

121. 明治大正期における漁港の客体性の形成プロセス

— 帝国議会における議論を対象に —

The Process of Formation of Objectivity of Fishery Port from Meiji to Taisho Era

— Case Study on Discussion at Imperial Parliament —

土井良浩*
Yoshihiro Doi

The purpose of this thesis is to clarify how 'fishing port' had been created both physically and conceptually through the historical materials analysis. Results are follows. 1. Through mid of Meiji era to Taisho era, the needs for 'fishing port' have been changed from port of refuge, pelagic fishery port, base port for large ships, processed facility to food supply base for people. 2. This spatial and conceptual alteration was promoted as national project because it was recognized that fishery port brought benefit to broader people and nation.

Keywords: 漁港, 客体性, 水産業, 帝国議会,
Fishery Port, Objectivity, Fishery Industry, Imperial Parliament,

1 研究の背景と目的

1950年(S25)に「漁港法」が成立し、以降、これに基づきおよそ3,000の漁港が指定され、漁港整備計画、漁港関係諸事業を通じて空間整備が行われてきた。現在、漁港は、漁村地域のほぼ全てに備えられた漁業生産施設空間になっている。一方、わが国の水産業がおかれる国際的環境の変化に対処すべく、2000年(H12)に水産基本法が成立し、これに伴い、今年度、漁港法が改正、漁港漁場整備法が成立した。同法では、従来の「漁港整備計画」に基づくトップダウンのあり方を見直した自治体主体で行う方式への移行や公共事業の透明性に配慮した情報公開に関わる規定が盛り込まれた。また、法の目的には、「環境との調和」「豊かで住みよい漁村の振興」等の諸項が明記されている。このように、制度上、漁村空間整備は新たな局面を迎えているが、既往の漁港整備に対する歴史的評価は充分になされてるとはいえない。これまでの漁港史は、「伊豆式根島における漁船避難港築設補助金下附」の請願(1909年)を明治政府が受入れた結果、最初の国庫補助がなされ、この竣工(1911年)を近代的漁港建設の開始とする⁽¹⁾。そして、1918年以降の漁港修築予算の計上、各地への漁港修築の実施、続く漁港法制定(1950年)、これに基づく全国への漁港建設の普及という流れで記述されている⁽²⁾。これらは、国庫補助によって修築される漁港に関する歴史記述であり、それ以前の関連史料の言及がなされていない。一方、漁港の発祥を江戸時代以前に遡り、土佐藩の野中兼山による室戸港、手結港をその先駆とする記述もある⁽³⁾。しかし、漁港とは、その名称自体が明治以降であり⁽⁴⁾、安易

にそれらの港との概念的・機能的連続性を認めることは困難である。

そこで本研究では、わが国において漁港が歴史上に登場した明治～大正期の関連資料の分析を通じ、「漁港」という客体(対象)が歴史的に形成されてゆくプロセスを解明することを目的とする⁽⁵⁾。具体的には、まず、2章で明治大正期における漁港関係史料の所在状況を漁港行政と併せて概観し、分析史料を同定する。次に3章では、得られた史料の特徴を数量的に概観する。4章では同一の史料を用いて、漁港が必要とされた歴史・社会的背景および必要とされた漁港の内容の変遷を分析し、5章で考察する。

2 漁港の歴史上の登場時期の史料と行政

ここでは、漁港が歴史上に登場した時点から漁港修築の国庫補助が制度化されるまでの漁港関連史料と行政上の出来事を併せて概観する。

まず、明治以降の水産関連の政府刊行物・雑誌から確認された漁港の最初の活字は、1891年(M24)に、米国の漁業を紹介した雑誌記事である⁽⁶⁾。また同年、紀伊水産会の発会式で大日本水産会⁽⁶⁾幹事の村田保が、水産業拡張に向けて遠海漁業を漁業者に奨励するために「安全なる漁港」を築くことをその必要条件にあげている⁽⁷⁾。

これに次ぎ、1897年(M30)の水産博覧会(神戸)の期間中、水産分野の見識者の出席で開催された水産諮問会で、鹿児島県の大迫貫為と大日本水産会会員の杉浦らが提出した二つの建議案があるが⁽⁸⁾、これらは公の場で漁港整備の必要性を訴えた嘴矢だった⁽⁹⁾。前者は漁業者

*正会員 日本学術振興会特別研究員 (Research Fellow of Japan Society for the Promotion of Science)

を遭難から保護すべく、後者は漁業の発達により、漁港ないし避難港の必要性を述べ、両者ともその設置に対する国庫補助を求めている。この後者への対応で農商務省技師の下啓助は、それ以前に漁港について熟考したことがなかった点に言及しており、結果的には諮問会に委員会を設置し調査することとなり⁽¹⁰⁾、政府が漁港施策を開始するには至らなかった。その次は、1900年(M33)の帝国議会で提出された建議案である(後述)。以降の議会でも、漁港に関する請願・建議は度々取り上げられたが、その内容は後年編纂された帝国議会の議事録に収録されている。また、同様の主張は、同時代に発行されていた水産雑誌「大日本水産会報」誌上にも掲載された⁽¹¹⁾。

