

川をわたるための「渡船」

地域産業

第1章 十勝の平野や川ができるまで



十勝川千代田渡船場(1:幕別町明野 - 池田町千代田)。後ろに見えるのが、千代田の鉄道橋。渡船は人だけではなく、馬や馬車、自動車も運んだ。(写真:『池田町懐かしのアルバム』より)

橋がない時には、川は歩いてわたるが、舟を使ってわたります。川をわたるための舟を「渡船(渡し舟)」と

いいます。江戸時代、和人が海ぞいに十勝や道東を移動する時、何本か川をわたります。街道とともに渡船場が整備され、アイヌの人の丸木舟(p128)が利用されました。

明治に入り、内陸に和人が入りはじめたころも、丸木舟は活やくします。やがて人が増え、農業や商業がさかんになるにつれ、大きな船がつくられるようになりました。大正時代には、一度に人30人と馬車3台をいちどに運ぶことができる渡船も現れました。

十勝川をはじめ、十勝の川には渡船場がつくられ、渡船は多くの人々の足となって活やくしました。

第2章 先史時代と川

第3章 アイヌ文化と川

第4章 十勝開拓と川

第5章 発展、そして未来へ

用語

さくいん



利別川の信取渡船(3:池田町)。ロープ(矢印)が張ってある。(写真:『池田町懐かしのアルバム』より)

ロープと流れを利用して

はじめは、「ろ」や「かい」、それに「さお」だけで、川をわたっていました。

やがて、ワイヤーロープを川にわたし、それをたくるようになり、さらに、ワイヤーに舟を滑車でつなぐことで、大きな渡船でも川をわたしやすくなっていきました。

ただ、ロープがあっても力だけで引っぱるのではありません。川の流れに対して舟の向きをうまく調節することで、舟が対岸に向かうようにする技術が必要でした。

十勝川の越中渡し(帯広市東~音更町ひびき野)では、大きな渡船を二人であやつりました。一人が滑車を動かし、一人がさおをあつかい、おだやかに岸に着けたといえます。

最後の渡船... 旅来の国道渡船

舟はひっくり返ることがあり、人が亡くなることもありましたが、洪水になれば、わたることができなくなります。

明治38年(1905)、十勝川に開成橋(今の十勝大橋)ができるなど、大きな川にも少しずつ橋がかかり、渡船の役割は小さくなり、すがたを消していきました。(p182)

しかし、大きな川に橋をかけるには、大変なお金がかかります。渡船は、大正時代になっても活やくしました。

中には、熊牛本村渡船(清水町)のように、昭和23年(1948)から始まったものもあります。

最後に残ったのが、国道336号の一部でもあった「旅来渡船(豊頃町旅来 - 浦幌町愛牛)」でした。平成4年(1992)、十勝河口橋の完成とともに、その役目を終えました。



(上)旅来渡船。人と自転車、バイクまでをわたした。国道336号の一部で、平成4年まであった。(写真:『十勝川写真で綴る変遷』より)



