

第2節 門司港築港

1 明治初期の時代背景

明治初期、政府は『富国強兵』をめざして、殖産興業に力を注いでいた。明治3年(1870)には工部省が中心となって鉄道敷設が始まり、明治5年には、東京・横浜間、次いで神戸～大阪～京都間にも鉄道が開通し、開港場と大都市を結んだ。また、旧幕府直轄の佐渡・生野鉱山、長崎造船所、旧藩の高島、三池などの炭鉱や兵庫造船所などを官営事業とした。

開港場 = 安政5年(1858)に、米、蘭、露、英、仏と結んだ修好通商条約により開港することとされた港(条約港)で、神奈川(横浜)、長崎、新潟、兵庫(神戸)、箱館の5港。翌年の安政6年(1859)、箱館、横浜、長崎の3港が開港された。

2 門司港築港の背景 ~石炭輸出

明治初期、外国貿易は、開港と朝鮮貿易のための特別貿易港に限られ、石炭などの特定の本邦產品を輸出するため、「特別輸出港」という制度が導入されようとしていた。

北部九州の筑豊は、石炭の主要産地であり、採れた石炭は「川ひらた」「五平太」などと呼ばれる川船を使用し、遠賀川及びその支流を利用して水運輸送され、若松港から積み出されていた。残念なことに、若松港の水深は浅く、大型船の入港には向きでなく、そのままでは外国貿易には十分な機能を持っていなかった。

北部九州の港が特別輸出港に指定されれば、石炭輸出が可能となり、地域経済の発展が期待できるが、第1節で述べたように、小倉港をはじめとしたその他の北部九州の港も外国貿易を行うには十分でなかったため、大型船が入港できる港湾の整備が求められていた。

3 門司の利点

既存の港では貿易港として十分ではなく、新たな港が必要とされていた状況下にあっては、その当時、港でなかった場所が候補地としてあげられても不思議ではない。

門司という場所のメリットは何だったのだろうか。

一つには、水深が既存の港に比べて深かったことである。当時の門司は塩田であったが、少し沖に出れば水深が深く、塩田を埋め立ててしまえば港になるというわけである。

二つ目は、天然の良港の地形をしていたことである。当時の海岸線は、現在の門司港駅よりも内陸にあり、きれいな湾となっていた。

三つ目は、門司が本州と九州の結節点にあったことではないか。石炭輸出だけでなく北部九州の物流全体を考えた時に、門司は本州に最も近く、本州と九州間の物流において一番便利な場所に位置する。鉄道敷設においても、門司を起点にすることが考えられていた。門司に港ができれば、本州からの物資は、鉄道により九州各地に輸送することが可能となるし、逆に九州の物資を門司に鉄道輸送すれば、本州に円滑に輸送することができるようになる。もちろん外国貿易においても九州各地との輸送に便利なことは言うまでもない。

また、北部九州は、中国大陸に近く対中國貿易の拠点として、日本の他の地域よりも地理的優位性があった。門司は、いにしえの頃には、明國との貿易の拠点のひとつになっていたことからも、この地が注目されても不思議ではない。



明治 22 年頃の築港前の写真

4 民間による築港計画

このようなメリットがある門司の地に、まず目を付けたのは民間人であった。明治 19 年 (1886) 11 月、企救郡徳力 (現在の小倉南区内) の佐野経彦 (のち神理教管長) らが、福岡県に対し、門司港築港の申請をしている。

佐野経彦は、山口県長府の豊永長吉、企救郡蒲生 (現在の小倉南区内) の高山定雅 (蒲生神社宮司) らと、江戸時代に塩田であった場所 15 万平米規模の埋立てを計画し、地元住民との補償交渉も終え、準備は整った状況にまでなっていた。

