港 湾 と 都 市 の 変 遷

— 函 館 の 場 合 —

奥 平 忠 志

さきに北海道の主要4港湾について港湾機能と都市機能の一部をとりあげて考察した(奥平・南 1966)。この中では主として港湾の現時点の機能と直接的・間接的に結びつく都市機能を指摘するにとどまった。本論では、函館を研究対象として港湾形成に伴なって都市の構造・機能がどのように変化したかという点に問題を絞って考察する。

時代区分は次のようにおこなった。港そのものの形態が重視され、天然の良港といわれた人為的な要素を必要としなかった港湾形成初期の段階を明治時代とした。その後青函連絡船が貨物輸送を始め、函館本線が開通し、港湾機能も多様化すると同時に都市構造・機能も大きく変化し、安定成長期が訪れる。この時代はほぼ1940年までと考えてよい。第2次大戦は北洋への出漁を中止させ、外地への物資の流動を妨げた。この趨勢は大戦後もしばらく続く。1941～1950年は停滞期とみてよいであろう。戦後の低迷からやっと抜け出し、港湾計画が推進され、大型繋船岸壁の建設、工業団地の造成と湾の近代化をはかりつつある現在と、以上の4つの時代に分けて考察する。

1 明治年代の港湾と都市

箱館¹⁾の市街地の形成は1741年松前藩の番所の設置後に始まり、さらに1799年幕府の直轄地となったことから港への商船の出入も増加してきた。

1855年当時の推定人口はすでに1万人をりえ、港も1859年までに約10haの理立がなされ、外国貿易特に清国輸出の昆布の需要増にともなう輸出が盛んとなった。幕末の市街地は山麓北西部の傾斜地に限定され、港の利用範囲をこえていなかった。明治初期においては、山麓北西部の優勢はいぜんとして続いているが、山麓南東部から地頭部にかけての進出がみられる(第1図)。特に地頭部では、願乗寺川²⁾河口付近への進出が顕著にあらわれている。この地区への進出は地頭部発展の基盤となるべき用水を河川に求めた集落形成の初期的な形態とみてよい。その後1886年コレラの大流行によって早急に水道の敷設が要求され、1889年上水道の完成によって地頭への市街地の拡大はさらに容易となった。

明治末期には、全般的に戸数・人口ともに増加するが(第2図)、山麓北西部・南東部とも戸

第1表 地区別戸数・人口増加状況

	山 麓 北 西 部		山 麓 南 東 部		地 頭 部		東 部		合 計	
	戸 数	人 口	戸 数	人 口	戸 数	人 口	戸 数	人 口	戸 数	人 口
1885年	2,647 (100)	10,625 (100)	2,586 (100)	10,507 (100)	4,309 (100)	17,612 (100)	—	—	9,542 (100)	38,744 (100)
1910年	3,878 (145)	16,340 (154)	3,606 (149)	17,055 (162)	12,389 (288)	51,652 (294)	818 (100)	3,842 (100)	20,691 (217)	88,888 (229)
1935年	5,827 (220)	29,903 (281)	3,151 (117)	17,303 (164)	14,695 (341)	75,359 (429)	15,513 (1890)	83,897 (2184)	39,186 (411)	206,462 (534)
1965年	5,029 (190)	19,299 (182)	4,913 (189)	18,576 (177)	14,502 (336)	53,000 (301)	39,549 (4485)	152,543 (3974)	63,993 (671)	243,418 (627)

() 内の数字は1885年を100とした指数。ただし東部は1910年を100した。1885年・1910年は函館市誌による。1935年・1965は国勢調査による。

1) 箱館が函館に改められたのは1869年である。

2) 1859年物資輸送の利便のため地頭部に溝渠を開削して亀田川の水の一部を導入した川で、のちに切替えて外海に流し新川とした。

第1図 1878年の函館港と戸数密度図

1 弁天砲台 2 函館税関 3 東浜棧橋 4 陸軍省用地 5 造船所

第2図 人口・戸数推移

数が1885年の約1.5倍となったのに対して、地頭部は約2.9倍と飛躍的増加をみるにいたった(第1表)。港湾形態は1878年当時とほぼ江戸末期の形態と変化はないが、一部願乗寺川河口付近の地頭部の埋立が積極的におこなわれ、企業の誘致³⁾・外国人居留地の設定がなされた。船積み・荷揚げはこの時代にはまだ回漕店のはしけ輸送によってなされていた。このことは、回漕店の勢力が強まるにしたがって繋船岸

の発達を阻害する結果となった。したがって、函館港では埋立地の増加はみられるが、港の形態そのものの発達認められない。

明治末期の市街地は現在の函館駅付近まで東進し、戸数の密集地区もほぼ地頭部に集中する傾向となった(第3図)。この原因についてはいくつかの要因が考えられるが、その第1は東浜棧橋の若松町への移動と若松町駐車場の設定であり、その第2は山麓北西部の大火⁴⁾による山麓居住者の移動⁵⁾によるものと考えられる。

