

# 会 報

第 211 号  
(令和 8 年 1 月号)



公益社団法人 西部海難防止協会

## 目 次

1	業 務 日 誌（令和7年7月～9月）	1
2	事 業 報 告（令和7年7月～9月）	3
2-1	公益目的事業	
2-2	収益目的事業	
2-3	会の運営	
3	第30回 西海防セミナー	6
	「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～	
4	会員だより	34
4-1	入会会員紹介	
5	協会だより	36
5-1	ホームページ・リニューアルに向け、制作会社の提案プレゼンを実施	
5-2	沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会を開催	
5-3	大型客船操船シミュレータ検証実験を実施	
5-4	当協会の航行安全支援業務室長が川崎航行安全情報管理室の業務を見学	
6	第七管区海上保安本部からのお知らせ	39
6-1	「マイナス潮位」にご注意！	
6-2	「天気急変」にご注意！	
7	関門海峡らいぶ館からのお知らせ	44
7-1	第53回「我ら海の子展」受賞作品（絵画）を展示	

表紙：関門海峡の風景（門司港駅付近から関門橋方向を望む。対岸の建物は壇之浦 PA）

航行中の船	船名：GASCHEM WARNOV、総トン数：5,961トン、全長：114.78m、全幅：16.83m
-------	---



# 1 業務日誌（令和7年7月～9月）

## 1-1 本 部

日 付	内 容
7月2日(水)	戦没・殉職船員慰霊祭及び海上航行安全祈願祭に参列（会長） 於：北九州市
7月4日(金)	関門港自然災害対策委員会定例委員会に出席（会長） 於：北九州市
7月11日(金)	瀬戸内海西部台風等対策協議会・定例会に出席（会長、専務理事） Web 参加
7月23日(水)	志布志港港湾計画改訂に伴う航行安全対策調査専門委員会 作業部会を開催 於：鹿児島市
8月4日(月)	関門国際航路整備期成同盟会・理事会、総会に出席（会長） 於：北九州市
8月8日(金)	志布志港港湾計画改訂に伴う航行安全対策調査専門委員会 第2回委員会を開催 於：鹿児島市
8月18日(月)	北九州空港護岸整備に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会を開催 於：北九州市
8月25日(月)	第39回福岡県地方港湾審議会に出席（会長） 於：福岡市
8月28日(木)	令和7年度関門水先業務協議会・総会に出席（専務理事） 於：北九州市
8月29日(金)	令和7年度関門・宇部海域排出油等防除協議会・総会に出席（会長） 於：北九州市
9月1日(月)	次世代燃料バンカー船の停泊に係る安全対策に関する調査研究委員会に出席 於：東京都（事業部長）
9月18日(木)	第30回西海防セミナーを開催 演題：「帝国の玄関」門司港の形成 於：北九州市
9月26日(金)	屋久島宮之浦港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会を開催 於：鹿児島市
9月30日(火)	北九州空港護岸整備に伴う航行安全対策調査専門委員会 第2回委員会を開催 於：北九州市

## 1 - 2 鹿児島支部

日 付	内 容
7月24日(木)	西部海難防止協会 令和7年度業務報告会を開催 於：鹿児島市

## 1 - 3 沖縄支部

日 付	内 容
7月16日(水)	西部海難防止協会 令和7年度業務報告会を開催 於：那覇市

## 1 - 4 支援業務室

支援業務室・業務内容	契約期間
	期間中の実施日
<b>【関門支援業務室】</b> ・ 関門鉄道トンネル上部海底調査及び大瀬戸～早鞆瀬戸地区（日明沖）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和7年4月1日～ 令和8年1月30日
	7月1日～9月30日
<b>【博多支援業務室】</b> ・ 博多港（中央航路地区）航路（-12m）（改良）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和7年4月1日～ 令和7年9月26日
	7月1日～8月4日
<b>【ひびき支援業務室】</b> ・ 廃棄物響灘東（西）護岸工事ほかに伴う船舶安全管理業務委託	令和7年3月17日～ 令和8年3月31日
	7月1日～9月30日
・ 北九州市響灘地区における洋上風力発電設備建設工事に伴う航行安全支援組織業務委託	令和7年4月1日～ 令和7年10月31日
	7月1日～9月25日
<b>【那覇支援業務室】</b> ・ 那覇港（新港ふ頭地区）岸壁（-10m）（耐震）地盤改良工事に伴う航行安全支援業務	令和7年4月1日～ 令和8年3月31日
	7月1日～9月30日



## 2 事業報告（令和7年7月～9月）

令和7年7月1日から令和7年9月30日までの間に実施した事業等は次のとおりです。

なお、この章において、「期間中」とは7月1日から9月30日までの間をいいます。また、「期間中継続した事業」とは、7月1日以前から実施し、又は、7月1日以後に着手し、9月30日現在も終了していない事業をいい、「期間中に終了した事業」とは、7月1日以前から実施し、又は、7月1日以後に着手し、9月30日までに終了した事業をいいます。

### 2-1 公益目的事業

#### 2-1-1 研究事業

##### （1）期間中継続した事業

###### ① 沖縄県周辺海域における船舶海難（船舶事故）の特徴と事故防止に関する調査研究

【概要】本研究は、沖縄県周辺海域の特徴的な航行環境下における船舶事故の傾向とその事故防止策について調査し、典型的に整理したうえで関係者に周知することにより、沖縄周辺海域を航行する船舶の安全に寄与することを目的とするものです。

期間中、運輸安全委員会那覇事務所など関係先からの情報収集や意見交換を行うとともに、資料の収集・検討を進めました。

#### 2-1-2 調査事業

##### （1）期間中継続した事業

###### ① 宮之浦港航行安全対策業務委託

【概要】調査は、鹿児島県宮之浦港に客船を受け入れる計画について、対象客船の入出港及び係留の安全性を調査・検討し、航行安全対策を取りまとめるものです。

期間中、資料の収集・分析、関係先との意見交換・調整等を行い、9月26日（金）には第1回委員会を開催しました。引き続き検討を行っており、今後、入出港操船シミュレーションの実施や委員会の開催を予定しています。

##### （2）期間中に終了した事業

###### ① 志布志港長期構想（防災・安全）策定調査委託（船舶航行安全対策）

【概要】本調査は、志布志港の長期構想に基づく港湾計画改訂における新たな係留施設等の計画に関して、船舶航行の安全性の観点から調査・検討し、航行安全対策を取りまとめるものです。

8月8日の第2回委員会で審議が終了し、9月末現在、検討結果の取りまとめを行っています。

###### ② 令和6年度北九州空港護岸整備に伴う航行安全対策検討業務

【概要】本調査は、北九州空港北側の護岸整備工事計画について、整備工事中の一般航行船舶及び工事作業船に対する安全対策を検討し、取りまとめるものです。

8月18日（月）に第1回委員会、9月30日（火）に第2回委員会を開催して審議が終了し、9月末現在、検討結果の取りまとめを行っています。

## 2-1-3 情報提供事業

### (1) 航行安全支援業務

#### ① 支援業務室

##### ア 期間中継続した事業

ア) 関門鉄道トンネル上部海底調査及び大瀬戸～早鞆瀬戸地区（日明沖）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務

イ) 廃棄物響灘東（西）護岸工事ほかに伴う船舶安全管理業務

ウ) 那覇港（新港ふ頭地区）岸壁（-10m）（耐震）地盤改良工事に伴う航行安全支援業務

##### イ 期間中に終了した事業

ア) 博多港（中央航路地区）航路（-12m）（改良）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務

イ) 北九州市響灘地区における洋上風力発電設備建設工事に伴う航行安全支援組織業務

#### ② 支援業務室長会議の開催

令和7年8月22日（金）、当協会会議室において、今年度第2回目の支援業務室長会議を開催しました。

航行安全支援業務本部の本部長、副本部長等及び各支援業務室の室長（Web参加を含む。）が参加し、本部から博多港中央航路浚渫工事に係る博多支援業務室の情報提供方法などについて説明を行ったほか、支援業務室全体の航行安全支援業務能力の維持・向上に関する方針などの説明や意見交換を行いました。



支援業務室長会議

### (2) 講習会の実施

#### ① 西海防セミナー

令和7年9月18日（木）、北九州市において、九州国際大学名誉教授 清水憲一氏を講師に招いて第30回西海防セミナーを開催し、『「帝国の玄関」門司港の形成』という演題で、ターミナル駅である旧門司駅（現門司港駅）と貿易港である門司港が共存する歴史的な背景から、門司港の原点についてご講演をいただきました（聴講者：113名）。

本号第3章に講演の内容を掲載していますので、是非ご覧ください。

## 2-2 収益目的事業

### 2-2-1 調査事業

#### (1) 期間中継続した事業

##### ① 令和7年度国家石油備蓄基地（白島基地）の機動性向上に関する航行安全対策検討業務

【概要】本調査は、白島国家石油備蓄基地の運用における機動性を向上させるための夜間離着陸及び夜間開始荷役に関する安全性を調査・検討し、航行安全対策を取りまとめるものです。



## 2－3 会の運営

### 2－3－1 業務報告会（沖縄地区、鹿児島地区）

既報（会報第 210 号 6 協会だより）のとおり、令和 7 年 7 月 16 日（水）に那覇市において、また、7 月 24 日（木）に鹿児島市において、沖縄地区及び鹿児島地区の会員に対し、6 月 26 日（木）に開催された令和 7 年度定時総会の審議事項、報告事項等を説明しました。

### 3 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



講演の様様



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。



会長あいさつ

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でもあります。

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る清水様をお招きし、『「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かりませんが、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、タモリさんとの掛け合いも軽妙に解説しておられたのが印象的でした。

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、よろしくお願いいたします。

## ◎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<sup>注1)</sup>。両方が海と陸のターミナルですね。そういった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）<sup>注2)</sup>。

基本的に、例えば、門司<sup>注1)</sup>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<sup>注3)</sup>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。

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

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。



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。

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が、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ますし、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が、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（くにごかい）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が、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展開し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。

そういったことの研究が私の本来の土俵でして、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』というのが出ました。これは、まさに北九州市発足以降の歴史ですね。これ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、「ブラタモリ」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、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ゃ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が変わっていく。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

#### 【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) 開港にともなう地域社会の変化
    - 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

北区)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たのですが、これは法律によって規模を拡大した鉱区で行わなきゃ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だから、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

