

函館の町の歴史と発展

元北海道教育大学函館校教授
根本 直樹

1. はじめに

函館の地域特性のひとつに歴史の重層性がある。世界遺産「北海道・北東北の縄文遺跡群」に国指定史跡の縄文遺跡が2つ含まれている。中世では国指定史跡「志苔館跡」があり、近接した場所から国指定重要文化財「北海道志苔若中世遺構出土銭」が発見されている。この時代の和人とアイヌとの関係性や日本海における交易が想起される。

近世になると、前期幕領期における高田屋嘉兵衛による日本海交易やエトロフ場所(択捉島一島を対象に設定

された場所)経営にみるグローバルな歴史の展開がみられる。箱館は経済都市としての発達とともに、北辺経営を担う政治都市としての性格が付与された。その要因に「天然の良港」という地理的な優位性があったと思われる。

幕末期の箱館は、嘉永7(1854)年の日米和親条約の締結によって開港場としての発展を遂げる。この経験が、明治期以降も北海道の開拓の前進基地として、物流の中継基地や本州と北海道をつなぐ青函連絡船や日露戦争後に飛躍する北洋漁業策源地としての場所性を獲得した。

2. 近代都市函館の出発(グローバル)

開港とともに、箱館奉行所が置かれた。箱館は、北の統治と警備、それに対外関係の中心地となり、御役所(箱館奉行所)の移転・新築のための五稜郭が築造される。このような幕府の箱館への財政投下は、近代都市函館の基礎になったのである。

函館にとって開港とは、箱館奉行所設置にみる中央権力の移入とその対象となる居留外国人の登場を意味していた。幕末の居留外国人は一か所に集約せず雑居の様相を呈していた。箱館奉行が雑居を認めた理由は、居留外国人による居留地の狭さの不満を解消できなかったことにあった。

雑居形態は、多様な建築景観を生み、洋風建築を経験した大工が函館特有の「和洋折衷住宅」を誕生さ



図1 亜墨利加船/松前箱館湊/江入津の図(函館市中央図書館蔵)



写真1 外国人交歓会(明治初期)(函館市中央図書館蔵)



写真3 明治10年代の函館港内風景(函館市中央図書館蔵)



写真2 和洋折衷住宅(筆者撮影)

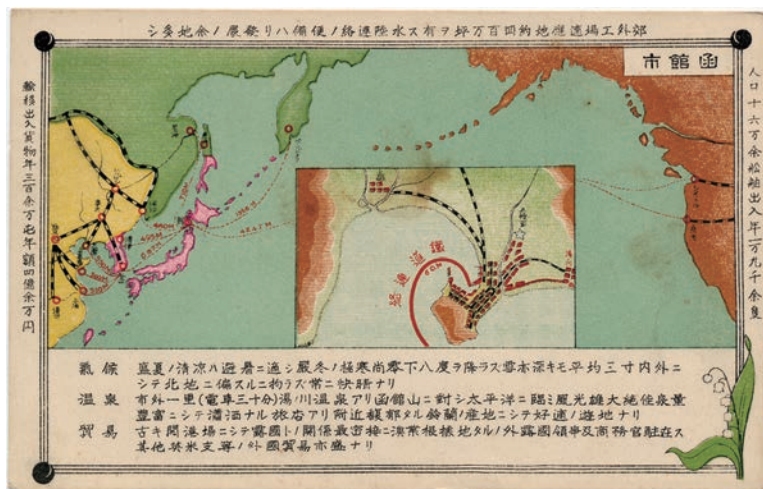


図2 函館市各航路の宣伝広告(函館市中央図書館蔵)

せたことが推測される。また、当時のキリスト教会各派の居留外国人は、布教だけでなく学校・医療・福祉などの面において先進的な役割を果たしている。これら異文化の受容は、函館公園の造営や気象測量所の設置や写真術などの多様な文化風土を形成したのである。

3. ゲートシティ函館(ネットワーク)

明治に入り北海道の行政府は札幌に置かれたが、幕領地の統治・警備の中心地だった函館は、明治当初も行政・経済の中心地であった。その結果、開拓使が函館を発・帰着港として定期・不定期の航路を開いていったことは函館を道内の物資集散地とするための基礎固めを補完する上で大いに作用した。

幕末開港以来、海産物の対清貿易港としての函館の外国貿易は、明治20(1887)年代後半以後に露領漁業の基地としての機能をもつようになった。大正期に入り対中貿易の伸びにより外国貿易額が飛躍的に増加するが、それを支えたのが塩鱈の輸出であった。また函館は北方における内外航路の中継点として様々な航路の結節点でもあった。

