

十六代	島津寛兄	昭和二十四年八月
十七代	清水安国	昭和二十六年三月
十八代	千田与一	昭和二十七年三月
十九代	小野寺鶴松	昭和二十九年三月
二十代	馬蜂利吉	昭和三十三年二月

旅客は取扱っていないが、便宜上の乗一、四三二人、降一、五八三人、貨物の発送はなく到着は一、六二三疋で、杭木、砂利、セメント、軌条等の工事材料である。

第六章 各字別に見たる交通路の発達

第一節 下金山

開拓時代に下金山に初めて出来た道らしい道は、先ず富良野町東山の西達布から金山に通ずるものであった。この時代の道は最も通行しやすい条件のところだが、自然と道になつてくるのであるが、下金山と金山は空知川の本流には添わず高台を通つたのである。

この交通の上においてどうしても空知川を越えなければならなかつたのが、今の下金山橋の上流にある渡舟場

であつた。

明治四十三年下金山市街と下模範林を結ぶこの渡舟守をしたのは北条芳蔵で、つづいて斎藤林右工門という人だつた。

ワイヤーを渡して普通の川舟で渡していたが、官設渡舟場でもちろん料金をとられたのである、この渡舟場は村史編さんの古老座談会でも随分話題となつただけにその頃重要であつたが、大正四年に初めて橋となつたのが下金山橋の前身である。

この橋がまた賃取橋で大人は一人二銭、馬は五銭であつた。しかし模範林に住む者は金をとられなかつたのは外でもない、山火事や水害の時に協力してほしいからであつた。

金山から日高へ、日高から浦河へこの橋を通つて行く人々も多かつたことを思うと、歴史的な意義のある橋である。駅の開札の様に一人づつしか通れない様になつてはいたが、川の水量の少いときは徒歩でも渡れるので、渡つてもこの渡舟の上流と下流三百メートル間は橋を通らなくても料金を請求された。この点は昔の東海道五十三次の大井川とちがつている。

この賃取橋も大正十一年の大水害で流失してしまつた

が、下金山橋となつてかけ替られたのである。

さて以上の開拓初期時代の明治四十一年、この幹線の外に下金山上模範林に渡舟で渡り、二又沢をのぼつて字金山の富士川に出る道があつた。これが後につり橋になるのである。また下金山から下模範林への近道としてつり橋もあつたが、これがまた現在のつり橋の前身である。

清水農場の第一区から今の鉄道の進んでいるコースで金山に行く道もあつて牛馬の様な大動物はここを通ることが多かつた。

第二節 金山

砂金掘時代の道になるともう我々は想像するより他に知ることが出来ない。しかしいたずらに観念を積みあげて行くことは出来ない。現在我々の手がかりのある明治三十三年に降るともう駅が出来て、ここが大きな玄関となつていのである。

そこで筆者は先ず駅のことから書くことにしよう。開駅の頃は一日一回だけ下富良野から汽車がきた。実にのんきな汽車で、森田久次郎の駅長の頃は駅長夫妻は駅の本屋内の四畳半の湯呑場に住んでいた。

駅をたてたのは則瀬義一という大工であつた。

先ず市街の道路が出来たが、これは明治三十四年の十二月にパンケヤーラの石をとつてきてつくつたもので、橋をかけたのは黄金川だけであつた。巾十三尺、長さ五間のものである。パンケヤーラ川と十梨別川に及ぶものであつた。

高台を越して下金山に出る道路は、明治四十三年に旭川市五条九丁目の酒井治三郎の請負で、土工は駒井幾久太郎が中心であつた。この頃はもうタコ部屋はなくて全部信用人夫であつた。岩根橋はこの時かけられたのである。

富士製紙金山パルプ工場は、札幌の阿部久四郎の請負によつて出来たが、川向との交通の血管となる村田橋は明治三十八年に出来たのであるが、その前には仮橋がかかつていた。橋の名は富士会社東京本社村田の名をそのまゝつけたものである。川向の開発と交通はこの橋によつて初まつたのである。

ついでだから附記すると工場の水路工事は今村正七の請負で、この親分の下請も二、三人あつたが、明治三十九年から四十年十二月へかけての工事と言われている。

占冠へ越える道路工事は札幌の地崎組が請負つたが、