区画地より成りイワチシ、チロロニ原野の中間に介在し岩知志部落の北四里半にあり山岳四周地勢狭長右にペンケウシヤツプ左にパンケウシヤツプ下流東岸にオカシユンベ、オコタンナイ等の支流あり沿岸は平坦にして其他は所々丘陵起伏し山麓と共に波状をなすも其傾斜急ならす（略）

交通　東チロロ駅逓へ三里南イワチシ駅逓へ四里半戸長役場所在地の平取（イワチシ平取間十二里）へ十六里半北占冠駅逓へ五里二十二町金山停車場（占冠金山間四里三十二町）へ十里半あり道路橋梁完成し車馬を通するに難からす、貨物の売買は金山に依るを便なりとすウシヤツプ金山間の運賃一駄一円八十銭米一俵九十銭なり（略）

散露部落　右左府部落の東三里沙流川の流域に在り地勢平坦Y型を成して東方に布延し海抜七百二十尺に位す連山重畳四面を扼すと雖地味の膏腴は却てウシヤツプに優り且濶葉樹林の巨木に富む（略）

本地は明治三十四年度の区画測設に係り三十八年岩手県人目曲久助銃床材の桃伐採の為に入地し遂に居住開墾に従事せり（略）

市街地は中央に在り戸数十、駅逓、教育所、雑貨商店各一のみ該地より北沙流川を溯り日高国境山脈を横断して十勝国上川郡人舞村清水駅停車場へ通する径路あり行程八里余其中間なる字ウエンサルに駅逓所の設置、道路開鑿の計画あり（略）

なお、金山～日高における流通などについて、次のように述べている。

交通ハ鉄道開通以前金山駅ノ元祖皆川某（註―金山の元祖皆川友吉）私費ヲ以テ日高幌去迄約十八里ヲ刈払ヒ砂金採取通路ヲ求メタルヲ紀元トス、明治四十一年ニ至リ金山ヨリ日高右左府ニ通ズル殖民道路ノ測定ヲ起シ四十三年五月始メテ開通セルモ中間ニ長ク二ケ処ノ険阻ヲ存セリ

一ハ千尺ノ国境峻坂一ハ鵡川三十間ノ渡船是ナリ而ルニ大正六年渡船ヲ廃シ木橋架設シタル結果頗ル便利ヲ加ヘタルモ近年農業大ニ開発シ金山駅ニ搬出スルモノ年額弐万俵、日高ヨリ搬出スルクローム鉄礦参万俵ニ達シ、日々百台以上ノ車馬絡駅トシテ道路ヲ攻撃シ雪後秋霜ノ候ハ車輻ヲ没シ行旅従ウ処ヲ知ラズ為ニ生産者ハ壱俵壱円五拾銭乃至参円ノ運賃ヲ負担シ且全然運搬不能ニシテ米噌ノ窮乏スルコト稀ナラズ

（『占冠村沿革誌』）

アイヌ期の昔、石狩と十勝を往来するには石狩川を上り十勝川水源を下るのと、狩勝峠の麓を落合辺りから廻るのと、その外を合せ四つの道筋があったが、外にもう一つ、日高村域を通って十勝に出る道があった。石狩側の入口は金山辺りの低地から沙流川に出てパンケヌーシを溯りメムロ岳を目指して十勝国境にたどりつくことであった。この道筋は石狩夕張はもちろん日高沙流との重要な一つの交通路であった。平和な移住族も、また両国の掠奪群像も度々これを利用したことであろう（後略）

（『日高村五十年史』）

十勝への道　官設十勝線の建設工事は、明治四〇年（一九〇七）九月、落合～伏古間が竣工し、待望の全線開通をみたが、それまでの本村各駅の状況については、次のとおりであり、この間にも多数の移民が本村を経由して、十勝へ入地している。

明治三二年（一八九九）一〇月、金山及び落合に駅逓所が設置された。

明治三三年（一九〇〇）一二月、金山駅と鹿越駅が開設され、鹿越に運送店が開業した。

明治三四年（一九〇一）九月、落合駅が開業し鹿越～落合間の運

輸営業が開始した。落合に運送店が開業。

明治三五年（一九〇二）一二月、幾寅駅が営業を開始。

明治三三年、北海道開墾組合（山形県北山村郡高崎村）の橋井松五郎、橋井弥平衛らの集団移民約一〇〇名は室蘭に上陸、貨物列車で旭川に到着、更に建設列車で上富良野に到着、ここから徒歩により金山―第一〇工区（鉄道工事場）―落合と旅宿し、同年四月六日に石狩・十勝国境（狩勝峠）を越えた。