### 1) 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・鯉田～)

→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) ← 遠賀川筋

1895 折尾経由輸送

1896 門司駅構内に石炭積卸の木造高架線

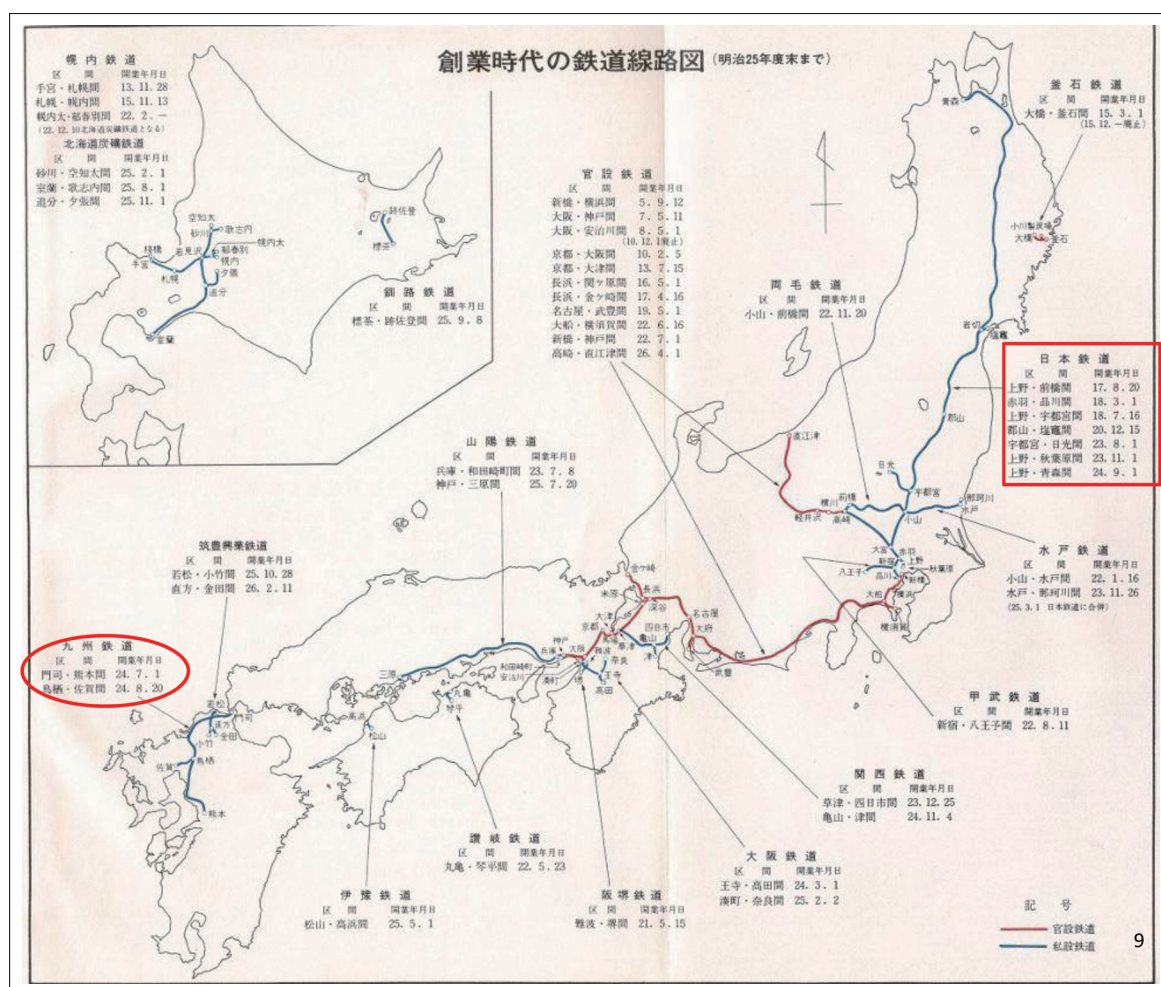
1897 筑豊鉄道合併 門司・小倉複線化

安場知事

6



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。

[illegible]

後で出てきますが、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

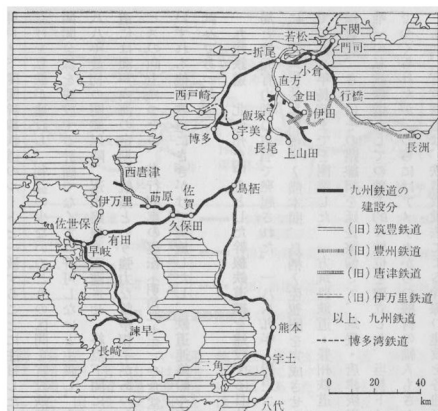
う九州路線を考えていました。これを「日本鉄道」の九州路線という形で計画して、全国に鉄道を持つというので「日本鉄道」という名前にしたんですね。

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）。



九州鉄道の路線網 (1906年9月現在)  
筑豊炭田や唐津炭田の石炭搬出の機能を重視していることが多数の支線の配置からわかる。

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)

	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)

	日本炭					(%)	外国炭					合計
	筑豊炭	三池炭	北海道炭	その他	計		トシ炭	豪州炭	英国炭	その他	計	
1894	268,784	173,517	28,270		468,551	76.4	88,400	10,324	41,100	3,900	144,724	613,275
1895	248,941	213,612	23,601		486,154	78.7	41,839	11,408	62,923	15,700	131,968	618,022
1896	238,370	238,131	18,350		490,851	78.8	87,700	31,475	29,300	750	149,225	640,076
1897	280,354	183,188	51,134	3,600	498,274	88.7	121,800	28,805	47,280	17,780	216,285	714,539
1898	387,911	186,228	30,056	12,848	617,044	89.4	120,100	28,199	121,419	3,920	273,638	890,682

上海輸入石炭種別 (1897~1901) (単位:ト)

	日本炭						(%)	三池炭	長崎炭	北海道炭	唐津炭	計	外国炭	清国炭	合計
	門司炭														
1897	103,048	20.0	58,045	143,122	12,117	21,178	337,508	59,262	117,708			514,478			
1898	154,078	23.0	108,855	140,240		30,462	431,635	118,081	120,270			667,986			
1899	286,303	39.6	108,642	99,532	10,326	11,417	516,310	94,254	112,245			722,809			
1900	275,155	46.3	108,670	55,238	371	11,356	450,790	88,810	53,781			594,181			
1901	443,692	52.8	102,037	75,343	8,924	21,094	651,000	107,957	81,050			840,087			

開谷p.361 原資料は『通商彙纂』

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増えて行きます。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						輸 入								合計
	石炭 (%)	米	綿糸	精糖 (%)	セメント	木材	雑穀 (%)	砂糖	小麦粉	石油	米	豆粕		合計	
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	7,580,655	58.7	432,000	3,093,899	7,514	316,240		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	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	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	26,418,028
8	7,505,685	50.2		1,152,662	1,443,540	9.7	670,000	1,360,000	14,949,840	5,075,300	23.1	4,274,459	294,543	1,074,027	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	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	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	20,215,169
12	5,098,160	32.3		2,432,512	4,268,936	27.0	212,635		15,798,938	7,843,362	29.2	4,900,033	705,051	468,987	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	32,242,067
14	6,413,880	30.7		3,151,975	6,810,518	32.6	485,312		20,895,808	10,045,918	25.4	8,480,586	2,361,564	430,134	39,534,068

「税関調査」（『福岡県統計書』）による（『北九州市史 近代・現代 産業経済Ⅰ』）。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、濃硫酸、硝石。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 aumentata 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が、実は、僕も知りませんでしたけど、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る。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らっと並んで行く。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ったけど、輸入が増えたり、石炭以外のものの輸出が増えたりというように、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	800		563	18,473	19,561	1,285	1,736	384	
1900	915		1,156	20,590	20,719	1,937	2,237	514	
1901	1,835		517	22,235	20,319	2,239	1,863	475	
1902	1,914		274	22,531	21,926	2,693	1,380	480	
1903	2,390		210	25,746	24,505	3,490	1,782	711	
1904	2,315	39	228	30,654	26,283	4,777	2,516	286	
1905	3,137	146	330	33,430	30,307	7,444	2,388	323	
1906	4,044	361	585	34,992	30,280	8,479	1,915	485	
1907	4,546	414	877	37,838	33,011	9,447	2,089	294	
1908	3,690	568	1,052	34,209	27,520	7,282	243	1,335	289
1909	2,833	666	1,318	33,618	28,484	7,302	280	1,290	251
1910	3,417	684	1,029	37,946	35,268	7,582	278	1,222	252
1911	3,454	804	84	40,392	37,730	8,359	209	1,384	209

門司港と門司税関の寄附～門司税関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	
1899	1,453		1,850	1,414	2,561	188	2,163	478	
1900	1,856		2,036	1,515	2,688	237	2,102	561	
1901	3,395		1,229	1,625	2,907	312	2,368	552	
1902	3,367		1,039	1,630	3,070	299	2,238	611	
1903	4,100		1,258	1,882	3,563	413	2,263	642	
1904	3,070	133	1,615	1,524	3,090	619	1,483	79	
1905	3,778	311	2,210	1,818	4,182	1,209	1,589	61	
1906	5,324	590	2,435	2,114	5,387	1,327	2,447	302	
1907	5,183	683	2,700	2,342	5,368	1,258	8	2,482	549
1908	4,731	878	2,438	2,301	4,873	944	70	2,414	488
1909	4,224	910	2,094	2,169	4,888	938	57	2,114	553
1910	4,115	846	1,334	2,182	4,816	841	62	1,917	625
1911	3,905	758	14	2,251	4,508	454	51	1,893	657

門司港と門司税関の寄附～門司税関100年の歴史』2008、p.20

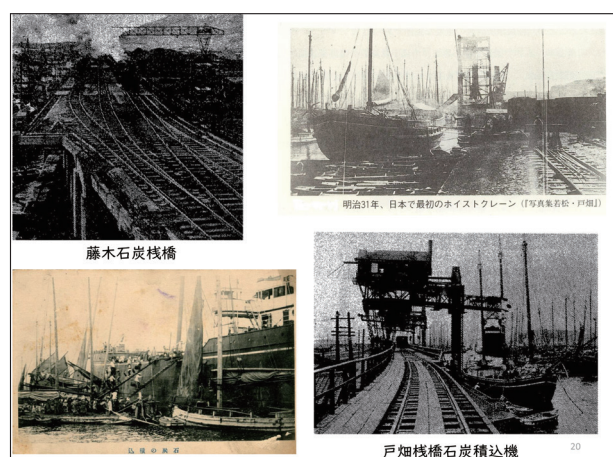
15

ただし、門司から石炭を輸出しますが、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るが、なんでクレーンとか載炭機といったものが整備されなかったのか。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、そこに舁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。