さらに、明治34(1901)年度から北海道10年計画が発足し、国有未開地処分の最盛期を迎え、移民流



写真4 青函連絡船木造棧橋乗船風景(函館市中央図書館蔵)

入のひとつのピークをもたらした。これに相応するように、明治38(1905)年の函樽鉄道全線開通や同41(1908)年の鉄道院による青函連絡船の開始によって、移民の上陸地が小樽、室蘭、函館と分散化傾向から函館にほぼ集約されるようになったのである。

4. 函館大火と都市計画(フォルム)

函館の戦前の都市景観は、数多くの大火により街路や建物が変容している。八幡坂に代表される函館山を



写真5 旧金森洋物店(明治13年建築・耐火建築)(筆者撮影)



写真6 二十間坂(明治11、12年大火後の街区改正でできた坂)(筆者撮影)



写真7 昭和9年大火後の函館(函館市中央図書館蔵)

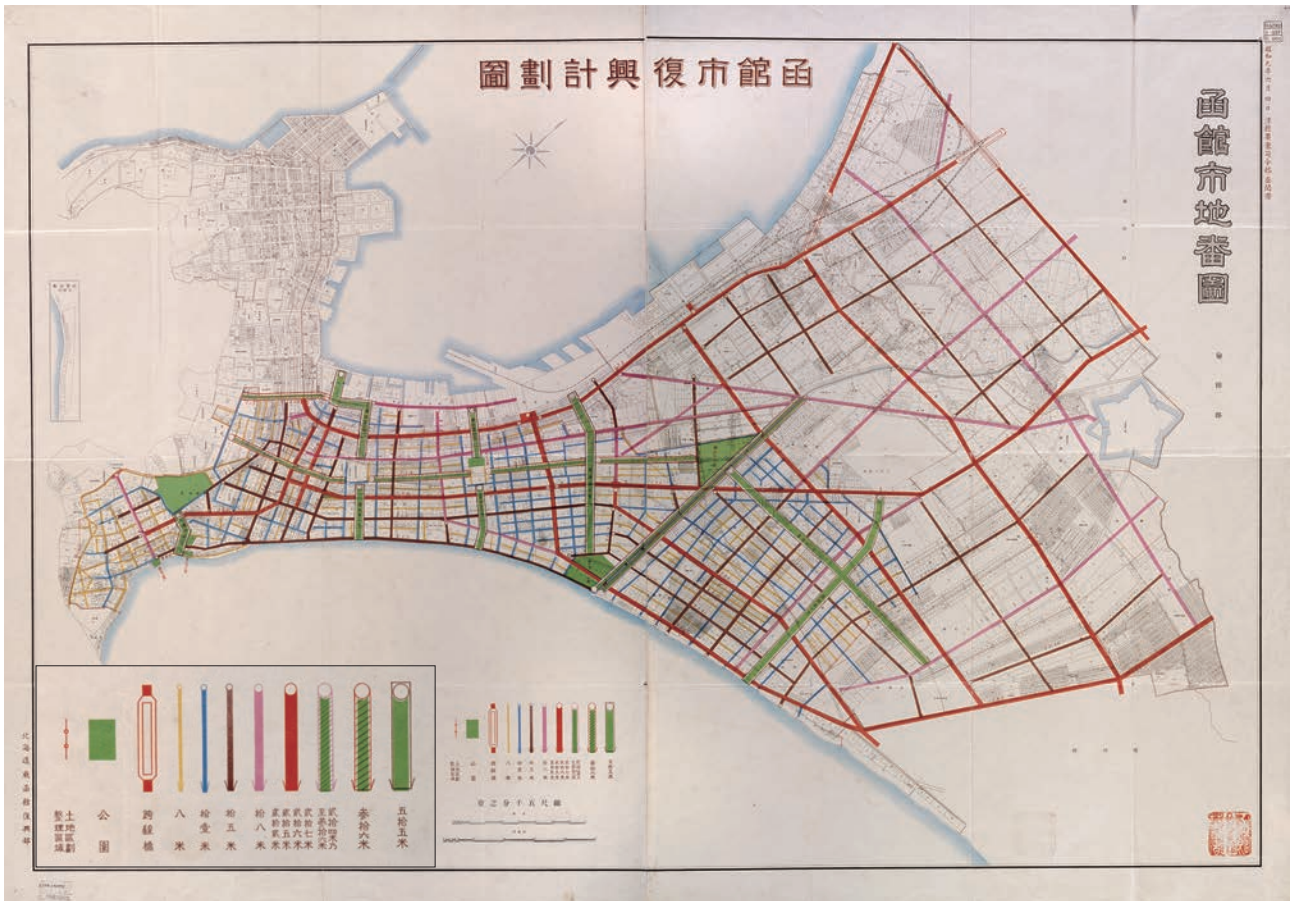


図3 函館市復興計画図(昭和9年、左下は凡例を拡大したもの)(函館市中央図書館蔵)



