

近代期小樽における市民が目指した都市像

－教育・交通インフラの整備に着目して－

原 遼平・三宅彦大・伊藤智比古・齊藤隆之介

I はじめに

近代期の日本では明治政府の富国強兵政策のもと、全国各地で様々な開発や企業の勃興がみられた。この背景には港湾都市の発達による積極的な海外との交流があった。日本の近代化の過程と港湾都市の発達に関しては、地理学では林が密接な関係を指摘している¹⁾。そのような日本の近代期において急速な発展を遂げた地域として挙げられるのは北海道である。北海道は近世期までは蝦夷地であり、積極的に開発が進められてきたのは松前や江差、函館といった道南地方であったが、明治2(1869)年に政府によって開拓使が設置されると、本格的な開発が始まった。道都として急速な発展を遂げた札幌をはじめ、室蘭や釧路、根室といった港湾都市や夕張などの炭鉱都市、北の軍都としての旭川のように道内各地で多くの都市が勃興することとなった。その中でも港湾都市は北海道の出入口として、北海道の発展には必要不可欠な存在であった。

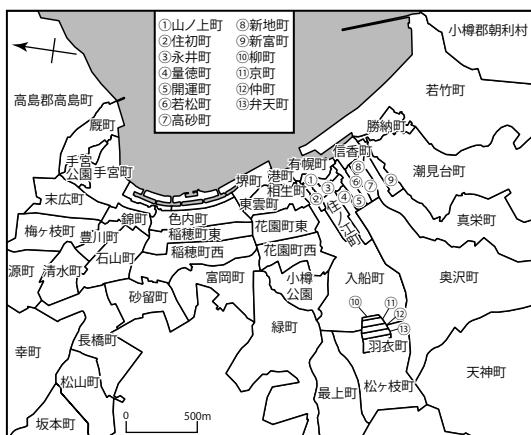
本稿で取り扱う小樽は、明治期から昭和戦前期にかけては函館や室蘭と並ぶ北の玄関口として北海道の発展を支えていた。従来、小樽については港湾や個別のインフラ整備、区(市)会における政策など多くの研究があるが、複数のインフラ整備に焦点を当て、それらから小樽の発展を論じたものは内藤²⁾や市史、郷土史家の研究にみられるものの、相対的には少ない。これらの中で内藤は地域名望家から労働者層までの社会諸階層の動向に注目し、彼らが国家と対立・協調し、都市としての小樽が作り上げられていく過程を明らかにした。一方で、近代期において、急速に都市が発展していく中で、そこに住む人々が理想とした都市

像がどのようなものであったのかについては十分に検討がなされていない。都市は国家や市町村といった公的機関の影響や方針によって発展する部分もあるが、住民たちの自発的な活動により発展する部分も少なくない。そして、これらには実現したものと実現しなかったものがあり、各事例を個別のかつ具体的に検討していくことは、人々がどのようなことに期待し、実現を目指していたのかを考える上で必要なことである。

よって、本稿では近代期小樽に焦点をあて、当時の資料から人々が期待した近代都市像の中でも教育と交通の2つのインフラ整備に焦点をあてて検討を行う。交通についてはさらに港湾の活用、市内・郊外鉄道の整備という2つに重点を置く。これらの検討を通して小樽における近代都市の成立過程を明らかにしたい。小樽は明治期に札幌との間で鉄道が敷設されたことで、それまで開拓の入り口として整備されていた函館からその役割を受け継いだ。昭和戦前期までは札幌を凌ぐ人口も有し、「北のウォール街」という表現に代表されるように北海道経済の中心地であり、北海道の近代化の最前線を担った街であった。また、小樽市は令和3(2021)年から「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」というテーマで市域を日本遺産に登録するための施策も実施しており、市内でも近代期への注目が高まっている。これまで政治や経済の観点から注目されてきた近代都市小樽の成立過程を国や議員といった一部の為政者だけではなく、当地に住む人々に焦点を当て、人々が理想とした都市像を検討することは小樽の近代化だけでなく、北海道そして日本の近代化過程に関する研究に資すると考える。



第1図 小樽市の位置と周辺市町村



第2図 昭和戦前期小樽市中心部の町域
 (『小樽市街図』(市立小樽図書館所蔵)及び
 『最新小樽市街図』(筆者所蔵)より作成)

II 地域概要

(1) 小樽の地理的特徴と都市の形成

小樽は北海道の西部に位置し、石狩湾に面している(第1図)。市の東部は札幌市と石狩市、西部は余市郡余市町、南部は余市郡赤井川村に接する。市内西部は山に接しており、市街は山と海に挟まれた範囲を中心に形成されている。

第2図は昭和戦前期における市内中心部における町域である。現在では稲穂町及び花園町といった小樽駅と海岸の概ね間に位置する町に商店街が形成されており、観光地として著名な運河やメル

ヘン通は色内町東部から堺町に位置する。一方で、富岡町や緑町といった山側の町や手宮町方面は住宅街であり、急な坂道に沿うように家屋が形成されている。また、現在はその面影はほとんど残らないものの、手宮公園付近の梅ヶ枝町南部及び入船町と松ヶ枝町に挟まれた地区(柳町・京町・仲町・弁天町・羽衣町)は昭和戦後直後まで遊郭として機能し、それぞれ「北郭」「南郭」と呼ばれていた³⁾。

近代期の開拓使設置に伴って急速に発展した小樽であるが、近世期には小樽内と呼称されていた。明治12(1879)年に戸長役場が置かれたが、同17(1884)年には廃止され、小樽郡役所の直轄下に入り、同30(1897)年北海道庁小樽支庁に代わった。同32(1899)年小樽区となり、大正11(1922)年に市制を施行、昭和15(1940)年に高島町・朝里村を併合した。

近世期に蝦夷地を支配していた松前藩によって敷かれた場所制度は小樽内でも適用されていた。この場所制度とは領内に場所を区切ってそれを重臣に与えることで、与えた人物に当地の知行権を与えるというものである⁴⁾。そして、後にこの場所に重臣の代わりに一定の金額を徴収し、特定の商人に経営させる請負制度ができ、小樽内でも天明期には、近江商人によって請負場所が開かれていた⁵⁾。そして、これらの請負場所において商人たちが開設したのが運上屋であり、同所に集められる運上金によって彼らの経営は行われていた⁶⁾。安永期から天明期には、それまで鯨魚の中心であった江差付近で不漁が続き、漁民が北上する鯨魚を追って集まり、2,000人あまりの出稼和人で賑わった⁷⁾。

明治2(1871)年開拓使が置かれると、小樽に仮役所を設けて西部諸郡を支配するとともに、札幌本府建設のための基地となったことで、人々の往来、資材の搬入が盛んに行われ、活気を呈した⁸⁾。同13年に小樽・札幌間、15年に幌内まで鉄道が延伸すると、幌内炭が小樽港から移出された⁹⁾。同22年に特別輸出港、32年に開港場となり¹⁰⁾、37年には函樽鉄道が開通して¹¹⁾鉄道がさら

に奥地に延びようになり、小樽周辺地域の開拓がさらに進むこととなった。同40年以降は港湾も次第に整備され、内地以外にも朝鮮・中国・ウラジオストクなどへの対岸貿易も盛んに行われ¹²⁾、外国貿易でも発展がみられた。特に第一次世界大戦時には豆類輸出を中心に、函館の海産物集散市場に対して、農産物を主とする市場を形成した¹³⁾。同時期には人口も増加し、大正9(1920)年の第1回国勢調査の際には約10万人が居住しており¹⁴⁾、道内では函館に次ぐ人口を有していた。

大正中期以降、第一次世界大戦では雑穀のヨーロッパ輸出など、1920年代の小樽の商業は最盛期を迎え、大手銀行の支店進出も相次いだ¹⁵⁾。一方で、隣接の高島町・朝里村は漁業を基幹産業にしていたが、昭和初期のニシン漁の不振など漁業の活気が失われつつあり、昭和15年の小樽市への合併にもこの状況は影響した¹⁶⁾。この頃には小樽市もそれまで増加の一途をたどっていた人口の伸びが鈍化し、札幌市の後塵を拝することとなった¹⁷⁾。

昭和戦後期に入ると、敗戦による南樺太の喪失や中華人民共和国成立に伴う中国大陸との関係縮小などから、苫小牧などの太平洋側の港湾に流通の中心が移り、小樽は衰退していった。現在は観光地としても発展しており、新型コロナウイルス流行の影響を受ける前の令和元年度においては年間の観光客数は約400万人を数え¹⁸⁾、道内における人気スポットの一つとなっている。

(2) 近代小樽港の盛衰

小樽港の前身は手宮港で、明治2(1869)年に開拓使により今後同港などで運上の取扱を行うことが決定された¹⁹⁾。同3年海関所と改めた。これにより松前や江差の商人が小樽に移住するようになり、手宮と隣接する色内方面が発展し始めた。

明治11(1878)年北海道産の石炭・木材などの外国に輸出できる特許が小樽など5港に与えられた²⁰⁾。手宮に鉄道が開通するに伴い、明治14年に棧橋が築かれ、幌内炭の積出しも担うようになった。一方、海運業も盛んとなり、三菱会社と共同

運輸会社の競合もあって汽船の往来が増加し、明治8年の入港船舶数は西洋帆船28隻・日本帆船638隻に対して、同18年には西洋汽船467隻・西洋帆船133隻・日本形船1万838隻と増加した²¹⁾。同27年露領沿海州・樺太および朝鮮貿易について、小樽港で邦人所有船舶の出入りおよび貨物積卸しが許可され、外国貿易が可能となった。同30年広井勇が初代小樽築港事務所長となり、高島郡厩町から北防波堤にかけての第1期工事が着工した。難工事の末同41年に竣工、日本初の本格的な外洋防波堤といわれた。2代目小樽築港事務所長伊藤長右衛門による第2期工事は南防波堤の築造で、同41年より大正10年(1921)の工事期間であったが、第1期拓殖計画にも計上された。

大正3年の小樽市街図では第1防波堤・第2防波堤・築港事務所がみえ、同15年の小樽港湾市街図では北防波堤・南防波堤・築港駅・手宮貨物駅・高架棧橋などが描かれ、また鉄道省埋立地や、棧橋・埋立地・修築地などの計画案が記されている²²⁾。昭和2(1927)年の第2期拓殖計画により岸壁・埠頭工事が起工、同15年1号埠頭(北海道初の突堤式埠頭)が完成。次いで2号埠頭・3号埠頭・北副防波堤の工事も着工されたが、戦争のため中断した。

小樽港の商品移出入の実態をみると、明治14年小樽からの鯨魚肥移出货量は約9万石であったが、同29年には22万7千石に増加し、当港の移出港としての地位を示していた²³⁾。管外出入物品額は、明治12年では輸出85万4千920円・輸入79万5千387円、同21年には輸出135万9千475円・輸入122万861円、同27年に輸出399万1千644円・輸入905万9千327円となっていた。同27年の輸出品目では鯨鮑113万8千511円・石炭75万4千353円・干鮑17万5千149円・身欠鯨16万555円・鯨鯨11万7千766円などがみられ、輸入品目では玄米・白米・砂糖・茶・紙類・呉服太物類・和洋小間物類・麻綿類・魚網網糸類などが目立っていた。また同年の海外輸出額は石炭を最多として19万9千611円であった。日露戦争の結果、日本は北洋の漁業権を獲得し、小樽の漁獲物の輸入が増え、朝

鮮・中国方面に木材を輸出、道内木材の7割を当港から積出すほどとなった。第1次世界大戦時にはヨーロッパの食糧難を受けて菜豆・豌豆・デンプンなどが大量に輸出され、デンプンの輸出は、大正2年の781斤(77円)が5年後には2千647万699斤(500万7千281円)にまで増加を示していた。昭和2年の入港船舶数は6千64隻に及び、同4年外国間の移輸出入量は61万9713トン、同15年には本州府県・台湾・朝鮮間で314万5125トン、道内および樺太間では44万6882トンであった²⁴⁾。第2次世界大戦後は、大陸との貿易が大幅に減少し、海運の中心は苫小牧など太平洋岸に移った。

(3) 市街地景観の変遷の概要

本節では、市立小樽図書館所蔵の小樽市街の古地図から、小樽市街の拡大の過程を把握する。使用した地図は、明治後期、大正後期、昭和戦前期のおよそ十年間隔の三時代のもので、小樽港を中心とした小樽市街地について、人家が連続した区域がおおよそ把握でき、なおかつ商店、寺院、神社、学校などの記述が相当数確認されるものを選定した。

まず、使用した各地図の特徴について言及したい。

①「小樽港明細図」明治40年頃、作成者不明、多色刷

明治40年ごろの小樽市街を、港湾部が図の斜め右下を向くように描写した多色刷りの市街図である。沿岸部は現在の小樽築港駅周辺から手宮公園、内陸部は松ヶ枝町の新遊郭地周辺から現在の小樽駅周辺部にかけての範囲をおさめている。また、図の右下、主図では海水面にあたる部分には、副図として樺太半島を含めた北海道全図が描かれている。

判例がないため推定であるが、市街地部分の描写には、黒斜線塗りの人家区域を主として、商店などの施設を表現した、赤色あるいは青色に塗り分けられた区画が数多く見られる。色の使い分けの基準に関しては判然としませんが、赤塗りの区画

では、店名や屋号紋の記述、または“〇〇邸”のような記述があるのに対し、青塗りの区画には郵便局や学校、警察署などの公共性の高い施設の記述や、小樽倉庫株式会社や税関、郵船会社などの交易にかかわる施設の記述があることから、公的、私的の程度など、塗分けに関してある程度の区別がうかがえる。また、停車場(駅)、寺社、学校などの施設については、簡単な建築の描写が伴っている。山間にある牛乳搾取所周辺には牛の描写があるほか、入船川河口部に10隻ほどの帆船の描写がみられるなど、簡単ではあるが当時の風景をうかがうことができる。

②「最新小樽市街図」大正15年発行、木村熊雄(編集及び発行)、多色刷

沿岸部が図の上を向くように描写された多色刷りの地図で、沿岸部は埋め立てが行われた平磯岬以西から、手宮公園周辺の北部にあたる高島郡高島町との境界線付近までの範囲を収録している。内陸部については、現在の小樽駅からみて函館本線の余市・函館方面にあたる長橋町から、遊郭地区や勝納川中流部までを収録している。市内の商店や諸施設に関しては、赤字での施設名の記述が多くみられ、屋号紋などの記述はないものの、「小樽港全図」に比べて高密度に施設名を確認できる。また、青丸印にて、道路部分に消火栓の位置を描写しており、市内における防火体制や水道設備も把握できる。

また、裏面には「小樽市営業一覧」として小樽市内の様々な店舗の広告が約70店分掲載されており、当時の小樽市内の商業の概略がうかがえる資料であるといえる。業種については、銀行が8店と多く、北海道拓殖銀行、中越銀行、北門銀行、安田銀行、三菱銀行の各支店や小樽銀行が確認できるほか、富山に本店を置く現在の北陸銀行の前身の一つである第四十七銀行の小樽支店も確認でき、北海道開拓と北陸出身者との関係がうかがえる。

③「小樽市街図」昭和11年発行、小樽市役所（発行）、多色刷

収録範囲は②の「最新小樽市街図」とほぼ同様であるが、市街地の全体的な記述に関しては色刷を生かしてより詳細になっており、学校などに関しては建築物の形まで詳細に描写されている。また、副図として、「小樽港位置図」が収録されており、日本列島とアムール川河口以南から朝鮮半島の沿岸部を描写したうえで、小樽港から各港へ航路が伸びる様子を描いている。確認できる行き先は、ニコラエフスク、真岡（樺太）、大泊、カムチャツカ、ペトロパウロスク、ウラジオストク、釧路、横浜、神戸、新潟、敦賀、羅津、元山、釜山、上海、香港、シンガポール、シアトルである。

