

534

32



始



1418



海峽大觀

對關門海峽及北九州
外的發展與其將來

14. 2. 2
内交

年化 554

7

七
十
三
年
十
月

江
蘇
省
立
大
學

海
軍
軍
官
學
校



序

關門海峽は、國內的には、本州と九州との連絡する要衝なり。國際的には、世界交通の本系なり。物資出入の動脈に當り、文化遷漸の幹流に位す。

國防計畫の上に於ては、重大なる任務を帯び、本邦西部の開港としては、代表的使命を有す。更に海運貿易の上に於ては、獨特の地位を占め、工業地帯としては、匹儔なき特長あり。單に臨海都市の行列地として、之を見るも、社會人文の發達に於ける異彩にして、歴史上に之を見れば亦深き感興なくんばあらず。謂はゞ海峽は、經濟上に於ける、對外發展の一大基點なり。

凡そ、公私の施設能くこの地位と、特質とを理解し、此に立脚し、若くは之を基準となすなくんば其の目的を達すること、得て期す可からず。

然るに關門海峽の名は、世人の耳に熟するも、經濟交通の上に於ける其の眞價は未だ、廣く世に解せらるゝに至らず。

予、公職の一端に携はるの故を以て、或は門司港修築の提唱に加はり、或は歐洲航路

の寄港を勧誘し、或は日支連絡基點の決定を促し、或は自由港の設置を要望するに當り、海峽の眞價が世に理解せらるゝことすくなく、常に意外の支障に會するを遺憾となす。

惟ふに、關門海峽の眞價を闡明し、其の地位と特色とを、宣傳して廣く世の理解を求むるは、正に一個の公益事業たるを失はず。

予、微力自から料らず、曩に關門各市長の賛同を得て、海峽研究所を創設し、文學士横山健堂氏を聘して、之が主宰を囑し、別に、海峽研究の權威たる古田法學士に請うて顧問となし、資料を蒐集し、論鑽推覈して、之を紙上に發揮すること、茲に年あり。今、その成案の一部に題して「海峽大觀」となし、之を公にするに至れり。

海峽研究所の目的とするところは、歴史の編纂にあらざるが故に、過去の沿革を説くこと少なく、又た一市一地方に限局する事項は之を論ぜず。海峽に關係ある國家的又は國際的問題に對して、其の眞相を敘述し、公平不羈の批判をなすを専らとし、間々地方粹の掬すべきものは之を採録するに努めたり。

この書未だ、完璧を得たりと謂ふ可からず。固より同人等の理想とする、海峽の燈

明臺たり、經濟交通の羅針盤たるに價せず。併かも、理想の實現を後日に期して茲に此の一部を公にする所以のものは、廣く海峽の研究に一片の示唆を與へんとする予の微衷に外ならざるなり。

大正十二年盛夏

洞海 中野金次郎識

目次

(一) 挿 圖

- 關門海峽圖(下關海峽圖)
- 門司古地圖
- 關門港灣の統一的設備計畫圖
- 下關港修築計畫圖
- 門司港修築計畫圖

(二) 挿 畫

- 新計畫の門司税關
- 門司市本町通り

目次

海峡大觀

關門驛鐵道連絡船

關釜連絡埠頭

八幡製鐵所

小門海峡

源平壇浦合戰古圖(其一)

源平壇浦合戰古圖(其二)

壇浦

平家一門の墓

和布刈神社

海峡の風景

乃木神社

春帆樓

(三) 港灣問題より見たる關門海峡……………一

一、	門司港問題……………	一
二、	最初の門司築港……………	二
三、	貿易港としての設備工事……………	五
四、	現在の門司港修築……………	八
五、	門司港修築問題の經過と洞海湾國營問題……………	一二
六、	徹底したる國營論……………	一四
七、	本邦の西部代表港としての位地の決定……………	一七
八、	永遠の大港灣計畫……………	二一
九、	海峡諸港の修築問題……………	三二
十、	下關港修築問題……………	三三
十一、	同名異物の門司築港……………	三九
十二、	小倉の築港……………	四三
十三、	若松築港及び洞海湾國營問題……………	四六
十四、	博多灣築港……………	五五

目次

(四) 本邦の貿易に於ける海峽港灣……………六三

- 一、 外國貿易……………六三
- 二、 朝鮮貿易……………七一
- 三、 内國貿易……………七七
- 四、 漁業貿易……………八一

(五) 海運の關門海峽……………八三

- 一、 鑛石船の若松港……………八三
- 二、 海運史の海峽……………八三
- 三、 帆船の下關……………八四
- 四、 汽船の門司……………八五
- 五、 小型船の門司……………八六
- 六、 巨船の門司……………八七

(六) 關門海峽及び北九州の工業の將來……………一〇一

- 七、 通過港の門司……………九三
- 八、 日支連絡基點としての門司港……………九五

(七) 交通及び經濟の關係より見たる海峽の發達……………一一五

- 一、 海峽の創造……………一一五
- 二、 王朝以前内外の交通關係より見たる海峽の發達……………一二六
- 三、 壇浦の戰……………一三三
- 四、 鎌倉より豊臣氏の末に至る海峽……………一四四

五、 近世の海峡……………一五二

(八) 關門海峡の統一問題及びその將來……………一五九

- 一、 海峡統一の理由(上)……………一五九
- 二、 海峡統一の理由(下)……………一六一
- 三、 統一問題の起源及びその變遷……………一六五
- 四、 國の行政上に於ける海峡統一……………一七六
- 五、 地方行政の上に於ける關門統一問題……………一八七

(九) 自然界に見たる海峡……………一九五

- 一、 動植物……………一九五
- 二、 風景……………二〇三

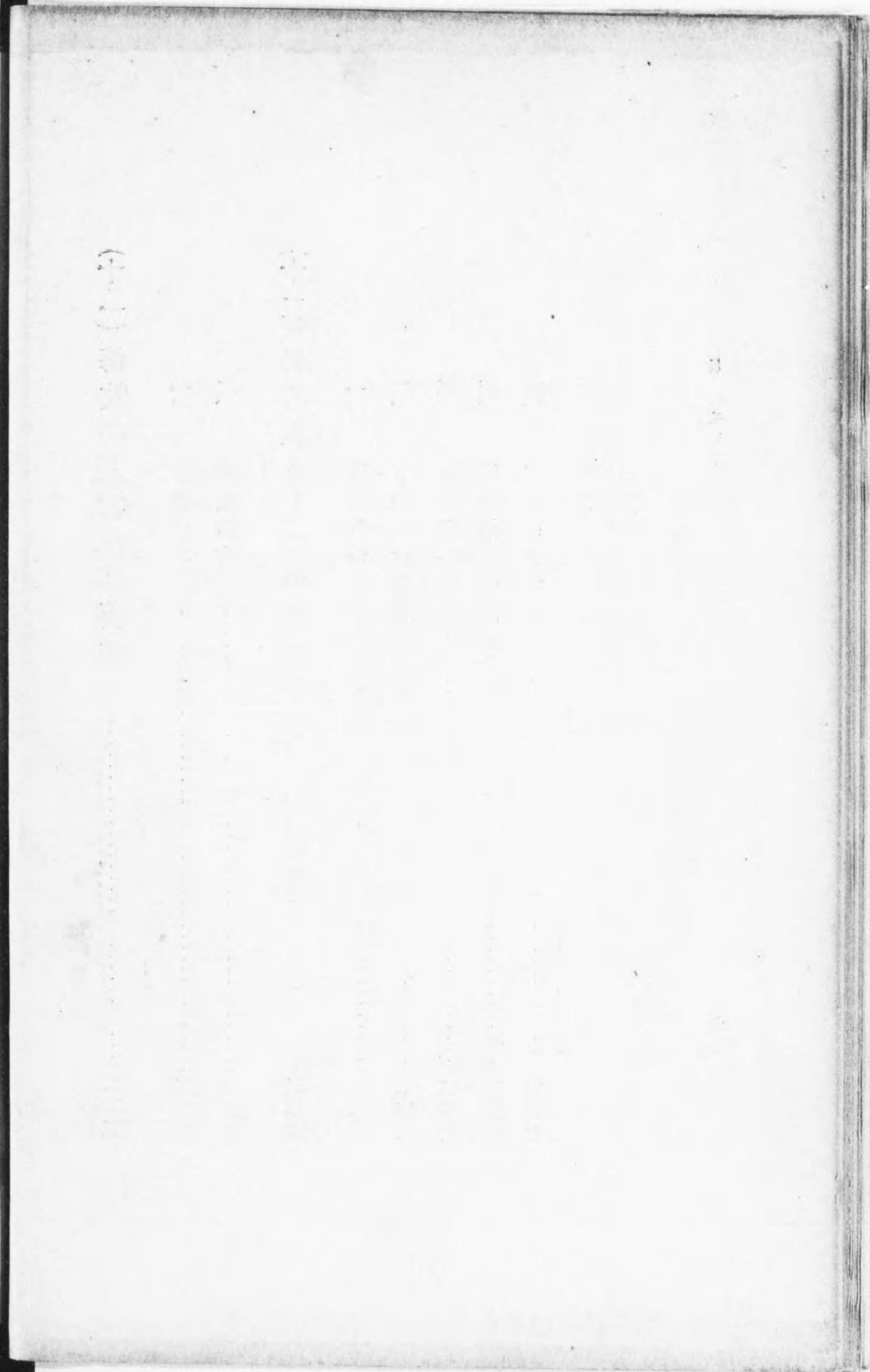
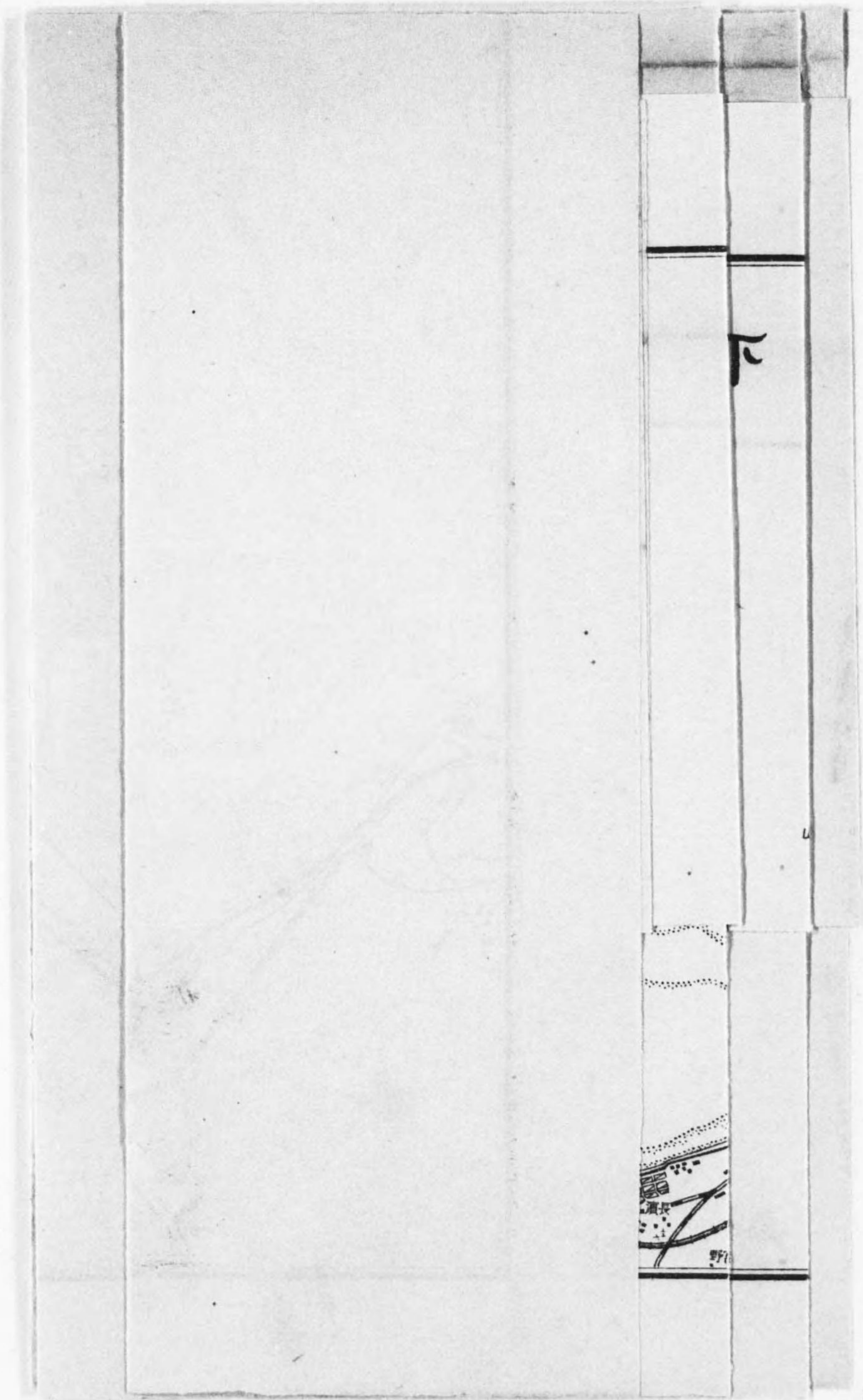
(十) 文化的に見たる海峡……………二一一

(十一) 海峡の人物及び藝術……………二二五

- 一、 海峡の北岸……………二二五
- 二、 海峡の南岸……………二二九

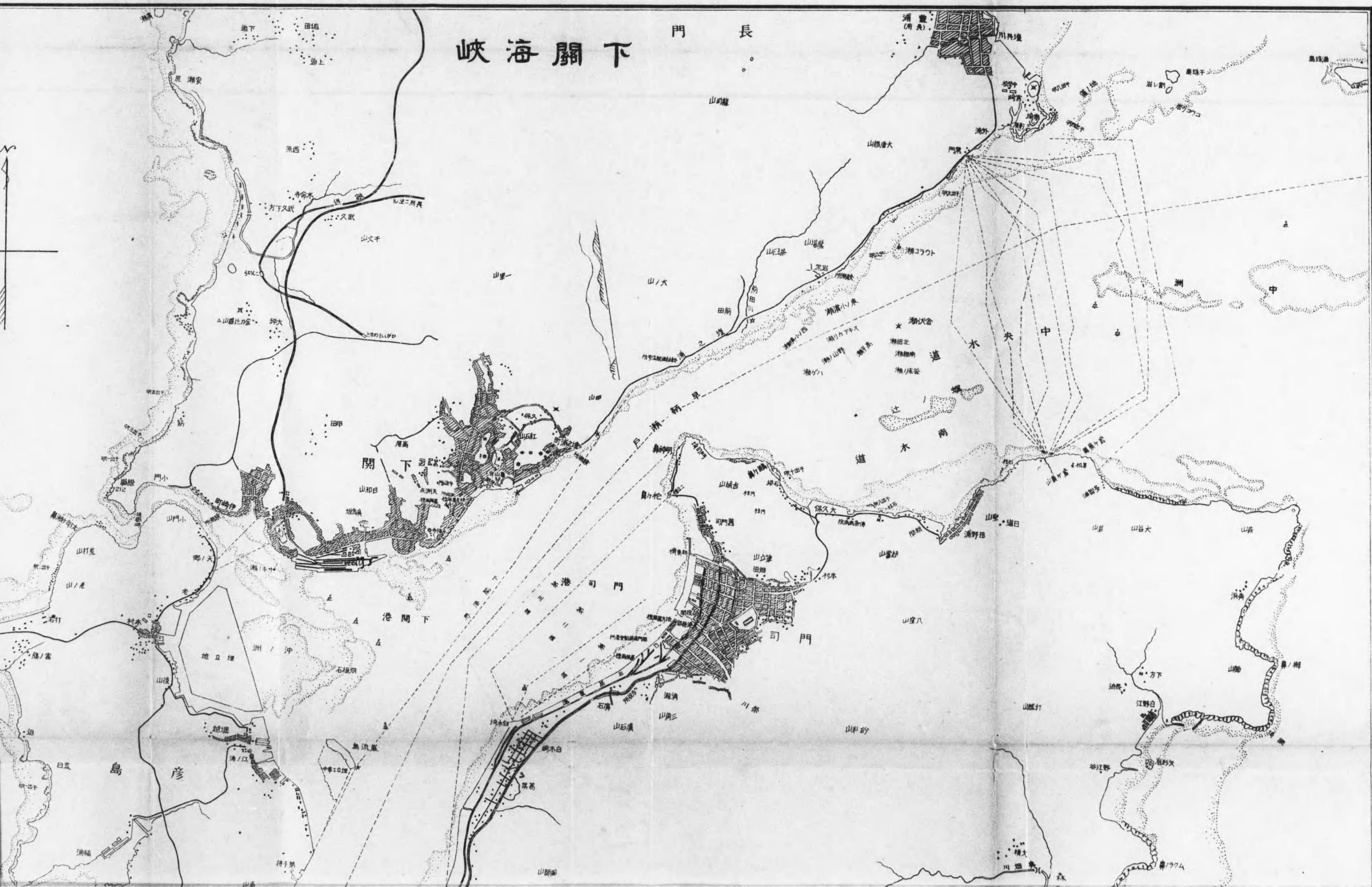
(十二) 名勝區としての海峡及びその名物……………二三七

- 一、 攘夷戦の遺跡……………二三七
- 二、 下關及び海峡の北岸……………二四三
- 三、 北九州一帯……………二四七
- 四、 煤烟都市の印象……………二五四
- 五、 環境の趣味帯……………二五七

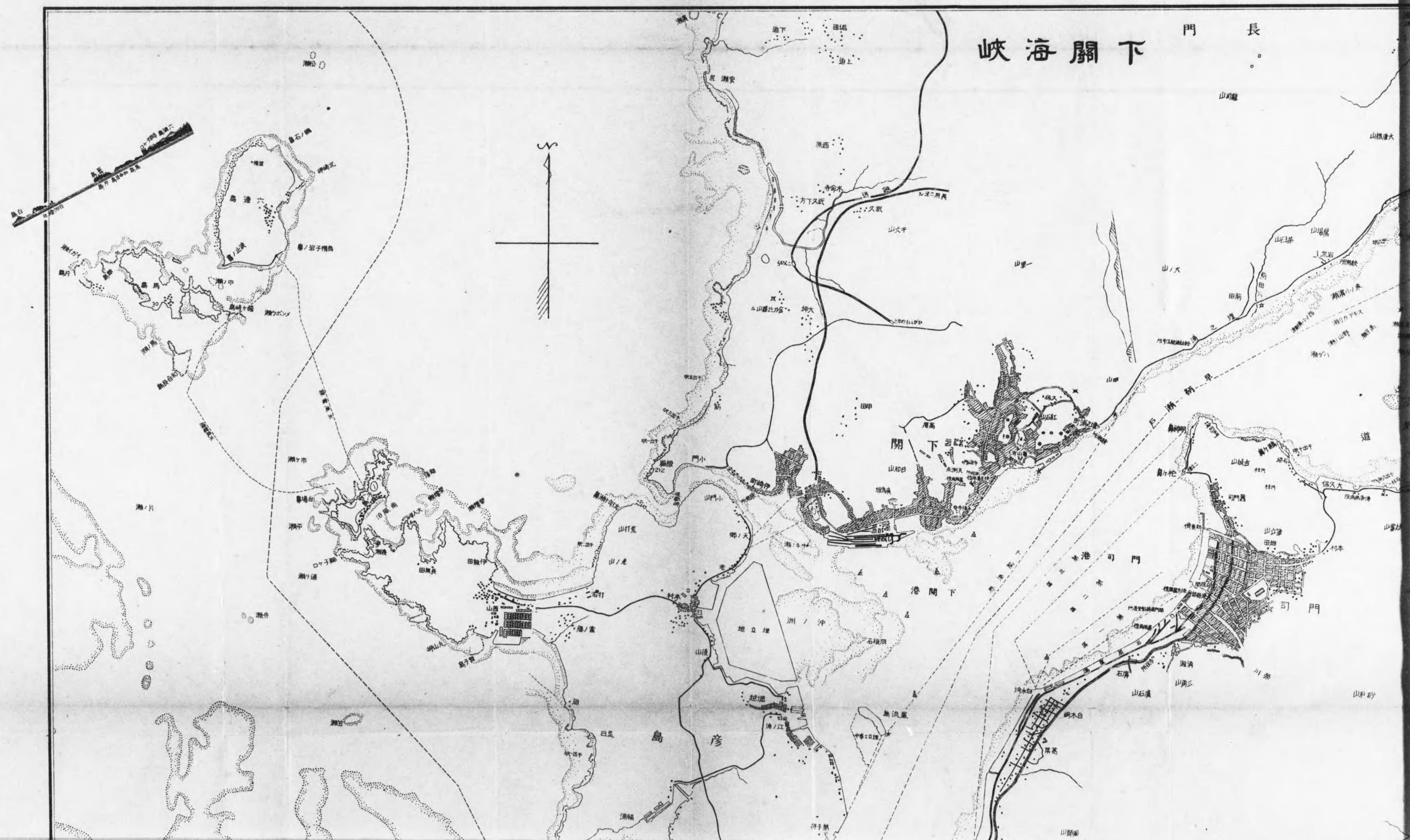


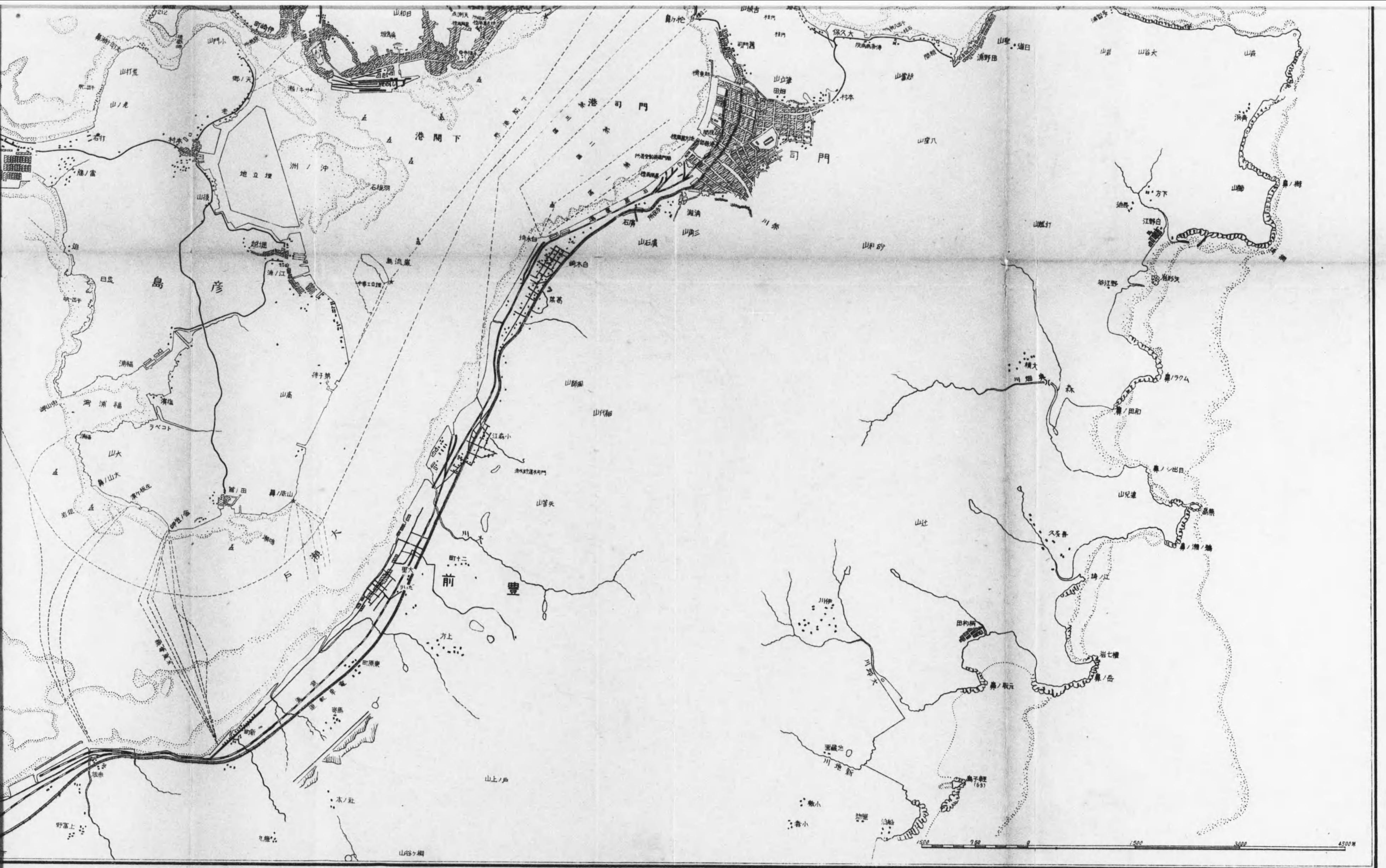
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10m 1 2 3 4 5

