

関門地域立地企業の地域的展開に関する研究

外柙保大介・難波利光

I はじめに

関門地域は、江戸時代には西廻り航路(北前船)の中継基地や九州への諸街道の結節点として栄え、明治時代以降も鉄道路線の延伸や連絡船の就航などに伴い交通の要衝として栄えるとともに、重化学工業の工業地帯としての整備も進み、商工業の繁栄を遂げてきた地域である。

下関および北九州の関門地域に立地している企業には、事業展開に伴って、全国的な企業へと成長を遂げていった企業も少なくない。そのような企業の中には、現在でも関門地域に拠点を置き全国的な事業を行っている企業がある一方で、関門地域を創業地として位置付けながらも東京や大阪などに進出していった企業もある。

本稿では、関門地域立地企業の地域的展開を調査することにより、近代日本において重要な役割を果たしてきた関門地域の位置付けを、企業の空間的行動の観点から図ることを目的として調査を行った。本稿でいう「地域的展開」とは、地域を超えて展開していった過程と、地域の中で企業が展開していった過程の両面を含意している。

本稿では、関門地域立地企業の地域的展開について、次の2点から検討する。

第1に、関門地域立地企業が、近現代において、各社の事業展開に伴いどのような拠点配置を行ってきたのかを検討するとともに、その中で関門地域の拠点が各社でどのように位置づけにあったのかを検討する。都市地理学において、日本の製造業大企業の拠点配置と都市システムとの関係を検討した阿部(2010:118)は、「早い時期におけるわが国の製造業の支社配置は主要都市に少なく、生産の現場と密接な関係をもつものが多くあったが、次第に各地域の主要都市にその配置の比重が移っていたことがわかる。そのことは企業支社の性格と役割の変貌を示すと同時に、各地域における主要都市の戦略上の重要性の増大と、そして各企業がそのことを評価しはじめていたことを示していることにもなる。」と指摘しているが、この指摘が関門地域立地企業においても当てはまるのか考えてみたい。

第2に、関門地域立地企業が、関門地域で活動したことを示す近代化遺産の保存・活用について、類似した港湾都市を参考に検討する。産業活動に伴って生じた近代化遺産は、地域資源の一つとして近年注目されている(森嶋 2011, 2014)。近代化遺産では、ストーリー性によって構成資産を関連付けて紹介することが多くなっている。たとえば、経済産業省では、産業近代化の過程を物語る数多くの建築物・機械等を、「近代化産業遺産」として認定し、2007(平成19)年度及び2008(平成20)年度において、地域史・産業史の観点から、それぞれ33のストーリーとして取りまとめた「近代化産業遺産群33」「近代化産業遺産群続33」を公表している。本稿では、このような近代化遺産をめぐる現況を踏まえて、港湾都市(北海道函館市・福井県敦賀市)の動向と対比しながら、下関市の近

代化遺産の保存・活用について検討する。

II 関門地域立地企業における拠点配置の展開

1. 拠点配置の定量的把握

ここでは、北九州市および下関市に立地している大企業の拠点配置の動向について定量的分析を試みた。

本稿では大企業の拠点に勤務する従業員数の増減に着目し、大企業従業員の情報源として、日本経済新聞社『会社年鑑』を用いた。『会社年鑑』は、日本国内の証券取引所に上場されているすべての企業の事業内容、業績、売上構成等、企業の動向が把握できる情報が掲載されている。そのうち、「設備の状況」に、企業が保有する各設備（工場等）の従業員数、土地面積などが記載されている。

本稿では、おおむね5年間隔（1955年、1961年、1966年、1971年、1976年、1981年、1986年、1991年、1996年、2001年、2006年）で、各拠点の従業員数の変化を観察することにした。

『会社年鑑』を用いる手法は、データ上の制約がある点に留意されたい。まず、『会社年鑑』の「設備の状況」は、各拠点の従業員数がすべて掲載されているわけではないということである。当該企業において、その拠点が存在していても、企業の様々な事情により、従業員数を掲載していない場合があり、その時にはデータが欠落してしまう。特に、事業部制を導入した企業では、拠点単位ではなく事業部単位で資産等の管理を行うことになりやすく、データ欠落の問題が生じてしまう。最近では、企業組織の再編により、持ち株会社制度の導入や、生産部門の子会社化を進める企業が増えてきており、企業グループの実態と乖離してい

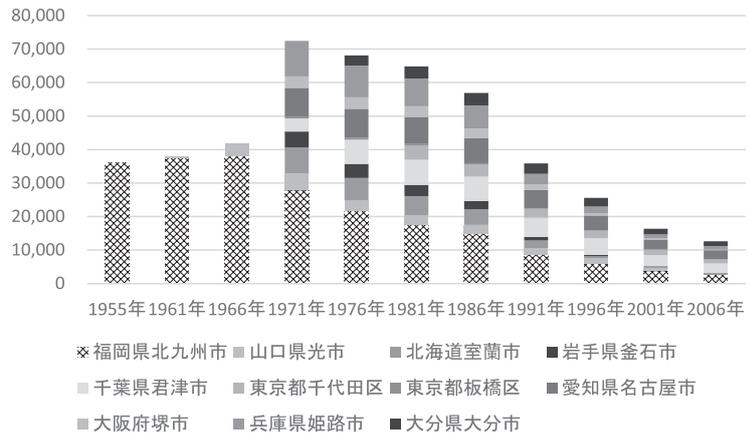


図1 新日鐵における拠点別従業員数の推移
出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

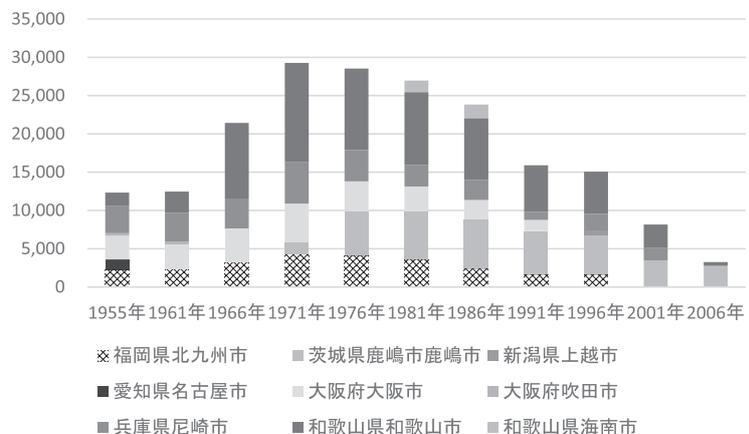


図2 住友金属における拠点別従業員数の推移
出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

る可能性は否定できない。また、『会社年鑑』は、上場企業の状況が掲載されるため、未上場の時期もデータが欠落してしまうという問題もある。このような課題はあるとしても、企業の拠点単位で従業員数を概括的に把握できる手法としては有効であると考えられる。以下、北九州市および下関市に立地している大企業の立地動向を検討した。

(1) 北九州立地企業

北九州は、明治に入り、鉄道の開設・貿易港の開港が進んだ。日本最大の石炭資源を背後地に持つことは、石炭を原燃料とする重化学工業の立地要因となった。北九州工業地帯の基軸ともいえる1901（明治34）年建設の官営八幡製鉄所を中心に、製鉄業、化学工業、窯業（硝子・煉瓦・陶器）等が展開した。北九州工業地帯の特徴として、消費材ではなく生産財が主であること、加工組立ではなく基礎素材生産に傾斜していること、大工場のほとんどは中央資本による経営であることがあげられる（神崎1979）。

