

第30回 西海防セミナー

「帝国の玄関」門司港の形成

～ターミナル駅と貿易港が共存する歴史的背景～

開催日：令和7年9月18日

場 所：リーガロイヤルホテル小倉 3階 エンパイアホール

講 師：九州国際大学 名誉教授 清水憲一氏



講演の模様



清水講師

講師略歴：昭和46年 静岡大学人文学部 卒業

昭和52年 立命館大学大学院経済学研究科博士課程 修了

同 年 八幡大学（現九州国際大学）法経学部 講師

昭和58年 英国バーミンガム大学 留学

昭和63年 八幡大学 教授

平成19年 九州国際大学 学長

平成24年 文化庁世界遺産特別委員、「明治日本の産業革命遺産」推薦書作成委員

平成29年 九州国際大学 名誉教授

○司会

皆様、本日は、お忙しい中、第30回西海防セミナーにお越しいただきまして誠にありがとうございます。

開催にあたり、公益社団法人 西部海難防止協会 会長の佐藤元洋よりご挨拶申し上げます。

○西部海難防止協会会長

皆様、こんにちは。ただ今紹介がありました、佐藤でございます。

皆様には、平素より、当協会の事業に対しまして、ご支援・ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。また、本日は、お忙しい中、そして、足元が悪い中、たくさんの方にご参加いただき深く感謝いたします。

この西海防セミナーは、平成 20 年 1 月に第 1 回を開催しまして、今回で 30 回目という節目を迎えております。これも偏に皆様方、会員の皆様、そして関係の方々のご支援のおかげだと思っております。改めて感謝申し上げます。

さて、当協会がある門司港のレトロ地区ですが、ちょうど 30 年前の平成 7 年 3 月にグランドオープンしております。また、私どもが入居している旧日本郵船ビル、これは 98 年前の昭和 2 年、そして、現在の JR 門司港駅の駅舎ですね、これは 111 年前の大正 3 年に旧「門司駅」として建てられています。さらには、アールデコ様式の旧大連航路上屋、これは 96 年前の昭和 4 年に竣工し、台湾や中国大連を初めとして世界各地へ繋がる国際ターミナルと呼ぶにふさわしい海の玄関口となっていたとのことで、これら一連の建物は大体 100 年前にその礎が築かれていたということあります。

本日は、これらを含めて、この門司港の歴史を振り返る貴重な機会として、九州国際大学の名誉教授でいらっしゃいます清水様をお招きし、『「帝国の玄関」門司港の形成』と題してご講演をいただくこととしております。

門司港の歴史が、「栄枯盛衰は世の習い」という表現で適切かどうかは分りませんが、この度のご講演を通じて、門司港の古に思いを馳せ、私たちに身近な門司港を見つめ直していただければと思う次第でございます。

それでは、ご清聴のほどお願い申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、セミナー開催に当たっての私のご挨拶とさせていただきます。

○司会

本日は、九州国際大学名誉教授の清水憲一様を講師としてお迎えしております。

清水先生は、2007 年に九州国際大学学長に就任され、2017 年に同大学名誉教授となられて現在に至っています。さらに、2012 年には明治日本の産業革命遺産推薦書作成委員や文化庁世界遺産特別委員に委嘱されたほか、「北九州の港史：北九州港開港 100 年を記念して」の編さんにも携わられるなど、活躍の場をますます広げておられます。

また、2023 年 10 月 14 日に放送された NHK 「ブラタモリ」 の「合体都市・北九州～合体メガタウン！ 北九州市誕生の秘密とは？～」 に出演され、「官営製鉄所の建設地は、実は、八幡は絶望的に適地ではなかった。」 といった北九州市の歴史にまつわる秘密を、タモリさんとのかけ合いも軽妙に解説しておられたのが印象的でございました。

本日は、『「帝国の玄関」門司港の形成』と題してご講演をいただきます。それでは、清水先生、よろしくお願ひいたします。



会長あいさつ

◎講師

こんにちは。今、ご紹介に与りました清水です。本当は「ブラタモリ」の裏話をした方が大衆受けをするのではないかと思いますけど。

ただ、今日、こういう機会を頂いてお話しするのは、門司港と門司駅^{注1)}。両方が海と陸のターミナルですね。そういう形で発展した地域というのは、全国にそれほどあるわけではありませんが、そういう中で「帝国の玄関」と言われるような評価が明治末になされて行きます。そうした点について、少しお話ししたいと思います（2頁）^{注2)}。

基本的に、例えば、門司^{注1)}の歴史を読んでいったときに、おそらく、今日、私がお話しするような形でまとめられているといったものはないと思います。私は門司が特に専門ではなく、研究者としては、官営製鐵所^{注3)}の創立期、1910年、ちょうど今年、明治日本の産業革命遺産が世界遺産になって10年で色々な催しがなされておりますけど、1910年までの九州その他全国にある近代化、重工業に関わる産業遺産、これが世界遺産になっているわけですね。その範囲で、実は、私の専門というのは、本当に狭い1910年までの官営製鐵所の創立期になります。

注1) 本講演において、「門司港」、「門司駅」、「門司」とは、次のものを指します。

- ① 門司港： 門司市に整備された港で、同市が小倉市等と合併して北九州市となった後は、小倉港等と共に北九州港（港湾法）の一部となっています。
- ② 門司駅： 現在のJR「門司港駅」です。1892年4月に「門司駅」として開業しましたが、1942年4月の関門トンネル開通に伴って「門司港駅」と改称されました。
また、このとき、関門トンネルの九州側の取り付け位置付近にあった「大里駅」が「門司駅」と改称されました。現在のJR「門司駅」は、本講演でいう「門司駅」ではなく、かつて「大里駅」又は「柳ヶ浦駅」と呼ばれていた駅です。
- ③ 門司： JR「門司港駅」がある地域です。門司市及び門司港の中心であり、現在は門司港レトロ地区として多くの観光客で賑わっています。

注2) 文中の（ ）書きの頁番号は、講演で使用されたスライドの頁番号です。講演録に掲載したものを含めスライド全部を令和8年6月30日まで当協会HPに掲示しています。トップページのライブラリ「会報」をクリックし、会報記事関連資料の項をご覧ください。

なお、講演で使用されたスライドの中の著作権に関わる部分は削除しています。

注3) いわゆる「八幡製鐵所」は、固有名詞として「製鐵所」と表記します。

西海防セミナー
2025.9.18

「帝国の玄関」門司港の形成

：ターミナル駅と貿易港が 共存する歴史的背景

九州国際大学名誉教授
清水憲一

1

【要旨】

国家による「拠点性」の付与、例えば日本銀行西部支店の設置(1898)の他に、特別輸出港(1889)、開港場(1899)と第一種重要港湾(1907)の指定によって、「海陸連絡」（日露戦後の経済開発策として強調された）という鉄道ターミナル駅と貿易港による物流中継地として驚異的な発展をとげることで、明治末以降の門司は「帝国の玄関」と称されました。この具体的なプロセスと実態について確認します。

近世において幹線から外れた僻地で、明治の初発においても「寒村」でしかなかった文字ヶ関（門司）が、なぜ「拠点」に選ばれたのか？門司が「天然の良港」であることを見出して、近代のエネルギー源＝石炭による「鉄道と汽船の時代」の「拠点」とした安場保和福岡県知事の経済開発論が主要な要因になります。

2

なぜ 1910 年なのかというと、製鐵所は、官営ですから創立費という形で、国家予算で建設されて行きます。議会で承認を得なければなりません。そのために、創立費という形で予算計上して承認を受けるわけです。これが 1910 年までなんですね。

ただし、その間に第一期拡張が行われ、1911 年からは第二期拡張が始まります。そういう点で誤解が多いのですが、創立費で製鐵所が建設されたのは 1910 年までになります。

基本的にはそこまでの研究です。特に製鐵所文書。皆さんご存じかどうか分かりませんけど、九国大（九州国際大学）は、以前は八幡大学ですね、八幡大学、それから九国大も、基本的には製鐵所の用地に校舎ができているし、私が学部長をしていた頃も、製鐵所の総務部長さんが必ず大学の理事に入っておられました。その大学の理事の総務部長さんとお話しして、製鐵所が持っている製鐵所文書、これには膨大な資料があります、それを大学と製鐵所で、折半でマイクロ化しようということになりました。大学は、それを更に CD 化しました。基本的には皆さんも閲覧できますが、現在のところ、製鐵所の許可がないと閲覧できません。少なくとも大学にはそういった資料が揃っています。その資料を使って研究するというのが私の専門でした。

一応、創立期については、文部省の科研費をいただいて、共同研究という形で研究をして学会等にも報告してきました。先日も、そういう話を他所でやりましたけど、いろいろ新しいことが分かってきました。

その 1 つが「ブラタモリ」で話した 1896 年 9 月 10 日付の安川敬一郎（安川財閥の創始者）の手紙です。手紙では「製鐵所を八幡に誘致するのは絶望的だ。何とかこれをひっくり返さなきゃあかん。それで、ひっくり返す条件が洞海湾を浚渫することだ。」という状況であったということです。9 月 10 日には、そういった状況で手紙が出されているんですね。それで、「いろいろ働きかけをして欲しい。」と書いています。

ところが、もう 1 つ、これは数年前に発見したのですが、早稲田大学の大隈文書というものの中に、官営製鐵所 初代長官 山内の議会で説明する資料が保存されていました。大隈文書は皆さんもネットで自由にご覧になれますけど、それが公開されています。その中に、安芸の広島・坂村や豊前の大里・柳ヶ浦村、筑前の八幡村など製鐵所誘致で手を挙げたところのリストがずらっと出ています。その中に「8 月に八幡村が推薦書を出してきた。」とあり、そこに括弧して「9 月 25 日確定」というのがわざわざ書いてあります。長官が議会で説明するための資料に、そういったものが載っていた。だから、9 月 10 日から 25 日、わずか 2 週間の間にひっくり返ったんですね。その点を、タモリさんのところでは「短期間に、豊前大里から筑前八幡に、どんでん返しがあった。」ということでお話ししました。彼も喜んでくれましたけど、何でひっくり返ったのかという時に、豊前と筑前の国境（くにざかい）の問題が出てくるわけです。

そういうのが「ブラタモリ」の話なんんですけど、ついでにもう 1 つ。

官営製鐵所の創立費について、皆さんは聞かれたことがないと思いますけど、当初、製鐵所の建設には日清戦争（1894 年～1895 年）の賠償金 500 万円を充てるという計画でした。ところが、実際には、日露戦争（1904 年～1905 年）の準備をするため、軍備拡張にどんどんお金を使って行きました。それと、金本位制にするために賠償金を使うわけですね。だから、製鐵所に使うお金がなくなってしまいました。

それで、なくなったからどうしたかというと、公債を発行して事業を開いていこうということになりました。事業公債ですね。ところが、事業公債が日清戦争後の不況の中で集まらないことか

ら、何をしたかというと、イギリスで借金します。外債総額約1億5千万円。うち製鐵所創立費として約1862万円。製鐵所は最初406万円の予算です。これで作るということで始めますが、実際に1910年までに使った創立費は約4000万円です。10倍かかりました。

ただし、それは、その後、短期間に黒字になって償却できましたけど、当初は赤字続きで予算を貢いで行ったわけですね。そのとき、その資金源はどこだったか。これは、おそらくほとんどの論文で出てきたことがありませんけど、大蔵省が正式に作っている『明治大正財政史』という文献にきちんと出ています。イギリスで借金をして、製鐵所の創立費約1862万円を調達しました。そういう点では、官営製鐵所は、外債、外国からの借金によって作られました。おそらく皆さんもご存じないことだと思います。

そういうことの研究が私の本来の土俵として、そういう関係で、北九州に日本経済史の先生があまりおられなかったということもあって、市制20周年のときに『北九州市史』の戦前の産業経済の通史800ページを担当しました。

つい数年前、市制50周年を記念して、『新修・北九州市史』というのが出来ました。これは、まさに北九州市発足以降の歴史ですね。この産業経済編について、私が編集して、通史も書かせていただきました。そういう形で地域の歴史についても関わってきたということから、「プラタモリ」のときに声が掛かったということです。

こういう話をしていると長々となり、しかも、準備しているコマがたくさんあるものですから、本題に入りたいと思います。

今日は、門司の歴史について2つお話しします（3頁）。

今まで、あまり聞かれたことがないと思いますが、門司は、基本的には、1889年に5品目の輸出だけを許可された特別輸出港に指定されて貿易港として始まり、2年後に鉄道が通ったところで、海と陸の連絡がスムーズに行くようになります。この2つが相俟って発展していきます。

急激な成長によって、明治末には「帝国の玄関」というふうに言われるようになって行きます。このプロセスを説明していくのが、まず1つです。配布している資料の中に年表、数字があります。私も歴史家で、データ主義なものですから、画面（演壇上のスクリーン）でも次から次に図表が出てきます。今日は100コマほど用意しているので、飛ばしながら行かなきやならないというのがありますけど、そのプロセスについて確認していきます。

おそらく「帝国の玄関」という評価は皆さんも初めて聞かれるだろうと思いますし、その間に、門司港そのものの機能、鉄道と港の機能といったものが、三段階で変わって行きます。石炭輸出港であったものが総合貿易港になり、国内取引がむしろ増えていくといった段階に変わっていきます。貿易港であったものが、第一次大戦以降は国内取引中心の中継地に変わっていく。年表では、その三段階を分けておりますから、確認いただければと思います。そういう話を、まず1ついたします。

もう1つは、そもそも、なぜ、門司港が特別輸出港に選ばれたのか。ここが発展の基礎です。しかも、皆さんもよくご存じだと思いますけれど、近世まで、九州の玄関は大里（現在のJR門司駅付近）です。あるいは、参勤交代など交通の面では、黒崎（八幡西区）であったり、小倉（小倉北区）