以上のような要請に対する最初の施政は、既述した1908年(M41)の式根島の漁船避難港築設への費用補助だが、これは特例的措置だった。また、水産局は、1909年(M42)～1913年に全国199港、欧州の漁港に技士を派遣し調査を実施した⁽¹²⁾。これら調査の完了を受け、1914年(T3)に全国的な「漁港網計画」と「漁港修築補助草案」を策定し、関係方面に予算を要求したが、財政難を理由に見送られた⁽¹³⁾。政府が漁港修築に毎年の予算を計上するのは1918年(T7)で、漁港修築が国家的事業として位置づくのに約30年を要したことになる。

このように漁港政策は、政府主導ではなく、漁業の見識者、代議士等が必要性を提唱することにより、取り組まれるようになった。これと関連し、国庫補助制度開始以前の史料は散見される程度で、最もまとまったものは帝国議会の議事録に限られる。水産雑誌、大日本水産会報を見ても、漁港が主題の記事は大正期にならないと誌上に現れない。従って、以降では、明治30年～大正期に亘る帝国議会で採上げられた漁港関連事項を中心に分析する。

3 帝国議会の漁港関連事項の数量的変遷

(1) はじめに

まず、帝国議会上程された漁港関連事項の経年的、数量的変化を概観する。最初に、帝国議会の議事録である「大日本帝國議會誌」の全17巻(1892(M25)～1928年(S3))の総索引で、漁港関連事項、全235件を抽出した⁽¹⁴⁾。上程形式には、建議案・請願・質問の3形式があり、その年次変化・合計は【表-1】の通りである。ここでは特定港・特定地方、ないしは漁港一般に言及したのかについても示した。

(2) 上程事項数の年次変化【表1】

議会上に漁港関連事項が最初に上程された1900年(M33)～1918年まで0～4件と少ないが、1919年(T8)以降は、1924年(T13)を除き徐々に増加している。これは、

1918年に漁港修築の国庫補助制度が成立し、全国各地から請願が多数寄せられたためである。また、1919年の激減の理由は、前年の9月の関東大震災の復興と関連し、漁港整備の財源が期待できなかったためだといえる⁽¹⁵⁾。

(3) 上程形式毎の特徴

上程形式別に見ると、期間を通じた合計は、請願が210件と全体の8割以上を占める一方、質問は2件と少なく、建議案は23件である。また、経年的には、建議案は、特定港・地方のものが1925～27年に6、5、6件と一定数あるが、他の時期は散見されるにとどまる。請願は、1918年を境に増加し、1930年にピークを迎えているが、これは漁港修築の国庫補助制度の成立により、特定港・地方から多数の請願が寄せられたためである。

そして、特定港・地方に関するものが圧倒的多数を占め(全235件中223件)、その殆どは請願だった(203件)。採り上げられた港・地方は、全84港・地方であり、同一地方・港が複数回のケースも多かった。

■表1 帝国議会上程された漁港関連事項数の変化

年次	1900年	1901年	1902年	1903年	1904年	1905年	1906年	1907年	1908年	1909年	1910年	1911年	1912年	1913年	1914年	1915年	1916年	1917年	1918年	1919年	1920年	1921年	1922年	1923年	1924年	1925年	1926年	1927年	計
建議案	特定港	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
不特定港・地方	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
請願	特定港	0	0	2	1	1	0	0	1	0	2	1	1	3	7	8	19	32	22	8	43	42	1	203					
不特定港・地方	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
質問	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	
合計	2	0	2	2	2	0	1	0	4	2	1	4	7	19	21	34	33	44	48	48	1	235							

4 帝国議会の漁港関連事項の議論内容の変遷

(1) はじめに

つづいて、前章で扱った帝国議会での漁港関連事項の議論の内容の変遷を分析する。年代順に議論の変遷を把握するが、何れも漁港の建設への国庫補助施策の必要性を述べる点で一致しているため、「漁港を必要とする根拠」および「必要とされる漁港」の内容に着目する。ところで、前章で見たように、帝国議会上程された事項は、特定港・地方の漁港の建設(開築、修築)の国庫補助を求める請願が多かった。しかし、同様の請願は簡潔な定型文で記され、答弁や説明がなく、漁港の内容が具体的に記されていない。従って、以降では建議案・質問、あるいは不特定港に言及した9つの事項の議論内容を個々に分析する。また、補足のため、同時代に見出せた、水産雑誌の記事も用いた【表2】。なお、各議論中に当時の時代状況に関わる叙述がある場合は、適宜関連する統計を援用した。

(2) 漁港に関わる議論内容の変遷

①1900年「漁業避難港築設国庫補助に関する建議案」

帝国議会上に漁港が登場した初の事例は、1900年(M33)、恒松隆慶らの提出した建議案である。恒松は、当時多発していた遭難は、避難港(または、それに関する施策)

の欠如に因るとし、調査の実施、地方・中央の費用支出による避難港の建設を通じて、水産業を発達すべきとしている(表2の①-①)。また、同建議案には補足説明文が付されたが、その内容は、各海域毎に設置すべき避難