十勝の新得原野に入地の高知県人の集団移民も、時を同じくして、前記のコースをとっている。

福井県から徳橋清助ら十数戸の越中団体が、佐幌基線三号付近に移住したが、この団体も上富良野で二泊し、金山～落合を経由し、狩勝峠の鉄道の測量跡をたどり目的地へ到着したのである（『村史』『新得町史』）。

明治三四年（一九〇一）当時であれば、移民は室蘭経由で旭川に到着、旭川から官設十勝線に乗車し鹿越駅で下車して、徒歩か駅逓馬により落合駅逓所まで進み、落合からは狩勝峠を越えるか、一方、串内を経由して石狩・十勝国境を越え広内へ入地するコースをとった。

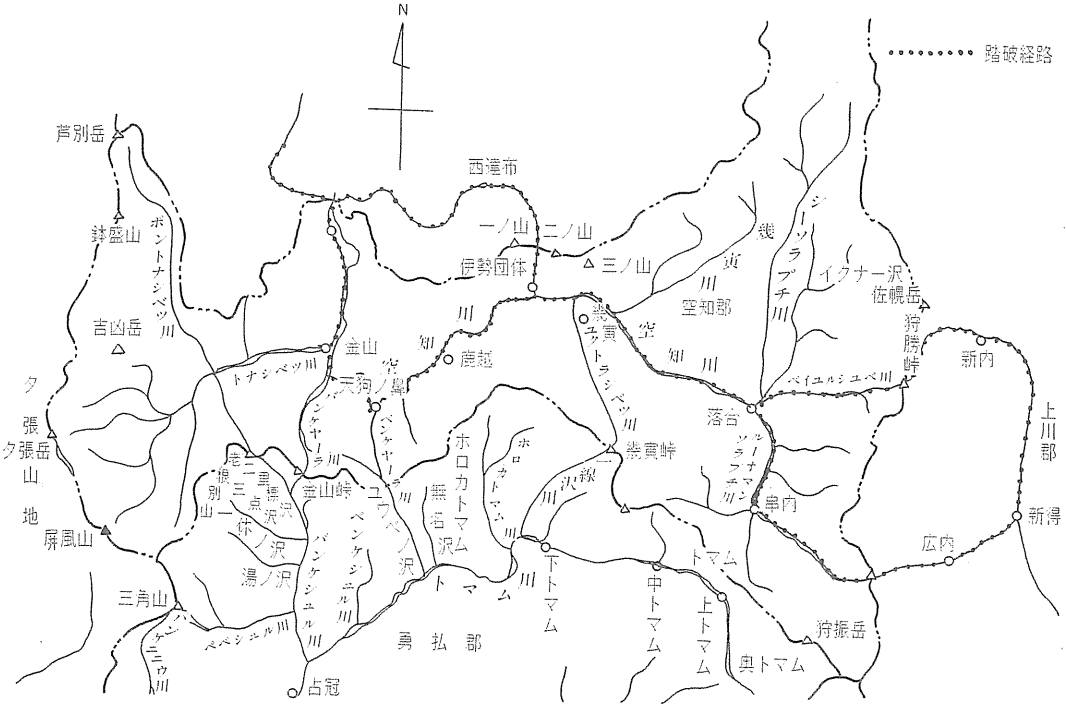
明治三三年（一九〇〇）一二月以前に入地の移民は、徒歩で金山～鹿越間を越える場合は、必ず「天狗の鼻」と呼称される通行の難所を越えなければならなかった。

まず金山を出発して、空知川筋の左岸（上流に向って）を進み、一部山間を縫って「天狗の鼻」を迂回して鹿越へ向かい、鹿越では舟に乗って空知川を渡り、伊勢に抜けて西一号まで進み、空知川を渡って幾寅へ出たのであった。

また、一方では、当時、本村と同様に富良野村戸長役場の管轄下にあった西達布と、本村の境界にある一の山（八五八・四メートル）と二の山（七八九メートル）の中間鞍部の分水嶺を越えて伊勢に下り、空知川を舟で渡って幾寅に達し、落合へ進み、ルーオマンソラプチ川筋を遡上し、右折して串内（標高四九五・六〇メートル）からルーオマンソラプチ川源流に達し、石狩・十勝国境（標高六八四メートル）を越え、下って広内へ達するコースがあり、串内を通過しない場合は、落合からペイユルシュペ川筋を遡上し狩勝峠を越え、下って新内に至り、新冠へ出るコースをとったのである。この道は、昭和六年六月に帯広土木事務所の直営施行で、新内～落合間の開削工事に着手し、同年一一月竣工をみている（別図四参照）。