明治末期には、出入船舶数も増加し、若松町棧橋以北の海岸町の築港の増設がなされ、漁船の船だまりの完成による港区の拡張は、その背後地に市街地を形成させた。一方集結する物資の保存量も増加し、1907年には倉庫も港湾北西部を中心として40棟となり、函館の商業上の大きな役割をはたした。1901年弁天砲台の埋立により、函館ドックが設立され、その後造船業の立地が臨港地区にみられるようになった。

3) 松前からの海産商の移動。

4) 明治年代の大火の件数は16件であり、最大の大火は1907年8月25日のもので、焼失戸数12,309戸であった。

5) 特に1907年の大火により、山麓北西部大町・同南東部蓬萊町の遊廓の大森町への全面移転があった。

第3図 1911年の函館港と戸数密度図

1 函館ドック KK 2 函館税関 3 東浜棧橋 4 若松町棧橋 5 築港

2 安定成長期の都市と港湾

日露戦役の結果、北洋漁業権の獲得による漁業貿易の発展は第1次大戦中に海外への輸出の増加となって現われた。大戦後慢性的不況の継続により1932年頃まで低迷状態が続くが、支那事変の勃発によって対中国貿易が途絶したためその対策として対満貿易に活路を求めた。その結果輸出は一時的に増加し1939年にピークに達する(第4図)。

輸出入の増加は、臨港地区の倉庫業の著しい増加となって現われ、1934年には116棟となり、その坪数は大正初期の1.85倍となった。また輸出・移出の積荷の大部分は水産物であったことから、当然冷蔵施設を必要とした。その結果、第2期築港付近の埋立地に7つの冷蔵倉庫の出現をみるにいたった。

一方こうした外国・内国貿易の増大は港湾形態にも若干の変動をあたえた(第5図)。その中で特に注目すべきは大型繋船岸の出現である。鉄道連絡船棧橋は明治末期若松町にT字形棧橋に架設したが、大型新造船の出現によって、さらに埋立をおこなって、2鋸歯状船繋岸が1925年に竣工した。西浜市営埠頭・第2期築港の完成は直接北洋などからの仲継船の接岸を可能とした。

こうした港湾の発展は都市人口の増加となっ

第4図 輸出入の推移

て現われ、市制の施行された1922年には、143,653人となり、就業人口も1920年には57,919人となった。1920年・1930年の就業人口の職業構成をみると(第6図)、今日にくらべて第1次産業、中でも水産業の就業者が多く、都市内部でも山麓北西部・南東部・地頭部外海の各海岸に漁業集落の存在が認められた。

工業部門では、造船を中心とする機械のウェイトが最も高く、木材・化学(漁油・肥料)がこれにつづいている(第2表)。食品の中で特に重要な製品は刻昆布で、中国大陸への輸出、関西地方への移出によって、函館への経済効果は特に高かった。

地区別の戸数・人口の増加数(第1表)をみると、市街地の形成は漸次東進し、1935年に

第5図 1933年の函館港と商店街

第6図 職業構成（函館市役所統計係資料による）

はすでに山麓南東部の戸数は極端な減少⁶⁾を示している。山麓北西部も1935年をピークとしてその後戸数・人口ともに減少する。一方、地頭部も1935年までは飛躍的增加を示すが、1940年頃から漸次減少する。東部（旧亀田村）の戸数・人口は1935年には全市の約40%を占めるようになり、この時代に都市化が急速に進んだことを示している。

連絡船棧橋・函館駅の移動が、都市の中核の移動の一因となったことは前述した。そこで、

1933年（大火の前年）当時の商店街を田辺の分類（田辺1957, 236～237頁）に若干の港湾都市としての性格を反映させて区分⁷⁾し、図に表現した（第5図）。これを検討すると、山麓北西部商店地区（地区1）は大黒町・大町の名が示すように伝統的・中心的な町人町で明治の中頃までその中心商店街としての機能を果してきたが、東遊廓とそれに付随する料理店に近接した十字街商店地区（地区2）は周囲の人口増に支えられて、より近代的是姿で商店街を形成し、山麓北西部

6) 1934年この地区から出火した大火も有力な原因となっている（1934年3月21日焼失戸数20,667戸）。

7) A：集心性のもの、B：集在性のもの、C：局部的に集中するもの（海産商）、D：局部的に集中するもの（船具商・漁具商・回漕店）。

第2表 工業概況 (1934 年)

