

第三節 駅 通

道路の開きとともに駅通所及び渡船場は、拓殖途上にある本道としては特にその必要が認められた。これに類した施設は既に藩政時代からあったもので、陸上交通の旅客のために宿泊飲食の便をはかったものである。開拓使時代になって、明治五年駅通所と改称して多少の補助金を与え、官馬を貸し付けて陸運の便をはかった。明治十一年八月、黒田長官がロシアのウラジオストックを視察した際、馬車二台櫓一台を購入して帰り、櫓が氷雪上の疾走に便利なことを感じて製作させそれが漸次普及するようになった。

明治十八年駅伝取締所を設けて人馬車、渡船、旅籠屋の取締りをしたが、官設あるいは自由営業でやっていた。明治二十一年四月道庁は新たに人馬継立営業規則を制定して、全道各駅に継立所を設け取扱人を置いて通行の便をはかった。明治三十三年、人馬継立所を廃して駅通所と改めた。各駅通所には取扱人を置き、官費で建物、馬の全部又は一部を設備し手当金を与えたが旅客がしだいに増加するにしたがい、手当金を減額したり支給を停止したりした。

△北海開発事績▽

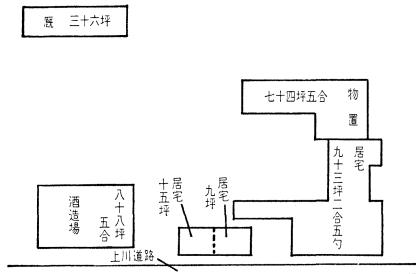
高畑利宜と駅通

滝川の駅通は明治二十一年十月二十四日道庁官吏を辞して非職になった高畑利宜が、空知太に居を構えて計画を樹て明治二十二年一月二十日道庁に請願して忠別太、音江法華、空知太、奈井江、岩見沢の五カ所に駅通設置の認可を同年三月十六日

付で受けて設置したのがはじまりである。

空知郡岩見沢村以東上川郡忠別太間人馬継立兼

休泊所設置ノ儀ニ付請願



空知太駅通配置図

今般石狩国空知郡岩見沢村以東上川郡に達する馬車道御開築の時期に際し、人馬通行年を追って繁盛に趣きしも岩見沢村以東忠別太に至る凡そ二十四里間人煙絶無之に往来するものは露宿の覚悟をなすに外ならず、且又馬を要するに環道市来知村に至り種々奔走非常の高賃金を投じて漸く之を得るが如し、而して二十四里間往復とも馬の継替をなす事能はざれば疲労を極め終に倒れるが如き惨状は往々目撃する処にして夫れが為人は其日進行の目的を遂げず実に其不便言語に堪へず、依之私儀公私一般の便利を量らん為め別紙図面朱丸印乃ち空知太及び忠別太の二ヶ所を本駅と為し、將又図面朱△印字奈井江、音江法華の二ヶ所には小休所を置き人馬継立兼休泊所を設置仕度候就ては設置後三ヶ年間の収支を検するに別紙経算書の通り何分出入相償はざるを以て悉皆私設するの余資無之、依而空知太及上川郡忠別太に右家屋建築費荷馬車新調費等に係る別紙調書の通り金二千六百六十二円及使用馬五十頭、馬車用に堪ふる者御補助被成下度此段奉願候 且奈井江、音江法華両所に小休所無之ては行路の里程余り遠隔するのみならず風雨雪に遭遇せる場合、或は休憩昼食等の不便を慮り粗造の家屋を私設致度は亦御届相成度候 但宅地及放馬地等右四ヶ所に要する面積は別紙図面の通御許可相成度候 素より私利を謀るの精神にあらざれば継立賃及休泊料等は御命令に従ひ確く相守り可申候 私儀囊に上川郡へ移籍し多年該地開拓事業に熱心の誠意御洞察の上特別の御詮議被成下度尤も進捗するに及ては人民輻輳し漸次同業者も移住可致に付其節は官庁へ経伺の上共同規約相立候様可仕は勿論に有之候へ共 只創始の際公私一般の便利を量り申度素志に御座候第一家屋建築材料取揃方は当冬より着手せざれば明年六七月に至り成就の功を奏し難し 故に速に願旨御裁許被成下候様仕度此段伏願候也

明治二十二年一月二十日

北海道庁下石狩国上川郡字忠別太平民

當時同国札幌区南四条西六丁目六番地寄留 高畑利宜

上川郡忠別太外三ヶ所休泊所設置出願之件は左の通心得べし

石狩国上川郡忠別太平民

同札幌南四条西六丁目六番地寄留

高畑利宜

一副願書第一項建家は追て何分の詮議に及ぶべし

二 同第二項第三項建家其他は建設の上之を貸与すべし

三 同第四項忠別太、空知太二ヶ所へは一ヶ年に付金五十円づつ奈井江、音江

法華の二ヶ所へは一ヶ年に付金三十円づつ開業当月より補助す

四 同五項通常使用の馬匹牝牡取交ぜ五十頭貸与候条借用中は生産斃死共に其

都度当庁第二部へ届出べし尤も生産馬匹は其儘無代価を以て下付するものとす

五 同第六項馬車並馬具は貸与し難し

六 同第七項土地貸下は制規に拠り別に願出べし

七 人馬賃金は定額を届出認可を受くべし

八 前各項中貸与補給期限は各三年とす

但貸与年限中と雖も命令に違背し又は取扱上不都合ある時は総て貸与品を返納せしむることあるべし 尤も此場合には官有建物は原形に復せしむるものとす

右の外詳細の事項は当庁第二部へ承合すべし

明治二十二年一月

岩見沢駅附近板倉一棟拝借願

空知郡岩見沢村以東上川郡字忠別太間人馬繼立兼休泊所設置の儀先般御裁許被下難有奉存候就ては該業に必需の物品一ヶ年付凡そ二百五十駄を要する予定にして其運搬たるや岩見沢迄鉄道を以て同所よりは駄送りの見込に有之然るに右物品二十四五日間も岩見沢へ留置く事も有之候処当今同地の景況に拠れば何品にても安堵にて委託すべき家柄も無之一時貯蔵方に苦み罷在候処同所停車場裏手に有之板倉目下御使用無之趣に付御不用中相当の借家料上納可仕候間拝借被成下度尤も御入用の節は何時にても返上可仕候何卒右願意御聞届被下度此



空知太第三美英舎(旧集治監出張所)



忠別太第一美英舎

段奉願候也

明治二十二年三月二十五日

上川郡忠別太住民 高畑利宜

北海道庁長官 永山武四郎殿

岩見沢村人馬車繼立所設置ニ関スル書類

郡第一五号ノ内

岩見沢村人馬車繼立所設置方今般告示相成該取扱人ハ当衙ニ於テ貴下ヲ選挙候答ニ付別紙届書差出相成度此段申進候也

空知夕張郡役所 第二課

明治廿二年四月三十日

札幌南四条西五丁目

高畑利宜殿

御 届 書

石狩国上川郡字忠別太平民

高畑利宜

私儀今般石狩国空知郡岩見沢駅人馬車繼立所取扱人官撰ヲ蒙リ候に付此段御届

仕候也

明治二十二年五月二日

右

高畑利宜

北海道庁長官 永山武四郎殿

官衙拝借及建増模様替願

空知太及忠別太の両所に有之官衙御貸与之義奉願上候処御使用中は私營業に差支へざる様御建物之内其幾部分を御賃下被成下候趣有難仕合に奉存候 就ては来る五月中開業仕度奉存候間別紙見取図の如く朱点の間敷を除き余は現在の儘悉皆拝借仕度 然る処右にては何分手狭にて營業上少しく不弁を感じ可申間 図面朱引の通建増並に模様替共自費を以て出来仕度希は願意速に御許容被成下度此段奉願上候也

石狩国上川郡字忠別太平民 高畑利宜

明治二十二年四月十三日

樺戸監獄署典獄安村治孝殿

同 許 可 書

高畑利宜

官衙拝借及建増模様換之件は許可す

明治二十二年四月二十二日

樺戸監獄署典獄 安村治孝

上川郡内休泊所建設の件

空知郡岩見沢村以東上川郡忠別太に至る人馬繼立兼休泊所新設に係る高畑利宜願書草案に就き取調方御下命に依り左に

一 別紙上川郡忠別太に達する陸路運輸の便を開かんとするの願意は本課計画の一にして頗る必要の儀と被存候目下交通の情況は実に別紙記載の通にして拓地殖民上一大障碍に有之候間願意御聽許相成可然ものと存候

一 別紙の願書中人馬繼立兼休泊所を岩見沢駅外四ヶ所に建設するの意に相視へ候共岩見沢は移住農民の一部落にして行旅露宿する等は素より之無 奈井江以東の開進に随ひ自ら人馬の供給及旅亭等を開業致候者可有之被存候間同所の分は隣地一様の官費を以て建設するの必要無之儀と存候

一 前条奈井江外三ヶ所に設置するものと見做し官費支出を要する分子算左の通り有之候尤も明治二十二年度分に於ては駅通諸費内より金千円は支出被得候哉に見込候間外金二千九百餘円新規事業費より支出し開駅相成候様致度

第一章 交通・運輸

候

官設諸物品費

一金四千三十五円四十銭 新設費

内訳金千九百二十円 休泊所四棟建設費

但空知・忠別の二棟は各五十坪、奈井江、音江法華の二棟は三十坪

一坪に付金十二円

金千四百円 馬匹百三十頭代価

但牡三十頭一頭金二十円牝百頭一頭金八円

金五百二十八円 乗馬車四台新調費

但二頭曳二台 一台金百二十五円 馬具二十五円

一頭曳二台 一台金百円馬具十四円

二頭曳は空知太及忠別太に備へ一頭曳は奈井江、音江法華に置く。

金百二十八円 荷馬車四台新調費

但一頭曳四台 一台金二十円、馬具一組金十二円

金九円四十銭 荷櫓四台新調費

但一台金二円參十五銭馬具は荷馬車のを用ふ

金五十円 諸運搬費

一 別紙出願人予算調支出之部中雇人料及馬飼料等は過出なる費額に予算相成居候得共(文字不鮮明)の關係無之ものに付別に調査を要せざる儀と存候 右見込上申候也

小休所並追込厩建築費概算

一金五百二十五円

但奈井江音江法華兩所ニ要スル小休所二棟此坪五十二坪五合一棟分二十六坪二合五勺 一坪ニ付金十円ノ見込

一金二百十六円

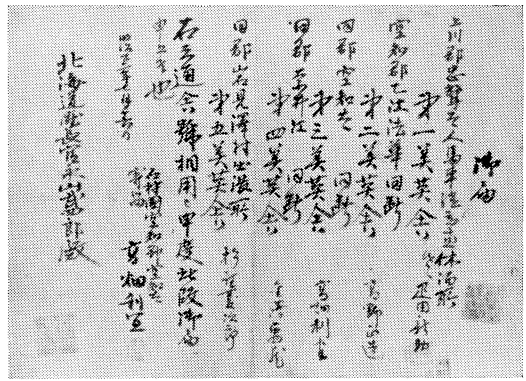
但空知太追込厩一棟此坪三十六坪 一坪ニ金六円ノ見込

一金百二十六円

但忠別太追込厩一棟此坪二十一坪 一坪ニ付前同断

一金二十円

但空知太忠別太兩所柵矢来造り追込厩ニカ所建設費 一ヶ所ニ付金十円 合計金八百八十七円



駅通舎号届

右概算積奉申上候也

石狩国上川郡宇忠別太	平民 高 畑 利 宜
北海道庁長官 永山武四郎殿	
駅通舎号御届	
上川郡忠別太人馬車継立兼休泊所	
第一美英舎 貸人	疋 田 新 助
空知郡音江法華同断	第二美英舎 高 野 正 造
同郡 空知太 同断	第三美英舎 高 畑 利 宜
同郡 奈井江 同断	第四美英舎 金 沢 要 蔵
同郡岩見沢村出張所	第五美英舎 杉 野 夏次郎

右之通舎号相用ヒ度此段御届申上候也

明治二十二年七月十六日

石狩国空知郡空知太寄留 高 畑 利 宜

北海道庁長官 永山武四郎殿

駅 通 取 扱 手 続

北海道庁ノ廣告ニ依リ忠別太、音江法華ノ両所ニ於テ旅人宿及人馬継立ノ業ヲ営マントスルモノハ左ノ手続キニ抛ルベシ

- 第一項 志願者ハ左ノ各項ニ適合シタルモノニ限ルベシ
 - 一 北海道ニ滿三年以上居住セルモノ
 - 二 北海道ニ於テ実価二百円以上ノ財産ヲ有スルモノ
 - 三 北海道庁ニ於テ確實ト認ムルモノヲ保証人トナシ得ベキモノ
 - 四 忠別太、音江法華共各地ニ移住シ且ツ左ノ各項ヲ遵守スルコトヲ承諾スルモノ
- 一 旅客ノ用ニ供スル器具ハ左ノ通備付ベキコト

品名	忠別太	音江法華	品名	忠別太	音江法華
食器	十五人前	十人前	乗車具	五組	三組
臥具	十五人前	五人前	荷鞍	十一組	七組
馬	夏常備六頭 冬〃五頭	二頭			

- 一 家屋厩馬追込柵馬匹ハ別紙調書ノ通り 無代貸与セルヲ以テ天災ノ外修理ハ一切自費タルベキコト
 - 一 貸与家屋等自費ヲ以テ模様替セントスルモノハ願出許可ヲ受ケ着手スルコト
 - 一 貸与馬ヨリ生産シタル仔馬ハ無代下付スベキコト
 - 一 馬賃ハ一頭平常一里金六錢ヨリ超過スベカラザルコト但悪路及雪中ト雖モ三割以外ノ割増ヲナシ得ザルコト
 - 一 宿泊料ハ左ノ額ヨリ超過スベカラズ

上等	一泊料 四十錢以下	一賄料 二十錢以下
中等	同 三十五錢以下	同 十五錢以下
下等	同 二十五錢以下	同 十錢以下
 - 一 貸与馬斃死スルトキハ耳尾ヲ添へ届出ベキコト 但取扱人ノ不注意ヨリ斃死スルトキハ弁償スベキコト
 - 一 家屋其地貸与期間ハ三カ年トスト雖モ継続貸与スルコトアルベシ 但取扱上不都合アルカ又ハ不都合ト認ムルトキハ総テノ貸与品ヲ返納セシムルコト
 - 尤モ此場合ニ於テハ自費模様替ノ場所ハ原形ニ復スベキコト
 - 一 旅人宿ニ付テハ宿屋取締規則継立ニ付テハ人馬車継立規則ヲ遵守スベキコト
- 第二項 左ノ各項ニ触ルルモノハ志願スルヲ得ズ
 - 一 未丁年者ニシテ後見人無キモノ
 - 二 白痴瘋癲者
 - 三 強窃盜及詐偽取財ノ罪ヲ犯シタル者
 - 四 身代限りノ処分ヲ受ケ未ダ負債ノ弁償ヲ了ラザル者
 - 五 監視中ノ者
 - 第三項 此手続第一項ニ合格シタルモノハ左ノ書式ニ依リ願書ヲ差出スベシ

(用紙手紙)

取 扱 願

今般上川郡忠別太空知郡音江法華ニ於テ駅舎並馬匹拝借ノ上旅人宿及人馬繼立業仕度就テハ手統第一項第四ノ廉遵守可仕候間私へ御命シ被下度保証人連署此段奉願候也

明治二十三年 月 日

何国何郡区町村番地

願人 何 誰

同上

保証人 何 誰

北海道庁 長官 宛

調 書

一 建 家 間口 七間半 奥行 四間半 壹棟

此建坪三十九坪二合五勺 但疊建具付

一 厩 間口 七間 奥行 三間 壹棟

此建坪二十一坪

一 馬追込棚 壹カ所 間口 五十間 奥行 五十間 貳千五百坪

一 敷 地 間口 五十間 以上 忠別太

一 建 家 間口 七間半 奥行 三間半 壹棟

此建坪貳拾七坪式合五勺 但疊建具煖炉付

一 馬 七頭 牝 六頭 牡 壹頭

一 敷 地 間口 三十間 奥行 五十間 千五百坪

以上 音江法華

開 駅 御 届

石狩国上川郡忠警太外三ヶ所共建物落成候ニ付開駅人馬車繼立取扱申候間此段

御届仕候也

石狩国空知郡空知太寄留

人馬車繼立取扱人 高 畑 利 宜

明治二十二年八月十五日

北海道庁長官 永山武四郎殿代理

理事官 湯 地 定 基 殿

取 扱 願

忠籠外三駅人馬繼立所取扱

高 畑 利 宜

明治二十二年五月二十日付届出人馬繼立取扱方心得并通送賃錢及明治二十二年八月四日付届宿泊料ノ件認可ス

但通送賃錢届書第二条中手数料ハ定額ノ五分ニ減シ且乗車人手荷物制限ヲ更ニ届出ヘシ

明治二十二年九月九日 北海道庁長官 印

空知太駅通所の献立

明治二十二年

七歳以上一人前

朝 食	昼 食	晚 食	料 金
飯 但上々白米ヲ用 フ	飯 但前同上 焼肴	飯 但前同上 煮肴	右一日分代金 18錢 5厘
汁 但豆腐或ハ畑物 ヲ用ヒ毎日同品ヲ 用ヒズ	煮物 但魚類一品ヲ 加ヘ余ハ畑物ヲ用 フ	煮しめ 但牛肉或ハ 豚肉ノ内一品ヲ加 エ余ハ畑物ヲ用ユ	
沢庵漬	沢庵漬	沢庵漬	
二歳以上七歳未満			
飯 但上々白米ヲ用 フ	飯 但前同上	飯 但前同上	右一日分代金 9錢 2厘 5毛
汁 但豆腐或ハ畑物 ヲ用ヒ毎日同品ヲ 用ヒズ	焼肴	煮肴	
沢庵漬	沢庵漬	沢庵漬	

岩見沢ヨリ忠別太迄人馬車運賃表

曩ニ空知郡岩見沢駅ヨリ上川郡忠別太駅人馬車繼立取扱心得並ニ諸物品通送賃錢定額ノ義御届ノ上御認可ヲ受ケ營業罷在候処實際上不適當ノ廉有之因テ岩見沢駅ヨリ空知太駅迄ノ分ヲ全廃シ更ニ別表ノ通り改正致シ且人馬車繼立取扱心得書ノ内第五条第一項中本賃錢ノ二割増ヲ更ニ三割増ト改正仕度將又最前何濟

運賃定額表ノ内今回御届表ノ外ハ馬車ノ交通充分ニ相成迄ハ実行難致右御認可
成被下度此段御届仕候也

追伸 空知太駅ヨリ忠別太駅間ノ義ハ新道里程御告示ノ上相伺候也

明治二十二年十二月二十四日

石狩国上川郡字忠別太外三カ所
駅通取扱人 高畑 利宜

北海道庁長官永山武四郎殿代理
理事官 湯 地 定 基 殿

運賃表

此分官庁へ届出ザル内ニ上川郡ノ里程廣告相成一月五日付ヲ以テ訂正シアリ
因テ不用ナレド為念此儘

人足	一人	平常	五二銭	岩見沢間 奈井江間 八里一丁 四十二間	薩戸月形間 奈井江間 九里四丁 四十一間	市来知間 奈井江間 六里二十 三丁五間	奈井江間 空知太間 三里九丁 四十六間	市来知間 空知太間 九里三十二 丁五十四間
乗馬	一頭	平常	七六二	七六一	七六一	六五一	二九五	七六六
荷馬	一頭	平常	七三三	七三二	七三一	六〇一	二九五	八九六
荷櫓	一台	至急	七三三	七三二	七三一	六〇一	二九五	八九六
			一二五	二〇〇	一二〇	七〇	一九〇	

陸運業者及用具届(明治二十二年十二月三十一日)

駅名	忠別太駅	空知太駅	音江法華駅	奈井江駅	岩見沢駅
人夫	二名	六名	三名	四名	一
営業戸数	一戸	一戸	一戸	一戸	一
牛車	一	一	一	一	一
馬車	一〇頭	三七頭	三〇頭	三〇頭	一

櫓	駕籠	両車			
		荷馬車	人力車	牛車	馬車
五台	一	二両	一両	一	一

人馬継立兼休泊所歳計収支差引予算(明治二十二年年初年度分)

収入之部

一金九百二十四円 岩見沢上川間馬二百七十五頭往復賃

但一頭ニ付金三円三十六銭 里程二十四里、一里ニ付七銭ノ割

一金三百七十八円 千八十八人分休泊料

但上中並平均三十五銭ニ見積リシモ休泊料ハ札幌營業人仲間規約ノ通

合計金千三百二円

支出之部

一金二千二百三十五円 空知太及忠別太二カ所へ休泊所二棟ノ建築費

一金六十円 前二カ所堀井戸ノ費用

一金二百八十五円 同所器械置場及厩舎二棟建築費

一金八十二円 一頭曳荷馬車四台新調費

但一台ニ付金二十円五十銭ノ割

一金六十五円 一頭曳荷馬車用馬車馬具五頭分

但一頭ニ付金十三円宛

一金三百五十三円五十銭 奈井江及音江法華兩所小休泊所設置費

一金三十円 馬車用馬追込ミ場二カ所取設費

一金九百六十円 雇人十名ニ要スル一カ年分給料及食料費

但一カ月一人ニ付金八円宛ノ見込

一金二百五十三円 休泊人八十名ニ係ル食料素品代及諸費

一金六百円 馬五十頭ニ要スル飼料

但一カ月一頭ニ付金一元ノ割

諸器械其他修繕費

一金九百六十二円四十銭六厘 備品炊具器具等購入費
 一金百円 消耗品買入費
 一金五十円 諸器械買入費及臨時雜費

合計金六千二百九十銭六厘
 差引金四千八百円九十銭六厘 損

このように北海道庁属を辞した高畑利宜は明治二十二年一月二十日に出願し、同年三月十六日付で四駅通休泊所設置を三カ年貸与指令の認可を受けてただちに工事に着手、同年八月十五日に開業の運びとなった。

