



開拓初期

(明治初期～明治42年頃)



〈この時代に進められた政策〉

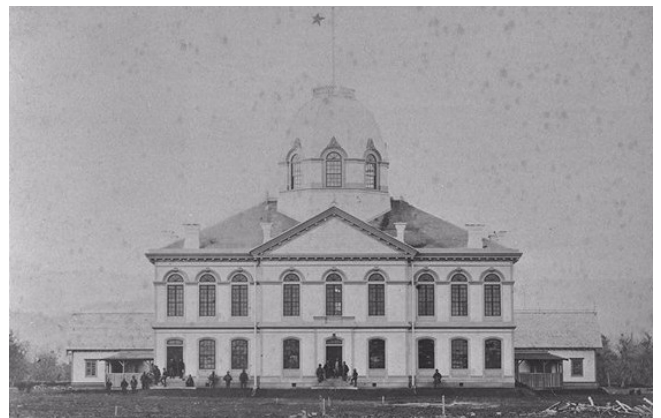
- ・ 開拓使 (開拓使十年計画 明治5～14年)
- ・ 三県一局 (計画なし 明治15～18年)
- ・ 初期北海道庁 (計画なし 明治19～33年)
- ・ 北海道十年計画 (明治34～42年)

1 札幌に本府を置く

開国したばかりのわが国は、欧米の大国に対抗するため、近代化を進めて産業を育成し、軍事力を強化する「富国強兵」を政策の柱にした。近代化の原動力として、豊富な天然資源が眠るといわれる蝦夷地の開拓が進められることに。名を「北海道」と改め、ロシアの侵攻に備え、明治維新などで失業した士族を集団で移住させた。そして、樺太の所有をめぐるロシアとの関係が悪化していたことから、位置的に樺太への中継基地にもなる石狩平野の開拓が重視され、開拓使を札幌市に置くことにした。



滝川屯田兵村士官巡視の景 (北海道大学附属図書館蔵)



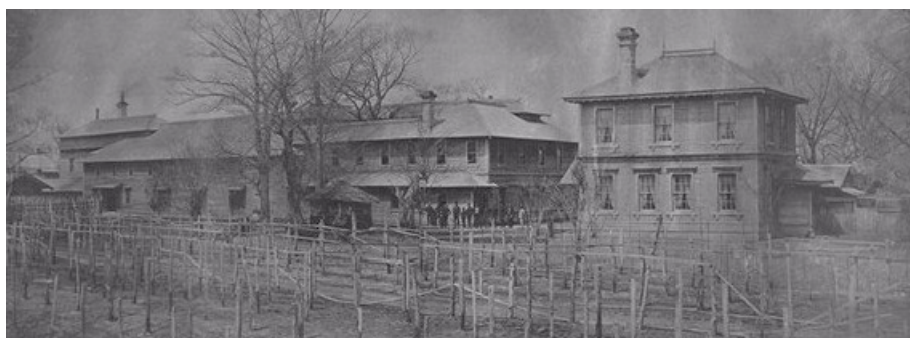
開拓使札幌本庁 (北海道大学附属図書館蔵)

2 内陸への入植

北海道の開拓は、農地の開拓も大きな目的だった。「屯田兵」を集団移住させる制度が、明治8年から始まり、明治20年代には、開墾地は石狩川を遡るように上流へ拡大していった。道路も鉄道も、石狩川流域を中心に延び、上川地方にむかって進んだ。開墾地では新しい農産物がつくられるとともに、米へのこだわりから稲作が盛んに試された。水田を開くために、川の水をひくための「かんがい施設」が流域の各水系につくられていった。こうして北海道の主要産業は、漁業から農業に移っていった。

3 北海道らしい産業の育成

明治新政府は産業の近代化を図るため、大規模で近代的な炭鉱開発を進めるとともに、官営工場をつぎつぎに建て、お雇い外国人を招いて最新の知識と技術を投入、今につながる新しい産業が興された。工場群は、豊富な水量を誇り、水利の便にも恵まれた、豊平川と創成川の間接地帯に設けられた。



明治9年札幌麦酒製造所全景。手前はホップ畑 (北海道大学附属図書館蔵)

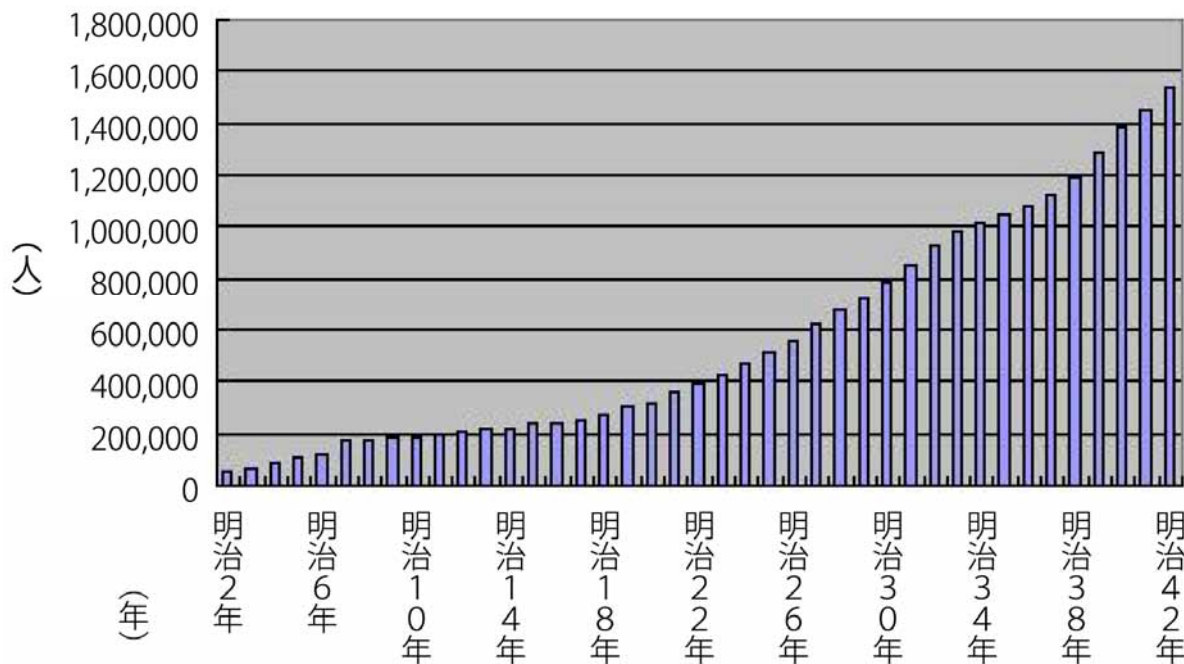
4 明治31年大洪水発生

開拓も順調に進み、農地ではこれから収穫をむかえようという矢先の明治31年9月、大洪水が発生した。家や田畑を失って北海道を去る人々が少なくなり、開拓に支障をきたした。残った人々は決起して、石狩川の治水を国や北海道庁に強く訴えた。こうして石狩川の治水計画を策定するための、本格的な調査が行われることになる。



岩見沢浸水の状況(北海道大学附属図書館蔵)

人口の推移 —明治2～42年—



明治新政府の移住政策により、北海道の人口は開拓使設置後から年々増えていった。開拓以前は、道南地域に人口は集中し、産業もニシン漁やサケ漁といった漁業のみだった。札幌市に本府が建設され、内陸への入植が進んでいくと、石狩・空知・上川地方(一部)の人口が増えていく。

* 参考資料／明治2年～14年までは開拓使事業報告、同15年～18年までは函館、札幌、根室三県の報告に基づく数値

原始のままに荒ぶる石狩川

開拓以前の石狩川の様子

ジェームス R ワッソンの北海道石狩川図

[石狩川上流／神居古潭～源流]

石狩川の扇状地が広がり、雪解け時や大雨が降るたびに氾濫を繰り返していた。とくに石狩川と、支川の忠別川・美瑛川・牛朱別川が合流する、旭川市の被害は大きかった。



*北海道大学附属図書館蔵

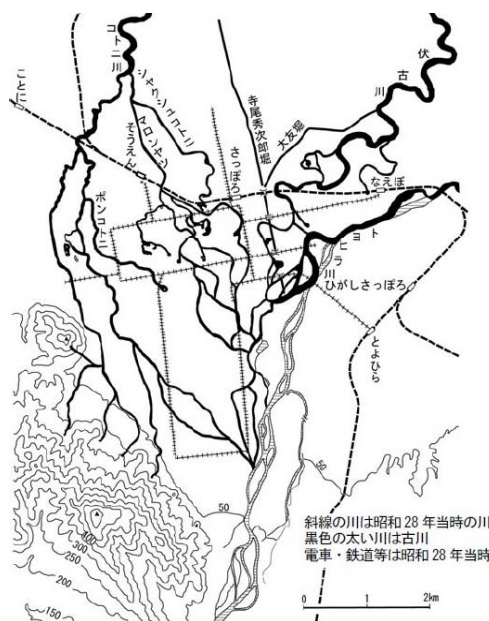
[石狩川下流／神居古潭～河口]

「石狩川流域小湖沼群」という湿地や、「石狩泥炭地」が広がる、水を多く含んだ軟弱地盤で、低地のために水はけが悪く、雪解け時や大雨が降るたびに氾濫を繰り返していた。

札幌扇状地古河川図

[豊平川]

札幌市を還流し、豊平川の扇状地の上に市街地が形成された。豊平川扇状地では鴨々川をふくむ小さな川がいくつも分流し、左岸側の低い扇状地を網状に流れ、氾濫を繰り返していた。下流はほとんどが湿地だった。



*札幌市史掲載図を一部加筆

開拓を後退させた未曾有の大洪水

明治31年 (1898年)

