

いしかり暦第9号 創立35周年記念特集号

いしかり渡船場物語



八幡町へ出発する「らんこう丸」 石狩川渡船場

1990年3月
石狩町郷土研究会

いしかり渡船場物語

とせんのアルバム

—石狩川渡船—

掲載写真はすべて青木隆会員の所蔵、撮影したものである。





▲さよなら終航会 2 昭和53年 3月31日



▲さよなら終航会 3 昭和53年 3月31日



▲八幡町側棧橋(絵ハガキ) 大正初期?



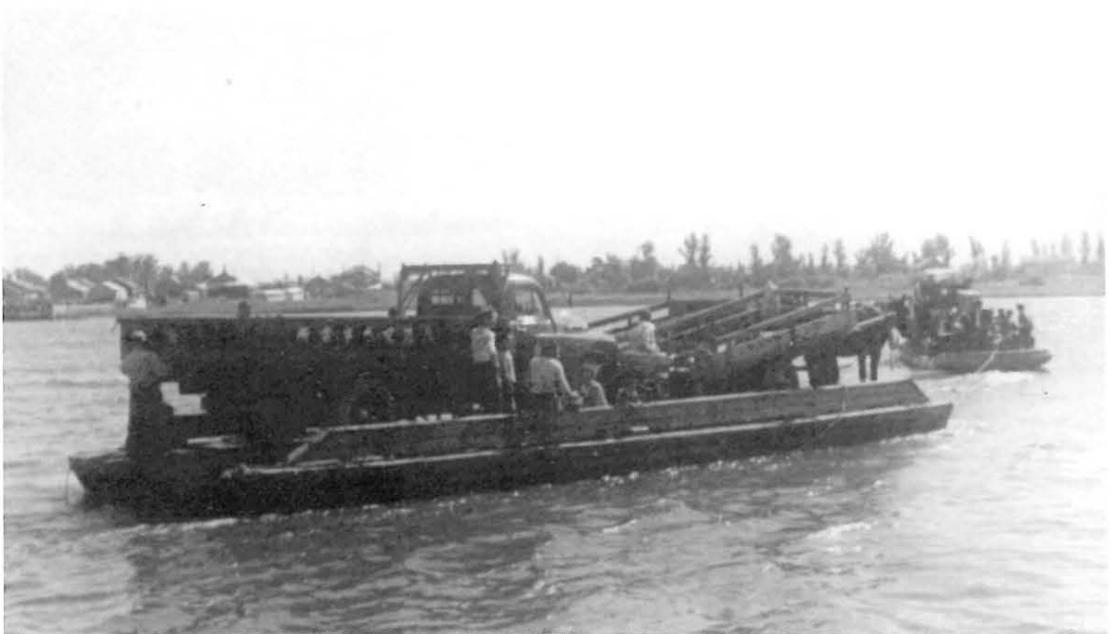
▲八幡町へ向う渡船(絵ハガキ) 大正初期?



▲渡船待ちの人々(絵ハガキ) 大正初期?



▲八幡町側棧橋(絵ハガキ) 大正初期?



▲馬車やトラックを積んだ馬船 昭和24年頃

▼満員の乗客(らんこう丸) 昭和24年



▲馬船から落ちたトラック 撮影年不明



▲冠水した待合所(本町側)と渡船 撮影年不明



▲馬船を曳くやはた丸 撮影年不明



▲海水浴へ向う小学生、後方はフェリーポート
昭和47年7月



▲車を満載した「あつた丸」 昭和47年7月



▲氷橋の点検する職員 撮影年不明



▲氷橋を渡る親子 撮影年不明



◀渡船場へ向う馬ソリ(八幡町) 昭和35年12月

▼子供を抱いて渡す職員 撮影年不明



▲氷をわって航行する「ちどり丸」 昭和53年1月

目次

第一章	石狩町内の渡船場について	石橋孝夫	1
第二章	花畔、生振、美登位地区の渡船場		
一	花畔市街地渡船場	金子仲久	3
二	聞き書き 女船頭だった頃		
	松本ハナ談	吉本愛子・高瀬たみ	8
三	花畔北三線渡船場について	金子仲久	11
四	生振村三線―『北の渡し』	前川道寛	13
	林山キエ談	横山敏美	14
五	茨戸渡船場	横山敏美	14
六	八線渡船場	横山敏美	21
七	生振基線渡船場	長谷川心平・田中 實	22
第三章	石狩川渡船場		
一	渡船場のあゆみ	青木 隆	25
二	国宮渡船場時代のように	青木 隆	28
三	渡船料金の移りかわり	青木 隆	32
四	事業経営にたずさわった人々	石橋孝夫	35
五	石狩川渡船場略年表	青木 隆・石橋孝夫	37
六	石狩の吹雪と氷橋	青木 隆	41
七	聞き書き 渡船のお客さん	駒井秀子	43
八	磯舟から馬舟、そしてさつき丸のころ	大島晶子	49
	吉岡タカ談・吉岡ヒデ談	伊藤逸策	51
九	渡船に乗組んでいた頃	永井英昭	53
十	渡船場勤務時代		

第一章 石狩町内の渡船場について

石橋 孝 夫

石狩町内の渡船場は、昭和五十三年三月三十一日の石狩川最下流にあった『石狩川渡船場』の廃止を最後に、一世紀以上に亘る永い歴史の幕を閉じた。

渡船場は北海道随一の長流石狩川の河口部に位置する石狩町にとって、かつての重要な交通手段の一つであり、産業や一般の生活上に大きな影響を与えていた。

今回の特集は、かつて町内の各地域にあった渡船場の歴史や実態に迫ろうとして企画されたもので、会員それぞれが分担して調査し執筆したものである。

これまでの調査で町内にはかつて八カ所の渡船場があったことが知られている。

その八カ所とは以下に示す各渡船場である。

- 一 石狩川渡船場 (船場町↑↓若生町) 石狩川
- 二 小樽内川渡船場 (銭函↑↓小樽内) 小樽内川
- 三 茨戸渡船場 (生振三線南↑↓茨戸) 石狩川
- 四 茨戸渡船場 (茨戸市街↑↓上花畔) 発寒川
- 五 八線渡船場 (生振村八線↑↓茨戸) 石狩川
- 六 花畔北三線渡船場 (花畔北三線↑↓生振三線) 石狩川
- 七 花畔市街地渡船場 (花畔市街↑↓生振零線) 石狩川
- 八 生振基線渡船場 (美登位↑↓生振基線) 石狩川

この内、小樽内川渡船場と茨戸渡船場を除く六カ所までが石狩川を渡河するための施設であり、いかに石狩川が交通上の障害であったかがうかがわれる。歴史的に見れば一、二の石狩川、小樽内川の両渡船場の開始が最も古く江戸時代末期まで遡り、また逆に開始が最も新しいものは生振捷水路開通後の昭和七年に始められた『基線渡船場』である。

今回の調査では、ほとんど実態の不明な『小樽内川渡船場』と明治十六年茨戸―上花畔間の架橋によって廃止された『茨戸渡船場』を除く六カ所の渡船場を扱ったが、石狩川渡船場を除けば、文献等に乏しく、聞き取り調査に頼らざるを得なかった。

とくに、各渡船場の開始年及び渡守の氏名、年限、渡船賃などについては不明な点が多く、充分な調査が行われたとは言いがたいが、しかし、その反面各地区の古老、関係者から大変多くの情報を得ることが出来、各渡船場が住民の重宝な足として使われていた当時の模様を聞き書きとしてかなり詳しく記録に留めることができた事は大きな収穫であった。

本書はこうした事情から資料的にはまだ不十分であり公表することにはためらいもあるが、これを公にする事によって新たに情報が得られることを期待して刊行するもので、一つのたたき台であることをお含み頂きたい。

また、各渡船場の名称については、できるだけ文献にある名称にそったが、花畔については『花畔市街地渡船

お読み頂き、ご教示、ご指導頂ければ幸である。

場』と『花畔北三線』の名称用いた。實際上このほか地元では、何々渡し、何々渡船場といった通称名で呼ばれていたが、人によって異なるので通称は用いなかった。また、『渡し場』にするか『渡船場』にするか、あるいは単に『渡し』するかといった問題もあったが、今回はすべて『渡船場』とした。

ちなみに大正七年の石狩町勢一覧には次のように記録されている。

大正七年（一九一八年） 石狩町渡船場

（大正七年六月調 石狩町勢一覧）

渡船場名	川名	位置	渡船種類
石狩川	石狩川	右岸 左岸 船場町	発動機 一 人渡船 二 馬船 一
三線	同	生振村 花畔村	一
茨戸	同	生振村 篠路村	一
八線	同	生振村 篠路村	一
花畔	同	生振村 花畔村	一

さらに、石狩町沿革史等では『私設渡船場』といった表現も見えるが前記の渡船場のほとんどは表面上は個人が請負う形であったが、その実村や町で経営していたものであり、まったくの私設ということとはごく初期以外ありえないのではなかったかと思う。

このように、疑問や問題点も数多くあるがともかく、

第二章 花畔、生振、美登位地区の渡船場

一 花畔市街地渡船場

金子 伸久

花畔市街地と生振零線の渡船場が何時頃開設されたかについては、これまで不明であり、文献の上で最も古い記録は大正七年の町勢一覽で、これと『石狩町沿革史』（明治四十二年発行）によって明治四十二年から大正七年の間に来たものと考えていた。ところが、本稿脱稿間際になって町史の資料調査をされていた田中實会員から、私の祖父金子清一郎が書き残した文書の中にこの渡船場の記録があることがわかり、急遽、それを収録することにした。この文書は花畔村の公的な文書の写しや会合等の記録である。文書の解説は田中實会員による。

『明治三十有一年九月より十二月迄 記録 金子清一郎』

渡 船 営 業 願

石狩郡花畔村北十一線三番地

吉 田 作 造 三十一年八月

自分儀今般渡船営業仕度北海道廳令第七十七号ニ依り事項ヲ左ニ列記シ此段奉願候也

一 船夫員数 壹人 一 営業年限 五カ年

一 普通河船用ノ楫ヲ用エ北岸ニ於テ設クル工事
図面係ル

一 磯船ニテ人馬船各壹隻 木造 人船長三間半
巾一尺 馬船長四間半巾六尺

一 渡船賃壹人ニ付金貳錢 牛馬壹頭各金貳錢 貨
物一荷金貳錢

但シ夜中若クハ暴風雨洪水ノ場合五割増

一 渡船場及び通行線路船長 図面係

右 願 人 吉 田 作 造

明治三十一年十一月一七日

札幌支廳長 加藤寛六郎 殿』

『 花畔渡船場新設ノ件

石狩郡花畔村願人総代人金子清一郎外壹名ヨリ全村石狩川ニ渡船場設置願出ノ処右ハ町村事業トシテ出願スベキモノニ無之若シ組合営業ニ候ハ、業務担当人ヲ定メ其組合タルヲ認ムベキ協定書写添付候様御示達相成度別紙一応返還此段及照会候也

三十三年四月三日 山第三課長

親舟町村戸長 加藤一魯 殿 』

『明治三十三年一月一日記ス

花畔村前途施策方針 総代人金子清一郎

第二条第四 渡船場ヲ願出ル事一月集合ニ付ス』

『明治三十三年四月廿二日午後一時ヨリ小集会』

一 渡船場ハ老人之名前ニテ願立

願主ト村落ト契約ヲ為シ置事』

一月十八日正午

ヨリ学校ニ於テ

大集会ヲ開ク

渡船場ヲ願出ノ

事モ付議

『(明治三十三年)十一月十一日大集会議案

一 花畔市街地ノ渡船場願許可ノ事

』

渡船場設置願

石狩郡生振原野基線ハ当別村へ往來スルノ里道ニシテ
西方石狩川ヲ越ユレバ花畔村字輕川新道ニ接続シ里程二
里ニシテ輕川停車場ニ至リ当別生振兩村民ノ輕川へ往來
シ又ハ農作物ヲ小樽港ニ運搬スル忽モ必要ノ順路ニ有之
候處從來公許ノ渡船場無キ為惑ハ石狩渡船場又ハ茨戸太
渡船場ニ回送シテ運搬シ居ル実況ニ有之候ニ付今般私儀
渡船場設置營業致度ク本村内ニ於テ故障□□□□間
御許可相成度渡船場規則ヲ尊守シ別紙函面及方法書相添
へ此段奉願候也 石狩郡花畔村一番地

明治三十三年五月

山本多藏

札幌支廳長

加藤寛六郎 殿

渡船場設置方法

第一条 渡船場ハ花畔村山本多藏ノ負擔トス

第二条 渡船賃當分左ノ通り但シ夜中洪水ノ節ハ五割

増シ 老人ニ付金貳錢 馬壹頭分金三錢 荷

壹個ニ付金壹錢

第三条 渡場近方農家ハ左ノ通り

壹戸ニテ拾人以上壹カ年小豆六升

全 六人以上 全 小豆五升

全 五人以上 全 小豆四升

第四条 船夫貳名ニテ前六時ヨリ后六時迄渡船營業ヲ

ナス事

第五条 當分馬二頭ヲ渡スニ足ル船壹艘ヲ置人馬トモ

往來ヲナサシム

第六条 石狩川兩岸ニ貳間半四方ノ草小屋ヲ設置スル

事 貳間

第七条 収支豫算

收入ノ部

一金三拾円 四月ヨリ十二月迄人数千五百人

ヨリ

一金六円 全 馬數貳百頭ヨリ

一金拾円 全 雜穀物壹千俵

一金拾四円 全 渡船最寄農家ヨリ

計金六拾円

但シ四拾戸ノ見込壹戸平均小豆五升□□壹

石七円ニテ

右之金額ハ初年度收入之見込ニシテ二年目ハ

壹倍三カ年目ハ二倍ノ收入アル見込ニ御座候

支出ノ部

一金三拾五円 人馬兼用渡船及付属品トモ
一金五拾円 渡シ船夫給料
一金八円 小屋掛ケ其他雜費
計金九拾三円

(注 この後半記録なし)

収支差引金 三十三円

但シ本行ノ不足金ハ収入合計ノ部ニ説明シタル如ク
一時収入ニ不足ヲ

生スルモ二年目ヨリ漸次償却見込ナリ

◎六カ年目ニハ経初ヨリ用へ来リシ船及附属品トモ悉皆
村中へ寄附致シ更ニ入札ヲ以テ金額高払、相受負豫金
ハ共有基本財産ニ編入

(注 この部分草稿に依る。渡船場設置願は石狩郡花
畔村 総代人金子清一郎、水上長官宛。収支差引は
渡船場設置願の末尾部分を抜粋。)

(明治三十三年)十一月十一日大集会ヲ学校ニ於テ開設
ス

聞議左ニ

- 一 來會者 総代ノ外廿名
- 一 花畔市街地ノ渡船場願許可相成候事ヲ通知ス

以上のとおり、この記録から最初の請願は明治三十一年
吉野作造から出され、次いで明治三十三年の一月に渡船

場設置の動きが始まり、十一月には許可が出ていたもの
と思われる。従って花畔市街地渡船場の開始は明治三十
三年ということになる。勿論、これ以前に私設の渡しがあ
ったことは想像されるがこれについての記録はない。

この後、花畔市街地の渡船場についての記録は大正七
年の町勢要覽に現れるだけで詳しい記録はない。そこで
これ以降の事は花畔市街地に古くから居住している人か
らの聞き取りによって渡船場の歴史をたどってみることに
する。今回、聞き取りしたのは山北長一さん、片山政吉さ
ん、斉藤幸市さん、高木留吉さん、斉藤正継さん、増田
重寿さんなどである。また、今回の調査は、会員の吉本
さんと高瀬さんも行っているのでその原稿も合わせお読
みいただきたい。

