

# 門司港と門司税関の軌跡

～ 門司税関 100 年の歴史 ～



本関庁舎そばに残る旧門司港西海岸埠頭の係船柱



昭和初期の門司港西海岸埠頭の様子

門司税関

2009年6月

【表紙の写真】

「本関庁舎そばに残る旧門司港西海岸埠頭の係船柱」(上)

「昭和初期の門司港西海岸埠頭の様子」(下)

上の写真は、昭和6年に完成した旧門司港西海岸埠頭に残る船を係留するための係船柱です。1万トン級の船が7隻係留可能だった旧西海岸埠頭は、下の写真のとおり、昭和初期、大陸航路の玄関口として多くの旅客で賑わった場所でした。

現在、埠頭はさらに沖まで埋め立てられ、外国貿易での賑わいから、観光スポットへと変化しました。

係船柱は埋立工事でも撤去ができないくらい強固なもので、現在もこの地に残っています。遠くには関門橋が見える現在の西海岸地区です。

## 【発刊にあたって】

門司税関は、明治42年（1909）11月5日に長崎税関から独立して、今年でちょうど100年を迎えます。

鎖国状態であった江戸時代末期の日本は、安政6年（1859）6月、箱館（函館）、神奈川（横浜）、長崎を外国との貿易を行うための開かれた港（開港）とし、そこに税関の前身である運上所や湊会所が置かれました。

その後、明治初期にかけて、大阪、兵庫（神戸）、新潟の3港も開港され、運上所が置かれましたが、その当時、門司には港すらありませんでした。そのような門司に港ができたのには興味深い理由があり、その後の発展により、門司税関が設置されるに至ったわけです。

大正から昭和初期にかけて、門司港は、中国大陸との玄関口として発展を続け、日本有数の港として世界に名をとどろかせました。

このような歴史を中心に、門司港築港とともに歴史を刻んだ門司税関の歴史について、次の世代に伝えるために、記念誌を編集することとしました。

作成にあたっては、現存する資料が極めて少なく、内容その他不十分とお感じになる点もあるかもしれませんが、税関に興味をお持ちの方だけでなく、歴史に興味がある方にも、是非、御一読していただければ幸いに存じます。

本誌編集につき、関係各位の御指導、御協力を賜ったことに対し、厚く御礼を申し上げ発刊の言葉とさせていただきます。

平成21年6月



第62代門司税関長

# 筒井 和人

(空白のページ)

# 第 1 部 本 編

(空白のページ)

## 本編 目次

序章 税関とは	1
第一章 門司税関独立と発展 ~ 栄華を極めた時代	2
第1節 築港前の門司	
1 江戸時代以前の門司	
2 明治初期の門司	4
3 北九州地域の港の状況	5
4 明治初期の門司税関	
第2節 門司港築港	8
1 明治初期の時代背景	
2 門司港築港の背景 ~ 石炭輸出	
3 門司の利点	
4 民間による築港計画	9
5 官による計画 ~ 門司築港会社設立	
6 特別輸出港指定と出張所設置 ~ 門司税関の大きな第一歩	
7 築港当時の状況	11
第3節 開港へとつながる発展	14
1 日清戦争と門司港の賑わい	
2 軍事色が出てきた門司港	
3 開港に至るまでの貿易等	
4 門司港開港前までの門司税関	17
第4節 門司港開港	18
1 金融の中心地 ~ 門司港の繁栄	
2 門司市への昇格	
3 開港要望	
4 開港指定	
5 開港した頃の門司税関	19
第5節 門司税関独立	20
1 時代背景	
2 門司税関独立の頃までの門司港貿易状況	
3 門司港の主要輸出入品目推移	21
4 石炭輸出動向	23
5 門司税関独立	25

6	門司税関仮置場	29
7	賞罰内規の制定	
8	関門統合の上申 ~ 門司税関長から大蔵次官へ	30
第6節	大正時代	31
1	大正時代の繁栄 ~ 第一次世界大戦への参戦	
2	大正時代の港湾整備	
3	青島航路開設 ~ 入港船の増加	32
4	大正期の門司港の貿易動向	33
5	大正期の門司税関	35
第7節	昭和初期	39
1	時代背景	
2	門司港の港湾整備	
3	門司港の航路・入港隻数	
4	門司港の貿易	40
5	昭和初期の門司税関	43
第8節	太平洋戦争勃発	45
1	関門港統合	
2	関門鉄道トンネル開通	
3	大陸貿易偏重の門司港	46
4	税関動向	47
5	太平洋戦争勃発から終戦	48
第9節	戦後 ~ 門司税関再開	49
1	連合国軍による庁舎接收	
2	税関再開	
3	当時の税関業務	50
4	門司港の再開	
5	戦後の貿易状況	
6	朝鮮戦争特需に乗り遅れる門司港 ~ 田野浦地区の整備	51
7	対中貿易の落込み ~ 新市場への期待	
8	長崎税関分離	52

第二章 高度成長期以後の門司税関 ～神武景気から平成のあゆみ . . . . . 53

第1節 高度成長期

- 1 時代背景と産業 ～神武景気からいざなぎ景気
- 2 新たな産業の始動
- 3 港湾の動き ～コンテナターミナルの始動 . . . . . 56
- 4 税関の動き ～申告納税方式の導入 . . . . . 57

第2節 オイルショック ～円高 ～バブル経済へ . . . . . 58

- 1 時代背景 ～石油危機とインフレ、バブル経済へ
- 2 産業 ～自動車産業の進出
- 3 主力ターミナルの移行 ～コンテナ化への対応
- 4 貿易額の大幅な伸び ～自動車輸出がトップへ . . . . . 59
- 5 新庁舎竣工
- 6 税関の動き . . . . . 60

第3節 平成 ～冷戦終結から多極化の時代 . . . . . 61

- 1 時代背景 ～冷戦終結から多極化へ
- 2 レトロの街としてにぎわう門司港
- 3 産業 ～カーアイランド、シリコンアイランド . . . . . 62
- 4 港湾 ～大型コンテナ船への対応
- 5 貿易 ～半導体と自動車 . . . . . 63
- 6 空港整備 ～福岡空港国際線ターミナルの西側移転と新北九州空港 . . . . . 64
- 7 税関の動き ～消費税導入、電子化、土日対応、AEO制度

第三章 支署の誕生と発展 ～それぞれのエピソード . . . . . 67

第1節 下関税関支署

- 門司税関管内最初の官署 ～管轄税関の変更と法令 . . . . . 68

第2節 伊万里税関支署 . . . . . 74

第3節 博多税関支署 . . . . . 77

- 博多港成長の歴史 . . . . . 78

第4節 厳原税関支署 . . . . . 81

第5節 徳山税関支署 . . . . . 88

- 徳山港開港の歴史

第6節 大分税関支署 . . . . . 91

- 管内港のそれぞれの歴史 . . . . . 92

第7節 戸畑税関支署 . . . . . 94

- 若松港の歴史 . . . . . 95

第8節 細島税関支署 . . . . . 96

- 細島港の変遷 . . . . . 97

第9節 宇部税関支署	98
宇部港と産業の歴史	
第10節 岩国税関支署	100
1 岩国港の歴史	
2 岩国基地と岩国空港出張所	
第11節 福岡空港税関支署	102
軍用空港として建設された福岡空港	
第12節 本関直轄出張所	105
1 苅田出張所	
2 田野浦出張所	106
3 廃止された出張所	
<b>現在の門司税関</b>	107
【住所】	
【管轄】	
【管轄図】	
【機構図】	108
【本関の機構】	

## 【コラム】

門司城	3
三菱誕生 ~海運業からのスタート	7
安場保和(やすばよしかず) ~物流に対する先見性	10
門司の最初の官署	12
下関港の状況	12
鉄道開通 ~門司港起点(当時は門司駅)	13
石炭産業	16
産業の勃興1	22
全国の石炭輸出について	24
大蔵省所管による門司港整備 ~門司税関に大蔵本省の建築部門が併置	31
門司税関長が勅任官に	36
産業の勃興2	37
大連に事務所開設 ~門司税関大連出張所事務所	44
門司港駅近くの国道に坂があるのはなぜ?	45
中国国旗事件	51

## 【門司税関70年のあゆみ外伝 ~門司税関広報から】

出張所の名称について	7
下関に税関ができたわけ	69
税関が設置されたころの庁舎	71
唐津港の大繁栄	75
設置まもない厳原の庁舎について	82
江戸時代の朝鮮貿易と明治期の貿易動向	84
我が国初の空港税関 ~雁ノ巣飛行場	103

## 【門司新報の記事から】

門司税関独立のニュース	26
二度の庁舎焼失	27

## 【用語解説】

開港以外の制度 ~郵船寄港制度と特別貿易港	6
特別輸出港	10
開港外貿易港	17

(空白のページ)

## 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。

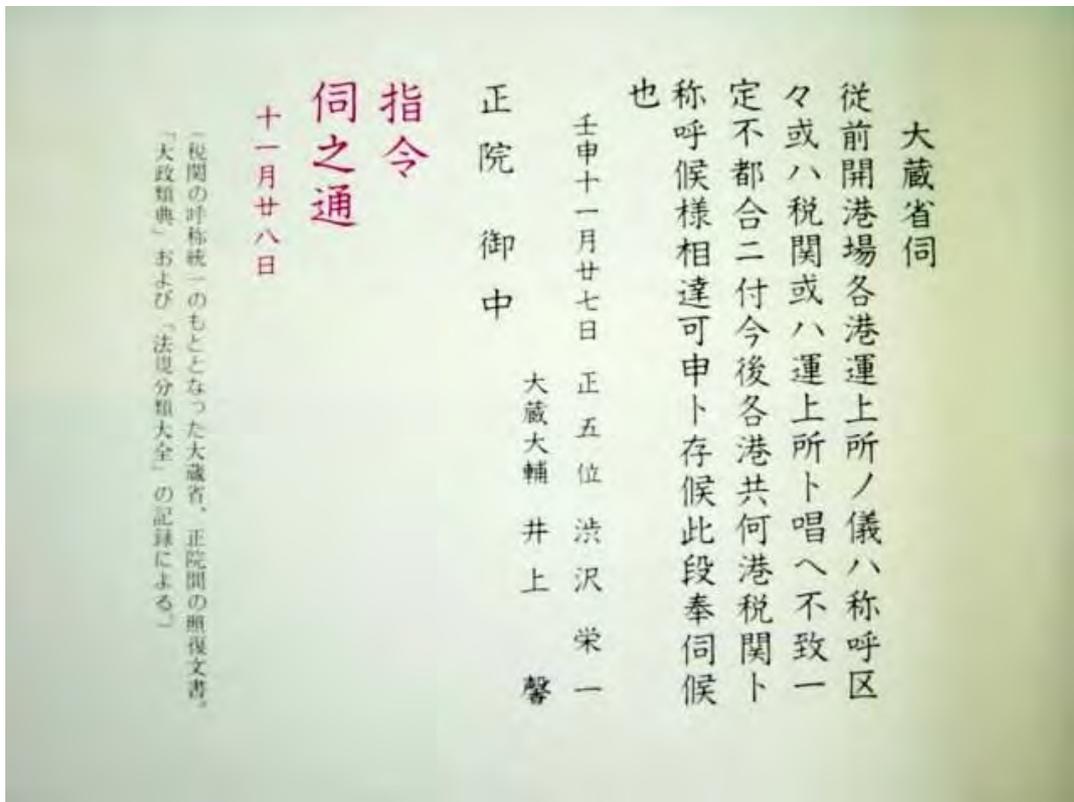
すなわち、税関は、他国との接点における関所、つまり輸出入をつかさどる機関として、国に必要なものである。世界に複数の国家が存在する限り、税関は存在する。

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 ととめぬさ糸に 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い、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言われている。

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」を紹介する。

##### 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。

## 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に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産品を輸出するため、「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、大型船の入港には不向きであり、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であろうか。

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国貿易の拠点として、日本の他の地域よりも地理的優位性があった。門司は、いにしへの頃には、明国との貿易の拠点のひとつになっていたことから、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 ～門司税関の大きな第一歩

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。門司税関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、現在の門司税関管内では、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 年に元老院議員となり、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じられる。

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。

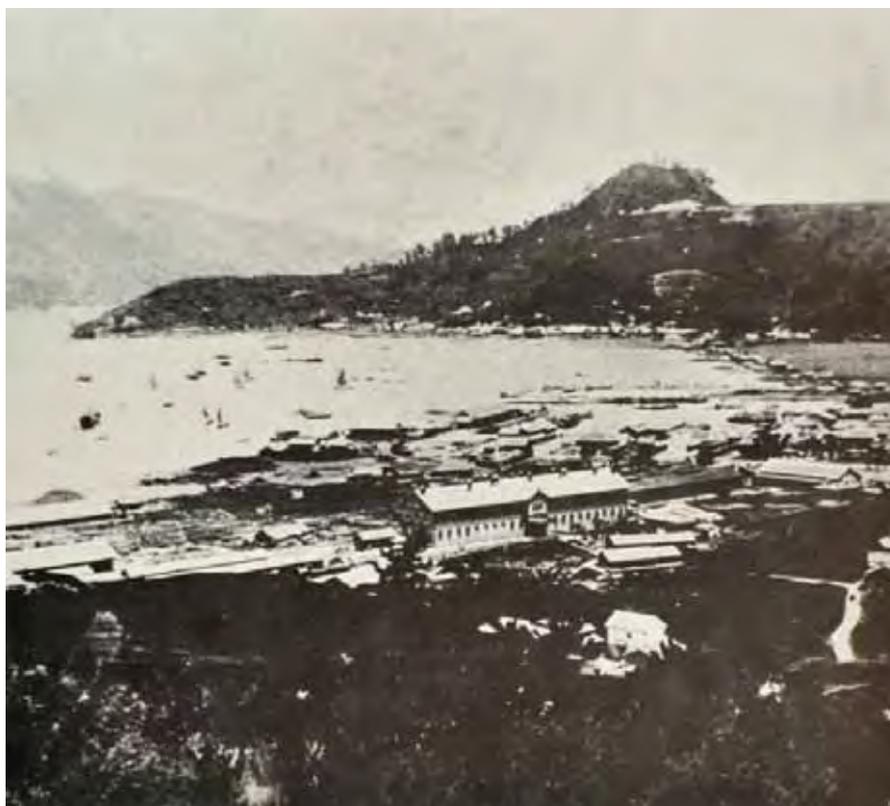
## 7 築港当時の状況

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関に移管

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ったが、対馬は、古くから朝鮮との交易があったため、貿易拠点が不足していたのではないかと推測される。



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、官署設置といっても、事務があるときだけ下関にあった長崎税関下ノ関税関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。



0 哩の記念碑 門司港駅が九州の鉄道起点となったことが書かれている

### 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、急速に発展していった。

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、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
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」

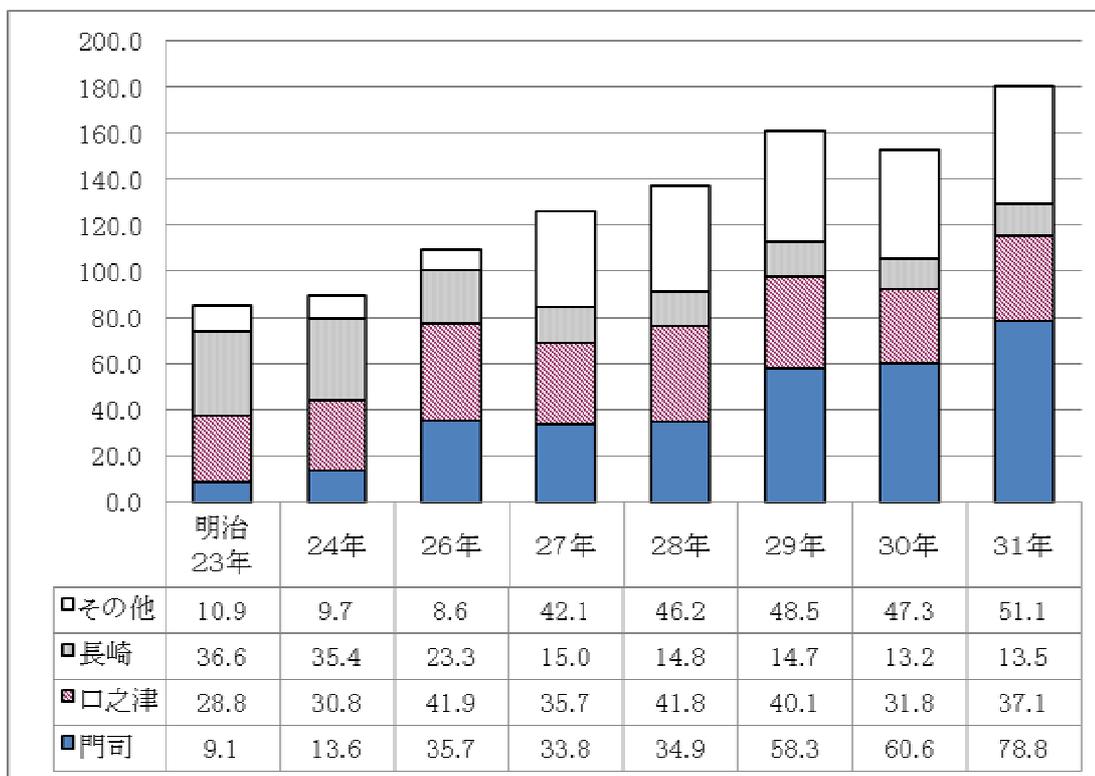
	明治 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	31年
横浜	3,233	4,954	6,155	5,521	7,302	8,479	6,170	9,070	8,031
神戸	1,696	2,173	2,130	2,497	2,944	3,831	4,032	5,141	6,012
大阪	45	98	126	121	76	114	114	234	317
門司	34	57	77	156	142	139	281	451	617
下関	30	87	77	108	224	280	337	345	340
長崎	431	384	334	323	356	424	495	554	659
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

### 石炭輸出

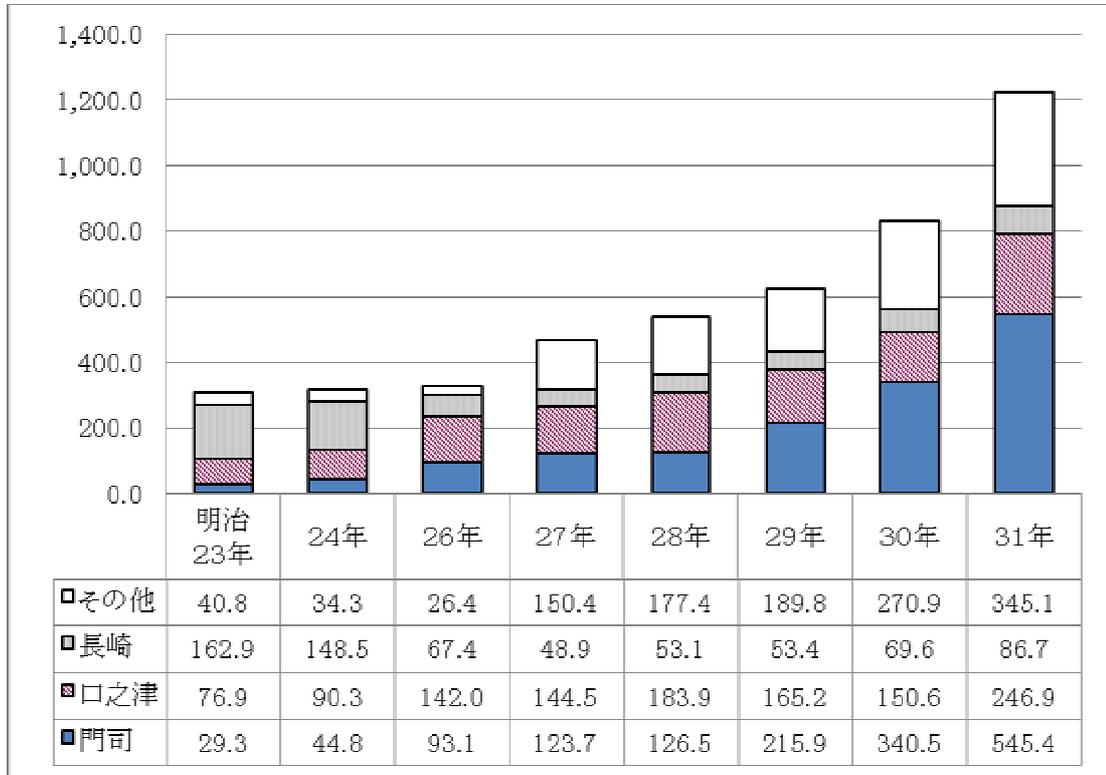
特別輸出港に指定された翌年（明治23年）には、9万トン（29万円）の石炭を輸出して全国第3位の石炭輸出港となり、明治29年には、58万トン（216万円）を輸出し、全国トップとなった。

【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関

明治 30 年（1897）6 月、出張所の名称が支署に変更され、門司長崎税関出張所は門司長崎税関支署となり、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	門司長崎税関出張所は門司長崎税関支署となる 博多長崎税関出張所は博多長崎税関支署となる 唐津長崎税関出張所は唐津長崎税関支署となる 厳原長崎税関出張所は厳原長崎税関支署となる 佐須奈長崎税関出張所は佐須奈長崎税関支署となる 鹿見長崎税関出張所は鹿見長崎税関支署となる 下ノ関神戸税関出張所は下ノ関神戸税関支署となる

#### < 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発揮したが、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( )にするよう帝国議事に建議している。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

「従来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関スル件」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、巖原、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 巖原長崎税関支署は巖原税関支署となる 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、巖原港、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

## 第5節 門司税関独立

### 1 時代背景

日清戦争により清国の弱体ぶりを知った欧米列強は、勢力範囲を設定していった。ロシアも中国東北部を事実上占領し、日本の朝鮮半島（韓国）における権益がおびやかされるおそれがあったため、日本は、ロシアとの開戦論に傾いていった。明治37年（1904）、ロシアとの交渉が決裂し日露戦争が始まった。その後、明治43年（1910）には韓国併合と大陸への足場を着々と固めていった。

### 2 門司税関独立の頃までの門司港貿易状況

入港隻数は順調に増加し、明治34年（1901）から3年連続で全国1位となり、その後も神戸に次いで全国2位という状況が続いていた。

【入港隻数】 単位：隻 「日本関税・税関史資料から」

	明治 32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	43年	44年
門司	1,453	1,856	3,395	3,367	4,100	3,070	3,778	5,324	5,183	4,731	4,224	4,115	3,905
下関	1,650	2,036	1,229	1,039	1,258	1,615	2,210	2,435	2,700	2,436	2,094	1,334	14
若松						133	311	590	663	878	910	846	758
横浜	1,414	1,515	1,625	1,630	1,882	1,524	1,818	2,114	2,342	2,301	2,169	2,182	2,251
神戸	2,561	2,688	2,907	3,070	3,583	3,090	4,182	5,387	5,366	4,873	4,886	4,816	4,508
大阪	188	237	312	299	413	619	1,209	1,327	1,258	944	938	841	454
名古屋									6	70	57	62	51
長崎	2,163	2,102	2,368	2,238	2,283	1,483	1,599	2,447	2,482	2,414	2,114	1,917	1,893
函館	478	561	552	611	642	79	61	302	549	486	553	625	657

【貿易額】 単位：万円 「日本関税・税関史資料から」

	明治 32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	43年	44年
門司	680	915	1,885	1,914	2,390	2,315	3,137	4,044	4,546	3,690	2,983	3,417	3,454
下関	563	1,156	517	274	210	228	330	585	677	1,052	1,318	1,029	84
若松						39	146	361	414	568	666	684	604
横浜	18,473	20,590	22,235	22,831	25,746	30,654	33,430	34,992	37,838	34,209	33,616	37,946	40,392
神戸	19,561	20,719	20,319	21,926	24,505	26,283	30,307	30,280	33,011	27,520	28,484	35,268	37,730
大阪	1,265	1,937	2,289	2,693	3,490	4,777	7,444	8,479	9,447	7,282	7,302	7,582	6,359
名古屋									20	243	280	278	209
長崎	1,736	2,237	1,863	1,380	1,782	2,516	2,386	1,915	2,089	1,835	1,290	1,222	1,384
函館	384	514	475	480	711	286	323	485	294	269	251	252	209

明治43年（1910）日本が韓国を併合したことにより、対韓貿易は国内輸送となったため、対韓貿易が多かった下関の実績は、明治44年に急落している。

### 3 門司港の主要輸出入品目推移

門司港が開港となった明治32年（1899）以降、輸出入品の多様化が進んでいる。

輸出では、石炭輸出比率は、明治32年からしばらくの間70%程度であったが、明治40年には40%にまで低下した。代わって、綿糸、セメント、精糖など、北部九州に進出した新産業の製品が登場している。

明治32年（1899）の開港により輸入も行われるようになり、機械類の輸入のほか、繰綿や砂糖など、新産業の原料輸入が始まった。

【門司港における主要輸出入品目の推移】単位：万円 「大日本外国年表から」

#### 輸出

	明治 32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年
石炭	424.4	443.8	1,139.2	1,049.7	1,120.1	758.1	578.7	622.2	779.6
石炭輸出比率	68.9%	77.9%	83.7%	76.0%	72.2%	58.3%	39.1%	33.5%	40.9%
綿糸	3.1	37.0	117.9	206.0	341.9	309.4	402.2	415.3	405.9
木材							52.6	161.1	197.4
精糖							201.8	305.8	131.6
セメント			8.8	18.7	35.4	31.6	28.8	77.8	60.2
米	158.2	3.8	44.6	50.0	12.2	43.2	16.5	32.7	24.4
その他	29.8	85.2	51.3	57.3	42.4	157.0	198.9	242.7	305.9
門司合計	615.6	569.9	1,361.8	1,381.7	1,551.9	1,300.0	1,479.5	1,857.6	1,905.0
全国シェア	2.9%	2.8%	5.4%	5.3%	5.4%	4.1%	4.6%	4.4%	4.4%
全国輸出額	21,149.5	20,443.0	25,235.0	25,830.3	28,950.2	31,926.1	32,153.4	42,375.5	43,241.3

#### 輸入

	明治 32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年
砂糖		8.5	46.3		42.5	180.3	274.5	593.0	709.1
繰綿		45.8	153.8	276.6	364.1	334.8	493.3	567.1	646.7
肥料(豆粕等)			7.6	17.1	31.9	18.8	82.6	259.5	404.1
機械類		91.0	112.2	101.8	91.0	73.5	130.9	260.2	204.9
小麦粉					129.8	97.6	90.6	83.4	66.4
鉄鋼石				34.5	36.0	23.7	41.6	41.6	17.2
レール		71.6	16.7	3.3	57.3				
米					7.0	53.6	116.8		
その他	63.9	127.7	186.7	98.7	114.5	256.8	427.7	381.9	593.0
門司合計	63.9	344.6	523.4	531.9	838.1	1,015.4	1,657.9	2,186.7	2,641.3
全国シェア	0.3%	1.2%	2.0%	2.0%	2.6%	2.7%	3.4%	5.2%	5.3%
全国	22,040.2	28,726.2	25,581.7	27,173.1	31,713.6	37,136.1	48,853.8	41,878.4	49,446.7

### 【コラム】産業の勃興 1

門司港の貿易品目は、特別貿易港指定からしばらくは石炭輸出のみであったが、その後、背後の産業が発達するにつれ、品目の多様化が進んだ。明治期、北部九州に興った産業についていくつか紹介する。

#### 官営八幡製鉄所

産業の基盤となる鉄の生産は、明治政府として取り組むべき大きな課題であった。北部九州には背後に筑豊の石炭があり、製鉄所建設に適した場所の一つだった。明治 31 年(1898)八幡に本格的な製鉄所建設が始まり、明治 34 年(1901)2 月 5 日、東田第一高炉において火入れが行われ、日本で初めて近代製鉄が誕生した。鉄鉱石は、権益を持っていた中国の「大冶鉄山(たいやてつざん)」から調達しており、門司港から輸入した。

#### 浅野セメント会社

門司港近くの関門海峡沿いに、廃墟と化したセメント工場があった。明治 26 年(1893)に操業開始した浅野セメントの門司工場である。工場建設の理由の一つに、背後に石灰石が豊富にあったことがあり、北部九州には他社のセメント工場も操業し、セメントは門司港の主要輸出品として登場している。

浅野セメントは、明治 17 年(1884)東京の官営深川セメントの払い下げを受け設立され、戦後、日本セメントに社名変更し、平成 10 年(1998)には秩父小野田セメントと合併して太平洋セメントとなった。門司工場は、昭和 55 年(1980)に操業停止し廃墟となっていたが、平成 20 年末(2008)から 21 年にかけて解体された。

#### 明治紡績

明治 41 年(1908)戸畑に創業した明治紡績は、太平洋戦争中の企業統合で敷島紡績(シキボウ)に統合された。戦後は閉鎖され広大な跡地は工業用地となった。当時の貿易を見ると、綿を輸入し、綿糸に加工して輸出していたものと考えられる。

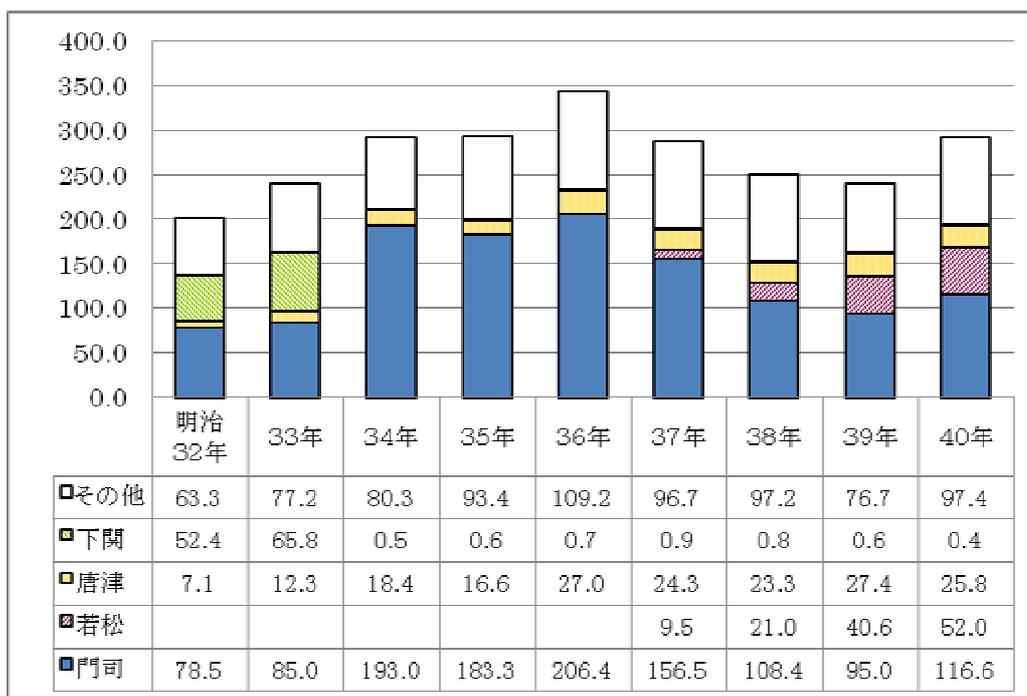
#### 関門製糖

明治 37 年(1904)戦前の財閥であった鈴木商店が門司に大里製糖所を開業した。明治 40 年(1907)には大日本製糖によって買収された。当時の主要輸出品に精製糖が上がっている。その後いくつかの変遷があって、日本甜菜製糖と大日本明治製糖の生産受託会社となって関門製糖と改称した。

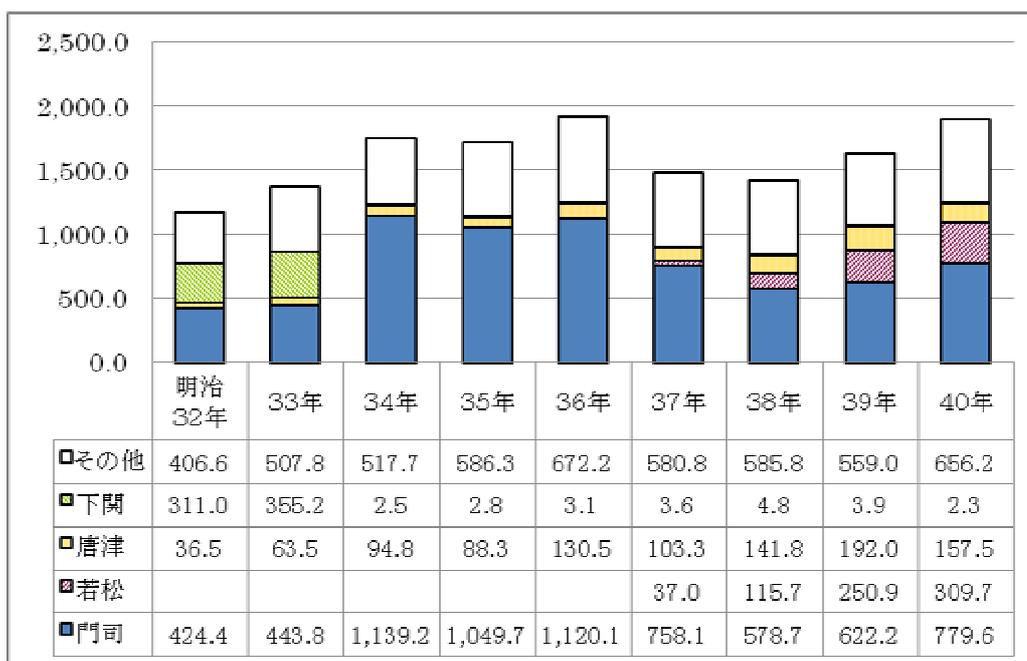
#### 4 石炭輸出動向

門司港は、明治 32 年（1899）の開港後も石炭輸出トップの座を守っているが、明治 37 年（1904）に若松港が開港してからは、徐々にシフトしている。

【石炭輸出推移】 「大日本外国年表から」  
重量ベース（単位：万トン）



金額ベース（単位：万円）



【コラム】全国の石炭輸出について

門司港は、明治 22 年（1889）特別輸出港に指定後、急速に石炭輸出シェアを拡大し、明治 29 年には石炭輸出日本一となり、ピークの明治 34 年（1901）には、数量ベースで 66%、金額ベースで約 65%を占めるに至った。

