

平成23年度版  
大学放送講座  
テキスト

道民カレッジ

～現在を見つめ、過去を知り、未来のあり方を考える～

# ほっかいどう学

大学放送講座

## 夢のある北海道の創造に向けて

この度、平成23年度道民カレッジ「ほっかいどう学」大学放送講座のテキストが完成し、刊行の運びとなりました。

道民カレッジは、道民の皆様が学びを通して、活力に満ち、個性あふれる地域社会を創っていくための「生涯学習の学園」です。

本カレッジでは、主催講座として「ほっかいどう学」大学放送講座及び「ほっかいどう学」出前講座を実施するとともに、連携講座の1コースとして「ほっかいどう学コース」を設定しており、学習者自らが北海道について現在を見つめ、過去を知り、未来のあり方を考える協働の学びの場として「ほっかいどう学」を柱とした取組を進めているところです。

とりわけ「ほっかいどう学」大学放送講座は、歴史や文化、産業や環境など、北海道に関する様々なテーマによる学びを通して、北海道への愛着やそこに暮らすことへの誇りを育み、道民による「夢のある北海道の創造」のきっかけになることを目指しています。

テレビ放送の視聴と併せて本テキストを利用していただくことで、より一層、講座内容の理解を深めていただき、学習の成果をこれからの地域づくり、北海道づくりのために御活用されますことを期待しております。

終わりに、御執筆いただきました各先生をはじめ、御協力いただきました関係の皆様には厚くお礼申し上げます。

平成23年 8月

道民カレッジ学長  
北海道知事 高橋はるみ

## 目次

## 夢のある北海道の創造に向けて

道民カレッジ学長 北海道知事 高橋 はるみ

第1回	学校紹介	北海道医療大学	4
	<b>北海道のブランド生薬</b> ～スーパーカンゾウの開発にむけて～	北海道医療大学薬学部	5
	放送日	10/8 (土)	再放送 10/14 (金)

第2回	学校紹介	北海道教育大学	12
	<b>やっかい物を資源・エネルギーへ</b> ～雪冷房の現状と未来～	北海道教育大学旭川校	13
	放送日	10/15 (土)	再放送 10/21 (金)

第3回	学校紹介	北海道情報大学	20
	<b>地域に学生を送り込め!</b> ～地域のIT活用と若者の社会人基礎力育成～	北海道情報大学情報メディア学部	21
	放送日	10/22 (土)	再放送 10/28 (金)

第4回	学校紹介	北海道大学	28
	<b>環境と子どもの健康</b> ～2万人が協力する疫学研究～	北海道大学環境健康科学研究教育センター	29
	放送日	10/29 (土)	再放送 11/4 (金)

第5回	学校紹介	北海学園大学	36
	<b>馬の国・北海道</b> ～知られざる馬文化～	北海学園大学経済学部	37
	放送日	11/5 (土)	再放送 11/11 (金)

講師紹介	44
------	----

レポート用紙	47
--------	----

アンケート用紙	61
---------	----


**HBC 北海道放送**
ほっかいどう学 BB <http://www.hbc.co.jp/tv/d-college/index.html>

インターネット動画サイトで今年度の道民カレッジ「ほっかいどう学」大学放送講座を視聴できます

平成23年10月17日(月)～平成24年9月30日(日) 開設予定



# 北海学園大学

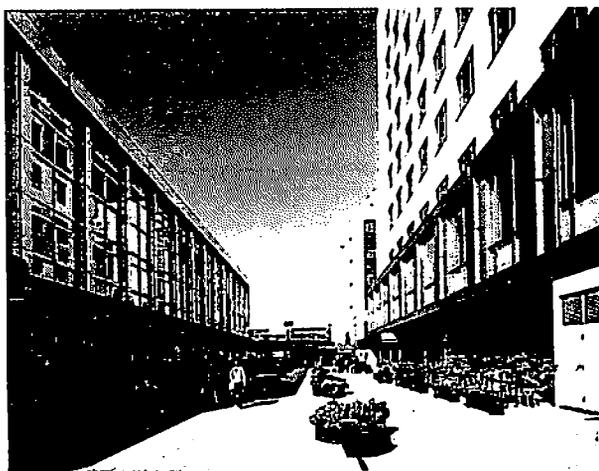
■豊平キャンパス 〈経済学部・経営学部・法学部・人文学部・工学部〉  
〒062-8605 札幌市豊平区旭町4丁目1番40号

