

第三章 支署の誕生と発展 ~ それぞれのエピソード

第一、二章において、門司港を中心に門司税関の歴史を紹介したが、本章では、門司税関管内の各支署の沿革と、それぞれの支署にまつわるエピソードを官署が設置された順に紹介する。

第1節 下関税関支署

〒750-0066 山口県下関市東大和町 1-7-1 下関港湾合同庁舎内 083 266 5376

管轄区域

山口県のうち下関市、萩市、長門市、阿武郡

沿革

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 17 年 2 月	1884	下関港特別貿易港に指定
明治 22 年 8 月	1889	下関港特別輸出港に指定
明治 23 年 11 月	1890	下ノ関神戸税関出張所となる
明治 30 年 6 月	1897	下ノ関神戸税関出張所は、下ノ関神戸税関支署となる
明治 32 年 4 月	1899	下ノ関神戸税関支署は、門司税関支署下関出張所となる 萩税関監視署設置
明治 32 年 8 月 4 日	1899	下関港開港に指定
明治 44 年 9 月	1911	六連税関監視署設置
大正 2 年 10 月	1913	門司税関下関駅出張所設置
昭和 2 年 12 月 10 日	1927	萩税関監視署は、萩税関支署となる
昭和 6 年 4 月	1931	門司税関彦島事務所設置
昭和 15 年 3 月	1940	門司税関唐戸事務所設置
昭和 18 年 11 月	1943	税關官制廃止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	門司税関下関出張所、同下関駅出張所、同六連出張所、同萩出張所、同仙崎出張所設置（税關再開）
昭和 21 年 11 月	1946	門司税関吉見監視署設置
昭和 25 年 5 月	1950	門司税関吉見監視署廃止
昭和 27 年 7 月	1952	門司税関六連出張所廃止
昭和 28 年 9 月 1 日	1953	門司税関下関駅出張所廃止、同下関外郵出張所設置
昭和 30 年 8 月 1 日	1955	門司税関下関出張所は下関税関支署となり、門司税関萩出張所、同仙崎出張所、同下関外郵出張所は下関税関支署管轄となる
昭和 38 年 4 月	1963	下関税関支署仙崎出張所は、同仙崎監視署となる

昭和 41 年 4 月	1966	下関税関支署大和町出張所設置、同六連監視署設置
昭和 43 年 3 月	1968	下関税関支署 現在地に移転、下関港湾合同庁舎竣工
昭和 43 年 4 月	1968	下関税関支署大和町出張所廃止、下関税関支署港町出張所設置
昭和 59 年 4 月 1 日	1984	下関税関支署六連監視署廃止
昭和 63 年 7 月 1 日	1988	下関税関支署港町出張所廃止
昭和 63 年 10 月 15 日	1988	下関港湾合同庁舎 2 号館竣工
平成 11 年 7 月 1 日	1999	下関税関支署下関外郵出張所廃止
平成 17 年 3 月 22 日	2005	下関税関支署の管轄であった旧大津郡油谷町と日置町が、萩出張所管轄の長門市と合併により萩出張所の管轄となった

門司税関管内最初の官署 ~管轄税関の変更と法令

現在の門司税関管内において、最初に税関官署が設置されたのは下関である。

明治 8 年 (1875) 8 月、長崎税関下ノ関監吏出張所が置かれたのが、その始まりである。名称からすると、必要に応じて長崎から下関に派遣される監吏が仕事をする場所という程度だったのではないだろうか。

明治 23 年 (1890) 9 月勅令 204 号「税関管轄区域」が定められ、本關（税関の本部）の管轄区域が明確化された。これにより、周防・長門（現在の山口県）は、神戸税関の管轄となったため、下ノ関監吏出張所は、長崎税関からに神戸税関に移管された（施行は同年 11 月）。

出張所設置の法令で記録に残っているのは、明治 26 年 (1893) 10 月、勅令 139 号「税関出張所及派出所設置ノ件」であり、神戸税関管轄下に下ノ関神戸税関出張所を置くことが定められている。

この勅令は、明治 30 年 (1897) 6 月勅令 206 号により、税関出張所は税関支署に改められ、下ノ関神戸税関支署と名称を変更した。

本關の区域を定めた「税関管轄区域」は、明治 32 年 4 月勅令 168 号により改正され、周防・長門は、神戸税関管轄から再び長崎税関管轄となった。同年 4 月、税関支署を定めた勅令が全面改正となり、勅令 169 号「税関支署ノ名称・位置及管轄区域ノ件」が制定された。

これらにより、周防・長門は、長崎税関門司税関支署の管轄区域となり、下ノ関神戸税関支署は、門司税関支署管轄の下ノ関出張所となった。ただし、出張所設置については、記録がなく、内部規定での設置であった可能性もあるが、明治 44 年 (1911) 6 月蔵令 28 号「税関出張所及税関支署出張所設置」により、門司税関下関出張所が定められている。

以後、太平洋戦争の激化による中断はあったものの、昭和 21 年 (1946) 6 月に再開され、昭和 30 年 8 月 1 日に下関税関支署となり現在に至っている。

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

下関に税関ができたわけ

昭和 55 年の門司税関広報「門司税関 70 年のあゆみ外伝」からの転載であるが、下関の歴史の長さを感じる内容であると同時に、税関創世記の状況が垣間見ることができ、実に興味深いものである。

「外人水先人取り締まりについて（明治 7 年）昭和 55 年 2 月 1 日発行 第 236 号」

神戸を出帆して上海、香港へ向かう船は、瀬戸内海を過ぎると水先案内は不要となるので、下関で水先人を下船させ、他の便船によって神戸へ帰すようにしたいと、神戸駐在英國領事から兵庫県令（県知事）へ、また同趣旨を英國公使から外務省へ願い出た。（当時神戸には、英人 1 名、米人 1 名の水先人がいた。）

この願い出に対し、外務省は、「不開港に外国船の入港を許可するのではなく、下関で暫く進行を停止している間に水先人を上陸させるものである」との解釈で、一定の制限付きで上陸を許可する旨を兵庫県令あてに通知した。

さらに外務省は、太政大臣（総理大臣）あてに外人水先人の下関上陸を許可したが、下関は枢要の地であるから、神戸税関の分局を設けて、内国船の出入を取り締まり、併せて、上陸する外人水先人の取締りも行い、そのうち開港同様の取り扱いをすること、とすることが適当であると上申した。

これを受けた太政大臣の命により、大蔵及び内務の両省で協議し、分局設置を早急に取り計らうこととしたが、上陸水先人に対する差し当たっての取締りを山口県に依頼することに決め、次のような取締り手順書を添え、明治 7 年 10 月、山口県へ申し入れた。

手順

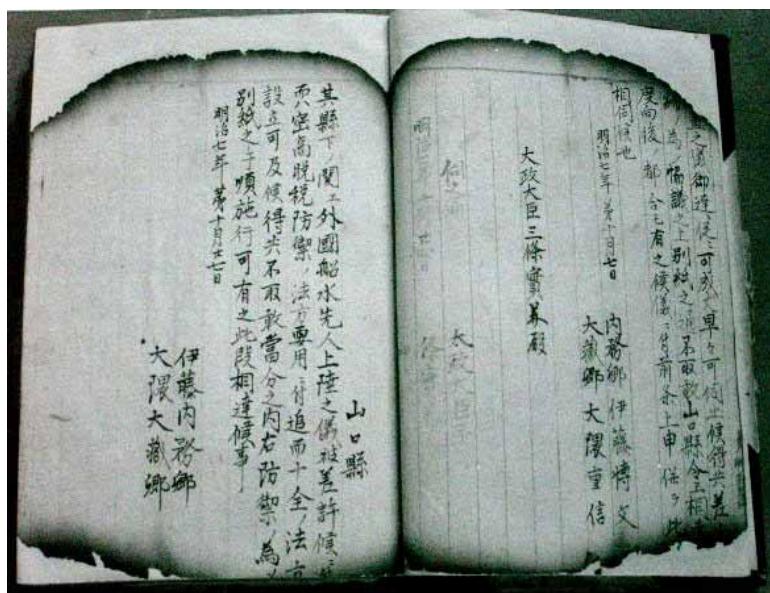
- 第一 外国船到着候ハハ、二員ノ吏人ヲ遣り、何ノ為來着セシヤヲ尋問セシム可キ事
- 第二 右尋問ノ上、下ノ関工上陸ノ水先人ノ為メト答ヘハ、下ノ関港中便利ノ地ヲ予メ定メ置 必ス其所上陸スル様申付、猥ニ其他ノ沿海岸工上陸セシム可カラサル事
- 第三 水先人上陸セハ、二員以上ノ官吏ヲ以テ其所持ノ手荷物等搜検シ、阿片及び其他諸商品等所持スルヤセサルヤヲ検査シ、若シ阿片ヲ有セハ、之ヲ取押工、早々神戸港税關工之ヲ報知シ、其他ノ品ハ能々見認可置事
- 第四 右水先人更ニ便船ニテ神戸港其他工廻帰セントスルトキハ、亦丁寧ニ其荷物等ヲ検シ、下ノ関在留中、貿易売買等セシ跡ノ有無ヲ相調ヘ、物品買取或ハ売扱候跡有之於テハ、売扱先即チ之ヲ買取若クハ貿易ノ事実ヲ詳細神戸港税關へ可相通事
- 第五 右上陸在留及便船工乗組候迄ハ、殊ニ着意セシメ、其寝食等、現ニ要用ナルモノハ相応売与ハセシメルモ、決シテ売買若シクハ貿易セシメサル様致ス可キ事

明治七年第十月

(本誌編者仮訳)

手順

- 第一 外国船が到着した場合には、2人の官吏を派遣し、いかなる目的をもって来着したかを尋問させること。
- 第二 右の尋問の結果、下関に上陸する水先人のためとの回答があった場合には、下関において適切な場所を予め指定し、必ずその場所に上陸するよう指示し、みだりにその他の沿海岸に上陸させないこと。
- 第三 水先人が上陸した場合には、2人以上の官吏により当該水先人が所持する手荷物等を検査し、アヘン及びその他諸商品を所持しているか否かを検査し、アヘンを発見した場合には、これを取り押さえ、直ちに神戸港税関に報知し、その他の品は充分検認しておくこと。
- 第四 右水先人が、更に便船により神戸港その他に廻帰しようとするときは、改めて慎重にその荷物等を検査し、下関在留中、貿易売買等を行った痕跡の有無を厳重に調べ、物品の買取り又は売払いの痕跡を発見した場合には、売払先即ち、これを買取り若しくは貿易の事実を詳細に神戸港税関に報告すること。
- 第五 右上陸・在留及び便船へ乗り組むまでは、殊に注意し、その寝食等、現に必要と認められるものは売り渡すが、決して売買若しくは貿易させないようにすること。



