

浦河警備救難署は、この地方の状況を関係方面に打電した第一の通信施設であり、また補助巡視艇あやなみを出して沿岸の状況調査にあつた。巡視船だいは、浦河に急行し、更に釧路へ向つた。

中央では内閣に臨時対策協議会を設置し、各関係方面と協力して対策をたてることとし、また国会よりは衆参両院調査団が現地入りをして、道議会も慰問団を派遣した。

皇室よりは八日御内帑金を下賜され、十三日には野田建設大臣に道民に対する有難い御言葉をお賜つた。田中知事は十八日参内して状況を奏上したが、天皇よりは「災害を最小限度に止めることが出来たのは大変喜ばしいことと思う。罹災者も災害対策に従事する関係機関の職員も十分体に気をつけて、協力一致復旧に励むよう」との御言葉を賜つた。

3 干珠丸の油害事件

襟裳岬附近の海難については前篇でふれたが、昭和六年四月幌泉村歌露海岸に坐礁した干珠丸の油害事件は特殊なものであつた。同船を救助作業中更に船体に破損を生じ、強風にあふられて遂に六日中央部より折損し、グレオソート並に燃料重油等一、二〇〇屯が流失した。この油類は風浪と共に沿岸に沿うて次第に移動し、東に襟裳岬をこえて小越に達し、西は冬島嶽山にまで及び、沿岸の砂浜は暗黒色を帯び海水は白濁して油風して波さえたない状況を呈した。沖合二哩にわたる地点まで棲息する魚類は斃死して打上げられ、海草類は完全に死滅した。沿岸漁業に依存する漁民は生活のよりどころを失つた。

本件に関し関係方面は政府に救済をもとめたが、天災地変と同様の取扱いをうけることは法令の整備されていない関係上成立せず。失業救済事業費として人夫一人当六十銭、二九万人合計一九万五千円の支出を受けることとなつた。之によつて小越(東洋) 庶野間三里の自動車道路の開鑿が行われ、昭和七年三月開通して地方の発達に便した。

かくて油害の除去には数年を要したが、住民は沖合漁業の進出を企図して動力船の購入補助を申請し、また九百町歩に近い農耕地を有し乍ら不振であつた農業方面にも努力しようとし、特に有畜農業に主体をおき、牛三〇頭購入に対し半額の道費補助を得て、経営の多角化に一歩をすすめることとなつた。

一〇 自然の被害

一一九

第四編 新時代への歩み

一一三〇

一一 交通の整備

1 日勝道路と右岸道路の開通

日勝道路の全道

近藤重蔵の住時から襟裳半島の沿岸道は東西連絡の要地であり、本道の三大險道を以て聞こえたところであつた。後国道南海岸線四三号として本道の内部未開発時代には須要の役割を演じたが、開拓は上川にすぎみ富良野盆地に及びやがて十勝との道路及び鉄道の開通するに及んでは、襟裳岬の険隘は行人稀なところとなつた。沿岸に一条の主要路を有するにすぎない所謂日高路は、この歴史的な山道を啓開して新進の穀倉十勝と連絡することは、管内開発上の主要課題であつた。

大正十三年の浦河支庁施設概要は当時の現況を次のように述べている。「地方費道浦河帯広線の浦河幌泉郡国境間は延長二十有里にして冬島二雁別間二里余及庶野嶺留間山道二里余の箇所は未開鑿なれども冬島二雁別間は今年度にして開鑿の運に属し其他凡そ十五里余は開鑿せり。開鑿道中棟似塩釜山道は勾配急にして殊に海岸に於ける山腹なるを以て路面軟弱常に湿潤を帯び粘着力強く往來特に困難なるを以て路線を変更するにあらざれば交通不可能の状態に在り猶浦河幌泉国境間中庶野嶺留間地方費道は行程五里所謂嶺留山道にして急峻なる山嶺溪谷を昇下し其間厄介橋等の難所あり且勾配頗る急にして殊に七曲の如き一層急峻にして其間五里余の長きに及び人馬の行歩頗る艱難なり毎年十一月より四月までは積雪深く交通全く杜絶の状態にあり、従つて一般旅行者は一に海岸道路(三里)に依るの外なきも亦本道著名の難道にして婆殺、祭文殺等の難所あり、約二里の間は断崖絶壁の下僅に波浪を避け海浜を往來すると雖も岩礁起伏し交通頗る困難にして人馬尚辛うじて行通するに唯一の路線なるを以て逐年往復繁劇を加へ該区間の未開鑿は実に同地方の発達を遲滞せしむること大なり。特に幌泉郡は夏季低温にして農耕に適せざるも牧畜及び小産業の発達実に見るべき

