



[令和 2 年 11 月 11 日 定例会発表要旨]

明治期における「新川」事情

札幌市公文書館 榎本洋介氏

現在「新川」といえば、「琴似川」と「琴似発寒川」との合流点から下流域の手稲区を通り石狩湾へ注ぐ水路を指すが、明治期において「新川」と呼ばれたものは幾多あった。文献にもとづき少し整理してみたい。



① 創成川の原型

開拓使が札幌での本拠地の建設を開始する前の幕末に、大友亀太郎が「大友堀」をつくった。おそらく明治 30 年に札幌史学会が『札幌沿革史』を編纂発行した際に史実として判明したのであろう。それ以降と思われるが、大友による水路は「大友堀」と呼ばれるようになった。この堀の南 3 条から北 6 条までが、現在の「創成川」として整備された。

② 開拓使の新川整備案

明治 3 年になると、7 月札幌本府の建設継続をやめ移民を先に移住させる方針とし、インフラ整備が優先された。大友と会津藩降伏人の移住を計画した佐々木貫三が、8 月に札幌と銭函を結ぶ「新川開鑿案」を提出する。その目的は、札幌北部の湿地帯の悪水抜きと水路脇に道路をつくる水陸両方の運送用に使うことである。これのための絵図面が『札幌ヨリ銭函新川見込地』〈北大附属図書館〉と思われる。この佐々木案はすぐ着手し、9 月東久世通禧長官が視察にきた時には現在の麻生の北の



『明治四年新川開鑿之圖』 ※赤色線が開鑿案
—北海道立図書館「河野文庫」所蔵—

「琴似川」まで開鑿されていた〈霞会館『東久世通禧日記』〉。

この後、11 月西村貞陽権監事らが札幌本府建設の予算的措置の方針を策定し、さらに新川を開鑿して水陸の便を開く方法を策定するとして札幌へ出発した。11 月末に札幌に着いた西村は、実地見分のうえ、川幅を 4 間、西側の道路を幅 3 間とし、さらに小溝を開鑿して東側にも築堤することに変更した。雪解け後の精密調査を佐々木貫三に指示した〈国立公文書館『府県史料 北海道史料』〉。

河野文庫の中に『明治四年新川開鑿之圖』〈道立図書館〉がある。その図面には裏に「明治四年三月九日 使掌飯田翠新川佳作建議案」と墨書されている。署名から飯田が調査をしたと考えられるが、文字の感じから後筆の可能性が拭えず、資料収集した際に河野常吉氏が書き足した可能性がある。それでは新川を銭函へ延伸するのではなく、銭函から現在の北 5 条西 20 丁目辺りへ開鑿する案である。図の内容を点検すると、白石村（4 年 11 月名称決定）、平岸（4 年 4 月名称決定）の記入、札幌神社が現在地（4 年 9 月建築）に描かれていることから、明治 4 年 3 月はあり得ない。

明治4年末以降につくられたものだろう。今のところ 西村の考えによる 再調査後の図面や調書は見つかっていない。

一方、開拓使手代として 高見沢権之丞は 日記『札幌御開拓記』(札幌市公文書館所蔵)に 4年2月18日 本府から銭函までの新道新川の見廻りを指令されたと記している。さらに開拓使は 小樽の星田滝蔵・浮田善助に呼び出しを命じ、19日 高見沢は小樽へ行き 小樽の大年寄と会い 二人への指令書を渡した。20日 高見沢は二人に同道して小樽を出発し、2月21、22日に踏査して琴似川運送小屋へ着いた。3月4日に 新川新道絵図面と積書を 星田と浮田が役所へ提出した。この日記を見る限り、調査報告をしたのは星田と浮田であることから、開拓使は星田と浮田に調査の指令をしたようだ。高見沢は二人へ指令書を届ける役で、帰り道 二人に同道したようだ。高見沢に調査指令が出たわけではない。この絵図と調書にあたるものは未発見である。また星田と浮田についてはよくわからない。

明治5年10月、札幌運送掛から新川開鑿の建議が出された。それには開拓前のインフラ整備として水陸の二道を開き、その後に住民を移す考えを示した。札幌への運輸のために茨戸への新川延伸を提案した(「開拓使公文六」同分5736)。この事業は行われなかった。これに基づいた絵図が『新川分間畧圖』(北大附属図書館)である。

