

2. 進む開拓と川

今とはちがう明治時代の「十勝川」

環境

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

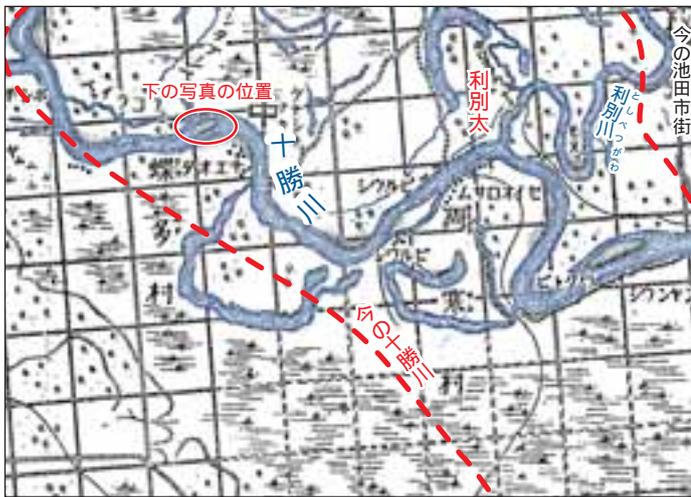
第3章 アイヌ文化と川

第4章 十勝開拓と川

第5章 発展と今、そして未来へ

用語

さくいん



明治29年(1896)発行の地形図(80%に縮小。川・沼に着色)による十勝川。今の千代田から利別(池田町)あたり。赤い点線は今の十勝川と利別川。

明治時代の川はほとんど自然なままの流れで、今は大きく異なります。

今よりずっと曲がりくねり、何本にも枝分かれして流れていました。大きな洪水があると、本流の場所が変わることもありました。

流れはあまり変わっていなくても、今とは名前がちがっていたり、同じ名前の川でも今とは全く別の場所を流れていたりすることがあります。

洪水から暮らしを守るために、また、畑や住宅に使える土地をふやすために、流れをよくしたり、堤防をつくったりすることで、人が今の川の形にしてきたのです。



(上)最近の地形図(70%に縮小)。上の明治の地図とほとんど同じ範囲。
(右)旧十勝川の沼。

ずっと池田市街に近かった十勝川

今の十勝川のうち、千代田大橋(幕別町・池田町)から茂岩橋(豊頃町)までの間は、人がつくった「新水路」です。

(p190)

ももとの十勝川は、千代田大橋のあるところから左(東)にカーブしていました。そして今のオシタツ川を通り、旧利別川から礼文内川を通して茂岩に流れていたのです。

また、利別川も今の池田大橋(池田町)より上流で右(西)に大きく曲がって、今の利別南町のあたりで十勝川(今のオシタツ川)に流れこんでいました。そのため、この場所を「利別太(トシベツプト: アイヌ語でトウシベツプツ: 利別川の河口の意味)」と呼んでいました。

浦幌に流れている方が「十勝川」だった

昭和の中ごろまで、十勝川は旅来(豊頃町)や愛牛(浦幌町)の下流で、今の十勝川と浦幌十勝川に分かれていました。(p208)

このころは、今の浦幌十勝川の方が、十勝川と呼ばれていました。つまり十勝川の河口は、浦幌町の十勝太(トカチプト: アイヌ語で十勝川河口の意味)にあったのです。

そして、大津(豊頃町)に流れている今の十勝川下流は、かつては「大津川(オホツナイ: アイヌ語で深い枝川の意味)」と呼ばれていました。枝川とは分かれた川という意味で、十勝川から分かれた川、ということでしょう。



昭和29年(1896)発行の地形図(40%に縮小・着色)。生剛村(2: 浦幌町)へ向かう川が「十勝川」で、今の十勝川下流部は「大津川」とある。

(このページの地図は、国土地理院刊行・所蔵の1/5万地形図を使用)

1 分かれた川(わかれたかわ): 河川用語では、ある川に合流してくる川のことを支川(しせん)といい、分かれていく川のことを派川(はせん)という。

2 生剛: もとはアイヌ語地名の「オベッカウシ(山尻を川の岸につけているもの)」に当てられた字で、その後、「おべっこはし(おべっこわし)」、「おべっこうし」と読みが変わり、やがて「せいごう」と読まれるようになった。

かつての川の流を探る ... よく見ると残っていることも

十勝の川、とくに平野部の川は、そのほとんどに人の手が加わっています。明治時代以前の川のように、全くちがう場合が多いのです。

ただ、もとの流れが全くなっているかといえ、そうではない場合もたくさんあります。

川合大橋（池田町）近くから茂岩（豊頃町）へ流れる「旧利別川～礼文内川」は、かつての十勝川のなごりをなんとか残しています。

また、十勝川支流のメン川（幕別町）は、かつては十勝川の流れであったことや札内川の本流だったことがあります。このように、本流ではなくなったあとも、小川として残る場合があります。

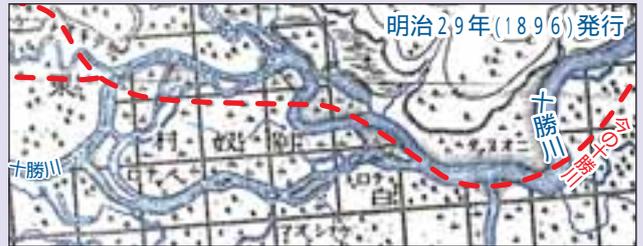
あるいは、今は水が流れていなくなっている、よく見ると地面のくぼみがしばらく続いていることがあります。こうしたところは、川や水路が整備される前の流れのあとかも知れません。

今、家が建っているところでも、かつて川だったところは多いのです。以前に流れがあった場所には、伏流水といって地下を流れる「川」があることもあります。

昔の地図と今の地形をたよりに、身近なところで川のあとを探してみませんか？（古い地形図 p189）



メン川（幕別町・千住11号橋）。かつてメン川は、十勝川の分かれた流れや札内川の本流であった。



昔と最近の、同じ十勝川温泉近くの地形図。明治29年ころには、今のメン川の位置を十勝川（分かれた流れの一つ）が流れている。

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

もう少し細かいこと

市町村の境界からわかるかつての流れ

市町村や地方を分ける時（大陸で国を分ける時にも）、川の流れや山（丘）の尾根を境界とすることがよくあります。人の行き来をジャマすることから、区域を分けるきっかけとなるからです。（それ以外の分け方もあります）