■山鼻キャンパス 〈工学部/社会環境工学科・建築学科・電子情報工学科〉  
〒064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目1番1号

Tel. 011-841-1161 (代表)

北海学園大学の  
2012年度入試は  
大きく変わります!  
2012年4月、工学部に  
生命工学科(仮称)  
開設予定!!

## 北海道私立大学のリーダーとして 126年の歴史・伝統・実績を 誇る総合大学



### 沿革および 建学の精神・理念

明治18年の北海英語学校(のちの北海中学校)の創設がわが学園のはじまりです。戦後は逸早く、昭和25年に北海短期大学を開設し、大学の基礎づくりがはじめられました。創設以来、126年の歴史と伝統を継承し、総合大学として窈々と歩んでいます。

本学が建学の精神として掲げる「開拓者精神」は明治から大正、そして激動の昭和、平成と受け継がれ、21世紀を迎えた現在も変わらず息づいています。この自由で不屈な「開拓者精神」を現代のチャレンジ精神とみなし、主体的に学び、自ら考え、自らの行動に責任を持ち、そして自信と勇気をもって自らの可能性に挑戦し続ける人材の育成に全教職員が力を注いでいます。

### 学長メッセージ



学長 木村 和昭

本学は、1950(昭和25)年に設置した北海短期大学をもとに、1952(昭和27)年に北海道で初めての四年制私立大学として誕生しました。第二次世界大戦によって国土が荒廃していた戦後の混乱期に誕生した本学は、「開拓者精神」を建学の精神としました。開拓者にとっては何よりも「自立」と「自律」が求められますが、創立期の教員・職員をはじめとして、本学に学ぶすべての学生がこの志を共有し、それを次代に引き継ぎ、本学に与えられた社会的使命を果たしたいと願ったからに他なりません。

以来、半世紀以上を経て、5学部・6研究科を擁し、北海道では最大級の総合大学へと発展しました。その間、有為の人材を多数、輩出してきました。2011(平成22)年3月には、約1,900名が学窓を巣立ち、同窓生は7万名を超えました。これらの同窓生の方々は、社会に出ようとする在学学生、そして本学の卒業生たちを固く支援する心強い「応援団」です。本学への理解を深め、本学で学んでほしいの方向に立ち向かい、夢が実現することを祈念します。

### 学部・学科案内

#### ■経済学部/経済学科・地域経済学科

経済学部は2012年度から、学部統一入試と2年次学科選択制を導入します。1年次は学科に所属せず経済学や社会科学の基礎を学びます。1年次末に2年次から所属するゼミナールを選択し、それと同時に所属学科も決定します。経済学科には「経済財政政策コース」「公共政策コース」「国際経済コース」、地域経済学科には「地域経済・産業コース」「地域づくりコース」「東アジア経済コース」を設け、2年次以降はどれかひとつのコースを選択して、自分の問題関心やテーマに関連する科目群を集中的に学び、深い専門知識を養います。

#### ■経営学部/経営学科・経営情報学科

いま社会は、IT革命グローバル化を背景に、企業や組織が大きく変化しています。そこには合理性や社会性ばかりでなく、人間性を備え、創造性豊かな人材が求められています。「経営学科」では、経営組織や経営管理、戦略やマーケティングなどを理論的・実践的に学び、社会でリーダーシップをとることのできる人材育成を目指します。「経営情報学科」では、企業を成功に導くために必要とされる会計、情報、心理(行動科学)の各専門分野を総合的に学び、専門知識をもったエキスパートの育成を目指します。

