってきますが、歴史の資料というのがその地域の共有財産であるというお考えは多分共通していると思います。

次に、板垣先生と市川先生に、それぞれ工業と交通というお立場で企業の史料を収集され、それを資料編に掲載していただいたというお話で、ご苦労をいろいろと伺ったのですが、板垣先生からは不祥事をどこまで書いたらいいのか、市川先生も、散逸している史料ないしは存続会社のない中で、それでも歴史の資料を残していかなければいけないということの難しさ、そのためにどういうアプローチが要るのかということについて、素人の私に教えるという立場でご教示いただければと思います。

**板垣**：不祥事の話だと思うのですが、教えるというほどではありませんが、一つは、ストレートに載せようとしてしまうとなかなか企業側からOKが出ないので、ちょっと内容をぼかしてやるということです。それは会社史などでもよく使う手です。私は、昔、某社史を書いてまして、あまりにもストレートに書いてしまい、編さん委員から「これはちょっと」と言われ、その出来事自体書けなくなるということがありました。それで、取り仕切った先生に、それじゃ駄目だよと怒られた記憶があるので、これも一つの方法だと思います。

今回の道史編さんですと、会社史ではないということと、公害などは被害者の方もいらっしゃると思いますので、ぼかしてというのは少し違うと考え、今回は、やったことはやったこと、被

害があったことは被害があったこととしつつ、それに対してこのように取り組み、こういった対策を立てて、現在こういうふうに向き合っていますという書き方を納得していただいたのではないかと考えています。

**平本**：なるほど。ありがとうございます。

市川先生には、特に今回、定山溪鉄道の話を中心にご講演いただいたのですが、逆に、断片的な史料はあるのですが、なかなか体系的な史料がなく、残したいのだけが残るのが難しいというものについてどのような対応をしたらいいのかということも含めて教えていただければと思います。

**市川**：体系的な史料が残っているのはある程度大きな会社で、ほとんどの会社は断片的にあるか、ないかです。このことに関しては一発で解決するようなものではなく、特に中小の会社の場合は史料の重要性をお話して、訪ねて、その時点で記録が取れるものはこちらで取り、場合によっては、将来的にこの先会社がなくなってしまうかもしれませんので、自治体の資料館などでその史料を引き取ってもらうなど、そういった方策を地道に一つ一つやっていくしかないと思います。

既に失われてしまったものも多いと思うのですが、これから先交通関係の企業が潤沢な資金があるという状態には恐らくならないと思いますので、自治体の歴史として捉えて、例えば自治体の資料館などと連携しながら、失われたものはやむを得ないにしても、今あるものはとにかく残していくということが必要だと思います。

**平本**：はい、どうもありがとうございます。

先ほど、この史料というのは物凄く膨大で、仮に企業の中にあるとしても整理されていなかったりする場合があるというお話がありました。現在デジタル化ということが主流になっています。写真撮影をして史料を持って帰るというお話もありましたが、多分それはフィルムカメラでなくてデジタルカメラで撮影されている

と思うので、そういう意味では、かつて紙で膨大な書庫を必要としたような時代とやや違ってきているのではないかと思うのです。例えばこれから50年後、25年後かもしれませんが、また道史を作るに際して、新しいデジタル時代の史料の収集・保存の仕方ということについて何かお考えがあれば、お一人ずつ簡単にお答えいただければと思います。

内容からやや逸れるかもしれませんが、歴史に携わるお立場として教えていただきたいと思っています。

どなたからでも結構です。

**満菌**：では、私から。

デジタル化はもう止められないというか、現に進んでいますし、公文書を含めてデジタル史料を我々は日々研究の中で使っています。その場合に、やはり歴史家としての立場からすると、原史料も紙で残しておいてほしいのです。