山口県への文書

税関が設置されたころの庁舎

これも「門司税関 70 年のあゆみ外伝」からの転載であるが、下関に税関ができたころの庁舎の様子などがわかる。

「下ノ関税関監吏出張所について 昭和 55 年 2 月 1 日発行 第 236 号」

明治 8 年に、三菱扱い外航郵船が寄港することとなったため、赤間関の外浜町に、長崎税関管轄の下ノ関税関監吏出張所が設置された。

初代庁舎は水先人上陸指定場所にも近く、赤間関電信局の筋向かいにあたり、海上の見とおしがよい川崎屋卯八方の海に面した 6畳間 1 室を、1 か月 3 円で借り、さらに、川崎屋の地所 10 坪 5 合を年 3 円で借り、ここに簡易な荷物改場を新築している。

当時、同港では後述の唐戸地区埋立造成が行われるまでは係船岸壁がなく、外航郵船等は沖懸りをしていたので、回漕業と思われる川崎屋鶴吉と船舶の入港の際には、その持船を水夫付きで借りていた。

下ノ関税関監吏出張所 雇水夫定規心得書

第一条 勤務中ハ総テ出張所官吏ノ指揮ヲ受ケ従事スベシ

第二条 平時一同申合セ 昼夜トモ三菱汽船ハ勿論 臨時外国船舶入港セハ 速ニ届出スベシ

第三条 三菱商社持海外行ノ汽船着港ノ節ハ 速ニ制服ヲ着シ 端船ノ用意ヲナスヘシ

第四条 前条ノ船舶へ官吏出務中 水夫ハ全員端船ヲ当リ居 其船舶用弁ノ妨ケナラサル様繁キ置 猥リニ乗込ベカラズ 然レトモ官吏ノ用務ヲ達スル事アラバ 速ニ乗込 指揮ニ従ヒ 用ヲ弁スベシ

第五条 船舶出務中 諸物品船積陸揚トモ 出張所及ビ上監官吏ノ改メヲ経ズシテ運送スルヲ見当ラバ 速ニ其旨ヲ届出スベシ 時機ニ依リ相当ノ賞を与フ

第六条 勤務中ハ 庶事丁寧ヲ盡シ 必粗暴ノ所業スベカラズ

第七条 非常ハ勿論 出張所近傍出火ノ節ハ總員出頭 消防盡力スベシ 其功労ニ依リテハ賞ヲ与フ

第八条 兼テ渡シタル制服帽及雨衣ハ 丁寧ニ取扱ヒ 手荒ニスベカラズ

第九条 船持ノ者ハ不申ニ及 其他一同 平常和親ヲ遂ケ 出務上ニ協力同心スベシ
右之条々堅ク可相守事

明治八年十一月

(本誌編者仮訳)

- 第一条 勤務中は総て出張所官吏の指揮を受けて従事すること。
- 第二条 常時全員が申し合わせ、昼夜を問わず三菱汽船は勿論のこと、臨時の外国船舶が入港した場合には、速やかに報告すること。
- 第三条 三菱商社所有の海外行きの汽船が着港した際は、速やかに制服を着用し、端船の準備をしなければならない。
- 第四条 前条の船舶において官吏が執務している間は、水夫は全員端船に待機し、その船舶にて用務の間、端船は船舶に接舷したままとし、みだりに乗り込んではならない。しかしながら、官吏が用務を指示した場合には、速やかに乗り込み、その指揮に従い用務を処理すること。
- 第五条 船舶出務中、諸物品の船積み陸揚げとともに、出張所及び上監官吏の確認を経ずに運送するのを発見した場合には、速やかにその旨を届け出なければならない。時機によって相当の賞を与える。
- 第六条 勤務中は、庶事丁寧を尽くし、粗暴なふるまいをしてはならない。
- 第七条 非常時は勿論のこと、出張所近辺において出火の際には総員出頭し消防に尽力すること。その功労によっては賞を与える。
- 第八条 貸与した制服帽及び雨衣は、丁寧に取り扱い、手荒にしてはならない。
- 第九条 船持ちの者は言うに及ばず、その他一同、日頃から親睦を深め、出務上において一致協力すること。
- 右の各条を厳守すること

明治9年10月、出張所庁舎を赤間関の神宮司海岸へ新築し、これを移転した。敷地は三井組（三井銀行と改称）の所有地40坪を、向こう15年契約で借り受け、工費640円余を要したと記録されている。

下関市史にある「赤間関市細見図」を見ると、亀山八幡宮の西隣りの神宮海岸（現町名は仲之町）に税関の名が見える。当時は、唐戸地区埋立造成前であったことから亀山社の辺より唐戸の奥深くまで入江になっており）税関は、入江に少し入った場所に位置している。現在、亀山社の参道入口（国道9号線）に「山陽道基点」の標が立っている。基点であるからには、ここに関門連絡の渡船の舟着場があったと想像され、外人水先人の上陸指定場所を「上陸に便利な所」を条件としていたから、私見ではあるが、ここが税関の指定交通場所となっていたのではなかろうか。これは、初代庁舎の外浜町からも近く、2代目庁舎を、指定交通場所の前に建てたと考えるのが順当と思われる。付近には、電信局、貯金局、検疫所等もあり、赤間関の中心部であった模様がうかがわれる。

明治 27 年 8 月、赤間関市は、唐戸、東南部地区の比較的浅い海面約 3 万平方メートルの埋立造成工事を行い、明治 29 年 11 月、これを完成している。下関市史によると、新造成地は係船に便利で荷役が容易であったから、ここに税関出張所や倉庫等が建設されたと記述されている。また、明治 32 年 3 月、同所が神戸税關から長崎税關へ移管された際の引継記録によると、

「門司税關支署下関出張所庁舎、山口県赤間関市唐戸町第 3 字仲ノ町 130 番、131 番の 1、木造瓦ぶき 63 坪 7 合 5 勺、2 階 46 坪 7 合 5 勺、明治 30 年 2 月新築。別に上屋、倉庫、改品場等のほか、小蒸氣船亀山丸（総とん数 10 とん 35）」

の引き継ぎが「長崎税關沿革史（明治 35 年横浜税關発行）」に記述されているので、これが唐戸造成地に設置された 3 代目の出張所庁舎であると思われる。



第2節 伊万里税關支署

〒849-4256 佐賀県伊万里市山代町久原 2976 番 31 0955-28-2514

管轄区域

伊万里市、唐津市、東松浦郡、西松浦郡

沿革

伊万里税關支署管轄地域の税關の歴史は、唐津に出張所が置かれたことに始まる。

明治 15 年 (1882) 5 月、唐津長崎税關出張所が設置されたが、明治 17 年に、廃止された。

明治 22 年、再び唐津長崎税關出張所が設置され、大正 5 年、伊万里に監視署が設置された。

昭和 21 年 (1946) 6 月、6 税關による税關官制復活により門司税關唐津税關支署として再開された。平成 9 年 (1997) 伊万里港コンテナターミナルが整備されて以降、伊万里港における貨物量が増大したことに伴い、平成 14 年 (2002) 7 月、伊万里出張所が支署に昇格し、唐津税關支署は伊万里税關支署の出張所となった。

明治 15 年 5 月	1882	唐津長崎税關出張所設置
明治 17 年 9 月	1884	唐津長崎税關出張所廃止
明治 22 年 11 月	1889	唐津長崎税關出張所設置 唐津港特別輸出港に指定
明治 29 年 10 月 3 日	1896	唐津港開港外貿易港に指定
明治 30 年 6 月 22 日	1897	唐津長崎税關出張所は唐津長崎税關支署となる
明治 32 年 4 月	1899	唐津長崎税關支署は唐津税關支署となる
明治 32 年 8 月 4 日	1899	唐津港開港に指定
大正 5 年 9 月	1916	伊万里税關監視署設置
昭和 16 年 12 月	1941	伊万里税關監視署は唐津税關支署伊万里出張所となる
昭和 18 年 11 月	1943	税關官制廃止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	唐津税關支署、唐津税關支署伊万里監視署設置 (税關再開)
昭和 38 年 4 月 1 日	1963	唐津税關支署伊万里監視署廃止
昭和 40 年 4 月 1 日	1965	唐津税關支署伊万里監視署設置
昭和 42 年 6 月 1 日	1967	伊万里港開港に指定
昭和 43 年 4 月 17 日	1968	唐津税關支署伊万里監視署は同伊万里出張所となる
昭和 47 年 4 月	1972	唐津港湾合同庁舎竣工 (唐津税關支署移転)
昭和 58 年 9 月	1983	伊万里港開港港域拡張 (長崎県福島地区編入)
平成 14 年 7 月 1 日	2002	唐津税關支署伊万里出張所は、伊万里税關支署、 唐津税關支署は、伊万里税關支署唐津出張所となる

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

唐津港の大繁栄

これも、「門司税關 70 年のあゆみ外伝」からの転載であるが、現在では考えられないような唐津港の繁栄を見ることができる。

「唐津港について 昭和 55 年 4 月 1 日発行 第 238 号」

唐津港は、背後地である唐津炭田や佐賀炭田の石炭輸出港として発足した港である。

明治期に入ってから、付近の諸炭田が次々に海軍準備炭田に編入され増産した結果、剩余の石炭の海外輸出にせまられ、明治 15 年頃（同年 5 月に税關出張所設置）有田町の松村新平が、唐津に公平社を設置して石炭輸出を行ったのが、同港における最初の貿易と記録されている。

唐津港が、世界海運界に花形として登場した時代があり、そのきっかけは大正 3 年 8 月のパナマ運河開通によって作られた。

同運河の開通によって、アメリカ西海岸各港の航路が一変し、時間的にもっとも有利な大圏コースをとるため、支那海に入る本船は津軽海峡から日本海を経て、あるいは横浜、神戸、関門海峡を通過して、いずれも唐津に寄港し炭水の補給を行って上海、香港、シンガポール、コロンボ、地中海に出て、欧州に入るということになった。

この西廻りのほか、逆に東廻りも必ず唐津に寄港するのが例となっていたが、これは中国及び日本海沿岸に、唐津に比すべき好条件の港がなかったことにもよるが、唐津港が、

- ・入港停泊の条件に優れていたこと
- ・石炭が廉価で豊富、炭質優秀であったこと
- ・荷役料低廉で迅速であったこと
- ・風光媚美であること

等の好条件が歓迎されたためである。

運河開通からわずか半年の間に、運河から東洋に向かった船で、日本に寄港した 50 余隻のうち、唐津に入港したもの 18 隻に上り、燃料炭補給港として、唐津は日本一の名声を全世界にうたわれた時代がある。