(右)旅来渡船記念の碑。豊頃町旅来、道道旅来豊頃線ぞい。

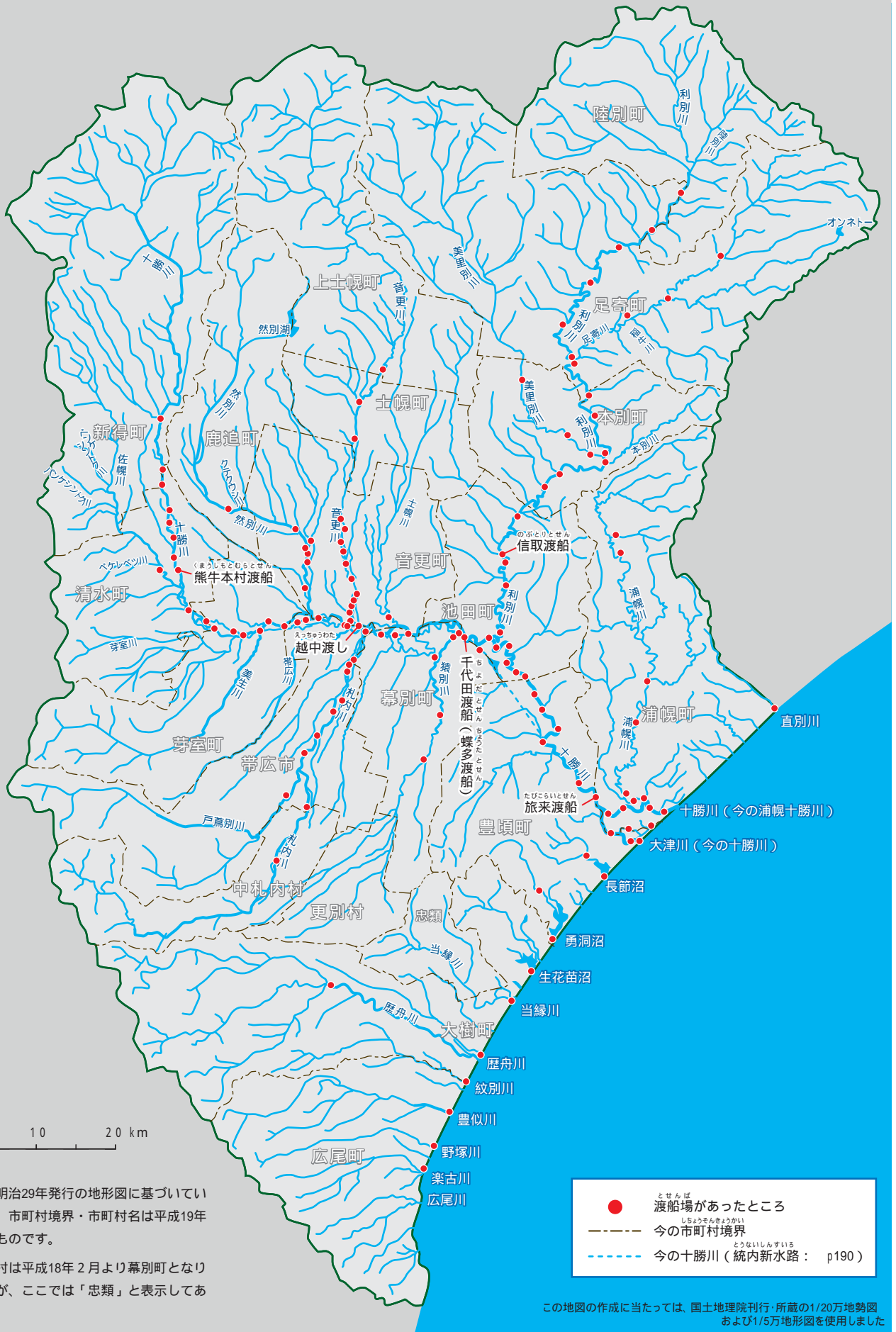
1 千代田渡船場(ちよだとせんじょう): 明治23年(1890)武山土平(p175)が私設武山渡船場をはじめる。明治32年(1899)官設蝶多十勝川渡船場(かんせつちようたとかちがわとせんじょう)に、大正2年(1913)官設千代田十勝川渡船場(かんせつ

ちよだとかちがわとせんじょう)になった。
2 越中渡し(えっちゅうわたし): 越中渡船場(えっちゅうとせんじょう)。明治から大正にかけては荷馬車も運べる大きな舟であり、橋がかかったあとは人だけの舟となって、

とせんば

十勝にあったおもな渡船場

参考：『濤標 十勝川の川舟文化史資料1・十勝の渡船場位置図』十勝川川舟文化史『濤標』編集委員会、十勝川川舟文化史『濤標』刊行会、2004



注：川は明治29年発行の地形図に基づいていますが、市町村境界・市町村名は平成19年現在のものです。

注：忠類村は平成18年2月より幕別町となりましたが、ここでは「忠類」と表示してあります。

- とせんば 渡船場があったところ
- 今の市町村境界
- 今の十勝川（統内新水路： p190）

この地図の作成に当たっては、国土地理院刊行・所蔵の1/20万地形図および1/5万地形図を使用しました

昭和27年（1952）まで運航した。

3 信取渡船（のぶとりとせん）：明治29年（1896）以前から渡船はあった。その後、明治30年（1897）に官設信取利別川渡船場（かんせつのはつとりとせん）とつがわとせんじ

よう）となり、明治43年（1910）まで運航された。

4 旅来渡船（たびこらいとせん）：明治31年（1898）設置された。浦幌側からは、愛牛タンネウタ渡船とも呼ばれた。

第1章 十勝の平野や川ができるまで

第2章 先史時代と川

第3章 アイヌ文化と川

第4章 十勝開拓と川

第5章 発展 そして未来へ

用語

さくいん

海の道と川の道 ... 船・舟の思い出

開拓と舟や船は、切っても切れない関係にあります。本州などから十勝へは、多くの人が函館経由で船に乗って来ています。

開拓して畑を開き、できた作物は川舟によって大津まで、そして海の船によってほかの地方へ送られました。生活道具や本州からの便りなど、ものや情報は川舟が運び上げてきました。