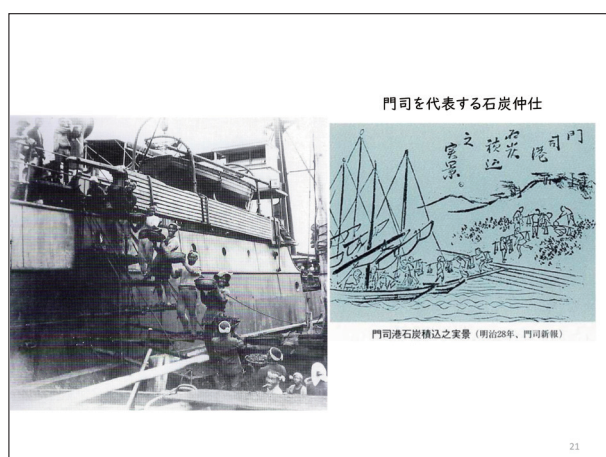
それに対して、若松は最初から機械、クレーンを導入するし、戸畑が専らそれで、石炭輸出で躍進して行く。これは鉄道院が作った大正 5 年の報告書ですが、そこでも「若松・戸畑は載炭機で石炭を積み込んでいるのに、門司はそういった設備が全くない。しかも、費用が高く、荷役費が高くついてしまう。」と書かれています（18 頁）。

これ、戸畑です。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っ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）。



20



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ったのか、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、舁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。そういった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～

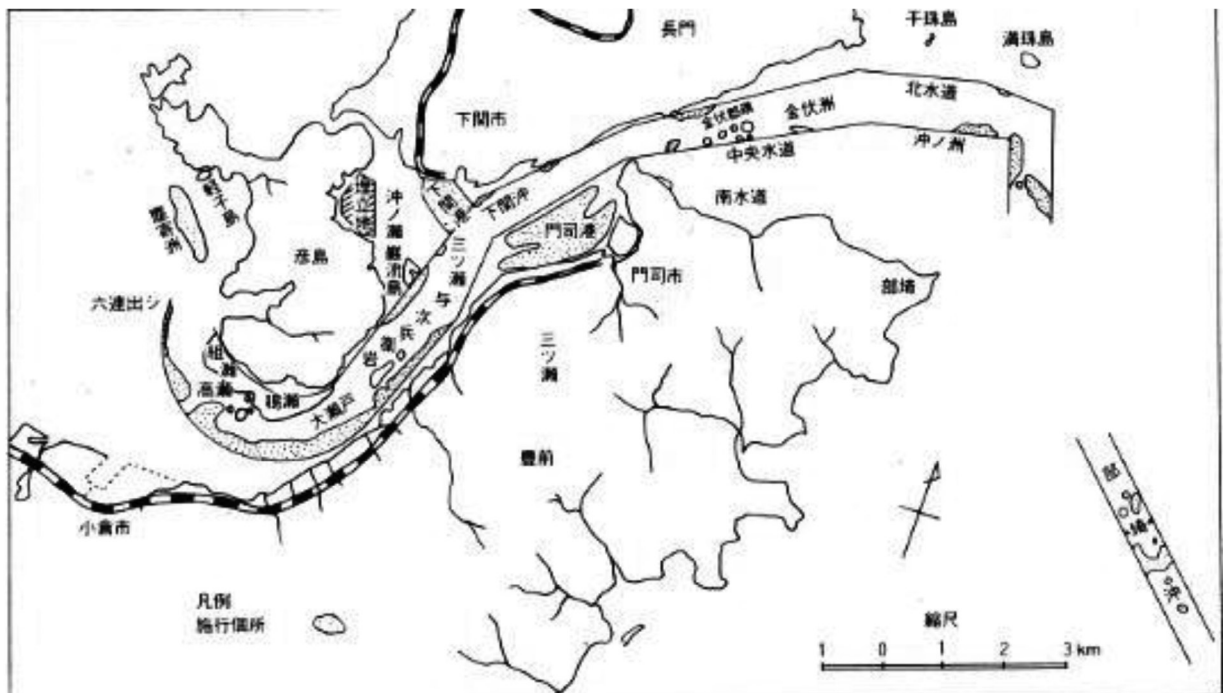
貿易<国内取引(1918) \*配付資料：統計

↑  
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が、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。

門司港湾施設の変遷(1919、1924、1936)  
門司駅貯炭場  
葛葉貯炭場



1919 (T8)

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）。



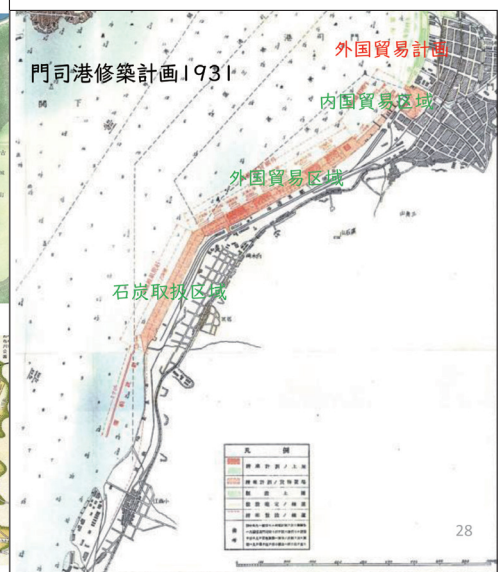
1924(T13)



1936(S11)

\*堀川運河は道路に

27



28

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んですね。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。

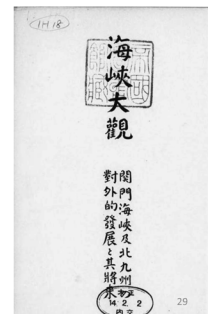
そういう中で、「帝国の玄関」という評価が生まれるようになって行きます (39 頁)。

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国内取引>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、T7.1.1)  
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、酒田に続いて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

## (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

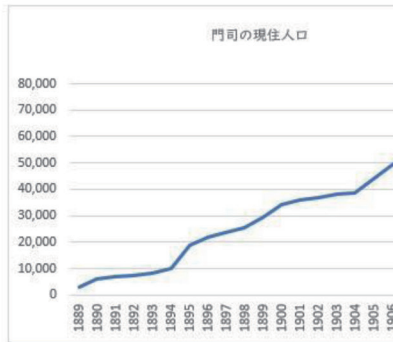
### 2) 国家による「拠点性」

### 3) 「帝国の玄関」論

# 1) 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	6,889
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	48,251
1907	52,725
1908	55,482
1909	58,854
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たけど、中分類ですけど、これを見ると、門司市の人口の3分の1が運輸関係の労務者です。

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が、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、商売人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です (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。それ以前は一定額以上の税金



**市税多額納税者**

氏名(法人)	税額
三井物産門司支店	2,703.11
三菱合資社全上	2,700.41
浅野セメント門司支店	1,958.04
自念金蔵	1,217.70
磯部合名会社	921.19
郵船会社門司支店	890.70
石田平吉	644.59
日本銀行門司支店	548.70
梅月瀬太郎	430.16
松尾大吉	272.16

以下、略す

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。

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で、中国から大冶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、門司倶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って来たわけですね。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。

これが三井倶楽部です。社交場ですね。これは、解体されて門司港駅前に移って来ました。

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。今はなくなって、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ったのも、その需要を満

’90から石炭輸出開始

三井物産赤間関支店門司出張所(’91) ’99.4支店  
大阪商船赤間関支店門司出張所(’91.10) ’97.5支店  
日本郵船赤間関支店門司出張所(’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 製鐵所と大冶鉄鉱石運搬請負契約 ←1899.4 大冶鉄鉱石購買契約

12. 「製鐵所用鉄石運搬ヲ引受ケタル結果、門司枝光間運搬用トシテ予算金  
参万円ヲ以テ特ニ郵船三十艘ヲ新造スル」

1900.7.4 飽浦丸にて大冶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。

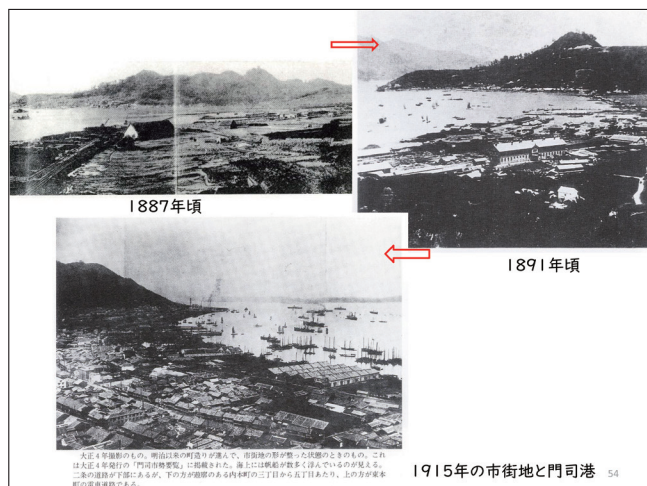
↓  
積荷が巨額に上り、海運業は門司支店の第二の収益部門に成長した。

1909.5 所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



たすために明治屋のような店が進出して来たということになります。

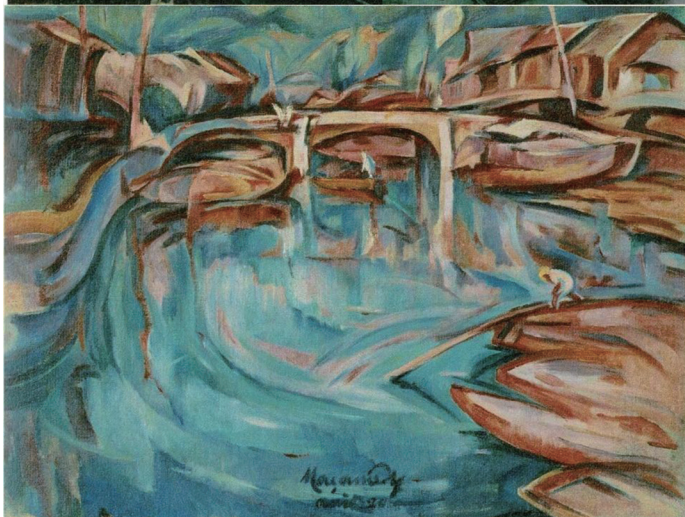
こういうふうには町並みが変わって行った (54 頁)。

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



門司(1920) \*ネット

暮ぎわ—門司で(1922)

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行く中で、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 「内地雑居の第一着」(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」

「七月より内地雑居(条約改正)も行われ日本進歩の体面も一変するものあれば外国交通の要路に当れる門司港は国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」<sup>58</sup>



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、条約改正で内地雑居。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、建物が無いから、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、日銀にとっては日本で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、というふうに分けをします。

### 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

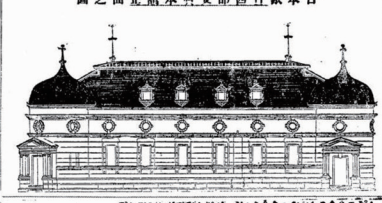
「西部支店は元来之を門司港に置くの宿念にして此地は唯一時の仮設たるに過ぎざれば他日家屋の建築等其他の準備完成するを待ちて之を門司港に移すべし」  
「九州全部の金融を流通し利息の平準を謀」  
「一号令を下せば響きの音に應ずるが如く瞬刻にして全部の経済機能に感応するが如き枢要の地」として門司を選択  
「今日の門司は左のみ枢要の地にあらざと云ふ者あれども這是近視眼流の一輩のみ将来九州経済界の頭脳となるは門司を措てそれ將た何処がある」川田小一郎日銀総裁  
（「日本銀行西部支店の開業式」新報M26.10.3）