大正 7 年前後における唐津港の殷賑は、今日想像にも及ばないほどの盛觀を呈した。連日の内外入港船舶は、1 万トン級をはじめ、20 隻近くもあって、港頭には税關や三菱、三井、安川、松本の大商社その他の石炭商社が櫛比して第一次大戰中の如きは、イギリスの領事も駐在するという、まさに唐津港黄金持代を現出したのであった。

大正 9 年春には、開港 30 周年記念をかね、貿易 1 千万円突破の大祝賀会が、唐津周辺の一町三カ村連合で盛大に挙行されたこともある。（昭和 37 年発行の唐津市史から関係分を引用）

（注）大正 8 年入出港隻数 743 隻（全国 8 位）

大正 9 年入出港隻数 569 隻（全国 9 位）

開設当初の税關庁舎の記録はないが、国有財産現在額調（昭和 18 年長崎税關）によると

- ・唐津税關支署敷地（宮津市大字妙見 7181 番地） 304 坪 明治 44 年 3 月民有地買収
- ・唐津税關支署 庁舎 木造瓦ぶき 2 階建、延 51 坪 大正 5 年 3 見新築
- ・同支署満島派出所敷地（唐津市大字満島 4019 番地の 7) 70 坪 大正 2 年 9 月寄附
- ・同支署満島派出所 庁舎 木造瓦ぶき 22 坪 大正 2 年 3 月新築

とあり、唐津の東港（満島側）と西港（妙見側）の双方に税關の庁舎が建てられていた。

これは、唐津港からの石炭積出しが、明治中期ごろまでは東港を利用していたが、西港の港湾整備、鉄道敷設によって、西港からの積出しに転換され、これに伴い税關も満島に派出所を残し、妙見に事務所を移転させたことを物語っている。

第3節 博多税関支署

〒812-0031 福岡市博多区沖浜町8番1号 (092)263-8331

管轄区域

福岡県のうち、福岡市（福岡空港を除く。）朝倉市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、前原市、古賀市、福津市、筑紫郡、糟屋郡、朝倉郡、糸島郡

沿革

明治16年(1883)12月、博多港が開港外の対朝鮮貿易港（特別貿易港）に指定されたことに伴い、博多長崎税関出張所が設置された。

明治30年(1897)6月に支署となり、その後、明治32年(1899)4月、博多税関支署に改称し、同年8月、博多港は開港に指定された。

明治 16 年 12 月	1883	博多長崎税関出張所設置
明治 17 年 2 月	1884	博多港特別貿易港に指定
明治 22 年 8 月	1889	博多港特別輸出港に指定
明治 29 年 10 月 3 日	1896	博多港開港外貿易港に指定
明治 30 年 6 月	1897	博多長崎税関支署となる
明治 32 年 4 月	1899	博多長崎税関支署は博多税関支署となる
明治 32 年 8 月 4 日	1899	博多港開港に指定
昭和 18 年 11 月 1 日	1943	税關官制廢止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	博多税關支署設置（再開）
昭和 26 年 12 月	1951	博多税關支署業務課に外国小包郵便係設置
昭和 31 年 6 月 1 日	1956	博多税關支署板付空港出張所設置
昭和 40 年 4 月 1 日	1965	博多税關支署福岡外郵出張所設置（博多郵便局内）
昭和 41 年 3 月	1966	旧福岡港湾合同庁舎竣工
昭和 41 年 10 月 1 日	1966	博多税關支署福岡外郵出張所は博多税關支署博多外郵出張所に改称
昭和 47 年 5 月 15 日	1972	博多税關支署板付空港出張所は福岡空港税關支署となる
平成 15 年 4 月 1 日	2003	門司税關博多地区国際貨物検査センター設置
平成 16 年 3 月	2004	福岡港湾合同庁舎竣工
平成 19 年 4 月 1 日	2007	博多税關支署博多外郵出張所は博多税關支署福岡外郵出張所となる（郵便事業（株）新福岡支店内に移転）

博多港成長の歴史

(1) 明治から大正時代の貿易

博多港は、明治 16 年 (1883) 12 月、開港外の特別貿易港に指定され、翌 17 年 2 月以降、朝鮮貿易に限って日本船の出入りが許されるようになった。この特別貿易港の指定に併せて、博多長崎税関出張所が設置されている。

その後、博多港は、明治 22 年 (1889) 8 月に「特別輸出港」、明治 29 年 (1896) 3 月に「開港外貿易港」、明治 32 年 (1899) 8 月には待望の「開港」に指定された。

しかしながら、当時、博多港は、船溜の水深が浅く、2、3 百トンの船舶しか入港できないことから、貿易港としてかなり不振な状況が続いていた。

また、倉庫の不備、貿易機関の不在、臨港鉄道の未整備など、港湾に必要な受入態勢が整っていなかったことが、発展の大きな阻害となっていた。特に臨港鉄道の未整備は、当時の商業港としては致命的であり、輸出入者は、自然と博多港における貨物の積卸しを敬遠していた。

明治末期になっても、輸出入品は継続した特定品目はなく、大正時代に入っても貿易は、躍進を見ることはなかった。

(2) 昭和初期の貿易

昭和 6 年 (1931) 9 月に起こった満州事変と満州国建国は、博多港に対満州貿易の拠点として発展する大きな期待を与えた。

当時の博多港では、主要輸出相手国であった満州国及び関東州には、紙類、履物類、鉄製品等、香港には、主に石炭が輸出されていた。

一方、主要輸入相手国の満州国、関東州から大豆、小豆等の穀物類、ボルネオからは原油、重油等の燃料類が主な輸入貨物となっていた。

(3) 戦後の貿易

博多港は、昭和 28 年 (1953) 以降、貿易は輸入が中心で、その主なものは米軍からの払い下げ物資であった。

その後、近代的国際港・商港路線を目指して歩み続け、昭和 31 年度 (1956) を初年度とする博多港整備 5 力年計画、及び、政府策定の新長期経済計画に基づく 5 力年計画の実施により、近代港としての風格を整え、貨物取扱量も輸入を中心に年々増加の一途をたどってきた。輸入の中でも、特に食糧と木材の伸長が著しかった。

輸出は、福岡県南の大牟田地区で生産される化学肥料関係が中心であったが、主要輸入品と比較した場合、金額では 10 分の 1 にも満たず、依然として輸入超過の状態であった。また、輸出の低調は船舶にとっても片荷貿易となり、このような貿易構造のままでは博多港の飛躍的な発展は期待できない状況であった。

昭和 41 年 (1966) 須崎ふ頭に新しい穀物倉庫が完成し、翌 42 年の輸入額は前年の 6 割増となり、また、箱崎地区の整備に伴って、昭和 48 年の輸入額は前年の 8 割増になるなど大きな伸びを示した。

一方、輸出では、昭和 47 年 (1972) の沖縄の本土復帰に伴い、沖縄向け貨物の輸送が国内輸送となったため、昭和 48 年の輸出額は一時的に減少したものの、翌 49 年には上昇に転じた。

昭和 50 年代に入り、輸出品は、タイヤ・チューブが主力となり、昭和 51 年 (1976) には、東南アジア向けの二輪自動車の輸出が始まった。

また、海運においては、在来船による輸送からコンテナ輸送への移行が進み、その取扱量は年々増加し、平成 20 年 (2008) には国際海上コンテナ貨物取扱量は約 75 万 TEU となった。貿易額も年々増加しており、平成 20 年には輸出入総額が約 2.5 兆円で過去最高となった。



昭和 48 頃の箱崎ふ頭

(4) 博多港のコンテナターミナル化

博多港は、昭和 51 年 (1976) に北米航路コンテナ輸入港に指定され、57 年には箱崎ふ頭コンテナターミナルの供用が開始されたことから、博多港は名実ともにコンテナ港の仲間入りを果たした。昭和 63 年 (1988) に福岡市は、香椎パークポート整備事業に着手し、平成 6 年 (1994) に一部が供用開始され、平成 9 年には外貿 2 バース (水深 13m) が供用開始された。

また、平成 6 年（1994）からアイランドシティ整備事業が始まり、平成 15 年（2003）に外貿バース（水深 14m）及びコンテナターミナルが、更に、平成 20 年には外貿バース（水深 15m）及びコンテナターミナルがそれぞれ供用開始された。この両コンテナターミナルで、年々増加する博多港の国際海上コンテナ取扱量に対応し、国際物流拠点港としての機能強化が図られている。

平成 15 年（2003）には、高速のカーフェリータイプのコンテナ船（RORO 船）が博多 - 上海間に就航し、日本国内のトラック、コンテナ列車等との輸送の組み合わせにより、中国と日本各地を結ぶ定時性・高速性・多頻度・小ロット輸送で航空輸送と比して低廉という付加価値の高い輸送サービスを実現している。

（5）定期旅客船の就航

博多 - 釜山間に平成 2 年（1990）定期フェリー「かめりあ」、平成 3 年に高速旅客船「ビートル 2 世」が就航して以来、年々、入出国旅客が増加してきた。

現在、定期フェリー「ニューかめりあ」（週 7 便）と高速旅客船「ビートル、コビー等 7 隻」（繁忙期週 63 便、通常期週 33 便）が定期就航し、出入国旅客も年間 80 万人を超え、入国旅客数は全国海港第 1 位（空港を含めると福岡空港に次いで第 6 位）となり名実ともにアジアへの「海の玄関口」として旅客輸送の拠点となっている。

また、平成 20 年（2008）4 月には、博多港に入港した客船では過去最大の「ラプソディ・オブ・ザ・シーズ」（総トン数：78,491 トン）が初入港し、今後とも、中国や韓国を発着地としたクルーズ客船が多数博多港に寄港することが期待されている。

第4節 厳原税関支署

〒817-0016 長崎県対馬市厳原町東里 341-42 0920-52-1112

管轄区域

長崎県のうち 対馬市、壱岐市

沿革

厳原税関支署は、明治 16 年(1883)12 月、厳原久田道に厳原長崎税関出張所として設置されたのが始まりである。厳原港は、明治 17 年に朝鮮貿易のための特別貿易港となり、明治 32 年(1899)8 月、開港に指定された。管内には多くの官署が設置されていたが、現在は厳原と比田勝の 2 か所となっている。