下関港でも明治 33 年（1900）までは石炭輸出が多かったが、明治 34 年にほとんどなくなり門司港にシフトした。

若松港は、明治 37 年（1904）に開港となり、その後、石炭輸出が門司港からシフトしていく。

全国で石炭輸出の多い港を調べると、長崎と口之津（長崎県）がある。これも口之津の輸出が増えるにつれ長崎の輸出量は減っている。

【全国の石炭輸出推移】 「大日本外国年表から」

数量ベース（単位：万トン）

	明治 23年	24年	26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年
門司	9.1	13.6	35.7	33.8	34.9	58.3	60.6	78.8	78.5	85.0	193.0	183.3	206.4	156.5	108.4	95.0	116.6
全国シェア	10.7%	15.2%	32.6%	26.7%	25.3%	36.1%	39.6%	43.6%	39.0%	35.4%	66.0%	62.4%	60.1%	54.4%	43.2%	39.6%	39.9%
口之津	28.8	30.8	41.9	35.7	41.8	40.1	31.8	37.1	42.9	53.7	48.7	61.9	72.4	76.4	77.6	56.1	70.2
若松														9.5	21.0	40.6	52.0
唐津	2.8	3.6	3.9	6.9	6.6	4.5	6.8	8.1	7.1	12.3	18.4	16.6	27.0	24.3	23.3	27.4	25.8
住ノ江																8.7	10.1
長崎	36.6	35.4	23.3	15.0	14.8	14.7	13.2	13.5	9.9	10.3	18.8	17.1	20.5	10.6	6.5	7.8	9.2
室蘭	0.0	0.0	0.0	0.6	3.6	5.9	10.6	6.2	5.3	8.6	10.1	13.0	15.1	9.3	12.2	2.4	5.6
下関	0.7	0.3	1.6	28.0	31.7	34.6	23.8	34.3	52.4	65.8	0.5	0.6	0.7	0.9	0.8	0.6	0.4
小樽	0.8	1.5	1.8	4.9	2.4	3.1	6.1	2.1	1.6	2.1	2.3	0.1	0	0	0	0	0
その他	0.1	0.1	0.1	0.7	1.5	0.1	0.0	0.5	0.1	0.1	0.2	0.4	0.6	0.3	0.6	1.6	2.2
全国	85.3	89.5	109.5	126.6	137.6	161.5	153.0	180.5	201.4	240.3	292.2	293.9	343.3	287.9	250.8	240.2	292.2

金額ベース（単位：万円）

金額(円)	明治 23年	24年	26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年
門司	29.3	44.8	93.1	123.7	126.5	215.9	340.5	545.4	424.4	443.8	1,139.2	1,049.7	1,120.1	758.1	578.7	622.2	779.6
全国シェア	9.5%	14.1%	28.3%	26.5%	23.4%	34.6%	40.9%	44.6%	36.0%	32.4%	64.9%	60.8%	58.2%	51.1%	40.6%	38.2%	40.9%
口之津	76.9	90.3	142.0	144.5	183.9	165.2	150.6	246.9	285.0	358.4	319.5	390.2	460.1	460.8	465.7	419.7	484.9
若松														37.0	115.7	250.9	309.7
唐津	9.6	12.5	10.6	23.9	25.3	17.9	28.9	39.4	36.5	63.5	94.8	88.3	130.5	103.3	141.8	192.0	157.5
住ノ江																62.9	64.1
長崎	162.9	148.5	67.4	48.9	53.1	53.4	69.6	86.7	53.4	60.6	112.2	100.0	102.2	53.2	34.0	47.9	51.6
室蘭	0.0	0.0	0.0	2.5	16.0	29.9	64.0	48.1	36.0	59.8	72.3	88.6	103.9	65.6	81.3	17.1	39.1
下関	2.6	0.9	5.7	100.9	122.4	127.4	142.6	239.8	311.0	355.2	2.5	2.8	3.1	3.6	4.8	3.9	2.3
小樽	1.6	3.6	5.5	17.1	11.1	13.1	35.1	14.9	10.5	14.8	12.2	0.6	0	0	0	0	0
その他	0.2	0.4	0.2	2.9	0.8	0.3	0.2	2.8	0.3	0.6	0.8	1.8	2.5	1.2	3.2	11.5	16.6
全国	310.0	317.9	328.9	467.4	540.9	624.3	831.7	1,224.1	1,178.5	1,370.4	1,754.2	1,727.0	1,926.1	1,482.8	1,426.8	1,628.0	1,905.3

## 5 門司税関独立

門司港は、明治 32 年（1899）開港後、輸入も伸び、明治 34 年（1901）から貿易額で長崎港を上まわるようになり、大阪に次いで全国第 4 位の貿易港となっていたことから、独立の要望が高まり、明治 42 年（1909）11 月 5 日、門司税関は長崎税関からの独立を果たした。

### 税関官制

明治 19 年 3 月 26 日勅第 7 号で制定された。

明治 42 年 10 月 23 日勅第 263 号の一部改正により門司税関独立となった。

第二条中「肥前国長崎」ノ次ニ「豊前国門司」ヲ加フ  
（第二条の規定「左ノ六港ニ税関ヲ置ク」）  
本令ハ明治 42 年 11 月 5 日ヨリ之ヲ施行ス

### 【独立時の管轄等】

管轄：周防、長門、筑前、豊前、豊後

機構：本関：税関長官房、庶務課、監視課、貨物課、徴収課、監査課、鑑定課

支署：博多、若松 出張所：下関 監視署：小倉、徳山、萩、大分

職員数：231 名

明治 41 年 12 月	1908	門司税関支署庁舎焼失（明治 28 年 3 月新築）
明治 43 年 7 月	1910	門司税関本関庁舎新築。同年 12 月に焼失
明治 44 年 9 月	1911	六連税関監視署、部埼税関監視署設置
明治 45 年 3 月	1912	門司税関本関庁舎新築。



門司税関 公印第 2 号

【門司新報の記事から】～門司税関独立のニュース

門司税関が独立したという「門司新報」の記事があるので抜粋して紹介する。

記事には、明治40年(1907)には、門司港は、神戸、横浜、大阪の各港に次いで第4位の貿易額となったこと、大蔵省当局も大阪に並ぶとまで言っていること、長崎港の貿易額は門司港の半分ほどしかなく、独立は遅すぎたといったことが記載されている。

門司新報は、明治中期に創刊された北九州地域の新聞であり、昭和13年に廃刊となっている。並んだ記事には、紐育市(ニューヨーク市)、桑港市(サンフランシスコ市)の市長選結果が報じられており、貿易都市「門司」に本拠地に置く新聞だけあって、読者の興味が海外にまで及んでいたことを推し量ることができる。

~~~~~

独立せる門司税関(抄) 門司新報 明治42年11月5日付

門司税関は、いよいよ本日より、全く母港たりし長崎税関の手より離れて、独立するに至りたり。想ふ20年の其の昔、明治22年11月15日、門司港が、5品特別輸出港として、初めて国際貿易場裡に一歩を踏み出すや、当時筑豊の炭田、年間62万9956トン算せしに過ぎず。その翌23年に於ける貿易総額、僅かに34万2830円なりしも、10年を経過して出入貿易品目に制限なき一般普通の開港場となりし32年の翌年に於ける貿易総額は、857万2796円に達し10年間に於いて25倍の増進を示したり。

(本誌編者注：特別輸出港指定日と一般開港指定日に違いがあるので、指定の翌年で比較したとの記述あり。)

而して40年に於ける全1ヶ年の貿易総額は、4546万3197円を算し、之れを33年のものに比すれば、5倍強、之れを23年のものに比すれば133倍以上の著大なる増進を遂げ、神戸、横浜、大阪に次いで、全国32港中、第4位を占め、大蔵省当局者をして門司税関の独立の理由として、「関門海峡の貿易は近年急激なる発達を示し、其の貿易額に於いて大阪と比肩し」と云はしむるに至る。尚、最近本年9月中、門司港と長崎港との貿易額を比較に見るに、長崎港は97万5104円に対し、門司港は226万5245円(下関港の131万6428円を加算すれば9月中に於ける関門海峡の貿易額は358万1673円に上る)を算したり。即ち長崎は門司に対し其の半額にだに及ばざること遠し。門司税関が今日に於いて独立せるもの、時期の上よりいえば、むしろ甚だ遅れたりとの感なくんばあらず。

然かも既に独立を宣せられたる門司税関は既往に遡って、長短優劣を較するの要を見ず。海峡貿易の発達と相俟って、益々其の事務の進捗と便益を謀らざるべからず。

【門司新報の記事から】～二度の庁舎焼失

門司税関の庁舎は明治 41、43 年の 2 回、火災の被害に遭っている。明治 28 年（1885）に建築された支署庁舎は、独立の約 1 年前の明治 41 年に火災に遭い、翌年 8 月に再建された初代門司税関本関庁舎も、前庁舎焼失のちょうど 2 年後にまたも火災に遭ってしまった。

火災の様子が「門司新報」書かれてあるので抜粋して紹介する。初回の火事では、陣頭指揮をとる笠原支署長（初代門司税関長）の奮闘ぶり、2 度目の火災では、庁舎が門司を一望できる高楼だったことなどが記載されている。

~~~~~

門司税関火災詳報（抄） 明治 41 年 12 月 25 日付

23 日の午後は 8 時 25、6 分のことなり。市内は歳の市に賑ひ盛れる只中。警鐘の暗を破って響き渡れるは門司税関支署の階上東隅統計室に火災の見舞えるを告げたるなり。

笠原税関支署長は発火と同時に庄司の官邸より急行登庁し一面 300 に近き署員を指揮して重要文書其の他を持出さしめ応援に向へる大傳馬船に積込みて、三菱合資會社門司支店の後部建物に收容させ、他面倉庫監視所の防火に奮闘させ各部消防組と内外呼応して鎮火せざれば止まじと指揮する凜々さ云わん方なかりし途端階上中央の階段より紅の舌は階下を甜むべき光景あるや笠原署長は最後の決心を取って立てり。

他なし西部署長室の窓を破って蒸気ポンプの口を挿入させ階段に向けて潮水を猛射せしめたる臨機の動作之れなり此の防火運動は美事に成功して階下に向はんとせる火勢は手際よく阻まれ、同時に外部一般の消防力強盛と成り午後 9 時 30 分頃統計室の屋根を吹き抜ける迄にて火勢は局部に制限せられ同 10 時に垂んとする際全く鎮火するを得たのは不幸中の幸なりき。

