

北海道における港町の形成過程に関する研究

北海学園北東アジア研究交流センター特別研究員 関口信一郎

I. 北海道の開拓と港湾の活動

1. 1 北海道の開拓過程

函館、小樽、釧路の各港町の形成を述べる前に、北海道全体の交通と開拓の進展について概観する。

幕末期に道南から石狩の沿岸にかけ、また明治期に入ると沿岸部から次第に内陸部に、さらに山林地域へ開拓が進んでいった（図 1.1）。開拓使が置かれた 1869（明治 2）年の北海道の人口は 5 万 8,000 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 2,000 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。

最初は条件に恵まれた道央の石狩国を中心に入植し、「旧開地」と呼ばれた渡島国や後志国に移住した。その後道東の十勝国や釧路国、道北の天塩国、宗谷国に入植した。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。明治 20 年代に入ると西日本を中心に地主制が発展し、小作化した農民から多数の離農者が発生した。それが東日本にも広がり明治後期から大正にかけて東北地方から多くの移民が北海道に渡った。その大半が農業移民であった。

開拓使や道庁により維持された航路や港湾・鉄道・道路と駅通の交通システムが、開拓の進展を促した。1907（明治 40）年から 1916（大正 5）年までの道内鉄道路線を図 1.2、図 1.3 に示す。天塩線の旭川・名寄間が 1903（明治 36）年に開通し、1907（明治 40）年には、十勝線の旭川・帯広間が開通した。旭川・釧路間、小樽・池田間には直通旅客列車が運行されそれぞれ 14 時間、16 時間で結ばれた。輸送収入の 3 分の 2 は貨物収入であった。主な輸送品目は石炭を除くと木材や鉄道用の枕木、大豆、小豆などの農産物であった。富良野や名寄から木材・枕木が小樽や室蘭に運ばれ、上川沿線から小樽に小豆が送られた。鉄道開通の効果は著しく、大正期に入り池田から野付牛（現・北見）を経て網走に至る網走線が開通すると、上川や十勝に次ぐ穀倉地帯である北見地方の沿線各地に市街地が形成された。

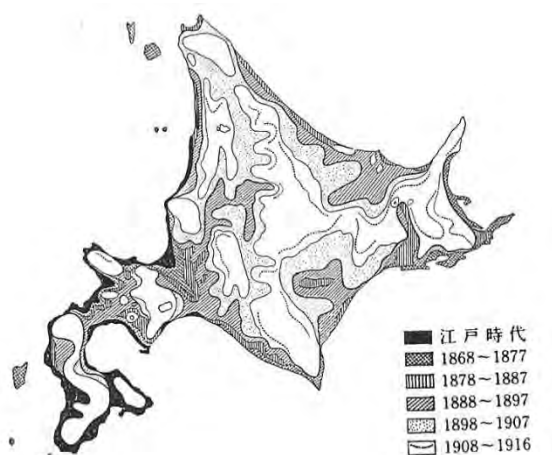


図 1.1 北海道の開拓進展図

（出典）新しい道史 第 4 巻第 4 号 開拓進行過程の図化について（井黒弥太郎）

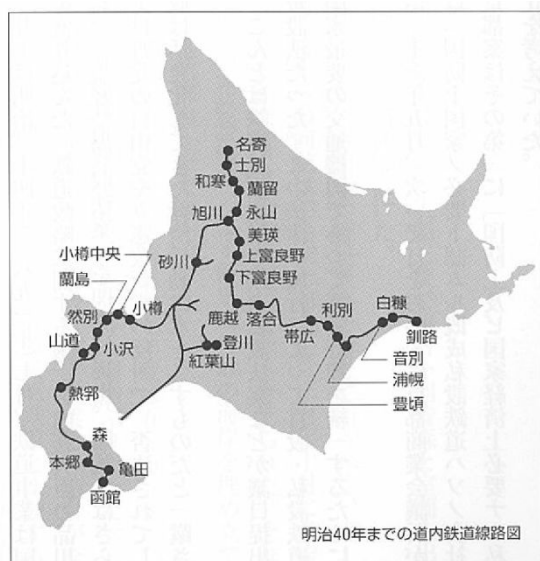


図 1.2 1907（明治 40）年までの鉄道線路図
（出典）北海道の鉄道（田中和夫）

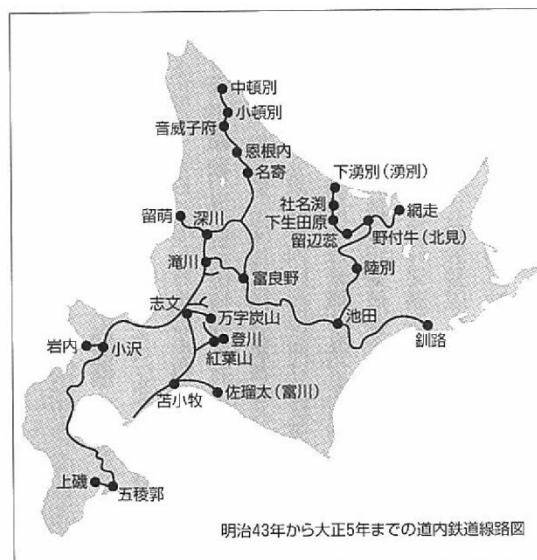


図 1.3 1910（明治 43）年から 1916
（大正 5）年までの鉄道路線図
（出典）北海道の鉄道（田中和夫）

築港は、鉄道との連絡を企図して着工された。気象・海象の予測がつかず、工事中に天候が急変して発生する事故も珍しくなかったが、北海道庁の港湾技術者たちは、廣井勇によって確立された近代港湾工学を武器に種々の困難に立ち向かい、港湾を建設していった。第一期拓殖計画からは、広大で豊かな沖合漁場の根拠地として、漁港の建設が開始された。

それらの諸施策の結果、開拓はどのように進展していったのだろうか。図 1.4 に連坦戸数 200 戸以上の集落を市街地として、道内の市街地分布の展開過程を示す。1879（明治 12）年は、「松前 3 湊」といわれた函館、松前（福山）、江差の規模が大きい。1888（明治 21）年には、函館に次いで小樽、札幌が成長し、市街地は石狩、渡島、桧山、後志の 4 支庁の沿岸部に偏在している。1918（大正 7）年には旭川、岩見沢、滝川、深川、夕張など内陸部の市街地の規模が大きく数も多くなり、釧路、帯広、留萌、稚内、網走など道東、道北の沿岸部にも市街地が形成されている。1948（昭和 23）年の時点では、1918 年と比較し市街地の規模、数とも増加している。特に小樽、札幌、旭川を結ぶ道央地域が大きく、それ以降さらに顕著になる。

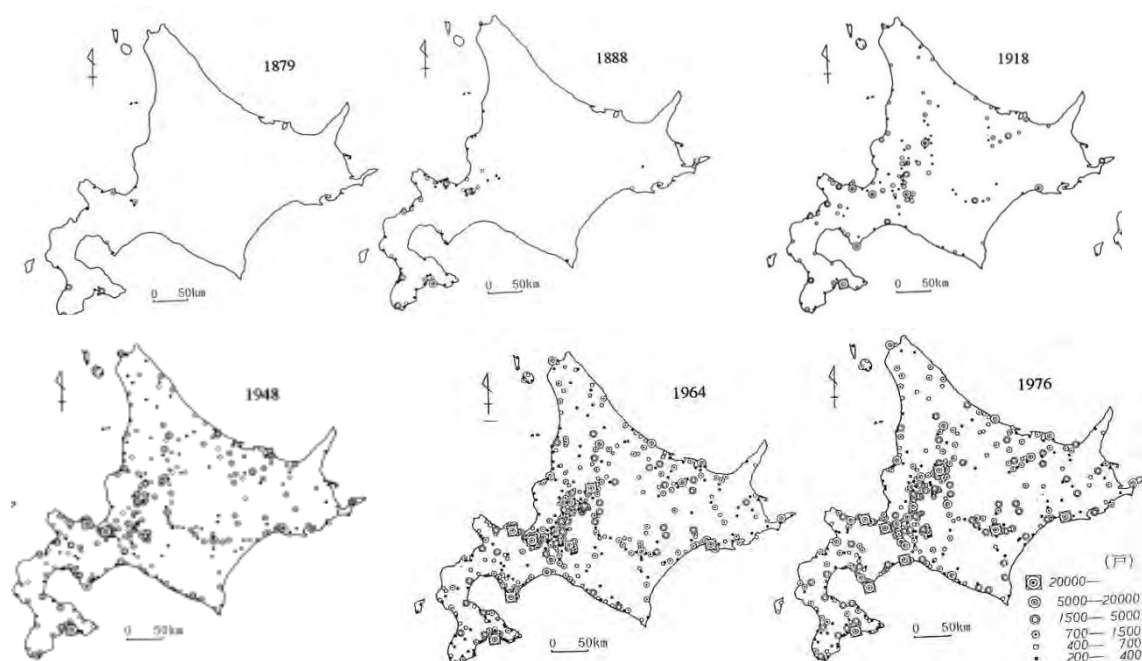


図 1.4 北海道の年次別市街地分布
(出典) 都市の形成と階層分化 (寺谷亮司)

北海道の都市間の結合関係を卸売商圏から見てみよう。開拓の2大拠点である小樽、函館の明治末期から昭和初期における卸売商圏は図1.5に示すように、本州と北海道を結ぶ中継地として北海道の卸売商圏を大きく2分していた。小樽は道央・道北、函館は太平洋側を商圏としており、オホーツク海側は網走以南が函館商圏、それより北は小樽商圏であった。1907(明治40)年以降に帯広、網走などの地域が、函館の商圏から小樽の商圏に移行したのは鉄道開通の影響であると推定される。

鉄道の延伸により入植が進み地方の産物が小樽、函館、室蘭などの諸港に運ばれた。この当時、道内の諸港は海運によって結ばれる「港湾都市」の時代であった。函館は東京以北第1の都市であった。

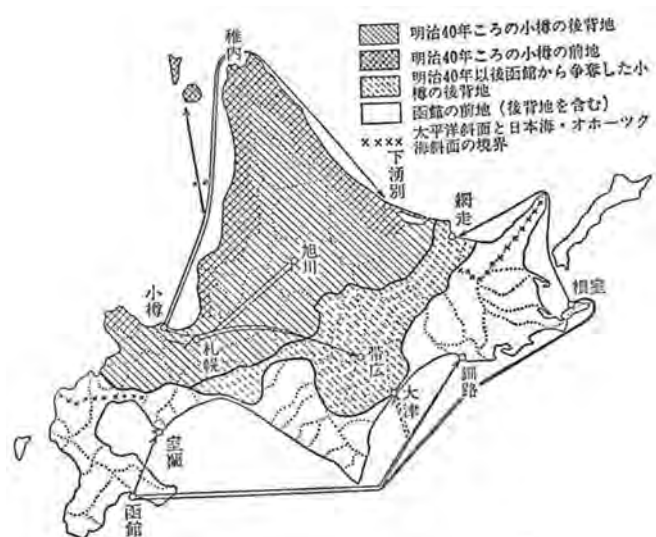


図 1.5 明治末期～昭和初期の小樽、函館の卸売商圏

(出典) 北海道地方都市経済圏の研究(二)(川口丈夫)

昭和初期になると図 1.6 に示すように、室蘭、釧路、網走は港湾や鉄道の整備に伴い、函館の商圏から独立して独自の商圏を形成している。また内陸部では鉄道の延伸や道路の整備により開拓が進展し、それに伴い、旭川や帯広が地域の中核都市として成長し独自の商圏を形成している。この時期、札幌は函館、小樽、ほぼ同じ人口規模になっていたが、商圏はごく限られた範囲に限定されている。商業ではなく行政の中心であったことによる。小樽、函館の 2 大都市圏から、小樽、函館、札幌、旭川、帯広、室蘭、釧路、網走、野付牛（現・北見）の 9 都市が独自の商圏を形成し開拓が進んだことを表している。



図 1.6 昭和初期の北海道の卸売商圏

(出典) 北海道地方都市経済圏の研究 (二) (川口丈夫)

1. 2 港湾の活動

図 1.7 は北海道の主要 4 港である函館、小樽、室蘭、釧路の各港における 1915 (大正 4) 年から 1937 (昭和 12) 年までの港湾取扱貨物量 (トン単位) の推移である。年によって取扱貨物量に上下があるものの、全体的な傾向として各港とも順調に伸びており北海道開拓が進んでいたことがうかがえる。1921 (大正 10) 年以降、函館港が急な伸びを示し首位を占めている。他の 3 港が石炭を主要な取扱貨物 (太宗貨物) にしているのに対し、函館港では全貨物量に対する石炭および木材の割合が極めて小さく、輸移出と輸移入がほぼ同量である。同港は北海道随一の水産市場であり、その勢力範囲は北海道の東海岸地方、本州北部、樺太、千島、カムチャッカ、露領沿海州に及び、同方面の漁獲物集散地であると同時にそれらの漁業の必需品である漁具、材料、米、塩、その他日用雑貨などの市場であった。対外貿易としてはそれら漁獲物並びに製品を輸出しており、本州および本道、樺太との貨物中継港として繁栄した。一方、小樽港は道内の開拓が進み鉄道の延伸とともに背後圏が拡大し、対外貿易でも函館港とともに樺太及び露領沿海州方面との中継港としてわが国有数の港湾に成長した。特に 1931 (昭和 6) 年以降の貨物量の伸びは室蘭港とともに急激である。一方、釧路港は 1909 (明治 42) 年から始まった防波堤の建設が 1937 (昭和 12) 年の段階には大体概成する状況にあった。主な貨物は十勝・根釧地域から産出される石炭、木材、農産物等であり他の 3 港と比較し相対的に貨物量は少ないが、大正 4 年から昭和 12 年の間に取扱量は 3 倍に伸びている。また遠洋並びに沖合漁業の発達が著しかった。

上記 4 港の輸出入貨物量の推移を図 1.8、図 1.9 に示す。函館港の輸出は支那、関東州、英国、仏国向けの海産物、輸入はアメリカ合衆国、英領ボルネオの重油、エジプトなどからのリン、鉱石、満州および関東州の豆糟、スペインおよび関東州の食塩などである。小樽港の輸出は香港向け石炭、英国向けエンドウ豆、ドイツ向けインゲン豆、英国・関東州向け木

材であり、輸入は満州国の豆糟や豆類、オーストラリア・カナダの小麦等であった。室蘭港は石狩炭田の石炭の集散及び工業の勃興により発展した。輸出はフィリピン・中華民国・香港向け石炭、輸入は中華民国・露領アジア等の鉄・鉱石であった。釧路港の輸出は満州国・関東州向け鉄道枕木、木材、関東州・中華民国向け印刷用紙、輸入は特記するほどのものはなかった。

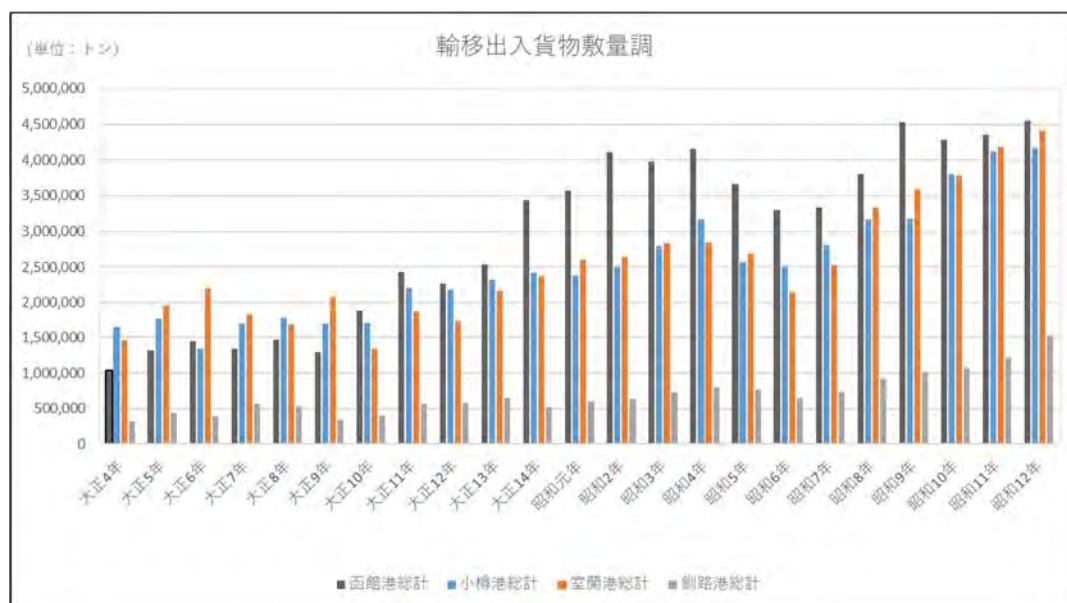


図 1.7 道内 4 港（函館・小樽・室蘭・釧路）輸移出入貨物量
(北海道庁港湾課『北海道庁に於いて施設したる港湾の概要』より作成)

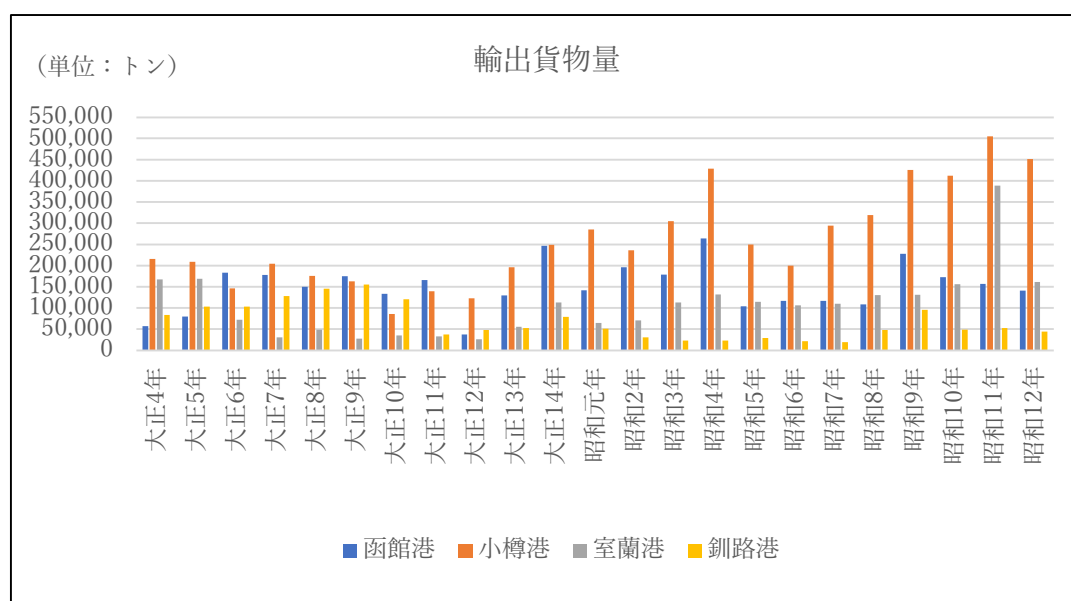


図 1.8 道内 4 港（函館・小樽・室蘭・釧路）輸出貨物量
(北海道庁港湾課『北海道庁に於いて施設したる港湾の概要』より作成)

