

第一次世界大戦期の“北見林”開発と釧路

寺 島 敏 治^{*}

The Forestry Developments in Kitami District in the Relation to Kushiro Port, during the First World War Period.

Toshiharu Terashima

1. 問 題 点

私はここ10年ほど道東における明治初期以降、戦前昭和期までの農業、林業、馬産に関する地域産業連関に係る歴史分析を手がけてきた。⁽¹⁾

この作業のベースになるものとして、個別に各種業種の同時期の発展過程の分析を実施してきた。ここでとりあげる林業もそのひとつである。北日本、北海道、クリル、サハリンを含めた地域で木材供給(産)地と市場をとらえる時、全体として外延的発展の段階であり、地域の連関が進む一段階として把握する事ができる。

ただ北見材の場合、これまでの私の仕事では、「近代の東部北海道における材木伐採」(『日本歴史』第309号)で第一次大戦期の北見、釧路、十勝三国の木材搬出を、北海道における最後のブーム的木材搬出としてとらえられること。さらに大戦後は樺太での木材切り出しとの関連で、北見材を中心とした北海道のブーム的伐採の終末(樺太に中心地が移動)と理解することができること、⁽²⁾で一応展望をおえた。

これによると道東の木材伐採量は明治末期により急増し、第一次大戦期に北見材がピーク期に達する。この大戦中から大戦後にかけて、釧路が道東、とくに北見材を中心に枕木等の角材の集材地となっていた。しかし大戦後になると、角材が減少し、丸太類が増加して首位を占めるようになり、全体として大戦期までより集材量が減少した。このようにトータルとしての脈絡は理解できるが、北見管内における林業の具体的な諸相はほとんど不明であった。そこで、次の諸点より本稿では述べてみたい。⁽³⁾

それはどのようなプロセスで北見地方が、日本の木どころとなったのか。また第一次大戦時期の北見材の伐採地・量、その運材——集材——輸送などの具体的な諸相を把握したい。

註(1)拙稿「東北海道における産業の地域的関連性」

(『史流』第16号・1975年3月) PP19-32

(2)拙稿「近代の東部北海道における材木伐採」(『日本歴史』第309号・1974年2月号) PP13-27。な

お同様の立場は『新釧路市史第2巻』(産業経済編)(昭和48年釧路市刊)拙稿・第三章林業 PP379-472でつらぬいている。特に明治期から戦前昭和期の部分で明確にしてある。

(3)秋葉 実「北見地方の林業と森林鉄道」(『新しい道史』65号P P18-28、北見材の開発と林鉄輸送をのべているが、第一次大戦期の北見林業の全ほうにはほとんどふれていない。

2. “北見林”開発の前段状況

北見森林の経済林としての開発は明治40年代に本格化し、日本の木材市場へ重要な供給地となっていった。このような林業経済のうごきを背景に北見実業新聞社の貴田国平は『北見之富源』(明治45年刊)を刊行する。

この『富源』の「林業及び工業」の項で、材木の価格、将来の林産をとりあげ、経済性とその重要度を主張している。翌大正1年北見、網走地方での木材搬出はそれまでの汽船輸送(海上)のほかに、網走本線が開通し、木材の貨車輸送が開始された。開通当時よりこの網走線は木材鉄道といわれた程、貨車輸送中で、木材の占める割合は大きかった。

このような条件も加わり、大正3年7月、網走町の演芸場で北見木材大会が開催された。この大会には富士製紙はじめ、秋田木材など大手の当地へ進出していた木材業者のほか、地元の中小業者など百名が参加して開かれたのである。大会は後述するように北見、網走の木材業にとって画期的なものとなった。この大会のようすは東条 直著『北見の林業』⁽¹⁾にくわしい。これによると、大会は5月6日の協議会で決定され、準備委員会で十分検討し、7月の大会となったのである。この『北見の林業』は木材に関係する⑥タマヤ商會が発行したものであるが、資料性は高い。いわば地元業者が林業の資料と大会記録を発刊した姿勢からも、林業の発展期にある当時の北見木材業者の意気込みの一端をこれからもうかがうことができる。

さて、この大会によっていわゆる業界の結束と林業の当面する諸問題が一応、解決をみた点で、この地方の木材業に大きな展望を持つことができたのである。これは木材資源の払下げと供給問題、地域内の輸送手段である流送上の問題、鉄道輸送の問題、さらに網走港の開港及び港湾修築問題、そして組合設立問題が当面解決されたのである。また大会の結果としては、関係機関への陳情も実施されている。