業 種 名	工場数	構成比	従業者数	構成比
紡 績	6	2.2%	293	6.4%
金 属	28	9.5	235	5.5
機 械	65	22.1	1,368	32.0
窯 業	2	0.7	61	1.5
化 学	22	7.5	575	13.5
製材・木製品	60	20.3	625	14.6
印 刷	20	6.8	283	6.6
食 料 品	64	21.7	220	5.2
ガ ス, 電 気	2	0.7	21	0.5
そ の 他	25	8.5	604	14.2
計	294	100.0	4,265	100.0

商店街 (地区1) にみられなかった百貨店・高級飲食店などが出現した。こうした山麓北西部から地頭部への中心商店街の移動は、港湾の主要機能の移動、すなわち地頭部港湾の埋立と機能の充実が大きな要因であった。

Dタイプ商店街は港湾と直接関係をもつ業種の局所的な集積現象で、明治末期に山麓北西部から地頭へと拡大し、さらに西浜市営埠頭の完成によってその固定性が保障された。今日においても港湾関係事業所の集中地区となっている。

明治末期Bタイプ商店街は山麓北西部の一部にすでに形成されていたが、地頭部の発達にとまって、大正時代に十字街 (地区2) 東部に隣接して拡大したものである。Cタイプ商店街は海産問屋の集中地区で、地頭部埋立にあって、臨港の倉庫群の背後に集在していた。

1933年頃には、松風町商店街 (地区3) はすでに中心商店街としての機能の一部をもつようになった。瀬川の指摘したように (瀬川 1960, 90 頁), 1934年の大火を契機としてその中心商店街は地区2から地区3へ移ったことは、地価移動でも明らかにすることができる (第3表)。1921年頃にはb, d地点が地価が高かったが、1935年の大火の翌年はg地点の地価がd地点の地価を上廻った。一般に1921年を契機として西部の地価は下降し、東部3地区の地価が上昇したことが認められる。

第3表 函館市内主要部地価移動 単位 円/坪

	1916年	1921年	1926年	1930年	1935年
a 弁天町	30	100	70	60	50
b 東浜町	150	400	250	200	150
c 谷地頭町	20	40	50	60	40
d 末広町	200	600	500	400	350
e 地蔵町	75	300	250	200	150
f 蓬萊町	50	150	100	80	60
g 若松町	100	350	350	350	500
h 松風町	30	100	150	150	200

a~hの記号の地点は第4図参照。函館市誌による。

3 第2次大戦前後の港湾と都市

対満貿易で一時的に進展をみせた輸出も、欧米諸国の日本商品ボイコット影響で、1940年には急激な下落となってあらわれ、その後1944年の北洋出漁の規制から漁業貿易も衰退し、1946年まで下降線をたどる (第4図)。1947年鉱・工貿易公団の設立によって、ようやく港湾への出入船舶も増加し、空襲による大打撃をうけた青函連絡船の輸送能力も1948年には、大戦時の60%までに回復した。

港湾の埋立は、第2期築港以北にひろがり、青函連絡貨物の急増に対処して、貨物専用埠頭 (有川埠頭) が1944年に完成した (第8図)。新しい埋立地は工業用地として造成されたものであるが、この時代に進出したものは造船の一部にすぎない。民間の専用埠頭は戦時体制下の規制もあって、一部進められていた計画も途絶し、1951年の再開まで放置された。

第2次大戦は都市人口をも減少させ、第2次大戦終了時までこの傾向がつづく (第2図)。就業人口も1940年には1930年を下回る数字⁸⁾となっている。1940年の職業構成をみると (第6図), 水産業、工業の就業者は増加しているが、1930年とその構成はほとんど変っていない。しかし、戦後の1950年になると (第7図), 大きな変化がみられる。すなわち、水産業が激減し6.7%となった。この原因は北洋漁業の停止と、沿岸漁業の不振によるものである。

大戦後外地居留者⁹⁾の引揚げが、函館・小樽・稚内を中心としておこなわれたため函館に居住する者も増加し、有川埠頭の背後地に引揚者住宅が建設され、これが起因して北東部の宅

8) 1930年75,384人, 1940年71,254人。

9) 樺太・千島からの引揚者, 函館に居住したもの約1万5千人 (正確な資料がない)。

第7図 職業構成 (国勢調査による)

地化が急速に進むことになった。

4 今日の港湾と都市

第2次大戦後の混乱期を経て、1952年に北洋漁業が再開され、外国・内国貿易も増加する傾向となった(第8図)。途絶した第2期拓殖計画による港湾の改良計画も推進されて、中央埠頭が完成し、さらに臨海工業用地の埋立も始まった(第9図)。臨海工業用地の造成は函館港の

第8図 海上出入貨物推移
(1966年函館市港湾統計による)

第9図 函館港と臨海工業用地

みならず、わが国の主要港湾が重点的に行なっている開発計画の一つとなっている。

1936年以降の埋立は主として工業用地として造成されたものであるが、埋立前は主なものとして日産化学函館工場が存在するだけであった。大戦後この埋立地に造船・木材・水産加工などの中小工場が進出した。

