

#### ○ 鉱体

この地域には厚さ五層〜二十層の小さな石灰石の鉱体が到る処に露出しているが、大きな鉱体は、ムコロベツ鉱体、杵臼山鉱体、春別鉱体（六層の間に点在しているが総称してこのように称する。）の三鉱体であって、石灰鉱体としてはそれ程大きいものではない。しかし露出面積が広く鉱体の割合に可採鉱量が多い。

#### ○ 鉱量

高品位のものが多くので一億トン以上の可採鉱量ができる。

#### ○ 品位

杵臼山の石灰石は非結晶質の緻密なもので良質である。ムコロベツは上杵臼石灰石鉱床の中心であるが、中層に低品位のものがあ。その比率は高品位鉱六三%に対し低品位鉱三七%と推定される。

#### ○ 立地条件

鉱床は国道から二十層の近距離にあつて立地条件は極めて良好です。ただし本格的に操業する場合は道路の新設と、鉱巾が必要である。

#### ○ 開発・セメント原料

上杵臼石灰石鉱床の鑛は、最良の立地条件にあるが、中層部に低品位を持つムコロベツ鉱体をどのように開発するかにかかっている。高品位のものだけに採掘するとなれば、広範囲に利用できるものの、出鉱量が激減する。従つて資源の合理的開発のためには低品位のものでも利用できるセメント原料一本に限定して開発することが妥当である。

以上であるが、浦河町としては、この眠る無尽蔵の資源を活用して町の工業振興、町勢発展に役立たせるべく飽くまで努力することになった。昭和四十一年九月、浦河町は企業化の構想を練り、地元産業団体を加えて三者の共同出資によつて会社を組織し、明四十二年度より全道的に需要の多い炭酸カルシウム肥料（炭カル）と、石粉生産の操業を本格的に開始され、昭和四十五年には、炭カル一万九、〇〇〇トン、石粉七、〇〇〇トン生産、昭和四十六年は、炭カル一万六、〇〇〇トン、石粉九、〇〇〇トン生産している。

販売は炭カルはホクレンのルートにのせ、石粉は商社などに直接契約した。

なお、日高全域の需要のほか胆振五〇%、十勝二〇%と販路を確保することに努めることにし同年七月、浦河石灰工業株式会社、（小林民雄社長）の加工処理場が完成し操業に入った。

なお会社役員メンバーは前記七名の特別委員（何れも浦河町議）浦河町長浜口光輝、電化側から野村与曾市社長、山内富基事務、根本準理事、吉田宗一経理部長、苫小牧大泉源郎市長等である。

## 九 日高路の変貌

### 1 交通運輸の推移

大正十三年には、日高拓殖鉄道は佐増太より厚賀まで開通した。この年様似トンネルが完成している。大正九年頃、日高自動車株式会社が浦河に設立され、大正十二年には乗合自動車をはじめて国道を通うようになると、これまでの馬車旅行は昔のことのようになつた。

大正十五年には平嶋より各島にいたる日高耶馬溪に沿う道路には、国費十万円が投ぜられ、コンクリートで舗装された。そして鉄道は静内まで開通した。浦河〜静内間は日高自動車合名会社経営のバスによつて往復した。

大正十六年には、浦河港修築の検査設計が行われ、大正九年再び設計検査して大正十年に工事に着手した。

大正十三年港には発動機船が初めて出現した。十五年八月には浦河測候所が設置され、年明けて一月から観測を開始した。海陸共に交通の安全性はいよいよ加わり、開発は次第に推進されていった。

昭和に入ると二年には、様似山道下（冬島〜幌満間）を日勝道路としてコンクリートの舗装をもつて海岸に防波設備をなし開通した。日高拓殖鉄道は国有となつて日高線と改称した。この年日高（沙流郡）〜占冠（勇払郡）〜金山（空知郡）間の通路が改修されて三国（石狩・十勝・日高）横断の乗合自動車が行うこととなつて、富良野、旭川、帯広方面への旅行は非常に便利になつた。

また、昭和三年には平取村岩知志〜日高村右左府間の道路の改修も始められ、従来の左岸道路は廃止され右岸道路の新設を四カ年計画で着工した。この道路は昭和六年に完成している。六年には日高自動車株式会社が創立した。後の省営バスである。七年四月から日高村〜平取間の定期乗合自動車が運行された。八年にはえりも燈台に無線電信（方位信号）が設置された。日高運送会社も創立

した。十二月には鉄道は三石まで延びた。右左府（現日高村）の右岸道路の開通したのもこの年のことである。九年、黄金道路が完成、横似山道下の道路と連絡した。

昭和十年三月最新式鋼橋の静内橋が竣功を見、十月三石浦河間の鉄道が開通し浦河駅を設けた。翌年十月には日高幌別橋が竣功した。十二年八月には浦河横似間の鉄道が開通し、これで待望の日高線は全通した。けれども多年の懸案である幌泉径由広尾に達する日勝海岸線鉄道の実現の日を思ふのである。