9月6～8日洪水

■降雨量 札幌 158mm/3日

■氾濫面積 1,500km²

■死者 112人

■被害家屋 18,600戸

明治31年洪水

石狩川流域には年々移住者が増え、全道人口の半分を占めるまでになっていた。入植地は、洪水が起こると被害が予想される、「洪水氾濫区域」にまで広がっていた。

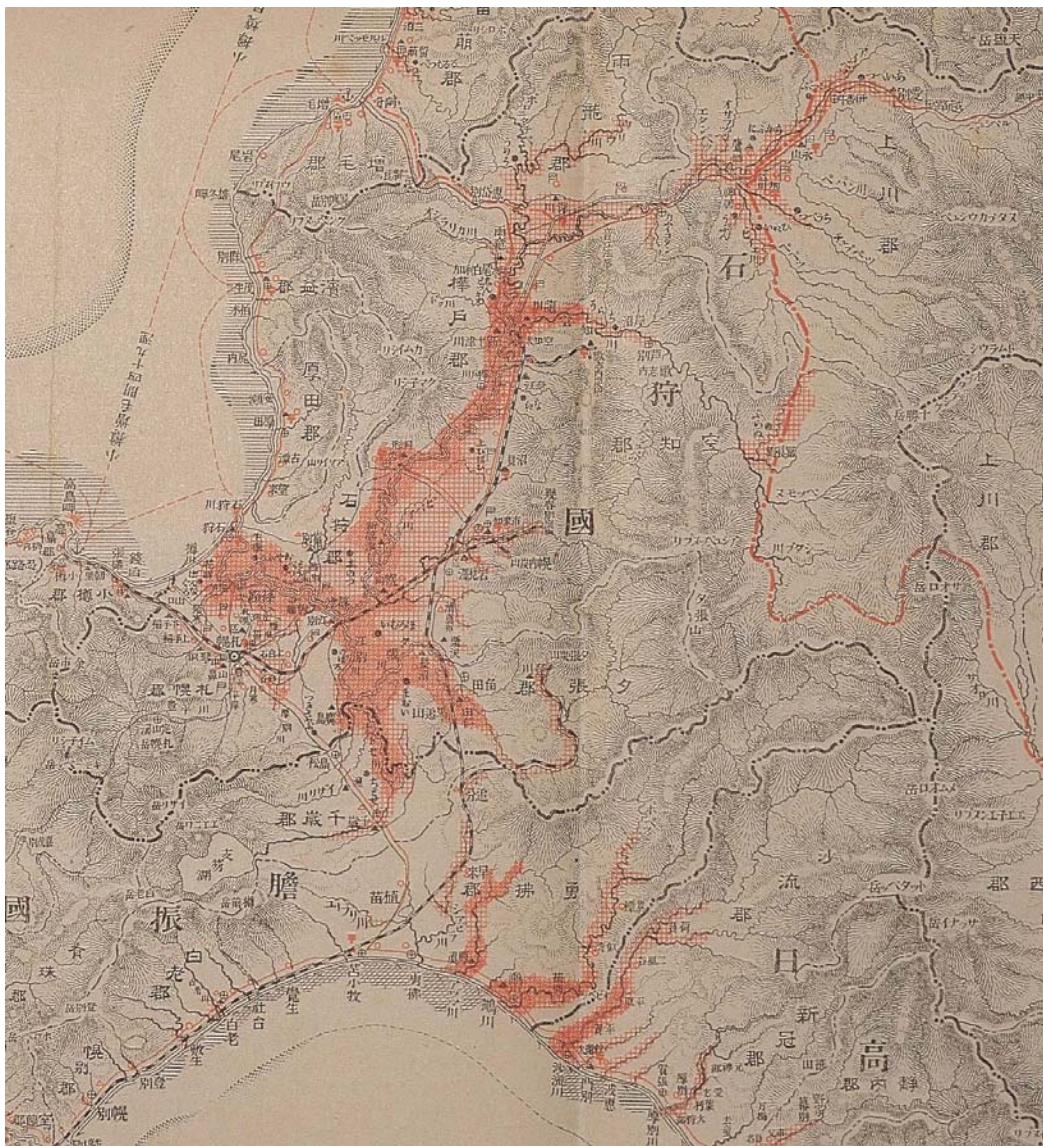
そして明治31年9月、12時間で71.5mmを記録する豪雨により大洪水が発生。石狩平野はほぼ冠水し、幅約40km延長約100kmの、巨大な泥海が出現した。

この洪水で農作物はほぼ全滅、やっと架けられた橋や開通したばかりの鉄道線路も流され、北海道開拓を後退させるほどの大きな被害になった。

石狩川流域では、各地の関係者が集まって『石狩川治水期成会』を結成し、石狩川治水を求める7,114人の署名を持って、国や北海道庁に訴えつづけた。中央でも、北海道協会会頭で貴族院議長の近衛篤磨(このえあつまる)が、“北海道開拓の一大障害は、北海道治水方式の計画なきことなり”と、北海道開拓を管理する内務大臣に願い出ていた。

明治31年洪水を契機に、石狩川の治水計画を策定するための調査が行われることになり、同年に『北海道治水調査会』が設置された。

明治31年洪水氾濫区域



*「明治北海道洪水概況、附図面」(北海道立図書館蔵)

農地は冠水し道路も線路も壊された



空知太橋の損壊と一部流出 (滝川ホテル三浦華園蔵)



砂川市街浸水の状況
(北海道大学附属図書館蔵)



大洪水に孤立する農村地帯。砂川
(北海道大学附属図書館蔵)



官設鉄道空知太線決壊の状況。砂川市 (北海道立図書館蔵)

洪水観測で石狩川の計画流量を算出

明治37年(1904年)6月29日～7月11日洪水

- 降雨量 札幌177mm/3日
- 氾濫面積 1,300km²
- 死者 不明
- 被害家屋 16,000戸

明治37年洪水氾濫区域図



明治37年洪水

明治31年洪水の傷もいえぬ明治37年、6月と7月の間に2回の洪水が発生した。しかし、この洪水で払われた犠牲はむだにならなかった。『北海道治水調査会』の岡崎文吉(石狩川治水事務所・初代所長)は、この洪水の観測結果を解析して、洪水対策を行った後に石狩川に流れる水量(計画流量)を算出した。計画流量8,350m³/秒(対雁地点)は、その後の治水事業に生かされ、昭和39年まで用いられることになる。

*「捷水路」より

31年の傷もいえぬうちの明治37年大洪水



浦臼町の農地冠水(浦臼町蔵)



避難する住民(滝川市蔵)

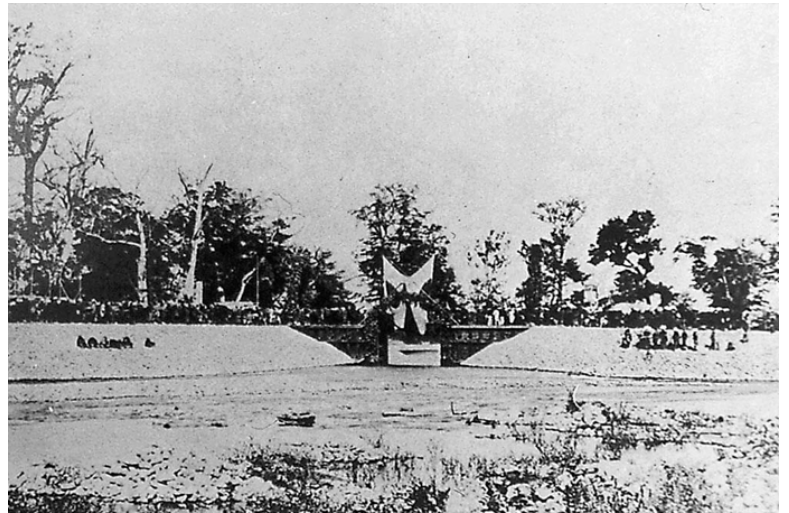


滝川市街地の浸水状況(滝川河川事務所史より)

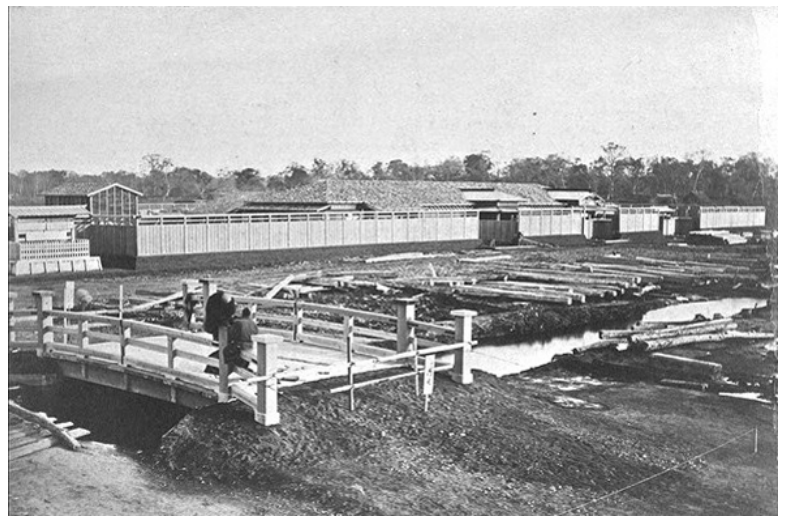
本府建設のため豊平川を治め活かす

札幌の治水と水運路の整備

本府が札幌に決まると、豊平川の治水と水利の便を図る必要があった。開拓使は、現在の南3条付近から北東に流れ伏古川に合流していた多目的水路「大友掘」を、船が運航できるよう幅と長さを広げ、鴨々川を経由して豊平川から水を引いて水量を確保した。そのために、豊平川からの取水量を調整し、門を開閉することで治水も兼ねる「鴨々水門」を、明治4年に設置した。また明治から、豊平川左岸を守るための堤防や護岸工事が行われた。中心部に役人の官舎が建てられ、大友掘に「創成橋」が架けられたことから、明治7年、『創成川』に改められた。

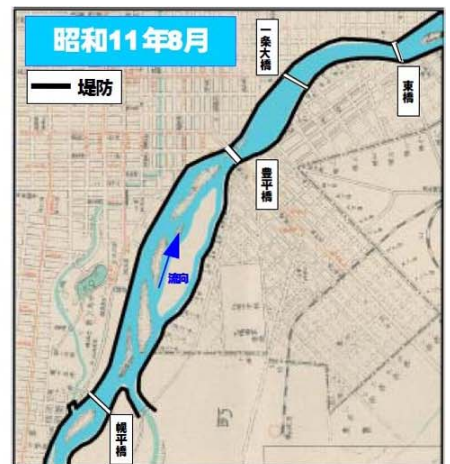


明治17年の豊平川堤防と鴨々水門(札幌区史より)



札幌本陣と創成橋(北海道大学附属図書館蔵)

