

市立函館博物館

研究紀要

第23号



2013

市五函館博物館

研 究 紀 要

第23号

2013

## 序

このたび『市立函館博物館研究紀要』第23号を刊行する運びとなりました。

本号は、金沢学院大学小嶋芳孝氏・函館工業高等専門学校竹内孝氏の「礼文島船泊第二遺跡出土の環状錫製品」、北海道大学大学院水産科学院平田和彦氏の「漁港の岸壁におけるユリカモメ *Larus ridibundus*の就峙」、当館学芸員大矢京右・伝統的カヤックの作り手洲澤育範氏の「市立函館博物館所蔵“Three Hole Baidarka”の製作技術に関する一考察」、当館古文書講座山口精次氏の「酒谷商店が建設した本道初のガソリンスタンド」、当館館長田原良信の「明治期函館のパノラマ写真を読み解く」の5題を掲載いたしました。

礼文島船泊第二遺跡出土品についての考察は、小嶋氏と竹内氏により考古学的分析と理化学的分析を行い、オホーツク文化における錫製品の実態を明らかにし、今後の調査研究の新たな方向性を示したものとなります。ユリカモメの就峙に関する観察報告は、平田氏が函館市釜谷漁港においてユリカモメの定点観察を行い、ユリカモメの峙ねぐらの可能性を提示したものです。函館市北方民族資料館に展示している皮舟の考察は、大矢学芸員と洲澤氏の共同研究により、皮舟収集当時の千島列島の歴史的状況の概観と皮舟の製作技術の分析結果を紹介したものです。山口氏の酒谷商店のガソリンスタンドに関する論考は、函館におけるガソリン自動車の輸入と給油所の歴史について、新聞記事等を丹念に調査し取りまとめたものです。また、明治期函館のパノラマ写真を読み解くについては、函館市中央図書館所蔵の明治期の写真資料をもとに、その撮影年代等の読み解きを行った結果を取りまとめたものです。以上の5題の考察・論考等は、函館市内に残る民族・歴史・自然資料の基礎的な研究成果であり、地域再発見に役立つものと考えられます。

終わりに、これらの研究論文等が、今後、幅広く利用、活用されることを期待いたしますとともに、関係各位におかれましては、当館に対しまして忌憚のないご意見・ご提言をいただくようお願い申し上げます。

平成25年3月31日

市立函館博物館長  
田原良信

# 目 次

序

礼文島船泊第二遺跡出土の環状錫製品

(附) モヨロ貝塚出土の環状錫製品分析報告

小嶋 芳孝・竹内 孝 …………… 1

漁港の岸壁におけるユリカモメ *Larus ridibundus* の就峙

平田 和彦 …………… 5

市立函館博物館所蔵“Three Hole Baidarka”の製作技術に  
関する一考察

大矢 京右・洲澤 育範 …………… 9

酒谷商店が建設した本道初のガソリンスタンド

山口 精次 …………… 17

明治期函館のパノラマ写真を読み解く

田原 良信 …………… 27

# 礼文島船泊第二遺跡出土の環状錫製品

## (附) モヨロ貝塚出土の環状錫製品分析報告

小嶋 芳孝・竹内 孝

はじめに 函館市北方民族資料館には、児玉作左衛門と大場利夫が調査した礼文島船泊第二遺跡の資料が収蔵されている<sup>(1)</sup>。小嶋は、1994年3月3日に同館が収蔵するモヨロ貝塚出土資料を調査した際に、礼文島の船泊第二遺跡から出土した金属器の中に錫製品特有の粉っぽい錆が出ている環状製品があることに気付いた。この時は、実測と写真撮影をおこない、今後の検討材料とした。2011年2月に函館工業高等専門学校の中村和之教授に本資料の分析について相談し、同時に市立函館博物館に資料の閲覧と分析調査についての申請をおこなった。市博と中村教授、小嶋の協議の結果、小嶋が資料の閲覧をおこない、函館工業高等専門学校の竹内 孝が分析走査電子顕微鏡による調査をすることとなった。本文は、この調査の成果報告である。

**調査の目的** 小嶋は北海道や東北地方の7～8世紀代の墳墓から出土する環状錫製品を集成し、以下の見通しを述べた<sup>(2)</sup>。

- ①東北地方の太平洋岸と北海道の千歳低地周辺に所在する7～8世紀の墳墓には、環状錫製品が副葬される事例が多い。
- ②東北地方から北海道には錫を産出する鉾山が存在しないので、他地域からの移入品だった可能性が高い。
- ③関東以西には錫鉾山が存在し、また関東や北部九州では6～7世紀の古墳に環状錫製品が副葬されている事例がある。
- ④奈良時代の和同開珎や鏡は錫の含有量が低く、アンチモンが代用されている。
- ⑤『続日本紀』靈龜2年(716)条には、宮



図1 遺跡の位置図(1 船泊第二遺跡 2 モヨロ貝塚)

廷工房の職人が丹波で採掘された錫状の金属を鑑定できず、遣唐使が唐・楊州の工人に鑑定を求めたところ別物と判明したことが記されている。宮廷工房の工人には、錫を鑑定する能力が無かったことを伝える興味深い史料である。

⑥奈良時代の銅製品の成分分析や文献資料から、8世紀の西日本では錫は希少金属だったことが推測でき、東北や北海道に錫製品を提供できた可能性は低い。

⑦東北地方や北海道から近い錫資源の産出地は、ロシア沿海地方のシホテアリン山脈である。沿海地方の靺鞨が、東北や北海道の蝦夷と交易した際に錫製品をもたらした可能性が高い。

この段階で集成した北海道の錫製品は擦文土器と共伴する事例が多く、オホーツク文化と関わる資料はオホーツク文化末期のトビニタイ土器が共伴した伊茶仁遺跡(標津町)の事例だけだった。

今回、礼文島船泊第二遺跡から出土した環状金属製品の分析をおこなった目的は、

オホーツク文化における錫製品受容の実態を探る手懸りを得ることにあつた。

**船泊第二遺跡の様相** 船泊第二遺跡の調査は、1949年に北海道大学医学部解剖学教室の児玉作左衛門が首班となって実施された。遺跡は、礼文島北端の船泊湾に面する砂丘上に立地している。この時は、遺物包含層である黒砂層が露出している砂丘窪地に順番に番号を付して調査を実施している。調査地点は船泊湾西部にある浜中地内から始まり、順に第一から第六地点まで設定された。第二遺跡は浜中地内にあり、12体の人骨が発掘されている。今回、分析した環状金属製品には「浜中8号人骨副葬船泊二（ハ）、94」と記されたラベルがついている。児玉の報告には、船泊第二遺跡の八号人骨は女性で、骨製縫付用垂飾（バックル？）、鉄製刀子、小形鉄斧とともに環飾（報文：直径0.3糎の細線を以て、直径2糎の環状に作った装飾品で青銅である。）が副葬されていたと報告されている。この環飾は、「折り曲げられた屈葬体の左大腿骨の上」から出土している。児玉の調査では墓坑に伴う土器を特定できていないが、調査の過程で出土した土器は沈線文土器で、埋葬時期を示す可能性が高い。

**環状金属製品の概要と評価** 資料は二片になっており、断面径が1は4.7×4.5mm、2は4.5×4.0mmを計った。表面色は灰褐色で、本体には細かいクラックが無数に入り、錫独特の粉っぽい錆が表面を覆っている。直径3cmほどの環状製品と推定できる。

竹内の報告〔資料1〕にあるように、分析の結果は錫製品であることが確認できた。上述したように、北海道では擦文文化の遺跡から錫製品が出土することが多く、オホーツク文化に伴う資料の検出は今回が初めてである。本資料の分析後に、網走市モヨロ貝塚O1108墓から出土した環状金属製品<sup>(3)</sup>を竹内が分析し、錫製品であるこ

とを確認しており〔資料2〕、オホーツク文化の遺跡から錫製品が出土する事例が一挙に二例となった。これまでは、錫製品は劣化が激しいこともあって、分析対象にならなかったものと思われる。錫製品は磁石に反応しないので、手始めにオホーツク文化の遺跡から出土した環状金属製品の中から磁着しない資料を探すことが第一歩である。こうして選別した資料を分析走査電子顕微鏡で分析することによって金属を特定できれば、オホーツク文化における錫製品の事例はさらに増加することが期待される。擦文文化圏では7世紀代には環状錫製品が出土しているのに対し、今回分析したオホーツク文化の錫製品は船泊第二遺跡では沈線文土器が共伴したと推定でき、モヨロ貝塚O1108墓では貼付文土器が共伴している。いずれも8～9世紀代で、7世紀に遡るものでは無い。今回の事例報告が契機となって、オホーツク文化圏と擦文文化圏における錫製品の研究が進展することを期待したい。

今回の調査を許可いただいた市立函館博物館と網走市郷土博物館、ご相談に乗って頂いた中村和之氏に心から謝意を表します。

註

(1)児玉作左衛門、大場利夫「礼文島船泊砂丘遺跡の発掘に就て」『北方文化研究第7輯』北海道大学1952年

(2)小嶋芳孝「蝦夷とユーラシア大陸の交流」『古代蝦夷の世界と交流』名著出版1996年

(3)『史跡最寄貝塚』網走市教育委員会2012年

(金沢学院大学・函館工業高等専門学校)

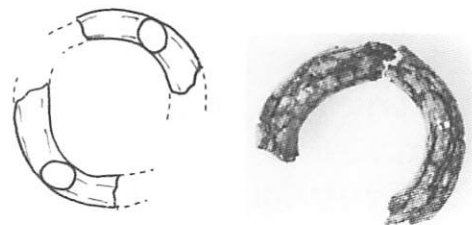


図2 船泊第二遺跡出土環状錫製品の実測図と写真(1/1)

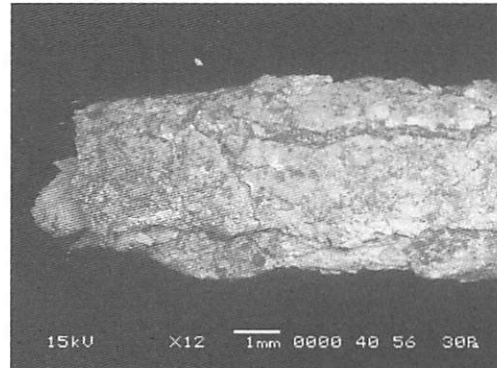
〔資料1〕

礼文町船泊第2遺跡出土「環飾」(市立函館博物館 児玉 I-0419)の成分分析結果

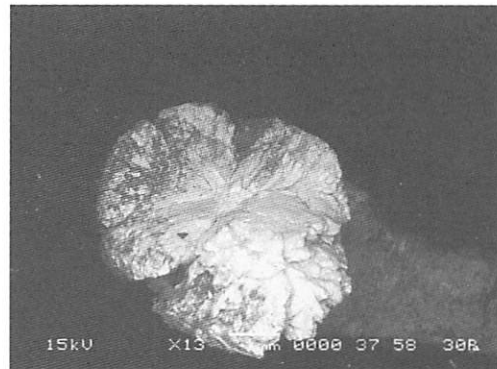
市立函館博物館所蔵の金属製遺物と思われる環飾の一部資料を分析走査電子顕微鏡(日本電子製 JSM-6360LA 装置 にJED-2300エネルギー分散型X線分析装置 付属)を使用して半定量分析(酸化物定量)を行った。本装置は、低真空で使用できるため試料に導電処理膜を施すことなく、試料台に粘着性カーボンテープで発泡スチロール台を着け、これに資料を装着して観察と分析をおこなった。測定条件は(15KV、1.5~2.5nA、100sec)で行った。

資料は、全体に表面が腐食した被膜で覆われているが、断面部は金属光沢をともなう破断面が見られた。分析は、断面部と表面部の光沢部で行った。

分析した表面部および断面部ともに各種の微量元素を含むが、主成分は錫(Sn)とアンチモン(Sb)であり、錫の成分が90%近くを占めている。資料断面の形態から、錫製の鋳造品と思われる。



表面部



断面部

図3 資料のSEM像

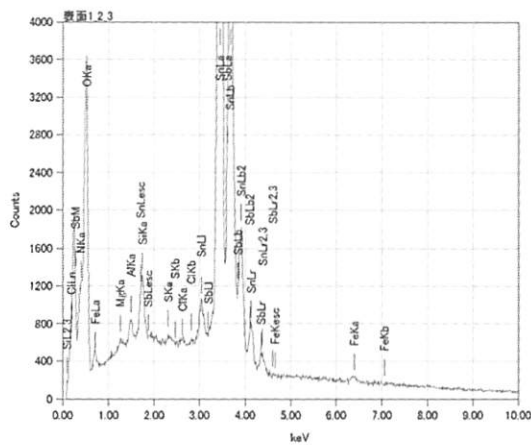


図4\_1 表面部のEDS分析

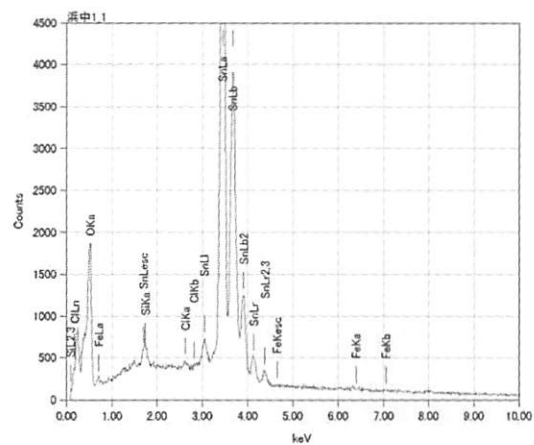


図4\_2 断面部のEDS分析

表1 分析位置の半定量分析

酸化物定量 ZAF補正 (質量%)												
No	分析部位	N	MgO	Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	SiO <sub>2</sub>	SO <sub>3</sub>	Cl	FeO	CuO	Sb <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	SnO <sub>2</sub>	Total
1	断面部	0.55	0.18	0.22	0.80		0.19	0.06	0.59	9.24	88.15	99.98
2	表面部	0.59	0.18	0.62	1.59	0.18	0.14	0.55		8.18	87.97	100.00

〔資料2〕

網走市モヨロ貝塚 O1108墓出土耳環の成分分析結果

網走市モヨロ貝塚から出土した金属製遺物と思われる耳環の一部資料を分析走査電子顕微鏡（日本電子製 JSM-6360LA 装置 にJED-2300エネルギー分散型X線分析装置 付属）を使用して半定量分析（酸化物定量）を行った。測定は、(20KV, 2.0 ~ 2.5nA, 100sec) で行った。

耳環資料は、図5の様に全体に腐食した被膜で覆われていたが、図6に示すごとく片方の破断部に铸造時にできたと思われる鑄巣部が見られた。この部分は、耳環材料の基地組成を代表するものと思われたので、鑄巣部とその周囲の固溶部の分析を行った。

分析した鑄巣部およびその周囲の固溶部ともに各種の元素を微量含むが、主成分は錫 (Sn) とアンチモン (Sb) であり、錫の成分が80%近くを占めている。資料断面の形態から、錫製の鑄造品と思われる。

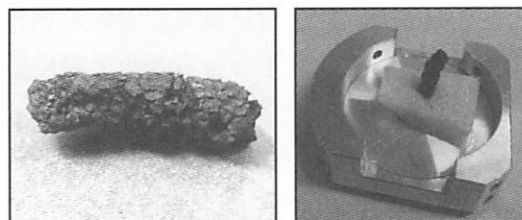


図5 分析資料および試料台への取付

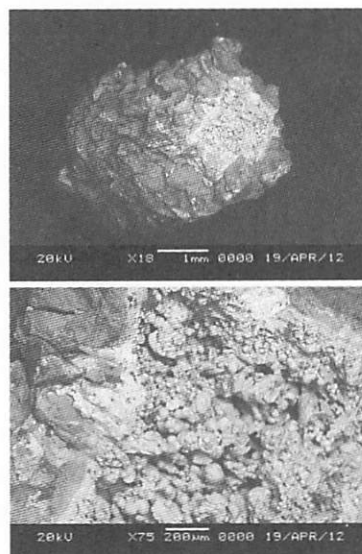


図6 資料断面のSEM像

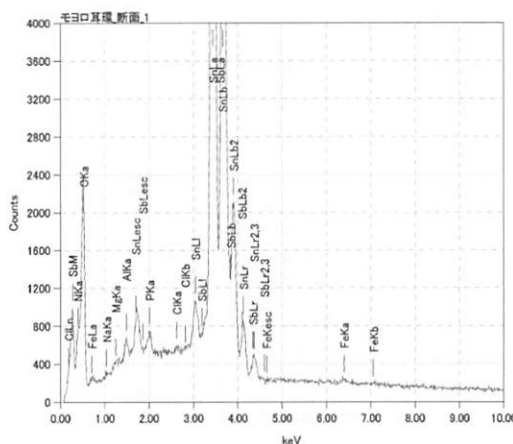


図7\_1 鑄巣部のEDS分析

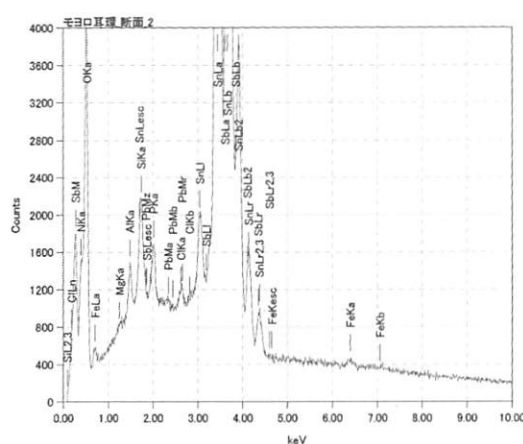


図7\_2 固溶部のEDS分析

表2 分析位置の半定量分析

		酸化物定量 ZAF補正 (質量%)									
No	分析部位	Na <sub>2</sub> O	MgO	Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	SiO <sub>2</sub>	P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	Cl	FeO	Sb <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	SnO <sub>2</sub>	Total
1	断面1(鑄巣部)	0.15	0.10	0.57		0.69	0.17	0.32	18.41	79.59	100.00
2	断面2(固溶部)		0.09	0.76	0.99	1.03	0.22	0.24	17.64	79.03	100.00