これは、内情を話しますと、今回デジタルカメラで初めて史料を撮影しますという道庁の職員の方と一緒にいき、その道庁の職員の方に撮ってもらうのです。それで、だんだんその方が慣れてくると撮影が上手になってくるのですが、最初のうちはページを飛ばしたり、欠けが出たりします。これは我々もそうなのですが、もともと紙自体からデジタルにするときに、綴じの部分が見えないとか、端が欠けてしまうとか、色がちゃんと見えないとか、いろんな情報が失われるのです。ですから、デジタルにすると完全に紙は要らなくなるかということ、歴史研究の立場からすると紙も大事ですということを言いたいと思います。でも、やはり現実にはスペースの問題があります。

**平本**：なるほど。ありがとうございます。

では、続けてお願いします。

**市川**：全く同意見で、冊子をデジタル化する話では、少し何らかの欠けが生じるという問題が出ましたが、例えば企業の史料の場合は、伝票とか日々の業務資料が綴じられずに、そのまま雑ばくに残されていることもあります。それ

は、企業の人からすると単なる処分するごみか  
もしれませんが、我々にとっては生の一級史料  
なのです。極端なことを言えば、その重なって  
いるときの順番自体がその業務の在り方を示し  
たりします。もちろん、捨てられてしまうより  
はデジタルで保存したほうがベターなのですが、  
それはあくまでも次善の策であって、デジ  
タルにしたから紙が失われていいとは歴史の立  
場からはやはり言えないのです。特に、冊子体  
ではなく紙の状態でラフに残っているもの自  
体、実際には走り書きされたメモが非常に重要  
な決定の布石だったりすることもあり、実はそ  
ういうところが大事だったりするので、スペー  
スの問題や費用の問題があり大変心苦しいの  
ですが、やはり第一義的には紙で残すのがベスト  
で、次善の策としてデジタルなのかと個人的  
には思います。

**平本**：なるほど。ありがとうございます。

では、板垣先生、お願いします。

**板垣**：私もほぼ同じなのですが、ちょっと二人  
と違う論旨からすると、デジタルというのは、  
それは再生するハードがどこまでもつかとい  
うことがあると思います。例えばフロッピーデ  
ィスク（FD）は、私でぎりぎり使った世代で  
すが、もう若い方は知らない。私も十何年ぐ  
らい前に原稿をFDで出してくださいと言われ  
、FDを持っていないので、慌てて中古で100  
円ぐらいで買った記憶があります。今はDVD-  
ROMが主流ですが、それが25年後、50年後、  
100年後、果たして再生できるのかという問  
題が出てくると思います。

そう考えると、もちろん保存状態にもよるの  
ですが、紙のほうが長もちするのではないかと  
思いますので、もしデータ化するのであれば、  
それを再生するハードのほうも正常に動くよ  
うに保存しなければならないという問題がある  
と思います。

**平本**：なるほど。それは重要なお指摘です。あ  
りがありがとうございます。

立澤さん、いかがですか。

**立澤**：私は研究者ではございませんので、道  
の取組というところをお話することになりま  
す。道でも今、原本自体がデジタルでという、  
文書管理システムを入れていきますので、デジ  
タル文書が道庁内ですすでにできています。つ  
まり、紙がなくもう電子しかないという資料も  
発生しているところです。

また、デジタル化というところで申し上げま  
すと、今回の資料編もインターネット上で見  
ることができるようにしていますし、道民の皆  
様の窓口、入り口をなるべく増やすような取  
組ということでデジタル化を進めている状況で  
す。

答えには全然なっていないのですが、以上で  
す。

**平本**：ありがとうございます。

デジタル化というのはとても利便性が高いと  
思われますが、一方、歴史家ないしは歴史研  
究という立場からいくと、それだけでは十分  
な原史料にはなり得ないと。なるほど、面白  
いと思いました。

それから、確かに今、例えばデジカメで撮  
ったJPEGのフォーマットが50年後もそのま  
まだスタンダードであるかどうか怪しい、そ  
んなこともあり得るわけですね。