豊平川の堤防工事区間



* 豊平川河川整備計画より

農地に有効な排水路工事

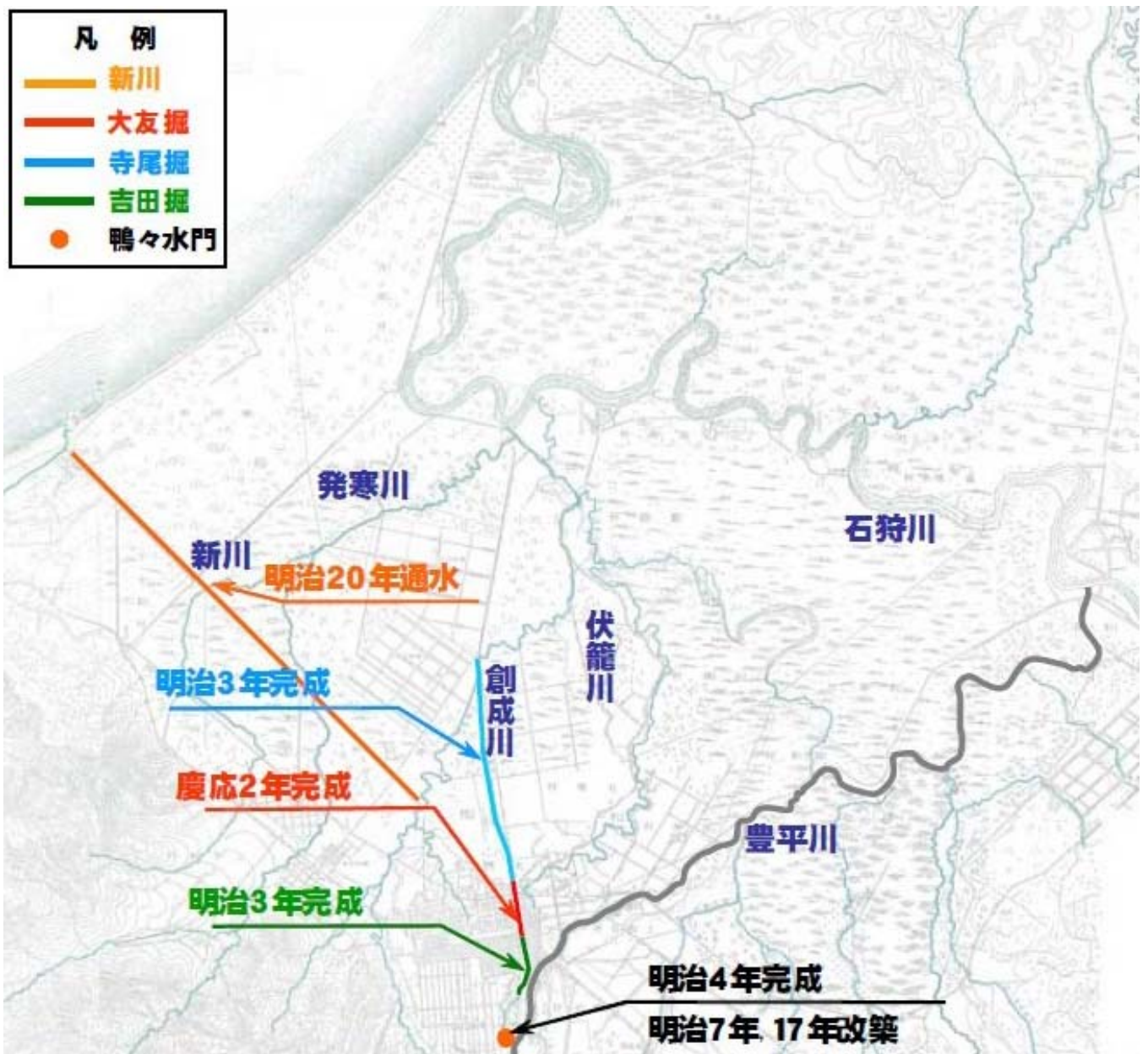
治水と排水を相乗的に

明治19年に初期北海道庁が設置され、札幌原野に人が住み、農耕ができる土地にするため、北海道庁は明治19年から札幌北部で「原野大排水（新琴似川など）」工事を行った。また翌年、琴似川と発寒川の合流点から下流を、直接石狩湾に流す「琴似川小樽内川大排水（現在の新川）」を開削した。

この大排水は運河も兼ねた。これらの排水路は、湿地の水を抜いて乾燥させる土地改良につながり、農耕地は広がった。

農地開発を目的にまず排水路を掘削する手法は、北海道の治水事業の原型になり、全道に展開していった。

創成川（大友堀）の改修経緯と新川の位置



* 石狩川下流河川整備計画より(明治29年頃の国土地理院発行の地形図より作成)

石狩川下流の湿地を避けて広がる農地

黎明（れいめい）期の土地利用

畑は上川盆地と、石狩低地帯まで広がった。しかし、石狩川下流は蛇行（だこう）が多く泥炭地が広がっていたため、ほとんど開発の対象にならなかった。一方水田は、上川盆地で広がりを見せ、深川、秩父別、雨竜、新十津川などでも拡大のきざしを見せている。北海道が稲作の普及に乗り出したのは、明治25年以降なので、内陸部の水田開発が急速に進んでいったことがわかる。

主要道路と鉄道の整備は進み、とくに低地帯には植民区画に沿った道路網が形成されている。しかし、泥炭地を横断し、石狩川右岸と左岸を連絡する交通路は「江別～当別間」「峰延～月形間」の二路線のみだった。

また札幌市と旭川市では、小規模ながら市街地が形成されている。

* 参考資料／北海道開発局農業水産部農業設計課「石狩川流域の土地利用と、その展開過程」より

北海道に適した西洋式農業の模索

開拓使は、アメリカから機械・農具・種苗を輸入して、北海道の風土に適した西洋式の生産技術を試みた。アメリカから招へいしたお雇い外国人ホーレス・ケプロンとウィリアム・スミス・クラークは、「寒い北海道は稲作に向かない」と、酪農と畑作の混合農業を奨励し、開拓民には牛馬を飼わせることとし、食生活もパンとミルクをすすめた。試作された農作物の中で、大麦・小麦・バレイショ・ビートなどは、後に北海道の主要農産物となる。また、良種を輸入して在来の牛馬と配合するなど、酪農王国の基礎も築かれていく。

* 参考資料／北海土地改良区八十年史より



新移住者に対する殖民地の開墾指導風景(石狩川振興財団蔵)

米への想いが農業政策を変えた

石狩平野の米づくり

開拓当初、北海道での稲作は禁止されていたが、日本人にとって米は主食で、年貢（今の税金）でもあったため、開拓民の米に対する想い入れは深かった。明治6年、現在の北広島市で中山久蔵が米の試作に成功すると、石狩平野に普及した。

石狩川下流は湿地帯で、農耕地にするにはまず排水が必要だったが、稲は水の中で育つため、各地で競うように寒冷地に適した技術が開発されていった。明治28年には北海道初の水利土功組合「角田村水利土功組合」が、現在の栗山町に誕生した。

水田は石狩川中流の空知地方から上流の上川地方にまで達した。

* 参考資料／新北海道史第一巻概説より

稲作を普及させた技術

北海道庁は、石狩平野での成功をみて、稲作奨励に方針を転換する。米づくりの権威で農学士の、酒匂常明（さこうつねあき）を道庁に招くと、酒匂は中山久蔵を営農指導にあたらせ、耨（モミ）を直接播く栽培法を推進する。

「水田直播器（タコ足）」は、農作業の手間を飛躍的に省き、とくに石狩・空知・上川など水田規模の大きな地域で急速に普及した。

こうして明治33年、農業生産額は漁業生産額を抜いて、産業の中で第一位になり、36年からは総生産額の約四割を占めるようになる。

水利組合／現在の土地改良区で、一定の地区内での水田開発を目的に、かんがい施設などをつくるなど土地改良事業を行う



明治32年竣工の夕張川頭首工(昭和8年改良)



角田村の水田(北海道大学附属図書館蔵)



水稲直播器「タコ足」

交通路としても重要だった石狩川

舟運

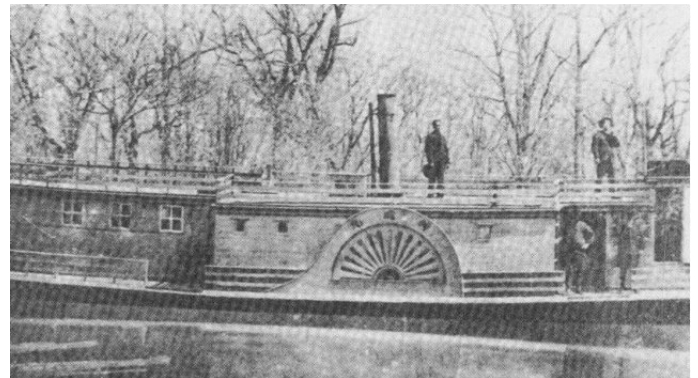
川が唯一の道だった

鉄道や道路がなかった当時、川を交通路に人々は移動し、物資や農作物を運んだ。石狩平野は開拓の中心地域だったので、石狩川は交通路としても重要だった。開拓使が札幌に置かれると、物資は石狩川の河口から遡って、フシコサツポロ川（現在の伏古川）などを経由して、札幌中心部まで運ばれた。

明治14年に、現在の月形町に『樺戸集治監（現在の刑務所）』が設置されると、集治監に囚人と生活物資を運ぶため、監獄汽船が毎日のように石狩川を行き来し、石狩川を使った内陸交通は盛んになっていった。しかし当時の石狩川には、埋木や流木が多かった。北海道庁が、上川開拓のために購入した外輪汽船「上川丸」が、運航することができなかつたほどだ。上川丸は払い下げられ、民営による石狩川舟運が本格的に営業された。川の駅と鉄道駅があった当時の江別市は、物資の積み替え地として栄え、蒸気を上げて進む上川丸は大活躍した。

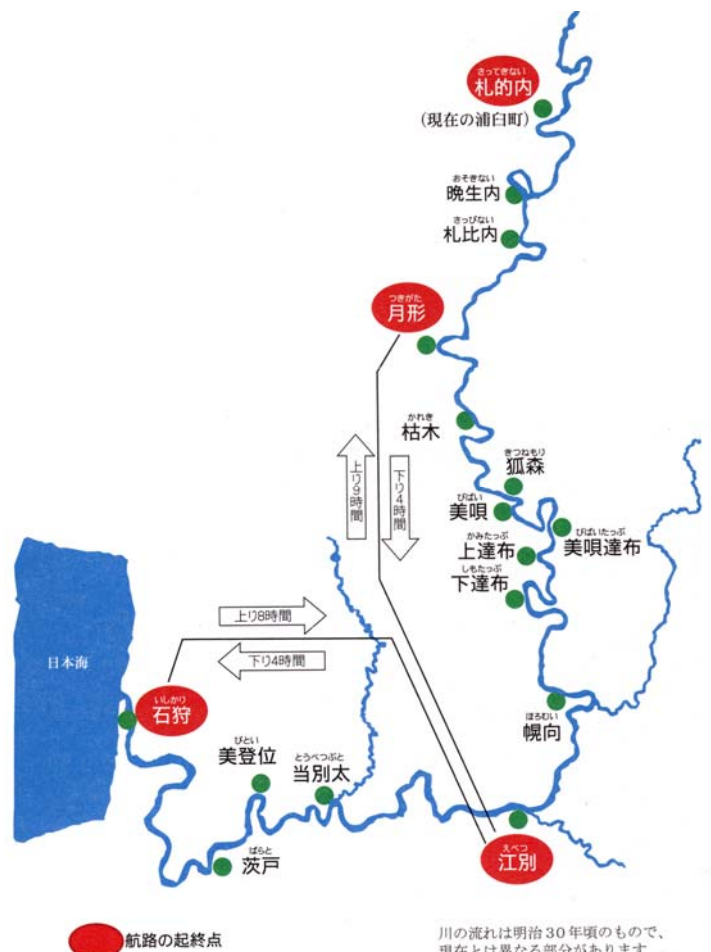
道庁の指定を受けた石狩川線

石狩川舟運は、道路整備が遅れていた右岸住民にはなくてはならない交通路だったが、経営は厳しく撤退する会社が多かった。北海道庁は石狩川を、北海道で唯一の「命令航路」に指定した(明治35年)。命令航路とは、地方自治体などが船の運航を維持させるために、年間補助金を使って受命者に運航させる航路。『命令航路・石狩川線』は、「石狩～江別」「江別～月形」「月形～札的内（さつてきない）」の3航路だった。