ものあり。然りと雖も交通の困難は同地方産業上至大の影響を蒙り居れり。」

然るに本路線の重要性は遂に当局の認めるところとなり、大正十四年これが前提として広尾橋を架け換え、翌十五年には帯広土木事務所はフンベより音調津を経て留辺蘂に至るまでの実測を了し、第一期計画として昭和二年着手することとなつた。日高側も室蘭土木事務所によつて昭和三年七月着手され、幾多の困難を冒してこの堅固をうがち波浪を防いで、昭和九年十一月三日を以て工を竣せるに至つた。

工事概要

室蘭土木事務所

本工事は幌泉郡大字庶野村字谷地頭を起点とし日高十勝の国境を終点とするものにして、その延長約十七料有効幅員四米乃至五米、最急勾配十六分一、最小半径十二米、波除工三十三箇所約十料七百米、隧道六ヶ所延長三百五十六米余、路面の構造は各々その時と場所とに応じて砂利敷又は混練土舗装工となしたり。この間橋梁八ヶ所、桁橋十二連ポニートラス十二連、総延長三百五十六米にして総て木造とす。以上の工事に要したる主要材料はセメント十万四百六十八樽、石垣三万八千七百七十余平方米、砂利約一万立米、砂約五千立米、木材一万一千八百余石、金物四千貫。以上を要したる総職工人夫数十万六千四百余人、総工費約三十三万六千円にして本工事は昭和三年七月着手、爾来漸次工を進め六ヶ年余の長日月を要し茲に初めて完成を見るに至れるものなり。大抵数百尺の断崖絶壁より成り或は奇岩怪石の深く海中に突出するあり又猿留川をはじめとし、ビタランケ、咲梅、シトマン等の各河川この間に横断し殊に風雨水雪の時に於いて荒浪高く困難を極めたるも遂に此の難関を征服し本工事も茲に完全に遂行せられその竣工を見るに至れるものなり。

工事概要(抄)

帯広土木事務所

本工事は延長は十六料余で総工費五十六万六千円余を要した。直営工事をのぞき他の八工事を鶴岡外三請負業者に施工させた。直営工事は留辺蘂タニイソ間は最も難工事であり、昭和八年五月着手工翌年七月十五日竣工、工費実に十八万二千余円(三千七百米)

一一 交通の整備

二二二

第四編 新時代への歩み

二二二

を要した。又之より日勝国境まで延長一千九百米も八万三千余円を要し約一年余を費した。この間音調津橋梁架換工事径間九五米巾四・五米に対し工費一万五千七百円を要した。

これを要するに、延長三三料工費九三万円殆んど十年の才月を要した。本道無比の費用を要した道路であり、俗に黄金道路とよばれるに至つたのである。本工事中帯広側十六名室蘭側四名計二十名の犠牲者を出した。殊に第八トンネルと第九トンネルの中間の溪流に建てられた飯場が、昭和九年三月十四日大雪崩のために壊滅し、帯広土木事務所高橋技手他十五名が圧死するという惨事を惹起したことは、まことに傷ましい限りであつた。