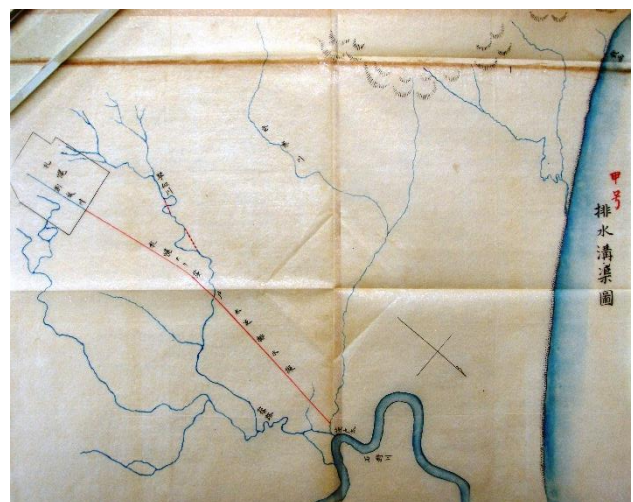
以上は 開拓使が札幌本府の建設・経営のために考案した新川新堀で、目的は湿地の排水により耕地をつくることと水陸両方の運送力をつけるためのインフラ整備であった。しかし、当初の佐々木案のように 銭函までの堀は実現しなかった。

③ 道庁の湿地開拓と新川

明治19年 北海道庁が北海道を管轄することになった。19年に 岩村通俊 長官は新規事業の概要を総理大臣 伊藤博文に示した。その中に「札幌近傍排水工事」があった。

それによると、札幌北方の「創成川」以西 石狩や銭函に至る地域について 原野の排水による耕地化である。そのために19年に「琴似新川」として「創成川」の北方への延伸工事が行われ、20年に現在の「新川」として残っている排水路を「軽川大排水」として整備した(国立公文書館『公文類聚』第10編 明治19年 第37巻)。この後、新琴似屯田と篠路屯田が入植した。この事業は『北海道廳事業功程報告』(明治19年版～明治23年版 道立図書館)において報告されている。

この道庁の湿地排水事業により 銭函への「新川」が出来たが、水運には利用されなかった。



札幌近傍排水工事『排水溝渠圖』— 国立公文書館所蔵 —

④ 札幌銭函間運河

明治28年から 北海道庁技手 岡崎文吉の設計で、札幌茨戸間、茨戸銭函間運河の開鑿が始まる。その目的は、札幌茨戸間は輸送路としての「創成川」の拡充も兼ねて排水・灌漑・水力利用である。茨戸銭函間は、運輸と排水を主とし、灌漑と水力利用である。現在の石狩市役所近くの「茨戸川」から 途中 国道337号の近くを通過して 銭函の「ポンナイ川」までである。銭函駅からの鉄道輸送に引き継ごうとした(北海道毎日新聞附録 明治28年5月9日)。

しかし、維持が難しかったようで 明治37年頃以降 運輸量を確認できなかった。その後、山口村民の要望で 村部分の運河が再整備された。手稲石狩間の物資輸送は、大正期から「軽石軌道」による馬鉄が一時担ったが、長く続かなかった。

◆ なつかし写真帖

牛も馬も身近な存在だった…



A 昭和37(1962)年7月撮影

私が子供の頃、周囲には牧草地が広がり、牛や馬はいつも身近な存在だった。写真はどちらも 昭和30年代に撮られたものだが、どの辺りか、お分かりになるだろうか。

Aは 現在の前田6条10丁目、下手稲通。バックにうっすらと写っているのは、『馬場牧場』の牛舎かもしれない。いま『ホームック』が建っているところだ。農業を営んでいた我が家に 佐賀県の農業高校の二人の生徒が十日間ほど泊まり、見習いや牛の世話などの手伝いをしていた。記念にと小学生

だった私も写真に納まった。実習生同士の方言だけの会話がまるで理解できなかったことが思い出される。Bは 石狩街道（石狩手稲線）。前田5条10丁目から新川方面を眺めたものだと思う。春先のぬかるんだ道や 木製電柱が並ぶ景色から、交通量の多い幹線道路になることは想像できない。

実家は、現在の『とんでん』のところにあった。とくに馬との思い出は多い。朝、草場まで連れて行き 15m 程度のロープで固定して夕方連れて帰る。ワラや乾燥草を敷き込んで 寝床づくり。二週間に一度は寝床のワラ替えと糞出しも…。5歳の頃だろうか、農耕馬での畑作業（畔切り→雑草掻き→根元に土寄せ）のとき、馬の背中に乗せてもらい 真剣に掴まっていたはずが ウトウト居眠り。落ちそうになって 父親に受け止められたことが 最初の記憶か――。

私が世話をしていた馬は赤毛の雌で、同い年だったはず。名前は思い出せないが、賢かった。朝、馬小屋から出すときの空模様は晴なのに、後に曇ったり 寒かったり 雨が降りそうな日は なかなか外に出ないのだ。前足をジタバタして嫌がり、無理矢理引っ張り出した。夕方 迎えに行くと「遅いぞ」と言わんばかりに頭を上下に振り、繋ぎロックを外すと一目散に馬小屋へ向かい、自分のスペースに入っていく。馬は、どこにいても帰巢本能が優れているという話は たくさん聞いた。馬の世話は高校に行ってもしていたが、私が東京に出ていた 20歳のとき、赤毛のその雌馬は老衰で死んだ…。