『大正七年に花畔に移り住んだ斉藤幸市さん一家は父
親が船大工であって、その頃花畔市街地に治水用の護岸
ブロックを造る仕事があり、花川小学校の北側、今の米
倉さんの裏手辺りに治水飯場があり、建物や船の修理等
で忙しかったようだ。その頃には渡船の仕事は真坂清吉
という人が渡船を動かしていたそうである。この人は渡
船の合間に薪や木炭を売っていたそうである。

その頃すでに渡船の仕事は石狩町の委託業務となってい
たらしく船の修理や新造については石狩町の経費で行っ
ていたという。この頃、茨戸川は、まだ石狩川の本流で
あり、春の融雪期には増水して流れも速く、礁舟で川を
渡りきるには一旦かなり上流まで遡り流れに乗って川を

斜めに横断し一氣に対岸に付けなければならず相当の技術と勘が必要であった。

老人悪いの家の主事、池田栄さんの義父広さんほもと炭鉾マンで畿春別の炭鉾で働いていたが怪我をしたため奥さんの姉妹が嫁いでいる能登さんや中村さん、栗田さんらを頼って昭和二年花畔に移住した。その頃も先の真坂さんが渡船を動かしてたそうである。

真坂さんが渡船の業務から身を引いたのは昭和六年頃と推定される。昭和六年頃と推定したのは、後で記すように郷土研究会の吉本愛子さんと高瀬たみさんの調査によるもので、新琴似在住の松本ハナさんが昭和七年から昭和十一年まで渡船の業務をしていた事による。吉田茂一さんや片山さんの義父の話によれば、真坂さんは老齢と病气から仕事を続けられなくなり、前記お二人の世話で或る施設に入れられたという。

昭和十二年、片山さんが花畔に来たときは池田広さんが松本ハナさんの後を継いで渡船の仕事をしていたように、真坂さんのことも義母から聞かされていた。

それによると昔の片山さんの家は玄関から入ってすぐに土間があり、土間から上がった部屋に炉があり、そこに生活保護を受けていた真坂さんが米を受取りに来て、履物のまま囲炉裏に踏み込んで冬に暖をとりながら話していただいたそうである。(当時、片山さんが生活保護で支給される真坂さんの米を取り次いでいた。)

昭和十三年に花畔郵便局に勤務した山北長一さんによ

ると生振へ郵便物の集配のとき随分、池田広さんのお世話になったそうである。当時の渡船賃は人五銭、自転車をもって乗る人は八銭だったという(池田広さんの娘サキ子さんの話)。郵便局員の渡船賃は局で一括負担していたらしい。

花畔市街地の渡船を一番良く利用したのは、郵便局の集配人と生振の久慈さん、後藤さん、佐藤さんなどの花川小学校へ通学する子供達であったようである。元来、この子供達は通学区域が生振参線小学校であったが、川を渡れば花川小学校に行く方が近いので、花畔に寄留届けをしてそこから通学するように手続きを執っていた。勿論、一般の利用者もけっこういた。その頃の船の修理や新造は八幡町の若林造船所が手がけていた。

池田広さんは昭和二十七年一月に病没されるまで渡船業務にたづさわっていたが、後半は、健康を害した広さんにかわり奥さんや娘のサキ子さん、時には花畔郵便局に勤務していた幸一さんが渡船を運行することもあったという。池田さんが亡くなった後も奥さん達がしばらく渡船を運行していたが、やはり弱い女の細腕では大変な重労働であり、これを見かねた相田石松さん(当時、石狩町議会議員)が漁業をしていた藤田留蔵さんに頼んで渡船を引き継いでもらうことになった。昭和二十八年頃の事である。

藤田さんは「波止場のじいさん」という愛称で親しまれていた。しかし、藤田さんが何年くらい渡船をやって

いたのかについてははっきりしない。五、六年とも七、八年ともいわれる。その後を継いだのが、時々藤田さんを手伝っていた田秀行さんである。

田秀行さんは今の石狩町農協花畔支所付近に住んでいた。その当時、渡船の船着き場は今の斉藤正継さんの辺りで、船着き場には仮小屋（花川小学校の奉置所の建物を利用）があつて、そこに日中待機していて人が来れば随時渡していた。

もうその頃には道路も整備されて交通の便も良くなり渡船の利用者も少なくなっていた。当時、花畔北八線の通称「一本木」辺りに居住して漁業を営んでいた斉藤正継さんは、昭和三十九年末に国道二二二一号以東の茨戸川間、北五線より南は北九線の間が工業団地となった為昭和四十一年に花畔市街地に移転してきたが、当時はまだ田さんが渡船の仕事をしていた。昭和四十三年と思うが、田さんが病気で亡くなり、後を奥さんが継いだ。しかし、風の強い日などは女手では無理で斉藤正継さんが手伝った。この後、三年ほどたった昭和四十六年、利用者がほとんど無くなり花畔市街地の渡船は廃止された。斉藤さんのお話によると、当時の渡船賃は人三十五円、自転車共では五十円位と記憶しているという。」

花畔郵便局の集配人も自転車で茨戸を迂回して生振へ行くようになり、花畔に寄留して花川小中学校に通学していた子供たちも自転車で本来の生振の学校に行くようになった。

長い渡船の歴史のなかで随分危険なこともあったらしい。生振の後藤かつみさんは、氷橋を馬櫃で渡ろうとして川岸から十二、三メートルの所で突然氷が割れ、馬もろとも川の中に落ち、馬の首だけ氷上に出していたのを危うく助けられた。また、久慈慶次郎さんが吠^{カウズ}を背負って氷橋を渡って花畔に向かう途中、氷が割れて川に落ち背負っていた吠^{カウズ}が氷にひっかかり危うく助かったという話がある。

二聞き書き 女船頭だった頃

松本ハナ談

吉本愛子
高瀬たみ

こちらの花畔市街地渡船場の調査については、船頭をしていた方のほとんどが故人となられ、又資料となる確かな記録も無く、古くからの住人たちのお話の中から大体の様子を知ることしかできませんでした。

○花畔く生振間の渡船に関わってきた人たち

昭和初期から 真坂清吉さん

昭和七年頃から 松本ハナさん

昭和十一年秋から 池田 広さん

妻 池田スエさん

娘 池田サキさん

昭和二十八年から 藤田留蔵さん

昭和三十年から 田 秀行さん

田 スエさん

○石狩町渡船場運行委託料

昭和四十年 〳四十一年各四万円

昭和四十二年〳四十五年各六万円

昭和四十六年 各七万円

町の渡船場費としての予算は昭和四十六年度が最後と

なっておりますので、本町以外の渡船場はこの頃に姿を消したものと思われれます。色々調査をしているうちに二代目の松本ハナさんという女船頭さんが新琴似十一丁十丁目にお元気で暮しておられることがわかり早速取材に行きました。ここに松本ハナさんからお伺いした当時の体験談を、思い出話などと共に御紹介させて戴きます。

○松本ハナさんのお話より……

昔は子育てに忙しかったから何処にも出かけませんでした。それこそ隣にも行かなかったくらいにね。だから私は何も知らないけれど、昔の話をすると、皆が喜んでくれます。この前も、お寺の坊さんにこんな話をした処だったの。あのねえ、花畔の墓地のある所の川端に大きなアカダモの木（通称一本木）があつてね、夜八時頃になると火の玉がフッと上つて行くのが台所の窓から見えるの。「あらー又出たよ」って家族と見ているとその火がパツパツと枝に分かれて走るの。その火が木を上つて十ぐらいいに分かれる時は、まるで後光がさしたように輝いて見えました。時にはその火は木からおりて十も二十も並んで、石狩街道の方へ出て行くの。もう街道まで出た頃だと見ていると、その火はフツと消えて、又ついたと思つたら再び行列を作つてアカダモの方へ戻って行くのです。その明りは、丁度人が提灯を下げていくくらいの高さで、私たちは、きつねの提灯行列とよんでい

ました。私が七つ八つの頃の忘れられない思い出です。

私は明治四十四年に篠路で生れましたが、三才の時、父親が石狩川でやつめ漁をすることになり、花畔に越して来ました。立江寺のそばの今も立っている大きな栗の木のあるところですよ。その頃の川の水はきれいでした。汲んで飲んだり、お米をといだりしたものです。川の様子も今とはかなり違って、水辺までは、護岸工事の敷石をだいぶん歩かなければなりませんでした。今はすぐ下に水が見えるけれどね。うぐいだの、ふなや、ごりだのが玉になって泳いでいるのが、高い土手の上からでも見えたものです。柳の枝で溜まり場を作っておくと列を作って入ってきます。それをたもですくって捕りました。十才の頃それを花畔の市街に行って、三平皿一杯で五銭とか十銭で売った事がありました。一銭で十五個の飴玉が買えた時代です。

娘時代治水工事に頼まれて、二週間ほど働らいたことがありましたが、私はよく動いたので、一日八十銭の上出面でした。安い人は五十銭から六十銭でした。女中奉公に行くと一カ月で五円でした。メリンスの着物が二円八十銭そんなもんだったね。

私が渡船の仕事を始める前は真坂さんというおじいちゃんが最初だったと思います。独り者だった真坂さんのところにおばあちゃんが来て仲睦まじく暮らしていたのですが、そのおばあちゃんが亡くなってから寂しさのあまりか、だんだん様子がおかしくなって、とうとう気違い

いになってしまったの。人に害するような事は無かったけれど、何か目に見えるのか、真夜中に大きな声で叫んだりババァババァと呼ぶ声がかきこえたりしました。それで渡船の仕事ができなくなり、役場から私のところへ話があったのです。私は最初いやだと断ったのですが、なんとか頼むと無理やり頼まれたのでした。昭和八年生れの息子がお腹にいる時やっていたから、昭和六、七年頃だったと思います。働らくほど丈夫な子が生れると言われていた昔、お腹に子どもがいることなど何でもないことでした。三間ほどの長さの磯船にくるま権でした。九人も客を乗せるとこの位(十数センチ)しか上が出ないんですよ。「静かに寝まってれ」と叱りつけて運んだものです。お客が沢山あり父親のやつめ船が空いている時は、その六間長さのやつめ船をこいだりもしました。

その頃石狩から茨戸まで茨戸丸という発動機船が朝九時頃と午後三時頃二往復してその船を利用する人たちが結構いたのです。軽川(手稲)から花畔まで馬鉄が通っていて小樽方面からの客が、石狩や茨戸方面へ乗り継いだのです。茨戸から札幌までも馬鉄がありました。茨戸丸から「今日は大勢いるから」と呼び声がかきこえると大きい方の船をこいで行くの。やつめ船は立って漕ぐねり権だから、おっかなかった。うっかりすると權が浮いて外れてしまうの。乗客が多いと茨戸丸が岸の方まで私の船を押ししてくれました。茨戸丸の高さはそう高くないから手を引いて乗り移っておりました。

どんなに天候が悪くても、茨戸丸から汽笛で呼ばれると出て行かなければなりません。船賃は一人五銭、自転車を持った人は十五銭でした。川の中ほどにいる茨戸丸までも、向こう岸の生振までも船賃は同じでした。当時役場から手当てとか補助金とかは全くでませんでした。自転車で生振まで行く郵便配達の人は無料でした。国の仕事だからね。

川幅が広いので大しけになるとやつめ漁をしている父親の船が見えなくなるんですよ。波が大きくうねって白波が立ってね。私は心配性だから、真坂さんが渡船をやっている時も、向こう岸に無事着くかどうか心配で、窓からじっと見守っていたものでした。

大水になると豚だの牛だの色々な物が流れて来ました。木が流れて来ると拾って焚つけにしました。娘さんの入水自殺があったり、幼ない子供の水死事故があったり色々な思い出のある石狩川ですが、昭和十一年十一月、私たち家族は（主人は養子にきました）樺太に渡り、後のことはわかりません。

その秋に花畔に越して来た池田さんに引継いで私の渡船の仕事は終わったのでした。

三花畔北三線渡船場について

金子 伸久

時代の進展に伴い社会は大きく変貌する。産業の発展に伴い道路網の整備、交通機関の発達は必要欠くべからざる問題である。今でこそ道路は舗装され、橋も立派なものが出てくる程度であるが、かつては不足されつつあるようだった。

我々が車の恩恵を受けるようになったのも戦後三十年代に入ってからではなからうか。明治初期開拓に入殖した吾等の祖先は当然その恩恵はなかった。

花畔北三線と生振村三線の間を流れる石狩川の往来は渡船にたよっていた。この渡船場が正式に認可されたのは、明治三十三年である（石狩町沿革史）。生振村三線に大石石太郎という方が渡船場の業務にあたっており、声をかけると磯船を出して渡してくれた。大石さんが三線の渡船を始めたのは明治三十九年頃（後述の林山さんの聞き取りでは明治四十一年）で、それまでは大石さんの親類の人が船を動かしていたという。大石さんはこの親類の人から渡船場を譲りうけたそうである。

私の兄が志美文教場（当時、花川小学校の分校）の高学年の頃（大正五、六年頃）生振参線小学校の運動会に先生に引率されて見学に行く時、大石さんの渡船で川を

渡った。その時の渡船賃は子供が三銭位（大人五銭）で、小遣いを十銭貰ったので渡船賃の外に大きなスルメ一枚二銭をおやつ代わりに買うと小遣いも残り少なになり心細かったそうである。

その年の気温にもよるが十一月末から十二月にかけて、川が氷始める。ある程度凍るとヤナギの枝を通り道となる氷の上に敷き並べ、その上に水をかけては凍らせる。これを繰り返して氷を厚くして行くと、酷寒期になると馬櫓にかなり重い荷物を積んで走らせても大丈夫であった。

冬季、私達が札幌方面へ用事で出かける時は、この氷橋をよく利用した。これを通るとちょうど三角形の底辺を歩くのに似て、花畔市街を通るよりも距離がかなり短縮された。

三線の渡船は石狩郵便局の集配人は毎日利用したようである。自転車で石狩郵便局から新聞や手紙あるいは小包を鞆や雑嚢にいれて、花畔側の岸に立ち声をかけると生振側から大石さんが磯船を出して迎えにきて渡してくれた。

昭和の初め頃は『皐月丸』という焼玉エンジンのボンボン船が一日三往復していた。その船がくると花畔あるいは札幌へ用事のある人は大石さんの渡船で皐月丸まで運んだ。三線から茨戸までの船賃はいくらであったか記憶にない。

大正から昭和の初めにかけて国道二三一号も今のよう

なバスもなかったが、たしか稗田繁蔵という人が箱型の自動車で石狩―札幌間を一日何往復かしていた。当時、農家は生活が楽ではない時代でその乗合自動車に乗るお金も惜しんで、札幌に用事でかける時は朝暗いうちから握り弁当を腰にテクテク歩くことが多かった。今のようにならぬとこの用事でもすぐ札幌に行くことはなく、余程の事でも無いかぎり出なかった。

荷物などを運ぶ必要があるときは、夏であれば金輪の馬車、冬であれば馬糧で行く。当時は札幌の北八条辺りに馬宿があったので宿泊もできた。歩きときは前に書いたように、よくこの渡船を利用したものである。私の叔母が篠路村学田地（今の太平十条辺り）で農業を営んでいて、私の母が春先三月末頃かと思うがその叔母の所へ出かけ一泊して、翌日十時頃叔母の家を出て帰路について、花畔市街を通過するよりも生振を通る方が近いので水の緩みを気にしながらも大石さんの家の前から氷橋の上を恐る恐る渡り始めた。氷橋の両側を見ると所々に氷の薄いところがあり、穴が開いていて蒼黒い川水が見えた。恐ろしさに震えながらようやく氷橋を渡り終え、安堵の胸を撫でおろした。夕方、なにげなく川辺り行き、川を見て思わずアッと驚きの声をあげた。昼過ぎに渡った氷橋は跡形もなく、上流から次々と大小の氷塊が押し合いへし合いして流れている。もしあの時、氷橋が流れていたらと思うと余りの恐ろしさから数日体の震えが止まらなかったそうである。