十八年、横似広尾間の省営バスが開通した。昭和四年の浦河港の竣功について横似（八年）、三石（九年）、浜秋伏（十八年）、東栄（二十三年）等、日高沿岸各町村の船入瀬は次々と竣功を見、それ以来拡張工事が次々に計画されている。昭和十六年浦河の定期船舶が廃止された。十八年日高村に省営貨物自動車の運行を見た。

戦後はバスの支線も次々に設けられ、その運行によって奥地の人達がこの利便により限らない恩恵に浴している。浦河町の国鉄西舎線バス開通は二十五年の五月、秋伏上野深間の運行は十一月であった。

昭和二十二年、住友道路が出来て、百八つ曲りの舞舞山道も切り替えられ、二十三年八月浜秋伏横似間の国営バスの運転がはじまった。二十四年戦災で完膚なきまでに破壊されたえりも灯台の復旧建設がはじまった。

昭和二十七年の十勝沖地震以来、連年つづいた風水害やかさなる台風襲来に、陸も海も交通施設は余りにも被害が多かったが、着々その整備にあたっている。

昭和二十九年一月から日高線にジーゼルカーが運転開始、鈍行を誇った日高線も著しくスピード化された。そして汽車もバスの往復も回数が増えた。

浦河港は昭和三十年度より六ヶ年計画で整備されることになった。三十三年、浦河市街の二級国道舗装工事がはじまり、静内町においても、この工事が行われた。

今、日高は著しく交通量を増してきた。東西に走る国道は路面も年をおってよくなり、線形も概ね良好で、バス、小型自動車、貨物自動車、オートバイ等が昼夜の別なく疾駆している。

大昔を思い、三百余年前当時から歴史を顧みて、文化の進み方は余りにも早い。

## 2 道路の現状と建設計画

日高の道路は海岸線に沿うて東西に走る国道二三五号室蘭浦河線と、二三六号浦河帯広線と富川から平取、日高両村を経由し上川支庁へ連なる二三七号浦河旭川線を幹線とし、これに連絡する大小河川流域の道々、町村道によって成り立っている。富川から浦河を経て広尾にいたる管内の路面はいわゆるそろばん道路の汚名があるが、逐年改修され、黄金道路も激浪に決壊され、路面に凹所をつくりバスの動揺も免れないが日高路の笑くぼとして愛嬌を振りまいている。

しかし黄金に恥じないドライブコースとしてこれまた不断の補修に努力している。

さて、日高は日高山脈を背負い、大小の河川はここを源として南北に並列的に太平洋に注いでいる。しかも山岳地帯が多いためこれらの河川の流域は極めて狭小であってそこに町村が出来ており、河川間の連絡は町村の連結でこの役割を果しているのが町村道である。

しかもこれら町村道も奥地に入るに従ってその改修を緊急としている。奥地の開発に伴ってその資源運搬に町村相互間の交通のためにも道路の幅員がなく自動車も通れぬようでは甚だ心許ないものを感じる。

量的にも質的にも道路の建設と改修に、まだまだ真剣に考えてゆかねばならない。そしてよりよい道路網を目指すことが今後の課題である。

道路と不離の橋梁の問題もまた、併せて考えられるべき問題である。

日高の国道は海岸線に沿うて東西に通ずるものだけに過ぎない。この現状にとどまる時は著しく日高の開発をおくらせることになるので、日高中央幹線道路延長一六七kmの建設が計画されて、着々その完成を急いでいる。

即ち振内村を起点として上貫別より門別町正和、新冠町比字を経て静内町御園より三石町（ピリカイ「清瀬」より歌笛）を通り上野深、上梓白に延び横似町大泉より幌満にいたるものである。

さらに日高と十勝を結ぶ産業開発道路の建設が予定された。これは陸の孤島と言われる日高村と十勝清水町を結ぶ延長五七・八km副員四km五段にわたるもので、両町村にとっては三十年來の懸案問題であり、その計画はすでに明治時代にさかのぼる。（ことに明治十四年交通路線基本調査を行っている）

そして昭和八年道に對し正式に上申書を提出したという歴史的なものである。

こうして昭和三十年十二月、待望の大工事の幕が日高側から村民歓呼のうちに切って落された。総工費は日高村より十勝支庁境ま

で二十七、三億九千四百万円有効幅員五メートルの砂利道とし、この間に七つの永久橋を架け、さらに支庁境から十勝清水町までの二十三、二億六千万円で施行することになった。

十勝側も三十四年度より本格的に着工し建設に拍車をかけた。こうして未開発の宝庫五七・八、三億の実現を目指して、陸の孤島に遅ましい道路開きさくの鼓動がはじまり、ことに中間の標高千二百三十三メートルの地点において日高山脈、五八〇メートルにわたり掘削する大トンネルの（日勝トンネル）難工事にも闘魂を燃して産業道路確保への必死の努力が続けられたのである。かくて起工以来十年の歳月、総工費十九億六千三百万円を要してついに昭和四十年秋完成の日が訪れ悲願は達せられて、十勝を含み何千ヘクタールにわたる未開の地の開拓可能なことはもちろん、膨大な森林資源と鉱物資源の開発、さらに道東と道央を最短距離で結ぶ内陸循環道路の中心路線として経済交流も大いに促進されることとなった。しかも観光道路として日勝峠周辺の雄大な展望がかなえられた効果は極めて大きい。さらに浦河町と十勝の大樹町とを結ぶ一般道道浦河町大樹線（産業開発道路）の開き、静内・中札内間の産業開発道路の開きへの促進に拍車をかけ、その実現を目指して期成会は活発な動きを見せているが、この実現によって日勝の文化的、経済的な交流が順調に進み、遅く変貌する日高開発の姿を展望することができよう。