自分は各駅の中心地にあたる空知太駅通の取扱い人となって、営業を行い、他施設はそれぞれに貸して取り扱わせたが、翌二十三年五月五日忠別太と音江法華の取扱御免願を出し、同月十五日に許可を受け、また岩見沢駅の取扱いについても六月十六日に罷免許可を受けた。

奈井江の駅通については同年四月十九日金沢要蔵を代人と定めて実質は空知太駅通取扱い人となったが、各駅通の運営管理をはかるうえから営業規約を定め、中心的立場に立った役割を果たしていた。

従岩見沢
 従市米知至忠別太各駅連合人車馬継立営業規約

第一条 組合に於て人馬車継立方は左の方法に拠る

一 凡て継立方は駅内営業者の順番を以て之をなすこと
 但通送上の都合によりては当番外のものとも雖も臨時当番に組入ることあるべし。

二 継立時間は日出より日没迄とす

三 順番は継立所に於て之を定め通送の有無に拘らず必ず前日に之を当番に通知すること

第一章 交通・運輸

四 相對を以て継立をなすと雖も必ず其継立所の承諾を受くべし
 五 各駅常備馬は三頭を以て定数とし継立あるの都度其不足を補ふこと
 六 当番のもの止むを得ざる事故あり継立がたきときは営業者中願合を以て之を差出其旨継立所に通知すること。

第二条 人馬車賃金は左の通り之を定む

但雪中(十月一日より四月三十日まで)の節は本賃金の二割増夜中又は暴雨雪の時は五割増を受くべし 尤も櫓は雪中増之れなきものとす

一人足 老人 一里 平常 金七銭
 至急 金九銭

一 乗鞍付乗馬老頭 同 平常 金拾銭
 至急 金拾貳銭

一 駄馬 老頭 同 平常 金八銭
 至急 金九銭六厘

一 乗合馬車 老頭曳 同 平常 金參拾銭
 二頭曳 同 金四拾銭

一 乗櫓 老台 同 平常 金參拾銭
 一 荷櫓 老台 同 平常 金貳拾四銭

但吹雪及悪路の節は本賃の三割増を受くべし

一 荷馬車 老頭曳 老台 平常 金貳拾四銭
 至急 金四拾銭

但隣駅未達の地に至る賃金は三割増とす

第三条 営業者は継立毎に必ず継立所より鑑札を受くるものとす。手数料は定額賃金の一分以内を差出すべきこと

第四条 貨物通送上損失を生ずるときは、其通送人に於て弁償し通送人被災者たるときは雇主に於て其弁償義務負担すること

第五条 前条弁償の処分は総て継立所に於て之を取扱ふこと

第六条 第二条の人馬車要求の後三十分を経過し客人の都合により之を用ひざるときは定額賃金の半額を請求すること

第七条 人馬車渡船賃は客人に於て支払ふものとす

第八条 連合各駅取扱は毎年一回一月十五日空知太に於て集会旅客の便否及び営業上の利害を協議すること

但し集会にかかる費用は各駅組合営業者負担のこと
 第九条 此規約に背きしものは取扱人並に組合営業者三名以上協議の上金老円

以上拾円以下の違約金を差出さしむべし

前数条当駅組合に於て規約仕候間御認可被下度此段御届仕候也

- 石狩国空知郡岩見沢駅人馬車繼立所 取扱人 杉野 夏次郎
- 同国同郡奈井江駅人馬車繼立所 取扱人 金沢 要蔵
- 同国同郡空知太駅人馬車繼立所 取扱人 高畑 利宜
- 同国同郡音江法華駅人馬車繼立所 取扱人 沼田覚兵衛代理

同国同郡忠別太駅人馬車繼立所 取扱人 高野 正造

明治二十三年十月五日

北海道庁長官 永山武四郎殿

北海道庁指令第一九〇五号

空知太外一カ所駅通取扱人 高畑 利宜

明治二十五年四月三十日付出願駅伝兼休泊所取扱営業ノ件許可候条左ノ通心得

ベシ

- 一 駅舎内外ノ修理ハ天災ヲ除ク外ハ一切自弁タルベシ
- 二 自費ヲ以テ駅舎ノ模様替ヲ為サントスル時ハ其旨願出許可ヲ受クベシ但取扱ヲ免スル時ハ原形ニ復セシムルコトアルベシ
- 三 当庁ヨリ配置シタル馬匹ハ生産死亡ノ時ハ戸長ノ奥書ヲ請ケ詳細届出ベシ但不注意ヨリ斃死セシメ或ハ亡シタル時ハ弁償スベシ
- 四 旅客ノ用ニ供スル人夫馬車及食器臥具等ハ相当準備スベシ 但準備ノ数量不足ト認ムル時ハ増加ヲ命スルコトアルベシ
- 五 駅通取扱ニ付テハ給料経費等給与セザルニ依リ前項但書ノ場合ト雖モ一切自費ヲ以テ経営スベシ
- 六 駅通取扱上不都合アルカ又ハ不都合ト認ムル場合ニ於テハ取扱ヲ免スルコトアルベシ
- 七 旅人宿ニ付テハ宿屋取締規則繼立ニ付テハ人馬車繼立規約ヲ遵守スベシ
- 八 官ノ都合に抛リ廢駅スルカ又ハ第六項ノ場合ト雖モ官庁ニ対シ何等ノ損害ヲモ要償スルヲ得ズ

明治二十五年五月三十日

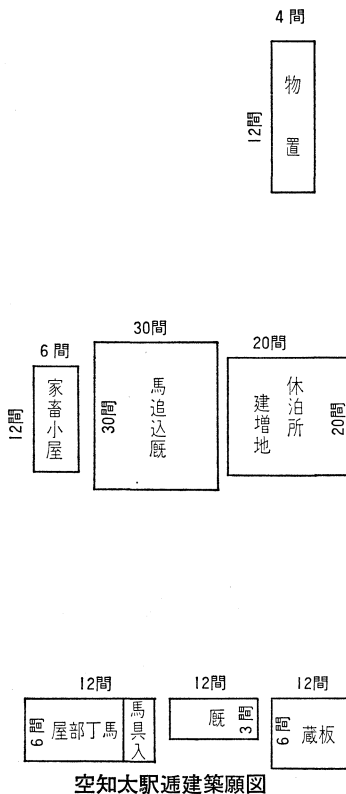
自費 新築 願

北海道庁長官

石狩国空知郡滝川村字空知太駅通付属地内

- 一 木造柁葺平家建増 此建築費金貳拾七円也 此建坪 但別紙地絵図之通取扱人住居用 三坪
 - 一 木造柁葺二階建家建増 此建築費金七百八拾七円五拾錢也 此建坪 但別紙絵図面之通客座敷用 三十七坪五合
 - 一 木造柁葺平家 柁棟 此建坪 但別紙絵図面之通客座敷用 拾七坪五合
 - 一 木造柁葺平家 柁棟 此建坪 但別紙絵図面之通厩用 拾六坪五合
- 此建築費金九拾九円也 但別紙絵図面之通馬丁部屋用
- 右者従前御貸与ノ建物ハ元樺戸集治監ニ於テ道路開鑿之砌同監出張所トシテ御建設相成タルモノニシテ旅館等ニハ不便ナル間取モ有之旁以テ此度前記之通自費ヲ以建築仕度此段奉願候也
- 明治二十五年八月五日

空知郡滝川村字空知太駅通取扱人 高畑 利宜
北海道庁長官 北垣国道殿



明治二十五年十二月駅馬現在数(空知太駅)

種別	年齢	頭数	事由	種別	年齢	頭数	事由	
牝	九歳	一	繼立用	牡	一四歳	繼立用		
牝	八歳	三		牡	六歳			
牝	七歳	一〇		牡	七歳			
牝	六歳	一八						

駅 通 営 業 御 免 願

私義明治二十二年一月二十日付ヲ以テ御許可相成候空知郡滝川村字空知太井全郡奈井江村字奈井江兩駅通營業取扱罷在候処家事経営ノ都合ニ依リ辭職仕度候間御聞届被成下度候

尤モ後任者ノ義ハ札幌区南二条西二丁目十一番地後藤半七義該營業ニ經驗モ有之被申故全人江取扱方御許可被成下度候旨併テ此段奉願候也

明治廿七年八月 空知郡滝川村空知太

高畑利宜

北海道庁長官 北垣国道殿

駅通營業のほか酒造店、荒物雜貨店、運送店など高畑利宜は手広く各種事業に手を拡げていたが、使用人任せのいわゆる殿様營業であったため、ついに明治二十七年八月札幌区後藤半七に駅通と酒造店を譲渡することになった。

後藤は今百太郎を代人として継承營業をさせたが、駅通は廃業してしまつた。

△この項引用は総て高畑記録である▽

第四節 渡 船

本道の開拓当初は河川の治水工事もなく河床の変化が多く、また橋梁は財政上から架設が困難であつたので、渡船場の設置は当時交通上極めて重要な施設であつた。

三県時代の渡船制度は各県まちまちであつたが、明治十九年八月根室支庁で渡守規則をはじめ作るとともに明治二十年一月道庁は渡守服務心得を規定して、全道の渡船取扱人の資格及び心得並びに

渡船場の設備などを規定した。

明治二十七年九月渡船場取扱手続きを定め、郡、区長の渡船に關した取締事務を規定し、翌二十八年三月官設渡船取扱人手續金支給規程を定め、土地の状況によつて月額五円以下の手当金を支給することとし、同年八月渡船規則を制定して従来区々であつた制度を統一した。

この渡船場規則は官設、私設の区分を明らかにし、官設渡船場取扱人及び私設渡船場營業人の資格を定め、そのほか執務心得、渡船貸金、官設物件保管方、營業人に対する罰則なども規定されたものであつた。

明治三十一年十月には二十八年に制定した官設渡船取扱手續金支給規程を廃止して、改めて渡船取扱規則及び渡船取扱規程も定めたが、これによつて渡船場の設備、業務上の心得、賃金などに関して詳細な規定をして交通の便宜をはかつた。

明治三十三年北海道拓殖一〇カ年計画で、渡船場は国費負担と地方負担のふたつに分けられ、地方負担の渡船場は開削後五カ年以上を経過した国道、県道の渡船場に限られた。しかしその実施の結果つねに予算の削減にあつて、結局器具その他設備を節約するほかない状態であつて、新設渡船場はぐんぐん増加して三十四年から九カ年の間に一三〇もふえていった。このようにして四十四年度末渡船場数は人渡船一四九隻、馬渡船一七一隻、計三二〇隻で渡船場数は一九一カ所に達していた。

△北海道交通史▽

以上は明治時代の渡船の概要であるが、滝川においては道内一を

誇る石狩川の対岸にあたる新十津川、雨竜に多数の入植者があり、空知川の渡船はもちろんな地域の交通に不可欠なものとして、数個所が営業していた。

主要道路への架橋によりしだいに渡船数は減少していったが、昭和に入ってから両河川には一、二カ所あり、終戦後においても地域住民のため存続されていたが、利用者の減少のため現在は皆無となっている。

石狩川渡船（五九号渡船） 滝川地域で一番早い渡船営業は新波止場（現在の有明町滝川駅裏）と新十津川の徳富を結ぶ私設の渡船である。

この渡船は明治二十一年の増毛道路開削にあたって滝川に渡る道路と定めたもので、新波止場から筋違通りを経て（当時はこの名称はなかった）。上川道路に通じていたものである。明治二十二年も暮の十一月に奈良県からの移住者が滝川屯田兵屋で越冬したころには、「茂平」という男が新十津川側に住居して私設の渡船をしていた。移住者の一人である森秀太郎の「懐旧録」に、

到着後一度ハ、雪ガ消ヘ魚釣リモナシ、新波止場へ初メテ石狩川見ニ行ツタリ、当時ハ徳富側ニ渡守（茂平）ノ小屋一軒有タ丈也（中略）石狩川ノ氷カ切レ雪解水テ水嵩増シ航路能クナツタノデ江別ヨリ積込タ貨物ガ月形ヲ経テ川蒸汽船ニ客ヲ載セ貨物船ヲ曳テ上リ来リ毎日波止場へ着クノデ中々賑敷當時ハ唯一ノ交通路也

とある。また、明治二十七年十月発行の東京人類学会雑誌高畑宜一の記録に

樺戸郡新十津川村より空知郡滝川村市街地に至る石狩川渡船場に其業を営む茂兵衛となん呼べる者あり、アイヌ婦人を娶り地理を詳にす

とある。「茂兵衛」の字をあてているが、名は前記の茂平と同じ

人のことで「早野茂平」が渡守であった。

（注、旭川刑務所蔵「新十津川アイヌ地土地区画割図」一号に明記されている。第三編第一章第四節参照のこと。）

馬一頭ニ付金一錢宛ヲ徴収スルモノトシ一ヶ月金三円支給スル事但シ九月一日ヨリ施行ス。此件若シ渡守肯セザルトキハ是レ迄通リトス。（新十津川組合議評議録、明治二十三年八月二十六日評決）

石狩川新波止場へ氷凍道造早野茂平ト協議相整ヒ五十日以内手伝ヒ而ル上ハ氷解迄無銭ニテ通行約定取結ビノ事（明治二三・一二・二五評決）

石狩川渡り賃雪解迄無料ニテ約定ノ処堅氷道造り人夫三十名村ヨリ差出スベキ管ノ処監獄署ヨリ道造リナシタルニ付キ其約定人夫賃トシテ一戸一錢宛則チ金五円六十七錢一時早野茂兵衛へ扶助シ候事トス但集金ノ錢員塩噌料ヲ以テ引去ル事（明治二四・一・二九評決）

村の歳入決算書には渡船賃収入がなく財産収入の中に船舶賃付料として整理している。（明治四十三年度以降は基本財産特別会計で船舶賃付料を収入している。）ところから実際には、渡船営業は直営ではなく民間に委託していたものと思われる。（以下略）

△新十津川町史▽

明治二十八年からは官設渡船場となり榊本彦和が取扱人となつた。

字新波止場渡船場

一 渡船場許可年月日

明治二十八年二月四日

一 収入金 明治二十九年年度 三百六十円

の記録のほか郡長が管理となつた次の任命がある。

樺戸郡新十津川村百二十三番地

士族 榊本彦和

樺戸郡新十津川村字新波止場石狩川官設渡船場取扱人ヲ命ズ

明治二十八年二月四日

北海道札幌千歳夕張空知雨竜上川樺戸石狩厚田浜益

郡役所

明治三十五年八月浜益道路としての石狩川橋が架設されると官設は廃止となったが、新十津川の市街地に当たる菊水町から滝川市街に出るには遠回りとなることから、渡船の利用度が高く村が私設渡船場として営業した。これは従来の位置から下流の滝川駅南端に出る位置に変更している。

指令第三二二号

樺戸郡新十津川村

村長 沖 垣 文太郎

明治三十五年十月八日付願樺戸郡新十津川村ヨリ空知郡滝川村ニ通ズル石狩川筋ニ於テ私設渡船営業ノ件許可候条左ノ通心得ベシ

一 渡船営業期間ハ明治三十五年十月十六日ヨリ明治四十年十月十五日迄トス。

二 許可ヲ受ケタルモノハ指令下付ノ日ヨリ三日以内ニ営業ヲ開始シ其旨届出ベシ。

三 止ムヲ得ザル事故ニヨリ前項ノ期間内ニ業務ノ開始ヲ為ス能ハザルトキハ期間経過後二日以内ニ事由ヲ具シ延期願ヲ差出スベシ。

四 正当ノ事故ナクシテ期間内ニ業務ノ開始ヲナサザルトキハ本許可ノ効力ヲ失フモノトス。

五 渡船賃金ハ左ノ通トス。

一金一銭 大人一人

一金五厘 小人一人(十五才未満七才以上)

但七才未満ハ無賃トス。

一金二銭 牛馬一頭

一金一銭 貨物一個

但貨物ハ重量二十貫目毎ニ一銭ヲ徴シ手荷物ハ八貫目以下之ヲ徴セズ。

一金三銭 牛馬車轡一台

但乗載貨物ハ貨物ノ比準ニ因リ馬追ハ別ニ之ヲ徴ス。

六 増水ノ際ハ前項ニ定メタル賃金ヨリ五割迄ヲ増額スルコトヲ得

明治三十五年十月十四日

空知支庁長 村 津 寛

第一章 交通・運輸

北海道庁空知支庁指令第一三六〇号

樺戸郡新十津川村

私設渡船営業人

新十津川村長 中 島 亀 吉

明治四十二年十二月十六日付願樺戸郡新十津川村新波止場石狩川渡船場ニ冬期水橋ヲ架設シ賃金徴収ノ件許可候条左ノ通心得ベシ。

明治四十二年十二月二十三日

北海道庁空知支庁長 稻 見 貞 藏

記

一 賃金ハ左ノ通りトス。

大人 一人 金一銭

小人 一人 金五厘

但七歳以上十五歳未満トス。七歳未満ハ無賃トス。

牛馬 各一頭 金一銭五厘

轡車 各一台 金二銭

但口取人ハ別ニ徴収スルコトヲ得

貨物 一個 金一銭五厘

但十貫目以下ノ貨物及手荷物ハ無賃トス

二 水橋ハ危険ナキ様堅牢ニ設備シ常ニ之ヲ監視シ破損ノ箇所又ハ破損ノ恐れル箇所ハ直ニ修理ヲ加フベシ。

三 夜間ハ完全ナル点燈ヲナシ且人馬車通行ノ際ハ必ず道案内スベシ。

四 水橋通行休止又ハ廃止ノ場合ハ其旨直ニ届出スベシ。

五 本命令ニ違反シタルトキハ指令ヲ取消スコトアルベシ。

その後渡船営業ノ許可は五年ごとに更新されたが大正八年からは村営を廃止して民営に移されたようである。

△新十津川町史▽

この水橋というのは深く流れのゆるい所に冬期、寒中に川が凍り始めると、水橋とする所の両側の雪を盛りあげ水で氷を造って氷を厚くする。さらに柳の枝を一面に敷き雪を盛り水をかけ凍らせる方法をとり、氷が割れる危険を防いでいる。特に川岸が氷の解けやす

いところであるために、柳の枝や足場板などで補強する。

春になって氷が薄くなっても氷橋は厚い氷で心配はないが、川岸が融け始めるころに氷橋は中止となる。

渡守はその後吉野某、飯田某、辻村美矩、及川松治と受け継がれ昭和十五年には寺口五郎吉（滝川在住者）が経営して、新十津川町木村丑五郎（菊水町、現中央）が渡守をつとめた。

昭和十四年からはじまった石狩川の切替え工事が二十四年に完成して、新旧の石狩川が二本に分かれて流れることになり、国道バスの運行があつて利用者が少なく、まったく採算が採れなくなったので昭和二十五年九月に廃止した。

戦前の渡船賃は片道三銭、往復五銭、馬は一〇銭で充分採算があつたが、戦時中は朝の六時ごろから晩の九時ごろまで相当忙しい毎日であつたという。戦後は廃止まで片道五円であつた。

滝の川西三丁目渡船 新十津川村上徳富方面へ入地することとなつた人々のために、北滝の川西二丁目から上徳富へ通ずる丸木舟による渡船場が設けられた。新十津川では上徳富渡船場と称していた。

新十津川村組長会議録（明治二三・五・二七評決）

一 上徳久へ滝川村屯田兵屋横道ヨリ道路開鑿及渡船ヲ設クルコト

この開設に世話掛四人が選ばれ、各戸が出役したとある。明治二十四年に滝川兵村西三丁目から上徳富下二号に位置を変更して千葉勘次郎が渡守をしていた。

明治三十年二月からは渡船規則に基づき私設として移住民の連帯管理のもとに亀谷五郎、波多野安次郎（二年）、児玉某（二年）、佐川

源蔵、鎌塚喜一郎らが渡守をしている。

北海道夕張指令第八二号
外四郡役所

石狩国樺戸郡新十津川村 土族

願人惣代 池 本 煤 吉

明治二十九年三月四日付出願樺戸郡新十津川村字上徳富石狩川ニ於テ渡船管業願ノ件許可ス。但官ニ於テ妨害ト認ムル場合ハ取除ヲ命ズルコトアルベシ。

明治三十年二月十九日

夕張外四郡長 西 村 皎 平

この渡船場は大正十四年ごろまで続けられている。

伏古渡船場 西十二丁目と西十三丁目の中間地点から雨竜村伏古に渡る渡船場を伏古渡船場と称した。

古に渡る渡船場を伏古渡船場と称した。

伏古にはアイヌ集落があつて、各自が丸木舟を持ち頼まれて川を渡ることもあつたが、明治二十三年に雨竜に組合農場が開かれ、入植者が増してきたので商人の往来があり、明治二十七年には江部乙屯田の入植により渡船の必要に迫られた。