税関支署の構造が極めて堅牢なりしが如き、蓋し興って力あるべきが如し。貿易港としての門司市に記念すべき此洋式建物に火災起り夜の間に灰と化し了せざるを得たるはまことに天祐と謂うべきか。

~~~~~

門司税関の焼失（抄） 明治 43 年 12 月 25 日付

昨 24 日午前 10 時 40 分頃門司税関階上なる三菱側の窓より蒙々たる黒煙突然噴出せしを認めた。税関官吏ス八火事よと一同階上に駆け登り職員一同必死となりて消防に努めたるも猛火の勢ひ侮り難し。

（本誌編者注：門司、田野浦、小森江などの消防隊のほか、警察、陸軍、憲兵も駆けつけて消火活動に当たり、対岸の下関の消防隊の応援もあった様子が記載されている）

然るに右税関庁舎は堅牢なるも総て木造の為め遂に全焼に歸し、同日午前 11 時 40 分頃鎮火したり。而して同庁舎は一昨年 12 月 23 日の夜火災に罹り、其後約 8 万円の工費を以て新築に着手し漸く本年 8 月 2 日其工を了へ、落成式を挙げたる次第なりしが、其の二周年の翌即ち昨日再び火災の難に罹りしとは返へす返へすも残念なり。

殊に同庁舎の望楼は門司全下を眼下に見下す計りの高楼なる為め、以前の如く西風なりせば或ひは三菱會社の屋上に打倒れんも知れずと一同憂慮の体なりしが幸ひにも、風位は北に変ぜし為め火先は船溜中に向ひたるにぞ三菱や陸軍運輸部等も延焼の難を免かれたりき。原因は不明なるも其の三階より発火せしと見れば、煤烟の窓より吹込みたるに因るものの如く。

尚ほ老婆危篤の報にて郷里長野縣に帰省中の笠原税関長は発火の急電に接し、昨日午後 2 時出發、主務省を経て歸門との報ありし。



初代庁舎



明治 43 年の火災で焼失



二度目の火災の後に建設された 2 代目庁舎（現在の旧門司税関）

## 6 門司税関仮置場

門司税関仮置場は、明治 43 年( 1910 )2 月、大里町笠松に初めて設置された( 10,650 坪)。税関仮置場法では、官設のものしか認めていなかったため、請願者である合名会社鈴木商店が土地建物を国に無償で提供し、官設の形をとり請願者が運営していた。

大正元年 8 月( 1913 )の法改正により、私設仮置場が認められることになり、同場の土地建物は請願者に返還している。

### 税関仮置場

外国貨物を輸入する際にかかる税金(関税)を保留した状態で、貨物に加工を施して外国に積戻しすることができる場所のことである。貨物を加工して輸出すれば、保留していた関税はかからず、加工貿易を得意とした戦後日本を支えた「保税工場制度」の先駆けである。

### 認許された作業内容

- ・米穀  
朝鮮より吠(かます:袋)入りの米穀を移入れ、唐箕(とうみ:選別機械)等により塵芥、砂、碎米等を除去し、麻袋に改装して積戻すこと
- ・食塩  
外国塩を移入れ粉碎器により結晶を破壊し、改装して露領沿海州その他へ積戻すこと(漁業用)
- ・赤白油  
樟脳油(「しょうのう」を分離した後の液体)を精製して生じた赤白油(防虫剤・殺虫剤・香料などの原料)を煮沸混合して改装し積戻すこと

## 7 賞罰内規の制定

明治 43 年( 1910 )8 月に「門司税関監吏賞罰内規」を制定している。

### 一、賞(賞金、賞詞)

- イ 関税等のほ脱犯を発見した者・・・その税額の 5 分の 1
- ロ 煙草、塩、輸出入禁制品の密輸犯を発見した者・・・その価額の 10 分の 1
- ハ 変災に当り機宣の処置をとり、大事に至らせなかった者・・・2~5 円

### 二、懲罰(免職、罰俸、譴責)

- イ 職務上しばしば怠慢過失があり、改悛の見込みのない者・・・免職
- ロ 関税等ほ脱犯、輸出入禁制品の密輸を覚らなかつた者  
・・・罰俸月俸 100 分の 5~100 分の 30
- ハ 免状その他書類の記入取扱等に粗漏があつた者  
・・・罰俸月俸 100 分の 1~100 分の 15

## 8 関門統合の上申 ~門司税関長から大蔵次官へ

明治 45 年 ( 1912 ) 2 月、初代門司税関長 笠原實太郎氏は、大蔵次官に港湾行政の改善意見として関門統合を含む意見上申を行った。

門司港と下関港はもともと一水域であり、これを二港に区分することで関税行政上、複雑化しているという理由であった。残念ながら、関門港への統一は昭和 15 年 ( 1940 ) まで実現しなかった。

### 「上申要旨」

#### 一、関門両港を統合すること

( 1 ) 関門両港は、本来一水域であり、これを 2 港に区分するため、関税行政上、その取扱いが複雑

イ．一方の港に停泊している船舶から、他の一方に貨物を積卸しする場合、海路輸送の手続が必要

ロ．貿易統計を港別に作るため、計表に手数を要す

ハ．両港のいずれにも寄港して貨物の積卸しをすれば、両港とも税納付が必要

ニ．風波避難のため、他の一方へ入港する事例多し

( 2 ) 両港とも港域拡張が必要

( 3 ) 海港検疫は、両港とも福岡県港務部が大連において実施中

#### 二、県港務部所管事務を税関に統合すること

## 第6節 大正時代

### 1 大正時代の繁栄 ～第一次世界大戦への参戦

大正3年(1914)に始まった第一次世界大戦に、日本は日英同盟をたてにドイツの中国権益を狙い参戦した。当初、ヨーロッパからの輸入が減って混乱したが、日本本土への影響はなく、戦争被害が大きかったヨーロッパに代わり、日本が生産拠点となる契機となった。

### 2 大正時代の港湾整備

明治31年(1898)に完成をみた門司港築港工事は、築港というよりも海面の埋め立てでしかないものであった。港湾荷役は、当然、沖に停泊した状態で行われていた。

また、埠頭設備も貧弱で、機械荷役装置が整備されておらず、若松港などには既にあった炭積機なども設置されていなかった。

関門海峡には多くの浅瀬があり、座礁事故も頻発し各方面から改善の要望があり、明治43年(1910)から浚渫工事が順次開始された。

門司港では、大正5年(1916)から6年にかけて東海岸ふ頭の造成が行われ、大正9年(1920)3月に完成した。

大正8年(1919)からは、大正15年完成を目指し西海岸埠頭造成工事が始まった。

この近代的港湾への脱皮のために国費が投入されている。当時、港湾整備は受益者負担であったが、門司港は輸出入品が門司で消費されるものではなく、背域の工業地帯の原料・製品であるという特殊性から国費が投入された。

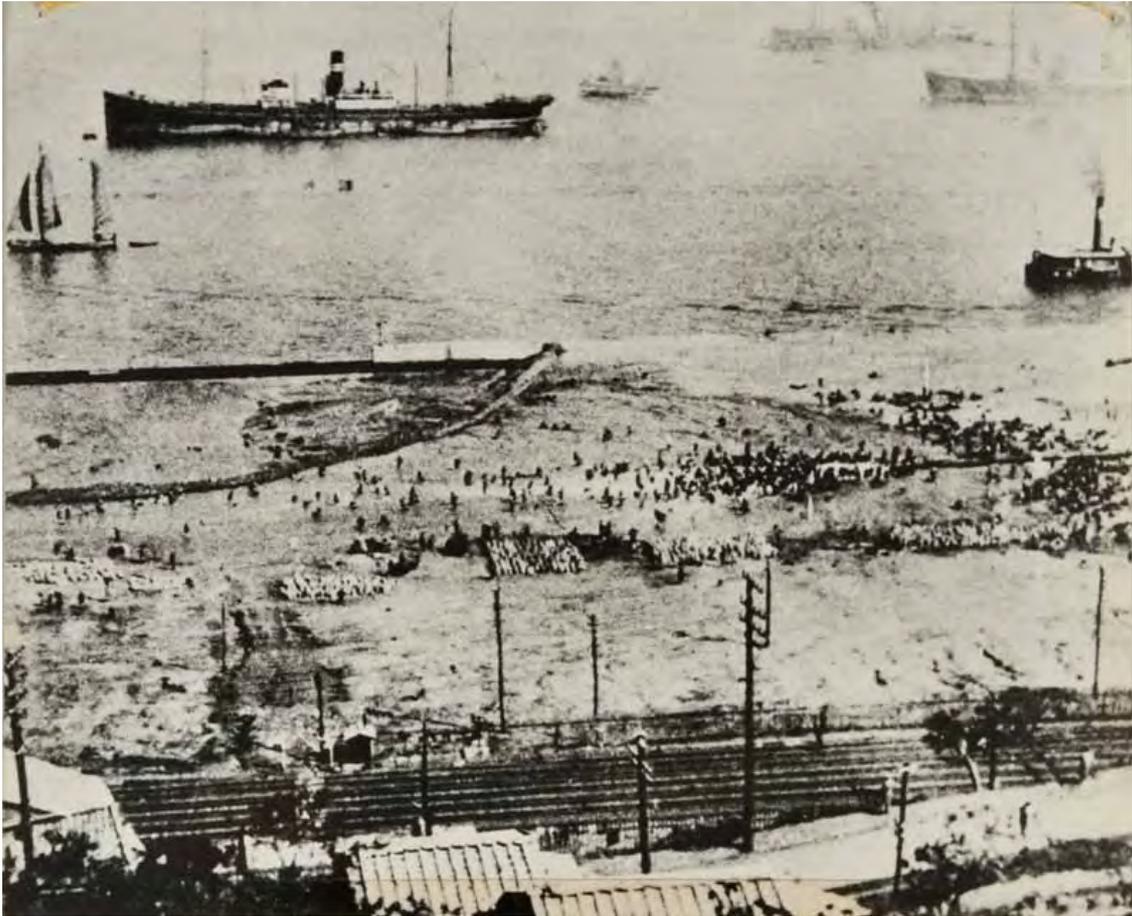
残念なことに、第一次世界大戦後の戦後恐慌などもあって、国の財政にも影響が出て、この工事の完成は遅れた。(昭和6年(1931)完成)

#### 【コラム】大蔵省所管による門司港整備 ～門司税関に大蔵本省の建築部門が併置

大正5年(1916)4月、門司港の東海岸通り外国貿易地帯の埋立等の工事が始まったが、これは大蔵省所管で行われ、門司税関に大臣官房臨時建築課門司出張所が併置され、門司税関長が所長を兼務した。

この工事で、大正6年10月に海面埋立、岸壁及び防波堤工事が完成した。(埋立面積9,290坪)大正6年には東海岸通りの外国貿易上陸設備工事が着工された。この施設は年間35万トンの荷捌きを目標として計画されたもので大正9年3月に完成した。

大正8年(1919)から始まった門司港修築工事では、西海岸通り一帯における繫船岸壁築造、外面埋立などが内務省所管で実施され、9年度からは大蔵省所管のもとで西海岸通り外国貿易地帯の陸上設備工事が始まった。(昭和6年完成)



大正 8 年西海岸地区の工事風景 現在の門司税関庁舎付近の埋立工事

### 3 青島航路開設 ～入港船の増加

第一次世界大戦の終結後、青島（チンタオ）にあったドイツの権益は日本に引き継がれることとなり、この地域との貿易が増大し、航路が開設された。

| 青島航路就航の船名          | 寄港地          |
|--------------------|--------------|
| 山東丸                | ～門司～神戸～大阪    |
| 台北丸、宮島丸、薩摩丸、寧静丸、松丸 | ～門司～宇部～神戸～大阪 |
| 和田丸                | ～門司～神戸～横浜    |

大正元年（1912）には横浜に次いで全国第 2 位の入出港隻数を誇り、大正 5 年に一度ではあるが全国首位となった。当時の賑わいが想像できる。

【入出港隻数】 単位：隻 「日本関税・税関史資料から」

|     | 大正<br>元年 | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年   | 13年   | 14年   |
|-----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 門司  | 4,165    | 4,609 | 4,366 | 4,556 | 4,974 | 4,471 | 5,008 | 5,413 | 5,802 | 5,419 | 5,264 | 4,950 | 5,095 | 4,870 |
| 下関  | 19       | 11    | 8     | 44    | 140   | 188   | 198   | 277   | 290   | 111   | 85    | 49    | 131   | 101   |
| 若松  | 870      | 903   | 818   | 720   | 785   | 875   | 998   | 1,329 | 1,118 | 928   | 870   | 911   | 1,088 | 1,313 |
| 横浜  | 2,367    | 2,704 | 2,336 | 1,952 | 2,176 | 2,458 | 2,624 | 3,119 | 3,087 | 3,121 | 3,950 | 3,134 | 3,997 | 3,897 |
| 神戸  | 4,677    | 5,185 | 4,934 | 4,585 | 4,949 | 4,676 | 5,147 | 6,225 | 6,426 | 6,650 | 6,263 | 6,594 | 7,000 | 6,950 |
| 大阪  | 428      | 566   | 806   | 922   | 901   | 897   | 1,063 | 1,363 | 1,422 | 1,736 | 2,162 | 2,692 | 3,402 | 3,188 |
| 名古屋 | 77       | 138   | 215   | 187   | 251   | 233   | 274   | 509   | 458   | 582   | 853   | 1,024 | 1,250 | 1,317 |
| 長崎  | 1,945    | 2,041 | 1,929 | 1,551 | 1,627 | 1,678 | 1,369 | 1,470 | 1,435 | 1,162 | 1,021 | 1,032 | 996   | 1,089 |
| 函館  | 698      | 649   | 645   | 239   | 684   | 774   | 848   | 879   | 983   | 815   | 1,058 | 942   | 753   | 870   |

#### 4 大正期の門司港の貿易動向

石炭輸出は次第に減少し、新たな産業の原料が輸入され、製品が輸出されるという構図となってきた。

大正末期には、精糖、セメント、綿織物などが主要輸出品となり、繰綿、肥料（豆かす等）小麦、砂糖（原料糖）などが主要輸入品である。

輸出入ともに品目の多様化が一段と進んできている。

【輸出品目】 単位：万円 「大日本外国年表、門司税関管内貿易趨勢から」

|           | 大正4年   | 5年      | 9年      | 13年     | 14年     |
|-----------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 精糖        | 479    | 825     | 1,645   | 712     | 630     |
| セメント      | 140    | 175     | 444     | 229     | 403     |
| 綿織物       | 43     | 51      | 315     | 361     | 373     |
| 小麦粉       | 20     | 42      | -       | 31      | 355     |
| 綿糸        | 227    | 241     | 175     | 163     | 150     |
| 陶磁器・ガラス製品 | 105    | 120     | 309     | 101     | 141     |
| 薬剤(化学品)   | 41     | 91      | 87      | 123     | 117     |
| 印刷料紙      |        |         |         | 61      | 87      |
| 鉱油        | 8      | 51      | 116     | 40      | 56      |
| 機械類       | 3      | 5       | 43      | 25      | 41      |
| 米         | 95     | 49      | 24      | 22      | 18      |
| 石炭        | 263    | 189     | 355     | 15      | 14      |
| その他       | 436    | 886     | 1,166   | 964     | 1,008   |
| 門司港合計     | 1,860  | 2,725   | 4,678   | 2,846   | 3,392   |
| 全国シェア     | 2.6%   | 2.4%    | 2.4%    | 1.6%    | 1.5%    |
| 全国輸出額     | 70,831 | 112,747 | 194,839 | 180,704 | 230,559 |

【輸入品目】 単位：万円 「大日本外国年表、門司税関管内貿易趨勢から」

|         | 大正4年   | 5年     | 9年      | 13年       | 14年       |
|---------|--------|--------|---------|-----------|-----------|
| 繰綿      | 863    | 1,157  | 1,982   | 1,989     | 2,767     |
| 小麦      | 36     | 6      | 404     | 856       | 1,194     |
| 肥料(豆粕等) | 363    | 253    | 1,022   | 1,163     | 1,167     |
| 砂糖      | 450    | 656    | 1,437   | 216       | 886       |
| 薬剤(化学品) | 55     | 62     | 125     | 383       | 561       |
| 米及び粳    | 1      | 0      | 52      | 514       | 409       |
| 鉄鋼製品    | 75     | 217    | 231     | 345       | 321       |
| 機械類     | 109    | 122    | 506     | 628       | 278       |
| 鉄鋼石     | 7      | 2      | 40      | 108       | 101       |
| 塩       | 10     | 19     | 387     | 103       | 81        |
| 大豆      | 11     | 1      | 196     | 88        | 74        |
| 石炭      | 51     | 64     | 473     | 36        | 47        |
| その他     | 290    | 524    | 1,053   | 2,761     | 1,425     |
| 門司港合計   | 2,320  | 3,083  | 7,910   | 9,190     | 9,310     |
| 全国シェア   | 4.4%   | 4.1%   | 3.4%    | 0.4%      | 0.4%      |
| 全国      | 53,245 | 75,643 | 233,617 | 2,453,402 | 2,572,658 |

資料により品目の区分けが異なり、品名は厳密には一致していない

貿易相手国は、輸出のほとんどが大陸向けであり、輸入も大陸からのものが3割程度を占めており、中国貿易で栄えていたことがわかる。

【貿易相手国】 「門司税関管内貿易趨勢から」

輸出 (単位:万円)

| 国名・地域名         | 大正13    | 大正14    |
|----------------|---------|---------|
| 関東州            | 623.5   | 879.6   |
| 中国             | 1,499.7 | 1,697.3 |
| 地域合計           | 2,123.2 | 2,576.9 |
| シェア            | 90.5%   | 76.0%   |
| 香港             | 245.2   | 140.6   |
| 英国領印度(インド)     | 122.4   | 157.5   |
| 海峡植民地(シンガポール等) | 29.2    | 110.7   |
| 蘭領印度(インドネシア)   | 74.6    | 192.4   |
| フィリピン          | 117.2   | 60.8    |
| シャム(タイ)        | 4.0     | 1.3     |
| イギリス           | 51.0    | 41.0    |
| 米国             | 5.3     | 7.8     |
| 合計             | 2,345.7 | 3,392.0 |

輸入 (単位:万円)

| 国名・地域名         | 大正13    | 大正14    |
|----------------|---------|---------|
| 関東州            | 1,546.8 | 1,425.0 |
| 中国             | 1,242.8 | 1,037.0 |
| 地域小計           | 2,789.6 | 2,462.0 |
| シェア            | 30.4%   | 26.4%   |
| 英国領印度(インド)     | 1,268.6 | 1,564.0 |
| 海峡植民地(シンガポール等) | 97.9    | 198.8   |
| 蘭領印度(インドネシア)   | 1,161.7 | 936.4   |
| シャム(タイ)        | 89.2    | 210.7   |
| イギリス           | 432.6   | 371.7   |
| ドイツ            | 157.0   | 258.7   |
| 米国             | 2,114.1 | 1,899.7 |
| カナダ            | 215.4   | 298.5   |
| 埃及(エジプト)       | 42.8    | 116.7   |
| 豪太刺利(オーストラリア)  | 312.8   | 683.2   |
| 合計             | 9,189.7 | 9,309.7 |

## 5 大正期の門司税関

大正 11 年（1922）に徳山港が開港となり、徳山監視署が徳山税関支署となった。同時期に対馬の豆酛（つつ）に監視署が設置されている。

|             |      |                                                     |
|-------------|------|-----------------------------------------------------|
| 大正 2 年 10 月 | 1913 | 門司税関下関駅出張所設置                                        |
| 大正 5 年 9 月  | 1916 | 佐賀税関監視署、伊万里税関監視署設置                                  |
| 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 | 徳山港開港指定<br>徳山税関監視署は徳山税関支署となる<br>船越税関監視署廃止、豆酛税関監視署設置 |

【税関の機構】 大正 4 年（1915）4 月、税関分課規程改正

- 税関長官房 - 秘書係、文書係
- 監視部 - 監視係、貨物係、庶務係
- 総務課 - 監査係、徴収係、統計係
- 検査課 - 検査係、鑑定係
- 会計課 - 会計係、用度係、営繕係

（注）大正 11 年（1922）、監視部から監視係を廃止、海務係、陸務係を設置。

管轄対象が内陸地域に拡大

大正 6 年（1917）6 月、税関管轄区域改正により内陸地域も管轄となった。

山口県

福岡県（久留米市、大牟田市、浮羽郡、三井郡、三潞郡、八女郡、山門郡、三池郡を除く）

大分県

【コラム】門司税関長が勅任官に

大正7年(1918)6月、第3代門司税関長に着任した古田忠徳氏は、大正10年9月勅任官へと昇格し、大正12年4月まで在籍した。

大正14年に発行された「海峡大観」という本に、同氏は、関門港湾の特質として次のことを列挙しており、現在にも通じる内容である。

- 1 関門は我が国西部の代表的港湾である
- 2 関門は極東交通系統の中心である
- 3 関門は中継貿易港である
- 4 関門は対アジア貿易港である
- 5 関門は対朝鮮貿易港である
- 6 関門は船舶用炭港である
- 7 関門は遠海漁獲物の集散港である



大正4年の門司港～門司市勢要覧より

## 【コラム】産業の勃興 2

### 帝国麦酒

現在の門司駅から赤レンガ倉庫群「門司麦酒煉瓦館」などが見える。大正元年（1912）九州初のビール会社として鈴木商店が創立した帝国麦酒の工場である。

銘柄は「サクラビール」で、昭和4年（1929）に桜麦酒に改称、同18年（1943）大日本麦酒と合併された。

戦後、大日本麦酒は分割され、日本麦酒の工場となり昭和39年（1964）サッポロビールに改称したが、大分県日田市に新工場が完成したことに伴い、平成12年（2000）に工場閉鎖となった。

### 日本製粉門司工場

JR小森江駅付近の海岸沿いに、ニッカの工場のレンガ倉庫が見える。大正元年（1912）鈴木商店が大里製粉所として操業開始した工場の倉庫である。工場は、大正8年（1919）日本製粉大里工場となり、平成7年（1995）まで稼働し、その後、解体されたが倉庫は残った。

「コラム 産業の勃興 1」で取り上げた「関門製糖」も鈴木商店が興した工場である。鈴木商店は、神戸発祥の個人商店で、番頭 金子直吉の多角経営によって爆発的に規模拡大を図り、第一次世界大戦のころには、三井、三菱などの財閥を圧倒して日本最大の商社となった。第一次大戦後の不況、金融恐慌のあおりを受け、昭和2年（1927）鈴木商店は破たんに追い込まれた。

### 出光商会

出光興産の前身である出光商会は、明治44年（1911）門司で石油販売業を始めた。石炭が主流の時代、創業者の出光佐三は、石油の将来性に注目していたようだ。

当初、潤滑油（機械油）の販売を手がけ、炭鉱や工場への販路を開拓し、門司を拠点に国内はもとより、中国大陸へと販路を拡大していった。



大正時代の門司港

## 第7節 昭和初期

### 1 時代背景

第一次世界大戦が終結してヨーロッパの復興が進むと、日本経済は苦境に立たされ、いわゆる戦後恐慌が発生し、その後、関東大震災、金融恐慌と続き、昭和4年(1929)10月のウォール街の株価暴落を発端とした世界恐慌もあって、日本は深刻な恐慌状態に陥った。

こういった状況下で軍部が台頭し、昭和6年(1931)9月18日に満州事変が始まり、昭和7年には満州国建国に至った。昭和8年(1933)3月27日に国連脱退、昭和12年7月7日に北京郊外の盧溝橋付近で日中両国軍が衝突した(盧溝橋事件)。一旦は現地で停戦したものの日中戦争という全面戦争に発展し、戦時体制へと突入していく。

満州事変勃発のころは、門司港が九州一の貿易港に躍進する時期で、北九州工業地帯もほぼ完成し、国定教科書で紹介されるまでに至った。

### 2 門司港の港湾整備

大正8年(1919)から始まった門司港の西海岸修築工事は、昭和6年(1931)9月によりやく完了した。これにより1万トン級の貨物船7隻が係留できる西海岸外貿埠頭が完成し、昭和7年(1932)には大連航路の定期船が就航した。また、陸上施設の整備も進み、上屋、鉄道、起重機などの設備を備えた近代的な貿易港となった(門司港修築第1期工事)。

新浜町内貿地帯の門司港修築第2期工事は、昭和13年(1938)5月に着工し、昭和17年(1942)3月に完成した。

### 3 門司港の航路・入港隻数

西海岸埠頭には大連航路、天津航路が相次いで運航を開始し、更に中国航路以外にも、日本郵船や大阪商船が数十航路を就航させ、門司港の歴史の中で最も華やかな時代を迎えることになったといえる。

西海岸埠頭が完成して初入港したのは、昭和7年(1932)11月、大連航路の「うすいり丸」、「うる丸」であった。大連航路は大連行(下り便)が1号岸壁、上り便が2号岸壁を使用し、毎日発着があった。



うる丸



西海岸1号上屋に記された「旅具検査場」の文字

門司港に入出港する船舶隻数は、昭和になってからも、横浜や大阪などと全国2位の座を競っている。

【入出港船隻数】 単位：隻 「日本関税・税関史資料から」

|     | 昭和元年  | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年   | 13年   | 14年   |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 門司  | 5,339 | 5,465 | 5,408 | 5,776 | 5,720 | 5,173 | 4,973 | 5,622 | 5,933 | 6,682 | 6,826 | 6,290 | 5,788 | 6,676 |
| 下関  | 118   | 60    | 41    | 16    | 28    | 22    | 47    | 128   | 130   | 122   | 143   | 94    | 220   | 579   |
| 若松  | 1,176 | 1,224 | 1,369 | 1,422 | 1,455 | 844   | 1,063 | 1,308 | 1,380 | 1,814 | 1,858 | 1,820 | 1,749 | 2,499 |
| 横浜  | 4,625 | 4,815 | 5,186 | 5,217 | 5,002 | 5,089 | 4,775 | 5,069 | 5,210 | 5,759 | 6,007 | 5,970 | 4,915 | 4,885 |
| 神戸  | 7,824 | 8,249 | 8,394 | 8,635 | 8,993 | 8,273 | 8,275 | 8,410 | 8,818 | 8,824 | 8,795 | 8,968 | 7,600 | 7,910 |
| 大阪  | 3,562 | 3,924 | 4,066 | 4,466 | 4,459 | 5,911 | 4,798 | 5,496 | 5,599 | 6,276 | 6,584 | 6,202 | 5,266 | 5,973 |
| 名古屋 | 1,680 | 1,652 | 1,777 | 2,011 | 2,081 | 2,375 | 2,653 | 3,003 | 3,237 | 3,534 | 3,795 | 3,420 | 2,762 | 2,688 |
| 長崎  | 977   | 999   | 980   | 989   | 879   | 839   | 818   | 886   | 932   | 995   | 1,047 | 1,022 | 770   | 987   |
| 函館  | 897   | 805   | 822   | 1,007 | 1,033 | 701   | 559   | 409   | 502   | 511   | 504   | 526   | 441   | 404   |

#### 4 門司港の貿易

輸出品では、精糖、セメント、小麦粉などが比較的安定して主要品目としてあがっている。生金巾（漂泊していない綿織物）は時代が進むにつれ減少し、逆に機械類の輸出が増加していった。昭和13年（1938）の輸出総額は、昭和元年（1925）の約5倍にまで増加している。昭和元年の上位5品目のシェアは50%を超えているが、昭和13年（1938）には20%程度となり、輸出品目の多様化が進んだ。

輸入品では、綿花、砂糖（粗糖）、小麦、機械など多種多様な品物が輸入されていた。輸入品の上位5品目のシェアも輸出同様の傾向を示し、昭和元年には60%を超えていたが、13年には20%を切った。昭和13年の輸入総額は、昭和元年の約2倍に増加している。

昭和初期の門司港は、輸出入品目が多様化し、商業港的な色彩も強くなってきた時期であった。

【門司港の貿易品目推移】 単位：万円 「門司税関管内貿易趨勢から」

輸出

| 品目              | 昭和元年  | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年    | 13年    |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 機械類             | 36    | 70    | 32    | 58    | 68    | 47    | 27    | 44    | 129   | 217   | 173   | 204    | 1,024  |
| 小麦粉             | 347   | 157   | 303   | 200   | 64    | 85    | 295   | 270   | 226   | 186   | 111   | 294    | 784    |
| セメント            | 438   | 667   | 668   | 832   | 874   | 778   | 713   | 603   | 578   | 598   | 583   | 511    | 483    |
| 精糖              | 662   | 716   | 998   | 726   | 529   | 390   | 198   | 276   | 400   | 369   | 518   | 431    | 426    |
| 鉱油(機械油など)       | 47    | 58    | 33    | 35    | 56    | 53    | 173   | 159   | 155   | 224   | 275   | 284    | 425    |
| 印刷料紙            | 158   | 169   | 309   | 236   | 362   | 439   | 202   | 268   | 312   | 403   | 359   | 418    | 373    |
| 薬剤(化学品)         | 120   | 178   | 142   | 121   | 168   | 96    | 134   | 226   | 280   | 489   | 589   | 358    | 342    |
| 合成染料            | 0     | 0     | 23    | 13    | 52    | 22    | 43    | 88    | 130   | 229   | 227   | 215    | 321    |
| 自動車タイヤ          | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 4     | 57    | 162   | 184   | 226   | 233   | 300    | 292    |
| 陶磁器             | 106   | 79    | 70    | 87    | 72    | 36    | 46    | 81    | 102   | 128   | 128   | 145    | 252    |
| 履物類             | 11    | 33    | 160   | 217   | 333   | 285   | 327   | 544   | 373   | 376   | 224   | 333    | 208    |
| 錫鉱              | 2     | 8     | 9     | 5     | 49    | 70    | 66    | 134   | 175   | 50    | 136   | 158    | 205    |
| ガラス類            | 15    | 9     | 23    | 50    | 39    | 26    | 38    | 74    | 157   | 148   | 142   | 199    | 159    |
| 米及び粉            | 20    | 23    | 19    | 19    | 118   | 433   | 366   | 92    | 36    | 371   | 35    | 36     | 67     |
| 足袋              | 4     | 3     | 2     | 3     | 61    | 133   | 123   | 102   | 72    | 79    | 55    | 79     | 30     |
| 生金巾(漂泊していない綿織物) | 412   | 182   | 191   | 240   | 136   | 23    | 9     | -     | 4     | 0     | -     | -      | -      |
| その他             | 1,187 | 1,333 | 1,390 | 1,329 | 1,396 | 1,030 | 1,280 | 1,576 | 1,881 | 2,184 | 6,014 | 13,544 | 12,063 |
| 合計              | 3,565 | 3,687 | 4,372 | 4,172 | 4,375 | 3,951 | 4,097 | 4,698 | 5,195 | 6,275 | 9,801 | 17,509 | 17,456 |

輸入

| 品目       | 昭和元年  | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年    | 13年    |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 塩        | 76    | 55    | 39    | 42    | 31    | 51    | 64    | 157   | 150   | 218   | 223   | 394    | 1,049  |
| 機械及び部分品  | 280   | 245   | 362   | 324   | 307   | 254   | 139   | 136   | 341   | 229   | 247   | 303    | 908    |
| 生ゴム      | 236   | 273   | 175   | 280   | 121   | 133   | 170   | 392   | 561   | 852   | 1,102 | 1,588  | 694    |
| 硝酸アンモニウム | 461   | 371   | 348   | 401   | 275   | 67    | 43    | 46    | 104   | 206   | 292   | 381    | 472    |
| 豆かす      | 969   | 723   | 454   | 276   | 331   | 210   | 179   | 204   | 242   | 194   | 176   | 226    | 421    |
| 繰綿       | 2,332 | 1,254 | 1,426 | 1,657 | 1,202 | 986   | 1,077 | 1,344 | 1,357 | 1,464 | 1,613 | 1,609  | 386    |
| 石炭       | 43    | 49    | 33    | 23    | 24    | 24    | 31    | 42    | 41    | 5     | 14    | 3      | 265    |
| 大豆       | 28    | 32    | 49    | 62    | 52    | 38    | 45    | 45    | 42    | 73    | 98    | 142    | 229    |
| 飼料       | -     | 2     | 5     | 15    | 20    | 25    | 123   | 130   | 195   | 173   | 93    | 153    | 168    |
| パラフィン    | 19    | 30    | 54    | 43    | 22    | 7     | 2     | 0     | 1     | 0     | 0     | 0      | 158    |
| 硫酸カリ     | 11    | 41    | 40    | 69    | 66    | 27    | 14    | 20    | 50    | 65    | 62    | 197    | 158    |
| 小麦       | 978   | 562   | 743   | 784   | 326   | 244   | 474   | 416   | 419   | 260   | 243   | 189    | 104    |
| 米及び粉     | 216   | 459   | 213   | 193   | 166   | 65    | 96    | 87    | 33    | 36    | 57    | 28     | 13     |
| 砂糖       | 1,088 | 1,239 | 1,007 | 631   | 487   | 299   | 35    | 189   | 171   | 137   | 418   | 372    | 0      |
| 原油及び重油   | 0     | 14    | 116   | 176   | 212   | 250   | 331   | 368   | 366   | 399   | -     | -      | -      |
| 鉄鋼       | 101   | 98    | 179   | 203   | 212   | 166   | 131   | 159   | 207   | 452   | -     | -      | -      |
| ソーダ灰     | 87    | 102   | 133   | 118   | 78    | 64    | 68    | 101   | 76    | 5     | -     | -      | -      |
| その他      | 2,546 | 2,696 | 2,712 | 2,623 | 2,159 | 1,392 | 1,421 | 2,344 | 3,039 | 4,169 | 5,162 | 11,924 | 12,432 |
| 合計       | 9,469 | 8,247 | 8,089 | 7,919 | 6,092 | 4,303 | 4,443 | 6,182 | 7,393 | 8,936 | 9,801 | 17,509 | 17,456 |

S11-13の下位3品目は、資料に項目がない

【門司港の国別貿易額推移】 単位：万円 「門司税関管内貿易趨勢から」

輸出

| 国名・地域名         | 昭和元年  | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年   | 13年   |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 満州国            |       |       |       |       |       |       | 50    | 273   | 572   | 592   | 549   | 655   | 1,099 |
| 関東州            | 761   | 778   | 1,040 | 1,151 | 845   | 796   | 1,292 | 1,913 | 2,036 | 1,970 | 2,171 | 2,370 | 3,827 |
| 中国             | 2,105 | 1,687 | 1,996 | 1,550 | 1,872 | 1,311 | 954   | 949   | 1,064 | 1,367 | 1,347 | 1,277 | 2,447 |
| 3地域合計          | 2,866 | 2,465 | 3,036 | 2,701 | 2,717 | 2,108 | 2,296 | 3,135 | 3,671 | 3,929 | 4,068 | 4,302 | 7,373 |
| シェア            | 80.4% | 66.9% | 69.4% | 64.7% | 62.1% | 53.3% | 56.0% | 66.7% | 70.7% | 62.6% | 62.8% | 64.8% | 82.5% |
| 香港             | 96    | 185   | 268   | 390   | 463   | 420   | 224   | 214   | 172   | 212   | 174   | 105   | 7     |
| 英国領印度(インド)     | 97    | 174   | 221   | 207   | 190   | 213   | 338   | 397   | 352   | 430   | 398   | 458   | 331   |
| 海峽植民地(シンガポール等) | 116   | 250   | 184   | 150   | 232   | 278   | 181   | 243   | 348   | 304   | 505   | 454   | 282   |
| 蘭領印度(インドネシア)   | 183   | 310   | 284   | 387   | 405   | 312   | 321   | 237   | 171   | 195   | 172   | 265   | 242   |
| フィリピン          | 67    | 80    | 128   | 131   | 82    | 45    | 61    | 29    | 29    | 31    | 43    | 83    | 88    |
| シャム(タイ)        | 6     | 23    | 19    | 21    | 36    | 36    | 37    | 47    | 57    | 78    | 169   | 107   | 73    |
| イギリス           | 50    | 46    | 47    | 45    | 80    | 37    | 37    | 43    | 29    | 34    | 39    | 30    | 15    |
