

## 第7章 室蘭素描：独立単位体・単位体についての考察

本章は、独立単位体とシステムの性格を明確にするため、室蘭市の史的発展を考察する<sup>1</sup>。室蘭を単位体として捉えようとする試みは、後述のように産業人や企業によって行なわれた。それは、開発が明治以降に始められ、計画化し得る余地があったからである。

さて第4章から6章の考察より、擬似家族的単位の連鎖から社会が規定され得るとき、システムが多数勃興し連携することが可能となる。逆に、独立単位体の場合は個人の単位は分断されざるを得ないという仮説が成り立つ。また、独立単位体から構成される社会は、社会を上位に捉えられないばかりか、単位体間の関係は自律的調整が行なわれなくなると述べた。また、システムでない以上、再帰構造化も行なわれぬ。またそれ故、利害と生存欲が擬似家族的単位の基調となり、結果的に進化圧は歪に高まることになる。これ等を、同市の歴史と道南バスという企業の事例を交えて検証する<sup>2</sup>。

初めに前史の概略に触れておく。北海道は、遙か昔から蝦夷地として知られていた。アイヌの人々についての記述は、10世紀には既に書物に現れている<sup>3</sup>。和人に関しては本州北部の日本国への併合が12世紀まで要したため、それ以降の奥州藤原氏の交易からである。しかし前九年の役・後三年の役の落ち武者が移住したとも言われており、その頃から存在したものと思われる<sup>4</sup>。

その後永享4年(1432)、津軽の安東氏が南部氏との争いに敗退し、蝦夷地に逃れ檜山安藤氏と称した。この頃から渡島半島南部には和人の居住地が形成された。康正2年(1456)には、銭亀沢(函館市)、箱館(函館)、茂辺地(上磯町)、木古内、知内、吉岡(福島町)、福山(松前町)、原口、上ノ国等に居住区が維持されアイヌと対立した。当時、本州との交通は十三湊、田名部、小泊、能代等を基地として、敦賀、小浜等を中継して行なわれ、蝦夷地と京畿地方とが結ばれていた<sup>5</sup>。

---

<sup>1</sup> 本章は、平成11~12年度科学研究補助金「生存可能システムモデルの理論と実践についての研究」(基盤研究(C)11680455 研究代表土谷幸久)に基づいている。

<sup>2</sup> 都市をシステムとして捉える立場には、藤嶋(1999)がある。

<sup>3</sup> 例えば『類聚国史』の「俘囚、蝦夷」、『今昔物語』の「陸奥国ノ奥ノ夷」等の記載より明らか。それ以前の記述では、『日本書紀』の斉明天皇4~6年の阿部臣北征の記述にある。すなわち、「夏四月、阿部臣名を闕せり。船師一百八十艘を率ゐて蝦夷を伐つ。齧田、淳代の二郡の蝦夷、望怖ぢて降はむと乞ふ。是に軍を韜へて、船を齧田浦に陳ぬ。齧田の蝦夷恩荷進み誓ひて曰く、官軍の為の故に弓矢を持たず、但し奴等、性肉を食ふか故に持り。若し官軍の為の故に弓矢を儲けたらば、齧田浦の神知りなむ。清き白きなる心を持ちて、朝に仕官らむ。仍りて恩荷に授くるに小乙上を以てす。淳代、津軽二郡の郡領を定め、遂に有間浜に渡島の蝦夷等を召し聚めて、大いに饗て帰す」。ここでは渡島が北海道、蝦夷はアイヌ人の土地あるとしている。その後、朝廷の蝦夷工作は進み、和銅5年越国守の管轄下から出羽国を分け、その管轄下に置く様になった。

<sup>4</sup> 『蝦夷島奇観』によれば、文治5年藤原泰衡が源頼朝に打たれ、従者の多くが蝦夷地に向ったとある。『吾妻鏡』には、建保4年強盗海賊を蝦夷島に流罪に処したとあり、流刑地として利用されていたと思われる。

<sup>5</sup> 有末(1985)、榎森(1997)。

アイヌの交通は、海岸線に沿って行なわれ樺太との交易もあった。天正 18 年(1590)蠣崎氏が安東氏な配下を脱し蝦夷地の管轄権を掌握し、亀田(函館)、熊石に番所を置き、往来の範囲を限定した。後に姓を松前氏と改め、渡島半島南部の経営に努めた<sup>6</sup>。つまり、箱館、江差、福山の一带と幌泉・神威岬までの海岸線である。しかし陸路の発達が進まなかった。伝馬宿次制度の実施も試みられたが効果は薄く、福山城下から江差を経て熊石までと、亀田までの海岸線、さらに上ノ国から木古内までの難路があっただけである。横断道は、遊佐(八雲町)～瀬田内(瀬棚町)、長万部～歌棄(寿都町)のみであった。

藩経営は他藩の職制を模倣したものであったが、道路の開削、拓殖政策は取らなかった。よって、松前と蝦夷地という境界を設ける程、その勢力圏は限定的なものであった。またしかし、米を産しないこととアイヌ人も住人であったことが、他藩と事情を異にしていた。

しかし、宗教界の認知は高かった<sup>7</sup>。最も早く北海道布教を考えたのは、蝦夷地布教の拠点である嶋松前浄願寺とした本願寺蓮如教団であった。15 世紀のことである<sup>8</sup>。同寺は、その後の本州への移転の際も夷浄願寺という名称を貫いている。独自の交通・交易経路を有していたとされるが、教団の志向はその後も続き、後の本願寺道路の建設に繋がっている<sup>9</sup>。同時期に日蓮宗京都本願寺衆徒が建立した法花寺も、やはり松前であった。松前藩時代になると、各宗の寺院が合計で 63 カ寺建てられたが、これ等も全て松前である<sup>10</sup>。その後、幕府直轄地時代の文化年間には、和人の活動地の拡大に併せて辺境にまで建立されるが、室蘭周辺については、江戸時代の蝦夷三官寺の 1 つ有珠善光寺のみである。しかしこれによって同時に、「日本」の範囲が拡大されることにもなった。また、この頃入植者も増加した<sup>11</sup>。

蝦夷地の交通の発展に寄与した制度は、場所という制度であった。これは、藩士に与えた給地において交易に対する現物税を徴収する制度で、後に商人が徴収を請負い、藩士に運上金を納めるようになった。寛政 10 年から文政に懸けての第 1 次幕府直轄地時代は、場所は 60 箇所、全海岸に分布するようになった。また、この頃道路開削が積極的に行なわれた。寛政年間には、礼文華山道、様似街道が拓かれ、猿留山道も着手された。文化年間には、雨龍越え(留萌～深川)、網走越え(網走～阿寒湖西岸～釧路)、斜里越え(斜里～標津)等が拓かれた。総延長は 120 哩であ

<sup>6</sup> 蠣崎慶廣がアイヌ人を統一し、徳川家康に蝦夷島の地図を献上した後のことである。

<sup>7</sup> 日蓮の六老僧の 1 人日持が蝦夷に渡り、さらに大陸に渡ったという説もある。しかし伝承の域を出ない。

<sup>8</sup> 菅田(1999)。

<sup>9</sup> 本願寺道路とは、明治 27 年に開通する虻田新道のことである。本願寺は 4 本の開削を明治新政府に願い出ていた。1. 軍川から砂原への 17.7 km の新道。2. 江差街道の改修。3. 山鼻から発垂別までの 5.9 km の新道。4. 札幌平岸から伊達村尾去別への 103.2 km の新道。『北海道道路史』では、伝統的な幕府との関係と新政府との間に挟まれた微妙な状態からみて、教団存在を維持するための開拓援助ではないか、と述べている。

<sup>10</sup> 佐々木(1999)。

<sup>11</sup> 開拓海防に関しては、林子平の『三国通覧図説海国兵談』、新井白石の『蝦夷史』、本多利明の『船舶考』、『渡海新法』、工藤平助の『赤蝦夷風説考』、板倉源次郎の『北海隨筆』、並河天民の『開疆録』、佐藤信景の『開国新書』等がある。佐藤信景は元禄の人。厚岸での耕作を試行し同書を表わしたが、国禁を犯したとして投獄の後追放された。同時代の並河天民は京都の儒者。松前行脚の僧侶から、実状を聞き草稿をまとめた。天民没後 20 年が過ぎ、金座の後藤庄三郎の配下板倉源次郎は、蝦夷に渡り鉱山探索を行なったが発見には至らなかった。工藤平助は、ロシア人の目的は金銀の多く産するを知っての南下であると、幕

る。また、安政年間に入り、黒松山道、余市山道、濃昼山道、雄冬山道、太田山道、大野越え等が開削された。

さて幕府は文政4年、一旦蝦夷地を松前藩に返還した。海防問題が穏やかだったためである。しかし統治能力に欠け、またロシアに南下の兆しが見えたため、寛政11年東蝦夷地を幕府が直轄し、文化4年には全蝦夷地を治めた<sup>12</sup>。

幕府は蝦夷においては、鎖国政策は取らず樺太等北辺地域との交易と、開拓殖民に努めた。松前氏に代わり東蝦夷地を直轄するようになると、海運はにわかに発展を遂げた。蝦夷地と江戸を結ぶ航海は、この時期画期的な進歩を遂げた。また対外政策の一環として、探検と測量<sup>13</sup>、そして道路開削を進めた。これに伴い駅通が随所に置かれた<sup>14</sup>。後に、箱館にアメリカの軍艦が入港して、新時代を迎えることとなる。

一方、モルエラン(緩やかな下り道)とアイヌの人々から呼ばれていた室蘭が、近代の歴史上に登場するのは、プロビデンス号が入港して以降のことである<sup>15</sup>。

明治以降昭和戦前迄の北海道・室蘭における地域開発の歴史を断片的に辿ると、開拓使顧問ホールズ・ケブロンが、その良港性及び太平洋岸に面した位置の優位性から、室蘭を北海道開発の重要拠点として高く評価したことが契機となったことが知れる。よって、開拓使時代の初期から、開発施設が実験的・火急的に導入され、一地域としての独自の歩みを始動させてきたのである。

さらに、その後の開発の足取りからは、室蘭に先行して地域開発を進展させていた函館や小樽

---

府の蝦夷開発の契機となった。

<sup>12</sup> すなわち、松前藩の復讐時代は、文政4年から安政元年の32年間である。幕府の蝦夷経営が本格化するのには、寛政10年松平忠明が蝦夷地取締御用掛になってからのことである。

<sup>13</sup> 近藤重蔵、最上徳内、間宮林蔵、高田屋嘉兵衛等。その他幕府の任を受け踏査を行った者には、以下の者達が挙げられる。普請役山口鉄太郎、佐藤玄六郎等が天明5年、東西から北海道を周回し調査した。同年庵原彌六は、樺太に渡り調査を行なった。翌年、鉄太郎は国後、樺太には大石逸平、折捉・得撫には最上徳内が赴き踏査した。徳内は本多利明の門人である。『三国通覧図説海国兵談』では、樺太を東韃靼の室韋地方からの半島としている。同様に、実際に踏査をした中村小市郎と高橋次太夫も半島であると判断した。近藤重蔵も『辺要分界図考』でこの考えを踏襲している。これが誤りであると判明するには、松田伝十郎と間宮林蔵を待たなければならない。特に林蔵は、12年の探査を行ない、満州の仮府、徳楞にまで達した。『東韃紀行北蝦夷図説』『北夷考證』等でその功績を知ることが出来る。伊能・間宮の成果は、後に『大日本沿海実測図』に採録された。また林蔵の門弟、今井八九郎の測量を基に『延叙歴検真図』が作られ、精度が高められた。さらに松浦武四郎の『東西蝦夷山川地理取調図』を基に、『東西蝦夷山川地理取調紀行』が刊行された。これ等は安政年間のことである。

<sup>14</sup> 駅通の端緒は、寛政元年の蝦夷乱の折り、砂原から絵柄に海路馬を運んだことに始まる。駅通は明治新政府も設置した。室蘭近郊の主なものは、以下の通りである。元室蘭(室蘭村)(明治35年設置、大正7年廃止)、室蘭(室蘭港)(明治6年設置、明治32年廃止)、輪西(明治34年、廃止年不詳)、幌別(設置廃止年不詳)、白老(文政9、不詳)、ホロケシ(大正13、昭和19)、苫細(苫小牧)(明治6、不詳)、勇払(文政、明治34)、沼ノ端(明治34、明治37)、鶴川(明治40、大正12)、早来(明治34、明治42)、遠浅(不詳、明治45)、アピラ(不詳、不詳)、知決辺(明治35、昭和2)、幌内(大正8、昭和3)、似湾(明治33、大正13)、辺富内(大正8、昭和7)、穂別(明治41、昭和6)、中穂別(明治44、昭和16)、上穂別(大正14、昭和18)、長和(昭和18、昭和19)、オロロップ(大正9、昭和18)、福山(昭和18、昭和18)、有珠(不詳、明治17)、三階滝(大正9、昭和16)、礼留駒別(大正14、昭和4)、徳舜別(明治42、大正12)、壮瞥(明治34、昭和2)、久保内(昭和4、昭和11)、蟠溪(大正11、昭和12)、紋瞥(明治16、不詳)、虻田(不詳、明治8)、虻田(明治17、明治38)、向洞爺(不詳、明治8)、弁辺(明治34、昭和4)、礼文華(明治6、昭和5)、上昆布(明治42、昭和17)、下山梨(大正6、昭和17)。この様に昭和になっても存続していた。逆に渡船は、人が定住した後のことであるから、北海道では明治以降の設置が殆どである。

<sup>15</sup> しかし、慶長18年、松前藩がここに運上所と屯営を設けている。

への追従が強く意識され、道内での確かな地位や役割を確保しようとの意図から、果敢かつ積極的に発展してきたことがわかる。道内でも先駆的に民間主導型の地域開発を軌道に乗せ、国内外との技術協力によって工業開発を実現させてきた点や、近隣諸町村との共存共栄を標榜し、地域開発を巧みに前進させてきたこと等は、その端的な例と言える。

また、大企業を主体とする工業開発がクローズアップされがちな室蘭の地域開発の歴史において、進取の気性をもって室蘭に移り住み、地場起業家として地域のリーダーに台頭した人々が中心となって地域振興を模索しようとした動きは、工業都市・室蘭の地域開発のイメージからは、窺いしれない面も浮かび上がってくる。

こうした室蘭の地域開発の経緯に見出し得る開発特性(開発構想及び思想、開発の年)の間に、一時的にせよ工業生産高では道内1位、人口でも道内5位の地位を示すに至ったこの間の、地域開発の史的変遷とその系譜を、異なる分野間の事業・取組みの相互作用や連鎖性に着眼して俯瞰することにする。

以下、交通網、都市基盤、産業基盤等の各項目を、明治初年から中期を模索期、同中期から末期を試行の確立期・拡充期、明治末期から第二次世界大戦までを発展期、大戦からの期間を復興期として考察する。また軍備拠点としての側面は終戦と同時に終結するが、都市基盤その他へ与えた影響は計り知れない。各項目はそれ等を縦軸に取り、各々独自の時代区分で細分化も可能である。しかし全体的把握を優先すべきであると考え、本稿では大区分を採用した<sup>16</sup>。

## § 7-1 試行・模索期

本節では、明治初年から中期までの室蘭の地域開発の史的展開過程を辿り、その特徴を明らかにする。この時期、幾つかの開発構想が期されていた。それは、交通拠点構想、軍事拠点構想、工業拠点構想であった。しかしその取組みは、施行錯誤的であったことは否めなかった。

### § 7-1-1 札幌への接続

室蘭を起点とする幹線道路の整備は、明治4年、ケプロンの進言に従い北海道初の幹線道路として、札幌本道(函館～森間道路、森～室蘭間航路、室蘭～千歳～札幌間道路を合わせたもの)を計画し、その起点の1つに室蘭を選定したことに初まる。

明治4年～22年の頃は、模索・準備期間と言えるだろう。この頃は、道内交通の要衝とされた室蘭を起点として、道内初の幹線道路(札幌本道)が整備された<sup>17</sup>。しかしその交通拠点として

---

<sup>16</sup> 各項目毎に歴史的区分を取ることも可能である。しかし必然的に、時期はずれてくる。そこで本稿では、各項目とも室蘭に関係し相互に関連することから、時間軸を縦に取り項目毎に論じることにした。本章は主に、渡邊貴介(1998)『明治以降昭和戦前迄の北海道・室蘭における地域開発の展開過程に関する史的研究』、室蘭市(1989)『新室蘭市史』、同(1989)『室蘭市年表』、北海道道路史(1990)『北海道道路史』、室蘭商工会議所(1985)『室蘭商工会議所六十年史』、谷村金次郎(1961)『室蘭地方人物風土記』を参照した。

<sup>17</sup> 明治5年着手、同6年完成。

の実効性が高められず、明治4年～明治12年に懸けては停滞している。しかしその停滞期、明治13年～24年に懸けて、代替交通路として鉄道が模索・準備されている。この様に前期後期で特徴を捉えると、前期の展開は以下のようにまとめられる。

室蘭が札幌本道の起点に組み込まれ、札幌～函館間の交通網を確保したことによって、道内での交通拠点としての振興が期待されてはいたが、手段が限定されていたこと、移動コストが高かったこと等により、当初の期待に反し、室蘭は活況を期する機会を失った<sup>18</sup>。

この時期の後期、明治13年には、幌内炭の積み出し経路として小樽(手宮)・幌内間鉄道(幌内鉄道)の内小樽～札幌間が開通した<sup>19</sup>。それに伴って函館・札幌の幹線経路が脚光を浴び、札幌本道は裏街道とされ室蘭の地位も低下した。しかし幌内鉄道が全通となった15年頃から、室蘭港が天然の良港であり石炭積出港として適していること、ロシアの南下政策に照らしたとき他港よりも安全であること、道央・道東・道北を結ぶ要衝であること等々から再びその評価は高まった。

具体的には、様々な意見は室蘭鉄道発足へと収斂された。完成したのは25年である。すなわち、札幌本線及び室蘭の停滞期に、その代替経路として札幌への室蘭鉄道の建設、噴火湾沿岸を含め函館へは直通航路が実現されたのである<sup>20</sup>。つまり、模索から実効性のある道の確保が緒についた時期であると言える。

慶長元年(1596)、松前藩が絵鞆場所に運上小屋を設置したのが始まりとされる。港湾としての利用が本格化するのには、前節で述べた札幌本道の開削の一環として、室蘭港に海関所を設置したことがその端緒である。しかし函館が、幕末既に開港場に指定されていたのに比べ、副次的機能

---

<sup>18</sup> 明治5年からの開拓10年計画で整備された道路をまとめておこう。札幌本道(札幌～苫小牧～室蘭)、函館本道(函館～森)、江差街道(函館～江差)、西海岸道南路(函館～吉岡～福山～江差～久遠～瀬棚～寿都～岩内～余市～小樽～札幌)、西海岸北路(札幌～石狩～浜益～増毛～留萌～苫前～天塩～稚内～宗谷～枝幸)、東海岸道南路(函館～戸井～鹿部～森～八雲～長万部～礼文華山道～室蘭～苫小牧～門別～新冠～三石～浦河～様似～幌泉～広尾～大津～直別～釧路～厚岸～根室)、東海岸道北路・斜里道(根室～別海～良牛～海路知床半島～斜里)、斜里本道(標津～(山越え)～斜里)、北海岸道(斜里～網走～紋別～興部～枝幸)。駅通は126箇所であった。

<sup>19</sup> 北海道の鉄道沿革の端緒をまとめておこう。慶應2年、函館奉行は後志國岩内郡茅沼村の茅村炭山が有望であると推測し、輸送用鉄道の敷設を決定した。しかし測量に留まる。海岸より炭床までの距離は1万60尺であったと伝えられる。慶應3年には同炭山の開坑に着手し、基礎工事として道路開墾を行なった。しかし同炭坑は翌年休坑となった。明治2年、開拓史は幕府経営の同炭坑の再開発に着手し、坑口から約28町間に鉄道を敷設した。但し、下りは自然傾斜を利用し、登りは牛に牽かせるというものだった。明治5年、ケブロン報告では、札幌～室蘭間に鉄道を敷設するとするならば、400万円が必要とのことであった。明治6年、ケブロンは黒田開拓次官に書面を提出し、石狩炭田の運送用鉄道の敷設は、石狩川を経て小樽に出るか、直接室蘭に通じるかの、2案を示した。明治8年、ベンジャミン・スミス・ライマンは幌内炭山地方を踏破し、幌内より幌向太に至る鉄道線を測量した。明治11年、幌内炭山採掘と運炭鉄道敷設が正式に決定される。明治12年、実測。明治13年、12月28日小樽の手宮と札幌の間に鉄道が運行する。これが北海道における鉄道の第一歩である。

一方、室蘭に関しては、明治22年の北海道炭礦鐵道会社の創設以降である。というのもこの頃小樽・函館、室蘭・岩見沢間の鉄道建設が計画されていたが、前年の北有社の見積もりによると、前者のみで建設費は800万円に上ると試算されたためである。つまり会社組織で費用を集める必要があった。北有社から全てを相続した北海道炭礦鐵道会社は、明治25年室蘭・岩見沢間の鉄道運行を開始する。同時期、釧路鐵道株式会社も標茶～跡佐登間で営業を開始する。函館はさらに後になる。また支線には鉄道馬車も見られた。梅木(1946)。

<sup>20</sup> 直通航路は金森回漕店が、紋釧・函館航路の中継地に室蘭を選んだことによる。

しか期待されていなかった。

明治初期の整備は、明治5年のトキカラモイ棧橋、同7年の常灯台設置、同7年の浮標設置に留まる。中期には北海道炭鑛鉄道が室蘭経営を構想したことで行政の関心も高まり、エトックレップ石炭専用棧橋を明治24年に設立し、室蘭港の石炭積出港としての基盤整備が開始された。

### § 7-1-2 擬似家族的単位の芽生え

室蘭の都市施設の変遷を探るため、『新室蘭市史(第2巻)』、『室蘭市年表』、『北海道の開拓と建築(下巻): 建築年表』等を基礎資料として、室蘭に整備された都市施設を、設置年、設置地点、施設属性を一組とし、さらにそれ等を都市施設の立地点・種類、交通網・埋立等の整備地点の変化に着目して観ると、大略以下の様に捉えることができる。

都市としての形成は、明治2年に仙台藩石川家の旧臣等が本輪西に入植したことに始まる。中心人物は、添田龍吉といった。少々触れよう。添田は、仙台支藩角田藩主石川邦光が新政府から室蘭郡支配を命じられたとき、開拓助鑑として移住した。邦光等が支配権を免じられた後も、開拓の素志を捨てず、相前後して入植した48人の同志の指導者として開拓に従事した。後14年には、郷里角田から61戸211人の第二次移民を迎え、現在の本輪西町、陣屋町、香川町、知利別町等の一部を開いた。しかし入植によって村落の原子的単位は生まれたが、具体的な展望は描きようもなかった。

さて、明治6年にトキカラモイに棧橋が設置され、札幌本道が建設されると、沿道に町並みが形成されるようになった。港町から大町に懸けては、室蘭郵便局(明治5年)、官立室蘭病院(同6年)、札幌警察署附属室蘭分署(同11年)等の公共施設や、室蘭ホテル(同5年)、姥子旅館(同6年)等の施設、また安楽寺(同16年)等の宗教施設の建設が推進された。蘭西の中心街が作られた。

他方、明治19年~22年に懸けては、輪西に輪西屯田兵村が2区画整備され、蘭東方面への広がりを見せる。以上から、蘭西・蘭東地域に公共施設、宿泊施設、宗教施設が作られた時期であると言える<sup>21</sup>。

<sup>21</sup> この頃までの主な建設物をまとめると次の様になる。南部蓄出張陣屋(安政3陣屋町)、八幡神社(明治元年(元室蘭)崎守町)、開拓史室蘭出張所(明治5崎守町)、室蘭海関所(明治5崎守町)、教師館(明治5トキカラモイ: アメリカ人寄宿舎として)、室蘭ホテル(明治5札幌通り: 中村善蔵創業。開拓使出張所庁舎として)、室蘭郵便取扱所(明治5札幌通り)、添田龍吉住宅(明治5本輪西: 開拓助鑑・旧角田藩士)、官立室蘭病院(明治6港町)、浄土宗安祥院照山満回寺(明治6沢町)、室蘭港駅通所(明治6トキカラモイ)、本多木賃宿(創成館)(明治6札幌通り: 本多新創業。風呂屋を兼業)、姥子回漕店(明治6札幌通り)、姥子旅館(明治6札幌通り): 姥子七郎創業、室蘭電信所(明治7西小路入口)、開拓史室蘭出張勤工課(明治7札幌通り)、丸山教育舎(明治7札幌通り): 丸山龍介が子弟教育のため開塾、常磐学校(明治9港町: 本多新ら発起人となり、民家を借上げ開校。室蘭学校の初め)、札幌警察署室蘭分署(明治11札幌通り)、室蘭外三郡役所・室蘭警察署(明治12港町: 旧室蘭ホテルを改修し2階を郡役所、1階を警察署として開庁)、常磐小学校室蘭分校(明治14崎守町: 石川光親の住宅を仮校舎として開校)、常磐小学校輪西分校(明治14輪西: 泉麟太郎の住宅を仮校舎として開校)、山中旅館(明治14札幌通り: 山中勇太郎新築、明治天皇行幸の折りの室蘭における行在所となる)、曹洞宗説教所(安楽寺)(明治16常磐町: 開基住職曹洞宗総本局浅野義伴)、元室蘭尋常小学校(明治19元室蘭山麓: 移転新築。明治34年官立元室蘭旧土人学校に転用)、公立室蘭病院(明治19西小路入口)、日本基督教講義所(明治19チリベツ: 東北学院長押川正義設立)、最上谷商店(明治20幕西: 最上谷慶次郎創業)、輪西屯田兵村火薬庫(明治20頃中島町: 設計北海道庁。室蘭市指定文化財)、大浜座(明治20頃中島

### § 7-1-3 産業における試行錯誤

明治7年に、ホーレス・ケブロンが、室蘭での工業経営構想の一端を示し<sup>22</sup>、それに従って札幌～室蘭間鉄道が開設された。それを利用して、幌別・白老・有珠方面、室蘭にも製材所を設置することが進言された。これに対応し、同年には、官営工場の室蘭出張観業課が設置され事業が立ち上げられた。また、その翌年には室蘭港に造船所を設置する計画が相次いで打ち出されたため、この時期より転入人口が増加し、活況を呈し始めた。

しかし、長官の黒田はその運営には極めて消極的で、同工場が著しい成果を上げないことを理由に、明治15年には閉鎖を決定する。また、造船計画についても最終決裁を拒み、これも計画倒れに終わっている。すなわち、開拓使はこの時期、一旦は室蘭の工業化を目標に据えるが、短期間にこれを断念したのである。しかしこの工業化模索の動きとは別に、明治初期に入植した添田龍吉等が、製氷業、製鉄業、製塩業等の家内制工業を試行した<sup>23</sup>。しかし何れの事業も縮小・後退を余儀なくされている。唯一カミシロコタン川河口で試みた製氷事業だけは成功し、一時は関西方面に年間700トンも出荷していた。これは、明治20年の大晦日の出火で全焼したため縮小した。しかし龍吉の興した事業は明治36年、スタンダード石油が石油施設用地に買収するまで継続された。

以上を踏まえると、開拓時代初期における開拓使や転入者による事業・計画は、何れも目に見える成果を収めることなく終わったと言える。すなわち、産業界においても擬似家族的単位は、上位システムに接続することなく明滅していたのである。しかし明治中期になると地場起業家も勃興する。

### § 7-1-4 軍備拠点

---

町：大浜三太創業。明治34年神田儀蔵経営)、旧輪西屯田本部の建物改装の上神田座と改称、三井銀行室蘭出張所(明治21中央町、真宗本願寺派説教所(本教寺)(明治21常磐町：開基住職藤森顕城)、北海道庁林務課室蘭派出所(明治21札幌通り)、私設室蘭消防組(明治21札幌通り：初代組頭東京トビ職高橋鉄五郎)、室蘭漁業組合(明治21不明)、常磐尋常小学校(明治22本町：明治27年3月室蘭尋常小学校と改称)、中島神社(円山神社)(明治22中島町：明治23年大和の円山に遷宮新築。円山神社と改称)、今井合名会社室蘭支店(明治24札幌通り：今井藤七新築開店)、日蓮宗説教所(妙伝寺)(明治24常磐町：開基住職日順)、室蘭港駅通所(明治24港町)。北海道建築士会(1987)。

<sup>22</sup> 『新室蘭市史』(第三巻)には、「新室蘭二、木挽器械ヲ建設スルノ件ニ就キ、余其場所ヲ見分セシガ、現今ニ於テハ此挙ヲ勸ムルニ能ハズ。其故ハ、幌内・白老・有珠諸川ノ上流ニ於ル、貴重ナル木材ニ富ルコト疑ナシト雖トモ、此等ノ川流ハ、舟通セザルノミナラズ、其河口ニ於テモ、木材ヲ積ムベキ深サナキヲ以テナリ。此ヲ以テ、余ハ現今其材木ニ斧斤ヲ加ヘザルヲ良トス。後來、札幌及ビ石狩上流ノ煤田ヨリ、新室蘭迄、鉄道ヲ開設スルノ機会至ルニ及ババ其線路ハ、此諸川ノ太平洋ニ注入スル所ノ近傍ニ於テ、横断セザルベカラズ此時ニ至ラバ、茲ニ木挽器械ヲ建設スベシ。……如此巨費ヲ要スル事業ニ至テハ、充分ニ実験シタル後ニ非ザレバ、挙行スベカラザルナリ。」と紹介されている。

<sup>23</sup> 渡邊(1998) p.13 に「石川家の製塩所」等とあるのは、正しいとは言えない。明治3年に石川邦光は免職されているからである。添田龍吉とその実弟で、家老泉忠弘の養子・泉麟太郎が郷党の指導者であった。この内、麟太郎の方が上席であった。彼の業績は、後に角田村の礎を作ったことで知られている。また、邦光の免職により、行政も単一体の室蘭郡から、蘭東、蘭西に分かれている。各々を伊達邦成、片倉邦憲が治めることになった。

室蘭及び室蘭港は、早い段階から、ロシアの南下政策への軍備拠点に望ましいという位置性、また良港性という両点で、北海道における軍備拠点の1つに位置付けられてきた。明治4年には、海軍が室蘭港内の測量を実施した。明治7年には、開拓使が、室蘭の輪西村を道府札幌と共に、屯田兵村予定地に指定している。さらに翌年には、室蘭の小橋内及び母恋一帯が、各々海軍提督府設立用地、海軍貯炭場用地として指定されている。また明治18年には、室蘭港の実測や港湾一帯の実査等を行ない、港湾一帯の具体的な活用方法が検討し始められた。

すなわち、ロシアの南下政策への対抗から、室蘭港及び港湾一帯の軍備・防衛上の活用が模索された時代と捉えることができる。

明治19年には、輪西村に屯田兵村の建設が開始され、翌20年、22年と第1陣の屯田兵110戸(528人)、第2陣(581人)が入村し、軍事拠点構想を前進させたと見ることができる。またこの間に、室蘭港の実地調査を重ねて行ない軍備利用の方向性が現実味を帯びて検討されるようになった。明治22年には、東北・北海道における、海軍鎮守府の設置予定地としてクローズアップされるようになる。翌23年には、勅令第7号によって、室蘭が第5海軍鎮守府に定められ、26年には、勅令38号によって室蘭港が第5海軍区の軍港に指定された。これにより、室蘭港及び一帯の軍備拠点化は決定的となった。

## §7-2 拡充期

本節は、明治中期から末期までを範囲である。初期の試行が確立し拡充して行く時期である。

この期間の特徴は、北海道炭鑛汽船会社(以下北炭と略す)の主導によって整備発展されたこと、道内外から転入してきた地場起業家の調整機関であった室蘭港湾委員会によって開発の方向性が検討された点である。時期的にも各々が主導権を握る時代が異なり、1つの区分とすることができる。すなわち、石炭積出拠点としての活用が図られた時期と、§7-1-1で述べた交通拠点構想が連鎖的に実現された時期である。何れもが、港湾施設、都市基盤の拡充に貢献していくことになるのだが、中心的独立単位体としての北炭と周辺的存在との思惑が交錯していた。

また明治の末期になると、室蘭実業界と日本製鋼所(以下日鋼)が中心となり、工業拠点化が構想された。この構想は胆振開発期成会、室蘭記者会等に引き継がれ、胆振・日高地方の開発構想へと発展する。中心に考えられていたのは、交通網における室蘭の拠点化であった。

### §7-2-1 北炭の創設と交通手段

室蘭鉄道建設速成運動が功を結び、建設権・営業権の取得を前提に、明治22年北海道炭鑛鉄道会社(明治39年、北海道炭鑛汽船会社に社名変更)が創設された。同年には室蘭鉄道の建設認可を受け、25年には室蘭鉄道(岩見沢～輪西間)が開通した。エトツケレップ以西への鉄道建設は、軍港指定のため不許可とされ起点は輪西となった。その後北炭は、産炭地と石炭積出拠点を



結ぶ石炭輸送経路を確保すべく、岩見沢、追分を起点とする支線を相次いで整備し、室蘭、幌内・空知一帯に交通網が充足された。これにより室蘭は、石炭積出港として機能することになる<sup>24</sup>。つまり、陸海連絡の利便性が確認された時期と言える。

なお、室蘭鉄道開通の翌年、既に低迷していた室蘭～森間定期航路は廃止となり、新たに室蘭～函館～青森間を結ぶ三港定期航路が開設され、室蘭は札幌と本州とを結ぶ中継点となった。しかし実際は、室蘭～手宮間では1日1往復、室蘭～岩見沢間では2往復の貨物・貨客混合列車が運行するに留まり、輪西の室蘭停車場とトキラカモイの波止場との、海運連絡を改善する必要があった。従って、室蘭が中継点として機能するようになるのは、室蘭鉄道と道内奥地の鉄道路線との間で連帯運輸が実現する明治31年以降である。

