

# 川は「幹線道路」... 川舟

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

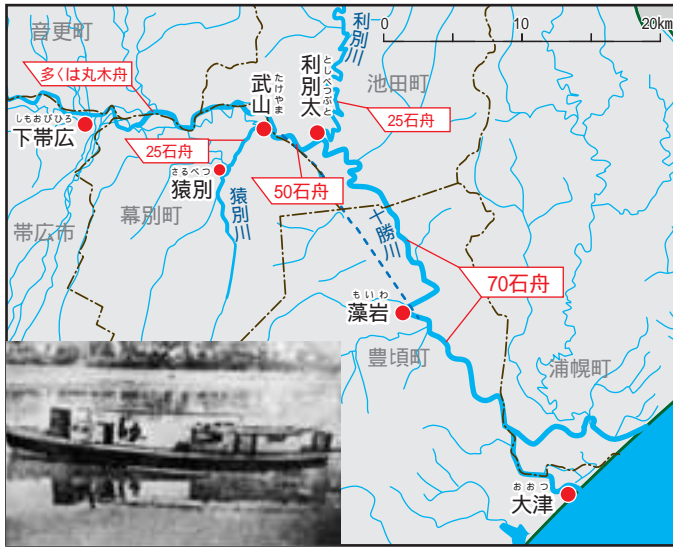
第3章 アイヌ文化と川

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



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)

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(池田町利別南町)~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)



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



(右)利別太市街にあった名古屋商店。

## 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。