

戦前期同郷会雑誌にみる地域振興策と港湾修築運動

—大正・昭和初期の福井県若狭地方を事例に—

三宅彦大

- I. はじめに
- II. 同郷会成立の地域的背景
 - (1) 対象地域の概要
 - (2) 同郷会としての雲城会
- III. 大正期・昭和初期における同郷会の地域振興策
 - (1) 開通前後の小浜線に対する会員の認識
 - (2) 若狭地方の観光地化に対する会員の主張と行動
 - (3) 小浜築港論の登場と「港湾問題特別号」の発行
- IV. 小浜港湾修築運動における同郷会の役割
- V. おわりに

I. はじめに

現代における県人会をはじめとした同郷会¹⁾は、すでに明治後期には存在しており²⁾、戦前期の同郷会に関しては、日本近代史の分野を中心に研究が行われてきた。

同郷会を近代史研究の対象としてはじめて位置付けた竹永は、各地域の同郷会機関誌の分析を行い、在京の会員が中央と地方の格差の認識のもと郷里の振興を目指していたことを指摘した³⁾。成田は近代都市史の観点から同郷会を検討し、その存立基盤に旧藩主・旧藩領が存在していた点や同郷会が産業・衛生・教育の問題を重要視していた点を明らかにした⁴⁾。岡田は明治20・30年代における愛

知県の三河郷友会を事例に、会員たちの郷土意識が、衰退していく地元地域の振興策といかに関係していたのかという点を検討し、会員による三河分県運動、産業発展策や鉄道敷設構想などについて論じた⁵⁾。

これらの先行研究によって、戦前期同郷会が地域の特徴を伴いつつ各地に分布していたこと、旧藩の存在が「同郷」の範囲を規定することが多かったこと、在京の旧藩関係者などのエリート層が主な会員であったこと、機関誌に各会員の地域振興策が示されていることが明らかとなった。なかでも、会員は郷土の振興に対して関心を持っており、同郷会は地域振興策を論じる主体としての役割を有していたことは注目される。

しかし従来の研究は、同郷会の地域振興策に関して明治後期をはじめとした結成初期の検討が中心であった。戦前期同郷会の実態を総体的に明らかにするには、大正・昭和初期にかけての地域振興策の変容に注目した通時的考察が必要となる。

以上の問題意識のもと、本稿では大正・昭和初期の福井県若狭地方を事例に、同地域出身者によって結成された同郷会の地域振興策がいかに展開したのかという点に着目して、戦前期同郷会が地域に果たした役割を明らかにすることを目的とする。

研究対象とする同郷会は、福井県若狭地方出身者によって、結成された雲城会⁶⁾であ

キーワード：若狭地方、日本海側地域、同郷会、地域振興策、港湾修築

る。史料は、雲城会の機関誌『雲城』を主に使用する。戦前の『雲城』は明治45(1912)年の創刊以来、昭和19(1944)年まで全79号を発行し、そのほとんどは現存している。後述のように、『雲城』には若狭地方および国内外の様々な社会状況が報じられ、これに対する会員の意見や主張も記事として掲載されており、彼らの地域認識と地域振興をめざす動向が読み取れる。

本稿では、まず雲城会の結成過程および会員の实態を示す。つぎに雲城会で論じられた地域振興策の変容を、小浜線の開通、若狭地方の観光地化、小浜築港論に注目して明らかにする。さらに地域振興策が構想にとどまらず実践された事例として、小浜港湾修築運動を検討する。

II. 同郷会成立の地域的背景

(1) 対象地域の概要

福井県若狭地方とは旧若狭国の範囲をさし、福井県南西部に位置する。戦前期のこの地域には、三方郡・遠敷郡・大飯郡が存在した(図1)。福井県の一般的な地域区分として、歴史・文化的背景や自然条件の差異に基づいた「嶺北」・「嶺南」がある。嶺南は若狭地方に敦賀郡を加えた領域であり、近世小浜藩の領域と一致する。

若狭地方の中心地である小浜は、近世まで小浜藩の城下町であり、西廻り航路の中継地としての役割も担っていた。同じく近世の湊町であった敦賀は近代期には港湾都市へと成長したが、明治以降の小浜は人口・産業の面で伸び悩んだ。以上のような停滞的状况を解

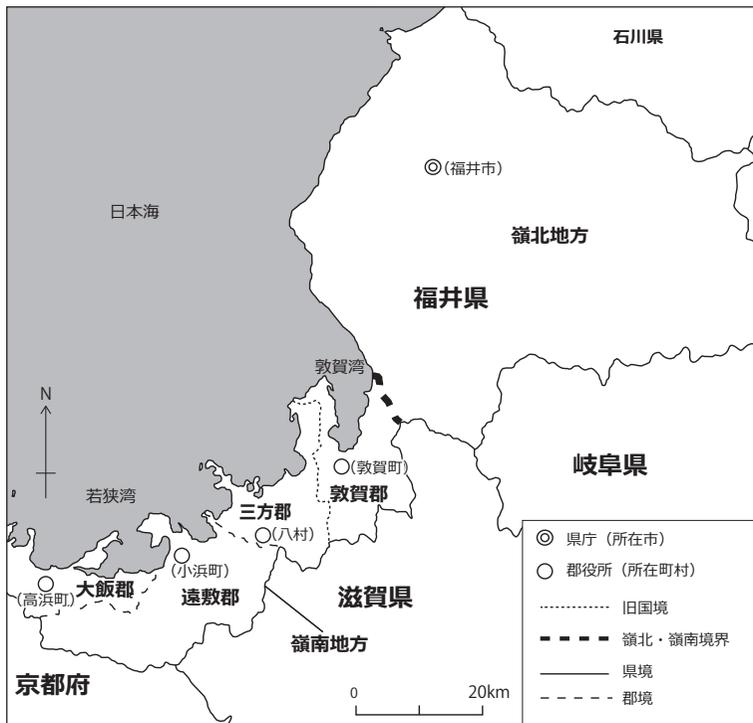


図1 研究対象地域

大正4(1915)年の状況を示す。

決するために、若狭地方の地域振興が雲城会では問題となった。

明治以降、嶺南の若狭三郡と敦賀郡の間では、地域格差が次第に拡大していった。明治23(1890)年から昭和5(1930)年にかけての人口増減をみると、敦賀郡は32,400人から、42,802人に増加している⁷⁾。これに対し、遠敷郡は48,859人から46,409人に減少しており、三方郡・大飯郡の人口も微減している。また、『福井県統計書』で明治43(1910)年から昭和5年までの嶺南全体に占める各郡の営業税額(県税分)の割合をみると、大正9年の敦賀郡の割合は29%であり、昭和5年には42%を占めるようになった一方で、若狭三郡の割合は71%から58%へと低下した。

(2) 同郷会としての雲城会

雲城会は明治44(1911)年11月に東京市牛込区矢来町で結成された。結成の背景には、旧小浜藩主酒井家と旧小浜藩関係者による旧藩社会の存在があった。酒井家は、明治以降もかつての小浜藩下屋敷所在地の矢来町に居住しており、酒井家と旧藩関係者の交流も同地ではみられた。例えば明治19(1886)年から、酒井邸で上京遊学生の世話が行われており⁸⁾、明治23年に酒井邸隣接地に学生寄宿舎も設立された。

雲城会結成以前には、その前身となった2つの組織が存在していた。明治23年に結成された旧誼会は、「酒井伯爵家の旧恩を忘れざるを目的となし相互の旧誼を温むる」⁹⁾ことを活動方針とした組織であった。また、上京遊学生たちによる若州学生会は明治28(1895)年から活動を開始した¹⁰⁾。この両組織の存在が示すように、すでに明治中期には旧小浜藩関係者による同郷者ネットワークが形成されていた。しかし、旧誼会は旧藩意識に基づいた在京者を中心とする限定的な社会的結合であり、同郷者全体を束ねる組織ではなかった。また、若州学生会は会員が学生に

