

# 明治期の門司築港にみる近代港湾都市形成 —Mulder の設計案と市区設計に着目して—

岩本 一将<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 京都工芸繊維大学助教 デザイン・建築学系（〒606-8585 京都府京都市左京区松ヶ崎橋上町）

E-mail: iwamotok@kit.ac.jp (Corresponding Author)

明治 22 年に特別輸出港へと指定された門司港は、近代港湾としての整備が実現した我が国でも先駆的な事例であるが、当時の設計内容に関する史料が少なく、本事業についてはこれまで調査があまり進んでこなかった。本研究では戦前期の日本とオランダの史料を分析に用いて、明治 20 年代から 30 年代にかけて実施された港湾整備事業に着目し、近代初期の港湾都市が成立する過程を解明することに取り組んだ。今回はその成果の一端として、蘭人技師 Mulder の門司築港に対する設計内容、および同時並行で実施された市区設計より、門司で近代港湾が形成される最初期の過程を明らかにすることができたことを報告する。これら築港と市区設計は推進主体が異なり、結果としてそれが沿岸部と内陸部で異なる土地利用の性格を近代港湾都市として顕すこととなった。

**Key Words:** Moji port, Port city, Dutch civil engineering, Mulder, Urban design

## 1. はじめに

### (1) 背景と目的

本研究で着目する門司港は、1889（明治 22）年に「特別輸出港規則」<sup>注 1)</sup>に則って特別輸出港として指定された近代港湾である<sup>注 2)</sup>。しかし、門司港は特別輸出港となる以前より港湾として優れた貿易機能を有していたわけではない。そのため、門司は明治 20 年代以降に築港事業および関連する都市基盤整備事業が実施されたことで、近代港湾都市としての門出を迎えたという特徴を有する都市である<sup>1)</sup>。

稲吉<sup>2)</sup>は、政治史の観点より明治期の日本が列強の植民地・半植民地となることを免れたことで、海港施設と陸上交通施設の整備を国家が主体的に行なった数少ない国家であることを指摘した。その上で、門司港は地方長官（県知事）の主導によって民間資本を活用して築港した貴重な事例であることを示した。また、近代港湾が技術的に成立するための要素については『日本築港史』<sup>3)</sup>において、蒸気機関などを用いた大型船舶を係留させることのできる機能を有していること必要であったことが指摘されている。この点については、内務省土木局の御雇オランダ人土木技師（以下、蘭人技師）が三国港などで大型船舶の係留に対応可能な船溜りを建設し、西洋の最新技術を日本へと導入していたことが既に明らかにさ

れている<sup>4)</sup>。門司においても、船溜りの建設をはじめとして、海面埋立や水路の建設などの近代技術が導入された築港事業が計画されるとともに、都市基盤整備も連動して事業が実施された。先駆的な事例である門司港において、その設計に携わった技師が都市基盤施設の整備をどのように捉え、そしてその上で築港事業の設計とどのように組み合わせていたのかを把握することは、近代港湾都市の形成史を把握する上で重要な視点になると考えられる。

近代港湾都市としての門司について、橋田<sup>5)</sup>は門司における明治期以降の整備事業とその後に策定された都市計画を比較し、明治期に築かれた都市基盤がその後の都市構造や都市計画に強く踏襲されている点を指摘した。この先行研究は極めて重要な知見を示しており、近代港湾都市としてどのような計画および設計が門司において為されていたのかを丁寧に読み解くことは、現在にまで残る都市空間の起源を読み解くことになると考えられる。近世以前は塩田を中心とした郊外村落であった門司の位置付けを踏まえれば、まさにこの明治期の都市基盤整備が与えた影響は他の都市と比較しても特に強いものだと考えられる。しかしながら、門司築港事業においては設計に関する図面やその意図を読み取ることができる史料が極めて少ないため、これまで深く言及されることはなかった。

以上を踏まえて、本研究では明治20年代から30年代にかけて実施された門司の築港事業およびそれに付随する都市基盤整備事業に着目し、近代港湾都市が成立する過程を明らかにすることを目的とする。特に、門司の築港計画に着目し、近代港湾としての機能が白紙状態であった門司において、どのような空間および機能が設計されたのかを明らかにすることで、近代港湾都市として成立する上で重要視されていた内容を解明することに取り組む。

本研究では、1897（明治30）年に発行された『門司港誌』や1933（昭和8）年に発行された『門司市史』、そしてオランダで収集した史料など、戦前期の史料を主として分析に用いた。

## 2. 鉄道建設と門司築港の機運

門司築港事業は、九州鉄道の建設と同時期に並行して計画される。これら2つの事業経緯については、『門司市史』<sup>6)</sup>に多く情報が記載されており、以下のように整理することができる。

まず、門司築港の事業認可に先立ち、1886（明治19）年、福岡県、熊本県、佐賀県の有志によって九州鉄道の建設が企図され、翌年2月には長崎県も含めた4県合同の鉄道会社が設立される運びとなった。そして1888（明治21）年1月には線路実測が完了し、発起人総代および初代社長を元農商務省の役人である高橋新吉が務めることとなった上で、会社は1888（明治21）年6月に免許状が下付されている。会社設立時の事業路線は北端を福岡県の門司村<sup>3)</sup>、南端を熊本県の三角とする4県にまたがる一大路線網<sup>4)</sup>として計画された<sup>5)</sup>。そして九州鉄道は1889（明治22）年に博多—千歳川間で開業し、1891（明治24）年4月には門司村までその路線を延伸させるとともに、本社の位置を博多から門司村字清瀧へと移転させている。

