

## 石狩川水運の歩み

明治の始め、北海道開発に当たり石狩川、釧路川、十勝川、天塩川そして後志利別川などの川は、開拓地入植の便として大いに利用されました。特に石狩川流域には三笠、夕張地区の炭鉱があり、その石炭の搬出のため、多くの技術者が水路としての石狩川利用法を研究しています。

石狩川の利用については、開拓使時代においてもすでにその必要を認め、明治5年2月初めて帆船安渡丸、汽船石明丸を購入して、石狩川航行に当てました。これが石狩川における汽船航行の始まりです。当時は札幌・小樽間に道路がなく、小樽から札幌に来る場の多くは、小樽から汽船で石狩に行き、さらに石狩から石狩川を遡り篠路へ、そこからフシコ川を上り札幌に入る道順が一般的でした。このために小樽・札幌間の交通連絡用に舟2隻を与えて、篠路・石狩間の渡舟を取り扱っています。

明治7年、開拓使において幌内炭鉱の実測を行った結果、時の長官黒田清隆は、大い

にその採掘事業を奨励し、これによつて石狩原野の拓殖を誘発開発しようとしました。まず幌内から幌内太までの7里(約27km)間に鉄道を敷設し、ここから石狩川の本流を経て石狩に輸出し、同地に貯炭場を設置する計画を立て、同年6月汽船を試しに航行させました。

明治8年5月、開拓使は弘明、豊平、空知の小汽船を、小樽・石狩間及び石狩・茨戸間の航行に従事させ、当分無賃で官民の交通運輸に当てます。しかし、この頃の石狩川はまったく自然のままで、出水時には横流氾濫し、川床はそのたびに変り、また所々に流木が堆積して汽船の通航を妨げることが多く、辛うじて石狩・茨戸または対雁までを航行しました。6月黒田長官は汽船弘明丸で月形村に赴きます。

帰途、船はビバイタップ付近で流木を避けようとして浅瀬に乗り上げてしまします。やむを得ず下船し原野のいばらの中を歩きようやく幌内に抜け出て、ここから小舟でホロムイ川を遡り、幌内炭山の視察を遂げたといふ逸話もあるほどの酷さでした。

明治12年11月、小樽・函館間道路が開通



上川丸(左)と空知丸

してからは、札幌までの小貨物の多くは馬車により運搬されるようになり、石狩川の運搬貨物は減少し、その航行も回数が少なくなっています。

明治13年1月に手宮から鉄道工事が始まり、11月には札幌まで竣工しました。札幌

## ●全流域● 舟運・渡船

以東は14年6月起工し、15年1月には幌内までの運輸を開始しました。こうして石炭の運搬はすべて鉄道となつて、石狩川の水運当初の目論見と大きく崩れましたが、なお沿岸地域の住民にとって、水運は依然として必要な機関として継続されて、小樽・石狩・茨戸・対雁・月形などへの運輸を行つていました。札幌への道順は、相変わらず茨戸から小舟でフシコ川を遡つていました。

明治14年、樺戸集治監が設置されたことで、函館の楽産商会は支店を樺戸に設け、汽船第一樺戸、第二樺戸の2艘を使用し、もっぱら集治監御用達として、石狩・樺戸間の運輸を行います。しかし浅瀬、流木埋木など航行の障害物が多く座礁、転覆に悩まされていました。

明治20年、大倉組手代土田政治郎が楽産商会の汽船を譲り受け、殖民会社と協同して運送業を営むことになります。

明治22年8月に北海道庁は新造船上川丸の試運転を小樽港内で行なっています。

明治24年、5月北海道庁は鹿児島県人西田守信の願いを受け入れて、6月に上川、神威、空知の3船を払い下げ、石狩川運送業に

沿岸地域の住民にとって、水運は依然として必要な機関として継続されて、小樽・石狩・茨戸・対雁・月形などへの運輸を行つていました。札幌への道順は、相変わらず茨戸から小舟でフシコ川を遡つっていました。

同時期に有限責任石狩川汽船会社も営業を行っています。両社は十津川移民や屯田兵の入植も重なり、繁盛しましたが、やがて鉄道も整備されて採算が取れなくなり、合併を経て解散しました。