ここでは、「池田町開拓夜話」から、移住してきた時の思い出、そして、川舟に関する記録などを紹介します。(一部略。漢字やかなづかいは原文のまま)

新津とよじさんの話 大津を目の前にして

「私達が出発したのは明治二十九年(1896)二月十一日でした。

今では長野県佐久市とって大きな町になっているのですが、そのころはずっと南に下った南佐久郡小海村という片田舎の貧しい村でしたので、みんな移住のために出てゆくという有様でした。

主人の亀蔵は、一足先に利別太へ来ていました。フンベ山付近の開墾に当たっていた兄の繁松を頼り、先乗りしていたので、私達は指示された通り小海村を発って陸路を北上し、新潟港から船に乗ったわけです。

海のない信州(長野県)から突然日本海に出たものですから、その広く果てしもない海というのを見て、まずはびっくりしたものです。

途中、船は津軽海峡を抜けて函館に立ち寄り、ちょっと一息ついて大津へ向かおうと風待ちの帆をあげて出発したわけです。

あと何日かで主人のいる開拓地に着くのかと思うと、疲れもいっぺんに吹き飛んで、初めて北の国のトカチというところの感じが肌に伝わり、心は宙を飛び思いましたが、エリモ岬あたりで暴風雨に遭い、船は難航しました。

そして五日五晩波にもまれながら、ようやく目的地の大津を目の前にしたのですが、やはり波が高く荒れていましたので沖揚げができず、一日二日と風待ちをしたのですが、その間の長かったこと、今でも忘れることはできません。

結局上陸や荷揚げは不可能ということで、船は一旦函館へ引き返すことになりましたが、私達は気が気ではありませんでした。

まだ二十歳になったばかりの若妻だった私は、二歳の赤ん坊キクを抱えておまして、この船旅のどさくさで母乳も上がってしまい、言うに言われぬ苦勞をしたものです。

一応函館へ引き返した船は、風待ちということで全員が下船させられました」

新津とよじさんの話 大津上陸をあきらめ、釧路へ

「下船から二十日経って海も風た(ないだ)ということでも再び函館を出港することができましたが、やはり大津の沖は波が高く、迎いの舳も接舷できず、またまた目的港の大津をあきらめて、今度は釧路へ向かうことにしました。

釧路なら港も発達しているということで、とにもかくにも一日も早く上陸するには贅沢など言っておれません。

船はまた沖へ出て釧路へ向かいました。

運が悪かったんですね。私達の乗った船は東光丸とって、たしか百人乗りと聞きましたが、何トンの船であったかは覚えていませんが大きな船でした。

しかし釧路の海上もやっぱり波が高く、河口へ着く予定のものが変更になって、沖合で舳に乗り移ることになったわけです。

ふつうなら歩み板のようなものを渡すのですが、波の上下で船と船の差が大きく、到底歩み板など渡すわけにはゆかず、軽業師みたいに波の上下を見計らって水夫の掛け声に合わせて舳に飛び移るわけです。

凍りつく冷たい海水を頭からかぶって、死ぬか生きるかの瀬戸際での上陸で、まったく生きた心地ではありませんでした。

こんなことなら小海村にいて、貧乏でもいいから百姓をしていた方が、よっぽどよかったと何度も考えました。

でも苦勞の甲斐があつてみんなが無事に上陸できたことは、天にも昇る心地で、海の神様にも風の神様にも感謝し合いました」

(その後、とよじさんたちは三日半かけて大津まで歩きます。大津で夫である亀蔵さんと再会し、馬そりに乗って利別太に到着しました)(新津繁松 p163)

第1章 十勝の平野や川がでるまで

第2章 先史時代と川

第3章 アイヌ文化と川

第4章 十勝開拓と川

第5章 発展と今、そして未来へ

用語

さくいん

1 風(なぎ): 風がやみ、波がなくなり、海面がおだやかになったようす。
2 舳(はしけ): 本船と岸との間を往復して、人や荷物を運ぶ小舟。

3 石(こく): 石とは、容積の単位。船の積載量(せきさいりょう)を表すときには、1石=10立方尺(約280リットル)とした。米で約230kg。70石の米で、約16トンになる。(一般的には1石=100升(約180リットル)。米で約150kg)

程度^{ていど}の差^さはありましたが、多く^{おほく}の入植者^{にゅうしょくしゃ}が十勝へ来るだけでひどい苦勞^{くろう}をしています。海^{うみ}での船^{ふね}の悪路^{あくろ}のため、大変^{たいへん}な目にあい、その無理^{むり}がたたってお年寄り^{としよ}や小さな子ども^こが亡くなることもあったそうです。