#### ■法学部/法律学科・政治学科

法学部では2年次学科選択制を導入しています。1年次は学科に所属せず法律と政治の両方を学び、各自の関心により学科を選択します。「法律学科」では、実際に起こった事件にどのような法律が適用されるべきかといった法律の解釈を中心に、幅広い関連分野も学びながら、問題に直面したときに適切な解決を選択できる法的思考能力を養います。「政治学科」では、私たちの生活に密接に関わっている政治と行政の諸問題を分析します。特に、地域政治や地方自治に力点を置き、地域の視点から政治をとらえることを重視しています。

#### ■人文学部/日本文化学科・英米文化学科

人文学部は、人類が作り出した文化の総体を学び、「新しい人文学」の創成を学部理念としています。「日本文化学科」では、日本の文学や歴史、文化、言語などに関する専門知識を習得し、新しい文化の創造に貢献できる深い洞察力と高度な能力を養います。「英米文化学科」では、英語習得による高いコミュニケーション能力を身につけ、さらに、その背景にある欧米文化を系統的に学んで、現代世界がかかえるさまざまな問題を複眼的視野で把握する能力を養います。いずれの学科も少人数制で、英語教育には外国人教員も指導にあたります。

#### ■工学部/社会環境工学科(社会環境コース・環境情報コース) 建築学科 電子情報工学科

「社会環境工学科」は「社会環境コース」「環境情報コース」の2コース制で、環境・維持管理時代に向けた社会基盤整備に関する基礎工学に、IT技術やコミュニケーション手法を加えて、多様化する社会のニーズに対応できる技術者を養成します。「建築学科」では空間デザイン系、環境デザイン系、システムデザイン系に分けたカリキュラムで、各自の関心に応じて重点的または総合的に学んでいきます。「電子情報工学科」は、電子工学(ハードウェア)と情報処理技術(ソフトウェア)の両面を基礎から応用いたるまで幅広く学び、新しい技術を生み出す知識や能力をもった人材を育成します。

# 馬の国・北海道

～知られざる馬文化～

北海学園大学  
古林 英一

## I はじめに

馬というとみなさんは何を思い浮かべるでしょうか？現代の日本社会で、まず思い浮かぶのは競馬場のターフ（芝走路）を失踪するサラブレッドでしょうか。中高年の方なら子供の頃にみた荷馬車や馬糞（ばそり）が思い出されるかもしれません。

北海道の各地に馬が広がったのは18世紀末から19世紀の頃だそうです。明治期になり、北海道の開拓が本格的におこなわれるようになると、西洋から様々な品種の馬が導入されます。競馬場で疾走するサラブレッドもそのひとつなのですが、産業的な観点からいえば、ペルシュロン、 Trotter、ハクニーといった品種が重要でした。馬なくして北海道の開拓はなかったといってもよいでしょう。

馬は全国的にあらゆる産業現場で使役されていました。全国で使役される馬の供給地としても北海道は大きな役割を果たしてきました。1950年代半ばから始まったわが国の高度経済成長はモータリゼーションの急速な発展とともにありました。モータリゼーションの発展で馬は産業現場から姿を消していきます。

しかしながら、私たちの暮らす北海道では今でもあちらこちらで馬の姿を見ることができます。世界的にはともかく、現代の日本社会では、産業動力としての馬はその歴史的役割を終えたといわざるを得ませんが、北海道にはまだまだ馬に深い愛着を抱いて生きている人たちが少なからずいます。

馬を地域の資源として活用しようという動きも道内各地で見られますし、日高や胆振で生産されるサラブレッドは世界の競馬場で活躍するまでになり、有望な輸出品としても注目されるようになっています。

この講義では、北海道における馬の歴史的役割を理解するとともに、現代における地域資源としての馬の利用の試みとその大いなる可能性を展望していきたいと思えます。

## II 馬の力

最も基本的なことですが、なぜ馬が様々な産業で使役されていたのでしょうか？それは馬が他の家畜にはない特性を持っていたからです。馬は前歯の後ろに隙間があります。人間は、ここにハミという用具を装着することで馬を制御する技術を開発しました。また、馬の体型は牛と違い、背中がとがっていません。人や物を載せやすい形です。さらに、人に慣れやすく、繁殖をコントロールしやすいため、体系的な淘汰選抜をおこなうことが可能です。草食動物ですから飼料が比較的得やすかったということもあるでしょう。さらに、これはいうまでもないことかもしれませんが、何よりも人間よりもはるかに力持ちです。