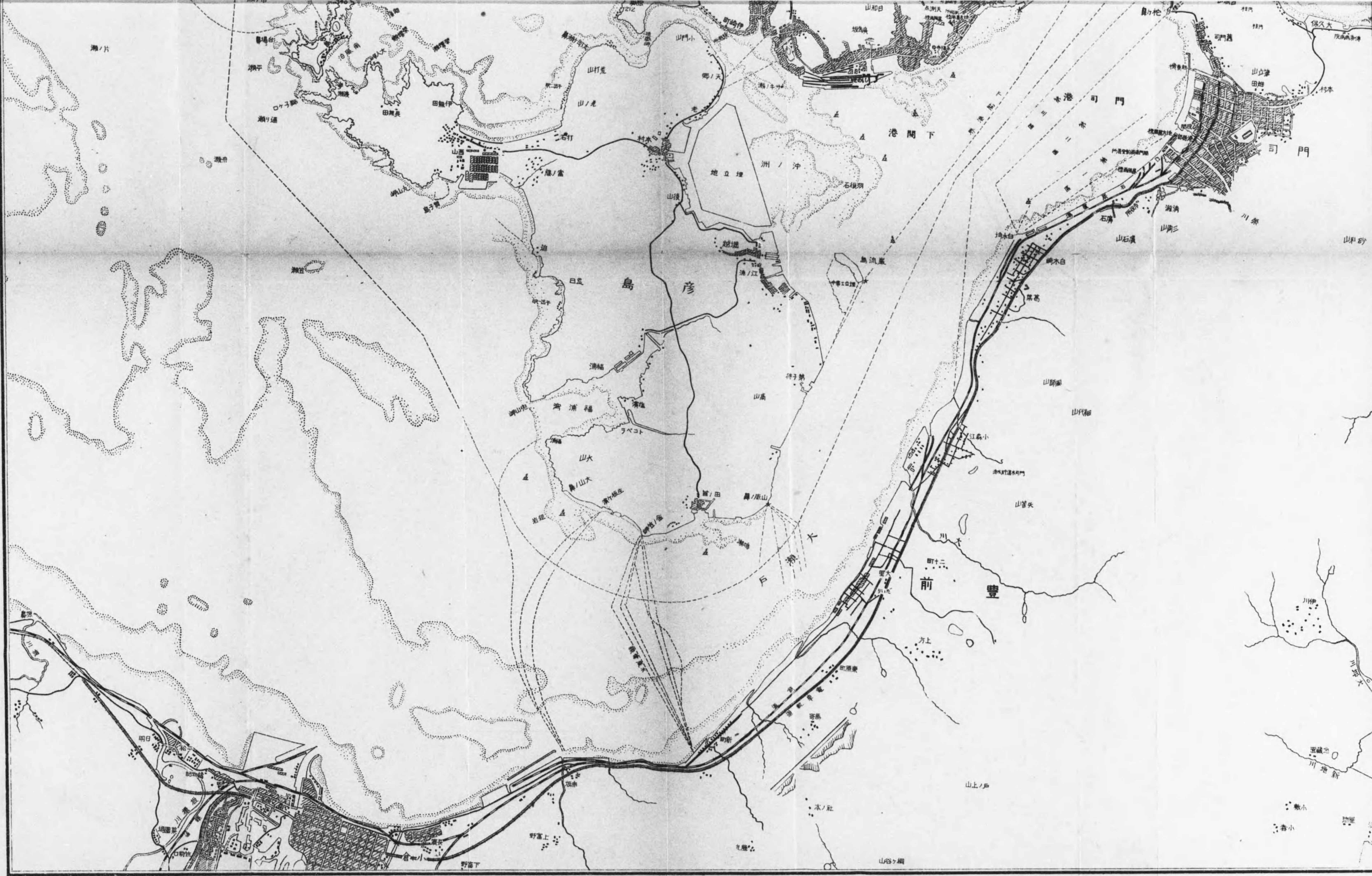
大正十四年一月七日下午關要塞司令部檢査濟



下關海峽 長門

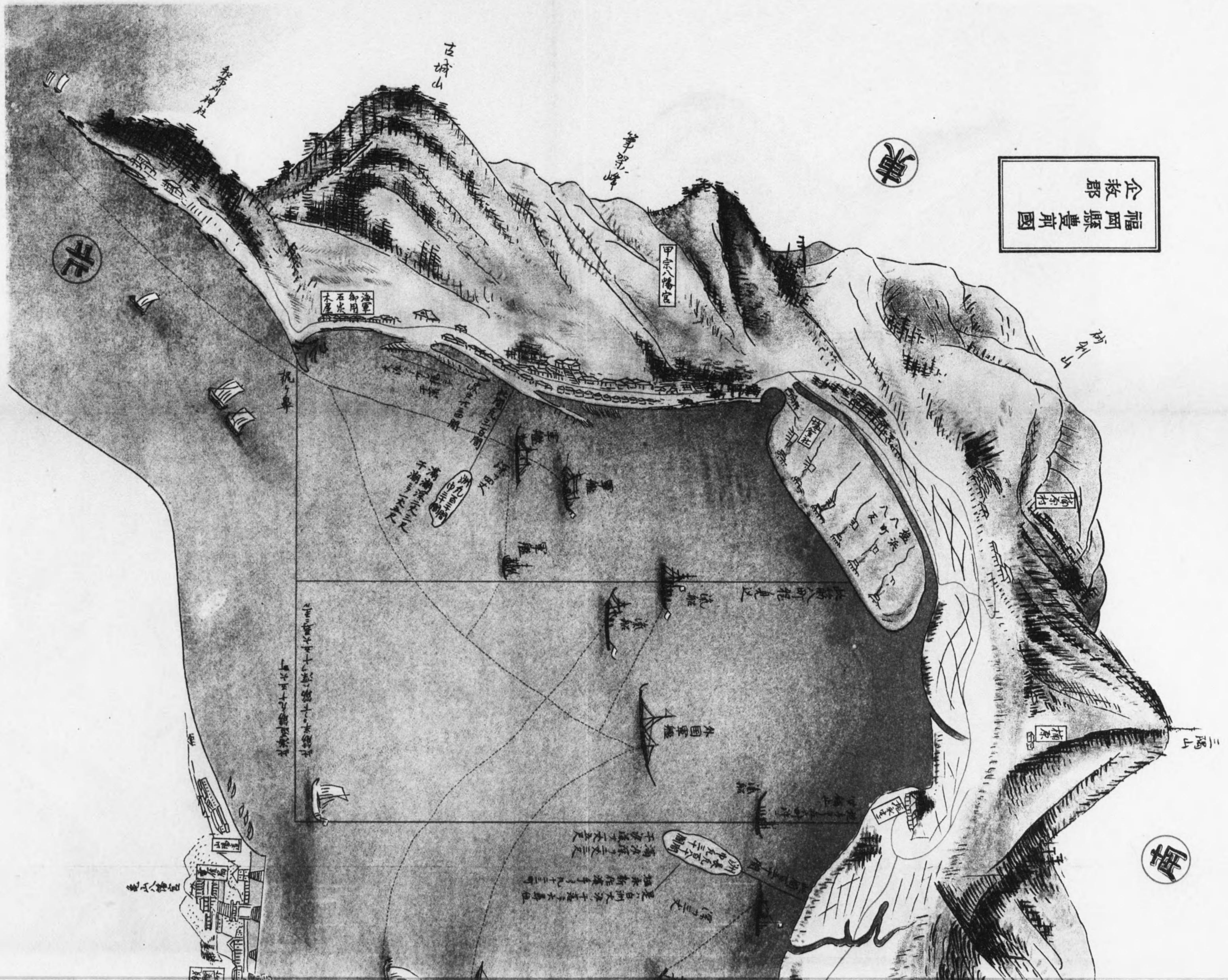








企救郡
福岡縣豊前國



南

北

是白洲大分十建大寺也
福泰新修塔寺凡十二尊
湯水塔三交足
千波塔不交足

此圖是正德十三年
甲午五月十九日繪

油用
石水
大庫

甲子湯宮

柳原村

柳原

三崎山

石水川

柳原

柳原

早瀬

早瀬

大正十四年一月七日下午閣要塞司令部檢査濟

南

廣石山

戶上山

霧之岳

湖是北原不明
是白洲大洲干基子大島也
地來新作漢字了凡三可
滿洲漢字之是
干支漢字之是

山口縣下長門國
赤間關區

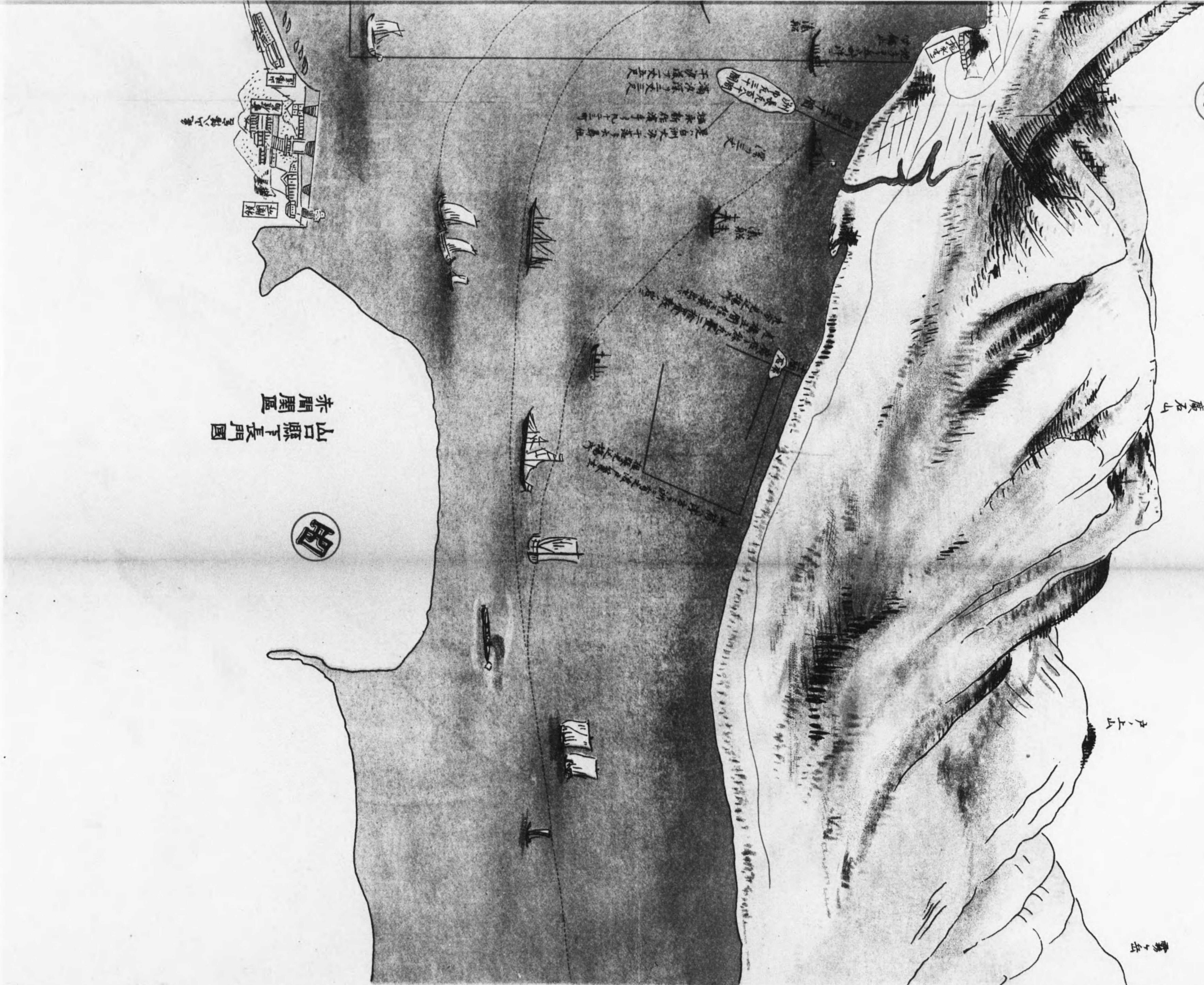
關

長門下

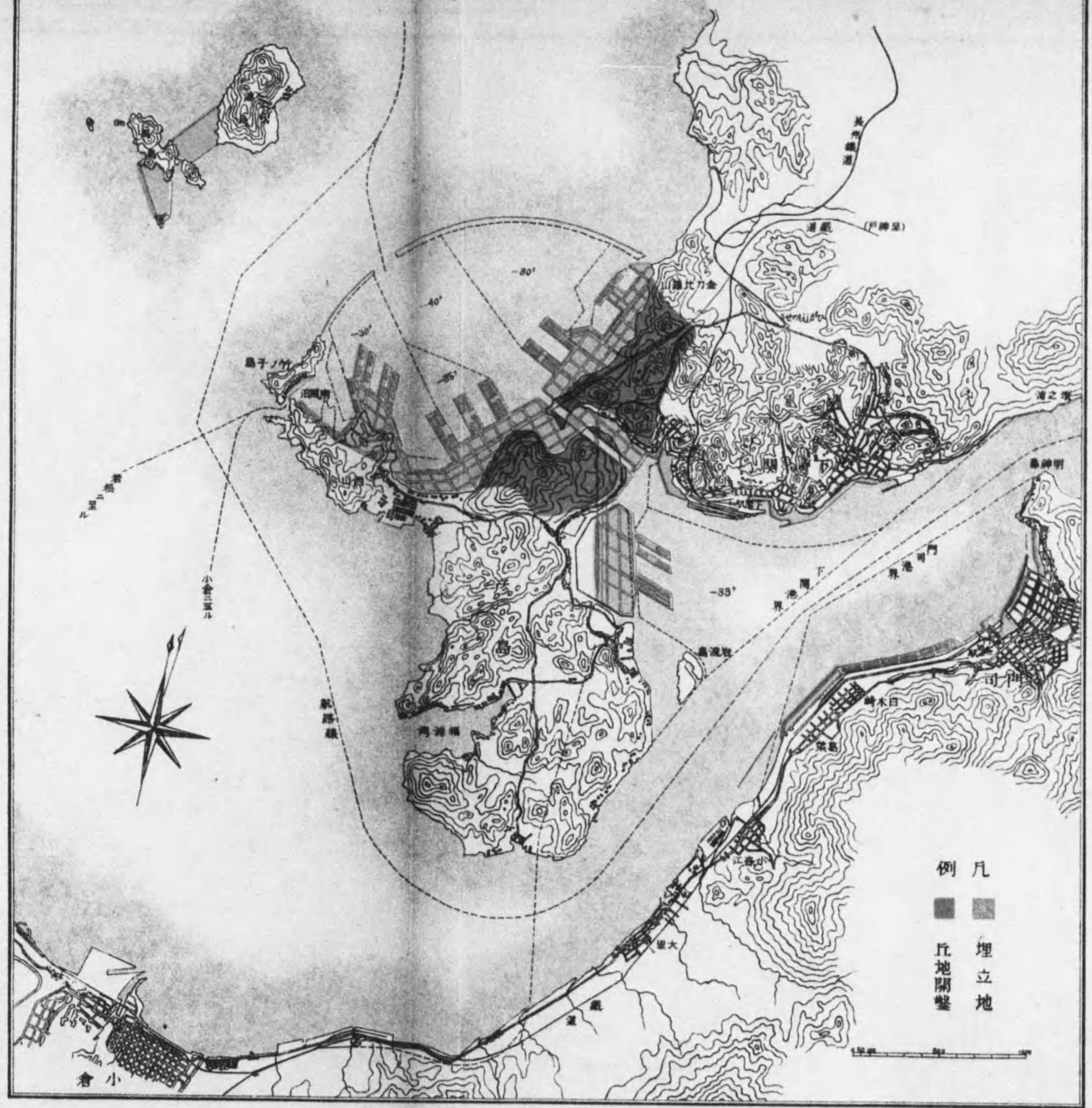
山口縣

山口縣

長門下



關門港一統的設備計畫圖



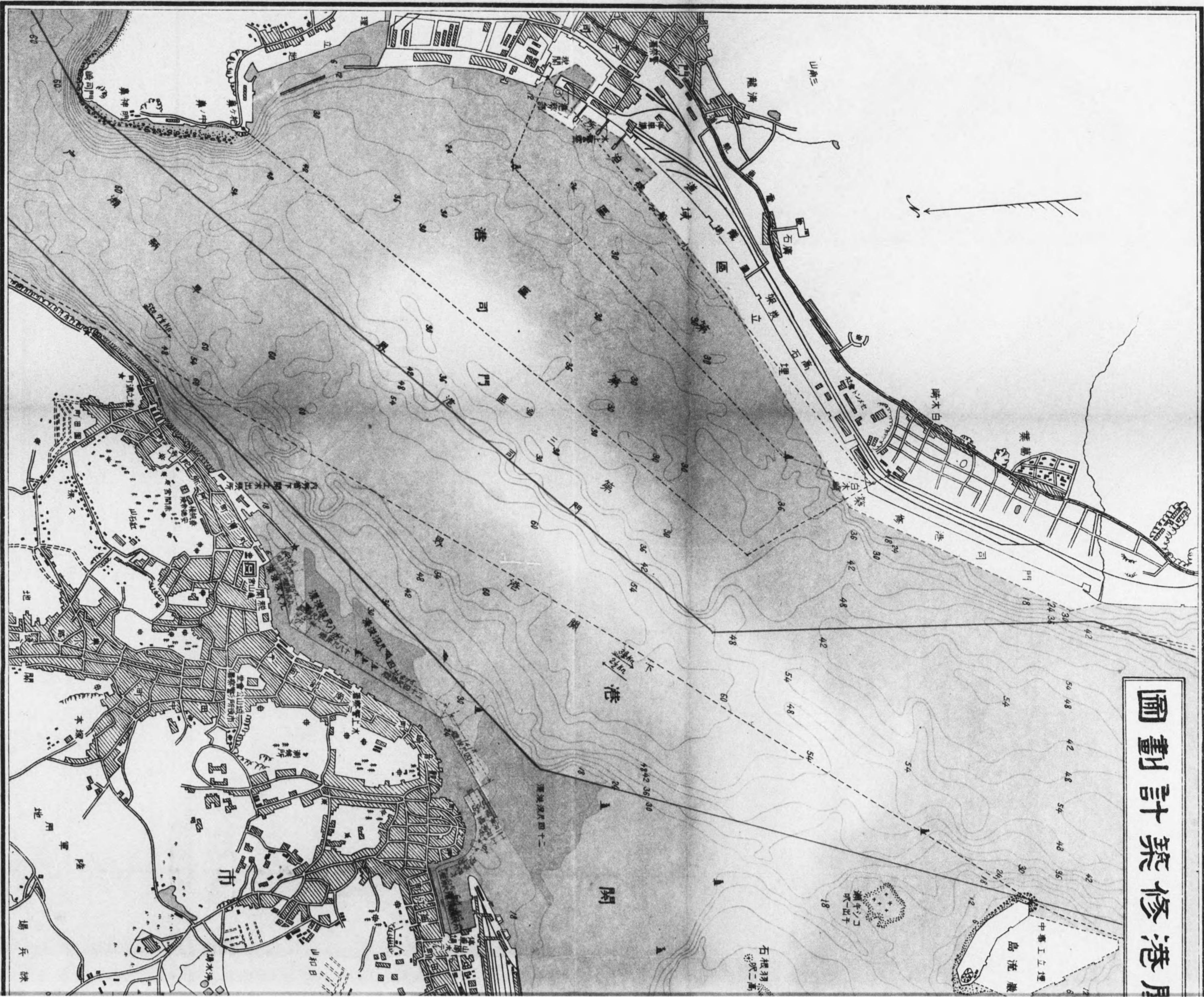
大正十四年一月七日下午關要塞司令部檢査済

圖画計備設的一統ノ灣港門關



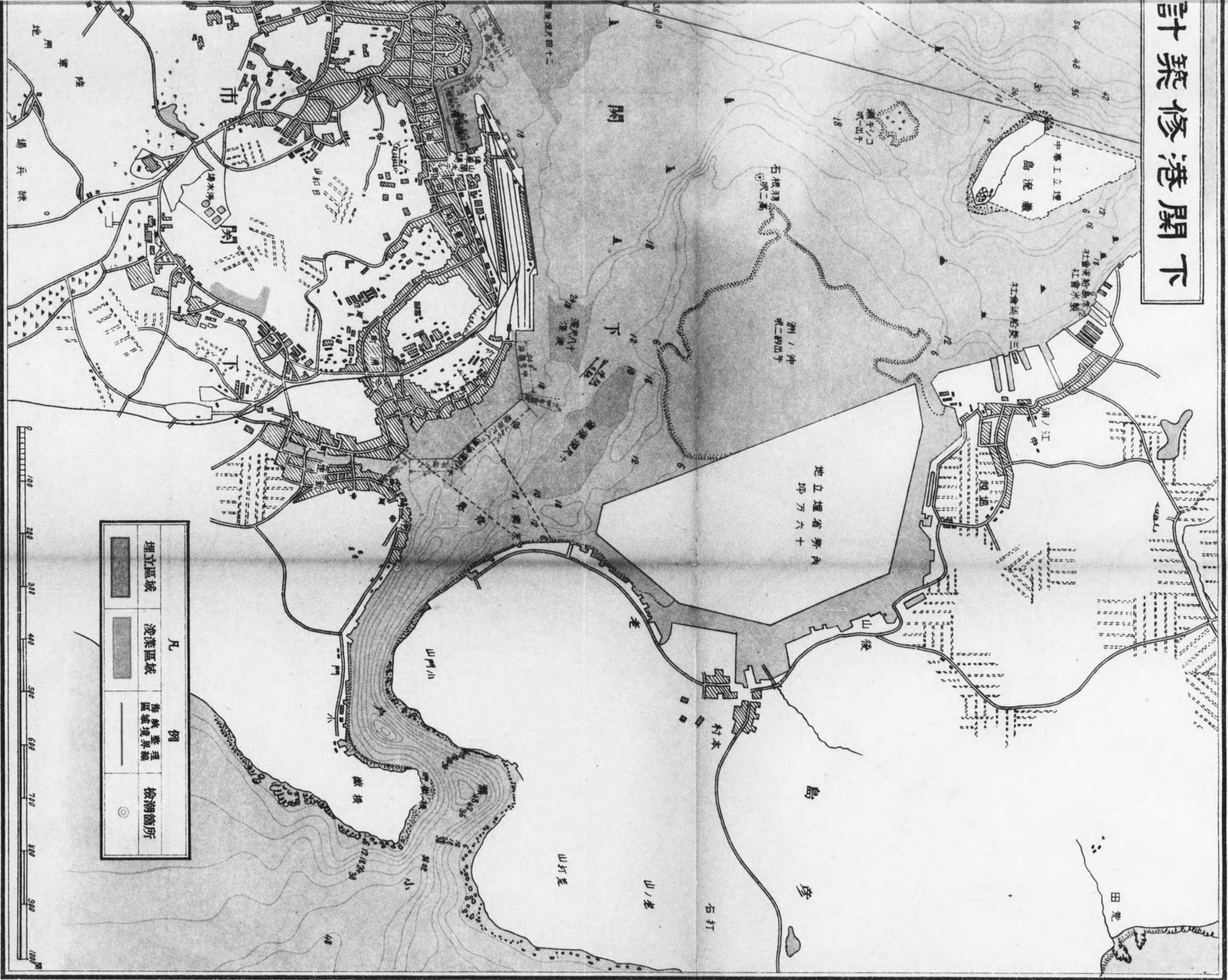
大正十四年一月七日下関要塞司令部検査済

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



圖劃計築修港厦

下關港修築計劃

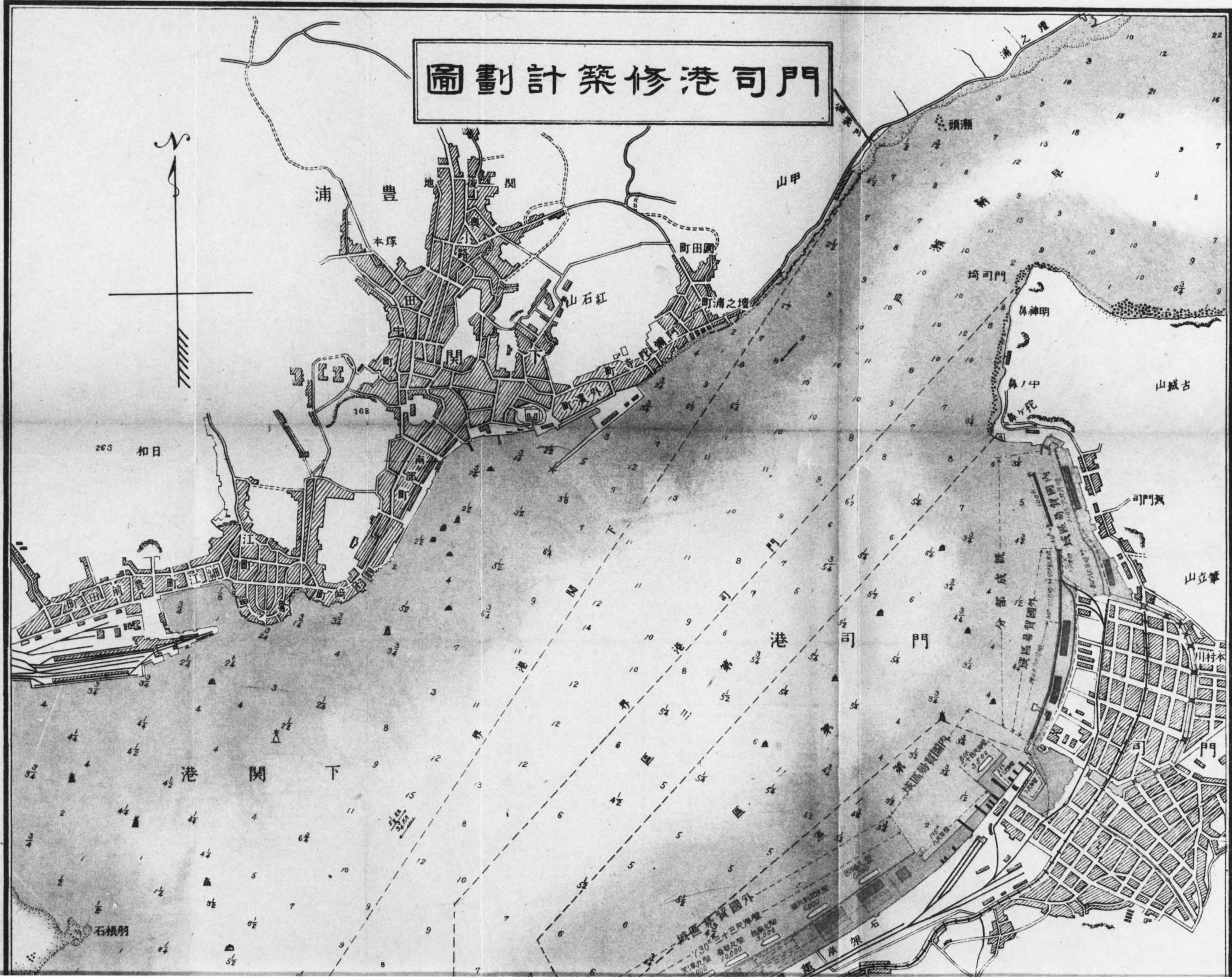


例

埋立區域	浚築區域	海峽整理區域境界線	檢潮筒所

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

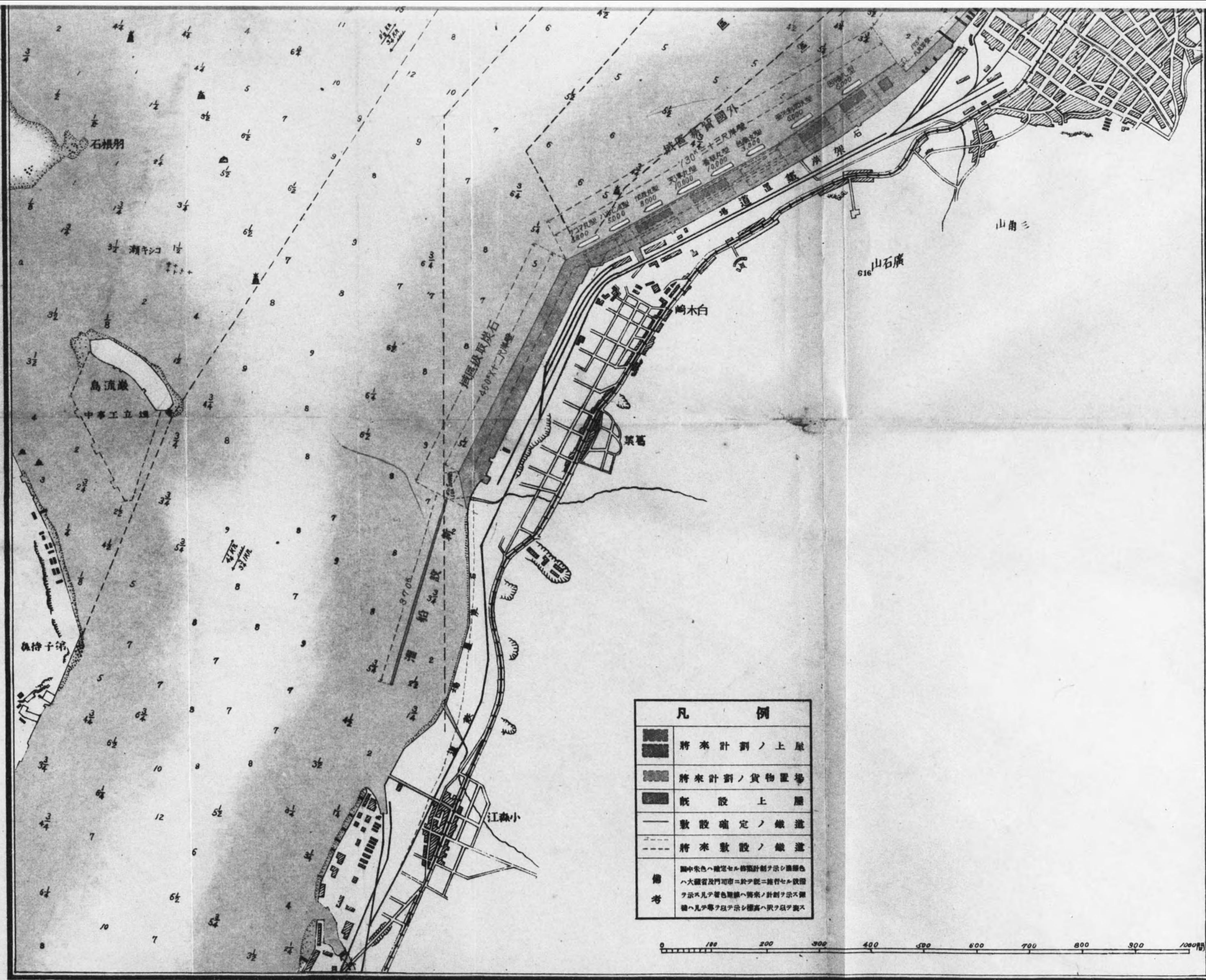
門司港修築計劃圖



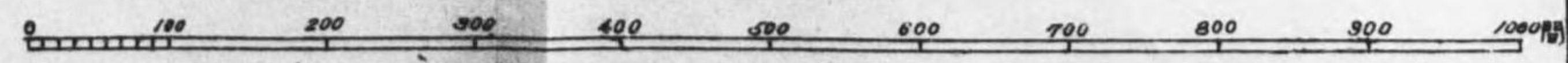
大正十四年一月七日下関要塞司令部検査済

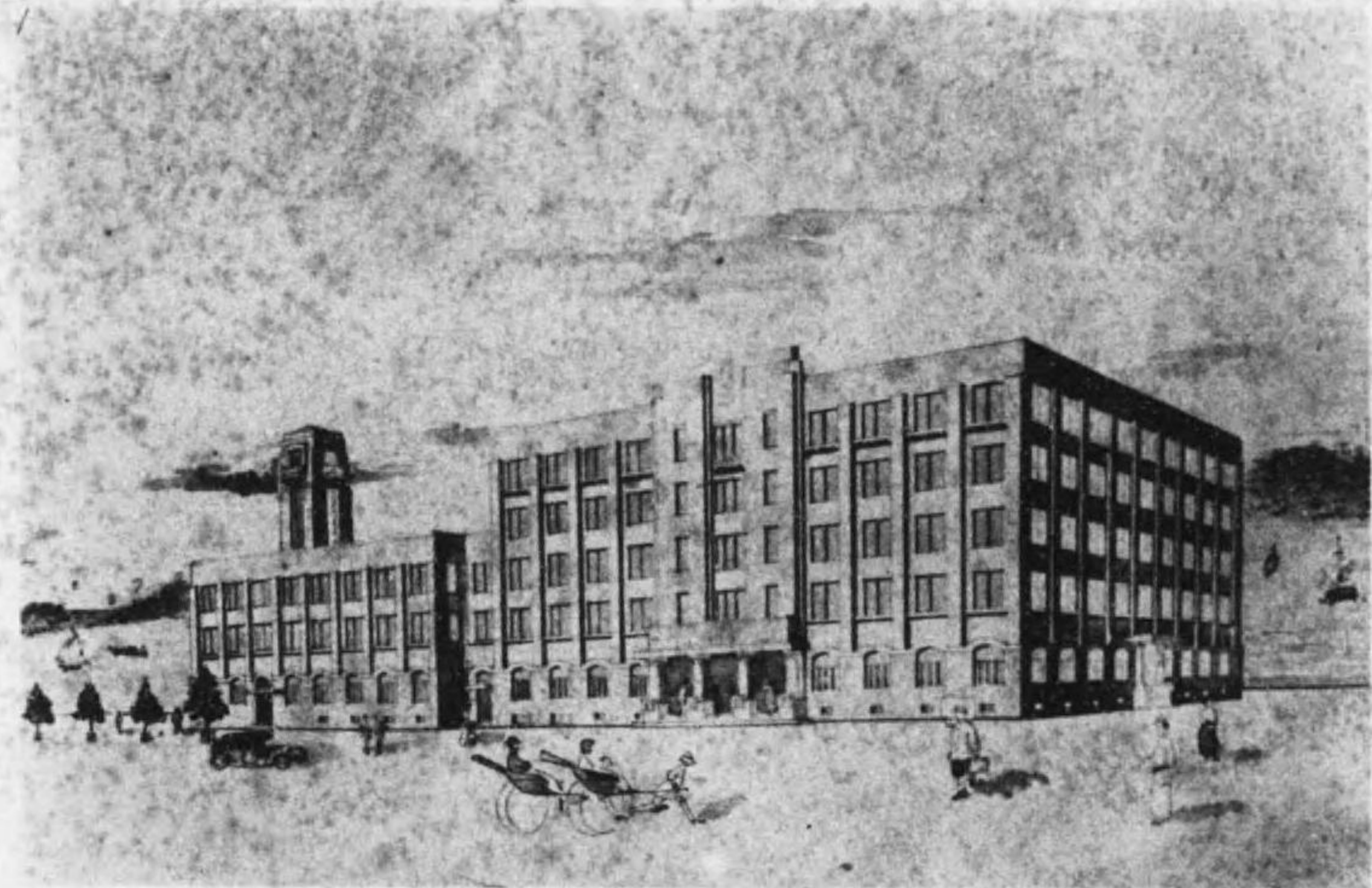


城區界國外
7.30
天幕丸船
7,000
3,000



凡 例	
	将来計画ノ上屋
	将来計画ノ貨物置場
	既設上屋
	敷設確定ノ鐵道
	将来敷設ノ鐵道
備考	<p>圖中灰色ハ確定セル特種計劃ヲ示シ黒色ハ大體省及門市ニ於テ既ニ敷設セル設備ヲ示ス凡テ藍色線ハ将来ノ計劃ヲ示ス黒線ハ凡テ等ヲ以テ示シ標高ハ尺ヲ以テ表ス</p>

