



北海道での石狩川での排水と船運 開拓



フリーライター 坂本工



した篠津運河は、石狩川下流の篠津原野を大規模稲作地帯に変えました。

北海道の運河といえば、小樽市の小樽運河が有名ですね。他には？ 小樽運河よりも約30年前の明治時代に造られ、今もあるのが、幌向運河（空知管内南幌町）と馬追運河（同管内長沼町）です。排水と舟運を兼ねた北海道特有の運河でした。戦後に完成



空知管内月形町から石狩管内新篠津村、当別町、江別市を流れる篠津運河。今年6月（篠津地域農業施設管理支所提供）

北海道では1896年（明治29年）から翌97年までに石狩川流域に四つの運河が完成。江別と幌向（現在の南幌町）、長沼を結ぶ幌向運河と馬追運河、札幌北西部の札幌・茨戸間運河（現在の創成川）と花畔・銭函間運河です。運河は鉄道や港湾などと同時に「北海道拓殖ノ骨髄」シテ、百般事業ノ基礎」とされました。「これら北海道の『四大運河』のうち、排水を重視したのが幌向と馬追の両運河。拓殖民のため、石狩川流域の広大な低湿地を農地化する必要性が高まり、それにはまず排水を行わなければならなかったのです。排水路が舟運の

74 運河

排水と舟運 開拓を支える



⑤小樽港内の海面を埋め立てて水路を開いた小樽運河（中央）。運河と港内にはしげが見える
＝昭和初期（小樽市総合博物館蔵）
⑥手稲山口運河まつりの様子
＝2019年9月（札幌市手稲区提供）



農地拡大、貿易盛んに

機能も兼ねた北海道に特有の運河でした。こう語るのは北大名誉教授の長沢徹明さん（73）＝農業土木学＝です。運河は土地の水抜きに役立ったほか、幌向では江別まで1日掛かった輸送を5時間に短縮。長沼では山道を使わず

に済み、江別からの貨物の損傷の心配が減ったといえます。札幌北西部の二つの運河は主に舟運などに使われましたが、道路の整備が進むなどで明治末期には四大運河は利用されなくなっていました。こうした石狩平野への入植に伴い、物資の輸送量が増加の一途をたどったのが小樽港でした。「北海道みなとまちの歴史」の著者、関口信一郎さん（71）は「小樽港は欧州航路もあり、世界の貿易港に発展しつつありました。防波堤を築き、船を安全に停泊できる近代港湾の整備が急がれていました」と話します。

1908年（明治41年）、小樽港に日本初となる外海の防波堤が築かれ、23年（大正12年）に小樽運河が完成しま

戦後は食糧増産などのため、石狩川下流域で大規模水田地帯の開発が行われ、メーンは篠津運河の建設でした。延長23・6キロ、受益面積6400ヘクタールの農業用水と排水のための大型水路で、65年に石狩川からの導水を開始しました。



幌向運河の第二渡し場付近
＝1933年（空知地方史研究協議会提供）

昭和に入り、工業振興が唱えられるようになると、石狩と勇払（苫小牧）を結ぶ運河が計画されます。それに伴い、全国の大学生など270人が千歳の原野に動員されたのが戦時中の41年（昭和16年）。運河ルートの一部とされた約400メートルを人力で掘削し、現在、大学排水と呼ばれています。

これら運河の中で小樽運河が有名なのは、運河保存運動がきっかけです。道路建設に伴い、役目を終えた運河の埋め立てを巡り、73年から十数年間にわたって論争が繰り広げられました。保存運動に関わった建築史家の駒木定正さん（70）は「運河には小樽の発展の歴史を見ることができ

ます。それは「小樽らしさ」を表現するものであると、多くの人が共有するようになりました」と話します。札幌の花畔・銭函間運河の一部であった山口運河では、97年から住民による「手稲山口運河まつり」が開かれ、水辺に親しみ地域の歴史も伝えていきます。