強大な馬の力は3つの方法で利用されます。「乗る」、「載せる」、「曳く」の3つです。人が乗るための馬が「乗馬」です。馬の背に乗って馬を操ることを「騎乗」、騎乗する人を「騎手」(jockey, rider) といいます。馬を人がひいて制御し、背中に物や人を載せることを「駄載」といい、駄載用の馬を「駄馬」といいます。駄馬というのはだめな馬という意味ではありません。そして、馬車や櫓や農具を曳くことを「轆曳（ばんえい）」といいます。轆曳用の馬が「轆馬（ばんば）」です。馬車や櫓の上から馬を操る人を「御者（ぎょしゃ）」(driver) といいます。

産業的な観点からいえば轆馬と駄馬が特に重要でした。小型エンジンが開発され、さらにその燃料であ

るガソリンや軽油の広範な流通が確立する以前においては、人力でできないことは馬に頼るしかなかったのです。トラックやトラクターがまったくない社会を想像してみてください。ありとあらゆる産業現場で馬が活躍していたことが想像できるでしょう。

## Ⅱ 北海道開拓と馬

北海道の開拓は、みなさんもよくご承知のように、農林水産業と鉱業からはじまります。もちろん、生産物を運搬することも必要です。長距離輸送のために鉄道がひかれました。しかし、当然のことながら、鉄道は駅から駅までしか利用できません。駅までの輸送は馬車や馬漕に頼るしかありません。道路が未整備な状態だと馬車は使えませんし、馬漕も積雪が固められていないと使えません。そうすると馬の背に荷物を積んで輸送するしかありませんね。

ですから最初に必要なのは大量の駄馬なのです。駄馬はまずもってタフでないといけません。さらに、おとなしく扱い易いことも重要です。加えてあまり大きい馬は不向きです。体高が高すぎると荷物を積みにくい。特に日本人は小柄ですからなおさらです。こうした資質を兼ね備えていたのがドサンコです（図1）。ドサンコは東北地方で生産されていた南部馬が北海道に持ち込まれ、北海道の気候に適応した品種だといわれています。餌となるミヤコザサの分布域がドサンコの分布域とほぼ一致していたともいわれます。

ドサンコは駄馬としてはいいのですが、小格馬ですから輓曳力には劣ります。原野を切り開いて農地を開発するためには天然木を引き抜く作業（抜根）も必要ですし、広い農地を耕す農具を曳く力も必要です。そうするとドサンコの力では足りません。