他方、門司築港の具体的な事業計画について、これを最初に計画したのは政府や企業ではなく、企救郡徳力村<sup>6)</sup>に住む佐野経彦個人によるものであった。佐野は、1886（明治19）年8月に3ヶ年計画で海面の埋立事業を立案し、関係する2つの村（楠原村、門司村）より事業の承諾書を得た上で、同年11月に福岡県知事へ「海面埋築願」を提出した。この事業願書には「四万三千貳百五拾壹坪」の埋立面積を対象として、「海面ヲ埋築、家屋倉庫設立、輸入輸出荷物運搬便利ヲ發起シ、開港ノ一端ニモ備エ、官民之公益ヲ計リ、船舶碇繋ヲ旨トシ、国益盛大之基礎ヲ相関」くことが表明されていた。

ただし、結果的にこの事業申請は福岡県知事から却下されたため佐野による築港事業は実現には至らない。当

時の福岡県知事であった安場保和は、彼が1886（明治19）年に着任した際に門司築港の実現を第一に、九州鉄道の敷設を第二の優先事項とした抱負を抱いていたとされている<sup>7)</sup>。そのため、個人経営の築港事業に許可が下りることはなく、1888（明治21）年に設立された門司築港株式会社へと築港事業の許可が下りることとなった。この点について、知事の安場は福岡への赴任前に大蔵省の役人や元老院議員を務めた経歴を持つ中央官庁と繋がり深い人物であったことより、門司築港は官吏が主導して実施すべき事業であると認識されていたことが指摘されている<sup>7)</sup>。

表-1は、門司築港株式会社の創立時における株主一覧を示したものである。筆頭は10株を所有する渋沢栄一、大倉喜八郎、安田善二郎、浅野総一郎の4名であり、全員当時の日本を代表する東京の実業家であることから、この築港事業が彼らにとって興味関心を引くものであったことを伺い知ることができる。なお、東京在住の実業家による株の所有割合は40%（40株）であり、福岡県下の実業家は27%（27株）となっていた。加えて、福岡県下の実業家の中で、門司村の出資者は板垣新作、隅田廣吉、西田辰蔵の3名のみであり、彼らの株の所有割合は僅か3%（3株）にとどまっていた。門司築港株式会社の経営には委員会が設置され、委員長には清水可正（福岡県小倉町）が選ばれ、他の委員としては斉藤美知彦（福岡県小倉町）、豊永長吉（山口県長府村）、高島義恭（熊本県熊本市）が選出されており、九州地方の実業家で固められていたものの、門司の出資者がその役割を担うことはなかった<sup>8)</sup>。これは、当時の門司村が塩田を中心とした郊外村落でしかなかったことから、経営を担うことのできる実業家が不在であったと考えられる。

1888（明治21）年の会社設立後、門司築港株式会社は後に九州鉄道株式会社の本社が移転する門司字清瀧に事務所を置いた。門司株式会社の計画する築港事業は、主として海岸の埋立、2箇所の船溜り造成、運河の開鑿、塩田の埋立、造成地での道路と下水路の建設、だとされていた。そして築港事業の肝となる埋立工事は、3区分に分けて計画され、第一区と第二区の事業は海岸埋立として、第三区の事業を塩田埋立として計画していた。第一区の事業は1889（明治22）年7月に着工されており、その後順次他の区間も着工された後、1897（明治30）年までに全ての事業を完了させ、1899（明治32）年に門司築港株式会社は解散している。

この間、門司港は1889（明治22）年に特別輸出港に指定され、門司村には警察分署、裁判出張所、郵便電信局、長崎税関出張所、海軍炭庫、高等小学校、豊陽銀行支店、大阪商船会社支店、日本郵船会社出張所、三菱会社出張所、三井物産会社出張所などの様々な公共施設や日本の近代化を支えた会社が移転してきた。そして、

表-1 門司築港株式会社の創立時の株主一覧

| 株数      | 金額 (円)      | 住所             | 氏名     |
|---------|-------------|----------------|--------|
| 10      | 25,000      | 東京府深川区福住町      | 渋沢 栄一  |
| 10      | 25,000      | 東京府赤坂区靈南坂葵町    | 大倉 喜八郎 |
| 10      | 25,000      | 東京府日本橋区小綱町四丁目  | 安田 善二郎 |
| 10      | 25,000      | 東京府深川区清住町      | 浅野 総一郎 |
| 8       | 20,000      | 福岡県豊前国企救郡小倉町   | 斉藤 美知彦 |
| 5       | 12,500      | 福岡県豊前国企救郡小倉町   | 清水 可止  |
| 5       | 12,500      | 山口県長門国豊浦郡長府村   | 豊永 長吉  |
| 5       | 12,500      | 熊本県肥後国熊本市長安寺町  | 高鳥 義恭  |
| 5       | 12,500      | 山口県長門国豊浦郡長府村   | 桂 彌市   |
| 4       | 10,000      | 長崎県肥前国永作史酒屋町   | 松田 源五郎 |
| 4       | 10,000      | 大阪府摂津国東区今橋二丁目  | 久原 庄三郎 |
| 2       | 5,000       | 福岡県豊前国仲津郡載郷村   | 八隅 正名  |
| 2       | 5,000       | 福岡県豊前国田川郡香春村   | 熊谷 直候  |
| 2       | 5,000       | 福岡県豊前国企救郡小倉町   | 守永 久吉  |
| 2       | 5,000       | 山口県長門国赤間関市赤間町  | 草苺 隆一  |
| 2       | 5,000       | 大阪府摂津国西区土佐堀一丁目 | 山田 真吉  |
| 2       | 5,000       | 大阪府摂津国東区今橋五丁目  | 桑原 深造  |
| 2       | 5,000       | 大阪府摂津国東区船越町一丁目 | 木村 静岡  |
| 2       | 5,000       | 山口県長門国赤間関市東南部町 | 難波 船平  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国京都郡行橋町   | 柏木 勤八郎 |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国京都郡行橋町   | 梶見 茂平  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国企救郡文字関村  | 垣永 新作  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国企救郡板櫃村   | 中村 爲弘  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国築城郡八屋村   | 岩井 作七  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国企救郡小倉町   | 松田 和七郎 |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国企救郡文字関村  | 隅田 廣吉  |
| 1       | 2,500       | 福岡県豊前国企救郡文字関村  | 西田 辰蔵  |
| 合計: 100 | 合計: 250,000 |                |        |