本道路は産業道路として、また連絡道路として重要であるばかりでなく、襟裳道立公園の観光にも大きな使命をもつものである。

右岸道路の開通

沙流川沿岸道路はもと準地方費道で、胆振国占冠を経て金山に通ずるものである。

大正五年まで荷負までは普通馬車を通ずることが出来たが、それより上流振内岩知志方面は全く駄馬路にすぎず、これより岩知志の渡舟によつて岩内岳の麓をこえて、更に岡春部に進むか、或はサンテロの渡舟によつて右左府市街地に入るかしなければならなかつた。右左府に至る交通は、開拓の当初より占冠金山方面に親近であつたが、三葉嶺の険難は、昭和三年ころでも金山通いのトラク及びバスが通じ、冬は馬橋が五六〇米の国境をこえて連絡を保つた。これに反し平取通いは杜絶し勝ちという実状であつた。いわゆる沙流川右岸道路は、昭和四年北海道拓殖費を以て着手して同六年完成し、別天地右左府の開闢に一時期を画し、日高の地域圏に強く結ばれるに至つた。

「大正十年四月平取村との境界を変更し大正十二年四月二級町村制を実施せらるるに至つた。当時の交通は占冠村を経て根室本線金山駅に至る馬車路と沙流川左岸を通つて平取村に至る馬車路であつたが、何れも山道で凸凹が多く、自動車運行に適せず他町村の連絡又は物資の移送はもっぱら徒歩又は駄鞍を利用する有様であつた。其の後日高占冠金山間の道路改修により昭和二

年日高占冠金山間を結ぶ三國横断の乗合自動車の運行を見るに至り、富良野旭川帯広方面への旅行は非常に便利となつた。又翌年（昭和三年）平取村岩知志日高村間の道路改修工事が始められ、従来の左岸道路を廃止して右岸道路の新設を四ヶ年計画の下に着手、昭和六年十一月ようやく完了した。この工事は予想外の難工事で、今でもこの工事箇所を第一工事区第二工事区等と云い伝えている。この工事の完成により昭和七年四月全村民熱望の本村平取間の定期乗合自動車の運行を見ると共に貨物自動車による貨物の輸送が盛んに行われるようになった（昭和二十七年日高村々要覽）。

2 日高線の全通

鉄輪のひびき

日高の鉄道計画は明治二十五年に始まり、この調査は同二十六年北海道庁鉄道部によつて行われたがその儘中絶した。その後四十一年になつて河島長官がその必要を再認し、時の逓信大臣兼鉄道院総裁後藤新平に本道の巡視を請い、また西支庁長も中央要路の人を介して強く要望するところがあつた。さらに民間の熱意を反映させるために、日高実業協会代表二名も上京して内務大臣にもあわせ陳情した。当時国会において決議せられた線は十勝胆振日高三國連絡線であつて、翌年六月測量隊は苫小牧より浦河を経て広尾に出で帯広に達する百二十八哩の概測を了したが、当時の國家予算は之を計上するに至らず、また技術的にも多大の困難が予想された。一面管内の生産力の低位と、住民全体の宿願達成に対する強力な熱意の欠けていた点も、實現に至らなかつた原因と言われている。かくて前篇に述べたように三井物産株式会社が、明治四十二年苫小牧鶴川間に軌道を敷設し、全四十四年王子製紙株式会社によつて富川に延長され、大正二年苫小牧輕便鉄道会社に変更されて一般營業線となり、こゝに日高としてはじめて鉄道の恩恵に浴することとなつたのである。

一一 交通の整備

一三三

第四編 新時代への歩み

日高拓殖鉄道

一三四

大正十一年浦河の堺嶺吉外七名より地方鉄道法によつて沿岸鉄道の出願が政府より特許せられた。よつて新会社創立の事務をすすめ特に宮内省朝香宮家等の出資を仰ぎ、同十二年三月板谷順助を社長として日高拓殖鉄道株式会社の成立をみた。即ち第一期事業として全年七月佐塚太（富川）厚別間を起工し、同十三年九月を以て開業の運びとなつた。この間沙流川に架した鉄橋は延長二百四十八間に及び、当時本道第一の長橋であつて、本区間建設費の大半はこの橋梁建設に費やされた。さらに工事は進み、大正十五年十一月厚別静内間に延長された。伝説の判官館の断崖をトンネルによつてうがち、浦河と相対立する農業の中心静内に鉄輪のひびきを伝えたのであつて、この地方開発に一エポックを画したとみてよい。