明治政府が北海道開拓のために

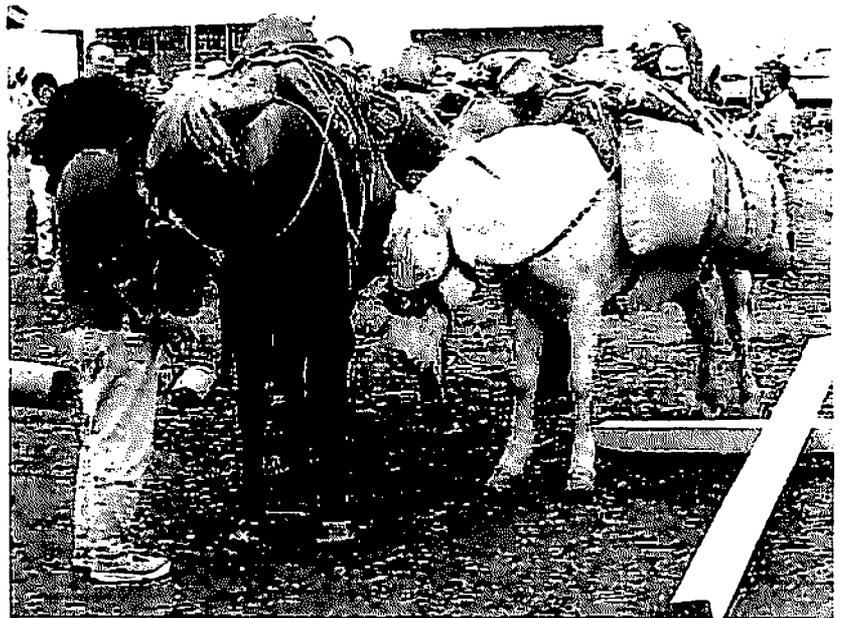


図1 ドサンコによる駄載



図2 帯広競馬場にあるイレネー像

設けた開拓使は西洋農法を主としてアメリカから導入します。このときにハローやプラウという農具とともにそれを曳く馬も導入されます。西洋種の馬を在来馬に掛け合わせて馬の品種改良が進んでいきます。多くの品種の馬が導入されましたが、特に農業や運輸で力を発揮したのがベルシュロンという品種です。

ベルシュロンというのはフランスのベルシュ地方原産の大型の品種です。傾斜地に植えられているブドウの収穫作業に使われてきた馬だそうです。重量物を曳いて坂道を上り下りする力の強い馬です。まさに北海道開拓にうってつけの品種だったといえます。

なかでも1910年にフランスから輸入され、十勝種馬牧場に配置されたイレネーという馬は種雄馬として多くの子孫を今に残しています。鞍馬の血統研究家である高野直樹氏のご教示によると、現在活躍しているばんえい競馬の競走馬のなかにはイレネーの血をひく馬が多数いるとのこと。イレネーのおかげもあり十勝で生産されるベルシュロン系の馬は十勝ベルとよばれ高く評価されました。その功績を記念して建立された銅像が帯広競馬場正門脇に立っています。また、ばんえい競馬にも若馬の最高峰のレースとしてイレネー記念というレースがあります(図2)。

西洋農法の導入とともに馬具も導入されました。馬車や櫛をひくために馬の肩に装着する馬具を北海道ではガラ(図3)といいます。このガラというのは英語のカラー(首輪、襟という意味もあります)が訛ったものだと思います。カラーが訛ってガラ。この言葉を定着させたのは、馬産の先進地である東北地方から渡ってきた人たちだったのでしょうか。

日清・日露戦争を経て日本は軍事大国への道を歩みます。日露戦争および北清事変において、軍馬改良の重要性を痛感させられた帝国陸軍は、軍事政策の一環として馬産改良30年計画という長期計画を策定します。軍馬の生産と確保がわが国の馬産に重要な役割を果たすようになります。十勝には軍馬補充部が置かれました。軍馬購買は馬産改良の大きな契機となりました。

軍馬で最も数が必要だったのは駄馬です。単に荷物を運ぶだけでなく、時には大砲や馬車を曳く必要もあります。そこで馬体は小さいものの牽引力も優れた馬が求められます。釧路の馬産家神八三郎は、品種改良に努力を尽くし、軍馬に必要なこうした資質をもった馬を創出しました。それが奏上釧路種や日本釧路種です。これらの馬は産業現場でも広く利用されました。残念なことではありますが、軍事技術が契機となって民生技術が発展することは歴史上しばしばみられることです。それは馬産にとっても同じことだったのです。

第二次大戦が終わり、馬は戦後復興に欠かせない動力源となりました。第二次大戦後、馬の生産頭数は徐々に増えますが、1950年代後半になるとモータリゼーションの普及によって馬は次第に産業現場から姿を消していきます。北海道の農業は比較的早くから機械化が進展します。意外なことかもしれませんが、農耕



図3 ガラ(肩の部分に装着されている馬具)

馬が姿を消すのは北海道では比較的早かったようです。

しかしながら、北海道では、他の領域、たとえば小運搬や林業などにおいては、馬は比較的遅くまで活躍します。筆者は1958年生まれですが、筆者の生まれ育った大阪では荷馬車をみたことはありません（関西の農耕は牛が中心でしたので、水田耕作に牛が従事しているのはみたことがあります）が、筆者と同世代の札幌生まれの人は町のなかで馬車を見た記憶があるといいます。実際、かつて馬車で小規模運搬を営んでいた人の話を聞く