5 官による計画 ~門司築港会社設立

この民間の計画に待ったをかけた人物がいる。時の福岡県令 (県知事) 安場保和である。彼は中央政府から九州に鉄道を早期敷設するという使命を持って、明治 18 年 (1885) に着任した。彼は、門司港築港は鉄道敷設とともに官が行うべき大事業と考えていたようだ。官が新たに示した計画は、佐野らの計画を遥かに上回る、37 万平米規模の埋立てを含む大規模な築港であった。

ただ、築港には民間の力が必要であり、明治 21 年 (1888) 12 月、渋沢栄一、浅野総一郎など当時の財界の指導者が株主として名を連ねて門司築港株式会社が設立され、翌 22 年 7 月に門司港築港が始まった。

6 特別輸出港指定と出張所設置 ~門司税關の大きな第一歩

門司港は、明治 22 年 (1889) 7 月 30 日に特別輸出港に指定された (施行は同年 11 月 15 日)。門司港築港株式会社によって埋め立て工事が始まったのが同年 7 月であるから、港が

完成していないにもかかわらず、門司港は外国貿易港としてスタートを切ったことになる。

特別輸出港の施行に併せ、明治 22 年（1889）11 月、長崎税関の出張所として、門司長崎税関出張所が、門司第一船溜りの南方にあった日本郵船会社の一室を借りて設置された。門司税關の本格的な第一歩である。

【用語解説】特別輸出港

特別輸出港は、輸出振興の見地から、開港の不足を補うため設けられたものである。

当時、輸出無税品であった、米、麦、麦粉、石炭、硫黄などは、日本屈指の物産であり、海外への輸出は年々増加していたが、これらの輸出品は、重量・容積ともに大きく、その輸送にはコストがかかっていたため、輸出を増進するためには、その運搬に特別の便宜を図る必要があった。

明治 22 年（1889）7 月、法律第 20 号「特別輸出港規則」が制定され、不開港のうち、これらの物品の産出地に近い適当な港を選んで、これを特別輸出港とし、この 5 品目に限り日本船又は日本人雇入れの外国船によって、直接海外に輸出できるようにした。

当初、特別輸出港に定められたのは、四日市、博多、口ノ津、三角、小樽、下関、門司、唐津及び伏木の 9 港であり、現在の門司税關管内では、明治 22 年 8 月に下関、博多の両港が特別輸出港として実際に運用された。門司港については、同年 10 月 30 日の勅命により、四日市、唐津、三角、伏木とともに 11 月 15 日から施行された。

なお、明治 31 年（1898）7 月には、品目に、木炭、セメント、硫酸、マンガン鉱、晒粉（さらしこ）が追加されている。

【コラム】安場保和（やすばよしかず）～物流に対する先見性

天保 6 年 4 月 17 日（1835 年 5 月 14 日）生、肥後細川藩出身の官僚・政治家で、東北・北海道地方の開発と近代化に貢献した。

明治 2 年（1869）に胆沢県の大参事、明治 3 年に酒田県の大参事、明治 4 年に熊本県の少参事を勤める。明治 5 年（1872）に福島県令となり、明治 8 年には愛知県令、明治 13 年に元老院議官となり、明治 19 年 2 月に福岡県令となった。明治 19 年（1886）7 月には名称が県知事となり明治 25 年 7 月まで勤め、後に貴族院議員となる。明治 30 年（1897）には北海道庁長官に任命される。

北部九州に鉄道を建設する命を受けて着任した安場は、門司に港を造り鉄道の起点とすれば、効率的な物流が構築できると考えたのではないか。石炭を例にとれば、輸出するために大型船が入港できる港を整備し、石炭産地から港までは鉄道輸送にして、安定した大量輸送を意図したのであろう。実際に鉄道敷設後、石炭は、鉄道を利用して門司港に輸送され、輸出されている。

