

〃 二〇、二二四坪
 牧場 九二、七八七坪 〃 三九町八反一畝一四歩
 駅舎 二六・五坪 〃 四〇坪五
 井戸 一坪 〃 一ヶ
 〃 〃 厩舎六坪

落合駅通所

創設年月日 明治三二年八月一九日、北海道庁告示第二〇六号(告示年月日、
 明治三二年八月一九日)
 廃止年月日 昭和二年六月三〇日、北海道庁告示第六六三号(告示年月日、昭
 和二年六月三〇日)
 所在地 石狩国空知郡下富良野村字落合

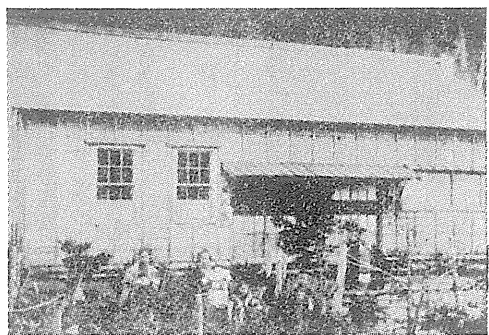
隣接里程 鹿越 四里一八町、串内一里二〇町
 取扱人 茂木虎徹 明治三二年七月一五日〜同三年二月一〇日
 秋田甚平 明治三三年二月一〇日〜大正三年七月六日
 秋田清一 大正三年七月六日〜昭和二年六月三〇日

手当金 六円(明治三二・七・五)三円(明治三三・一二・一一)明治三
 八年四月一日から無給

敷地 九〇〇坪(明治三四・一二・四)昭和五年二月二〇日告示第二六
 八号により無償付与九〇〇坪

牧場 五三、〇三〇坪(明治三四・四・一二) 〃 四六、九六二坪
 畑地 甲五、五一〇坪(明治三四・一一・一四)、乙二、〇八七坪 無償
 付与 八、一六二坪

駅舎 三六・五坪(明治三二・一〇・一九、大正四年払い下げ済み) 〃
 二二・六〇坪



鹿越駅通所(明治33年創設)

て、駄馬や馬車、冬季は馬糞を仕たてた。これを運送と呼んだ。金山駅通所の場合は、占冠、右左府(日高)への道があり、落合駅通所は、串内、トマムへの道があった。また、十勝国へ入地のため、人や荷物を、落合〜狩勝峠〜新内と串内〜日高山系〜広内へのコースであった。

駅通所は拓殖の完成に伴って廃止されたが、単に交通上のみならず、開拓路線の展開の上からも重要な拠点となったのである。しかし、昭和二年まったく廃止されるに至った。

明治四一年(一九〇八)末現在における道内官設駅通数は、合計二一カ所で、うち石狩国は三四カ所であり、本村内関係は、次のとおりであった(『殖民公報』明治四二年七月第四九号)。

字クヌナイ	串内 一夜一人宿泊料	八〇〇	五〇〇	四〇〇厘
字落合	落合 同	八五〇	七〇〇	五〇〇厘
字鹿越	鹿越 同	六〇〇	〇	〇厘
字金山	金山 同	七〇〇	五〇〇	〇厘

渡船場 開拓時代には道路が不完全な上、橋梁を架設する

井戸 一ヶ所(明治三二・一〇・一九) 〃 一ヶ
 その他 明治四五年七月一五日、指令第六〇八〇号をもって私費増築建物
 取除を認下す
 大正四年一月二三日、指令第七八一四号をもって駅舎払下処分
 の件認可す

鹿越駅通所

創設年月日 明治三三年一月
 廃止年月日 明治四二年三月三一日、北海道庁告示第二一〇号(告示年月日、
 明治四二年四月一五日)

所在地 石狩国空知郡富良野村
 取扱人 浅野信太郎

串内駅通所
 創設年月日 明治三三年一月
 廃止年月日 明治四二年三月三一日、北海道庁告示第二一〇号(告示年月日、
 明治四二年四月一五日)

所在地 石狩国空知郡富良野村
 取扱人 八谷清吉(八谷は「殖民公報」には、蜂谷とある)

大正五年九月『殖民公報』第九二号には、次のような記事が掲載されている。

上川支庁管内に於ける官設駅通所 上川支庁管内に於ける官設駅通所は、(略)金山、落合、占冠、トマム(略)の二十箇所にして大正二年より四年に亘る三年間の宿泊人員は総計三万二千二百六十八人なるか此内宿泊人の最も多きは常盤の六千五百五十九人にて最下位はトマムの四六八人なりと云ふ

駅通所が郵便物を輸送する場合は郵便物のマーク入りの旗を立

までには至らなかったため、渡船による場合があった。

これも、当初は民間人が許可を受けて、通行の便に供したが、その経費を個人で負担することの至難な者には、道庁から補助金を支給することとし、漸次、渡守給料人馬渡賃制を定めることとしたのである。

渡船場について『村史』には、次のような記述がある。

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、自然と道になってくるのであるが、下金山と金山は空知川の本流に添わず高台を通ったのである。

この交通の上においても空知川を越えなければならなかったのが、今の下金山橋の上流にある渡船場であった。

明治四十三年下金山市街と下模範林を結ぶこの渡船守をしたのは北条秀蔵で、つづいて斉藤林右衛門という人だった。ワイヤーを渡して普通の川船で渡していたが、官設渡船場でもちろん料金をとられたのである。(略)大正四年に初めて橋となったのが下金山橋の前身である。