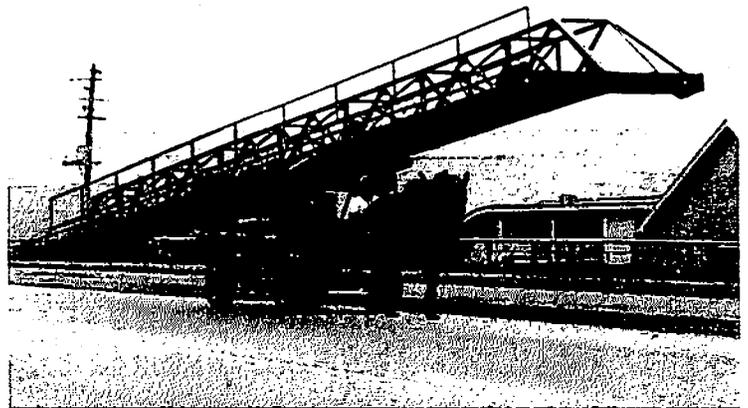


図4 重畳物を運搬する馬  
(昭和30年代、写真提供：中村光雄氏)

と、1960年代半ばまで馬車で商売をしていたといいます。特に長尺物とよばれる長い荷物では馬車がよく使われたとのこと（図4）。北海道で最初のエスカレータは札幌の丸井今井デパートに設置されたそうですが、その資材は苗穂にあった工場から馬車で運んだという話も聞いたことがあります。

北海道で馬車や馬櫓が比較的遅くまで使われたのには、おそらく積雪の影響があると思います。当時の自動車エンジンの馬力やタイヤの質が自動車の利用を遅らせたのかもしれませんが。馬が最後まで残った産業現場は冬山造材でした。1970年をはじめまでのばんえい競馬は、産業現場で馬と共に働く人たちが愛馬とともに力を競い合う競馬でした。

### Ⅲ 世界有数のサラブレッド産地・日高

牧場で草を食むサラブレッドの姿は北海道の代表的な光景です。わが国は世界では5本の指に入るサラブレッド生産大国です。2010年のわが国のサラブレッドの生産頭数は7112頭ですが、その97%を北海道がしめています。高度経済成長は競馬の隆盛をもたらし、それにもなってもっぱら競走馬として使われるサラブレッドなどの軽種馬の生産頭数は増大します。しか

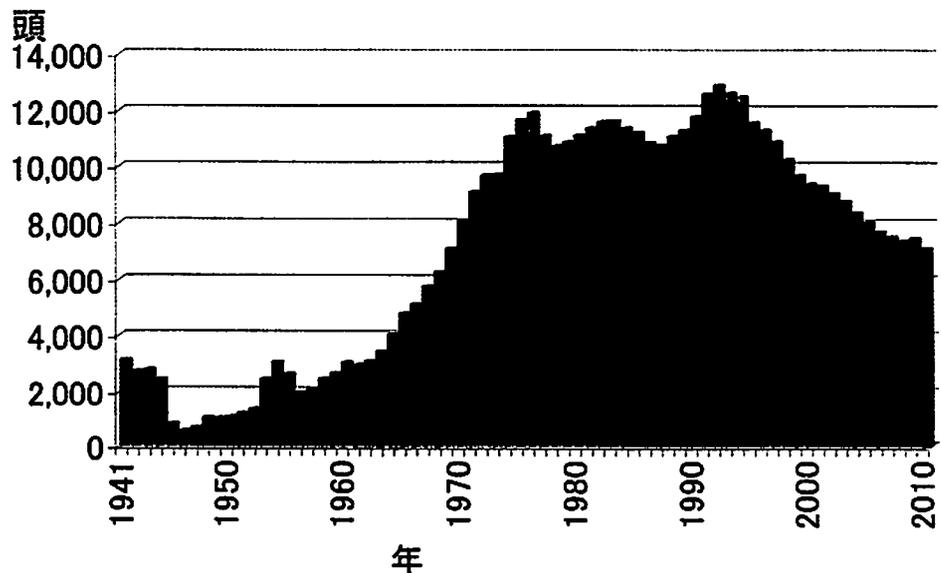


図5 軽種馬生産頭数の推移 (資料：軽種馬生産統計)