それから、もう一つ。これもご講演を伺いな  
がらぜひ聞いてみたいと思ったのですが、50  
年前の『新北海道史』は1970年代ぐら  
いまで含まれていた。今回のものは1945  
年～2003年まで。そうすると、1945年～  
1970年までの二十数年間、多分重複があ  
ると思うのです。その重複部分も恐らく今  
回編さんされる時にご覧になられたと思  
うのですが、50年前の『新北海道史』と  
今回のものとの時代が重複している部分に  
ついての見方や解釈、あるいは評価が随分  
違っている、あるいは、ほとんど変わって  
いないなど、50年前の『新北海道史』と  
今回のものとの間で垂直方向に比較した場  
合の何かお気づきの点、あるいは気にな  
った点などがあればお教えいただきたい  
と思うのですが、いかがでしょうか。

これも、どなたからでも構いません。では、満蘭先生からお願いします。

**満蘭**：これは、資料編ということではなくて、通史編という歴史を書いてあるほうの話になると思うのですが、私の担当する商業の話ですと、これは担当者の個性というのも結構あるわけです。歴史研究者としての関心がどうしても跳ね返ってくるところがあるので。

私でいうと、『新北海道史』のときの叙述の中に、例えば商店街の話というのはあまり出てこないのです。しかし、今この状況で北海道も含めて各地商店街をどう見るかというのは、まちづくりの取組も含めて非常に社会的な関心も高いですし、歴史的な意味合いもあると思うのです。その商店街をどのように位置づけるのか、例えばこういった自治体史の中にも商店街、特に郷土の歴史というように考えると、すごく重要なトピックの一つだと今なら思うのですが、前回の『新北海道史』では少しだけ触れているにすぎないので、そういった辺りが大分関心が違うのだなと思いました。

**平本**：なるほど。難しい質問で、申し訳ありません。

**市川**：交通分野からは、簡単なところで。

報告の中でも申し上げましたが、もちろん一応区分はあるのですが、当然のことですが国鉄中心で書かれていますので、今回は逆にそれ以外のところに注目して叙述するのもいいのかなと考えた次第です。

交通は、以上です。

**平本**：なるほど。

**板垣**：工業につきましてもあまり複雑な話ではないのですが、やはり企業にかなり着目してというのは『新北海道史』とは違うと思います。特に今回は、いろいろハードルがありました。様々な企業にご協力いただきましたので、そういった観点からアプローチしていくというのは今回の新しさだと思っています。

**平本**：なるほど。業界全体のどちらかというところとマクロ的な話よりは、その業界を構成するブ

レーヤーである企業によりフォーカスしたというのが工業分野の特徴なのですね。

**板垣**：今回、私の意図としてはそういったところですよ。

**平本**：ありがとうございます。

立澤さんは、何か前回と比較してお気づきになった点はございませんか。

**立澤**：まさにこれから資料編が終わって、通史編に移っていくという中で、ここはしっかりと委員の皆様にもご意見をいただく点です。

そもそも1970年からの現代史に限定して編さんし、前回の『新北海道史』の1970年までの記述をそのままとした場合、今の研究状況からするとちょっともたないというようなご意見が編さん大綱の検討時にあったかと思うのですが、そうした現状の期待に応える部分なのかなと思っています。そこは、資料編をまずしっかりと出版した上で、通史編の検討となります。産業・経済部会でもそうですし、企画編集部会、道史編さん委員会で議論をいただくところかと思っています。

**平本**：どうもありがとうございます。

今回のシンポジウムは「新発見の史料とともに」という結構ハードルを上げたサブタイトルをつけたのですが、満蘭先生のご講演の中で、マイカル小樽の史料を小樽商工会議所で掘り出してきた、これはちょっと目玉だとおっしゃったのですが、満蘭先生、市川先生、板垣先生それぞれ今回、調査、ご執筆をされる中で、これは面白い史料だ、これは北海道の産業を考える上でとても重要な史料だとお感じになったものがあれば、それがどんなもので、どういう点で意義があるのかということについてぜひお教えいただきたいと思っています。