1964年造成をみた臨海工業用地7万坪に進出した企業は函館プライウッド・岩崎産業の木材加工2社であったが、1966年に入って函館ドックの活況を反映して下請企業の川村造船の規模拡大のための用地取得が決定し、日本水産の進出も決り、用地取得交渉中のものとして出光興産・北船興業があり、ほぼ売却が確定的と思われる。これによって用地の80%が売却される見通しとなった。

港湾では、中央埠頭の港湾合同庁舎の建築が進められ、今年中に移転が完了する予定なので、旧港湾の衰退はほぼ確定的となるであろう。北埠頭の第1期計画の完了によって、さらに港湾北東部の施設が近代化されることになり、その背後地、臨港地の変動には今後注目する必要がある。

今日の戸数・人口を地区別にみると(第1表)、さらに東部への拡大が明白となる。山麓北西部・地頭部は戸数ではそれほど減少していないが、人口の減少は顕著である。地頭部の商店では店舗と住宅を区別してもつようになったこともこうした人口減の原因となっている。

中心商店街は今日でも、函館駅を中とする松風町・若松町(第5図地区3)にあり、ほとんど高層建築の新增設がみられず、このことは函館を一層停滞した都市と感じさせる原因となっている。しかし、ようやく1965年に一部の金融機関を中心とした2つのビルの建築が決定した。山麓北西部の一部の金融機関・報道機関も当地区へ移動しており¹⁰⁾、今後さらに中枢的機能が

10) 第一銀行・NHK 函館放送局など、すでに用地を買収したものとして北海道新聞・富士銀行がある。

強化されることになるだろう。これについては次の機会に検討したい。

5 む す び

明治時代に山麓北西部から地頭部へと市街地の拡大がつづけられたことは、港湾の発達と重要な関連をもっていた。安定成長期の中心商店街の移動は、連絡船棧橋・函館駅の移転が一部の要因となっており、鉄道敷設が都市化に先行する北海道の新興都市の中にあつて特異な存在であり、封建都市の一部にみられる鉄道敷設後の都市構造の変動と共通性をもっており、今後比較検討する必要がある。

安定成長期にあつては、港湾施設を完備しなくても出入船舶が増加したことから、地元の積極的な港湾近代化に対する取り組みは遅れていた。さらに第2次大戦による港湾計画の一時的途絶があつて、大戦後このような港湾の近代化の遅れは結果的に函館港の衰退をまねき、都市内部においても人口の停滞となつてあらわれた。

近年になつてようやく地元の港湾に対する認識が改められ、山麓北西部の旧港湾部から港湾北東部へと港湾の中心機能が移動した。今後の港湾形態の変化、それにとまう都構造の変化

については改めて検討したい。

本論文作成にあたり、御助言下さった宮城教育大学田辺教授、資料の収集に御協力下さった函館市役所角田係長に感謝の意を表したい。なお、本論文は1965・66年の総合研究「海岸地域の地理学的研究」の費用の一部を使用した。(1967.4.8 受理)

文 献

- 奥平忠志・南 時久(1966): 北海道の港湾都市4つの比較研究 東北地理 18 62~69
 瀬川秀良(1960): 北海道と東北 日本地誌ゼミナール II 大明堂
 田辺健一(1957): 集落地理学講座 2 朝倉書店

参 考 資 料

- 都市診断(1966) 北海道編 北海道新晃社編 誠信書房、北海道百年(上)(1966): 北海道新聞、函館県統計書(1886): 函館支庁編、函館新繁晶記上篇(1888): 相倉菊治著、函館情勢一斑(1906): 大石三津男編 函館商工会議所、函館区史(1911): 函館区役所、函館区統計要覧(1921): 函館区役所、函館市誌(1935): 函館日々新聞、函館海運史(1958): 函館市、函館経済史(1964): 函館商工会議所、函館地区開発基本計画調査報告書(1966): 日本工業立地センター、函館港要覧(1966): 函館市港湾部。

The Changes of a Port and a City

— A Case Study of Hakodate —

Tadashi OKUDAIRA

The form and function of a port are not only a part of those of a city, but also they exert a serious influence upon the other parts of city.

This is a survey of the port of Hakodate as an example of the growing process of a city and a port. The results are summarized as follows;

1) The old city was restricted within the north-west part of present city at the beginning of the Meiji era. The enlargement of city took place towards the land-neck connecting Hakodate island with the main island by means of the reclamation of the shallow sea at the end of the Meiji era.

2) The moving of the ship-like pier and the railway station was an occasion that resulted in the removal of the core of city from the old city to new city.

3) World War II checked the development of port activity, causing the decline of the city activity.

4) The modernization of port has been advanced since 1952. Especially, the recent reclamation of the sea is for the purpose of factory estate in the same way as in many other port cities.