【目次】

1. 「帝国の玄関」門司港
 - (1) 物流拠点としての展開
 - 1) 石炭輸出港として出発
 - 2) 一般開港と「総合貿易港」への転換
 - 3) 物流の中継地
 - (2) 「帝国の玄関」：この二面性
 - 1) 開港とともに地域社会の変化
 - 2) 国家による「拠点」
 - 3) 「帝国の玄関」論
2. ターミナル駅と貿易港が共存する歴史的背景
 - (1) 起点：「寒村」だったが「天然の良港」
 - (2) 安場保和県知事の経済開発論：石炭と鉄道・港湾
 - 1) 九州鉄道の創立
 - 2) 門司築港の設立

であったり、大里であったりなんですね。門司は外れています。しかも、明治初年の県の統計書を見ていくと、港の機能を持つリストの中に門司は挙がってきません。港がなかったんですね。塩田は広がっていたけれど、港はなかった。それなのに、なぜ特別輸出港になったのか。この点は、正直言って、私もまだ整理が途中です。ただし、そういったものを考えて行く材料を、今日は提供してみようかなと思っています。

まず最初に、「帝国の玄関」というふうに呼ばれるようになるまでの経緯、物流拠点として三段階で変化して来たという点を、データなどで確認していきます（4頁）。

最初、特別輸出港になります（5頁）。そういう点で、直ちに注意していただきたいのは、その前年に石炭の輸出税が免除されます。これがあって、石炭の輸出が進められて行く。そういう中で、門司港は、1890年、特別輸出港になった年の翌年から実際の輸出を始めて3年間で4倍ぐらいに急増して行きます。日清戦争（1894年～1895年）の前には、8万トンから36万トンと4倍に増えて行きます。まさに、この時期、門司港は石炭の輸出港であったわけです。

背景には、筑豊炭田がどんどん成長して行ったことがあります（6頁、7頁）。明治になって、石炭の採掘が藩の管理から外れ、自由掘りになって色々な人が小規模に行っていましたが、これは法律によって規模を拡大した鉱区で行わなきやだめだということで選定坑区制度が導入され、財閥が進出して行きます。

真っ先に出て来たのは三菱です。三井は三池炭鉱を買収したものですから。実は、三井と三菱は三池炭鉱の払い下げで競争するんですね。それで、三菱はそこで負けたものですから、自分が持っている肥前の高島炭鉱から次にどこに重点を移すかというので、安川などの紹介があって筑豊に重点を移して来ます。

それと同時に、それを輸送する「九州鉄道」といったものができますし、「筑豊興業鉄道」、後の「筑豊鉄道」もできて来ます。

実は、選定坑区制度というもので筑豊炭田の大規模採炭を促進して行く仕組みを作ったのが安場福岡県知事です。それと同時に、「九州鉄道」を創立して行くのも安場ですね。門司が躍進する背景になった炭鉱と鉄道に、まず、安場そのものが関わっていました。

I. 「帝国の玄関」門司港

(I) 物流拠点としての展開

* 配布「物流拠点・門司の展開」参照

- 1) 石炭輸出港として出発
↓
- 2) 一般開港と「総合貿易港」への転換
↓
- 3) 物流の中継地

4

I) 石炭輸出港として出発：筑豊炭鉱業の勃興と鉄道・港

1889(M22)7.30 特別輸出港規則公布
(石炭・米・麦・麦粉・硫黄)11.15施行
→'89.11 門司長崎税関出張所設置

翌'90から石炭輸出開始 ←1888.9 石炭輸出税免除	門司港の石炭輸出1890-95	
	数量(トン)	(円)
1890	85,842	342,830
91	137,568	574,146
92	209,952	768,181
93	360,702	1,564,475
94	341,724	1,417,959
95	345,882	1,387,019

『門司港誌』p.102,122

5

【背景に】

a. 筑豊炭田の躍進

1891>肥前 1892=100万トン 1897=300万トン>50%

1891工場>製塩 1896工場>50%

↑

機械化(1881排水、1883巻揚)

筑豊石炭鉱業組合(1885)

選定坑区制(1888・9)、海軍予備炭田の解放

財閥資本の進出(1889三菱新入・鰐田～)

→大規模・機械化採炭

b. 鉄道網の形成 *後述

九州鉄道(1888.8) : 1891.4門司駅、本社

筑豊興業鉄道(1891) ← 遠賀川櫓

1895 折尾経由輸送

1896 門司駅構内に石炭積卸の木造高架線

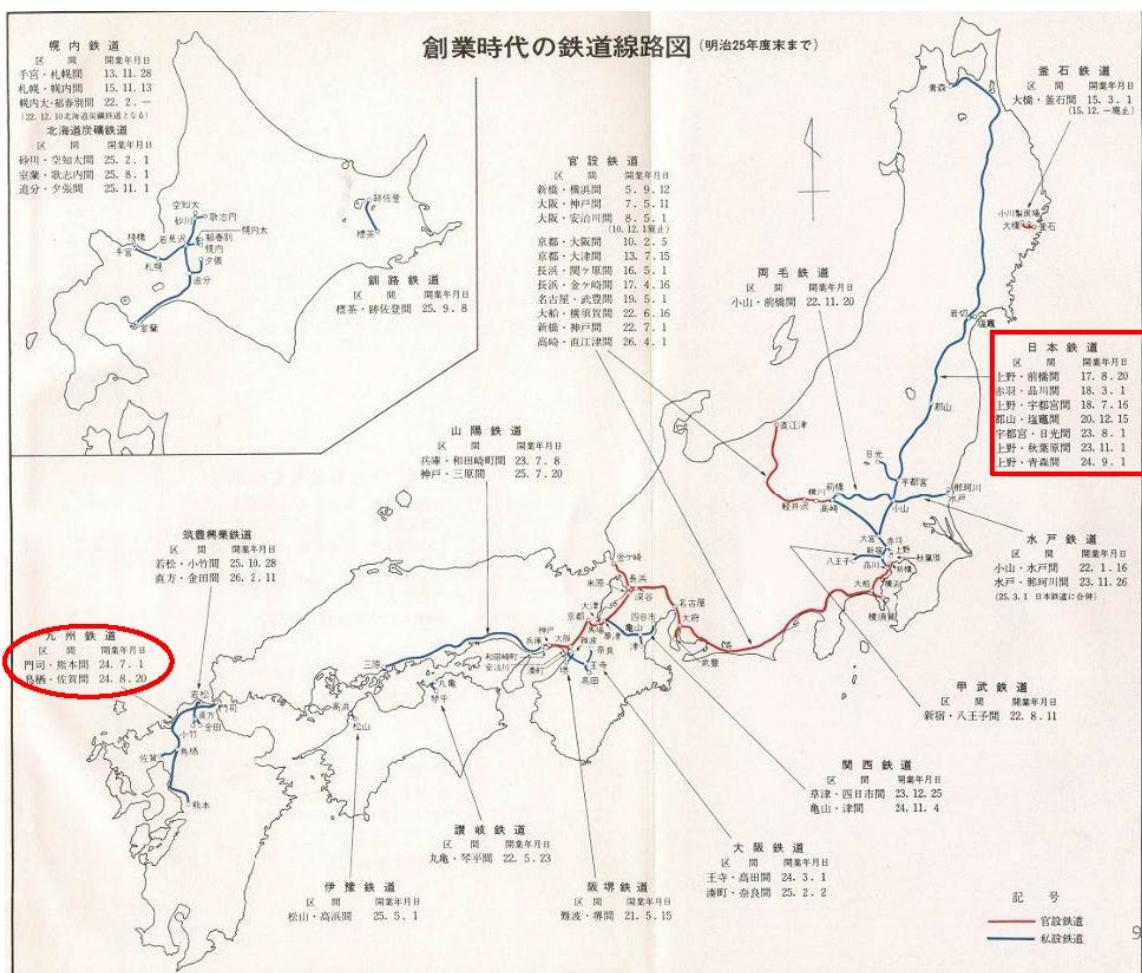
1897 筑豊鉄道合併 門司・小倉複線化

安場知事

6

結論的に言えば、安場が経済開発として門司に目をつけた。地域開発として門司を開発していくことで、地域全体を開発して行こうという政策をとったことが背景にありました。

この図は、選定坑区制度です（8頁）。県から「こういう制度にして欲しい。」ということで国に働きかけて、大規模な坑区、だから、資金を持つ人でないと坑区を持てないという仕組みにして行きます。そういう中で財閥が進出し、石炭の時代になって行きます。



これが、その時期の鉄道網です。輸送網ですね（9頁）。最初の鉄道は明治5年の新橋・横浜間のものですが、最初の民間鉄道は、安場が岩倉具視に働きかけて作った「日本鉄道」です。現在の東北本線ですね。「日本鉄道」という名前の由来は、岩倉が「何も東北だけの鉄道を作るんじゃなくて、九州も含めて鉄道を作るんだ。」ということで名付けたものです。

後で出でますが、その場合の九州路線というのは、実は熊本から大里（現在のJR門司駅付近）でした。その頃は門司（現在のJR門司港駅付近）に着目することはなかった。よく知られていたのは参勤交代の通路の大里で、岩倉は「日本鉄道」を作るときには豊前の大里から熊本までという

九州路線を考えていました。これを「日本鉄道」の九州路線という形で計画して、全国に鉄道を持つというので「日本鉄道」という名前にしたんですね。

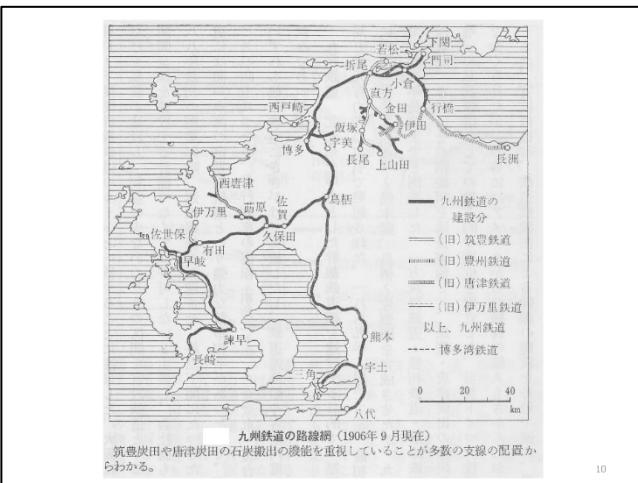
九州の方も「九州鉄道」がありますけど、この図は1906年ですから国有化される前の鉄道網です（10頁）。

「九州鉄道」という形で門司に鉄道が通って来たのですが、鉄道も使って、筑豊炭田から折尾経由で門司に石炭を運ぶといった形をとりながら石炭輸出をしていたのが、一般開港されるまでの段階です。

一般開港されて行く中で、門司港にとって大きな変化が出て来ます（11頁）。

門司港は自由に輸出入ができるということで、特に極東市場、上海、香港、シンガポールに筑豊炭を輸出していく港として、これまで肥前炭を輸出していた長崎港に替わって、筑豊から門司港を経由して輸出して行くようになります。そういうルートになり、1907年、日露戦争（1904年～1905年）が終わった直後ですね、

その頃が門司港にとっての石炭輸出のピークです（12頁）。



10

2) 一般開港と「総合・中継貿易港」への転換

- 1898.7.8 開港港則 M32.8実施
↓
- ・極東市場への本格的な石炭輸出
1907 石炭輸出のピーク
門司港の石炭集散：若松から中継で京浜・阪神へ供給
- ・入港船舶数が日本一(1901)
- ・輸出<輸入(1905)
→ 食糧・肥料・工業原料取引の増大
北九州工業地帯の形成を促進
- ・石炭取引は若松港へ(1911)
1914 輸出品で精糖>石炭

11

香港・上海石炭市場で筑豊・門司炭の優位

門司港石炭輸出先 (単位:トン)

	香港	上海	シンガポール	その他	計	船用	合計
1896					607,522	278,756	886,278
1897					502,622	288,864	791,486
1898					777,746	289,763	1,067,509
1899	297,461	295,160	212,301	172,968	977,890	267,288	1,245,178
1900	378,979	268,650	253,559	245,059	1,146,247	430,499	1,576,746
1901					1,850,138	527,833	2,377,971
1902	608,802	435,651	207,573	430,126	1,682,152	485,296	2,167,448

香港輸入石炭種別(1894～1898) (単位:トン)

	日本炭					開港p.356					合計	
	筑豊炭	三池炭	北海道炭	その他	計	(%)	トキン炭	豪州炭	英國炭	その他	計	
1884	268,764	173,517	26,270		468,551	76.4	89,400	10,324	41,100	3,800	144,724	613,275
1885	248,941	213,812	23,601		486,154	78.7	41,838	11,408	62,923	15,700	131,988	618,022
1886	238,370	236,131	16,350		490,851	78.8	87,700	31,475	29,300	750	148,225	640,076
1887	280,354	183,186	51,134	3,800	488,274	89.7	121,600	29,605	47,280	17,780	216,285	714,539
1888	387,911	186,228	30,056	12,848	817,044	89.4	120,100	28,198	121,419	3,920	273,638	890,682

上海輸入石炭種別(1897～1901) (単位:トン)

	日本炭					計	外国炭	清国炭	合計	
	門司炭	(%)	三池炭	長崎炭	北海道炭					
1887	103,048	20.0	58,045	143,122	12,117	21,178	337,508	59,282	117,708	514,478
1888	154,078	23.0	106,855	140,240		30,482	431,635	116,081	120,270	867,986
1889	238,303	39.8	103,842	99,532	10,328	11,417	518,310	94,254	112,245	722,809
1900	275,155	46.3	103,870	55,238	371	11,358	450,780	89,810	53,781	584,181
1901	443,892	52.8	102,037	75,343	8,924	21,094	851,000	107,957	81,050	840,087

開港p.361 原資料は『通商集纂』

12

その後、石炭輸出は、むしろ若松が中心になる。門司の石炭の扱いというのは、後でも図を出しますけど、筑豊から直接送って来るよりも、若松から船を使って輸送するものが多くなって行きます。そういう点では、若松と門司は輸出先、国内の供給先も分担します。

