

石狩港・勇払港間運河計画構想に関する考察

神代 順平¹・長内 戦治²・田中 実³・戸巻 昭三⁴

¹(株)クマシロシステム設計 (〒060-0061 札幌市中央区南1条西18丁目 KS フロンティアビル)

²フェロー会員 前北日本港湾コンサルタント(株)(〒060-0052 札幌市中央区南2条東2丁目大都ビル)

³元石狩門助役 北海道史研究協議会員 (〒061-3216 石狩市花川北6条3丁目106番地)

⁴正会員 (株)クマシロシステム設計 (〒060-0061 札幌市中央区南1条西18丁目 KS フロンティアビル)

E-mail: tomaki@ksfnet.co.jp

北海道庁長官戸塚九一郎が、戦前に計画された石狩、勇払港間運河計画構想は、戦時下のためその実現は不可能となった。

本論文は、運河計画構想の建設目的や経緯そして北海道開発に及ぼす影響などについて明らかにし、これら一連の計画構想について考察したものである。

Key Words : Industrial promotion measure ,industrial harbor,Totsuka concept ,measure against a flood

1.はじめに

「北海道の母なる川」石狩川は、わが国屈指の大河川であり、図-1に示すように、その流域は名実ともに北海道の政治・経済・文化の中核の道央圏に位置し、現在、その流域に北海道人口の約36%をかかえ着実な発展を上げてきた。

石狩川の土地利用は、1869(明治2)年に北海道開拓使の設置に始まり、下流域の低平地が農地や住宅地として開墾された。一方、北海道の治水事業は、1879(明治12)年に開拓使により招聘されたオランダ人雇工師フアンゲン¹⁾による石狩川の調査が始まりで、当時は、水運利用が目的で河口水深の維持および幌内炭輸出のため船舶出入の容易化を図るものであった。

北海道で工業港問題は、1934(昭和9)年頃から論議され、1938(昭和13)年に石狩、勇払工業港¹⁾比較調査の内部資料²⁾がまとめられた。その後、戸塚九一郎北海道庁長官時代となり、石狩、勇払港を結ぶ運河計画、所謂「戸塚構想」が提唱された。次いで、北海道総合計画委員会が組織されて工業港問題が審議され、1942(昭和17)年より石狩工業港築港調査会を発足させ、本格的な現地調査が実施された。1943(昭和18)年、北海道庁は拓殖費に石狩工業港築港予算を要求したが、これらの計画は戦時下のためその実現は不可能となった。

本論文は、戦前に計画された石狩川本流の水運化構想

や石狩・勇払工業港論議、そして、石狩川河口から勇払港間の運河計画などは、北海道における工業地帯の港湾として、石狩港と勇払港のいずれを候補地にあげるのかに端を発していると言われているが、その建設目的や経緯そして北海道開発に及ぼす影響などについて明らかにされていないので、これら一連の計画構想について考察したものである。

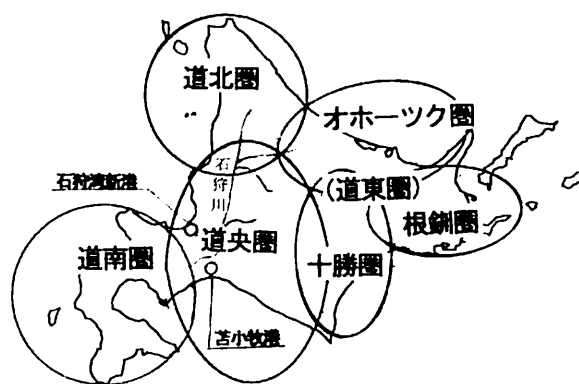


図-1 北海道地域開発総合広域生活圏の区分図

2.第2期北海道拓殖計画改定と北海道内の工業適地

北海道開拓使以来、国策として遂行されてきた北海道の開発は、つねに北海道独自の長期開発計画に基づいて

推進されてきた。

1927(昭和 2)年を初年度として発足した第 2 期北海道拓殖計画¹⁾〔1927(昭和 2)年～1946(昭和 21)年〕は、第 1 期北海道拓殖計画²⁾と同様、人口および食糧問題を基幹として農、牧、林、漁業の開発を主眼とするものであった。しかしながら、昭和初期の不況、恐慌に加え北海道では冷害凶作が続き生産が極度に阻害された。一方では、新しく満洲、台湾、朝鮮などが登場し、そちらに目が向けられはじめ、北海道のおかれた立場が変化し、その地位に相対的低下がみられるようになった。こうした中で、財政上からも政策的見地からも第 2 期北海道拓殖計画の改定が必要となり、1935(昭和 10)年 10 月内務大臣を会長とする北海道拓殖計画調査会³⁾が設けられ、同年 11 月には改定案が樹立された。そして従来の拓地殖民から、資源開発や工業振興、食糧増産などに計画の重点が移行し、工業港の築設が計画されることになった。

全国視野の下での国土計画が改定されたが、その後、満州事変、日華事変と戦時態勢となり、日本における立地工業を空襲に対する防衛の一環として工場の分散化がすすめられるようになった。

そこで、工場建設分散化候補地として、何故、北海道が適地にふさわしいと考えられたのか、さらに石炭輸送問題をどのように考えたのかについて述べる。

(1)工業の立地状況

国は国防国家建設を企図するにあたって、各種工業を地方に分散せしめ地方での生産力を拡充することとし、そのため重工業の分散は地理的必然性に応じてなされるべきであるとした。

当時、日本における工業の立地状況は、4 大工業地区(京浜、中京、阪神、北九州工業地帯)およびその付近に偏在する傾向にあった。現在以上の工場集中は、空襲に対する防衛を一層困難ならしめ、生産能率上問題があると考え、当時、生産拡充された金属工業、機械器具工業、化学工業に対し、建設候補地を定め合理的分散の措置を講じる方策がとられた。

(2)北海道内における工業適地の候補地

北海道における工業振興は、国内石炭埋蔵量の過半を占めるにも係らず、原料供給地だけに止まっているのは国家産業の大局よりみて遺憾であり、燃料を多量消費する工業は、これを北海道に移設するのが得策とする考え方が次第に固まっていた。

工業の立地条件は、水陸運輸交通の便利な臨海地帯を有し各種関連する工業は同一地帯に集積せしめることであり、広大な工場敷地が設定できる北海道がその適地にふさわしいと考えられた。その工業適地となる候補地は、地理的、原料的そして動力(水力)が具備されている下記

の 3 候補地が考えられた。

イ)石狩川の水運化による中流沿岸地帯(石炭生産地)の候補地として

岩見沢、美唄、砂川、

ロ)新たに港湾を修築して総合工業地帯を設定する候補地として

石狩川河口付近一帯

勇払(苫小牧)地方

ハ)石狩、勇払連絡運河により、運河周辺地帯の候補地

前述のように、北海道の経済を支える大きな資源の一つが石炭であり、炭鉱の開発が進むにつれて、当然輸送の問題が大きく浮かび上がってくる。すなわち、運河開削論もこの問題の一つの重要な解決策である。

外洋通いの船舶であれば、積み替えの回数をへらすことになり、運河周辺を工場地帯の建設、泥炭地の改良など運河を中心として地域は著しく繁栄するであろうし、そしてこの運河は北海道の開発に寄与するところが極めて大きいと考えられた。

3.北海道内における適地工業地帯の概要

石狩川の水運計画³⁾は、1938(昭和 13)年より 1941(昭和 16)年にわたって調査立案された。その構想は、石狩川の河口と勇払に工業港を築設して、その両港間を運河で連絡し、さらに石狩川の本流は河口より江別を経て上流の滝川までを運河化し、この石狩川本流の運河から炭鉱のある岩見沢、美唄、砂川まで運河の支川を計画した。なお、運河を航行するのは、100 トン以下の舢舨が進入する計画であった。