この事があって翌大正4年網走木材業組合が結成される。この年湧別線の開通にともない、湧別・常呂・野付牛の各地にも組合が結成されていく。

第一次大戦中の大正6年には、この地方の国有林から110万石余の立木払下げがなされたが、このほかに被害木の伐採量37万石をあわせると150万石台の木材切り出しがおこなわれている。そして大正7年網走支庁で『拓殖概観』⁽²⁾を発行した年には木材切り出し量が540万石に達し、全道の伐採量の41%を占めるまでになり、日本の「木どころ」となったのである。

北見材が日本の主要原木としての地位を保ち得た時期は第一次大戦期から同大戦後の大正10年代初頭までであり、樺太において大量の虫害による原始林からの立木払下げを生じるまでの（大正4～11年）8年間程である。

この樺太における虫害の大量発生によって、樺太材はほとんど無料に近い金額で大量に伐採されていく。これにともない、道東から樺太、流送夫など林業労働者が大量に樺太へ移動していき、大正12年樺太では、600万石台の木材伐採が進み、北海道材を駆逐していく事になる。この事は日本の木材市場でなお北見材が出まわが、全体としては北見材時代がおわりを告げ、樺太材時代がおとずれた事を意味するのである。

註(1)東条貞編『北見の林業』(大正5年、タマヤ商会刊)の附録部分

(2)網走支庁『拓殖概観』(大正7年刊)林業の部分

3. 北見経済林の開発

(1) 経済林の実態調査—面積—

大正期にはいりそれまで温存されてきた未開の大森林を持つ北見国の森林も、海運と鉄道の発達により経済林として一気に編入されだした。これにともない北見森林の大半を占める国有林の立木売払いが本格的に実施されるようになった。これに即応して施業案を樹立するため、まず森林面積及びその蓄積量の実態調査が実施されたのである。

この調査は標準調査といい、森林中の標準となる土地を選定し、その範囲の立木を一本ずつ調査して、これを

基準に面積や蓄積量を算定する方法である。第1表の通り大正5年現在の北見森林総面積は66万4千町歩である。これを大正7年には73万町歩と推計修正している。この全面積の増加は標準地調査の精査により、増加した量と見るべきであろう。事実、表の通りこれら森林の大半は国、公有林である。私有林の面積算出はむずかしい。この面積割り出しは総面積より国、公有林をのぞいた残地を私有林とし、つぎに私有地全体のうち、既耕地をのぞいて森林を算定するのである。しかし大正5年の場合、そのまま北見4郡の算出面積をだすと、50万町歩となる。この私有地には耕地のほか原野もあれば、搬出条件の良い立木地もあり、すでに伐採済みの所が相当あった。そこで実情から判断し、私有地全体の4分の1を私有林としたのである。大正7年の場合は、⁽¹⁾耕地をのぞきその2分の1を私有林面積としたのである。

第1表 森林面積（大正5年・同7年）

単位 町

区分	大正5年	%	大正7年	%
国有林	449,703	67.7	494,924	68.0
公有林	89,628	13.5	91,448	12.0
私有林	125,000	18.8	150,000	20.0
計	664,031	100%	726,372	100%

本表は東条 貞著『北見の林業』(大正5年刊)と網走支庁『拓殖概観』(大正7年)より作成。

第2表 北見森林蓄積量（大正5・7年）

単位 石<針、闊葉樹を含む>

区分	大正5年	%	大正7年	%
国有林	339,634,804	78.8	334,867,264	78.5
(内施業案)	(218,182,764)	(50.5)	(266,218,519)	(62.4)
公有林	63,724,462	14.7	61,864,674	14.5
私有林	28,125,000	6.5	30,000,000	7
計	431,484,266	100	426,218,519	100

(本表中、大正5年は東条 貞著『北見の林業』(大正5年刊)大正7年は網走支庁『拓殖概観』(大正7年)より作成)

(2) 経済林の実態調査—蓄積量—

北見国有林の蓄積量に関する調査は全道的に明治40年計画し、翌41年より実施された。

北見の全樹積測定は針葉と闊葉樹で粗密はあるが、大戦中の大正5と7年の量をみよう。

第2表の通り大正5年の総量は4億3千万石程で、うち針葉樹が2億5百万石、闊葉樹が2億2千6百万石

としている。大正5年の国公有林の蓄積量は4億百万石で、全体の93.5%を占めている。私有林はわずか2千8百万石で6.5%でしかない。また2年後の大正7年の場合、総量は4億2千6百万石となり、5百万石の増となっている。これは森林面積の場合と同様に、標準地調査の精査による増加である。全体的には国有林、公有林とも大正5年の場合と同様に、それぞれ78%台と14%台を保ち、同様の傾向にあると判断される。私有林も6%台から7%と差はあまりない。