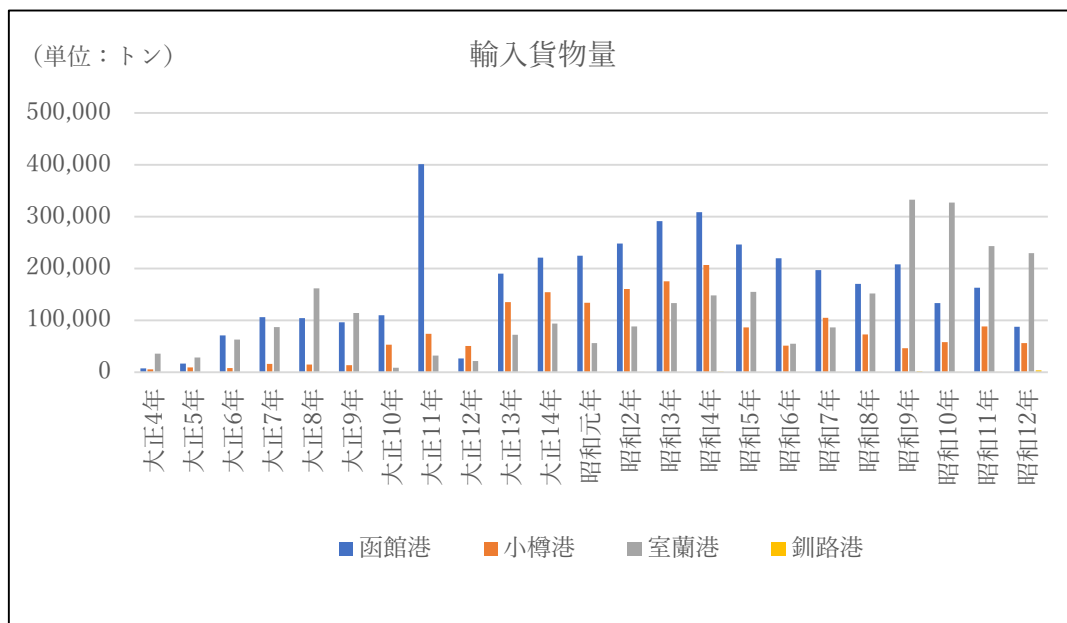


図 1.9 道内 4 港（函館・釧路・室蘭・釧路）輸入貨物量
 （北海道庁港湾課『北海道庁に於いて施設したる港湾の概要』より作成）

Ⅱ. 函館

2. 1 宇須岸

函館港は北海道渡島半島の南端にあり、津軽海峡を隔て本州と相対する天然の良港であり、古くから船舶の往来が頻繁であった。海中より隆起した函館山は砂頸部によって亀田と連坦し巴の形状をなして外海の波を遮蔽するため、港は静穏で綱知らずの港といわれた。

函館はアイヌ語でウスケンと称し、「宇須岸」あるいは「臼岸」と表記した。この語はウショロケンが転訛したもので、港内の端という意味である。足利時代には、蝦夷島の昆布が若狭の小浜で加工され、若狭昆布として広く諸国に販売された。宇須岸全盛の時には毎年 3 回ずつ若狭より商船が来航、また、宇須岸の間屋・家々は汀渚に掛造りに造作して居住していたので、船々は縁の下に柱に縄を結びつないでいたという。

1869（明治 2）年より以前、函館は「箱館」と表記した。それは、15 世紀半ばに函館山の中腹にあった河野政通の館の形状が箱形であったことに由来するといわれている。1512（永正 9）年、アイヌの攻撃を受け宇須岸・志濃里・与倉前の 3 館が陥落、その後、再度アイヌの攻撃により蹂躪されて宇須岸は壊滅し、一時船舶は亀田に寄港するようになった。

江戸期に入ると蝦夷島の管轄権を掌握した蠣崎慶廣は和人地と蝦夷地を区画して、和人地には新たなアイヌの居住を認めず、蝦夷地には和人の往来を禁止した。後にその地境に接する亀田と熊石に番所を置いて蝦夷地を出入する者を検査した。亀田は亀田川の河口に

位置して箱館湾に臨み、陸路では福山から上磯に至る要衝にあるので、先に番所、後に亀田奉行が置かれ繁栄した。しかし、亀田川が流送する土砂が堆積して水深が浅くなり、遠浅になって船掛かりが悪かった。また、1702（元禄 15）年、1703（元禄 16）年には暴風・洪水により大きな災害を被ったことから、亀田の部落民は箱館に移転するようになり、箱館は徐々に賑わいを取り戻し松前・江差とともに松前 3 湊のひとつに数えられるようになった。当時代における箱館は、昆布を筆頭にニシン、タラ、イワシなどの水産業によって維持された。

2. 2 幕領時代前期の箱館

近代化に成功した欧米列強がアジアに進出する時代を迎えると、蝦夷島にもロシア船や英国船が寄港するようになった。ロシアの南進を恐れた幕府は、1799（寛政 11）年に東蝦夷地の仮上地を決定した。1807（文化 4）年には西蝦夷一円を松前藩から召し上げ、蝦夷島を全て幕府直轄とした。幕府の命により南部、津軽の両藩は箱館にそれぞれ本陣を置き、津軽藩はサハラよりウラカワまで、南部藩はウラカワ以東を固め番所を置いた。1802（享和 2）年には箱館には箱館奉行所が置かれ、幕府直轄の行政の中心として発展した（図 2.1）。

この時代、江戸と蝦夷島との間の航海は画期的な進歩を遂げ船舶の往来が頻繁になり、高田屋嘉兵衛の努力により択捉まで航路が延長

された。高田屋嘉兵衛は 1796（寛政 8）年、手船辰悦丸に乗組み初めて箱館港に入港し、鮭・塩・木綿や秋田辺にて買い積んだ米などと北海産物を交易し、1801（享和元）年には蝦夷地御用定雇船頭となり名字帯刀御免となった。高田屋は箱館に本拠地を移し、エトロフ場所を請け負うなど商業・航海に活躍した。

箱館における掘割および埋立の工事は 1801（享和元）年を嚆矢とする。それまでは造船所がなく、破損した船舶は南部、津軽で修理せざるを得ず、また掘割がないため荷物の揚げ降ろしが不便であったので、蝦夷地取締御用松平忠明等は官民共同で、内濶町通り海岸寄洲に数多の地を築出し、末広町と地蔵町の境の掘割に永国橋を架設した。

1804（文化元）年、函館奉行所は地蔵町の海中遠浅のところを埋立て、翌年には面積 1,250 坪の築島が竣工した。それに隣接し高田屋嘉兵衛も埋築を行って家蔵を建て、その残りに造船所を設けた。この築島を「高田屋の島」「松衛門島」といった。また、函館山は水に乏しく、それに連なる砂頸部は飲料に耐える水がないので、高田屋嘉兵衛は 1807（文化 4）年に大阪より井戸掘り人足を雇い、箱館市中に井戸 7 か所を掘った。市中の人々は飲料水を求めて集まったという。

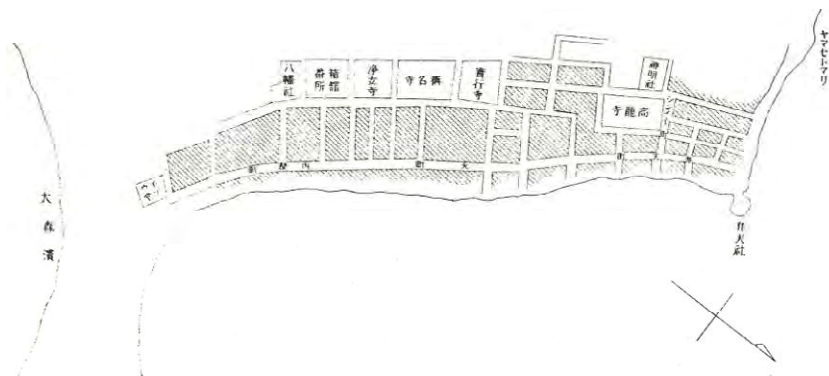


図 2.1 享和年間箱館市街

（出典）函館區史

当時の箱館湊は、箱館山の麓に建つ御番所を中心に、寺院・神社や南部・津軽の陣屋が高台を占め、海岸線に平行に走る道の両側に妻入の家々が、間口が狭く奥行きが深い短冊状の敷地割に立ち並んでいた。商工業者は海岸沿いに住居を構え、船や舢舨によって荷物を揚げ降ろす場所を設けた倉庫を建て、表通りに面して店舗を設けていた。そのため海辺は敷地の出入りが激しかった。箱館は「高田屋の町」といわれたように、高田屋の広大な拝借地から海側の地藏町裏通りにも街並みが形成され、湊に向かい築島が突き出ていた（図2.2）。



図 2.2 箱館市中細絵図 文政頃

（市立函館図書館蔵）

〔築島出来・同島ノ一部高田屋金兵衛持場とあり〕

1821（文政 4）
年 12 月、幕府が
蝦夷島を松前藩に
返還すると、松前

藩は従来の政策を踏襲したため幕領時代に開削した道路は荒廃し、東蝦夷の漁業も振るわず海運も不振であった。1833（天保 4）年に高田屋が没落すると、他に堅実な商家がないため箱館の活況は失われた。

1841（天明 12）年の調査によれば、箱館には大町、内濶町、地藏町、大黒町、神明町、仲町、弁天町、鱧濶町、山ノ上町、大工町の街並みが作られ、戸数 1,416 戸、人口 7,181 人に達した。当時の市中の中心は、もと高龍寺のあった大黒町周辺であった。開港以前の市街地は、松前藩に復領した期間も大きな変化はなかった。

2. 3 幕領時代後期・明治初期の箱館

（1）開港後の箱館

1854（安政元）年、箱館開港が決まったので、幕府は再び箱館奉行を置いた。ペリー提督の日本遠征と前後してロシアとの交渉が行われ、同年末にはロシア使節プチャーチンとの間で日露和親条約を締結し、条約批准に関する覚書を交換した。千島はエトロフをもって境界とし、カラフトは従来通り雑居の地となった。幕府にとって蝦夷地の警護は焦眉の課題であった。1856（安政 3）年 8 月、箱館に諸術調所を設け、蘭学者武田斐三郎成章を教授役とし、箱館警護のため弁天岬の砲台設計を命じ築造に着手した（1863 年竣工）（図 2.3）。この砲台は 1896（明治 29）年、函館港改良工事のため取り崩されたが、工事を担当した道庁技師廣井勇は、『この建築は今日のものに比べても全く劣るところがない。4 隅に鉄柱を貫通して堅牢にしたことなどは用意周到というべきで、このような完全な砲台が安政の昔に築かれたことを思えば、その建築者の才能に敬服しないわけにはいかない』と感嘆したと伝えられている。1857（安政 4）年には箱館奉行の治所として亀田の地に五稜

郭の築城に着手した（1864 年竣成）。諸術教授役武田斐三郎がオランダ築城書を研究して設計したわが国で最初の西洋城郭である。



図 2.3 函館真景（明治 15 年）（市立函館図書館蔵）

右側の海岸の角が弁天岬で砲台がある。砂州に願乗寺川が開削され、港の堀割に繋がり舟運にも使われた。

亀田のある砂頸地は元来、清水が得られず湿地が少なくなかったので住居には適さなかった。浄土真宗西本願寺派願乗寺の僧侶であった法恵は、1859（安政 6）年に本山の許可を受け官に出願して、亀田川の水を箱館市中に引く溝渠を開削し、同年 11 月竣工した。この溝渠は願乗寺川あるいは堀川と呼ばれ、飲料水を提供し、同時に湿地を乾燥させて宅地を供給する効果があった。さらに、溝渠は大町や地蔵町の埋立地に巡らされた堀割と連絡され、舟運に使用された（図 2.3）。

箱館奉行所は、五稜郭が完成すると箱館山の麓からこの地に移転した。外国から攻められた際、箱館山の山麓では水の便が悪い上に、海上・陸上からの攻撃に弱いという防御上の理由が大きかったのではないかと推察される。奉行所が移転するとその周辺には官舎が建てられ、郷宿・料理店などが開業し市街が形成された。

1857（安政 5）年の日米修好通商条約締結後、箱館奉行は、翌年に条約国人に居留地を提供するため大町地先の海面に長さ 40 間、幅 50 間、2,000 坪の埋立てを行い、同年 11 月竣工した。しかし、実質的には蔵所として使用された。その後も居留外国人は増え、大町以外の船着きの便利な海岸地を望むものが多かった。箱館奉行は、さらに地元商人が埋立てた土地を上地させ外国人に貸与しようとしたが、外国人の反応は良くなく一部の外国人が借り受けただけで、残りは市中の者に譲渡した。その結果、居留外国人には商人が所有する家屋や蔵などが貸与され市中に雑居する形態になった。

また、外国商人による貿易を取り締まる運上会所が設置されると、外国人居留地、沖の口役所、町家を連絡する海岸線の道路が必要になってきた。海岸道路の普請は開港後の安

政期より商人や町会所による埋立てに始まり、大町や地蔵町の築出地などの大規模埋立を媒介として慶応年間の海岸道路築立御普請の事業へ転化し、新政府に引継がれ有力商人の参画も得ながら明治 3、4 年に竣工した。この海岸道路が海側に建設されたことにより、函館の都市形態は大きく変化した。

この道路整備により弁天町と地蔵町を繋ぐ交通の便が良くなっただけでなく、その両側に面して表坪として店舗を構える町家が形成された。近世における庶民の住宅建物は、表通りに面して町家と呼ばれる店舗を併用した住宅や仕舞屋と呼ばれる専用住宅が軒を連ね、裏通りは主として労働者の長屋であった（写真 2.1）。多少規模の大きい商売をしている商人は敷地内に蔵を建てた。安政期の開港によって外国人の居留地が置かれ、西洋建築が建てられると、それを模倣して洋風あるいは和洋折衷の建築が建てられるようになる。



写真 2.1 明治初期の町並み

（左）町家と土蔵（1876（明治 9）年）；石置き板葺屋根で 2 階建ての町家主屋と瓦葺の土蔵が軒を並べる。（北海道大学図書館蔵）

2. 4 明治 11、12 年の大火と都市基盤の整備

ペリー提督が「日本遠征記」で述べているように、箱館は『どの家も屋根の前の方に、初めて見ると藁（わら）で包まれた奇妙な煙突のようなものが載せてあるが、よく見ると、それは水槽であることが分かる。

藁で包まれているのは風雨の影響を受けないようにするためで、いつも水がいっぱいにしてあり、火事の際は箒のようなもので、こけら葺きの屋根に水を撒く。この箒は緊急事態に備えていつも手元におかれているところを見ると、人々は火事を非常に心配しているのだろう。屋根の上の桶のほかにも、街路に沿って木製の水槽が配備され、消火装備も常時そなえている』という状態であった。各自が自由に粗雑な住居を構えた結果、道路は狭隘で火災が発生すると折からの強風に煽られ広範囲に延焼した。明治に入って北海道開



図 2.4 明治 11 年の大火後の街区改正

（出典）開拓使事業報告第 2 編

拓の拠点として発展を続けると、火災による影響はさらに深刻さを増した。明治期に入ってから 1879（明治 12）年までの間に 6 回の火災があり、その消失戸数は合計 7,800 余戸に及んだ。そのうち、1878（明治 11）年と 1879（明治 12）年の大火に伴う街区改正は都

市形態を大きく変え、その後の町名および地租改正の基礎を作った。

1878（明治 11）年 11 月 16 日、鯉潤町から出火した火事による延焼は 13 町 954 戸にまたがった。焼失地の範囲は、開港以前のもっとも初期の市街地と重なると推定されている。明治 11 年の街区改正では、①弁天町および大町等のような大道は、道路幅 10 間（18m）以上とし一直線とする。②山の手より大通りを横断し海岸に至る通路は幅 10 間以上とし、適宜場所を選び 2 町あるいは 3 町ごとに開通し、裏通りおよび横町等は幅 6 間（10.8m）以上とし、いずれも直線化する（図 2.4）。③大通りおよび山の手より海岸に出る両傍の家屋は石造・煉化石・土蔵等不燃質の建築とし、資力がない者は塗屋に建築させることなどが決定された。

翌年 12 月 6 日には堀江町から出火し 33 町、2,245 戸が延焼した。焼失範囲は市街の中心部を占め、消失戸数は全体の 4 割に及んだ。市中は一時消滅の惨状を呈し、住民には根室や小樽に移る人も多かった。被災地の範囲は幕末期の市街地とほぼ重なる。ただし、前年の延焼地は被災しておらず、街区改正が有効であったことが判明した。そこで、開拓使の指導により十字形（グリッド状）の道路計画



図 2.5 明治 12 年の大火後の街区改正

（出典）開拓使事業報告第 2 編

および道路拡幅を中心とする街区改正が行われ、耐火家屋の建築には補助金を出して奨励した（図 2.5）。それに伴い市街地の中心に建ち並ぶ社寺を全て市街地周辺部に移転することが求められた。高龍寺・称名寺・実行寺は船見町に、八幡宮は谷地頭町に、能量寺は元町にそれぞれ移転し、現在に至っている。

両年の街区改正は道路整備を集中的に行う契機となり、基坂や二十間坂のような道路は防火線の機能を担うようになった。街区の十字形は坂道の直線化を生み、山の手から海岸地区までヴィスタが通るようになり、現在の西部地区の景観を作り出した。

また、開拓使が船場町を倉庫用地に指定したので、郵便汽船三菱会社は 1882（明治 15）年、同地に新社屋と倉庫 15 棟を建設した。さらに倉庫群の間に間口 9 間、奥行 60 間の掘割を通し、^{はしけ}舩による積卸が迅速に行われるようにして、函館を起点とする道内外の海運独占の動きを加速させた。その後、同社は共同運輸会社と合併し日本郵船会社が設立された。

2. 5 近代都市としての基盤整備

函館は幕末以降、津軽海峡の連絡航路および太平洋沿岸航路網の拠点港として発展していった。1879～1881（明治12～14）年の北海道管外移出入物品価格では全道の6割を占め、移出品では魚粕・昆布・塩サケ・干アワビなどの水産物が9割、移入品では主食である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割を占めている。

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、都市形態を大きく変えていく。市街地の拡大の動きも大きかった。その契機となった事業は亀田川の流路切替工事（明治19年着工）、願乗寺川の埋立工事（明治21年着工）、函館港改良工事（明治29年着工）である。亀田川の切替および函館港改良工事は、函館港の埋没問題と関係している。

（1）亀田川切替工事

1883（明治16）年、函館県令時任為基は内務省に函館港の埋没調査を稟請し、雇工師モルドルが調査を行った。それによると函館港の埋没の原因は①亀田川の港内注流による土砂の運搬、②降雨による函館山からの土砂の流出、③北西風による激浪で崩壊した山背泊の崖からの土砂の流入等であった。そこで1886（明治19）年に亀田川を大森浜に転注する工事に着工し、翌年竣工した（図2.6）。また、山背泊の崩壊場所には数百間の土留めを築き、さらに函館山より土石を採掘することと樹林の伐採を禁止し、年々数万株の苗木を移植した。

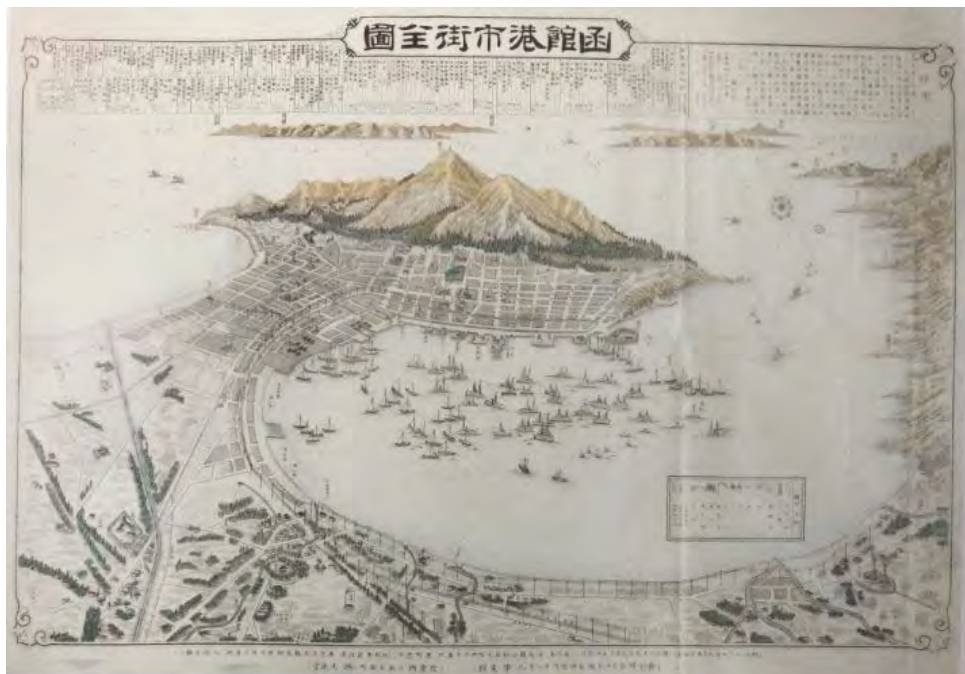


図 2.6 函館市市街図（明治29年）（市立函館図書館蔵）

亀田川は函館港から大森浜に切り替えられ、掘割と願乗寺川は埋めたてられて道路に改良された。

（２）願乗寺川の埋立工事

前述したように願乗寺川は舟運、上水、下水に使用されたが、亀田川の切替により廃川となり塵介物が堆積して衛生上も好ましくないので、1888（明治 21）年に埋立工事に着手し、翌年竣工した。また、願乗寺川続きの恵比寿橋川筋から蓬萊町の女紅場までの掘割も埋め立てられた。その結果、1885（明治 18）年の大火後の道路改正により道路幅 8 間の直線道路に改良されるなど十字街から銀座街一帯が市街地として整備され、1890 年代には賑わいを見せ始める。

