

北東アジアにおける近代捕鯨業の黎明

神 長 英 輔

序

長らく、漁業史の研究は歴史学のなかで傍流に位置づけられてきた。

事情は日露関係史の分野でも同様である。北洋漁業が日露関係の歴史に一時代を画したのは明らかだが、これに関心を払う研究者は少ない。そして、北洋漁業以前の時期となれば、なおさら研究者の関心は低い。日本とロシアの間に広がる日本海とオホーツク海、この海が沿海の人々にもたらしてきた莫大な海の富や、そうした人々を結び付けてきた交通路としての役割を思い起こせば、こうした関心の低さは意外というほかない。

多くの研究者の関心が低いのは確かだが、この分野に既存の研究がないわけではない。そうした研究の水準は総じて高く、多くは非常に興味深い問題を取り上げて論じている。その興味深い問題の一つに近代捕鯨業（ノルウェー式捕鯨）の伝来がある。

1860年代の半ば、世界の捕鯨業は新時代を迎えた。ノルウェーのフォイン（Svend Foyn）が考案した新しい捕鯨法、すなわちノルウェー式捕鯨が世界の捕鯨業の主流となり、世界の捕鯨業に新たな発展の可能性をもたらしたのである。

ノルウェー式捕鯨とはどのような捕鯨法だったのか。従来の捕鯨法とはどのような点で異なるのか。簡単に見ていくことにする。

1864年2月、捕鯨目的で建造された世界初の小型捕鯨汽船「信心と信仰」号に乗って、フォインは操業を開始した。この船の船首には7門の捕鯨砲が搭載され、この捕鯨砲が発射する榴弾付きの銛先には太い綱が結び付けられていた。綱は船の蒸気機関を動力とする巻揚げ機（ウィンチ）に接続されており、これを用いて、船は絶命した鯨を巻き上げて曳くことができた¹⁾。

このような捕鯨船の出現により、まず、捕獲可能な鯨の種類が増えた。フォインは遠洋に出漁せず、専ら沿岸で汽船の速力を活かして生産量を伸ばした。遠洋航海をしない小型汽船は小型の船体に大型の機関を搭載することができ、従来にない速力で航行することができた。そのため新しい捕鯨船は、それまでは追跡困難だった泳力の優れた大型ナガスクジラ類に追いつくことができるようになった。

ナガスクジラ類は体脂肪の量が少ないため、絶命すると沈下する。しかし、ノルウェー式捕鯨の捕鯨船には巻揚げ機が備えられていたため、沈む鯨を逃さずに曳くことができた。

ノルウェー式捕鯨の登場で、人類は新たな鯨資源である大型のナガスクジラ類を開発することが可能になった。同時期に進んだ鯨油の精製法・利用法の改良と歩調を合わせて、人類

1 J. N. Tonnessen and A. O. Johnsen, *The History of Modern Whaling* (London: C. Hurst & Co., 1982), p.29. なお、同書は、フォイン以前にもアメリカ捕鯨船団をはじめとする世界各地の捕鯨者が捕鯨汽船の導入や捕鯨砲の改良に取り組んでいたことを指摘している。フォインはそうした先駆者たちの成果をもとに、新たな捕鯨法を開発して成功を取めた。

の鯨利用は新たな局面を迎えることになった。これ以後、母船式捕鯨法の採用、装備や機器の改良、航海法の進歩はあるものの、鯨を獲る方法自体は現代に至るまで変わっていない。多くの研究はノルウェー式捕鯨の登場をもって、近代捕鯨業（modern whaling）の時代が幕を開けたものとみなしている。

フォインの開発したノルウェー式捕鯨は短期間で世界中に広まり、1890年代の末には日本でもノルウェー式捕鯨が採用された。日本初のノルウェー式捕鯨の導入に際し、技術と装備はノルウェーから購入され、砲手もノルウェーから招聘された。また、その漁場は日本の沿岸ではなく、朝鮮半島の東岸だった。日本のノルウェー式捕鯨は全くの輸入漁業として始まり、当初はその漁場も日本沿海ではなかったのである。

さて、このノルウェー式捕鯨が日本に導入される契機となったのがロシアの捕鯨者の活動である。1890年代初頭、いち早くノルウェー式捕鯨を採用したロシア極東の捕鯨者たちは日本海沿岸、とくに朝鮮半島東岸を拠点に活動し、大量の鯨肉を長崎に輸出した。このようなロシアの捕鯨者の活動が日本の漁業界を刺戟し、日本にもノルウェー式捕鯨を採用した捕鯨会社が登場することになったのである。

こうした経緯は従来から数々の研究が指摘してきたところだが、肝心のロシアの捕鯨者の活動の実態は十分に明らかにされていない。日本の研究の多くは当時のロシアの代表的な捕鯨者、太平洋捕鯨株式会社についての情報を東洋捕鯨株式会社の社史²⁾に専ら負っている。一方、ロシアの諸研究には朝鮮半島沿岸における操業の実態や長崎への鯨肉輸出への関心が低いという傾向がある。

したがって、本論文ではまず、朝鮮半島や日本列島沿岸におけるロシアの捕鯨者の活動の実態を明らかにする。そして、捕鯨関係者の雇用による人間の移動や鯨生産物の流通を介して、ロシアの捕鯨業と日本の捕鯨業が多様な形で関わりあっていた状況を描き出し、それを通じて、新しい捕鯨業、近代捕鯨業が日本にもたらされた過程を明らかにしたい。

ノルウェー式の捕鯨業がもたらされる前の19世紀の半ば、この北東アジア海域を席捲していたのはアメリカの捕鯨船だった。彼らはオホーツク海やベーリング海、日本列島の沿岸で縦横に活動し、莫大な利益をあげた。こうした活動は沿岸のロシアや日本人々を刺戟し、やがて、ロシアや日本の起業家の手によって新しい捕鯨業がこの海域に興る結果となった。本論文が扱う内容はこの海域における近代捕鯨業の導入過程であると同時に、アメリカ捕鯨業によって引き起こされたこの海域の捕鯨業の変動過程の最終局面でもある³⁾。

各節の内容は次の通りである。

第1節ではロシア極東における近代捕鯨業の先駆者、ディディモフの活動に注目し、ディディモフの経歴、朝鮮半島沿岸での操業の実態、日本沿岸での操業計画と日本側の反応を明らかにする。

第2節では日本の漁業者に大きな影響を与えたロシアの捕鯨者ケイゼルリングの活動に注目する。具体的には、従来の研究が扱うことのなかった会社の生産量や長崎における鯨肉輸入の実態を把握し、ケイゼルリングの利益の源泉について考察する。

2 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』東洋捕鯨株式会社、1910年。

3 ロシアの沿岸におけるアメリカ捕鯨船団の活動については、拙稿「露米会社と捕鯨業」『ロシア史研究』第69号、2001年、2-15頁を参照のこと。

さらに、第3節ではケイゼルリングの活動が日本の捕鯨界にもたらした影響について、日本における対抗勢力の活動や日露戦争の影響を整理した上で「帝国主義的競争」や「ロシアの脅威」といった漠然とした理解ではなく、より具体的な把握を試みたい。

史料に関していえば、既存の研究状況を踏まえ、本論文では主として外交文書、地誌、水産業界誌など、日本とロシア双方の同時代史料を比較・参照しつつ利用し、同時に水産業史や捕鯨史に関する現代の諸研究を参考にした。

なお、語句の読みや暦法についてふれておく。語句の読みは原語を優先しつつ、著者の調べがついた限りでラテン文字やカタカナで読みを振った。また、日本語史料の本文引用に際しては、適宜仮名遣いや漢字字体を改めた。暦は基本的に新暦に改めた。「(露暦)」とある場合は、ロシアの旧暦(20世紀は13日遅れ)の日付である。

1. 先駆者ディディモフ

創業

ロシア極東海域で最初にノルウェー式捕鯨を採用したのは、海軍出身の捕鯨者ディディモフ(Akim Grigor'evich Dydyimov, ?-1891)である。ディディモフは自ら捕鯨船に乗り組み、創業以来順調に事業を拡大していたが、1891年1月、海難事故で捕鯨船もろとも行方不明となった。ここでは、従来の日本の研究がほとんど注目してこなかったディディモフの活動の軌跡をたどることとする。

ディディモフの経歴について詳しいことはわからない。起業に際してトゥーラ県の所領を売却したという説があり⁴⁾、ディディモフ自身の書翰にも土地を売って現金を得た話が出てくることから⁵⁾、ディディモフは土地持ちの貴族だった可能性がある。また、海軍での地位は中佐⁶⁾か少なくとも佐官級の軍人だったとみられる⁷⁾。海軍では快速帆船「ドゥジギット(馬乗りの達人)」号に乗り組み、1884年から1886年までの2年間、ロシア極東沿岸を巡航した。この任務を通じて、ロシア極東海域におけるアメリカ捕鯨船の活動を目の当たりにしたディディモフはオホーツク海における捕鯨業に将来性を見出し、捕鯨業起業の決意を固めた⁸⁾。

1886年の夏、海軍に辞職願を出したディディモフはペテルブルクに向かい、捕鯨業起業を志して資金調達や情報収集、有力者の支援の取りつけに奔走する。ちょうどこの時期、ロシア北方のムルマン海でもロシア人の手による捕鯨業が産声をあげていた。ディディモフはこのムルマン捕鯨や漁業当局の関係者から捕鯨業の起業や操業に関する現行法についての助言を受けることができた⁹⁾。

4 A. T. Mandrik, *Istoriia rybnoi promyshlennosti rossiiskogo Dal'nego Vostoka* (Vladivostok, 1994), p.27.

5 Akim Grigor'evich Dydyimov, "Russkoe kitoboinoe predpriiatie na Dal'nem Vostoke," *Russkoe Sudokhodstvo* 6 (1886), p.19.

6 *Vladivostok: obshchestvenno-literaturnaia i morskaiia gazeta* 15 (14 April, 1891).

7 Mandrik, *Istoriia rybnoi promyshlennosti*, p.27; *Primorskii kraj: Kratkii entsiklopedicheskii spravochnik* (Vladivostok: Izdatel'stvo Dal'nevostochnogo universiteta, 1997), p.188.

8 Dydyimov, "Russkoe kitoboinoe predpriiatie," p.18.

9 Dydyimov, "Russkoe kitoboinoe predpriiatie," p.19.

そして、一時帰国中だった駐フィンマルク地方（ノルウェー北部）のロシア領事がディディモフの計画に共感を示して協力を申し出るにいたった。この時期、ノルウェー北部、ロシア国境にほど近いフィンマルク地方は新しく興ったノルウェー式捕鯨の基地として繁栄していた。この領事はディディモフにノルウェーの最新の捕鯨事情を伝え、捕鯨汽船の建造に秀でた造船所を紹介した。アメリカ捕鯨船の活動を見て起業を決意したディディモフだが、自らの創業に際してはアメリカ式捕鯨法ではなく、最新のノルウェー式の技術を採用することになった。

自らの所領を処分して資金6万ルーブルを調達し⁽¹⁰⁾、捕鯨汽船の発注に取り掛かろうとした矢先、ディディモフの計画は挫折の危機に見舞われる。ウラジオストクの大商人で、ロシア極東の捕鯨の先駆者であるリンドゴリム（Otto V. Lindholm, 1832-?）が、極東海域一帯における捕鯨操業と先住諸民族との取引の独占を出願していたことが明らかになったのである。

しかし、ディディモフはペテルブルクに滞在していた沿アムール総督から、リンドゴリムには独占権を与えず、ディディモフの起業を誰にも邪魔させないと言質を取ることに成功する。ディディモフは危機を乗り越え、1886年の12月、ノルウェーのクリスチャニア（現在のオスロ）にあるニューランド造船所と捕鯨汽船の発注契約締結に漕ぎつけた⁽¹¹⁾。

ロシアの海事雑誌の編集部に宛てた1887年1月の書翰で、ディディモフは今後の事業の構想を語っている。捕鯨汽船はその年の4月に完成する予定で、完成後、ディディモフはそれに乗ってオホーツク海に向かい、オホーツク海ではまず漁場の調査をおこなう。本格的な操業は翌1888年春から始める。乗組員は12人からなり、ノルウェーの経験ある捕鯨者が数人、残りはロシアの海軍出身者とロシア極東の先住諸民族の出身者からなる。捕鯨船のほかに輸送用の帆船を入手して生産した鯨油と鯨鬚は、ニコラエフスクでアメリカ向けに輸出する。鯨肉は当座は廃棄する予定だが、場合によっては先住諸民族に無償で提供する。また、戦時には海軍の指揮下で捕鯨船が哨戒や偵察の任務を請け負えるよう申請する。ディディモフはこのように語った⁽¹²⁾。