ただこの私有林の場合の量は国、公有林からみると、きわめて不明確であり、標準地の算定がむずかしいので、一般には過少に見積るのが常とされている。国有林の蓄積量は一町歩平均で750石であるが、私有林はその10分の3の量と算定している。またこの私有林は一般に針葉樹がすくない関係で、国有林の場合は針葉樹6割、闊葉樹4割であるが、この割合が全く逆となるとして、算定もされているのに注意すべきである。

(3) 経済林からの伐採量の推移

さて経済林として位置付けられた森林から、どの程度伐採されたのか。その伐採量をみよう。この年別の伐採量であるが、すでに便利な立地条件にある私有林からは、明治40年代までに河川流送によって木材の切り出し、搬出がおこなわれている。

先にふれた通り国有林は明治40年に、整備計画を全道的な規模でたてた。翌41年7月より国有林を計画的に伐採していくための施業案によって、毎年一定の標準を定めて伐採する方法と、この年伐採量中すでに売払いの予約により伐採をしていく年期契約ですすめる二方法があり、これですすめた。

第3表 北見森林年伐量（大正5・7年）

単位 石

区 分	大 正 5 年	%	大 正 7 年	%
国 有 林	2,355,667 (1,500,763)	58.2 (37.6)	2,054,469	52.3
公 有 林	289,829	7.1	380,468	9.6
私 有 林	1,406,250	34.7	1,500,000	38.1
計	4,049,746	100%	3,934,937	100%

（本表は針、闊葉樹を含む。大正5年は、東条 貞著『北見の林業』〈大正5年刊〉P15、大正7年は網走支庁『拓殖概観』〈大正7年〉より作成）

さて第3表は大正5年と同7年の北見地方の管内林の国公私有林からの伐採量を示めたものである。大正5年の場合、全体で405万石のうち、国有林236万石で58.2%、私有林が141万石で34.7%である。これに対し大正7

年は全体で393万石であり、大正5年より12万石の減となっている。

このうち、国有林から205万石、52.3%、私有林より150万石、38.1%となっている。国有林からの伐採量が多少減じ、私有林の伐採量が微増した事になる。私有林の占める割合が30%台から40%台にせまる傾向をしめしているが、この事は北見森林が道内でも一番おそく開発された森林地帯であり、国有林からの施業案と年期契約に見られる民間資本の介入の大きさがこれからもうかがう事が出来よう。

(4) 施業案などによる伐採実態—鉄道開通との関連

先に述べた通り、北見森林からの木材伐採は国有林中、施業案による切り出しが最大である。そこでこの施業案による伐採の具体的なようすを見ておきたい。

第4-1表 国有林中本施業案施行事業区別年伐量（大正5年）

単位 石

事業区名	伐 採 量	%	事業区名	伐 採 量	%
斜 里	174,354	10	常 呂	138,455	7.3
藻 琴	100,583	5.2	佐 呂 間	150,897	8.0
能 取	14,057	—	野 上	255,661	14.0
杵 端 辺	110,077	5.7	南 湧 別	148,069	7.8
釧 路	244,759	13.0	北 湧 別	60,219	—
オケトウナイ	277,360	15.0			
オンネユ	226,288	12.0	計	1,900,779	100

（本表は全体で98%の計としかならないが、そのまま使用。『北見の林業』P12より作成）

第4-2表 国公有林よりの年期売払契約表（北見森林）

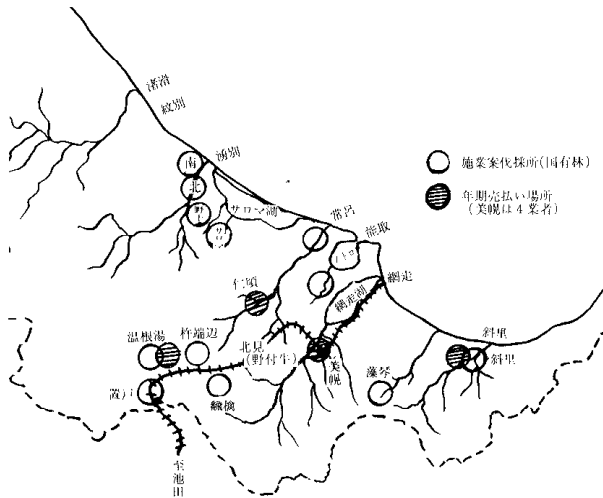
各年期の範囲は大正1年—同14年 合計 5,348,200石
（内、国有林 5,181,200石）