次に、市街図からうかがえる小樽市街の様子やその拡大について検討する。

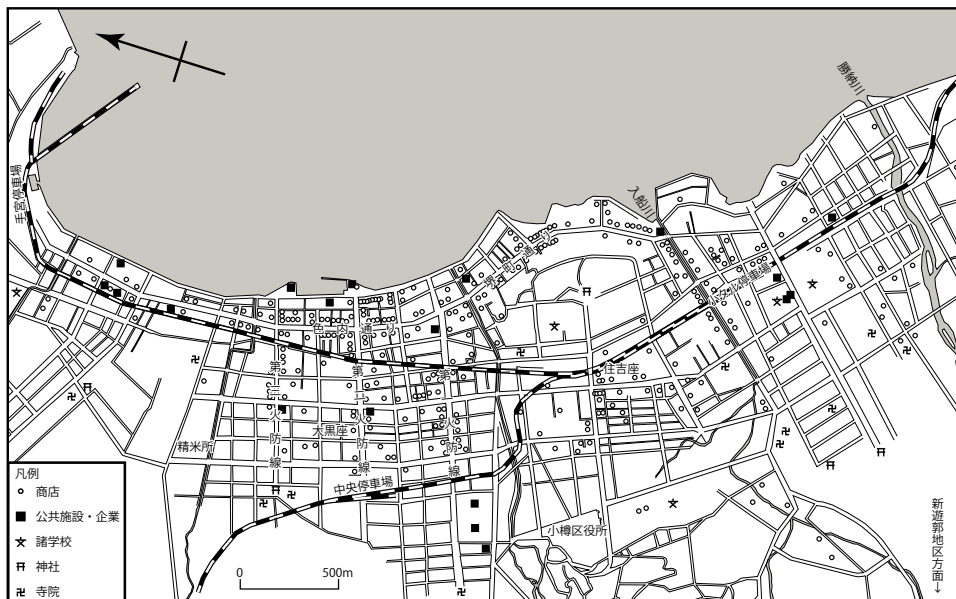
a. 明治後期

第3図では、原図にて赤く塗られた区画の箇所を商店などとして白丸印、青く塗られた区画の箇所を公共施設・企業として黒四角印を置き、その

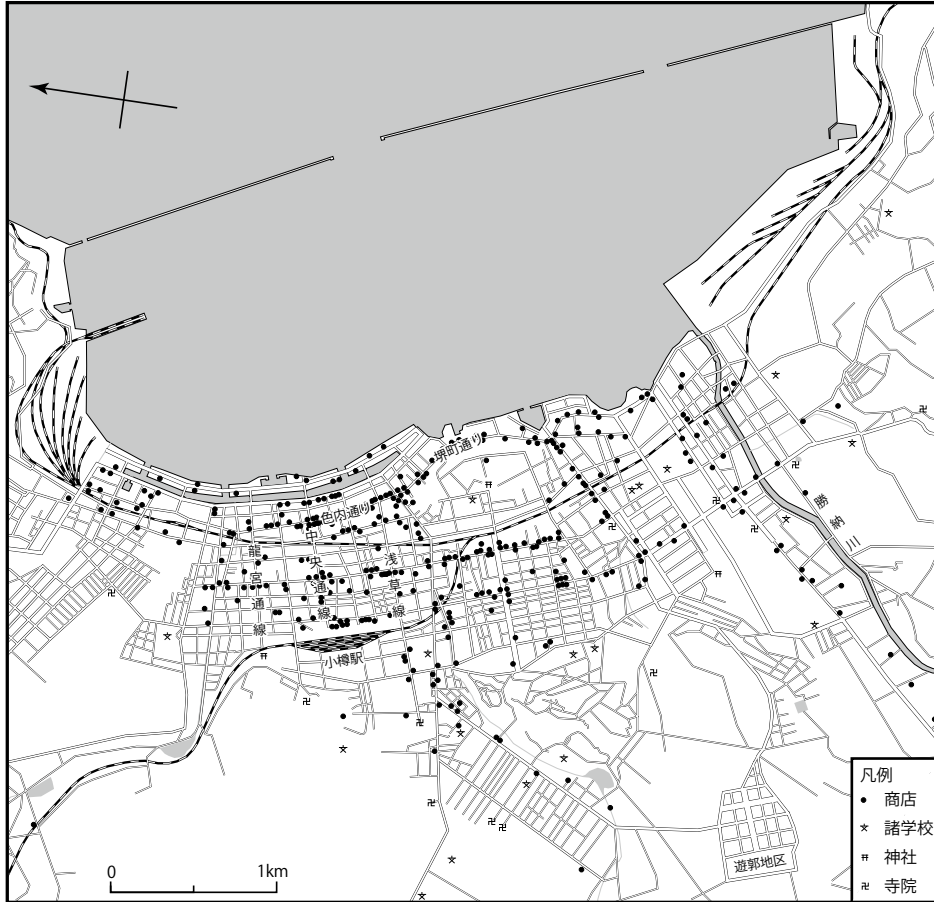
他、諸学校（青塗り区画について記述から学校と判断できた箇所はこちらの記号として扱った）、神社、寺院とわかる箇所にそれぞれの地図記号を配置した。必ずしも当時存在した商店全てが地図に示されているわけではないと考えられるが、現在まで当時の建築物を多く残す色内大通りやそれに連なる堺町通りの盛況がうかがえる。加えて、中央停車場付近では、港地区から中央停車場方面を直線に結ぶ大通りである第一火防線、第二火防線、第三火防線沿いに施設の記述が多い。また、入船川（現在の入船通）から小タル停車場（現在の南小樽駅）や停車場周辺の記述の密集も目立つ。他方、学校や寺社に関しては、ほとんどが内陸部に位置している。

b. 大正後期

第4図では、原図にて赤文字で記述された箇所を商店などとして黒丸印を置き、その他諸学校、神社、寺院とわかる箇所についてそれぞれの地図記号を配置した。第3図と比較して、港湾部に小樽運河が完成した色内大通りに記述の密集が目立



第3図 明治40年頃の小樽市街図
（「小樽港明細図」（市立小樽図書館所蔵）より作成）



第4図 大正15年の小樽市街図
 (「最新小樽市街図」(大正15年, 市立小樽図書館所蔵)より作成)

つほか、第3図での中央停車場にあたる小樽駅前
 から水天宮山西部にかけての第一大通り沿いの記
 述の密集も目立つ。明治後期と比較して、それら
 以外の箇所でも商店などが減少したと結論付けるこ
 とはできないが、小樽駅前の発展の様子がうかが
 える。なお、第3図にて記述の多さがみられた第
 一・第二・第三火防線に関しては、「最新小樽市
 街図」ではそれぞれ、浅草線、中央通線、龍宮通
 線に変更されている。

また、第3図から収録が拡大した箇所につい
 ては、第4図中南東部分に当たる平磯岬北岸部
 における大規模な埋め立てと機関庫の完成、高等商業
 学校の位置する区域、市街地南部を流れる勝納川

の中流部などが挙げられ、沿岸方向と内陸部への
 小樽市街地の拡大が見て取れる。なお、第4図中
 南西部の、周囲から独立し方形区割りされた地区
 である松ヶ枝町の遊郭地区に関しては、今回使用
 した三枚の地図のいずれにおいても、商店などの
 具体的な店名に関しては一切記述がない。学校や
 寺院などの施設に関しては、明治後期と同様に内
 陸立地が多く、先述の沿岸・内陸方向への市街地
 拡大に伴う動きを反映したものと考えられる。

c. 昭和前期

第5図では、原図にて薄緑に塗られた区域を市
 街図として濃灰色で塗り、原図にて赤丸印で記述



第5図 昭和11年における小樽市街図
 (「小樽市街図」より作成(昭和11年,小樽市役所)(市立小樽図書館所蔵))

された箇所を商店及び公共・インフラ施設として黒丸印を置き、諸学校、神社、寺院、郵便局についてそれぞれの地図記号を配置した。「小樽市街図」では赤丸で表示されている箇所自体が少ないため、単純な店舗の多寡の推移は不明である。一方で、大正後期と同様に色内大通りや浅草通りに商店などの集中が確認できる。市街地の拡大に関しては、引き続き内陸部への拡大が確認でき、大正期の区画に加え、市街地北部の山間部への拡大がみられる。それらの区画にも郵便局が存在することは、一定数の住民の存在を裏付けるものと考えられる。また、港湾施設の埋め立て区域拡大も確認でき、大正期にもみられた機関庫地区には、多数の機関車をおさめる扇形機関庫や、船舶に直接荷物を搬出入する装備であると考えられるトランスポーターとその軌道の描写もみられる。

以上のように、明治後期から昭和戦前期にか

け、小樽市街地は、沿岸部の色内大通り・堺町通りや中央停車場・小樽駅前の区画を中心としながら、港湾施設の拡大を伴いながら沿岸方向へ、また山間部にかけての内陸方向へ市街地を拡大させてきたことが市街図から確認できる。

Ⅲ 小樽高等商業学校の設置過程

(1) 小樽区制初期における教育機関設置状況と高等商業学校

小樽区制実施時、すなわち明治32(1899)年当時、区立の小学校は量徳・稲穂尋常高等小学校、手宮・奥沢・汐見台尋常小学校の計5校があり、更にこれを補うように私立の小学校が5校あった。その後、公立小学校は増設されていき、区制実施から10年後の明治42(1909)年に至って尋常小学校4校、尋常高等小学校7校の計11校とな

り、私立学校は1校へと減少した²⁵⁾。

中等教育機関に目を向けると、余力学館、有隣学館、静修女学校、済美学校、小樽女子実業学校、小樽英和学校といった私立の学校が林立していたが、これらは教養と実務を主たる教授内容とする学校で、正規の中等学校ではなかった。小樽区に公立中学校が置かれるのは北海道庁立小樽中学校が開設された明治35（1902）年のことである。これに先立って明治28（1895）年、札幌・函館に庁立中学校が設立されていたが、小樽区においてもこれを要望し、特に小樽区選出の北海道会議員高野源之助や小町谷純らが働きかけたという。また、明治32年制定の高等女学校令に基づいて明治35年に札幌、明治38（1905）年に函館に高等女学校が設立されたのに続き、明治39（1906）年に小樽高等女学校が開校した²⁶⁾。

他方、明治32年には実業学校令も制定されている。これにより、産業の発展に伴う人材の供給のために実業学校が制度化され、その数を増していくことになる。小樽区内においても、明治35年に私立小樽商業学校（のちに北海商業学校へと改称）、明治38年に小樽水産学校、大正2（1913）年に庁立小樽商業学校と、様々な設置者によって次々と実業学校が設立されていった²⁷⁾。

本章で主に取り上げる小樽高等商業学校が誘致・設置されたのも、このように実業学校をはじめ教育機関が整備され、さらには林立していく時期のさなかであった。高等商業学校は官立学校であるという性格上、設置場所の選定や誘致の問題がついて回り、必然的に外部との交渉、すなわち他地域との競合や当局との折衝が生じる。また、文部省は敷地や費用の負担を地元求めたため、地元負担も生じることになる。これらの処理・克服の過程についての分析・考察は、この時期における小樽の地域的特質の解明に資するものと考えられる。

先行研究等における小樽高等商業学校の誘致・設立過程についての記述では、寄附があったことや、区が熱心な誘致を行ったことについては触れられているが、その過程については必ずしも明ら

かではない。小樽高等商業学校の後継である小樽商科大学が50周年に際し編纂した『緑丘五十年史』が誘致運動の経過についてやや詳細に記述している程度である。

本章では市立小樽図書館所蔵の「第五高等商業学校関係書類」を用い、校地選定の過程を整理する。これは第五高等商業学校（小樽高等商業学校の計画段階での名称）に関して、主に敷地に関する書類が1冊に綴られたものである。

この書類は『緑丘五十年史』でも参照されており、そこでは市史編纂室所蔵となっている²⁸⁾。実際に末尾の史料に市史編纂室の印が押されているが、現存のものはさらにその上から新しいボール紙で装丁が施されている。このボール紙の背表紙裏に「2010.11.23」と記されていることから、装丁は平成23（2010）年11月23日、図書館への移管は遅くともそれ以前と推定される。

綴られている史料の年代は、敷地寄附の申し出が始まる明治39（1906）年12月から、敷地の所有権移転登記の事務処理が完了する明治43（1910）年2月まで、3年余りの期間である。内容は第1号から第83号²⁹⁾からなり、小樽に誘致が決定してからの敷地の選定と整備、そして所有権の処理に至るまでの史料が含まれる綴りである。

なお、史料の引用では適宜読点を付し、漢字は常用漢字に、仮名はひらがなに改めた。

（2）小樽高等商業学校の設置過程

a. 小樽に決まる経緯

校地選定以前、特に高等商業学校の設置が小樽に決まった経緯については史料的には判然としない。一説には、明治30（1897）年に小樽商業会議所特別会員であった小町谷純が法制局長官に対し、北海道の国際貿易振興のために小樽に高等商業学校を設置する必要があると力説したとされる³⁰⁾。明治32年には小樽区からも政府に対して高等商業学校設置の稟請が提出された³¹⁾。ただ、実際に誘致運動が生起するのは明治39年に文部省で高等商業学校の増設が決定してからのことである。これは既存の官立高等商業学校が東京・神

戸・山口・長崎の計4校であったため「第五高等商業学校」として計画され、小樽のほかに函館や仙台も名乗りを上げたとされる。当初は函館が有力だったようであるが、小樽区がいち早く敷地1万坪と建設費5万円の寄附を決定し、区长椿藁一郎、地元選出代議士金子元三郎らを通じた活発な働きかけをはじめた。10月、政府は建築費37万円のうち20万円を地元で負担することを求めた。上京中の椿、金子らがこれを電報で地元へ知らせ、寺田省、渡辺兵四郎、小町谷らが協議し、区会へは事後的に諮ることとし、承諾する旨返電したという³²⁾。

b. 候補地の選定

これを受けて12月から翌明治40(1907)年にかけて有志から敷地の寄附が提出されることになる。「第五高等商業学校関係書類」の第1号から第5号、第7号はその敷地寄附願である。以下は第1号の引用である(図面は割愛)。

今般其筋に於て高等商業学校増設の計画に付本区より其敷地壹萬坪並に校舍建築費金貳拾萬圓を寄附するに於ては該校を小樽区内に設置すへき方針に対し本区は既に区会を開き文部省の御旨趣に基き審議の末敷地並に建築費を寄附するに議決相成候趣、然るに右建設の地は他の營造物の位置と異なり最も適切なる土地の選択を要し候事と存し候、就ては右敷地として拙者共の所有に係る小樽区稲穂町に於て別紙図面の通り寄附致し度候条実地に就き御調査の上該校候補地に御採用成被下候様御取計被下度此段奉願候也

明治三十九年十二月七日

小樽区港町貳拾參番地

木村円吉[㊞]

小樽区色内町貳番地

金子元三郎

代 内山勝平[㊞]

小樽区稲穂町畑拾四番地

河原直孝[㊞]

小樽区花園町貳拾番地甲

青木乙松[㊞]

小樽区长椿藁一郎殿

史料中に「既に区会を開き文部省の御旨趣に基き審議の末敷地並に建築費を寄附するに議決相成」とあることから、候補地未定のまま区会が政府と交渉して誘致に漕ぎつけ、その後に敷地の寄附を募ったことは概ね相違ないようである。

こうして提出された敷地寄附願を整理したものが第1表である。

明治40年1月、乙第二六号「高等商業学校敷地撰定方ノ件」にて小樽区は文部省に対し、候補地の調査・図面を送るとともに実地検分のうえ敷地を選定するよう求めた³³⁾。そして5月15日、文部大臣官房会計課長松村茂助が来樽し、候補地の実地検分を行った³⁴⁾。その結果、文部省の見解は次のようなものであった³⁵⁾。

文部大臣官房文書課未北会六号

第五高等商業学校敷地は先般実地踏査為致候処適當と認むるものは無之旨復命候処、候補地中C印(青木乙松外三名寄附申出の分)は比較好地位に有之候に付右に決定可致と存候得共、該地は土地不平均なるを以て相当工事を施行するにあらざれば敷地と相成不申候、就ては該地に地均、土盛、石留等の工事を施し相当敷地と相成候ものとし寄附相成候様致度候に付右可然御交渉相成度、万一右工事小樽区に於て施行相出来不申候は、不得已義に付更に適當の候補地撰定の上申出候様御示達相成度此段及御依頼候条至急何分の義御回答相成度候也

明治40年5月31日

文部次官沢柳政太郎

北海道庁長官河島醇殿

北海道庁経由で小樽区にもたらされた文書のため、北海道庁長官宛となっている。押印もなく、用紙も北海道庁のものであるため、写しと判断で

第1表 寄附申込者と寄附申出地

符号	寄附申出者	場所
A	高橋直治	天狗山麓（見晴町）
B	寺田省婦 青木乙松	手宮裡町（242番地）
C	河原直孝 金子元三郎 木村円吉	稲穂町（畑91-94番地）
D	板谷宮吉 早川両三	稲穂町（畑97番地）
E	井尻静蔵	手宮裡町（159番地）
F	原田清内ほか6名	奥沢村
G	清水平三郎	汐見台町

注）符号は史料中のものに準拠。

（「第五高等商業学校関係書類」第1-9号別紙「高等商業学校敷地として寄附申出者調」より作成）

きる。

内容を見ると、実地踏査の結果、適当と認められるものはない旨の復命があったが青木乙松らが寄附を申し出た候補地Cは比較的好いとされていること、当該地は土地が平らではないため地均し・土盛り・石留めなどの工事を施さなければ敷地とはしがたいこと、小樽区においてその工事ができないのであればさらに別の候補地を選定して申し出るよう指示していることがわかる。

これを受けて小樽区は、敷地を一面の平地ではなく三段の平地とすることを提案する。6月29日付親第一九四号（北海道庁第二部長宛の文書案）には次のように述べられている³⁶⁾。

候補地中C印（青木乙松外三名寄附申出之分）の土地は傾斜甚敷之を一面の平地となすことは頗る難工事にして従て巨額之地均費を要する義に付、之を上中下三段の平地に区分し上下之二段は約三千五百坪、中段は約三千坪又各段の高は約十五尺として土盛石留等之工事を施し相当之敷地に致度

これに付された図では上下段が各4,500坪、中段が4,000坪の計1万3,000坪として記されている。本文との不整合の理由は定かではないが、面積の増加があった理由は、後にも触れるように、

敷地を三段に整備する際に生じる法地の分を平地1万坪に加えたためと推測される。各地主からの寄附面積とその増加分を示したものが第2表である。

これを見ても総坪数は約1万3,000坪となっている。この時点で、青木乙松ほか3名の寄附面積の増加だけでなく、稲積豊次郎・白鳥永作の土地が追加で計上されていることがわかる。