ことに前記浦河町大樹線の開削も昭和四十五年秋から日高・十勝の両端より着工され、現場は今、遅しい建設の轟音を響かせながら工事を進めている。この路線は国費五十九億を投入して、浦河町上梓白と広尾町豊似間三九・五を連結するもので、標高一、三、五三メートルの野塚岳の山腹をくり抜き、全長三、四四〇メートルの本道第一のトンネルを掘削して日高山脈を横断するが、途中十三カ所の架橋も予定されている。完成後は浦河町大樹間は黄金道路通過より道程三十六キロ短縮されるという。

なお、日高路は貨物・トラック・バスが疾走し、その数は年々急増し、しかも車体の大型化は道路の幅員の拡張を促している。迂回路の改善や砂利敷、側溝の完備と共に、交通運輸面における解決を急ぐことが課題である。ことに日高においては鉄道の拡充・新設の実現性は比較的薄いため、道路の交通上における比重は極めて大きいだけに、一層その根本的整備が望ましい。

例えば様似町以東広尾町にいたる国道は、海岸線に沿って通ずる唯一の交通路であるだけに最重要路線であるが、幅員が四・五メートルの部分や、木橋が多く砂利道が多い。

さらに急カーブ、勾配箇所もまだ多く、加えて隧道が相当数ある。隧道には高さ三・二メートルの普通バスが辛うじて通過出来る程度のものであるというが、これが輸送上著しく支障を来している。特に様似町塩釜のウンベの隧道などは、その路面の掘下げ工事が行わ

れた程だった。しかもこの隧道は車輛交差も出来ない上に豪雨の時は水浸しとなり通行不能となるので不評を買っていたため、この隧道わきに七千万円の工費をもって新たに隧道を設け、昭和四十六年から開通となり、従来の不便も解消された。やがて路上の照明、歩道の施設も行われる予定というが、日高路の隧道改修の早期実現が待望されている。

こうした現状から輸送機関の大型化が阻まれ、ガソリンの消費量を増し、車体の消耗を著しくし、輸送時間の浪費となり、しいては運賃の割高を招くという結果になっている。

しかもこの区間は路床流失、海水浸蝕などが甚しいため、毎年多額の工費が投入されている。全線舗装、完全整備の夢は何時の世に実現されることであろうか。

日高管内の道路の懸案事項として、

○海岸線国道の完全整備。

○海岸浸蝕防止対策

○内陸部中央幹線道路の早期開き。

○海岸線国道、内陸部中央幹線道路を南北の外縁として、これを縦に結ぶ主要道路の整備による地域道路網の完成。

○日高・十勝中央横断道路の開設促進（静内・中札内）

○浦河町大樹間を短絡する開発道路の新設。（着工中）

○道々えりも公園線の整備促進。

などは日高開発促進のために、是非実現されねばならぬ問題である。なお既存計画の強力な推進を期待するものとして、

○国道二二七号（旭川・浦河間）の整備

○林道開設計画の完遂

などがある。これらについては種々の構想をめぐらしつゝ、日高支庁長及び管内各町長が、関係各方面に陳情してその実現を迫っている。

|      | 総延長     | 元二級国  | 主要道道 | 一般道道  | 町村道     |
|------|---------|-------|------|-------|---------|
| 日高支庁 | 2,374.3 | 260.6 | 87.6 | 230.7 | 1,795.4 |
| 日高町  | 114.0   | 56.0  |      |       | 58.0    |
| 平取町  | 334.0   | 45.9  | 38.2 | 23.5  | 226.4   |
| 門別町  | 337.9   | 29.0  | 2.2  | 45.9  | 260.8   |
| 新冠町  | 280.0   | 13.5  | 35.5 | 23.9  | 207.1   |
| 静内町  | 330.2   | 19.7  | 11.7 | 29.0  | 269.8   |
| 三石町  | 206.7   | 13.9  |      | 29.9  | 162.9   |
| 浦河町  | 323.8   | 21.1  |      | 39.1  | 263.6   |
| 様似町  | 203.1   | 21.3  |      | 15.0  | 166.8   |
| えりも町 | 244.6   | 40.2  |      | 24.4  | 180.0   |