場 所	業 者 名	契約期間	数 量 (石)
置戸・武華 (仕庫) (留置)	三井物産	大正1—10年 2—11年	2,671,200 (50.0%)
美唄・斜里	富士製紙	大正3—12年 大正5—14年	1,130,000 (21.1%)
美 幌	秋田木材	大正3—12年	720,000 (13.5%)
〃	札幌木材	大正3—12年	660,000 (12.4%)
〃	松本忠次郎	大正3—12年	167,000 (3.1%)

（備考）全体として97.4%である。

第4-1表は大正5年国有林中における施業案による伐採地区とその量をかかげたものである。表でその場所

第1図 大正5年現在の国公有林中の施業案伐採場所・年取売払場所



と量を見ると次のようになる。即ち、この地方では明治末期までは河川による木材流送が一般的であり、大半は川口から汽船で沖積みしてきた。施業案の伐採地は流送による伐採地域が8ヵ所であり、他の4ヵ所は大正1年より開通した網走線沿線の貨車による運材可能な地域である。(第1図参照のこと) この地域別伐採量では、流送量が過半をしめている事に気付く。

また同一2表の民間林業資本による年取売払契約地も、流送汽船輸送地域と鉄道による貨車輸送地域が3対1の割合となっている。量も国有林直営の施業地域の場合と同様の傾向にある事、つまり北見森林の場合、当時、経済林からの伐採は第一次大戦によって経済変動が発生して、大正4年には船賃が急騰した。しかし翌5年には木材の海上輸送費増にもまして木材価格が急騰してきた。そこで従来からの河川流送を主軸として、これに網走線による貨車輸送を輸送力量の問題からようやく本格的に開始した段階であった。この事は鉄道開通当時としては当然の事であり、各駅に集結する運送業者及び運送設備などの未整備やその輸送費もかさみ、鉄道輸送は全体と

して採算の面でまだ不十分であった。

しかし開通した鉄道はまだ季節によって輸送力が左右(冬期の豪雪、線路の勾配などに)されたが、やはり鉄道という近代輸送手段であり、それまで完全に冬期ストップする河川流送——海上輸送よりはるかに優れていたのだ、この地域での木材伐採——運搬に大きな変化を急速にもたらしていった。

この傾向の一端を第5表でみよう。この表は大正初期から同6年までの国有林からの立木処分高をしめすものである。このうち材積の金額は用材及び薪炭材を合計し石に換算したものである。第一次大戦初期(網走線全通4年目)の大正4年までの各年ごと石数は100万石未満である。大戦後半期の大正5年になると、125万石、翌6年は141万石と急増している。これは全道の森林中で、鉄道などの開通によって道内唯一最大のバージン・フォレストである北見地方林が、需要増加のため急激に開発されていった事を物語っている。この網走線は木材と雑穀鉄道とさえ、異称された程であり、従来からの河川流送とそれによる汽船沖積み(近代港湾にこの地域はめぐまれていないので、接岸不十分のため)⁽²⁾に加えて、貨車輸送が急速に活発化していったのである。

この鉄道の開通はまた従来からの私有林からの伐採量をしめる量の木材が、国有林から切り出されていく事にも拍車を加えていったと判断してよい。

註(1)この節は東条 貞編『北見の林業』(大正5年刊)

と網走支庁『拓殖概観』(大正7年)の統計資料を再構成して作成、使用してある。特に東条 貞編『北見の林業』は資料性もきわめて高い。

(2)林業と鉄道輸送については、田中最勝編『網走市史』でも前掲、秋葉 実「北見地方の林業と森林鉄道」(『新しい道史』62号)でもその重要性を言及している。

4. “北見材”の買入れ・搬出・輸送過程

(1) 原木の買入れとその価格

原木の買入れはおおよそ4通りに分けられる。そのひとつは先に述べた通り、国公有林の立木買入れである。これは国有林野産物売払規程にもとづき施業案の方針にもとづき、各年度ごとに一定の予算を計上し、その範囲内で売払いを実施するものである。また10年以上の年取契約で、継続伐採する制度もある。公有林の場合もこれらと同様の方法にしたがっている。国有林の売払いは網走営林区署でおこない、公有林は美幌と興部の地方売払森林事務所を実施してきた。

