

北海道における港湾都市の盛衰

——幕末～第一次大戦期——

山田 志乃布

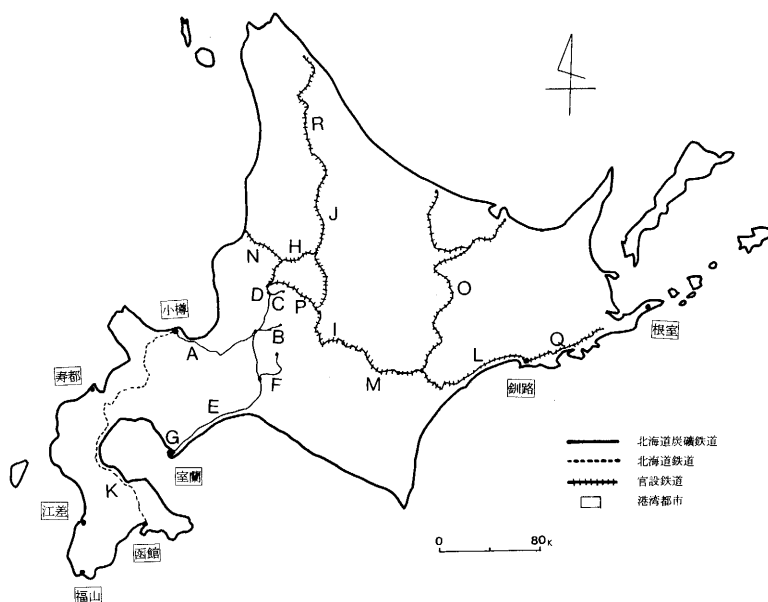
はじめに

本稿では、幕末から第一次大戦期までの北海道における港湾都市の盛衰を明らかにすることを目的とする¹⁾。つまり、近世以来の港町と近代以降に台頭してきた港湾都市について比較し、盛衰の要因を考察する。

その際、「内地」との関係²⁾に焦点をあてることから、外国貿易（輸出入）ではなく、内国貿易

（移出入）を取り上げ、その移出入額と移出入品目について考察する。さらに、近代以降、港湾都市の盛衰に重要な影響を及ぼすと思われる海運の変化と港湾修築、鉄道敷設と海陸連絡について述べる。

なお、近世の松前地・蝦夷地では、港町は松前三港（箱館・福山・江差）に限られており、明治以降に北海道と改称され、小樽・寿都・釧路・根室・室蘭などが港湾都市として成立する（図1）。



I	1880	幌内鉄道	手宮・札幌間開通 A
	1882		札幌・幌内間開通
II	1888	幌内鉄道	幌内太・幾春別開通 B
	1891	北海道炭鑛鉄道	岩見沢・歌志内間開通 C
	1892	北海道炭鑛鉄道	砂川・空知太間 D, 室蘭・岩見沢間 E
			追分・夕張間 F 開通
III	1897	北海道炭鑛鉄道	輪西・室蘭間開通 G
	1898	北海道官設鉄道	上川線（空知太・旭川間）開通 H
	1901	北海道官設鉄道	旭川・落合全通 I
	1903	北海道官設鉄道	旭川・名寄間開通 J

IV	1905	北海道鉄道	函館・小樽間全通 K
		北海道官設鉄道	釧路・帯広間全通 L
	1907	国有鉄道	十勝線（落合・帯広間）開通 M
	1910	国有鉄道	留萌線（深川・留萌間）開通 N
	1912	国有鉄道	網走線（池田・網走間）開通 O
	1913	国有鉄道	下富良野線（滝川・下富良野間）開通 P
	1917	国有鉄道	根室線（釧路・厚岸間）開通 Q
	1918	国有鉄道	天塩線（名寄・浜頓別間）開通 R

図1 北海道における港湾と鉄道（1918（大正7）年）

注）日本国有鉄道北海道総局編『北海道鉄道百年史』（1976年）より作成

I. 移出入額と移出入品

(1) 移出入額の推移

北海道全体の移出入額の推移を示したものが表

1である。明確に数値が判明する1875年から第一次大戦の終了する1918年までを示した³⁾。移入額と移入額を比較すると、1877年から1879年までは移出超過であるが、その後移入超過が続く。再び移出超過になるのは1910年である。当該期

