報效艦隊の創設について

―北千島から日本海へ―

麓　慎一

はじめに

報效義会の郡司成忠が企図した報效艦隊の設立とその経緯を分析することが本稿の課題である[1]。千島列島、とりわけシュムシュ島やホロムシロ島などの北千島の開発を構想していた報效義会が、なにゆえその名称を付した艦隊を設立しようと構想し、そのためにどのような活動を行ったのか、という点を中心に分析する[2]。この分析によって、報效義会の活動が千島列島のみならず日本海地域に拡大していく過程を明らかにすることができると見通している。

図１「報效義会・報效艦隊活動地域」

Ⅰ　報效義会の企図と準備

報效艦隊の活動を記した『日誌　報效船隊』（以下『日誌』と略記する）の冒頭には、この艦隊の設立の経緯が次のように記されている[3]。報效義会の長年の「探検労苦ノ結果」、ようやくその目的を遂行できるような状況になってきた。しかし、千島列島において定期的な運輸・交通の便が備わっていないために好漁場に漁夫を送ることができない。これはたいへん遺憾なことである。この問題の解決を政府に請願したものの受け入れられなかった。報效義会の会長である郡司成忠は日本郵船株式会社を説得して、明治 32（1899）年 6 月、日本郵船会社根室支店長宇都宮礼造と北海道庁逓信課の職員を同行してシュムシュ島に航路の視察のために向かった。しかし、海上の濃霧と時化のために視察は行えなかった。

そこで郡司は、報效義会が自前の艦隊を持つことを企図し、その準備に着手した。その最初の活動は、明治 32（1899）年 12 月、太條虎介に海難に関する記事や統計の調査を依頼することであった[4]。

次に、郡司が企図したのは船舶の確保だった。彼は、明治 33（1900）年 1 月、逓信省管轄の柴田丸を借り受ける請願を出した。柴田丸は各地の燈台に燈油を運送する業務を担っていた。彼は柴田丸の借り受けが許可されたなら、この燈油を運送する業務も報效義会が引き受けて、その業務がない時に義会の活動に柴田丸を充てよう、と考えたのであった[5]。しかし、この請願は受け入れられなかった。

一方で、郡司は「海員養成」・「海員養老」の組織の取調や海難救助の方法について計画を練り、艦隊の運営の準備も進めていた[6]。彼は、実地訓練として石川丸を明治 33（1900）年 2 月に出航させ、報效艦隊には規律ある乗組員が必要である、としてこの航海で厳しい訓練を課した[7]。『日誌』は、報效艦隊の設立の経緯をこのように記している。これを踏まえて、郡司の報效艦隊の設立の活動を考察する。

郡司は、北海道庁の参事官高岡直吉らが明治 33（1900）6 月に実施したシュムシュ島とホロムシロ島の調査に同行した後、調査隊と別れて 9 月 26 日にシュムシュ島を出発して、10 月 7 日、占守丸で厚岸に到着した[8]。彼は、シコタン島に移住させられたアイヌをホロムシロ島に送り返すことを北海道庁に働きかけるとともに報效義会の明治 34（1901）年度の計画の遂行のために、シュムシュ島には越冬せずに上京することに決した[9]。

郡司は、10 月 18 日、上京した。彼は、翌日の 10 月 19 日、貴族院議長の近衛篤麿に千島列島の状況を報告している[10]。その後、彼は、11 月 18 日に富士見軒で行われた北海道協会の総会で「郡司成忠の紹介により、色丹（シコタン）土人ヤコブの幌筵（ホロムシロ）帰住志願の陳情あり」、とシコタン島のヤーコブを紹介して、ホロムシロ島へのアイヌの帰還を請願させるとともに自らは「占守（シュムシュ）に定期航海開始の希望」を述べている[11]。

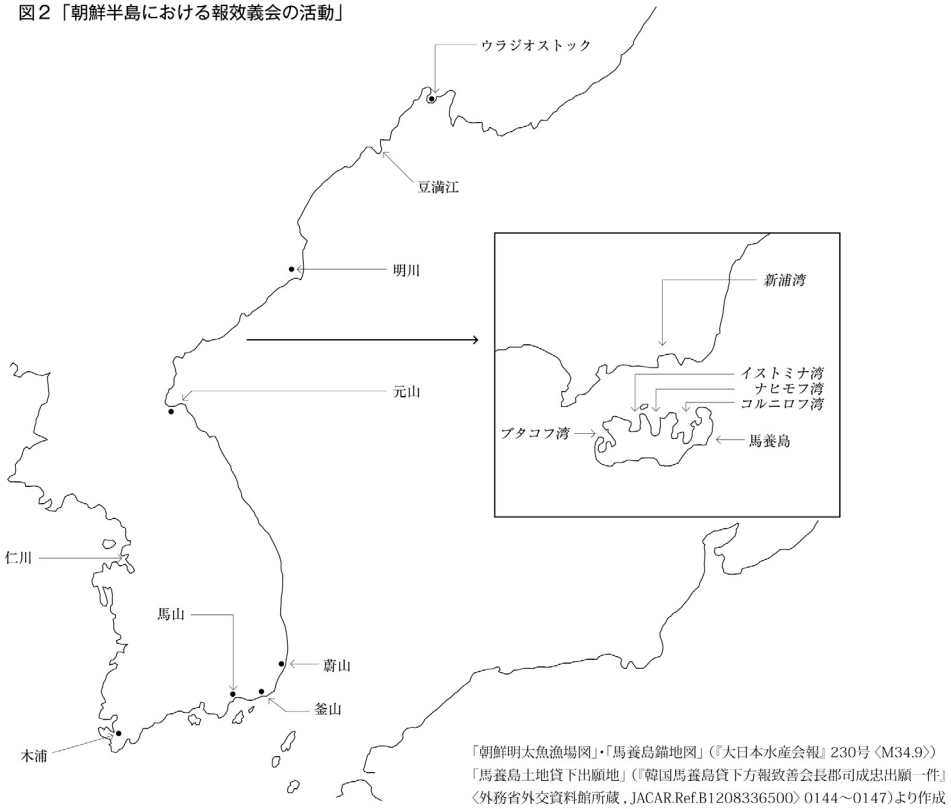
郡司は、報效艦隊の準備を進める一方で、懸案であったシコタン島のアイヌの帰還問題の解決とシュムシュ島の定期航路の開設運動を同時に進めていた。さらに、彼は、明治 34（1901）

年 2 月下旬から 3 月にかけて朝鮮を訪問した。この朝鮮での活動も報效艦隊の設立と密接に関係していた。次にこの活動を考察する。

Ⅱ　報效義会と朝鮮

郡司は、明治 34（1901）年 2 月 7 日、近衛篤麿を訪問し、近日中に朝鮮に向かうことを伝えたうえで、資金の融通を求めた。郡司は、近衛に状況を次のように述べている。報效義会は、今年から咸鏡道新浦湾内にある馬養島において「鱈干場」を借り受けることになった。しかし、そこにはロシアのカイゼリン捕鯨会社の棒杭があることが分かった。その事情を調べてみると、ロシア人が島民に 3000 円を与えて、この場所を借り受けていた。郡司は、近衛に 6000 円の資金の融通を求め、3000 円をこの場所を貸した朝鮮人に与えて、借地料をロシア人に返金させ、残りの 3000 円でこの土地を新たに自分に貸与させる、という方策を示した。

図２「朝鮮半島における報效義会の活動」



「朝鮮明太魚漁場図」・「馬養島錨地図」（『大日本水産会報』230号〈M34.9〉）
「馬養島土地貸下出願地」（『韓国馬養島貸下方報致善会長郡司成忠出願一件』〈外務省外交資料館所蔵，JACAR.Ref.B1208336500〉0144～0147）より作成

近衛は、郡司への協力を依頼する外務省杉村濬通商局長宛ての手紙を書いて、その日の夕方に郡司に渡している[12]。郡司は、翌日の 2 月 8 日に再び近衛に面会して杉村との会談の内容を次のように伝えた。杉村はこの馬養島のロシア人による借地は、ロシア公使と韓国政府の交渉によって実施されているので、土地を借りているロシア人に返金したとしても、その借地権が

消滅することはない。杉村は、その上で、ロシア人に貸与した場所以外の全ての場所を報效義会が馬養島の島民から借り受けることにより、ロシア人の借地が役に立たなくなるようにする、という案を示した[13]。

郡司は、おそらく成功するだろう、という見通しを近衛に示し、安心してこの問題に取り組めるように 1500 円の補助金を依頼した。近衛は、一両日中にそれを用立てることを約束している[14]。実際、近衛は、2 月 10 日、「馬養島事件」のためとして 1500 円を郡司に渡している[15]。

郡司は、明治 34（1901）年 2 月 24 日、外務大臣加藤高明に「韓国馬養島借地ニ付願」を提出した。郡司は次のように要請する。報效義会に所属している漁業帆船を使って冬季―千島への航海ができない期間―に韓国の馬養島付近において明太魚漁を行いたい。明太魚は、漁獲後にそれを加工しなければ販売することができない。この加工には陸地に「乾場」が必要である。「生魚」のままで韓国人に委ねたのでは、利益の大半を失ってしまう。この事業に報效義会が着手するのは、夏季に就業するだけで冬季には港内に繋留されている遠洋漁船に冬季の就労を促すためである。農商務省の水産局などの調査によって明太魚漁が有望であるということも分かっている。すでに、占守丸と報效丸を派遣して実施の調査も行なった。この調査によって明太魚漁の実施には馬養島における「乾場」の確保が必要であることが分かった。そこで韓国政府に「土地貸下」を請願したいので、仲介してほしい[16]。このように郡司は外務大臣加藤高明に要請した。