この案に基づいた敷地の寄附が許可されたのは7月のことであった。5日に上京した「ユハラ」（北海道庁第二部長湯原元一）から樺区長宛に「ケサククヂナラシハ三ダンニテヨシトキク」（今朝着く。地均しは三段にて良しと聞く）との電報が送られている³⁷⁾。正式には松村から樺区長に宛てて発された7月17日付未北会一二号で第五高等商業学校の敷地について「〔乙第二六号での〕C印（青木乙松外三名寄附申出ノ分）に決定致候」と記されていることをもって許可されたとみることができる。

以上により第五高等商業学校の設置にあたっての敷地選定の問題は一旦収束したのであるが、この後更に二つの課題が生起することになる。一つは所有権登記移転の事務処理である。これは前出の未北会一二号の追而書きに「寄付に付ては所有権移転の登記必要につき囑託方御委任可致」とし、寄附地一筆毎の調書の提出を求める文言があることによる。もう一つは候補地選定の段階でもたびたび言及されていた、地均し工事の費用負担

第2表 寄附敷地面積の増加

地主	寄附願出の坪数	増加を要する坪数	合計	備考
青木乙松	3,706.100	1,260.585	4,966.685	
木村円吉	3,328.625	1,101.420	4,430.045	
河原直孝	1,659.375	243.000	1,902.375	
金子元三郎	862.750	95.520	958.270	
稲積豊次郎	5.625	12.825	18.450	
白鳥永作	0.000	22.000	22.000	
官有地	438.000	301.310	739.310	道路敷地
合計	10,000.475	3,036.660	13,037.135	

注）官有地は道路敷地であるため末尾に記載し、それ以外は合計坪数順で示した。

（「第五高等商業学校関係書類」第13号別紙「高等商業学校敷地坪数調」より作成）

である。まずこの点について見ていきたい。

c. 地均し工事の費用負担

8月2日付未雑会二〇四号³⁸⁾において、松村は椿区長に宛てて次のように述べている。

敷地々均し工事に頗る多額の工費を要する趣先般出張の当省技師より報告有之候、然るに貴区に於ては目下他に水道の敷設、海面埋立工事等多額の経費を要する趣にも有之候処、加て本校敷地に多大の費用を負担する儀は容易ならざる儀と被察候に付、此際他に比較的多費を要せざる適當の土地御撰出相成候得は更に詮議可及候

松村は、地均し工事に多額の経費を要することについて、小樽区の財政も鑑みたくえて、他に適當の土地を選出するのであれば更に取り調べると述べているのである。

これを受け、更に野口小吉ほか2名、早川両三ほか1名、佐藤寿吉から計3か所の敷地寄附の出席があった³⁹⁾。小樽区ではこの新たな3か所を含めて敷地の寄附を申し出た者を集め、地均し工事費の件についての協議を行った⁴⁰⁾。その結果を示したものが第3表である。寄附を申し出たにもかかわらず協議のなかに名前が見られない者の意見は不明である。

注目されるのは、8月2日付未雑会二〇四号以降に新たに寄附を申し出た早川両三や野口小吉が地均し費の負担に対して積極的な返答をしている一方で、一旦敷地として選ばれた土地の寄附者である青木・木村・金子・河原の4名については河原が自分の寄附地に相当する分の地均し費は負担すると述べている以外、前向きな見解が全く見られないことである。

こうした事情も含めて小樽区は10月22日付甲第四四〇八号「第五高等商業学校敷地ノ件」として文部次官に対して再度候補地の選定を求めた。このなかでは「青木乙松外三名并に野口小吉外二名寄附願出の分に対し地均し工費実測致候」として前

者が約1万7,700円、後者が約1万2,700円であったこと、候補地寄附申出者のなかから地均し費もあわせて寄附したい旨の申し出もあったことが述べられている⁴¹⁾。青木らの寄附地と野口らの寄附地以外については「其他之個所は実測不致候」とされていることから、地均し工事費の負担を含めて野口らの寄附地が有力なものとして敷地選定の問題が再燃し、文部省の判断を仰いでいることが窺える。

しかし、結局のところ敷地の再選定には至らず、青木らの寄附地を整備することとなる。11月4日付未雑会二六七号での文部省からの回答は次のようなものであった⁴²⁾。

新に候補地に加へられ候分は不適當に付最前

第3表 地均し工事について寄附者の意見

聴取日	人物	内容(要約)
9月9日	早川両三	板谷宮吉と両名で願い出た敷地なので直ちに返答できない。板谷に相談のうえ確答する。自分の寄附地が採用されれば敷地の地均し費用は全て自分が負担する考えである。 (23日申し入れ：寄附地中山手の方であれば3,000円、道路沿いの方であれば5,000円寄附する。)
9月9日	寺田省婦代人	代人からでは確答が難しい。明日確答する。
9月9日	清水平三郎	先日、青木乙松所有の候補地がほぼ内定したと承知したため、断念して他に売却することとし、既に契約が成っている。しかし、自分は同学校の寄附金募集にはなるべく多くの寄附金を拠出する考えである。
9月9日	原田清内	候補地は自分の所有のみではなく、自分のほか6名の所有地であるため、これから帰宅し関係者と相談のことについて申し合わせ、結果は明日述べる。
9月9日	青木乙松	木村円吉・金子元三郎・河原直孝との4名で出願したのですぐに答えを申し上げかねる。明日3名を召喚されて相談してほしい。
9月10日	河原直孝	自分が寄附する地所に相当する地均し費は寄附する。 (27日、書面にて同様の旨上申。)
9月19日	野口小吉	原田清内らと寄附を願い出た地所の代表者として申し入れる。当地を採用されるなら地均し費は地主と地方有志者においてすべて負担するのが当然である。
9月23日	木村円吉	地均し費は寄附しがたい。
9月25日	金子元三郎	地均し費の寄附はいたしかねる。
9月26日	高橋直治	寄附願い取り消しを夙に区長・助役に申し入れていたため、最早取り消しに決定したものだと思っている。

(「第五高等商業学校関係書類」第28号、第29号より作成)

指定に相成候青木乙松外三名寄附の土地に要する地均土留等の工費は貴区に於て御負担相成

野口らの寄附地は「不適當」と判断され、当初決定の通り青木らの寄附地を校地としたうえで、小樽区で地均し等の工事費を負担するよう改めて求めていることがわかる。

地均し工事費については11月14日、区会議員と常設委員との協議会で議論され、全部を区費で負担すること、工事を2か年継続事業とすることが協議された⁴³⁾。また、敷地を三段の平地に整備する関係上、法地・敷地のために当初予定外の面積を必要とすることになった。結果、白鳥永作と北海道銀行の所有地に敷地が及ぶことになり、両者に対し新規に交渉を行うことになった⁴⁴⁾。明治41(1908)年1月14日、第五高等商業学校の敷地関係者として青木・河原・木村・金子・白鳥⁴⁵⁾・北海道銀行を協議のため17日に区役所に召集することが決まった。協議の顛末は詳らかでないが、敷地面積の増加は叶わなかったようである。それは次に示す史料から窺うことができる。

2月25日付二土第二号「高商敷地関係地主召喚ノ件」は地均し等工事の起工を急いでいる事情から、地主を召喚して敷地の立ち木処分や起工の承認を求める案文の決裁文書であるが、経緯について次のように述べられている。

三段の平面積を得んとする計画に伴ふ増地の件に対しては地主中重なるものに於て異議を唱へ容易に寄付承諾の見込無之為めに起工差支居候処、今回区長上京せられ当局者と熟議の結果遂に当初寄付申出の面積に縮小の方針に変更

面積増加に必要な土地の寄附を地主から得られなかったために起工に支障が出たため、区長が当局者と協議して当初の寄附面積1万坪に校地を縮小することになったことがわかる。3月4日付秘地第二八号の北海道庁第二部長宛の文面では、よ

り具体的・直接的な表現で事情が説明されている。

該地附近一帯は本校設立の風評以来其価格頓に昇騰致し目下一坪に付約拾円と称し居り候為め地主中約千六百坪の増加を要するもの、如きは実に一万六千円の増加負担に均しく〔中略〕増加地積の義個人よりの寄付甚た至難なると共に区に於ても到底買取の上寄付可致余力も無之候に付可成当初地主側より申出の地積約一万坪に減少致度

第五高等商業学校設置の風評により地価が騰貴し、地主にとっては寄附による損失が大きく、小樽区にとっては買取して官有地として寄附することが困難であるため、当初通り1万坪としたいという。

この時点で算出されていた敷地面積は9,923.4坪であった⁴⁶⁾。1万坪に僅かに満たないことについては、「道路沿の一部曲折致候為め正角の土地を得ざる結果」だが、「該曲折部は敷地の辺隔に当り〔中略〕利用の途なきを以て殊更に路線切り替えの必要を認めざるケ処」だという⁴⁷⁾。土地の精測を経て算出された敷地面積は9,916.15875坪であった⁴⁸⁾。

d. 所有権移転登記の事務処理

前述のように、敷地の寄附に伴って生じた課題のもう一つは、所有権移転登記の事務処理であった。これについて簡単に整理しておきたい。

ここまで述べてきたように、一旦は決定したかに見えた敷地の問題が再燃したため、懸案化するのは明治41年6月まで遅れることになる。6月11日付一庶第一〇八号「高等商業学校敷地登記ニ関スル件」で、区は北海道庁第二部長宛に次のように要望した⁴⁹⁾。

所有権移転登記を経るに当り寄附者より区が一旦其権利を取得し後更に区より文部省所管下諸校用地として権利移転の登記をなすべき

は素より当然之の手續なるも、右土地なるものは区が直接公用に供すべき不動産に非ざるが故に今若し前記之如く正式の手續を實踐するときは少からざる登録税を納付せざるべからず仮に一坪の価格最低一円と見積るときは総坪数に於て実に六百円の登録税を課せらるゝこと、可相成候に付ては〔中略〕政府直接寄附者より権利を取得することに其筋へ御交渉方大至急御配意相談し度

区から敷地を寄附する關係上、区が寄附者から土地の所有権を取得し、それを更に文部省所管へと権利移転するのが本来の正当な手續きである。しかし、区の公用地でもないうえに手續きの際に課せられる登録税も高額であるので、政府・文部省が直接に寄附者から権利を取得するように関係者と交渉したい、ということである。この件には同月中に第二部長から直接に手續きを運ぶほうが便宜であると認める回答があった⁵⁰⁾。

これをもって8月31日付一教第一号「高等商業学校敷地二関スル件」として区から国に申請が提出された⁵¹⁾。その内容は、明治40年に既に許可されていた小樽区の敷地1万坪の寄附願を取り消し、青木・稲積・金子・河原・木村の5名の寄附願の許可を申請するものであった。これは所有権移転に際し、一旦小樽区が土地所有権を取得したうえでそれを敷地として政府に寄附するという手續きを取ることをやめ、寄附願い出の地主から直接政府に寄附するという手續きを取るようになったため、既に許可されていた小樽区から1万坪を寄附する件そのものが手續き上取り消しを余儀なくされたことによる。この申請に対しては翌明治42年1月6日付申北会二六号として文部大臣官房会計課長松浦鎮次郎から発された文書により許可が下りた⁵²⁾。所有権移転登記の事務処理は小樽区長龍岡信熊⁵³⁾に囑託され、完了したのは明治43年2月3日であった⁵⁴⁾。校舎の完成が2月（日付不明）、文部省直轄諸学校官制が改正され小樽高等商業学校として追加されたのが3月27日であるから⁵⁵⁾、開校の準備が押し迫ったなかでの手續きの

完了であったといえよう。許可から1年余りが経っているのは、寄附者のなかに寄附地に対して抵当権を設定していた者がいたために手續きに時間を要したからである⁵⁶⁾。

なお、地均し等の工事の着工は明治41年5月10日⁵⁷⁾、竣工は7月10日であった⁵⁸⁾。10月末に文部省員が出張し、敷地寄附者の立ち会いのもと引き渡しが行われたが、盛土の補修や排水溝の追加整備が指示された⁵⁹⁾。盛土については速やかに補修したようであるが、排水溝の追加整備については予算不足を理由に翌年に施工するとしている⁶⁰⁾。10月7日には校舎等の建設に着手したとのことであるから⁶¹⁾、所有権移転登記だけでなく、敷地の整備と校舎等の建設も急ぎ進められていたことが窺える。

ここまで、市立小樽図書館所蔵の「第五高等商業学校関係書類」を史料として用い、校地選定の過程を整理した。設置が小樽に内定したのち、候補地の選定、地形の問題、工費の問題、所有権移転の問題と、順を追って課題が生じていたことが明らかになった。

また、寄附願が複数出されるなど、区だけでなく民間の誘致への意欲が高かったことが史料的に確認できた。第五高等商業学校関係書類の史料から指摘することができる敷地選定過程の画期は、敷地を三段に整備することを提案した時点と言える。これにより敷地は不可逆的に決定し、課題は工事費用が中心となっていった。そして、この工事や所有権移転登記に要する経費が問題となったように、高等商業学校の誘致は必ずしも財政的余裕のもとに行われたわけではなかった。当時の小樽区は貿易港として発展しつつあったが、港湾整備や水道の敷設など、経費を要する事業を抱えており、そうしたなかで高等商業学校の誘致が行われたのであった。

Ⅳ 大正・昭和初期における小樽の対露貿易拠点化と商工業者の地域認識

(1) 小樽港の成長と対露貿易

戦前の小樽は、明治30（1897）年着工の第1期港湾修築工事や同32（1899）年の外国貿易港の指定、北海道開拓の進展、鉄道網の整備、明治末期の空知地方の石炭生産の増大、日露戦争後の樺太航路の発展等が要因となって、道内一の貨物量を誇る港湾都市となっていた。小樽港の発展過程に関する先行研究は、明治後期までの港湾整備事業における修築計画や構想の競合を分析対象とする傾向がある⁶²⁾。政治史や土木史の視点から、小樽の港湾問題に関与する主体の活動と変遷が判明した一方で、大正・昭和初期の小樽港に対する地元商工業者の行動や認識も検討課題となる。

戦前の道内諸港における小樽港の位置づけについては、函館・江差・室蘭と比較検討を行った山田の考察を参照しつつ、以下に検討したい⁶³⁾。山田は幕末から第一次世界大戦期における道内諸港の移出入額を比較して、小樽港が1890年代後半から伸び始め、その後函館港を上回るようになった点を指摘した。移入品の特徴としては内地からの玄米が第1位で、移出品は糠粕、次に石炭が多かった。その要因としては「石狩炭田の開発に伴う石炭の移出増加、石狩・空知地方の人口増加に対する米や日用品の移入増加」があった⁶⁴⁾。出入汽船数については、小樽は1900年代までは西洋型帆船が多かったことが特徴であった。小樽港の汽船への対応は、上述の第1期および明治41（1908）年着工の第2期修築工事によって進められ、海陸連絡もすでに明治15（1882）年には手宮から幌内炭鉱まで官営幌内鉄道の開通によって整備されていた。

結論として山田は、幕末から大正7（1918）年までの道内諸港の盛衰を4期に区分し、第2期の明治19（1886）年から同28（1895）年までを小樽の移入額が増加し、道内内陸部との鉄道連絡が完成した小樽の台頭期とした⁶⁵⁾。第3期の明治29（1896）年から同37（1904）年までを、函館・小

樽の2大港の時代と指摘した。第4期の明治38（1905）年から大正7年までを樺太・内陸部との関係、北洋漁業の成長から小樽港の道内における優位性が明らかとなった時期であるとしている。

以上のような過程で小樽港は、道内主要港の地位を確立した。小樽は道内と内地・樺太の結節点であったと同時に、露領アジアとの貿易拠点でもあった。大正11（1922）年から・昭和14（1939）年までの対露貿易額をみると、輸出では大正11年の4,710,745円から昭和14年の6,288,796円と増加をみせていた⁶⁶⁾。輸入でも同様の比較を行うと、2,361,010円から568,813円までの減少をみせている⁶⁷⁾。露領アジアとの貿易額の変化は、イギリス・アメリカ・関東州・中国・満洲国・ドイツも含めた主要7国の輸出に占める割合の変化からも検討できる⁶⁸⁾。大正11年においては輸出先として露領アジアは1位を示したが、昭和2・5・10年はイギリスにその座を譲り、2位となっていた。同14年にイギリスを追い抜くものの、関東州・中国に次ぐ3位と貿易先としての地位は低下していた。実際、割合で示せば大正11年には対露貿易は上記合計の34%を占めていたが、昭和14年にはわずか11%となっていた。対露貿易における主要な輸出品は空缶等、邦人の北洋漁業従事者の需要品であった。主要な輸入品もこれに関連し、北樺太等の露領からのものは少なかった。また、それらもカムチャッカ・オホーツク方面における漁獲物・製品であったため、実際にロシア大陸からの直接輸入品ではなかった。

以上のように、大正期までは露領アジアは小樽港にとって主要な貿易相手であったが、昭和期に入ると関東州や満洲との貿易増加もあり、貿易先としてのロシアは相対的にその地位を低下させた。しかし、後述するように小樽は道内の対露貿易港としては最大で、露領アジア各地との近接性を有し、北洋漁業の発展に伴う貿易の増加がみられた。したがって昭和期に入る前後では、小樽の商工業者にとって、対露貿易は同港貿易における基軸として認識され、また日露通商の整備も重要視されていたと考えられる。