限定される点だけでなく、学生が学校を卒業すると交流が消滅してしまうという点で、会の維持・発展に問題があるとされていた¹¹⁾。

以上の経緯から、旧藩関係者たちは同郷者ネットワークの拡大と安定化をめざして、明治44年に雲城会を結成した。事務所は酒井邸内に置かれ、初代会長は酒井忠克が務めた。若州学生会が雲城会の母体となり¹²⁾、発起人13名のうち10名が牛込区、そのうち6名が矢来町在住者であった¹³⁾。結成直後の明治45年2月の会員総数は148名であり、21名を除いて東京市内在住者で、そのうち63名が矢来町在住者であった(図2)。

雲城会結成以後、次第に会員は全国に拡大していった。『雲城』1号発行の3か月後には、小浜町在住者を中心に60名の地方会員が入会した¹⁴⁾。大正2(1913)年・大正9(1920)年・昭和12(1937)年の会員数は、それぞれ396名、632名、678名となっていた¹⁵⁾。

大正9年を例にみると、東京222名、福井

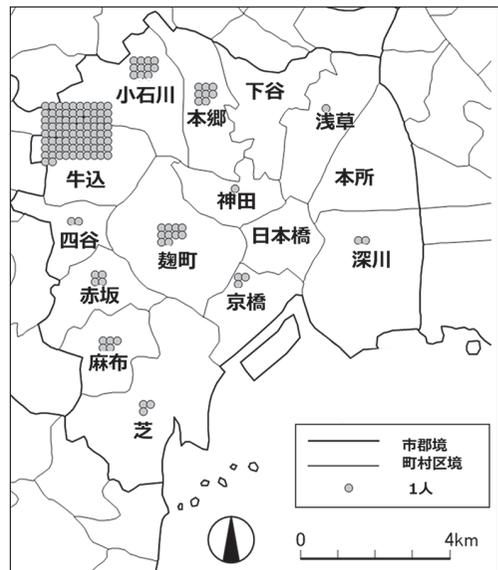


図2 東京市内における結成直後の雲城会会員居住地

「雲城会会員名簿」『雲城』1, 1912より作成。
東京市内15区在住の会員数は127名。

155名、海外86名、京阪神84名の順に会員数が多く分布していた(図3)。そのうち海外在住会員の居住地は、関東州・朝鮮・台湾・樺太の順に多かった。このような会員分布の傾向は、昭和初期まで続いた。

同年の会員属性についてみると、主な職業は多い順に、会社員・銀行員137名、学生84名、教育・研究関係者72名、軍人・軍関係者57名、自営業32名、議員・官吏31名、酒井家勤務・酒井家一族26名、医師・弁護士・記者21名、郵便局長・町村役場関係者18名となっていた。このことから、会社員・銀行員および学生が多数を占めつつも、多様な職業の会員がいたことがわかる。

雲城会の活動目的は、会則第二条で「会員相互ノ親睦ヲ図ル」¹⁶⁾こととされていた。そのため、活動も集会と機関誌の発行が中心であった。大会は毎年1、2回行われ、機関紙

『雲城』は年1回から4回の頻度で発行され、非売品として会員に頒布された。記事種別は論説・雑録(雑報)・通信(消息)などに大別される。編集・発行者は一定していなかったが、いずれも東京市内在住者が担当し、彼ら自身による『雲城』への投稿も多かった。旧藩主家への「旧恩」にもとづく「対酒井家」の会合である旧誼会と異なり、雲城会は「郷里を同じうせる者」による「地理に基礎を於ける社会的会合」と位置づけられており¹⁷⁾、『雲城』創刊当初から若狭地方出身者に対する育英事業をはじめとした地域振興策が多数論じられた¹⁸⁾。

Ⅲ. 大正期・昭和初期における同郷会の地域振興策

(1) 開通前後の小浜線に対する会員の認識

小浜線開通前後の大正後期になると、鉄道

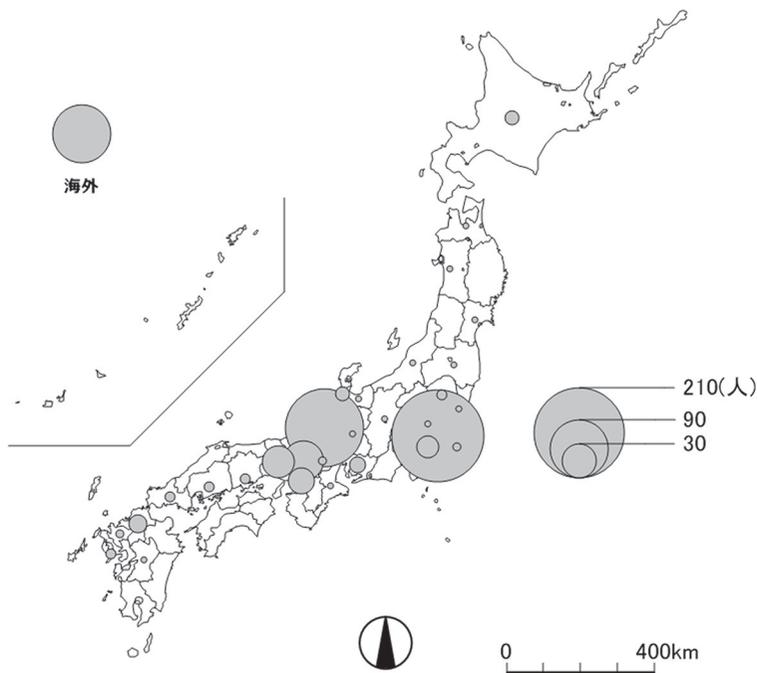


図3 道府県別にみた雲城会会員在住地
井川鉦一編『会員名簿』雲城会、1920より作成。

に着目した地域振興策の記事が目立つようになる。大正6(1917)年12月から大正11(1922)年12月にかけて、国有鉄道の小浜線は敦賀・舞鶴間で順次開通していった。小浜線最初の開通区間である敦賀・十村間の工事完成前後の『雲城』には、小浜線開通に関する論説として4本の記事が掲載されている。そこでは、小浜線開通に対する会員たちの認識が示されており、鉄道によって若狭地方をどのように発展させるのかという問題が論じられた。

最初に掲載された大正6年の論説は、法学士で江商株式会社勤務、ボンベイ在住であった荒木幾太郎¹⁹⁾と青葉山人によるものである。荒木は鉄道による地域振興策を「嶺南人士にとって重大な問題」と指摘している²⁰⁾。小浜線の開通に対しては、「敏活なる他国人に利益を壟断されその後塵を拝」さないとという危機感をあらわしている。また、若狭地方の発展性についても「将来に至り他地方より優れて発展して行くものだとは欲目に見ても一寸断言しにくい」という否定的な見解を述べており、その解決策として銀行の設立と産業組合の普及をあげている。荒木の論調と同様に、青葉山人も鉄道開通によって、若狭地方の産業が「他国人に蹂躪」されるのではないかとという危機感を述べている²¹⁾。

同じく大正6年の論説で、満鉄編纂部勤務、大連在住の橋本嘯天²²⁾が若狭地方住民の鉄道開通に対する「消極的な考え方」を批判しつつ、「地方の発展策」の一つとして鉄道を論じている。同記事では、若狭地方を人口と面積がより多い越前・近江地方と比較して「自然の不利な条件を制すべく、彼等よりさらに多く、人工の機関たる新線路を利用すべきである」として、「新産業の勃興」のための鉄道の活用が提言された²³⁾。