さらに、郡司は、明治 34（1901）年 3 月 15 日、加藤高明外務大臣に「馬養島借地期限及地積ニ付追願」を提出して、20 年の借地を希望する地積の図面を提出した[17]。加藤は、3 月 26 日、この件に関して在韓国特命全権公使林権助に次のように打電した。韓国咸鏡道の咸興郡沿岸と城津郡沿岸は明太魚の漁業にとって有利なことを聞き及んでいたが、この魚は、漁獲後に乾燥しなければ、その利益をあげることができない。それゆえ日本人が明太魚漁を行なおうとすれば、乾燥のための場所の借入を韓国政府から許可されなければならない。これが、明太魚漁に見込みがあると知りながら日本人がそれに着手してこなかった理由である。報效義会が、この明太魚漁を行なおうとして占守丸と報效丸を派遣して実地調査を行ない、馬養島において 20 ヶ年の期限で八カ所の地所の貸し下げを申請している。明太魚漁業の「率先者」としてさらに韓国の海産業のために郡司の願意が達成されるようにしたい。そこで韓国政府に馬養島の漁場貸し下げを依頼する[18]。

しかし、林特命全権公使が韓国政府とこの問題について協議したものの受け入れられなかった。郡司は、日本政府を通じての借地は叶わなかったが、朝鮮での明太漁業を実施することを決した。次にこの点を考察する[19]。

郡司は、朝鮮から帰国した明治 34（1901）年 4 月 11 日に近衛を訪問して「馬養嶋の事大成功なり」とその顛末を話しており、馬養島における活動は成功したようである。郡司は、さらに「馬山浦に魚を売り米を買ひし」とも述べており、馬山浦で魚を売買したことが確認できる[20]。

実は、馬養島での活動と馬山浦のそれは連動した活動であった。この点に留意して郡司の朝鮮における活動を具体的に見ていくことにしたい。

郡司は、明治 34（1901）年 2 月 12 日、報效丸で朝鮮に行き、馬山浦に入港した[21]。その後、彼は、長崎から馬関に 3 月 25 日に到着している[22]。このように、郡司は、明治 34（1901）年の 2 月と 3 月に朝鮮で活動していたのであるが、どのような活動をしていたのか、という点を明らかにするために、彼が明治 34（1901）年 11 月の『大日本水産会報』(232 号）に掲載した「明太魚漁業に就て」と題する講演を取り上げる[23]。

郡司は、明太魚は非常に有望であり、利益のある仕事なので多少の困難があってもやり遂げたい、と決意を示している。どのような利益が見込めるのか、という点について彼は明太魚が朝鮮人にとって必需品である、と述べた上で次のように説明している[24]。明太魚は、朝鮮人にとって食料としてだけでなく冠婚葬祭などの祭事にも必要な魚である。明太魚の産地は、朝鮮においては豆満江から元山であるが、漁法は発達していない。漁場を開いて明太魚漁を発展させれば、報效義会員加藤洋の試算によれば、一艘で 1000 円程の利益が見込める。一村で凡そ 300 艘が出漁するとして、20 ヶ村で 60 万円ほどの利益になる。

このように大きな利益が見込めるものの問題はその輸送にあった。郡司によれば、朝鮮の沿岸で運送を担っている船舶は八艘ほどしかなかった。それらの船舶は、大豆の運搬を主な業務にしていた。明太魚はかさ張るために運送を忌避され、運送が出来ても高額な運賃を請求されていた。たとえば、郡司たちが今回、明太魚漁を行った馬養島の新浦では明太魚一駄で 50 両（5 貫文）であったのが、馬山まで運送すると 96 両となり、運賃が 46 両も必要となった。郡司は、獲った明太魚を報效丸で馬山に運送して売却したので大きな利益を得ることができた。それゆえ、彼は明太魚漁が「有望な仕事」である、と認識するにいたった。彼は、この明太魚漁に遠洋漁業の仕組みを導入して、馬養島や新浦の漁場に漁夫を置いて、獲った魚を漁船に積み込んで、釜山や馬山に運送することで利益をあげることを提唱した。彼はこれに関連して、報效丸で漁獲物を開港場に運送したさいに関税が徴収されなかったことをこの活動の利点であると説明した。

彼は馬山で明太魚を売却して、船の積荷がなくなったところで、漁船免状を切り替えて商船として朝鮮の米を購入し、それをシュムシュ島に運搬した、とも説明している[25]。郡司が朝鮮での活動を終えて、その状況を近衛に「馬山浦に魚を売り米を買ひし」と 4 月 11 日に説明していたのは、このような活動を意味していたのである[26]。

この講演から、彼が朝鮮の明太魚を単なる漁業資源と見ていたのではなく、それを朝鮮国内で売買した利益で、米などを購入して日本、ここでは彼が遠洋漁業と鱈漁の拠点と考えていたシュムシュ島に運送するというシステムを作ろうとしていたことが分かる。この点は、本稿の主たる分析課題である報效艦隊の在り方と密接に関連している。このような活動が報效艦隊とどのように関連するのか、という点を分析する前に、郡司が朝鮮での明太魚漁に注目するよう

になった経緯について確認しておきたい。

郡司は、最初から朝鮮での明太魚漁を企画していたわけではなかった。この点について彼と朝鮮において明太魚漁を行った加藤洋の大日本水産会における「朝鮮の明太魚漁」と題する講演を取り上げる[27]。

加藤は、まずラッコ猟とオットセイ猟について次のように述べる。これらの猟は、2 月から 9 月頃までの時期に行われるが、その猟期が過ぎると使用された船は「カコイ船」（長期にわたり使用しないので引き揚げて莚などで囲い、腐朽しないようにしてある船）になってしまい、その船員は荷物船や蒸気船に雇用される。そうすると船員たちは、それまで養ってきた漁業の慣習や技術を退歩させてしまう。これが遠洋漁業の進歩の遅延を招く原因の一つになっている。この「カコイ船」は遠洋漁業だけではなく、北海道などでも夏季にサハリン島などに出漁し、冬季には「カコイ船」の状態になっているものがある[28]。彼は、この「カイコ船」を冬季に稼働させることを考え、そのためには「好い漁場を目付けるのが唯一の方法」とその方策を述べている[29]。

さらに彼は次のように述べる。この「カコイ船」は日本の経済上において大きな損失である。そこで、報效義会は、明治 31（1898）年 12 月、龍睡丸を南洋にサメとアオウミガメ（「正覚坊」）などの調査のために派遣した。しかし、龍睡丸は座礁してしまった。さらに、占守丸を仙台沖の鮪漁に行かせたが、これも成果をあげることができなかった。次に、報效義会は、明治 33（1900）年の秋季に対馬で鰤漁を行うことを企画した。しかし、すでに漁場には漁船がいっぱいで新規に参入できそうになかったが、そこで朝鮮半島における明太魚漁が有望であることを知った。これが明太魚漁に着手する契機になった。朝鮮半島では、日本人が進出して漁業を行っていたが、それは慶尚道や全羅道がほとんどで、加藤が考えていた咸鏡道では夏の海鼠漁や鮑漁が行われるだけで、日本人による冬季の漁業は行われていなかった[30]。

加藤は、明治 33（1900）年 12 月 1 日、釜山に到着している。占守丸と報效丸は、12 月 20 日に釜山に到着し、12 月 22 日に新浦に向けて出航した[31]。一方、加藤自身は山城丸で元山に向かった。加藤は、12 月 28 日、新浦に到着するが、占守丸と報效丸は前日の 12 月 27 日に到着していた。加藤が、明太魚漁を開始したのは、明治 34（1901）年 1 月 2 日であった[32]。

このように報效義会は、ラッコ猟・オットセイ猟以外の時期に何らかの事業、特に新たな漁業の展開を構想していたのであった。そして、たどり着いたのが朝鮮における明太魚漁であった。

次に、この明太魚漁と本稿が考察の対象としている報效艦隊の創設との関係について分析を加え、両者の関係を明らかにしたい。

Ⅲ　報效艦隊の立ち上げ

郡司は、明治 34（1901）年 3 月 25 日頃、釜山から長崎に到着し、ここで朝日新聞の社員に、「日本義勇艦隊」の創設について次のように語っている[33]。彼がシュムシュ島に在勤していた

とき、ロシアの義勇艦隊がオホーツク海を巡航しており、この地域にいるロシア人たちは安心でき、さらに沿岸の国防にも役立っていた。日本にも義勇艦隊が必要であると考えて、有力者にこのことを話したがその時は実現できなかった。

現在、佐世保の鎮守府に繋留されている満珠と干珠の二艦は練習船とはいいながら、実際には駆動していない。そこで、この二艦を利用することを彼は思い立ち、それらの払い下げを打診した[34]。このことを釜山で話したところ、聴衆は近年になってロシアの艦隊が跋扈しており、日本の「軍艦旗」を掲げた艦隊が韓国の沿海を巡航することが必要である、と述べその費用についても負担するという申し出があった。これによって報效艦隊の立ち上げに関する費用の問題は解消された。それゆえ「日本義勇艦隊」が近いうちに創設されるであろう。このように見通しを郡司は開陳した。

報效艦隊の『日誌』には、明治 34（1901）年 4 月 12 日には「報効（ママ）船隊組織ヲ発表ス」とあり「主趣書ノ調製」ならびに「各地方巡演ノ計画ヲナス」と記されている[35]。まず、この「組織」の「発表」から確認しておきたい。『読売新聞』は、4 月 12 日付で「報效艦隊の組織」と題する記事を掲載して、郡司の構想を次のように伝えている。

釜山などの有力者と協議して「露国義勇艦隊の方法」に則って千島列島および現在、交通の不便な各港の郵便・物資・旅客の運搬のための定期航路を開設する。それに加えて、遠洋漁業の発達を図ることを目的として「報效艦隊」を設立する[36]。