港の数(75箇所)、政府の予算支出計画、築港の調査、工事、設計の執行機関となる部署の設置の提案に加え、避難港は漁業のためだけでなく、国防上にも有用な点が指摘された。

■表2 明治中期～大正後期の帝国議会上に上程された漁港関連事項の議論の抜粋

年次・タイトル・発言者	資料の概要	発言・記述内容
①1900年(M33)衆議院 「漁業避難港築港国庫補助に 関する建議案」 恒松隆慶	①建議案の説明 (恒松隆慶)	漁業避難所のないがために、年々歳々難破船、或は溺死者の多きこと、其修状名状すべからざる事である。…難破船 其他の事には、未だ十分の方法其手續がなきやうに思ひます。…どうか是は、相當な避難所を各方面に向つて調査 し、さうして適當な場所を定め、避難港と定めますには、地方も宜しく之がために費用を出すべし。又、中央も是に 進んで費用を與へて、さうして難破を除き、随つて水産の事業を大いに發達をさせたい。
②1900年(M33)衆議院 「伊豆國神津島漁港修築費 の国庫補助の建議案」	①建議案の説明 (高木正年)	此神津島と申すのは、伊豆七島の一つで…黒潮の中心に掛つて居りまして、最も水産物の澤山ある所なので、一體此 伊豆の諸島はと申しますものは東京湾に臨んで居つて、而も国防の上に於て非常な關係を有して居る島嶼でございます。 …此神津島は昨年十二月二十六日に漸漲船と燒盡してしまつて、…到底此處に見過致しますれば、国防の上 に最も重要な關係ある。又、水産物の上に附いて最も利益ある同島の人、跡を絶やすやうになるかも知れません。實に之 を吾々を見るに忍びないでございます。
③1909年(M42) 「漁港及避難港調査會を設け 且之が完成を期するの請願」 村上紋次郎外四名	①請願文の要旨 (山川雲平)	水産事業の必要なることは多言を要せぬことである。仍て、之が保護奨励のために、農商務大臣監督の下に漁港及避難 港調査會と云ふものを設けて、是等の調査の効程に依り、漁港は国費を以てせられ、避難港は其の關係所與へ國庫より 補助金を交付し、完成を期せしむると云ふ方法を採らう。
④1910年(M43) 「漁港開築に関する建議案」 三浦覺一他二名	①建議案の説明 (武清義雄)	遠洋漁業の發達を期するは刻下最大任務なり。而して、此の目的を達せむと欲せば、第一に漁港の改良修築を計り、其 の便益を得せしめざるべからず。依て政府は宜しく漁港の調査と共に國家が主として經營すべきもの、及助力して地方 の經營に委すべきものと明にし相當の措置を採り、遂に完成を計り、併せて、沿岸漁業者の避難を救済すべし
⑤1912年(T元) 「漁港の修築」 (大日本水産會報の卷頭語)	①漁船の動力化 と大型化の状況 説明 ②避難港欠如と 漁船避難の關係 ③漁港修築へ の国庫補助の必 要性の主張	國費上進の上からして、新業〔=漁業〕發達の上からして、何が發達に付て必要であるかと申しますれば、私は此遠洋 漁業を以て最大任務のことと思ふのでございます。…其第一審歩の手段方法として如何なる經營施設を爲すべきやと 云ふ…ならば、私は漁港の開築といふことが一番重要なことであらうと思ふのであります。如何に船舶の改良を爲し 、漁具の改良を爲しましても、之に伴ふところの漁港が不完全で…は、又此事業の發達をみることに出来まい。 遠からざる中に實際の全國凡そ百有餘箇所の漁港避難港の候補地見たやうなもの踏査を爲し、引き續けて是が調査も 爲して、國家が直接に漁港の開築を爲すべき處と、又地方の經營を國家は補助して、修築を爲す處のものとを分類致し まして、自然相當の處置を爲すと云ふことは怠らぬ積りである
⑥1918年(T6) 「漁港避難港修築国庫補助法 制定に関する建議案」 高島順作他二名	①請願の趣旨 ②委員会での 政府委員の發言 (高島の傳聞)	社會の進歩と共に漁業組織の上にも一革新を來し、漁船は次第に大型と爲り、又單に帆に依り運用せしものも、其行動 を確保するが爲、發動機、又は蒸氣機關を据付くるものも多く、此種漁船は僅々數年間に千數百隻を算するに至り、此等 の動力付漁船は勿論一般大型漁船は、何れも在來の日本型船の如く日々夕海に揚擲すること千數百隻を以て、相當の碇繋 場を要するは必然の理なるべし 我邦沿岸は…年々遭難する漁船甚だ多し。…彼の漁場が遠洋に移轉するより生ずる不利不安は、船舶の改造に依り之 を補足減少し得べむも、荒天に遭難するの港場なくば、危険のより甚しきはなし。之を以て港灣を有せざる地方に 在りては、遂に大型漁船又は機關付漁船の建造を望むべからざるなり。 漁港の修築は一日も等閑に付すべからざるものであるを以て、…先づ相當の修築費を提供し得る地方に對し若干の補 助金と便宜とを與へ、毎年出得る限に於て漁港の修築を爲すべき方法を講ずべし
