

旧北海道庁による北海道総合計画(1940)に関する研究 *

A Report of The Development Plan of Hokkaido(1940) by The Old Hokkaido Agency

今 尚之 **, 原口 征人 ***, 進藤 義郎 ****

by Naoyuki KON , Masato HARAGUCHI , Yoshiro SHINDO

概 要

明治以降の北海道開発では、昭和 10 年代において拓殖計画による開発の行き詰りと第二次世界大戦へと向かう時代の趨勢から総合開発計画の立案が求められるようになった。当時の北海道庁は 1940 (昭和 15) 年から北海道総合計画の検討に取り組んだが、第二次世界大戦への日本の参戦により、計画は中途なものとなり終った。しかし、戦後の北海道総合開発計画、特に社会資本整備事業につながる計画が盛込まれており、北海道庁土木部を中心とした土木技術者の計画への参画、民間、学識からなる幅の広い委員会構成など、第二次世界大戦後に計画された総合開発計画策定における貴重な経験を提供したと考えられる。今回、北海道総合計画(1940)について整理を行ったので報告する。

1. はじめに

北海道開発法に基づき国が策定する北海道総合開発計画は、第二次世界大戦後の 1951 (昭和 26) 年 10 月 6 日に決定され、北海道総合開発第 1 次 5 ヶ年実施計画が 1952 年度から始まった。

それ以前は、第二期拓殖計画が 1927 (昭和 2) 年より 1947 年まで実施されていたが、いわゆる拓地殖民¹⁾を目指したものであり、総合的な開発計画が立案され、実施されるのは戦後まで待たなくてはならなかった。

しかしながら、明治以降の北海道開発の進展の中で、第二次世界大戦前の昭和 10 年代において、拓殖計画による開発の行き詰りなどから拓殖計画の見直しが議論されるようになり、さらに、第二次世界大戦へと向かう時代の趨勢もあわさり、総合開発計画の立案が求められ、北海道では当時の北海道庁が、1940 (昭和 15) 年から北海道総合計画の検討に取り組んだ。しかし、第二次世界大戦への日本の参戦により、計画は中途なものとなり終った。

中途に終わった北海道総合計画であるが、戦後の北海道総合開発計画、特にそのなかで取り組まれた社会資本整備事業につながる計画が盛込まれていること、北海道庁土木部を中心とした土木技術者の計画への参画、民間、学識からなる幅の広い委員会構成など、実施されなかった計画であるが、第二次世界大戦後の総合開発計画策定にあたって貴重な経験を提供したのではないかと考えられる。

今回、北海道総合計画(1940)について整理を行ったので報告する。

2. 第二次世界大戦前における北海道の開発計画 ^{2) 3) 4)}

2.1 第一期拓殖計画

1886 (明治 19) 年に北海道庁が設置され、開拓の基礎条件整備が進められたものの、開発に関する計画が策定されてはいなかった。その後、1901 (明治 34) 年から「北海道 10 年計画」が実施されたが、日露戦争の影響で計画の実行は頓挫した。その北海道 10 年計画を継ぐ長期計画として、特に財源確保を明確化した第一期拓殖計画が策定された。

第一期拓殖計画は、1910 (明治 43) 年から 15 年の計画として始った。地形の測量と殖民地の選定・区画を行い、国有未開地を処分するとともに、道路、橋りょうの新設・改良や農用地 (水田等) の開発を行うことを目指し、石狩川の治水工事をはじめ、各地の河川調査を行い、港湾の調査と修築など、社会基盤整備を通して北海道に移住してきた人々の産業活動や生活を間接的に保護をするものであった。計画は終了期を 2 年延長して 1926 (大正 15) 年に終わった。

2.2 第二期拓殖計画

1927 (昭和 2) 年を初年度とする第二期拓殖計画は、第一期拓殖計画と異なり、許可移民制度を導入し、農業移民に対する直接保護を行い、交通、文教、医療など外部経済