1960年代に、太平洋ベルトで鉄鋼・化学の新鋭工場の建設が続き、エネルギー革命により、石炭から石油の時代を

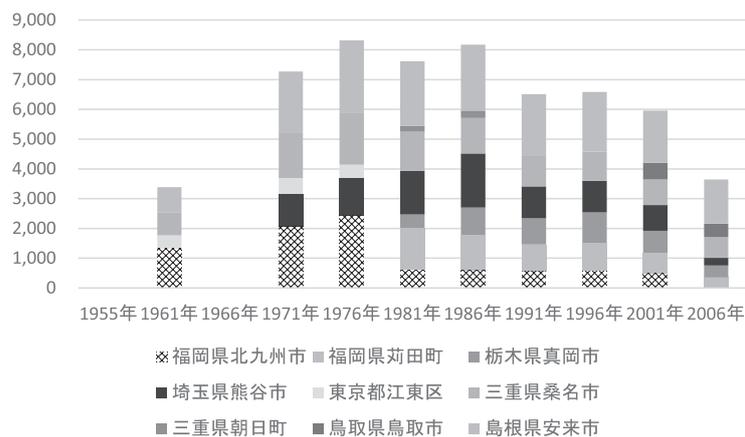


図3 日立金属における拠点別従業員数の推移

注：1966年の拠点別従業員数は不明

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

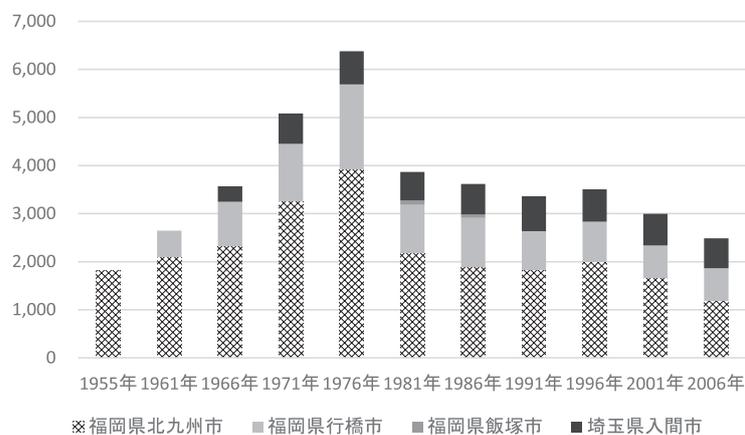


図4 安川電機における拠点別従業員数の推移

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

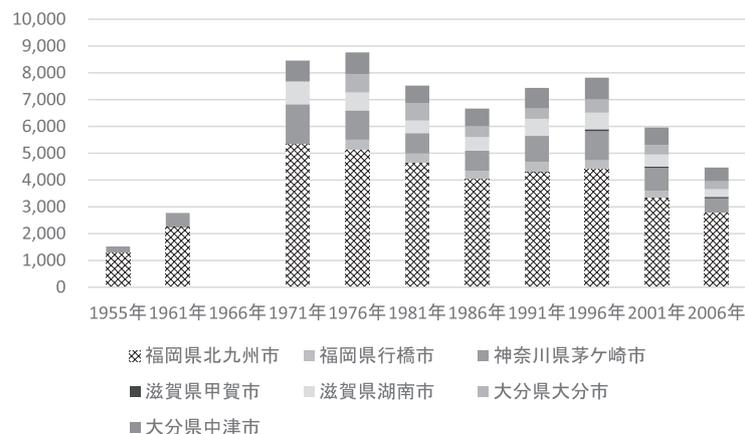


図5 TOTOにおける拠点別従業員数の推移

注：1966年の拠点別従業員数は不明

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

迎えると、北九州地域の競争力は喪失していった。さらに、1970年代以降、北九州の産業は、停滞傾向が顕著になっていった。「鉄冷え」が深刻な問題となった製鉄業を中心に、重厚長大型産業は縮小が続き、本社機能や研究開発、生産機能の域外流出が進んだ。一方で、北九州では、安川電機は自動化機器やロボット事業に展開し、TOTOはユニットバスなどの開発をするなど新たな展開も見られた。

北九州立地企業の1955年～2006年の拠点別従業員数を、図1～図6に示した。北九州工業地帯の中核ともいえる新日鐵八幡製鉄所（八幡・戸畑）の従業員数は、1970年代以降大幅に減少していった（図1）。日立金属は、1980（昭和55）年に戸畑工場が福岡県苅田町に移転したため、北九州市には若松工場のみが残存する状況となった（図3）。北九州市に本社を置く安川電機、TOTO、黒崎播磨では、会社全体に占める本社工場の存在感は依然として大きい（図4～図6）。

(2) 下関立地企業

下関は、交通の要衝として、港湾・鉄道とともに発展してきた都市である。1889（明治

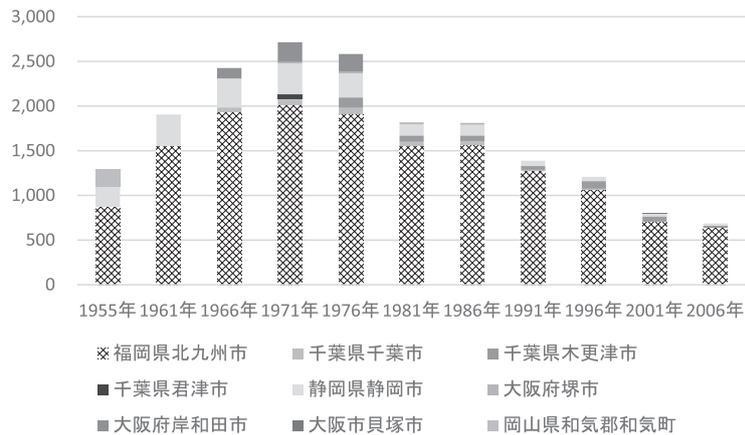


図6 黒崎播磨における拠点別従業員数の推移

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

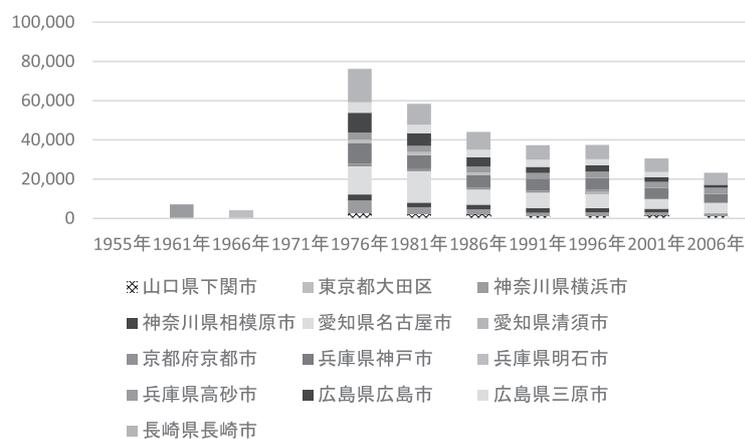


図7 三菱重工業における拠点別従業員数の推移

注：1971年以前の拠点別従業員数は不明が多い

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

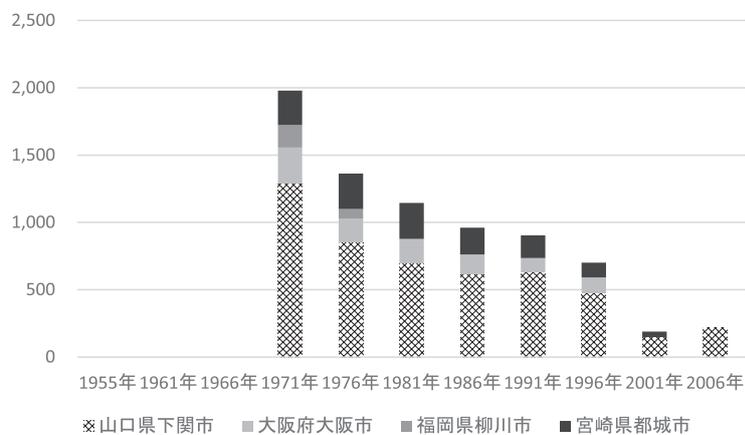


図8 林兼産業における拠点別従業員数の推移

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

22)年に「赤間関市」として市制を施行した下関では、1901(明治34)年に神戸～馬関(下関)間の山陽鉄道が全線開通し、1905(明治38)年に関釜航路が開設された。

港湾・鉄道の整備に伴って、市街地も拡大するとともに、北九州工業地帯の外延部として工業の発展も見られた(吉津1999)。彦島は大正期には「工業の島」とよばれるほど造船所や化学工場が立地した。彦島が飽和状態になると、大和・東大和町に、大洋漁業、三菱重工業、山口県合同缶詰(現・林兼産業)などが立地した。さらに、昭和に入ると、長府にも工業地域が拡大し、1939(昭和14)年に神戸製鋼所が立地している。第2次世界大戦後も、長府から小月の工業地域は拡大し、長府製作所(1954年設立)やブリヂストン(下関工場1970年設立)、シマノ(下関工場1970年設立¹⁾)、日清食品(下関工場1975年設立)などが立地していった。

