

青森港と函館港における北洋漁業の歴史的意義

—青函圏における港湾の産業経営史的研究—

四 宮 俊 之

(1) はじめに

青森港と函館港は、1988（昭和63）年3月13日の青函鉄道トンネルの開業に合わせた青函鉄道連絡船の終航までの1世紀余の間、周知のように津軽海峡をはさむ本州と北海道の接点・海路における「玄関口」としての役割をともに担ってきた。青函海上航路は、1873（明治6）年に北海道開拓使が小型木造汽船による1カ月3往復の一般貨客航送を開始して以来、貨客だけでなく、情報や文化なども運ぶ北日本の重要な輸送連絡ルートのひとつとして、近代日本の歴史に小さからざる役割を担ってきた。1891（明治24）年における青森—東京間での日本鉄道（今日の東北本線の前身）を最初として、1904年に函館本線、その翌年に奥羽本線というように青函海上航路に接続する鉄道路線が順次全通すると、本州と北海道をむすぶ名実ともに最主要ルートとなったのである。

1908年には帝国鉄道庁（国鉄の前身）が青函鉄道連絡船の时速18ノット（約33キロ）での高速運航を開始し、それまで6時間以上を要していた航海時間が約4時間（但し、舩での乗下船に約1時間を別に要した）に短縮された。次いで、1925（大正14）年には多年の懸案であった連絡船による貨車の航送が開始された。その結果、青森・函館両港にて従来約40時間も要していた貨車と連絡船間での貨物積み替え作業が不要となり、貨車航送の必要時間が約10時間にまで縮められ、第二次世界大戦後に至るまでの青函鉄道連絡航路の基本的な運航体制がほぼ確立した。その後、青函連絡船は1945年の戦災や1954年の洞爺丸台風での被災を経て、1971（昭和46）年度には年間の貨物輸送量が史上最高の854万トン、1973年度には乗船客数が同じく499万人を記録した⁽¹⁾。

このような青函鉄道連絡航路の隆盛が青森と函館の港湾と市勢の発展をもたらしたことは想像に難くない。とりわけ1910（明治43）年に先ず函館で、次いで1924（大正13）年に青森で連絡船の直接離着岸できる埠頭が完成するまでは、沖合に停泊した連絡船と棧橋の間では多数の舩などによる貨客の中継輸送が必要とされ、それに関連する運輸業や商業・サービス業が特に発達した。しかし、今日の青函圏における中核都市としての青森と函館両市の歴史的な繁栄は、青函鉄道連絡航路の隆盛だけで語ることは出来ない。なぜなら、1925年からの貨車航送の開始は、青函鉄道連絡航路における輸送能力の質量とも向上と改善、時間の節約などで大きな全国的経済効果を生んだが、それと同時に両港での舩などによる中継業務の多くを不要とし、また貨客の港内や市内での滞留も大幅

に減らして、両市に小さからざる経済的打撃を与えたのである。1988年の青函鉄道連絡船の終航に際し、連絡船の運航基地があった函館はともかくとして、青森側での反対運動がともすれば情緒的にとどまったのは、その経済的利点が既に遠く過去のものであったことの端的な現れと思える。⁽²⁾

しかるに、今日はともかくとして、青森と函館の両市は貨車航送の開始後においても港湾都市としての市勢の繁栄を第二次世界大戦後にいたるまで見せた。その繁栄の要件としては、この青函鉄道連絡航路の存在に加えて、北洋漁業との結びつきが指摘できる。勿論、これまでも函館については北洋漁業との深いつながりが広く知られてきたが、青森については未だ函館ほどには北洋漁業との関係が十分に認識されてこなかったように思われる。また、函館と青森の間に見られた北洋漁業との結びつきにおける競合も断片的に理解されたに止まっている。今日の青函圏における諸問題の理解や検討に際しては、このような北洋漁業を接点とした青森と函館の港湾都市としての歴史的な発展の軌跡を明らかにし、それを前もって認識しておくことが不可欠と考える。

(2) 北洋漁業の歩み

北洋漁業とは、今日では北緯42度あたりから北の北海道やサハリン（旧・樺太）、クリル（千島）の各沿岸を除いたオホーツク海、ベーリング海および北西太平洋における漁業の総称となっているが、その呼び名が一般に使われるようになったのは、1907（明治40）年における日露漁業条約の締結を経た1910年代以降のことと言われている。但し、第二次世界大戦以前においては、樺太や千島、カムチャツカでの沿岸漁業を含めての呼称であった。⁽³⁾かつては「北洋を制するものは日本漁業を制す」とまで言われ、その「ドル箱」とされていたのがサケ・マス漁業であった。⁽⁴⁾しかるに、第二次世界大戦期と戦後の中断を経て、1952（昭和27）年から再開された北洋漁業は、1991（平成3）年の日本・アメリカ・カナダ・ソ連の4カ国によるサケ・マス資源管理に関する会議にて、公海上におけるサケ・マス漁の翌年からの全面的禁止が取り決められ、ついに北洋漁業の「花形」としての歴史に終止符が打たれるようになった。⁽⁵⁾

ところで、かつての北洋漁業、とりわけ北洋サケ・マス漁業の隆盛は、既に指摘したように、青森と函館両市の港湾と市勢の歴史的発展に深く関わっていた。そこで、先ず北洋漁業の歴史を概観し、次ぎに改めて両市の発展との歴史的な係わりについて検討していくことにする。

日本人による北洋漁業の始まりは、18世紀中頃以前の樺太でのサケ・マス漁にさかのぼることができると言われている。その後、日本人による漁業は1799年から千島、次いで1870（明治3）年頃になるとロシア領の沿海州（プリモルスキー）沿岸や黒龍江（アムール川）の下流水域へと広がっていった。1875年の千島・樺太交換条約によって千島が日本領に、樺太がロシア領となった後、1899年にロシアが自国領土での日本人漁業者による漁業を禁止しても、日本人側はロシア人からの買魚や漁区の名義借りなどによってロシア領漁業を実質的に続けた。また、ロシア人漁業者が未だほと

んど手を付けていなかったカムチャツカ半島に新たな漁場を求めていくようになった。1905年の日露ポーツマス講和条約と1907年の日露漁業条約の調印は、このような日本人によるロシア領内での漁業権益を改めてロシア側に承認させたものである。したがって、当初の北洋漁業とは、ロシア領内での沿岸漁業にほかならず、カムチャツカ半島での沿岸サケ・マス漁業がやがて中心となっていくのである⁽⁶⁾。

このようなロシア領のカムチャツカ半島での日本人による漁業への取組みの中で次第に台頭してくるのが、周知のように堤清六などの創業した堤商会であった。日魯漁業（現・ニチロ）の主たる前身となる堤商会の活動については、既に岡本信男編『日魯漁業経営史』第1巻や三島康雄著『北洋漁業の経営史的研究』に詳しく記述されているので、それに主として依拠しながら先ず概略を述べておく。

堤清六は1906（明治39）年に堤商会を設立し、当初にはロシア領内で主に塩蔵サケの買漁（買い付けと積み取り）に従事したが、1910年からはカムチャツカ半島に缶詰工場を設けて、ヨーロッパ市場向けサケ・マス缶詰の製造に取り組んで頭角を現わした。とりわけ、1913（大正2）年にアメリカから機械を導入して成功した衛生缶（サニタリー・キャン）の製造は、同商会がやがて北洋漁業の代表的な企業となる最初の技術的優位をもたらした。堤は、その後1919年に堤商会を極東漁業(株)へ改組し、翌年にライバル企業であった輸出食品(株)との合同を実現させ、また勘察加漁業(株)の設立にも参画し、これら2社と既に経営権を掌握していた(旧)日魯漁業(株)を加えての3社合同により、1921年には改めて(新)日魯漁業(株)を発足させた。(新)日魯漁業(以下では、単に日魯漁業と称する)は、1917年のロシア革命以降、ロシア＝ソビエト領内での日本の漁業権益が次第に不安定化してきた中で、日本政府の支援を受けた半ば国策会社的な独占企業としての性格を次第に強めながら、やがて「露領漁業」に君臨していくのである⁽⁷⁾。