# 漁港の岸壁におけるユリカモメ

## *Larus ridibundus* の<sup>しゅうじ</sup>就峙

平田 和彦

ユリカモメ *Larus ridibundus* は、日本には北海道におもに旅鳥として、本州以南におもに冬鳥として、沿岸域や内陸部に飛来する小型のカモメ類である（高野 2007、藤巻 2010）。日本における本種のねぐらは琵琶湖や大阪湾（須川 1985）、利根川河口沖（日本野鳥の会 1987）、相模湾（唐沢 1991）など、水上での集団ねぐらが知られている。海外ではしばしば陸上で就峙することがあり、例えばイギリスでは干出した岩や結氷（Hickling 1957）、ビルの屋上（A. Banks 私信）などでふつうに観察されているが、日本ではきわめて少ない（平田 2007）。陸上ねぐらの機能や、陸上ねぐらが日本で少ない理由については明らかにされておらず、ユリカモメのねぐらに関する情報の蓄積が求められている（平田 2007）。筆者は漁港の岸壁で就峙していたと考えられるユリカモメを観察したので、ここに報告する。

2011年1月1日22時18分、函館市釜谷町の釜谷漁港（41° 44' N, 140° 56' E）において、自動車のヘッドライトで漁港内をくまなく照射しながらカモメ類の観察を行っていたところ、岸壁上で休息するユリカモメ成鳥1羽を発見した（図1）。発見時に本個体は岸壁上で脚を折りたたんでうずくまり、背中に嘴をつっこみ、眠っていると考えられる体勢をとっていたことから、岸壁上で就峙していたと判断した。しかし、ヘッドライトを照射しながら観察を初めて間もなく、頭部を持ち上げ、起きていることが確認された（図2）。観察は同日22時

38分まで続けたが、その間に本個体が移動したり、再び嘴を背中につっこんだりすることはなかった。なお、怪我や油汚染などの傷病を負っている様子は特に認められなかった。観察個体と群れをなして就峙もしくは休息しているカモメ類はいなかったが、漁港内には観察個体から約150m離れた岸壁上でオオセグロカモメ *L. schistisagus* 33羽（成鳥3羽、亜成鳥6羽、幼鳥24羽）とウミネコ *L. crassirostris* 幼鳥1羽が、約100m離れた水上でオオセグロカモメ成鳥259羽、ワシカモメ *L. glaucescens* 成鳥2羽、シロカモメ *L. hyperboreus* 幼鳥1羽、ウミネコ成鳥1羽、大型カモメ（オオセグロカモメ、セグロカモメ *L. argentatus*、ワシカモメを区別せず）若鳥（亜成鳥と幼鳥を区別せず）55羽が就峙していた（図1）。

2010年12月12日、同13日、2011年1月4日、同5日の夜間にも釜谷漁港および周辺の漁港でカモメ類を観察したが、ユリカモメは確認されなかった。函館市東部では、本観察日の前後数日間には時おり強い風雪が記録されたが、観察時間帯は比較的穏やかであった（気象庁オンライン）。ユリカモメが釜谷漁港の岸壁で就峙したと気象条件との因果関係は不明である。

日本における本種の陸上ねぐらは、大阪府岸和田市の水抜きされた久米田池（風間美穂 私信）、多摩川中流域の中州と河口域の干潟（高木 2000、高木 武 私信）、同じく多摩川河口域の埋立造成地（桑原和之 私信）、京都府宇治市木幡池畔の民家の屋

根（平田 2007）で記録されているのみであった。本観察により、漁港の岸壁も、本種の就峙場所として機能することが示された。筆者は2006年12月からこれまでに、通年のべ数十余晩、函館市東部沿岸域の漁港で夜間にカモメ類の観察を行い、岸壁で就峙するカモメ類を多数観察したが、オオセグロカモメ、セグロカモメ、ワシカモメ、シロカモメ、ウミネコ、カモメ *L. canus* がほとんどで、その他はミツユビカモメ *Rissa tridactyla* が2010年12月12日に釜谷漁港で観察されたのみであった。この傾向は、各種の分布（観察地・観察時期における希少性）や漁港への依存性によるところが大きいと思われる。本種の大規模な越冬地である関東地方やそれ以西の地域において本種のねぐらに関する情報を蓄積する上で、漁港の岸壁が本種の就峙場所となる潜在性を喚起する。

（北海道大学大学院水産科学院  
資源生態学領域）

#### 引用文献

- 藤巻裕蔵. 2010. 北海道鳥類目録改訂3版. 極東鳥類研究会, 美唄.
- Hickling RAO. 1957. The social behavior of gulls wintering inland. *Bird Study* 4 (4): 181-192.
- 平田和彦. 2007. 日本におけるユリカモメ *Larus ridibundus* の陸上ねぐら. *Strix* 25: 141-146.
- 唐沢孝一. 1991. ネオン街に眠る鳥たち—夜鳥生態学入門. 朝日新聞社, 東京.
- 気象庁. オンライン. 入手先  
<<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.hph>>, (参照2011-08-29).
- (財)日本野鳥の会. 1987. 港のシンボル・カモメをさぐる. *野鳥* 54 (3): 18-20.
- 須川 恒. 1985. 京都に住みついたユリカモメ. *動物と自然* 152:2-6.
- 高木 武. 2000. 多摩川におけるユリカモメの生息状況. *東京湾の鳥類*:413-469.
- 高野伸二. 2007. フィールドガイド日本の野鳥—増補改訂版. 財団法人日本野鳥の会, 東京.

図1. 観察地点の概要。矢印の先端がユリカモメの就峙地点、起点が本個体の観察地点。網かけ部がその他のカモメ類の就峙範囲。

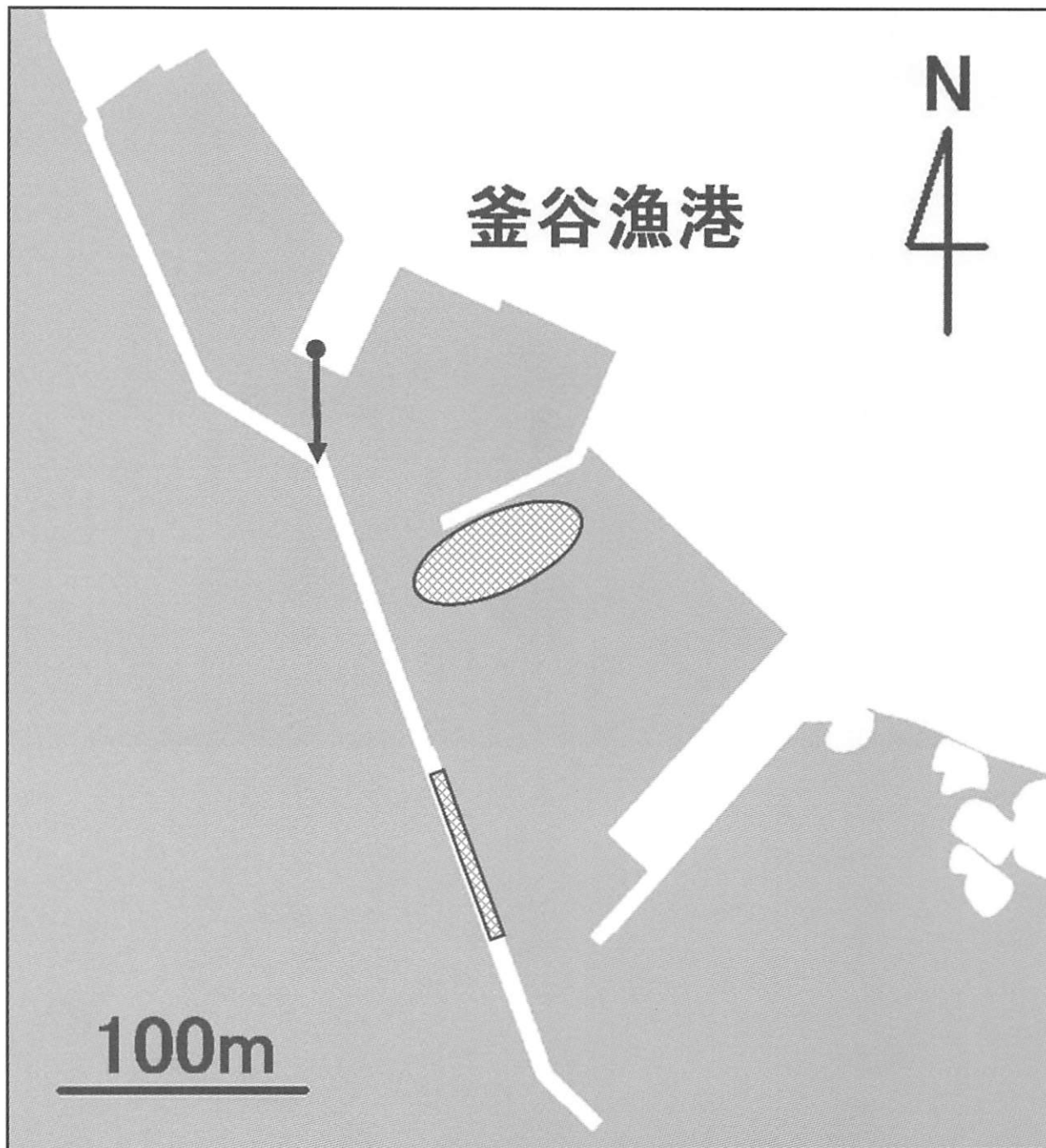


図2. 就峙していたユリカモメ成鳥。写真は、足を折りたたんでうすくまりながら、頭を持ち上げて起きているところ。



# 市立函館博物館所蔵 "Three Hole Baidarka" の 製作技術に関する一考察

大矢 京右・洲澤 育範

はじめに

市立函館博物館には、1875（明治8）年の千島樺太交換条約に基づく開拓使による千島巡検の際に収集された、Three Hole Baidarka（以下「H3hB」）が収蔵されている。19世紀に製作された同種の皮舟は世界中でも極めて稀であるが、その中でも本資料は最もコンディションの良好な資料の一つであり、1979（昭和54）年10月23日には函館市指定有形文化財に指定されている。それゆえ、本資料はこれまで多くの研究者によって研究されてきたが、付帯情報の欠如や収集当時の千島がおかれていた複雑な政治的状况などから、その製作者（製作技術）については未だに定説がないのが現状である。

本稿は、19世紀の千島列島における先住民族の居住状況および本資料の収集状況を概観するとともに、H3hBを型式学的に分析することにより、本資料の製作者（製作技術）について考察するものである。

## 1：分析の対象

### 1-1. 資料の概要

本資料は、木製の骨組みに獣皮を張った、全長638.0cm、全幅61.2cm、全高37.4cm、重量27.5kgのカヤック（獣皮舟）であり、舟体上部に楕円形のコクピットが3箇所設けられている。また操縦のための木製のダブルブレードパドルが3本（234.0cm×9.5cm、232.0cm×8.5cm、244.0cm×7.5cm）付属している。

木材の樹種や獣皮の動物種などについては、それらに関する詳細な調査が未だ為されていない

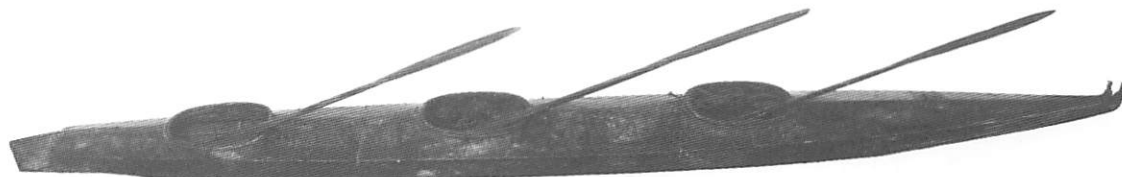
いために不明であり、今後自然科学的な調査・分析が必要となる。

### 1-2. 収集および収蔵の経緯

1875（明治8）年、日ロ間において千島樺太交換条約が締結され、全樺太をロシアが領有すると引き替えに、全千島列島が日本領となった。これにあわせて、開拓使長官黒田清隆はペトロパブロフスクに赴くとともに千島列島を巡検し、中部千島ウルップ島において「アリュート」の「皮舟」を実見したのである。そして、この際に現地住民から聞き取りした皮舟の詳細について、黒田に随行した開拓使八等出仕佐藤秀顕が「海馬或ハ海象ノ皮ヲ以テ之ヲ作り重ニ臘虎猟ノ用ニ供ス」【佐藤1875】とした上で、以下のように記録している。

「其獵舟ハ最モ輕便ニシテ五尺ノ童ト雖トモ隻手ヲ以テ之ヲ運搬スヘク 然レトモ其之ニ乗リ驚濤ニ駕スルハ泛々トシテ浪ニ随ヒ其進ムコト最モ快迅ニシテ決シテ覆没ノ患ヒナシ 其舟ニ装置スルモノハ楫抽水器鋼又棒鉤等ニテ楫ヲ用テ舟ヲ臘虎ノ群ニ漕キ寄セ若シ水ノ舟ニ入ルコトアレバ口ヲ抽水器ニ附ケテ之ヲ吸出シ其群ニ近ツケバ鋼又ヲ以テ之ヲ衝キ（中略）棒ヲ以テ撲殺セラレ鉤ヲ以テ懸ケ揚ゲラルルナリ」【佐藤1875】

さらに「御買上ケノ見本アリ」【佐藤1875】ともしていることから、本資料がこの年の一連の巡検の際に購入されたものであることがわかる。なお収集地に関しては、1892（明治25）年の時点で「新知郡<sup>(1)</sup>」となっていることなどから



市立函館博物館所蔵 Three Hole Baidarka（本体：民族1271、櫂：民族1274～1276）

【函館県博物場1892】、シムシル島で収集されたものと考えられている。収集された皮舟は、開拓使東京仮博物場で展示された後に、1881(明治14)年の同博物場閉場に伴って、1884(明治17)年開場の函館県第二博物場に移管されることとなる。同博物場の収蔵資料は、1886(明治19)年の三県一局廃止を経て函館商業学校商品陳列場(北海道の管轄)に再度移管され、のちの旧制函館中学校(北海道庁立)へと引き継がれていくが、H3hBを含む一部資料は博物場建物とともに函館区へ引き継がれ、現在市立函館博物館の所蔵となっている。



旧函館県第二博物場で展示されていた皮舟  
(昭和20～30年代)

(1) 当時の「新知郡」には、ライコケ島・マツワ島・ラショア島・ウシシル島・ケトイ島・シムシル島が含まれ、このうち当時「アリュート」が居住していたとされるのはシムシル島のみである【時任1875】。

## 2：分析方法

### 2-1. 先行研究

本資料に関しては、これまで前述の黒田清隆一行に関する記述や、別艦で同行した開拓使五等出仕時任為基一行に関する記述などの「開拓使関係文書」を中心とした研究が主であり、必然的に製作者に関しては「アリュート」を前提としたものであったといえる【馬場1943など】。また、林欽吾の研究によって当時の千島に居住していた「アリュート」と呼ばれていた民族集団に、コディアック島から移住させられた集団「カヂャク・アリウト族」が含まれていたことが判明して以降は【林1974:275】、現地の民族集団に関して「コディアック島のアリュート」

や「コディアック・アリュート」などの用語が用いられるようになり、本資料の製作者についてもその概念が援用されることとなった【長谷部2003:162など】。

しかし、アリューション列島の先住民であるアリュートとコディアック島の先住民であるコニアグエスキモーは、現在は明確に区分して認識されており、本資料の製作者について直接的に「コディアック島のアリュート」と認識してしまうのは危険であることから、当時の千島列島の歴史的背景を踏まえた上で考察することが必要である。

### 2-2. 分析方法

前述の先行研究を受けて本稿では、開拓使関係文書とともに露米会社に関するロシア側の文書研究も基にして19世紀における中部千島の歴史的背景を概観するとともに、H3hBの構造を型式学的に分析することにより、本資料の製作者(製作技術)について論考する。

なおこれに際して、大矢と洲澤は2010(平成22)年3月6日に本資料の実見調査を行うとともに、同年9月15日に公立はこだて未来大学情報アーキテクチャ学科の川嶋稔夫教授の協力を得て、資料内部の撮影を含む詳細調査を行った。



H3hBの内部撮影の様子

(2) 元来アリューション列島に居住しており、ウナンガン自称する先住民。アリュート語を話す。  
(3) 元来アラスカ半島およびコディアック島に居住していたユピック系の先住民。使用言語はエスキモー諸語に分類され、アリュート諸語と異なる。  
(4) 当時のアリュートの中には、コディアック島に移住していた者もいるため【宮岡1985:143】、無論「コ