下関立地企業の1955年～2006年の拠点別従業員数を、図7～図12に示した。北九州立地企業と同様に、機械化・自動化の進展により製造業雇用は減少傾向にある。

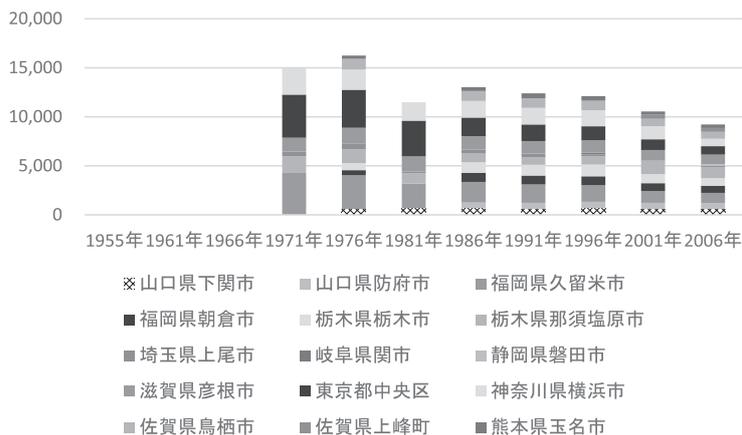


図9 ブリヂストンにおける拠点別従業員数の推移
出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

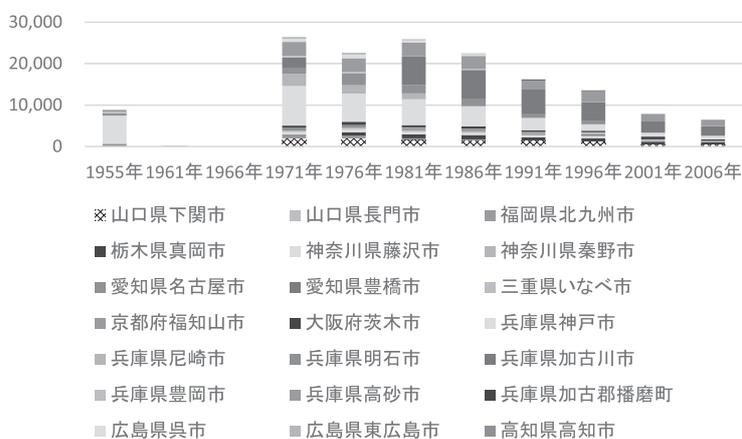


図10 神戸製鋼所における拠点別従業員数の推移
注：1961年、1966年の拠点別従業員数は不明
出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

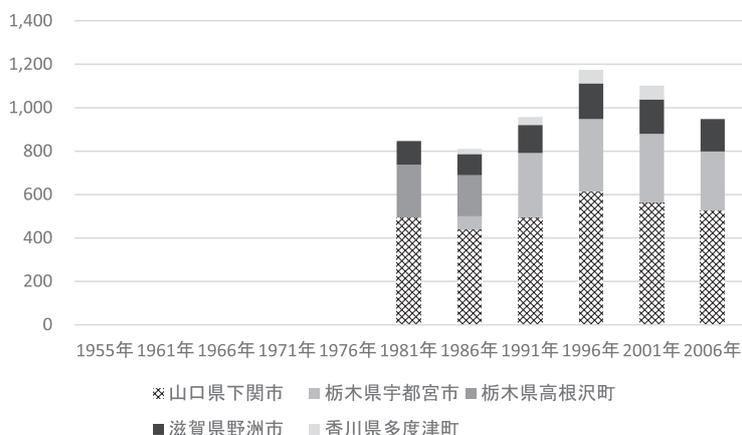


図11 長府製作所における拠点別従業員数の推移
出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

2. 拠点配置の定性的把握

前節のような大企業拠点配置の定量的把握では、生産拠点の従業員数の増減に力点が置かれてしまう。大企業の拠点配置の内実を考察するためには、本社以下の会社組織（支店－営業所－出張所）の変化を定性的に検討する必要があると考えられる。そこで、本節では、具体的に「マルハ」および「ニチモウ」の2社を取り上げて、大企業の拠点配置の展開と関門地域の拠点との関係について論じた。

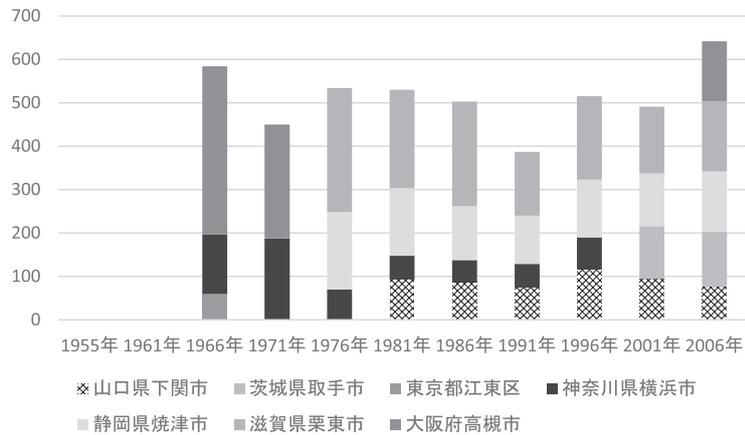


図12 日清食品における拠点別従業員数の推移

出所：日本経済新聞社『会社年鑑』各年により作成

(1) マルハ

マルハ株式会社は、2004(平成16)年まで存在していた企業²⁾である。2007(平成19)年に、マルハはニチロと経営統合し、2015年現在、マルハニチロ株式会社を中核とするマルハニチログループを形成している。本項では、同社における事業展開と拠点位置の関係、さらにその中での関門地域の拠点の関係について論じた(表1)。同社に関する以下の記述は、大洋漁業80年史編纂委員会(1960)、徳山(2001)、マルハニチロ提供資料およびマルハニチロへの聞き取り調査に基づき、まとめたものである。なお、同社は日本国内のみならず、海外にも数多くの拠点を立地させているが、本稿では、国内の拠点配置のみに言及することにした。

同社の創業当初の動向は以下の通りである。1880(明治13)年、同社の創業者である中部幾次郎は、兵庫県明石で家業の鮮魚仲買運搬に従事していた。1904(明治37)年、中部幾次郎は、朝鮮漁場への進出を目的として事業の本拠地を明石から下関に移転し、1913(大正2)年に下関市竹崎町に木造2階建の本店社屋を建設した。このころ、事業も買付事業から獲る事業へ転換が図られ、下関を拠点とした底引網漁業、トロール事業が開始された³⁾。1924(大正13)年、個人経営から株式会社組織に変更し、株式会社林兼商店が設立された。同社が南氷洋捕鯨に進出した1936(昭和11)年には、下関市竹崎町に本社ビルが建設され、同社における下関のシンボリックな建物となった。

林兼商店は、大正期以降、明石・下関以外の地域へ進出していった(表2)。林兼商店は、1921(大正10)年に長崎事務所を設置し、同事務所は1924(大正13)年に「長崎支店」に格上げされた。1930年代後半には、「青森支店」も設立されたとみられ⁴⁾、長崎・青森は、同社初期の重要な地方拠点となった。一方で、下関に本社ビルが建設された1936(昭和11)年には、東京支店も設置されており、関東における事業構築も進められていった。

第2次世界大戦期に入ると、戦時統制により林兼商店の主力事業は西大洋漁業統制株式会社に継承され、このとき、長崎・青森・東京の支店は各支社に名称を変更している。

戦後、1945（昭和20）年に、この会社は大洋漁業株式会社に名称変更し、再出発することになった。翌年から南氷洋捕鯨も再開した。漁業が「国からの許可事業」と色彩が強くなったことから、官庁との折衝上本社を東京に置いた方が業務の効率化が図れるとの判断により、1949（昭和24）年に同社は本社を東京に移転した。このときから、下関は支社となったが、ほとんどの事業は下関に残ったため、同社の事業の中心は下関にあった⁵⁾。

同社は、高度経済成長期に、捕鯨を中心とする漁業の他に、食品加工業や流通業に事業を拡大していくことになる。1953（昭和28）年に養殖事業の開始、魚肉ハムソーセージの発売、1960（昭和35）年に飼料畜産事業の進出、1964（昭和39）年に砂糖事業の開始を進めていった。そのため、1960年には、全国販売網の強化を目的として、札幌支社、仙台支社が設置されたほか、新潟、金沢、名古屋、広島、岡山、松山、鹿児島に営業所や出張所⁶⁾が配置されていった。その後も、大阪支社（1961年）、名古屋支社（1965年）、