表1 北海道各港における移出入額（管外）

（金額の単位は千円）

年	函 館				福 山				江 差				寿 都				小 樽			
	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)	移入 (%)	移出 (%)
1875	832	843	417	510			518	597			186	530								
1876																				
1877	876 54 %	800 31 %	308 19 %	359 14 %	321 20 %	446 17 %	94 6 %	216 8 %												
1878	2,082 69 %	1,593 20 %	326 11 %	531 7 %	468 16 %	699 9 %	108 4 %	282 4 %												
1879	3,023 55 %	1,821 27 %	487 9 %	690 10 %	729 13 %	845 12 %	141 3 %	662 10 %							795 14 %	855 13 %				
1880	5,193 51 %	2,294 28 %	822 8 %	790 10 %	1,391 14 %	1,141 14 %	388 4 %	991 12 %							1,469 14 %	1,094 13 %				
1881	8,623 69 %	2,713 36 %	630 5 %	501 7 %	1,034 8 %	927 12 %	244 2 %	643 8 %							1,279 10 %	875 12 %				
1882																				
1883	6,908	3,415	652	505	817	1,111	454	710							982	613				
1884	2,652 46 %	2,272 39 %	295 5 %	153 3 %	439 8 %	433 7 %	130 2 %	413 7 %							1,135 20 %	627 11 %				
1885	4,432 56 %	2,685 44 %	210 3 %	97 2 %	366 5 %	377 6 %	127 2 %	297 5 %							1,324 17 %	823 13 %				
1886	4,078 73 %	2,170 43 %	134 2 %	65 1 %	283 5 %	325 6 %	121 2 %	409 8 %							740 13 %	513 10 %				
1887	4,216 65 %	1,968 35 %	95 1 %	88 2 %	440 7 %	361 6 %	74 1 %	132 2 %							981 15 %	506 9 %				
1888	4,512 58 %	1,754 24 %	123 2 %	51 1 %	407 5 %	701 10 %	202 3 %	132 2 %							1,221 16 %	1,359 19 %				
1889	5,053 59 %	2,265 28 %	90 1 %	37 0 %	600 7 %	695 9 %	153 2 %	7 0 %							1,424 17 %	1,528 19 %				
1890	8,489 52 %	6,036 46 %	130 1 %	40 0 %	841 5 %	983 7 %	249 2 %	194 1 %							4,824 30 %	1,287 10 %				
1891	5,253 35 %	4,195 32 %	141 1 %	42 0 %	668 4 %	753 6 %	258 2 %	160 1 %							6,272 42 %	1,935 15 %				
1892	4,795 33 %	4,785 38 %	105 1 %	29 0 %	727 5 %	768 6 %	234 2 %	124 1 %							5,497 38 %	1,723 14 %				
1893	6,850 35 %	6,119 35 %	104 1 %	28 0 %	1,139 6 %	1,316 8 %	268 1 %	81 0 %							7,319 38 %	3,113 18 %				
1894	7,780 36 %	6,203 34 %	127 1 %	48 0 %	1,078 5 %	1,485 8 %	208 1 %	147 1 %							9,080 41 %	3,992 22 %				
1895	8,031 38 %	5,126 28 %	175 1 %	68 0 %	1,049 5 %	1,512 8 %	185 1 %	76 0 %							7,567 36 %	5,460 29 %				
1896	16,140 45 %	9,740 35 %	147 0 %	44 0 %	1,300 4 %	1,828 7 %	275 1 %	221 1 %							13,221 37 %	8,519 31 %				
1897	13,390 31 %	7,976 22 %	288 1 %	137 0 %	1,071 2 %	1,053 3 %	275 1 %	344 1 %							21,367 50 %	17,273 48 %				
1898	12,757 40 %	8,755 37 %	246 1 %	94 0 %	1,517 5 %	1,003 4 %	395 1 %	187 1 %							9,150 29 %	6,406 27 %				
1899	14,073 35 %	10,752 35 %	209 1 %	133 0 %	1,306 3 %	1,222 4 %	366 1 %	475 2 %							17,250 43 %	7,513 24 %				
1900	19,299 44 %	11,072 5 %	251 1 %	215 1 %	1,383 3 %	272 1 %	1,423 3 %	1,110 4 %							14,772 34 %	8,256 26 %				
1901	14,452 36 %	9,911 32 %	240 1 %	214 1 %	1,037 3 %	376 1 %	722 2 %	794 3 %							17,728 44 %	11,418 37 %				
1902	11,135 30 %	10,232 31 %	153 0 %	86 0 %	1,062 3 %	579 2 %	417 1 %	1,253 4 %							18,134 48 %	11,288 34 %				
1903	15,914 37 %	13,437 34 %	100 0 %	11 0 %	984 2 %	400 1 %	591 1 %	1,315 3 %							19,223 44 %	13,071 33 %				
1904	14,668 35 %	10,374 27 %	90 0 %	1 0 %	1,096 3 %	367 1 %	863 2 %	2,110 6 %							17,475 42 %	12,828 34 %				
1905	14,400 32 %	12,563 31 %	107 0 %	40 0 %	1,184 3 %	320 1 %	696 2 %	814 2 %							21,751 49 %	16,673 42 %				
1906	26,342 43 %	16,641 33 %	42 0 %	4 0 %	1,176 2 %	121 0 %	565 1 %	700 1 %							26,259 43 %	18,528 36 %				
1907			136 0 %	57 0 %	1,256 2 %	42 0 %	456 1 %	539 1 %							35,371 49 %	23,509 41 %				
1908	26,540 35 %	21,675 34 %	138 0 %	73 0 %	1,179 2 %	801 1 %	645 1 %	587 1 %							36,083 47 %	23,228 37 %				
1909	26,054 36 %	21,256 36 %	261 0 %	51 0 %	1,123 2 %	795 1 %	671 1 %	624 1 %							33,802 47 %	21,717 37 %				
1910	27,869 39 %	21,796 30 %	187 0 %	58 0 %	580 1 %	308 0 %	763 1 %	1,582 2 %							33,259 46 %	32,667 45 %				
1911	31,556 42 %	27,542 32 %	59 0 %	36 0 %	591 1 %	285 0 %	1,198 2 %	3,570 4 %							31,628 42 %	36,713 3 %				
1912	35,847 44 %	29,072 35 %	156 0 %	17 0 %	710 1 %	638 1 %	873 1 %	584 1 %							33,146 41 %	31,178 38 %				
1913	33,216 35 %	27,148 33 %	125 0 %	2 0 %	690 1 %	600 1 %	821 1 %	727 1 %							44,969 48 %	32,630 39 %				
1914	37,709 41 %	34,988 40 %	65 0 %	2 0 %	438 0 %	238 0 %	679 1 %	682 1 %							40,411 44 %	33,866 38 %				
1915	28,123 35 %	21,996 17 %	17 0 %		413 1 %	249 0 %	524 1 %	349 0 %							36,660 46 %	33,963 26 %				
1916	36,666 36 %	34,527 27 %			251 0 %	380 0 %	528 1 %	651 1 %							44,171 43 %	42,129 32 %				
1917	55,807 41 %	49,482 23 %	45 0 %	45 0 %	378 0 %	69 0 %	1,066 1 %	782 0 %							57,523 42 %	64,475 30 %				
1918	61,522 29 %	53,497 21 %	95 0 %		1,601 1 %	358 0 %	1,751 1 %	686 0 %							98,612 46 %	98,848 40 %				

注）各年度の北海道庁統計書により作成。ただし1875～1881年は『開拓使事業報告』、1883年は各県統計書による。

においては、北海道の「内地」貿易は長期間赤字である。

次に、主要港湾別の移出入額を比較する（表1、港湾の位置は図1）。その際、港湾の盛衰を考察するために、実際の移出入額ではなく、主に北海道全体に占める割合を比較する。

最初に、移出入額ともに多い函館・小樽、1915年以降に増加する室蘭について見る。近世期から松前三港のひとつとして存在する函館は、他の二港（福山・江差）を圧倒して移出入額が多くなる。まず、移出額の傾向をみると、1870年代後半から函館の割合が伸び始め、1890年代後半から小

室 蘭				根 室				釧 路				北海道全体		
移入	(%)	移出	(%)	移入	(%)	移出	(%)	移入	(%)	移出	(%)	移入 (a)	移出 (b)	(b) - (a)
				2	0 %	60	2 %					1,620	2,556	936
				4	0 %	87	1 %					2,999	7,860	4,861
				4	0 %	217	3 %					5,527	6,789	1,262
2	0 %	3	0 %	5	0 %	222	3 %	2	0 %			10,209	8,258	- 1,951
2	0 %	1	0 %	25	0 %	289	4 %	2	0 %			12,452	7,578	- 4,874
21		8												
				333	6 %	321	5 %					5,812	5,901	89
				521	7 %	307	5 %					7,983	6,151	- 1,832
				16	0 %	64	1 %					5,610	5,004	- 606
				100	2 %	283	5 %					6,513	5,673	- 840
				191	2 %	324	5 %					7,772	7,170	- 602
				280	3 %	360	4 %					8,517	8,084	- 433
				304	2 %	325	2 %					16,266	13,252	- 3,014
				336	2 %	516	4 %					14,910	12,972	- 1,938
				761	5 %	403	3 %					14,420	12,645	- 1,775
40	0 %	42	0 %	746	4 %	661	4 %	198	1 %	482	3 %	19,476	17,269	- 2,207
44	0 %	278	2 %	547	2 %	622	3 %	2	0 %	12	0 %	21,891	18,150	- 3,741
229	1 %	40	0 %	627	3 %	772	4 %					21,298	18,552	- 2,746
214	1 %	453	2 %	830	2 %	705	3 %					36,046	27,641	- 8,405
369	1 %	59	0 %	1,241	3 %	880	2 %	21	0 %	65	0 %	43,091	36,116	- 6,975
280	1 %	759	3 %	1,215	4 %	994	4 %					31,854	23,893	- 7,961
203	1 %	1,686	5 %	1,244	3 %	1,246	4 %	99	0 %			39,896	30,785	- 9,111
471	1 %	964	3 %	1,163	3 %	1,296	4 %	219	0 %			44,027	31,616	- 12,411
488	1 %	835	3 %	988	2 %	1,166	4 %	189	0 %			40,364	31,279	- 9,085
528	1 %	1,640	5 %	1,058	3 %	1,234	4 %	100	0 %	40	0 %	37,711	32,875	- 4,836
804	2 %	1,503	4 %	1,128	3 %	1,547	4 %	48	0 %	114	0 %	43,418	39,107	- 4,311
490	1 %	2,896	8 %	1,278	3 %	1,777	5 %	617	1 %	622	2 %	41,564	37,902	- 3,662
764	2 %	1,837	5 %	1,158	3 %	1,644	4 %	563	1 %	621	2 %	44,332	40,033	- 4,299
730	1 %	3,103	6 %	1,338	2 %	2,204	4 %	727	1 %	2,516	5 %	61,451	50,772	- 10,679
1,646	2 %	4,375	8 %	1,389	2 %	1,889	3 %	1,358	2 %	2,630	5 %	72,866	57,514	- 15,352
5,248	7 %	6,751	11 %	1,440	2 %	2,079	3 %	1,405	2 %	2,286	4 %	76,367	62,839	- 13,528
3,860	5 %	3,674	6 %	1,586	2 %	1,995	3 %	1,724	2 %	2,573	4 %	72,546	58,567	- 13,979
3,081	4 %	5,555	8 %	313	0 %	1,163	2 %	2,347	3 %	2,870	4 %	72,157	73,108	951
3,462	5 %	6,765	8 %	371	0 %	452	1 %	2,716	4 %	3,828	4 %	75,765	85,607	9,842
3,810	5 %	7,611	9 %	558	1 %	1,042	1 %	4,413	5 %	4,063	5 %	81,376	83,059	1,683
4,672	5 %	9,124	11 %	949	1 %	819	1 %	4,756	5 %	3,607	4 %	94,173	83,413	- 10,760
2,480	3 %	6,470	7 %	1,183	1 %	770	1 %	4,899	5 %	2,942	3 %	91,094	88,178	- 2,916
6,267	8 %	65,006	49 %	875	1 %	469	0 %	3,534	4 %	4,122	3 %	80,019	132,907	52,888
9,662	9 %	40,604	31 %	1,234	1 %	1,037	1 %	7,005	7 %	4,782	4 %	102,289	129,939	27,650
13,050	10 %	69,171	32 %	876	1 %	6,778	3 %	5,528	4 %	1,861	1 %	136,982	213,373	76,391
39,073	18 %	76,353	31 %	2,074	1 %	1,331	1 %	5,455	3 %	10,917	4 %	215,312	249,739	34,427