監獄汽船「神威丸」(江別青年会議所蔵)

命令航路「石狩川線」の寄港地



上川丸と江別港(大正15年)(佐藤幸之助蔵)

*川の流は明治30年頃のもので、現在とは異なる部分がある(殖民公報第14号などより作成)

石狩川で大活躍した船の数々

舟運



明治23年就航し石狩川の水上交通機関として使われた帆船。明治41年頃(札幌河川事務所蔵)



千歳丸。年代不明(「河合治八郎写真集」より)



豊平から札幌への渡船。明治41年(札幌歴史写真集)



初代の上川丸。明治41年頃(「阿部久四郎翁」北海道立図書館蔵)

舟運

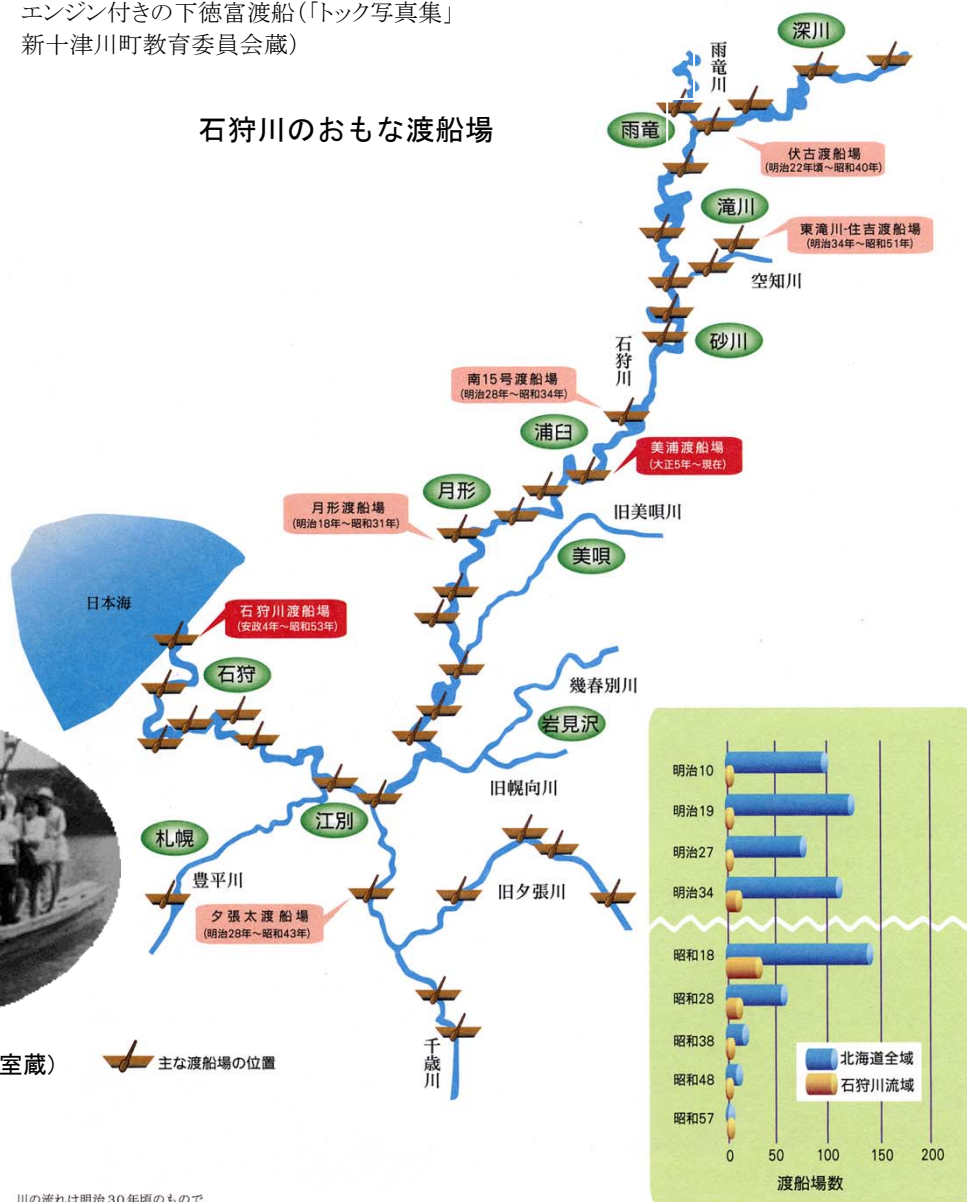
兩岸をつなぐ渡船

石狩川を下ったり遡ったりする船とは別に、通勤や買い物など、川向こうまでの移動手段として使われたのが「渡船（渡し舟）」だった。石狩川は曲がりくねって流れていたため、橋は洪水のたびに流され、流れも変わった。このため道路整備の際は、川を横断する箇所には、かならず渡船場が置かれ、橋の役割を果たした。石狩川流域には、記録に残るだけでも、183箇所の渡船場があったとされる。むかしは、兩岸に張られたワイヤーに船を結び付けて、ワイヤーをたぐって渡したが、時代とともに船も変化していった。自転車や馬なども乗せ、明治40年頃には、平らな形の馬船が登場した。動力もエンジンになり、自動車が登場してからは、トラックなども乗せた。



エンジン付きの下徳富渡船(「トック写真集」新十津川町教育委員会蔵)

石狩川のおもな渡船場



空知川の小田島渡船場(赤平市資料室蔵)

川の流れは明治30年頃のもので、現在とは異なる部分があります。

<各市町村史より作成>

官設渡船場数の推移

<北海道官設渡船場資料(田崎勇)より作成>

*川の流れは明治30年頃のもので、現在とは異なる部分がある。

鉄道と舟運を組み合わせた輸送に

鉄道

日本で3番目に開通した幌内鉄道

開拓使は、三笠市の『幌内炭鉱』から石炭を小樽港へ運ぶために、『幌内鉄道』を建設した。当初は、「幌内～幌向太間（現在の江別市豊幌付近）」に鉄道を敷き、そこから石狩川の舟運で小樽へ運ぶ計画だったが、鉄道技師ジョセフ・U・クロフォードが測量を行った結果、幌向太付近は湿地が多く、しかも石狩川は冬になると凍って船が運航できないため、計画は変更された。

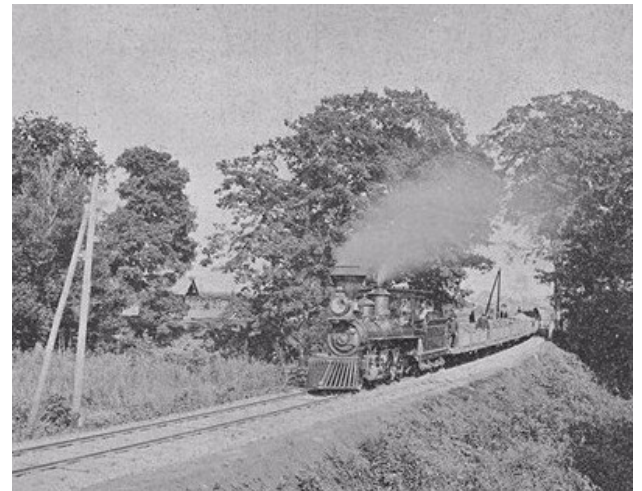
明治13年に官営幌内鉄道「手宮（小樽）～札幌間」が開通したが、明治15年に開拓使は廃止され、鉄道事業を行う工部省のもと「札幌～幌内間」が同年開通し、ようやく幌内の石炭が道外へ積み出されるようになった（後に北海道庁に移管）。

明治22年には「幌内～幾春別線」が開通し、同年に道庁から『北海道炭礦鉄道会社（通称・北炭）』に払い下げられた。

北炭は明治25年までに、「室蘭～岩見沢～空知太（砂川）間」「追分～夕張間」「砂川～歌志内間」を敷設し、『北海道官設鉄道（北海道庁が運営）』も明治31年に「空知太～旭川間」を敷設するなど、官と民が競うように路線を延長し、内陸鉄道網が形成されていった。

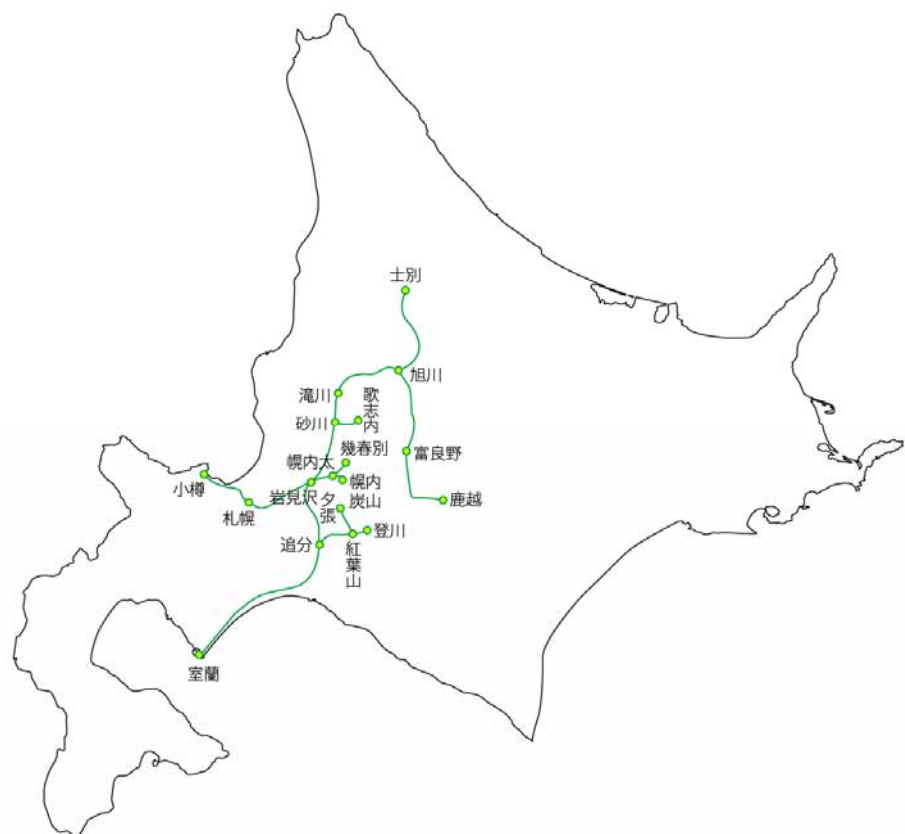
駅のない地域では舟運が利用され、鉄道と舟運を乗り継ぐ輸送や移動が、内陸交通の中心となった。