62

門司新報 附録  
●新築工事概要

大阪支店に次ぐ2番目の支店  
熊本支店(1917)設置まで九州  
唯一  
営業範囲は中国地方西半分(尾道以西)と九州

「有力なる大銀行は相繼で此の地に支店若しくは出張所を新設し九州全円の金融界は殆ど門司に於て左右すとも云ひ得べき盛況を呈し」(新報M33.1.1)



圖之面正館本出支西行銀本日

64

### iv) 国港指定：第一種重要港湾(1907)

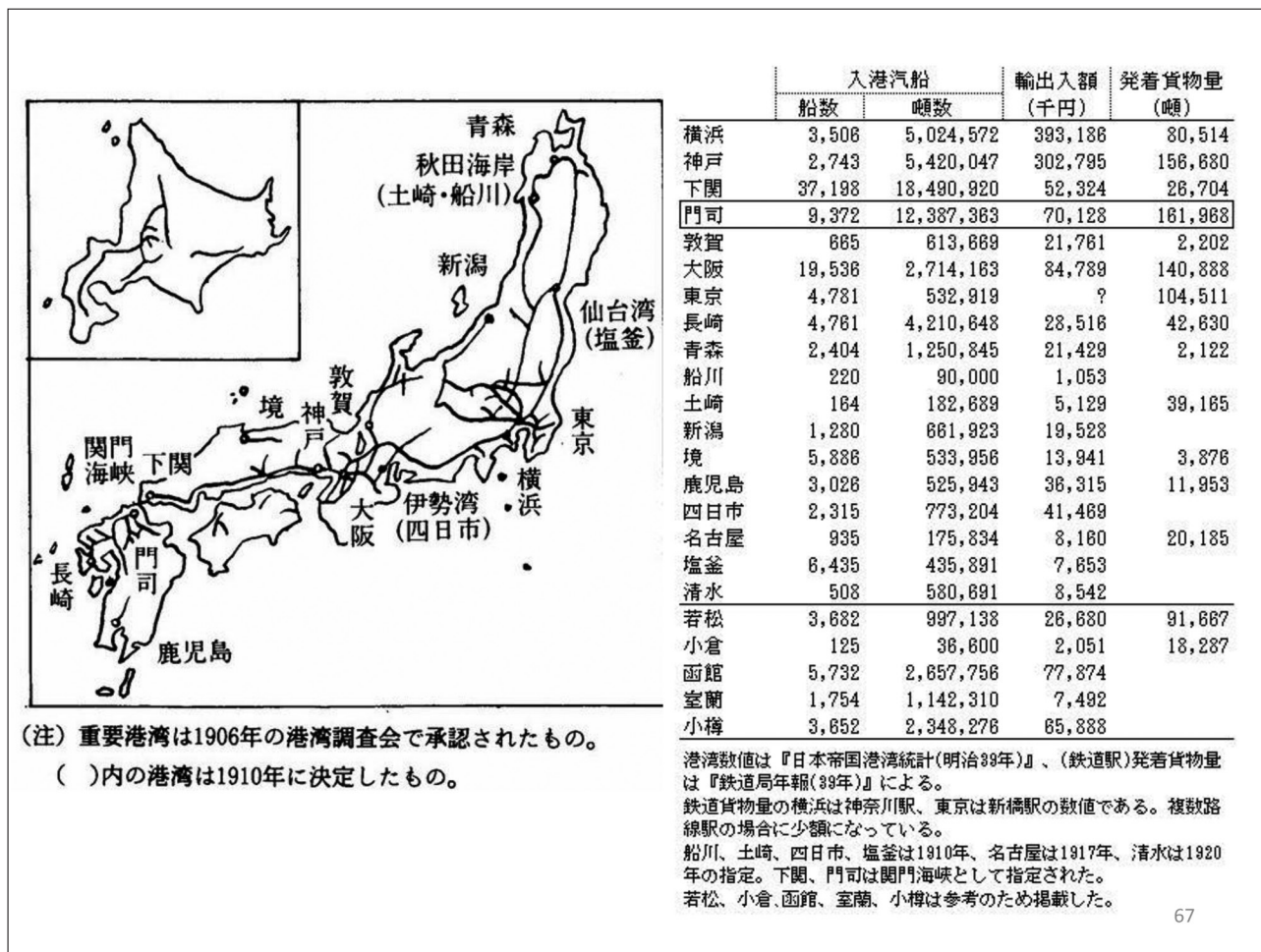
原敬：日露戦後、「要は国力の充実」←インフラ整備による経済活動  
港湾を改良する事が、その地域の産業振興を図り、さらに外国貿易を支える産業にまで発達する事

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郡以上、戸数1500戸以上」

65



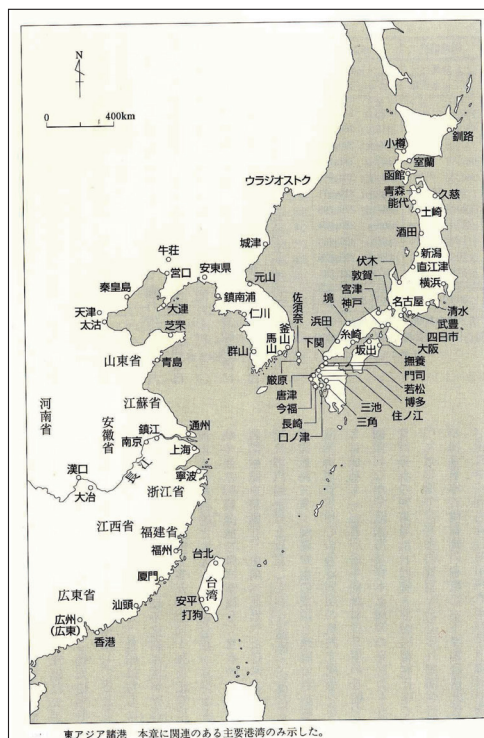
その時に、全国 771 の港を全部調査して、基準を設けて等級をつけていきます。これが報告書です (66 頁)。これはネットでも簡単に見ることができます (67 頁は、その概要)。



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、関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関スル件」

一種：国家経営：外国貿易の中心的港湾  
横浜、神戸、関門、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)

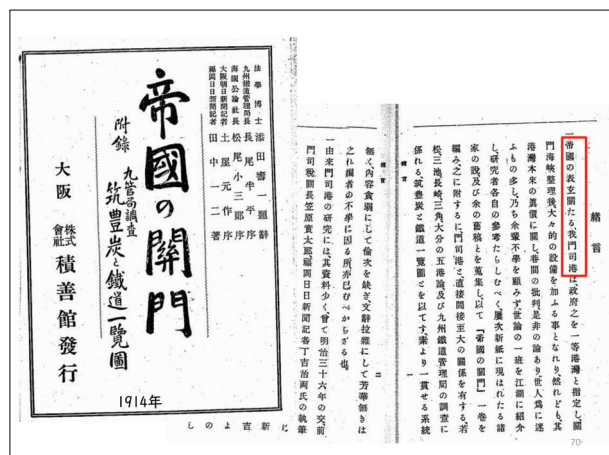
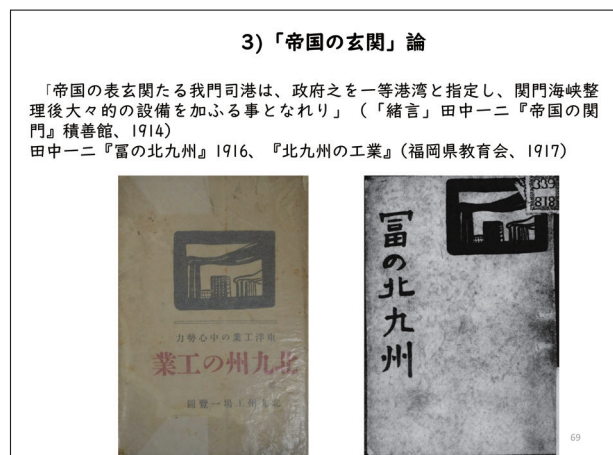
三種：地方経営：その他

1909. 8 港湾調査会は関門海峡改良方針を決定

68

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、こういうふうな新聞記事だけでなく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で「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）。

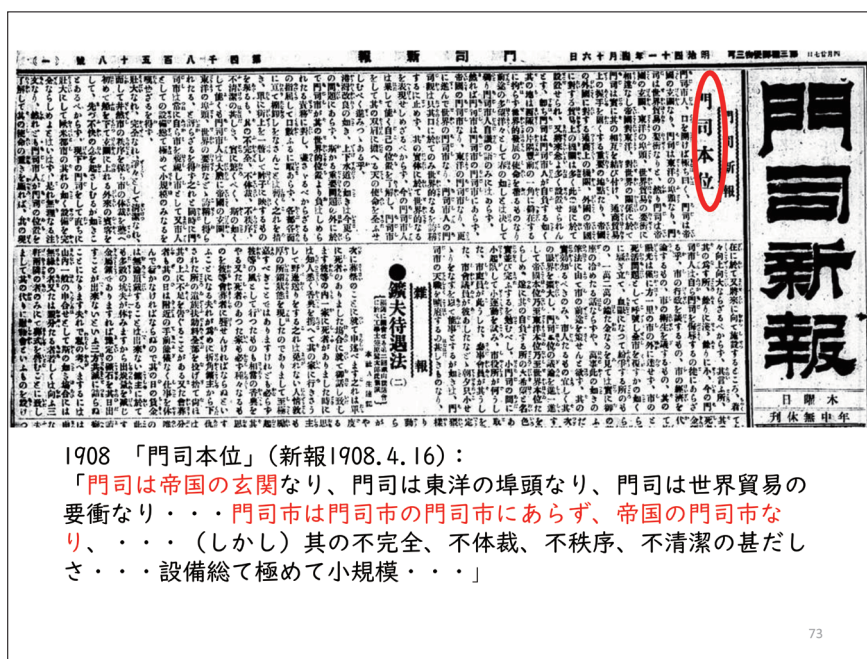
門司新報では「門司は帝国の玄関、東洋の埠頭なり」と述べ、そういう意味では、門司市は「門司市の門司市にあらず、帝国の門司市」という評価をします（73頁）。

ただし、これは二面性がある、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視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



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、不清潔の甚だしき・・・設備総て極めて小規模・・・」



ふ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るのですが、この時にどういことをやったかということ、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こと、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にしたものです（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、荷物とかそういった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」