以上より、札幌本道の代替経路として室蘭鉄道が建設され、それにより幌内・空知一帯に支援交通網が確立された。それ等が主に石炭積出経路として活用されたことにより、室蘭が石炭積出拠点として機能し始めた時代であったと言える。同時に、北炭の地歩が固まった時期であった。

それ以降の時代になると、上川線(砂川～旭川間)、十勝線(旭川～上富良野間)、天塩線(旭川～和琴間)等の鉄道建設が促進され、またそれ等は室蘭鉄道とも繋がれた。これにより室蘭は、道内奥地との交通網を確保することになった。また、明治30年に室蘭鉄道が仏坂下(室蘭市街)まで延長され、海運連絡が改善されると、明治36年には室蘭～手宮間に急行混合列車が運行される様になり、専ら石炭積出路線として位置付けられてきた室蘭鉄道も、札幌・小樽方面への旅客輸送路線として注目されるようになった。この様にして道内奥地とも結ばれ、旅客輸送面でも機能し始めた。さらに本州(青森)、噴火湾沿岸地域(虻田、森)とも新航路で結ばれて、室蘭は本州と道内奥地・噴火湾沿岸地域との中継点としてまた北海道の表玄関としても位置付けられた。

### § 7-2-2 港湾施設への着手

北炭は明治21年の設立と室蘭進出を背景に、事業効率化のため室蘭港を石炭積出港とすべく整備に着手する。この時期は、石炭積出港としての基盤整備が始まる明治21年～30年までと、独占的な港湾開発を進めてきた北炭が新たに台頭してきた地域起業家らと協調し、従来までの整備方針に軌道修正を加えながら事業を継続させてきた明治31年～38年とに小区分して、その特徴を捉えることができる。

明治21年～30年に入ると、北炭が室蘭経営構想(室蘭港と産炭地を鉄道で連絡し、室蘭港を石炭積出港に位置付ける構想)を明確に提示したことで、道庁も室蘭港の修築に関心を向け始め、修築設計を命じている。これにより綿密な計画に基付き、石炭搬出路(幌内～室蘭)及び関連施設の立地点を含めた修築案が提案された。その後、室蘭鉄道・幌内炭鉱等の営業権を払下げを受け室蘭鉄道の建設を着工、さらに明治24年にエトツケレップ石炭専用栈橋を施設し、室蘭港の石炭積出港としての基盤整備を本格的に始めた。

---

<sup>24</sup> 輪西に一般旅客駅、エトツケレップに石炭専用駅があった。蛇島脇の木造栈橋には、300トン級の汽船が横付けできた。

明治 27 年には、室蘭経営に係わる国の方針が転換され、埠頭(エトツケレップ以西)までの鉄道延長が許可されたことに伴って、北炭では、千歳町から札幌通り仏坂下まで(旧千歳町・浜町・海岸町及び入江町鉄道用地の一部)の 6 万 5,200 坪の海面埋立を、輪西～室蘭間の鉄道延長工事と並行して行なった。埋立事業は、30 年には一部が完成している。この埋立に先立ち、明治 22 年には、開拓使時代に室蘭に移住してきた人々が住民のための埋立を推進し、共有地を優先的に確保するため「室蘭港埋立工事起業出願委員会」を発足し埋立請願運動を展開した。しかし祝津海岸地先に 5,000 坪程度の埋立権を得たことに留まる。このことは、石炭搬出路及び関連施設を確保していた北炭が、港湾開発においても主導的役割を發揮していたことと、請願運動を行なった住民組織に体力がなかったためである。

さらに明治後半に入ると、室蘭鉄道と上川線、十勝線、天塩線、三港定期航路との間に連帯運輸が開始され、室蘭が本州と道内奥地との中継点として機能するようになった。これにより地場起業家の経済活動も刺激され、副次的に港湾整備の推進を道庁に要請することとなった。これを受けて道庁は、明治 27 年には特別輸出港、32 年には開港場に指定すべく努力した。すなわち、北炭独断型の港湾整備(埋立事業)を見直し、室蘭商工会側(防波堤等の整備)と北炭との間に室蘭港調査委員会を設置したのである<sup>25</sup>。以降、両者の意見調整を経て進捗が図られるようになる。

近代港への脱皮のための大規模改修に取り掛かるのは、明治末年から大正に懸けてである。本項では、明治末年までを一時代として区分しているため、その胎動期に触れるに留まる。

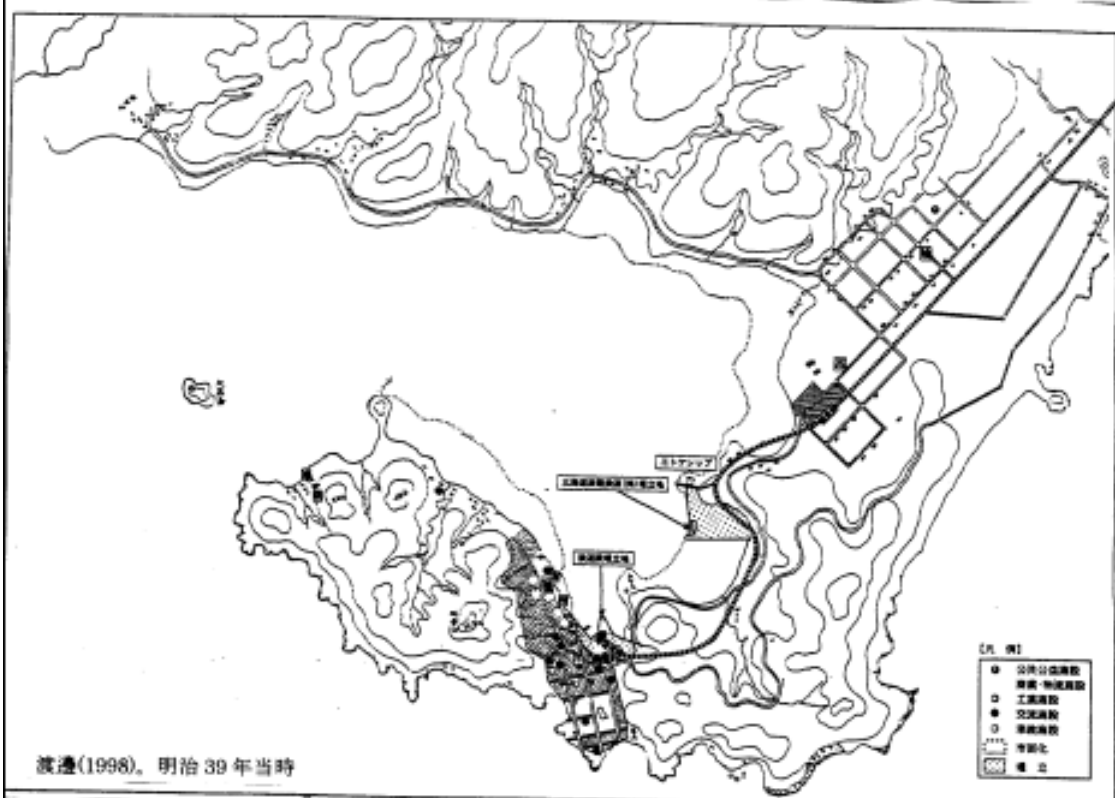
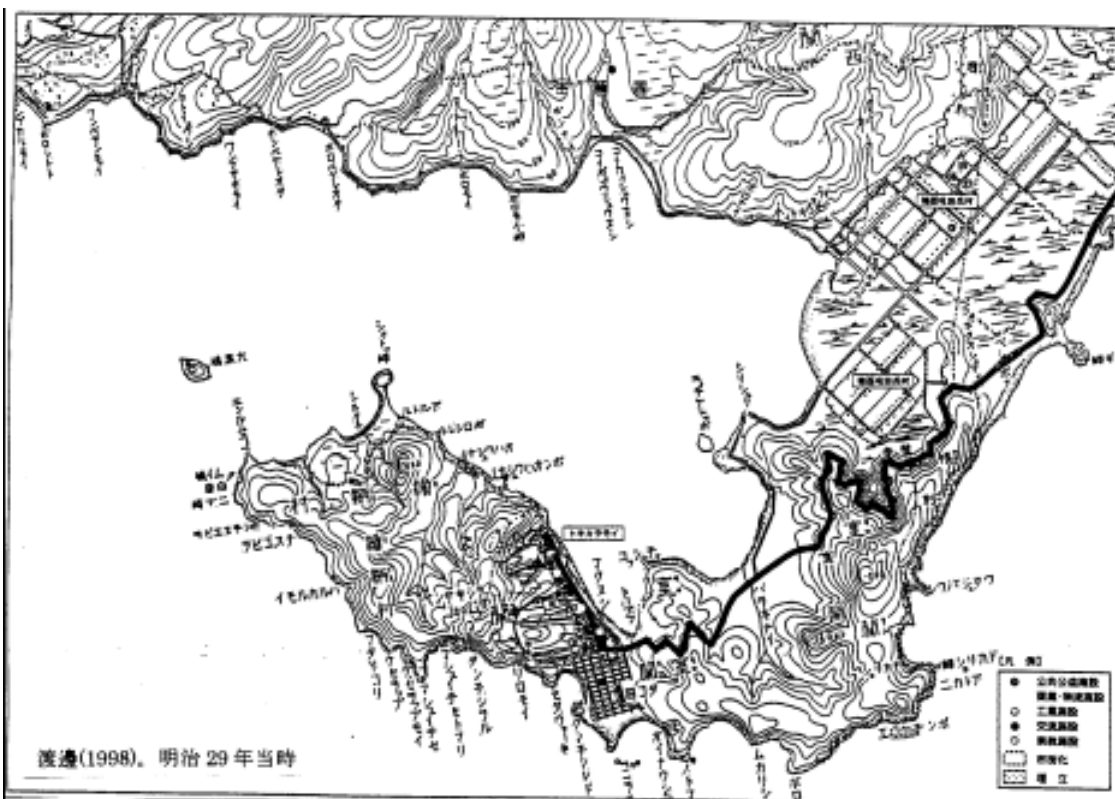
栗林五朔道議提案の「室蘭港修築二関スル建議」を道議会が可決したのは、明治 39 年であった。工場群の集積によって、船舶入港数が増えたことに対応する必要があったからである。41 年には道庁による港湾修築調査が実施され、地元の期待感は膨らんだ。それに喚起され、室蘭側が第 1 期拓殖計画を陳情したのは 42 年のことである。しかし同時点では道庁は、北海道 8 港の内室蘭港の優先順位を第 7 位と位置付けており、地元では、小樽、函館との格差が拡大することが憂慮された。よって、『室蘭港修築二関スル第 1 回調査書』を出版し、世論形成を図った。同書を自費出版したのは、前出の栗林五朔と室蘭毎日新聞の上野一也であった。これが効を奏し、明治 43 年には修築事業を「第 1 期拓殖計画」に組み入れることに成功した。

この時代の修築工事についてまとめておこう。

着工年	竣工年	事業名	施工主体	事業費(千円)	事業内容
明 22	明 24	大黒島灯台建設	国	不詳	光達距離 18 海里
明 24	明 30	エトツケレップ石炭棧橋	北炭	不詳	延長 218m
明 27	明 34	御崎町地先埋立	北炭	不詳	194,700 m <sup>2</sup>
明 27	明 36	入江海岸町地先埋立	北炭	不詳	215,540 m <sup>2</sup>
明 40	明 42	日鋼第 1 期埋立	日鋼	1,231	439,000 m <sup>2</sup>
明 40	明 42	日鋼埠頭建設	日鋼	不詳	8,337 m <sup>2</sup> 延長 365m
明 43	明 44	石炭積出高架棧橋建設	鉄道院	540	延長 574m

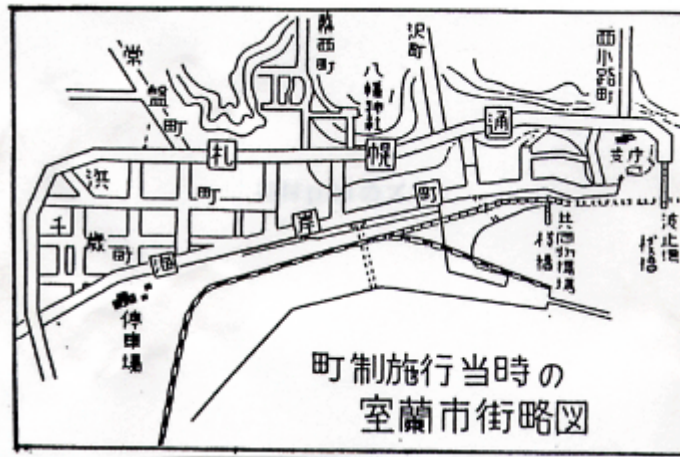
<sup>25</sup> 室蘭商工会は、栗林五朔が谷朝雄を会頭に担ぎ組織したもの。商工会議所法には基付いていなかった。

渡邊(1999)では、同時期の港湾の状況を以下の様に図示している。



### § 7-2-3 町の形成

明治 27 年に海軍鎮守府建設用地指定が解除され、エトケレップに石炭積出港が設置された頃は、現仲町付近の停車場に、数十戸の民家が軒を寄せるに過ぎなかった。解除後、直ちに大規模埋立事業が北炭によって行なわれたことは、既に述べた。30 年に一部完成したことによって、鉄道が延長され、室蘭停車場も仏坂下に移転される。新たな停車場からトキカラモイ棧橋まで、千歳・海岸両町には、函館税関室蘭出張所等が集積され、海岸町では回漕店、問屋、商店等の商業施設、旅館等が誘発的に増えていった。また蘭西の中心地は、千歳町付近に移行したと言える。当時の室蘭は、建設ラッシュであった。また明治 33 年には、室蘭に町制が敷かれた。人口 5461 人、1313 戸であった。直ぐに町会議員選挙が行なわれた<sup>26</sup>。



谷村(1961)より。

明治末期の出来事としては、40 年の日鋼と北炭の輪西製鉄所の建設が挙げられる<sup>27</sup>。これにより景気、人口は共に伸長した。両工事開始前は人口 1 万人程度であったが、1 年後には 2 万人を越えている。特に、日鋼建設のために新設された御崎駅から御前水町に懸けて市街化が促進され、日鋼の社宅街が形成された。また母恋では、同年榎本子爵家私設市街地の整備が始められた。これは、日鋼が製鋼所を作る以前から榎本武揚が温めていた構想に沿い、同社が榎本家の私財に拠って興した事業であった。また建設作業員受け入れのための大橋長屋、瑞泉閣、異人館、共楽座、百花園、友愛倶楽部<sup>28</sup>、また日鋼附属小学校、同幼稚園、病院、さらに日鋼技術訓練校そして神社等が整備された。

これ等の施設は道庁発行の『北海道視察便覧』等によって広告された。それ故かこの時期来蘭

<sup>26</sup> 当時室蘭の有権者は 45 人であった。これは、北海道一級町村制によって、直接国税 3 円以上を納めた者に限られていたからである。なお、町議会は初代町長に、前総代であった秋葉全勇を選んだ。

<sup>27</sup> 明治 40 年、北炭とアームストロング・ウィットウォース社、ピッカース社の 3 社共同出資により設立。資本金一千万円。

<sup>28</sup> 大橋長屋は、東京博文館の大橋新太郎が建てた六戸長屋のことである。榎本子爵家私設市街地も、大橋の協力によって造成された。瑞泉閣は、明治 44 年大正天皇行幸の際に建設された。日鋼の迎賓館として機能した。異人館は、同社の外国人顧問用に明治末年に建てられた。共楽座は 45 年、従業員・家族の定着を図るために建設された。

者が急増し、室蘭公園を初め諸施設が作られようになった。同様の広告には、室蘭実業界による『室蘭案内』もある<sup>29</sup>。これは、明治37年の函樽鉄道の開通、39年の三港定期航路の廃止によって、経済的・都市機能的衰微を招くのではないかという危機感からの発行であった<sup>30</sup>。

#### § 7-2-4 独立単位体北炭の発展

本節の主眼であるシステムに対する独立単位体の特徴については、§ 7-5 の道南バスの事例で論じることとし、本節では北炭による室蘭発展の基礎に触れる。

北炭が交通網を整備し港湾埋立事業を行なったことは、既に述べた通りである。同社は、39

<sup>29</sup> 明治27年の室蘭商工会、33年の室蘭経済会を発展的に改組したもの。

<sup>30</sup> この頃建てられた建設物をまとめると、以下の様になっている。室蘭機関区(明治25入江町)、栗林商店(明治25札幌通り：栗林五朔創業。酒・味噌・醤油等の販売)、共同醤油(株)・谷朝雄邸(明治25札幌通り：醤油醸造業者の事務所兼住宅)、日本郵船室蘭出張所(明治26札幌通り)、室蘭天主教会(明治26室蘭市：7月26日室蘭教会司祭ルソー師アイヌに対する布教所として創建)、室蘭保線区(明治26入江町)、函館税関室蘭出張所(明治27海岸町)、小林写真館(明治27不明)、室蘭警察署(明治29本町番外地)、札幌憲兵分隊室蘭屯所(明治29輪西)、屯田銀行室蘭出張所(明治29中央町：明治33年に北海道商業銀行と改称)、室蘭支庁(明治30本町：室蘭郡役所廃止により設置)、室蘭税務署(明治30新富町)、日本基督教教会室蘭教会(明治30幸町)、谷駱炭製造所(明治30輪西：札幌の谷七太郎の創業)、札幌区裁判所室蘭出張所(明治30海岸町)、室蘭警察署海岸町巡查派出所(明治31海岸町)、室蘭尋常高等小学校(明治31本町：移転新築。大正2年室蘭女子尋常高等小学校と改称)、公立室蘭病院(明治31常磐町)、室蘭魚菜合名会社(明治31海岸町：海陸産物の委託販売会社。37年廃業)、室蘭産物(株)(明治31海岸町：海陸産物の委託販売会社)、室蘭営林署(明治32小橋内町)、北海道炭砒鉄道(株)室蘭売炭所(明治32海岸町)、米川医院(明治32常磐町：公立病院長米川虎吉が退職後開院)、室蘭町役場(明治33札幌通り)、井上雑貨荒物店(明治33本町：井上定氏七創業)、千歳座(明治33千歳町：大高鉄蔵創業。後の宝来座)、室蘭郵便局(明治34海岸町)、町立室蘭伝染病院(明治34本町)、北海道庁土木工事課室蘭派出所(明治35常磐町)、元室蘭駅通所(明治35室蘭市：9月2日設置。初代取扱人高橋徳兵衛)、創成館支店(明治35海岸町：本多新新築)、室蘭警察署水上巡查派出所(明治35海岸町)、水月亭(明治36海岸町：室蘭駅付属待合所。北炭経営、和洋料理店兼業)、町田船舶用品店(明治37海岸町：町田宇三郎創業。戦後町田貿易(株)と組織替)、真言宗説教所(大正寺)(明治37千歳町：3月松尾了山創建)、室蘭給水(株)(明治38海岸町：船舶給水会社)、共成(株)(明治39海岸町：海産物の委託販売会社)、北海道炭砒(株)精米電燈所(明治39蛇島)、北海道炭砒汽船(株)(明治39札幌通り)、東陽軒(明治39札幌通り：米光仁三松創業。室蘭最古の菓子店)、武揚尋常小学校(明治39本町タコ沼：当初、室蘭尋常高等小学校附属直分教場であったが改称)、島影医院(明治40海岸町：町立病院退職後の島影義績が開院)、小林酒造場(明治40本町：小林繁弥創業)、聖母公会(明治40本町：明治6年に輪西村に伝導所として創建)、北海道庁第6部土木派出所(明治40常磐町)、檜崎商店造船場(明治40小橋内町：檜崎平太郎創立。檜崎回漕店が持船の建造修理のため開設)、室蘭治療所(明治40幕西遊郭：娼妓の治療所)、室蘭消防組第1部第2部(明治40海岸町・札幌通り：望楼付消防組)、北炭(株)輪西製鉄所(明治40輪西)、日本製鋼所本社工場(明治40母恋)、山城屋旅館(明治40頃海岸町：藤岡熊太郎創業)、北炭室蘭電灯所(明治41海岸町)、御傘山神社(明治41母恋：明治14年明治天皇行幸の際御膳水(天澤泉)の傍に創建)、多田薬局(明治41中央町：多田光次郎創業。輪西製鐵所旧市街地にて開業)、佐藤龍三郎商店(明治41札幌通り：金物商)、井上製材工場(明治41市街：井上定七創業)、日本商業銀行室蘭出張所(明治41中央町：大正12年11月安田銀行と合併により同行室蘭支店と改称)、室蘭町役場(明治42常磐町)、室蘭区裁判所(明治42常磐町)、栗林邸(明治42常磐町：栗林五朔新築。貴賓の接待所として使用された豪壮な邸宅)、北炭輪西製鉄所溶鋸炉(明治42輪西)、私立英和商業学校(明治42母恋：会長山口鉦次郎)、室蘭聖公会(明治42輪西)、天理教室蘭宣教師所(明治42札幌通り：笹岡佐蔵創建)、栗林合名会社(明治42海岸町：海上運送会社)、室蘭毎日新聞(明治42本町：胆振新報・室蘭タイムス合併設立)、道庁土木派出所(明治43常磐町)、北海道水産試験場室蘭駐在所(明治43追直：初代所長円山次郎)、室蘭天主教会(明治43常磐町：明治26年宣教師ルソーの教会新築)、日本製鋼所瑞泉閣(明治44母恋茶津山山麓：来賓宿泊所として新築)、栗林造船所(明治44祝津)、日本製鋼所職工共済会病院(明治44母恋：大正2年7月日本製鋼所病院と改称。大正8年看護婦養成所付設)、臼井呉服店支店(明治44札幌通り)、国鉄室蘭運輸事務所(明治44札幌通り)。北海道建築士会(1987)。

年に本社を室蘭に移し関連事業も漸次集積させた。これによって、飛躍の基礎が創出されたのである。また明治中期には転入者が増え、衛星企業の他地場起業家も現れてきた<sup>31</sup>。特に地場起業家は、活発な経済活動を行なう一方で室蘭商工会を立ち上げ、港湾の修築運動や、北炭の埋立・港湾施設計画等に対する修正運動にも取り組んだ<sup>32</sup>。

このように俯瞰すると、地場起業家の登場により、室蘭の産業・経済活動が始動され、それ等の企業団体が足場を固めていく意図からも、地域開発に意欲的に取組み始めた時代と言える。

明治40年代に入ると、室蘭には、日鋼と北炭の輪西製鉄所(以下製鉄所)の2大先端工場が立地し、室蘭の産業・経済基盤は飛躍的に伸びることとなった。また、付随して民間主導の地域開発も進展していった。すなわち、明治38年の日露戦争後、国内軍事関係者は自力で軍備を確保する必要性を感じ始める。以前より製鉄民営論を唱えていた北炭では、明治39年の「鉄道国有法」によって北炭の私有鉄道206マイルが買い上げられたのを契機に、室蘭に製鉄所建設計画を策定する。また、同年の臨時株主総会で製鉄所建設構想を打ち出し、政財界の協力を得て製鉄所の操業準備に取り懸かった。その過程で社業を製鉄から製鋼(兵器製造)に転換して、明治40年に日鋼の室蘭での立地・操業が決定した<sup>33</sup>。なお日鋼は英国のアーム・ストロング、ピッカーズ両社との3社共同経営とされ、また在職の海軍技師を囑託に迎える等、兵器製造技術の供与、海軍からの兵器受注の誘導等万全の体制を整えて操業に備えた。

建設用地には陸軍用地が当てられ、明治41年～44年までに主要工場の大部分が整備され、

---

<sup>31</sup> 当時の状況の一端に触れておこう。鉄道の開通と石炭積出港が整うと、海運業と港湾荷役業が活発になる。海運業は三菱(後の日本郵船)に押さえられ、地元の業者が育つ余地はなかった。この頃、港らしい施設のない伊達の方が、一步先んじていた。それは伊達邦成等仙台支藩からの集団移民が効を奏し、西紋鑑港が物流拠点になったからである。室蘭が開港以来の不景気にあった頃、同港では函館の渡辺熊四郎が経営する金森回漕店の支店が設けられ、汽船3隻が運航していた(後に室蘭を中継地に加えた)。伊達の地元でも、小野貫一郎、辻政蔵等が地元資金を集め事業を始めている。元より伊達の方が、室蘭よりも工業的にも発展していた。小野等が事業に乗り出した頃は、紋鑑製糖所が全盛期の頃であった。小野等が始めた貨物と旅客の輸送が、後に統合されて噴火湾汽船となる。

室蘭を拠点とする民間海運業の先鞭は栗林吉次によって着けられた。この人は栗林商船・同商会の創設者である栗林五朔の従兄に当たる新潟の人だった。鉄道工事の始まる頃室蘭に立ち寄り、北炭が工事関係者用に、米や味噌を青森から集めているのを知る。自身の郷里新潟から輸送すれば成功すると確信した吉次は、180トン級の汽船でこれを実行した。それを最上谷慶次郎商店が一手に販売し、好評を博した。吉次の新潟～室蘭航路は、明治22年から5年継続されたが、後に日本郵船に押され廃止になった。

荷役業は、函館において、秋田から移住した佐々木常吉(船舶給水業)の子市造が、舁荷役を始めたのことに由来する。その娘婿の直治が、北炭の依頼に応え、函館と共に室蘭の荷役も行なった。商号を山マルー佐々木組といい、北炭の専属になる。その他に、雑貨荷役のマルー蛭子組もあった。しかし同組は分裂し、福井組、青木組を生んだ。蛭子組が栗林五朔のマル七栗林組傘下に吸収された後も、両社は盛業を続けた。特に福井組は、蛭子組のマルー印を継承し、旅館業も手掛ける様になった。マルー福井旅館といった。

<sup>32</sup> 明治30年を過ぎると、北炭の生産量は急増した。これに伴い(注28の関連で言えば)、それまで山マルー佐々木組に一任してきた荷役を、マル七栗林組(正式にはマル七栗林方)にも分割することになる。北炭は既に創業の社長堀基が退き、後任の高島嘉右衛門に代わり井上角五郎が専務となり、実権を握る時代になっていた。佐々木・栗林の確執は、町政、道政にまで長く及んだ。(注23)商工会も、佐々木組に対抗するための1つの措置であったと言われている。谷村(1961)。

さらに初期室蘭経済を彩った人物に、榎崎平太郎がいる。北炭の井上が、釜石製鉄の石炭海上輸送と構内荷役を請負わせたことで、北炭から独立した。明治30年頃のことである。よって埠頭の事業人として登場したのは、栗林、佐々木より遅かった。以降暫く、栗林、佐々木、榎崎の攻防が続く。これは後述する。

<sup>33</sup> 初代取締役会長は、北炭専務の井上角五郎であった。すなわち北炭は、双方の事業の母体であった。輪西製鉄所は、後に日本製鐵に統合される。

大型火砲や 50 トン平炉、4 千トン水圧鍛錬機等最先端の設備が配備された。なお、技術者養成の面では、技術者・職工を英国両社で研修させ英国との技術交流を盛んに行なった。

明治 42 年に日鋼は営業を開始し、直ぐに「鉄砲製造営業」の許可を得て海軍砲の製造・修理に着手した。操業当時の受注状況では、前述の如く海軍が大半を占めており、また工場運営に当たっても海軍からの監督官を置く等、民間兵器製造会社の立地というより、海軍工場的機能に重心を移していった。製鉄所でも、明治 39 年の臨時株主総会時において、製鉄業を一転して製鋼業に方針替えし、内浦湾沿岸の砂鉄鋼や鉱山を個人名義で確保したり、八幡製鉄所銑鉄科長に精錬を研究させる等、製鉄所の操業準備を進めていった。

臨時株主総会后北炭は、鉄道売却金の内 50 万を用いて、翌年輪西村の屯田兵村跡地に製鉄所建設を着工、42 年に完成させ操業を開始する。同年には、砂鉄と鉄鋼との混合による我が国初の製鉄が製造される。その後、事業は順調であったが、コスト高による赤字や大恐慌の余波も誘因となり 42 年から一旦休業となる。しかし後に北炭が三井系列になると、事業は復調する。

日鋼、製鉄所は、概略上記のような経緯を経て、共に業績を飛躍的に伸長させながら室蘭の産業・経済基盤の発展に貢献していった。同時に、室蘭の地域開発にも都市基盤整備の推進役として、大いに関わりを持つようになる。

#### § 7-2-5 軍港化

明治 19 年から 26 年に懸けて、屯田兵村の開村・第五海軍鎮守府の指定等により、軍事拠点としての性格が強められた。軍港指定によって貿易港としての機能が弱められるのではないかと危惧した人々は、自由民権運動家の本多新等を中心に反対運動を展開した<sup>34</sup>。

その後海軍省は軍港指定を凍結する。これが地域開発のさらなる契機となった。住民・北炭の念願だったエトツケレップ以西への鉄道延長(輪西・室蘭間)が実現し、海陸連絡便が向上したのである。27 年には特別輸出港に指定され、米、麦、麦粉、石炭、硫黄の 5 品目の輸出港となった。さらに政府は、石炭積出港としての利用の優位性を認め開港場に指定、36 年には軍港指定を正式に解除する。一方輪西の屯田兵村では、第一次・二次の入植者が共に任期を終え離村者が出始めていた。34 年正式に解村措置が取られ、室蘭は軍事拠点としての役割を一時縮小させることになった。

しかし、日露戦争が始まると第七師団の大連出征経路に、室蘭～青森～大阪間経路が選定され、室蘭は再び軍事拠点として脚光を浴びることになる。直ちに、兵站基地司令部、碇泊地司令部、日本赤十字社北海道支部出張所等が臨時に設置された。以降、室蘭港は軍備拠点としての整備が施されるようになり、陸軍特別大演習等に活用されるようになる。前節でも述べたように、明治 40 年に立地した日鋼では、海軍からの受注が集中し海軍工場的色彩を強めていった。必然的に

---

<sup>34</sup> この頃本多は、室蘭港民組合を組織し、埋立権を取得していた。この既得権が認められ、北炭は埋立工事に着手できなかった。なお初め調停に動いたのは栗林・谷等であったが、後に支庁長の岩崎が道庁に嘆願し、§ 7-2-2 の室蘭港調査委員会が組織されることになる。谷村(1961)。

室蘭には、多くの武官が駐留するようになった。

### § 7-3 発展期

前述の「第 1 期拓殖計画」は、着工時期さえ決まらぬまま放置されていた。この間、他港との格差は広がった。この事態を憂慮し、また日鋼、製鉄所両工場によって近代的工業地に成長途上にある室蘭港が、依然として防波堤すらなく原始的姿に放置されているのは、地元政治の怠慢である、として行動を起こしたのは室蘭記者会であった。従来、室蘭実業会を中心に展開されてきた港湾修築運動を、町内各層代表者からなる胆振開発期成会を発足させ、広域的な政治運動に発展させて行くためには、室蘭記者会の全面協力が必要であったのである。そしてこの時期は、その胆振開発期成会が、胆振全体の開発・振興を大義名分に据え、室蘭の地域開発事業・取り組みを広域かつ組織的に進展させた時代であった。

大正 9 年から昭和 5 年は地域開発の転換期であった。室蘭の地域開発の中心であった日鋼が地域開発から退いたのである。これには、海軍の軍備拡充計画において広島重点方針が決定したこと、さらにワシントン軍縮条約の締結によって海軍依存型の営業をしていた日鋼の受注が激減し、経営を縮小せざるを得なかったという背景がある。

他方で、当時室蘭行政に影響力を持っていた中村俊清を中心に、長期展望を模索する動きもあった。すなわち、港湾修築の着工を契機に、これまでの地域開発体制の在り方を見直し、交通・運輸・産業・経済・港湾等に跨る開発課題の検討及び政策立案を目指し、新たな体制作りに取り組む様になった。また開発の中心には福祉拡充構想及び視察・観光振興構想を据える等、従来とは異なる構想を全面に打ち出し、産業基盤はもとより、軍備・港湾・都市に亘る各分野での開発事業・取り組みを展開し、室蘭の地域開発を再び進展させた。

昭和 6 年から昭和 18 年は、地域開発の再進展の時期であった。それまでの室蘭の開発構想の中でも視察・観光振興構想、軍備拠点構想、工業拠点構想の 3 つが改めて強く打ち出され、個々の事業開発・取り組みも収斂させながら展開され、室蘭の地域開発が進展していった。これ等が特徴として上げられる。

#### § 7-3-1 後背地への交通網

明治 44 年から昭和 16 年に懸けては、室蘭は、胆振・日高等の背面諸地域との間に新たな交通網を構築し、またそれによって道内での交通拠点化を再度目指していった時期である。室蘭は既に、札幌と函館を主力路線とする広域交通網の中にその地位を確保していた。しかし胆振・日高等の地域との交通網は、噴火湾沿岸地域との間で一部航路が開設されていたに過ぎなかった。さらに道内の交通体系が函館・小樽を軸としたラインに移行して、石炭積出拠点の性格を強めるようになってからは、新たな交通網を模索する動きが途絶えてしまっていた。

しかし、荷役業・海運業の足場を発展させるとの観点から、栗林・檜崎等地場企業家達が後背



地の形成と商圈拡大を目指して、胆振・日高・渡島地方との交通網建設の動きを再開させた。

まず、紋釐～虻田～弁辺間の逓信省定期航海命令航路開発に力を注ぎ、それを成功させると鉄道建設に奔走した。大正期には、日高線・胆振縦貫鉄道、登別温泉軌道の建設が開始され、室蘭は背面諸地域との間に航路以外の交通網を確保した。

さらに昭和に入り、3年に長輪線が全通すると(大正14年には部分開通)、室蘭は道南方面、道北方面とも直接結ばれるようになり、実効性のある広域交通網が確保された。一方企業家等が神戸との航路を復活させ、また有力地場企業家が本格的に海運業に進出することで、室蘭は本州との連絡に厚みを加えることとなった。