図4 函館案内漫画鳥瞰図(大正14年)(函館市中央図書館蔵)

背景にした景観は、明治11(1878)年、12年の大火後の開拓使主導で進められた街区改正によって誕生している。特に歴史的環境を色濃く残している空間は、平成元(1989)年に「重要伝統的建造物群保存地区」

に指定されている。

これより東側にかけてのグリーンベルトに代表される街路は、昭和9(1934)年の大火後の復興事業によって形成された。復興計画自体は、北海道庁や函館市を

積極的にリードした内務省の担当職員の指導力によって作成されている。本事業は、関東大震災復興事業のノウハウが生かされた"実験場としての地方都市"の具現化であった。

本事業に対して市民から、「今回の復興会は半官半民というよりも、官僚的であって市民的であることは乏しい」との指摘や「近来著しく官僚化して自治精神を忘却するの傾向がある」との意見が垣間見られた。都市政策が官僚主導で進められ自治精神を喪失することへの危惧があったと推測される。

5. 北洋漁業策源地の函館(ポリティクス)

函館の経済が飛躍的に発展するのは、日露戦争後である。明治38(1905)年の日露講和条約によって、日本が北緯50度以南の樺太を獲得し、ロシアが自国の日本海・オホーツク海・ベーリング海沿岸における漁業権を日本に許与している。露領漁業における日本人漁業者の不安定な地位が国家権益として保障されたのである。

北洋漁業は、昭和7(1932)年の“露領漁業合同”を

契機として、漁業資本と漁獲物の販売網の集約化など、個人的経営から企業化していく。さらに昭和13(1938)年の北千島漁業合同によって、「過去二回の統制が及ぼした直接的不利益の立場から反日魯的色彩がいと濃化されつつあり」と評されたように地元漁業家と日魯漁業との対立が展開した。

北洋漁業は、漁業水域の拡大とともに幾度かの企業合同により「国策上の日魯」へと変容している。その策源地である函館は「日魯を無視しては何も出来ぬ。日魯は実に函館の繁昌、函館新興のキーを握って」おり、まさに函館の日魯化を示唆している。最終的に北洋漁業は日魯漁業に集約化されて国家権益へと対象化されたのである。

6. 戦後の産業構造の変化とまちづくり(ブランド)

戦後の函館は、北洋漁業の衰退をはじめ、交通体系の変化により「函館が連絡船に象徴されるような意味で、北海道の表玄関だった時代は終わりましたよね」との時代認識であった。さらに、造船業などの基幹産業が斜陽化したことから「止まった時計」の都市と揶揄された。

その打開策として函館市は、昭和46(1971)年に『函館圏総合開発基本計画』をまとめ将来のビジョンを提示した。本計画は、臨海工業地帯の造成を目的とした「矢不來計画」だったが、上磯町(現北斗市)の漁民などから公害発生を危惧しての反対運動が起こった。結果的には、函館市長が昭和48(1973)年に矢不來計画の断念を表明した。

中央直結型行政の挫折からの施策が“観光立市”である。昭和57(1982)年に『函館市観光基本計画』を作成し、「西部地区に集積されている歴史的建造物やまち並景観は、(中略)観光資源として価値の高いもの」との認識を土台に、近代遺産を活用した観光振興へ舵を切ることになった。新たなブランドへの期待である。



写真8 沖取合同漁業株式会社 幸生丸 (函館市中央図書館蔵)

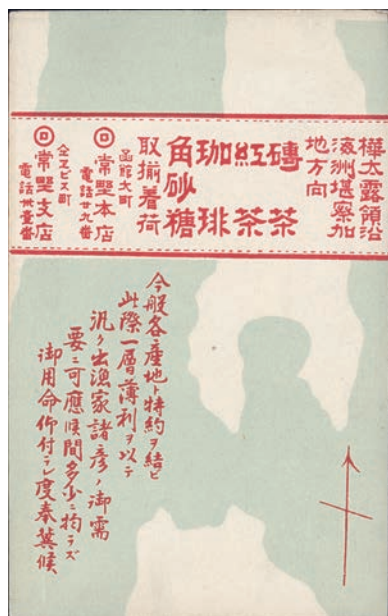


図5 北洋漁業向け宣伝広告 (函館市中央図書館蔵)