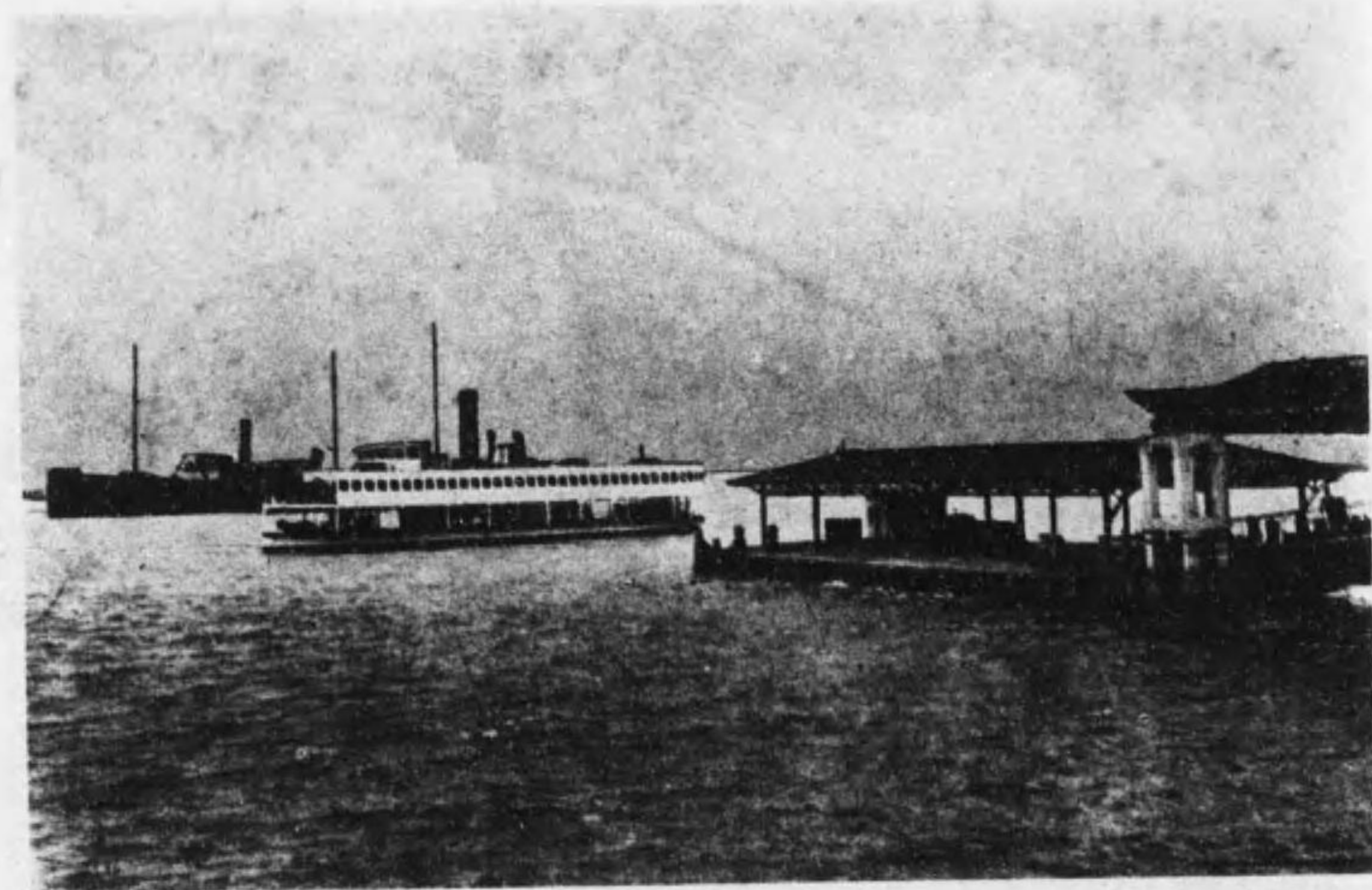




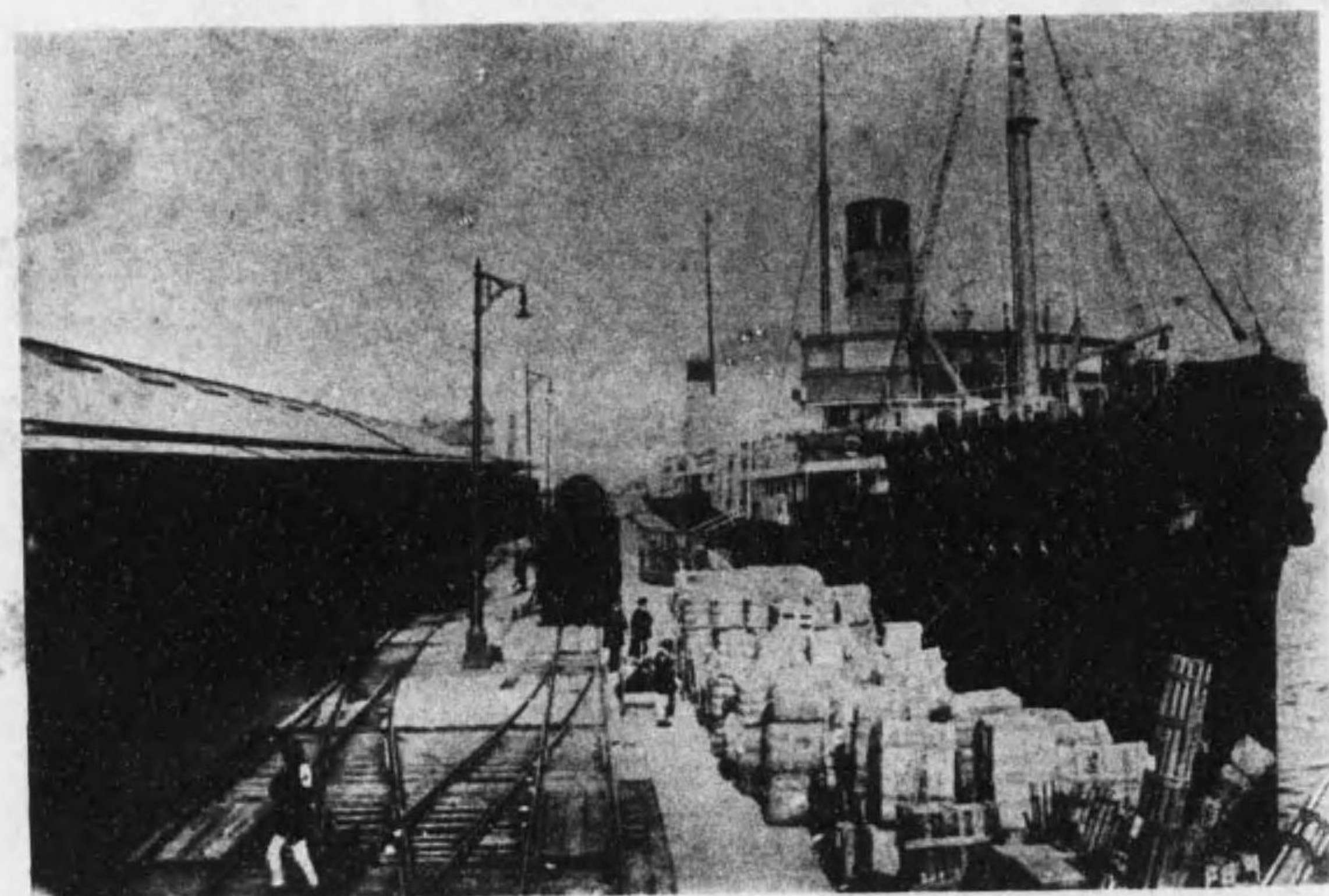
關稅司門ノ畫計新



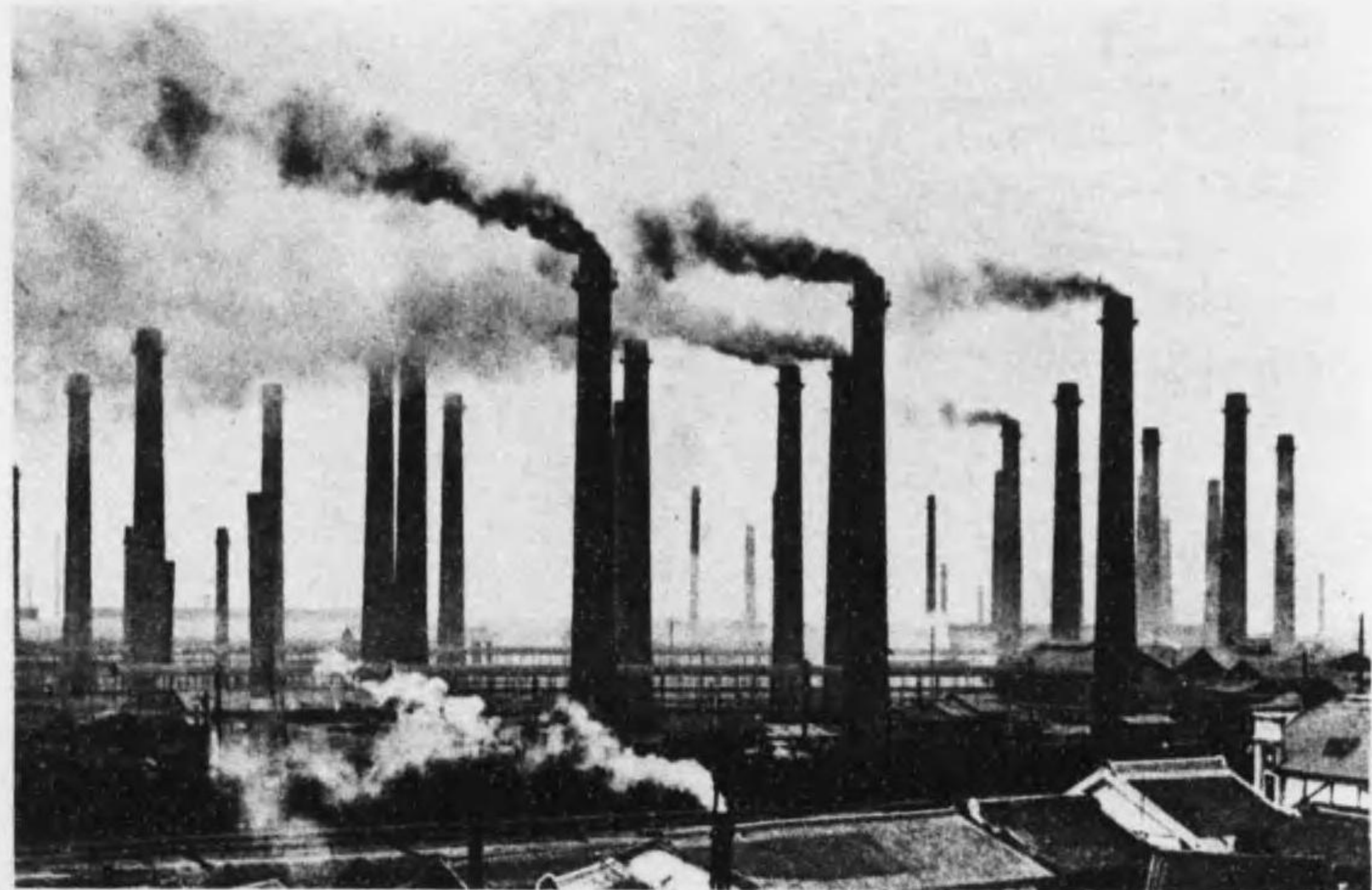
通町本市司門



關門鐵道連船



關釜聯船埠頭



八幡製鐵所



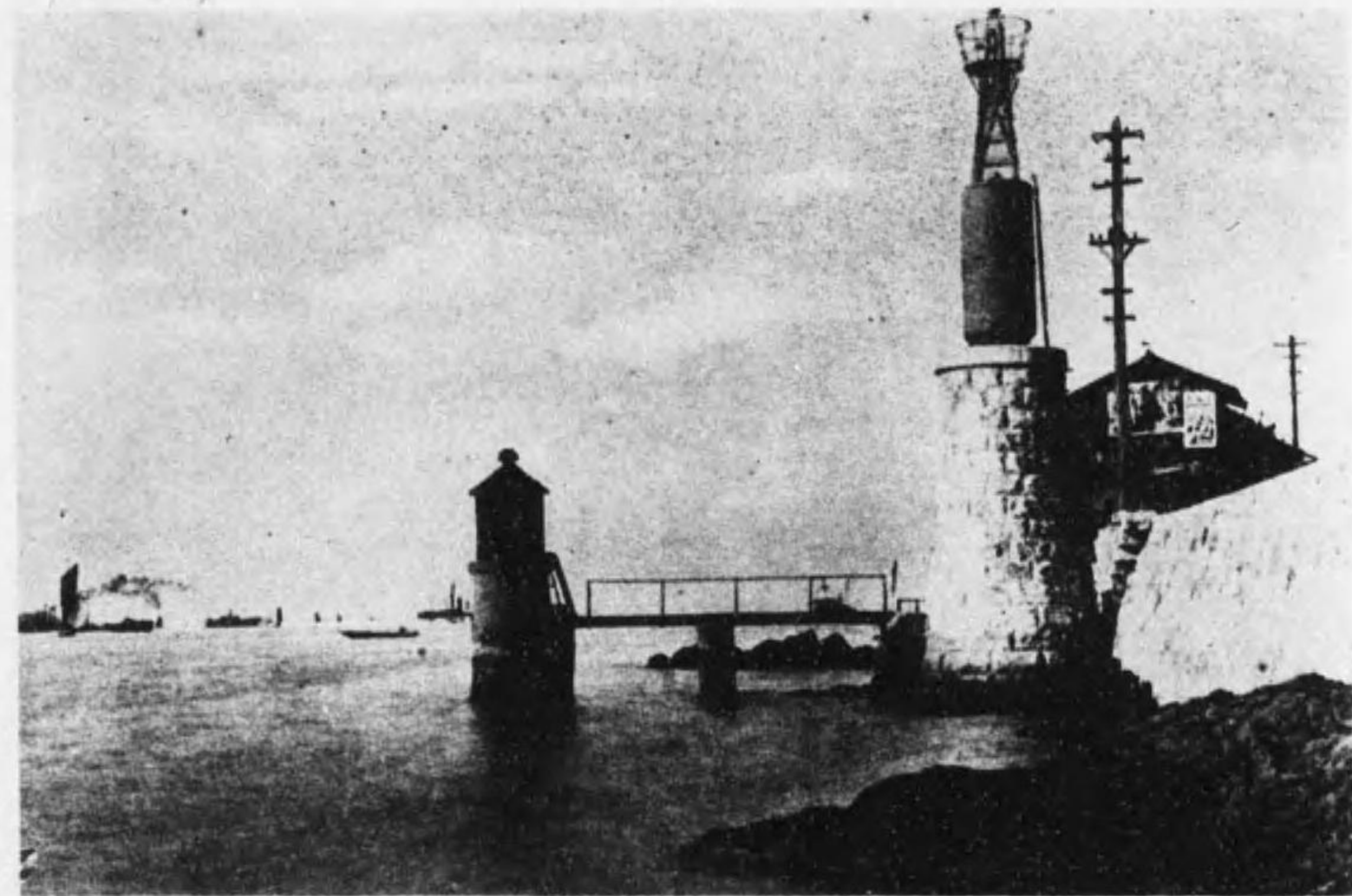
小門海峽



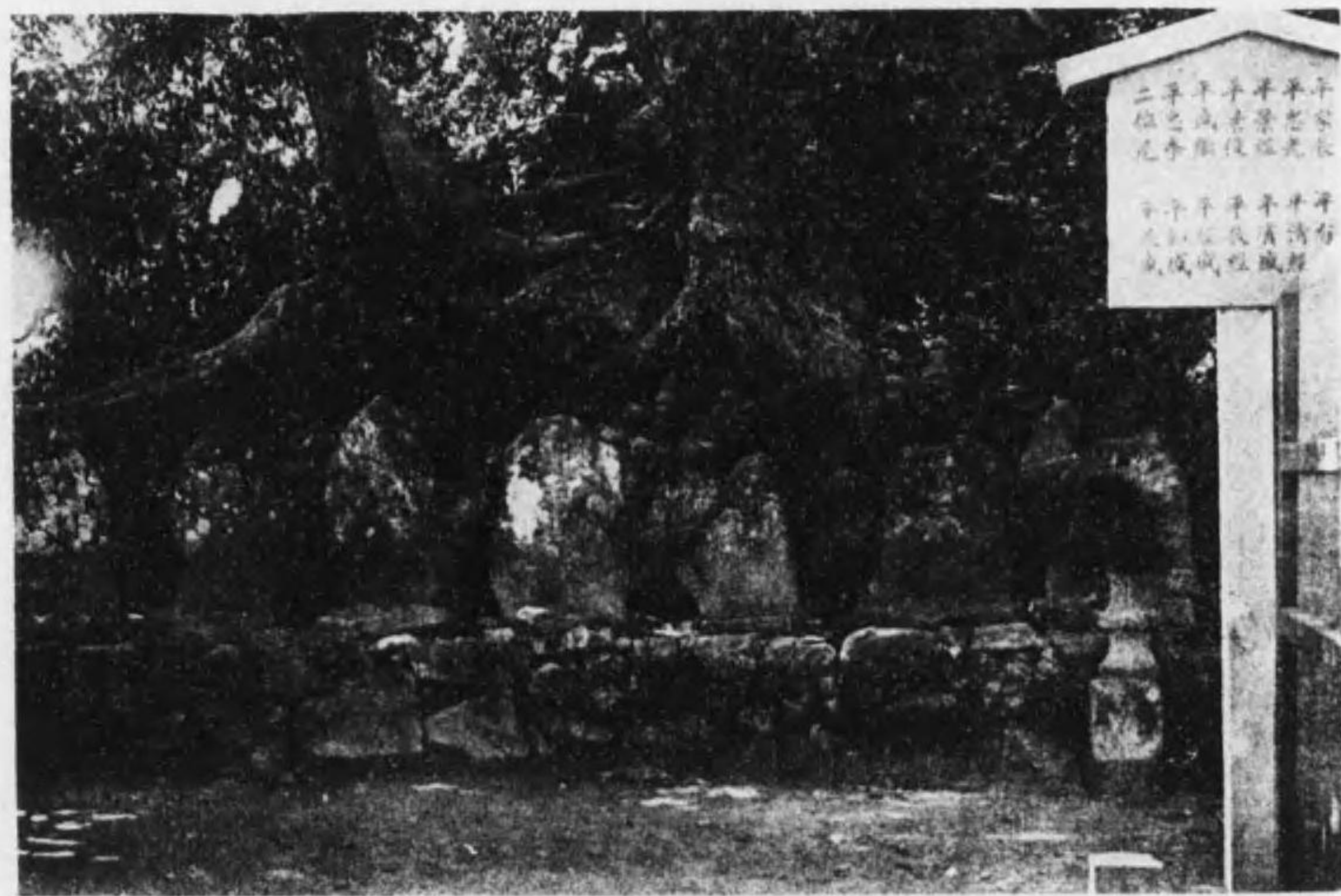
源平壇浦合戦古圖(其二)



源平壇浦合戦古圖(其一)



浦ノ境



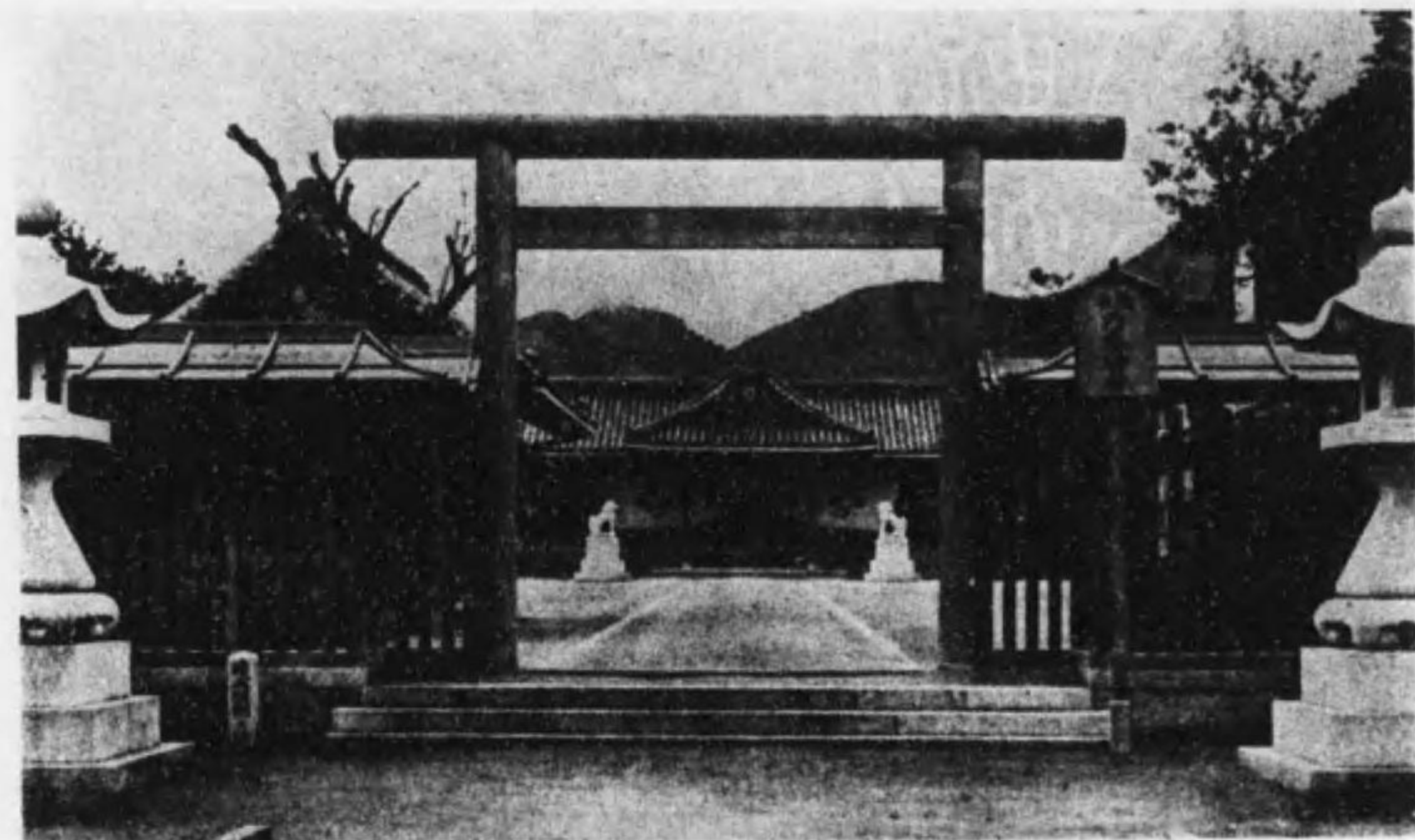
墓の門一家平



和布刈神社



海峡の風景



乃木神社



春帆楼

港灣問題より見たる關門海峽

一 門司港問題

門司港は吾國の開港令に謂ふところの「從來の開港」にはあらず。「從來の開港」の一語は、意義稍明晰を缺くに似たりといへども、事實に於ては、所謂五港に加ふるに大阪港を以てしたるものなり。大阪港は暫らく別とし、長崎は約三百年の貿易港たり。その餘の五港といへども、六十餘年前、安政條約に依つて決定せられし以前より、既に都會をなし、若くは商船の錨地として認められたるにあらざるはなし。門司は然らず。五港の決定に後るゝこと三十餘年を経て、突如として、漁舟の水域を一變して、商船の錨地となし、鹽田、漁浦を化して、商衢となしたるものにして、吾國の顯著なる開港場の中の甚だしき後進港たるにも拘はらず、駭々として地歩を占め、從來の開港以外に特立して、嶄然として頭角を抜き、開港場として能く今日の聲價を得るに至れるは、本邦の對外貿易上に於ける一大驚異なりといふべし。

かくの如く門司港の發達は、まさに一大驚異たるが故に、その生命ともいふべき幾多の港灣問題が、短日月の間に續出し、遂に現時の門司港修築に至りて、從來の諸問題に對して指導的解決を與へ、門司港をして、本邦の西部代表港たらしむるの基礎を確實ならしめたるものなり。此の間に於ける發達の徑路は、對外貿易に於ける門司港及び關門海峽の地位を説明するに足るべく、併せて近來の貿易上に現はれたる吾が國運の進展を語るべくまた將來の趨勢を卜すべき感興的の好題目たるを失はず。

二 最初の門司築港

天然の門司港に對して人工を加へたるは門司築港株式會社の企業を以て嚆矢とす。會社の資本金は貳拾五萬圓にして、その築港は、明治二十二年を以て起工し同三十一年を以て竣功したり。會社は東京の大倉喜八郎氏等の發起にして、會社の幹部には實業界の錚々たる人物の多數を參加せしめ、併せて海峽の南北に於ける有力なる人物をも網羅したるの觀ありしが、門司港が國際交通上に占むべき地

位に對しては、殆んど認むるところなく、その企業は、全然、内國的の設計にして、事業は頗る小規模なり。若し達觀の士ありて、内外の趨勢に鑑み、關門海峽の將來の爲に、豫め適切にして、大規模なる企業を敢て斷行せしならんには、海峽に於ける爾後の港灣問題の爲に、先鞭の名譽あるとともに、永久に根柢を確立したるの功澤を留めしならん。當時の人々は、發達せる關門海峽の現状に照らし、今昔を思ふて、感慨に堪えざるものあるべし。事業の大要を擧ぐれば、海面の埋立、船溜、及び運河の築造にして、則ち現今の門司市街の樞要なる部分は當時の埋立地に屬し、東部及び中部の船溜と、及び此の兩船溜を連結する運河も亦た當時の築造に係る。船溜と稱するは、その水深、僅に舢舨の如き小廻船を容るゝに足るのみ、その面積も亦た、各、六七千坪に過ぎずして、別に船舶の爲に、泊地を築きたるには、あらざるなり。

これに依つて見れば、最初の門司築港と稱するものは、築港といふよりも、寧ろ海面の埋立と稱するを以て適當とすべし。實は、此の計畫の動機も亦た海面の埋立に存せしが如し。當時、九州鐵道敷設の計畫、成立し、政府の許可も亦た近きにあり。實現の曉には、從來、鹽田と漁村とのみなる門司は、九州鐵道の起點たるべく、同時に、

停車場及び市街地等土地の必要を最も痛切に感ずべきを以て、その機先を制して海面を埋立て、以て、その急要に應ぜんとするが、發起者の第一の目的なりしなり。その結果として、出現せる門司の市街地は、門司港進展の第一歩として記念すべきものなるべし。然れども、試みに築港以前の地圖を開いて、これを築港完成後と對照するときは、此の工事の爲に、端無くも破壊し去られたる天然の良港を追懷せざる能はず。築港以前の門司は、背後の山邱、出沒して、自から好箇の泊地を形成し、前方の海面も亦た廣く、港灣としての形勢、到底、築港後の門司港と同日の論にあらず。此の築港工事の結果は、單に門司に對して、新らしき土地を供給したるに止まる。然れども、國際交通上に於ける門司の地位を自覺せざりし當時にありては、營利に立脚したる埋立工事に依つて、土地を増加し、天然の港灣を閑却したるも、亦た己むを得ざりしところなるべきも、今日より見れば、惜むに餘あり。則ち最近五六年の間相次いで行はれたる門司港の設備工事は、畢竟、門司築港株式會社の埋立工事に由つて形造られたる門司港を改造して、近代的貿易及び海運の發達に適應せしめんとするものなり。則ち埋立地の前面は更に埋築せらるゝのみならず、船溜も改

築せられ、運河も埋立てられ、最初の門司築港の形體は、全然、その影を没するに至るべし。

三 貿易港としての設備工事

明治三十一年、最初の門司築港株式會社の埋立工事が完成せしより以後、大正五年、門司港東海岸に於ける外國貿易設備工事を起工するに至るまで、十七年間、築港の企畫なかりしといへども、海峽の改良工事、その間に行はるゝあり。蓋し門司港の發達は、その初、微々たりしも、日露戰役の以後に於ける海峽の海運と、門司港貿易の發達とは、到底、姑息なる最初の門司築港を以てしては如何とも爲す可からざるを以て、政府は、明治四十三年以降、十年計畫を以て、總豫算實に壹千餘萬圓の巨費を投じ、關門海峽の改良工事に著手せり。改良工事の目的は、海峽内の岩礁を撤去し、淺洲を浚渫して、航路と泊地とを改善するに在り。蓋し關門海峽は、世界的交通の衝に當り、而して極東に於ける海運の頓に發達するに及び、海峽に對する航路難の風評、漸く高きを以て、その港灣よりも、先づ航路と泊地とを改良するの急務ありし

なり。而して本工事は豫期の目的を達したりといへども、元來、航路と泊地との改良に止まるを以て、未だ、これを以て、門司港貿易に立脚したる港灣設備といふを得ず、關門海峽に於て、初めて、對外貿易の須要に應ずる施設を見るに至れるは、門司港の東海岸に於ける外國貿易設備工事これなり。

東海岸に於ける外國貿易設備は、元來、應急、姑息の計畫にして、舊海岸線に並行して、海面一萬坪を埋立て、延長三百間の岸壁を築きたる外、更に、延長六十間の防波堤を設けて、東方の船溜を擴張し、上屋二棟約三千坪の外に、鐵道、起重機等の陸上設備を施し、専ら解荷役に依りて、年間三十萬噸の輸出入貨物を處理するの規模に於て設計されたるものなり。此の工事は總工費壹百貳萬圓にして、海面埋築も、陸上設備も、ともに、全く大藏省の所管に屬し、大正五年起工し、大正九年竣功せり。此工事は、門司税關に依つて計畫せられ、其の沿革頗る複雑を極め、屢計畫せられて、屢故障に出會し、遂に、川崎軍治氏に由りてその目的を貫徹したるものなり。此の設備は、規模、狭少なりといへども、その施行に當りては、門司市民が、未だ港灣を理解するもの少かりし爲に、此の工事に對して、計らずも異論紛起するありて、當局者は、容易な

らざる困難に遭遇したり。殊に東海岸に楯比する所謂六大會社の如きも、此の計畫に依りて、前面の水際を失ふの不便を痛切に感ずるを以て、聯盟結束して起ち、本工事は、海面を狭くするが爲に、益々港内の潮流を急激ならしめ、その結果、門司港を衰亡せしむるに至るべしと高唱し、市民またこれに共鳴して、築港に反對の氣勢を揚ぐるもの少からず。政府が、此の計畫を以て、門司市に諮問するや、市會の議は容易に決せず。紛糾に重ぬるに紛糾を以てし、その勢の至るところ、往年、下關築港に見たる如き、不祥事を勃發するなきやを憂へしむるまでに至れり。然れども、此の紛擾は、港灣の研究を促し、門司市民をして、その港灣を理解せしむるの動機を與へ、門司港發達の上に、貢獻したるところ少からず。故に、その結果より見れば、此の紛擾は、門司港大修築の問題に對する最初の捨石たるを失はず、而して當局者の爲には、計らずも逆恩となりしものといふべし。翌年則ち大正六年に至りては、市民が進んで市長永井環氏を促がし、外國貿易設備の東方第二船溜の沿岸整理を計畫せしめ、依つて以て、内國貿易設備の爲に築港するに至れるも、實は、市民が門司港の地位と、港灣とを理解したるの效果なりといはずんばならず。かくの如くにして、門

司港の東海岸には、國營の外國貿易設備と、市營の内國貿易設備とが、相俟つて、その工事を竣成し、此に於て、海峽の港灣問題は、一時代を劃するの觀あり。

四 現在の門司港修築

現在に於て門司港は、大修築の國營工事の進行中にあり。蓋し歐洲大戰に於ける外國貿易の異常なる發達は、殆んど、その底止するところを知らざるの有様にして、門司港の東海岸設備工事の如き、小規模の設計を以てしては、到底、世界的進運の趨勢に順應する能はざるを以て、大正七年、東海岸設備工事の進捗の中途に於て、一面に、早くもこれが理想的大擴張を劃策するに至れるなり。これ現在の門司修築の起源なり。

門司修築は、門司税關長古田忠徳氏の提出したる所謂大藏案と、内務技監工學博士原田貞介氏等の提出したる所謂内務案とを折衷したるものを基とし、内務、大藏兩當局の協調に由りて原案を作製し、港灣調査會の議決を経て、その設計を確定したるものにして、その利用の目的より見れば、外國貿易設備の外、内國貿易に對する

設備をも包含するものなり。修築設計の要點を擧ぐれば、およそ六あり。

(一) 東海岸に於ける既定の外國貿易設備區域内に鐵道を連絡、敷設せんが爲め、中央船溜の大半を埋築するにあり。

(二) 此の埋立に由りて縮少せらるべき中央の船溜を改築し、これを構成する現在の突堤を撤去し、その沖合五十間の箇所、新に突堤を築き、これに由りて包擁せらるゝ水域を、船溜として、現在の船溜と、殆んど同一面積を保たしむるにあり。

(三) 此の新突堤の外側を繫船岸壁となし、内國貿易船の岸接荷役に便せしむるにあり、内國貿易の繫船岸壁は、此の一箇所にして、延長八十間、水深二十四尺。

(四) 外國貿易設備にして、本設計の眼目なり。鐵道棧橋以西の海岸線に並行して、現在の石炭置場の前面を沖合五十間幅に埋築し、西の方、白木崎に至るまでの間に、七百三十間の繫船岸壁を築造し、陸上には、一切の新式設備を行ふにあり。岸壁の水深は、一律に三十三尺。

(五) 外國貿易の爲にする繫船岸壁の築造に依りて遮斷せられたる石炭置場の

代地を求むるにあり。則ち白木崎以西の海岸線に並行して一帯の海面を埋立て、石炭置場とす。埋立の幅員は、同じく五十間にして岸壁の延長四百六十間、水深十二尺。

(六) 新石炭置場の西方に三百七十間の防波堤を築き、海岸線と、防波堤との間に包擁せらるゝ水域を西部の船溜とす。

其の他は單に、沿岸の整理に止まる。これを要するに、鐵道敷設の爲にする中央船溜の埋立は、東海岸に於ける既定設備の活用を目的とし、白木崎以西の石炭置場は、現在石炭置場の代地を求むるに外ならざれども、繫船岸壁と、西部船溜の築造とは、全然、新なる計畫にして、就中、繫船岸壁は、門司港修築の生命とも稱すべきものなるが故に、特に、これについて論述するを要す。

繫船岸壁は七百三十間、大小船舶を配合すれば、同時に八隻を繫留するを得べし。門司港海運の現況に依りて算すれば、一ヶ年間の繫船能率は九百六十隻なりとす。而して現時、本邦の港灣計畫に於ては、岸壁の一間に對する荷捌能率は、一ヶ年間千噸と見積るを通例とするを以て、門司港の新なる外國貿易設備の能力は、これを七