表1 マルハにおける会社全体と下関の動向

	会社全体の動向	下関の動向（中部家の動向も含む）
1880(明治13)年	中部幾次郎、家業の鮮魚仲買運搬に従事	
1904(明治37)年	事業の本拠地を明石から下関に移す	
1913(大正2)年		竹崎町に本店社屋を建設
1924(大正13)年	個人経営から株式会社組織に変更（林兼商店を設立）	
1929(昭和4)年		長府黒門の西運長屋敷跡に中部幾次郎が生涯居住する
1936(昭和11)年	南氷洋捕鯨に初出漁	竹崎町に本社ビルを建設
1943(昭和18)年	西大洋漁業統制(株)と社名変更	
1945(昭和20)年	大洋漁業(株)と社名変更	
1946(昭和21)年	南氷洋捕鯨再開	
1949(昭和24)年	本社を東京に移転	下関支社設置
1955(昭和30)年	大洋漁業(株)が株式上場	水産講習所(現・水産大学校)に講堂等を寄贈
1956(昭和31)年	日新丸船団は第10次南鯨で捕鯨頭数の世界記録を樹立	
1958(昭和33)年		下関市立水族館の付属設備として「鯨館」を建設し寄贈
1959(昭和34)年		下関支社営業部に米子出張所を設置 下関支社営業部は小倉と米子の2出張所を有す
1960(昭和35)年		下関支社営業部に広島・岡山・松山出張所を設置
1968(昭和43)年	事業本部制の導入	
1971(昭和46)年		下関支社下関冷凍工場商港冷蔵庫が竣工
1972(昭和46)年		福岡支社新設にともない、下関支社から九州地区販売テリトリーを移管
1977(昭和52)年	200海里漁業水域を宣言する国が相次ぐ	
1978(昭和53)年		広島支社新設にともない、下関支社から中国地区販売テリトリーを移管 下関支社は総務勤労担当と財務担当で構成される管理支社になる
1982(昭和57)年		総務勤労担当と財務担当を総務課に一本化するとともに下関商港 冷凍工場が下関支社傘下に
1985(昭和60)年		東大和町に営業二部下関加工工場を新設
1990(平成2)年	事業本部制から事業部制へ変更	下関支社は総務課のみの組織となる 生産事業本部トロール事業部(下関)を廃止 生産事業本部下関海上人事部を廃止 長府の中部邸(現・長府庭園)が下関市に売却
1992(平成4)年		水産第二部下関鮮魚課を廃止 東大和町にFD工場を新設
1993(平成5)年	マルハ(株)と社名変更	
1996(平成8)年		中国支社下関営業所を廃止
2000(平成12)年		下関支社を廃止 本社総務部下関総務課に組織変更
2003(平成15)年		本社総務部下関総務課廃止
2004(平成16)年	(株)マルハグループ本社を設立	
2007(平成19)年	ニチロと経営統合し、(株)マルハニチロホールディングス	
2009(平成21)年		マルハビル解体

出所：大洋漁業80年史編纂委員会（1960）、徳山（2001）、マルハニチロ提供資料により作成

四国支社（1967年）が配置されていった。

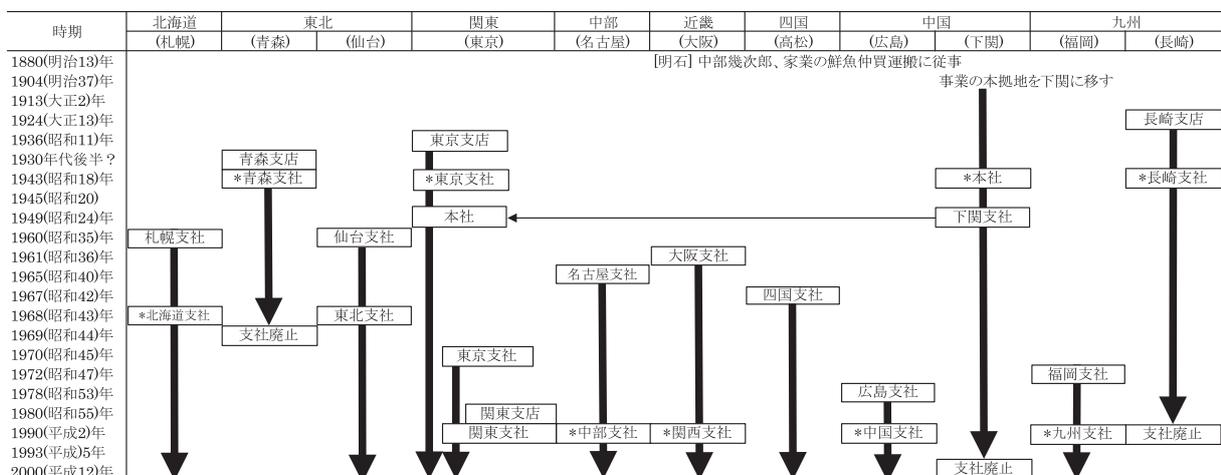
1968（昭和43）年に、同社は支社独立採算制から事業本部制へ機構改革を実施した。これにより、管理開発本部、生産事業本部、製品事業本部、海外事業本部、農畜産事業本部がおかれ、さらに、1970（昭和45）年には第2次本部制により、本社組織だけではなく会社の組織が完全に事業部へ組み入れられていくことになった。

このころ、大都市を中心に水産物・加工食品の全国的な販売網が拡張されていく一方で、漁業上の理由で置かれていた古くからの支社組織の見直しも始まることになる。もともと北海道内の同社の拠点は青森支社の管轄下にあったが、それらが札幌支社（1968年から北海道支社に名称変更）に移管されていった。1968（昭和43）年には、仙台支社と青森支社を統合して東北支社がつくられ、その翌年には青森支社が廃止されることになった。

古くからの支社であった長崎支社や下関支社でも、その後、組織の縮小が進んでいった。このころ、資源の減少と相俟って海洋大国による海洋資源の囲い込み、いわゆる200海里時代の到来により、事業の柱であった漁業部門を直撃し、事業の縮小・廃止に追い込まれていった⁷⁾。1972（昭和47）年に福岡支社が下関支社から分離独立し、長崎支社・下関支社は組織が縮小することになった。1978（昭和53）年には、広島支社が下関支社から分離独立し、中国地区の販売テリトリーが移管された。同年には長崎で行われていた手繰事業部門が分社化され、さらに下関支社・長崎支社の組織縮小に拍車がかかった。その後も、長崎支社は縮小の一途をたどり、1990（平成2）年に支社組織が廃止された。もともと下関支社では、トロール、手繰、定置、冷蔵、食品など多様な事業を抱えていたが、1972年に定置事業部が長崎支社へ移管され、1990年に下関を基地としたトロール事業と手繰事業が廃止されるとともに下関海上人事部も廃止され、下関支社は総務課のみの管理支社となった。

1993（平成5）年に大洋漁業はマルハ株式会社に変更し、その後も下関は組織の縮

表2 マルハにおける本社・支社配置（国内）の変遷



注：*が付いた支社は、名称変更したものを示す。

出所：大洋漁業80年史編纂委員会（1960）、徳山（2001）、マルハニチロ提供資料により作成

小が続いていく。1996（平成8）年に中国支社下関営業所が廃止、2000（平成12）年に支社組織が廃止され、本社総務部下関総務課に組織変更し、2003（平成15）年には、その本社総務部下関総務課も廃止されてしまった。ニチロと統合した後の2009（平成21）年に、林兼商店～大洋漁業の本社・下関支社であった下関マルハビルは解体され、シンボルの建物さえも失うことになった。

2004（平成16）年に、「マルハ株式会社」の株式移転により、「株式会社マルハグループ本社」が設立された。マルハグループ本社は、2007（平成19）年のニチロとの経営統合に伴い、「株式会社マルハニチロホールディングス」に社名を変更した。さらに、2014（平成26）年に、マルハニチロホールディングスおよびマルハニチログループの計6社が経営統合し、「マルハニチロ株式会社」に商号を変更した。

2007年のマルハとニチロの統合は相互補完的な統合であったといえる。すなわち、マルハが明石・下関から出発して西日本に多くの拠点を有していたのに対して、ニチロは、新潟・函館から出発して事業を拡大してきた企業であり、東日本に多くの拠点を有し、生産拠点の地域が相互補完的であった。また、マルハは商社機能に強みを持ち、多くの海外拠点を有していた一方で、ニチロは加工食品事業に強みを持っており、事業間での相互補完性もあった。実際、マルハおよびニチロ統合直前の2006年3月期⁸⁾で、マルハ（グループ本社）の連結売上高は7,193億円で、売上構成内訳では水産5,417億円、食品1,504億円、保管物流153億円、その他119億円の企業であり、他方、ニチロの連結売上高は2,541億円で、売上構成内訳では加工食品1,557億円、水産品745億円、その他239億円の企業であった。