ところで、このような日魯漁業のロシア＝ソビエト領漁業における台頭とは別に、1920年代後半になると日魯漁業以外の日本人漁業者によるソビエト領沖合での「公海」における母船式サケ・マス沖取工船漁業が次第に本格化した。北洋での母船式工船漁業は、先ず最初にカニ漁で始まり、それがサケ・マス漁に応用されたもので、1930年代には捕鯨や各種の底曳き網漁へも広まっていった。日魯漁業では、自社によるソビエト領内でのサケ・マス沿岸漁業との競合化を予想して、この沖取漁業への取組みに当初消極的であった。しかし、「露領漁業」から締め出した他の日本人漁業者に対する公海漁業での将来的な競争戦略として、1931（昭和6）年に太平洋漁業(株)を設立し、新たに母船式沖取漁業へも本格的な進出を図った。この沖取漁業は、1929年に日本政府の許可漁業となっており、1933年から北緯51度以北が専用海域とされた。日魯漁業は、政府への政治工作によって1935年に太平洋漁業(株)への沖取業者の合同を強行し、ソビエト領漁業に続く自社による支配を実現した。また、1934年には幌筵水産(株)を設立し、北千島でのサケ・マス漁業にも進出した。かくして、日魯

漁業は日本における「北洋の王者」として自他ともに認める存在となったが、その頃には政府も同社を中心とする北洋漁業の国家的統制を目論むようになっていた。但し、その後の第二次世界大戦で日本の北洋漁業は壊滅を余儀なくされて、それまでの日魯漁業を中心とした北洋での漁業権益は全て失われたのである。⁽⁸⁾

戦後の1952(昭和27)年に再開された北洋でのサケ・マス漁業は、新たに北太平洋のアリューシアン海域を中心とする公海での周辺各国との漁業協定に基づく母船式漁業に限定された。また、政府からの漁業許可は、戦前のような母船に対してではなく、独航船との共同出願に限って与えられるようになった。後には、さらに両者が分けられて別々に許可された。このような許可制度の改革に加えて、漁船の大型化やレーダーの利用など漁業技術の向上が進み、再開後の数年で早くも漁獲高が戦前の水準を上回る活況を見せた。それとともに、日魯漁業による北洋漁業での優位の回復が関係者の間では予想された。だが、1956年になるとソビエトがサケ・マスの沖取りを規制する政策を打ち出し、その後の日ソ漁業交渉などで日本側が漁獲量の削減を順次余儀なくされた。そのために、日魯漁業などでは、敗戦直後と同様に「北洋からの転進」を再び戦略的課題とせざるを得なくなった。⁽⁹⁾1977年からは新たに沿岸200カイリ経済水域時代が到来し、日本の北洋での母船式工船サケ・マス漁業は、前述のように1991年を以てひとまず「歴史」に幕を下ろしたのである。

(3) 函館港と北洋漁業

明治時代の初期まで「箱館」と記された函館は、既に徳川時代から船舶の停泊が簡単・安全な「網知らず」の港として知られており、幕末に寄港したアメリカの東インド艦隊司令官のペリーも「世界最良の港の一つ」と評していた。1854(安政元)年に徳川幕府がアメリカ、イギリス、ロシアと締結した和親条約によって、函館は下田や長崎とともに外国船への石炭や水・食料を補給する「開港場」に指定され、1859年にはフランスやオランダも加えての交易が許可された。⁽¹⁰⁾

開港とともに、函館にはイギリスやアメリカ、ロシアなど各国の領事館が設置された。領事の駐在は1871(明治4)年までに14か国を数えた。但し、第三国の領事に業務を委託した国もあったので、領事の実数はやや少なかった。1869年には政府の開拓使出張所が設置され、1871年に本庁が札幌に開設されるまで、実質的な北海道開拓の政治的拠点として機能した。また、税関や郵便役所、裁判所、電信局などの諸施設が早くから整備されて、東北地方以北における最大の港湾商業都市ともなったのである。⁽¹¹⁾

開港後の函館は、横浜など他の開港場に比べると外国との交易はるかに少なかったものの、中国向け輸出品として北海道産の海産物を積み込むイギリス船などの出入港が見られた。1871年にアメリカ系のパシフィック・メール・スチームシップ(太平洋郵船)会社が函館―横浜間に定期航路を開設したのに続き、1874年末に郵便蒸気三菱会社も同航路に参入し、翌年に支店を設置(1885年

に日本郵船支店へ業務を引き継ぐ)した。また、1873年には開拓使が青函定期航路を開設した。その結果、函館港は北日本の汽船海運における最も重要な拠点港となった。第1表のように1880年代からは大型汽船などの出入港も増えたが、その一方で大型船の接岸できる埠頭などがなく、水深の不足から沖合に停泊した船舶からの舳による荷役が次第に輻輳化するなど、近代的な商業貿易港としての機能や施設の不備が間もなく表面化した。そのため、1891年から対岸の青森側で日本鉄道の路線に接続した青函連絡航路の盛況化を別にすると、札幌の外港としての小樽の新たな台頭もあり、函館の単なる寄港地への転落が早くより危惧されるようになったのである。⁽²⁾

第1表 函館港における船舶の出入り状況

| 年次 | 日本型帆船 | | 汽船 | | 西洋型帆船 | |
|------|-------|---------|-------|---------|-------|--------|
| | 隻 | 石数 | 隻 | トン数 | 隻 | トン数 |
| 1877 | 不詳 | — | 197 | — | 186 | — |
| 1878 | 5,288 | — | 383 | 133,293 | 309 | — |
| 1879 | 1,902 | — | 176 | — | 159 | — |
| 1880 | 5,192 | — | 465 | 169,832 | 508 | 37,435 |
| 1881 | 3,992 | — | 423 | 170,985 | 558 | 43,080 |
| 1882 | 2,407 | 452,971 | 729 | — | 642 | — |
| 1883 | 2,277 | 394,466 | 900 | 237,573 | 606 | 39,373 |
| 1884 | 3,965 | 371,945 | 1,229 | 353,944 | 498 | 32,332 |
| 1885 | 3,521 | 347,699 | 1,447 | 488,871 | 528 | 37,084 |

別掲『函館海運史』261-262頁より作成。

しかし、函館の商業貿易港としての整備は今日に至るまで遅々として進まなかったのが実情であった。1883年の内務省技師モルトルによる港湾調査を最初の契機として港内の浚渫工事などが着手されたものの、間もなく北海道庁（1886年設置）が港湾整備の重点を小樽港へ移したので、地元の商人などの民間主体による改良工事を中心となった。そのために、ともすれば資金面などでの制約を免れず、また湾内における海底の地質的難点も工事を技術的に難しくした。函館における港湾整備の主眼は、1900年代になると専ら青函連絡船の接岸施設の建設におかれていくようになった。⁽³⁾

このように天然の良港とはいえ、函館の近代的な商業貿易港としての整備が遅れていく中で、北海道と道外との国内移出入物品の総額における同港の取り扱いシェアは、1886年の59パーセントから1905年の32パーセントまで順次低下し、逆に小樽港が同じ期間に12パーセントから45パーセントへとシェアを高めた。但し、品目別に見ると、函館の場合、移出海産物の北海道全体でのシェアは、1888年の22パーセントから1903年の40パーセントへとむしろ高まっている。⁽⁴⁾この海産物移出の増加は、旧来からの道南沿岸での漁獲動向を反映したのではなく、1890年代にロシア領であった樺太などからの塩蔵サケ・マスやニンシ肥料などの輸入が増加し、それが全国へ再移出されたためであ

る。その結果、函館は「北洋」海産物の集散地として知られるようになり、多数の有力な海産物商が本州から進出した者を含めて輩出し、彼らの中には自ら漁場経営にまで乗り出す者もいたのである。¹⁵⁾