| 白耳義(ベルギー)      | 0     | 0     | 1     | 1     | 3     | 4     | 24    | 60    | 17    | 39    | 40    | 38    | 30    |
| 和蘭(オランダ)       | 1     | 0     | 1     | 0     | 18    | 341   | 349   | 74    | 5     | 353   | 18    | 12    | 7     |
| 米国             | 23    | 11    | 23    | 37    | 40    | 27    | 26    | 31    | 36    | 53    | 129   | 91    | 43    |
| 合計             | 3,565 | 3,687 | 4,372 | 4,172 | 4,375 | 3,951 | 4,097 | 4,698 | 5,195 | 6,275 | 6,473 | 6,641 | 8,936 |

輸入

|                | 昭和元年  | 2年    | 3年    | 4年    | 5年    | 6年    | 7年    | 8年    | 9年    | 10年   | 11年   | 12年    | 13年    |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 満州国            |       |       |       |       |       |       | 93    | 514   | 633   | 685   | 632   | 1,149  | 2,682  |
| 関東州            | 1,469 | 1,162 | 841   | 704   | 555   | 498   | 428   | 235   | 314   | 311   | 430   | 672    | 930    |
| 中国             | 1,064 | 1,013 | 1,005 | 818   | 881   | 690   | 471   | 506   | 498   | 417   | 694   | 520    | 746    |
| 3地域小計          | 2,533 | 2,175 | 1,846 | 1,522 | 1,436 | 1,189 | 991   | 1,255 | 1,444 | 1,413 | 1,757 | 2,340  | 4,358  |
| シェア            | 26.7% | 26.4% | 22.8% | 19.2% | 23.6% | 27.6% | 22.3% | 20.3% | 19.5% | 15.8% | 17.9% | 13.4%  | 25.0%  |
| 英国領印度(インド)     | 1,149 | 814   | 718   | 940   | 533   | 333   | 362   | 420   | 529   | 646   | 998   | 1,328  | 389    |
| 海峽植民地(シンガポール等) | 329   | 470   | 451   | 567   | 423   | 310   | 295   | 551   | 517   | 314   | 352   | 312    | 441    |
| 蘭領印度(インドネシア)   | 856   | 1,152 | 1,076 | 680   | 527   | 348   | 151   | 318   | 244   | 320   | 765   | 1,193  | 329    |
| シャム(タイ)        | 145   | 266   | 193   | 201   | 173   | 67    | 97    | 90    | 4     | 34    | 87    | 59     | 17     |
| イギリス           | 529   | 418   | 541   | 485   | 541   | 342   | 230   | 236   | 320   | 214   | 148   | 172    | 346    |
| ドイツ            | 407   | 382   | 391   | 534   | 318   | 164   | 125   | 379   | 345   | 464   | 381   | 560    | 398    |
| 米国             | 1,825 | 1,350 | 1,639 | 1,501 | 1,264 | 777   | 1,027 | 1,527 | 2,046 | 2,661 | 2,458 | 7,353  | 8,095  |
| カナダ            | 423   | 192   | 450   | 526   | 154   | 95    | 108   | 135   | 190   | 91    | 157   | 167    | 19     |
| 埃及(エジプト)       | 99    | 108   | 117   | 116   | 76    | 78    | 75    | 139   | 222   | 275   | 266   | 394    | 230    |
| 豪太刺利(オーストラリア)  | 396   | 194   | 90    | 208   | 55    | 181   | 437   | 359   | 300   | 347   | 189   | 152    | 27     |
| 合計             | 9,469 | 8,247 | 8,089 | 7,919 | 6,092 | 4,303 | 4,443 | 6,182 | 7,393 | 8,936 | 9,801 | 17,509 | 17,456 |

貿易相手国では、次第に中国大陸貿易比率が低下し、輸出では80%から50~60%程度に、輸入も20%台から10%台に相対的に減少した。代わって増加したのは、東南アジア地域であるが、輸入では米国のシェアが増加した。

## 5 昭和初期の門司税関

昭和2年(1927)現在の門司税関の本部(本関)のある場所に、旧合同庁舎が完成した。昭和51年(1976)まで使用された建物である。

また、昭和11年(1936)7月には、機構改正があり、次のようになった。

税関長官房(課制なし)

監視部 - 警務課、旅具課、監察課、貨物課  
 総務部 - 輸入課、輸出課、徴収課、統計課  
 鑑査部 - 第1課、第2課、第3課、調査課  
 港務部 - 港務課、検疫課、医務課、家畜検疫課  
 植物検査課  
 会計課

(注)大正13年(1924)12月に福岡県港務部、植物防疫所門司支所を統合

|           |      |                                                    |
|-----------|------|----------------------------------------------------|
| 昭和2年9月    | 1927 | 旧門司税関本関合同庁舎完成                                      |
| 昭和2年12月   | 1927 | 萩税関支署設置、萩税関監視署廃止<br>佐須奈税関支署、鹿見税関支署廃止<br>佐須奈港、鹿見港閉港 |
| 昭和10年5月   | 1935 | 門司税関津久見監視署設置<br>門司税関佐賀関監視署廃止                       |
| 昭和11年1月   | 1936 | 若松税関支署検疫所開所                                        |
| 昭和11年4月   | 1936 | 長崎税関細島監視署設置                                        |
| 昭和11年5月   | 1936 | 小倉港開港                                              |
| 昭和13年4月1日 | 1938 | 宇部港開港、宇部市役所内に「宇部税関支署」設置<br>徳山港閉港                   |
| 昭和14年3月1日 | 1939 | 長崎税関細島監視署は細島税関支署となる                                |
| 昭和14年5月   | 1939 | 宇部税関支署庁舎竣工移転                                       |



昭和2年完成の庁舎

【コラム】大連に事務所開設 ～門司税関大連出張所事務所

昭和2年(1927)12月20日、日本が租借していた大連市の大連郵便局内に、門司税関大連出張所事務所が設置された。関東州及び満州在留の日本人から内地の縁者等に送る郵便小包のうち、発送地で納税することを希望するものを、日本の税関職員が大連郵便局内に出張駐在して検査し徴税していた。

当時の職員数は3名で、日本税関の歴史の中で唯一の国外の出張所であった。昭和19年(1944)1月に廃止された。

## 第8節 太平洋戦争勃発

### 1 関門港統合

門司港と下関港の統合は、明治45年(1912)2月、初代門司税関長 笠原實太郎が、大蔵次官に意見上申した後、進展なく時は流れた。

昭和7年(1932)になって、下関市長が大蔵大臣等の下関・門司両港の統合を請願、翌8年には門司商工会議所会頭が、門司港の港域を田野浦海面まで拡張しよう逓信大臣に上申などの動きがあった。

また、昭和12年(1937)7月、門司税関長は、港名問題で下関市と門司市の意見が対立していることに配慮し、両港の統合の無期限延期を声明した。

このような経緯を経て、昭和15年(1940)7月1日、門司港、下関港に小倉港を加えて関門港となった。更に、昭和17年(1942)12月1日、若松港が関門港に統合された。

### 2 関門鉄道トンネル開通

明治末期、九州と本州との間をトンネル掘削あるいは架橋により、直接、鉄道路線で結ぶことが計画され、大正末期、海底トンネルの建設が決定した。トンネル建設は、昭和11年(1936)に着工し、昭和17年11月15日に開通式を迎えた。これにより、九州側の起点は、大里駅から名前を変えた門司駅に引き継がれ、それまでの門司駅は、門司港駅に改称された。これにより、門司港の本州との結節点としての地位は低下した。

#### 【コラム】門司港駅近くの国道に坂があるのはなぜ？

門司税関から門司港駅に向かう国道に、緩やかな坂があることをご存じだろうか。普段歩いてもあまり気にならない程度の緩やかな勾配の坂である。門司港は埋立によってできた港であるにもかかわらず、なぜこんな場所に坂があるのだろうか。

答えは簡単、門司港駅をいつも利用している人ならお気づきと思うが、本州との連絡船と門司港駅をつなぐ連絡通路がその下を通っている。地中深く掘って連絡通路を作れば、上の道路にこんな勾配が付くことはなかったのであろうが、地下通路の階段の上り下りが大変になる。結局、連絡通路の勾配をゆるやかにし、上の道にも緩やかな勾配の坂ができたのであろう。現在、この通路は使用されていない。



連絡通路跡～門司港駅

### 3 大陸貿易偏重の門司港

日本の満州進出政策などにより、門司港の中国大陸貿易比率は高まり、太平洋戦争開戦前年の昭和15年(1940)には、関門港(門司港と下関港)の輸出額の75%、輸入額の20%を占めた。門司港は、日中戦争の勃発にともなう軍事上の要請により、大陸市場一辺倒になり、昭和18年には輸出入ともに9割近くを占めるようになった。

【関門港の大陸貿易状況】 単位：万円

#### 輸出

|                        | 昭和14年     | 15年       | 16年       | 17年       | 18年       | 19年       |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 満州国                    | 5,123.0   | 4,875.8   | 3,893.0   | 4,302.8   | 3,909.6   | 3,225.6   |
| 関東州                    | 5,248.6   | 4,869.8   | 4,151.2   | 3,334.3   | 2,760.8   | 3,682.7   |
| 中国                     | 3,810.6   | 5,785.0   | 5,466.2   | 4,512.0   | 5,651.8   | 6,804.7   |
| 3地域合計                  | 14,182.2  | 15,530.6  | 13,510.4  | 12,149.1  | 12,322.1  | 13,713.0  |
| 総輸出額                   | 19,875.1  | 20,602.0  | 16,813.5  | 15,842.8  | 13,149.9  | 14,904.7  |
| 関門港に占める割合<br>(全国の大陸貿易) | 71.4%     | 75.4%     | 80.4%     | 76.7%     | 93.7%     | 92.0%     |
| 満州国                    | 53,578.7  | 58,159.2  | 55,810.8  | 56,835.9  | 48,028.8  | 37,520.2  |
| 関東州                    | 75,582.9  | 60,429.5  | 47,125.4  | 42,196.8  | 31,650.9  | 25,754.7  |
| 中国                     | 45,546.6  | 68,139.9  | 62,965.0  | 52,260.5  | 50,237.2  | 48,902.0  |
| 合計                     | 174,708.2 | 186,728.6 | 165,901.2 | 151,293.2 | 129,916.9 | 112,176.9 |
| 全国の大陸貿易に占める割合          | 8.1%      | 8.3%      | 8.1%      | 8.0%      | 9.5%      | 12.2%     |

#### 輸入

|                        | 昭和14年    | 15年      | 16年      | 17年       | 18年       | 19年       |
|------------------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 満州国                    | 2,815.8  | 3,060.8  | 3,575.7  | 3,577.7   | 3,734.4   | 9,959.4   |
| 関東州                    | 741.5    | 792.4    | 352.3    | 231.9     | 799.2     | 463.5     |
| 中国                     | 1,131.6  | 2,074.6  | 2,185.8  | 2,015.7   | 15,541.3  | 19,534.6  |
| 3地域合計                  | 4,688.9  | 5,927.9  | 6,113.8  | 5,825.2   | 20,074.9  | 29,957.6  |
| 総輸入額                   | 29,741.4 | 30,606.9 | 25,562.6 | 19,249.5  | 22,725.0  | 30,870.9  |
| 関門港に占める割合<br>(全国の大陸貿易) | 15.8%    | 19.4%    | 23.9%    | 30.3%     | 88.3%     | 97.0%     |
| 満州国                    | 40,562.0 | 35,770.6 | 37,678.0 | 50,480.6  | 36,104.1  | 42,724.2  |
| 関東州                    | 6,168.9  | 5,923.2  | 4,536.2  | 4,147.3   | 3,908.1   | 2,893.4   |
| 中国                     | 21,562.0 | 33,891.0 | 43,326.4 | 67,616.6  | 92,158.4  | 125,104.9 |
| 合計                     | 68,292.9 | 75,584.8 | 85,540.6 | 122,244.5 | 132,170.6 | 170,722.5 |
| 全国の大陸貿易に占める割合          | 6.9%     | 7.8%     | 7.1%     | 4.8%      | 15.2%     | 17.5%     |

【入出港船動向】 単位：隻 「日本関税・税関史資料から」

|     | 昭和16年 | 17年   | 18年   | 19年 | 20年 |
|-----|-------|-------|-------|-----|-----|
| 門司  | 2,781 | 1,994 | 1,353 | 688 | 235 |
| 下関  | 689   | 563   | 216   | 354 | 41  |
| 若松  | 1,486 | 1,324 | 1,188 | 706 | 76  |
| 横浜  | 1,666 | 619   | 383   | 133 | 6   |
| 神戸  | 2,260 | 1,022 | 589   | 328 | 60  |
| 大阪  | 1,952 | 1,185 | 757   | 467 | 115 |
| 名古屋 | 627   | 179   | 93    | 61  | 7   |
| 長崎  | 426   | 234   | 121   | 101 | 9   |
| 函館  | 131   | 86    | 75    | 26  | 7   |

戦争に伴い全国的に入出港船が減少し、貿易相手が中国大陸に限定されるにつれて、門司港の入港船数は、昭和16年（1941）に全国トップとなった。

#### 4 税関動向

昭和16年（1941）の官制改正により、開港港則事務及び海港検疫事務は、新たに設けられた門司海務局に移管され、税関の機構は次のようになった。

（本関）

- 税関長官房 - 庶務課、会計課
- 監視部 - 警務課、旅具課、貨物課
- 業務部 - 輸出課、輸入課、為替課、統計課
- 鑑査部 - 輸出鑑査課、輸入鑑査課、調査課
- 検疫部 - 植物課、家畜課

（出張所） 監視署は廃止され全て出張所となった

門司駅、部埼、下関、下関駅、六連、小倉、小倉駅、大分、津久見

|             |      |                                     |
|-------------|------|-------------------------------------|
| 昭和15年7月1日   | 1940 | 門司、下関、小倉の三港を関門港として統合<br>門司税関小倉出張所設置 |
| 昭和16年4月1日   | 1941 | 大分監視署及び津久見監視署は出張所となる                |
| 昭和16年7月     | 1941 | 細島税関支署油津監視署設置                       |
| 昭和16年12月19日 | 1941 | 細島税関支署油津監視署廃止、油津出張所設置               |
| 昭和17年12月1日  | 1942 | 若松港、関門港に統合<br>若松税関支署廃止、若松出張所設置      |
| 昭和18年11月    | 1943 | 税関官制廃止、門司海運局に統合                     |

## 5 太平洋戦争勃発から終戦

昭和 16 年（1941）12 月、日本軍による真珠湾攻撃で太平洋戦争が勃発し、門司港の外国貿易施設は、軍事上、国内輸送用とされた。更に、その後の戦況悪化により貿易は急速に衰えていった。

このような状況から、税関の業務はほとんど無くなり、昭和 18 年（1943）11 月 1 日、税関は海運局に統合され、税関の歴史が一時中断されることとなった。

### 【門司海運局の機構】

- 官 房 - 庶務課、会計課
- 監視部 - 監視課、輸送課
- 港湾部 - 港務課、港運課、倉庫課、警務課
- 船舶部 - 検査課、造修課
- 業務部 - 輸出課、輸入課、統計課
- 鑑査部 - 輸出鑑査課、輸入鑑査課、調査課

検疫課、植物検査課、家畜検査課

（税関業務は、港湾部倉庫課、警務課、業務部、鑑査部）

支局

徳山、宇部、福岡、大牟田、唐津、長崎、三角、津久見、富島、鹿児島、那覇  
出張所

若松、門司港駅、下関、下関駅、小倉、小倉駅、六連、萩、博多港駅、福岡飛行場、  
久留米、伊万里、住ノ江、長崎、長崎駅、佐世保、崎戸、勝本、口ノ津、厳原、  
大分、熊本駅、油津、鹿児島駅、枕崎

昭和 20 年 6 月には九州海運局と改称し、業務部、鑑査部、港湾部警務課を統合して、海関部を設置し、業務課、鑑査課、監視課の 3 課を置いた。



戦時中で迷彩を施した門司税関庁舎

## 第9節 戦後 ～門司税関再開

### 1 連合国軍による庁舎接收

旧門司税関庁舎は、空襲による崩壊を免れ、昭和20年(1945)9月末、連合国軍にその大部分を接收された。連合国軍は本庁舎の3階から5階及び別館3階(合計61室)を宿舎として使用し、海運局は1、2階を使用していた。

### 2 税関再開

昭和21年(1946)6月1日、勅令第293号により横浜、神戸、大阪、名古屋、門司、函館の6税関が設置された。門司税関は山口県及び九州7県を管轄することとなった。

なお、鹿児島県奄美諸島については、沖縄とともに米国の統治下に置かれた。

#### 【再開時の機構】

##### (本関)

税関長官房 庶務課 - 秘書係、文書係  
養成課  
会計課 - 経理係、用度係、営繕係  
監視部 - 警務課、審理課、貨物課  
業務部 - 輸出課、輸入課、統計課  
鑑査部 - 輸出鑑査課、輸入鑑査課、調査課

##### (支署)

長崎、博多、徳山、唐津、佐世保、巖原、三池、三角、鹿児島

##### (出張所)

宇部、萩、仙崎、下関、下関駅、六連、小倉、若松、大分、別府、長崎駅、口之津、博多港駅、住ノ江、崎戸、細島

##### (監視署)

小野田、須佐、小串、特牛、津久見、中津、福江、有川、島原、神湊、新宮、前原、呼子、伊万里、松島、平戸、武生水、勝本、鹿見、佐須奈、竹敷、豆酸、若津、本渡、牛深、水保、鹿屋、阿久根、山川、枕崎、志布志、宮崎、油津

### 3 当時の税関業務

税関再開後の業務は、引揚業務と密輸取締りが主であった。

昭和 21 年（1946）11 月、門司税関長が大蔵省主税局長に提出した、密貿易の取締状況についての報告書からも、取締りが主な業務であったことがうかがえる。

「税関開設以来の活動状況等の報告について」（門税第 1012 号）の要約

（昭和 21 年）6 月 1 日の税関再開以来 5 カ月間に、門司税関で処理した密貿易事件は、

密輸出（仕向地）：朝鮮 26 件、沖縄・大島 5 件、計 31 件

密輸入（仕出地）：朝鮮 30 件、台湾 11 件、沖縄・大島 18 件、その他 1 件、計 60 件となっている。

その犯則内容は、輸出においては朝鮮人が、その日本における資産を物資に替え、密かに朝鮮に持ち帰らんとするものが最も大規模計画的に行われており、輸入においては、台湾方面の砂糖を多量に日本に密輸入して巨利を得んとするものと、沖縄・大島方面の居住者が、日本に移住するためにその資産を砂糖に替え、日本に密輸入せんとするものが多数を占めているが、特殊な事例としては、壱岐・対馬が朝鮮と近接しているために、物々交換のための両地間の密輸出入が相当に多い。

次に、犯則物件を品名別に見れば、輸出においては、機械類を筆頭に鍋及び食器類、油類、文房具類、織物等の順位であって、原価 1,996,150 円となっており、輸入においては、砂糖を筆頭に、織物、塩、酒類、穀類等を主とし、原価 608,786 円となっている。

また、没収に該当する船舶は 65 隻でその価格は合計 5,388,140 円となっている。

### 4 門司港の再開

終戦後、昭和 23 年（1948）ころまでの門司港は、連合国軍の完全統治下にあり、小型船による韓国、台湾、沖縄などと、わずかな交流があったにとどまった。

関門海峡は、戦時中の連合軍による機雷封鎖作戦により、ほとんど航行不能になっていたが、掃海作業により、昭和 24 年（1949）1 月 23 日に「関門港安全宣言」が出され、安全航行可能となった。これにより、門司港において、ようやく貿易が再開された。

### 5 戦後の貿易状況

昭和 25 年（1950）門司港の主要輸出品は、鉄鋼、セメント、石炭で、輸入は小麦や米、粗糖などであったが、貿易額はわずかなものであった。

【門司港の入出港船と貿易】 輸出入額：百万円 「日本関税・税関史資料から」

|       | 昭和20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年    | 25年    | 26年    | 27年    | 28年    | 29年    | 30年    |
|-------|-------|-----|-----|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 入出港隻数 | 235   | 82  | 817 | 675 | 922    | 1,061  | 1,399  | 2,430  | 2,600  | 2,596  | 3,043  |
| 輸出額   | 47    | 53  | 110 | 352 | 1,861  | 3,285  | 6,300  | 6,888  | 7,325  | 7,439  | 8,190  |
| 輸入額   | 186   | 5   | 75  | 729 | 13,423 | 20,267 | 24,146 | 21,959 | 21,109 | 18,657 | 27,448 |

## 6 朝鮮戦争特需に乗り遅れる門司港 ～ 田野浦地区の整備

昭和 25 年（1950）6 月、朝鮮戦争が勃発し、戦争特需によって日本の鉄鋼やセメントなどの輸出は急増した。しかし、門司港は、西海岸地区を進駐軍が接収し（ ）軍事補給基地として利用していたため、外国貿易には使用できず支障をきたしていた。

このような事情から、自治体は、代替として田野浦港修築を国に要請し、昭和 28 年（1953）5 月、第 1 期工事が着工された。昭和 30 年（1955）3 月に第 2 期工事が完了し、その後、セメントサイロや倉庫が建設され、昭和 32 年 10 月から利用が始まった。

（ ）外貿ふ頭頭の接収は昭和 27 年（1952）7 月までに大半が解除されたが、1 号、2 号岸壁については、昭和 47 年（1972）7 月になってようやく解除となった。

## 7 対中貿易の落込み ～ 新市場への期待

戦前、門司港の主要な貿易相手は中国大陆であったが、東西冷戦の中、昭和 25 年（1950）にココム（対共産圏輸出統制委員会）が、昭和 27 年（1952）にチンコム（対中国輸出統制委員会）が設置されたことによって、中国貿易は、大きな制約を受けることとなった。

昭和 28 年（1953）にココムリストが大幅緩和され、貿易が増加し始めたものの、昭和 33 年、長崎で発生した中国国旗事件によって、中国貿易は再び大きく落ち込んだ。

中国大陆に代わる市場として韓国、台湾及び米国占領下の沖縄が登場し、輸出入額は増加したものの、戦前の中国貿易には及ばなかった。

### 【コラム】中国国旗事件

昭和 33 年（1958）5 月 2 日、長崎市内のデパートで開催されていた日中友好協会長崎支部主催の「中国切手・切り紙・錦織展示即売会」の会場に右翼系の男 2 人が乱入し、会場に掲げていた中華人民共和国国旗を引きずり降ろし足で踏みつけて破損した。

警察は、2 人を事情聴取りし器物損壊容疑で書類送検して釈放した。その後、検察は 7 か月もかけて捜査し、結局、軽犯罪法を適用して科料 500 円となった。当時、両国間に国交はなく、日本政府が中華人民共和国国旗を中国の国旗とは認めず、「外国国旗国章損壊罪」にはならないと判断したためだった。

中国政府は、陳毅副首相・外相が対日貿易中止の声明を発表し、両国の貿易はストップした。また、事件後、中国当局による日本漁船の捕獲が増加し、日中民間漁業協定も失効してしまった。

この突発的な事件が深刻化した背景には、石橋前内閣の対中融和政策から一転した当時の岸内閣の中国敵視政策（蒋介石の大陸反攻支持など）があった。

両国の貿易が本格的に再開されたのは、昭和 37 年（1962）末である。

## 8 長崎税関分離

戦後、九州は、地理的に中国大陸、朝鮮及び沖縄に近く、海岸線も出入りに富んでいることから密輸根拠地として狙われた。その九州と山口県を管轄していた門司税関は、多数の出先機関を抱えている状況であり、密輸取締りを効率的かつ効果的に徹底して行うため、福岡県筑後地方、長崎県( 壱岐・対馬を除く )、佐賀県南部、熊本県及び鹿児島県を分離し、昭和 28 年( 1953 ) 8 月、新たに長崎税関が置かれることとなった。

分離により門司税関の管轄は現行の管轄区域となり、その出先機関は、8 支署・12 出張所・22 監視署の陣容となった。また、独立前 994 人に達した定員は、749 人に減少し、その内訳は、官吏 520 人、雇員 141 人、傭人 71 人、常勤労務者 17 人であった。



長崎税関分離

## 第二章 高度成長期以後の門司税関 ～神武景気から平成のあゆみ

前章では、門司港の発展とともに歩んだ門司税関の歴史について、戦後までを紹介した。本章では、昭和の高度成長期から現在に至るまでの、時代背景、関連産業、港湾整備、貿易状況と門司税関全体のあゆみを紹介する。

### 第1節 高度成長期

#### 1 時代背景と産業 ～神武景気からいざなぎ景気

昭和30年代に入ると、神武景気とよばれる大型景気が始まり、その後、岩戸景気、オリンピック景気と好況期が続いた。

当時の経済企画庁が発表した昭和31年（1956）の経済白書には、日本経済が回復、復興の段階を脱し、経済成長の原動力を「技術革新」に求める段階へ入ったとされ、「もはや戦後ではない」という言葉が流行語となった。その後、政府の経済計画「国民所得倍増計画」の下、当時の世界では例を見ない高度成長へと走り出した。昭和39年（1964）には第18回オリンピックが東京で開催され、国内外に日本の国力伸長を示した。

エネルギー革命の急速な進行により、石炭を基盤として繁栄した北部九州は打撃を受けた。主要輸出品から石炭は姿を消したが、逆に、製鉄用のコークス原料となる良質の石炭の輸入が始まることとなった。

また、欧米諸国の要求により、昭和35年（1960）に貿易の自由化、昭和39年（1964）に為替と資本の自由化を行い、開放経済体制の下、国際競争激化に備え産業界の再編が起こっていた。

昭和40年末から拡大を続けた日本経済は、58か月にもわたる長期の大型景気「いざなぎ景気」となった。大幅な賃金の上昇の中、耐久消費財を中心に個人消費支出の急増をもたらし、旺盛な設備投資や輸出の拡大とあいまって、長期の大型景気を支えた。主力商品の生産力も高まり国際競争力も強化され、目覚ましい輸出の拡大となり昭和46年（1971）には200億ドルの大台を超え、当時、アメリカ、西ドイツに次ぐ世界第3位の輸出国となった。

#### 2 新たな産業の始動

～30年代～

昭和30年代になり、鉄と石油を中心とする重化学工業が飛躍的な発展を遂げた。

昭和32年（1957）徳山に出光興産徳山製油所が進出し、翌33年には三井石油化学が岩国に既存の製油所と結ぶ石油化学コンビナートが建設された。これらは、その後、山口県

の瀬戸内海一帯が、日本有数の石油精製、石油化学工業地帯として繁栄する基盤となった。

北九州においては、昭和 34 年（1959）八幡製鐵（現 新日本製鐵）戸畑製造所が誕生した。

いずれも当時、日本最大、最初といった形容詞が冠せられた工場であり、この稼働によって門司税関管内の貿易は大幅に伸び、やがて輸出は鉄鋼、輸入は鉄鋼原料と石油が貿易額の半ばに達した。

しかし他方では、石炭から石油へのエネルギー転換が急速に進み、もともと石炭を基盤として繁栄した北部九州経済は深刻な打撃を受けた。かつての門司港のシンボルであった葛葉貯炭場は完全に撤去され、昭和 41 年（1966）には外貿定期船岸壁となった。石炭輸出に依存してきた唐津港は、昭和 41 年（1966）から LNG の輸入を始めるといって 180 度の転換を遂げた。

【門司税関の貿易品目の推移】 単位：百万円

|           | 昭和25年     | 26年       | 27年    | 28年     | 29年     | 30年       | 31年     | 32年     |
|-----------|-----------|-----------|--------|---------|---------|-----------|---------|---------|
| 輸出        | 総額        | 総額        | 総額     | 総額      | 総額      | 総額        | 総額      | 総額      |
|           | 11,361    | 18,014    | 32,390 | 29,429  | 27,767  | 35,132    | 38,511  | 43,823  |
|           | 船舶        | 鉄鋼        | 鉄鋼     | 鉄鋼      | 鉄鋼      | 鉄鋼        | 鉄鋼      | 鉄鋼      |
|           | 2,787     | 5,920     | 14,578 | 5,629   | 11,165  | 16,556    | 14,259  | 14,244  |
|           | 鉄鋼        | セメント      | セメント   | セメント    | セメント    | セメント      | セメント    | セメント    |
|           | 2,618     | 4,657     | 5,105  | 5,297   | 5,832   | 6,513     | 10,828  | 11,195  |
|           | セメント      | 化学肥料      | 化学肥料   | 化学肥料    | 化学肥料    | 鉄道車両及び部分品 | 化学肥料    | 化学肥料    |
|           | 1,592     | 1,625     | 2,375  | 3,968   | 1,960   | 2,488     | 3,579   | 5,831   |
| 化学肥料      | 船舶        | 魚介類及び同調製品 | 船舶     | 無機化合物   | 化学肥料    | タイヤ       | 船舶      |         |
| 743       | 1,622     | 1,798     | 3,937  | 1,037   | 2,274   | 1,214     | 1,303   |         |
| 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 石炭        | 石炭     | 石炭      | 紙       | 鉄道車両及び部分品 | 紙       |         |
| 362       | 945       | 1,751     | 1,713  | 983     | 730     | 1,162     | 1,225   |         |
| 輸入        | 総額        | 総額        | 総額     | 総額      | 総額      | 総額        | 総額      | 総額      |
|           | 34,678    | 66,132    | 82,275 | 75,166  | 67,147  | 81,393    | 106,234 | 161,501 |
|           | 米         | 鉄鉱石       | 鉄鉱石    | 石油及び同製品 | 石油及び同製品 | 鉄鉱石       | 鉄鉱石     | 鉄鉱石     |
|           | 10,811    | 9,246     | 17,057 | 11,378  | 10,323  | 10,470    | 20,411  | 32,645  |
|           | 小麦        | 米         | 米      | 米       | 米       | 石油及び同製品   | 石油及び同製品 | 石油及び同製品 |
|           | 8,738     | 8,277     | 13,850 | 10,451  | 8,505   | 10,100    | 13,969  | 26,889  |
|           | 砂糖        | 小麦        | 石炭     | 鉄鉱石     | 鉄鉱石     | 米         | 鉄鉱くず    | 石炭      |
|           | 2,869     | 8,240     | 10,576 | 8,624   | 7,602   | 10,029    | 11,019  | 17,653  |
| 石油及び同製品   | 石油及び同製品   | 石油及び同製品   | 小麦     | 小麦      | 小麦      | 石炭        | 鉄鉱くず    |         |
| 2,604     | 8,149     | 9,566     | 6,492  | 7,058   | 8,269   | 9,900     | 16,166  |         |
| 鉄鉱石       | 塩         | 小麦        | 砂糖     | 石炭      | 石炭      | 小麦        | 小麦      |         |
| 1,977     | 7,491     | 6,581     | 6,391  | 5,954   | 5,110   | 7,866     | 7,843   |         |

|        | 昭和33年    | 34年       | 35年      | 36年     | 37年       | 38年      | 39年     |
|--------|----------|-----------|----------|---------|-----------|----------|---------|
| 輸出     | 総額       | 総額        | 総額       | 総額      | 総額        | 総額       | 総額      |
|        | 48,431   | 49,875    | 69,223   | 78,050  | 86,209    | 100,632  | 121,723 |
|        | 鉄鋼       | 鉄鋼        | 鉄鋼       | 鉄鋼      | 鉄鋼        | 鉄鋼       | 鉄鋼      |
|        | 20,450   | 20,694    | 35,453   | 32,579  | 40,639    | 49,317   | 69,107  |
|        | セメント     | セメント      | セメント     | セメント    | セメント      | セメント     | セメント    |
|        | 7,842    | 7,063     | 7,621    | 7,585   | 8,003     | 8,578    | 7,155   |
|        | 化学肥料     | 化学肥料      | 化学肥料     | 化学肥料    | 鉄道車両及び部分品 | 化学肥料     | 化学肥料    |
|        | 6,384    | 6,590     | 3,957    | 4,334   | 4,077     | 6,434    | 6,539   |
| 船舶     | タイヤ・チューブ | タイヤ・チューブ  | 機械類      | はきもの類   | 鉄道車両及び部分品 | 無機化合物    |         |
| 1,499  | 1,725    | 2,055     | 3,785    | 3,755   | 4,767     | 4,482    |         |
| 紙      | 無機薬品     | 鉄道車両及び部分品 | タイヤ・チューブ | 化学肥料    | タイヤ・チューブ  | タイヤ・チューブ |         |
| 1,188  | 1,105    | 1,990     | 3,029    | 3,194   | 4,269     | 4,254    |         |
| 輸入     | 総額       | 総額        | 総額       | 総額      | 総額        | 総額       | 総額      |
|        | 109,527  | 129,337   | 161,962  | 214,612 | 200,900   | 226,381  | 273,268 |
|        | 石油及び同製品  | 石油及び同製品   | 石油及び同製品  | 石油及び同製品 | 石油及び同製品   | 石油及び同製品  | 石油及び同製品 |
|        | 25,994   | 27,174    | 39,185   | 51,019  | 58,008    | 67,323   | 77,710  |
|        | 鉄鉱石      | 鉄鉱石       | 鉄鉱石      | 鉄鉱石     | 鉄鉱石       | 鉄鉱石      | 鉄鉱石     |
|        | 17,072   | 18,893    | 29,852   | 37,503  | 34,924    | 36,489   | 44,329  |
|        | 機械類      | 鉄鉱くず      | 鉄鉱くず     | 鉄鉱くず    | 石炭        | 石炭       | 石炭      |
|        | 11,061   | 12,437    | 18,555   | 25,365  | 21,379    | 17,380   | 18,360  |
| 石炭     | 機械類      | 石炭        | 石炭       | 鉄鉱くず    | 砂糖        | 砂糖       |         |
| 10,597 | 10,982   | 15,273    | 19,352   | 9,454   | 11,395    | 12,565   |         |
| 小麦     | 石炭       | 生ゴム       | 小麦       | 鉄鋼      | 機械類       | 鉄鋼       |         |
| 7,049  | 10,097   | 7,726     | 7,237    | 6,386   | 9,830     | 12,030   |         |

～40年代～

昭和40年代は、当管内では臨海工業の発達と新規開港の時代となった。昭和39年（1964）、大分と日向延岡の両地区が新産業都市建設促進法による新産業都市に指定され、これを契機として鉄と石油を軸とする臨海工業が出現した。

大分地区では、昭和39年（1964）、九州で最初の製油所として九州石油（現在、新日本石油に吸収）44年（1969）に昭電グループの石油化学工場群が操業開始し、47年（1972）春には世界最大級の新日鐵大分製鉄所1号高炉に火入れがされた。