次に「主趣書」である。これは、明治 34（1901）年度の報效義会の事業内容を報告した『報效義会明治三十四年度事業成績書』に綴られている「報效船隊設立趣意書」を指していると推定される。この「趣意書」には次のように記されている。報效義会の陸上部員 90 数名は、シュムシュ島とホロムシロ島の二島で漁業・猟業・農業に従事している。一方、70 数名の海上部員は三艘の帆船で活動し、「鱈族遠洋漁業」に成功を収めた。それは、千島列島における鱈の棲息範囲を明確にして日本人の漁業区域を拡大するとともに、カムチャッカにおける鮭の群遊地の情報を得ることに繋がった。これによって日本人がロシアの許可を獲得してそれらの地域に渡航するようになった。昨年の明治 33（1900）年だけでも 2500 人を超える日本人がそれに従事し漁獲高も 7 万石ほどになった。船舶は、30 艘にも及び、それらの船はシュムシュ島とホロムシロ島をこの海域での活動の拠点にしている。

この時期、報效義会に入会して漁業に従事することを希望する者が続出したが、資金の問題もあり、彼らを入会させることはできなかった。そこで出稼漁業の志望者に往来の便宜を図るために「千島定期航海の開通」を政府に申し入れた。しかし、これは受け入れられなかった。そこで、明治 32（1899）年に日本郵船会社の根室支店宇都宮礼造をシュムシュ島に招来しそのための視察を企図したが、悪天候のために視察は成功しなかった。

千島列島における天候や潮流は「内地」とは異なり、さらには「海軍水路誌」などにも詳細にその状況が記載されていない。昨年の明治 33（1900）年には「海軍省測量幌莚（ホロムシロ）海峡図」に

記載されていない暗礁に北洲丸が接触して沈没するなどの事故も発生した。それゆえ、千島列島の航海に「危惧の念」を抱くものが多くなった。

しかし、「定期航海」が実施されれば、多数の出稼漁業者が千島列島に渡航し、その「漁利」を獲得するであろう。これが「露国義勇艦隊設立の方法に依り、自ら定期航海を開き渡島希望者を此の豊富なる漁場に送らんと欲する所以」であると、報效艦隊の設立の理由を記している。このように報效艦隊の設立の必要性を主張したえうで、郡司は資金の協力を仰いで、一艘の汽船を購入して、報效義会が所有している汽船と合わせて報效艦隊を立ちあげて、ロシアの義勇艦隊のような有力な艦隊を完成させたい、と希望を表明した[37]。

これが「趣意書」の内容である。『日誌』には、これに続いて「各地方巡演ノ計画ヲナス」と記されていたが、この点についてはⅤの「『東洋ニ対スル露国之実際経綸』と遊説」で分析する。

ここではさらに報效艦隊の設立運動についての分析を進める。4 月 15 日付で「報效艦隊の任務」として「報效艦隊」の航行計画が『朝日新聞』に掲載された。それをまとめたのが表 1「報效艦隊の任務」である。表 1 によれば、「報效艦隊」航海は大きく二つに分かれている。

表 1「報效艦隊の任務」

5 月 1 日	経由地	5 月 20 日	経由地	6 月 10 日	経由地	7 月 1 日	経由地	8 月 10 日
横浜出発	荻の濱・釜石・宮古・古鮫	根室着	エトロフ島・チリポイ島・シンチル島・ラショワ島	オンネコタン島 ホロムシロ島 シュムシュ島	カムチャツカ半島の日本人出稼地	シュムシュ島	オホーツク海 サハリン島北端 韃靼海峡 日本人出稼地	根室

経由地	9 月 25 日	10 月 10 日	経由地	10 月 25 日	翌年 3 月までの業務	経由地	4 月上旬
千島列島 シュムシュ島 カムチャッカ両岸	函館	函館着	深浦・小浜・酒田・新潟・佐渡・伏木・七尾・敦賀・宮津・隠岐・門司・対馬	釜山着	商船として貨物運搬のため各開港場の巡視 義勇艦隊として日本人出稼人の視察および水産調査・漁場探検	瀬戸内海各港 熊野・天龍・駿河・相模の諸港	東京着

「報效艦隊の任務」『読売新聞』明治34年4月15日付より作成

第一は、5 月 1 日に横浜を出発してから千島列島・カムチャッカ・オホーツク海・樺太を経由して 9 月 25 日に函館に戻って来るまでの航海である。これは、「夏季航海」として航海日数にして 140 日が予定されている。この時の航海は、千島列島の海域における遠洋漁業船などを保護して各島間の貨物を運送して移住民ために活動し、離島の漁獲物を内地に運送することを主要な任務としている。

第二は、10 月 10 日に函館を出発してから日本海を航行して釜山に到達して、その後、瀬戸内海および太平洋岸を航行して 4 月上旬に東京に到着するまでの航海である。この航海は商船として貨物の運搬のために開港場を巡視するとともに、日本人の漁業出稼人の状況を視察し、水産の調査や漁場探検などに従事することが任務であった[38]。

この「報效艦隊の任務」として『朝日新聞』に発表された「報效艦隊」の航行計画は、郡司が明治 34（1901）年 4 月に作成した「報效艦隊仮規則」（全 9 条）の第 4 条にあたるものだった[39]。この「報效艦隊仮規則」を次に考察する。第 1 条は、報效艦隊の目的である。報效艦隊

は千島及び交通の不便な各港の郵便・貨物・乗客を運搬するための定期航海を実施する。これによって千島開発の事業を完成させるとともに、遠洋漁業の発達を図ることを目的とする。第 2 条は、報效艦隊の営業は漁業と商業を基本にするという規定である。第 3 条は、報效艦隊の資本についての規定である。その資本とは①石川丸・占守丸・報效丸・満仲丸とその他の物件、②有志の寄付金、③漁業の収入金、④乗客及び貨物の運賃から生じる収入である。第 4 条は、既述の如く表 1 の航行予定である。第 5 条は、報效艦隊に積載する貨物と乗客の運賃規定である。第 6 条は、報效艦隊が報效義会に所属することの規定である。第 7 条は、報效艦隊の事務は報效義会が担当することを規定する。第 8 条は、報效艦隊に専務の庶務員を二名置いて、事務を行う規定である。第 9 条は、報效艦隊の文書の往復は、報效義会会長郡司成忠の名前で行う[40]。以上が報效艦隊の活動規定である。

このように、報效艦隊についての「趣意書」と「報效艦隊仮規則」が明治 34（1901）年 4 月に作成された。さらに、郡司成忠を中心に報效義会と報效艦隊の動向について考察を加えることにしよう。

Ⅳ　郡司成忠とカムチャッカ

郡司は、明治 34（1901）年 4 月 28 日、大日本水産会の第 19 回総会において「漁業の拡張」と題してラッコ・オットセイ猟などの猟業についての話をしている。この講演の中心はオットセイ猟にあった。その猟船は、2 月頃に猟場に出航して金崋山沖で活動を開始し、3 月から 4 月には北上して 5 月ころには北海道の室蘭沖に到達する。その後、猟船は、一旦、函館に来て獲得した皮を陸揚げしてから千島方面に出猟し、シュムシュ島において薪水を補給してコマンドルスキー諸島に向かう。

郡司は、このように猟船の動向を紹介した上で、猟業の収益がかつてほどには良くなくなったことを指摘する。さらに、昨年、すなわち明治 33（1900）年のコマンドルスキー諸島における日本の猟船の拿捕について言及している。まず、コマンドルスキー諸島では海岸から 30 里が禁猟区として外国船の立ち入りが禁止されているが、実際には海岸から 30 里以上、ないしは 40 里の場所においてもロシアの義勇艦隊（巡視船）に拿捕され、60 人もの船員がウラジオストックに送られた。このような事件が影響してか、明治 34（1901）年に出猟する船数が減少傾向にあり、このままではさらに少なくなるであろう。

郡司は、このような状況を踏まえて、イギリスの猟船のコマンドルスキー諸島における動向を紹介した。それによれば、イギリスの猟船はビクトリヤから来ていて、それにはバンクーバーを根拠地としているイギリス海軍の軍艦が、事前にコマンドルスキー諸島に到着している。そして、イギリスの猟船が猟をしている時に、ロシアの義勇艦隊が接近すると、自国の猟船と義勇艦隊の間にイギリスの軍艦が割り込んで、イギリスの猟船がコマンドルスキー諸島の 30 里以内には入らないようにする。さらに、強風などでイギリスの猟船が 30 里以内に入った時は、

イギリスの軍艦が、それを30里外まで曳航して、拿捕されないように保護する。

一方、日本の軍艦はコマンドルスキー諸島でこのような活動をしておらず、日本の猟船は見棄てられたような状況である。政府は「遠洋漁業奨励法」によって遠洋漁業を奨励しており、この恩恵を受けているのはラッコ猟・オットセイ猟である。しかし、政府は彼らがコマンドルスキー諸島に出猟することを知っているのに、それを保護しないのは問題である。そのことを大日本水産会が政府に要望する必要がある。

このようにコマンドルスキー諸島における猟業の状況を示唆したのち、郡司は千島列島におけるラッコ猟・オットセイ猟の問題とシュムシュ島の開発―根拠地の形成―の関係について自説を展開する。外国の猟船は、横浜で準備をして、金華山沖で猟を終えてからコマンドルスキー諸島周辺の猟に向かう。その際に、シュムシュ島において薪水を補給する。すなわち、彼らはシュムシュ島を根拠地としているのである。しかし、郡司がシュムシュ島に移住し開発したことで、彼らはシュムシュ島を猟業の根拠地にすることが出来なくなった。それゆえ、明治31年（1898）以降は外国船がシュムシュ島に来なくなった。

郡司は、今度はシュムシュ島を日本のラッコ・オットセイ猟の根拠地にしようと構想する。さらに、シュムシュ島の役割はこれに限るものではない、とも指摘する。すなわち、彼はシュムシュ島がオホーツク海における鱈漁業の根拠地としても有益だと考えていた。アライト島からオホーツク海にかけての鱈漁は有望で実際に報效義会が、それに従事して成功を収めた。しかし、収獲した鱈を運搬する船舶の不足によって収益があがっていないのが現状である。これを拡大できるか否かは定期的な交通の整備に掛っている。