そういう中で、入ってくる船の数が日本一になるぐらいに門司港が繁栄し、門司港は、輸出港として始まりながらも輸出より輸入の方が増えて行く（13頁）。

門司港貿易は石炭輸出から転換

門司港輸出入額（主要商品、円）

	輸 出						合計	輸 入						合計			
	石炭	(%)	米	綿糸	精糖	(%)	セメント	木材	綿糸	(%)	砂糖	小麦粉	石油	米	豆粕		
1890	343,000								342,830								
92	768,000								768,181								
94	1,418,000								1,417,959								
96	2,401,000	85	411,000						2,811,924								
98	5,454,000	98	712,000				1,000		6,166,925								
1900	5,010,000	88	38,000	570,000					5,698,947							3,446,286	
2	10,497,000	76	500,000	2,060,000				184,000	13,817,344							5,319,182	
4	7,580,656	58.7	432,000	3,093,899	7,514		316,240		12,706,677	3,347,834	33.1	1,363,858	976,012	497,404	536,147	188,202	10,114,980
5	5,786,567	39.1		4,021,580	2,017,707	13.6	288,421	526,000	14,795,056	4,932,663	29.8	2,716,742	906,544	424,519	1,167,580	826,316	16,574,249
6	6,222,174	33.5		4,152,636	3,057,913	16.5	778,347	1,611,000	18,575,278	5,670,908	25.9	5,751,938	833,690	776,302	280,335	2,380,855	21,863,029
7	7,795,899	40.6		4,058,841	1,316,144	6.8	602,353	1,974,000	19,204,962	6,466,916	24.5	7,090,877	663,956	672,156	649,809	3,901,730	26,418,028
8	7,505,682	50.2		1,152,662	1,443,540	9.7	676,000	1,360,000	14,949,840	5,075,300	23.1	4,274,459	294,543	1,074,027	630,909	3,287,284	21,953,693
9	5,841,883	41.4		2,648,013	1,346,753	9.5	758,000	616,000	14,111,237	6,086,722	38.8	2,508,279	146,303	526,323	161,334	1,956,636	15,685,750
1910	5,900,245	36.9		3,296,935	1,570,719	9.8	1,173,083	443,000	15,970,060	7,232,766	37.9	2,491,960	205,996	472,762	466,316		19,098,358
11	5,005,664	34.9		2,526,528	2,943,787	20.5	277,865		14,326,469	6,533,741	32.3	3,047,249	143,909	299,361	895,957		20,215,169
12	5,098,160	32.3		2,432,512	4,268,936	27.0	212,635		15,798,438	7,843,362	29.2	4,900,033	705,051	468,987	744,378	2,330,997	26,853,311
13	6,501,516	32.6		3,415,640	5,546,420	27.8	693,887		19,938,256	10,693,247	33.2	5,871,328	2,295,947	362,055	338,015	2,574,474	32,242,067
14	6,413,880	30.7		3,151,975	3,810,518	32.6	485,312		20,895,808	10,045,918	25.4	8,480,586	2,361,564	430,134	1,657,522	3,304,542	39,534,068

「統計調査」（『福岡県統計書』）による（『北九州市史 近代・現代 産業経済』）。朝鮮貿易（移出入）は1912年度から独自項目となり、1921年度から国内取引に変更された。

特別輸出は、1890：石炭、米、麦、麦粉、硫黄、1898：木炭、セメント、硫酸、満鐵鉄、硝粉。1899～輸出入貿易港（開港）

13

輸入が増えるといった場合に何が増えたか。綿花、塩の輸入が増えますけど、塩を何に使ったか。皆さん海の専門家ですから、こういったことを言っていたら恥ずかしいのですけど、実は、僕も知りませんでしたが、食塩なんかも増えるんですね。特に大連からの輸入が増えて行きます。大連からは大豆粕も増えます。塩が増えたのは、実は、それを原料にしてガラスを作りました。旭硝子（北九州事業所）、今のAGCで作っていました。

そういう形で、大豆粕という農業肥料、それから、工業原料、綿花、それから粗糖、砂糖の原料ですね、そういったものがどんどん入って来るようになります。ということは、周辺に、そのための工場がどんどん出来て行ったということです。その周辺の工場に原料を供給するための港になって行く。その工場群が、門司から折尾までずっと並んで行く。ということで、北九州工業地帯と呼ばれるようになるのは第一次世界大戦の頃ですね。こういうデータになります。

肥前長崎に替わって、筑豊炭あるいは門司炭が極東市場で急激に増えて行きましたが、この表にあるように、石炭輸出が増えて行つたけど、輸入が増えたり、石炭以外のものの輸出が増えたりといふように、門司港貿易が石炭輸出から変わって行きました。

これは貿易額で長崎を追い越した時期です。日露戦争（1904年～1905年）が終わった直後には

長崎を追い越してしまいます（左の図：14 頁）。これは入港船舶数（右の図：15 頁）。

主要貿易港の貿易額									
門司	若松	下関	横浜	神戸	大阪	名古屋	長崎	函館	
1899 880		563	18,473	19,561	1,285		1,738	384	
1900 915		1,158	20,590	20,718	1,937		2,237	514	
1901 1,885		517	22,235	20,319	2,288		1,863	475	
1902 1,914		274	22,831	21,928	2,883		1,380	480	
1903 2,390		210	25,748	24,505	3,490		1,732	711	
1904 2,315	38	228	30,854	28,283	4,777		2,518	288	
1905 3,137	146	330	33,430	30,307	7,444	2,386	323		
1906 4,044	361	585	34,982	30,280	8,478	1,915	485		
1907 4,548	414	677	37,838	33,011	9,447	20	2,038	294	
1908 3,890	568	1,052	34,208	27,520	7,282	243	1,835	289	
1909 2,983	686	1,318	33,818	28,484	7,302	280	1,280	251	
1910 3,417	684	1,028	37,948	35,268	7,582	278	1,222	252	
1911 3,454	804	84	40,392	37,730	8,358	209	1,384	209	

『門司港と門司税關の歴史～門司税關100年の歴史』2008、p.20

単位：万円

14

主要貿易港の入港船舶数 単位:隻									
門司	若松	下関	横浜	神戸	大阪	名古屋	長崎	函館	
1889 1,453			1,850	1,414	2,561	188	2,163	478	
1890 1,856			2,036	1,515	2,688	237	2,102	561	
1901 3,395			1,229	1,825	2,807	312	2,368	552	
1902 3,387			1,039	1,630	3,070	299	2,238	611	
1903 4,100			1,258	1,882	3,563	413	2,283	642	
1904 3,070	133		1,815	1,524	3,080	619	1,483	79	
1905 3,778	311		2,210	1,818	4,182	1,209	1,588	61	
1906 5,324	580		2,435	2,114	5,387	1,327	2,447	302	
1907 5,183	663		2,700	2,342	5,366	1,258	6	2,482	548
1908 4,731	878		2,436	2,301	4,873	944	70	2,414	486
1909 4,224	910		2,084	2,169	4,886	838	57	2,114	553
1910 4,115	848		1,384	2,182	4,818	841	82	1,917	625
1911 3,805	758	14		2,251	4,508	454	51	1,883	657

『門司港と門司税關の歴史～門司税關100年の歴史』2008、p.20

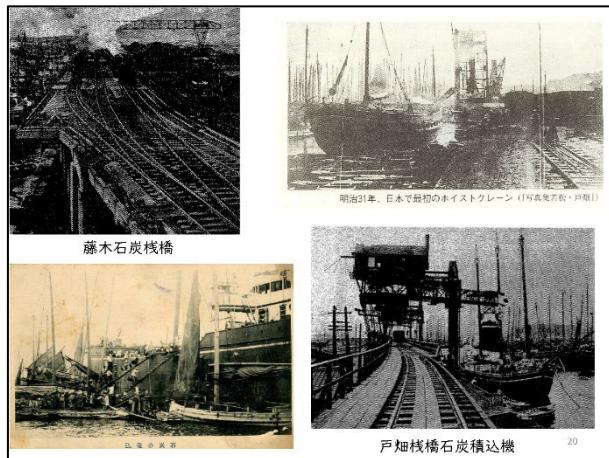
15

ただし、門司から石炭を輸出しますけど、門司は荷役設備が非常に貧弱です（16 頁、17 頁）。石炭輸出で始まっていながら、なんでクレーンだとか載炭機といったものが整備されなかつたのか。石炭置き場は整備されます。だけど、石炭を燃料とする汽船は沖合に泊まって、そこに舟で駆けつけてロープを張って上って行って石炭を納めるような、そういう仕組みなんですね。いわゆる「天狗取り」と言われるやり方をします。

それに対して、若松は最初から機械、クレーンを導入するし、戸畠が専らそれで、石炭輸出で躍進して行く。これは鉄道院が作った大正5年の報告書ですが、そこでも「若松・戸畠は載炭機で石炭を積み込んでいるのに、門司はそういった設備が全くない。しかも、費用が高く、荷役費が高くなつてしまふ。」と書かれています（18 頁）。

これ、戸畠です。8トンの鋼製の炭車というのは大型の炭車になるんですね（19 頁）。「九州鉄道」としては、大量輸送するためにこういった形をとつて行くようになります。

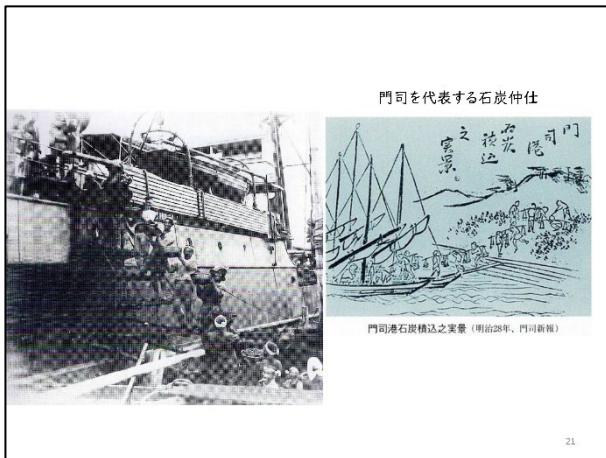
日本で最初のホイストクレーンは若松です（左下の図：20 頁）。



藤木石炭桟橋

戸畠桟橋石炭積込機

20



門司を代表する石炭仲介

門司港石炭積込之実景 (明治28年、門司新報)

21

それに対して、門司はこうです（右上の図：21 頁）。なぜ、荷役設備をきちんと整備しなかつたのか、その理由は、正直、分かっていません。

この図は、先ほど言ったように、石炭の積み出しを門司と若松が分担している状況を示すものです（22 頁）。筑豊で採掘された石炭の8割が若松に運ばれます。そこから、舟で門司に運ばれます。同時に、若松から、直接輸出されるものと国内に送られるものがあります。積み出す先の違いですが、輸出については、若松が上海、門司が香港、また、国内については、若松が関西、門司が関東ですね。そういうふうに分担しています。

綺麗にこういう数字が出てきます。何か申し合わせがあったのかどうか、確認できていませんけど。それと、門司が多いのは汽船の燃料ですね。これは専ら門司が引き受けています。

石炭についてはそのような状況にある中で、大戦期には国内取引が貿易を上回って行くようになります（23頁）。

門司港が重要港湾になって行く中で、関門海峡の浚渫や必要な港湾設備の工事を国の費用で実施して行く。そういう形をとるようになって行きます（24頁）。

これは関門海峡の浚渫の計画図です（25頁）。この港湾調査会には、郵船、三井、三菱の他に、安川、貝島、麻生のいわゆる「筑豊御三家」も委員として入っています。若松、門司両方に安川、貝島、麻生も商社を持っていますから、そういう点で港づくりに関わっていました。

3) 物流の中継地：大戦期～

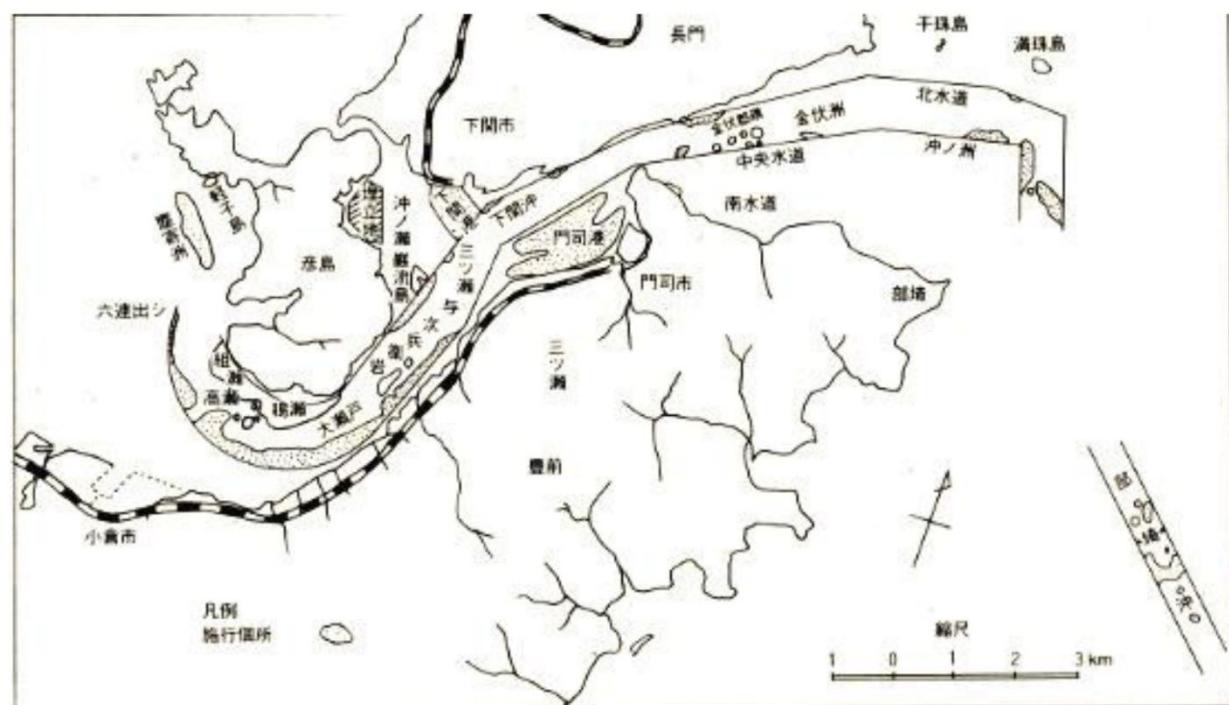
貿易<国内取引(1918) *配付資料：統計

↑
関門海峡改良(1910～1929第一期) ← 港湾調査会 *後述

港湾設備の改良

- ①1916.4 「国営の外国貿易設備工事」
東海岸1万坪埋立・岸壁 上屋
52万円 修築工事は1917.10
陸上設備は1920竣工
- ②1917.8 「旧門司沿岸整理工事」
=「第2船溜への市営内国取引施設工事」
42万円 1919.8竣工
- ③1919.4 内務省の門司港修築工事(第一期)
589万円 白木崎北東埋築・岸壁=外国貿易