ディディモフは自らの構想を紹介する中で、リンドゴリムの計画との相違をしきりに強調する。当時、捕鯨船への先住諸民族の雇用を条件に独占捕鯨権・交易権を申請していたリンドゴリムの発言を引用して、ディディモフはこれを批判した。現在でもアメリカ捕鯨船が先住諸民族を雇用しているように、先住諸民族の雇用は捕鯨者にとって役に立つから雇うだけのことだと述べるディディモフは、自分も当然先住諸民族の手を借りて捕鯨をおこなう旨を明言した。また、先住諸民族との取引の際に低価格で鯨肉を提供するとしたリンドゴリムの構想に対しても、ディディモフはあくまでも無償の鯨肉提供を強調した。自らの事業が先住諸民族の授産や福祉に役立つとするリンドゴリムの主張を、ディディモフは欺瞞だとして切り捨てたのである。目下のところ、リンドゴリムの構想や独占出願の結末は明らかでない。したがって、ディディモフによるリンドゴリムの批判が正当だったのか、あるいは的外れ

10 クレネンベルグ、マカロヴァ著、崎浦治之訳『ソヴェート連邦の捕鯨業 鯨研叢書第2巻』鯨類研究所、1956年、10頁。

11 Dydymov, "Russkoe kitoboinoe predpriatie," pp.19-20.

12 Dydymov, "Russkoe kitoboinoe predpriatie," pp.20-21.

だったのかはわからない。もっとも、後でみるように、当のディディモフの構想も大幅な修正を迫られることになる。

1887年の春に極東に向かう予定だったディディモフが実際に出発したのは、2年後1889年の7月（露暦）だった。残念なことに、こうした計画の遅れに関する情報は得られてはいない。捕鯨船を建造したノルウェーの造船所側に問題があったのだろうか。手元の情報から判断するにその可能性は低い。1887年の年内にはすでに船が完成していたとみられる⁽¹³⁾。また、納期に遅れた場合、造船所は一日単位で違約金を払うことになっていたが⁽¹⁴⁾、ディディモフがそのような金を受取った形跡はない。

むしろ、ディディモフは一貫して資金不足に悩まされつづけていた。計画が遅れた要因として考え得るのはこうした資金調達の不首尾である。捕鯨船の建造・艤装には10万ルーブルを越える金がかかり、これとは別に極東までの航海費用が約1万ルーブルかかった。一方、1889年の春にロシア政府の財務省から受けた融資は5万ルーブル（3年間で返済）だった⁽¹⁵⁾。ウラジオストク到着時、ディディモフの資金は底をついていた有様だった⁽¹⁶⁾。

それでも、1889年の夏、ディディモフは捕鯨船を手に入れて極東に向けて出発することができた。アムール河口や間宮海峡を探検した海軍軍人の名にちなみ、捕鯨汽船はゲンナジイ=ネヴェリスコイ号と命名された。ディディモフはこの船をみずから指揮して、一路ウラジオストクへと向かった。

成功

1889年の7月4日（露暦）にノルウェーを出発したディディモフは先を急いだ。航海中、ディディモフは多くの時間をブリッジ内で過ごし、時化の際には自ら舵輪を握った⁽¹⁷⁾。プリマス、アルジェ、ポートサイド、アデン、コロombo、シンガポール、香港、上海、長崎を経て、同年10月19日（露暦）、船はウラジオストクに到着した⁽¹⁸⁾。

ここで、この「ゲンナジイ=ネヴェリスコイ」号の性能と装備についてみておくことにする。船は、全長約25メートル、幅約5.4メートル、船尾の深さ約3.1メートル、船首の深さ約2.7メートル、排水量170トン（総トン数41トン）の大きさだった。アメリカ捕鯨船団の母船と比べると、この船はかなり小さい。ディディモフの機関の出力は220馬力（最大）で、船の最高速度は12ノット（通常は9-10ノット）、一昼夜あたりの石炭消費量は2トンだった。機関の全ての予備部品を備え、予備のスクリュー（2個）すら備えていた。船体は鉄製で、スウェーデン鋼の汽罐（ボイラー）では薪も使えるようになっている。また、汽罐用の水製造に用いられたものとみられる「脱塩装置」なるものも備えられていた。帆走装備もあ

13 *Vladivostok* 44 (29 October 1889).

14 Dydymov, “Russkoe kitoboinoe predpriatie,” p.20.

15 これとは別にアレクサンドル・ミハイロヴィチ大公から資金の援助を受けたという説もある。N. A. Kriukov, ed., *Priamurskii kraï na Vserossiiskoi vystavke v Nizhnem-Novgorode* (Moscow, 1896), p.167.

16 P. Bauer, “Neskol’ko slov o deiatel’nosti A.G. Dydyмова,” *Vestnik rybopromyshlennosti* 5 (1891), p.191. なお、資金提供先については諸説があるが真偽は不明である。以下を参照。Bauer, “Neskol’ko slov o deiatel’nosti,” p.193; クレネンベルグ、マカロヴァ『ソヴェート連邦の捕鯨業』10頁。

17 Bauer, “Neskol’ko slov o deiatel’nosti,” pp.190-191.

18 船はベルゲンから出港したという説と造船所のあったクリスチャニアから出発したという説がある。Bauer, “Neskol’ko slov o deiatel’nosti,” p.190.; *Vladivostok* 44 (29 October 1889).

り、これを使った場合、強風時には7ノットの速力で航行できた⁽¹⁹⁾。なお、乗組員は砲手、水夫、機関士、火夫など十数名からなっていた。当初はフォインの親類を含めた7名のノルウェー人を雇っていたが、ウラジオストク到着後、人員は大幅に入れ替えられた⁽²⁰⁾。

船首には捕鯨砲が据え付けてあり、榴弾付きの銚先には特殊加工された麻綱(5.5インチ径、長さ450サーゼン⁽²¹⁾)が結び付けられていた。この捕鯨砲はフォインによって特許申請がなされていたまさに最新鋭のものだった。そして、捕殺した鯨を引き揚げるために専用の巻揚げ機と船の機関部に連動した巻揚げ機が備えられていた⁽²²⁾。前出のディディモフの書翰によれば、船はこれ以外に2隻の捕鯨艇と1隻の平底ボートを備えていたという⁽²³⁾。船の性能や装備はアメリカ捕鯨船団のそれとは全く異なっていた。ディディモフの捕鯨船はおそらく、北東アジア海域で操業した最初のノルウェー式の捕鯨船である。

極東に到着したディディモフを待っていたのは官民あげての歓迎だった。沿アムール総督のゴルフ男爵はディディモフに宛てて祝電を打ち、事業の成功を祈った。そして、総督は折から拿捕没収したアメリカの捕鯨帆船アロナ号をナデーダ(希望)号と改名して、ディディモフに贈るよう命じた。さらに総督はディディモフの国庫からの貸付金の返済を5年賦とするよう斡旋もしていたという⁽²⁴⁾。また、ウラジオストクの港湾当局はディディモフに対し、必要時のドック提供を自ら申し出た⁽²⁵⁾。

ディディモフの到着に際し、地元紙『ウラジオストク』はこの地域に新しい産業を興そうとするディディモフの起業心を評価し⁽²⁶⁾、また、それまで外国船の手中にあった海の富をロシアが取り戻す機会になるとして⁽²⁷⁾、好意と共感を込めてディディモフの活動を紹介していた。

こうした評価はディディモフ自身の意向にも沿うものだった。ディディモフは追従者・競争者の出現を歓迎していたし、ロシアの捕鯨船が増えることで外国の捕鯨船からロシアの海の富を守ることができるようになっていた⁽²⁸⁾。もっとも、ディディモフが実際に活動した漁場は「ロシアの」海だけではなく、朝鮮沿岸の海だった。

次はディディモフの操業の実態についてみることにする。1889年の冬から翌年の春にかけ、ディディモフは朝鮮半島の沿岸で操業していたとみられる。ディディモフは朝鮮半島東岸、元山(ウォンサン)の南方に根拠地を定め⁽²⁹⁾、そこを拠点に公海上で操業をおこなった。解

19 Vladivostok 44 (29 October 1889). なお、船の性能についてこれと異なる数字をあげている史料もあるが、両者の間には大差がない。

20 ウラジオストクで新たに雇ったロシア人船員の給与は解雇したノルウェー人船員のそれより高かった。Bauer, "Neskol'ko slov o deiatel'nosti," p.191. 資金不足にもかかわらず、このような措置をとった理由は明らかでない。

21 サーゼンはロシアの長さの単位で、1サーゼンは約2.134メートルに相当する。ただ、このほかにも日本の尋(ひろ)に相当する海洋サーゼン(1海洋サーゼン=1.83メートル)という単位もある。ここでのサーゼンは海洋サーゼンを指しているのではないだろうか。

22 Vladivostok 44 (29 October 1889).

23 Dydymov, "Russkoe kitoboinoe predpriiatie," p.20.

24 Kriukov, ed., *Priamurskii kraï*, p.167.

25 Vladivostok 44 (29 October 1889).

26 Vladivostok 46 (12 November 1889).

27 Vladivostok 44 (29 October 1889).

28 Dydymov, "Russkoe kitoboinoe predpriiatie," p.22.

29 根拠地の場所を確定することは簡単ではない。「元山港より凡四十里許手前の小湾」(『雑録露国の捕鯨船』『大日本水産会報告』第102号、1890(明治23)年、57頁)や「韓国の『ツェゴ・ツェン・ドゴ』湾(北

体は根拠地でおこなわれ、生産物は有名な航海者ゲクの指揮する帆船ナデーダ号で輸送された。この漁期の成績については「23頭」⁽³⁰⁾、あるいは「20頭のシロナガスクジラ」⁽³¹⁾という数字があげられている。これらの鯨から得られた生産物とその代価については史料による数値のばらつきが大きいために正確なところはわからない。ただ、1890年の4月にディディモフが生産物を長崎で販売していたことは注目に値する。それによれば、ディディモフは12万斤（約7.2トン）余の生産物⁽³²⁾を売り、代価は4万5000円（約4万4000ルーブル）にのぼった⁽³³⁾。このほか、初年度の利益について確かな数字をあげるのは難しいが、売上額として各所であがっている数字から推算すれば、1万8000ルーブルの負債を返済したという記述⁽³⁴⁾はあながち誇張ともいえない。初年度の成績は上々といえよう。オホーツク海での活動を念頭において極東を訪れたディディモフだったが、当初の活動拠点は朝鮮半島に置かれ、生産物の販売も長崎でおこなわれる結果となった。なお、1890年の夏にはサハリン島に基地を建設して操業をおこなったとする史料もあるが⁽³⁵⁾、詳細は明らかでない。

早くも事業を軌道に乗せたディディモフは、製油所を併設した本格的な捕鯨基地の建設に着手する。基地は、ウラジオストクの東、現在のナホトカ市の西隣、ヴォストーク湾にあるガイダマーク入り江に建設された。1890年に現地を訪れた視察者の記述によると、基地には鯨体解体施設、6つの汽罐（ボイラー）を備えた蒸気動力の製油炉、それに鯨骨粉碎のための粉碎機、蒸気動力の圧搾機が揃っていた。また、機械の修理場や2基の灯台もあり、労働者のための宿舎と家畜のための附属の牧草地もあったという⁽³⁶⁾。

日本進出

さて、ディディモフは早くから日本沿岸の漁場に注目していた。朝鮮半島沿岸での操業中、1890年の1月と3月にディディモフは長崎を訪れている。長崎訪問の目的のひとつは操業の可能性を探ることにあつたとされる⁽³⁷⁾。

こうしたディディモフの行動は日本側に二通りの反応をもたらした。まず一つは警戒と危惧の念である。長崎における鯨肉販売を報じた『大日本水産会報告』はディディモフが朝鮮海から資源豊富な千島・北海道方面に進出する可能性は大いにあると論じ、日本の捕鯨界に対して奮起を促した⁽³⁸⁾。

その一方でディディモフと協力して利益をあげようとする動きがあつた。1890年6月、ウラジオストク在留の2名の長崎県人、稲垣雄太郎と林廉介は日本領事に相当する二橋謙貿易

緯38度45分、東経138度13分（注・「東経128度13分」の誤りとみられる）（*Vladivostok* 15 (14 April 1891).）という記述から推定すると、後にケイゼルリングが使用した江原道の長箭附近とも考えられる。

30 Kriukov, ed., *Priamurskii krai*, p.167. および、「雑録 露国の捕鯨船」57頁。

31 Bauer, "Neskol'ko slov o deiatel'nosti," p.192.

32 生産物の詳細な内訳は明らかではないが、塩漬鯨脂と鯨鬚が売られていた可能性が高い。Kriukov, ed., *Priamurskii krai*, p.167.