一方、出稼地として奨励されている朝鮮の蔚山・元山・釜山ならびにロシアのウラジオストックなどでは交通が整備されているが、それ以外の場所では驚くほど不便である。この点について外国の事例をさらに調査してみると、ロシアでは義勇艦隊というのが設立されていて、それがウラジオストックからオホーツク海、イルチンスク、チギル、ペトロ・パブロフスクを経由してコマンドルスキー諸島に行く航路を開設した。これによって、カムチャッカの開発が進展したことが分かった。そこで郡司は、自らが義勇艦隊を立ち上げるために、ロシアの義勇艦隊の組織や経営などを調査してそれを書籍にした。

このように郡司は、シュムシュシ島の根拠地としての意義をラッコ・オットセイ猟と鱈漁業の二つの面に見出していた。報效艦隊の設立という点との関連では、主に後者の鱈漁業の発展との関連から、その必要性が説かれている[41]。

郡司は、明治34（1901）年5月31日、報效義会に所属する船舶の漁業準備が整い、6月1日頃、函館に向かった[42]。彼は、6月7日、ここで漁業家の大同団結の必要性についての演説を行った[43]。彼は次のように主張する。千島には海産物と陸産物があり、前者はラッコ・鮭・鱒・鱈があり、後者は、硫黄・熊・狐である。前者の漁業については「数」と「勢」が重要である。「数」とは、「金力」・「獲得物」・「製造」・「運搬」の四つであり、「勢」とは、「権利」・「販路」・

「商機」の三つである。この七つが補完し合わなければ満足な漁業はできない。

「金力」については、他の業種でも見られるような銀行、すなわち「漁業銀行」の設立が必要である。「獲得物」では、アメリカ合衆国の事例をあげて、①「自然漁業」（魚族が磯近くに来るのを獲る）・②「遠洋漁業」（漁族のいる場所に行って獲る）・③「孵化業」（養殖して獲る）の三つに分かれるが、②や③が必要である。「製造」では、鱈の圧搾や鮭の塩漬というだけではく、さらなら製造法を研究する必要がある。「運搬」も研究が必要であるが、千島列島では船舶を航行させることができていない状況である。運航させる船を臨時便にするか定期便にするかの問題もあるが、政府は完全な海図もなく危険で船を航行させることができない、と考えている。さらに海図の作製もこれから十年くらい時間が必要なようである[44]。「権利」については、法律に通じている者を顧問にする必要がある。千島列島の漁業では、特に国際法も研究しなければならない。「販路」では、ロシアがフランスの博覧会に出品した鮭が一片 30 銭、鰊が一尾 50 銭もしたように、製造を改良したうえで、その改良品の販路を拡大するように努めなければならない。「商機」には智識・道徳・信用が必要であり、漁業では常にこの「商機」に注意する必要がある。

郡司は、以上のような要素が漁業には必要である、と主張したうえで、「如何にせは完全なる漁業が出来るか」と疑問を投げかける。彼は、日本全国の漁業家が悉く大同して団結することが必要であると訴える。日本には、横須賀・呉・佐世保の三つの鎮守府があるが、それに舞鶴と大湊が加わる予定なので、この五つの鎮守府の保護が受けられるように全国の漁業組合を五つに分ける。それぞれの組合に 136 組合ずつ所属する。これを「内地組合」とし、「内地」に本部を設置する。一方、朝鮮・カムチャッカ・アメリカ合衆国・オーストラリア・台湾の五つの地域に組合を立ち上げ、これを「海外組合」とする。朝鮮を例にすると、元山・釜山・馬山・仁川・木浦の五つに支部を置いて漁業予算の編成、法律や規則の調査を行なわせ、「内地」の本部に報告させる。本部は、これを農商務省に報告する。これら全体を統括する「頭取」も任命する[45]。

郡司は、これまで活動してきた千島列島や明治 34（1901）年から開始した朝鮮における明太魚漁などを、さらに発展させて日本全国だけでなく、世界の五つの地域にも漁業を拡大することを構想していたのである。

Ⅴ　『東洋ニ対スル露国之実際経綸』と遊説

報效艦隊の『日誌』の明治 34（1901）年 4 月 12 日条には、その設立について「趣意書」を作成し「各地方遊説ノ計画」を立てた、と記されていた。前者に関連してはⅢの「報效艦隊の立ち上げ」で分析した。次に、後者の報效艦隊の設立のための遊説について分析する。

この遊説に関連して、最初に郡司が『東洋ニ対スル露国之実際経綸』（以下『実際経綸』と略記する）と題する書籍を編纂したことに言及しておきたい。この『実際経綸』は、明治 34（1901）

年 4 月 27 日に出版された[46]。書籍の題名からも分かるように東洋においてロシアが実際にどのような施策を展開していたか、という点をまとめた著作である。郡司は、この『実際経綸』を各地に送付しつつ、報效艦隊の資金を募るために全国を遊説する[47]。この『実際経綸』を分析し、郡司が東洋におけるロシアの動向をどのように説明し、報效艦隊の設立の必要性を喚起しようとしていたのか、という点を分析する。

表２「『東洋ニ対スル露国之実際経綸』目次」

海運ノ部	(1) 義勇艦隊会社
	(2) 東清鉄道航業部
	(3) 露国東亜汽船株式会社
	(4) 露国汽船耶蘇土運河通行税払払戻特典ノ延期
	(5) 「クインスツ、アルベル」商会
	(6) 黒龍江ノ航業
	(7) 黒龍江汽船運送組
	(8) 黒龍江汽船貿易会社
	(9) 黒龍江汽船々路里程表附松花江航業開始ノ計画
鉄道ノ部	(1) 西伯利亜鉄道
	(2) 東清鉄道航業部

『実際経綸』の構成は表２「『東洋ニ対スル露国之実際経綸』目次」の如くである。大きく「海運ノ部」と「鉄道ノ部」に分かれている。前者の「海運ノ部」は、(1)「義勇艦隊会社」・(2)「東清鉄道会社航業部」・(3)「露国東亜汽船株式会社」・(4)「露国汽船蘇土運河通航税払戻特典ノ延期」・(5)「『クインスツ、アリベル』商社」・(6)「黒龍江ノ航運」・(7)「黒龍江汽船運送組」（旧汽船会社）・(8)「黒龍江汽船貿易会社」（新汽船会社）・(9)「黒龍江汽船々路里程表附松花江航業開始ノ計畫」に分かれている。後者の「鉄道ノ部」は⑴「西伯利亜鉄道」・⑵「東清鉄道」に分かれている。

「海運の部」から考察する。(1)「義勇艦隊会社」ではその「沿革」・「営業目的及現況」・「会社ノ資本金」・「船舶」・「航路」・「義勇艦隊改正仮規則」・「義勇艦隊船舶乗客規則」・「義勇艦隊乗客及貨物運賃表」の項目が立てられている[48]。

「沿革」では、英露関係の緊迫によって 1878 年に義勇艦隊の創設がロシアで提起され、「平時ニ在テハ通商ノ便ニ供シ、戦時ニ在テハ巡洋ノ勤務ニ服ス」る艦隊が立ち上げられることになった、とある。ロシア極東との関係を中心に、その内容をまとめると以下のようになる。ニジ・ノヴゴルド号が、1879 年 6 月 7 日〔露〕、流刑囚を乗船させてオデッサを極東に向けて出航したのが最初であった。義勇艦隊は、オデッサとロシア極東の諸港を航行し、1886 年 2 月 24 日〔露〕の勅令によりオデッサと東洋諸港を 1 年間に 7 回以上の定期航海が定められた。これにより極東への移民事業やサハリン島への流刑囚の輸送事業が促進された。

さらに 1892 年 1 月 6 日〔露〕の勅令により義勇艦隊には助成金が与えられることになり、航海も 7 回以上を維持するとともに商業用の「快速大汽船」を 4 艘と「運送船」を 2 艘ほど調達した[49]。このように義勇艦隊の「沿革」が示されている。

「営業目的及現況」では、その目的が郵便物・普通旅客・新兵・下士卒・移住民・流刑囚と

その家族の他に「西伯利亜(シベリア)鉄道敷設用材料」をロシアの極東に運送することである、とある。その一方で帰航の際には、日本・中国・インドからロシアに輸入する茶や「植民地物産」を運送する。その貨物はオデッサに集積されるが、ウラジオストックには大規模な倉庫が建設された。義勇艦隊は、現在、さらに事業を拡大して極東とヨーロッパの交通を促進させている、と現状を分析している。

「会社ノ資本金」では、会社が創立したときの資本金は 410 万 2609 ルーブルだったものの、十年間で 63 万 3362 ルーブルの資本増加があり、473 万 5971 ルーブルになった。これはロシア政府の補助金によるものであった。

「船舶」では、義勇艦隊に所属する 19 艘の船舶の名称・排水量・客室数・積貨料・馬力・速力・進水年が示されている。その内、４艘は建設中であった。

「航路」では、1900 年における「航路」が事例として示されている。それによれば、1900 年における義勇艦隊のヨーロッパロシアと極東の往復は 21 回であり、2 回はペテルブルグから、19 回はオデッサから出港してコンスタンチノープル・ポートサイド・ペリュームなしいはアデン・コロンボ・シンガポール・旅順・長崎を経てウラジオストックに入港する[50]。復路は、ウラジオストックを出航して長崎・旅順・漢口・上海または呉淞(ウースン)・シンガポール・コロンボ・ペリュームなしはアデン・ポートサイド・コンスタンチノープル・オデッサないしはペテルブルグである[51]。