「漁商雑業相混し其の物産としては唯一の食塩ありしの外拳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 気 船				西洋形帆船				日本形船				輸出入金額(円)	
	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	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	898,108	762,206
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	1,540,937	901,652
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	44,597	88,848
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。  
加布里（かぶり）は糸島、横浜は現福岡市西区。

輸出：米2,261,879円、石炭1,065,701円、茶206,658円、生蠟192,203円、水油167,367円、清酒160,228円  
輸入：洋鉄586,858円、米512,404円、太物199,582円、呉服152,639円、和織綿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）。



80

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一黒崎から  
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  
はいれない。小倉の近くに出入りて  
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して舟を進め、  
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  
とを測定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っ  
た。「中央の門は藩侯乗船の揚り場  
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』）

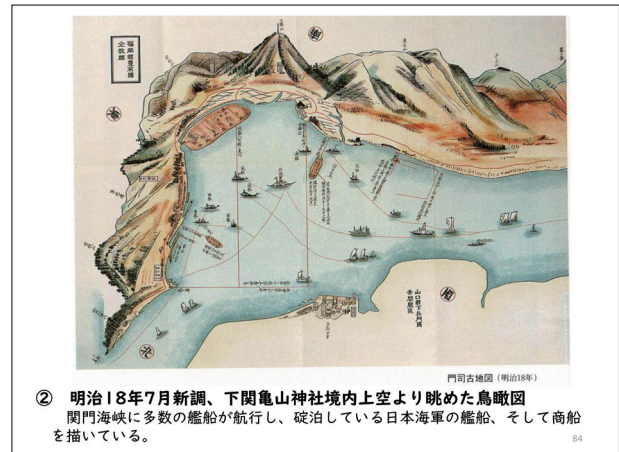
渡海船  
小倉船入港図  
（入学）

赤間関渡海船  
小倉揚り場  
（入学）

81

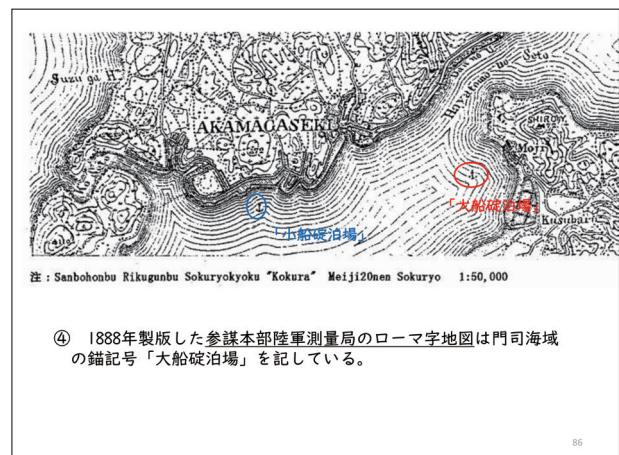
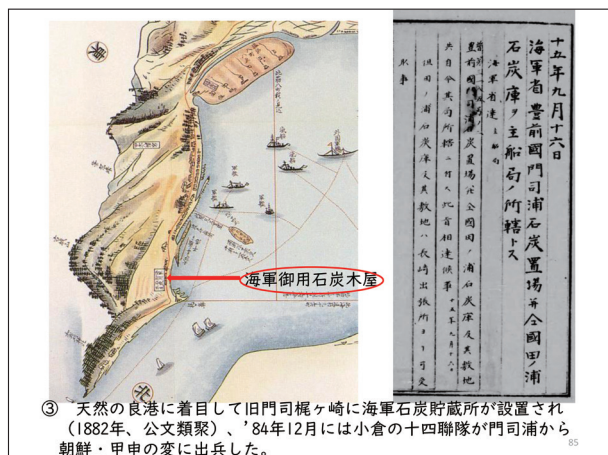
これは、1864 年、要するに下関戦争があったとき、アメリカの写真家が下関砲台から写したものです。その時、門司側には汽船、すなわち大型の船が泊まっていますが、下関側には帆船、すなわち小型の船が泊まっています（左下の図：83 頁）。

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）。

ここにもきちっと、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。

これは税関の冊子です（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を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て来ます（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ったんですね。

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）。

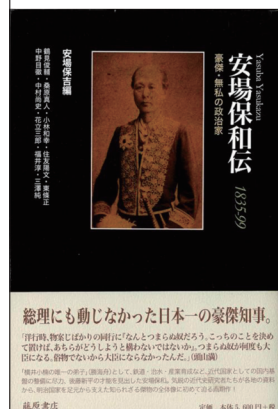
だから、彼は 1886 年（明治 19 年）2 月に辞令をもらい、3 月に着任しますが、その

#### 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、海外輸出取扱所  
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）→1893.9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）ともに「創立願書」では「・・・一面門司港ニ於テ軍艦商船其他外国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 胆沢県大参事 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 元老院議員  
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

#### 1) 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「鉄道取調ノ儀ニ付建議」可決
- 1883.7.4 「鉄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

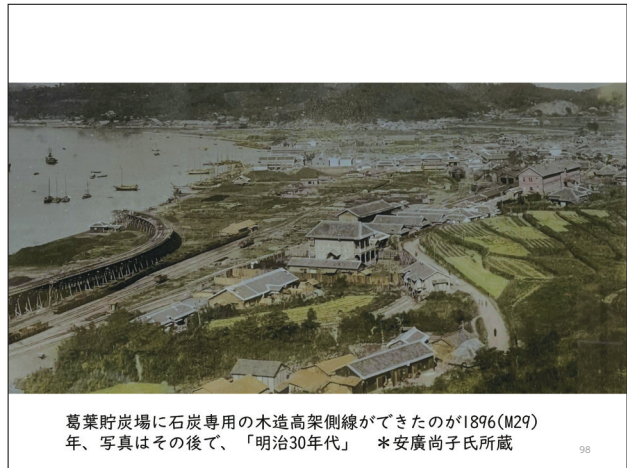
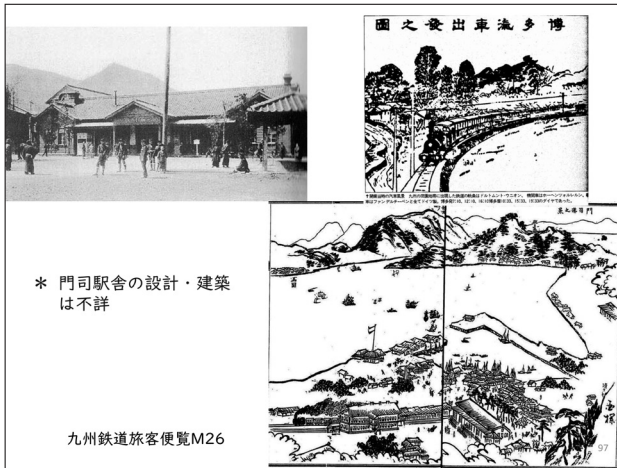
94



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）。

95

96



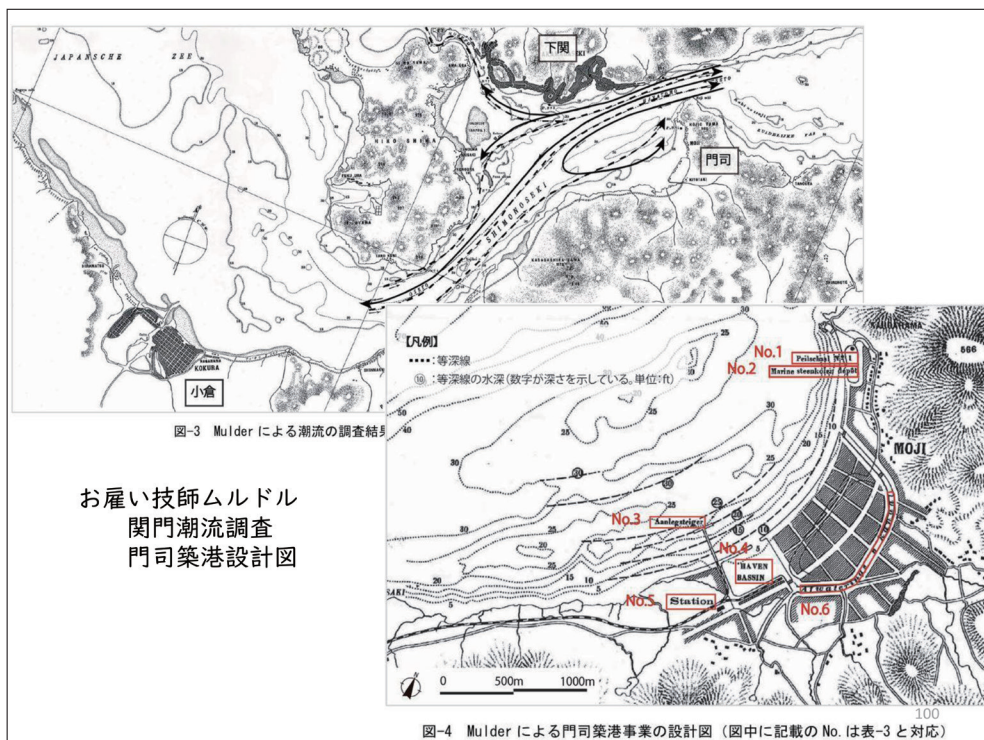
築港についても、最初は佐野経彦が明治19年に出願しますが、その前に、安場が、豊前の3人の郡長を引き連れて門司を視察し、「輸入港としては早いかも知れないが、石炭と米の輸出港ならば相応しい。だから、ここを開発していこう。」と郡長に命ずるわけです(99頁)。

