当別町 140 年特別企画

第５話 青山の今昔物語

青山駅逓（えきてい）のたてまえの様子（昭和４年頃）

間口 11 間、奥行５間、６つの部屋を備える駅逓は当時は立派な建物。旅や仕事で多くの人が利用した（写真：佐藤忠信氏）

山を熟知した開拓者は
良質な土地、広大な森林資源を十二分に活用し生活を切り開いた。

①地図から消えた集落

平成 12 年３月 26 日、青山地域でも一番賑わいのあった青山中央に居住していた住民と関係者 171 人は自治会の解散式を行い、106 年の歴史に幕を閉じました。

当別町の北部に位置し町の面積の 60％を占める青山、青山中央、青山奥は、時に食料増産のため多くの開拓民が入植し農業と林業とで栄えましたが、現在は当別ダムの建設に伴い、ダム建設地や後背地に当る集落は、この日をもって地図から消えたのです。

②青山の由来

弁華別、茂平沢と奥地への開拓が進むなか、北部の山岳地区と弁華別地区を隔てる当別川に渡船がおかれ、明治 19 年２月から青山重太郎氏が渡守りをしたことからこの方面を青山と呼ぶようになりました。

明治 27 年、野村五右衛門氏が道内各地を視察した結果、青山奥の地質が極めて農業に適していることから富山県より家族、小作人を引き連れて移住したものの交通の不便極まりなく、翌年私費（当時で 500 円、現在の価値で約 400 万円）で駄馬道路を開きました。この道路により岡田農場、広田農場などの集団入植に繋がりました。

③開拓地での生活

この地に入植した人々は斧や鋸など道具の使用に熟練していました。この地域は地質が極めて肥沃であり作物はよく実り、早くから大麻や亜麻、豆類が作られました。大正時代になると用水組合が結成され、大正 10 年頃までにはほとんどの農家が稲作農家となっていきました。

ところで開拓当時の人々の暮らしはどうだったのでしょう？

記録では明治の入植時、そして太平洋戦争後の開拓入植の時期にはまだ、オガミ小屋という三角の骨組みにわらを葺いて作った簡素なテントのような住まいを建て、開拓が軌道に乗ると規模を少し大きくした掘建て小屋、開拓地ではそのような経過を経て写真にあるような土台付きの本建築に住むことができたと言います。昭和 20 年以前のトイレは戸外に別の小屋を立てている場合が多く、冬は一度外に出ての用足しでした。また、畳がある家は少数で、床は土間にわらを敷いた簡素な家も多く、戸や障子に代わってムシロをぶら下げただけで部屋を隔てていたと言います。暖房は「土間炉」という土間の中央部に低い穴を掘り、開墾で伐採した木々を焚いて暖を取り、食べ物の煮炊きにも利用していました。これがつい 60 年以前の開拓奥地の原風景であったようです。

オガミ小屋（イメージ）

明治末の水田が作られる前の農家の主食は麦類、粟、いなきび、豆類、ジャガイモ、蕎麦などで、

青山奥一番川で産出される「ひょうたん石」
古代、この地域が海岸淵で、波に揺られた砂が固まったものとされています。

米は盆、正月、お祭りの時だけ食べたと言います。魚は厚田から月に1、2回の行商があり、ニシン、ハタハタなど塩漬けにして保存して食べていました。また、当別川ではウグイ、フナ、ドジョウが豊富ではえ縄などを使って採り、貴重な蛋白源となっていました。

衣服は女性の普段着は肌着の上に、夏は縞木綿の単衣、冬はあわせに縞木綿の半纏にもんぺ、綿を入れて寒さをしのいでいました。履物は下駄、ぞうり、足袋などで、冬はツマゴ、藁靴を履き、ゴム長靴が登場したのは大正時代でした。

④官設青山駅逓

開拓による人の往来が増えたことから青山奥には明治34年、官設の駅逓が設けられました。駅逓とは継立（馬による人、荷物の輸送）、旅人の宿泊、更に貨物や郵便の取り扱いも行う施設で、北海道開拓時代には全道で200箇所以上が設置されました。継立の範囲は現在の当別市街地、月形町、石狩市（浜益区、厚田区）までした。

運営には半官半民の請負制がとられ、その取扱人には土地、建物、馬があたえられるなどの特典もありました。青山奥駅逓は昭和17年まで約40年間、通行人の世話、地域の顧問的な役割も担っていました。

青山中央地区の人口の推移

年	号	世帯数	人口
1907	明治40	117	?
1916	大正5	103	?
1935	昭和10	138	?
1952	昭和27	140	892
1954	昭和29	149	964
1964	昭和39	144	763
1974	昭和49	133	491
1984	昭和59	98	292
1999	平成11	44	102