なお、(%)は、各年の北海道全体の移入・移出額に占める割合を示す。

樽が伸び始める。その後、小樽が函館を上回り、室蘭は1900年代前半より増加する。次に、移入額では、函館は1870年代から急激に伸び、小樽は1890年代末から、室蘭は1900年代後半から伸びる。

近世以来の港町である江差・福山は、移出入額とも1870年代には全体の10%台であるが、その後減少する。特に福山の移出入額の減少は著しい。明治2年に海官所が設置され、北海道西海岸の玄関口となる寿都は、移出額をみると、1879年、1880年ともに10%台と割合が多いが、その後減少する。このなかでは、江差が1909年まで移入額の割合を2%程度、移出額を1899年まで保つ。寿都は、1900年から1904年の間のみ3~6%まで伸びている。

一方、根室・釧路は移出入額の割合が増加していく。根室は、1880年代から福山・寿都よりも多くなる。その後割合は伸びないが、ある一定の移出入量を保持する。釧路は特に1906年以降、移出入額ともに伸びていることがわかる。

以上、北海道内における主要港湾の移出入額とその全体に占める割合を示した。ここで注目すべきことは、第一に、北海道内における函館・小樽・室蘭の近代港湾都市としての成長である。第二に、近世以来の港町である福山・江差の衰退である。第三に、近世期には漁場であり、一漁村に過ぎなかった根室・釧路などが、港湾都市として成長していることである。

(2) 移出入品の特徴

本節では、各港湾都市の主要移出入品を明らかにする。ここでは、特に近世以来の港町であり、明治期以降も発展した函館、明治期以降発展した小樽・室蘭、近世以来の港町であり、明治期以降衰退した江差についてその主要移出入品を比較する。

前項(1)の分析から、北海道内での函館・小樽の優位性が把握できた。まず、両者の移出入品を表2で確認する。函館の移入品は、米が最も多く、次は呉服太物である。移出品は、鯨粕や昆布・塩鮭など水産物が多い。1900年、1915年になると大豆など農産物もみえる。小樽の移入品も米が最も多く、その他、酒・砂糖など日用品もある。移出品は、1885年は鯨粕など水産物のみであるが、1890年になると石炭が2位になる。その

表2 主要港における主要移出入品
函館 (1885)

移 入				移 出			
品目	量	金額 (千円)		品目	量	金額 (千円)	
米	219,143 石	1,257	31 %	鯨絞粕	139,205 石	359	17 %
衣類及反物	13,924 個	825	20 %	衣類及反物	16,818 個	341	16 %
和洋小物類	7,518 個	256	6 %	塩鮭	71,327 石	305	14 %
砂糖	406,632 貫	234	6 %	昆布	48,715 石	124	6 %
酒類	15,922 石	175	4 %	鯨絞粕	24,459 石	92	4 %
総計		4,078	100 %	総計		2,170	100 %

函館 (1890)

移 入				移 出			
品目	量	金額 (千円)		品目	量	金額 (千円)	
玄米	262,632 石	2,724	45 %	鯨粕	120,278 石	849	10 %
雑貨	659,961 個	792	13 %	塩鮭	99,627 石	818	10 %
呉服太物	7,913 個	688	11 %	昆布	135,328 石	764	9 %
白米	63,140 石	674	11 %	身欠鯨	43,946 石	440	5 %
塩	220,000 石	491	8 %	雑貨	295,345 個	354	4 %
総計		6,036	100 %	総計		8,489	100 %

函館 (1900)

移 入				移 出			
品目	量	金額 (千円)		品目	量	金額 (千円)	
呉服太物	20537 個	4,107	21 %	鯨搾粕	160,784 個	2,060	17 %
其他海産物*	250,088 貫	2,751	14 %	雑貨	346,908 個	1,561	13 %
白米	194,277 石	2,428	13 %	塩鮭	79290 石	1,507	12 %
雑貨	279,559 個	1,258	7 %	長切昆布	115,937 石	852	7 %
玄米	107,343 石	1,178	6 %	大豆	97,419 石	672	6 %
総計		19,29	100 %	総計		12,072	100 %

* 塩鮭・乾魚・かつおぶし・缶詰類以外

函館 (1915)

移 入				移 出			
品目	量	金額 (千円)		品目	量	金額 (千円)	
呉服太物		3,961	14 %	鯨搾粕	206,245 石	2,681	12 %
白米	246,027 石	3,756	13 %	塩鮭	265,634 石	2,301	10 %
食塩	1,327,699 呎	2,390	8 %	塩鮭	96,638 石	1,653	8 %
鯨搾粕	149,820 石	1,873	7 %	大豆	164,118 石	1,559	7 %
玄米	105,436 石	1,358	5 %	鰯	9,350,450 斤	1,449	7 %
総計		28,12	100 %	総計		21,996	100 %

室蘭 (1900)