2015年現在、マルハニチログループは、下関市内において、(A) マルハニチロ株式会社下関工場、(B) 株式会社マルハニチロ物流九州支社下関物流センター、(C) 株式会社下関漁業をおいている。(A) マルハニチロ株式会社下関工場は、「従来からのちくわ、揚げ物、乾燥食品の製造に加えて、2006年にはカップゼリー、レトルトなど多品種生産を可能にした工場を新設。徹底した品質管理と、自動化生産ラインによりローコストオペレーションが実施されています」と紹介されている⁹⁾。(B) 株式会社マルハニチロ物流九州支社下関物流センターは、主要倉庫設備として収容能力：F級6,447トン、主要荷役設備としてコンテナコンセント：2基があり、「一万トンバースに隣接、低床式の広い荷捌き場を持ち大量貨物の迅速な入出庫が可能」が特徴であると紹介されている¹⁰⁾。(C) 株式会社下関漁業は、「資本金は1億円で、(株)マルハニチロホールディングスの子会社である大洋エアンドエフ(株)が70%、山口県以東機船底曳網漁業協同組合と下関中央魚市場(株)が各15%出資」している企業で、沖合底曳網漁業の存続と発展を図るために、2008（平成20）年に設立された。マルハニチログループの企業が出資した背景として、「世界的な漁獲規制強化を受け、海外からの水産物調達が高くなってきていることや、海外の水産会社と競合しない水域での沖合事業の拡大を通じ、水産物の安価で安定的な調達を図るなどの狙いがあります。また、大手資本が発祥地に復帰して、自社漁業に再チャレンジするのは、全国初

のケースのようです」と紹介されている¹¹⁾。このように、現在でも下関市内にマルハニチログループの生産拠点・物流拠点は残されているが、大洋漁業全盛期と比べると、同社に関連する雇用は大幅に減っている。

(2) ニチモウ

本項では、漁網の製造販売¹²⁾を中心に事業を展開してきた、ニチモウ株式会社における事業展開と拠点位置の関係、さらにその中での関門地域の拠点の関係について論じた。同社に関する以下の記述は、ニチモウ株式会社（1990）、ニチモウ提供資料およびニチモウへの聞き取り調査に基づき、まとめたものである。

ニチモウの前身となる高津商店漁業部は、1910（明治43）年、下関市西細江町において創業され、4隻のトロール船を保有し操業に入るとともに、保有する漁船に使用する網を仕立てる工場を設けた。その後、漁網部門は高津商店製網部の名のもとに引き続き漁網船具の製造販売を行い、1919（大正8）年に株式会社高津商会を設立し、高津商店漁網部の事業を継承した。本社は下関市岬之町におかれた。同年には、田村汽船漁業部が共同漁業株式会社（現・日本水産）に組織変更しており、高津商会設立は、共同漁業の発足と軌を一にして実現している。このため、日本水産とニチモウとの緊密な取引関係の歴史が築かれていくことになる。さらに、1920（大正9）年には、高津商会は日本漁網船具株式会社に社名を変更している。1921（大正10）年には、同社は下関市上新地町に新地工場を建設し、トロール網を主体に、輸入に頼っていた資材の国産化に努め、マニラトワインの自給を確立した。同社では漁網のほか、船の小型発動機の販売も手掛け、前後して石油の取り扱いも開始し、これが後の石油事業となっていく。

大正期の下関は、トロール漁業と機船底引漁業の基地として空前の賑わいを見せ、北の

表3 ニチモウにおける会社全体と関門地域の動向

	会社全体の動向	関門地域の動向
1910(明治43)年	高津商店漁業部が下関で創業	
1919(大正8)年	㈱高津商会を設立	
1920(大正9)年	日本漁網船具㈱に社名を変更	
1921(大正10)年		下関に新地工場完成
1929(昭和4)年		戸畑出張所設置
1935(昭和10)年		戸畑営業所に昇格
1940(昭和15)年	本社を東京に移転	下関営業所設置
1949(昭和24)年	石油元売業者の指定を受ける	
1962(昭和37)年	東証2部に上場	
1967(昭和42)年	東証1部銘柄に指定	
1972(昭和47)年	石油部門を分離し、キグナス石油㈱を設立 ニチモウ㈱に社名を変更	
1975(昭和50)年	全自動乾海苔製造装置「ワンマン」完成	
1977(昭和52)年	㈱はねうお(現・ニチモウフーズ)設立	下関小月工場完成
1980(昭和55)年		下関はねうお食品株式会社(現・はねうお食品㈱)設立
1985(昭和60)年		下関はねうお食品の工場が彦島に建設
1994(平成6)年		下関工場を閉鎖し、㈱ニチモウプロダクツに営業譲渡
2002(平成14)年	㈱ニチモウワンマン設立 ㈱ニチモウプロダクツと日本特殊製網㈱が合併し、西日本ニチモウ㈱に商号変更	

出所：ニチモウ株式会社（1990）、ニチモウ提供資料により作成

函館と並んで国内水産業の中心となっていた。だが、今後の発展と将来への展望を開くため、東京に拠点設けることが必要であった。そこで、1922（大正11）年に東京出張所が開設された。設立当初の主要な業務は、「東京製網・横浜製網からの資材の仕入れ買付けと、大敷網の販売拡張で、とくに堤商会の網代網場に代表される静岡県・千葉県への大敷網販売が大きなウエートを占めていた。東京出張所の任務は、これだけではなく、いわば当社にとって処女地にも等しい静岡・関東・北陸・東北地域の需要開拓、さらには北海道進出のための連絡拠点としての役割も担った。」（ニチモウ株式会社1990:28）

同社は、共同漁業をはじめとする鮎川財閥（日産コンツェルン）との関係から、戸畑での業務も拡大していく。1929（昭和4）年の戸畑出張所開設は、共同漁業が本拠を下関から戸畑に移したのに伴う進出であった。同出張所は1935（昭和10）年に営業所に昇格している。

第2次世界大戦期、戦時統制の強化により関係官庁や水産業界との関係から、1940（昭和15）年に本社を東京に移転し、下関には営業所が置かれた（下関市竹崎町）。戦時中は、軍用偽装網の生産に支えられた。

戦後、同社は1949（昭和24）年に石油元売業者の指定を受け、モータリゼーションの拡大に伴い、海から陸へ事業を拡大し、キグナスマークのガソリンスタンドを展開し始めた。一方、1952（昭和27）年には、北洋漁業が再開され、サケマス・カニ網の生産で多忙を極めていった。石油部門が陸上で拡大し、漁網・漁具の海外への販売も活発となったため、従業員も1200名を超える企業へ拡大していった。同社は、1962（昭和37）年に東証2部に上場し、1967（昭和42）年には東証1部銘柄に指定されている。

1960年代後半、石油精製各社が精製能力の増強に力を注ぐ一方で、同社の石油部門への設備投資の過大な負担が経営体質改善の課題となっていた。通産省も石油部門を分離するよう指導を行ったことから、同社は石油部門を分離し、東亜燃料工業との共同出資によるキグナス石油株式会社を1972（昭和47）年に設立した¹³⁾。同年には、社名をニチモウ株式会社に変更し、石油部門分離により会社の規模が縮小した状態から再発展を図っていくこととなった。

石油部門の分離や200海里規制による苦境の中で、下関の生産拠点は、様々な展開をみせていった。また、このころ、新地の工場付近は市街化が進み、騒音規制問題を克服する必要があった。このため、1978（昭和53）年以降、新地から郊外の小月へ順次移転され、1988（平成元）年に全面移転された。多様な事業展開として、第1に、下関で乾海苔製造装置の開発に成功し、1975（昭和50）年に乾海苔連続製造装置「ワンマン」が完成した。第2に、200海里規制により、トロール減船の影響を受けて底引き網需要が減少したものの、まき網・定置網の需要は増加し、漁網需要の変化に対応していった。小月工場内には「まき網実験水槽」を構築し、開発体制の整備が図られた。第3に、養魚用配合飼料の生産に着手し、1987（昭和62）年には小月工場の一 corner に飼料工場も建設された。第4に、加工食品事業に進出し、1980（昭和55）年、辛子明太子の製造を担当する「下関はねうお食