このように函館が北日本における海産物集散地として独自の地位を築いていったのは、徳川時代以来の北前船の寄港地として、またロシアのアムール川の河口にあるニコラエフスクなどからの買魚輸入が1878年より行われていただけでなく、当時既に買魚を含めてロシア領漁業に出漁していた少なからぬ日本人漁業者にとって、漁夫の雇入れや仕込み物資の調達、漁獲物の集荷や移出、またロシアへの渡航手続きや漁場情報の入手などに利便の地であったからに他ならない。ロシア領沿岸にまで出漁した日本人漁業者には本州日本海側の出身者、なかでも旧・北前船関係者が多かったと言われているが、函館在住者も少なくなかったようである。雇入れられた漁夫の多くも、青函連絡航路を経て函館に集結した東北地方からの出稼ぎ者であった。また、函館では出漁に必要な資材や食料の本州からの大量・迅速な調達が比較的容易であり、後年には市内に漁網工業や修造船工業も勃興してくるようになった。さらに、港内での荷役請負業や舢舨だけでなく、ロシア領内の漁場との間を結ぶ小型汽船を中心とした「社外船」による不定期海運業も発達して、出漁資材や漁獲物の搬出入(輸出入)、それに集荷した漁獲物の本州市場への移出なども容易であった。勿論、函館のロシア領事館がロシア領への出漁や出航に際しての航海証明書や査証を発給した。¹⁶⁾

既述のように、1899年からロシア政府が自国領内での日本人漁業に対する規制に乗り出すと、日本の北洋漁業は、ロシア領内でも未だ漁場として開拓されていなかったカムチャツカ半島での沿岸サケ・マス漁へ新たに重点を移していくようになった。その際にも函館が従来以上に「策源地」としての役割を果たしたのである。日本人漁業者によるカムチャツカ半島でのロシア人漁業者からの「買魚」もしくは「製魚」契約の形式を取った実質的な借区漁業は1899年に始まり、翌年にはロシア人側が直接雇用した者も含めて早くも2300余名の日本人が出漁した。現地で漁獲・塩蔵処理されたサケ・マスの大部分も函館に輸入された。¹⁷⁾その後、日露戦争を経て樺太南部が日本の領土になると、樺太からの漁獲物については、小樽港への集荷が徐々に増えた。そこで、小樽の函館に比しての将来的な有利性が指摘されたりもしたが、北洋漁業の中心がオホーツク海東側のカムチャツカ半島沿岸に移動してからも、函館の北洋漁業における拠点港としての優位には大きな変化がなかった。ちなみに、1911年のカムチャツカ半島における日本人漁区223カ所の内で178カ所、同じく出漁船490隻の内では309隻、出漁者1万2600人の内で7600人が函館を拠点として出漁していた。¹⁸⁾

ところで、カムチャツカ方面を新たな中心とした日露戦争後のロシア領漁業において、日本人漁業者としてやがて頭角を現してくるのが堤商会、一井組、輸出食品などの各企業であった。堤清六が平塚常次郎と共同でロシア領漁業へ本格的に進出する目的で1906年に設立した堤商会は、当初には堤の出身地であった新潟を拠点として函館経由で買漁に取り組んだ。しかし、買い付けた紅サケ

の塩蔵品は、国内市場において不評であった。そこで、平塚の意見により缶詰でのヨーロッパ輸出が目論まれ、1910年に建設したカムチャツカ半島の工場で未だ手作業ながらサケ・マス缶詰を製造し、その際に融資を受けたイギリス系の在日外商・セール・フレーザー商会を通じて輸出を始めた。この缶詰輸出こそが堤商会の台頭をもたらす原点になったのである。それとともに事業拠点は平塚の出身地である函館に移された。また、1913（大正2）年にはアメリカン・キャン社よりの製缶と缶詰巻締め自動機械の導入に成功し、国内で最初のサニタリー・カン（衛生缶）製造を開始した。1915年には函館に製缶工場を新設し、空缶の製造・供給拠点とした。かくて、堤商会はカムチャツカ半島でのサケ・マス漁業をヨーロッパ向け缶詰工業と統合する独自の企業戦略をとって成功し、第一次世界大戦期までにロシア領漁業の最有力企業となったのである。¹⁹⁾

一井組は、山口県のトロール漁業者であった田村一郎などにより1911年に設立された。本店は神戸にあったが、函館を事業拠点として樺太でのニシン漁業、次いでカムチャツカ半島でのサケ・マス漁業に進出し、堤商会に追随してヨーロッパ向け缶詰の製造に取り組んだ。1914年には(旧)日魯漁業へと改組され、本社を函館に移した後、田村による持株の売却と島徳蔵など関西の株式業者による支配を経て、1920年に堤清六の傘下へ入った。また、輸出食品は山梨県出身の実業家であった小野金六などが1912年に設立し、やはりカムチャツカ半島でヨーロッパ向けサケ・マス缶詰の製造を行った。東京に本社を設けたが、前述した堤商会の函館製缶工場から空缶の供給を受けており、函館の出張所が国内の事業拠点として実質的に機能したように思われる。²⁰⁾

この他に、ロシア領漁業の有力企業として、ロシア系のデンビー商会があった。在日ロシア人のアルフレッド・デンビー（父はイギリス人、母が日本人）の経営した同商会は、1900年にロシア領漁業へ進出し、日露戦争後には最有力のロシア系企業としてカムチャツカ半島で沿岸漁業を行った。漁区獲得におけるロシア系企業としての有利に加えて、1910年より開始した缶詰製造においても優秀な技術で堤商会などの日本企業を当初には圧倒した。その缶詰製造高は、第2表のように1917年まで徐々に差をつめられながらも日本企業を終始上回った。ロシアのウラジオストックを事業拠点に、またカムチャツカ半島東岸のウスチカムチャツクを漁業拠点としたが、函館にも支店を設置して、日本市場への漁獲物の売り込みや日本人漁夫の募集にあたらせていた。²¹⁾

だが、デンビー商会は1917年のロシア革命によりロシア領内に所有する資産を順次没収された。そこで、未だ没収の及ばなかったカムチャツカ半島での借区漁業権を日本商社との合弁事業に再編し、国際法に準拠する事業として確保・継続すべく、当時の有力な日本商社であった鈴木商店の函館出張所や三菱合資会社営業部（三菱商事の前身）の小樽支店と相次いで交渉に入った。その結果、先に話を煮詰めた三菱合資が同年に北洋漁業(株)を創立して、現物出資の形でデンビー商会の残存資産や事業を全て継承したのである。²²⁾

ところで、このようなデンビー商会の没落と日本企業への再編を横目に、堤清六は1920年に堤商

第2表 北洋漁業における缶詰製造高上位企業

| 年度 | 第 1 位 | 第 2 位 |
|------|----------------|-----------------|
| 1910 | 9,200 函 (デンビー) | 704 函 (堤 商 会) |
| 1911 | 18,764 (デンビー) | 3,532 (堤 商 会) |
| 1912 | 24,170 (デンビー) | 8,211 (輸出食品) |
| 1913 | 54,322 (デンビー) | 28,561 (堤 商 会) |
| 1914 | 55,000 (デンビー) | 20,444 (輸出食品) |
| 1915 | 105,000 (デンビー) | 47,249 (堤 商 会) |
| 1916 | 137,109 (デンビー) | 123,986 (堤 商 会) |
| 1917 | 189,640 (デンビー) | 169,688 (堤 商 会) |

別掲『北洋漁業の経営史的研究』62頁より作成。原資料は日魯漁業編『露領漁業沿革史』第2、3編。

会と輸出食品を先ず合同した後、さらに翌1921年に勘察加漁業と(旧)日魯漁業とも合同して、新たにソビエト領漁業におけるサケ・マス缶詰製造高の70パーセント近くを占める(新)日魯漁業を発足させた。彼は、その際に函館よりもカムチャツカ半島に一層近い小樽へ事業拠点を移転させる構想を持っていたようであるが、この合同に参加した企業の一部に反対があつて結局断念したと言われている。但し、小樽には前年に焼失した函館の製缶工場に代わるものとして、道内での農産物缶詰用の需要も見込んで北海製缶倉庫(株)を新たに設立した。また、ソビエト政権発足後の日魯漁業によるロシア=ソビエト領漁業の継続には、日本政府の対ソビエト外交との連携が一層必要と判断したためと思われるが、本社を函館から東京に移した。事実、ロシア革命以降における日本のソビエト領漁業にとって、日本政府の政治的、軍事的な後ろ盾が不可欠になっていた。(新)日魯漁業の発足も、ソビエト領漁業における日本企業間の競争を懸念した日本政府の意向が少なからず反映されていた。政府は、同社の発足した1921年の日本漁船によるソビエト領漁業への出漁に際しては、日本海軍の軍艦を派遣・同行させて、ソビエト側を威圧した。ちなみに、堤清六も1917年より自ら政友会系の政界活動に関与し、函館の市会議員を経験した後、1924年から衆議院議員として国政に直接関わるようになった。⁽²⁾