(2) 小樽における露国領事館設置問題

a. 小樽商業会議所による意見活動

小樽への露国領事館設置は、日露戦争後の明治40(1907)年の「日露領事館ニ関スル議定書」で取り決められていた⁶⁹⁾。議定書によれば、日本政府は「敦賀及小樽ニ各一個ノ露国領事館ヲ開設スルノ認許」を与えていたが、実際に小樽に開設されたのは大正15(1926)年であった。

露国領事館の管轄区域は石狩・北見・天塩・樺太で、主要な業務として北洋漁業従事者や樺太の石油・石炭開発に関わる企業従業員への旅券等の領事文書の発給があった⁷⁰⁾。開設翌年に領事館は副領事館に改められたが、昭和12(1937)年まで奥沢町4丁目28番地で北海製缶所有の建物を借家して業務が行われていた。また、領事館は道央・道北・樺太の住民に対する通商業務にあたるだけでなく、小樽の商工業者の意見活動の対象にもなっていた。領事館開設直後の大正15年5月11日、小樽木材商組合は組合長ら3名が領事を訪問し、「沿海州及北樺太ノ森林事業ニ関シ援助」を求め、組合員41名の連署による依頼書を領事に提出した⁷¹⁾。これに対して領事も賛意を表し、一両日中に回答することとなった。

以上のように領事館は明治末期以降、日露通商関係の整備にとどまらず、小樽市民にとっても期待されたインフラの一つであったとみることができる。大正3年頃には、領事館の設置を目指す意見活動が、小樽商業会議所を主体とした建議・陳情から確認できる。

同所発行の『月報』96号によれば、大正3年10月に小樽および札幌商業会議所が外務大臣と露国大使に、領事館設立の建議書を提出した⁷²⁾。外務大臣宛のものには、大正2(1913)年度の函館税関内の対露貿易総額が記された。これによれば、出入額合計778,685円のうち422,685円は小樽港のものであり、同港が54%を占めていた。対露漁業貿易においても、「日本各地より露領沿海の港湾及び漁業地に向ふべき船舶が地勢上小樽を本拠とし出入するの便益確に多大」であるとした。しかし通商制度上の問題で、漁業者はすでに開設して

いた函館の露国領事館に赴く必要があった。このような「対露貿易上支障甚多」い状況に対して、対露貿易における「最要機関」である領事館の設置が求められた。

同じく露国大使に提出された陳情書では、「小樽港は北海道海陸物産の略七割を吞吐する大集散地」であるとの認識のもと、対露貿易において同港が「道内第一位の中心地」であると説明した。また、小樽港が露領アジアと「近接し航路安全」であり、函館よりも「露領勘察加」および「ニコライスク(ママ)」から1日早く到着が可能であることが述べられた。ただし、函館の露国領事館で「露領各地への旅券其他の用務」が必要となるため、露領漁業地に向かう漁船も一度函館に迂回寄港する必要があった。さらに、シベリア産の菜種やシベリアおよび北満産の豆粕・大豆などがウラジオストク経由で小樽へ輸入されることが期待されていたように、領事館設立による「日露貿易の旺盛」が見込まれていた。

以上のような露国領事館設置を目指す意見活動においては、小樽の商工業者の北洋漁業を中心とした露領アジア地域を地域振興の活路とみなす認識、および道内の主要港の一つであり、対露貿易の拠点地である函館に対する競合認識が確認できる。会議所の運動は大正15年まで継続しており、上記と同様の地域認識のもと、外務省・露国大使館・同函館領事館等に意見活動が行われていた⁷³⁾。

b. 大正12年の期成同盟会設立と趣意書

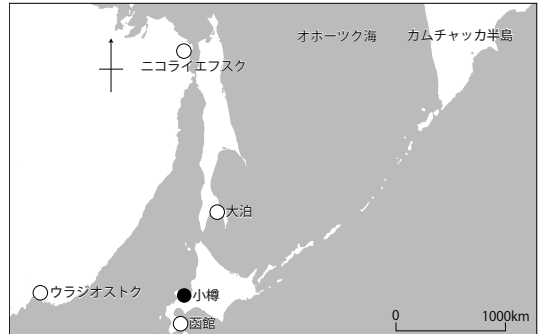
前述した地元商工業者の対露貿易における、小樽・函館に対する地域認識、および領事館設置に向けた意見活動の展開についてより詳細な検討を行う。大正12(1923)年5月発行の会議所発行の『月報』173号では、「対露通商開始領事館設置期成同盟会」の設立が伝えられ、同盟会設立の趣意が記された⁷⁴⁾。はじめに大正8(1919)年から同10年の神戸・横浜・函館・小樽4港の貿易額が比較され、「小樽港ハ本邦貿易港トシテ常ニ函館港ノ上ニ在」とされた。さらに大正11年度の対露

貿易に限れば、小樽港は国内諸港の貿易額の17%を、道内諸港では87%を占めていた。このことから、小樽港は「一般商港トシテノ優越素質」を備え、「本道第一」にとどまらず「帝国貿易港トシテ特ニ対露貿易ニ関シテ最重要ノ地位ニ在」ると結論付られた。

次に、露領沿岸漁場および林業経営における「策源地」・「貿易地」としての小樽港が論じられた。すなわち、同港は「現場ニ対スル距離ノ短縮」・「炭水其他物資ノ供給」・「海陸連絡等諸種」において、他港と比較して有利な状況にあった。

上記の点を踏まえて、小樽港が「本邦対露国通商関係ニ於テ最モ重要ナル地位」にあるとして、「通商上ノ重要機関タル露国領事館」の設置が目指され、要望の理由が次のように述べられた。そもそも同港は、「北日本商港」のなかでも「露領亜細亜」と最短航路で結ばれており、「勘察加、オコック、沿海州等」に対して他港と比較して近距離にあった。しかし、領事館が未設置のため、内地と上記地域の往復船は「遠距離ナル函館港ニ迂回寄港」や、「在函館ノ露国領事館若クハ関係官権ヨリ下付セラルル旅券」が求められていた。このようにして、貨物の価格騰貴や、貨物の延滞遅着が生じ、「日露両国ノ経済関係ノ発達ヲ阻害スル」だけでなく、「小樽ノ受ケル不利絶大」であったと主張した。

5月4日には市内公園館で、露通商開始領事館設置期成同盟市民大会が開催された⁷⁵⁾。同大会は「千有余名」の参加者のもと、会議所会頭森正則による設立趣意の発表から始まった。同日に定められた会則は、計9条にわたるものであった。第2条では、事務所が会議所内に置くことが定められた。同会は「小樽市民並ニ小樽市内ニ事業ヲ営ム個人及法人其他本会ノ趣旨ヲ賛スルモノ」によって組織され、選挙によって選出された実行委員100名が事務を担うこととなっていた。また、経費は有志の拠出に基づき、発起人は第6代会議所会頭の藤山要吉や同じく第7代会頭の磯野進など、26の個人と大阪商船会社小樽出張所が務めていた(第4表)。さらに、領事館設置を要望する



第6図 小樽と北洋漁業関係地

第4表 領事館設置期成同盟会の主な発起人

氏名	職業	備考
守岡多仲	三井物産(興信録)	同小樽支店長(北海)
上野福三郎	清住製材所・三菱商事(興信録)	大正9年に同商事小樽支店支配人(人名辞書)
加藤主計	共立汽船・北海道炭礦汽船(興信録)	
原田乙吉	秋田木材(興信録)	
西村甚助	山中商会代表(年報)	同盟会設立時会議所常議員(年報)
西谷庄八	日本運輸・西出商事・大和汽船・西谷海運(興信録)	
藤山要吉	泰北銀行・山田商店(興信録)	会議所会頭(第6代)(年報)
酒井正七	酒井商店(興信録)	
新谷専太郎	小樽市会議員(興信録)	
山本厚三	衆議院議員(興信録)	同盟会設立時会議所会頭(第9代)(年報)
一柳仲次郎	一柳商会(興信録)	
磯野進	海産物商(興信録)	会議所会頭(第7代)(年報)
堀川勘吉	小樽商品倉庫代表(年報)	同盟会設立時会議所副会頭(年報)
森正則	衆議院議員(興信録)	同盟会設立時会議所会頭(第10代)(年報)
寿原重太郎	小樽市会議員(名鑑)	
弓削万治郎	海産物問屋(名鑑)	同盟会設立時会議所議員(年報)
田邊貞造	北日本汽船・北陸汽船・北海製油(興信録)	
犬上慶五郎	貴族院議員(名鑑)	

注1) 表中の(北海)は『北海之商傑』1918、(人名辞書)は『北海道人名辞書』1923、(名鑑)は『小樽名鑑』1923、(年報)は『第二十七回 小樽商業会議所統計年報』1924、(興信録)は『人事興信録』1928を示す。(『月報』173、1923より作成。氏名の順は史料に基づき順不同。)

電請文が、内閣総理・外務・農商務大臣および後藤新平・ヨッフエに送られるとともに、旭川・秋田・横浜・新潟・富山・高岡・敦賀・名古屋・神戸の各会議所、および伏木商工会・敦賀日露通商促進有志大会・新舞鶴町役場から、同盟会には「激励電報」が届いていた。

以上のように、同盟会は内地の対露貿易の拠点港として小樽港の整備を訴えていた。そこで求められたのは、小樽への露国領事館の開設であった。その要望は、オホーツク沿岸における漁業や林業でみられる通商上の問題点に由来していた。この課題に対して結成された同盟会は、発起人や事務所の所在地などからも、会議所が中心となっていたことがわかる。また、同会の意見活動は中央の関係各大臣や日露国交回復に関わった後藤新平やヨッフエになされたほか、日本海沿岸の各会議所を中心に支持をうけて展開されていた。

c. 調査書にみる小樽・函館両港の比較

前述した同盟会の主張では、小樽の商工業者の函館港との競争意識を読み取ることができる。そこで同盟会および会議所が発行した調査を用いて、対露貿易における小樽・函館両港の競争関係がいかなるものであったかを検討したい。

同盟会設立と同月に発行された『小樽対露貿易調査書』では、次の10項目が調査された⁷⁶⁾。それらは、①「対露貿易関係」、②「漁業策源地トシテノ小樽、函館」、③「沿海洲林業関係」、④「港湾実力ニ関スル小樽、函館」、⑤「小樽函館金融状態ノ比較」、⑥「小樽函館諸物価ノ比較」、⑦「港湾関係ニ於ル小樽函館」、⑧「各地ヘノ距離及位置ニ関スル小樽函館ノ比較」、⑨「炭水補給関係ニ於ル小樽函館」、⑩「営業倉庫ニ関スル小樽函館」という順に示されていた。上記のなかでも、本節では①・②・⑧の点について注目したい。

①に関しては、同盟会趣意書でも言及された小樽港の対露貿易額が記されていた。両港における漁業貿易を除いた普通貿易が、大正2年から10年までの輸出入額によって比較されている。小樽・函館両港は大正2年には、それぞれ422,685円・

173,033円、同6年には280,847円・417,539円、同10年には4,985,787円・628,697円となっていた。大正期において両港の貿易額は競っていたものの、同10年には函館の実績は小樽の約1割となり、格差が拡大していた。その理由としては、大正8年の尼港事件によって「小樽港ハ同地方ニ新勢力ヲ開拓シテ林業関係ノ物資供給木材ノ輸出入業」が著しく増加したことがあげられている。

一方、漁業貿易については両港の貿易額の隔たりは大正期から大きかった。大正2年の小樽・函館両港は、それぞれ310,419円・7,072,774円を示し、両港の貿易額の比率はそのまま推移した。同10年でも1,460,681円・20,273,668円と、小樽は函館の貿易額の1割にも満たなかった。しかし、同調査書では小樽港の貿易額が増加しつつあり、同港が「漁業策源地トシテノ価値」を有し、函館港よりも有利な地位にあると主張された。

漁業策源地については②で引き続き論じられ、はじめに両港の漁場関係が比較された。これによれば、明治40年の日露漁業協約によって設定された「亜細亜露領沿岸四区」の漁場は計286ヶ所あったが、函館を拠点とした場合に有利となるものは「東勘察加漁区」の52ヶ所に過ぎないとされていた。すなわち残りの234ヶ所である「西南区尼港付近」、「オコック区」、「西勘察加区」は「航路ノ関係上」小樽が有利であるとされた。このように、北洋漁業の根拠地としての優位性を、小樽が有していることが説明された。

漁場に加えて漁業用物資の供給についても指摘があった。前述のように、小樽は函館に比べて「対露漁業関係」では劣勢にたっていた。しかし、この要因は「函館ニ関係官庁」が設置されていることにあるとしており、むしろ「距離ノ短縮、炭水ノ供給海陸連絡設備等」では函館よりも小樽が優位であるとされた。漁業用物資についても、従来函館からは「食物漁網漁具漁夫」が、小樽からは「空缶石炭漁用箱材縄蒔油等」が露領漁場に輸出されていた。大正12年⁷⁷⁾に日露漁業会社が同社所属漁場に転出した物資は、小樽からは71隻・

119,300トン、函館からは43隻・76,000トンであった。また、大正10年に小樽で創立した北海製缶による「年々八十万箱六千万個ノ空缶」の輸出もみられ、北洋漁業の拠点港としての小樽の価値が高まっている状況が示された。

⑧は②でも取り上げられた、両港の後背地との距離を考察したものであった。ここでは両港からの、道内・内地・樺太・露領アジア・朝鮮および中国大陆との海上距離、および道内各地への鉄道距離を記した表が掲載された。はじめに函館を「内地ト本道トヲ連絡スル上ニ最優秀ノ地位ニアリ」と評し、小樽についても「本道奥地ト海運トノ連絡及極東露領ト本道トヲ連絡スル上ニ最良好ノ地位ヲ占ム」と位置付けた。一方で函館港が「本道奥地」と遠隔であるのに対し、当時生産品が直接産地から鉄道によって近距離にある小樽港に搬出され、「裏日本諸港ヲ經由シテ内地ニ移送スルモノ著シク増加」していた。したがって、同調査書でも小樽が内地と道内の連絡港として適切であるとされた。

大正14（1925）年3月作成の会議所調査課の調査書でも、小樽港と函館港が比較されていた⁷⁸⁾。調査項目は「地理的方面ニ関スル比較」・「経済的方面ニ関スル比較」・「港湾利用方面ニ関スル比較」・「対露関係比較」の4点であった。同書は同盟会発行の調査書を踏襲したのとなっており、同じ統計が大正12年以降分も追加の上で利用されていたほか、函館港に対する小樽港の優位性を主張する論調がみられた。

以上のように、地元商工業者が作成した調査書では小樽・函館間で港湾の設備や距離等が比較されており、対露貿易港および道内主要港をめぐる函館港への競合意識が読み取れる。その背景には、地元商工業者の北洋漁業の成長に対する期待がみられる。そこで意見活動では、普通貿易港の役割だけでなく漁業貿易港としての小樽を行政当局に対して打ち出していった。それによって、領事館という通商の拠点獲得においても、函館との相対的評価が小樽でも注目されていた。

V 近代期小樽における市内・郊外鉄道計画

(1) 明治期から大正期にかけての鉄道整備

明治政府により、明治2（1869）年に開拓使が札幌に設置されると、小樽は札幌への玄関口として急速に交通インフラの整備が進められることとなった。明治13（1880）年には北海道では最初の鉄道となる官営幌内鉄道が手宮駅～札幌駅～幌内駅間で敷設され、小樽は鉄路で札幌とつながることとなった⁷⁹⁾。この際に小樽区内には手宮駅・開運町駅（現：南小樽駅）が設置され、区と隣接し、後に合併して小樽市となる朝里村及び銭函村にもそれぞれ朝里駅と銭函駅が設置された。さらに、明治36（1903）年には北海道鉄道が函館駅～蘭島駅間を開業させ、翌年には蘭島駅から小樽中央駅（現：小樽駅）間が延伸された⁸⁰⁾。さらにその翌年には高島駅から小樽駅間が結ばれ、函館駅から札幌駅を経て、既に官設鉄道によって敷設がなされていた旭川駅までが鉄道によってつながることとなった。その後、北海道鉄道によって敷設された函館駅～小樽駅間は明治40年に国有化され、明治42年の国有鉄道線路名称制定に伴い、函館本線となった。なお、道内初の鉄道として小樽駅から手宮駅までを結んでいた路線は手宮線となった。この時点で現小樽市内の範囲には西から塩谷駅・蘭島駅・小樽中央駅・小樽駅・朝里駅・張碓駅・銭函駅が設置されていた。この後、明治43（1910）年に小樽築港駅、大正元（1912）年手宮線に色内仮停車場⁸¹⁾が設置され、1920（大正9）年に小樽中央駅が小樽駅に、小樽駅が南小樽駅へと改称され、戦前期の小樽市内における鉄道交通の原型が概ね完成した⁸²⁾。

官設鉄道により、整備された小樽市内の鉄道交通であるが、国による整備が落ち着き始めた明治後期から大正・昭和初期にかけて民間や小樽市によって多くの鉄道が計画された。これらの鉄道計画の一部については市史にも少なからず記されているものの、その計画の概要と顛末を示すにとどまり、関わった人々や詳細な構想については触れてはいない。また、本稿でも検討する小樽高架