現在の SEA & RAIL と言われる複合物流を念頭に入れた物流インフラ整備を、明治時代に既に行っていた安場氏の先見性には驚かされる。

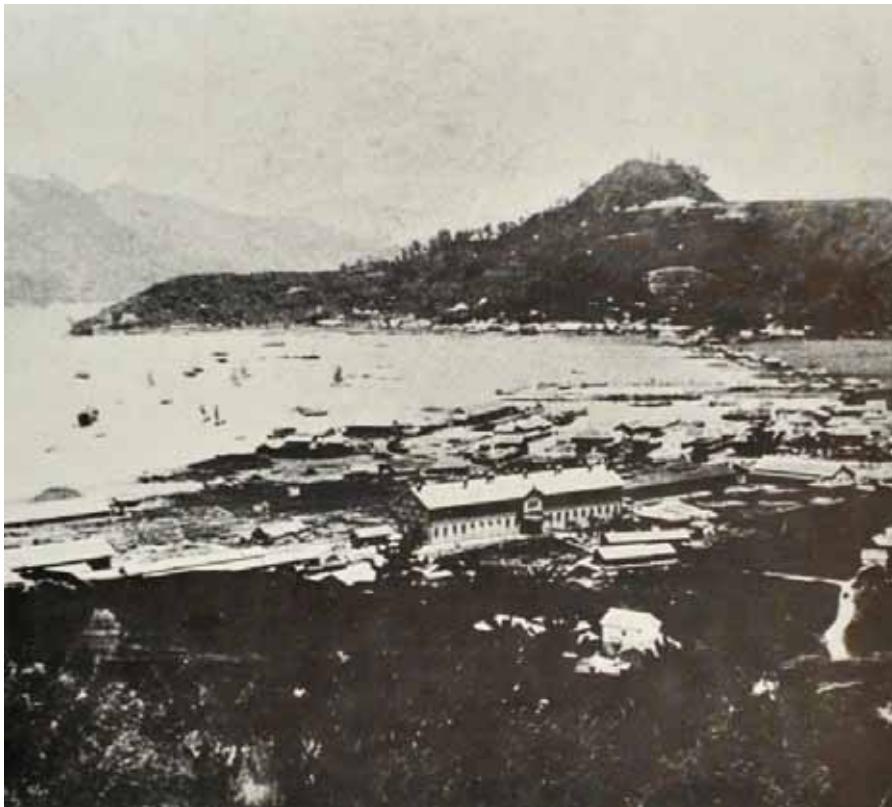
7 築港当時の状況

明治 22 年 (1889) に始まった築港は、海面を埋め立てたにすぎず、大型船が係留できる岸壁はなかったが、築港が始まった翌年の明治 23 年 (1890) の貿易船の入港は 86 隻、輸出額は 34 万円となり、その後、急速に増加の一途をたどる。石炭輸出では明治 23 年には全国第 3 位の港となった。

明治 18 年 5 月	1885	門司長崎税関出張所設置
明治 20 年 12 月	1887	門司長崎税関出張所廃止
明治 22 年 11 月 15 日	1889	門司長崎税関出張所設置
明治 22 年 11 月	1889	唐津長崎税関出張所設置
明治 23 年 4 月	1890	佐須奈港、鹿見港を特別貿易港に指定 佐須奈長崎税関出張所、鹿見長崎税関出張所を設置
明治 23 年 9 月	1890	下ノ関長崎税関出張所が神戸税關に移管

明治 23 年 (1890) 4 月、対馬の佐須奈と鹿見の 2 港が、朝鮮貿易のための特別貿易港に指定され、官署が設置されている。

明治 17 年 (1884) に厳原港が特別貿易港となつたが、対馬は、古くから朝鮮との交易があつたため、貿易拠点が不足していたのではないか。



明治 24 年頃の門司 写真中央の建物は、現在の九州鉄道記念館

【コラム】門司の最初の官署

門司にできた最初の税関官署は、門司港築港以前の明治 18 年（1885）5 月に設置された「門司長崎税関出張所」である。この官署設置は私人の申請によるものだったようであり、官署の建物が建てられたとか、建物を借りたというような記録はなく、官署設置といつても、事務があるときだけ下関にあった長崎税関下ノ関税官吏出張所から職員を派出する形式をとっていたものと考えられる。