* keyword : 北海道, 総合計画, 国土計画

** 正会員 北海道教育大学教育学部 (〒002-8501 北海道札幌市北区あいの里 5 条 3 丁目, nowkon@nifty.com)

*** 正会員 北海道開発技術センター主任研究員

**** フェロー 進藤技術士事務所

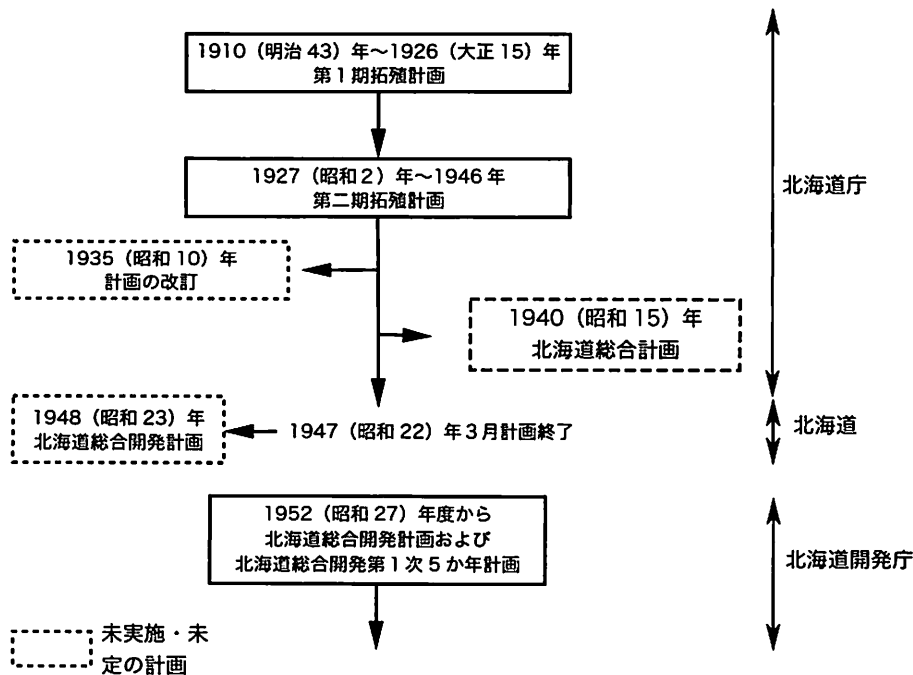


図 1 第二次世界大戦前後の北海道に関する開発計画の流れと北海道総合計画の関係

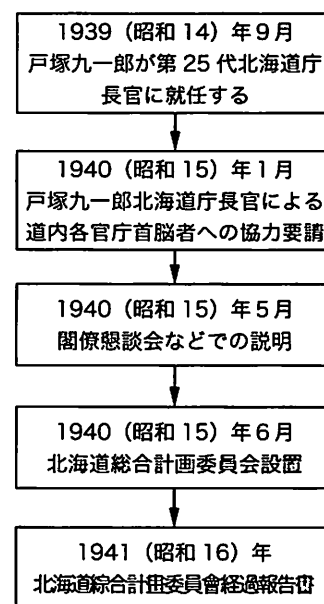


図 2 北海道総合計画策定の流れ

を充実させ、社会的な環境を改善することによって、移民の定着と北海道の開発を進めることを目指した。

しかしながら、第一次世界大戦後の恐慌から引続いた不況、世界的な経済恐慌や、昭和初期（6，7，9，10 年）の冷害凶作、水害によって、計画の実施に必要な財源は当初から不足をきたした。このようなことから、第二期拓殖計画の改訂の要望が大きくなった。

1932（昭和 7）年 9 月 23 日には民間による「救済対策道民大会」が札幌で開催され、35 項目にわたる決議のなかで拓殖計画の根本改訂が第 1 番目の項目として取り上げられた。その翌年には、第 2 回目の大会が「北海道更生道民大会」という名称で開催され、拓殖計画の改訂について、不足財源の公債依存、産業振興、治水事業の実施、道内移民保護、改訂のための調査会設置などが、具体的な要望として示された。

その後北海道拓殖計画改訂に関する事項を調査審議するため、1935（昭和 10）年には北海道庁告示第 318 号によって、「北海道拓殖調査準備委員会」が設置され、審議が行われた。

委員構成は、貴族院議員、衆議院議員、道議会議員、北海道帝国大学総長、学部長、教授のほか、関係官庁、団体、銀行の代表者など広範囲にわたり、また、民間からの参加が見られた。検討は約半年にわたり、1935（昭和 10）年 11 月 4 日には北海道拓殖調査会答申案が決定されたが、予算編成に間にあわず、また、第 68 帝国議会が解散し、その後の政治情勢の混乱の中で改訂は実施されずに終わった。