明治二十八年三月に伏古に入地した坂口幸太が開墾のかたわら、日金かせぎにアイヌから丸木舟を譲り受けて初代船頭となつた。

丸木舟では荷馬車を渡すことができないので馬舟（板舟）をつくることを思ひたち、蜂須賀農場の納屋を借り、幅約二・四メートル、深さ約九十センチメートル、長さ一二メートルの馬舟を造つたが川まで運ぶのに、四キロメートルを八〇人の肩に担がれて運んだ苦勞話がある。

次の船頭は江部乙屯田兵の嶋津勇三郎であるが、しだいに渡船の方法が変わっている。三代目は嶋津島蔵である。

兩岸に二寸丸ロープ（約六センチメートルのロープ）を張り、手の届かぬ所は別に六分丸（約二センチメートル）ロープを下げ、伝わりながら接岸する。

次はワイヤーを張り金輪を通し、別にワイヤーを馬舟まで引き手繰りして運行する。この方法は、大正十一年まで続けられた。乗客も手伝って渡ったものだといふ。

大正九年三月に準地方費道となつて渡舟の管理者を定めることになり、雨竜村長武部庄吉から江部乙村長に管理者は雨竜村長とする事について協議があり、四日付で承認している。

翌十年十二月十日私設渡船営業願が伊藤清蔵からあり許可した旨の通知が江部乙村長に寄せられている。

雨竜村役場指令第一九号

本籍雨竜郡上北竜村沼田九拾貳番地

戸主 柴次郎 長男

住所 雨竜郡雨竜村字伏古四拾貳番地

伊藤 清蔵

大正九年十二月十日附願石狩国雨竜郡雨竜村字伏古ヨリ空知郡江部乙村ニ通スル村道中石狩川筋ニ於テ私設渡船場営業願ノ件許可ス 但左記ノ通り心得ベシ

大正十年十二月九日

北海道雨竜郡雨竜村長 武部 庄吉

一 私設渡船場営業期間ハ許可ノ日ヨリ大正拾四年拾貳月末日迄トス

二 業務ハ許可書受領ノ日ヨリ拾五日以内ニ之ヲ開始シ其旨届出ツベシ 但已ヲ得サル事故ニ依リ前項ノ期間内ニ渡船ヲ開始スルコト能ハサルトキハ其事由ヲ具シ延期ヲ願出ツベシ

三 渡船賃金ハ左ノ通りトス

大人 老人（拾五歳以上）

小人 老人（七歳以上）

金貳銭

金壹銭五厘

第一章 交通・運輸

但七歳未満ハ無賃トス

牛馬各老頭

牛馬車轎各老台（牛馬共）

但前二項ノ乗載貨物ハ貨物賃金ノ標準ニ依リ徴収スルコトヲ得

貨物（拾貫以上拾七貫迄）

但貨物ノ重量拾七貫若クハ其未満ヲ増ス毎ニ金壹銭ヲ増シ拾貫以下ハ無賃トス

増水ノ際ハ前各項ニ定メタル賃金ノ外五割迄ヲ増取スルコトヲ得

四 本渡船場ノ為メ渡船場ニ使用スル堤防敷地ハ別途河川取締規則ニ依リ出願許可ヲ受クベシ

伊藤清蔵は渡船方法の改良に努め、もとは丸輪に芯棒だけ通したものであったが、滑車を使用して軽く回転するようにした。

舟も何回か新造されている。雨竜町史によると板船の二隻目は砂川、その後は滝川、江別造船、石狩町造船等、十数隻つくり替えられているとある。

渡船は非常に危険なもので強風や突風の多い地方であるため、船頭は乗客の乗船状況を見ながら舟を操る。特に荷馬車、ホロをつけた自動車等は風を受けやすく、渡しに通常二〇分を要するところを一時間以上もかかることがあるなど、接岸不能のこともあり乗客を不安がらせたといふ。

昭和五、六年ごろ、江部乙〜雨



旧伏古の渡し

竜間を結ぶ旅客自動車定期運行が開始され、この渡船を渡って連絡のため不便で数年も続かずに中止された。この渡船も架橋問題が提起され、西四丁目地先に江竜橋が完成した昭和四十年九月以後は、渡船の必要もなく廃止されたのである。 〔雨竜町史〕

なお渡守については嶋津繁雄の話（ゆうべおと第一四号）によると四代目伊藤清蔵、五代目奥野義政、六代目嶋津勇、七代目嶋津繁雄、八代目渡辺武次郎、九代目前田正美となる。

下四号渡船場 この渡船場は妹背牛村メム地区と江部乙村学田地区を結ぶもので、妹背牛村から江部乙村には下四号道路を通り、渡船で渡り江部乙村三十号道路を渡って江部乙に入るため、この名称が使われている。

この渡船の開設はいつからかは定かではない。しかし私設の渡船場は函館本線鉄橋の上流にあったが一時中断していたといわれる。この時は函館本線鉄橋を渡って江部乙との往復をしていたので危険であるため昭和五年四月二十三日付妹背牛村長森口宗吉から『兩村関係住民から渡船要望が強まった』と述べられている。兩村の連絡には鉄道によるか、より石狩川上流の須麻馬内渡船場を迂回しなければならず不便この上ないので、渡船場の管理者には妹背牛村長があたるので一任してほしい旨の連絡が江部乙村に寄せられた。

兩村が協議の末に協定書を取り交し、空知支庁長へ認可の申請をしている。

道路及附属物管理者ニ関スル協定書

一 左記区間及附属物ハ妹背牛村長ヲ以テ管理者ト定ム
1 路線名 町村道三十号線

- 2 管理区間 石狩川左岸堤防敷ヨリ石狩川中心迄三十三間
- 3 附属物 渡船場
- 二 費用負担ノ方法ヲ定ムルコト左ノ如シ
 - 1 道路ニ関スル維持修繕ニ要スル費用ハ江部乙村ノ負担トス
 - 2 渡船場ニ関スル維持修繕ニ要スル費用ハ妹背牛村ノ負担トス 但臨時ノ費用及特殊ノ場合ハ其ノ時々協定ノ上之ヲ定ム

昭和五年九月十日

町村道管理者 妹背牛村長 森 口 宗 吉
全 江部乙村長 大 崎 栄 吉

妹背牛町管理の渡船場従事者については、田中増太郎、大西浅太郎、田中重義(増太郎の子)で、渡船の規模は、馬船が長さ四二尺(注一尺は約三センチメートル)幅が八尺、深さ一尺八寸、人船は長さ二四尺、幅四尺、深さ一尺三寸のものが使われた。

昭和五年十二月二十六日設置認可申請に対し、翌六年一月二十六日空知支庁長の認可となった。

区 別	渡 船 賃	往 復
人 大 人	四 銭	七 銭
小 人	三	五 (一五歳以下七歳迄)
牛 馬	八	一五 馭者共
荷 車 櫓	八	一五 輓者共
馬 車 櫓	一〇	二〇 牛馬及馭者共
自 転 車	一	二 乗行者ヲ除ク
自 動 車	三〇	五〇 同
貨 物	一・五	但シ一七貫迄トシ以上五貫匁ヲ増ス毎ニ一 銭ヲ加フ手荷物ハ五貫匁迄無貨トス

昭和十一年六月二十七日この経営者は妹背牛村から妹背牛商工会

に引き継がれた。

水橋架設方法書

- 一 結水後適當ノ時季ヲ決定シ充分調査ノ上位置ヲ定ムルモノトス
- 二 所定ノ位置幅六尺ニ對シ八番鉄線四條ヲ張渡シ兩岸ニハ杭ヲ打込ミ緊着セシメ其ノ上ニ粗朶ヲ敷均シ雪及水ヲ撤布シテ結水セシム
- 三 結水後再調査ヲ為シタル上通行セシム
- 四 常ニ船夫ヲシテ監視セシメ破損ノ都度修繕セシムルモノトス

その後妹背牛商工会から江部乙村西十八丁目太田幸吉が引継ぎを受け、江部乙村側渡船場に住み渡守となった。昭和十八年までは馬車も渡れる板舟であったがそれ以後は人舟となり、戦後はしだいに利用者も少なくなり、昭和二十一年に舟の新造を行ったが二十六年ごろに廃業してしまった。

空知川渡船場

明治十九年五月、樺戸集治監の囚徒を使って上川仮道路の開削に着手したが、この工事に必要な物資の供給と人の空知川渡しのため、渡船が必要であった。

同年六月二十二日三浦米蔵がこの出願をして空知川渡船業の許可を受け、幌向から空知川左岸の上川仮道路沿いに仮住して渡船業を始めた。

三浦米蔵は山形県羽前北村山郡大石田村の出身で、最初に幌向に移住して空知集治監へ物資を供給する仕事をしていたものである。

高畑利宜の遺記録によると

(前略) 工事は安村典獄、実測は高畑属と分担の命を受け直ちに空知太を根拠として五月下旬起工、九月下旬竣功、該工費二千八十一円四十九銭で、市来知村より旭川まで道幅二間に仮道が落成を告げました。同時に空知川渡船守は三浦米蔵氏が希望の旨小官に申出、適任の旨副申の結果速に許可になりまして代人として村上正治なる者を常備として交通の便に努め稍々三年間は一人の食費に

も足りない位の収入でありましたが二十二年の秋より所謂濡手に粟と云う如き収入がある様思われました。米蔵氏は堪忍と先見家で感服致します(後略)。

とあり、常駐渡守として村上正治が実際に来住していたものと思われる。砂川市史によると「三浦長松を代人として開業した」とあり使用人が変わったことも考えられるが明らかでない。

空知川渡船ニツイテ揭示

当空知川冬期氷雪通行危険ノ為メ日没ヨリ日出マテ渡船ヲ止ム

明治廿二年十二月

北海道空知夕張郡役所

〈高畑記録〉

この渡船場に関する記録的なものは明治三十一年九月の空知川の大水害で三浦が経営していた三浦屋旅館の流失で失っている。

米蔵は明治二十一年に庄作を養子に迎えて三浦屋という宿屋を開業させ、渡船業との兼業を行っていたものである。したがって上川との往復に高官紳士が渡船で通り、宿泊することが多かったのである。米蔵は明治二十五年三月十九日に死亡した。

空知川渡船場は重要道路の渡しとあって、明治二十二年以降は移住入植者が多く利用者が急増したのであるが、明治二十二年十一月の十津川難民移住時には、囚徒が丸太で組んだ仮橋が架けてあり渡船の利用を必要としなかった。仮橋は十二月に流失したため、翌二十三年六、七月の滝川屯田移民の来住には、渡船が使われており、以後滝川以北に入植した永山・江部乙屯田移民などは、みなこの渡船によるものであり、来住にあたっての思い出多い渡船であったとともに、渡船としては内陸部開拓の一助を果たしたともいえるのである。

その後、道内主要道路として架橋問題があり、木橋の流失が二度三度とあって、明治三十八年四月本格的な鉄橋の着工をみて、翌三十九年十二月竣工に伴い、明治四十年からは渡船の必要がなくなり空知川渡船は廃止となった。

東裡・下赤平間空知川渡船場 明治三十七、八年のころ、下赤平（現在の富平）ナイ沢の開拓が進みしだいに住民も多くなってきたが、滝川市街地区には空知太を迂回して空知大橋を渡って行かなければならず、東裡と下赤平を結ぶ渡船があれば非常に距離が短縮されることになる。

このことから当時空知太に住んでいた居林他吉郎はここに着目して、道庁に願許可のもとに渡船を開始したのが明治三十九年といわれる。この渡船場は現在の赤平線道路（滝川高校通り）の延長空知川地点にあたる所である。

当時はナイ沢方面の木材が盛んに切り出されていたので、この渡船場の利用は非常に多かったといわれる。

大人片道二銭・往復三銭・馬櫓積荷で往復一五銭であって相当の収益をあげていたが、大正十年ごろになると人通りも少なくなり、船も古くなって、新造船には費用がかかり採算がとれないので老朽舟を使っていた。

大正十三年ごろ田川外次郎に譲り、田川は隠居仕事として渡守をされていたところ、昭和七年八月の空知川水害時にワイヤーは切れ、船も流して廃止することになった。

△滝川市史 居林巖・酒井早治談より▽

東滝川・住吉間渡船場

明治三十年の春、中赤平九線（現在の赤平市住吉）に歌志内市街から転住した小田島兵助は農業を営むかたわら、丸木船を造って空知太までの雑穀類運搬をやっていた。

その後住民の要望もあり明治四十年十二月三日道庁の許可をうけて私設渡船業を開始したが兵助・善助父子二代にわたるこの渡船場で滝川では一番遅くまであった所である。というより道内でも一・二を競う最後の渡船場となった。

北海道庁空知支庁指令第一二七二号

石狩国空知郡歌志内村字中赤平九線拾貳番地

小田島 兵助

明治四拾年十月二十四日附願石狩国空知郡滝川村字幌倉空知川ニ於テ私設渡船營業ノ件許可候条左ノ通り心得ベシ

明治四拾年拾貳月三日

北海道庁空知支庁長 高 橋 伝 吉

明治四十年十二月三日北海道庁空知支庁指令一、二七二号ヲ以テ許可シタル各条項ヲ遵守スベシ

一 渡船場ノ位置 石狩国空知郡滝川村字幌倉空知川
二 渡船營業人 石狩国空知郡歌志内村字赤平九線十二番地 小田島 兵助

三 渡船設置期間 自明治四十一年一月二十日 明治九年十一月一日生
至明治四十六年一月十九日 満五カ年

四 渡船ノ種類 人渡船 幅四尺 一艘 馬渡船 幅六尺 一艘
長十八尺 一艘 長二四尺 一艘

五 川 幅 九十間

六 船夫ノ員数 一人

七 渡船賃金 金二銭

小人 一人（七歳以上） 金一銭 但シ七歳未満ハ無賃トス



氷 橋 (東滝川から赤平住吉へ) 昭和36年2月

小田島兵助は明治四十一年には東滝川へ移住して営業を続けた。住吉地区は当時歌志内村であり、市街地区である赤平市街には約六キロメートルもあり、渡船を渡つて、滝川の幌倉市街へは一キロメートル余である。大正二年からは下富良野鉄道(現在の根室本線)が通り、幌倉駅から滝川市街又は赤平市街へも短時間に往復できるようになると、一層利用されるよう

牛馬 一頭 金参銭

牛馬車、轎一台(挽牛馬共) 金五銭

但シ前二項ノ乗載貨物ハ貨物賃金ノ比準ニ抛リ 又附添人ハ別ニ之ヲ

徴収スルコトヲ得 以上ハ往復ノ賃金トス

貨物 杓個(十六貫目迄) 金式銭

但シ貨物ノ重量拾貫ヲ増ス毎ニ金五厘ヲ増シ、手荷物ハ五貫以下ハ無賃トス

増水ノ際ハ各項ニ定メタル賃金ノ外五割迄ヲ増徴スルコトヲ得

八 渡船賃収支額並ニ渡船通行人員届

大人 七、二〇〇人 賃金 二八八円

小人 三、六〇〇人 七二円

牛馬 三六〇頭 三六円

馬櫓 一五〇個 五四円

計金 四五〇円

但シ大正十二年十二月一日ヨリ同月三十一日迄ノ間トス

になったのである。

大正九年四月一日日本渡船を経由する地方費道札幌、根室線として利用されるようになり、同十一年からは道庁から官設渡船場の認可を受けて、毎月四月五〇銭の手当金支給を受け営業に従事していたが、昭和十八年以降はまた私設の渡船場となった。

昭和四年には長男善助一九歳が本格的に手伝うようになり父子による渡守が始まった。

昭和三十三年三月二十五日、父兵助八三歳で他界したが、その折々に「やれるかぎりはやれよ」の父の言葉を守り、善助は誠意をもって渡船を守った。しかしこのころから交通機関の発達により、利用者が増少を見せ始め、昭和三十九年には大人一回二〇円の料金で月の収入は一万円前後にしかならないため、舟の修理もできない状況になった。地域住民の声は存続を強く希望しているが一日に一人か二人という事もあり、ついに滝川市と赤平市の両市が昭和三十九年から年助成金六万円を出すことになって継続してもらった。

しかし、昭和五十年に空知川の新堤防建設が始まり、翌五十一年十月完成を期に遂に渡船を廃業することになったのである。

昭和五十二年三月三十一日滝川市長、赤平市市長連名で永年の苦勞に対し感謝状を贈り、労をねぎらい、また翌五十三年春の叙勲に際し善助は勲七等青色桐葉章に輝く栄誉に浴した。

第五節 橋 梁

石狩川橋 空知の中心地に位置する滝川と石狩川を挟んで対岸の新十津川など右岸線一帯の穀倉地帯を結ぶ架橋問題は、入植後に持ち上がったが、何しろ本道一の大河への架橋となると容易なことではなく延引されていた。

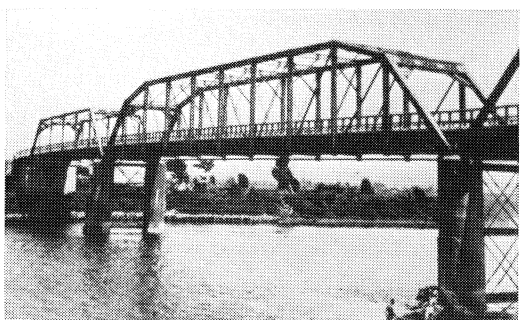
水面一五〇メートルに達し水量が多く深いうえに、毎年雪融け時の出水や台風時の水害に耐え得る架橋を設置するとすると、国内技術ではまだ不可能であったのである。

しかし、ついに明治三十三年三月に架橋に着手することになったが、本道では明治三十年に架けられた豊平橋が鉄橋では最初のもので、二番目の鉄橋である。旭川の旭橋が三番目にあたる。

道庁技師岡崎文吉の設計により全径間五四八尺(約百六十六メートル)で鉄橋シウエドレトラス、径間二〇〇尺、一連木橋「ハウトラス」径間一二〇尺二連桁橋径間三七尺三六尺三五尺各一連で、橋名は石狩川では最初の橋であるところから「石狩川橋」という名誉ある名が付けられた。

明治三十五年三月に竣工したが、工費は九、五九二円である。鉄橋の部分は米国製の「Built the American Bridge Co. New York U. S. A. 1900」と鑄板が張られていた。

この橋の完成は滝川はもちろん、右岸線の新十津川、雨竜地域の開発に大きな希望を与えたものである。さらに明治三十七年には浜益までの道路開削があり、橋の効果は一層大きなものとなった。



旧・石狩川橋

その後、石狩川橋木橋部分が腐り大正十五年十一月に架換えられた。延長一七一・四一メートル、有効幅員五・四二メートル、桁上構造はプラット式トラス鉄桁木造桁橋、橋脚は鉄製石壁鉄筋コンクリートハイルであるが工費は不詳である。

さらに昭和十七年十二月にも木橋の部分が架け換えられた。

全道に誇る石狩川橋鉄橋も昭和三十年を迎えるころともなれば、自動車の急速な進歩発達により、交通量が激増しただけではなく車両の重量化によって旧式橋梁であるばかりでなく、橋梁自体も老朽化しており重量制限も五トンで、一車交通とかによって辛うじて通行が保たれていたという実態になった。

このため関係市町村民から架換えについて強い要望が起り、昭和三十三年六月ついに全面架換え工事の実施となった。



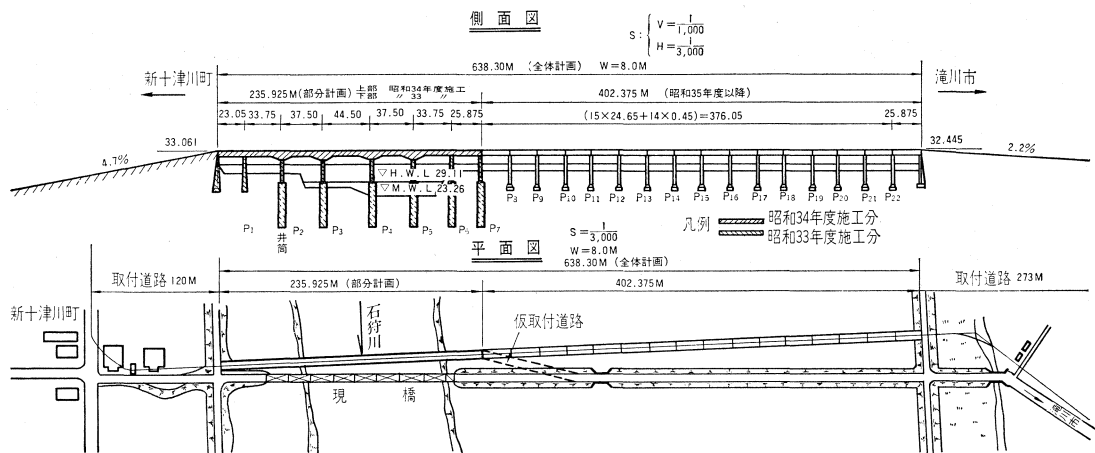
石狩川橋

まず、旧橋上流に位置を定め河川部分の架橋二三五・九二五メートルから着手して、第一期工事として約一年四カ月後の昭和三十四年十二月に竣工をみて、新橋を交通できるようにした。全体工事計画は次のとおりである。