申請したのは埼玉県出身の吉田千足で、当時は福岡県に居住し、石炭輸出の許可を受けたとなっている。

この申請は、民間の築港計画と関係があったのかもしれないが、残念ながら詳しい記録は残っていない。同出張所は、明治 20 年（1887）12 月に廃止されている。

【コラム】下関港の状況

北部九州の港は、これまで述べたとおり外国貿易のためには十分な状況ではなかったが、対岸の下関港はどうだったのだろうか。

下関港は、天然の良港であったため古くから交通の要衝として栄えていた。明治 7 年（1874）瀬戸内海を通過して外国に向かう船に乗っていた水先人を下船させるために、下関港に、外国船の寄港を認めることとなり、翌 8 年には、三菱扱い外航郵船が寄港することとなった。明治 16 年（1883）には朝鮮貿易のための特別貿易港、明治 22 年には特別輸出港に指定され貿易は増大したが、湾内が浅いこと、市街地が狭小であることなどから、国際貿易港として発展するには、浚渫や埋め立てなどが求められている状況であった。

その後、対岸の門司に港が築港され、下関港は門司港と一体となって発展していった。石炭輸出も行われており、下関の彦島には貯炭場があった。

【コラム】鉄道開通 ~門司港起点(当時は門司駅)

日本で初めて開通した鉄道路線は、ご存知の通り「新橋 - 横浜間」で明治 5 年(1872)のことである。

「九州にも鉄道を」という声は、明治 13 年頃から各地でおこり、明治 19 年に安場氏が福岡県令(知事)になってからさらに活発化した。明治 19 年 7 月に政府が九州鉄道の民間設立を許可し、福岡、熊本、佐賀、長崎の 4 県による合同請願で、明治 21 年(1888)に九州鉄道会社が発足した。路線は、門司 - 遠賀川、遠賀川 - 博多、博多 - 久留米、高瀬 - 熊本の 4 区間と決まった。一気に建設に向かえばよかったのだが、資金不足もあって、博多 - 久留米間の工事が先行して行われ、明治 22 年(1889)博多 - 千歳川間(現在の筑後川)が開通した。明治 24 年(1891)4 月 1 日に門司駅(現在の門司港駅) - 遠賀川間が開業し、九州鉄道会社の本社が門司に移転した。このことからも門司の地が、九州の鉄道の起点と考えられていたようである。

その後、旧大里駅(現在の門司駅)の先から関門鉄道トンネルが建設され、昭和 17 年(1942)11 月開通した。これに伴い、門司駅は門司港駅と名前を変え、門司駅と名前を変えた旧大里駅に九州の玄関口を譲ったのであった。



第3節 開港へとつながる発展

1 日清戦争と門司港の賑わい

朝鮮における影響力拡大を目指す日本は、清国を後ろ盾に抵抗する朝鮮との対立が深まっていたが、明治27年（1894）朝鮮で起こった農民の反乱に日本と清国が出兵し、その後、日清戦争へと突入した。

明治28年（1895）下関条約で講和が成立し、莫大な賠償金を得ると共に、遼東半島や台湾等を手に入れた。（遼東半島は、ロシア、フランス、ドイツの三国干渉により返還）

戦勝景気に沸いた日本の起業勃興の波は、北部九州にあってもブームとなっていました。石炭輸出を主として栄えていた門司港も例外ではなく、急速に発展していました。

明治28年～明治29年にかけての起業の一例（門司の名前が付いたもの）

門司石炭取引所、守永商店門司支店、門司貯蓄銀行、門司倉庫、三菱門司支店、大阪興行銀行門司支店、門司兵器修理所第2工場

2 軍事色が出てきた門司港

門司港は、日清戦争が始まって軍艦が往来するようになった。これ以前にも、石炭置場等はあったが、明治27～28年頃に和布刈に軍器製造所が建設され、陸軍火薬庫、軍用品倉庫も設置されて軍港としての性格も帯びてきた。