* 参考資料／新北海道史第一巻概説、第三巻通説二より



明治13年頃の弁慶号（北海道大学附属図書館蔵）

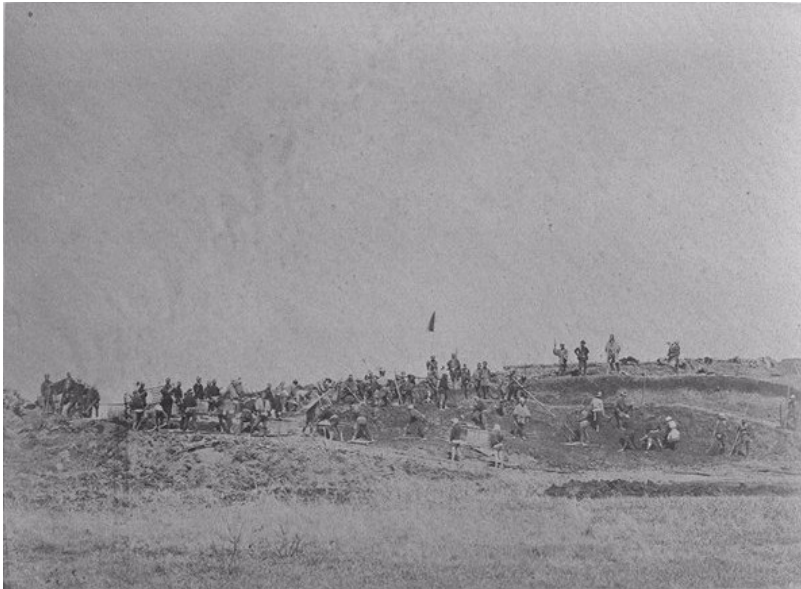
明治33年頃のおもな鉄道網



*「北海道鉄道百年史」、「北海道の鉄道（田中和夫著）」をもとに作成

開拓を進めた長距離馬車道

道路



札幌本道開削の状況(北海道大学附属図書館蔵)

上川離宮と上川道路

石狩川上流の上川地方の開拓は、北海道庁初代長官の岩村通俊と、第二代長官・永山武四郎が唱えた、「北京構想」とともに進められた。旭川市に天皇の住まい(皇居)をつくらうという構想で、後に「上川離宮」として閣議決定される(その後、中止)。上川地方は、一躍人気の入植地になった。

明治19年に「市来知(三笠)～忠別太(旭川市)間」の仮道路が開通され、明治23年頃には拡幅改良され、本格的な馬車道になった。この『上川道路(現在の国道12号)』の完成で、札幌市から旭川市まで通じるようになり、旭川市と、深川市から滝川市にかけて、屯田兵が配置された。

旭川市内の忠別川付近が皇宮付属地になると、この地を守るために華族が入地することになり、雨竜町に華族の大農場が開かれた(華族組合雨竜農場)。こうして上川道路の建設が上川開拓を進め、そして空知地方の開拓も進めたのだ。

旭川市では市街地が発達し、入植者が増えたため、現在の常盤を流れる石狩川に土橋が架けられた。明治37年に北海道で2番目の鋼道路橋となったこの橋こそ、初代『旭橋』である。

*参考資料/北海道史第一巻概説より

函館からのルート札幌本道

北海道開拓では、開拓の中心となる札幌の建設が急がれ、とくに本州からの交通の便を図る必要があった。お雇い外国人のホーレス・ケプロンは道路の必要性を説き、函館から室蘭を経由して札幌に至る『札幌本道(室蘭街道とも称される)』の開削が決まる。工事は明治5年から始まり、翌6年にほぼ竣工した。

現在の函館市から森町に達し、森町からは噴火湾を汽船で渡り、対岸の室蘭港に達する。そこから苫小牧を経て札幌に至るもので、それまでの噴火湾をう回するルートより早く札幌へ着くことができるようになった。

開拓使は、沿道の要所に駅逓(えきてい)を置いて馬車の便を図り、電信を設備するなど、国道36号のはじまりでもある札幌本道は、わが国初の長距離洋式馬車道だった。

当時の道路は、馬車の通行が中心だった。

*参考資料/新北海道史第一巻概説、「北の交差点 VOL. 6 札幌本道～今昔(三浦宏著)」より



明治37年の初代旭橋(旭川開発建設部蔵)

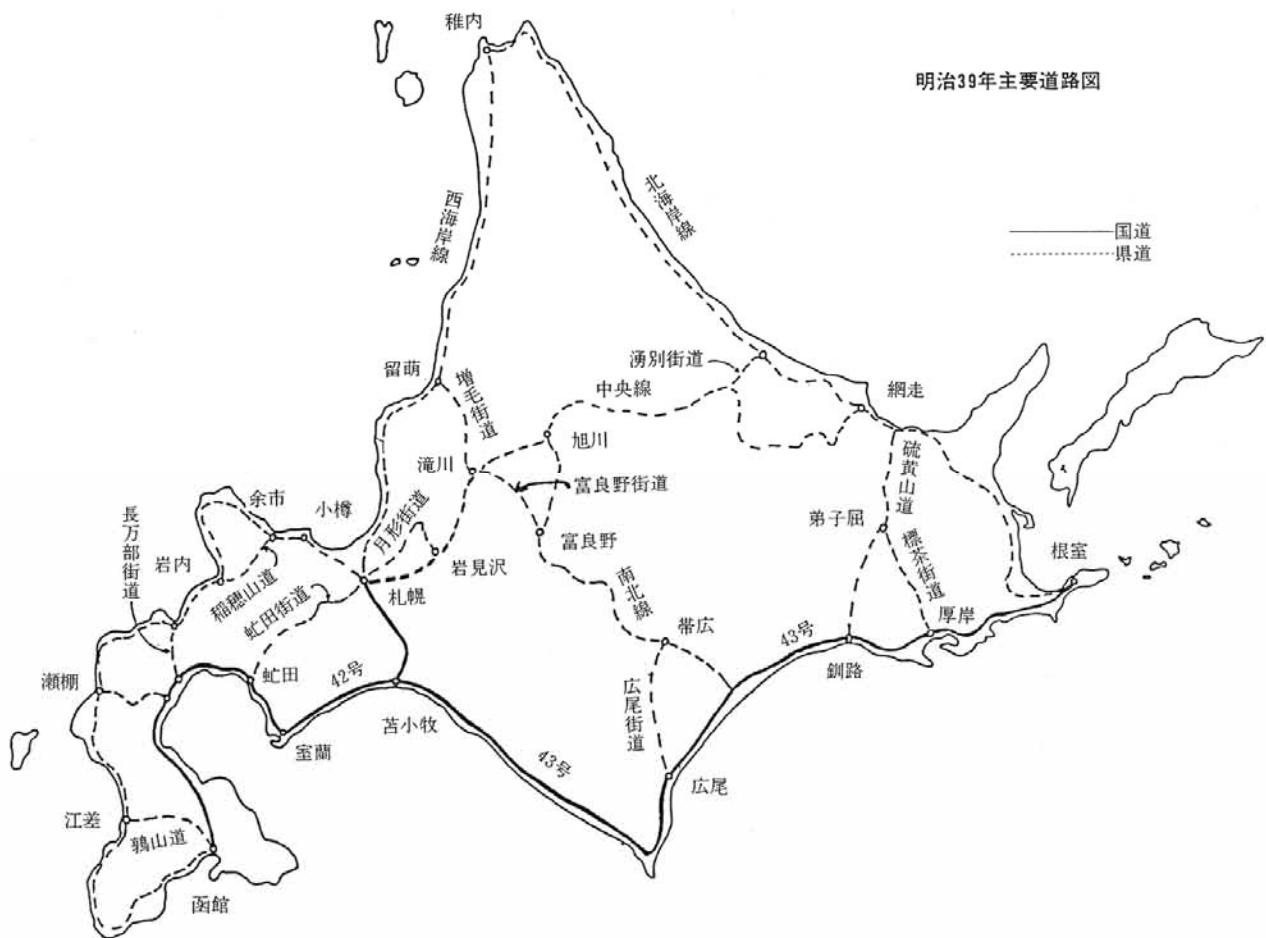
道路

道庁設置で道路網が形成された

北海道庁が開庁したことで、道路整備は飛躍的に進み、幹線道路網の輪郭が現われつつあった。内陸道路では、札幌～旭川～網走～釧路、標茶～厚岸～釧路をむすぶ、「北海道横断路線」が完成。明治19年の上川道路「市来知（三笠市）～忠別太（旭川市）間」から、明治24年には「北見道路（中央道路）」がほぼ竣功し、その間に「札幌～岩見沢～幾春別間」にも新道がつくられた。大原野を結ぶ内陸道路は、植民地をつなぐ役割も果たした。内陸道路の沿線には屯田兵が配置され、そこから植民地への道路もつぎつぎにつくられ、要所には駅通（えきてい）所や渡船場が置かれた。

*参考資料／新北海道史第四巻通説三より

明治39年頃のおもな道路網



*北海道道路史調査会編「北海道道路史」より

湿地につくられた排水道路

鉄道と道路の建設は、明治20年代には石狩川に沿って内陸へと向かっていった。しかし、道路は本州に比べると長さも質も劣り、鉄道の補助手段ととらえられることもあった。明治34年から進められた「北海道十年計画」では、国道や道々の整備とともに、「排水道路」が掘削された。北海道の原野は、農耕適地に湿地が広く分布し、道路をつくるにも、まず排水して水はけを良くする必要があった。排水道路は、排水路を掘って土地を乾かして耕地に変えるためのもので、北海道ではとても有効な方法になった。排水道路は、計画された道路総延長の中で、多くを占めるほどだった。

* 参考資料／新北海道史第四巻通説三より



明治30年代の空知太駅逓(北海道大学附属図書館蔵)



明治天皇の屋食所になった旧島松駅逓所。明治末頃か(北海道大学附属図書館蔵)

エネルギーの一大供給基地へ

石炭業

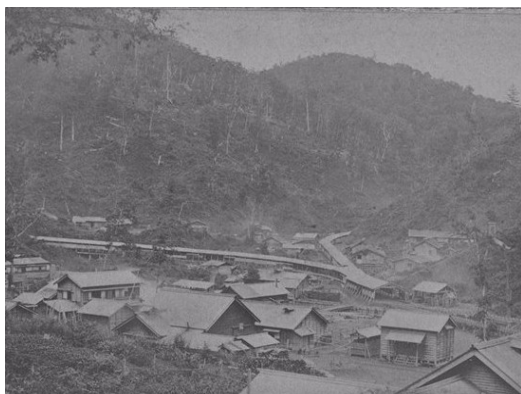
北海道初の大規模炭鉱が開鉱

お雇い外国人で開拓顧問のホーレス・ケプロンは、最初から北海道の地下資源に着目し、明治5年に鉱山技師のベンジャミン・スミス・ライマンを招いた。ライマンは道内を精力的に踏査し、多くの鉱脈を発見し、わが国初となる「蝦夷島地質図」をつくり、北海道の地下資源開発の基礎を築いた。なかでも、石狩川流域の夕張地方と空知地方にわたる『石狩炭田』は、わが国最大のものだ。