- 上部工
 - 橋長 六三八・三メートル 巾員 八・〇メートル 活荷重合成桁一八連
 - ゲルバー鋼鈹桁 五連 総鋼重 六九六・七三八トン
- 下部工
 - 扶壁式橋台 二基 半重力式橋脚 二基 井筒基礎 六基 取付道路 左岸二七三メートル 右岸一二〇メートル
 - 工期 着工昭和三十三年六月 竣工予定昭和三十七年
 - 総工事概算 三億一千七百万円
 - 発注者 札幌土木現業所
 - 受託者 株式会社 中山組 下部工事 株式会社 横河橋梁製作所 上部工事

昭和三十三年・四年の工事費は一億五、六〇〇万円、昭和三十五年工事費は五、五〇〇万円、三十七年度の下部工事を完了、続いて三十六年度は工事費四、六三七万円で桁上床板九連二二七・四メートルを完了、三十七年に残工事を行い、同年十一月一日完成して、同月五日盛大な落成式を行った。五カ年にわたって工事が行わ

石狩川橋架換工事 (計画) 図



れたこの橋の特徴としては、当時としては幅員八メートルの広さは全道一のものであり、完成延長六四〇・三メートルは道内三番目にあたる長大橋と生まれ変わった。旧橋に比較すると約三・八倍の長さになるものである。

新石狩川橋の完成に伴い旧橋は翌三十八年二月から解体工事が開始され、六〇年間にわたって地域の発展に尽した旧橋の姿も見られなくなった。

新しく架換えた石狩川橋は全道一の幅員を誇ったのも束の間、一〇年間を経過すると大型貨物の通行が激しくなり、一日平均九、

〇〇〇台の交通量となった。

石狩川右岸の国道二七五号の整備に伴って、国道十二号から橋を渡って深川・札幌方面へ出る急行便や普通車が激増の一途をみせてきたのである。

このため、新十津川から滝川への買い物をしたり通学の住民は橋を渡る危険を訴えるようになり、橋の拡幅を行うことになった。

車道幅を八メートルから七・二メートルと少し狭くして、下流に面した片側を一段高くした二メートルの歩道を設置することになり、昭和四十七年五月に着工、総工費四、五〇〇万円で十一月完成したのが現在の石狩川橋である。

空知大橋 上川道路が明治十九年開通以来、滝川と砂川の境界になっている空知川は石狩川第一の支流であり、木橋を架設しても流失を繰り返して、交通上支障がある所であった。

明治二十二年十一月に奈良県十津川の移住民が入地するため、急いで四人を使って仮橋を作ったが、その年十二月十二日に流失して以前と同様に渡船で往来する日常が続いた。

移住者の一人である森秀太郎の記録に次のように述べている。

(前略)空知川ニ着タ笹小屋カ四五軒アル吾々移住者ノタメ凶徒カ大急ギテ橋ヲ架ケタトノ事全部雑木ノ丸太斗リ板ハ少シモ使ハズ仕上タリ比迄ハ三浦ト云フ人カ渡舟シテ居タルガ官ヨリ吾々ノ為メ仮橋架ケタル也。橋ヲ渡レバ右側ニ大工建ノ家アリ比ハ駅通テ高畑ト云フ人ガ主人也(後略)

また、明治二十三年二月一日、十津川移民上杉直温から奈良県宇智吉野郡長吉田正義に宛てた報告書の中に

十二月十二日(註 明治二十二年)昨来ノ大雨ニテ空知川暴漲為メニ仮橋流失セシ

ガ急ニ渡船泛ベ以テ人馬ノ往来ニ便ス(後略)
そこで空知川に橋を架けるため資金集めに架橋株を發行する事が行われ、明治二十五年に橋が架けられた。

仮 証

一金貳拾円也 但空知川架橋株四株分
右正ニ請取候也

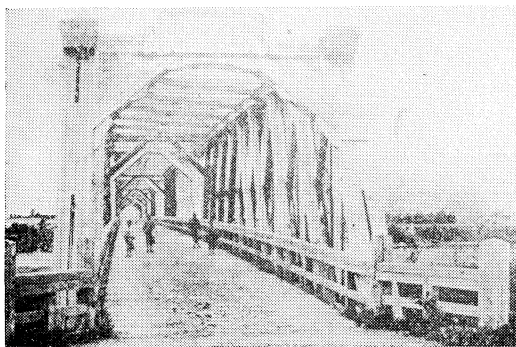
明治二十四年六月二十五日

高畑 様

市村 文吉

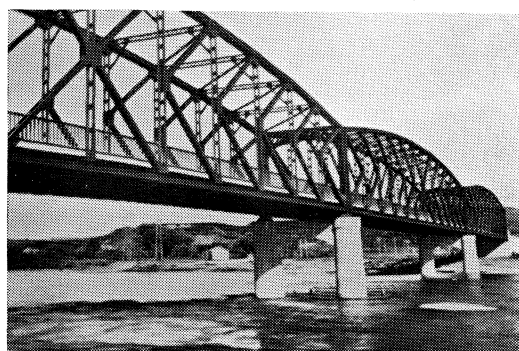
△高畑記録▽

しかし、この橋もその後の出水で流され、続いて二十八年ごろの日清戦後当時軍事に利用のため再度木橋が架けられたが、これまでの橋名は「空知太橋」で、この橋も明治三十一年九月の大水害で一部流失して渡船に頼らざるを得ない状況が続いた。



明治39年12月竣工空知大橋

道庁では本格的な橋梁設置のため明治三十八年四月道庁土木部技手神部為蔵を「空知大橋」架橋工事の監督に派遣して、工事に着手させ木橋であるが立派な橋が工費三万三、〇〇〇円で翌三十九年十二月に竣工した。これにより非常に便益を受けたのであった。
しかし、木橋であるため昭和に入ると腐朽がはなはだしく危険になつてきたので、昭和八年架換え



昭和9年11月29日竣工空知大橋

ることが決定して鉄橋工事が始まり、昭和九年十一月二十九日に竣工した。

橋体

型式K型トラス鋼橋（鉄材
総トン数五〇八・〇八ト
ン）

橋床

径間一八一・八メートル
（六〇メートル三連）
有効幅員 六メートル
鉄筋混凝土床版 厚一八セ
ンチメートル
橋面瀝青乳剤舗装 厚三セ
ンチメートル

橋台

左岸・翼型扶壁式 鉄筋コンクリート造
前幅 七メートル七〇センチメートル
全高 八メートル二五センチメートル
右岸・将来橋梁径間ノ延長ヲ考慮シ橋脚橋台トシ左岸付

橋脚

橋脚ト同型ノモノトセリ
左岸付 基礎木造枠下混凝土造
幅 四メートル五〇センチメートル
長 一メートル七〇センチメートル
深 五メートル三五センチメートル
上体鳥居型鉄筋混凝土造 高 七メートル七〇センチメートル
右岸付 基礎旧橋脚基礎ヲ利用 長八メートル五〇センチメートルノ
鉄矢板ヲ以テ補強セリ
上体左岸付橋脚ト同一

工費

総工費 全一九一、七四二円
うち上部構造一四三、七八二円、下部構造四七、九五九円

工期

下部着手 昭和八年十月三日 竣工昭和九年三月三十日

第一章 交通・運輸

上部着手 昭和九年五月八日 竣工昭和九年十一月二十九日
工事関係者 札幌土木事務所

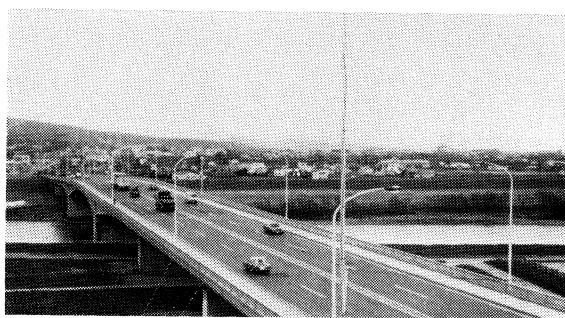
設計者 北海道庁技手 高橋 敏五郎
施行員 同 中野 幸太郎
監督員 同 高橋 敏五郎
上部構造請負者 函館船渠株式会社

昭和三十年代に入るとこの橋も使用上大きな支障が生じてきた。交通機関の発達に伴い重要幹線である国道十二号は交通量の多いこ
とに加えて、バスや大型自動車が交差できないという問題である。
幅員六メートルでは歩行者は渡橋できないほど危険であり、大型
車は橋と接触することたびたびあり、橋の損傷が激しく毎年補修
に追われるようになったのである。

このようなことから滝川市と砂川市では機会あるごとに国に強く
働きかけ、ついに昭和四十一年十月に新空知大橋の工事着手に至っ
た。旧橋は既に一方通行の状態の新橋完成の四十四年まで待てな
いたために、まず旧橋下流約五十メートルに九、〇〇〇万円を投じて
仮橋を架け、翌四十二年五月に一日一万数千台の交通に耐える鋼鉄
橋延長一九〇メートル、幅員歩道を含め八メートルを架橋させた。

新空知大橋は全長四三九・二メートル、有効幅員二〇メートル
（中央車道一五メートル橋の両側に二・五メートルの歩道設置、橋の面積は八、七八
四平方メートル）というもので完成時には道内一の面積橋である。橋
桁の工法も道内で初めてのテレビダーク法が採用されたのである。総
工事費は八億三、〇〇〇万円である。

昭和四十四年十一月二十七日新しい空知大橋の渡橋式と完工式が
行われた。町田道開発局長、堂垣内元道開発庁政務次官、馬場札幌



空知大橋（砂川市空知太を望む）

開発建設部長、森支庁長と地元佐久間市長、砂川山口市長など二百五十余名の出席のもとに橋梁の平穩を祈った後、本町の南部外吉（八七歳）キヨ（七七歳）ら三組の三代夫婦が神官の先導で吹雪の中を渡橋して渡り初めが行われて、同日午後二時から開通公用開始された。

一、五〇〇万円をもって解体され、同年三月二十五日に終了した。

江 竜 橋 江部乙と雨竜との連絡は伏古渡船で結ばれていた

ので、両町村にとって架橋は多年の懸案事項であった。昭和三十年に石狩川の治水工事が着手されたのを機会として架橋運動が活発化して、陳情を繰返し行われていた。

昭和三十二年四月二十日建設省長谷川政友専門委員一行が現地視察に来町したことで、より強力な運動を展開することになり、江部乙町では同年五月十三日町議会で期成会の結成を決定し、同月十七日町長を会長に、町議長を副会長とする「江部乙大橋架橋促進期成会」を組織した。

さらに対岸雨竜村との連合により一層強力な促進をはかるため、

同年六月一日両町村代表が江部乙町公会堂に集まり「江部乙雨竜大橋架橋期成会」を結成した。会長には長谷川政友専門委員、副会長原田伊曾八（道議）、高桑又一江部乙町長、竹原太八雨竜村長、事務局長溝渕秀一（妹背牛町）を挙げ、委員は江部乙側五名、雨竜側四名をもって組織した。

翌六月二日来道中の南条建設大臣一行が滝川市に来市したので陳情した。さらに翌八月十一日に篠田・二十八日南條の両代議士来町に際し陳情して早期着工を期待した。

ついに翌三十三年度国の予算に調査費一、〇〇〇万円が計上され、三十三年九月十一日待望久しかった江竜橋の着工式を迎えた。

翌三十四年九月十日からは本格的な工事が行われ、江部乙側の十丁目地先から基礎工事三基が施工された。

起工式は三十五年五月十七日で現地で安全を願う修祓式があり、続いて北辰小学校において起工式を挙行した。

橋の延長八〇メートル、幅員六メートルの設計で完成は四十年を予定し、三十五年度の工事は橋脚上部三基・橋脚六基・三十六年度工事は橋台橋脚の残工事でのこの年までの工事費は一億四、五九八万円である。

三十七年度は上部工事の橋桁製作と江部乙側取付道路工事に着手、三十八年度は江部乙側と雨竜側の取付道路工事をいい順調な工事の進展をみた。

着工以来七年の歳月を経てついに昭和四十年九月十八日に竣工

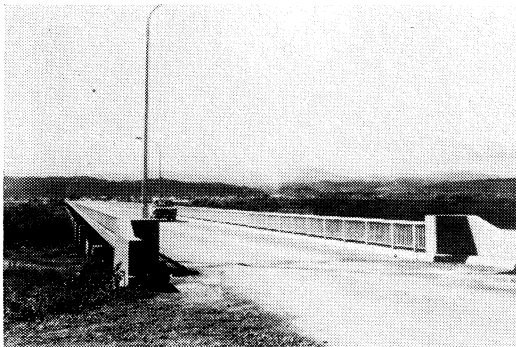
式の運びに至ったのである。修葺式は雨竜町で行い雨竜側から渡橋が行われて三夫婦斎藤三之助（東十二丁目）、岩橋喜代松（東十二丁目）、井上謙治（西十二丁目）の各三代の渡り初めがあり、北辰中学校で竣工式並びに祝賀会が盛大に催された。

江竜橋工事概要

総事業費	五億五、六三四万七、〇〇〇円	道路改良	五、八四九万六、〇〇〇円
橋梁新設	四億九、四七二万五、〇〇〇円	補償費	三、二二万六、〇〇〇円
道路改良工事	有効幅員 五・五メートル	橋梁新設工事延長	六・五メートル
橋梁工事	橋 長 八〇八・〇メートル	江部乙側	三、一一一・三七メートル
有効幅員	六・〇メートル	雨竜側	七・一七・八五メートル
			三経間連続鋼箱桁



江竜橋開通



江 竜 橋

上部工	二a(五二・五五十五四・〇十五三・六) + 三a(五三・六十五四・〇十五三・六)
下部工	井筒基礎逆丁型式橋脚 一四基 同上扶壁式橋台 二基
主要資材	鋼材 一、九二一トン コンクリート 六、三九〇立方メートル セメント 二、三五〇トン 骨材 一万四、四八二立方メートル
発注者	延人員 七万三、五二六人 北海道開発局札幌開発建設部
施工業者	下部工及舗装工 (株) 中山組 上部工桁製作輸送 (株) 横河橋梁 (株) 上部工架設床版及塗装 (株) 北野組 取付道路工 (株) 中山組・北海興産(株)

第六節 石炭採掘と鉄道開通

石炭採掘の事業は古く松前藩時代にその芽を発し、さらに安政二年本道が再び幕府の直轄となるに及び、蝦夷開拓の重要事として調査が進められた。幕末のころ函館が開港され来泊する外国船がいろいろも石炭の供給を要求するため、箱館奉行は安政四年釧路場所白糠の炭鉱を開いた。しかし白糠炭は炭質が悪いので外人に好まれず、元治元年その採掘を止めて新たに岩内場所茅沼炭山を開坑し、慶応二年箱館在留のイギリス人ガールを雇い、同三年海岸から炭山に至る道路を開削し炭倉を建て、いよいよ石炭を採掘するにいたった。この時ガールは二哩余(約三・三キロメートル)の鉄道を布設し、イギリスから蒸気機関車を輸入し、運転を開始した。これは実に新橋、横浜間の鉄道開通にさき立つこと六年で、蓋し日本文化史上特筆す

べき事実である。

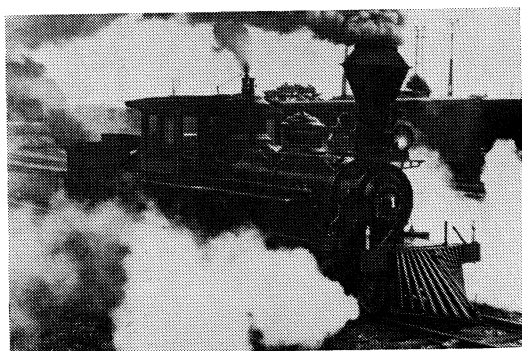
〔上川開発史〕

開拓使庁では明治六年、アメリカ人雇地質学者のライマンを派遣して調査させたが、この煤田は非常に良質であり一日も早く開坑採掘することが適切有利であると進言した。

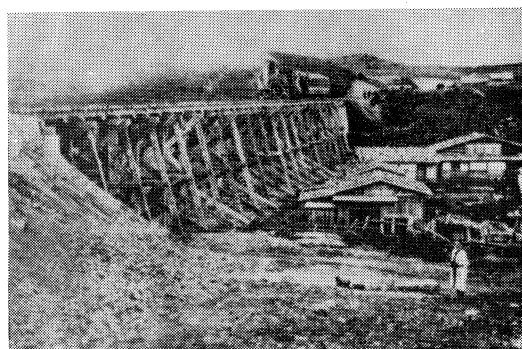
明治七年さらに本格的に実測調査炭質炭量を確認してその有望なことを知り、煤田を開坑して煤田の供給をはかり国益を増すことにして明治八年この搬出のため幌内、幌内太間の道路開削を計画し、六月黒田長官が幌内を巡視してこれを開かせた。これが管内道路開削のはじめである。すなわち明治十一年三月十六日太政官に具申して、当時西南戦争後の苦しい財政の中から起業公債募集金の一五〇万円の無利息交付を申請、五月三十日許可を得て十一月から採炭搬出の計画を樹てた。石狩原野の開発はこれによって促進されたといわれる。

はじめの搬出については舟と車を利用する計画で、幌内から幌内太にいたる七里間には鉄道を架設し、幌内太からは舟で石狩川の本流に沿って石狩港に運び、石狩に貯炭場を設ける計画であった。ところが水陸の積替え積下しに無駄が多く、経済上不利であるだけでなく、冬季河水が氷結した場合運輸が妨げられるので、幌内から陸路一本で札幌を経て手宮まで鉄道を延長するのが得策であるとの米人技師クロフォードの説を入れてこれに決着した。

明治十二年十二月開拓使長官黒田清隆は、太政官に具申して、起業費一五〇万円のうち石狩河口改良に当てる金額三〇万円を鉄道延長費に振り替え、不足分二万円の興業費下付を申請し十二月二十五



第一号機関車「義経号」



鉄道開通

日許可を得た。

同十二年十二月二十七日からクロフォードは、手宮からの鉄道線路の測定をはじめ、路線にかかる土地の買上げ、家屋の移転、木材の伐採に着手し、なお機関車その他車両及び器材の購入のためアメリカに派遣された。この時黒田長官から「京浜間を運転するものより優れた機関車を輸入するように」と希望され、当時アメリカで最優秀と称された機関車を購入して、十三年九月二十八日ドベイ号に積んで小樽に入港した。第一号を義経号、第二号を弁慶号と命名した。

明治十二年十二月幌内鉄道起工に当たって黒田長官は、関係技師に工事の要旨を告げ、路線の選定については、「本線路は将来全道に敷設すべき鉄道と連絡するものなれば宜しく意をその選定に注が

「したい。」との希望があった。

明治十三年一月八日、まず小樽若竹町第三隧道（現在は無い）の開削に着手し、三月小樽に煤炭係出張所を設け鉄道工事の進捗をはかった。十一月二十日札幌空知通り仮停車場にいたる延長二一マイル六八チエーン（約三十四・九キロメートル）の軌道布設が竣功した（注一哩は一・六〇九キロメートル）。

これよりさきに十月二十四日手宮・熊碓第四隧道間三マイル余の工事が終わって、はじめて機関車の試運転を行った。試運転には弁慶号を使用した。この名付親は購入に一役を買ったニューヨーク領事高木三郎で、京浜間にはまだ使用されぬ空気制動機を備え朱塗金泥の模様を入れ、開拓使庁自慢のすこぶる豪華なものである。試運転の当日、弁慶号が手宮橋からさえわたる振鈴を秋晴の天地に響かせて出発すると、開拓使御用船玄武丸からはいんいんと祝砲があげられ、日米の国旗を交差し紅白の布でダンダラに飾られた弁慶号が、天幕張りの無蓋車三輛を引き、礼装もいかめしい長谷部大書記官、山内煤田事務所長、松本副長、クローフォールド、北川小樽郡長らが同乗してまさに人目を奪う壮麗さであった。このように文化は東京から一足跳びに熊の棲む北海道へ来たもので、当時の人はただ岡蒸気とよんでいた。

本道で最初開業した駅は、手宮・札幌・住吉（現南小樽）及び銭函の四停車場であって、その乗車賃は手宮・銭函間が二五銭、四歳まで無賃、一二歳まで半額であったという。

明治十三年十一月二十五日、札幌まで鉄道敷設が完成したので在京の黒田長官に報告したところ、

汽車空知通り仮ステーションまで達せし電報承知、神速成功、世界のため祝す。併せて専務者の尽力を賞す。電報の旨は速かに奏聞せり。

との返電があった。

ついで十一月二十八日待望の手宮・札幌間汽車運転式を盛大に挙行した。当時の軌条は毎碼三〇封度で手宮・札幌間に開運町、銭函の両停車場と、朝里・軽川・琴似に駐車場を設けた。機関車二輛、客車八輛、貨車二〇輛が全装備であった。