日向延岡地区には繊維加工・食品・非鉄金属などの多種類の企業が展開した。

宇部小野田地区では昭和45年（1970）に西部石油が進出した。

また、九州への半導体工場建設はこの頃から始まった。



整備が進んだ大分港

### 3 港湾の動き ~ コンテナターミナルの始動

北九州市においては、昭和46年(1971)に神戸以西では初となる田野浦コンテナふ頭が完成した。太刀浦地区においては、昭和44年(1969)12月、コンテナターミナルを含む外貿9パースの第1期造成工事が着手された。

関門地区では、昭和45年(1970)から下関と韓国釜山を結ぶ、我が国最初の国際カーフェリー「関釜フェリー」が就航した。

博多地区においては、箱崎地区に木材・穀物を中心とする流通センターの造成が進んだ。



造成中の田野浦埠頭



関釜フェリー

【門司税関の貿易品目の推移】 単位：百万円

|        | 昭和40年    | 41年      | 42年     | 43年      | 44年      | 45年      | 46年      | 47年      | 48年      | 49年       |
|--------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 輸出     | 総額       | 総額       | 総額      | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額        |
|        | 168,403  | 184,346  | 200,848 | 226,745  | 269,947  | 315,461  | 372,886  | 391,113  | 491,975  | 901,236   |
|        | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼      | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼       | 鉄鋼        |
|        | 90,896   | 97,310   | 91,833  | 111,687  | 126,325  | 150,021  | 178,368  | 170,491  | 236,137  | 466,113   |
|        | 化学肥料     | 有機化合物    | 船舶      | タイヤ・チューブ | 船舶       | 船舶       | 船舶       | 船舶       | 船舶       | 船舶        |
|        | 10,803   | 11,727   | 11,339  | 10,308   | 14,993   | 17,318   | 23,313   | 31,103   | 48,425   | 77,632    |
|        | タイヤ・チューブ | 機械類      | 有機化合物   | 船舶       | 有機化合物    | タイヤ・チューブ | 有機化合物    | 有機化合物    | 繊維及び同製品  | 有機化合物     |
|        | 6,770    | 9,347    | 10,876  | 10,296   | 12,210   | 14,708   | 19,858   | 25,610   | 23,683   | 43,294    |
|        | セメント     | 無機化合物    | セメント    | 有機化合物    | タイヤ・チューブ | 有機化合物    | タイヤ・チューブ | タイヤ・チューブ | 化学肥料     | 化学肥料      |
|        | 6,022    | 8,879    | 9,857   | 9,720    | 11,493   | 13,897   | 17,677   | 15,488   | 21,829   | 41,177    |
| 無機化合物  | セメント     | タイヤ・チューブ | 無機化合物   | 無機化合物    | 無機化合物    | 無機化合物    | 無機化合物    | 有機化合物    | タイヤ・チューブ |           |
| 5,752  | 7,214    | 8,575    | 8,418   | 10,637   | 10,937   | 12,374   | 15,319   | 19,970   | 30,590   |           |
| 輸入     | 総額       | 総額       | 総額      | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額       | 総額        |
|        | 293,700  | 318,987  | 403,058 | 403,016  | 444,431  | 534,491  | 530,119  | 492,666  | 715,595  | 1,375,133 |
|        | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品 | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品  | 石油及び同製品   |
|        | 85,396   | 92,685   | 106,913 | 113,615  | 121,256  | 132,725  | 140,863  | 118,061  | 160,065  | 531,363   |
|        | 鉄鉱石      | 鉄鉱石      | 鉄鉱石     | 鉄鉱石      | 鉄鉱石      | 鉄鉱石      | 鉄鉱石      | 鉄鉱石      | 木材       | 非鉄金属鉱     |
|        | 50,048   | 47,503   | 52,747  | 52,679   | 51,160   | 62,355   | 57,913   | 57,899   | 91,819   | 137,761   |
|        | 石炭       | 石炭       | 石炭      | 石炭       | 木材       | 非鉄金属鉱    | 非鉄金属鉱    | 木材       | 非鉄金属鉱    | 鉄鉱石       |
|        | 23,401   | 25,409   | 32,918  | 36,238   | 39,299   | 56,199   | 57,736   | 48,976   | 82,605   | 103,160   |
| 鉄鋼     | 非鉄金属鉱    | 鉄鋼       | 木材      | 石炭       | 木材       | 木材       | 石炭       | 鉄鉱石      | 木材       |           |
| 12,289 | 15,498   | 32,540   | 30,815  | 38,059   | 51,963   | 51,970   | 45,145   | 76,900   | 102,552  |           |
| 非鉄金属鉱  | 木材       | 木材       | 非鉄金属鉱   | 非鉄金属鉱    | 石炭       | 石炭       | 非鉄金属鉱    | 石炭       | 石炭       |           |
| 11,568 | 14,405   | 22,874   | 22,599  | 27,588   | 42,528   | 39,376   | 40,651   | 45,887   | 88,119   |           |

4 税関の動き ～申告納税方式の導入

経済大国の道を進んだ昭和40年代は、激増する業務量に対応するため、昭和41年(1966)10月に申告納税方式が導入され、これを側面からサポートするために42年(1967)8月に通関業法の制定と事後調査制度が導入された。

また、新たな産業の出現に伴い開港が相次ぎ、昭和40年(1965)4月大分、41年4月三田尻中関、42年6月伊万里、43年4月苅田、44年4月平生、46年7月山口が開港に指定され、46年末の管内開港数は19となり全国の2割ほどを占めるに至った。

## 第2節 オイルショック ~円高 ~バブル経済へ

### 1 時代背景 ~石油危機とインフレ、バブル経済へ

世界経済は第1次石油危機をきっかけに、昭和49年(1974)から50年にかけて戦後最大の不況に見舞われ、続く昭和53年(1978)12月の第2次石油危機で多くの先進工業諸国がインフレと失業の問題に直面するなか、我が国経済はこれらの諸国に比べ、物価の安定と国際収支の改善が比較的良好に図られた。しかし、内需の回復は緩慢であり、景気の動向にも業種別、地域別、規模別でばらつきが見られた。

昭和50年代末は米国の景気回復が進み、これに伴う対米輸出の増加を通じて日本、欧州その他先進諸国の景気の回復が促された。

日本の大幅な貿易黒字等を背景に、昭和60年(1985)9月、主要先進国首脳会議(G5)のプラザ合意以降、円高が急激に進んだ。輸出産業を中心に不況が深刻化した。内需拡大によって景気は回復していった。

その後、低金利政策のもと、金融機関や企業でだぶついていた資金が不動産や株式への投資に向かい、いわゆるバブル経済へ突入していった。

### 2 産業 ~自動車産業の進出

オイルショックの時代は鉄鋼不況にも同時におそわれた。昭和53年(1978)近代鉄鋼発祥の地である八幡地区の高炉の火が消え、従業員数も大幅に減少し、国内シェアも激減した。その後は高付加価値の製品へと転換していった。

昭和50年(1975)九州への自動車組立工場としては初となる日産自動車が苅田町に進出し、昭和57年(1982)には山口県防府市にマツダが進出した。

### 3 主力ターミナルの移行 ~コンテナ化への対応~

門司港においては、昭和55年(1980)11月に太刀浦第1コンテナターミナルが供用開始となり、昭和63年(1988)10月には、太刀浦第2コンテナターミナルが供用開始され、中国・韓国・東南アジア航路が開設され、取扱貨物もしだいに変化していくこととなった。

博多港においては、昭和59年(1984)11月には、北米コンテナ航路が開設し、二輪自動車、タイヤ・チューブ等輸出主要品の一部が博多港積みとなり、取扱量が増加していった。

その他には、下関港新国際ターミナル(昭和63年6月供用開始)、福岡空港新国際貨物上屋(昭和63年9月供用開始)などが整備された。



造成中の太刀浦埠頭

#### 4 貿易額の大幅な伸び ~自動車輸出がトップへ

管内の貿易額はオイルショックによる諸物価の高騰から大幅に伸び、昭和50年(1975)をベースに55年と比較すると、輸出入額はそれぞれ約2倍の伸びを示している。

輸出では、昭和51年(1976)から自動車関係が登場し、53年には、主要品目の第2位にランクされている。昭和25年(1950)以来、常に輸出の第1位を占めていた鉄鋼が円高により国際競争力を失って急減し、61年ついに自動車にその座を明け渡した。

輸入では、昭和58年(1983)5月から下関港で関釜・釜関フェリーの2隻による平日毎日運航が始まったことから、韓国からの衣類及び電気機器等が飛躍的に伸びている。

昭和63年(1988)には、博多港と門司港に、釜山港との定期コンテナ航路が開設された。また、昭和63年(1988)福岡空港の出入国旅客数が100万人の大台を超えた。

#### 5 新庁舎竣工

50年近く使用された3代目の庁舎は、建て替えが決定し、昭和51年(1976)から取り壊しが始まった。新庁舎が完成するまでは、門司港西海岸1号上屋を改装して仮庁舎として使用していた。昭和54年(1979)5月、鉄筋コンクリート造地上10階、地下1階の当時としては全国一の規模を誇る門司港湾合同庁舎が完成し、現在も入居している。



取壊し中の旧庁舎

【門司税関の貿易品目の推移】 単位：百万円

|          | 昭和50年     | 51年       | 52年       | 53年       | 54年       | 55年       | 56年       |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸出       | 総額        |
|          | 884,897   | 997,269   | 1,196,155 | 1,106,150 | 1,255,447 | 1,641,738 | 1,787,255 |
|          | 鉄鋼        |
|          | 366,068   | 414,534   | 422,506   | 377,505   | 482,234   | 574,864   | 569,108   |
|          | 船舶        | 船舶        | 船舶        | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       |
|          | 141,600   | 122,606   | 167,488   | 116,925   | 115,097   | 193,912   | 239,130   |
|          | 化学肥料      | 有機化合物     | 自動車       | 船舶        | 有機化合物     | 一般機械      | 一般機械      |
|          | 51,492    | 52,392    | 73,706    | 87,437    | 83,889    | 124,227   | 148,407   |
|          | 有機化合物     | セメント      | 有機化合物     | 一般機械      | 一般機械      | 有機化合物     | 船舶        |
| 49,383   | 43,698    | 59,021    | 75,009    | 82,961    | 85,345    | 102,376   |           |
| タイヤ・チューブ | タイヤ・チューブ  | セメント      | 有機化合物     | セメント      | タイヤ・チューブ  | タイヤ・チューブ  |           |
| 38,687   | 36,774    | 47,609    | 62,275    | 76,742    | 76,542    | 79,293    |           |
| 輸入       | 総額        |
|          | 1,264,758 | 1,406,847 | 1,481,923 | 1,191,028 | 1,751,312 | 2,361,895 | 2,411,205 |
|          | 石油及び同製品   |
|          | 501,824   | 556,516   | 629,430   | 485,858   | 750,240   | 1,050,144 | 1,058,384 |
|          | 石炭        | 石炭        | 石炭        | 石炭        | 木材        | 石炭        | 石炭        |
|          | 119,893   | 138,694   | 144,454   | 99,802    | 145,140   | 173,000   | 230,825   |
|          | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 石炭        | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス |
|          | 106,920   | 106,194   | 128,006   | 79,609    | 127,706   | 171,844   | 213,656   |
|          | 木材        | 木材        | 木材        | 木材        | 鉄鉱石       | 非鉄金属鉱     | 鉄鉱石       |
| 65,767   | 96,986    | 94,539    | 75,120    | 106,176   | 154,355   | 144,405   |           |
| 砂糖       | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 木材        | 非鉄金属鉱     |           |
| 61,789   | 81,945    | 87,779    | 68,329    | 102,430   | 138,670   | 129,057   |           |

|         | 昭和57年     | 58年       | 59年       | 60年       | 61年       | 62年       | 63年       |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸出      | 総額        |
|         | 1,823,485 | 1,863,666 | 2,177,216 | 2,210,293 | 1,791,086 | 1,658,202 | 1,802,068 |
|         | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 自動車       | 自動車       | 自動車       |
|         | 611,174   | 466,965   | 529,109   | 525,677   | 451,348   | 463,522   | 505,100   |
|         | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        |
|         | 232,610   | 361,229   | 468,361   | 484,964   | 354,669   | 315,027   | 361,083   |
|         | 船舶        | 船舶        | 船舶        | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 電気機器      |
|         | 144,654   | 118,001   | 154,588   | 162,026   | 151,458   | 143,068   | 165,079   |
|         | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 船舶        | 自動車部品     | 電気機器      | 一般機械      |
| 115,542 | 101,224   | 128,394   | 149,772   | 114,988   | 134,490   | 161,092   |           |
| セメント    | セメント      | 自動車部品     | タイヤ・チューブ  | 電気機器      | 自動車部品     | タイヤ・チューブ  |           |
| 91,767  | 96,938    | 128,167   | 122,099   | 104,835   | 100,120   | 108,909   |           |
| 輸入      | 総額        |
|         | 2,480,191 | 2,321,643 | 2,351,198 | 2,271,090 | 1,338,209 | 1,342,588 | 1,472,401 |
|         | 石油及び同製品   |
|         | 1,025,276 | 936,319   | 918,063   | 831,256   | 295,683   | 267,098   | 250,137   |
|         | 石炭        |
|         | 274,704   | 238,495   | 269,645   | 262,035   | 168,560   | 146,211   | 141,632   |
|         | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 |
|         | 245,803   | 225,174   | 209,384   | 221,771   | 116,903   | 113,904   | 136,280   |
|         | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 鉄鉱石       | 魚介類及び同調製品 | 天然ガス・製造ガス | 衣類        |
| 174,517 | 139,514   | 163,417   | 154,413   | 98,786    | 89,741    | 115,498   |           |
| 非鉄金属鉱   | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 鉄鉱石       | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     |           |
| 115,698 | 122,229   | 91,806    | 91,355    | 97,043    | 81,418    | 92,728    |           |

6 税関の動き

制度面では、昭和60年（1985）輸出入通関に関して通関士審査制度が導入され、63年1月から国際統一商品分類（HS）の導入が行われた。

また、昭和64年（1989）1月1日から第2、第4土曜日が閉庁となった。

### 第3節 平成 ～冷戦終結から多極化の時代

#### 1 時代背景 ～冷戦終結から多極化へ

半永久的に続くものと考えられていた米ソ冷戦も、平成元年（1989）11月、ベルリンの壁の崩壊により終結し、旧東側経済圏も市場経済へと移行していった。

平成3年（1991）のソビエト連邦解体後、ロシアは一時低迷したものの、平成12年（2000）以降、豊富な資源により力を回復し、旧ソ連内の親欧米国に対する圧力をかけている。

平成15年（2003）頃から BRICs と呼ばれるようになったブラジル、ロシア、インド、中国は、広大な国土と豊富な資源を武器に著しい経済成長を遂げ、国際的発言力も強くなってきた。

冷戦終結後、アメリカ一國主義になるかと思われたが、多極化の時代へと移行している。

経済においては、1990年代は企業活動が多国籍化し経済のグローバル化が急激に進展した。このような世界経済の変化の中、アメリカでは平成4年（1992）以降、長期間好景気が続いた。

わが国も昭和60年代以降引き続き好景気が続いていたが、平成2年（1990）バブル崩壊以降、失われた10年などと言われるような景気の低迷が続いた。

貿易では、円高による国内製造業のアジア進出、アジア諸国との国際分業の進展等、我が国経済がアジアとの関係を強めていることを反映して、輸出入貿易に占めるアジアの比重が一段と増している。その結果、我が国の地域別貿易額でも、従来の輸入に続き、平成3年（1991）以降、輸出もアジアがアメリカを押さえて首位を占めている。

バブル崩壊を乗り越え、新たな成長に向かっていった平成20年（2008）、アメリカの低所得者向け住宅ローン（サブプライムローン）の焦げ付きなどに端を発した世界経済の減速は、貿易にも大きな影響を及ぼしつつあり、今後の状況に注視していく必要がある。

#### 2 レトロの街としてにぎわう門司港

再び、門司港に目を移してみよう。

貿易の主役の座を田野浦、太刀浦地区に譲った門司港は、しばらく静かな年月を送った。

平成7年（1995）から、門司港周辺は、歴史的建造物を整備し、レトロ地区として再開発することが決まった。大正ロマンを感じさせるネオルネッサンス様式の門司港駅、門司港前に移築しレトロの中心的建物のひとつとなった三井倶楽部などとともに、旧門司税関がある。この建物は、昭和初期まで門司税関の本関庁舎として使用していたもので、税関が庁舎として使用をやめた後は倉庫として使用されていた。整備前は状態もあまりよくなかったようであるが、現在では1階に税関展示コーナーを設置しており、多くの観光客が訪れている。

週末に限らず、多くの観光客で新たな賑わいを取り戻した、現在の門司港の姿である。

### 3 産業 ~カーアイランド、シリコンアイランド

九州は、カーアイランド、シリコンアイランドと呼ばれるように、自動車や半導体が基幹産業となっており、また、近年、全国同様アジア諸国との関係が深まっている。管内の貿易をみると、平成 11 年（1999）の地域別実績で輸出入ともアジアが 5 割前後を占めている。

その後、半導体産業は全国各地に工場ができたため、相対的に九州の地位は低下したものの、依然として九州における主力産業である。最近では太陽電池用パネルへの期待が高まっている。

自動車産業では平成 4 年（1992）にトヨタ自動車が宮田町（現宮若市）に進出し、16 年に大分県中津市にダイハツ工業の自動車組立工場が操業開始した。昭和 50 年（1975）に苅田町に進出た日産とともに、カーアイランド九州として自動車生産 150 万台に向けて生産能力の増強が進んでいる。

### 4 港湾 ~大型コンテナ船への対応

平成 9 年（1997）ひびき地区（北九州市若松区）に環黄海圏のハブポートを目指し新たなコンテナターミナル建設が始まり 17 年に第 1 期分が完成したが、韓国や中国の港湾整備のスピードと規模の前に方向転換せざるを得なくなり、背域企業の輸出入港として再出発をした。

一方、博多港においては平成 6 年（1994）から香椎パークポートコンテナターミナルの供用が開始され、同年からアイランドシティと呼ばれる人工島の造成が始まり、アイランドシティコンテナターミナルが平成 15 年から一部供用開始した。また、中国や韓国との間で高速の RORO 船（カーフェリータイプのコンテナ船：ROLL ON ROLL OFF 船）が就航し、国内の多彩な運送網（鉄道、高速道路、内航 RORO 船）を使ったコンテナ新物流も始まり、アジアに向けた玄関口としての地位を高めている。

大分地区においては、平成 6 年（1994）に輸入促進地域（FAZ）の承認を受け、その中心的な役割を担う大在コンテナターミナルが平成 8 年（1996）から供用開始した。5 万トン級コンテナ船に対応できる水深 - 14mバースは、九州初であった。

地方港へのコンテナ航路が開設されたが、多くは釜山との間のフィーダー航路であり、結果、日本の主要港の地位低下を招く一因ともなっている。

## 5 貿易 ～半導体と自動車

平成に入った頃の主要輸出品は鉄鋼、自動車、有機化合物、タイヤなどで、輸入は第1位に石油及び同製品、第2位が石炭である。第3位の衣類は主に、韓国からの輸入であった。

その後、半導体の輸出が目立って増加した。昭和61年（1986）以降それまでの鉄鋼に代わって自動車が輸出品日の第1位を占めていたが、平成7年（1995）以降は、平成10年を除き、半導体等の電気機器が第1位となっている。

輸入品目では、管内の山口県や大分県に石油コンビナートがあるため、石油及び同製品の第1位に変化はないが、製品輸入の増加を反映して、かつての鉄鉱石、石炭に代わり、電気機器が2位の座を占めている。

【門司税関の貿易品目の推移】 単位：百万円

|          | 平成元年      | 2年        | 3年        | 4年        | 5年        | 6年        | 7年        | 8年        | 9年        | 10年       |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸出       | 総額        |
|          | 2,005,420 | 1,956,994 | 2,070,432 | 2,226,153 | 2,144,293 | 2,277,362 | 2,656,250 | 2,796,560 | 3,275,371 | 3,178,891 |
|          | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 自動車       |
|          | 536,603   | 470,552   | 476,480   | 565,655   | 430,662   | 451,199   | 521,751   | 534,151   | 664,783   | 700,609   |
|          | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 電気機器      |
|          | 329,947   | 303,642   | 312,768   | 279,552   | 357,623   | 419,013   | 423,931   | 532,299   | 644,425   | 644,271   |
|          | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 鉄鋼        |
|          | 215,100   | 230,304   | 261,145   | 271,423   | 263,982   | 271,863   | 342,784   | 350,259   | 382,577   | 310,571   |
|          | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 一般機械      | 一般機械      | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 一般機械      |
|          | 202,806   | 194,586   | 248,674   | 259,745   | 249,347   | 238,492   | 266,780   | 247,814   | 303,389   | 297,172   |
| タイヤ・チューブ | タイヤ・チューブ  | 有機化合物     |           |
| 134,558  | 132,561   | 120,505   | 126,471   | 115,179   | 136,954   | 199,543   | 179,252   | 204,680   | 196,311   |           |
| 輸入       | 総額        |
|          | 1,760,767 | 2,034,914 | 2,043,107 | 1,894,149 | 1,691,469 | 1,735,051 | 2,018,943 | 2,297,381 | 2,541,549 | 2,212,057 |
|          | 石油及び同製品   |
|          | 318,400   | 440,104   | 429,605   | 386,285   | 303,665   | 263,578   | 298,185   | 387,680   | 472,843   | 309,004   |
|          | 石炭        | 石炭        | 石炭        | 石炭        | 魚介類及び同調製品 | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      |
|          | 162,255   | 185,272   | 176,849   | 155,774   | 137,109   | 153,080   | 214,305   | 222,809   | 266,714   | 250,702   |
|          | 衣類        | 衣類        | 衣類        | 魚介類及び同調製品 | 衣類        | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 |
|          | 157,791   | 148,686   | 154,603   | 139,149   | 130,993   | 141,350   | 163,160   | 176,737   | 177,839   | 159,719   |
|          | 魚介類及び同調製品 | 非鉄金属鉱     | 魚介類及び同調製品 | 衣類        | 石炭        | 衣類        | 衣類        | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス |
|          | 126,498   | 124,474   | 143,256   | 136,063   | 123,847   | 129,158   | 133,554   | 147,352   | 165,258   | 141,470   |
| 非鉄金属鉱    | 魚介類及び同調製品 | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 電気機器      | 石炭        | 天然ガス・製造ガス | 石炭        | 石炭        | 石炭        |           |
| 110,982  | 123,217   | 126,248   | 125,628   | 117,995   | 111,013   | 114,327   | 128,718   | 132,813   | 131,654   |           |

|         | 平成11年     | 12年       | 13年       | 14年       | 15年       | 16年       | 17年       | 18年       | 19年       | 110年      |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸出      | 総額        |
|         | 3,056,311 | 3,375,762 | 3,298,400 | 4,017,674 | 4,353,507 | 5,066,239 | 5,579,793 | 6,374,322 | 7,463,402 | 7,447,131 |
|         | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       |
|         | 654,169   | 827,965   | 772,424   | 918,867   | 1,037,107 | 1,173,441 | 1,204,409 | 1,390,469 | 1,586,679 | 1,730,606 |
|         | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 自動車       | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      | 電気機器      |
|         | 577,234   | 508,956   | 584,529   | 911,058   | 956,205   | 1,105,018 | 1,183,584 | 1,337,180 | 1,555,271 | 1,251,000 |
|         | 一般機械      |
|         | 316,155   | 436,680   | 382,339   | 463,311   | 548,202   | 717,966   | 696,132   | 770,493   | 799,058   | 894,204   |
|         | 鉄鋼        | 鉄鋼        | 有機化合物     | 鉄鋼        |
|         | 261,105   | 270,647   | 234,890   | 289,252   | 307,001   | 371,609   | 451,755   | 525,042   | 649,182   | 690,708   |
| 有機化合物   | 有機化合物     | 鉄鋼        | 有機化合物     |           |
| 193,702 | 225,063   | 232,743   | 260,271   | 291,747   | 343,383   | 404,616   | 475,935   | 563,358   | 445,256   |           |
| 輸入      | 総額        |
|         | 2,236,022 | 2,538,475 | 2,633,740 | 2,614,239 | 2,764,433 | 3,174,618 | 4,030,309 | 5,001,650 | 5,653,048 | 6,171,465 |
|         | 石油及び同製品   |
|         | 339,442   | 515,143   | 520,825   | 489,724   | 606,416   | 689,721   | 1,033,837 | 1,255,985 | 1,423,054 | 1,666,979 |
|         | 電気機器      |
|         | 304,454   | 316,304   | 314,767   | 320,309   | 337,624   | 367,614   | 445,283   | 592,355   | 663,940   | 566,240   |
|         | 魚介類及び同調製品 | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 石炭        | 非鉄金属鉱     | 非鉄金属鉱     | 天然ガス・製造ガス |
|         | 176,427   | 196,059   | 205,998   | 180,372   | 185,809   | 197,474   | 265,668   | 343,727   | 413,625   | 490,470   |
|         | 天然ガス・製造ガス | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 魚介類及び同調製品 | 石炭        | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 天然ガス・製造ガス | 石炭        |
|         | 135,456   | 178,848   | 194,477   | 174,748   | 146,425   | 185,038   | 238,523   | 294,563   | 324,243   | 480,400   |
| 衣類      | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 一般機械      | 魚介類及び同調製品 | 非鉄金属鉱     | 石炭        | 石炭        | 非鉄金属鉱     |           |
| 122,700 | 125,941   | 127,453   | 137,881   | 124,553   | 161,737   | 186,296   | 267,628   | 295,844   | 340,656   |           |

## 6 空港整備 ～福岡空港国際線ターミナルの西側移転と新北九州空港

福岡空港においては、増大する出入国旅客と航空貨物に対応するため、平成11年(1999)国際線ターミナルが旅客、貨物ともに空港の西側に移転した。平成元年(1989)に121万人であった福岡空港の出入国者数は増加を続け、平成6年(1994)には、200万人を突破した。積卸貨物量は、平成元年には2万5千トン不足であったが、平成11年(1999)には5万トンに達し、10年間で倍増した。

また、地方空港へ定期旅客便が就航し、平成4年(1992)大分空港、平成14年(2002)に宮崎空港、平成17年(2005)に新北九州空港(現北九州空港)が「税関空港」に指定された。

## 7 税関の動き ～消費税導入、電子化、土日対応、AEO制度

国内と世界の経済社会が大きく動き、税関を取り巻く環境も著しく変化した。平成4年(1992)には、25年ぶりとなる大幅な機構改革が行われ、総務部、監視部、業務部、調査保税部の4部体制となった。

平成18年(2006)には、セキュリティ対策強化の要請、経済連携協定の実施、国際物流の高度化等、税関を取り巻く環境の変化に対応し、税関における水際取締りと関税等の賦課徴収を一層適正に実施するために、総務部、監視部、業務部、調査部の新4部体制となった。

#### (税関収納システム)

平成元年(1989)4月、消費税導入に伴い、関税がかからない物品であっても消費税を徴収することになった。その対応のため、税関収納事務電算処理システムが導入され、関係署所と本関をオンラインで結んだ。

#### (NACCS~シングルウインドウ化)

輸出入通関手続等の迅速化及び電子情報化を実現するため、昭和53年(1978)に、成田空港等に航空貨物通関情報処理システム(Air-NACCS)、平成3年に、東京、横浜及び川崎港に海上貨物通関情報システム(Sea-NACCS)が導入された。その後、システムの導入が拡大され、門司税関では、平成7年(1995)2月に関門港と博多港にSea-NACCS、福岡空港にAir-NACCSが導入された。

Sea-NACCSは、平成11年(1999)10月にシステムの内容を拡充のうえ、全国すべての開港に拡大され、平成20年10月には他省庁のシステム等を統合し、港湾手続のシングルウインドウ化が実現した。

現在、NACCSは、「Nippon Automated Cargo and port Consolidated System」の略称である。

#### (その他のシステム化)

年々増加する入国旅客等に対応し、入国者に対する迅速・適正通関と関税等の徴収等の効率化のため、昭和54年(1979)に成田空港に導入された旅具通関事務電算システム(ACTIS)が、平成7年(1995)10月に管内の福岡空港税関支署に導入された。

個人輸入の増加などにより、増大する輸入国際郵便物の税額計算、課税通知書作成などを行う、外郵便輸入事務電算処理システム(COMTIS)が平成7年3月、博多外郵便出張所(現福岡外郵便出張所)に導入された。平成11年(1999)5月からは、電子データを活用した、外国通信販売郵便物に対する課税処理システムを追加導入した。

#### (土日開庁)

下関港では、毎日運航の日韓フェリーを利用した貨物や生鮮魚介類等、引取りを急ぐ貨物が多く、下関市及び関係業界から土日・休日の開庁について強い要望があった。

このため、これらの行政ニーズに対応すべく平成7年(1995)9月22日から、全国の海港官署に先がけて、365日通関体制を開始した。

平成14年(2002)港湾のフルオープン化への対応のため、執務時間外における職員常駐のトライアルを行い、平成15年から一定の業務量が見込める官署(田野浦出張所、博多税関支署)について正式に職員を常駐させることとした。

また、平成15年(2003)の構造改革特区においては、時間外の臨時開庁手数料を軽減する制度を導入し、平成17年に全国展開した。

平成 20 年（2008）4 月には、税関の開庁時間を官署ごとに設定するとともに、臨時開庁手数料を廃止し、開庁時間外であっても事前に届け出があれば対応している。