3 開港に至るまでの貿易等

特別貿易港に指定された翌年の明治23年（1890）の入港船は86隻であったが、明治31年（1898）には1076隻になり初めて1000隻を超えた、日本で5番目の入港隻数を誇る港となった。

【開港までの入港隻数比較】 単位：隻 「日本税關・税關史資料から」

	明治 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	31年
門司	86	235	422	680	505	446	722	733	1,076
下関	1,233	1,111	931	733	1,127	1,402	1,468	1,700	1,641
横浜	974	946	937	1,104	1,204	1,158	1,418	1,393	1,658
神戸	1,397	1,447	1,566	1,793	1,830	2,019	2,452	2,702	2,809
大阪	73	261	252	237	136	153	169	158	107
長崎	1,509	1,502	1,519	1,435	1,434	1,676	1,914	1,829	2,126
函館	50	53	62	144	212	153	197	191	174

門司港は特別輸出港であったため、輸入がなかったことから、輸出額で他港との比較をすると、明治31年（1898）には、横浜、神戸に次ぎ、長崎と肩を並べるようになっていた。

このような状況であったため、輸入もできる開港指定が望まれていたことは想像するに容易である。

【開港までの輸出額】 単位：万円 「日本税関・税関史資料から」

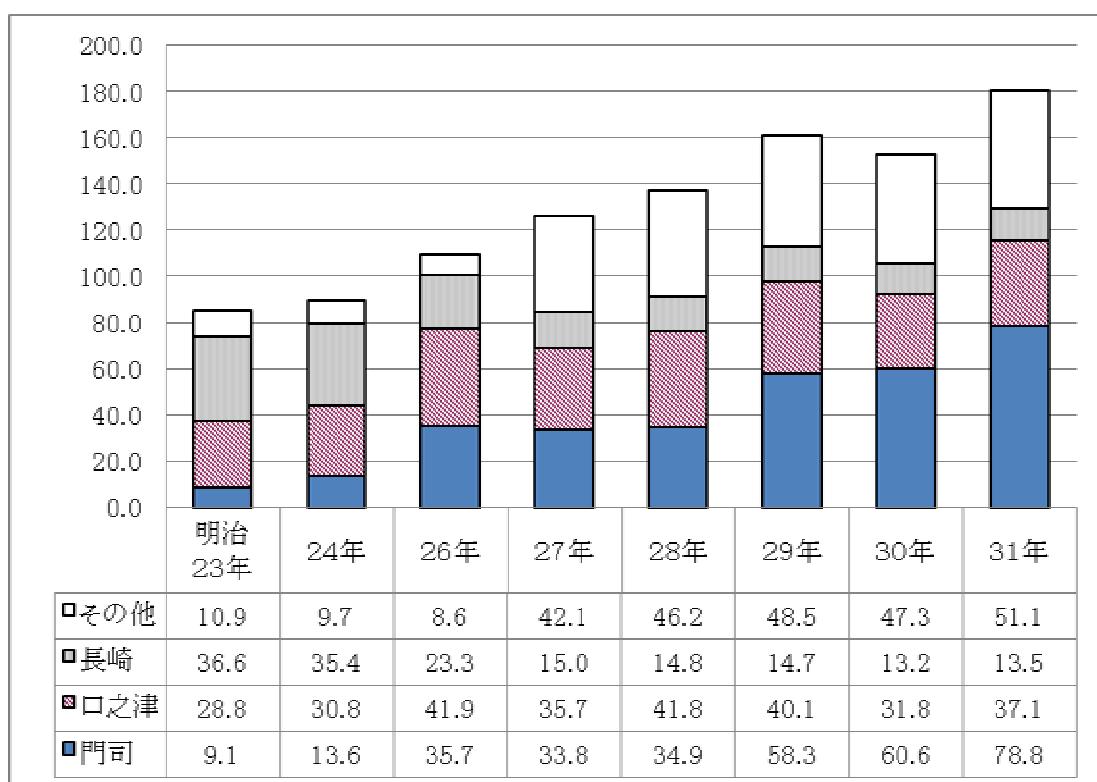
	明治 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	31年
横浜	3,233	4,954	6,155	5,521	7,302	8,479	6,170	9,070	8,031
神戸	1,696	2,173	2,130	2,497	2,944	3,831	4,032	5,141	6,012
大阪	45	98	126	121	76	114	114	234	317
門司	34	57	77	156	142	139	281	451	617
下関	30	87	77	108	224	280	337	345	340
長崎	431	384	334	323	356	424	495	554	659
函館	82	64	78	64	67	75	90	126	125