平成 3 年(1991)8 月、厳原地方合同庁舎の竣工に伴い移転し現在に至る。

明治 16 年 12 月	1883	厳原長崎税関出張所を設置
明治 17 年 2 月	1884	厳原港特別貿易港に指定
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 30 年 6 月	1897	厳原長崎税関出張所は厳原長崎税関支署、佐須奈長崎税関出張所は佐須奈長崎税関支署、鹿見長崎税関出張所は鹿見長崎税関支署となる
明治 32 年 4 月	1899	勝本税関監視署を設置 厳原長崎税関支署は厳原税関支署、佐須奈長崎税関支署は佐須奈税関支署、鹿見長崎税関支署は鹿見税関支署となる
明治 32 年 8 月 4 日	1899	厳原港、佐須奈港、鹿見港を開港に指定
明治 40 年 11 月	1907	竹敷税関監視署を設置
大正 6 年 1 月	1917	竹敷税関監視署廃止、船越税関監視署設置
大正 11 年 2 月	1922	船越税関監視署廃止、豆酸税関監視署を設置
昭和 2 年 12 月	1927	佐須奈港、鹿見港閉港 佐須奈税関支署、鹿見税関支署廃止 佐須奈税関監視署設置
昭和 16 年 12 月	1941	佐須奈税関監視署は佐須奈出張所、豆酸税関監視署は豆酸出張所、勝本税関監視署は勝本出張所となる
昭和 18 年 9 月	1943	佐須奈出張所廃止
昭和 18 年 11 月	1943	税關官制廃止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	厳原税關支署、武生水監視署、勝本監視署、鹿見監視署、佐須奈監視署、竹敷監視署、豆酸監視署を設置 (税關再開)

昭和 24 年 5 月 23 日	1949	厳原税関支署比田勝監視署、佐賀監視署を設置
昭和 30 年 8 月 1 日	1955	厳原税関支署琴監視署を設置
昭和 31 年 5 月 1 日	1956	武生水監視署は郷ノ浦監視署となる
昭和 35 年 4 月 1 日	1960	豆駿監視署は浅藻監視署となる
昭和 37 年 4 月 1 日	1962	勝本監視署廃止
昭和 40 年 4 月 1 日	1965	琴監視署廃止
昭和 41 年 3 月 4 日	1966	旧厳原税関支署庁舎竣工
昭和 42 年 7 月 25 日	1967	鹿見監視署、佐賀監視署、浅藻監視署廃止
昭和 63 年 7 月 1 日	1988	佐須奈監視署廃止
平成 2 年 7 月 1 日	1990	竹敷監視署廃止
平成 3 年 8 月 21 日	1991	厳原地方合同庁舎竣工、移転
平成 4 年 7 月 1 日	1992	郷ノ浦監視署廃止

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

設置まもない厳原の庁舎について

厳原に税關ができた当時の庁舎の状況について、昭和 55 年の門司税關広報「門司税關 70 年のあゆみ 外伝」から紹介する。

「厳原出張所庁舎について 昭和 55 年 4 月 1 日発行 第 238 号」

厳原の庁舎は、明治 16 年 12 月の開設以来、厳原の久田道にあった民家を借り、明治 20 年に、その古家と敷地を買い取り、同所に明治 33 年、昭和 41 年に、それぞれ新築していることが、次の記録でうかがわれる。

イ 長崎税關長から厳原出張所あて文書

“ 其出張所家屋借入ハ 客年十二月満期に付 尚本年一月ヨリ十二月迄 向壱ヶ年間
借入方 従前ノ通約定可致 此旨相達候事 明治二十年一月六日 ”

(注) この後、明治 19 年 12 月に遡り、1 年間借入の契約。家賃 1 か月 10 円。

(本誌編者仮訳)

厳原出張所の建物は、昨年 12 月で賃貸借契約が満了したので、今年の 1 月から 1 年間、これまでと同じ条件で契約すること。 明治 20 年 1 月 6 日

□ 厳原出張所長心得から長崎税関長あて文書

“当出張所地所家屋買上ケ 並ニ新築ノ義ニ付テハ 去ル十八年三月甲第 429 号ヲ以テ 致上申置候処 今可否御指令無之 右ハ御都合有之義トハ存候得共 該地所家屋ノ義ハ 数名ノ共有物ニテ 目今頻リニ売却ノ議ヲ起シ 囊ニ具申候通り 当所及左右ノ地ハ 魚商ニ取り 最モ必要ノ場所ニテ 買得ヲ望ミ候者モ有之趣ニ相聞 若シ聞力如キ運ヒニ立至リ候時ハ 此位置ヲ去リ 他ニ出張所ヲ移スト場所更ニ無之、実ニ現今出張所ノ位置ニ於テハ無比適當ノ場所ニ付 可相成ハ他人ノ手ニ譲ラサル棟致度宜又 御入費上ニ於テモ 已ニ借入レ初年ヨリ早ヤ借料 390 円ヲ払入レ 今ヨリ先連年御借入レノ費ヲ算スレハ 寧御買上ケ相成候方力御便利ノ義ト被存候間 此際地所家屋共 御買上相成候様致度 将又 北隣ニ密着セシ当地平民竜井藤助持地五坪是ハ荷置所又改品場ニ接シ最必要ノ場所ニ付 併セテ御買上ケ相成候様致度 別紙地券写並図及買上ケ代明細書相添ヘ此段及上申候也

明治廿年三月廿六日 “

(注) 家賃 10 円を 390 円支払済とあるので開設以来入居していることが推定される。

(本誌編者仮訳)

厳原出張所の土地建物の買い上げ及び新築については、明治 18 年にお願いしたが、まだ返事がない。しかし、この土地建物は複数名の共有物であり、現在、しきりに売却話が持ち上がっている。以前も言ったとおり、この場所及び両隣は、魚を商う者にとって便利な場所であり買い上げ希望者もいると聞いている。もしそうなったら、別の場所に出張所を移すこととなるが、今以上に適した場所はない。

また、借り上げ開始から費用もすでに 390 円になっており、これからずっと借り上げ契約を継続するのであれば買い上げた方が良いと思う。また、隣接する土地 5 坪も併せて買い上げていただきたい。 明治 20 年 3 月 26 日

八 国有財産現在額調

「昭和 18 年長崎税関の国有財産現在額調」

- ・ 厳原税関支署敷地一（長崎県下県郡嚴原町大字久田道 1468 番地）151.13 坪 明治 20 年 8 月 民有地買収
- ・ 厳原税関支署庁舎、木造瓦ぶき 55 坪、雑屋（廊下、便所、物置）9.05 坪 明治 33 年 3 月新築

「昭和 48 年の国有財産現在額内訳書」

- ・ 厳原税関支署庁舎 旧位置 鉄筋コンクリート 2 階建延 462 平方メートル 昭和 41 年 3 月新築



明治 44 年頃の厳原港

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

江戸時代の朝鮮貿易と明治期の貿易動向

これも、門司税関 70 年のあゆみ外伝に、鎖国時代の朝鮮貿易と明治期の対馬の対韓貿易について興味深い文書があったので紹介したい。

「対馬における対韓貿易の巻 昭和 55 年 5 月 1 日発行 239 号」

昭和 47 年発行の「税関百年史」上巻に、「旧幕時代における朝鮮との貿易は、対馬の国主宗氏にゆだねられ、その他の者がこれを行うことは許されなかった」の記述がある。

あの厳しい鎖国時代に、特例的な貿易を許されたことに興味を感じ、何かの資料はないものかと探したところ、「対馬島誌」(昭和 15 年対馬教育会発行) が、これに答えてくれた。

慶長 14 年 (1609) 対馬藩では朝鮮に特使を派遣し、朝鮮対馬間条約を締結した。

条約の要旨は

歳遣二十船ヲ以テ率トナス事 特送船三艘亦其中二在リ

(幕府や藩主の特別仕立のもの 3 便を含め、毎年 20 便の船を派遣する)

我公館ヲ釜山ニ置ク事

(わが国のは釜山事務所を設置する)

貿易開市ノ件

過海料トシテ対馬島人ニハ五日分ノ糧 島主特送ニハ八日分ノ糧 徳川幕府ノ遣船

ニハ二十日分ノ糧ヲ朝鮮ヨリ負担ス

(船用食料品補給の取り決め)

等であり、これに基づき釜山に「倭館」が置かれたが、今日の日本領事館の機能を持つものと想像される。

釜山倭館は、専ら対馬藩が主体になって運営された模様であり、寛永 14 年初代館主(または館司)も任命されたが、館主の下には、老頭、一代官、二代官、横目付、表目付、奥目付、徒士目付、町代官、大通詞、通詞などあり、総人員は合計 991 人であったと記されている。

一方、対馬島内においては、寛文 12 年(1672)南北に細長い島の中央部を横断する水路として「大船越瀬戸」を開削し、同所に役人を置いて通航船の検問を行い、また、同島北部の佐須奈、鰐浦に関所を設け、朝鮮往来船を検査し、特に武器の取締りを厳重に行なったと伝えている。

(~ 中略 ~)

また、幕府が対馬藩の貿易を積極的に援助したことがうかがわれる

「亨保二年十二月幕府対馬守に朝鮮貿易資金として金五万両を貸す」

「亨保十七年十二月幕府人參資金一万両を対馬守に貸す」

などが各所に散見されている。

明治に入ってからも、特別貿易港制度によって厳原、佐須奈、鹿見などの諸港が朝鮮貿易を認められたのも、このような歴史的背景があったからに外ならないと考えられる。

明治初期における対馬の貿易動向を知る手掛かりとして、「明治 19 年厳原港貿易年報」がある。さしづめ、今日の貿易白書にあたるものであるが、韓国の社会経済情勢のからんだ貿易動向を分析しているなど、当時の日韓貿易事情を克明に描写しているので、その要所を紹介したい。

明治 19 年厳原港貿易年報要約

明治 19 年の厳原港輸出入貿易額は 34,413 円 39 銭であり、同年の全国輸出入総額は 81,044,000 円であったから、全国比 0.04 パーセントのシェアに過ぎなかった。

輸出品の主要なものは、米穀、木竹材及板類、薪炭、酒、醤油、甘藷、塩、石炭、海苔などであったが米の輸出国であった韓国が、なぜわが国から大量の米を輸入したか、あるいはその他の品目の動向を、次のように分析している。

米穀ガ輸出品中第一位ヲ占メル結果ヲ得シハ蓋ダシ本年韓地概シテ穀類ノ収穫豊ナラズ 供給ノ需要ヲ充ス能ハザルノ度ハ遠過ギ 途ニ餓死ノ慘状ニ陥リ 自然我老商輩(わが国の老かいな商人達)非常ノ利益ヲ占得セン事ニ孜々 為ニ輸出其度ヲ進メ 伴隨商況ノ活発ヲ見ルニ至ルモノノ如シ

又タ酒ノ如キハ 前年来釜山港ニ於テ 我商民等酒造ノ業ヲ起シ 翳來本邦各地ヘ輸入頗フル頻繁ナリシガ 我ガ政府 本年八月始メテ海關稅徵收ノ制定ノ後ハ 知ラズ識ラズ其跡ヲ絶チタリ

巷評ニ因レバ 方今彼レ輸送地ノ方向ヲ変ジ 韓北一円へ回漕シ 重ニ日本人民寄留地へ回漕スルモノ夥シキ由ナリ 然リ而テ本邦品ノ輸入ヲ防護スルモノノ如キ感アリ然リト雖モ如何セン品質極メテ粗悪ナレバ 本邦品ニ比較スルニ 最下品ヨリモ遙カニ戾ルモノナリ