33 「雑録 露国の捕鯨船」、57頁。ただ、長崎港関係の史料からは、この年の鯨肉輸入を確認することができなかった。

34 Kriukov, ed., *Priamurskii krai*, p.167.

35 Bauer, "Neskol'ko slov o deiatel'nosti," p.192.

36 Bauer, "Neskol'ko slov o deiatel'nosti," p.192.

37 *Vladivostok* 3 (22 January 1890).

38 「雑録 露国の捕鯨船」57頁。および、「雑録 日本海における露国人の捕鯨」『大日本水産会報告』第104号、1890（明治23）年、50-51頁。

事務官に宛てて捕鯨業計画の意見書を提出した。この意見書によれば、両名はディディモフとゲンナジイ=ネヴェリスコイ号を雇い入れて同年11月から平戸ないし五島周辺で捕鯨操業をおこなう計画をたてており、すでにディディモフとは大まかな合意に至っていたという⁽³⁹⁾。

この計画はより具体的に進められていく。1890年の秋から冬にかけ、上記の稲垣雄太郎と楠本廉介⁽⁴⁰⁾なる2名が長崎県に宛てて申請書を重ねて提出していた。それによれば、両名は長崎県下壱岐郡箱崎村の旧捕鯨場を鯨組から譲り受け、ゲンナジイ=ネヴェリスコイ号で操業をおこなう予定であり、既にディディモフとの間で操業の詳細について取り決め、仮契約を結んでいた。ディディモフとの契約は1890年12月に長崎で締結されたもので、全11条からなり、契約の文面によれば、契約の期間は同年12月から翌1891年3月までで、操業に関する物資の調達はディディモフが全て自弁で済ませる一方、操業や船の停泊に際する諸税の負担は日本側の両名が負担することになっていた。ディディモフは日本側に捕獲した(鯨鬚を除く)鯨体を提供し、その代価として月極で報酬を受取るようになっていた⁽⁴¹⁾。

長崎県への許可申請は2回おこなわれたが、2回とも却下された。その理由は外国船が非開港場へ出入りすると「貿易章程上ニ付テ取締相附兼」ねるということと、今後、漁場を離れて朝鮮近海で操業するようになると「日韓両国漁業者ノ間ニ葛藤ヲ引起候等ノ懸念モ不尠(すくなからず)」ということだった⁽⁴²⁾。もっとも、ディディモフはすでに朝鮮沿岸で操業をおこなっていたので、長崎県の「葛藤ヲ引起候等ノ懸念」はいささかの外れだった。

1890年12月、長崎県はこの件に関して農商務省と内務省に見解を求める。そして、翌年1月、農商務省は非開港場への外国船雇入に関する見解を外務省に求めた。これに対して、外務省は同1891年2月、「特別輸出港規則ニ依リ本邦人民ガ輸出事業ニ使用スル為メ外国船舶ヲ雇入ルル場合」に限られるとした回答を作成した⁽⁴³⁾。この結果、ディディモフの試みが実現する可能性はほぼなくなった。

『大日本水産会報告』はこの件に関して、ディディモフが日本人の名義を借りただけに過ぎないという見解を示し、「本邦人は宜しく(中略)日本海の漁獲を奨励し、外人をして猥に沿海附近の漁利を奪取せしめざるの策を講せざるべからず」として日本の漁業者に対抗を促した。大日本水産会や当時の水産行政当局者の意見としては相当だろう。ただ、稲垣らによるウラジオストク貿易事務館宛の「意見書」の存在を念頭に置けば、壱岐におけるディディモフの操業計画を単なる「名義貸し」と片づけてしまうのはいささか早計にも思える。

この件に関するこれ以上の詳細は明らかではない。しかし、1891年以降、ディディモフによる操業がおこなわれなかったのは確かである。1890年の12月30日(露暦)、輸送船ナデージダ号と朝鮮半島沿岸の投錨地で別れたのを最後に、ディディモフと乗員13名を乗せたゲンナジイ=ネヴェリスコイ号は消息を絶つ。ナデージダ号は長崎を拠点に情報を収集し、半島

39 鳥巣京一『西海捕鯨の史的研究』九州大学出版会、1999年、333-334頁。なお、長崎県における捕鯨場の借区の実態について、同書は詳しく論じている。

40 この人物が上記の林廉介と同一人物なのかは不明。「林」の出身は「平戸村」とされていたが、「楠本」の出身地は佐世保の近郊の「長崎県東彼杵郡針尾村」とされている。

41 「事項三 法規関係雑件 二 鯨船ニ関スル件 二五 長崎県下ニ於テ外国人竝ニ外国鯨船ヲ雇入レ捕鯨業営業ノ出願ニ対シ外務省意見紹介ノ件」外務省編『日本外交文書 第24巻』97-99頁。

42 同上。

43 「事項三 法規関係雑件 二 鯨船ニ関スル件 二八 外国鯨船ヲ雇入レ不開港場ニテ捕鯨業営業出願ノ許否ニ対スル黒川外務省取調局長意見書」外務省編『日本外交文書 第24巻』101-104頁。

沿岸の各地で搜索をおこなったが、手がかりは杳としてつかめなかった。ロシア外務省の命を受け、在朝鮮ロシア公使は乗組員搜索のためにあらゆる措置を講じることになった⁽⁴⁴⁾。

『ウラジオストク』紙はディディモフの消息と搜索に関する記事を載せ、ディディモフの死を悼んだ⁽⁴⁵⁾。そこからはディディモフに寄せられていた地元の官民の期待がよく窺える。1891年3月(露暦)、ロシア商業航海協力のための帝室協会はディディモフに対し、その功績を称えてアレクサンドル二世大金メダルを授与した⁽⁴⁶⁾。

ディディモフは帰らなかった。しかし、ディディモフの成功を目の当たりにして、ウラジオストクではディディモフの死後すぐに別の捕鯨会社設立の動きが起きる。そうした事業のなかには失敗するものもあったが⁽⁴⁷⁾、やがて先駆者を凌ぐ成功者が出現する。成功者とは海軍出身のドイツ系ロシア人ケイゼルリング(Genrikh Gugovich Keizerling, 生没年不詳)である。ケイゼルリングが興した「太平洋捕鯨会社」は朝鮮半島沿岸を拠点に事業を拡大し、長崎に大量の鯨肉を輸出するようになった。

長崎ではこうした鯨肉を「ロシヤ鯨」と呼んだ⁽⁴⁸⁾。そして、この「ロシヤ鯨」の存在に刺激を受けた西海の人々は自らノルウェー式捕鯨に乗り出すことになる。こうしてノルウェーに起こった近代捕鯨業の波は30余年をかけロシアを經由して日本にたどり着いた。次節ではこの新会社の活動をみることにする。

2. 太平洋捕鯨漁業株式会社

会社設立

日本の近代捕鯨業の草分けである東洋捕鯨会社の社史は、ケイゼルリングの捕鯨会社「太平洋漁業」の創立の経緯について、次のような挿話を紹介している⁽⁴⁹⁾。曰く、1891年、皇太子ニコライ(後のニコライ2世)の日本訪問の際、皇太子に同行していたケイゼルリングが日本からの帰路で朝鮮沿岸の鯨の多さに目を見張り、ウラジオストク到着後に政府の補助金を受けて捕鯨会社を設立した、というものである。

日本の多くの研究がこの挿話を引用して会社設立の年代を1891年としているが、この挿話の原典は不明であり、そのまま信用するわけにはいかない。

確かに1891年、皇太子は日本からの帰途に巡洋艦「アゾフの記憶」号を利用した。当時、ケイゼルリングは同艦の乗員だった。したがって、上記の挿話の舞台設定は誤りともいえない。しかし、ロシアの諸研究には上記の挿話が全く見当たらない。また、1893年、ケイゼルリングは海軍大尉に昇進している⁽⁵⁰⁾。もし、1891年の会社設立が事実なら、ケイゼルリ

44 Bauer, "Neskol'ko slov o deiatel'nosti," p.193.

45 Vladivostok 15 (14 April 1891).

46 Primorskii krai (前注7参照), p.188.

47 I. P. Trofimov, "Morskoi zverboinyi promysel na Dal'nem Vostoke v epokhu kapitalizma," in *Iz istorii rabochego klassa Dal'nego Vostoka* (Vladivostok, 1971), p.24.

48 真野季弘「長崎は鯨食文化の郷」『長崎の食文化 西洋と東洋 出合いの地』長崎、タウンニュース社、1994年、94頁。

49 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』185-187頁。同書186頁の説明によると、「明治24年中浦鹽斯徳に於て資本金百二十萬留を以て組織せられ」とある。

50 Primorskii krai, p.225-226.

ングは海軍に籍を置きながら捕鯨会社を経営していたということになる。ロシアの諸研究が会社設立の年代を一様に1894年としていることを考えあわせると、「1891年創業説」はかなり疑わしい。最終的な判断には決め手を欠くものの、「1894年創業説」がより有力であると考えられよう。

1894年、ケイゼルリングは財務省から12万5000ルーブルの融資を受けた。政府からは同時に極東ロシア沿岸一帯における無償の捕鯨操業権と沿岸5ヵ所の用地使用権を与えられた⁽⁵¹⁾。ケイゼルリングはディディモフが建設したガイダマーク基地を買収し、当初の活動の拠点とした。

ノルウェーで建造された二隻の捕鯨汽船ニコライ号・ゲオルギイ号とともに、1895年3月、ケイゼルリングはガイダマークに到着した。操業はこの年に始まったとみられる。当時の操業海域はロシアと朝鮮半島の日本海沿岸に限られた⁽⁵²⁾。ニコライ号・ゲオルギイ号はいずれも排水量120トン（総トン数49トン）⁽⁵³⁾ほどの大きさで、乗員は各13名、速力は毎時18から20ノットだった。船は当時の標準的な捕鯨汽船よりはやや大き目だった。

海上ではノルウェー人のメルソン(Hendrik G. Melson)が砲手として現場の指揮をとった。なお、このメルソンは後に草創期の南氷洋捕鯨において重要な役割を果たすことになる⁽⁵⁴⁾。

活動の実態

ケイゼルリングが活動を始めた当初の操業成績や船団の規模など、会社の活動の詳細については不明の点が多い。ただ、数少ない史料があげている「1895-96年漁期に52頭」、「1897年の夏から冬にかけて50頭」といった数字は、創業当初の成績の好調さを物語っている⁽⁵⁵⁾。

1899年3月、在韓国ロシア公使の外交攻勢が功を奏し、ケイゼルリングと韓国政府との間で鯨解体場用の借地契約が結ばれた⁽⁵⁶⁾。後述するように、それまでもケイゼルリングをはじめとするいくつかの会社の捕鯨船が韓国政府の許可なく朝鮮沿岸で操業し、朝鮮沿岸の数ヶ所で解体をおこなっていた。しかし、この契約によって、ケイゼルリングの活動は韓国政府による正式な許可を受けたわけであり、他の競争者から一歩抜け出して有利な立場に立ったことになる。契約の期限は12ヵ年、土地使用は有償で、その外にも物品の持ち込みには税が賦課された。ただ、解体場への鯨の持ち込み・持ち出し（輸入・輸出）は免税された。これは大きな特権だった⁽⁵⁷⁾。

51 Kriukov, ed., *Priamurskii krai*, p.167. および、Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.132.

52 E. T. Smirnov, *Priamurskii krai na Amursko-primorskoj vystavke 1899 g. v gor. Khabarovske* (Khabarovsk, 1899), p.255.

53 「朝鮮沿海露国汽船捕鯨概況」『官報』第4132号、1897（明治30）年4月15日。および、朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業一斑」『大日本水産会報』第212号、1900（明治33）年、7-9頁。

54 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.132.