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)。

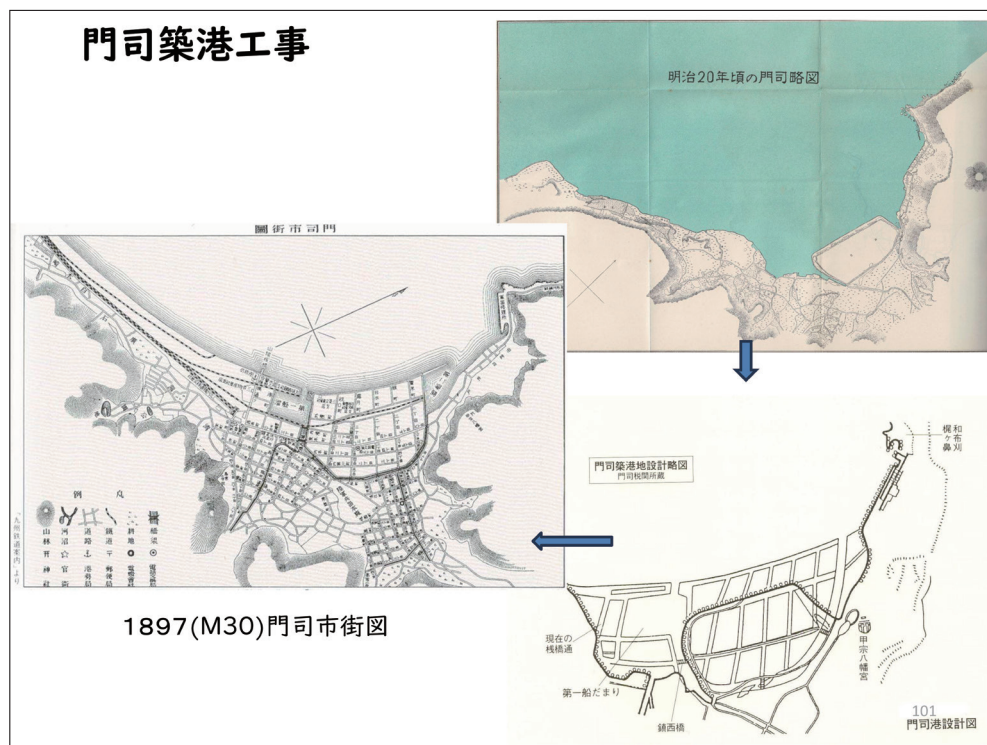
## 2) 門司築港の設立

- 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尠少ならずや」(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





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が（左の図：101 頁、右の図：102 頁）。



#### 門司築港工事

3区に分け、1889.7.8 第一工区着工 日本土木会社請負



1899.2 工事終了して会社解散

第一と第二船溜を結ぶ運河（「堀川」）

埋築地を南北に貫通する幅12間の道路は、北は八幡橋で旧門司方面と、南を鎮西橋で小倉方面と結ぶ主要道路で「本町通」（後に鎮西橋北を東本町、南を西本町）

本町・棧橋通・港町・西海岸通の4町が生まれる。

102

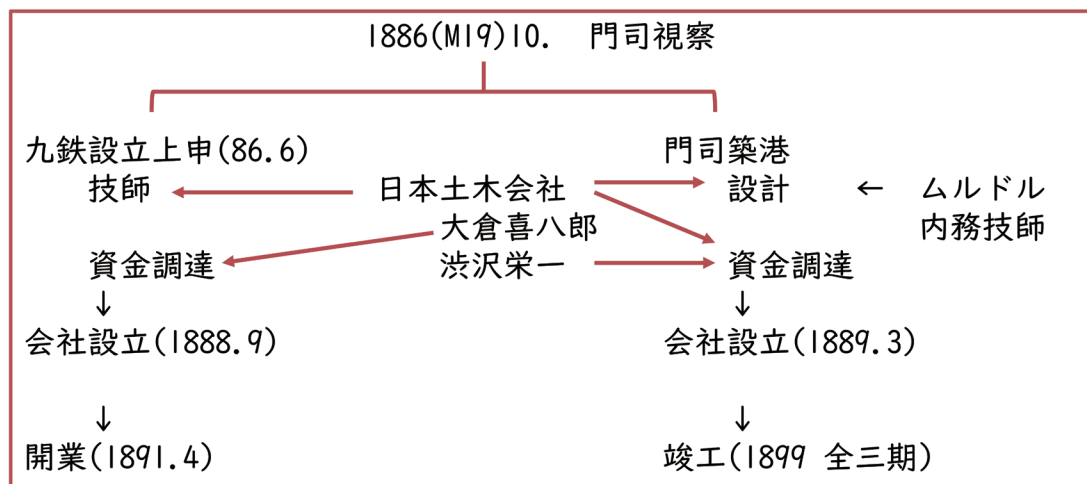
これは門司築港工事の図にもある運河（「堀川」）です。現在は暗渠になっていますが、トラックが通ったりすると歪みが出て来るんですね。たまたま2010年に「今、歪を補正するために剥いでいるから、見られるよ。」と教えてもらいましたので、急いで写真を撮りに行きました（103 頁）。この運河は、昭和7年7月に埋め立てられましたが、雨水を流すために残しておく必要があるということで、現在も残っているはずですが。



103



## 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、発展して行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。

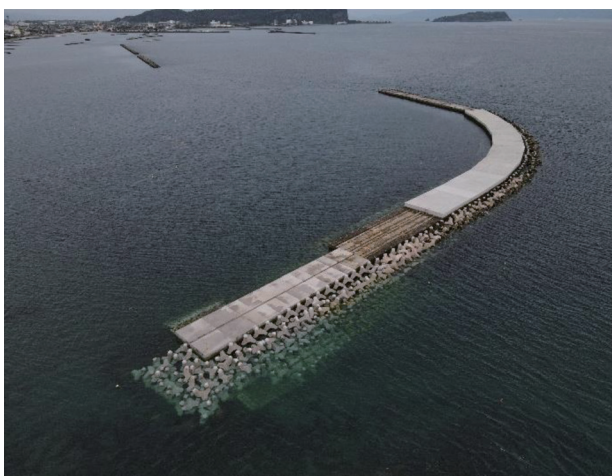
## 4 会員だより

### 4-1 入会会員紹介

令和7年11月に米盛建設株式会社殿が法人会員として当協会に入会されましたので、ご紹介します。

#### (1) 米盛建設株式会社

① 会社概要：米盛建設株式会社殿は、今から約100年前の大正10年（1921年）1月に鹿児島市において建築請負業「米盛組」として創業されました。その後、昭和15年3月に「米盛建設株式会社」に組織変更し、鹿児島港係留施設ケーソン製作工事や同港（鴨池中央港区）臨港道路護岸築造工事、指宿港海岸（湯の浜地区）突堤築造工事に携わるなど鹿児島県を中心として土木事業や建築事業を展開しています。



指宿港海岸（湯の浜地区）突堤築造工事



毎年恒例の植樹活動



所有フローティングドック（5,000t 積）拓盛号



米盛建設株式会社 社屋

創業した大正から昭和、平成を経て令和となり、目覚ましい技術の発展の中で社会も大きく移り変わって来ましたが、そのような変化の中でも、創業者、米盛庄太郎氏の「社会貢献の精神」と「山や緑を大事にする思い」を受け継いでいます。

土木事業や建築事業を通じて社会に貢献するだけでなく、例えば、財団法人米盛誠心育成会を設立し、返済義務のない奨学金を高校生、大学生・留学生等に交付するほか、鹿児島大学等の研究室等にも研究助成金を交付しており、交付先は75団体に及んでいます。

また、次世代に緑の山を残し、持続可能な開発目標 SDGs の一助とするため、鹿児島市と種子島地区で植林事業を実施するほか、さらには、海に親しむ少年少女を育む海洋少年団“薩摩団”も応援しています。

米盛建設株式会社殿は、これからも、事業活動はもちろん、このような活動も通じて社会貢献や地域貢献に努めたいとしています。

② 所在地：鹿児島県鹿児島市東開町 4 番地 48

③ 入会日：令和 7 年 11 月 1 日



**米盛建設株式会社**

米盛グループ：米盛建設株式会社、日研高圧平和キドウ株式会社、株式会社三友、  
日研マテリアル株式会社、鹿児島基盤材センター株式会社、  
株式会社アセス・リジョン、公益財団法人米盛誠心育成会

米盛グループ URL：<https://yoneg-net.co.jp/>



## 5 協会だより

### 5-1 ホームページ・リニューアルに向け、制作会社の提案プレゼンを実施

令和7年9月12日及び9月25日、当協会会議室において、当協会ホームページのリニューアル（案）について、提案したホームページ制作会社から、それぞれの（案）のプレゼンテーションを行っていただきました。

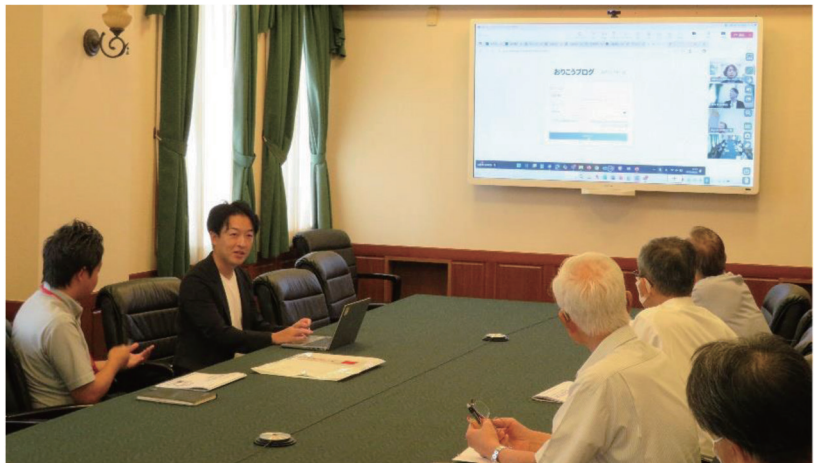
ご承知のとおり、当協会のホームページは、海難防止など海上交通の安全に関する情報を掲載しているだけでなく、関門海峡や博多港など船舶が多数通航する海域で行われる大規模な海上工事等の情報を掲載して航行船舶に提供しており、工事区域付近における海上交通の安全を確保するための重要なツールとなっています。

現在のホームページは平成25年に作成したもので、当時のインターネット接続端末の主流であったパソコンによる利用を想定した構成となっています。

しかし、その後、各インターネット接続端末の利用率が変化し、平成25年（2013年）と令和5年（2023年）の端末別のインターネット利用率<sup>注）</sup>を比べてみると、平成25年はパソコンが約86%、スマートフォンが約42%であったものが、令和5年にはパソコンが約47%、スマートフォンが約73%となり、現在のインターネット接続端末の主流はスマートフォンとなっています。

前述のとおり、現在のホームページはパソコンでの閲覧に合わせた仕様なので、インターネット接続端末の主流となったスマートフォンでは少し閲覧しにくいところがあります。

このため、船の船長や航海士を含め多くの皆様が当協会ホームページの海上交通の安全に関する情報をより利用しやすくなるよう、ホームページをスマートフォンに即したものとするためのリニューアルに取り組んでいます。



ホームページ制作会社によるプレゼンテーション

#### 注）端末別のインターネット利用率

調査対象者全体の内、どれくらいの人が、どの端末（パソコン、スマートフォン、タブレット端末、携帯電話、ゲーム機など）を使ってインターネットに接続しているかを示す割合です。

例えば、パソコンの利用率は、調査対象者全体の内、パソコンを使ってインターネットに接続している人の割合です。

多くの人がパソコンとスマートフォンの両方を使うなど複数の端末を使っているため、利用率の合計が100%を超えることがあります。

（出典：平成26年版及び令和6年版情報通信白書）

## 5-2 沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会を開催

令和7年11月11日(火)、沖縄県那覇市において「沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会」の第1回委員会を開催しました。