前年来本港市場小売一升ノ価格 日本品上 30 錢乃至 32 錢 中 25 錢乃至 28 錢 下 20 錢内外ニシテ 韓地品 15、6 錢ノ間ニテ 相当ノ商ヲ見ル

又、甘藷ノ如キモ 前年韓地ニ於テ蕃植ヲ試ミルモ地質ノ適セザルモノカ 将夕培養ノ不熱ニ因由スルモノカ 概ネ腐敗シ 未ダ充分収穫ノ功ヲ奏セザレバ 将来多少ノ輸送ヲ仰グハ期シテ見ルベキナリ

内地ヨリ回漕シ 当港ノ手ヲ経テ輸出スルモノニシテ 最モ善価好氣配ヲ占メシモノハ 米穀ヲ除ク日本塩ナリ

該品ハ 韓地元山港近傍永興ノ塩浜 風波ノ為メ破損セラレシヨリ 多少該品ノ需要ニ欠乏ヲ告ゲ 輓近頓カニ我ガ輸送ヲ仰グノ景況ナレバ 漸次本品ノ輸出増加スルハ期シテ見ル事ナキナリ

(本誌編者仮訳)

米穀が朝鮮半島向けの輸出品の中で第一位となったのは、今年、朝鮮半島は概ね穀類の収穫が少なく供給不足により餓死者が出ていたので、これを機会に日本の商人達が大きな利益を得ようとして輸出を進め、そのために商いが活況を呈しているようである。

また、酒は前年から釜山港で日本人が酒造りを開始し、それ以後頻繁に日本各地で輸入していたが、日本政府が今年8月に税金徴収を始めてから、知らないうちに日本各地での輸入がなくなっていた。

うわさでは、送り先を変更し朝鮮半島北部一帯、主に日本人の居留地に送ることが多いようである。これにより日本産品の酒の輸入を防ぐような感じがするが、日本産品に比べれば品質が粗悪で最も下のランクのものよりも更に低いのである。

小売での一升の値段は、日本産品の上級は30~32銭、中級は25~28銭、下級は20銭前後であるが、朝鮮半島産品は、15~16銭で相当売買されている。

また、甘藷(さつまいも)も朝鮮半島で昨年植えつけが試みられたが土地が適していないからか又は培養のせいか、ほとんどが腐敗して十分な収穫がなかったので、将来的に多少の輸出が期待できるであろう。

内地(日本本土)から送られてきて巣原港から輸出する物で最も好調なものは、米穀を除くと塩である。

塩は、朝鮮半島元山港近くの永興の塩田が風波のために壊れてから不足しがちであり、最近、急に輸送量が増えてきているので、次第に輸出が増加することは間違いないであろう。

次に、同港の主要輸入品を見ると、米穀、大豆、小豆、鯨骨、天草、海羅（フノリ）生卵、明太魚、団扇（うちわ）鮑壳（あわびの殻）煙管竹（キセルの竹）牛などがある。

昭和生まれの人間にとて、明治期の言葉は読み辛く「海羅」は、当時の外国貿易年表の品目中に、「海羅 FUNORI」とあるから理解できたが、「鮑壳」の意味が分からず、あちこちに照会したところ、中国語の堪能な職員がいて、中国語で「鮑の穀」のことを言うと教えられ、壳=殻の略字であることを知った。

さて、凶作の韓国から、どうして米穀などの穀物を輸出するのかの疑問について、厳原税関では次のように分析している。

穀類ノ昨年ヨリ減墜スルハ 如何セン本年韓北非常ノ凶作ニ際シ 彼ガ供給ヲ我ニ仰ゲノ状況ナレバ 敢テ本邦ニ輸送ヲ見ルモ理ナキモ 投機者資本家ノ貯在セルモノヲ 利益ノ厚薄ヲ問ハズ 一時操作ノ為メ輸入スルモノナリ 是レ所謂（イワユル）理外ノ理ナリ

とあり、いつの時代でも悪徳商人がいることを語っている。

（本誌編者仮訳）

昨年から穀類が減収しており、今年も朝鮮半島北部において非常な凶作にあるため、その供給を我が国に求めている状況にあるが、あえて我が国に穀類を輸送する理由もないのに、投機家や資本家がその所有する穀類を我が国に一時的に輸入している。これはいわゆる「理外の理」である。

理外の理

普通の道理や常識では説明のできない、不思議な道理（大辞泉）

相場の聖典とも言われる、江戸時代に記されたコメ相場の指南書「三猿金泉秘録」の中に「理と非の中にこもれる理外の理、米の高下の源と知れ」という句がある。当時の厳原税関職員は、このような状況にこの句を掛けて述べたのではないだろうか。

第5節 徳山税關支署

〒745-0045 周南市徳山港町6-35 0834-21-2540

管轄区域

山口県のうち下松市、防府市、光市、周南市、熊毛郡

沿革

徳山税關支署は、明治32年（1899）4月に長崎税關徳山監視署として発足し、大正11年（1922）2月に徳山港開港に併せて徳山税關支署が設置された。昭和22年（1947）9月に下松出張所、同29年8月に防府出張所、同38年4月に光出張所、同44年4月に平生出張所が、それぞれ設置された。平成15年（2003）7月に下松出張所が廃止された。

明治32年4月1日	1899	長崎税關徳山税關監視署設置
明治42年11月5日	1909	徳山税關監視署は長崎税關管轄から門司税關管轄となる
大正11年2月10日	1922	徳山港開港指定 徳山税關監視署は徳山税關支署となる
昭和13年4月1日	1938	開港閉鎖
昭和18年11月1日	1943	税關官制廃止
昭和21年6月1日	1946	徳山税關支署設置（税關再開）
昭和22年5月1日	1947	室津監視署設置
昭和22年9月15日	1947	下松出張所設置、室津監視署は岩国税關支署に移管
昭和23年1月1日	1948	徳山下松港開港指定
昭和29年8月16日	1954	防府出張所設置
昭和36年6月1日	1961	上関監視署が岩国税關支署から移管
昭和38年4月1日	1963	光出張所設置
昭和41年4月	1966	三田尻中関港開港、光港は徳山下松港に統合
昭和44年4月1日	1969	平生出張所設置
昭和45年5月1日	1970	上関監視署廃止
昭和47年4月10日	1972	徳山港湾合同庁舎竣工
平成15年7月1日	2003	下松出張所廃止
平成20年11月1日	2008	防府出張所、防府地方合同庁舎へ移転

徳山港開港の歴史

（1）明治期

明治期の徳山地区の貿易は、輸出では和紙及び米、輸入では日用雑貨、綿、食料品等が主なものであり、開港であった大阪や特別貿易港として指定されていた博多、下関を経由して行われていた。

その後、徳山地区の経済は発展し、浜崎波止場（徳山港の前身）を通じて、出入する船舶が増加し、明治 32 年（1899）4 月、徳山税関監視署が設置された。当時の庁舎は徳山税務署内に併置され、兼任発令された税務職員が税関業務を行っていた。

（2）海軍煉炭製造所の誘致

明治 34 年（1901）5 月 18 日、山陽鉄道が全線開通し、山陽、九州両鉄道を連絡するため徳山 - 門司間に就航していた門徳連絡船が同月 26 日廃止された。それに続いて大阪商船も徳山への寄港を停止したため、旅客の減少とともに経済は沈滞していった。

その当時、日露の国交が緊迫していた時期であり、海軍当局は軍艦の燃料として早い点火、高い熱量、無煙という条件を満たした煉炭の製造所設立を急いだ。

近代産業に見るべきものがなかった徳山にとって、この海軍の計画に対して、町当局と全町民を挙げて、その誘致に奮起した結果、明治 38 年（1905）海軍省所属徳山煉炭製造所が設立され、各軍港向けの煉炭製造が始まった。

（3）民営工場の設立

大正 3 年（1914）6 月、第 1 次世界大戦が勃発したが、日本は主戦場から遠く離れていたため、莫大な外貨獲得と資本の蓄積に成功し、経済界には空前の好況がおとずれた。

大正 4 年（1915）には、神戸の鈴木商店が、徳山湾の東側に亜鉛精錬所を造り、オーストラリアのブローケンヒル産亜鉛鉱を輸入した。

大正 7 年（1918）には、日本曹達工業株式会社（現、株式会社トクヤマ）と、大阪鉄板製造株式会社徳山分工場 = 後の徳山鉄板株式会社（現、日新製鋼株式会社）と相次いで創設され、徳山は工業都市としての第一歩を踏み出すこととなった。

（4）開港指定に向けて

海軍煉炭製造所、民営工場の設立により、徳山港への出入船舶が急増したが、その当時徳山港は開港に指定されていなかったため、外国貿易船は、一旦、門司に入港し、税関の所定の手続きを終った後でなければ、徳山への積荷の陸揚げができなかった。

大正 5 年（1916）2 月 12 日、当時の徳山町長 字賀厚彦は、徳山港の開港指定のため「輸出入港特別指定請願」を大蔵大臣武富時敏に提出するとともに、貴・衆両院議長にも同様の請願書を提出した。両院とも同年 3 月にこれを採択したものの、港湾施設の問題や、水面使用の区域については海軍当局との関係もあり、正式の許可は容易に得られなかった。

(5) 徳山港の開港

大正 10 年 (1921) ワシントンにおいて、軍費の膨張に悩まされていた列強各国の参加のもと、国際軍縮条約が締結され軍費に歯止めがかかったこととから、日本もこれ以上海軍要港を増やす必要がなくなり、徳山港の一部を民間に使用させる徳山港開港の光が見えはじめた。

そして、大正 11 年 (1922) 2 月 10 日、徳山港は勅令をもって開港に指定され、また徳山税関支署もこれと同時に開設された。

なお、徳山港は戦時体制下の昭和 13 年 (1938) 4 月 1 日、徳山港一帯が海軍要港に指定されたことから軍の機密保持のため、一旦、貿易港として閉港されたが、戦後、昭和 23 年 (1948) 1 月 1 日下松港区加えた徳山下松港として改めて開港に指定された。



昭和 47 年に竣工した当時の庁舎

第6節 大分税關支署

〒870-0107 大分県大分市大字海原 916-5 097-521-2691

管轄区域

大分県

沿革

大分県内に初めて税關が置かれたのは、明治 32 年 (1899) 4 月、大分税關監視署である。戦前は、大正 5 年 (1916) に佐賀關 (昭和 10 年廃止)、昭和 10 年に津久見に監視署が置かれ、昭和 16 年には大分出張所、津久見出張所となった。

戦後、門司税關大分出張所、津久見監視署設置として再開したが、大分県内における外國貿易の拠点は、いち早くセメントの輸出で賑わった津久見港であり、昭和 25 年 (1950) に津久見税關支署が設置された。