### 3 日高線開設の経緯と現況

明治四三・七 木材運搬のため三井物産株式会社は苦小牧―鶴川間に専用の馬車鉄道を設けた。

四四・四 苦小牧王子製紙株式会社の経営になり馬力から蒸汽機関へと動力を変更。

四四・一二 軌道は苦小牧―鶴川間をさらに沙流川流域の木材搬出を目的として、佐瑠太(富川)まで延長した。

四五(大正元) 苦小牧―佐瑠太の軽便鉄道は乗客及び貨物の取扱いはじめた。

大正二・五 この鉄道は苦小牧軽便鉄道会社に譲渡された。

二・一〇・一 王子製紙株式会社は製紙原木輸送のため苦小牧―佐瑠太間に敷設、王子軽便鉄道を利用した。

一〇・一・一八 沙流軌道線が開通した。

一一・八 沙流軌道線が営業を開始した。

一三・九・六 日高拓殖鉄道会社が胆生じ、日高奥地開発を目的として敷設計画の佐瑠多―鶴川間の日高拓殖鉄道の佐瑠太―厚賀間が開通し輸送を始めた。

一五・二・一一 日高拓殖鉄道の厚賀―静内間が開通した。

昭和二・八・一 政府は苦小牧軽便鉄道と日高拓殖鉄道の施設全部を買収して国有鉄道として日高線と称し輸送をはじめた。線路の幅 二尺六吋

六・一一・六 苦小牧―静内間の線路の幅を三尺六吋に拡張した。  
(この頃から鉄道による生産物の輸送が行われ、海上輸送は衰退しはじめ従来の函館との商圏は解体されてゆく)

この軌道拡張工事開始と共に三石までの路線延長工事に着手した。

八・二二・一五 静内―日高三石間開通。

一〇・一〇・二四 日高三石―浦河間開通。静内保線区が設けられた。(本桐) 萩伏、浦河駅が設置された。

一二・八・一〇 浦河―様似間開通。日高幌別。(鶴苦) (西様似) (様似) 駅設置。

一三・三 静内機関区が設けられた。

二九・一 ガソリン・カーが新しく運行開始。

三三・四・一〇 客貨分離して混合列車廃止。旅客輸送は全面的にジーゼルカーによって行われることになり、その運行が開始された。ジーゼルカー七往復。貨物列車三往復が実現。

三三・七・一五 国鉄日高線に次の四つの新駅が開設された。大狩部(厚賀―節婦駅間) 日高東別(春立―三石駅間) 蓬栄(三石―本桐駅間) 絵笛(萩伏―浦河駅間) 何れも無人簡易駅である。

三三・一一 日高北部の内陸横断幹線鉄道の一部として富内―振内間三八哩が開通した。

三四・六月・九月 毎日曜日（七・八月は土曜日）に臨時準急「えりも」が気動車二輛を連結して運行された。

三五・四・一 日高線準急の要員確保の必要から左の四駅は民間委託駅として発足した。日高線、鶴苫、豊郷、富内線、春日、豊田

三五・四・二 準急「ひだか」運行開始。準急ディーゼルは最新鋭のキハ二十二型で定員八十名、当分一輛運行である。鉄道の現況

日高本線は苫小牧を起点として太平洋岸に沿って終点様似まで全長一四四・四に延び、日高管内富川一様似間は二〇・八である。この百平方里当りの鉄道密度は二・五で、全道平均の半ばにも達していない。また管内九町のうちまだ恩恵に浴していないところが日高町、平取町、えりも町である。

従来は混合列車で速度も遅く、様似から苫小牧までの所要時間は最高六時間四十分かかり、運行開始も片道三回に過ぎなかったもので、行旅の人達には少なからず敬遠されそのスピードアップがつよく要望されていたが、昭和三十九年一月から新たにジーゼルカーの運転が始められて、日高の鉄道交通に明るい希望をなげかけた。

現在四時間程度で苫小牧一様似間を走り時間は著しく短縮された。

昭和三十四年度国鉄道支社は道内支線やローカル線に準急新設計画を進め、日高線にもこれが実現の曙光が見えはじめた。

従来準急、急行は本線で長距離列車という鉄則が設けられていたが、大都市の発達につれ地方から大都市に直通する旅客が多くなり、殊に日高地方は札幌に直行する旅客がグンとふえたことと（準急の定期運行は定員の七〇％以上の確保を必要とする）、スピードが要求される時代となって支線、沿線の住民も各駅に丹念にとまていく普通列車にはもどかしくなり、ノン・ストップの列車を要望する声が強まって来たこと、さらにありきたりのコースにあきた観光客が不便な支線、沿線などに足をのばしはじめたなどの傾向が、この二、三年急に目立ったので準急新設の方針に踏み切り、札幌一様似間の千才線、日高線にディーゼル準急えりもを運転することになった。これは、四時間の日帰り運行であり週末だけの準急ではあるが、客足によつては年中運転の定期準急に昇格される予定のものである。様似から広尾までは国鉄バスが連絡するので、これまで二日かかりの「えりも岬」の探勝もこれを利用することによって日帰りですむ便利な観光列車である。

さらに日高線には準急「えりも」と逆に、早朝様似を出発して夜に帰る様似一札幌迄のディーゼル準急も計画された。こうしてス

ピード、アップがいよいよ進められたことによって快適な旅行がたのしめるようになったわけである。

さて、これら町村の駅も日高線に準急運行が計画されたため、その要員確保の必要性から札幌鉄道局では日高線において鶴苫、豊郷の両駅を民間に指定し三十五年四月一日から発足せしめた。