石炭輸出

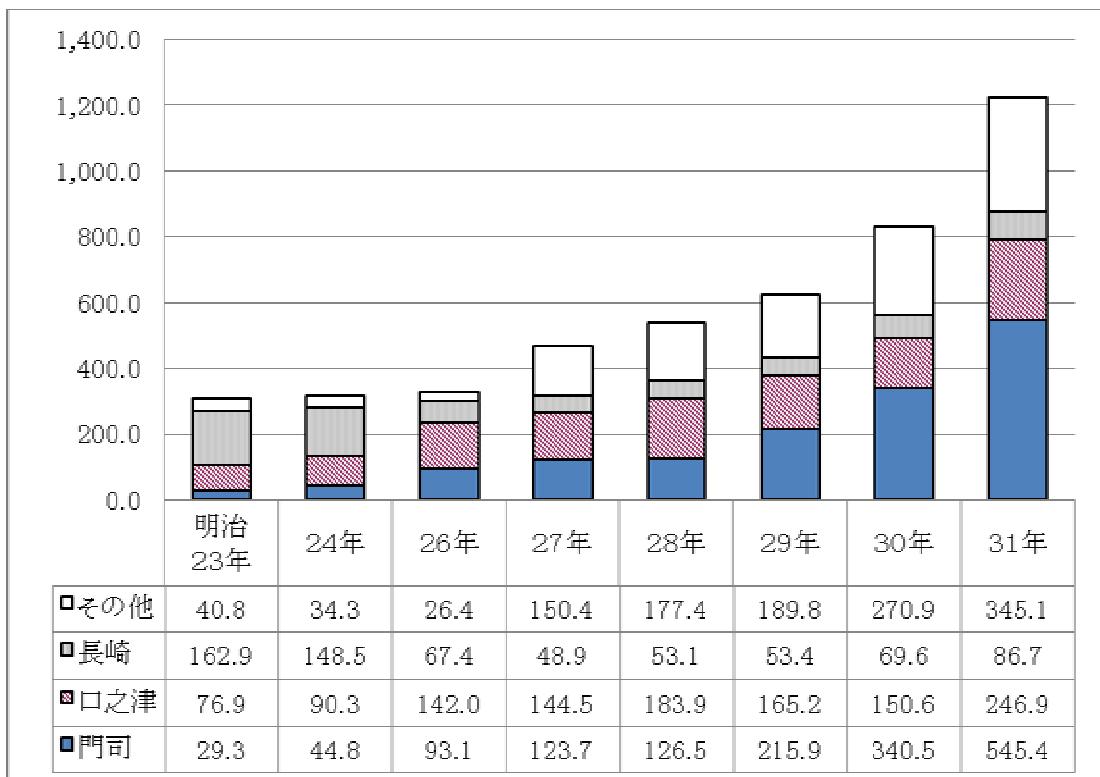
特別輸出港に指定された翌年（明治 23 年）には、9 万トン（29 万円）の石炭を輸出して全国第 3 位の石炭輸出港となり、明治 29 年には、58 万トン（216 万円）を輸出し、全国トップとなつた。