三線渡船場で私の知る限り、悲惨な事故は無かったようだが、危うく一命をとりとめた事件があったと聞いている。

その事件とは先の母の体験と同じ氷橋にまつわるものである。

何年のことかはわからないが、季節はやはり春先の頃で生振村三線にいた伊藤さん（屋根屋さん）が石狩町役場へ出かけ、所用を終えてのかえりに、朝は無事だったので大丈夫と思い氷橋を渡り始めたところ、岸から十四五メートルきたところで突然氷が割れスッポリ体が水中に落ちた。慌てて氷に手を掛け大声で助けを求めたところ、志美三線（花畔三線の通称）の川縁に住んでいた中村三代次さんが、その日表で仕事をしていて、その声を聞きつけ竿とロープ持って走って行き竿では届かなかったのでロープを投げ、伊藤さんはロープに縋って助け上げられたそうである。

三月二十日頃以降は気温の関係で氷が緩みはじめるので、春先は氷が厚いと思っても注意しなければ思わぬ事故にあう危険性があった。

この三線渡船場も陸上の交通機関の発達につれて利用者も少なくなり、加えて大石さん夫婦も八十才の高齢となり昭和四十九年三月限りで廃止された。

四生振村三線―『北の渡し』

林山キエ談(明治三十九年生)

聞き取り 前 川 道 寛

通称『北の渡し』の渡守をしていた大石石五郎は、わたしの兄でした。子供のころ、川水はとでもきれいで、飲料水に使われていました。

川向かいには漁場があり、鮭が泳いできたものです。

渡船を始めたのは兄が十二才(明治四十一年)の時といます。渡船だけで食べていけないので、父は出稼ぎ船頭で渡船は専ら祖父と兄でやっていました。当時、渡し賃は二銭で五銭になったのは昭和十一年になったからでした。

大正二年、兄が嫁をむかえると漁期は兄も出稼ぎとなり、渡船の仕事は専ら兄嫁がおこなっておりました。渡し船は『磯船』をつかっていましたが、常時通う人には『丸木舟』をつかってもらう場合もありました。川幅は二百メートルもあり、今と違って流れも速く、風の日とか雨上がりの後は増水して、女の場合、船を漕ぐことは容易でなかったと思います。

渡船のこととくに強い印象があるのは『はしけ』のことです。昭和十一年の新川切替ができるまで、石狩―茨戸間には一日三往復の定期発動汽船がかよっていました。

た。一名ボンボン船とも言っていました。石狩や札幌に行く人がある時は、汽船は岸に直接着くことができないので『はしけ』で送り迎えしなければなりません。定期船から降りる人のあるときは、汽船の方で汽笛を鳴らしながらやってきます。また、乗るお客のあるときは、岸辺に合図の赤い旗を立てました。

お客を乗せていくと、川の中ほどでボンボンと音をたてながら待っていました。近くに行くと、長いトビ口のようなもので引き寄せてくれました。わたしも乗ったことがあります。小さな船でゆれているので、恐ろしいと感じましたが、今となればそんな事も懐かしい思い出です。渡船の仕事は昭和四十九年三月で終わりました。その年の六月二十五日の新聞に『渡守六十八年、大石さん夫妻引退』の見出しで大きな写真入りの記事がのりましました。多くの人達に祝福されながらの引退でした。その記事をみたとき思わず胸が熱くなったものです。

五茨戸渡船場

横山敏美

(一) 渡船のはじめと設置願

生振は三方川にはさまれ左岸花畔の方に突き出た半島状の地形をなしてゐたので多くの渡船場が必要だった。中でもこの茨戸渡船場は生振の喉元のやうな処で人の往来が多く、入殖間もない時から事実上渡船場風のものであつた様である。「高倉新一郎著パンナグル物語り能登西雄談」……私の子供の頃（明治六生）茨戸は戸数が多く賑かだった。何しろ川向いに古谷長兵エ・徳松慶吉等千石場所の名をとつた大鮭漁場だったし、一時は札幌の米味噌は全部石狩川を上つて茨戸に荷あけし……渡船などは早くからあつて両岸へブドウ蔓を張つてそれを手操つて丸木船を動かしてゐた。渡守の初代は三宅常平といふ人、その次は種村といふ人がゐた……これがおそらく茨戸渡船前身ではなからうか。

元來渡船場は道路交通の一部として重要視した道庁は、早くから渡船場規則をつくり許可制としていたから茨戸渡船場も当然これによつて開設された筈である。この度、いしかり曆刊行にあたりこれ等に関する史料記録など探し求めていたところ、最近はからずも貴重な古文書「明治二六年 茨戸渡船場設置願」が発見された（金子仲久

氏所蔵 田中実氏解説）これによつて当時の事情を知り推考に資することは望外のよろこびであり両氏の熱意に謝意を表したい。

明治二十六年

五月廿三日日本村字茨戸、渡船場設置ニ付戸長役場へ同役山本多藏及生振村惣代両名ト共ニ出頭ス 又渡船受負人国安岩治モ出頭ス

渡船場新設願

石狩郡生振村字茨戸近傍ハ土地肥沃ニシテ農業ニ最モ適當ナルヲ以近來移住者陸續有之目下三拾余戸ニ相達シ其他土地貸下出願中ノ者モ數十戸有之現今ノ状況ニ依リテ見ル時ハ生振村へ接續數百戸ノ村落ヲ為スハ遠カラサル義ト□存候 然ルニ石狩河字茨戸太渡船場無クシテハ移住者不便尠ナカラズ随テ農業進歩ヲ妨ゲ□ニ付別紙ノ方法ヲ以生振村花畔村兩村ニ於テ設置致度候間御許可相成候様致度此段奉願也

明治廿六年五月

石狩郡生振村惣代

渡辺長次郎

吉田傳三郎

花畔村惣代

金子清一郎

全 山本 多藏

長官宛

渡船設置方法

第一 渡船場ハ花畔村生振村両村負担トス

第二 渡舟賃當分左之通

一人金貳錢 馬壹頭貳錢五厘 荷壹ケ金壹錢

第三 渡船近方農家 十人以上壹戸一ケ年大豆六升

五人以上大豆五升 四人以下大豆四升

第五 當分馬二頭ヲ渡ニ足ル舟壹艘ヲ置人馬ニ兼用

第六 収支豫算左ノ如シ

収入ノ部

金十六円五十錢 四月ヨリ十二月迄 人八百貳拾

人分

全六円八十七錢五厘 全 馬二百七十五頭

全壹円

荷物百箇

全八円

渡船場最寄農家ヨリ

但シ四十戸ノ見込壹戸平均大豆五升四円ノ割ニテ

計金三拾貳円三十七錢五厘

但シ本行ノ金額ハ初年収入ノ見込ニシテ二年目ハ

二倍三年目ハ二倍半ノ収入アル見込ニ付村債元利

償却ニハ差支ナキ見込

支出ノ部

金三拾円 人馬兼用渡舟及附属品トモ

金貳拾七円 渡舟守給料

全五円三十七錢五厘 雜貨

右二点ハ実収ニテ請負トナシ過不足アルモ村ニ
關係ナキ定

計金六拾貳円三十七錢五厘

収支差引

金三拾円

但本行ノ不足金ハ収入合計ノ部ニ説明シタル如ク

一時村債ヲ起シ二年ヨリ漸次償却ノ見込

(注) 第四は欠

花畔三十三年予算 (抜)

茨戸渡船ノ件

一金壹百円 明治三十三年ヨリ向五ケ年間自由契約

ノ徴収高

但 是ヲ生振花畔両村ニ分配ノ事

明治三十有三年記録

金子清一郎

茨戸太渡船場改定賃錢表

一人 才以下金無賃 一人十五才以下 金壹錢

一人十六才以上金貳錢

一手荷物拾ノ目下金無賃

一 牛馬壹頭金貳錢 但□取及乗載貨物ハ各別ニ之ヲ

徴収ス

一 牛馬車轎一臺金貳錢 但シ品ハ別

一 人力車一輛金貳錢 但シ輓子及乗客ハ各別ニ之ヲ

徴収ス

一 貨物拾〆目以下金無賃

一 右拾五〆以下金五厘 但シ十五〆目以上十〆目ヲ

加フル毎ニ金五厘ヲ徴収ス

一 異常割増暴風雨雪金壹割増

右之通改定

三十三年二月十五日ヨリ実施ス

(二) 両岸地域の概況

翌二十七年には許可になったが、その頃からの両岸の状態、特に生振は愛知団体や自由移民が大挙入植した年であり、三十三年には既に三百戸を越えてゐた。右岸一帯の人達が札幌へ行くのにはこの渡船を経て茨戸へ出るのが最も便利なルートであった。

茨戸は開拓使時代から水陸共に札幌の北の玄関として重きをなしてゐた。明治二十八年創成川と石狩新道（二二二一三二号）の開削、全四十三年札幌間の馬車軌道の敷設後ガソリン索引車運行で交通事情は一段と向上した。戸数も多く小市街をなし郵便局や商店をはじめ、雑穀商、鍛治蹄鉄屋、馬具理髪自轉車店等、こちら農村部落では充せない日常的な用件は殆んどこゝで済ませることが出来た。加へて治水の大事事が始まり、観音さん詣りの信者たち往来も繁く、この渡船の利用度は急速に高まり石狩河口渡船場に次ぐ地位を占めるやうになった。私設請負い営業とはいえ公共性の強い極めて重要な役割を荷負つてゐ

たのである。代々の請負人も、前記国安岩治に続いて年代は不明だが、松岡長次郎・三橋幸太郎・国安辰之助・井利元源次となつて来たけれども井利元氏時代が絶頂期で、採算的にも頗る好調だったという。

以下四十数年に亘る渡船場の実態を記すべきだがこれを裏付ける証據に乏しく心許ないので、この道十数年豊かな実務経験をもつ井利元進氏（七九才健在）に率直に尋ねてみた。

(三) 井利元氏、聞き書

——この仕事についていきさつから私の父源次は生振の下段部落で農業をやっていたが、度重なる水害で生活は苦しかった大正十年のとき、前任者の国安さんが都合でやめるといふのでその株（権利）を譲り受けた。その頃は治水工事や観音さん詣りで人の出入りが多く、畜産も盛んになり牛馬や牛乳雑穀運搬など仕事が多くなつてきた。私は小学校高等科だったが行つても行かなくてもいい時代だったので途中で止め、父の手伝いをする事にした。十四才だったが体が丈夫なのであまりいやではなかった。よく小使銭はもらえるしね。

——先づ事業の本命「船」の話を。

馬船は一艘、今で云へば長さ九米、巾三米ぐらいだったかな、ちょっと大きめのもので荷馬車で二組、俵もの

エンバクなら百二十俵位積める。はじめは鱧二丁がけで漕いだが、昭和二年から自動車エンジンを取つけた。人船は大型二艘、普通の場合は鱧こぎだが急ぐ時は「サッカイ」二丁をかける。中型も二艘、時には「ねり権」用も使った。小舟はいくつか持っていたが車権で釣客や雑用にした。

——これだけの船を何人で……

ふだんは父と私、それに元氣な常備と三人ですが、燕麦や雑穀の出廻り期になると五人位臨時増員する。船はその場合場合によって使いわけをしなければならぬから、これだけ常備していた。

——船付場などの設備は。

必要なことは判っているが、何しろ春水はおきまりだし、不時の洪水も度々だからその度に川岸は欠壊し地形が変わるので、折角作ってもすぐ駄目になる。馬船の場合、厚板のクサビ型の移動式歩み台で間に合せる。待合室も特別なものはなく茨戸側に小屋を作ったこともあるが、こちら側は私の渡船場住宅の玄関の土間で休んでもらった。

——渡船賃は？その筋からの助成金は。

渡船賃はどこでも一樣にきめられていたと思う自分等の頃は大人三銭、馬五銭だったかな。今から考へたら桁ちがいでピンとこない。でも一日の労賃が一円か一円二十銭位だったから、安くはなかったと思う。大分後になって自動車がくるやうになったが料金表になかったので時には過分な心付けを頂戴したこともある。助成金に

ついては父が始めた大正時代にはいたゞいた事もあったと聞いているが後では出なかったやうだ。馬船などでも自分で買った。繁昌したからねー

——毎日の運航状況は。

農家の人が多かったので、朝は早く晩はおそくまでお天と様と同じ。時間の定めはあってもそんなことをしては困るでしょう。でもみんな心得ていて適当な時間を見てやってくる。札幌などへ出掛けどうしても帰りがおそくなり勝ちな若い連中には、小舟を向う側につないでおき自分で漕いで帰って貰うことにしていた。

川巾が広く流れのある本流は、風の強い時そのまゝ直線には行きつけない。風向きや情況に応じ岸辺を上流に向けてさかのぼり、頃合いをみて梶をきり流れにのっていき、先方場所に漕ぎつける。つまり航路は直線二倍から三倍の距離になるわけだ。時間も当然長くなる。後年エンジンを取付けたし、茨戸川に変わって流れがなくなつてからは楽になった。荷馬車は危険なのでいちいち車を外し別々に乗せねばならないし、小麦や小豆は当時百斤俵（包装込み67登）と云ったが狭い歩板を渡って船から高い所まで担ぎ上げる。はじめは肩が赤く膨れ上り痛い思いをしたが、青年時代角力で鍛へた体だからどんな重労働にも堪へられた。

——洪水時は大変だったでしょう。

川が溢れてくるとたちまち渡船場は水没するので急いで移動する。今の農協倉庫のある一本木の高い場所（上

段という)に。毎度のことだから予め臨時渡船場の小屋を作つてある。しかし茨戸側が大変だ。あたりは一面の大海原、年によって差があるが大体三番通あたりで止るのが普通だが、最もひどかった記憶としては札沼線の陸橋(当時はなかった)を越え、今の中央バス北営業所の処まで漕ぎつけた。エンジン付きの馬船は浅瀬があるとスクリュウ破損の心配があるので使はず、三人こぎの船で二時間半もかゝつて到着する。こうして荷物や人をガソリン軌道に移し、用足し帰りの人を何時間か待つてからの帰航となる。こんな非常時は毎日出られるものではないが、病人が出たり牛乳・卵などの生物は溜めるわけにはいかず休むひまがない。

尚、水害時は舟を持つてゐるだけに隣り近所の避難救助に一と肌腕がねばならない。高台まで家財や食料飲み水の運搬、通学子供の送り迎へ、夏水の場合流れそうになる燕麦の「ニオ」を拾い集めたりした。私の部落下段は名の通り低地のため、他のどこよりも悲惨な目に会つた。親からの語り伝へだが、馬がお産するので水が引くと予想し我慢していたが、逆に水嵩が増してきたので燕麦稈を積みたして高くしてみたが遂に堪へきれず到々草屋根を破つて馬船を横づけにして救い出したという。うそのやうだがほんとうにあったことだ。(被災者三線農家)

——危険な目に会つたことは。

前任者の時、船の転覆で人や馬が亡くなった事は知っているが、自分の場合、大事故ではないが二回ばかり経験

した。人と牛乳缶三十本余り積んで向う側創成川合流点で強い三角波のあほりを喰つて浸水、船は傾いて牛乳缶は全部沈めて仕舞つたが人は幸い無事だった。もう一度は解氷時だった、船は大きな氷塊に衝突、その反動で馬が水中に振り落とされた。さすが動物である、泳いで揚つた。永いつとめの間にこの程度のことと済んだのは、河畔に祭る馬頭観音や大勢の信者さん達をこの船で送り届けた生振観音さんのご利益であろうと今でも有難く思つてゐる。