大分地区が新産業都市に指定され、大分港周辺には製鉄業、石油関連企業等の立地が進み、それに伴い貿易が増大したため、昭和 46 年 (1971) 4 月、大分出張所が大分税關支署となり、津久見出張所、佐賀關出張所、別府監視署を管轄することとなった。

その後、平成 3 年 (1991) 7 月に別府監視署が廃止、平成 4 年 7 月に大分空港出張所が設置、平成 11 年 7 月に佐伯税關支署が大分税關支署佐伯出張所となり、4 つの出張所を擁する、大分県全域を管轄する支署となった。なお、平成 16 年 (2004) 7 月に佐賀關出張所は廃止された。大分税關支署は、昭和 50 年 (1975) 6 月に大分港湾合同庁舎が竣工されたことに伴い、現在地に移転した。

明治 32 年 4 月	1899	大分税關監視署設置
大正 5 年 9 月	1916	佐賀關税關監視署設置
昭和 10 年 5 月	1935	津久見税關監視署設置、佐賀關税關監視署廃止
昭和 16 年 4 月 1 日	1941	大分税關監視署は門司税關大分出張所、津久見税關監視署は門司税關津久見出張所となる
昭和 18 年 11 月 1 日	1943	税關官制廃止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	門司税關大分出張所、津久見監視署設置 (再開)
昭和 22 年 9 月 15 日	1947	津久見監視署は門司税關津久見出張所となる
昭和 24 年 6 月 1 日	1949	津久見港開港指定
昭和 25 年 8 月 10 日	1950	門司税關津久見出張所は津久見税關支署となり、大分出張所、別府出張所、佐伯監視署を管轄
昭和 27 年 7 月 5 日	1952	津久見税關支署佐賀關監視署設置 佐伯監視署は佐伯出張所となる
昭和 29 年 7 月 1 日	1954	佐伯港開港指定
昭和 29 年 8 月 16 日	1954	佐賀關監視署は佐賀關出張所となる

昭和 32 年 4 月 1 日	1957	佐伯出張所は佐伯税関支署となる
昭和 34 年 4 月 1 日	1959	佐賀関港開港指定
昭和 34 年 9 月 1 日	1959	別府出張所は別府監視署となる
昭和 40 年 4 月 1 日	1965	大分港開港指定
昭和 46 年 4 月 1 日	1971	津久見税関支署は大分税関支署津久見出張所となる 津久見税関支署大分出張所は大分税関支署となり、佐賀関出張所及び別府監視署は大分税関支署管轄となる
昭和 50 年 6 月	1975	大分港湾合同庁舎竣工
平成 3 年 7 月 1 日	1991	別府監視署廃止
平成 4 年 4 月 6 日	1992	大分空港「税関空港」指定
平成 4 年 4 月 6 日	1992	大分空港分室設置(同年 6 月 30 日廃止)
平成 4 年 7 月 1 日	1992	大分空港出張所設置
平成 11 年 7 月 1 日	1999	佐伯税関支署は大分税関支署佐伯出張所となる
平成 16 年 7 月 1 日	2004	佐賀関出張所廃止
平成 21 年 4 月 1 日	2009	中津港開港指定

管内港のそれぞれの歴史

(大分港)

大分港は、戦国時代の豊後国守護であった大友宗麟が、ポルトガルと明との貿易港として隆盛を極めたが、大友氏改易後は、衰退したままであった。

明治 15 年 (1882) ころから、阪神地区との海上交通が盛んになり東九州の拠点として重要な地位を占めるようになり、明治 32 年、大分県内で最初の官署である大分監視署が設置された。

戦後、大分県内の他港の後塵を拝していたが、昭和 39 年 (1964) 大分市が新産業都市に指定されて以降、大分港は、製鉄業、石油関連企業等の進出により発展し、昭和 46 年 (1971) 大分県全域を管轄する大分税関支署が置かれた。

(佐伯港)

大正 15 年 (1926) に佐伯市で旧日本セメント (後に浅野セメントと合併。現在の太平洋セメント。) がセメント製造を開始した。その後、昭和 9 年 (1934) に海軍の航空隊が設置され、昭和 15 年 (1940) には海軍防衛隊も設置されるなど、軍事基地としての性格が強い港として発展した。

戦後の昭和 25 年 (1950) に佐伯監視署が設置され、昭和 27 年 (1952) には佐伯出張所となり、セメント輸出が好調で実績も伸びたことから、昭和 32 年 (1957) には、支署に昇格した。その後、貿易額の減少等に伴い、平成 11 年 (1999) には大分税関支署管轄の佐伯出張所となった。

(津久見港)

大正 8 年 (1919) に大分セメントの津久見工場が新設され、昭和 10 年 (1935) 佐賀関監視署が廃止されると同時に、津久見監視署が設置された。

戦後、セメント輸出で賑わった津久見港は、昭和 25 年 (1950) に大分県全域を管轄する津久見税関支署が設置されたが、その後、貿易の中心が大分港に移り、昭和 46 年 (1971) 大分税関支署管轄の津久見出張所となった。

(佐賀関港)

大正 5 年 (1916) 久原鉱業(株) (現、日鉱精錬(株)) 佐賀関精錬所の開設と同時に佐賀関監視署が設置された。昭和 10 年 (1935) には、一旦、廃止されたが、昭和 27 年 (1952) に再設置され、昭和 29 年 (1954) には佐賀関出張所となった。

入港船、貿易額は堅調に推移していたが、平成 16 年 (2004) 佐賀関出張所は廃止となり、税関業務は、大分税関支署で処理することとなった。

(大分空港)

平成 4 年 (1992) 3 月、韓国・仁川～大分間に大韓航空の定期便が就航し、大分空港が税関空港に指定されたことに伴い、大分税関支署大分空港分室が置かれ、同年 7 月に大分空港出張所が設置された。

(中津港)

平成 16 年 (2004) 中津港の港湾隣接地に進出したダイハツの自動車工場が操業開始し、平成 19 年からは、自動車の直接輸出が始まった。これにより、外国貿易船の入港や輸出額が著しく増加したことから、平成 21 年 4 月 1 日、中津港は開港指定となった。



昭和 46 年大分税關支署設置

第7節 戸畠税関支署

〒804-0071 北九州市戸畠区川代2丁目1-3 093-871-7674

管轄区域

福岡県のうち北九州市（若松区、戸畠区、八幡東区、八幡西区）、直方市、飯塚市、中間市、宮若市、嘉麻市、遠賀郡、鞍手郡、嘉穂郡

沿革

戸畠税関支署管轄地域の歴史は、若松に支署が置かれたことに始まる。若松出張所は、明治37年（1904）若松税関支署として発足した。戦後、昭和21年（1946）に門司税関直轄の出張所として再開し、昭和22年には再び若松税関支署となった。

昭和25年（1950）には八幡出張所が設置され、昭和34年（1959）当時の八幡製鐵（株）戸畠製造所の操業に伴い、若松税関支署戸畠出張所が設置された。（八幡出張所は昭和59年に廃止。）

その後、貿易の中心が戸畠地区に移行したことにより、昭和46年（1971）4月、戸畠出張所は戸畠税関支署となり、若松税関支署が若松出張所となって戸畠税関支署の管轄となつた。

明治37年4月8日	1904	若松税関支署設置
昭和11年1月	1936	若松税関支署検疫所開所
昭和17年12月1日	1942	若松税関支署は門司税關若松出張所となる
昭和18年11月1日	1943	税關官制廃止
昭和21年6月1日	1946	門司税關若松出張所設置（税關再開）
昭和22年5月1日	1947	門司税關若松出張所は若松税關支署となる
昭和25年8月10日	1950	若松税關支署八幡出張所設置
昭和34年9月1日	1959	若松税關支署戸畠出張所設置
昭和41年4月1日	1966	若松税關支署八幡出張所及び同戸畠出張所は、門司税關八幡出張所及び同戸畠出張所となる
昭和46年4月1日	1971	門司税關戸畠出張所は戸畠税關支署となる 若松税關支署は戸畠税關支署若松出張所となる 門司税關八幡出張所は戸畠税關支署八幡出張所となる
昭和59年7月1日	1984	八幡出張所廃止

若松港の歴史

明治中期、門司港同様に若松港も築港整備が行われている。

明治 23 年 (1890) 若松築港会社は築港工事に着手しているが、同年の金融恐慌により計画は縮小された。

若松港のある洞海湾は、外国貿易に就航するような大型船が入港するためには、水深が浅く浚渫が必要であったが、築港工事から少し遅れて明治 25 年 12 月から開始された。

明治 24 年には若松 - 直方間に筑豊興業鉄道によって鉄道が開通し、筑豊の石炭は若松に運ばれることとなった。明治 34 年 (1901) に官営八幡製鉄所が操業を開始したこともあって、洞海湾の入口にある若松港は次第に発展した。そして、明治 37 年 (1904) 若松港は開港した。



明治 37 年頃の若松港

第8節 細島税関支署

〒883-0063 宮崎県日向市竹島町1番地 0982-56-1253

管轄区域

宮崎県

沿革

細島税関支署は、昭和11年（1936）4月に長崎税関細島監視署として設置され、昭和14年（1939）3月、長崎税関細島税関支署となった。

昭和21年（1946）6月の税関官制復活により、門司税関鹿児島税関支署細島出張所として再開、昭和24年（1949）6月、細島港が開港に指定され、昭和26年（1951）6月に門司税関細島税関支署となった。昭和44年（1969）3月、細島港湾合同庁舎竣工に伴い、移転した。

昭和11年4月	1936	細島税関監視署設置
昭和14年3月1日	1939	細島税関監視署は細島税関支署となる
昭和16年7月	1941	細島税関支署油津税関監視署設置
昭和16年12月19日	1941	細島税関支署油津税関監視署は油津出張所となる
昭和18年11月1日	1943	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	鹿児島税関支署細島出張所、同油津監視署・同宮崎監視署設置（税関再開）
昭和24年6月1日	1949	細島港開港
昭和26年6月1日	1951	鹿児島税関支署細島出張所は、細島税関支署となる 油津監視署、宮崎監視署は鹿児島支署から細島支署へ移管
昭和26年6月25日	1951	延岡市に旭化成工業㈱レヨン工場保税工場構内派出所設置
昭和28年9月1日	1953	油津監視署は油津出張所となる
昭和29年7月1日	1954	油津港開港
昭和30年8月1日	1955	細島税関支署油津出張所は油津税関支署となる
昭和31年12月	1956	細島税関支署宮崎監視署廃止
昭和32年3月16日	1957	旭化成工業㈱レヨン工場保税工場構内派出所廃止、細島税関支署延岡出張所設置
昭和37年4月	1962	油津税関支署福島監視署設置
昭和44年3月	1969	細島港湾合同庁舎竣工
昭和47年5月15日	1972	油津税関支署は細島税関支署油津出張所となり福島監視署は細島税関支署管轄となる
昭和59年7月1日	1984	細島税関支署延岡出張所廃止