また、1886（明治 19）年 4 月、函館区は願乗寺川の末流にあたる土地を倉庫地とするため、北海道庁に払い下げを請願した。当該地は 1888（明治 21）年に埋め立てを完了し、函館区有地として引き渡され民間に貸与された。

（３）函館港改良工事

幕末期、箱館奉行所は地蔵町の築島一帯に「御船製造所」と呼ばれる小規模な造船所を構え、明治期にはそれが官船製造所となった。幕末には続豊治と辻松之丞（5 代）の共同作業により箱館丸や亀田丸のトップスル・スクナー（topsail schooner）型帆船が建造され、函館は伊豆の戸田や江戸の石川島とともに西洋形帆船の先進的製造地となった。続豊治、辻松之丞、島野市郎治、イギリスのトムソンはそれぞれ真砂町、仲浜町、西浜町などの海面を埋立て、造船所を営業した。1879（明治 12）年の大火後、開拓使は船場町一帯を倉庫地に指定し、官船製造所の敷地を広業商会へ倉庫として払い下げた。

しかし船舶を修理する船渠（ドック）がないために、はるばる横須賀、長崎等に廻航しなければならなかった。

1878（明治 11）年、函館区の平田文右衛門、渡辺熊史郎等の有志は、西浜町海面を埋立て、船渠の築造と併せ鉄工場を創設することを企図し、開拓使に請願した。1881（明治 14）年、平田、渡辺等はまず鉄工所を設けて器械製造所を創設し、時期を待って船渠を築設することとし、同年 6 月、工場を完成した。1886（明治 19）年、函館支庁長時任為基は海軍少技監桐野利邦に船渠の位置を調査させ、翌年 1 月、弁天砲台沖に 5,000 余坪の

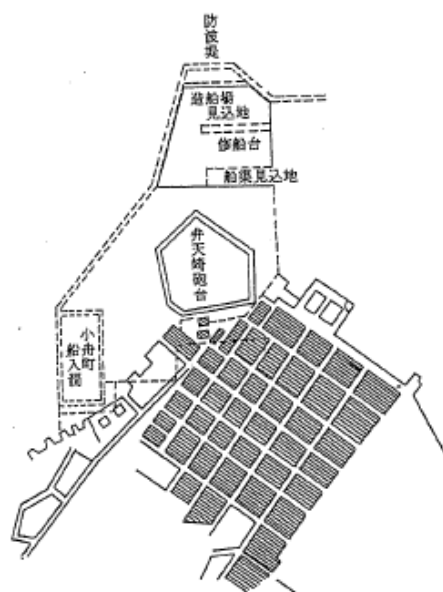


図 2.7 函館港改良工事埋立予定図

（出典）函館船渠株式会社四十年史

弁天岬砲台を取り壊し、周辺を埋立て市街を拡張し沖側に船渠、造船場を計画した



写真 2.2 船入場（昭和 20 年代）

埋築により船入場と帆影町、小舟町、新浜町、台場町ができた。護岸や船入場防波堤には砲台を切り崩した石材が再利用された。

一島を埋築して船渠地に充てるのが適当であるとする報告を受けた。その後、道庁技師廣井勇によって函館港改良工事が設計され、函館区の事業として実施された。

廣井勇が設計した函館改良工事は大別して①港内の浚渫②防砂堤の築設③埋築、防波堤、船入場築設工事から構成される（図 2.7）。そのうち①②は港内の増深および埋没対策である。③については、旧弁天砲台を含めその周辺約 44,550 坪を埋立て、西風による波浪を防ぐ防波堤の機能を持たせ、併せて市街地の拡張を図ることを目的としている。埋立地から北に延び東に折れた防波堤が包囲する約 15,800 坪は船渠および造船場の予定地である。1896（明治 29）年、函館区の補助事業として着手、1899（明治 32）年に浚渫の一部を残し竣工した。それにより新たに仲町、帆影町、小舟町、新浜町、台場町が誕生した。

船渠の設計にあたり廣井勇は、現在入港する船舶は 800 トン以内で 1,000 トンを超えるものは数えるほどであるから、まず 1,000 トン以下の船舶を修理する小船渠を区画して建設し、築設工費が 25 万円を下らない大船渠は他日、趨勢を見て造る方が、両方を利用でき得策であると述べている³⁾。その考えに基づき、3,500 トン以内の船舶を修理できる、使用し易く保存が容易な乾船渠（ドライ・ドック）を設計した。

そのため新たに設立された函館船渠会社は 1,000 トンの船舶を曳揚できる修船台を 1901（明治 34）年に竣工した。さらに廣井技師の意見に相違し、10,000 トン用の船渠築造にも着手し、工費が嵩む中、1903（明治 36）年に仮開業式を挙行了（写真 2.3）。しかし経営が厳しく、横浜船渠の前社長川田龍吉に再建を託す結果となった。



写真 2.3 函館船渠

（出典）函館船渠株式会社四十年史

また、函館区は商業の発達に伴う倉庫不足を解消するため、若松町海面約 2 万 7 千坪の埋立を区会で決議し 1900（明治 33）年に竣工したが、北海道鉄道株式会社の要請を入れ、停車場用地として同社に売却した。当該地に函館駅ができたことにより、陸上交通では馬車鉄道が湯の川温泉と市街地を結び、北海道鉄道が函館と小樽を繋ぎ、海上交通では青函航路と連結され、函館駅を中心とする中央部地区が発展し市域を拡大していった。

（４）谷地頭の埋立と市街地整備

谷地頭町は明治初期には湿地帯で宅地に適さなかった。宅地不足もあり、政府の事業として埋立を行うように黒田清隆が指導したのが、実質的な市街地形成の始まりといわれている。埋立は 1881（明治 14）年 10 月竣工し、温泉や食事を楽しむ人々で賑わった。また、渡辺熊四郎などの商人の別荘もあった。

（５）上水道敷設

火事が頻発する函館において、水道の目的は飲用水と消火水の供給であった。1879（明治 12）年以来 4 度目の水道事業が許可され、1888（明治 21）年着工し翌年完成したが、たびたび流行していたコレラ予防に顕著な効果があった。この水道敷設により著しく人口が増加した。特に船見町、汐見町などは高燥で眺望に富み、水道敷設によって居住地とし

て価値が高まり、商人層の居宅地として利用されるようになった。

この水道計画では10年後の給水人口を6万人と想定していたが、敷設5年目で計画値を越えたので、1894（明治27）年に増設工事に着手、同29年に竣工している。施設能力はそれまでの約3倍となり1907（明治40）年ころまでの需要に対応できた。

（6）函館区域の拡大

1899（明治32）年、函館は、札幌、小樽とともに区制が施行された。函館区は亀田郡の新川周辺の新川町、大縄町、上新川町、松川町、中島町などと五稜郭周辺の本町、杉並町、時任町、松陰町、柏木町などの東部地区を組み込んで拡張された。1910年代には五稜郭近隣の函館段丘上の東部地区に郊外住宅地が形成されていった。その後、1939（昭和14）年に湯川町、1973（昭和48）年に亀田市を合併した。

2. 6 明治期の建築

（1）商業施設・銀行の建築

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・保険代理業も盛んになった。西部地区の臨海部には海運業、海産商、営業倉庫が集中した（写真2.4）。また、営業倉庫の生成の条件には銀行などの金融機関の存在が必須である。明治20年代に設立された初期の銀行では為替・公金取扱を主な業務としていたため、倉庫・税関などがあつた末広町を中心に銀行が開設された。1877（明治9）年の三井銀行函館出張店、1880（明治12）年の函館百十三国立銀行本店（写真2.5）、それと前後して東京第四十四国立銀行函館支店、函館第百四十九国立銀行本店が開設した。なお、銀行の名称に「国立銀行」が付されているのは、国立銀行法に基づいて設立されたためであり、国立の銀行という意味ではない。



写真 2.4 相馬株式会社社屋
（出典）函館市史都市・住文化編



写真 2.5 旧百十三銀行支店（末広町）
（出典）函館市史都市・住文化編

（１）函館の公共建築

函館の公共建築は民間の寄付あるいは民間主導のもとに建てられたものが多い。その主なものをあげると、旧函館区公会堂は相馬哲平の建築費寄付によって建設された（写真 2.6）。また、公立函館病院は 1907（明治 11）年、1908（明治 12）年の大火の後に渡辺熊四郎らの有志が率先して行動し、多数の人々の寄付により 1881（明治 14）年に再建落成した。同病院はその後一時廃絶するが、再度渡辺熊四郎の寄付により 1905（明治 38）年に建設された。区役所は 1902（明治 35）年に旧函館支庁の場所から移転の際、相馬哲平が豊川町の敷地 400 余坪と建築費 3,000 円余を寄付して建設された。さらに、岡田健蔵らの民間主導によって開館した市立函館図書館の書庫は、相馬哲平の建築費寄付により 1916（大正 5）年に竣工した。

これらの建物は西洋建築の意匠を本格的に取り入れ、技術的にも当時の新しい手法を堅実に採用したものが多い。



写真 2.6 旧函館区公会堂

（出典）函館物語（金丸大作）

（２）明治 40 年の大火と町家建築

1907（明治 40）年 8 月 25 日夜 10 時半頃、東川町から出火し、翌日午前 9 時半頃鎮火した。焼失家屋は 1 万 2300 戸に及んだ。この大火により倉庫 53 棟、19,800m²が焼失し、在庫品の海産物、米穀、荒物雑貨等 600 万円の大損害を被り、市場が頓挫し再起が危ぶまれたが、元来、有力な富商の経営であったため、復興は順調に進み隆々とした経営を継続した。

大火の後の代表的な建物は、それ以前から見られた 1 階が和風、2 階が洋風ファサードを有する「和洋折衷様式」といわれる町家建築であった（写真 2.7）。



写真 2.7 木造和洋折衷様式

（出典）函館市史 都市・住文化編

2. 7 大正期の都市基盤整備

（１）明治・大正期の海運業および水産業

函館経済においては船渠会社、セメント会社とともに、明治 20 年代からは海運を中核として産業資本が形成されていった。

日本郵船、大阪商船の大手 2 社に対抗して、1892（明治 25）年に大型汽船を所有する船主が結成した「日本海運業同盟会」は、それ以降、顕著な海運勢力となっていた。その同盟会の船舶は「社外船」といって他と区別された。有力な社外船主である大家七平は、1896（明治 29）年 10 月から逓信省の命令により函館—小樽—コルサコフ間並びに新

潟—函館—ウラジオストク間のいわゆる日露定期船を開始した。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。

1897（明治 30）年になると樺太、沿海州方面の漁期には函館の船は内航船から外国貿易船に資格を変更して露領の漁場に行くものが多くなった。漁夫や経営品を運搬し、漁獲物を持ち帰った。北前船主系商人は明治 20、30 年代に露領の漁業発達を軸に、函館が水産物の集散市場としての地位を確立する過程で、水産物取扱人として成長したと考えられる。

函館は、幕末から明治にかけて樺太におけるサケ・マスの基地として、また樺太産および北海道産のサケ・マス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。

1921（大正 10）年に輸出食品株式会社、日魯漁業株式会社、勘察加漁業株式会社の 3 社合併により日魯漁業株式会社が誕生し、北洋漁業の国策化が始まりサケ・マス業界の中心勢力としての地位を固めていく一方、それまで函館のサケ・マス業界を主導してきた大手専業層が没落し、新旧の勢力交代が進行した。

また、北洋漁業の特質が函館港に強く反映するようになる。すなわち、石油・重油を燃料とする小型発動機船が集中するようになった。また、北洋漁業は春に出漁し秋に終了するので、船員と港湾労働者の季節変動が大きく、常用が少なく季節労働者、臨時日雇が多かった。

（2）函館港の修築工事

函館の経済の伸長に伴い、函館港の港勢が発展して港湾の面積が狭隘となり、かつ湾の東南部は冬季風浪のため荷役できない状況にあった。また、第一防砂堤は流砂を捕捉する十分な効果を発揮したが、漂砂が堤の先端を回り込んで港内に侵入するようになったので、新たな防砂堤の築設が必要な状況にあった。

1908（明治 41）年、道庁技師岡崎文吉は北海道庁長官河島醇より函館港修築調査の命を受け、翌年に報告書を提出した。修築計画は同年末の帝国議会の協賛を得て、1910（明治 43）年に修築工事に着手した。その修築工事は、既成埋立地の北端より 50 間（90m）を隔て、延長 505 間（約 909m）の防波堤を築造して港湾を拡張し、東北の海岸において 2 か所の防砂堤を増築するものであり、1918（大正 7）年に竣工した（図 2.8）。

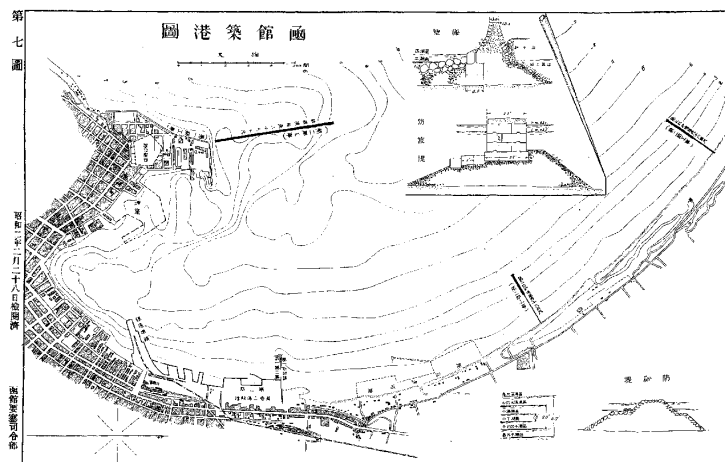


図 2.8 函館築港図

（出典）日本築港史

1896（明治 29）年着工の第 1 期工事は左上の埋立てと中央の防砂堤。防波堤と右側 2 本の防砂堤は 1910（明治 43）年から始まった第 2 期工事により建設。

(3) 市内交通

① 電 車

1895（明治 28）年、亀函馬車鉄道株式会社（1897 年に函館馬車鉄道株式会社と改称）が設立され、1897 年に東川、蓬萊、恵比寿、末広、大町、弁天の各町間、翌年に鶴岡、若松、海岸、湯ノ川に単線軌道を敷設して運行を始めた。

1911（明治 44）年 11 月、函館水電株式会社が函館馬車鉄道株式会社を買収して運輸業に乗り出し、1913（大正 2）年 6 月に東雲町—湯ノ川間に電車を開業した。同年 10 月、函館区内に電車が開通し、「停車場前」という停留所が設けられた。そのルートは弁天—基坂—十字街—区役所前—停車場前—若松橋であった（図 2.9）。若松橋から先は鉄道線に遮られ軌道敷設ができなかった。運転系統は、①弁天—十字街—停車場前—若松橋、②弁天—新蔵前—東雲町—停車場前、③停車場前—東雲町—新蔵前—十字街—蓬萊町、④湯川線（函館区内の電車開通時から、終点を弁天町に移した）の 4 系統であった。



図 2.9 函館区全図（市立函館図書館蔵）

市内に電車の路線が拡張した。鉄道の線路が栈橋上に伸び海陸連絡の便が図られた。

同月、若松町 12 番（函館駅前）から音羽町、高砂町を経て松風町 380 番地先の単線区間（大門通間）が開通し、翌年複線化された。それ以来、大門通は函館第 2 の繁華街として発展した。

函館駅の構内では、人力車が営業を許可されていたが、1926（大正 15）年に浅田自動車合資会社が営業を許可され、営業したのがタクシーの始まりである。タクシーは 1934（昭和 9）年に純国産ダットサン小型自動車が行進してから大衆化した。

（４）道路舗装

函館駅、大棧橋を核として若松町、海岸町の新市街地が形成され、荷馬車、トラックの交通量が激増すると従来の土盛りの道路では使用に耐えきれず、風が強い日は風塵が舞い、雨の日は泥沼と化した。住民から苦情が殺到し、函館区は道路舗装の必要に迫られた。その後、1920（大正 9）年の区役所による東浜通りでの舗装試験や一連の市民運動を経て、函館区会は満場一致で道路改善議案を承認するとともに、道庁にも国道の舗装を陳情した。それを受け、道庁は亀田村から若松町電停（函館駅前）までの海岸町の国道を舗道と車道に分離して改修工事を実施した。それによって大門・駅前地区を中心とする舗装道路網の骨格が実現した。

函館市は道路整備事業を都市基盤整備事業の最重要課題と位置づけ、1923（大正 12）年度より 1925（大正 14）年度まで、さらに 1926（大正 15）年度より 1932（昭和 7）年度まで事業を実施し、昭和 7 年末には電車軌道を敷設してある全道路を舗装した。

（５）大正 10 年の大火前後の都市

明治末から大正にかけて、函館では中央部からさらに北東郊外の五稜郭近辺の函館段丘上の東部に住宅開発が進められた（図 2.10）。当時、交通機関の発達や市街地の貸地料の急激な暴騰、さらに職住分離が進んだために、千代ヶ岱と五稜郭方面への住宅戸数が増加し学校移転が進行して以降、東部地区の住宅開発により、函館の都市規模は実質的に拡大発展していった（図 2.11）。1922（大正 11）年には市制が施行された。



図 2.10 函館の拡大過程

（出典）函館市史 都市住文化編

このような人口および都市規模の拡張に対応するため、函館区は 1920（大正 9）年に上水道の第 2 期拡張工事に着手し 1924（大正 13）年に竣工した。この拡張工事

では、水源を水道創設以来の亀田川にすると夏季の取水量が不足することから、支流の笹流川に浄水池を建設した。計画給水人口は 20 万人、1 人 1 日最大給水量を 125 リットルとして、それまでの給水範囲の水不足を解消し、さらに市内から郊外にかけ約 200 個の消火栓を新設した。

交通機関では、1913（大正 2）年、湯ノ川通りに電車が開通し、1925（大正 14）年には鉄道が海岸線に新設されたのに伴い、万年橋まで電車が延長された。

学校の移転では、1903（明治 36）年、遺愛女学校が元町から字湯ノ川通り（現・杉並町）に移転した。1906（明治 39）年には函館中学校が元町から時任町に移転した。さらに 1922（大正 11）年には函館商業高校が五稜郭へ、翌年には大谷高等女子高校が千代ヶ岱へそれぞれ移転した。

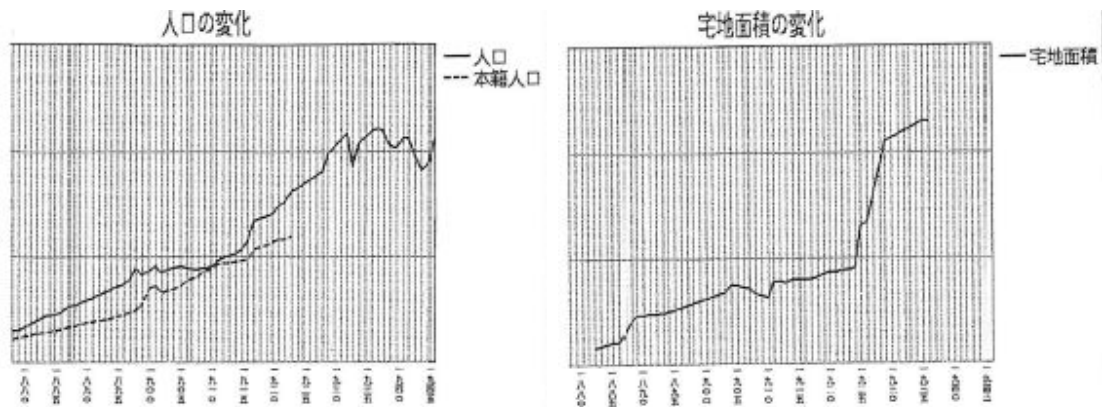


図 2.11 函館の人口の変化（左）と宅地面積の変化（右）

（出典）函館市史 都市住文化編

（６）大正 10 年の大火と函館銀座街の都市景観

1921（大正 10）年 4 月 14 日、東川町より出火し 2,141 戸が焼失した。最も賑わっている地区の大火であった。函館区は防火線を設定し、恵比須通りは 12 間に拡幅した。銀座街、二十間坂を防火線とするため、道路に面した建物に対する建築構造や補助額が決められた。