3. 1940（昭和 15）年から検討が始った北海道総合計画 3.1 計画策定への取り組み

1939（昭和 14）年 9 月、第 25 代北海道庁長官として、

戸塚九一郎⁵⁾が着任する。

戸塚の在任は 1942 年 6 月までの約 2 年 10 ヶ月であったが、着任後、北海道の開発を産業を根幹とする国土計画によって総合的に行う、「北海道総合計画(1940)」の樹立に向けて準備をはじめた。

1940（昭和 15）年 10 月に出されたパンフレット「国土計画としての北海道総合計画の必要性」において戸塚は、「…これは如何しても本道全体から見て、もっとも能率の上る方法で、各種産業を効果的に発達させなければならぬし、又させる餘地が極めて多いと思」い、「…従来の、本道の開拓の指針であります處の、拓殖計画を見ますと、計画当初と著しく事情を異にする」ことから、「…本道を単位とした、一種の国土計画を樹てることが、良いといふ結論に達した」と述べ、北海道における総合的な開発計画の必要性を訴えている⁶⁾。

また、北海道総合計画経過報告書（1941 年）の「北海道総合計画樹立の趣旨」では「…拓地殖民を基幹としたる施設經營にのみ依存するを許さざるに至れり。…すなわち現下の情勢にかんがみ、本道の将来の發展企畫せる北海道総合計画換言すれば産業を根幹としたる所謂国土計画を速に樹立して、これが實施を圖り以て本道の飛躍的發展と國力の充實とを期せんとする所以なり」⁷⁾と産業を根幹とした総合計画が北海道に必要であることを述べている。

そのほか北海タイムス年鑑では、拓殖計画予算の財源が年々縮小されるのに対し「國策的事業の擴大強化を要求されるに至ったので、拓殖計画とは別個な総合計画を樹立」することが必要になったとの説明⁸⁾もなされていた。

戸塚が北海道の総合開発計画立案に取り組んだ背景には、①前任者が取り組んできた事業を引継ぐなかで、拓殖計画を改訂し、総合的な視点に基づいた産業振興計画の必

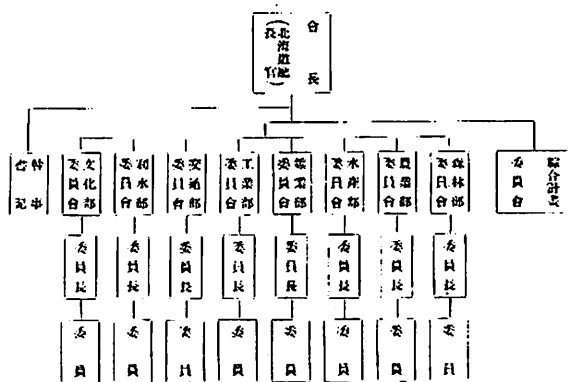


図3 北海道総合計画委員会組織
国土計画としての北海道総合計画の必要性附図

北海道総合計画委員会組織

要性を認めたこと。②第二期拓殖計画が1946（昭和21）年度で終了するため、ポスト拓殖計画の検討準備が必要であったこと。③長引く日中戦争のなかで国際的に孤立化した日本の戦時経済の中で、北海道の役割を明確にする必要があったことなどが指摘されよう。

さらに、戸塚は任地において「治山治水」に業績を残し⁹⁾社会資本整備や地域開発には強い関心を持っていた。また、北海道庁長官に任命される前の1939年4月からおよそ5ヶ月間、宮城県知事を務めている。東北地方では三陸大津波や大冷害等の自然災害を受けた直後の1934年、首相を会長とする政府機関の東北振興調査会が設立され、そこでは、1937年度以降に継続する総合計画が検討された。そして「東北振興総合計画実施要綱」が答申され、実施され¹⁰⁾ていることも、戸塚の中で意識されていたと思われるが、この点については今後さらに検討が必要であろう。