民間駅とは駅業務を民間に委託し、営業せしめるものであって委託者は長年鉄道生活したベテランを選び、白地に丸窓と黒字で書いた腕章をつけ切符発行、集改札、貨物の発送と貨車扱いを行うものであり民間駅の管理は隣接の国鉄駅長が兼務することになっている。この民間駅は全道線区で日高線が最初のテスト・ケースである。

昭和三十五年四月二十三日、日高沿線住民の待望の札幌一様似間の「日高準急」の運行が開始された。ダイヤは上りが様似発五時二十四分、札幌着九時四十二分、所要時間は四時間十八分。下りは札幌発九時四十分、様似着二十時三十四分、所要時間は四時間三十分である。鈍行からの転換は余りにも大きく時代の恵みに今更感慨新たなものを感じた。

九時間の札幌滞在では一応用件は達せられるわけで、これが利用のためこの混雑が予想されるが、最初は配車の都合で一輛の運行にとどまるがやがて二輛編成は急速に実現されることと思われた。

観光シーズンともなれば特急の準急「えりも」も運転されるため、日高線の交通事情は急速に改善されるわけである。

さて、日高線において今後の課題として要望されることは、三十三年に新設を見た簡易駅に対して全列車の停車実施、静内駅の停車時間の短縮、国鉄バスと列車とのダイヤの編成。日高線の輸送力の増強、日高線の駅舎改築、苫小牧より静内着終列車の様似への延長等であるが、これらについては今後国鉄当局に対し検討、改善をつよく要請してその善処方を望む協力態勢をとることが大切であろう。それと同時に列車妨害事故をなくするための日高住民の協力と自覚が極めて大切である。

#### 鉄道予定線

昭和三十三年に日勝鉄道の富内一振内間の開通を見、さらに振内一右左府（日高）間を昭和三十八年度までに開通すべく八億円の予算を以てて工事を進めた。これが富内線である。日高・十勝地域の関係者はさらにこれを進め、根室本線の十勝御影附近に至る全線一四四の開通を目指して活発に運動を展開した。

この内陸横断鉄道の実現は、日高北西部の鉱・林・農産の上に極めて大きな影響を与えるのみならず、胆振地域は言うにおよばず、函館方面、十勝以東の道東部間の旅客、資源の交流提携にも非常な利便をもたらすものだけに、その意義はまことに大きいものがあ

国鉄日高線輸送量（S四四年度）

|       | 乗 降 人 員   |           | 発送貨物量   | 到着貨物量   |
|-------|-----------|-----------|---------|---------|
|       | 総 数       | (定 期)     |         |         |
| 日高支庁  | 2,017,793 | 1,186,549 | 242,232 | 310,035 |
| 日 高 町 | 51,045    | 21,368    | 10,294  | 8,454   |
| 平 取 町 | 72,132    | 43,680    | 6,006   | 21,692  |
| 門 別 町 | 419,356   | 270,981   | 28,110  | 35,824  |
| 新冠 町  | 177,925   | 106,866   | 19,569  | 19,087  |
| 静 内 町 | 640,092   | 375,825   | 63,399  | 94,072  |
| 三 石 町 | 240,117   | 159,624   | 8,962   | 7,268   |
| 浦 河 町 | 263,824   | 139,998   | 26,785  | 39,439  |
| 様 似 町 | 153,302   | 68,207    | 79,107  | 84,199  |

次に日高高江（新冠）附近と十勝中札内を結び帯広に至る鉄道、苫小牧―鶴川―浦河―様似の既存鉄道が海岸線沿いに十勝広尾にのびて帯広に至る鉄道、なども大正十一年法律第三十七号によって制定された敷設法による予定線である。

これらは、戦前において調査が行われたが、以来具体的な考慮は払われず今日に至っているが、日高開発のためにも、できるだけ早期実現の要望が高まっている。

#### 4 沙流軌道

沙流軌道株式会社線は、日高線富川駅から分かれて紫雲古津、去場、荷葉の各駅を通過して平取駅で終る延長一三哩の私鉄で平取村唯一の交通機関であった。

軌道の歴史をたどると王子製紙株式会社がその製紙原料を輸送する目的で、一九二二年（大正十年）一月十八日に開通し、翌年八月から営業をはじめた。資本金は十五万円であったが、建設費に十八万円を要した。

その後人々の要望によって旅客の輸送も同時に行われた。運行ダイヤは札幌、室蘭までは少々の用件なら日帰りもできた。昭和二十六年には一日平均旅客輸送は四五〇、貨物輸送は発送七トン、到着六トン内外であったが、同年十二月に廃止され会社は解散した。この間、主として木材の輸送にあたり、また八田、日東鉱山のクローム鉱の輸送も年間三万トンに上り、平取方面の資源の開発に少なからぬ役割を果たしていた。

#### 5 自動車運行の歴史と現状

日高の陸上交通は国鉄開通以前においては自動車による運輸のみにたより、すでに旅客輸送は大正初期から実施されていたがその後これらの事業に当たったのは、浦河所在の日高自動車株式会社と日高貨物自動車株式会社の二社で、日高自動車株式会社は資本金十五万円を以て昭和六年十二月、従来の日高自動車合名会社と個人経営赤線自動車を併合して創立した。重役は社長谷万吉、専務取締役山口慶次郎、取締役奥田惣兵衛、出口千代七、西川岩二郎、監査役葛西喜代太郎、東朝之の諸氏であった。