しながら、バブル経済の崩壊後、ピーク時には1万頭を超えた生産頭数は7千頭にまで減っています（図5）。

しかしながら、その一方で、牧場や生産者団体のたゆまぬ血統改良や技術改良によって、わが国で生産されるサラブレッドの資質は急速に向上しました。血統改良には優秀な種雄馬の導入が欠かせません。かつてわが国は欧米の先進馬産国から「種雄馬の墓場」などといわれたのですが、現在ではディーブインパクト号に代表されるような世界的に通用する幾多の競走馬がわが国で生産されています。

近年では、中国をはじめとして、急速な経済成長を続けるアジア諸国でのサラブレッドの需要が増大しています。馬のセリ市場には外国人バイヤーの姿も珍しくなくなりました。サラブレッドの輸出は北海道の輸出品目として熱い注目を浴びるようになってきました。

サラブレッドの生産は他の農産物にない地域経済への波及効果もあります。生産牧場で生まれた子馬は育成牧場で中期育成というトレーニングを受けます。そして競馬場の厩舎に入って競走馬となります。生産者だけでなく、育成業者や獣医、さらにサラブレッドビジネスを仲介する人たちが日高や胆振には集積しています。加えて、サラブレッドは日高や胆振の貴重な観光資源ともなっています。

ホッカイドウ競馬は北海道が馬産地日高の門別競馬場で開催している地方競馬ですが、このホッカイドウ競馬は北海道産サラブレッドの流通機構として、産業インフラとしての機能を果たしていることも重要です。

#### IV 地域資源としてのばんえい競馬

北海道には「ばんえい競馬」という世界に類を見ない競馬があります。サラブレッドによる平地競走はイギリスの貴族階級から始まった馬事競技ですが、ばんえい競馬は北海道や東北地方の産業現場で働く人と馬によって始められた馬事競技です。

ばんえい競馬というと、農家が農耕馬を使って始めた競馬だと解説されることがありますが、これは必ずしも正確ではありません。むしろ町の中や山林で働く人と馬のレースです。重量物を曳いて力を競うのがばんえい競馬です。例えていえば、サラブレッドによる平地競馬がF1カーのレースだとすると、ばんえい競馬はダンプカーかブルドーザーのレースだ



図6 ばんえい競馬

といえるでしょう。

現在、ばんえい競馬は帯広市だけで行われています。直線200メートルのセバレットコースの途中に大小2つの山があり、それを鉄櫓に重量物を積んで越えていく競走です。サラブレッドの2倍近い体重の雄大な馬格を誇る重種馬が山を越えていく姿は馬の力の偉大さを私たちに実感させる勇壮な競馬です（図6）。馬が山を越える動作は山林作業で要求される動作です。山林作業では、伐採した重い木材をひいて山を上がらねばなりません。それができないと産業現場では通用しないのです。ばんえい競馬を残酷だという人もいますが、そういう人たちは馬の力を過小評価しているのです。かつてのばんえい競馬では仕事のあいまにレースに出ることも稀ではありませんでした。実際の産業現場での仕事の方が競走より負荷が大きいのです。

ばんえい競馬で使用される櫓は鉄製です。これは競走用に開発されたものですが、形状は北海道で一般に使用されていた柴櫓とよばれる木製の櫓を模したものです。また、馬具は実際に産業現場で使用されていたものと全く同じです。あたかも相撲の化粧まわし（化粧まわしは実用品ではありませんが）のように、強い馬の馬具はその馬だけの特注品で、色とりどりのエナメル革で飾り鉾がほどこされた立派なものです。馬具には丈夫さと美しさが求められます。この技術は革鞆等の製造技術につながります。フランスのエルメスが馬具製造業者から出発したことは有名ですし、北海道でも馬具製造で高い評価を受ける砂川のソメスサドルが製造する革製品は道内外で高い評価を受けています。