大正7年の論説では、熊田幸治郎が小浜町住民に新事業の計画などの積極的な活動を要望しつつ、同時に「他国に在る小浜出身者」

に対しても、傍観せずに地域振興策を論じるよう求めた²⁴⁾。熊田は日本郵船に勤務し、矢来町在住であった²⁵⁾。また、雲城会幹事も務め、旧誼会東京本部にも所属していた。同記事では、鉄道開通を「絶好の機」としつつも、「地勢上生産物僅少なる小浜町は将来商工業地として西舞鶴、東敦賀の両要港に対峙するだけに発展を遂げることを得るや、これは甚だ疑問に属す」として、その地域的影響を荒木らと同じく否定的にとらえている。ただし、熊田は「今迄地方的であった小浜は将来国家的の小浜となる」という認識も示し、国内各地および「露西亜欧州方面」から観光客を見込んだ若狭地方の観光地化についても、地域振興策の一つとして期待していた。

以上の記事にみるように、鉄道開通に対する会員の認識は、肯定的・否定的な評価という二面性のあるものであった。各論説には、若狭地方の経済発展に対する期待もあらわれているが、同時に鉄道開通によって生じる地域間競争に対する不安も読み取ることができる。このような状況下で、雲城会会員たちは敦賀・舞鶴という両港湾都市との競合、京阪地方との連絡改善をより意識するようになったと考えられる。以上のように小浜線開通後の『雲城』では、若狭地方を国土空間のなかで位置づけて、その地域振興策が論じられるようになっていった。

(2) 若狭地方の観光地化に対する会員の主張と行動

すでに明治末期には若狭地方の海岸景観および海水浴地は、県発行の案内書でも名勝として紹介されていた²⁶⁾。海水浴の受容をはじめとした大正期のツーリズムの興隆、および小浜線の開通によって、若狭地方の名勝は県内外から観光客を集めるようになった²⁷⁾。このような時代背景のもとで、大正後期の『雲城』では観光に関する記事が増加した(表1)。記事の多くは、若狭地方の観光地の現状や問

表1 『雲城』における若狭地方の観光に関する記事

| 記事掲載年月 | 巻号 | 記事種別 | 記事名(掲載頁) | 執筆者 |
|-------------------|--------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 大正10(1921)年7月 | 32 | 言論 | 若狭発展に就て(1-4頁) | 熊田幸治郎 |
| 大正11(1922)年7月 | 35 | 急告 | 親愛なる郷土観光団！ 秀麗なる郷土巡遊団！ | 雲城会 |
| | | 雑纂 | 海水浴場としての高浜 | |
| | | 雑録 | 避暑客と若狭地方 三方湖の遊覧船と発動機船 | |
| 同年12月 | 36 | 口絵 | 久々子浜に於ける雲城観光団 | |
| | | 雑纂 | 他郷人の見たる小浜 | |
| 大正12(1923)年5月 | 37 | 口絵 | 若狭名勝写真 | |
| | | 論説 | 若狭名勝紹介号発行に就て(1-3頁) | 熊田幸治郎 |
| | | 雑纂 | 小浜湾内の名勝(7-8頁) | |
| | | | 蘇洞門に遊ぶ人のために(8-11頁) | 粕谷雲涯 |
| | | | 若狭高浜案内(11-15頁) | 大島熊吉 |
| 三方河原市十村案内(15-21頁) | 三方郡教育会 | | | |
| | | 若狭に於ける天然記念物 | k, k生 | |
| 大正13(1924)年4月 | 39 | 故郷の消息 | 高浜城山の遊覧道路酒井家 ^{ママ} で開修(20-21頁) 高浜から久々まで四か所の海水浴場が共同して海水浴の宣伝 ^{ママ} | |
| 大正13(1924)年12月 | 40 | 記事 | 酒井伯爵若狭巡遊(26-27頁) | |
| | | 雑録 | 若狭の印象 | |
| 大正14(1925)年6月 | 41 | 記事 | 雲城会事務室より(編集部) | |
| 昭和1(1926)年9月 | 43 | 雑録 | 観光と水浴団 | |

『雲城』各号目次による。太字は本文で言及した記事。執筆者が空欄のものは無記名記事。

題点²⁸⁾ および観光客数などの動向²⁹⁾を紹介している。これにあわせて、観光地の宣伝や旅客誘致によって若狭地方の発展をめざす、地域振興を論じる記事も掲載された。また、ここで紹介された観光地は、いずれも小浜線沿線に位置する自然景観に由来するものであった(図4)。

最初に注目されるのは、大正10年発行の『雲城』32号に掲載された熊田幸治郎の記事である。上述の『雲城』25号の記事と同様に、熊田は観光地としての若狭地方の発展を主張し、会員に対して「若狭出身の人は機会ある毎に若狭を他国人に紹介して貰ひ度い」と要望している。この記事の執筆に先立って、熊田は『若州新聞』や雑誌『ツーリスト』に論説を投稿していた。『ツーリスト』掲載の「若狭の海岸」という記事では、敦賀・舞鶴・宮津の若狭湾沿岸都市と比較して、小浜周辺は「従来交通の不便なりしせい

か余り人に知られて居ない」とされた³⁰⁾。そこで熊田は若狭地方の主な観光地の紹介とあわせて、東京および京阪地方からの経路と車窓からの風景についても記述している。

熊田の記事掲載の翌年夏には、雲城会主催の若狭地方への団体旅行が行われた。『雲城』35号に急告として掲載された旅行の告知文によれば、その目的は単に親睦旅行に限らず、会員間での観光地の周知を図るものでもあった。このような旅行計画はすでに数年前から雲城会で提案されていたようで、熊田も「若狭出身の都会の人と若狭在住の郷里の人が接触して、談話、意見の交換はやがて若狭発展の為効果を齎す端緒となる」と述べていた。つまり、若狭地方出身者と在住者の会員の交流が、地域振興のために必要であると熊田も認識していた。