電気軌道については濱田・渡辺が同社の設立趣意書を基に、本計画の概要や計画に関わった人々について検討している⁸³⁾。その結果、従来は小樽市内の商人たちを中心に中立的な立場として計画されたが、後に政争に利用され、対立する小樽市営電気軌道（以下、小樽市電）に敗北する形で立ち消えとなったとした。その他、資金難や小樽市民の理解を十分に得ることができなくなったことも敷設されなかった理由として提示している。また、本論文を執筆した渡辺は後に小樽高架電気軌道と対立した計画である小樽市電についても検討を行っている。渡辺は小樽新聞の記事を中心とした市電計画の概要と顛末を検討し、計画をめぐる政争や小樽という街が持つ地理的な側面を克服することができなかったことで高架電気軌道と同様に計画倒れとなったと指摘した⁸⁴⁾。渡辺によるこれらの論考は近代期小樽市内における市内交通に主に注目したものとなっている。しかし、市内交通以外にも小樽とその周辺都市部を結ぶことを計画した郊外鉄道の計画もいくつか存在している⁸⁵⁾。また、渡辺も課題として提示しているが、鉄道敷設計画を検討する際に利用できる資料として鉄道省文書を始めた公文書が挙げられる。公文書の記述を検討することで鉄道計画がどのような人物によって推進され、かつどのような目的を有しての行動だったのかの一端を明らかにすることができると考える。よって、本章では北海道立文書館及び国立公文書館に残る鉄道敷設計画に関する公文書を利用し、大正中期から昭和初期にかけて小樽で計画された鉄道計画について検討したい。な

お、二つの文書館に公文書として所蔵されていた関係文書は第5表の通りである。北海道立文書館には小樽高架電気軌道及び後志電気軌道に関する文書が所蔵され、国立公文書館には小樽電気軌道・小樽高架電気軌道・小樽市営電気軌道・北海中央電鉄（後の北海水力電気）に関する文書が所蔵されている。そのため本章でもこれら5つの事業者に着目し、市内鉄道と郊外鉄道の二つに分けて考察を行う⁸⁶⁾。なお、小樽高架電気軌道に関しては北海道立文書館及び国立公文書館に関連する文書が所蔵されているが、本章では特に注がない限りは、北海道立文書館所蔵のものを利用する。これは国立公文書館所蔵の鉄道省文書と比較して、道庁と発起人のやりとりに関する資料が多く、敷設特許却下に至るまでの経緯を詳細に検討できると考えたためである。また、北海中央電鉄についても建設省と鉄道省という二つの省庁に文書が残っているが、これについても発起人と省庁のやりとりが比較的多いという点から特に注がない場合は建設省文書を利用する。

(2) 計画された市内鉄道の概要

a. 小樽電気軌道

本計画は大正6年に小樽区富岡町の田邊新一を総代として提出された。敷設の目的等の記録については公文書には多く残っておらず、「起業目論見書」の目的に「旅客、貨物ノ一般運輸ノ業ヲ営ムヲ以テ目的トス」と記されているのみである。計画路線は第7図に示す通りである。三つの路線が計画されており、奥沢町五丁目から錦町を結ぶ

第5表 小樽に関係する鉄道計画と関係する公文書

事業者	文書名	所蔵館
小樽電気軌道	鉄道省文書「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」	国立公文書館
小樽高架電気軌道	「地方鉄道及軌道敷設免許、特許権失効、権利放棄、不免許、不特許ニ関スル綴書 昭和四年」 鉄道省文書「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」	北海道立文書館 国立公文書館
小樽市営電気軌道	建設省文書「地方鉄道法、軌道法による許可、認可等 北海道 小樽市営、大函急行電鉄 (大12.10.4~昭12.1.13)」 鉄道省文書「大津馬車軌道、温根湯軌道、小樽市営 (一) 自大正十年至昭和十年」	国立公文書館 国立公文書館
北海中央電鉄	鉄道省文書「第十門 地方鉄道及軌道 二、地方鉄道・北海水力電気 (元北海中央電鉄) 起業廃止 大正九年~昭和二年」 建設省文書「北海中央電鉄 尻別川 北海道 (60) (昭和2年)」	国立公文書館 国立公文書館
後志電気軌道	「地方鉄道、軌道敷設免許特許申請書却下、不免許、不特許、失効ニ関スル書類綴 昭和六年」	北海道立文書館

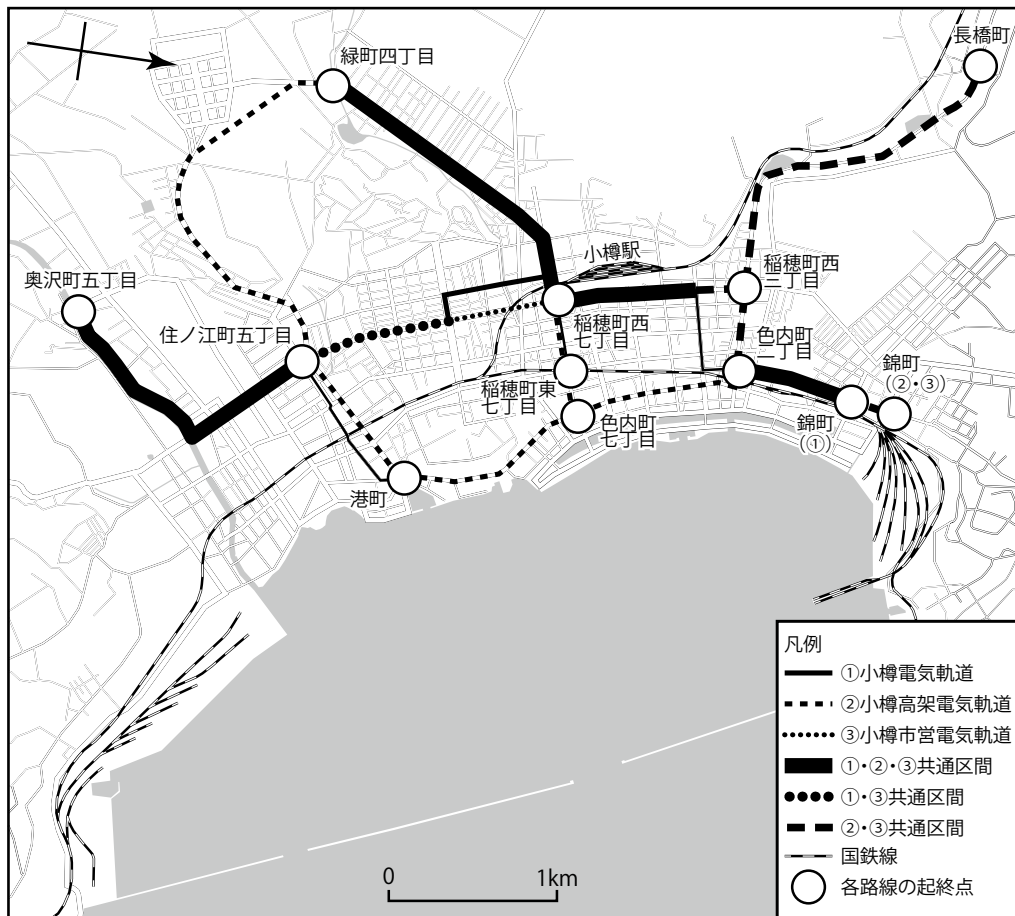
本線、そして緑町四丁目から稲穂町東七丁目を結ぶ緑町線、住ノ江町五丁目から港町を結ぶ港町線が前掲の「起業目論見書」には挙げられている。電力は帝国電燈から供給を受ける予定であり、同社とは電力供給契約も行っていた⁸⁷⁾。

しかし、後述の小樽市電との兼ね合いもあり、昭和3年に鉄道省は「別途出願ニ係ル小樽市営電気軌道ト競願関係ニ在ルモノニシテ小樽市ニ対シ特許ノ上ハ本件必要ナキモノト被認仍テ何案ノ通」との理由で却下している⁸⁸⁾。なお、北海道庁も小樽市電との競合関係については憂慮しており、「可然御取計ヲ得度」と鉄道大臣及び内務大臣に進達している⁸⁹⁾。

本計画の骨子は、大正6年に出願されており、計画訂正後の資料しか確認できない点を考慮しても、後述の小樽高架電気軌道や小樽市電と比較して、早い段階で出願されたものである。計画の詳細については不明な点も多いものの、本格的な小樽市内における交通インフラの整備の一つとしては先駆的な存在であると言える⁹⁰⁾。

b. 小樽高架電気軌道

本計画については前掲の濱田・渡辺⁹¹⁾や渡辺⁹²⁾、市史⁹³⁾でも触れられており、それらで小樽市の地勢や環境に適した交通機関であるという点⁹⁴⁾は説明されている。発起人等が中心となっ



第7図 計画された市内交通の路線
(各事業者の計画書に付随の計画路線図より作成)

て、市民に対してどれだけモノレールが有効かという説明も積極的に行っていたことが指摘されている⁹⁵⁾。よって本稿では、市民ではなく、官公庁に対してモノレールのどのような点を利点としてアピールしていたかというに焦点を置きたい。

まず、「起業目論見書」より計画されていた路線を挙げると、錦町から色内町七丁目を結ぶ手宮色内線、そしてそれに付随する色内二丁目から稲穂町西三丁目を結ぶ色内川通支線、色内町七丁目から小樽公園方面を循環する公園循環線、奥沢町五丁目から長橋町を結ぶ奥沢長橋線の合計3本線1支線である（第7図）。電力供給は北海水力電気から受ける予定であり、この北海水力電気自身も前身となる北海中央電鉄が鉄道計画を出願している。

次に官公庁にどのような利点をアピールしたかという点であるが、これは道庁に対して、昭和3（1928）年8月6日に対して提出された「御届」にその内容を見ることができる。本資料は道庁から同年同月3日に用地費外5項目に関して取り調べを受けた際の回答書として作成されたものである。その中でも2点を取り上げ、検討したい。

まず、道庁から質問されているのは停留場敷地を用地費に計上していないという点である。この点について、高架電気軌道は停留場への階段を設ける箇所は閑散としており、他の交通に支障のない所を原則として選択するため、用地を買収することは基本的にはないとしつつも、致し方ない場合には土地買収も視野に入れると回答している。しかし、それでも用地費として計上していない理由について以下のように述べている。

普通路面電車停留場ノ如ク乗客散逸シアルト異リ特定ノ昇降口ニ集中スルガ故ニ此店舗ハ販売商品ノ如何ニヨリテハ他商店ヨリ特ニ繁盛スベキハ当然ニシテ此理ニ基キ従来小樽ノ商店ハ階上ヲ店舗トシテ使用セザリシモ当式停留場ヲ設置スル箇処ハ構造ニヨリテハ階上モ電車乗客待合中ノ顧客ヲ招来シ得ヘキ特長ヲ有ス然ルトキニ於テハ是等停留場建設費、

建物移転費等ハ交渉ニヨリテハ当社ノ負担ヲ要セザルモノト云ヒ得ベリ

上記の記述は路面電車のように乗降客がすぐに散逸せず、一つの昇降口に集中するので、そこで店舗を構えれば乗客がモノレールを利用するついでに買い物もしてくれ、店は繁盛すると主張するものである。そして、そこからは交渉次第で建設費や移転費は会社が負担しなくても済むようになるとする。上記の記述に続いて、東京地下鉄の事例をあげ、日本橋の白木屋呉服店が地下鉄に多額の出資をし、地下に売場を設けることで成功したと説明している。

次に注目したい点は諸建物費の部分である。高架電気軌道は工場機械費（車輛の整備にかかる整備場関連費）を計上していなかったが、この点も道庁から指摘が入っていた。これに対して、以下のように回答している。

車輛ハ路面電車ニ比シテ（中略）故障少ナシ然ルニ不拘多数ノ工場員ヲ定備スルハ不経済ナルガ故ニ請負制度トシテ他ノ経営者ニ工場ヲ貸与シテ経営セシムル方針ナルガ故ニ特ニ工場機械・設備費ヲ計上セズ

上記では路面電車と比較して、車輛の故障が少ない点を利点とするため、自社で整備場を保有するのは不経済であるとして、請負制度にすると説明している。加えて、請負業者は貸与された場所で工場を経営できるため、自社としては機械・設備費は計上していないという。

上記の費用を初めとして、道庁からは本計画には計上されていない経費が多いとの指摘を受けている。実際、「御届」に記された回答の内、道庁が受け入れ難い点については付箋でコメントを付しており、1つ目に挙げた用地費についても公道上に半永久的設備を設けられないのであれば、用地費は計上するべきであるという指摘が記されている。これと同様な指摘は「御届」の随所にあり、内容は概ね資金として計上すべきであるというも

のである。事実、計画書中における費用計上は他力本願とも取れるようなものが多い。渡辺も本計画頓挫の原因の一つとして、資金力不足が挙げているが⁹⁶⁾、発起人等が工夫して、可能な限り資金調達を少なくしようと試みていた点がここからもうかがえる。

このように道庁からは必要経費という点で厳しい指摘がなされた本計画であるが、同時期に市電計画を進めていた小樽市も道庁から諮問を受けている。小樽市が特に問題視したのは道路についてであった。市は道庁へ回答書として提出した「小樽高架電気軌道敷設特許申請二関スル件」において、既に議会で市電計画が可決されているという点を指摘した上で、現状モノレールの梁柱を設置する余地は道路が狭小のためないとした。加えて、市の道路管理者も道路の拡張工事も順次進めてはいるものの、これはあくまで現在でも交通の秩序を維持するのが困難なためであり、そこに梁柱が新たに建設されれば、拡張工事も無に帰すると回答している。そして、最後に市民が本当に望んでいるのは「近距離ニ其ノ移動ヲナシ得ル緩速度電車」であり、「市営街電車ヲ以テ最モ適当ナリ」として市の根本方針に沿わない本計画は容認できないとした。

上述の小樽市の回答や道庁でも独自の調査を行い、昭和3年に道庁は内務大臣と鉄道大臣に以下の答申を行った⁹⁷⁾。

- ①本計画で計上されている用地費やその他予算は過小であり、実情にそぐわず、再度調査するように依頼したがその回答書も要領を得ない
- ②モノレールは海外では路面電車が敷設できないような河川・丘陵等の比較的長距離な場合で利用されているものの、小樽市は路面電車敷設が不可能な地という訳ではない
- ③モノレールは乗降に階段を利用するが、これは乗客にとって煩雑であり、一般市民には適さない
- ④小樽市電と競合関係にある

以上の4つの理由を挙げ、道庁としては認め難

い申請であると結論づけた。この答申を受けて、鉄道省は本計画を小樽市電や前掲の小樽電気軌道と競合関係にあるため、不許可とした⁹⁸⁾。

本計画は小樽に当時としては非常に珍しいモノレールを建設しようとする画期的なものであり、その構想自体は当時、小樽市と対立していた小樽市勢振興会にも利用されていた。しかし、渡辺の指摘する通り、小樽市との対立や市民の理解等もなく、資本金も少なかったため、結果としては不許可となった⁹⁹⁾。そして、本計画は市民へのアピールに失敗しただけでなく、道庁という官公庁へのアピールにも失敗していた。道庁が内務大臣及び鉄道大臣に提出した答申書における「要領ヲ得サル説明ヲ附シ」という表現は発起人等の意向が道庁にうまく伝わらず、見通しの甘さを逆に指摘されていることの表れであるとも言える。しかし、狭小な道や勾配が多い小樽という街の地勢を理解した上で、モノレールという新たな交通機関を計画した点は注目し得る。渡辺は商人たちが中心となって、政治的に中立な立場で発案されたものと指摘し、その中でも独創的な発想を持つ地崎晴次が中心人物であったと指摘しているが¹⁰⁰⁾、計画書においても前述した停留場や整備場の活用等に先進的な発想が見られる。一方で、その地崎を支持した発起人等は計画予算過小での計画頓挫という結末を迎えている点から多額の出資はしていなかったと推察される。この点については後の第3節で検討したい。

c. 小樽市営電気軌道

本計画は大正15年に小樽市より、出願された。市電計画をめぐる議論については前掲の渡辺が既に小樽新聞の記事を中心とした検討を行っており、内務省及び鉄道省へ出願前の第一次案から実際に出願が行われた第四次案を比較すれば、当初の規模の三分の一程度に収拾している点を指摘している。この背景には市議会における会派の対立や建設費収集の遅延があった¹⁰¹⁾。一方で、本計画が道庁等の関係諸官庁によってどのように審議されたのかについては詳細に分析を行っていない