古い写真を手に、しばし そんなつまらない思い出に浸った。 川上義昭（手稲郷土史研究会 会員）



B 昭和32(1957)年4月撮影

遺構・遺物は語る

バス停「曲長通」のなぜ？

読み方が難しいことで知られる道路に「曲長通」があります。明治37年に開かれ、昭和10年代まで 現在の星置公園や運転免許試験場付近に広がっていた「本間長助農場」の屋号「長」^{かねちょう}に由来する名称ですが、沿線ではない曙2条4・5丁目にも「曲長通」というバス



「曲長通跨線橋」に立つ標識



バス停「曲長通」

停が存在しています。なぜでしょう。実は、JR 稲穂駅の北側から かつて農場があった場所へと向かうこの道こそ、本来の「曲長通」でした。都市計画道路の整備に伴い 名前を譲ったあとも、バス停に痕跡が残されているのです。

そもそも、「長」本間は、明治9年創業の札幌屈指の醸造家でした。『金麗』の銘柄で、石造りの酒蔵が南3条東2丁目に並んでいたといえます。その蔵が、昭和26年に公開された 黒澤明監督の『白痴』の重要な舞台として使われました。三船敏郎が演じた男の住まいと手稲の「曲長通」との関係を知ると、映画にも新たな興味が湧いてきますね。 [J]

【つれづれ随想】

軽川そして「前田大橋」に寄せて

手稲山を源流とする二級河川「軽川」は、国道5号からJRの鉄道を潜り抜けて前田地区で顔を出し、その流れは中の川を経て新川に注ぎます。この軽川に掛かる長さ29.1mの橋が『前田大橋』です。

川の両岸は「軽川桜づつみ」と名付けられ、格好の散歩コースです。これは、建設省（当時）の「桜づつみモデル事業」として認定・整備されたもので、春には数種類の桜がひと月近くも咲き、とくに「こどもの日」にはたくさんの鯉のぼりが川に渡されて、多くの人を訪れます。秋にはサケやマスも遡上してきます。大切な軽川を守ろうと、地域でも川の清掃やヤマメの稚魚の放流に取り組んでおり、中心となって活動する「軽川と桜並木を育てる会」は、平成29年に河川愛護功労者として「北海道社会貢献賞」を受賞しました。

『前田大橋』は、その欄干に大きな特徴があります。平成5年、それまで車道だけだった橋に歩道を設ける改修工事が行われました。この時、地域の歴史を物語る馬車をモチーフにした木製の欄干や照明灯ができたのです(写真上)。昔、この付近から石狩の花畔まで「馬車鉄道」(軽石軌道)が走っていた情景を思い起こさせるものでした。ところが、平成27年10月、欄干や歩道の傷みが激しいということで、橋の大幅改修の話が持ち上がりました。木製部分を全て金属に替えるという説明を受け、町内会としては市に委ねることになりましたが、馬鉄の名残だけは何とか刻めないものかと、私は仲間と共に要望を伝えました。その後、現在のようなデザインの金属の欄干になりました(写真下)。

毎日、大勢の人がこの橋を渡っていきます。たった一對の車輪ですが、そこには意味があり、地域の歴史が秘められています。車輪を見るたびに 残していただいて本当に良かった思います。



平成 27(2015)年 10 月撮影



令和 2(2020)年 12 月撮影

濱 莖 静子 (手稲郷土史研究会 会員)



★「手稲歴史資料展示コーナー」の展示替え 手稲区役所1階の「手稲歴史資料展示コーナー」で、12月中旬より展示替えが行われます。手稲郷土史研究会が区と連携して運営の一端を担っているもので、今回のテーマは『前田の地名のおこり 酪農の礎を築いた「前田農場』——旧加賀藩前田家の失業対策、牧場経営のモデル 軽川本場、手稲山麓での造林事業、小作農から自作農へ、東宮の農場視察の各項について、古写真を交え6枚のパネルで概説します。

★手稲郷土史研究会の今後の活動について 12月の定例会は、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し中止となりました。当初予定の研究発表は、令和3年度に繰り越します。次回定例会は1月13日(水)13:30より手稲区民センター3階視聴覚室にて、市民グループ《やまなみ手稲》会員の原田和彦氏に「植物観察のたのしみ」と題してお話いただく予定です。当日は、マスク着用のうえ会場内での予防対策にご協力ください。また、発熱など体調不良が見られる場合は、参加をお取り止め願います。会員でない方の聴講もご遠慮ください。なお、感染症の蔓延状況によっては、1月以降の定例会も変更になる可能性があります。その場合は速やかに連絡させていただきます。

手稲郷土史研究会 会報「郷土史ていね」第155号 令和2年12月9日発行 発行責任者:永井道允(手稲郷土史研究会 会長) 編集:菅原純子・佐々木光男
☎060-0808 札幌市北区北8条西3丁目 札幌エルプラザ 2階 札幌市民活動サポートセンター レターケースNo.277 手稲郷土史研究会
✉メールアドレス kyoudoshi_teine2005@yahoo.co.jp