

序章 税関とは

「税関」その生い立ちは、国が成立し他国との交流が始まると、当然必要なものとして自然に誕生した。

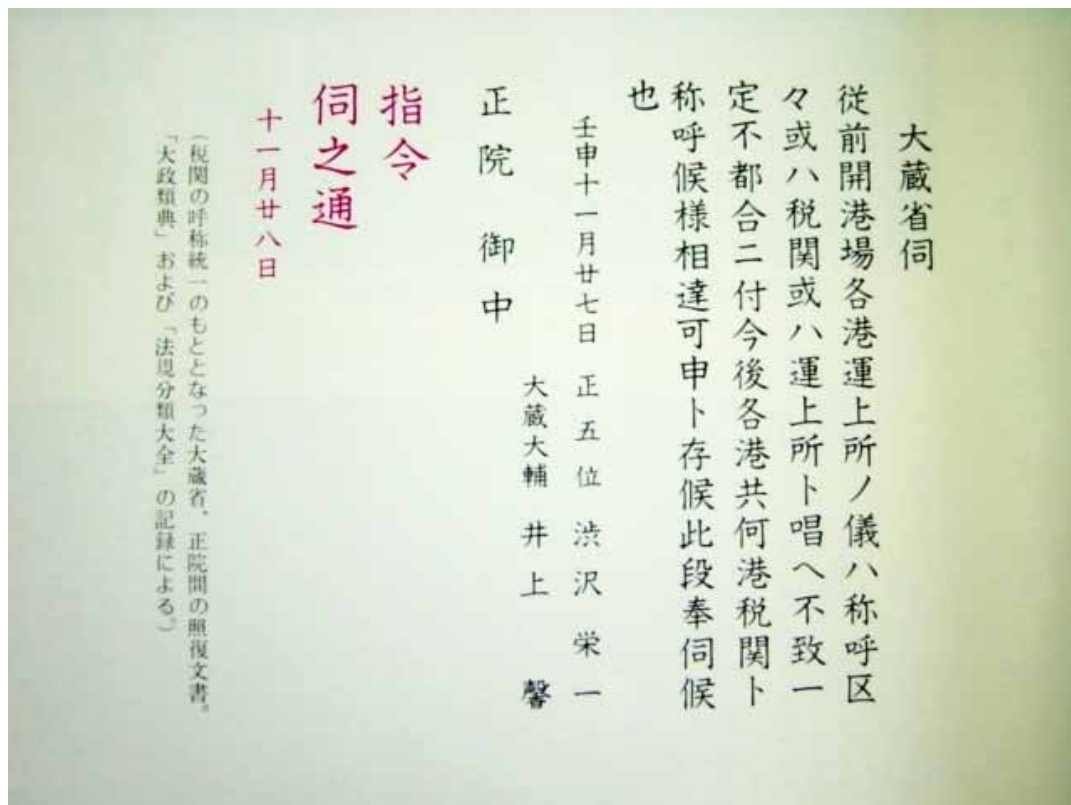
すなわち、税関は、他国との接点における関所、つまり輸出入をつかさどる機関として、国に必要なものである。世界に複数の国家が存在する限り、税関は存在する。

税関は英語で「CUSTOMS」という。習慣・伝統という意味も持つこの言葉から、世界で最も古くから存在する仕事のひとつといわれている。

日本における近代税関の歴史は、江戸末期の開国のころに始まる。

世界の国々の交流が活発になり、押し寄せる諸外国の圧力に抵抗しきれず、安政 6 年（1859）わが国は、箱館、横浜（神奈川）長崎の 3 港を開港し、永きにわたる鎖国を解いた。そして、箱館、横浜に「運上所」、長崎に「湊会所」（後に運上所と改称）を設置し、現在の税関業務を行った。

明治初期には「税関」と呼ばれるようになり、明治 5 年（1872）11 月 28 日、現在の内閣に当たる正院は、「税関」という呼称に統一することを正式に決定した。昭和 27 年（1952）からは、この日を税関記念日としている。