ディアック島のアリュート」が存在していたことも事実としてある。

### 3：中部千島の歴史的概観

#### 3-1. 収集当時の中部千島

ロシアの東進・南下政策にともない、コサックのチョールヌイ、イヴァン（ЧЕРНЫЙ, Иван）が1768年にウルップ島にロシア人集落を建設し【シュービン1990:91】、幕府も1803（享和3）年に南千島エトロフ島および中部千島ウルップ島間の渡航を禁止するなど、18世紀末から19世紀初頭にかけて千島列島は日ロの勢力が拮抗するとともに、ある程度の政治的な均衡が保たれていた。そして、ラッコなどの貴重毛皮の取り扱いを独占的に行っていたロシアの国策会社「露米会社」は、海獣狩猟の巧みな先住民族を使役していたが、1828年以降千島における貴重毛皮の採集を本格化させるにあたり、北千島シムシユ島・中部千島ウルップ島・シムシル島に現地取引所を開設するとともに彼らを労働力として同地に移住させることとした。

これらの移住させられてきた住民たちは、元来北千島に居住していたクリルアイヌとともに露米会社の管理の下で組織的な海獣狩猟に従事し、1867年に露米会社が消滅した後もフリーランスで貴重毛皮の採集を行っていた。しかし千島樺太交換条約締結に伴い、移住させられてきた住民たちはロシア国籍を選択して1877年9月にペトロパブロフスクカムチャツキーへ送られて行き、日本国籍を選択したクリルアイヌは1884（明治17）年に南千島シコタン島へと強制的に移住させられている【SHUBIN2010】。

#### 3-2. 収集当時の中部千島住民

1875（明治8）年当時の中部千島における先住民族の居住実態については、シムシル島にロシア人商家と「今ヲ距ル事十二三年前（1860年代初頭か：筆者注）北米「アラスカ」「アット」等ヨリ移住セシメ」た「アリュウウテ」59名が、同じくウルップ島には「アリュウウテ」および「クリヨール」（ロシア人と先住民族の混血）33名が居住していたという【時任1875】。これら先住住民については従来総じて「アリュート」とされていたが、露米会社の文書からは、これ

らの集団にはアリュートならびにコニアグエスキモーが含まれていたことを読みとることができ【SHUBIN2010】、ウルップ島における住居址の考古学的な調査・分析や、言語学的な文献の調査から（5）同じ結論が導き出されている【手塚1993:306-307】。なお、このような齟齬が生じた原因についてラフリン（LAUGHLIN）は、ロシア人との接触初期におけるアリュートとコニアグエスキモーとの文化的類似性に起因する民族区分の不明確さを指摘しており【LAUGHLIN 1980(1986):15-16】、手塚は露米会社による北米先住民族の分類上、千島・アリュウシャン列島・コディアック島・アラスカ半島の先住民族が「アリュート」という用語で包括されてしまったとした【手塚1993:307】。

以上のことから、H3hBの製作者（製作技術）は、アリュートもしくはコニアグエスキモーのいずれかである可能性が高いといえる。



千島列島地図

(4) 佐藤がウルップ島で実見した住居は、「土ヲ五六尺（約150～180cm：筆者注）ノ深サニ穿チ樹枝草葉ヲ以テ之ヲ蔽ヒ草ヲ其内ニ敷」いた「穴居」であるが【佐藤1875】、手塚がウルップ島アリュートカ湾で確認した住居址は30cm程度の深さで出入口が付設され、天井から梯子で出入りするアリュート式家屋とは異なる【手塚1993:306】。また、検出された墓地の形式もコニアグエスキモーと類似していたという【手塚1993:307】。

(5) ロシア正教会の記録から、千島にいた「アリュート」の中にスピアックエスキモー系の人名があったこ

とが確認されている【宮岡1985:143】。

4：H3hBの分析

4-1. バイダルカの定義と様式

バイダルカ (Baidarka) とは、カヤック (木で造られた哺乳動物のような骨組みをもち、外殻を海獣などの皮で覆われた舟)の中でも特に、前出のアリュートおよびコニアグエスキモー、さらに東のプリンスウィリアム湾一帯を居としたチュガッチの三民族によって製作される、舟首が二股に割れた型式を有するものことである【HEATH1987】。

これら三民族によって製作されるカヤックは、ただ単に舟首が二股に分かれているという外観の共通点から「バイダルカ」という総称で一括りにされているが、外形・内部構造・漕法の違いから「アリュート様式」(以下「A様式」と「コニアグ・チュガッチ様式」(以下「KC様式」)の2種に大別することができる。A様式は機動性を重視した細く、長く、深い作りであり、逆にKC様式は運搬性を重視した太く、短く、浅い作りとなっており、KC様式のバイダルカはA様式のバイダルカよりも他のアラスカ沿岸のカヤックの構造に酷似している。

本項においては、収集地(製作者)が判明している下記のバイダルカ6点のデータを用い、伝統的なカヤックの造り手および漕ぎ手という視点から、前述した2様式の要素を抽出するとともに、H3hBとの比較・検証を行う。

4-2. バイダルカの型式分類

4-2-1. 外形

バイダルカの外形に関する型式分類については、波を切り浮力を作る「舟首」、操舟の際の保針をとる「舟尾」、操縦者が乗り込む「乗り口」の3要素を基準とする。

バイダルカの上下二股に分かれた「舟首」は、時代・地域により形状の変化はあるが、概ねA様式は通常上部の突起が下部の突起より飛び出ることではなく、KC様式は上部の突起が下部の突起より飛び出ているのが特徴である。また、舟体に対してKC様式の舟首はA様式の舟首より一回り程度大きいというのも顕著な特徴であろう。



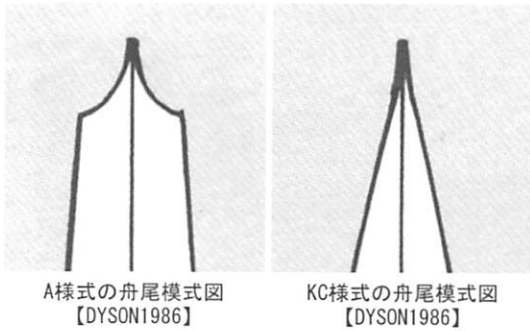
A様式の舟首模式図 (資料提供:HEATH, John D.)      KC様式の舟首模式図 (資料提供:HEATH, John D.)

バイダルカの「舟尾」は左右のガンネルが縦に絞り込まれるようにして形成されるが、A様式の舟尾は両肩を張り出したような外形を呈しており、KC様式の舟尾は尻すぼみの形状となっている。これは両ガンネル材と舟首・舟尾材との接合に起因するものであるが、これについては後述することとしたい。

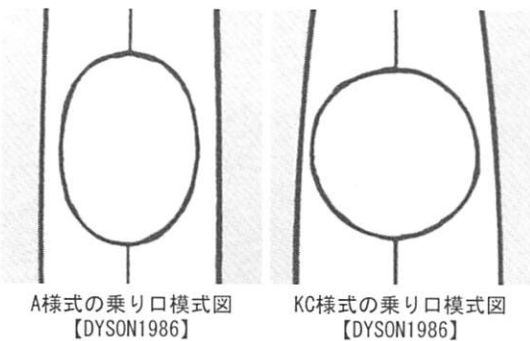
	H3hB	アリュート様式			コニアグ・チュガッチ様式		
	Three Hole	One Hole	Two Hole	Three Hole	One Hole	Two Hole	Three Hole
外形	全長638.0cm 全幅61.2cm 全高37.4cm 重量27.5kg	全長581.4cm 全幅43.4cm シアーラインまでの高さ21.2cm 重量20.0kg	全長617.2cm 全幅57.5cm コクピットまでの高さ31.8cm 重量約22kg	全長701.0cm 全幅63.5cm 全高36.8cm	全長434.0cm 全幅65.6cm シアーラインまでの高さ25.5cm 重量20.0kg	全長596.2cm 全幅75.0cm 全高32.0cm	全長807.0cm 全幅79.2cm シアーラインまでの高さ30.5cm 重量45.4kg
比率値	L10.4 H0.61	L13.4 H0.49	L10.73 H0.55	L11.04 H0.58	L6.6 H0.39	L7.9 H0.43	L10.2 H0.39
所蔵	市立函館博物館, 日本	Lowie Museum, University of California, Berkeley, USA	Oregon State Museum, USA	Smithsonian National Museum of Natural History, USA	Danish National Museum, DENMARK	Washington State Historical Society and Museum, USA	Museum of Anthropology and Ethnography, RUSSIA
収集	1875年 シムシル島	1845年 アクーン島	1949年 ウムナック島	1894年 ウナラスカ島	1851年 コディアック島	1962年 アラスカ南部	1805年 コディアック島
出典	大矢・洲澤実測	ZIMMERLY1986	ARIMA1991	所蔵館データ	ZIMMERLY1986	EDWIN1983	ZIMMERLY1986

本稿分析対象資料一覧(「全高」の計測基準は、計測者によって必ずしも一致しない)





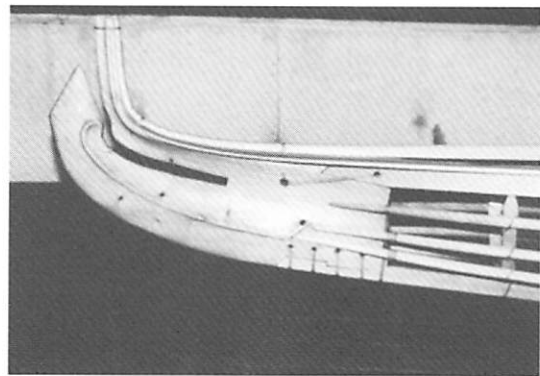
そしてバイダルカの「乗り口」<sup>(7)</sup>については、A様式は細長い楕円形であり、KC様式は総じて円形もしくは円形にちかい楕円形を呈す。



#### 4-2-2. 内部構造

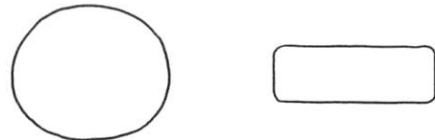
バイダルカの内部構造（特に骨組み）については、木の削り方、ホゾの組み方、糸や紐による材同士の結束の仕方、材と材の接合部への緩衝材の組み入れ方などから多くの情報を得ることができ、特に彩色や使用した樹種などからは部族、地域、時代などを識別・推測することができる。本項ではバイダルカの内部構造に関する型式分類として、特に主要な「ガンネル材」「リブ材」「デッキビーム」の3要素を基準とする。

バイダルカの舟体胴部を形成する「ガンネル材」は、A様式においては舟首・舟尾部材に直接接合されておらず、そのため特に舟尾の外形は肩を張ったような形状を呈す。これに対してKC様式においては舟首・舟尾部材に直接接合されているため、特に舟尾の外形が尻すぼみの形状を呈するのである。なお、A様式の舟首部材が上下二つの主材で構成され、下部材がキール材と一体となっているのに対し、KC様式の舟首部材が一つの主材で構成され、キール材とは一体になっていないのも顕著な特徴であるということが出来る。



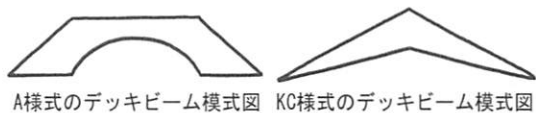
一つの主材で構成されたKC様式の舟首の構造  
(カヌーの里おおち・カヌー博物館収蔵資料：洲澤撮影)

また舟の肋骨にあたる「リブ材」については、A様式では断面が丸もしくは楕円であるのに対して、KC様式では板状となっている。

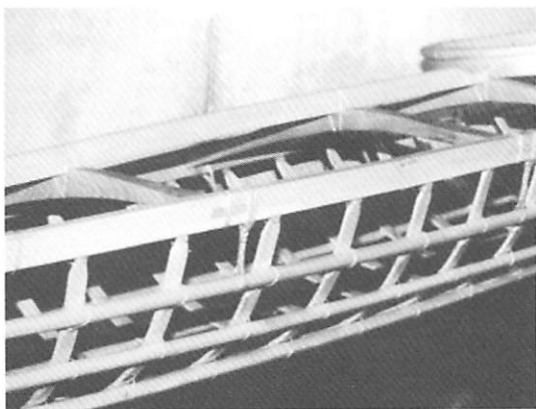


A様式のリブ材断面模式図 KC様式のリブ材断面模式図

左右のガンネルをつなぎ、バイダルカのハッチおよびデッキを構成する基となる「デッキビーム」は、A様式においては台形をしており、KC様式においては山形をしている。



A様式のデッキビーム模式図 KC様式のデッキビーム模式図



KC様式のリブ材とデッキビーム  
(カヌーの里おおち・カヌー博物館収蔵資料：洲澤撮影)

#### 4-2-3. 漕法

バイダルカの漕法について、身体技法においてはアリュートが投げ足で座って操舟するのに

対して、コニアグエスキモーおよびチュガッチが正座して操舟するという違いがあるが、物質文化的な側面においてはパドルに大きな相違点があられる。従って型式分類については、全体の「パドル外形」および作用点となる「ブレード」の2要素を基準とする。

「パドル外形」については、A様式のバイダルカでは概ねダブルブレードパドルが付随されるのに対して、KC様式のバイダルカはシングルブレードパドルが付随している。

また、A様式のパドルの「ブレード」には明確な峰があり、各面で峰の高さが異なったりブレード先端がシャフト断面中心よりずれていたりするなど、ブレードに表と裏の使い分けがあることがわかる。これに対してKC様式のブレードには明確な峰がなく、両面がシンメトリーであり、ブレードに表裏の区別はない。



A様式のブレード断面模式図 KC様式のブレード断面模式図

		アリユート様式	コニアグ・チュガッチ様式
外形	舟首	上部突起高≤下部突起高	上部突起高>下部突起高
	舟尾	両肩が張り出している	尻すぼみ
	乗り口	ほぼ楕円形	ほぼ円形
内部構造	ガンネル材	舟首・舟尾材と直接接合されない	舟首・舟尾材と直接接合される
	リブ材	立体加工	板状加工
	デッキビーム	台形	山形
パドル	外形	ダブルブレードパドル	シングルブレードパドル
	ブレード	峰がある	峰がない

各様式の型式一覧

### 4-3. H3hBの様式

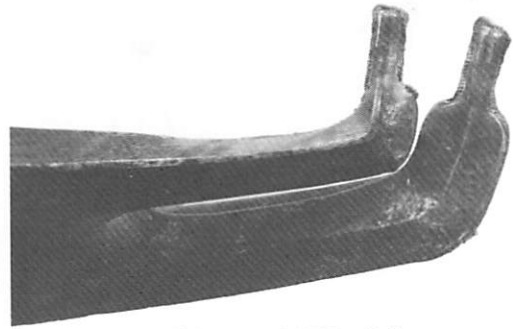
#### 4-3-1. 外形

以上で行ったA様式およびKC様式の型式分類を基に、以下にH3hBの様式について考察してみる。

H3hBの比率値(W=1.0)はL=10.4およびH=0.61であり、若干全長の比率が小さいが、数値のバランスはA様式の比率値に近似しているといえる。

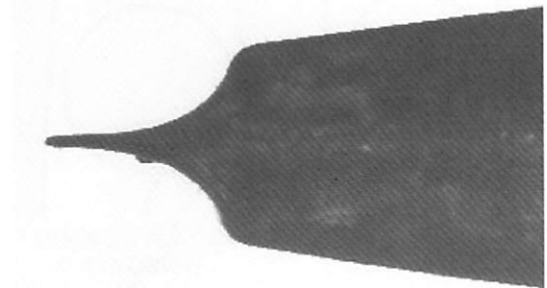
またH3hBの「舟首」は、上部突起と下部

突起がほぼ平行にならんでいる。



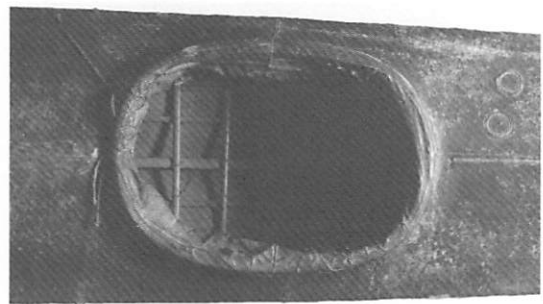
右舷側からみたH3hBの舟首

そしてH3hBの「舟尾」は、両肩が張り出したような形状をしている。



直上からみたH3hBの舟尾

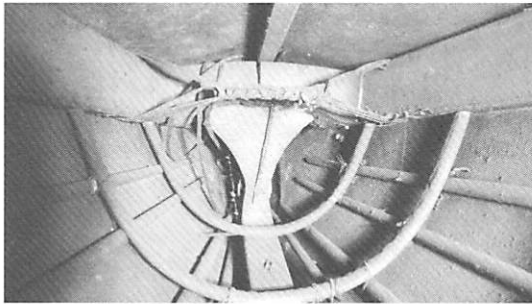
さらに「乗り口」も楕円形を呈していることから、H3hBの外形の型式はアリユートタイプ(以下「Aタイプ」)であるといえる。



直上からみたH3hBの最前部乗り口

#### 4-3-2. 内部構造

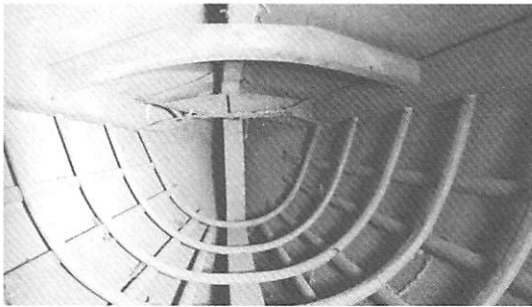
H3hBの「ガンネル材」は、内部撮影の結果、ともに左右のガンネルが舟首・舟尾部材に直接接合されていないことが確認され、特に舟首については、上下二つの主部材で構成されていることと、下部材がキール材と一体となっていることまで確認することができた。