それによって、銀座街には鉄筋コンクリート造、鉄筋コンクリートブロック造、レンガ造の建物が混在し、従来の和洋折衷の建物を中心とする町並みが大きく変貌した。その町並みは 1934（昭和 9）年 3 月の大火で被災したが、耐火建築であったためかなりの建物に残り現在に至っている。街路に面して 3 階建ての建物が立ち並ぶ景観は、それまでの日本では東京を除いては見られず、函館の建築の先進性を示すものと評価されている（図 2.12）。



図 2.12 銀座街の建築ファサード

（出典）函館市史 都市住文化編

（７）工業港建設計画と第 2 期拓殖計画

1924（大正 13）年に着任した佐藤孝三郎市長は函館市に港湾調査会を設立し、工業立地のための港湾計画を立案した。1926（大正 15）年 3 月、区議会は満場一致で工業港建設計画を承認し北海道庁に出願した。当該計画は、北海道庁において検討が加えられ、同年 10 月に開催された臨時函館港調査会⁴⁾に諮られた。その計画は防波堤を延伸してそれまでの 2 倍以上の港の規模とし、相当数の埠頭および護岸を整備する遠大で意欲的なものであった。しかし、調査会において廣井勇博士が主張したように、函館市域の現状を踏まえると施設を北に拡張しても使われないであろうという理由から、当時活用されていた西部地区の整備を進める案に修正された⁵⁾。

2. 8 青函航路と函館港

日本郵船は1885（明治18）年10月より青森・函館間を毎日1往復運航していたが、1891（明治24）年9月に日本鉄道株式会社によって上野・青森間の鉄道が全通し、1894（明治27）年12月に青森・弘前間が開通すると青函航路の旅客、貨物が急増した。さらに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。

同年、若松町には函館停車場が建設され、木造の小棧橋が架設された。青森に渡航する旅客は、函館停車場傍の船車連絡待合所から歩いて棧橋に至り、1、2等客は小汽船に、3等客は舢舨^{はしけ}に乗り込んで、沖に停泊する連絡船に乗船した（写真2.9）。また、函館で乗・下船する客のため、開拓使以来、上陸の場と定められていた東浜町の棧橋も利用された。しかし、強風雨や吹雪で波が高い日には小汽船や舢舨が揺られ、本船に乗り移るのに相当な危険を伴った。

鉄道院は本州と北海道の鉄道相互の連絡強化を企図し、自ら青函航路の経営に乗り出し、1908（明治41）年にはタービン式機関を有する最新式の連絡船である田村丸、比羅夫丸（1,480トン）を建造、就航させた。両者による激しい競争の結果、日本郵船は青函航路を廃し青森・室蘭間の航路に転じた。それによって1909（明治41）年度の青函航路の輸送量は1日平均で旅客488人、貨物28トンであったのが、1911（明治44）年には旅客792人（1.6倍）、貨物311トン（11倍）に急増し、その後も順調に輸送量を伸ばした。鉄道が北海道の内陸部に延伸するに伴い、従来海運に依存していた貨物が鉄道に移転したので函館を経由する貨車の量が急激に増加した。

1910（明治43）年には、停車場付近の海岸に長さ347m、幅10mのT字形の木造棧橋（通称「大棧橋」）が完成し、その先端に連絡船を横付けした（図2.13）。それによって旅客は、東浜町棧橋の舢舨利用から解放された。さらに、旅客列車を棧橋上に進めるため、軌道を延伸する工事に着手した。また、1913（大正2）年の大火で焼失した函館駅本屋の新築工事が、翌年に完了した。1915（大正4）年には棧橋の上に船客待合所を新設し、旅客列車用の乗降場が設けられ、小樽方面行きの長距離列車は全て棧橋から発車した（写真2.9）。



写真 2.8 小蒸気船から連絡船比羅夫丸に乗り移る

（出典）北海道の鉄道（田中和夫）



写真 2.9 大棧橋上の乗車場

（出典）北海道の鉄道（田中和夫）

1922（大正 11）年、連絡船を係留する若松埠頭の岸壁工事に着手した。大栈橋南側の海面をケーソンで囲み埋立て、その北側に連絡船を係留する鍵形の岸壁（第 1 岸壁、第 2 岸壁）を完成し 1925（大正 14）年から供用した。大栈橋や船客待合所が取り払われ、食堂や理髪室、特別室などを備えた鉄筋コンクリート 3 階建ての待合所が建設された。それにより、旅客と車両の輸送が可能となり、翔鳳丸をはじめ新造の 4 隻の連絡船により車両航送を開始した。

1913（大正 2）年、上磯線が完成し、浅野セメント工場の製品を函館港から搬出できるようになった。1928（昭和 3）年には札幌－岩見沢－室蘭－函館を繋ぐ幹線の長輪線が開通した。利用客の増加を見込み、同年より 3 か年かけて函館駅の改良工事が進められた。道南の鉄道や軌道網が充実し、鉄道を補完して函館近隣の町村を連絡するバスも函館駅を発着点としたので、函館駅は海陸の交通ターミナル拠点として発展した。それと並行して函館駅を中心とする市街地が形成されていった（図 2.14）。

1927（昭和 2）年を初年度とする北海道第 2 期拓殖計画では、既設の西防波堤を 2,200 尺（約 660m）延伸し、港口 1,200 尺（約 360m）隔て、新たに北防波堤 3,600 尺（1,080m）を建設し、海岸町地先に 2 基の埠頭を建設し、その前面を 24～30 尺（7.2～9.0m）に浚渫することになった（図 2.14）。



図 2.13 最新/函館市街全図（明治 44 年）部分
（市立函館図書館蔵）
中央に大栈橋。防波堤の位置は港湾調査会で修正する以前



図 2.14 函館都市計画地域図（昭和 2 年）
（市立函館図書館蔵）
函館山麓と亀田川右岸が住居地域、その中間が商業地域、海岸町より北側に工業地域。函館港に防波堤、幸町海面の埠頭、海岸町海面 2 基の埠頭計画。

その後、年々増加する貨物輸送に対応するため、有川に新しい埠頭を計画し、五稜郭操車場の新設工事と関連して 1942（昭和 17）年に起工した。第 3 岸壁は 1943（昭和 18）年に完成・供用し、第 4 岸壁は 1944（昭和 19）年に完成、第 5 岸壁は船尾が接する部分を残して工事を中断した。これらの工事は戦時下の緊急工事として、労働不足を補うため函館市内の学徒、老若男女、第 3 国人が多数動員された。

2. 9 昭和の都市基盤整備

昭和初期には、トドマツ・エゾマツなどの北洋材、米国材などの輸入が増加し、建築用材、造船、漁業資材用材、薪炭用材、マッチ軸木用材として使われた。需要先の洋家具などはこの頃が最盛期であった。

当時は北洋漁業の興隆期で、函館には 1921（大正 10）年に露領漁業を統合した日魯漁業株式会社をはじめ各漁業会社の出店があり、必要な資材を仕込み出漁していたから、函館港は北洋漁業の一大基地を形成していた。獲れたサケ・マス・カニはほとんど缶詰にされ、イギリス、フランス、アメリカへ輸出された。

北洋漁業に関連する造船業、機械器具製造業も盛んであった。1921（大正 10）年の大火では、工場地帯は被災を免れた。1934（昭和 9）年の大火では、大森浜側の東南部は被災したが、真砂町の造船所・鉄工所群は類焼を免れた。

（1）函館港の変貌

大正から昭和初期における北洋漁業の隆盛に伴い、函館港はその根拠地として変貌する。港には重油を燃料とする小型発動機船が密集し、臨海地区には営業倉庫、冷蔵倉庫が立ち並び貯炭場、石油タンクが設置された。

魚介類やその加工品（塩干物、缶詰など）、米など高価で変質し易い商品を保管する営業倉庫は堅牢な建屋で、全て臨海部に建てられた。函館山麓の狭い傾斜地に立地する臨海倉庫群は、広い荷捌き所が得られず、倉庫前に堀割を造り、舳を引き入れて荷役した。各倉庫はそれぞれ特定の上屋を持っていた。

冷蔵倉庫は、北洋漁業に冷凍装置を備えた冷凍船が登場したことに対応する特殊倉庫で、鮮度の高い食品を市民に供給し北洋および近海漁業の大漁貧乏を救う目的があった。

貯炭場は、青函連絡船の船用炭（バンカー）および国鉄機関車用燃料炭のために設置され、大正から昭和に入ると工場用・家庭用炭の増大にも対応した。

道内で使う石油は、横浜・神戸より輸入されたものを内国商人が買い入れて函館に輸送し、そこから全道各地に配送した。輸入先は米国が主であった。

（2）昭和 9 年の大火と復興事業

1934（昭和 9）年 3 月 21 日午後 7 時、住吉町の民家から燃え広がった火は、風速 20m を超す烈風に煽られ 22 日に亘って市内に拡大延焼し、災害史上稀にみる大惨事となった。この火災により、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。焼失家屋 24,186 戸、死者 2,054 人、行方不明 662 人に上った。

1934 年 4 月 6 日、内務省において函館復興計画に関する第 1 回会議が開かれ、内務省

都市計画課、北海道庁土木部などの関係者が参集して協議を行い、復興都市計画を決定した。復興都市計画の基本は、①幅員 35～55m の防火緑樹帯道路を縦横に配置して市街地を 5～10 丁間隔のブロックに細分化し、火災の延焼をブロック内に止めること。②防火道路の交点には大公園や不燃質建造物の小学校、寺院、神社、官公署等を配置し防火の効果を高めること（図 2.15）、③上水道および消火栓を拡張増設することであり、上記①②は区画整理事業によって実施された。また、従来の家屋構造に致命的な欠陥があることが判明したので、市街地建設物法が改定され厳重な規定が設けられた。



図 2.15 函館市復興計画図（昭和 9 年）
（市立函館図書館蔵）

実際の事業は道庁の幹部職員が函館市復興事務局のポストを兼務するなど、国の全面的な支援を受け短期間のうちに完了した。帝都復旧事業と函館の復興事業は、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。

復興に向けて共愛会が創設され、同会は託児、職業紹介、授産、失業対策、救恤の各事業や住宅施設、簡易宿泊所の提供など、貧困者の救済を主な事業として実施した。共愛会は、関東大震災後に設立された同潤会と同様な経緯により、義捐金の一部 168 万円を基金として設立された。共愛会の事業の一例である函館共愛会蓬莱ビルは、北海道で最初の鉄筋コンクリート 3 階建ての共同住宅で 64 所帯が入居可能であった。長屋や木造民間アパートが主流であった当時において、一般の都市住民のための共同住宅として鉄筋コンクリート構造の建物が建てられた意義は大きい。

Ⅲ. 小樽

3. 1 オタルナイ

小樽は後志火山性台地が日本海に終わる積丹半島の付け根、高島岬に抱かれた小樽湾とそこに注ぐ勝納・入船・オコパチなどの小河川が形作る河口平地の上にある。北・西・南の3方向は丘陵が迫り、東は石狩湾に開いている。高島岬に遮蔽された手宮・厩方面は水深が深く錨掛りも良好である。小樽の地質は主要部が新第3紀層よりなり、大部分は安山岩である。明治期から造られた石造りの建物は、札幌やこの地で産出された軟石が材料として使われた。

江戸期、松前藩は上級家臣に知行としてアイヌとの交易場所（^{あきないば}商場）を与え、そこであがった収益を家臣の収入とする商場知行制をとっていたが、元禄期には商場の経営を商人に任せ運上金を取る仕組み（場所請負制）に移行するようになった。

小樽の原名はオタルナイ（「小石の川」のアイヌ語）で、石狩、小樽2郡の境界を流れる川の名から起こったという。オタルナイ川には鮭の漁獲を追ってアイヌ人が集落をなし、松前藩はここにオタルナイ場所を設定した。ここは松前藩の氏家新兵衛の支配地で岡田某の請負漁場であった。岡田某の漁場は享保年間（1716～1736）に創始したオコパチ（現・オコパチ川付近）、クツタルシ（現・入船町付近）、寛政年間（1789～1801）に創始したノブカ（現・香信町付近）、アツトマリ（現・若竹町付近）、クマウス（熊碓）、アサリ（朝里）、ハリウス（張碓）各1か所の合計7か所であり、住居もその付近にとどまっていた。その後、漁業の進展とともに住民が増加し、1856（安政3）年頃には勝納川沿いを中心としてやや街並みができた。その後鮭が取れなくなって^{にしん}鯿漁となり、場所の中心がクツタルウシ（入船川尻・運上屋があった）に移った後も、オタルナイ川を境にして、これよりオコパチ（妙見川—於古発川）に至る約4里32町の間をオタルナイ場所とし、シクツシ・石狩場所と区別した。

3. 2 明治初期の市街形成

入船川尻クツタルウシにあった運上屋の西方にある水天宮山下の海岸に岩石が乱立して色内・手宮への交通の障害になっていたので、1861（文久元）年、場所請負人恵比須屋岡田家は、弁財天の社殿建立を兼ねて埋立を箱館奉行所に願い出て許可された。それが小樽における埋立の嚆矢といわれる（図3.1）。

その後も事業は継続され、1871（明治4）年、港町・量徳町が新設され、1875（明治8）年には堺町が新設され、さらに港町と堺町の海岸が埋め立てられて両町が連絡した。



図 3. 1 明治元年小樽略圖

（出典）小樽区史

1869（明治2）年10月、開拓使は函館沖ノ口番所を海官所と改称、ついで幌泉・寿都・手宮にも海官所を設置した。翌年には海官所を海関所と改称し、信香町に移した。1872（明治5）年6月、手宮港を小樽港と改称すると、小樽海関所となって色内に移転し、小樽最初の石造り埠頭の築造に着手し、翌年竣工した。小樽の集落は勝納川の河口に始まり、勝納・信香・金曇に繁華街が形成された。

1880（明治13）年10月、手宮より鉄軌条の敷設に着手、1882（明治15）年11月に幌内・手宮間の鉄道（幌内鉄道）が全通した。

1881（明治14）年、常灯台があった新屋岬を発破し幅7間（12.6m）の車道を通じ、引き続き港町から手宮波止場に至る道路が完成し、信香・手宮間が海岸道路で連絡した（図3.2）。



図 3.2 明治十四年小樽市市街改正圖
（市立小樽図書館蔵）

海岸に沿って左側の手宮まで道路が伸び、
栈橋まで幌内鉄道が敷設されている。

3. 3 市区改正と道路

（1）市区改正と道路

小樽市街は膨張と再三にわたる火災によって1880（明治13）年以来、市区の改正、道路の建設、幅員の拡張、橋梁の架設、下水道の敷設などが行われた。明治20年前後からは屋根に石を乗せた旧来の家屋から石造りや土蔵の建物も建設されるようになり、市街もやや整ってきた。

道路は幅が狭く、雨天には泥濘化して通行が不便であったため、道路の改修工事が続けられた。1887（明治20）年6月9日、永井町から出火して量徳・山の上・住初・入船・相生・山田の各町に延焼し420戸が焼失したため、永井町の道路延長63間（約113m）余を幅5間（約9m）から7間（約12.6m）に拡張し、両側に下水を通じ砂土を盛る構造とした。同年10月には奥沢村道路の延長27町（約2.9km）、幅5間（約9m）を村民の労働奉仕によって改修した。さらに1888（明治21）年5月、入舟町から手宮町までの道路延長1,300間（2,340m）を幅6間（10.8m）に改修した。

（2）埋立と新市街

1886（明治19）年に山田町が新設され、1889（明治22）年にはオコバチ川から手宮町にかけて海岸31,000坪が埋立てられ、南浜町1丁目から6丁目および北浜町1丁目から6丁目为新設され宅地と海岸道路ができた。

1890（明治23）年、堺町地先の埋立地に砂崎町が設けられ、翌年には砂崎町から有幌町に至る海岸約9,000坪が埋め立てられ宅地と道路ができた。さらに港町、手宮町間の道路改修が行われ、幅4間（約7.2m）の中央車馬道の両側に幅9尺（約2.7m）の人道と2

尺（約 0.6m）の下水が全通した。また、オコパチ川の改修が行われた（図 3.3）。

1893（明治 26）年 1 月の暴風による激浪で港町と砂崎町の海岸道路、さらに石垣、南浜町の船入場が破壊され、同年 8 月に修復が行われた。また入船川兩岸の道路が新設された。同年、花園町の高燥の地に 36 町歩の公園地を定め、翌年から 7 か年の継続事業で整備が行われた。

町勢が漸次山手方面に伸びるようになったため、この頃から本格的に稲穂町と花園町の道路改修が行われるようになった。

3. 4 明治 30 年頃までの市街の発達

勝納町・若竹町は小樽発祥の地として栄えたが、港町・堺町・手宮町地先の埋立工事が行われたことや 1881（明治 14）年 6 月の火災により勝納川沿岸の繁盛地は漸次衰微し、主として漁業家で占められていた居住地は住宅地になり、勝内川沿岸には多少の雑貨店を見る程度になった。市街は次第に北海岸に伸び、市街地の中心は入船町・港町・堺町あたりに移り、稲穂町・色内町などは非常な勢いで膨張する形勢にあった（図 3.3）。

入船町は繁華街となり、家屋は石造りや塗込屋が多く、木造でも紫硝子戸作りが見られた。入船川の両側には道路が整備され、小間物屋や雑貨店が並び、また鉄道の住吉停車場（現在の南小樽駅）に接しているため劇場や寄席に近く廓に通う道でもあったため、料理店が多く露店が出て大層な賑わいを見せた。この街には量徳寺、天上寺、墓地、火葬場もあった。

入船町に連なる浜側の堺町・港町は、入船町とともに一等地で荒物店、委託販売店の問屋街で、銀行支店が多く集まり小樽新聞社、商業会議所もあった。

入船川左岸の丘陵は相生町・山田町・花園町であり、山田町には古道具店などが並んでいた。相生・花園の両町は宅地で、相生町には加越能開墾会社や北海道毎日新聞社の支社があった。花園町には劇場住吉座があり、山の手は植木屋などがあり公園に続いていた。その間の小高い土地は日清戦争後に地価が高騰したので、1898（明治 31）年から数年かけて地均しされ区画整理が行われた。

入船川の西方海岸に当たる有幌町は木材商が多く、山ノ上町には劇場末広座などがあり、魁陽亭は当時小樽の代表的料亭のひとつだった。

永井町は呉服店・骨董店が多く、量徳町には小樽支庁、警察署、量徳小学校、漁業組合事務所などがあった。

住ノ江町には住吉神社があり、1 丁目から 5 丁目の間には料理店・芸妓貸座敷などが並んでいたが、1896（明治 29）年の大火の後、芸妓貸座敷は入船町奥に移転した。

高島郡稲穂町の 10 万坪は榎本武揚、北垣国道の所有地であり、丘陵が長く海岸に向かって伸び高低が著しかった。市街の発展が著しかったので 1894（明治 27）年頃より地均しを行わせ、第 1 火防線のあたりから色内川に向かって漸次傾斜するようにして町が拓けた。

第 1 火防線付近には小樽区裁判所、電話交換所、米穀外五品取引所、稲穂小学校、静修女学校、小樽精米株式会社などがあった。さらに山手方面には植木屋、浅草観音堂、競馬場などがあった。第 2 火防線付近には山手に共成株式会社の精米所、正法寺、直行寺、第 3 火防線付近には小樽鑄鉄合資会社、電燈社、貨物運搬合資会社などがあった。明治 26 年