これも、どなたからでも。満蘭先生からお願いします。

**満蘭**：時間の関係で、今日はセイコーマートの話だけスポット的にお話ししましたが、マイカル小樽の話も小樽商工会議所にはたくさんファイルが残っており、周辺地域の開発も含め開発

の最初から、マイカルが開業して、その後、地元の商業者にどう影響が出たかという調査までファイルが全部残っているのです。ですから、これは、今回どこまで通史編も含めて反映できるかわかりませんが、かなり貴重だと考えています。

それから、小樽の中で、卸売業者たちが小樽卸商連盟という組織を1960年代につくっています。そのときの事務局的な役割を商工会議所が担っていた関係で、小樽卸商連盟の活動がかなり詳しく分かる史料がきれいに小樽商工会議所に残っていました。

皆さんご存じのように、あるいは「交通」の章を読んででも分かるかもしれませんが、もともと北海道というのは小樽が地域流通の中心だったわけです。それが、戦後、海運・鉄道ベースではなくトラック輸送ベースになり、卸売活動が札幌一極集中になっていくのですが、そのプロセスで小樽が少し沈んできたときに卸売業者たちが、自分たちで組織的にもっとアピールしながら小樽の卸売活動を活発にしようということをやっています。その関連の史料なども取っていき、資料編の中には、その設立のときの趣意書、こういう目的で設立しますといったようなことを史料として出しています。

**平本**：ありがとうございます。

**市川**：交通分野からは、例えば北海道新幹線建設促進期成会など北海道の史料から見たものなのですが、今は整備新幹線ができ、今後どうするか、函館からの延伸が注目されていますが、そもそもそれが建設される途中、北海道に上陸する前の東北新幹線の部分も、政府の行革の中で、一時期はミニ新幹線方式、スーパー特急方式など、いわゆるフル規格ではない新幹線というものを時代的な状況で選択せざるを得ない状況でした。その中で、北海道としては最終的にはフル規格を求めていくわけですが、その運動方針などが赤裸々に分かる史料があります。これは、史料の元は長いので、本当はもっと載せたいのですが、やむなくカットしましたが、

カットされたところもやはり残しておき、こういう経緯で現在の北海道新幹線、東北新幹線ができているということは知っておくべきだと思います。

**平本**：北海道新幹線というのは、東京のほうから順番に札幌のほうに造ってきて、函館まできて、その後工事中なのですが、九州新幹線は鹿児島から福岡に向かって造ったことが実は工期内にうまく造ることに成功した原因ではないかと言われています。それは、やはり九州と北海道で新幹線というものを誘致することに対する熱量に違いがあったのではないかということのようなことをよく聞くのですが、そのようなことを垣間見ることができるような史料というのありましたか。すみません。私の個人的な関心で伺っています。

**市川**：特に九州新幹線との違いみたいなことを書くところまでの史料は見えていません。すみません。

**平本**：ありがとうございます。こちらこそすみません。

では、板垣先生、お願いします。

**板垣**：産業全体のという話なのですが、一つは小樽のミツウマというゴムの会社です。あの会社が一時期倒産という形になるのですが、その際の会社更生手続開始申立の史料があります。それは裁判資料で、なかなか一般で見ることにはできないのですが、どうしてそうなったのかということが赤裸々に書かれている部分は非常に面白いと思います。当時の状況などがうかがえるというところで、一つ目玉かなと思います。

あとは、何度か出ていますが、不祥事というか、食の安全の問題で、よつ葉乳業です。異物の混入に対してどのように対応していったのかという内部史料を出していただいたのと、道のほうでもヒアリングしたのが出てきたというところで、そうした問題に対して企業がどのように対応していったかが見えるという面白さがあるかと思います。

**平本**：なるほど。ありがとうございます。

立澤さんには、逆に、今回の商業、交通、工業以外の産業の中で、例えば農業分野のこれは面白い史料だ、金融分野のこれはちょっと面白いぞとか、そういうのがあればお教えいただけますか。