熊田の主張と雲城会会員による団体旅行の実施は、大正12年における『雲城』37号の

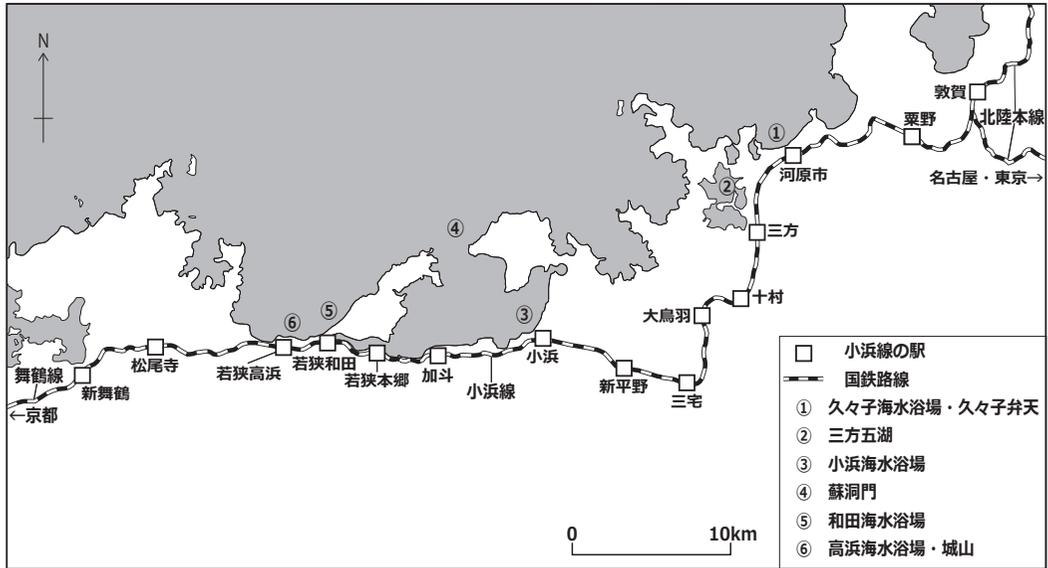


図4 『雲城』で紹介された若狭地方の主な観光地

「名勝紹介号」発行にもつながった。口絵には「小浜海水浴場」, 「蘇洞門大門小門」, 「若狭高浜」, 「久々子の海岸」, 「三方湖」, 「三方石観音」の計6枚の写真が掲載され、これらの観光地が雑纂で若狭三郡ごとに紹介されている。巻頭の論説では、熊田が「名勝紹介号」発行の経緯について述べている。同記事で熊田は、小浜線の開通が「裏日本の大動脈たる縦貫鉄道の完成と共に交通系統に一大変化」を若狭地方に及ぼしたと指摘した。そこで「此の機会において若狭の現状を遠隔の地にある会員諸君に何か纏った形式の下に通報し同時に広く若狭事情を江湖に宣伝」することを発行の目的とした。ここでも熊田の地域振興策は一貫しており、商工業の育成とともに観光客誘致を「土地繁榮の一策であると常に主張」している。また、観光客誘致の具体的方法として、地方案内書の作成、宣伝ビラ・ポスターの印刷配布、著名人・記者等の招聘を通じた宣伝、鉄道省発行の旅行案内・旅行新聞刺雑誌への情報提供をあげている。この提案に関連して、「名勝紹介号」は会員

だけでなく「関西の各新聞社旅行団体等」にも配送され、「若狭名勝を宣伝し夏季中各都市人士の若狭来遊を促した」とされた³¹⁾。

雲城会における若狭地方への観光客誘致をめざす動きは、東京の酒井家の動向にも影響を与えたと考えられる。『雲城』39号では、高浜城山の道路改修が紹介されており、当時の高浜は「海岸の要部を占むる景勝の地城山」を中心に観光地化がすすんでいた。酒井家の所有地である城山を高浜町が借地していたが、「遊覧をほしいままにすべき道路なく徒らに遊覧客を悩ましつつ」あった。この状況を酒井家が聞き知り、「遊覧地の高浜に対し気の毒なり」として「同家に於て」道路の改修をすることとなったようである。

『雲城』40号では、大正13年7月における酒井忠克の若狭地方の観光地への訪問が報じられた。この訪問の主目的は酒井家の葬祭への参加であり、酒井忠克は、同月12日に小浜での改葬と法会参加の後、15日に敦賀に向かい、16日には三方郡で久々子弁天の訪問と早瀬での湖上遊覧を行って、17日には高浜の城

山を訪れた。また同時に地元有志の酒井忠克との会合も、小浜の青浜館と高成寺および早瀬の瑞林寺で行われた。この酒井家と地元有志の交流は、熊田が論じた観光客誘致の動きとも関連すると考えられる。すなわち、在京の華族(伯爵)で社会的影響力がある酒井忠克に対する観光地の認知向上を目的として、地元有志が若狭地方の観光地を酒井忠克に案内したと推測できる。このように、雲城会における観光客誘致の動きは、東京と若狭地方の会員双方を巻き込んで展開された。

(3) 小浜築港論の登場と「港湾問題特別号」の発行

小浜線開通および観光地化の進展にもかかわらず、昭和初期の若狭地方は停滞的な状況

にあった。例えば、若狭地方の主要港である小浜港は、小浜線開通後も貨物移出入量は大きく減少し、その商港としての機能は低下していた³²⁾。当時の日本海側の諸都市は対岸地域との距離的近接性を理由に、満洲への最短経由地として地元港湾修築を打ち出しており、港湾修築や航路開通を政府に要望していた。このような経緯から、地方漁港へと衰退していた小浜港湾修築が昭和初期に地域振興策として脚光をあびて、『雲城』でも論じられるようになった(表2)。

小浜築港論の嚆矢として、大正11年の『雲城』34号で名和又八郎が執筆した記事が確認できる。名和は、遠敷郡雲浜村出身の雲城会会員であり、舞鶴鎮守府司令長官などを歴任後、大正7年には海軍大将となってい

表2 『雲城』における小浜港湾に関する記事

| 記事掲載年月 | 巻号 | 記事種別 | 記事名(掲載頁) | 執筆者 | | |
|----------------|----|--------------|------------------------------------|------------|----------------------------------|-------|
| 大正11(1922)年3月 | 34 | | 光明に輝く郷土?! 小浜港に就て(1-6頁) | 名和又八郎 | | |
| 大正13(1924)年12月 | 40 | 雲城スクラップ | 名ばかりの小浜港湾 汽船の入校僅かに十一艘 | | | |
| 昭和7(1932)年11月 | 58 | 雑録 | 小浜港湾の開発に関して郷土人士の奮起を望む(1-2頁) | KO生 | | |
| | | | 日本海唯一の良港を有する小浜港(3-4頁) | 東郷吉太郎 | | |
| | | | 日満連絡 最大優良之小浜港湾(5-21頁) | 鈴木重憲 | | |
| | | | 小浜港湾の概要 | | | |
| | | | 小浜漁港の修築設計成る | | | |
| | | | 町村合併は漸次具体化 | | | |
| | | 附録 | | 小浜港湾問題と飛行場 | 森川三郎 | |
| | | 附図 | | | 各地に於ける小浜港湾修築期成同盟会(29-35頁) | |
| | | | | | 小浜港湾修築に関する請願書 | |
| | | | | | 京若鉄道二関スル請願書 | |
| | | | | | 飛行場設置請願書 | |
| | | 昭和8(1933)年1月 | 59 | | 光明に輝く郷土 | 名和又八郎 |
| 昭和9(1934)年1月 | 61 | 雑報 | 小浜港湾修築仮設計看取図 | | | |
| 同年7月 | 62 | | 日満交通連絡図 | | | |
| 昭和10(1935)年6月 | 65 | | 京若鉄道線殿田小浜及附近各線連絡図 | | | |
| 昭和15(1940)年11月 | 76 | | 清津東京間航空路線予定仮設計図 | | | |
| | | | 小浜港湾問題其後の経過 | | | |
| | | | 港湾運動に就て | 矢袋繁雄 | | |
| | | | 小浜港湾修築期成同盟会 第二回報告書 | | | |
| | | | 小浜港湾修築期成同盟会 第三回報告書 | | | |
| | | | 港湾修築問題 | | | |

『雲城』各号目次による。太字は本文で言及した記事。

記事種別が空欄のものは目次にその記載がないもの。執筆者が空欄のものは無記名記事。

た。この記事では、小浜港湾修築の必要性が、「小浜港各地間交通図」,「若狭湾諸港」,「小浜港」の3つの図とともに説明されている。名和は「従来日本の海上交通は東南岸に大に発達し日本海を閑却せし傾きなりしが今後は日本各地の発達に伴ひ状勢大に異なり」という認識のもと、日本海連絡港の選定が必要であるとした。そこで連絡港の条件として、港湾の位置、自然条件、海陸の連絡性など11点をあげた。この条件を念頭に、新潟・伏木・七尾・敦賀・舞鶴・宮津が連絡港として不適切であり、小浜以外に候補地はないと主張した。つづけて名和は、連絡港の条件と照らし合わせて、小浜湾の具体的な利点をあげた。例えば、京阪神地方に近接する点、湾内の広さ・適切な水深・波浪の少なさなどの点から、小浜湾を評価した。陸上交通に関しても、小浜線と小浜湾の接続の簡便性があげられ、当時計画中の江若鉄道・京若鉄道の開通によって、関西地方との後方連絡が改善されると説明した。