一方昭和4年から16年に懸けて、開設当初の予想は外れ、利用者の多くが長輪線・室蘭経由に振り換えられた函館～稚内間の急行列車を利用せず、小樽・札幌経由を好んだ。そのため室蘭経由は低迷し、11年に再度札幌経由に振り返られた。また長輪線開通後は、再度函館が退道経路に変更され室蘭での乗降客は急減した。この結果、室蘭はその役割を後退せざるを得なかった。

### § 7-3-2 近代港への脱皮

明治39年から昭和10年においては、石炭積出港としての基盤整備を整えたに過ぎなかった室蘭港が、本格的な港湾修築工事によって近代港へと脱皮していく時期である。この時期、中でも明治39年から大正6年に懸けては、内外両航路の船舶の出入増加に伴って、地元の荷役業、海運業も比較的進展を見せた。これ等を担っていた地場企業家等は、室蘭港の本格的な港湾修築の必要性を訴え、修築工事の誘導に奮闘した。特に、中村俊清等の胆振開発期成会が中心となって運動が展開された<sup>35</sup>。これによって、防波堤等が4百90余万円を懸け建設された。このようにして近代港としての体裁が計画・予算の両面から準備されると共に、室蘭港が、従来からの石炭積出港としての役割に加え、新たに工業港としての役割を備えた時期と見ることができる。

大正7年から昭和10年に懸けては、室蘭港が近代港としての体裁を求めて最高水準の港湾修築が進捗した時期であった。同時に、長輪線の建設が、新たに輪西方面での埋め立てや埠頭等の建設を誘発し、港湾開発の中心が輪西へと移行し、室蘭港の基盤整備が質量共に進展したのである。ここで中心となったのは、輪西開発期成会<sup>36</sup>、区是調査会<sup>37</sup>、経済調査会<sup>38</sup>等である。

昭和11年から18年には、当初室蘭の近代港としての総仕上げが目指されるが、戦時体制が強化され、財源確保が困難となり南防波堤の延長工事が進捗されるに留まった。他方その分、日鐵・日鋼等が増産体制を整える一環から、新たな埋立てや港湾施設の整備を進捗させ、室蘭港の

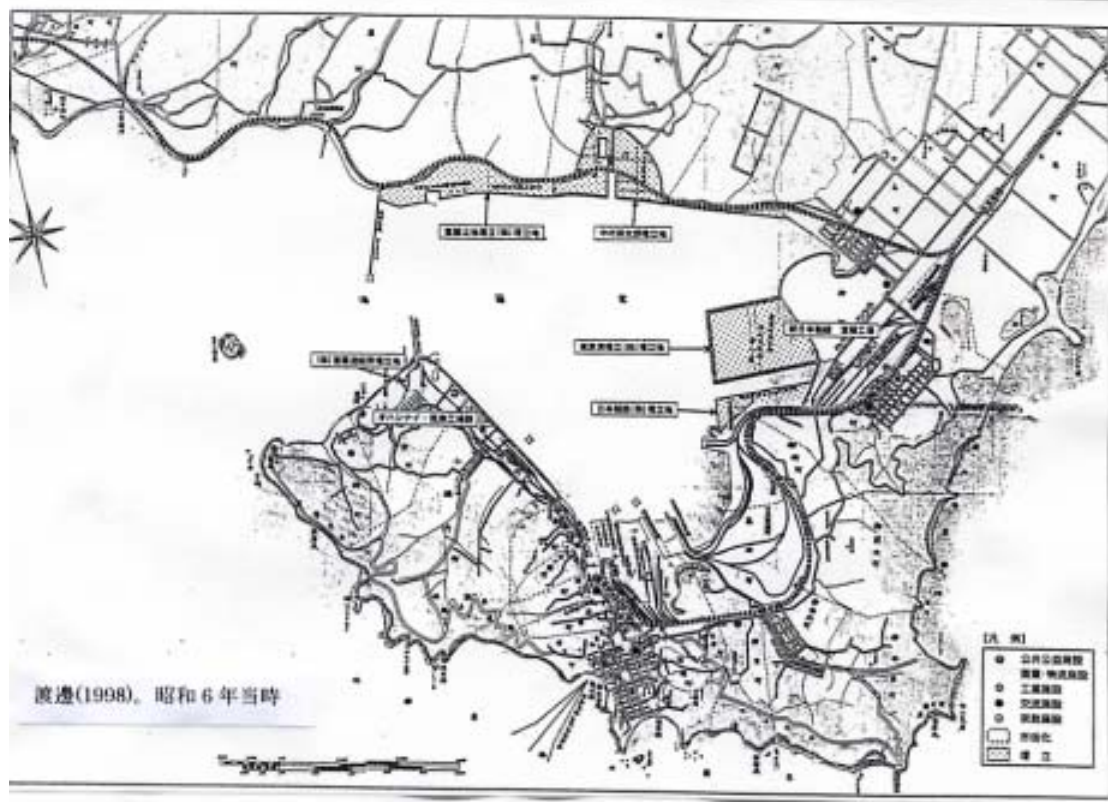
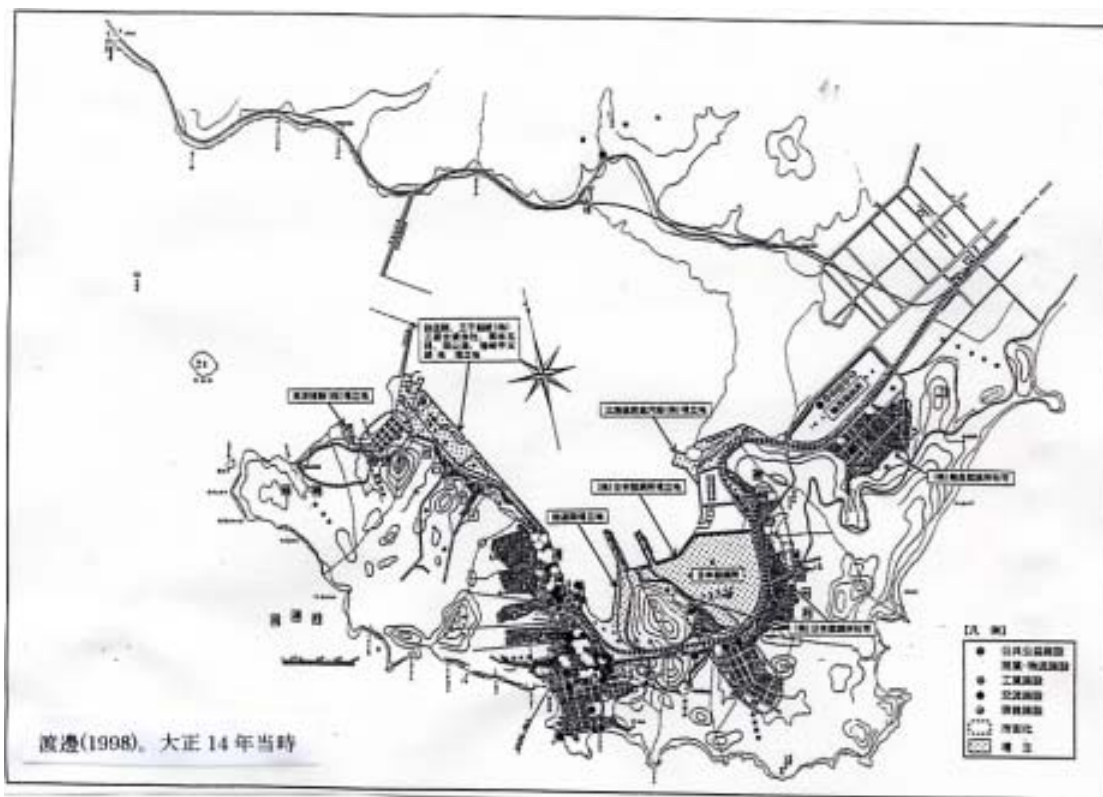
<sup>35</sup> 大正5年設立。室蘭毎日新聞を中心とした新聞会の推奨により、地域開発運動の中核組織の結成・組織化の実現。区制移行を展望した海上交通機関の整備。長輪線・胆振縦貫鉄道・日勝線の建設推進、室蘭線複線化等、胆振全体の開発遅延の挽回。これ等を目的としていた。

<sup>36</sup> 区制に対する住民意識の喚起、港湾修築、輪西開発のための調査等を目的としていた。

<sup>37</sup> 室蘭百年の大計の策定、港湾施設調査のための先進都市の視察、区会と住民の協力・調整等が目的。

<sup>38</sup> 振興勢力として台頭してきた中小企業者の団結・結集、交通・運輸、移輸出入、産業・産業補助機関、富力調査、官公庁諸機関の7部門に関わる調査・研究や政策提言、施策の実施を側面的に支援・協力を目的としていた。詳しくは谷村(1952),(1961)を参照されたい。

工業港としての基盤整備の道筋を確立させた。思えば室蘭港の歴史は、埋め立ての歴史であると言っても過言ではない。図示すると以下の様な発展を遂げていた。



詳細は以下の通りである。

着工年	竣工年	事業名	施工主体	事業費(千円)	事業内容
明 43	大 2	小橋内町地先埋立	鉄道院	不詳	146,735 m <sup>2</sup>
明 44	大 2	海岸町地先埋立	王子製紙	不詳	1,693 m <sup>2</sup>
大 3	大 6	祝津町地先埋立	東洋捕鯨	不詳	10,918 m <sup>2</sup>
大 3	大 8	小橋内地先第 1 期埋立	頭山満也	不詳	144,079 m <sup>2</sup>
大 7	大 8	祝津町地先埋立	三菱合資	不詳	91,389 m <sup>2</sup>
大 3	大 10	祝津町地先埋立	栗林五朔	不詳	37,622 m <sup>2</sup>
大 3	大 10	エトツケレップ埋立	北海道炭礦汽船	不詳	40,350 m <sup>2</sup>
大 3	大 12	エトツケレップ埋立	北海道炭礦汽船	不詳	42,270 m <sup>2</sup>
大 7	大 12	小橋内地先第 2 期埋立	頭山満也	不詳	65,973 m <sup>2</sup>
大 7	昭 3	南防波堤建設	国	4,929	北防 969m 南防 554m
大 11	昭 4	中卯埠頭 1・2 区埋立	中村卯太郎	1,500	168,817 m <sup>2</sup>
大 13	昭 4	本輪西埠頭第 1 期埋立	室蘭土地埋立	1,207	177,232 m <sup>2</sup>
昭 5	昭 6	日鋼埠頭棧橋改修	日鋼	140	延長 183.6m
昭 5	昭 6	御崎町旧船溜埋立	北海道炭礦汽船	16	20,378 m <sup>2</sup>
大 11	昭 7	エトツケレップ埋立	北海道炭礦汽船	不詳	28,392 m <sup>2</sup>
昭 3	昭 9	国鉄埠頭埋立	鉄道院	6,093	56,024 m <sup>2</sup>
昭 7	昭 10	中卯埠頭 3・4 区埋立	中村卯太郎	1,500	139,403 m <sup>2</sup>
昭 4	昭 13	南防波堤延長	国	4,995	延長 181m
昭 11	昭 13	輪西町地先埋立	日本製鐵	1,750	190,156 m <sup>2</sup>
昭 12	昭 15	北荷埠頭拡張	北海道炭礦汽船	499	6,653 m <sup>2</sup>
昭 7	昭 16	高平町地先埋立	日本製鐵	不詳	63,043 m <sup>2</sup>
大 15	昭 17	本輪西埠頭第 2 期埋立	室蘭土地埋立	700	105,025 m <sup>2</sup>
昭 15	昭 17	祝津町地先埋立	室蘭造船	24	3,544 m <sup>2</sup>
昭 10	昭 18	輪西町地先埋立	東京湾埋立	3,900	613,030 m <sup>2</sup>
昭 18	昭 19	機帆船々溜東側防波堤建設	室蘭土地現業所	862	延長 400m

### § 7-3-3 工都の発展

明治末期には前述のように、日鋼の建設工事開始に伴って、建設資材輸送のために市街地形成が促進され、社宅街が形成される等、蘭中を中心として都市基盤の整備がされていった。また、従来にない先進的な建築物や高品質な建造物が室蘭の都市基盤に加えられ定着していった時期でもあった。

蘭東地区では、日鋼と同時期に輪西の屯田兵村跡地に建設された製鉄所の社宅が端の江に整備され、大正 5 年の拡張後は柏木、三橋、元町、桜木、大沢等にも社宅群が形成された。蘭西地

区では、室蘭駅が海岸よりに移転され、海岸町には船舶関係の食糧問屋・旅館・土産物屋等の商業・物流施設が、一層集積するようになった。また幕西町には、遊郭・料理屋等が集積し、遊楽街が形成された。オハシナイ方面の埋立が完成し、明治 44 年頃から造船所の立地が進められ、祝津町の市街化が誘発された。大正 7 年には、祝津から南防波堤工事が着工され、同時に港湾修築も進んだ。

昭和 3 年の長輪線開通と共に、沿線の本輪西地区に、栗林の室蘭土地埋立(株)による埋立が完成し、輪西駅が移設された。昭和 11 年には、日本製鐵(元輪西製鉄所)の三建計画に従って、輪西旧市街地や輪西地先が新たな工場用地とされた。一方日鋼への通勤のため、母恋駅が新設された以外は、蘭中の開発は進まなかった。しかしまとめると、工業都市としての基盤整備が一段と強化された時期であったと言える<sup>39</sup>。

<sup>39</sup> この頃建てられた主要建築物をまとめると以下の様になる。私立楽生病院(明治 44 現新富町)、榑崎平太郎回漕店(明治 44 小橋内)、蛭子旅館(明治 44 海岸町)、高田合資会社室蘭支店(明治 44 海岸町)、白井商店(明治 44 母恋西町)、三菱合資会社室蘭出張所(明治 45 札幌通り：石炭受渡ならびに保管営業)、東洋捕鯨会社室蘭事業所(明治 45 祝津：捕鯨その他水産物採捕加工販売)、室蘭停車場付属待合所(明治 45 海岸町)、共楽座(明治 45 恋北町：日本製鋼所娯楽施設として寄席専用劇場として新築)、異人館(明治末母恋北町)、室蘭機関庫(大正 2 入江町)、移民休憩所(大正 2 本町：北海道協会設立、室蘭町の公会堂兼用)、室蘭女子高等小学校(大正 2 本町)、北海道製鉄所(株)(大正 2 輪西：大正 8 年日本製鉄会社に合併)、国鉄室蘭保線事務所(大正 2 札幌通り)、多田薬局(大正 2 頃中央町：多田光次郎経営。現存する薬局で室蘭最古)、町立室蘭病院(大正 3 常磐町：昭和 3 年市立室蘭総合病院と改称)、中島神社(大正 3 中島町)、神田館(大正 3 浜町：神田儀蔵新築開館)、胆振座劇場(大正 3 千歳町：鈴木金蔵新築開館)、室蘭市場(株)(大正 3 札幌通り：魚介鳥類・果実・野菜委託販売)、室蘭運輸(株)(大正 3 海岸町)、国鉄室蘭電力区(大正 4 港町)、大黒館(大正 4 不明：寄席。神田儀蔵創立)、常磐(大正 4 幕西町：料亭。山田善治創業)、蛇の目楼(大正 4 幕西町：貸座敷。山田善治創立)、三井物産(株)室蘭売炭所(大正 4 海岸町：石炭採掘販売、コークス販売)、伊藤組室蘭出張所(大正 5 海岸町)、室蘭信託無尽(株)(大正 5 本町)、庁立室蘭中学校(大正 5 栄町：初代校長増戸鶴吉)、秋田屋(大正 5 中央町：鳥料理屋。鳥・鶏卵の専門小売店)、北都運送(株)室蘭支店(大正 6 海岸町：海陸運送業)、友愛会室蘭支部倶楽部(大正 6 母恋富士山麓)、日鐵輪西製鉄所診療所(大正 6 輪西：伝染病続発により社宅改造の上開院)、北海道製鉄(株)(大正 6 輪西)、佐藤病院(大正 6 中央町：佐藤富太郎新築開院)、室蘭信用金庫(大正 6 常磐町)、北海道製鉄(株)100 トン溶鉱炉(大正 6 輪西)、輪西定期家畜市場(大正 6 中島町：胆振畜産組合。春秋 2 回の定期家畜市場を開いた)、区役所(大正 7 常磐町)、常磐(大正 7 幕西町：料亭。新築。山田善治経営。太平洋戦争末期市立付属病院の病棟となる)、函館税務署室蘭支所(大正 7 常磐町)、室蘭区立実科高等女学校(大正 8 清水町：大正 7 年室蘭女子尋常高等小学校の一部を仮校舎として開校)、(株)拓殖貯蓄銀行室蘭支店(大正 8 中央町)、福井旅館(大正 8 室蘭駅前：福井三郎、駅前の蛇子旅館を譲り受け開業)、北海道自動車(株)(大正 8 海岸町：佐々木市造・脇田源太郎等が創立。室蘭最初のバス事業)、室蘭常備消防本部(大正 8 千歳町)、大盛館(大正 8 輪西：町田宇三郎映画常設館として新築開館)、北海道製鉄(株)第 4 溶鉱炉(大正 8 輪西)、日鋼病院元町診療所(大正 8 年輪西)、室蘭警察署(大正 9 千歳町)、北炭(株)御崎火力発電所(大正 9 御崎)、(株)北海道拓殖銀行室蘭支店(大正 9 浜町)、区立中浜病院(大正 9 本町)、室蘭図書館(大正 9 幸町：室蘭教育会経営)、第一銀行室蘭支店(大正 9 浜町：設計西村好時)、鉄道診療所(大正 10 不明)、庁立室蘭治療院(大正 10 幕西遊郭街：娼妓の治療院として設立)、崎守神社(大正 10 崎守町：大正 11 年長輪線(室蘭線)布設のため遷宮新築)、市役所(大正 11 常磐町)、室蘭測候所(大正 11 緑町：昭和 26 年中央気象台府県予報区測候所と改称)、室蘭土木現業所(大正 11 常磐町)、北海道水産試験場室蘭支場(大正 11 本町：昭和 8 年北海道大学海草研究所に転用)、市立室蘭商業学校(大正 12 旭ヶ丘)、北海道銀行室蘭支店(大正 12 札幌通り)、室蘭商工協会(大正 12 公園町：大正 13 年室蘭商工会議所設立)、室蘭市役所(大正 12 常磐町)、室蘭職業紹介所(大正 13 公園町)、北海道拓殖銀行室蘭支店(大正 13 札幌通り)、秋田屋(大正 14 大町：秋田宗之助経営)、室蘭警察署水上分署(大正 14 浮棧橋側)、室蘭自動車合資会社(大正 14 公園町：徳中祐満創立。輪西まで 8 km のバス運行)、井上定七別邸(大正 14 本輪西：一紅園と命名。市民の観桜、観楓の遊楽地に開放)、武揚尋常高等小学校(大正 15 本町)、神田チヨエ邸(大正 15 本町)、室蘭市社会館(昭和元年幸町：設計中村鎮)、室蘭港南防波堤燈台(昭和 2 室蘭港：コンクリート製、アセチレンガス灯)、室蘭信用組合(昭和 2 常磐町)、室蘭市公益質屋(昭和 3 不明)、東輪西駅(昭和 3 輪西)、チトセビル(昭和 4 千歳町：野村治三郎等共同出資にて新築)、室蘭郵便局(昭和 5 海岸町：設計逓信省)、室蘭産物卸売市場(昭和 5 札幌通り)、室蘭埠頭会社 1・

このように日鋼・日本製鐵という独立単位体を中心に、その衛星企業群、関連企業群から成る巨大な工業都市が形成されたのである。しかもこれ等は再帰構造ではなく、会社主義的階層構造を成していた。都市という観点からは、様々な擬似家族的単位が存在したであろうことは想像に難くない。しかし会社主義によって、それ等は分断され制度化され本来の単位とは異なるものだった。つまり、所属する企業の従業員の周囲に形成されたもので、管理的枠組みの中、各企業を支えるために機能したのである。しかも複数の会社主義的關係から、単位関係は本来錯綜としたものになるはずであるが、室蘭では整然とまとまっていた。すなわち、産軍複合体を形成する中で、一種の階級社会を織り成しながら、製鉄・製鋼という独立単位体に収斂されていたのである。

産軍複合路線は、明治 40 年から大正 8 年に懸けて特に日露戦争後、軍事関係者や有識者の間で痛感され既定路線になっていた。この気運を背景に、室蘭には日鋼と製鉄所という国内屈指の技術・規模を誇る先端工場が立地し、これに呼応して関連の衛星企業が立地し、また荷役業、海運業関連の地場企業家の経済活動も活況を呈してきたのである。これによって室蘭の産業基盤は飛躍してきたからである。室蘭が、鉄の街と言われる所以である。またそれ等の好景気に支えられ、民間主導の地域開発も、従属的に進展してきたとも言える。

しかし大正 9 年から昭和 5 年に懸けては、第 1 次世界大戦後の反動不況と軍縮会議の締結で日鋼・製鉄所の両工場は不振に陥る。他方、地場企業家もこの時期、不況から地域開発意欲が減退、停滞へと転じた。

しかしまた、昭和 6 年の満州事変から太平洋戦争勃発へと繋がる昭和 18 年までの時期は、再び室蘭の産業基盤が、2 大工場を中心に軍需拡大を背景に飛躍する。これに伴い民間主導の地域活動にも再度活気が戻った。特に力を入れた観光関連の事業には、民間側も積極的に取り組んだ。また両工場では増産体制確保から、埋め立てや埠頭の建設、増員した従業員の社宅整備や工業教育機関の誘致の後押し等、都市基盤の整備・進捗を誘導した。また、他の工場の立地も続いた。オハシナイから祝津に懸けての、山陽防腐木工、関西ペイント室蘭工場等である。

---

2 号倉庫(昭和 5 本輪西)、栗林商会 3 号倉庫・事務所(昭和 6 本輪西)、日本専売公社室蘭出張所(昭和 6 舟見町)、輪西製鉄(株)事務所(昭和 6 輪西：日本製鋼所から輪西工場と鉱山を譲り受け創立)、室蘭宣伝協会(昭和 6 不明：昭和 12 年室蘭観光協会と改称)、北海道銀行室蘭支店(昭和 8 本町：後の北洋相互銀行支店)、栗林商会事務所(昭和 8 海岸町：設計佐藤守)、白鳥クラブ(昭和 8 千歳町：カフェー。岡本公太郎創業)、帝国水難救済会室蘭救難所(昭和 8 不明)、室蘭電灯(株)(昭和 8 不明：北海道炭礦汽船(株)より独立)、北海道油脂工業(株)室蘭事務所(昭和 10 不明)、室蘭瓦斯(株)(昭和 10 大沢町)、輪西社会館(昭和 11 輪西)、北海道帝国大学付属海藻研究所(昭和 11 モトマリ海岸：昭和 31 年チャラツナイ浜に移転)、今井百貨店室蘭支店(昭和 11 札幌通り)、北海道室蘭健康相談所(昭和 12 千歳町：初代所長米川元重)、室蘭通信診療所(昭和 12 千歳町)、室蘭船渠(株)室蘭工場(昭和 12 祝津町：初代社長和田潤三郎)、ブラザー軒(昭和 12 海岸町：西洋料理店)、大盛館(昭和 13 輪西：映画館)、日鐵輪西工場(昭和 13 輪西：硫酸工場等)、日鋼室蘭製鉄所基礎工場(昭和 13 輪西)、日本製鉄(株)知利別会館(昭和 13 知利別町)、官立室蘭高等工業学校(昭和 14 高砂町)、日鐵輪西製鉄所病院(昭和 14 輪西本町：昭和 16 年中島町に本院新築、元町病院を分院と改称)、室蘭タクシー(株)(昭和 14 不明)、日本製鉄(株)中島会館(昭和 14 中島本町)、元町診療所(昭和 14 輪西：日鋼製鋼所から独立)、日鐵輪西第 1 溶鉱炉(昭和 14 輪西)、北海道拓殖銀行輪西支店(昭和 14 輪西)、日本製鉄(株)輪西製鉄所第 4 発電所(昭和 15 輪西仲町)、日鋼製作所材料倉庫(昭和 15 輪西)、日本製鉄(株)中央変電所(昭和 15 仲町)、日鐵輪西工場第 2 溶鉱炉(昭和 15 輪西仲町)、庁立室蘭工業学校(昭和 16 不明)、日本製鋼所室蘭事務所(昭和 16 母恋)、日鐵輪西製鉄所病院(昭和 16 中島町)、日鐵輪西工場第 3 溶鉱炉(昭和 16 輪西)、日本製鉄(株)第 1 製鋼工場(昭和 17 仲町)、日本製鉄(株)原料倉庫(昭和 18 仲町)、室蘭港輪西防波堤燈台(昭和 20 室蘭港)。北海道建築士会(1987)。

ここで地場産業として台頭した企業家の、栗林五朔と榑崎平太郎の事跡についてまとめておくことにする<sup>40</sup>。

まず、栗林については以下の通りである。明治 25 年に栗林酒店を操業開始し、27 年には姥子回漕業と共同で室蘭運輸合名会社を設立した。30 年には、北炭社長の井上角五郎の支援を受け、従来 1 社に独占されていた石炭荷役への割り込みに成功。37 年には栗林営業部を設立して、室蘭運輸合名会社を継承した。40 年には、製鉄所、苫小牧王子製紙の建設工事に必要な器機工具類等の荷揚げ一括受諾を開始する。42 年に栗林合名会社と改称した。43 年には苫小牧王子製紙の創業開始と共に、製品の貨車積み作業から倉庫における受渡しまでを請負い、海上輸送においては自社用船を用いる等海運業にも進出した。大正 4 年には、青蘭航路の経営が日本郵船から北日本汽船に移り、その代理店となる。また室蘭～横浜間に地元船主による大型汽船を就航させた。6 年には、自社船その他の用船を用い、樺太から南洋諸島方面まで進出したが、戦時船舶管理令による打撃を受ける。8 年には栗林合名会社の海陸部門を分離し、栗林商会・栗林商船の 2 社を設立する。9 年には、海軍省雇船として北樺太の石油事業地へ配船を行なう。11 年には通信省命令航路として受命し業績を伸張させるが、ワシントン軍縮条約締結による国内産業不振から、再び打撃を受ける。12 年には、陸軍省命令航路として北樺太～本土間の輸送を開始する。また関東大震災後の復興材料の輸送が急増し、室蘭～京阪神間に月 2 回の定期航路を開設する。しかし、結果的には一時経営悪化を招いた。また戦時統制が始まると、函館船渠との提携し 12 年室蘭船渠を創立した。14 年には、社業の大合理化を図った後、順次定期航路の充実や不定期船の拡大促進を行ない躍進した。

榑崎については、以下の通りである。明治 39 年、遭難船続出のため、サルベージ業を営み利益を上げた。それにより用船を購入し、港内荷役や舢舨の引船に就航する。41 年には、明治 26 年以来廃止となっていた森～室蘭間定期船航路を復活させた。この航路が 42 年には通信省命令航路に指定され、伊達～虻田両港へ寄港するようになった。43 年には、これを噴火湾汽船会社に譲り、大型汽船導入によって海運業に進出する。45 年には、釜石製鉄傍系の三陸汽船株式会社の北海道総代理店となり社名を榑崎商店と改称し、東北・噴火湾沿岸輸送の中心となった。大正 4 年には、三菱鉱業株式会社の室蘭での石炭積出荷役を引き受けた。また林汽船の代理店となった。これにより室蘭～東京～横須賀～大阪～呉間を運航し、往路は日鋼製品、復路は雑貨を運送するようになる。5 年には室蘭～青森間で鉄道用石炭輸送を行なう。この頃所有船は 1 万 4 千吨になった。11 年には、榑崎汽船株式会社を設立した。しかし後日談がある。本社を東京に移転するのだが、震災によって再起不能となり昭和 4 年に解散するのである。

この間、都市としての室蘭単位体化の試みが皆無だった訳ではない。地元経済人による経済団体の推移をまとめておこう。但し、これ等は純粋な室蘭単位体化の試みではなく、経済界としての実績作りのためのものである。そしてまた所謂商工会議所が発足するには、昭和 2 年の商工会議所法の公布まで待たなければならない<sup>41</sup>。

<sup>40</sup> 注 18、19 を参照されたい。その後の様子が、ここでの本文である。栗林商会(1970)、榑崎産業(1964)。

<sup>41</sup> 昭和 3 年、日本商工会議所の創立総会には、榑崎平太郎と川島勝次が参加した。室蘭でも、これを受け

	設立年	中心人物	目的	事跡
室蘭商工会	明治 28	谷朝雄 栗林五朔	地元起業家の結束 港湾調査会設置	室蘭港調査委員会設置陳情 埋立地短縮・道路開通陳情
室蘭経済界	33	谷朝雄	業者間の研鑽 地域開発への参加	室蘭実業会設立の下地作り
室蘭実業会	39	栗林五朔 榎崎平太郎	室蘭の広報 商慣行の近代化	室蘭商業会議所の母体 室蘭港修築に関する調査発行
室蘭実業青年会	大正 7	秋岡逸次郎	青年実業家の結束 政争超然主義 <sup>42</sup>	実業会を重層的に展開 産業視察団
室蘭商工協会	12	小林繁弥 <sup>43</sup> 野村治三郎	商工会議所設置運動 地域問題への参加	会員による選挙 商業会議所への既成事実作り
室蘭商業会議所	13	榎崎平太郎 野副又六 <sup>44</sup>	政争超然主義 商工業の振興	胆振・日高への商圏拡張模索 業種別組合設立指導

さて、§ 7-5 で独立単位体の代表として考察する道南バスが設立されたのも、この時代であった<sup>45</sup>。道南バスの源流となったのは、室蘭合資会社である。同社が創業したのは、大正 14 年 8 月で、北海道に初めて自動車に移入されてから 10 年ほど経過した後のことである。上述の地場企業家がそれなりの地歩を築く中、徳中祐満を中心に創業されたのだが、彼等に共通する特徴は皆政治家を目指したということである。それは、大企業中心の港湾・都市開発に対抗して地元の活性化に住民の声を代表するためであり、単位体化する意識の芽生えと捉えることができる。本稿の立場から述べれば、行政と大企業、地場企業家といった諸力が噛み合えば、市の単位体化は可能な時代だったかもしれない。

国策上の軍備拠点ではあったが、地元住民には商業港としての室蘭港の発展の期待もあった。しかし日露戦争の出征経路に選定されたことで、軍港としての基盤が整えられていった。

日鋼に海軍からの受注が集中し、海軍工場的な性格を持ち合わせたため、海軍からの視察が相次いだ。日鋼の受注が減り、海軍との関係が希薄になっても、軍港指定当初よりも海軍との関係を強めていくこととなった。こうした背景に伴って、日露戦争時の明治 37 年から昭和 5 年に懸

---

て発足した。初代会頭は榎崎だった。

<sup>42</sup> 大正 7 年の米騒動に前後するこの頃、全国的に普通選挙権獲得運動と労働運動が勃発していた。室蘭においても、日鋼の従業員は既に 3000 人を越え、進歩的な思想の持ち主も多数流入し、友愛会室蘭支部が結成されていた。一方、区制時代の区議会は、地場企業家が事業上の覇権争いを議会に持ち込み、政友会系の栗林派、憲政会系の榎崎派、佐々木派、中立派に別れ争っていた。この様な中、全ての政治勢力は大正 9 年の総選挙と道議会選挙に向け、戦いを激化させて行く。秋岡等商工団体の面々は、事業にまで影響することのない様、中立な団体運営を心懸けたものと思われる。室蘭商工会自体が政争と事業拡大の道具であったことの反省からであろう。なお、室蘭政界は、永く地場企業家の角逐の舞台となっていた。

<sup>43</sup> 香蘭酒造の前身、小林酒造合名会社の創設者である。

<sup>44</sup> 印刷業を営む栗林派の政客。会頭が榎崎だったので、均衡を保つために副会頭に推された。野村は大町で金融業と証券業を兼ねた高田合名という会社を営んでいた。なお同じく商工協会の副会頭には野副が就いていた。

<sup>45</sup> 同地では、北海自動車というバス会社の失敗例もあった。それを受けての創業だった。

けて、軍備拠点的性格を強めていったのである。その間、日鋼が海軍工廠的役割を強めたことで、艦船・艦隊の寄港が頻繁になった<sup>46</sup>。

昭和6年から18年は、室蘭の軍備拠点的性格が際立って強められた時期である。主な軍関係の動向を上げると、9年には連合艦隊66隻が入港、10年には第4艦隊46隻、翌年は陸軍特別大演習に参加の歩兵第5連隊2000人の受け入れ等である。工都の一方の横顔は、宿営地としての基盤であった。

## §7-4 復興期

戦時の総動員体制は、国民に対し国策遂行のため、我慢と忍耐という形で集約された<sup>47</sup>。北海道でも、北海道標準最高価格が昭和13年8月に、同10月には商店法が施行された。これは、経済の行政従属化であり、国民精神総動員運動の一環であった。室蘭でも室蘭商工振興懇談会が翌年結成され統制は一層強化され、市民生活は窮乏した。

20年8月14日、日本政府はポツダム宣言を受諾する。連合軍総司令部が東京に置かれ、日本の民主化へ向けた具体的措置が実施されていった。

連合軍の北海道進駐に先立つ同年9月24日、米軍代表が来蘭し、艦砲射撃による被害調査を行なった。また10月より1個大隊が、日鋼室蘭製作所の事務所を部隊本部として進駐した。この進駐は、戦時中強制労働を強いられていた人々による暴動収拾のためであった。しかし、この暴動に刺激され別の暴動事件が発生したことから、室蘭駐留軍は増派することになった。米軍は日鋼・日鐵を接収し、指令官宿舎には日鋼の瑞泉閣が当てられた。また、同月には八丁平の元