H3hB内部（舟首側）

また同じく内部撮影により、「リブ材」の断面が板状ではなく楕円形であることや、「デッキビーム」が台形であることも確認することができた。

以上のことから、H3hBの内部構造の型式もAタイプであるといえる。



H3hB内部（舟尾側）

#### 4-3-3. 漕法

H3hBの「パドル外形」がダブルブレードパドルであることは既に述べたが、「ブレード」断面をマコで実測したところ、明確な峰が確認されたことから、本資料のパドルもAタイプであると言える。

以上の「外形」「内部構造」「漕法」に関する型式学的分析から、H3hBはA様式のバイダルカであると結論できるのである。

(6) 通常バイダルカは「舟体」「パドル」「カヤック用サンバイザー」のセット関係で構成されるが、H3hB

にはカヤック用サンバイザーが付随していない。カヤック用サンバイザーがあれば、部族や地位なども識別することが可能である。

(7) A様式のうちtwo holeおよびthree holeについては、前部の楯打手が乗るコクピットが円形をしていることもある。

(8) 一般的にThree Hole Baidarkaには乗り口が三箇所設けられているが、二人で操船していた事実も確認されており、H3hBの製作にあたってもそのことを考慮した上で全長が決められた可能性がある。

おわりに

本稿では、市立函館博物館が所蔵するThree Hole Baidarkaについて、収集当時の千島列島の歴史的状況を概観するとともに同資料を型式学的に分析・考察した。

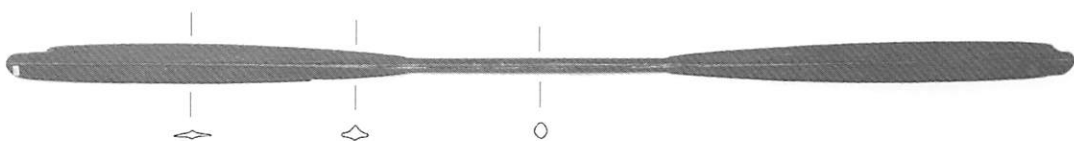
その結果、文献資料からは当時中部千島に移された先住民族がアリユートもしくはコニアグエスキモーであったことが確認され、物質文化資料に関する型式学的分析からは、同資料がアリユートの技術により製作されたものである可能性が高いことを確認することができた。このことは、これまで不明確であった同資料の来歴を同定することができたのみならず、同資料が未だに明確な位置づけが為されていない19世紀後半における中部千島の様相をうかがい知る端緒となる可能性を示すものであると考えられるのである。

謝辞

本稿作成にあたり、以下の諸機関および個人にひとかたならぬご協力を頂いた。よって、ここに記して謝意を表す。(敬称略)

カヌーの里おおち・カヌー博物館 函館市北方民族資料館 ZIMMERLY, David W. HEATH, John D. 川嶋稔夫 スチュアート・ヘンリ

(市立函館博物館学芸員・イサナカヤック舟大工頭)



H3hBのパドルと断面

## 参考文献

- ARIMA, E. Y. ed 1991 『Contributions to Kayak Studies』 Canadian Museum of Civilization; Canada
- BATCHELOR, John 1892 『THE AINU OF JAPAN -THE RELIGION, SUPERSTITIONS, AND GENERAL HISTORY OF THE HAIRY ABORIGINES OF JAPAN』 FLEMING H. REVELL COMPANY; America
- CLARK, Donald W. 1984 『Prehistory of the Pacific Eskimo Region』 『Handbook of North American Indians』 5 pp.136-148 Smithsonian Institution; America
- DYSON, George B. 1986 『BAIDARKA』 Alaska Northwest Books, America  
(徳吉英一郎訳1992 『BAIDARKA』 情報センター出版局; 東京)
- EDWIN, Tappan A. 1983 『The Bark Canoes and Skin Boats of North America』 Smithsonian Institution Press; America
- HEATH, John D. 1987 『Baidarka Bow Variations』 『Faces Voices and Dreams』 Alaska State Museums and the Friends of the Alaska State Museum; America
- LAUGHLIN, William S. 1980 『ALEUTS-Survivors of the Bering Land Bridge』 Holt, Rinehart and Winston; America  
(スチュアート・ヘンリ訳1986 『極北の海洋民アリュート民族』 六興出版; 東京都)
- SHUBIN, Valery O. 2010 『Kurilorussia The system of settlements of the Russia-American Company on the Kuril Islands within 1796-1877』 2010 International Conference on Russian America
- ZIMMERLY, David W. 1986 『Qayaq』 University of Alaska Press; America
- 川本耕三・山田卓司・植田直見・大矢京右・奥村章 2012 『千島列島シュムシュ島で収集された皮革製子供服の自然科学的分析について』 『元興寺文化財研究所研究報告2011』 pp.29-40 元興寺文化財研究所; 奈良県
- 古宮守雄1971 『コデアク・アリュート族の3人乗り皮舟』 『造船界』 46年8月号 pp.53-55 日本造船工業会; 東京都
- 佐藤秀顕1875 『千島紀行』 函館市中央図書館蔵
- シュービン, V. O. 1990 『千島列島における18～19世紀のロシア人集落』 『北海道考古学』 26 pp.91-112 北海道考古学会; 札幌市
- 洲澤育範2011 『日本に収集されたカヤックとパーク・カヌー』 『神奈川大学常民文化研究機構年報』 2 pp.173-200 神奈川大学常民文化研究機構; 神奈川県
- 手塚薫1993 『ウルップ島アリュートカ湾の日ソ共同調査について』 『二十一世紀への考古学』 pp.299-308 雄山閣出版; 東京都
- 手塚薫2003 『ウルップ島のラッコ猟』 『北太平洋の先住民交易と工芸』 pp.144-149 思文閣出版; 東京都
- 時任為基1875 『クリル諸島受取手続書』 菊池俊彦編1997 『北の民俗誌』 三一書房; 東京都
- 函館県博物館1892 『素博物場陳列物品商業学校江引継物品及其外物品書類』 函館市中央図書館蔵
- 長谷部一弘1995 『アリュートの皮舟』 『北方民族の船北の海をすすめ』 pp.45-48 北海道立北方民族博物館; 網走市
- 長谷部一弘2003 『アリュートの皮舟』 『北太平洋の先住民交易と工芸』 pp.158-162 思文閣出版; 東京都
- 馬場脩1943 『千島に於けるアリュート族』 『民族学研究』 1(8) 『樺太・千島考古・民族誌』 1 (1979年北海道出版企画センター刊) に再録
- 林欽吾1974 『日本北地の古文化と種族』 『ロシア人日本遠訪記』 pp.157-349 原書房; 東京都
- マチューニン1875 『クリル諸島人員等ノ調書』 菊池俊彦編1997 『北の民俗誌』 三一書房; 東京都
- 宮岡伯人1985 『A.ピナールと極北諸語関係資料』 『北方文化研究』 17 pp.141-164 北海道大学北方文化研究施設; 札幌市



# 酒谷商店が建設した 本道初のガソリンスタンド

山口 精次

## はじめに

酒谷商店は大正15年5月、自動車給油用ガソリン供給機を若松町停車場前と西川町消防本部前（現豊川町1番）に建設した。酒谷家は加賀国江沼郡橋立村字小塩（現石川県加賀市橋立町）の出身。北前船経営に従事していたが、明治15年頃函館の西濱町（現弁天町）に雑貨荒物、米穀、酒、塩、煙草商酒谷商店を創立した。大正15年当時店主は五代目小三郎。駅前は12日に完成、消防本部前は5月下旬の予定。これは本道最初のガソリンスタンドである。

大正15年5月16日付『函館毎日新聞』によると、供給機は東京龍野製作所（現タツノ・メカトロニクス株）の特許品。地下に10石を貯蔵するコンクリート製タンク（約1,804ℓ）を設置。計量機付供給機はメートル法で計量し、ポンプで汲みあげる。安全性は大正12年9月1日の関東大震災で既の実証済。供給時間は5ガロン（約19ℓ）で1分位。費用は1基約2千円。大正15年5月14日付『函館新聞』は12日午後からの実験の様子を伝えている。最初自動車ポンプ（消防自動車）に60ガロン（約227ℓ）、次に市役所・ハツネ・キング・警察の自動車外10数台に給油した。ガソリン供給機出現前は缶に入ったガソリンを漏斗を使って給油していたので、画期的な出来事だった（記事①②参照）。

ガソリン供給機の出現は函館及び近郊の自動車台数が採算のとれる台数に達し、さらに増加傾向にあった証左である。本稿は自動車台数の調査を目的に、ガソリン自動

車の歴史・日本及び本道への輸入時期、ガソリン給油所の歴史・日本への輸入時期と国産化について調べ、まとめたものである。

## ガソリン自動車の歴史

内燃機関を動力とする自動車が登場する以前は電気自動車や蒸気自動車が製作されたが、「…蒸気自動車は、安全性や公害の問題、給水が煩瑣なことや走り出すのに必要な蒸気の圧力に達するまでに時間がかかることなどにより、また19世紀から20世紀初めまで活躍した電気自動車も、一回の充電による走行距離が短く、しかも重い電池を数多く積むために室内空間が狭くなるなどのことから、やがてガソリン自動車にその座を明けわたすことになった。エンジン自動車は「1886年ドイツのゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツがそれぞれ発明したものが元祖とされて」いる。ベンツについて、『ビジュアル博物館 第21巻 自動車』は「ガソリンが発見された1857年の2年後に、エチエンヌ・ルノワール（フランス）が最初の内燃機関をつくった（中略）彼がシリンダー内部でガスを燃焼させる小型の〔内燃機関〕を発明したことは画期的な出来事であった。それから数年後、ガソリンを燃料とするエンジンが登場し、まもなく最初の自動車が試作されることになる。すなわち、1885年ドイツのマンハイムにあるカール・ベンツの工場て実用を目的にした車が製作され、これが市販自動車の第一号と」なった。

ダイムラーについて、『世界大百科事典』

は「<sup>(4)</sup>内燃機関の理論を確立したN. A. オットー（ドイツ）は1876年に可燃性ガスを燃料とする火花点火のガス機関を改良し、ピストンとクランクを組み合わせた4サイクル作動方式の内燃機関の実用化に成功した。ドイツのG. ダイムラーは、このオットーの機関をさらに改良して、ついに実用に耐えうるガソリンエンジン二輪車を完成」し、さらに『日本初めて話題事典』は「<sup>(2)</sup>1891年フランス エミール・ルヴァソールはダイムラーのエンジンを改良し、これにクラッチやトランスミッションをつけて後輪を動かす自動車を完成させた。これが今日の自動車の原型である」としている。後にアメリカのH・フォードは「<sup>(5)</sup>自動車の生産技術を飛躍的に発展させ、1908年に発表したT型フォードを翌年には流れ作業方式によって低価格で製造することに成功、ここに自動車の工業化とモータリゼーションの道が開かれ」としている。

### ガソリン自動車の輸入

#### ・国内

ドイツ・フランス・イギリス・アメリカ等で自動車が製造され、やがて日本へ輸入される。その時期はいつか。『自動車伝来物語』は「<sup>(6)</sup>…さて、献納車を史実として、俗説、伝聞おりまぜて日本自動車史黎明期の年表をあらためて整理すると、次のようになる」と、以下のように列挙している。

- 1 1897（明治30年）横浜在住外国人が蒸気自動車オリエント号をアメリカから購入する
- 2 1897（明治30年）3月24日横浜居留地28番館アメリカン・トレーディング・カンパニーがフランスより四人乗石油発動自動車輸入予定を発表
- 3 1898（明治31年）1月フランス人技術者J・M・テブネがフランス製ガソリ

ンエンジン自動車パネル&レヴァリールを東京に持込

- 4 1899（明治32年）陸軍幼年学校・西村教官がフランスからガソリンエンジン自動車を購入して帰国する
- 5 1899（明治32年）大倉喜七郎がパリ万国博覧会視察の際にダチオン号（ガソリン自動車）を購入して帰国
- 6 1899（明治32年）10月横浜で三輪自動車が走るのを内山駒之助が目撃
- 7 1900（明治33年）4月アメリカ・トレーディング・カンパニーがアメリカ製蒸気自動車ロコモビルを輸入。在日アメリカ人のJ・W・トンプソンが購入した
- 8 1900（明治33年）8月22日サンフランシスコ在留日本人の御慶事奉祝会が電気自動車を皇太子の結婚祝いに献納し、この日横浜へ到着する

最初のガソリン自動車輸入には諸説あるが、今のところ確認出来る資料があるのは明治31年1月フランス人テブネが東京に持込んだ車だけである（記事③参照）。これが日本最初の輸入車と思われる。

#### ・道内

輸入時期・所在については諸説ある。<sup>(7)</sup>『さっぽろの足』は、札幌に登場した最初の自動車は明治42年ドイツ製ベンツをあげ、<sup>(8)</sup>『北海道警察史』は本道最初の自動車は明治44年札幌の荒物業諸橋熊吉と木炭業高橋栄祐が共同で購入したドイツ製ベンツをあげている。いずれも典拠資料名はない。そこで、北海道立文書館所蔵の『北海道庁統計書』から「市庁及市別自動車台数」を作成（表1参照）。これを手掛かりに、函館・札幌・小樽の各市史を参考に新聞記事を捜し、本道への自動車（ガソリン車）の輸入時期を探ってみた。

本道に始めて自動車が入力されたのは大正3年、函館である。大正3年7月函館区において米国領事館へ乗用自動車1台を輸入したのが最初とされるが、輸入の新聞記事は見当たらない。7月には函館区のキング商会主が自動車をニューヨークから輸入しており、大正3年11月7日『函館新聞』は「函館には唯だ1台のみ」と追認し、これが函館に輸入された最初の自動車と思われる。同紙には同年5月に白鳥泰平が購入した自家用自動車が自動車の嚆矢とされる記述もない。

実は、これ以前に自動車は輸入されている。大正3年1月に恵比寿町の藤野武平が12人乗乗合自動車(価格約8,500円)を、同年2月に北海自動車共同組合がドイツのサンフォード社製12人乗自動車(可能速力1時間30哩、約48.3km。積載力1噸。価格約8,500円)を、同年4月に自動車会社が12人乗自動車を輸入している。これらの自動車は函館に輸入された自動車だが、試運転後藤野の自動車は浦河・狩太間、北海自動車共同組合の自動車は浦河・佐留太間開通のため、浦河へ輸送された。自動車会社の自動車は函館・江差間の道路開通のため輸入されたものである。

函館に続いて自動車が入力されたのは大正4年、札幌である。七條良実が大正4年4月から2台で運転開業する予告記事があり、同年5月尾本為次郎設立の札幌自動車商会は仏国最新式ダラック式2台、米国製最新式フォード式1台で運転開業をしている(記事⑨⑩参照)。翌大正5年「市庁及市別自動車台数」によると小樽に輸入されているはずだが、『小樽市史』は大正8・9年に自動車が入力されたとしている。以上の調査結果から、本道へ最初に自動車が入力されたのは函館。次いで札幌・小樽という順になる。

## 給油所の歴史

### ・ガソリンスタンドの輸入

〔給油所の歴史は1907年(明治40年)にアメリカ、セントルイスにおいて建設されたのが世界第1号で、日本では1919年(大正8年)日本石油が東京駅前に建設したのがはじまりである〕とある。

しかし、日本石油の社史は「当初は販売政策の一環として大正8年2月、東京市神田区の鎌倉河岸(現千代田区外神田)に初のビジブル式ガソリンスタンドを完成させ、奥田友三郎商店に貸与して運営を任せている……その後当社は東京駅前にガソリンスタンドを設け〔日本石油給油部〕の名のもとに直営した〕となっており、最初は鎌倉河岸に建設したのがはじまりである。

ついで大正8年「9月5日ライジングサンの特約店安全自動車は、東京市内の四谷見附、九段下、日比谷勸業前、赤坂見附、赤羽橋、虎ノ門の六か所にガソリンスタンドを同時開業」した。

『自動車と人間の百年史』は「…始めたのは安全自動車という名の自動車販売を経営していた中谷保という人物である。彼は本来の自動車販売事業がうまくいかなかったことから、ガソリン販売に手を伸ばすようになった(中略)ところが当時の日本にはガソリンスタンドを営業するための機械装置のあろうはずがない。そこで彼は、それをアメリカのワイネというメーカーから輸入し、東京市の営業許可を受けた上で、赤坂見附・四谷見附・虎ノ門・上野公園下・築地・日比谷公園の六か所にガソリンスタンドを開設(中略)その後、中谷はガソリン貯蔵タンクを地下に埋め込む方式を考案した」としている。

### ・ガソリン計量機の国産化

大正8年龍野製作所は固定式、富永製作所は可搬式の製作に成功した。龍野製作所は龍野右忠が明治44年ガスメーター部品及

付属品の製造工場として設立。大正3年にガソリン計量機及地下安全貯蔵装置の試作を開始。大正8年日本最初のビジブル式ガソリン計量機を完成し、約20年後の昭和14年メーター式電動ガソリン計量機を開発した。これが現在のガソリン計量機の原型となっている。

ビジブル式ガソリン計量機はガス灯のような形状で、高さは3～3.5m位、手回しのハンドルでポンプを回し、地下タンクから汲みあげ、本体上部から下部への落差を利用して自動車に給油する方式。龍野製作所の地下タンク・ビジブル式ガソリン計量機は大正12年9月1日の関東大震災の火災にも耐え、焼失を免れたことから安全性が証明され、その後建設が促進された。