大蔵省・正院の文書

第一章 門司税関独立と発展 ～栄華を極めた時代

明治初期、我が国において、外国貿易のために開かれた港「開港」は、横浜、長崎、函館、神戸、新潟、大阪の6港に限られ、それぞれに税関が置かれた。(新潟港は貨物の取扱量が少なかったことから、明治35年(1902)に新潟税関は廃止された。)

門司は、明治32年(1899)開港となり、明治42年(1909)長崎税関から独立し門司税関が設置された。

本章では、戦後までの期間における、門司港の築港と発展、それとともに歩んだ門司税関の歴史について紹介する。

第1節 築港前の門司

1 江戸時代以前の門司

門司の地は、古代から中世において、港として利用され繁栄していたようである。和布刈神社の大鳥居そばの門司ヶ関公園に「門司関址(もじがせきあと)」の碑が建っている。これによると、大化の改新(645年)の翌年にいわゆる関所が設けられたと記されており、往時から交通の要衝として栄えていたようである。

記念碑の碑文は次のとおりである。

門司は都と太宰府を結ぶ重要な地で大化二年(646年)ここに海峡往来の人や船等を調べるため門司関を設け九州第一の駅とした。次の歌は承德元年(1097年)源俊頼が太宰府の任を終え帰京の途中に詠んだものである『行き過ぐる 心は門司の 関屋より ととめぬさゝに 書きみたりけり』



門司関址の碑

室町時代には、明国との間で勘合貿易が行われていたが、幕府の衰退とともに西国の大名であった大内氏が対明貿易を独占するようになった。門司は対明貿易の基地となり、注目される地となっていた。

その後、大陸貿易の拠点の小倉や博多にとって代われ、江戸時代になると、門司は港とは全く無縁の地となってしまう、明治の築港の時まで眠りについた。

【コラム】門司城

門司に城があったことをご存じだろうか。めかり公園の山頂に「門司城跡」の碑がある。頂上手前の駐車場から 10 分ほど登ると到着する。山頂手前に門司城について説明した石碑があり、源平合戦の頃に築城されたことなどが、次のように記されている。

門司城は最初、平知盛が源氏との合戦にそなえて、長門国目代紀井通資に築城させたとい伝えられている。

寛文二年（1244）下総前司親房が平家残党鎮圧の下知奉行として、鎌倉幕府より豊前国代官職に任ぜられて下向。

のち門司六ヶ郷と筑前国香椎院内などを拝領した。親房の子孫は地名により門司氏と称し、門司城を本城に領内に足立・吉志・若王子・三角山・金山の五城を構えてそれぞれ一族が配置された。門司氏はその後およそ 350 年にわたって北九州の地に続いた。

その間、南北朝時代には門司氏も両派に分かれ、当城には北朝武家方の吉志系門司左近将監親尚が拠り、一方南朝宮方の伊川系門司若狭守親頼は猿喰城に籠り、骨肉の争いもあった。

室町時代末になると門司半島は豊後大友氏と大内氏、大内氏滅亡後は、かわって毛利氏が争奪するところとなり、当城はその渦中におかれた。ことに大友・毛利両氏による永禄の門司城合戦は壮絶をきわめ、ちなみに「続太平記には「昔、源平両家此処にて軍せしも、時こそ替れ是にはよも勝ちし」とその戦況を記している。

その後、門司城は、城主を入れかわりながら続いたが、細川忠興の豊前入国後の元和元年（1615）一国一城の令により、およそ 400 年に及ぶその歴史をとじた。

山頂からの眺望は抜群で、関門橋を目の前に本州と九州の結節点を一望することができる。この眺めを見ると、門司は要衝の地であり、ここに城を築いた先人の気持ちが分かるような気がする。