名和の小浜築港論で注目すべき点は、敦賀港・舞鶴港との関係を意識しながら、小浜港の優位性が位置付けられている点である。名和は軍事上の観点から、連絡港が軍港と近接する必要があるとした。したがって、舞鶴港からの距離で比較して敦賀港よりも30海里近い小浜港が連絡港として適切であるとした。さらに、小浜港の方が敦賀港よりも大規模な修築が容易であると述べていた。

昭和初期になると、名和の小浜築港論が海軍の一部や地元関係者にも受容されていった。昭和3年には名和のかつての部下である海軍中將の東郷吉太郎が³³⁾、その翌年には雲浜村長の鈴木重憲³⁴⁾がそれぞれ小浜港湾修築の必要性を主張した³⁵⁾。

昭和7年11月発行の『雲城』58号は「港湾問題特別号」として題され、以後『雲城』では、港湾修築運動の経過が報告された。同号の巻頭では、これまでの名和・東郷・鈴木

の築港論の内容が紹介され、軍部からも小浜港湾が評価されつつあるとされた。そこで「日本海随一の良港を持ちながら嘗ては軍港を舞鶴に奪はれ、商港を敦賀に譲りし吾郷土」の振興のために、「協力一致奮起」することが雲城会会員に呼びかけられた。また、同号では東郷と鈴木執筆の記事も掲載された。両記事とも、以前の東郷・鈴木の本主張とおおむね同じものであったが、それぞれ大陸側の社会経済状況の変化、すなわち満洲国建国、吉会鉄道建設および羅津港修築の決定に対応した記述となっていた。

これらの築港論の変化は、同号掲載の附図からも読み取ることができる。10年前の『雲城』34号では、名和執筆記事の附図に小浜と清津・ウラジオストクとの距離が示されていた。しかし58号掲載の「日滿交通連絡図」では、小浜と羅津との距離が示され、雄基・羅津・清津の北鮮三港との近接性が主張されている(図5)。さらに、当時内地と満洲を結ぶ主要ルートである大阪・大連航路の距離も記載され、小浜・北鮮ルートの距離的優位性が主張されている。また、同じく附図の「京若鉄道線及附近各線連絡図」では、京若鉄道の敷設予定地が記載されている(図6)。鉄道の開通によって、日本海側と大阪は最短距離で結ばれ、関西地方が小浜港の後背地となることが想定されていた。したがって、小浜港湾修築は京若鉄道開通という後方連絡の整備が前提となり、この点も活動目的の一つとなって、港湾修築運動が展開していった。

大正・昭和初期の『雲城』にみる地域振興策は、3つの点で変容が認められる。1点目は、国土空間における若狭地方の位置づけが次第に意識され、他地域との相対的評価が重要視されるようになった点である。2点目は、若狭地方との地域間関係を論じる空間的スケールが、若狭地方周辺から国内全域、さらに海外にまで広がっていった点である。3点目は、会員の提言する地域振興策が次第に

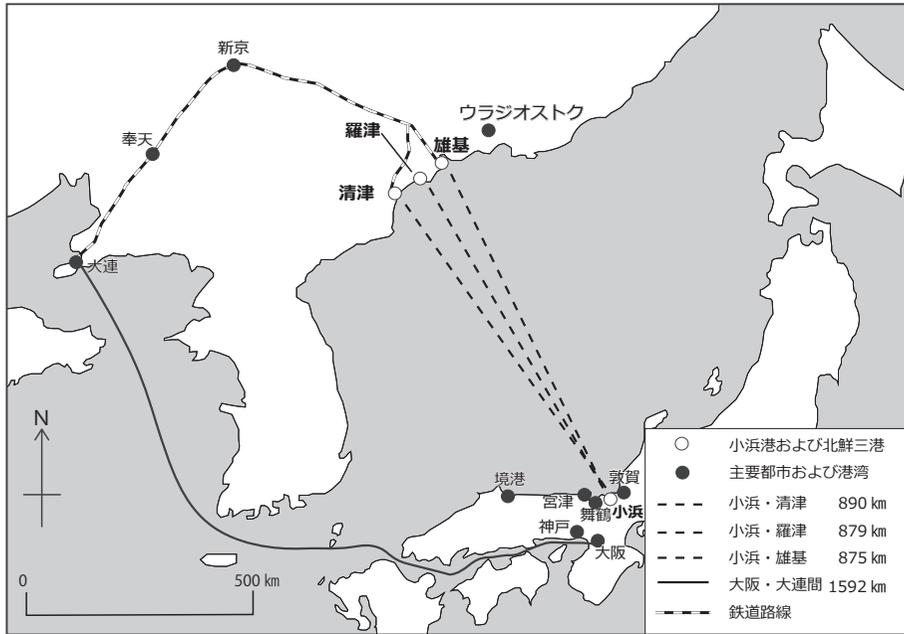


図5 小浜港と北鮮三港の距離

「日滿交通連絡図」『雲城』58, 1932をもとに作成。
北鮮三港とは朝鮮北部の主要港である清津港、羅津港、雄基港の総称。

具体化し、行動を伴って現実に働きかけるものになった点である。このような雲城会による地域振興策の深化は、昭和初期の小浜港湾修築運動に反映されていった。

IV. 小浜港湾修築運動における同郷会の役割

小浜港湾修築運動に関して稲吉は、運動の主体について、名和の築港論をもとに小浜町有志が活動を開始したが、舞鶴・宮津と異なって県の支援の見込みが立たないことから、海軍および東京・大阪在住の小浜出身者の協力が必要とされたと説明している³⁶⁾。また、稲吉は運動で組織された小浜港湾修築期成同盟会について言及しているものの、その活動とも関係する『雲城』における小浜築港論については触れていない。前章で示したように当該時期の雲城会の地域振興策は具体化し、会員による行動を伴って実践されたものであったと考えられる。そこで本章では、小

浜港湾修築運動において雲城会が果たした役割について検討する。

同盟会の活動は、昭和7年8月29日から昭和10年9月15日までの報告書所収の日誌から判明する³⁷⁾。昭和7年10月に小浜と関西、翌月には東京で同盟会が結成された。各同盟会はそれぞれ、雲城会の幹部³⁸⁾、大阪若州人会³⁹⁾ および京都若州人会⁴⁰⁾、小浜湾周辺の町村長が中心となって結成された組織であった。同盟会の事務所は、東京は矢来町の酒井邸、関西は大阪市西区の東亜商会、小浜は小浜町役場に置かれた。活動の目的は、「小浜港湾修築ノ促成ヲ期シ且ツ港湾利用ノ方法ヲ攻究シ其達成ヲ期スル事」⁴¹⁾とされ、各同盟会は港湾行政機関への陳情や宣伝活動を行って、港湾修築事業の国庫補助をめざした。国庫補助の獲得のためには、両議院や港湾協会への働きかけが特に重要視されたため、運動の中心となったのは東京同盟会で