富永製作所は富永忠次郎が明治20年5月5日に創立。創業時は薪ストーブ・カラン・揚水ポンプ・水道器具などを製作していたが、ライジングサンが輸入したガソリン計量機を参考にして、大正8年可搬式5ガロン、20ℓガラスシリンダー式ガソリン計量機の製作に成功した。

#### 東京市内のガソリンスタンド数

『日本石油百年史』の昭和3年4月商工省が実施した「商取引組織及系統に関する調査」によると、移動スタンド約400本（移動可能な型式の計量機）、固定スタンド約150本、サービスステーション約10カ所（圧縮空気、冷却水等を無料で提供、洗車等のサービスを行う）。

激しい販売競争のなかで、煙草やお茶のサービスが行われ、ガソリンスタンドは女性の職場でもあった。<sup>(23)</sup>昭和3年職業婦人の平均月収賃金は30円前後。

ガソリンスタンド・ガールは日給1円。歩合は、1日100ガロン（約378.5ℓ）売れば20銭だった。ガソリンスタンドへの給油は大正14年頃すでにCP型タンクローリー

が使われていた。

#### 自動車台数

『事物起源辞典』の「内務省警保統計」、『くるまと北海道～創業期編～』の「全道自動車保有台数」、「市庁及市別自動車台数」から全国・全道・函館・渡島・檜山を含む「自動車台数一覧表」を作成、新聞記事に掲載された台数と照合して信憑性を確認した。その結果大正15年5月現在、函館とその近郊で約80台。同年12月現在では約100台に達している。

#### 自動車台数一覧表

年 度	全 国	全道	函館	近郊
明治41年	9			
42年	19			
43年	121			
44年	235			
大正1年	512			
2年	892			
3年	1,066			
4年	1,244	1	1	
5年	1,648	7	1	
6年	2,672	20	6	
7年	4,533	42	28	
8年	7,051	84	38	2
9年	9,999	95	24	2
10年	12,116	103	15	1
11年	14,866	125	18	
12年	12,765	136	20	
13年	24,333	174	25	9
14年	29,162	266	29	22
昭和1年	40,070	408	51	30
2年		583	105	40

※近郊は渡島・檜山を含む

※明治41年から大正4年までの全国台数は



『事物起源事典』（2001年9月20日 株式会社東京堂出版）

※大正3年から昭和1年までの全国台数は『くるまと北海道～創業期編～』（昭和51年2月 社会問題研究所）

※大正4年から昭和2年までの函館・近郊の台数は「市庁及市別自動車台数」

#### 新聞記事の台数

- ・『函館新聞』大正3年11月7日  
全国1,000台（うち東京496台、函館1台）
- ・『函館新聞』大正7年10月22日  
函館 乗用18台。運搬車7台
- ・『函館日日新聞』大正10年1月11日  
全道 乗客85台。貨物用9台（うち函館乗客23台、貨物用2台、消防付属4台）
- ・『函館新聞』大正15年5月29日  
函館 乗用45台。自家用5台
- ・『函館新聞』大正15年11月28日  
函館とその近郊93台

#### <註>

- (1) 『世界大百科事典』（1988年3月15日 平凡社）
- (2) 『日本初めて話題事典』（平成10年6月10日 株式会社ぎょうせい）
- (3) 『ビジュアル博物館 第21巻 自動車』（1991年11月20日 株式会社同朋舎出版）
- (4) (1) と同じ
- (5) (1) と同じ
- (6) 『自動車伝来物語』（1992年7月25日 株式会社集英社）
- (7) 『さっぽろの足－写真でつづる50年－』（昭和52年12月25日 札幌市交通局）
- (8) 『北海道警察史1』（昭和43年7月1日 北海道警察本部）
- (9) 『函館日日新聞』大正10年1月11日
- (10) 『函館新聞』大正3年7月13日

- (11) 『函館新聞』大正3年5月21日
- (12) 『函館新聞』大正3年1月19日
- (13) 『函館新聞』大正3年2月22日
- (14) 『函館新聞』大正3年4月10日
- (15) 『北海タイムス』大正3年11月18日
- (16) 『北海タイムス』大正4年5月5日
- (17) 『大日本百科事典 ジャポニカ』（昭和43年8月10日 小学館）
- (18) 『日本石油百年史』（昭和63年5月10日 日本石油株式会社）
- (19) 米国トクハイム社製手動式ガソリン計量機
- (20) (19) と同じ
- (21) 『自動車と人間の百年史』（昭和62年7月20日 株式会社新潮社）
- (22) 『タツノ・メカトロニクス：タツノあれころ／タツノトリビア』『株タツノ・メカトロニクス：会社情報／沿革』『流量計測の歴史 第17回＜容積式流量計の歴史Ⅱ＞小川胖』『自動車と人間の百年史』
- (23) 『物価の世相100年』（昭和57年7月15日 読売新聞社）

#### 新聞記事

- ① 『函館新聞』大正15年5月14日  
驛前にガソリタンクが出来た  
市内西濱町輪違ひ酒谷商店でガソリン一手に供給する爲め市へ出願し一は防火上二は危険とガソリン節約と時間の経済との爲めに若松町停車場前に専賣特許のタツノ式ガソリン供給器を二千餘圓を費して建設中であつたが愈々出来し十二日午後三時各方面立合の下に実験したが先づ自動車唧筒に六十ガロン、市役所、ハツネ、キング、警察の自動車外十數台に供給したがメートル方法に依つて計量し五ガロンを供給するに一分以内にて終り危険なく時間と手数を要せず頗る理想的な便益なものなり今一個所は消防本部脇に設けると地下十石を貯蔵し唧

筒用管を以て車台へ注ぎ込む装置にて東北では四個所よりなく本道では是が初めてなりと

②『函館毎日新聞』大正15年5月16日

ガソリン供給機が出来た

市内西濱町の輪違ひ酒谷商店ではかねてガソリンの供給機を驛前及び消防本部前に設けたいと當局に出願中のところ許可されたので直に工事に着手し驛前末廣餅の方は十二日完成したがこの供給機は東京龍野製作所の特許品で地下に十石を容れうるコンクリートのタンクを設けポンプで汲みあげるもので計量機がついてゐるから量目は正確なものだ五ガロンを汲みあげて自動車に供給するまでの時間は僅か一分位で価格は卸し値だから便利な上にムダがなく頗る経済である一般自動車屋ではガソリンを車庫内に置くため時々小火騒ぎをするが供給機によれば絶体その憂なくそれに火災に遭ってもタンクが爆発するやうなことは全然ない此供給機は本道では最初のものだが札幌小樽方面でも新設計画がある一機設置に約二千圓で消防本部前のは本月下旬であると(寫眞は函館驛前の同機)

③『東京朝日新聞』明治31年1月11日

自動車初輸入 佛國ブイ機械製造所テブネ技師ハ佛國に於て馬車の代りに發明されしトモビルと稱する石油の發動にて自由自在に運轉する自動車一輛を見本として携へ来りしが其最高速力ハ一時間三十キロメートルを駛する由

④『函館日日新聞』大正10年1月11日

本道各地

自動車續々増加

◇現在九十四台の内函館廿九本道拓殖の事蹟と共に交通機關の發達著しく、自動車の如き亦全道を通じて漸く普からんとして居るが抑も自動車の本道へ始めて輸入された

のは大正三年七月

◇函館區に於て米國領事館へ乗用自動車一台輸入したのを手始めに同年八月根室町大澤瀧三郎が運輸業の許可を受け乗客用一台を購入超えて同年五月旭川區榎莊治郎は乗客用一台六月札幌區小田良治は

◇自家用としてガソリン一台を備へた次いで各地に増加したが函館では松本喜一郎、生駒太一郎、勝田鈺藏などが乗客用を購入し七年に至り營業者全道を通じて四名を増加した然るに大正八年一月内務省は自動車取締令を發布し道廳に於ても大正三年嚴令自動車取締規則を廢止し同取締令施行細則を定め之の

◇取締を爲し危険豫防に努めつ、あり八年末には營業者三十四營業用自動車數五十七台、自家用八台、至る斯くの如く自動車は漸次年を逐ふて各地に増加した爲め之に伴ふ其の事故を亦少からず大正九年道廳は技手一名を當て専ら自動車の原動機止の他技術者に関する調査に従事せしめた尚同年中

◇新營業許可者二十八名、廢業五名あり營業經營困難と認め取消處分を爲した者三名、現在營業者數五十四名尚出願中のもの■名あり自動車の總數は九十四台(内乗客用八十五台)貨物用九台内函館は乗客用廿三台と貨物用二台消防附屬四台である

⑤『函館新聞』大正3年7月13日

●自働車の新輸入

一昨日入港の郵船東郷丸にて紐育より輸入せる自働車は區内キング商會主の自家用なるが昨日運轉を試み頗る好成績なりしと

⑥『函館新聞』大正3年5月21日

●自働車運轉

區内タナゴ潤町白鳥泰平方にて購入せし自働車が昨日着し直に自宅前道路にて試運轉したるが届出でせざりしより巡查に説論を

戴いたり但し是れが自家用自動車は区内にて嚙矢とも云ふべし

⑦『函館新聞』大正3年1月19日

●自動車愈々到着

明日区内にて試運転

當區惠比須町藤野武平氏等發企に係る自動車運轉計劃は此程に至りて機愈々熟し既に一臺の車體到着したるを以て愈々明二十日午前十時より区内の最も急坂たる大三坂、八幡坂等に於て試運転をなす由運轉手は飛騨高山の自動車會社より中野某來函操車の任に當る由にて尚ほ之れが計劃に對し多大の同情と便宜を與へられて横濱自動車會社の関支配人も來函し親しく當日試運転の結果を視察すべしと該自動車は元來獨逸式のものを我邦の悪路殊に峻坂崖路等に通すべく折衷改良を加へたるものにして車輛の如きも暗車とし十二人乗の乗合自動車としたるものにて此價額約八千五百圓を要したるものなるが明日試運転の結果良好なる蒔は直ちに浦河に向け輸送し浦河狩太間二十一里を運轉する事とすべく彼の當時傳へられし函館江差間は次回到着の車体を以て四月融雪の交を待ち道路修繕直ちに運轉開始の計畫なりと云ふ

⑧『函館新聞』大正3年2月22日

●自動車の初乗り

▼北海自動車共同組合成立

盃がコップ酒のゲイ飲みと化り、深窓の姫御前が莫連女の科日を眞似るとも一切萬事手ッ取り早く埒の明くを以て便利とする世の中に、臭いガソリン瓦斯を放りながら砂塵を揚げて疾走したとて何も驚ろくことはなけれど兎に角今度北海自動車共同組合といふもの出來上り其の發企人の惠比須町博品館で自動車の試運転をするとの案内により昨日午後三時、お恥かしながら臍の緒切つて以來の初乗りをして一遍に函館見物

を行て退たり(赤毛布)集まつたお歴々は日吉水上警察署長新任警部の瀬戸山法學士、安田警部補と道廳から検査に來た三嵐技手外に新聞記者四人を加えて都合八名、萬事相心得た如な顔をして濟しては居るもの、何れを見ても山が育ち矢張り七十五日生き延びるお初さんが多いさうなり、此れも亦▲稼業柄人先に利いた風をして置かねばならぬ東見の萬龍、桃子、ふき子の藝者衆を乗つけて魂入れの爲めだらう寫眞を撮つてゐる、其の間に自動車の豫備教授が初まつたり、抑も本車は獨逸サンフォード會社製造に掛り可能速力一時間三十哩積載力一噸人間十二人乗りにして總價格八千五百圓輕快華麗を旨とせる他のエアタイヤの自動車とは事異い堅牢頑丈を主とせる最新式にてエンジンと云ひ構造と云ひ憚りながら日本各地の乗合自動車に比して遙かに優秀のものなり、先づ此のガツシリとした價格七百圓のタイヤを御覽あれよと但しサンフォード會社は亞米利加紐育と書かれてあつた、説明がト通り濟むと

▲愈々出發となる先づ博品館より末廣町電車通りを眞直に西に疾驅した風は急に冷たく感ずる車中の面々フン反り返へつて聊か得意らしくなる。人間には稚氣と銜氣とは失せぬものなり。物珍らしい子供等は後からワイワイと追ひ駈ける犬は吠えつく馬車馬が騒き出し行人は立止まりて振り返へる廳て幸小學校坂を鍛冶町の登り會所町に轉じ廿間坂をヒタ降りに郵便局前に下りて更に地藏町を停車場方面に一文字に駆け大門通りを抜け東雲町東川町を輕て巴座側から蓬萊町交番を右に相生町を迂回して蓬萊町旗亭輪島屋に横付けにして仕舞ふ此の總行程は四哩、所要時間僅かに十八分即ち一時間約十二哩の速力で仕うやら函館の半分を見物せる譯なり運轉手は飛騨高山の難所に輕驗を有せる中野喜女次といふ人なりそれより酒宴に移り主客廿餘名の交觀あり藝者

五六人酒間を斡旋ちて八時頃散會せり因みに此の自働車は浦河、沙留太間五十二哩半の使用に供し、來月一日より開業の筈なるが賃金は一人三圓八十錢（小供は半額）貨物重量三貫目二才を限り一貫目一哩一錢宛の割合にて一日一往復すべし猶ほ近く十五萬圓の株式組織として完成を期すべく注文中の十台も順次到着を待つて夫々各所に配番運轉すと

⑨『北海タイムス』大正3年11月18日

●札幌の自動車運轉

札幌七條良實氏は過般上京東京自動車製作所と協定し北海道に自動販賣並に自動車株式會社設立計畫中の所株主も纏まりたるを以て明年四月より差當り二臺を札幌區に於いて運轉開業する由

⑩『函館新聞』大正3年4月10日

●江差通の自動車

函館江差間に使用すべき自働車會社の自働車十二名乗りは昨日着したり運轉開業は未だ未定なるが貸銀は江差迄で一名三圓とは高い

⑪『北海タイムス』大正4年5月5日

●ダラツク式自働車

今回尾本爲次郎氏設立にかゝる札幌自動車商會は札幌南一條西三丁目に開店し佛國最新式ダラツク式二臺米國製フォード式一臺を備へ市中運轉の需に應ず由

⑫『函館新聞』大正7年10月22日

□自働車屋□

－署長の訓示－

△近來メッキリ自働車が増加して常用が十八臺に運搬車が七臺あるが昨六年度の自動車事故を調査するに一年を通じて七件に對して

△今年は十月中旬迄に既に八件あるので、

これは公衆にも注意すべきではあるが營業者は尚一層の注意を要する事であらうと△函館警察署にては今午前九時から營業主の丸谷、生駒、勝田、松本、塚本、松岡、坂本の七氏を招致して子野日署長から一場の訓示があった

⑬『函館新聞』大正3年11月7日

●自働車一千臺

▲函館には唯一臺のみ

その昔歐洲にて始めて汽車を目撃して歸朝せし人が『西洋の遊山船』と云へしも早夢と過ぎて函館にすら飛行機飛ばんとしつゝあるが倭本邦に於ける自働車は數年前まで娯樂用と目され一種の贅澤品と見做されしが年一年に實用的となり目下東京市内にあるもの四百九十六臺を算し斯て全國各都市の車臺を合算せば一千臺に上るべしと我が函館なるキンク氏所有の自働車も其一千臺中に算へられ居るならん

⑭『函館新聞』大正15年11月28日

殖へた自働車

現在は五十台貨物運搬用が九台その他郡部共九十三台交通機關は文化の魁であるといふ迄もないが近頃函館市内にもメッキリ自働車が増加して來たが右に就き函館署交通係の調査に依ると現在の台数は乗客用五十台貨物運搬用が九台乗合が二台靈樞車が一台郡部が十二台官廳其他家用が六台貨物運搬用が八台サイドカーが三台にて合計九十三台にして本年になつてから廢車となつたものが十七台で新に入つたものが五十台に及ぶといふから自動車界も却々盛んなものであるが右調査は廢車したり新たに購入してすぐ廢車したりして重複してゐるので確實な數ではないが現在函館と郡部を合して百台からあるといふから數は全道第一位にあるかも知れない是等自動車は平素は乗用又は貨物自動車となつてゐるのだが一朝

有事に際しては自動車の總動員が行はれる譯だ

⑮『函館新聞』大正15年5月29日

自動車検査

函館署では二十七日より市内の乗用営業自動車四十五台及び家用の五台に對し車体検査を爲し居れり

おわりに

ガソリン自動車・給油所の歴史、日本への輸入時期は『百科辞典』や『事物伝来』『事物起源辞典』等で調べた。所説まちまちで、著者によって記述が異なり、典拠をもとに以下のように整理した。

現在のような自動車の原型が出来た年を明治24年、日本への輸入時期はテブネが持込んだ明治31年とした。外国で出来た7年後には日本の街を走り、函館の町を走ったのはその16年後の大正3年である。給油所の建設は明治40年、給油機の輸入時期は鎌倉河岸に建設した大正8年とした。外国で建設された12年後東京に出現し、函館に建設された国産機はその7年後の大正15年である。

自動車台数はまとまった資料が見当たらなかった。『事物起源辞典』『内務省警保統計』『くるまと北海道 創業期編』『全道自動車保有台数』と『北海道庁統計書』からまとめた「市庁及市別自動車台数」を手掛りに「自動車台数一覧表」を作成した。全国自動車台数は『明治・大正・昭和・平成 物価の文化史事典』（2008年7月28日株式会社展望社）の台数とほぼ一致する。

最後に、発表の機会を与えていただいた市立函館博物館学芸員保科智治氏に感謝申し上げます。

(古文書調査講座参加者)