**立澤**：編さん室としては全てと言いたいところなのですが、私が個人的に好きなのは、労働運動のところにある日鋼室蘭争議の、ある運動家の日記のようなものです。これは、ぜひ原本を読んでいただきたいと思うのですが、これは意味が通じないなと思って読んでいくと、乱丁だったりで、そういった生の史料の面白さがよく出ています。当時の労働運動の様子などもよく分かる史料だと思いますし、原資料の面白さも含めて、印象に残っている資料です。

**平本**：どうもありがとうございます。

やはり編さん室の主幹としても、これは面白いなというのが当然あるわけですね。

それでは、残り時間が15分ほどございますので、フロアの皆様からご質問があれば受けたいと思います。また、オンラインでご参加の皆様方からもご質問があれば、チャットのほうに書き込んでいただければ適宜拾い上げながらお答えいただきます。まずフロアの皆様、何かここまでのところでございせんか。

では、高井先生、お願いいたします。

**高井**：北海道大学の西洋経済史の高井と申します。大変面白く拝聴しました。

私は海外の商工会議所など見ているので、皆さんのご苦労はよく分かります。特に、議論の中にもあったと思うのですが、まず、はたして所蔵しているのか、次には、閲覧が許されるのか、最後には、撮影が許されるのか。その三つをクリアしなければ素材にはならず、そこからセレクトされたということで、満蘭先生のおっしゃる「珠玉の一滴」というのはまさにそのとおりだと思います。

私の質問は、まず所蔵のところと、特に社内報などのデジタル化のことなのです。例えばそれを後の研究者や、学生が卒論を書きたい、大

学院生が修士論文、博士論文を書きたいというときには一体どこに史料があるのか知りたいわけです。例えばセイコーマートだったならば社内報は何年から何年がどれだけあるか、報告書は何年から何年がどのくらいで、あるいは、切れ切れでしかないのか、20年分揃っているか、40年分揃いであるかとか、そういうことが一覧であると、例えば次の本を編さんするときにも、じゃあまずそこから当たりましょうなど、目処が立つと思うのです。今回の冊子の資料編ではそうした一覧のようなものが見当たらなかったもので、そうしたものを作る予定があるのか、これが一つです。

**平本**：索引編のようなもの。

**高井**：索引というか、資料一覧で、要は後世の研究者が当たるとしたならば、どこにどんなものがあるか、ということを書いておくことはすごく意味があると思うのです。まずそれが可能なのか。

2番目は、デジタル化した撮影史料の扱いです。我々海外の研究者ですと、アジアやアフリカの史料を撮るときに植民地主義という批判を受けやすいのです。研究者が勝手な視点で都合の悪いところまで暴いていくということは植民地主義と言われる所以であり、現場の人たちと合意をしながらやっていく必要があります。ですから、私は基本的には、アフリカで史料などの撮影をしたら、CD-ROMを作成し、向こうに同じものを提出し、そっちでも使ってくださいと。あるいは、私が今回撮影したのはこの範囲で、ここは有用だと思うので、ほかの研究者がいたらぜひ使ってください、という形でダブルで史料を渡しておく。それで、散逸したときの保険にもするみたいなことをしたいのですが、そういう契約というのでしょうか、史料を集めたときに、どこからどこまで再利用が可能なのかというような契約を何か統一的にされたりしているのか。

例えば北炭のように、史料を集めたときに担当者、史料を撮るのはどのレベルまでいいで

すかという合意をしてからその後の活用の度合いを決めていく。もちろん向こうが嫌だと言えばやめていいと思うのですが、そういう契約のようなことを、一筆取って、今後の史料の活用に役立たせるようなことというのは考えているのでしょうか。