沙流軌道株式会社

佐塚太より紫雲古津、去場、荷葉の各駅をへて平取駅に達する延長十三軒は、はじめ王子製紙会社が沙流川沿岸の豊富な製紙原木を搬出するために敷設したものであるが、大正十年沙流軌道株式会社と改めて一般營業線とし、同地方の開発に大きな力となつた。大正十四年の成績は年間乗客二四、二七〇人貨物取扱一高一四、四〇〇屯に及び、昭和二十六年には一日平均乗客四五〇人貨物発送七屯到着七屯内外で、ようやく輸送物資は他の機関によるようになったことを示している。本線は昭和二十七年廃止され多年住民に親まれた米國製ポーター社製の小型機関車は姿を消した。これは又大正十一年に開通した沼の端辺富内間の北海道拓殖鉄道線が昭和十八年政府に買取されて、沼の端豊城間を撤収し鶴川豊城間に連絡強化され、沙流上流の物資は多くこれに吸収されるに至つたことと、貨物自動車乗合自動車の発達なども、沙流軌道を廃止するに至らしめたものであらう。

のびゆく日高線

昭和二年八月、苫小牧輕便鉄道会社線及び日高拓殖鉄道会社線苫小牧静内間七九、三軒は政府に買取された。これよりさき、住民は輪

送力増強のため二呎六吋の所謂狭軌を一般省線なみの三呎六吋の標準軌幅に改めたいとの希望を以て、大正十一年日高鉄道三呎六吋期成同盟会を組織し、同時に政府経営(買収)に移すことを大木、仙石、井上、小川の各歴代鉄道大臣に陳情願る努むるところがあった。したがって本線の買収実現は、軌幅改造の第一歩として管内住民の大きな喜びであった。かくて昭和四年十一月、改修第一工区苫小牧佐瑠太間の工事が完成し「めぐる鉄輪小止みなく無尽の富を運びゆく、いよいよ栄えんしるしの日、うたえはらから幸あれ」と子供等の歌声と共に、沿線は喜びで沸きかえった。続いて昭和六年、佐瑠太管内の第二工区の軌幅拡張工事が竣工し、これより木材をのぞく殆んど生産物移入品は、みな鉄道によることとなり、海上輸送は衰微した。したがって函館との生活圏(商圏)は鉄道の東進と共に解体され、苫小牧を第一次の地方都市としてこれにつよく結びつけられ、ついで札幌の都市圏に包含されることとなった。従来札幌との連絡は岩見沢廻りであったが、大正十五年苗穂沼の端間に北海道鉄道会社線が開通してからは、一層の利便を得た。これ等日高交通の改善については、手代木隆吉、坂東秀太郎等選良の熱心なる活動が預つて力があつたことを見逃すこと出来ぬ。

昭和八年十二月、鉄道は静内より二三・七軒三石に延長した。この附近から海岸段丘が崖辺に迫り、且つ漁家がこの狭長な崖下に櫛比しているため、鉄道敷設上の支障もすくなく、路線は山間の谷間を巧みに縫つて多くの小トンネルを要した。昭和十年十月、三石より名勝蓬萊山下を通過して歌笛の村界にせまり、こゝに本橋駅を設置して狹伏に出て、やがてトンネルを通過して浦河駅に達する二四・五軒が完成した。かくて多年待望の日高の首邑浦河も文化の恵みに浴し、若し浦河漁港が大正十年起工されて昭和五年に予定通り竣工していたら、海陸共に発展の氣に満ち満ちたことであろう。また狹伏村では鐵路開通の喜びはこれ全く先人の余徳によるものとし、村人は開拓記念碑を建て、鈴木、西、沢三翁の胸像を建立して先人讃仰の念をあきらかにした。