移 入				移 出			
品目	量	金額 (千円)		品目	量	金額 (千円)	
白米	28,000 石	3647	7 %	石炭	129,984 トン	680	71 %
呉服太物	380 個	46	10 %	小豆	18,000 石	126	13 %
縄	8,500 丸	11	2 %	コークス	2,500 トン	37	4 %
日本酒	120 石	5	1 %	大豆	4,000 石	24	2 %
小麦粉	4,500 貫	4	1 %	木材	8,000 石	11	1 %
総計		471	100 %	総計		964	100 %

室蘭（1915）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
白米	51,927石	831 13%	地金	58,726,805貫	23,491 36%
諸機械		809 13%	造船材料	58,726,805貫	18,420 28%
軌條	2,446ト	685 11%	機械類		17,487 27%
地金	1,438,008貫	579 9%	石炭	687,821ト	3,164 5%
玄米	18,922石	246 4%	紙類		2,007 3%
総計		6,267 100%	総計		65,006 100%

小樽（1885）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
米	82,988石	409 55%	鯨絞粕	64,478石	245 48%
衣類及反物	1,487個	71 10%	塩鮭	15,152石	101 20%
雑貨	30,077個	63 9%	胴鯨	14,879石	47 9%
酒類	4,317石	37 5%	干鮑	489石	28 5%
砂糖	51,248貫	19 3%	身欠	3,822石	16 3%
総計		740 100%	総計		513 100%

小樽（1890）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
玄米	192,125石	1,729 40%	鯨粕	36,674石	257 20%
雑貨	423,805個	748 17%	石炭	68,875ト	195 15%
白米	44,876石	449 10%	雑貨	167,005個	189 15%
たばこ	90,000貫	335 8%	胴鯨	24,616石	160 12%
銅	472,272貫	118 3%	身欠	14,559石	134 10%
総計		4,284 100%	総計		1,287 100%

小樽（1900）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
玄米*	482,962石	4,588 31%	鯨搾粕	163,340石	2,114 26%
呉服太物	17,906個	3,044 21%	小豆	104,686石	987 12%
雑貨	382,676個	1,339 9%	塩鮭	14,145石	459 6%
煙草	149,448貫	732 5%	石炭	64,529ト	451 5%
砂糖	4,280,200斤	514 3%	身欠鯨	77,200本	405 5%
総計		14,772 100%	総計		8,256 100%

*なお、白米は6842石、82千円

小樽（1915）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
玄米	489,521石	6,462 18%	鯨搾粕	288,452石	4,096 12%
砂糖	16,270,680斤	3,742 10%	紙類		2,309 7%
銅鉄材	3,905,685貫	2,187 6%	小豆	172,780石	2,160 6%
清酒	21,031石	1,367 4%	石炭	253,160ト	1,646 5%
鯨搾	91,118石	1,294 4%	大豆	175,034石	1,406 4%
総計		36,660 100%	総計		33,963 100%

江差（1885）

移入			移出		
品目	量	金額（千円）	品目	量	金額（千円）
米	41,739石	213 75%	胴鯨	47,788石	120 37%
酒	1,957石	19 7%	鯨絞粕	24,219石	82 25%
筵	39,810束	96 34%	鯨鮓	8,219石	36 11%
塩	8,194石	68 24%	鯨白子	5,643石	21 6%
砂糖	20,605石	61 22%	鯨笹目	7,850石	14 4%
総計		283 100%	総計		325 100%

備考）各年度北海道庁統計書より作成

後、小豆・大豆（農産物）や紙（工産物）など移出品が多様化する。両港とも移入品は米、移出品は鯨粕⁴⁾が第一位であることは共通している。しかし、移出品は小樽のほうが多様化する。

次に、室蘭をみると、1900年の第1位移入品は米、移出品は石炭である。1915年になると、移入の米は変化せず、2位以下は機械や軌条など工産物になる。移出は地金・造船材料・機械類・石炭・紙など工・鉱産物である。1915年の室蘭の移出額は、表1でも判明するように、前年度移出額の約10倍、北海道全体の49%にのぼる。これは、輪西製鉄所・日本製鋼所の再開⁵⁾、大戦景気による京浜地方への移出増大⁶⁾が要因であると思われる。

一方、1885年の江差の移出入品目をみると、移入品は米・酒・筵など漁業仕込品、移出品は鯨肥料に特化している。これは、江差が幕末まで北海道西海岸の鯨肥料の集荷拠点であることに関係している⁷⁾。その後、寿都・小樽などの台頭にともない、北海道西海岸から江差への集荷が衰退したと推測できる。

このような移出入品目の傾向から、それぞれの港湾都市の性格が推定できる。函館・小樽は両者ともに鯨肥料の移出拠点であると同時に内地からの米の移入拠点でもあった。

しかし、移出入品目の変化から両者の港湾都市としての成長の違いをみると、小樽の成長は、小樽の都市的発展だけでなく、開拓の進んだ内陸部を繋ぐ拠点としての側面が強いと思われる。これは、石狩炭田の開発に伴う石炭の移出増加、石狩・空知地方の人口増加に対する米や日用品の移入増加などが要因である⁸⁾。

一方、函館の成長は、渡島半島南部に位置し、内地に近い利便を有した函館自体の都市的発展が

大きな要因であったと考えられる。次章以降で検討するが、小樽と函館の港湾都市としての性格のこのような差異は、海運と鉄道の関係が大きく影響すると思われる。

また、室蘭は内陸部の鉱工業の発展や開拓に大きく関わりと同時に、工業港としての性格を強めていくことがわかる。まさに、明治期以降に発展した港湾都市の特徴を示している。一方、江差の場合、近世期以来、鯡肥料の集荷拠点に特化しており、明治期にもその傾向が窺える。しかし、漁場に近い小樽へと西海岸側における鯡肥料の集荷拠点が移動し、江差も衰退していったことが推定される。ここで重要なことは、江差の近代港湾都市としての衰退は、鯡漁業の衰退のみに起因した⁹⁾わけではないことである。

そこで次章以降では、近代港湾都市の盛衰に深く関わる汽船の発達・鉄道の敷設について述べ、さらに考察をすすめる。

II. 入港船種と港湾修築

(1) 入港船数とトン数

本節では、各港における入港船数とトン数を比較する。ここでの論点は、実際の船数と合計トン数そのものではなく、入港船種別に表した船数・トン数である¹⁰⁾。海運の近代化に関する議論は、大きくは海運資本類型の問題・船種の交代の問題に集約される¹¹⁾。本稿では後者の海運業全体における和船から汽船への転換と各港湾の実態がどのように関係しているのかを中心に考える。

幕末松前地への入港船は、1855（安政2）年に開港した箱館を除き、日本型帆船（和船）のみと思われる¹²⁾。当該期における松前三港に内地から入港した船の総数は史料の制約上判明しない。しかし、唯一江差に残る「間尺帳」をもとに、江差のみ推定すると、1865（慶応元）年から1869（明治2）年までの内地からの1年間の平均入港数は約350艘前後である¹³⁾。合計石数は最大で10万石前後（およそ1万トン）である¹⁴⁾。