翌十四年明治天皇が本道を御巡幸のみぎり、小樽・札幌間を御乗車召されたのは、義経号で八月三十日のことであった。

幌内煤田は明治十三年一月から採掘に着手したが、札幌以東の鉄道工事は十四年六月に着工し、十五年一月に全線が竣功し、同月から全線の運行を開始した。札幌・白石・江別・幌向太・岩見沢・幌内太・幌内の各停車場が設けられた。

しかし乗客及び貨物が少ないため収支が償わず、また採炭量が少なく工費が多くなるため、これまた収支償わず、炭価は下落して莫大な損失となった。そこで煤田及び鉄道は十六年二月工部省所管から農務省所管に移り、札幌に北海道事業管理局を置き、ついで炭礦鉄道事務所と改称した。機関車は第三号比羅夫号、第四号光圀号、第五号信広号とし明治十八年から運転した。

明治十九年一月二十六日、北海道三県を廃止して北海道庁が設置

チェーンは二十五年八月一日から、追分・夕張間支線二六マイル四九チェーンは同年十一月から営業を開始して、会社創立の際設計した全線二〇四マイル七一チェーンが竣功したのである。ここで交通運輸の便がようやく開け小樽・室蘭両港から岩見沢を経由して空知太にいたる間は、採炭事業のぼつ興とともに沿道の開拓はしだいにその緒につくにいった。

旅客運賃は明治三十三年三月に改正された。これまで全線を通じて並等一マイルにつき一錢四厘であったのを一錢五厘に、一二五マイル以上は一マイルにつき一錢二厘二毛としたが、三十四年六月再び改正されて三等一マイルにつき五〇マイル未満一錢九厘、一〇〇マイル未満一錢八厘、一〇〇マイル以上一錢七厘とし、二等はその五割増、一等は倍額とした。

また手荷物は旅行に必要な物品に限定して旅客一人につき三等三〇斤、二等六〇斤、一等一〇〇斤（一斤は六〇グラム）までを無賃とし、これを超過するものは一斤につき二五マイル未満一錢、五〇マイル未満一錢五厘、一〇〇マイル未満二錢、一〇〇マイル以上は五〇マイルを増すごとに五厘、そして最低賃金を五錢とした。

小荷物はこれを通常小荷物（手荷物運賃の二倍、新聞紙及び雑誌、馬車、人力車、自転車及び小児車の七種に分け、通常小荷物と新聞紙及び雑誌などは特に指定する停車場所在地及び停車場からおよそ一里以内の地域に限り一個につき一〇斤未満四錢、一〇斤を増すごとに一錢を増す賃金として配達を取扱うことにした。

これよりさきに会社は移民の奨励と農産奨励のため、営業開始と

同時に本州方面から道内への移住民と、道内の農産物に対しては無賃の取扱いを行って来た。明治二十年一月これを改正して、移住民に対しては六〇マイル以上の乗車の場合運賃を五割引とし、農産物に対しては七割五分引としたが三十一年十二月これを改正した。道内の農産物、石炭、コークス、薪炭、木材などは出荷奨励策として、輸送距離の遠近にかかわらず四割引に改めた。

明治三十一年七月、上川線旭川・空知太間が開通し、三十八年八月函館・小樽間が開通したが、明治三十九年三月三十一日法律第七号をもって鉄道国有法が公布されて、十月一日鉄道線路二〇七マイル七一チェーン、車輛一、九四〇輛、船舶一隻、職員三、六七三人その他物件いっさいの引継ぎが完了した。買収価格三、〇九九万七、〇八八円で、会社は同日北海道炭礦汽船株式会社と改称することになり、本社を室蘭町に移転した。

滝川は地理的に石狩、空知の両川に抱擁され、水運の便に恵まれ、これまで江別間を小蒸気船で石狩川を往復して旅客や貨物を運送していた。石狩川、空知川縁の波止場がその荷揚場であった。すなわち石狩川は重要な交通路であったのである。ところが明治二十五年二月鉄道が空知太駅まで延長されるようになって、水路の利用は自然にすたれてきた。明治二十三年上川郡永山兵村の建築が着手されて以来、上川に向かって交通頻繁となり鉄道の終着駅であった滝川は、上川に対する要衝としてほとんどその交通運輸を掌中に握り、運送業は物品販売業と相ならんで重要な位置にあったのである。

第七節 上川線の開通

上川線の計画 明治十八年司法大輔岩村通俊は北海道を巡回し、屯田兵司令官永山武四郎とともに上川に行き、近文山に登って上川の形勢を視察したが、翌十九年一月北海道庁が開庁し初代長官として赴任するとすぐ上川への鉄道敷設を計画した。北海道庁二等技師平井晴二郎らに岩見沢・上川間、小樽・函館間などの鉄道線路を測量させ、また明治十九年には岩見沢・上川間の仮道路を建設し、ついで二十二年十月空知太・忠別太間、市来知・空知太間の道路が改修されて上川地方への利便はしだいに開けるようになった。

明治二十五年二月、時の長官渡辺千秋は北海道中央鉄道敷設計画を樹て、同年五月の第三回帝国議会で審議された鉄道敷設法案に上程されたが、惜しくも審議未了に終わって削除されてしまった。

同年十月二十五日北海道炭礦鉄道会社々長高島嘉右衛門が内願書を提出した。

上川は離宮予定地にして且つ原野広大地肥沃なり、而かもその位置本道の中央に位し、此の地一度開かるれば余沢の及ぶ所測られず、今拓殖に最も急とするはこの方面に鉄道を敷くに在り、政府速に之が敷設に着手せらるれば真に國家の大慶なるも、若も然らずんば本社之に当らんとす。今本社の新設鉄道方に竣工し技術員以下工夫未だ四散せず、仍て之を使役せば工を施すこと易くして費を省くこと多からん。その興業費は百四十万円乃至百五十万円を要するも該線は運炭の便なきを似て、營業上一ヶ年凡そ三万三千円の損失を負うべければ、従前の如く年五朱を補給せられ度し。

と請願したので、時の長官北垣国道は会社内願の趣旨を通信大臣

に具申している。

翌二十六年三月北垣長官は北海道開拓意見書を内務大臣に進達して、本道の鉄道布設及び築港工事が本道拓殖上最大急務であると具申し、一方、明治二十七年帝国大学に移牒し、工学博士田辺朔郎に本道鉄道線路の調査を囑託した。

明治二十七年五月第六帝国議会で貴族院議員公爵近衛篤磨らから「北海道開拓に関する建議案」が提出された。空知太以東及び旭川・宗谷間の鉄道布設の急務を力説したのである。翌二十八年一月第七帝国議会で旭川村武市清行ほか一三名から近衛篤磨議員の紹介で空知太・旭川間の鉄道布設を請願した。この年七月かねて調査していた本道幹支線鉄道調査及び幹線図ができ上り、その急を要するものを選択してその経費の支出方を政府に要請した。政府は空知太・旭川間だけを認め、他はこれを後日に留保して、第九帝国議会に提出された。

このころになって朝野は本道の鉄道布設の急務であることを認識し、名望有識の士の視察が多くなり、ことに日清戦役後の国内経営の急を思い、鉄道布設の声がしだいに高まった。しかし明治二十九年二月三日衆議院予算委員会は、全部の計画を樹てないでわずかに布設しようとするのは姑息に過ぎるといふ理由で、該鉄道布設費を否決してしまった。しかし上京委員は近衛篤磨、対馬嘉三郎、望月右内、坂東勘五郎らを依頼して懇請し、その熱誠は賛同を得、一度委員会で否決したものをさらに本会議で経費を復活しついで貴族院も通過した。近衛公爵らから提出された北海道鉄道敷設法案が可決

され、政府提案の空知太旭川間三五マイル、布設費一一七万八、三三
三円でこれを二カ年の継続工事とし、同年五月十四日法律第九十
三号をもって公布され、道庁内に布設部を設け同年六月二十二日工
事に着手するにいたつたのである。

敷設工事の概要

炭礦鉄道会社空知線の終点空知太に起り、上
川郡旭川村に達するもので、その起点からだだちに空知川橋梁長四三〇呎を

渡り、右折して滝川市街を過ぎ直線に進行本線中の最長直線で十一哩弱左方上川道路

と併行して村落田圃の間を貫通し、江部乙兵村を過ぎ石狩川橋梁長四一〇呎

を渡り雨竜郡に入り右折して、雨竜原野の南部深川兵村間を通過し

神居古潭の勝地に入る。神居古潭は本道有数の名勝地である。鉄道

はこの間の巖石を掘って隧道を造り、絶壁を割って線路を敷いた。

この間五マイルの間最急勾配一〇〇分の一、最小曲線一〇度とし、

第一第二の隧道ともに二、百十餘呎を通過し江丹別にいたり、はじめて上川郡の

平野に出で江丹別オサラッペの二川橋梁長八一〇呎と二〇〇呎を渡り右曲して再び石

狩川橋梁長二六〇呎を渡り旭川市街に入る。停車場は滝川、江部乙、妹背

牛、深川、納内の五カ所に設けた。空知太はその位置狭隘で旅客、

貨物の取扱いに不便のため炭礦鉄道線三マイル許りを借入れ、その

砂川停車場をもって官私両線の接続地を定められた。

工事の予算金は一一七万八、三三三円で二カ年の継続事業である

が、ちようど全国的に事業が盛んに起つたため工事を請負うもの

が少なく、物資は予算編成の当時よりもはなはだしく昂騰し、なお
銀貨の下落により海外に支払う金額に大差ができた。また海外工場

の同盟罷業の余波を受けて材料購入が非常に困難となり、そのうえ
起工の年は雨雪及び水害があつて、操業のできた日数は例年の半分
にも及ばなかつた。このようにいろいろの障碍を排してようやく竣
工しようとしたとき、明治三十一年四月二十一日の水害に遇い、石
狩、空知二川の仮橋三カ所が流失し、この復旧費に二万円もかかり
日夜工事を督励したが、そのために開業遅延して、同年七月十六日
ようやく全線の営業を開始することとなつた。その延長は三六マイ
ル一チェーン、工事費は復旧費を含んで一二〇万円、平均一マイル
につき三万四、〇〇〇円に当たつている。 △北海誌料▽

開通祝賀会

上川鉄道の開通式は七月十五日の予定であつたが
都合で八月に延期され、営業は七月十六日から開始された。この日
滝川から中等客車三輛及び並等客車五輛を連結し、国旗と鉄道旗を
交叉して来賓その他の初乗客を乗せ、途中一駅ごとに停車して進行
式をあげ、支障なく旭川に着いたのでこの夜盛大な祝賀会を催し、
百余名の出席があつた。

ついで八月二十一日官民連合の開通式が行われた。当日の式場は
旭川工場、札幌、小樽、上川、空知、室蘭などから官民併せて三百
余名、未明から札幌停車場に集まり設けの列車に乗り定刻にさえわ
たる奏楽裡に進行を開始し、やがて煙火を打揚げ歓迎の渦を卷いた
旭川に到着し、ただちに式場に入った。各種の裝飾を施した式場
は、まず鉄道敷設部長坂本俊健の挙式の辞、長官杉田定一の式辞、
技術長田辺朗郎技師の工事報告、協賛会長対馬嘉三郎、第七師團長
永山武四郎、前長官北垣国道、内務省北海道局長中島又五郎、上川

支庁長林頭三らの祝辞について来賓代表貴族院議員調所広丈の挨拶があり、万歳の声轟き渡るうちに式を終えた。

△上川開発史△

営業開始 明治三十一年七月十六日から上川線は営業を開始

した。

兼テ屢々記セルカ如ク弥ヨ今十六日ヨリ空知太、旭川間ノ官線鉄道ハ開通シタリ是ニ就テハ北海道鉄道開通式協賛会ナルモノノ起リテ昨十五日盛大ナル式ヲ挙行スル筈ナリシモ種々ナル都合ノアリテ来月二十日前後マデ延引セラル然レドモ鉄道部ニ於テハ同挙行ハ別問題トシテ今十六日ヨリ是非トモ開始ヲ決行セント先般来部員ヲ各駅ニ出張セシメ其手配ニ汲々タリシモ用途品ノ遅着セシタメ万事手遅レ故ヲ以テ再昨夜ヨリ一昨夜ニ掛ケ駅員並ニ出張員ハ徹夜駅内ノ事務ヲ処理シ頗ル繁劇多忙ヲ極メタル其結果ハ著シク昨夜ニテ悉皆ノ準備ヲ終リタリト又タ本日ノ開始ニ就テ聞クニ先ツ汽関車ヲシテ客車上中並及ビ台車数台ヲ連結シ国旗及ビ鉄道旗ヲ交叉シ予テ招待セル各高等官並ニ区内紳士紳商新聞記者等ヲ乗車セシメ午前定時ニ発車シ一駅毎ニ停車シテ其進行式ヲ挙ゲ旭川ニ着シテ後チ一行ニ午餐ヲ饗シ管ナリト尚ホ聞ク此行ハ真ノ初行ナレバ各駅トモ初積出シ意外ニ多ク又タ近郷近在ノ移住民ハ之ヲ見物セントテ各駅舎ニ集中シテ混雑一方ナラズ危険ノ虞ナシトセザレバ部長ハ特ニ之ニ対スル注意ヲ与ヘタリト云フ

△明治三一・七・一六「北海毎日新聞」△

上川鉄道開始概況

同線予記ノ如ク去ル十六日空知太旭川間ノ汽車運転ヲ開始セリ爰ニ其概況ヲ記サンニ道庁鉄道部ニ於テハ各課長以下準備委員十数名開始以前ヨリ該地方ニ出張滝川旭川砂川間ノ試運転ヲ為セルニ豪モ支障ナキヲ以テ十五日ハ試運転ニ止メ翌十六日ハ定時來賓乗客ノ集中スルヲ待テルニ汽車入替ノ都合ト近傍ヨリ初乗ヲ為サント停車場ニ群集セル乗客頗ル多カリシ為メ発車時間ヲ過ル凡ソ二十分計リ係員ハ此混雑ニ來賓其他ノ乗客ニ怪我過失ノアリテハナラズト注意シ廳カテ中等客車三台ト並等客車五台トヲ連結シ之レニ一同乗車セシメ且ツ停車場ニ待チ合セ居シ山崎殖民部長、坂本鉄道部長、田辺技術長及当日ノ來賓タル井上角五郎、内務省参事官堀信次、同省属前田憲、蔭山支庁長代理、炭礦鉄道會

社大嶋、飯間ノ二技術長、青木小樽築港技師對馬嘉三郎、船樹忠郎等ノ諸氏其他ノ來賓一同係員ノ案内ニテ各室ニ入り汽車一声滝川停車場ヲ發車シ各停車場ニ暫時停車シテ旭川ニ着市街一般人民及學生等ノ此一行ヲ待チ受ケタルヲ見ル來賓及乗客ハ此処ニテ停車場内設ケノ室ニテ休憩談話ニ時ヲ移シ夜ニ至リテ旭川第一ト言ハル、料理店ニテ有志者ノ發起ニ係ル懇親會アリ此席ニ列セル者ノ無慮百余名席上林支庁長其他有志者ノ演説及ビ發起人總代ノ演説等アリ終ツテ坂本鉄道部長ノ答辭次ニ井上炭礦理事ノ演説等アリ閉會ヲ告ゲタルハ其夜ノ夜半ニシテ一行ハ翌十七日ノ午前八時三十分發ノ列車ニテ無事帰ルセリ。

△明治三一・七・一九「北海毎日新聞」△

官私設鐵道連絡に就て

官設鐵道即チ上川線ト私設鐵道即チ炭礦鐵道線

トノ連絡ニ就テハ官設鐵道ハ英國式ニヨリ設計セラレ私設鐵道ハ米國式ナレバ自然其間ニ不便ヲ生スル事アラントハ曾テ記載スル所ナリシカ今当局者ノ語ル所ニヨレバ官設鐵道ハ本年六月一日ヨリ運転ヲ初ムル予定ナルモ運転ヲ初ムルト同時ニ官私鐵道カ直チニ相互ノ線路ヲ使用スル者ニアラス即チ官設列車カ其儘私設鐵道ノ線路内ニ入り又私設ノ列車カ官設ノ線路内ニ入ル者ニアラス少ナクモ一ケ年間位ハ乗客ニセヨ貨物ニセヨ相互ノ接続地ニ於テ積換ユルコトナリ其ハ一ケ年位ハ相互ニ何程ノ乗客及ビ積荷アルヤ不分明ニシテ予算ヲ立ツルコト能ハザレバ一ケ年位ハ其予算ヲ立ツル試験ヲナシ予算成立ノ上ニ於テ相互ニ契約ヲ締結スル者ナリ是ハ本道ノ鐵道ノミナラズ内地ニテモ外國ニテモ此方法ニ依リ居ル事ナリ而シテ米國式及英國式ノ差異ニ就テ云々スル者アレド是ハ簡單ナル手續ニ於テ不便ヲ感セサルヘシ其接続時期ニ至テモ少シク考案セハ難キ事ナシ今其相違ノ点ヲ挙クレハ私設鐵道ト官設鐵道トハ列車ノ高サニ於テ九吋ノ相違アルト接続器カ私設ニ於テハ中央ニ一ヶ所ナルモ官設ハ兩脚ノ二ヶ所ニアリ故ニ接続ノ際適當ニ密着セシムル事態ハザレトモ列車ノ接続ニ相互入り乱レテ接続スル者ニアラス全列車中一ヶ所ナリ即チ官設ノ分五兩ヲ繋ギ私設ノ分五兩ヲ繋グト云フ様ニナス者ナリ而シテ其列車ト列車ノ間ニ一ツ接続車ナル者ヲ作り置キテ其間ニ挟ムナリ其接続車ナル者ノ構造ハ極小形ニシテ台車ニ少シク傾斜ヲナサシム即チ一方ハ一方ヨリ九吋高キ様ニナシ而シテ一方ノ端ニ二ヶ所ノ接続器ヲ据ヘ一方ニハ中央一ヶ所ノ接続器ヲ付シ置カハ何時ニテモ接続スル事ヲ得ヘシ其ハ兎モ角炭礦鐵道ト同様ナル設計ニヨル時ハ一時間全速力ヲ以テ走ルモ二十哩以上ヲ超越スル事能ハス故ニ今後日進月歩ノ社会ニ於テ一時

間二十哩ト云フガ如キ緩慢ナル汽車ハ中々頻繁ナル社会ノ用ヲナスヲ得ス諸外国ニ於テハ少ナクモ汽車ハ一時間三十五哩ヲ走ラサルヘカラストノ定論アル位ナリ然モ今日敷設セラレツアル場所ハ実ニ北海道ノ中央線ニシテ本道ノ凡テノ鉄道皆ナリ其レニ依ラサルヘカラスト大必要ナル鉄道ガ一時間全速力廿哩トイフ如キ緩慢ナル方法ニヨル設計ニハ到底從フ事ヲ得ス斯レ緩慢ナル鉄道ハ辺鄙ナル片田舎或ハ市街鉄道ニ用ユル設計ナリ炭礦鐵道ガ敷設セラレタルトキノ北海道ナレハ或ハ適當ナリシヤモ因ラレサレト今日内地ヨリ来リタル者サヘ何カ北海道ノ鉄道ハ遅イ様ナ氣カスルトノ嘆ハ毎度耳ニスル所ナリ然ルニ尚日々進ミツツアル社会ハ到底長ク現今ノ速力ヲ以テ満足スベキニアラス故ニ今回ノ官設鐵道ハ一時間四十哩ヲ走り得ヘキ設計ニナリ居レリ此レ私設鐵道ノ設計ニ從フ能ハサル理由ナリ且接続器ノ一ヶ所ナルト二ヶ所ナルトハ危険ノ度ニ於テ幾分ノ相違アル者ナリ今日ノ如キ緩速力ナレバ兎モ角少シク速力ヲ高ムルニ於テハ或ハ列車ガ途中ヨリ切断スル車ナキニアラス米國ニ於テハ時々列車ノ半分カ途中ニ取残サレ或ハ機関車ノミ走リタリト云フ如キ事アリ即チ人ト人トカ一本ノ手ニテ繋カリ合フト二本ノ手ニテ繋カルトノ相違アルカ如シ結局炭礦会社ハ小樽トイフ良港ヲ基点トシ居ルヲ以テ余程強身ニ思フ様ナレト本道ノ海岸即チ汽船トノ接続地ハ決シテ小樽ノミニアラス函館室蘭等幾ヶ所モアレハ右程接続点ニモ困難トイフ事アラサルヘシ若シ又小樽ヨリ他ニ汽船トノ接続地ナントセハ鐵道條例ニ依リ運転後廿年ヲ經過セバ政府ニ必要ナル場合ニハ其求メヲ拒ムヲ得サル事ナレハ其年限モ近々ノ事ナルヘケレハ其際買取ヲ為スヲ得ヘク其時ニ思フ儘ニ改良ヲ為スモ決シテ困難ナル事アラサルヘシ云々

〔明治三十一・四・二七「北海毎日新聞」〕

鐵道開通の影響 開拓当初、空知太・旭川間の道路といえは、

冬季間のほかは融雪降雨のつど、道路はたちまち泥沼と変わりまた荷車は輪を埋めて駄馬はその腹を没し、ひどいのは搬送を中止して、大豆、小豆など包装のまま途中で抛棄して去り、顧みる者もないというありさまであった。駄馬一里の賃金が三〇銭に上がり、また米一石の運賃に二円五〇銭かかり、物価の高いことは全道でもっともはなはだしかった。これに反して地方農民がその農産物売る