ところが、ほとんど川の片側にある市町村なのに、時々、一部が川を飛びこえた場所にあることがあります。

地図で見ると、境界線がその場所だけ川とずれているのです。これは、境界線を決めた時に川が流れていた場所かも知れません。

例えば、幕別町の大部分は十勝川の南側（右岸）にあるのですが、対岸にある道立十勝エコロジーパークにも入っています。

古い地図を見てみると、エコロジーパークにある境界線のところを、かつては十勝川が流れていたことがわかります。この流れに合わせて境界を決めたあと、十勝川の流れが変化して今の流れになりました。

このように、地図上にある市町村の境界は、かつての川の流れを教えてくれることがあるのです。



道立十勝エコロジーパーク近くの地形図。平成12年（2000）発行。エコロジーパーク（□）内に町境界（---）がある。

左と同じ範囲の明治29年（1896）発行の地形図。上の図の境界線のところには、当時の十勝川が流れている。

（このページの地図は、国土地理院刊行・所蔵の1/5万地形図を使用）

3 右岸（うがん）：川の下流に向かって右側を右岸、左側を左岸（さがん）という。

開拓者の暮らしと川

地域産業
環境

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、今、そして未来へ

用語

さくいん



げんしりん かいたく にゅうしょくしゃ しんとくちょうにいらい
原始林を切り開いて開拓する入植者たち(新得町新内: 明治時代の終わりころ)。(写真: 『十勝川写真で綴る変遷』より)

はじめのころ、開拓者たちの多くは川ぞいの開拓地に入りました。

川ぞいは土が肥えていること、高台に比べれば木が固くなく少なくて切り開きやすいこと、などが理由でした。

しかし、川ぞいの土地にも、今あるものよりずっと太い、ヤチダモ、クルミ、ドロノキといった木々が生いっけています。中には、直径2mくらいのものもあったといひます。

木があまり無いところは湿地帯で、背の高さの倍もあるカヤやヨシなどが、ビッシリと生えていました。カヤの根がからんだ大きな固まり(谷地坊主)もあります。

クワ、ノコギリ、おのなどのかんたんな道具で切り開くのは、大変なことでした。



にゅうしょくしゃ ていど
入植者たちは、ある程度落ちつくと、自分たちの手で小屋を建てた。(幕別町ふるさと館展示: 1)

川のほとりで小屋づくり

開拓地に入った人たちは、まず、川ぞい(や沼のほとり)の草地に、ヨシやカヤをかり取って、かんたんな小屋を建てました。毎日の生活には飲み水など生活用水が必要であり、ものを運ぶには川舟を使うためです。(最初の家 p167)

生活用水をとる川の水は、雨が降るとにごって使えなくなる場合もあります。山際にわく湿地の水をくんで使うこともありましたが、くさみがあり、遠くから運ぶのは大変だったといひます。

近くの人たちと力を合わせて井戸をほり、そのそばに共同の風呂を建てたところもありました。

川に痛めつけられる

川の近くの土が肥えているのは、川が運んできた上流の土と栄養分が「洪水の時に」たまるためです(氾濫原 p46)。作物はよく育っても、洪水になれば水につかる場所でした。洪水のたびに、開拓者たちは痛めつけられました。(洪水 p186)

洪水のために、せつかく開いた土地をあきらめ、高台に移り住む人もたくさんいました。

また、橋ができるまでは、かんたんには川をわたれません。舟を利用するか、浅いところを探さなければなりません。学校ができた時、川の対岸に住む生徒のために渡船場(p176)がつくられたこともあります。



こうずい かいたくち たかしまのうじょう いけだちょう
洪水によって水につかる開拓地。明治44年(1911)、高島農場(池田町)。(池田町懐かしのアルバムより)

1 幕別町ふるさと館(まくべつちょうふるさとかん): 幕別町依田 384-3(依田公園横)
電話 0155-56-3117 月・火曜日休館

川に助けられる

なかなか開拓が進まず、あるいは凶作などで作物がとれないような時でも、川の魚によって飢えから救われ、お金を手に入れることができました。

ウグイなどの小魚はたくさんいます。上流～中流では、ヤマメ（ヤマベ）がたくさんとれました。

中流～下流部では、海から産卵のためにのぼってくるシシャモで、十勝川が真っ黒になるほどだったといわれています。

川をさかのぼったサケやマスをとるのは、禁止されていたのですが、実際には多くの人にとっていたようです（p146・サケの人工ふ化 p174）。

魚は、始めのうち、アイヌの人と物々交かんで手に入れ、やがて釣りやワナ、網などでつかまえるようになりました。



(上) 冬をこすために、川をのぼるウグイの群れ（下頃辺川・浦幌町）。



(右) 産卵するために川をのぼるシシャモのオスは黒くなる。

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

米作りと川

開拓者たちが米のごはんを食べることができるのは、正月（とお盆）くらいしかありませんでした。イナキビや麦、ソバなどが毎日の主食だったのです（季節によってはジャガイモやトウモロコシなどもありました）。

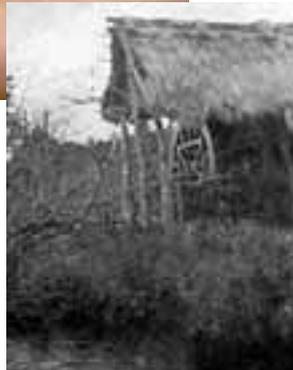
開拓者たちにとって、ふるさとで食べていた米のごはん、そして米作りは大きな夢でした。

水田には水があるので川から引きます。ただ、水温が低いと、なかなかうまくいきません。失敗しながら、ため池をつくるなどの工夫によって、少しずつできるようになりました。