次に、1872年～1918年までの江差・函館・小樽・室蘭の汽船・西洋型帆船・日本型帆船の入港船数とトン数¹⁵⁾の合計を示した（表3）。

まず、汽船の特徴について見てみよう。函館・小樽・室蘭に汽船入港が多く、江差には少ない。函館の場合、汽船の入港トン数は、1890年代に

表3 北海道主要港湾入港船数の推移

函館港

年	汽船		西洋型帆船		日本型帆船		
	入港数	トン数	入港数	トン数	入港数	石数	トン数
1872	0		78		3,370		
1873	0		207		3,900		
1874	0		321		2,742		
1875	0		204		2,432		
1876	255		98		2,591		
1877	197		185		3,472		
1878	378		326		5,348		
1879	406		505		5,561		
1880	448		621		4,978		
1881	506		687		3,935		
1882							
1883	901	237,728	604	38,511	2,282	417,873	41,787
1884							
1885							
1886	1,377	446,954	524	41,699	2,637	442,772	44,277
1887	1,374	469,947	584	45,075	2,871	474,000	47,400
1888	1,690	585,076	529	44,188	2,584	426,600	42,660
1889	2,171	677,130	551	43,466	1,738	281,170	28,117
1890	2,367	809,319	329	31,282	1,641	273,084	27,308
1891	2,643	895,652	362	26,883	1,767	278,332	27,833
1892	2,824	991,780	252	19,836	1,841	264,500	26,450
1893	3,220	1,094,268	338	35,630	1,519	407,180	40,718
1894	3,118	842,925	351	35,273	1,131	247,322	24,732
1895	4,279	769,500	390	24,820	1,382	237,900	23,790
1896	4,488	1,308,548	149	9,476	1,103	152,013	15,201
1897	5,119	1,642,899	205	16,906	2,035	288,836	28,884
1898	5,300	1,796,198	386	41,152	1,051	185,889	18,589
1899	2,330	899,220	299	30,155	797	119,554	11,955
1900	4,371	1,833,693	746	144,189	1,648	178,713	17,871
1901	4,445	2,384,185	596	62,353	2,206	207,878	20,788
1902	4,539	1,237,818					
1903	5,028	2,279,512	1,906	213,596	2,037	291,141	29,114
1904	4,348	1,277,715	401	31,882	1,549	121,276	12,128
1905	5,478	1,663,217	351	33,710	526	132,864	13,286
1906	5,636	2,548,977	483	39,355	1,663	117,196	11,720
1907	5,663	3,151,459	514	37,522	1,564	121,992	12,199
1908	5,803	4,207,288	406	48,947	2,587	241,939	24,194
1909	5,400	2,283,528	162	21,165	2,138	258,674	25,867
1910	5,491	2,340,279	179	14,067	1,954	224,718	22,472
1911	5,302	2,317,650	191	18,743	1,932	218,316	21,832
1912	4,953	3,659,782	21	4,502	1,294	168,220	16,822
1913	5,719	3,926,553	19	5,301	1,043	146,020	14,602
1914	5,501	3,977,055	8	1,033	730	102,210	10,221
1915	5,629	3,952,433	3	454	511	71,547	7,155
1916	5,880	3,645,829	10	1,361	4	584	58
1917	5,736	3,450,068	18	3,060	6	854	85
1918	5,293	3,570,230	23	3,933	9	735	74

注) 開拓使事業報告および各年度北海道庁統計書より作成。

注) 1883年の日本型帆船は50石以上のみ。1887～1908年の日本型帆船の入港数は、500石未満の船数と500石以上の船数を合計したものである。

北海道における港湾都市の盛衰

小樽港

年	汽船		西洋型帆船		日本型帆船		
	入港数	トン数	入港数	トン数	入港数	石数	トン数
1872	0		0		0		
1873	0		0		0		
1874	0		0		0		
1875	0		28		638		
1876	6		3		5		
1877	29		12		960		
1878	48		6		2,827		
1879	87		49		2,320		
1880	186		160		5,040		
1881	185		143		2,212		
1882							
1883	249	47,096	92	11,534	4,884	371,420	7,142
1884							
1885							
1886	447	134,285	104	8,721	232	311,322	31,132
1887	360	180,000	46	4,600	336	196,525	19,653
1888	323	136,235	31	5,766	276	188,036	18,804
1889	222	135,423	48	6,670	260	162,830	16,283
1890	248	148,023	43	8,273	203	110,690	11,069
1891	373	182,345	53	7,913	217	108,595	10,860
1892	586	54,650	56	6,605	195	87,270	8,727
1893	1,685	594,669	57	9,626	252	131,865	13,187
1894	1,628	488,400	64	9,600	283	139,800	13,980
1895	1,829	308,048	751	4,579	260	102,459	10,246
1896	1,784	623,204	741	4,800	297	131,100	13,110
1897	2,926	1,077,140	45	6,379	502	141,126	14,113
1898	2,693	879,607	211	29,301	115	62,181	6,218
1899	2,728	843,470	191	26,167	126	53,355	5,336
1900	2,759	825,742	224	29,617	160	66,608	6,661
1901	2,737	1,061,449	253	30,242	207	79,837	7,984
1902	3,176	1,190,673	182	21,527	180	67,901	6,790
1903	3,112	1,214,862	209	30,790	123	67,490	6,749
1904	2,946	955,063	215	36,783	115	41,248	4,125
1905	2,680	1,062,886	198	28,494	84	42,575	4,258
1906	3,544	2,209,351	214	22,661	30	12,635	1,264
1907	3,625	3,083,448	197	22,853	143	42,581	4,258
1908	3,678	3,190,516	155	17,937	112	31,293	3,129
1909	3,628	2,900,697	177	18,823	44	14,361	1,436
1910	3,644	3,240,315	298	26,501	161	59,370	5,937
1911	3,499	3,610,995	343	29,744	143	45,701	4,570
1912	3,450	3,827,888	223	24,610	61	18,275	1,828
1913	3,652	4,036,474	109	14,364	75	22,425	2,243
1914	4,026	4,583,407	208	23,000	57	21,366	2,137
1915	4,269	4,324,171	126	16,104	16	5,526	553
1916	4,335	3,606,280	144	17,957	14	3,652	365
1917	3,675	2,897,079	208	27,083	41	13,160	1,316
1918	3,737	2,558,798					

注) 開拓使事業報告および各年度北海道庁統計書より作成。

注) 1883年の日本型帆船は50石以上のみ。1887－1908年の日本型帆船の入港数は、500石未満の船数と500石以上の船数を合計したものである。

室蘭港

年	汽船		西洋型帆船		日本型帆船		
	入港数	トン数	入港数	トン数	入港数	石数	トン数
1872	0		0		0		
1873	0		0		0		
1874	0		0		0		
1875	0		8		173		
1876	0		0		0		
1877	57		41		112		
1878	132		85		179		
1879	132		89		136		
1880	157		191		95		
1881	123		111		28		
1882							
1883	189	18,631	59	2,713	52	4,304	430
1884							0
1885							0
1886	1,377	446,954	524	41,699	2,637	442,772	0
1887	338	17,571	32	1,937	48	5,010	501
1888	55	2,602	25	600	50	4,580	458
1889	91	7,767	14	1,764	7	735	74
1890	116	7,255	24	275	36	1,350	135
1891	287	13,847	126	4,818	112	52,650	5,265
1892	350	27,597					
1893	284	52,393					
1894	526	92,336					
1895	1,364	316,758	68	12,003	53	13,433	1,343
1896	1,031	241,295	41	8,124			
1897	982	219,789	113	14,292			
1898	860	385,542	9	1,019	54	35,530	3,553
1899	1,197	686,081	9	519			
1900	857	645,309	23	3,184			
1901	1,041	855,810	57	8,085	11	1,633	163
1902	1,061	710,976	52	6,525	19	2,078	208
1903	1,298	787,192	34	3,289			
1904	1,445	594,803	54	2,492	61		
1905	1,536	913,972	23	1,991	2	210	21
1906	1,749	1,131,305	17	1,434			
1907	2,056	1,416,364	17	2,434	3	343	34
1908	2,370	1,085,251	26	1,797			
1909	2,444	1,097,872	9	889			
1910	2,445	1,122,248	18	966			
1911	2,282	810,003	18	2,756	3	440	44
1912	2,158	1,705,238	3	468	2	212	21
1913	2,249	759,441	16	1,889	1	150	15
1914	2,636	1,129,706	9	838	2	240	24
1915	2,513	1,124,073	13	1,417			
1916	3,109	1,326,778	79	8,987	3	579	58
1917	3,438	2,251,029	173	32,270			
1918	3,589	1,888,909	410	91,351			