【石炭輸出推移】 「大日本外国年表から」

数量ベース（単位：万トン）



金額ベース（単位：万円）



【コラム】石炭産業

筑豊の石炭産業は幕末期頃から発展してきた。乱掘、乱売を防ぐために石炭同業者間で明治18年(1885)11月「筑豊五郡坑業組合取締所」を組織した。政府も海軍予備炭田の封鎖と経営拡大のため選定鉱区を設定したため、小規模の炭坑が整理されることとなり、中央の財閥の進出が進んでいった。地場では安川敬一郎が、筑豊等にあった炭坑を合わせて炭坑会社「明治鉱業」を設立し、その後、現在、産業用ロボットで有名な「安川電機」を立ち上げた。

4 門司港開港前までの門司税關

明治 30 年 (1897) 6 月、出張所の名称が支署に変更され、門司長崎税關出張所は門司長崎税關支署となり、豊前、豊後、日向を管轄した。

明治 28 年 3 月	1895	門司長崎出張所庁舎新築移転（門司市東港町 1 番地） 木造瓦ぶき 2 階建、延床 101.76 坪
明治 29 年 10 月 3 日	1896	博多港、唐津港が開港外貿易港に指定
明治 30 年 6 月 22 日	1897	門司長崎税關出張所は門司長崎税關支署となる 博多長崎税關出張所は博多長崎税關支署となる 唐津長崎税關出張所は唐津長崎税關支署となる 厳原長崎税關出張所は厳原長崎税關支署となる 佐須奈長崎税關出張所は佐須奈長崎税關支署となる 鹿見長崎税關出張所は鹿見長崎税關支署となる 下ノ関神戸税關出張所は下ノ関神戸税關支署となる

<他の支署の管轄>

博多：筑前

唐津：肥前のうち東松浦郡、西松浦郡、北松浦郡、小城町

厳原：対馬の下県郡

佐須奈：対馬の上県郡のうち琴村、舟志村、佐護川以北

鹿見：対馬の上県郡のうち芦見村、中原村、佐護川以南

下ノ関：長門の赤間関

【用語解説】開港外貿易港

特別貿易港や特別輸出港の制度により指定された港は、貿易港として活発な機能を發揮したが、当時はこれに満足せず、貿易港の設置が望まれていた。

明治 29 年 (1896) 3 月法律第 18 号により、開港以外の港において外国貿易のため日本人所有の船舶の出入及び貨物の輸出入のできる港が勅令で定められることなり、同年 10 月、勅令第 316 号により博多、唐津、口之津、敦賀、境、浜田の 6 港が開港外貿易港となった。明治 30 年 (1897) 6 月には清水、四日市、七尾の 3 港、明治 31 年 5 月には三角港が追加された。

これら港は輸出だけでなく輸入も認められたが、出入できる船舶が日本人所有に限られており完全な開港ではなかった。

第4節 門司港開港

1 金融の中心地 ~門司港の繁栄

日清戦争後の頃から銀行進出が増えたが、日本銀行西部支店が下関から移転したことから拍車がかかった。

明治 15 年 (1882) 10 月に開業した日銀は、同年 12 月、最初の支店を大阪に開設した。明治 26 年 (1893) 10 月には、下関に西部支店が開設され、明治 31 年 10 月、門司に移設された。

その当時、日銀の支店は、明治 28 年 (1895) 7 月、支店に昇格した北海道支店、明治 30 年 3 月に開設された名古屋支店と合わせて 4 支店だけであった。