川の水で水車を回し、その力で精米したところもありました。



(上) キビ（もちきび）。栄養は豊富で、今でも米に混ぜてたかれる。



(右) 福井団体のリーダー青山奥左衛門は明治31年（1898）、米作りに成功した。写真は、精米のための水車小屋（十日川：池田町）

（下写真：『池田町懐かしのアルバム』より）

朝夕の魚とり ... 遊びでもあり仕事でもあった

大正5年（1916）に、様舞尋常小学校（池田町・のちの様舞小学校）を卒業した、奥田実太郎さんのお話です。

「休み時間には狭い廊下や教室で、女子は袋の中に小豆を入れて作ったお手玉つき、男子は竹割りやパッチをし、外では金輪の独楽で遊んだ。

冬は自家製の手籠で学校の坂や、部落会館の裏の植樹地が畑であったのでそこで滑った。

春は桜やコブシの花見、山ではリリー（スズラン）狩り、ワラビ、フキ、ウドの山菜を取ったり、秋はブドウ、コクワやマイタケを取りに行った。

利別川には朝夕、ハエナワをかけ、アカハラ、カチカ、イトウを釣り、四線の小川ではタモで雑魚を掬った。

ハエナワの餌は四線の小川でドジョウや八つ目ウナギを取り、畑の古切株の根を掘ってカブト虫の幼虫を取った。それが放課後の一つの仕事でもあった。

北二線の沼にはよくフナ釣りにいったものである。利別川に泳ぎに行くことは祖母がやかましく禁じていたので行かなかった、それで今も泳げない」

（「様舞小学校開校記念誌『鑽仰』」より。一部改変）

（「池田町開拓夜話」）

2 ハエナワ（延縄）：長いロープにたくさんの釣り針をたらしめて魚をとる方法。

サケの人工ふ化

地域産業
環境

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 発展と今、そして未来へ

用語

さくいん



明治の終わりころのサケ漁。当時の十勝川(今の浦幌十勝川)河口近くの十勝太(浦幌町)で。(写真:『十勝国産業写真帖(北海道庁、1911)』より)

明治12年(1879)に十勝組合が解散すると、十勝の漁場に多くの漁師が入ります。漁業は発展し、魚も多くとれるのですが、サケの数は減ってきていました。

サケは北太平洋で育ち、生まれた川に帰って産卵します。漁では、その帰ってきたサケをとるため産卵するサケが減り、生まれるサケも減ってしまったのです。

明治16年(1883)、川の中流以上でのサケ漁が厳しく禁じられましたが、これはアイヌの人たち(と移民)を苦しめたため、その後少しゆるめられました。(p146)

明治20年(1887)、漁民が集まり「十勝漁業組合」ができました。十勝漁業組合は、サケを増やそうとします。組合員は、とったサケの量によってお金を出し、密漁防止と「ふ化場」づくりをめざしました。

ヌップク川や旧帯広川支流にできたふ化場

明治28年(1895)、十勝漁業組合はヌップク川(帯広市大正)に、小さいながらも「ふ化場」をつくりました。ふ化場は、サケの卵をとって人の手でかえし(ふ化させ)、サケの子どもを川に放して(放流して)サケを増やそうとするところです。(p236)

明治29年(1896)、とった卵の1/3くらいながらもサケを放流しましたが、次の年にカミナリが落ち、ふ化場は焼けてしまいます。しかし、漁業組合は補助金を受け、幹部が寄付金を出すことで、明治32年(1899)、帯広川(今の旧帯広川)支流のパラト川に「十勝鮭鱒孵化場(帯広ふ化場)」をつくりました。このふ化場は技術を高め、施設を増やし、明治40年(1907)ころには、北海道でも指おりのふ化場となりました。



(上)明治終わりころのふ化場。(写真:『十勝国産業写真帖(北海道庁、1911)』より)



(右)ふ化場があったあたりの今のようす。帯広市東9南4~5。

工場廃水による卵と稚魚の全めつ

昭和4年(1929)、十勝鮭鱒孵化場で育てていたサケの卵と稚魚(子ども)が、全めつしました。

きれいなわき水を使っていたのになぜ、と調べてみると、工場が廃水を売買川に流し、そのよごれた水がしみこんで地下水となり、これがわき出したものとわかりました。わかるまでに2年かかりました。

ふ化場を運営していた「十勝外四郡 鮭鱒養殖組合」は、工場と2年間交渉し、補償が出ることになりました(この間は仮のふ化場を使う)。

昭和8年(1933)、新しくヌップク川(帯広市大正)に建てられた「十勝ふ化場」で、改めてサケのふ化がはじめられました。次の年、北海道のふ化事業は、北海道庁に受けつがれました。



(上)ふ化場があったヌップク川での観察会(ヌップク川をきれいにする会)。おくの「せき」が、ふ化場へ水を引くためのもの。

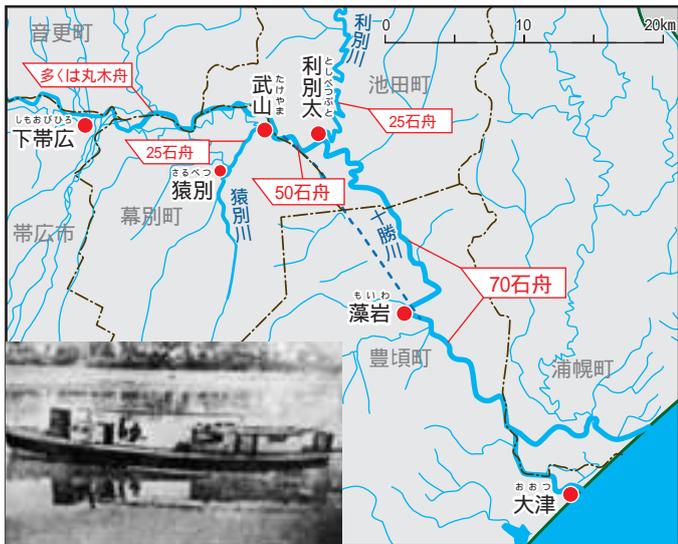


(右)昭和34年(1959)、ヌップク川ぞいに建てられた石碑。今ではここにふ化場はないが、「さけますセンター(3)」がある。

1 密漁(みつりょう): 法律や規則に従わないで魚などをとること。
2 稚魚(ちぎょ): すべてのヒレのズジの数が、成魚と同じになってから、ウロコでできあがるまでの間の魚。その前は仔魚(しぎょ)。サケは、仔魚の間は栄養のふくらむを

つけていてエサをとらず、稚魚になってからエサを食べようになる。
3 さけますセンター: 正確には「独立行政法人水産総合研究センター さけますセンター 帯広事業所」。帯広市大正町基線。

川は「幹線道路」... 川舟



おもな舟着場。写真は五十石舟。---は新水路(今の十勝川)、---は今の市町村境界(市町名も今のもの)。(舟の写真:『十勝川写真で綴る変遷』より)