日魯漁業は、その後1924年に前述した三菱系の北洋漁業(株)を前身とする大北漁業も買収し、ソビエト領漁業における実質的な独占化を達成するとともに、国内市場で従来人気のなかった夏物のサケを薄塩で冷蔵・保管し、人気のある秋物と同様の「改良新巻きサケ」と称して売り出し、東京などの大都市市場で好評を得た。新製品としての新巻きの加工・輸送・保管には、一部の業者が既に試行していた冷温管理が必要不可欠なために、1927年から冷凍・冷蔵運搬船の所有や増備をすすめた。また、国鉄に冷蔵貨車の増備を要請したほか、函館や東京、青森など各地に相次いで自社の冷蔵倉庫などを設けるとともに、国内の有力販売業者にも冷蔵庫の設置を働きかけた。その結果、や

がて函館を流通拠点にした自社専属の卸売りルートが九州や四国などを除く全国各地に広がったのである。ちなみに、九州などでは未だ塩蔵サケ・マスの食用に馴染みがなかったため、流通ルート形成の対象地とならなかった。²⁴⁾

ところで、日魯漁業では、このようにソビエト領漁業において圧倒的優位を確保していったものの、1920年代後半から他の日本人漁業者がソビエト領沖合の「公海」における母船式サケ・マス沖取工船漁業に取組み始めると、少なからぬ脅威を感じるようになった。そこで、1930年に母船式沖取り漁業へも進出し、その本格化のために前述のごとく太平洋漁業(株)を翌1931年に設立した。だが、この沖取り漁業の発展は、それまで日魯漁業が主力をおいてきたソビエト領内での沿岸漁業が漁獲の対象とするサケ・マスの公海における先取り化につながり、沿岸での漁獲高を大きく減少させた。そこで、同社では、自社によるソビエト領漁業との共存をめざして、太平洋漁業への他の沖取漁業者の合同と統制化をやがて構想するようになり、日本政府の支援を得て1935年に合同を実現した。また、1934年設立の幌筵水産(株)によって、日本領の北千島におけるサケ・マス漁業にも進出したのである。²⁵⁾

太平洋漁業と幌筵水産の2社は、ともに本社を函館に設置した。そこで、函館は新たに母船式工船漁業や北千島漁業の拠点ともなった。ちなみに、太平洋漁業では、各年度に大体6～10船団を編成して出漁した。各船団は塩蔵と缶詰製造設備を持つ総トン数3000～5000トン級の母船を中心として、1500トン級の塩蔵または冷凍船、売魚契約のもとで出漁するほとんどが個人所有で12名位の乗り込む25～30トン級の流網独航漁船40～55隻、それと運搬船や調査船などで構成されていた。また、日魯漁業も既述のように本社を東京に移したが、函館には同社系列の造船工場や機械製作工場、製網工場、冷蔵施設、研究所、さらに自社専属の塩蔵魚元卸売商が結成した日魯組（函館水産販売の前身）などがあり、同社以外の漁業・海運関係各社の本社・本店や支店・出張所、工場なども多数蟠集していた。²⁶⁾そのため、「函館の景気は浜から来る」とか、「日魯漁業……（中略）……の存在こそは函館市の誇りである²⁷⁾」とまで言われるようになったのである。

かくして、函館は、青函鉄道連絡船による貨車航送の開始とともに本州と北海道を結ぶ貨客の単なる通過地になった後も、日魯漁業を中心とした北洋漁業の隆盛に支えられて、北日本有数の一大港湾都市として発展した。だが、その日魯漁業を中心とした北洋漁業への依存による市勢の発展は同時に新たな問題を生み出した。日魯漁業の台頭は、函館における同社の取引業者と非取引業者との間にやがて大きな営業上の格差と対立をもたらし、市民の間にも日魯漁業への批判的な感情を生むようになった。そのひとつの現れが1936年における北千島漁業行政権の農林省への移管化に反対した市民運動であった。函館市民の中にも、それが日魯漁業を中心とする一層の漁業統制につながるものとの反対意見が強く、農林省も移管を結局断念した。²⁸⁾

ところで、函館港では北洋漁業の拠点として出漁船の増加が見られたものの、北海道沿岸の漁業

第3表 函館港貿易額の推移

単位：1000円

| 年次 | 輸 入 | | 輸 出 | |
|------|---------|--------|--------|--------|
| | 一 般 | 漁業関係 | 一 般 | 漁業関係 |
| 1872 | 8 | …… | 339 | …… |
| 1877 | 15 | …… | 483 | …… |
| 1882 | 7 | …… | 505 | …… |
| 1887 | 50 | …… | 735 | …… |
| 1892 | 115 | …… | 826 | …… |
| 1897 | 1,176 | 1,112 | 1,659 | 548 |
| 1902 | 2,795 | 2,343 | 2,006 | 781 |
| 1907 | 673 | 2,172 | 2,269 | 1,177 |
| 1912 | 354 | 4,095 | 2,702 | 2,800 |
| 1917 | 1,037 | 5,036 | 6,437 | 5,235 |
| 1922 | 3,276 | 13,887 | 5,735 | 9,132 |
| 1927 | 7,813 | 12,796 | 6,621 | 8,045 |
| 1932 | 4,431 | 5,945 | 2,672 | 12,012 |
| 1937 | 2,650 | 15,163 | 33,510 | 6,062 |
| 1942 | 2,175 | 26,019 | 7,766 | 11,361 |
| 1947 | 336,519 | — | 4,976 | — |

別掲『函館市誌』541—544頁。函館税関編『函館税関沿革略史』同所，1952年，141—146，192頁より作成。但し横の点線は不明，実線は無しである。また，1892年以前の漁業関係は一般貿易額に含まれる。

拠点として新たに釧路港や根室港も台頭してくるようになった。また，函館では缶詰工業を含めて陸上における海産物加工業の取組みが未だ立ち遅れていたため，北洋からの漁獲物を輸送船にて本州の大消費地や加工地へ直接搬送したり，青函連絡船による貨車航送の手間や時間を節約し，直ちに鉄道貨車による本州市場向けの出荷が可能な青森港へ陸揚げする例が次第に増えていった。さらに，第3表に示されるような函館の貿易港としての隆盛も，その中心となる漁業貿易では輸出が出漁を，輸入が漁獲物の搬入を意味したので，一般の貿易のような国際的貸借を伴わず，外国為替業の発達などに結びつかなかった。しかも，多数の独航漁船が集結する港の繁忙化

は，かえって商業貿易港としての整備をないがしろにさせたようで，結局，第二次世界大戦後の今日まで最大1万5000トン級までの船舶が着岸限度の埠頭をもつに止まり，それ以上の規模の埠頭を未だ欠くなど施設の不備が残った結果となったのである。⁽²⁹⁾

函館は，第二次世界大戦期の戦局悪化で北洋漁業が困難になると，「策源地」としての役割を喪失し，戦後の1952（昭和27）年に北洋漁業が再開されるまで経済的な衰退を余儀なくされた。日魯漁業も，1943年に太平洋漁業や北千島水産（幌筵水産の後身）を合併して戦時に対応したが，敗戦で北洋の漁場や資産をソビエトに没収され，戦後になると北海道の沿岸漁業などに生き残りの策を一旦求めていかざるを得なくなった。それでも戦後再び北洋漁業が再開されると，函館は，日魯漁業などが再び編成した船団の出漁拠点あるいは集結地として活況を取り戻した。1958年に全国で調達された北洋関係の漁業資材や漁網，食料品，嗜好品などの物資総額である58億円余の内，52パーセントが函館にてのものであった。⁽³⁰⁾しかし，その一方で，北洋からの漁獲物のほとんどはもはや函館ではなく，主として東京に，また一部が青森など本州の消費地に近い港へ直接陸揚げされるように