当時は三石―庶野間四十二哩九と鳥舞―歌笛間五哩余を営業路線として、往復回数三石―浦河間八、浦河―幌泉間五、幌泉―小越―庶野間二、鳥舞―歌笛間三で、使用車輛は大型バス（二五人乗り）七台、小型八台で何れもシボレーの優秀車で、一日の乗車人員は五百名を上下し、同社は年一割五分という好配当を続けていた。昭和八年五月には静内―庶野間を、また昭和十年十二月からは庶野―猿留（現在の目黒）の運行を見たが、後者の区間は波浪高く路線の決壊が頻発してついに昭和十二年十月に運行を中止した。当会社は十九年十一月解散した。

日高貨物自動車株式会社は昭和三年三月の創立で資本金二万五千円、社長田中清三、取締役奥田惣兵衛、高津弥三吉、西三吉、西浜小三郎、土居梅二郎、甲正雄、監査役網谷安治、田尻菊雄の諸氏が重役陣で、二噸車三台、一噸車四台計七台のトラックを運転した。

前者は鉄道が浦河まで開通すると浦河―庶野間の運転にとどまるようになり、昭和十二年浦河―様似間鉄道が開通すると様似町に移転した。

昭和十八年省営自動車営業所が設置されると様似―広尾間のバスおよびトラックが配置され、日勝線が開通した。

現在鉄道もガソリン・カーが新しく輸送をはじめ、貨物と旅客の完全分離による輸送が行われているが、日高路の旅客の輸送人員はバスが鉄道より多く、貨物輸送も長距離輸送が増加の傾向をたどり活発な発展を見せて鉄道を凌いでいる現況である。

このことは日高地域の地形からする住民の分布状況と、鉄道が海岸線沿いに一本という条件からその発達が未だ不十分なためである。

従って自動車の輸送上の役割は大きく重要な交通機関として近年相当な発展を示している。

最近においては管内貨物自動車の交流範囲の拡張は目覚しく、本地域におけるトラック輸送は昭和二十八年当時と比較して現在約二倍の増加を見せている。遠く札幌、室蘭方面から十勝南部、帯広に及び、ことに広尾町からの水産物の札幌搬出に日高路を通過するという現況にあつては、今後益々これによる輸送の激増することが予想されるのである。

現在主として札幌急行、早来運輸、静内運輸の三社が札幌―浦河間の輸送に当たっているが、これら三社の輸送量推計は、日々平均札幌方面からは十六トンを数え食料品、建築材料が多く、浦河静内方面からは六トン程度でフローリング、木炭がその大部分を占めているといわれる。

さらに輸送所要時間は札幌―浦河間は五時間半であるが、カーブ、勾配の改良、幅員の拡大等、道路条件が整備されるならば三時間度に時間が短縮されることはもちろん、料金の軽減も可能であろうとされている。

旅客輸送は国鉄バスがこれに当たり、その輸送人員は逐年増加の傾向を見せているが、輸送人員が年度によって各月間の増減の異なる点は注意を要する。従来各季間の交通は雪害に妨げられることが多く庶野以東の黄金道路が積雪、波浪のため、不通状態に陥ることが屢々であったが、近年の道路整備、除雪の進捗によつてこの状態から脱して、主要幹線道路の部分的な交通杜絶以外殆んど開通を見るようになり、かつ農閑期利用の交流が増加したため輸送が円滑に行きわたるようになった。

しかし河川流域に沿うて内陸部集落に通ずる道路は夏季にも河川の氾濫、豪雨によつて時折土砂くづれ、橋梁流失等で長期にわたる杜絶を見ているし、また幹線道路においてもこうした被害をうけている。それ故今後住民の交通路、物質の運搬路確保のためには

道路網を整備することが先決問題で、悪条件克服のため官民挙つて強力にこれが実現を推進しなければならない。

#### 国鉄様似自動車営業所

どんな日も年中無休に、静内以東の日高路を走る国鉄バスは沿線住民や、奥地の人々にとつては鉄道以上の、身近な足となつてゐる。そして国鉄バスは安心して乗れる最も信頼された日高の足として親しまれてゐるが、この総元締となつてゐるのが、国鉄様似自動車営業所である。

同所は運輸省様似自動車区として昭和十八年八月一日、軍の命令で発足を見たが以来苦しい運行を続けて三十年間、現在に至つてゐるが何百万里を無事故で走破して輝かしい成績を樹立し住民の信頼をかちえたが、その間敗戦、燃料難、十勝沖地震と度重なる苦難の道を乗り越えてきた。

当時のことについて次のような記録がある。

「昭和十二年突如、日華事変勃発、太平洋戦争ニ移行シテ燃料、油脂及び部分品ノ統制ニ依リ、経営難ノ状況トナリ、カッ地方民ノ官営ノ要望切ナルモノアリ。他方当路線ハ北海道ノ東南端襟裳庶野ヲ走り軍事的ニ重要ナ物質輸送ノ目的ニヨリ国家管理ニシテ一朝有事ニ対処セントメ運輸通信省ニテ営業ヲ開始」と。