写真9 旧堤商会事務所(日魯漁業の前身・大正5年建築)(筆者撮影)

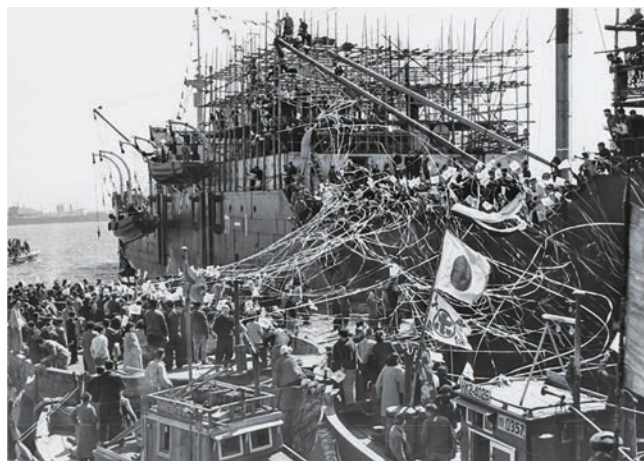


写真10 北洋漁業母船の出船風景(昭和28年頃)(函館市中央図書館蔵)



写真11 八幡坂（遠方に摩周丸が見える）（筆者撮影）



写真12 旧函館区公会堂（明治43年建築）（筆者撮影）



写真13 金森倉庫群（明治42年建築）（筆者撮影）



写真14 函館ハリストス正教会（大正5年建築）（筆者撮影）

7. おわりにかえて

函館の場所性の一つは、箱館開港による中央集権との近接性にあったと思われる。ゲートシティは人とモノの移動が形作った境界の港町を意味し、大火復興計画は地方都市として先進的な都市計画の実践の場となり、北洋漁業は国家権域のフロンティア的な経済活動の基地を意味している。現在は、観光地の魅力度ランキングで上位を獲得している「異国情緒」が観光産業を支えている（図6参照）。

もう一つは、「北海道と内地の中間の地」であり、「殆ど島国的状態」という青函圏がある。北洋漁業策源地

になりえたのは、「先ず漁夫傭ひ入れに便なること」が大きな要因で青函圏がその対象地であった。これら青函圏での往来は出稼ぎ労働者をはじめ「失業者の殺到地であり浮浪者の集合地」でもあった。このことは、函館が中核都市の幸福度調査で下位にあることと無関係ではないと推測される。

函館市民は、近代の歴史経験のプライドと現況におけるコンプレックスとの葛藤に揺らいでいるように思われる。函館出身の作家、佐藤泰志は、『海炭市叙景』で困難さに直面する人物に光を注ごうとした。私たちも歴史経験を追憶するだけでなく、現在の課題と向き合い新たな光を創造することが求められている。

〈参考文献〉

- ・榎森 進編（1990）『函館市史通説編』第2巻
- ・根本直樹（1995）「都市間比較から見た函館の地位とその空間」『地域史はこだて』21
- ・根本直樹（1995）「函館の近代都市空間形成の素描」『函館市史都市住文化編』
- ・榎森 進編（1997）『函館市史通説編』第3巻
- ・根本直樹（1997）「函館の都市人口の実態とその特性」『地域史はこだて』26
- ・根本直樹（2000）「函館における都市化と出稼労働者との相互関連性」『地域史研究はこだて』31
- ・榎森 進編（2002）『函館市史通説編』第4巻
- ・根本直樹（2011）「ゲートシティ函館の変遷」『日本の地誌3 北海道』
- ・根本直樹（2017）「函館のまちづくりと近代遺産」『地理』62-3

ナショナル		グローバル
明治期・街区改正 昭和9年大火復興計画 青函連絡船 矢不來計画(中止)	箱館開港 西洋文化 箱館奉行所 五稜郭築造 北洋漁業	
縄文文化 青函圏文化 志苔館跡・志海苔出土銭 函館大火 和洋折衷住宅 出稼漁夫	日本海交易 日本海文化 エトロフ場所経営 領事館・教会群建築 露領漁業	
リージョナル		ローカル

図6 函館の歴史の座標軸（試案）