明治 34 年 (1901) 頃の門司には、次のような銀行の支店等があったようである。

八十七銀行、小倉貯蓄銀行、日本商業銀行、日本貿易銀行、三井銀行、

百三十銀行、住友銀行、帝国商業銀行、二十三銀行

2 門司市への昇格

明治を迎えた頃、門司は楠原郷の一つで門司村と呼ばれていた。市町村制が実施された明治 22 年 (1889) 特別輸出港に指定された門司港一帯は「文字ヶ関村」となり、明治 27 年には町制を実施して「門司町」となり、明治 32 年 (1899) 「門司市」へ昇格した。

(注：市町村制施行時は、門司村ではなく文字ヶ関村（もじがせきむら）となった。)

3 開港要望

明治 27 年 (1894) 4 月、地元の代議士が門司港を特別輸出入港（）にするよう帝国議会に建議している。翌年 1 月には、四日市商工会議所の請願による「開港法案」が提出され、東京、四日市、門司、下関、小樽の 5 港を開港にする内容であった。残念ながら、開港希望の港が相次ぎ、調査が必要であること、条約改正との関係及び開港希望地の軍事機密などが障害となり、法案は否決されたが、その後も熱心な開港要望がなされていたようである。

（）特別輸出入港という制度は確認できなかったが、開港を意図したものと思われる。

4 開港指定

前述のような開港要望や輸出実績が他の開港を上回る状況から、明治 32 年 (1899) 8 月、ついに門司港は開港指定を受けることになる。

明治 32 年の関税法制定を契機として、貿易港の制度は一新することとなり、関税法第 99 条において

「從來ノ開港ノ外開港トナスヘキ場所及其ノ開港ニ於テ輸出若ハ輸入スヘキ貨物ノ種類ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム」

と規定し、これに基づき明治 32 年 7 月 13 日勅令第 342 号により「開港及開港ニ於テ輸出スヘキ貨物ノ指定ニ關スル件」が定められた。この勅令により、開港場の位置、貿易の制限、開港の閉鎖条件などが規定され、従来の特別貿易港、特別輸出港、開港外貿易港の制度は廃止された。

なお、門司港開港の施行は、明治 32 年 6 月勅第 319 号をもって 8 月 4 日と定められている。

新たに開港となったのは次の港である。

清水、武豊、四日市、下関、門司、博多、唐津、口ノ津、三角、厳原、佐須奈、鹿見、那覇、浜田、境、宮津、敦賀、七尾（南湾）伏木、小樽、釧路、室蘭
(下線を付した港は、現在の門司税関管轄の港である。)

開港は、「満 2 年毎の輸出入貨物の価格が 5 万円に達しない場合に閉鎖する」とされていたが、門司港は貿易額が大きく、全く問題ない状況であった。

なお、門司港は、明治 40 年（1907）に第一種重要港湾にも指定されている。

5 開港した頃の門司税関

門司港が開港した明治 32 年（1899）門司長崎税関支署は門司税関支署に名称変更した。同時に、周防、長門（現在の山口県）が神戸税関から門司税関支署の管轄となった。
明治 37 年（1904）門司港に遅れること 5 年、若松港が開港となり、若松税関支署が設置された。

明治 32 年 4 月	1899	門司長崎税関支署は門司税関支署となる 博多長崎税関支署は博多税関支署となる 唐津長崎税関支署は唐津税関支署となる 厳原長崎税関支署は厳原税関支署となる 佐須奈長崎税関支署は佐須奈税関支署となる 鹿見長崎税関支署は鹿見税関支署となる
		下ノ関神戸税関支署は門司税関支署下関出張所となる
		徳山税関監視署、萩税関監視署、大分税関監視署、勝本税 関監視署設置
明治 32 年 8 月 4 日	1899	下関港、門司港、博多港、厳原港、佐須奈港、鹿見港が開 港指定
明治 35 年 6 月	1902	呼子税関監視署設置
明治 37 年 4 月 8 日	1904	若松港開港指定、若松税関支署設置
明治 40 年 11 月	1907	竹敷税関監視署を設置