この計画は、運河の計画となっているけれど、基本は石狩、勇払両工業港の水運連絡であり、後方内陸水運については余り考慮が払われなかった。

当時、このような臨海工業都市建設の趨勢は、国防的な要請もあって強力に推進され、たとえ北海道の工業的な立地条件に種々の問題があるにせよ、その両港を結ぶ水路計画の実現性は高かったのである。つまり、土木事業も国防・軍事のために、すべてが動員されるという時代へと入っていくのである。

そこで、水運を活用した 3 つの工業適地の候補地の概要について述べる。

(1)石狩川の水運化による中流沿岸地帯の候補地

a)石狩川水運の目的

石狩工業港築設に関連して石狩(空知)炭田地帯との連絡を図るため、石狩川河口より砂川に至る延長約 80km の石狩川本流筋低水路工事を実施し、汽船を航行させるも

のであった。

この水運計画の経済性は、石狩川流域における物資の水上輸送であり、石狩(空知)炭田において、生産される石炭の輸送が最も重要な地位を占めた。したがって、その合理化のためには石狩川左岸の各重要炭鉱へ運河の支川と連結させ、船舶が生産地まで水路を航行させることであつた。

b)輸送計画

石狩川の下りに石炭、上りに生産必需品を積載し、50トン曳船によって100トン積解船2隻を曳行し、1往復に2日間を要するとした。

c)冬季結氷と航行日数並びに輸送能率

石狩川の冬季結氷開始は、12月下旬から解氷の3月中旬の約80日間とし、また、最低水位期の欠航を考慮して、大体1年間の純航行日数を260日とした。

また、1日の運搬量を約2万トン、解船の増結を1.5～2.0倍とすれば、1ヶ年の輸送力は

$$\begin{aligned} &20,000 \text{ トン/日} \times 260 \text{ 日} \times (1.5 \sim 2.0) \\ &= 7,800 \sim 10,000 \text{ 千トン/年} \end{aligned}$$

が可能である。

d)計画の概要

この計画は、石狩川河口より砂川までの区間の水位維持のため、図-2に示すように低水路工事で支川の岩見沢、美唄、砂川支川運河工事を行うもので、表-1は、支川運河工事規模の概要と、概算工事費である。

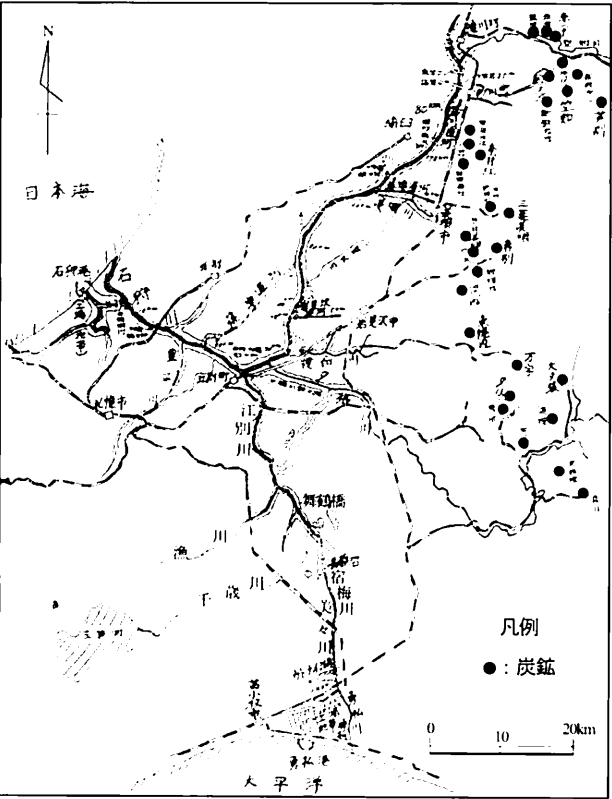


図-2 石狩運河平面図 (所蔵：北海道)

表-1 支川運河規模の概要

支川運河	延長 (km)	敷幅 (m)	掘水位 以下の 水深(m)	船溜 (m)	概算工事費 (昭和26年 推定額：千円)
岩見沢	5	45	3	幅 200 延長 600	855,500
美唄	6	45	3	幅 200 延長 600	992,300
砂川	25	45	3	幅 200 延長 1,000	522,600
本流低水位工事					979,600
合 計					3,350,000

(2)新たに港湾を修築して総合工業地帯を設定する候補地

第2期北海道拓殖計画の改定に伴い今後の北海道開発は、従来の拓地殖民の見直しが国家のレベルで唱えられ、資源開発や食糧増産などに計画の重点が移されようとしていた。これを受けて北海道庁内部に、単なる加工工業のみでは満足せず、資本工業の振興こそ必要であるとする者があつた。総務部拓殖計画課長の橋本東三もその一人で、1937(昭和12)年10月に私論として、「北海道工業振興策」を書き上げた。

これは拓殖計画課長という立場上、一般に公表されず極秘扱いで北海道庁長官などの一部の関係者だけに配布された。しかし、この論文は、拓殖計画に大きな影響を及ぼすことになる。橋本東三は工業地帯の設定を強く説き、その候補地として勇払原野を持つ勇払(苫小牧)をあげている。

すなわち、1924(大正13)年勇払築港論を唱えた林千秋⁴⁾の思想が思わぬ形で受け継がれたと考えられる。

極秘扱いとなっていた橋本東三の勇払工業地帯設定が、具体的にどのような過程を経て誕生したのか、また石狩工業港の立地について、運搬費指向して新たに港湾を修築し総合工業地帯を設定する石狩港並びに勇払港工業地帯造成計画などについて述べる。

a)「北海道工業振興策」と勇払工業港構想

橋本東三の私論である「北海道工業振興策」は、

- 第1章 拓殖の本義と拓殖計画
- 第2章 資本工業不振の要因と工業地帯の設定
- 第3章 工業港の建設と其の要件
- 第4章 重要工業と経営組織
- 第5章 結論

の5章から成っている。

「工業港の建設とその要件」という章の中で、橋本東三は次のように説いて⁵⁾いる。

「北海道に資本工業(重工業を含む本格的工業を指す)を振興させるには、ある地帯に集中させるのが最も手取り早い。拓殖政策上もそうであることが適切であると信ずる。

そこで、工業地帯をつくるためには、工業港建設が必要である。現在、施工中の既存の港湾はそれぞれ特徴と

任務をすでに持っている。したがって、大工業地帯を包容する専門の工業港を別に選定することが必要である。」これが橋本の結論である。

橋本東三の主張は、林千秋の「勇払築港論」を一步進め、石炭港という位置付けから工業港という発展した形を指向している。さらに、道内の工業地帯と工業港の好適地としてほかに石狩河口付近が考えられたが、札幌、小樽に近いというだけで勇払に優越することは特になく、石狩河口利用説は港湾論としてきわめて価値が乏しいものであると主張した。

おそらく、この時、初めて勇払港と石狩河口港の比較論が登場したのだが、その後、新工業地帯とその港湾新設をめぐり、苫小牧町と石狩町の間で激しい争奪戦⁶⁾が展開されていくのである。

勇払原野に大規模築港について研究し「北海道工業振興策」の作成にあたって橋本東三に呼応し、以心伝心のように部下として補佐していた官尾貫市(後述)の進言が契機となって、橋本課長から官尾貫市にその工業港構想立案の特命が下され、勇払港計画推進に拍車がかけられた。