に稲穂座劇場ができ、その付近に料理店が並び、1897（明治 30）年に竜宮神社が創設された。

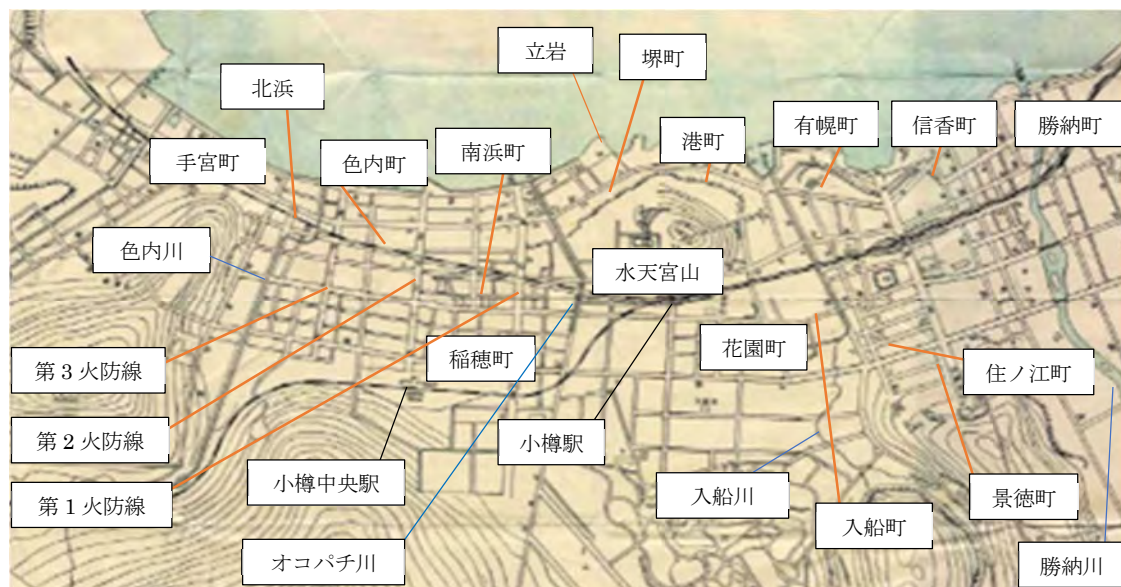


図 3.3 小樽区市街

小樽区全圖（明治 44 年）（市立小樽図書館蔵）部分に町名を加えた

小樽、高島両郡を分かちオコパチ川を下ると料理店が連なっていた。その北側の左岸地区が色内町で、大通りは車道と歩道とに分離され、荒物・呉服・太物の販売店、旅店が多く、そのほか小間物・金物・薬屋・回漕店が立ち並び、銀行・会社が軒を連ね 2 等郵便電信局があって市街の要地を占めるようになった。色内・稲穂の 2 町は非常な勢いで戸数が増加した。

1889（明治 22）年の埋立で造られた北浜町・南浜町には波止場が造られたこともあり、倉庫・回漕店が多く、函館税関支署・水上警察署などがあった。

手宮町には手宮停車場があり、北海道炭砒鉄道会社事務所および手宮工場、日本郵船会社の出張所、手宮小学校があった。通りには荒物・雑貨・古道具店頭の商店が並んでいた。

手宮裡町には北海道炭砒鉄道会社の社宅があり、同社や郵船会社の諸職工・労働者が多く居住していた。明治 25 年には劇場手宮座が建てられた。

小樽の発展は上記のようであったから、1886（明治 19）年に 9,197 戸、45,609 人、耕地面積 7,846 町歩（約 77.8km²）であったものが、1899（明治 32）年には 56,143 戸、284,390 人（6.2 倍）、耕地面積 98,883 町歩（12.6 倍）と急激に増加した。

3. 5 明治 40 年頃の商業と金融

1896（明治 29）年 5 月に北海道鉄道敷設法が公布され、公債を募集して開拓に必要な鉄道を建設できるようになった。1904（明治 37）年 10 月には北海道（民設）鉄道の小樽・函館間が全通し、青函航路を介して本州と連絡する大動脈ができた。1906（明治

39) 年 3 月には鉄道国有法が公布され、北海道炭砒鉄道会社と北海道（民設）鉄道は国に買収された。この頃には北は名寄、東は釧路、南は函館まで鉄道が延伸されて小樽の商圏が拡大し、小樽港は函館港と並ぶ商港として発展を続けていた。

近海の漁場は立岩方面と勝納川の海辺にあるだけで漁獲額はわずかであった。それでも漁業は小樽の経済界の一大勢力であり、後志、石狩、天塩、北見 4 国の漁業用品の供給は小樽港を経由して行われ、それらの地方の漁獲物は小樽商人を介して需要地との取引が行われた。またこれらの地域で生産された農産物、とりわけ豆類は小樽港を経て取引された。この漁業と農業の 2 業が小樽経済を支えており、したがって商人の割合が最も多かった。そのほか酒類・醤油・味噌の醸造、製材、製紙、製氷、製油、精米、製軸、ガラス製造、鉄鋼、造船、電燈などの事業が営まれていた。

小樽の海運業界に大きな地歩を占めていた北陸の大家、広海、右近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（同年設立）、藤山倉庫（1899 年設立）等の倉庫会社が設立された。1897（明治 30）年に保税倉庫法が發布された。

日露戦争後、貨物の急激な増加に伴って倉庫料が暴騰した。小樽では 1905（明治 38）年に日本郵船の荷捌き倉庫が完成した。1907（明治 40）年から翌年にかけて白鳥、共同、岡崎、稻積、板谷、中山合名等の倉庫が設立され、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。

金融機関は日本銀行の出張所のほか三井銀行、北海道拓殖銀行、日本商業銀行、百十二銀行、北海道商業銀行などの各支店が開設されていた。

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。入船町に繊維問屋、港町・堺町に海陸物産・薬工品等の問屋の店が並び、有幌町から港、堺、砂崎、北浜、南浜の各町には石造倉庫が建てられた。色内町から北浜、南浜町方面には銀行、郵便局、電話局、税関、海運業者のほか木材、雑穀、金物、薬工品等の問屋の店が集まり、物価集散の中心として発展した。大正期には上記の業者が小樽経済の中心になった。

一方、稲穂町、花園町の山手地帯は住宅街になりつつあったが、1903（明治 36）年、稲穂町に北海道（民設）鉄道の小樽中央駅（現・小樽駅）が開設されると、小売店、飲食店等の進出が目立ち始めた。1907（明治 40）年頃に老舗の向井呉服店が稲穂町第 1 防火線の四つ角に店を構えてデパート形式の経営を始め、大国屋が稲穂町に店舗を開いた。

3. 6 明治期の港湾の整備

（1）北防波堤完成以前の港湾施設

①小樽港の修築

1880（明治 13）年、手宮・札幌間の鉄道が敷設され、手宮に 450m の栈橋が築造され小樽発展の基礎が築かれた。しかしこの栈橋は築造以来実際に使われることは極めて稀であった。1887（明治 20）年に立岩以北の沿岸 33,000 余坪が寺崎至ほか数名によって埋築されて以来、埋立工事が巨万の利を得る事業であることが証明され、埋立出願が激増した。この埋立は営利を目的としたもので施工が非常に粗雑であるため 1893（明治 26）年

の風浪で大破し、北海道庁は多額の費用を投じてそれを改修せざるを得なかった。根本的な解決策としては港全体を波から守る防波堤が必要であったが、それがないため、舟入場や護岸が大破するなど風浪の被害が著しく、また年々増加する入港船舶と貨物が被る損害も多大となり、北海道開拓上の一大障害となっていた。しかし当時、外海に防波堤を築くことは我が国では未曾有のことであり、また横浜港におけるコンクリート亀裂事件もあり、政府は極めて慎重であった。

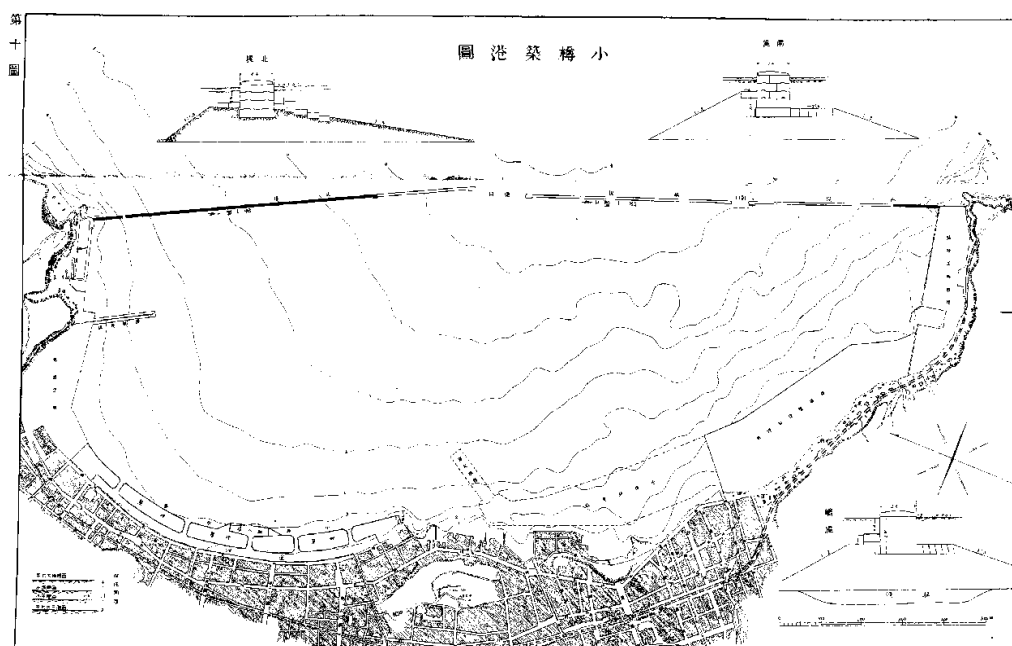


図 3.4 小樽港平面図

(出典) 日本築港史 (廣井勇)

左側が北防波堤で太線の部分が廣井勇の設計・監督による。その下に鉄道院の高架栈橋、運河、右側の勝納方面に鉄道院の埋築したヤード、東側に隣接して小樽築港事務所の敷地がある。

1894 (明治 27) 年、廣井勇技師が地形、深淺測量を実施し、1895 (明治 28) 年にはさらに一大試験工事を実施して万全の準備を整えた。1897 (明治 30) 年 5 月、我が国初の外洋防波堤である北防波堤に着手、11 年の歳月をかけ 1908 (明治 41) 年に竣工した。

防波堤の長さは約 1,289m、その構造は捨石の基礎の上に幅 7.3m、高さ 7m になるようにブロックを積み上げている。ブロックは水平に対し 71 度 34 分傾斜しており、当時最先端の機械化一貫施工であるスローピング・ブロック・システム¹⁾により建設された。ブロックの傾斜により、工事中に外側のブロックが脱落することを防ぎ、さらに捨石基礎の沈下に伴うことができ、隣り合うブロックともたれ合うことにより局部の波力を広く伝達する効果が期待できる。マノーラ、マドラス、コロンボ等において先例があるが、我が国においては初めての工事であった。

防波堤に使う石材に乏しい我が国においては、基礎マウンドの石材の上にコンクリート構造物を設置する小樽港北防波堤のような構造（図 3.4 上の防波堤断面図。混成防波堤と称す）が主流となっている。それを可能にしたのは廣井勇博士が提案した波力式と海水の化学作用下にあっても強固に固まるコンクリートの製造方法であった。小樽港の修築は、近代築港の科学と技術が完全に移植され、石材の乏しい我が国に適用できる混成防波堤の設計・施工法が確立されたという重要な意義をもつ。

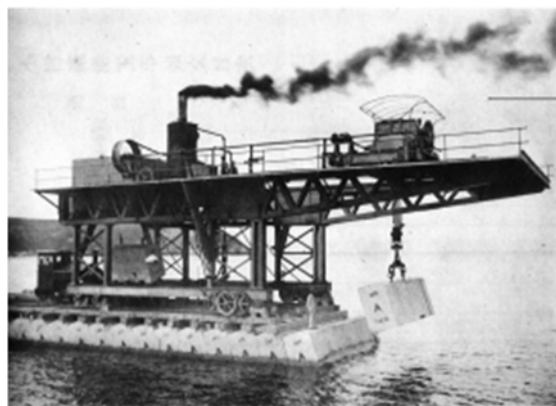


写真 3.1 積置機による小樽港北防波堤の建設

（出典）小樽築港工事報文 前編（北海道廳）

（2）廣井勇の港湾計画と小樽運河の提案

一方、小樽は周囲を山に囲まれ平地がほとんどないために、海面は常に埋立の圧力を受け続ける宿命にあった。1887（明治 20）年の埋築以降、埋立工事が巨万の利益を得る有利な事業であることが明らかになり、人々の埋立出願熱はますます高じた。1896（明治 29）年 3 月、小樽・高島両郡の総代人らは各町の工費をもって埋立を請願することに決し、小樽外六郡長金田吉郎・出席総代人布施市太郎他 10 人の連名で総代人 5 名から海面埋立調査委員を選定したが、小樽港の将来、^ひ延いては北海道開拓の進展に影響を与える重要性に鑑み、翌年 12 月、道庁は田辺朔郎、廣井勇などの官吏と小樽・高島両郡総代人から構成される官民合同の小樽港湾調査委員会を発足させ、調査が終了するまですべての埋立請願を受理しない方針を取った。

一方、北海道炭砒鉄道会社は 1896（明治 29）年、増加する貨物に対応するため手宮停車場の荷捌き船入場や棧橋・貯炭場などの敷地を確保すべく海面埋立を出願した。小樽外六郡長金子吉郎はその埋立出願が公共上支障となるか否かを総代人会に諮問したところ、総代人会は甚大な影響があるとして反対を表明した。その後、秘密裏に道庁と北海道炭砒鉄道会社との調整が進められ、1899（明治 32）年 6

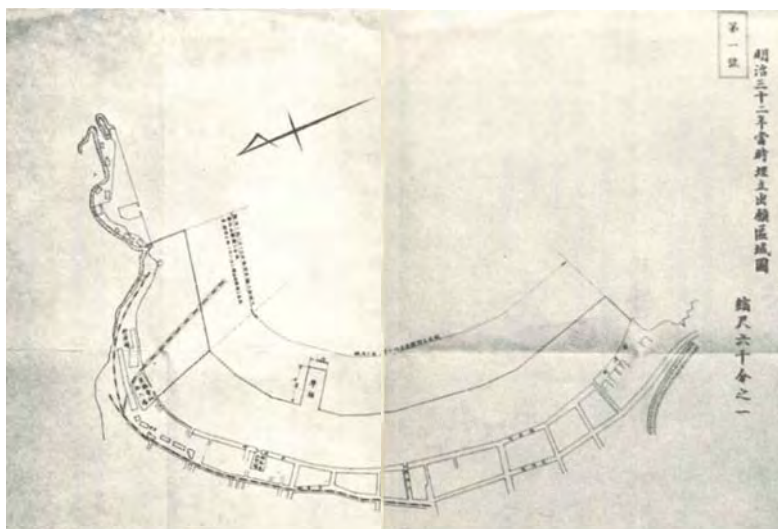


図 3.5 明治三十二年当時埋立出願区域図

設計は埠頭式で、当初は北海道炭砒鉄道会社の船入場より以南の埋立であったが、間もなく北海道炭砒鉄道会社の棧橋を含み小樽築港事務所の作業ヤードに隣接する区域（北海道炭砒鉄道会社の出願区域）まで追願した。（出典）小樽運河史（渡辺悌之助）

月、総代人会は「小樽港改良工事願」として立岩から北海道炭砒鉄道会社の申請地に接する区間を道庁に埋立出願し、北海道炭砒鉄道会社もそれに倣って7月に再出願した。しかし、秘密裏の調整が港民の知るところとなり、総決起集会が開かれ町をあげての大反対となったため総代人会としても同調せざるを得ず、先に出願した区域に北海道炭砒鉄道会社の出願区域を追加して再出願した（図3.5）。

道庁長官の命を受け埋立申請の設計を行った道庁技師廣井勇は、当初の埠頭設計から運河に変更するまでの経緯を次のように述べている²⁾。

・・・防波堤の位置が決まってだんだん工事を進めているときに、沿岸を濫りに埋立てるのは良くない。小樽がそのような無用なものに投資するより、その金で学校でも建てた方が良くらいのことで（沿岸を濫りに埋立てるのは）港湾の原則に反しており、いけないことであると思ったのです。それで、自分は道庁長官の命令を受けて、その時小樽のために設計したのです。ところがその設計は実行

しないうちに、自分は海外へ行くことになり、埠頭の価値について研究した結果、これは小樽に対しても不親切な不穿鑿な説であり適切でないと悟って、以前の設計を取り消し運河について調査を進めました。運河を造れば、小樽において最も面積を多くとっている舢舨船をそこに収容して港の面積を空けるようにできるし、沿岸に権利を有している者の既得権を害さないのので、運河設計を立てたのです。そして私が（欧米から）帰ってきたときに区会議員および参事会員のようの方々に会って話したことがありましたが、それが全く間違いで、もっと広く人に話をすればよかった。今日の問題もほとんどそう



写真 3.2 東の廣井（第3列左から二人目）、西の沖野（第2列左から3人目）と並び称された2人

1897年、小樽と大阪の築港が始まった。沖野忠雄は大阪築港技師長、後に内務省技監（出典）シビルエンジニア廣井勇の世界（浅田英棋）

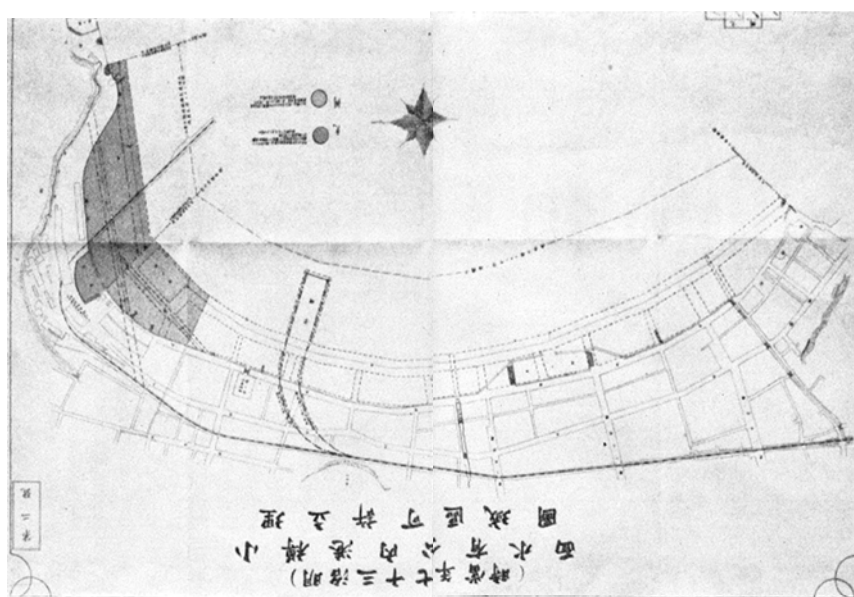


図 3.6 明治 37 年、北海道炭砒鉄道会社と和解時の埋立設計図

左方の暗黒部分は新たに鉄道庁に編入された埋立区域

（出典）小樽運河史（渡辺悌之助）

いうことに胚胎しているように考えられます。(中略) 私どもは港湾というものは埋めるべきものではないという立場に立ってきました。(カッコ内は筆者の補足)

廣井勇博士の海外視察報告によると、当時の欧米先進国は未だ船舶の大きさが不同であるために埠頭が計画通り利用されておらず、小さな船舶で積卸をしている現状であった。それで小樽も埠頭式を見直し、運河式として舢舨船によって積卸しするように設計を修正することにした³⁾。運河には舢舨船を収容し、沿岸に権利を有する者の既得権を害さない利点がある。廣井勇博士はロンドンにおいて小樽の埋立問題に詳しく内務省港湾調査会の委員である内務技官沖野忠雄に会い、彼が同様の考えであることを確認した⁴⁾ (写真 3.2)。本件は埋立問題というよりも、港湾の利用という視点から港湾計画及び港湾経営上の問題であると考えの方が適切であろう。ところで廣井博士の説明で注目されるのは、欧米視察から帰国して小樽において区会議員や参事会員など限られた人々に説明したが、広く区民に説明すれば変な誤解を受けなかったのではないかと考えていたような発言である。運河式に設計を変更するのは、誰が考えても容易に理解できる当然のことと考えていた節がある。小樽運河が提案されたのちの経緯については次節の後半に述べるが、その前に小樽区と北海道炭砒鉄道会社から出された埋立申請のその後の経緯に話を戻したい。