55 Smirnov, *Priamurskii krai na Amursko-primorskoj vystavke*, p.255; Kriukov, ed., *Priamurskii krai*, p.25.

56 「事項八 韓国土地租借関係雑件 一 露国捕鯨会社借地ノ件 一〇〇 露国捕鯨会社借地契約書ニ関スル件」外務省編『日本外交文書 第32巻』226-231頁。なお、京城特命全権加藤公使発青木外相宛の明治32年3月9日付（3月20日接受）機密第11号（「露国捕鯨会社韓国沿岸ニ於テ地所買収一件」、外務省外交史料館所蔵史料、3門12類1項117号）によると、この交渉の際、韓国を訪れていたケイゼルリングの肩書は『シエヴェレフ』汽船会社社員伯爵となっている。この汽船会社はロシア極東の汽船王シエヴェリョフのものと考えられ、彼がケイゼルリングの事業を支援していた可能性もある。

57 ただ、輸出入税が免除されるかわりに鯨一頭あたり20元（20円）を支払うこととなっていた。もともと、この負担は輸出入税負担よりは軽いものだった。

契約締結の直後、1899年4月、会社は改組されて「ケイゼルリング伯爵太平洋捕鯨漁業株式会社」となり、新会社の資本金は150万ルーブルに増額された⁽⁵⁸⁾。会社の活動の中心地は長崎に置かれ、ケイゼルリング自身は長崎に住み、ケイゼルリングの実弟が捕鯨船に同行して船団の指揮をとった⁽⁵⁹⁾。

捕鯨船団の構成は年代を追うごとに変わっていったが、1900年前後は捕鯨船がニコライ号・ゲオルギイ号の2隻、裁解（解体）船がレスニク号など2隻、運搬船・貯蔵船がアレクサンドル号など2-3隻、そして、ケイゼルリングの弟が乗り込む日用品供給船カメラン号が1隻、あわせて7-8隻からなっていた。このうち、当初は運搬船として使用されたレスニク号は途中から裁解船として使われた。

船舶のうち、捕鯨船の2隻と1902年から使用された運搬船のアレクサンドル号が汽船で、残りは帆船だった。船舶の大半は自社所有だったが、1900年までは長崎の日本人が所有する帆船大洋丸と函館の日本人が所有する帆船貫効丸を傭船していた⁽⁶⁰⁾。また、所有していた裁解船シベリ号は1901年の秋に朝鮮半島の慶尚道沖で座礁・沈没した。

自社所有の船舶の船員のうち、2名の砲手はノルウェー人で、ほとんどの船の船長はロシア人が務めた。ただ、日本人がレスニク号の船長を務めた時期もあった。また、一般の船員の多くは朝鮮人や中国人で、解体作業に「マニラ邊の人間」も加わっていたという史料もある⁽⁶¹⁾。会社の従業員はロシア人に限られず、さまざまな国籍の人々から構成されていた。船員の数は7-8隻からなる捕鯨船団全体で合わせて100人あまりにのぼった。

1899年の冬からは五島列島出身の塩蔵手5名が会社の裁解船に乗り組み、高い技術を生かして活躍した⁽⁶²⁾。塩蔵手とは切り分けられた鯨肉を塩蔵処理する係である。五島には西海有数の有川捕鯨場があり、ここでは株式会社化した鯨組が明治30年代になっても活動を続けていた。太平洋捕鯨漁業株式会社の塩蔵手たちと有川の鯨組との間には何らかのつながりがあったことも考えられる。

1903年、太平洋捕鯨漁業は捕鯨工船ミハイル号を導入する。ミハイル号は製油設備の一を備えた世界初の船であり、「動く工場」と称された⁽⁶³⁾。

ミハイル号の導入は、1899年、製油設備部門の責任者のゾンマーマイヤー（August Sommermeyer）⁽⁶⁴⁾によって提案された。従来、獲った鯨脂は運搬船によって時間をかけてガイダマークの製油所まで運ばれ、そこで鯨油に精製・加工されていた。この場合、運搬途上で鯨脂の品質が低下することは避けられなかった。もし、獲ったその場で鯨脂の鮮度が良い状態で精製作業ができるようになれば、鯨油の品質は向上するはずだった。

1899年、会社は大型の中古汽船（総トン数3643トン）を15万6500ルーブルで購入し、ミハイル号と改名した。船の改造を引き受ける工場探しに難航したものの、1902年から翌年にかけてダンツィヒ（グダンスク）で50万ルーブルをかけた大改造がおこなわれ、1903

58 *Primorskii kraj*, p.478. なお、これを200万ルーブルとする史料もある。「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」『大日本水産会報』第235号、1902（明治35）年、22頁。

59 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」4頁。

60 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」11頁。および、「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」24頁。

61 「論説 諾威式捕鯨実験談」『大日本水産会報』第226号、1901（明治34）年、15頁。

62 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」12-13頁。

63 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.133.

64 ゾンマーマイヤーはペテルブルク生まれのドイツ系ロシア人。

年の夏、動く工場ミハイル号は稼働を開始した⁽⁶⁵⁾。

鳴り物入りで登場したミハイル号だったが、前出の砲手メルソンはこの船の導入には批判的で、この船の導入以後、従来から非能率的だった処理過程がさらに混乱したと酷評した⁽⁶⁶⁾。メルソンによれば、「動く工場」の大失敗の原因はゾンマーマイヤーが開発した製油設備の不具合によるものだった。ゾンマーマイヤーの設備は一日あたり6頭の鯨が処理できるように設計されていたが、実際には一頭そこそこの処理に耐えるほどの強度しか持ちあわせていなかったという。

しかしながら、大村秀雄によれば、第二次大戦後、当時のあらゆる捕鯨母船が備えていた採油装置は、「当時その工船（注・ミハイル号）に乗り組んでいたドイツ人技師の考案したもの」だったという⁽⁶⁷⁾。これが事実だとすれば、この船の登場が世界の捕鯨史に画期をなすものだったという従来の研究の評価は適切なものだとはいえる。

次は、会社の根拠地と操業海域についてみていく。会社は朝鮮半島沿岸の3ヵ所の裁解（解体）場とウラジオストク近郊のガイダマーク湾の解体・製油所を所有していた。前者は前出の韓国政府との契約にしたがって取得した用地であり、後者はディディモフが建設した土地・施設を買収したものである。

朝鮮半島沿岸の裁解場は、慶尚道の蔚山湾にある長生浦（Chang seng po）⁽⁶⁸⁾、江原道通川郡の通川湾内の長箭津（Chang chen jin）、咸鏡道洪原郡の馬養島（Ma yang do）の3ヵ所にあり、それぞれの場所は文末の地図が示す通りである。もっとも、当初は、裁解場といっても特別な施設があったわけではない。各裁解場は船舶の停泊地に過ぎず、陸上には水場や鍛冶小屋が設けられていただけで、納税などの事務手続きや裁解作業は全て停泊した船の上でおこなわれていた。ただ、捕鯨船団の停泊期間が半年近くに及んだ長生浦には1901年頃から石炭の貯蔵所や解剖労働者向けの住宅が建設されていた⁽⁶⁹⁾。

一方、ガイダマークの基地にはさまざまな施設があった。700ヘクタールあまりの敷地のなかには製油所、製材所、石鹼工場、機械修理所、鯨油輸送用のブリキ缶工場、船体の修理用のドックなどが設けられていた。また、一説ではガイダマークで働いていた従業員は全部で300人ほどにのぼっていたともいう⁽⁷⁰⁾。

会社の捕鯨船団はこれら4ヵ所の基地と長崎、ウラジオストクを拠点として、鯨の回游に合わせて移動しながら、ほぼ一年中操業していた。主要な漁場は何といっても朝鮮半島の東の沿岸で、秋から翌年の初夏に至るまでこの沿岸で操業がおこなわれた。そして、夏から秋にかけては北上する鯨を追って、カムチャッカ沿岸で操業をおこなったとみられる。

65 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.133. なお、東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』187頁によれば、1902年のガイダマーク基地の焼失を機に、その火災保険金をもとにしてミハイル号が購入されたとしている。

66 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, pp.133-134.

67 グロヴリョフ著、崎浦治之・中山登共訳『ソヴェートの捕鯨技術』水産社、1961年の大村秀雄による序文参照。

68 「長承浦」、「長新浦」などと表記する史料もある。

69 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」22頁。

70 A. I. Alekseev and B. N. Morozov, "Rybnye i morskoe zveroboinye promysly Dal'nego Vostoka v konste XIX - nachale XX veka," *Istoriia SSSR* 5 (1985), p.99. なお、会社全体の従業員数を約300人としている研究もある（Trofimov, "Morskoi zveroboinyi promysel," p.24.）。

捕鯨船団の具体的な航程は1899年を例にとると、次のようになる。まず、前年の秋から冬にかけては朝鮮半島沿岸を南下しつつ操業する。1月中旬からは慶尚道の長生浦を根拠地として5月中旬まで操業し、その後は長崎、ウラジオストク、ガイダマーク基地を経て、8月上旬から10月下旬までカムチャッカ方面で操業した。そして、ウラジオストクを経由して12月上旬は朝鮮半島の北東岸、咸鏡道の馬養島、12月の下旬からは南下して江原道の長箭津を根拠に操業し、翌年1月からはさらに南下して長生浦に帰ってきた。翌1900年、翌々1901年にも捕鯨船団はほぼ同じような航程で操業をおこなっていた⁽⁷¹⁾。

ここで、根拠地として発展を遂げつつあった長生浦の様子について詳しくみてみよう。太平洋捕鯨漁業の捕鯨船団は毎年長生浦で半年近くを過ごしていた。また、後述する日本の捕鯨会社、日本遠洋漁業も長生浦を拠点として活動するようになっていた。

漁期には韓国の各地から数十の鯨肉商が集まり、太平洋捕鯨漁業から鯨肉や臓物の買い付けしていた。一方、日本遠洋漁業は長生浦で鯨肉の販売をおこなわなかった。

商人のなかには鶏や豚や野菜などを船員に贈って便宜を図ってもらおうとしたものもあったほどで、鯨肉取引が「此附近に於ける最も利益多き商業」だったという表現も誇張ではないのかもしれない。また、釜山在留の日本の商人や五島列島の商人も鯨肉を求めてこの地にやってきており、その数は20名を下らなかった。1899年ごろに現地を訪れた在釜山日本領事館付の巡査2名が提出した復命書によれば、長生浦には2名の日本人商人が住んでおり、そのほか、五島方面から和船で乗りつけた商人も鯨肉の買い付けをおこなっていた⁽⁷²⁾。当時、釜山の居留地には通漁漁民から魚を買う市場を経営したり、通漁の手続きを代行したりする日本人の商人が多く住んでいた。おそらくは、鯨肉を買いに来た商人はそうした人々だったと考えられる。

また、日本の鯨肉商と太平洋捕鯨漁業との間に鯨肉販売をめぐる軋轢が起こった1896年以来、会社は長生浦で日本の商人に鯨肉を売らなくなった⁽⁷³⁾。そのため、日本の商人は韓国の仲買人や問屋を介して鯨肉や臓物を買うほかなく、なかなか採算がとれなかったともいわれている⁽⁷⁴⁾。

捕鯨船団のうち、裁解船や運搬船の乗組員は捕鯨船の帰還に備えて待機する時間が長く、無聊をかこつことが多かった。そのため、「近年、韓人某、釜山・馬山邊より五六の韓娼婦を拉し来つて、酒幕を開きしものあり。非常の繁昌を見たりと。露国捕鯨船員中には、また長崎より本邦婦人を携へ来りて、陸上に住居せしめたるものあり」という状況で、会社は自らの用地内に船員用の娯楽施設を建設することも計画していた。なお、1901年からは在釜山日本領事館の警察署が臨時出張所を設けて巡査一名を派遣し、この地の日本人を取り締まったといわれている⁽⁷⁵⁾。

前出の巡査の復命書は、太平洋捕鯨漁業に対する現地の人々の態度は非常に友好的で、これは日本の漁民に対する態度とは全く対照的だったと述べ、その理由は現地の人々が同社か

71 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」13頁。および、「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」30-31頁。

72 在釜山日本領事館付巡査木佐貫牛之助・福留七太郎による一等領事伊集院彦吉宛「復命書」（明治32年5月4日付）、「露国捕鯨会社韓国沿岸ニ於テ地所買取一件」、外務省外交史料館所蔵史料、3門12類1項117号。

73 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」34頁。

74 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」14-15頁、および「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」34-36頁。

75 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」35頁。

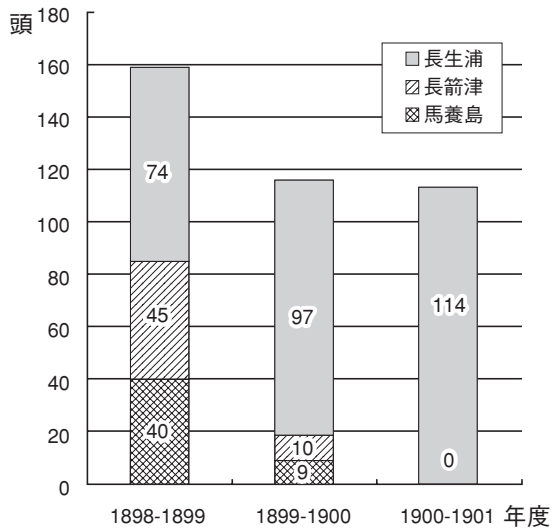
ら鯨肉を廉価で入手できたことにあるとしている。そして、同社の鯨肉は「悉ク我長崎ニ回送販売」されており、「其ノ状一見スルモ、実ニ壮ナル有様ニテ、我ガ当港（註・釜山）捕鯨組ノ業務トハ同日ノ比ニ非ザルナリ」と釜山における日本の網取式捕鯨と比較しつつ、この地における同社の大規模な解体作業の様子を記している。こうした記述からは太平洋捕鯨漁業の事業の好調ぶりや長生浦が大いに活況を呈してきていた様子がうかがえる。

「ロシヤ鯨」、長崎に来たる

次は会社の生産量と利益、そして、長崎における鯨肉輸入の実態について考察する。現時点では会社の正確な生産量を推定することは難しい。目下、手元にあるのは鯨種の区別のない僅か数年分の頭数の数字に過ぎず、また、鯨油や鯨鬚販売についての詳細も明らかではない。したがって、ここでの作業は生産量のおおよその規模を把握することにとどまる。一方、長崎への鯨肉輸入については、十分とはいえないまでもいくつかの史料が揃っている。ここではこうした史料をもとにして輸入量の規模を大まかに把握し、大量の鯨肉輸入が日本の捕鯨界に与えた影響について評価を下したい。

まずは会社の生産量についてみる。会社が朝鮮半島沿岸で捕獲していた鯨は主として12-13尋（約22メートル）ほどの大きさのナガスクジラだった。根拠地別の捕獲頭数は図1の通りで、各根拠地の数字を合わせると、1899-1900年漁期は159頭、1900-1901年漁期は116頭、1901-1902年漁期は114頭を捕獲していたという⁽⁷⁶⁾。また、別の研究は1895年から1903年までの年平均捕獲頭数を110頭としており⁽⁷⁷⁾、上の数字とは大差がない。

図1 根拠地別の捕獲頭数



76 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」32-33頁。

77 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.132.