——冬の交通氷橋の思い出は。

これも大事な渡船仕事の一つである。その年の寒暖で差があるが、大体十二月半ばから翌年三月一杯は農家と同じで休閑期といふ、たいが氷橋を仕上げるまでがひと苦労だ。氷が張りつめると、その上に柳枝を並べて雪を積み夕方から夜中にかけて気温の下る時約でどんどん水をかける。これを毎日繰り返し厚さと強さを増し、三尺位になると何十頭の荷馬櫓が並んで通つてもビクともしなくなる。道中は二間位、両側に棒を立て吹雪でもわきにそれないやうに目印とする。川岸の涯下には氷穴をあけて汗を流して通る馬の水呑み場を用意しておく。馬櫓通行には定期券のやうな木札を売る。あとは手間いらずだからお蔭様で、らくして儲けさせていたゞいた。

氷橋の出来上るのを待ちかねてゐた村人達は、勿論北は遠く望来・高岡・五ノ沢方面から東は当別・獅子内・太美(札沼線開通まで)からこの生振・茨戸ルートに集中

殺到する。琴似製線場へ向う大荷物の亜麻運搬、雑穀俵を馬櫓櫃一杯に積んで茨戸へ札幌へと売りに出る馬櫓の行列、鈴の音も勇しく疾走する客櫓一日五百台とも七百台にもなるうか。正確には数へられない（夜中でも通る）。時には交通渋滞を引き起し仲々前に進めないこともしばしばだ。一本道で交差の譲り合いがつかず喧嘩に発展することも珍しくなかった。自分が手を掛けた氷橋、こんなに多くの人達が天の恵みと喜んで渡ってくれ、ば満足である。

氷は張る時より解ける時が危ない。手を加へてあるだけに両側が解け落ちても名前の通りホントウの水の浮き橋が残る。頃合いを見て通行止めの縄を張る。中には無理押しに渡るものが居るが、渡りきった途端に音をたて、破れ落ちたあぶない話も残っている。流水去れば又忙しい船の渡しの再開となる……。

(四) 渡船場の終焉と記念碑

大正七年着工以来、長い年月と巨費をかけた石狩川生振捷水路（3・2キ）が通水したのが昭和六年五月であるが、これによって村には二つの福音がもたらされた。一つは云うまでもない待望久しき「水魔」からの解放であり、一つは思いもよらぬ「架橋」の足が、りを得たことである。流れが無くなり湖沼化した旧流路（当時古川と云った）を埋立て橋を架ける案が急浮上したのである。

渡船の不便を宿命と観念していた村民達は昭和七年十二月速進期成会を結成（会長 石狩町長高野金作）積極的な運動を展開した。こうした村を挙げての切実な願望が実を結び、ついに夢に見た懸け橋が現実のものとなり、村は歓声に沸いた。

昭和九年五月 着工

昭和十年十月 観音橋渡橋式

昭和十年十一月 茨戸・生振間バス運行

一方、このやうな経過を辿るなかで、この渡船場は、よく使はれた言葉だが十年一日の如く黙々としてその任務を怠らず、観音橋完成後それこそ風雪波浪四十余年の幕を閉ぢることになった。

村ではこの画期的な事業を「聖恩」と受けとめ、こぞつてその功を讃え、在りし日の茨戸渡船場ゆかりの地に記念碑を建てた。苦節四十余年、渡船を偲ばせる語句も深く刻み込まれている。栄光の渡船場そのものの記念碑でもある。

聖恩

頌徳記念碑 北海道帝国大学総長 従三位勲二等 今

裕閣下題額

石狩町生振村ハ明治四年五月開基以来各縣ヨリ漸次移住者増加シ苦心經營ノ結果、純農村ヲ形成シタルカ明治三十一年末悲運ノ洪水ニ未會有ノ惨害ヲ蒙リ、北海道廳ハ巨費ヲ投シテ治水工事ヲ完成セラレタルモ猶逆

水氾濫ノ恐レアリ、町會議員関戸金三郎氏ハ同志者ト共ニ之カ善後施設ト産業振興ニ寢食ヲ忘レテ東奔西走シ、北海道廳其ノ他ニ熱誠陳情セラレ、札幌治水事務所長正四位勲四等保原元二氏ハ常ニ絶大ノ同情援助ヲ致サレ舊石狩川生振、茨戸間締切堤防工事總工費拾萬余圓ノ新築工事ヲ竣功シ、又埋立道路、橋梁ノ改修ハ四十年來不便ヲ忍ビシ渡船ヲ廢シテ交通運輸ノ利便ヲ得、且所有穰々タル美田良圃ト化シ殊ニ牛馬ノ増殖他ニ比類ナク、畜産ノ兼營ニ勵ミテ豊富ナル收穫ヲ擧ゲ、住民ソノ惠澤ニ浴スルノ幸運ニ會セリ。茲ニ生振村民皆謀リ偉大ナル効績ヲ貽サレタル諸氏ノ德風ヲ慕ヒ頌徳記念碑ヲ建設シ其ノ梗概ヲ勒シテ寔ニ報恩感謝ノ誠衷ヲ表シ、以テ後昆ニ傳フルモノトス。

昭和十九年四月

元北海道廳事務官 従六位勲六等 高井幸次郎撰並書

(碑の裏面)

石狩川舊河川締切堤防工事期成同盟会

委員 故井利元齋一 吉田秋吉 故南部多市

宮前與重 長谷川六兵衛 吉田甚一

故後藤菊次 芝山徳次郎 鷺津寅松

横山玉太郎 児島金三郎 樋口覚一

渡辺善祐 吉田武雄 小島由喜衛

森 清次 萱野利吉 辻 新作

近藤重雄 関戸 確 加藤正次郎

筒井豊次郎 青木政雄 関戸金三郎

建設者 生振村民一同

締切工事着手 昭和九年五月

同 施工 昭和十二年三月

札幌郡琴似町 石谷動水謹刻



六 八線渡船場

横山 敏美

設置場所

石狩町大字生振村八線南二十一番地

対岸札幌郡篠路村字拓北

許可年月日

明治三十四年十一月

廃止年月日

大正十二年頃（不確認）

渡船従事者

生振村八線 外山伊平

生振村南東部（東は美登位川まで）地帯は、水利の便や地質もよいので明治二十年頃から個別入植が始り比較的早く拓けたところである。特に八線筋北の方には病院や商店などもあって美登位・太美方面からの往来も多かった。川向いの篠路拓北は藍の生産で有名だった興産社があり、こゝから篠路本村・丘珠を経て札幌に至る旧石狩街道に連る好都合の渡船場であった。川上には当別の十二線渡船、川下には茨戸渡船のほか中間にあって、村内道内道路の悪かった時代はそれぞれの近辺の渡船利用が盛んだった。

こうした背景をもつ八線渡船場は、前記の通り開設も茨戸渡船に次ぐもので利用度も高く馬船を備へた有数のものであった。

しかし大正七年から始った治水工事のため生振九線から十線までは新流路と変り、この渡船場利用は激減し、大正十二年廃止された。

それから数えると既に七十年近くなろうとしている随って当時この渡船に乗った覚へのある現存者はきわめて少なく聞きとり調査さへままならぬは残念である。

しかし時代が進み世が変る昔船で渡ったこの場所にも（少し東方寄りとなるが）名も生振大橋として巨大な姿を現す日も近い。矢張り交通の要所としての地位は生きていたと云はねばなるまい。

七 生振基線渡船場

長谷川 心 平(聞取・記)
田 中 實(補 筆)

石狩町の通称中生振と美登位の間を貫流する石狩川の兩岸を結ぶ渡し場で、「基線渡し場」と呼ばれていました。この渡船は、一九三二年(昭和七年)に始まり、一九七三年(昭和四十八年)三月三十一日限りで廃止になりました。満四十年間の渡し場の歴史と、エピソードを、渡し守りの方や利用者の方から聞き取ったなかから記します。

(一) 渡し場誕生まで

石狩町大字生振村と、札幌郡篠路村(現札幌市北区篠路町)との界を流れていた石狩川は、全国第一といわれる豊かな水量で、幕府時代から昭和初期まで、石狩水連の航路として重要な役割を果しておりました。流域中上流部への陸路や鉄道が整備されておらなかった時代には、ハイウエーであったのです。また、サケの好漁場でもあり、明治中期には、川口からポンピトエまでの当町域内だけで四十二箇所(サケ漁場が開かれ、一八八〇年(明治十三年)の漁獲量は約百八万尾にも達しておりました。この反面、毎年のように洪水氾らんをおこし、生振村や篠路村に明治中期から入殖した農家の被害は甚大なもの

がありました。明治三十一年九月の大水害の様子を、当時の生振小学校長中嶋源五郎先生は、「全村浸水の家屋二百五十余戸、一時たき出米を受けた者千以上、三日間臨時休校」と記しております。同三十七年七月の大洪水でも「浸冠水家屋二百五十余戸、村内農作物全滅、昨日までの畑の上を、江別にゆく船が帆をあげてのぼっていった。」との古老の話が残っております。

このため道庁では、生振村界を大きく迂回する十八・二キロメートルの河道を締切って、新たに村内を貫流する三・七キロメートルの生振新水路を掘削する治水工事を実施することになりました。用地買収・立退きのあと、一九一八年(大正七年)十月二日に掘削に着工し、一九三一年(昭和六年)五月十八日午後四時、通水しました。

この石狩川最大のショートカットにより、融雪時や集中豪雨時に毎年のように襲来した洪水の被害は、著しく軽減されましたが、工事前には陸続きであった村内は、中約百五十間(三百メートル弱)の新河道によって分断され、相互の往来や畑に通うことなど営農や日常生活などに大きな不便が生じました。そして、いつとはなしに新河道の南西側(左岸地区)を、中生振。北西側(右岸地区)を北生振・美登位と呼ぶようになりました。

(二) 渡し場誕生

往来が不自由になって両地区の住民が困り果てているのを見かねて、翌七年の春、新河道そばの美登位に住む新居徳市さんが、「基線の渡し」をかってました。当

時、三十三才でした。新居さんはそれまで漁業に使っていたイソ舟を渡舟に利用し、カイをこいで両岸をつなぎました。こうして不便から解放された村民の喜びは大きく、よく利用されました。一回に五、六人、多い日には百人以上も運んだとのことです。料金は大人五銭、子供二銭、自転車十銭でした。

「あの頃は、いまのように電話なんて便利なものがないかった。向う岸でお客さんは、『オーイ、徳さん』とどなった。これを聞いて対岸に舟をこいで村の衆を乗せたもんだ。」（北海道新聞（夕刊）昭和四八年三月三日所載、新居徳市さん懐古談による）。

新居さんが昭和十一年三月まで、渡し守りを続けたあと、中生振の吉岡要吉さんが引き継ぎ、同十八年三月末まで務めました。息子の秀二郎さん（平成元年現在七十才）の話によりますと、「若い時はおやじの手伝いをさせられた。人を乗せるのは、イソ舟で手漕ぎで帆をかけた。大きさは五、七人乗りで、平均一日の乗客は五、七人で年々少くなって来た。川向い（美登位側）で舟を呼ぶときは、白い旗をあげた。風が強くて運航できないときは赤旗を立てた。渡し賃は、大人十銭・子供五銭・自転車は人こみで二十銭だった。大勢乗るときは馬船を出した。

馬船は、町で配置した四気筒ガソリンエンジン四、五〇馬力のもので、巾十尺位、長さ三間半（約三・三×七メートル）。ガソリンは役場から配給された。渡し賃は、

馬だけなら五十銭、金輪馬車付なら一円位だったと思う。渡舟の運航期間は、春彼岸の三月二十日頃から、十一月末、年によっては十二月の始めまででした。

冬季間は氷が張るので、通路の氷上にヤナギを敷き並べて水をかけて補強したが、十二月一杯はこの作業に掛り切りであった。一、二月の凍れのきつい時期でも三日に一度はこの作業をした。これは一月になると、右岸地区から馬そりで、アマ茎を茨戸経由札幌市内まで運んだので、安全を図るため通路の氷を厚くさせるうえに欠かせない作業でずいぶん気がつかった。

冬季間の料金は、常時通行する人は、前売通行券一分七十、八十銭、一回切りの人は二十、三十銭位。

氷上の通行が危険になると、両側にサクを置き通行をさせなかった。氷上の通行は、基線の上流の札沼線鉄橋附近（当別町太美、篠路村釜谷臼）でも行われていた。

渡し守りの収入は、人馬の渡し賃と、町から年額三十円位だと思いが助成金が出た。」等と、当時の話を話してくれました。

また、美登位の後藤久さんは、「昭和十六年頃から生振青年学校（注一十四年から男子義務制となる）に通うとき、吉岡さんの渡船によく乗せてもらった。」

高岡や北生振の農家のお年寄りも、「冬季間は、アマ等を積んで氷の上を渡って札幌まで往復した。帰りには市内で買ったアンパンを馬糧の上で食べるのが楽しみでした。」と話されて懐んでおられました。

吉岡さんの後を、中生振の市川さんが同十八年四月から二十年三月まで引継ぎ、さらに中生振の長谷川栄太郎さんが同二十年四月から四十一年三月末まで、渡し場を守り続けました。在村の奥様によりますと、「長谷川さんが渡し守りしたときも、冬期間は（吉岡さんと同様）よく氷橋の手入れをした」とのことです。

そして、最後の渡し守りは最初の新居徳市さんにバトンタッチされました。この頃は馬から自動車の時代に入ったこともあり乗客はあっても三、四人で、フェリーボートが就航していた河口渡船の利用者が激増し、加えて四十七年七月に下流に石狩河口橋が開通し、兩岸の交通が至便になったことから、乗客のない日も多くなって来ました。

このため、町では同四十八年三月三十一日限りで「生振基線渡し場」を廃止することになりました。この最後の日の様子を前述の北海道新聞は次のように報じています。

「（前略）この日昼前、「徳じいちゃん」は最後の舟を出した。乗客は「長い間ご苦労さま」と花束を渡しに駆けつけた鈴木与三郎町長ら役場の人ばかり数人。八年前、カイに代わった船外機のエンジンを軽快な音を響かせて川を往復した。深くシワを刻んだ顔・メガネの奥にキラリと光るものがあった。「町長さん、たった一度も事故を起こさなかったもんね」―大きく胸を張った。「新居徳市さん―時に七十三才。」

追記

- 一、広報いしかり四月号（一九八九年）の「歴史散歩」に、「生振基線の渡し守」との見出しで、吉岡秀二郎さん（生振村七線南）の談話が掲載されました。
- 二、生振基線渡し場について、町からの運行委託料は次のとおりです。（但し、昭和四〇年以降、廃止まで）。四〇・四一年は四万円・四二年から四五年まで一五万円・四六・四七年は一六万円で、〇線や三線渡し場の運行委託料とくらべ、四一年までは同額、四二年以降は約二・五倍でした。

第三章 石狩川渡船場

一 渡船場のあゆみ

青木 隆

遠く大雪山系の中のひとつ石狩岳のふところ深くに、その源を発し、谷をはしり、沃野をうるおしながらながれてきた母なる石狩川。その豊かなながれを日本海にそそぐ河口から約三キロ上流に、古くから鮭の絶好の漁場としてさかえてきたのが左岸の石狩本町と右岸の石狩八幡町です。

江戸時代初め松前藩が鮭場所を開設したのが開けるきっかけになったと伝えられ、それから三百年あまりの歴史をかさねて今日に至っています。その間、石狩川があまりにも大きく、橋をかけることができず、そのため人々は渡船によって川向こうにわたる生活を永い間続けてきました。この石狩本町と対岸の八幡町を結んでいたのが『石狩川渡船場』です。