3.2 計画の特徴¹¹⁾

この計画では、森林、農業、水産、鉱業、工業、交通運輸、利水、教育文化が検討の主題となっており、あわせて財源確保についても検討がなされている。

戸塚が著したパンフレット「国土計画としての北海道総合計画の必要性」は、森林については全道的にしっかりとした経営がなされていないことを指摘し、合理的な経営の必要性を述べている。また、農業については、北方有畜農業経営の確立を目指し、水産では、千島方面への着目と漁港、船入瀬などの施設の重要性を指摘している。

鉱業については、石炭液化事業とその工業化を述べ、工業については、大規模な工業地域を設定し、北海道を「日本の工業地、もつと強く申せば世界の工業地とすることも難事ではありません¹²⁾」と北海道の工業化を強く述べ、その実現に向けて、港湾整備の重要性を指摘している。また、交通運輸については、道路延長（密度）の低さと質の悪さを指摘し、拡充改良の必要性を訴え、あわせて港湾の整備についても指摘をしている。そして、河川については治水だけではなく、利水事業の必要性を指摘している。

さらに、教育文化面の充実として、教育機関の整備拡充、社会教育指導の徹底などを指摘し、北海道に適した住宅の建設や北海道食、いわゆる郷土食の確立について言及

している。

財源については、拓殖費制度の見直について言及をしており、「…従来國費に頼つて居りましたもので、凡そ地方的と認められるものは、地方費の財政計画の許す限り漸次、地方費に移すのと同時に、国家的と見られるものについては、國費において思い切って支出をして貰うようにせねばならぬと存じます。」と提案している。

3.3 計画策定の体制

計画の立案にあたって戸塚は「兎角役人の仕事は役所だけでやるといふことは、永續性がなく一時の單なる試みに終ることが、多いのでありまして、この大きな企畫を樹て、本道の将来を策する（こゝに本道と申すのは、決して本道のみのことではなく、日本の大問題であることは、段々判つて戴けると思ふ）それには、本道民及び関係者が、眞に一體となつて、一つの道是とでも言ふべきものを作つて、その實現を計ることが、本當だと考えまして、北海道総合計画委員会を結成することに致しました。」¹³⁾と、広範な人材を集めることを考えていた。図3は北海道総合計画委員会の組織図である。会長は北海道庁長官であるが、委員会規程では「委員は関係官庁高等官及学識経験ある者の中より北海道庁長官之を命じ、又は囑託する」と、学識経験者の参加が書かれて¹⁴⁾おり、民間有識者の参加を求めていた。図3に示されている総合委員会は59名からなり、その他、森林、農業、水産、鉱業、工業、交通、利水、文化の8部会が設置された。委員会と部会を兼務する委員もあり延べでは184名となっていた。

総合委員会と部会の関係については、北海タイムス年鑑によると「長官を會長とする綜合委員會が綜合計畫の大綱を決定し、この大綱方針を具體化するため百七十名からなる八専門委員會…」という説明¹⁵⁾が見られる。

委員名簿を見ると総合委員には、第二次世界大戦後の北海道総合開発計画にかかわった、苫米地英俊、黒澤酉蔵らの名前があり、専門委員として、工業部、鉱業部、交通部、利水部に北海道庁勅任技師の斉藤静脩¹⁶⁾の名前があるほか、水産部、交通部には港湾課長の平尾俊雄¹⁷⁾の名前も見られる。さらに、交通部には退官後の中村廉次の名前もあり、北海道庁土木部関係者が専門委員として、具体的な検討に参画していたことがわかる。

3.4 計画の実施¹⁸⁾

北海道総合計画(1940)では、計画の全ての結論が出てからの実行ではなく、実行することを決定したものから順を追って予算化し取り組むこととした。戸塚は「…従つてその結論は未だ總てに互つて出ては居ませんが、私の考えではこの委員會で總ての結論を得てから實行しやうとは考へて居ません。何らか実行すべしと決つたものは、順次實行して行くつもりであります…」¹⁹⁾と述べている。

例えば、石狩湾における工業港築設の計画案については、第二期拓殖計画のなかに調査費が折込まれ予算化がなされた。しかし工業港築設計画は開戦によって中止となった²⁰⁾。