昭和 62 年 7 月 1 日	1987	細島税関支署福島監視署廃止
平成 14 年 4 月 1 日	2002	宮崎空港を税関空港に指定 細島税関支署宮崎空港出張所設置

細島港の変遷

(1) 細島監視署設置時の細島港 (昭和 11 年 (1936) 頃)

監視署が設置された頃の細島港では、当時、日本が統治していた台湾向けの木材移出が盛んであった。

また、延岡地区等の工場製品や原料の移出入の増大に伴い、海岸の埋立て工事や岸壁の整備が始まった。

(2) 細島税関支署開設当時の細島港 (昭和 14 年 (1939))

支署が設置された頃、細島港の積卸貨物は、リンター（綿花）、パルプ類、木材、過リン酸石灰、石炭、塩、鉱石類、板類、木炭、油粕、食塩、肥料、雑貨等であった。

細島港は、鉱石等の輸入原料品の運搬船が入港するためには航路が狭く、水深も浅かつたため、大型船が入港接岸できるような港の改修増築工事が望まれていた。

(3) 細島港開港指定当時の細島港 (昭和 24 年 (1949))

細島港は、昭和 22 年度から港湾整備計画に基づき改修工事が行われ、水深 7.5m、延長 250m の岸壁整備（昭和 29 年完成）、昭和 25 年に県営倉庫の建設（昭和 26 年完成）が始まった。しかし、航路幅が狭く、水深も 7.5m であったため、大型貨物船の入港は困難であった。

(4) 新産業都市指定

昭和 26 年（1951）1 月 19 日、細島港は重要港湾に指定され、同年 4 月 1 日には日向市が誕生した。昭和 27 年（1952）9 月、臨海工業地帯の造成及び工業港の建設が着手され、昭和 38 年までに水深 10m 岸壁 2 バースが整備され、大型貨物船が接岸荷役可能となった。

昭和 39 年（1964）1 月 30 日には、日向延岡地区が新産業都市に指定され、細島港はその中核港湾として取扱貨物量も飛躍的に伸ばしていった。

第9節 宇部税関支署

〒755-0044 山口県宇部市新町10-33 0836-21-7391

管轄区域

山口県のうち宇部市、山口市、美祢市、山陽小野田市

沿革

宇部税関支署は、昭和13年（1938）4月宇部港開港とともに、当初宇部市役所内に設置され、翌年5月税関庁舎が竣工し移転した。

昭和18年（1943）11月、税關官制廃止により門司海運局宇部支局となつたが、昭和21年（1946）6月税關再開により、門司税關宇部出張所となつた。昭和30年（1955）8月宇部税關支署となり、平成8年（1996）9月に現庁舎が竣工し入居した。

昭和46年（1971）7月、山口港の開港に伴い、翌年7月阿知須出張所が設置されたが、平成9年（1997）7月に廃止となり、平成17年（2005）1月1日には山口港は閉港となつた。

昭和13年4月1日	1938	宇部港開港、宇部市役所内に宇部税關支署設置
昭和18年11月1日	1943	税關官制廃止
昭和21年6月1日	1946	門司税關宇部出張所設置（税關再開）
昭和30年8月1日	1955	門司税關宇部出張所は宇部税關支署となる
昭和34年2月	1959	宇部税關支署庁舎竣工移転
昭和46年7月1日	1971	山口港開港
昭和47年7月10日	1972	阿知須出張所設置
昭和49年7月1日	1974	宇部港のシーバース飛地部分が開港指定
平成8年9月9日	1996	宇部地方合同庁舎竣工移転
平成9年7月1日	1997	阿知須出張所廃止
平成17年1月1日	2005	山口港閉港

宇部港と産業の歴史

（1）明治期まで

宇部港は、山口県西南部、周防灘に面し、その起源は、寛政年間（18世紀末）に「緑ヶ浜」と呼ばれる美林帯を樋の口（現在の山口大学医学部付近）から堀割って真締川を直接海に流す、新川開削に始まる。

この地方に産出された石炭が瀬戸内海沿岸の製塩業の燃料として利用されるようになると、諸国の石炭船が集まって来るようになった。日清戦争（明治27～28年）を契機に石炭需要の急増と採炭技術の急速な進歩が相まって、当時としては、我が国最大の海底炭田の開発となつた。

(2) 第1次発展期（昭和初期）

豊富な石炭（宇部海岸炭、美祢、厚狭無煙炭）石灰石（美祢）があったことから、宇部セメント製造（株）朝鮮セメント（株）（共に現在の宇部興産）宇部曹達工業（現セントラル硝子）をはじめとする大工場が相次いで創業した。

昭和 8 年（1933）県の直営工事として本格的な港湾の修築が行われることとなり、昭和 10 年代には大型船の入港を可能とするための浚渫工事が始まったが、太平洋戦争により工事は中止となった。

(3) 第2次発展期（戦後）

戦後、石炭に対する重点政策を背景に、石炭積出施設の改修、整備を中心に進められ、昭和 26 年（1951）1 月には重要港湾となった。昭和 25 年に勃発した朝鮮戦争の特需景気もあって、山口炭の積出港として、また同鉱業を基盤とし発展してきた肥料、セメント、ソーダ等の工業港として発展した。

(4) エネルギー革命

昭和 30 年代から 40 年代にかけて主要岸壁が相次いで完成したが、30 年代のエネルギー革命により石炭需要が減少し、宇部港の発展を支えてきた石炭産業は漸次衰退し、昭和 42 年（1967）宇部炭鉱閉山をもって採掘以来約 300 年の歴史に終止符が打たれた。

その後、石油系の重化学工業・石油精製等を中心とした臨海工業地帯への転換を図っていったが、昭和 48 年（1973）の第一次オイルショック以降、エネルギー情勢の変化により脱石油化の代替エネルギーとしての石炭が見直され、その需要が増大したことから輸入炭に活路を見出した。

(5) 加工貿易工業港としての現状

その後も宇部興産グループ、西部石油山口製油所、セントラル硝子宇部工場を中心に、石炭・原油・有機化合物等の輸入原材料を基に、有機化合物・プラスチック・機械類等の製品輸出を主とした典型的な加工貿易工業港として現在に至っている。

第10節 岩国税関支署

〒740-0002 岩国市新港町3丁目9-57 0827-21-7138

管轄区域

山口県のうち岩国市、柳井市、玖珂郡、大島郡

沿革

岩国税関支署は、昭和22年（1947）9月19日に設置され、昭和23年（1948）1月1日に岩国港が開港に指定された。

昭和45年（1970）3月31日、岩国港湾合同庁舎の竣工に伴い、現住所に移転した。

昭和22年9月19日	1947	岩国税関支署設置
昭和23年1月1日	1948	岩国港 開港指定
昭和27年6月16日	1952	岩国空港 税関空港指定
昭和29年8月16日	1954	岩国税関支署岩国空港出張所設置
昭和31年3月19日	1956	岩国税関支署庁舎完成
昭和53年3月30日	1978	岩国空港 税関空港取消
昭和54年7月1日	1979	岩国税関支署岩国空港出張所廃止

1 岩国港の歴史

文化8年（1811年）室木（むろのき）地区に新港（しんみなと）が開設されたことにより港湾都市としての基礎が確立された。

新港は、明治18年（1885）頃には北海道移民やハワイ移民を運ぶ中国汽船航路の寄港地となって繁栄し、同27年（1894）には「大阪商船会社岩国荷客取扱処」も建てられた。

その後、鉄道の開通により一時停滞期を迎えるが、大正から昭和初期にかけて海岸地帯に帝國人造絹糸株式会社岩国工場（現帝人株式会社岩国工場）を始めとする大工場が次々に建設されたことにより再び活気を取り戻し、昭和5年（1930）1月、新港は徳山港、宇部港等と共に内務省の指定港となり、同15年（1940）8月には名称を岩国港と改称した。

昭和22年（1947）9月、岩国税関支署が開設され、昭和23年1月1日をもって開港となった。

2 岩国基地と岩国空港出張所

昭和13年（1938）4月、旧日本海軍が宅地約1万3千m²、耕地約122万m²を買収して建設を始めた岩国飛行場は、昭和14年（1939）12月の吳鎮守府所属練習隊の配置以来、主として海軍の教育隊、練習隊の基地として使用されていた。

大戦中、約450万m²にまで拡張された同飛行場は、終戦後、米海兵隊に接収され、更に英連邦空軍、米空軍が進駐し、朝鮮戦争時には国連軍の支援基地として使用された。

昭和 27 年 (1952) 4 月、日米安全保障条約により正式に在日米空軍の基地となったが、同時に民間空港として開港され、日本航空(株)の国内航空幹線の中継基地となり、同年 6 月には羽田空港とともに、わが国で 2 か所のみの国際空港（税関空港）に指定された。

当時、岩国空港を発着する国際線として、岩国～台北線、岩国～釜山線、岩国～シドニー線等が就航しており、昭和 28 年 (1953) の外国貿易機の入港機数は 643 機に及び、昭和 29 年 (1954) 8 月、空港内に庁舎を新築し所長以下職員 9 名をもって「岩国税関支所岩国空港出張所」が開設された。

また、昭和 29 年 (1954) からは海上自衛隊も基地の一部共同使用を開始している。

しかし、この頃から福岡、大阪空港への国際線の就航が始まり、広島空港の完成等も相まって次第に岩国空港の民間航路は休止されていった。これに伴って出張所の規模も縮小、昭和 49 年 (1974) に常駐廃止となり、昭和 53 年 (1978) 岩国空港の税関空港指定が取り消され、昭和 54 年 7 月、岩国空港出張所は廃止された。

出張所廃止後は、支署において、米軍公用機の入出港に伴う出入国者の携帯品検査、米軍払下げ物品の譲受渡通関業務等を処理している。

米軍基地の戦闘機の墜落等の危険性や、騒音に悩まされていた市民の長年の悲願であった滑走路の沖合移設工事が、平成 9 年度 (1997) から着工した。

また、平成 4 年 (1992)、8 年 (1996) には岩国市商工会議所等が企画した民間旅客機によるハワイ旅行チャーター便が入出港する等、岩国空港の飛行場としての新たな発展の道が模索されている。

第 11 節 福岡空港税関支署

〒812-0851 福岡市博多区大字青木 739 番地 (P T B) 092-477-0100

〒812-0005 福岡市博多区大字上臼井 606 番地 (業務棟) 092-477-0115

管轄区域

福岡県福岡市のうち福岡空港

沿革

昭和 31 年 5 月 1 日	1956	板付空港 税関空港指定
昭和 31 年 6 月 1 日	1956	博多税関支署板付出張所設置
昭和 47 年 4 月 1 日	1972	板付空港を福岡空港に改称
昭和 47 年 5 月 15 日	1972	博多税関支署板付出張所は福岡空港税関支署となる
昭和 56 年 4 月 20 日	1981	国際線ビル竣工に伴い移転
平成 11 年 5 月 20 日	1999	新国際線ターミナルビル及び福岡空港合同庁舎供用開始