品株式会社」を下関市に設立した。同社は、1985（昭和 60）年に彦島の南風泊水産加工団地に工場を建設した（下関市彦島西山町）。

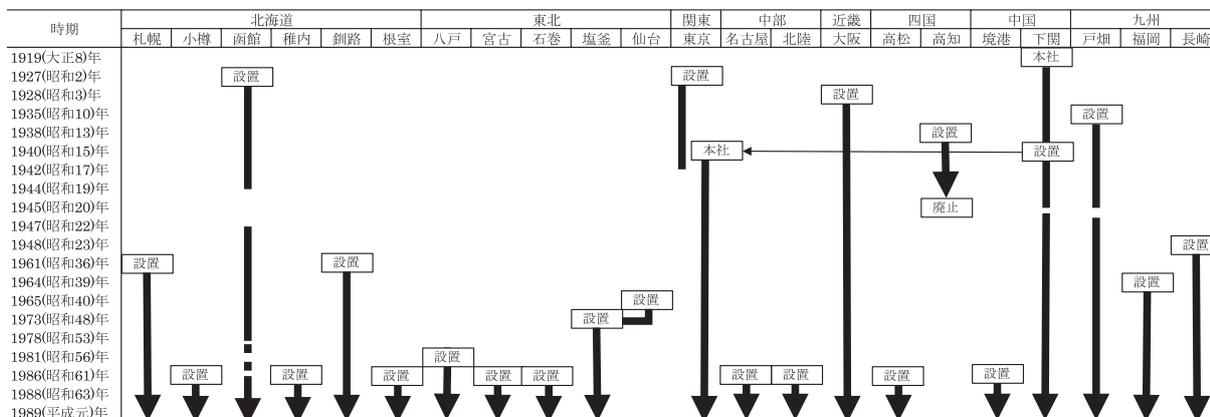
会社創業期から 1989（平成元）年までの、ニチモウにおける本社・営業所配置（国内）の変遷を示したものが表 4 である。同社における拠点は、本社－営業所－事務所・事業所で配置され、1980 年代には多くの営業所を全国に配置した。その後、生産部門の子会社化が進んだため、営業所も集約されている。

近年では、会社の組織再編が進み、生産部門の子会社化が実施されている。1994（平成 6）年には小月工場が株式会社ニチモウプロダクツに営業が譲渡され、2002（平成 14）年には株式会社ニチモウワンマンが設立されるとともに、株式会社ニチモウプロダクツと日本特殊製網株式会社が合併し、西日本ニチモウ株式会社に商号を変更した。

2015 年現在、下関市内には、ニチモウ株式会社の下関営業所（下関市竹崎町）、研究開発室（下関市小月小島）、はねうお食品株式会社の本社工場（下関市彦島西山町）、西日本ニチモウ株式会社の本社・本社工場（下関市小月小島）、清末工場（下関市清末西町）、菊川工場（下関市菊川町）、株式会社ニチモウワンマンの本社（下関市小月小島）、ニチモウバイオティックス株式会社の下関工場（下関市小月小島）、ニチモウ物流株式会社（下関市竹崎町）、日網興産株式会社下関営業所（下関市竹崎町）が置かれている。北九州市内には、戸畑営業所（北九州市戸畑区銀座）が置かれている。

現在の同社グループの事業は、すり身・カニ・助子・鮮凍魚等の供給を中心とする「食品事業」、漁網・漁具や乾海苔製造装置等を供給する「海洋事業」、食品加工機械を供給する「機械事業」、化成品や環境資材を供給する「資材事業」、高機能性食品素材を供給する「バイオティックス事業」に分類される。2014 年 3 月期の同社有価証券報告書によると、事業別連結売上高では、食品事業が 630 億円（総売上高に占める割合：61%）、海洋事業が 179 億円（同：17%）、機械事業が 92 億円（同：9%）、資材事業が 107 億円（同：10%）、バイオティックス事業が 3 億円、物流事業が 23 億円、その他が 1 億円となっている。

表 4 ニチモウにおける本社・営業所配置(国内)の変遷



注：1989 年までの状況を示す。

出所：ニチモウ株式会社(1990)による

Ⅲ 港湾都市の盛衰と近代化遺産の保存・活用

1. 北海道函館市

函館は、幕末の開港以来、港湾とともに発展してきた都市である（図13）。近代における函館の都市発展の基礎を築いたものとして、次の2点があげられる（函館の歴史的風土を守る会 2008）。

第1に、北海道の玄関口として、交通の要衝であったことである。立地的にも自然の良港を有する函館は、明治初期に港湾が整備された。1908（明治41）年には、青函連絡船が就航し、北海道の玄関口として発展してきた。

第2に、北洋漁業の基地として発展したことである。明治期に入り、日本人による北洋漁業が拡大していたが、日露戦争後の1905（明治38）年に締結されたポーツマス条約により、日本が南樺太を獲得するとともに、沿海州沿岸の漁業権が承認された。さらに、1907年（明治40）には、日露漁業協約が締結されて、カムチャツカ半島沿岸から沿海州沿岸での北洋漁業が拡大した。このころ、堤清六らにより「堤商会」が開設され、北洋でのサケ漁に乗り出し、缶詰加工業も手掛けていった。1914（大正3）年には、函館で日魯漁業株式会社が設立された。

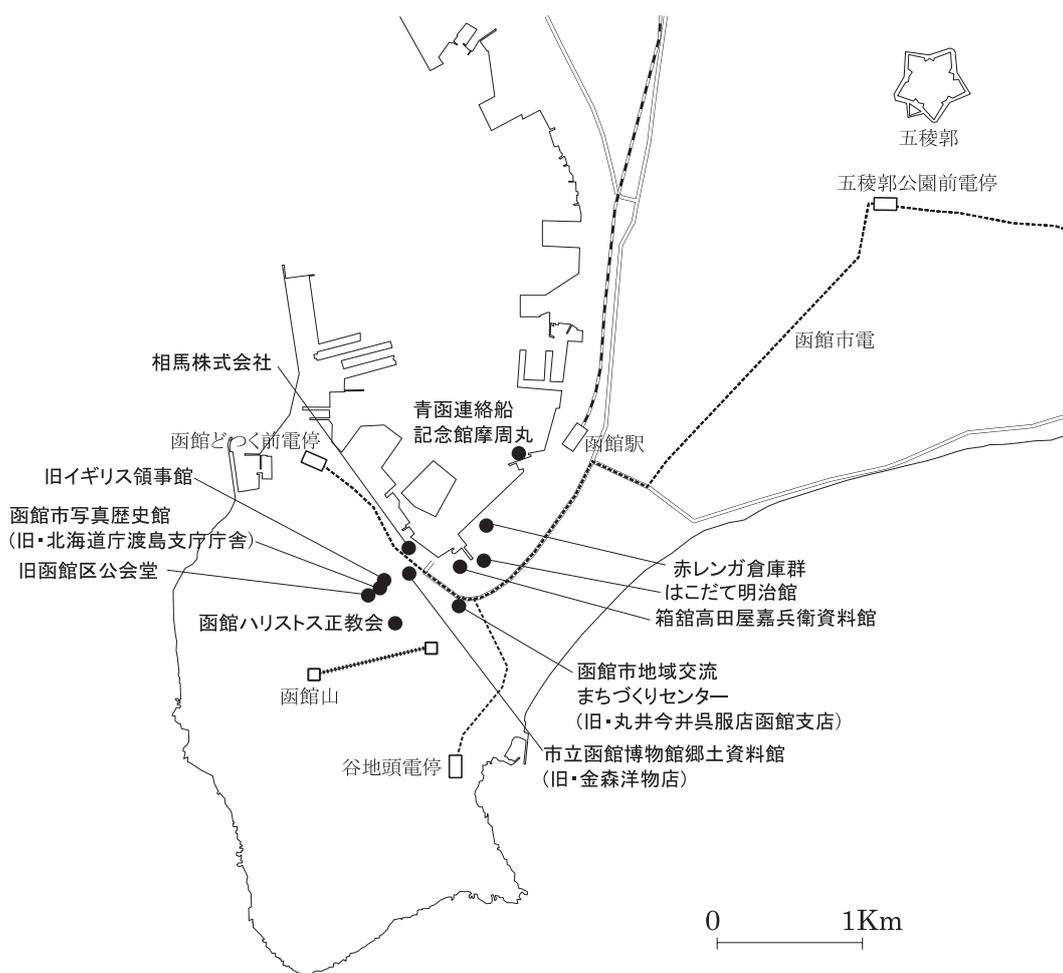


図13 函館市における主な近代化遺産の分布

しかし、その後、これらの都市発展の優位性は失われていくことになった。北海道の玄関口としての発展は、航空機の発展に伴い、その地位を失っていく。本州～北海道間の旅客輸送シェアは1965（昭和40）年時点で国鉄（青函航路）が83%、航空は16%たらずだったのに対し、1978（昭和53）年には航空が60%、国鉄25%と逆転した（函館市史編さん室 2002）。1980（昭和50）年の国鉄ダイヤ改正では、千歳空港から札幌を中心とした都市間輸送のダイヤに見直されたが、これは本州～北海道間輸送における青函航路の地位低下を物語っていた。1988（昭和63）年には、青函トンネルが供用を開始し、青函連絡船が廃止されている。また、北洋漁業は、戦後に一時回復するものの、海域が狭い範囲に限定され縮小していった。さらに1970年代後半以降の200海里規制の影響を受け、北洋漁業は幕を閉じることになった。

