

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

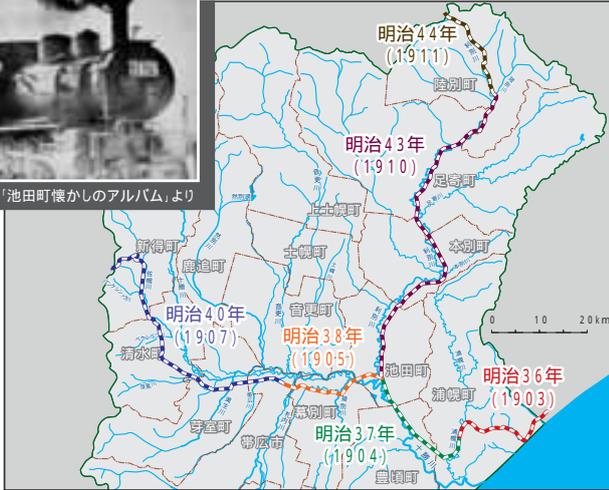
第5章 発展 今、そして未来へ

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。