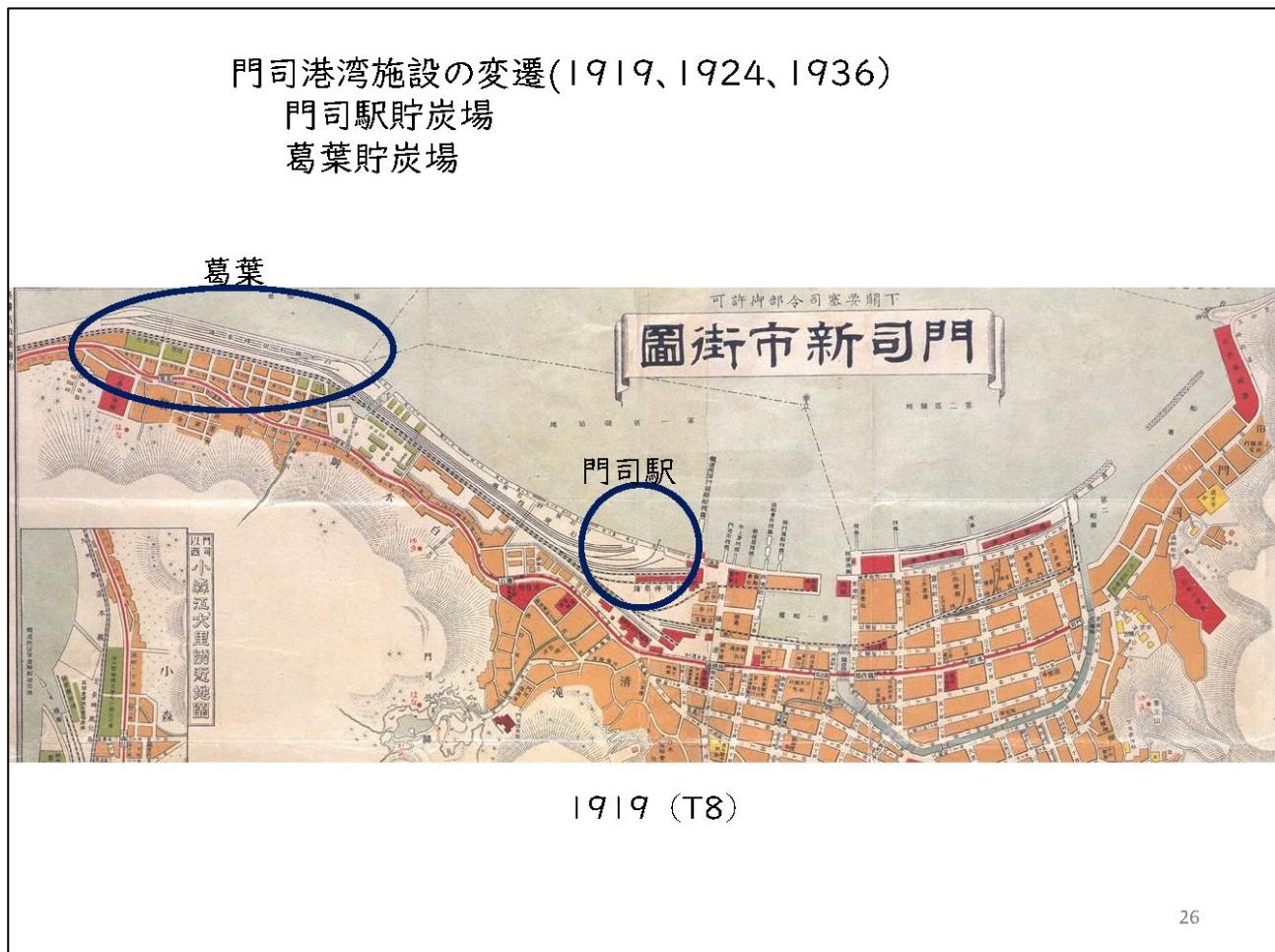
24



(港湾調査会)関門両港修築及設備ニ関スル特別委員（1909.8.7可決）には、郵船・三井・三菱の他に安川・貝島・麻生の御三家

25

これは葛葉と門司駅の貯炭場の場所です（26 頁）。その後、設備がなされて行きます。これは、後でも図を出しますけど、門司築港の時に造られた堀川運河ですね。皆さん、現在も堀川運河があるのをご存じですか。暗渠で残っていますね、国道 3 号線の下。後で図を出します。



26

昭和 11 年の新市街図では堀川が消えていますね（左下の図：27 頁）。



その後、こういう形で設備がなされて行きます（右上の図：28 頁）。

そういう中で、門司港そのものが貿易港から国内取引に変わって行く（29頁）。中でも、肥料、綿花、麦粉、砂糖、鉱油、米、こういったものは「西日本第一の市場」になって行く。

これは、その新聞報道です（30頁）。全国第一位の出光などの鉱油市場になって行きます。あるいは、台湾バナナの集散地になって行く。そういう中で、倉庫などの設備が作られて行きます（31頁、32頁）。

石炭だけだったら、倉庫を作る必要はないんですね。やはり、中継貿易になって行く中で、こういう設備が必要になってくる。特に、ここが九州の米あるいは外米の集散地になる中で、米騒動後、米の値段を調整するために、生産地と集散地に国の米の倉庫を設けるという方針が出てきます（33頁、34頁、35頁）。

そういう中で、だいたい 1905 年頃から、九州各地の米が鉄道で門司に運ばれ、そこから国内各地に運ばれるといった動きが出て来ます。このような動きの中で、市の誘致運動もあって、国が大久保海岸に米穀倉庫を設けます。現在も、一部残っていますね。

これは、そういう新聞報道です（36頁）。

これは、当時の絵はがきです（37頁）。今は半分ぐらいですかね、残っています。

それと同時に、先ほども話に出た大連航路を含めて、旅客船の港になって行くという動きが出て来ます。ただし、欧州航路の大型船が入るようになるのは随分遅いですね。大正半ばです（38頁）。このように門司港の機能が変わって行く中で、門司の町の有りようも変わって行きます。

そういう中で、「帝国の玄関」という評価が生まれるようになって行きます（39頁）。

門司の人口増というのは、明治 22 年のデータからしかありませんけど、急激に増加していくのが分ります（40 頁）。これは、戦前の福岡県内の 6 つの市の比較をしているんですけど、人口の増加率を見ると、門司の場合、外から入って来る人の割合が高いですね。八幡と比べても、門司の方が外から入って来た人が多い。だから、門司の人口増は、まさに外からの流入によって膨れ上がって行ったものということになります。

第一次大戦ブーム期から内国取引>貿易

肥料、綿花、麦粉、砂糖、鉱油、米「西日本第一の市場」
「門司は全国第一の鉱油市場」（新報、17.1.1）
果物（バナナ）・材木など



「門司港は横浜・神戸とは目的が異なる。貿易商・工場が軒を連ねているわけではない。
門司の輸出入はバックにある工業地帯の工業原料・製品 工業地帯の波止場にすぎない」
(中野金次郎『海峡大観』1925)

- 1917年 米騒動発生
1921年 米穀法の制定、全国各地に米穀倉庫が作られる
(東京・大阪・酒田など)。
1922.9 門司市と商業会議所が誘致の方向
門司築港会社埋立地に誘致で委員を上京させて運動開始
1924.12 門司市長・商業会議所会頭連名で「国立倉庫建設申請書」
1925.7 大久保海岸に決定
1926.3 農林省門司米穀事務所設置
 東京(深川)、大阪、酒田に統いて4番目
1927~28年 門司米穀倉庫竣工。
1929年 引き込み線完成。
↓
1994年 倉庫閉鎖。
2009年 門司港レトロ観光線運行開始

35

(2) 「帝国の玄関」：この二面性

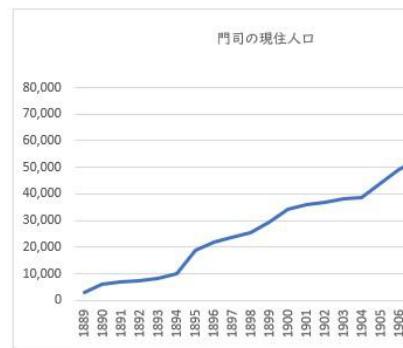
- 1) 開港にともなう地域社会の変化
- 2) 国家による「拠点性」
- 3) 「帝国の玄関」論

39

I) 開港にともなう地域社会の変化

門司の人口増 ← 流入人口

1889	3,130
1890	5,917
1891	6,869
1892	7,369
1893	8,182
1894	10,078
1895	18,831
1896	21,798
1897	23,598
1898	25,274
1899	29,290
1900	34,070
1901	36,052
1902	36,798
1903	38,085
1904	38,483
1905	44,113
1906	49,251
1907	52,725
1908	55,432
1909	58,654
1910	62,329
1911	65,812
1912	68,518
1913	71,977
1914	74,510



福岡県内都市の人口流入・比較

	1904(M37)					
	本籍人口	現住人口	男	同左(%)	現住 一本籍	同左／現 住(%)
福岡市	56,978	71,365	36,783	51.5	14,387	20.2
久留米市	27,163	32,777	16,107	49.1	5,614	17.1
門司市	10,883	38,483	21,876	56.9	27,600	71.7
小倉市	17,416	34,086	17,551	51.5	16,670	48.9
若松	8,754	19,848	11,182	56.3	11,094	55.9
八幡町	4,040	19,848	11,182	56.3	15,808	79.7

	1914(T3)					
	本籍人口	現住人口	男	同左(%)	現住 一本籍	同左／現 住(%)
福岡市	71,328	96,692	49,539	51.2	25,364	26.2
久留米市	31,054	39,917	19,129	47.9	8,863	22.2
門司市	20,807	74,520	41,368	55.5	53,713	72.1
小倉市	21,492	37,702	20,357	54.0	16,210	43.0
若松	18,215	36,915	20,019	54.2	18,700	50.7
八幡町	15,292	46,236	25,053	54.2	30,944	66.9

『福岡県統計書』各年版による。

40

外から入ってきた人がどういうふうに働いていたかというのを見たのが、この日本で最初の国勢調査です（41 頁）。日本初の国勢調査は職業別にやっていまして、中分類ですけど、これを見ると、門司市の人口の 3 分の 1 が運輸関係の労働者です。

だから、門司市では、運輸業、輸送に関わる労働者が圧倒的に多かったということになるし、物品販売業以外の職業で、運輸業の次に働いている人が多いのは土木建築業、あとは窯業（浅野セメント）というデータになります（42 頁）。

これは第一次大戦の頃の門司の銀行、会社です（46 頁）。銀行は、日銀が出て来るというので多くの支店がありますけど、製造業が浅野セメント以外は全くない。そういう点では、この時期、まさに物流で門司は持っていました。

もう一つ注目するのは、海外企業の支店です。海外企業の支店が意外と多い（42 頁）。スタンダード・オイルなど鉱油関係の企業がありました。西日本 1 と言われる出光だけではなく、こういったものが背景にありました。

それと、商売あるいは資産家では、どういう人が多かったか。これは、旧 5 市の中でデータとして整理したもの（43 頁）。小倉は自営業、商人が多い。若松は石炭商。八幡は貸家が多い。製鐵所労働者の借家住まいに対応しました。同じように、門司は外から入ってきた人が多いので、貸家業が非常に多いことが分かります。

それで、門司の資産家に関して言うと、今年は 1925 年のいわゆる「普通選挙法」（満 25 歳以上の男子による普通選挙を定めた法律）制定後 100 年だそうですが、それ以前は一定額以上の税金を

納めた人だけが選挙権を持ち、しかも、税金をたくさん納めた順に選挙権を持つ等級選挙制でしたので、こんなリストが出て来ます（44 頁）。

市税多額納稅者

1908(M41).5.31 新報 1908.6.31

一級有権者(市税多額納稅者34人)

市税額
2,703.11 三井物産門司支店
2,700.41 三菱会社門司支店
1,958.04 浅野セメント門司支店
1,217.70 自念金蔵
921.19 磯部合名会社
890.70 郵船会社門司支店
644.59 石田平吉
548.70 日本銀行門司支店
430.16 梅月瀬太郎
272.16 松尾大吉
以下、略す

普選(1926)まで、市町村議員選挙権
法人、支店
日銀支店
↓
地域の有力者として中央資本・支店

44

そうすると、三井物産や三菱、浅野セメントなどの企業が納税していることが分かります。それから、驚いたことに日銀支店が税金を払っているんですね。法人が選挙権を持つのは市町村だけで、県議会以上は持ちませんが、このデータから、市政を左右していたものが、中央からの支店や地域の有力者であったということが分かります。

明治 31 年、北九州では真っ先に、門司が市制を実施します。その時の最初の市会議員選挙は、門司市に「九州鉄道」の本社があり、まだ国有化されておらず、1 社でだいたい市の税金の 4 分の 3 を納めていたので、「九州鉄道」1 社で議会の半分を選んだという記録も出て来ます。