1889 (明治 22) 年から 1898 (明治 31) 年までの期間で門司村の人口が約 8 倍へと増加し、一躍して近代港湾都市としての基盤が整うこととなった。

### 3. Mulder による門司築港計画の内容

#### (1) 築港の設計に関与した内務省技師

門司が近代港湾都市として発展する上で最も重要な要因となった築港事業であるが、その設計者と設計内容についてはこれまであまり言及がされていない。『北九州市史』<sup>9)</sup>によると、門司築港株式会社において築港の設計を行うにあたり、1887 (明治 20) 年 8 月に御雇外国人である Anthonie Thomas Lubertus Rouwenhorst Mulder (蘭人技師、以下 Mulder) と古市公威ら内務省技師が来訪して意見を交換し、同年 11 月には同じく内務省技師である石黒五十二や福岡県技師より意見をもらった上で門司港の築港設計案が決定されたとされている。Mulder を含めた当時の内務省技師 3 名がこの門司築港の計画に対して関与していたとされるが、彼らの関与について確認すると、『古市公威』<sup>9)</sup>や『日本博士全伝』<sup>注 9)</sup>においては少なくとも古市公威と石黒五十二が門司港の設計に携わったことが記されていない。一方で、Mulder の功績や関係文書が取りまとめられた資料『A.T.L.R.Mulder の報告書及び

関係文書』<sup>10)</sup>では、彼が門司港の計画調査に関わったことが言及されている。しかしながら、Mulder が門司築港に対してどのように貢献したのかに関する具体的な内容は一切記されていない。

これに加えて、1897 (明治 30) 年 5 月に発行された『門司港誌』<sup>注 10)</sup>によると、「工事設計確定」の流れについて記されており、そこでは門司築港株式会社で技師として働いていた相良常雄が「日々ムルドル (※Mulder) 技師に就て研究」しながら設計が確定されていたことが説明されていた。以上のことから、門司築港の設計案については、古市や石黒といった当時の内務省に務める日本人技師らも調査などに関与していたと考えられるが、蘭人技師 Mulder の意見が強く反映された上で内務省としての意見が取りまとめられていたのではないかと捉えることができる。

次節以降では、Mulder の経歴を簡単に整理した後に、彼がオランダへ帰国後に報告した史料を用いて、具体的に蘭人技師 Mulder が門司港の調査・設計に対してどのように関与していたのかについて把握することに取り組む。

#### (2) Mulder の経歴

蘭人技師 Mulder の経歴については、既往の研究成果である『A.T.L.R.Mulder の報告書及び関係文書』<sup>11)</sup>を用いて以下のようにまとめることができる。Mulder は、1848 (嘉永元) 年にオランダの都市 Leiden に生まれ、1867 (慶応 3) 年にデルフト工科大学の前身校に入学。1872 (明治 5) 年に卒業後、オランダの Rijkswaterstraat (公共事業および水管理を行う行政機関) に入省し、エジプトへと赴任する。そして 6 年後の 1879 (明治 12) 年に御雇外国人として日本に来日し、1890 (明治 23) 年まで我が国の土木事業に携わった。

日本滞在中、Mulder は利根川<sup>注 11)</sup>や三角港<sup>注 12)</sup>に代表されるような河川・港湾事業の設計や改修に携わる一方で、野蒜築港事業が失敗した後の調査<sup>注 12)</sup>や横浜港改修案の調査委員<sup>13)</sup>に任命されるなど、政府からの信頼が厚いポジションを担っていたことで知られている。

#### (3) 門司築港の設計内容

前述の経歴を持つ Mulder は、オランダへ帰国した後、オランダ王立技術協会発行の技術雑誌「Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs」へ彼が日本滞在中に携わった事業などについて投稿しており、その内容を報告していた。本研究では、その報告内容を中心として、Mulder の設計内容と門司築港において果たした役割について整理する。

1893 (明治 26) 年「EEN DRIETAL ZEESTRATEN VAN DEN JAPANSCHEN ARCHIPEL (※日本の 3 つの海峡について)」<sup>14)</sup>というタイトルが Mulder より報告された。こ