明治三九年（一九〇六）九月『殖民公報』第一六号によれば、明治三六年一月から六月二〇日までの期間、「汽車による十勝国移民」の落合駅通過者（先に本道に移住し更に転住する者を含む）は、六八八人に達している。

汽車による十勝国移住民　府県より十勝国に移住する人民は往来函館に渡航し来り函館にて本庁補助の定期航海船に乗換へ十勝国大津又は広尾に上陸し



別図4　移住民の十勝へのコース

て移住地に至るを例とせるに大津は春季海上不穏にして天候によりては容易に上陸する能はす空しく日を船中に消する等其困難少なからす広尾は該国の一方に偏在して一般の移民に便ならす因て明治三十四年官設鉄道の延長して石狩十勝の国境に近き落合駅に達するや移民は鉄道の無賃なると途中安全なるとにより室蘭又は小樽に上陸し之より汽車に乗りて落合に至り同処より国境の山路を越え十勝国に入るもの漸次増加せり是に於て本庁は昨年四五月の交殊に吏員一名を落合に派遣し移住地の方向里程等を指示し旅店並に荷物運搬の世話をなせしか本年も亦河西支庁より四、五、六の三ヶ月間吏員一名を同地に派して同様の世話をなせり今其調査せる所によれば本年一月より六月二十日に至る間に落合駅を通過して十勝国に入れる移住民（曩に本道に移住し更に転住する者を含む）の総数は六百八十八人にして其内宮城県民百三十一人、山形県民百二十二人、富山県民百十一人、福島県民九十一人、石川県民三十五人、其他福井、鳥取、埼玉、徳島、愛知、長野、岐阜、東京、岡山、兵庫、鹿児島、宮崎、静岡、岩手、香川、和歌山の十六府県合計百九十八人なり其移住地は利別以北にして殊に帯広以北の原野を多しとす。

明治一九年（一八八六）八月から、北海道庁が開拓した殖民地撰定事業が終わると、移民を招致するため、まず道路の開削が急務となり、官設鉄道十勝線建設工事に先立って、道内内陸部の重要幹線として、十勝街道が登場、明治三一年（一八九八）には、旭川～下富良野間の開削工事が完成、旭川～落合に至る三一里三〇町の間は、馬行も容易となり、鉄道十勝線の開通と相まって、拓殖の気運が高まり、殖民地への移民などの増加をみるに至った。

第二節　道路の沿革

開拓期の道路開削　開拓使以来、新地開拓の急務に対応するため、開拓の基幹となる道路開削に重点がおかれたが、道路工法は、ほとんどが簡易な工法で施工され、河川には木橋が架設されるか、あるいは官設渡船場が設けられた。

これらは開拓使一〇年計画以降、昭和二六年ごろに至るまで大体、一貫した方針であり、その事業費は、国費の投入によったものであった。

施工年度	区分	工事内容	資料
明治三四年度	市街地予定道路開削工事	金山、鹿越、落合市街地富良野・十勝間連絡道路の要衝に当り空知川及びルーオマンソラプチ川沿岸の殖拓に伴い必要を生じたるものにして又官設鉄道停車場所在地たり	「殖民公報」明治三四・九第四号
同　三四年度	国費道路開削工事	富良野・十勝間鹿越連絡道路一里六町二〇間　工費八三〇円	「殖民公報」明治三五・九第一〇号
明治三五年度	国費道路開削工事	殖民道路開削箇所石狩国イクトランベツ原野道路一里二〇町二三間　幅二間　橋梁一二　実費五〇六〇円	「殖民公報」明治三六・一一第一七号
同　三六年度	国費道路開削工事	紅葉山・金山間の内四里　金山停車場より起工	「殖民公報」第一六号明治三六・九
同　三七年度	国費道路	原野道路　石狩ユクトランベツ原野三〇町四五間一〇	「殖民公報」明治三八・三第二五号

鉄道十勝線金山隧道付近―明治34年（佐藤清二蔵）

明治四〇年（一九〇七）五月三一日、北海道庁告示第二七五号をもって、道庁管内仮定県道が、次のとおり定められた（『殖民公報』明治四〇年九月、第三八号）。

名称　仮定県道南北線

目的　興部より大津港に達する路線

起点地名　興部　終点　大津

主たる経過地　然別　パンケ