日高線はさらに浦河の背後三二五米の浦河隧道によつて幌別に向い、幌別川に三九五米の長大鉄橋を架して鶴吉に至り、様似第一隧道より西様似駅に達し、さらに第二隧道を経て様似港に達する十六軒二分が、昭和十二年八月に開通した。

かくて待望の日高線一四四・四軒が全通した。しかしこれより多年問題とされた幌泉をへて広尾に達する鉄道は、地勢の峻険によ

一一 交通の整備

二三五

第四編 新時代への歩み

二三六

つてその実現は容易でなく、住民の猛運動も実効を奏しなかつた。また幌泉廻りを避けて日高山脈を横断して大橋駅に通ずる路線のごときも、昭和七年日高十勝関係有志によつて探險されたが、これを踏査するだけでも危険を伴うのでその実行は到底見込がなかつた。

現在日高線は、苫小牧様似間一四四・四軒を以て日高本線とし、これに鶴川富内間四五・五軒の富内線を支線とし、總計一八九・九軒を總称し、さらにこれに接続する国営自動車路日勝線千歳線その他を有し、日高の動脈として活動している。

日勝線への努力

日高と十勝の発展のためには、狩勝峠による東西の連絡は殆んど用をなさぬ。したがって鶴川または沙流川より十勝に通ずる鉄道の開通は、日胆發展のために必ず実現しなければならぬものである。沙流川上流より十勝に出る道は、かつて鹿狩時代に狩師や皮賣いの連中が往来したところであつて、夙にこのコースに鉄道敷設の請願がなされていた。しかしその工事は巨額の経費を必要とするに反して、沿線の生産はこれに相應しない憾みがあつて、その実現は空しく遷延していた。この間北海道鉄道株式会社が、辺富内より金山に至る計画をたてて、その概測を施行したこともあつた。

昭和十五年待望の日勝線工事が富内より開始され、日振隧道(幌毛志トンネル)の掘進がすゝめられて振内にも建設列車が走るようになった。同隧道は延長一、〇六〇米に及び、軟弱な頁岩層を以て構成され、掘開によつて土圧を増大する極めて不良な条件をあらわした。よつて特圧型に改めて鋭意工をすすめたが、工費の増嵩に加えて材料の不足のため、遂に昭和二十三年三月、一応工事を中止するのやむなきに至つた。幾多の誇るべき業績をもち、殊に隧道技術では世界的名声ある鉄道技術陣を空しく敗退せしめたこの隧道は、また沙流川奥地の開発をまつて隠忍久しかつた住民にも大きな失望をもたらした。しかし国鉄自動車線が日高村に通ずるよ

うになり、一方鶴川沿いに十勝に通ずる一一〇軒の新設線が計画されているから、必ずしも前途に光明がない訳ではない。

3 自動車交通の発達

はじめアイヌの踏付道によつて開かれた日高の道路は、遠く寛政年間に馬足をみてから風土に適した駄馬は交通の主役を演じたが、開拓使の時代に馬車が新冠牧場に通い、やがて北海道式鉄輪馬車が普及した。つまり沿岸交通は、円太郎馬車により明治文化をのせて走つたわけである。西支庁長が門別山道で馬車諸共転覆して瀕死の重傷を負い、惜しまれつゝ転任したことも記憶されている。明治四十五年には当時皇太子であられた大正天皇の御馬車がいかめしくもまた優雅に通過したことも古老談に出てくる。

鉄道運にめぐまれます、大正二年辺地にみられる軽便鉄道がようやく富川にその姿をあらわしたころ、既に日高の地には新時代の波にのつて自動車が発達されたといわれる。新冠村郷土史によれば、大正元年に大塚某等の共同経営による自動車が日高の自動車の最初として移入された。硬質タイヤで十二人乗りの大型のものであるが、佐瑠太静内間を片道四・五円で高級旅客のもとめに応じたといわれる。しかし普通客は客馬車を利用したことはもちろんである。定期客馬車は大正四年以来佐瑠太浦河間に開通し、午前午後の両面往復した。