先ほど日銀支店のことを言いましたけど、門司市には、「九州の金融の中心地」として、日銀を取り囲むような形で銀行の支店が連なって行きます（45 頁）。

このようにして石炭輸出が始まる中で、商社や海運業が下関から門司に支店を移して来ます（47



頁、48頁、49頁)。三井物産、商船、郵船、三菱などが移して来ますが、このような流れの中で、あまり知られていない動きが起こります。これは官営製鐵所と関係します。

製鐵所は、最初、新潟の赤谷鉄山から鉄鉱石を調達しようとして、所有していた三菱から買収します。しかし、それだけでは間に合わないので、中国から大治鉄鉱石を輸入するわけですね。輸入する時に、その輸送を三菱に独占的に許可します。それで、1900年に運搬請負契約を結び、門司支店が担当します。

行きは石炭を中国に運んで、帰りの船で鉄鉱石を運ぶということで、三菱は海運業が復活するわけです。三菱は元々海運業ですが、三井との競争の中で郵船という形で手放すわけですね。海運業からは縁が切れた。それが、ここで復活します。営業部門司支店に船舶課を設けます。この営業部が独立して行って三菱商事になります。だから、三菱商事の誕生は、製鐵所の鉄鉱石運搬を担った門司支店に由来するということになります。

門司の特徴である支店経済では、人の流入が多いということで、家を持たない者が大量に出て来ます(50頁)。借家が64.7%、ほぼ3分の2が借家住まいです。それと、官舎、あるいは、支店ですから社宅が広がるという形をとります。

これは三井物産の社宅で、ここが日銀の官舎で、これが鉄道の官舎ですね。門司では、こういうふうに周辺に社宅や官舎が広がっていました(51頁)。

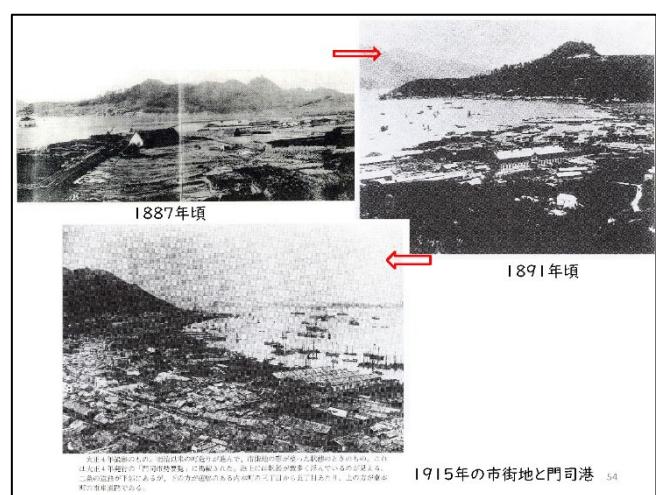
谷町には三井物産の社宅が広がっていて、門司俱楽部も元々谷町にありました。今は、これを解体して駅前に持つて来たわけですね。それで、ここには洋風の社宅がありました(52頁)。

現在は、この旧カボチャドキヤ国立美術館だけが残っています。念のため、つい最近、写真を撮りに行きました。

これが三井俱楽部です。社交場ですね。これは、解体されて門司港駅前に移つて来ました。

ついでに言いますと、門司は、中央資本がどんどん出てきたということで、いわゆる「ハイカラ」な町になります。それを象徴していたのが明治屋ですね(53頁)。洋品を扱っていた明治屋です。今はなくなつて、明治屋のレリーフだけが残っていますけど、これも、門司は支店経済の町ということで中央から移ってきた人が多かつたので、その需要を満たすために明治屋

'90から石炭輸出開始 三井物産赤間閣支店門司出張所('91) '99.4支店 大阪商船赤間閣支店門司出張所('91.10) '97.5支店 日本郵船赤間閣支店門司出張所('92.3) '93.8支店 三菱合資支店('95)
三菱の海運部門は1885年9月に日本郵船に譲渡 1895.12 下関支店('94.1)を門司に移転して門司支店 1900.6.23 製鐵所と大治鉄鉱石運搬請負契約 ←1899.4 大治鉄鉱石購買契約 12、「製鐵所用鉄鉱石運搬ヲ引受ケタル結果、門司校光間運搬用トシテ予算金 参万円ヲ以テ特ニ貨船三十艘ヲ新造スル」 1900.7.4 鮑浦丸にて大治鉄鉱石が初めて八幡に入荷 こうして門司支店は、門司と中国の間に往路は石炭、復路は鉄鉱石を積荷にする 海運業を開始した。 ↓ 積荷が巨額に上り、海運業は門司支店の第二の収益部門に成長した。
1909.5 社有汽船全部を門司支店の所管 1912.12 営業部門司支店に営業部船舶課設置 こうした海運部門と社外品も取り扱うように発展した営業部は、1918年に分離独立して 三菱商事(株) が誕生した。
49



のような店が進出して來たということになります。

こういうふうに町並みが変わって行った（54 頁）。

ついでに、門司の町並みというので紹介しますと、15 歳にして院展に入選した柳瀬正夢です（55 頁）。門司のカフェ・ブラジルで個展を開いていました。これが院展に入選した作品です。

これは、その後、描いたものです（56 頁）。門司港というのはこういう感じだと、これを見たら分かりますね。



門司港(1919) *ネット



暮ぎわー門司で(1922)

門司(1920) *ネット

56

柳瀬正夢は、その後、こういった挿絵などを描く画家になっていきます（57 頁）。

このように門司が社会的に変化していく中で、門司の発展にとって、もう 1 つ大きかったもの、あるいは、貿易が発展していった要因は「国によって拠点性が付与された。特別扱いされた。」ということです（58 頁）。

特別扱い（拠点性の付与）にどういったことがあったかというのは、1 つ目の特別輸出港指定がそうですね。これは後で見て行きます。

2 つ目が、門司の市制施行です。実は、市制が施行できるのは、人口が 2 万 5 千人以上になればできるんですね。1898 年に 2 万 5 千人を超え、これと同時に市制申請するのですが、その時、短期間に異例の早さで承認されます（59 頁）。

2) 国家による「拠点性」付与

i) 特別輸出港指定 *後述

ii) 門司市制施行(1899.4.1)
：「一種特別尋常の市にあらざる」

市制施行の人口基準 25,000 人 ← 1897 = 23,598 1898 = 25,274 人

↓
(市制施行申請書)

「門司港は特別輸出港として九州鉄道の起点地に方り九州の貨客を集散し最も繁華を極むる枢要の土地にして西北一葦海水を隔て赤間ヶ関市と相対し一大海峡を為し . . . 」

12.28 異例の早さで承認 「内地雜居の第一着」(新報、日日 M32.3.1-4)

「日本進歩の体面を表示する一大要路たる」

「一種特別尋常の市にあらざる」

「七月より内地雜居(案約改正)も行われ日本進歩の体面も一変するものあれば外國交通の要路に当れる門司港は國を代表すべき地位にあるものとして斯く急に市制を施行する事と」

58

なぜそうなったのかというと、国が「門司は、一種、特別の町だ。だから、特別扱いして市にするんだ。」というふうになって行きます。門司港は国を代表すべき地位にある。だから、真っ先に市にする。しかも、条約改正で内地雜居。外国人が居留地だけではなくて自由に国内を旅行できるような条約改正をやった。それに合わせて、海外に開かれる港、特別の町ということで申請書が提出されます（60 頁）。

それから、こういう形で、門司新報（1892 年～1938 年の間、門司市で発行されていた日刊紙）の挿し絵になります（61 頁）。

3つ目が、日本銀行の西部支店が設けられたことです（62 頁）。よく、1893 年（明治 26 年）に赤間関（下関）に設けられたというふうに言われますけど、赤間関はあくまで仮設です。

明治 26 年の西部支店の開業式で、日銀総裁がそのことを「仮設だ。仮に作る。本来、門司港に置くところを、建物がないから、取り敢えず下関へ置く。」といったことを述べていますし、「門司は、将来、九州経済界の頭脳となる。だから、門司に日銀の支店を置く。」ということで支店設置になって行きます。

こういう新聞記事になります（63 頁）。

これは、実際に移転したときの門司新報の付録です（64 頁）。明治 31 年に門司に移転します。大阪支店に次いで、日銀にとって日本で 2 番目の支店になります。日銀の支店が門司に出てきたというので、多くの都市銀行が支店を設ける。それで、門司が「九州の金融の中心地」という形をとるようになります。尾道から西側は、全部が日銀西部支店の管轄に入るわけですね。

4 つ目が、第一種重要港湾という形で、港湾の浚渫や設備については国費で行っていく特別の港になったことです（65 頁）。実は、日露戦争後、国全体の国力をどういう形で充実させるかという検討を行う中で、内務省が、インフラを整備し各地の経済開発を行って国力を充実させようという方針を立てます。

その中で、港と陸、鉄道との接合地域を設けて、重点的に国のお金で整備するところ、県のお金で整備するところ、それぞれの自治体でやって欲しいところ、というふうに区分けをします。

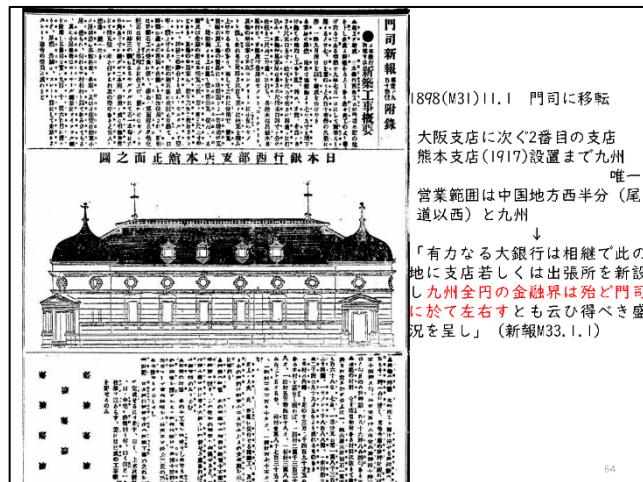
その時に、全国 771 の港を全部調査して、基準を設けて等級をつけていきます。これが報告書です

iii) 日本銀行西部支店の設置

1893(M26)10. 日本銀行西部支店が赤間関に仮設

「西部支店は元来之を門司港に置くの宿企にして此地はは唯一時の仮設たるに過ぎざれば他日家屋の建築等他の準備完成するを待ちて之を門司港に移すべし」「九州全部の金融を流通し利息の平準を謀」「一号令を下せば響きの音に応ずるが如く瞬刻にして全部の経済機能に感應するが如き枢要の地」として門司を選択
「今日の門司は左のみ枢要の地にあらずと云ふ者あれども這は近視眼流の一輩のみ将来九州経済界の頭脳となるは門司を指てそれ将た何処がある」川田小一郎日銀総裁（「日本銀行西部支店の開業式」新報M26.10.3）

62



iv) 国港指定：第一種重要港湾(1907)

原敬：日露戦後、「要是國力の充実」←インフラ整備による経済活動港湾を改良する事が、その地域の産業振興を図り、さらに外国貿易を支える産業にまで発達する事

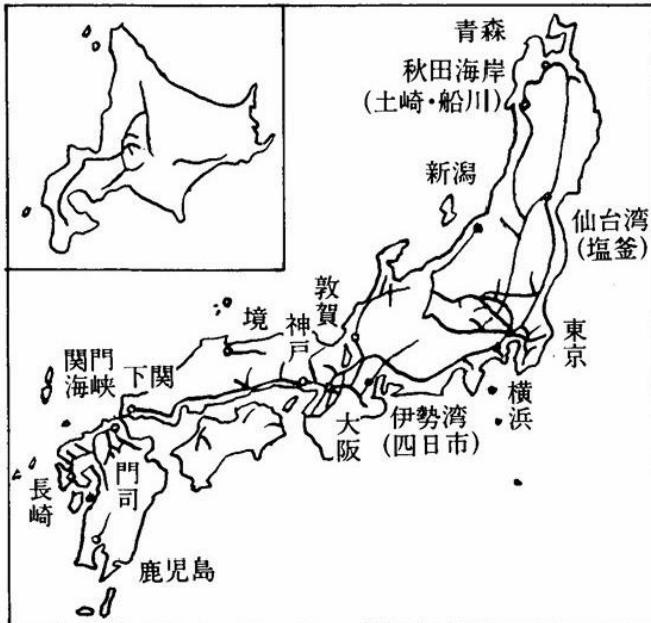
1906.5 内務省に港湾調査会設置 「港湾調査要覧」

「水陸連絡ノ実況」調査
港湾の地形、水深、汽船帆船和船別の船舶出入数、輸出入の金額と物品

↓
全国港湾771から4つの基準で120港 → 等級を検討
：出入船舶噸数「20万噸以上」
和船の石数「30万石以上」
輸出入貨物「100万円以上」
後方地域との関係「2都以上、戸数1500戸以上」

65

(66頁)。これはネットでも簡単に見ることができます(67頁は、その概要)。



重要港湾

港名	入港汽船		輸出入額 (千円)	発着貨物量 (噸)
	船数	噸数		
横浜	3,506	5,024,572	393,186	80,514
神戸	2,743	5,420,047	302,795	156,680
下関	37,198	18,490,920	52,324	26,704
門司	9,372	12,387,363	70,128	161,968
敦賀	685	613,689	21,761	2,202
大阪	18,536	2,714,163	84,789	140,888
東京	4,781	532,919	?	104,511
長崎	4,761	4,210,648	28,516	42,630
青森	2,404	1,250,845	21,429	2,122
船川	220	90,000	1,053	
土崎	184	182,689	5,129	39,165
新潟	1,280	661,923	19,528	
境	5,888	533,956	13,941	3,876
鹿児島	3,028	525,943	38,315	11,953
四日市	2,315	773,204	41,489	
名古屋	935	175,834	8,180	20,185
塩釜	6,435	435,891	7,653	
清水	508	580,691	8,542	
若松	3,682	997,138	26,680	91,687
小倉	125	38,600	2,051	18,287
函館	5,732	2,657,756	77,874	
室蘭	1,754	1,142,310	7,492	
小樽	3,652	2,348,276	65,888	

