

多様な活動で北海道 開拓を支えた港町



関口 信一郎 (せきぐち しんいちろう)

北海学園北東アジア研究交流センター特別研究員

1976年北海道大学大学院工学研究科修了、旧北海道開発庁(現国土交通省)入庁。旧運輸省(現国土交通省)港湾技術研究所、水産庁漁港部、北海道開発局等に勤務。現在は秋原建設工業(株)特別顧問。博士(工学)。著書に『シビルエンジニア廣井勇の人と業績』(北海学園北東アジア研究交流センター)、『北海道みなとまちの歴史―廣井勇が育んだ北の日本近代築港』(亜細亜社)。

1 はじめに

港は、古来より海を介して人と物資が集散する交易の場であり、漁業を営む人々の生業の場であった。江戸期、蝦夷島といわれた北海道では、「松前3湊」と呼ばれた福山(松前)、江差、箱館が日本海を行き交う北前船で賑わい、独自の文化が花開いた。明治期には、港町に資本が集まり、漁業、商業、工業、輸送業など多様な活動が展開され、北海道開拓の強力な推進力となった。

本稿では、江戸末期より1945(昭和20)年までの期間に、北海道の開拓の進展に果たした函館、小樽の港の役割と経済活動を中心に概述する。

2 北海道の開拓の進展と港湾建設

開拓使が置かれた1869(明治2)年の北海道の人口は5万8000人、北海道庁が設置された1886(明治19)年に約30万人に増加し、1905(明治38)年には119万2000人に達した。この急激な人口増加は本州からの移民が最大の要因であった。しかし、明治10年代末までは一般の移民はごく少数で、士族移民や屯田兵など政府による保護移民が多かった。しかも、手宮(小樽)・幌内間の鉄道と函館・札幌間の札幌本道以外に陸上交通がほとんど整備されていなかったため、人々の移動と物資の輸送は主に海上交通と水上交通に頼らざるを得なかった。そのため、鉄道の延伸及び海上輸送手段である船舶が安全に停泊できる港の建設が焦眉の課題であった。明治政府が日本人による築港に確信を持ったのは、小樽港北防波堤の工事が竣工し、廣井勇が我が国に移植した近代築港の科学と技術の有効性が証明された1908(明治41)年以降のことである。その恩恵を最も享受したのは北海道開拓であった。

1910(明治43)年度からスタートした第一期拓殖計画では、鉄道の延伸とタイミングをあわせ、全予算の3割を投入して港湾建設が進められた。その成果としての開拓の進展は、連坦戸数200戸以上の集落を市街地としてプロットした分布図から読み取ることができ



図1 北海道の年次別市街地分布（寺谷亮司「都市の形成と階層分化」）

る（図1）。

3 函館

箱館（明治2年以降、函館）は、1799（寛政11）年に蝦夷島が幕府の直轄となり奉行所が置かれて以降、津軽海峡の連絡航路及び国内沿岸航路の拠点港として発展した。1880（明治13）年頃、北海道の移出入額のうち函館がその6割を占めていた。魚粕・昆布・塩鮭・干アワビなどの水産物が移出され、移入ではコメを中心に農産物が3～4割、生活必需品や漁場用品などの生産用具を中心とした工作物が5～6割を占めていた。

享和年間（1801～1803）に箱館山麓の海岸線に造ら

れていた街並みは、1882（明治15）年には砂嘴に掘られた水路（願乗寺川）に沿って亀田方面に伸びていった。亀田川から引かれた水路は、港の堀割に繋がって上水と水運に使われた。

明治20年代に入ると、函館は港湾商業都市として発展期を迎え、市街地が拡大し都市形態を大きく変えていった。その契機となった事業は、亀田川の流路切替工事（1886年着工）、願乗寺川の埋立工事（1888年着工）、函館港改良工事（1896年着工）である（図2）。これら一連の工事は、年々浅くなる函館港の問題を抜本的に解決し、長年の宿望であった造船用ドックを建設することを目的としていた。すなわち、函館港に土砂を