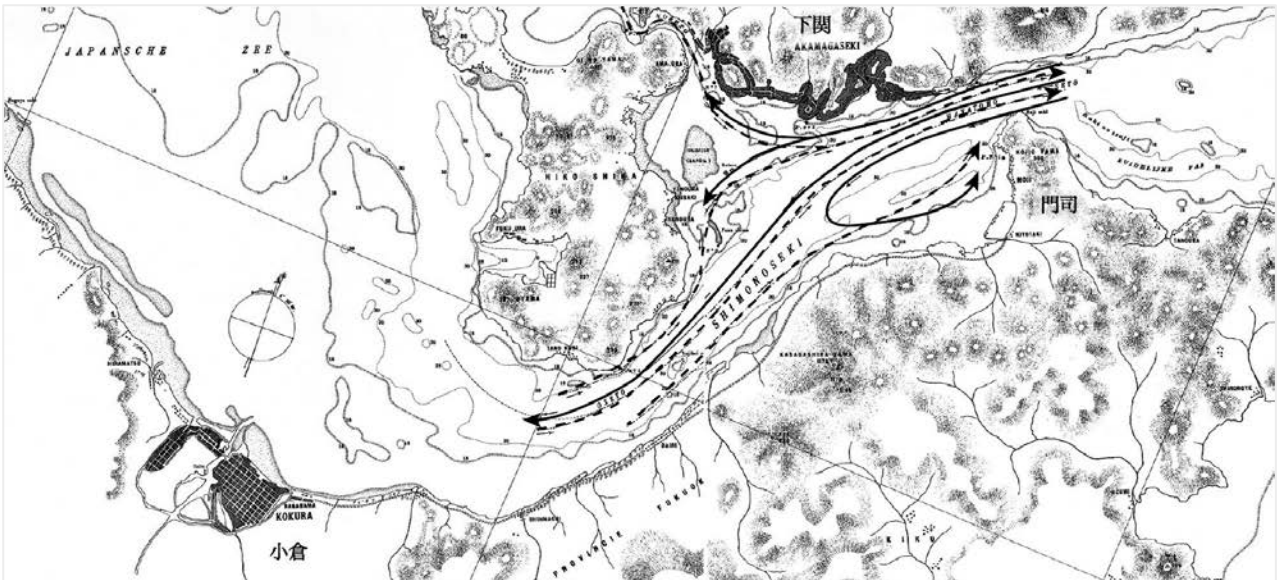


図-1 Mulderによる潮流の調査結果が記された平面図（実線：満潮時の潮の流れ，点線：干潮時の潮の流れ，示している。）

の記事は彼が日本滞在中に設計などに関わった事例を複数紹介しており，その中で門司港設計についての経緯も報告している。以下に Mulder の記事内容を紹介する。

Mulder は，1887（明治 20）年に関門海峡を挟む 2 つの港，門司港と下関港<sup>注 13</sup>の設計に関する技術的見解を内務大臣より求められた。1887（明治 20）年時点における門司港の開発および関連する事業として，門司村までの鉄道延伸，湾の埋立による土地造成，船舶の停泊に向けた深い水深の航路開発などが計画されていた。加えて，商品の積み下ろしや積み込みを安全に行うための船溜りの建設も計画されていたが，その規模や場所については未定の状態であった。Mulder によると，既にこれらの開発計画に連動して湾に沿った土地の地価が上昇するとともに，大阪の商人らによる住宅や倉庫が建設も進められていた。

Mulder は，上記の内容を含めた門司築港計画の技術的見解を述べるために，第一に現地で潮の干満差を計測するために海峡の 7ヶ所に計測器を設置して水深を測定した<sup>注 14</sup>。また，水深の観測と合わせて浮標を用いた潮流調査も実施されていたことが報告された。この潮流調査では，Mulder の指導のもとで内務省技師の石黒五十二と青木元五郎が実施しており，門司築港事業は日本人技師にとっても技術的な実務経験の場にもなっていた。この潮流調査の結果を踏まえて，Mulder は門司築港計画の事業は潮流に影響を与えることなく実施することが可能であると判断していた<sup>注 15</sup>。

図-1 は，潮流の調査結果が記載された平面図を示している。この図面より，門司はたしかに潮流の影響を受けることのない場所に位置していることを確認できる。また，図面には近隣の都市として下関と小倉も記載されているが，両都市とも既に市街地が広がっていることが

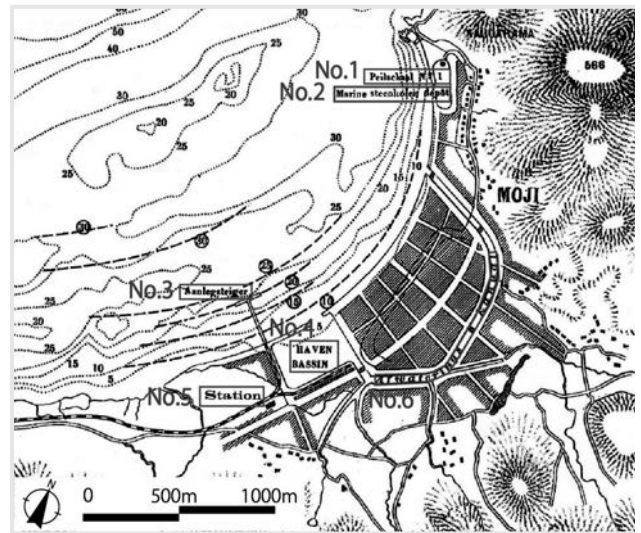


図-2 Mulderによる門司築港の設計図  
（図中に記載の No. は表-2 と対応）

表-2 Mulderによる門司築港の設計図の記載内容  
（表中に記載の No. は図-2 と対応）

| No. | 内容（※1）【翻訳】                       |
|-----|----------------------------------|
| 1   | Peilschaal No.1 【1 番の水位計】        |
| 2   | Marine steenkolen depot 【海軍石炭置場】 |
| 3   | Aanlegsteiger 【栈橋】               |
| 4   | HAVEN BASSIN 【船溜まり】              |
| 5   | Station 【駅】                      |
| 6   | Afwaterings Kanaal 【排水路】         |