石狩川渡船場は石狩川の最下流に位置する渡河地点として古くから利用されてきました。渡船場の始まりは、江戸時代の末ごろと推定されますが正確なことは分かってはいません。渡船場についての記録のうちで具体的に書かれた最も古い文献は、幕末の蝦夷地探検家として有名な松浦武四郎の日記です。武四郎の西蝦夷日記（安政

五年の調査記録）には次のように書かれています。

『石狩川河口近くの渡船場では昔から運上屋で、いちいち渡河する人の姓名を検問していたが渡賃はいらなかった。安政成年（五年）の春に、ここが奉行所の直轄になったからは、検問はいらないかわりに一人五十文ずつとることになった。』

川の東岸（右岸）をワウウシ（渡し場）といっているが、安政六年に調役荒井金助氏の建議によって各役所をこの地に移した。それで今は川の兩岸東西共ににぎやかな町並みになっている。

（丸山道子訳 『石狩日記』）

このことから当時の渡船場のようすがわかります。また、これより一年前の安政四年の調査記録『東徼私筆』という本のなかには『石狩川の図』があり、これにはオタルナイ川渡と石狩渡の記人があり、石狩渡の方には五、六人が乗った磯舟と思われる舟が描かれています。このころの渡守は石狩役所から扶持をもらっていたようで、安政六年五月の石田利右エ門は二人扶持でした。

当時石狩は武四郎の日記にもあるとおり、幕府の直轄地となり西蝦夷地の重要な町で幕府の役人も駐在していましたし、それよりもはるか昔から松前藩の重要な場所として位置付けられていました。これ以前の記録はあまりはつきりしませんが、石狩場所請負人の村山家が渡船場の管理にあたっていたようです。

また、万延元年には『渡守渡世永住願』が伝蔵という人

から出されていますし、その翌年には『渡船規則』が市中に触れ廻されています。

『渡船規則』

一 渡船之儀兎角人数多く相乗セ風烈之節多く相見へ候義も有之候由以来平人渡船ニ而も五人より已上乘セ申間舖候事

一 役々並在住方其外御用ニ而通行之者者一体同舟不相叶処格別之以御慈悲乗合も免し候御儀ニ付供方舟頭共四人已上乘セ申間舖尤多人数之節ハ幾度も折返し相渡可申事

一 渡舟之儀者朝六ツ半時より相始メ夜六ツ限り相渡舟繋等置不申若無処御用向又ハ医師呼使等何時ニ不限相渡夜六ツ時後逸々帳面相記毎月晦日御用所へ差出し可申事

一 渡船之節不見馴不審体之者見掛ケ候ハ、名前承り置早々御用所へ可届ケ出候事

一 御役宅改会所土人共其外常例無賃ニ而相渡候者ハ兼而相心得候通り尤右之内分明成者有之候ハ、名前相糺し可申其余渡銭不差出者ハ相渡し申間舖候事

右之通り申渡候間両渡守共相心得可申事

右之通り市中一同順達之上其留より早々可及差返者也』

(石狩御用留 札幌市史第六卷 資料編1)

明治に入ると石狩川渡船場は、ますます重要な交通機関として認められ明治四年五月には小山伝蔵が開拓使か

ら渡守を被仰付けられ、二人扶持の外毎月縁薦二枚を支給されたといわれています(田崎 勇編著北海道官設渡船場資料集二)。ただ、明治四十二年発行の石狩町沿革史では『石狩川渡船場ハ維新前ヨリ宮マレクルモノニシテ当時ノ制定分明ナラズ 明治五年開拓使出張所ヲ若生町ニ置カルヤ本町ト厚田、浜益ニ官吏貨物ノ往復頻繁トナリ、且ツ六年漁場払下諸国ヨリ漁業者入稷ギ多ク、從テ渡船事務益々繁ヲ加フルニ以テ、開拓使取締ノ下ニ町民小山某之カ請負ヲナシタルヲ以テ私設渡船場ノ初メトス』となっていてこの点に違いが見られます。しかし、田崎氏のまとめた北海道官設渡船場資料集二では明治十九年の記録で官設渡船場になっているので、最初から官設渡船場であったと思われる。

前掲の石狩町沿革史ではさらに『其後数人ノ請負者交代アリ延イテ三十七年ニ至リテ個人経営ヲ更メテ町経営トナシ、収支ヲ特別会計トシテ設備ヲ拡張シ、交通ノ便益ヲ計リ以テ今日ニ至ル』と書いています。

しかし、これについても長谷川 嗣氏(故人)が調べたところ北海道大学図書館北方資料室に『石狩町総代人会議』の議事録があつて明治二十五年には町営で個人に請負わせる形ができていたものと考えられます。ですから、これらの資料から考えると村山家が渡船場を行つていた安政五年以前は別として、それ以降は公的な渡船場として運営されてきたことになるのではないかと思われ

明治二十五年以降、町営―個人請負方式が昭和二十七年まで続きますが二十七年の八月からこの方式を止め石狩町直営（有料）であたることになりました。というのは石狩町議会で渡船場の公共性や重要性から、むかしながらの個人請負は改めるべきであるという意向がくまれたからです。当時、議会には七名の議員からなる『渡船場運営委員会』があり、渡船場のあり方について検討するようになっていました。

そして、昭和二十八年になると札幌―留萌間の道路が二級国道二三一号線に昇格になりました。この路線には石狩川渡船場も含まれておりましたので、昭和三十年九月からは北海道開発局札幌開発建設部の管理下におかれ、国営の渡船場となりました。また、渡船場の運営は石狩町に委託され費用は国費で賄われ、このときから渡船賃はいらなくなりました。このころ、石狩川渡船場は国道にかかる施設としては全国的にも珍しい存在で、わざわざ遠くから乗りこくるひともありました。

二 国営渡船場時代のようす

青 木 隆

昭和三十年九月十一日に国営の渡船場になり、北海道開発局札幌開発建設部より、渡船事業の過去の実績や円滑な運営をはかるということから、石狩町に事業委託をされたのですが、この時の委託内容はおおむね次のとおりです。

事業費 (船舶修繕費 施設整備費 運営費 人件費等) は昭和三十年度予算で約一八〇万円

職 員 船長一 機関長一 水夫五の合計七名

所有船舶 らんこう丸(客船二十年九月進水) こうえん丸(客船三十三年廃船) 馬船(二十九年九月進水 後日廃船) 及び磯船(昭和二十年進水)

のいずれも木造船の合計四隻を、町から移管し運航を開始した。

この委託は、毎年度契約をとりかわすことになっており、事前に町から翌年度分の必要経費を見積り提出して、これを協議の上決められた。

国道の渡船になったということで重要性が更に増し、運営をより一層円滑にするために施設の改善が必要になり、昭和三十四年四月に客船やはた丸がはじめて鉄船で

新造され、車輛輸送力の強化をはかって車運船おやふる丸が昭和三十七年十一月、馬船第二車運船が昭和四十年三月、さらに車運船あつた丸が昭和四十二年八月にそれぞれ新造され、そして、客船ちどり丸が昭和四十四年十一月に釧路管内の厚岸渡船場から移管され就航し、年々増加をたどるいっぽうの輸送量をさばくためにあてられました。

こうした船舶の増加にともなって、乗船員の増員もとうぜん必要となり、最終時には(昭和四十七年)三十名になりました。これに事務職員の給与費などを含めて全額が国費で町に支出されましたが、職員の身分は町職員として取扱っていたので、後日、廃止されてから町ではこの職員を消防署に十名をはじめとし、他の部局にそれぞれ配置替えをしました。

このようにして渡船場が昭和三十年に札幌開発建設部の維持管理下に入った後、実際の運営を石狩町に委託した時の年間経費は約一八〇万円(九月から三月まで七ヶ月分)でしたが、しだいに通行する車輛・人ともに増加をたどり、その需要をみたすために船舶がふえ、乗組員も増加したので、町に対する毎年の維持管理委託費はふえてゆき、昭和四十六年度分で五千六百万円になっております。

その内容では人件費がもっとも多くをしめ、つぎに船舶修繕費や燃料油代が主体でありました。

なお船舶の新造とか棧橋など施設の工事費は、札建が

直接契約するので町への委託費には含まれておりません。

渡船の場合には、乗客をはこぶ船であるためその安全性を保つために、毎年各船が海運局による船舶検査が行われました。そのために定期的に造船所のドックに上架して、補修や塗装をほどこして検査をうけ、それがすんでから川におろすので、その間一ヶ月位かかり、その他平常時にもスクリューが流木とか氷をたたいて破損するなど、故障が生じても運航を欠かすことができなかった。つねに予備船が準備されてなければならなかった。たのでした。

渡船場のあった位置の川中は当時二三九崙と記録され、この間を川の流れがふつうの時は10分たらずで対岸に到着しておりました。

両岸に棧橋と待合所が設けられ、車運船用棧橋は一部が電動式の可動橋で、川の水位の上下にあわせて自動車の乗降をしやすく操作できました。

運行時間は、六時から二十一時までの十五時間で職員は二交替として、時間外の急患を渡す時は当直員（二名）によって臨時運航をしましたが、昭和三十六年からは運航時間を二十二時まで延ばし、さらに二十二時から二十四時までは三十分おきに人のみを選びました。

なお当時の渡船の定期的な利用者としては右岸の八幡町に中学校がないので、毎朝夕生徒の通学にかかせないのと、札幌市内の高校・大学の通学者や札幌への通勤者にとっても、毎朝夕に川をわたり、札幌行のバスに乗車

したのでした。

そのほか、町内の通勤者でそれぞれ対岸の職場に通う人もありました。

一般の町の人にとっても、八幡町から札幌への往復に必ず通ったし、そのほかそれぞれ川向うのまちの用事や、買物あるいは対岸の催しを見にゆく時など、気軽に利用できていつでもわたしてくれる渡船は、ほんとうに便利な施設でした。

また、石狩町民のほかでは厚田村の人たちにとっても、大切な交通手段であったのです。

厚田村からは、八幡町まで定期バスできて下車し、それから歩いて渡船場に来て川をわたり、そして札幌行のバスに乗り、帰路はこの反対をたどるといふ、とても不便なおもいをしたので永い間すごしてきたのでした。

それが橋の開通後には、厚田から札幌へ直通バスが通い、大巾な時間短縮がされてゆけるようになったので、以前のように毎回石狩川を渡船で荷物を手にさげ、あるいは子供の手をひいて往復した当時の体験は、厚田村の人々にとっても決して忘れがたいものであったと思いません。

この渡船場附近の気象および河川のようすは、春から夏にかけて南東の強風が多く、冬には北西方面海からの強風が石狩の季節風なのですが、とくに冬はもうれつな吹雪をとめない、ほとんど視界をうしなうような中でも運航をつづけ、流水雪や結氷に悩まされ、それに雪解け

時期や夏の豪雨のあとなどでは、かなりの出水となって水位が上り、流速がまして漂流物が多くなるので、ふだんの倍以上の時間をかけて運航するなど、悪い条件を克服するために努力をかさね、渡船事業のもつ公共性から、ほとんど運休をすることがなかったのです。

国営化されて初期のころには、冬季間の結氷と棧橋工事のためわずかに運休する事がありましたけれど、その後、鉄船になってからはあまり厚い氷にならないうちなら砕水できたので、完全な結氷を防ぐ事ができるようになり、厳寒期でも船の運航をつづけることができました。

町から札建に報告されていた、渡船利用の状況の資料（昭和三十七年から昭和四十六年）を別表第二でお示しいたします。

この内容によって人も自動車も毎年ふえつづけ、一方、自転車・リヤカーが少なくなっていたことの対比など面白いものです。

最高の月は、ほとんど夏に集中し、これは厚田村などへのレジャー海水浴客が増加をたどったようすがうかがわれます。



毎年の渡船利用状況

(昭37～昭46)

年別	人	自転車	リヤカー	自 動 動 車					最 高				
				乗 用 車	大型車	小型車	自動2輪	計	人		自 動 車		
									月	人	月	台	
年	人	台	台	台	台	台	台	台					
37	532,133	51,222	4,558	10,573	8,324	34,339	29,193	82,429	7	75,188	9	13,572	
38	708,749	40,560	3,033	25,004	9,176	44,460	26,510	105,150	8	90,196	9	15,082	
39	775,489	32,708	3,120	40,150	9,360	56,186	29,443	132,139	7	89,527	8	18,470	
40	855,459	32,282	2,390	60,084	11,774	65,033	29,233	166,124	8	116,320	8	20,485	
41	944,020	29,776	2,850	84,828	7,330	72,916	28,837	193,911	8	117,480	7	24,731	
42	957,528	25,652	4,768	115,365	17,593	68,853	25,466	227,277	7	131,676	8	29,620	
43	1,246,488	23,041	2,277	183,255	22,334	88,969	26,212	320,770	8	155,970	8	38,967	
44	1,221,170	17,278	2,066	208,486	27,976	83,844	19,741	340,047	8	158,121	5	43,257	
45	1,276,208	15,270	1,655	232,319	17,006	84,655	18,944	352,924	8	166,305	8	44,170	
46	1,462,611	15,270	1,190	291,811	19,003	89,041	19,257	419,112	8	188,027	8	49,517	
計	9,976,855	281,649	27,904	1,251,875	149,876	688,296	249,838	2,339,883					

石狩川渡船 船舶一覧

船 名	区 分	構 造	吨 数	定 員	進水又は就航年月	廃 船 年 月	備 考
らんこう丸	客 船	木 船	5.08吨	27人	昭20. 9.	昭45.3	
こうえん丸	客 船	木 船		17		33.	
馬 船	車運船	木 船	20.00		29. 9.	40.11	客船が曳航
やはた丸	客 船	鉄 船	12.52	32	34. 4.	57.9	石狩漁組に売払(昭53.11) するも漁組より寄付され(昭57.10) 町が歴史的資料として保存
おやふる丸	車運船	鉄 船	42.06	12	37. 11	民間に売払された	小中型車6台積載可能 積載総重量22吨
第2車運船	車運船	鉄 船	40.00	12	40. 3	47.12	客船が曳航、小中型車5台積載可能、積載総重量20吨
あつた丸	車運船	鉄 船	52.15	36	42. 8	民間に売払された	小中型車8台積載可能
ちどり丸	客 船	鉄 船	18.22	28	44. 11	民間に売払された	厚岸渡船場より移管 民間売払後、協和丸と改名

三 渡船料金の移りかわり

青 木 隆

渡船料金は、明治十八年七月一日から札幌県庁の許可を必要とすることになったが、それまでは個人経営のため、人は三銭、牛や馬は五銭（当時の日雇い人夫賃は、男で日約十銭）と比較的高かった。