軍用空港として建設された福岡空港

福岡空港は、昭和 20 年 (1945) 5 月、旧日本陸軍が本土防衛のため、現在地に席田 (むしろだ) 飛行場として建設されたことに始まり、終戦とともに、同年 11 月、米軍により飛行場用地を含む周辺の土地約 251 万 m² が接收され、板付飛行場と呼ばれるようになった。その後、米第 5 空軍の管理の下に、数次の整備拡充を経て、昭和 25 年 (1950) 6 月に勃発した朝鮮戦争を契機に更に整備拡充された結果、総面積も約 350 万 m² となり、ほぼ現在と同規模の飛行場に姿を変えた。

一方、昭和 26 年 (1951) 10 月、旧日本航空(株)の国内路線 (東京 ~ 大阪 ~ 福岡) の開設による民間飛行が開始され、昭和 31 年 (1956) 9 月、同社が当時国際線であった福岡 ~ 沖縄線及び福岡 ~ 台北線を開設することとなった。これを受け、昭和 31 年 5 月に税関空港の指定を受け、翌 6 月に博多税関支署板付出張所が開設された。更に、昭和 40 年 (1965) 9 月には大韓航空の福岡 ~ 釜山線、キャセイ航空の福岡 ~ 台北 ~ 香港線が開設された。

昭和 47 年 (1972) 4 月、米軍板付空港は、日本に返還され、「福岡空港」と改称、旧運輸省が設置・管理する第 2 種空港となり、同年 5 月、出張所は福岡空港税関支署に昇格、税関空港名も福岡空港に改称された。

昭和 56 年 (1981) 4 月には、国際線ターミナルビル (第 3 ビル) の竣工に併せ支署は同ビルに移転した。その後、年々増加する国際旅客・貨物に対応すべく、空港西側地区に新国際線施設が整備され、平成 11 年 (1999) 5 月、総務・監視部門は新設された旅客ターミナルビル (P T B) に、また、業務部門は P T B から約 700 メートル離れた庁舎に入居した。

【門司税関 70 年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

我が国初の空港税関 ~雁ノ巣飛行場

我が国初の空港税関は、実は福岡にあった。門司税関 70 年のあゆみ外伝に掲載されたものであり、現在の福岡空港支署の歴史ではないが、興味深い話なので紹介する。

「福岡第 1 飛行場（雁ノ巣）にわが国で初の空港税関 昭和 56 年 3 月 1 日 249 号」

わが国の空港税関発祥の地は、博多湾沿いの景勝の地である雁ノ巣（現福岡市）で、昭和 15 年に設置された。

博多税関支署福岡第 1 飛行場出張所が、その第 1 号であるとともに、戦前におけるわが国唯一の空港税関でもあった。

当時の航空機の性能では、近接した朝鮮、中国、台湾への渡航が限度であったから、これらの地域に近接した福岡がわが国の空の玄関口となり、空港税関が置かれたものと思われる。

また、朝鮮経由満州、台湾経由南方地域への渡航者も、すべて福岡で税関検査を受けていた。

なお、福岡第 1 飛行場設置以前においても、

太刀洗陸軍飛行場（福岡県三井部太刀洗町）

名島水上機基地（福岡県粕屋郡名島町）

から、国際便が発着することがあったが、博多税関支署から出張検査をしていた、と伝えられている。

昭和 11 年 6 月 福岡県粕屋郡和白村大字奈多字雁ノ巣に福岡第 1 飛行場完成

東京、大阪、上海、大連、京城、台北等への航空路開設

国際便は博多税関支署から出張検査

昭和 12 年 5 月 同飛行場内に「博多税関支署福岡第 1 飛行場植物検査所」設置

昭和 13 年 10 月 同検査所に職員 1 名常駐、その後 2 名に増員して旅具検査実施

昭和 15 年 7 月 同飛行場内に「博多税関支署福岡第 1 飛行場出張所」を設置

職員 4 名

貨物及び旅客携帯品検査場・・・17 坪 5 合

（昭和 12 年 7 月に日華事変、昭和 16 年 12 月に太平洋戦争が始まり、中国、南方への渡航者増加）

昭和 17 年 12 月 出張所の名称を「博多税関支署福岡飛行場出張所」と改称

職員 8 名。

主要機種：ダグラス DC3 型 21 人乗り、M C 型 12 人乗り

終戦後

同飛行場は、戦後しばらくの間、米軍に接収され、ブレディー基地の名で使用された時期もあったが、今は日本側へ返還されている。

また、福岡における空港機能は、都心に近い場所に整備された板付飛行場（現福岡空港）に振り替えられたことから、戦後の雁ノ巣には民間機が発着せず、わが国最初の空港税関も、戦前限りで終った。

現在、雁ノ巣の飛行場跡地には、航空局の管理センターがあるほか、「海浜レジャーセンター」への転換をめざした工事が進められている。

（本誌編者注：昭和 17 年当時）

国際便発着数は週 54 便

航路は、長春、北京、南京、上海、台湾、広東、ホーチミン、バンコク、シンガポール、スラバヤ、マニラ便

当時の税関執務時間は、平日が午前 9 時から午後 4 時まで、土曜が午前 9 時から午後 3 時までであり、次の勤務体制をとったと記録されている。

- ・早出 7 時～16 時 3 名（旅具検査 2、植物検査 1）
- ・遅出 9 時～18 時 3 名（旅具検査 2、植物検査 1）

第12節 本関直轄出張所

本関管轄地域において、港域の拡大と業務量の増加に伴い、出張所が設置された。

明治 33 年 12 月	1900	小倉税関監視署設置
昭和 10 年 11 月	1935	株浅野小倉製鋼所構内に派出所設置
昭和 12 年 9 月	1937	門司税関小倉事務所設置
昭和 15 年 7 月 1 日	1940	小倉港、関門港に統合
昭和 15 年 7 月 1 日	1940	小倉出張所、小倉駅出張所設置 (小倉税関監視署及び門司税関小倉事務所廃止)
昭和 18 年 11 月 1 日	1943	税關官制廃止
昭和 21 年 6 月 1 日	1946	小倉出張所設置 (税關再開)
昭和 28 年 9 月	1953	門司外郵出張所設置
昭和 43 年 4 月 1 日	1968	苅田港開港
昭和 43 年 4 月 17 日	1968	苅田出張所設置
昭和 47 年 7 月 10 日	1972	田野浦出張所設置
昭和 57 年 9 月 17 日	1982	苅田港湾合同庁舎竣工、出張所移転
昭和 59 年 10 月 5 日	1984	小倉港湾合同庁舎竣工
昭和 62 年 11 月 16 日	1987	太刀浦地区に田野浦出張所新庁舎竣工
平成 11 年 7 月	1999	門司外郵出張所廃止
平成 18 年 3 月 26 日	2006	新北九州空港「税關空港」に指定
平成 20 年 7 月 1 日	2008	小倉出張所廃止

1 苅田出張所

〒800-0315 福岡県京都郡苅田町港町 27 番地 苅田港湾合同庁舎内 093-436-1458

管轄区域：福岡県京都郡のうち苅田町

沿革

石炭の積出港として築港された苅田港は、昭和 26 年 (1951) に重要港湾、準特定重要港湾に指定され、戦後復興に大きな役割を果たした。

エネルギー革命により石炭産業の斜陽化が進む中、工業港を目指し数次にわたる港湾整備及び工業用地の造成が行われ、自動車、セメント、鉄鋼、木材、電力などの産業が立地し、貿易額も逐次増加してきており、西日本の主要な貿易港となっている。

昭和 50 年 (1975) に臨港地区に日産自動車が進出し、苅田港から完成車の直接輸出が始まり、輸出貨物の太宗を占めるようになった。

2 田野浦出張所

〒801-0805 北九州市門司区太刀浦海岸 9 番 093-321-3996

管轄区域

北九州市門司区のうち大久保 1 丁目、2 丁目及び 3 丁目、田野浦海岸、新開、鳴竹 1 丁目及び 2 丁目、田野浦 1 丁目、2 丁目及び 3 丁目、大字田野浦、太刀浦海岸並びに大字門司のうち瀬戸町

沿革

昭和 46 年 (1971) 神戸以西では初となる田野浦コンテナターミナルが完成し、コンテナ貨物通関に対応するため、翌年 7 月 10 日、田野浦地区に設置された。

その後、太刀浦地区にコンテナターミナル等の港湾設備の整備拡充が図られたことによる貿易量の増加にともない、昭和 62 年 (1987) 11 月 16 日、太刀浦第 1 コンテナ埠頭の拠点に税関単独の庁舎を新設、移転した。

平成 16 年 (2004) に、出張所検査棟に隣接して、コンテナがそのまま検査できる大型 X 線検査装置を備えた北九州地区国際貨物検査センター（機構上は本関）が完成した。

3 廃止された出張所

(1) 門司外郵出張所（平成 11 年 7 月廃止）

北九州市門司区中町 2-2 門司郵便局内（当時）

沿革

当出張所の前身は、昭和 22 年 (1947) 11 月、門司郵便局内に門司税関鑑査部外国小包郵便課であり、昭和 28 年 (1953) 9 月に門司外郵出張所が設置された。

当出張所は、九州各県（輸出は長崎市、輸入は長崎県・佐賀県を除く）の船便の輸出入郵便物を取り扱っていたが、国際郵便物の通関局の再編により、門司郵便局での輸出入郵便物の取扱いがなくなり、平成 11 年 (1999) 7 月に廃止となった。

(2) 小倉出張所（平成 20 年 7 月廃止）

北九州市小倉北区西港町 103-2 小倉港湾合同庁舎内（当時）

管轄区域：北九州市のうち、小倉北区及び小倉南区（現在は本関が管轄）

沿革

明治 33 年 (1900) 小倉港築港計画により、同年 12 月に小倉税關監視署が設置されたことに発する。昭和 11 年 (1936) 小倉港が開港指定され、翌年に税關事務所を設置した。昭和 15 年 (1940) 7 月、小倉港が関門港に統合され、税關事務所は小倉出張所となった。

戦争による中断を経て、昭和 21 年 (1946) に再開された。平成 9 年 (1997) 3 月、太刀浦コンテナターミナルの補完として「小倉コンテナターミナル」が供用開始されたが、ひびきコンテナターミナルの供用開始に伴う貨物集約のため、平成 19 年 3 月に閉鎖され、業務量が減少したことから、平成 20 年 7 月に小倉出張所は廃止となった。