確認できる一方で，門司については市街地の形成を確認することができない。このような状況の当時の門司に対して，Mulder は図-2 と表-2，表-3 に示すような築港事業を提案していた。表-3 の内容より，Mulder は門司港の船溜まりについて，具体的な規模と場所を提案した上で，鉄道との連携や倉庫の建設など，陸海を繋ぐ物流を効率

表-3 Mulderの門司港および関連事業に関する意見一覧

| 門司港および関連事業に対する意見 |  |
|------------------|--|
| 船溜り              | 小型の蒸気船舶などが停泊可能な船溜りを建設する。   |
|                  | 船溜りの位置は建設予定である門司駅の近くとして、現在入り江となっている箇所に建設することで経費削減が可能となる。   |
|                  | 船溜りの規模として、縦900ft(約274.3m)横600ft(約182.9m)として、深さは最低潮位より6ft(約1.8m)の水深を保つことができるよう設計する。                   |
|                  | 船溜りの入り口部分は幅180ft(約54.9m)とする。   |
| 水深               | 船溜りの側面には倉庫などを建てたり、鉄道を敷設して小倉方面と直結させることが可能である。   |
| 水路               | 既存の水深線について、湾の埠頭と平行になるように部分的な浚渫を実施する。   |
|                  | 設計された船溜りと連結し、門司村を横断して湾の北東部に流入する水路を建設することが計画されており、この水路には村の様々な場所からアクセスが可能である。                          |
| 岸壁               | 水路から埠頭に沿って、係船が運ぶ荷物などを保管する倉庫などを建てることも可能である。   |
|                  | 岸壁は空石積みで建設し、素材の石は門司村の近辺から調達可能である。  |
|                  | 岸壁の根石は潜水夫によって設置されており、海底の大部分が砂や砂利、硬い粘土層で構成されているため、岸壁の沈下に関する危険性は少ない。                                   |
| 石炭貯蔵所            | 船溜りや水路も岸壁と同様の設計になっており、係留しやすい勾配を設けることに加えて、一部では階段をつけている。   |
| 棧橋               | 日本海軍の石炭貯蔵所を常設し、将来的には係船を通して艦船へ石炭を供給することができるように考えられている。また係船の積み込みや積み下ろし場所、かつ悪天候時の避難場所として小さな船溜りも建設予定である。 |
|                  | 貿易規模が将来的に拡大した場合、現在の設計規模では対応できなくなる可能性がある。その場合は門司駅近くの埠頭から垂直に棧橋を建てることで対応可能である。                          |
|                  | 棧橋にはより大型の船が係留すると同時に、浚渫によって水深線を湾と平行に保つことで、潮流の影響を最小限に抑えることが可能である。                                      |

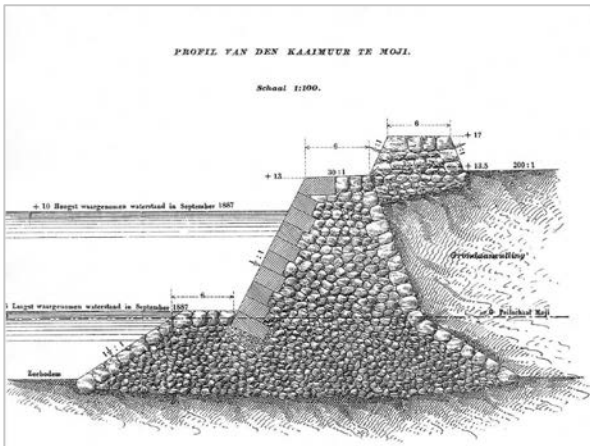


図-3 Mulderによって設計された空石積みの岸壁

的に機能させるための配置を提案していた。また岸壁や船溜まり、水路は全て同様に空石積みで設計されており、船が係留することが容易となるように考えられていた(図-3)。門司港の北側には海軍の石炭貯蔵庫も設計されており、それに合わせて荷物の搬入が可能となる小規模な船溜りも考案されていた。

これらに加えて、Mulderが門司築港に対して述べた意見および設計案で特筆すべき点として、棧橋と水路の設計を上げることができる。Mulderは潮流などの科学的調査に基づいて、門司港を平行式埠頭として設計していた。ただし、将来的な船舶の大型化によって設計した船溜りや岸壁の水深では対応できなくなる可能性を考慮して、棧橋を建設することを意見として記載することで、門司港が長期にわたって近代港湾として機能することができるよ