(3) 運河建設までの経緯

両者から提出された埋立の出幅について海軍省より異議が出され、内務省と海軍省との間で折衝が行われた。その結果、1904 (明治 37) 年に内務省から小樽区と北海道炭砒鉄道会社に対し埋立の方針が示された。同年、小樽区と北海道炭砒鉄道会社との間に和解が成立し設計変更の上、両社は翌年、再度埋立申請を行った。ところが 1906 (明治 39) 年 3 月に国有鉄道法が公布され、北海道炭砒鉄道会社の全線・全施設は国に買収されるとともに、会社が埋立許可を得た区域は国有に帰属したため、手宮川以北の 6,919 坪余 (約 2 万 2900m²) は帝国鉄道庁 (1908 年、鉄道院となる) の埋立区域に編入された (図 3.6)。埋立申請は 1908 (明治 41) 年に許可となり、鉄道院は 1910 (明治 43) 年に埋立と高架栈橋の建設に着手した。しかし、小樽区は区債が集まらず直ちに着工することができず、1 か年の着工延期願を申請した。すでに述べたように 1909 (明治 42) 年 7 月、欧米視察より帰朝した廣井勇博士が埠頭式を運河式に設計変更することを提案し、小樽区が同意して設計変更を道庁に申請した。道庁も運河案に賛同した。

1910 (明治 43) 年 5 月、港湾調査会において「北海道港湾修築に関する件」や「小樽港施設に関する大体の方針」など 12 件が審議された。「北海道港湾修築に関する件」の審議が始まると、内務省が提示した小樽港の埠頭将来計画に対し、当時の北海道長官河島醇が強い不満を表明するとともに、現下の問題として鉄道院から照会が出ている若竹町方面の大規模な埋立計画が、港湾計画上も小樽区の経営上からも重大な問題をはらんでいる旨の発言がなされた。その結果、特別委員会を設け、さらに調査することになった。特別委員会では数回の会合がもたれ、小樽区が施行しようとする埋立および鉄道院が程なく着手しなければならない埋立計画について審議された。鉄道院は年々増加する貨物に対応するため、従来より使用している手宮停車場を石炭の積出に純化させ、普通貨物を取り扱う新たな埠頭を建設する計画であった。特別委員会においては、港町船入潤地先より若竹町前

面に至る鉄道院の新たな埠頭埋立計画は、すでに小樽区に許可済みの埋立法線以内とすることで鉄道院の了解を得ており、当該地は石炭の取扱に使用し、手宮においては普通貨物を扱うように要請することが議定された。一方、小樽区の埋立計画（当時、小樽区の埋立申請が内務省に提出されていない）も、すでに許可済みの法線内とすることが議定された。この特別委員会の報告書は、同年 7 月の港湾調査会において了承された。地元小樽においては、埋立よりも緊急度が高い道路の修理を優先して実施すべきであるという案や鉄道院の埠頭整備を優先すべきなどの諸説が主張され、中央陳情が行われるようになった⁵⁾。北海道庁は状況を判断して小樽区の埋立申請をしばらく控えることにした。なお、鉄道院が再提出した埠頭建設のための埋立 129,588 坪に関しては、1911（明治 44）年 4 月の港湾調査会において了承された。

1913（大正 2）年 12 月、小樽区の海面埋立（運河案）を許可区域内に縮小する設計変更案が港湾調査会に諮られ、翌年 1 月の港湾調査会において運河の幅員は 22 間（39.6m）以上、航路の数は 3 条までに減じ、その幅は 15 間（27m）以上に修正することで運河方式に決定された。それを受けて北海道庁より小樽区に埋立工事設計変更の照会があり、小樽区議会の議決を経て 1914（大正 3）年 3 月に認可された。

上述したように当時における小樽区の財政事情と港湾の荷役状況を考慮すると、運河計画は極めて穏当な処置であったことは明らかである。すなわち、埠頭が十分に使われる状況になれば収支が合う見込みが立たないため区債は集まらない。それよりは建設費が埠頭より安価で確実に利用が見込める運河を整備し、民営の倉庫も含め港湾活動より得られる区の税収を豊かにし、寄港する船舶の状況を見ながら埠頭建設のタイミングをはかろうという堅実な戦略であったからである。廣井勇博士が誰でも容易に理解できると思ったとしても不思議ではない。

（４）鉄道院による施設整備

北海道炭砒鉄道会社は手宮停車場の改良・拡張のために沿岸 16,300 坪の埋立に着工し、1906（明治 39）年 10 月に政府に買収された後は北海道帝国鉄道管理局、次いで鉄道院がそれを継承し埋立事業を進めた。

1910（明治 43）年に鉄道院は手宮に石炭船積設備として木造トレスル型の高架栈橋および 9,700 坪の埋立に着手し、翌年に完成した。高架栈橋は全長 940 フィート（約 287m）、幅員 70 フィート（約 21m）、高さ 61 フィート（約 19m）の大きさと 4,000 トン級の汽船 4 隻を同時に係留荷でき、1 時間に 500 トンの積出能力を有し、年間に 200

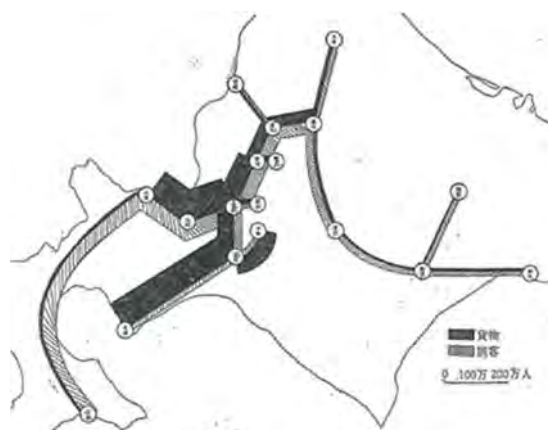


図 3.7 明治 43 年の貨物輸送量

（出典）北海道鉄道概況

万トンの積出しが可能であった。当時の鉄道による客貨輸送量を図 3.7 に示す。人流は旭川・札幌・小樽・函館のルートが大きいのに対し、物流では炭砒がある砂川から小樽および室蘭に至るルートが大きいことから、石炭輸送の割合が大きかったことが推定できる。

3. 7 大正期の産業動向

日露戦争以後、南樺太が小樽の商圏に入り、中国、朝鮮、沿海州との貿易が伸びた。第一次世界大戦からは欧州の食料・資材難に対し北海道の豆類、澱粉類が大量の販路を見出し、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に寄港するようになり、ピーオー（Peninsular and Oriental Steam Navigation Company）など外国船社も定期航路を設けるようになった。小樽港の取扱貨物量および貿易額は1904（明治37）年の601,730トン、41,544,208円から1925（大正14）年には2,358,064トン、271,192,519円に伸び、貨物量で約4倍、貿易額で約6.5倍に達した。すなわち道内および樺太で生産された雑穀、水産物、木材等を集荷して国内及び海外に輸移出し、道内およ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、日用雑貨などを国内外から輸移入した。それらの商品の取扱はほとんど三井物産、三菱商事、鈴木商店の3大商社およ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。漁業貿易は専らロシア領に対して行われ、漁業用品を輸出し漁獲物を輸入した。

工業については日露戦争後、中小企業ながら醸造、精米等の食品工業、造船・鉄工業等の機械工業、製紙・製油・ガラス等の化学工場が増加し、大正期には新たにゴム・メリヤスの加工業、缶詰工場等が興った。漁業については鯨の不漁が主な原因となって漁業者は利尻・礼文あるいは樺太・沿海州・カムチャッカの鮭漁場に転じ、漁民は多くが出稼ぎに出た。1918（大正7）、1919（大正8）年頃から石狩湾一帯に拡大した沖合漁業に進出するようになったが、漁業は衰退の過程をたどった。

3. 8 大正期の港湾整備

（1）南防波堤および島防波堤の建設

第一期工事の北防波堤建設に続く第二期工事は小樽港の外構を完成するもので、北防波堤と相対し対岸の平磯岬より長さ1,300間（約2,340m）の半島堤（南堤）を突出させ、その間に150間（約270m）の港口を設ける計画であり、伊藤長右衛門によって設計された。1908（明治41）年、第一期工事に続いてすぐに着手したが、潮流の観測により港口の増設が必要であることが分かったので、1911（明治44）年に設計を変更して南堤を513間

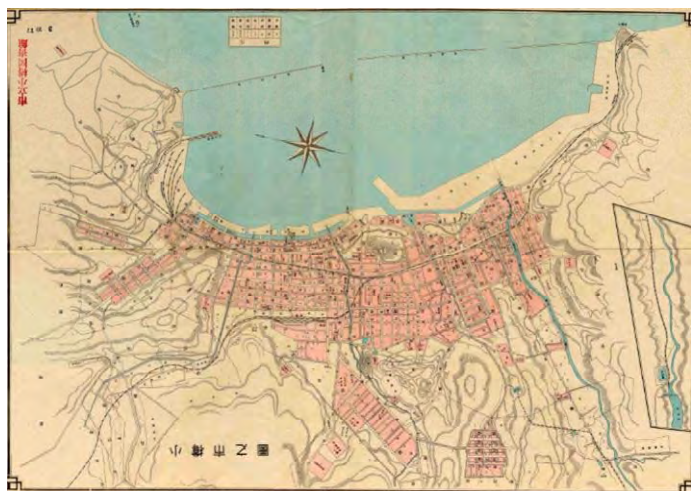


図 3.8 小樽市之圖（大正 12 年）
（市立小樽図書館蔵）

(約 923m) の半島堤と 667 間 (約 1,200m) の島堤に 2 分し、その間に幅 100 間 (約 180m) の副口を設ける設計にした。さらに 1917 (大正 6) 年に設計を改め、北堤を 230 間 (約 414m) 延長して港口を最深部に移し、その幅を 133 間 (約 240m) に縮小し、島堤の長さを 500 間 (約 900m)、副口を 50 間 (約 90m) に縮小した。南堤は北堤と同様にスローピング・ブロック・システムで建設し、島堤と北堤の延伸部はケーソンにより建設した。その際、伊藤長右衛門所長の考案によって斜路によるケーソン製作・進水を試み成功させた。その方法は、従来のようにケーソン製作のためのドックが不要で建設費を低く抑えることができるため、それ以降、全道で採用され全国に広がった。第二期工事は 1921 (大正 10) 年 6 月に竣工したが、なお港口が広く港内を静穏に保つ対策が必要であった。

(2) 小樽運河の建設 (区営第一期埋立工事)

前節において述べた経緯を経て小樽運河の建設が始まった。埋立工事は小樽区によって 1914 (大正 3) 年 8 月に起工された。手宮側以南岩間沿岸 800 間 (1,440m) の運河式で埋立面積 32,300 余坪 (約 107,000m²) および 2,300 余坪 (7,600m²) の船入潤を設け工事費は 190 万円であった。埋立は 4 区に分かれ、第 1 区から順次施工し、完成した施設はすぐ利用できるようにした。当初、1919 (大正 8) 年完了を予定していたが第 1 次世界大戦をはさみ 1923 (大正 12) 年 12 月に竣工した (図 3.8)。

第 1 次世界大戦を通して輸出入が増加し、木村・酒井の倉庫、鈴木商店の浪華倉庫の前身である長谷川倉庫、小樽商品倉庫等が続々と建てられ新たな倉庫地帯を形成した。

廣井博士は自ら否定しているように小樽区顧問技師ではなかったが⁶⁾、心血を注いで北防波堤を建設して以来、小樽には特別の感慨があったに違いない。著書「日本築港史」において次のように付言している。

小樽港は・・・わが国有数の港湊のひとつになり、今後ますます隆盛に向かう勢いである。(中略) 港内の設備としてはほとんど見るべきものがなく、石炭の一部積出を除けば荷役は依然として舢艀によっていて、立派な家に生活しながら粗末な食事をとっているようなものだ。小樽港の前途はなすべき仕事が山積しており、港民の奮起が必要である。(現代語訳)

3. 9 昭和期 (昭和 30 年頃まで) の市況および港湾

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。1929 (昭和 4) 年 2 月には英国領事館が開設した。銀行の本店・支店の数は 20 行に及び道内の金融の中心であった。

第 2 次世界大戦により樺太、朝鮮、中国の領土を失い、小樽の商港としての重要性は大きく低下した。それに伴い金融・経済の中心も札幌に移り、小樽の経済的地位は大きく後退した。その後、北洋漁業が再開されると一般食品缶詰の需要が大きく伸び、小樽の経済は活況を取り戻した。祝津、高島の漁港が完成し、サケ・マスの独航線が北洋に向け出発した。

（１）第二期拓殖計画における小樽港とその後

前計画において防波堤を建設して港内面積 110 万坪を被覆しおおむね目標を達成したので、第二期拓殖計画においては海陸施設を建設し、鉄道省が築設中の若竹町地先の埋立埠頭および市営の埋立・係船岸壁等と併せ利用の増進を図る計画であった（図 3.9）。計画期間中に 1929（昭和 4）年度から 1946（昭和 21）年度までの継続費に改定した。防波堤は 2 条を増設する計画であり、1 つは北防波堤の先端から 300 尺（約



図 3.9 小樽市之圖（昭和 4 年）

（市立小樽図書館蔵）

91m) の箇所から、堤の法線に対し外側に 40 度振り 1,200 尺（約 364m）を増設する。もう一つは島堤の南端から外側に 30 度の角度で 150 尺（約 45m）増設する計画であった。

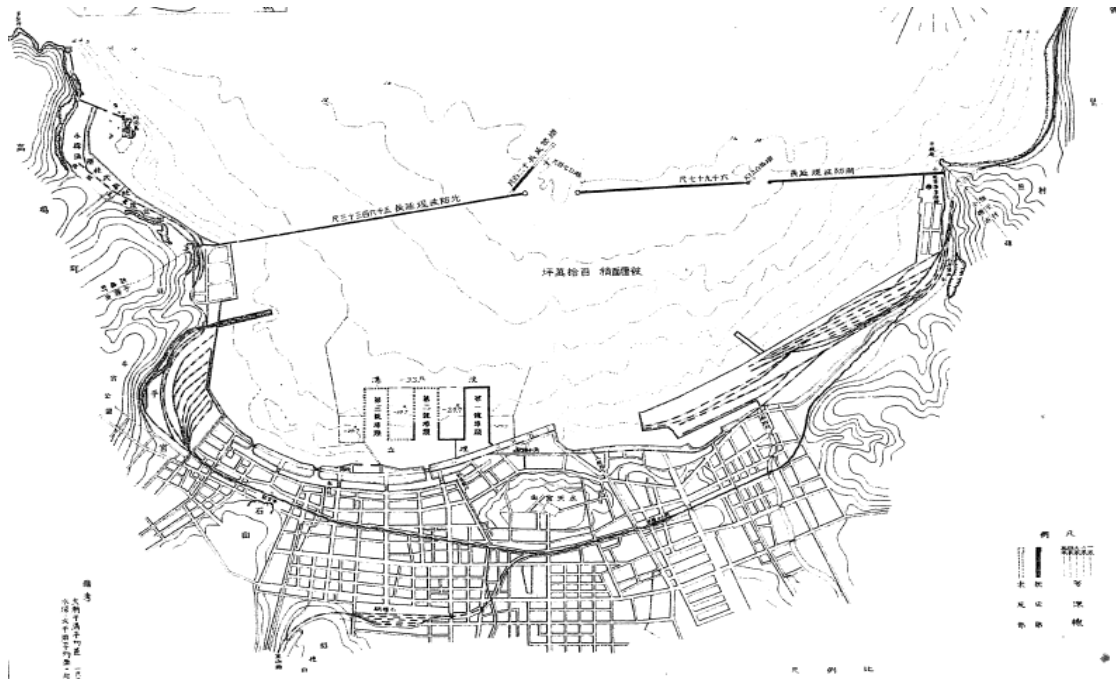


図 3.10 小樽港修築平面図（昭和 14 年）

（出典）北海道廳に於て施設したる港湾の概要（北海道廳）

埠頭計画は当初、図 3.9 に示すように手宮方面に一般貨物の荷役用として第 1、第 2 埠頭を築設し、旅客および普通貨物用として第 3 埠頭を市営第一期埋立地である船入瀬の南側に築設する計画であった。しかし堺町地先の市営岸壁が完成し、鉄道省営の臨港線が敷設され、浜小樽駅が開設されて貨物の集散状況が著しく変化したので、原設計を昭和 9 年に変更し、堺町の市営岸壁に隣接して南浜町海岸に長さ 150 間 (270m) および 170 間 (306m) の 3 基の埠頭を並列して築造することにした (図 3.10)。この設計変更により多数の貨物列車が市街中枢部を通過することを避けることができ、埠頭が海運関係の枢要地に近接するため便益が極めて大きくなった。3 基の埠頭のうち第 1 号および 3 号埠頭には 6,000 トン級 3 隻、10,000 トン級 1 隻、第 2 号埠頭には 6,000 トン級 4 隻を接岸する計画であった。第 1 号埠頭は 1935 (昭和 10) 年に岸壁に着工し、1937 (昭和 12) 年に岸壁が完成、さらに背後の埋立を進め 1939 (昭和 14) 年に竣工した。翌年には日本郵船株式会社が倉庫を建設した。1950 (昭和 25) 年に第 2 号埠頭が完成し浜小樽駅が新設されると、この地帯を中心に近代倉庫上屋が建設されるようになった。1954 (昭和 29) 年には第 3 号埠頭が概成し、小樽開発埠頭倉庫が小樽市、倉庫関係者の出資により設立された。

戦前の保管貨物の主なものは、グリーンピース・白インゲン・米穀・大豆などの農産物、澱粉・空缶・砂糖・塩・人工肥料などの工産物や海産肥料であり、戦後では小麦・雑麦・大豆・外米などの農産物、麦粉・澱粉・製糖・空缶・人造肥料などの工産物、インチ材・合板などの林産物であった。

1956 (昭和 31) 年度における倉庫の総坪数は、小樽 41,178 坪、函館 21,884 坪、室蘭 12,661 坪であり、入庫した全道の総貨物量のうち小樽 61%、函館 15%、室蘭 13%、釧路 11% の割合を占め、全道の港湾における小樽港の中継港としての役割が大きかった。

(2) 鉄道省営工事

1912 (大正元) 年、鉄道院は木材および石炭の積卸場とするため、小樽築港駅より勝納川に至る 68,000 余坪の埋立工事に着工し 1914 (大正 3) 年に竣工した。

その後、1911

(明治 44) 年に建設された木造栈橋の腐食が著しく修繕に多額の費用を要するようになったことに加え石炭の取扱量が激増したので、新たに海陸の連絡設備を設けることとし、若竹町付近の海面埋め立てを行う計画を立てた。そして小樽築港駅より勝内に至る埋立地に続いて、

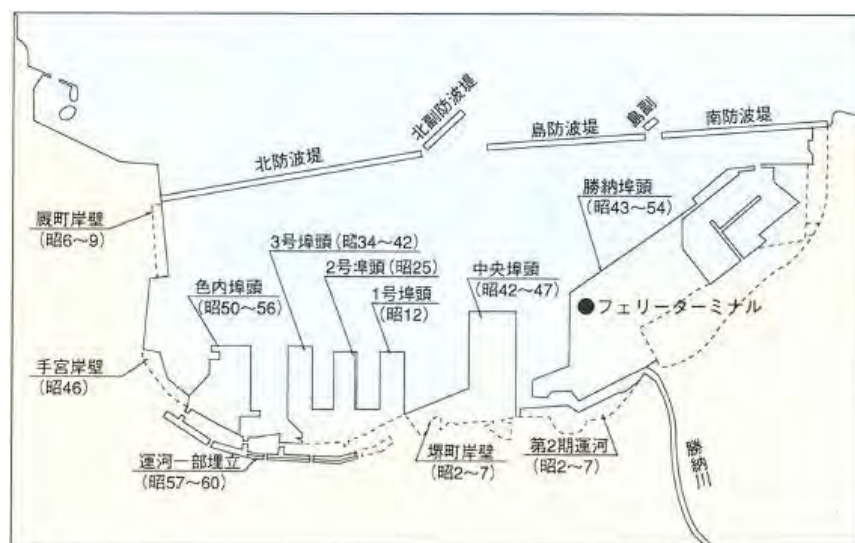


図 3.11 昭和以降の小樽港の埋立の変遷

(出典) 小樽港百年の歩み (小樽港湾事務所)