**平本**：大きく二つのご質問でした。これは、立澤さんにお答えいただくのがいいのでしょうか。

では、お願いいたします。

**立澤**：大変参考になるご意見をいただきました。ありがとうございます。

まず一つ目、撮った史料を後の研究者が入手するなり検索するにはどうすればいいのかといったご質問だったかと思います。

今の編さん室の状況を申し上げますと、二つ目の質問にも絡んでくるのですが、北海道現代史を8冊刊行するというプロジェクトの下で資料を収集しているという現状があります。そのため、権利者様のところで写真を撮影する場合にも、資料編に収録する資料の候補として、また、通史編もこれから書くので、その参考とするため、調査・撮影させていただきたいという形をお願いしてやっています。一つ目の質問に対しては、未着手という状況になっています。こういう場合はこのように整理した、というようなことに今はまだなっていない状況です。

二つ目の質問も、今申し上げたとおり、あくまで本を8冊作るという枠の中で資料調査のお許しをいただいて、撮影させていただくということになっていますので、その取扱いは今の道史編さん計画の中では、先ほど満園先生からお話がありましたが、北海道立文書館に移管して活用を検討するということになっているのですが、その具体的な検討は、個別の権利者様との調整もありますので、今おっしゃられたことは大変貴重な参考意見として受け止めておりますが、未着手となっています。

以上になります。

**平本**：ありがとうございます。

高井先生、何かコメントございますか。よろ

しいでしょうか。

ではどうもありがとうございました。

ほかに、フロアの皆様方からご質問等ございませんでしょうか。

では、お願いします。

**参加者**：どうもありがとうございました。皆さんの貴重なご意見、非常に参考になりました。

私は、ある自治体史に関係して執筆を始めるところなのですが、個別の自治体史を執筆する場合、何を基準に書けばいいのか。北海道全体の通史という、最後はそこへ行き着くのですが、まずは資料編が出たということで、それなりの自治体史のよりどころになる一つのスタンダード、50年前の『新北海道史』のときも、それに合わせて北海道の自治体史それぞれが一種盛り上がった、そういう関連性があると思うのです。ですから、そうした中で得られた自治体史固有の問題が北海道史全体にも関係してくる場合も出てくると思うのです。逆に、各自治体の中で埋もれている問題に北海道史のほうからヒントを与えてもらえるというか、そういう相互作用があると思うのです。

こういう機会は、それを触発する重要なチャンスだと思うのです。ですから、大いに今後もこういう機会を増やしてほしいなと思います。経済だけでなく政治、文化、いろんな分野も関係してくるので、ぜひ今日のような機会を与えてほしいという、質問というよりも期待というか希望なのですが、よろしく願いしたいと思います。

**平本**：どうもありがとうございます。

道全体の歴史と自治体史の相互作用のようなことについて、何かコメントがあれば一言いただきたいと思います。

では、板垣先生、お願いします。

**板垣**：それはおっしゃるとおりで、もし自治体史を進めていらっしゃるのであれば、こういった会だけではなくて、様々な方向でお互いに情報交換することでより厚みが出てくるということはあると思います。

また、北海道史の企業の話を書いているのですが、苫小牧の図書館とか地方の自治体の方に非常に協力いただいていますし、ちょっと前に札幌市で集めた史料を活用させていただいているところもありますので、そういった相互関係というのは進めていただければと思います。

あまり答えになっていませんけれど。

**平本**：ありがとうございます。

では、もう一方。

**八木沼**：北海道新聞の八木沼と申します。

今回のシンポジウムが行われたということを書面に載せたいと思っているのですが、なかなか現代史というのは一般の方が見るにはハードルが高いと思っています。ただ、話を聞いていると、こんな背景があるのだとか、一度手に取れば結構読める史料ではないかと私自身は思いました。研究者以外の方にどのようにこの現代史を読んでもらいたいと思って執筆されたのか、ぜひ皆さんにお聞きしたいと思います。

