

第四編 新時代への歩み

—大正元年より昭和二十八年北海道庁後期及び北海道時代—

一 概 説

多くの天然資源を包蔵しながら久しく日高の開発を阻んでいたものは、既に前篇において述べたように、交通に恵まれないということであった。しかしそれも郷土人士の一方ならぬ努力と拓殖計画の前進によつて、各支庁中最も遅滞ではあつたが、昭和十二年待望の日高線一四四軒の全通を見るに至つた。輸送力もスピードも劣つたものではあつたが、ともかくも日高路を車窓から眺めることができ、物資は港のない沖がかりで荷役する不便から免れることが出来た。また十勝への連絡は昭和九年日勝道路の開通によつて大いに改善され、しかもこの道路は本道道路史上稀にみる巨額の経費を要し、黄金道路の名をもつて呼ばれるに至つた。そしてこの路上を省営バスが走つたのは、実に昭和十八年のことであつた。平取村、日高村方面の発展に伴い、この地方が段々開けるにつれて中央山系の横断による本道交通線の改善のために日勝線が計画され、この路線の難関である幌毛志路道が着工されたのは昭和十七年のことである。既に建設列車は振内を走り、沙流川筋住民の喜びは測り知れないものがあつたが「魔のトンネル」は容易に全通せず、遂に昭和二十三年作業を休止するに至つたことは、管内の人々にとつて痛恨の限りであつた。しかしこれは管内住民の総力を結集して飽くまでもその全通を期さなければならぬものである。

一方海上の交通は鉄道と自動車の発達によつて第二義的のものとなつた。だが、これまでの漁業は多く昆布採取或は沿岸定置など

一 概 説

一五五

第四編 新時代への歩み

一五六

の消極的なものにとどまつていて、広大な大陸棚は、他管内を基地とする沖合漁業者の好漁場に委されていた。むしろ優秀な機船によつて活動する底曳網などによつて被害をこうむり、抗議することに懸命なような有様であつた。しかし昭和期に入つて道庁の機船建造に対する補助などによつて日高の機船も大正十五年二六隻が昭和十七年には三二二隻に増加し沖合漁業はようやく盛況に向かつた。そしてこのために漁港の築設が要望されるに至つた。

これより先、日高開発の当初から先人の熱望してやまなかつた浦河港が大正十年着工され昭和四年に竣工した。これは典型的な漁港として本道の誇りとするに足るものであつた。小漁港は幌泉（昭和六年）を皮切りに、現在十四港をかぞえ、目下計画要望中のものであつて、この点においては他管内に比してさまで遜色のないところまで漕ぎつけた。したがつて漁獲高も急激に増加している。交通の改善によつて漁業が躍進するとき、農業は次々に来る多くの苦難を乗り切つた。大正二年の未曾有の凶作に慮げられた農業は、大正三年からヨーロッパに勃発した第一次世界大戦によつて本道輸作物の価格暴騰という幸運に恵まれた。このため耕地は非常に拡張されたが、もとより合理的経営の上に築かれた好景気ではなかつたから、終戦と共にたちまち恐慌の様相を以て農村に反動をもたらしした。このため住民も当局も畑作から水田作に移つてこの行づまりを打開しようとし、多くの土功組合が発足した。しかし昭和の初期は自然の災害の章で述べたように数々の冷害凶作に遭遇して、農業を悲観する傾向を生ずるに至り、耕地も減少し、青壮年はむしろ農耕よりも出稼に関心を示すこととなつた。このころから産業組合運動がすく農村に浸透し、当局の寒地農業確立の指導と相まって、ここに酪農業の導入がなされた。これは結局かつて赤心社の先人が念願した農業形態が実現しはじめたというわけである。酪農はまだ完全に普及したとはいえないが、今や農業発展のキポイントであることは疑うべくもない。

林業と牧畜業も日高の重要な産業である。林業は掠奪的な生産におち入りやすいが、それが住民の生計を支持し、町村財政をうるおしたことは大きい。しかし里山地帯は最近伐りつくされて行きづまつてきた。馬は時に競馬の流行によつて名声をばせ、或は軍馬生産のため競走馬が制限されるなど時局による影響はあつたが、しかし何といつても自然条件と生産技術の優秀さにおいて、依然として日高の名は日本競走馬界に重きをなしていたのである。