なお、このほか、会社はカムチャッカ半島方面でも操業をおこなっていたが、例えば1899年の操業成績はセミクジラ2頭にとどまったように⁽⁷⁸⁾、この海域での操業はあくまでも試験的なものだったと考えられる。

こうした生産量は従来の日本の捕鯨者にとって驚くべき規模だった。例えば、1890年代初頭に朝鮮半島沿岸で活動した日本の網取式捕鯨は300人の人員を要しながら、一漁期で最高でも15頭しか捕えられなかった。また、アメリカ式捕鯨の全盛期でさえ、一隻のアメリカ捕鯨船はセミクジラ・ホッキョククジラを10頭も捕えれば上出来だった。ノルウェー式捕鯨はまさに革命的な捕鯨技術だったのである。

捕獲された鯨はどのように流通していったのだろうか。獲られた鯨は各根拠地で解体されて、鯨油用の鯨脂（脂皮）、鯨肉（赤肉・脂肪部位の白肉・最上等の尾羽など⁽⁷⁹⁾）、肥料製造用の鯨骨、鯨鬚などに分けられたとみられる。鯨脂は船上かガイダマークの基地で鯨油に精製された。また、ガイダマーク基地には鯨骨から肥料を製造する工場や鯨油から石鹼を作る工場もあったという説もあり、ほかに鯨鬚はロンドン、鯨油はロシア（現・ウクライナ）のオデッサに向けて輸出されたという説もある。

鯨の解体は、裁解船の舷側で小船に乗った裁解手によっておこなわれた。スピードと呼ばれた大きな刃物で切り取られた肉片は巻揚げ機で吊り上げられ、甲板の上で更に細片に切り分けられる。切り分けられた肉片は運搬船に運ばれ、甲板上で血抜きをした後、塩蔵して貯蔵された。裁解は鯨の大きさによって4時間から8時間かかった。太平洋漁業捕鯨の場合、塩蔵鯨肉を缶入り（缶詰ではない）にして輸送することもあった⁽⁸⁰⁾。

生産物のうち、流通の実態がある程度把握できるのは鯨肉である。前述の通り、解体後、まず若干の鯨肉と臓物が長生浦の根拠地で売られた。操業当初、鯨肉はただ同然で売られていたが、会社は1899-1900年漁期から、長崎での本格的な鯨肉販売に乗り出すようになったとされる⁽⁸¹⁾。もっとも、会社がその前年1898年には既に鯨肉輸出をおこなっていたという説もある。会社が長崎向けに出荷を始めた年や、1899-1900年に起こった変化などについては、目下、輸入量に関する継続的な統計が入手できていないため、確認は難しい。

次は長崎における鯨肉輸入の実態についてみる。明治30年代の前半、長崎港への鯨肉輸入は10万円以上にのぼり、金額にして輸入水産物全体の3分の2を占めていた（図2⁽⁸²⁾参照）。

ここで依拠した史料『水産貿易要覧』は1897年の輸入額を記載していないが、鳥東京一の研究は「ロシアからの鯨肉輸入」⁽⁸³⁾が1896年に始まり、その額は同年に4万9306円、翌1897年には6万7714円にのぼったと述べており⁽⁸⁴⁾、この数字は別の史料があげる同年の輸

78 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」13-14頁。

79 実際には、さらに細かい塩蔵鯨肉の分類があった。

80 「論説 諸威式捕鯨実験談」15-16頁。

81 朝鮮漁業協会「寄書 韓海捕鯨業之一斑」4頁。および、「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」35頁。

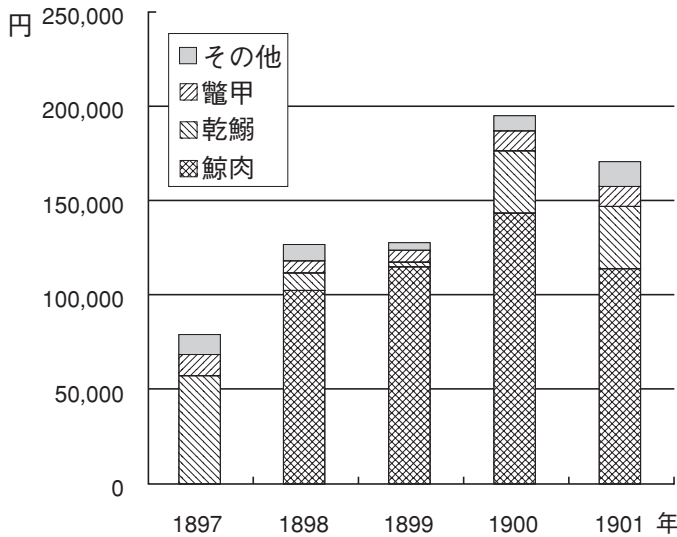
82 農商務省水産局編『水産貿易要覧 前篇』農商務省水産局、1903年、79頁をもとに作成。

83 ロシアの捕鯨船による鯨肉の持ち込みであっても、関税の支払いに関わらず、朝鮮半島沿岸の裁解地で解体された場合は韓国からの輸入として取り扱われることになっていた。実際、太平洋捕鯨漁業株式会社の捕鯨船団には元山海関（税関）の税関吏が同乗して、関税業務をおこなっていた。この「ロシアからの輸入」が実体上のものなのか、それとも統計上のものなのかを区別することはできなかったため、ここではカギ括弧で括った。

84 鳥東京一『西海捕鯨の史的 연구』九州大学出版会、1999年、336頁。

入額と合致する⁽⁸⁵⁾。鳥巢が同じ箇所掲げた長崎寄港のロシア船の表の中には太平洋捕鯨漁業株式会社所属の船以外の名も見当たる。したがって、この会社とは別の会社が長崎に鯨肉を輸入していた可能性もある。この可能性はほかの史料からも裏付けられる。この時期、ロシア極東で捕鯨業を創業したのは太平洋捕鯨漁業だけではなかった⁽⁸⁶⁾。例えば、『遠洋漁業奨励事業報告』⁽⁸⁷⁾は長崎に鯨肉を持ち込んだロシア船として、太平洋捕鯨漁業に所属していない船名をあげている⁽⁸⁸⁾。

図2 長崎における水産物輸入



さて、1896年から輸入が始まったとしてその後の鯨肉の輸入状況を概観すると、注目を要する点がいくつか見当たる。まず、1897年から1898年にかけての輸入額は約6万7000円から約10万2000円へと大きな伸びをみせた。この要因として考えられるのは後述する英露人捕鯨組合（ホーム・リンガー商会）の操業開始である。同社は1898年の11月に元山方面で操業を開始し、翌年の3月頃までに40頭を捕獲しており、その成績が輸入量の伸びに反映された可能性がある。また、1898年から1900年にかけても韓国からの輸入額を中心に伸びがみられるが（図3⁽⁸⁹⁾参照）、この要因は太平洋捕鯨漁業の長崎向け鯨肉輸出の本格化であるとも考えられる。もっとも、先にも述べたように同社が長崎への出荷を始めた年については議論の分かれるところであるし、また、捕鯨成績は好不漁にしがって年度ごとに上下することが多いので、会社別の輸入額がわからない段階では結論は出せない。

85 「論説 九州の捕鯨業（第112回小集会演説）」『大日本水産会報』第201号、1899（明治32）年、8頁。

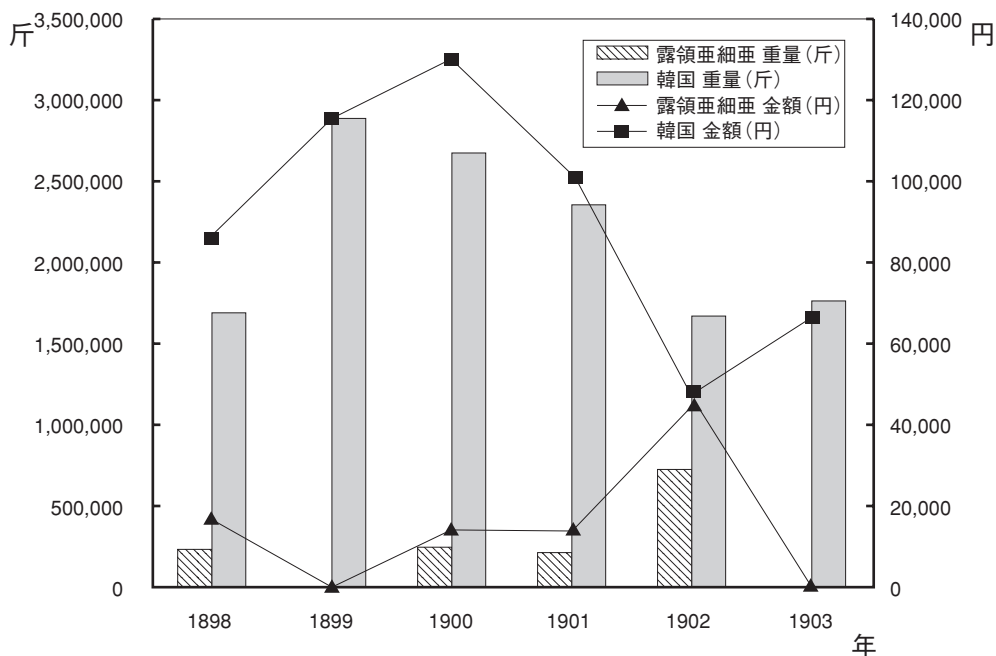
86 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.135.

87 農商務省水産局編『遠洋漁業奨励事業報告』農商務省水産局、1903年。

88 もっとも、捕鯨船団の構成は頻繁に変わり、船名による判断が決め手とはなり得ないため、ここでの推論には限界がある。

89 農商務省水産局編『遠洋漁業奨励事業報告』32-33頁。および、農商務省水産局編『遠洋漁業調査報告第三冊』『明治後期産業発達史資料 第136巻』龍溪書舎、1992年、原版は1904年、32-34頁をもとにした。

図3 長崎港への産地別鯨肉輸入量



ただ、1902年と1903年に限れば、会社別の輸入額を計算することができる。太平洋捕鯨漁業所属の船舶⁹⁰による輸入量とそれが全体に占める割合を示したのが表1⁹¹である。

表1 太平洋捕鯨漁業による長崎への輸入量とその全体に占める割合

	重量 (斤)	全体に占める割合 (重量比)	金額 (円)	全体に占める割合 (金額比)
1902(明治35)年	1,959,435	81.4%	60,694.73	64.8%
1903(明治36)年	1,764,223	99.4%	67,247.88	99.7%

この表をみる限りでは、長崎港への輸入額に占める同社の割合は圧倒的である。金額比では1902年が64.8パーセント、翌年には実に99.7パーセントを占めている。同社が好敵手と見なしていた英露人捕鯨組合は1901年の5月で操業を中止しているため、数字は上表のように高い割合になったものと考えられる。ただし、この数字は長崎港の輸入鯨肉に占める割合に過ぎない。英露人捕鯨組合に代わって太平洋捕鯨漁業の競争相手となった日本遠洋漁業はこの時期、鯨肉を下関に水揚げしていた。したがって、日本全体の塩蔵鯨肉輸入額に占め

90 ここで計上した数字は船名から所属が確認されるものに限られる。したがって、実際の輸入量と割合はここであげた数字より多くなる可能性がある。

91 農商務省水産局編「遠洋漁業調査報告第三冊」32-34頁をもとに作成。なお、本表では、太平洋捕鯨漁業(株)所属の船舶による輸入量に限って計上した。したがって、この重量比・金額比は実勢を下回っている可能性がある。