に際してはきわめて低廉で、まったく収支の均衡を失っていて農民は生活の不安を感じずにいられた。しかし上川線の開通によって砂川、旭川間の鉄道運賃米一俵について一〇銭内外となつて、その利が大きくなり、また低廉に泣かさされた農産物は搬出が便利になつたばかりでなく、価格が上がつて農家経済はいちじるしく活気を呈した。旭川を中心として各種の産業が興り市街は日をおつて発展するようになった。

砂川	前七・三	三・〇	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
滝川	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
江部乙	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
妹背牛	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
深川	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
納内	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
旭川	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三
永山	着	三・六	後四・三	後七・四	一〇・一	二・三	七・三

内務省告示第六〇号(明治三十一年六月二十五日)

北海道官設鐵道哩程及旅客乗車賃金左表のとおり相定む

駅名	哩程	等級	砂川	滝川	江部乙	妹背牛	深川	納内	旭川	永山
滝川	一	二	三	七	七	七	三	三	三	三
	二	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	三	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	四	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	五	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	六	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	七	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	八	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	九	二	七	二	三	四	三	三	三	三
	一〇	二	七	二	三	四	三	三	三	三

この鐵道は上川開発の根底をなしたものであるが、我が滝川に對

しては直接に多大の打撃を与え、滝川商人は一時悲観の淵に沈み、商況は火の消えたように振わなくなった。

第八節 鉄道の整備発達

明治時代に布設した鉄道は道内における最も重要地点を結ぶ位置に開通したものに、現在においても幹線となっている。

各地における開通地と年月を示せば次のとおりである。

手宮・札幌間	明治一三年一月	空知太・旭川間	明治三十一年 七月
札幌・幌内間	同 一五・一二	旭川・帯広間	同 三四・九
幌内・幾春別間	同 二一・一一	旭川・名寄間	同 三六・九
岩見沢・夕張間	同 二四・五	函館・小樽間	同 三八・八
岩見沢・歌志内間	同 二四・七	帯広・釧路間	同 三八・一〇
砂川・空知太間	同 二五・二	池田・滝別間	同 四三・九
追分・室蘭間	同 二五・八	深川・留萌間	同 四三・一一

大正年代では大正十年八月五日釧路・根室間全通、大正十一年十一月宗谷線（現天北線）南稚内まで全通、十五年九月二十五日音威子府・稚内間全通と大正年代に道内主要地域との交通を確保できるようになった。

鉄道の輸送にも長距離列車が走るようになると、寝台・食堂車の連結や急行列車も明治末期から開始された。昭和に入って道内は網の目のように鉄道が敷かれた。

鉄道の発達は大量に速く安全に輸送することになり、複線にして上下線を通すことはより便益を得ることになるのだが、滝川の複線

化は重要幹線である函館本線にありながら進められなかった。

大正十三年岩見沢・美唄間の複線が完成し、同十五年十月二十日には美唄・砂川間の複線を完了して運転を開始していたにもかかわらず、砂川駅の隣にある滝川駅の間上空知川が流れ、この架橋の複線は容易なことではなかったのである。

鉄道省編 新 鉄道 唱歌 北海道線（本文のまま）

1 津軽の海も春くれば

潮は匂ひ紫に

霞の袖に包まれて

わが函館も詩なれや

33 再び帰る岩見沢

美唄、砂川たちまちに

根室線への分岐点

滝川駅に着きにけり

34 詩人の筆に名を得たる

空知川辺を被ひにし

原始の森は拓かれて

稲の穂波に蝶ぞ舞ふ

43 帰る滝川立ち出でて

緑の色も深川を

西に走るは留萌線

増毛の漁場も遠からず

55 都の春をよそにして

流水浮ぶ北海に

国の富をば拓かんと

励む同胞幸よあれ 終

空知太・滝川間の鉄道複線開通

滝川の函館本線複線化問題は根

室本線の分岐駅にもかかわらず、砂川駅まで開通して以来何年間も複線化のきざしが見えないので、機会あるごとに要望していた。

昭和の初期から要望を繰返し、道会でもたびたび議題に上がっていたが国へ参考送付する程度のことと終わっている。昭和十年二月の道会に既に四回採択になっているが国から調査中の回答だけどうなっているかと手代木隆吉道議が述べている記録がある。

この多年の願望が達成される決定がなされたのは昭和二十九年のことである。既設鉄橋は昭和二十七年に架換えが完了している。

昭和二十九年砂川・空知太間四キロメートル、工費一億二、四〇

〇万円で、昭和三十一年度は空知川鉄橋の基礎及び滝川側軌道土盛など七、五〇〇万円、昭和三十一年度は鉄橋のゲーターやトラストと軌条布設工費一億七、〇〇〇万円、砂川駅から七・六キロメートル、総工費三億六、九〇〇万円である。

思えば明治三十一年空知太・旭川間（当時は上川線である。明治四十二年十月に函館線となる。）の鉄道が開通してから五十九年目で複線の完成をみたわけである。

昭和三十一年十月十二日軌道試験監査運転が行われ、十月二十日十二時滝川駅着列車が最初の運転は歓呼の裡に完成をみた。

複線完成によって滝川以北函館根室の両本線の輸送力は倍加し、年間四〇〇万トンの輸送増加と、客貨車の本数は八〇本から二〇〇本まで増加が可能になったといわれた。

函館本線の電化開業 鉄道といえば黒い煙をなびかせる蒸気機関車を連想したものである。長い間親しんだ蒸気機関車に変わってディーゼル機関車が昭和二十八年一月に室蘭に配置されて以来、急速にディーゼルカーが使われ始めた。機動性があり衛生的であるため蒸気機関車の影が薄くなり、滝川においても複線が実現してから滝川・札幌間のディーゼル運行について運動して、昭和三十三年八月の北海道博覧会から運行されるようになり交通上大いに便利になった。

道外においては早くからディーゼル化と電化が進められ、蒸気機関車は追放状態で国鉄幹線からは姿を消していたのである。

道内初のディーゼル特急「おおぞら」が昭和三十六年十月一日か

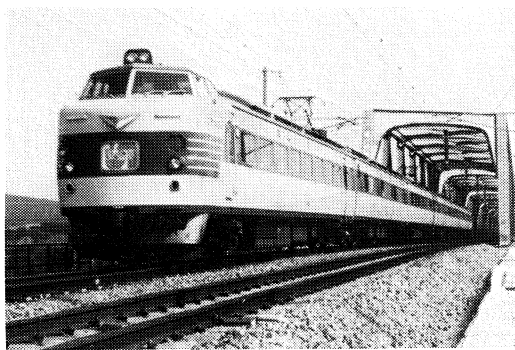
ら旭川・函館間を運行したが、これは道外で使われた中古を持ってきたものといわれる。しかし、これ以来は道内各地を短縮した距離感を持つことになったのである。

さらに函館本線小樽・旭川間を電化させることになり、開通百年にあたる昭和四十三年八月二十八日に国鉄に電車が走った。

昭和三十九年に計画の具体化がはかられ、昭和四十年十二月から小樽・滝川間（二七・三キロメートル）の電化工事が着工された。

事業費七二億円という膨大な費用を投じ、二年七カ月の歳月を要して本道初の電化工事が完了した。

昭和四十二年二月から試運転を繰り返し、耐寒耐雪問題も解決して最後の試運転は昭和四十三年八月二十五日二万ボルトの電流を送電して完了、同月二十八日電化開業の運びとなった。



第一空知川橋梁を渡る特急電車

この初列車出発式は滝川駅に関係者と市民約二百人の参加者が見守る中で島田札幌局長のあいさつ、花束贈呈に続いて佐久間市長、島田局長がテープにハサミを入れ、午前七時四十分一番電車がクヌ玉を割ってすべるように発車、道内初の快適な電化時代へのスタートを切ったのである。

さらに滝川駅から旭川駅までの電化は翌四十四年十月一日に完成

して開通された。

現在道内電化区間は前記の小樽・旭川区間（二七〇・六キロメートル）のみで電化率四・三パーセントであるが、五十五年十月までには札幌・室蘭間も電化の準備が進められている。

蒸気機関車の廃止 ディーゼル機関車の採用と列車に機関を持つディーゼルカーが広く使われるようになり、老朽蒸気機関車は次々と廃車され、解体して鉄屑となるものや公園などへの展示用に売られるようになった。

昭和五十年に入って道外の国鉄路線には蒸気機関車（スチーム・ロコモティブ＝SL）を使っているところはなく、切り替え後は北海道に集められて、札幌鉄道管理局内に八四両となっていた。

国鉄の方針としてはディーゼル化をはかっていたことに変わりはなく、これに代わり七四両のディーゼル機関車（DL）を配置する計画のもとに同年五月十九日動力車労働組合に提案した。

滝川機関区では五十年十二月九日にDL置替えを完了し、同月十六日にSL完全廃止となった。

このころはSLを懐しむ心情からか熱心なSLファンが全国から北海道に集まり、鉄道沿線でカメラの放列は珍しくない状態が各地で見られるほどで、SLの写真・ポスターが氾濫した。

最後のSL旅客列車は同年十二月十四日室蘭発七時五十分岩見沢行であるが、通常四両編成を八両として定員六四〇人運行列車としたが、二、〇〇〇人以上も乗客が集まり、乗り切れなかった。

SLけん引最後の貨物列車は同月二十四日夕張発十九時十分、追



本道の電化開業・滝川駅の初列車出発式

分着二十一時三十分、石炭専用貨車三十三両に約一千トンの石炭を積んで走ったのが全国最後のものとなったのである。

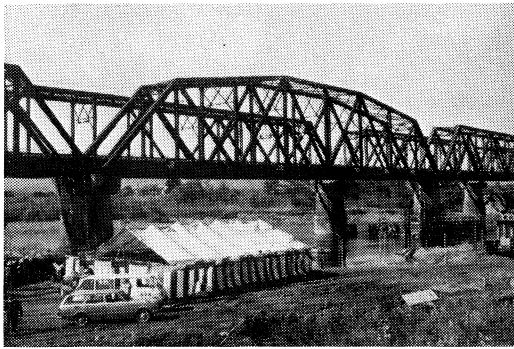
空知川鉄橋の架替 空知

川河口に近い函館本線の空知川に架かる鉄橋は上り線が昭和二十七年に架換し、復線化実現により昭和三十一年に架設した橋が下り線となっていた。

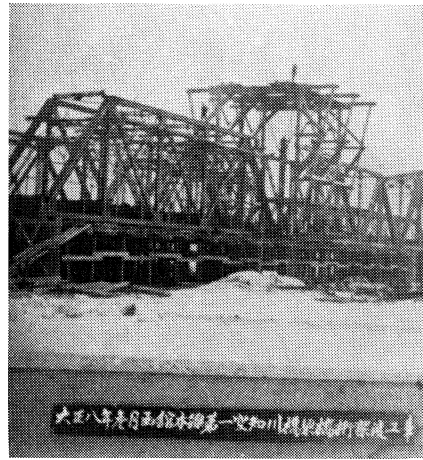
この架設位置は地質が弱いために工事費が嵩むことから複線の実現が遅れた経緯のある鉄橋である。

昭和四十七年から道開発局では空知川の河川改修を行い、東滝川地区から始まり、五十一年には河口まで延長の際に新堤防は両岸約六十メートルずつ河川敷を広げた位置となり、これに合わせて鉄橋も架け替えることになった。

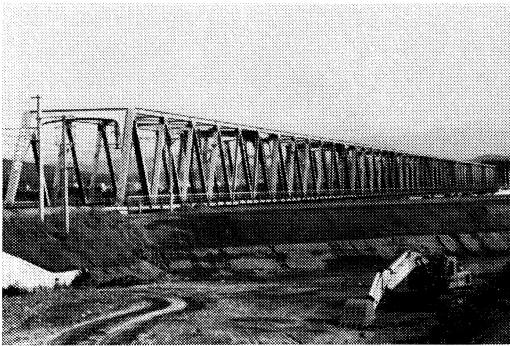
従来の鉄橋はトラス式で赤く塗られ「赤鉄橋」と市民に親しまれていたが、これより約二十メートル上流に橋長五一〇メートル七五の上下線を組み合わせた一本橋で橋幅八・六メートルとなっている。



旧第一空知川橋梁通称「赤鉄橋」



赤鉄橋橋桁工事



現在の第一空知川橋梁

工事費は三四億円で国鉄と国が半分ずつ負担している。工事内容は七基の橋脚・橋台二基、上部工は鋼直結軌道をじかにつける方式を採用しているため、枕木を使っていない特殊工法で、保守作業が

省力化されるといってものである。

この起工式は昭和五十一年十月五日現地に山田国鉄札幌工務局長、松村石狩川開建滝川河川事務所長など工事関係者約六十人が出席して工事の安全祈願

を行った。

工事は冬期間の湧水期に入るので中央河川部から着工、順調な作業の進展をみせ、昭和五十四年九月十一日に上り線を開通させ、続いて同月二十六日下り線の開通となった。

なお、本鉄橋の架替えにあたって鋼直結軌道の採用は道内最初のものであり、レールは継ぎ目なしのロングレールで、一本が七〇メートル、二キロメートルにわたってこのレールをしているため継ぎ目騒音や振動がない進んだ工法を取り入れてある。

第九節 下富良野線

下富良野線布設運動 明治三十一年の大水害で人心は動揺し、商

況の沈静した滝川では、回復の方途を求めて苦慮し、ついに空知川沿岸鉄道線の布設によって町発展の一大動機としようと画策した。

この鉄道は北海道拓殖の大方針から考えても、当然布設しなければならぬ鉄道であって、滝川の繁栄と密接な繋りをもつきわめて重大な問題であった。

明治四十年、鉄道技師古川板次郎がはじめて下富良野線の実地踏査を行った。この線は芦別村の発展と石炭輸送上急速に立案されていた。当時大竹康造、江藤恭太郎の二人は札幌の宿舎に古川を訪問して速成の陳情をしようとしたが、早々帰京出発の間際であったため、これと同乗して余市にいたり車中で詳細な陳情をした。

ところが砂川と滝川のどちらを分岐点にするかという大問題が起

った。滝川としては、何としても滝川を分岐点とせねばならずここで砂川との分岐点問題が虎視眈々としたなかで争うことになったのである。

明治四十二年八月時の逋信大臣兼鉄道院総裁男爵後藤新平、鉄道院技監野村竜太郎の一行が本道の運輸交通の実情視察のために来道した。上川線の開通で失った商権を回復する道は、沿岸鉄道布設以外にないと、村長大竹康造、郵便局長江藤恭太郎、有志代表三浦庄作の三人は、また札幌に赴き一行と札幌から旭川にいたる間車中乗して、実地検分することを懇願したが決定しなかった。そこで一行が札幌に向かって旭川を出発しようとする時さらに江藤恭太郎、三浦庄作の二人が旭川に行き、たつて滝川下車のことを懇願したところ、大臣は日程の都合上下車することはできないが、陳情をよしとして、代わつて野村技監を下車させた。

野村技監は鉄道院建設事務所長技師稲垣兵太郎とともに来町し、人力車を駆つて幌倉種羊場にいたり、帰つて一ノ坂上滝川神社境内からはるかに実地を展望し、つぶさに町民の陳情を聴取した。そしてこれを後藤総裁に復命したが、総裁の心も非常に動いた模様であった。

明治四十二年十一月五日滝川町民は好機を逸してはならぬと空知川沿岸鉄道期成会を組織し、あくまでその目的貫徹にまい進した。

会長 大竹 康造 副会長 江藤恭太郎
 幹事 田中 和定 神部 為蔵
 会計 久保 正宣 坪田 弥市 朝野 与作
 評議員 細越政右衛門 大野長太郎 村上吉太郎 吉田伊太郎

五十嵐太郎吉 長島 栄八 三浦 庄作 渡辺 作治
 岩崎金次郎 塚本 只平
 同会役員らはその運動方法につきいろいろ研究したが、とにかく多少の費用が要るのでまず会費出名簿を作り募金を翌年一月から手分けをして廻り、次のように好結果を収めた。

空知川沿岸鉄道期成会募金高
 一 金百円宛 坪田 弥市 丸井合名会社滝川支店
 一 金八拾円 三浦 庄作
 一 金六拾円宛 久保 正宣 村上吉太郎 吉田伊太郎
 一 金五拾円宛 今 興太郎 共成株式会社滝川支店
 一 金四拾五円 大野長太郎
 一 金四拾円宛 広部 ヤオ 大竹 康造 糸屋銀行滝川支店
 一 金参拾五円 杉本 文吉
 一 金参拾円宛 長島 栄八 田中 和定 朝野 与作
 一 金貳拾五円 細越政左衛門 中島 広多 藤田 才市
 一 金貳拾円宛 渡辺 豊 村山 徳蔵 佐原亀太郎 渡辺 作治
 一 金拾七円 松沢治郎吉
 一 金拾五円宛 柿島 軍治
 一 金拾五円宛 広部 弥助 西沢 勝治 芳武 新吾
 粟井 新作 五十嵐太郎吉 田辺浅次郎
 河内平次郎 川越 岩吉 神部 為蔵
 高畑 宣茂
 一 金拾参円也 内田三之助
 一 金拾円宛 一木 保次 渡辺 重作 河内山庄平
 岩田 長蔵 本間 庄吉 中川捨三郎
 塚本 只平
 一 金八円宛 仁科 庄七 加賀井弥市 相沢 武治
 一 金七円宛 照井 謙治 野瀬 文吉 花摘 新作

一金六円五拾銭	北川 甚弥	田村外次郎	井関 亀吉
一金六円宛	大友 兼吉		
一金五円五拾銭	安達 サワ		
一金五円宛	玄蕃 友造	中谷 駒市	
	美馬 幸助		
	橋本 ナカ	木村源五郎	藤田 チス
	田中 重助	石沢泉太郎	河内山荒之進
	池田好太郎	広瀬忠三郎	所 久弥
	岩崎金次郎	本間 ミニ	尾形 碧
	上田 文助	島村 勇助	村上 音八
	近藤 七郎		
一金四円也	伊藤 範治	大倉彦太郎	橋本 久吉
一金参円宛	進藤 孝	佐藤 数馬	鈴木市太郎
	石川 豊藏	西本 義信	北川政次郎
	尾崎清次郎	安達 タマ	内藤 久賢
	清水 三郎	戸城徳三郎	岡下喜太郎
	浅田 唯吉	中川 五郎	冲垣綱一郎
	行田 スミ		
一金二円五拾銭	花摘 新作	渡辺市太郎	西荒井長四郎
一金貳円宛	大西亀三郎	森岡 由松	葛保 才助
	佐藤 喜作	遠藤徳太郎	阿曾衛衛藏
	山田徳三郎	保沢 四郎	中田 音吉
	高田コハキ	小野千太郎	藤原 兼吉
	津田兵次郎	田川 元吉	佐藤林之助
一金壹円宛	小池 庄吉	美馬早次郎	布目直太郎
	小林 慎吾	山田 辰治	滝川 清作
	木村源四郎	山田喜四郎	関谷新太郎
	杉浦又次郎		
	今井多三郎		
一金五拾銭宛	横山二平治	滝本 市松	大竹 善作
合計 金	一千六百拾四円也		

空知川沿岸鉄道布設に心動いた鉄道院総裁後藤新平は、第二十六議会にこれを政府案として提出しようとした。ここで滝川村民は好機逸してはならぬと明治四十三年一月二十二日大竹康造、江藤恭太郎、今井勇吉の三名を上京させ該議案の通過に努力した。

分岐点問題 政府は明治四十三年一月二十七日左の議案として第二十六議会に提出した。

北海道鉄道敷設法中改正法律案

第二条第一号ノ次ニ左ノ一号ヲ加フ

一、石狩国砂川近傍ヨリ下富良野ニ至ル鉄道

本案は委員付託となり綿密に検討されたが、該線よりはむしろ四国山陰山陽方面に緊急を要する鉄道があると、有力な議員から具申があり、委員会の形勢は誠に険悪になって来た。そのため上京委員らは浅羽靖、東武、白石義郎、高橋直治らの本道選出代議士及び応援のために上京した道会議員松実喜代太と相談、百方献策し、ついに二月十二日衆議院を通過した。同日衆議院議長長谷場純孝はこれを貴族院議長公爵徳川家達へ廻送した。同月十六日貴族院第一議會、同月二十八日ついに貴族院を通過した。議長は即日裁可を奏請し、また可決の旨を衆議院に通知し、三月二十五日法律第二十三号をもって同法改正の件が公布された。

これよりさきに同議案が衆議院に提出されるに及びこれを砂川から下富良野にいたる鉄道となすという噂さが起こった。もし分岐点を砂川に決定されるようなことになっては、滝川村民の長い間の運動の苦心が水泡に帰し、いわゆる竜を描いて点晴を忘れたという誹を免れぬであろう。そこで町民はますます運動を続けた。

法律案は前記のように「砂川近傍より下富良野にいたる鉄道」とあって、両院を通過し裁可公布になったものであった。しかしその分岐点がどこであるか明瞭でない点が問題視されてきた。この「近傍」の二字は誠に妙味がある。後日「滝川村を分岐点とする伏線である」と解し、その目的を達した上京委員は意気軒高し、天にものぼる心地で三月二日帰町の途についた。