このように義勇艦隊の状況を解説したうえで、この艦隊に関する「義勇艦隊改正規則」[52]・「義勇艦隊船舶乗客規則」[53]・「義勇艦隊業客及貨物運賃表」[54]が掲載されている。

(2)「東清鉄道会社航業部」は以下のように説明されている。ロシア政府が 1899 年 2 月 5 日〔露〕、東清鉄道会社に「東清鉄道敷設材料」の運搬と鉄道完成後における運輸の利便性を考え、従来の 1898 年 6 月 12 日〔露〕の勅令を踏まえて、次の二点を委託した。①東清鉄道工事中は、必要な物資・物具・人夫の供給を図り、工事の進捗を図る。②東清鉄道の開業後は、鉄道の終点であるウラジオストックおよび大連と中国・日本・朝鮮の主要港との間を航行する。これによってロシアおよび西ヨーロッパと極東地域の旅客ならびに貨物の定期輸送の迅速化を図る。

さらに、沿海州諸港および日本・朝鮮との定期汽船を航行させていたシェベレフ（Шевелев М.Г.）が、1900 年 1 月 1 日〔露〕、それを辞退した後は、東清鉄道会社がその航路を受け継ぐことになった[55]。『実際経綸』は、この時点における航路として「浦鹽旅順線」[56]・「韃靼海峡線」[57]・「彼得大帝湾内線」[58]・「オコツク海線」[59]をあげている。東清鉄道会社が所有する汽船は、９艘であった。

(3)「露国東亜汽船株式会社」は、デンマーク人ボルンゴリドが創立した会社で、ロシア政府からスエズ運河の通航税の援助を受けるだけでなくロシアの各港において義勇艦隊と同様の特権を得る契約を結んでいる[60]。

『実際経綸』は、この三つの汽船会社について記した後に、ロシア政府がロシア船籍に与えたスエズ運河の航行に関する特権について詳述している。この点を紹介する。

(4)「ロシア汽船蘇士(スエズ)運河通行税払戻特典ノ延期」は、ロシアの汽船所有者に対してスエズ運河の通航税が国庫から拠出される特典が 1910 年まで延長されたこととその詳細を説明している[61]。この内容は、1899 年 11 月 19 日〔露〕付のウラジオストック新聞からの抜粋であった。

(5)「『クインスツ、アリベル』商社」は、クンスト・アルベルト商社を指している。『実際経綸』は、これについての詳細は不明であるとして、三艘の船舶とその航路だけを示している[62]。

(6)「黒龍江ノ航運」は、黒龍江における航路の形成過程について説明する。ムラヴィヨフが 1849 年に東シベリア総督に任命されてから、ロシアは領土を拡大するために黒龍江の遠征を試みて、数度にわたる「水戦」を経て、1858 年の愛琿条約を締結して黒龍江を露清の境界とした。これによりロシアは黒龍江の航行権を公然と獲得することになった[63]。しかし、小規模な汽船が二艘で航行するだけで、1870 年までは活発な状況ではなかった。ロシア政府は、1871 年に設立された「黒龍江運送組」に、黒龍江の航行の特権を 20 年間、与えた。しかし、これの「黒龍江運送組」の活動も活発であったとはいえず、1892 年に、ロシア政府はその契約を解除して「黒龍江汽船会社」にその活動を委ねた。「黒龍江運送組」も活動を中止しなかったので、二つの組織が中心になって黒龍江の航路を担っている[64]。

(7)「黒龍江汽船運送組」(旧汽船会社)は、「ベナルダキー運送組」と称され、ロシア政府が締結した規約によれば、この会社は郵便物や「官物」を無賃で運送する代わりに、毎年 24 万 5000 ルーブルの補助金が与えられ、さらに当初の五年間は 13 万 5000 ルーブルが下付されることになった。同会社は、1892 年に契約が満了したのちも営業を続けた。

航路は「黒龍江線」・「烏蘇里江線」・「ゼーヤ線」・「アムグーン河線」である[65]。この会社は汽船を 72 艘所有していた。さらに『実際経綸』は、9 箇条に亘る「旧黒龍江汽船運送組規則」を掲載して、その活動について詳述している。

(8)「黒龍江汽船貿易会社」(新汽船会社)は、シビリヤコーフとセウエリヨーフによって立ち上げられた汽船会社である。1893 年 12 月 27 日〔露〕の勅令によって会社の設立が許可され、黒龍江の郵便および乗客の取り扱いを行うことになった。航路は、「黒龍上流線」(ストレテンスク―ブラゴベシェンスク)・「黒龍中流線」(ブラゴヴェシェンスク―ハバロフスク)・「黒龍下流線」(ハバロフスク―ニコラエフスク)・「ウスリ―江線」(ハバロフスク―イーマ)の四路線で、47 艘の汽船で運航されていた。『実際経綸』はさらに「新黒龍汽船会社規約」・「黒龍江汽船貿易会社貨物取扱規則」・「黒龍汽船貿易会社船客取扱規則」・「黒龍江汽船線路里程表」を掲載して、その概要を紹介している[66]。

次に、「鉄道ノ部」の⑴「西伯利亜鉄道」と⑵「東清鉄道」を考察する。(1)「西伯利亜鉄道」では、1886 年のニコライⅠ世によるシベリア鉄道敷設の決定から建設にいたる経緯を解説した

のち、シベリア鉄道を「烏蘇里鉄道」・「後貝加爾鉄道」・「西部及中央西伯利鉄道」に分けて現況を説明する[67]。

⑵「東清鉄道」では、ロシアが軍事上および経済上の面でこの鉄道の敷設を希望して 1896 年 9 月 30 日〔露〕に露清間にカシニ条約を締結し、敷設の端緒を開いたとその経緯を記している。

『実際経綸』の概要を紹介したが、郡司はこの『実際経綸』を遊説の時に関係者や官庁に送付して、ロシアの活動を説明している。郡司が、報效艦隊を立ち上げる資金を集めるために行った遊説で示したかったのは、ロシアの極東における覇権を支えている汽船や鉄道の状況であり、その中核を彼は「義勇艦隊」に見出していた、と捉えて間違いないであろう。

表3「郡司成忠の遊説状況」

M34・6・30	東京	京都から戻る。			『日誌』M34・6・30
M34・7・22	東京	神田青年会	報效船隊演説		『日誌』M34・7・22
M34・8・11	津市	教育会	演説会・幻燈会		『日誌』M34・8・11
M34・8・12	津市	古荘三重県	会食		『日誌』M34・8・12
M34・8・12	津市	教育会懇親会	出席		『日誌』M34・8・12
M34・8・13	津市	女子高等学校	訪問		『日誌』M34・8・13
M34・8・13	四日市	懇親会	出席・演説		『日誌』M34・8・13
M34・8・18	名古屋	別院	演説会・幻燈会		『日誌』M34・8・18
M34・9・19	東京出発	三重県へ		大道寺同伴	『日誌』M34・9・19
M34・9・21	津市		到着		『日誌』M34・9・24
M34・9・21	津市		演説会・幻燈会		『日誌』M34・9・25
M34・9・22	志摩国鳥羽		到着		『日誌』M34・9・24
M34・9・23	志摩国鳥羽		演説会・幻燈会	200名・400名	『日誌』M34・9・25
M34・9・25	津市	津師範学校	演説会・幻燈会	600名	『日誌』M34・9・25
M34・9・26	津市	三重県庁	講話	50名	『日誌』M34・9・26
M34・9・26	津市	尋常中学校講堂	幻燈会	500名	『日誌』M34・9・26
M34・9・27	名古屋	高等学校	演説会		『日誌』M34・9・27
M34・9・28	名古屋	尋常中学校講堂	演説	500名	『日誌』M34・9・28
M34・9・30	岐阜	岐阜尋常中学校講堂	演説	700～800名	『日誌』M34・9・30
M34・10・1	知多郡半田町	光照院	演説・幻燈会	300名	『日誌』M34・10・1
M34・10・3	名古屋	名古屋高女小学校	演説・幻燈会	1000名	『日誌』M34・10・3
M34・10・4	大垣	尋常中学校講堂	演説	700名	『日誌』M34・10・4
M34・10・5	大垣	大垣町高等女学校	講話		『日誌』M34・10・5
M34・10・5	熱田	白鳥学校	演説	300名	『日誌』M34・10・5
M34・10・6	熱田	新聞記者倶楽部	演説		『日誌』M34・10・6
M34・10・6	熱田	末広座	幻燈会	4000名	『日誌』M34・10・6①
M34・10・8	彦根	楽々園	懇親会	官吏・有力者	『日誌』M34・10・8②
M34・10・9	彦根	彦根東学校	演説	500名	『日誌』M34・10・9
M34・10・10	彦根	彦根尋常中学校	講話	500名	『日誌』M34・10・10
M34・10・10	彦根	東小学校	幻燈会	800名	『日誌』M34・10・10
M34・10・11	八幡	商業学校	演説	300名	『日誌』M34・10・11
M34・10・11	八幡	八幡小学校	演説	100名	『日誌』M34・10・11
M34・10・12	福井市	福井中学校	演説	600名	『日誌』M34・10・12
M34・10・12	福井市	福井県会議事堂	演説	350名	『日誌』M34・10・12
M34・10・12	福井市	福井県会議事堂	幻燈	600名	『日誌』M34・10・12
M34・10・14	福井市	福井市高等女学校	演説	250名	『日誌』M34・10・14
M34・10・14	福井市	師範学校	演説	400名	『日誌』M34・10・14
M34・10・14	福井市	師範学校	幻燈	450名	『日誌』M34・10・14
M34・10・15	福井市	福井県会議事堂	演説	150名	『日誌』M34・10・15
M34・10・15	武生町	曙座	演説	500名	『日誌』M34・10・15
M34・10・16	敦賀町	公議堂	演説	150名	『日誌』M34・10・16
M34・10・16	敦賀町	尾厘	幻燈	1500名	『日誌』M34・10・16
M34・10・17	金沢市	金谷館	演説	35名	『日誌』M34・10・17
M34・10・17	金沢市	実業倶楽部	演説	35名	『日誌』M34・10・17
M34・10・18	金沢市	金谷館	演説・幻燈	560名	『日誌』M34・10・18
M34・10・19	金沢市	第四高等学校	演説	600名	『日誌』M34・10・19
M34・10・19	金沢市	師範学校	演説・幻燈	280名	『日誌』M34・10・19
M34・10・20	七尾	長福寺	演説	350名	『日誌』M34・10・20
M34・10・20	七尾	長福寺	幻燈会	800名	『日誌』M34・10・20
M34・10・22	金沢市	金谷館	幻燈・講和		『日誌』M34・10・22
M34・10・24	富山市	中学校	演説		『日誌』M34・10・24
M34・10・24	富山市	西本願寺別院	演説・幻燈	450名	『日誌』M34・10・24
M34・10・25	滑川	有磯座	演説・幻燈	900名	『日誌』M34・10・25
M34・10・26	富山市	仏教中学校	演説		『日誌』M34・10・26
M34・10・26	富山市	富山師範学校	講和・幻燈	950名	『日誌』M34・10・26
M34・10・27	富山市	富山師範学校	講和	300名	『日誌』M34・10・27
M34・10・27	高岡市	教恩寺	講和・幻燈	1800名	『日誌』M34・10・27
M34・10・28	高岡市	高岡市中学校	演説	700名	『日誌』M34・10・28