しかし鉄道の整備されていない地域にとって依然舟運は必要であり、有志が会社を設立して厳しい状況のなか営業を続けます。そこで道庁は、補助金を出して郵便物や旅客貨物を運ぶように命じる「命令航路石狩川線」を明治33年に設置します。命令航路では、船の運航を維持させるために受命者を決めて、航路や寄港地等が指定されました。昭和9年に命令航路は廃止されますが、その後もしばらく舟運は人々の生活に利用されました。

- (1)現市街地
- (2)屯田兵村公有財產地
- (3)江別町共有地
- (4)江別町新市街宅地
- (5)炭鉱鉄道会社社用地
- (6)江別停車場
- (7)広島村街道
- (8)炭鉱鉄道会社軌道
- (9)江別水源かん養地
- (10)屯田兵給与地
- (11)札幌街道
- (12)江別町共同荷揚場
- (13)千歳川
- (14)江別太共同荷揚場
- (15)渡船場
- (16)当別街道
- (17)篠津川
- (18)石狩川
- (19)江別太倉庫用地
- (20)江別太新市街宅地
- (21)江別新橋
- (22)江別鉄橋
- (23)炭鉱鉄道会社物揚場
- (24)岩見沢街道
- (25)石狩川回漕株式会社
- (26)汽船繫留所
- (27)和船繫留所



明治24年頃の石狩川と千歳川との合流点付近の概略図

# 外輪船のお通りだい！

外輪船とは、中央部の両側に水車のような水かきをつけたもので、底が浅く平らになつてゐるため、蒸気船のように流木でスクリューが故障することはありません。

石狩川では「上川丸」「空知丸」「神威丸」「安心丸」の4隻が活躍しました。初めての就航は明治17年秋のことです。石狩—樺戸間(かほとまへ)に神威丸と安心丸が樺戸集治監への囚人と生活物資を運ぶために運航しました。

明治24年に、道庁が所有していた鉄製の外輪船「上川丸」(62トン)と、木製の外輪船「空知丸」(35トン)、「神威丸」(16トン)の3船を民営事業発展のため、元道庁勤務の西田守信さんに1万円で払い下げました。

パシャパシャパシャ、ボーッと、水音をたてて川霧の中から悠然と巨体を現すと、河岸の住民たちは目をみはりました。これは「文明開化」の、あるいは開拓期当初の入植者にとつて「希望」の象徴でした。

いちばん大きな白い「上川丸」は、速力8ノット(1ノットは時速1海里=1.85km)、32馬力、収容人員は60人でした。



石狩川を往来した外輪船「上川丸」(明治末頃)



江別港での雑穀の荷揚げ風景(明治末頃)

明治30年代、江別の船の中継所には外輪船のほかにハシケのような淀川舟(平舟)が100隻ほど係留していました。秋の収穫期になると、雑穀を積んだ淀川舟を外輪船が4、5隻も引いて川を下っていました。

外輪船の航路は、江別から月形(一時は空知太=現在の滝川まで)、江別から石狩まで。石狩川支流の江別川では、江別から漁(現在の恵庭)まで運行しました。運航時期は4月から11月までで、冬の期間は川が凍るために休止しました。乗客の運賃は、明治35、36年

のころは上等と並等に分かれており、江別から石狩まで乗客1人が上等で75銭、並が50銭。江別から当別太まで上等が30銭、並が20銭でした。

貨物運賃は江別から石狩まで、呉服・反物が1個33銭、昆布や乾し魚は1個16銭でした。面白いのは、下りは上りより2割ほど安かつたことです。流れに逆らわない下りは、燃料も少なくて済み、時間も早く到着できただからでしょう。

明治後半になると、鉄道が次々と開通したため、次第に乗客数や貨物が減ってきました。明治43年には月形から札的内(浦臼町)間の運航が廃止されました。外輪船の寄港地は決まっていましたが、利用したい人は、川岸に用意された赤い旗を立てておくと外輪船が止まって乗せてくられました。

# 豊平川初の渡し守 志村鉄一

に初めて定住させ、渡船場兼通行屋を任せたのでした。

文化年間（1804～1818）には、勇払から千歳までの千歳越えの物流のルートができていましたが、その頃の札幌は篠路村、札幌村などの隣接村落の開発が先に行われたため、中心部はいまだ未開の地でした。