アイヌの人たちは、丸木舟^{まるきぶね}（チブ：128）をあやつって十勝川^{としかがわ}などの川^{がわ}を上^あ下^{くだ}し、人^{ひと}やもの^{もの}を運^{はこ}び、あるいは魚^{いし}をとっていました。

川^{がわ}ぞいに入植^{にゅうしょく}した人^{ひと}たちも、丸木舟^{まるきぶね}を持つことが多く、同じように川^{がわ}を交通路^{こうつうろ}として利用^{りよう}していました。大洪水^{だいこうすい}の時には、この丸木舟^{まるきぶね}が避難^{ひなん}や救助^{きうすう}に使^{つか}われて

います（p187）。一方^{ひと}で、大津^{おおつ}～利別太^{としべつ}を中心^{ちゆうしん}とした川舟運送^{がわふねうんそう}は発展^{はつてん}を見せ^みます。丸木舟^{まるきぶね}だけではなく、大きな二十五石舟^{にじゅうごこくぶね}・五十石舟^{ごじゅうこくぶね}・七十石舟^{ななじゅうこくぶね}が十勝川^{としかがわ}などを行きかうようになりますが（p175）、そこには舟^{ふね}で働^かく人^{ひと}たち（川舟人夫^{がわふねにんぶ}・船頭^{せんどう}）の苦勞^{くろう}がありました。

川舟^{がわふね}で働^かいた高橋桂次郎^{たかはしけいじろう}さんの思い出^{おもいで}を、息子^{むすこ}の喜智^{きち}さんが語^{かた}っています。

重労働^{かむふねにんぶ}の川舟人夫^が

「父桂次郎^{ちちけいじろう}は、明治三十一年^{やま}（1898）三月八日^{しんげつ}、山形県高島町^{やまがたけんたかしまち}の郷里^{きやうり}を徒歩^こで出発^{わたらせ}して渡瀬^いで一泊^{いっぱく}、宮城県白石^{みやぎけんしろし}駅^{えき}で乗車^{あおもり}して青森^{あおもり}へ向^{むか}った。青森一泊^{あおもりいっぱく}、連絡船^{れんらくせん}で函館^{はこだて}へ、そして大津^{おおつ}行き^いの貨物運搬船^{かぶつうんぱんせん}に乗船^{のり}して出港^{しゅつこう}した。

三月十五日^{しんげつじゅうごにち}に大津港^{おおつこう}に到着^{とちやく}したが波^{なみ}が高く上陸^{じやうりく}できず、十八日^{じゅうはちにち}に至^{いた}ってようやく上陸^{じやうりく}することが出来^{でき}た。山形県^{やまがたけん}の故郷^{こきやう}を発^とってから十三日^{じゅうさんにち}を要^よして利別太市^{としべつがし}街^{まち}に到着^{とちやく}したものであった。

父桂次郎^{ちちけいじろう}は利別^{としべつ}に到着^{とちやく}後^ご、さしあたり生計^{せいけい}のため十勝川^{としかがわ}を往來^{おうらい}する川船^{がわふね}の日雇^{ひやとい}人夫^{にんぶ}として大津^{おおつ}通^{つう}いの中型船^{ちゆうぎふね}（五十石舟^{ごじゅうこくぶね}）に乗り込^{のりこ}んだ。

作業^{おおつこう}は大津港^{おおつこう}で荷物^にを川船^{がわふね}に積み込み内陸^{ちゆうりく}へ輸送^{ゆそう}するもので、風^{かぜ}の無い時^{とき}には川船^{がわふね}にロープ^{ろーぷ}をかけ残雪^{ざんせつ}の川岸^{がわがし}を人力^{じんりき}で上流^{じやうりゆう}へ曳^ひき上げるとい^いう作業^{おおつこう}もしばしばで、日^ひの出^でから日没^{にちぼつ}までの重労働^{じゆうろう}であった。大津^{おおつ}から利別^{としべつ}までは、二^に、三日^{さんにち}を要^よしたものだ。

当時^{ちんぜん}の賃金^{せんぎん}が一日^{いちにち}大人男子^{おとなおとこ}三十五銭^{さんじゅうごせん}から四十銭^{しじゅうせん}、食費^{しょくひ}を雇^かい主^{しゅ}に納^なめると十五銭^{じゅうごせん}から二十銭^{にじゅうせん}となり、一ヶ