M34・10・28	新湊市	実業有志家	演説幻燈	400名	『日誌』M34・10・28
M34・11・4	東京	近衛篤麿と面会	1500円の返金		『近衛篤麿日記』
M34・11・7	東京	商船学校	講話	300名	『日誌』M34・11・7
M34・11・13	前橋市	前橋中学校	演説・幻燈		『日誌』M34・11・13
M34・11・14	前橋市	県議会議事堂	講話・幻燈		『朝日』M34・11・14
M34・11・15	東京	錦輝館(東京中学主催)	幻燈	1000名	『日誌』M34・11・15
M34・11・19	京都	師範学校・高等女学校・第一中学校			『読売』M34・11・28
M34・11・20	京都	京都商業学校・市会議事堂			『読売』M34・11・28
M34・11・21	京都	第二中学校			『読売』M34・11・28
M34・11・22	京都	同志社学校			『読売』M34・11・28
M34・11・25	大阪	関西法律学校	講話		『朝日』M34・11・26
M34・11・30	大阪	堺教育会	講話		『朝日』M34・12・2
M34・12・23	帰京	名古屋より			『日誌』M34・12・23
M35・3・27	東京	帰京			『栗原亮一文書』7
M35・4・10	東京	東京病院入院			『日誌』M35・4・10
M35・5 ・10	東京	東京病院退院			『日誌』M35・5・10
M35・5 ・17	塩原	静養			『日誌』M35・5・17
M35・6・5	東京	塩原より帰京			『日誌』M35・6・5
M35・6・7	東京	近衛篤麿と面会			『近衛篤麿日記』
M35・6・22	東京	神田教育会(東邦協会)	演説		『日誌』M34・6・22
M35・6・29	東京	日露協会相談会(内田良平面会)			『日誌』M35・6・29
M35・6・30	東京	江原素六訪問			『日誌』M35・6・30
M35・7・5	東京	東京出発→函館			『日誌』M35・7・5
M35・8・18	仙台	仙台より帰途			『日誌』M35・8・18
M35・9・7	東京	平岡大佐訪問			『日誌』M35・9・7
M35・9・11	東京	有地中将面会			『日誌』M35・9・11
M35・9・16	茨城	河野茨城県知事面会			『日誌』M35・9・16
M35・9・17	土浦	晩餐会			『日誌』M35・9・17
M35・9・19	水戸	水戸中学校・師範学校	演説・幻燈		『日誌』M35・9・19

①は『朝日新聞』M34・10・7も参照した。②は『朝日新聞』M34・10・9も参照した。

次に、この『実際経綸』を携帯して郡司が行った遊説について概括する。表３「郡司成忠の遊説状況」は郡司成忠の遊説状況について『日誌』を中心にまとめたものである。遊説は幻燈とセット行なわることもあった。それらは大きく三つの時期に区分することができる。第一は、明治 34（1901）年 7 月から 10 月までの時期である。第二は、明治 34（1901）年 11 月から 12 月までの時期である。第三は、明治 35（1902）年 5 月下旬からの時期である。

第一の時期について考察する。遊説の最初は、郡司が千島定期航海と義勇艦隊の形成についての演説会を 7 月 22 日に青年会において行なったことである。この演説は、午後五時から行われ、「千島の位置」・「勘察加の地形」などについて地図を示して説明するとともに明治 26（1893）年以来の報效義会の活動を二時間にわたって話した。その後、幻燈によって千島開拓の実情を聴取に示した[68]。それから、三重県・岐阜県・滋賀県・福井県・富山県を廻って遊説を実施した。

第二の時期は、京都府や大阪府を中心に遊説している。

第三の時期は、明治 35（1902）年 6 月から 9 月までであるが、郡司は、体調不良から回復した直後で、比較的余裕のあるスケジュールが組まれていた。遊説は、宮城県や茨城県を中心に実施された。

『日誌』から、確認できるのは表３のような状況であるが、郡司が明治 35（1902）年 4 月 3 日―第二期の遊説が終わった時期―に栗原亮一に宛てた書翰には「報效船隊設立巡説統計表」と題する書類が添えられている。それによれば、郡司はこの時、すでに２府 17 県で合計 27 カ所を遊説していた[69]。

おわりに　―明太魚漁からオットセイ猟へ―

郡司が、明治 36（1903）年 6 月 3 日、北海道庁長官園田安賢に提出した報告書には、次のように記されている。全国を遊説して報效艦隊に関する同情を喚起することができたが、「義捐セラレタル資金」は、必要な金額の半分にも届かなかった。現段階にあっては、帆船の占守丸で東京とシュムシュ島を夏季に二回の航海を行っただけである。帆船という点と積載量が少ないという問題点があり、やはり「定期航海汽船」が必要である[70]。すなわち、郡司が企図した定期航路は就航できていなかったのである。

郡司は、報效艦隊の創設運動の過程で次のような成果があったと報告している。明治 33 年度に報效丸と占守丸が韓国沿海で明太魚漁を実施した。これにより中国・四国・九州地方の人たちがこの漁業の利益に着目して、特に山口県議会が漁船一艘につき 100 円の奨励金の下付を決定するなど、日本人漁業者の韓国沿海での鱈漁に従事するものが輩出されるようになった。ちなみに、この明治 33 年度の韓国沿海での明太魚漁は、明治 34（1901）年 2 月に実施されたものである。

一方、報效義会はこの調査の際に日本海におけるオットセイの大群を発見し、明太魚漁は中国・九州地方の漁業者に任せ、このオットセイ猟を実施することに決した。それには報效丸が充てられた。

郡司は、猟業の衰退の現状からこの日本海におけるオットセイ猟が、猟業の発展に大きく貢献することに着目している。実際、報效丸の乗組員が、明治 35（1902）年 6 月 14 日、「日本海の膃肭獣猟に就て」と題して『大日本水産会報』に掲載した記事によれば、明治 35（1902）年初期の日本海にけるオットセイ猟には十数艘の日本船が従事し、7000 余頭の水揚げがあった。金額にすると 20 万円程になった。この日本海のオットセイについて報效丸の乗組員は「我が報效義会等が苦心惨憺如何に之れを発見に力めしか」と、報效義会の成果であることを強調するとともに、その捕獲を制限して日本・ロシア・韓国で占有することも提起している[71]。

郡司の報效艦隊の創設運動は、ロシアの義勇艦隊を念頭に実施された。それは、主要には、政府による北千島定期航路の就航が実現できなかった、という状況を受けて構想された。しかし、この報效艦隊は、単に報效義会の北千島における活動を円滑にする、というだけではなかった。シュムシュ島が、コマンドルスキー諸島周辺における猟業の基地として、さらにはオホーツク海における有望な鱈漁のためのそれとして機能するためには、報效艦隊によって多くの猟業者と漁業者をこれらの地域に送り届ける必要があった。その一方で、それらの活動が実施できない時期に、朝鮮沿海における明太魚漁と諸地域の運送業を担うことが構想されていた。

郡司成忠と報效義会の活動は、北千島から日本海へ、そして明太魚漁からオットセイ猟へとその活動範囲を拡大していったのであった。

注

1 「報效艦隊」は「報效船隊」と記述されることもあるが、本稿では史料の引用以外では「報效艦隊」に統一して叙述する。

2 報效義会は、「報效義会の登記」(『朝日新聞』M34・1・15 付）によれば、法人組織として東京区裁判所で登記を以下の内容で行っている。名称「報效義会」、事務所「本部北海道千島国占守郡占守島」、支部「東京市芝区新堀河岸三七号」、設立許可の年月「明治三三年十一月十二日」、資本の総額「7 万 122 円 83 銭 6 厘」、出資の方法「帝室の恩賜金国庫補助金及貸下金并に各有志者の出資」、理事の氏名住所「北海道千島国占守郡占守島郡司成忠、同上加藤洋、同上川口甲助、同上松井鋒吉、同上山川一賀」である。

3 『従明治三十二年創立　至明治　年　月　日誌　報效船隊』(〔以下『日誌』と略記する〕北海道大学水産学部所蔵、同大学北方資料室所蔵複写本〔別・千島 951.7-Chi〕を利用した）2 丁右。

4 大條虎介は、仙台生まれの医師で郡司成忠の千島探検に感化され、彼の活動を長年に亘って援助した人物である。彼の活動については菅原芝郎氏の『辺地の赤ひげ先生　大條虎介』(洋々社、1976 年 10 月）を参照した。