---

<sup>46</sup> 日鋼の軍関係受注高割合の推移を示す。明治42年91.6%、43年100.0%、44年88.9%、大正元年8/12.2%、2年90.8%、3年82.2%、4年78.5%、5年58.4%、6年44.1%、7年48.9%、8年79.1%、9年77.5%、10年91.4%、11年51.5%、12年84.9%、13年49.4%、14年30.9%、15年34.1%、昭和2年63.9%、3年67.7%、4年56.3%、5年57.5%、6年68.8%、7年78.1%、8年72.9%、9年74.1%、10年71.3%、11年63.0%、12年63.0%、13年74.1%、14年73.7%、15年89.9%、16年91.8%、17年91.3%。軍に依存した体質が一目瞭然である。渡邊(1998)による。

<sup>47</sup> 第2次世界大戦時の日本は、我が国史上唯一の国家的再帰構造システムが作られた。その異常さは説明するまでもない。幾つかの再帰構造が並列的に存在し、またその間に矛盾を孕んでいることが自然である。

また我国の戦後の高度成長期を顧みると、政府の果たした役割は大きい。傾斜生産方式と規制によって一部の産業の保護に務めてきた。当時、政府が各企業の閉包を作っていたと言える。すなわち、日本企業や国民に適切な環境を与えていたのである。そのため、多くの企業が「システム」であるかの様に機能し得たのである。具体的には、QC等を用いてボトムアップ型で発展してきた。雇用形態も独自であった。勿論、それがシステムティックになされてきたかと言えば、そうではない。

またここで日本的経営と呼ばれたシステムを賛美するつもりはない。日本的経営と呼ばれたシステムは、終身雇用制や年功序列等システムを強化する一面があり、一見生存可能システムであるかの様に見えた。しかし多くの非効率も抱えていた。その弊害が表面化しなかったのは、戦後の復興過程にあったからだ。国全体が成長期にあり、また政府も環境を整えていたため、多少の過誤は表面化することはなかった。効果的な面が前面に押し出されていたからである。企業は環境を観察することなく生産を行なえば良かった。政府は、アメリカの動向を観察し将来を展望していれば良かった。また、多くのアジア各国の様に、政治的に開発独裁の状態が続いたことも幸いした。

キャッチアップゲームをしている間は良かった。しかし、その間情性も産んだ。人を育てる努力をしなくとも人材は確保し得たし様々な条件も整っていた。故に、個別の再帰構造を持った組織が幾つも浮遊する状態となっており、国全体としては、システムに遠く及ばない。



日本軍防衛司令部で、軍需品の引渡しが行なわれた。

戦時中は 2 次に亘り強制疎開を余儀なくされ、終戦目前の艦砲射撃で「工都」は壊滅的打撃を受けていた。終戦は、食糧難、工場休業、人員整理、軍需施設の賠償指定、労働争議そして旧円封鎖をもたらした。20 年には、初めて民選市長が誕生したものの、その年の暮れには日鐵輪西閉鎖という重大局面を迎えた。賠償指定解除と平和産業への転換が急務であった。

永らく石炭積出港・軍備基地としての港と軍事産業に依存してきた室蘭の終戦直後の姿は、日本の中でも一段と過酷であった。昭和 21 年 1 月 6 日の室蘭民報には、「毎日出ない瓦斯、あてにならぬバス。其原因と対策はどうか」とある。復興の道程は長く険しく、全てに窮乏した状態が続いた。

しかし飢餓と失業の中であっても、政府は北海道の重要性を認識していた。すなわち、失業者・引揚者の帰農促進を目的とした緊急開拓実施要綱を 20 年に決め、開墾地の 45% と入植戸数の 20% を北海道に割当てよう計画したのである<sup>48</sup>。その後、北海道開発のために多額の補助金が注ぎ込まれることになる。補助金体質は、この頃から始まったと言ってよい。

室蘭市も、その後紆余曲折を経て復興し今に至った。しかしその道も険しく、「最早、戦後ではない」と言われたその後も、産業の興廃に人々の暮らしは左右され続けたと言っても過言ではない<sup>49</sup>。

## § 7-4-1 交通網

### (1) 戦時体制

戦時の長期化に伴い、物資輸送の重要性が高まった。反面、青函連絡貨物の滞貨は累増し、輸送面の円滑を欠くようになっていた。この理由により、青森・室蘭定期航路の国営移管と室蘭・大畑間連絡航路の開設の請願運動が起こった。後 16 年には、鉄道省営室蘭港本州間連絡航路開設期成同盟の設立を促すに至った。しかし同時点で、実現されることはなかった。

しかしこの時期つまり 12 年～17 年は、室蘭港は、石炭・鉄鋼等最重要物資の輸送と、軍関係貨物の輸移入増加で他港を圧倒していた。しかし外国航路は、戦争による不振を極めた。以下の

---

<sup>48</sup> 室蘭民報 21 年 3 月 14 日「虚脱の失業者たちに告ぐ、石炭山は待ってゐる」。

<sup>49</sup> 昭和 31 年の『経済白書』に、戦後復興の時代は終わったと書かれている。その根拠は鉄道車輛、輸送船舶等が「昭和 9～11 年の水準に回復したから」と記されている。つまり、基盤水準が戦前の状態に戻ったというだけのことである。昭和 11 年のバスの保有総数は 28,745 台であったが、28 年度は 28,775 輛である。32 年になっても実に 33,869 輛に過ぎない。すなわち「最早戦後ではない」と言われる頃になっても、総数で 1.18 倍にしかなっていないのである。同様に、国鉄客車数は、11 年では 11,193 輛であった。32 年には 16,156 輛、倍率は 1.44 倍である。貨車は、11 年 73,184 輛であったが 32 年では 111,183 輛、1.52 倍である。私鉄客車は、11 年 4,291 輛であったが 32 年では 6,016 輛、1.51 倍である。同貨車は、11 年 10,989 輛であったが 32 年 9,845 輛、0.90 倍である。軌道は、11 年 6,603 輛であったが 32 年 6,026 輛、0.91 倍である。タクシー・ハイヤーは、11 年 40,426 台であったが 32 年 54,710 台、1.37 倍となる。トラックは、11 年 2,678 台であったが 32 年 56,967 台となり、倍率は 1.34 倍である。同小型車は 11 年 42,163 台であったが 32 年 62,037 台、1.47 倍に過ぎない。

表は、『室蘭市統計書』によった<sup>50</sup>。

室蘭港入港数		室蘭港輸送貨物数量	
隻数	総トン数	移輸出	移輸入
12年(内)5,578 (外) 130	2,177,640 659,200	12年(移出)3,731,573 (輸出) 164,586	(移入)295,302 (輸入)391,135
		出入合計 4,582,596	
13年(内)5,700 (外) 175	2,569,982 515,837	13年(移出)4,786,481 (輸出) 152,312	(移入)360,836 (輸入)271,649
		出入合計 5,571,278	
14年(内)5,139 (外) 66	3,021,916 314,120	14年(移出)4,467,442 (輸出) 5,898	(移入)611,316 (輸入)342,971
		出入合計 5,427,627	
15年(内)5,197 (外) 59	3,236,398 320,380	15年(移出)5,192,587 (輸出)	(移入)412,457 (輸入)
		出入合計 5,605,044	
16年(内)4,929 (外) 49	2,707,471 231,064	16年(移出)4,192,942 (輸出)	(移入)899,813 (輸入)
		出入合計 5,092,755	
17年(内)2,180 (外) 32	2,054,756 149,560	17年(移出)4,457,490 (輸出)	(移入)1,685,202 (輸入)
		出入合計 6,142,692	
18年(内)3,336 (外) 3	2,542,840 14,025	18年(移出)3,815,987 (輸出)	(移入) 789,984 (輸入)
		出入合計 4,605,971	

その他、この時期の交通政策としては見るべき変化はみられない。

## (2)戦後復興

終戦直後の港湾の状況は、何処も厳しい事情であった。しかし21年3月現在の室蘭港の状況は、道内では恵まれた方であった。全国規模で、移出量は241隻353,062トン、移入量は199隻311,953トンの内、46隻69,503トンを占め、隻数・トン数共に全国第1位となっている。因みに同年同月の東京港は、26隻48,433トンであった<sup>51</sup>。

22年、北海道拓殖費に関する昭和22年度予算編成上の措置において、北海道開発庁を置くことが決定された。これ以降の交通政策は、道路整備が中心となる。北海道総合開発計画書では、全道の幹線道路を、基本的道路網である1級・2級道路とその他に分け、以後10年間に実施す

<sup>50</sup>この時期の輸出先は中国東北部に限られている。

<sup>51</sup>室蘭民報21年6月14日紙面より。





道と接続し室蘭港の海上を横断する白鳥大橋の完成により、室蘭新道及び国道 37 号線と共に室蘭港を中心とする環状道路が形成される、と期待された。この道路に臨港道路を接続させ、さらには、環状道路と高速道路を接続させることにより、室蘭を中心とする後背地の交通網が確立されるところと考えられていた。

### (3) 停滞の現在

白鳥大橋は、昭和 60 年着工、平成 10 年に完成された。この間、本輪西バイパスや道央自動車道が整備された<sup>56</sup>。北海道縦貫自動車道は、平成 12 年開通予定であったが今だ完成してはいない。都市基盤、産業・経済基盤の節で述べるように、全ては、発展を前提と考えた上での計画であった。また、構造不況以降、産業基盤そのものの撤退の穴埋めに、公共事業が利用されたという感が否めない。そのため、前図の様な基盤のほとんどが整備された現在ではあるが、何のための交通網なのかという疑問が湧く程、各道路は空いている。

## § 7-4-2 港湾施設

### (1) 戦時体制

昭和 17 年の物資統制により、水産物も対象となり、室蘭港は農林省の陸揚地に指定された。室蘭産物市場も室蘭鮮魚介配給統制株式会社となり、政府の代行機関となった。その後統制は強化され、同 20 年には、政府代行機関として北海道水産業界が、一切の事業を運営することとなった。市場の名称も、室蘭配給所となり単なる配給機関として存続した。

### (2) 戦後の諸相

終戦後、室蘭港では、空襲で撃沈された船舶や機雷の危険があるとして、連合国側の船舶の出入りもなく、加えて陸上交通輸送が困難なため、少数残った船舶が戦後処理に投入される程度であった。室蘭港再開の鍵は、早急に港の封鎖を解除することであった。封鎖解除方の陳情を重ねた結果、22 年 8 月 15 日から開港が許可され、同月 18 日には貿易再開第 1 船が入港した。この時期、復興・開発促進を目的に室蘭胆振地方総合開発期成同盟会、室蘭湾振興会が設立された。

会長に佐藤清胆振支庁長、副会長に徳中祐満室蘭市議会議員、岡蕃伊達町長を選任し、22 年 3 月に設立された室蘭胆振地方総合開発期成同盟会は、管内の開発問題を総合的に取り上げ、それを実現する目的で胆振支庁を中心に管内の行政・産業経済界代表を広く網羅していた<sup>57</sup>。運営は懸案別に、畜産・水産・林業・商工鉱業・土木交通・文化厚生・貿易・観光の 8 専門委員会を設置した。同 12 月に発足した室蘭港湾振興会は、港湾振興に対する側面的な助長・発展に寄与するため、室蘭商工会議所が事務処理を担当した。具体的には、築港用石材の払い下げ、輸入食糧施設の誘致、荷役用資材の割当て申請、検疫機関の誘致、海陸運賃の調整等の諸事業に亘り、関係機関・団体と共に重要な役割を担った。

<sup>56</sup> 白老～苫小牧間は 58 年から供用開始、白老～登別東は 60 年に開通した。

<sup>57</sup> 徳中は、道会議員として、前項道路行政や港湾整備に尽力した。議員になる前は、室蘭自動車として仏坂の切下げ等、道路整備を行なった箇所もある。

室蘭港は、これまでの工業港から商業港への転換を図り、早急に公共埠頭施設の整備・充実を促進する必要に迫られていた。唯一の公共埠頭である第2期拓計埠頭の築設は、全計画の13%程度に留まっていた。その後、築設の促進を期した結果、21年度から工事が再開され、25年に埋立工事完了、臨港鉄道の敷設等の諸工事も28年5月までに完成した。その間、25年には重要港湾の指定を受けた。また、昭和11年から続けられた中央埠頭の建設は、26年に完成した。

港湾行政に関しても、港湾法の改正によって民主化が図られた。一時、道庁と全道36港の地元市との間で管理権を巡り対立があったが、結局室蘭港その他重要港湾を含め、全て港湾管理権は地元管理となった。28年のことである。しかしこの単独管理は、後に議論を呼ぶことにもなるのである。

### (3) 発展の足跡

室蘭港の将来展望のためにも、貿易港に相応しい商港的な施設の整備整備は最大の急務であった。しかし莫大な資金が必要となるため、民間港湾業者ではなく市・市議会が中心となり、推進機関としての開発会社の設立が企図されるに至った。すなわち室蘭開発株式会社である。

同社は、港湾を中心とした市の産業振興と経済発展に寄与する目的をもって、官民合同の新企業形態による市の外郭団体として設立された。市議会は発起人がまとめた原案を一部改正の上議決し、事業目的を埋立事業の参画及び管理、土地、建物、倉庫の経営、物産の取引及び斡旋、前項の事業に付帯する事業とした。しかし、同社の第1期事業計画は経済安定9原則等によって実現できず、また変更した第2埠拓計埠頭建設計画も、運輸省の規定によって断念せざるを得なかった。

試行錯誤を繰り返し、31年頃から西1、2、3号埠頭と次々近代的埠頭が誕生し、同時に倉庫群、上屋、専用線、大型荷役機械等が逐次整備された。荷役設備の充実によって、その後の復興は目覚しく、40年には東北・北海道で初めて特定重要港湾に指定された<sup>58</sup>。港湾貨物取扱量も、漸増していった。原材料や工業製品の往来が、北海道の発展に寄与したことは言うまでもない。特に、30年代の神武景気の頃は、道内炭の生産高が戦後最高を年々塗替え、積出港として活況を呈した<sup>59</sup>。

しかし、単独管理による港湾維持費は高く、市民の理解を得るのは難しかった。次表からも、室蘭市が開発にも携わっていることがわかる。そこで、臨海工業主体から流通港湾へという模索により、フェリー基地としての活用が始まった。40年以降のことである。42年、青森～室蘭間にカーフェリーが就航したのを初めとして、45年大間～室蘭、54年八戸、60年大洗、さらに直江津、大畑とも結ばれている。外国定期航路の開け、47年実績としては、ガルフ航路に3社、ニューヨーク航路に2社、北米西岸航路に2社、五大湖航路に1社が就航している。

国際流通港湾としては、61年に、道内唯一の東南アジア定期航路を開設し脚光を浴びたが、

---

<sup>58</sup>室蘭民報40年3月26日に「4月1日より」とある。

<sup>59</sup>同時に港湾地区建設現場では、労災も多発していた。31年8月30日の室蘭民報では、蘭西地区の土砂崩れを報じているが、当時の事故関係をまとめると、30年43人、31年42人、32年37人、33年35人、34年66人等の死亡事故があった。労災死亡事故は現在の約10倍である。

平成4年室蘭への寄港は停止された。この時代の修築工事についてまとめておこう<sup>60</sup>。

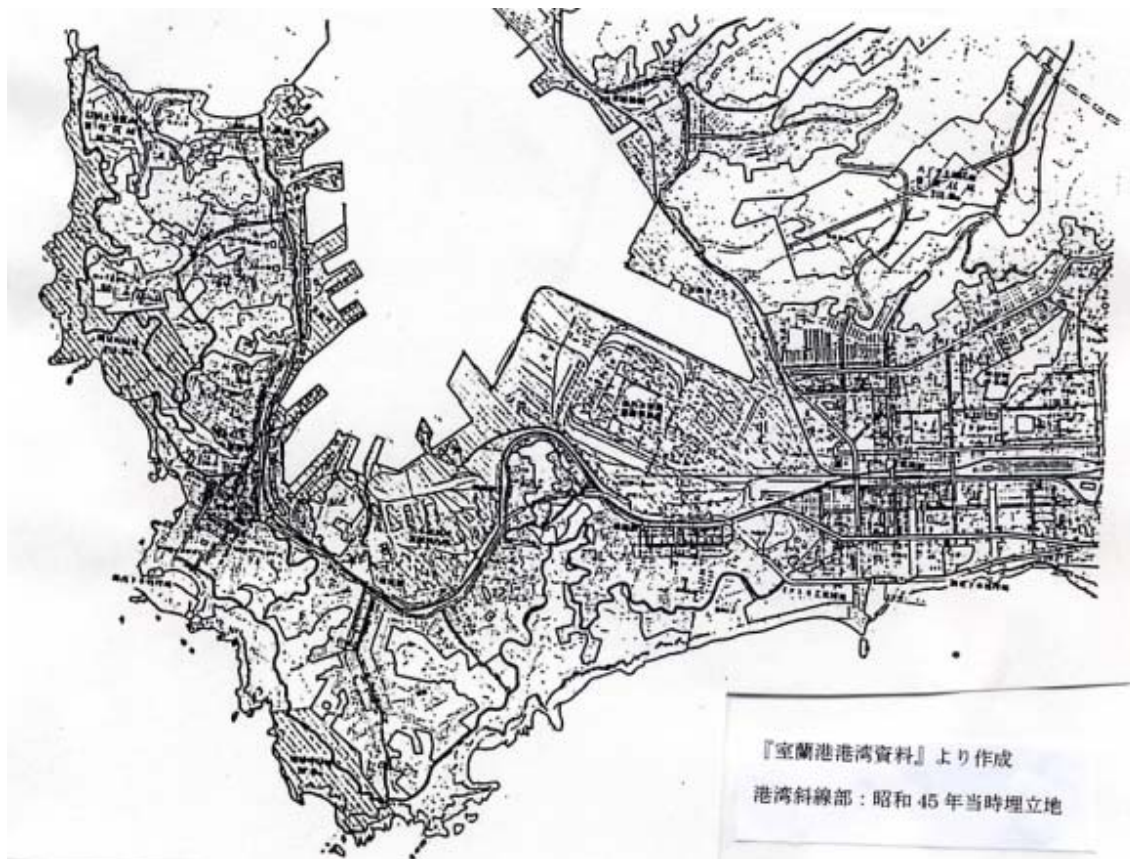
着工年	竣工年	事業名	施工主体	事業費(千円)	事業内容
昭12	昭25	日本製鐵第1期埋立	日本製鐵	7,207	384,176 m <sup>2</sup>
昭17	昭25	函館ドック埋立	函館ドック	1,200	29,315 m <sup>2</sup>
昭11	昭26	中央埠頭埋立	開発局	62,144	40,388 m <sup>2</sup>
昭26	昭29	船溜西防波堤建設	開発局	12,000	延長 284m
昭18	昭30	日鋼埠頭拡張	日鋼	1,571	76,313 m <sup>2</sup>
昭29	昭31	中央埠頭基部埋立	開発局	162,812	14,438 m <sup>2</sup>
昭31	昭31	日石埠頭 H1 ドルフィン	日本石油	85,000	延長 67.4m
昭31	昭32	日石埠頭埋立	室蘭市	713,574	331,932 m <sup>2</sup>
昭32	昭32	築地町船入潤1期埋立	檜崎造船	2,394	2,827 m <sup>2</sup>
昭19	昭34	国鉄3号貯炭場島式埠頭埋立	国鉄	380,000	21,658 m <sup>2</sup> 140m
昭28	昭34	日通埠頭基部第1期埋立	北炭	173,100	58,210 m <sup>2</sup>
昭31	昭34	西1号埠頭埋立	開発局	473,608	76,919 m <sup>2</sup>
昭33	昭34	北日本埠頭埋立	東北電力	120,000	延長 180m
昭33	昭34	本輪西新埠頭埋立	東北電力	275,900	25,058 m <sup>2</sup>
昭33	昭34	日通埠頭埋立	日本埠頭海運	648,500	24,798 m <sup>2</sup>
昭34	昭34	築地町船入潤2期埋立	檜崎造船	3,620	1,987 m <sup>2</sup>
昭32	昭35	日通埠頭基部第2期埋立	北炭	173,100	82,491 m <sup>2</sup>
昭35	昭35	日通埠頭基部棧橋建設	日本埠頭海運	48,500	延長 80m
昭15	昭36	富士製鉄2工区埋立	富士製鉄	208,010	250,050 m <sup>2</sup>
昭33	昭36	日鋼埠頭拡張	日鋼	185,000	11,793 m <sup>2</sup>
昭35	昭36	富士製鉄-14m岸壁建設	富士製鉄	550,966	延長 250m
昭34	昭37	西2号埠頭基部1期1工区	室蘭市	436,929	54,091 m <sup>2</sup>
昭34	昭37	西2号埠頭基部2期1工区	室蘭市	436,929	73,620 m <sup>2</sup>
昭35	昭37	富士製鉄3工区埋立	富士製鉄	754,438	433,291 m <sup>2</sup>
昭37	昭37	西1号埠頭貯木場	室蘭市	2,250	32,500 m <sup>2</sup>
昭15	昭38	室蘭製鉄化学埠頭建設	富士製鉄	不詳	延長 80m
昭38	昭38	中卯埠頭ドルフィン建設	中卯商会	9,933	延長 12m
昭34	昭39	西2号埠頭埋立	開発局	1,033,599	40,930 m <sup>2</sup>
昭38	昭39	檜崎埠頭1・2期埋立	檜崎造船	260,926	66,092 m <sup>2</sup>
昭34	昭40	西2号埠頭基部1期2工区	室蘭市	436,929	18,044 m <sup>2</sup>

<sup>60</sup>室蘭民報26年8月8日紙面には、「どっと涼を求めて、陣屋・祝津など四万五千人の人出でにぎわう」とある。祝津に海水浴場が開設されたのは23年、陣屋は28年であった。その他、電信浜、イタンキ等に海水浴場があった。28年には祝津に道立水族館が開設された。しかしその後の埋立で、41年には陣屋、49年には祝津が工業用造成地になった。チャラツナイ、イタンキ、追直、トッカリシヨ等も漁港整備等のため、遊泳禁止となった。道立水族館(現市立室蘭水族館)は、陸の水族館に変わった。

昭 34	昭 40	西 2 号埠頭基部 2 期 2 工区	室蘭市	436,929	52,804 m <sup>2</sup>
昭 39	昭 40	築地町船入澗 3 期埋立	檜崎造船	22,733	1,306 m <sup>2</sup>
昭 40	昭 40	日石埠頭 H4 ドルフィン	日石	24,300	延長 17m
昭 40	昭 40	日石埠頭 H5 ドルフィン	日石	6,700	延長 4.4m
昭 38	昭 41	西 3 号埠頭埋立	開発局	750,000	29,409 m <sup>2</sup>
昭 41	昭 42	本航路-14m 浚渫	開発局	274,000	800,000 m <sup>2</sup>
昭 42	昭 42	築港船入澗拡張	開発局	15,000	3,632 m <sup>2</sup>
昭 42	昭 42	檜崎造船 1 区埋立	檜崎造船	7,436	978 m <sup>2</sup>
昭 40	昭 43	御崎埠頭拡張	北炭	309,000	100,711 m <sup>2</sup>
昭 43	昭 43	日本魚網船具岸壁改修	日本魚網船具	14,300	延長 63.2m
昭 43	昭 44	新日鐵 19 パース建設	新日鐵	750,000	延長 300m
昭 44	昭 44	檜崎造船 3 区埋立	檜崎造船	30,856	1,999 m <sup>2</sup>
昭 44	昭 44	日石陣屋棧橋建設	日鉄鉱業	15,250	延長 10.5m
昭 44	昭 44	陣屋貯木場防護柵建設	室蘭市	11,700	延長 130.4m
昭 45	昭 45	日石埠頭 H3 ドルフィン	日石	46,730	延長 34.7m
昭 45	昭 45	日石埠頭護岸改修	日石	71,000	延長 444m
昭 45	昭 45	檜崎造船 2 区埋立	檜崎造船	17,523	1,864 m <sup>2</sup>
昭 45	昭 45	函館ドック護岸改修	函館ドック	3,200	延長 84.4m
昭 45	昭 45	日鉄鉱業ドルフィン	日鉄鉱業	24,500	延長 43.5m
昭 45	昭 45	出光興産岸壁改修	出光興産	20,000	延長 74m
昭 41	昭 46	陣屋工業用地埋立	室蘭市	2,225,000	610,760 m <sup>2</sup>
昭 44	昭 46	崎守埠頭 1・2 パース	開発局	908,287	延長 370.1m
昭 45	昭 46	本航路-16.5m 浚渫	開発局	1,231,700	2,448,000 m <sup>2</sup>
昭 45	昭 46	陣屋地区木材整理場	開発局	320,000	防波堤 350m
昭 46	昭 46	函館ドック岸壁建設	函館ドック	128,440	延長 200m
昭 46	昭 46	函館ドック護岸改修	函館ドック	6,090	延長 97m
昭 46	昭 46	日石埠頭 H2 ドルフィン	日石	32,000	延長 28.5m
昭 39	昭 47	北外防波堤建設	開発局	4,515,414	延長 2,120.1m
昭 44	昭 47	南防波堤一部建設	開発局	1,538,900	延長 850.9m
昭 46	昭 47	本航路-16.5m 浚渫	開発局	425,500	428,000 m <sup>2</sup>
昭 46	昭 47	陣屋航路-16.5m 浚渫	開発局	535,600	605,000 m <sup>2</sup>
昭 46	昭 47	新日鐵埠頭北パース建設	新日鐵	372,311	延長 290m
昭 46	昭 47	日石埠頭 J1 棧橋	日石	662,500	延長 390m
昭 46	昭 47	日石埠頭 J2 ドルフィン	日石	80,000	延長 30m
昭 47	昭 48	崎守埠頭 3 パース	開発局	491,500	延長 185.2m
昭 48	昭 48	日石埠頭 J3 ドルフィン	日石	65,000	延長 34.7m



また当時の港湾の埋め立て状況を図示すると、以下のようになる。



#### (4) 停滞の現在

昭和26年8月18日、苫小牧港の起工式が行なわれた。北海道総合開発計画第1次5ヵ年計画として国費で400万円を掛けた我が国初の内陸掘込四基人造港の築設である。以来、41億円の事業費を掛けてでき上がった苫小牧港は、38年に重要港に指定された。その後、39年には出入国管理令による出入港に指定され、太平洋運賃同盟の北米定期航路寄港地の承認も受けた。

苫小牧港への入港船舶は次第に増え、46年には総隻数で室蘭港を超えた。50年には入港船舶総トン数と総取扱貨物量も室蘭港を抜いた。56年5月26日に特定重要港湾に指定され、55年度には外航貨物取扱量も室蘭を凌ぐようになった<sup>61</sup>。

この頃から室蘭では、10万人都市から脱落しようとしているのに、何故特定重要港湾の管理権を北海道へ返還しないのか、あるいは北海道との共同管理に移行しないのかという疑問が各層に持たれるようになっていった。下表は、北海道全体における室蘭港の貨物扱高に関する位置付けである<sup>62</sup>。残念ながら47年までの推移しか掲載されていない。おそらく46年のドルショック

<sup>61</sup>そもそも小樽、函館には、戦後直ぐの時点で及ぶことはなかった。すなわち22年輸出額は19,423(千円)、輸入額は43,830(千円)に対して、小樽は108,171(千円)と427,401(千円)である。函館は、輸出額は低い、輸入額は336,519(千円)であった。また輸入額で、26年には釧路に抜かれている。

<sup>62</sup>室蘭港港湾管理者(1974)。内石炭取扱高が最高であったのは38年の625万トンである。それが漸次減少して、47年には79万トンになっている、しかし臨海部工業の生産そ拡大と後背地経済圏の伸張により、

そして48年の第1次石油危機を受けて、将来計画を練り直したのであろうが、高度成長期にその凋落の徴候が伺える。すなわち、特定重要港湾に指定された40年が転換点だったのではないだろうか。それ以降、全道比率は漸減しているからである。

年次	全道			室蘭港									合計の 全道比
	合計	外貿	内貿	合計			外貿			内貿			
				計	出	入	計	出	入	計	出	入	
昭 35	33,328	3,879	29,449	13,340	8,905	4,435	2,768	145	2,623	10,572	8,760	1,812	40.0%
36	37,923	5,647	32,276	16,295	9,801	6,494	4,377	159	4,218	11,918	9,642	2,276	43.0
37	38,760	5,407	33,353	16,283	9,865	6,418	4,275	331	3,944	12,008	9,534	2,474	42.0
38	42,294	6,147	36,147	17,248	10,222	7,026	4,956	542	4,014	12,292	9,680	2,612	40.8
39	46,633	7,893	38,740	18,814	10,129	8,685	6,157	625	5,532	12,657	9,504	3,153	40.3
40	47,398	8,523	38,875	18,246	9,093	9,153	6,654	987	5,667	11,592	8,106	3,486	38.5
41	52,007	9,478	42,529	20,249	9,747	10,502	7,361	889	6,472	12,888	8,858	4,030	38.9
42	58,379	10,071	48,308	21,798	9,626	12,172	7,840	706	7,134	13,958	8,920	5,038	37.3
				(160)	(78)	(82)				(160)	(78)	(82)	
43	63,094	11,847	51,247	21,926	8,551	13,375	9,007	759	8,248	12,919	7,792	5,127	34.8
				(374)	(196)	(178)				(374)	(196)	(178)	
44	68,772	14,831	53,941	22,842	8,352	14,490	10,495	949	9,546	12,347	7,403	4,944	33.2
				(380)	(190)	(190)				(380)	(190)	(190)	
45	75,346	17,312	58,034	24,593	8,239	16,354	11,717	887	10,830	12,876	7,352	5,524	32.6
				(388)	(203)	(185)				(388)	(203)	(185)	
46	79,014	16,700	62,314	22,547	7,455	15,092	10,800	1,137	9,663	11,747	6,318	5,429	28.5
				(722)	(384)	(338)				(722)	(384)	(338)	
47	80,744	15,371	65,373	20,639	6,351	14,288	9,180	751	8,429	11,459	5,600	5,859	25.6
				(851)	(401)	(450)				(851)	(401)	(450)	

単位：千トン（ ）フェリー内数 『室蘭港港湾計画資料』 p.22

### § 7-4-3 都市基盤

#### (1) 戦時体制

金融恐慌以来、室蘭の経済状態は停滞し世相は戦時に向け険しさを増していた。室蘭商工会議所の『月報』第19号の「昭和4年の室蘭商況」と題した巻頭言では、室蘭は景気に左右されない街であるという通俗的楽観論を否定し、現下の不況の深刻なることを訴え、その真の原因は

一定水位を保つかの様に推移しているのである。内容的にも付加価値の高いものに移行したとか、フェリーによる来蘭者が増加したということはない。59年に運輸省は室蘭港再開発懇談会を設置し、また市も室蘭八景を制定する等、観光開発にも力を入れてきた。しかし港には遊休地が多く見られるのが現状である。

人為的な理由によると戒めている。すなわち、蘭東には日鋼・輪西製鉄所、蘭西には石炭鉱脈があり、年産額の 8 割を両工場が産していること。市民の大部分はこの 2 工場に勤務し、残りは港湾関係者か鉄道関係者であること。2 工場は好不況に左右されず、その他の産業もこれ等に従属しているため同様であること。対外貿易に関しては、室蘭で売買契約をする貨物は少ないこと。以上を挙げている。しかし、これ等の論拠は好況に向う場合妥当であり、「10 年苦境に沈淪した後の室蘭財界からすれば、単に皮相なる見解といわざるをえない」と述べている。そして卸売物価、小売物価共に下落する現状を指摘しつつ、廉売競争になっている点を諷めている。「狭小なる市内のみにて、互いに共食いをしては結局共倒れに終わる」と述べ減税の必要性を説いている。しかし時局は厳しさを増し、戦争へと突入するのである。

戦時では商工業者も疎開を余儀なくされた。第 1 次疎開では廃業を含め 87 の業者が疎開し、第 2 次疎開では 152 業者となった。商工業用地は、工作義勇隊と称する業者による取り壊しが行なわれた。よって、終戦になっても疎開者は家と生産手段を失った。艦砲射撃というより、自ら自滅の道を歩んだのは、その他の地域の各種産業疎開と共通している。

また、擬似家族的単位は内集団等と同じく、隣組や企業に吸収され広くは国家に統合されていた。独立単位体における接続関係は、本来企業毎に閉じるものであるが、戦時においては皮肉にも国家まで接続していたのである。しかしながら、自由な自己表現等は有り得ようもなかった。

## (2)戦後の諸相

20 年 12 月 8 日の室蘭民報創刊号には、「室蘭の在庫米無し」と報じている<sup>63</sup>。市議会は食糧対策委員会を設置し産地に供出を懇請したが、年末には配給不能の状態に陥っていた。21 年に入っても雑穀を含め遅延状態が続き<sup>64</sup>、結局配給量削減と遅延、一時借用米を繰り返す他方法がなかった。翌年米国からの救援米が届いたが、遅欠配から脱却するのは 24 年からである。すなわち、それまでは都市基盤を云々する段階ではなかったのである。

人口規模では、20 年が 91,164 人だったが、22 年には 96,692 人となっている。復員兵も加わり、食糧難に住宅不足が加算された状態だった。一部で住宅解放運動も勃発していた。戦争の終結は、国家や産業報国会という籠の崩壊でもあった。それ故、共に支え合うという擬似家族的単位の接続関係も壊滅した。人々は生きることに必死であった。不満を吸収する多様性吸収機構は、市にも国にも企業にもない状態だった。

都市機能が回復の兆しを見せるのは、産業界が復調した後の 30 年代からである<sup>65</sup>。すなわち、

<sup>63</sup>「室蘭市民は、このところしばらく恵まれた形であった。…中略…しかし室蘭のこうした安易な操作も、刻々せまる食糧事情のため永續せず、11 月下旬頃から 10 日の繰りあげ配給が 3・4 日に詰まり、現在では在庫ゼロというギリギリのところまで追いつめられてきた」と報じている。