注) 開拓使事業報告および各年度北海道庁統計書より作成。

注) 1883年の日本型帆船は50石以上のみ。1887－1908年の日本型帆船の入港数は、500石未満の船数と500石以上の船数を合計したものである。

江差港

年	汽船		西洋型帆船		日本型帆船		
	入港数	トン数	入港数	トン数	入港数	石数	トン数
1872	0		0		0		
1873	0		6		1,488		
1874	0		1		2,328		
1875	0		4		952		
1876	0		2		1,059		
1877	3		8		972		
1878	13		6		2,186		
1879	24		11		2,196		
1880	8		15		2,761		
1881	9		29		1,802		
1882							
1883	33	3,736	24	1,934	689	241,104	24,110
1884							
1885							
1886	185	15,157	22	1,402	1,762	228,103	22,810
1887	165	13,607	548	45,075	2,871	474,000	47,400
1888	206	13,150	15	1,195	1,440	20,930	20,093
1889	307	19,121	16	1,577	1,428	257,358	25,736
1890	532	38,274	10	586	1,286	174,235	17,424
1891	548	18,859	20	1,931	1,232	153,772	15,377
1892	587	42,714	30	25,910	1,207	163,325	16,333
1893	436	82,681	37	4,842	1,121	274,770	27,477
1894	574	72,707	25	2,452	1,190	303,134	30,313
1895	499	62,459	65	6,460	1,180	197,309	19,731
1896	576	153,869	55	5,208	1,089	181,638	18,164
1897	607	205,320	73	8,630	1,062	173,320	17,332
1898	702	151,538	185	24,975	1,133	165,831	16,583
1899	580	121,240	122	13,542	537	95,242	9,524
1900	530	116,600	108	10,260	323	80,500	8,050
1901	480	104,500	86	8,870	276	65,000	6,500
1902	688	211,868	64	24,230	485	32,026	3,203
1903	542	192,928	28	2,480	552	41,510	4,151
1904	492	145,419	30	260	484	38,480	3,848
1905	482	143,280	32	368	484	37,242	3,724
1906	360	126,000	30	3,000	443	13,290	1,329
1907	263	55,400	21	2,100	412	95,600	9,560
1908	381	97,655	77	13,558	38	12,530	1,253
1909	265	77,390	24	1,088	23	6,440	644
1910	352	98,391	17	838	19	5,540	554
1911	758	156,161	28	1,581	39	9,787	979
1912	660	241,134	33	1,810	51	12,530	1,253
1913	436	144,134	2	500	38	7,867	787
1914	708	181,344	27	1,449	40	3,995	400
1915	647	171,006	18	715	16	3,600	360
1916	603	180,947	71	3,090	49	14,910	1,491
1917	452	135,208	54	5,738	56	11,150	1,115
1918	318	112,897	13	325	39	1,185	119

注) 開拓使事業報告および各年度北海道庁統計書より作成。

注) 1883年の日本型帆船は50石以上のみ。1887-1908年の日本型帆船の入港数は、500石未満の船数と500石以上の船数を合計したものである。

は100万トンを超える。他の3港に比べて、早い時期から圧倒的に汽船入港数・トン数が多い。小樽では、1907年頃から汽船が300万トンを超え始め、函館よりも合計トン数が多くなる年もある。これは、1905年以降、日本がロシアから割譲した南樺太へ行く際の拠点であったことに関係していると思われる。室蘭には、当初より日本型帆船の入港が少なく、1900年代以降からは函館・小樽に続いて汽船の入港トン数が大きく増加する。

次に、日本型帆船・西洋型帆船について見る。函館は小樽に比べて日本型帆船の入港数が1900年代になっても多い。一方、小樽は函館に比べて西洋型帆船が1900年代まで多い。

この理由として、函館が近世からの港町であり、函館を拠点とする在来海運業者が多いこと、加えて函館が北海道東海岸の拠点であることから、沿岸海運に依然として日本型帆船が有効であることが考えられる。小樽については、北海道漁業の在り方と関連する。明治期以降、北海道西海岸の漁業はさらに「漁場」を北上させる¹⁶⁾。1907年以降の小樽は北洋漁業の拠点でもあった。また、近世以来の勢力である北前船商人の拠点になり、当該期においても依然として西洋型帆船の入港が盛んであったと推定できる。

函館・小樽の多様性に比べて、室蘭は1918年に西洋型帆船の増加が見られるものの、汽船の占める割合が圧倒的に多く、当該期においてすでに汽船入港に特化した港湾都市といえる。

このように、汽船の入港が増加する港湾都市と表1で示した移出入額の増加する港湾都市はほぼ一致しており、港湾都市の発展に汽船の入港が重要な位置を占めていたことが推定できる。近世港町は、江差にみるように、和船が1年間に数百艘ほど入港すれば比較的大きな港町といえた。しかし、明治期以降になると、入港数・合計トン数は飛躍的に増加し、船の規模も大型化する。

和船よりも大型な汽船の入港には、十分な水深と荷役の効率化を図るための設備が必要である。しかし、港湾建設・修築には専門的な予備調査と多額の費用を必要とし、近代的港湾都市への道のりは容易ではない。そこで次節では、特に汽船入港と各港湾における修築事業の関係について述べる。

(2) 港湾修築と汽船

北海道の港湾建設・修築は政府主導によって行われたことに特色がある。たとえば第一期拓殖計画（1910～）・第二期拓殖計画（1927～）の両者においても、港湾事業は重要な位置を占めていた¹⁷⁾。ここでは、第一期拓殖計画とそれ以前の港湾修築について述べていく。

第一期拓殖計画の港湾修築は、函館・小樽・室蘭・釧路・留萌・網走・稚内・根室が商港修築費、岩内・浦河・杓形・江差・紋別が漁港修築費で行われた。函館・小樽・室蘭・江差の修築計画時における予算を比較してみると、函館1,371,405円・小樽4,284,851円・室蘭4,358,018円・江差1,153,947円である¹⁸⁾。小樽・室蘭の予算が多いことから、政府が両港を重要な商港として認識していたことが窺える。

この4港のなかで、函館と小樽は、第一期拓殖計画以前にも大規模な港湾修築を行っている。函館では数度の港湾調査を経て¹⁹⁾、1896年～1901年に区営による港湾改良工事が行われ、総工費は820,884円（内国庫補助200,000円）であった²⁰⁾。

小樽は、全額国費により1897年～1908年に第一期工事が行われた。総工費2,189,066円であり、函館よりも多くの費用がかかっていることがわかる。次に1908年に第二期工事が始まったが、1910年より第一期拓殖計画に編入される²¹⁾。