さて開設当時は事務室も車庫も住宅なども一切なく野天で営業をしたものという。戦火の拡大で物資は極度に不足をつげ、運行した物資輸送用トラック八輛は薪、バス十輛（うち二輛は薪）は石炭を燃料として走つたもので全く異例のことである。これは石炭バスのモデルとして試みたものであり、我が国においてもここが初めてである。しかし石炭バスは失敗に終り薪用バスに変わったが、これも一寸位の細木を燃やしてガスを発生させて走るものだけに、上り坂ではエンジンし運転手が手廻しの送風機で風を送り、乗客の後押しで辛うじて上るといふ珍風景がいたる所で見られるという難物であり時には救援に向つたバスまでが、ミイラ取りがミイラになる有様であつた。

こうして代用燃料の使用によつて危かしげに走つただけに、この頃事故も屢々発生したが、なかでも昭和二十年三月二十一日、様似町字平宇でフィルムに引火、さらに浜辺に転落して死者十六名、重軽傷者三十数名を出すという大事故などがあつた。

しかし終戦後、世相もおちついて昭和二十五年頃から大型のディーゼルバス二台が登場するようになると、この年から二十七年三月までは一車平均五万。無事故という記録を出す光榮をかちえた。さて、はじめて入つたきれいなバスを見て乗車の際下駄を

ぬいだお婆さんがいたというナンセンスもある。以後二十六年に四台、二十七年三台、二十八年八台、二十九年六台、三十一年一台と順次その数も増して、従来の薪車は昭和二十七年すでに姿を消して面目は全く一新された。

昭和二十七年十勝沖大地震の際には営業所もまた甚大な被害をうけ、事務所、車庫の殆んどが倒壊し乗務員の動揺ははげしかったが、青山和雄所長の赴任によって再建に努力しその復旧を急ぐとともに、乗務員の技術の修練に特段の力を入れた。

当時運転手は「雲助」という悪名を担っていたが、これは踏切でも一時停車はしない。カーブでも飛ばす、方向指示器を提示しない等全く驚くべき暴運転であったからである。その上、報告書も目茶苦茶であった。青山所長の関心はこゝに払われたわけで、運転に対する注意事項の励行を厳しく申し渡した。

昭和二十七年秋、自発的に発起して乗務員会では多角的な技術の研究に専念することになった。しかし二十七年には白泉で横転、通学生の重軽傷十数名を出し、二十八年春には幌泉駅前でブレーキをかけ忘れ子供の悪戯で涯下の民家に突入という事故が起きたため、運転手の自信は失われていったが、乗客を思うと奮起しなければならなかった。一方車掌も一時は女性が整理されたが、二十七年から再び採用することになり、次第に和やかさを加えてきた。そして乗務員は細心の注意を払うこととなり、踏切では必ずストップして車掌の誘導によることとし、またカーブではスピードを落とし、先方から疾走して来る車にはこちらで必ずよけることが励行されていた。

こうして二十八年夏以来三十一年一月まで三百十萬<sup>千</sup>。無事故で走破という輝かしい記録を打ち立て、乗務員は再び自信をとり戻し乗心地よいバスは明るく日高路を往復している。冬が去ってえりも道立公園観光バスも通うようになると、日高美人の愛嬌豊かなガイドによって楽しく行楽の旅ができるのである。

ともあれ、国鉄バスでは輸送の安全性に重点を置き、昭和三十四年七月から営業所の運転無事故について新たに点数制度を設け、一期達成基準得点を一、〇〇〇点とし、走行<sup>千</sup>にしておよそ六十九萬<sup>千</sup>。(一日平均三、七〇〇<sup>千</sup>)としている。

以来様似営業所では、昭和四十七年十二月を以て第二十一期の運転無事故を達成し、目下第二十二期達成(目標昭和四十八年七月)を目指して全職員が一丸となり努力している。

なおこの第二十一期運転無事故累計は国鉄バス営業所の全道一を示している。

#### 最近の輸送実績(国鉄様似自動車営業所)

| 年度      | 種別 | 走行 <sup>千</sup>        | 輸送人員 <sup>千</sup> | 旅客 <sup>千</sup> | 小荷物 <sup>千</sup> | 計 <sup>千</sup> |
|---------|----|------------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------------|
| 昭和四十二年度 |    | 一、三三五、四二五 <sup>千</sup> | 四、〇〇一             | 一七四、六二二         | 二、五〇三            | 一七七、一二五        |
| 昭和四十三年度 |    | 一、三六三、三三三              | 四、〇一一             | 一七七、一七四         | 二、六五九            | 一七九、八三三        |