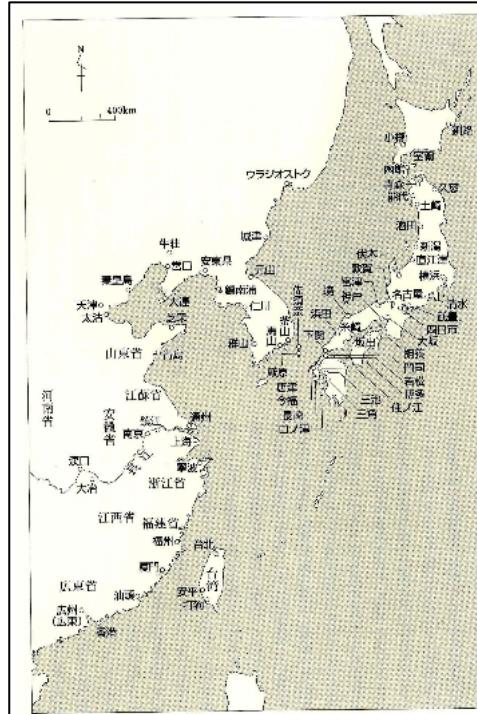
（注）重要港湾は1906年の港湾調査会で承認されたもの。
 ()内の港湾は1910年に決定したもの。

港湾数値は『日本帝国港湾統計(明治39年)』、(鉄道駅)発着貨物量は『鉄道局年報(39年)』による。
 鉄道貨物量の横浜は神奈川駅、東京は新橋駅の数値である。複数路線駅の場合に少額になっている。
 船川、土崎、四日市、塩釜は1910年、名古屋は1917年、清水は1920年の指定。下関、門司は閑門海峡として指定された。
 若松、小倉、函館、室蘭、小樽は参考のため掲載した。

67

そういう中で、重要港湾に指定されたものは、こうした港になり、閑門というのが第一種重要港湾というものになって行きます(68頁)。

これは、入港汽船数だとか、貨物あるいは輸出額、そういったものを全部調査していく中で、ランク付した形で決定されて行きます。



1907.10.23 「重要港湾ノ選定及施設ノ方針ニ關スル件」

一種：国家経営：外国貿易の中心的港湾
横浜、神戸、閑門、敦賀

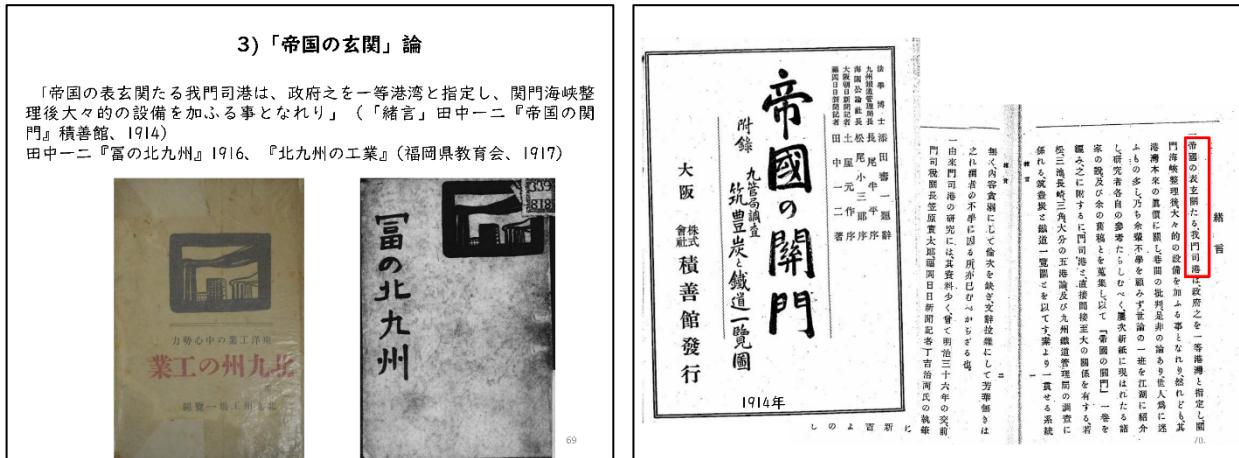
二種：国家と地方：各地方の中心的港湾
 大阪、東京、長崎、青森、秋田海岸
 (船川・土崎)、新潟、境、鹿児島、
 伊勢湾(四日市)、仙台湾(塩釜)

三種：地方経営：その他

1909.8 港湾調査会は閑門海峡改良方針を決定

そういう形で、国から、門司は特別な港であり町だということで「帝国の表玄関」という評価がなされて行くようになります（左下の図：69頁）。そういった文献が、明治末に、地域で、こういうふうに新聞記事だけじゃなくて出版物としても出て来ます。

これは「帝国の関門」という本です。著者の一人、田中一二は、福岡日日新聞（後の「西日本新聞」）の記者ですね（右下の図：70頁）。「帝国の表玄関たる門司港」ということで、この門司をどういうふうに改善していくかといったことを検討したものです。



その他にも、瞬報社という、現在も下関市にある印刷屋さんが「日本の関門」という雑誌を大正期に発行していますが、こういう実業メーカーが門司市を「帝国の関門」といった形で評価しています（71頁）。引用の中で「NDL」という印があるのは国会図書館の蔵書です。ネットで簡単に見ることができます。

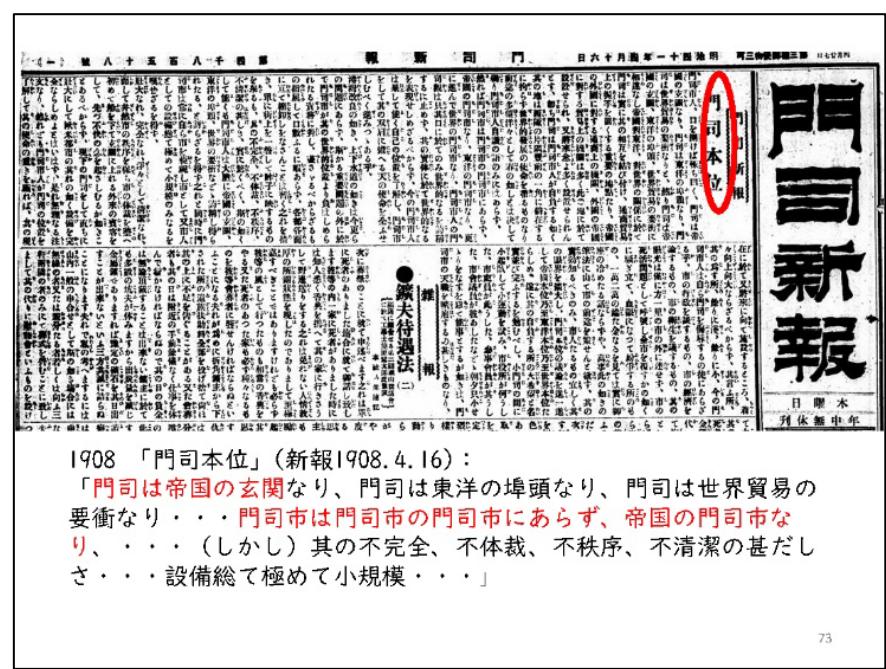
あるいは、門司新報は、イギリスのタイムズ紙が、門司について「戦争があるたびに繁栄して、帝国の玄関になっているような港だ。」と述べたことを報道します（72頁）。

門司新報では「門司は帝国の玄関、東洋の埠頭なり」と述べ、そういう意味では、門司市は「門司市の門司市にあらず、帝国の門司市」という評価をします（73頁）。

ただし、これは二面性があつて、国全体からは、門司は「帝国の玄関」であるけれど、実際の門司は、非常に不完全で、不秩序で、不清潔、設備も極めて小規模であり、実態としては表玄関にそぐわない。そういう側面があるので、ここを改善しなければならないと述べています。

そのことを象徴した出来事が、天皇巡幸の際、門司が通過地から外されたことです。

天皇が九州で行われる軍事演習の観察に来るときには門司を通るのですが、1902年の場合は、通過地から門司駅を外して、直接、軍艦で出かけるというふ



1908 「門司本位」(新報1908.4.16) :

「門司は帝国の玄関なり、門司は東洋の埠頭なり、門司は世界貿易の要衝なり・・・門司市は門司市の門司市にあらず、帝国の門司市なり、・・・（しかし）其の不完全、不体裁、不秩序、不清潔の甚だしさ・・・設備縦て極めて小規模・・・」

うにされてしまいました（74 頁）。これで、門司はプライドをひどく傷つけられるんですね。

また、1911 年には門司駅構内でお召列車が脱線して大変なことになったのですが、この時にどういうことをやったかというと、見苦しい場所は全部模様替えする、あるいは、壁を作るといったようなことを行政が一生懸命やったんですね（75 頁）。それで隠して、何とか、お召列車が門司駅から出発するという格好にしました。

そういう点では、門司が表玄関という形で対外的には評価されているけれど、内実は非常にお粗末ということを象徴しています。

そういうふうに二面性を持ちながら、なぜ、門司が急激に発展していったのか、その起点になったのは何だったのかというと、それは、やはり特別輸出港になったことです（76 頁）。

しかし、その頃、門司は港湾機能を持っていませんでした（77 頁）。

これは、明治 19 年直前の福岡県統計書の港湾のデータを表したものですね（78 頁）。港湾は、これだけ挙がっていますが、門司港の名前はありません。この頃の門司港は、当然、荷物とかそういうものは全くありません。だから、

載っていないんですね。塩田が広がる以外何もないような所でしかありませんでした。

2. ターミナル駅と貿易港が共存する歴史的背景

- (1) 起点：「寒村」だったが「天然の良港」
- (2) 安場保和県知事の経済開発論：石炭と鉄道・港湾
 - 1) 九州鉄道の創立
 - 2) 門司築港の設立

76

（1）起点：「寒村」だったが「天然の良港」

「漁商雜業相混し其の物産としては唯一の食鹽ありしの外挙示す可きものなかりし」

明治初期、門司は港でなかった 『福岡県統計書』 1886M19

門司港開港前の福岡県の港湾(1886M19)

	蒸 气 船		西洋形風帆船				日本形船				輸出入金額(円)	
	出	入	出	入	出	入	出	入	出	入		
	船数	噸数	船数	噸数	船数	噸数	船数	噸数	船数	噸数	出	入
博多港	791	149,655	791	149,655	25	1,389	25	1,389	3,461	149,316	3,466	149,666
芦屋河口							850	80,750	853	80,975	294,594	10,969
若松湾			36	7,200	42	8,400	5,000	2,000,000	5,200	2,080,000	759,052	123,756
若津港	421	48,978	421	48,978	66	5,610	66	5,610	385	75,075	388	75,660
大牟田河口			985	68,950	50	3,500	7,400	438,000	2,466	123,300	554,530	742,403
中島瀬高河岸	8	40	8	40			2,000	88,990	2,000	88,990	149,358	42,507
柳河港							153	7,650	183	6,150	29,388	38,514
小倉港	428	2,996	428	2,996			5,845	207,240	5,940	211,040	45,492	99,895
宇ノ島港	180	21,600	180	21,600	10	980	10	980	7,140	999,600	7,200	1,008,000
行事大橋河口							4,662	68,800	2,900	30,000	296,154	104,599
加布里港			1	60	1	60	160	23,439	160	23,439	63,471	1,523
横浜港							35	7,200	42	5,940	30,883	818
合 計	1,828	223,269	1,828	223,269	1,123	84,189	194	19,939	37,091	4,146,060	30,798	3,883,160
											4,706,569	3,917,696

福岡県『明治19年第一回商工統計表』による。

輸出：米2,261,879円、石炭1,065,701円、茶206,658円、生蠣192,203円、水油167,367円、清酒160,228円

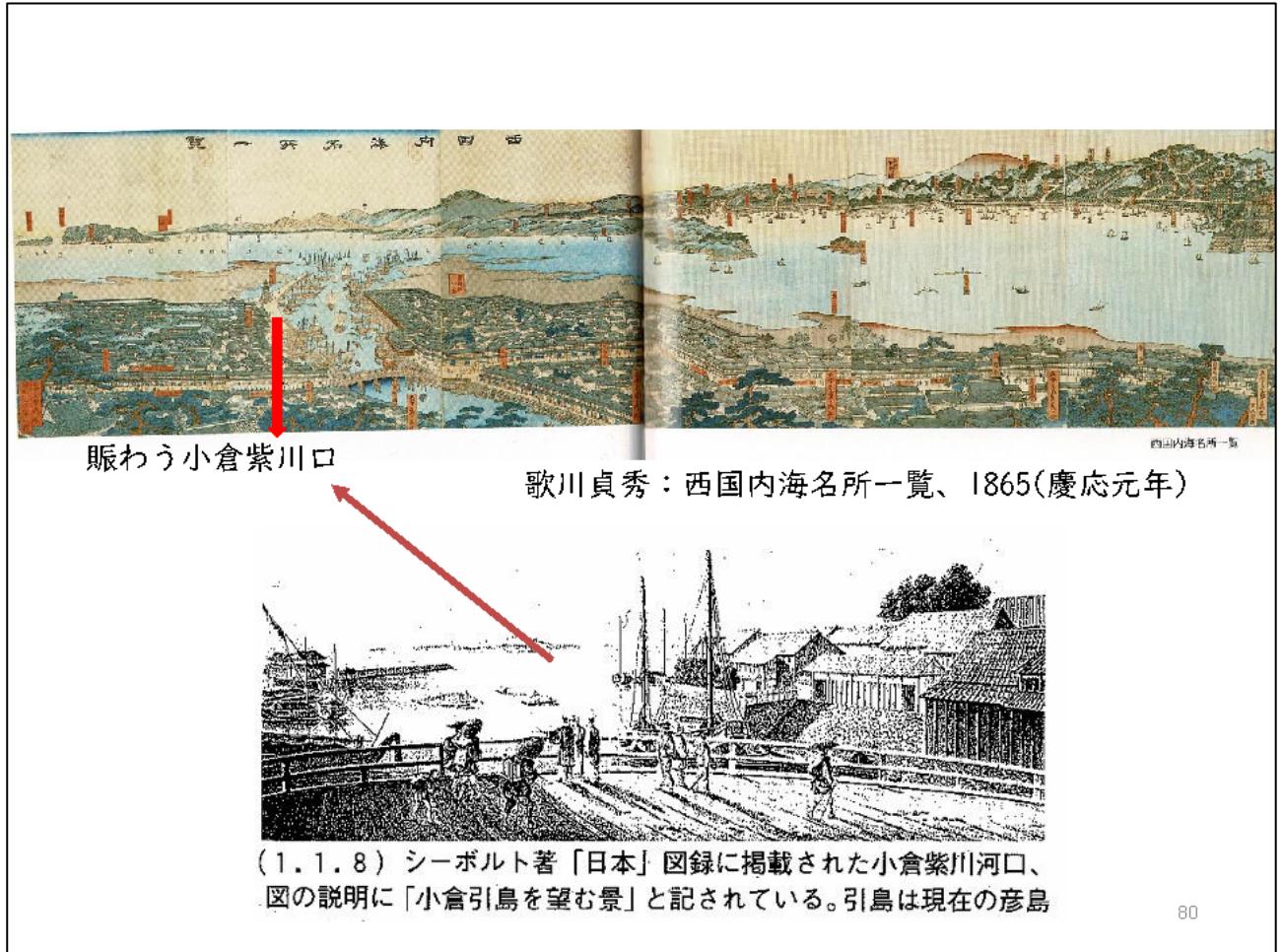
加布里（かふり）は糸島、横浜は現福岡市西区。

輸入：洋鐵586,858円、米512,404円、太物199,582円、呉服152,639円、和綿137,682円

78

おまけに、門司は、近世以来、幹線、九州の玄関といったところからは外れています（79 頁）。

例えば、ケンペルや司馬江漢が記した記録には、小倉から下関に渡ったとあります。これが絵図ですね（80 頁）。



これを表しているのは次です。赤間と小倉の間を、こういう渡海船で渡る（81 頁）。

「東三ツ門」というのは藩主たちが乗船する場所で、その周辺に一般客が乗るような乗客口を設けていました。小倉には下関に渡る船が直行しており、門司は素通りであったわけです。