5 『日誌』2 丁左。

6 『日誌』2 丁左。

7 『日誌』3 丁右。

8 「郡司大尉の話」『朝日新聞』M33・10・23 付。「郡司大尉の消息」『読売新聞』M33・10・9 付。占守丸は「報效義会遠洋漁業船隊ノ練習」のために石川丸と報效丸とともに明治 33（1900）年 6 月 13 日、東京を出発していた（『日誌』３丁右)。

9 この時期、報效義会の活動の上で問題となっていたのは、徴兵制の実施しだった。「郡司大尉の話」(『朝日新聞』M33・10・23 付）と題する記事で、郡司は報效義会の状況について「占守島に籍を移した者ハ徴兵を免除して下さるとの勅令が本年発布になった」と政府の援助が義会に与えられたことに謝意を述べている。郡司は、明治 28（1895）年 8 月 10 日の勅令第一二六号によって北海道に徴兵令が施行されたことでシュムシュ島に在住している報效義会の会員の活動に大きな影響が出て、事業を停止しなければならなくなると考えた。彼は、明治 33（1900）年 1 月、陸軍大臣桂太郎に事情を説明し「徴兵猶予」の請願を行った（「北海道千嶋占守嶋在住者徴集猶豫願　報效義会〔陸軍大臣寺内正毅・海軍大臣斎藤実宛報效義会長郡司成忠書翰、明治 41〈1908〉年 1 月 2 日付〕」〔陸軍省-壹大日記-M43-10-18〈防衛省防衛研究所所蔵[JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C04014685000]〉0700～0705〕)。

これにより明治 33（1900）年 8 月 18 日にこの勅令第一二六号が改正されて、その第二条に「占守島ニ転籍移住ノ者ニ在リテハ満三十二歳迄徴集ヲ猶予ス満三十二歳ヲ過キ、仍在住スル者ハ国民兵役ニ服セシム」と規定されることになった（「御署名原本・明治三十三年・勅令第三百三十六号・明治二十八年勅令第百二十六号〔北海道ニ徴兵令施行ノ件〕中改正追加」〈国立公文書館所蔵、JACAR.Ref.A03020474800〉)。

10 『近衛篤麿日記』〔近衛篤麿日記刊行会編〕3 巻 355 頁。

11 『近衛篤麿日記』3 巻 376 頁。これに先立ち、明治 33（1900）年 10 月 29 日、ヤーコブは、戸長の春日鐘次郎と内務省を訪問し、アイヌの状況を詳細に説明している（「千島土人の出者」『朝日新聞』M 33・10・30 付)。

12 『近衛篤麿日記』4 巻 44 頁。

13 『近衛篤麿日記』4 巻 44 頁。

14 『近衛篤麿日記』4 巻 44 頁。

15 『近衛篤麿日記』4 巻 46 頁。

16 「韓国馬養島借地願書」『韓国馬養島貸下方報效義会長郡司成忠出願一件』〈外務省外交資料館所蔵、JACAR.Ref.B12083365000〉0140～0142)。

17 「馬養島土地貸下出願地」には「コルニコフ湾」三箇所・「ナヒモフ湾」一箇所・「イストミナ湾」二箇所・「ブタコフ湾」二箇所の計八箇所が記載されている（JACAR.Ref.　B12083365000〉0144)。

18 「機密送第/0 号」（林公使宛外務大臣電報〔JACAR.Ref.〈B12083365000〉0148~0149〕)。

19　林権助特命全権公使は、明治 34（1901）年 4 月 13 日、加藤高明外務大臣に「明太魚乾燥用地所借入ニ関シ意見上申」を提出して、朝鮮における漁業の慣例から借地は困難であることを明言した。林は、報效義会のみならず日本の漁業者が韓国の沿岸において土地の利用が全くできないのは、現行の「漁業章程」に問題があるのだから、これに補足条項として「漁業免許ノ監察ヲ受ケタル日本国漁船ハ其捕獲シタル魚介ヲ乾燥シ、若クハ荷造スル為メ韓国地方ニ於テ不用ニ属スル沿岸土地ヲ随時使用スル事ヲ得其人民ノ私有ニ係ルモノハ地主ノ承諾ヲ経テ租用スル事ヲ得」という文言を挿入することを提起した（『韓国馬養島貸下報效義会会長郡司成忠出願一件』〔外務省外交資料館所蔵〈B-3-12-1-97〉Ref.B12083365000〕0150~0153）。

加藤高明外務大臣は、林有造農相務大臣とこの問題について検討した後、5 月 15 日付で林公使の提起を踏まえて日本に片務的に利益が認められる「甲案」とさらに譲歩した双務的な「乙案」を示して交渉するように指示した。

杉村濬外務省通商局長が、明治 35（1902）年 6 月 19 日、郡司成忠に出した書翰によれば、この問題が韓国政府との協議になったものの、交渉の結果が出ていないことが分かる（Ref.B12083365000〕0164）。

20　『近衛篤麿日記』4 巻 138 頁。

21　『報效船隊』3 丁。

22　報效義会は、すでに前年の明治 33（1900）年の対馬方面における鰤漁業の調査を実施し、その結果、明太魚漁に着手することに決したのであった。占守丸と報效丸が従事することになるが、明治 33（1900）年 12 月に漁業の免許状の交付手続きを釜山で行っている（「報效義会の韓海漁業」『朝日新聞』M33・12・18 付）

23　「明太魚漁業に就て」『大日本水産会報』232 号（明治 34〔1901〕年 11 月）。

24　明太魚は、タラ科の魚で、タラよりも身が細い魚である。報效義会の加藤洋によれば、「明太魚（ミョグタイ）」は「北魚」とも「海塵」とも通称されていた。「明太」とは咸鏡道の「明川」において多く獲れたので「太いに明川で取れたと云ふところから明太と云ふ名が附された」とも説明されている（「朝鮮の明太魚漁」『大日本水産会報』231 号〔明治 34〈1901〉年 10〕、12 頁）。

25　郡司は、朝鮮において日本人と朝鮮人の漁業組合を立ち上げて、明太魚漁・加工・運送によって得られる利益を共有できるようにしようと構想している。それは、南洋貿易・サハリン島漁場・カムチャッカ漁場などで発生した漁場紛争や衝突を回避することが必要である、と考えたためであった（「明太魚漁業に就て」『大日本水産会報』232 号〔明治 34 年 11 月〕29 頁以下）。

26　『近衛篤麿日記』4 巻 138 頁。

27　「朝鮮の明太魚漁業」『大日本水産会報』230 号（明治 34〔1901〕年・9 月）・231 号（明治 34 年 10 月）・232 号（明治 34 年 11 月）。

28　加藤は、「カコイ船」の統計を取ったところ、およそラッコ猟・オットセイ猟で 200 艘に及ぶと指摘している（「朝鮮の明太漁業」『大日本水産会報』230 号、2 頁）。

29　「朝鮮の明太漁業」『大日本水産会報』230 号、2 頁。

30　加藤は、日本人が咸鏡道などで漁業をほとんど行わない理由を二つあげている。第一は、朝鮮の沿岸で漁業をする日本人は中国地方や九州地方などの漁民であり元山などの寒気を危惧して冬季には出漁しないという点である。第二は、江原道沿岸には良港が無いという点である（「朝鮮の明太魚漁業」『大日本水産会報』230 号〔明治 34 年 9 月〕4 頁）。

31　「報效義会所属占守報效ノ二隻ニ対シ韓国海関ニ於テ漁業免状下付方拒絶之件」(明治 33〔1900〕年 12 月、外務省外交史料館所蔵〔B-3-5-8-48 004〕、JACAR.B11091842400)0062。本資料には、加藤洋が報效義会監督の肩書で朝鮮における漁業免許を獲得する過程が記されている。

32　「朝鮮の明太魚漁」『大日本水産会報』230 号、12 頁。

33　郡司が長崎に到着した日付については、『朝日新聞』の明治 34（1901）年 3 月 26 日付に掲載された「郡司大尉帰朝」に「二十五日長崎特報」と記されている。

34　「日本義勇艦隊（郡司氏の話）」『朝日新聞』M34・3・30 付。

35　『報效船隊』4 丁。

36 この段階では、報效義会の「石川丸」（116 噸）・「占守丸」（86 噸）・「報效丸」（86 噸）・「満仲丸」（450 噸）などが充てられ、さらに海軍省の船籍から離れた「満珠」・「干珠」の二艘が報效義会の要請で逓信省に移されて、郡司に貸し下げられることになっている（「報效艦隊の組織」『読売新聞』M34・4・12 付）。

37 『報效義会明治三十四年事業成績書』（『明治 36 年　公文雑輯　巻 22　徴発物件　2 止　変災　雑件』防衛庁防衛研究所所蔵、JACAR.Ref.C10128021000）1490 以下。

38 「報效船隊の任務」『朝日新聞』M34・4・15 付。

39 『近衛篤麿日記』4 巻 141~142 頁。

40 『近衛篤麿日記』4 巻 142 頁。

41 「漁業権の拡張」（『大日本水産会報告』228 号〔M34・6〕1～16 頁）。日付については、「郡司大尉の漁業権拡張説」（『朝日新聞』M34・4・29）を参照した。郡司は、この演説で、樺太・千島交換条約と日本の北方経営およびロシアの極東経営の問題を、軍事的な視点から自説を展開している。この点は割愛した。

42 『近衛篤麿日記』4 巻 200 頁。

43 『日誌』（4 丁左）の明治 34 年 6 月には「同所（函館）ニ於テ会長ハ日本漁業家大同団ノ演説ヲナス」とある。この演説を 6 月 7 日に函館の町会所でおこなった「千島事業」に関する演説であると推定した（『北海道毎日新聞』M34・6・12 付／13 付）