⑦1919年(T8) 「八丈島漁港修築に関する 建議案」 高木正年他三名	①建議案の説明 (高木正年)	此八丈島の漁港に付きましては漁港其のもの性質の上からも、決して一県一府の漁業をする處ではない、…此領 海に於ける所の輕油と云ふものは、極めて廣大であります。…此所謂水産工業地には是等の漁船の寄泊する場所が無き爲 めに、一旦自分の本土より顔を積んで硫黃島若しくは霧島に行きますすれども、一たび漁を爲して漁船になる時分には假 令顔が残つて居つても、一旦…沿岸に歸つて來なければならぬ、…其様な状態であるから常に顔を無駄にして、航海に 多くの日子を費やして、十分漁獲を得ないといふやうな今日の実状である。
⑧1923年(T12) 「漁港施設に関する質問」 藤井啓一他三十二名	①質問の趣旨の 説明 (藤井啓一) ②従來の政府の 漁港修築補助政 策への批判 (藤井啓一)	私が質問致しました問題は、吾々が日常生活の上に置かされて、最も重要な部分を占めます所の海産動物、所 謂漁獲物に對しましての集散配給等に関する所の一機關の設備、即ち漁港の施設云々といふ問題でございます。 …近來水産事業が頗る隆盛を極めまして、四面海を以て包圍せられて居ります所の我が沿岸は、固より遠洋漁 業の進展、到底昔日の比ではないのであり…故に此漁業者と消費者の間に生じます所の關係を、最も經濟的に処理 しなければならぬと云ふことは、刻下の急務である。…又、一面には農業者に亞ぎます所の、漁業者の位置の安固 を確立すると云ふことも亦一の社會問題であらうと考へるのであります。故に、海産物に對しましての施設を爲すべき ことは、今日最も當面の問題と致しまして、重要な問題と私は信ずるのであります。 是等の漁港の指定補助に付きましては、所謂一の避難漁港と云ふことに過ぎずして、私が最も希望致します所の經濟 的漁港と云ふものは一も無い。…唯々漁民が避難すると云ふ、唯々地方に局限せられる避難漁港に過ぎずして、我 國一般に共通して居ります所の經濟的漁港、或は一の水産市場とも申すべき施設經營に付きましては、何等政府に於 きて方針を定められて居らぬのである。…私が考えまするには、食糧問題も高唱せられる今日に於ては、 經濟的漁港、一つの水産大市場と云ふものが適切な場所に施設運營せられなければならぬ…
⑨1923年(T12) 「北海道漁港修築政策確立に 関する建議案」 黒住成重他	①建議案の説明 (高木正年)	北海道の沿岸線…環海は魚族に富み…本邦水産總額の四分の一を占む。而も、之れ概ね沿岸漁業の成果にして沖合漁 業は殆ど閉却せられたり。而して沿岸漁業は今既に其の頂點に達し、之れ以上發達の餘地なきに反し、沖合漁業の將來 は最多望にして、前途の發展實に洋々たり。故に、國家の生活に資し、國家の經濟を補益すること測るべからざるもの あり。然るに北海道の沿岸は天然の錯地に乏しく、爲に漁民の遭難逐年頻出。而して、沖合漁業の發達を助けるには 漁港の修築より急なるはなし。殊に漁港の要地は頗る多きに拘らず、今日漸く其の二、三の成るを見るのみにして、未 だ漁港政策の確立を見ざるは海に遺棄に堪へざる所なりとす。依て、政府は速に漁港の根本計畫を定め、之が實施に務 めらるべしことを望む。 學者の研究する所に依りますと、一年毎に一一人一日二匁〔もんめ〕宛宛て居ると云ふ…。更に、人口は毎年、 五、六十萬人の増加を來して居りますと云ふ今日でありますので今より十年の後を考えますと、此蛋白質食品は非 常なる需用高に達するに拘らず、此傾向に放任して置かすと、産額に伴ひない、實に寒心すべき問題に立至る事極 めて明白なる事であります。故に、國家食糧問題として其政策の確立を物議にする事は出来ないと云ふのでござい ます。斯様な意味に於て置かして漁獲の増収を圖ると云ふ事は、一に北海道産業のみでなく食糧問題として重大なる意義 を有して居るのであります。