明治十八年以降昭和初期までは、人や牛馬とも一銭で渡る事ができた。

また時代が経過するとともに利用者の数も多くなり、牛・馬・荷車・自動車などの場合には、渡船料金のほかに「チップ」を出すのが通例となった。

当時の関係者の話によれば、料金収入よりもチップの方が多くくらいであったとも伝えられている。

また戦前までは、町の在住者に対して回数券制度のようなものがあり、町外者よりも安く渡船を利用する事ができたのが、戦後になって物価統制令の影響で廃止された。

昭和十三年から三十年に無料になるまでの、年次別改定料金を掲げる。

渡船料金のうつりかわり一覧

年次 利用種別	昭 和 (年 - 月)							
	13-9	18-4	19-10	21-3	22-9	23-8	26-11	29-7
大 人	0.05	0.08	0.10	0.25	1.00	2.00	5.00	5.00
小 人	0.03	0.03	0.05	0.15	0.50	1.00	2.50	3.00
貨 物	0.03	0.05	0.15	0.50	2.00	4.00	5.00	10.00
牛 ・ 馬	0.10	0.15	0.30	1.00	5.00	10.00	15.00	20.00
馬車・馬ソリ	0.15	0.20	0.50	1.50	5.00	10.00	30.00	50.00
荷車・ソリ	0.07	0.07	0.07	0.50	2.00	5.00	5.00	5.00
自 転 車	0.03	0.04	0.10	0.20	1.00	2.00	2.00	5.00
貨物自動車	0.75	1.00	4.00	10.00	50.00	50.00	50.00	50.00
乗用自動車	0.50	0.80	1.00	3.00	20.00	20.00	50.00	70.00
乗合自動車				6.00	30.00	30.00	30.00	150.00
リヤカー	0.05	0.07	0.20	0.30	1.00	2.00	2.00	10.00
手 荷 物			0.10	0.20	0.50	2.00	2.00	5.00
手 そ り				0.30	1.00	1.00	1.00	1.00

昭和30年9月11日以降は無料 単位は円

車できてフェリーでゆったりした石狩川の流れを横断し対岸にわたる数分の間ながら、雄大な北国の情景を味わい、また岸边に立って渡船の往来をながめるのも良いもので、石狩川の風物詩として愛されておりました。

『夏になると渡船に乗ってみたいくなって、孫をつれて毎年きているんですよ』と渡船場の職員に話す年配のご婦人や『石狩はいいねえ、とくにあの渡船場のポンポン船の音にはそこはかたない郷愁と独特の情緒があるものねえ』と語るひとにあったこともあります。こうして、石狩川渡船場は重要な国道の施設の機能の外に人々の郷愁を呼び起こす存在でもありました。

しかし、そうするうちに車が急激に増えてきて、二台あるフェリーではとてもさばききれないようになってきました。そのため、車が川を渡るのに待つ時間がとても長くなり、問題視されるようになりました。

この交通上のネックを解決するため、橋をかける必要性が強く叫ばれ渡船場の二キロほど上流に石狩河口橋がかけられることになりました。河口橋は延長一四一二米もあり河川にかかる橋としては全国一長い橋となりました。

昭和四十三年一月の試験杭の打込み以来、四年半の歳月をかけようやく昭和四十七年七月二十日に第一期工事が終わり車が通れるようになりました。住民にとっては、『石狩川にかかる橋』は父祖の代からの宿願でしたが、架橋工事上や交通体系上の問題から古くからの渡河地点である本町と八幡町を直接むすぶことはできませんでし

た。

そして、橋の一部開通とともにフェリー（車運船）はこの年の八月に廃止されました。しかし、中学生や住民にとっては便利な交通機関に変わりなく、客船は引き続き運行されることになりました。

河口橋の開通に伴って国道路線も変更されたため、渡船場は国の管理から除かれ、昭和四十八年四月一日からはふたたび石狩町営となり、二隻の客船（ちどり丸とやはた丸）や棧橋、待合所などの施設は開発局から無償で町がゆずりうけました。渡船料金は従来どおり無料ということになりました。

ただ、利用者は年々減少の一途をたどるようになりました。それというのも、上流から順次整備されてきた石狩川の堤防（石狩川改修計画）が、石狩町の本町、八幡町の両市街に達し、これに伴う移転対象となった世帯が間借り、借家を含め本町地区で約百十世帯、八幡町地区で約百四十世帯と大幅なもので、町は関係住民の希望にそって移転先に団地や商店街計画をつくりましたが結果的に町内の別な地区や札幌市に流出するひとが予想外に多く、人口が減ったのです。

こうして、利用者が少ないのに毎日客船を運行させるには費用が大変かさむため、『渡船を残しておいて欲しい』という声が内外から寄せられました。両市街をむすぶ代替バスをもうけることになり、住民と話し合いの上昭和五十三年三月三十一日でついに渡船が廃止となりま

した。河口橋が開通し、ふたたび渡船が町営にもどって五年目のことでした。永い間、石狩の風物として多くのひとたちにした生まれ、町民にとっては無くてはならない交通手段だった渡船もこうして、時代の流れとともに百年をこえる歴史に幕を閉じました。それからもうすでに十年余りが過ぎさりましたが当時を知っている人々にとっては渡船に乗り川風にふかれたときのことやエンジンのボンボン・・・という音がなつかしい思い出となって胸にぎざまれていることでしょう。

四 事業経営にたずさわった人々

石橋 孝夫

石狩川渡船場は、前にもふれたとおり江戸時代末からはっきり記録に現れてくるようになります。ここでは歴代の渡船場経営者または渡守についてたどってみることにしましょう。

これまで、この関係の資料は少なく、とくに大正以前のことについてはあまりはっきりしませんでした。田崎勇氏の『北海道官設渡船資料』や本会の顧問だった長谷川嗣さんの調査などでかなり新しいことがわかってきましたので、これら資料と従来の資料とをあわせて流れをみることにします。もちろん、細かい点については不明なことがかなりありますが、一応の流れは調査できたと思います。

江戸時代

石狩川渡船場を最初に手がけたのは、田崎勇氏によると開拓使事業報告に『漁場請負人村山伝次郎、松前氏時代より安政四年七月迄石狩川渡舟を負担す』の記事があり、また松浦武四郎の『西蝦夷日誌』では『船渡し往昔運上屋にて名前相改、無賃にて渡るを安政五年の春直場所に成て一人前五十文をとる也』となっていますので、

石狩場所請負人だった村山家に間違いないと考えられます。

次いで、先の田崎氏の調査では『安政五年二月石田利右エ門（一説に石田屋、田中 實会員の教示による）に渡舟二隻を下付、一人秩持を給し、渡舟を守らしむる、同六年五月二人秩持となる』（開拓使事業報告）となっていますので、第二代の渡船場経営者は幕府の石狩役所だったことがわかります。この記録からすれば、石田利右エ門は石狩役所の配下だったのでしょう。

次いで、万延元年十一月には伝蔵という当時四十一才になる人から『渡守渡世永住願』が出されていますので、石田利右エ門の後はこの伝蔵が渡守となったものと考えられます。このことは当時、石狩浜名主であった五十嵐勝右エ門の『石狩御用留』にでてきます（札幌市史第六巻 資料編一）。このころになるとかなり渡船利用者があつたらしく、翌万延二年には『渡船規則』が市中に回覧されています（青木会員の文章参照）。また同じく石狩御用留には浪人の人相書の触れなどもみられます。ところで、残念ながら伝蔵がいつまで渡守をしていたかについては、わかりません。しかし、年齢的に見ますと明治時代に入って最初の渡守の小山伝蔵と同一人物の可能性があるのではないかと思います。

明治時代

伝蔵の後、田崎氏によれば『明治四年五月、小山伝蔵渡守被仰付けられ二人秩持の外毎月薄縁蓆二枚を給す』

(開拓使事業報告)とあり、小山伝蔵が渡守になっています。従来、この『小山』については、石狩町沿革(明治四十二年五月石狩町役場編纂)を根拠として『小山某』とされていたものです。さらに田崎氏によれば『明治九年一月伝蔵倅泰蔵被仰付』(開拓使事業報告)とありますので、親子二代で渡守となったことがわかります。

しかし、泰蔵がいつまで渡守をしていたかについてははっきりしません。田崎氏の調査によれば札幌県治類典に明治十七年十一月時点で小山泰蔵の手当十五円の記載があるというので少なくともこの年まで渡守をしていたことは確認できます。

泰蔵以降の渡守については津軽藩士金沢又エ門、その子又太郎と伝えられていますが年限についてははっきりしません。ただ、明治二十五年町総代人会議で町営の決議がなされ(北海道大学北方資料室蔵 石狩町総代人記録 長谷川 嗣解説)、その後の決算記録の明治二十九年の部分に松木五三郎の名前が見えるので金沢親子は、明治十七年十一月〜明治二十八年の間に渡守(あるいは請負)をしていたものと考えられます。

大正・昭和時代

松木五三郎は明治二十九年を初見としてその子清太郎と代わる大正九年まで渡船場請負をしたものと思われる。明治三十年代の請負金額は年間数百円単位という高額のものです。渡船場の収益で学校などの修繕や貸付にかわれておりました。

松木清太郎は大正十年から十五年(石狩町、石狩開発建設部発行 とせん)まで請負しました。松木さんの話では当時渡船の定期券があり、年間六十銭だったそうです。

その後を平岩良二が昭和元年から昭和七年まで、昭和八年は一年間は、山本林蔵が請負、次いで田中周作が昭和九年から昭和十五年まで、次いで札幌北自動車が昭和十六年の一年間を請負をしています。

ところで、これまで昭和十七年から昭和十九年の請負が不明でしたが、南雲忠吉さんの教示によれば昭和九年からの請負者田中周作さんが再び請け負ったということです。昭和二十年から町営になる昭和二十七年八月まで山本林蔵まで請負以後、昭和二十七年八月から昭和三十年まで石狩町直営、昭和三十年から昭和四十七年七月まで国営で無料(石狩町に委託)、同年八月から廃止の昭和五十三年三月までは再び町営となりました。

以上が江戸時代から廃止までの歴代の石狩川渡船場の事業経営にたづさわった人々です。

五 石狩川渡船場略年表

青木隆・石橋孝夫編

(一八六一)

万延二年二月 『渡船規則』市中に触れ回される。

―石狩御用留

(一八七二)

明治四年五月 『小山伝蔵渡守被仰付、二人秩持のほか毎月薄縁蓆二枚支給』―開拓使事業報告

(一八七三)

明治五年 開拓使出張所を若生町へ置く。―石狩町沿革史

(一八七三)

明治六年 石狩の諸漁場を一般に払下げたので、出稼ぎ人も多く渡船場繁忙となる。―石狩町沿革史

(一八七三)

十一月 『渡船賃人七厘、馬一錢。渡守給与十四円五十二錢』―開拓使事業報告

(一八九六)

明治九年一月 『小山伝蔵伴泰蔵渡守被仰付、給与伝蔵と同じ』―開拓使事業報告

(一八七七)

明治十年 『石狩国石狩郡石狩川渡船場 人三錢、馬五錢』―開拓使渡船表

(一八八二)

明治十五年一月 『人三錢、馬五錢、川幅二十間』―開拓

(一八五八)

安政四年 石狩川の凶中『オタルナイ川渡』と『石狩渡』の記載あり『メノコ七、八人で櫓をおせり』―東◇私筆

七月

『漁場請負人村山伝次郎、松前氏時代より同年迄石狩川渡船を負担す』―開拓使事業報告

(一八五八)

安政五年二月 『石田利右衛門に渡舟二隻下付一人秩持を給し渡舟を守らしむる』―開拓使事業報告

四月

『安政五年春直場所になりて一人前五十文』―『西蝦夷日誌』

(一八五九)

安政六年五月 『石田利右衛門二人秩持を給す』―開拓使事業報告

(一八六〇)

万延元年十一月 『渡守永住願』伝蔵より石狩役所に出される。―石狩御用留

使事業報告

(一八八四)

明治十七年十一月『札幌道筋渡船場五十四カ所指定』―河野常吉・北海道道路誌。

『人三銭、馬五銭、取扱人小山泰蔵手当十五円』―札幌治類典

(一八八五)

明治十八年七月『渡船新造及び修理費は全額地方費支弁

渡船仮規則

一、国県道筋渡船場の設備物件は総て官設とし、其後の修繕は渡守の自弁とすること。

一、土地の状況に依り一箇月一円以上四円以内の手当金を給すること。

一、渡船賃額を渡船場に掲示すること』

(一八八六)

明治十九年『川幅二百三十五間五尺、十五才以上三銭、馬五銭、荷物十五貫目以上五銭、七貫目二銭五厘』―北海道統計書

(一八九二)

明治二十五年『石狩町総代人会議で渡船場町営の決議、許可を受け町営となる』―石狩町総代人会議の記録

(一八九四)

明治二十七年 官設渡船場七十八カ所中に記載あり。―

道庁公報

(一八九六)

明治二十九年『川幅三百間、七才以上一銭、馬一銭、荷物七貫目以上八厘』―北海道庁統計総覧。

松本五三郎請負う―石狩町総代人記録

(一八九八)

明治三十一年『石狩川渡船(船場町若生町)削除』―道庁広報

(一九〇四)

明治三十七年 (個人経営を改めて町営となす)―石狩町沿革史

(一九〇七)

明治四十年 花川村と合併、石狩町(一級町村となる)

(一九一〇)

明治四十三年 石狩川治水工事始まる。

(一九一九)

大正九年三月 道庁指令三三〇号で石狩川渡船場施設認可。

四月 告示二四一号、準地方費道札幌留萌線認

定

(一九二〇)

大正十年 『松木清太郎請負う』―とせん
大正十三年頃 『渡船定期券年間六十銭』―とせん

(一九二六)

昭和元年 『平岩良二請負う』―とせん

昭和八年 『山本林蔵請負う』―とせん

(一九三四)

昭和九年 『田中周作請負う』―とせん

(一九三八)

昭和十三年 告示一一四九号継続設置承認(昭和十八

年まで)―道庁広報

(一九四一)

昭和十六年 『札幌北自トラック請負う』―とせん

(一九四二)

昭和十七年 『田中周作請負う』―南雲久吉氏の告示。

(一九四三)

昭和十八年 告示一四二二号継続設置承認(一年間)―

道庁広報

(一九四四)

昭和十九年十月 告示一四二二号渡船額変更承認―道庁

広報

(一九四五)

昭和二十年 『山本林蔵請負う』―とせん

(一九四七)

昭和二十二年九月 告示七百六号渡船額変更承認―道庁

広報

(一九四八)

昭和二十四年三月 告示二五一号渡船額変更承認―道庁

広報

(一九五一)

昭和二十六年三月 告示一三〇四号渡船額変更承認―道

庁広報

(一九五二)

昭和二十七年八月 『石狩町直営、個人請負廃止』―と

せん

(一九五三)

昭和二十八年 札幌留萌二級国道二三一号となる

(一九五五)

昭和三十年九月 石狩川渡船場国营渡船場となる。石狩

町に委託。無料となる。

(一九五九)

昭和三十四年 客船『やはた丸(鉄船)』新造就航。

氷橋無くなる。

(一九六〇)

昭和三十五年五月 左岸(本町側)渡船場待合所新築

(一九六二)

昭和三十七年十一月 フェリーボート『おやふる丸』新

造就航

(一九六五)

昭和四十年三月 第二車運船新造就航

(一九六七)

昭和四十二年二月道開発局『石狩河口橋』の建設計画発

表

八月石狩町『石狩河口橋』の早期実現要請
フェリーボート『あつた丸』新造就航
(一九六八)

昭和四十三年一月『石狩河口橋』の試験杭打ち込み

二月『石狩河口橋』の修葺式、起工式祝賀
会行う。

(一九六九)

昭和四十四年十一月 客船『ちどり丸』就航(厚岸渡船
場使用船)

(一九七二)

昭和四十七年七月 石狩河口橋第一期工事(延長六六四
呎)完成。一部共用開始。

八月 車運船(フェリーボート)廃止。

(一九七三)

昭和四十八年四月 石狩川渡船場国営から町営になる。
(一九七八)