渡船場設置について『殖民公報』(明治三六年一月第一七号)に、次の告示が掲載されている。

北海道庁告示第六百六十号
 石狩国空知郡下富良野村字西タツプ空知川ニ官設渡船場ヲ設置ス
 明治三十六年十月十七日

この告示には、空知川とあり前述の渡船場と推測される。

北海道庁長官 男爵 園田安賢

なお、『前掲書』（明治四四年一月第五八号）には、渡船場の設置変更及び廃止について（「前略」）新設したるもの左の如し 位置 石狩国上川郡南富良野村宇西タツプ 川名 空知川 開始年月日 四十三年十一月六日」と掲載されている。

次に、鹿越における渡船場であるが、『殖民公報』（明治三六年一月第一七号）には、次のように告示されている。

北海道庁告示第六百六十四号
石狩国空知郡下富良野村宇鹿越空知川ニ官設渡船場を設置ス
明治三十六年十月二十日

北海道庁長官 男爵 岡田安賢
この渡船場については『村史』は、次のように述べている。

（前略）鹿越は袋小路の奥のようなもので、幾寅の伊勢団体の基線から五軒町橋（現在つり橋になった）の附近の榎林の突端の交通上の難所をすぎ、空知川にいだかれた平地に出、森田太郎附近の渡船場によって今の学校前に出る一本の道しかなかったのである。

また、幾寅地区の基線西三号付近の空知川の官設渡船場については『同掲書』は、次のように記している。

（前略）東山村の西達布から伊勢に山越してきたが、空知川の渡船を渡って現在の中学校附近にぬけ、旧市街を経て落合方面の遠方信号附近から松井農場へ出た（略）伊勢の官設渡船場は横山庄吉と言って、道庁から月々三円の手当をうけていた。馬船で人馬ともに乗ることが出来たが、料金はとらず、安全のためにワイヤが引いてあった。

言うまでもなくこの道路は石狩、十勝の幹線でも昔も非常に大きな変化



馬 橋（昭和30年頃）

金山、落合における駅通所の開設は明治三二年（一八九九）であり、官設鉄道十勝線建設工事が、辺別から上富良野まで進捗した年で、駅通所は人馬車継立や、宿屋を業としており、当時、鉄道関係者、工夫、土工の入地がみられ、翌三三年（一九〇〇）からは、本村を初め十勝国への集団移民などの入地があり、駄馬及び馬車の利用は増加した。

大正一三年（一九二四）におけ

る本村の馬車、荷馬車数は一六二台、馬橋は三〇三台という記録がある（『村勢要覧』大正一三年）。

乗合馬車は、当初は小型二輪馬車であり、冬期間は馬橋による運行であった。

昭和一三年一月一日、窪田助三郎が下金山〜東山間に一日三往復の乗合馬車運行を開始、料金は二〇銭であった（『村史』）。

馬車・荷馬車と馬橋台数の推移

年次	馬車・荷馬車	馬橋	資 料
大正一五年	一四九台	一七二台	「村勢要覧」 大正一五年
昭和 四年	一五三	二〇一	昭和 二年
〃 七年	一五八	二二六	〃 〃 七年
〃 一二年	一九七	二二〇	〃 〃 一二年
〃 二六年	三五九	三三〇	「北海道市町村勢要覧」
〃 二八年	三六二	三三〇	〃
〃 三〇年	三七六	三三〇	〃
〃 三二年	五一八	四二八	〃

明治四〇年（一九〇七）九月の鉄道十勝線開通により、馬による遠距離輸送は鉄道に移行したが、村内奥地への荷物輸送は、やはり馬車、馬橋が頼りであり、冬期間は馬橋が唯一の輸送機具として、戦後も長く利用された。

特に金山〜占冠〜右左府（日高）、落合〜串内〜広内、落合〜串

はないのである。渡船廃止後は基線に橋をかけ初めたが、七、八分完成したとき大正十一年の大水害によって流失したのである。

そこで北一線西二号に橋をかけて遠まわりに幾寅を結んだ。

馬車（橋）による交通運輸 人間の肩や背によった人力輸送は、手橋や駄鞍を付けた馬による輸送と、輸送技術は漸次改良変化し、夏期間は馬車、冬期積雪期は馬橋を輸送手段とするようになった。本村における馬橋を利用した交通運輸は、明治三〇年代（一八九七〜一九〇六）初頭に始まっていると推察できる。この要因は駅通所の設置である。

内トマムへの人や物資の輸送は、馬車や馬橋に頼らざるを得なかった。こうして夏は馬車、冬は馬橋が、郷土の重要な輸送機関となった。このほかに造材用には独得の運搬用具（玉橋、ヨツ橋、バチバチ橋など）が工夫され、そこで馬による運搬が盛んに行われ、馬追いの発生をみたのである。

戦後も、荷馬車、馬橋は、荷物の運搬に大きな役割を果しており、二五、六年ごろからは、馬車の代わりに補導車が出回ることになった。

しかし、三〇年代半ばごろからは、貨物自動車の普及が著しく、また冬期幹線道路の除雪の影響もあり、自動車の通行が可能となり、四〇年代半ばごろからは、馬車（橋）の輸送はみられなくなった。

バスによる交通運輸 大正一二年（一九二三）六月、片岡次郎経営の石狩・胆振・日高三国横断バス会社が創業、右左府から占冠を通じ金山駅まで乗合自動車が開通した。

これが当地方における乗合自動車業の始まりである。この定期乗合自動車は、「三国横断バス」と称され、地域住民の足となつて活躍した。冬期はもちろん馬橋となった。

昭和一七年に三国横断バスは統合政策により道南バスと合併、後には総て道南バス経営となった。

昭和七年五月三日、吉本庄平の経営で、下金山〜東山間の乗合