官尾貫市は、勇払港における工業振興のため、特殊重要工業企業者の協力の下に、工業地区の整備並びに付帯事業を行うため、会社を設立して実施する「北海道工業地帯設置並びに付帯事業企業目論見要領」⁷⁾を作成し、積極的に工業振興策のための手段を講じている。

しかし、官尾はこの企業目論見要領を極秘扱いとしていたが、その理由は総務部拓殖計画課は勇払港、土木部港湾課は石狩港を推すなど道庁内で意見の相違があったからであると推測される。

以上のように、当時、調査書などの策定の中心となっていた官尾貫市は、1978(昭和53)年3月16日梅木馨六⁸⁾の手紙紹介に対する書簡⁹⁾の中で次のように述べている。

「私は、企業経営について研究しているとはいえ、技術上に関する調査設計については技術者と相談し調査設計してもらうことにした。最も重要な課題は港湾と工業地帯の造成です。高波浪時に対応し、留萌港では多額の経費を投じて建設された防波堤では、船舶の碇繋不安から留萌川を切り替え、旧河口を掘削拡大し内陸として船舶碇繋の安全性と荷役の便を図った実例がある。私は、このことより勇払のインダストリー・ハーバーはその地形上より考察し、陸地に掘り込み式の内港を造成するという方針を強く主張し、土木部港湾課の技手であった岸竹二郎と米沢幸吉さんの両名(図3 参照)に、この方針の下に調査設計ならびに図面作成を依頼したのです。…」

官尾書簡の中にもあるように、北海道庁において進められていた工業地帯造成並びに工業港築設に関する各種調査やその計画書の策定にあたっては、北海道庁各課の協力のもとに行われていたが、工業港の築設問題に至っ

て拓殖計画課と港湾課との間にははっきりとした意見の相違が生じていた。港湾築設の立場からみるならば、河幅もあり水深もある石狩川の古川を利用しての築港事業は極めて容易であり、完全整備はともかくとして港湾として使用するまでの工費が少なく済むという経済性から、港湾課では石狩工業港を支持した。これに対し、拓殖計画課は原料製品の輸送での時間と運賃面の有利性、積雪時の各種障害などからくる企業経営上の諸問題からみて、勇払工業港を支持したのである。

しかしながら、こうした比較調査においても両者とも決定的な優位性を認めるまでにいたらず、北海道庁土木部にプロジェクトチームを編成して、両方の工業地帯造成並びに工業港築設の計画書策定に入ることになった。



図3 1937(昭和12)年の総務部と土木部の道庁職員録
(所蔵：北海道)

b)石狩工業港への運搬費指向による立地因子

石狩河口港に関わる沿革や工業振興開発などに関する資料が、勇払工業港に比して不足していた。それは、終戦1ヶ月前の空襲で石狩町庁舎は書庫を含め全焼し、旧書類が失われ今日までの町史も発刊されていなかったのである。と著者の一人 田中実が述べている。したがって、石狩工業港を推す決定的なものがなかったが、当時、満州・北朝鮮を背後に控え、日本海方面が貿易にもっとも活発の時代であった。

正式ではないが軍部の支持⁹⁾があったことなどが大きな後押しとなり、道庁土木部としても石狩工業港の有意性を示す理論武装を整える必要があった。

そのため、1924(大正13)年、林千秋が「勇払築港論」にA.Weber(1868~1958)理論¹⁰⁾¹¹⁾を用いて石炭輸送費用の比較から、室蘭港より苫小牧港の有利性を論じたように、石狩工業港立地の有意性についても、同じ手法によって論説を試みている。

A.Weberによる『工業立地論』は、「原材料の集荷または製品の出荷等の因子を持った工業生産立地は、消費地と原材料供給地を考慮した上で、(重量×距離)という基本的な要素を持った輸送費が最小となる場所に立地する」というものである。

つまり、近代において『工業立地論』が社会的に受け入れられたのは、重量と距離による輸送費によって決定されるという考え方が容易に理解されたからである。

一つの例として A.Weber 理論を用いて、石狩工業港の鉄鉄工業の場合の立地¹²⁾について図-4 より考察する。

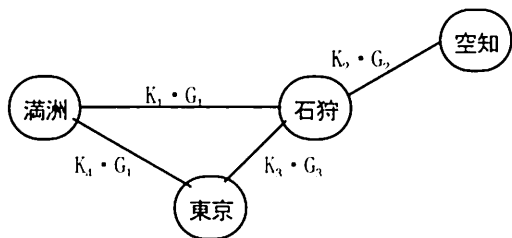


図-4 鉄鉄工業立地の図式

満洲梅河口付近を鉄鉱の産地、空知を石炭の供給地、東京を鉄鉄の消費地とすると、鉄鉄の運賃 K は、

K_1, K_2, K_3, K_4 は、各地を結ぶ距離(km)

G_1 : 鉄鉱石の重量(トン)

G_2 : 石炭の重量(トン)

G_3 : 鉄鉄の重量(トン)

イ)石狩を立地とする場合

$$K=K_1 \cdot G_1+K_2 \cdot G_2+K_3 \cdot G_3 \quad (1)$$

ロ)東京を製鉄地とし、同時に消費地とする場合

$$K=K_4 \cdot G_1+G_2(K_2 \cdot K_3) \quad (2)$$

となり、運賃の差は

$$(2)-(1)=G_1(K_4-K_1)+K_3(G_2-G_3) \quad (3)$$

となる。

また、鉄鉄 1 トンに要する石炭を 2 トン、鉄鉱石の含鉄率を 3 とすれば

$$G_2=2G_3, \quad G_1=3G_3$$

となり、式(3)は

$$G_3\{3(K_4-K_1)+K_3\} \quad (4)$$

と表わせる。

ただし、 K_1 を朝鮮(現北朝鮮)の日本海側の港湾経由とするときは、式(4)は著しく大となる。

石狩(空知)炭鉱を控え、大陸へ最短距離を有する石狩工業港の築設は、対満洲経済圏の確立となり、鉄鉄製造は、東京よりはるかに有利という考えをかもし出したのである。

c)石狩工業港並びに勇払工業港の築設計画¹³⁾

拓殖計画課長の「北海道工業振興策」が発表されたことにより、昭和 12 年以来進められてきた北海道工業振興にともなう工業地帯設定と工業港築設問題は、真剣に取り上げられることになり、道庁拓殖計画課が中心となり、その候補地に石狩と勇払にしぼられて調査が行われた。しかし、各課にまたがる総合調査のため、関係主管課の全面的な協力体制が必要であった。

このような状況に対応するため、1938(昭和 13)年 5 月、当時の石黒北海道庁長官は、港湾課長平尾俊雄、河川課

長斉藤静修、拓殖計画課長橋本東三、北海道工業試験場長赤城救らを工業地帯設定特別調査員に任命し、土木部をあげての石狩、勇払港修築並工業地帯造成計画書の策定となった。

そこで、港湾課米沢幸吉、河川課小川譲二、拓殖計画課官尾貫市ほか関係各課実務担当者によって、工業港の立案計画の必要データが収集された。それによって港湾課米沢幸吉らを中心に 1939 (昭和 14) 年 3 月までに作成されたのが「石狩港修築並工業地帯造成計画書」および「勇払港修築並工業地帯造成計画書」であり、公の機関が行ったはじめての本格的な築港計画であった。(図-5、図-6 参照)

表-2 は、石狩、勇払工業港建設概算事業費である。

表-2 石狩、勇払工業港建設概算事業費

施設名	石狩工業港 (万円)	勇払工業港 (万円)
外港、内港などの施設費	7,800	4,590
土地画割整理、工業地域、鉄道布設費	2,000	1,250
工業排水施設、電力開発供給費	24,737	23,278
工場建設、都市住宅建設費	210,000	122,000
合 計	244,537	151,118