表 1 北海道総合計画策定委員会交通部における検討結果の概要一覧

項目	検討結果	昭和 16 年度予算に計画された事項
道路橋梁	- 国防並びに産業上特に急速な整備実施を必要とする国道、国道に準ずべき道路 5 路線の設定 - 橋梁の永久構造化（毎年度架替延長 3,291 メートル） - 市町村道改良補助事業の強化 - 道路橋梁事業の経営として、拓殖費予算の増額と増額分を積極的事業に振向け、現状維持的事業は地方費負担とする	拓殖費予算として、昭和 16 年度以降 8 ケ年継続事業として小樽・旭川間の幹線道路改良費（16 年度 550,000 円）、市町村道改良補助費 204,404 円の支出のほか、地方費予算による支出 290,091 円
港 湾	- 道内商港各港の港湾施設整備の具体的方針策定 - 漁港施設計画の確立（通漁港網の設定、毎年一港の築設など） - 港湾の経営方針策定（基本的施設の造営・維持の国費負担など）	旧釧路川の浚渫、留萌港の浚渫、船入瀬の築設、港湾の調査設計、簡易船溜の築設
鉄 道	25 ケ年後の出貨並びに旅客輸送量を現在の 2.6 倍に設定 - 勾配並びに曲線を改良した複線とすべき線路（函館－札幌－音威子府間など計 8 区間、勾配 1000 分の 10、最小曲線半径 400m に改良） - 勾配改良をなすべき線路（落合－十勝清水間、勾配 1000 分の 10 に改良） - 停車場改良並びに拡張（札幌付近一帯、東室蘭他） - 水陸連絡設備新設または拡張、本州との連絡拡充強化、樺太との連絡拡充強化	
本道本州 連絡施設	函館大瀬間の連絡航路を開設することの必要性を認め、「函館大瀬間連絡航路の開設の件」を決議	

3.5 社会資本整備に関する検討の特徴

社会資本に関する検討は、主として、交通部、利水部で行われている。以下その概要について述べる。

① 交通に関する検討

北海道総合計画策定委員会経過報告書（以下経過報告書）を見ると、交通部では、道路橋梁、港湾、鉄道、本道本州連絡施設²¹⁾が検討課題となっており、道路橋梁については、施設計画として、幹線道路の整備拡充と橋梁の永久構造化が述べられている。また、港湾については工業港、漁港施設および港湾の経営について検討がなされている。鉄道については輸送力増強に結びつく改良について言及されているが、別会計であることから予算については触れられていない。以上の概要を表 1 にまとめた。

② 利水に関する検討

利水については、経過報告書の利水部報告として総論の中で、1909（明治 42）年から石狩川下流部に初めて拓殖費による組織的の工事が始ったが、財政に乏しく思うままに進展していない問題点と、稲作の進展による灌漑用水の需要増大、工業化による河水利用の漸増、発電力の不足など現状の問題を指摘し、そのことから利害調整を行い、また洪水量貯蔵による防災と発電利用を目して、河水統制が必要なることを述べている。

審議項目は「石狩川水系および全道河水統制河川」「その他の水系」「砂防計画」「河川の昇格」「利水および治水施設に対する将来の経営方針」の 5 項目が検討の中心に設定された。

経過報告書を見ると、検討の結果、治水工事として石狩川においては、石狩工業港の完成までに河口から砂川付近までに運河としての利用も考えた低水路工事を実施することなどが決定事項としてあげられた。また、河水統制地点、発電のみの地点が示され、いずれも石狩工業港の完成に向けて併行して取り組むべきこととして言及されている。さらに、国立公園内における水利事業への規制緩和を求めている。

そして、「北海道総合計画委員会利水部参考案」として、具体的な「石狩川水系利水及び治水計画」「石狩川水系以外重要河川別利水及び治水計画」「重要都市及び工業地帯に対する利水計画」「農業用水に対する水温上昇対策」「砂防計画」「利水及び治水計画に対する経営方針」が報告されている。特に従来の利水よりも治水に重きが置かれてきたことを改めることが強く書かれており、利水に関する基礎調査資料を得ることが困難であることの指摘がなされているほか、第二期拓殖計画で確定している治水工事について、利水を考慮し、上流部に貯水池を建設する場合には高水工事を縮小することなどを述べている。