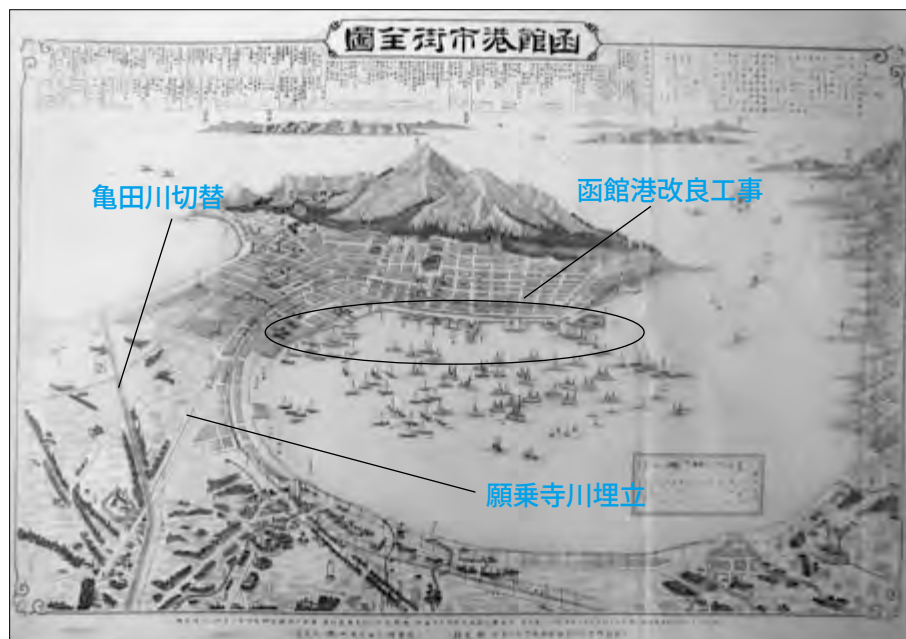


図2 函館港市街全図（明治29年）（市立函館図書館蔵）

運ぶ亀田川の流れを切り替えて港外に導き、願乗寺川を埋め立てて道路とし、港内を浚渫して発生した土砂を用いて市街地と造船用ドックを建設した。

函館経済界においては船渠会社、セメント会社とともに、明治20年代からは海運業を中核として産業資本が形成されていった。函館の汽船船主が所有する汽船は、道内はもちろん、全国各地に航路を展開し、その大半が不定期航路であった。函館を拠点として海運業が発展すると、それと密接不離な関係にある港湾運送業・保険業・保険代理業等も盛んになった。西部地区の臨海部には海運業や海産商、さらに営業倉庫が集中した。

明治20年代に設立された初期の銀行は為替・公金取扱を主な業務としていたため、倉庫・税関などがあった末広町を中心に開設された。特に1895（明治28）年7月に日本銀行が、大阪以外になかった支店を函館に置いた意義は大きかった。従来、資金決済にあたって現金輸送の煩雑さと危険性を伴っていたものが、支店開設により為替作用の十分な発揮を見るとともに手形割引の制度も行われ、函館金融が初めて対物信用から脱して対人信用によって行われるようになり、各銀行の営業ぶりが一変した。

1891（明治24）年9月に日本鉄道会社によって上野・青森間の鉄道が全通し、青函航路の旅客、貨物が急増した。1904（明治37）年10月には、北海道鉄道会社により小樽・函館間の鉄道が全通した。その後、国は日本鉄道会社を買収し、1908（明治41）年に田村丸と比羅夫丸を青函航路に就航させた。1910（明治43）年には、停車場付近の海岸から123mの沖に、延長27.8mの岸壁を有するT字形の木造栈橋（通称「大栈橋」）が完成して連絡船が着岸するようになり、それまで舢舨^{はしけ}を利用していた旅客は、直接乗・下船ができるようになった。さらに、鉄道貨物が急増し港に山積み状態になると、国鉄は旅客と車両を同時に輸送する連絡船を新造し、若松埠頭を建設して1925（大正14）年から供用を開始した。

函館は、幕末から明治にかけて樺太における鮭・鱈の基地として、また樺太産及び北海道産の鮭・鱈の集散市場として展開してきたが、明治40年代に入ると露領漁業の本格的展開と相まって飛躍的に発展した。

大正期、北海道から管外に移出される塩蔵鮭鱈の9割が函館経由であった。函館には北洋漁業や樺太の鯨漁の経営者が居住し、水産物取引の中心となった。また管外からの移入についても全道の半分以上のシェアを占め、中継基地であるとともに消費市場としても重要な地位にあった。

大正期の主要輸出品は昆布を主体とする海産物であったが、昭和に入ると昆布の比重が低下し、鮭・鱈・蟹の缶詰類と鮔^{するめ}がそれに代わった。

1933（昭和8）年以降、函館港の輸出は日本の景気回復とともに急激に増加した。とくにイギリス向け缶詰輸出は輸出総額の50%以上を占めた。鮭缶詰はイギリスのほかオーストラリア、オランダ、鱈缶詰はフランス、イギリスをはじめとするヨーロッパ各国、蟹缶詰はオーストラリア、イギリス、アメリカなどに輸出された。また、1932（昭和7）年の満洲事変以後は満洲への輸出も増加した。