イ)石狩工業港の概要¹⁴⁾

図-5 に示すように、石狩河口より西 7km の地点に外港を設け、本流左岸地帯の石狩川治水工事によって生じた廃川を内港に改造して、その一帯を工場敷地にあてる。石狩港と石狩川は閘門連絡とする。

運河を設け、周辺を商業、住宅その他の地域を造成する。さらに銭函に副港を築設し、本港まで運河を掘削するなど人口 50 万の工業都市を建設しようとするものである。

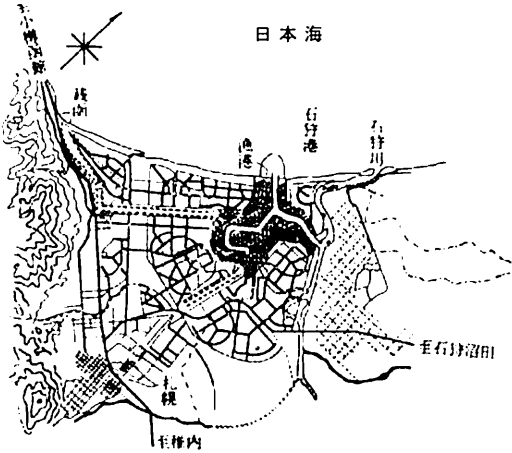


図-5 石狩港修築並工業地帯造成計画図(所蔵：北海道)

ロ)勇払工業港の概要¹⁵⁾

図-6 に示すように、苫小牧東方海浜に外港を設け、内港として陸地を掘り込み泊渠、水路を築設し、その周辺に

工業、商業、住宅その他の各地域を造成し、人口 30 万人以上の工業都市を建設しようとするものである。

表-2 より、両工業港建設概算事業費は、石狩工業港では 24 億 4537 万円であり、勇払工業港では 15 億 1118 万円であった。しかし、勇払工業港の計画は、石狩工業港より概算建設事業費が 9 億 3419 万円格安であった。

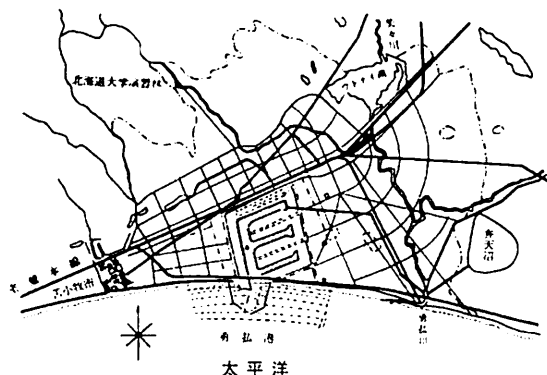


図-6 勇払港修築並工業地帯造成計画図(所蔵：北海道)

d) 港灣の歴史を甦らせた人

勇払港が掘り込み式に計画されていることについて、非常に興味深いことが橋本東三著の『拓殖後日譚』^[6]に「蔚々として晩翠を含む」と題し記述されている。

「1936(昭和 11)年の秋、北海道で陸軍特別大演習が行われた。広田首相も来道し、橋本課長が函館までお伴をして苫小牧を通るとき、私が工業港の構想を申し上げましたら、広田首相は非常に共鳴されて申さるるには、私は欧米諸国に在住して観て来ているがと、オランダなどの例を引いて港というものは、何でも海へ突き出して造るものだと思っている日本の港湾技術には同調できない。必要な場所なら港を陸に抱き込んで造るほうがよいと、苫小牧港の設計に共鳴されたことが私にとって誠に印象的でした。」と述べている。このように、橋本課長は昭和 11 年代にはすでに勇払港湾建設構想を抱いていたと考えられ、同時に掘り込み式という港湾建設の時代を超えた新しい発想をもっていたと推察できることなどから、為政者の発想をもった人物としてとらえることができる。

また、勇払港誕生の蔭の恩人の一人である官尾貫市から、存命中に勇払港の裏面史を詳しく知る書簡を得ることができたのは、生涯、苫小牧港誕生までの埋もれた資料収集に弛みない努力のもと、発掘に情熱を注いだ初代苫小牧港修築事業所長梅木馨六によって得られたものである。

官尾貫市は北海道の開発に合理主義的観点が必要なことを強調して、橋本東三の志を立派に継承していた。さらに官尾貫市は、北海道庁退職後、紋別市長を 3 期勤め、その後は京都府宇治市に蟄居していたが、梅木馨六に宛てた書簡によって埋もれようとしていた勇払工業港構想について、先駆者が誰のためにどのようにして着想を得

たのか、そしてどのように実現しようとしたのかの疑問を解き明かしてくれた。

橋本東三、官尾貫市そして梅木馨六の三名の識見と知恵、行動、そして着想の妙は、時代の流れに遅れをとる人々に各種の影響をあたえ、未来の先端を模索することを教えてくれたことなどから、国づくりのため土木の世界に名を残した人々として高く評価しても過言ではない。

(3) 石狩、勇払連絡運河により、その沿岸地帯の候補地

石狩に港灣を築設しようとする構想は明治初期にさかのぼり、多数の先人による石狩川の有効利用と、背後の広大な平坦地の工業用地開発の提唱であったが、遂にその実現をみるに至らなかった。したがって、石狩町は工業港の優先順位に対し絶対に譲歩はできなかった。

石狩・苫小牧町による工業港築設誘致の争いに対し、戸塚北海道庁長官が北海道工業開発の独自構想を打ち出す要因にもなった。これが、後に「戸塚構想」と言われたものである。その構想のうち、石狩・勇払港間運河計画によって得られた運河沿岸地帯の候補地などについて述べる。

a) 「戸塚構想」

1939(昭和 14)年北海道庁長官になった戸塚九一郎は、北海道が如何に日本の将来にとって重要な役割を演ずべきあらゆる条件を備へているか、ということを経験してもらうため、「国土計画としての北海道総合計画の必要性」と題する論文を発表している。その中で、石狩、勇払間の運河について次のように述べている。(図-7 参照)

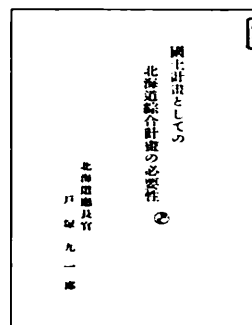


図-7 戸塚長官の論文

「...例えば、石狩河口を中心とした平野に港の整備をする、或い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帯の設定が予想せられ、今一步進んでこの両者を運河をもって連絡することになれば、運賃の逡減と合せ考へこれ程有利な条件を備えた工業地帯は世界にも類を見ないでありましょう。以上のことは必ずしも夢想ではありません。」

その構想の内には、石狩・勇払港修築並工業地帯造成計画図のように正式に作成されたものはないが、運河両

岸に沿って掘込み泊地水面を構築し、背後の広大な未開発用地を工業地帯とする案もあったのである。

この運河計画を戸塚長官に進言¹⁶⁾したのは、当時北海道庁土木部助任技師兼河川課長斉藤静修であった。斉藤は、総合的見地から北海道開発を進める立場で、石狩工業港、勇払工業地の建設の推進者の一人であり、運河計画についても積極的であった。

また、「内務省史」のこぼれ種子を集めて刊行した『続内務省外史』に当時の北海道庁土木部監理課長山口一夫¹⁷⁾は、「戸塚九一郎の遠大な北海道開発計画」と題し、戸塚長官の運河計画にかける思いについて、次のように評している。

