

馬追橋の歴史

馬追橋は今から 120 年ほど前、明治 34 年に初めて架設された橋で、現在の橋は 6 代目になります。栗山と長沼・恵庭・江別・札幌などを結ぶこの橋には、開拓時代の夢と歴史が詰まっています。

「夕張川に橋を架ける」

それは渡し船で川を渡っていた時代、多くの人々の悲願でした。

現在、馬追橋は鉄筋の露出や床板の劣化など、老朽化が進んでしまいました。

安全な道路機能を確保するため、令和 8 年の完成を目指し、橋の架替工事が行われています。



3 代目の馬追橋渡橋式(大正 12 年)



6 代目の馬追橋、仮橋工事中(令和 2 年)



5 代目の馬追橋護岸工事(昭和 25 年)



4 代目の馬追橋渡橋式(昭和 9 年)

恵庭栗山線 馬追橋架替工事に伴う迂回をお願い

馬追橋の旧橋解体工事が始まります。新橋完成までの間、仮橋への迂回によりご不便をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いします。

◆仮橋供用期間

令和3年6月25日(金)～令和8年3月(予定)

◆問い合わせ

北海道空知総合振興局

札幌建設管理部岩見沢出張所道路第3

☎0126-26-3011



明治 21 年	明治 23 年	明治 26 年	明治 34 年	明治 45 年	大正 元年	大正 11 年	大正 12 年	昭和 9 年	昭和 25 年	昭和 34 年	令和 3 年
---------	---------	---------	---------	---------	-------	---------	---------	--------	---------	---------	--------

栗山に開拓民が入植し、アイヌの丸木舟^注を活用して夕張川を渡る。

入植者の激増により、はしけ船^注を使った渡船場を大量に開設する。

栗山駅開設以降、石炭産業を中心に商工市街として発展する。馬と人を一緒に運ぶ馬船^注を導入するが追いつかず、度重なる氾濫によりはしけ船の流失が増えたため、橋の架設を求める声が高まる。

初代馬追橋が完成。夕張川は毎年のように氾濫し、橋梁が流失・破損するが、栗山と長沼が資金を出し合い、交通を維持した。

洪水により初代馬追橋がつい落する。

2 代目の馬追橋が完成。大正 10 年まで一部損傷・流失が発生する。

洪水により 2 代目の馬追橋もつい落する。馬追橋を含む路線が準地方費道（現在の道道）に認定され、地方費の予算で架設・管理が可能となる。

3 代目の馬追橋が完成。上流の夕張橋と並ぶ夕張川上の大橋となり、交通の要衝として地域の経済発展に貢献する。しかし、交通量の増加により橋の耐用年数を縮めることになった。

4 代目の馬追橋が完成。橋台に初めて鉄筋コンクリートを使用した。

5 代目の馬追橋が完成。自動車の利用が増え、永久橋への架け替えを求める声が高まる。

6 代目の馬追橋が完成。下流に 200 メートル移動し永久橋になる。

7 代目の馬追橋完成に向けて工事着工。

（注）丸木舟・・・1 本の木・丸太をくり抜いて作る舟。
はしけ船、馬船・・・平底の船。人や馬がけん引して使う。