い。よって、市電計画についても前掲の高架電気軌道と同様に官庁とのやりとりを中心に検討したい。

道庁及び内務省、鉄道省へ提出された「起業目論見書」に記載されている路線は前掲の第7図に示した通りである。それぞれ、奥沢町五丁目から稲穂町西三丁目を結ぶ色内川奥沢線、稲穂町西三丁目から錦町を結ぶ手宮線、稲穂町西三丁目から長橋町を結ぶ長橋線、稲穂町西七丁目から緑町四丁目を結ぶ緑町線の計四路線となる。概ね前掲の小樽電気軌道や高架電気軌道と同様な路線が計画されていたことがわかる。計画の目的は、「一般交通ノ用ニ供シ併テ市ノ発展ヲ促進セントスルニアリ」と記され、商号は市営小樽電気軌道であった。まず、道庁の本計画に対する意見を参照できるものとして、鉄道省に提出された「調査書」が挙げられる。道庁は事業の効果について、13万人を誇る道内の大都市である小樽市に、交通機関がないことは「年来ノ懸念」であり、最近の市の発展具合を見てもその整備は急務であるとする。加えて、完成した暁には市民に利便を与えるだけでなく、市の発展も促進されるとした。一方で、起債によって建設し、その償還に充てるためか運賃は高額であり、償還を終え、市財政に余裕が出てきた際には運賃を「相当額ニ減セシムル必要アル」と指摘している。これに加えて、道庁が懸念対象とし、比較検討を行っていたのは前述の小樽電気軌道であった。これは内務省も同様であり、同省は二事業者を比較した際の調書を作成している¹⁰²⁾。同省道路課は二事業者を比較した際に、出願時期に約10年の差があり、仮に小樽電気軌道出願当時に市電計画の意向があったとしてもこれらを競願として処理することは妥当ではないとした。しかしながら、小樽電気軌道の発起人は出願後は今日まで何も申し出ることにはなかったため、確実に事業の取行の意思を有しているか不明であるため、再度両事業者について確認すべき点は確認すべきであると結論づけた。これに基づき、同省が確認すべき点として挙げたのは以下の通りである。

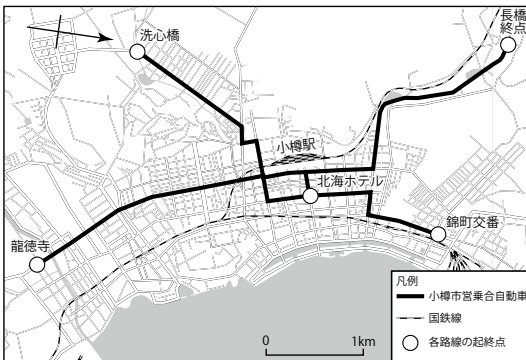
- ①出願者が現時点で当初の計画通りに起業する意思があるのか（小樽電気軌道）
- ②発起人から道庁に提出されるはずだった書類の写しはどうか（小樽電気軌道）
- ③事業費として挙げられている起債が許可されなかったときの財政計画について（市電）
- ④現状の高額な運賃を減額しても事業計画は成立するか（市電）
- ⑤事業年期¹⁰³⁾は短くできるか（市電）

これらの確認事項に対して両事業者がどのような答申を行ったのかについては公文書からは読み取れないが、結果から鑑みるに、市は運賃をさらに低減し、工事期間も短くした計画書を提出しており、同省からの諮問に真摯な回答を行ったと考えるのが妥当である。そして、最終的には前掲の高架電気軌道も含めた三事業者を検討した上で、内務省及び鉄道省は昭和4年に市に敷設特許を与えた。

一方で、本計画の認可は順調に進んだものではなかった。渡辺も小樽市勢振興会を事例に取り上げて、市電反対の陳情を論じているが¹⁰⁴⁾、当時の小樽市議会における与党であった小樽革新倶楽部の対立派閥であった昭和会も同様に反対陳情を内務省に提出している¹⁰⁵⁾。昭和会は専門の交通機関調査委員を設置した上で、「市営乗合自動車説」や「懸垂式架空電車ノ私設会社企事計画」は「他ノ都市ト比較シテ多クノ事情ヲ異ニシタル所謂特殊的我小樽」においては大いに考究するべき事例であると指摘した。このように認可直前まで市内は一丸ではなかった。加えて、市は昭和6年に市営自動車の申請を行っている¹⁰⁶⁾。これは市電の建設費の要である起債が想定以上に集まらないことが背景にあった。事実、市は昭和5、6、7、8年の計4回の工事期限延期申請を行っており、資金調達が難航していたことがうかがえる。この過程で市営自動車事業は申請されたわけであるが、残念ながら公文書の中には申請書を確認できない。しかし、内務省に提出された図面の一つに市営自動車の路線図も含まれている。本図から計画された乗合自動車の路線図を復元したものが

第8図である。前掲の第7図と比較すると、概ね市電計画と路線が重複していることがわかる。この点は渡辺も指摘する通り、市電計画に焦点をあてつつも、代替となる交通インフラの整備に奔走していたと考えられる¹⁰⁷⁾。結局市電計画は昭和10年に特許が失効し、実現することはなかった。

市電計画は市が計画したものであり、他の二事業者とは異なり、特許取得にまで漕ぎ着けることができた。しかし、その過程は一筋縄ではなく、政党間の対立もあり、市民を一つにまとめるまでには至らなかった。ここまで、市内交通インフラの整備を企図とした三事業者について見てきたが、いずれの事業者も小樽市内における交通インフラの重要性については認識していたといえる。しかし、それらが一つの計画に収拾する事はなく、特許取得にまで至った市電でさえも、資金の調達には難航することとなった。一方で、小樽市民が市内交通の現状を改善しなければならないという共通認識を各々の理想の形は違えども有していたことは間違いない。これらの計画は結局、実現することはなかったが、市民が自分たちの住む街の課題を漠然としたものとはいえ認識していた一つの重要な事例と言える。

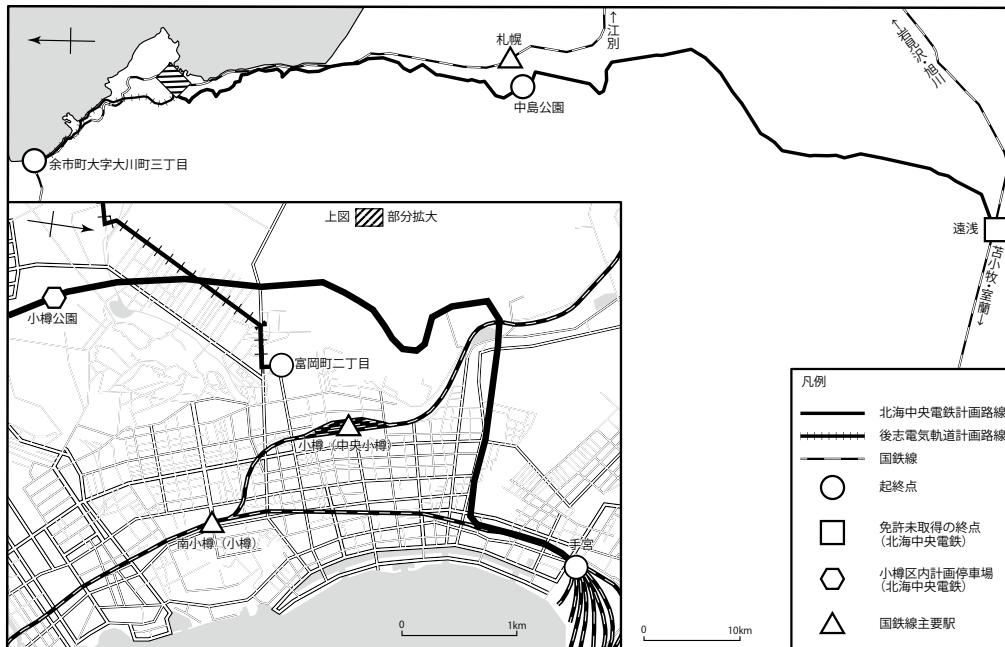


第8図 計画された市営乗合自動車路線図
 (「小樽市営乗合自動車路線図」(年次不明、「地方鉄道法、軌道法による許可、認可等・北海道・小樽市営、大函急行電鉄・(大12.10.4～昭12.1.13)」所収(国立公文書館所蔵)より作成)

(3) 計画された郊外鉄道の概要

a. 北海中央電鉄

本計画は大正9年に小樽区色内町の磯野進を総代として提出された。「起業目論見書」より、国鉄手宮線手宮駅から室蘭本線遠浅駅間を結ぶ電気軌道として計画され、一般旅客・貨物運輸を行う計画であった。路線計画は第9図の通りである。手宮駅～中島公園駅間は海側を走る函館本線とは対照的に山側をしており、中島公園からは現在の千歳線と類似した経路を辿っている。鉄道院に提出された「北海中央電鉄会社収支概算計画内容具陳書」には、「線路延長及時間短絡状態」・「貨物輸送計画」・「旅客輸送計画」の3つの点から計画の有用性が記されている。この内、「貨物輸送計画」では国鉄線(室蘭本線・函館本線)における貨物の合計トン数は約74万トンであるが、本線が開通することで年間少なくとも見積もっても約800万トンが見込めるとする。主な輸送対象としては沿線の農産物や薪炭、南夕張炭鉱鉄道が運ぶ石炭の連絡運輸やその他木材が挙げられている。一方で、「安全ヲ期スル目的」として国鉄線の半分の約37万トンが本線に流れ込む体で概算したと記されている。また、貨物については本箇所以外にも「北海中央電鉄株式会社ノ輸送貨物及沿線地方ノ特種産物」でも列挙されている(第6表)。注目すべきは挙げられている産物のほとんどが札幌から遠浅駅までの町村のものであるという点である。つまり、札幌間における産物については直接触れられていないのである。実際、前掲の「北海中央電鉄会社収支概算計画内容具陳書」においても小樽が直接関わる箇所は南夕張炭鉱鉄道の石炭連絡輸送に関する点で「必ず室蘭及小樽へ仕向ケラルベク」という箇所のみで、数ある石炭積出港の一つとして小樽を提示しているに過ぎない。この傾向は「旅客輸送計画」でも同様であり、やはり焦点は札幌以东の区間を中心に記されている。一方で、札幌～小樽間、特に小樽を起点にしなければならないと推察される理由もあった。それは、発電所の位置である。「起業目論見書」によると、本線は水力発電による電気を動力とした軌



第9図 北海中央電鉄及び後志電気軌道の計画路線
 (各事業者の計画書に付随の計画路線図より作成)

道計画であり、その電力は尻別川の狩太発電所で賄うとされている。狩太発電所は後志国虻田郡狩太村字昆布に位置していた。当発電所より、小樽及び札幌区内の変電所を経て、送電線を敷設する計画であった。そのため、尻別川の発電所を利用するために小樽～札幌間の路線が計画に含まれたものと考えられる¹⁰⁸⁾。

一方で、本計画で注力されていた札幌以東の区間については北海道釧路鉄道も同時期に鉄道省へ申請を出していた。そのため、省は計画の内の札幌間だけに敷設免許を与え、札幌以東については北海道釧路鉄道へ免許を与えた。北海中央電鉄からしてみれば、注力した部分ではない部分の敷設免許を得ることとなったわけである。しかし、敷設免許を付与されてからも計画は順調には進まなかった。特に尻別川の発電所が内務省によって認可されたのは大正15年であり、本計画の出願から6年後のことであった。この遅延に加えて、資金調達に難航し、結果として鉄道省が定めた期日までに資金を用意することができず、実現には至ら

第6表 北海中央電鉄の輸送貨物と沿線の特産物

特産物	生産・産出地域
1 御料林地の林産木材・薪炭材	千歳村・漁地区(恵庭村)
2 林業試験場地の木材・薪炭材	野幌地区
3 官林の木材・薪炭材	厚真村・安平村
4 米穀	厚真村・安平村
5 煉瓦・土管	上野幌地区
6 無煙炭	千歳地域
7 鉄鉱	漁地区(恵庭村)
8 民有林の薪炭・木材	沿線一帯
9 米穀	広島村
10 穀物	沿線一帯
11 南夕張炭鉄道の石炭	夕張地域
12 煉瓦・土管	千歳地域
13 水産試験場の鮭	千歳村

(「北海中央電鉄株式会社ノ輸送貨物及沿線地方ノ特種産物」(「第十門 地方鉄道及軌道 二, 地方鉄道 北海水力電気(元北海中央電鉄) 起業廃止 大正九年～昭和二年」所収(国立公文書館所蔵))より作成)

なかった。

本計画は小樽から札幌を経て室蘭方面へ鉄道を敷設しようとする比較的大規模なものであったが、その本質はあくまでも札幌以東の鉄道未敷設地域における需要を見込んでのものであった¹⁰⁹⁾。

しかし、尻別川に発電所を建設することで、胆振国から後志国までの広範囲における交通ネットワークと電力整備を志していたことは注目に値する。また、計画の本質であった札幌以東の区間は認可されなかったものの、残る札幌間については敷設認可が下りた点はいわば鉄道省が札幌間の交通輸送が函館本線・手宮線だけでは不十分であると認識していた裏付けであるとも言え、実現には至らなかったものの、当時の札幌・小樽という都市間における物流及び人的移動が盛んであったことがうかがえる。

b. 後志電気軌道

本計画は昭和2年4月28日に後志国余市郡余市町の猪俣安造によって提出された。「起業目論見書」より、余市町大字大川町3丁目から小樽市富岡町2丁目までを結ぶ電気軌道として計画され、一般旅客・貨物運輸を行う予定であった。計画路線は前掲の第9図に示した通りである。余市駅から小樽駅間は本計画以前に国鉄によって既に線路が敷設されていた。この点について、敷設計画書には詳細な理由は記されていないものの、北海道庁が現地を視察した際の調書では以下のように説明されている¹¹⁰⁾。

本軌道沿線ハ其開拓極メテ古ク從テ各所ニ部落ヲ形成シ居ルヲ以テ軌道事業経営上有利ノ箇所ナレトモ既ニ国有鉄道布設セラレ居ルヲ以テ之ト競争セントセハ交通時間ヲ短縮シ之カ利用ヲ極メテ容易ナラシムル等幾多ノ条件ヲ具備セサルヘカラス從テ各部落ヲ接続シ距離ヲ短縮スルハ必要ナル事項ニ存スルモ地勢ノ関係上莫大ノ費用ヲ要シ省線ト競争シテ相当ノ収益ヲ上ケントセハ経営上特ニ注意ヲ要スル事多シ

この調書を記したのは道庁土木部道路課の職員であるが、道庁も国鉄線と併走することによる懸念を示しており、特に所要時間の大幅な短縮等があれば認可に値するものの、そのためには莫大な

費用がかかると指摘している。

一方で、北海道庁は鉄道省・内務省に対して、最終的には申請を許可する方針で願っていた。その際に鉄道省へ提出された「調書」には本軌道敷設による効果が以下のように記されている。

起点余市町ハ地勢ノ関係上目下隣接町村タル大江、忍路、蘭島ノ各村ヲ合併シテ市制施行ノ議関係町村有志ノ間ニ唱導セラルノミノナラス将来漁港トシテ益々發展ヲ遂クル傾向ヲ有シ蘭島ハ海水浴場トシテ年々夏季此地ニ遊フモノ極メテ多ク其他忍路桃内歌笛等ハ往時漁村トシテ相当繁栄ヲ来セリト雖モ現在ニ於テハ地形ノ関係上交通機関ノ恩恵ニ浴スルコトヲ得サル結果漸次衰微シツ、アルヲ以テ本事業ノ完成スルニ至ラハ之等地産ノ利便尠カラサルモノト認ム

また、上記の記述に加えて、国鉄線との並行問題については「一部併行シ勢力範囲ヲ同フスルヲ以テ省線ニ対シ多少影響スル所アルヘキモ其他ハナシ」としており、道庁としては軌道敷設による、省線の経由しない沿岸部の町村や海水浴場として賑わう蘭島の発展を見越して申請を認可したということになる。

しかし、本計画には国鉄線との並行以上の問題も有していた。それは敷設方法に関するものであった。本計画では線路の敷設に併用軌道を用いとされた。併用軌道とは一般道路に線路を敷設する形式のもので、現在でも路面電車等で採用されている手法である。本軌道で併用軌道として計画されたのは約14.6kmであり、これは総延長約18.7kmの約8割にあたる。道庁土木部道路課の調査では大部分で軽微な計画の見直しが表示されているが¹¹¹⁾、終点である小樽市富岡町付近の約1kmは特に問題視されていた。道路課の調査で当該部は勾配が15分の1(約66%)となり、鉄道が登れる勾配である25分の1(40%)を大幅に超過していると報告された。本計画には他にも40%を超過する箇所はあったが、これらは全て盛り土

や路面の切り取り等で解決可能とされた。しかし、当該部については人家が密集しており、盛り土や路面の切り取りを実施した場合、人家への出入りが困難になるとされた。そのため、報告では当該部の併用軌道を諦め、新設軌道を敷設するか、小樽市街部の路線計画を変更するかの二択を迫っている。

この併用軌道の問題については道庁のみの判断は難しかったのか、鉄道省への「調書」には小樽市からの「答申書」も添付されている。小樽市からの答申書を要約すると以下の通りである。

- ①軌道線中の緑町八間通線は公園西通線への市営電車敷設に伴う、交通障害を緩和し、人口が増加しつつある西方山手方面の幹線道路としての機能が期待されるため、他の施設を道路路上に設置することは不可能
- ②計画されている軌道線は将来の市電との併走が生じ、市が計画する交通網の障害となるため、容認し難い
- ③市電の終着予定地点である最上町6番地先に軌道線の終点を変更するのであれば、当該地から市電と接続できるので、市としても認可を推進可能

この小樽市からの答申書は既に免許を取得し、路線敷設計画を進めていた市電への影響を考慮したものとなっている。市電は前述の通り、実現することはなかったが、市の市内交通を市電で担い、郊外部を私鉄に任せようとする姿勢が見てとれる。