44 「郡司大尉の演説」『北海道毎日新聞』M34・6・12 付。

45 「郡司大尉の演説」『北海道毎日新聞』M36・6・13 付。

46 『報效船隊』4 丁右。『東洋ニ対スル露国之実際経綸』は、報效義会長郡司成忠が「著作兼発行者」であり、報效義会東京支部（東京芝区新堀河岸三十七号地）が「発行所」になっている（『実際経綸』は国立国会図書館所蔵本を利用した〔請求番号 81-631〕）。

47 たとえば、『日誌』には「一　実際経綸十五冊福井県庁ニ送付」（M34・10・18 付）、「実際経綸三冊下伊那青年会へ送付」（M34・10・21）、「同（実際経綸）壱冊岩手県盛岡ノ人吉田三俊へ」（M34・10・21）、「一　実際経綸五冊ヲ大坂渋川忠次郎ニ送リ同情者ニ配布ヲ依頼ス」（M34・10・25）、「一　岡野ハ且テ文陽堂ニ預ケアリシ実際経綸二百部之内、百五部ヲ直接金沢草鹿氏ニ逓送スベキ事ヲ取計ヒ、尚文海堂ニ預ケ置キシ実際経綸三十部ノ内、十部携へ帰部セラル」（M34・11・1）と記されている。

48 この義勇艦隊の重要性については、原暉之氏の「対岸航路と対岸貿易」『ロシア研究』25 号、1997 年 10 月、同「南海航路」（『ウラジオストク物語』第八話〔三省堂、1998 年 9 月〕）、同『北海道の近代と日露関係』（札幌大学経済学部附属地域経済研究所、2007 年 12 月）を参照しました。ロシア極東の状況については左近幸村氏の「帝政期のロシア極東における『自由港』の意味」（『東アジア近代史』16 号、2013 年 3 月）を参照しました。

49 この規則の有効期限は、10 年間で、毎年、補助金として 63830 ルーブルが支給されることになった。

50 サンクト・ペテルブルグ発船の際は、コンスタンチノープルには寄港しない。

51 往路においてペテルブルグを終着とするときには、コンタンチノープルには寄港しない。

52 「義勇艦隊改正仮規則」（以下「改正仮規則」と略記）は、1892 年 1 月 6 日〔露〕の勅令を受けて、改正されて 2 月 23 日〔露〕に出されたものである。「改正仮規則」は、第一にその有効期間を 10 年と規定し、第二にこの期間にあっては国庫より毎年 60 万ルーブルの「保護金」が支給されるので、8000 トン以上の汽船４艘と運送船２艘を新たに建造する、と規定する。その上で「第一　総則」・「第二　義勇艦隊ノ責任及権利」・「第三　義勇艦隊ノ事務管理」について記載されている。

53 「義勇艦隊船舶乗船規則」は、1889 年に制定されたもので、出航の期日をペテルブルグおよびオデッサの新聞に掲載することや乗船券の購入方法などが規定されている。

54 「義勇艦隊乗客及貨物運賃表」は、1897 年に規定された運賃表である。基本的にはオデッサとペテルブルグから乗船したときの「上等」と「下等」とそれらの「割引」についての規定である。この「割引運賃」は、ウラジオストックおよびサハリン方面に在勤する官吏とその家族、さらに集団で移住するために乗船する人たちに適用される。

55　このシェベレフの活動について、『実際経綸』は、「『セウェリヨーフ』会社ト工商務局ノ訂結シタル條款（1888 年）」を掲載している。

56　「浦鹽旅順線」は「ウラジオストック―ポシェット―元山―釜山―長崎―仁川―旅順―芝罘―上海」で三路線（旅順―芝罘〔汽船一艘により隔日に旅順を出航する〕・旅順―大連〔汽船一艘により隔日に旅順を出航する〕・旅順―ウラジオストック〔汽船一艘によって 18 日で 航行する〕）によって構成されている（『実際経綸』34 頁）。

57　「韃靼海峡線」は、ウラジオストック―オリガ―コルサコフ―インペラトルスキー―アレキサンドル―デカストリー―ニコラエフスクである。

58　「彼得大帝湾内線」は、ウラジオストック―スラウヤンカ―ウラジオストック―コンゴウサ（途中シユコートワに寄港）―ウラジオストック―マングガイ―ウラジオストック―ポシエット―ウラジオストック―レヲーイ―ウラジオストック―オホーヅカ（アメリカ湾内）である。

59　「オコツク海線」は、ウラジオストック―ニコラエフスク―ウヅスク―アヤン―オホーツク―ギジカ―チギリ―ペテロパブロフスク―ベーリング島である。

60　露国東亜汽船株式会社の株券の多数は、コペンハーゲンのデンマーク東亜汽船会社が所有しており、さらには露国東亜汽船株式会社の創立者であるポルンコリドはデンマーク東亜汽船会社の代理人であったことなどから『実際経綸』は、露国東亜汽船株式会社はデンマーク東亜汽船会社が分離したものである、と位置付けている。デンマーク東亜汽船会社は、1900 年 4 月 21 日〔露〕、暹羅号にロシア国旗をあげて航行したのが嚆矢であった。露国東亜汽船株式会社が設立以前における航路の概略によれば①ウラジオストック―オデッサ、②オデッサ―サンクト・ペテルブルグ（冬季中はイギリス・フランス・ドイツからオデッサ間）、③オデッサ―アレクサンドルフスク（綿花輯出期のみ）、④ロシア領アジア地域―日本・中国の四つの航路が計画されている（『実際経綸』36 頁）。

61　規定は、三条から構成されている。第一条は、スエズ運河を航行の際にロシアの船舶が支払った徴税分をロシア政府が国庫から拠出する規定である。これは大きく二つに区分されている。①ロシア極東の港（「露国絶東諸港」）に往来する汽船は、スエズ運河の通航税を政府が負担する。②インド洋ないしは太平洋の港に往来する汽船は、スエズ運河の通航税の三分の二を政府が負担する（1891 年 7 月 1 日〔露〕までに支払った通行税は政府が全額を負担する）。第二条は、政府が負担するこれらの通航税はいわゆる「噸数税」であり、1872 年 6 月 1 日〔露〕から徴収されることになった「投錨税」・「水先税」・「曳船税」などについては負担しない。第三条は、ロシアよりインド洋ないしは太平洋の港に往来する汽船は商業上の理由から、その途中で諸港に寄港することはできるが、航路を指定以外の方面に変更した場合に、遭難事情の証明がなければ政府は通航税を負担しない（『実際経綸』40 頁）。

62　ダフネ号（1290 噸・ドイツ船籍）は香港―長崎―ウラジオストックを毎月 1 回、航行する。アペンラーデ号（611 噸・ドイツ船籍）は芝罘―旅順―上海―ウラジオストックを一年に 9 回（3 月から 11 月までの 9 カ月間）航行する。ハイナン号（648 噸・ドイツ船籍）は芝罘―ウラジオストックおよびその中間諸港を不定期に航海する（『実際経綸』41 頁）。

63　この点について愛琿条約の第三条として「露清両国ノ船舶黒龍江及松花江鳥蘇利河ニ於ケル航行権ヲ有ス。但シ他国ノモノハ此権ヲ有セシメス」があげられている。さらに、1844 年と 1846 年のコンスタンチン号の黒龍江の航行、1849 年のネベリスコイによる河口の調査、1854 年のアハクン号によるムラヴィヨフの黒龍江の航行が説明され、さらに 1857 年に黒龍江航行航路が設立された、と記されている（『実際経綸』42 頁）。

64　この二つ以外に「露国工部省直轄ノ汽船其他ノ会社運送業者及個人ノ所有汽船数十艘アリ」と指摘されている（『実際経綸』42 頁）。

65　「黒龍江線」は、ニコラエフスク―ハバロフスク―ブラゴヴェシェンスク―ストレテンスクである。「烏蘇里江線」は、ニコラエフスク―ハバロフスク―イーマである。「ゼーヤ線」は、ニコラエフスク―ハバロフスク―ブラゴヴェシェンスク―ゼーヤである（『実際経綸』44~46 頁）。

66　「黒龍江汽船路里程表」の末尾に「松花江航業開始ノ計画」として、ロシア政府が松花江における汽船の航行に補助を与え、明治 32（1899）年 2 月に「松花江航業奨励法」を制定してハバロフスクを起点に松花江の汽船の航行を活発化させようとしていることに『実際経綸』は注目している（『実際経綸』79～80 頁）。

67　シベリア鉄道については、さらに「砕氷船ノ効力」・「鉄軌及車輛」・「汽車速力」・「鉄道ト気候」・「自浦鹽斯徳至彼得堡行程及旅費」について解説されている。

68　「報効(ほう)(ママ)義会演説」『朝日新聞』M34・7・24 付。

69　「報效船隊設立巡説統計表」に掲載されている地名は京都府・大阪府・三重県・愛知県・岐阜県・滋賀県・福井県・石川県・富山県・兵庫県・岡山県・広島県・山口県・福岡県・熊本県・長崎県・佐賀県・長野県・群馬県である。遊説の日数は 178 日（昼：301 時間/夜：342 時間）・開会数 212 回（昼：109 回/夜：103 回）・来会者数 34 万 98017 人と報告されている（「栗原亮一文書」7‐0054〔国立国会図書館所蔵〕）。

70　「警告」『明治 36 年　公文雑輯　巻 22　徴発物件　２止　変災　雑件』（防衛省防衛研究所 Ref.C10128021000）1501 以下。

71　「日本海の膃肭獣猟に就て」『大日本水産会報』239 号、明治 35 年 6 月、10 頁。

付記　本稿は、日本学術振興会科学研究費補助金「帝政ロシアによる露領アメリカ経営と環太平洋における海洋秩序の変容について」（基盤研究Ｂ　研究代表者麓慎一）および「東アジアにおける水産業の形成と展開」（挑戦的萌芽研究　研究代表者麓慎一）の研究成果です。