る太平洋捕鯨漁業の割合となると、1902年が53.5パーセント、翌1903年が73.2パーセントにとどまる⁽⁹²⁾。

なお、1902年と1903年に限れば、長崎港で太平洋捕鯨漁業の鯨肉を取り扱っていたのは、長崎の稲佐の商社「紀平会社（商社）」と中国人の三余という人物だった⁽⁹³⁾。従来の研究においては紀平会社の名はあげられているものの、三余の名は全く見当たらない。1902年の時点で太平洋捕鯨漁業の鯨肉の大部分を扱っていた三余は、翌年には同社の全ての鯨肉を請け負うようになっていた。

表2 太平洋捕鯨漁業の鯨肉部位別の輸入額⁽⁹⁴⁾

	尾羽		白肉		その他	
	金額(円)	全体に占める割合(%)	金額(円)	全体に占める割合(%)	金額(円)	全体に占める割合(%)
1902(明治35)年	3,184.70	5.25%	34,556.65	56.94%	22,953.38	37.82%
1903(明治36)年	6,441.68	9.58%	33,225.25	49.41%	27,580.95	41.01%

また、太平洋捕鯨漁業株式会社による長崎への輸入額のうち、部位別の金額をまとめたものが表2⁽⁹⁵⁾である。そして、表3⁽⁹⁶⁾は長崎における当時の鯨肉の平均価格を示したものである。なお、原史料は表3の価格が卸売価格なのかどうかを明らかにしていない。

表3 長崎における鯨肉平均価格（百斤あたり、単位円）

	尾羽	白肉	赤肉
1901(明治34)年	17.43	5.81	3.57
1903(明治35)年	14.41	6.64	4.02

* 1901(明治34)年の価格は各四半期の平均価格。* * 1902(明治35)年の価格は第1・第2四半期の平均価格。

表2とその出所の史料からは、会社が生産した鯨肉の平均価格（1902年）を計算することができる。その結果によると、会社の販売価格はいずれも百斤あたりで、尾羽13.31円、白肉4.42円、その他の肉1.98円である。表3の1902年の数字は第1・第2四半期の平均なのだが、この数字を年平均と仮定して表3の数字と比べると、会社はかなり安い価格で鯨肉を販売していたことになる。

これらの価格が流通のどの段階における価格なのかが明らかでない以上、推定は十分に信頼できるものとはなり得ない。ただ、いくつかの史料は、長崎において太平洋捕鯨漁業の鯨肉には良い値がつかなかったことを指摘し、その原因として、捕獲後の処理が悪かったこと

92 農商務省水産局編『水産統計年鑑』農商務省水産局、1910年、189-190頁。

93 農商務省水産局編「遠洋漁業調査報告 第三冊」32-34頁。

94 「全体に占める割合」は四捨五入後の値なので合計しても100.00%にならない場合がある。

95 農商務省水産局編「遠洋漁業調査報告 第三冊」32-34頁をもとに作成。

96 農商務省水産局『水産貿易要覧 前篇』86頁をもとに作成。

をあげている⁹⁷⁾。太平洋漁業捕鯨株式会社の捕鯨船は捕獲直後に血抜きをしないまま鯨を引いてきたため、肉の傷みが早かった⁹⁸⁾。これに対し、日本遠洋漁業の捕鯨船は、捕獲直後に同乗するハザシが血抜きをおこなって肉質の劣化を遅らせることができたため、より有利な価格で鯨肉を販売することができたという⁹⁹⁾。

肉質が低かったとはいえ、大量の輸入鯨肉が西海の捕鯨会社に及ぼした影響は大きかった。1890年代後半、西海地方においては白肉価格の下落が起きており、輸入鯨肉の増加はその傾向に拍車をかけた。通り鯨（沿岸に接近する鯨）の減少や経費の高騰に苦しんでいた網取式の捕鯨会社は一層の苦境に陥りつつあった¹⁰⁰⁾。

なお、以上の情報からは太平洋捕鯨漁業が長崎の鯨肉市場における最大手の供給者だったことが読み取れる。ただ、日本での販売による利益が同社の総利益に占める割合を明らかにすることはできなかった。このことに関する具体的な情報としては、目下、太平洋捕鯨漁業が長崎向け鯨肉輸出を本格化する直前の1897年のものしか入手できておらず¹⁰¹⁾、同年における日本での販売実績が明らかでない以上はその情報の評価も難しい。これは今後の課題としたい。

さて、1890年代後半、太平洋捕鯨漁業による朝鮮半島沿岸での操業や長崎への鯨肉輸出を目の当たりにした西海や北九州の人々の中には続々とノルウェー式捕鯨による捕鯨会社の設立を目指す動きが起こった。太平洋捕鯨漁業の活動に刺戟を受けたのは日本人だけではなく、長崎の有力なイギリス商人のリンガーは、ロシア極東における有力な漁業資本家のイギリス系商人デンビー、ロシア人商人セミョーノフと組んで、1898年から操業を開始する。この会社は当時、英露人捕鯨会社と呼ばれた。捕鯨ブームが起こりつつあった。

従来の研究において、太平洋捕鯨漁業株式会社は一貫して日本捕鯨界の競争相手、対抗すべき好敵手としてとらえられていた。確かに好敵手を自任していた日本遠洋漁業株式会社は対抗心を表に出して活動していたし、水産行政の当局者にも早くからそのような見方は存在していた。しかし、太平洋捕鯨漁業の活動の実態を探っていくと、「捕鯨をめぐるロシア対日本の対決」という構図はいささか単純に過ぎるように考えられる。会社は日本人の従業員を抱え、日本人から傭船することもあった。また、五島出身の塩蔵手を雇って長崎向け鯨肉の貯蔵法を改良することも試みていた。そして何といても、ケイゼルリング自身が長崎に住み、会社の本拠も長崎に置かれていた。会社は長崎向けに大量の鯨肉を輸出していた。また、鯨肉を求める五島や釜山の日本商人は長生浦の裁解地を訪れてもいた。さらに、後述するように、急速に成長しつつあった日露戦後の日本捕鯨界を支えたのが太平洋捕鯨漁業出身のノルウェー人砲手や太平洋捕鯨会社で経験を積んだ日本人船員だったことは無視できない事実である。

97 「論説 諾威式捕鯨実験談」15-16頁ほか。

98 鯨は厚い脂肪層を持っている。そのため、血抜きをしない場合には体内の温度がなかなか下がらず、肉質の劣化や腐敗が速く進んでしまう。

99 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」34頁。

100 「論説 九州の捕鯨業（第112回小集会演説）」6頁。

101 Smirnov, *Priamurskii kraj na Amursko-primorskoj vystavke*, p.255. それによれば、同年に同社が捕獲した50頭の鯨のうち、15頭が日本での販売用に塩漬けにされ、残りの35頭が鯨油製造のために工場へ廻漕され、そこから1万200ブード（約160トン）の鯨油が生産された。その結果、このほかに生産された鯨鬚173.5ブード（約2.8トン）とあわせた製品全ての販売総額は10万ルーブルにのぼったという。

こうしたことを踏まえ、次節では従来ほとんど注目されてこなかった英露人捕鯨組合の活動を皮切りに太平洋捕鯨漁業の追従者たちの活動についてまとめる。また、北東アジア海域の捕鯨業の運命、そしてケイゼルリング自身の運命を大きく変えたのは日露戦争だった。次節では日露戦争がこの海域の捕鯨業にもたらしたものを明らかにして、ひとまずの区切りとする。

3. 追従者たち—英露人捕鯨組合と—〇（イチマル）会社

英露人捕鯨組合

英露人組合の経営者は、長崎在留の有力なイギリス人貿易商リンガー（Frederick Ringer, 1840-1908）と、ロシア極東有数の漁業家でスコットランド系ロシア人のデンビー（G. Denbigh, 1838-1916）、それにロシア極東有数の貿易商のセミョーノフ（Iakov Lazarevich Semenov, 1831-1913）だった。

イギリス人貿易商のグラバーに招かれて来日したリンガーは、1868年、長崎に「ホーム・リンガー」商会を旗揚げし、以後、長崎で活動していた。地元の英字紙『ナガサキ・エクスプレス』やホテルの経営に加え、グラバーの息子の倉場富三郎と組んでおこなった日本初のトロール操業、さらにはデンマーク・ノルウェー・スウェーデンの在長崎名誉領事を務めたことでも知られる⁽¹⁰²⁾。

デンビーはサハリン島やカムチャッカ半島の昆布、ニシン、ナマコ、カニ漁場の経営で知られ、その息子の A.G. デンビーとともに北洋漁業の草創期に活躍した人物として名高い。デンビーの名は、1890年にサハリン島を訪れたロシアの文豪チューホフの旅行記のなかにも登場する。

セミョーノフはウラジオストクに住んだ最初の民間人として知られ、ウラジオストクの市長など要職を歴任したほか、昆布やナマコなどの漁業のほか、金の採掘や汽船業、軍用の糧秣納入なども幅広く手がけて活躍した⁽¹⁰³⁾。デンビーとセミョーノフは1895年から共同で「セミョーノフ・デンビー」商会を経営していた。

これらの商人によって設立された英露人捕鯨組合だが、その活動期間が短かったためか、その事業について詳細な情報は得られていない。以下では目下判明している情報を手がかりにして、英露人捕鯨組合の事業の概要を明らかにし、英露人捕鯨組合の果たした役割について論じることにする。

英露人捕鯨組合の起業は1897年に計画されたという説がある⁽¹⁰⁴⁾。しかし、翌1898年の11月に操業が開始されていることを考えると、計画構想の時点はさらに早い時期だと考えられる。同組合の捕鯨汽船、オリガ号（登録トン数58トン）はノルウェーのクリスチャニアで6000ポンドをかけて建造され、1898年10月に長崎に到着した。同年の11月、ノルウェー人の指揮の下、元山附近で操業が開始された⁽¹⁰⁵⁾。翌1899年春までの初年度漁期操業成績は

102 『長崎事典・歴史編』長崎文献社、1982年、177-178頁。

103 *Primorskii krai*（前注7参照）、p.432。

104 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諸威式捕鯨誌』191頁。

105 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諸威式捕鯨誌』191-192頁。なお、1898年の春から操業が始まっていたという説もある（『芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）』34頁）。

良好で、合計で約40頭が捕獲された⁽¹⁰⁶⁾。

同組合の捕鯨船団の構成は変動することがあったものの、基本的には捕鯨船のオリガ号（乗員14名）と裁解船の帆船・廣盛丸（登簿トン数132トン、乗員17名）、運搬船の「アベチカ」号（登簿トン数30トン、乗員9名）の3隻からなっていた。1901年にはこれらの船に加えて、1900年まで太平洋捕鯨漁業に備船（チャーター）されていた二隻の帆船、貫効丸と大洋丸を備船した。1901年、オリガ号の船長はロシア人、砲手はノルウェー人、航海士・機関士はイギリス人、水夫・火夫は日本人が務めていた。廣盛丸は全ての乗員が日本人で、アベチカ号はロシア人の船長とロシア人・中国人の船員からなっていた。船団全体としては日本人の数が多く、同社の船は朝鮮半島沿岸で、「日本の」捕鯨船と呼ばれることが多かったという⁽¹⁰⁷⁾。

英露人捕鯨組合は、韓国政府との間に太平洋捕鯨漁業のような特許契約を結ぶことができず、自社用の裁解地を沿岸に得ることができなかった。特許を得るべく1899年2月に漢城（ソウル）を訪れたセミョーノフはどういうわけか出願の手続きをなさないままに引き上げることとなった。この間の経緯にまつわる情報は今のところ得られていない。この結果、公海上でおこなわれる操業には支障がなかったものの、解体作業には不便が伴うことになった。もっとも、同組合は釜山と元山の海関（税関）当局と交渉して、これらの港内における解体の許可を得ることができた。ただ、その際にはクジラ一頭あたり30円の輸出入税を払うことになった⁽¹⁰⁸⁾。

釜山・元山における解体許可の内容が明らかでない限り、同組合が自社用の裁解地を獲得できなかったことの評価は難しい。太平洋捕鯨漁業の特許条項における最大の眼目は輸出入税の免除にあった。同社と英露人捕鯨組合の間のこうした差は、両社の経営にどの程度影響していたのか。簡単に結論は出せない。

同組合のその後の成績は以下のような経過をたどる。1900年の11月から翌年の4月初旬までは元山と釜山を根拠として27頭を捕獲する。そして、同年の夏、船団はサハリン島方面に出漁し、9月下旬までに13頭を捕獲する。この年の秋から翌1902年4月にかけては、前年同様に朝鮮半島沿岸で操業して、34頭を捕獲した。ただ、組合の船団は太平洋捕鯨漁業の船団とは異なり、一度釜山まで南下して操業した後に、再度元山まで北上して操業することがあった⁽¹⁰⁹⁾。なお、1900年にセミョーノフ・デンビー商会がサハリン島南部のアニワ湾で15頭の鯨を捕獲したとする史料もあり、サハリン島で同組合が操業していたことはここからも裏付けられる⁽¹¹⁰⁾。当時、セミョーノフ・デンビー商会はサハリン島の南部で多くのニシン・昆布漁場を経営しており、組合によるサハリン島での捕鯨操業は大いにあり得た。