ただし、初めはそうだったのですが、門司は「天然の良港」でした（82 頁）。

門司税関も、その『50 年史』で「なぜ門司が急激に発展していったのか。」というときに、「天然の良港」といったことを示していますけど、私は、北九州市の元助役で博士号をお持ちの出口さんの博士論文に依拠して、4つの点で、門司が、幹線から外れてはいたものの、「天然の良港」であったことの証拠をお示ししたいと思います。

「江戸参府紀行」の著者として有名な長崎のオランダ商館医師、ドイツ人のシーボルトが木屋瀬・黒崎から小倉に入ったのは文政9年（1826）1月25日であった。彼は紫川の川口は非常に浅く、場所によっては1フイートの深さもなく、小さい舟しか入れない。小倉の近くに出入りできるのは満潮の時だけである、と書いている。紫川の川口に半円形に広がっている浅瀬を通って舟を進め、水深を測ったところ1尋程度であり、さらに進むと3、5、7~8尋あったことを測量の結果として記録している。（『北九州の港史』 p.21~23）

小倉・常磐橋川下に東三ツ門があつた。「中央の門は藩候乗船の揚り場にして、平常は門を鎖せり。左右の両門は一般乗客揚り場なり」（小倉市誌）
挿絵（入学治男「小倉商人盛衰記（10）」『西日本文化』）

渡海船
小倉船入港図
(入学)

赤間関渡海船
小倉揚り場
(入学)

81

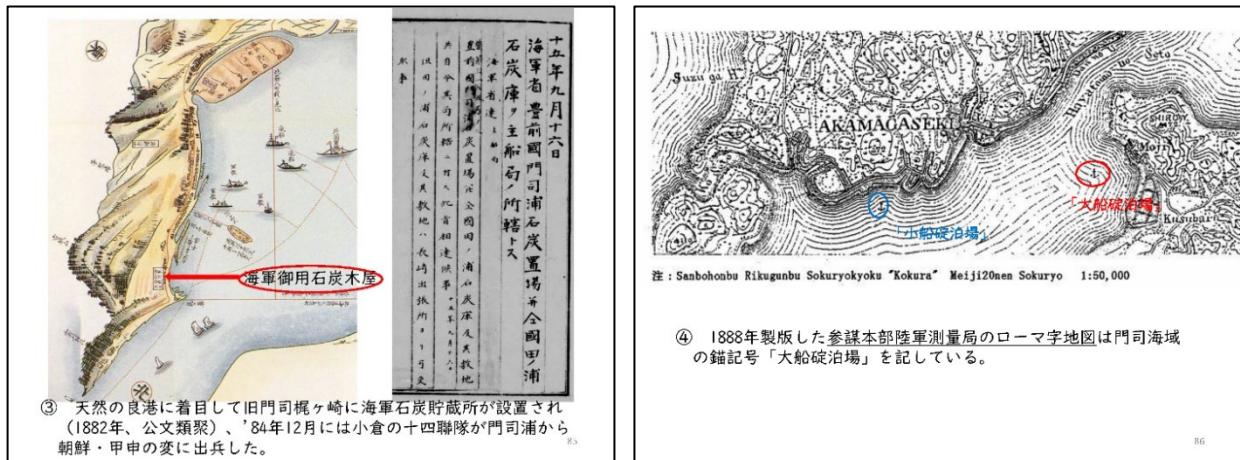
これは、1864年、要するに下関戦争があったとき、アメリカの写真家が下関砲台から写したものですね。その時、門司側には汽船、すなわち大型の船が泊まっていますが、下関側には帆船、すなわち小型の船が泊まっています（左下の図：83頁）。

この明治18年の特別輸出港になる寸前の地図でも、門司側に海外の軍艦、それから日本の軍艦、それと汽船、下関側は帆船が描かれています（右下の図：84頁）。



実は、ここに海軍の石炭倉庫があるんですね（左下の図：85頁）。明治15年に、海軍は、門司に軍艦が入りやすいということで、わざわざ、ここに燃料の石炭の倉庫を設けました。

また、1888年、まさに特別輸出港に指定される寸前の参謀本部の地図の中に「門司側は大船が停泊できる。下関側は小船しか停泊できない。」という印がついています（右下の図：86頁）。



出口さんは、そういった点で門司が「天然の良港」であったということを説明されていました。

これは、その後ですけど、福岡県が、門司築港について原稿を書き、明治24年4月1日の九州鉄道の門司駅の開業直後に送った官報記事です（87頁）。

ここにもきっちと、門司が「天然の良港」であることを内外国人がよく知っていることが書かれています。そういう点で、門司が港としての機能は持っていないんだけど、「天然の良港」としての性質あるいは性格を持っていたんだということになります。

これは税關の冊子です（88頁）。ここにも門司の利点として「天然の良港」であることが書かれています。

だけど、自然的な、地理的な条件として「天然の良港」であったとしても、港を築いて使う、あるいは、開発するという政策が出て来ない限り、門司は発展する訳がないんですね。そういう点で、特別輸出港になる前に、門司に着目するような動きが出てきます（89 頁）。

石炭輸出、それと、注意して欲しいのは大倉、渋沢が門司築港を行う前の 1887 年（明治 20 年）に大倉が塩田を買収している点です。

また、砲台を作ったり、輸出米商社を作ったりしています。門司に着目して進出して来ているんですね。

それと同時に、大倉と渋沢は、日本土木という会社と一緒に作るわけです。日本土木が九州鉄道の請負工事をやるし、門司築港の工事も担当します。

そういった動きがある中で、経済開発策として石炭と鉄道・港湾を結びつけて行ったのが、安場県知事です。こういう伝記類が出ています（90 頁）。熊本の出身です。

その前に、福岡県議会で九州鉄道を福岡県内に限って作ろうといったときに、最初の段階から、豊前の門司あたりから熊本までということで、門司を起点とした鉄道といった構想が出来ます（91 頁）。ただし、実際には、政府が「九州鉄道は幹線であるから国がやる。民間でやることはない。」ということで許可を出さなかつたんですね。

これに関しては、この明治 15 年の知事の「引き継ぎ事項」の中にも「門司を起点として新入炭鉱（鞍手郡鞍手町にあった炭鉱。昭和 38 年閉山）から石炭を運ぶために鉄道を設ける。」と記されていて、そういう点では、鉄道を作る場合には門司が起点になるんだということで、門司は、港の機能を持っていないけれど、着目はされていました（92 頁）。

安場は、岩倉とともに最初の民間鉄道である「日本鉄道」の発起人になっていますが、その場合、ここにあるように豊前大里が九州鉄道の中心、起点になっていました（93 頁）。参勤交代が念頭にあったんだろうと思います。

このように鉄道敷設の動きがありつつも、福岡県の単独案が挫折する中で、安場が、九州鉄道を作ることについて内諾を得た上で、県令、県知事になったと言われています（94 頁）。

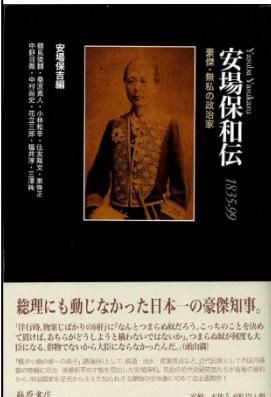
だから、彼は 1886 年（明治 19 年）2 月に辞令をもらい、3 月に着任しますけど、その数ヶ月

特別輸出港指定（1889.7.30）以前の「寒村」門司への着目

- ・**石炭輸出**：1883.5 吉田千足→'85.5 門司長崎税関出張所（～'87.12）
1885.1 石炭坑業組合、海外輸出取扱處
1885.8 日本石炭会社門司支店
1888.6 安川商店門司支店
- ・**大倉・渋沢**：1887.1 有限責任日本土木会社出願 M20.3 認可 200 万円
大倉喜八郎、久原庄三郎、藤田伝三郎、渋沢栄一など
1887.2 塩田の一部を大倉買収
1887.9 手向山砲台築造工事（日本土木会社）
1888.7 日本輸出米商社（大倉）→'89.3.9 浅野セメント
1888.9.15 九州鉄道創立、大倉 6,000 筆頭株主・発起人
1889.3.8 門司築港会社創立
1889.3.27 柳ヶ浦の陸軍用地 9 千坪を借り受け、門司セメント
- ・**筑豊**（'88年6月）、豊州鉄道（'89年6月）とともに「創立願書」では「・・・一面对馬港ニ於テ軍艦商船其他外國輸出等急場ノ用ニ供スルモノハ九州鉄道ヲ以テ統送シ・・・」と、九州鉄道と連結して門司港への石炭輸送を目的の一つとしていた。

89

（2）安場保和県知事の経済開発論：石炭と鉄道・港湾



- 1835 肥後藩士の長男として出生
- 1849 横井小楠に入門
- 1868 東海道鎮撫総督府参謀
- 1869 肇沢県大参事 後藤新平（後に娘婿）、斎藤実を見出す
- 1871 租税権頭 岩倉使節団（理財調査）
- 1872 ワシントンで単身帰国、福島県令
- 1875 愛知県令
- 1880 元老院議官 日本鉄道会社設立計画書
- 1886 福岡県令、知事
- 1887 福岡県師範学校設立 女子部
- 1892 福岡県知事辞職、貴族院議員
- 1897 北海道庁長官 ～'98
- 1899 心臓病で死去

90

I) 九州鉄道の創立

福岡県単独案とその挫折

- 1882(M15).7.13 福岡県会「鐵道取調ノ儀ニ付建議」可決
- 1883.7.4 「鐵道敷設下調トシテ官員御派遣ノ義」工部省へ上申
- 1883.12.25 工部省伺の決済 福岡県の鉄道は幹線で、官営事業 → 挫折
- 1886.2.25 安場県令着任（～'92.7）
「県令受諾の条件として九州鉄道会社の創立」（安場 p.286）
「赴任に際して九州鉄道敷設を内務卿山県など政府高官の内諾」
(県史 p.977)
- 6.17 安場福岡県知事「九州鉄道敷設之義上申」 内閣総理大臣宛提出
- 6.22 内閣は「許可ニ可及」と民有民設民営を許可 → 7.6 正式に許可