大正九年日高自動車株式会社が設立され、佐瑠太浦河間に定期自動車を運転するに至つた。ここにおいて定期馬車は時代おくれとなり自然廃業を余儀なくされた。大正十三年資本金十五万円で、日高最大の会社北日本自動車株式会社が生まれたが、同十五年日高自動車株式会社と改め、十余台の自動車を以て活躍した。

昭和三年には日進自動車会社が平取荷負間の運行をはじめ、右岸道路の開通と共に昭和七年に日高村に延長した(道路の条参照)。なお昭和二年以来三國横断バスが金山占冠より日高村に通じていた。日進自動車会社は昭和二十一年道南自動車会社に引きつがれ、同年貫別にも支線を出すこととなつた。

トラックについては、昭和七年頃岩倉組造材部が木材搬出に使用したことが知られている。自動車交通の躍進によつて、国有鉄道も鉄道の機能を延長強化するため、いわゆる省営バス、トラックを経営するようになったが、

一一 交通の整備

一三七

第四編 新時代への歩み

一三八

平取村において昭和十五年日勝線建設の工事が開始されると運輸省札幌地方施設部幌毛志出張所を設置し、富内振内間に事業用トラックを運転した。しかし右工事は既記の通り停頓することとなつたが、一方太平洋戦争は沙流川上流のクローム鉄礦の需要をまし、これが搬出のために昭和十九年二月来貨物自動車の営業が開始された。戦後は日本国有鉄道自動車営業所によつて、札幌鉄道局振内自動車区として引きつゞき経営された。昭和十九年末には、国営トラックはクローム礦運搬のため日高村千栄まで延長され、千栄線と称された。即ち富内千栄間五二軒に及ぶ長路線となつた。

また平取には昭和十五年平取自動車有限会社が誕生して木材木炭の運搬にしたがつたが、二十三年には日振自動車株式会社平取支社となり、昭和二十三年には七台前後のトラックが動いていた。

国営自動車日勝線が開通したのは、昭和十八年である。幌泉地方に昭和九年黄金道路が開通して宿望の一端が達せられ、日高自動車株式会社が発足したが、十八年省線によつて強化された。これによつてこの地方の乗客郵便物の輸送は、一層利便となつた。昭和二十一年には日勝本線線似広尾間七五軒の外、歌別襟袋間の支線襟袋線十二軒を開設し延長八七軒に及んだ。昭和二十二年の本道国営自動車路は総延長三八七軒、中日勝線及び千栄線を合せて一三九軒をしめるに至り、従来あまり交通に恵まれなかつた日高は自動車の点においてやゝめぐまれ鉄道の不足を補うこととなつた。

昭和二十六年管内自動車総数四五七台、内乗用八、貨物二七七、バス三二、軽自動車二三、消防車二三その他九二である。トラックは木材搬出のさかんな平取(六五台)門別(四八台)などに多く様似(四二台)はこれについている。

4 海運中心の時代去る

明治三十九年函館金森商船株式会社が北海道庁補助航路を受命し、函館大津間往復の途中浦河に寄港したのが定期航路の始まりであつた。大正二年右会社は新たに日高函館線を開始した。大正十三年には、甲線を兜舞、後辺戸、浦河、様似、幌満、幌泉各港とし、乙線を佐瑠太、門別、厚別、新冠、下々方(静内)、捩別、春立、姨布(三石)の各港とし、甲線には二百六十九屯、乙線には百三十七屯

