

ゲートシティ函館+

函館の歴史を学ぼうかい

2026. 02. 25

根本直樹

- ・プロローグ(前近代時代)
- ・ゲートシティの土台(箱館開港)
- ・内国貿易(物資集散地)
- ・外国貿易(海外航路網)
- ・青函連絡船(+青函圏)
- ・北洋漁業の策源地(日魯漁業)
- ・もう一つのゲートシティ(流動性)
- ・ゲートシティの喪失(交通体系)
- ・その後のまちづくり(観光立市)
- ・エピローグ(地域課題)

先史および中・近世の世界

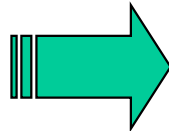
□先史時代



青函圏の成立

世界遺産:「北海道・北東北縄文遺跡群」

□中世時代



道南十二館(志苔館)



内海の世界

日本海交易

松前藩



□近世時代

□対アイヌ交易

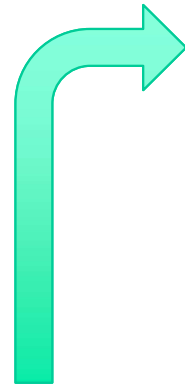
□場所請負制

□沖の口制

特異な藩

Q:上ノ国・勝山館が教えてくれたことは何？

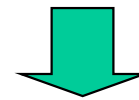
世界へ開  
かれた港  
湾都市



北方警備(前期幕領期)

高田屋嘉兵衛の活躍  
→エトロフ場所経営

箱館開港(後期幕領期)

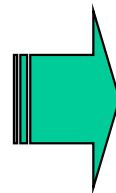


五稜郭に奉行所設置

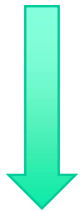


中央集権との近接性

外交問題を解決  
するための要地



□近代時代



居留外国人の登場

幕府の蝦夷地経営

Q:幕府と明治政府との関係は断絶か連続性か？

# 北海道の 物資集散 地①

明治初期の函館  
の商況の優位性



①三湊のなかで第一の天然  
の良港

②東海岸も西海岸も商圈と  
することができる地理上の優位

③箱館奉行所の設置により都  
市的な基礎ができていた

明治政府の連続性

開拓使支庁の設置

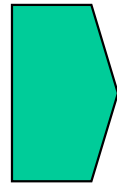


開拓使往復文書の内容などから解釈

Q:明治後期に函館経済は衰退傾向にありますか  
その理由は？

## 北海道の 物資集散 地②

物資集散地の独  
占機能の喪失



①定期航路の小樽延長

②鉄道網の発展による流通  
経路の変化

③青函航路の貨車航送

北海道の二大港湾商業都市

①函館：海産物市場

②小樽：陸産物市場



明治20・30年代以降明確化

Q:航路延長の影響は、現代でも同じような傾向にあるのは何？

Q:小樽の陸産物とは何？

# 海外航路 網の結節 点

販路・鮭：東京・仙台  
鱒：新潟・東京

海産物（コ  
ンブ）の清  
国輸出



露領漁業の基地  
塩鱒の輸出・対  
中貿易の伸び



ロシア・台湾・上  
海・沿海州・カム  
チャツカへの航  
路数の増大

幕末（欧米系商社）➡ 明治初期（清国商人）➡ 大正期（有力海産商）

□ 明治25年以後の函館港の貿易は、昆布を主体とした  
対清貿易と露領漁業による「漁業貿易」によって発展

青函連絡  
船と青函  
圏

明治24年：上野-青森間鉄道全通

明治38年：函樽間鉄道全通

明治41年：青函連絡船の開始

移民の上陸地：  
小樽・室蘭・函館



函館に集約化

青函圏



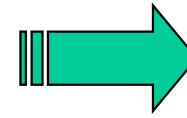
顕在化

- ① 経済圏の縮小化
- ② 北洋漁業の集約化(労働力の供給)

大正時代：島国的状況⇒「大函館論」

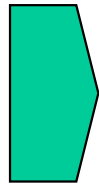
北洋(露領)漁業の策源地

出稼ぎによる個人的な小規模出漁



企業経営

日露戦争



日露講話条約



日露漁業協約



函館の露領漁業策源地



漁業会社の企業合同



北洋漁業の策源地



国策上の日魯

明治38年

昭和7年・13年

北千島沖取り漁業

Q:漁業策源地が函館になった理由は？

Q:地元漁業家と日魯との関係性は？

Q:昭和10年代北洋漁業の漁獲高は増加傾向にあるが、遊興費は減少傾向にあるのは何故か？

## 市民の流動性と多様性

昭和5年までは東京、横浜を除けば函館は関東以北最大の都市であった

□当時大小「船成金」が雨後の筍の如く続出し全盛を極めたときだから我も我もと函館に集まってきた

□内地より来るもの、北海道の奥地より来るもの、共に函館に足留めの地となすが故なりとの観察あり

□東北県下及北陸地方から続々失業者が出稼漁夫を希望して当市に集まってくる

□函館は、失業者の殺到地であり浮浪者の集合地とされた

Q:函館に来た失業者での有名人は誰？

交通体系  
の変化と  
連絡船

北海道一本州間の旅客移動

昭和40年国鉄80% ➡ 49年国鉄50%以下

「たしかに、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」当時の矢野市長の言葉（昭和49年10月9日付「朝日新聞」）

本州接続ダイヤ ➡ 千歳空港と直結する札幌  
中心の都市間輸送ダイヤ体系に見直される  
（昭和55年）

戦後の産業構造の変化

北洋漁業の策源地  
青函連絡船の基地  
製造業の函館ドック

衰退

函館の性格「止まっている時計」(『都市診断北海道篇』1966)

『函館圏総合開発基本計画』  
(矢不來計画・昭和46年)

断念

48年2月

函館山の自然保護  
歴史的環境の活用

観光政策

『函館市観光基本計画』  
昭和57年

魅力度ランキング上位

Q:矢不來計畫を断念した理由は？

Q:新たに喪失したものは何？

新たな青  
函構想の  
提示

政治的機能・物資集散地・北洋漁業・  
北海道の玄関口の場所性の喪失



「青函インターブロック交流構想」昭和62年  
「ツインシティ(双子都市)」提携 昭和63年



青函新時代

Q:青函圏を支えていた人々とは誰でしょうか？

Q:大切なことが育ってこなかったのは何？

## 対話1

□交通体系の変化＝場所の重要度も変化する

→船舶→鉄道→飛行機＝人も動く

→函館の位置は動かない

⇒歴史的事象と地理的位置は変わらない

→未来を考える

## 対話2

□函館市の人口のピークは昭和55(1980)年頃  
→以降人口は減少傾向にある

→昭和63(1988)年以降の観光ブームがあってもこの動きは止められない

→観光産業だけでは現在の人口を支えることは難しい

→未来を考える

## 対話3

□近代都市・函館の二面性が現在でも生きづいている

→異国情緒という魅力度上位の観光ブランド

→中核都市の幸福度ランキング下位の市民生活

→未来を考える

ご静聴ありがとうございました