函館の市街地改造は、1878（明治11）年、1879（明治12）年、1907（明治40）年、1934（昭和9）年の大火を契機として、防火対策のために実施された。特に1934年の大火では風速20mを超す烈風^{あお}に煽られ、二十間坂より以西の西部地区、函館港の海岸沿いと郊外を除いたほとんどの市街地が焼失した。函館の復興事業は帝都復旧事業とともに、戦前に全面的都市改造が行われたという点で当時の都市計画の到達点を示すものと評価されている。

4 小樽

小樽では1882（明治15）年に札幌を経由して幌内炭鉱まで鉄道が敷かれ、さらに1892（明治25）年には、北海道炭硯鉄道が岩見沢・室蘭間の営業を開始した。前者によって小樽から、後者によって室蘭から石炭が

輸移出されるようになり、鉄道の延伸が両港町の発展の端緒となった。

1892（明治25）年、日本郵船は函館・神戸線（横浜経由）を小樽まで延長し、小樽と神戸を終起点とする東廻りと西廻りの定期航路が完成したので、小樽の物流拠点としての地位が高まった。また1889（明治22）年に特別輸出港に指定されて以降、上海、天津、漢口、大連等の清国航路や朝鮮との航路が開かれた。1901（明治34）年には小樽・網走間の航路が開設され、小樽・増毛・枝幸・雄武・紋別・常呂・網走が不定期航路で結ばれ、道内における流通拠点としての重要性も高まり、小樽は函館と商権を2分するまでに発展した。それに伴い流通関連の商業、海運、倉庫業などの会社が設立された。大規模な北前船主はいずれも小樽に倉庫を所有した。小樽の海運業界に大きな地歩を占めていた北陸の大家七平、広海二三郎、右近権左衛門などは自己の積荷を保管する倉庫を有していたが、営業倉庫については1891（明治24）年頃から始まり、貨物の増加に伴って発展し、日清戦争後の好況下において小樽倉庫（1895年設立）、広谷倉庫（1897年設立）、高橋倉庫（1897年設立）、藤山倉庫（1899年設立）等の倉庫会社が設立された。小樽の商業の発達につれ、港に沿った下町地帯に問屋街が形成されていった。

小樽港の北海道開拓の拠点としての重要性が増すにつれ、近代築港の必要性が高まった。1897（明治30）年、北海道庁技師廣井勇の設計・監督により、我が国初の外洋防波堤である小樽港北防波堤が着工され、1908（明治41）年に竣工した。その間に石狩原野の開拓が進み、さらに北防波堤竣工の2年後には、鉄道が北は旭川から名寄まで、東は釧路まで延伸され、小樽に集散する貨物が増加する一方であったので、港を拡張するために、北防波堤の竣工に続き、南防波堤の建設が開始された。

1907（明治40）年から翌年にかけて白鳥、共同、岡崎、稲積、板谷、中山合名等の各倉庫が設立され、その規模は1900（明治33）年の161棟、1万坪余から、1908（明

治41）年には198棟、2万坪近くに達した。

日露戦争以後、南樺太が小樽の商圈に入り、中国、朝鮮、沿海州との貿易が伸びた。小樽を起点とする樺太の命令航路は西海岸に5線、東海岸に3線あり、日本郵船、大阪商船の2大海運会社、小樽の山本久右衛門、増毛の本間合名会社が運航した。しかし、各船の発着時刻が不統一で交通機関としての機能を果たせなかったので、1914（大正3）年に樺太庁の指導で北日本汽船会社が創設され、函館を起点、小樽を中継して運行された。小樽は樺太への重要な門戸となり「小樽港の盛衰を握るものは樺太である」といわれた。

第一次世界大戦勃発により欧州が食料・資材難に陥ったことから、北海道の豆類、澱粉類は欧州やアジアに大量の販路を見出した。さらに道内で伸びてきたパルプ、製紙、製粉、缶詰、製糖、ベニヤ等の諸工業の製品が小樽港から輸移出されるようになった。

政府の命令によって日本郵船その他の船舶が定期的に小樽港に寄港するようになり、P&Oなどの外国船社も定期航路を開設した。道内及び樺太で生産された雑穀、水産物、木材等を集荷して輸移出し、道内及び樺太で消費されるコメ・酒・味噌などの食料品、織物、化学薬品、日用雑貨などを輸移入した。それらの商品の取扱いは、大商社及び地元の小樽商人を介して行われたので、小樽の商業はさらに発展した。小樽の雑穀商のほか、府県の輸出商も競って小樽に支店・出張所を設置して取引にあたり、三井銀行、三菱銀行など道外の主要銀行も新たに支店を設けた。