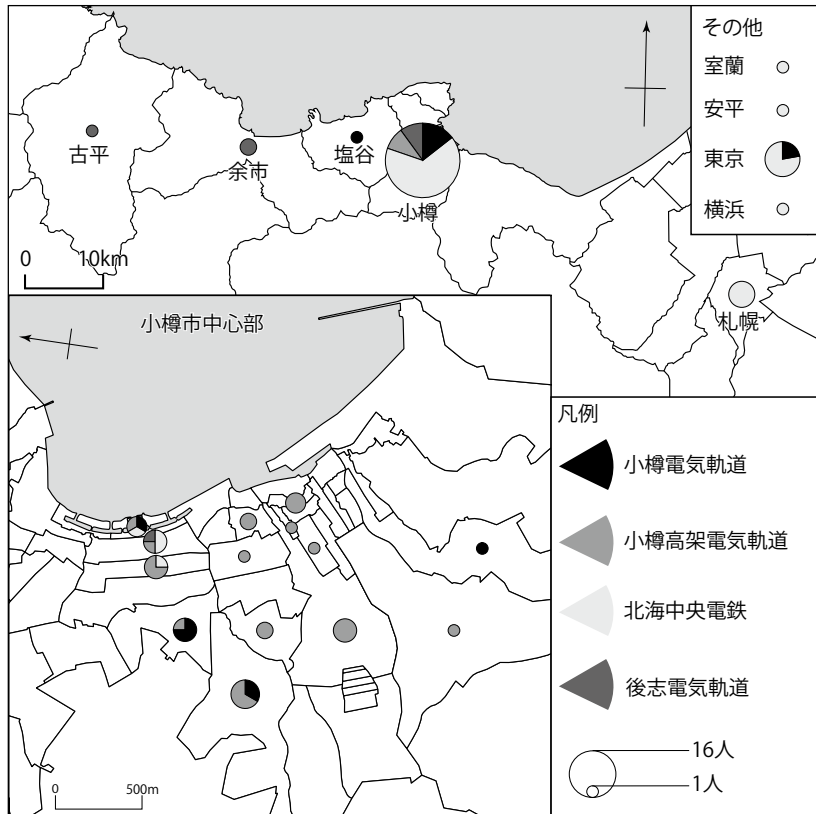
しかし、本計画は路面の改修や経路の変更等の大幅な計画の見直しを迫られていたことも影響してか、鉄道省と内務省は「聴キ届ケ難シ」と不許可とした¹¹²⁾。新設軌道を少なくし、併用軌道を活用することで、余市～小樽間の都市間輸送だけでなく、各市街部内の輸送を担うことも目的の一つとして計画されたと推察されるが、この考えは当時、小樽市で進んでいた市電計画や市の地理的条件と一致せず、認可されることはなかった。しかし、道庁が国鉄線という幹線が既にありながらも、余市～小樽間の各町村の発展を見据え、本計

画の認可を後押ししていた点は興味深く、後志地方沿岸部において道庁が国鉄線以外の交通インフラの必要性を重視していたといえる。

(4) 鉄道計画に携わった人々

小樽市民が国鉄に頼らない交通インフラの整備を目指していたことは前節で指摘した通りであるが、実際に計画に携わった人々はどのような人物であったのか。第10図はそれぞれの鉄道計画における発起人の居住地を地域ごとにまとめたものである。当然のことながら、小樽高架電気軌道や小樽高架電気軌道のような市内交通は小樽市民が多く、郊外鉄道となると、小樽以外の地域の人々が発起人として多くなっている。本節では、これらの事業者の内、公文書から発起人の素性が詳細に検討可能な小樽高架電気軌道と北海中央電鉄、後志電気軌道に着目して、彼らがどのような意気込みで鉄道計画を発起するに至ったのかを検討したい。なお、対象は小樽市民及び小樽に業務の拠点をおく人々とし、札幌や余市といった小樽に直接関わらない人々については取り扱わない。また、検討には道庁が小樽警察署に依頼した発起人の資産及び信用に関する調査書やそれらをもとに道庁が作成した「調査書」を主に利用し、補足的に人名録を活用する。第7表は各計画の発起人の居住地・職業・経歴・警察からの評価をまとめ、「小樽高名録」¹¹³⁾や「人事興信録」¹¹⁴⁾からの情報を追記したものである。

まず、小樽高架電気軌道であるが、前掲の第7表から、発起人総代であった香村英太郎は雑穀倉庫業に従事しており、小樽商業会議所の議員も務めていた。また、後に発起人総代理となった今井孝は麻物業を営んでおり、早稲田大学卒業後に従事していた鋼鉄商から転換した人物である。一方で、警察からの評価については雑穀業方面に信用はあるものの、それ以外に特記すべきことはないと記されている。この他の人物を見ても、発起人は小樽の商人を中心に構成されているものの、その業種は様々であり、居住地に至っても特定の地区に集中しているわけではない。また、詳細に



第10図 各計画における発起人の居住地
(各計画書の発起人名簿より作成)

経歴が記される当初の発起人等は概ね中学校以上を卒業しており、中には大学や高等商業学校を卒業した人物も見られ、当時としては比較的高学歴な人物が中心となっていた。しかしながら、資産は個人によって大きな差異があり、総代であった香村の80万を筆頭に、最も少ない人物で1万となっている。総代理を務めた今井の資産は2万程度であり、発起人の中でも資産は少ない方である。渡辺は計画の影の中心人物であった地崎と今井の親交を指摘しているが¹¹⁵⁾、それらに加えて、本節では今井の経営する商店の当時の影響力についても検討したい。昭和5(1930)年の『小樽商工人名録』を見ると、今井は「綿、麻、同製品」の項目の最初に名が挙げられている。営業税額は64円であり、麻物を中心とした繊維製品の他に麦粉や蜂蜜等も扱っていた。この内、特に注目すべ

き点は仕入地と「販売地」である。今井の製品仕入地として挙げられているのは東京、横浜、名古屋、大阪、門司、インド、大連、ロシアである。販売地は樺太、道内、東北、京都、九州、台湾、朝鮮、ロシアである¹¹⁶⁾。この人名録には同項目に31人の人物が挙げられているが、海外を含めた広域を取引の範囲とするのは今井のみであり、小樽の麻物業者としては他に類を見ない大規模な商人であった。そのため、保有資産は少なくとも、同業者や他の商人に与える影響力も大きかったと推察される。また、本計画においては途中で17人が発起人として加わっている点も注目される。この中には後述する北海中央電鉄では発起人総代を務める磯野進や貴族院議員も務めた犬上慶五郎等の市内有力者が名を連ねている。また、計画路線の沿線の人々も多く参画しており、本計画に人々

第7表 小樽における鉄道計画の発起人とその素性

事業者	発起人	居住地	職業・公職	経歴	資産(円)	警察からの評価
小樽高架 電気軌道	○香村英太郎	富岡町	元小樽商業会議所議員 雑穀倉庫業 共同運輸倉庫社長 (S3興信録) 北海製油・ 北海道脂工業専務取締役 (S3興信録) 米雑穀肥料油商 (S3興信録)	神戸高等商業学校卒業	80万	同業者・実業家一部に信用あり
	秋野音次郎	入舟町	薬種商		20万	中学校卒業程度の教養あり 同業者間に信用あり
	井上安次郎	緑町	元小樽商業会議所議員 雑穀商	明治学院卒業	20万	同業者の一部に信用あり
	足立敬次郎	港町	元小樽商業会議所議員 所得税調査委員 荒物漆器問屋		15万	中学校卒業程度の教養あり 港町方面の町民に信用あり
	本間安次郎	奥沢町	酒造業	小樽中学校卒業	50万	同業者・南小樽方面に信用あり
	西村喜代登	入舟町	元小樽商業会議所議員 石鹸製造業	滋賀県犬上郡役所・東京府庁勤務	5万	入舟町方面に信用あり
	加藤豊彦	山ノ上町	衛生組合第六部長 食糧品商	中学校卒業 銀行勤務	5万	山ノ上町方面に信用あり
	◎今井孝	港町	麻物商	早稲田大学商科卒業 鋼鉄業従事	2万	雑穀商間に信用あり
	中里久造	住ノ江町	漁業	中学校・早稲田大学商科卒業	1万	特記すべき信用なし
	戸田一雄	緑町	医師	東京慈恵医学問学校卒業	3万	手宮方面に信用あり
	△犬上慶五郎	南浜町	元貴族院議員 海運業	政友会所属 (名鑑)	300万	同業者・実業家に信用あり
	△磯野進	色内町	小樽商工会議所会頭 農産・鉄砲火薬商 北海道精米・北海雑穀・ 北陸人造肥料各取締役 (T4興信録) 海産物雑穀商 (S3興信録)		50万	実業家・浜通方面に信用あり
	△本間賢次郎	住ノ江町	保険・金融業 北海道銀行監査役 (T4興信録)		120万	南小樽方面に信用あり
	△加藤豊章	入舟町	土地貸付業		80万	入舟町方面に信用あり
	△増田亀吉	山ノ上町	海運・木材業		500万	海運業・木材業方面に信用あり
	△木村円吉	緑町	地主・漁業		1,500万	緑町方面・実業家に信用あり
	△藤山健次	花園町西	会社員		20万	実業家・会社方面に信用あり
	△渡邊得郎	花園町西	漁業		5万	町内青年会員に信用あり
	△畑貫治	稲穂町東	小樽商工会議所議員 米穀商		20万	同業者・稲穂町方面に信用あり
	△板橋孝造	稲穂町東	味噌・醤油醸造業		10万	町内一部青年に信用あり
	△本間勇児	東雲町	会社支配人		5万	会社方面に信用あり
	△常盤野富平	住初町	節節・缶詰・乾物商		15万	町内一部・食料品商に信用あり
	△成田正徳	入舟町	小樽商工会議所総務課長		700	特筆すべきものなし
△倉内吉太郎	稲穂町東	酒造業		8万	同業者・町内一部に信用あり	
△木立茂	緑町	会社員		2万	漁業者間に信用あり	
△木村源六	奥沢町	漁業		30万	漁業者間に信用あり	
△平沢庄太郎	山ノ上町	牛乳商		7000	同業者間に信用あり	
北海中央 電鉄	寿原重太郎	稲穂町東	小樽区会議員 魚菜市场支配人 小樽商業会議所議員 (名鑑) 北海道議員・小樽市議員 (名鑑)	東京高等商業学校卒業 (名鑑) 横浜イタリア商館勤務 (名鑑) 加越能開墾・札幌精米重役を歴任 (名鑑)	15万	実業家として信用厚し
	○磯野進	色内町	鉄砲火薬商		50万	堅実なる実業家として信用厚し
後志電気 軌道	森正則	色内町	文房具卸小商 小樽商業会議所会頭 (名鑑) 北海製紙・大正証券等取締役 (名鑑) 北海道議員・小樽区会議員 (名鑑)	札幌製麻勤務 (名鑑) 小樽小早川商店勤務 (名鑑)	50万	堅実の商人として信用厚し
	久野武次郎	南浜町	回漕業		5万	相当信用を有す
後志電気 軌道	新谷専太郎	色内町	商業会議所議員 漁網商		250万	信用あり
	米谷秀司	南浜町	なし 小樽貨物火災保険取締役 (T4興信録)		50万	信用あり
	戸羽亨	色内町	海産商 小樽商業会議所議員 (名鑑) 海産商同業組合組長 (名鑑)	海陸物産商米谷商店勤務 (名鑑)	25万	信用あり
	弓削萬次郎	色内町	元海産商 北海道雑穀商同業組合連合会長 (名鑑) 小樽商業会議所議員 (名鑑)	根室赤井栄蔵商店勤務 (名鑑) 小樽商遠藤又兵衛商店勤務 (名鑑)	なし	昨年九月頃事業に失敗し無財産 となる

注1) 発起人名の前の「○」は発起人総代, 「◎」は総代理, 「△」は追加発起人を示す。

注2) 表中の「(T4興信録)」, 「(S3興信録)」, 「(名鑑)」はそれぞれ大正4年『人事興信録』, 昭和3年『人事興信録』, 『小樽名鑑』からの引用を示す。

(小樽警察署より北海道庁へ提出された「調書」及び大正4年・昭和3年の『人事興信録』, 『小樽名鑑』より作成)

が期待していたことがうかがえる。

次に北海中央電鉄であるが、本計画には総数19人が発起人として名乗りを挙げており、その内、小樽出身者は4人である（第7表）。小樽以外の発起人の内訳は東京7人、札幌5人、横浜1人、室蘭1人、勇払郡安平村1人であった。このことから数的には小樽の人々が中心となって立案された計画ではないと考えられる。一方で、計画書で重視されていた札幌以西の千歳や恵庭といった沿線自治体の人々が発起人として名を連ねていない点は注目される。小樽区から発起人として挙げられた4人はいずれも商人であり、高架電気軌道と同様に業種は一定していない。これらの内、寿原重太郎は小樽区内における有力な商人の一人であり、鮮魚や蔬菜、果実、生活雑貨等を取り扱う小樽市場会社や小樽無尽（後の北洋銀行）の設立に携わる¹¹⁷⁾だけでなく、小樽区議会の議員も務め、当時の小樽を代表する人物の一人であった。寿原が本計画に賛同した理由については、「調査書」より同じく発起人で札幌を拠点としていた青柳猶吉から勧誘を受けたためと記されている。加えて、青柳と寿原は共に商取引を行う間柄であり、寿原本人も千歳原野に広大な農場を有していたためであったことがわかる。もう一人注目すべき人物として挙げられるのは磯野進である。磯野は新潟出身の商人であり、後に小樽商業会議所会頭も務めるなど、寿原と同様に小樽を代表する人物の一人であった。「調査書」には鉄砲火薬商と記されているが、彼が力を入れていたのは海産物雑穀商の方であり、昭和8年時点では北海道精米株式会社の専務取締役も務めている。このような経歴を持つ磯野であるが、起業実行の意思については「不詳」と記されている。その理由として、寿原経由で青柳の計画を聞かされ賛同しただけであり、「果シテ趣意実行ノ意見アルヤ否ヤ疑ハシ」という点が挙げられている。加えて、この点については寿原と共に磯野が「旅行」中で不在であったため、聴取できなかったと記されており、警察が磯野の意思を詳細に確認できてなかったことがうかがえる。残る2人についても焦点を当てる

と、森と久野に起業実行の意思については「不詳」と記されている。森は保有資産から起業の意思があると、推定されているものの、「本事業ニ対シテハ経験ナキモノ」と判断され、起業意思ありと断定はできないと記され、久野に至っては保有資産や本事業への経験不足から「発起人タルニ稍不足観アリ」と評価されている。これらの記述から鑑みるに、彼らは積極的に関わっていなかったと推察される。寿原及び磯野についても札幌の商人から勧誘されたものであり、自らが率先して計画を立案したわけではない。よって本計画はむしろ小樽外の人々によって小樽という街が鉄道敷設計画の起終点として評価されていた事例と言える。

最後に後志電気軌道であるが、発起人7人の内、小樽居住者は4人であり（第7表）、それ以外は古平郡古平町1人、余市郡余市町2人である。人数的には小樽市民が過半数を占めているものの、発起人総代及びその代理は余市町の2人が務めており、中心的な人物は余市町の人物であったと推察される。しかし上記の計画とは異なり、詳細な調査書は残っていないため、起業の意思の有無等は確認できない。小樽市から発起人として名を連ねているのは3人が商人であり、残る米谷秀司については「職業ナシ」と記されている。米谷は大正7年の『日本海陸物産商名鑑』によると、この時点では海陸物産業者の一人として挙げられている¹¹⁸⁾。そのため、計画出願時には第一線を退いていたものと考えられる。これらの情報を鑑みると、小樽の発起人は全員海産物関係の商人であった。計画書でも漁港の小樽と比較的近距離に位置する忍路や蘭島の漁港としての発展が見込めると記されていたが、そこで水揚げされた海産物や当地の漁業従事者が利用する漁具の販売を小樽商人が見込んでいた可能性は指摘できよう。そのためか、路線計画は富岡町という内陸部を起終点とするにも関わらず、内陸部の人々は発起人として名乗りを挙げておらず、色内町や南浜町といった海側の人々が計画に賛同している。よって彼らは小樽・余市間の旅客輸送ではなく、沿線で見込まれる豊かな海産物に係る利益を目論んでの

賛同であったと推察される。

ここまで発起人に焦点を当て、彼らがどのような意気込みで鉄道計画に参画したのかを検討した。小樽高架電気軌道については、多くの市内有力商人が賛同し、彼らの多くは高学歴であり、市内随所から参集していた。しかし、それだけの有力者が集まりつつも、資金難であったという点は、自分の街をより良くしたいという公益性と損失を被って家業を傾けたくはないという、相反する事実の中で葛藤する小樽商人の姿を映していると言えよう。一方で、郊外鉄道に関しては、北海中央電鉄と後志電気軌道で真逆の様相を見ることができる。北海中央電鉄では磯野が発起人総代として名を連ねてはいたものの、その実態は札幌や東京の有力者たちによって計画されていたものであり、磯野自身も親交のあった寿原の勧誘により参画していた。また、寿原及び磯野を除く2人も道庁の調査では起業の意思は「不詳」となっており、計画には賛同しつつも、積極的に関与はしない態度がうかがえる。一方で、小樽区外の人々にとって小樽が鉄道計画の起終点として評価されていた点は特筆すべきである。そして、最後に取り上げた後志電気軌道では計画に賛同した4人全員が海産物関係の商人であり、小樽近郊沿線の漁師を商売相手として見込んだ参画であったと推察される。