砂川村の主張 しかし隣りの砂川村ではこの分岐点を砂川駅にしなければならぬと、歌志内村を誘い滝川と対抗して運動を展開した。

しかし分岐点が滝川駅とも砂川駅ともなっていないので、滝川としては何としても分岐点をとらなければならず、こんな事情からはずからずも滝川と砂川との猛烈な分岐点争いが起こった。

一方、法律上にも明確でないことが判明し、両村為政者は鉄道建設に利害得失をあげて陳情運動が行われ、宿命的な争いが続けられていった。

滝川村の主張 滝川では情勢の急迫を知り、さらに上京委員を派遣して鉄道院総裁への陳情書を携え運動を展開させた。

空知川沿岸鉄道分岐点ニ関スル陳情書

今回政府ハ北海道ニ於ケル鉄道ノ系絡及拓殖上ノ必要ニ因リ北海道鉄道敷設法中改正法律案ヲ帝國議會ニ提出セラレ同第二条第一号ノ次ニ砂川近傍ヨリ下富良野ニ至ル鉄道ヲ追加セラレ議會ハ既ニ之レニ協賛シ將サニ本年ヨリ起工ヲ見ントス 其等多年ノ宿望ハ茲ニ達成セントシテ転々欣躍ニ堪ヘザル次第ニ之レアリ候固ヨリ其敷設方法等ニ関シテハ政府当局ハ慎重調査ヲ遂ゲラレ適切ナル設計ヲナシ起工セラレベキハ信シテ疑ハザル処ニ之レアリ然リト雖モ尚ホ一ノ憂慮ニ堪ヘザルハ分岐点設置ノ個所ニ有之候某等永ク沿線附近ニ居住シ利害

関係ノ最モ浅サカラザルノミナラズ其地理ニ暗熟シ其状況ヲ知悉罷在候間敢テ茲ニ尊嚴ヲ冒瀆シ僭越ヲ願ミス左ニ卑見ヲ披瀝シ清鑒ヲ奉仰候

一 新線下富良野ヨリ滝川ニ接続シ留明ニ至ル距離ハ七拾八哩ニシテ又下同所ヨリ砂川ニ接続シ更ニ留明ニ至ル距離ハ八十七哩ナルヲ以テ滝川分岐点ト為スハ砂川ヲ分岐点ト為スニ比シ実ニ九哩ノ短縮ヲ為ス而シテ又下富良野滝川間ハ參拾貳哩ニシテ下富良野砂川間ハ參拾六哩半ナレバ其分岐点ヲ滝川ニ設クルトキハ砂川ニ設クルニ比シ新線ニ於テ四哩半ヲ短縮セシムルヲ得ルノミナラズ下富良野砂川ヲ連絡スレバ徒ラニ貳哩半余ノ無益ナル並行線ヲ布設セザルベカラザルノ不利ヲ免レザル事瞭ラカナル義ト考ヘラレ候

二 更ニ現在ノ旭川線ト新線トヲ比較スルニ下富良野ヨリ滝川ヲ經テ留明ニ至ルトキハ前記ノ如ク七拾八哩ニシテ之レヲ現在線下富良野ヨリ旭川ヲ經テ留明ニ至ル八拾五哩ニ比スレバ七哩ヲ短縮ス之ニ反シテ下富良野ヨリ砂川ヲ經テ留明ニ至ル八拾七哩ハ之レヲ旭川ヲ經テ留明ニ至ル現在線ニ比スレバ却テ貳哩ノ延長ヲ來タスガ如キ異觀ヲ呈スル義ニ有之候

三 下富良野ヨリ滝川ニ至ルニハ芦別ト班溪間ニ一ツノ橋梁ヲ要シ一見不利ニ似タルモ若シ之ニ反シ班溪ニ渡ラズシテ平岸赤平ヲ經テ砂川ニ連絡シ更ニ留明ニ至ランニハ自然複線ヲ要シ從ツテ空知川ニ於テ更ニ大橋梁ヲ架設セザル可ラズ此故ニ其空知川上流芦別班溪間ニ於テ架設スベキ橋梁ハ之ト相殺シテ尚ホ余リ有リト考ヘラレ候

四 滝川ヨリ下富良野間ニ連絡スルハ砂川ヨリ下富良野ニ連絡スルニ比スレバ上記ノ利益アルノミナラズ札幌小樽並ニ室蘭方面ニ至ル距離ノ上ニ於テモ毫モ徑庭ヲ見ザル義ニ有之候

五 該線分岐点ノ撰定ニ関シ本道拓殖ノ大局ヨリ鑑ミレバ空知川右岸(即チ滝川沿)ハ土地広ク人口多シ將來殖民地トシテ開發スベキ地域モ自ら広汎ニシテ物資集散頗ル大ナル者アラントス故ニ分岐点撰定ハ一ニ係ツテ拓殖上ノ消長ニ関シ延テ國家ノ利害尠カラズト信ズ故ニ滝川下富良野ヲ連絡スルハ砂川下富良野ヲ連絡スルヨリハ其利益ヲ享受スルノ多大ナルハ左表ノ統計ニ徴スルモ尚ホ瞭ラカナル義ニ之レアリ候

但芦別班溪間架設予定橋梁ヨリ上流ノ分ハ凡テ滝川砂川共通ナルヲ以テ該橋梁ヨリ下流ニ於テノミ差異ヲ示シタルナリ

空知川沿岸線左右両岸比較表

種別	個所		差額	備考
	右岸滝川間 下富良野	左岸砂川間 下富良野		
現在戸数	四、一八八	二、八三八	一、三五〇	
現在人口	二二、二六一	一四、六五七	八、六〇四	
既墾反別	一三、八九九	九、〇三〇	四、八六九	御料地農業地及私有地ヲ含有ス
未墾反別	一一、六一五	五、三二〇	六、二九五	御料地及国有未開地含有ス
現在牧場	四、五一五	—	四、五一五	農畜務省種畜牧場及私有牧場ヲ含有ス
将来牧場	三、二二九	—	—	
森林	二二〇、五二一	六六、九五〇	四三、五七一	御料林官林並ニ私有林ヲ含有ス
石炭礦区	四〇	三八	二	炭量ハ兩方ヲ合スレバ約二億五噸ヲ含有ス

上記ノ如ク距離及便否ニ見テ空知川沿岸線鉄道分岐点ハ之ヲ砂川ニ採ルヨリハ滝川ニ採ルノ優良ナルハ殆ド言フ俟タザル処ニ有之候間鉄道ノ系絡及拓殖上ノ必要ニ依リ敷設セラルベキ本線ノ分岐点ハ何卒滝川ニ御裁定方御詮議相仰ギ度此段謹テ奉陳情候也

明治四十三年二月五日

北海道空知郡滝川村有志総代

北海道空知郡滝川村広小路五丁目三十一番地 平民 大竹 康造

北海道空知郡滝川村楓通北二丁目三百十三番地 土族 江藤 恭太郎

北海道空知郡滝川村字滝ノ川通三丁目二千八百三十五番地 平民 今井 勇吉

慶応元年七月二十二日生

鐵道院總裁男爵 後 藤 新 平 殿

ところがここで問題につき当たった。すなわち本道経営案治水費

第一章 交通・運輸

の中に、滝川町市街地水害予防築堤工事設計が、この滝川を分岐点とする沿岸鉄道線路工事と、互いに抵触するということである。経営案で決定されている滝川町市街防禦の築堤工事は、空知川右岸に施すことになっているから、滝川を分岐点とすれば鉄道線路はこれを横断せねばならなくなり、したがって市街地の水害を防ぐことができなくなる。築堤工事を施工すれば鉄道分岐点となる可能性がなくなり滝川はまったく困難な立場に追い込まれたのである。ここで政府は経営案は既定の北海道拓殖の大方針であって、鉄道分岐点は単に一地方の問題であるから、当然これは築堤工事を重視して分岐点はこの変更すべきであるということになり、まさに砂川分岐点に決定されようとする形勢になった。

滝川町民は慌てて明治四十三年十月二十六日、さらに上京委員として大竹康造、江藤恭太郎の二人を選んで上京させた。委員は正に必死の決意で左の陳情書を携帯して上京した。

空知川沿岸線鉄道分岐点ニ関スル情願書

私共儀第二十六次帝國議會ノ協賛ヲ經テ公布セラレタル空知川沿岸線鉄道分岐点ニ関シ義ニ閣下ニ陳情スル所有之工事ノ難易交通上ノ便否距離ノ短縮、工費ノ節約貨物ノ集散等ニ於ケル利害得失ハ略ボ悉シタルヲ以テ今更メテ情願ノ必要無之方如キモ頃来仄カニ聞ク所ニヨレバ本道経営案治水費中ニ計上シアル本村水害予防築堤工事設計其者ガ貴院ニ於ケル鉄道分岐点ノ御施設ト相容レザルヲ以テ今猶ホ御決定相成ラザル趣キ若シ夫レ之レアリトセバ其ハ土地及河川ノ狀況ガ未ダ世ニ知ラレザルノ致ス所ニシテ私共ノ痛嘆措ク能ハザル所ニ有之候依テ左ニ私共遺漏ヲ補ヒ閣下ノ明鑑ヲ仰グ所以ニ有之候

一 私共ハ本道分岐点ガ我滝川駅ニ決セラル、ヤ否ヤノ問題ヲ以テ一村百年ノ休戚ニ関スル者トシ濫リニ他ヲ排シテ自ラヲ利セントスルガ如キ私心ヲ來ム者ニ無之候唯本分岐点ノ砂川駅ニ決定セラレンヨリハ滝川駅ニ決定セラルル

コトノ国民人ノ福利ヲ増進スルニ於テ多大ノ利益アルコトヲ確信スルヲ以テ敢テ之レガ遂行ヲ期スル次第ニ有之延テ一村繁栄ヲ希フモノニ候

二 従来ト雖モ我滝川駅ハ本道全線中農産物集散上第二位ヲ下ラザルハ普ク世人ノ知ル所ナル若シ夫レ本分岐点ガ滝川駅ニ決セラレタル曉ハ現今ノ額ノ數倍ニ達スルハ当然ノ儀ニ有之候況ヤ沿線ニ於ケル石炭ノ豊富ナル樹木ノ蒼鬱タル何レモ鉄道ノ輸送力ヲ借ラザル可ラザル天然物尠ラザルヤ此ノ如キ多大ノ産物ヲ距離遠キ砂川ニヨリ留明ニ搬出センニハ當業者ハ余力ノ運賃ヲ支払ヒ貨物ハ却テ延着セザルヲ得ザルガ故ニ事業ノ経費多キヲ要シテ成績不良ニ帰スルノ結果トナリ興ルベキノ事業モ遂ニ興スベカラザル事ト相成本道ノ開發上不利尠カラズ候如上ノ如ク天産物ト農産物トノ豊富ナルハ畢竟四囲ノ区域ノ廣大ナルヲ明ニスル証左ナラズトセンヤ右ノ如キ多額ノ産物ヲ將來精製品トシテ輸出スルニ至ルトキハ自然工業ノ勃興ヲ見ルコトモ想像スルニ難カラズ候

三 工事ノ難易交通ノ便否距離ノ短縮工費ノ節約及前二項ノ如キ利益アルモ唯
一ノ本村水害予防築堤工事設計ガ貴院ニ於ケル分岐点ノ御施設ト相容レザルノミノ事ヲ以テ前陳幾多ノ利益ヲ犠牲トセララルガ如キ事アリテハ鉄道経営上ハ勿論邦家ノ痛恨事ニ有之候然ルニ該築堤工事ノ設計ナルモノハ明治三十七年ノ洪水後直ニ旧来ノ流域ト同三十一年ノ大洪水嵩水点ヲ標準トシテ作成セラレタル者ニシテ現今ノ流域ト符合セザル点多キガ故ニ愈々工事着手ノ場合ニハ之ヲ變更セザル可ラザルハ明カナル所ニ有之候

四 由来本道ノ河川ハ天然ノ流域ノ儘ニシテ未ダ曾テ人工ヲ加ヘタル事無キガ故ニ洪水毎ニ河身變更シ昨日ノ良田ハ今日ノ大河ノ中心トナルコト珍シカラズ候我滝川村ヲ包囲スル石狩川及空知川モ亦天然ノ支配ヲ免レズシテ明治三十一年大洪水後別紙図面ノ如ク空知川ニ於ケル甲乙及石狩川ニ於ケル丙ノ三箇所ハ元一大彎流ヲナシタル為メ水流ノ疏通ヲ欠キ停滞シテ上流ニ湛ヘ各方面ニ氾濫シタル事アルモ明治三十一年及同三十七年兩度ノ洪水ニ於テ朱線ノ通り流域變更シ稍一直線トナリタルヲ以テ今ヤ河水能ク疏通シ停滞氾濫ノ憂ヲ減ジタルハ事実也之ヲ以テ明治三十七年以來今ニ至ル迄石狩空知兩川共河水氾濫シタル事無シ故ニ本道経営案ノ如キ大設計ヲ為スノ要無之ト存候若シ將來其必要アリトセバ築堤ハ本道河川ノ如キ天然流域ニハ却テ危険多キトノ事ニ候ヘバ寧ろ之レヲ避ケ下流ノ疏通ヲ計ルコトヲ希望スル者ニ候

五 国道筋ニ架設セル空知大橋ハ元渡リ四百六十尺ニ過ギザリシヲ以テ一朝洪水ニ遭遇スルトキハ全水量ヲ吐出スルコトヲ得ズ勢ヒ上流ニ停滞シテ市街地ヲ侵スニ至リシ者ナレドモ明治三十一年水害後渡リヲ五百五十尺ニ延シ同三十七年水害後更ニ又五百九十五尺ニ延長シタリシ為メ嘗テ該橋ノ上下ニ於テ

六 水嵩三尺以上ヲ異ニシタルモ今ヤ毫モ河水ノ疏通ヲ妨ゲザルニ至リ候
空知川架設ノ鉄道用鉄橋モ亦最初ハ渡リ四百三十呎ナリシヲ以テ空知大橋ト同一ノ災害ヲ被リシモ明治三十七年ノ洪水後現在ノ如ク六百七十呎ニ延長改築セラレタル為メ已ニ河水停滞ノ憂ハ除去セラレ候

七 空知川空知大橋下ノ水位ト石狩川ニ於ケル石狩川下ノ水位ヲ比較スルトキハ平水ノ時ニ於テ三尺余ノ相違アリ石狩川ノ方低位ニアルガ故ニ石狩川ヨリ受クル水害ハ僅少ニシテ河岸ノ低地ヲ侵スニ過ギズ候得バ本道経営案ノ如キ

八 別紙図面亦朱点線ノ箇所モ漸次欠潰シ流域變更シテ直接トナルモ近キ將來ニ可有之候得バ本村河水ノ疏通ハ年々良好ニ向ヒ居候且石狩川下流ニ於テ放水路ヲ施設セラレツ、アル事ハ本道経営案ヲ一読セバ明ナル所ニ有之候之等ノ工事完成ノ上ハ自然洪水ノ憂ヲ除ク事ヲ得ベケレバ我滝川ノ築堤モ或ハ其要無キニ至ルベシト被存候

九 築堤工事設計變更ニ就テハ北海道庁ハ如何ナル御意向ナルヤ深く知ル事ヲ得ズ候モ私共ノ陳情ニ對シ語ラル、所ニヨレバ從來ノ設計ニシテ現況ト符合セザル所アレバ实地精査ノ上工事着手ノ場合ハ現況ニ適合スル様設計ヲ變更スル事ハ強チ不可能ノ事ニアラザルベレバ今ヨリ而カク憂慮スルニ及バズト

十 事ニ有之候ニ付私共ノ希望ヲ充タス事モ亦難事ニ無之儀ト愚考仕候
以上ノ具情ニヨリ経営案ニ於ケル築堤工事設計ノ我滝川村水害予防ニ余リ緊急ニアラザルコト明瞭致事ト奉存候閣下幸ニ私共苦衷ノ存スル所ヲ鑑識アラセラ

レ築堤工事設計ノ当否ニ拘ラズ空知川沿岸線ノ分岐点ヲ我滝川駅ニ御決定相成候様特別ノ御詮議仰キ度候意無量ニシテ筆文ヲナサズ言辭間々礼ヲ欠キ候儀ハ僻陋粗野ノ私共ニ候ヘバ寛仁ノ思召ヲ以テ有恕アラセラレ微衷御採納被成下候ハバ望外ノ幸福ニ有之候 恐惶再拜

明治四十三年十月二十六日

北海道空知郡滝川村 大竹 康造
同 江藤 恭太郎
同 今井 勇吉

鉄道院総裁男爵 後藤 新平 殿

問題解決 明治四十三年十一月六日、下富良野線の分岐点は滝川町に決定された。委員らの喜びは非常なもので翌七日ただちに帰町した。全町は歓声に湧き返り足の踏むところを知らぬよろこび方であった。

翌明治四十四年二月工を起し大正二年十月に竣工した。工費二二万円、二年九カ月かかって空知川沿岸の富源はようやく開発されることになったのである。

滝川 川間鉄道敷設運動費決算報告 △「高畑利宜記録」▽
下富良野

収入之部

一 金貳百六十八円 有志寄附金総額

支出之部

一 金三百二十五円八十八銭八厘 支出総額

内訳

金十三円十五銭五厘

八月中出張旅費実費

金四十三円五十二銭八厘

野村鉄道技監歓迎費

金三十九円四十銭五厘

富良野線実地踏査及製図費

金十一円三十九銭

九月中旭川出張旅費

金十三円七十九銭

同 出張旅費

金百円

北海道倶楽部寄贈

金三十円十二銭 十月中出張実費
金八円四十九銭 十一月中同上
金五円 製図所内金
金八円六十五銭 百戸迄線路踏査費
金五十二円三十六銭 交際費
収支差引金 五十七円八十八銭八厘 不足
右報告候也

明治四十二年十一月八日

大竹 康造
江藤 恭太郎

高畑 利宜 殿
下富良野線の概要と効果

本線の開通によつて従来旭川を經由した函館・小樽・室蘭と釧路・北見方面の旅客、貨物はその大部分が本線を經由するようになり、また距離でも三七マイル、時間で約二時間を短縮されるようになった。

下富良野から旭川を經由して留萌にいたるものと、滝川を經由して留萌・小樽にいたるものとの農産物一屯に対する運賃を比較してみると次のとおりである。

発 駅	經由駅	到着駅	哩 数	一噸当運賃
下富良野	旭川	小樽	一四一	一七七銭
同	滝川	小樽	一〇四	一三七
同	旭川	留萌	八五	一〇七
同	滝川	留萌	七八	九八

線路沿革
砂川を分岐点とし、
ても哩数変りなし
砂川を分岐点とす
れば五哩増となる

下富良野線ハ曩ニ石狩国空知郡空知川沿岸ニ於ケル炭礦開發及地方發展ノ目的ヲ以テ民間ニ於テ敷設ノ計画ヲ為シタルコトアリシカ政府ニ於テモ国有鉄道系絡上並拓殖上敷設ノ必要ヲ認め第二十六議會ノ協賛ヲ経明治四十三年三月法律

第二十三号ヲ以テ北海道鉄道敷設法第二条ニ追加セラレタルモノニシテ直チニ測量ニ著手シ引キ続キ工ヲ起スニ至レリ

線路測量

本線路ハ石狩国砂川近傍ヨリ下富良野ニ至ルモノニシテ最モ考慮ヲ要シタルハ函館本線滝川駅ヨリ分岐スルカ又ハ砂川駅ヨリスルカニアリシ、砂川駅ヨリ分岐スルモノハ同駅中心ニ起リ「ペンケ」歌志内川ヲ渡リ漸昇シ空知川ノ左岸丘陵ニ沿フテ右転シ沼沢附近ヲ通過シ仮定県道ヲ横キリ平圃ニ出テ砂川起点五哩二十九鎖ニ下赤平停車場ヲ設ケ更ニ進ンテ奈江川ヲ渡リ歌志内村字中赤平ニ入り延長四百二十九呎ノ奈江隧道ヲ貫キ更ニ平圃ノ間ヲ進ミ字上赤平ニ入り右転シテ丘腹ヲ切り谿谷ヲ填メ仮定県道ヲ付換ヘ同起点九哩二十九鎖十節ニ至リ滝川起点七哩十九鎖四十四節ニ接続ス之ヲ滝川駅ヨリ分岐スルモノニ比スルニ延長ニ於テ二哩余工費ニ於テ約貳拾貳万円ヲ増加シ特ニ優越セル点ナキニヨリ滝川駅ヲ分岐点トスルコトニ決定セリ其他幌倉、下芦別間ニ於テ九哩余、島ノ下野花南間ニ於テ六哩余ノ比較線ヲ調査セリ特ニ滝川起点二十四哩五十鎖空知瀧附近ハ空知川ノ左岸ニ沿ヒ彎転スルトキハ一部深淵ニ落チ施工上困難ヲ感スルノミナラス竣成後モ急湍激衝ノ虞アリ将来線路ノ保安ヲ期スル為メ二回空知川ヲ横断スル現在線路ヲ採レリ