なった。このように函館港への搬送・陸揚げが戦後に大幅な減少を見せたのは、本州への再移出に要する運賃や労力の負担による不利などに加えて、戦後の函館海産物市場が北海道南部のイカ漁との結び付きを強めて、高額化していたサケ・マス取引に消極的であったためとも言われている。⁸³⁾その結果、函館港は北洋漁業への出漁に際しての集結港としてのみ活況を見せるに止まり、やがて椰揄を含む「万歳基地」の異名をとるまでになったのである。

だが、1992年に日本の北洋での母船式工船サケ・マス漁業がひとまず終焉を迎えるために、この異名もやがて人々の口から消え去ることが明らかである。また、それに先立って青函鉄道連絡船も廃航され、今日の函館港は未だ本格的な商業貿易港湾としての整備がなされないままに、専ら青函連絡自動車フェリー港として、また新たな市内観光エリアとしての役割を担っているが、フェリー港としては本州を結ぶ北海道各地の長距離フェリー港との競合に晒されているのが現状である。

(4) 青森港と北洋漁業

17世紀に津軽藩の「外港」として開かれた青森の港は、1860年代に至るまで日本海航路の北前船が年に数回ながら出入港したほか、津軽半島の三厩や下北半島の佐井・大間とともに蝦夷地（北海道）への渡海の「津」でもあった。明治新政府の北海道開拓使が1873（明治6）年に青森―函館間で1ヵ月3往復の青函海上連絡航路を開設して以来、同港は、横浜との直行航路などをもつ対岸の函館港に比べると格段に遜色があったものの、本州と北海道を結ぶ要港となった。特に日本鉄道会社が1891（明治24）年に青森―東京間の路線（後の東北本線）を全通させると、それまで徒歩で20日位、馬車で12日、最も早い函館経由の汽船乗り継ぎでも4～5日以上を要していた青森―東京間が早い列車になると僅か27時間弱（その後1906年までに19時間台へ短縮）で結ばれるようになった。⁸⁴⁾また、鉄道は貨客の輸送における迅速化だけでなく、大量化や正確化などをもたらした。そこで、青森には鉄道と青函連絡航路との中継や乗り継ぎを求めて、多数の貨客が新たに集中するようになったのである。

このようにして、青森は東北本線、次いで1905年の奥羽本線などの全通化とともに、本州と北海道を結ぶ新しい主要な輸送連絡ルートにおける陸・海の重要な中継・乗り継ぎ地となった。但し、青森港では、1924（大正13）年の岸壁竣工まで連絡船が接岸できず、沖合に停泊して栈橋との間で舢舨などが貨客を中継輸送しなければならなかった。また、港の栈橋と鉄道駅の間も当初2キロほど離れており、中継・乗り継ぎの貨客は馬車や徒歩による連絡・移動が必要であった。そのために、舢舨や馬車などの運輸業、さらに貨客の錯綜を目当てとして各種の商業・サービス業が発達した。東北各地から米穀や薬工品などを集荷し、北海道向けに発送する中継商業も併せて発達を見せた。

しかし、青森港では、その後1898年に栈橋と鉄道駅が隣接化され、次いで連絡船の接岸埠頭が竣工して1924年から連絡船による貨車の航送が開始されると、貨客の中継・乗り継ぎが大幅に簡便化

し、従来の中継業務の多くが不要となった。その結果、青森を単に通過して本州の各地と北海道を結ぶ貨客の直行化が進み、それまで貨客の中継と乗り継ぎの不便に依存しながら繁栄してきた市内の運輸業や商業・サービス業が少なからぬ打撃を受けた。また、北海道向けに物資を集荷していた商人も、各地の産地からの直送化によって衰退を余儀なくされた。したがって、青森の場合も、前述した函館と同様に港湾都市としての歴史的な市勢の発展を単に青函航路の隆盛によってのみ理解することは妥当でない。端的に言えば、青函鉄道連絡航路を介しての本州と北海道との輸送連絡ルートの上で、青森と函館は、ともにやがて主要な通過地のひとつになったのである。⁽³³⁾

このように、青函鉄道連絡航路の存在が青森の港湾都市としての歴史的な発展にはたした経済的な役割は、時代とともに変容を見せた。この青函航路よりもやがて大きな意義をもってくるのが、青森を本州における北の起点とした東北本線や羽越本線（1924年に大阪まで全通）などの鉄道幹線網の完成と、それに本州市場への大量かつ迅速な輸送の利便を新たに求めた北洋漁業の発展であった。青森からの鉄道による海産物の輸送は、鉄道の開通後に先ず東北地方の各地向けで始まった。当初は塩干魚が主であったが、やがて鉄道のもつ迅速性を利用しての鮮魚輸送が増加した。1893年の夏期に雪詰め普通貨車による東京までの初めての鮮魚輸送が一応の成果を上げた後、水詰め貨車による鮮魚の長距離輸送が次第に増えた。1908年からは専用の冷蔵貨車も登場した。⁽³⁴⁾

輸送された鮮魚は、当初には青森の近海物が多かったようであるが、やがて次第に北海道などから青森港へ陸揚げされる鮮魚が増えた。北海道や北洋からの塩干魚は、大部分が函館に陸揚げされて、そこから本州市場などへ再度移出されるに際し、「鮮魚の如く輸送の速度を擇むの要なく、在来の習慣によりて海運に依るもの」が多かった。だが、鮮魚になると「内地に送付するに當りては、繼送の関係上概して之を青森に送り、同地より鐵道にて輸送せらるゝ」ようになった。⁽³⁵⁾また、1900年に青森一室蘭間の海上定期航路が函館経由を中止して直行化されると、新たに青森へ室蘭沿岸の雑鮮魚が魚肥も含めて多量に搬送され始めた。その他、青森の海産物商が函館で自ら買い付け、自己所有の運搬船で青森に搬入してくる例も少なくなかった。これらの鮮魚は青森の（安方）魚貝市場にて相対売買された後、仲買商の手を経て鉄道貨車により東北地方を中心とした本州内の消費市場に出荷された。その結果、青森はやがて山口県の下関などに次ぐ国内有数の鮮魚集散地になったのである。⁽³⁶⁾

ところで、青森でも、一部の商人が既に1870年頃から樺太や千島などで漁場の開拓や買い付け漁業を行っていたが、いずれも不漁や海難などから中途での挫折を余儀なくされていた。それでも日露戦争後になると、再び樺太やカムチャツカなどで漁区漁業や買漁に取り組む者が現れた。彼らのほとんどは、当時の日本人漁業者と同じく函館を出漁の拠点としたようであるが、漁獲した塩蔵サケ・マスなどの一部を青森でも売り捌いた。また、1900年頃から青森を拠点として近海での氷蔵船によるマグロの買漁が盛んになると、それらの氷蔵船がやがて北洋へも買い付け・積み取り船と

して出向くようになった。山口県の漁業者であった林兼商店（大洋漁業の前身）も1910年から青森港を拠点として、北洋における買漁に進出した。未だ輸入品目の制限付きながら1906年に貿易港としての指定を受けていた青森港での北洋からの漁獲物の輸移入は、「季節的に繁閑」があったものの、先ず春に朝鮮やロシアのウラジオストク、次いで北海道や樺太からニシンとホッケ、夏にはカムチャツカから漁場を順次南下させつつマスが、秋にはロシア・アムール川の河口にあるニコラエフスクからやはり順次南下させつつサケが陸揚げされた。また、冬が近づくと陸奥湾のタラが搬入された。1919（大正8）年の場合、数量ではニシン、タラ、マス、サケ、価額ではタラ、サケ、マス、ニシンの順に多かった。その内、上位4品目の価額合計だけで約765万円に達し、同年の青森県内の水産価額の合計よりも多かった。また、氷蔵船の増加とともに、塩蔵品よりも鮮魚の搬入が一段と増えた。1920年頃には、ロシア領漁場などからの輸入運搬船（平均400トン）だけで年間300隻が入港し、盛漁期には1日に10隻を上回ったと言われている。⁶⁰⁾