(上)利別太舟着場のあったあたり。かつての十勝川(オシタツ川、大曲橋より:池田町)。

(右)利別太市街にあった名古屋商店。

明治時代になっても、伝統的なアイヌ文化と同じように、おもな交通路は川でした。舟も、明治25年(1892)ころまでは丸木舟だけでした。(チップ p128)

明治26年(1893)、洞寒村(池田町)の三浦等六が木材や荷物の川舟運送をする資格をとり、利別太(池田町)~大津(豊頃町)間の運行を始めました。

その後、入植者が増え川舟運送は発展します。明治30年(1897)ころには丸木舟のほか、平底の二十五石舟・五十石舟・七十石舟が十勝川(下流は当時大津川)を行き来しました。

大津~利別太間では、舟の数が「上り百パイ、下り百パイ」だといわれるほどのにぎわいで、大津の河口には、いつも170艘ほどの川舟がひしめいていたともいいます。

発展した舟着き場の街... 利別太

十勝川のおもな舟着き場は、大津川(今の十勝川下流部)河口から、大津(豊頃町)、藻岩(豊頃町茂岩)、利別太(池田町)、武山(幕別町・猿別川合流点)、それに下帯広(帯広市・旧帯広川に入る)でした。

各舟着き場の街は発展しました。

中でも、利別太は、ここから上流へは七十石舟が行けないので荷物を積みかえなければならないこと、利別川との合流点であること、といった理由で大きな運送ターミナルとなり、とくに発展しました。

明治32年(1899)、利別太市街には役場や郵便局、駐在所などがあり、440戸、1,710人が住んでいました。

(名古屋商店写真:『池田町懐かしのアルバム』より)

武山・藻岩市街

武山(幕別町旭町)は明治23年(1890)、武山土平が利別太から移住した土地です。のちに、洪水被害者の住宅地をただで提供したことから、「武山市街」ができます。

この場所より上流へは、五十石舟がなかなか行けないため、重要な舟着き場となります。

明治31年(1898)、南四線道路(今の国道38号・相川~札内間)が開通し、この道路との接続場所ともなったことで、武山市街は発展しました。

また、藻岩(豊頃町茂岩)は大津街道(p160)ぞいにあり、ここの駅通所(p163)には、歩きの移住者も一泊していきました。



藻岩駅通所のあったところ。豊頃町茂岩本町の「ポケットパークもいわ」。手前の道(道道 旅来豊頃線)がかつての大津街道。

4 丸木舟(まるきぶね):大きな丸木舟なら、豆20俵(およそ1.2トン)を積めたという。
5 洞寒:アイヌ語地名「セイオロサム」にあてた漢字。のちに「しほさむ」と読まれる。
6 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)下りの舟には240~250俵積んだという。1俵60kgとすると約15トン。

地域産業

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

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



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。

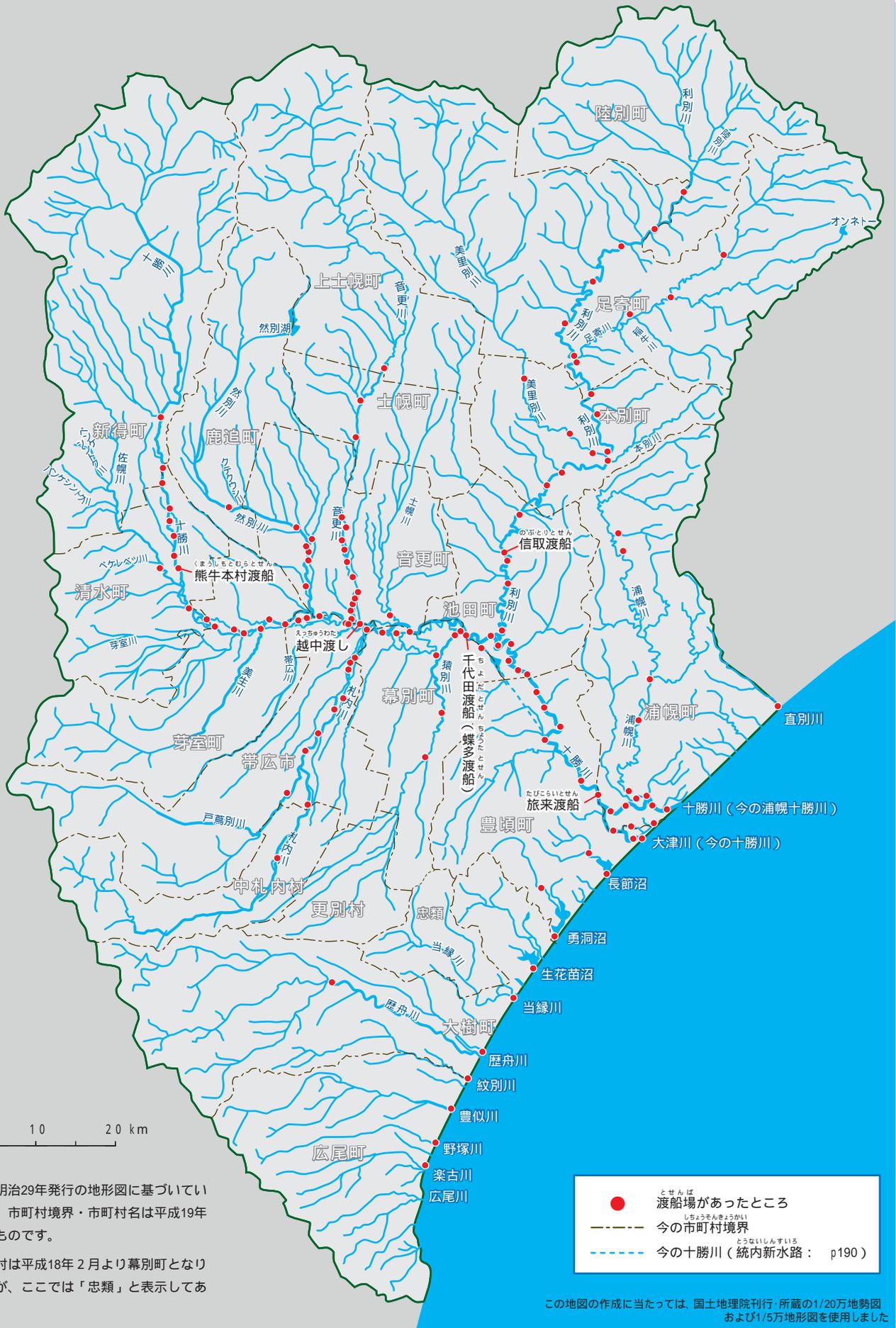
1 千代田渡船場(ちよだとせんじょう): 明治23年(1890)武山土平(p175)が私設武山渡船場をはじめる。明治32年(1899)官設蝶多十勝川渡船場(かんせつちようたとかちがわとせんじょう)に、大正2年(1913)官設千代田十勝川渡船場(かんせつ