②1900年「伊豆國神津島漁港修築費の国庫補助の建議案」

同日の衆議院では、大日本水産会会員の代議士、高木正年が、火災に遭い復旧能力のない神津島に国庫補助で漁港を修築すべき旨の建議案を上程している。その根拠としては同島が国防と水産業に有益な点、漁船が寄島することで減少した同島の人口が増加する点をあげている(②-②)。また、漁港の修築を通じて「水産業者の安心を圖る」とあり、前出の建議案と同様に避難地として漁港を捉えている。

以上①②の両建議案は、委員会に委託された上で可決されたが、両者とも遭難を回避する「避難港」として、漁港を捉えていた⁽¹⁶⁾。遭難漁船統計が整備される1900年以前にも、遭難の状況は度々報道されていた⁽¹⁷⁾。気象条件等、偶然性に左右される遭難の多発の理由の同定は困難だが、沿岸漁場の荒廃に伴う漁場の沖合化がその一因と考えられる。というのも、当時、全ての漁船は無動力であり、沖合での安定操業は困難だった(後述)。一方、両案とも漁港が「国防」にも有用な点を指摘しており、当時は「国防」も重要な根拠となり得た点分かる。③1909年「漁港及避難港調査會を設け且之が完成を期するの請願」

以上に次ぎ、1909年(M42)、愛媛県の漁業者、村上紋次郎らが提出した請願は、水産事業の保護・奨励のために調査會を設け、その調査に応じて国庫補助による漁港・避難港の建設を求めたものである(③-①)。ここに漁港の具体的内容の明記はないが、少なくとも避難港とは区別されていることが分かる。この請願は採択され、既述のように政府は以後5年間で全国199港の調査を実施している。

④1909年「漁港開築に関する建議案」

この翌年、三浦らによる建議案では、「遠洋漁業の發達」に向け、漁港の必要が説かれている。一方、「併せて、沿岸漁業者の遭難を救済すへし」とあるように、「遭難の回避」は付加的な位置付けになっている(④-①)。この建議案の説明をした武満義雄も、水産業の發達を通じた国富上進には遠洋漁業の發達が不可欠であり、そのために漁港が必要だとしている(④-②)。

このように遠洋漁業の發達の必要性が認識され始めたのは、明治20年代前半以降だが⁽¹⁸⁾、漁場の遠洋化は水産業界で最も重要な主題の一つだった。政府も1897年(M30)、遠洋漁業奨励法を通じてその推進を図り⁽¹⁹⁾、以降、継続的な補助によって遠洋漁場、遠洋漁獲の拡大が達成されていた【表3】。ただし、総漁獲量に占めるその割合は、この建議時点で全漁獲の1.4%で、その更なる拡大が望まれていたといえる。

■表3 遠洋漁業の漁獲高(t)の変遷⁽²⁰⁾

年次	1900	1905	1910	1915	1920	1925年
①総漁獲	1,556,169	1,305,689	1,418,399	2,068,408	2,304,283	2,722,627
②遠洋漁獲	7,813	7,180	20,232	43,846	115,420	320,196
②/①	0.50%	0.55%	1.43%	2.12%	5.01%	11.76%

先の建議案の委員会審議の場で、政府委員の発言によれば、前年に開始した漁港調査の結果をもとに具体的な漁港政策を実施に移そうとしていた(④-③)。そして、同年から、漁港調査の費用を遠洋漁業奨励費から賄うことが規定された。

⑤1912年「漁港の修築」(大日本水産会報)

1912年(T元)に、水産雑誌「大日本水産会報」の巻頭に漁港を主題とする初めての記事が記載された。ここでは、当時、漁船の大型化・動力化が実現されつつあったが、従来の日本型漁船のように海岸に揚げ降ろしできず、それを常時碇繋可能にすべく漁港の必要性が述べられている(⑤-①)。実際、従来、海岸部では漁船の陸揚が一般的で、常時繋留は一定の自然条件を有する地域のみで可能だった⁽²¹⁾。また、日本沿岸に遭難漁船が非常に多く、船の改良で減少が可能にも関わらず、漁港がないために不可能な点が指摘され(⑤-②)、政府が漁港の修築に国庫補助をなすべき旨が記されている(⑤-③)。

遭難は初期の建議案でも問題化され、その際、漁港は「避難港」として捉えられていた。一方、上の記事では「漁船改造」を遭難回避手段にあげ、改造漁船を碇泊可能にする港を漁港と捉えている。この差は、この記事にもあったように、以前は皆無だった動力漁船が建造され始めていた点にある。我が国最初の動力船の建造は、1906年(M39)で⁽²²⁾、以降、複数の民間鉄工所が発動機を生産・販売を開始し、その数は増加していった【表4】。この当時は、発動機漁船が徐々に普及し、その安定性や機動性に関わる効果が認知され始めた時期だったといえる。

■表4 日本の動力付漁船数の変遷⁽²³⁾

年次	1906	1908	1910	1912	1914	1918	1920	1922	1924年
数	7	82	541	-	2,073	2,748	3,862	6,270	10,467

⑥1918年「漁港避難港修築国庫補助法制定に関する建議案」

0 1918年(T6)に高島らが提出した建議案では、漁港修築への国庫補助の法制化が求められている。高島ここで漁港を「漁船の碇泊避難」「魚荷の集散」「需要品の積込」の場として捉えられている。また、漁港の修築は「漁村開発」にもなるとし、漁民の生命財産を保護することで「漁民に奮励努力」を促す効果も期待され、漁業の發達促進が可能になるとしている(⑥-①)。この建議案の委員会、政府委員は、漁港の必要性を認め、施工方法の調査・研究をし、近い将来協賛を求める意向があ