うに考えられていた。また、船溜まりと直通して北東部に抜ける水路を新設し、門司村の様々な箇所から船溜まり及び湾へとアクセスすることができるような提案も記していた。この点について、Mulderは門司築港株式会社の人々が新しい街を建設することを最も強く望んでいたことを報告していた。そのため、この水路を建設することによって、水路に沿った土地の利便性を大きく向上させることができるよう構想していたと考えられる。そして同時に、水路を内陸部にも延伸させることによって、沿岸部のみではなく、内陸部にも築港事業の効果を波及させることが可能であったといえる。これらの設計を鑑みて、Mulderは港湾都市として長期的視点で発展することを視野に含めた上での設計意見であると読み取ることができる。

なお、Mulderは塩田の埋立部分に関する道路事業や街区の整理については何も言及していないことから、この設計案については門司築港株式会社が当初から考案していた内容ではないかと考えられる。

#### 4. 門司築港の経緯

築港の設計が完成した門司築港株式会社は、福岡県知事を通して起工の許可を願い出た。これは当時の内務大臣である山縣有朋の確認を経て、1889(明治22)年3月に以下の条件のもとで事業着工の許可を得た<sup>15)</sup>。

一. 築港費償還の為官有地埋立の分は道路溝渠埠堤などは公

共用の敷地を除く外都て無代價にて起業者に下渡す事

- 一. 起業者は右の代償として新市街地にかかる民有地の内道路溝渠等公共用の敷地買上及其工事を負擔し成工の上官有に帰せしむる事、但新市街地に充る埋立は素地所有主と起願者との示談に任す可し
- 一. 竣工後道路橋梁溝渠埠堤の修繕起願者に於て負擔す可き方法及年限

ここでは、築港事業で埋め立てた土地の中で、事業費償還のために道路や港湾施設に関する官有地以外を全て門司築港株式会社へと引き渡すこととなっていた。ただし、新市街地にあたる民有地の中で道路や港湾施設に関する土地は門司築港会社を買上げた上で事業も実施することとしていた。また、竣工後の道路や港湾施設などの修繕についても、門司築港株式会社が負担することとなっていた。そして、埋立地に関する具体的な内訳は表-3<sup>注16)</sup>の通りとなっている。埋立地の約半分(48.7%)が官有地となり、残りの土地(51.3%)が民有地として門司築港会社へと引き渡されることとなっていた。なお、官有地についてはそのほとんどが道路用地となっており、その他が下水路・運河・船溜まり用の土地で占めることとなっていた。

この条件のもと、門司築港株式会社は1889(明治22)年7月に第一区の起工式を挙げた。この第一区工事は海面埋め立てと船溜りを建設することを主とした事業であった<sup>注17)</sup>。また、この第一区の工事と並行して第三区の事業である塩田の埋立も1890(明治23)年2月に着工された。両区間の事業は1891(明治24)年8月に共に竣工し、前述した条件に従って公共用地を除く土地が門司築港株式会社へと下付された。

最も遅い着手となったのが第二区の工事であり、第一区と第三区の事業が竣工した翌年にあたる1892(明治25)年6月に着工された<sup>注18)</sup>。この事業は海面埋め立てに加えて第二船溜りと運河開鑿が含まれた事業であった。運河は第一船溜まりから第二船溜まりへと通じる経路が設計されており、幅6間で距離約371間となっていた。この区間の事業は1897年(明治30)年の完成しており、当初に計画されていた事業が全て竣工したことから、1899(明治32)年に門司築港株式会社は解散している。

表-3 門司築港事業による埋立地について

| 内容   | 坪数         | 割合     |
|------|------------|--------|
| 官有地  | 五万五千四百二十八  | 48.7%  |
| 道路敷  | 三万五千六百五十二  | 31.3%  |
| 下水路敷 | 二千七百二十六    | 2.4%   |
| 運河敷  | 九千         | 7.9%   |
| 船溜敷  | 八千五十       | 7.1%   |
| 民有地  | 五万八千三百五十九  | 51.3%  |
| 合計   | 拾壹万三千七百八十七 | 100.0% |

## 5. 市区設計と近代港湾都市

### (1) 門司村における都市問題と市区設計

門司港が特別港として指定を受けた1889(明治22)年、門司村の人口は約3,000人程度であったとされるが、5年後の1894(明治27)年には人口が約10,000人へと3倍以上に急増したと報告されている<sup>16)</sup>。このような移住による急激な人口増加は、伝染病の流行や飲料水の不足などといった都市問題を新たに引き起こすこととなった。

これらの問題発生に対して、門司村は「要スルニ本村公共事業ノ必要ヲ促スモノ、総テ門司築港地ヨリ生スルノ実況ニシテ、従来住居ノ人民部落ハ、築港ノ為メ得ル処ノ利益ナクシテ、其公費ノ重キニ苦シメリ」と考えており、門司築港事業を必ずしも歓迎していない様子であった。そのため1893(明治26)年、門司の村会では以下に示す事業の必要性を議論していた<sup>17)</sup>。

- 一. 船入場増設ノ件
- 一. 避病院建築之事
- 一. 飲料水提供ノ事
- 一. 下水路改良及新設ノ事
- 一. 市区設計ノ道路ヲ速カニ解説セサルヘカラサル事
- 一. 水難救助方法ヲ設クル事

この中で、築港事業によって新市街地を獲得することに成功した門司村であったが、特に築港事業の範囲外である従来の市街地エリアについての整備が不十分であることが記されていた。具体的には下記の通りである。