<sup>64</sup>室蘭民報 21 年 11 月 2 日紙面、「米 26 石、雑穀 80 石供出」とある。食糧事情について付け加えると、終戦直後から 20 年代に懸けて漁業は良かった。30 年には 2,200 トンもの漁獲があったが、船が大型化するに従い皮肉にも不魚場に転じ、41 年の漁獲高は 1,000 トンに激減している。また、農業も混迷を極めた。20 年の第 1 次農地改革によって自作農に転じた者で、税負担に耐えられず廃農する者が続出した。20 年代はそれでも新規参入者があり、全体としては戸数は増えた。しかし 30 年代に入ると減少する。農業共同組合は、36 年と 40 年、2 度の倒産を経験している。

<sup>65</sup> 娯楽施設関連に触れておこう。33 年当時市内に映画館は 17 館あった。延べで 23 館である。松竹、大國館、共楽座、大盛館、愛国座等が、中央町から本輪西に点在していた。大人 95 円、子供 55 円の時代で

復興インフレの波に覆われ本当の戦争状態はしばらく続いたのである。

### (3)復興の時代

飢餓状態から脱却すると、行政が目向けなければならない問題は、人口増加に伴う公共施設の整備と住宅供給であった。ここでは、この2点に焦点を当てる。

戦前の人口のピークは2度あった。昭和15年の127,028人と19年の124,034人である。それ以前は、第1期拓殖時代の明治7年の58,349人である。明治7年の現象は、開拓時代の入植のためである。15年のピークは、戦時体制のための軍関係者・産業従事者が中心であると思われる。19年のピークは製鉄所と日鋼従業員が中心である。特に19年製鉄所は従業員数26,723人を数え、日鋼も15,000人に届く勢いであった。両社の従業員数にその家族を加えれば、当時の人口の8割近くになるのではないだろうか。この様に、昭和10年から終戦までの室蘭市の人口は、両社の従業員数に連動した形で推移している。逆に大正年間、室蘭市の人口に両社の従業員数が従属した形で推移している。例えば大正7年に人口が58,349人になると、製鉄所は9年に8,748人となり日鋼も7,000人を擁するようになる。また人口が減少に転じると、従業員数も減少する。この様に、創立から暫くの間両社は、従業員を室蘭在住者から採用していたことが伺える。しかし産軍一体体制が確立すると、産業自体が主導的に人口に影響を与えたのである。企業城下町の所以である。

終戦の年、製鉄所は10,285人となり日鋼は5,000人を割り込んだ。総人口も91,164人、19,338世帯にまで減少した<sup>66</sup>。その後引揚者・一時退避人口の流入等により、増加傾向に転じた。

20年代の室蘭の小中学校は、1学年16学級という状態だった。公共事業は必然的に、住宅供給と学校建設に向わざるを得なかった。しかし、現実には食糧確保に10年間を費やしたに等しい。

30年度は特異な年であった。大規模償却税が大幅に北海道に移譲され、歳入欠損状態に陥った。31年も5,000万円以上の大幅移譲が実施された。市は製鉄業税の引当寄付金を求めたり、市民からの一時借入金で急場を凌ぐ有り様であった<sup>67</sup>。総人口の3分の1が労働者階層で占められ、他に比べ税負担能力が脆弱であったためである。

しかし、基幹産業が勃興期に入ると状況は一転する。25年時点での持家率は20%程度であり、給付住宅すなわち社宅が47%、9,695世帯であった。つまり社宅在住者が大勢を占めていた。社宅のピークは、新日鐵では36年の6,036戸、日鋼は37年の5,333戸である。地域的には、中島、幌別が千戸を超え、知利別、輪西、港北が五百戸程度であった<sup>68</sup>。蘭北台地・東室蘭地区

---

ある。テレビは、NHK室蘭放送局の開局が33年であった。よって32年1月16日の室蘭民報の紙面「大相撲の熱戦、1時間以上キャッチ」は、NHK札幌局からの受信の様様である。

<sup>66</sup> 『室蘭市統計書』では91,178人。平成10年版の同書では、大正元年から平成10年が範囲であるが、それ以前を粗く振り返ると、明治4年592人、同10年1,232人、20年1,203人、30年3,404人、40年13,585人、大正元年34,379人となっている。正確な人口の推移は、同書を参考にされたい。

<sup>67</sup> 1等5万円から5等までの福引景品付き借用証書まで発行した。

<sup>68</sup> 当時の社宅の状況は、本山賢司の『ガキの勲章：ぼくがトム・ソーヤだったころ』（1984年、JICC出版）に詳しい。室蘭民報昭和31年8月30日紙面、「イタンキ沼に大社宅街」。また同60年8月28日に、「数奇な運命の土地」という記事で往時の生活振りが紹介されている。歌人の工藤仙二が、「帰っても階級のある社宅街 絢爛と咲け我が庭の薔薇」「五十五となれば否応なく出ねば ならぬと知って住む社宅かな」と詠んだ光景である。

の宅地造成が始動するのは、30年代末のことである。それまでは日鋼・新日鐵社宅群に拠る所が大きかった。市が行なったことでは、29年幕西町に母子寮を開設したこと<sup>69</sup>、33年に婦人無料宿泊施設憩いの家、28年に養護施設敬老荘等を開設したことは、比較的早かった。

すなわち、戦後の混乱が一段落すると、再び各種の擬似家族的単位が形成され、小規模ながら住民のための施設作りが個々に始められた。これは、従来の大企業・地場企業家による都市作りとは異なり、しかしまた住民のための都市基盤整備という統一的な運動でもなかった。行政も、財政的に住宅政策を行なう段階ではなかったからであり、それ故有志の運動が個別に試みられたのである。裏を返せば、室蘭を単位体化する力は何処にもなかったのである。その後も、補助金と企業からの寄付に依存し、室蘭の社会的単位体は決定的になるのである。

後に40年代に入り、蘭北台地、蘭東方面への拡張を企図した開発が行なわれ、2万4千人居住可能な白鳥台ニュータウンとして実を結ぶ<sup>70</sup>。

医療関係でも、2大企業が果たした役割は大きい。官立、公立、町立と改称した室蘭病院が、市立として再出発したのは大正11年のことだった<sup>71</sup>。しかし26年には失火し全焼した。その後は、船見の中浜病院等しかない状態だった。

私立楽生病院と称した日鋼記念病院が一般開放になったのは、32年からである<sup>72</sup>。新日鐵病院が開放されたのは、44年である。後者は北海道製鉄輪西診療所を日鋼病院元町診療所としたのが前身で、16年から開業していた。人口増加の著しい蘭東地区に総合病院がないことから、市民からの嘆願を受けての開放だった。前者は、後55年日鋼から独立している。その後、室蘭登別急病センターが48年し開設され、私立室蘭総合病院は山手町に平成9年に完成した。

学校教育関係では、工業専門学校の大学昇格が決まり、24年に室蘭工業大学が開学した。しかしわずか3ヵ月後の25年1月、全焼した<sup>73</sup>。再建は、富士製鉄、苫小牧王子の協力を得て、27年である<sup>74</sup>。また、22年の新学制導入時の人口は9万6千人であったが、10年で14万人を

---

<sup>69</sup> 44年閉鎖。室蘭民報44年12月22日。開設の中心は、室蘭母子の会の初代会長土井美恵。婦人の一時避難所の「憩いの家」も、39年の母子福祉法を受け44年に閉鎖された。当時の中心者は、初の女性市議員池田松子。しかし、同じく社会的弱者である障害者政策は遅れた。身体障害者福祉法が制定されたのは25年である。ところが市が計画を策定するのは、(授産施設蘭光社は輪西に37年に作られてはいたが(同37年5月10日紙面))56年であった。寄付に頼った計画であったため、新日鐵の第1高炉が休止する中、予算措置は大幅に遅れ、63年ようやく障害者福祉総合センターが開設した。知的障害児への義務教育は53年に法制化されるのだが(室蘭民報53年4月6日)、室蘭市では、既に37年に「えとも学園」を、40年には白鳥学園を開園している。後に、平取養護学校、北海道室蘭養護学校が開校する。共に義務化の後である。なお「敬老荘」は元は生活困窮者用語施設で、後に老人ホームとなった。

<sup>70</sup> 室蘭民報46年11月1日、「白鳥台ニュータウン盛大に完成式」。

<sup>71</sup> 戦時中は、料亭の常盤を買収してまで治療に尽くした。当時は、徳中祐満邸脇から地下道で結ばれ、診療施設として利用していた。失火時の損失は、1億3千万円以上とされる。因みに常磐も粹月も、そして三和倶楽部も今はない。

<sup>72</sup> 室蘭民報30年7月17日。因みに富士製鉄は、登別にも富士製鉄室蘭製鉄所病院を、昭和18年に建築している。

<sup>73</sup> 室蘭民報25年1月5日、「室工大本館を全焼、損害7,500万円にのぼる」。

<sup>74</sup> これには美談がある。鷲山第三郎教授の発案で、室蘭工業大学附属図書館復興室蘭婦人協力が発足したことである。昭和25年発足時より会員数は1,500人を数え、同会がその後の蔵書の礎を作った(室蘭民報25年2月17日紙面、「婦人協会誕生」)。元室蘭工業大学附属図書館司書の山下敏明氏によれば、同会は、「はまなす会」と改称し親睦団体として今も続いているという。平成元年8月、創立四十周年には文

越えてしまった。それ故 30 年代後半は、小中高校共新築・改築が続いた<sup>75</sup>。例えば北辰中学は、36 年に生徒数 2,000 人を越え、室蘭中学の旧校舎を分校に使用せざるを得なかった。40 年には高砂・知利別小学校から児童を分け、水元小学校を開校させる等人口増加に対応した<sup>76</sup>。高校も同様であった。32 年の中学卒業生は 4,000 余人であったが、当時、栄、清水、商業、工業、定時制の併せて定員 1,300 人の収容能力しかなかった。それに反し、当時は高校進学希望者が圧倒的に増加した時代であった<sup>77</sup>。予算もなく、よって市は高校の誘致活動を行なった。それに応え、室蘭大谷が 34 年<sup>78</sup>、室蘭カトリック女子は 36 年に開校した。また保育所・幼稚園も同様で、半数以上の子供は入園できない状態だった<sup>79</sup>。

新学区制が始まる 22 年に誕生した定時制高校に、簡単に触れる。当初、室蘭高等学校と鶴ヶ崎分校(旧室蘭市啓明高校)、幌別分校に設置されていた。生徒には、日鋼、輪西製鉄所、国鉄職員、教員が多かった<sup>80</sup>。しかし教室は不足し、希望者が全員入学できる状態ではなかった。そこで、日鋼・製鉄所は、企業内学校を設立した。後に、富士鉄高等工業学校・日鋼高校と名称変更し、定時制通信教育も導入した。全寮制であった<sup>81</sup>。

市の財政が好転するのは、31 年以降である。日鋼、製鉄所、富士セメントの他、日本石油精製室蘭製油所等の設備投資、海運界の活況も重なり、31 年初めて一般会計決算で 6,400 万円の剰余金が生じた。公営住宅、道路、下水処理等に目が向けられるようになるのは、それ以降のことである<sup>82</sup>。全道一の衛生都市と呼ばれるようになるのも、企業城下町であったからに他ならな

---

集『はまなす』を発行している(発行人はまなす会会長関沢美津恵、編集五十嵐善子)。この様に室蘭は、婦人運動が活発な土地でもあった。先の注 62 で紹介した室蘭母子の会や、婦人民主クラブ等が核となり、室蘭市婦人団体連絡協議会が生まれた。その後離合集散を経て、45 年に連合婦人団体協議会が誕生した。初代会長は高橋ハル。時に市政に影響を与える存在だった(室蘭民報 55 年 6 月 9 日紙面、「地域婦人会館、一転、東町に変更」)。また大学に関して言えば、昭和 35 年に短期大学部を設置したが 41 年には廃止した。また後に、文化女子大学も高砂町に開学している。

<sup>75</sup>室蘭民報 37 年 11 月 10 日紙面には、常盤小の改築の様子が報じられている「室蘭常盤小なつかしの校舎にサヨナラ」。しかし僻地の状態は酷かった。室蘭民報 32 年 6 月 19 日、「辺地校の実態、十校が無灯火」。

<sup>76</sup> 43 年には常盤小、武揚小、北辰中学が、各々校舎を交換するという対応まで行ない生徒数に合わせた。また、蘭東中学と鶴ヶ崎中学から分離した東、向陽両中学は校舎のみの開校だった。38 年開校した東高校も同様であった。

<sup>77</sup>室蘭民報 28 年 9 月 17 日、「室蘭市中卒実態調査」。進学希望者は 65.5%に昇った。背景には、求人数の不足がある。室蘭民報 28 年 11 月 28 日紙面、「依然と狭き門、高校 20% 中学 12%」。

<sup>78</sup> 旧武揚小を借用しての開校だった。44 年に移転した。「室蘭大谷高校が移転へ。八丁平の幼稚買収確実」(室蘭民報 44 年 10 月 12 日)。

<sup>79</sup>「少ない保育所に希望者わんさ」(室蘭民報 37 年 11 月 13 日)。37 年当時、私立保育所は 7、市立は 5 箇所あり、収容定員は 850 人程度だった。同年の 5 歳児の人口は約 2,500 人だった。最も子供の多い地域は、小橋内、祝津、絵柄であったが、この内保育所があったのは小橋内の 1 カ所のみであった。幼稚園は 4 箇所しかなかった。しかも老朽化が酷かった(同 37 年 7 月 21 日)。それでも入園発表日は、合格発表の様な光景であったと報じている。

<sup>80</sup> 因みに室蘭高校定時制の初代生徒会委員長は、36 歳の室蘭駅助役であった。

<sup>81</sup> 将来職場で指導的役割を期待されていたため、他の高校に比べ授業時間は 3 倍過密であった。しかも給与と奨学金、卒業後の就職も保証されていたため、定員の 7 倍を超える受験生を集めていた。

<sup>82</sup> 下水工事は、31 年に第 1 期公共下水事業計画が着工し、39 年の追直漁港に設けた蘭西下水末処理場が完成した。これにより蘭西地区での下水処理が可能となった(室蘭民報 39 年 2 月 5 日)。第 2 期工事は、38 年から蘭東、輪西で始まり、崎守、白鳥に延長された。以前は、屎尿の海洋投棄が行なわれ、舟見町追直浜は黄金の滝と呼ばれていた。

い<sup>83</sup>。

#### (4)停滞の現在

増加する人口は、躍進の証しと考えられていた。30年には、人口規模で道内6位の都市になった。44年の住民基本台帳による人口は183,125人を数え、20万都市は時間の問題と考えられていた。しかし、45年には162,059人となり伸び悩みを示す<sup>84</sup>。住民基本台帳では、同年180,518人。しかし翌年は、170,459人に減少している。すなわち、1万人の減少である。42年、高薄市長時代に策定した総合基本計画の目標人口26万人は、夢と消えた<sup>85</sup>。この時期の特徴としては、半島部の蘭西、蘭中、輪西地区の人口停滞及び減少が始まったことと、蘭東、港北、登別市が人口を伸ばし、特に室蘭の昼間人口を補給する形となったことである。

44年を境に教育現場でも児童・生徒数の減少が激しくなり、統廃合が行なわれる様になる。皮肉なことに、鷺別町に学校給食センターが開設されたのが44年<sup>86</sup>、さらに祝津町に西学校給食センターが開設されたのが50年である。そして平成6年度の児童・生徒数は16,119人である。必然的に両センターは統合されることになった。幼稚園も50年以降、一園も建てられていない。新日鐵高校(元富士鉄高校)は55年、日鋼高校は60年に幕を閉じた。定時制啓明高校、室蘭清水丘高校定時制も平成に入り閉鎖された。

50年代後半、構造不況が深刻になると、市は公共事業と企業誘致を働き掛けるが成果は芳しくなかった<sup>87</sup>。社宅群も往時の3分の1以下になった。公共事業の1つにスポーツ施設が挙げられる。最初のものは、23年の御崎町市営プールである。25年には陣屋海浜体育館が作られた。市の財政が好転する30年代には体育施設設置期成会が発足し、45年に宮の森に室蘭市体育館が建設された。55年には入江陸上競技場が、国鉄跡地に建設され、63年までに総合運動施設として整備された。また39年に市立文化センターが落成し<sup>88</sup>、63年には市立室蘭図書館附属資料館(港の文学館)も誕生した。

この間、室蘭の中心は蘭西から蘭東へと移動し、中島地区が中心、輪西・中央は副都心となった。これは40年代初頭の道の広域商業診断によっている。43年に中央市場が日の出町に開設されたことが大きい。56年に、丸井今井室蘭支店、長崎屋室蘭中央店、室蘭ファミリーデパート桐屋が同時に開店した<sup>89</sup>。蘭西・蘭東を結ぶ直通バスの増便等の問題を抱えながらも、出店1カ

---

<sup>83</sup> 20年の艦砲射撃で上水道は壊滅していた。復旧したものの、人口増により夜間断水・給水制限が行なわれる状態が続いた。水源調査の結果、トンケシ来馬川とワシベツ川からの取水が適当ということになった。前者は幌別村が、後者は日鋼が水利権を持っていた。協議の結果、水利協定が成立する。44年の千歳上水場完成で日量8万トンの給水が可能となった。しかしこの内、8割は鷺別川を含む登別に水源を頼ることになる。この水利権が、後の合併論議の焦点になるのである。

<sup>84</sup> 第11回国勢調査。

<sup>85</sup> 室蘭民報45年11月11日、「室蘭人口伸び悩み、「55年まで22万人」は困難に」。

<sup>86</sup> 室蘭民報44年8月30日、「1万7千人分を一手に」。因みに室蘭における学校給食の始まりは、20年12月、大沢小学校母の会がジャガイモの塩茹でを振る舞ったこととされている。

<sup>87</sup> 室蘭民報63年4月2日。

<sup>88</sup> 室蘭民報39年10月23日。

<sup>89</sup> 室蘭民報56年4月16日、「小売り業者が大型店迎撃作戦」「客足どっと17万人」。また同54年12月25日紙面、「小売業界“大転換の時代”に」という記事で、「室蘭ファミリーデパートと心中する東町。商

月後調査、同1年後調査では、何れも付近商店街に深刻な影響を与え、商店街の近代化が論じられるようになった。市全体としては、近代化に乗り遅れたと言うより、その後の人口の減少等から鑑み、近代化の方向を必要とはしなかった、という感がある。

その後、「室蘭地域商業近代化計画報告書」等が平成年間に入ってから策定されたが、今は街全体に寂しい空気が流れている<sup>90</sup>。

#### § 7-4-4 産業基盤

##### (1) 戦時体制

昭和17年7月に室蘭商工会議所の斡旋により、室蘭商工業組合協会が結成された。国家の統制強化を重ねていった戦時経済は、重要産業団体令や企業団体令などで物資総動員の管理体制を固めつつあったが、この企業団体令は、後の統制合理化に備えた業者の整理と体質の強化を狙いとしたものだった。

当時、室蘭市内の金融機関としては、北海道銀行支店、北門銀行支店、北海道拓殖銀行支店、安田銀行支店と室蘭銀行支店及び室蘭無尽株式会社、小樽無尽株式会社室蘭支店の4銀行支店、1信用組合、2無尽会社の計7金融機関があった。しかし、戦局の進展に伴ない、軍需品生産はますます急を要し、政府は公債の消化と金融統制を余儀なくされ、日本銀行の下に全金融機関を統一的に運用する金融統制会を設置した。これにより17年1月に日本銀行札幌支店が開設され、道内統轄店の役割を担った。この金融統制により、商業資金はいよいよ枯渇した。次いで地方金融機関の統合へと強化され、20年5月、北海道には北海道拓殖銀行が唯一の地方銀行となった。室蘭では従来の北海道拓殖銀行室蘭支店が同行の第1支店となり、北海道銀行室蘭支店は同拓銀第2支店となって統合され、道外系銀行としては安田銀行室蘭支店の1行のみとなった。

また、庶民金融機関の無尽会社でも統合が進められ、15年12月に室蘭無尽株式会社が北海道無尽を吸収合併して北海道無尽株式会社の室蘭本店となり、17年10月には北日本無尽株式会社へ合併、さらに19年3月には小樽無尽株式会社を母体とした全道1社の北洋無尽株式会社に統合され、その室蘭支店となった。

同18年10月公布の軍需会社法は、政府任命の生産責任者の命令に服し、企業全体の人的・物的一切を国家の全面的な管理下に置くという非常事態体制に組み込むものであった。翌年1月に同法により軍需会社第1次指定がなされ、以来同年中に第3次に及び600を越える軍需会社が指定された。これ等の会社は直接国家管理下に置かれた恩恵として、軍需産業指定金融制度所謂発注前渡金支給の特典が与えられた。この国家資金の流動化は、財閥資本の金融業界における比重を高め、三井・三菱・住友・安田等の重化学工業に対する支配力を強化する結果となった。

船舶関係も国家統制が図られた。16年9月、政府が発動した港湾運送業等統制令は、全国80

---

業立地の拠点化に望みを託す中島町。通過地帯となる輪西。」等と、55年から策定予定の地域近代化計画に対応した再開発の必要性を訴えている。

<sup>90</sup> おそらく40年前後に輪西で商売をしていた人々が一番利益を受けた人々であっただろう。道南バスの



の港湾で荷役運送等を営む 7600 の業者を、原則として 1 港 1 社に統合しようとするものであった。室蘭港関係港湾荷役については、統制令公布直前の同年 7 月北海道石炭荷役株式会社の設立等があり特殊な事態であった。

政府は戦局の激化に伴い、17 年 4 月に戦時海運管理令により特殊法人・船舶運営会を設立した。20 年に入り、船舶運営会が運航管理を全面的に掌握することに伴って、室蘭出張所が支部に昇格し、同時に日本郵船・三井船舶等その他の出先機関の全てが吸収された。支部の業務は国家使用船の運航管理の他、広範囲に亘るものであった。

沿岸輸送関係でも、船腹の不足が深刻を極め、木造や小型機帆船が戦時標準船と呼ばれるに至っていた。栗林商会では、機帆船や筏を用いて石炭輸送を行なう有り様であった。また、政府が大手の海運会社に奨励した木造の戦時標準船の建造にも進出し、さらに栗林近海機船株式会社を設立して専ら軍需物資の沿岸輸送に当たった。

戦時経済下では、企業の再編成と共に防空疎開が進められた<sup>91</sup>。特に 18 年、防空法改正により都市疎開実施要綱が定められ、室蘭市もこの指定を受け、戸数約 775 戸が疎開した。特に深刻だったのは日鋼の分散疎開である。工場防衛が進められ、18 年 4 月には室蘭製作所に防空課を設置し、重要軍需工場としての防衛と生産達成に邁進した。しかし、日本製鐵八幡製鉄所が空襲を受けたことで、被害を極度に抑えるために、日鋼も施設の分散・疎開が緊急事となった。

一方製鉄所の方は、昭和 9 年、官営八幡製鉄を中心とした企業合同により誕生した日本製鐵株式会社に統合された。これにより本稿でも、日鋼輪西と呼ぶことにする。

## (2)戦後の諸相

日鋼は民需転換で再起を図るため、一旦解雇の上、最小限の要員のみを再採用した。この前後、自発的に退職者が相次ぎ、この結果最盛期には日鋼・製作所で昭和 19 年では 39642 人、終戦直後に 34639 人を擁した同社は、総数 7432 人に激減した。室蘭製作所の 21 年 1 月末の従業員数は、3770 人(内未復員者 569 人)であった。

20 年 12 月、民需転換が許可された日鋼では、21 年 8 月賠償指定の特別経理会社とされた。しかも全工場対象という過酷なもので、指定即施設の廃絶に繋がるものであった<sup>92</sup>。この指定に

---

起点もあり、同地区は商圏人口 6 万 5 千人と言われていた。

<sup>91</sup> 昭和 20 年、各企業とも軍需部門は疎開を命じられた。しかし当時の室蘭では大工場を移転することは不可能だった。一般論として自動車メーカーの場合を見ると、日産は疎開先では 1 台のトラックも製造し得なかった。またトヨタは手仕事の部品組み立てを除いて閉鎖を余儀なくされた。ディーゼル自動車は 400 台の工作機械を長野の地下工場に移したが動力設備が伴わず遂に移動することはなかった。コーヘン(1950)は、疎開という措置によって生産の完全なる崩壊をみるに至ったとし、政策の完全なる誤りであったことを指摘している。またメーカーの疎開は、下請け企業にも打撃を与えた。工場が分散したためである。これにより、メーカーの疎開は牛車により、航空機部品の搬入は馬車によるという奇妙な現実が出現することになった(中村(1953))。また、工場疎開に類似した話としては当時の航空機製造工場の立地が挙げられる。当時、名古屋、太田、姫路にメーカーがあったが、各々隣接する飛行場を持っていなかった。試験飛行として陸海軍への納入のためには、各々各務原、熊谷、相生まで牛車に載せて運ぶという有り様だった(三野正洋『日本軍の小失敗の研究』)。よって、牛馬によって機械を少しずつ運ぶという工場疎開も、非効率や破滅への糸口になるというよりも、それによって安全に操業を確保し得ると真剣に考えていた様だ。

<sup>92</sup> 室蘭民報 21 年 6 月 21 日紙面、「石炭飢饉の赤信号、日鋼操業休止の運命か」。同年 7 月 13 日紙面、「日鋼は八幡か輪西か」。12 月 26 日紙面、「日鋼最悪の危機に突入か」。

室蘭では、直ちに会社側が対策委員会を、労組は存続懇請委員会を設置したのを初め、室蘭市議会は日鐵・函館ドックを含む 3 基幹工場存置の請願委員会を設置した。また、連合町会長会議では市民の請願署名を町会毎に取りまとめ、市役所経由で一大運動を展開することに決定した。室蘭民報は「全市一丸の存置運動に決起」と報じた中で、一戸一人に限らず意志能力のある者は全て署名できると運動の展開を呼び懸けた。

商工会議所に触れておこう。昭和 3 年に発足した室蘭商工会議所は、戦後は、21 年の社団法人から 25 年の法施行を受けて、現在の形になった<sup>93</sup>。当時の会員は 297 人だった。32 年に産業会館に移転した<sup>94</sup>。

### (3)日鋼・日鐵輪西の再開と基幹産業の勃興

日鋼では、公職追放令・過度経済力集中排除法の指定(23 年)により改革が行なわれた。24 年には、企業再建法に基づく再建整備計画が認可され、同年末制限会社の指定が取消され、25 年には新会社、株式会社日本製鋼所となって再出発した。

その後日本製鋼所室蘭製作所は、本来の使命である鑄鍛鋼製品の受注が増え、米軍特需等により早くも 24 年頃には安定的な成長傾向を形成した。

日本製鐵株式会社の第 3 次拡張計画の下に、名実共に一大鉄鋼一貫工場として操業を続けた日鐵輪西は、20 年 7 月の空襲と鑑砲射撃によって施設に致命的損傷を受け、以来操業不能状態のまま約 1 年が過ぎた。終戦によって平和産業への転換を期したものの、深刻な石炭不足が操業再開を阻む悪条件となっていた。しかし、日鋼と同じく鉱山挺身隊まで組織し、また製塩業まで行ない組織防衛に努めた。しかし遂には、八幡集中の傾斜生産政策により、溶鉱炉の火は吹き止めとなった。21 年 9 月のことである。ところがこの間 8 月に、賠償指定によって銑鉄 40 万トン相当の設備と硫酸工場が対象に決まり、輪西存廃問題は重大局面迎えた<sup>95</sup>。

労使共に存廃問題への温度差はあったが、日増しに輪西存置の声は高まっていった。日鐵輪西製鉄所休業休止反対運動は全道的広がりを見せた。22 年に八幡集中生産が解除され、また石炭事情が好転したことを受け、第 4 溶鉱炉の操業が再開され、以後順次鉱炉の火が戻った。

しかし数奇な運命を辿る製鉄所は、またも漂流する。過度経済力集中排除法に基付き日鐵が再編成されるのである。すなわち 25 年同社は、八幡製鉄、富士製鉄、日鐵汽船、幡磨耐火煉瓦の 4 社に分割された。この内富士製鉄は、輪西、釜石、広畑 3 製鉄所と富士製鋼所の全資産を継承

<sup>93</sup>室蘭民報 21 年 10 月 3 日紙面。むろらん港まつりも商工会議所によって企画されたものである。当初は、復興港まつりと称した(同 22 年 7 月 22 日)。

<sup>94</sup> 現在産業会館には、徳中祐満と磯村豊太郎の胸像があるが、これには謂れがある。かつて磯村は、三井物産の材木部門を担当していた。その頃、新興の栗林と既成勢力の佐々木は覇権を競っていた。五朔の死後あとを継いだ徳一を助けたのが、北炭の社長に転じていた磯村だった。徳一はそのときの恩を忘れることはせず、事業が軌道に乗った昭和 10 年頃、私財を投げ打って磯村記念会館を建設しようとする。しかし、当時の北炭幹部は前社長の磯村に必ずしも好意的とは言えず、自社所有の敷地の提供を拒み、話しは立ち消えになってしまった。後の 32 年、商工会議所会頭になった徳中祐満は、念願の産業会館を建設するのだが、途中資金に行き詰まってしまった。そこで 5 階ホールを磯村講堂とすることにして寄付集めをする。これが功を奏し、20 年振りで徳一の志も実現し室蘭港発展の恩人の像も残ることになった。

<sup>95</sup>室蘭民報 21 年 3 月 21 日、「存続する製鐵所は釜石か輪西か」。一方中小企業数は増加の一途を辿った(同 21 年 11 月 2 日)。

し、日鐵輪西製鉄所は、翌 26 年から富士製鉄室蘭製鉄所と改称した<sup>96</sup>。

26 年からの第 1 次合理化計画により老朽化した輪西から仲町工場へと移転し、同時期に輪西工業高校を作り技能者の育成を行った。28 年には銑鉄・鋼塊・線材等で中心的な企業に成長した。29 年には、磐木セメントとの共同出資により富士セメントを設立した<sup>97</sup>。

数奇な運命は日鋼にも訪れる。29 年の日鋼室蘭製作所の日鋼争議である。これは 193 日も続いた。これは後述する。その他の基幹産業についても概観すると、函館ドック室蘭製作所は、船舶・機関車の受注が減り労働争議も頻発し、苦難の道を辿った。しかし 27 年に賠償指定が解除されると、船から橋梁へと本業を転換し再生した。檜崎造船建設会社は、戦時中、機帆船や木造船の修理等を行っていたが、戦後は鋼船修理・新造へと移行し、北洋適格漁船メーカーとなった。その他の衛星企業や関連企業も 20 年代後半には、早回復基調に乗った。その後は高度経済成長の波に乗り、順調な成長を遂げた。

#### (4)日鋼室蘭争議

朝鮮戦争による特需で鉄鋼景気に沸いた時期もあったが、その反動も大きかった。昭和 29 年の休戦協定が転機となって、産業界は一転して不況の嵐に見舞われた。尼崎製鋼等は倒産し、関東製鋼、淀川製鋼、大同鋼板等では大量人員整理が続発した。デフレ経済の特徴そのものが表面化し、賃上げ交渉から合理化反対という労働運動の質的転換も、この時期起きたと言える。労働運動史上稀有の長期闘争となった日鋼争議も、この一連の流れの中に位置付けられる。

会社側は 29 年 6 月 18 日、室蘭製作所で合計 1,246 人の希望退職整理案を、室蘭民報紙上で広告した<sup>98</sup>。これに反発した組合側は、室蘭地協を中心に日鋼共闘委員会を設置し、闘争態勢に入った。闘争は 193 日間に及ぶ<sup>99</sup>。闘争の長期化は、種々の悲劇を産んだ。1 つは、倒産を恐れ、組合が分裂したことである。この内会社再建派は第 2 組合を結成し、双方は主婦や子供まで巻き込んで、組合員同士の争いをも引き起こした。双方に重症者や自殺者を出す結果となった<sup>100</sup>。2 つ目には、下請け企業全体・中小商工業界にその影響が波及したことである。特に御前水町の社宅街を筆頭に、母恋から御崎町に至る商店街と東町商店街は大幅な減収となった。当時の室蘭民報では、全青色申告(180 件)中、3 分の 1 は課税対象外に落ちる、との見通しを報じている。

中労委斡旋案を労使が受諾したのは同年 12 月 27 日である。この間、662 人が解雇された。しかし同時に、日本的終身雇用制度を定着させる糸口になったと言えよう。

---

<sup>96</sup>この裏には大変な駆け引きがあった。連続鋼板技術の分野で最新鋭であった広畑工場獲得に、各社懸命になっていた。最終的に富士製鉄に帰属した理由は、「室蘭の条鋼、釜石の棒鋼、広畑の鋼板を噛み合わせなければ、製鉄会社とは言えない」と同社首脳が関係要路を説得し、また時の首相の了解も取り付けて不転の決意で臨んだ結果である。また当初、社名を北日本製鉄としていたが、設立時に富士製鉄としたものである。さらに、昭和 45 年、同社は八幡製鉄と合併し新日本製鉄となる。45 年 3 月 31 日付け室蘭民報では、粗鋼生産世界第 2 位と伝えている。

<sup>97</sup>室蘭民報 30 年 4 月 30 日紙面では、鉄鋼・製鉄の町の歴史を回顧し、富士セメントの偉容について伝えている。

<sup>98</sup>室蘭民報 29 年 6 月 18 日紙面広告「日鋼従業員の皆様へ」。また同記事「日鋼・企業整理を発表」の中で、50 歳以上等 9 項目の基準を明示した。最終的に 662 人が解雇された。