ると述べている(⑥-②)。既述のように、政府はこの建議案前に全国199港と欧州での漁港調査を完了し、財政難のために見送られながらも「全国漁港網計画」を考案していた。そして、法制化はならなかったが、この翌年に漁港修築の国庫補助の予算化が閣議決定された。

⑦1919年「八丈島漁港修築に関する建議案」

1919年(T8)の建議案の提出者の高木は、八丈島への漁港の修築に対する国庫補助を求めている。その理由は、漁港を建設し、必要物資を供給させることを通じて、漁業者の移動時間を減少、あるいは遠洋(沖合)漁業漁場への滞留時間を増加により、純粹な労働時間と単位時間当りの漁獲量の増大を可能にするためだった(⑦-①)。

以上、⑥⑦の建議案では、漁船に対する「需要品の積込」の場として、漁港が捉えられている。ここには、それ以前にはなかった、漁業の時間利用のあり方を合理化/効率化し、漁獲量の拡大を目指す認識が働いている。

⑧1923年「漁港施設に関する質問」

1923年(T12)、藤井啓一らは「漁港施設に関する政府の一定方針如何」という質問を政府に提出した。政府の答弁を受けた後⁽²⁴⁾、藤井は自らの質問の趣旨を述べている。まず、漁港を、漁獲物の集散配給に関わる設備であるとした上で、漁業者と消費者の経済的関係を処理することの重要性に触れている(⑧-①)。そして、国庫補助で修築されているのは一地方に利用が限られた避難港であり、「経済的漁港」、すなわち「水産市場」ではないと批判している。また、当時提唱されていた食糧問題への対策のためにも「経済的漁港」の適切な運営が必要だと主張している(⑧-②)。政府はこの時点で全国15港に国庫補助を実施していたが、それに関わらず、藤井が経済的漁港への施策の不備を批判したのは、内地西部の最大の漁業地だった下関港への調査・施設を実施していないためだった⁽²⁵⁾。

⑨1923年「北海道漁港修築政策確立に関する建議案」

この質問と同年、黒住成章らは、政府に対し、北海道の漁港政策を確立、実行すべき旨の建議案を提出している。その理由は、北海道沿海が水産資源に富み、多大な漁獲がある一方、天然の錨地がないために遭難が多発し、沖合漁業の発達には漁港の修築が急務であるためとしている(⑨-①)。つまり、既述の事項と同様、漁船遭難/漁場の遠洋化が漁港の必要性を述べる根拠になっている。一方、更に黒住は、「食料問題」への対処に向けた漁港の必要性を述べている。政府の蛋白食品への諸施策の欠如を批判し、昔から食され、嗜好され、現実的・将来的に供給の見込まれる魚肉への施策の必要性を訴えた上で、国民一人当たりの魚肉摂取量の増加と人口の増大により今後の膨大な魚肉需要に対応する生産量増大に向けた政

策の確立が急務だとしている(⑨-②)。

当時の日本国民の摂取蛋白の大半は植物からだったが、黒住の述べた通り、水産物の摂取量は畜産物の約2倍で、明治末~大正初期と比較して倍増している【表5】。このように国民の水産物摂取量が増加し得たのは、冷蔵・冷凍・運搬に関わる技術⁽²⁶⁾、流通機構の革新を含む水産物流通網の整備⁽²⁷⁾に因ったといえるが、それ以上に変化したのは、国民の食生活だったともいうことができる⁽²⁸⁾。

以上のように、大正後期に採上げられた⑧⑨の二つの事項では、「国民食糧政策」や「食糧問題」への対策から、「国民への食糧供給地」として漁港が捉えられていたことが分かる。

■表5 明治~大正期の国民一人一日当りの供給蛋白⁽²⁹⁾

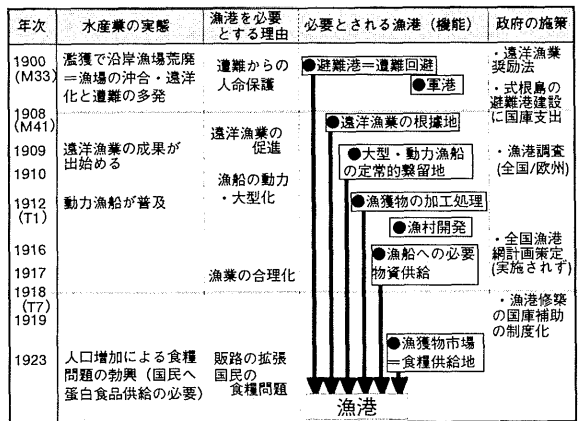
年次	動物蛋白質			植物蛋白質	合計
	畜産物	水産物	小計		
1911年(M44)~1915年(T4)	1.0	1.8	2.8	54.8	57.6
	1.7%	3.1%	4.9%	95.1%	100.0%
1921年(T10)~1925年(T14)	1.9	4.0	5.9	62.6	68.5
	2.8%	5.8%	8.6%	91.4%	100.0%