#### 日高管内自動車台数(S四五・三・三一)

|      | 日高支庁  | 日高町 | 平取町  | 門別町  | 新冠町  | 静内町  | 三石町  | 浦河町  | 様似町  | えりも町 |
|------|-------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 総数   | 一八、〇九 | 六五  | 一、八〇 | 三、一〇 | 一、四一 | 四、〇三 | 一、四七 | 三、四四 | 一、六七 | 六三   |
| 貨物   | 六、七五  | 二四  | 七七   | 一、一〇 | 五七   | 一、四六 | 六二   | 一、三七 | 三、六四 | 二七   |
| 乗合   | 一五    |     | 五    | 一四   | 四    | 七    | 九    | 二五   | 四    | 五    |
| 乗用   | 六、七七  | 二五  | 六六   | 一、四七 | 五二   | 一、五八 | 五〇   | 一、〇五 | 四九   | 二九   |
| 特殊用途 | 二五    | 四   | 三    | 二六   | 二    | 六    | 二六   | 二五   | 一八   | 二五   |
| その他  | 四、二七  | 二五  | 三五   | 七三   | 三三   | 六三   | 三六   | 八三   | 四四   | 三三   |

(北海道市町村勢要覧に依る)

総数一八、〇九九の内訳(普通車一、九一七 小型車一一、八六〇 小型二輪車八二 軽自動車三、四六一 被けん引車四五 大型特殊車七三四)

### 6 新たな就航

大正十年の定期航路表によると、金森汽船会社の命令線は次ページの表の通りである。

金森商船はその後日高沿岸の命令航路を一時中止し、尼ヶ崎のみ就航していたが後に、復活した。

昭和十年、浦河まで鉄道が開通すると、運賃の格安と輸送の安全性から陸上輸送に依存するものが次第にその数を増し、従来殆ん

| 日高命令船 甲 | 航海日数 | 船数 | 総屯数 |
|---------|------|----|-----|
| 日高命令船 乙 | 一    | 一  | 二六九 |
|         |      |    | 二〇〇 |

ど函館に限られていた取引先は札幌、小樽、室蘭と範囲が拡大され、海上の交通は活発度を失い衰頹の一路をたどっていった。そして昭和十二年日高線の全通を見てからも、依然として利用度を買われ二、三年の命脈を保ったというものの、昔日の面影はなくなり戦後は停止されてその復活も見られないが、汽船にかわり僅かに発動機船がその仕事を存続することになった。

昭和三十五年三月、浦河―函館―東京間の定期海上輸送航路は中村汽船東京支店（本社名古屋市）の手によって七百トン級の貨物船を建造、就航の準備が進められたが、浦河港の現状ではこの級の船の入港ができないので、とり敢えず四百トン級の船で定期航路をもつことになり、その第一段階として同社所有の晴海丸（三九〇トン）が目下のところ不定期ではあるが航行をつけ、第一船が八日マンガン鉱、その他の貨物を積んで浦河港に入港、浦河からカンラン岩、木材を積出す輸送をはじめたが、今後月六回往復の定期航路が決定し、浦河町に対しこの輸送実施に伴う港使用について協力を求め、そして同社ではさらに福神丸（三七五トン）を配船することになった。

かくて前記二船は交互に就航したが、その後神裕丸も就船に加わった。しかも豊富な資源・開発に期待のもてることに着眼した中村汽船は、海上輸送力の強化を図り新たに貨物船を建造して現在の配置船と交代させる方針をきめ、既にその第一船として浦河港向きの日高丸（八一五重量トン）が新造され入港を見せている。

さらに東北パルプは木材輸送に第一宝生丸（二二九トン）を就航させており、浦河港貨物移出高は飛躍的な伸びを見せているため、これに対応して昭和三十六年から五カ年を実施年度とする「浦河港整備計画」を樹て、総事業費三億四千万円を以て、一千トン級貨物船の接岸を容易にするための第一埠頭と中央埠頭を新設して、商港としての新生面をひらくべくその施設整備を重点的に行なっている。

日高管内入港船舶数（昭和四四年）

| 種別   | 総数     |            | 商  |       | 漁  |           | その他 |       |
|------|--------|------------|----|-------|----|-----------|-----|-------|
|      | 隻数     | 屯数         | 汽船 | 機帆船   | 汽船 | 機帆船       | 汽船  | 機帆船   |
| 町別   |        |            | 隻数 | 屯数    | 隻数 | 屯数        | 隻数  | 屯数    |
| 日高支庁 | 六、五九〇隻 | 二、一〇五、七六〇屯 | 四三 | 三、五〇〇 | 三九 | 一、五七〇、六五五 | 五四  | 三、九七七 |
| 三石町  | 三、三六八  | 一四、七〇九     |    |       |    | 三、三六九     |     | 六、七〇九 |
| 浦河町  | 三、〇四四  | 一、四六、三五二   | 三三 | 三、三三〇 | 三九 | 一、二七、六五五  | 五四  | 三、五五九 |
| 様似町  | 六、三六八  | 二四、七六〇     | 一七 | 八、四四一 |    | 四、二五三     |     | 二、七五五 |
| えりも町 | 三、三三〇  | 三、七三〇      |    | 三、五〇〇 |    | 二、五、六六八   |     | 三、三三〇 |

右欄は隻数 左欄は屯数

## 一〇 地域の健康

### 1 保健衛生

すべての国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。国は、すべての生活部門について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない、と憲法第二十五条に定められている。

保健衛生に関する立案は衆・参議院において組織しているそれぞれの厚生委員会においてなされるが、保健衛生のすべては厚生省が担当している。本道各地にある保健所は、道の衛生部に所屬し、道内の衛生・保健行政の末端をなしている。そしてその地域の保