⑤林業と流送

青山地区の産業は農業のほかに林業が大きなウェートを占めていました。トドマツを中心に、シナ、ナラの豊富な天然林は、薪材、柾材、家屋建築材に使われ、大正時代には富士製紙会社（現在の江別市王子製紙㈱）の製紙原材料として毎年数万石のトドマツの丸太が切り出され、農閑期の現金収入となって人々の生活を助けました。当時の住宅の屋根材として一般的であった柾をつくる製柾業者があらわれ、良質のトドマツを使った「青山奥の手割り柾」は近隣の評判でした。これら原木の輸送は、冬期間に馬橇による輸送のほか、春の雪解けを待って当別川を利用する流送でした。増水した川ではトビと呼ばれる職人が長柄の鳶口を手に丸太を操り、現在の「つじの蔵」付近にあった当別木材工場で陸揚げされ、昭和9年まではここを始発とする江当軌道により、江別まで運ばれました。

また、木炭を製造する炭焼きが広く行われたり、家屋建築材として製材工場も作られ、人々は森林資源を十二分に活用したのです。

青山地域の開拓の歩み

当別川を使った流送（昭和5年頃）

春の雪解けを待って巨木は当別川を流送によって運んだ
（現在の幸町、つじの蔵裏手あたり　写真：大畑博行氏）

当別 TOBETSU 140年の歴史

⑥当別町営軌道

戦後の北海道緊急開拓事業では引揚者の生活保護と食糧増産を目的に青山奥地にも目が向けられました。札沼線石狩当別駅から青山中央を経て大袋までの31kmが殖民軌道として戦後新設路線第1号として昭和22年に着工され、昭和27年に全線で運行を開始しました。沿線の木材の運搬を主な目的としたこの路線は町営の軌道でした。しかし、開通直後から融雪時の洪水や豪雨による被害に悩まされ、昭和30年には全線で運行不能となりました。復旧費の確保が難しく、開拓民の夢を乗せた町営軌道は昭和31年3月31日で廃止となりました。旧青山中央の青山奥橋付近ではコンクリートの橋脚跡を見ることができます。

■参考文献
当別町史（1972年）
青山中央部落史（1974年）
ふるさと（青山中央自治会解散記念誌2000年）
簡易軌道写真帖　（1997年）

■情報課広報広聴係
☎23－3069

町営軌道の発着点（昭和25年）
写真右上に旧石狩当別駅舎が見える。

殖民軌道は北海道に存在した特殊な軌道で、車両や施設が簡素で軌道法による許認可が不要でした。所有者は国（農林省）で実際の管理は管理委託を結んだ市町村が行いました。

町営軌道は当別川に沿って幾つもの長大な橋梁があり、洪水などの被害を受けやすかった。この頃、青山中央の人口はピークを迎えたが、森林資源も減少しつつあった。（昭和25年頃）

⑦ダムと住民移転

当別川上流の三番川には昭和37年、国によって農業を支えるための青山ダムが建設されましたが、治水については整備が立ち遅れ、昭和45年の大雨や昭和56年の台風の時のように河岸の決壊や氾濫等が繰り返えされました。このことから、北海道が治水（洪水調節）、利水（かんがい、水道用水の供給）、河川環境の保全を目的とした当別ダムの建設が青山奥十万坪に計画されました。

平成10年当時、当別ダムの事業区域とその上流地域には103戸の住民が居住していましたが、道のダム建設事業と地域振興事業による住民移転の補償、そして町の住居移転助成事業による生活再建のための助成を受け、平成12年度には青山地域のほとんどの住民が下流の地区などに移転しました。

現在、旧青山中央小中学校の校舎だけが、かつての賑わいの面影を残しています。

インタビュー

永遠に忘れないふるさと！

金沢在住　小武明俊さん
（青山中央最後の自治会長）

明治29年に祖父が入植以来、4代にわたってこの地で農業、養豚で生活してきました。最盛期は1000人もの人々が暮らし、地域総出の運動会、盆踊りなど思い出はつきません。

水田の減反政策、森林資源の減少など青山での農業を取り巻く環境が大きく変化している時に当別ダム建設が持ち上がりました。ダムの必要性は理解しながらも自分たちの生活の基盤である土地が水没したり、水没しなくてもその上流地区には農協も郵便局もなくなる不便な地区になるため、それぞれの立場の違い、思惑からダムに反対するもの、賛成するものに別れ、親戚同士であっても話もできない時期もありました。「ふるさとを守る会」が結成され、道、町とも粘り強く話し合いがもたれ、次第にお互いに理解ができるようになっていったのです。

守る会会長の中井一郎さんが「犠牲者を一人も出さない、一人も残さない。」という言葉に表れているとおり、生活再建の道をそれぞれが模索し、今ではその取組みが正しかったと多くの元住民が喜んでいます。そのことが救いですね。