青森港における貿易額の推移を示す第4表によると、既に見た第3表の函館港ほどではないものの、青森港でも1920年代の前後になると漁業関係の輸入が大きく伸びている。また、青森港における鮮魚の集散状況を1927年について見ると、搬入された7.2万トンの内、93パーセントが北海道や北洋方面からの運搬船によるもので、残りが鉄道便による青函航路経由であった。他方、発送された3.8万トンの内、99パーセントが鉄道便による東京方面向けなどであった。塩干魚についても、主に運搬船が搬入し、鉄道で発送するのが大勢であり、搬入が4.4万トン、発送が3万トンであった。⁶¹⁾

第4表 青森港貿易額の推移

単位：1000円

| 年次 | 輸 入 | | 輸 出 | |
|------|-------|-------|-------|------|
| | 一 般 | 漁業関係 | 一 般 | 漁業関係 |
| 1907 | 492 | 16 | 340 | — |
| 1912 | 643 | 35 | 71 | 1 |
| 1917 | 168 | 2 | 44 | 5 |
| 1922 | 2,110 | 2,153 | 115 | 143 |
| 1927 | 7,396 | 2,681 | 1,090 | 3 |
| 1932 | 4,301 | — | 2,569 | — |
| 1937 | 5,052 | — | 5,242 | — |
| 1942 | 1 | …… | — | …… |
| 1947 | 8 | …… | 2 | …… |
| 1952 | 112 | …… | — | …… |
| 1955 | 25 | …… | — | …… |

別掲「青森市誌」第3巻・港湾編（下）189—190頁より作成。

かくて、青森港は、函館港のような北洋漁業の一大出漁拠点にはなれなかったものの、本州各地の消費市場に連絡する鉄道の北東北における起点であったために、ロシア＝ソビエト領漁場からの輸入を含めて北洋や北海道からの鮮魚が大量かつ迅速な輸送の利便を求めて陸揚げされるようになった。その結果、青森の臨港地区には倉庫業や製氷業・冷蔵業などが発達した。また、北洋などから陸揚げされるサケ・マスの鮮魚を原材料として、1910年代後半から陸上で缶詰工業が発達した。青森では、

未だ小規模な工場での手作業によるハンド付け法ながら、既に1890年代からマルメロなどの農産果実、次いで1900年代から近海のマグロなどを原材料にして缶詰製造が始まっていた。1914年からは陸奥湾で漁獲されたイワシの油漬缶詰も製造されたが、やがて北洋からサケ・マスなどの鮮魚が大量に陸揚げされると、輸送の手配などに手間取って鮮度の落ちた劣等品や夏期の廉価品などを原材料にしてサケ・マス缶詰の製造が行われるようになった。但し、当初には原材料の不良などから粗悪な「三等品」として鮮魚の不足がちな本州の山間地へ主に売り捌かれた。だが、1920年に根市兼次郎商店の工場などが缶詰巻締め機械を導入し、また鮮度の良い原材料を用いるようになると、カムチャッカ半島の工場で製造された日魯漁業の「一等品」にほぼ並ぶ高品質のものが製造されるまでになった。⁽³⁹⁾

第5表のように、日魯漁業の青森業者に比してのサケ・マス缶詰製造における量的な優位は明らかなもの、青森の缶詰工業も1920年代の後半から製造高が伸びている。1926年には三菱系の大東食品(株)工場も設立された。また、1924年に函館の外商を通じた初めてのヨーロッパ輸出を行い、北洋でのマス豊漁により缶詰の国内市況が悪化したために、1926年からは三井物産や三菱商事の青森駐在所や出張所を介して輸出の拡大をめざし、製造高の約半分を輸出するまでになった。そこで、外国船が青森港で輸出缶詰を直接積み取る例も増えて、1927年には321隻を数えた。それらの外国船は、当初には平均700トン級であったが、1937年頃になると4000トン級が増えて、2万2000トン船も数回入港した。この頃には北洋からの鮮魚運搬船も次第に大型化した。⁽⁴⁰⁾

第5表 日魯漁業と青森市内業者の缶詰製造高の推移

単位：1万箱

| 年次 | 日 魯 漁 業 | | | | | 青森缶詰（青森市） | | |
|------|---------|------|------|-----|-------|-----------|------|------|
| | サケ缶 | マス缶 | カニ缶 | その他 | 合計 | サケ缶 | マス缶 | 合計 |
| 1914 | …… | …… | …… | …… | 5.4 | — | — | — |
| 1918 | …… | …… | …… | …… | 27.7 | 0.6 | — | 0.6 |
| 1923 | 58.2 | 4.8 | 3.0 | — | 65.9 | 1.0 | — | 1.0 |
| 1926 | 60.8 | 28.3 | 10.2 | — | 100.6 | 13.8 | — | 13.8 |
| 1927 | 56.1 | 15.3 | 14.5 | — | 84.4 | …… | — | …… |
| 1928 | 80.3 | 38.0 | 12.3 | — | 130.6 | 15.2 | — | 15.2 |
| 1929 | 61.2 | 12.6 | 8.5 | — | 82.3 | 0.1 | 46.2 | 46.4 |
| 1930 | 53.7 | 48.9 | 6.2 | 1.7 | 110.5 | 0.3 | 17.3 | 18.2 |
| 1931 | 45.2 | 13.5 | 5.4 | 2.2 | 66.2 | — | 25.6 | 25.6 |
| 1932 | 44.8 | 71.3 | 4.7 | 1.4 | 122.2 | 1.8 | 10.1 | 11.9 |
| 1933 | 31.3 | 35.9 | 2.5 | 0.4 | 70.0 | 2.3 | 16.5 | 18.8 |
| 1934 | 55.3 | 83.7 | 2.9 | 0.3 | 142.2 | 3.4 | 12.3 | 15.7 |
| 1935 | 23.0 | 68.0 | 3.7 | 1.1 | 95.8 | 0.1 | 29.3 | 29.4 |
| 1936 | 44.5 | 63.9 | 4.7 | 1.5 | 114.6 | 1.3 | 18.3 | 19.6 |

別掲「青森県の百年」164頁。日魯漁業の1914年と1918年は堤商会・輸出食品・(旧)日魯漁業の合計を示す。

ところで、青森の缶詰業者によるサケ・マス缶詰の輸出は、やがて日魯漁業を中心とする業界の全国的な自主統制のもとで、一定の枠をはめられていくようになった。1929年にソビエト領漁区での日魯漁業によるマス漁が振わなかった一方、南千島では大漁となり、そこから青森へ大量のマスが搬入されて缶詰工業の活況をもたらした。その結果、中小業者を主とした青森でのマス缶詰製造高が日魯漁業を上回って、新たな販路を輸出の拡大に求めていくようになった。日魯漁業では、このような青森業者による輸出拡大の動きに危機感を持ったためと言われているが、業界による自主統制の形式をとりながら政府などにも働きかけて自社の優位を反映した缶詰輸出の割当制を実施させ、青森業者の新たな動きに一定の枠をはめたのである。その輸出枠の設定による規制に対して、青森の業者がどのような意向や対応をとったのかについては十分に定かではないが、どちらかと言えば中小業者として受け身の対応を余儀なくされたようである。その後、北洋漁業が不漁に転じ、また世界的な経済不況が一段と深刻化すると、青森の缶詰工業も深刻な苦境に見舞われて、企業合同問題が表面化していくのである。⁴¹⁾

また、青森では、缶詰工業のほかに、各方面の海域から港に陸揚げされた鮫などを原材料にする焼ちくわ・蒲鉾製造業も新たに発達した。それらの製品は、初期には臭味を伴ったので一般に不評であったが、後に脱臭や調味、冷凍化などの技術向上による品質の改良が進み、冷蔵貨車などにて中京・関西地方などへ大量に売り捌かれるようになった。それとともに、缶詰業者も缶詰の製造が漁期に限られがちであったので、新たに焼ちくわや蒲鉾の製造に参入し、冷凍保管された原材料を用いて工場操業の通年化をめざしたのである。⁴²⁾