当協会では、今年度、公益財団法人日本海事センターの補助金を受けて、沖縄県周辺海域における特徴的な航行環境下での船舶事故の傾向と対応策について調査研究を行っています。

今回委員会では、事務局から対象海域における気象・海象の特徴、船舶事故の発生状況や特徴などに関する調査結果を報告し、審議が行われました。

当協会では、審議結果を踏まえて更に調査を行い、検討を進めて行くこととしています。



第1回委員会の模様

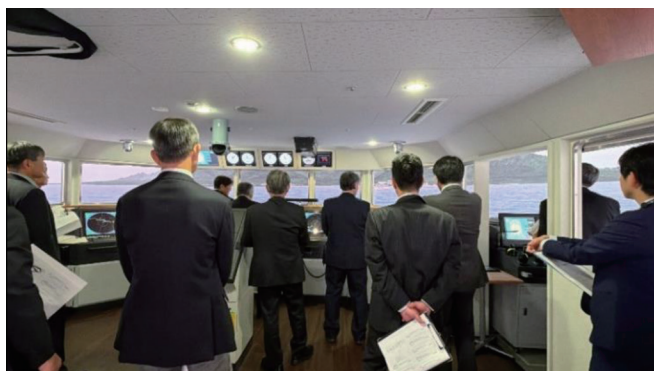
## 5-3 大型客船操船シミュレータ検証実験を実施

令和7年11月13日(木)及び14日(金)、神奈川県川崎市の株式会社日本海洋科学シミュレーションセンターにおいて、大型客船のビジュアル操船シミュレータ検証実験を実施しました。

これは、鹿児島県が屋久島宮之浦港に受け入れを計画している5万総トン級クルーズ客船の入出港及び離着岸操船における風速等の外力影響を検証し、入出港時における制限風速等の条件を決定しようとするもので、「屋久島宮之浦港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会」の構成者の中から、関係官庁職員3名の立ち会いのもと、学識経験者および大型船舶長経験者の4名の委員を評価者として実施しました。

5万総トン級クルーズ客船の諸元を基に作成されたモデル船を、大型船の操船実務経験者が操船して、入港6ケース、出港3ケースの検証を行いました。2日間にわたる検証実験において、ケースごとに実験結果の評価を行い、入出港時における各風向・風速の影響による操船の困難度等を確認するとともに、防波堤の灯火など施設面についても意見交換が行われ、効果的な実験となりました。

この検証実験において得られたデータの解析結果等を基に、委員会において総合的な航行安全対策が策定されることとなります。



ビジュアル操船シミュレータによる操船



シミュレータによる操船結果の評価検討会



#### 5-4 当協会の航行安全支援業務室長が川崎航行安全情報管理室の業務を見学

当協会では、港内など船舶が輻輳する海域で航路浚渫工事や岸壁整備工事など大規模な海上工事が行われる際、工事区域付近を通航する船舶や工事作業船の安全を確保するとともに、工事の円滑な実施を支援するため、事業者の委託を受けて工事区域付近に「航行安全支援業務室」を設け、工事区域及びその付近海域の船舶などを監視するとともに、工事に関する情報や通航船舶の情報、気象、海象などに関する情報を収集し、これらの情報を工事区域付近を通航する船舶や工事関係者に提供する「航行安全支援業務」を行っています。

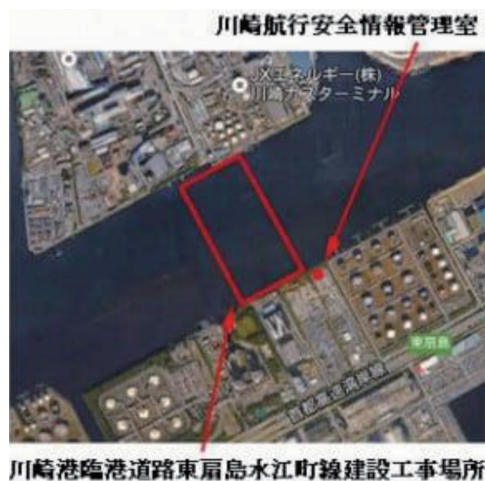
このような航行安全支援業務を安全・確実に行うため、日頃から、職員の研修や業務に関連する情報の収集、各航行安全支援業務室長による情報共有・意見交換等を行うための支援業務室長会議の開催などを行っています。

この研修や情報収集の一環として、11月（12日、18日）及び12月（3日、4日）に、当協会の各航行安全支援業務室の室長等を東京湾海難防止協会の川崎航行安全情報管理室に派遣し、業務見学を行いました。

川崎航行安全情報管理室は、関東地方整備局京浜港湾事務所の委託を受けて、京浜港（横浜区・川崎区）の京浜運河を跨ぐ「川崎港臨港道路」の架橋工事に、工事海域周辺を航行する船舶や工事用船舶の動静を把握し、情報提供や支援・助言を行っています。

幅が狭く、船舶が輻輳する京浜運河（工事現場付近の可航幅は令和7年度においては多くの場合約390m）における航行安全支援業務には細心の注意と工夫が求められ、当協会が同業務を行う上で大変参考になりました。

当協会では、これからも航行安全支援業務に関する情報の収集と知見の蓄積に努め、海上工事の安全な実施と付近通航船舶の安全な航行に貢献して行くこととしています。



（出典：東京湾海難防止協会 HP）



（出典：海しる／海洋情報表示システム）

## 6 第七管区海上保安本部からのお知らせ

新しい年を迎え、皆さま気分を新たにお過ごしのことと思います。冬の季節ではありますが、時に穏やかな日もありますので、海に出かける方もいらっしゃるのではないかと思います。

しかし、冬の時期ならではの事故も発生しておりますので、次の事項に注意し、安全にお過ごしください。

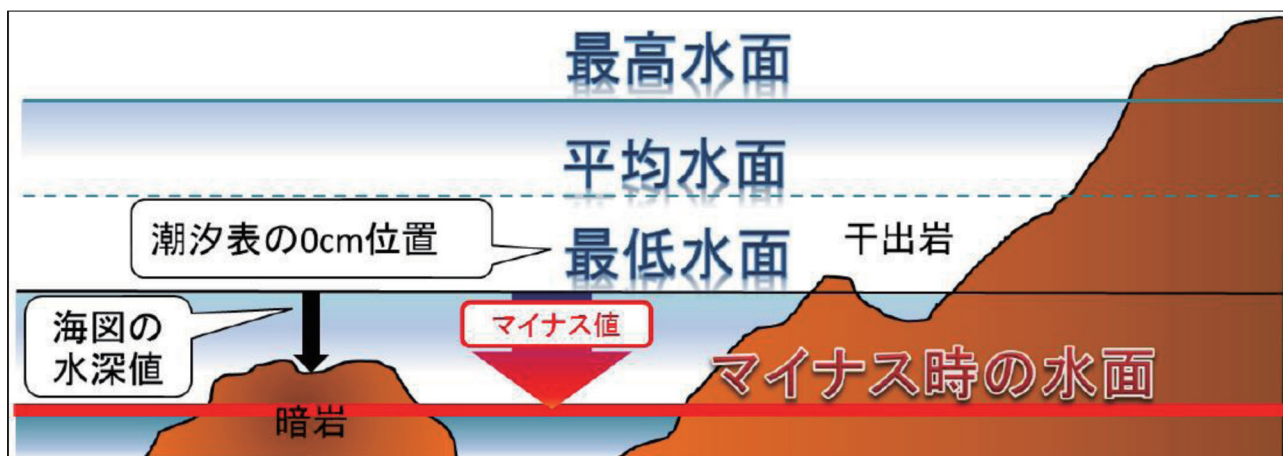
第七管区海上保安本部  
海の安全推進室  
TEL 093-331-6395 (交通部安全対策課)

### 6-1 「マイナス潮位」にご注意！

#### 6-1-1 「マイナス潮位」とは

マイナス潮位をご存知でしょうか？海図に記載された水深より、実際的水深が浅くなる現象で、九州北部や山口県西部では冬から春にかけて見られます。

干潮の際に大きく潮が引き、次の図のように海水面が最低水面（水深の基準面）より低くなるので、潮の干満の差が大きい「大潮<sup>注）</sup>」のときなどに、普段は水面上に現れない暗岩が水面上に現れることがあります。



出典：第十管区海上保安本部 平成 25 年 11 月広報

#### 注) 潮名、潮回りについて

「大潮」などの用語を「潮名」（しおめい）や「潮回り」（しおまわり）と言います。

昔から海を生活の場としてきた漁業者や、海で釣りをする人等の間では、潮の満ち引きの大きさなどの状態を表現する用語として、次の言葉が用いられています。

**大潮（おおしお）：** 潮の干満の差が大きな状態で、新月（月が太陽と同じ方向にあるときに夜を通して月は見えない）や満月の前後数日間。旧暦の 1 日または 15 日頃です。

**小潮（こしお）：** 潮の干満の差が小さい状態で、上弦（月の右半分が光った半月の状態、夕方西に傾く頃弦を上にした弓のように見える）や下弦（月の左半分が光った半月の状態、朝方西に傾く頃弦を下にした弓のように見える）の前後数日間。旧暦の 8 日または 23 日頃です。



中潮(なかしお)： 大潮と小潮の間の期間で、旧暦の3日～6日、12日～13日、18日～21日頃です。

長潮(ながしお)： 上弦、下弦を1～2日過ぎた頃、干満差が一段と小さくなり、満潮・干潮の変化が緩やかでだらだらと長く続くように見える小潮末期。旧暦の10日と25日頃です。

若潮(わかしお)： 小潮末期の「長潮」を境に、大潮に向かって、潮の干満差が次第に大きくなります。このように潮が再び大きくなる状態を「潮が返る」ということで長潮の翌日を「若潮」と呼びます。若潮は「潮変わり」という呼び名もありますが、東日本地方ではあまり使われていないようです。

潮の干満は、月や太陽などの引力によって引き起こされるもので、特に地球に一番近い「月」の運動が潮の干満に大きく影響しています。

天文や潮汐の計算が正確に出来なかった時代の用語が現在でも使用されていますが、場所と時間によっては、大潮より中潮の日の干満差が大きい場合もあります。

出典：(一財)日本水路協会の海洋情報研究センターのHP

(<http://www.mirc.jha.or.jp/online/w/w-tide/knowledge/SN.html>)

次の表をご覧ください。令和8年潮汐表(書誌第781号)の関門海峡(門司)の潮汐から、干潮時にマイナス潮位が出現する回数を月毎にまとめたものです。ご覧のとおり、マイナス潮位は意外に多く発生することが分かります。