94

後には九州鉄道敷設の願いを出して、1週間も経たないうちに許可を得ています。以前は官営でやるから駄目だと言われていたのが、短期間にOKが出るんですね。

それで、鉄道会社を作つて具体化していきます（95頁）。

その時、真っ先に大倉が駆けつけて「鉄道工事を自分のところで受けよう。お金も出す。」ということで、筆頭株主、発起人にもなっています。

それで、こういう形で工事を引き受けて、鉄道が開通していくわけです（96頁、97頁、98頁）。

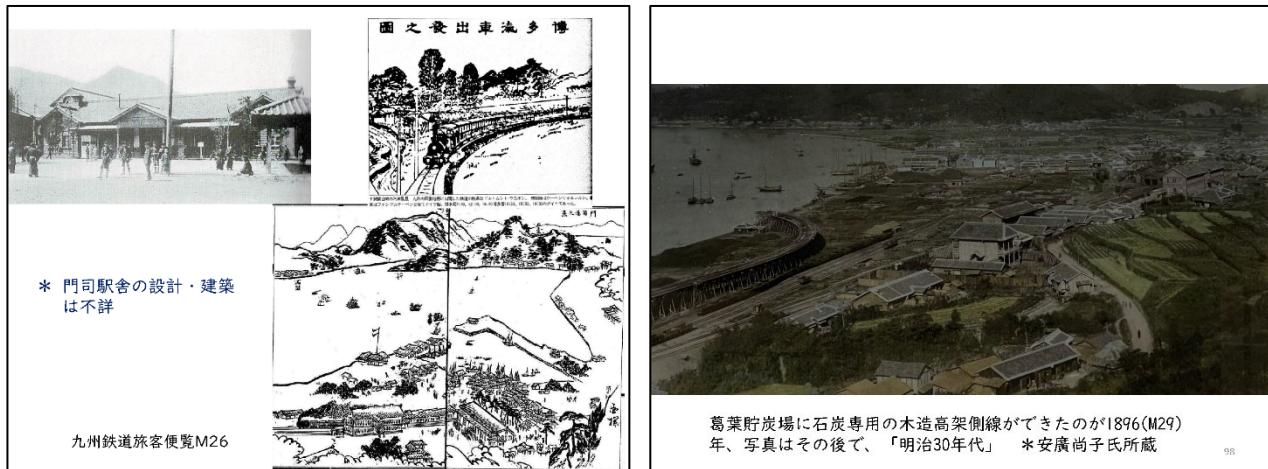
会社創立		
i) 福岡・熊本・佐賀3県の諸願(1887.1創立委員会)		
ii) 長崎県の諸願と4県の合同諸願(1887.6)		
iii) 1888.3 線路実測を完了←笠井愛次郎、香取多喜三、野辺地久記 (日本土木会社)		
*安場知事による大倉祝宴会((1886.11.8) 資金提供、技師派遣、建設工事請負		
会社創立		
1888.8.15 発起人総会=会社創立 役員選出 社長高橋新吉 博多に仮本社 資金:民間、地元、大倉喜八郎 ←日本鉄道=華族		
九州鉄道発起人名及株数(1,000(株)以上、1888年3月)		
住所	株数	備考
大倉喜八郎 東京 宮崎町 銀座	6,000 大倉組、日本土木会社 本	
鶴林喜一郎 福岡 企敎部 岩津	2,300 大倉銀行引預け人質、舟替曲、井上保ループ	
高橋寅之助 福岡 企敎部 小倉	2,180 第二十七回立法院銀行取	本
清水木之正 福岡 企敎部 清水	2,150 京都本店、本	
松田義七郎 福岡 企敎部 小倉	1,920 第二十七回立法院銀行取 *	
小河内四郎 福岡 佐町 住吉	1,630 第二十七回立法院銀行取	
田中守輔 佐原 佐賀郡 水ヶ江	1,000 稲佐商店、第百六回立法院銀行取	
細川久次 熊本 乾田町 梶原	1,000 田中木作司	
井上喜次郎 大阪 兼区 北浜	1,000 第百三十六回立法院銀行取	
有馬義通 東京 日本橋区 新堀	1,000 田中木作司	

日本土木会社の九州鉄道工事

工区	日本土木施工						備考
	区間	距離	区間	距離	工期		
第3工区	博多	久留米	22.40	博多	原田	M21.9	M22.12.11 博多ー千歳川仮停車場開通 M23.3.1 博多ー久留米開通 全長1,232呪、プラット形横桁、長さ100呪もの5連、150呪もの4連、30呪仮桁2連
				千歳川橋梁		M23.2.24	
第2工区	遠賀川	博多	26.90	遠賀川	赤間	7.40	M23.11.15 開通 全長1,214呪、ポアストリング形横桁、長さ100呪もの4連、150呪もの5連
				遠賀川橋梁		M22.8	M23.11
第1工区	門司	遠賀川	20.01	不明		M24.3	M24.4.1 開通
第4工区	久留米	高潮	34.10	久留米	渡瀬	M24.3	M24.4.1 開通
第5工区	鳥栖	佐賀	15.30	神崎	佐賀	M23.12.1	M24.8.20 開通 土地収用法が初めて適用

『九州の歩みと共に—大成建設九州支店小史』 p. 12 距離は、哩、キロ

元資料は『日本国有鉄道百年史』、『日本鉄道請負業史・明治編』など



築港についても、最初は佐野経彦が明治19年に出願しますけど、その前に、安場が、豊前の3人の郡長を引き連れて門司を視察し、「輸入港としては早いかも知れないが、石炭と米の輸出港ならば相応しい。だから、ここを開発していこう。」と郡長に命ずるわけです（99頁）。

それと同時に、県の方で独自に実行の設計をして行きます。鉄道と港、同時に手をつけるわけです。必要な資金は、津田（初代企救郡長）。

「門司新報」創業者）が末松謙澄（恩給局長）を通して渋沢に話をつけ、渋沢から提供してもらいます。

設計は御雇い技師のムルドルが行い、関門海峡の潮流を調査した上で門司港の設計図を作ります（100頁）。

2) 門司築港の設立

1886(M19).11.1 佐野経彦出願

1886.10 安場福岡県令の大里・門司の視察 豊前3郡長帯同
門司視察の際(M19.10)、豊前三郡長に、知事の開港論…輸入港として早過ぎるかも知れぬが輸出港ならば最適の期に達している 第一に集産する石炭及米を輸出せねばならぬ

1886.12 安場県知事「熱心調査」

1887.8 内務省の雇技師ムルドル、古市公威、石黒五十二の馬関海峡測量
門司港湾改良を協議・測量

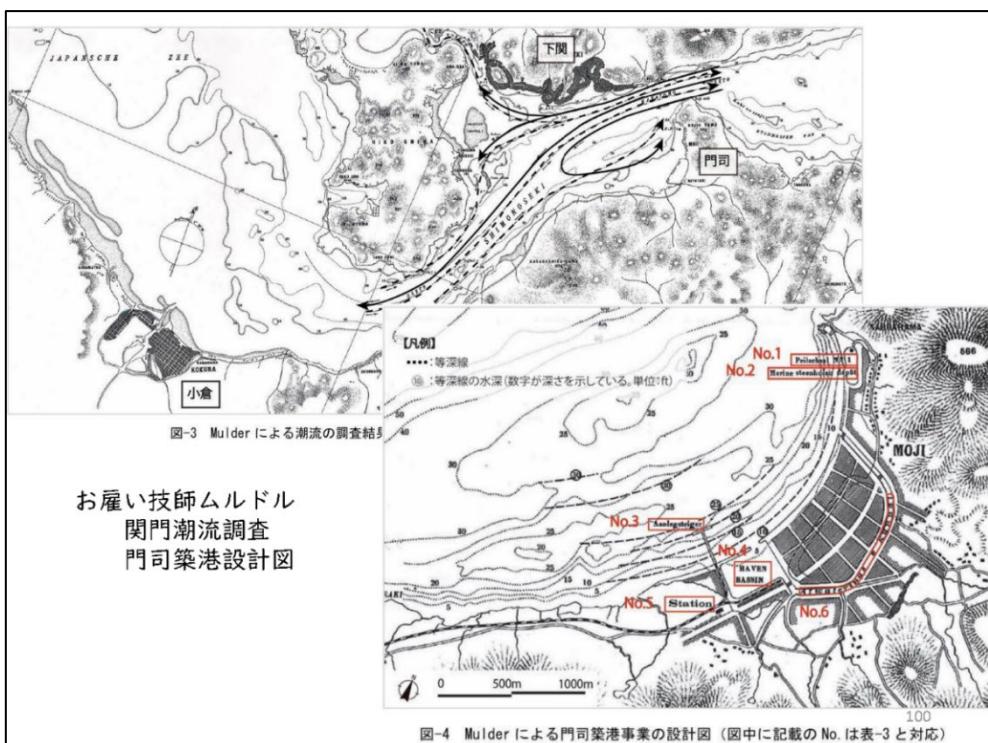
1887.11 ムルドルの指導で設計完了

1887.11 津田は末松謙澄（恩給局長）の紹介で渋沢栄一

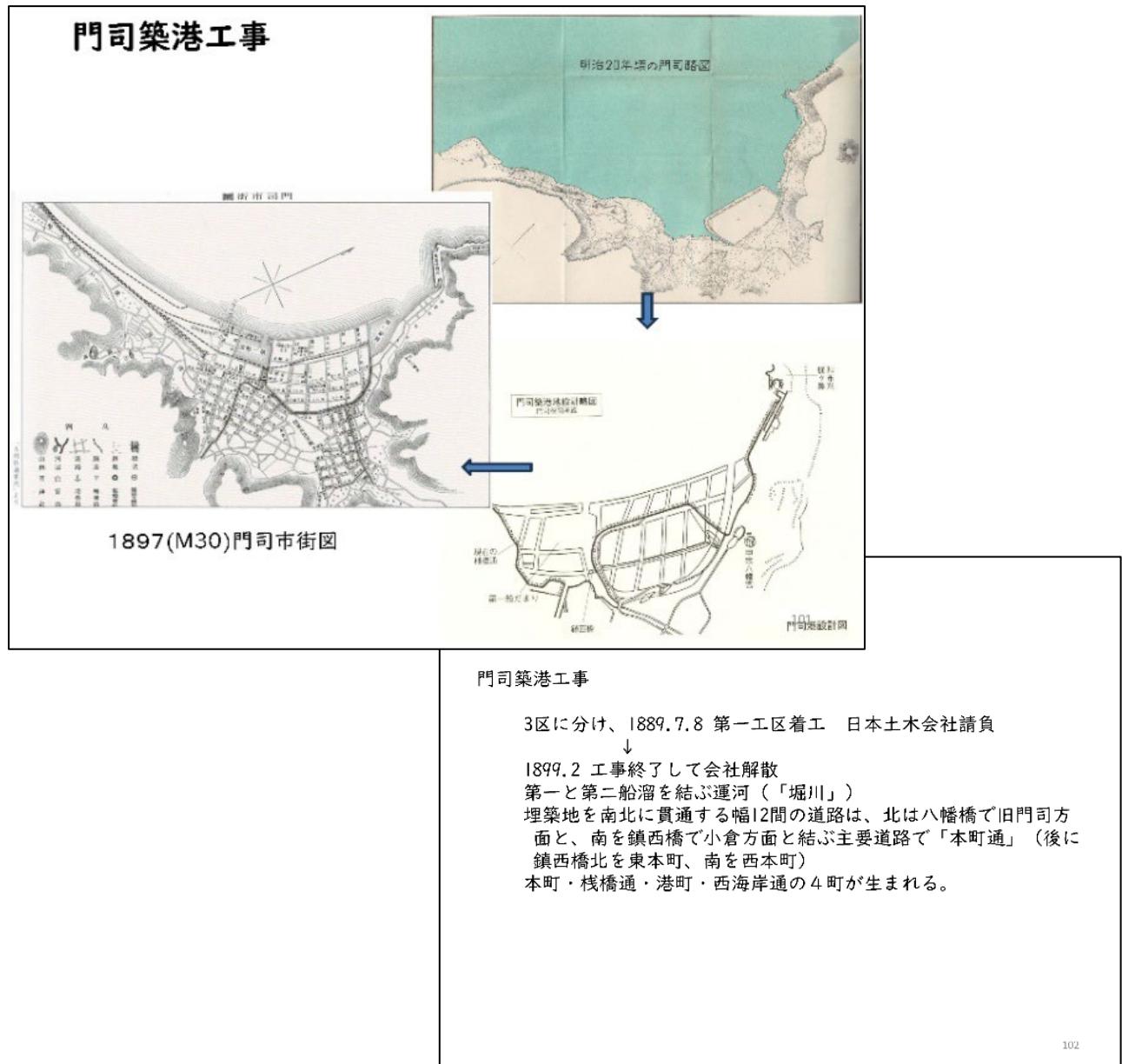
「吾々は貴方より前に於て 門司の開港の必要性を認む 夫に僅かに貳拾五万円也にては渺少ならずや」(p.88)

1888.12.19 本願書提出 門司築港(株)出願 25万円、社長清水可正
株主=渋沢・大倉・安田・浅野・豊永 27人

99



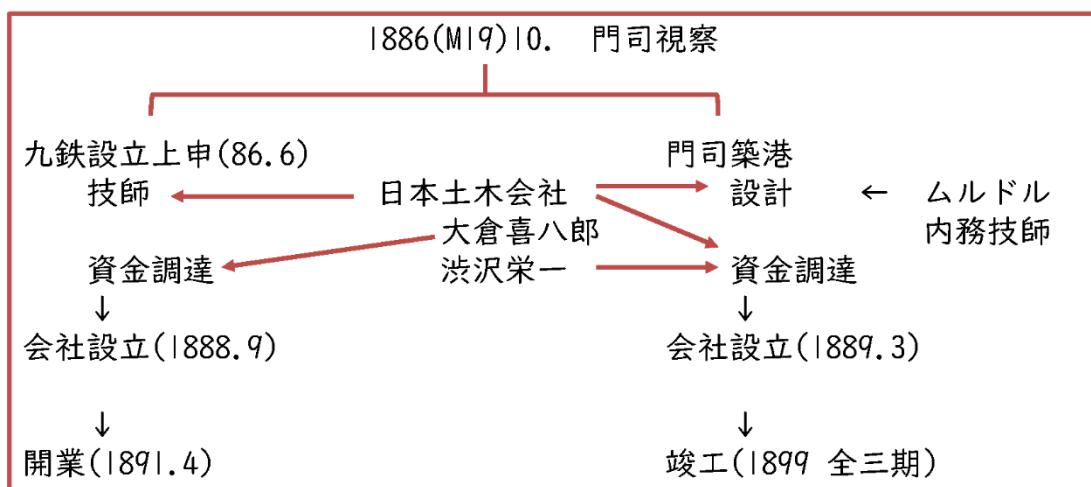
この指導のもと、日本土木によって築港工事が行われ、最終的には門司築港で造って行ったわけです（左の図：101頁、右の図：102頁）。



これは門司築港工事の図にある運河（「堀川」）です。現在は暗渠になっていますが、トラックが通ったりすると歪みが出て来るんですね。たまたま2010年に「今、歪を補正するために剥いでいるから、見られるよ。」と教えてもらいましたので、急いで写真を撮りに行きました（103頁）。この運河は、昭和7年7月に埋め立てられましたが、雨水を流すために残しておく必要があるということで、現在も残っているはずです。



門司発展の起点：安場知事の門司開発政策



104

このように、門司の発展は、築港工事や特別輸出港になったことが直接のきっかけになるわけですが、その前に、門司に着目し門司を開発していくという安場の開発政策がありました（104 頁）。

その上で、特別輸出港の指定を受け、発展していく時には日本土木や大倉、渋沢が大きな役割を果たしていたことが窺えます。

ということで、私のお話は以上です。ご清聴ありがとうございました。