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:『澁標 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『澁標』編集委員会、十勝川川舟文化史『澁標』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

よ）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先にしたのですが、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^{くるわう}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^{としよ}りや小さな子ども^こが亡^なくなることもあったそうです。

アイヌの人^{にん}たちは、丸木舟^{まるきぶね}（チブ：128）をあやつって十勝川^{じゆつがわ}などの川^{がわ}を上^あ下^{くだ}し、人^{にん}やもの^{もの}を運^はび、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^{にん}たちも、丸木舟^{まるきぶね}を持つ^もつことが多く、同じ^{おな}じように川^{がわ}を交通路^{かうたうろ}として利用^{りよう}していました。大洪水^{だいこうずい}の時^{とき}には、この丸木舟^{まるきぶね}が避難^{ひなん}や救助^{きうす}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^みせませす。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^{じゆつがわ}などを行^いきかうようになり^なりますが（ p175）、そこには舟^{ふね}で働^かく人^{にん}たち（川舟人夫^{がわふねにんぶ}・船頭^{せんとう}）の苦勞^{くるわう}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^{おも}い出^でを、息子^{むすこ}の喜智^{ひで}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⁴

「父桂次郎^{ちちけいじろう}は、明治三十一年^{めいし}（1898）三月八日^{やま}、山形県高島町^{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^{かむつ}運搬船^{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^{さんがつじゅうご}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}を要^よして利別太市^{としべつがわとし}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^{じゆつがわ}を往來^{わうらい}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^といの中型船^{ちゆうぎゆうせん}（五十石舟^{ごじゅうこくぶね}）に乗り込^{のりこ}んだ。

作業^{さぎや}は大津港^{おおつこう}で荷物^{にもの}を川船^{がわふね}に積み込み^{つこ}内陸^{ないりく}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^{にんりき}で上流^{じやうりゆう}へ曳^ひき上げるとい^いう作業^{さぎや}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^{じゆうらうどん}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}日を要^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^{おとなのおとこ}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^{ぬし}に納^{おさ}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^{げんめい}休^くまず懸命^{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^{ないりく}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^{おほあめ}の後の増水^{ぞうすい}時^{とき}には川底^{がわすいじ}に流木^{りゅうぼく}も横^{よこ}たわり、それを川^{がわ}に入^いって除去^{じよきよ}しながらの航行^{かうかう}で、水泳^{じゆうず}の上手^{じゆうず}なアイヌの青年^{やと}を雇^かって乗^{のり}り込^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^{ひじやう}は非常^{ひじょう}につらかったようで、思^{おも}わず涙^{なみだ}が出る^で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^{せんとう}には楽^かしみもあつたそうです。左ページ^{ひだり}の新津^{にいづ}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^{としべつがわ}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^{にいづやすひろ}さんが語^{かた}っています。

ちょっと「いけない」楽^かしみ

「祖父^{そふ}の新津亀蔵^{にいづかめぞう}は明治三十二年^{めいし}（1899）頃^{ころ}、兄繁^{しげ}松^{まつ}が始めた利別太^{としべつがわ}の新津商店^{にいづしやうてん}を引き継^つぎ、米^{こめ}、酒^{さけ}をはじめ日用雑貨^{にちようざつか}を販^{はん}売^{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^かしみで、大津^{おおつ}の熊谷商店^{くまがいしやうてん}から仕入^{はんばい}れて販^{はん}売^{ばい}していたのです。

大津^{おおつ}から利別太^{としべつがわ}までは帆^ほかけの川船^{がわふね}が往來^{わうらい}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^{せんとう}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^{くるわう}だったわけでした。

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^{としべつがわ}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^{ゆそう}中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^{せんとう}達が輸送^{ゆそう}中に飲^のんでしまったというのです。

この頃^{ころ}十勝川^{じゆつがわ}の川船^{せんとう}の船頭^{せんとう}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^{にいづ}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^{せんとう}達が飲^のんでしまった例^{れい}えば二升^{にしょう}分^{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^きしてなかつたというわけでした」

いけないことではありますが、「賃金^{せんぎん}」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。

川が運ぶ木材 ... 流送

地域産業

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、そして未来へ

用語

さくいん



十勝監獄(明治36年[1903]から十勝分監は独立)。この建物は山で木を切り、音更川を流し、製材し、建てるまで、受刑者たち自身がつくり上げた。(写真:帯広百年記念館蔵: 1)

林から切り出した木材を直接川にうかべ、川の流れによって下流へ運ぶ方法を「流送」といいます。

明治26年(1893)、十勝分監(刑務所支所)の建設が始まり、その材料は糠平あたり(上士幌町)の山で切り出され、音更川で流送されました。流送された木材は、今の音更町木野で引き上げられていました。(p161)

十勝分監(のちに十勝監獄)ができたあとも、昭和2年(1927)まで、帯広を中心としたさまざまな建物などの材料のために、受刑者たちは流送を続けました。

また、音更川では製紙会社も流送をおこないました。大正6~12年(1917~23)には帯広まで、その後、昭和16年(1941)までは上士幌まで、木材が流送されました。

林業と工業の発展

木材は、家・建物や生活道具の材料、燃料の木炭となるほか、鋸床(クルミ)、マッチの軸木(ドロヤナギ)、タンニン(カシワの樹皮)、線路の枕木や下駄(バッコヤナギ)、それに紙(トドマツやエゾマツ)の材料としても使われます。

明治23年(1890)、利別太(池田町)から鋸床用のクルミ材を舟便で大津(豊頃町)に出し、大津から神戸に移出していました。のち、軍備拡張でさらにたくさん本州に送られます。

明治25年(1892)、大津に十勝最初のマッチ軸木工場が建てられています。明治31年(1898)ころには3つの軸木工場があり、上流から原料のドロヤナギが流送がされていました。