**ガソリン供給機が出来た**

市内西濱町の輪交ひ酒谷商店ではかねてガソリンの供給機を駅前及び消防本部前に設けたいと當局に出願中のところ許可されたので直に工事に着手し、前未廣街の方は十二日完成したがこの供給機は東京製機製作所の特許品で地下に十石を容れうるコンクリートのタンクを設けポンプで汲みあげるもので計量機がついてあるから量目は正確なものだ五ガロンを汲みあげて自動車に供給するまでの時間は僅か一分位で価格は申し値だから便利の上にムダがなく頗る経済である

ある一般自動車庫ではガソリンを車庫内に置いたため時々小火騒ぎをするが供給機によれば絶体その憂なくそれに火災に遭つてもタンクが爆発するやうなことは全然ない

此供給機は本道では最初のものでが札幌小樽方面でも新設計畫がある一機設置に約二千圓で消防本部前には本月下旬であること(寫眞は函館駅前のものである)

酒谷商店が函館駅前に設置したガソリン供給機

(「函館毎日新聞」大正15年5月16日)

〈表1〉支庁及市別自動車台数(大正4年～昭和2年度)

	大正4年		大正5年		大正6年		大正7年		大正8年		大正9年		大正10年		大正11年		大正12年		大正13年		大正14年		昭和1年		昭和2年					
	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積	乗用	荷積				
石狩					1						1						3			4			4		9	1	8			
空知												1					5			8	4		8	4	14	2	24	3		
上川									1											2			2		3		11	11		
後志											1		2		2	1	5	1		7			7		10	1	11	1		
檜山											2		1							5			5		5		8	1		
渡島									2											7			17		25		30	1		
胆振													2		1		2			3	1		3	1	11		12	2		
浦河					2				5			4	7		9	7				7			7		12	4	14	5		
河西									3		4	1	6	2	6	2	8	1		8	1		8	1	11	3	21	4		
釧路国					1				3											1			1		2	2	9	8		
根室					1				1											1			1		2		5	4		
網走												1			2		4			5			10		19	1	13	3		
宗谷											1	1			1		2			3			8		10		17			
留萌													2		2		2			3	1		3	1	4	1	10	2	14	2
札幌市					6				6	1	9	3	12	2	14	2	19	3		27	5		42	10	55	14	59	15		
旭川市									9		11	1	10	1	11	1	11	1		29	3		30	1	47	3	51	4		
小樽市					1				3	1	15	2	28	6	37	3	31	4		27			35	6	38	6	59	11		
函館市	1				6				28	10	24		15		18		20			22	3		26	3	45	6	86	19		
室蘭市					2				9	2	9	2	2		4		4			2			11		14	1	16	3		
釧路市											3		3		3		3			6			9	1	16	4	15	3		
計	1		7		19	1	35	7	70	14	85	10	92	11	113	12	126	10	162	12	238	28	358	50	483	100				
合計	1		7		20		42		84		95		103		125		136		174		266		408		583					

※典拠資料『北海道庁統計書』

備考1 自動車の種別は「乗用」と「荷積用」で、他は不明

備考2 大正3年と7年の「無税車ニシテ調査シ得タルモノ」は除く

備考3 大正2年に1台導入されているが、支庁及び市別が不明のため除く

# 明治期函館のパノラマ写真を読み解く

田原 良信

## ■はじめに

函館市中央図書館には明治期の函館を撮影したパノラマ写真が数多く所蔵されている。この内訳は、大正初期頃から寄贈等により図書館に収集されてきた鶏卵印画紙の写真と、平成23年度に新たに図書館で所蔵が確認されたガラス原板から構成される。また、撮影時期についても、明治初期から10年代、20年代および30年頃までのものが存在していることが確認された。これらの写真については、平成24年度の市立函館博物館企画展「写された幕末・明治の函館」においてその多くを展示公開し、撮影時期や内容等で判明できた情報を提示してきた。そこで、これまでに読み取りが出来た函館市中央図書館と市立函館博物館所蔵のパノラマ写真の詳細について、紹介することとしたい。

## ■パノラマ写真の種類について

ここで取り上げるパノラマ写真は、単独の鶏卵印画紙およびガラス原板の写真を2枚以上複数枚組み合わせ、明治期函館の景観を広範囲に撮影しているものを対象とした。

撮影時期としては、明治2年から明治30年頃にはほぼ特定される。その内訳としては、①明治2年4～5月頃が1種類、②明治9年7月頃が3種類、③明治12年頃が1種類、④明治15年11月頃が1種類、⑤明治16年9月頃が1種類、⑥明治21年8月頃が2種類、⑦明治22年9月頃が1種類、⑧明治25年11月頃が1種類、⑨明治30年8月頃が1種類である。

また、撮影内容としては、撮影範囲が函館港と町並みが写されるものと、函館山の全景と町並みが写されるものの2通りがある。このうち、函館港と町並みが写されるものは、撮影位置が①函館山(薬師山)付近、②愛宕神社参道付近、③七面山付近、④八幡坂上付近と考えられるものに分かれる。

パノラマ写真を構成する枚数としては、最小が2枚1組のもので、最大は6枚1組のものがあり、複数枚の画像の中に含まれる情報を読み解くことにより、撮影された時期を特定することとした。その結果、各パノラマ写真の撮影年月を絞り込むことに合せて、函館の町並みが変貌し、発展して行く様子を捉えることが可能となった。今回取り上げたパノラマ写真について、撮影時期や撮影場所の特定、撮影者の意図・目的など写された情報の分析を試みた。

## (1) 明治2年4月～5月頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館港の全景と町並みが、5枚1組の鶏卵紙に分割して写されている。左側(西側)は、七面山および上新町・仲新町・下新町(現船見町)から天神町方面、右側(東側)は築島の船場町(現末広町)・豊川町方面の町並みが写る。

撮影時期については、写真に写る建物や構造物の特徴などを読み取るなかで、これまで知られている函館の港湾や町並み写真の中では最も古くなる可能性が高いことが判明した。その手掛かりとなるのは、港入口の弁天岬台場および周辺の海岸線の形状、弁天町の高龍寺本堂、運上所・産物会所と港の船入澗、船場町・豊川町の外国人

住宅などの存在である。最初に、弁天岬台場の右脇(東側)に幕末期の絵地図「官許箱館全図」などに描かれる台場脇の土手に該当する構造物が写っているが、この場所は明治7年には島野造船所などが出来たため土手は姿を消すことがあげられる。次に、沖の口番所(後の船改所)に至る海岸線が一直線状で、明治8年に杉浦嘉七が築いた埋立地の「幸町」(現在の西埠頭の一部)が存在していないことがわかる。さらに、大町の外国人居留地の右隣りは、明治5年建設の函館税関の敷地であるが、写真には明治3年から埋め立てられた船入澗が写るように、海岸線の形状からも明治初年またはそれ以前の時期であることがわかる。

建物等の情報では、弁天岬台場近くに入母屋造りの大屋根の建物が見え、明治2年5月11日の箱館戦争の際に旧幕府脱走軍が放火した大火により焼失したとされる高龍寺の本堂と特定できた。また、上記の船入澗近くには、幕末期の絵図に描かれる運上所・産物会所および高札、冠木門なども写されている。そして、船場町・豊川町の海岸部には、文久3年頃建築のブラキストーン邸、慶応元年頃建築のトムソン造船所などの特徴的な建物も確認できる。以上のことから、この写真の撮影時期を絞り込むと、慶応元(1865)年以降で明治2(1869)年5月11日以前の時間帯に該当することが判明し、限りなく幕末期の箱館の町が写された写真であることはほぼ確実なものとなった。そこで、もう少し撮影時期を特定するために、港に碇泊する3隻の船を調査した。その結果、船入澗近くの船は3本マストで、1本煙突のスクーナ型蒸気船の旧幕府脱走軍艦蟠龍、港中央部付近の船は、船首側に1本と船尾側に1本の計2本マストで2本煙突、外輪船形状となる旧幕府脱走軍艦回天に特定されると考えられた。また、画像は鮮明ではないが、弁天岬台場の沖合の1

隻の船は旧幕府脱走軍艦千代田形と考えられた。函館港の広い港内に3隻以外に碇泊する船が存在しないという状態は、明治2年4月上旬から5月上旬頃に該当する可能性が高いことが判明した。箱館戦争の最終決戦が近くなった4月上旬に、箱館判事から各国領事あてに在留人民の避難の要請があり、外国人らが箱館を脱出した後、港内を旧幕府脱走軍艦が巡回警備したという出来事がこの場面に適合すると考えられる。なお、箱館戦争時の軍艦回天と蟠龍の2艦の組合せの入港は、明治元年10月26日の旧幕府脱走軍箱館進攻の際にも該当する記録がある。この時は、千代田形ではなく秋田藩の高尾が入港し捕獲されたという出来事があり、港内には3隻の船が存在するという場面が成立する。しかしながら、当時は初冬の季節にあたり積雪があった可能性があるが、写真に写る樹木の繁茂状況からみても冬場の景観ではないものと判断されるため、明治元年の可能性は低いと思われる。

撮影場所については、左側(西側)斜め下あたりに七面山が写ることと、大町の外国人居留地へ向かって直線状に続く坂道下側に鳥居が写ることから、現在の東坂の延長線上にあった愛宕神社へ続く参道となる愛宕坂あたりと考えられる。

写真撮影位置から見て、その全容を捉えることができるのは港内の情景であるが、市街地の詳細についての情報はそれほど多くはない。市街地の構造を理解するためには、函館山上などのもう少し高い位置からの撮影が必要となる。おそらくは、港内の船舶の碇泊状況を的確に写し取ることが主目的であったものと考えられる。

## (2) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真—その1

函館港と町並みが6枚1組で構成されるもので、北海道大学附属図書館所蔵写真の



複写である。撮影範囲は、函館港の全域と西側が台町・船見町方面から、東側は東川町・蓬萊町方面までの町並みが写るが、谷地頭や立待岬など南側の区域は範囲外となるために写っていない。

撮影時期については、明治11年と12年の大火で街区改正される以前の町並みが写っていることから、明治10年以前に特定できる。明治11・12年大火前の情報としては、弁天町の高龍寺、鍛冶町の実行寺、富岡町の称名寺、浄玄寺(能量寺)の寺町の存在や、坂道や道路が狭いことに加えて直線化されていないことが読み取れる。海岸線では幸町の埋立地(明治8年11月完成)、山裾野には南新町の函館裁判所(明治8年)などが写ることから、明治8年末以降の撮影と推定できる。また、函館ハリストス正教会の隣接地の中に、明治10年新築の天主公教会(元町天主堂)が見えないことから、明治10年以前であることがわかる。その中で、港内に碇泊する船舶の中には、明治9年7月16日から7月18日の明治天皇巡幸の御召艦明治丸および随行艦、さらには開拓使函館支庁へ続く基坂途中で明治天皇歓迎の華門(アーチ)の設置物が確認できることから、明治9年7月の明治天皇巡幸時の写真と判断できる。特に、艦船が函館港を出港する直前の様子に見えることから、明治9年7月18日午前中の撮影とも考えられる。

撮影場所については、基坂と日和坂の間の中間の位置にあって、港を直線状に見下ろせる山の上あたりと推定される。函館山の展望台がある御殿山もこれに該当するが、標高334mの展望台あたりからでは、薬師山(薬師砲台)が突き出し、まちなみの大半を覆い隠してしまうことになる。そこで、標高260mの薬師山の先端部付近まで降りると、ほぼ写真の撮影位置・角度に見合うことがわかる。ただ、現在の薬師砲台付近は樹木が繁茂することもあって、実際に照合

することは難しい状況にある。なお、写真の右端(南側)には薬師山の一部が写り、谷地頭方面が隠されることから、薬師山の先端部付近のやや西側寄りの場所から撮影されたものと推定できる。

これら6枚1組のパノラマ写真の撮影意図・目的としては、明治天皇の巡幸時の様子を記念・記録するために撮影した可能性が高い。

### (3) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真—その2

函館山を背景とする町並みが、5枚1組の鶏卵紙に写されている。撮影範囲は、東側は東川町・蓬萊町方面から、西側は弁天町・弁天岬台場方面あたり、写真手前側には港湾沿いの築島の船場町・豊川町の外国人邸宅などが写る。

撮影時期を特定できる建造物では、豊川町方面のブラキストン邸(文久3年頃)、トムソン造船所(慶応元年)、開拓使常備倉(明治7～8年)、山裾野方面の汐見町の招魂社(明治2年)、南新町の函館裁判所(明治8年)、港付近の仲浜町の函館税関(明治5年)などがあり、明治8年末以降の時期に相当する町並みであることがわかる。また、上汐見町の函館ハリストス正教会の下側に天主公教会(明治10年)の姿が見えないため、撮影時期は明治9年頃に絞り込める。また、港内碇泊の船舶では明治天皇巡幸の随行艦の船影を確認できることから、明治9年7月16日から18日の明治天皇巡幸時の写真と考えられる。

撮影場所については、撮影位置に最も近い建造物が豊川町のトムソン造船所であり、その奥側にブラキストン邸が写ることから、トムソン造船所の北側あたりと推定される。この場所に存在する建物は、一部2階建倉庫の函館氷室があり、おそらくは、この函館氷室倉庫の屋根上の場所から撮影された可能性が高い。

この写真の撮影意図・目的としては、明治天皇の巡幸時の状況を撮影するためと考えられる。明治天皇は、税関波止場から上陸し、開拓使函館支庁、函館病院、松蔭学校、会所学校、函館裁判所などを視察したとされる。明治天皇が巡幸した当時の函館の町の姿が読み取れる写真となっている。

#### (4) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真—その3

函館港のほぼ全景と町並みが、名刺判の鶏卵紙6枚に分割して写されている。一見、6枚1組で構成されるように見えるが、中央部が僅かに繋がらないため、3枚1組で2セットに分かれる。1組目は、西側が弁天砲台から、東側は八幡坂のやや西側あたりまでで、港内の大部分が写る。もう1組は、西側は船場町・豊川町の港付近から、東側は東川町・蓬萊町方面が写る。この組み合わせを見ると、八幡坂下側付近の場所に該当する画像が欠落していることがわかる。しかしながら、この2組のパノラマ写真の間に時間差があるようには見えない。おそらく、ほぼ同時刻に撮影した一連のパノラマ写真であったものと考えられる。

撮影時期を推定する情報として、弁天砲台が写る写真では、函館税関(明治5年)の他に、物見櫓を有する白鳥宇兵衛邸など、明治12年大火で焼失した内濶町の町並みが読み取れる。また、もう1組には豊川町の開拓使常備倉(明治7～8年)が写るが、船場町旭橋付近には明治11年建設の広業商会函館支店が写されていない。これらのことから、明治8年以降で明治11年以前の撮影時期とわかる。次に、2組のパノラマ写真に繋がる八幡坂下が写る1カットを当てはめると、港内碇泊の数隻の船舶の様子が、明治天皇巡幸時の構成に似ていることが判明した。確定的なものとは言えないまでも、町並みの様子などから見て、明治9年7月頃(16～18日)に相当するものと考えて良い

のではないだろうか。

撮影場所については、撮影位置から港を直線状に見下ろせるのは八幡坂下であり、また、それほど高い坂上からの撮影位置ではないことから、八幡坂上の八幡宮西角辺りが最も適合できるものと考えられる。

これら6枚(7枚)1組のパノラマ写真の撮影意図・目的としては、明治天皇の巡幸時の撮影の可能性が高い。港に近い内濶町や船場町などの町並みについては、その詳細を読み取り易いが、町並みを中心とした撮影とは考えにくい。おそらくは、港内碇泊の船舶(明治丸および随行艦など)を写すことが目的であったものと思われる。

#### (5) 明治12年頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館山を背景とする町並みが、5枚1組の鶏卵紙に分割して写されており、5枚分ともに湿板のガラス原板が現存する。撮影範囲は、東側は蓬萊町方面、西側は弁天砲台方面の町並みが写るが、西側の港湾部は僅かに見える程度である。

撮影時期を特定できる建物としては、元町の天主公教会(明治10年)、開拓使函館支庁の建築中の書籍庫(明治13年1月)がある。また、構築物では大町の辻造船所(明治11年)や函館公園の造成途中の築山(明治12年11月完成)などが写る。さらには、広葉樹が落葉している状況にあることから、晩秋から初冬の町並みの様子と考えられる。最も可能性が高いのは、明治12年の初冬頃かと思われる。ただ、12月6日には大火が起こりかなり広範囲に建物が焼失する出来事があり、その直後に写された可能性も考えられるように、大火の前後どちらかであるかは断定しがたい。明治11年と12年の大火直前頃の函館は、桎板葺きに石置き屋根の家々が建ち並ぶ状況にあることと、坂道・道路なども拡張されていない状況からみて、明治12年12月の大火以前に撮影したと

考えるのが妥当なところかと思われる。

撮影場所については、パノラマ写真の中央部付近の御殿山方面に延長する掘割が見え、さらには南西方向に豊川町の武蔵野楼が写ることから、汐留町一丁目から二丁目あたりで、現在の豊川稲荷近辺にあたる場所と考えられる。

撮影の目的を特定することは難しいが、明治11・12年大火前の石置き屋根の1階建ての住居が建ち並び、幅が狭く曲がりくねった坂道・道路となる幕末期から残る古い函館の様子を写し出していることは確かである。このパノラマに写る景観は、当時の函館を来訪または居住していた外国人の記録に見られる町の描写そのものと言える。

#### (6) 明治15年11月頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館山を背景とする町並みが、5枚1組の鶏卵紙に分割して写されている。また、同じ構図となる湿板のガラス原板が5枚分存在している。左側(東側)は東川町の本願寺函館別院(西本願寺)方面から、右側(西側)は弁天砲台および港内の一部など、写真手前側は船場町・豊川町の港湾付近が写されている。