ところで、汽船が入港し、停泊できる条件として、ひとつは十分な水深があること、もうひとつは停泊場所の確保が必要である。後者について詳しく述べると、第一期拓殖計画時期までは、沖荷役（曳船・舁）が中心だったため、港湾内に十分な被覆水面を確保し、それを囲む防波堤の設置が行われる港湾修築が中心である。そして、第二期拓殖計画以降になると、接岸施設として埠頭・岸壁などが整備された。また、函館・室蘭などでは一貫して浚渫作業が重視されており、港内での水深を確保する努力が常になされていたといえる。

そこで、当該期における各港の水深と被覆面積をみてみよう。1903年の函館税関の調査²²⁾によれば、水深18尺以上が汽船、12尺以上が帆船の錨泊可能水深であるとし、函館港の汽船帆船停泊地は、当該期における被覆面積555,000坪のうち3分の2程度であったという。

同調査では、小樽港については明確な記載はないものの、「水深ニ富ミ」²³⁾「泊船地域ハ自ラ三方

面ニ分タル…手宮沖合ハ主トシテ大型汽船…浜町沖合ハ通常小型汽船…立岩沖合ハ帆船」²⁴⁾とあり、小樽港には十分な水深と汽船帆船の錨地が存在するとしている。

また、第一期拓殖計画終了時には、函館港の被覆面積は900,000坪、小樽港は1,100,000坪、室蘭港は2,380,000坪に拡大する²⁵⁾。室蘭港については、被覆面積の60%近くが30尺以上の水深をもち、まさに大型汽船入港に適した近代港湾として特徴づけられる。

しかし、江差港については、第二期拓殖計画時によろやく江差港の被覆面積を42,100坪に拡大する程度であった²⁶⁾。また、政府による第一期拓殖計画以前の港湾修築に関する主要な事業に、1887年～1889年にかけて行われた英国人技術者のC.S.メークによる北海道全体にわたる測量・調査がある²⁷⁾。メークの江差港に関する調査結果に対して、関川与左衛門を始めとした江差の地域住民が異議を唱え、「再測量主意書」を北海道庁長官に提出した²⁸⁾。これによれば、メークの調査に3つの点で変更を求めている。そのうち2つが汽船入港に関するものである。そのなかで、江差港の水深は12尺～20尺と述べられている²⁹⁾。函館・小樽・室蘭に比べて江差が汽船入港に適していない港であることが本史料からも窺える。

以上のことから、前項(1)で分析したように、汽船入港の多い函館・小樽・室蘭は、港湾修築においても多額の経費を投入し、汽船が入港するための設備を整えていたことが明らかである。当該期において、北海道における港湾都市の盛衰に、汽船の発達と港湾修築が重要な影響を及ぼしていたといえる。

Ⅲ. 港湾都市と鉄道敷設

(1) 鉄道の敷設過程

当該期における北海道における鉄道の敷設過程を図1に示した。北海道の鉄道は石炭産業とともに発展した³⁰⁾。1880年に幌内鉄道が手宮―札幌間を開業し、幌内炭鉱から手宮埠頭まで石炭を運んだ。1889年には北海道炭礦鉄道株式会社（以下、北炭）が開業、次々と自社炭鉱を開発し、同社が採掘した石炭を輸送するための鉄道を敷設した³¹⁾。

1880年代後半以降、内陸部における開拓は進展し、それに伴い北海道官設鉄道の計画が進んだ。

1896年の北海道鉄道敷設法の公布により、1898年の上川―空知間を初めとして幹線鉄道の建設が始まった³²⁾。また、1905年には待望の北海道鉄道³³⁾が函館・小樽間を全通させる。

1906年に鉄道国有法が公布されると、北海道炭礦鉄道と北海道鉄道が買収され、北海道の幹線鉄道はまさに一体となり、さらに主要路線を次々と開通させた(図1)。

(2) 海陸連絡の実態

本節では、前項(1)に基づき、各港における海陸連絡の実態について述べる。

小樽は、開拓使による幌内鉄道の開通により最も早い段階で手宮(小樽西部)と札幌を繋げた。1889年には北海道庁が北炭に鉄道・炭鉱を払い下げると、北炭は内陸部に次々と鉄道を敷設する。同時に、石炭積卸施設として手宮海岸を整備する³⁴⁾。また、北炭は1892年に室蘭・岩見沢間を開通し、石炭積出のための棧橋を建設する³⁵⁾。このように、小樽・室蘭の海陸連絡は、北海道内で最も早くに整備され、石炭積出を目的としていた。

一方、函館は、小樽・室蘭に比べて海陸連絡が遅かった港湾都市である。北海道の内陸部と函館を繋ぐ函館鉄道(北海道鉄道)の実現までは、多くの困難があった³⁶⁾。結局、函館鉄道が段階的に開通し、小樽・函館間が繋がるのは1905年である。

さらに、北海道にとって重要な海陸連絡として、函館と本州を繋ぐ青函航路がある。1908年、比羅夫丸の運航が最初である³⁷⁾。これにより、函館の汽船入港数・貨物輸送は若干増加したと思われるが、さらに大きな影響を及ぼすと思われる青函航路の貨車航走は、1925年まで待たなければ実現しない³⁸⁾。

江差については、1896年に函館と江差を結ぶ渡島鉄道株式会社が江差・函館の有志により設立され、仮免許状が交付された³⁹⁾。しかし、不況のために実現せず、その後も多くの鉄道敷設運動が展開した⁴⁰⁾。結局、国有鉄道の函館・江差間が開通するのは1936年である⁴¹⁾。

以上、明治期以降の小樽・室蘭の発展は鉄道敷設による内陸部との連絡が重要な意味をもっていたことを確認した。また、北海道の内陸部との連絡は遅れたものの、青函航路による本州との連絡により、函館も順調な発展をしていたことが窺え

る。しかし、江差は前章で検討した港湾修築の遅れに加えて、鉄道敷設も大幅に遅れをとっていたことが、港湾都市としての衰退に重要な影響を及ぼしていたことを明らかにした。

おわりに

本稿では、幕末から第一次大戦期までの北海道における港湾都市の盛衰を、移出入額を指標として考察した。さらに、港湾都市の盛衰に重要な影響を及ぼしたと思われる汽船の発達と港湾修築、鉄道の敷設と海陸連絡の実態について、各港湾都市の状況を述べた。

これらを総合して、当該期における港湾都市の盛衰を以下のように時期区分した。

第Ⅰ期(幕末～1885) 函館の成長期である。松前三港のなかでは圧倒的に優位になった。

第Ⅱ期(1886～1895) 小樽の台頭期である。小樽の移入額が大きく増加した。北炭の重要路線が次々に開通し、小樽と内陸部の連絡を密接にした。

第Ⅲ期(1896～1904) 函館・小樽の二大港の時代である。また、室蘭の台頭が見られる時期でもある。

第Ⅳ期(1905～1918) 室蘭の成長期であると同時に、樺太との関係、北洋漁業、内陸部との関係などから小樽が優位になったといえる。江差の衰退は決定的である。

本稿を踏まえたうえで、近代北海道における海運・鉄道による商品(米・石炭・木材)輸送の実態を明らかにする必要がある。別稿にて論じる予定である。

注

- 1) 本稿は、1998年度鉄道史学会共通論題報告「北海道における港湾の盛衰と鉄道輸送」の前半部分をもとに作成した。これは、物流史研究会による「近代交通体系と物流」をテーマとした共同研究の一部でもある。当日は、東北(大豆生田稔)、瀬戸内(中西聡)、九州(中村尚史)の地域別構成になっており、問題提起(中村)・結論(中西)で一つのまとまりを成していた。発表にあたり、以下の研究会メンバーに多くのご教示をいただいた。[井奥成彦(流通経済大)、岩下祥子(お茶の水女子大・院)、老川慶喜(立教大)、大豆生田稔(東洋大)、大島久幸(学振特別研究員