明治の末には、新得町の佐幌川で木材が流送されました。

また、明治24~25年(1892~93)ころからタンニン用のカシワ樹皮が大阪に送られていましたが、明治42年(1909)には、止若(幕別町)に製渋(タンニン)工場ができました。



明治36年(1903)、利別太(池田町)にできた、マッチの製軸工場。(写真:『十勝国産業写真帖(北海道庁、1911)』より)



村田鋸(明治13年[1880]に最初の形ができた)の鋸床部分。茶色い木のところが鋸床。(協力:沖商店)

紙の原料としての木材

大正時代にはいと、製紙会社が十勝各地の山林から木材を切り出し、紙の材料としました。

十勝川とその支流(音更川、美生川、然別川など)、利別川とその支流(美里別川、斗満川、勲祢別川など)で流送がおこなわれました。

大正8年には、池田にパルプ工場ができます。昭和時代に入り、鉄道輸送、道路輸送が発達してくるにつれ、流送は減っていきます。十勝で最後まで流送をしていたのは、美里別川(本別町・足寄町)で、昭和29年(1954)まで続けられていました



池田町にできた、パルプ工場。昭和5年(1930)、閉鎖する。(写真:『池田町懐かしのアルバム』より)

1 帯広百年記念館(おびひろひゃくねんきねんかん): 帯広市緑ヶ丘2番地 電話 0155-24-5352 月曜日休館

2 ドロヤナギ: ドロノキともいう。

3 タンニン: 皮をなめす(4)ための物質。渋(しぶ) 草木の中にふくまれている。皮にふくまれるコラーゲン(たんぱく質)を結合させてなめす。布の防水や魚網の強化などにも使われた。

豪快だが危険だった... 技術、判断力、勇気が必要な流送作業

流送には、それぞれの川や場所に合わせた方法があります。

上流でよく行われていたのが「堤流」でした。堤流は、川にせきをつくって水をため、その後水門を開きその勢いで木材を流すというやり方です。

1日3回くらいおこなわれていましたが、下流にもせきがある時は、とくに注意してタイミングを合わせる必要がありました。

堤流の流れはすさまじく、流れる木材が川岸をこわして飛び出したりもします。岸を直したり、引っかかった木材を流し直すなどの作業をしなければなりません。

堤流によって、水が多い川まで運ばれた木材は、自然の流れで流されました。これを「散流」といいます。

流送作業は、木材がうまく流れるように、あらかじめ川を整備したり、流れる木材に乗って下流まで運ぶなど技術、判断力、勇気が必要です。

危険な作業が多く、水に落ちて木材にはさまり、大けがをしたり、亡くなったりする人もいました。



堤流。せきの水門を開いたところ。右はしに人がいるので大きさがわかる。(写真:本別町歴史民俗資料館蔵: 6)



散流。ういた丸木に乗るのは簡単なことではない。利別川のシンコチャシ(p116:本別町西美里別)近く。(写真:本別町歴史民俗資料館蔵)

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 今、そして未来へ

用語

さくいん

もう少し細かいこと

馬車・馬そり・修羅場・森林鉄道

流送するためには水量のある川がいります。流送できる場所までは、ほかの方法で木を運ばなければなりません。

多くの場合、馬が活やくしました。馬車、馬そりです。また、線路上のトロッコを馬がひく場合もありました。

冬場は、草や葉が少なく、雪とこおった地面のおかげで林を痛めずに通れるため、木材を運び出しやすい時期です。また、冬には農業ができないため、人や馬が集めやすくなります。

そのため、木の切り出しは冬に多くおこなわれ(冬山造材)、馬そりは、木材を運び出す重要な手段でした。ただし、急斜面で馬をあつかうのはとても危険で、高い技術が必要でした。

そのほか、急な坂に原木を落とす通路を作り、水を流すことでまさつによる発火を防ぐ「修羅場」によって、木を運ぶこともありました。

大正12年(1923)になると、陸別や足寄などに「森林鉄道」ができます。小さな汽車で、加工場や流送できる場所まで木材を運びました。森林鉄道は、地域の足としてもよく利用されました。

造材作業で飢えをしのいだ

中札内村には、福井県から多くの人が入植しました。彼らは、故郷の白山で、冬の杣夫(木を切って運び出す人)の経験がありました。

ある凶作の年、帯広市街では住宅の建築がさかんで、多くの木材が必要でした。入植者たちは故郷の経験を生かし、冬の間、日高山脈で造材作業をすることで、何とか飢えずにすみました。



木材を運ぶ馬そり。(写真:本別町歴史民俗資料館蔵)

4 なめす(糞す):動物の皮は、そのまま使うとすぐにくさったり、乾燥するとかたくなったりする。樹液や薬品を使ってこの欠点を取り除く方法が「なめし」である。
5 パルプ:紙の原料となるせんい。木材チップを高温で煮ることで取りだす。

6 本別町歴史民俗資料館(ほんべつちょうれきしみんそくしりょうかん):本別町北2丁目 電話:0156-22-2141(内410)日曜・祝日休館

と せん も っ き ょ う 渡船から木橋、そしてコンクリートの橋へ

地域産業
環境

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
そして未来へ

用語

さくいん



明治42年(1909)、十勝川(当時ライベツ川)の渡船転ぶくによって学校帰りの児童6人が死亡した。写真は其の霊をなぐさめるための地蔵尊。(帯広市西21条北5丁目 中島霊園近く)



大正9年(1920)ころの地形図。「橋山栗」と書いてあるのが、栗山橋のこと。(国土地理院所蔵の1/5万地形図「帯広」を使用・着色)



今の札内橋(札内川)。帯広市と幕別町を結ぶ。

舟で川をわたる場合、タイミングが合わないと、待たなければなりません。川の水が増えれば、わたれなくなりもなります。さらに、舟はひっくり返ることがあり、荷物が流されたり、人がおぼれ死ぬこともありました。

橋があれば、そうした問題が解決します。しかし、大きな川に橋をかけるには、かなりお金がかかります。

多くの場合、最初、地元の人々が自分でお金を出したり、集めたりして「私設」の橋としてかけました。そのため、わたるのにお金がかかる橋も多くありました。

また、初めは木材でできた「木橋」をかけるのですが、洪水になるとこわれたり流されたりしやすいという問題がありました。

札内川にかかる「栗山橋」そして「札内橋」

明治31年(1898)栗山常次郎が札内川に、帯広と札内(幕別町)を結ぶ「栗山橋」をかけました。今の札内橋より、ずっと下流です。

この年、大洪水があり(p186)、栗山橋は流されてしまいましたが、翌年、常次郎はかけ直します。

わたる時は有料で、人は1銭、馬は2銭かかりました。料金の持ち合わせがない人は、浅いところを選んでわたったといえます。明治40年(1907)には国管理の橋になりました。