- 一. 市区設計ノ道路ヲ速カニ解説セサルヘカラサル事  
本港埋立地ニ連接シタル部落ハ、既ニ市區ニ組入、道路溝渠等ノ設計シアルモ、未タ開設ナキ爲メ、家屋ヲ建設スル事能ハス。本港ノ繁殖ヲ遮キルノミナラズ、風雨等ノ時ハ、畔路ノ通行實ニ困難ヲ窮ム。抑モ市街ヲ開クハ、第一道路溝渠開鑿セサル可ラスト雖トモ、是亦今日本村ノ資力如何トモ爲ス能ハス (※下線は筆者加筆)

ここでは、築港事業の埋立地と隣接する部落について、道路や水路の設計は完了している一方で、まだ事業自体が完成には至っていないために家屋を建てることができているとされている。加えて、門司村の資本力が乏しいために、事業実施が難しい様子も併せて説明されている。これは、門司の築港事業が民間資本によって実施されていること、そしてその資本の多くは門司村の外の実業家によって実施されていることが関係しているといえる。すなわち、築港事業の恩恵を港湾機能の面では受けることのできている門司村であるが、埋立地外の都市空間は門司築港会社の整備範囲ではないため、村は自前でそれに見合った整備を実施することが必要であった。少なくとも、門司村は流入する人々を受け止めるための市街地を十分に整備できておらず、近代港湾都市として機能するためには不十分な状態であったことが把握できる。

## (2) 市区設計の第1期事業と市街地形成

結果的に、門司では市区設計と題する公共事業を1894（明治27）年から昭和期まで断続的に実施<sup>注19</sup>し、市街地およびそれに関する公共空間を整備する。そして市区設計の目的は主として「道路開鑿」と「市街地整訂」だと説明された<sup>18</sup>。本研究では1894（明治27）年から1897（明治30）年までに実施された第1期事業を取り上げ、その事業範囲と土地利用について考察する。

まず具体的に、第1期の市区設計については以下の事業内容が実施された<sup>注20</sup>。

…（略）…明治二十七年起業同三十年完成せるものにして東北は運河、庄司町に始まり南西は錦町より清瀧に及び其間縦横十五線の市街道路を設く其延長三千百七十六間にして幅員二間乃至三間面積六萬八千餘坪を有し七千圓を費せり…（略）…

第1期の市区設計事業は道路整備事業を指し、庄司町より清瀧に至るまでの区間において縦横で15本の道路が整備されたことを示している。

図-4<sup>注21</sup>は、1899（明治32）年に発行された市街図に築港事業と市区設計事業の範囲を記載したものである。

九州鉄道の門司駅を玄関として、新市街地が広がっていることを確認できる。また、市区設計事業によって新設された道路は、門司駅や門司築港事業の対象地と接続するように格子状に設計されており、連続的な市街地の形成が意図されていたと考えられる。表-4は、門司築港事業と市区設計事業によって生み出された市街地エリアに着目し、各エリアに位置する施設を整理している。この内容より、築港事業によって創出されたエリアは軍関係の施設や貿易関係の公共機関、そして貿易に関する会社が多く位置している。また、塩田を埋め立てた土地には貸座敷や料亭も多く位置しており、経済的消費活動を促すような施設も配置されていることも特徴だといえる。一方で、市区設計事業の対象地については、卸売や商店など、住民の日常生活に関する施設が多く位置している点が特徴的である。なお、両エリアとも銀行が多く立地しており、門司には1899（明治32）年時点で10を超える銀行の店舗が位置していたことから、築港事業後の経済的活動は活発であったと考えることができる。