門司城跡の碑と関門海峡

2 明治初期の門司

築港前の門司は、塩田がある程度の寒村で、港とは無縁のところであった。

（参考）明治 17 年（1884）頃の門司

楠原村、門司村、田野浦村、田野浦町の合計人口 2,653 人（514 戸）

産業：酒場 1（工員 3）、醤油場 1（工員 3）、製塩場 6（工員 56）食塩製造高 10,200 石



明治 18 年の関門海峡鳥瞰図 （手前が下関側）

3 北九州地域の港の状況

門司港が築港される前にも、北部九州にはいくつかの港が存在した。それぞれの港について、近世以降の状況について調べてみた。

小倉港には、江戸時代初期、唐船（中国の貿易船）が入港していた。その後、鎖国によって貿易は途絶えたものの九州と本州を結ぶ重要な港であった。明治に入ると改修も行われたが、市の中心部を流れる紫川の影響で水深が浅いうえ、小倉沖は暗礁が多く潮流も激しく危険な場所であり、港の整備が求められていた。

本州との連絡地点という点では、距離が短い大里（現在の門司駅付近）のほうが船の出入りは多かったようであり、宿場町として栄えていた記録がある。

黒崎港と若松港は、古くから海運の要衝であったようである。江戸時代に入り、燃料として石炭が使用される頃になると、筑豊の石炭輸送拠点として港の地位が高まった。特に若松港は、明治期になっても石炭の積出港として期待されたが、水深が浅くそのまま貿易港として使える状況ではなく、大規模な改修が望まれていた。

江戸時代、北陸と関西を日本海、関門海峡、瀬戸内海経由で結ぶ西廻り海運が整備された。北前船といったほうが分かりやすいが、この海運で下関港は活況を呈し、その補助として田野浦港（現門司区）にも北前船が寄港していた。

いずれの港も、外国貿易のための港としては十分とは言えない状況だった。

4 明治初期の門司税関

明治7年（1874）門司の対岸の下関で、現在の門司税関管内で最初となる税関活動が行われた。その業務とは、神戸を出港して上海や香港に向かう船舶の外国人水先案内人が、用務を終えて下船する際の検査であり、神戸税関から監吏が下関に派遣された。

明治8年（1875）2月には、日本の外航定期郵便船が横浜 - 上海間に就航し、下関にも寄港したこともあって、同年8月、現在の門司税関管内で最初の官署となる長崎税関下ノ関税関監吏出張所が設置された。当時は長崎税関管轄で、途中、神戸税関に管轄が変更されている。

明治7年	1874	下関で最初の税関活動（外国人の下船検査）
明治8年8月	1875	長崎税関下ノ関税関監吏出張所設置
明治15年5月	1882	唐津長崎税関出張所設置
明治16年12月	1883	博多長崎税関出張所、厳原長崎税関出張所設置
明治17年2月	1884	厳原港、下関港、博多港が特別貿易港に指定
明治17年9月	1884	唐津長崎税関出張所廃止

明治16年（1883）12月、朝鮮との貿易を開港以外の港においても認める特別貿易港に、下関港、厳原港、博多港が指定（明治17年（1884）2月施行）され、博多と厳原に出張所が設置された。

【用語解説】開港以外の制度 ～ 郵船寄港制度と特別貿易港

明治初期の開港は横浜、長崎、函館、神戸、大阪及び新潟の 6 港に限られていた。経済の発展に伴い不都合となってきたため、開港以外での貿易制度がいくつか設けられた。

下関港における郵船寄港制度

明治 8 年（1875）「郵船汽船三菱会社」は、横浜 - 上海間に、日本初の外国航路を開設した。この郵船に限り、下関港で旅客の運送、郵便物及び内地回漕品の積卸が認められていた。これに併せて同年 8 月、下関に監吏出張所が設置された。（明治 15 年（1882）6 月、税関出張所と改称）

明治 23 年（1890）の税関法（法律第 80 号）の施行により、外国貿易に従事する船舶は、不開港に出入することができなくなったが、同年 10 月勅令第 262 号による郵船寄港については税関法の特例とされ、従前の取扱いを認めることとなった。なお、門司港も明治 24 年（1891）11 月勅令第 236 号によりこの種の港に指定された。