昭和五十三年三月 石狩川渡船場廃止。さよなら就航会

大正七年

『石狩町年表』 石狩町町誌編纂委員会

昭和四十三年三月

『とせん』 札幌開発建設部・石狩町

昭和四十八年三月

『管理のしおり』札幌開発建設部管理課

昭和四十二年三月

『石狩川渡船さよなら終航会』しおり 石狩町

昭和五十三年三月

『北海道官設渡船場資料(一)、(二)』

田崎 勇編

昭和五十八年十二月

『石狩日誌』丸山道子編 凍土社

昭和五十二年

『新札幌市史第六卷資料編一』札幌市

昭和六十三年三月

『新札幌市史第一巻通史一』札幌市

平成元年三月

引用参考文献

『石狩町総代人の記録』石狩町―長谷川嗣解説

(北方資料室蔵) 明治二十五年

『石狩町沿革史』石狩町役場(河野文庫蔵)

明治四十二年五月

『石狩町勢一覽』石狩町役場

六 石狩の吹雪と氷橋

青木 隆

冬になると札幌市内にくらべ石狩町の海岸寄りの地域では、天候がまったくちがう日が多くあって、札幌が出る時は快晴であっても花畔市街をこえて国道二三一号線を北進する途中から、北西の風が強くと吹雪となり、なれていない人にとっては天候が急に悪化したものと思うのです。

これは石狩湾に発生する小型低気圧のおよぼす影響ともいわれ、とにかく石狩から厚田浜益増毛海岸の地方における冬の強風と吹雪は、はげしく、そして内陸の当別町や南空知の町村とか岩見沢市方面にかけても、道内有数の多雪地帯とならしているのです。

むかしは、道路除雪がなされなかったので、毎年積雪する十二月から三月末頃までは、車輛が通れなくなって、札幌からのバスも条件のよい年でも花畔でストップとなり、多雪の年は全線が運休になるのです。

そのため札幌または花畔まで定期便の客馬櫓（個人経営六人乗りくらい）を利用するか、あるいは歩くより方法がなかったのです。

八幡町からは石狩太美駅までを、同じ方法をとって札幌

沼線を利用するという、それぞれたいへん不便な生活でした。

そうした中で中央バス会社では、昭和三十一年に大型の客櫓をつくって二十名程を乗せて、それをブルトナーが引いて走る「雪上車」を数年間運行させ町民に便利がられました。

大きな吹雪が何日もつづくと、石狩川に吹きこんだ雪が解けずに、真綿を水の中に入れたようなぐあいになって流れ、石狩の漁師さんたちは、これを「ドベ」とか「ミスンガ」と呼びますが、これが風で右岸に吹きよせられて渡船の通行をさまざま大変やっかいな状態になります。

その通行を確保するために船で押しわけたりもどったりをくりかえし、しゃにむに対岸の棧橋に接岸させるといふ、乗組員泣かせの日が何日もつづいたのでした。

そしてきびしい冷気によって氷結してしまおうと、乗組員の手によって氷の上に柳の小枝を並べ、雪を盛って、水をかけ氷らせ、そしてまた雪をかける……こうして毎年つくっている馴れた手順によって氷を厚く固めて、氷橋がつくられたのでした。

渡船賃と呼ばれた料金は、氷橋の期間中も夏季とおなじく払いました。

そのため渡船の関係者は、渡る人達の安全をはかって、日夜氷橋の補強に励んだのでした。

地吹雪が激しくなると、さえぎるものがない氷橋の上

は、前を歩く人影を見失しなうほどになることもあるので、通路の両側に張ったロープがその時の頼りになります。

よく晴れた日は、遠くで氷に穴をあけてチカ漁をする姿や、手稲連山などもながめられるのでとても気持がよく、ときには子供達は親から手を離してどんどん走ってゆき、気をもませることもありました。

三月ごろになると両岸の部分などが、だいぶ氷が解けてきて水っぽくなると厚い板を氷の上にして、その上を歩くようにされました。

氷橋の期間中は夏の頃のように船を待つ必要がなく、いつでもそのまま歩いて行けることが渡行する人達に喜ばれたのでした。

戦時中の事でしたが、月寒連隊の兵士たちがおおぜい雪中徒歩訓練で石狩にきて、氷上を渡河したことがあって、そのため渡船場の経営者は、ふだんよりいっそう安全をはかり氷橋の管理にいく日もかけてつとめ、当日は最後の兵士がぶじに向う岸にわたりおわるまで、気が休まらなかつたという苦心話の記録が残されております。氷橋がはっている間は、渡船はもちろん動かす事ができませんので、岸の棧橋で氷にとざされて休みます。

寒さがきびしくなって厚い氷橋になってしまうと、歩行する人はもちろん荷物をたくさんつんだ馬糧なども、どんどん不安なく三月頃までわたれたのでした。

町外から来た人で、自分が今歩いてきたのが川の上で

ある事を知らないで、広い平原のようなつもりで渡ってしまつてから、氷橋であることを知って驚くような事もありました。

この氷橋は、ずいぶん古い時代から毎年くりかえされてきましたが、代々の渡船場にたずさわってきた多くの関係者たちの、昼も夜もの苦心と努力によって、永い歲月の間、氷橋の破損などによる事故らしいことはなかつたと伝えられております。

石狩川の冬の風土にふさわしい氷橋も、国道になって鉄船が配置され、結氷を砕いて流してしまえるようになってからは、毎年安全性確保のため、砕氷作業に努めたので、たいへん珍らしい氷橋を渡ってゆく情景を眼にすることがなくなりました。



七聞き書き 渡船のお客さん

赤川孝子・後藤良子・三島照子談

駒井秀子

ほんとうに、数えきれない人びとが渡船に乗って川を渡った。

あらゆる年齢層の男や女。さまざまな職業の老若。雨の日も風の日も吹雪の日も、決まった時間に必らず乗り合っただろう、新聞や郵便の配達人。お産婆さん、お医者さん、そして学生たち。戦争の時代には兵士たちを運んだ「渡船」。荒れた冬の日には特に、いろんな人がおしくらまんじゅうのようにからだを寄せ合っていたに違いない、吹きさらしの渡船。

今回は、そのお客さんだった三人の方に、渡船（八幡町―本町）につながる思い出話をお聞きました。経験のない私にとっては追体験ができたようなことにもなり、さらにひとあし、この町と自分の関わりが深まったと思えて嬉しかった。

お聞きした方がたは左記の三人の方である。

赤川孝子さん（昭三生） 旧姓寺尾（食料品店）

後藤良子さん（大十四生） 旧姓兼子（時計店）

三島照子さん（昭二十三生） 旧姓高梨（雑貨店）

それぞれ生家の職業は八幡町旧市街地時代のものである。

る。その旧市街は、堤防工事のために町ぐるみ移転して、今はその往時を見ることはできない。

運行時間・運行回数など

赤川―戦前の話だけど、バスに合わせてたんでないかしら。バスはたしか、一日に五本位で、一時間か一時間半おきくらいだった。

三島―私たちの頃（国営時代。昭和三〇年以降）は、行ったらすぐ戻るといいう位往復してたと思います。バスの本数も多くなつたから、その時間に合わせて、一〇分間隔だったと思うわ。

赤川―むかしはね、夏はバスに乗るの大変だったよ。ひとバス遅れ、ばバス待ってくれないしょ。船の機械の調子悪ければ、船が川下の方へ流されてねえ、ずっと下まで。それでバスに乗り遅れるわけ。そんなときは、ニンシン運びのトラックに乗せてもらって札幌まで行ったもんなのよ。北自っていう貨物定期トラック。

何しに行ったかっていうと、映画見に行ったの。戦争中のことだから、上は着物きて、下はモンペはいて。トラックの運転手さんとは顔みしりになって、乗せてくれるの。バス一本待ってたら日暮れるっしょ。

頭？。パーマかけてたよ。木炭パーマ。あの頃は木炭は貴重品だったもの。バスだって木炭バスだったんだから。

後藤―戦争中なんていったら、私はパーマとも映画とも無縁の青春だったわ。養成所出て準指導で、当別高岡の山の上で先生してたんですから。

―船にはすわる所があったんですか。

赤川―たった二、三分だもの、みんな立ったままでしたよ。

三島―冬になるとオキカゼばかりだから、吹きっさらしの向かい風だった。私は小柄だから、誰かのうしろとか間とかにはさまれるようにして、たいてい、あったかくしていたけど。

それは完全装備でしたね。マフラーと長靴。勤めるようになってからはブーツ。

それと、冬期間、船着き場が二カ所になったんです。風の吹き方で氷の着き方が違うから、安全な方を選んでどっちかに着くんです。二カ所になるのは八幡町の方だけでした。冬は、風が本町からこっちへ吹くから。

私たちは待合所で待ってるんですが、遠くの方の船着き場だとわかると、それから走るわけです。着いてみないとわからないから、それってということ。

―冬期間も渡船で渡るといのは、昭和三四年、やした丸という鉄船になってからのことですね。それまでは水橋だったわけですから。

三島―そうですね。四〇年前後のことです。その、待合所のことは楽しい思い出になっています。おじさんた

ちの話している話の内容も、その言葉も面白かったわ。

魚のことが主だったけれど、言葉がね。内地のいろんな所から来ているから、出身地の方言が面白かったです。

さまざまの用向き

―子どもの頃からよく乗ってましたか？

後藤―小さい頃は、川向かいに行く用はめったになかったよねえ。運動会とか教科書買いにとか、海水浴、お祭りの時くらいかな。おみこしも船で渡ったね。

赤川―運動会では活躍したっしょ、良ちゃん。リレーの選手だったもの。

後藤―いやあそうだったね。他校とのリレー試合があったて、選手になって走ったの。割合、早かったから。

赤川―ほら、芝居小屋につれてってもらわなかった？

石狩座って、活動写真やってた。板敷にゴザで、雨漏りしてさ。おばばが、しのちゃんをつれてってくれたのよ。楽団とか芝居とか人形劇、漫才もあったし、相撲もみたよ。そんなときも船で行ったねえ。

後藤―ほんと、出生届けも結婚届けも、なにをするにも河を渡らなければならなかったもねえ。病院も、にかあれば本町の鈴木先生。

赤川―郵便配達と新聞配達の人、照っても降っても毎日毎日だったしね。それと、産婆さん。かばん持って、

ずい分川渡ってたよねえ。

三島―突然思い出したんですけど、私の兄なんか、夏はときどき、衣類を頭にくくりつけて泳いで渡ってましたね。

―お話しを伺って感じるのですが、川がとても身近なんですね。生活をたち切られるとか行手を阻まれるとかじゃ全然なくて、道の続き、彼我をつなぐという懐かしいイメージが伝わってきます。特に、泳いでも渡れるくらいの川幅（二四〇㍎）だというせいもあるでしょうが。

赤川―懐かしいっていえば、お正月のこと。待合所にのし袋がいっぱい下がってたの、覚えてない？ 御祝儀の貰いが多かったのよ。たあくさんつながってね、貼ってました。商店からとか街の名士からのもので、何十ものし袋が貼ってあって、一月の十一日には花田さん（神主さん）にお祓いしてもらおうと、その日の夕方一杯呑む日に決まってきました。

後藤―待合所に神棚があったのは覚えてますよ。

三島―私の頃はもうそんなことはなかったですね。うちが商店だったので、川向かいのヤマタマ村田さんまで品物の仕入れに行かされました。そのたびに自転車も乗せてもらいました。

―自転車は人と一緒だったんですか。

三島―自転車・オートバイ・リヤカーは人と一緒に乗れましたね。そのうち車が多くなると、船のうしろにイ

カダをつけて、それで車を渡してた時期があったんです。梶とりのおじさんがすぐ上手に、その筏を岸に着けるんです。そのあとよね、車馬用渡船が別にできたのは、四〇年代に入ってたかしら。はじめは、馬と車と一緒にしたよ。でも、またたく間に車がずんずん多くなって、祝日や休日には特に乗船待ちの車が長い列をつくってたんです。この渋滞は相当ひどかったですね。

赤川―むかしは家畜のためにハシケのような馬船がありましたよ。小さい船で、ポンポン汽船でした。

冬期間のこと

―鉄船のやはた丸になってからは水橋もなくなったでしたね。昭和三四年ですか。

三島―鉄船になってからは氷を砕いて流してたから、冬も船でしたよね。

後藤―その前は毎年張ったもんでしょね。

三島―小さい頃渡った覚えがありますが、渡船のおじさん達が最初の道をつけてくれて、橋の両側に柵をつくってそれに縄を張ってくれましたよね。

赤川―そうそう、張ったというより張らしたわけで、夜、水を撒いて氷らして、絶えず気をつけてくれましたね。水橋の事故なんてなかったですから。

後藤―柴敷いて厚くして、雪かけて夜水かけて補強して、

さらに板をしいて安全をはかってくれてました。

赤川―船から氷橋への移行は、一日も休みませんでしたね。

あのね、まだ氷橋になる少し前のころ、川の水が上ってそれが氷って、船着き場がつるつる滑って、おっかなかったよねえ。

後藤―うんうん、ドベ（水分を含んだシャーベット状のかたまり）がたくさん着く頃になると、船がぴったり棧橋まで着けなくて、氷の上に板渡して岸まで歩いたでしょう。これがおっかななくてねえ。鉄船になったらなくなっただけだ。

赤川―ほんとに冬の通学は大変で、高岡やシブから来る人は、マルコー旅館に泊まってたよね。十二月から三月までだったと思うけど。

後藤―あの人がたは農家だから、米持ってきて安く泊めてもらってたんじゃないかい。先生の家に下宿してた人もいたよね。

赤川―氷橋は、個人で作っても別に違反ということはないかなってすよね。

後藤―私なんかよく斜めの氷橋渡って、学校まで近道していききました。

「とせん」の事故

―事故は、あったのですか。

三島―私は覚えがありません。むかしはあったという話を聞いたことはありませんけれど。

赤川―私も、きいたことありませんね。

後藤―でもほら、昭和二二、三年ころ、馬船に乗っていて、餅米しよって沈んじゃって浮いて来なかったって人のこと、聞いてない？ 曲るとき引っくりかえって。

―青木さん（注）のお話でも、操船のあやまりっていうのはその一件くらいのことでした。それでも次のようなことはあったそうです。（以下、青木さんからお聞きしました。）

そのⅠ 工業団地ができる頃（昭四〇か四一頃）、北海道コンクリートKKの技術員の人で、浚渫の仕事でマルコー旅館に投宿していた人の一件。

「川向こうに飲みに行くべ」ということになったが、その時すでに大分酔ってて、船で寝入ってしまった、同行の人から「着くぞ。起きれ、起きれ」と言われた。と、むっくり起きると、すっかり岸に着いているものと思いきや、陸に上るつもりでふらふら、あっという間に夜の川の中に落ちてしまった。酔ってる割にはとっとと歩いて、止める間もなかったという。

翌日、死体で上ったということです。

そのⅡ またこんな一件。

夜八時過ぎ、車でやってきた若い夫婦が車中でけんかしたま、渡船に乗ってきた。船上の車の中でもその続きの言い合いをして、妻が「死んでしまいたい。」

と口走ったのへ夫が「死ねばいいべや。」と腹立ち紛れに返したところ、いきなりドアをあけて走り出て、真っ暗い川の中へ飛びこんでしまったというのです。妻は、たったたったと走って、ばあーっと川へ飛び込んできましたというのです。

そのⅢ それともうひとつ、車ごと川へ落ちたという、これは渡船とは直接関係ありませんが、ひとりを救助したということ。

留萌管内オビラの人で、道の続きと信じて走ってて川に落ちたという一件。車はクラウンだということですね。

その人は、当別回りで帰る途中運悪く大雨に会って道に迷い水の底のようなどしゃ降りの中を石狩に入りこんでしまった。予定通りの道を走ってるものと信じて疑わず、当然道路の続きと思っていたが、一寸先も見えないような雨の幕を何度も通りぬけてきて、何度めかの幕を通り抜けたら、そこに川が横たわっていたというのです。