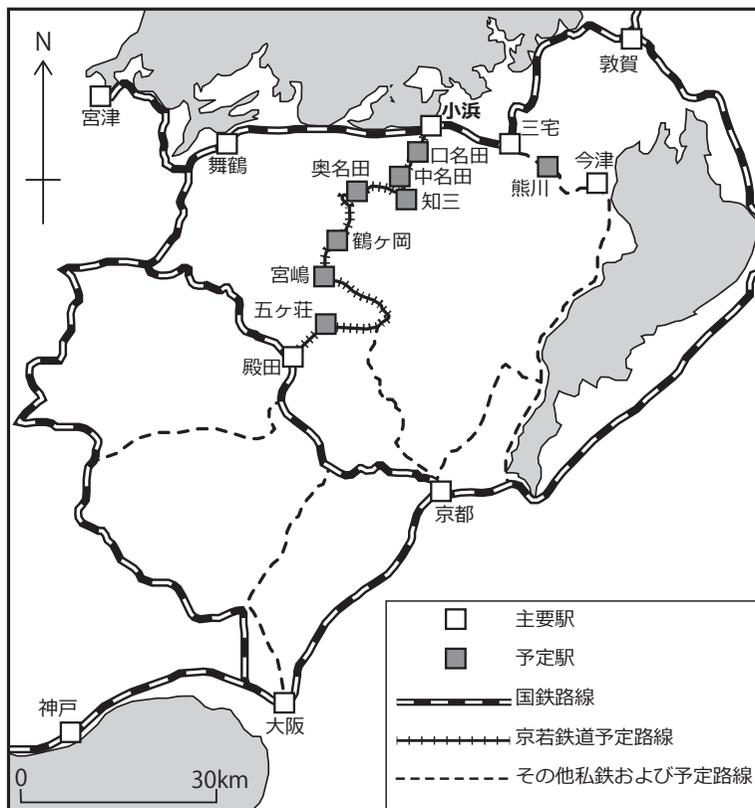


図6 小浜港の後方地域との連絡路線

「京若鉄道殿田小浜線及附近各線連絡図」『雲城』58, 1932をもとに作成。

あった。東京同盟会の幹部は国会議員や海軍関係者である雲城会会員が占めており、運動の過程では雲城会の人的ネットワークが活用された(表3)。

同盟会の具体的な活動として、両議院への建議・請願や内務省土木局、港湾協会などへの陳情・宣伝および港湾行政機関の各種会合への参加があった。これに加えて、東京同盟会は小浜港湾への視察対応を小浜同盟会へ出張協力する形でいった。小浜港湾および周辺鉄道予定地の視察は延べ69件確認され、東京や京阪神地方からだけではなく外地からの訪問もあった。また、関西同盟会も東京・小浜と会合等で緊密に連絡をとりながら、関西の地方議員や商工会議所への陳情や小浜湾の

視察対応への協力を行った。そして小浜同盟会は、小浜湾の視察対応を行うほか小浜で住民大会を開催した⁴²⁾。

同盟会による運動は、小浜港湾修築を政府の港湾政策における検討課題とすることに成功した。昭和8年1月、小浜港湾修築および京若鉄道速成に関する建議書と請願書がそれぞれ、両院に提出された後に採択された⁴³⁾。この提出には衆議院議員で第3代雲城会会長も務めた添田敬一郎、および東京同盟会名誉会長で貴族院議員の酒井忠克が尽力した⁴⁴⁾。

内務省の外郭団体として港湾政策を協議する港湾協会に対しては、昭和8年2月に東京同盟会が⁴⁵⁾、小浜同盟会からも翌年1月に、築港設計の依頼書を提出した⁴⁶⁾。その結果、

表3 小浜港湾修築期成同盟会の主な役員

| 所在地 | 氏名 | 同盟会での職名 | 職業 | 雲城会会員 |
|-----|-------|---------|----------------|-------|
| 東京 | 酒井忠克 | 名誉会長 | 貴族院議員・雲城会初代会長 | ○ |
| | 平井政道 | 会長 | 陸軍軍医中將 | ○ |
| | 井川鉦一 | 副会長 | 日本郵船・雲城会第五代会長 | ○ |
| | 森川三郎 | 理事 | 日本航空輸送勤務 | ○ |
| | 高木資雄 | 理事 | 海軍大佐 | ○ |
| | 深栖光太郎 | 理事 | 酒井家勤務 | ○ |
| | 東郷吉太郎 | 顧問 | 海軍中將 | |
| 関西 | 伊藤竹之介 | 会長 | 伊藤忠商事社長 | |
| | 新谷哉二 | 幹事長 | 東亜商会店主(機械電気具商) | |
| | 松井新次郎 | 幹事 | 雑貨毛メリヤス商 | ○ |
| 小浜 | 谷口弘 | 会長 | 遠敷郡町村長会長・小浜町長 | ○ |
| | 池田金蔵 | 副会長 | 大飯郡町村長会長・青郷村長 | |
| | 鈴木重憲 | 理事 | 雲浜村長 | ○ |

『小浜港湾修築期成同盟会 第一回報告書』1932および「会員名簿」『雲城』72、1937をもとに作成。
○は雲城会会員を示す。

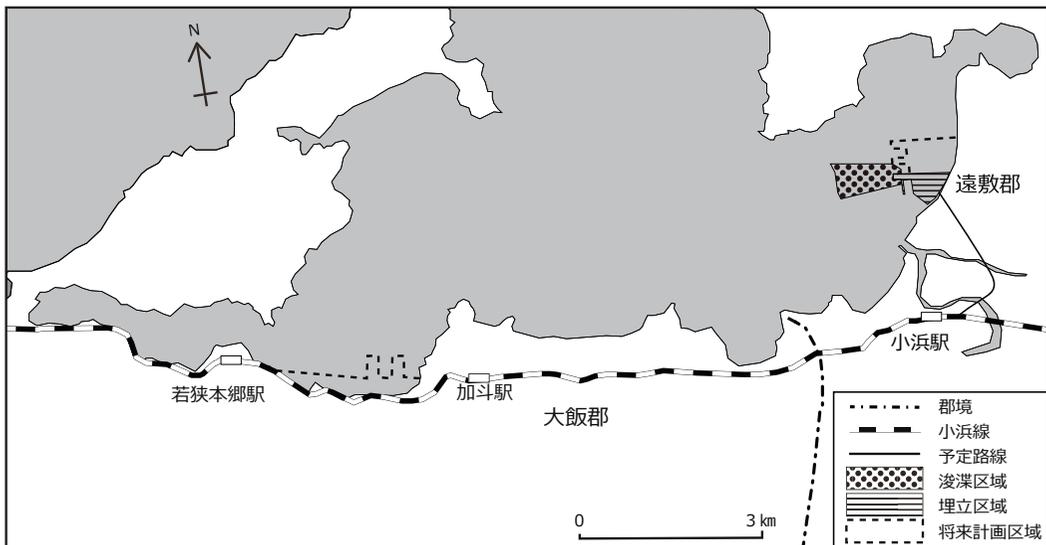


図7 小浜港修築計画地

「小浜港修築計画平面図(其二)」港湾協会『小浜港修築計画概要』1934をもとに作成。
方位記号の方位は原図に基づく。

同年4月に港湾協会による小浜港湾の調査が行われ、10月に修築計画が策定された⁴⁷⁾。修築計画によれば、築港位置は小浜町地先の小浜内港と選定され、浚渫および埋立区域が設

けられた(図7)。

以上のような同盟会の運動が行われたものの、小浜港湾修築は達成されることはなかった。その要因として、港湾行政関係者が指摘

する若狭地方の経済的後進性や後方連絡の未整備⁴⁸⁾の他に、政府の日本海側諸港に対する消極的政策があった。昭和8年9月に実施された交通審議会⁴⁹⁾第一回総会では、「吉会線二依ル日満間交通路開通二伴日満間交通整備ノ方策如何」が審議され、小浜港も議論の対象となった。質疑では、小浜港湾修築のために「相当ノ工場敷地其他港湾施設」が必要とされ、後方連絡整備も「難工事」であると説明された。同年11月の第二回総会では日本海側地域への港湾政策として、新設港築港の必要性は認めず、特定の港湾を連絡港として選定しない方針となった。