『長官室に土木部の部課長を集めて総合計画の打合せ会の席で、大谷光瑞⁷⁾という人は百年の先を見越して物を考えていた。後藤新平¹⁸⁾は20年先、わしは5年先くらいかな、石狩工業港ができ、苫小牧まで運河の開通した時のことを考えてみ給え、愉快じゃないか』と。しかし、不幸にして戸塚さんの計画は開戦によって一頓座を來したが、北海道が戦後いち早く総合開発計画を立てて再建に乗り出すことができたのは、戸塚さんの蒔いた貴重な種があったからだと思う。』と述べている。このことから、戸塚長官は多端の時局にもかかわらずあえて100年の計を立て、この新天地の開発に精魂を傾けた人であったといえる。

b)石狩・勇払間運河水路計画の概要

石狩・勇払間運河計画に関する本格的な調査は道庁港湾課により、1940(昭和15)年からはじまり1942(昭和17)年度まで続けられた。

この運河計画の基準となるべき輸送機関は、50t汽船により100t艀船2隻を曳行するものを一組とし、これがお互いに行違いを可能にするため、運河断面として敷幅20m、両法2割、有効平均水深2mを保有するものであった。

図-8は、石狩・勇払間運河計画図である。

1942(昭和17)年3月に作成された「石狩、勇払間連絡運河計画に関する調査¹⁸⁾」の概要によると、「運河航路は石狩川を遡航して江別に出るが、同地点における常水位+1.4mをそのままとして、これより平均勾配約1/6,600にして江別川、千歳川を遡航して長都沼に至るもので、この間の落差は5.36m、水路延長は35.5kmとするものであった。長都沼内における水平水路延長は5.4kmあって、これより宿梅川、美々川を連絡してウトナイ沼に至るものとし、この間の落差3.88m、距離24.5kmに対して閘門は2箇所を設けて通過するものであった。ウトナイ沼水面を横切ること2.3kmにして沼の出口に達する。これより勇払港までの落差が2.55m、延長6.2kmに新たな運河を掘削し、ウトナイ沼附近に閘門を設けて潮差に対する調節を行うものとした。

江別・長都間は江別川、千歳川を修正し、かつ断面を拡張してこれを利用し、長都沼・ウトナイ沼間は宿梅川および美々川を拡大修正し、かつ、分水嶺を開削して運河とするものであった。」と記述されている。

表-3は石狩・勇払間連絡運河工事費である。

表-3 石狩・勇払間連絡運河工事費				
区 分	単位	数 量	単 価	金 額
千歳川河道整理及浚渫	km	10	40,000	400,000
長都閘門	カ所	1	1,000,000	1,000,000
ウトナイ沼長都沼間運河	km	20		13,350,000
掘削工	m ²	8,655,180	1	8,655,180
鉄道橋	m	75	2,300	172,500
道路橋	m	75	1,600	120,000
用地収買費	反	3,000	50	1,500,000
器具機成費				1,800,000
雑工費				1,102,320
勇払川河道整理及浚渫並連絡運河掘削	km	9	120,000	1,080,000
勇払川河口導水堤	m	400	2	800,000
苫小牧閘門	カ所	1	800,000	800,000
計				17,430,000

(『勇払-石狩水運計画一件書類』昭和15~17年 横道英雄蔵)

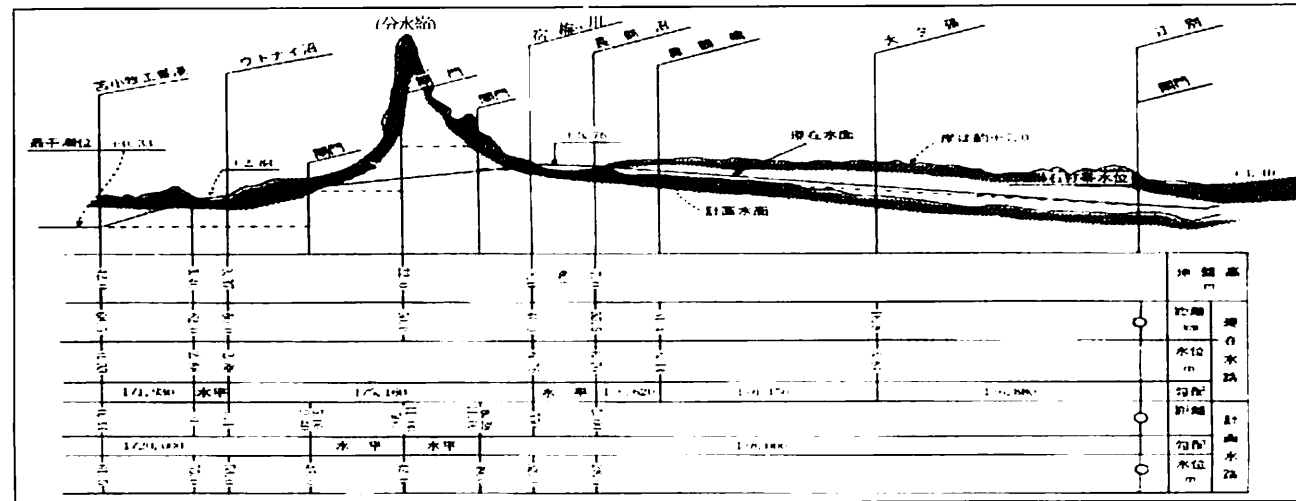


図-8 石狩・勇払間運河計画図 (所蔵：北海道)

表-3 から、石狩・勇払両港工事の最大難所であるウトナイ沼から長都沼に至る運河掘削費 1,335 万円を要し、全工費費の 76.6%を占めるものであった。

4.石狩川水運計画構想の今昔

石狩川水運計画の今昔のうち、石狩、勇払間運河計画構想の実現への期待と渡辺栄蔵による運河論、そして千歳川流域で幾多の洪水が繰り返されることから、その抜本的な洪水対策として計画された千歳川放水路について述べる。

(1)石狩・勇払間運河計画構想の実現への期待

1939(昭和 14)年、前長官から北海道工業港問題を引き継いだ戸塚北海道庁長官は、独自の構想を打ち出し、当時、築港建設について競っていた石狩、勇払工業港の摩擦をさけるため、その調整として日本海-太平洋連絡運河構想を打ち出した。この運河路線には原点がありそうである。

石狩平野はかつて海底帯であったので、運河水路と考えられる地域を中心に北海道は南北 2 つの島によって分割されていた。しかし、火山活動によって海峡は埋め立てられて 2 つの島が連がり、千歳川川沿付近が低湿地帯として形成されたということが古地図¹⁹⁾などでも説明されている。すなわち、ウトナイ湖の北側に東西に隆起した分水嶺を境に、南側に水源を有する河川は太平洋岸へ流出し、北側に水源を有する河川は千歳川若しくは石狩川本流に合流することになる。したがって、先住民族²⁰⁾のアイヌの人達が活用した路線は、勇払越が必要となった。勇払川、ウトナイ湖、美々川、宿梅川、千歳川、江別川と結び石狩川本流に通ずるもので、この勇払越えの路線を基線として江別・勇払運河が立案されたものと考えられる。

同年 8 月末、北海道庁は採算や技術上の問題よりも国策上に沿うことが緊要であるとして、石狩工業港建設を第 1 位に決定し、勇払港は建設路線からはずした。石狩港は、1942(昭和 17)年はまだ敗戦情勢ではなかったので、戦時中ながら各部門にわたって本格的な調査が続行され予算要求もなされ、着工への希望をもった。