この調査結果を受けて、開拓使は石狩炭田のひとつ「幌内炭山」の開発に乗り出す。『幌内炭鉱』は明治12年に開鉱し、炭坑から掘り出された石炭を運ぶため、明治15年に「幌内鉄道」が開通し、明治19年には同じ三笠市に『幾春別炭鉱』も開鉱した。

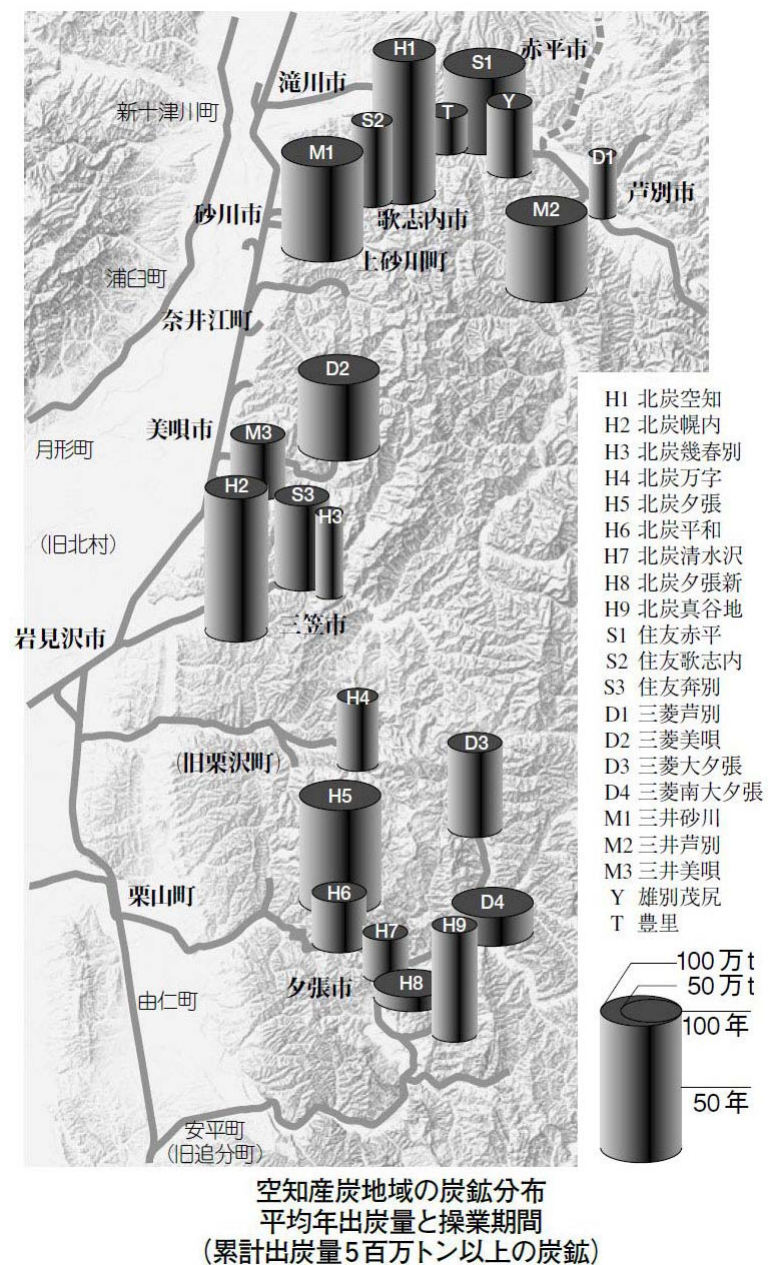
その後、「北海道炭礦鉄道（通称・北炭）」に払い下げられ、日露戦争後は三井・三菱・住友などの巨大企業集団である「財閥」が参入したことから、夕張・美唄・砂川・歌志内・赤平・芦別・雨竜の炭鉱が開発され、北海道は日本の一大エネルギー供給地の一步を刻んだ。

* 参考資料／新北海道史第一巻概説より



幌内炭山の景(北海道大学附属図書館蔵)

空知のおもな炭鉱分布



* 空知支庁「空知産炭地域の炭鉱分布」より

森林開発と石狩川の木材流送

林業・
木材業

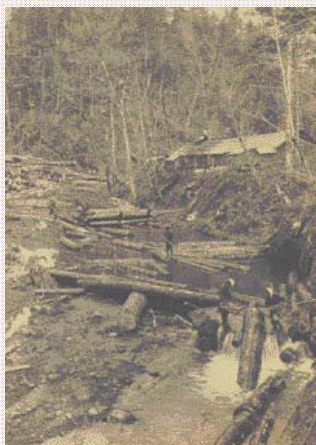
1

木材流送の流れ



冬の間山から原木を伐採して角材にし、馬ソリで引くか、適当な小川の増水を利用して近くの山元の貯木場まで運ぶ

2



水量が少ない場合は、流れをせき止めて、せきを切った瞬間の水の力で木材を水量の多い川まで押し出した(1,2の写真「今昔第二集」北海道開拓記念館蔵)

3

砂川のアバに集められた木材は、横24尺、縦12尺を1タキの筏(イカダ)にして、6タキを筏乗りが2人1組で操り、目的地まで流送した。富士製紙江別工場までは、12タキをまとめて流送したという(写真/砂川の貯木場・砂川市蔵)



道産材の使いみち

石狩川が物資輸送の航路として使われ、鉄道や道路が整備されていくと、それまで輸送手段がないため開墾地で処分されていた木々は、工業原料として利用されるようになった。日清戦争前後には、オニグルミは小銃の台尻(ライフルの肩に当てる部分)に使われた。日露戦争後は、河岸や湿地に分布するドロノキがマッチの軸に使われ、石狩川流域にはたくさんのマッチ軸木工場が進出した。その後、パルプの需要が高まり、製紙業者が進出し、大規模な森林資源の活用がはじまった。

* 参考資料/北海道史第一巻概説より

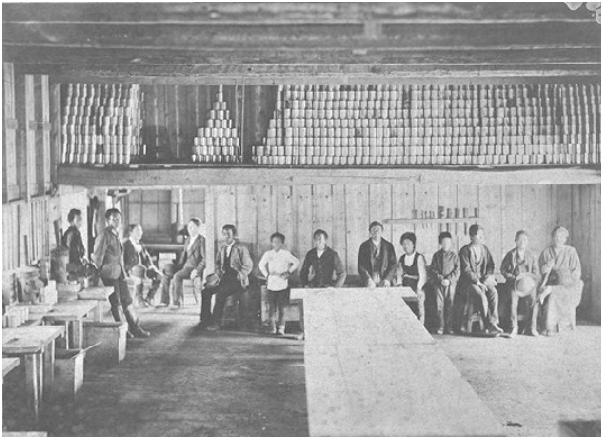
木材の輸送に川が使われた

山で伐採された原木は、「流送」という川の流れを利用した方法で、4月から6月頃に運ばれた。砂川市は、石狩川の木材流送の重要な中継地で、石狩川の淵を利用した貯木場(網場・アバ)が置かれた。現在のオアスパーク越流堤付近一帯にわたり、数万石を貯留できる巨大なものだった。

* 参考資料/石狩川舟運史より

工場は河畔に建ち並んだ

工業



石狩鮭罐詰所の内部 (北海道大学附属図書館蔵)

工業の重工業化

日露戦争の結果、軍事的な利用を含め内陸交通を統一する必要があり、鉄道の国有化が進められた。北海道では、明治40年頃、「北海道炭礦鉄道会社（通称・北炭）」と「北海道官設鉄道」の一部路線が国有化された。

運輸部門を失った北炭は、『北海道炭礦汽船』に改称し、鉄道補償金で室蘭に海軍用兵器を製造する「日本製鋼所」を建設した。

一方、明治36年には、船の製造や修理などを行う施設「函館ドック」が建設され、北海道も重工業化が進んだ。江別市には富士製紙（後に王子製紙と合併）の工場が、苫小牧市には王子製紙の工場が設立され、今まで輸入にたよっていたわが国の

新聞紙が、自給できるようになった。

* 参考資料／新北海道史第一巻概説より

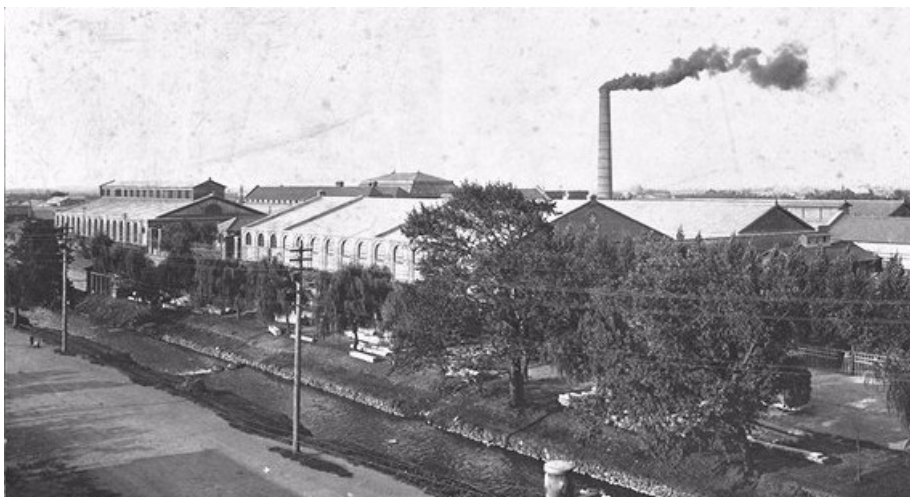
工場は川の近くに建てられた

売り物になる農作物が生産されるようになると、開拓使は加工する工場を、明治8年からつぎつぎに建設した。麦はビールの醸造、ブドウはブドウ酒、菜種（ナタネ）は製油に、そして大豆は味噌やしょう油にした。また、札幌建設に必要な資材をつくる鉄工場や木工場、水車工場に鋳物（いもの）工場なども建設された。

これらの工場は、水量が豊富で物資輸送にも便利な、豊平川と創成川の間区域に設けられた。むかしから川は、暮らしと産業のために活かされたのだ。工場はその後、民間に払い下げられ、鋳物・鉄工・製材・木工と、ブドウ酒・ビールの醸造・製粉などは、北海道工業の主体になった。また、食品工業は農畜水産物の生産増大にともなって、カニやアスパラガスの缶詰、バターやチーズなど多岐にわたっていく。