函館では、函館山の周辺から亀田半島方面に向かって市街地が拡大してきた。函館の市街地は、もともと函館山周辺から函館駅周辺を中心としたが、1970年代後半以降、五稜郭周辺に移動していった。これは、金融保険業の立地のほか、函館ドックの合理化、北洋漁業の縮小、国鉄の人員整理などが影響していたとされる（函館市史編さん室 2002）。1973（昭和48）年の函館・亀田両市合併が拍車をかけ、住宅地も亀田半島方面へ拡大を続けていった。

函館は、しばしば大火に見舞われたものの、函館山周辺から函館駅付近の旧市街地地区には、港湾都市として発展してきたことを示す古い建物が残っていた。そのような古い建物が観光資源として脚光を浴び始めるのは、1970年代後半以降のことである。1978（昭和53）年には、旧北海道庁渡島支庁庁舎の「北海道開拓の村」（札幌市）への移築問題を契機に、市民運動「函館の歴史的風土を守る会」が発足し、学習活動や啓発活動の展開を始めた（函館の歴史的風土を守る会 2008）。1983（昭和58）年には旧函館郵便局が、市民団体「西部アンティークユニオン」により、ユニオンスクエア（現・はこだて明治館）として再生された。このような市民運動に触発され、1988（昭和63）年には、「函館市西部地区歴史的景観条例」が制定された。また、同年の青函トンネル開業にあわせて開催された「青函トンネル開通記念博覧会」では、博覧会会場のほか、函館山の展望台・ロープウェイが刷新されるとともに、古い倉庫（金森赤レンガ倉庫）を活用した「BAY函館」や「函館ヒストリープラザ」などの「明治再生」をコンセプトとしたウォーターフロント開発が行われた（函館市史編さん室 2002）。バブル経済期には、旧市街地地区における高層マンション建設問題が生じたこともある。条例制定の翌年（1989年）には、国により「函館市元町末広町」が重要伝統的建造物群保存地区に選定された。地区内を中心として残されている伝統的建造物は、和風、洋風、和洋折衷様式と多岐にわたっており、「函館発祥の地」を感じさせるものになっている。

そのような古い建築物は、商業施設や博物館などに利用されているほか、市民活動の支援や市民交流、地域情報の発信の場として活用されるものもある。後者の例として、「函館市地域交流まちづくりセンター」があり、この建物は1923（大正12）年に創建された

丸井今井呉服店函館支店跡を再活用したものである。このセンターでは、特定非営利活動法人「NPO サポートはこだて」が指定管理者となり、市民活動・まちづくりの支援や定住促進を図っている。

現在、函館市観光コンベンション部では、市内観光地の回遊性を高めるための取り組みとして、「函館まちあるきマップ」を発行している（写真4）。単なる観光地図ではなく、ストーリー性のあるコースを複数用意していることが特徴となっている。観光シーンでは、団体旅行よりも個人旅行が中心となって久しいが、「函館まちあるきマップ」では、個人旅行の多様なニーズに対応することが可能となっている。

2016年3月の北海道新幹線開業（新青森～新函館北斗）を控え、函館の観光に対する注目は内外で高まっている。一方で、旧市街地地区の人口減少・高齢化は深刻化しており、近代化遺産活用の真価が問われている。



写真1 赤レンガ倉庫



写真2 市立函館博物館郷土資料館
（旧・金森洋物店）



写真3 函館市旧英国領事館



写真4 函館まちあるきマップ

2. 福井県敦賀市

敦賀は、日本海沿岸の交通の要衝として、港湾・鉄道とともに発展してきた都市である（図14）。敦賀の発展史に関する本節の記述は、敦賀市立博物館（2006）をもとにまとめた。

天然の良好に恵まれていた敦賀は、古代より北陸道諸国から畿内への入口に当たり、北陸道総鎮守と称される氣比神宮の鎮座する地域であった。近代には、北前船の寄港地として栄え、その名残は、現在でも昆布の加工地としてみる事ができる。

近代における敦賀の都市発展には、港湾および鉄道の整備が重要な役割を果たしてきた。1869（明治2）年に、明治新政府により計画された鉄道敷設事業では、東京～京都間、京都～神戸間と並んで、敦賀～琵琶湖周辺までの敷設が計画されており、これは日本海沿岸の敦賀を介して、政府が大陸側との交易を強く望んでいたことが考えられる。

1884（明治17）年に、滋賀県長浜から敦賀までの線路が開業した。線路敷設に先立ち、敦賀半島の先端に立石岬灯台が設置され、港湾としての整備も進んでいった。1896（明治29）年に国の「開港外貿易港」に指定され、1899（明治32）年に開港場（外国貿易港）の指定を受けた。1907（明治40）年には、「横浜」「神戸」「下関・門司」とともに国営化され、敦賀港は日本海側唯一の「第1種重要港湾」に指定された。当時の敦賀港は、港湾設備の不備により大型船舶が着岸できなかったため、政府は1908（明治41）年に敦賀港修築を議決し、翌年から着工した。鉄道開業時の敦賀駅は氣比神宮付近にあったが、北陸本線の延伸にともないスイッチバックを生じることになったため、1909（明治42）年に現在地に移転している。

1902（明治35）年に、敦賀～ウラジオストク間の定期航路が開かれたことを契機に、敦賀はロシアとの結びつきが強くなり、当時、「敦賀を訪れるロシア人も増え、店頭でロシア人好みの商品が増えたという」（敦賀市立博物館 2006: 50）。1910（明治43）年に駐日ロシア領事館が開庁した。1912年（大正元）年に、ウラジオストク航路に接続する欧亜国際連絡列車が新橋～金ヶ崎（その後、敦賀港に改称）で運行され始めた。なお、このころ同様に、下関～釜山航路に接続する新橋～下関の大陸連絡列車が運行されている。大陸への玄関港であった敦賀港は、1920（大正9）年にポーランド孤児、1940（昭和15）年には、杉原千畝の「命のビザ」を持ったユダヤ人難民が上陸するなど、「人道の港」とも称されることになった。

港湾の発展に伴って都市も発展していった。189（明治25）年に大和田莊七によって設

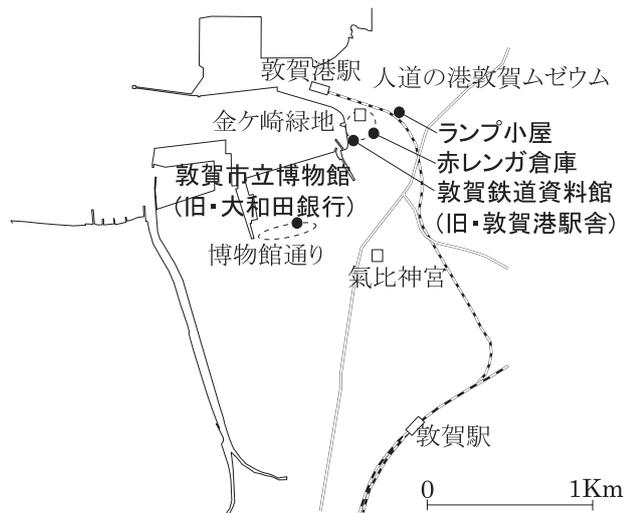


図14 敦賀市における主な近代化遺産の分布

立された大和田銀行は、1927（昭和2）年に銀行の新本店竣工（敦賀市相生町）を竣工した。この銀行建築は、敦賀港の繁栄を象徴する建物となっている。

第2次世界大戦後の敦賀の発展は、1962（昭和37）年の原子力発電所の建設決定以降、原子力関連施設の立地に支えられてきた。

敦賀において、港湾や鉄道の歴史に注目が高まってきたのは、1990年代以降である。金ヶ崎緑地を中心にウォーターフロント開発が進んできた。1999（平成11）年に敦賀港開港100周年を記念して「つるが・きらめきみなと博'21」が開催され、敦賀港駅舎の再現や赤レンガ倉庫（1905年建造）の再活用が行われた。2008（平成20）年に、資料館「人道の港敦賀ムゼウム」が開館し、2009（平成21）年には、敦賀港駅舎に敦賀鉄道資料館が開館している。同年には敦賀港線（敦賀～敦賀港）が休止されたが、線路は残されている。現在でも金ヶ崎緑地周辺には、1882年頃に建てられたとみられる敦賀港駅ランプ小屋が残っている。