令和8年の関門海峡(門司)のマイナス潮位の月毎の出現回数等

月	出現回数	マイナス潮位の最大値(絶対値)		マイナス潮位の最小値(絶対値)	
		潮位	出現日時	潮位	出現日時
1月	11回	-32cm	4日03:42、5日04:27	-2cm	31日02:00
2月	9回	-29cm	3日04:14	-6cm	17日03:20
3月	9回	-15cm	21日16:56	-1cm	20日04:01
4月	4回	-23cm	19日16:37	-11cm	17日15:19
5月	4回	-20cm	17日15:38、18日16:23	-11cm	16日14:55、19日17:08
6月	4回	-11cm	16日16:15	-1cm	14日14:37
10月	3回	-5cm	28日04:12	-1cm	27日03:33、29日04:52
11月	5回	-22cm	26日03:59	-7cm	24日02:31
12月	6回	-34cm	25日03:53	-8cm	28日06:07

潮汐の出典：書誌第781号 令和8年潮汐表(海上保安庁刊行)

※1 海上保安庁刊行の「潮汐表」は、標準港の潮汐及び主要な瀬戸の潮流の予測値、その他の場所に対する改正数・非調和定数・地名索引等を収録したものです。

※2 7月～9月の間、マイナス潮位はありません。

## 6-1-2 「マイナス潮位」になる理由

ご承知のとおり、潮の満ち引きは月と太陽の引力によって起こります。したがって、潮の満ち

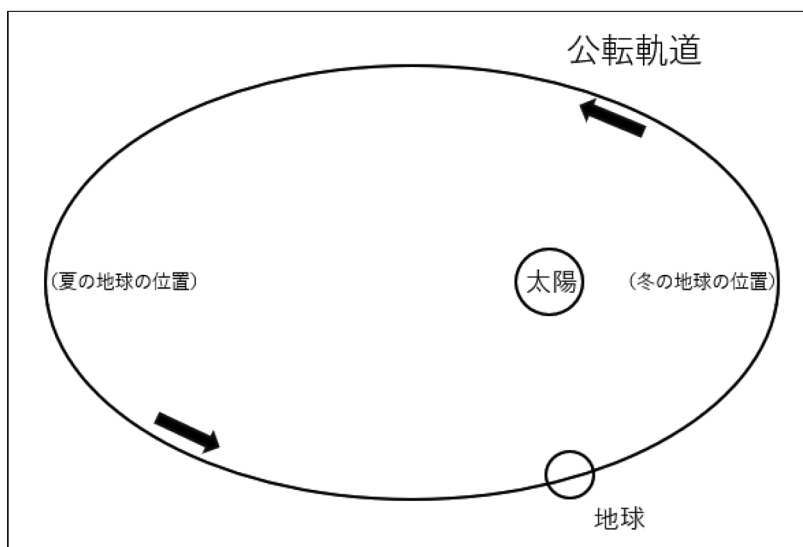
引きの大きさは地球と月と太陽の位置関係で変わり、周期的に変化します。

大潮は、月と太陽が地球に対して一直線に並ぶ新月や満月の時期に起こり、このとき、月と太陽の引力が合わさって海水を強く引っ張るため、満潮はより高く、干潮はより低くなります。

また、地球の公転軌道は楕円形であるため、時期によって地球に及ぶ太陽の引力は変化します。

毎年1月頃、地球が太陽に最も近づくので、この時期は太陽の引力が強くなり、潮汐力が強くなって干満の差が大きくなり、干潮時にマイナス潮位となるわけです。

さらに、冬季は大陸から日本周辺に高気圧が張り出します。台風に伴う高潮災害の解説などで、気圧が1hPa下がると海面が1cm上がることを聞かれたことがあると思いますが、反対に高気圧の張り出しなどに伴って気圧が上がると海面は下がります。



このように、冬季は、太陽と地球の距離が近くなってマイナス潮位が多く出現する上に、海面を押し下げる冬の高気圧が張り出し、実際の潮位が、潮汐表に示された潮位よりも更に下がることがあるので、次のことに注意する必要があります。

- ① 潮汐表でマイナス潮位になっている日が多いこと（特に大潮の日）
- ② 実際の潮位が、潮汐表に示された潮位よりも更に下がっている場合があること
- ③ したがって、潮汐表でマイナス潮位となっていなくても、実際にはマイナス潮位になっている場合があること

### 6-1-3 リスクと対策

以上のとおり冬から春にかけてはマイナス潮位が発生しやすいので、船舶が航行中に浅瀬に乗り揚げたり、係留中に転覆したり、瀬に渡った釣り人が満潮時に孤立したりするおそれがあります。

このようなリスクについて、予め潮汐表を確認し潮位の状況を把握したうえで、次のような対策をとって事故を防ぎましょう。







## 6-2 「天気急変」にご注意！

### 6-2-1 冬の天気は変わりやすい

九州北部や山口県西部では、冬は天気が急変しやすい傾向があります。皆さんも感じておられると思いますが、その理由をまとめると次のようになります。

#### (1) 寒気の影響を受けやすい地形

九州北部や山口県西部は日本海に面しており、冬季にはシベリアからの寒気が日本海を渡って流れ込むことにより雪雲が発達しやすいという特徴があります。特に北西の季節風が強まると、山陰地方から九州北部にかけて雪や雨が急に降り出すことがあります。

#### (2) 低気圧の通過による荒天

冬季は日本海を低気圧が通過することが多く、これに伴って風が急に強くなったり、雨や雪が降ったりすることがあります。特に「爆弾低気圧」と呼ばれる急速に発達する低気圧が通過すると、暴風や雷を伴う荒天になることもあるので注意が必要です。

#### (3) 雷や突風の発生

冬の雷（冬季雷）は、寒気が強く流れ込んだ際に発生することがあり、落雷や突風などの急激な天気変化を引き起こします。例えば、青森や秋田、新潟など日本海側の地域では、冬季、雷が多発し、岬にある灯台では、しばしば落雷の被害を受けることがあります。九州北部は日本海側の地域に近いため、冬季雷の影響を受けることがあり、注意が必要です。

#### ※ 他の季節との比較

春・秋： 寒暖差はあるものの、冬ほど強い寒気が流れ込むことは少ないため、天気の急変の頻度は低めです。

夏　　：　　急な雷雨やゲリラ豪雨が多く発生しますが、これは局地的な対流によるもので、冬のような広範囲の急変とは性質が異なります。

## 6-2-2 事故防止のために

### (1) 事故事例

冬季の天気の急変による海難はこれまでもしばしば発生しており、数年前には、新年早々

- ① 整備のため造船所へ回航していた漁船
- ② 釣りに出ているシーカヤック

が大波を受けて転覆するという船舶事故が発生しました。

①と②、いずれの事故者も、海中転落はしましたが、救命胴衣を着用しており、また、早期に救助されたことから、命に別状はありませんでした。

事故原因は、ともに「出港時は波も高くなく、この程度の天候なら大丈夫」と判断して海に出たところ、天気の急変により遭難したものでした。



① 転覆後、浜辺へ打ち上げられた漁船



② 転覆後、引き上げられたシーカヤック

### (2) 事故防止のポイント

海は、一見穏やかに見えても、天気が急変することがあります。

次のポイントを守って、事故を防止しましょう。

- ① 事前にテレビやラジオ等あらゆる手段で気象・海象情報を入手しましょう。
- ② 入手した情報により天候悪化が予想される場合、出港を取り止める勇気が必要です。





## 7 関門海峡らいぶ館からのお知らせ

### 7-1 第53回「我ら海の子展」受賞作品（絵画）を展示

関門海峡らいぶ館では、令和8年3月19日から令和8年3月31日までの間、第53回「我ら海の子展」の受賞作品の展示会を開催します。

「我ら海の子展」は、幼児や小中学生を対象に、公益社団法人日本海洋少年団連盟と一般財団法人サークルクラブ協会が主催する「海」を題材とした絵画コンクールです。生命の源である海や、世界をつなぐ船の航路である海を描くことにより、子供たちの海への関心を高め、海洋環境問題を考える機会とし、これらを通じて海に親しんでもらうことを目的としています。

令和7年度は全国から2,758点の応募があり、関係団体の代表者をはじめ特別審査員の安倍昭恵氏、榎木孝明氏ほか多数の関係者による審査を経て、国土交通大臣賞3点のほか特別賞12点、金賞10点、銀賞30点の全55点が選ばれました。子供たちの力作を是非ご覧ください。

#### 国土交通大臣賞・受賞作品



中学生の部 高橋遥愛さん（中3）



小学生低学年以下の部 岩崎圭浪さん（年長）



小学生高学年の部 脇玲美奈さん（小5）

#### 【関門海峡らいぶ館へのアクセス】

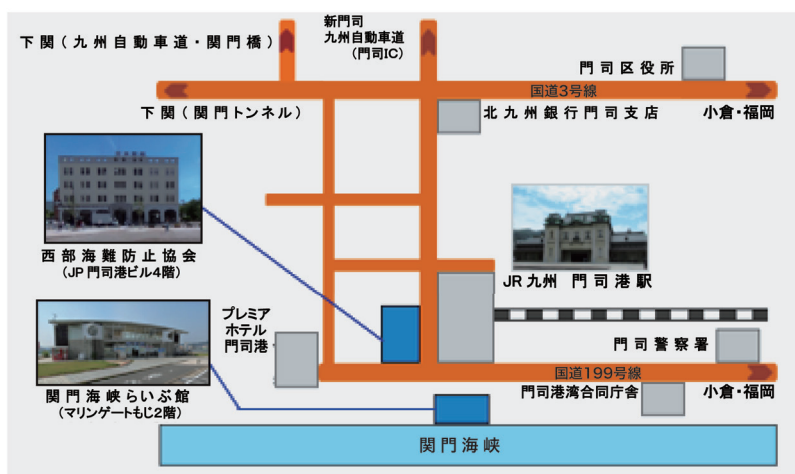
- ・ マリンゲートもじ（下関行 渡船のりば）の2階です。
- ・ JR 門司港駅から徒歩3分。  
駅のすぐ近くで交通の便利が良い所です。
- ・ 専用駐車場はありません。



# 海の事件・事故は 局番なし「118」

「118番」は海上保安庁 緊急通報用電話番号です。  
「いつ」、「どこで」、「なにがあった」など 落ち着いて通報してください。

(公社) 西部海難防止協会所在地略図



会 報 第 2 1 1 号  
(令和8年1月号)

発行所



公益社団法人

西部海難防止協会

〒801-0852 北九州市門司区港町7番8号 JP門司港ビル4F

TEL (093) 321-4495

FAX (093) 321-4496

URL <https://www.seikaibo.ecweb.jp/>

E-mail [seikaibou-moji@iris.ocn.ne.jp](mailto:seikaibou-moji@iris.ocn.ne.jp)

印刷所 泰平印刷株式会社

〒803-0821 北九州市小倉北区鋳物師町1-1