3.6 工業誘致の検討

北海道総合計画(1940)は、工業生産の活性化もめざした内容となっている。戸塚は、「国土計画としての北海道総合計画の必要性」において、現状において原料供給地に過ぎない北海道の問題を指摘し、「…例えば、石狩河口を中心とした平野に港の設備をする、或は苫小牧を中心とした原野に港の設備をする」とすれば、石狩川流域の炭田、また石狩川を利用する水力電気を使用して、大規模な所謂工業地域の設定が豫想せられ、今一步進んでこの両者を運河をもつて連絡することになれば、運賃の逓減と合せ考へ是ほど有利な条件を備へた、工業地は、世界にも類を見ないでありませう。…²²⁾」と、社会基盤整備による産業立地の可能性を述べている。

工業誘致にむけた計画策定については、特に工業港の建設について議論がなされた。当時総合計画委員会で、鉱業、工業、交通、利水の各委員を務めた北海道庁土木部勅任技師の斉藤静脩は、「…当時もっとも大きな議題となったものは、工業港築設の問題でありました。本道は、拓地・殖民のほかに工業立地も計るべきであるとの見解は、すでに石黒長官、半井長官時代からいだけ、企業誘致をはかるために大阪・中京の財界人と連絡をとり、PR につとめたものでありました。戸塚長官は、企業誘致には、まずその基

盤となる工業港を築設すべきであるとの見解でありました。これが後に「戸塚構想」と言われたもので、委員会はもっぱらその検討に終始したようなものでありました。」と述べ²³⁾ている。

誘致を検討していた工業として「石炭を主原料として、かつ政府が生産拡充品目として要望している製鐵、人造石油、硫酸、曹達の四工業を基本工業と考え」²⁴⁾られていた。

このことについては、北海道がこれらの工業に気候的にも適地であり、また工業港の整備によって、生産地立地でも有利となることを論じた講演「北海道における工業地帯」が1943(昭和18)年1月23日に斉藤静脩によって説明が行われている。

斎藤は「4大工業地区及其附近に偏在する傾向ある」工業立地に対して、北海道において重要工業の振興を図るべきであり「然らば北海道内に於て興すべき適性工業とは如何なるものであろうか」との問題意識から論を進め、「…鉄鋼素材を目的とする製鐵、製鋼工業、人造石油工業、高圧工業(メタノール、アムモニア)及之に付随する肥料曹達、無機酸工業、繊維工業中木材を原料とする人絹パルプ工業及び窯業精練、合金工業の如きを北海道の原料、燃料の産出状態より見て適性工業として」指摘している²⁵⁾。

斎藤の講演では重工業、特に工業原料確保に向けた重化学工業の立地が目されている。そして、輸送の確保すなわち海上輸送の要となる港湾と、その背後の工業立地、工業都市建設について検討した結果が詳細に述べられている。

この講演を取りまとめた原稿が、1943(昭和18)年5月10日付けで土木学会が受理しているが、北海道総合計画(1940)以前からの、石狩、苫小牧の両地域での港湾および工業都市開発の検討と、総合計画策定委員会での検討を整理した講演であったと思われる。

このように工業誘致の検討がなされたことは、工業港の建設と利水に対する検討と議論が、具体的に進められることにもつながったと考えられる。

4. 企画院による国土計画と北海道総合計画(1940)

1940(昭和15)年9月、当時の日本政府は「国土計画設置要綱」を閣議決定した。これは、第二次近衛内閣の基本国策要綱(1940年7月26日閣議決定)の1項に「日滿支を通じる総合国力の発展を目標とする国土計画の確立」が掲げられたことによる。国土計画設置要綱では、全国を9地方計画単位地域に区分し、各単位地域別に総合的計画を樹立することを目指した。

昭和16年版の北海タイムス年鑑には、「統制経済に沿って資源開発も個別計畫から総合立地計畫に一步前進、戦時資材を開発すべく拓殖計畫とは別個に総合計畫を樹立する機運は戸塚長官の提唱で昭和15年6月具體化した」と書かれている。これをみると企画院による国土計画を受けた計画に読取ることもできる。しかし、北海道総合計画は国土計画設置要綱の閣議以前に検討が始まっている。