撮影時期については、明治14年10月から松並木を植えた幅広の二十間坂を始めとして、明治12年大火後の街区改正による町並みの情報から推定できる。その中で、明治15年4月開校の富岡町の弥生小学校と、明治15年11月にほぼ落成し移転が行われた船場町の三菱会社社屋および煉瓦倉庫が写る状況からみて、明治15年11月頃が妥当なところと判断される。なぜならば、明治16年9月上棟式の東川町の池田座が、まだ素屋根の段階にあることと、明治16年10月落成の鍛冶町の函館商船学校の姿が全く見えないなどの理由から、明治16年以前に位置付けできるものと考えられる。

撮影場所に直近の建物としては、豊川町

のトムソン造船所や開拓使常備倉などがあり、これらの北側にあたる函館氷室の位置から撮影された可能性が高い。写真の撮影角度から見ると、函館氷室の屋根上に登って撮影したものと判断される。

何の目的で撮影されたものかは特定し難しいが、明治11・12年の大火後に倉庫地帯に指定された築島の港湾付近に不燃建築の煉瓦倉庫が建ち並んだ状況や、山裾野の二十間坂など幅広の防火帯が形成されてきた様子を写し出したとも考えられる。

#### (7) 明治16年9月頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館港のほぼ全域と町並みが、4枚1組の湿板のガラス原板に写されている。撮影状況から見て、ほぼ撮影位置直下にあたる弥生坂と東坂に関係する画像(1枚分)が欠落していることがわかる。このため、現状では2枚1組のパノラマ写真が2セットに分かれることになる。1組目は、左側(西側)は台町・弁天砲台から、右側(東側)は弥生坂付近までの港湾と町並みが写る。もう1組は、左側(西側)は東坂から、右側(東側)は船場町・豊川町の港湾部から東川町・宝町方面までの町並みなどが写る。

撮影時期については、建築途中の建物などから推定が可能である。明治16年10月16日落成の函館商船学校が、まだ足場が架かり建築中であり、完成まであとわずかな状況にあることがわかる。また、明治16年9月5日に上棟式を迎えた宝町の池田座がほぼ完成に近い状況にあることから見て、明治16年9月頃に撮影された可能性が高い。このほかに時期を特定できる建物としては、明治16年7月から建築開始の会所町のイギリス領事館の他に、明治16年10月まで増築が継続された船場町の三菱会社と煉瓦倉庫がある。

撮影場所については、直線状に港を見下ろせる坂が弥生坂であり、その延長線上に

ある七面山付近と推定される。七面山は、港が一望にできるとともに、弁天砲台にも至近距離にあることなど、港湾部を中心とした写真撮影の適地であったものと考えられる。

撮影目的としては、入港した船舶を対象とした可能性が高いと考えられるが、弥生坂から東坂までの範囲を撮影した1枚分が欠落しているために特定は難しい。ただ、港湾や町並みなどが着々と整備され、函館の町が変化していく様子を写し取っていることは明らかである。

#### (8) 明治21年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真—その1

函館港と町並みのほぼ全景、大森浜沖などが、4枚1組のガラス原板(乾板)に写されている。左側(西側)は台町・弁天砲台方面から、右側(東側)は谷地頭・立待岬方面、さらに手前側の一部が薬師山の先端部で隠されるものの、ほぼ全容が見える。

撮影時期を推定できる建築物としては、船見町称名寺の総門、元町の函館商業学校がある。称名寺総門は、明治21年10月8日に落成するが、写真では総門に足場が架かり建築中の様子であることと、元町の函館商業学校は明治22年2月に火災で焼失する以前の校舎が写っていることから、明治21年の撮影と判断された。また、船場町の旭橋付近の埋立て以前の掘割の状況、蔵前通りの願乗寺川の埋立てがほぼ完了していること、元町の大谷派本願寺別院新築の準備状況などが見えるが、これらはいずれも明治21年の出来事にあたる。これに加えて、港内に碇泊する船舶の中に、イギリス国旗の軍艦が10隻ほどと、フランス国旗の軍艦が数隻写っていることが確認された。明治21年7月下旬から8月中旬にかけてイギリス・フランスの東洋艦隊が順次入港した記録があり、写されたパノラマ写真はこの期間に撮影されたものに特定することができ

る。船舶の位置関係を見ると、イギリス艦隊がまとまって出港する状況にあり、明治21年8月16日にイギリス艦隊旗艦インペルス号ほか10隻が小樽へ向けて出港した当日に合致する可能性が高い。

撮影場所については、函館港と市街地が一望できる函館山上からと推定され、画像の中に薬師山の先端部が写り込むことから、薬師山先端部付近に絞り込むことができる。

撮影目的は、イギリスとフランス艦隊入港時の函館の町並みを撮影したものと考えられ、合せて掘割等の埋立てなど、町並みが変化していく様子がうかがえる写真ともなっている。

#### (9) 明治21年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真—その2

函館港と八幡坂下を中心とした町並みが、4枚1組の鶏卵紙に分割して写されている。また、ガラス原板(乾板)も4枚存在している。左側(西側)は弁天岬台場方面から、右側(東側)は船場町・豊川町方面までの範囲が写る。

八幡坂下の大通り(現電車通り)は、明治12年大火後の区画整理により出現した防火建築や和洋折衷様式の町並みが続く、当時の函館の中心街であった。明治13年建築の金森洋物店や平田文右衛門鉄店の他、今井市右衛門商店と支店、常野銘茶販売支店、静光堂筆墨紙店など明治10年代後半頃に建築された店舗が連なる。また、船場町の洋食店養和軒、広業商会なども見えることから、明治10年代後半以降であることが確認できる。その中で、八幡坂下の大通り角で末広町15番地の建物に足場が架かり工事中である様子が見え、函館山上から撮影した明治21年8月頃の写真(8)の中にも同じ状況が写ることが確認できた。従って、この建物工事は明治21年10月に開店した大日本帝国水産会社函館支店の改修工事であった

可能性が考えられた。これに加えて、港内に碇泊する船舶の中に、明治21年8月頃に入港していたイギリス・フランス艦隊と見られる軍艦が存在することが判明した。おそらくは、函館山上からの撮影写真と同日とは言えないまでも、近い日時に撮影されたと考えて良いのではないだろうか。

撮影場所については、八幡坂が斜め下側に見えることと、船場町の海岸線が一直線状に見えることから、八幡坂上のやや東側付近と特定することができる。また、当時このあたりには田本写真館が存在しており、その場所から撮影された可能性も十分考えられる。

撮影目的については、港内のイギリス・フランス艦隊を撮影するとともに、函館の中心市街地を克明に写し取ったものと考えて良いと思われる。

#### (10) 明治22年9月頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館港と市街地のほぼ全景が、4枚1組のガラス原板(乾板)に写されている。なお、4枚の鶏卵紙版の同一カットは、函館市中央図書館蔵の「田本写真帳」に収められている。撮影範囲として、左側(西側)は台町・弁天砲台方面から、右側(東側)は谷地頭・立待岬方面までの範囲が写る。また、手前側(南側)には薬師山の先端部が写り、その下側にあたる汐見町周辺の一部の範囲は隠されて見えない状況にある。

撮影時期を絞り込むための手掛かりとなったのは、函館商船学校、函館商業学校、大谷派本願寺別院などの情報である。最初に、写真中央部付近に写る日和坂上の元町あたりに建築途中の物件が見え、これが明治22年2月4日に火災により焼失した函館商業学校再建途中の姿であることが判明した。この商業学校の再建は、明治22年7月頃開始していることから、撮影時期は少なくともそれより1～2か月後であることが

わかる。次に、弥生坂西側の鍛冶町の函館商船学校の建物が写されているが、この商船学校は明治22年10月18日に火災により焼失したことがわかった。このため、写真撮影は商船学校が焼失する前に位置付けられることが確実なものとなった。さらに、元町の大谷派本願寺別院の敷地内に大きな素屋根が見え、明治22年9月7日の本堂再建の立柱式に関係するものであったことがわかった。この段階で、撮影時期は明治22年9月頃に絞り込めることが決定的となった。これら建築物の情報に加えて、明治22年9月に「会所町の写真師田本研造が港内碇泊中の帝国軍艦をはじめ英・独軍艦20余隻を函館山薬師堂傍で撮影し、旧弁天砲台より大森浜沖にかけての函館全景を鮮明に写し出す」との函館新聞の記事に合致する港内の状況であることが明確となった。港内に白い船体の複数の軍艦が入港する様子が見えることから、明治22年9月6日の函館新聞の記事にある「帝国艦隊旗艦高千穂艦をはじめ浪速・扶桑・武蔵・大和艦が入港し、碇泊中のロシア軍艦クレイセル号と礼砲を交わす」との出来事を写し取ったものに特定できる。

撮影場所については、上記の新聞記事の掲載にあるように、函館山薬師堂の傍ら、つまり、現在の薬師砲台跡付近であったと特定できる。

撮影目的は、第一に帝国艦隊の入港の様子であり、合わせてその時の函館の町の詳細を記念・記録写真として残すことにあったと言える。

#### (11) 明治25年11月6日撮影のパノラマ写真

函館港と町並みのほぼ全景および大森浜沖などが、4枚1組のガラス原板(乾板)に写され、明治22年と同様に4枚の鶏卵紙版の同一カットは「田本写真帳」に収められている。撮影範囲は、左側(西側)は台町・

弁天砲台方面から、右側(東側)は谷地頭・立待岬方面までが写る。また、手前側(南側)の山裾に広がる元町や汐見町方面についても、薬師山先端部に隠されることなく、その全容が写り込んでいる。

撮影時期については、ガラス原板に赤文字で「二十五年十一月六日写」と書かれていることから、明治25年11月6日撮影であることは確実である。なお、「田本写真帳」の鶏卵紙版はガラス原板と同一の内容であるが、プリントの際のトリミングにより、画像の中には撮影日を示した文字は写り込んでいない。日付の記述以外に、明治25年が撮影年であることを示す手掛かりとしては、仲浜町の藤野四郎兵衛倉庫(明治25年2月)、船見町の清国領事館(明治25年3月着工)が写されていることにある。また、明治24年11月5日新築の相生町の私立堀川小学校、同年12月8日落成の船場町の魚菜直立所などの建築物も、撮影時期が明治25年頃を特定するための手掛かりの一端となった。

撮影場所としては、薬師山付近と推定されるが、写真手前側に薬師堂のある先端部が写らないことから、先端部付近に近い場所か先端部のやや下側あたりであった可能性がある。

港内に多数碇泊する船舶を撮影することが主目的であった可能性が考えられるものの、明治25年11月頃に該当する港湾の出来事は特定し難い。帝国常備艦隊千代田ほか4隻の入港が10月19日にあり、これに関連することも考えたが、船舶の中に軍艦と特定できる情報がなく、この可能性は低くなった。明治22年頃のパノラマ写真と比較すると、掘割り等の埋立て事業がほぼ完了し、新たな町並みの区画が整備され、町が拡大発展して行く様子にある函館を写し取っていることがわかる。おそらくは、都市拡張整備がほぼ完了した町並み景観の撮

影が第一であったとも考えられる。

## (12) 明治30年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真

函館港と市街地のほぼ全景および大森浜沖などが、鶏卵紙に繋がれた1枚のパノラマ写真として写されている。なお、鶏卵紙とは別カットとなるが、元町配水場の高区と町並みおよび大森浜が写るガラス原板1枚が現存する。撮影範囲は、左側(西側)は弁天砲台方面から右側(南側)は谷地頭・立待岬方面まで、手前側(南側)は元町や汐見町方面もほぼ全容が写されている。

撮影時期は、明治29年6月から開始された弁天砲台の解体工事の様子と、同年9月に元町の高台に完成した元町配水場高区が写っていることから、明治29年秋以降であることがわかる。これに加えて、明治30年3月に東川町に設立された巴座、同年7月から9月にかけて増改築された宝町の宝小学校の工事途中の様子が写されていることから、少なくとも明治30年9月以前に絞り込めることが確実となった。さらには、港内碇泊の船舶の中に、イギリス国旗を掲げた複数の艦隊が入港する様子がうかがえた。これは、明治30年8月14日にイギリス軍艦6隻が入港した記録と照合できることから、ほぼこの時の撮影と特定できる。

撮影場所については、明治25年頃の写真(11)と同様に薬師山先端部付近またはやや下側あたりであったものと考えられる。

撮影目的は、イギリス艦隊入港時の状況と、当時の函館の町並みの姿を写し出したものと考えられる。明治25年時と比較しても町が拡張し、発展途上にある様子が見て取れる。しかしながら、この直後の明治32年の要塞地帯法による規制のため、函館山上から函館港および市街地の写真撮影は困難となった。事実上、この明治30年撮影のパノラマ写真が、明治期としては最後のものと考えられる。規制以降、函館山上から

函館港や町並みの写真撮影が可能となったのは、第二次世界大戦後の昭和21年からである。

#### ■写真撮影者について

今回取り上げた12点のパノラマ写真のうち、葉師山付近から撮影した明治21・22・25・30年の写真は写真師田本研造によるものであり、明治21年の八幡坂上からの撮影も田本写真館あたりからであることから、田本研造が撮影者(総指揮者)とみて問題ないと考えられる。ただ、明治2年・9年・12年・15年・16年と推定される写真については、撮影者を知る情報が乏しく、特定するまでには至っていない。パノラマ写真の撮影方法や構図等からみて、多くの写真は田本研造が撮影した可能性は高いと考えられるものの、断定はできない。

#### ■おわりに

明治2年から30年に至るパノラマ写真の内容を読み解くことにより、撮影年代や撮影場所等を特定し、その撮影目的を探ることに努めた。今回の試みにより、明治初期から後半に至る函館の町並みの時間軸についてを分類整理し、一定程度の位置付けが出来たのではないかと思われる。今回の結果から、今後新たにパノラマ写真をはじめ単体写真など、照合、比較検討できうるものが発見され、空白の時間帯を埋めることが十分期待される。

写真に写された画像の中には、必ず撮影意図を解く手掛かりが含まれており、問題はその内容をどの程度理解し、読み取りすることが出来るかが大きな鍵である。今後の類例調査の結果に期待したい。

#### 参考・引用文献

- 1911『函館区史』函館区役所発行
- 1935『函館市誌』函館日日新聞社発行
- 1990『函館市史 通説編第2巻』函館市史編さん室編集 函館市発行
- 1998『箱館から函館へー函館古地図再現』富原章著 函館文化会発行
- 2007『函館市史 年表編』函館市史編さん室編集 函館市発行
- 2010『ビジュアル明治函館年表 上』小沼健太郎編纂

#### 参照・照合地図資料

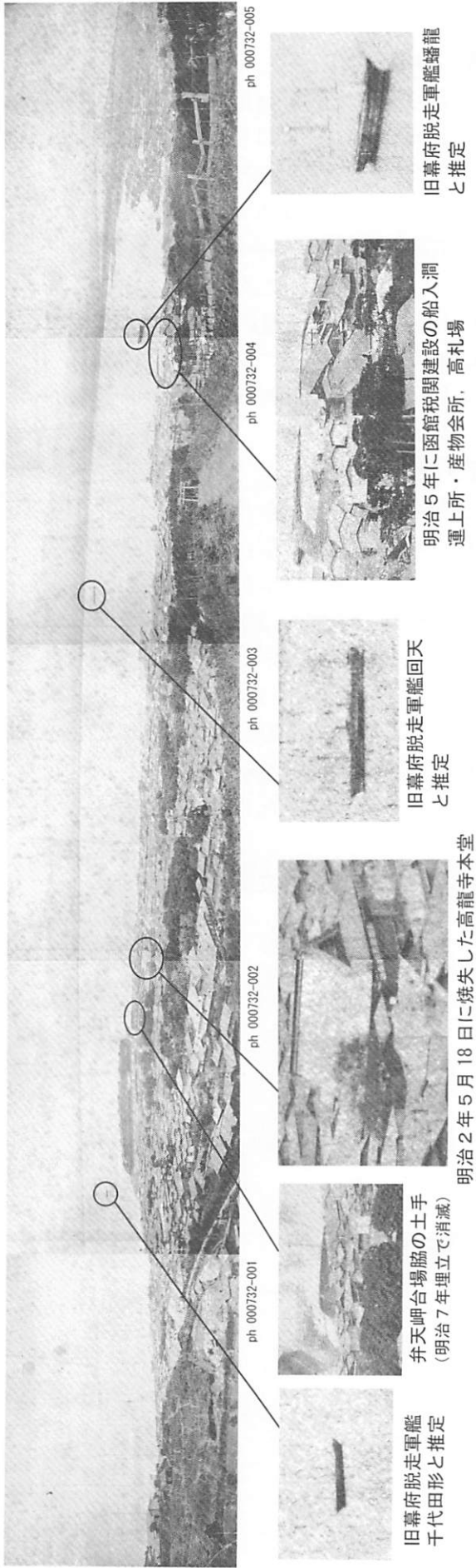
- 「官許箱館全図 万延元年」
- 「函館市街之図 明治7年」
- 「函館市街全図 明治11年」
- 「新刻函館港全図 明治15年」
- 「函館市街全図 明治20年」
- 「新刻函館港全図 明治24年」
- 「函館区真景 明治24年版」
- 「函館実地明細図 明治25年」

以上函館市中央図書館所蔵

(市立函館博物館館長)