港湾修築運動の目的は果たされなかったが、運動に雲城会は重要な役割を果たしていた。小浜港は日本海連絡港選定の競合他港と比較して小規模な港湾であり、その整備も遅れていた。県内には、すでに外国貿易の実績がある敦賀港も存在するため、同盟会への福井県関係者からの支援も期待できなかった。そこで、政府の港湾政策と地域振興策を結びつけるために、雲城会会員の人的ネットワークを活用する必要性があったと考えられる。実際に運動においては、特に在京の雲城会会員の役割が大きかった。彼らは、国家政策にも関心が強いエリート層でありながら、若狭地方の地域振興にも積極的に関与しようとする存在であった。また、関西同盟会は関西地方の商工業者等に、小浜同盟会は地元関係者等にそれぞれ働きかけ、東京同盟会とは異なる役割を果たしていた。

『雲城』における小浜築港論の掲載によって会員間に議論が共有され、同時に同盟会の各方面にわたる行動により、港湾修築は小浜周辺にとどまらずに、若狭地方全体で地域的課題として一定程度認識されるようになったと指摘できる。このように、小浜港湾は不利な地理的条件にあったにもかかわらず、その修築運動が拡大したのは、雲城会が同盟会の活動基盤となっていたからといえる。

V. おわりに

本稿では、大正・昭和初期の福井県若狭地方を事例に、同地域出身者によって結成された同郷会である雲城会の地域振興策がいかに展開したのかを検討した。

はじめに雲城会成立の地域的背景として、つぎの2点をあげた。1点目は、明治以降の若狭地方の人口・産業面での停滞的状況である。2点目は、在京の旧小浜藩関係者を中心に雲城会は結成された一方で、旧藩社会のみにとどまらない同郷者ネットワークを形成していた点である。会員の分布は国内各地、さらに海外にまで拡大し、郷里である若狭地方の産業化・都市化の後進性を会員は問題視し、機関誌『雲城』で様々な地域振興策を論じた。

大正・昭和初期における雲城会の地域振興策の変容は、つぎのようにまとめられる。小浜線の開通時には敦賀や舞鶴など若狭湾沿岸都市との地域間競合、および関西方面との連絡改善の必要性が、会員には意識されるようになった。若狭地方の観光地化の過程では、東京・関西など他地域からの観光客誘致が地域振興策としてとりあげられた。昭和初期には日本海側諸港と比較した際の小浜港の羅津港との近接性や、港湾の良好な自然条件が注目され、小浜築港論が主張された。このような地域振興策の展開過程で、地域的課題を解決しようとする雲城会会員の動きが次第に活発化していった。

地域振興策が構想にとどまらず実践された事例として小浜港湾修築運動があった。運動の主体は、雲城会を基盤とした組織である小浜港湾修築期成同盟会が担い、東京・関西・小浜でそれぞれ雲城会の人的ネットワークを活用しながら、陳情・建議や宣伝活動を行った。小浜港は日本海側連絡港候補として一定程度評価を得たが、若狭地方の経済規模の狭小さや後方連絡の未整備、および政府の消極

的な港湾政策が原因となり、連絡港としての港湾修築は実現しなかった。しかし、運動の過程では国家政策にも関心が強いエリート層でありながら、若狭地方の地域振興にも積極的に関与しようとする、雲城会会員の認識と行動を確認することができた。

以上のように雲城会で提言された地域振興策は、大正・昭和初期の内地と外地をめぐる社会経済状況に応じて変容していった。地域振興策の変容は、雲城会会員の活動が次第に具体的な実践になるとともに、彼らが若狭地方との関係を論じる空間的スケールが若狭湾沿岸（敦賀・舞鶴）、内地（東京・関西）、外地（朝鮮・満洲）という形で拡大していった点に表れている。また、地域振興策が構想にとどまらず実践された事例である港湾修築運動の検討を通じて、戦前期同郷会が地域振興をめざす地元出身者たちの活動基盤となっていたことが明らかになった。

雲城会の活動によって、若狭地方の停滞的状况は解決することはなかったが、港湾修築運動にみられるように、雲城会は国家政策に地域振興策を結びつけようとし、国家と地方の結節的な役割を果たそうとした。また、昭和初期の日本海側連絡港選定のような、国土空間における位置付けが問題となる地域振興策では、地元行政・住民だけではその実現は困難であった。そこで、地元地域と日本海側他都市や朝鮮・満洲との地域間関係を俯瞰的に把握することが可能な在京の若狭地方出身者が、運動の主體的な役割を担い、彼らの活動基盤には雲城会が存在していたといえる。

上記に加えて、雲城会の活動からは近代日本海側地域における停滞的状况を脱却しようとした人々の認識と行動⁵⁰⁾の具体的事例を確認することができた。当該地域は太平洋側地域と比較した際に地域格差を有する「裏日本」として、近代日本でも地域振興策が活発に論じられる地域の一つであった。戦前期同郷会雑誌を用いた地域振興策の検討は、地元

在住者だけでなく、出身者の活動も含めて空間的に展開された「裏日本」化に対する地域的対応の検討にもつながると考えられる⁵¹⁾。

今後の課題として、つぎの2点があげられる。1点目は、他地域の戦前期同郷会との比較検討である。雲城会とは異なり、戦前期同郷会には県人会や単一の郡出身者によって結成されたものや、加越能郷友会のように県域を越えて結成される組織もあった。このような「同郷」のスケールの相違は、同郷会の地域振興策のあり方にも影響を与えたと考えられる。2点目は、戦前期の日本海側各地における港湾修築運動の実態に関する検討である。その際、運動の地地的主体となる商工会議所など、同郷会以外の各種組織について着目する必要がある。これらの点を今後の課題としたい。

（筑波大学・院生）

【付記】

本稿の内容は、2019年度に筑波大学人文・文化学群人文学類に提出した卒業論文をもとに加筆・修正したものです。資料調査に際して、福井県文書館、小浜市立図書館、小浜市教育委員会文化課の川股寛亨氏には閲覧・撮影に御協力いただきました。また、財団法人雲浜奨学会講正学舎理事舎監の上原重男氏には雲城会関係資料を提供していただきました。本稿の作成にあたり、筑波大学の中西僚太郎先生に御指導をいただきました。記してお礼申し上げます。

本稿の骨子は、歴史地理学会大会（2020年5月）、歴史人類学会例会（2020年7月）、日本地理学会近代日本の地域形成研究グループ集会（2020年8月）で発表した。

【注】

- 1) このような組織が結成される際、そこで「同郷」とされる範囲は県域や単一の郡市町村などと異なっている。またその呼称も県人会や郷友会などと一定しないため、本稿ではこれらを総称して同郷会と称する。
- 2) 松崎憲三「県人会と同郷団体」（新谷尚紀・