5 考察

ここでは、以上の結果をまとめ、以下の二つの観点から考察する。

(1) 漁港の客体性の変化=形成【図1】

まず、4章では、明治中期~大正期の約30年間に亘る帝国議会の漁港に関わる議論を年代順に追ってきたが、「漁港を必要とする根拠」は微妙に変化し続けていた【図1】。大きくは、順に、①漁場の沖合化に伴う遭難の回避のため、②遠洋漁業の発達のため、③大型・動力船の普及促進の必要のため、④漁業の合理化の必要のため、⑤国民食料問題対策としての水産物供給促進のため、と各々で漁港修築の国庫補助の必要性が唱えられていた。これらは、水産業が置かれた各々の時代状況に対し、その拡大に向けて対処すべき諸問題だったといえる。



■図1 帝国議会の漁港関連の議論内容の変遷

一方、これと同時に、「必要とされる漁港」の姿も変化していた。つまり、①避難港、②遠洋漁業の根拠地、③大型・動力漁船の繋留地、④漁獲物の加工処理と必要物資供給、⑤国民への食糧供給地、といった変化を辿っていた。ただし、より後年の漁港の姿は、以前のあり方を内在したものとして捉えられていた。これは、時代毎に必要な諸機能が徐々に付加され、機能複合的な空間装置として「漁港」の客体性が形成されていったことを示している。また、漁港とは水産業の発達・拡大に伴い、明治以降に創出された客体であったことが分かる。

(2) 漁港・水産業・国家の関係

漁港政策は、政府主導ではなく、漁業の見識者、代議士等が必要性を提唱することにより、徐々に取り組まれるようになった(2章)。また、帝国議会での建議・請願の内容に対応して全国的な漁港調査の実施、漁港修築の国庫補助の制度化がなされていた(4章②③、⑥)。更に、最初の建議案の提出から国庫補助の制度化に至るまでに30年を要していた(2章)。これは、漁港修築を国家事業として実施するための必要性が認識されるのに同じ時間を要した、と言い換えることができる。ところで、(1)で述べたように、漁港の客体性は水産業の変化(発達)とともに変化していた。従って、水産業が国民に広く利益を与える国家的産業としての位置を獲得してゆくことを通じて、以降での国庫補助事業としての漁港修築の開始・普及が可能になったと考えてよい。これは、漁港の存在意義(あるいは建設することの意義)が国家に占める水産業の位置と不即不離の関係の下にあった点を示している。

6 結論

本研究の結論は、以下の通りである。

(1) 明治中期～大正後期において、必要とされた漁港の姿は、①避難港、②遠洋漁業の根拠地、③大型・動力漁船の繋留地、④漁獲物の加工処理と必要物資供給、⑤国民への食糧供給地、と変化していた。これは、水産業の発達・拡大に伴い、これに対応した必要な諸機能が徐々に付加され、機能複合的な空間装置として「漁港」の客体性が形成されていったプロセスだといえる。

(2) 漁港が(1)の様な客体として形成され、その修築が国家的事業として開始されるには、水産業が国民に広く利益を与える国家的産業としての位置を獲得してゆく必要があったと考えられる。

本研究は、いわば漁港の「意味的側面」に着目・分析したものであり、今後は、ここで分析した議論と連動し、漁港がどのような空間として構想され、実際に整備されていったのか、について研究を進めてゆく必要がある。