これらの計画は前項でも述べた通り、全て実現することはなかった。しかし、大正期から昭和前期という短い期間に多くの鉄道敷設計画が提出された背景には、小樽の人々が自分たちが住む（拠点とする）街の交通インフラについて何らかの不満点を認識し、それらを自分たちで何とかしなければならぬという意気込みを有していたことがあると考えられる。鉄道敷設計画はいずれも実現することはなかったが、小樽市民たちが自分たちにとって望ましい交通機関を模索していた姿を見ることができよう。

VI おわりに

本稿では近代期小樽を対象として、教育・港湾・鉄道計画の三つに焦点を当て、当時の小樽の人々が目指した近代都市像の検討を試みた。その結果、上記の3点いずれにしても中心となって動いているのは商人たちであり、自分たちが拠点とする街は自分たちで対処したいという意識が随所に見て取れた。

教育については小樽高等商業学校の誘致運動に焦点を当て、小樽に設置が決まってからの過程を明らかにした。その結果、候補地の選定、地形の問題、工費の問題、所有権移転の問題と、順を追って課題が生じていたことが明らかとなり、寄附願が複数提出されている点からも区だけでなく、民間の誘致への意欲が高かったという点も明らかになった。一方で、この誘致は必ずしも経済的に余裕のある状態で行われたわけではなく、むしろその逆であった。ここには高等商業学校敷地の寄附を行いたい民間とそのための費用を捻出できない区の間で折り合いがなかなかつかなかった点が指摘でき、区民が区の財政状況とは裏腹に積極的に誘致に関わっていた点は特筆すべきであろう。

港湾は主に函館への対抗意識が明確に見て取れた。特にロシアとの貿易や領事館の設置について、商業会議所を中心に多くの議論・陳情がなされていた。この背景には地元商工業者の北洋漁業の成長に対する期待がみられ、その期待は行政当局に対して、漁業貿易港としての小樽の役割を押し出していた点からも指摘できる。つまり、地元商工業者にとって小樽は複合的な機能を有する港湾であるべきと考えられていたことの表れであるといえる。

最後に取り上げた鉄道計画では、大正期から昭和初期にかけて多くの計画が政府や道庁に提出された。それらの中心人物となったのは小樽商人をはじめとした札幌や余市といった周辺地域の人々であり、彼らが国鉄という従来の陸上交通インフラだけでは市内・郊外の交通移動は賄えないと判

断していたことの表れであるといえる。この点については道庁や政府も認めるところであり、一部計画については特許取得にまで至った。結局これらは全て実現せず、市内の陸上交通は乗合自動車を中心となっていたが、当時の小樽の人々が自分たちの街の陸上交通の問題点を認識し、国鉄や乗合自動車にとって代わる望ましい交通機関を模索していた姿を見ることができよう。

このように小樽市民は様々な形で積極的に都市の形成に関わり、意見活動や誘致運動等に奔走していたことが明らかとなった。これらの取り組みは全てが実を結んだ訳ではなく、行政との折り合い等もあり、実現しなかったものも多く存在した。それでも彼らが進んで様々な事業に参画していたのは自分たちの理想的な都市像を目指していたからであると考えられ、彼らの街に対する強い思いがあったからこそ「北海道の『心臓』』としての小樽が成立したといえよう。

(原 遼平：筑波大学人文社会科学研究科大学院生，三宅彦大：筑波大学人文社会ビジネス科学学術院人文社会科学研究群大学院生，伊藤智比古：流山市立博物館学芸員，齋藤隆之介：筑波大学人文社会ビジネス科学学術院人文社会科学研究群大学院生)

【付記】

本稿の作成にあたり、北海道立文書館、北海道立図書館、市立小樽図書館、札幌市中央図書館の皆様には資料の出納に際し、多大な便宜をはかっていただきました。また、特定非営利活動法人の石井伸和氏には旧寿原邸において、多くの事をご教示いただいたのみならず、貴重な資料もご提供いただきました。加えて、本研究科の大学院生である半田真士氏及び白川紘惟氏には編集作業等多くの点でご協力をいただきました。皆様のご厚意に深く感謝申し上げます。

本文の執筆は、Ⅰ、Ⅱ - (1)の一部、Ⅴ、Ⅵ章は原が、Ⅱ - (1)の大部分、(2)、Ⅳは三宅が、Ⅱ - (3)は齋藤が、Ⅲ章は伊藤が担当した。

【注】

- 1) 林上『都市と港湾の地理学』，風媒社，2017。
- 2) 内藤辰美『北の商都「小樽」の近代 ある都市の伝記』，春風社，2015。
- 3) 小樽市編『小樽市史 第二巻』，1963，656-668頁。
- 4) 小樽市編『小樽市史 第一巻』，1963，55-56頁。
- 5) 前掲4) 75-86頁。
- 6) 前掲4) 87-104頁。
- 7) 前掲4) 104-107頁。
- 8) 前掲4) 253-257頁。
- 9) 前掲4) 442-467頁。
- 10) 前掲4) 253-257頁。
- 11) 前掲3) 344-345頁。
- 12) 前掲3) 683-689頁。
- 13) 小樽市編『小樽市史 第三巻』，1964，117-137頁。
- 14) 前掲3) 531-545頁。
- 15) 前掲13) 285-288頁。
- 16) 小樽市編『小樽市史 第四巻』，1966，400-401頁。
- 17) 前掲16) 343-345頁。
- 18) 小樽市産業港湾部観光振興室「令和元年度 小樽市観光入込客数の概要」，2021。
https://www.city.otaru.lg.jp/docs/2020101000134/file_contents/r1_gaiyousiryou.pdf（閲覧日2022年2月8日）
- 19) 前掲4) 520頁。
- 20) 前掲4) 561-563頁。
- 21) 前掲4) 422-426頁。
- 22) 渡部義顕『小樽区史』左文字書房，1914。
- 23) 『北海道庁統計書』北海道。
- 24) 小樽市編『小樽市史 第五巻』，1981，8-65頁。
- 25) 前掲13) 355-359頁。
- 26) 前掲13) 370-373，375-377頁。
- 27) 前掲13) 373-380頁。
- 28) 緑丘五十年史編集委員会編『緑丘五十年史』小樽商科大学，1961，284頁。
- 29) 目次では第84号「登記嘱託ノ件」が最後となっているが、目次に記された号数と件名は綴り中の号数・内容と途中から齟齬を来たしている。綴り中の末尾の号数が第83号であり、登記嘱託に関する史料となっているため、本史料の号数は第1号から第83号であると判断した。
- 30) 『Hermes Courrier 小樽商科大学広報誌』No.29 小樽商科大学創立百周年記念号，2011年7月，5頁。倉田稔「小樽高等商業学校と渡辺龍聖」商学討究44-4，1994，70頁。倉田(1994)では「平田法制局長官が来樽した折り」としている。これは平田東助のことと思われるが、平田の法制局長官就任は明治31(1898)年であり、明治30年に法制局長官を務めていたのは神鞭知常、のち梅謙次郎である。
- 31) 前掲13) 383-385頁。

- 32) 前掲28) 4頁。
- 33) 「第五高等商業学校関係書類」第6号。
- 34) 「第五高等商業学校関係書類」第8号。
- 35) 「第五高等商業学校関係書類」第10号別紙。
- 36) 「第五高等商業学校関係書類」第13号。
- 37) 「第五高等商業学校関係書類」第14号。
- 38) 「第五高等商業学校関係書類」第19号。
- 39) 「第五高等商業学校関係書類」第31号別紙。
- 40) 「第五高等商業学校関係書類」第28号, 第29号。
- 41) 「第五高等商業学校関係書類」第31号。
- 42) 「第五高等商業学校関係書類」第32号。
- 43) 「第五高等商業学校関係書類」第35号。
- 44) 「第五高等商業学校関係書類」第33号, 第38号。
- 45) 「第五高等商業学校関係書類」第38号別紙「高等商業学校敷地坪数調」には, 白鳥の所有地が明治40年12月に佐藤道五郎に売却された旨の書き込みがあるため, 実際の交渉は佐藤道五郎を対象に行われたと思われる。
- 46) 「第五高等商業学校関係書類」第48号。
- 47) 「第五高等商業学校関係書類」第49号(別紙「高等商業学校敷地ノ件」追而書き)。
- 48) 「第五高等商業学校関係書類」第68号, 第69号。
- 49) 「第五高等商業学校関係書類」第60号。
- 50) 「第五高等商業学校関係書類」第61号。
- 51) 「第五高等商業学校関係書類」第64号。
- 52) 「第五高等商業学校関係書類」第67号。
- 53) 椿葉一郎は明治41年10月に退職し, 明治42年8月に龍岡信熊が就任した。
- 54) 「第五高等商業学校関係書類」第83号。
- 55) 前掲28) 7頁。
- 56) 「第五高等商業学校関係書類」第72号, 第75号。
- 57) 前掲28) 7頁。
- 58) 「第五高等商業学校関係書類」第76号。
- 59) 「第五高等商業学校関係書類」第77号, 第78号。
- 60) 「第五高等商業学校関係書類」第81号。
- 61) 前掲28) 7頁。
- 62) 例えば以下のような研究があげられる。清水昭典「明治中期地方政治の一例-小樽港埋立をめぐって-」北大法学論集40,1990, 787-815頁。原口征人・今尚之・佐藤馨一「新聞資料にみる小樽港防波堤建設事業と水面埋立事業の経緯」土木史研究17, 1997, 295-304頁。武藤三代平「「小樽港民」意識の形成と反憲政運動」北大史学59, 2019, 58-80頁。
- 63) 山田志乃布「北海道における港湾都市の盛衰-幕末~第一次大戦期-」お茶の水地理40, 1999, 21-32頁。
- 64) 前掲63) 25頁。
- 65) 前掲63) 30頁。
- 66) 前掲24) 710頁,
- 67) 前掲24) 712頁。
- 68) 前掲24) 715-718頁。
- 69) 「日露領事館ニ関スル議定書」1907, 国立公文書館蔵。
- 70) 在札幌ロシア連邦領事館「総領事館の歴史」https://sapporo.mid.ru/rekisi_sapporo (閲覧日2022年2月6日)。
- 71) 「小樽木材商組合ノ小樽露国領事館ニ依頼状提出ノ件」1926, アジア歴史資料センター蔵。
<https://www.jacar.archives.go.jp/aj/meta/listPhoto?LANG=default&ID=F2011100415453550696&ID=M2011100415453650712&REFCODE=B11091482500> (閲覧日2022年2月6日)
- 72) 『月報』96, 小樽商業会議所, 1914, 5-7頁。
- 73) 「小樽ニ露国領事館設置方ニ関スル件」アジア歴史資料センター蔵。
- 74) 「対露通商開始領事館設置期成同盟会の趣意」『月報』173, 小樽商業会議所, 1923, 1-2頁。
- 75) 「対露通商開始領事館設置期成同盟市民大会」『月報』173, 小樽商業会議所, 1923, 2-4頁。
- 76) 小樽露国領事館設置期成同盟会編『小樽対露貿易調査書』1923。
- 77) 前掲75) 7頁。調査書では「今年」と記述があるため, 同書が発行される5月時点で集計された数値であると考えられる。
- 78) 小樽商業会議所調査課「港勢比較調査書」1925, アジア歴史資料センター蔵。
<https://www.jacar.archives.go.jp/aj/meta/listPhoto?LANG=default&ID=F2010073013430555735&ID=M2010073013430655743&REFCODE=B10073459700> (閲覧日2022年2月6日)
- 79) 開業当時は小樽中央駅であったが, 開業した明治37年10月に高島駅と改称され, その翌年の12月に再度, 小樽中央駅と改称されている。なお, 蘭島駅も同様に一時は忍路駅となっていた。前掲16) 700-704頁。
- 80) 前掲16) 702頁。
- 81) 昭和7(1932)年には小樽築港駅から分岐する臨港鉄道である浜小樽支線が開通している。前掲16) 155頁。
- 82) 前掲16) 719-725頁。
- 83) 濱田啓一, 渡辺真吾「幻の“小樽高架電気軌道”-港おたるの地勢が呼んだドイツ式プラン-」鉄道ピクトリアル407号, 電気社研究会, 1987, 63-67頁。
- 84) 渡辺真吾「小樽市営電車計画の顛末-小樽新聞の

- 記事を中心として」小樽市博物館紀要13号（人文系第8号）、小樽市博物館、1999、46-58頁。
- 85) これらの鉄道計画についても郷土史家を中心に概説的なものではあるものの、検討されている。渡辺真吾、土屋周三『小樽歴史年表』、特定非営利活動法人歴史文化研究所、2006、96・183頁。
- 86) 特許申請自体は大正6年に行っているが、大正11年には書類・函面を修正の上、再申請を行っている。「起業目論見書」、大正11（1922）、「鉄道省文書第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 87) 鉄道省文書「契約書」、大正11（1922）年、「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 88) 鉄道省文書「小樽電気軌道敷設願却下ノ件」、昭和4（1929）年、「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 89) 鉄道省文書「小樽電気軌道敷設特許申請書進達ノ件」、大正15（1926）年、「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 90) 渡辺は新聞記事より明治期から大正初期にかけての計画についても触れているが（前掲83）46-47頁。）、これらについては公文書には確認できない。
- 91) 前掲83)
- 92) 前掲84) 54-55頁。
- 93) 前掲16) 719-725頁。
- 94) 前掲83) 64-65頁。
- 95) 高架であるため、雪や渋滞の影響を受けない点や坂道を登ることが容易である点が例として挙げられている。
- 96) 前掲83) 66頁。
- 97) 「小樽高架電気軌道敷設特許申請ノ件」、昭和3（1928）年、「地方鉄道及軌道敷設免許、特許権失効、権利放棄、不免許、不特許ニ関スル綴書 昭和四年」所収（北海道立文書館所蔵）。
- 98) 鉄道省文書「小樽高架電気軌道敷設願却下ノ件」、昭和4（1929）年、「第十門 地方鉄道及軌道 六、敷設請願却下 卷五十一 昭和四年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 99) 前掲83) 66頁。
- 100) 前掲83) 63-64頁。
- 101) 前掲84)
- 102) 建設省文書「軌道敷設特許ノ件」、大正15（1926）年、「地方鉄道法、軌道法による許可、認可等・北海道・小樽市営、大函急行電鉄・（大12.10.4～昭和12.1.13）」所収（国立公文書館所蔵）。
- 103) おそらく工事期間のことと考えられる。小樽市は工事期間を5年としており、この期間よりも短くできるかということを確認するものと思われる。建設省文書「大正十五年第二回小樽市会議案（三）」、大正15（1926）年、「地方鉄道法、軌道法による許可、認可等・北海道・小樽市営、大函急行電鉄・（大12.10.4～昭和12.1.13）」所収（国立公文書館所蔵）。
- 104) 建設省文書「小樽市営電車敷設計画案ニ対スル陳情ノ件」、昭和4（1929）年、「地方鉄道法、軌道法による許可、認可等・北海道・小樽市営、大函急行電鉄・（大12.10.4～昭和12.1.13）」所収（国立公文書館所蔵）。
- 105) 前掲84) 55-56頁。
- 106) 前掲84) 53頁。
- 107) 前掲84) 55-56頁。
- 108) 北海中央電鉄がなぜ発電所の建設地として尻別川を選んだのかは申請書には記載されていないため不明であるが、道庁の「発電水利使用許可台帳」には供給区域として「電動力及小樽船渠会社ニ動力供給」とあることから、後志地方における一般電力供給も視野に入れていたと考えられる。「発電水利使用許可台帳」、大正10（1921）年、「北海中央電鉄 尻別川 北海道 60 昭和2年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 109) 大正8年には胆振国を中心として札幌以東の沿線予定町村の105名が連名して、免許許可への請願書を当時の内閣総理大臣であった原敬宛に送っている。「請願書」、大正8（1919）年、「第十門 地方鉄道及軌道 二、地方鉄道 北海水力電気（元北海中央電鉄） 起業廃止 大正九年～昭和二年」所収（国立公文書館所蔵）。
- 110) 「後志電気軌道布設特許申請ノ件」、昭和3（1927）年、「後志電気軌道敷設不特許ノ件」所収（北海道立文書館所蔵）。
- 111) 前掲110)
- 112) 「後志電気軌道布設不特許ノ件」、昭和5（1929）年、「後志電気軌道敷設不特許ノ件」所収（北海道立文書館所蔵）。
- 113) 谷村勝啓『小樽名鑑 前篇』、小樽名鑑編纂事務所、1923。
- 114) ①内尾直二編『人事興信録』、人事興信所、1915。
②内藤直二編『人事興信録』、人事興信所、1928。
- 115) 前掲83) 63-64頁。
- 116) 池田三平編『小樽商工名録』、小樽商工会議所、1930、72頁。
- 117) 前掲13) 309頁。
- 118) 伊藤吉四郎編『日本海陸物産商名鑑』、北海道通信社、1918、21頁。