また、敦賀市相生町では、大和田銀行新本店の建物が敦賀市立博物館として活用されるとともに、博物館の周辺一帯を「博物館通り」として整備が進んできた。2012（平成24）年度以降の「博物館通り賑わい創出プロジェクト」により、道路の石畳化や電線の地中化、古い町家の改修などが進展している。

敦賀における港湾・鉄道等の近代化遺産の保存・活用は、中心市街地の活性化や観光客の誘致という目的だけではなく、地域住民に地元の発展の過程に対する認識を高めてもらうという目的も期待されている。敦賀では、欧亚国際連絡列車や杉原千畝の「命のビザ」など、日本海に面した国際港湾としての歴史を軸に、ストーリー性のある近代化遺産の活用がなされているといえる。ただし、敦賀の近代化遺産は、金ヶ崎緑地を中心としつつも、市内いくつかの地区に点在しているため、市内回遊性の向上が課題とされてきた。アニメーションキャラクター（銀河鉄道999、宇宙戦艦ヤマト）を用いたシンボルロードの整備や、周遊バスの設定などを実施してきたが、市内回遊性の向上という課題克服は難しいように感じられた。



写真5 敦賀鉄道資料館
（旧・敦賀港駅舎）



写真6 敦賀市立博物館
（旧・大和田銀行）

3. 下関市

下関市も、函館市や敦賀市と同様に、交通の要衝として、港湾・鉄道とともに発展し、水産業が基幹産業として栄えた都市であるが、それら都市発展を支えたことを現在に示す近代化遺産は市内に点在している。

下関における鉄道・連絡船関係の近代化遺産については、西田・木村（2009）にまとめられているが、函館市や敦賀市の状況と比べると、鉄道関係の近代化遺産は記念碑程度にとどまり、活用されているとは言い難い。

下関市および長門市において捕鯨の歴史を示す史跡を地図にまとめたものとして、下関・長門鯨文化交流事業推進協議会による「下関長門くじらマップ」（2009年3月）がある。これは、下関市・長門市ともに、捕鯨と関わりが深いことから、鯨をキーワードに「まちづくり」の発展を目指して企画されたものである。

このくじらマップで紹介されたものと、一部重複しているものもあるが、本稿で取り上げたマルハおよび創業者一族である中部家が下関で活動してきたことを示す近代化遺産は、下関市内に現在でもいくつか残されている。第1に、本稿でも述べたようにマルハビルは解体されたものの、跡地脇に記念の石碑が建立されている（下関市竹崎町）。第2に、1958（昭和33）年に下関市立水族館の付属設備として、大洋漁業の寄贈により開設された「鯨館」は、クジラの小博物館として使われ、館内には、クジラを原材料にした食品などの各種の製品が展示されていた¹⁴⁾。2015年現在、閉館しているが、巨大なクジラ型の建物が現存している（下関市長府外浦町）。第3に、長府毛利藩の家老格であった西運^{ゆきな}長屋敷跡に生涯居住した中部幾次郎の邸は、その後、1990（平成2）年に下関市に売却され、現在は「長府庭園」となっている（下関市長府黒門東町）。第4に、中部家は赤間神宮の戦後の再建にも貢献しており、同神宮の案内板に「大洋漁業副社長中部利三郎」の名前が記されている（下関市阿弥陀時町）。

紙幅の都合上、本稿ではマルハ関連の主な近代化遺産について言及するに留めた。下関市内には水産業の他にも、産業発展の痕跡を示す近代化遺産が点在しているが、ストーリー性を意識して紹介されることは少ない。函館市や敦賀市の事例を参考にして保存・活用していくべきだろう。



写真7 大洋漁業本社跡地の記念碑



写真8 鯨館

4. むすび

本稿では、関門地域立地企業の地域的展開について、次の2点から検討してきた。

第1に、近現代における、関門地域立地企業の事業展開に伴う拠点配置の動向と、その中で関門地域の拠点の位置づけを検討した。関門地域立地企業の拠点配置の定量的把握では、域外に流出していく企業が存在する一方で、会社全体に占める本社工場の存在感は依然として大きい企業もみられた。定性的把握では、マルハ及びニチモウの拠点配置と下関の位置付けについて検討した。明治・大正期には生産拠点や漁獲上の拠点として重要であった下関市の拠点は、200海里規制など水産業をめぐる業界構造の転換により、事業転換を迫られ、それとともに下関の拠点の位置づけも大きく変動してきたことが示された。阿部（2010）が指摘するように、生産の現場と密接であった下関市から、大企業の営業拠点網の拡大に従って、福岡市や広島市など各地域の主要都市へ拠点が流失していったといえる。

第2に、関門地域立地企業の近代化遺産の保存・活用について、類似した港湾都市を参考に検討した。函館市や敦賀市では、港湾・鉄道とともに発展してきた都市という歴史を示す近代化遺産の活用が行われてきた。それらの保存・活用では、ストーリー性を意識した取り組みがなされてきた。下関市内における近代化遺産の保存・活用でも、函館市や敦賀市の事例を参考にすべきだろう。

注

- 1) シマノ下関工場は、設立当初、「島野山口株式会社」として発足した。2015年現在、同工場はシマノ直営となっている。
- 2) 2000年代に会社組織の再編やニチロとの統合があったが、2015年現在、マルハニチロ株式会社となっている。
- 3) マルハニチロ提供資料（「下関におけるマルハと下関マルハビルの歴史を振り返って」2010年3月）による。
- 4) 徳山（2001:249）によると、青森支店の設立年が明確ではないという。なお、徳山（2001:159）では、1936（昭和11）年の会社組織図に青森支店が記載されている。
- 5) 前掲3)
- 6) 1960年時点の会社機構図によると、同社の拠点配置は、本社－支社－営業所－出張所－事業所となっている（大洋漁業80年史編纂委員会1960）。表2では、営業所以下の拠点については、割愛した。
- 7) 前掲3)
- 8) マルハニチロ提供資料（社内報「maruha WAVE!」2007年4・5月号）による。
- 9) マルハニチロ提供資料（「Corporate Profile」2013年6月）による。
- 10) 「株式会社マルハニチロ物流」ウェブサイトによる。

http://www.logi.maruha-nichiro.co.jp/corporate/kyushu.html#shimonoseki_pds

11) 山口経済研究所「やまぐち経済月報」2008年8月号による。

http://www.yama-kei.com/pdf/chiiki0808_shimogyogyou.pdf

12) 1970年代における漁網業界の状況については、山本（1980）に詳しい。

13) キグナス石油は、その後も長らくニチモウグループであったが、2004（平成16）年にグループから離れた。

14) 下関・長門鯨文化交流事業推進協議会「下関長門くじらマップ」2009年3月による。

参考文献

阿部和俊（2010）『近代日本の都市体系研究－経済的中枢管理機能の地域的展開』古今書院
神崎義夫（1979）北九州工業地帯の形成．小田富士雄・有川宜博・米津三郎・神崎義夫『北九州の歴史』169-179．葦書房

大洋漁業80年史編纂委員会（1960）『大洋漁業80年史』

敦賀市立博物館（2006）『敦賀長浜鉄道物語』

徳山宣也（2001）『年表で綴る大洋漁業の歴史（私家版）』

西田雅弘・木村健二（2009）下関の地域資源としての鉄道－鉄道記念碑とイベントを中心に．地域共創センター年報1:15-36．

ニチモウ株式会社（1990）『70年の歩み』

函館市史編さん室（2002）『函館市史 通説編第4巻』

函館の歴史的風土を守る会（2008）『函館の歴史と風土』

森嶋俊行（2011）旧鉦工業都市における近代化産業遺産の保存活用過程－大牟田・荒尾地域を事例として．地理学評論84:305-323．

森嶋俊行（2014）企業創業地における近代化産業遺産の保存と活用－倉敷地域と日立地域の比較分析から．経済地理学年報60:67-89．

山本興治（1980）最近の漁網業界．下関市立大学論集24（1）:165-194．

吉津直樹（1999）激動する海峡の街 下関．平岡昭利編『中国・四国 地図で読む百年』67-74．古今書院