月^{つき}休^{やす}まず懸命^{けんめい}に働^{はたら}いて五円^{ごえん}位^{くらい}であった。

秋^{あき}になると内陸^{ちゆうりく}の農産物^{のうさんぶつ}を積み大津^{おおつ}へ下^{くだ}るが、大雨^{おほいあめ}の後の増水^{ぞうすい}時には川底^{がわすいじ}に流木^{りゅうぼく}も横たわり、それを川^{がわ}に入^いって除去^{じょきよ}しながらの航行^{かうかう}で、水泳^{すいよう}の上手^{じやうず}なアイヌの青年^{やと}を雇^かって乗り込^{のりこ}ませることもあったという」

この舟^{ふね}をひき上げる作業^{ひじよう}は非常^{ひじょう}につらかったようで、思わず涙^{なみだ}が出ることもあったということです。

一方^{ひと}で、川舟運送^{がわふねうんそう}の人夫^{にんぶ}・船頭^{せんどう}には楽しみ^{たのしみ}もあったそうです。左ページ^{ひだり}の新津^{しんつ}とよじさん^{とよじさん}の夫^{かめぞう}、亀蔵^{かめぞう}さんは、利別太^{としべつがと}で米^{こめ}・酒^{さけ}などの商売^{しょうばい}をしていました。そのころ^{そのころ}の話^{はなし}を、孫^{まご}の新津安弘^{しんつやすひろ}さんが語^{かた}っています。

ちょっと「いけない」楽しみ

「祖父^{そふ}の新津亀蔵^{しんつかめぞう}は明治三十二年^{しんげつ}（1899）頃^{ころ}、兄繁^{むつ}松^{まつ}が始めた利別太^{としべつがと}の新津商店^{しんつしょうてん}を引き継^つぎ、米^{こめ}、酒^{さけ}をはじめ日用雜貨^{にちようざっか}を販売^{はんばい}していました。（p163）

酒^{さけ}は開拓時代^{かいたくじだい}唯一^{たいてい}の楽しみ^{たのしみ}で、大津^{おおつ}の熊谷商店^{くまがいしょうてん}から仕入^{はんばい}れて販売^{はんばい}していたのです。

大津^{おおつ}から利別太^{としべつがと}までは帆かけ^ほの川船^{がわふね}が往來^{おうらい}していましたが、下^{くだ}りはよいとしても、上^ありは大変^{たいへん}で、風^{かぜ}の吹^ふかない時^{とき}は船頭^{せんどう}たちが船^{ふね}から降^おりて綱^{つな}で船^{ふね}を引き上げるのです。

大変^{たいへん}な苦勞^{くろう}だったわけです。

そして酒樽^{さかだる}が大津^{おおつ}を出^でてようやく利別太^{としべつがと}の船着場^{ふなつきば}に陸揚^{りくあ}げられた時^{とき}、二斗樽^{にとだる}（約36^{じゅう}リ入り）の中身^{ちゆうしん}は一斗七^{いっとうしち}、八升^{はつしょう}（約30^{じゅう}～32^{じゅう}リ）に減^へっているというのです。

もちろん輸送中^{ゆそうちゆう}にこぼれたわけでも、また蒸発^{じやうぱつ}したわけでもなく、船頭達^{せんどうたち}が輸送中^{ゆそうちゆう}に飲^のんでしまったというのです。

この頃^{ころ}十勝川^{としかがわ}の川船^{せんどう}の船頭^{せんどう}をしていた柳谷芳太郎^{やなぎたによし たろう(?)}さんは、後年^{こうねん}「新津^{しんつ}さんの酒^{さけ}はよく飲^のませてもらったもんだ」と言^いっていたといいますが、祖父^{そふ}は別に文句^{もんく}を言^いうわけでもなく、当たり前^{あたりまえ}のこととして受け取^うったと言^いいます。

それは、船頭達^{せんどうたち}が飲^のんでしまった例^{れい}えば二升分^{じゅうぶん}（約3.6^{じゅう}リ）は、残^{のこ}っている一斗八升^{いっとうはつしょう}に加算^{かさん}して売^うるから損^{そん}は決^きしてなかったというわけです」

いけないことではありますが、「賃金^{ちんぎん}」の一部^{いちぶ}としたという、おらかなところもあつたころの話^{はなし}です。

4 川舟人夫(かわふねにんぶ):五十石舟で10人、七十石舟で20人ほど必要だったという。
5 銭(せん):昔のお金の単位。100銭=1円。明治31年(1898)の手紙が2銭(翌年3銭)、明治30年(1897)の東京で米10kgが1円12銭、映画が20銭。(『値段の

明治大正昭和風俗史 上下』より)
6 帆(ほ):川をのぼる時は山背(やませ)を使う。山背とは海上からふいてくる冷たくしめった北東風のことをさす。