特別貿易港

朝鮮との貿易は、江戸時代には対馬の藩主である宗氏が独占的に行ってきたが、明治に入り、同国との貿易は、内地回漕と同様の取扱いをすることとなり、開港以外でもできるようになった。（明治 9 年（1876）10 月布告 129 号）

輸入手続きは、通常、税関で行うが、不開港の場合には区務所（明治 21 年（1888）の市町村制公布までは区制）で行われていた。

貿易額が年々増加するようになり、英米諸国も朝鮮との通商を意図する情勢になってきたため、朝鮮貿易も一般の外国貿易同様の取扱いにすることとなり、特別貿易港制度が導入された。（明治 16 年 12 月布告第 40 号）

これにより、特別貿易港では、明治 17 年（1884）2 月以降、朝鮮との貿易のため、日本人所有の船舶の出入と貨物の積卸が許されることとなった。

特別貿易港として最初に指定されたのは、厳原、下関及び博多の 3 港で、明治 23 年（1890）以降、対馬の佐須奈・鹿見が追加されている。

なお、特別貿易港という言葉は、明治 16 年 12 月布告第 40 号にはないが、税関百年誌史（昭和 47 年 11 月発行 大蔵省関税局編集）において使われているため、本誌でもその整理に従った。

【コラム】三菱誕生 ～海運業からのスタート

三菱といえば戦前の大財閥で現在も多くのグループ企業がある大手商社という印象が強いが、始まりは海運業であった。

明治 3 年（1870）土佐藩は、九十九商会という海運業を開業し、明治 6 年（1873）旧土佐藩士 岩崎彌太郎が社長となり「三菱」を名乗った。その後、「郵船汽船三菱会社」と名称を変更し、明治 8 年（1875）日本初の外国定期航路（横浜 - 上海間）を開設し、事業を飛躍させていった。

その後、政府・三井系・関西財閥の資本を集めて「共同運輸会社」が設立され、「郵船汽船三菱会社」と競争となった。明治 18 年（1885）両社は合併し、新会社「日本郵船会社」となった。

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ～門司税関広報から】

昭和 55 年（1980）の門司税関広報に「門司税関 70 年のあゆみ外伝」という記事がある。前年に発行した 70 周年誌に収録できなかったものを、当時の総務部統括調査官 旭裕朗氏が数回にわたって寄稿したものである。歴史に関する興味深い記事があるので、本誌の中でいくつかとりあげるが、まずは、「出張所の名称について」紹介する。

出張所の名称について

「出張所の名称について：昭和 55 年 4 月 1 日発行 第 238 号」

税関官制の中で「出張所」の設置を規定したのは、明治 26 年 10 月の勅令第 138 号で

税関ノ外 税関ノ事務ヲ行フヘキ場所ニ税関出張所ヲ配置ス

と定められたのが最初である。

従って、このときまでの出張所は明文化されていなかったから、税関によって呼称が異なり

下ノ関港長崎税関出張所（明治 16～22）

下ノ関神戸税関出張所（明治 22～26）

となっており、前記勅令によって「港」を外した名称に統一されたが、実際は従前どおりの名称を使用していた。

しかし、昭和 31 年 5 月作成の門司税関年表、昭和 49 年作成の門司税関署所別年表草稿では、いずれも「港」を外した名称を使用しており、これは混乱を避けるため、明文化された後の名称に統一したと思われるので、「門司税関 70 年のあゆみ」においても、前例を踏襲し、名称を統一している。

また、明治前期においては、私人の申請による不開港からの輸出許可をした場合、あえて官費による税関出張所の建設を避け、出張派出した税関職員は、被許可者の事務所等において執務していたことが予想され、いわば、現行の派出所的な形態のものも「出張所」と称しており、国有財産としての記録もないから、最初の唐津出張所（明治 15～17）門司出張所（明治 18～20）とも庁舎の所在地等が、一切不明である。