<sup>99</sup> 同紙 29 年 7 月 21 日紙面では、会社側のロックアウトの様態を伝えている。

<sup>100</sup> 日鋼室蘭争議は、鎌田・鎌田(1993)に詳しい。

その後、国鉄室蘭棧橋、栗林、王子等でも大規模な労働争議があった。ここで、室蘭地方の労働運動史を簡潔にまとめておこう<sup>101</sup>。結成は昭和 20 年の日鐵輪西製鉄所労組が、最初である。翌年までに 66 組合が産声を上げ、組合員は 35,000 人を数えた。大凶作を切り抜けるべく、食糧確保金や買い出し休日の要求が相次いだ他、戦時中の徹底的な圧迫に対する労働者の反動は、非民主的幹部の追放という形で表れた。

21 年初め、政党色のない純然とした階級運動を目指し長谷川正治等が準備を進め<sup>102</sup>、函館ドック労組、日鋼労組、北教組等 21 組合で室蘭地方労働組合協議会が結成された。翌年 5 月武揚小学校で 20 年振りにメーデーが開催された<sup>103</sup>。室蘭は道内でも組合結成が早い地域であり<sup>104</sup>、かつ産業構造が重厚長大な企業体系であったため、日本の戦後労働運動の縮図とも言われている。すなわち、背景として戦後成長期の要因の全てが凝縮されていたこと、労組も経済的要求から権利要求に変貌し、また政治的色彩を帯ながらも地域的貢献を兼ね備えなければならなかったこと等が理由である<sup>105</sup>。

室蘭地方労働組合協議会は戦後の労働運動の指導的役割を果たしたが、先の日鋼第 2 組合が発足し分裂した。この第 2 組合と海員組合が中心となって全労・室蘭地区同盟の流れが生まれ、労使協調路線を歩んだ。これに対し地協は、公務員共闘を中心に政治闘争を含む運動を展開した。その後、長きに亘り分裂状態が続いたが、平成年間に入り、両者は連合室蘭へと大同団結し、今日に至る。室蘭地方の労働界を担ってきた水と油の 2 つの潮流は、長期に及ぶ不況と組織率の低下により、地域社会への参加を建前に生き残りを図ったと言える。

#### (5) 停滞の現在

その後、46 年のドルショックそして石油危機を潜り抜け、今日に至った。しかしその道は険しいものだった。ドルショックは我が国最長の大型好況を断ち切り、鉄鋼業は減産体制による延命を余儀なくさせた。しかし 47 年には、日本列島改造論ブームによる需要増大で、好況に転じた。新日鉄・日鋼の従業員数はこの間上下した。ところが第 1 次石油危機の襲来は、一転して再度、装置型基幹産業には深刻な打撃を与えた。室蘭では、鉄鋼 2 大企業その他、関連企業・下請け企業全体にその影響が拡大した。50 年危機説が論じられ、不況の深刻さは年々増していった。

構造不況が深刻になると、八幡製鉄と合併し新日本製鉄となった富士製鉄は、58 年には合理

---

<sup>101</sup> 北海道労働部編(1953-)を参照した。『北海道労働運動史』(終戦 講和編)では、戦前の状況は、昭和 10 年現在組織数 27、組合員 11,000 人であったが、勤労体制確立要綱下になると産業報国会及び労働報国会に吸収され機能は失われたと述べている。しかし実体は「上すべりしていた」のである(濱口(1980)p.169)。

<sup>102</sup> 日鐵港湾労組、元室蘭市長。

<sup>103</sup> 室蘭民報、昭和 29 年 5 月 2 日紙面。「戦後最大の動員数、さながら国民メーデー」と伝えている。

<sup>104</sup> 室蘭商工会議所の 1926 年 3 月の『月報』第 4 号では「資本家に望む」と題した一文を載せ、労働者の賃金増額要求に理解を示しつつ、以下の様に警句を発している。「月給生活者すなわち有識無産階級者の今日の実状は、すなわち恐るべき物価騰貴の影響にして、たまたま増給さるる俸給はそれに伴わず生活安定を欠き今や不安の中に 1 日を送りつつある。…中略…社会が有識無産階級を顧みないならば、生活の安定を計ろうとする手段が比較的密接なる関係を有する労働階級と組み、資本階級に当たり労使二階級の争いともなれば、遂に恐るべき事態を惹起することはいうまでもなく、産業は阻害され生活は惨たんたるものに化するであろう。」

<sup>105</sup> 室蘭地協解散時の最後の会長を務めた越浪一芳は、そう述懐している。

化案を提示し第 4 列コークス炉を停止した。新日鉄の合理化案は、同年 3 次に及んだ。また日鉄セメント、志村化工等が合理化・倒産を余儀なくされた。幾度か行政指導を受けた檜崎造船も、会社分割を余儀なくされた。日鋼室蘭でも、転職促進のための教育訓練を度々行なった。北炭本体も、夕張新鉱で戦後最大の炭坑事故を起し、既に 56 年には会社更正法を申請している。室蘭港の貨物量は、漸減し続けた。また最後の石炭船が室蘭港を出港し 84 年の歴史に幕を降ろしたのは、51 年だった。

また噴火湾のホタテから毒性が検出され、出荷停止になったことも度々だった。58 年室蘭市経済労働部の経営動向調査によると、全ゆる産業で前年度比で売上げは 40%減少していることが明らかとなった。また同年西胆振地方のみで、企業倒産数は戦後最高の 101 件に昇り、負債総額は 69 億を越えた。貿易実績も過去最低を記録した。この様に、経済的には'70 年代以降、下降局面を辿り続けている。現在、以前は室蘭湾の 8 割近くを占めた工場群は、廃墟の様に静かに佇んでいる。

## § 7-5 独立単位体としての道南バス

### (1) 揺籃期

前述のように徳中祐満が室蘭自動車合資会社を設立したのは、大正 14 年の 7 月であった。資本金は 13,500 円、本社を千歳町 69 番地に置いた。営業種目は、乗合自動車、貸自動車業、機械修製とその付帯事業である<sup>106</sup>。社員は、運転手と車掌が各々 5 名、整備工が 2 人であった。

当時の同社は、「社長自ら人材を見出し育てた時代」であったと伝えられるように<sup>107</sup>、早朝夜間は社長自ら運転をし、接客・整備等を取締役が教える等、擬似家族的単位であった。しかしシステム的ではなかった。株式会社化した後も、市営バス問題等外的攪乱に絶えず晒されていた。実は、公共交通機関を要望する声は、幾度か市民からも政敵の市議会議員からも上がっていたのである<sup>108</sup>。それに応えようとしたことが、後に同社に危機を招くのである。

### (2) 統合

室蘭自動車が合資会社から株式会社へ組織を変更した頃道内バス業界は、恐慌の余波を受けて混乱を来し、業者の乱立・対立が深刻になっていた。株式会社に改組後の昭和 7 年末の状況では、道内バス業者は室蘭・胆振・日高における 17(内個人経営 9)を含め、全道で 164(内個人経営 98)に達し、使用車数は合計 427 輛すなわち 1 業者平均僅かに 2.6 輛、競合路線は 4 社競合 2 線、3 社競合 9 線、2 社競合 13 線を数え全線路の 2 割 4 分を占めていた。

<sup>106</sup> 代表社員とその出資額、責任範囲は、以下の通りである。徳中祐満(3,000 円、無限)、的羽定次郎(2,500 円、無限)、山内多市(2,000 円、無限)、杉浦友三郎(2,500 円、有限)、畑野繁六(5,00 円、有限)、藤沢儀一(5,00 円、有限)。

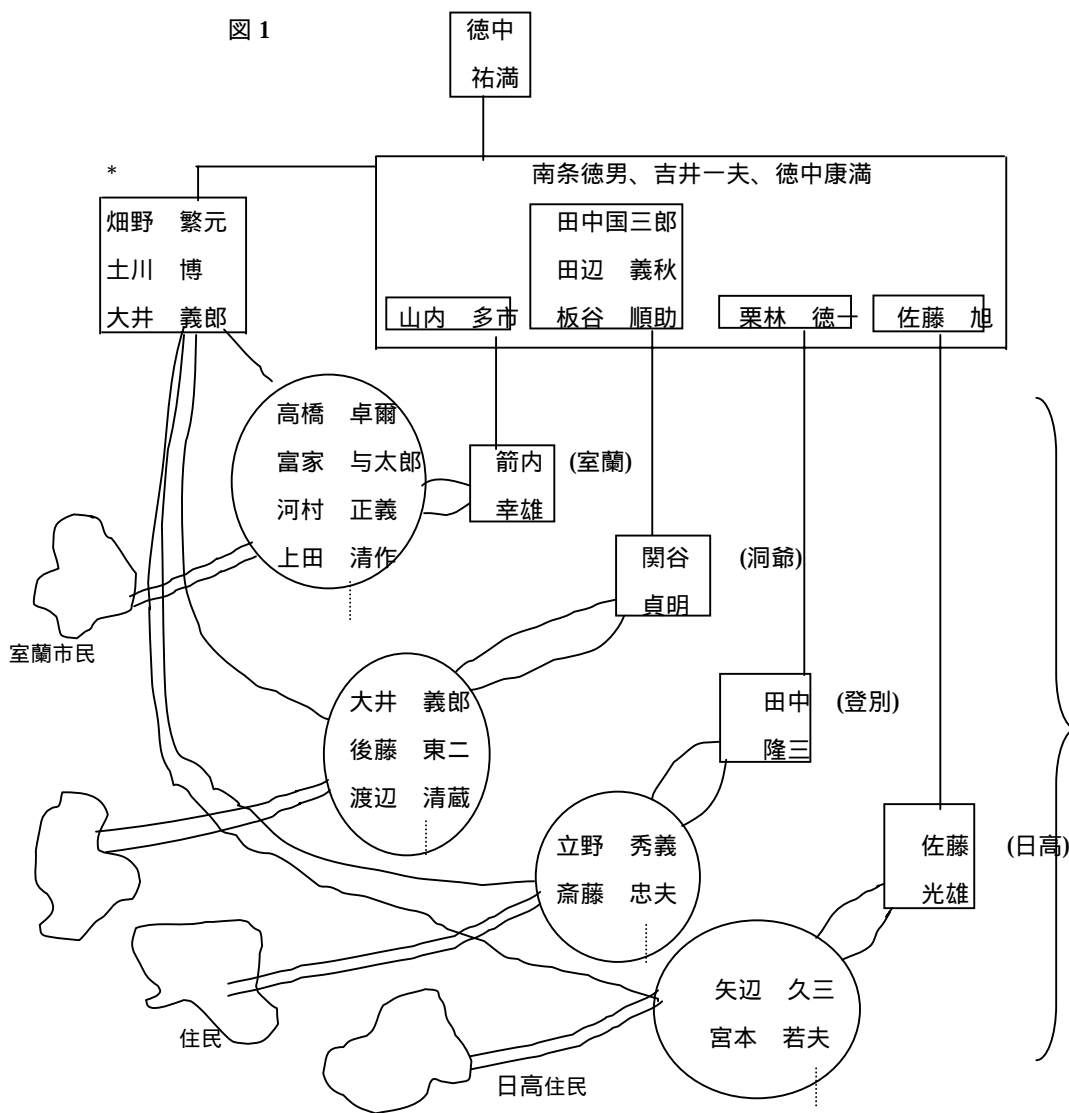
<sup>107</sup> 北海道新聞社史編纂囑託渡辺一雄。室蘭民報 40 年 12 月 11 日。

<sup>108</sup> 22 年から室蘭民報で連載された「活躍する郷土の道議」の 1 回目に紹介されている。檜崎や栗林同様、事業家が政界に進出するという形を踏襲した、というよりも議員が本業と捉えていた様に思われる。14 年 4 月には、室蘭市選出の道議会議員岡本幹輔の死亡による補欠選挙で道議会に転出。それ以前は市議会議員を務めた。

戦時色が濃くなる中、日本乗合自動車協会が社団法人として認可された。北海道でも 5 年 1 月には北海道バス懇話会が組織され、同年 11 月、日本乗合自動車協会に加盟して北海道支部となった。政府は、バス事業再編成を以って業者の乱立による労力と資材の不経済を排除し、健全な企業体を確立して戦争目的遂行を企図したのである。それを受けた統合汎図が、その後のバス事業の基礎になっている。

室蘭地区における被統合者は、室蘭自動車株式会社を初め、登別温泉株式会社、カルルス温泉自動車合資会社、洞爺湖自動車株式会社、日進自動車株式会社、北富士自動車合資会社、合資会社喜京自動車商会、後志温泉自動車合資会社、三国横断自動車有限会社の 9 社であった。営業路線は、室蘭・胆振・日高一円から後志・空知の一部にも跨っていた。

18 年 3 月 29 日道南乗合自動車株式会社は発足した。当時の姿は以下のように描ける。



特徴的なのは、被統合会社各社の役員を取締役にしながら、各営業所所長を旧室蘭自動車の社員

で占めたことである<sup>109</sup>。また図の栗林はかつての政敵である。基本単位の地名は、当時の営業所所在地である。但しシステムはない。戦時下であったので、当局の指示に従っていれば良かったからである。渉外的なことは社長に集中していたので、は社長の徳中祐満である<sup>110</sup>。また基本単位間の多様性吸収やカップリングはない。現下の任務を、その場その場で行なうのみであった。そのため各営業所毎に担当重役を配置し、システムが強化されていた。またシステムは、統合各社のそれを引き継ぎ、各基本単位の中に含むという形態が取られていた。ところが現実にはさらに錯綜として、システムが現場の不満等の多様性を吸収する役回りに回る場面も多々あった。つまり担当重役は、システムも兼任していたのである。

戦時中のため、組織としての生存は保証されていたが、システムとしては脆弱であると言える。上図は生存可能システムモデル的に表わしたもののだが、軍隊システムの模倣でしかないからだ。生存可能システムとしては成立しない形態である。事実、当時の同社は、その上位システムの全国乗合自動車運送事業組合連合会のシステムの基本要素の1つであり、それもまた軍事国家日本の基本要素の1つとなっていた。国家から一企業まで、図のような変則的構造を同一の再帰構造に組み込むことが可能という事態は、異常という以外にない。当時の日本は全体が統合された状態であり、その一局面に過ぎない<sup>111</sup>。つまり、国家総動員法・大政翼賛会等の特殊な構造によって、国民全員が企業・職場・地域において、国家の構成員として間接的に戦争に参加するという状態が作り出されたのである。よって、各部門における長の指示は、国家による命令となり、全ての個は国家の中に埋没した。つまり、自己言及システムが完成していたのである。

生存可能システムモデルで考えると、このような軍事後方支援体制は異常な形態と言える。システムの強化のために各営業所毎に担当重役を配置していたが、これは同モデルで考察するまでもなく、システムの自律性を奪う異常な体制と言える<sup>112</sup>。逆に言えば、下位システムは上位システムの命令の範囲に行動すればよく、その意味では安易である。しかし最上位のシステム自体は、頼るべき相手がいない<sup>113</sup>。短期間なら持ちこたえようが、長期に続くシステムではない。

---

<sup>109</sup> 但し南条は国会議員であり、後々のために迎えられた。公職追放後も関係は続き、国会 - 道議会を結ぶ南条 - 徳中ラインと称された。後の27年総選挙では、中央より早く保守合同した自由・民主自由党は(室蘭民報21年1月30日付け記事「民主戦線結成近し」)、徳中を候補として予定していた。しかし26年に公職追放を解かれた南条が復帰すると、徳中は身を引き道議会に専念した。以前からの関係と保守埋没を避けるためだった。しかし、森川清等、惜しむ声もあった(室蘭民報27年6月11日)。またこれ以降、南条 - 徳中ラインが維持される。祐満が議長となった34年の道議会議長選挙では、正副議長共保守系で占められた(同34年5月13日)。また建設、農林大臣を歴任した南条と祐満は、公共事業を中心として、保守基盤の維持を図った。

<sup>110</sup> 徳中祐満は、日鋼創設時に室蘭に移り、大正15年市会議員に当選以来、連続5期市議を務め、この間昭和13年から市会副議長に就任、14年から6期に亘り道会議員、この間18年4月から20年6月までと21年から22年4月まで市会議長、34年4月から1期道会議長を務めた。また20年4月から亡くなるまで室蘭商工会議所解答、北海道自動車連盟会長、北海自動車学校理事長、北海道旅客輸送協会顧問等を兼任した。これにより、30年藍綬褒章、38年紺綬褒章、40年勲四等瑞宝章を受けている。室蘭民報40年8月6日紙面より抜粋。南条は「君があつて今の私がある」といって絶句した。

<sup>111</sup> 図では、個人名を記入したが、これは代表的な人物名を記したに過ぎない。

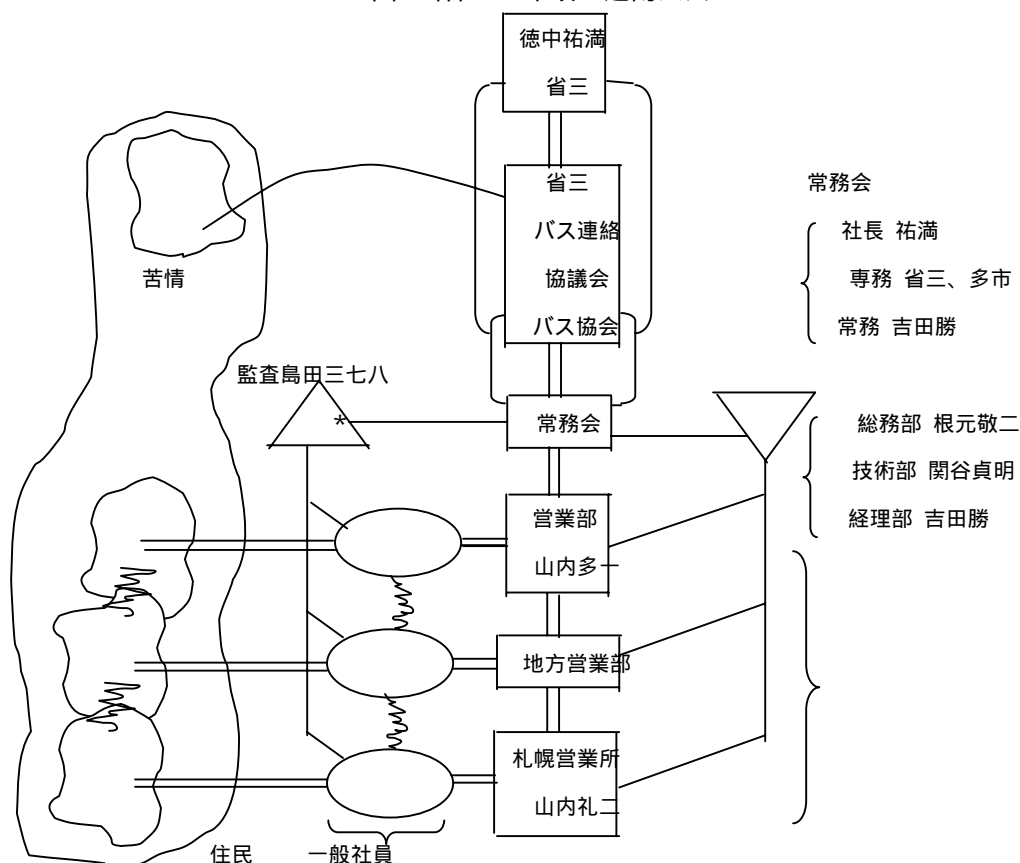
<sup>112</sup> 第1章で、生存可能システムモデルは白地図であると述べた通りである。

<sup>113</sup> 戦争の犠牲は弱者ほど悲惨である。しかしシステムの歪みは、上位に昇るほど解消し難いものになる。

### (3)独立単位体

同社は一時的にシステマ的様相を示した時期があった。祐満の晩年である。27年同社は株式会社道南バスとして生まれ変わった。同時に長男康満と三男省三も取締役役に就いた。終戦から、度々市営バス問題が取り沙汰されたが事なきを得て、下図の様な体裁となった<sup>114</sup>。この内

図2 昭和40年頃の道南バス

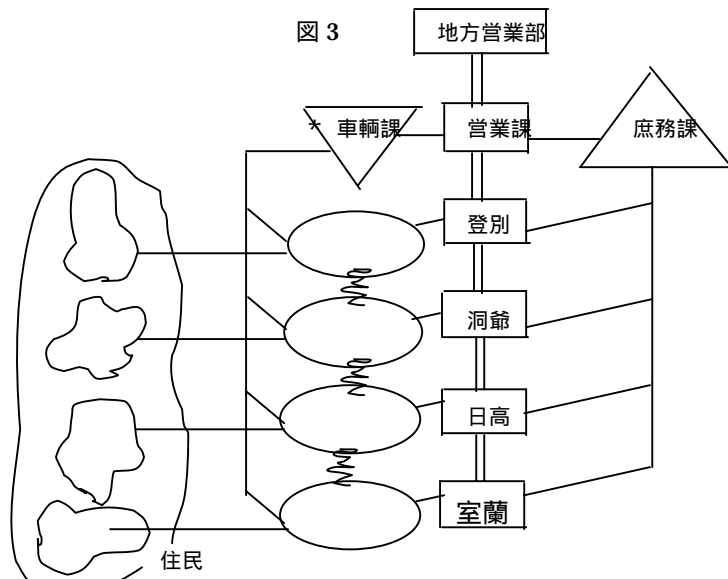


<sup>114</sup> 室蘭民報 26年10月30日「バスの市営を可決、四ヵ月目に結論」。同27年3月6日「市営バス、公営質屋万難廃止実施、市長答弁」等。しかし、市営バス設置母体である室蘭地方労働協議会は、徐々に困難な状況に追い込まれていた。「市営バス問題で態度表明。申請時期は慎重に。市で地協に回答書送る」(室蘭民報 27年6月11日紙面)。すなわち、何等の進展もなかった。「イバラの道歩む市営バス、起債獲得困難極む。道南バス買収失敗。併行線前途に暗影」(同27年6月27日)。

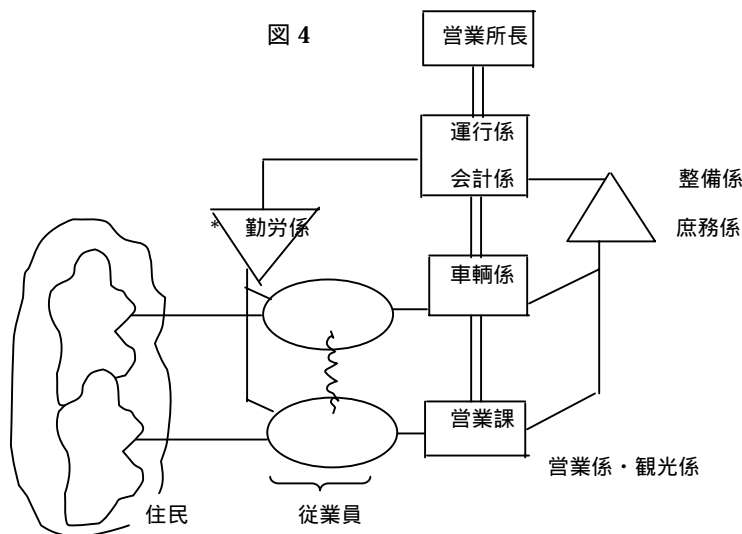
同社も様々な方法で公営化阻止を試みた。例えば運行状況を調査し、公表している。「1台平均の乗車率では定員に対して38.3%で昨年1年間の40.3%を下回り、運輸省調べの27年度全国平均率の24.1%よりは上回っているものの、...毎日ほとんどガラ空きのバスが走っているという結果である」、同28年8月27日。「これは珍現象!ガラ空気で運行」道南バス調べ、市民の利用は...」。組合側も、市営バス設置に対しては反対の姿勢であった。この点で、室蘭地方労働組合協議会とは不一致であった。同28年6月12日「北交連に運動委譲、バス労組。地協、大衆に訴え設置促進」。また、道交通運輸労組も反対していた。「室蘭市営バスの前途暗影。道運輸労組が反対。注目される札幌の公聴会」(同28年8月11日)。その後公聴会では、全国市営バス34社中14社が赤字である等の意見が出された。「賛否論戦を展開。バス公聴会公述終る」(同28年9月3日)。「市営バス認可至難。近く促進委で善後策講ず」(同28年11月28日)と、実現は危ぶまれた。最終的に、「市営バスの申請却下:熊谷市長報告。審議会から内示。道南バスが運営できる」(同28年12月28日)、という解決をみた。地協の主張のみが宙に浮いた形に終わった。この間地協においては、民労連結成の動きがあり、左右分裂の様相を呈していた。「民労連結成への動き。室蘭地区懇談会結成準備。地協`分裂主義`と反対。一混乱免れない地協大会」(同28年6月25日)。



バス協会は業界団体であり、バス連絡協議会は市営バス対策のために設置した有識者懇談会であった。同社は、後者をサブシステムとして利用し、苦情に応える形で路線の拡張等を行っていた<sup>115</sup>。それを可能にしたのが の政治力である。しかし機能的には は受動的であり、その体質が下位水準に投影され下図のような欠陥が生じていた。各営業所においても同様で、次図の様



に上位水準に依存する体質であった。以上より、繁栄の時代においてもシステムとは言えず独立単位体であったことが知れる。だが、表面的には良好に発展しているように見えたのである<sup>116</sup>。



<sup>115</sup> 祐満の孫の嗣史氏(四男満行・道南観光開発取締役の子)は、道南バスは徳中家の家業であり企業ではなかったと答えている。要望に应答するという体質は、公共事業という意識があったにせよ、当初から機能不全が表れており目的・展望を持った事業ではなかった。

<sup>116</sup> 室蘭民報 40 年 12 月 11 日「道南バス創立 40 周年を迎え、さらに大きく飛躍」。新車購入は経営状態の指標と考えられていたらしく、その都度報じられた。例えば、「すわり心地は満点。新車 25 台を入れる」、同 41 年 4 月 24 日。「寝ながらユツタリ」同 41 年 4 月 28 日。またこの現象は周辺地域にも波及した。すなわち、「旅客、バスに食われる(苫小牧駅 40 年度実績)。乗降、延べ 12 万人減。近距離は不便。電化だけ、頼みの綱」、同 41 年 4 月 13 日。また、省三については 40 年 4 月 12 日の室蘭民報で紹介されており、実質的にシステム であると目されていた。会社は好調で 35 年祐満は、室蘭の長者番付けに顔を連ねている。

擬似家族的単位は、本社システム の技術部・車輛係等を中心に現場においては働いており、運転手、車掌、整備士等の育成が計られていた。

#### (4) 転機

同社に転機が訪れたのは 40 周年を祝った直後であった。昭和 41 年 8 月 5 日には、徳中祐満が札幌大病院で逝去した。道議会出席中のことであった。また 42 年には、専務の山内多市・省三が相次いで体調を崩、翌年没するという不測の事態が生じ、暗澹たる影を落とした<sup>117</sup>。さらに、田中国三郎、多一の子礼二も死去した。5 人の柱を相次いで失ったのである。

そのため、長男の康満が社長に就任した<sup>118</sup>。康満は、当時室蘭互斯株式会社の常務取締役であり、次期道議会にも後任として出馬を予定していたところであった<sup>119</sup>。

康満が社長に就くと、道議に専念するため、管理体制を取るようになった<sup>120</sup>。しかし同社の籠は緩んでいった。特に 41 年初の赤字決算となることが明らかになると、株主総会での追求が激しくなった<sup>121</sup>。その矛先は、社長を中心に取締役に向けられていた。それは、創業の社風を乱した元凶だったからである<sup>122</sup>。それに連れて、擬似家族的単位が機能しない事態となった。

祐満時代は、事業規模の拡大、地域の広域化、構成要素のキャリア形成期に様々な役職を経験させる等擬似家族的単位を誘発する工夫が行なわれていた。同時に、高度経済成長の波に乗り、従業員の相談だけでなく、価値観や人生観を提案することが可能だった。すなわち、前掲の 40 年頃の構図は 3 年間程度しか続かなかつたのである。康満時代では、環境変化への対応、長期的方向性の提示等困難を極めた。また構成要素の努力を称え信頼し、価値観や人生観を提案する必要が以前以上にあったのに、対立的関係となり不信感を募らせることとなった。防衛のためには労働組合に頼るしかなかつた。しかし労働組合には § 1-4(2) に見たように、個々の組合員に対し

---

室蘭民報 35 年 5 月 4 日「室蘭の百万長者」。

<sup>117</sup> 室蘭民報社の取締役でもあった。室蘭民報 43 年 6 月 27 日訃報欄。過労と言われている。私鉄総連、道内バス労組との団交と個別交渉は複雑であり私鉄総連北海道地方労働組合との交渉もあった。また国鉄バス乗入れ問題もあった。「室蘭側協力約す」。室蘭民報 42 年 6 月 18 日。尚祐満の次男は戦死している。

<sup>118</sup> 「社長に徳中康満氏」室蘭民報 41 年 8 月 19 日。

<sup>119</sup> 祐満の構想では、康満を道議後継に、省三を社業後継に考えていたようだ。後者は、新聞報道で道南バスの顔として度々報じられてきた。前者については「康満氏にバトンを譲り、…赤レンガへ向かう晴れの姿を見とどけずに往生したことが心残りだったかも知れない」と書かれている(「本道発展に尽くした徳中さん」同 40 年 8 月 6 日夕刊)。またこれに先立って、同 41 年 1 月 1 日「早くも波立つ選挙戦線」、また「来春の地方選挙展望」(室蘭民報 41 年 4 月 1 日紙面)でも名前が挙げられている。またその康満は、「なき父をしのぶ」と題し回想を綴っている。室蘭民報 41 年 8 月 17 日紙面。そして実際に当選している。同 42 年 4 月 16 日「道政の新分野決まる。室蘭は徳中氏がトップ、続いて下改発、山口氏」。

このときの公約「産業自動車道に力」(同 42 年 4 月 6 日)は、南条の「自動車道(室-苫)明年度着工」(同 41 年 4 月 7 日)との発言とも一致している。南条 - 徳中ラインの後継を志向したものだ。

<sup>120</sup> 室蘭民報 34 年 10 月 16 日「公職に追われる徳中氏」と報じるように、祐満が議会活動に専念できたのは省三等がいたからであり、康満には許されることではなかった。

<sup>121</sup> 省三自身が生前語っていることでは、人件費が支出の 40%を超えると危険であるという。実際、所得倍増計画等の影響で、そういう状況であった。同 40 年 4 月 12 日紙面「経営者」。しかし 40 年代後半になると、急激に事態は悪くなる。この頃からワンマンカーの導入が検討され 41 年には導入された。同 41 年 4 月 1 日「ワンマンカーなど、新車第一陣はいる」。

<sup>122</sup> 省三は生前新聞のインタビューに答えて、公共事業だと述べている。同時に人件費割合が危険水準まで来ていることを明かしている。また、創業者の権威への服従や、客観的誘因と負担との取引関係の様な社風ではなかった。

ては本質的に擬似家族的単位を誘発する基盤はなく、帰属意識を揺るがす効果しかないのである。

#### (5) 転落

43年、虻田町の温泉小学校跡地の払い下げを期に、種々運動をして取得しターミナルを建設することになった。しかし計画は無計画に膨らみ、洞爺サマーランドを開設することになった<sup>123</sup>。そのため、道南観光開発株式会社が資本金は5千万円で設立され、役員には同社の取締役等が就任した。しかし夏季しか観光客を呼べない地域であり、また地元温泉業者の反対で宿泊施設を併設することもできず、その意味でも致命的な計画であった<sup>124</sup>。同社の経営状態は逼迫した<sup>125</sup>。しかし康満は尚も道議の拘り<sup>126</sup>、社長交替という事態に繋がるのである<sup>127</sup>。

当時は、モータリゼーションの進展と観光がブームになっていた<sup>128</sup>。しかし当地の状況を見誤った無計画の投資であり、僅か1年半で同施設を閉鎖することになった。既に世間も組合もそして銀行も、経営状態と対応に危機感を募らせていた<sup>129</sup>。そのため、この頃から労働運動が行なわれるようになった<sup>130</sup>。当時の状況を図解すると次のようになる。社内は、各営業所毎に組

---

<sup>123</sup> 当時設立に奔走していた関谷が残した資料には、参考にしたであろう常盤ハワイアンセンター等各地の娯楽施設のパンフレット、設備仕様書等がある。しかしそれ等の多くが現在は閉鎖されている。

<sup>124</sup> 例えば室蘭民報42年7月1日特集記事「洞爺湖温泉、50年の歩みを語る」では、観光シーズンは夏のみということを前提として書かれている。

<sup>125</sup> 10億の債務保証等が付けられた。その他、吉田等が中心となり、栗林、室蘭通運と共に室蘭観光ハイヤーを設立する計画もあった。45年には設立準備委員会が開かれ、小橋内に土地も確保されていた。しかしこちらは頓挫することになる。様々に模索していたようだ。室蘭民報46年1月12日「道南バス経営不振の実体。会社；企業分析、再建に奔走。組合側；公営化実現決める」。しかし会社側は強気の姿勢を崩さなかった。同46年1月31日「道南バスは自力で再建できる。徳中康満社長、記者会見で表明」、「二年間で354人整理、地域住民に迷惑かけぬ。クビ切りはせず自然減で」。祐満時代とは雲泥の差がある。

<sup>126</sup> 例えば室蘭民報45年5月19日「道議選動き出す」。

<sup>127</sup> 社長の進退が注目されていた。世間では、土井勝三郎の名を挙げていた。室蘭民報46年1月31日「社長に土井氏の公算。注目される再建策」。