#### （AEO 制度）

従来、税関は、国際物流の迅速化と確実なデリバリーのニーズに対応するため税関手続きの簡素化を図りながら、水際において社会悪物品等の取締りを行っていた。

平成 13 年（2001）9 月、アメリカで発生した同時多発テロを契機に、事業者の資質に着目した制度構築を行った。つまり、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者には、通関手続きの簡素化と迅速通関というメリットが享受できる制度である。

平成 17 年（2005）WCO において AEO 制度の概念と基準の枠組みとして採択し、18 年には、この詳細を定めた「AEO ガイドライン」を採択した。

AEO：Authorized Economic Operators 認定された経済事業者

日本では、現在、AEO として次の制度を導入している。

#### 「特例輸入申告制度」平成 13 年 3 月導入

貨物到着前の申告や納税申告前の貨物の引取等ができる

#### 「特定輸出申告制度」平成 18 年 3 月導入

保税地域以外の場所におかれた貨物について輸出申告を行い、輸出許可を受けることなどができる

#### 「特定保税承認制度」平成 19 年 10 月導入

届出により保税蔵置場の設置、許可手数料の免除等が受けられる

#### 「認定通関業者制度」平成 20 年 4 月導入

認定された通関業者が、輸出入申告を代行する場合は、納税申告前の貨物の引取や、保税地域搬入前の輸出申告等ができる

#### 「特定保税運送制度」平成 20 年 4 月導入

税関長の承認を受けることなく保税運送等ができる

#### 「認定製造者制度」平成 21 年 7 月導入予定

保税地域以外の場所におかれた貨物について輸出申告ができる

### 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<br>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 | 税関官制廃止                                                   |
| 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（税関再開）            |
| 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、本関（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。

本関の区域を定めた「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、神戸駐在英国領事から兵庫県令（県知事）へ、また同趣旨を英国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り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、二員ノ吏人ヲ遣リ、何ノ為来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め定メ置 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、早々神戸港税関工之ヲ報知シ、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、物品買取或ハ売払候跡有之於テハ、売払先即チ之ヲ買取若クハ貿易ノ事実ヲ詳細神戸港税関ヘ可相通事
- 第五 右上陸在留及便船工乗組候込ハ、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

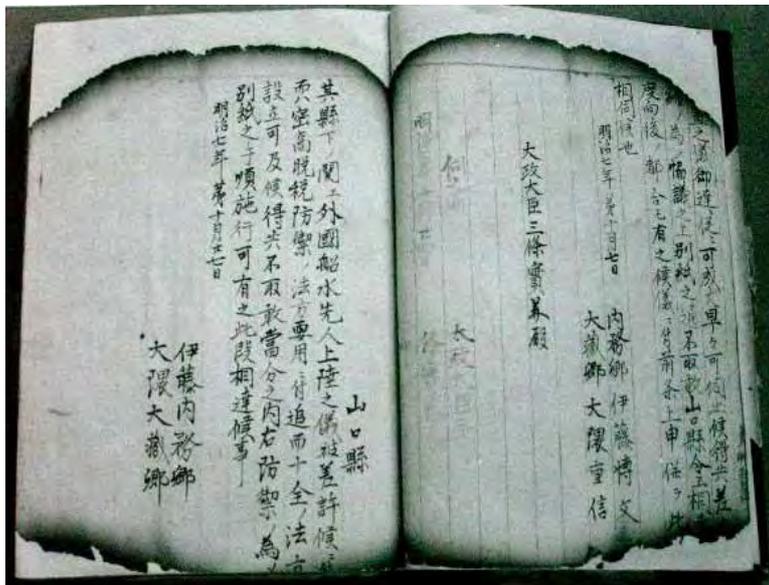
第一 外国船が到着した場合には、2人の官吏を派遣し、いかなる目的をもって来着したかを尋問させること。

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捜検し、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

第壹条 勤務中ハ総テ出張所官吏ノ指渾ヲ受ケ従事スベシ

第二条 平時一同申合せ 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総員出頭 消防盡カスベシ 其功勞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서는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。その功勞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、龜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龜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、龜山社の参道入口(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、同所が神戸税関から長崎税関へ移管された際の引継記録によると、

「門司税関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、小蒸気船亀山丸（総とん数 10 とん 35）」

の引き継ぎが「長崎税関沿革史（明治 35 年横浜税関発行）」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。



赤間関市細見図  
印が税関

「下関市史」から引用

## 第2節 伊万里税関支署

〒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

伊万里税関支署管轄地域の税関の歴史は、唐津に出張所が置かれたことに始まる。

明治15年(1882)5月、唐津長崎税関出張所が設置されたが、明治17年に、廃止された。明治22年、再び唐津長崎税関出張所が設置され、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税関による税関官制復活により門司税関唐津税関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、唐津税関支署は伊万里税関支署の出張所となった。

|            |      |                                                   |
|------------|------|---------------------------------------------------|
| 明治15年5月    | 1882 | 唐津長崎税関出張所設置                                       |
| 明治17年9月    | 1884 | 唐津長崎税関出張所廃止                                       |
| 明治22年11月   | 1889 | 唐津長崎税関出張所設置<br>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 | 唐津長崎税関出張所は唐津長崎税関支署となる                             |
| 明治32年4月    | 1899 | 唐津長崎税関支署は唐津税関支署となる                                |
| 明治32年8月4日  | 1899 | 唐津港開港に指定                                          |
| 大正5年9月     | 1916 | 伊万里税関監視署設置                                        |
| 昭和16年12月   | 1941 | 伊万里税関監視署は唐津税関支署伊万里出張所となる                          |
| 昭和18年11月   | 1943 | 税関官制廃止                                            |
| 昭和21年6月1日  | 1946 | 唐津税関支署、唐津税関支署伊万里監視署設置(税関再開)                       |
| 昭和38年4月1日  | 1963 | 唐津税関支署伊万里監視署廃止                                    |
| 昭和40年4月1日  | 1965 | 唐津税関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 | 唐津税関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(唐津税関支署移転)                              |
| 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 | 唐津税関支署伊万里出張所は、伊万里税関支署、<br>唐津税関支署は、伊万里税関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、「門司税関 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みることができる。

「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、剰余の石炭の海外輸出にせまられ、明治 15 年頃（同年 5 月に税関出張所設置）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、炭質優斉であったこと
- ・荷役料低廉で迅速であったこと
- ・風光明媚であること

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観を呈した。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、港頭には税関や三菱、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戦中の如きは、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、唐津周辺の一町三ヵ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)

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

- ・唐津税関支署敷地(宮津市大字妙見7181番地) 304坪 明治44年3月民有地買収
- ・唐津税関支署庁舎 木造瓦ぶき2階建、延51坪 大正5年3月新築
- ・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)の双方に税関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、これに伴い税関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、博多港が開港外の特設貿易港（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 | 税関官制廃止                                         |
| 昭和21年6月1日  | 1946 | 博多税関支署設置（再開）                                   |
| 昭和26年12月   | 1951 | 博多税関支署業務課に外国小包郵便係設置                            |
| 昭和31年6月1日  | 1956 | 博多税関支署板付空港出張所設置                                |
| 昭和40年4月1日  | 1965 | 博多税関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 | 博多税関支署福岡外郵出張所は博多税関支署博多外郵出張所に改称                 |
| 昭和47年5月15日 | 1972 | 博多税関支署板付空港出張所は福岡空港税関支署となる                      |
| 平成15年4月1日  | 2003 | 門司税関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 | 博多税関支署博多外郵出張所は博多税関支署福岡外郵出張所となる(郵便事業㈱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、発展の大きな障害となっていた。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 カ年計画、及び、政府策定の新長期経済計画に基づく 5 カ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「ラブソディ・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 巖原税関支署

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

##### 管轄区域

長崎県のうち 対馬市、壱岐市

##### 沿革

巖原税関支署は、明治16年(1883)12月、巖原久田道に巖原長崎税関出張所として設置されたのが始まりである。巖原港は、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、現在は巖原と比田勝の2か所となっている。

平成3年(1991)8月、巖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 | 巖原長崎税関出張所を設置                                                       |
| 明治17年2月   | 1884 | 巖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<br>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 | 巖原長崎税関出張所は巖原長崎税関支署、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<br>巖原長崎税関支署は巖原税関支署、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 | 巖原港、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、豆酛税関監視署を設置                                               |
| 昭和2年12月   | 1927 | 佐須奈港、鹿見港閉港<br>佐須奈税関支署、鹿見税関支署廃止<br>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、豆酛税関監視署は豆酛出張所、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 | 税関官制廃止                                                             |
| 昭和21年6月1日 | 1946 | 巖原税関支署、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、豆酛監視署を設置<br>(税関再開)          |

|                  |      |                       |
|------------------|------|-----------------------|
| 昭和 24 年 5 月 23 日 | 1949 | 巖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 | 巖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 | 豆酸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 | 旧巖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 | 巖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】

設置まもない巖原の庁舎について

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

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

巖原の庁舎は、明治 16 年 12 月の開設以来、巖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 長崎税関長から巖原出張所あて文書

“ 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 向壹ヶ年間  
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)

巖原出張所の建物は、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

□ 蔵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 曩ニ具申候通り 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 若シ聞カ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カ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)

蔵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 年にお問い合わせしたが、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。もしそうになったら、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くと思う。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」

- ・ 蔵原税関支署敷地一 (長崎県下県郡蔵原町大字久田道 1468 番地) 151.13 坪 明治 20 年 8 月 民有地買収
- ・ 蔵原税関支署庁舎、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」

- ・ 蔵原税関支署庁舎 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

(わが国の在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八五日分ノ糧 島主特送ニ八八日分ノ糧 徳川幕府ノ遣船ニ八二十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

「享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」

「享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、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 途ニ餓死ノ惨状ニ陥リ 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 伴随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 爾来本邦各地へ輸入頗フル頻繁ナリシガ 我ガ政府 本年八月始メテ海関税徴収ノ制定ノ後ハ 知ラズ識ラズ其跡ヲ絶チタリ

巷評二因レバ 方今彼レ輸送地ノ方向ヲ変ジ 韓北一円ヘ回漕シ 重ニ日本人民寄留地ヘ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戻ルモノナリ

前年来本港市場小売一升ノ價格 日本品上 30 銭乃至 32 銭 中 25 銭乃至 28 銭 下 20 銭内外ニシテ 韓地品 15、6 銭ノ間ニテ 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 将タ培養ノ不熟ニ因由スルモノカ 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 当港ノ手ヲ經テ輸出スルモノニシテ 最モ善價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 韓近頓カニ我が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、それ以後頻り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付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、ほとんどが腐敗して十分な収穫がなかったため、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)から送られてきて厳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）、鮑売（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って、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、「鮑売」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「鮑の殻」のことを言うと教えられ、売 = 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、巖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 彼ガ供給ヲ我ニ仰グノ状況ナレバ 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 一時操合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、投機家や資本家は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「理と非の中にこまれる理外の理、米の高下の源と知れ」という句がある。当時の巖原税関職員は、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 徳山税関支署

〒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

徳山税関支署は、明治32年(1899)4月に長崎税関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関支署が設置された。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	長崎税関徳山税関監視署設置
明治42年11月5日	1909	徳山税関監視署は長崎税関管轄から門司税関管轄となる
大正11年2月10日	1922	徳山港開港指定 徳山税関監視署は徳山税関支署となる
昭和13年4月1日	1938	開港閉鎖
昭和18年11月1日	1943	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	徳山税関支署設置(税関再開)
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関支署に移管
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関支署から移管
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、下関を經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に徳山 - 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、オーストラリアのプローク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 大分税関支署

〒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関が置かれたのは、明治32年(1899)4月、大分税関監視署である。戦前は、大正5年(1916)に佐賀関(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、門司税関大分出張所、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国貿易の拠点は、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)に津久見税関支署が設置された。

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関支署となり、津久見出張所、佐賀関出張所、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月に佐伯税関支署が大分税関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月に佐賀関出張所は廃止された。大分税関支署は、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	大分税関監視署設置
大正5年9月	1916	佐賀関税関監視署設置
昭和10年5月	1935	津久見税関監視署設置、佐賀関税関監視署廃止
昭和16年4月1日	1941	大分税関監視署は門司税関大分出張所、津久見税関監視署は門司税関津久見出張所となる
昭和18年11月1日	1943	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	門司税関大分出張所、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関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	門司税関津久見出張所は津久見税関支署となり、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	津久見税関支署佐賀関監視署設置 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	佐賀関監視署は佐賀関出張所となる

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)、久原鋳業(株)(現、日鋳精錬(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 年大分税関支署設置

## 第7節 戸畑税関支署

〒804-0071 北九州市戸畑区川代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、戸畑区、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

戸畑税関支署管轄地域の税関の歴史は、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)戸畑製造所の操業に伴い、若松税関支署戸畑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、貿易の中心が戸畑地区に移行したことにより、昭和46年（1971）4月、戸畑出張所は戸畑税関支署となり、若松税関支署が若松出張所となって戸畑税関支署の管轄となった。

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関若松出張所となる
昭和18年11月1日	1943	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	門司税関若松出張所設置（税関再開）
昭和22年5月1日	1947	門司税関若松出張所は若松税関支署となる
昭和25年8月10日	1950	若松税関支署八幡出張所設置
昭和34年9月1日	1959	若松税関支署戸畑出張所設置
昭和41年4月1日	1966	若松税関支署八幡出張所及び同戸畑出張所は、門司税関八幡出張所及び同戸畑出張所となる
昭和46年4月1日	1971	門司税関戸畑出張所は戸畑税関支署となる 若松税関支署は戸畑税関支署若松出張所となる 門司税関八幡出張所は戸畑税関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、築港工事中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(株)レ-ソ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(株)レ-ソ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、水深も浅かったため、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 パースが整備され、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、税関官制廃止により門司海運局宇部支局となったが、昭和21年(1946)6月税関再開により、門司税関宇部出張所となった。昭和30年(1955)8月宇部税関支署となり、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った。

昭和13年4月1日	1938	宇部港開港、宇部市役所内に宇部税関支署設置
昭和18年11月1日	1943	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	門司税関宇部出張所設置(税関再開)
昭和30年8月1日	1955	門司税関宇部出張所は宇部税関支署となる
昭和34年2月	1959	宇部税関支署庁舎竣工移転
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った。

## ( 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 ) があつたことから、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国人造絹糸株式会社岩国工場(現帝人株岩国工場)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㎡、耕地約122万㎡を買収して建設を始めた岩国飛行場は、昭和14年(1939)12月の呉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㎡にまで拡張された同飛行場は、終戦後、米海兵隊に接收され、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「岩国税関支者岩国空港出張所」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㎡が接収され、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㎡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、MC 型 12 人乗り

## 終戦後

同飛行場は、戦後しばらくの間、米軍に接收され、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、戦前限りで終わった。

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	税関官制廃止
昭和21年6月1日	1946	小倉出張所設置(税関再開)
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「税関空港」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）門司外郵便出張所（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 月に門司外郵便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 月に小倉税関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、翌年に税関事務所を設置した。昭和 15 年（1940）7 月、小倉港が関門港に統合され、税関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。

門司港湾合同庁舎

現在の門司税関



【住所】〒801-8511

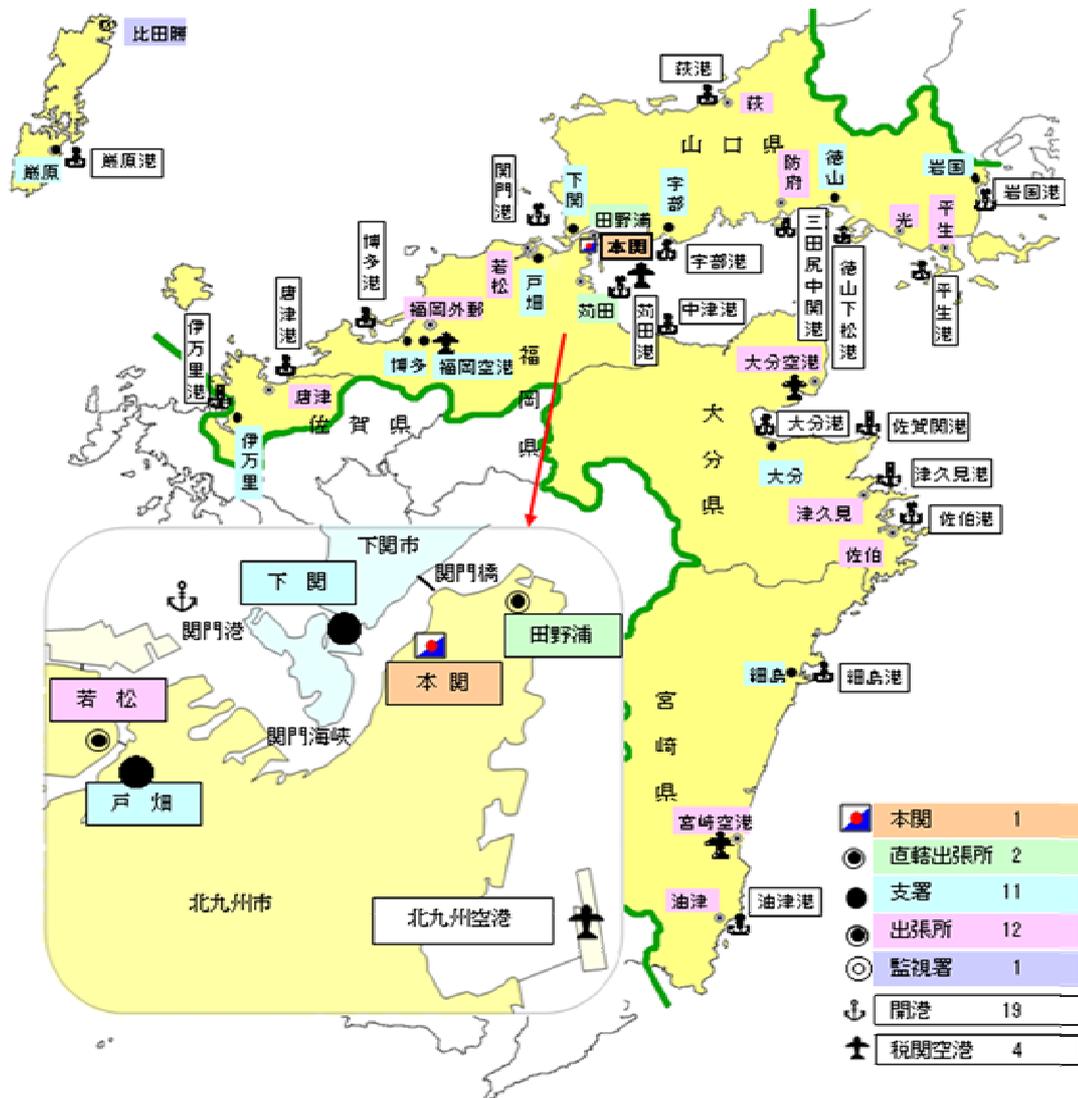
北九州市門司区西海岸 1 丁目 3 - 10

門司港湾合同庁舎内

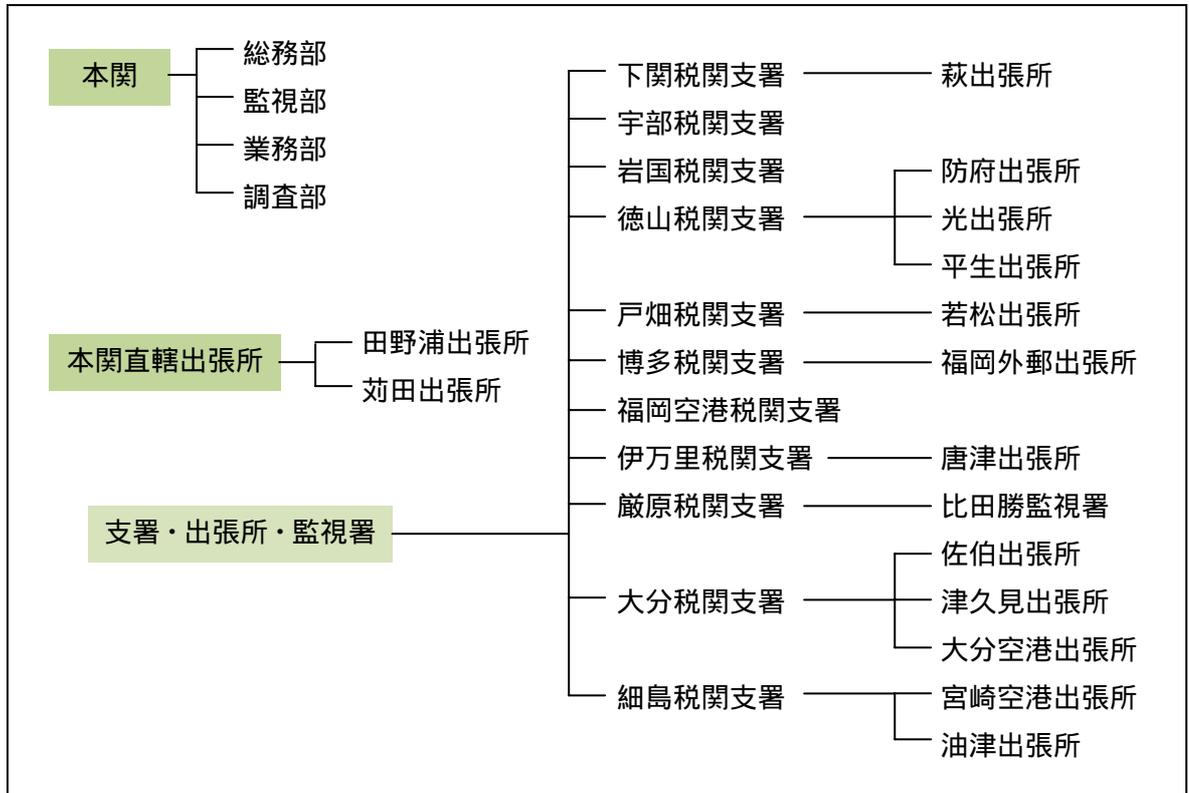
050-3530-8306

【管轄】 福岡県(長崎税関の管轄に属する地域を除く)、山口県、佐賀県のうち唐津市、伊万里市、東松浦郡及び西松浦郡、長崎県のうち対馬市及び壱岐市、大分県、宮崎県

【管轄図】



【機構図】



【本関の機構】(平成21年6月現在)

総務部

総務課、人事課、会計課、企画調整室、税関広報広聴室、厚生管理官、  
通関業監督官、税関審査官、首席税関審査官、税関監察官、首席税関監察官

監視部

管理課、密輸対策企画室、統括監視官、特別監視官、保税地域監督官、  
密輸対策管理官

業務部

管理課、収納課、統括審査官、特別審査官、統括調査官、統括分析官、税関相談官、  
税関訟務官、関税鑑査官、首席関税鑑査官、原産地調査官、認定事業者管理官、  
知的財産調査官、関税評価官

調査部

管理課、調査統計課、情報管理室、システム企画調整室、統括調査官、  
特別関税調査官、統括審理官、特別審理官、情報管理官

# 第 2 部 資料編

(空白のページ)

## 資料編 目次

1	門司税関年表	1
2	歴代門司税関長	17
3	管内年別貿易額推移表	18
4	管内主要品年別推移表	20
5	管内年別貿易船（機）入港隻（機）数推移表	23
6	管内出入国者数推移表（海港別）	24
7	管内出入国者数推移表（空港別）	25

(空白のページ)

# 門司税関年表

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
明治			
5.11	11月28日「運上所」を「税関」と呼称することとなる (税関記念日)		
7.10	下関で外人水先人の上陸を取締る		
8.8	長崎税関下ノ関税関監吏出張所設置 (M15.6税関出張所に改称)	8.2	外航定期郵船が下関港に寄港
15.5	唐津長崎税関出張所設置 (M17.9廃止)	10.2	西南戦争 (西南の役) (~M10.9)
16.12	博多長崎税関出張所、厳原長崎税関出張所設置	17.2	下関港、厳原港、博多港が特別貿易港に指定 (施行)
18.5	門司長崎税関出張所設置 (M20.12廃止)	17.5	旧門司に海軍石炭貯蔵所設置
19.3	「税関官制」制定		
21.3	佐須奈派出検査所設置	21.6	九州鉄道 (株) 創立
22.11	門司長崎税関出張所、唐津長崎税関出張所を再設置	22.3	門司築港 (株) 創立
22.12	鹿見派出検査所設置	22.7	門司港築港工事着工 (M31完成)
23.4	佐須奈長崎税関出張所、鹿見長崎税関出張所設置	22.7	下関港・博多港が特別輸出港 (8月施行) に、唐津港が石灰、門司港が石炭、米、麦、麦粉、硫黄の特別輸出港 (11月施行) に指定
23.11	「税関法」、「税関規則」施行	23.4	佐須奈港、鹿見港が特別貿易港に指定
23.11	税関管轄区域制定 下ノ関長崎税関出張所は神戸税関へ移管 (下ノ関神戸税関出張所)	23.7	第1回衆議院議員選挙
		23.11	第1回帝国議会召集
25.8	「税関旗」制定	24.4	九州鉄道本社、博多から門司に移転
		24.8	筑豊興業鉄道 (若松～直方) 開通
		24.11	門司港が郵船寄港港に指定
28.3	門司出張所庁舎新築	26.9	浅野セメント (日本セメントを経て、現太平洋セメント(株)) 門司工場設立
		27.8	日清戦争開戦 (~M28)
		27.8	唐戸地区埋立造成工事着工
		28.4	日清講和条約 (下関条約) 調印
		29.5	日本商業銀行門司支店設立
		29.9	関門汽船会社設立
		29.10	博多港、唐津港が開港外貿易港に指定

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
明治			
30.6	官制改正（出張所→税関支署、派出所→監視署に改称）		
30.6	門司長崎税関出張所は門司長崎税関支署に、博多長崎税関出張所は博多長崎税関支署に、厳原長崎税関出張所は厳原長崎税関支署に、佐須奈長崎税関出張所は佐須奈長崎税関支署に、鹿見長崎税関出張所は鹿見長崎税関支署に、唐津長崎税関出張所は唐津長崎税関支署となる 下ノ関神戸税関出張所は、下ノ関神戸税関支署となる		
30.7	「保税倉庫法」施行	30.10	金本位制実施
		31.	門司港築港工事完成
		31.3	日本銀行西部支店、門司に新築移転
32.1	「関税定率法」施行		
32.4	支署呼称変更（支署名から本関名を外す）	32.4	門司市制施行
32.4	税関管轄区域制定 門司長崎税関支署は門司税関支署に、下ノ関神戸税関支署は門司税関支署下関出張所に、唐津長崎税関支署は唐津税関支署に、博多長崎税関支署は博多税関支署に、厳原長崎税関支署は厳原税関支署に、佐須奈長崎税関支署は佐須奈税関支署に、鹿見長崎税関支署は鹿見税関支署となる	32.4	三井物産(株)門司支店開設
32.4	長崎税関徳山税関監視署、萩税関監視署、大分税関監視署及び勝本税関監視署設置		
32.8	「関税法」、「噸税法」施行（関税自主権一部回復）	32.8	下関港、門司港、博多港、唐津港、厳原港、佐須奈港、鹿見港が開港
		33.2	住友銀行門司支店開設
		33.4	小倉市制施行
33.12	小倉税関監視署設置		
		34.5	関門鉄道連絡船就航
34.7	「税関貨物取扱人法」施行		
34.8	門司税関支署馬関停車場構内派出所設置	34.11	官営八幡製鉄所操業開始
		35.1	日英同盟協約締結
35.6	呼子税関監視署設置		
		36.8	日本郵船門司支店開設
		37.2	日露戦争開戦（～M38）
37.4	若松税関支署設置	37.4	若松港開港、特別輸出入港に指定
		37.8	大里製糖所開業
38.3	若松税関支署庁舎竣工		
		38.9	日露講和条約調印（ポーツマス条約）
		38.12	関釜（下関～釜山）鉄道連絡船就航
		40.7	九州鉄道国有化
40.11	竹敷税関監視署設置	40.10	門司港第1種重要港湾に選定
41.12	門司税関支署庁舎全焼	41.12	九州電気軌道(株)設立
		42.10	三井銀行門司支店設立
42.11	5日、門司税関設置（長崎税関から分離・独立） 門司税関は、下関出張所、小倉税関監視署、徳山税関監視署、萩税関監視署、大分税関監視署、若松税関支署、博多税関支署を所轄	42.11	明治屋門司支店竣工

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
明治		42.12	門司瓦斯株設立
43.2	門司税関仮置場設置		
43.3	博多税関支署庁舎新築		
43.4	「関税定率法」全部改正（関税自主権完全回復：M44.7施行）		
43.7	門司税関本関庁舎新築（初代）	43.8	韓国併合
43.12	門司税関本関庁舎焼失		
44.9	部埼税関監視署、六連税関監視署設置	44.6	出光商会、門司に創業
45.3	門司税関本関庁舎新築（2代目）	44.11	大里製粉所設立
		45.6	帝国麦酒株設立
大正			
2.10	門司税関下関駅構内派出所廃止、同下関駅出張所設置	3.2	門司港駅舎完成
		3.4	若松市制施行
		3.7	第一次世界大戦勃発（～T7）
		3.8	パナマ運河開通
		3.10	門司港駅鉄道関門連絡用棧橋設置
5.4	大蔵大臣官房臨時建築課門司出張所設置、税関長が所長兼務	5.4	門司東海岸整備工事着工（T9.3完成）
5.9	佐賀税関監視署、伊万里税関監視署設置		
6.1	船越税関監視署設置、竹敷税関監視署廃止	6.3	八幡市制施行
6.6	「管轄区域」改正（内陸部も税関が管轄することとなる）	6.5	大阪商船株門司支店新築
		6.7	株神戸製鋼所門司工場新設
		6.9	金輸出禁止
		8.4	門司港西海岸ふ頭造成工事着工（門司港修築第1期工事着工）
9.5	監視部庁舎新築（門司港東海岸）	9.1	国際連盟発足
		9.5	日本最初のメーデー
		10.	門司港が欧州航路の寄港地となる（日本郵船「箱根丸」が寄港）
11.2	徳山税関監視署廃止、徳山税関支署設置、船越税関監視署廃止、豆蔵税関監視署設置	11.2	徳山港が開港、特別輸出入港に指定
11.8	葛葉官舎用地購入		
		12.9	関東大震災
		12.9	宇部セメント製造株（現宇部興産株）設立
13.4	監視部旅具検査場新築（西海岸通り埋立地）		
13.12	港湾行政一元化（税関、港務部、植物検査所統合）	13.9	戸畑市制施行
14.5	大臣官房臨時建築課門司出張所廃止、営繕管財局門司出張所設置、税関長が所長兼務	14.3	ラジオ放送開始

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
大正 15.4	「関税定率法」改正（別表を改正し、原則従量税化）		
昭和			
2.3	徳山税関支署庁舎新築		
2.9	本関「門司税関合同庁舎」完成（3代目）		
2.11	門司税関新浜町事務所設置		
2.12	萩税関監視署廃止、萩税関支署設置	2.12	萩港開港
2.12	佐須奈税関支署、鹿見税関支署廃止、佐須奈税関監視署、門司税関大連出張所事務所設置（S19.1廃止）	2.12	佐須奈港、鹿見港閉港
3.8	萩税関支署庁舎新築		
3.12	門司税関青江監視所設置		
4.2	大連航路乗船検査開始		
4.7	門司税関1号上屋竣工		
		4.10	世界大恐慌
		5.1	金輸出解禁
6.2	門司税関大里事務所設置		
6.3	下関出張所庁舎新築		
6.4	門司税関彦島事務所設置	6.4	八幡市藤田地先埋立工事着工
		6.9	門司港西海岸修築工事竣工（1万トン級船舶7隻が係留可能）
		6.9	満州事変勃発（柳条湖事件）
		6.12	金輸出再禁止
7.1	税関曳船使用開始		
		7.5	五・一五事件
		7.11	西海岸外貿ふ頭完成
8.4	門司税関青江監視所を津久見監視所に改称	8.3	日本が国際連盟を脱退
		9.2	日本製鐵株創立
10.5	門司税関津久見税関監視所、同佐賀税関監視署廃止、門司税関津久見税関監視署設置		
10.11	㈱浅野小倉製鋼所構内派出所設置		
11.1	若松税関支署検疫所開所	11.2	二・二六事件
11.4	長崎税関細島監視署設置、同呼子監視署廃止	11.2	朝鮮セメント株（現宇部興産株）設立
11.8	門司税関関税相談所開設	11.5	小倉港開港
		11.9	関門鉄道トンネル着工
12.5	門司税関案内所開設	11.10	宇部曹達工業株（現セントラル硝子株）創立
12.9	門司税関小倉事務所設置	12.6	三井物産株門司支店竣工
		12.7	日中戦争（盧溝橋事件）
13.3	門司税関関税相談所を門司税関貿易相談所と改称		
13.4	宇部税関支署設置（宇部市役所内）	13.4	宇部港開港、徳山港閉港