さらに明治41年7月からは国有林の整備計画に計上し

第5表 国有林立木売払処分高

年	石 高	金 額
大正1年	748,133石	77,650円
大正2年	364,870	52,982
大正3年	484,499	72,063
大正4年	831,396	137,537
大正5年	1,256,159	331,369
大正6年	1,413,263	639,631

(本表は東条 貞『北見の林業』P16・網走支庁『拓殖概観』P170より作成・参考。大正4年の北見管内私有林の立木伐採額は2,826,622石で2,133,965円である。)

た不要林を30ヵ年以内に、目的別の成功検査をとまうものも含めて売却する事も実施している。この部分は道庁が窓口となっている。明治30年公布の北海道国有未開地処分法にもとずく未開地分は、網走支庁において目的別に払下げを実施してきた。この対象となる未開地の立木は出願者により自由に入手できる方法である。

いっぽう私有林地の立木売却もさかんであり、これは一旦未開地を払下げた立木を売却する事が一般的であり、比較的安く原木を私有林から入手できたのである。

国有林からの原木価格は林相はもちろんのこと、搬出の条件、時の木材市場を調査の上で、立木の毎本調査をし材積を検出して、さらに搬出上の経費を計算し全体調整の上で価格をだしたのである。国有未開地の場合は標準検査で全面積の材積を推計し、立木価格を査定している。いっぽう私有林は現地踏査で出材石数の見込みをたて、評価売買したのである。

(2) 造材と搬出

さて立木から造材する方法は造材業者に直属したヤマゲシラが直接杣夫をつかって造材するいわゆる直営方法と、造材請負人が一定の契約にもとずき請負造材する2通りの方法がある。いずれも現地に飯場をもうけて、多数の杣夫や馬遣い、時には流送夫さえかかえていた所もある。

北見材の立木石数に対するいわゆる部どまりは、およそ角材の場合ふちを落すのでエゾトド松55%、タモノキ60%、セン、カツラ、シコロは50%、ナラ（おもに枕木用）30%でしかない。丸太の場合はこれより20%ほど部どまりが良く、エゾトド松、ヤマナラシなどは70%である。

第6表 造材、搬出などの費用（大正5年）

費 目	材 種	樹 種	単 価 (100石)	備 考
小屋掛料			2～4円	
造 材 費	製紙丸太	エゾトド松	5	
	中丸太	〃	5～6	
	皮むき丸太	〃	6	
	軸木丸太	ドロノキ	5	
	〃	シナノキ	5	
	角 材	エゾトド	17～18	
	〃	センノキ	18～19	
	〃	ナラノキ	28～30	
	〃	そ の 他	18～23	
藪出料			8～12	小路付
道付料			4～5	
運搬費			30～60	夏山の馬車は3割高 丸太は高
帳場費			3～5	

搬出つまり藪出しは伐木地から上場や流送地点まで、さらに所によって道路までの土場に集材し、ここで所有者の刻印を打ち石数を検出する。これによって造材賃や藪出貨を計上したのである。

ここからの運搬賃は100石単位で流送費用、玉びき、馬櫓、馬車の運賃が加わる事になる。大正5年の一応の標準費用は第6表の通りである。造材費用は一般に測落しの作業が加わる角材の方が丸太より高い。そのうち、枕木用におもに使用されたナラの角材は製紙原木より6倍も費用がかかっている。また運搬費は丸太を運ぶのが大変で角材の方が楽であり、それだけ費用はやすくなっている。つまり多く運ぶ事ができたのである。

さらに冬山造材の場合、附近の農耕馬をあつめやすかったが、夏山では農作業中で運搬馬をあつめにくくもあり、3割高となっている。

(3) 輸送——貨車輸送——

明治40年代より北見森林が開発されだして以来、木材は各河川流送により、オホーツク海側の川口や網走港などの各港に集材し、汽船により木材を運搬するのが常であった。ところが明治43年から部分開通していった網走線が大正1年全通すると、この鉄道沿線でも急に木材の伐採がさかんとになり、従来の河川流送—海上輸送のみによる木材運搬から、鉄道による輸送にかわってきた。これは河川流送による季節的制約がすくなく、しかもこの鉄道が東部北海道の内陸を縦貫しているので、奥地森林（バージン・フォレスト）の開発が一気に進みだしたのである。