日本初の缶詰工場は、明治10年、石狩川河口の石狩市につくられた。石狩川産のサケを原料にした缶詰は、海外にも輸出された。

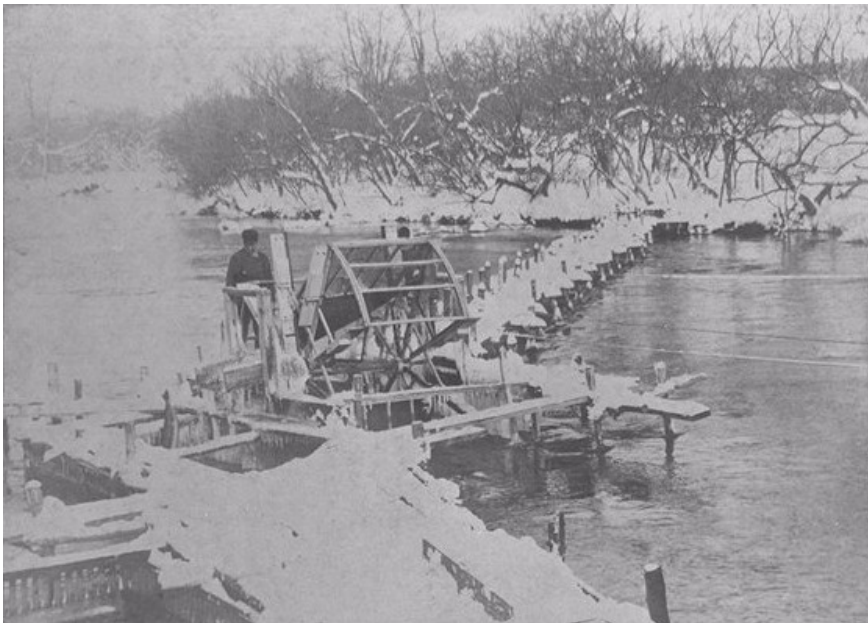
* 参考資料／新北海道史第一巻概説、日本缶詰協会「缶詰のあゆみ」より



大正7年頃の帝国製麻株式会社札幌支店と創成川 (北海道大学附属図書館蔵)

石狩川で行われたさまざまな漁

内水面
漁業



千歳川西越捕魚車(明治末?)通称・インディアン水車(北海道大学附属図書館蔵)

石狩川特産のヤツメ

明治中期から、新潟県のヤツメ漁をモデルに、カワヤツメことヤツメウナギの漁が行われるようになった。ヤツメウナギは、北海道では石狩川と後志地方を流れる尻別川がおもな産地で、石狩川では深川より下流、また雨竜川や空知川、夕張川などの支川でも行われていた。石狩川は北海道一長い川なので、生息する魚類も広範囲におよび、ワカサギ・ウグイ・メナダ・シラウオ・モクズガニ(カワガニ)・カワエビ・ヤマトシジミなどの漁が行われている。

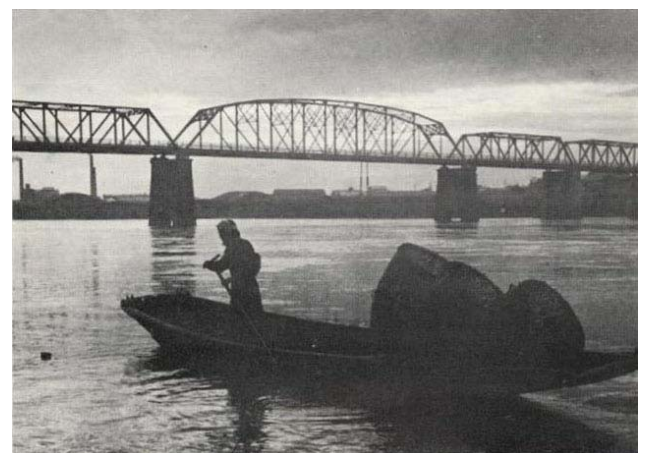
* 参考資料/北村史、石狩川ヤツメ文化保全再生事業資料、独立行政法人水産総合研究センター「さけますセンター」より

石狩川とサケ

むかしの石狩川には、サケが上流の旭川市まで溯上し、サケ漁は 1,600 年頃から行われていた。1,750 年頃には、1 年に 185 万尾もの漁獲があったと記録に残されている。

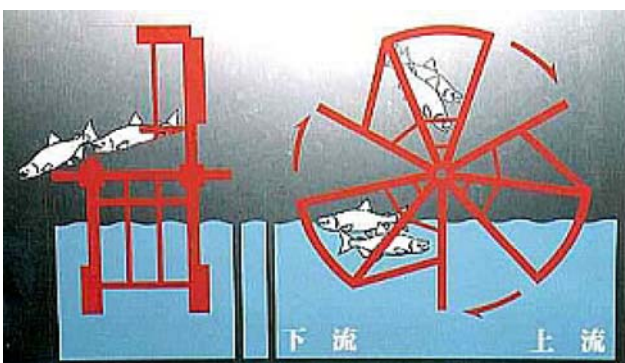
むかしからサケは、わが国の重要な食料資源であり、明治 21 年に千歳川に「千歳中央ふ化場」(現在の「さけますセンター千歳事業所」)が建設され、日本で本格的な「サケふ化放流事業」が行われるようになった。

* 参考資料/北村史などより



石狩大橋ヤツメ漁(江別市・昭和 40 年頃)(石狩川振興財団蔵)

インディアン水車こと捕魚車の構造



* 千歳サケのふるさと館「水車&サケ捕獲情報」より

内水面漁業とは/河川・湖沼・池・用水路など陸水での漁業のこと。海での漁業を「海面漁業」という

日本を代表する生産地の誕生



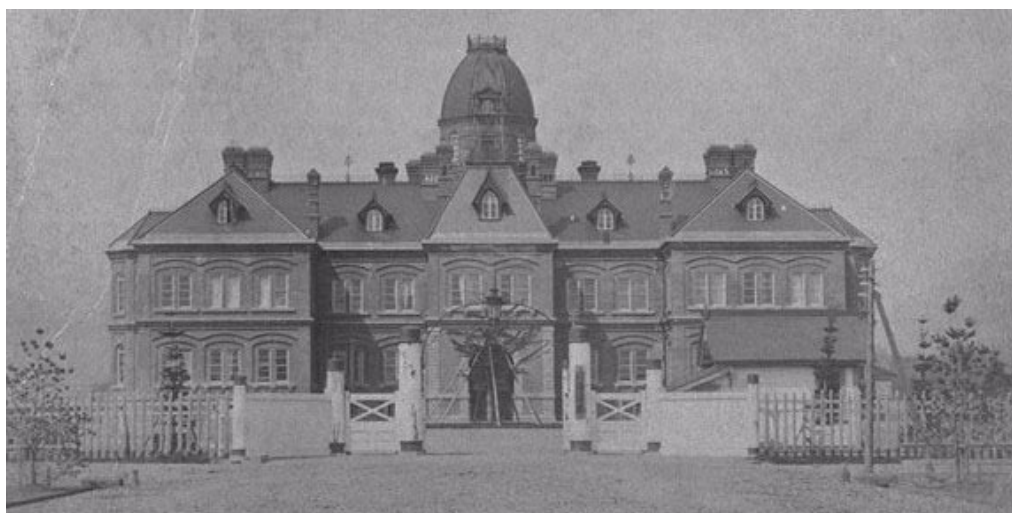
江別れんがのはじまり

開拓使は、当時の建築資材の主流だったレンガを奨励した。年とともに趣を増す『北海道庁赤れんが庁舎』は、道内8地区17の工場で作られたレンガが使われた。

江別市は、石狩川舟運の重要な中継地で資材の輸送に便利なうえ、本府・札幌からも近いということから、レンガ製造の適地に選ばれた。明治24年、現在の江別市東光町に『江別太煉瓦石工場』が開窯し、110年以上におよぶレンガの歴史の幕が明けた。

明治31年には、「北海道炭礦鉄道（通称・北炭）」が『野幌煉瓦工場』を開窯したことで、一大生産地への一歩を踏み出す。

* 参考資料／江別市経済部「北海道遺産・江別のれんが」、北海道遺産「江別のれんが」などより



明治22年頃の北海道庁庁舎(北海道大学附属図書館蔵)



野幌煉瓦場(明治43年頃)(北海道大学附属図書館蔵)

開拓民の苦労は想像をはるかに越えた

困難を極めた開墾作業

開拓民は、5町歩（一戸分）を開墾すると、土地が払い下げられ自作農として独立できる。そのためには3～4年かかるのが普通で、その間の苦労は想像を絶するものだった。まず、郷里から入植地までの旅費や生活費などが必要になった。入地すると、巨木と密生するクマササとの格闘が待っていた。種まきは、家族総出で行われた。適期が遅れると、食糧を失いかねなかったのだ。こうして収穫して得られた収入も、翌年の生活費には足らず、出稼ぎなどで補った。また、川は原始のままに氾濫を繰り返すため、洪水や冷害に見舞われることもたびたびあった。

* 参考資料／水土の礎「北海道開拓」より

掘っ立て小屋と拝み小屋

開拓民の家は、「掘っ立て小屋」と「拝み小屋」の二種類ほどだった。「掘っ立て小屋」は約12坪ほどの丸太で建てられたもの。屋根をアシやササなどで覆い、床は板やアシなどを敷いて、ムシロで仕切り、一方は寝室、もう一方は中央に炉（ろ）を設けた茶の間兼台所だった。

「拝み小屋」は5坪ほどで、「掘っ立て小屋」よりも簡素で、丸太を斜めに立て掛けた屋根と壁を兼ねたもの。両手を合わせたように見えることから、こう呼ばれた。開拓民はまず「拝み小屋」で生活をはじめ、農作物が収穫できるようになると、「掘っ立て小屋」に建て替えた。

* 参考資料／南幌町史、西興部村「文化財に見る西興部の歩み」より

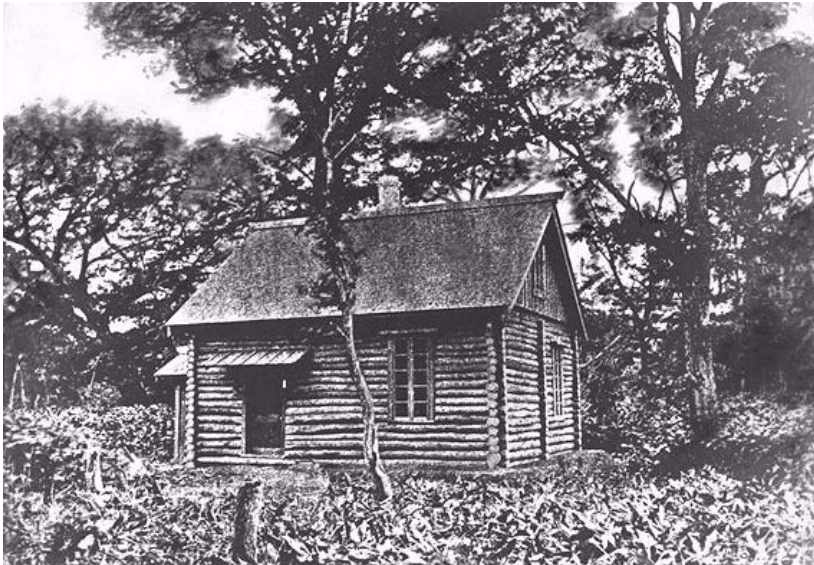
石狩川流域への入植概要



* 参考資料／「捷水路」より



拝み小屋(西興部村蔵。郷土資料館展示)