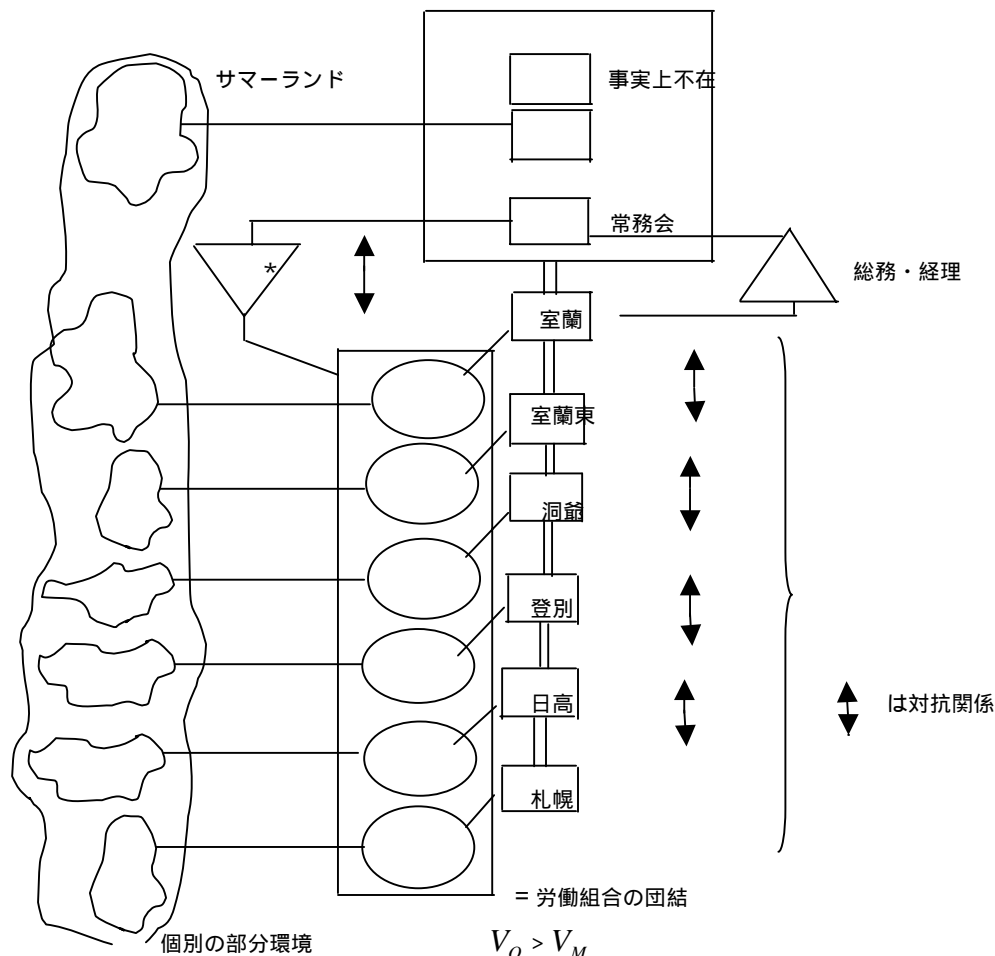
<sup>128</sup> 当時、同社も政府そして道庁も、モータリゼーションの影響を過大評価していた。「車輛、65年には12万1千600台。新道できてもあふれる。頼みは白鳥大橋の建設」(室蘭民報46年5月26日記事)。同47年3月11日記事「利用定着の小型バス。三輪車は死滅寸前に」。特に室蘭における増加は急激だった。同47年5月9日記事「車、10万台へあと一歩」。しかし問題は人口流出だった。同47年2月25日記事「室蘭市の人口流出続く」。同12月12日「人口流出続く室蘭市」。この頃まで室蘭は生産地であったからである。しかし戦後の移動欲求と経済活動が一段落すると、後述の様に人口がバス経営に影響を持つ様になる。

<sup>128</sup> 例えば44年度の道内各地の観光客は、4,580万人だった。内道南地方は、480万人であった(室蘭民報45年11月2日「モテる道内の観光地」)。

<sup>129</sup> 室蘭民報46年2月1日紙面「道南バス再建へ臨時株主総会。同族関係役員五人が退任。新役員選任は持ち越す」。しかし経営陣がその責任を自覚していたかどうかは、疑わしい。同紙面「自主再建のメドつく」。徳中康満氏が記者会見、要請あれば会長に」。また組合側から突き上げられ、道議選を断念せざるを得なかった。同2月3日紙面「道議選へ動き激し」。

<sup>130</sup> 室蘭民報38年3月31日「道南バス、全線止まる」、「あっせん案二千二百円拒否」。バレーボールを楽しむ組合員の姿が報じられている。また車掌達も福祉施設を慰問する余裕もあった。38年当時は形式的にストを打ち妥結する余裕が双方にあった。同39年12月5日「運輸相から感謝状。道南バスの車掌会に」。しかしこの頃からストライキが行なわれると、終息したはずのバス公営論が再燃する等事態は悪くなる。同38年6月20日「市営バス実現に努力」。同9月28日「市営バス特別委設ける」。後にこれは、組合からも言われる様になる。同40年3月17日「道南バス、平穏なスト」。しかし要求額は7,000円であった。同40年4月23日「2万人の足奪う」。同49年4月28日「道内私鉄25社が参加。道南バス二千円を回答」。しかし2,000円は道内最高額であった。同4月30日夕刊「また足奪ったバスのスト。地労委あっせん不調。4日に第四波を予定」。同41年4月30日「私鉄の再開団交、大詰め。スト回避強まる」。道南バス、

合を懐柔しようとしたが独自に採用を行ない、互いに対抗的になっていた。



このような中、46年には徳中の親戚の猪俣に社長が替わった<sup>131</sup>。状況は変らなかった<sup>132</sup>。猪俣は、45年12月1日付の瀬川紘一による「バス事業の現況」をそのまま採用し再建案とした<sup>133</sup>。

二千五百円に不満。因みに2,500円は道内最高額だった。同日夕刊「私鉄、24時間ストに突入。どたん場で決裂。道南バスも参加」。「日胆14万人の足」完封。道南バスのスト。同44年5月3日「道内私鉄、再び24時間スト。徹夜の集団交渉物別れ。道南バスなど18社参加」。同5月3日「バスのストに泣き笑い。怒りを訴える温泉地。ハイタクひっぱりだこ」。同5月6日「道内私鉄、3度目の24時間スト。あっせん案条件で難航」。同5月9日「道南バス、ストを中止。六千二百円で合意」。その結果が、「ふえるハイヤー利用客」(同44年3月29日)となる。同45年5月4日紙面「きょうの道内私鉄スト必至。道南バス関係、十四万人の足ストップか」。同日夕刊「道内私鉄、24時間ストに突入。通勤通学に大きな影響」。同5月7日「あす私鉄、公労協がスト。道南バスは24時間」。同5月8日「道内私鉄、スト突入。道南バスは八千円の調停案」。同日夕刊「足を奪われた市民は不満顔。雨の中、歩いて通勤」。同5月9日「バスのストに憤り。洞爺湖温泉の観光業者」。

<sup>131</sup> 室蘭民報46年3月4日「十四日定時株主総会。新社長に猪俣氏か」。同46年3月15日「道南バスの新役員決まる」。徳中祐満が設立発起人となった北海道銀行から融資が受けられなくなったため、猪俣は北洋銀行から専務を迎えた。

<sup>132</sup> 室蘭民報46年2月26日「道南バスの再建可能。道議会で知事答弁」。同46年2月14日「道南バス再建で提示。地域住民、労働者の不安解消急げ」。同2月25日「道南バス、時限ストに突入。一時金残額支給など要求。約八万人の足奪われる」。

<sup>133</sup> 室蘭民報46年5月15日「通勤用に早朝便新設」。同46年5月15日「道南バス、再建計画発表。来年度郊外線もワンマン化。車掌215人減らす」。同5月24日記事「市内線60%ワンマン化」。同6月28

瀬川は本社の 1 人事課員に過ぎなかったが、会社の将来を考え意見書をまとめたものと思われる。しかし再建計画を進める中で、利用者からの苦情は増える一方だった<sup>134</sup>。

猪俣は洞爺サマーランドの売却と合理化を組合側に提示したが、阻止運動が起き 48 年には辞任する<sup>135</sup>。また世論誘導をしていたバス連絡協議会も微妙な立場に立たされた<sup>136</sup>。市民は会社

---

日「道南バス、最終便を繰り上げ。住民、観光客の足奪う」。

当然運賃値上げも申請した。同 46 年 6 月 7 日記事「道南バスきょうにも料金値上げ申請」。同 6 月 8 日「道南バスが値上げ申請」。しかし室蘭地区協会、室蘭消費者協会に、「道南バスの値上げ阻止。値上げ反対全市民連絡会議が初会合」(同年 7 月 30 日)、「バス料金値上げに反対運動」(同 47 年 8 月 8 日)と直ぐに反応された。「一万人の署名簿手渡す」(同 47 年 8 月 18 日)。この日時を考えれば、その勢いが知れる。同日夕刊「室蘭市内バス連協のあり方に批判。会社のいいなり？」。料金値上げにも反対運動が起きた。タクシー業界も同様であった(「不況追い討ち業績悪化。値上げ必至の室蘭ハイ・タク」(同 7 月 13・25 日))。同 8 月 8 日「ハイ・タク料金値上げに反対」。47 年 6 月 3 日「室蘭地区同盟、幅広い市民運動を展開」。

値上げが認可されたのは年の瀬であった。同 47 年 12 月 13 日「道南バス料金値上げ認可。一区間 40 円に」。同 12 月 19 日「新年早々に実施へ。バス連協は阻止の構え」。バス連協は反対した。同 12 月 26 日「バス料金値上げ時期ズレ込む。バス連協が強く反発」。バス連協を無視する形で、料金値上げは断行された。同 48 年 1 月 6 日「16 日からバス料金値上げ。市内線一区間 40 円」。同 1 月 9 日「新バス料金きょう公示」。同 1 月 15 日「定期券売り場終日混雑。反対市民団体は対決姿勢」。同 1 月 16 日「さまざまな反響乗せてバス料金の値上げ実施」。

またこの頃最低賃金法が実施された。つまり 1 日千十円が最低賃金となった(同 47 年 10 月 17 日「最賃法告示される」)。バス料金は上がる、賃金は上がる、物価は上がるの繰り返しだった。

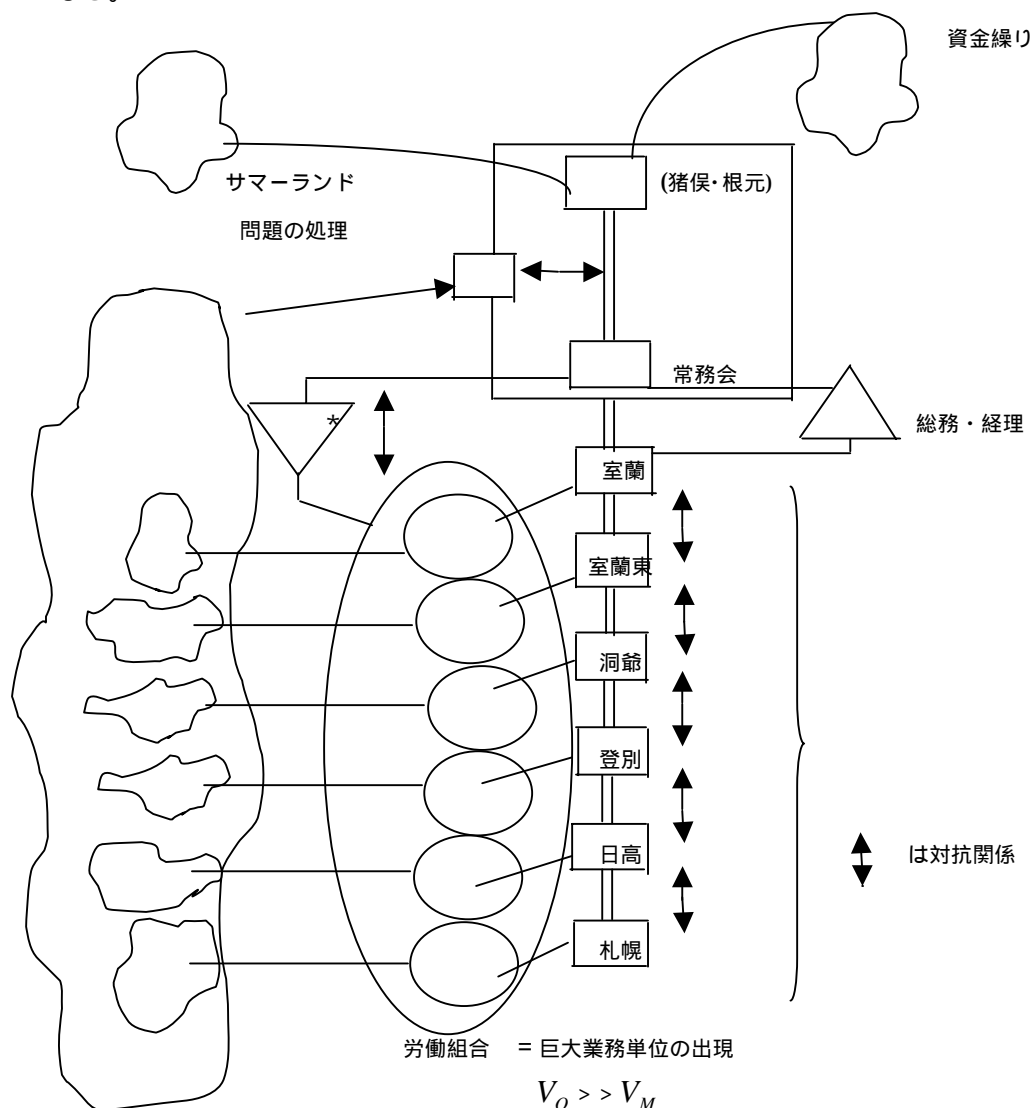
<sup>134</sup>室蘭民報 46 年 11 月 27 日「住民、会社に直談判。利用者で公住入り口占拠。汐見バス亭」。関連は「トイレ論争に決着」(同 47 年 7 月 7 日)。「署名運動始まる」(同 7 月 3 日)。同 7 月 15 日「廃油の流出源は道南バス」。同 12 月 12 日「バス連協に赤信号。苦情改善そっちのけ。会社の経営が優先」。最終便繰り上げへの苦情もあった。同 47 年 3 月 3 日「観光客、従業員に不便。洞爺湖温泉旅館組合、道南バスに要望」。しかし人件費を理由に会社側は応じなかった。同年 9 月 13 日「いつ解決する終バス延長。ふえる一方の利用客」。またワンマンバスも不評であった。同 7 月 16 日「不評を買うワンマンバス」。同 7 月 28 日「サービスはよくなったか」。ワンマンバスの乗務員の態度を指摘する声が多かった。また、時刻表に記載されているにも拘わらず運行されていない等のこともあった。同 47 年 6 月 1 日「幻のバスダイヤ、登別高校発午前 8 時 35 分 室蘭行き。改正後三週間気づかず」。これに類することは、48 年 3 月 1 日「トラブル絶えない道南バス。行き帰り、料金が違う」。また路線廃止にも不満の声が挙がった。同 47 年 12 月 29 日「登別・鉾山町は陸の孤島。バス突然廃止」。また 48 年の料金値上げ後も不満の声は挙がった。「改正のバスダイヤ。不便になった」(同 48 年 1 月 12 日)。同 48 年 1 月 13 日「不定期バス路線と酷評。常に 15～20 分」。

<sup>135</sup> 室蘭民報 47 年 4 月 20 日記事「洞爺サマーランド休館。経営悪化、負債九億八千万円に」。同年 11 月 13 日「身売りか、資本提携か」。同 48 年 1 月 22 日「洞爺サマーランド売却決まる。ミナミ工業に 13 億円余で」。現在は、火山科学館となっている。

同 47 年 3 月 16 日記事「合理化案に反対決議」。事実、当時の賃金と賃金上昇率は、インフレーション同様に高かった。同 47 年 2 月 4 日記事「室蘭市内のモデル賃金を調査。上昇率高い中、高卒男子」。同 2 月 15 日記事「昨年末のボーナス支給状況。大手・中小の差縮まる」。同 47 年 4 月 26 日記事「吹き荒れる交通スト旋風」。同 4 月 27 日「道南バスも突入」。同日「交通ゼネストついに突入」。同日「日胆九万三千の足奪う」。同 5 月 1 日記事「またもバスに足奪われる。行楽客は列車に殺到」。同 5 月 4 日「道南バスがスト中止。9,300 円を労使受諾」。同 47 年 6 月 12 日記事「道南バスなどスト回避。年間臨給交渉、昨年上回る 26 万円で妥結」。倒産が危ぶまれながらも、値上げや補助金で支えられ、なおかつストライキばかりしている同社に対して、世間の目は厳しかった。世は正に不況の渦中であった(同 47 年 5 月 2 日記事「ますますふえる企業倒産。室蘭、予想以上に根深い不況」)。同 47 年 1 月 6 日「16 日からバス料金値上げ」。同 1 月 9 日「新バス料金きょう公示」。

<sup>136</sup> 室蘭民報 47 年 8 月 25 日記事「きょう注目のバス連協。協議会の運営も焦点に」。委員からも批判され、また改組止む無しの声が市議会からも上がった。しかし、市としても利益の上がないバスを市営で引き受ける意志は最早持っていなかった。「バスの公営化は困難」(同 47 年 8 月 28 日)。市営で営業しても赤字は解消されないことは明白だった(同 47 年 12 月 7 日「市営バス料金値上げ(苦小牧)」)。また、先の室蘭地区同盟と室蘭消費者協会の署名運動は、「国鉄バス乗り入れ」の陳情に変わっていった(同 47 年 8 月 30 日)。ところでこの署名運動は短期間で完了している(「署名運動始まる」(同 47 年 8 月 25 日))。如何に市民からすると切実であったかが知れる。この話しは当初は市の発案で、市では赤字線を引き受けることはできな

も組合も批判し収拾の就かない状態になっていた<sup>137</sup>。この時代の状況を図解すると次のようになる。



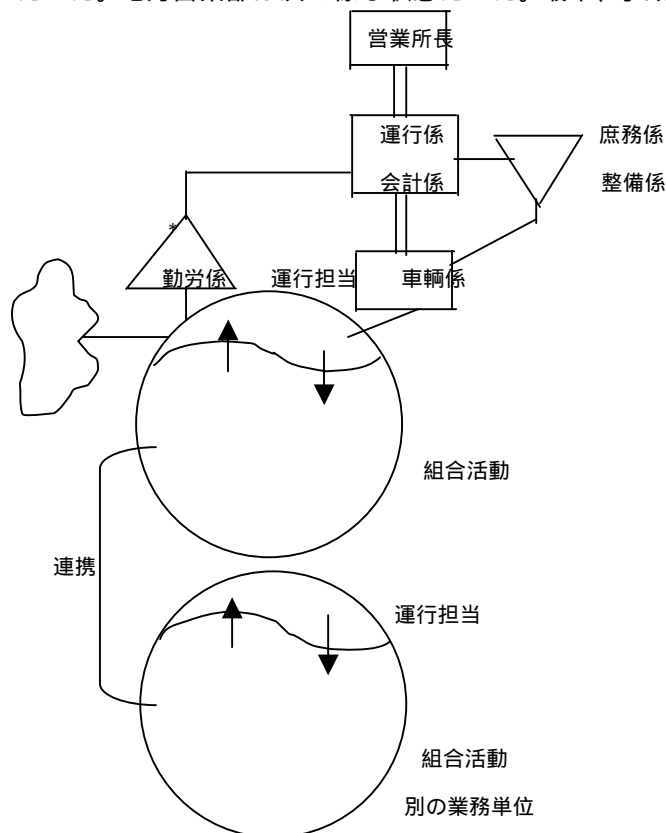
猪俣が辞任したため常務の根元が社長の就いた。しかし世間の多くは、収拾できないと感じていた<sup>138</sup>。猪俣が辞任直前に公営一元化の念書を組合側と交わした一件で、自主再建を掲げる根

いが、国鉄ならば可能かつバス会社にも影響はないと踏んでいた(同 46 年 8 月 21 日「室蘭市 道南バス、国鉄バス乗り入れで話し合いへ」)。しかし人口減少が国鉄を動かすことを留めた。「国鉄バス室蘭乗り入れにヒビ」(同 47 年 8 月 31 日)。同社は最後の退出の機会を失った。また、バス連絡協議会に替わる機関として、市は関係市町村と協力してバス問題を考える審議会を設置したが、路線沿線の自治体は消極的であった(同 47 年 10 月 24 日)。明るい話題もある。「室商通学バス問題解決に前進」(同 47 年 10 月 27 日)。

<sup>137</sup> 室蘭民報 48 年 5 月 9 日「スト中に花札とばく。運転手、九人を逮捕」。同 48 年 4 月 17 日「交通マヒは必至」。同 48 年 4 月 22 日「27 ゼネストの戦術」。『春闘決戦、最大のヤマ場へ』。同 4 月 27 日「学校、港、マチはガラガラ」。同 5 月 1 日「三度目のスト突入」。同 5 月 4 日「三たび 24 時間スト」。同 5 月 7 日「あす 48 時間スト。突入は必至」。同 5 月 8 日「けさ 48 時間スト突入。地労委あっせんへ」。『全面 48 時間ストに突入』。

<sup>138</sup> 室蘭民報 48 年 10 月 9 日「道南バスの猪俣社長が辞任。後任は地元経済人から」。同 48 年 10 月 31 日

元は初めから苦しい立場に立たされた<sup>139</sup>。また猪俣が去ったということは、銀行が完全に背を向けたということだった。地方営業部は次の様な状態だった。最早、事故が起きないことの方が



不思議な状態だった<sup>140</sup>。また資金繰りも就かず自治体に経営参加を呼びかけたが、最早見向きもされなかった<sup>141</sup>。外からも、独立単位体ではなく、単位体であることは明らかだったのである。

記事「道南バス社長に根元氏昇格。地元経済人がしり込み」。同12月22日、「73年ニュース回顧」「予想外、根本氏の社長昇格」。最早危険企業と見られていた。

<sup>139</sup> 室蘭民報48年10月18日「自主経営が建て前」。猪俣等が確認した公営一元化に対し、これを撤回し自主再建を目指した。同48年11月9日「公営一元化めざし闘争突入」。同11月14日「動き出す気配ないバス連協」。この態度が後にバス連絡協議会の性格付けを巡る議論に発展する。同11月19日「574本、2万6千人の足奪う。労使歩み寄りなくスト突入」。同11月25日「物別れでスト突入、道南バス」。室蘭民報49年1月24日「再建目指し経営計画公表へ」。組合側も危機感を持っていた。同48年10月25日「労組が独自で道南バス現況調査。今年度決算は若干黒字」。

<sup>140</sup> 室蘭民報44年8月5日「定期バスと乗用車衝突」。同50年3月4日「道南バスに厳しい行政処分。45両に運行停止」。

<sup>141</sup> 室蘭民報49年2月24日「市町村の経営参加を」。僅か数ヶ月前までは、公営一元化論を一蹴し自主再建を掲げていたのだが...。しかし室蘭市は既に、経営参加はしないことを決めていた(同49年1月30日「室蘭市、対応策に苦慮。経営参加は困難」)。同49年2月6日「自治体の援助受けたい」。同49年2月21日「道南バス来月にも値上げ申請」。同48年4月21日「企画調整会議発足準備進む。バス問題手がける」。同4月25日「陸の孤島やっとな解消」。同4月26日「上鷲別に待望のバス運行。市が道南バスに助成金」。但し市とは登別市のことであり、室蘭市ではない。同8月14日「問われる市のバス対策。市民サイドから突き上げ」。室蘭地協もこの流れに乗った。同10月8日「住民一体化の運動展開」。しかし、47年に公営交通問題研究会が、「地下鉄を大都市交通の基幹に、中小都市はバス」という答申を出していたにも拘わらず(同47年10月31日)市そしては何もしないまま、翌年経営参加を断念する。もっとも室蘭市のみの問題ではない。同市は、バス問題を考える審議会の設置を関係市町村に呼びかけたこともあった。

## (6)更正法

68%の値上げ申請を行なった後、49年2月30日の臨時株主総会において、根元は退任した<sup>142</sup>。その後、道南バスの社長は、50年9月に会社更生法を申請するまでの間2人替わった。新たな再建計画を持って東京から乗り込んできた最初の者は、資本金を倍に増資した<sup>143</sup>。当初は社内の期待も高かったが、手形を乱発しやがて資金繰りが付かなくなった。一時康満が復帰したが<sup>144</sup>、直ぐ次の者に代った。次の者は地元の間人で、密かに資産の売却着服を行なった<sup>145</sup>。

このような中、組合としては公営一元化に活路を見出すしかなく闘争は過熱した<sup>146</sup>。しかし賃金の遅配等の事態となり<sup>147</sup>、誰の目にも会社の状態は明らかになっていた<sup>148</sup>。八方塞がりの中、徳中の同族の室蘭石油が石油供給を停止すると宣告したことが最後だった<sup>149</sup>。昭和50年9

---

<sup>142</sup> 室蘭民報 49年2月27日「運賃値上げ申請を明示。現行の68%アップ」。これが実施されたのは、この年の夏である。同8月2日「平均で50%の大幅。道南バスなど22社値上げ」。同8月3日「平均54.3%アップ。道南バス、25日から実施へ」。

<sup>143</sup> 室蘭民報 49年3月18日「道南バス再建へメド。中央から役員導入」。同3月19日「道南バス再建、一様に歓迎。足の確保ひと安心」。同3月31日「道南バス、再建スタート」。同5月24日「複合企業体に改造。道南バス再建計画」。同6月1日「「再建構想」正式に発表、道南バス。資本金は三億円に増資」。同6月3日「道南バス再建計画、実行に利用者注目」。同7月3日「道南バス再建本格始動。大幅な機構改革実施」。同8月21日「道南バスの再建構想、`住民の足確保`を強調」。しかしバス連絡協議会(当時高本正次会長)等は厳しい目を向けていた。同8月19日「室蘭市内バス連協、新スタート切ったが...、どうなる`市民の足`」。同9月7日「室蘭バス連協10日に小委員会。`性格付け`が焦点」。同9月14日「`市民の代弁者`に。室蘭市内バス連協性格付け」。

<sup>144</sup> 室蘭民報 50年4月17日「道南バスまた社長交代。徳中氏が復帰、収拾」。

<sup>145</sup> 室蘭民報 50年5月17日「早急に経営建て直しへ」。同5月22日「道南バス建て直し多難。労協協力が`カギ`。八億円の融資にメド」。同5月25日「手形詐欺で5人を告訴」。同5月26日「`被害額`は6億円越す」。同6月1日「`黒い手形`に質問集中」。同6月12日「道南バス、証拠そろえ反論」。

<sup>146</sup> 室蘭民報 49年3月26日「道南バス、正午まで」。同49年4月9日「公労協5日間ストへ」。同4月11日「初のゼネスト実施」。同4月14日「ゼネストやっと収拾」。同49年4月16日「道南バス第三波ストに突入」。同4月17日「きょう終日スト、道南バス」。同4月18日「四日間で三千万円消える。道南バスのスト」。同49年4月23日「道南バスきょう48時間スト突入か」。同夕刊「ベア二万五千円拒否」。同4月30日「道内私鉄紛争ようやく解決。27,500円受け入れ」。

賃金は春闘と秋闘の2回の攻勢で上昇した。例えば同49年10月31日「きょう24時間スト。道南バスは午前8時まで」。同11月17日「19日に総評が全国統一スト。道南バスなど24時間」。同11月19日「市民の足大きく乱れる」。同11月20日「道南バス終日マヒ」。同11月22日「きょう私鉄24時間スト。道南バスも突入」。同日夕刊「室蘭市民はスト慣れ? 道南バス24時間突入」。同11月26日「道南バス三度目のスト」。しかし物価の上昇率も高かった。同9月2日「高い室蘭の物価。札幌、函館に次三番目」。そして不況も深刻だった。同50年2月18日「完全失業率83万人に」。同3月12日「雇用戦線波低し」。同50年8月18日「高まる雇用不安」。同50年8月16日「苦しい陸運業界。室蘭」。同6月25日「失業、著しい悪化みられず」。同8月25日「失業情勢、回復の兆し」。

<sup>147</sup> 室蘭民報 50年7月24日「道南バス、26日から48時間スト。ボーナスの遅れで」。同7月25日「スト回避は微妙」。同日「道南バスストショック、良識あるのか」。同7月26日「道南バス、スト中止。室蘭市長仲裁のむ」。同7月28日「また揺れ動く道南バス」。同8月16日「徹夜交渉でやっと決着。会社側、組合の要求のむ」。同8月28日「八月分給与の半額支給。残りメドなし?」。同50年8月29日「道南バス経営ピンチ。売り上げ差し押さえ。組合、毎月400万円、賃金に」。

<sup>148</sup> 室蘭民報 50年8月30日「道南バス経営不安。室蘭市、運行確保に全力」。同50年8月31日「道南バス危機、重大局面に。室蘭市、経営参加の意向」。同9月3日「道南バス問題、最悪の場合陸運局が対策を。榎原副知事、配慮を要請」。同50年9月4日「近く更生法申請。道南バス、ほぼ確実。10日の手形決済カギ」。同9月6日「道、足の確保に全力」。

<sup>149</sup> 室蘭民報 50年9月7日「あすから燃料供給を停止。室蘭石油、道南バスへ通告」。



月8日、同社は会社更生法適用申請を決議した<sup>150</sup>。

最後の10年は塗炭の苦しみであったであろう<sup>151</sup>。しかしバスに頼る暮らしをしている人達に与えた苦痛は、如何ばかりであったであろうか。

#### (7) 擬似家族的単位

擬似家族的単位は、祐満時代は全社的規模に繋がっていた。しかし康満時代には、メタシステムとシステムは切り離された。社長自ら不在であり、また40年当時の最盛期を体験した者達にとっては、同社は制度的に地域に定着した存在に見えたのである。谷村(1961)に紹介された祐満の人心掌握術のようなものは、康満にはなかった。社長を見習って幹部が社風を乱すようになったのである。また、制度的に地域に定着した存在とを感じるならば、発展はない。つまり、ホメオスタシス経路も機能しなくなる。働いているのは、システムのみという状態となる。ここがシステムとの違いである。システムには、完成した制度という状態はなく、絶えず流動し作動していなければならない。安定性停留閾の原理等は、正にそのような流動性を指している。同社の停滞の内的要因は、擬似家族的単位を分断する独立単位体の作り出す会社主義に求められる。

必然的に業績は悪化し、従業員は安定化を求め内集団化した関係を改善しようとする。会社側が頼りにならない結果、私鉄総連との結び付きを強くしたのである。かつて同社は、私鉄総連のリーディングカンパニーであった。石田幸成編の『室蘭地方労働運動史』にも、その名前は出てこない。私鉄総連関係の資料を見ても、道南バスの名が出てくるのは、37年以降である。しかも公営一元化という、他の道内各社との共同歩調も介在した。この方向は、必然的だったと言える

---

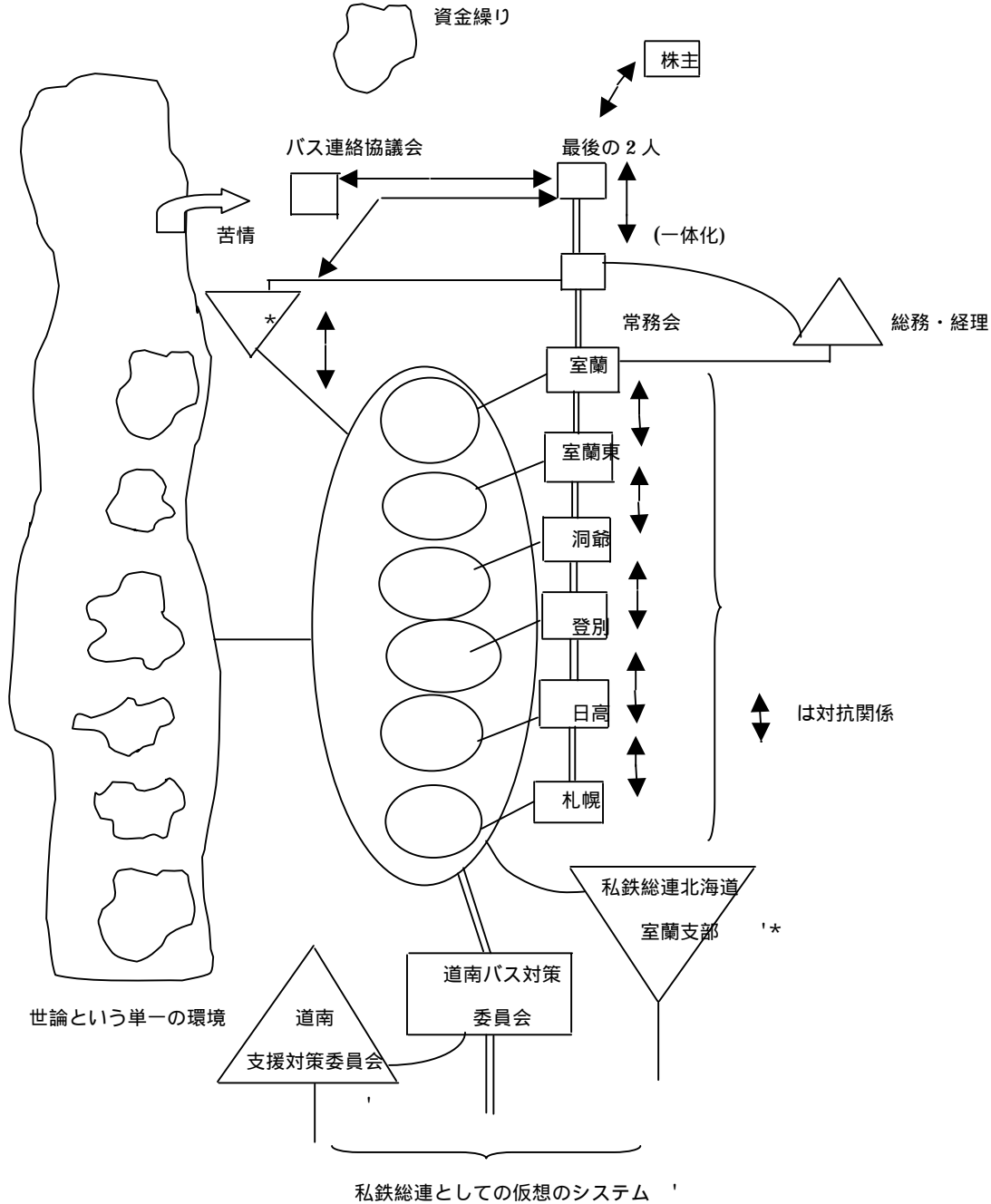
150 室蘭民報 50年9月8日「道南バス再建、新局面へ。きょうにも更生法申請」。同9月9日「道南バス、更生法を申請」。「原因は放漫経営」。「市民の足、確保して」。同日夕刊「室蘭市が要請。運行確保の具体策協議へ」。「走る不安と戸惑い」。同9月10日「住民の足」まず守れ」。