この時期の組合の生産量（毎年30頭前後）は、毎年100から150頭を捕獲していた太平洋捕鯨漁業に比べると遥かに劣った。2隻の捕鯨船を有した同社に対し、組合の捕鯨船の数は1隻なので、生産性の点でも組合は劣っていた。また、前述した通り、血抜きなどの捕獲後の処理が優れていたためか、日本遠洋漁業が捕獲した鯨は英露人捕鯨組合や太平洋捕鯨漁

106 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」34頁。および、東洋捕鯨株式会社編『本邦の諸威式捕鯨誌』191-192頁。

107 農商務省水産局編『水産貿易要覧 前篇』484頁。

108 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」28頁。

109 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」32-33頁。

110 農商務省水産局編『水産貿易要覧 前篇』597頁。

業が捕獲した鯨の5割増しの値をつけており⁽¹¹¹⁾、英露人捕鯨組合は、二つの競争相手に対して、生産の規模と生産性という二つの点で遅れをとっていたことになる。

1901年の夏、英露人捕鯨組合は事業の中止を決め、同年10月、日本遠洋漁業に捕鯨船オリガ号と裁解船廣盛丸を賃貸する契約を結んだ。

英露人捕鯨組合の活動期間はわずか3年弱に過ぎなかった。しかし、賃貸した捕鯨船オリガ号こそが日本遠洋漁業の命運を分けることになった。それについては次項で述べる。

一〇（イチマル）会社

一〇（イチマル）会社とは、長州藩の国主毛利氏の家紋に由来する会社の紋章からついた通称で、1904年の会社改組までの正式な名称は、日本遠洋漁業株式会社（資本金10万円、本社は山口県大津郡仙崎）である。1899年7月に設立された同社は日露戦争以前に設立されたノルウェー式捕鯨採用の捕鯨会社のなかで、成功を収めた唯一の会社として知られる。

なお、日本遠洋漁業の操業以前から、長崎地方においては1897年頃に長崎捕鯨株式会社や遠洋捕鯨株式会社などの新しい捕鯨会社が誕生してノルウェー式捕鯨を試みていた。この遠洋捕鯨の創業者の一人で、島原出身の高橋壽二郎は太平洋捕鯨漁業の船に乗り組んだ経験を持っていた。遠洋捕鯨は大阪鉄工所で建造された木造捕鯨汽船の烽火丸と太平洋捕鯨漁業を退社したノルウェー人砲手を擁して、1898年4月から佐賀県の呼子附近や種子島近海、釜山の近海で操業をおこなう。しかし、成績は振るわず、1900年には会社は廃業している⁽¹¹²⁾。日本で初めてノルウェー式捕鯨をおこなったのはおそらくこの会社が最初で、この会社の捕鯨船烽火丸が日本で最初に建造された捕鯨汽船である。このほか、福岡や山口でも捕鯨会社設立の動きが起こっていた。そうした試みの一部は失敗に終わり、そうでないものは日露戦後の捕鯨界の再編の過程で有力企業に吸収されていくことになった。

日本遠洋漁業の事業の概要については従来の多くの研究がふれているため、ここでそれを繰り返すことはしない。ただ、前にも述べた通り、従来の研究では日本とロシアの韓国をめぐる勢力拡張を背景として、同社と太平洋捕鯨漁業や英露人捕鯨組合の競争関係が強調されることが多かった。ここでは従来言及されることが少なかった、人材や船舶の行き来を通じたこれらの会社どうしの密接な結びつきに注目していきたい。

日本遠洋漁業株式会社の設立には網取式捕鯨が盛んだった山口県の有力者が参加した。当時、山口県からは多くの漁民が朝鮮半島沿岸に出漁しており、こうした漁業関係者を介して太平洋捕鯨漁業の活動はこの地でも広く知られるところとなっていた。同社の活躍が一〇（イチマル）会社の設立の気運を促したことは想像に難くない。

日本遠洋漁業は設立に際して、まず1899年4月、太平洋捕鯨漁業を退社したノルウェー人砲手ペデルセン（Pedersen）を月あたりの基本給200円で迎え入れ、ペデルセンを介して人員の確保や捕鯨船の発注をおこなった⁽¹¹³⁾。ペデルセンは基本給のほか、大小に関わらずクジラー頭当たり30円（セミクジラの場合は150円）の歩合給を受けた。ペデルセンの給

111 「芸術 朝鮮海捕鯨業（承前）」32-33頁。

112 「論説 九州の捕鯨業（第112回小集会演説）」9-10頁；「論説 諾威式捕鯨実験談」11-24頁；「論説 諾威式捕鯨実験談（承前）」『大日本水産会報』第227号、1901（明治34）年、11-22頁；東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』189-190頁。

113 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』201-205頁。

与は太平洋捕鯨漁業や当時のノルウェーの水準と比べると破格の待遇だった⁽¹¹⁴⁾。

1897年に制定されていた遠洋漁業奨励法も会社設立の追い風となった。この法律の制定の契機になったのは当時、日本近海におけるアメリカやイギリスなどの捕鯨船や海獣猟船(ラッコ・オットセイ猟)の活動だった。これらの活動に対抗することと漁業生産の停滞を打破するためには沖合漁業・遠洋漁業の育成が必要だった。遠洋漁業奨励法は漁船の規模に応じて、所定の奨励金を交付することを定めており、こうした方法で大型漁船の建造が奨励された⁽¹¹⁵⁾。ノルウェー式の新型捕鯨船の建造はまさにこの法律の目的にかなう試みだった。

ノルウェーのクリスチャニアで建造された自社所有の捕鯨汽船第一長周丸(総トン数約122トン)を擁して、1900年1月、一〇会社は操業を開始した。同年2月、同社は韓国政府から両国間の通漁規則(1889年)に規定された捕鯨の特許を得ることに成功し、会社の滑り出しは上々のように見えた。しかし、間もなく会社は危機に見舞われる。1901年12月の荒天下、第一長周丸が朝鮮半島江原道通川郡で座礁したのである。

結局、第一長周丸を引き揚げることはできず、最も重要な資産である最新鋭の捕鯨船を失った会社は経営危機に陥る。しかし、この危機を救ったのはおりしも同年の10月から傭船していた前出のオリガ号だった。英露人捕鯨組合(ホーム・リンガー商会)から賃借していたこの捕鯨船を稼動して好成績を上げることで、日本遠洋漁業は危機を脱した。

これから日露戦争開戦までの約3年間、同社は傭船による操業に活路を見出していく。1902年の夏、同社はオリガ号の傭船契約を延長した。そして、当時長崎を訪れていたノルウェーのレックス(Rex)捕鯨会社から最新鋭の捕鯨船レックス号を傭船することにも成功した。レックス号が長崎を訪れた経緯については明らかではない。ただ、ロシア以外の外国捕鯨船が日本の港を訪れることは珍しくなく、ノルウェーの会社が長崎にいたことはさほど突飛なことでもない。例えば、明治30年代前半、函館には毎年5隻前後のアメリカ捕鯨船が入港していた⁽¹¹⁶⁾。また、先でも述べたように、当時長崎に入港していた外国捕鯨船は太平洋捕鯨漁業所属の船舶に限られなかった⁽¹¹⁷⁾。

1903年9月、日本遠洋漁業はレックス捕鯨会社から2隻目の捕鯨船レギナ(Regina)号(総トン数112.86トン)を傭船することに成功し、日本遠洋漁業が傭船した捕鯨船は3隻となった。ただ、同社の解体施設には3隻分の鯨を処理する能力がなかったため、同月、同社はオリガ号の傭船契約を手放し、同号の傭船契約は長崎捕鯨株式会社に引き継がれた⁽¹¹⁸⁾。この長崎捕鯨は一時はレックス号の傭船をめぐって日本遠洋漁業と競争したものの、その後は同社と提携関係に入り、同社の捕鯨特許を利用して韓国沿岸での操業をおこなうことになっていた⁽¹¹⁹⁾。

オリガ号の初年度の傭船契約は月極一隻5000円の定額で、操業に関わる費用は船主持ちだった。後にこの契約の条件は改められ、改定後の傭船料は、操業に関わる費用は船主持ち

114 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, pp.46, 137. 同書であげられている数字をもとに概算すると、1901(明治34)年当時、日本におけるノルウェー人砲手の基本給は、ノルウェーにおけるその約10倍にも達していた。

115 二野瓶徳夫『日本漁業近代史』平凡社、1999年111-113頁。

116 農商務省水産局編『遠洋漁業調査報告 第三冊』31-32頁。

117 農商務省水産局編『遠洋漁業奨励事業報告』32頁。

118 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』226-227頁。

119 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』229-231頁。

のまま、捕獲した頭数に応じて金額が決まるという独特の歩合制になった⁽¹²⁰⁾。この歩合制の備船料は頭数以外に、捕獲した月、捕獲した鯨の種類、捕獲した鯨の大きさという三つの基準によって定められた。例えば、9月に捕獲したナガスクジラには原則として一頭につき400円が支払われるが、大きさが40フィート以下の場合はその大きさが5フィート減るごとに、支払われる金額も一割減の360円となり、また、セミクジラにはナガスクジラの一割五分増しの460円の金額が支払われる、というものだった。さらに備船期間は9月から翌年6月までの8ヶ月間、つまり漁期に限られた。なお、レックス号の備船契約の条件は改定後のオリガ号のそれと同じものだった⁽¹²¹⁾。

日露戦争直前、自社の捕鯨船を持たない日本遠洋漁業の成功はオリガ号、レックス号、レギナ号という3隻の備船の好成績に支えられたものだった。ノルウェーの捕鯨会社にとっては、不慣れな極東の漁場で漁業権や税の支払いなどにわずらわされずに操業できたことは願ってもない好機だったとみることもできる。そして、窮地に陥った日本遠洋漁業にとっては備船契約が文字どおりの助け船となった。

日露戦争とケイゼルリングの運命

さて、このような北東アジア捕鯨界の状況を一変させたのが日露戦争だった。1904年2月、日露戦争の開戦と同時に、日本の海軍は太平洋捕鯨漁業所属の船舶を拿捕・没収した。捕鯨船団の没収により、壊滅的な損害を受けた同社はやむなく捕鯨部門を廃業する。一方、没収された捕鯨船団は日本遠洋漁業を改組した新会社、東洋漁業株式会社に払い下げられた。韓国における太平洋捕鯨漁業の特許権益は更新されないまま期限を迎え、全ての権益は東洋漁業に引き継がれた。

太平洋捕鯨漁業の捕鯨船団のうち、拿捕されたのは捕鯨船のニコライ号、捕鯨工船のミハイル号、輸送船のアレクサンドル号、裁解船のレスニク号の4隻だった。まず、1904年2月6日、軍機保護を目的として長崎港に停泊中のレスニク号が一時的に抑留された⁽¹²²⁾。次いで、アレクサンドル号が1904年2月10日未明、対馬の巖原港に停泊中のところを日本海軍の第17水雷艇隊に拿捕され⁽¹²³⁾、同日午後、長箭津から上海に向かう途中のニコライ号とミハイル号が釜山の沖合で日本海軍の軍艦宮古に拿捕された⁽¹²⁴⁾。なお、レスニク号はいったん解放された後、2月10日に長崎港で改めて拿捕され、佐世保に廻航された⁽¹²⁵⁾。このうち、ミハイル号にはケイゼルリング本人（あるいは実弟）が乗り込んでいた。ケイゼルリングは佐世

120 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諸威式捕鯨誌』227-228頁。

121 羽原又吉『日本近代漁業経済史 下巻』岩波書店、1957年、151頁。また、砲手の賃金形態も、捕獲した鯨の種類に応じてその大きさを問わずに賞与が与えられるという一種独特のものだった。この詳細については同書を参照。

122 山本海相発小村外相宛書翰（明治37年2月8日付）「日露戦役関係外国船舶拿捕抑留関係雑件 露国船の部」、外務省外交史料館所蔵史料、5門2類3項12号-2。

123 「彙報 判決 高等捕獲審検所及佐世保捕獲審検所検定」『官報』第6585号、明治38年6月14日。

124 「彙報 判決 高等捕獲審検所及佐世保捕獲審検所検定」『官報』第6493号、明治38年2月24日。

125 前注122の山本海相発小村外相宛書翰。ほかに、「彙報 判決 佐世保捕獲審検所検定」『官報』第6303号、明治37年7月5日。このほか、V. Golovachev, “Khronika voenno-morskikh deistvii na Dal'nem Vostoke,” *Morskoi Sbornik* 4 (1904), pp.167-168.