- (PD)), 落合功 (広島修道大), 差波亜紀子 (東京大), 鈴木淳 (東京大), 内藤隆夫 (東京大・院), 中西聡 (北海道大), 中西智子 (東京大・院), 中林真幸 (東京大), 中村尚史 (埼玉大), 三木理史 (奈良大), 渡邊恵一 (鹿児島大) (50音順, 敬称略)]
- 2) 近代北海道は, 「内国植民地」「辺境」と位置づけられるように, 「内地」(これは「日本」とも言える)との関わりで論じられることが多い。
 - 3) 大蔵省編『開拓史事業報告』, 「根室県統計書」・「函館県統計書」・「札幌県統計書」(『近代日本商品流通史料』第三巻), 「北海道庁統計書」の数値を表にした。本稿では北海道立文書館所蔵の北海道庁統計書を利用した。
 - 4) 当該期における鯨肥料の市場構造については, 中西聡『近世・近代日本の市場構造』, 東京大学出版会, 1998, 375頁に詳しい。
 - 5) 室蘭市『新室蘭市史』, 279-280頁。
 - 6) 同年の『大日本帝国港湾統計』を見ると, 室蘭から横浜への石炭移出は301,335トン, 価格は545,253円にものぼる。
 - 7) 拙稿「幕末における鯨集荷システムの再編—北海道西海岸を事例として—」, 1999, 人文地理51-1, 72-86頁。
 - 8) 当該期において, 北海道は移入米に頼っており, 主な移入先は東北・北陸であった。しかし, 第1次大戦期以降, 北海道内における稲作の発展により, 北海道市場から他府県米の締め出しが起り, 北海道米が移出されるようになる。(大豆生田稔氏作成のデータ・ご教示による)
 - 9) 江差町『江差町史 第六巻 通説二』, 1983, 782-783頁。
 - 10) 発表当日には, 石井寛治先生 (東京経済大) より, 北海道庁統計書のデータ (表3の入港船数・トン数) には, 外国貿易に従事した汽船のデータも入っているはずであり, どのように統計処理をしたのか, とご指摘いただいた。府県統計書の段階では外国貿易と内国貿易は区別されておらず (中村尚史氏のご教示による), 両者を分けて考える場合の処理については, 今後の課題とさせていただき, 本稿では各港湾の船種別入港状況と港湾修築の関係に問題を限定した。
 - 11) 小風秀雅『帝国主義下の日本海運—国際競争と対外自立』山川出版社, 1995, 196-208頁。
 - 12) 「間尺帳」によれば, 江差に初めて入港した西洋型帆船 (この場合は商船) は, 1869 (明治2) 年のインジョルダー号である (江差町教育委員会所蔵『関川家文書』)。「関川家文書」「間尺帳」については, 拙稿「近世後期における港町の機能—松前地江差を事例として—」, 1996, 歴史地理学177, 48-61頁, を参照。
 - 13) 『関川家文書』『間尺帳』によれば, 慶応元年から明治2年までの関川家が扱った商船の平均入港数はおおよそ100艘である。明治2年における関川家の口銭取立の割合が, 江差問屋全体の23%弱であることから推定した。
 - 14) 『関川家文書』『間尺帳』に記載されている「弁才」の合計石数を江差問屋全体の割合から推定すると, 最も多い1865 (慶応2) 年で92,746石である。
 - 15) 日本型帆船は10石=1トンとして換算した。(内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』の基準による)
 - 16) 北海道西海岸の鯨漁業は, 「追鯨漁」と言い, 近世以来, 漁民が漁場を北へ北へと追い求める過程であったともいえる。近世期における鯨漁業のフロンティアと鯨集荷システムの関係については前掲7) 参照。
 - 17) 北海道庁『新撰北海道史』, 1937, 840-841頁。
 - 18) 中村康次『北海道港湾変遷史』, 北海道開発局港湾部, 1960, 32頁。
 - 19) 1879年に肥田浜五郎, 1883年にH.L.R.モルトル, 1886年に桐野利那, 1888年にC.S.メーク, 1890年・1892年に広井勇が行っている。北海道開発局港湾部『北海道港湾建設史』, 北海道開発協会, 1978, 76-78頁。
 - 20) 前掲18) 14頁。
 - 21) 前掲18) 15頁。
 - 22) 函館税関『北海道奥羽港湾之状況』, 1905, 349頁 (函館市立図書館所蔵)。(本資料の所在は渡邊恵一氏のご教示による)
 - 23) 前掲22) 162頁。
 - 24) 前掲22) 8頁。
 - 25) 前掲19) 各港湾の項目を参照。
 - 26) 江差港湾建設事務所『江差港沿革史』, 北海道開発協会, 1996, 201頁。
 - 27) 前掲18) 2-3頁。
 - 28) 江差町『江差町史 資料編 第四巻 関川家文書』1981, 1468-1469頁。
 - 29) 前掲28) 1468頁。
 - 30) 青木栄一「北海道の石炭産業と鉄道」1983, 鉄道ジャーナル197号, 83-93頁。
 - 31) 北炭の1897年~1906年における営業収支をみると,

- 石炭輸送のみを目的にしているとはいえ、開拓の進展に伴う物資輸送の増加にも応じていたようである。宮下弘美「日露戦後北海道炭礦汽船株式会社の経営危機」1994、北海道大学『経済学研究』43-4、140-161頁。
- 32) 青木栄一「北海道の開発と鉄道」、1980、鉄道ピクトリアル384号、6-12頁。
- 33) 渡邊恵一「明治中期北海道における私鉄鉄道設立運動-北海道鉄道(函樽鉄道)株式会社の事例-」、1998、鹿児島大学経済学会『経済論集』49、1-36頁。
- 34) 前掲19) 113頁。
- 35) 前掲19) 43頁。
- 36) 函館市『函館市史 通説編 第二巻』、639-656頁。
- 37) ここでは、国鉄による青函航路について述べた。青森運輸事務所編『青森函館間航路沿革史』(『大正期鉄道史資料第2集(2)』) 127-150頁。日本における鉄道連絡船と本航路の関係については、青木栄一「改題『青森函館間航路沿革史』」同書所収を参照。
- 38) 前掲37) 150-276頁。青函航路における貨車航走の技術的問題については、当日の発表において、青木栄一先生(駿河台大)、中川浩一先生(流通経済大)にご教示いただいた。
- 39) 江差町『江差町史 第九巻 通説三』、174-175頁。
- 40) 前掲39) 176-178頁。江差町『江差町史 第七巻 資料編五』255-301頁。また、『余関川家文書』(江差町小田原典子氏所蔵)には「江差築港及び江差線鉄道開通運動に関する書類綴り」(文書番号4-121)が存在し、関川家別家の当主関川茂平が築港・鉄道敷設に尽力していたことが窺える。
- 41) 前掲39) 181頁。