**平本**：これは記事に載るところですので、いいご回答をお願いします。

**満菌**：では、私から。私は商業を担当したのですが、いろいろな活動が商業に含まれるのです。そこで、私が意識した一つは商業全体の流れが分かるということがまず重要であり、もう一つは、広く北海道で暮らしてきた、あるいは暮らしている人たちに向けてこれを読んで面白いと感じていただけることです。

例えば私の集めてきた史料ですと、小売業の史料など非常にたくさん集めました。まさにこれは生きてきた人たちの暮らしの歴史でもあるわけです。どこで買物をしてきたか。そういうことも感じていただける。つまり、学問的に面白いというだけでなく、その時々北海道の流通の在り方、商業の在り方を肌身で感じられるような形で読んで面白いというものも意識して集めました。その辺りが読みどころというか、資料編なので、頭から順に読む必要は全然ないので、どういう順番で読んでも構わないのです。

それと、本の中に解説というのをつけてあります。私たちがどういう考えで、あるいは、その史料にはどういう意味があるのか簡単に解説している部分なのですが、それを併せて読んでいただくと一般の方にもお読みいただけるのではないかと思います。

以上です。

**平本**：ありがとうございました。

さっき満菌先生が紹介してくださったセイコーマートの社内報が資料で、1973年にはまだ普通の酒屋さんで掛け売りがあったというのが私は結構ショックだったのですが、例えばそういうようなところですね。

**満菌**：はい。

**平本**：ありがとうございます。

では、市川先生、お願いいたします。

**市川**：交通分野からは、今は失われてしまった話。定山溪鉄道もそうなのですが、例えば、普段通っている道も実は昔は鉄道が走っていた。あるいはバス路線にしてもそうですが、鉄道にしてもバスにしても非常に身近なものです。通学の思い出とか、東京に行くときの青函連絡船の思い出がある方もおられると思いますし、そういう観点から見ていただいているかと思えます。

交通分野ですので、マニアの方はマニアックに読んでいただいて構わないと思いますし、一般の方は修学旅行とか、そういう思い出と絡めて読んでいただければありがたいと思います。

以上です。

**平本**：ありがとうございます。

では、板垣先生、お願いいたします。

**板垣**：工業部門は、今おっしゃっていただいたような一般の方々が手に取って分かりやすいということを意識して、有名なというか、恐らく北海道の方は聞いたことがある企業というのを選択している部分があります。ですので、満菌先生もおっしゃっていましたが、順番に、時代ごとになど思わずに、ぱっと見て、あっ、自分の知っている企業だ、ちょっと懐かしい、みた

いなところでご覧いただいて、あのときはこういうことを考えていたのだ、こういうことがあったのだな、と自分の記憶と照らし合わせていただければと思います。あるいは、若い方には、自分の知っている企業がこういう時代を通過して今があるのだというようなことを意識していただければいいのではと思います。

特に、消費財という形で、よつ葉、雪印、ミツウマ、あるいはミルクキャラメルフルヤ（古谷製菓）など、そういったところも入っています。これは資料編だけではなく通史編にも出てくると思うのですが、そういった皆さんがふだん手に取っているようなものも入っていますので、そういったところを楽しんでいただければと考えております。

**平本**：ありがとうございます。

では、立澤さん、最後に改めて北海道現代史のアピールをお願いいたします。

**立澤**：今3人の先生方にお話しいただきましたが、高度な学術研究の水準を保つということ

と、道民に親しまれるものにする、この両立に向けまして、本当にご苦労と、お知恵を出していただき、大変読み応えのある本になっているのではないかと自負しております。道民の皆様には、紙で読むのもデジタルで読むのもどちらでも構いません、紙はまだ在庫がありますので、ぜひ手に取って御覧いただければと考えております。

以上です。

**平本**：どうもありがとうございました。ちょうどお時間となりました。

本日ご参加の皆様方、オンラインでご参加の皆様方、どうもありがとうございました。

まだご質問等あるかと思いますが、一旦このシンポジウムはこれで閉じさせていただきますと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

ご登壇の4名の方、どうもありがとうございました。（拍手）