十萬噸と計算するを至當とすべし。故に修築竣成の曉には、外國貿易に於ては東西海岸の兩設備を合せて年間壹百萬噸の荷捌能率を有す。

門司港の繫船岸壁は、單に、船陸交通の聯絡を便易ならしむるの外、更に、二箇の大なる使命を有す。その一は、錨地の節約なり。現在に於ける門司港の船舶錨地の有効なる水面は、僅かに七十五萬坪に過ぎず。横濱、神戸よりも狭く、室蘭、釜山港等に比すれば遙に狭し。現狀を維持するに於ては、船舶をして投錨碇泊を爲さしむるとせば、大小合せて、一時に二十三、四隻以上を容るゝは困難なるべし。門司港の將來の爲めに錨地の水面を擴張するは、焦眉の急たること勿論にして、これを爲すは岸接繫船をなさしめ、以て、狹隘なる門司港の錨地をして、その効率を發揮せしむるの途あるのみなり。其の二は、荷役費の輕減に依りて、港背に於ける工業の經營を幫助するにあり。そも、門司港に於ける輸出入の主要なる貨物は、背域工業の原料品にあらざれば、則ち、その製産品ならざるはなきを以て、荷役費の輕減は、背域工業に對して生産費を輕減し、販路の擴張に資するの點に於て、二重の利益を與ふるものなり。

五 門司港修築問題の經過と、洞海灣國營問題

門司港修築は、最初、古田税關長、内務技監原田貞介氏、門司市長永井環氏、代議士毛里保太郎氏等の協議により、劃策せられ、大正七年夏、その第一聲を揚げたるものなり。その中、永井市長は、間もなく、任期満了に由りて退職し、後任者、未だ定まらざりしかば、毛里氏は中央に於ては古田氏と共に、各省當局の間に勸説し、地方にありては、輿論を喚起し、市民の聲援を求むるの任務に當りたり。當時、中央に於ては、未だ門司港を理解する者甚だ少し。偶、大藏省に松本主税局長、内務省に原田技監の如き、初より本計畫の立案と實現とを援助したる者なきにあらずといへども、多くは、門司港を以て一個の地方港となし、若くは、單に石炭港なりと誤解したるを以て、門司港修築を不急の事項となし、本計畫に共鳴したるものは、眞に寥々たりしが、此間に於て、門司市の民論は次第に圓熟し來り、爲に市參事會員中野金次郎氏、東上して、中央に於ける古田、毛里二氏の運動を幫助するに至れり。

門司港修築運動に際し、門司市の人心を刺激し、民論を統一せしむるに至れる所

以の一是、洞海灣國營論の勢焰なり。洞海灣國營は、洞海灣若松港に一大修築を施し、以て、本邦西部の代表たる一大國港たらしむべしといふの議論にして、此の前年より、既に、運動を開始し、縣下有力者の聯合及び中央に於ける援助者と合して、一大勢力をなし、新聞の記事はますます、その宣傳を煽ほり、洞海灣國營運動は、天下を風靡するの概あり。その爲に、門司港の將來は、一時、非常に悲觀せらるゝに至れり。此の時に於て、偶然にも、古田税關長等の首唱する門司港修築論は、提起せられたり。抑々門司港修築論は、外國貿易の發達に促がされて、自然に起り來れる運動にして、固より洞海灣國營論に對抗する爲にあらず。然れども、若松と門司とは地理上に於て近接し、共に、本邦西部の代表的國港として兩立するの困難なる關係にあるを以て、中央に於ては、自然に、競争の形となるに至れるなり。此の時、門司市に於ける民論の統一は、開創以來、未曾有の現象にして、政黨政派の區別なく、協力一致して、以て、門司港國營論を聲援したるは、これを僅かに二年前、東海岸に於ける外國貿易設備計畫の際に勃興したる紛擾に對照すれば、實に、隔世の感なき能はず。修築運動の末期に於て、就任したる門司市長高岡直吉氏も、直ちに門司港國營論に賛成し、市參

事會員西川勝太郎氏と共に、直ちに上京して、その運動に加はり、市會議員岸耕三郎氏その他の諸氏も相次いで上京、盡力するところあり。門司に於ける官民合同の主張は、政府の政策と一致するところありたるが爲に、幸に、政府の容るゝところとなり、大正八年度以降の追加豫算として、第四十一議會を通過するに至れるなり。

六 徹底したる國營論

豫算の關係より見れば、門司港修築は、土木工費五百二十五萬圓、陸上設備費五百六十餘萬圓合計一千餘萬圓なれども、高架鐵道及び載炭設備等の如き別に施設を要するもの少からざるを以て、總豫算は優に一千二百萬圓を超過するに至るべし。經費の分擔の關係より見れば、門司市は、負擔なく、全然、國費を以て修築するものにして、此の如きは本邦に未曾有の新例をなせるものならずんばならず。從來吾國の港灣事業に於ては如何なる國營港といへども必ず臨港の地方團體をして、經費を分擔せしむるを通例とす。横濱及び神戸すら既に然り。況んや、爾餘の小港灣に於てをや。門司港修築に於ても、中央當局は、當初、門司市をして、經費分擔に任

せしむべしと主張するもの多かりき。然れども古田氏等、門司港修築の提唱者は此の點に於ては、初より當局と所見を異にしたるものあり。古田氏は主として、經費を門司市に分擔せしむ可からざる理由を力説したりと聞く。蓋し、門司は開港場といふといへども、横濱、神戸等の諸港と其の趣を異にし、門司市に、貿易商が軒を並ぶるにもあらず、工場の見るべきものあるにもあらず、門司港に於ける輸出入品は、その背域の工業地帯に經營せらるゝ工業の原料及び製品なり。此の關係より觀察するときは、門司港は、單に、其の背域たる工業地帯の爲に存する波止場たらずんばあらず。故に、門司港の修築に依つて利益を享有するものは、工業場たる背域地方にして、波止場にはあらず。波止場としての門司市の繁榮は主として、背域地方の工業の興隆に伴ひ、輸出入の増加する爲に荷役費の利益の増加するに基づく。而して門司港修築に於ける經濟上の目的の一は、此の荷役費の著しき減少を期するものなるが故に、修築工事が竣成して、その効果を實現するの曉には、少くとも、一時的には、門司市の利益を減殺し、隨つて、其の繁榮に影響するの結果を齎らすなきを保せざるべし。かくの如く港灣の修築に依つて直接の利益を享受せざる門司

市をして、修築經費の分擔に任せしむるは不合理なるべし。床次内相及び高橋藏相は、如上の理由に共鳴したるを以て、閣議に於ても、遂に、外國貿易設備の爲にする門司港修築は全然、國費を以て、施行するに決定したるなり。而して、かくの如く、徹底したる國營港は、本邦に未だ類例を見ざるところにして、國事多端にして、財政の餘裕なきにも拘らず、かゝる巨費を投じて修築工事を施行するの急要あるは、國家として外國貿易に於ける門司港の地位の重要なるものあることを認めたるに由らざるばあらざるなり。

若しそれ内國貿易の設備に至つては、本來、門司市の爲にする地方問題たるが故に、門司市が其の經費を負擔するは當然の事に屬す。併かも、其の一半は、亦幸に、國庫に於て負擔するに至れるを以て、門司市の分擔額は内國貿易設備費の二分の一に該當する八十七萬五千圓なり。此の八十七萬五千圓の負擔に就きては、門司市は福岡縣の補助に待つところ尠からざりき。

門司港修築工事の所管に就ては、計畫の當初に於て聊か議論の存したる所なれども、大正七年十月の閣議の決定に基づき、海面埋立、岸壁及び防波堤の築造等によ

り。そ、土木の工事に屬するものは、内務省の所管に歸せしめ、上屋、倉庫、起重機、棧橋、鐵道、道路、橋梁、水道、下水、電力、載炭、其他、陸上設備の一切は、大藏省の所管に歸せしめたり。

七 本邦の西部代表港としての位地の決定

大正十一年三月十八日、勅令を以て發布されたる臨時門司港陸上設備委員會官制は世人の注目を惹けり。本邦に有力なる港灣少からずと云へども、未だ嘗て、かくの如き莊重なる陸上設備委員會の規定されたることあらざればなり。

門司港に陸上設備委員會の規定されたるには由來するところあり。蓋し門司港に出入する船舶は、雜貨の積卸の外、燃料炭の積取を以て入港の目的となすを以て、その陸上設備は、神戸、横濱等の諸港と異なり、頗る複雑なる組織を要するの事情あるが故なり。門司港陸上設備委員會は、内務、大藏、農商務、鐵道等の各省の關係部局長の外、福岡山口兩縣知事、門司稅關長及關門兩市の市長、市會議長、商業會議所會頭を以て委員となし、大藏次官を會長とし、大藏大臣の監督の下に置き、門司港の陸

上設備に關する一切の審議を爲す。大正十一年十月五日、大藏大臣官邸に開かれたる第一回の委員會に於ける議決は特筆に値するものあり。港灣關係の各官衙を同一建設物の内に併置することを議決したることは是なり。則ち門司税關廳舎に、福岡縣港務部、陸軍運輸部門司出張所、植物検査所、門司支所、熊本遞信局海事部地方海員審判所及び門司郵便局外國郵便課を併置するものなり。かくの如きは、港灣行政統一問題の解決に事實上一步を進めたるものにして、實に、本邦に於ける最初の試なり。

そも、門司港修築の工事は、七年計畫を以て、大正八年度より著手し更に大正十二年度の豫算に於て二箇年の繰延を行ふ。その規模は、必ずしも理想的に雄大なるものといふを得ずといへども、その東海岸の既成設備と併せて、門司港の全部に亘り關門海峽にありては、空前の大事業たるを失はず。而して陸上設備に至つては、門司市街の一大革命にして、また、その根本的改造なり。此の海陸兩面の二大事業が、竣成の曉には、海峽及び北九州地方の經濟及び文化の發達に貢獻するところ、必ず大なるものあるべきを疑はず。

惟ふに、門司港の修築及び陸上設備の二つは、經濟上より見たる帝國の港灣に於ける門司港の位置を確定したるものといふべし。從來、本邦の港灣政策上、東の横濱中央の神戸に對し、西部の代表的港灣を何れに選定すべきやは、多年の宿題なりき。何んとなれば、海峽以南九州に亘りて、門司、長崎の兩港を始め、その勢力の殆んど相匹敵する幾多の港灣の基布するあり、いづれも一長一短ありて、容易にその羈者を指定することを得ず。此の際に當り、門司港國營問題の決定は、此の宿題に對して、斷案を下したるものならずんばあらず。門司港は實に本邦西部の代表的港灣として承認されたるものと云ふべし。

かくの如く觀察し來たれば、門司港修築は、門司港百年の大計を定めたるに似たりといへども、實は未だ國際的交通の大幹線に衝るべき本邦西端の大ターミナルとしての永遠の計畫を立てたるものにあらず。門司港の修築は、前年に於ける東海岸の港灣設備と同じく、全く應急の施設たるに止まり、唯だ、その規模に於て、大小の差を存するに過ぎず。築港の荷捌能力を豫測するに、外國貿易に於ては、東海岸の既成設備と合はせて、年間一百万噸なるべし。從來に於ける門司港の外國貿易

の發達に徴して陸上荷捌を要する噸量を推算すれば、百萬噸は、まさに大正十六七年の噸量に相當す。繫船岸壁が、今日、直ちに竣成したりと假定するも、その繫船能力と繫船荷役を要する船舶の隻數と對照すれば、必ずしも樂觀を許さざるものあり。假令、近き將來に於ける對外貿易の發達が、從來の割合の如く、駸々として進むを得ずとするも、荷捌又は繫船能力に多少の餘裕を存するの期間が僅に四五年間延長せられたりと云ふに止まる。かくの如く論じ來たれば、門司港修築の計畫は僅に將來十年を解決したるに過ぎずして、關門海峽に於ける永遠の大策は未だ確立せざるなり。

本邦西部の最大ターミナルとしての門司港の永遠の大計如何に關しては、從來、中央當局の最も苦心したるところなり。何となれば、門司港はその東端より西端に亘り、既に、その全部に對して、既定の計畫を有するに至り、將來、これを擴張するを得べき餘地を存せざりしが故なり。且つ現在の門司港修築計畫は、その規模に於て、また岸壁の水深その他に於ても、初めより已むを得ざる幾多の缺點を有す。就中、關門海峽の海底隧道が竣成の後に於て、鐵道幹線と、直接の連絡を缺くの一點は、

その最たるものなり。これ等の缺點は、將來に於てすべて補正されざる可からず。

門司港將來の發展の爲にする永遠の大計は、既定の計畫以上に更に一大理想を實現するの抱負と經綸となかるべからず。門司港の經營に於ける政府及び有志者の過去の努力は銘記すべきものありといへども、將來の經營こそ、本邦の對外貿易及び港灣政策上に於ける一大懸案たらずんばならず。過去の門司港は、地方港よりして代表港に進みたるまでなり。將來に於ける門司港は代表港としての効率を發揮すべく、その關係及び影響は大なるものあるべし、過去は、短かくして小さく、將來は長くして大なるべし。門司港の經營を以て悠久なる一大活劇に譬うれば、既定の一切の計畫はすべて、その序幕たるに過ぎざるなり。

八 永遠の大港灣計畫

門司港修築の國營は、既に、その實施を見るに至りしも、その規模、僅かに、將來十年の對外貿易を捌くに足り、永遠的大計を、確立したるものにあらざるの事情は、前

陳するところの如し。

永遠の大計に關し、具體的の提案をなしたる者は、門司税關長古田忠徳氏とす。古田氏の提案は、關門港灣の統一的設備計畫と名づけ、大正八年中、大藏省の命に應じ、提出したるものなり。同計畫に對する説明書は、古田氏が前後十年、門司港に在職して、將來の港灣設備を研究したる論文ともいふべきものなり。その後、海峽地方に於ても、港灣問題、漸く頭を擡げ來り、山口縣の如きも、海峽に於ける臨港地として、此の際、海峽港灣に對する大方針を決定するの必要あるを以て、縣知事、中川望氏の發議に依り、縣會の決議を経て、山口縣臨時港灣調査會を設置せり。

古田氏は囑託せられて、その委員となり、且つ、中川知事の依頼に由り、關門港灣の統一的設備計畫を、數回に涉りて説明せり。山口縣臨時港灣調査會は、大正九年中、下關及び山口に於ける、數次の會合に於て、古田氏の計畫を研究し、滿場一致を以てこれを可決し、中川山口縣知事よりも、これを關係各大臣に稟申するに至れり。即ち、古田氏の計畫に對し、山口縣が先づ、之に裏書するの結果となれり。

古田氏の計畫は、頗る廣汎にして、多岐に涉り、此に、之を詳悉すること困難なり。

然れども、その梗概を約説すれば、先づ、關門港灣の特質を審かにし、能くその特質を活用し、發揮せしむるを以て、第一義とし、更に海運、貿易の消長の趨勢を研め、海峽諸港の統一的利用を、基準として、その發達の程度に策應するの規模に於て、計畫されたるものと謂ふことを得べし。

古田氏が關門港灣の特質として、列舉したる項目を見るに

- 一、 關門は本邦西部の代表的港灣なり。
- 二、 關門は極東交通系統の中心なり。
- 三、 關門は仲繼貿易港なり。
- 四、 關門は對亞貿易港なり。
- 五、 關門は對鮮貿易港なり。
- 六、 關門は船用炭港なり。
- 七、 關門は遠海漁獲物の集散港なり。

の七にして、肯綮に當れる觀察なりと謂ふべし。更に古田氏は、關門港灣の、これ等の特質に稽へ、逐一、海峽港灣の改造を促す事情を高唱し、専ら對外的の立脚地より

將來三十年後に於ける海運貿易の發達の程度に策應すべき設備の要件として、列記するところを見れば、

- 一、 關門の將來の設備たるや、外に對しては、東亞の生産地と市場との連絡を考慮し、内に在りては、關門若倉の諸港と、交通至便の位置を選ぶこと。
- 二、 帝國の鐵道幹線と、直接の連絡をなし得ること。
- 三、 海上に於ては、世界的航路と直接に相接觸すること。
- 四、 最大水深、四十尺以上の泊地を得るに容易なること。
- 五、 現在の泊地に對して、三倍以上の面積を有し、且つ潮流風波に對して、安全を期し得べきこと。
- 六、 輸出入貨物荷捌の爲、順次に、四千六百七十八間以上の有効岸壁を、築造し得べきこと。
- 七、 船舶三十五隻以上を、同時に、繫留し得べき、繫船所を築造し得べきこと。
- 八、 現在の工場地帯と隔離せず。且つ將來、工業を興し得べき、背域地積、其他の條件を、具備すること。

- 九、 倉庫の經營に、適當なる、臨港地域の得らるべきこと。
- 十、 爆發物、危險物の荷役、藏置に適當なる離隔箇所を存すること。
- 十一、 船渠の經營に、適當なる隣接港灣の存すること。
- 十二、 關門が東亞交通網の中心たるに鑑み、關釜連絡船に對する新設備も、亦之を、同一港域内になし得るの餘地あること。
- 十三、 漁港を附屬經營するの餘地あること。
- 十四、 船用炭の濱出し及び貯藏に便利なること。
- 十五、 臨港市街の經營に適當なる地積を有すること。
- 十六、 近接背域に、將來飛行機又は飛行船の着陸設備をなし得るの餘地を有すること。

十七、 設備工事の容易に施行し得べきこと。
の十七箇條とす。永遠の大港灣計畫に對する要件が、斯くの如く、複雑にして、且つ、種々の特色を、帯ぶるの關係より見れば、之を遠隔の港灣に索めて、その目的を、達すること能はざるは、明なり。然らば、關門若倉の諸港が、果して、敍上の要件に、適する

ことを得べきや否や。

門司港は既に、其の東端より、小森江に至る沿岸全部に對して、一定の計畫實施せらる、年來の懸案解決せられて、門司港港域は、大里沖に擴張せらるゝも、その水域は大瀬戸海峽なるが故に、固より大設備を、施すの餘地なし。海峽は世界の公道なり。安全に、容易に、且つ迅速に、航行し得べき通路として、保留せざるべからず。門司港の缺點は、潮流と風波なり。安全なる通路として、保留すべき海峽内には、馴導堤又は防波堤を築く可らざるが故に、この缺點を補ふ方策あるなし。殊に永遠の大港灣計畫を、對外貿易の立脚地より、率直に、説明せば、門司港の擴張改造にして、また、その改造なり。狹隘にして最早施すの餘地なき門司港の擴張改造を行ふべき水域を、何處に索むべきかの問題なり。門司港自身は適當なる候補地にあらざること、は自明の理なり。

小倉港は、水路の幅員廣きが故に、防波堤の築造は不可能なるにあらざれども、これを築くは海峽の潮流を激するの嫌あり、且つ、適當の水深を有せざるが故に、到底大港灣たるの資格を有せず。

若松港は、港内安全なれども、適當の水深を缺ぎ、港域、又た、廣からず、到底巨船の出入に適せず。且つ、陸上に於ては、鐵道幹線と相距たり、海上に於ては、一般の航路と四漕を距つる岐路に位す。海峽通過の船舶が之に寄港するは、一大不便となすところなり。古田氏の統一的計畫は、彦島を挟みて、東西の兩岸に跨がり、小瀬戸海峽の埋立地に設くる運河を以て、之を連絡せんとするものなり。

東部は内務省埋立地と巖流島、及び下關細江沿岸とに依りて、包擁せらるゝ、百十餘萬坪の水域にして、西部は彦島の北方に位し、南風泊ナウフウボク以東、本州の金刀比羅山麓に至る一大灣形の水域なり。

大港灣計畫に下關港の一部を充てたるは、必ずしも、意想外にあらざれども、計畫の主要部に、南風泊ナウフウボク以東の水域を選びたるの點は、世人の最も奇異となす所なり。

南風泊ナウフウボクの名稱は、強烈なる南風に對する、船舶の避難所たるに過ぎざれども、本來、彦島本嶼と六連島との間の水域は、すべて風浪の際に於ける、安全なる避難所にして、時には、大型船舶、二十餘隻の假泊を見るに至ることあり。則ち、南風泊は、婆庚泊ハコウボクの義にして、廣く風神荒るゝ際に於ける、船舶の泊所を、意味すと謂ふ異説の生ずる

所以なり。その東部水域は、北方に開くの地勢なれども、六連島、藍島、其の他本土の岬角又は山嶽は、自然の掩蓋をなすが故に、北風に際しても、波浪甚しく高からず。竹の子島の北端及び本州の金刀比羅山麓を基點として、二條の防波堤を圍らすときは、優に貳百萬坪以上の、靜平なる水面積を得べく、且つ、防波堤内に起るべき波浪も、門司港の如く風位が潮流に逆ひて、これを激するの關係なきが故に、甚しきことなかるべし。防波堤内に於ては、外國貿易に對する設備は、勿論、關釜連絡設備と漁港設備とを併せ施すことを得べし。古田氏の計畫に於ては、假に之を新港と稱し、新港の長所を列記すること左の如し。

- 一、自然の水深、七尋より十二尋に至るが故に、如何なる大型船舶も航行碇泊に支障なし。
- 二、海峽内と異り、潮の満干の差、小なるが故に、利用上頗る便宜なり、且海底一帯に砂地なるが故に、浚渫埋立の工事は、比較的容易なり。
- 三、陸上に於ては、鐵道幹線と、直接の連絡を有し、海上に於ては、世界的航路と、相接するが故に、交通上至便なり。

- 四、關釜連絡船の基點として、現在の下關港と比較するに、距離に於て、七哩を減じ、時間に於て、二時間を節約し、且つ、海峽通過の不安を避くることを得。
- 五、小倉、若松、兩港との連絡は、鐵道、海運、兩ながら自由なり。彦島本嶼と、竹の子島との間に、改修を加へて、これ等兩港との連絡をなさしむるに於ては、舢舨、小蒸汽船等の、小廻船をして、港口を出入せしむるの要なく、其の距離に於て、門司港に比するに、若松港に對しては、六哩を減じ、小倉港に對しても、二分の一哩を減縮す。
- 六、下關港と連絡するに、運河を以てするときは、新港は、全然、門司、下關の兩港と事實上の一港を成し、利用上遺憾なきを得るのみならず、小瀬戸海峽の埋立に依りて生ずる小型船舶の大瀬戸迂廻を避くることを得べし。
- 七、繫船岸壁、其の他、海陸運輸の聯絡設備は、豫定以上の規模に於て之を施設することを得。
- 八、現在の工場地帯と、離隔せざるのみならず、新に廣大なる背域を得るが故に、倉庫工場等充分の施設をなすに足る。

- 九、隣接港灣に、西山、福浦、安岡等の諸港あり、其の規模、大ならずと雖、船渠、其の他の港灣的設備を施すに足る。
- 十、六連群島及び竹ノ子島を利用するに於ては、爆發物及び危険物の荷役、藏置に適當なり。
- 十一、六連群島を埋立に由りて連絡せば、新港に對する外堤たるのみならず、沿岸に少しく改修を施さば、暴風の際に於ける船舶假泊の場所として、適當なる補助港たらしむることを得。
- 十二、筑豊地方及び山口縣宇部炭田との交通自由なるが故に、石炭の濱出に缺くるところなく、船用炭の供給便利なること、門司港と異らず。
- 抑々彦島本嶼は、周回七里二十二町、面積二分ノ一平方里餘にして、丘陵起伏の箇所ありと雖、何れも甚しく高からざるが故に、其の開拓容易なりとす。計畫の如く老の山の麓より金刀比羅山麓に至る區域に於て、海峽の防風上、必要なるものを除くの外、其の丘地を開鑿せば、そのみにても優に七十餘萬坪の地積を得べく、海面の埋立に困りて得べき地積も又た優に七十餘萬坪を算すべし。これらの地積は

新に彦島の面積に加はるものなり。彦島が將來下關市と合して、道路、水道等の施設をなすに於ては、文化的の大市街地たらしむるを得べく、また、好箇の工業圏となすことを得べし。貿易政策の如何に因り大規模の假置場又は自由港區を設置せんとせば、本邦無比の好適地なりとす。

「關門港灣の統一的設備計畫」は斯くの如く、廣汎にして複雑なれども、利用上の目的より、其の設計を分析すれば、外國貿易設備、關釜連絡設備、漁港設備、內國貿易設備、防波堤、泊地、運河、小廻船泊所、南風泊海峽の改修、補助港設備及市街地の十一種より成るものとす。

抑々世界的交通の大系を察するに、漢堡より起りて倫敦、紐育、桑港、橫濱、神戸、關門、大連、上海、香港、シンガポール、孟買、ポルトサイド、マルセーユ、ジブラルタル等を順次に結合する連鎖は、縱令其の間、海路のみにも由るも、將たまた、時に鐵道を介して連絡するとするも、兎も角、國際的交通の最大幹線なり。物資移動の大動脈なり、文化の幹線なり、橫濱港が本邦東端のターミナルとして、神戸港が中央のターミナルとして、關門が西端のターミナルとして、共にこの最大幹線に列することに想到せば、古

田氏の統一的設備計畫、必ずしも、過大の理想となすべからず。

九 海峽諸港の修築問題

東洋交通網の中心的港灣たり、世界的交通の大幹線に沿ふところの、本邦西端の代表的港灣たる海峽の地位より考へて、海峽港灣の統一は、早晚實現せられざる可らざるは、その大勢なり、海峽永遠の大港灣計畫は、固よりこの大勢に立脚せざる可からず。

この大港灣計畫より見るときは、門司、下關、小倉、若松の諸港は、或はその一部分となり、或はその主となり、従となり、或はその補助港たるの任務に當るべき資格を有するものたるべし。これ等の諸港は、各一港としては特殊の利用を有し、獨立の存在を有しつつ、海峽の經濟的地位といふ共同の大目的の下に連絡的、共存的の活動をなすこと、譬へば海峽に於ける港灣聯邦の如し。此の統一大計畫の爲めに他の港灣の存立を無視するものにあらず、従てその設備を無用視す可らざること、恰も合衆國がその各聯邦の憲法を尊重するが如くならざる可らず。然れども本邦西

部の中心的港灣を修築するの問題と、海峽港灣のうちの一港が地方的須要に由り、獨特の設備をなすの問題とは、自から別箇の性質を有す。海峽港灣の個々の一港が、その特異の須要に本づく計畫の範圍を逸脱して、相競合するものあるに至りては、海峽の先天的地位を輕んじ、海峽港灣の共同目的を閑却せるものにして、單に港灣政策上に不可なるのみにあらず、無益の國帑を濫費することとなるべし。此の意味に於て海峽各港灣の修築問題は、隱然として、相關聯するものなくんばあらず。此に於て關門港灣の統一的計畫を論ずると共に、併せて海峽諸港の修築問題を論ずるの必要あり。

十 下關港修築問題

下關港の修築は、確定の問題なり。施工は國家の直營なれども、その經費の大半は、下關市の負擔するところなり。國營たるの點に於ては、門司港と同一なりといへども、その沿革を異にす。門司港修築は、當初より官人の計畫と主張となり、市民がこれを援助したるの關係なるに反し、下關港の修築は、初より市の計畫に出で、

その施行を官の手に移したるものなるが故なり。

下關港の修築は、明治四十五年市の企業として、創始せられたることなりといへども、間もなく、市會議員の改選に依り、市會の大勢一變し、輿論も亦反對に傾き非常の紛擾を醸すに至りて、遂に之を中止したり。超えて、大正七年不破彦磨氏、下關市長たるに及び、更に下關築港を計畫するところあり。偶々洞海國港論の勢焰あり、次いで、門司港國營論勃發し、殆んど疾風迅雷の勢を以て進捗し、洞海灣を凌いで、國港の決定を見るあり。門司は、殊に、その對岸なるだけに、著るしく下關の人心を刺激し、築港要望の聲、漸く高し。然るに大正八年、不破市長は、帝國議會に、大下關築港の請願を提出したる後、不幸にして病歿したるため、氏の事業は、單に、現下の下關修築に關して、原設計をなしたるに止まる。次いで李家隆介氏、下關市長となるに及び、不破氏の遺志を繼ぎて、港灣問題の解決に努力せり。

下關市が提起せる築港の原設計に對しては、關係官廳に異論頗る多く、問題は爲に進捗せず。古田税關長と大道鐵道局長とは、山口縣臨時港灣調査會に於て、原設計に對し、巨細に涉りて、その不可點を痛撃し、かくの如き計畫を遂行するは、關門港

灣の大成を破壊し、隨つて對外貿易の發達に障害あることを極論したり。然れども、これに對し、下關市は、原設計を變更して、下關港の特殊の須要に本づく地方的築港たらしむるの意なく、何等の修正をも施さざりしが故に、大道、古田の二氏は、各其の意見を主務省に具申するに至れり。かくて、下關港修築案が、原設計の儘にて、中央の港灣調査會に附議せらるゝに及びて、根本的に改修を加へられ、その結果として、殆んど原形を失ひ、甚だ簡單なる修築案を得たり。全設計の大要を擧ぐれば、下關停車場を挟みて、東西の兩工事區に分ち、東工區は、唐戶灣より岬之町に至る海面を、現在の海岸に沿ひて、幅三十間内外を帶狀に埋立て、その間、南部町より觀音崎町の前面水際に於て、二十四尺の水深と、一屈折を有する直線式繫船壁を築き、尙其の岸壁の延長線に沿ひて、六十五間の防波堤を築き、その包擁水面を小船溜となし、細江船溜の沿岸を少しく埋立て、物揚場となす。西工區は、停車場の西方に當り、竹崎町より今浦町に亘る沿岸を埋立て、水深十二尺より十八尺を有する岸壁又は護岸を施し、漁船の繫留荷役に便せんとするものなり。如上の設計の外には、海岸道路を設け、電車を通ずるの一要項あるのみにして、陸上設備については、未だ何等

の計畫もなく、埋立地の利用についても豫定されたるものなし。港灣調査會に於て削除されたる條項は、岬之町沿岸に於ける外國貿易設備區域、細江船溜の埋立、細江船溜前方の大防波堤、壇之浦町の西端より阿彌陀寺町に至る沿岸の埋立等を包含したり。

確定の設計に就いて、下關港の修築を觀察するに、西工區に於ける漁港設備は暫らくこれを除く。築港の眼目たる東工區を、海運及び貿易の上より見るに、海陸運輸の聯絡といふ點に於て、舊に現在の鐵道との連絡を缺くに止まらず、關門海底隧道に由つて變更せらるべき鐵道幹道の移動に關する方針と、相背馳する區域を選定し、豫め利用上の目的、不明にして、人をして築港の意義の那邊に存するかを捕捉するに苦しましむるものあり。そも、下關築港は、國際貿易の大局に立脚して、計畫されたるものにあらざることは、此の點に於ても明らかなり。下關港の對外貿易は、殆んど小額にして、言ふに足らず、偶、貿易統計の上にて、二千萬圓程度の外國貿易の數字を計上することありといへども、仔細にこれを分析すれば、その一部は、滿洲地方より朝鮮鐵道に依り、更に關釜連絡船を經由して、阪神地方に送るべ

き貨物が、下關に於て輸入の手續をなし、若くは、それと反對に、阪神地方より鐵道に由つて、滿洲に輸出せらるゝ貨物が、偶、下關に於て輸出手續をなすが故に、下關港の外國貿易として計上せらるゝに過ぎず。外國貿易の他の一部は、門司港の修築未完成にして、陸揚の餘地を有せざる爲に、對岸の倉庫に陸揚せられて、下關港の貿易たるが如き形式をなすものなり。故に、前者は、關釜連絡設備の問題にして、下關港修築の資料とはならず。後者は、門司修築の進行に伴ひて、自然に消滅に歸すべき現象なり。

かくの如く外國貿易に於ける下關港は、殆んど言ふに足るものなしといへども、內國貿易に於ては然らず。朝鮮貿易を初め、その他一般の內國貿易も種々なる運輸系統の變動に由り、從來の如き繁榮を見ること能はざるべきも、內國貿易は畢竟ずるに國內住民の生活上必要なる物資の移動に過ぎず、人口の増加と共に、漸を追うて發達するものなるが故に、之に對して、相當の設備を施すは、決して無意義の企畫といふ可らず。されば、下關築港の意義は、國際交通の大局よりは、諒解すること能はずといへども、これを下關市の特殊の須要に本づき考察するときは、その真相