安政2年（1855）幕府は蝦夷地を直轄地として「箱館」に奉行所を設置するとともに石狩に調役を置きました。太平洋から日本海を結ぶ重要な幹線道路として、千歳から錢函までの道「札幌越新道」がようやく安政4年（1857）に開削されます。その時「樋平」といわれていた豊平が渡船場になりました。「札幌越新道」の交通の障害となつたのが豊平川でした。

札幌市は豊平川の扇状地の上に発展してきた町で、札幌市民にとって豊平川は母なる川ですが、当時の豊平川は現在の水量の5倍から10倍くらいあって、枝別れも多く大雨や雪どけのたびに洪水を繰り返す暴れ川でした。

調役二代目荒井金助は石狩に住んでいた志村鉄一をこの豊平川の渡し守として札幌

豊平川の東岸に妻子とともに住み、二人扶持の給料、宿泊者のための夜具、食器など10人分が貸し与えられました。舟は丸木舟を使い、対岸までぶどうやコクワの蔓を張り、これをたぐりよせて舟を渡していました。「札幌開祖」といわれる志村鉄一は諸国を武者修行したことのある信州出身の剣客で、宿泊料を踏み倒そうとする乱暴な宿泊人には薪を手にして渡り合い、屈服させたそうです。

この渡船場は、苦小牧・室蘭・千歳と石狩・小樽を結ぶ交通の要所で、行き交う旅人は必ずここで渡し守の世話をならなければなりません。そこで渡し守の世話にならなければなりません。箱館奉行など幕府の役人や探検家・松浦武四郎もここを通じて宿泊しています。

しばらくして対岸に志村の話相手として吉田茂八が2人目の渡し守になります。吉田茂八は岩手県出身の土方職で、現在の創成川南3条から南7条までの掘削を請け負い「吉田堀」と呼

ばれ、大友亀太郎が掘削した「大友堀」と並び称されています。志村鉄一と吉田茂八はお互いに親交を深めていきます。やがて人の往来が多くなっていき、志村鉄一は駅逓の仕事をも兼務するようになります。

明治2年、幕府に代わり明治政府が札幌を開拓使を置き、島義勇が判官として赴任します。通行屋を対岸の創成川のほとりに移すことになり、志村鉄一を解任して、通行屋の役目を吉田茂八に任せます。渡し守の職を失った志村鉄一は失意の中、定山渓温泉を開いていた定山坊という僧に会いに行くと言い残し旅立ちますが、その後の消息は不明となりました。



「札幌開祖」志村鉄一の碑

# 樺戸集治監と監獄汽船

と物資は船で運ばれましたが、丸木舟は不便なため汽船航行の必要性を訴えます。

明治14年、未開のシベツブトに、こつ然と現れた巨大な集治監—それは現代日本創世を物語り、北海道の内陸開拓の糸口となりました。

アイヌ語で、「川が合流する地点」=シベツブト」を意味する須部都は、背後にヒグマが生息する樺戸の山々を従え、前面はどうとうと流れる原始の石狩川が広がる自然の要塞でした。なによりも石狩川を舟運に活用できるという最大の利点がありました。

内務省長官・伊藤博文は、黒田清隆開拓使長官に日本で3番目となる集治監に適当な地を選ばせます。黒田は、「十勝国十勝川沿岸」、「石狩国石狩川ノ上シベツ」、「胆振国有珠郡ノ奥後志山麓ノ辺」の3つを候補地としてあげ、これを受け伊藤は、信頼する内務省御用掛権少書記官・月形潔を団長に任命し、調査の結果、月形の報告で集治監の建設地を須部都に決定します。調査団長だった月形潔を初代典獄に任命、明治14年に樺戸集治監が開庁し、村名を月形とします。

樺戸集治監の本庁舎(現在の樺戸博物館)　明治15年になると、札幌→幌内間に鉄道が開通し、中継地の江別に駅が設けられ、石狩川航路も開かれます。雜穀船が江別川(現在の千歳川)上流まで往復し、石狩川上流で収穫された農産物や木材は、船を使って江別

まで運ばれ、鉄道に積み替えられて札幌や小樽に運ばれます。上流への生活物資は逆の経路で運ばれました。

鉄道と道路が整備されるまで、石狩川の舟運は内陸開拓の大動脈であり、その原点が樺戸集治監の設置でした。創設の背景や、2,000人ほどの大集落を中心に市街地が形成された経緯は、北海道開拓史からみても極めて特異なもので、刑務所長の名を冠した集治監は、全国でも月形町だけです。