また久しく原始的な第一次産業にとどまっていた北海道が、工業に進出しはじめたのは本期間である。たと日高は前記のような交通条件の不利によつて工業の発達には遅々たるものがあり、この間僅かに合板工業が若干おこつたにすぎず、昭和九年幌満川にはじめて水力発電所ができ、ついで類似にマンガン鉄の精煉所ができたことは特記すべきことであつた。豊富な水力も眠れるままであり、本道未開発地下資源の七〇%を埋蔵すると推定される鉱物も深い限りをむさぼつてゐる。ただ大正の初期から沙流川沿岸のクロム礦は後藤彦三郎、八田満次郎等の先覚者によつて開発され、本邦の主産地となつてゐることは力強い限りである。

次に文化の後進性は、中等教育の恵まれなかつたことに端的に表現される。やがて首邑浦河に庁立女学校が設置され、昭和十一年には静内農業学校が開校された。小学校も日高山脈の西斜面を流れる各河川の狭長な低地を地域社会とするために単級複式校が多く、いわゆる僻地学校としてすべての点で恵まれていない。されば昭和二十六年北海道立教育研究所が「小さい学校」の実態を把握するモデル地区として、日高を選定したのも当然のことであつた。

日高の開発をはばむ諸条件は年をかさねるに従つて取除かれ、他の支庁に比して甚だしく後進的ではあるが、日に日に向上線を迎つてゐる。これは歴代支庁理事者の熱意と町村長を中心とする住民ならびに管内代表の選良などの不断の努力とが、その推進力となつてゐるといつてよい。今や日高開発期成会は管内の衆智をあつめて日高地方総合開発の構想をねり、その基礎を樹立しようとする一方、北海道総合開発委員会は委員を派して日高の実態調査を行い計画の妥当性を確立しようとしている。また北海道開発局は、日高特定地域の奥地林開発調査報告書を上梓し、水力の開発については、開発局或は北海水力電気会社が雄大な構想をすすめんとする態勢にある。なお待望の日勝線工事の再開も近きにあるものと考えられる。

世人は口を開けば、日高の開発の古いことを言わないものではなく、またその気候と景観に恵まれてゐることを讀まないものはない。しかし、時には日高住民の開発意欲の低調を指摘したものもないではないが、この点については日高開発史を繙けば、先人は決して拱手してゐたわけではなく、事実深くましい努力を郷土の開発に注いでいたことが強く認められるのである。

二 行政上の諸問題

1 歴代の支庁長

明治四十二年西忠義が小樽支庁長に転じて村本初太郎が着任したが、僅か半年で河西支庁に去り、その後を襲つた川越常次郎は四年五ヶ月間在職した。ついで関崎不二夫となり、関崎は大正六年(在任三年)網走支庁長に転じた。大正八年新築された支庁舎は関崎の力にまつことが多い。それより、那須正夫(二年九ヶ月在職)近藤喜寛(十ヶ月)を経て大正十年空知支庁長一課長の高井高次郎が支庁長として来任した。高井は最も企画性に富み、多くの仕事を残して十三年十二月在任三年八ヶ月にして留朋支庁長に転じ、吉田正一の来任をみた。吉田は第二期拓殖計画樹立のために努力し、ついで茶谷幸一が来任、続いて守屋葵清が釧路支庁長より転任し来り、一年半にして石狩支庁長に転じた。守屋の後任の森本正雄は守屋と同じく一年半ばかりで檜山に転じ、道庁開墾課首席の永山政能が日高支庁長となつた。永山は専ら産業組合の育成につとめてその熱意が認められ、昭和八年末道庁産業組合課長に転じた。浦河支庁を日高支庁と改めたのは永山支庁長のときであつたが、永山の後には本庁の産相課長前田豊次郎が来た。これは全くの入れ替え入事で、前田は三年間日高の行政にあたつた。昭和二年度より実施した第二期拓殖計画は、この頃すでに八箇年を経過し冷害凶作のりこえて、鉄道の敷設、浦河築港の完成、黄金道路の全通などが同支庁長の任期中に実を結び、日高の一躍進期を画したのであつた。しかし一方十年九月静内一帯を襲つた津浪によつて、之が救護にもつとめなければならなかつた。前田去り温厚なる野々瀬恵一郎、日本精神をふりかざした時局的な織田信知、戦雲急なる最中は古縁裕が支庁長として経営に苦闘し、短期間ではあつたが大塩礼、吉田栄吉がつづいてその任にあたり、終戦の混乱期に当面した。やがて土橋武士、佐々木茂一がそのあとをついたが、土橋は開拓民