		13.5	門司港修築第2期工事着工
14.3	長崎税関細島監視署廃止、細島税関支署設置	14.1	苅田港修築工事着工

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
14.5	宇部税関支署庁舎竣工（初代）・移転	14.9	第二次世界大戦勃発（～S20）
15.3	門司税関唐戸事務所設置		
15.7	門司税関小倉事務所及び小倉税関監視署廃止、門司税関小倉出張所、同門司出張所、同小倉出張所、博多税関支署博多出張所及び同福岡第1飛行場出張所設置	15.7	門司、小倉、下関3港が合併、関門港となる
15.8	税関旗使用中止	15.9	日独伊三国同盟成立
16.4	大分税関監視署、津久見税関監視署は出張所となる		
16.7	細島税関支署油津税関監視署設置		
16.12	部埼・六連・大分・津久見・伊万里・豆敷・佐須奈・勝本・油津税関監視署廃止、門司税関部埼・六連・大分・津久見出張所、唐津税関支署伊万里出張所、厳原税関支署豆敷・佐須奈出張所、細島税関支署油津出張所及び長崎税関勝本出張所設置	16.12	太平洋戦争開戦（～S20）
16.12	官制改正（港則、檢疫事務→海務局）		
17.2	門司税関貿易相談所及び同案内所廃止		
17.4	青島定期船乗船検査開始	17.4	大里駅を門司駅に、門司駅を門司港駅に改称
		17.9	公文書に外国語使用禁止
		17.9	九州電気軌道(株)ほか4社の合併により西日本鉄道(株)設立
		17.11	関門鉄道トンネル開通
		17.11	外貿設備を内貿用に開放
17.12	若松税関支署廃止、門司税関若松出張所設置、門司駅出張所は門司港駅出張所に、福岡第1飛行場出張所は福岡飛行場出張所に改称	17.12	若松港を関門港に統合
18.3	門司税関海運挺身隊結成		
18.9	門司税関勤労報国隊結成		
18.9	門司税関部埼出張所、厳原税関支署佐須奈出張所廃止		
18.10	門司税関唐戸事務所廃止		
18.11	「税関官制」廃止、門司・長崎税関と門司海務局を統合し、門司海運局を設置		
18.11	博多税関支署は門司海運局福岡支局となる		
18.11	徳山税関支署は門司海運局徳山支局となる		
18.11	宇部税関支署は門司海運局宇部支局となる		
19.1	門司海運局徳山支局は広島海運局（徳山支局）に移管		
20.5	大分出張所は「支局」に、津久見支局が「出張所」になる		
20.5	仙崎出張所設置		
20.6	門司海運局が九州海運局と改称		
20.6	本局（本関）旅具検査場焼失		
20.7	徳山支局庁舎焼失	20.8	広島・長崎に原爆投下
		20.8	ポツダム宣言受諾、15日太平洋（第二次世界大戦）戦争終結
20.9	本局（本関）合同庁舎のほとんどを米軍が接收		
20.10	邦人引揚、在留外人送還関係業務開始	20.10	国際連合創設
		21.2	岩国空港に英連邦空軍及び米空軍が進駐
21.6	1日、税関官制を公布、門司税関再開 全国に6税関（横浜、神戸、大阪、名古屋、門司、函館）を設置		

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
21.6	門司税関は、九州及び山口県を管轄、長崎・博多・徳山・唐津・佐世保・厳原・三池・三角・鹿児島に税関支署を設置（本関直轄出張所10、本関直轄監視署6、支署出張所4、支署監視署27）		
21.9	連合国軍の本関合同庁舎接收解除		
21.11	博多支署庁舎焼失		
22.5	門司税関若松出張所廃止、若松税関支署設置	22.	下関港第一突堤外貿ふ頭完成
22.5	徳山税関支署室津監視署設置	22.5	日本国憲法施行
22.5	本関貴賓室を米軍接收		
22.9	門司税関津久見監視署廃止、門司税関津久見出張所、岩国税関支署、徳山税関支署下松出張所設置	22.8	制限付民間貿易再開
22.9	徳山税関支署室津監視署は岩国税関支署に移管		
23.8	別府出張所庁舎購入	23.1	岩国港、徳山下松港開港（下松港が徳山港に編入）
23.8	協和発酵工業（株）防府工場構内派出所設置	23.2	戦後初の外国貿易船「海地号」門司入港
23.12	徳山税関支署庁舎新築	23.5	門司海上保安本部設置
24.3	神湊監視署庁舎、新浜分室庁舎新築	24.1	関門港西口、博多港掃海完了、安全宣言
24.5	岩国税関支署室津監視署廃止、同上ノ関監視署、厳原税関支署比田勝監視署、同佐賀監視署設置	24.4	対米ドル為替レート設定（US\$1=360円）
24.12	油津監視署庁舎購入	24.6	津久見港、細島港開港
25.5	門司税関吉見監視署、同小野田監視署、同部埼監視署、同中津監視署廃止、同佐伯監視署設置	24.9	対英ポンド為替レート設定
25.8	本関東見張室を米軍接收	24.12	関門港東口掃海完了、航行安全宣言
25.8	門司税関津久見出張所廃止、津久見税関支署、若松税関支署八幡出張所設置	24.12	徳山下松港安全宣言
26.4	「関税定率法」税率改正（従量税を原則従価税に改める）	24.12	輸出民間貿易（民間自由輸出貿易）再開
26.6	鹿児島税関支署細島出張所廃止、細島税関支署、旭化成工業（株）レーヨン工場保税工場構内派出所設置（延岡市）、鹿児島税関支署宮崎監視署、同油津監視署は細島税関支署に移管、佐世保税関支署武生水監視署、同勝本監視署は厳原税関支署に移管	25.1	民間自由輸入貿易再開
26.7	上本町庁舎購入	25.6	朝鮮動乱（朝鮮戦争）始まる（～S28.7休戦） 米軍西海岸ふ頭接收
		25.8	対共産圏向け戦略物資輸出禁止
		25.9	岩国空港に英海軍、米空軍及び米海軍部隊が派遣される
		26.	関門港が特定重要港湾に指定、徳山下松港、博多港、厳原港、荻田港、宇部港、唐津港、伊万里港、大分港、津久見港及び細島港が重要港湾に指定
		26.2	台湾バナナ門司に戦後初入荷
		26.9	サンフランシスコ講和条約、日米安全保障条約調印

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
26.10	板付飛行場を米軍・民間共同使用開始		
26.10	本関旅具検査場新築		
		27.2	佐賀関港安全宣言
		27.2	岩国港、油津港が重要港湾に指定
		27.2	佐伯港安全宣言
27.3	監視艇「はやと」配備		
27.4	博多税関支署庁舎新築		
		27.6	岩国空港が税関空港に指定
27.7	津久見税関支署佐伯監視署廃止、同佐伯出張所、同佐賀関監視署設置、門司税関六連出張所廃止	27.8	国際通貨基金（IMF）加盟
		27.9	細島臨海工業地帯造成事業着手
27.10	富士デベロプメント構内派出所設置		
27.11	大久保監所新築		
27.11	11月28日を「税関記念日」と制定		
27.12	監視艇「すほう」（初代）配備		
		28.2	テレビ放送開始
28.3	佐須奈監視署庁舎購入、武生水監視署庁舎新築		
28.3	監視艇「ながと」（初代）配備		
28.6	佐伯出張所庁舎財務局から所管換え	28.5	田野浦第1・2期修築工事着工（S30.3完成）
		28.6	門司大水害
28.8	門司税関から長崎税関が分離・独立 門司税関は、若松・博多・岩国・徳山・唐津・厳原・津久見・細島の各支署からなる	28.7	朝鮮戦争休戦協定調印
28.9	門司税関門司外郵出張所、同下関外郵出張所設置、細島税関支署油津監視署廃止、同油津出張所設置、門司税関下関出張所、同須佐監視署、同特牛監視署、同伊上監視署、博多税関支署博多港出張所、同新宮監視署廃止		
29.2	若松税関支署庁舎改築		
29.3	監視艇「つしま」（初代）配備		
29.7	「関税法」全部改正（保税倉庫法等の統合）施行	29.7	佐伯港、油津港が開港
29.8	岩国税関支署岩国空港出張所設置、協和醗酵工業(株)防府工場内派出所と富士デベロプメント構内派出所を統合、徳山税関支署防府出張所設置、津久見税関支署佐賀関監視署廃止、同佐賀関出張所設置		
30.3	監視艇「くろかみ」配備		
30.3	小倉出張所庁舎購入		
30.8	門司税関宇部出張所廃止、宇部税関支署設置、門司税関下関出張所廃止、下関税関支署設置（門司税関萩出張所、同仙崎出張所、同下関外郵出張所及び小串監視署は、下関税関支署管轄下となる）、細島税関支署油津出張所廃止、油津税関支署設置、厳原税関支署琴監監視署設置	30.8	小森江地区修築工事着工
		30.9	関税および貿易に関する一般協定（GATT）加盟発効
31.3	岩国税関支署庁舎竣工		
31.3	監視艇「ひうが」配備		
31.5	厳原支署武生水監視署が郷ノ浦監視署となる	31.5	板付飛行場（現福岡空港）が税関空港に指定
31.6	博多税関支署板付出張所設置		
31.12	細島税関支署宮崎監視署廃止		
32.3	旭化成工業(株)レー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	32.3	出光興産(株)徳山製油所完成
32.4	「とん税法」及び「特別とん税法」施行		

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
32.4	津久見税関支署佐伯出張所廃止、佐伯税関支署設置		
33.2	防府出張所庁舎竣工	33.1	岩国空港、米海兵隊岩国航空施設となる
33.8	八幡出張所戸畑分室設置	33.3	関門国道トンネル開通
		33.9	三井石油化学工業(株) (現三井化学(株)) 岩国大竹工場完成
34.2	宇部税関支署庁舎竣工 (2代目)	34.	下関港第二突堤埋立完成
		34.4	佐賀関港開港
34.9	若松税関支署戸畑出張所設置、津久見税関支署別府出張所廃止、同別府監視署設置、下関税関支署小串監視署廃止	34.6	三田尻中関港、重要港湾に指定
		34.9	八幡製鐵(株)戸畑製造所1号高炉火入れ
35.2	片上船員詰所設置	34.10	荏田港臨海工業用地1号埋立地造成工事再開 (S40.3完成)
35.4	「関税暫定措置法」施行		
35.4	厳原税関支署豆酛監視署を同浅藻監視署と改称	35.12	国民所得倍増計画発表
36.3	関税率表の全面改正 (ブラッセル関税分類品目表に準拠)、関税割当制度、緊急関税制度を導入		
36.3	監視艇「くじゅう」配備	36.4	門司港管理組合発足
36.6	岩国税関支署上関監視署は徳山税関支署に移管		
36.11	関税局設置、税関長官房を総務部と改称	37.7	岩国空港が正式に米海兵隊航空基地となる
37.4	油津税関支署福島監視署設置、厳原税関支署勝本監視署廃止	37.9	若戸大橋開通
		37.11	新門司臨海工業用地造成着工
		37.11	L T貿易開始 (日中民間貿易)
38.4	徳山税関支署光出張所設置、下関税関支署仙崎出張所廃止、同仙崎監視署設置、唐津税関支署伊万里監視署廃止	38.2	北九州市発足 (門司・小倉・戸畑・八幡・若松の5市合併)
39.3	小倉出張所庁舎新築	38.12	日韓定期航路開設 (小倉・下関)
		39.4	門司港、小倉港、洞海港の統合による「北九州港」の
40.3	監視艇「かしい」配備	39.4	北九州港管理組合発足
40.3	徳山税関支署光出張所庁舎竣工	39.4	I M F 8 条国移行
40.4	博多税関支署福岡外郵出張所、唐津税関支署伊万里監視署設置、厳原税関支署琴監視署廃止	39.4	経済協力開発機構 (O E C D) 加盟
		39.4	九州石油(株) (現新日本石油(株)) 大分製油所操業開始
		39.6	関税協力理事会 (C C C) に加盟
		39.6	中華人民共和国から第1船「燎原号」門司港入港
		39.10	東海道新幹線開通
		39.10	第18回オリンピック東京大会開幕
		39.11	国鉄関門鉄道連絡船廃止
		39.11	日本銀行北九州支店が門司から小倉へ移転
		40.3	小倉空港再開 (昭和48年北九州空港に改称)
		40.4	大分港開港、徳山下松港が特定重要港湾に指定

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
41.3	戸畑出張所庁舎新築		
41.3	旧福岡港湾合同庁舎竣工、旧厳原税関支署庁舎竣工		
41.4	若松税関支署八幡出張所、同戸畑出張所廃止、門司税関八幡出張所、同戸畑出張所設置、下関税関支署大和町出張所、同六連監視署設置、博多税関支署前原監視署廃止	41.4	三田尻中関港開港、光港が徳山下松港に編入され開港
41.10	博多税関支署福岡外郵出張所を博多税関支署博多外郵出張所と改称	41.4	関門港開港港域拡張（六連地区追加）
41.10	関税の「申告納税制度」導入		
42.3	若松税関支署庁舎新築		
42.3	監視艇「めかり」配備	42.4	北九州港新浜外貨ふ頭整備工事完了
42.6	「簡易税率」施行	42.5	岩国木材コンビナート貯木場完成
42.7	博多税関支署西戸崎監視署、唐津税関支署呼子監視署、厳原税関支署鹿見監視署、同佐賀監視署、同浅藻監視署廃止	42.6	伊万里港開港
42.9	「通関業法」施行		
42.12	第1回通関士試験実施	42.10	福岡空港ターミナルビル（現第1）起工（S43.7一部供用開始）
43.1	「事後調査制度」導入	43.1	下関細江埠頭造成着工（S48完成）
43.3	監視艇「いき」配備		
43.3	八幡出張所庁舎新築、下関港湾合同庁舎竣工	43.4	荻田港開港
43.4	門司税関荻田出張所設置、下関税関支署庁舎移転、下関税関支署大和町出張所廃止、同港町出張所設置、唐津税関支署伊万里監視署廃止、同伊万里出張所設置	43.6	下関南風泊水産加工基地着工（S46.3完成）
44.3	西海岸分室庁舎新築	43.10	佐伯港植物防疫港に指定
44.3	細島港湾合同庁舎竣工		
44.3	監視艇「ちくぜん」配備	44.4	平生港開港
44.4	徳山税関支署平生出張所設置	44.8	田野浦コンテナターミナル着工
44.10	監視艇「はやかぜ」配備	44.10	箱崎・香椎地区埋立工事着工
45.3	岩国港湾合同庁舎竣工	44.11	響灘臨海工業用地造成工事着工
45.5	徳山税関支署上関監視署廃止、佐伯港港湾合同庁舎竣工	44.11	西部石油(株)山口製油所操業開始
46.4	門司税関戸畑出張所、若松税関支署廃止、戸畑税関支署、同若松出張所設置、八幡出張所は戸畑税関支署移管、津久見税関支署大分出張所、津久見税関支署廃止、大分税関支署、同津久見出張所設置、佐賀関出張所、別府監視署は大分税関支署移管	45.3	日本万国博覧会（EXPO '70）開幕
46.8	「一般特惠関税制度」導入	45.3	日航機よど号ハイジャック事件（福岡空港）
46.10	監視艇「くにさき」配備	45.3	新日本製鐵(株)発足（八幡製鐵(株)と富士製鐵(株)が合併）
		45.5	佐伯港、重要港湾に指定
		45.6	下関・釜山間に「関釜フェリー」就航（我が国初の国際フェリー）
		46.5	関門港港域拡張（南風泊追加）
		46.6	西日本初となるコンテナターミナル「田野浦コンテナターミナル」供用開始
		46.7	山口港開港

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和		46.12	スミソニアン合意（新為替レート）US\$1=¥308
47.4	徳山港湾合同庁舎、唐津港湾合同庁舎竣工	47.4	板付飛行場、米軍が全面返還
47.4	「保税地域自主管理制度」始まる	47.4	板付飛行場、運輸大臣の設置管理する空港として供用開始（「板付」を「福岡」に改称）
		47.4	外貨集中制度廃止
47.5	沖縄地区税関設置	47.4	新日本製鐵(株)大分製鉄所1号高炉火入れ
47.5	博多税関支署板付空港出張所廃止、福岡空港税関支署設置、油津税関支署廃止、細島税関支署油津出張所設置、油津税関支署福島監視署は細島税関支署に移管	47.5	沖縄本土復帰
47.7	門司税関田野浦出張所、宇部税関支署阿知須出張所設置	47.5	関門港港域拡張（響灘拡張）
47.7	下関地区総合監視取締体制に移行	47.7	門司1・2号岸壁及び背後施設米軍から全面返還
		47.9	日中国交樹立
		47.10	津久見港、検疫港指定解除
		47.12	輸入承認制、ほぼ全面的廃止
		47.12	福岡空港貨物ターミナル完成
		48.2	外国為替変動相場制へ移行
		48.5	岩国・室の木地区に木材専用岸壁完成
		48.10	OPEC原油大幅値上（第1次石油危機）
		48.11	関門橋開通、北九州道路全面開通
		48.11	平生港総合一貫木材コンビナート完成
49.3	監視艇「つるみ」、監視艇「さんよう」配備	49.3	新関門鉄道トンネル完成
		49.7	宇部港港域拡大（小野田沖の編入追加）
		49.10	関釜フェリーによる自動車の韓国乗り入れ禁止
		50.3	山陽新幹線 岡山ー博多間開通
50.6	大分税関支署庁舎新築	50.4	日産自動車(株)九州工場（一部稼働開始）
50.9	萩出張所庁舎新築（萩港湾合同庁舎）		
51.3	監視艇「かんもん」配備		
51.7	本関仮庁舎に移転		
52.3	監視艇「あきよし」配備		
52.7	「NACCS（通関情報処理システム）特例法」施行	52.5	西日本総合展示場オープン
		53.3	岩国空港の税関空港取消
53.8	税関の「航空貨物通関情報処理システム（Air-NACCS）」稼働開始	53.5	成田国際空港が税関空港に指定
		54.	第2次石油危機
54.3	監視艇「ながと」（2代目）配備	54.2	関門港港域拡張（太刀浦地区の編入）
54.5	門司港湾合同庁舎竣工	54.5	福岡空港の日曜日便乗入れ開始
54.7	岩国税関支署岩国空港出張所廃止	54.5	北九州市が中国旅大市（現・大連市）と友好都市締結
55.3	門司港湾合同庁舎付属棟（車庫、武道場等）竣工		
55.3	監視艇「ちくし」新造		
55.3	平生港湾合同庁舎竣工		
55.4	下関税関支署仙崎監視署廃止（現存は、六連、神湊、郷ノ浦、佐須奈、比田勝、竹敷、別府、福島の8か所）		
55.11	ワシントン条約の60番目の締約国となる	55.9	イラン・イラク戦争開戦
		55.11	太刀浦第1コンテナターミナル供用開始

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
昭和			
56.1	「新関税評価制度」導入		
56.2	福岡地区の独身寮として「春日寮」C B2階建所管換え		
56.3	伊万里港湾合同庁舎竣工		
56.3	監視艇「すほう」（2代目）新造		
		56.4	福岡空港国際線旅客ターミナルビル（現第3ターミナル）供用開始
56.6	武器等の輸出規制に係る審査の充実強化実施（原則二審制の実施、輸出申告書様式改正、非該当証明書制度の新設）		
56.10	福岡空港税関支署新庁舎竣工（官民共有）	56.12	東洋工業株式会社（現マツダ株式会社）防府中関工場稼働開始
57.1	OTO「市場開放問題苦情処理推進本部」発足		
57.3	監視艇「ひうが」新造（S58.3神戸税関に所属換え）		
57.3	福岡空港税関支署にX線検査装置導入		
57.4	輸入通関手続に関する改善5項目（事後審査制の導入、包括審査制の採用、輸入申告書添付書類の簡素・合理化、分類不統一の防止）の実施		
57.9	苅田港湾合同庁舎竣工	57.9	東洋工業株式会社（現マツダ株式会社）防府西浦工場、乗用車の生産開始
		57.11	博多箱崎ふ頭コンテナターミナル供用開始
58.3	監視艇「つしま」（2代目）新造		
58.4	「包括保税運送制度」新設		
		58.5	釜関フェリー就航、フェリー関釜・フェリー釜関の2隻体制により、平日毎日運行を開始
58.7	下松・光出張所の監視事務を徳山税関支署に統合、下関税関支署の監視艇を本関に統合		
59.4	「歳入歳出電算システム」導入		
59.7	戸畑税関支署八幡出張所、細島税関支署延岡出張所、下関税関支署六連監視署廃止		
59.8	博多税関支署松崎職員宿舎（寮）竣工		
59.10	小倉港湾合同庁舎竣工	59.10	白島石油備蓄基地建設着工
		59.11	博多港北米定期航路開設
60.1	通関レート、テレホンサービス開始（～H13.5）	60.1	北九州市都市モノレール開業
60.4	「通関士審査制度」導入	60.3	公務員定年制施行
60.5	ワシントン条約該当貨物の通関官署の指定	60.4	専売制度改革、たばこの輸入自由化
60.7	博多税関支署神湊監視署廃止		
60.8	上本町庁舎引渡し		
		60.9	先進5カ国蔵相会議「G5」開催される（プラザ合意）
61.1	免税売店販売品目追加（化粧品、身近細貨類、サンダラス、旅行バッグ）	61.1	苅田港無線検査港に指定（検査法）
		61.1	米国向鉄鋼輸出自主規制実施
61.3	門司税関研修宿泊所「風師寮」竣工	61.2	博多港欧州定期航路開設
		61.6	博多港ニュージーランド定期航路開設
		61.7	西海岸1期1工区公有水面埋立完工
62.4	「九州・山口の貿易」長崎税関と共同作成	62.3	防府三田尻大橋完成
		62.4	博多港を豪州定期航路の積荷港に指定
62.7	細島税関支署福島監視署廃止	62.4	大分液化ガス共同備蓄基地操業開始
		62.8	太刀浦第2コンテナターミナル一部供用開始

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
<b>昭和</b>			
62.11	田野浦出張所新庁舎竣工（監視部第3部門と入居）		
62.12	笠戸監所廃止		
63.1	国際統一商品分類HSの導入		
63.6	下関税関支署綾羅木町職員宿舎（寮）竣工	63.6	下関港国際ターミナルビル供用開始
63.7	下関税関支署港町出張所廃止、厳原税関支署佐須奈監視署廃止	63.8	関釜・釜関フェリーにより毎日運行（週7便）となる
		63.8	イラン・イラク戦争停戦
		63.8	岩国市営水面貯木場完成
		63.9	福岡空港新国際貨物上屋供用開始
63.10	下関港湾合同庁舎2号館竣工	63.10	太刀浦第2コンテナターミナル供用開始
		63.12	門司港駅の駅舎が国の重要文化財に指定
		63.12	北九州市が韓国の仁川広域市と姉妹都市締結
<b>平成</b>			
1.1	第2、第4土曜日閉庁方式導入		
1.4	税関収納事務電算処理システム稼働開始	1.3	アジア太平洋博覧会-福岡'89開催
1.4	納期限延長制度導入	1.4	消費税導入
1.4	貿易統計オンラインシステム(COSMOS)稼働開始	1.4	太刀浦第2ターミナルCFS稼働開始
		1.6	中国北京の天安門事件
		1.8	北九州港開港100周年（明治22年：特別輸出港指定から）
1.10	「門司税関名誉署長」を山口県長門地区に新設	1.9	比田勝～釜山「あをしお」就航
		1.11	ベルリンの壁崩壊
2.2	門司税関初の「税関展」開催	2.1	博多港コンテナ欧州航路荷受港に指定
2.3	門司税関麻薬探知犬管理センター設置、福岡空港に麻薬探知犬導入	2.3	旧門司三井倶楽部が国の重要文化財に指定
		2.3	宇部港、特定港（木材輸入港：植物検疫港）に指定（植物検疫法）
2.7	厳原税関支署竹敷監視署廃止	2.7	博多港、特定重要港湾に昇格
		2.8	イラクによるクウェート侵攻に伴う経済制裁の実施（イラク、クウェートに対する輸出入禁止措置）
		2.10	東西ドイツ統一
		2.12	博多～釜山間定期旅客船「かめりあ」就航
3.4	「予備審査制」の実施	3.1	湾岸戦争突入
3.7	大分税関支署別府監視署廃止	3.3	博多～釜山間高速旅客船「ビートルII」が就航
3.7	徳山、戸畑税関支署監視部門の当直制の廃止	3.4	徳山港コンテナターミナル開設
3.8	厳原地方合同庁舎竣工		
3.10	税関の「海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）」及び「通関情報総合判定システム（CIS）」稼働開始		
3.11	監視艇「はやかぜ」退役	3.11	関門港港域拡張（新門司地区を編入）
		3.12	ソビエト連邦崩壊、ロシアなど11か国による独立国家共同体（CIS）創立
4.4	「総合保税地域制度」の創設	4.4	大分空港が税関空港に指定
4.4	大分税関支署大分空港分室を設置（H4.6廃止）	4.5	国家公務員完全週休二日制移行
4.7	税関機構改革実施（総務部、監視部、業務部、調査保税部の新4部体制を確立）、大分税関支署大分空港出張所設置、厳原税関支署郷ノ浦監視署廃止		

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
平成			
4.9	監視艇「くにさき」退役	4.10	下関港岬之町コンテナターミナル完成
		4.12	トヨタ自動車九州㈱操業開始
5.3	対外広報紙「CUSTOMS-TODAY」創刊（～H12）	5.3	福岡市営地下鉄（博多～福岡空港線）開業
5.4	門司税関資料展示室開設	5.3	北九州港地域が輸入促進地域（FAZ）に指定
5.4	密輸110番のフリーダイヤル化（0120-046-157）	5.4	博多港国際ターミナル供用開始
5.6	日本関税協会門司支部及び保税部会と麻薬密輸防止のための協力関係を目的とした「覚書（MOU）」を締結		
5.7	伊万里出張所において、伊万里港福島地区の一部業務処理開始		
5.9	「輸出入貨物に係る物流動向調査」実施（以後毎年3月、9月実施）		
5.10	門司税関でCIS（通関情報総合判定システム）が稼働開始		
6.3	門司税関麻薬探知犬管理センター竣工・移転	6.3	下関港地域及び大分港地域が輸入促進地域（FAZ）に指定
6.3	監視艇「ぶんご」配備	6.3	対共産圏輸出統制委員会（COCOM：ココム）解散
6.4	保税上屋と保税倉庫を一本化し保税蔵置場を新設	6.4	香椎パークポートコンテナターミナル供用開始
6.5	監視艇「つるみ」、「さんよう」退役	6.9	関西国際空港が税関空港に指定
6.10	「門司税関・北九州市行政懇話会」設置	6.10	新北九州空港本格着工
		6.12	旧門司税関改修完成
		7.1	阪神・淡路大震災発生
7.2	Sea-NACCSが関門港及び博多港で稼働開始、Air-NACCSが福岡空港で稼働開始	7.1	WTO協定が発効
7.3	福岡地区の独身寮「松崎寮」竣工	7.2	福岡市で、APEC税関手続小委員会開催
7.3	外郵便輸入事務電算処理システム「COMTIS」が博多外郵便出張所で稼働開始		
7.3	「下関地区税関行政懇話会」設置		
7.6	「全国税関名誉署長会議」開催	7.8	ユニバーシアード福岡大会開催
7.9	下関支署で通年通関体制整備		
7.10	旅具通関事務電算システム「ACTIS」が福岡空港で稼働開始		
7.12	「門司税関・大分県行政懇話会」設置		
7.12	門司税関初のパッシブドッグ配備		
8.2	「全国統一密輸ダイヤル（0120-461-961）」の設置	8.3	北九州市が響灘環黄海圏ハブポート構想策定
8.4	旧門司税関「税関コーナー」設置	8.4	三田尻中関港、無線検疫対象港に指定（検疫法）
8.6	門司地区の独身寮「西海岸寮」竣工	8.4	北九州国際物流センター（KID）供用開始
8.7	若松港湾合同庁舎竣工	8.6	福岡空港でガルーダインドネシア航空機墜落事故発生
8.9	宇部地方合同庁舎竣工	8.7	山口県国際総合センター（海峡メッセ下関）オープン
8.10	徳山港でSea-NACCSが稼働開始	8.8	白島石油備蓄基地完成
		8.11	大分港大在コンテナターミナル供用開始
		8.12	ペルー日本大使館公邸人質占拠事件（～H9.4）
9.2	NACCSとFAINS（輸入食品監視支援システム：厚生省）とのインターフェース化実施	9.2	伊万里コンテナターミナル完成
9.3	門司税関ホームページを開設	9.3	小倉コンテナターミナル供用開始
9.4	監視艇「あきよし」退役	9.4	香椎パークポート外貿2バースの供用開始（1期）

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
平成			
9.4	外郵便輸入事務電算処理システム（COMTIS）門司・下関外郵便出張所に導入	9.4	地方消費税導入
9.4	NACCSとANIPAS（動物検疫検査手続電算処理システム：農林水産省）とのインターフェース化実施		
9.4	NACCSとPQ-NETWORK（輸入植物検査手続電算処理システム：農林水産省）とのインターフェース化実施		
9.4	門司税関ホームページに「門司税関貿易統計」を開設	9.5	アジア開発銀行（ADB）福岡総会の開催
9.6	門司税関関門地区麻薬探知犬管理センター竣工		
9.7	門司税関麻薬探知犬管理センターを門司税関福岡地区麻薬探知犬管理センターに改称、宇部税関支署阿知須出張所廃止	9.7	香港がイギリスから中国に返還される
9.10	関税等に過少申告加算税及び無申告加算税制度を導入	9.10	油津港無線検疫対象港に指定
9.10	輸出入通関部門における業務処理体制の見直し、輸出入部門の統合を実施（本関、田野浦、下関、博多、福岡空港）		
9.10	「門司税関名誉署長」を長崎県壱岐地区に新設	9.12	響灘大水深港湾整備事業（ひびきコンテナターミナル）着工
		9.12	厳原港国際ターミナル竣工
10.1	「門司税関・福岡市行政懇話会」設置	10.1	下関～青島間定期旅客船「ゆうとぴあ3」就航
		10.2	第18回冬季オリンピック長野大会
10.4	監視艇「かんもん」退役	10.3	伊万里港、検疫指定港（家畜伝染病予防法）
		10.4	アジア・太平洋・インポートマート（AIM）供用開始
		10.5	博多～釜山間高速旅客船「ジェビ」就航により「ビートルII」と併せて2隻体制
10.7	平生出張所において、柳井港・大島地区における一部業務処理開始	10.8	関釜フェリーに新造船「はまゆう」就航
10.11	貿易統計閲覧システム（COMETS）導入	10.11	油津港東公共岸壁供用開始、大型ウッドチップ船の入港開始
11.2	門司税関ネットワークが稼働開始	11.5	福岡空港新国際線ターミナルビル、福岡空港庁舎供用開始
11.4	福岡空港支署庁舎竣工	11.5	福岡空港国際貨物ビル供用開始
11.6	佐伯税関支署廃止	11.7	厳原～釜山間不定期旅客船「SEA FLOWER」就航
11.7	大分税関支署佐伯出張所設置、門司外郵便出張所、下関税関支署下関外郵便出張所廃止		
11.10	新Sea-NACCS及び新CIS稼働開始（全官署に導入）		
11.10	監視艇「げんかい」配備		
11.12	監視艇「ながと」退役		
12.6	門司税関ネットワークホームページ「M.net」稼働	12.7	九州・沖縄サミット（主要国首脳会議）開催
13.1	中央省庁再編 大蔵省から財務省へ		
13.2	税関への大型X線検査装置導入開始		
13.3	「簡易申告制度」（H21「特例輸入申告制度」に改称）導入	13.9	米国で同時多発テロ事件（9.11テロ事件）
13.8	税関モニター制度を新設		
13.10	宇部税関支署にAir-NACCS導入		
13.11	監視艇「ちくし」退役、監視艇「あさひ」配備		
14.1	「門司税関・宮崎県行政懇話会」設置	14.1	欧州単一通貨「ユーロ」（紙幣・通貨）流通開始
14.3	監視艇「すほう」（2代目）退役		
14.4	細島税関支署宮崎空港出張所を設置	14.4	宮崎空港が税関空港に指定

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
平成			
14.4	監視艇「ひびき」配備		
14.6	唐津税関支署、唐津税関支署伊万里出張所廃止		
14.7	伊万里税関支署、伊万里税関支署唐津出張所を設置	14.11	日シンガポール経済連携協定（EPA）発効
15.3	海上コンテナ安全対策（CSI）の試験的实施	15.3	イラク戦争勃発
15.3	税関手続申請システム（CuPES）稼動		
15.3	博多税関支署にAir-NACCS導入		
15.4	門司税関博多地区国際貨物検査センター開所	15.5	中国・香港を中心にSARSが大流行
15.7	徳山税関支署下松出張所廃止		
15.7	宮崎空港出張所管轄区域の変更（4市4郡へ）		
15.7	「税関の執務時間外における通関体制」の本格実施		
15.7	輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化が実現		
15.9	「到着即時輸入許可制度」実施	15.9	博多港アイランドシティコンテナターミナル供用開始
15.12	津久見出張所、津久見港湾合同庁舎に移転		
16.3	関税・消費税等の納付に係るマルチペイメントネットワーク開始		
16.3	門司税関ホームページに英語版を設置		
16.3	福岡港湾合同庁舎竣工		
16.4	門司税関北九州地区国際貨物検査センター開所		
16.5	大分税関支署にAir-NACCS導入		
16.7	大分税関支署佐賀関出張所廃止	16.9	平生港田名埠頭供用開始
		16.10	新潟県中越地震発生
		16.11	ダイハツ車体(株)大分工場が操業開始
		16.12	インドネシア・スマトラ沖地震発生
17.1	「事前旅客情報システム（AIPS）」導入	17.1	山口港閉港
17.3	監視艇「つしま」（3代目）配備	17.2	中部国際空港が税関空港に指定
17.4	監視艇「つしま」（2代目）退役	17.3	福岡県西方沖地震、インドネシア・スマトラ島沖地震発生
17.10	「輸出事後調査制度」及び「重加算税制度」導入	17.4	ひびきコンテナターミナル供用開始
18.2	車載式後方散乱線エックス線検査装置（バックスキャッター）導入	17.4	日メキシコ経済連携協定（EPA）発効
18.3	「特定輸出申告制度」導入	18.3	新北九州空港が（現：北九州空港）税関空港に指定
18.3	「税関業務の業務・システムの最適化計画」策定	18.3	平生港田名埠頭上屋竣工
18.6	輸出禁止貨物新設	18.5	インドネシア・ジャワ島中部地震
18.7	税関機構の見直しによる新4部（総務部、監視部、業務部、調査部）体制発足	18.7	日マレーシア経済連携協定（EPA）発効
19.2	「マニフェスト等の入港前事前報告制度」導入	19.2	日シンガポール経済連携協定（EPA）改定議定書発効
19.3	博多税関支署博多外郵出張所が博多区から東区へ移転	19.3	小倉コンテナターミナル閉鎖
19.4	博多税関支署博多外郵出張所が博多税関支署福岡外郵出張所に名称変更	19.7	新潟中越沖地震発生
		19.9	日チリ経済連携協定（EPA）発効
		19.9	日シンガポール経済連携協定（EPA）改定議定書発効
19.10	「特定保税承認制度」導入	19.10	厳原（比田勝）～釜山間定期旅客船「DREAM FLOWER」就航
		19.10	郵政民営化
		19.11	日タイ経済連携協定（EPA）発効
20.4	「認定通関業者制度」導入		

年月	門司税関・税関の主な出来事	年月	港湾・空港関係及び主な社会情勢等
平成			
20.4	「特定保税運送制度」導入		
20.4	臨時開庁制度の廃止、官署ごとの開庁時間を公示		
20.7	門司税関小倉出張所廃止	20.7	日インドネシア経済連携協定（EPA）発効
		20.7	日ブルネイ経済連携協定（EPA）発効
20.10	更改Sea-NACCSが稼働開始		
20.11	徳山税関支署防府出張所が防府地方合同庁舎に移転	20.12	日アセアン経済連携協定（EPA）発効
		20.12	日フィリピン経済連携協定（EPA）発効
		21.4	中津港開港

## 歴代門司税関長

代	氏名	期 間	代	氏名	期 間
1	笠原實太郎	明治42年11月 ~ 大正2年6月	32	中村 忠雄	昭和49年7月 ~ 昭和50年7月
2	川崎 軍治	大正2年6月 ~ 大正7年6月	33	海田 久義	昭和50年7月 ~ 昭和51年6月
3	古田 忠徳	大正7年6月 ~ 大正12年4月	34	安倍 基雄	昭和51年6月 ~ 昭和52年6月
4	永井 繁	大正12年4月 ~ 大正13年8月	35	柴田 俊彦	昭和52年6月 ~ 昭和53年6月
5	泉 至剛	大正13年8月 ~ 昭和4年2月	36	大地 弘士	昭和53年6月 ~ 昭和54年7月
6	金光 秀文	昭和4年2月 ~ 昭和11年2月	37	中野 靖	昭和54年7月 ~ 昭和56年6月
7	高橋 周三	昭和11年2月 ~ 昭和11年4月	38	伊藤 皇	昭和56年6月 ~ 昭和58年6月
8	井川 忠雄	昭和11年4月 ~ 昭和11年10月	39	小田切 貢	昭和58年6月 ~ 昭和59年6月
9	谷岡 勝美	昭和11年10月 ~ 昭和15年5月	40	諏訪園貞男	昭和59年6月 ~ 昭和60年6月
10	杉 基一	昭和15年5月 ~ 昭和17年12月	41	高橋 幸夫	昭和60年6月 ~ 昭和61年6月
11	服部 辰蔵	昭和17年12月 ~ 昭和19年6月	42	高橋 達男	昭和61年6月 ~ 昭和62年6月
12	野田 卯一	昭和19年6月 ~ 昭和20年5月	43	中島 達夫	昭和62年6月 ~ 平成元年6月
13	原 久一郎	昭和20年5月 ~ 昭和21年2月	44	植田 栄一	平成元年6月 ~ 平成2年6月
14	山本 章一	昭和21年2月 ~ 昭和21年7月	45	吉嶺 享二	平成2年6月 ~ 平成3年6月
15	太田 幸作	昭和21年7月 ~ 昭和23年10月	46	西潟 貞次	平成3年6月 ~ 平成4年6月
16	酒井 誠	昭和23年10月 ~ 昭和24年6月	47	成松 亮輔	平成4年6月 ~ 平成5年6月
17	吉田 清	昭和24年6月 ~ 昭和27年3月	48	黒澤 潤三	平成5年6月 ~ 平成6年6月
18	高橋 英夫	昭和27年3月 ~ 昭和27年12月	49	柿沼 孝光	平成6年7月 ~ 平成7年5月
19	中野 皎	昭和27年12月 ~ 昭和29年5月	50	小林 敏章	平成7年5月 ~ 平成8年7月
20	中平 栄利	昭和29年5月 ~ 昭和32年6月	51	野中 行男	平成8年7月 ~ 平成9年7月
21	木村 三男	昭和32年6月 ~ 昭和34年6月	52	森川 正夫	平成9年7月 ~ 平成10年6月
22	天野 四郎	昭和34年6月 ~ 昭和35年5月	53	田中 佑之	平成10年7月 ~ 平成11年7月
23	藤井 一	昭和35年5月 ~ 昭和38年5月	54	藤井 直樹	平成11年7月 ~ 平成12年6月
24	山本 松夫	昭和38年5月 ~ 昭和41年8月	55	阿部 裕司	平成12年6月 ~ 平成13年7月
25	丸山 幸一	昭和41年8月 ~ 昭和42年8月	56	原 一弘	平成13年7月 ~ 平成14年7月
26	林 克己	昭和42年8月 ~ 昭和44年9月	57	平田 俊介	平成14年7月 ~ 平成15年7月
27	岩田 善雄	昭和44年9月 ~ 昭和45年7月	58	地引 良幸	平成15年7月 ~ 平成16年7月
28	馬場 崇	昭和45年7月 ~ 昭和46年6月	59	富永 洋	平成16年7月 ~ 平成18年7月
29	元山 哲太	昭和46年6月 ~ 昭和47年3月	60	園田 潤	平成18年7月 ~ 平成19年7月
30	坂口 實雄	昭和47年4月 ~ 昭和48年6月	61	高橋麻志夫	平成19年7月 ~ 平成20年7月
31	森田 廣住	昭和48年8月 ~ 昭和49年7月	62	筒井 和人	平成20年7月 ~

管内年別貿易額推移表

区 分	輸 出	輸 入	対米ドル 為替レート (円)	
	価 額 (千円)	価 額 (千円)		
明治17年	57	84	明治4年 1ドル = 1円	
18年	28	31		
19年	141	65		
20年	104	367		
21年	154	342		
22年	279	584		
23年	800	1,599		
24年	1,643	1,004		
25年	1,703	803		
26年	2,797	579		
27年	3,949	595		
28年	4,530	836		
29年	6,429	1,234		
30年	8,405	2,643		
31年	10,361	2,403		2.0
32年	11,195	2,390		
33年	13,407	9,256		
34年	15,602	10,885		
35年	15,798	8,662		
36年	18,171	10,376		
37年	16,039	11,525		
38年	19,925	18,718		
39年	27,926	25,144		
40年	29,457	30,961		
41年	29,445	26,974		
42年	31,888	21,184		
43年	31,350	22,789		
44年	21,680	22,720		
大正元年	24,039	30,112		
2年	30,745	44,617		
3年	30,641	38,084		
4年	28,597	29,626		
5年	43,639	38,277		
6年	67,466	53,427		
7年	71,702	105,200		
8年	67,352	129,321		
9年	73,975	118,815		
10年	52,301	88,189		
11年	43,821	96,369		
12年	38,927	98,403		
13年	45,605	127,269		
14年	58,978	129,248		
昭和元年	56,843	131,745	3.5	
2年	52,588	124,268		
3年	59,343	148,319		
4年	56,071	155,086		
5年	60,199	129,914		
6年	45,508	84,581		
7年	51,257	91,591		
8年	74,667	131,280		
9年	81,315	157,792		
10年	97,950	199,160		
11年	99,593	210,646		
12年	500,618	359,482		
13年	151,597	280,027		
14年	220,513	371,582		
15年	228,197	383,947		
16年	192,674	325,326		
17年	175,141	215,872		
18年	146,058	258,862		
19年				
20年				

区 分	輸 出	輸 入	対米ドル 為替レート (円)
	価 額 (千円)	価 額 (千円)	
21年	317,674	169,465	3.5
22年	1,305,087	1,334,198	
23年	3,621,118	5,309,083	
24年	5,843,442	29,269,147	360.0
25年	11,360,532	34,677,856	
26年	18,014,413	66,131,845	
27年	32,389,847	82,274,781	
28年	29,429,360	75,165,861	
29年	27,766,719	67,147,345	
30年	35,132,080	81,392,978	
31年	38,511,384	106,234,432	
32年	43,823,377	161,500,660	
33年	48,431,454	109,527,317	
34年	49,875,450	129,336,739	
35年	69,223,353	161,961,785	
36年	78,050,287	214,612,078	
37年	86,208,811	200,899,701	
38年	100,631,597	226,380,639	
39年	121,723,025	273,268,303	
40年	168,403,086	293,699,561	
41年	184,345,823	318,986,816	
42年	200,848,144	403,058,322	
43年	226,744,798	403,016,286	
44年	269,946,827	444,431,424	
45年	315,461,161	534,490,543	
46年	372,885,853	530,118,702	
47年	391,113,411	492,666,126	
48年	491,974,668	715,595,326	272.2
49年	901,236,219	1,375,132,604	291.5
50年	884,897,355	1,264,757,550	296.8
51年	997,268,686	1,406,847,082	296.6
52年	1,196,155,285	1,481,922,688	268.5
53年	1,106,149,740	1,191,027,724	210.4
54年	1,255,447,480	1,751,312,233	219.1
55年	1,641,737,528	2,361,894,926	226.8
56年	1,787,254,616	2,411,205,220	220.5
57年	1,823,485,253	2,480,190,868	249.1
58年	1,863,665,871	2,321,643,457	237.5
59年	2,177,215,712	2,351,198,480	237.5
60年	2,210,292,834	2,271,089,590	238.5
61年	1,791,086,031	1,338,209,118	168.5
62年	1,658,201,688	1,342,588,331	144.6
63年	1,802,068,348	1,472,401,215	128.2