を諒解するを得べし。則ち此の築港計劃は、本來、都市計畫と港灣問題との兩面の目的を含めるものと解釋すべきものにして、寧ろ率直に、これを批評すれば、下關築港は下關市が、都市計畫を、港灣問題として解決せんとしたるものなり。元來、下關市は海岸に道路を有せず、海上よりの交通に對して市街を封鎖したるの觀を呈するを以て、市街の實際は、臨港都市といはんよりは、寧ろ背港都市といふを適當なりとすべし。此の點は、下關の市民が港灣に由つて、市の發展を策する上に於て、つねに憂としたるところなり。然れども、今日に於て、此の背港都市を改造し一變して臨港都市を現出せんことは、經費の點及び市區整理の上に於ても到底、不可能なる實情あり。此に於て、下關が臨港都市の理想を實現せんが爲には、海岸の封鎖圏を突破せんよりも、却つて、封鎖圏の外に出で、海面埋立に由り新に海岸道路を得るの一途あるのみ、下關築港問題の眞の動機は此にあるべし。これを以て、鐵道幹線の移動に頓著なく、東部の沿岸を整理し、多少の埋立を行ひ、道路其の他、都市的設備に充用すると共に、内國貿易の爲に、繫船、荷役の設備に供せんとするに止まる。かくの如く、下關築港が、沿岸整理そのものを目的とするものなるときは、此の築港の

眞價は、對外貿易の上よりも、内國貿易に立脚して觀察すべきものとす。此の意味に於て、下關築港問題が現在の設計に修正せられたる後は、當初に反對したる古田、大道二氏も、その實現に對し、援助するに至れり。かくの如く、下關築港問題が當然の規模に於て、解決せられ、修築の起工式を擧げたるを機として、此の問題の爲に、終始、熱心に努力したる李家市長は、辭職して去れり。

十一 同名異物の門司築港

所謂門司築港は、國營の門司港修築と、屢々混同せられて、世人の誤解を招きしこと少からず。その名、相類すといへども、その實は、全く沿革と内容とを異にする私立會社の企畫にして、その經營の場所も亦た同じからず。茲に、所謂門司築港とは、門司市の地域に屬すれども、山を隔てて、門司港の背面たる大久保、田の浦海岸に於ける門司築港株式會社の企業を指すものにして、國營の門司港修築は表門司にあり、私營の門司築港は裏門司にあるなり。

そも、裏門司に於ける港灣的企業は、明治三十九年、野田卯太郎氏等が大久保

船渠を企てたるに、その端緒を開き、次に増島六一郎、佛人ルウネン氏等の外資輸入に由る大久保シンジケートあり。更に、明治四十五年、増島六一郎、福島安三郎等諸氏の發起に係り、海面埋立と船渠の經營とを目的とする門司興業株式会社ありて、以て、最近、島徳藏、宮崎敬助氏等の發起に係る門司築港株式会社に至れり。抑々、島、宮崎氏の門司築港は門司興業より譲受けたる企業權と、六萬坪の土地とに加ふるに、新に、同氏等が、政府の許可を受けたる海面埋立權とを引受け、資本金一千萬圓を以て、大正九年三月、成立したるものなり。會社の事業としては、定款に掲ぐるところ多種多様にして、船渠あり、鐵工業あり、鐵道あり、電車あり、住宅地の經營等ありといへども、要するに、大久保、田の浦の沿岸に築港して、三千噸級の船舶の出入、繫留に便ならしめ、更に、臨港鐵道を敷設し、その背域に於て、省線とは曾根驛に、小倉鐵道とは石田驛に於て接續して、筑豊炭田に及び、以て、從來、門司、若松、小倉等北九州の諸港に濱出したる筑豊炭を、海峽以東に誘致し、阪神の諸港に輸出するを以て、骨子となす。大久保、田の浦の港は、門司より東方に、裏門司をなし、早瀬瀬戸よりも以東に位し、海峽とは、僅かに一步を隔つるのみなれども、海峽の急潮に觸れざるを以て、船舶の出

入、碇泊に便利多し。門司築港株式会社は、此の點を利用して、海峽以外に、石炭港を築かんとするものなるべし。會社の事業としては、此の外には、築港の目的に附隨する雜事業あるのみ。島、宮崎氏等は、當初には、門司本港の修築をも、これと合せて、經營する意圖なりしが、如しといへども、廟議、早く國營に決したるが爲め、遂に、裏門司海岸の方面に限局するに至れるなり。

公益の立場より、裏門司の築港を觀察するとき、海峽の交通整理上、其鳴すべき二の理由あり。その一は、これに依りて、海峽を通過する帆船を減少し、以て大型船の爲に、安全なる航路を留保するの點にあり。若松、小倉、もしくは、門司港より石炭を滿載して、防神地方に赴く帆船は、帆影、重疊して東航し、その數、多きは、日に千百を算するものあり。これ等の帆船は、風景觀に於ては、海峽を美化する所以の有力なる要素たりといへども、航通上は、通峽の汽船に對する一大脅威ならずんばあらざるなり。關門海峽が、著しく危険視せらるゝ所以の最大原因の一は、實に、此の帆船の航列なり。海峽に於ける港務部、及び水上警察に於て、汽船と帆船との航通上の取締規則ありといへども、事實に於て、帆船が汽船に惱されず、汽船は帆船に惱まさ

れ、その爲に、事故つねに絶ゆることなし。若し門司築港にして實現し得たりとせんか、航洋船の爲に、關門海峽を解放して、安全なる航路となすに至るべし。第二の理由は、裏門司を以て、門司本港の爲に、副港として、内國貿易の荷捌を分擔せしむるの點にあり。裏門司を内國貿易港としての利用は、これに依つて、狹隘なる門司港の海面の雜沓を緩和し、門司港をして、ますますその本然の効用を發揮せしむるに至るべし。

公益に立脚して見たる門司築港の効用は此の如し。然れども門司築港は營利會社なるが故に、營利事業として、能くその成功を齎らすや否やは、別箇の觀察を要す。會社の事業態度を批評するは、本文の必要とするところにあらず。門司築港が、私人の營利事業として、門司修築の經營を擔任せんとせしむるには、異論なき能はず。然れどもその當然の本領に立ち返り、その目的を裏門司の築港に限局したる今日に於て、その事業に對して、固より何等の異見あるべき筈なし。

裏門司に於ける港灣的企業の沿革を通觀するに、つねに財界の好況、不況に伴ひて興衰し、而して、計畫そのものが、未だ嘗て、一も實現したるものなし。現下の門司

築港も亦た、此の例に漏るゝ能はざるが如し。然れども、事業の不成功に拘はらず、企業者の損害を醸すことなきも、亦た裏門司の港灣企業に於ける一奇たらずんばあらず。これを最近の例に徴するも、増島氏の興業會社は七十五萬金を以て、その權利を島宮崎氏に譲り、島宮崎氏は、また二百萬金を以て、これを門司築港株式會社に譲りたり。門司築港は、今に於て振はずといへども、將來、更に、財界の好況時に際會せば、また大に復活するなきを保せざるべし。

十二 小倉の築港

日清戰爭の翌年、明治二十九年の頃、平岡浩太郎氏が築港を計畫したるを以て、小倉築港問題の起源とす。その以後に、一時は、市營論の起りしことあり。會社或は箇人にして、時を異にする企業あり。時を同じくする競願もあり。築港の企畫、必ずしも少きにあらざりしといへども、未だ嘗て、實現の端緒をすら得たるものあらず。現時の築港問題は、淺野總一郎氏と、小倉鐵道株式會社との連合の企畫に屬するものなり。その設計の大要を擧ぐれば、紫川以東、小倉鐵道株式會社の既設防波

堤に至る間の海面を埋立て、工場敷地及び石炭置場を得るの外、海面には、水深三十尺の船舶錨地を浚深し、棧橋を設け、航路も亦錨地と同一水深に浚深せんとするにあり。その設計は、これを築港といふよりも、海面埋立といふを適當とすべし。

小倉築港は、北九州に於て、注目せられつゝある一問題なり。小倉築港が、經濟上に意義を有する所以は、次の三點あり。その一は、附近の工場に對し、原料製品の搬出入を便易ならしむること、その二は、小倉鐵道沿線の石炭の濱出を、一層容易ならしむること、而してその三は、工場敷地に饑えたる小倉に對して、新たに十有餘萬坪の工業地を供給することなり。そもく、小倉築港の効率は、如上の程度に止まるを以て、北九州に於ける大規模の築港となす可らず。世評、或は、淺野氏の持論より付度して、他日製鐵所を拂下げて、民營に移したるの曉、これに出入する原料製品の出入口となすものなるべしと想像するは、稍早計に失すべし。或は、海底隧道の出口と相待つて、關釜連絡航路を小倉に移すに至るべしと想像するも、亦た肯綮に中らず。或は、古田税關長の提唱に係はる、關門港灣の統一的設備計畫が、彦島中心なるに對抗して、小倉中心主義を高唱するものなりなどといふものも無きにあらず。

然れども、現在の計畫に見たる小倉築港が、上述の如き、廣汎なる抱負を有せざるべきは、市會の意見書中に現はれたる左の一節を讀めば、自から明瞭なり。いはく、門司、下關、若松諸港の繁榮に影響するの患は、これ無かるべし。蓋し小倉を築港するといへども、その面積、水深、自から限ありて、到底、門司、下關の如き大船、巨舶を容るゝ能はず。また若松港の如く、遠賀川、江川の水運の利便を有する能はざるを以てなり。則ち小倉港は、他の諸港と共に發達して、他日、或は門司より若松に至る一大港灣の一部を形成するに至るべしと。

此の意見書に徴すれば、小倉市は、小倉港が海峽港灣の一箇の港灣聯邦たるの使命を自覺し、その地方的特殊の須要に本づくの築港をなすと共に、他日、海峽港灣の一部として、その効率を發揮せんとするの目的なることを知るべし。蓋し小倉港か、地理的關係上、自から一大港津たることを得ざるは、多く絮說するを要せず。然れども小倉築港が、實現したる曉に於ては、縱令、その爲に、海峽に於ける貿易運輸の常系を變更するに至らざるまでも、門司港に出入する貨物の一部を吸収し、内國貿易に於ては、小倉港と阪神地方との直接取引を開始して、爲に、下關港の仲繼を省き、

筑豊炭の誘致に於ては、一層若松港の勢力を分たしむるに至るべく、かくして、小倉はその築港の爲に、豫想外の繁榮を齎らすやも知れず。

十三 若松築港及び洞海國營問題

洞海灣若松港は、鐵と石炭との港なり。此の立場に於て、若松港は、本邦に比類なき港灣なりといふべし。石炭に於ては、筑豊の炭田より産出する年額一千萬噸の石炭中、優にその七割は、若松港によりて、遠近需要地に配給せらる。海峽地方の海運に慣用せられつゝある「若濱」の一語は、若松より横濱に至る石炭運賃の標準を示すものなり。

洞海灣の背域たる遠賀田川、鞍手諸郡の炭坑地より、遠賀川を降つて洞海灣に浮ぶ、無數の扁平なる石炭船、則ち「河平田」は、北九州の一異彩たらずんばならず。若松港に集中しつゝある石炭船の帆檣、密立する光景は、譬へば、北國の冬の空に、天半に時つ落葉松の密林を望むが如し。これほど多數の帆船の密集する港灣は、恐らくは天下に稀觀なるべく、單に、これを風景觀とするも、畫的の好景たるを失はず。鐵

に於ては、本邦の製鐵能力百萬噸の中、八十有餘萬噸の能力は、洞海灣の沿革に集中するを見る。官營の製鐵所を始め、大小數多の製鐵工場が洞海灣の波に映じて噴出しつゝある火焰と、煤煙とは、また、洞海灣の一大壯觀たらずんばならず。

若し、若松港に遊び洞海灣を圍繞しつゝある石炭と鐵との、活潑なる變移を示しつゝある光景を一瞥するときは、北九州の工業地帯に對する、趣味多き實感を得るなるべし。

若松港をして、本邦最大の石炭港たらしめたる所以は、勿論、其の地理的關係にあり。筑豊の炭坑所在地を貫流する遠賀川と二百年前舊藩主黒田侯のときに開鑿せる江川、堀川の兩運河とは、炭田地方の大小動脈にして、洞海灣は、則ち心臟なり。大小血管を廻る血液が、終に心臟に歸するが如く、これ等の大小河流の水面に浮ぶ石炭船は、悉く洞海灣に集中し來たるなり。これに加ふるに筑豊興業鐵道の敷設は、陸上に於ても、各炭坑と若松港とを直接に連絡せしむるに至れり。洞海灣が、維新前後に於ける唯一の石炭港たりし、蘆屋港を凌駕して、能く今日の發達を遂ぐるに至れるは、此の水陸兩方面に於ける交通上の便宜に由る。而して此の大勢を助

長し、石炭港たる洞海灣をして、今日の大をなさしめたるものは、若松築港なり。

天然の若松港は、港内水浅く、港口は僅に一縷の湓道を通ずるに過ぎず。百噸以上の石炭を積載する船舶は、出入するを得ず、百噸以上の積載を要する船舶は、彦島の福浦港に於いてその船積をなすを通例とせしに徴するも、その一斑を窺ふに足る。これが改修を目的として、明治二十一年に、石野寛平氏等に依つて創立されたる若松浚疏會社は、爾後、數段の沿革を経て、現在の若松築港株式會社となれるものなり。會社の事業は、明治二十三年九月、起工し三十二年に至りては、計畫の規模を擴張し、大正九年に至り、竣成を告げたるものにして、自然の入江たるに過ぎざりし洞海灣は、千四百餘間の防波堤を具へ、七十五間の幅員と、三十尺の水深とを有する航路を拓き、船舶錨地その他、港灣としての設備を整ふるに至れり。而して現在の經營に係るものは、當初の計畫の外にして、洞海國營論の解決方法として、社長松本健次郎氏の劃策に本づき、新に、會社に與へられたる新規の事業と見るべきものなり。而して築港を目的としたる會社の企業にして、全幅の成功を贏ち得たること、若松築港株式會社の如きは、世間罕なるべし。これを公益の方面より見るも、洞海灣を

して、今日の如き大石炭港たらしめたるのみならず、洞海の沿岸に各種の工業を誘致し、洞海灣をして、一大工業港たらしめたるの觀あり。若し若松の築港なかりせば、製鐵所の如きも、或は、洞海灣の沿岸に、その位置を占めざりしやも、未だ知る可らず。

洞海灣は、本來、地理的及び經濟的にも、限局せられたる特殊の使命を有し、廣く國際交通の本系に列すべき一大商港たるの資格を缺くものあり。港域、狹隘にして水深少く、海運貿易の近代的發達に順應すべき自然の要件十分ならず。改修せられたる若松港といへども、出入し得べき船舶は、三千噸級に限られ、五千噸級の出入に至りては、絶無といふにあらざるも、決して容易にあらず、故に洞海灣の石炭を以て、香港以西に、その販路を擴張せんとせば、その港灣能力は直ちにその不足を感ずるに至るべく、洞海灣沿岸の工業場にして、原料を南洋、濠洲、印度、亞弗利加に仰ぐものは、これを門司港に於て船卸せざる可らず。此の解荷役の點に於て、若松港は、門司港に對する一箇の副港たるの地位にあり。

洞海灣の先天的使命は此の如し。然るに、その使命をして、此に限局せしむるこ

となく、人爲を以て、自然を矯制するの途に出で、則ち國費を以て大修築を施し、以て大商港たらしむべしといふは、所謂洞海國營論なり。洞海國營論の由來するところは、一朝一夕の事にあらず。そも、洞海灣に人工を加へて、沿岸の埋築をなさんことを試みしものは少からず。その主なるものに若松市の企業に係る海陸聯絡設備あり。若松築港會社の新計畫に係る洞海一周航路の浚渫に伴ふ海面の埋立あり。およそ是等の埋築の出願に對し、政府は、つねに不許可に傾きたり。それには因由あり。政府は、港灣政策上に於て、洞海不可埋の原則を固守したるものなり。洞海不可埋の原則とは、住年、内務省の傭工師デレロク氏の定めたるところなり。デレロク氏は、明治二十一年の頃、官命に依り、洞海灣の實地調査を行ひ、洞海灣不可埋の説を發表せり。その決論に、洞海灣は、その容潮量に由り、自然に灣内及び航路の水深を維持し得るの天恵を有するを以て、容潮量に關係を及ぼすが如き、埋立は絶對に、これを許可すべからずといへり。此の説は、官憲技術者の間に於て、洞海灣不可埋の原則となり、固く遵奉せられて、大正年間にまで及びたるものなり。かくの如きは、今日より見れば、むしろ不思議の感に打たれざる能はず。若し此の原則

が夙に變更せられしならば、洞海灣の發達は、更に早かりしなるべし。然れども北九州に於ける工業の發達の氣運は、洞海の沿岸に工場敷地を需要するの急なるを致し、工場用地の爲には所謂背に腹はかへられざるの實情に迫り、併せて若松港改修要望の聲とは、大正七年に至りて、遂に、政府をして金科玉條たる洞海灣不可埋の原則を放棄するの已むを得ざるに至らしめ、工場用地の目的の爲には、埋立を許可すべしといふに至れり。此の事實に、洞海灣の發達の爲に、一旋轉機たらずんばあらざりし。

政府は、時勢の必要に迫られ、既定の原則を變更して、洞海灣の埋立を許可するに決したりといへども、政府は、此の際に於て、埋立を許可すべき範圍を決定するの必要を感じたり。埋立を以て、企業家の自由設計に放任するときは、遂に統一を失ひ、洞海全體の利用を破壊するに至るなきやも保せずとなし、これが爲に、中央の港灣調査會は、洞海灣全體に涉れる埋築工事の模範的設計を定め、その標準に抵觸せざる範圍の埋立に限り、これを許可するの方針を立てたり。港灣調査會の、此の設計は、單に技術者の間に洞海埋築設計の基準を示したるものにして、政府が固より、こ

れを國家事業として經營するの意思ありしにあらざるなり。若し港灣調査會の模範設計を實行するとせば、その土木工費のみにて、約一億五千萬圓を要す。固より當時の財政が、これを許さざるのみならず、港灣及び貿易政策の大局より觀察するも、一地方港に、かくの如き巨額の經費を投ずるの可否も亦た問題なるべし。然るに、或有力者が、港灣調査會の設計を目撃して、政府に、國營の意圖ある如くに速斷したるものありて、これを地方に宣傳したるに、豫ねて洞海灣の修築を私設會社の一手に委するに慊焉たるもの、及び私設會社は資本回収に急なる爲め、入港船舶より入港錢を徴收せんとするは、若松港の發達を阻害すとの持論を有する人々は、地方繁榮論者と相俟つて、これに附和、雷同し、洞海國營論を築き上ぐるに至れるなり。洞海國營論の理想は、堂々たるものありといへども、その動機は此の如し。

洞海國港論の根據は薄弱なりしといへども、その聲の大なりしが爲め、著しく世人の注意を喚起し、中央に於ても、一時、門司國港論を壓迫するに至れり。然れども門司國港論の決定は、洞海國港の實現を困難ならしめたるを以て、谷口福岡縣知事

は、縣營案を提起し、應急的修築の計畫を立てたれども、地方の財政は、到底、これに應ずる能はざるを以て、次いで谷口氏は官を辭して、安河内麻吉氏、後任縣知事たるに及び、洞海問題に對する縣の方針、一變し、現在の須要に應ずる小規模の計畫に於て、若松築港株式會社に、その修築を許可するに至れり。時に、大正九年十一月なり。

かくして、洞海國港論は、全く、その餘影をも留めざるに至れりといへども、若松築港株式會社の手に依りて、洞海修築の目的の一部は、達成されたるものといふべし。會社の設計は、縣營案として提起されたるものと、その實質に於て、同巧異曲なるものあり。その大要を略記すれば、八幡市前田より黒崎町を経て、折尾町本城に至る地先の海面七十餘萬坪を埋立て、工場敷地に供給し、埋立地に沿ひたる海底を浚深して、航路となし、以て船舶の出入に便易ならしむ。航路の延長一千九百四十間幅員は五十間、水深は干潮面下二十尺なり。

洞海灣の使命は、工業港たるにあり。洞海の沿岸地方に起れる數多の工場は、悉く沿岸工業ならざるはなし。各個の工場は、海濱、水際に臨み、各別に、獨占的の臨港設備を有するを以て特色とす。此の臨港設備を奪ひ去らば、その經營は、忽ち困難

に陥るべし。故に洞海沿岸に、人工を加ふるの企畫を有するもの少からずといへども、それ等は工場設備もしくは載炭設備にして、それ／＼特別の目的を有す。かくの如き港灣に對して、多數の特別なる臨港設備を奪ひ、これを一括して、大規模の商港的設備を爲し、共用の大埠頭を築き、國際交通上の一大商港を夢想する如きは、却つて洞海灣の眞價を減却する所以なるべし。故に、洞海灣に於ける一般的商港設備として見るべきものは、曩きに竣成したる若松市の海陸連絡設備と、現に計畫中に屬する戸畑町の一文宇島附近の修築なりとす。前者は石井若松市長の企劃に成り、後者は吉川戸畑町長の發議に係はる。ともに相當の岸壁を築き、比較的小型の船舶二三隻を繋留して、岸接荷役に供するを目的とするを以て、純然たる一箇の地方問題に屬し、その規模も亦た大ならざるを以て、世評に上ること少しといへども、實は能く洞海灣の使命を自覺したる、劃切なる企圖といはずんばあらず。されば如上の、若松市の設備は、竣功以來、その利用著るしく、大阪商船會社が瀬戸内航路を若松港まで延長したるも、その爲なりと稱せられつゝあり。

開港としての若松港の貿易は、輸出入を合せて、年額四千萬圓を算し、貿易額の點

に於ては長崎港を凌駕しつゝあり。然れども輸出入の貨物を見れば、悉く工業原料にして、鐵礦、銑鐵と石炭とは、その最大なるものとす。但し工業製品は、殆んど全く門司港より輸出せらるゝが故に、若松港に計上せらるゝもの甚だ少し。結局、洞海灣若松港は、鐵と石炭との港なり。鐵と石炭とは、全工業の基礎たるは論なし、鐵と石炭とを除却して、如何なる工業も成立す可からず。鐵と石炭との最大港たる若松港が本邦工業の基礎の上に、如何に有力なる關係を有するやは、多言を要せず、洞海灣の地位の工業的に重要なる所以、此に存せずんばあらず。

十四 博多灣築港

博多灣築港問題を此に論ずるは、これを以て、海峽の諸港と同列に架するにあらず。此の問題は、實は、海峽の諸港と、極めて密接なる利害關係を有するなり。

博多灣築港は、杉山茂丸氏の計畫と、中村精七郎氏の資力との結合に依つて成れる博多灣築港株式會社の企業に屬す。株式の名あれども、その實は、合資なりといふべし。杉山氏の企畫は、關門海底隧道の掘鑿を出願して、許可を得ざりしが爲め、

資金を此に轉用したりといふ者あれども、本末を顛倒したる説なり。杉山氏が海峽隧道の出願は大正六年十二月にして、博多築港の許可を得たるは、既に、その前、大正四年にあり。博多灣に對する大理想の實現は、海峽隧道に繋ること少からざることを看破せるは、炯眼といはざる可からず。そも、博多港築港の提唱は、必ずしも、新問題にあらず、明治三十一二年の頃、早く既に、平岡浩太郎氏の博多築港案あり。その後種々の提唱若くは建議案ありしといへども、未だ一も具體化したるものを見るに至らず。一定の計畫を有して、實行の端を開きたるは、杉山氏の博多築港を以て嚆矢とす。然るに大正六年六月一日、起工式を挙げし以來、資本の全額三百萬金を投盡したるも、僅に、工程の三分の一を進捗したるに過ぎず。歐洲大戰後、財界の影響を受けて、中村氏の失脚となり、事業を繼續する能はざるに至り、大正十年三月、遂に、官の認可を得て、中止せり。その後、此の事業を遂行せんとする諸方面の努力は、なほ已まず、或は新に資本家を物色し、或は、規模を縮小して、以て事業を完成せんとし、或は福岡市に向つて、事業の無條件引繼を提議する等、劃策到らざるなしといへども、財界の不況は、これを如何ともする能はざるの状態にあり。若し

夫れ博多灣築港の成否は、一に財界の盛衰に關係し、則ち、その再起は、偏に財界の恢復を待つものとせば、博多灣が修築を要するの事情たるや、太だ緊切ならざるものあるの感なくんばあらず。世間、博多灣の築港を以て、戰時財界の寵兒たる中村精七郎氏の道樂仕事なりとするものあるに至るも、一理なきにあらざるを思はしむ。經濟上の見地より、博多港の現勢を見るに、外國貿易には、大正十年の三百萬圓、對鮮貿易には、大正八年の四百萬圓を以て、從來の最高記録とす。然れども、三百萬圓の外國貿易の中、西戸崎に於ける鑛油の輸入と、姪ノ濱に於ける石炭の輸出とを引き去らば、果して、別に何物の顯著なるものかある。その他の内國貿易も、未だ多く振はず。開港の名ありて、その實は、未だ進展せざるなり。由來、本邦人の、築港を實行するもの、概ね焦眉の急に迫られて、初めて、手を下すに至れるもの多く、譬へば、家族の膨脹に堪うる能はざるに至りて、初めて、住宅の擴張を餘儀なくせらるゝが如きものあり。博多灣の築港は、則ち、然らず、恰かも先づ、宏壯なる邸宅を築いて、以て徐ろに、家人の繁榮を待つが如し。築港の理想は、かくありたしといへども、財力に乏しき吾國にありては、實は、築港をして、満足に、貿易及び海運の發達に追隨せ

しむることすら期し難きを、偶博多港に於て、かくの如く、縛々として餘裕ある態度を見るを得たるは、歐洲大戰に於ける財界發展の賜なりといふべし。蓋し博多港は、天然地理より見れば、抱擁水面の茫大にして背域の廣潤なる、本邦の港灣中、稀有の大港津たるを失はず。況んや、水と石炭と、ともに豊富にして且つ、無盡藏の原料と無限の消費力とを併せて包容する支那大陸と遠からず。かくの如きは、單に、一大工業地として適當なる天分を有するのみならず、海峽隧道の開通は、博多港に對して、更に、本邦西端の一大商港たるべき資格を附加せしむるに足るものあり。若し、單に、白紙の上に、一大港津を描くべき試験問題としては、博多灣は、好箇の答案たらずんば、あらずといへども、貿易及び海運に於て振はざるは、主として、その經濟關係に基づくものなり。博多灣の背域に當り、九州鐵道の本支線に依つて形作られたる本支線が抱擁しつゝある鐵道網の地積は廣からずとせず、且つ、門司、長崎、若松、三池、唐津等の重要港津の基布するあり。その中門司及び長崎に對する色彩の濃厚なる背域を除けば、その餘は、皆、各港津の共同背域として見るを得べし。特に、博多港に對する關係の最も密接なる地方としては、粕屋、筑紫、宗像、早良、糸島諸郡の一

帶あり、地勢平坦なるも、その商工業は、甚だ振はず。輸出の資源を有せずして、併せて輸入を誘ふに足るべき工場組織、または消費力の存するものなし。唯だ早良郡の海岸、及び粕屋、筑紫の一部のみを産地とする石炭を以て、唯一の資源とすべしといへども、その産額は、一箇年百萬噸を算し、これを筑豊炭の年産額に比すれば、僅に十分の一に過ぎず。かくの如く、觀察し來れば、博多灣は、その背域地方と、經濟上、殆んど有力なる關係を有するものなく、畢竟、博多港は、地圖上に於ける一大港津といふに止まる。地理上の大港津に、一大修築を施して、これをして經濟上の大港灣たらしめんとするには、貿易、交通に關する百般の設備をすべて新らしく建設せざる可からず。然るに國際交通に於ける物資移動の常徑は、積年の慣行と、在來の設備とに依りて、自然に定まるものにして、任意の一港灣の修築が直ちに、その常徑に向つて、變更を試みんとするは、困難たり。されば、博多灣の修築を以て、大工業港たり、大商業港たるべき博多を實現せしめんとするは、哲人が大著述をなすが如く、これを實際問題として世間に提供せんとするには、餘りに高遠なる理想たらずんば、あらざるべし。

去れば博多灣築港の創業者も其の理想の宣明と現實の計畫とは、自から軒輊を存す。況んや創業の誇りを有せざる後繼者の如きは、直接の採算に由るの外、之に當ること能はず、即ち現在の設計を見るに博多港の東部に偏在し、御笠川口より多々良川口に至る一帯の海面五十餘萬坪を埋立て、その地先に、延長百六十餘間を有する直線式繫船岸壁を築き、その前方に、錨地と航路とを浚渫し、岸壁と並行して九百間の防波堤を設くるにあり。箱崎驛より分岐する臨港鐵道の外、陸上設備に就ては、未だ計畫の確定したるものなし。水深は二十尺にして、三千噸乃至五千噸の船舶を容るゝに足るといへども、築港そのものゝ規模は、寧ろ狭少といふべし。次に此の修築に對する利用計畫を見るに、埋立地を工場敷地として提供するの外、築港の目的は主として、石炭の輸出に便せんとするものゝ如し。詳言すれば、省線篠栗驛を起點として、長尾を經由して、飯塚驛に接続する大分鐵道^{オダワ}を敷設し、大分鐵道の長尾より分岐して省線後藤寺驛に接続すべき嘉穂鐵道の速成を促がし、これに依つて筑豊炭を博多港に誘致し、更に、博多の南、竹下驛を起點として、姪ノ濱を經由して唐津に至る北九州輕便鐵道の完成と相待つて、唐津炭及び早良炭を導き、以

て博多灣に、一大石炭港を現出せしめんとするにあり。これ則ち博多港修築の理想なり。然るに、早良炭に屬する諸炭坑は、いづれも博多灣に臨み、直接に、その海岸に於て、船積の便を有するが故に、特に博多灣を迂曲して、その東端に偏位せる築港を利用せんとする機會少かるべく、また北九州鐵道の企業者は、却つて粕屋炭を唐津に誘致するの方針を有するが故に、博多灣築港が唐津炭を誘致するの目的を達するは困難なるべし。かくの如く、觀察し來れば、博多灣築港は、所詮、筑豊炭を唯一の背景となすを以て、始めて、その計畫の意義をなすものといふべく、海峽の諸港灣に對する一大競争者たらずんばあらざるべし。

今や、門司、小倉、若松及び博多は、筑豊炭を共同背景とする築港計畫を有す。そのすべてが、悉く私設會社の設計たるに於ても亦た同じ。されば、各港修築計畫の完成する曉に於ける筑豊炭の爭覇戰は、米國の諸港灣が小麥に對する爭奪戰と、その趣を同じくし、まさに北九州の經濟上に於ける一大異彩たらずんばあらざるべし。されば、海峽の諸港灣は、その共通の一競争者たるべき博多灣修築計畫の進捗を、刮目して見んことを要す。

本邦の貿易に於ける海峽港灣

一 外國貿易

關門海峽に開港たるもの門司、下關、若松の三港あり。最近三港の貿易を合すれば三億圓の巨額に上る。貿易統計は手續上の形式に由り、三港の貿易額を區別して計上すといへども、輸出入貿易の運輸、集散その他の經濟關係より見れば、實は、渾然たる一港灣を成すこと、恰も阪神兩港の關係の如きものあり。寧ろこれを一括して、海峽港灣の外國貿易として、總括的觀察を下すを適當とすべし。然れども、下關港は由來、朝鮮貿易に偏局し、若松港は純然たる工業港として、各種鑛石の輸出入を特色とし、これを一般的商港として律すべからざるものあり。その間に於て、獨り、外國貿易に顯著なる發達をなしつゝあるものは門司港なり。されば、海峽の外國貿易を論ずるには、先づ門司港の貿易趨勢を闡明するを要す。