大正11年(1922)、かけかえられて「札内橋」と名づけられます。その後、昭和32年(1957)、今の場所にコンクリートの「永久橋」がかけられ、さらに昭和61年(1986)、もう2車線ぶんの橋がかかって、今のすがたになりました。

十勝川最初の橋「開成橋」

明治38年(1905)、帯広町(帯広市)と音更村(音更町)の7人が組合を作り、現在十勝大橋があるあたりの十勝川に、長さ96mの「開成橋」をかけました。わたる時にはお金がかかりましたが、利用者には大変喜ばれました。

帯広市にある、2万4千年以上前の「若葉の森遺跡」には、音更川下流でひろった黒曜石を使った石器が見つかりまます。そのころの人も、当時の音更川合流点の近くで十勝川をわたっていたようです。(p76)

開成橋は、少なくとも2万4千年以上ある「帯広～音更間の十勝川をわたる歴史」の中で、初めての橋なのです。



明治38年(1905)にかけられた開成橋。

(写真:「十勝川写真で綴る変遷」より)

1 銭(せん): 昔のお金の単位。100銭=1円。明治32年(1899)の手紙が3銭、明治35年(1902)の東京で米10kgが1円19銭、明治33年(1900)の東京で映画が10銭。(『値段の明治大正昭和風俗史 上下』より)

2 当時の音更川合流点(とうじのおとふけがわごうりゅうてん): 川の流れは氾濫原(はんらんげん: p46)の中で大きく変わることがあるため、昔の十勝川が今の場所であったとは限らない。

「東洋一」といわれた、初代の十勝大橋 ... 開成橋、河西橋、そして十勝大橋

開成橋は木橋でした。洪水でこわれるたびに修理をくり返していました。

明治43年(1910)、北海道の役所である河西土木派出所が長さ114mの「河西橋」をかけました。かなりがんにょうにつくられた木橋だったのですが、大正8年(1919)には洪水で流されてしまいます。

河西橋は、長さ186mにかけかえられますが、その後も洪水には痛めつけられ、毎年のように修理が続けられました。

十勝にはさらに人が増え、人やものの行き来が多くなります。音更と帯広をつなぐ橋をがんにょうにして、簡単にはこわれないものにする必要性が高くなりました。

昭和15年(1940)、長さ369m、はば18mのコンクリート橋(永久橋)である新しい河西橋がかけられ、「十勝大橋」と名づけられました(旧十勝大橋)。当時としては新しい工法が取り入れられ、世界的な名橋として「東洋一」と賞賛されました。

この十勝大橋は、その後55年間、十勝の交通と産業を支え続け、まだまだ橋として活やくできました。

しかし、このあたりでは堤防と堤防の間がせまいために、洪水が流れにくくなっていました。そこで、音更町側の堤防を引いて堤防の間を広げる「木野引堤事業」がおこなわれることになり、これによって、平成7年(1995)、新しい十勝大橋がかけられました。

開成橋、河西橋、そして十勝大橋



明治44年(1911)開通した河西橋。(写真:『十勝国産業写真帖』より)



新しい河西橋(旧十勝大橋)の工事。(写真:『十勝川写真で綴る変遷』より)



旧十勝大橋。昭和15年(1940)～平成7年(1995)。

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

さようなら旧十勝大橋 ... 今も少しだけ残っている

今の十勝大橋がかかり、それまでの十勝大橋(旧十勝大橋)はこわされることになりました。しかし、55年間十勝の交通を支え、しかも、55年後の車社会になっても充分役割をはたし続け、何より、住民に親しまれてきました。

そこで、平成8年(1996)、住民の会、帯広市、音更町、帯広開発建設部がいっしょになって「さようなら旧十勝大橋」という、お別れのイベントを開きました。

太鼓の演奏があり、子どもたちのフリーマーケットがならび、あるいは、橋にそれぞれの思いを落書きしたりもしました。最後にわたり納めをして、橋に別れを告げました。

今でも、帯広側の橋台(橋のはしを乗せるところ)が残

されています。



「さようなら旧十勝大橋」。わたり納めをする住民。後ろが今の十勝大橋。

3 世界的な名橋(せかいてきなめいきょう): 旧十勝大橋は、当時としては最も進んだ技術をさまざまなところで使った鉄筋コンクリート製のゲルバーけた橋(橋げたに関節のようなところがある橋)で、橋脚(きょうきゃく: 橋をささえるところ)と橋脚の間

の長さは当時日本一、橋の面積は当時世界第2位だった。くわしくは、十勝川インフォメーションセンター(帯広市大通り北2丁目 電話: 0155-23-2160 月曜休館)に解説してある。 1 銭(せん): 昔のお金の単位。100銭=1円。明治32年(1899)の手

鉄道の開通、消えていく川舟

地域産業

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

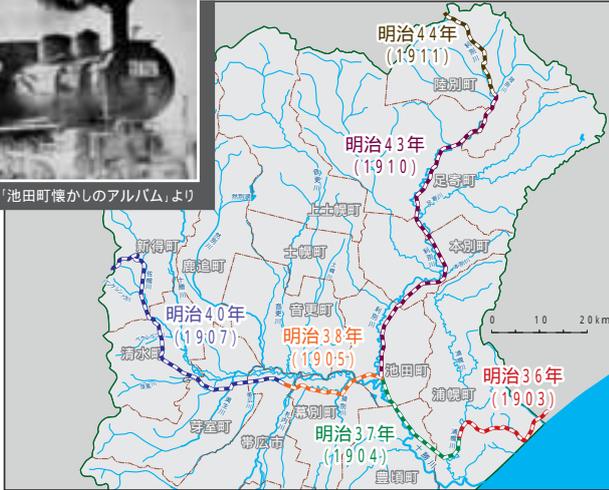
第5章 発展 今、そして未来へ

用語

さくいん



写真：『池田町懐かしのアルバム』より



明治38年(1905)、釧路～帯広間(釧路線)が、明治40年(1907)、旭川～帯広間(十勝線)が開通した。左上は釧路線開通時の機関車。(市町村名・市町村境界は平成19年現在のもの)