- 岩本通弥編『都市の暮らしの民俗学1 都市とふるさと』吉川弘文館, 2006), 126-154頁。
- 3) ①竹永三男「県人会・郷土雑誌考—近代地域誌研究の課題に寄せて」山陰地域研究1, 1985, 1-18頁。②竹永三男「同郷会の成立—一八八〇～一八九〇年代における同郷人結合の結成」(高井悌三郎先生喜寿記念事業会編『歴史学と考古学 高井悌三郎先生喜寿記念論集』真陽社, 1988), 665-688頁。③竹永三男「近代日本における中央・地方・地域」(朝尾直弘教授退官記念会編『日本社会の史的構造 近世・近代』思文閣出版, 1995), 483-504頁。
 - 4) 成田龍一『故郷という物語—都市空間の歴史学—』吉川弘文館, 1998。
 - 5) 岡田洋司「近代日本における国民国家と郷土意識—『三河郷友会雑誌』と三河振興構想」コミュニティ政策研究10, 2008, 33-44頁。岡田洋司「近代日本における国民国家と郷土意識 (2) —『三河郷友会雑誌』と三河振興構想」コミュニティ政策研究11, 2009, 23-3, 8頁。
 - 6) 雲城会は、明治44 (1911) 年に結成された。戦後に一時休会した後、昭和39 (1964) 年に活動を再開した。しかし、会員の死亡・高齢化が進み、平成24 (2012) 年に解散した。
 - 7) 福井県文書館「福井県史統計編 付録統計データ」の「市町村別戸数・人口」による。<https://www.library-archives.pref.fukui.lg.jp/fukui/07/tokei/001020index.html> (閲覧日2021年11月9日)。
 - 8) 遠敷郡教育会編『若狭遠敷郡誌』帝国地方行政学会, 1922, 643頁。
 - 9) 「小浜藩士ノ旧誼会ノ規則」(木戸正栄編『福井県自治民政史料』大成社, 1911), 687-688頁。
 - 10) 雲城会結成当時の発起人を務めた和田季雄の回想による。鹽野 介・浅見三慶・和田季雄・櫻井武蔵「雲城会創立当時の思出」雲城77, 1941, 30頁。
 - 11) 「雲城会設立主意書」雲城1, 1912。
 - 12) 前掲11)。
 - 13) 前掲11)。また、会員の住所は「雲城会会員名簿」雲城1, 1912, 13-16頁による。
 - 14) 「会員名簿」雲城2, 1 912, 17-18頁。
 - 15) ①『雲城会会員名簿』雲城会, 1913, 個人蔵, ②井川鉦一編『会員名簿』雲城会, 1920, 小浜市立図書館蔵, ③「会員名簿」雲城72, 1937。
 - 16) 「雲城会会則」雲城1, 1912。
 - 17) 「再び旧誼会と雲城会とに就きて」雲城7, 1913, 1頁。
 - 18) 酒井晴雄「若州振興策」雲城2, 1912, 1-2頁。森川三郎「若州振興」雲城5, 1913, 1-3頁。和田信二郎「若州振興策」雲城6, 1913, 1頁。
 - 19) 前掲15) ②3頁。
 - 20) 荒木幾太郎「鉄道開通後に於ける嶺南三郡の興進策に就きて」雲城21, 1917, 1-7頁。
 - 21) 青葉山人「鉄道開通後に於ける嶺南三郡の興進策」雲城21, 1917, 7-10頁。
 - 22) 前掲15) ②55頁。岡村敬二『戦前期外地活動図書館職員人名辞書』武久出版, 2017, 207頁によれば、橋本八五郎の別名である。
 - 23) 橋本嘯天「鉄道開通後における嶺南振興策」雲城22, 1917, 1-3頁。
 - 24) 熊田幸治郎「鉄道開通に就き小浜町民並に同町出身者に望む」雲城25, 1918, 1-4頁。
 - 25) 前掲15) ②23頁
 - 26) 福井県『福井県案内』1911, 92-110頁。
 - 27) 河原典史「わかさ美浜町におけるレクリエーションの変容—海水浴から郷土食を活かした地域振興へ—」(立命館大学地理学教室『観光の地理学』文理閣, 2015), 182-208頁。
 - 28) 例えば、高浜の観光地化による宿泊施設の不足や「暴利を貪る」住民による風紀の乱れが問題視され、「徹底的改良」が求められた。「避暑客と若狭地方」雲城35, 40-41頁。
 - 29) 例えば、昭和元 (1926) 年夏季の嶺北地方や大阪・名古屋からの団体客が人数と共に紹介されている。「観光と水浴団」雲城43, 1926, 21-22頁。
 - 30) 熊田幸治郎「若狭の海岸」ツーリスト9-3, 1921 (荒山正彦監修『ジャパン・ツーリスト・ビューロー ツーリスト大正編第13巻』ゆまに書房, 2018), 440-447頁。

- 31) 雲城会総会における会長演説の要旨による。雲城38, 1923, 2頁
- 32) 山森友嗣「小浜線開通と若狭一若狭住民の期待とその経済的効果」福井県立若狭高等学校研究雑誌17, 1985, 18-19頁。
- 33) 東郷吉太郎『満蒙問題と若州小浜湾の価値』発行年不明, 福井県文書館蔵(資料番号: 00063-00015)。
- 34) 前掲15) ②35頁によると, 大正9(1920)年での雲城会および旧誼会小浜支部への所属が確認できる。
- 35) ヤロー会『小浜港湾之将来』1932, 福井県文書館蔵(資料番号: 00063-00014)。
- 36) 稲吉 晃『海港の政治史 明治から戦後へ』名古屋大学出版会, 2014, 278頁。
- 37) ①『小浜港湾修築期成同盟会 第一回報告書 附新聞記事より見たる小浜港湾問題最近の状勢』小浜港湾修築期成同盟会, 1933, 小浜市教育委員会蔵。②『小浜港湾修築期成同盟会 第二回報告書』1934。③『小浜港湾修築期成同盟会 第三回報告書』1935。いずれも福井県文書館蔵(資料番号: 00063-00008・00009・00010)。
- 38) 前掲15) および前掲37) ①4頁による。
- 39) 前掲37) ①2-3頁によれば, 昭和7(1932)年10月7日に, 大阪市南区玉屋町で大阪若州人会秋季総会が開催され, 15名の出席者によって, 「同盟会を組織し若州人会を中心として京阪神地方の同志を糾合する」ことが可決された。
- 40) 京都市内および周辺による旧誼会の支部として活動していた組織である。旧誼会東京本部『旧誼会規約並二本支部会員名簿』1925, 14-18頁, 敦賀市立図書館蔵。
- 41) 「各地に於ける小浜港湾修築期成同盟会」雲城58, 1932, 29-35頁。
- 42) 前掲37)。
- 43) 「小浜港修築ニ関スル建議ノ件」1933。「小浜港修築ニ関スル請願ノ件」1933, いずれも国立公文書館蔵(請求番号: 纂02046100・02049100)。
- 44) 前掲37) ①6-7頁。
- 45) 前掲37) ①8頁。
- 46) 前掲37) ②27頁。
- 47) 港湾協会『小浜港修築計画概要』1934, 小浜市教育委員会蔵。
- 48) 例えば, 港湾協会の北陸・山陰港湾振興調査委員である工学博士丹羽鋤彦が指摘している。「着実に進め 先づ港の経済価値を高めよ 丹羽博士の小浜港観」『大阪朝日新聞福井版』, 1936年5月12日。
- 49) 交通審議会は内閣総理大臣を会長として, 関係各省の大臣および民間委員によって構成され, 「各種交通ノ連絡統制ニ関スル重要事項ヲ調査審議」することを目的としていた。「交通審議会関係書類」1933, アジア歴史資料センター蔵。
<https://www.digital.archives.go.jp/file/631531.html> (閲覧日2021年11月9日)
- 50) 例えば, 芳井は昭和初期に提唱された「日本海湖水化論」を分析しているが, その対象は主に日本海側地域外部の知識人による議論であった。芳井研一『環日本海地域社会の変容「満蒙」・「間島」と「裏日本」』青木書店, 2000, 244-308頁。
- 51) 竹永は石川県・富山県出身者による加越能郷友会の機関誌における「裏日本」論を紹介しているが, 具体的に会員がどのような地域振興をめざす行動をとったのかまでは分析していない。前掲3) ③497-501頁。