さらに注目すべきことは、1941(昭和 16)年 7 月 16 日から 3 週間、将来の運河ルートの一部と想定されていた長都沼排水溝 1,160m のうち 400m を、全国各地からの学生義勇軍 260 余名により開削し完成させた。後年「大学排水」²¹⁾と呼ばれるこの工事は、壮大なプランの抹消であった。

これらの事実から、若し戦時体制下でなかったならば石狩・勇払間運河工事は実施されていたのかも知れない。

しかし、戦局は益々激化し、北海道の新設港湾などに国費を投入することなど考えられない局面となり、一部の調査を行っただけにとどまり、石狩港工業港建設の実現をみるに至らなかった。

1939(昭和 14)年、北海道庁により「石狩港並工業地帯造成計画」の策定後、石狩町に隣接する札幌市²²⁾は、この計画について「旧石狩川を改修して兩岸を重工業地帯とする外に、札幌まで大運河を開さくして、札幌市街と石狩工業地帯および港口と結びつけようとするものであって、名称は石狩工業港であるが、実は札幌工業都の建設という構想をもつものであった。」と評し、石狩工業港の実現を強く望んでいたのである。

また、戦中の 1942(昭和 17)年 6 月、北海道庁土木部の第 2 回技術協議会講演会²³⁾において斉藤静修は、「石狩・苫小牧間運河水路計画」と題する講演の“結び”で、運河計画構想を次のように評価している。

「石狩、苫小牧は工業立地の総ての要素を具備して居ると言っても過言でない。また、石狩、苫小牧連絡運河は、土木技術方面から見ると其築設甚だ容易で維持亦簡単であるに反し其もたらす効果は莫大である。北海道の経済躍進の画期的事業として其実現を希望してやまない。」と述べている。

今日、斉藤静修の言のごとく、苫小牧工業港は世紀の嘱望を担い完成し、続いて石狩湾新港も順調に建設の軌道に乗りつつある。

(2)渡辺栄蔵による運河論

1946(昭和 21)年 12 月 26 日付の北海道新聞²⁴⁾に、「再燃する大運河の夢」と題し、石狩、苫小牧船で結ぶ 85 軒の陸の航路“実現に地元動く(提唱渡辺翁)”という記事が掲載されている。(図-9 参照)

提唱した渡辺栄蔵は、千歳市の名誉市民に選ばれ、戦前、戦後を通して、その一生を石狩運河問題に情熱を傾け執念を燃やし続けた人物である。

戦後、1946(昭和 21)年 2 月、渡辺栄蔵は、この大運河建設の夢をもう一度軌道に乗せたいとした。その考え方



図-9 1946(昭和 21)年 12 月 26 日付 北海道新聞

の基本は、内陸運河の開削により第1に、周辺未開農耕地を開拓、次に多数民族の移植を可能ならしめて食糧増産および農産加工資源を確保し、あわせて工業地帯の港湾建設による交通運輸の利便性などであった。陸の航路の実現によって、産業振興、経済安定に寄与しようとひそかに「戸塚構想」を想起したにちがいない。

そして、運河建設によって得る利潤は年間約6,350万円、総工事費 6億円、10年余で返済可能とし²⁵⁾、運河周辺の関係市町村に呼びかけ陳情体制を整えた。

一方、当時、北海道選出の衆議院議員 篠田弘作²⁶⁾ が1949(昭和24)年3月第5特別国会で「苦小牧港と石狩港をつくり両港をつなぐ運河の開さくにより勇払原野をはじめ、運河両岸数千万坪に及ぶ不毛の原野を日本最大の工業地帯とすることができる。」と述べ、この運河論は国会の場に登場したのである。

この篠田弘作の国会での話題は、渡辺栄蔵を燃えあがらせることになり、1949(昭和24)年北海道庁、衆参両院に陳情書を提出し、採択が得られたのである。

渡辺栄蔵は1949～1952(昭和24～昭和27)年まで「石狩—苦小牧を結ぶ85軒の内陸運河及び運河地帯の湿地干拓」と題する冊子を自費で連続出版し、請願書などに添付され運河の実現を訴えた。そして、この運河によって生じる利益を自ら調査研究し、

イ)開拓による運河両岸農耕地からの収益

ロ)貨物輸送からの収益

ハ)貨物船の燃料節約からの収益

二)沖合積込みと運河積込みの差から生じる収益

ホ)鉄道輸送と海上輸送との差による収益

ヘ)通行料からの収益

などの収益額は、合計44億万円300万円[1949(昭和24)年現在]、そして1952(昭和27)年では85億4700万円に達すると推算している。

渡辺栄蔵は、1955(昭和30)年5月に急逝したが、この間運河運動につき込んだ金額は、現在に換算し数千万円ともいわれている。こうしてみると、渡辺栄蔵は内陸運河の開削により、北海道における地方の特性を生かし多様性をもって国土の有効利用を進めようとした人物であったといえる。

この運河も一時は国会で採択され、1951(昭和26)年8月苦小牧港の着工もあってその実現が望まれたが、皮肉なことに時代の変化とともに運河、鉄道、道路へと交通の動きも大きく変わり、石狩湾新港が着実に建設されている今日においても、両港湾を結ぶ運河論の声はあがっていない。

(3)千歳川放水路計画²⁷⁾

石狩川の河川開発は、1869(明治2)年の開拓使設置より始まった。特に、広大な低平地が広がる千歳川流域では

幾多の洪水が繰り返された。このため、千歳川に合流していた夕張川を昭和の初期に石狩川へと切り替えられたのははじめ、堤防建設、河道改修、排水機場の整備事業が進められてきたが、抜本的な対策にはならず、2年に1度という頻度で発生する洪水被害を受けることには変わりなかった。

これに対し、1975(昭和50)年8月洪水、1981(昭和56)年8月における空前の洪水被害の発生を契機に、石狩川計画流量を改定し、千歳川の抜本的な治水対策について自然環境への影響、技術的課題なども含めて総合的に比較検討した結果、千歳川放水路が格段に優れた治水対策であるとの結論を得た。

そこで北海道開発局は、1982(昭和57)年3月永年の課題であった千歳川の抜本的治水対策として放水路が計画されたが、その放水路は「石狩、勇払運河構想」を土台とする構想で、日本海と太平洋をつなぐものであった。

しかし、放水路のルートにおける美々川の自然環境の一層の保全と、千歳川放水路の建設に伴う周辺の気象、放水路の水質、海域への拡散、地盤沈下および動植物などの自然環境などについて、地域主導による住民参加に基づく合意形成が得られなかった。

このような現地における状況を踏まえ、1999(平成11)年7月、建設省(現国土交通省)は「千歳川放水路事業を中止する」と発表²⁸⁾し、今後は遊水池を併設した堤防増強を主体とした総合治水対策を行うこととなった。

5. 「戸塚構想」の今日的評価

以上のように、「戸塚構想」は、洪水の被害に悩む石狩という国土の状態、そして治水に取り組む多くの人びとの苦悩とそこから生まれた為政者の理想像が、時代の経過とともに港と川をつなぐ水運主体の国土を形成しようとしたことを物語るものとして、受け止めてよいのではなかろうか。

そこで、「戸塚構想」を今日的視点から評価してみる。

(1)北海道「道央地区」における位置付け

運河計画のルートとなる地域は、北海道道央圏において日本海と太平洋間の最短距離にあり、その日本海側の石狩川河口に隣接する石狩湾新港は、札幌市に最も近く総面積約3,000haの背後地域に700社を超える企業が立地し、港湾を核とした生産流通拠点が形成されている。