線路選定区間

今後選定区間延長等ヲ示セハ次表ノ如シ

選定区間	延長		最小曲線ノ半徑	最急勾配	選定認可年月
	哩	鎖			
滝川別間	一四	七九八五・二	一五鎖	百分ノ一	明治四十三年十一月
下芦別間	一四	六六六二・六	一五	百分ノ一	四十四年 三月
奔茂尻間	一四	六六六二・六	一五	百分ノ一	四十四年 三月
下富良野間	五	七六五二・二	一五	百分ノ一	四十四年十一月

工事概況

全線延長三十五哩六十三鎖ヲ八工区ニ分チ工事材料ノ輸送其他施工上ノ利便ヲ考慮シ滝川及下富良野両端ヨリ順次工事ニ著手セリ即、滝川、下芦別間ニ於ケル三工区及奔茂尻、下富良野間ニ於ケル二工区ハ明治四十四年二月ヨリ又下芦

別、奔茂尻間ニ於ケル三工区ハ同年九月ヨリ土工、橋梁・溝橋・隧道等ノ工事ヲ施行シ猶其進捗ニ伴ヒ軌道、停車場諸建物其他ノ諸工事ヲ併セ共ニ繼續施行セリ

滝川、下芦別間ハ地形概ネ平坦ナレトモ空知川ノ山脚ニ逼レル箇所ハ地盛ノ高低著シク深キ溪谷ヲ横断スルヲ以テ土工大ナルノミナラス桂川、高根川橋梁ノ如キハ其高サ七十呎乃至八十呎ニ達スルニヨリ堅固ヲ期センカ為メニ鉄筋ヲ挿入セリ

下芦別、野花南間モ亦平野ヲ通過スルカ如シト雖モ其間二三ノ甚深ナル溪谷ヲ横断スルヲ以テ高築堤高橋梁ヲ築造セリ即芦別川ハ兩岸高ク多大ノ切取ヲナセシカ尚ホ川底ヨリ施工基面ノ高サ七十五呎ヨリ八十呎以上ニ及ビ築堤ノ高サハ五十余呎ニ達セルヲ以テ橋脚ノ安全ヲ期スル為メニ鉄筋ヲ挿入セリ其他御料沢、宮沢、金剛沢ノ溪流ハ隧道ヲ穿チテ疏水ヲ為シ旧溪谷ハ土砂ヲ以テ埋立セシカ築堤ノ高サ四十呎乃至六十呎ニ達セリ野花南川橋梁モ同一状態ニシテ川底ヨリ施工基面ノ高サ及其前後築堤ハ三十二三呎ニ達シ加フルニ地質粘土質ナリシヲ以テ融雪ニ際シ半成ノ築堤ヲ崩壊シ工事上多少ノ困難ニ遭遇セリ

野花南、奔茂尻間ノ内第五、第六空知川橋梁ハ空知瀧附近ニ於ケル空知川ノ紆曲甚シキ部分ヲ渡ルモノニシテ殊ニ前者ハ兩岸著シク相狹マレル部分通過スルヲ以テ流勢激甚ニシテ施工基面ハ川底ヨリ七十七呎ノ高サニ達シ後者ハ川幅稍広ク流勢亦少シク緩ナルモ尚高サ四十呎ニ達セリ兩者共洪水ニ際シテハ更ニ水勢激甚トナリ流水ノ激衝ヲ受クル場合多キヲ予想シ強固ノ構造トナシ且ツ鉄筋ヲ挿入スルコト、シ漸ク客年九月ヨリ工事ニ著手シ冬季湧水ノ時期ヲ利用シ防寒設備ヲナシ繼續施行シタルニ融雪季ニ於テモ損害ナク予定ノ工程ヲ窺ラサリシハ幸ナリシ

奔茂尻、下富良野間ノ内、湯ノ下隧道、附近ハ空知川ノ急湍ニ臨メル断崖ニシテ築堤法尻ノ河中ニ達スル部分ハ堅固ナル「コンクリート」又ハ間知石護岸石垣ヲ築造シ且ツ流水ノ激突ヲ防カシカ為メ多数ノ捨石ヲナシ尚流失ヲ防護スル為メ重量ナル「コンクリート」塊ヲ捨石上ニ沈降セル等多大ノ勞費ヲ要シタリ斯ル防備ヲ要スルカ如キ箇処ナルヲ以テ工事中屢々出水ノ災厄ニ遭遇シ足代及縮切工ノ破壊、根堀ノ埋没、用材ノ流失等多大ノ障礙ヲ受ケ作業困難ヲ極メタリ

湯ノ下隧道ハ延長僅々三百六呎余ノ小隧道ナリト雖モ地形上偏圧ヲ受クル地

二〇〇戸程度であり、人口総数が二万八、八〇〇人程度であったのだから当時いかに未だ開発されていなかったかがわかる。

なお石炭鉱区はこの沿線に四〇カ所あって、多くは芦別川の沿岸並びにペンケ、班溪、幌倉地帯に埋蔵し、いずれもその量は豊富でまた質も撫順炭に匹敵するものといわれるが、過去において相当試掘した者もあったが、いずれも失敗に終わっていた。その根本的な原因は輸送の便が不備であったため、鉄道敷設後漸次開坑される機運となり、今日までの赤平、芦別両市内の炭礦発展経過を思えば、思い当たるものがある。

この空知川沿岸鉄道問題に対して終始身命を献げて取り組んでいた、大竹康造、江藤恭太郎の功績は実に大きかったといわねばならない。

富良野線鉄道開通祝賀会

大正二年十一月本鉄道開通に付滝川町民総掛りを以て此祝賀会を九月に組織せり。費用は合計千六百余円にして其中千二百円は有志者の寄附金、残り四百円は滝川町役場より補助す

- | | |
|---------------|--------------|
| 會長 奥井 直吉 | 副會長 三浦 庄作 |
| 印刷係 山田 耕造 | 五十嵐太郎吉 神部 為藏 |
| 庶務係 (長) 徳光鶴之進 | 内藤 茂磨 河内平次郎 |
| 会計係 (長) 坪田 弥市 | 染谷喜久吉 広部 伊織 |
| 接待係 (長) 江藤恭太郎 | 久保 正宣 杉本 文吉 |
| 根井仁太郎 | 吉田伊太郎 大野長太郎 |
| 朝野 清作 | 島村 勇助 山崎 庸哉 |
| 渡辺 清治 | 中島 広多 所 久弥 |
| 粟井 新作 | 今 興太郎 西沢 啓作 |
| 高畑 利宜 | 加賀井弥市 本間 庄吉 |
| 長島 栄八 | 河内山庄平 河内山荒之進 |
| | 田中 甚三 |

- | | | | |
|---------------|--------|-------|-------|
| 酒井利太郎 | 細川 寅平 | 山田徳太郎 | 小西 恭藏 |
| 出村石太郎 | 今出 清六 | 田辺浅次郎 | 柿島 軍治 |
| 西村 徳藏 | 沖垣綱一郎 | 河内菊之丞 | 小華和貞男 |
| 原 喜三 | 西川民之助 | 野田丈一郎 | 樋口 覚治 |
| 山田藤次郎 | 増田 政吉 | | |
| (長) 神部 為藏 | 細越政右エ門 | 岩崎金次郎 | 北川 甚弥 |
| 五十嵐太郎吉 | 進藤 孝 | 塚本 只平 | 佐藤林之助 |
| 池田好太郎 | 近藤 七郎 | 中川捨三郎 | 野瀬 文吉 |
| 山田 耕造 | 小野与太郎 | 川越 岩吉 | 白銀政太郎 |
| 芳武 新吉 | 鈴木 好己 | 十時源太郎 | 高畑雄五郎 |
| 今 忠策 | | | |
| 余興係 (長) 村上吉太郎 | 藤田 才市 | 鈴木市太郎 | 小林 久八 |
| 岡下喜太郎 | 木村源五郎 | 森岡 喜八 | 松沢 良平 |
| 仁科 専藏 | 星野 政吉 | 岡本専太郎 | 内田三之助 |
| 北川政次郎 | 金子 善藏 | 大朝八十吉 | |

△「滝川町発展史」▽

大正二年十一月二十三日鉄道工事竣功の盛大な開通式が広小路一丁目劇場遊楽館(今の米倉商店前)で挙行された。全町民は旗行列をして心から祝賀の意を表した。この時の旗行列に歌った歌は金子善藏の作歌で左はその一節である。

- 一 石狩川の秋の月 空知川の雪景色
蕾の花の滝川も 開き初めたる開通式
- 二 今日には芽出度い開通式 功勞一と謳われし
大竹先生が御無事なら 満足なきる事である

根室本線のローカル化問題 大正二年十月に下富良野線が開通し既に旭川から富良野を経て帯広・釧路での線に接続できることから滝川と道東を結ぶ交通は一段と活発となった。

大正十年八月五日釧路・根室間の全通により根室本線となり、滝

川は根室本線の分岐点として交通要衝の地といわれるようになったのである。

昭和に入って沿線の赤平・芦別の産炭も順調で、石炭運搬線と称されるほど活用され、道東の経済力もしだいに大きく根室本線の重要度を高めるに至った。

しかし、さらに輸送の増強を図るためには従来の単線では限度があるところから、関係市町では複線化を陳情していたが、国鉄では道東と道央を直結する石勝線計画を打ち出した。

石狩と十勝を結ぶもので、千歳から夕張線への新線と夕張線紅葉山から日高山脈を横断して根室本線の落合に達する総延長一〇八キロメートル、釧路から帯広へ直線的に進行した延長線上にあたる千歳までの山間地をトンネルで短絡させるというものである。

新路線のトンネル部分が四〇パーセントに達するという大工事であるが、遂に昭和三十七年から着手したのである。国鉄では五十年二月に道東と道央を結ぶ主ルートとする決定をして、完成は五十六年の予定とした。

帯広から札幌には滝川経由に比べ四七キロメートルも短くなり、二二〇キロメートルで時間的にも特急で四〇分も早く、苫小牧には約百五十キロメートルも短縮されるということで、道東から道南・本州方面への旅行輸送には将来石勝線活用は当然ということが予想される。

石勝線の開通は昭和五十五年以降といわれるが、一、二年のうちに通されるもので、これにより根室本線のローカル化が心配さ

れるとしており、滝川から富良野市までの沿線各市町は多大な影響を受けるこの問題を現在深刻に受け止めている。

第十節 新幹線とローカル線

自動車の普及と航空路線の利用により国鉄利用率が低下して、毎年大幅な赤字経営となっている国鉄では利用を高める新幹線の整備をはかるとともに、大幅赤字線の廃止を検討して実行の段階に入っている。

昭和五十三年度の国鉄経営実績では営業収入二兆五、七〇二億円に対し営業経費は三兆四、七一四億円、営業外利益一四五億円があるが純損失八、八六七億円と赤字額が毎年続いて、累積赤字が二兆六、九四八億円という大きなものとなっている。

これはさきの自動車・飛行機の利用とあわせて昭和三十五年以降の過疎地拡大に伴う国鉄利用減少も一つの原因である。したがって利用される国鉄経営をはかるとともに均衡的な国土発展のために、大量輸送と高速輸送を兼ねもつ国鉄の使命として新幹線の整備が望まれるものとなった。

新幹線計画 昭和三十九年十月一日東京・新大阪間の東海道新幹線営業開始は日本の鉄道技術を世界に誇るものとした。

時速二一〇キロメートルの高速で走る列車は国鉄のドル箱となり、東京・大阪間を短時間で結びつける魅力は今も変わってはいない。

現在はこのほかに新大阪から福岡までの山陽新幹線が開通しており東北線（東京・盛岡間）と上越線が工事中であり、整備計画線としては「北海道（函館・札幌間）・東北（盛岡・青森）・北陸・九州二線」の五線が発表されている。

北海道新幹線は昭和四十八年十一月にルートを含む整備計画が決定して運輸大臣から調整の指示が出たところで、オイルショックとなつてその進行が凍結してしまつた。

しかし、昭和五十三年十月三日新幹線関係閣僚会議において正式に凍結解除が了承され、翌五十四年六月運輸省では運輸経済研究センター整備新幹線調査委員会に調査を依頼して、同年十二月十一日新幹線整備五線について調査結果を説明する段階に至つた。

これによると「工事費全額を国が負担するなら新幹線を建設した方が、国鉄の赤字は少なくなる」と発表があつた。

函館・札幌間を時速二五〇キロメートルで走り、一日六〇本三万二、〇〇〇人を運ぶ計画で、建設費は一兆二、〇〇〇億円を要する。札幌～東京間は五時間四〇分で結ぶ夢の超特急は昭和六十五年の開通を仮定目標として進められるが、膨大な費用の捻出が困難な現状では当分着工は不能となつている。

一方、将来新幹線を通す青函トンネル工事は昭和三十八年二月十一日北海道側福島町で調査坑着工式が行われて以来、順調な進展を見せており、五三・八五キロメートルの完成を五十七年度を目標としてしている。

青函トンネルの開通が早ければ従来線の延長と合せ北海道新幹線

の着工も期待できるものである。

既に整備計画線となつている札幌までと、その延長にあたる基本計画線として札幌・旭川間及び北海道南回りがある。今後新幹線の整備計画線への昇格が促進され、その際は滝川駅設置となるよう陳情が続けられている。

札沼線問題

道内国鉄線で黒字を経上できる路線は一本もない。

昭和五十二年の収支係数で最高は千歳線の一三五、次が室蘭・函館と続く。千歳線で一〇〇円の収入を得るのに一三五円を要しているということ、函館本線は二六二円もかかるというのである。根室本線が二九〇の五番目である。

全国の最低は道内の美幸線で二、八一七、次が深名線の二、六四九で道内線は全国的にも収支係数が高く国鉄赤字の約二十三パーセントを占めた。

札沼線は五〇〇～六〇〇の数値を示しており、特に月形以北の利用は減少傾向が続いている。

札幌と沼田を結ぶ札沼線は石狩川右岸八カ町村が大正年代に鉄道布設のため期成会をつくり請願を続け、大正十四年から八カ年の継続事業として議会を通過し、昭和二年沼田からと、昭和四年七月桑園から工事に着手された。

昭和九年十月に沼田・浦臼間と桑園・石狩当別間が完成した。ついで昭和十年十月石狩当別、浦臼間の工事も完成して、同年十月三日札幌桑園・石狩沼田間一一・四キロメートルの全線開通に至つたのである。

しかし、戦時中の昭和十八、九年に緊急鉄道布設地へ沼田・当別間を撤去して輸送されてしまった。

戦後、札沼線復元期成会が結成されて運動した結果、昭和二十一年八月当別・浦臼間が着手され、同年十二月に完成して営業に入り、昭和二十八年四月浦臼以北の復元着手、同年十一月三日浦臼・雨竜間開通、昭和三十一年十一月十六日雨竜・沼間が完成して全通したものである。

その後、昭和四十七年に至って新十津川以北沼田までがまた撤去されたのである。

新十津川から滝川までは三キロメートルという近い所にあるが国鉄バスの運行により連絡しているものの、この間を鉄道で結ぶという案が地元新十津川と滝川で持ち上がり、札沼線沿線の市町と話し合いを持った。昭和五十一年二月十八日滝川市・新十津川町・浦臼町・月形町当別町の首長・議会・農・商団体代表が滝川市に集まり「札沼線整備促進期成会」を組織した。

運動目標は①スピードアップと運転数の増加②利用客増に対応する複線化と電化③札沼線を滝川駅に接続するの三大目標とする。

滝川駅まで延長することは利用を高めることになり、地域産業の促進となる。また滝川としても石勝線開通により道東と交通減少を多少なりともカバーでき、地域発展に効果が大きいというものである。

会長	吉岡 清栄	滝川市長	副会長	澁川 勝石	新十津川町長
理事	上口 正一	当別町長	重本 美法	月形町長	
友成	一夫	浦臼町長	高村 小市	下徳富農協組合長	

第一章 交通・運輸

今野 正義 滝川商工会頭 鈴木 勇三 月形町議会議長
監事 大野 新生 浦臼町農協組合長 近藤 勝 当別町商工会長

同年四月十日臨時総会を開き三大目標に加えて、この推進には石狩湾新港との関連、空中核工業団地の造成、石狩川流域下水道事業などに対応する交通条件の整備として促進していくことに意見の一致をみて強力な陳情運動を展開することにした。

しかし、国鉄では五十二年八月貨物営業合理化の一環として同線から貨物取扱い駅廃止を打ち出した。

さらに五十三年六月札沼線営業体制近代化計画として全線貨物取扱廃止、六駅無人化、三駅民間委託などを発表した。これに対し期成会では猛反対を展開してこの実施を遅らせたものの結局は昭和五十四年二月に国鉄案の実施に至った。

国鉄では大幅赤字解消としてローカル線廃止の傾向にあるところから、期成会では札沼線の利用率を高め廃線とならないように運動をしている。

なお、滝川から新十津川を経て浜益に至る鉄道布設についてかつて関係住民から強い要望があったこともある。昭和二年から衆議院に請願して何度も議題となり、昭和四年には政府案として提案され衆議院を通過したが、貴族院で審議未了となった。

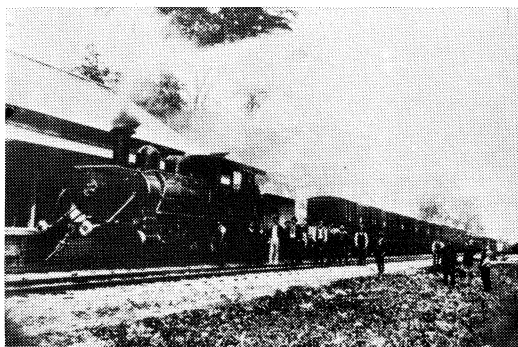
その後、昭和十年二月の衆議院の分科会に海産物の多い浜益に港がなく、陸上も不便なため販路に難儀して安い販売をしなければならず、林産物も豊富な所で農耕開拓のうえからも鉄道を敷くべきであると山本厚三議員が述べて衆議院で再度採択されたのである。

しかし、世が非常事態に突入し日華事変・太平洋戦争となつて着工に至らなかつた経緯がある。

第十一節 鉄道 駅

空知太駅

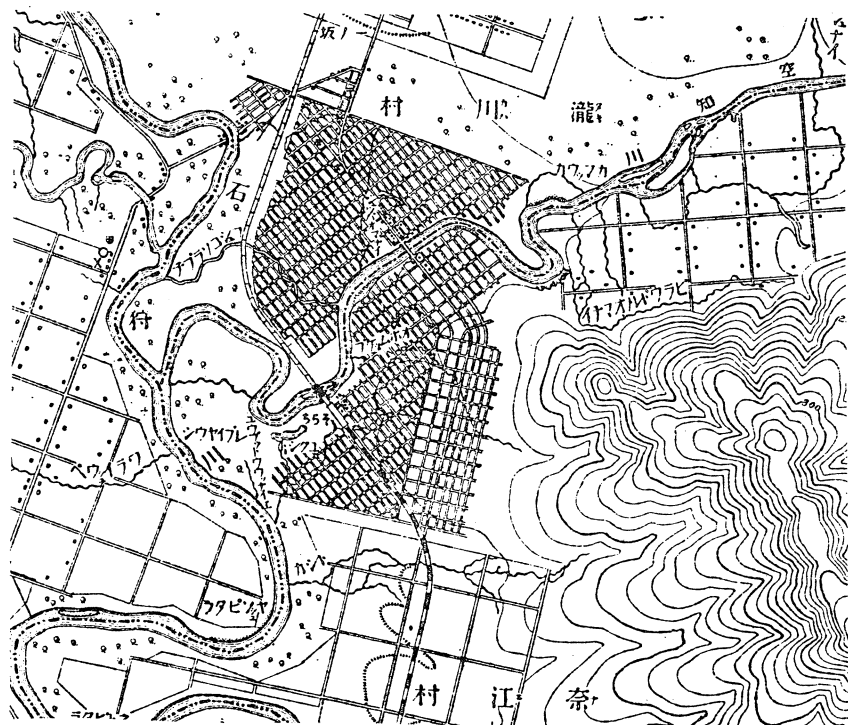
北海道炭礦鉄道会社が砂川から空知太まで鉄道を延長したのは明治二十五年二月であつて、当時としては北海道最北端の終着駅であつた。空知太駅ができてからの空知太は俄然活気を呈しまさにその全盛時代ともいふべきもので、上川方面へ行く移住者はまず空知太駅で下車し、空知川を経て空知太市街(滝川)に入るため、駅前は一軒屋をはじめ各種の商店が軒を並べたといわれる。しかしこれは長く続かなかつた。



空知太駅と列車

明治三十一年七月上川線鉄道が敷かれるまでは、道庁でも空知川を挟んで空知太に一大都市を建設する予定であつたようで、この辺一帯が市街地割になつてゐる。そして南空知太には荷物を扱う駅を、空知川右岸の北空知太には旅客を扱う駅を作る計画であつたらしいが上川線の開通にあつたら滝川駅は右岸からはるかに離れて作られたため、空知太駅はその必

明治30年製版地図



要性を失つてしまつたのである。

そのうえ明治三十一年九月の大水害で多くの住民が旭川へ移つてしまひ、空知太の大都市計画も流れてしまつたことは惜しいことであつた。

大正十五年十月二十日に美唄・砂川間の複線完成となつたが、滝