の船舶を使用し、毎月春夏秋の三季は五回乃至六回、冬季は三回乃至四回定期に航海した。特に第一次世界大戦当時は、船賃は一級に二―五倍にはね上つたのに対し、補助航路は五割値上げにとどめたから沿岸民を益することが多かった。金森の外に大正八年より函館商船株式会社定期航路を開始し、二百屯内外の船舶を使用し、その回数には補助航路と同一であった。この他三場所汽船会社及び金森、函館商船も必要に応じて臨時航海をなし、各町村は海上交通を以て函館に直結していたのである。但し旅客は札幌小樽室蘭方面に至るものが多いために多く陸上交通により、ただ函館及び府県に至る漁夫袖夫商人等は海路によつた。大正十三年には各港をあわせてその数四千人内外であつたが、重量ある貨物は悉く海運により函館港に接続していた(大正十三年浦河支庁施設概要)。

大正十三年入港船舶数表(西洋型)

佐 瑠 太	五九隻	一、一八二屯	冬 島	一四八隻	二五、一四〇屯
門 別	六九隻	一四、九四六屯	幌 満	一二六隻	二八、五三九屯
厚 別	七一隻	一五、三七二屯	幌 泉	一九三隻	二八、九四二屯
高 江	八九隻	一〇、三三二屯	小 越	一四七隻	二二、〇九五屯
有 良	一〇二隻	一七、六六九屯	庶 野	一六三隻	二四、一四九屯
捫 別	一六二隻	二七、八一六屯	計	八七隻	一一、八二八屯
春 立	九八隻	一五、八二五屯	猿 留	二、七五三隻	四三三、九六六屯
姨 布	一八一隻	二八、九一二屯			
島 舞	一四七隻	三二、二五五屯	大 正	二、〇四七隻	三二二、九一一屯
後 戸	一六九隻	二四、九七〇屯	十 一	一、六七三隻	五六〇、二八四屯
浦 河	四七一隻	六二、〇四〇屯	十	一、七一八隻	四〇二、二五七屯
似 河	二七一隻	五〇、九五四屯	九	一、三五七隻	三二二、七八六屯

一一 交通の整備

第四編 新時代への歩み

大正十五年四月金森商船株式会社は再度北海道庁命令航路を受命し、東山丸三二八屯東国丸二六九屯を使用し、自四月至五月毎月十回、自六月至十月毎月十一回、自十一月至十二月毎月十回、自翌年一月至三月毎月八回計一一九回とし、厚別、島舞、捫別、春立、浦河、椴似、三石、下々方を年中、佐瑠太、門別、後辺戸、冬島、幌満、高江、青森を臨時寄港地とした。(命令航路成績、大正十一年度旅客一、六〇一人、貨物二五、四四六屯、大正十二年度旅客一、二一九人、貨物二七、一二七屯、大正十三年度旅客一、一三二人、貨物三〇、四九九屯、三年平均旅客一、三二八人、貨物二四、三五七屯)。

昭和十一年には受命者金森商船会社で補助航路函館根柢線と称し、このうち年間五七航海の小越、庶野、猿留、広尾、青森、大津、厚岸、霧多布、八戸の航路と、年間六二航海の浦河、椴似、冬島、幌満、上古丹、油駒、室蘭、青森の航路とを設定した。昭和十三年度は寄港地を小越、庶野、猿留、臨時を幌泉とし、年間三三回とし、東春丸二七三屯及び東龍丸一九七屯を使用した(受命者金森)。

このように命令航路の寄港地と回数減少は、自由航路の開設にもよるが陸上交通の発達によることが多い。即ち鉄道は大正二年佐瑠太(富川)、大正十三年厚別(厚賀)、大正十五年静内、昭和八年三石、昭和十年浦河、昭和十二年椴似へと鉄路が延長し、木材のごときものをのぞいては、すべて鉄道によつて輸送されるに至つたためである。したがつて築港の完成した浦河は別として、海上交通に依存するところは幌泉郡に限定されることになつた。これもトラツタ交通の発展によつて鉄道に吸収される傾向がよよく、ことに昭和十年以後は、長く日高の物資の輸送に便した海上交通中心の時代は遠のいていつた。かつて門別港、三石港といわれた門戸名は門別駅三石駅とかわつた。その後築設された漁港は、これとは別の意味をもつものである。