門司港の外國貿易は、明治二十二年七月、下關港と共に特別輸出港として指定せ

られたるに始まる。これより以前貿易港としての門司に著眼したる者なきに非ず。明治十八年の頃、埼玉縣人吉田千足氏、官に請ひて、門司港より石炭の直輸出を許可されたることあるを以て、その先鞭となすべし。然れども、門司築港以前の事に屬し、港灣設備の不完全なる爲に、實際に於て、多くの利用を見るに至らず。明治二十年十二月自ら請うて、石炭輸出を廢せるを以て、特別輸出港指定以前には、門司に外國貿易なかりしといふも可なり。當時、指定されたる輸出の品目は、石炭、米、麥、麥粉及び硫黃の五品なりといへども、石炭の對外輸出の外は、専ら朝鮮關係に止まり、一般外國貿易の上より見れば、石炭港として發達したるものにして、明治三十二年八月、改正條約の實施と同時に、特別輸出港より一轉して、一般開港となりたる以後は、一般雜貨の輸出入を見るに至り、特別輸出港以來、通算して三十有餘年、著々發達して、最近の顯著なる成績を占むるに至れりといへども、世間には、往々門司と石炭港とを聯想する者、少からざるは、當初の出發點が石炭港たりしが故にして、此の意味に於ても、對外貿易に於ける、門司港の真相を、究明するの必要あるべし。

特別輸出港以來、三十年間に於ける門司港の貿易の進展は、これを數字を以て表

現せば、恐らくは驚異に値すべし。則ち當初の第一年には、外國航路船の入港は一隻もなく、隨つて貨物の輸出も絶無なりしも、三十年にして、輸出入總額一億圓に達せり。第二年則ち明治二十三年、初めて僅に三十四萬圓の石炭輸出あるに過ぎざりしが、日清戰役に際して、一躍百五十萬圓を算し、戰後三十二年、一般開港となるの後、輸入貿易も加はりて、六百七十萬圓となり、日露戰役を経て、四千萬圓に進み、歐洲戰爭に際會して、その發達ます／＼顯著なるものあり。門司港の貿易は、外戰毎に日本の國勢と共に躍進し、此の記念すべき三大戰役を経て、大正六年の貿易額優に一億圓を突破し、横濱、神戸の二大先進港と併せて、本邦の三大貿易港たるの觀を呈するに至る。その進展の徑路を概觀するに、石炭港より一變して、一般商港となり、原料または半製品の輸出より進んで全製品の輸出港となり、製品の輸入より、轉じて原料の輸入港となりたるものなり。本來、石炭の輸出港として創まり、それによつて發達したりといへども、無窮に石炭港として残るものにあらず。過去十數年來の歴史を回看すれば、石炭の輸出は漸減して、今や總貿易價額の百分の四を算するに止まり、殊に最近數年間に於ては、石炭の輸入額は却つて、その輸出額に超過す

るの奇觀を呈するに至り、當年、本邦に於ける第一の石炭輸出港たりし門司の面影は、事實に於て消え去り、若松、三池、唐津等の諸港が漸次、石炭港として發達するに反して、門司は、殆んど石炭港としての特色を失ふに至らんとす。此の一大事實は、門司港の變遷として、最も特筆すべきものにして、また世人の、殊に知らざるところなり。換言すれば、今の門司港の本領は、石炭港たるにあらずして、中繼貿易港たるに存せずんばならず。

然れども門司港が、石炭港としての特色を失うといふは、唯だ、輸出貨物としての石炭を觀察するに止まり、船舶燃用としての石炭をいふにあらず。船舶用炭の供給は、依然として門司港の一大特色にして、本邦の第一港たるを失はず。門司港に出入する船舶は、概ね雜貨の積卸に兼ねるに、燃料炭の積込を以てし、單に後者のみを目的として入港する船舶も、亦年々、夥だしき隻數を算す。抑々その背域に炭田を有する港灣は、内外に於て、必ずしも少しとせざるも、門司港の如く、世界的航路に當れるものは極めて稀なりとす。青島港が世界的の大炭田を背景とするに拘はらず、船舶用炭港として多數の船舶を誘致する能はざるは、主として這般の關係に由

る。今や、門司港に於ける貨物炭の輸出は漸次に遞減し、その輸入は却つて遞加するの趨勢にありといへども、船舶用炭の供給額に於ては、則ち然らず、一進一退、殆んど一定の律なきに似たりといへども、大體に於いて、入港船舶の隻數と比例しつゝあり。門司港に於ける入港船の石炭積込の光景は、紹介に値すべし。船側の舳舟より舷梯を徑て、燃料炭艙に至るの間、一群の仲仕は、一帯の列を爲し、手より手に、篋を運びて石炭の積込を爲すの狀は、恰も蟻群の食糧運搬と異ならず。これを稱して「人間帶ヒューマンベルト」といふ。人間帶は、實に、門司港の一奇觀なり。數年の後、人間帶は機械的設備と變じて、その跡を絶つに至るやも知れずといへども、船舶の燃用としての重油が全然石炭に代はらざる限りは、門司港に於ける船舶用炭の積込の盛觀は、衰へざるべし。

横濱港の特色は輸出にして、神戸港の特色は輸入にありとすれば、門司港の特色は、則ち仲繼貿易たらずんばならず。茲に、仲繼貿易と稱するは、單に甲、乙兩國の間に、商品の輸出入を仲介する通過貿易のみを指すの謂にあらず。外來原料の加工製造に由る再輸出貿易をも一切包含せしむるものにして、廣義の仲繼貿易なり。貨

物の輸出入といふ如き形式に捉はれしことなく、原料産地と製造地と、消費地とが各、その國所を異にするの經濟關係に立脚して、名づけたるものといふことを得べし。門司港は、横濱港の如くに、その背域に、廣大なる原産的資源を藏せざるが故に、將來、輸出貿易に於ける大なる發展を期す可らず。また神戸港の如くその港背に大なる消費市場を包擁せざるが故に、將來、輸入港としても、大なる發展を期し易からず。然れども、門司港は、横濱、神戸よりも、東洋及び南洋地方の原料産地に接近し、本邦製品の海外市場に對する關係に於ても亦た近距離にあり。而して背域に筑豊炭を産出するは、工業の成立を容易ならしむるものあり。仲繼貿易港としては、實に、先天的に、天下の形勝を占むるものといふべし。門司港の對外貿易が製品の輸入より一變して、原料輸入となり、原料の輸出より一轉して、製品の輸出となれるの事實は、頓て、その背域に於ける工業の發展を象徴するものにして、則ち門司港が、仲繼貿易港として發展し來れる徑路を、最も雄辯に語るものならずや。蓋し背景より見れば、輸出港には原産的資源にして、輸入港には、國民の消費力なりとせば、仲繼港の背景は、工業地帯たらずんばならず。則ち仲繼港の背域工業の發展は、直接

に貿易の發展を促がすものなり。換言すれば、仲繼貿易は背域工業に由つて成立し、工業なければ初より仲繼貿易なきなり。門司港の貿易が、曩きに、戦役毎に異常の發展をなしたるは、則ち戦役後北九州の工業が劃時代的の發展をなせることを語る所以たるに外ならず。

門司港貿易を地理的に觀察すれば、その輸出入ともに、殆んど全く對亞貿易にして、就中、對支貿易は、その主たるものなり。對歐若くは對米の貿易は、未だ指を屈するに足らず。これを既往の貿易統計に徴するに、對支輸出は、常に全輸出額の五割以上を占め、その他の東洋諸國に對するもの之に次ぎ、對支輸入は、全輸入額の四割以上を占め、その他の東洋諸國に對するもの、又これに次ぐ。而して對歐貿易と對米貿易の未だ振はざる所以は、必ずしも輸出入の物資が少きにのみ由るにあらずして、從來、門司港が、未だ歐洲航路と北米航路との寄港地たらざりし關係に本づくもの少からず。その爲に、門司港の貿易統計に計上せらる可かりし輸出入の數字が、偶、他港の統計に編入せられたるに過ぎずして、實際上の取引の真相を語るものにあらざるなり。門司は今や、既に、歐洲航路に於ける寄港地となり、北米航路に於

けるも、その寄港を見るは遠からざるべきの形勢にあるが故に、今後に於ける對歐貿易と對米貿易とは、一層の増進を見るに至らん。抑々對米貿易に於ける本邦の輸出品は、原料若くは半製品の類にして、その輸入は主として、全製品なり。對亞貿易に至つては、反對の關係にあり。貿易政策より見たる二者の輕重は、時に依りて同じからずといへども、唯だ帝國の戦後の貿易政策が、重きを對亞貿易に置かざる可からざるは論莫し。此の關係に於て、門司港の對亞貿易の將來は、刮目に値せざらんばならず。本邦の對外貿易の地理的配布を見れば、横濱は對米貿易に偏局し、門司は對亞貿易を主とし、神戸は初めて稍々普遍的の發達を遂げんとするの傾向あり。此の三港の貿易に於ける地理的趨勢は、今後に於ても、なほ、これを持続するものと見做すべし。

大正十一年に於ける徳山開港は、將來、門司港の發達に影響すべしと杞憂するものあれとも、徳山開港は、從來、門司港に於て行はれたる石炭、重油等の輸入手續を徳山に於て行ふに至りたるといふに止まるを以て、何等、門司港の繁華を減殺すべき理由なし。石炭、重油の如き、從來、門司港に於て船卸をなしたるには非ずして、徳山

が不開港なりしが故に、開港場たる門司に於て、輸入の手續をなしたりといふに過ぎず。されば、徳山の開港が門司に及ぼす影響は、單に、貿易統計の數字の上に幾分の減少を來たすに過ぎず。

筑豊炭田の命脈を以て、門司港貿易の盛衰を卜したるは、門司港が單に石炭輸出港たりし過去の時代に屬す。今や、門司港は、一般商港として、輸出重要品に於ては、水産物、麥酒、精糖、鑛油、綿織糸、綿衣、セメント、石炭、硝子板及び木材の十種を算し、輸入重要品としては、米、小麥、砂糖、生牛肉、鶏卵、食鹽、綠綿、石炭、鉄類、機械、及び、油糟の十一種を算す。後進開港の門司が五港に屬する長崎、新潟、函館の諸港を凌駕し、嶄然頭角を現すに至れるは、畢竟するに關門海峽が極東に於ける海陸交通網の中心に位するの關係に基くに外ならず。

二 朝鮮貿易

關門の對鮮貿易は、遠く、三韓時代に、その源を發し、海峽と朝鮮との密接なる關係は、歴史及び文學に顯著なるものあり。下關方面の遺蹟は多し。門司にても、高麗

の江、新羅崎、百濟沖等の帆船錨地が、今尙ほ、小森江、白木崎、楠原等の名を存するを見る。然るに、徳川幕府が、鎖國政策を用うるに及び、韓國との通商航海も、一般に禁止せられ、ひとり對馬の國守宗氏のみ、その特權の與へられ、關門の對鮮貿易は、跡を絶つに至れり。維新後、明治九年十月、太政官布告第一二八號を以て、帝國の人民一般に、何人を問はず、韓國釜山港に渡航貿易することを許され、同時に、布告第一二九號を以て、輸出入品ともに、日本内地に於て諸物品を運送すると同様に相心得べき旨を示達せり。則ち三百年來、始めて復活したる對韓貿易は、内國貿易として取扱ひ、開港の制度に拘はらず、本邦の沿岸、隨時、隨所に於て、輸出入をなさしむることなせり。蓋し當時の韓國は獨立國なるを以て、帝國との通商は、當然、對外貿易たるべきものなれども、これを内國貿易と見做したるは、一には、三百年來の鎖國政策に對する反動と、及び、日韓親密の精神より、寧ろ過ぎたるは及ばざるに等しき政策を執るに至りしものならん。關門の對鮮貿易は、此の時より逸早く、相當の發達を爲したるべきは、想像に難からずといへども、記録の徵すべきものなし。その後、英、米等の諸國、對韓貿易を開始するに至りし關係上、帝國も亦た對韓貿易を以て、内地貿易

と同様の取扱に委すること能はず、明治十六年十二月布告第四〇號を以て、先年の布告第一二九號を廢し、日韓貿易を以て改めて、外國貿易の手續に依るものとなし、これを税關の管理に移すこととなしたるも、それと同時に、當時なほ未だ開港たらざりし下關、博多、嚴原の三港を以て、特定貿易港となし、朝鮮貿易に限りこれを行はしむることとなり、日本人所有船舶の出入及び貨物の積卸を許し、明治十七年二月一日よりこれを實施せり。下關港が、對鮮貿易に於て、本邦最大の港灣たるに至れる基礎は、實に、此時に築かれたるものにして、海峽港灣に於ける貿易統計の記録も亦た此時を以て始まりたり。その最初の記録に印せる特定貿易港第一年に於ける下關港の對鮮貿易は、輸出二萬八千圓、輸入七萬圓、合計九萬八千圓にして、輸出品の品目は、總計五十種を算し、米を第一とし、酒、鹽、煙草等これに次ぎ、輸入品は、二十九種を數へ、豆類を筆頭とし、乾鰯、生牛皮、米、海羅等これに次ぐ。その微々たる有様は、今日より回顧すれば、恰も夢の如し。下關港は、明治廿二年、朝鮮貿易港たるの外、特別輸出港となり、三十二年に至り一轉して、一般開港となりたる以後も、依然として、ひとり對鮮貿易の繁榮を示し、明治三十八年下關、釜山間に鐵道連絡船の開航を見るに

及びて、その發達ますます顯著なるに至れり。明治四十三年八月、日韓併合の條約成立するや、對鮮貿易は、當然、内國貿易となりて、税關の管理を脱す可かりしも、舊韓國と諸外國との間の通商條約に規定されたる協定税率を遽かに變更するは、妥當にあらずとし、加ふるに、内地、朝鮮間に於ても急劇なる經濟上の變化を來たすも不利益となすところなるを以て、帝國政府は、併合に關する宣言を發して、朝鮮と外國との通商貿易及び内地朝鮮の貿易も、將來十年間、依然として、從來と同一の關係に置くこととし、緊急勅令を以て、對鮮貿易は引續き、外國貿易と看做して、税關の管理に屬せしめ、内鮮相互に關稅の障壁を設くること、舊時に異ならず。對鮮貿易を外國貿易として取扱といふは、事實に於て、開港を經由せしむるの義なるを以て、朝鮮に對し、最近距離の開港にして、且つ從來、最も親密なる關係を持續し、現に、關釜連絡航路の基點たる下關港が、對鮮貿易に於て、依然としてその發達を繼續すべきは、自然の勢にして、殊に歐洲大戰中、船腹の著しき缺乏を告ぐるに際しては、内地と滿鮮間の貨物は、關釜連絡航路を経て、鐵道に由るの狀況、呈したる爲め、滿鮮貿易は、自から下關に集中し、對鮮貿易の價額に於ても、一億五千萬圓を超え、數量に於ては、百

萬噸を算し、本邦の諸港中、これに追隨するを得るものなく、天下に冠絶するの盛況呈をしたり。而して下關の對鮮貿易の内容を剖説すれば、その噸量中、關釜連絡船に由るもの八割以上を占め、全然、連絡船に由ることなきは、生牛なり。生牛は帆船に由りて、彦島の福浦港に陸揚せらる。往年は、陸揚後、若干の時日、彦島に飼育したる後ち各地に轉送、販賣せられたり。有名なる神戸牛は、彦島牛にして、原産としては、朝鮮牛なりとの世説あれども、事實に於ては、その眞偽を確かめがたきものあり。歐洲大戰中に於ける下關港の對鮮貿易の旺盛なる發達は、實に、豫測す可らざるの盛況にありき。既往に於ける下關港貿易の全盛時代たらずんば、あらざりき。蓋し、下關港は、日鮮交通の咽喉にして、貿易の發達と共に、日鮮の感情を融和せしむべき一大使命を有するものなり。而して近年、日鮮を往來する識者は、釜山と下關との埠頭の第一印象が漸次に、同化の程度を加うるものあるを喜ぶなるべし。暫く、その人口に徴するも、旅客若くは、寄留人たると、勞働者たるとを問はず、内鮮人の割合が、略ぼ相接近せんとする傾向あるは、兩港に於ける共通の現象なること、是なり。對鮮貿易に於ける下關港の繁榮は、頓て釜山港の繁榮をトすべきパラメータ

「たるを失はず。兩港の繁榮は、朝鮮海を隔て、互に反映すべく、關釜兩港は、事實に於て、眞に同存共榮たるなり。日韓併合後、十年の期間は、大正九年八月廿八日を以て盡き、對鮮貿易は、豫定の如く、税關の管理を離れて、純然たる内國貿易となり、關税の障害は、撤去せられたり。内鮮貿易は、いよ／＼ますます／＼圓滑を加へて、發達すべき時代に入りしが、下關港の立場より見れば、此の變革は、寧ろ好影響を齎らすものにあらざるべし。何となれば、對鮮貿易が、純然たる内國貿易となりたりといふ意味は、通商交通に開港を経由するの必要なきに至りしを以て、從來、山陰、山陽の諸港と朝鮮との貿易が、一應、必らず下關を経由し來り、下關港の對鮮貿易として、行はれしものが、今や、隨時、隨所に、その目的地に直行するを得るに至りたれば、下關の繁榮は、爲に打撃を受けざるを得ざるべし。勿論運輸の常徑は、多年の慣行に由りて、急激なる變更をなすこと容易ならずといへども、漸を追ふて、集中より分散に向ふの傾向は、拒否すべきにあらず。殊に、内鮮間の交通の如きは、不定期の帆船が、自由に航行し得べき區域の大なる場合たるに於てをや。對鮮貿易の開放以外に、更に、下關港の對鮮貿易の前途に、一道の陰影を投じたるものは、歐洲大戰後に於ける船

腹餘裕が、海路の運賃の低廉を來たし、阪神地方の對鮮貿易が、もはや鐵道及び關釜連絡航路に由りて、下關港に集中するを要せざるに到れること是なり。則ち大戰後に於ける運輸系統の變動は、阪神地方の對鮮貿易を直接、海運に由らしむることゝなり、下關、釜山兩港に、同時に、影響を與ふるに至れり。朝鮮にありても、釜山と仁川とが、その繁榮の地位を交換し、京釜線沿道の貨物すら、逆行して仁川に集まり、海路、阪神地方に向ふを以て有利とするの時代となれり。北鮮地方に集る物資の如きは、固より言を要せず。

かくの如く、對鮮貿易の開放と、運輸系統の變動とは、下關港の對鮮貿易を減殺すべき有力なる原因たるを失はず。全國的に、これを見れば、毫も悲觀すべき事象にあらずといへども、千年來、對鮮貿易に於て、その全盛を稱したる下關港の繁榮及び、その前途の爲には、その繁榮を持續すべき所以に就いて、十分の研究と奮發とを必要とせずんばあらざるなり。

三 内國貿易

關門は、本州と九州との聯絡地點に位し、兼ねて、朝鮮、臺灣と密接なる關係を有するを以て、海峽港灣は、内國貿易に於ても、また物資集散の一大中心點となり、附近商工業の發達と、人口の増加とに伴ひ、自然に發達するに至れり。故に、海峽は、内國貿易に於ても、一大中樞たるを失はず。

海峽に於て尤も早く、中世以來、既に商業都市を形成せるものは下關なり。下關は、最近に至るまで、九州の各地に對して、隱然問屋たるの地位を占め、大阪と北九州との間に、物資の仲繼をなし、常に、その繁華の印象のみならず、經濟上の實際に於ても、山陽の小浪華の稱、空しからざるものありき。而して下關と、その對岸たる門司との關係をいへば、往古、下關と九州との聯絡地點は、門司港に由り、此に關津を置き、往來の人馬船舶を檢視したるものと見ゆ。その吏務、廳舍等は、今日、詳ならず。中世以降に至り、王綱弛み、太宰府、門司勘過の制、廢せられ、群雄、各地方に割據して、爭奪を事とするに及び、關津の利權は、却つて、その好餌となり、門司にも舊關廢せられて、新關起こりしと傳ふ。所謂文字ヶ關趾は、果して、新舊關のいづれに屬するやは確かならず。元和、偃武の後、一國一城の制を布き、門司城撤廢されし以來、星霜推移し

て、遂に門司を顧みる者なきに至り、本州と九州との連絡は、下關と北九州にては、門司、大里の二點併せて行はれしが、主力は漸次に大里に歸し、文字ヶ關村は寂寥たる鹽田、漁村と化し、大里は下關と通商の常徑に當り、多少の繁榮を見るに至り、降つて、江戸時代に至つて、大里より西、洞海湾に沿ひて、黒崎が、本州、九州の連絡地點として、更に頭角を現はし、福岡以南の九州大諸侯、小倉藩領の大里を通過するの煩を避け、専ら黒崎より乗船して、下關に向ふこととなり、かくの如くにして、北九州に於ける本州、九州の連絡點の勢力は、西漸せんとするに至りしが、維新後に至り、本州、九州を一貫する國道の、海峽連絡地點が、下關、大里に決定せられ、更に、九州鐵道の基點を門司に置くに及び、本州、九州の連絡地點が、東漸して、王朝の古制に復歸し、下關、門司は、帝國交通系の樞要地點となれり。但し鐵道の貨物航漕船は、尙下關、大里間に連絡し、將來の下關に基點を置く海峽隧道も亦た大里に於て、北九州に連絡すべしといへども、その實現の時には、大里、門司は既に併合さるべく、本州、九州の連絡は、長へに、下關、門司の名に於て行はるべし。

内國貿易に於ては、外國貿易に於けるが如く、精確なる資料を得難きが故に、海峽

の内國貿易の變遷發達を詳論すること容易ならざるものありといへども、暫らくその大勢を論すれば、海峽各港灣の海運の發達の爲に、門司、小倉、若松等の諸港と、阪神地方、その他の諸港との通商は直接取引となり、從來の仲介港たる下關港を經由するの必要なきに至り、下關港は漸次九州地方に對して問屋たるの地歩を持續するを得ざるに至れり。然れども、此の事、唯だ海峽に於ける諸港灣の關係を云爲するに止まり、海峽全體としての各地方との貿易は、經濟及び文化の發達の、大勢に伴ひ、ますますその進展を見るは勿論なり。而して海峽の内國貿易の將來を考察せんとするには、須らく、二個の、重要な運輸系統の變動を豫想せざる可らず。その一は海峽隧道にして、その二は、大分灣の發達なり。

海峽隧道の竣功は、本州と九州各地方との間に於ける物資の陸上運輸が、關門の仲介を省略するを以て、爲に、此の意味に於ては關門は單純なる大通過驛と化し去り、此の種の物資の積卸及び保管を減殺するに至るべきは、關門間の貨車航送フェリー船開始以來、今日に至るまでの傾向に徴しても、明瞭なり。然れども、海底隧道は、事實に於て、貨車航送よりも、遙かに便利なりといふに過ぎざるべきが故に、他日、その竣工

は、關門の内國貿易に、突發的に大打撃を與ふるものとは、速斷するを得ざるべし。大分港の將來に至つては、海峽としては注目に値するものあり。大分灣は、修築既に竣成し、海上には、阪神地方及び四國の要津に對して、定期航路を有し、陸上には、久大、豊肥及び日豊の三線、近き將來に於て、大分港に會合せんとするあり。此の鐵道三線路の完成は、西南九州を大分港に連絡し、大分港をして、東九州に於ける内國貿易の一大中心點たらしめんとするものなり。此の後、更に、國東鐵道の完成を見るに至らば、大分縣の國東半島と徳山港、または柳井津港との連絡航路も亦た豫期するを得べく、その實現の曉には、中國と東九州方面との運輸交通は、關門迂回に比して、時間と費用とを節約するところ頗る大なるべし。かくの如く、大分港の發達に本づく地方的物資移動の常徑の變動が、關門港灣の内國貿易に影響するところ少からざるべきは、疑無かるべし。

四 漁業貿易

下關港は商港にして、また一大漁港なり。漁業たるの點に於ては、關東の銚子港

と相對して、本邦の二大漁港なり。トロール船を始め、大小遠海漁船の根據を下關に置くもの多く、本州の出漁船の朝鮮海に於ける漁獲物は、悉く下關港に移入せらる。而して専らその運搬に従事する船舶にして、下關に入港するもの、年々三千有餘隻を算するの盛況にあり。かくの如く、下關港は、本邦西部に於ける漁獲物集散の一大市場にして、その販路は、南は臺灣より、北は遠く東京を超えて北上す、その販路の廣汎なると、價額の巨大なると、實に本邦第一の漁港といふべく、開港にして、此の大漁港を兼有するも亦無類なり。漁獲物中に於て、鮮魚は、その過半を占め、乾魚と鹹魚とは、これに次ぐ。漁場に、なほ開拓の餘地あると、及び、吾國の食糧政策との關係とに本づき、漁業貿易は、今後、一層の進展を見るに至るべし。

海運の關門海峽

一 鑛石船の若松港

關門海峽の兩岸に位する港灣は、其數少からずして、沿岸の屈曲に富みたる海峽地帯は中央の航路を挟みて、港津相列るの觀あり。海峽の港灣にして、外國航路を入るゝものに門司、下關、若松の三港あり。若松港は、鐵鑛、石炭、または硅砂の如き鑛石の輸送を目的とする特別の航路を主とするが故に、これを一般海運の關係より觀察するは、妥當にあらず。此には専ら、關門兩港の海運問題を説明すべし。

二 海運史の海峽

關門は臨港都市なり、その生命は港灣なり。臨港都市に於ける百般の施設は、直接間接に、港灣を中心とせざる可からず。港灣を生命とする關門の盛衰は、いふまでもなく、海運と貿易との消長に繋る。海運の問題は、また海峽の中心問題たるな

り。

關門海峽の海運は、三韓朝貢船の出入にその端を發するを以て、その沿革は極めて古し。然れども、此に、過去の史實を説くは、その目的とするところにあらず。

三 帆船の下關

關門二港は一衣帶水を隔つるのみにして事實に於ては、一個の港灣たりといへども、海運の發達より觀れば、全然、その趣を異にす。帆船時代の下關港が、頗る殷盛を極めたるは、千帆纔去千帆到、此は山陽小浪華の詩江湖に喧傳するに徴しても知るべし。帆船時代が一轉して、汽船時代に入り、今や、世界の海運は大型汽船の時代を現出するに及んで、下關港の繁榮は門司港に移るに至れり。然れども、小型船、瀬戸内海または山陰行の如きは、尙ほ下關港を起點もしくは終點とするものもあり。ひとり朝鮮通航船の出入に至つては、天下に冠たり。その中に、唯一の中型船を用ふる關釜連絡線は下關港を起點とするあり。下關港に於ける船舶の出入は尙ほ衰へず、但だ外國航路のみは港内に船影を留めずといへども、修繕入渠の爲には尙

ほ入港す。これを要するに、東洋交通網の中心點たる關門海峽の海運は、その大部分、門司港に屬し、下關港は朝鮮航路を獨占するものといふべし。

四 汽船の門司

門司港の繁盛は多くを語るを要せず。入港船舶の隻數が遙かに横濱港を凌駕し、神戸港の壘を摩すといふを以て、想像するに足るべし。そも、門司港の海運の發達は、明治廿二年の開港を以て始まる。開港初年に於ける關門兩港の外航船を對照するに、下關港が四百十二隻の多數を吞吐したるに拘らず、門司港には、未だ隻影すら認むるに至らざりし。則ち現今に於ける門司港の發達は、僅に最近三十年來の事に屬し、今後の發達も亦た期待するに足るものなくんばあらず。

門司港の貿易額が横濱港に比して甚しき遜色あるに拘らず、出入船舶の隻數に於て斯くの如き懸隔あるの理由は、第一に、門司港が船用炭港たるにあり。第二に、彼の二大港よりも、數多の航路を包容するにあり。苟くも帝國を基點とし、もしくは寄港地としつゝ、ある對外航路にして、門司に寄港せざるもの殆んど無しといふ

べし。唯だ内外各會社の北米航路と、日本郵船の歐洲復航とのみ未だ全く寄港せず。蓋し北米航路は、東洋に於ける海運界の回轉樞軸なり。門司港が、多數の航路を包容し、莫大なる出入船舶數を吞吐するにもかゝらず、未だ東洋の一大開港としての精彩に乏しき所以のものは、主として、未だ北米航路に接觸せざるが爲ならずんばあらざるべし。然れども、大勢の歸するところ、門司港に於ける北米航路と歐洲復航との寄港が、早晩、實現するに至るべきは、識者の疑はざるところにして、その時機もまた案外に早きやも知れず。

五 小型船の門司

海運に於ける門司港の現在及び將來を闡明するには、必らず先づ港灣としての門司を研究するを要す。門司港が適當なる巨船港たるべき理由を明かにするときは、則ち門司港の將來は斷言するに難からざるべし。

門司港が、巨船港たるべき事實は、從來、世間に知られず、往々にして、斯道の専門家にすら諒解せられざりし爲め、世上に、門司港の聲價を誤認せられたるやの憾なき

にあらず。これ門司港が、昔、微々たる一漁村にして開港以來、僅に三十年の歴史を有するに過ぎざると、その一には、門司港が、未だ、適當なる宣傳を力めざりしとに歸せざるべからず。門司港が、帝國の西部に於ける代表港にして、而して、東洋交通網の中心點たるべきは、その使命にして、實際に於て、門司港が、その使命を完くするに、毫も支障なきにも拘らず、未だ巨船港たるの事實を現出するに至らざる所以のものは、門司港の真相が、未だ天下に熟知せられざりしに歸因せずんばならず。

現在に於ける門司港は、船舶の入港隻數に於て、遙に横濱港を凌駕し、その入港噸數は却つて及ばず。最近の統計に徴するに、入港船の平均噸數三千噸未滿にして、これを横濱の五千五百噸、長崎の四千九百噸、神戸の四千二百噸に比すれば、著しき懸隔あるを免れず。かくの如き現象を呈する所以は、北米航路が、全く寄港せざるの關係に本づく。加之、歐洲航路の一萬噸級の船舶すら、最近に至るまで、距離と時間とを犠牲にして、長崎に寄港し、門司には、寄港せざりしなり。

六 巨船の門司

郵船の歐洲航路に一萬噸級の就航を見たるは、大正二年に於ける諏訪丸級の配船を以て、その嚆矢とし、それを門司に寄港せしめ得べきや、否やに關しては、議論紛起し、遂に、これが實行を見るに至らずして、歐洲航路の巨船は全く長崎寄港に決定したるなり。當時、長崎説の決定に就いては、世間、種々の流説なきにあらず。或者は、船用炭の廉價なるに因るとし、或者は、これを以て長崎人の運動に歸し、或は、門司が新開地にして、殺風景なるに反し、長崎が西海の歡樂郷なるが爲に、船員の反對に依るなど、餘りに穿ちたる説を爲すものもありしが、これ等の諸説は、或は、半面の眞理を傳ふるものあるやも知れざれども、此の際、門司寄港説の敗れたるは、畢竟、一には、門司港の自然的の缺點と、二には、本邦海員の技術未熟なりしに由らずんばあらず。

卒直に言へば、門司港は、天然の良港にはあらず。然れども、現代の海運に於ては、天然の條件は、港灣の價値、勢力を定むる所以の第一條件に非ず。人爲を以て天然を制するは、現代の文明なり。港灣の天然の條件を修正改良するは、今日の工事にては、困難にあらず。港灣に貴ぶところは、その天然の條件よりも、經濟上の地位

如何にあり、故に、開港場としての評價は、専ら交通上、及び經濟上に於ける國際的關係に、優勢なる地位を占むるや否やに依つて決定するものとす。此の意味に於て、門司港は、關門海峽に據り、實に、西部日本に於て、最も優越なる地位を占むるものにして、此の地位及び特權は、他に、これに競争するを得べきものなし。門司港は、西部日本に於て、大開港場たるの第一條件を享有せる唯一の港なり。若し、門司港の天然を語れば、早瀬瀬戸の潮流は、大潮時の西流には七ノットを算し、殆んど鳴門海峽の急潮に亞ぎ、しかも、それとは趣を異にするものあり。その樞要なる港域にも、龍大なる門司洲の横はれるあり、航路に當りて、岩礁の起伏するものなきにあらず。豊太閣の乗船の難破したる與次兵衛瀬は、その最も著明なるものなり。航路と泊地と、ともに水深不足にして、大なる吃水を有する船舶を容るるに足らず。凡そ如上の障害物を一掃し、航路と泊地とをして、一定の水深を保たしむるの計畫は、則ち門司港をして、人爲の良港灣たらしめ、以て、其の使命を全くせしむる所以にして、此に於てか、關門海峽の改良工事は起れり。改良工事は、明治四十三年、吾が政府が、十年計畫を以て著手したるも、前記の諏訪丸の就航のときは、尙ほ事業の初期に屬し、