池田停車場構内の建設作業のようす。明治37年(1904)。(写真：『池田町懐かしのアルバム』より)

明治36年(1903)釧路からの線路が、浦幌までのばされました。十勝に鉄道がやって来たのです。次の年、鉄道は豊頃、さらに池田までのびます。

そして、日露戦争が終わった明治38年(1905)、釧路と帯広の間に「釧路線」が開通しました。さらに明治40年(1907)には狩勝トンネルが完成、帯広と旭川を結ぶ「十勝線」が開通し、鉄道で札幌・小樽とつながりました。

(戦争 p196)

さらに、明治43年(1910)には、池田～陸別間が、大正元年(1912)には、陸別と網走が結ばれました。

こうして、これまで川舟にたよっていた重い荷物や大量の荷物を、陸上で運べるようになったのです。また、物のほか文化的な面でも、釧路や札幌とつながりました。

人が減る「舟着き場の街」大津・利別太

鉄道開通により、明治38年(1905)を境にして、十勝開拓を支えてきた川舟運送(p175)が消えていきます。

十勝の表玄関として栄えた大津(豊頃町)も、利別太(池田町利別南町)も、大きな川舟が着き、荷物を積み降ろし、また、海の船や別の川舟に積みかえる場所として発展してきた街です。

鉄道が開通すれば、舟は利用されなくなり、荷物は鉄道の停車場(駅)に集まり、港は釧路港が使われます。そのため、舟着き場の街は、旧市街としてすたれていきました。

利別太の市街地は、利別停車場前に移りました。

さらに明治43年(1910)には、陸別と池田停車場との間に鉄道がつながります。翌年には利別橋(今の池田大橋)ができたことで利別から人が移り、池田停車場前に市街地ができました。

武山・猿別から止若へ

同じように、鉄道の停車場(駅)が止若(幕別町本町)にできたことで、武山(幕別町旭町)と猿別(幕別町)にあった舟着き場の街からも人が減っていきます。

明治39年(1906)には猿別川に止若橋(木橋)がかかり、止若と、札内(幕別町)・帯広が陸路で直線的に結ばれました(今の国道38号幕別～帯広間)。

明治40年(1907)ころには、止若停車場前(幕別駅前)に、学校、役場、郵便局なども移り、新しい市街地ができました。

このように、川舟の役割は小さくなりましたが、川舟すべてが消えたわけではありません。橋がかかっていないところでは、「渡船」がまだまだ活やくしていました(p176)。



平成17年(2005)の猿別川下流部と幕別市街地。かつての武山市街は十勝川近くにあった。

1 鉄道(てつどう)：鉄道工事は、監獄の受刑者(p160)や「タコ」と呼ばれる人たちがよく使われた。タコというのは、逃げないように閉じこめられ、ろくな食事も与えられず、暴力でおどされながら、最もきびしい作業をさせられた人々で、だまされ

たり、借金を負わせたりして連れてこられた。安く、早く建設するという国などの方針がもとになって生まれた、非人間的な働かせ方であった。受刑者とともに、多くの死亡者が出た。のちに、朝鮮などから連れてこられた人々も、同じ目にあうことがあった。

戦後も進んだ開拓



湿地(≡)が多い、昭和21年(1946)発行の地形図による十勝川下流部。農地(□)が多い、昭和58年(1983)発行の地形図による十勝川下流部。



戦後に開拓が進んだ、上の地図と同じ十勝川下流部。平成17年(2005)。



排水路(手前)などによって、かつての湿地が畑になった。(浦幌町字愛牛)

農地改革・農地解放の功罪

池田農場(池田町)などのように、太平洋戦争より前に農地解放がおこなわれ、小作者が農地を手にした場合もあります。

池田農場では、昭和16年(1941)に、様舞・清見などの農地が67戸の農民に解放されていました(p165)。その際、清見ヶ丘公園の寄付もおこなわれています。

こうした戦前・戦中・戦後の農地解放や農地改革は、多くの小作者にとっての夢であった自作農を実現し、地域に生きる農民としての活力を生み出しました。

一方、多くのアイヌの人たちは、「旧土人保護法」などで得た土地を和人農民に貸していました。彼らは、農地改革によって、この土地を失ってしまうことになったのです。(p149)

太平洋戦争最後の年の昭和20年(1945)、本土空襲が激しくなります。家を焼かれ、仕事を失った人たちが、「帰農者」として北海道へ入植、十勝にも移住しました。

戦後には、日本全体に食料が不足したため、食料を増産する必要が生まれます。一方、中国東北部(旧満州)やサハリン(旧樺太)を開拓していた人たちは、敗戦によって日本にもどり、生きていく場所を探していました。こうした「引き揚げ者」の人たちなども、戦後開拓者として十勝に移住してきました。(太平洋戦争 p197)

また、昭和22年(1947)には、農地改革がおこなわれました。

これにより、地主が自分で耕作しないで農民(小作者)に土地を貸し、小作料として生産物や代金を受け取っていた場合(小作制)、農地が国に買い上げられ、直接耕作していた人たちに安くあたえられることになりました。

(地図は国土地理院刊行の1/5万地形図(浦幌)を使用・着色)

失敗も多かったが新しい農地が広がった

新しい入植者には、いい土地があたらないことも多く、また、とくに北国の農業になれていない人にとっては、困難の連続で、うまくいかないこともよくありました。

しかし、一方で、これまで開拓されていなかった土地が、新たに農地となることで、十勝の農業は活気づきました。

例えば、十勝川下流部の幌岡(豊頃町)、愛牛・豊北(浦幌町)などには湿地帯が多かったのですが、開拓者の努力や排水路整備など国による農地開発により、今では畑や牧草地が広がっています。



池田町の清見ヶ丘公園。池田農場の農地解放とともに、池田町に寄付された。

2 小作者(こさくしゃ)・地域に生きる(ちいきにいきる)・活力(かつりよく)：土地を持つ農民(自作者)になることは、地主に苦しみられない代わりに、すべての結果が自分の責任となる。小作者にはこの責任感が生まれにくい場合があった。また、小作

者は農場を移り変わることもよくあったため、地域との関係がうすかった。農地解放や農地改革には、小作者だった人たちに、やる気と責任感、地域の一員としての自覚を与えることによって、農業生産性を上げようとする意図があった。

国際理解
地域産業

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 今、そして未来へ

用語

さくいん