樺戸集治監の本庁舎(現在の樺戸博物館)

## 空知川の渡船

石狩川には、多くの渡船場があり利用する住民に広く愛されてきました。最初の頃の渡船は木造でしたが、その後は徐々に鉄船になつていきました。渡船場は、各地で民間の人たちによつて運営されていました。明治44年末の渡船の数は、人を乗せる渡船が149隻、馬を乗せる渡船が171隻、合計320隻でした。渡船場の数は191カ所あつたといわれています。

石狩川の中流域にあたる滝川にも古くから渡船場がありました。

「空知川渡船場」は滝川では一番古い渡船場です。明治19年5月に上川仮道路の開削が着手されると、物資の供給と人馬の輸送のために空知川に渡船場が必要になりました。6月に三浦米蔵さんが渡船場の設置を願い出で許可されています。

「空知川渡船場」はとても重要な交通網でした。明治22年11月に奈良県十津川住民が水害の被災地から逃れてきて移住してきましたとき、すでに仮橋が架けられていました。しかし、この橋も水害ですぐに流されてしま

い、明治23年からの屯田兵移住をはじめ、滝川以北への入植にはすべて渡船を利用しました。明治22年ころから何度も橋が架けられたのですが、水害で流され、明治39年に本格的な木造の橋が架けられたため、40年にこの「空知川渡船場」は廃止されました。

滝川ではほかに、新波止場（現在の滝川駅裏）と新十津川徳富を結ぶ「石狩川渡船場」がありました。明治21年に増毛道路を開削する際に、空知太（現在の滝川市）に至る渡船場で草野茂平さんが渡し守をしていたことから「茂平渡し」とも呼ばれていました。

草野さんが渡し守をしていた私設の渡船場でしたが、明治28年に官設になりました。明治35年に石狩川橋が完成すると官設の資格を失います。しかし滝川へ出るために石狩川橋を利用すると遠回りになり不便だという新十津川の住民もいました。その要望が多くなつたので、新十津川村は少し下流に新たに「石狩川渡船場」をつくり営業を続けました。その後、長い間住民に親しまれていますが、昭和25年9月に閉鎖しました。

ほかにも、幌倉（現在の東滝川）から住吉まで私設の渡船場があり、明治40年12月に

道府から許可を得て私設で始めましたが、昭和51年に空知川新堤防工事が完成したことでのこの渡船も廃止されました。



## 今も残る美浦渡船

みうらとせん

川の風景が変わっていく現在、その時代をしのばせる道内唯一の渡船が、美唄市と浦白町をむすぶ美浦渡船です。その4代目の船頭・国田忠英さんにお話を伺いました。

『この渡船は大正5年から始まつたんだ。浦白では重要な交通手段だったからね。炭鉱のまちとして栄えた美唄には大きな病院もあって、通院や買い出しにたくさんの人开发利用していたよ。浦白では5か所の渡船場があつたけど、中でもここが一番活躍したんじやないかな。庶民の足として、親しみを持たれていたよ。だから、現在も残っているんだと思うよ。だから向こう岸についたら、正直ホッとする。』

もあって、通院や買い出しにたくさん的人开发利用していたよ。浦白では5か所の渡船場があつたけど、中でもここが一番活躍したんじやないかな。庶民の足として、親しみを持たれていたよ。だから、現在も残っているんだと思うよ。だから向こう岸についたら、正直ホッとする。

美浦渡船の船頭にならないかという話がきたのは、30才前の時だつた。私は泳ぎも達者だからね。しかも家がここから近いから、大雨の時にも対処が早いこともあつたんでしょ。町長さんから直々にお話をいただいたので、断るわけにはいかないよね。』

『この渡船は美唄に行くために、船頭になる前からずっと利用していた。それで自分が船頭としてお客様を乗せた時、お客様か



道内唯一の渡船「美浦渡船」第4代目船頭、国田忠英さん

ら「ありがとう」とか「あ～良かつた」といわれたことが一番印象深いね。そのお客様には常に気を使っている。その昔は川下に流されたりいろいろな事故もあつたからね。重要なのは、流木や川の流れを読むこと。これは永年の経験と川を知つてることでできるんだと思うよ。だから向こう岸についたら、正直ホッとする。』