このように、青森は青函鉄道連絡航路の要港として、また本州の鉄道網における北の起点として、当初には貨客の中継・乗り継ぎによる繁栄を見せたが、1924年に青函連絡船の港での接岸と貨車の航送が開始されると、対岸の函館とともに貨客の単なる通過地に変容を余儀なくされた。その際に函館が北洋漁業の出漁拠点としての繁栄を別に見せていくように、青森も北洋漁業の鮮魚陸揚げ地として、また鮮魚の加工地としての独自の発展を示していくのである。しかし、青森港も、函館港と同様に近代的港湾としての整備になると遅々として進まなかったのが実情であった。青森港は、北に向けて広い港口を持つために、北や西など海側からの強風に弱く、冬季などにはしばしば船舶の出入りや荷役が滞りがちであった。そこで、1890年代から港湾修築の必要が議論されて、1903年からの青森県による調査や計画の作成、1907年の政府による第2種重要港湾としての指定などを経て、1915(大正4)年に国費補助のもとで県を工事主体とした防波堤建設などの港湾修築に着手し、1924年に竣工させた。しかし、同港では沖合の水深がふかく、そのために陸岸と防波堤との間に十分な距離が取れず、また工事の途中に鉄道省からの委託による青函連絡船岸壁の新設工事が追加された。その結果、防波堤内の狭隘な海面積の3分の2近くが連絡船の専用水域となって、残りの部分をかろうじて500トン程度の鮮魚運搬船が使用出来たに止まった。それ以上の大型船になると、従来通り

防波堤の外に停泊して荷役などを依然行わざるをえなかった。そこで、1932年に第2期の修築工事が着手されて、8000トン級の繋船突堤岸壁の建設などをめざした。また、1937年には隣接する専用漁港の建設にも着工し、別に工業港の建設も計画されるようになった。だが、その後の第二次世界大戦によって、第2期工事は途中で放棄され、漁港工事も同じく打ち切られた。工業港は起工までにいたらなかった。⁽⁴³⁾

それだけでなく、青森港は、大戦期の1943年から北洋よりの鮮魚輸入が途絶し、鮮魚集散拠点としての機能を失い、缶詰工業なども衰退を余儀なくされた。1945（昭和20）年7月にはアメリカ空軍機の爆撃で青函連絡船や青森市内の諸施設が壊滅的打撃を受けた。それでも戦後になると、同港は、青函連絡航路の中継・乗り継ぎ港として再び賑わいを取り戻した。被災した連絡船の輸送能力を上回る貨客が殺到して、港の周辺では貨客の滞留と喧騒を生じた。小型機帆船などが貨物の搬送に駆り出されて、連絡船運航の拡充が急務の課題となったのである。次いで、1952年に北洋漁業が再開されると、鮮魚の陸揚げ地としての活況化が再び期待された。北洋に出漁した同年の3船団・50隻の独航船にも青森港から1隻（他に八戸船が3隻）が参加し、1956年までに20隻（青森県全体では39隻）へと増えた。また、青森県関係者による出資で設立された大洋冷凍母船㈱（1957年に日魯漁業へ合同）の船団も出漁した。かくて、北洋からの積み取り船によるサケ・マス鮮魚の陸揚げが再び始まり、缶詰工業も息をふきかえした。その間、1954年の3000トン級岸壁に続いて、1960年には1万トン級岸壁も完成した。⁽⁴⁴⁾

但し、青森港での北洋漁業からの陸揚げを主とする漁獲価額は、1957年において30億円であり、八戸港の33億円に及ばなかった。戦後の北洋漁業では、漁獲物のほとんどを積み取り船で冷凍・冷蔵したまま大消費地の東京へ直送するようになって、一部が青森港へ陸揚げされるに止まったのである。その上、既に述べたようにソビエトが1956年からサケ・マスの沖取りを規制する政策を打ち出し、その後の日ソ漁業交渉などで日本側が漁獲量の削減化を順次余儀なくされたので、青森港の北洋からの鮮魚陸揚げ地としての復活は期待したようにはならなかった。戦後には、むしろ八戸港が近海のイカ・サバ漁業に加えて、北緯45度以南の沖合サケ・マス延縄漁業や沖合・遠洋底引網漁業などの新たな全国的拠点港として顕著な発展を見せていくようになったのである。⁽⁴⁵⁾

かくて、青森港は、第二次世界大戦後の北洋漁業の再開とともに鮮魚の陸揚げと加工拠点としての復活が期待されたものの、北洋漁業の規制・縮小化などから結局断念を余儀なくされた。また、3000トン級と1万トン級に続いて、1.5万トン級岸壁も完成させたが、衰退した缶詰工業などのほかに見るべき工業も特になく、青函鉄道連絡航路における函館を運航拠点とした連絡船の折り返し地としての役割を専ら果たしていくようになった。だが、1976年からは貨客の減少による青函連絡船の減便化が始まり、⁽⁴⁶⁾1988年に連絡船の運航が廃止されると、自動車用フェリーを除いて「船がないミナト」⁽⁴⁷⁾が現出した。こうした現状のもとで、1991年に青森県内最大の5万トン級岸壁を完成さ

せて、港湾としての新たな発展を模索しているのである。

(5) むすび

青森港と函館港は、1988年の青函鉄道トンネル開業まで、青函鉄道連絡航路の拠点としての役割を担ってきた。青函鉄道連絡航路は、1970年代後半から徐々に空路や自動車フェリー航路の台頭による貨客の減少に見舞われたものの、それまでの1世紀近くにわたって本州と北海道を結ぶ最重要ルートとなってきた。津軽海峡を挟む青森と函館における市勢の発展が同航路の存在と深く関わっていたことは、改めて指摘するまでもないであろう。但し、青森と函館の歴史的な繁栄を同航路の隆盛からのみ語ることは出来ない。既述のごとく1925年に連絡船の接岸化と貨車航送が開始されて以来、青森と函館は貨客の中継・乗り継ぎ地から主要な通過地へと変容していくようになった。

そこで、函館において市勢の一層の発展をもたらしたのが北洋漁業の拠点港としての役割であった。日魯漁業を中心とした日本企業は函館で北洋への出漁を準備し、また漁獲物を海路で搬入し、再び消費市場などへ海路などで移出した。また、青森は、函館のような北洋漁業への出漁の拠点にはならなかったものの、本州の鉄道網における北の起点であったために、北洋からの鮮魚の陸揚げ地として新たな市勢の発展を見せるようになった。それに付随して両市には各種の漁業関連産業が勃興し、発達した。⁽⁴⁰⁾

だが、日本の北洋漁業は当初からロシアやソビエトなど近隣諸国との複雑な国際関係のもとで行われたので、そこには政治的リスクが少なからず介在せざるを得なかった。第二次世界大戦期中断はともかくとして、北洋漁業は、戦前においてもロシア革命の趨勢などと深く係わり、戦後も日本とソビエトなどとの外交関係に大きく左右された。したがって、青森や函館と北洋漁業との係わりも、漁業が本来もつ自然界からの採取産業としての生物学的制約も加えて、必ずしも長期安定的な事業とはならなかったが、それを埋めて余りあるのが豊漁期の高収益であった。⁽⁴¹⁾

ところで、函館港や青森港の北洋漁業の拠点としての隆盛は、それが両市の港湾都市としての発展に大きな経済的効果をもたらしたにも関わらず、近代的な港湾施設の整備には必ずしも結びつかなかった。両港の修築工事は、多くが主として青函鉄道連絡航路向けになされたといって過言ではなかった。その結果、青函鉄道連絡航路が廃止され、また北洋漁業が衰退を余儀なくされた今日では、両港とも港湾としての存在意義までが改めて問われているように思われる。

注

(1) 拙文「青函連絡船航路の隆盛」,「青森築港と貨車航送の開始」(小岩信竹, 他共著『青森県の百年』山川出版社, 1987年, 96-100, 117-120頁)。