未だ豫程の進捗を見るに至らず、一萬噸級の船舶を門司に寄港せしむるは、或は冒險の虞なきにあらざりしやも知れず。然れども、これに依つて、直ちに門司港を中型船港と速断し去り、その甚しきに至つては、近時の巨船主義は門司港の致命傷たるべしなどと結論するものありしなどは、海峡改良工事を無視したる輕卒の短見なりといふの外なし。

事實は、世の短見者流に頓著せず、海峡改良工事は著々として進捗し、幾多の岩礁は全く撤去せられ、門司洲も除去せられて、頓に廣大なる泊地を加へ得たり。航路と錨地とは、三十尺の水深に竣業せられたり。況んやその後、門司港修築の新計畫に於て、岩壁の水深を、更に、三十三尺と決定したる爲め航路も、これに伴ふべき計畫を立てるに至り、人爲は、略ぼ天然を制して、毫も、巨船の出入に支障あることなく、その面目を一新したる門司港を現出するに至れり。勿論三十三尺の水深は、近代の世界的大港灣の施設といふには足らず。現在に於ける海峡改良工事は、蘇士海峡の水深と比敵するに過ぎずして、蘇士海峡の起工は今より見れば、既に海運の舊世界に屬す。宜しく、近時の巴奈馬海峡を以て理想的の標準とせざる可らず。關門海

峡の水深が、巴奈馬海峡の標準に到達するの日は尙ほ遠く、併せて、國運の進展に待たざる可からず。門司港に於ける潮位の干満の差は常時に於て、九尺なるか故に、干潮時の三十三尺は、則ち満潮時に於て四十二尺を算すべく、現時に於ては、巨船の通航に支障あることなし。

かくの如く大改造を加へられたる門司港が、最近に、日本郵船、一萬噸級の新造船の寄港地と決定せられたるは、吾が海運界の注目を惹ける一英斷なりといへども、また以て當然の成行に歸著したるものといふを妨げず。その經緯を要説せんに蓋し、近年一萬噸級の外國船は、門司港に出入するに、その態度、易々として何等の危懼を感ぜざりしといへども、日本の船舶は、依然として、これを冒險視するの風あり。局外者より見れば、外國人に較べて、日本の海技の未熟なるを疑はしむるものなきにあらず。かくして因襲的偏見の勢力は、海員のみならず、延いて世人に及ぼし、此の天與の經濟的港灣の利用を閑却したること久しきに及べり。歐洲大戰後、航路整備の必要あり、日本郵船が一萬噸級の、タービン式巨船、箱根、榛名、箱崎の三艘を新造し、これを歐洲航路に配船するの計畫あり、就航に先だち、その寄港地に關し、往年、

諏訪丸のときの如く、長崎、門司二港の選擇說繰返され、ギヤードタービンに早輻の如き急潮には操縦の一層困難を覺ゆといふ、有力なる門司反對說さへありしが、結果は大勢に順應して終に門司寄港説を實現するに至れるなり。時は、大正十年十二月二日その第一船たる箱根丸は、船長關根豐作氏の操縦の下に、易々として門司に入港し、翌三日、海峽兩岸の歡呼の裡に易々として出港し、歐洲に向へり。此に於て、門司港に對する十年の謎は解かれ、日本の海技に對する疑雲は一掃せられ、爾來榛名、箱崎の姉妹船は言ふに及ばず、諏訪、伏見、香取、鹿島の如き在來の巨船も、悉く長崎寄港を廢し、門司寄港に變更せられ、中型船の門司港は一躍して大型船の門司港たるに至れり。大型船の門司港が、北米航路の巨船を迎ふるを得るも、亦た遠きにあらざるべく、かくして、天與の經濟的港灣たる門司港が、その使命を全くするの日は來るべし。

回顧すれば、歐洲航路の巨船、門司寄港問題は、その當時に於て、聊か地方化せられたるやの嫌なからず、これ吾等の遺憾とするところなり。抑々この問題は、海運に於ける關門海峽が世界的の大道たり得るや、否やを解決するにあり。次には、日本海技の發達が、外國に比して、果して遜色なきや、否やを試練するの意味も、これに伴ふべし。固より日本の海運發達の歴史に特筆すべき一大事實にして、長崎、門司の榮枯、盛衰を云爲する如き些々たる問題にあらず。

七 通過港の門司

海運の關係より見たる門司港は通過港なり。換言すれば、中間港にして、起點港にもあらず、終端港にもあらず、譬へば、特急車の數分間停車する重要な一大停車場の如し。如何なる航路も、門司港を基點とするものなく、隨つて、碇泊時間も亦比較的短かし。基點港にあらざるが故に、船主の港にもあらず。街頭に櫛比する大小船會社の店舗は、悉く支店にあらざれば、代理店なり。船主として擧ぐべきは、僅に中野金次郎氏の門司商船會社あるのみなり。既に、船主の港にあらざるを以て、隨つて門司港は船腹の市場にもあらず。備船契約は神戸、または横濱に於て行はれ、門司に於て行はるゝ場合は少し。然れども門司港は實際に於て、本邦海運界に於ける標準運賃の基點たり。門司、横濱間に於ける石炭一噸の運賃は、則ち吾が

海運界のバロメーターにして、海運界にこれを「門司濱」と稱す。「門司濱」の騰貴は海運界の好況を意味し、その下落は不況を意味す。船腹の市場に非ずして、標準運賃の基點たるの事實は、一見、奇異の感を起さしむべしといへども、此の事實に經濟港としての門司港が海運上及び通商上、如何に有力なる地位を占むるかを現示するものならずんばならず。門司港が西部日本の代表港にして、東洋交通網の中心港たるが故なり。則ち標準運賃の基點たるの一事は、關門海峽を闡明するに於て特筆すべき事項たるべし。

然れども門司港が從來、中間港たるは、經濟港として、重要な地位を占むるに拘らず、門司港の名が精彩を發せざる所以の、一要因なるべし。門司港をして基點港たらしむべしとの説は、大正八年中、日支連絡問題の勃發せしとき、初めて高唱せられたり。所謂日支連絡問題といふは、支那の上海と、帝國の某地點との間に、高速度を有する新式の定期船を頻繁に運航し、日支の交通、連絡を、一層、緊密ならしむべしとするにあり。而して帝國の基點港を、門司、長崎のいづれに定むべきかに關し、朝野の間に論議されしが、政府の方針は、最初より長崎に傾くの風ありて、終に、長崎に

歸著したりといへども、日支連絡の基點港としての問題は、未だこれに依つて最後の解決を告げたりと爲す可からずして、世論なほ未決の裡に彷徨するものあり。此に當時の論争の要領を擧げて、以て日支連絡の基點港の研究に資し、併せて門司港の地位を闡明するの一端となすべし。此の問題は、日支の經濟關係を、ますます密接ならしむる所以に立脚し、國家的の見地より、公平に連絡起點の適否を論斷するを要す。これをして地方的色彩を帯びしむ可からざるは、言ふまでもなし。

八 日支連絡基點としての門司港

(一) 我邦、對支貿易の中心地は、今日なほ依然として阪神地方にあり。長崎港の背域地方は、日支連絡の最大買客には非ず。故に長崎港は、吾國より上海に至る最短距離の地點にあるは疑なしといへども、彼我の經濟中心を、速かに連絡せしむる目的よりいへば、阪神以東及び關門地方を鐵路を以て門司港に連絡し、門司港を日支連絡の基點とするときは、門司、上海間は五百五十哩にして、長崎、上海間の航路四百六十五哩、長崎、門司間の鐵路百六十六哩、合計六百三十一哩なるに比して、殆んど

八十一哩を短縮すべく、汽車、汽船を合算すれば、門司港が經濟上、日支連絡の最短距離たることを知るべし。近年に於ける各地方の對支貿易の統計に徴するに、阪神地方は最も優越にして、關門地方、これに次ぐ。若し阪神地方が對支貿易の最大買客、たるといふを以て、日支連絡の起點と假定するときは、阪神、上海間の總距離約八百哩の中、瀬戸内海の二百四五十哩は、往復頻繁にして、且つ速力に於て、優越せる汽車と平行するの缺點あり。最短距離の長崎は、經濟關係上の意義を失ふ。結局兩者の中間に位して、而かも兩者の要件を兼備せる門司港を以て有利とするに歸著すべし。殊に、近來の門司港は、北九州の一大工業圏を包容して、それ自身の經濟力を頗る甚大を加へ來り、阪神地方の貨物にして、鐵路、下關に蟻集するものも、ますます増加しつつあるの現状にあるに於てをや。

(二) 旅客、殊に東洋人は海路よりも陸路を好むの傾向あるより見れば、短距離の海路を有する長崎港を有利とすべきに似たり。殊に、上海地方より肥前の溫泉岳に來遊するの外國旅客も亦た少からざるに於てをや。然れども、日支連絡の本意は、經濟關係に立脚して往復する旅客を以て本位とせざる可からず。

(三) 長崎港は、古來、本邦有數の貿易港にして、長崎の名は夙に支那人の耳に熟せり。此の點は、長崎港の特色にして、またその唯一の強味たり。此の點を利用するは、日支の經濟關係を密接ならしむるに最も有利なるが如し。然れども、これを實際に徴するに、長崎と支那との交通は、今なほ頻繁なるにも拘らず、その對支貿易は頗る貧弱なるを免かれずして、關門港の對支貿易に比較すれば、僅に、その十分の一に過ぎざるの狀態にあり。これを以て長崎の名が必ずしも經濟的に有効ならざるを見るべし。然らざれば、長崎港は從來其の長所を發揮して、その對支貿易は、今日、既に、門司港の對敵にあらざるほどの盛況を呈せざる可からざる道理なり。

(四) 門司港の背域は、長崎に比して優越なり。單に九州地方のみに就て見るも、鹿兒島より鳥栖を経て門司に至る鐵道幹線の沿道が、經濟、交通の關係上、從來、門司港の背域たるの事實あり。南九州より北上し來る者、鳥栖の分岐點に立ちて見れば、長崎に行くよりも門司に直通するを以て三十一哩の近距離にあり。日豐線の完成を見るの曉、門司と南九州との關係は、一層、緊密を加ふべきや明かなり。九州のみに於て既に此の如し。況んや關門海峽の經濟上の背域は、九州のみに限局せ

ずして、防長二州及び四國に跨がり、遠く滿鮮地方に及ぶに於てをや。

(五) 近年に於ける關門兩港と長崎港とより支那に往復したる旅客員數の統計に徴すれば長崎は關門の半數に過ぎず。此の數は、直ちにこれを以つて上海往復の旅客と斷定するを得ざるも、また以て對支關係の大勢を卜すべし。且つ關門よりする支那往復の旅客は、漸次、その員數を増加するに、長崎は却つて減退するの事實を示せるをや。

(六) 最後に、東洋交通網の見地より大觀するに、關門海峽は、本州と九州とを接続するの要地たるのみならず、下關港は、滿鮮方面との連絡を有し、門司港は、また更に大連、青島及び浦汐方面との連絡を有す。就中關釜連絡線は、その最も著るしきものとす。即ち關釜連絡の起點たる關門海峽をして、若し、日支連絡の起點たらしめば、極東に於ける交通網は、これが爲に、最も適當なる中心點を得たるものといふべし。蓋し、これに依りて、滿洲及び浦汐方面に於て、西比利亞鐵道と連絡し、上海に於ては南洋印度より更に濠洲及び歐洲方面に連絡するを得べく、かくの如くして、極東交通網の完成は、やがて東半球に於ける世界的交通網の中樞たるに至るべし。

所謂日支連絡航路に限りて長崎港を基點となすは、國際交通の常徑と離れて、孤立せしむるものなり。

關門海峽及び北九州の工業の將來

一 海峽及び北九州の工業の發達(上)

海峽の南北に跨り、彦島及び南山口縣の海岸一部と、北九州の一帶を包含せる、烟突の林立せる地帯は、則ち海峽の工業圏にして、北九州の工業を以て、その代表的とす。

現に、吾邦の顯著なる工業圏の一たる、この地帯は、下關が中世以來、商業地として知られたると、小倉及び長府が、封建都市を形造りたるとの外は、概ね寂寥たる海濱のみにして、村落の點在したるに過ぎず。維新後明治年間に至りても、鹽田、漁村にあらざれば、農耕の地にして、更に、工業の見るべきものあらざりし。北九州の興隆は、専ら石炭に依ること、恰かも、越後の石油に於けるが如きものあり。燃ゆる石として奇蹟視せられたる時代は、忽ち一場の夢となり、早くも實用の時代來りしといへども、海峽の港灣は唯だ、これを横濱、神戸等、遠隔の地に輸送するの門戸たるに止

まりしが、その後、豊富なる石炭を利用して、以て、自から工業を經營するに至り、此の地帯をして、石炭の輸出港たると同時に、石炭を利用する工業地たらしめたり。

關門海峽に於ける大工業は、海陸交通の漸く整備せんとする明治二十六年に、淺野總一郎氏の創設したる淺野セメント工場を以て、その嚆矢とす、今日、青山を後にし、碧海を前にし、畫ける如き人烟稠密なる門司の市街の殷盛なる一部に、大煙突を林立せしめて、渦巻く白煙を立ち騰らせつゝ、恰も都市の中央に、活火山を据えたらんよりの奇觀を呈しつゝあるものは、則ち此のセメント工場なり。三十年前、門司が初めて開港場となり、船舶の出入を見、九州鐵道は、門司を起點として、既に一部の開通を見るあり。海陸の運輸、交通の便、漸く興らんとす。此の時に際し、石炭と石灰岩と、粘土との産地たる北九州に於て、地を門司の白木崎に相し、セメント工場を創設したるは、經濟の自然に立脚したるものにして、何等の驚くべきものなしといへども、未だ門司港の將來の發達を豫想し易からざりし時に於て、此の地に、大工業を起したるは、まさに先見たるを失はず。當時、此の地方、絶えて人家なく、蘆荻茫茫たる海岸に、セメント工場が聳ゆるのみなりし。セメントに次ぎ、種々の工場北

九州の海岸に興れり。かくの如く、北九州の工業は、時運に合致し、その開闢以來、非常の勢を以て進み、日清、日露の二大戦役を経るごとに、その發達は、一時代を劃するに至り、歐州大戦争に際會しては、顯著なる躍進を遂げたるものにして、今や、東部の京濱地方、中央の阪神地方に對し、西部の北九州地方の名稱を以て吾邦の三大工業地帯として、誇稱するに至れり。北九州工業の發達の大系は此の如し。

近代の工業の特色は國際的なるに在り、故に、前代の工業の如く、一地方の特産に固定するものにあらず。原料もしくは製品の移動に便利なる地に、工業の集團するに至るは、その大勢なり。されば、京濱地方の工業は、横濱港に由りて發達し、阪神地方の工業は、神戸港に由りて發達したるものにして、それと同じく北九州の工業もまた海峽港灣に由りて發達したるなり。然り、而して、北九州と阪神地方との工業の發達を對照するときは、大勢に於て、重要な同異の點あるを認むべし。第一には、港灣の背域に發達したる工業といふ點に於ては、その形も同じくし、第二に、原料を海外に仰ぐ點に於ては、その揆を一にすといへども、全く、工業の性質を異にするものあり。阪神地方の工業は、市場工業にして、販路を内地に求め、以て、その存立

を完くすることを得べし。北九州の工業はその趣を異にし、則ち販路を海外に開拓して、以て存立の意義を完くするを期す。何となれば、大阪は、本邦商業の大中心にして、内地消費の爲に取扱はるべき工業品は、一地方の特殊なる産物を除く外、如何なる種類のものといへども、大阪の市場に集注せざるはなく、もしくは、大阪の市場を標準として取引されざるはなし。故に、内地消費品の生産を目的とする場合に於ては、阪神の工業は、確乎不拔の地位を占む。北九州の工業は、此の如き大市場を有する能はざるなり。蓋し、近代工業界の大勢に見るに、吾國の工業は西漸す。北九州の工業は、本來、北九州に固有のものにはあらず。京濱もしくは、阪神地方の資本が燃料炭の産地に接近して、その企業地を相するに至れるものにして、則ち北九州の工業は、京濱もしくは、阪神地方の工業の一部が、西漸し來りたるものといふべし。而して此の西漸し來りたる工業が、北九州に、その基礎を置くに至れる所以は、必ずしも燃料炭の産地なりといふのみにあらず、その他に幾多の有力なる理由の存するなくんばあらず。第一、海外の原料産地と接壤すること、第二、海外の市場と接近すること、第三、海峽を中心點とする東洋の海陸交通網の發達が、企業地と、原

料産地と、市場との三點の連絡を容易ならしめたること等は、その重要なものなりとす。試に、滿洲の原料と、筑豊の石炭とを大阪の工場に齎らし、その製品を上海に送るものと假定せよ。これを北九州の工業に比較するに、その原料、燃料及び製品の三者ともに、各、阪神地方と海峽との航路、約二百五十哩の運賃と時間とを、無意味に消費することゝなるべし。阪神地方の資本及び工業の一部が、北九州に向つて、西漸する所以、此に存す。蓋し、吾國の如き、内地市場の狹隘なる經濟界に於て、工業立國の大策を行はんとせば、須らく海外の市場、及び原料の産地に接近し、而してそれ自身に燃料の産地たる天恵を享有せる海峽北九州の港灣の背域に於て、ますます工業の發達を期するを以て、理想とせざる可からざるは、自明の理なり。今や、工業中心が、西漸の趨勢を示しつゝあるは、幾分か、この理想に接近するの傾向を有するに至れるものとすべく、また以て、快心事となすべきなり。

二 海峽及び北九州の工業の發達(下)

吾邦の工業中心の西漸の趨勢が、北九州の工業の發達を促がせる事實は、既に論

述するところの如し。翻つて、工業中心の移動に於ける世界の大勢を見るに、その初め、原料産地に起りたる工業が、中ごろは製品の市場に移り、次に、近來に至つては、更に、原料産地に復歸せんとするの傾向を示しつつあり。何んとなれば、粗大にして、重荷なる原料を遠距離に輸送するは、經濟の自然に合せざるものあるが故なり。此の大勢に立脚して、北九州の工業の將來を考察し、その基礎の強弱を審判するの必要あり。憶ふに、北九州は、原料の産地にあらず、製品の市場にもあらず、唯だ燃料炭の供給に便利なるのみといふに止まるときは、譬へば、炭水の補給の爲に、中間驛に停車したる汽車の如くなるべく、その繁榮は、工業西漸の途中に於ける一時的の現象にして、大勢は更に、製品の市場たる支那大陸に向つて、西漸することなきや。況んや北九州より更に西漸の歩を進むるは、則ち海外の原料産地にも近づく所なるに於てをや。

輒近に於ける支那工業の發達は、本邦の工業の全體に對する一大脅威たらずんばあらず。そのうち、紡績業は、その最も顯著なるものなり。最近支那の紡績工廠は、その數一百を超え、計畫鍾數三百三十萬を算し、織機一萬四千臺と稱せらる。そ

の能率より見れば、支那國內の全需要の五割を自給し得るに至るべし。紡績の外、鐵工業の發達の顯著なるは言を俟たず。製糖に至つては、本邦の製糖業者すら、窃に、地を彼國にトして、創業の時機を觀望しつつあるにあらずや。支那と接近せる北九州の工業が、かくの如き形勢の下に、いかに多く、その影響を受けるやは、自から察知するに餘あるべし。則ち支那の工業の發達の趨勢に關し、最も緊切に痛痒を感じ、またつねに、その觀察を怠る可からざるものは、北九州にあらずや。抑々支那工業の發達は、支那人の力に依るもの少く、多くは外國人の企業に屬す。外國人の投資と經營となくんば支那工業は、到底、今日までに見るべきものはなかりしならん。而して支那人をして、外國人の投資を認めしむるに至れるは、實に、明治二十八年、日清戰役の時、下關に於て締結されたる下關條約に於てし、支那國內に、外國人の工業經營を許したるに由る。此の時支那大陸に於ける工業の門戸は、始めて開放されたるなり。爾來、日本人を始め英、米、獨各國の企業家、先を争うて上海に、紡績工場を新設し、漸次、各開市場に於ける各種の工業に及ぼしたるの觀あり。支那工業の發達の機動は、下關條約に淵源すといふべし。下關條約に出發したる支那工業の發

達が劈頭第一に、關門海峽に對する一大脅威となれるは、下關條約の光明の反射ともいふべきものなるべし。對岸大陸の形勢、かくの如く、その工業が駸々として進んで己まざれば、北九州の工業は、西漸の歩を進めて、大陸に向ふの外、途なかるべし。

然れども、日支に國境の存する限り、支那の政情が、永久の安定を保障せざる限り、本邦工業の渡海、西漸は、一個の理想論たるに止まるべし。

三 北九州の工業とその動力

北九州の工業に對しては、往々、動力の衰亡に本づく悲觀説を唱うる者なきにあらず。則ち、筑豊の石炭に倚賴して起りたる北九州の工業は、炭田の滅盡といふも、その基礎を失ふべしといふにあり。然れども、かくの如きは、眞に杞憂たるに過ぎざるべし。炭田の命脈に關しては、頗る前途の短命説を唱ふる者あれども、固より未だ確定の事實といふ可らず。且つ石炭の命脈、略ぼ豫測し得べきものありとするも、それまでの間に、石炭に代はるべき新動力の發達するものあるべし。炭脈悲

觀論者は、單に工業とのみならず、海運、貿易、その他、百般の經濟現象を、悉く筑豊炭田の命脈に繋からしめて、その將來を悲觀するものにして、その議論の根據を學術的研究に置くものにあらず。いはば一個の俗説たるに過ぎず。

現今の石炭問題は、炭質と炭價との問題にして、命脈の問題にあらず。北九州の工業は、筑豊の燃料炭に倚賴して起りたりといへども、既に、此に、その基礎を得たる工業は、必ずしも、何時までも筑豊の炭田を、その基礎と爲すものと斷ずることあらば、大なる誤なるべし。對岸の支那大陸は、石炭に於ける世界的寶庫にして、海峽との距離、遠からず。若松港が、毎年二十萬噸の支那炭を輸入し、當初、筑豊石炭の輸出港として、開かれたる門司港が、近年に至りて、支那炭の輸入港としても、顯著なる數字を示すに至れるものは、則ち這般の消息を語るものにあらずや。支那炭の輸入は、筑豊炭の減退を意味するものにあらずして、炭質と炭價との關係より、かくの如き現象を呈するに至れるなり。

現在に於ても既に、工業上の重要なる動力としては、石炭の外に電力あり。その外に、鑛油あり、酒精もまた動力としての研究の餘地あり。されば將來の動力問題

は、必ずしも石炭の命脈如何に執着するを要せず。試に見よ、門司港はその背域に、一も鑛油の産地を有せざるに、事實に於て、鑛油の一大市場たり。これを詳言すれば、内國産鑛油の輸出に於ては、本邦の最大港たり。外國産鑛油の輸出入に於ても、また、極東交通網の發達に伴ひ、その中心點たる海峽の地位を利用して、顯著なる地步を占めつゝあるなり。海峽及び北九州は、既に、潤澤なる鑛油市場たり。また、その背域に、豊富なる水電を有す。九州の地、山岳急峻にして、水量と水勢と、ともに、電力の水源に適する河川尠からず。球磨川、大野川、筑後川、大分川、縁川、黒川、川上川等は、その著名なるものとす。これ等の河川は、裕に、三四十萬馬力の發電を爲し得べしといふ。筑後川は世に筑紫次郎と稱する大川にして、且つその急流たるも、また人口に膾炙す。球磨川は、日本の三急流の一と稱せられ、その水量も亦た多し。大野川には、九州のナイヤガラと稱する鎮田の大瀑布あり。瀑布の傍に、既に九州水電の發電所あり。その餘、電力の水源としての九州全體に於ける河川、詳説するを要せず。およそこれ等の電源地は、九州の各地に散在すといへども、送電幹線に依り、これを北九州に導いて、大なる工業動力となすは、相當の費力は之を要すべし。

工業としては、決して困難なるにあらず。石炭の外、優勢なる動力の背景を有すること此の如し。されば北九州の動力問題を、筑豊の炭田のみ局限するは、眼界餘りに狭し。北九州の實勢に通ぜざるの議論といふべし。

電力を動力とする上に於ては、北九州に於ける電力料金が、阪神地方に比して稍高價なるは、その不利とするところなり。燃料炭の豊富なる北九州に於て、此の事あるは、奇異の現象の如くなれども、自から、その理由なきにあらず。阪神地方は、大都市にして、各種の工場も多く近接し、送電その他の設備が著るしく低額なるに反し、北九州は、その趣を異にするものあり。これ、其一なり。次に阪神地方は、本邦經濟の中心にして、各種の企業錯綜し、電力の供給者は、同時に、他の工業の經營者として電力の需要者たるの實情あるを以て、他の企業に於て利益を多からしむるを得ば、電力に於ける薄利と相殺するを得べきが故に、電力の料金、自から低廉なれども、北九州の地方に於ては、電力の供給者と需要とは、截然たる分野ありて、兩者錯綜することなく、電力の供給者は、これを以て、直接の利潤を擧ぐるの必要あり。此の二の理由あるが故に、北九州の電力料金は、自から低價なるを得ず。北九州の電力に

就いては、研究の餘地を存するもの尙ほ少からざるべし。

四 工業地としての北九州

帝國の經濟上に於ける北九州の地位、及び工業地帯として興隆せる所以は、既に論辯するところに依つて明らかなり。然れども、その工業地としての適否に關しては、尙ほ多少の異論なき能はず。用水の潤澤ならざると労働者の供給の十分ならざるものあるとは、異論者の指摘する重要な二點なるべし。

北九州の工業地帯は、海峽に沿ひ、固より深山高峰なく、隨つて、大森林なく、大河川なく、唯一の遠賀川あるのみなれども、一方に偏在し、工業地帯の全體に對しては、豊富なる水源と稱すべきものなし。然れども附近の地帯に、尙ほ幾多の利用し得べき水源の存するなくんばならず。北九州には、現在に於て水道の設備、未だ十分ならず。水道設備を擴張するに於ては、工業用水の供給に苦しまざるを得べし。次に、労働者の供給については、説明を要するものあり。北九州地帯の背面は、豊前の田川郡、筑前の遠賀郡、鞍手郡、等の炭坑地にして、廣大なる農業地を包擁せず。され

ば工業地帯に近接せる背域より、直ちに十分なる労働者の供給を得るは、困難なる事情なきにあらずといへども、北九州は、九州を南北に貫通する鐵道幹線の要衝に當れるが故に、遠くは、鹿兒島、熊本等の地方より労働者を招致することも、必ずしも困難にあらず。然れどもこれを阪神地方に比すれば、人烟の疎密も同一の論にあらず。彼にありては一呼して、容易に、多數の労働者を應募せしむるを得るが如くならず。且つ、假令、その員數を充たし得るとするも、能率の高き職工の多くを保留し、若くは精練なる労働者の多くを得ること容易ならざるの不便なきにあらずといへども、此の點は、北九州の工業が開創以來、日なほ淺きが爲に、自然に免かれ難き缺點にして、將來に、工業地帯の發達するに伴ひ、これを補足するを得るの見込あり、且つ、精密なる訓練を要せざる勞役に服せしむるには、鮮人労働者の雇傭に、最も便利なるの地位に在り。如上、説明するところに由つて見れば、労働者の供給問題も亦た工業地としての北九州の適否を決する所以にはあらず。

北九州の工業地帯に於ける勞力問題は、労働者の供給の困難なるの點にあらずして、寧ろ、勞力を維持する物資が、附近に廣大なる農業地を有せざるに起因して、比

較的高價なるの點にあるべし。

北九州の工業に對する現下の缺陷は、必ずしも用水と労働者との問題にあらず。原料の船卸後、その陸揚に際し、及び製品の船積に際し、ともに多額の荷役費を要するの點にあるべし。原料産地と市場とに對する、距離と時間とに關して、海峡地帯の特有なる地理上の長所は、此の缺陷の爲に相殺せられて、これを工業の上に發揮するを得ざるに至るの遺憾あり。然れども、この缺陷は、現在に於ける港灣修築の未完成に依るものにして、港灣修築の完成する曉に於ては、裕に、この缺陷を補正するを得べし。

交通及び經濟の關係より見たる海峡の發達

一 海峡の創造

上代に於ける海峡交通の事實は、邈然として窮む可からずといへども、その東西交通の要衝に當りしは國史に現はれたる傳説に徴して疑なきものあり。

海峡の成立、及び、その交通の創始は、放誕にして痛快なる傳説を以て始まる。長門風土記には、山陰道の龍の中に、赤目龍とて、眼の赤き魚龍あり。大龍王、赤目龍を山陽道に使に遣はすことあり。然るに、これより奥の國を廻れば、海路遙なる故に、國の中を蹴破りて水を通し、扱こそ通りけり。故に、その地を赤目國と號ぶ。それより彼地、船着となり、能間と定め、赤間津と號ぶ。赤間關と呼ぶ所これなりと。また林羅山の本朝地理志略には、異説を擧げていはく、赤間關、一に赤目關といふ。赤目は鯛の名なり。古、大鯛魚ありて透過す。故に名づく。或は龍となし、或は魚となすといへども、畢竟海峡の成立を、絶大なる超人的の威力に歸し、最初の交通

者を、その威力者となすに至つては則ち同じ。赤間關の名稱の由來を説明して、赤女多きが故に名づくといひ、或は、赤馬は舟舸の異名にして、赤間關は猶ほ舟關といふ如しといひ、或は、赤間は則ち阿伎摩にして、阿伎は、速戸の海門、兩山の間の開たる地なれば阿伎といふ。大稜詞に、鹽乃八百會爾坐速開津比咩止云神云々とある開は阿伎にして水門の義なり、此の御神の名の速は、水勢の速を意味す。書紀に、水門の神等號速秋津日神とあり。これに由つて見れば赤間は則ち海峽をいふものなりとし、諸説紛々たるものありといへども、赤間關を以て海峽の義なりとするの説、眞に近かるべし。

赤間關の名が古書に散見するものは、舊事本紀、饒速日命天降の條に赤間物部あり。大同類聚方に、赤間稻置あり。日本地理志料にも、僧行基の日本國圖に赤間關を載すといひ、その既に、若干の住民を有し、港津の萌芽を胚胎せるに至つては、由來、極めて古しといふべし。

長門の古名を穴門といふ。海峽の成立を以て、人爲に歸せしむるの諸説は、悉く、此の穴門の二字に關聯せざるはなし。今川貞世の道行ぶりの一書に、さても穴門

の豊浦の都と申侍る事は、今の赤間の關と、門司の關とのあはひは、山のひとつにて、その中にわづかに汐のみち干の道ばかり、穴のようにて侍るに、その岸の東西に人家しげかりけり、あなとゝは、さていふなりけりといへるは、海峽に於ける古傳説を聞いて記せるものなるべく、海峽人爲説の最も古きものなれども、實は、海峽に、古來、人爲説を傳へたるを想見するに足るべし。その中に、東西の兩岸に人家多かりしように記せるは、古傳説と、眼前の光景とを混合したるものにして、事實に當らず。僧宗祇の名所方角抄には、赤間關、門司關、いにしへは、五百壇の浦とて、長門路に纏きて、ひとつなり。皇后、異國に渡海以來、海ながれ通るなりといひ、人爲の所由を説明して、神功皇后、征韓役に際會しての事なりといふ。宗祇も亦た、海峽を經過したることあれば、海峽成立の時を、神功征韓の際に歸せしむるは、貞世と同じく、郷人の傳説を聞き傳へたるものかとも思はる。然れども海峽の古傳説の大半、神功皇后に附會す、必ずしも、海峽の成立問題のみならず。貞世も、宗祇も、海峽の成立を神功皇后の時とするのみにして、神工、人爲、いづれに屬するや、聊か曖昧なるものなきにあらず。穴戸の山引分れて早鞆の瀬戸となり、この山、さながら西の海中に退きて