151 室蘭民報 50年9月10日「道南バスに財産保全命令」。同9月11日「黒い手形に「メス」」。道南バス、更生法申請の背景」。同日夕刊「またまた大揺れ道南バス」。同9月12日「さらに3人を逮捕」。「押しつけ会議、首長ら不満も」。「奇弁と凶太さ」と。同9月13日「別会社の借金返済にも手形流用」。「バス、ストップの危機」。同日夕刊「倒産」。同9月14日「損害与え悪かった」。同9月15日「道南バス背任事件」。同9月17日「路線確保働きかけへ」。道南バス特別背任事件」。同9月19日「道が融資に難色」。同日夕刊「緊急融資にメド」。同9月20日「日胆の足確保にメド。来週にも緊急融資。道、約1億円の意向」。同9月21日「道南バス労組臨時大会。経営陣刷新求める」。同9月22日「室蘭市議会あす召集。焦点、道南バス問題」。同9月23日「札幌地裁が現地調査」。同9月25日「道南バス保全管理人決まる」。同9月26日「公営化には否定的。室蘭市議会」。「道に再建を要請」。同9月27日「道南バス更生見通し明るい」。「道南バス、スト回避」。同9月28日「道南バス、九月分給与支給」。同9月29日「道南バス再建へ始動。まず一億円融資が課題」。同9月30日「道の融資、あす結論」。同10月2日「特別背任罪で」。同10月3日「道南バス緊急融資」。同10月8日「更生法申請から一カ月、融資問題大詰め」。「賃金遅配、早急に解決」。「生活不安ひしひし」。同10月17日「不正使用捜査へ」。同10月20日「道南バスの特別背任事件」。同10月21日「道南バス事件」。「出直しのステップ」。同10月23日「一億円融資内定か」。同10月25日「徳中会長が業務代行」。「バス購入契約に偽り」。同10月29日「道南バス特別背任事件」。同11月7日「道南バスの足確保問題」。同11月11日「近づく年末一時金闘争」。同11月12日「道南バスの会社更生手続き、今月中に開始決定」。「バスは止めない」。同11月14日「道南バス事件」。同11月24日「会社更生法適用大詰め」。同11月25日「管財人猪俣氏に内定」。同11月26日「猪俣氏内諾」。同11月27日「道南バスの更生手続き、きょうにも決定」。同11月30日「道南バスの更生手続き、あす開始決定」。同12月8日「道南バス会社更生法を適用。管財人に猪俣氏謙良氏」。「率直にモノ言い合おう」。同12月9日「組合には誠意で臨む」。「利用者の期待ずっしり」。同12月10日「道南バス再建構想示す」。同12月10日「道南バス新体制スタート」。同56年7月6日「道南バス特別背任事件で判決」。

その後無事更生し、今日に至っている。

よう。しかしまた、システム 内部、組合内、各営業所において内集団化したのも事実であり、多数の批判が寄せられたのはそのためである。

最終局面の大局的機能関係は次図のように表わせる。図下部の私鉄総連としての仮想のシス



テムとは、公営一元化の暁のシステムである。社外に同一性を求めざるを得ない様や社内が対抗状態にあることは悲しむべき事態としか言いようがない。

では何故、同社はシステムに成り得なかったのだろうか。それは以下の理由による。(3)の 祐満時代から が未熟であった。下位水準を構成していたが、未整備のままだった。メタシステムの擬似家族的単位は祐満時代から内集団的であり、康満時代に顕在化した。同時に、管

理的体質になり、システム の擬似家族的単位をメタシステムから分離させてしまった。

この内、 は第 1 章で触れた松下電器産業に類似している。同社は各カンパニー・事業部毎に閉鎖されており、その中でしか擬似家族的単位は構成されず上位に接続不能になっている<sup>152</sup>。これが、第 6 章のシステムとの違いである。

では全体的に擬似家族的単位連鎖が行なわれていれば、システム化は可能なのだろうか。第 4 章で論じたように全体の意識が低い場合は、気付かずに内集団に埋没する場合もある。第 5 章に示した原理等の規制が、大局的機能の有機構成に課されなければならない。それを試みる構成要素からなる組織ならばシステムとなることができ、さもなくば「組織」に留まることになる。

#### (8) 停滞の外的要因

注 127 で 47 年 2 月 25 日、12 月 12 日の室蘭民報を紹介したが、同社の停滞の原因は、自家用車の増加ではない。人口の流出である。これは次節とも関連する。バス会社経営に影響を与える要因は、マイル数、乗客数、経常利益であると言われている<sup>153</sup>。一見石油価格や乗用車数、ストライキの様にも感じられる。しかし相関が強いのは、次表参照の通り人口であった。

Dependent Variable: MAN3F Method: Least Squares Date: 06/13/00 Time: 07:18 Sample(adjusted): 1990:02 1976:12 Included observations: 203 after adjusting endpoints				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
CAR	-9.944989	5.480428	-1.814638	0.0712
IP	27198.70	4958.895	5.484427	0.0000
OIL	-15417.85	2135.730	-7.219007	0.0000
POP	35.23687	2.861848	12.31342	0.0000
D1	371562.2	82718.83	4.491989	0.0000
D2	-164215.7	81487.11	-2.015235	0.0453
D3	13948.21	81479.73	0.171188	0.8843
D4	206666.9	81470.56	2.536706	0.0120
D5	161085.7	81462.78	1.977416	0.0495
D6	80076.86	81458.53	0.983038	0.3289
D7	408279.2	81461.11	5.011952	0.0000
D8	799400.5	81453.00	9.814256	0.0000
D9	213079.7	81455.80	2.615900	0.0098
D10	234872.8	81458.47	2.880957	0.0044
D11	30606.44	81442.10	0.375808	0.7075
C	-3584611.	438887.7	-8.167490	0.0000
R-squared	0.849522	Mean dependent var	3357804.	
Adjusted R-squared	0.837451	S.D. dependent var	588909.8	
S.E. of regression	237432.6	Akaike info criterion	27.86889	
Sum squared resid	1.05E+13	Schwarz criterion	27.92983	
Log likelihood	-2792.372	F-statistic	70.38030	
Durbin-Watson stat	0.936849	Prob(F-statistic)	0.000000	

乗客数に関する結果を示せば、1 人の人口増は月間 35 人の乗車人数として反映され、逆に 35 人の減少をもたらすことが明らかになった。

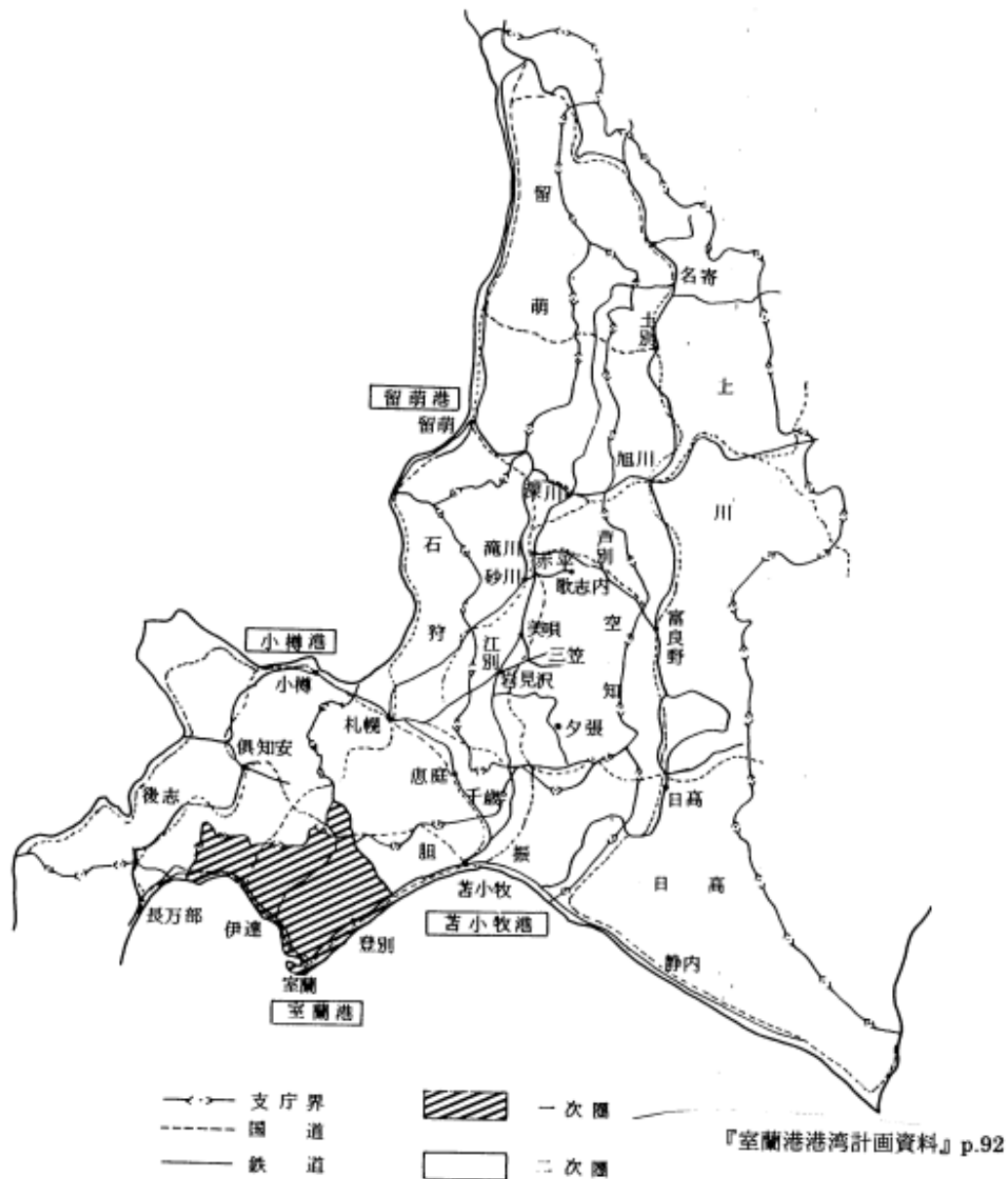
## § 7-6 まとめ

<sup>152</sup> 第 5 章注で指摘したように、第 1 章の現在の松下電器産業のモデルを見れば明らかなように、単位間の多様性の自律的吸収もなく、擬似家族的単位の集積は各社毎に分断されている。

<sup>153</sup> 福島、松本(1956)。上表は、マイル数、乗客数、自家用車数、走行距離等の月次データを基に相関を調べたものの 1 つである(土谷(2001))。

(1)室蘭についてまとめる。現在特に 40 年代後半から、苫小牧、小樽、留萌の各港も共に重要港となり、取扱規模も各々拡大した。それ等の背後勢力圏は、経済のみならず錯綜とした状態であり、確定的に論じることは、困難な状況になってきた。

勢力圏及び交通網図



『室蘭港港湾計画資料』では、室蘭港の商港貨物の背後勢力圏が考察されている。それによると、輸移入貨物は全道に及ぶが、その内胆振地方が約 60%、石狩、上川、空知地方が約 27%と、全体の 90%を占めている。また、輸移出貨物は、胆振地方が約 70%、空知、上川地方が約 25%と、全体の 95%を占めている。以上のことから室蘭の背後勢力圏は全道とも考えられるが、関

係の深い範囲に限定すると、西胆振地方とすることができる。次いで道央との関係である。同書では、1次勢力圏、2次勢力圏としているが、現実には西胆振地方が、現在の勢力範囲と言えよう。すなわち、室蘭市、登別市、伊達市、その他である。図示すると上図のようになる。

1次勢力圏の面積は、3市とその他で1,355.05 km<sup>2</sup>である。人口は、室蘭市の転換点となった40年現在で、1次勢力圏は262,671人、45年では269,296人と横這い状態である。市別には、40年現在、室蘭市161,252人、登別市39,101人、伊達市26,847人である。55年度の北海道の立てた生活圈計画人口目標は、同地域で340,000人であった。北海道開発局による「幹線道路整備計画調査」では、55年の室蘭市の予想人口は220,000人<sup>154</sup>。65年には280,000人になると予想していた。同年室蘭、登別、伊達3市合計で、400,000人となり、これが将来の室蘭圏の商業人口になるとしていた。さらに、トマジニスのパーソントリップ調査まで用い、昼間人口の増加と潜在的発展にまで言及している。この2つの調査は、楽天的予想としか言い様がない。前者も後者も発行は、49年である。既に人口の減少傾向は充分把握されていたはずである。であるからこそ、「室蘭圏」または「1次勢力圏」という広域を設定し、人口増加に対応するための社会基盤整備の必要性を訴える、という形を取ったのであろう。全ては、白鳥大橋を初めとする公共事業推進のためである。同様の粉飾は、四国における『本州四国連絡橋の3橋時代及び高速道路に対応した四国のバス事業者のあり方に関する調査研究報告書』等にも見られる。

ところで平成11年、同地域の人口は415,745人である。時間の幅を考えれば、この増加は微増と考えなければならない。反面49年当時の予想も正確であったとも言える。因みに室蘭市の人口は平成11年現在105,969人である。往時を偲ぶ影すら残ってはいない。逆に、その他に分類されていた苫小牧市が173,099人である。すなわち、構造不況以降、産業の移転と共に室蘭市の人口は他の市町村に流出したと考えられる。事実、隣接する登別市は、室蘭市の人口急増の受け皿になって、45年から市制が施行されたという経緯がある。以前は幌別鉱山の基地であり、温泉地でもあった<sup>155</sup>。地理的にも人的にも室蘭の従属都市の色彩が強く、幾度か合併論議もあったが、立ち消えになってしまった<sup>156</sup>。両市が合併しても、30年代初頭の室蘭の人口と同程度であるため、現状を打破することは不可能であろう。

前節までに述べてきた戦後の経緯からもわかる様に、重工業の整理統合化・合理化と共に、同市を巡る状況は、年々悪化してきた。地域が広範なため道央圏に従属するということなく、基幹産業も撤退し、他の市町村に人口は分散し、就業者総数も年々減少しているのが現状である。観光人口も、東京からの航空運賃自体が障害となっている。また室蘭八景も市街地から遠く、上手く活用されていると言うには程遠い。

<sup>154</sup> 北海道開発局(1974) . 白鳥大橋建設を促進するための調査である。

<sup>155</sup> 48年に幌別鉱山は閉山し、65年の歴史に幕を引いた。室蘭民報49年3月22日「さようなら、登別の幌別鉱山小中学校、65年の歴史閉ず」。

<sup>156</sup> 室蘭民報36年10月3日「合併促進申し入れ」。初めは登別町がまだ幌別町と称していた頃の32年当時である。地理関係では、室蘭のベッドタウンで人口は5分の1、面積は3倍、かつ水資源が豊富であることが、室蘭側からの合併の理由であった。しかし、合併後の税負担の問題や鷺別漁港築設問題、水利権等が絡み進まなかった。36年の申し入れでは合意し掛けたが、集中豪雨禍対策等で立ち消えになった。

(2)オートポイエーシスの生存可能システムから室蘭を眺めると、幾つかの帰結を得ることができ。すなわち、(独立)単位体の持つ性質と、同市が持っていた可能性についてである。

まず計画的発展の可能性について述べよう。北海道の開発自体が明治以降であったため、システム的とは言えずとも、計画的に発展する可能性はあった。計画化が試みられた初めは、明治中期の室蘭港湾委員会の発足である。しかし地場企業家には資金力がなく、進展はみられなかった。行政側も民間に任せるのみで、主導したのは海軍であり、それに応えたのは北炭であった。

だが、§7-3に述べたように室蘭記者会の発案で胆振開発期成会が発足したことで、大正中期から港湾修築運動が軌道に乗る。しかし、内実は、北炭に独占されかつ頼りきっていた港湾開発に、地場産業が参入するということであった。背景には、荷役業や海運業の成功がある。中村俊清や栗原五朔、榎崎平太郎等の足跡は§7-3-2、7-3-3で見た通りである。それを支えたのは、近代国家としての体裁を整えつつあった政府に、地方開発の余裕が生まれたためである。仮に富国強兵策ではなく、民主国家として進んでいればより充実した開発が可能であったであろう。

しかしその後終戦まで、開発の主体は北炭であることに変わりはない。戦後も日鋼と製鐵所に経済自体依存し、人口が1年に1万人も上下する年もあった。これは本来、税収見通しも立たない事態である。前節で述べたように道南バスは、体質も然ることながら人口の上下に収入見通しが立たなかったことが経営悪化の要因であった。また、室蘭市も補助金依存体質であったことも指摘しなければならない。その後、日鋼も製鐵所も去り、頓挫したまま何の進展もない。

地方自治体がシステムとなることは、敗戦と復興、また現在も税収配分比によって、事実上不可能になっている。システムにするには歳出を大幅に減らすこと、つまりサービスを低下しなければならない。あるいは、単年度会計を排して経営的手法を導入しなければならない。補助金に依存する限り独立単位体ですらなく、単位体に過ぎないのである。

また、道南バスのように自らの組織を制度的に確立したものと捉えるとき、崩壊が始まるのである。現状に満足せずに変化させるところに革新は生まれる。第1章の松下電器産業を延命させている要因の1つは、この意識である。しかし革新が、オートポイエーシスの単位である擬似家族的単位の連鎖から創発される道筋がなければ、真にシステムとなることはできない。

同地域の代表的企業は、北炭である。それは、明治、大正、昭和期では珍しく、環境に働き掛けて改変し、また自らも事業転換を行なって生き延びた企業だからである。本来、北海道炭鑛鉄道という会社組織になった理由も、幌内・幾春別両炭鉱や鉄道・付属施設などを払い下げを念頭にしながらも、炭鉱鉄道という近代的輸送業を確立するためであった。内地での石炭需要が高まると、北海道炭鑛汽船と社名を変え事業内容を拡大する。そして石炭積出の効率性から港湾整備に積極的に乗り出す。室蘭経営構想を策定し、行政もそれに追随したことは前述した通りである。その意味では、北炭のシステムやに相当する機能は十分だったと言える。また、明治40年には、日鋼と輪西製鐵所を作ったことも、鉄道国有法という外圧と軍事力強化による鉄鋼需要の増大を見込んだ事業拡大であり、自己変革であった。しかし本業を捨てたという訳ではなかった。炭鉱が廃れるまで続けたのである。

システムとは呼べない理由の1つとして、1952年3月20日に発生した北海道炭鑛汽船労働

争議が上げられる。これは、参加者 626 名、労働損失日数 1626 日であった。システムならば、これ程の日数を消費することはなく、また回避に向けて自律的な改善が図られたはずである。その他、多数の外国人労働者問題も抱えていた。つまり、大資本による多角化戦略が成功したというだけである。従って、他企業とは規模は異なるが、独立単位体であったことに違いはない。しかし、外部取引の効率化や室蘭への貢献はシステムの的であり、また影響力のある存在だった。

日鋼は外国企業との合併であり、株式によるガバナンスと技術導入を図ったという点で注目に値する。また、室蘭経営構想の一貫として都市整備に尽力した。その結果、室蘭は長く企業城下町として北海道経済の中心となったのである。その間、製鉄所も製鉄業から製鋼業へ転換し、日鋼も実質的に海軍工廠としての地位を築いた。しかしこれ等は独立単位体として完成体を目指したということである。その一貫として、日鋼記念病院や新日鐵病院、高校等を設立したのである。

第 6 章までのシステムに比べ、本章の考察から、以下の独立単位体の性質が浮き彫りになる。

北炭やその他の企業行動から、独立単位体は、(海軍を含む)単位体・独立単位体の複合した階層構造を作り、下位の非合理の上に自身の安住を築く傾向があると言える。室蘭に集積した独立単位体の多くは、図 1 の道南乗合と同型の構造をしていたのではないだろうか。何故ならば、道南乗合自身が軍隊組織の模倣であったからである。この場合現場程重圧が掛かる。社内の緊張を解すために、他の取引先に圧力を分散するという方法が取られ、故に地場企業の勃興が促された。しかしこれ等は、並列的取引関係にある企業と比べ公平性を欠いた状態に置かれた。その結果、頂点の独立単位体は繁栄するが、衝撃緩衝材である下位企業の利益は少なかったのである。

独立単位体は、プロフィットセンターを疎かにし権威主義に陥る可能性がある。道南バスの最盛期においては、例えば図 2~4 を見れば明かだが、プロフィットセンターである車輛係や運転手等を 2 水準下の図 4 に置いている。つまり下位水準には ではなく、と同様、内部水準を単位化し脆弱にしてしまうことであった。結果的に、権威主義的身分分化は、無責任であり凝集性を失わせ、組織全体を破壊する。勃興期ならば組織は揺らぐことはないが、康満時代以降の同社の求心力の低下は、プロフィットセンターである現場を大切にしなかったことに起因している。図 2 と同水準に置くべきであり、仮にそのようにしていれば回復も可能であったかもしれない。少なくとも末期において、労働組合に私鉄総連との単位体を指向させることはなかったであろう。このことは、無責任と無計画・非効率、と株式総会で度々指摘されたことであった。

独立単位体でも擬似家族的単位は生じるが、分断される。それは、第 5 章図 8 に見たように、システムにおいてしか永続しない。独立単位体の場合は、仮にシステムの機能分担が存在していたとしても、新奇な創発的戦略を作り出すことはないのである。何故ならば、独立単位体には、康満時代以降の道南バスや第 1 章の図 12 のように、機能の有機構成や経路がないからである。従って、擬似家族的単位は分断され、連鎖は一部に留まる。またこのような状況では、産出圧は本来のものとは異なり、地域や業界毎に歪められることになる。しかも に後述するように、会社が制度的完成体だと信じる者にとっては、指示-命令が進化圧でありそれに応えることが産出圧であると錯覚する。すなわち、と同じ状況に置かれているからである。

結果的に、企業のための擬似家族的単位は生じても、それは指示-応答の一対一関係にのみ作

用し、全体は管理体制に向っていった<sup>157</sup>。逆に、私鉄総連との一体化を促進する擬似家族的単位の連鎖が生じ活発化していった。しかし同社の組合自体、プロフィットセンターはなく企業依存的な単位体であり、独立したシステムとなることは当初から不可能なことであった。

～の結果、独立単位体には会社主義的風潮が生まれる。多くの独立単位体は、有機構成を欠如したまま、そこが世界の頂点であるかのように単体で完全に独立した存在である。また家庭の在り様も会社への補助装置となり、一家で従属する構造が設定されるのである。員数として全面的に参加し、会社と一体感を持つことを会社主義と言う。これは、独立単位体としては必然的帰結であろう。しかし、構成員やその家族の帰属心を企業までとし、上部構造との接続を分断するものである<sup>158</sup>。また権威主義と同根の優越感から、構成要素に下部構造とも距離を置かせる。所謂排他主義的側面も持っている。それ故と相俟って、階級的非効率を内包するのである。

その結果、のように擬似家族的単位は分断され、道南バスが歩んだ通り管理が基調になる。そしての下部企業群と同様、の延長として、第4章で触れたマトウラーナの社会システムの12番のように、構成要素は利用される存在となるのである。

一方室蘭はシステム化することはなく、単位体に留まり続けた。単位体は、他者依存的なものである。例えば、補助金に依存するように独立単位体に依存し従属する。それによって、独立単位体の特徴のが無理なく形成される。また、ときとしてそれには権利意識が付帯する。よって、新日鐵からの寄付が滞り福祉施設の計画が遅れても、予算措置を講じることはなかったのである。室蘭に集積した単位体の多くも、独立単位体に、経理的に依存する体質から抜け出せなかった。

独立単位体のその他の特徴に対しても、単位体は、は該当しについても生存可能ではないのに当てはまるのである。しかしについては行政も零細企業も時に観察者の立場になり、マトウラーナの13番の観察者の苦痛と会社主義の悲哀を眺めそして実感することになるのである。

上述の独立単位体・単位体の性質は、外部取引のシステム化や擬似家族的単位の連鎖が次の発展の方向を探し産出圧をそれに備えるというシステムの特徴とは、異なっている。また前章の例に見られるように、システムの各要素がシステムに緊急警報を出す等の情報経路の確保と構成要素の機能上の対等性も、(独立)単位体はの理由から不可能である。またシステムは、一見他者従属的かつ支持的とも捉えられる姿勢を取り、自律的に社会の中に構造化した自己を見出し存続を図る。つまり、大局的機能の有機構成を社会に求め、自己をその下位水準に位置付け社会的に必要な存在になろうとする。しかし室蘭に集積した独立単位体群には、そのような発想はなかった。また、システムにも内部の論理は生まれ、それが同一性に結び付く。しかし共同言及性によるものであり、排他主義による同一性ではない。さらに、自律性によりプロセスの共有化が計られるのであり、管理的な指示ではない。まして会社主義的服従とも異なる。しかし保守性に関しては、システムが擬似家族的単位の連鎖によっていたのに対して、独立単位体は管理と権威

---

<sup>157</sup> つまり、独立単位体においては、「連絡-無視」の場合も生じる。

<sup>158</sup> 福永(2002)は、会社主義は国家の脆弱性を形成した一因であり、他方小規模集団への肯定と経済中心主義の反映として現れたとしている(pp.45-50)。また、会社主義を信奉することは、マトウラーナやヘイルが指摘した、多くの団体・組織に参加する自由を放棄することであった。



によって創発的ではない、という逆の意味で該当する。

高度成長期には多くの産業が集積され、付随的に税収も人口も伸びる。それ故、都市も企業もシステム化を指向する必要性はなかった。会社主義によって、独立単位体を完成体として信じ、安住する方が楽だからである。しかし業績が悪くなると、本章で触れた道南バスの末期や日鋼室蘭争議のように、世界の頂点であるはずの企業が闘争の場に変貌するのである。この背景には、他に移り得ないという職業意識と切迫的状况の下、会社主義から生じる粘着感情と情緒の象徴として独立単位体が存在していたからである。この点から、(独立)単位体は、利益至上主義を前提としながら、非効率で脆弱な制度であり、それを支える会社主義には、公共心や情操を荒廃させる面があると言える。つまり、当時の人々は、ピアの意味でオートポイエーシスを生存欲と解し、本能的に衝突させるしかない状況に追い込まれたのである。現在も、特殊な同一性としての会社主義的感情は抱かれ易く、機能面でも独立単位体に留まる企業は多い。

第1章で区分した(独立)単位体の性質については、以上のようにまとめることができる。歴史的には、システムと呼び得る社会的存在は少なかった。しかし最近の企業の中には、システムのなも生まれつつある。結論的に言えることは、真にシステムと呼べる存在を志向するならば、オートポイエーシスの生存可能システムモデルを基礎に構造化して行くしかない。それによって、自律と自省、進歩と努力が促される社会が築かれなければならないのである。

## 参考文献

- [1]安部邦衛「電車、無軌道電車及乗合自動車ノ建設費二就テ」1931(東京都立大学)。
- [2]有末武夫『交通の地域的分析』大明堂、1985。
- [3]道南バス『道南バス四十年史』1966。
- [4]道南バス『道南バス七十年史』1995。
- [5]道南バス「営業報告書」1961~1975。
- [6]道南バス「合理化計画書」1972。
- [7]道南バス「事業計画書」1972。
- [8]道南観光開発「営業報告書」1969~1970。
- [9]榎森進『北海道近世史の研究』北海道出版企画センター、1997。
- [10]濱口晴彦『社会運動の組織化』早稲田大学出版部、1980。
- [11]日比野正己『バス輸送改善飼料集成』運輸経済研究センター、1982。
- [12]福島眞義、松本年博『バス運賃と原価計算の実際』運輸通信社、1956。
- [13]福永晶彦『企業経営の普遍性と地域性』酒井書店、2002。
- [14]藤嶋暁『生命の組織論』白桃書房、1999。
- [15]富士製鉄室蘭製鐵所『室蘭製鐵所50年史』1958。
- [16]北海道バス協会編纂委員会『北海道のバス事業』1999。

- [17]北海道建築士会『北海道の開拓と建築・上中下』、第一法規出版、1987。
- [18]北海道道路史調査会『北海道道路史～』1990。
- [19]北海道開発局「幹線道路整備計画調査：室蘭道路調査報告書」1974。
- [20]北海道開発調整部「バス運行に関する資料」1972。
- [21]北海道開発調整部「過疎バス関係資料」1972。
- [22]北海道開発調整部「乗合バス事業の現状と問題点」1972。
- [23]北海道開発調整部「地方バス概況資料」1976。
- [24]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・終戦 - 講和』1953。
- [25]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・27 - 32』1958。
- [26]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・33 - 37』1964。
- [27]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・38 - 42』1969。
- [28]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・43 - 47』1979。
- [29]北海道労働部編『資料北海道労働運動史・48 - 52』1983。
- [30]北海道商工部観光課「41年度貸切バス利用客入込数」1967。
- [31]北海道商工観光部「室蘭地区トラック運送業業界診断勧告書」1975。
- [32]北海道庁『道央地帯の諸都市における都市交通の分析とその基本対策に関する調査研究』1962。
- [33]北海道庁『北海道の統計』1960～1977。
- [34]北海道庁総務部「離島辺地等で運行するバス路線の現状と対策」1969。
- [35]石田幸成編『室蘭地方労働運動史』室蘭地方労働組合協議会、1961。
- [36]香川県バス協会他編『本州四国連絡橋の3橋時代及び高速道路に対応した四国のバス事業者のあり方に関する調査研究報告書』1994。
- [37]鎌田哲宏、鎌田とし子『日鋼室蘭争議三〇年後の証言』御茶の水書房、1993。
- [38]河原勇『日本製鋼所社史資料』日本製鋼所、1968。
- [39]栗林商会『栗林七十五年』1970。
- [40]コーヘン,J.B.『戦時戦後の日本経済(上)(下)』岩波書店、1950。
- [41]室蘭港港湾管理者『室蘭港港湾計画資料』1974。
- [42]室蘭市議会編『室蘭市議会史』1964。
- [43]室蘭市『室蘭市史・上下』1941。
- [44]室蘭市市史編纂委員会『新室蘭市史第5巻』1989。
- [45]室蘭市市史編纂委員会『室蘭市史年表』1989。
- [46]室蘭市『室蘭市統計書』1998。
- [47]室蘭商工会議所『室蘭商工会議所六十年史』1985。
- [48]室蘭地域商業近代化計画策定委員会『室蘭地域商業近代化計画報告書第1分冊』1994。
- [49]室蘭地方新労働運動史編集委員会『室蘭地方新労働運動史』1981。
- [50]室蘭民報社、室蘭民報、1945～1988。
- [51]中村静冶『日本自動車工業発達史論』勁草書房、1953。

- [52] 檜崎産業株式会社『檜崎産業六十年史』1964 .
- [53] 日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史・上中下』鉄道弘済会北海道支部、1976 .
- [54] 日本乗合自動車協会バス事業五十年史編纂委員会『バス事業五十年史』、日本乗合自動車協会 1955 .
- [55] 小川兼四郎編『社団法人日本乗合自動車協会十年史』、1937、日本乗合自動車協会 .
- [56] 労働省婦人少年局『乗合バスの女子従業員』1956 .
- [57] 作者不詳「無軌道電車ト路面電車及乗合自動車ノ経営ニ関スル考察」1931(東京都立大学)<sup>159</sup> .
- [58] 佐々木馨「「みちのく」像の光と影 その宗教史的アプローチ」、入間田宣夫、小林真人、斎藤利男編『北の内海世界』山川出版社、1999 .
- [59] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第1集』1964 .
- [60] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第2集』1965 .
- [61] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第3集』1967 .
- [62] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第4集』1968 .
- [63] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第5集』1969 .
- [64] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第6集第7集』1970 .
- [65] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第8集』1972 .
- [66] 市立室蘭図書館『室蘭港湾資料第9集』1973 .
- [67] 瀬川紘一「バス事業の現況」1970 .
- [68] 瀬川紘一「道南バス再建試案」1971 .
- [69] 高橋秀雄、塚原俊一郎『自動車経営論』交通日本社、1960 .
- [70] 谷村金次郎『室蘭地方発達史・上下』室蘭民報社、1952 .
- [71] 谷村金次郎『室蘭地方人物風土記』室蘭民報社、1961 .
- [72] 土谷幸久「生存可能システムモデルの理論と実践についての研究」平成 11~12 年度科学研究補助金 (基盤研究(C))、2001 .
- [73] 梅木通徳『北海道交通史論』北日本社、1946 .
- [74] 梅木通徳『蝦夷古地図物語』北海道新聞社、1974 .
- [75] 渡邊貴介『明治以降昭和戦前以前迄の北海道・室蘭における地域開発の展開過程に関する史的研究』1998 .
- [76] 誉田慶信「蝦夷・北奥と本願寺教団」、入間田宣夫、小林真人、斎藤利男編『北の内海世界』山川出版社、1999 .
- [77] 全交通中央バス共闘会議編『バス労働者』労働教育センター、1976 .

---

<sup>159</sup> おそらくは前出の安部邦衛であると思われる。