1928（昭和 3）年より岸壁や栈橋の新設、浚渫、石炭取扱機械の設備、小樽築港駅構内の拡張、その他諸般の施設を施工し、1937（昭和 12）年 3 月に落成式を挙行了。さらに翌月からローダーやトランスポーターなどの海上栈橋の石炭船積装置等の設備に着手し、1940（昭和 15）年 2 月に竣工した（図 3.11）。それらの諸設備は室蘭駅の施設と同様の近代的システムにより稼働した。小樽港における石炭積出量は 1922（大正 11）年には 100 万トンを超え、1960（昭和 35）年には 324 万トンの最大積出量を記録した。当時は小樽、南小樽、手宮、築港、色内の 5 駅があり、手宮駅および築港駅が海陸連絡の臨港停車場であった。前者は石炭の集散駅、後者は石炭および木材の集散場として利用され、札幌鉄道局の小樽機関区、保線区、検車区、そして上記の石炭船積装置などが集まっていた。

（3）市営埋立

1928（昭和 3）年、堺町立岩から勝納川尻に至る 3 万坪を埋め立て水深 6.8m 延長 352m の岸壁を築造する市営第二期埋立工事に着手し、1932（昭和 7）年に完成した。鉄骨上屋が建てられ、小樽築港駅から臨港鉄道が敷設され浜貨物駅が新設された。1931（昭和 6）年、市営臨時港湾修築工事によって厩町海岸 2,500 坪（8,265m²）を立て、水深 7.4m 延長 212m の岸壁工事に着手し 1934（昭和 9）年に竣成した。埋立地には三菱石油の石油タンクなどの危険物貯蔵施設が建設された。

IV. 釧路

4. 1 江戸期のクスリ（釧路）

クスリの地名が文献に初見するのは、1643（寛永 20）年であるという。1635（寛永 12）年、松前藩は屈斜路湖を源に釧路湿原を流れ下る釧路川が太平洋に注ぐ河口付近の知人岬にクスリ場所を開き、運上屋を置いて直領とした。その際、屈斜路湖畔のアイヌを運上元に移住させたので、地名もクッチャロと呼び、終に転記してクシュロになったという。

釧路湿原の南部は砂丘となり太平洋に続き、他の 3 方は海成段丘に囲まれている。土壌の大部分は阿寒岳や摩周岳より噴出した火山灰によって生成した火山成土である。東側の海成段丘に知人岬がある。

知人岬はわずかに湾形をなし、東と北の 2 方向は陸地であり、付近の岩礁や浅瀬が南東方向からの波浪を防ぐため、多少とも守られた海面は泊地となっていた。しかし、南西方向は太平洋に開かれているため無風でもうねりがあり、強風の際は怒濤が岩礁を越えて泊地を襲うため船舶は避難を余儀なくされ、海陸の交通が全く途絶することも稀ではなかった。また、夏季は海霧が発生し、根室地方に比べその頻度は著しく少ないが、数日にわたり航海が途絶することがあり、冬季は結氷しないが流氷が来襲することがあった。

1799（寛政 11）年、幕府直轄となり運上屋を改め会所と称し、馬を備えて運搬の便を図り漁業を奨励した。クスリ場所内の主産業は漁業で昆布、鰺、鮭などの漁を生業とした。1857（安政 4）年、場所請負人米屋孫右衛門が南部の民 5 戸 15 人を移住させたのが和人の定住の嚆矢という。

4. 2 釧路築港以前

1869（明治2）年、クスリは釧路国釧路郡となり佐賀藩の支配に入り、藩の主導で積極的な開拓移民が進められた。1872（明治5）年、米町に病院が置かれ、翌年には釧路出張所が置かれ、その後郵便局、小学校が開かれ市街が形成されていった（図4.1）。1884（明治17）年から翌年にかけて鳥取県から105戸が移住して鳥取村を開いた。1885（明治18）年、釧路川の上流の上川郡能牛村（標茶）に釧路集治監が設置された。

1887（明治20）年、安田善之助が春採炭山とアトサヌプリ硫黄鉱山を山田慎から譲り受け、釧路集治監の囚人を使って本格的な硫黄採取に着手した。安田は標茶に精錬所を設け、採掘場から精錬所まで鉄道を敷設した。そして釧路川河口と塘路間は5～6トンの汽船で舁を曳航し、河口で荷揚げして軌道で港頭に運び本船に荷積みした。さらに硫黄精錬のため春採炭田を開鉱した。知人岬崖下に貯炭場を設け、そこから春採湖まで軽便鉄道を敷設し、春採湖は2隻の運送船を使って往復した（図4.2）。安田の事業によって移住が軌道に乗った。

1889（明治22）年、釧路川左岸7,000坪の埋立て工事に着手した。同年、幣舞町と西幣舞を連絡する幅3.6m、長さ216mの木橋である愛北橋が架設された。

1890（明治23）年、釧路港は昆布、硫黄のための特別輸出港に指定され、翌年には函館税関釧路出張所がおかれた。さらに1891（明治24）年、釧路郡役所内に気象観測所、知人に釧路崎灯台が設置された。1896（明治29）年には別保炭山の採掘に着手した。

1898（明治31）年、連隊区司令部が根室から移り、釧路連隊区司令部が設置され、日本郵船が函館・釧路間の命令航路を開設した。釧路・帯広間鉄道予定線の測量が釧路口より開始され、鉄道敷設が遠くないことを予知した土地買収によって地価が暴騰した。1899（明治32）年、釧路港は取り扱う品目を指定しない普通貿易港に指定された。

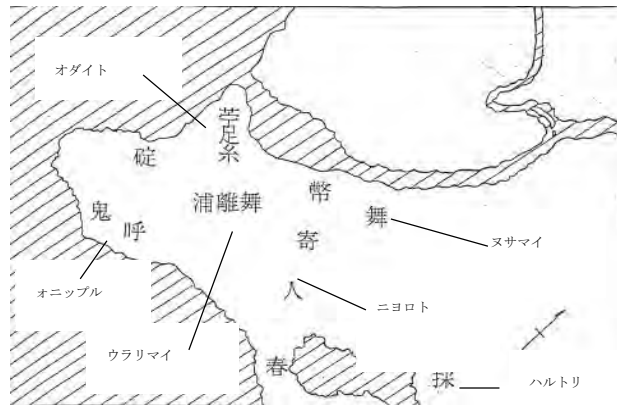


図 4.1 明治5年の釧路村市街
(出典) 新釧路市史第一巻

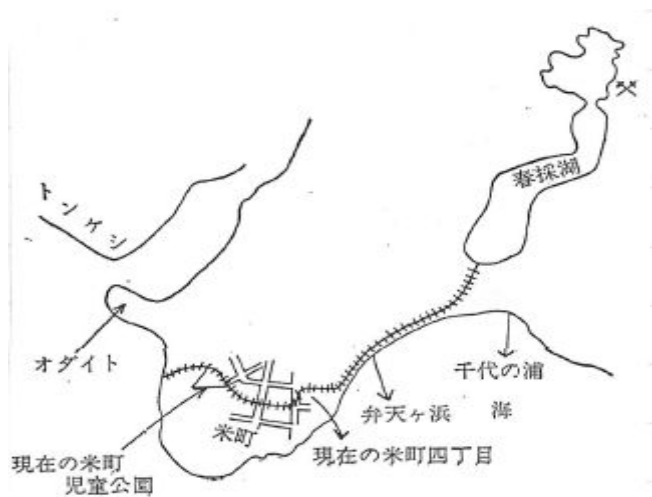


図 4.2 春採炭山から釧路港頭までの馬車軌道圖
(出典) 新釧路市史第二巻

1900（明治 33）年、北海道鉄道部（明治 31 年 10 月より内務省が所管し、通信省が監督）が出張所を置き、西幣舞を起点として帯広に向け釧路線の工事に着手した。トンケシを停車場に定めたので、人家が俄かに接続した。海陸の荷役現場が、従来の知人・米町・真砂町地区に加え釧路川右岸のトンケシ・西幣舞の一部まで拡張した。初代幣舞橋（幅 14 尺（4.2m）、長さ 113 間

（203m）が道庁により架設された（図 4.3）。

現三ツ輪運輸の前身である三上貞治回漕店や雑貨扱いの大手橋本清助商店が大津から釧路に移った。また、鉄道開通以前は、内陸の植民区画地へ入植する場合には大津港から十勝川、利別川、その支流の舟運を利用したが、鉄道開通後は釧路港に上陸して鉄道を利用するようになった。鉄道の建設によって、釧路は道東における交通の要衝として発展が約束された。

この年、真砂町、浦見町、幣舞町、洲崎町、釧路村、桂恋村等を併せて釧路町とし 1 級町村制が施行され、市街の基礎が確定した。1901（明治 34）年には、釧路川左岸 3,5209 坪の埋立工事に着手した。

1905（明治 38）年、釧路線の釧路・帯広間が全通した。所要時間は 5 時間 22 分であった。さらに 1907（明治 40）年には狩勝峠が開通し、釧路から旭川・札幌経由で函館まで全通した。

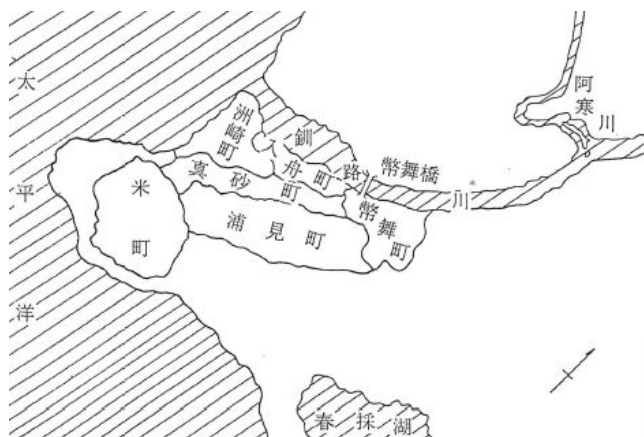


図 4.3 明治 36 年の市街地

（出典）新釧路市史第一巻

釧路川左岸が埋め立てられ入舟町新設された

4. 3 釧路築港

釧路築港の計画は、後背地である十勝、釧路、北見等の開発計画に関連して提起された。既述したように 1887（明治 20）年に雇工師 C.S.メイク（Charles Scott Meik）により設計されたことがあったが機が熟しておらず、かつ隣接する厚岸港の修築との優劣を論じるものがあって無為に時が流れた。

釧路港の地勢は船舶の泊地にはあまり適さなかったが、北海道の太平洋岸は室蘭以東 400km 以上港津がなかったので、寄港する船舶が少なくなかった。釧路は厚岸に比べ十勝に近く、後方には原野が広がり水陸運輸の便が良く、冬季流氷が少ないという利点があった。一方、厚岸は夏季に発生する濃霧に際し船舶の出入が極めて困難で、かつ錨地が湾口から 12km 以上奥に入り込むため寄港の便が良くなかった。

函館税関「北海道奥羽港湾之状況」（明治 38 年）に釧路港の状況について次のように述べている。

当時の釧路港の状況は、旅客昇降用として「シレット」岬高地の下、水上警察署前に 3、4 間（5.4m～7.2m）の不完全な栈橋のようなものに 1 艘あるいは 2 艘が横付けできる。郵船会社汽船その他の小型汽船の定期航海あるが、係船浮標がなく旅客用通船などは、使用

後は直ちに海岸に曳き揚げ、貨物積卸船は波打ち際より 5、60 間（90m～108m）の海上に錨を下ろす。釧路川の河口は浅く、ようやく漁舟が出入できる程度である。

1897（明治 30）年に釧路鉄道の敷設が決定されると釧路港修築の必要性が広く認識され、翌年、道庁技師廣井勇が調査設計を行った。

（１）廣井勇の修築計画案

廣井勇が修築計画を立てる上で最も重視したのは、釧路川から吐出される土砂をいかにして河口に堆積させずに西方に流下させるかという点であった。

釧路港の一部分である釧路川は、その上流約 4km の地点で阿寒川と合流し、両河川は水運の便があるけれども、その吐出する土砂は港内水深の維持を脅かすものであって、築港の設計上もっとも考慮が必要であった。その理由は、天然の状態にあっては、河流は東北の岸に沿って外海に出て、港内には甚だしい土砂の堆積はないけれども、防波堤を建設すると流れの状態を一変することは明瞭であったからである。（「日本築港史」現代語訳）

廣井勇の修築計画は図 4.4 に示すように、防波堤、釧路川の導水堤（現在では導流堤という。以下、導流堤と称す）、港内の浚渫および埋立て、釧路川に通じる運河および閘門、船入場等の建設であった。すなわち、河口に形成された砂州（オダイトと称す）が西に向かっていることから明らかなように、沿岸の流れは東から西に向かう方向が卓越しているが、防波堤（南堤と称す）の建設によってその流れが阻害されると、河口での土砂の堆積を促進することになる。そこで導流堤を設置して釧路川の流れを西方に向けることとし南堤に守られる水域面積を広く確保して将来の港の拡張を可能にする計画を立てた。

南堤に守られた船入場は運河によって釧路川に通じており、導流堤によって区切られた水域は当該堤に設けられた切通によって釧路川との出入りが可能となっている。船入場が狭隘になった場合には、その沖合に新たに防波堤を建設し南堤とともに外郭を形成することができるようになっており、段階整備が可能な完成度の高い修築計画であった。

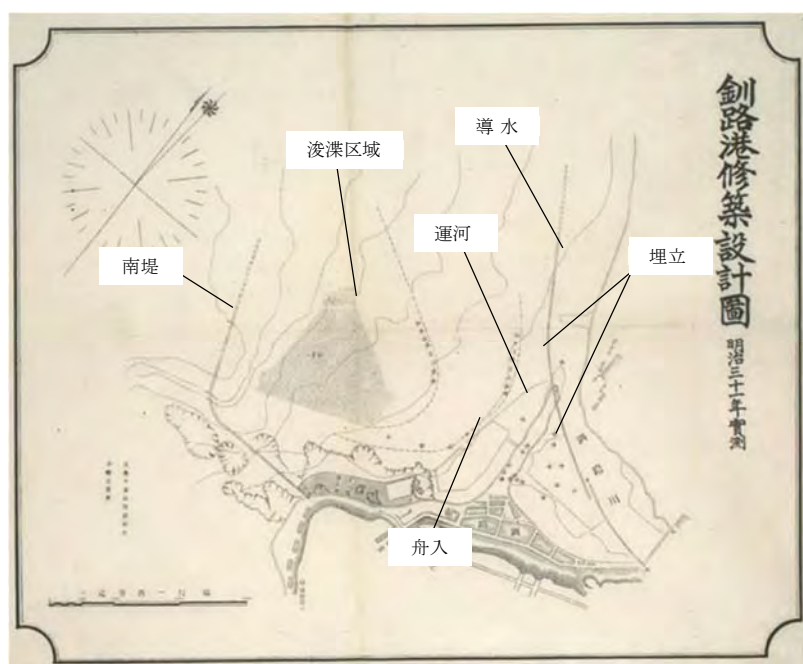


図 4.4 廣井勇博士の釧路港修築平面図

（北海道大学附属図書館蔵）

1900（明治 33）年、北海道長官園田安賢は北海道十年計画を立案し、釧路港の修築費も同計画に編入し 1903（明治 36）年より起工し 8 か年で竣工する予定であったが、政府

の財政方針がたびたび変更となり十年計画が予定通り進捗しなかった。1906（明治 39）年、園田長官はさらに北海道事業計画を立案し、釧路港の修築は十年計画より分離し、森林経営によって生じる収益を財源とし、1907（明治 40）年より起工し 8 か年で竣成することにして政府の同意を得、廣井勇博士の設計案を第 23 回帝国議会議に提出し、衆議院は可決したが貴族院の協賛を得ることができなかった。

（２）関屋忠正の修築計画案

1907（明治 40）年、北海道庁長官河島醇は北海道拓殖計画に釧路港修築を加えることにし、道庁技師関屋忠正に再調査させ、廣井博士の修築計画を変更した。河島長官はその変更案により釧路港の修築費を小樽築港費とともに特別財源—森林整理及び未開地処分より得る収入—によって支弁することとし、1909（明治 42）年より 12 か年の継続事業とする案を立て、第 25 回帝国議会議の協賛を得た。

廣井勇博士の修築計画を変更した関屋忠正の修築計画におけるもっとも重大な変更点は、導流堤を廃し阿寒川を切り替えて鳥取村より直路で海に放流し、釧路川は依然港内に流入させようとしたことである（図 4.5）。1918（大正 7）年、阿寒川の切り替えが完成したのち、港内に堆積した土砂は 3 万立坪に達し工事関係者を驚かせた。釧路川の吐出する土砂に対する周知な調査を怠った結果である。

関屋技師の修築平面図においては外郭施設の配置計画にも重大な欠点がある。防波堤の配置は釧路川が海に放流するのを妨げ、同時に西方向に向かう沿岸流を発生させないため、釧路川が運んだ土砂が港内に堆積するのを促進する。西側の防砂堤の配置も、釧路川より吐出する土砂が西方に流れるのを妨げ、

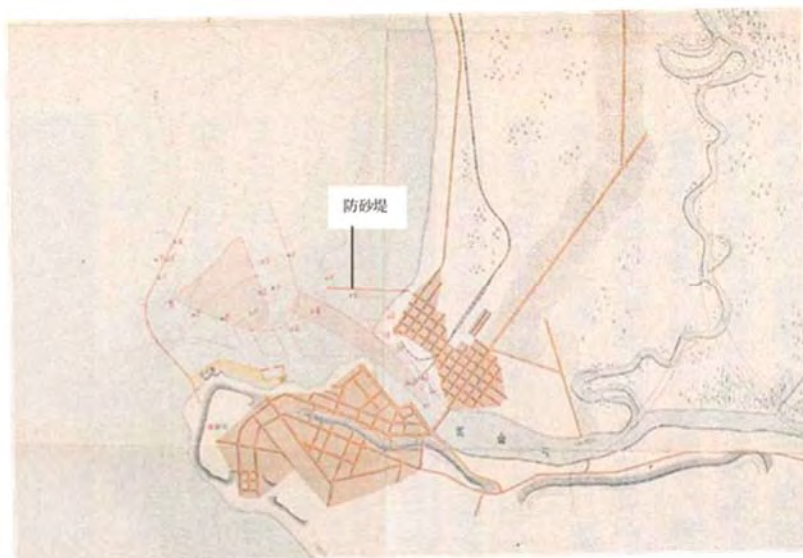


図 4.5 関屋忠正の釧路港修築平面図（明治 43 年）（部分）
（北海道大学付属図書館蔵）

堆積を促進する可能性が高い。一方、港口の幅は釧路川の洪水時の流れを妨げない大きさにする必要があるため、波の遮蔽が不完全になり港内の静穏を確保しにくい。その結果、外港には埠頭や岸壁などの施設を整備することは難しくなる。しかも釧路川により土砂は必ず運ばれるのであるから、水深維持のための浚渫が前提となる。

当初計画の不適切な変更により以下に述べるように修築計画の変更を強いられ、事業の効果を発現するまでに長い時間と建設費を費やすことになった。

(3) 修築計画のその後の変遷

1907（明治 40）年から大正初期にかけ釧路は函館の商業圏から独立し、釧路港の太宗貨物、なかでも木材、製紙、雑穀、石炭等はすべて直接本州に積み出すようになり、道東の経済が本州に結び付いた。釧路川の川筋には釧路川や支流の阿寒川、別保川などから流送する木材の土場が形成され、マッチ軸木、建築材、製紙などの工場が立地した。

1917（大正 6）年、北海道庁長官俵孫一は拓殖計画を改定するにあたり、釧路港の外構を完全にするため北防波堤を設け、港内の面積を 42 万坪と決定し、当初計画のように導流堤により釧路川を港外に放流することとした。同年、阿寒川の切替え工事が竣工した。

1920（大正 9）年 8 月 5 日から 10 日までの長雨と大降雨により、釧路川流域は未曾有の大洪水に見舞われ、大楽毛の鉄橋が落ち鉄道が約 1 か月間不通となった。また、阿寒川は 1890（明治 23）年に掘削した第 1 分水溝に沿って大楽毛川に合流して海に出る現在の河道になった（図 4.6）。この大洪水が、街の中央を流れ物流の幹線として利用されていた釧路川を切替える決定的な契機となった。

同年、北海道庁長官笠井信一は、北防波堤の位置を変更し防砂堤を加えて港内の面積を 67 万坪とし、釧路川は上流において切り替え、阿寒川の切替え河口より外海に流出させることに変更した（図 4.7）。おおのしけ