戸塚は「…目下之が委員會は、各部門に分れて研究を致して居りますが、丁度企画院案の地方計画に符合致します

ので、我意を得た感じが致し内心喜んだ次第」²⁶⁾と北海道総合計画(1940)と、企画院による国土計画とが符合していることで、国策に先んじたことを述べている。

高倉新一郎は戦後、「昭和十五年、北海道庁は北海道総合開発(ママ)計画なるものを提唱した。(略)これはもちろん、わが国の北海道開発にたいする要求が変わったことによる。事変の進行とともにますます国際的に孤立したわが国は、国内においてできるだけ資材を調達する必要がある、(略)従来、自然の発達にまかされていた産業も、また開発政策の対象となるに至ったのである。(略)一地方の開発が一国の総合的繁栄の立場からとり上げられるにいたったのである。」と述べた後に「しかし、北海道開発のこうした方向は、たんに外部の刺激や戦時要請からのみ生れたのではなく、北海道内部において熟しつつあり、実はこの時を待っていたのだともいえる。」と述べ、時局によるだけではなく、北海道の開発が進み新たな段階を迎え、課題がでてきたことから、総合的な開発計画が必要となったことを指摘²⁷⁾している。

昭和初期における凶作、経済恐慌に見舞われた開拓地の経済更生では、個別計画ではなく総合的な計画をもとに建直しを行ってきた²⁸⁾。そのような経験もまた、北海道開発に向けた総合計画立案につながっていると考えられ、北海道以外との違いについても留意しながら、企画院の国土計画との関係について考察を行う必要があろう。

6. まとめ

第2次世界大戦前の北海道で展開された、第二期拓殖計画は、その前半において財源の不足や時代の趨勢に対応することが困難となり、見直し論議が高まり改訂の検討がなされたが、時局の影響で改訂は実施されなかった。しかし、北海道の開発に向けて産業振興を根幹とする総合的な計画の必要性の認識が高まり、工業誘致などが取り組まれるなか、1940(昭和15)年には「北海道総合計画(1940)」の検討が取り組まれることとなった。

北海道総合計画(1940)の検討は、北海道の朝野がともに、北海道のなかから日本における北海道の役割を多面的に検討する取り組みとなった。第二次世界大戦により計画は全てが成案とならず、そこで検討されたことも戦争によって頓挫した。しかし、多くの人によって計画が検討されたプロセスは、戦後復興期における北海道の開発計画策定に多くの影響を与えたことが考えられる。

本研究の今後課題としては、

- (1) 第二期拓殖計画およびその改訂案と、北海道総合計画で取上げられた社会資本整備の違いの考察
- (2) 北海道総合計画で見いだされた課題の検討プロセスが、戦後の北海道開発計画、特に社会資本整備に与えた影響の考察
- (3) 戦後の総合開発計画策定にあたった人物との継承性
- (4) 昭和初期に主として農村更生として取り組まれた総合計画との継承性の検討