この貨車輸送に拍車を加えたのが、湧別線（現在の石北線の一部）の開通である。この線は当時、野付牛（現北見）より下湧別（現湧別）にいたる81.2キロの軽便鉄道である。地域の木材供給のため、明治43年の「軽便鉄道法」の施行により、同45年3月より野付牛から工事が開始され、第一次大戦中の大正4年には遠軽まで営業が⁽¹⁾はじまり、下湧別までの全線は大正5年11月に開通した。これにより網走線沿線はもちろんの事、湧別線沿線一帯から一斉に、木材の貨車輸送が開始されだした。

しかし網走線の場合、釧路勝の国境山地を縦貫する関係で路線の勾配等の問題もあり、出材期の1月より4月までは雪積などの障害で貨車輸送はなかなかスムーズにできなかった。

また、この地方より小樽港へ輸送するためには狩勝峠が、急勾配で索引力の不足もあり、輸送上の障害もあったわけである。

このような障害があったものの、木材の鉄道輸送量は

漸増していき、この北見林の輸送先は小樽港（手宮）よりむしろ、障害のすくない釧路港へ運ばれるようになった。この事は小樽港へ集材するため手宮駅に運ぶより、むしろ釧路駅（浜釧路）へ運ぶ方が安い運賃ですんだからである。湧別線が開通した大正5年現在の湧別線及び網走線各駅から、釧路駅及び手宮駅への7トン貨車の木材運賃対比をしたのが第7表である。⁽²⁾

第7表 北見各駅より輸出港までの鉄道運賃表
(トン当り)

着駅 発駅	①釧路	②手宮	③-①	着駅 発駅	①釧路	②手宮	③-①
網 走	円 銭 2 74	円 銭 3 67	円 銭 0 93	奔 無 加 (現金率)	円 銭 2 55	円 銭 3 54	円 銭 0 99
女 満 別	2 65	3 60	0 95	上生田原 (現生田原)	2 65	3 60	0 95
美 幌	2 65	3 54	0 99	下生田原 (現安田)	2 69	3 67	0 98
端 野	2 46	3 47	1 01	遠 軽	2 74	3 67	0 93
野 付 牛	2 41	3 41	1 00	社 名 測 (現開盛)	2 79	3 67	0 88
相 ノ 内	2 46	3 47	1 01	上 常 呂	2 36	3 41	1 05
上相ノ内	2 46	3 47	1 01	訓 子 府	2 31	3 34	1 03
留 辺 菜	2 55	3 54	0 99	置 戸	2 22	3 28	1 06

(備考) 7 頓車 1 車分の石数は次の通りである。

セン・シナ 33石、ナラ 26石、ドロ・タモ 29石、エゾ
39石、トド 34石

この表をみてわかる通り、すべて釧路までの運賃が安く、経済的である事は明確である。網走線、湧別線を通して貨車一台につき、最低93銭から最高1円60銭まで、釧路駅（浜釧路）までの方が安価となっている。

このようにして、いわゆる北見材が釧路へ集材される事により、釧路港は木材の集散港として急上昇していった。

註(1)『北海道鉄道百年史』(国鉄北海道総局・S51年刊)

P473・475

(2)東条 貞編『北見の林業』より作成。

5. 結 語

このようにして北見林は大正期にはいると、北海道における残されてきた最大の経済林となり、このバージンフォレストから伐採――搬出がおこなわれていく。第一次大戦直前の大正3年でさえ、北見材のうち大部分をしめた丸、角材は全道の26.9%となり、挽材は16.2%、マッチ軸木は92.5%（軸木そのものは63.1%）である。これら北見材の全伐採・搬出量は全道の20.7%に相当する。

このように北見材が脚光を浴びだしてきた時、第一次大戦が勃発したのである。当然この大戦によって本州の木材市場も活況を呈していく。この結果、バージン・フ

ォレストである北見林からの切り出しに一層拍車がかかりだす。

この大戦中の大正6年、北見管内の粗角材及び丸太材のみの輸・移出額だけでも68万7千石で金額にして100万円に達する。これらの材の多くは海上輸送されている。しかしこのほかのマッチ軸木をトップに下駄棒、板類などの林産製品及び半加工品の輸・移出は62万石、200万円ですら主に貨車輸送される。この貨車輸送先のトップは釧路であり、次が小樽となる。大正6年総体で北見管内から約131万石、金額で300万円がそれぞれ輸・移出したことになる。このようにして、北見森林の開発がブーム的に進行し、不凍港である釧路港が木材集散港として浮上したのである。

紙幅の関係で船と貨車輸送量の対比などは一切割愛せざるを得なかった。以上でむすびとしたい。