翌 1921（大正 10）年、新釧路川の治水工事が始まり、1930（昭和 5）年 10 月、新釧路川が誕生した。この釧路川切替えは、洪水対策だけでなく釧路の市街地拡大および港の整備に多大な効果をもたらした。旧釧路川の両岸は埋立てと岸壁の整備が可能になると同時に、旧釧路川が輸送する土砂堆積の憂いがなくなり港の拡張が容易になった。

導流堤築設後、河口付近が埋没し小汽船や舢舨等の航行の支障となってきたことや釧路川治水計画が確立され、導流堤が不要となったので除去することになった。

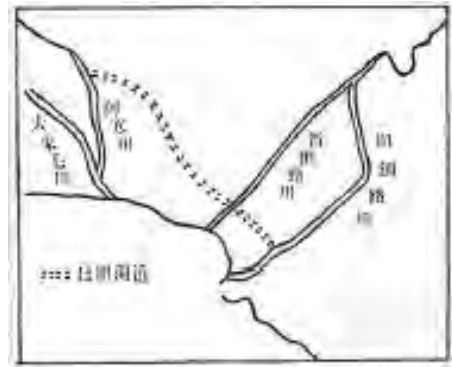


図 4.6 阿寒川の流路変動による大楽毛川との合流

（出典）釧路川治水史（釧路開発建設部）



図 4.7 第一期拓殖計画における釧路港修築平面図

（出典）日本築港史（廣井勇）

南堤は 1910（明治 43）年着工、1923（大正 12）年竣工し、浚渫工事および北防波堤 3,091 尺（937m）は大正 15 年末竣工した（図 4.8）。なお、この南、北堤は 3 種類の断面から構成され、その主要部分は図 4.8 に示すように斜塊を積み上げた小樽港の南、北堤と同様の構造である。

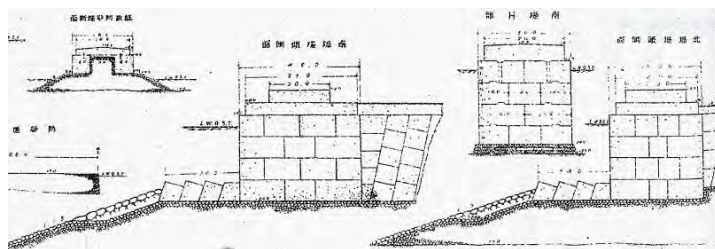


図 4.8 釧路港南・北防波堤の斜塊積断面

（出典）北海道築港要覧（北海道廳）

4. 4 大正期の港勢

前節において述べたように、明治 40 年から大正初期にかけ、釧路は函館商圏から独立した。釧路港の太宗貨物、なかでも木材・製紙・雑穀・石炭などは直接東京、横浜、大阪、神戸など本州の各港に積み出されるようになった。また、外国航路では上海、浦口の定期航路と大連の臨時便があった。

十勝興農が軌道に乗ったのは第 1 次世界大戦後といわれる。釧路線が開通すると釧路港は、それまで雑穀集荷を取り扱っていた小樽港と競合するようになり、両港における有力商社、金融機関、保健機関、倉庫の整備状況、荷役料などが比較されるようになった。

1910（明治 43）年の雑穀移出統計（金額）によると大豆が主力で、四日市、東京、大阪、神戸、兵庫などの大豆粕・醤油の製造地に送られた。運送現場は浜釧路駅周辺で三上運送が近海郵船、島谷汽船、東海汽船を担当していた。昭和初期になると、十勝方面の雑穀は釧路港を主要積出港にするようになる。

釧路川の利用に焦点をあてると、大正初期は輸出枕木の全盛期で、釧路川は木材の流送が盛んに行われ、その両岸はいたるところ枕木や原木の土場に利用された。また、港湾荷役はすべて舁取りで、釧路川両岸は積卸貨物の岸壁として利用され、倉庫敷きとして提供されていた。釧路港が木材の一大集散地となったのは、日露戦争後、清国北部・満州等への枕木輸出が急増したことから本州での北海道産材に対する需要が増加したことによる。空知、天塩川流域の木材の大量伐採は明治 30 年代で終わり、十勝・釧路・北見から伐採搬出されるようになった。明治以来の三井物産、キング商会、小樽木材、坂本商会に加え、大正からは新宮商行、愛知木材等の大手が加わり、地元業者とともに釧路港での木材業者の一大勢力となった。

4. 5 市街地の発展

従来、釧路川河口よりトンケシ、ベトマイに続く砂浜海岸は、ニシンの建網・地曳網場で漁期のみ漁番屋で賑わうところであった。

1871（明治 4）年、米町本道が開削され、その後に戸町役場や郡役所が設置され、行政の中心となるに従い米町から洲崎町、真砂町（現・南大通り）にかけて市街地が形成された（図 4.3）。

1885（明治 18）年、川上郡熊牛村（標茶）に釧路集治監が置かれ、安田善之助により

アトサヌプリ硫黄採掘が始まり、硫黄運搬のための釧路鉄道（標茶—硫黄山間）が完成し、蒸気船が就航して内陸集落が形成された。1889（明治 22）年、愛北橋が架設され、市街地が橋側拡大した。

1890（明治 23）年に釧路港は特別輸出港、1899（明治 32）年には普通輸出港に指定され、海陸の物貨集散地として商業活動が活発になった。翌年から鉄道敷設工事が始まり、釧路駅ができると陸海産物の集散場となり荷役会社や倉庫が軒を並べた。市街地も駅のあ
る橋北地区に進展していく気運にあった。1905（明治 38）年に釧路・帯広間、1907（明治 40）年に釧路・函館間の鉄道が開通し、現在の幸町、浪花町方面に海運・倉庫業を営む問屋や商社の立地が進んだが、橋北地域における商店街の形成は弱く、南大通りが都心商店街の中心として栄えた（図 4.7）。

大正期は釧路の発展の時代であった。第 1 次世界大戦の影響により漁業、林業、鉱業等が好況であった。1901（明治 34）年に 2,241 戸、10,406 人であった人口は、1920（大正 9）年には 7,953 戸、39,392 人に増加して東北北海道の中心都市となった。同年、釧路区に昇格し、1922（大正 11）年には北海道区制が廃止されて釧路市となった。

鉄道については 1914（大正 3）年、釧路・根室間の根室線に着手。翌年、北海道鉄道管理局釧路工場が建設された。1917（大正 6）年には根室線の釧路・浜厚岸間が開業し、釧路駅が現在の位置に移設し、旧駅は浜釧路駅として貨物専用駅となった。1923（大正 12）年には、釧路—上別保間の釧路本線より分岐して貨物取扱専用の天寧駅が釧路川河畔に建設された。主な木材土場は浜釧路駅周辺、天寧駅周辺、釧路川兩岸の随所であった。また、釧路川の川筋にはマッチ軸木、建築材、缶詰函材などを生産する木材工場が立地した。

1920（大正 9）年 8 月、釧路川が氾濫し未曾有の大洪水となった。翌月、釧路川治水計画が決定され、1921（大正 10）年、釧路川を切り替える治水工事に着手した。この計画は、下流沿岸の平野約 12,000 町歩の洪水氾濫を無くし、湿地 6,900 余町歩の開発を促進し、併せて釧路港内に運ばれる土砂を防ぐことを目的とした。総工費 730 万円余をもって釧路川を釧路村岩保木において切り替え、雪裡原野を貫き頓化浜に至る新水路 2 里 31 町余を作り、切換え口には分水門を設け平水を在来川に送り、洪水時は閉塞するようにしており、1930（昭和 5）年に竣工した。

新たな市街地形成の転機となったのは、1919（大正 8）年に西幣舞町 9 番地から出火した大火であった。それを機に幣舞橋北詰から停車場までの道路を 12 間幅（約 21.6m）に拡幅しマカダム式道路に改修することにし、同年中に鳥取道分岐点まで工事を実施した。



図 4.9 釧路市街図（大正 13 年）

（釧路市中央図書館蔵）

中央を流れる釧路川より北側が橋北地区、南側が橋南地区

それによって大型化する馬車運搬に対応でき、生活と生産の環境が大幅に改善された。橋南もそれに倣い真砂町通りを米町まで拡張することを町内で決定した。その頃、釧路市は橋北と橋南にそれぞれ繁華街と商店街を有し、両地区を結ぶ幣舞橋が重要になっていた（図 4.9）。

1925（大正 14）年、第 4 代の幣舞橋を長さ 118m、幅 18.1m、プレートガーダー形式の鉄橋として着工し、1928（昭和 3）年竣工した。また、1933（昭和 8）年に久寿里橋が架設され、橋南、橋北の両地区を繋ぐ交通の便が増し橋北地区の発展を促進した。旧釧路川の両岸が埋め立てられたため、幣舞橋の橋長が従来の 6 割に短縮された。昭和初期の橋北地区は稲荷小路を中心に繁華街が形成された。

また、上水道は釧路村字天寧地先の釧路川より取水し、1927（昭和 2）年に給水を始めた。飲料水が不良であった橋北地区は、下水溝の整備と相まって美観と衛生面の環境が整った。根室本線や釧網線が全通し、北埠頭が整備されて、中心市街地は橋北地区の北大通りに次第に移っていった。

（１）釧路臨港鉄道

釧路臨港鉄道は太平洋炭砒の春採鉱と知人町臨港を結ぶ石炭輸送を主とした地方鉄道で、1923（大正 12）年に会社が設立された。別保（現・東釧路）を起点に鉄道敷設工事が始まり、1925（大正 14）年 2 月には春採—知人間、翌月に別保—春採間で営業開始、翌年に春採—臨港間の旅客輸送を始めた。1937（昭和 12）年には東釧路—城山間が開業し、別保を起点とする釧路市東部の循環線が完成した。

（２）鳥取の市街形成

富士製紙は前田製紙の工場を買収し、1903（明治 36）年から亜硝酸パルプを横浜市場に出荷した。その工場は、前田製紙が阿寒と別保の国有林から立木払い下げの目途を得て天寧に建設し、1901（明治 34）年から操業を開始したがパルプ販売のめどがつかず倒産したものであった。製品は良質のパルプとして折り紙付きで販売され、大阪、名古屋の製紙所から買付注文を受けたが、1913（大正 2）年に天寧にある富士製紙第 4 工場が焼失した。それ以来、鳥取の用地買収を開始し、1917（大正 6）年 4 月までに工場敷地は 15 万坪に達した。一方、樺太工業系の北海道興業株式会社が工場建設に着手した。当時は第 1 次世界大戦中で洋紙需要が急増していた。翌年、富士製紙と樺太興業が合併し、建設中の工場は富士製紙株式会社釧路工場となった。1921（大正 10）年には、原木を入れ、パルプ・紙などの製品を輸送するため釧路線新富士駅から 3,652m の引き込み線を敷設し、この新工場を中心に紙の街が形成されていった（図 4.10）。



図 4.10 鳥取の市街原形
（出典）新釧路市史 第二巻

4. 6 昭和初期から昭和 20 年までの釧路港修築

港湾整備の進捗に伴い、船舶の碇繋がり容易になり港湾の利用が促進されたが、海陸の連絡施設が伴わないために、一般船舶は依然として釧路川河口を利用して舢舨荷役を行う状態であり、また、遠洋並びに沖合漁業の策源地としての相応の施設がなかった。さらに昭和初期より、十勝方面の雑穀の主要積出港が小樽港より釧路港に移り、舢舨荷役から接岸荷役の機運が醸成されていた。そのため、釧路港全体からみた港の利用と施設配置の在り方が重要課題となっていた。

そのため、1927（昭和 2）年から始まる第二期北海道拓殖計画においては、副港を設けて漁船の係留および漁業施設の利便を図り、河口を改良して係船岸を設け海陸連絡運輸の施設を整え、港岸を埋築して諸般の設備用地とし、港内および河口を浚渫して船舶の錨泊に支障がないようにすることを目標にした。また釧路港の集散貨物の処理に関しては、河口左岸および知人方面に至る埋立護岸は主に一般雑貨貨物を取扱い、河口右岸および港北頓化方面においては石炭並びに木材などの大量特殊貨物の荷役を行うことにした（図 4.11）。なお岸壁並びに埋築工事費の一部は釧路市が分担した。



図 4.11 第二期拓殖計画における釧路港修築平面図
（出典）日本築港史（廣井勇）

外郭施設については、北防波堤の延長を 100 尺（約 30m）延長して 4,500 尺（約 1,364m）とし、副門 200 尺（約 61m）を隔てて西防波堤 2,200 尺（667m）を築設し、東防砂堤を 1,500 尺（約 455m）として西防波堤に接続させ、水面積 8 万坪（26.4 万 m²）の副港を形成することにした。

4. 7 港内の諸活動

1929（昭和 4）年、南防波堤に隣接する南埠頭地区の埋立ておよび市営給水岸壁が完成した。1934（昭和 9）年、釧路市は臨港鉄道（株）に南埠頭を売却した。

一方、新釧路川が完成し旧釧路川の分岐点下流の川幅を縮小できるようになったので、1932（昭和 7）年、国営による釧路川の浚渫および市営によるその兩岸の埋立工事に着手した。幣舞橋上流河岸の埋立地はその後、釧路臨港鉄道城山線の敷地用地として 29,880 坪が同社に売渡された。

1935（昭和 10）年、幣舞橋下流の兩岸の埋立地が造成された。水産業の主要施設である魚市場は、翌 1936 年、幣舞橋畔の錦町埋立地に建設され、それまでの市場であった入舟町は分場となった（図 4.12）。錦町の市場周辺は魚問屋などが集積して中心地が移動し始めたが、全体としては明治 40 年代とさほど変化はなかった。

市場に隣接する 4 造船所が南埠頭地区と久寿里橋畔に移転し、左岸は臨港線の乗り入れ

もあり荷役機能が強まった。右岸は魚菜市場が進出し、飛島土場などの土場がトンケシ海岸まで連なった。

トンケシ海岸では
1938（昭和 13）年に北埠頭が着工し、1950（昭和 25）年竣工した。副港建設の目的は、上述したように漁船の係留および漁港施設の利便を図ることであったが、同時に北洋漁場への前進基地を希求するものであった。北洋漁業は 1799（寛政 11）年に択捉航路を開拓した高田屋嘉兵衛に始まるが、条約上の権利としては 1905（明治 38）年に締結されたポーツマス条約に基づく。当時、北



図 4.12 釧路市街図（昭和 5 年）

（釧路市中央図書館蔵）

洋漁業の中心はロシア領カムチャッカ沖のサケ・マス漁業および缶詰業であり、日露漁業会社が独占的地位を占めていた。釧路魚卸売市場会社社長の嵯峨久は、北洋漁場の前進基地として副港に嵯峨漁港の建設を計画すると（図 4.11）、我が国 5 大漁業会社（日露漁業、大洋漁業、日本水産、日本冷凍、極洋捕鯨）の一つであった日本水産がその計画に参加した。1937（昭和 12）年に嵯峨漁港の埋立工事が完了し、翌年、釧路卸売市場の施設が新築・竣工し、日本水産の冷凍・冷蔵・製氷施設、漁業用海岸無線局などが設置され、入舟町魚市場が廃止された。隣接地には東日本造船株式会社の造船場が建設された。しかし、釧路漁業ではマグロ漁がすでに全盛期を過ぎて下降傾向にあったことに加え、時局は 1937（昭和 12）年に勃発した盧溝橋事件から日中戦争、さらに第 2 次世界大戦へと突入し、北洋漁業をはじめ我が国水産業は急速に衰退した。そのため、嵯峨漁港は十分な活動をすることなく、1945（昭和 20）年 7 月の空襲で壊滅的な破壊を受けた。

注釈

- 1) 機械化一貫施工に依って防波堤を建設する工法。製造したブロックは小型機関車によって防波堤上を運ばれ、防波堤先端に位置する積置機によって据え付けられる。
- 2) 小樽港内海埋立設計変更の件、港湾調査会*特別委員会議事速記録 第 29 号
- 3) 北海道港湾修築に関する件、港湾調査会特別委員会議事速記録 第 6 号
- 4) 渡辺悌之助;小樽運河史、昭和 54 年 8 月、pp.47-48
- 5) 樽港内海埋立設計変更の件、港湾調査会議事速記録 第 22 号
- 6) 小樽の運河計画に関する数回の港湾調査会においては、廣井・沖野の両委員が議論を

リードし、会長である内務大臣原敬がまとめて建設が決定した。

＊港湾調査会；明治 25 年 6 月 20 日勅令第 52 号により内務大臣の監督下にある治水修路築港事業に関する重要事項について諮問に応じ意見を申し述べる土木会が設置されたが、築港については他の事業と異なる特殊な事情を内包することから、明治 33 年 6 月 11 日勅令第 262 号により港湾調査会（第 1 次）が設置された。土木会が内務大臣の諮問機関であるのに対し、港湾調査会は関係大臣からの諮問にも対応する役割を追っていたが、具体的成果をみないまま調査会整理に関連して明治 36 年 4 月 1 日をもって廃止になった。その後、港湾管理について一定の方針を定め、制度の統一を図り、かつ主要港の基本計画を樹立する必要から再び港湾調査会（第 2 次）を設置することになり、明治 40 年 6 月 24 日に港湾調査会官制が裁可され（勅令第 243 号）、翌 25 日に公布された。この調査会は港湾制度の確立と修築計画の策定を進め多大の業績を残したが、大正 13 年 11 月 25 日に行政整理に伴い廃止された。

参考・引用文献

梅木通徳：『北海道交通史』北方書院、昭和 25 年

小樽市：小樽市史第 1 巻～6 巻

金丸大作：函館物語—昭和の箱館から—、三和印刷、平成 21 年 7 月

神尾守次：『函館市の復興事業に就て』、土木学会誌第 25 巻 2 号、昭和 13 年

川口丈夫：北海道地方都市経済圏の研究（一）、（二）、（三）、地理学、3、pp.1311-1317, pp.1515-1525, pp.1685-1699

釧路市：釧路市史第 1 巻～3 巻

釧路市：『新釧路市史第 2 巻』、昭和 48 年

国鉄北海道総局：『北海道鉄道 100 年史』上・中・下

越沢明：『函館、札幌、帯広の計画思想の発展』、第 9 回日本土木史研究発表会論文集、1989 年 6 月

田中和夫：『北海道の鉄道』、北海道新聞社、2001 年

田端宏・桑原真人・船津功・関口明：『北海道の歴史』、山川出版社、2015 年

寺谷亮司：『都市の形成と階層分化』、古今書院、2002 年

内務省港湾調査会：港湾調査会議事速記録 第 1 号、第 6 号、第 8 号、第 9 号、第 10 号、第 12 号、第 19 号、第 20 号、第 22 号、第 23 号、第 24 号、第 26 号、第 29 号

内務省港湾調査会：臨時港湾調査会議事速記録（大正 15 年 10 月 6 日）

函館区役所：『函館區史』、名著出版、昭和 48 年 4 月

函館市史編さん室：『函館市史通説編第 1 巻～4 巻』

函館市史編さん室：『函館市史都市住文化編』、平成 7 年 3 月

平岡昭利編：『北海道 地図で読む百年』、古今書院、2004 年 11 月

廣井勇：『築港前編 第 5 版』、丸善出版函館税関；『北海道奥羽港湾の状況』、明治 38 年

廣井勇：『日本築港史』、丸善株式会社、昭和 2 年

北海道：新北海道史年表、北海道出版企画センター、1989 年 3 月

北海道：『新撰北海道史』概説、三秀舎、昭和 12 年

北海道：『新北海道史』通説編第 3 卷、1971 年

北海道開発局官房開発調査課；『北海道第二期拓殖計画実施概要』（昭和二年度 至昭和二十一年度）

北海道廳函館支廳；『函館港改良工事報文』、明治 32 年 7 月

北海道廳；『築港要覧』、大正 13 年

北海道廳；『北海道第一期拓殖計画事業報文』、昭和六年

北海道廳；『北海道第二期拓殖計画実施概要』上・下（自昭和二年度 至昭和八年度）、昭和十年

北海道廳港湾課；『北海道廳に於て施設したる港湾の概要』、昭和 14 年 3 月

山田誠：北海道—商業—、藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説近代編』、吉川弘文館、1977、p.332-336

吉村博道；『市立函館図書館蔵 函館の古地図と絵図』、道映写真、1988 年 7 月