一方、太平洋側には先行的に整備され工業港として位置付けられ、しかも港湾取扱貨物量では北海道において圧倒的優位を誇っている苦小牧港がある。これら2つの港湾は何れも北海道開発の一大プロジェクトとして整備された拠点港湾であり、この両港を連結する運河水路地域には、石狩

平野を舞台に工業適地を有する江別市、千歳市が形成されている。

また運河水路に隣接する千歳空港は、国内はもとより世界とも結ぶ北海道の玄関口として、また石狩湾新港から札幌市を經由して苫小牧港へと続く大動脈に位置していることから、道内各地へのアクセスも充実している。さらに千歳空港は、人流・物流の連携が図られ、背後に広大な用地を擁することから、空港を核とした北海道産業集積地としての優位性が期待される地域である。

これらの地域は、豊かな工業用水に恵まれ、全道各地に通ずる道路網、鉄道網が整備され、北海道において戦略的に特定の地点を選んで地域の集積をさらに高める、いわゆる北海道の拠点開発地域⁹⁾として「道央地区」に指定された地域でもある。

(2)自然、社会、既存の社会基盤からみた特徴

運河計画の実現を前提に、自然条件、社会条件、既存の社会基盤からみた特徴について考察する。

イ)自然条件からみた特徴

わが国の他の河川と比較して緩流で流量が多い
平地が多く、水深および航路幅が確保できる
冬期間の河川結氷がある

ロ)社会条件からみた特徴

流域内に企業・工場が多数立地し、また人口も多い
流域内外の物流量が多い

ハ)既存の社会基盤からみた特徴

水運と海運の結節点である
石狩湾新港と苫小牧港を活用でき、しかも千歳空港との空運の連携が図られる
橋梁などとの交差について技術的検討の必要性
海水流入に伴う水質保全と農業対策検討の必要性

(3)運河計画実現に期待される効果

イ)産業振興

物流コスト削減による流通、製造業など地域産業の振興と活性化
石狩、苫小牧そして運河周辺地域の活性化

ロ)連携

石狩、苫小牧港並びに千歳空港地域特性を結びつけた広域流通圏の形成強化

ハ)防災

リダンダンシーなど災害時の危機管理体制として、石狩湾新港と苫小牧港との相互代替活用

二)環境保全

NOX、CO₂排出量の削減
エネルギーの節約
道路混雑の解消
都市内における通過交通の減少

(4)新しい土木思想

これまでは全国一律に同じ地方制度を構築して、地方制度があたりまえにすすめられてきたが、これからは地域が自主的・自立的に地域の発展を考えてゆかなければならない時代に入ってきた。そのため、「戸塚構想」においても昔と同じ感覚のままの計画でいいのか、また千歳川放水路計画も、単に河川管理者と自然保護団体や漁業関係者だけの地域問題として交渉協議がすすめられてきたが、これでよかったのだろうか。

このような大規模な構想に対しては、地域主導による住民の意志決定のプロセスだけの問題として捉えるのではなく、これからは将来の北海道がどうあるべきかを広域的な枠組みのなかで、地域の発展の拠点づくりを議論し、長期的な構想として組み立てていかなければならないのではないだろうか。そして、昔のインフラ整備時代とは異なる新しい土木思想、新しい運河思想を同時に生み出していかなければならない。

今後、このような大事業の展開のためには多くの課題があり、そのためには産学官と住民参加による積極的な取り組みが必要となる。

6.国内での運河による日本横断構想

わが国の主要港湾は、その黎明期にその重要性を社会に訴え、整備をめざした人物がいたからこそ今日の繁栄につながった例が少なくない。運河構想もその一つであり、構想の実現にあたって、知識や技術とくに機械力の乏しい時代に築きあげるのは容易ではなかった。

「戸塚構想」は、日本海～太平洋沿岸を運河によって連絡する構想であったが、これと同様に歴史上、日本を運河で横断する構想が存在していたのであろうか。

このような偉業は、「みなとの偉人研究会²⁹⁾」が選定した角倉了以、田辺朔郎、平清盛らが築き上げたみなとに通じる水運の計画構想にみられるので、その目的や効果などについて述べる。

(1)角倉了以による構想

日本横断ルート的一部分に相当するが、その実現を果たしたのが角倉了以による高瀬川開削である。1614(慶長19)年の完成により、琵琶湖から鴨川を拡幅整備し大坂までの運河による舟運は、物流の大動脈として京都の経済を1920(大正9)年まで支え続けた。

(2)田辺朔郎による琵琶湖疎水の建設

明治になり、京都府知事北垣国道による運河構想がある。この構想は、琵琶湖、宇治川から大阪を結ぶ舟運路の確保

であり、その他に水車の動力、灌漑用水を目的としたものであった。

この琵琶湖疎水建設工事の責任者であった田辺朔郎は、当初予定になかった水道水確保とわが国初の水力発電を実現させ、5年の歳月(1885～1890(明治18～明治23)年)をかけて見事に完成に導いた。

この琵琶湖疎水は、明治の初め、東京遷都後の京都の経済・産業基盤整備の要となり1951(昭和26)年まで舟運路として利用された。

(3)平清盛による構想

角倉了以時代より約440年前の1170年代、平清盛によって東北・北陸の物産(主として米)を舟に乗せたまま日本海側から琵琶湖を経由して京都、大坂方面に運ぶための運河開削が構想された。

この構想は、宋国(現中国)の船が200～300トン、人員100人余人を乗せて3隻内外の船団で海を渡ってきた。さらに、蝦夷、奥州からの荷とともに宋からの大量の荷が越前(現福井県)の敦賀港に陸揚げされた。これらの荷を円滑に琵琶湖の水運に結びつけることと、合わせて琵琶湖の水位調節により近江国(現滋賀県)の洪水被害を抑えることを目的として、平清盛は敦賀・琵琶湖間の運河開削を命じた。

しかし、工事に着手したが深坂山付近の花崗岩地帯の硬岩開削は不可能のため、日本海側の敦賀から琵琶湖へ結ぶ運河ルート of 工事を断念せざるを得なかった。

当時としては、画期的かつ壮大なこの工事が実現していたとしたら、河村瑞賢の西廻り航路もなかったろうし、現在の福井県のあり方も違ったものになっていたかもしれない。

(4)滋賀県の歴史³⁰⁾

滋賀県の歴史によると、江戸時代、琵琶湖と海とを結びつける運河の計画があった。これは、西回り航路の成立に対する輸送ルートの確保という立場からと、湖辺に新田の開発するため水位を下げなければならないという必然性から出されたものである。

江戸時代だけで13回の計画が出されているが、水位の低下に伴う用水、漁業への直接的被害が懸念され、すべて実現には至らなかったという歴史的構想があった。

7.むすび

いま、石狩、苫小牧両港の発展の歴史を振り返ってみると、「戸塚構想」による石狩、勇払港間運河計画は、工業港建設について競い合っていた石狩町と苫小牧町の確執を避けることと、石狩と苫小牧を同時に目論んだ運河計画の経済効果、地域開発や国土開発に与える影響がきわめて大きいことを前提に、橋本東三の「北海道工業振興策」を考察しなければ理解しがたい。「戸塚構想」の評

価のなかに「北海道工業振興策」が欠かせない所以でもある。

石狩川水系の流域は、恵みとともに洪水の猛威にみまわれていた地域であった。この地域に樹立された「戸塚構想」は、単に水運を拓くことを最終目的とせず、石狩川の治水などやそれを通して川の水運、川から海から、そして内陸の開発を見通したという意味で、本当の国土開発の大きな基礎を築いた構想であった。