篠津屯田兵屋(明治14年頃)ロシア式丸太組兵屋(北海道大学附属図書館蔵)

自給自足と川の恵み

米がまだ収穫されなかった頃、ヒエやアワといった雑穀類か、バレイシヨが主食だった。少量のソバと野菜の切り干しを入れた味噌雑炊、バレイシヨの塩煮、団子などで、最上級の食事は、米3に雑穀7の混食で、これを食べられるのは村長や巡査、お坊さんの家だったという。しょう油は貴重品だったので、調味料は塩と味噌。大豆が収穫されるようになると、それぞれの家庭で味噌がつけられた。

飲料水は簡易な井戸を掘ったり、川沿いでは川水を使った。正月と盆には白米が食べられ、唯一の楽しみになっていた。

* 参考資料／南幌町史より

屯田兵村と屯田兵屋

明治8年の『札幌郡琴似村』から、明治32年まで屯田兵入地はつづけられ、とくに石狩川流域には屯田兵村が多く置かれた。屯田兵は、ふだんは農業をしながら軍事訓練を行い、いざ戦争が始まると軍隊として戦う。実際に、西郷隆盛が総大将の「西南戦争(明治10年)」に派遣された。初期の屯田は、明治維新などで失業した士族を募集したが、明治23年からは平民の募集が中心になり、東北からの稲作経験者が多く入植したことで米づくりが一層進んだ。屯田兵村には屯田兵が暮らす『屯田兵屋』がつけられた。江別市の「篠津屯田兵村」はロシア式で、木の角組に室内にはペチカ(ロシアの暖炉)も付いていた。「江別太屯田兵村」は、開拓使顧問のウィリアム・スミス・クラークと農業技師のエドウィン・ダンの指導を受け、兵屋には暖炉が付き、ガラス窓も入ったアメリカ式で、当時としては寒地向け住宅だった。

* 参考資料／江別市「江別の屯田兵」より



江別太屯田兵屋(明治11年頃)アメリカ式中2階建(北海道大学附属図書館蔵)

ストーブの普及と札幌都心

暖房のあゆみ

むかしの日本人は、部屋を暖めるという発想をもたなかったため、開拓使がつくったストーブは普及しなかった。開拓民は本州の生活洋式にこだわり、炉(ろ)で大木の根などを燃やしていただけだった。明治30年代になると、薪(まき)ストーブが普及するようになった。石炭ストーブは大正末期から定着した。石炭をつめて燃やす貯炭式で、煙も少なく、座敷でも使えるため昭和初期に急速に普及した。ズンドウ・ダルマ・ルンペンなどが親しまれ、「赤々とストーブが燃える部屋でビールを飲む」という、北海道独自の暮らしのスタイルが確立されていく。

*参考資料/環境生活部生活局道民活動文化振興課「北海道暮らし11号・暮らし歳時記 冬の暖房」、北海道企画振興部「北海道デジタル図鑑・時代とともに変わるストーブ」より

昭和初期に使われたルンペンストーブ

(北海道開拓記念館蔵)



創成川と大通を基点に

明治2年、開拓使判官・島義勇は札幌本府の建設に着手し、その後、岩村通俊判官の手により、明治4年から本格的なまちづくりが行われた。

市街地は現在の南1条通と創成川を基点に、1町(約109m)四方に区切り、東西南北に走る11間(20m)道路が設けられた。商店街は、創成川から南1条通を中心に発達していった。また、街の中央には東西に幅およそ105mの火防線が設けられ、北側を官地、南側を民地とした。その火防線は、大通公園のはじまりとなった。

*参考資料/札幌市中央区役所「中央区のプロフィール」などより



大正6年の札幌全景(北海道大学附属図書館蔵)

農業専門学校と空知の中核都市



北側より見た札幌農学校校舎(天文台、北講堂、演武場、寄宿舎)明治 23年頃(北海道大学附属図書館蔵)



明治 30 年頃の附属農場牧草収穫の景(北海道大学附属図書館蔵)



岩見沢停車場。明治 30 年代(北海道大学附属図書館蔵)

初の農業専門学校・札幌農学校

明治 5 年に開校した『開拓使仮学校(東京仮学校)』は、明治 8 年に札幌市に移され、ウイリアム・スミス・クラークを初代教頭に、『札幌農学校』として改めて開校した。アメリカの農業専門学校にならない、農業試験地を設け、農業指導者の養成とともに模範農場にした。札幌農学校では、卒業後は開拓使に就くことが入学時に約束され、北海道開拓の指導者を育てる場も兼ねた。現在の北 2 条西 2 丁目付近にあった札幌農学校は、明治 36 年に現在の場所に移され、その後、「東北帝国大学農科大学」「北海道帝国大学」を経て、昭和 22 年に『北海道大学』に改称された。

* 参考資料 / 新北海道史第一巻概説などより

交通の要衝・岩見沢

「幌内炭山」の開発のために、開拓使は道路を開削した。明治 11 年に開通した「札幌～幌内間」の工事従事者のために、幾春別川の川辺に休泊所を設けた。ここで浴(ゆあみ)したことから、この地域は「浴澤(ゆあみさわ)」と呼ばれ、転じて「岩見澤(いわみざわ)」になったといわれている。

明治 15 年、幌内鉄道「幌内～手宮間」が全線開通すると集団移住がはじまり、明治 22 年には「岩見沢～滝川～忠別太(旭川市)間」、翌 23 年には「岩見沢～夕張間」に道路が開通。明治 24 年には鉄道「岩見沢～歌志内間」が開通するなど陸上交通の要衝となった。明治 30 年には空知支庁が設置され、明治 41 年、函館に次いで上水道が整備された。

* 参考資料 / 岩見沢市「地名の由来」「岩見沢のおいたち」より



榎本武揚(国立国会図書館蔵「近代日本人の肖像」)

北海道は、わが国が激動期をむかえるたびに、注目されてきたといっても過言ではない。そんな風雲吹き荒れる中、北の地に足を踏み入れた偉人たちがいた――

石狩川流域にゆかりある歴史の主役たち



坂本龍馬(国立国会図書館蔵「近代日本人の肖像」)



明治22年頃の坂本直寛(土居晴夫蔵)

波乱万丈を生きた榎本武揚

戊辰戦争の最後の戦い「函館戦争」で旧幕府軍を率いた榎本武揚は、降伏して囚われの身となったが、後の開拓使長官・黒田清隆が助命を訴え、放免されて開拓使に就くことに。くしくも黒田は、降伏に追い込んだ函館総攻撃を指揮した薩摩藩士だった。

榎本は空知炭田調査を命じられ、幌内川上流を調べ、有望な石炭だと判断する。「幌内炭山」には『幌内神社』が建てられ、榎本武揚の書とされる社号額が飾られている。また、石狩川の対雁に近代的な牧場を開くなど、石狩川流域に縁が深く、牧場跡は『榎本公園』として利用されている。

開拓使では、馬車や馬ソリなどロシアの寒地文化を導入するなど、先見性と外交手腕をいかんなく発揮した。

黒田清隆の眼はたしかだった。

* 参考資料／江別市「江別ブランド辞典」、北海道立図書館「榎本武揚 幕末と明治を駆け抜けた男」などより



榎本公園のブロンズ像(江別市工栄町)

龍馬の夢を継ぐ

薩長同盟や大政奉還など、明治維新の立役者のひとり・坂本龍馬は、北海道の開拓に大いなる夢を持っていた。暗殺によって、移住計画はついでたが、甥の『坂本直寛』が意思を継ぐ。

直寛は、自由な新天地の開拓を志し、明治29年に北見原野に入植、翌年、浦臼町の聖園農場に移った。直後に明治31年洪水が発生した。直寛は上京して、板垣退助に石狩川の治水と被災者救済を訴えるなど尽力した。浦臼町には坂本家の墓があり、ゆかりの品々は『浦臼町郷土史料館』に展示されている(浦臼町字ウラウスナイ)。

坂本直寛は、北海道の夜明けを駆けぬけた。
* 参考資料／北海道立文書館、「龍馬の甥 坂本直寛の生涯(土居晴夫著)」より



北海道四大運河と 技術の系譜

石狩川流域には、小樽運河ができる二六年も前から、四大運河が完成していた。北海道の開拓には、技術とともに屈指の人材が投入された――

琵琶湖疎水の技術が北海道に

京都は、明治維新で都が東京に移り、まちが衰退していった。当時の京都府知事・北垣国道は、産業振興を目的に琵琶湖の水を京都に送る水路『琵琶湖疎水(京都疎水)』を推進し、ふたたび京都は活気を取り戻した。この大事業の主任技師に、北垣は当時21才だった田辺朔郎(さくろう)を大抜擢した。田辺は、水力発電の実用化などを、期待に応じて成し遂げた。

この北垣のらつ腕は、北海道で振るわれることになる。明治25年、北海道庁長官に就いた北垣は、田辺を呼んだ。鉄道部長として、田辺は北海道官設鉄道の計画・建設にあたったほか、石狩川を調査する『北海道治水調査会』の委員になった。しかし、ほとんどの実務を担当したのは、田辺朔郎ではなく岡崎文吉だった。



幌向運河第二渡場の付近(空知地方史研究協議会蔵)

四大運河と若き才能

北垣国道は、北海道で最も急を要する事業に、鉄道・港湾・道路とともに、排水を目的に「運河」の掘削をあげた。夕張川を軸とした『幌向運河(南幌町)』『馬追運河(長沼町)』、札幌から石狩までの『札幌～茨戸間運河(樽川運河・山口運河)』は、明治30年頃に完成した。水位の高低差を少なくする「開門(こうもん)」が設置

されるなど先進技術が採り入れられ、南幌では江別への物資輸送の時間が半減し、長沼では貨物の損傷が減って物価下落につながった。創成川下流の『札幌・茨戸間運河』を設計したのは、当時24才の岡崎文吉だった。北垣はふたたび若き才能を見出していた。岡崎はその後、調査を経て、石狩川治水計画をまとめ上げることになる。

まさに「技術は人なり」――

四大運河の位置



(「石狩川舟運史」をもとに作成)

* 陸地測量部発行地形図 大正5年「石狩」「札幌」、大正6年「銭函」、大正5年「江別」、大正5・6年「漁」を参考に運河位置を描き加えた(河道は明治20年代頃、鉄道は明治40年頃)