保廻航の後に釈放され、長崎を經由して上海へ出国した⁽¹²⁶⁾。

拿捕された4隻の船舶と鯨肉などの積荷は佐世保捕獲審検所と高等捕獲審検所の決定により没収処分となった。この処分に対し、ケイゼルリングは勅令第20号を盾に代理人を通じてこの決定に抗議する。開戦直後に公布されたこの勅令によれば、戦時禁制品などを搭載していないロシアの商船は拿捕を免れることができた⁽¹²⁷⁾。しかし、捕獲審検所は、太平洋捕鯨漁業の船舶は商船ではなく遠洋漁業用の船舶であり、それゆえ勅令第20号は適用されないと結論し、ケイゼルリングの請求を棄却した⁽¹²⁸⁾。なお、太平洋捕鯨会社が朝鮮半島と日本の沿岸海域で海軍の作戦行動のために測量をおこない、その見返りとして毎年5万ルーブルの秘密補助金を受けていたという説を主張している史料・研究があるが⁽¹²⁹⁾、外交史料や捕獲審検所の決定のなかにそうした理由づけは見当たらない。

1904年9月、日本遠洋漁業株式会社は増資して改組され、東洋漁業株式会社（東洋捕鯨株式会社の前身）が設立された。没収された捕鯨船はこの会社に払い下げられることになった⁽¹³⁰⁾。

会社の危機に際し、ケイゼルリングは露清銀行上海支店からの緊急融資を求めて、二度にわたって皇帝宛に嘆願書を提出するが、この申し出は却下された⁽¹³¹⁾。また、朝鮮半島沿岸における太平洋捕鯨漁業の根拠地の利用権は同年中に期限切れとなり、会社は権益も失った。ただ、ケイゼルリングの会社はこれ以降も活動を続けていた。ガイダマーク基地にはニシンの缶詰工場が建設され、1907年の時点では稼働が確認されている。また、捕鯨部門は1909年に清算されたものの、海運部門と漁業部門はその後も存続する⁽¹³²⁾。その後、ケイゼルリングはロシア革命と内戦で財産を失い、日本に渡る。日中間の貿易で成功を収めたのもつかの間、日中戦争により彼の事業は三度頓挫する。その後、ドイツに渡ったケイゼルリングは1940年代の後半まで存命していたとされる⁽¹³³⁾。

こうして、ロシアの企業家たちによる捕鯨の試みは幕を下ろした。その後、ロシア・ソ連の極東地方において、太平洋捕鯨漁業に匹敵する規模の捕鯨事業は1930年代半ばまで現れなかった⁽¹³⁴⁾。一方、日露戦後、日本の捕鯨業は太平洋捕鯨漁業から没収した船舶と朝鮮半島沿岸の根拠地を基礎にして目覚ましい成長を遂げる。漁場は千島・樺太を含む日本の沿海の全域に及ぶようになった。過当競争を防ぐため、有力捕鯨企業の合同によって誕生した東洋捕鯨株式会社（1910年5月設立）は当時、世界最大の資本金と資産を誇る捕鯨会社となっていた⁽¹³⁵⁾。

126 長崎県知事発小村外相宛「抑留者放還ニ関スル件」（明治37年2月15日付）、外務省外交史料館所蔵史料、5門2類3項12号-2。

127 「勅令第20号」『官報 号外』明治37年2月9日付。

128 なお、アレクサンドル号が捕獲審検の後に解放されたという説もあるが、その論拠は明らかではない（東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』232頁）。

129 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』185-186頁。および、Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, pp.134-135.

130 東洋捕鯨株式会社編『本邦の諾威式捕鯨誌』234-235頁。

131 Alekseev, "Rybnye i morskije zveroboinye promysly," p.99.

132 D. B. Bogdanov, *Nashi bogatstva. Promysly Primorskoi oblasti, Kamchatki i Sakhalina* (Vladivostok, 1910), p.119.

133 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.135.

134 *Primorskii krai*, p.233.

135 Tonnessen and Johnsen, *The History of Modern Whaling*, p.142.

太平洋捕鯨漁業の捕鯨船団や根拠地、そして同社が集めた人材が、日露戦後の日本捕鯨業発展の礎となったことは明らかである。ディディモフからケイゼルリングに引き継がれた近代捕鯨業発展の夢は日本の企業家たちに受け継がれることになったのである。

結び

本論文は同時代の統計などの情報をもとに、日本の従来の研究が見落としていたディディモフの活動や、ロシアの諸研究が触れてこなかった、朝鮮半島沿岸における太平洋捕鯨漁業株式会社の活動の実態を明らかにした。

19世紀の末、ロシアの捕鯨業と日本の捕鯨業が多様な形で関わりあっていた状況を描き出し、それを通じて、新しい捕鯨業、近代捕鯨業が日本にもたらされた過程を明らかにするという、論文の目的はひとまず達成できたと評価したい。

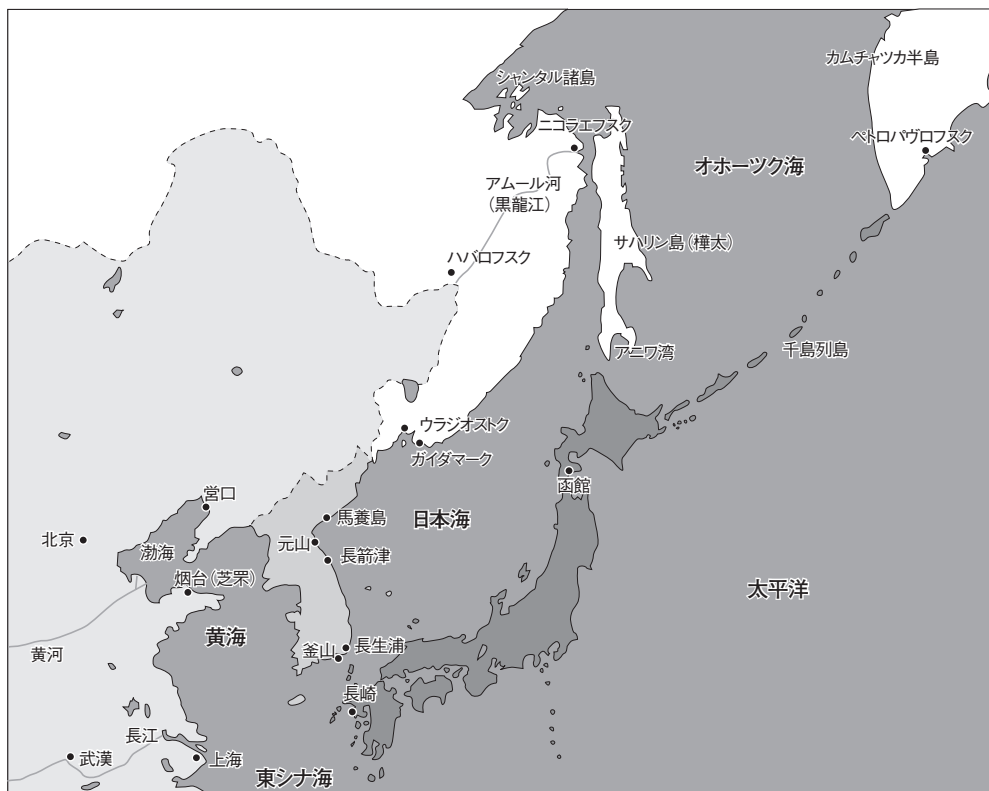
また、太平洋捕鯨漁業株式会社の生産量やその長崎への鯨肉輸入量を推定、評価する作業は従来この分野の研究では十分とはいえない。そうした状況を踏まえれば、本論文における作業にもまだ不十分な箇所はあるものの、現時点ではそれなりに意味のある作業ができたと考えている。

しかし、本文でも述べた通り、情報が少ないために触れられなかった論点も多かった。本論文におけるロシア側、日本側の史料の比較検討作業は未だ不十分であり、より多くの未公開史料の利用とあわせて今後の課題としたい。

さらに、ロシアと日本の捕鯨関係者の多様な関係のあり方を整理する作業も未だ不十分である。本論文は関係の多様さを言及するにとどまっている。

捕鯨業に携わる人々の関わり方や生産物の流通のあり方には、何らかの決まった類型があったのかどうか、あったとすればその類型はどのようなものだったのか。そうした類型、それがもし交易システムと呼べるならば、そのシステムは新しくできたものなのか、伝統的なものなのかどうか。こうした問いへの回答には近年活発な、アジアの域内交易圏に関する諸議論が参考になる。アジアの交易圏に関する諸議論の中心は東アジアと東南アジアであり、この北東アジア海域に関する議論はあまり見当たらない。したがって、以上にあげた問いへの回答は捕鯨史だけでなく、アジア交易圏の議論自体への大きな貢献にもなり得る。回答は困難な作業となるが、ぜひとも今後の課題としたい。

地図：19世紀末から20世紀初頭の北東アジア¹³⁶⁾(この論文に關係する海港を中心に記載した)



136 『世界大百科事典 世界地図 CD-ROM Ver.1.0』 日立デジタル平凡社、1998年、収録の図版をもとに作成。

Рассвет современного китоловства в Северо-Восточной Азии

КАМИНАГА Эисукэ

В исторических исследованиях в Японии долгое время исследованию истории рыбного промысла придавалось небольшое значение.

Подобная ситуация сложилась и в области истории отношений между Россией и Японией. Немногие историки описали историю рыбного промысла на морях Дальнего Востока России в первой половине 20-го века, когда японское рыболовство там достигло небывалого процветания. Еще меньше историков занимались вопросами истории рыбного промысла до 19-го века.

В действительности, история рыбного промысла на Дальнем Востоке представляет нам различные интересные предметы для исследования. Одним из типичных примеров является процесс введения современного китоловства в Японии.

В конце 19-го века русские пароходы, в том числе современные китобойные суда, начали приплывать в Нагасаки для продажи мяса китов. Ввоз китового мяса русскими вдохновил японских рыбаков, которые сразу учредили новые китобойные предприятия.

Прежние русские и японские историки считают этот процесс и историей введения новой техники рыболовства, и историей антагонизма между Россией и Японией.

Однако их объяснение слишком простое. На самом деле, существуют еще детальные сложные факты. Необходима новая точка зрения исследования для того, чтобы понять эти факты.

В настоящей статье мы осветили процесс развития современного китоловства в конце 19-го века и начале 20-го века в Северо-Восточной Азии.

В первой половине 19-го века по всему Тихому океану процветало американское китоловство. В этот период, предшествующий появлению современного китоловства, американские китобой в поисках новых ресурсов китов приплывали к берегам Российской Империи на Тихом океане — на Беринговом море, на Охотском море, и в Арктическом бассейне.

По мере того, как американское китоловство ослабляло свое влияние, смелые российские предприниматели начали заниматься китоловством на Дальнем Востоке России. Они осваивали новые ресурсы китов в районе Приморья и о.Сахалин.

В середине 60-х годов 19-го века норвежский китобой Свенд Фойн открыл новую эпоху в истории китоловства. Изобретенный им способ китоловства “Норвежское китоловство” быстро распространился по всему миру, увеличил производительность лова и дал толчок для дальнейшего развития китоловства.

Русские предприниматели быстро освоили новейшую технику и занимались ловом около Кореи и Японии. Лов китов новым способом и вывоз китового мяса оказались успешными. В результате японские предприниматели также начали лов при помощи современного способа, “Норвежского китоловства.” Японцев с техникой норвежского китоловства познакомили русские китобой.

В начале 90-х годов 19-го века китобой Дальнего Востока России занимались китоловством у восточных берегов Кореи и экспортировали китовое мясо в Нагасаки, приняв этот норвежский способ. Такие действия вдохновили японских предпринимателей и вызвали появление новых китоловных компаний на западе Японии.

Однако экипажи “русских” китобоев состояли не только из русских, но и из китайцев, корейцев и японцев.

В последней главе мы сделали выводы, оценили метод, примененный в настоящей статье, и рассмотрели его возможности.

В этот период китобои постоянно старались осваивать новые ресурсы китов и плавали по всему северному Тихому океану. Экипажи китобоев состояли из выходцев из различных стран на Тихом океане. Базовые порты для китобоев являлись базами для продажи продуктов их труда, обмена информацией о китоловстве и общения людей, занимающихся этим промыслом. Там всегда рождались возможности для нового предпринимательства.

В этом мы видим непригодность схемы “Антагонизма в рыболовстве между Россией и Японией”. Динамика передвижения рыбаков, китобоев и предпринимателей ускорила развитие китоловства в этот период.

Новую эпоху в китоловстве открыла встреча между американскими китобоями, коренными народностями северной Азии, японскими китобойными рыбаками, норвежскими китобоями и купцами, приезжающими в Китай, Японию и Дальний Восток России из различных стран.