しかし、戦時下の経済・社会情勢のなかで、その時代に生きた人々の新しい理念を社会基盤の構築に取り組んでいくことは不可能であった。

また今日では、巨大な財源を確保し、しかも環境の合意形成を得るためには、土木技術者も地域住民も新たな知恵が必要となってくる。土木事業は、社会の人びと、さらに子孫にとっても必要なことである。

海にせよ空にせよ港はその地域の、ひいては国家繁栄の絶対必要要因であり、もっとも基本的な社会資本である³¹⁾。産業と交通が不可分に結びついているのは、今も昔も変わらない。

歴史は繰り返すというのが地域発展の原点を考えるとときに、「石狩港・苫小牧港間運河計画」は、石狩川洪水対策上、そして千歳空港を結びつけた地域連携強化による産業振興上の国づくりからも、必ずしも不可能とはいえないであろう。

謝辞：本論文を作成するにあたり、多くの方々にお世話になったことを心より感謝致します。特に、財団法人北海道開発協会から「吉村文庫」並びに苫小牧市立中央図書館より貴重な資料の複写の便宜を図って頂いた。ここに記して謝意を表します。

補注

[1]『勇払港』：勇払は、北海道苫小牧市の字名である。

苫小牧港は港湾法上に定められた港名であるが、それ以前は勇払港と称していた。

[2]『第2期北海道拓殖計画(1927～1946(昭和2～21)年)』とは、昭和2年を初年度とする第2期拓殖計画が発足したが、その財源は閣議決定により北海道域内の租税などの国庫歳入額から北海道庁の必要経費(拓殖費を除く)を先取りし、その差額を拓殖費に当てた。

しかし、昭和6～7年そして10年に相次いで冷害、大水害が起き、また第2次大戦などにより社会資本整備への投資が減少したため、当初計画通りの整備が行なわれないまま計画を終了した。

[3]『第1期北海道拓殖計画(1910～1926(明治43～昭和元年)年、(15年計画であったが後に17年に変更)』とは、第1期北海道拓殖計画は明治43年を初年度とする15年計画として総額7,000万円の計画額であり、その計画内容及び財政措置は閣

議決定するほど国策として重要視された計画であった。

- [4]『北海道拓殖計画調査会』とは、第51議会の衆議院に於ける決議に基づき、北海道第2期拓殖計画樹立に関する調査機関設置するものとし、「北海道拓殖計画調査会設置規程」を設けた。
- [5]『梅本馨六(1909～1995)』とは、北海道開発局初代苫小牧港修築事業所長、退官後苫小牧港管理組合に勤務。苫小牧港に関する資料収集家として知られ、多くの歴史的事実の間違いを指摘した。収集した資料は市立苫小牧図書館や道立文書館に寄贈。昭和61年日本港湾協会より鮫島賞を受賞。
- [6]『拓殖後日譚』とは、橋本東三83才時に回想録を出版。拓殖後日譚刊行会、1961。
- 橋本は、北海道庁にあって16人の北海道庁長官に仕え、終始一貫して困難な北海道拓殖計画の樹立推進にあたってきた。そして拓殖計画樹立に際しての政治、社会、経済的背景を明らかにし、その結果としてもたらされた開発進展の様相を克明に記している。
- この回想録の付録として付けられているのが「北海道工業振興策」である。
- [7]『大谷光瑞(1876～1948)』とは、浄土真宗本願寺派(西本願寺)第22代門主。宗政の刷新・学事の興隆・人材の育成に尽くした。明治35～43年いかけ、三次にわたって大谷探検隊を中央アジアに派遣し、シルクロード・西城文化研究に関する貴重な資料を収集した。
- [8]『後藤新平(1857～1929)』とは、明治・大正・昭和の初期の医師・官僚・政治家である。国際的視野がひろく、日本の帝国主義確立時代の代表的政治家として位置づけられている。
- [9]『拠点開発地域』とは、国は日本経済が高度成長段階に入り、人口や産業の大都市集中により発生した過大都市問題と地方との経済格差の問題解決のため、戦略的に特定の地域を選んで重点的な投資を行う拠点開発方式を採用した。1962(昭和17)年新産業都市建設促進法に基づき、「戸塚構想」の運河水路地域は、拠点開発地域として「道央地区」に指定され、中核工業地帯と開発都市の二面的な機能を兼ねそなえた地域であった。

参考文献

- 1) 齊藤静修：北海道における工業地帯，土木学会誌，第29巻，第8号，pp.629-3642，1943。
- 2) 石狩町編：石狩町誌，中巻二，pp.81-98，1991。
- 3) 北海道編：北海道中央地域総合開発資料-石狩川水運編，北海道総務部開発計画課，pp.35-39，1951。
- 4) 神代方雅，田中敦幸，長内戦治，田中実，戸巻昭三：林千秋の欧米港湾視察と北海道の港湾にかける思い-札幌船渠論の提唱，土木学会土木史研究論文集，Vol.29，pp.75-91，2010。
- 5) 梅本馨六：苫小牧港着工以前意外史 -梅本メモ-，故梅本馨六の意志による，pp.28-33，1995。
- 6) 前出2)。
- 7) 「北海道工業地帯並付帯事業企業目論見要領」：宮尾官市は、橋本東三からの特命を受け、1939(昭和14)年2月勇払港における工業振興のため、特殊重要工業企業者と協力のもとに会社を説立し、イ、工業地区整備事業、ロ、海陸連絡運輸事業、ハ、工業用水供給事業などの整備並びに付帯事業を行う企業目論見要領を作成した。
- 8) 前出5)。
- 9) 齊藤静修：土木時代のところどころ，開発こうほう，創刊号，北海道開発協会，pp.4-8，1963。
- 10) 富田和暁：地域と産業，原書房，pp.27-49，2006。
- 11) 前出4)。
- 12) 前出3)，pp.42-43，1951。
- 13) 前出5)。
- 14) 前出1)。
- 15) 前出1)。
- 16) 前出5)，pp.64-65，1995。
- 17) 山口一夫：戸塚九一郎の遠大な北海道開発計画，続内務省外史，(財)地方財務協会，pp.499-501，1982。
- 18) 石狩，勇払間連絡運河計画に関する調査：「昭和16年工業港及び工業地帯設定調査概要報告書」のうち五項目の調査概要報告，1942。
- 19) 北海道開発局編：千歳川放水水路計画に関する技術報告，pp.1-4-1-5，1994。
- 20) 千歳市史編さん委員会編：千歳市史，千歳市，pp.81-83，1983。
- 21) 前出5)，pp.68-69，2001。
- 22) 札幌市編集委員会編：札幌市史，政治・行政編，札幌市，pp.532-535，1953。
- 23) 齊藤静修：石狩・苫小牧間連絡水路計画に就いて，北海道庁土木部 第2回技術協議会講演集，pp.82-89，1942。
- 24) 1946年(昭和21)年12月24日付，北海道新聞。
- 25) 齊藤征義：此の八十五軒，千歳市民文芸，第7号，千歳市民文芸の会，pp.161-173，1979。
- 26) 篠田弘作：北海道選出衆議院議員，『政界33年』，篠田政治経済研究会，pp.27-32，1978。
- 27) 続石狩川治水史編集委員会編：続石狩川治水史，北海道開発局石狩川・旭川開発建設部，pp.218-221，2001。
- 28) 前出27)，pp.232-237，2001。
- 29) みなとの偉人たち：みなとの偉人研究会，pp.8-15，pp.32-39，pp.184-191，2008。
- 30) 滋賀県の歴史：ゆらぐ湖口の村・町・人，山川出版社，pp.278-279，1997。
- 31) 石原慎太郎：竹内良夫著『港をつくる』の推薦文，新潮社，1989。

(2013.4.5 受付)