定時出航の渡船の人たちには、「おおい、助けてくれえ。」という声が聞こえたそうで、三人のうちの一人在救助されました。その人は運転していた男の父親で、最年長の人だったということです。



長い剣と兵隊さん

——戦争ということでは何かあるでしょうか。

赤川——棧橋で兵隊さんを見送りましたよ。学校から引卒業されてみんなで。遺骨もそこで迎えたし。敗戦の年には十七歳でしたから。

後藤——私は代用教員をして、山の上にいたから、そういう経験はないです。下の道までおりて、歌うたいながら見送りましたけれどね。

赤川——背の低い人で、長い剣さげてて。なんか、あれですよね。背が低いから剣がひきずるようだったのを、すぐく覚えてるの。生きて帰ってきたんだっただか。

ええもちろん、空襲のことも覚えていますよ。昭和二〇年の七月のことで、八幡町の被害もかなり大きくて、路上に散乱した柱や硝子など、片付けるだけで三日間かかったと聞いてます。空襲のあった日も渡船は動きましたよ。もっと被害のひどかった本町の様子を見に行った人もいますし。

家が渡船場の近くだったから、覚えていますよ。

ゆきかよう道

渡船は交通機関のひとつではあるが、ひとつというにはあまりに重要な機関だったと、私は思う。現今のバス、

地下鉄等の比ではなかったに違いない。

今日の人びとの「足」は、単により速くより便利に、押し黙って人間を運ぶだけであるけれど、渡船は、それらとはまるで違う印象を私に与える。話し声がする。生活が匂い立つ。そこに住む人は誰もが、たとえ乗り合いの嫌いな人であれ、ひとり貸し切りのタクシーのような具合にはゆかない。いわば、動く寄り合い所であり、正しい意味での交通機関——行き交いゆき通う、輸送と通信の総称であるところの機関であったと、言えるのではないだろうか。

この、「行き通う」という意味合は、非常に大切なことだと私には思われる。その言葉の持つ風合は、どこか人生の楽しみに似ている。古い言い様ではあるけれど、「友達方より来たる。また楽しからずや。」なのである。

私は歴史というものを、ヒトの体温のまぢかにいて眺めるのが好きである。今回の渡船の特集にあたっての私の受け持ちは、ほんの小さな部分にすぎない。けれどもお話の中で、話して下さった方がたの時間が再び動き出し生き返って、それは、私自身の喜びにもなった。ありがたいことだと、思っている。

八 磯舟から馬舟、そしてさつき丸のころ

吉岡タカさん(弁天町・83才)

吉岡ヒデさん(当時弁天町・71才)

聞き書き 大島 品子

わたしが厚田から嫁入りしてきた当時(大正十四年)、渡しは小さな磯舟、そう、鱸でこぐ舟で、人がすこし多くのつたら傾いて水の入るようなのだったね。そのころ、川向かい(八幡町)の方が、呉服でも野菜でもたくさん売ってたから、よく買いいものに出かけたもんだ。一日がかりになる、って叱られもしたけど。今みたいにサッと行ってサッとかえってくるってわけにはいかなかったからね。

まもなく、磯舟から馬舟に代わった。発動機をつけた舟が、馬舟をひっぱる。馬や荷物をのせるので「馬船」って呼んだんだね。今でいえばガッシリしたいかだのような、舷側のない舟に、ロープをつけて引っ張るのさ。へりに杭が立ててあって。或る年の十二月、もち米二斗を背負った女の人が二人、馬船から落ちて死んだことがあった。荷物をおろさないまゝ乗ったんだね。馬が動いたもんだかなんだか。二人とも背中にも米しばったままだったから助からなかった。馬に代わって車を乗せるようになって、呼び名はやっぱり「馬船」っていったよ。

山菜とりも、キノコ狩りも、舟で渡っていった。フキは重かったね。とるのは一時間でも、往きかえりの歩きがね。望来にも五の沢にも、五万坪にもいった。ゆでて皮むいて、水にさらし、翌日上げて箱につめ、朝の四時に荷造りするのさ。フキのあとはワラビ。ワラビもとれた、とれた。河口橋かかってからはなくなったよ。サツポロの人が車でくるからね。もとなら漬けて、樽で売ったもんだ。小樽や高島の漁師にも売ったよ。ワラビ採りの日は、往きはマスとスジコを背負って舟にのる。それからバスに乗って途中まで行ってあとは歩き。厚田から八幡町、太美、当別間の中央バスが、早くから走ってたから。美登位にもいっぱい人が住んでたよ。往きは魚を売って、帰りにはワラビを背負ってくる、こういうの、ノコギリ商いってね。

秋はキノコとり。商売にはしなかったけど、やっぱり舟でわたって、そこからよくマルトモさんのトラックを頼んだ。籠しよった人が十人以上、振りおとされないように、しっかりつかみあって乗ったっけ。そうして山に散らばって入っていくんだけど、かごに入りきらず、山になるほどとれたもんだよ。

八幡町往復の渡しのほかに、茨戸までさつき丸という舟が出るようになってからは、これをつかってサツポロへ魚を送った。夏のあいだにとれたユゴイをね、ささめとって、腹さいて、串に一本ずつ刺して、炭火でから焼きする。それを箱につめて船で送るの。茨戸から先は、

馬鉄で送り継ぐのさ。レールの上を走る馬車のことだよ。この近所はみんな越後から来た人たちでね、バァさんたちがその魚の箱かっいで、夜の十二時に出発してサッポロまで歩いていくの。翌日売ってから、こんどは北十二条の大黒湯という宿に泊って、こっちから送り出す魚を向うで受けとってまた売る。サッポロの人たちは、そのユゴイをお茶で煮てから砂糖と醤油で甘露煮にするって言ってたね。そうすると骨までやわらかくなるって。一軒で五貫めも買ってくれる所もあったっけ。

さつき丸は、冬は川が凍るからお休み。その間の茨戸ー石狩の交通機関は馬轎。角巻まいて、毛布しいて、湯タンポ抱えて来る。道は雪掻くことしないし、山坂の吹きだまり、四線のあたりなんか、馬の腹まで雪あるもの、そりゃ、ひっくり返ったり、とっくり返ったり。いつ投げ出されるかわかんねから、モンペはかねば乗られね。投げ出されたおまけにおにぎり転がして、あわてて拾ってまわったり、盲腸の子供のせてハラハラしたりー。一年中そやってやっつては四十年暮らして、金一銭ものこらね。思い出と足あとしか残らね。今なれば、アタマ無しのババで。アハハ。

つらいことも多かったよ。しゅうと、しゅうとめって、今じゃ立場テックリ返ってしまったけど、昔は白を黒といわれてもハイ、ハイって言わねばなんねかった。ニンもとれなくなつて、とてもこんな所で一生暮らさねないって、家を出たこともあるけど、子供のことはかり思



八幡町に着いた行商の人

わさつて、かわいそうで出でられない。ヤッパリ石狩の土にならねばなんねってー。今の世の中は変だね。今年の祭りもさびしかった。つらかったけど、むかしは今より楽しかったです。

九 渡船に乗組んでいた頃

伊 藤 逸 策

(現在石狩消防署長)

私は昭和二十六年に石狩に来て漁船に乗っていました、二十一才のときです。昭和三十三年四月から四十七年に河口橋の一部が開通し、車馬の渡船が廃止になるまで、十四年余り渡船の乗組員として勤務をしておりました。三十三年頃の仲間で私が一番若かったようです。

当時は船の数も少く乗組員の人数も少なかったようです。その後年々交通量も多くなり船も増強されましたので、総勢三十人位になり、二編成の一昼夜交替勤務で一編成は十五人程度の二班に分れ早番と遅番で一班五〜七人が一組で乗っていたものです。他に臨時の人が三〜四人おりました。

早番は朝の六時から午後の二時まで、遅番は二時から十時まで曳船(客船で車馬船を引く)で一時間に五〜六回の運航を行っておりました。十時以降は客船のみで三十分毎に夜中の十二時までです。それからは宿直に入りますが緊急の場合は何時でも出動したものです。

当時の石狩街道は国道(二百三十一号線)に昇格しており渡船はその一部分の交通手段でした。従って渡船も国の管理でしたが、町が国(開発庁)から業務を委託されて運営に当たっておりました。

昭和三十年代の後半頃には、車が急増し今までの船では思うように捌けないので役場の土木担当の方が渡船の実態を写真に撮ったり、待時間調査を行って資料を作成して開発局に要請した結果、三十四年四月にやはた丸(鉄船十二・五屯)三十七年十一月おやふる丸(フェリーボート四十二屯)四十年三月第二車運船、更に四十二年八月車運船あつた丸、四十四年十一月客船ちどり丸等々相次ぎ新造強化されて輸送効率はあがり利用客の皆さんからも大変喜ばれました。

石狩川は大雪山系に源を発する北海道一の大河で、母なる川と云われておりますが季節により様々に変化があり、渡船にも少なからず影響しました。

春先きの雪解けによる増水は水り混り(春水と云う)鉄船で航路を確保しながらの運航でした。

夏から秋にかけては、海水浴客や、お祭りで賑い、ピストン輸送で捌いたものです。昭和三十六年と七年の二年つづきの大雨では洪水により、棧橋は冠水し詰所も水浸しになったこともあります。このようなときは棧橋を二重に仮設してお客さんのみを渡しましたが、車は渡せませんので、札幌〜江別を経由当別や厚田方面と往来したそうです。

秋鮭の時期に入ると渡船場周辺も漁場で地引網が行なわれましたが、網を曳き終るまで十分位も待って運行することがしばしばでした。ノンビリした風景と云えば聞こえは良いのですが、豊漁であってほしい、早く終わって

ほしいと複雑な気持ちで待ったものです。

冬に入り寒さが厳しくなると川岸から氷が張り出し、船で氷割りをしての運行ですが持ち船では間に合わず、開発局所有のそら丸にも応援を受けましたので毎朝燃料を一斗缶に詰めてソリで運んだものです。また東風（ヤマセ）が吹くと船は岸に打寄せられて、やはた丸が浅瀬に乗り上げられたこともありました。

年も明け寒に入ると氷も厚くなり、いよいよ氷橋の設営です。鉄船で氷を寄せ雪を入れボプラや柳の枝を敷いて又雪を入れそれに水をかけて凍らす、これの繰返しで丈夫な氷橋が完成します。安全のために両側には柵を設けましたが、凍らせるのに夜間作業が多かったように記憶しております。

川の流れや気温の変化で、状況が常に変りますのでいつも見廻って危険な場所は昼夜を問わず補強して安全に渡れるよう整備したものです。

馬が氷橋を渡るときは、まことに慎重で鼻面で路面を確めながら少しでも危い（馬の感能で）と思う処はそりそりりと渡ったものです。利口なものだと、つくづく感心したもんです。

氷橋は例年一月十一日の船魂様の日頃から、寒明けの頃まででそれ以降は気温が上り安全性の確保がむづかしくなるので鉄船で取除いて通常の運航に戻ります。この氷橋も、丈夫な船が配置されるようになってから鉄船で氷割りをして航路を確保し通年運航するようになりまし

た。

いま十四年余りの渡船業務を振り返って見ると、苦労だとか、つらい思いといったことは、もうなく、仲間の人々と楽しく仕事をし、又お客さんも顔見知りが多く、荷物の積み卸しを手伝ったり、お年寄や病人を助け時には背負ったりして喜ばれたことなどがなつかしく思いかびます。海水浴客や遠方から石狩を訪ねて来た人が渡船を見学に来て無料だと知ると記念に乗ったものです。それから夜十時をすぎると三十分毎で待ちきれず、又十二時すぎて用事があったのか、遊びすぎか分りませんが、元気な若い人は泳いで渡ったりしました。

先にも述べたように、二編成で早番、遅番があり全員が顔を合せることはめったにありません。年一回一月十一日の船魂様の日は関係者全員で安全祈願祭を行いましたのでそのときぐらいです。勤務時間が長いので、家の人が弁当を運んできますので家族の方々も含め良い交際ができました。

あの当時は振り返ってみると、いろいろな出来事が次ぎ次ぎと頭に浮かんできて思い出は尽きません。

渡船が廃止されて、仲間の人達もそれぞれ職場が変わりました。私は同僚と一諸に消防署に勤務することになり、そして現在に至っております。毎年一回当時の仲間が集り懐しい昔話に花を咲かせたりその後の情報を交換し合っけて親交を深めております。この集りはこれからも長く続け、毎年行いたいものです。

が岸から凍結するので、渡船の往来をすこぶるさまたげるようになりませんが、運転休止できないので、そのような中で何とか運航をつづける努力をかたむけました。

そうした中で渡航する町民の荷物を持ってやったり、お年寄りの手をひいてあげたりもしました。

いよいよ真冬になると、たいいていの年の冬は川が全面的に結氷するようになりました。こうなると船は運航を休み、氷の上を歩いて渡る氷橋と呼ばれる状態が、しばらくつづきましたが、その間には、通行者に絶対、事故がないようにと、通行個所の氷の状態を、よりいっそう丈夫にするために、昼も夜も補強をかさねたので、馬糧にたくさん荷物をつんでも安心して渡れるよう丈夫になりました。

この氷橋は国道になって、はじめの数年だけ見れましたが、「やはた丸」等の鉄船が配置されてからは、氷を砕くことが容易になったので、毎年結氷がはじまると、船で氷をやぶるようにして下流に流したので、後年になってからは、氷橋を見ることもなくなりました。

昭和三十年代の後半から自動車の渡航台数が年々、目立ってふえるようになり、昔ながらの馬船では能率が悪いので、昭和三十七年秋には、フェリーボート「おやぶる丸」が配置されて、たいへん喜ばれました。

しかし車輛の渡航する台数は、年々はげしい増加をたどり、とくに夏季間は乗船を待つ車の列が、たいへん長



渡船の順番を待つ車々

くつづき、本町市街の入り口近くまで、つらなるということ、改善の世論がたかまって、このころすでに河口橋の工事が年々すすめられていたのですが、その開通するまでは、とてもがまんできないということ、二艘目のフェリーボートをさらに新造してもらい、その「あつた丸」が昭和四十二年夏に就航しました。この船は、空気圧によるリモコンで操船できる最新鋭の船なので、積載能力も大きくて車の乗降がスムーズにできたことで、とても好性能を発揮いたしました。

そしてフェリーが二艘と客船が曳船する鉄製の車運船との三艘仕立で、休憩時間もとれなくて、実に殺気立つような含意気の中でフル運航して、ようやく夏のラッシュをさばいたものでした。

昭和四十七年七月に河口橋が開通してからは、それまでの毎日戦争のような思いの日がつづいていたのが、急に嘘のようでひまになり、まもなくフェリーは運航停止となって客船のみが動き、渡船の職員は大巾に町の他の部局に配置替えになりました。私にとっては渡船場の勤務が、ちょうど二十年間でした。

その後、渡船は全面的に廃止になりましたし、むかし三十名ほどいた渡船職員は、それぞれの部署に配置替になったり、あるいは年配のかたで退職されたり、亡くなったり、亡くなったりしますが、いまでも毎年行われる顔合せ会を、みんながとてものしみにしております。

年中無休で、毎日朝から晩まで、交替制でチームを組

んで、渡船の運航をつづけた仲間たちは、職場においての戦友であって、ときには石狩のきびしい気象条件に負けないように、そしてまた石狩川の自然のはげしさを克服するために力を出しあった仲間たちとは、いつまでも親しさを失うことがないのです。

いしかり暦第9号
創立35周年記念特集号

いしかり渡船場物語

発行日 平成2年3月31日

発行——石狩町郷土研究会
石狩町花川北4条2丁目150
山口福司方 TEL74-7618

印刷——(有)さんふう社
石狩町花川南8条4丁目25
TEL73-0022

頒布価格 500円