同様な作業を通じて、既往の漁港漁村整備の歴史的評価や今後の方向性を見出すことが可能になるといえる。

【補注】

- (1) 漁港協会(1968)「漁港20年史」、p95 など多数。
- (2) 前掲、漁港協会(1968)等があり、また近代的な漁港建設の基礎を築いた関口四郎の伝記をまとめた、全国漁港協会(1974)「近代漁港建設の先達たち」がある。他方、農林省大臣官房総務課編(1976)「農林行政史」、第4巻、は農商務省～農林省の行政をまとめている。また、土木学会(1965)「日本土木史 大正元～昭和15年」、同(1973)「日本土木史 昭和16～40年」、は漁港に関わる事業の経年的実施状況が記されている。
- (3) 前掲、漁港協会(1968)、pp93-94、下啓助(1932)「明治大正水産回廊録」、東京水産新聞社、p155-157など参照。
- (4) そのため本研究では漁港の同一性を前提せず、定義も行わない。
- (5) 中村長文(1891)「合衆國漁業一斑」前掲、大日本水産会報、第106号、p23-26
- (6) 1882年(M15)、代議士・官僚・水産実業者を主要構成員として設立された水産団体で、同年から会合の演説や国内外の水産関連情報等を掲載した雑誌「大日本水産会報告(後に大日本水産会報、水産界と改名)」を発行している。
- (7) 村田保(1891)「紀伊水産會ノ發會式ニ於テ」、大日本水産会報、第112号、pp3-6 ただし、これらは漁港に触れた程度でその具体的内容に触れていない。
- (8) 農商務省水産局(1898)「水産諮問会記事」、pp258-259、および 大日本水産会編(1898)「第二回水産博覧会誌」、第7号、p32
- (9) 下啓助(1932)「明治大正水産回廊録」、東京水産新聞社、p157-159 参照。
- (10) 前掲、大日本水産会編(1898)、p33
- (11) その原稿のものは、【無署名】(1912)「漁港の修築」、第362号、pp1-2、その内容は4章で後述。
- (12) 農商務省水産局(1912)「第一次漁港踏査要覧」生産調査會、同(1914)「第二次漁港踏査要覧」生産調査會、農商務省水産局(1914)「英皇御伊漁港調査報告」に所収。
- (13) 土木学会(1965)「日本土木史 大正元～昭和15年」、p421 この「漁港補計画」と「漁港修築補助草案」は公開された形跡がなく、その内容を知ることとはできない。
- (14) 漁港関連の建議・請願は、郵便局、鉄道、国立公園、河川等の事項と並び多かった。大日本帝國議會誌刊行會(1930)「大日本帝國議會誌總索引」、p1
- (15) 1927～1928年にも大幅な減少が見られるが、その具体的な理由は不明である。
- (16) 黒野元生(1887)「漁船の港泊」、大日本水産会報、第66号、pp6-15 では「漁港」の語の使用はないものの、式根島に港を造る必要性が述べられ、その根拠として、伊豆諸島付近が良好な漁場であるにも関わらず、避難港がない点をあげている。これは以上でまた建議案と同様の論述である。
- (17) 竹中邦香(1890)「漁船遭難の報告を読む」、大日本水産会報、第96号、pp11-16 等参照。
- (18) 明治10年代の大日本水産会報告にも明治14年の農商務卿の第一回報告の水産部門の説明にも遠洋漁業の言及はない。また、松原新之介(1890)「遠洋漁業ノ方法」、大日本水産会報、第103号、pp10-11 を見ると、明治23年当時の人々は遠洋漁業を、海外等に渡航し、そこを本拠に営む漁業と考えていた。
- (19) 遠洋漁業者に漁船の建造費用、乗組員の給与の一部補助するものだった。
- (20) 農林水産省統計情報部他編(1979)「生産統計・流通統計」、水産業年統計、第2巻より作成。ここで遠洋漁業は、「5トン以上の船を以て、當地方において沖合(地方又は沿岸と認めざるもの)に於て漁労に従事するもの」において、沿岸漁業、汽船トロール、汽船捕鯨、水産養殖、露魚漁業、樺太、朝鮮、關東州、臺灣及び委任統治下にある南洋群島の出海に關するものは除かれる」。
- (21) 農商務省水産局(1926)「水産事項特別調査」、pp199-237 参照。陸揚は風波に因る船の損傷を防止し、長期間使用可能にする方法だった。
- (22) 前掲、岡本、p122 これは、遠洋漁業奨励法の補助を受けて建造された。
- (23) 前掲、農林省水産局(1935)「遠洋漁業奨励成績」より作成。
- (24) 「漁業の發展又は漁船遭難の爲、政府は漁港の修築を奨励し、其の調査設計を助成するのみならず、公共團體の經營にして、其の利用範圍大なりと認むるものに付ては財政許容の範圍に於て、其の修築工費を補助する方針なり」。大日本帝國議會誌刊行會(1930)「大日本帝國議會誌」、第14巻、p618
- (25) 実際、農商務省水産局は、この質問年の年の予算案の下関港に設置調査費を計上していたが、大蔵省の認可を得られなかった。日本銀行調査局(1924)「漁港シテノ下關ノ價值」、pp8-9
- (26) 前掲(19)の「水産事項特別調査」が実施された1893年、漁獲物流通に汽車や汽船が盛んに用いられていた。また、明治年間の大日本水産会報には、鮮魚運搬に関わる諸技術・実験経過等が掲載されている。平野秀太郎(1889)「鮮魚運搬法」、大日本水産会報告、第83号、pp52-53、加藤眞一(1912)「鮮魚運搬法」に就て、大日本水産会報、第356号、pp26-28等。そして、1907年に漁獲物運搬木造汽船に初めて冷蔵機が使用され、翌年には、鉄道院が冷凍貨車を初めて運搬、更に翌年、同省は、食料品船送用冷蔵貨車10両を造らせた。このように鉄道に備わった、魚介類の流通は大きな変革を伴った。
- (27) 明治末期に、政府は魚市場に関する複数の調査を実施している。これらの調査では、旧来の流通機構、魚市場の設備状況、各県で施行されている魚市場関連の条例等の把握がなされている。生産調査會(1911)「農商務省水産局 重要魚市場調査」等参照。これらは、魚市場法を制定すべく実施されたが実現せず、1923年(大正12)に中央卸売市場法が制定された。
- (28) 柳田国男(1930)「明治大正史 世相編」、平凡社、pp46-50 は、鮮魚輸送の可能性に伴う魚の調理法・保存法の変化に言及している。冷蔵技術や流通網利用は、それ以前の保存技術(乾燥、塩漬、酢漬付等)の縮小過程だった。
- (29) 農林省(1976)「食料需用に関する基礎統計」より抜粋。