彦島となれりとするは、神工なるが如しといへども、時、恰も、神功の征韓に際して、一夜、忽ち、此の神工ありとするは、神意と、叡慮と、自から默契するものあるを想像せしむるの餘地あり。此の漠然として適確を缺くの點に、幾多の疑問は結びつけられ、遂に海峽掘鑿説を生ずるに至れるものと見るを得べし。

穴門の山西に開いて成せる島を、貞世は、單に島とのみいひしを見れば、眼前に蒼々たる彦島を指せしや、疑なし。平田篤胤は、それを以て巖流島なりとせるは、餘りに巧に過ぎ、臆説の甚だしきものなり。

海峽人爲説を主張する者は、日韓上古史の裏面の一書なり。著者、西川玉壺氏は、豊府志略の記事、府中長府二の宮の沖の潮引際に、二の宮の三の華表あり、それより早輶の明神まで、海中に五百壇の石階あり、故に今に至るまで、その上を壇の浦といへり。また壇の上ともいへりといふを引きて、早輶の水道の海底に五百壇の工事ありしを證するものとし、今や、壇の浦と、早輶崎との間の海底には、急潮の爲に洗ひ去られて、石階の痕跡だも見ずといへども、和布刈神社の境内には、その基礎と認めらるゝ神塹鬼鑿的工事の一部分、なほ存し、西面して、蓋然、海底より聳立せりとい

ひ、海峽は人爲に由りて掘鑿されたるものなりとして、神功皇后、征韓の際に、工事を企畫されたるものなることを主張せり。而して、その工事計畫は、海峽の東口外より著手されたるものなりとして、干珠、滿珠の二島を、豊浦、二の宮の社傳に、如意珠の所變なりといへるを引き、此の二小島に人工の意義ある古傳説なりとせり。日本紀に此の時の事を記して、秋七月、辛亥朔、乙卯、皇后泊豊浦津、是日、皇后得如意珠於海中、九月興宮室于穴門、而居之、是謂豊浦宮とあるは、皇后、豊浦宮にましくして、工事を董督し玉へるものにして、如意珠を得玉へるの記事は、則ち起工式の意味するものなりとし、豊浦の朝廷は、海中の動作に、最も巧妙、大膽なる海人族の全力を用ひて、穴門の開鑿に専心従事すると同時に、第二の新帝都を博多灣内に選擇して、これを經營し、穴門開通と同時に落成せしめ、これに依つて、直ちに對岸半島の國を、一衣帶水の海峽を隔て、相對峙するの大方略を議定したるが如しと説けり。

如上は、日韓上古史の裏面に見えたる海峽人爲説の概要なり。本篇の著者は、海峽人爲説を否定し、天工説を疑はざるものなり。然れども、如上の海峽創造説は、古來、海峽創造説のうちに於ける、古傳説に立脚して、想像を逞ましくしたる、最も組織

的にして、興味に富める説なるを以て、此に、これを紹介するは、無益にあらずと信ず。蓋し、近世の學者海峡の創造を論究するもの、概ね「道行ぶり」を基礎とし、古傳説を墨守して、これを神爲若くは人爲に歸せしめんとし、海峡の實際を研究せず。これを以て、本居宣長の古事記傳により、此の段の浦と、早鞆と相對ひたる兩方の山の岸崩れ、缺けたる形なるを見るに、上代には、此處、長門と豊前とつゞきたる岩山にて、その下に洞ありて、東西通り、潮の通ふ道ありて、船も往來ひつらん故、穴戸とはいふなるべし。仲哀紀に、洞海とあるも此なり。然るを、後に、その洞の上の山を截通して、今の如く、よのつねの海にはなれるならん」といへる内山眞龍の説を引いて、これに共鳴せり。海峡の兩岸の山勢、如何にしても、打ち缺きたらんようには見えぬ。打ち缺きたるようと、内山眞龍が言ひしは、強めて古傳説を潤飾せんとするものにして、固より、海峡を知る者の同意せざるところなり。此の問題は、地質學者より見れば、明瞭にして、平凡なる問題なり。海峡創造は、自然の天工なること、疑を容るゝの餘地なし。然れども、科學の未だ開けざりし昔に於て、學者が古傳説に拘泥したりしは、必ずしも攻むべきにはあらず。

穴門の地名は、長門の専有にはあらず。古來、諸方にあり。筑前の那珂郡、備後の安那郡、及び伊勢の安濃津の如きは、それなり。安濃津は、また洞津ともいふ。此等、皆、橋梁狀の山ありしといふ古傳説を帯びず。ひとり關門海峡にのみ、この古傳説を存するは、早鞆瀬戸と穴門とを結びつけたる臆説たるを知るべし。此にいはいはゆる穴門は、竝に、洞を意味するにあらずして、横に、水面、洞形をなせるをいふなるべし。則ち海峡を鳥瞰したる形なり。大日本地名辭書に、洞穴の形したる門戸の心にして、そのあなどを、ながとも呼ぶは、洞穴の穴を、古言なともいへばなりといへるは、妥當の見解なるべし。

古來、海峡の學者は、地形を目睹して、海峡創造に關し、如何なる見解を下せしや。法雲禪師の壽山續外集には、神功皇后の新羅を征するに、迨び、一夜、神あり、穴を鑿りて渡となし、以て、軍船の運送に便す、これを隼人灘といふと言ひ、古傳説を套襲して疑はず。隼人祠略記には、神功皇后、三韓を征し、先づ隼人祠に事あり、遂に洞門を鑿開して、以て船路を通ず、是に於て、長豊の地、始めて分るといひ、海峡人爲説なるが如し。此の二説は、ともに早鞆瀬戸の上に橋梁狀の山ありしとするものなり。近藤

芳樹の説には始めて、穴門の明解を得たるものあり。北海の、大洋より入る門の、いと狭くて、穴の如き所なる故に、穴門といふ號をば負はせたるものなり。かゝれば、穴門とは海門の號なるを、その海門に沿ひたる國の名に誌したるものなりけりと道破し、本居の長豊連續説を駁して豊前と長門との間、續きたる地ならんには、神代に伊弉諾尊、伊弉册尊の大倭豊秋津洲とを、筑紫とを、別に産み玉へる故實に叶はず。また大八洲とある國の數にて、合はざるをや。(中略) されば續きたりといふは、誠に甚だしき僻言にて、神代より、長門と豊前とは、斷れたる別界なることいはんも更なり。たゞ、その海門の穴の如く狭かりし故、穴門とはいへるのみなり。また洞海を、このことゝせるも、あらず。こは筑前の地名なるよしにて、彼國の詩人青柳種麿がくはしき考ありといへるは、古傳説を否認し、海峽創造を天工に歸し、神代より早く既に、中國と九州とは截然分れて、早鞆瀬戸、その間に流れたりとし、また洞海と早鞆瀬戸とは同じからずとせるものにして、學術的研鑽に立脚して國史の神代紀をも引證して論辯し、穴門の洞は、豎にあらざ、海門の形をいふなりとするは、大日本地名辭書に於ける吉田東伍氏の説の先驅をなせるものなり。海峽の學者、先づ海

峽創造を明辯したるは、痛快といふべし。

書紀にいへる速吸名門は何處にありや、果して早鞆瀬戸と同じきやは研究に値す。本居宣長の古事記傳には、速吸名門は、宜しく波夜須比名門ハヤスヒナカドと訓むべしといひ、此の地名、正しく豊後にありとして、早鞆瀬戸と同じからずとなす。西田直養が、これに對する説は、速吸門は、岡田宮と、多邪理宮との間のことにて、早鞆瀬戸なるべしといひ、速玉之男の神名も、早鞆に似つかはしとなし、速吸とは、瀬戸の急潮を形容する詞なることを辨じて、更に、書紀に、名曰珍彦、釣魚於曲浦ワヅメ、カマクラの曲浦を、今の田の浦もしくは、壇の浦なるべしとなせり。長門國誌は、此の説に同じ。飯田武郷氏の日本書紀通釋には、本居説と同じく、速吸名門を以て豊後にありとし、曲の浦を佐賀關なりとせり。最近に文學博士久米邦武氏の日本古代史には、速吸名門は、豊後水道にもあらず、早鞆瀬戸にもあらずして、明石海峽なりとせり。かくの如く、速吸名門は諸説紛々として、必ずしも統一するところなし。速吸名門の論、なほ論辯の餘地あり、然れども、此の事、いづれの海峽に決定するにもせよ、海峽創造説と深く關係せざるべし。

次に、舊事本紀の赤間物部は如何。饒速日命の天降に隨ひし赤間物部、聞物部は、上古の例地名を冠するの物部少からず。赤間物部は、海峽の北岸に、聞物部は、南岸、則ち企救の物部なるべし。此の二つの物部は、古史に見えたる海峽に於ける集團の最も古るきものとす。海峽の人物の始めて、國史に見ゆるは、崇神天皇の朝に、大迦羅國の王子、蘇那葛叱の來朝せしとき、相見しといふ長門の豪族伊都々比古あり。伊都々比古は、海峽に居りしものと想はる。書紀に據れば、蘇那葛叱知、初は長門國に來りしとき、伊都々比古吾は、則ち國王なり、吾を除いて復た二王あることなし、他に往くこと勿れといひて留めしを、蘇那葛叱知、その眞王に非るを知り、海路より轉じて、越前飯浦に來り、遂に歸化す、その人、額上に、一角ありしと傳ふ。これにつき、久米博士は、伊都々比古を以て、筑紫伊都郡の大帥なるべしといひ、大日本地名辭書には、伊都の縣主ならんといひ、文學博士喜田貞吉氏も亦た、それに同じく、伊都々比古を以て、筑紫の人物なりとし、蘇那葛叱知等の到來せし穴門は、今の長門を指すにあらずして、筑前國、舊怡土志摩水道、則ち今の糸島郡の雷山、瑞梅寺川の邊を指すものなるべしと説けり。糸島の地は、舊韓國往來の衝に當り、糸島郡の地域に、水道の

存せしことは、推古紀に、舊志摩郡を島郡といへるにても知るべし。糸島郡の一帶古の伊都國は、意富加羅人の移住地と論定するは、史家の異議なきところなるべく、一面に、當時の長門には、伊都々比古に擬すべき有力者の存在せし證とすべきものなし。則ち伊都々比古は、海峽の北岸にあらずして、南方の人物なり。

海峽北岸の人物にして、伊都比々古に比すべきは、穴戸神なるべしといふ説あり。穴戸神の事は、記紀ともに載す。景行紀日本武尊、九州より東歸の條にいはく、既而從_二海路_一還_レ倭、到_二吉備_一、以_二渡_二穴海_一、其處有_二惡神_一、則_レ殺_レ之と。古來、此の穴海を解する者、以て、早鞆海峽なりとなし、或は、穴戸神は、從來熊襲と相呼應して、穴戸の要津を扼し、行人を檢察せしものにして、伊都々比古の類なるべしとするに至る。然れども、古説、皆、穴戸の二字に拘泥せり。穴戸は必ずしも今の長門にあらず。紀の文意を順釋すれば、穴海といふは、備後國阿那郡なるべく、穴戸神は、則ちその地方の豪族たること疑なし。此の點に於ては、久米博士の日本古代史を妥當なりとすべし。

以上、海峽創造、及び上代に於ける海峽に關する顯著なる諸問題に就き、略ぼ、解説したりと信ず。建國以前より、既に、海峽地方に關する地名、及び人名等の古史に傳

へて研究すべきものあること此の如し。かくばかり簡古なる古史のうちに、かくの如く、その名を存するは則ち悠久なる上代に溯りて、すでに此の地方が交通の要衝に當り、吾が民族の耳目に多く觸れたることを立證するものにあらずして何ぞや。海峽は、日本の歴史に於ける最も古き國にして、また最も早く開けし國の一たることは明かなり。

二 王朝以前内外の交通關係より見たる海峽

海峽は、上代より早く既に東亞交通の要衝に當り、蕃客を接待する爲に、穴門館を設けられしこと欽明天皇紀に見ゆ。此時、穴門館のみ、ひとり寂寞たる海濱に孤立するに非ずして、若干の人家、その環境をなせしことは想像するに足るべく、海峽に、多少、市邑を形成するに至りしは、此の時代よりの事なるべし。

穴門館は後の所謂、長門館なり。和名抄に、臨海樓といひ、本朝無題詩に、臨海館といひ、また或は臨海壇といふもの、いづれも長門館を指すなるべし。臨海館の規模は、明記したるものなしといへども、日本後紀、平城天皇、大同元年五月の記事に徴す

れば、蕃客接待の爲にするの驛館は、ひとり長門のみにあらず、備後、安藝、周防等にもありしと見ゆ。然れども平城天皇の頃、これ等の驛館は、すでに皆廢頽に歸したるを知る。元と瓦葺粉壁なりしといへば、環境の人家は、悉く草葺なるうちに、客館のみ異彩を放てるは、恰も明治初年、多少の洋館が日本建築の間に卓出したりしと同じく、外來の新文化を輝かせしものなるべし。これ等の諸國に、客館を置きたるは、外客、山陽道を辿りて、東上せしを想ふべし。然るに、奈良朝の末より、蕃客、入朝するもの陸路に依らずして、赤間關より海路、瀬戸内海を航過して難波津に達することゝなりしかば、海峽の臨海館と、難波津の鳴臚館とのみが、接待に必要な客館となり、修理、改善の必要を認めしものなるべく、また、此の頃より、瀬戸内海の航路の、漸く發達の緒に就けるを想見すべきなり。穴門館の起源は、詳ならずといへども、蕃客入朝の當初より建設せられしものならんか。

臨海館に關しては、藤原通憲の詩に、洞中雨霽暮山近、海角浪平秋漢低といひ、釋蓮禪の詩には、渡口繫舟秋浪咽、山腰訪寺暮雲屯とあるは、その遺址を考ふるの資料たるべく、これに由つて見れば、壇ノ浦に近く、その東西岸いづれかなりしには疑な

るべし。長門國誌には、臨海館を以て、長府にありしとするは國府の位地に結びつ
けたるものにして、一理なきにあらずといへども、尙ほ未だ首肯す可からず。國詩
には、蓮禪詩中の渡口を以て、今の外浦とし、山腰訪寺を以て、今の日賴寺となし、延喜
式に、長門國驛馬の條、臨門二十疋とあるを引いて、臨海館は則ち國府の所在地なら
ざる可からずとなす。後世の例證を以てするも、國府の所在地、すでに長府たるこ
とは明らかなるを以て、國府と、客館と、相距ること二里餘なるは、遠きに過ぐといふ
も不可ならず、客館と國府とは相近かるべきを妥當とすべきに似たり。

臨海館を以て、今の下關にありしとは速斷し易からず。龜山あたりなるべしと
する如きは、後世の實景に捕はれたるやの感あり。前田には、海峽の展望、殊に佳絶
の地あり。古瓦、土器を多く土中より發見す。當年此の地、宏壯なる建造物ありし
を知る。此の地、國府を去ること一里、早鞆瀬戸に臨む、秋浪咽の一句、眼前の詩境た
らずんばならず。その發掘物、及び、その位地に併せて考ふるときは、臨海館は、前田
なりしなるべし。

王代、及び、その以前にありては、東亞交通の門戸を掌るものは、太宰府にして、關門

海峽にあらず。海峽に船筏關を設け、攝津と共に、重きを爲せしは、衛禁律に、公許な
くして、關を度る者に罪を記して、他關には二等を減ずるに、ひとり此の二關のみ一
等を減ずるに止まるを見ても知るべし。兵部式に、諸國健兒ゴダイ、長門國五千人とあり、
健兒は關に置くものなり。海峽の船筏關の規模、小ならざるを見る。而して海峽
の關は、今の下關と門司と、共に關を置きて、往來を檢察したるが、豊前のは規模小
く、長門關よりこれを所轄したりと解釋せる學者あり。古書に、屢長門國門司關と
書けるは、その傾向を見るべし。門司を文字關と書くは、後代の事に屬し、元と門司
なり。或はいふ、本來、關門司關の義、關字、首尾に重なるを以て、略して門司關といふ
なりと。文學には、これを西關とも稱す。

下關は、元と赤間關、元祿以降、詩人、これを赤馬關と記し、略して馬關の稱呼起る。
馬關は則ち雅名なり。博士久米邦武氏は、下關を解釋して、瀬戸内海、海賊に備ふ
るの關にして、國防の關にあらざるは、上ノ關、中ノ關が瀬戸海にあるを以て知るべ
しとなせるは、また一觀察たるを失はず。とにかく王代以前にありて、下關の名な
く、その所由あることなく、長門關は則ち赤間關たるなり。

海峽に於ける豊前の關、既に長門の所管たりしとせば、海峽は關に於て統一されたりしなり。而して關の名も亦た統一されたりしなるべし。門司關は、本來、長門にありとするの説は、此に於て起る。此の説に於ては、統一したる門司關の名は、その支關に残りたるものとするなり。關すでに廢れて、壇浦の地名、世に著はれ、海峽の南岸、久しく衰殘に歸したりしが爲に、却つて關の名を存したるものと解すべく、此の見解、恐らくは當らん。後世に、長門國門司關と書けるは、豊前を指すものなれども、王朝の末、鎌倉の初に至るまで、長門國門司浦と書くは、今の海峽北岸、下關を指すものなるは、吾妻鏡、及び百鍊鈔に、ともに、安徳天皇の御入水、平家の滅亡を以て、長門國門司浦とせるを以て明らかなり。

海峽を統一せる關名、南渡して豊前に存すること、かくの如し。元と長門關の所在地も亦た詳ならず。關津は、後に、阿彌陀寺町に移り、鎮守を西門鎮守八幡宮といふ。古老の傳説には、此の八幡宮は、舊と前田にありしといふ。これを以て見れば、關も亦た前田にありしなるべきか。蕃客接伴の臨海館を前田に置きしと、併せて、かく考察するの妥當なるべきを思ふ。王代以前に於ては、國府すでに長府にあり、

前田に、若干の交通行政の機關を置くことせば、海峽の繁榮は、早瀬瀬戸の東にありしものと見るべし。千年の後、西漸して、關門海峽の繁榮を致せるなり。

長門關の實効は如何。王代には、恐らくは振はざりしものと見るべし。文德實錄嘉祥二年、滋野貞主の上表に、太宰府は、西極の大壤、中國の領袖なり。東、長門を以て、關となし、西、新羅を以て、拒となすといひ、太宰府が、本邦西部に於ける對東亞の重鎮たるは、論莫しといへども、その威力、早くすでに振はず、隨つて長門關も亦た、多く、その實効を示さざりしは、三代實錄、清和天皇、貞觀八年四月の條に、太宰府に下知して、安に居て危を忘れず、宜しく警固を勤むべしといひ、豊前、長門等の國司を譴責するに、關司、出入に、過所を用ふべきに、唐人の入京するもの、意に任かせて、經過し來る。國宰、督察を慎まず、關所、過所を責めざるの致すところなりとし、その翌五月、唐人任仲元、過所なくして入京せるを、令して難詰を加へ、太宰府に還し、重ねて、長門、太宰府に下知して、關門の禁を嚴にせしむること、見ゆるを以て知るべし。王綱、漸く弛み、制度、空文に歸す。海峽の關設くといへども、守らざりしなり。

海峽の交通及び國防に、なほ擧ぐべきもの、驅門驛と長門城とあり。驅門驛は、兵

部式に載す。此の驛は水陸を兼ねたるものにして、令義解に、若應水陸兼送者、亦船馬並置之とあるものこれ。軀門は、カラトと訓す、今の下關、唐戸なるべく、本州西端の驛なり。長門城は、日本紀、天智天皇四年八月、百濟の歸化人、達率、答秋春を遣はし、長門城を築かしめ、達率、憶福、達率、毘福夫を遣はし、筑紫に大野、椽の二城を築かしむとあり。固より、海峽の防護なり。達率は、百濟の官名なり。長門城の所在、今、詳に知る可からずといへど、前田の火ノ山、或は茶白山となすは非なり。長門城は、國司の所在地なるべきを至當とし、長府に韓人山あり。則ち答秋春の築城を記念するの名なるべし。今の長府は、自然に埋築したるものにして、韓人山は千年の昔、今よりも遙かに海に近かりしを知るべし。答秋春は歸化人の秀才なり。大錦下に叙す。天智天皇の二年に、彼をして兵法を教へしむるの記事あり。則ち彼の築城せる海峽の長門城は、當時にありては、新式の精華なり。懷風藻に、大友皇子、廣く學士を延いて賓客とし、玉ひしうちにも彼の名、見ゆ。

此の頃、海峽の文化の發達を徴すべきものは、尙ほ一あり。平城天皇の頃、すでに赤間稻置等ありて、赤間薬を製したること、大同類聚方に見ゆ。薬は風癪なり。赤

間稻置は、地方の舊族なるべし。海峽の發達、すでにかくの如し。海峽に往來するの旅客も、漸く多きを加へたるを想像すべく、北九州の戸畑の名、萬葉集に載す。戸畑、古は鳥旗、または飛幡、泊波田とも書く。その歌に、

杜鵑、飛幡の浦に、しくなみの

しばく、君を見んよしもかな

三 壇浦の戦

壇浦の戦記は此に詳叙するの必要なし。吾妻鏡、元暦二年三月十六日の條に、新中納言知盛、九國の兵を具して、門司關を固め、彦島の定營を以て、源氏の軍を待ちつゝあることを記す。壇浦の戦に於ける平氏の指揮官は知盛にして、平氏の中堅は知盛の水軍なり。平氏は屋島を逐はれ、海に漂ひて西竄し、知盛を頼みて海峽に來れるものにして、壇浦の決戦は、知盛が平氏を激成したるもの。戦争としては、義經と知盛との對抗なり。壇浦の戦は、元暦二年三月二十四日。

此の戦は、海戦なるが故に、國史に於ける感興、殊に深し。一戦以て、天下の大勢を

決したるものは、陸戦に關ヶ原あり、海戦に壇浦あり。戦前の形勢は、二者大に、その趣を異にすといへども、勝敗の機、ともに、裏切者にあることは、二者、ともに同じ。關ヶ原は、兩軍、東西より中央に進んで相會し、以て雌雄を一舉に決し、壇浦に於ける平家は、窮鼠の一搏たらずんばあらず。平氏に非るものは人に非ずといひ、天下を睥睨したりし平氏は、都を出てより、鶺鴒に、屋島に、次第に、その羽翼を殺がれ、終に、擧族、海峽に沈む。古今、その滅亡の悲壯にして詩的なるもの、宗末と平氏とに過ぐるはなし。清盛は襟度、濶大にして瀬戸内海を以て公園となすの慨あり、吾戸瀬戸を掘鑿し、宮島を恢廓したりしに、その子孫、一朝にして、瀬戸海の盡くるところに亡ぶ。また憐むべし。然れども、その子知盛ありて、尙ほ、一族の末路を飾る。若し、知盛なかりせば、平氏の最期は慘憺たりしなるべく、到底、かくの如く、後人をして、長へに、同情の涙を濺がしむるを得ざるべし。海峽に記念すべき古英雄は、知盛なり。

義經は、急に平氏を追撃せず。徐ろに兵を養ひ、三月二十日、漸く周防に来る。當國の船奉行たりし五郎正利、數十艘の舟を義經に獻じ、案内して、長門に向つて進發

し、二十二日、周防の大島に来り、三浦義澄に會ふ。義澄は先きに範頼に従つて西下し、一たび海峽を知れる者留まつて此に在り。乃ち命を嚮導に承け、進んで海峽の東口外、奥津に至る。奥津は、滿珠島の別名なり。平氏は、義經の來るを聞き、堂々として、その根據地たる彦島を出で、早鞆瀬戸を過ぎて東し、田ノ浦に進む。源平、兩軍、相距ること三十町ばかり、兵船の數は詳かならず。義經の注進狀には、平氏五百艘、源氏八百四十艘とすれども、或は、事實に於ては反對なりしやも知れず。種々の事情を綜合して、兩軍の勢力、略ぼ匹敵せしものと見るを可とすべし。平氏は、水戦に馴れ、準備すでに熟し、且つ、その軍中には唐船を交へたりといふ。唐船は、當時の水戦に於ては、非常の勢力たり。恐らくは博多に來りし貿易船を徵發したるものならん。平氏は、これを以て、御座船とし、多くの戰士を乗組ませり。御座船は、則ち旗艦にして、また戰鬪艦なり。

平氏の陣容に對し、義經は、水戦としての初陣なり。然れども從來、源平の合戦、義經、陸上より攻むれば、平氏必ず海に逃れ、水戦に非れば、最後の決戦をなすを得ざるの運命にあり。壇浦の一戦は、彼が平氏を全滅するに非れば、自から海底の藻屑と

なるの外なし。彼は、その將卒を一致せしめ、潮時、潮流等を研究し、人和と天時、地利と相待つて、その鬼策、神謀を逞しくし、半日にして、平氏を全滅せしめたり。平氏はつねに海戦を頼み、而して海に隠れて、未だ海上に源氏に面せず。海上の決戦は、全滅にあらざれば、則ち全勝にして、平氏より見れば、海上に全勝するに非れば、平氏の復活を見るの機なし。これ知盛が主戦説の精神にして、壇浦は、乾坤一擲の壯圖たるを失はず。

戦場は關門海峽なり。海峽の潮流は複雑にして、唯だ、此の地方の人のみ熟知し、遠來の東軍の知るところにあらざりし。知盛が、主戦の意も亦た、東軍の弱點に乘ずるにあり。而して義經が、豊浦の串崎船を利用すべきに想到せざりしは、平氏の武運の窮まるところなり。關門海峽の潮流は、高潮または低潮の時刻を過ぐる事約三時二十分の後に始まり、三時間ばかり繼續す。此の瀬戸に於ては、由良、鳴戸、速吸の諸瀬戸と異なり、漲潮は却つて内洋より外洋に向ひ、落潮は外洋より内海に向ふ。潮流の速度は、高潮に於て、零なるを通例とすれども、この海峽に於けるは、高潮の時刻と、潮流方向の變化が一致せざるが爲め、高潮の時刻より約三時二十

分を經過したる時に於て、始めて速度の零を見る。而してその後約三時間を経過したる時を、最も急速度とす。早瀬瀬戸の中央、則ち壇浦の前面最も狭きところに於て、急潮八湮を算し、内海に入るに隨つて、その速度を減ず。壇浦の戦は、今より約七百年前に屬するを以て、天然の現象の上に、微細の變化あるべく、且つ當時の宣明曆は、近世の曆法より見れば、不完全を免かれざるを以て、此の大戦時の潮時、潮流を研究するに、多少の不便あるを免れずといへども、幸に、此の月、十五日に月蝕ありしを以て、大潮の日、分明に知るべし。それより推して、當日の潮流、及び、高潮、低潮を研究するときは、凡そ左の如しといふ。

高潮

午前五時十分頃

落潮

午前八時三十分頃

(此時、潮速、零)

低潮

午前十一時十分頃

(此時、潮速、八湮)

漲潮

午後三時頃

三壇浦の戦

(此時、潮速、零)

高潮

午後五時十分頃

最急潮流

午後五時四十五分頃

落潮

午後八時三十分頃

(此時、潮速、零)

低潮

午後十一時十分頃

(此時、潮速、八哩)

此の潮時を以て見れば、源氏は午前に開戦す可らず。平氏は、戦局を午後三時以前に決せずんばある可らず、海峡の潮流、内海に向つて東流すればなり。源平盛衰記には、開戦時刻を卯の刻即今の午前六時頃とし、吾妻鏡には、開戦の時を記さざれども、平氏の敗戦を午刻とするを以て、その開戦は自から盛衰記と一致する理なり。然れども、此の潮時に於て、平氏を、東海より壇浦に向つて壓迫せんこと難し、事實に合はず。玉海には、則ち義經の注意を引き、明らかに、午刻の開戦なることを記せるは、史實に合すべし。吾妻鏡は、注進狀に午刻とせるを、閉戦と解したるならん。正

午以後に開戦すれば、平家物語、源平盛衰記等に記せる如く、その初、源氏の苦戦たるべしといへども、午後三時頃までに、次第に緩流となり、午後三時頃より潮流の方向一變して、漲潮となり、潮速、零に達す。源氏、決戦の機は、三時前後にあるべく、それより潮勢、いよゝ源氏に利にして東海より海峡に向つて西流する高潮に隨つて平氏を壓迫すべし。かくの如き、壇浦、決戦の事實にして、また實に、義經の戦略、此にありしならずんばならず。然るに、若し、午前六時頃の開戦とすれば、形勢は全然、反對なるべく、平家物語などの戦況と一致せず。義經は、串崎船の船頭を用ひたるは、海峡の潮時を研究したるにて、午前に、開戦すべき筈なし。義經が潮流を利用して、敵の水軍を陸地に向つて壓迫したるは、トラファルガルの大海戦に、ネルソンが風潮を利用して、敵の艦隊を陸岸に向つて壓迫し、大勝利を得たると、形勢、相似たるものあり。複雑なる海峡の潮流を利用して、微妙の戦略に至つては、決して、ネルソンの苦心に譲らざるものあるべし。

串崎は、櫛崎とも書す。長府の東南、海中に斗出する雄山カのかけにあり。雄山は後に、長府の藩主、毛利氏の居城となれり。串崎は、雄山を以て、自然の障壁とし、以て

安全なる船溜を形成す。此の地の船頭、海峽の潮流に練熟するは、當然の事にして、海峽の東口外に於ける水夫の、唯一の權威たりしなるべく、此地を措いて、海峽に接近せる船頭の團體とすべき地なし。されば、足利尊氏、九州より再舉、東上するときも、義經が壇浦の戦に乗りたりし、串崎船十二艘の子孫を用ひたること、梅松論に記せり。近世三百年の間、長府の舊藩も亦た此地に水軍を置き、參勤、交替の航行に、その水士を用ひしのみならず、水軍の練習、海上砲の研究までもなせり。今に至るまで、その地を御船手と稱す。串崎は、海峽に於ける水戦の一名所たらずんばあらず。義經は自ら麾下の勇士を率ひて、串崎船に乗り最も熟練したる船頭を利用し、自かから先鋒に進んで、縦横無碍に乗りまわし、戦場の懸引自在に指揮するのみならず、機に乗じて平氏の中堅を突破せんとするの決心を有せり。知盛も亦た、義經が必らず邁進すべきを知り、その狙撃を麾下に命じたり。平家物語に、義經は小男の色白にして、反齒なり。但し、鏡、直垂をつねに著替うるが故に、見分け易からずと記せり。知盛が、海峽を東過し、豊前、田ノ浦に沿ふて、船列を布きたるは所由あり。一には陸上の背面攻撃を受けるの恐なき爲め、また一には南水道の潮流を利用せんが爲な

らずんばあらざるべし。海峽の東口外、その最大なる潮流たる北水道は、長門の方面に偏するを以て、豊前側より進んで敵軍を、干珠、滿珠の方面に壓するに可なる可く、且つ、南水道の激流の一部は、田ノ浦の前面に至つて回流して、陸岸に近づき、全くその流向を一變するあり。知盛は、恐らくは、此の湍潮を利用せんとしたるべし。知盛は、全軍を三分して、九州勢を先陣とし、平氏の一門を、中堅とし、四國勢を後陣とし、此の湍潮を利用して、三方より源氏を包圍し、一舉に、全勝を博せんとしたるものなるべく、その大體の策戰たる、落潮の大勢に乘じ、その漲潮とならざるの間に、勝運を決せんとしたるが、四國勢の闘志なかりし爲に、豫定の戰鬪能率を得る能はざりしと、源氏が、能く平氏の壓迫に耐へて、落潮に至り、海面の形勢一變したる爲め、平氏は終に敗北の已むなきに至れり。此の大戦に、平氏の死命を制したるものは、義經が串崎船を用ひたるの一事にあり。平氏の爲に計るに、彦島を根據地としたる知盛は、早く西來する源氏の爲に、海峽の東口を扼するの策を運らし、串崎船を招致し、以て、海峽の潮流に諳練せる水夫の集團をして、海峽外に存するなからしめしならば、義經の奇才といへども、海峽の潮流を制するの策あるを得ざりしなるべし。然