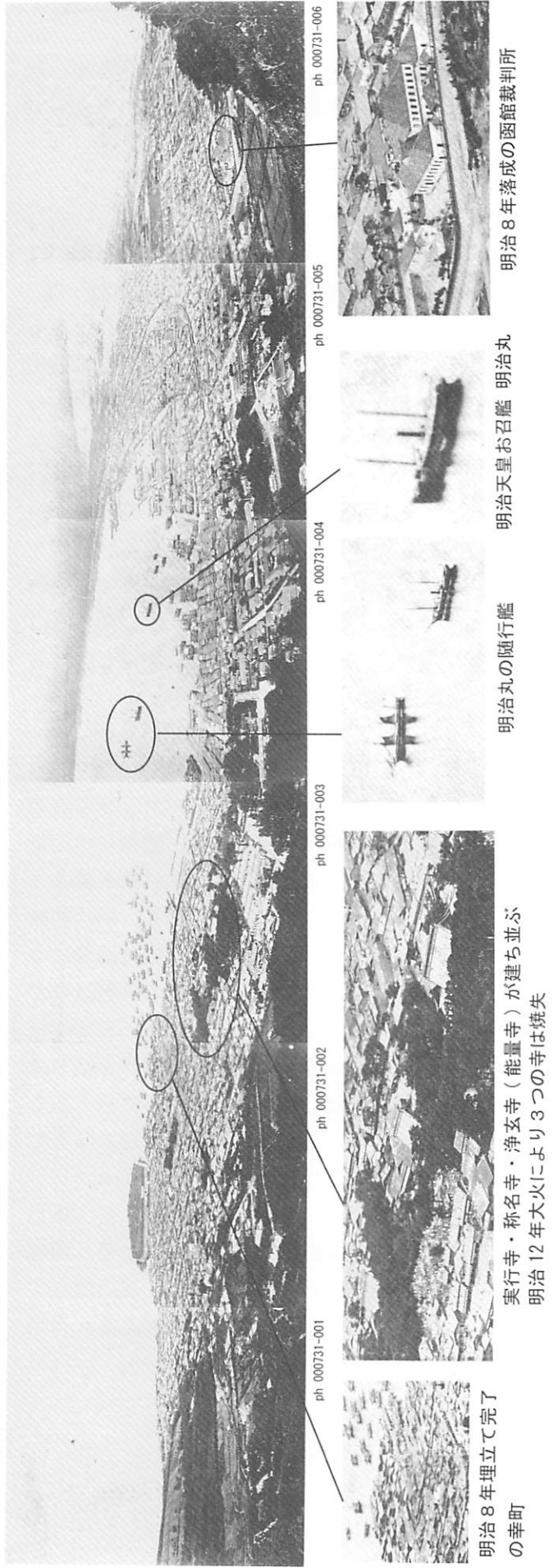
(1) 明治2年4月～5月頃の撮影と推定したパノラマ写真

[明治2年(1869)4月～5月頃の箱館戦争時の撮影。撮影場所は愛宕神社参道途中と推定。]



(2) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真 - その1

[明治9年(1876)7月16日～18日の明治天皇巡幸時の撮影。撮影場所は薬師山付近と推定。]





(3) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真 - その2

[明治9年(1876)7月16日~18日の明治天皇巡幸時の撮影。]

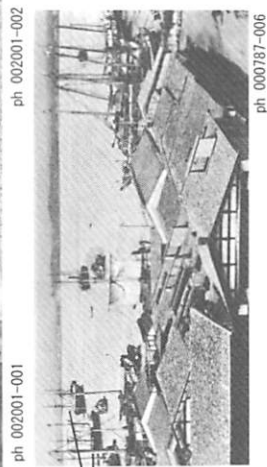
撮影場所は函館水室と推定。]



(4) 明治9年7月頃の撮影と推定したパノラマ写真 - その3

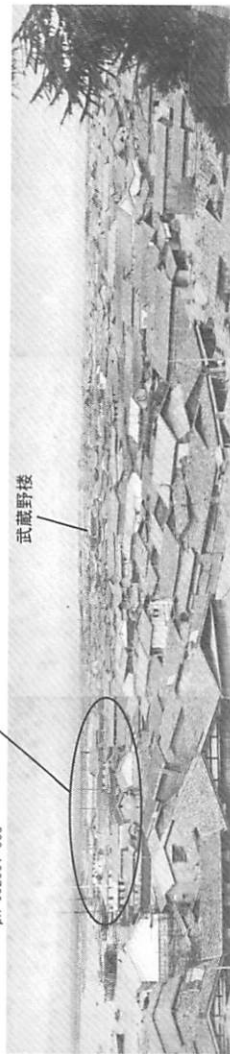
[明治9年(1876)7月16日~18日の明治天皇御巡幸時の撮影。]

撮影場所は八幡坂上付近と推定。]



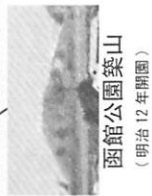
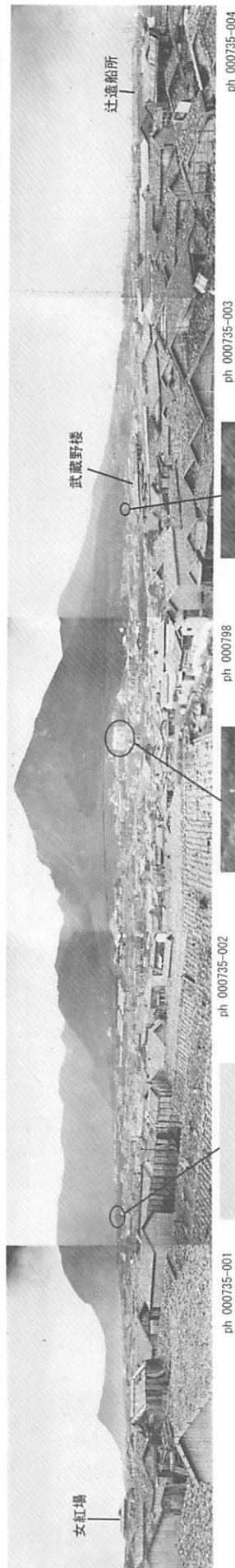
明治丸と随行艦

八幡坂下を撮影した  
カット(複写版)



(5) 明治12年頃の撮影と推定したパノラマ写真

[明治12年(1879)12月の大火以前の撮影と推定。撮影場所は汐留町付近(現豊川稲荷付近)と推定。]



函館公園菜山  
(明治12年開園)



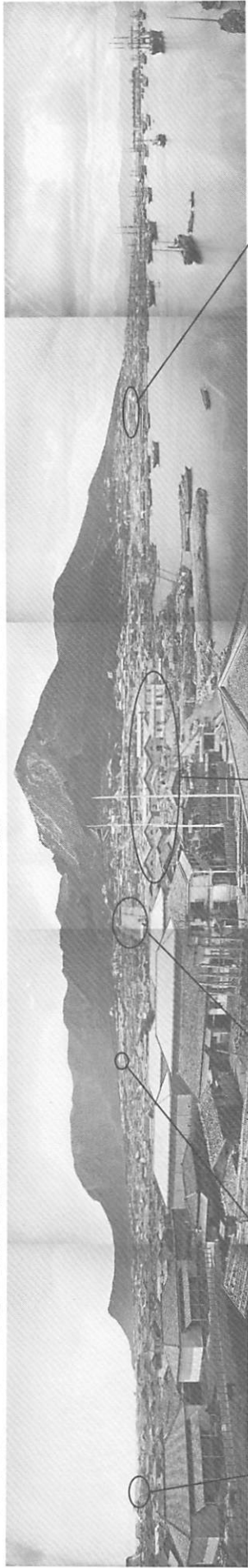
天主公会(明治10年建設)



建築中の開拓使書籍庫  
(明治13年竣工)

(6) 明治15年11月頃の撮影と推定したパノラマ写真

[明治15年(1882)11月頃の街区改正された倉庫地帯の撮影と推定。撮影場所は函館氷室と推定。]



ph 750054



建築前(素屋根状態)の池田座

ph 750053



拡幅された二十間坂  
(明治14年10月に松植樹)

ph 750052



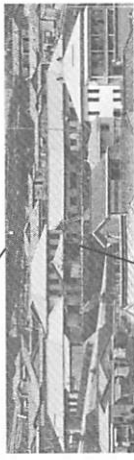
船場町 三菱会社社屋および煉瓦倉庫  
(明治15年11月18日三菱会社社屋ほぼ落成し、東浜町から移転。  
煉瓦倉庫は15棟建築予定)

ph 750051



弥生小学校  
(明治15年4月9日弥生小学校開業式)

ph 750050



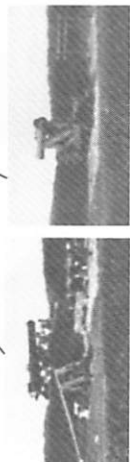
フラキストン・マール社  
フラキストン・マール社

(7) 明治16年9月頃の撮影と推定したパノラマ写真

[明治16年(1883)9月頃の港湾状況の撮影とみられるが詳細は不明。撮影場所は七面山付近と推定。]

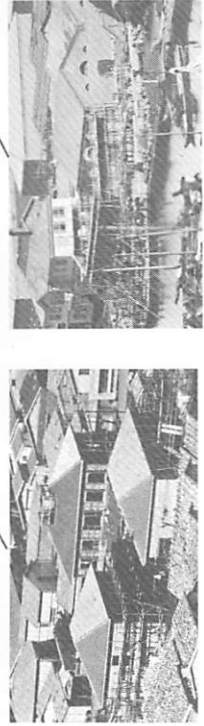


ph 750055-001



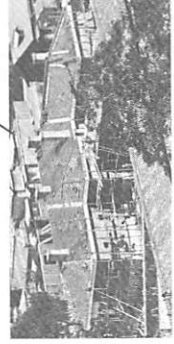
弁天砲台の回天式長カノン砲  
(弁天砲台上の大砲は、明治20年4月の函館砲隊廃止に伴い撤去された。)

ph 750055-002



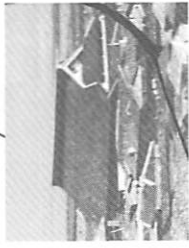
建築中の函館商船学校  
(明治16年10月16日落成)

ph 750055-003



建築中のイギリス領事館  
(明治18年6月新築落成の検分)

ph 750055-004



宝町の池田座  
(明治16年9月5日上棟式)

(8) 明治21年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真その1 [明治21年(1888)8月中旬のイギリス・フランス艦隊入港を撮影。撮影場所は薬師山付近と推定]



ph 750020



建築中の称名寺総門  
(明治21年10月8日落成)

ph 750023



イギリス・フランス東洋艦隊 (明治21年7月下旬~8月中旬)

ph 750022



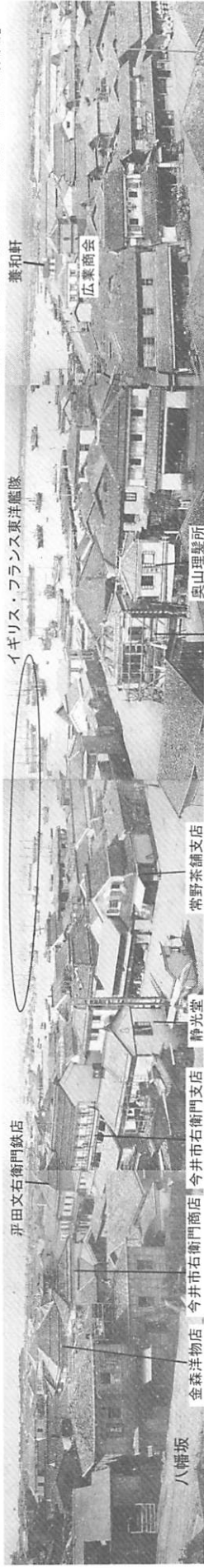
函館商業学校  
(明治22年2月火災で焼失)

ph 750018



旭橋と掘割りの埋立開始

(9) 明治21年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真その2 [明治21年(1888)8月中旬のイギリス・フランス艦隊入港を撮影。撮影場所は八幡坂上付近と推定]



ph 750013



函館商船学校  
(明治22年10月18日火災で焼失)

ph 750023



イギリス・フランス東洋艦隊

ph 750022



函館商業学校  
(明治22年2月火災で焼失)

ph 750018



旭橋と掘割りの埋立開始

函博 8-3-3

八幡坂  
金森洋物店 今井市右衛門商店 今井市右衛門支店 静光堂

函博 8-3-4

常野茶舗支店

函博 8-3-1

大日本帝国水産会社

函博 8-3-2

奥山理髮所

(10) 明治22年9月頃の撮影と推定したパノラマ写真 [明治22年(1889)9月6日の帝国艦隊入港の状況を撮影。撮影場所は薬師山付近と推定]



ph 750013



函館商船学校  
(明治22年10月18日火災で焼失)

ph 750009



明治22年9月6日 帝国艦隊 (高千穂・浪速・扶桑・武蔵・大和艦) 入港

ph 750007



再建中の函館商業学校  
(明治22年12月30日完成・移転式)

ph 750006



大谷派本願寺別院の建築開始  
(明治22年9月7日立柱式)

(11) 明治25年11月6日撮影のパノラマ写真

[明治25年(1892)11月6日の函館港および市街地の全貌を撮影。撮影場所は、葉師山先端部付近と推定]

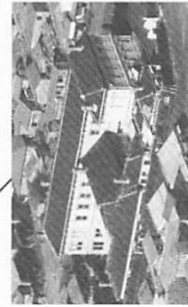


ph 750001



清国領事館  
(明治25年3月着工)

ph 750002



函館商船学校  
(明治24年4月1日落成)

ph 750003



船場町の魚菜直立所  
(明治24年12月8日落成)

ph 750004

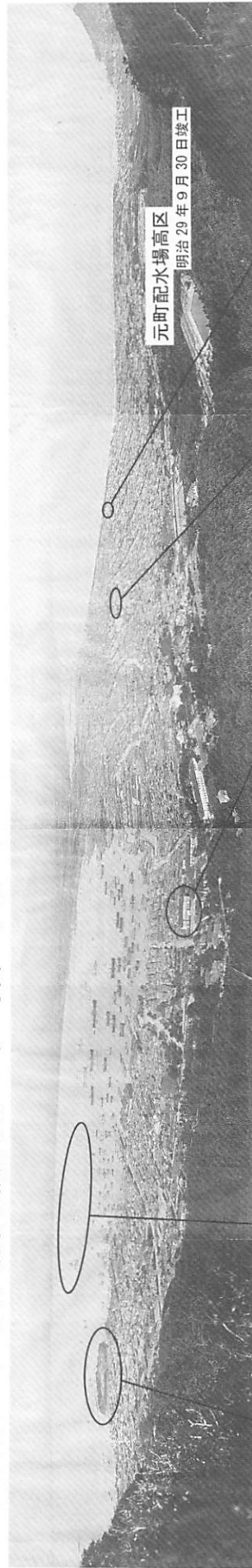


私立堀川小学校  
(明治24年11月5日新築)

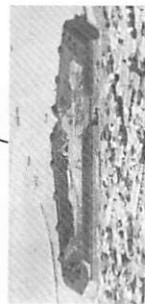
ガラス原板  
「二十五年十一月六日写」

(12) 明治30年8月頃の撮影と推定したパノラマ写真

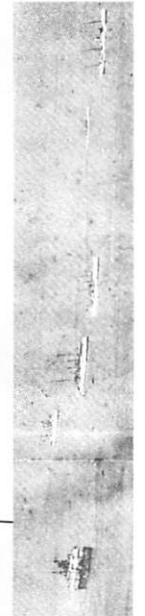
[明治30年(1897)8月のイギリス軍艦入港時の撮影。撮影場所は、葉師山先端部付近と推定]



図博 9-9



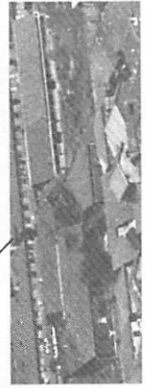
弁砲台の解体工事  
(明治29年6月港改良工事着手。  
31年頃までに砲台は姿を消す。)



明治30年8月14日 イギリス軍艦6隻入港



函館尋常中学校  
(明治28年4月1日開設)



増改築中の宝小学校  
(明治30年7～9月増改築工事)



東川町の巴座  
(明治30年3月設立)

市立函館博物館 研究紀要 第23号

2013年3月31日 発行

---

編集・発行 市立函館博物館

〒040-0044 函館市青柳町17-1 (函館公園内)  
TEL. 0138-23-5480 FAX. 0138-23-0831

印刷 有限会社 共立印刷

〒040-0077 函館市吉川町6-6  
TEL. 0138-43-7650 FAX. 0138-43-1475

BULLETIN  
OF  
HAKODATE CITY MUSEUM

No. 23

---

CONTENTS

Preface

YOSHITAKA KOJIMA · TAKASHI TAKEUCHI

“Annular tinware excavated from Funadomari 2 Site on Rebun Island”

KAZUHIKO HIRATA

“A record of roosting by a Black-headed Gull *Larus ridibundus* on a quay in fishing port”

KYOSUKE OYA · IKUNORI SUZAWA

“Consideration about a fabrication method of ‘Three Hole Baidarka’ collected at Hakodate City Museum”

SEIJI YAMAGUCHI

“The first Gas Station in Hokkaido built by SAKAYA”

YOSHINOBU TAHARA

“Deciphering Hakodate panoramic photograph taken in the Meiji era”

---

2013

Publisher : Hakodate City Museum

17-1, Aoyagi-cho, Hakodate, Hokkaido, Japan 040-0044

Phone. 0138-23-5480 Fax. 0138-23-0831