## V 「馬力」で地域の活性化

産業動力としての馬はすでに過去のものといえるでしょう。しかしながら、地域資源としての馬にはまだまだ活用の余地があるように思われます。

道産のサラブレッドが国際的に注目される地域特産物であるだけでなく、サラブレッド以外の多種多様な馬が今なお北海道で生産・利用されています。今なお北海道は「馬の国」なのです。また、北海道開拓の歴史を鑑みると、北海道は馬が造った国といっていいいでしょう。

まず第一に観光資源としての利用が考えられます。代表的な施設にばんえい競馬があります。かつてばんえい競馬は旭川、北見、岩見沢、帯広の4つの市が開催していましたが、馬券発売額の低迷により、帯広市を除く3つの市はばんえい競



図7 とかちむら

馬から撤退しました。重種馬主産地のひとつである十勝地方の中心地である帯広市だけがばんえい競馬を続けています。

4場が1場になってしまったことはファンとしては寂しいものがありますが、4場の循環開催ではなく、1場集約となったことから、帯広では周年にわたってばんえい競馬を見ることができるようになりました。このことは、ばんえい競馬という貴重な地域資源を帯広市を中心とする十勝地方で独り占めできたということでもあります。

馬券の売り上げだけではない経済効果がばんえい競馬にはあります。耕野拓一帯広畜産大学准教授らの研究によるとばんえい競馬の経済波及効果は65億円もあるとのことでした。

さらに乗馬やホーストレッキングというのも北海道ならではの観光アイテムになります。また道内の各地に乗馬クラブがあります。乗馬というとぜいたくなイメージを持たれる方もあるかもしれませんが、決してそんなことはありません。馬にまたがるとほんのり温かい馬の体温を感じることができます。これは精神的にもいいようで、ホースセラピーという心理療法も研究されています。

ホーストレッキングというものもあります。釧路湿原の鶴居村ではドサンコを利用したホーストレッキングがおこなわれています。冬なら大雪原のなかでの馬糞体験などというのもいいのではないのでしょうか？乗馬は全国で可能ですが、馬糞などは冬の北海道ならではのです。近年、アジア諸国から多くの観光客が北海道を訪れています。多くの観光客は真っ白な冬の北海道を体験すべく訪れるのです。

昨年、帯広競馬場内に「とがちむら」がオープンし、十勝の観光スポットとして注目されています（図7）。馬券だけではない新たな競馬事業の展開が期待されています。

馬は北海道の歴史が生んだ文化遺産ですが、これを単なる「遺跡」としてしまっただけではもったいない話です。競馬も含めあらゆる馬を地域固有の資源として活用する試みが始まっているのです。

#### 主な参考文献

- 
- 武市銀治郎「富国強馬—ウマからみた近代日本」講談社、1999年  
古林英一「競馬大会から競馬史へ—1960年の資料を中心に（1）」日本ウマ科学会「ヒポファイル」第26号、2006年  
古林英一「競馬大会から競馬史へ—1960年の資料を中心に（2）」日本ウマ科学会「ヒポファイル」第27号、2007年  
古林英一「もうひとつの競馬・ばんえい（競馬）」ギャンブリック\*ゲーミング学会「ギャンブリック\*ゲーミング研究」第3号、2007年  
古林英一「農用馬の活用による地域振興」北海学園大学開発研究所「開発論集」第80号、2007年  
柏村文郎他「北海道の馬文化と馬の知識—増補版—」特定非営利法人とがち馬文化を支える会、2009年



# ほっかいどう学 大学放送講座

監修／道民カレッジ「ほっかいどう学」大学放送講座実行委員会

発行日／平成23年8月

発行／財団法人 北海道生涯学習協会

〒060-0002 札幌市中央区北2条西7丁目 道民活動センタービル(かでの2・7)9階

TEL(011)231-4111(内線36-343)・(011)204-5780

FAX(011)281-6664

印刷／社会福祉法人 北海道リハビリ

定価／800円(本体762円)落丁・乱丁本はお取り替えいたします。