等が指摘される。諸資料の検討から以上を考察したい。

【注および参考，引用文献】

- 1) 高倉新一郎は「自営小農民を多く入れ安定させる，その自営農民の生活のために耕作する農作物が，国民経済のための食料および原料として役立つ，開墾の目的がまず生産物よりも自営小農民の扶殖にある，それを基盤として，その他の資源開発が行われることを期待するという開拓方式を，当時は拓地殖民ちちめて拓殖と読んだ」と説明している。鹿島守之助編「北海道総合開発の諸問題」，pp.13～14，ダイヤモンド社，1958年
- 2) 今 尚之：根釧地域の開発計画史から見た文化的景観形成に関する基礎的整理－格子状防風林と草地景観－，土木学会北海道支部講演論文集，2005年
- 3) 北海道開発局監修：「北海道開発局15年小史」，1966年
- 4) 北海道：「新北海道史第五巻通説四」，pp.829～851，1975年
- 5) 戸塚九一郎は，1891（明治24）年3月27日に静岡県掛川の造酒屋の次男として生まれた。旧制掛川中学校から旧制第一高等学校を経て，東京帝国大学法学部を卒業した。内務省では香川県属を振り出しに，福島県，兵庫県の理事官を務め，東京府内務部地方課長を歴任。1934（昭和9）年に徳島県知事となり，その後，山口県知事，宮城県知事を歴任し，内務本省での勤務経験はないが，地方官の要職を経験した。1939（昭和14）年に9月には北海道庁長官に就任し，1942（昭和17）年まで長官職にあった。その後いったん官界を退いたが，第二次世界大戦末の1944（昭和19）年12月に福岡県知事となり，1945（昭和20）年6月に九州地方総監となり，終戦を迎え戦後処理に当たった。戦後は4年間公職追放となるが，国政に立候補し1952（昭和27）年に初当選。同年10月には第4次吉田内閣で労働大臣・北海道開発庁長官として初入閣する。また，1953年に発足した第5次吉田内閣でも，建設大臣・北海道開発庁長官を務めた。1954年には体調の悪化から大臣を辞任した。1959年には国会議員も辞め国政から退いていたが，1961（昭和36）年には苫小牧港開発会社社長となった。1973（昭和48）年10月13日に逝去した。（サンケイ新聞編：「戸塚九一郎を偲ぶ」，テレビ静岡エンタープライズ，1979年）
- 6) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，pp.1～2，1940年
- 7) 北海道庁：北海道総合計画策定経過報告書，1941年
- 8) 北海タイムス社：「北海タイムス年鑑 昭和16年」，p.122，1940年
- 9) サンケイ新聞編：「戸塚九一郎を偲ぶ」，テレビ静岡エンタープライズ，1979年
- 10) 松浦茂樹：「戦前の国土整備政策」，p.147，日本経済評論社，2000年
- 11) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，pp.5～20，1940年
- 12) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，p.12，1940年
- 13) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，p.2，1940年
- 14) 北海道庁：北海道総合計画策定委員会経過報告書，1941年
- 15) 北海タイムス社：「北海タイムス年鑑 昭和16年版」，1940年
- 16) 1884（明治17）年北海道岩内町に生れる。札幌の中学校に進学後，旧制一高，東京帝国大学土木科と進み，1911（明治44）年に卒業後，北海道庁に勤務。土木工事の設計審査係を振出しに，岡崎文吉主席技師の下で小樽運河工事などの審査や空知の灌漑工事の測量審査に従事。1914（大正3）年から工事現場担当となり，留萌，旭川の土木派出所長を転任し，1921（大正10）年からは釧路川および常呂川の治水工事現場所長になり，1937（昭和12）年まで，釧路川，常呂川，十勝川，網走川，湧別川，渚滑川，天塩川の治水工事施工を担当した。その後河川課長となり，河水統制や多目的ダムの調査などを行ったのち，勅任技師となった。戦後は北海道建設業信用保証株式会社社長などを歴任した。（北海道総務部文書課編「北海道回想録」，1964年）
- 17) 1892年（明治25）富山県西砺波郡福光町（現在の南砺市福光町）に生まれる。旧制高岡中学校、旧制第四高等学校を経て東京帝国大学に入学。1916年（大正5）に卒業し，同年北海道庁に入庁する。小樽築港事務所長・伊藤長右衛門の下で港湾建設に従事し，1920年8月，網走築港事務所所長となり北防波建設にあたる。防波堤用ケーソン製造ドライドックを造るなど先駆的な取り組みを行った。また稚内築港事務所所長として，後にドーム式防波堤として知られる稚内北防波堤に「柱を建てアーチ状の底で波浪を受ける」構想をスケッチで示すなど，非凡な構想力を示した。昭和12年（1937）4月からは北海道庁土木部港湾課長として，苫小牧や石狩の港湾調査などを行った。
- 18) 北海道：「新北海道史第五巻通説四」，p.850，1975年
- 19) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，p.3，1940年
- 20) 斎藤静脩：「この道50年」，p.78，1967年
- 21) 土木学会誌27巻7号に，小野諒兄による「北海道本州連絡に就いて」が掲載されている。小野は北海道帝国大学教授で北海道総合計画の策定委員でもあった。
- 22) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，p.12，1940年
- 23) 斎藤静脩：拓計時代の土木工事，「北海道回想録」，p.291，1964年
- 24) 北海道：「新北海道史第五巻通説四」，p.851，1975年
- 25) 斎藤静脩：北海道における工業地帯，土木学会誌第29巻第8号，pp.629～642，1943年
- 26) 戸塚九一郎：「国土計画としての北海道総合計画の必要性」，諸言，1940年
- 27) 高倉新一郎：北海道開発の過程，「北海道総合開発の諸問題（抜刷）」，pp.19～20，ダイヤモンド社，1958年
- 28) 今 尚之：根釧地域の開発計画史から見た文化的景観形成に関する基礎的整理－格子状防風林と草地景観－，土木学会北海道支部講演論文集，2005年