(2) 同上書, 119頁。「消える青函連絡船—検証・存廃論議③」(『朝日新聞(青森版)』1987年10月22日号)。

- (3) 函館市北洋博物館発行パンフレット, 1991年。北海道製罐編『北海道製罐50年の歩み』同社, 1971年, 92頁。中井昭『北洋漁業の構造変化』成山堂書店, 1988年, 1頁。その他。
- (4) 日鮭連記念誌編纂委員会編『さけ・ます独航船のあゆみ』日本鮭鱒漁業協同組合連合会, 1965年, 51頁。
- (5) 「豊漁喜べぬサケ・マス業界」(『朝日新聞(青森版)』1991年10月9日号)。
- (6) 地方史研究協議会編『日本産業史体系(2)北海道地方編』東京大学出版会, 1960年, 330—333頁。山中四郎『日本缶詰史』第1巻, 日本缶詰協会, 1962年, 229—269頁。岡本信男『水産人物百年史』水産社, 1969年, 140—148頁。前掲『さけ・ます独航船のあゆみ』39—41頁。函館市史編纂室『函館市史・通説編』第2巻, 函館市, 1990年, 1169—1170頁。
- (7)(8) 岡本信男『日魯漁業経営史』第1巻, 日魯漁業・水産社, 1971年。三島康雄『北洋漁業の経営史的研究』増補版, ミネルヴァ書房, 1985年。
- (9) 前掲『さけ・ます独航船のあゆみ』2—3, 57—113, 408—411, 693—697頁。
- (10) 前掲『函館市史・通説編』第2巻, 132—134, 267頁。函館開港百年記編纂部会編『函館海運史』函館市, 1958年, 序文。
- (11) 同上書, 144—145, 262—268, 290—297, 303—308頁。
- (12) 前掲『函館海運史』207—208, 210, 536—537頁。前掲『函館市史・通説編』第2巻, 564—572, 821—846, 911—916頁。
- (13) 同上書, 554—560, 573—579, 639—656頁。
- (14) 同上書, 674—675, 685—698頁。
- (15) 同上書, 764—765, 1164頁。
- (16) 佐藤勘三郎編『函館市誌』函館日日新聞社, 1935年, 475, 495—499頁。前掲『函館海運史』534—539頁。前掲『函館市史・通説編』第2巻, 582—598, 698—701, 704—708, 716, 762, 926—948, 1094—1114, 1143—1144, 1159, 1162, 1166—1167頁。
- (17) 同上書, 1170—1174頁。
- (18) 川本忠平, 他編『日本地誌ゼミナールII・北海道と東北』大明堂, 1960年, 85—86頁。田村謙吉『風雪の碑』北海商報, 1975年, 22, 663—664, 680頁。
- (19) 前掲『日本缶詰史』第1巻, 441—450頁。前掲『日魯漁業経営史』第1巻, 21—43頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』14—25, 68—69頁。
- (20) 前掲『日魯漁業経営史』第1巻, 44—68頁。
- (21) 同上書, 79—85頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』61—63頁。前掲『函館市史・通説編』第2巻, 1153—1154頁。
- (22) 三島康雄『ロシア革命が我国の北洋漁業経営に及ぼした影響』(『社会経済史学』第30巻, 第2号, 社会経済史学会, 1965年, 9—10頁)。前掲『日魯漁業経営史』第1巻, 85—87頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』63—67頁。
- (23) 前掲『風雪の碑』66頁。前掲『日魯漁業経営史』第1巻, 41, 112—113頁。前掲『日本缶詰史』第1巻, 524—526, 529—531頁。前掲『ロシア革命が我国の北洋漁業経営に及ぼした影響』11—22頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』27—29頁。
- (24) 前掲『日魯漁業経営史』第1巻, 182—183, 287—288, 352—356頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』186—187, 190頁。前掲『水産人物百年史』193—202頁。
- (25) 前掲『さけ・ます独航船の歩み』42—46頁。前掲『北洋漁業の経営史的研究』221—243頁。
- (26) 前掲『さけ・ます独航船のあゆみ』44—81頁。前掲『函館市誌』974—998頁。前掲『風雪の碑』633—665

頁。

- (27) 斉藤虎之助『郷土読本函館ドック五十年の回顧』道南の歴史研究協議会，1980年，291頁。
- (28) 前掲「北洋漁業の経営史的研究」188—189，248—254頁。
- (29) 前掲『函館市誌』418—420頁。鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』1916年（商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第12巻，日本経済評論社，682—685頁）。前掲『函館海運史』656—662頁。前掲『風雪の碑』40—42，664—665頁。青木久『青函経済圏を築くための十三章』北海道新聞社，1990年，87—89頁。
- (30) 近藤康男『北洋漁業の経済構造』御茶の水書房，1962年，554—555頁。
- (31) 前掲『風雪の碑』1084—1114頁。
- (32) 拙文「東北本線の全通」（前掲『青森県の百年』87—91頁）。
- (33) 青森市史編纂室編『青森市史』第5巻・産業編（下），青森市，1958年，35頁。
- (34) 同上書，84—88頁。『ものがたり東北本線史』日本国有鉄道，1971年，340—341，365頁。
- (35) 前掲「本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響」682—684頁。
- (36) 前掲『青森市史』第5巻，80—84，104—113，139頁。
- (37) 東奥日報社編『青森県総覧』同社，1928年，336—338，560頁。肴倉彌八「青森鮮魚市場の史的 연구」（『社会経済史学』第13巻・第2号，社会経済史学会，1943年，46—47頁）。前掲『青森市史』第5巻，74—80，88—93頁。青森市教育委員会編『青森市の産業と社会』1958年，91，94頁。拙文「北洋買付漁業と水産加工業の勃興」（前掲『青森県の百年』122—123頁）。
- (38) 仙台鉄道局運輸課編『東北の港湾（日本海沿岸の部）』同課，1929年，136—139頁。
- (39) 前掲『青森県総覧』338—340，344—345，357—359頁。青森市役所編『青森港湾史』同市役所，1933年，11—13頁。前掲『青森市史』第5巻，171—177，344—356，362—370頁。
- (40) 同上書，177—180頁。拙文「青森缶詰工業の統制」（前掲『青森県の百年』163—164頁）。前掲『青森市の産業と社会』93—95頁。
- (41) 前掲『青森市史』第5巻，180—192頁。
- (42) 同上書，198—207頁。
- (43) 前掲『青森港湾史』16，19—61頁。『東北の港湾と産業振興（東北の港湾と産業振興調査報告）』東北電力・日本経済研究所，1951年，115—117頁。前掲『東北の港湾（日本海沿岸の部）』3—4，10頁。前掲『青森市史』第3巻・港湾編（下），1956年，260—325，329—356頁。
- (44) 前掲『青森市の産業と社会』7，22，96，164頁。前掲『東北の港湾と産業振興』118，121—122，170頁。前掲『青森市史』第5巻，156，194—195頁。デーリー東北新聞社編『北奥羽風土記』同社，1974年，96頁。八戸漁業協同組合連合会編『八戸漁連三十年史』同連合会，1987年，154—155頁。
- (45) 前掲『青森市の産業と社会』35頁。前掲『風雪の碑』1084頁。八戸港史編集委員会編『八戸港史』八戸市，1976年，227—228頁。前掲『北奥羽風土記』22—24頁。前掲『八戸漁連三十年史』50—51頁。
- (46) 前掲『東北の港湾と産業振興』118—120頁。「ジリ貧状態の入港船舶」（『朝日新聞（青森版）』1985年1月16日号）。
- (47) 「天地人」（『東奥日報』東奥日報社，1990年5月4日号）。
- (48) 函館には，その他に函館船渠㈱に代表される造船工業がある。同社は「北洋水産業と相対照するに足る程の重工業の出現を望む」（前掲『郷土読本函館ドック五十年の回顧』292頁）とした地元の意志に支えられて，1896（明治29）年設立された。但し，同社の造船工業と北洋漁業の結びつきになると必ずしも強くなかったように見られる。函館の港湾都市としての発展と造船工業との係わりなどは，別の機会に

検討してみたいと考えている。

(49) 例えば、前掲『函館市史・通説編』第2巻、1159—1162頁など。

(追記) 本論は1991年11月末に脱稿した。その翌12月にソビエト社会主義共和国連邦が解体、消滅した。