その頃、堺町の一部に輸出商が軒を並べる「貿易小路」と称する通りが出現したという。漁業貿易は専ら露領に対して行われ、漁業用品を輸出し漁獲物を輸入した。

小樽は商都として繁栄の一途をたどり、1939（昭和14）年頃にピークに達した。特に樺太との海運は小樽を中継港として全国各地と定期航路で結ばれ、樺太材、雑穀、海産物、石炭等の輸移出が行われ、外国諸港との定期航路も多かった。

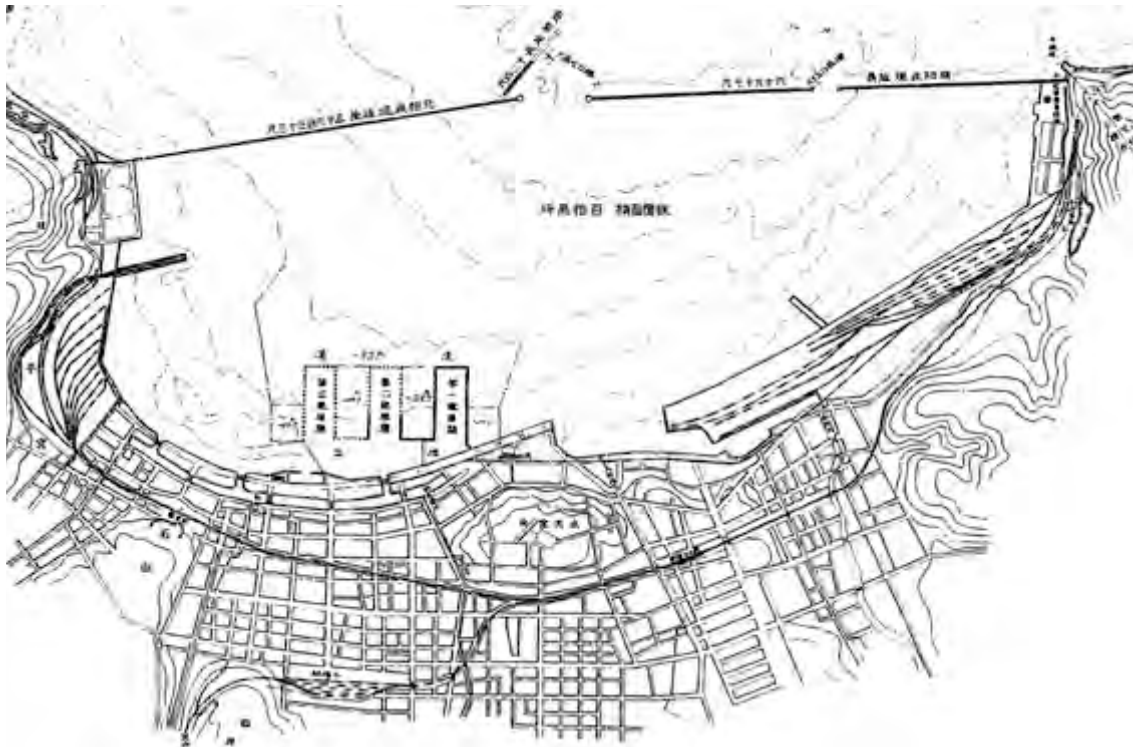


図3 小樽港修築平面図（昭和14年）（北海道庁「北海道庁に於て施設したる港湾の概要」）

1929年からスタートした第二期拓殖計画では、手宮方面に一般貨物用の埠頭3基が計画され、1939年に第1埠頭が竣工した（図3）。

1929（昭和4）年2月には英国領事館が開設した。小樽には銀行の本店・支店の数が20行に及び、道内の金融の中心となった。

5 おわりに

地域を理解するためには、地理と歴史の知識が欠かせない。本稿では、北海道開拓の進展過程及び港町の経済活動を中心に、その概要を簡略に述べた。

本研究の主要テーマである港町の形成過程については、各年代の市街図を用いて説明する必要があるため、紙面の制約上、ほとんど記述することができなかった。特に、新たな史料に基づく小樽運河の建設経緯について触れられなかったことは残念である。詳しくは拙著『北海道みなとまちの歴史』（亜璃西社）をご一読願

たい。この本では、北海道の港の通史及び函館、小樽、釧路、室蘭、網走、苫小牧の各港町の歴史について詳述している。

※ 本稿はサマリーであり、研究成果の詳細については、是非、下記をご覧ください。

関口信一郎、西川博史「北海道における港町の形成過程に関する研究」『北海道開発協会令和元年度助成研究論文集』（一財）北海道開発協会ホームページ。