『今この渡船にのづけてくれている人達は、わざわざ川を渡りたいといつてきてくれているんだ。そしてすぐ喜んで満足して帰つていく。そんな姿がみたいし、この仕事に愛着があるから、体が続く限りやつていきたい。

とにかく、こんなきれいな石狩川があつて、そこで船にのせてもらえる喜び……私はもちろんそれを知つていて、たくさんの人にも味わつてもらいたいんだ。』

現代では数少ない、川と人がふれ合う場として、船頭・国田忠英さんの果たす役割は大きく、その願いが叶う事を望みます。

現在は4月1日から10月31日までの期間で、午前8時・正午・午後4時の1日3回、料金は無料で運航しています。

『昔と違つて、現在は主に観光客を乗せるよ。みんなこの川の美しさにはびっくりして、感動して帰つていくよ。「石狩川ってこんなにきれいだつたんだー」ってね。「川岸に茂る柳の木が穏やかに揺れる風景がすばらしい」とも言うね。私にとっては一番うれしい事なんだよ。ただ残念なことに、ここ10年、水かさが減つていて、晴天が続くと水が少なくなるんだ。今は船が渡れるギリギリの深さだよ。』

『今この渡船にのづけてくれている人達は、わざわざ川を渡りたいといつてきてくれているんだ。そしてすぐ喜んで満足して帰つていく。そんな姿がみたいし、この仕事に愛着があるから、体が続く限りやつていきたい。とにかく、こんなきれいな石狩川があつて、そこで船にのせてもらえる喜び……私はもちろんそれを知つていて、たくさんの人にも味わつてもらいたいんだ。』

現代では数少ない、川と人がふれ合う場として、船頭・国田忠英さんの果たす役割は大きく、その願いが叶う事を望みます。

## 空知川の水運

### ●赤平市● 舟運・渡船

開拓当時の北海道の河川は、自然のままの原始河川で河床も定まらず、洪水のたびに流れが変わる不安定な状態でした。そのため架橋は難しかったのです。まだ住民もなく、産業も発達していないのに、多大な経費を投じて橋を架けることは、経済的効率からしてもできませんでした。当時の財政事情からしても、架橋という重荷に堪えられなかつたのが実情です。

こうしたことから、橋が少なく、渡船が重要な交通機関としての役割を果たしてきました。

明治7年、開拓使は従来一定していなかった渡船賃や渡し守の給料などの規則を制定し、全道的に統一しました。当時渡船場の数は北海道に36カ所あって、そのほとんどが請負制でした。その後、渡船場の数は年々増え、明治15年には114カ所に達しました。

空知沿岸(現、赤平市一円)での渡船のはじまりは、百戸部落と歌志内に通じる山道を結ぶ箇所でした。使用した舟は、はじめは丸木舟で、川を渡るのも、おおげさにいうと命

がけでした。丸木舟の製造はアイヌが元祖で、後に和人がその製法を学んで造りました。ヤチダモの大木を伐り倒し、直径1m、長さ7mぐらいもある丸太を大勢でアイヌに教えてもらいながら造り、できあがると、酒を添えて神にお祈りをしてから使いました。3人ぐらいが楽に乗ることができますが、舟はグラグラ揺れてあまり気持ちのいいものではなかつたようです。

明治31年の大水害の後、板船が購入できるようになると、丸木舟はしだいに渡船場か

ら姿を消していきました。渡船は、春の雪解けを迎える時期になると、河川が増水のため運航できない日が4、5日ありました。また冬になって、川が凍り渡船の運航ができなくなると、冰橋をつくつて、渡り賃ならぬ渡し賃を取つて営業していました。

開拓当時の空知川沿岸では、渡船場の船以外に、鉄道や馬車に代わる交通機関として、空知川を船で往来する定期便がありました。その当時の空知川は水量が豊富で水深もあり、船の航行が自由にできました。

上りには米、味噌、醤油から酒、タバコ、日用雑貨品などを運び、下りには麦や豆類などの農産物を運びました。上赤平から空知川口まで上りには半日から1日がかりで、下りには1時間くらいだったそうです。

ある水利運業者は20隻以上も所持しているといいます。最盛期に、100隻以上の船が空知川を往来していた様子は壯觀だったことでしょう。沿岸には渡船場のほかに、集荷積み込みの施設として船着場ができました。土地の人々はこれを「波止場」と呼んでいました。



百戸渡船場