平成元年	2,005,419,567	1,760,766,893	138.0
2年	1,956,993,768	2,034,914,325	144.8
3年	2,070,432,135	2,043,107,488	134.7
4年	2,226,153,345	1,894,148,795	126.7
5年	2,144,292,506	1,691,469,140	111.5
6年	2,277,362,076	1,735,050,801	102.6
7年	2,656,249,894	2,018,942,938	94.0
8年	2,796,560,422	2,297,380,679	108.3
9年	3,275,371,196	2,541,549,246	120.4
10年	3,178,890,749	2,212,056,753	131.5
11年	3,056,311,191	2,236,021,875	114.4
12年	3,375,762,376	2,538,474,749	107.4
13年	3,298,400,409	2,633,740,207	121.0
14年	4,017,673,503	2,614,239,038	125.6
15年	4,353,506,781	2,764,432,953	116.4
16年	5,066,239,232	3,174,618,144	108.3
17年	5,579,793,180	4,030,309,499	109.6
18年	6,374,321,721	5,001,649,576	116.2
19年	7,463,401,675	5,653,048,337	117.9
20年	7,447,130,988	6,171,464,951	104.2

\* 1973年（昭和48年）2月より円は変動相場制に移行。

\* 対米ドル為替レート：税関長公示レートの年平均値

管内主要品輸出入品年別推移表

単位：百万円

	昭和25年		昭和26年		昭和27年		昭和28年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	11,361	総額	18,014	総額	32,390	総額	29,429
	鉄鋼	2,787	鉄鋼	5,920	鉄鋼	14,578	鉄鋼	5,629
	セメント	2,618	セメント	4,657	セメント	5,105	セメント	5,297
	化学肥料	1,592	化学肥料	1,625	化学肥料	2,375	化学肥料	3,968
	化学肥料	743	船	1,622	魚介類及び同調製品	1,798	船	3,937
輸入	魚介類及び同調製品	362	魚介類及び同調製品	945	石炭	1,751	石炭	1,713
	総額	34,678	総額	66,132	総額	82,275	総額	75,166
	米	10,811	鉄鉱石	9,246	鉄鉱石	17,057	石油及び同製品	11,378
	小麦	8,738	米	8,277	米	13,850	米	10,451
	砂糖	2,869	小麦	8,240	石炭	10,576	鉄鋼	8,624
	石油及び同製品	2,604	石油及び同製品	8,149	石油及び同製品	9,566	小麦	6,492
	鉄鋼	1,977	塩	7,491	小麦	6,581	砂糖	6,391

	昭和29年		昭和30年		昭和31年		昭和32年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	27,767	総額	35,132	総額	38,511	総額	43,823
	鉄鋼	11,165	鉄鋼	16,556	鉄鋼	14,259	鉄鋼	14,244
	セメント	5,832	セメント	6,513	セメント	10,828	セメント	11,195
	化学肥料	1,960	鉄道車両及び部分品	2,488	化学肥料	3,579	化学肥料	5,831
	無機化合物	1,037	化学肥料	2,274	タイヤ	1,214	船	1,303
輸入	石炭	983	紙	730	鉄道車両及び部分品	1,162	紙	1,225
	総額	67,147	総額	81,393	総額	106,234	総額	161,501
	石油及び同製品	10,323	鉄鋼	10,470	鉄鋼	20,411	鉄鋼	32,645
	米	8,505	石油及び同製品	10,100	石油及び同製品	13,969	石油及び同製品	26,889
	鉄鋼	7,602	米	10,029	鉄鋼	11,019	石炭	17,653
	小麦	7,058	小麦	8,269	石炭	9,900	鉄鋼	16,166
	石炭	5,954	石炭	5,110	小麦	7,866	小麦	7,843

	昭和33年		昭和34年		昭和35年		昭和36年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	48,431	総額	49,875	総額	69,223	総額	78,050
	鉄鋼	20,450	鉄鋼	20,694	鉄鋼	35,453	鉄鋼	32,579
	セメント	7,842	セメント	7,063	セメント	7,621	セメント	7,585
	化学肥料	6,384	化学肥料	6,590	化学肥料	3,957	化学肥料	4,334
	船	1,499	タイヤ・チューブ	1,725	タイヤ・チューブ	2,055	機械類	3,785
輸入	紙	1,188	無機薬品	1,105	鉄道車両及び部分品	1,990	タイヤ・チューブ	3,029
	総額	109,527	総額	129,337	総額	161,962	総額	214,612
	石油及び同製品	25,994	石油及び同製品	27,174	石油及び同製品	39,185	石油及び同製品	51,019
	鉄鋼	17,072	鉄鋼	18,893	鉄鋼	29,852	鉄鋼	37,503
	機械類	11,061	鉄鋼	12,437	鉄鋼	18,555	鉄鋼	25,365
	石炭	10,597	機械類	10,982	石炭	15,273	石炭	19,352
	小麦	7,049	石炭	10,097	生ゴム	7,726	小麦	7,237

	昭和37年		昭和38年		昭和39年		昭和40年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	86,209	総額	100,632	総額	121,723	総額	168,403
	鉄鋼	40,639	鉄鋼	49,317	鉄鋼	69,107	鉄鋼	90,896
	セメント	8,003	セメント	8,578	セメント	7,155	化学肥料	10,803
	鉄道車両及び部分品	4,077	化学肥料	6,434	化学肥料	6,539	タイヤ・チューブ	6,770
	はきもの類	3,755	鉄道車両及び部分品	4,767	無機化合物	4,482	セメント	6,022
輸入	化学肥料	3,194	タイヤ・チューブ	4,269	タイヤ・チューブ	4,254	無機化合物	5,752
	総額	200,900	総額	226,381	総額	273,268	総額	293,700
	石油及び同製品	58,008	石油及び同製品	67,323	石油及び同製品	77,710	石油及び同製品	85,396
	鉄鋼	34,924	鉄鋼	36,489	鉄鋼	44,329	鉄鋼	50,048
	石炭	21,379	石炭	17,380	石炭	18,360	石炭	23,401
	鉄鋼	9,454	砂糖	11,395	砂糖	12,565	鉄鋼	12,289
	鉄鋼	6,386	機械類	9,830	鉄鋼	12,030	非鉄金属	11,568

	昭和41年		昭和42年		昭和43年		昭和44年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	184,346	総額	200,848	総額	226,745	総額	269,947
	鉄鋼	97,310	鉄鋼	91,833	鉄鋼	111,687	鉄鋼	126,325
	有機化合物	11,727	船	11,339	タイヤ・チューブ	10,308	船	14,993
	機械類	9,347	有機化合物	10,876	船	10,296	有機化合物	12,210
	無機化合物	8,979	セメント	9,857	有機化合物	9,720	タイヤ・チューブ	11,493
輸入	セメント	7,214	タイヤ・チューブ	8,575	無機化合物	8,418	無機化合物	10,637
	総額	318,987	総額	403,058	総額	403,016	総額	444,431
	石油及び同製品	92,685	石油及び同製品	106,913	石油及び同製品	113,615	石油及び同製品	121,256
	鉄鋼	47,503	鉄鋼	52,747	鉄鋼	52,679	鉄鋼	51,160
	石炭	25,409	石炭	32,918	石炭	36,238	木材	39,299
	非鉄金属	15,498	鉄鋼	32,540	木材	30,815	石炭	38,059
	木材	14,405	木材	22,874	非鉄金属	22,599	非鉄金属	27,588

	昭和45年		昭和46年		昭和47年		昭和48年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	315,461	総額	372,886	総額	391,113	総額	491,975
	鉄鋼	150,021	鉄鋼	178,368	鉄鋼	170,491	鉄鋼	236,137
	船	17,318	船	23,313	船	31,103	船	48,425
	タイヤ・チューブ	14,708	有機化合物	19,858	有機化合物	25,610	繊維及び同製品	23,683
	有機化合物	13,897	タイヤ・チューブ	17,677	タイヤ・チューブ	15,488	化学肥料	21,829
輸入	無機化合物	10,937	無機化合物	12,374	無機化合物	15,319	有機化合物	19,970
	総額	534,491	総額	530,119	総額	492,666	総額	715,595
	石油及び同製品	132,725	石油及び同製品	140,863	石油及び同製品	118,061	石油及び同製品	160,065
	鉄鋼	62,355	鉄鋼	57,913	鉄鋼	57,899	木材	91,819
	非鉄金属	56,199	非鉄金属	57,736	木材	48,976	非鉄金属	82,605
	木材	51,963	木材	51,970	石炭	45,145	鉄鋼	76,900
	石炭	42,528	石炭	39,376	非鉄金属	40,651	石炭	45,887

	昭和49年		昭和50年		昭和51年		昭和52年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	901,236	総額	884,897	総額	997,269	総額	1,196,155
	鉄鋼	466,113	鉄鋼	366,068	鉄鋼	414,534	鉄鋼	422,506
	船舶	77,632	船舶	141,600	船舶	122,606	船舶	167,488
	有機化合物	43,294	化学肥料	51,492	有機化合物	52,392	自動車	73,706
	化学肥料	41,177	有機化合物	49,383	セメント	43,698	有機化合物	59,021
タイヤ・チューブ	30,590	タイヤ・チューブ	38,687	タイヤ・チューブ	36,774	セメント	47,609	
輸入	総額	1,375,133	総額	1,264,758	総額	1,406,847	総額	1,481,923
	石油及び同製品	531,363	石油及び同製品	501,824	石油及び同製品	556,516	石油及び同製品	629,430
	非鉄金属	137,761	炭	119,893	炭	138,694	炭	144,454
	鉄鋼	103,160	鉄鋼	106,920	鉄鋼	106,194	鉄鋼	128,006
	木材	102,552	木材	65,767	木材	96,986	木材	94,539
	石炭	88,119	砂糖	61,789	非鉄金属	81,945	非鉄金属	87,779

	昭和53年		昭和54年		昭和55年		昭和56年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	1,106,150	総額	1,255,447	総額	1,641,738	総額	1,787,255
	鉄鋼	377,505	鉄鋼	482,234	鉄鋼	574,864	鉄鋼	569,108
	自動車	116,925	自動車	115,097	自動車	193,912	自動車	239,130
	船舶	87,437	有機化合物	83,889	一般機械	124,227	一般機械	148,407
	一般機械	75,009	一般機械	82,961	有機化合物	85,345	船舶	102,376
有機化合物	62,275	セメント	76,742	タイヤ・チューブ	76,542	タイヤ・チューブ	79,293	
輸入	総額	1,191,028	総額	1,751,312	総額	2,361,895	総額	2,411,205
	石油及び同製品	485,858	石油及び同製品	750,240	石油及び同製品	1,050,144	石油及び同製品	1,058,384
	炭	99,802	木材	145,140	炭	173,000	炭	230,825
	鉄鋼	79,609	石炭	127,706	天然ガス・製造ガス	171,844	天然ガス・製造ガス	213,656
	木材	75,120	鉄鋼	106,176	非鉄金属	154,355	鉄鋼	144,405
	非鉄金属	68,329	非鉄金属	102,430	木材	138,670	非鉄金属	129,057

	昭和57年		昭和58年		昭和59年		昭和60年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	1,823,485	総額	1,863,666	総額	2,177,216	総額	2,210,293
	鉄鋼	611,174	鉄鋼	466,965	鉄鋼	529,109	鉄鋼	525,677
	自動車	232,610	自動車	361,229	自動車	468,361	自動車	484,964
	船舶	144,654	船舶	118,001	船舶	154,588	一般機械	162,026
	一般機械	115,542	一般機械	101,224	一般機械	128,394	船舶	149,772
セメント	91,767	セメント	96,938	自動車部品	128,167	タイヤ・チューブ	122,099	
輸入	総額	2,480,191	総額	2,321,643	総額	2,351,198	総額	2,271,090
	石油及び同製品	1,025,276	石油及び同製品	936,319	石油及び同製品	918,063	石油及び同製品	831,256
	炭	274,704	炭	238,495	炭	269,645	炭	262,035
	天然ガス・製造ガス	245,803	天然ガス・製造ガス	225,174	天然ガス・製造ガス	209,384	天然ガス・製造ガス	221,771
	鉄鋼	174,517	鉄鋼	139,514	鉄鋼	163,417	鉄鋼	154,413
	非鉄金属	115,698	非鉄金属	122,229	非鉄金属	91,806	非鉄金属	91,355

	昭和61年		昭和62年		昭和63年		平成元年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	1,791,086	総額	1,658,202	総額	1,802,068	総額	2,005,420
	自動車	451,348	自動車	463,522	自動車	505,100	自動車	536,603
	鉄鋼	354,669	鉄鋼	315,027	鉄鋼	361,083	鉄鋼	329,947
	一般機械	151,458	一般機械	143,068	電気機器	165,079	一般機械	215,100
	自動車部品	114,988	電気機器	134,490	一般機械	161,092	電気機器	202,806
電気機器	104,835	自動車部品	100,120	タイヤ・チューブ	108,909	タイヤ・チューブ	134,558	
輸入	総額	1,338,209	総額	1,342,588	総額	1,472,401	総額	1,760,767
	石油及び同製品	295,683	石油及び同製品	267,098	石油及び同製品	250,137	石油及び同製品	318,400
	炭	168,560	炭	146,211	炭	141,632	炭	162,255
	天然ガス・製造ガス	116,903	魚介類及び同調製品	113,904	魚介類及び同調製品	136,280	衣類	157,791
	魚介類及び同調製品	98,786	天然ガス・製造ガス	89,741	衣類	115,498	魚介類及び同調製品	126,498
	鉄鋼	97,043	非鉄金属	81,418	非鉄金属	92,728	非鉄金属	110,982

	平成2年		平成3年		平成4年		平成5年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	1,956,994	総額	2,070,432	総額	2,226,153	総額	2,144,293
	自動車	470,552	自動車	476,480	自動車	565,655	自動車	430,662
	鉄鋼	303,642	鉄鋼	312,768	電気機器	279,552	電気機器	357,623
	一般機械	230,304	一般機械	261,145	鉄鋼	271,423	鉄鋼	263,982
	電気機器	194,586	電気機器	248,674	一般機械	259,745	一般機械	249,347
タイヤ・チューブ	132,561	有機化合物	120,505	有機化合物	126,471	有機化合物	115,179	
輸入	総額	2,034,914	総額	2,043,107	総額	1,894,149	総額	1,691,469
	石油及び同製品	440,104	石油及び同製品	429,605	石油及び同製品	386,285	石油及び同製品	303,665
	炭	185,272	炭	176,849	炭	155,774	魚介類及び同調製品	137,109
	衣類	148,686	衣類	154,603	魚介類及び同調製品	139,149	衣類	130,993
	非鉄金属	124,474	魚介類及び同調製品	143,256	衣類	136,063	炭	123,847
	魚介類及び同調製品	123,217	天然ガス・製造ガス	126,248	天然ガス・製造ガス	125,628	電気機器	117,995

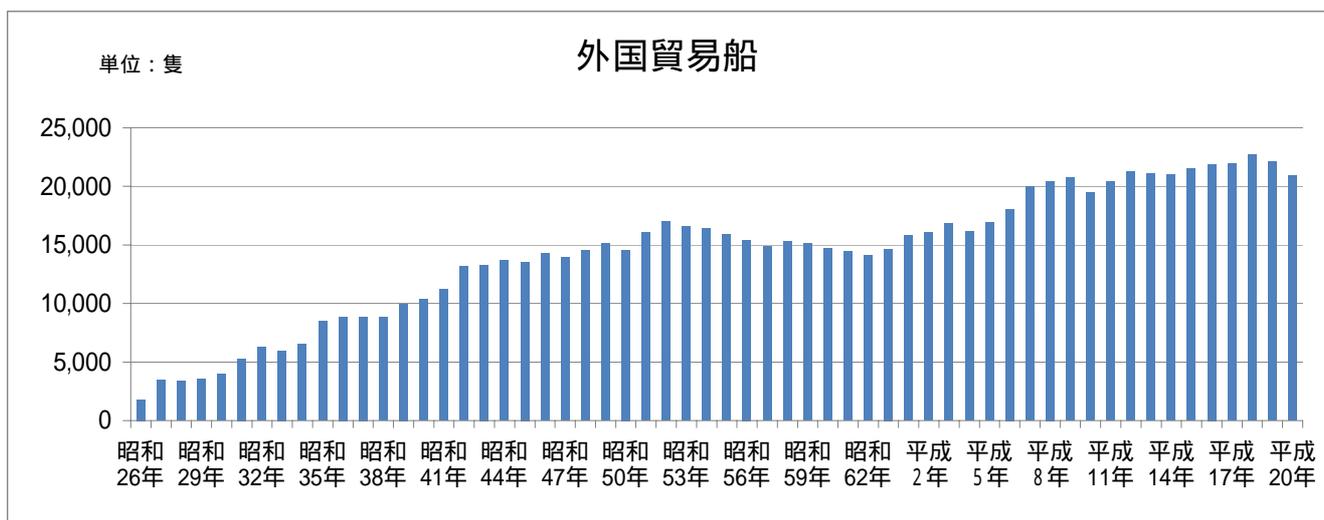
	平成6年		平成7年		平成8年		平成9年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	2,277,362	総額	2,656,250	総額	2,796,560	総額	3,275,371
	自動車	451,199	電気機器	521,751	電気機器	534,151	電気機器	664,783
	電気機器	419,013	自動車	423,931	自動車	532,299	自動車	644,425
	一般機械	271,863	一般機械	342,784	一般機械	350,259	一般機械	382,577
	鉄鋼	238,492	鉄鋼	266,780	鉄鋼	247,814	鉄鋼	303,389
有機化合物	136,954	有機化合物	199,543	有機化合物	179,252	有機化合物	204,680	
輸入	総額	1,735,051	総額	2,018,943	総額	2,297,381	総額	2,541,549
	石油及び同製品	263,578	石油及び同製品	298,185	石油及び同製品	387,680	石油及び同製品	472,843
	電気機器	153,080	電気機器	214,305	電気機器	222,809	電気機器	266,714
	魚介類及び同調製品	141,350	魚介類及び同調製品	163,160	魚介類及び同調製品	176,737	魚介類及び同調製品	177,839
	衣類	129,158	衣類	133,554	天然ガス・製造ガス	147,352	天然ガス・製造ガス	165,258
	石炭	111,013	天然ガス・製造ガス	114,327	石炭	128,718	石炭	132,813

	平成10年		平成11年		平成12年		平成13年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	3,178,891	総額	3,056,311	総額	3,375,762	総額	3,298,400
	自動車	700,609	電気機器	654,169	電気機器	827,965	電気機器	772,424
	電気機器	644,271	自動車	577,234	自動車	508,956	自動車	584,529
	鉄鋼	310,571	一般機械	316,155	一般機械	436,680	一般機械	382,339
	一般機械	297,172	鉄鋼	261,105	鉄鋼	270,647	有機化合物	234,890
輸入	有機化合物	196,311	有機化合物	193,702	有機化合物	225,063	鉄鋼	232,743
	総額	2,212,057	総額	2,236,022	総額	2,538,475	総額	2,633,740
	石油及び同製品	309,004	石油及び同製品	339,442	石油及び同製品	515,143	石油及び同製品	520,825
	電気機器	250,702	電気機器	304,454	電気機器	316,304	電気機器	314,767
	魚介類及び同調製品	159,719	魚介類及び同調製品	176,427	天然ガス・製造ガス	196,059	天然ガス・製造ガス	205,998
天然ガス・製造ガス	141,470	天然ガス・製造ガス	135,456	魚介類及び同調製品	178,848	魚介類及び同調製品	194,477	
石炭	131,654	衣類	122,700	一般機械	125,941	一般機械	127,453	

	平成14年		平成15年		平成16年		平成17年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	4,017,674	総額	4,353,507	総額	5,066,239	総額	5,579,793
	電気機器	918,867	自動車	1,037,107	自動車	1,173,441	自動車	1,204,409
	自動車	911,058	電気機器	956,205	電気機器	1,105,018	電気機器	1,183,584
	一般機械	463,311	一般機械	548,202	一般機械	717,966	一般機械	696,132
	鉄鋼	289,252	鉄鋼	307,001	鉄鋼	371,609	鉄鋼	451,755
輸入	有機化合物	260,271	有機化合物	291,747	有機化合物	343,383	有機化合物	404,616
	総額	2,614,239	総額	2,764,433	総額	3,174,618	総額	4,030,309
	石油及び同製品	489,724	石油及び同製品	606,416	石油及び同製品	689,721	石油及び同製品	1,033,837
	電気機器	320,309	電気機器	337,624	電気機器	367,614	電気機器	445,283
	天然ガス・製造ガス	180,372	天然ガス・製造ガス	185,809	天然ガス・製造ガス	197,474	石炭	265,668
魚介類及び同調製品	174,748	魚介類及び同調製品	146,425	石炭	185,038	天然ガス・製造ガス	238,523	
一般機械	137,881	一般機械	124,553	魚介類及び同調製品	161,737	非鉄金属鉱	186,296	

	平成18年		平成19年		平成20年		平成21年	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
輸出	総額	6,374,322	総額	7,463,402	総額	7,447,131		
	自動車	1,390,469	自動車	1,586,679	自動車	1,730,606		
	電気機器	1,337,180	電気機器	1,555,271	電気機器	1,251,000		
	一般機械	770,493	一般機械	799,058	一般機械	894,204		
	鉄鋼	525,042	鉄鋼	649,182	鉄鋼	690,708		
輸入	有機化合物	475,935	有機化合物	563,358	有機化合物	445,256		
	総額	5,001,650	総額	5,653,048	総額	6,171,465		
	石油及び同製品	1,255,985	石油及び同製品	1,423,054	石油及び同製品	1,666,979		
	電気機器	592,355	電気機器	663,940	電気機器	566,240		
	非鉄金属鉱	343,727	非鉄金属鉱	413,625	天然ガス・製造ガス	490,470		
天然ガス・製造ガス	294,563	天然ガス・製造ガス	324,243	石炭	480,400			
石炭	267,628	石炭	295,844	非鉄金属鉱	340,656			

管内年別貿易船（機）入港隻（機）数推移表

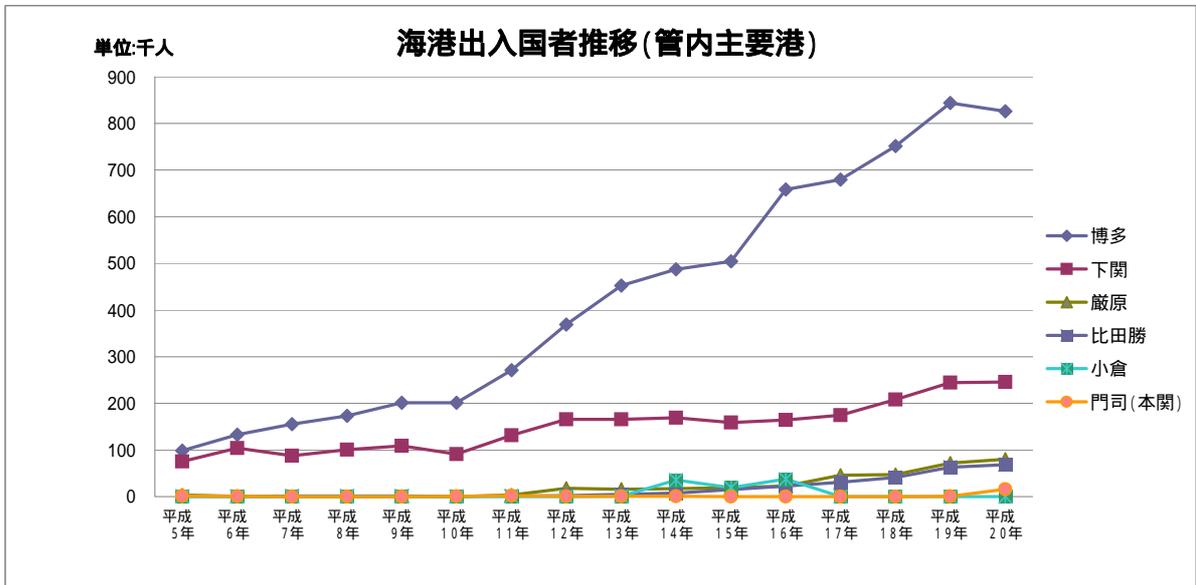
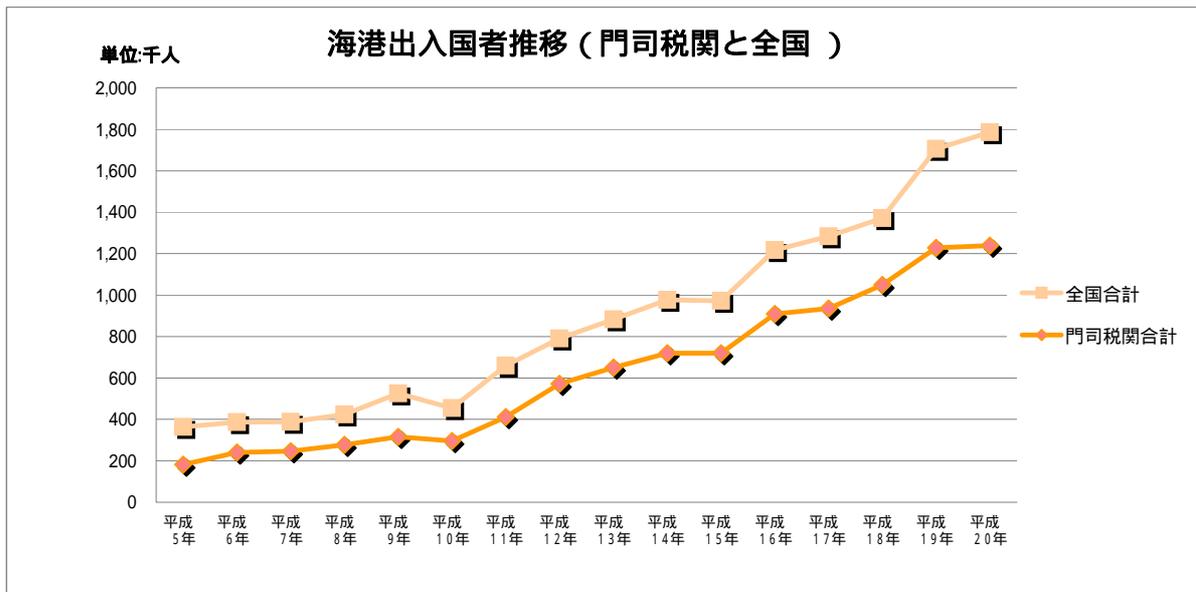


	外国貿易船	外国貿易機
昭和26年	1,804	0
昭和27年	3,463	0
昭和28年	3,357	0
昭和29年	3,574	0
昭和30年	3,976	0
昭和31年	5,302	214
昭和32年	6,284	232
昭和33年	5,981	187
昭和34年	6,509	125
昭和35年	8,484	147
昭和36年	8,856	152
昭和37年	8,852	127
昭和38年	8,815	164
昭和39年	9,979	168
昭和40年	10,383	223
昭和41年	11,208	601
昭和42年	13,201	886
昭和43年	13,294	1,063
昭和44年	13,673	1,023
昭和45年	13,560	1,036

	外国貿易船	外国貿易機
昭和46年	14,264	1,252
昭和47年	13,952	1,425
昭和48年	14,518	1,675
昭和49年	15,112	1,742
昭和50年	14,578	1,922
昭和51年	16,088	2,304
昭和52年	16,978	2,761
昭和53年	16,545	2,841
昭和54年	16,413	3,455
昭和55年	15,919	2,731
昭和56年	15,418	2,771
昭和57年	14,890	2,794
昭和58年	15,283	2,480
昭和59年	15,090	2,453
昭和60年	14,733	2,304
昭和61年	14,483	2,345
昭和62年	14,102	2,755
昭和63年	14,660	3,334
平成元年	15,820	3,927
平成2年	16,064	4,834

	外国貿易船	外国貿易機
平成3年	16,862	5,854
平成4年	16,156	6,874
平成5年	16,907	6,795
平成6年	18,067	6,653
平成7年	19,994	7,185
平成8年	20,457	7,474
平成9年	20,738	7,556
平成10年	19,489	7,460
平成11年	20,432	7,203
平成12年	21,266	7,187
平成13年	21,082	6,691
平成14年	20,993	6,910
平成15年	21,551	6,795
平成16年	21,888	7,949
平成17年	21,948	8,460
平成18年	22,747	8,084
平成19年	22,098	8,497
平成20年	20,913	8,695

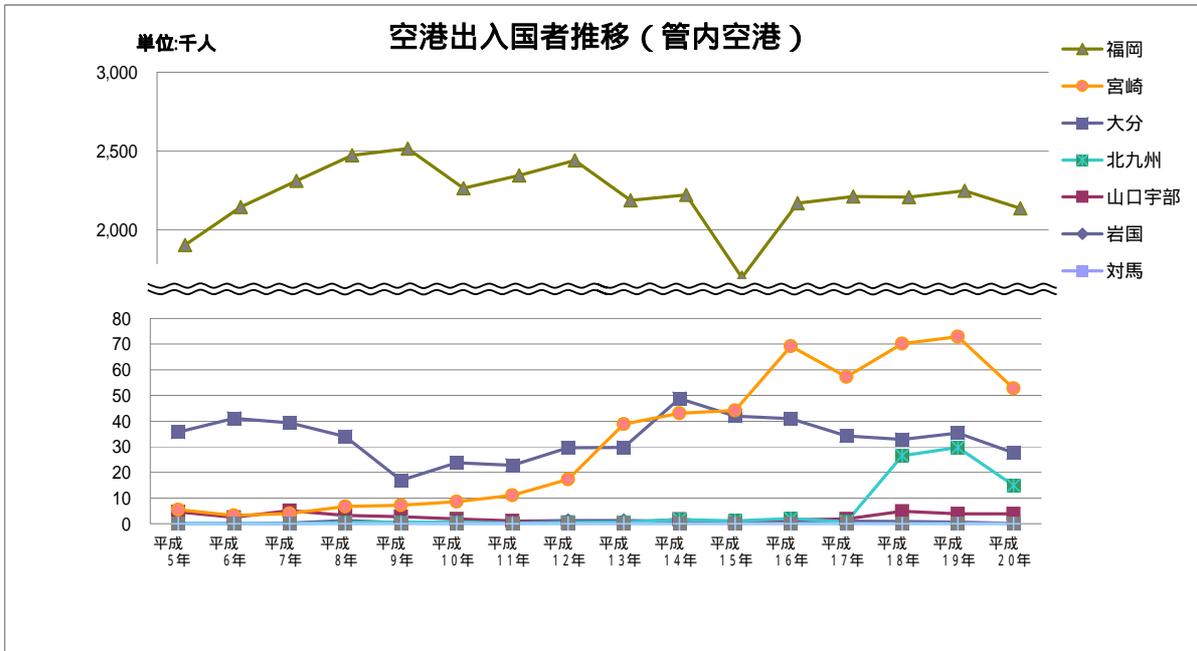
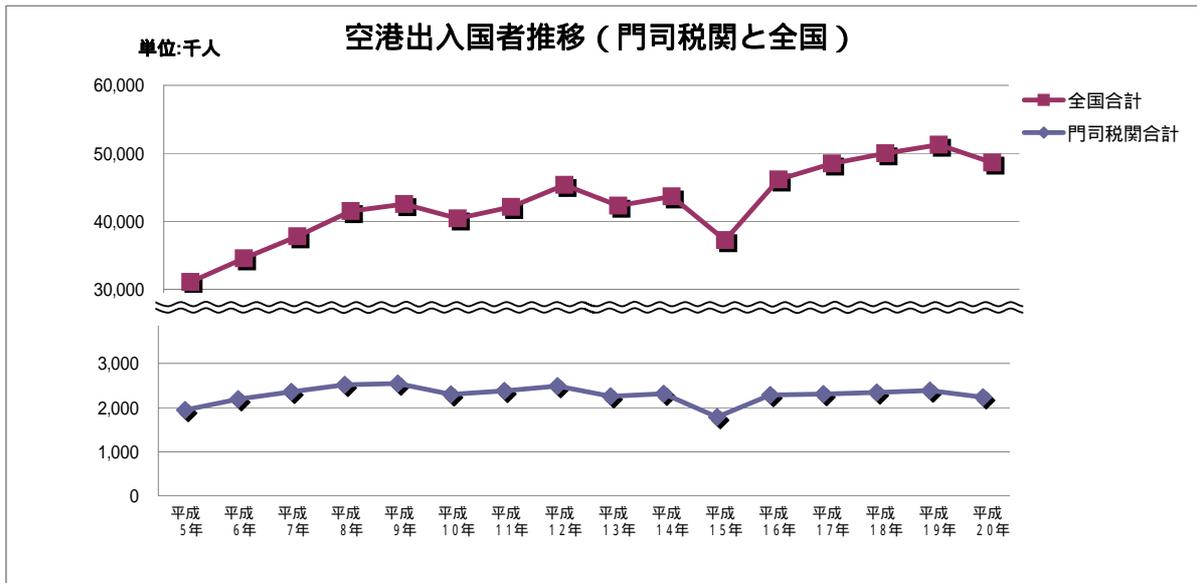
# 管内出入国者数推移表（海港別）



主要港別出入国者数																	単位(人)
出入国者数	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	
入国者数	47,533	64,485	74,032	84,907	99,752	99,302	133,840	169,282	230,383	241,810	250,406	328,198	340,241	376,070	423,288	414,573	
博多	47,533	64,485	74,032	84,907	99,752	99,302	133,840	169,282	230,383	241,810	250,406	328,198	340,241	376,070	423,288	414,573	
下関	32,260	47,553	40,064	47,129	51,477	43,486	63,447	79,473	80,907	82,711	78,174	81,063	86,026	102,995	122,041	121,575	
厳原	1,449	568	455	35	211	22	1,753	8,907	7,612	8,147	9,053	10,725	24,020	28,204	41,368	49,112	
比田勝	507	395	504	688	650	437	603	1,041	2,628	4,383	8,428	12,050	14,490	15,857	25,873	24,937	
門司(本関)	865	337	141	27	128	176	833	409	370	448	0	0	118	45	385	8,143	
小倉	0	26	2	6	69	13	9	6	347	17,310	9,668	18,663	0	0	0	0	
門司税関計	83,844	114,034	115,933	133,597	153,729	144,240	200,691	270,971	323,187	355,180	356,814	452,505	466,948	524,622	614,121	619,865	
全国計	169,402	182,550	182,636	203,419	255,290	221,002	322,670	386,387	435,885	480,644	480,871	602,250	639,157	683,417	851,615	889,342	
出国者数	51,011	68,577	81,095	88,197	101,386	101,707	137,477	199,755	221,844	245,564	254,281	330,292	339,153	375,209	420,906	411,630	
博多	51,011	68,577	81,095	88,197	101,386	101,707	137,477	199,755	221,844	245,564	254,281	330,292	339,153	375,209	420,906	411,630	
下関	42,858	56,142	47,814	53,560	57,051	47,671	67,737	85,872	84,772	86,574	80,670	83,441	88,376	104,855	122,353	123,867	
厳原	1,714	92	276	19	225	60	1,799	8,707	8,068	9,134	10,372	12,003	22,163	18,913	30,720	31,096	
比田勝	240	526	607	703	622	577	715	972	2,250	2,843	6,532	10,199	16,214	24,936	36,808	43,608	
門司(本関)	610	102	158	40	133	260	942	474	603	490	0	0	195	85	274	7,913	
小倉	7	4	5	5	70	14	4	4	401	18,460	9,661	19,204	0	0	0	0	
門司税関計	98,239	126,700	130,702	144,490	162,111	151,813	210,008	300,859	327,198	364,560	362,413	456,572	468,185	525,085	613,186	618,421	
全国計	194,733	204,335	206,289	220,042	269,402	234,152	336,223	403,999	447,543	495,659	491,876	614,515	644,259	688,431	853,456	897,033	
入出国者数	98,544	133,062	155,127	173,104	201,138	201,009	271,317	369,037	452,227	487,374	504,687	658,490	679,394	751,279	844,194	826,203	
博多	98,544	133,062	155,127	173,104	201,138	201,009	271,317	369,037	452,227	487,374	504,687	658,490	679,394	751,279	844,194	826,203	
下関	75,118	103,695	87,878	100,689	108,528	91,157	131,184	165,345	165,679	169,285	158,844	164,504	174,402	207,850	244,394	245,442	
厳原	3,163	660	731	54	436	82	3,552	17,614	15,680	17,281	19,425	22,728	46,183	47,117	72,088	80,208	
比田勝	747	921	1,111	1,391	1,272	1,014	1,318	2,013	4,878	7,226	14,960	22,249	30,704	40,793	62,681	68,545	
門司(本関)	1,475	439	299	67	261	436	1,775	883	973	938	0	0	313	130	659	16,056	
小倉	7	30	7	11	139	27	13	10	748	35,770	19,329	37,867	0	0	0	0	
門司税関	179,054	238,807	245,153	275,316	311,774	293,725	409,159	554,902	640,185	717,874	717,245	905,838	930,996	1,047,169	1,224,016	1,236,454	
主要港合計	182,083	240,734	246,635	278,087	315,840	296,053	410,699	571,830	650,385	719,740	719,227	909,077	935,133	1,049,707	1,227,307	1,238,286	
門司税関合計	364,135	386,885	388,925	423,461	524,692	455,154	658,893	790,386	883,428	976,303	972,747	1,216,765	1,283,416	1,371,848	1,705,071	1,786,375	
全国合計																	

本資料は、法務省作成の「出入国管理統計年報」及び同省入国管理局HPの「出入国者数 統計月別」により作成したものです。平成20年は速報値。

## 管内出入国者数推移表（空港別）



空港別出入国者数		単位(人)															
入国者数	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	
岩国	84	65	120	577	143	39	460	595	549	464	459	451	435	431	311	57	
山口宇部	2,604	1,508	2,945	1,877	1,350	1,031	516	228	144	853	122	770	907	2,366	2,040	1,956	
福岡	972,572	1,089,034	1,169,994	1,245,223	1,269,886	1,143,546	1,182,605	1,226,592	1,105,250	1,114,031	849,709	1,086,769	1,101,100	1,099,833	1,118,257	1,065,775	
大分	17,743	20,459	18,921	16,663	8,442	12,027	11,444	14,597	15,052	24,217	21,506	20,367	16,989	16,965	18,615	14,215	
北九州	83	126	16	235	282	296	104	303	302	874	537	955	373	13,238	15,356	7,445	
対馬			7														
宮崎	2,689	1,711	2,104	3,260	3,617	4,105	5,209	8,621	18,875	21,265	22,130	34,472	28,419	35,089	36,350	26,796	
門司税関計	995,775	1,112,903	1,194,107	1,267,835	1,283,720	1,161,044	1,200,338	1,250,936	1,140,172	1,161,708	894,463	1,143,784	1,148,223	1,167,922	1,190,929	1,116,244	
全国計	15,517,051	17,288,140	18,896,312	20,750,707	21,336,877	20,277,719	21,132,974	22,659,446	21,229,863	21,830,847	18,671,230	23,101,773	24,268,451	25,018,925	25,639,822	24,305,633	

出国者数	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
岩国	85	40	129	654	186	61	498	690	650	493	541	598	545	423	309	84
山口宇部	1,982	934	2,183	1,411	1,346	821	644	227	144	849	123	673	908	2,426	1,818	1,957
福岡	930,579	1,053,972	1,140,563	1,228,296	1,245,237	1,121,089	1,161,611	1,214,198	1,081,740	1,106,563	845,972	1,082,574	1,108,854	1,106,383	1,129,037	1,070,561
大分	17,965	20,637	20,370	17,303	8,472	11,786	11,311	14,964	14,642	24,538	20,404	20,590	17,176	15,891	16,663	13,370
北九州	91	81	16	235	282	303	105	205	302	760	535	1,036	375	13,238	14,413	7,523
対馬			7													
宮崎	2,819	1,463	1,848	3,500	3,591	4,528	5,894	8,658	19,990	21,771	22,071	34,718	28,850	35,121	36,560	25,960
門司税関計	953,521	1,077,127	1,165,116	1,251,399	1,259,114	1,138,588	1,180,063	1,238,942	1,117,468	1,154,978	889,646	1,140,189	1,156,708	1,173,482	1,198,800	1,119,455
全国計	15,517,667	17,245,335	18,876,333	20,734,970	21,207,218	20,146,862	20,981,454	22,681,260	21,063,692	21,844,122	18,561,590	23,029,931	24,251,570	24,989,720	25,620,501	24,311,910

入出国者数	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
岩国	169	105	249	1,231	329	100	958	1,285	1,199	957	1,000	1,049	980	854	620	141
山口宇部	4,586	2,442	5,128	3,288	2,696	1,852	1,160	455	288	1,702	245	1,443	1,815	4,792	3,858	3,913
福岡	1,903,151	2,143,006	2,310,557	2,473,519	2,515,123	2,264,635	2,344,216	2,440,790	2,186,990	2,220,594	1,695,681	2,169,343	2,209,954	2,206,216	2,247,294	2,136,336
大分	35,708	41,096	39,291	33,966	16,914	23,813	22,755	29,561	29,694	48,755	41,910	40,957	34,165	32,856	35,278	27,585
北九州	174	207	32	470	564	599	209	508	604	1,634	1,072	1,991	748	26,476	29,769	14,968
対馬	0	0	14	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0
宮崎	5,508	3,174	3,952	6,760	7,208	8,633	11,103	17,279	38,865	43,036	44,201	69,190	57,269	70,210	72,910	52,756
門司税関合計	1,949,296	2,190,030	2,359,223	2,519,234	2,542,834	2,299,632	2,380,401	2,489,878	2,257,640	2,316,686	1,784,109	2,283,973	2,304,931	2,341,404	2,389,729	2,235,699
全国合計	31,094,618	34,533,475	37,772,645	41,485,677	42,544,095	40,424,581	42,114,428	45,340,706	42,293,555	43,674,969	37,232,820	46,131,704	48,520,021	50,008,645	51,260,323	48,617,543

本資料は、法務省作成の「入出国管理統計年報」及び同入国管理局HPの「入出国者数 統計月別」により作成したものです。平成20年は速報値。

(空白のページ)

## 参考とした図書

北九州の港史（北九州港開港百周年を記念して）北九州市  
門司百年～写真で見る門司 100 年のあゆみ 北九州市門司区役所  
下関市史～市制施行以後 下関市役所  
図説北九州の歴史 株式会社郷土出版社  
鉄輪の轟き 九州の鉄道 100 年記念誌 九州旅客鉄道株式会社発行  
北九州の 100 万年 有限会社海鳥社  
詳説日本史 山川出版社  
大日本外国貿易五十六年対照表（自明治元年 至大正 12 年）東洋経済新報社  
大日本外国年表 大蔵省関税局  
日本関税・税関史 大蔵省税関部編  
税関百年史 大蔵省関税局

## 【編集後記】

現在ではレトロの街と知られる「門司港」には、かつて大繁栄の時代があったことがわかりました。今では考えられませんが、門司税関の前の岸壁は、日本で指折りの国際貿易港として栄えていました。

門司港が発展したのには理由がありました。一つは港と鉄道を総合的に考えた物流インフラ整備、二つ目は港を利用する産業の勃興、三つ目は中国大陸をターゲットとする市場の明確さ、この3点が門司港発展のキーワードではないでしょうか。これは今後も何か大切な意味を持っている鍵なのかもしれません。

「PORT MOJI」現在でも海運業界では通りのよい呼び名です。北九州港というより門司港という名前が海運業界では通用することは、過去の繁栄を物語る数少ない証拠なのでしょう。

その「門司」という名前を冠する門司税関。この伝統を誇りとして、私たちは、これからも貿易に携わる官庁としての役割を果たしていきたいと思えます。

(本記念誌の意見・推察にわたる部分については、執筆担当者の個人的見解であることをお断りします。)

門司港と門司税関の軌跡 ~門司税関100年の歴史~

平成21年6月発行

編集・発行 門司税関

門司税関100周年記念誌編集委員会

北九州市門司区西海岸1丁目3番10号

電話 050-3530-8306

---



歴代門司税関庁舎

左上：明治 43 年 7 月～ 右上：明治 45 年 3 月～  
左下：昭和 2 年 9 月～ 右下：昭和 54 年 5 月～