このように、築港事業と市区設計事業はそれぞれ異なる実施主体によって執り行われた事業であったが、結果

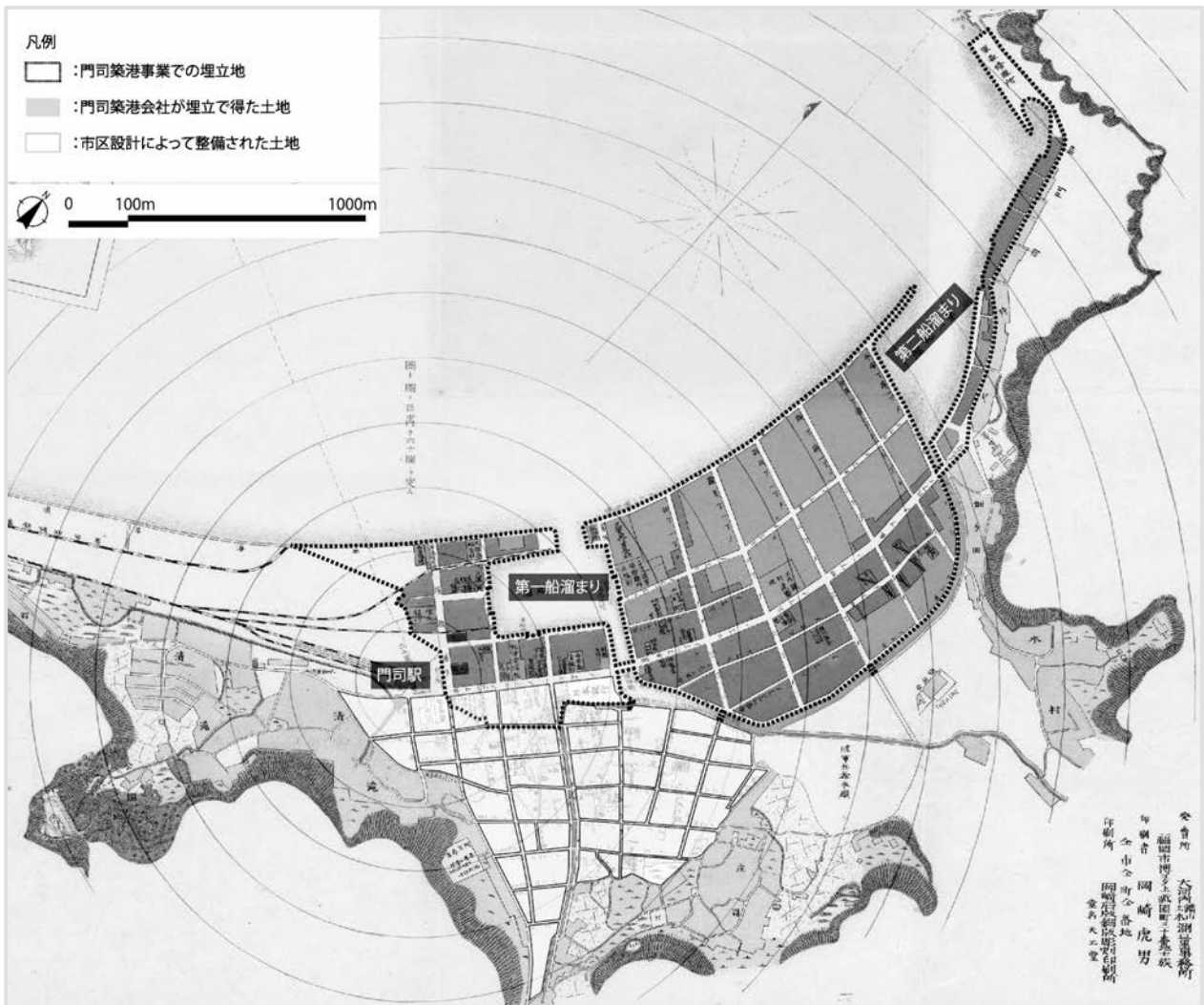


図-4 門司築港事業と市区設計事業後の門司

表-4 新市街地に位置する各種施設について

| 種類           | 築港事業対象地※(数) | 市区設計対象地(数) |
|--------------|-------------|------------|
| <b>軍関係</b>   |             |            |
| 兵器工場         | ● (1)       | -          |
| 軍器修理所        | ● (1)       | -          |
| 憲兵屯所         | ● (1)       | -          |
| <b>公共機関</b>  |             |            |
| 税関所          | ● (1)       | -          |
| 検疫所          | ● (1)       | -          |
| 郵便電信局        | ● (1)       | -          |
| 役所           | -           | ● (1)      |
| 警察署          | -           | ● (1)      |
| <b>貿易・金融</b> |             |            |
| 海運会社         | ● (2)       | -          |
| 銀行           | ● (5)       | ● (6)      |
| 石炭商          | ● (2)       | -          |
| 石炭請負         | -           | ● (1)      |
| <b>その他</b>   |             |            |
| 新聞社          | -           | ● (1)      |
| 料亭           | ● (5)       | ● (3)      |
| 旅館           | ● (2)       | ● (1)      |
| 卸売           | ● (3)       | ● (14)     |
| 商店           | ● (2)       | ● (8)      |
| 貸座敷          | ● (5)       | -          |

※本町より東側については、市区設計対象地として換算している。

としてそれが各主体の意図に沿って土地利用にも大きく反映される結果となった。

### (3) Mulder の設計案と実現した都市空間について

門司築港株式会社による事業成果を図-4 より確認すると、蘭人技師 Mulder の設計内容を示す図-2 といくつかの相違点が出ていることを把握することができる。

まず Mulder の設計内容より整理すると、第二船溜まりの位置と規模が大きく変更されている。Mulder は第一船溜まりから接続された水路や塩田の埋立地と第二船溜りを切り離して設計しており、規模も比較的小規模な設計であった。切り離れた背景として、Mulder はここを海軍の石炭貯蔵所として計画していたことから、機密性などへ配慮して市街地空間と離していたと考えられる。一方で実現した内容を確認すると、第一船溜まりと第二船溜まりの規模は同程度であり、また両箇所は水路で直接繋がっている。加えて図-4 を確認すると、門司の北端に「軍器修理所」が配置されており、付随して小規模の船溜まりも整備されていることが確認できる。

そのため、実現した設計内容は、Mulder が考えていた通り海軍用の施設と市街地エリアを切り離れた上で、船溜りの建設数を増やすことで係船の許容量を増加させることを選択していたといえる。2 つの船溜りを水路で繋ぐことによって、積荷の搬入搬出もより円滑に行うことができるようになることから、塩田の埋立エリアの物流面に対する価値が向上するとともに、貿易業を実施する

で有益な結果につながるものだと見える。

また、Mulder は将来的な船舶の巨大化を見越して棧橋の設計なども提案していたが、この案は少なくとも 1899 (明治 20) 年の時点では実現していないことも、図-4 より読み取ることができる。

## 6. まとめ

### (1) 結論

本研究では明治 20 年代から 30 年代にかけて実施された門司の築港事業およびそれに付随する都市基盤整備事業に着目し、近代港湾都市が成立する過程を明らかにすることを目的として、以下の成果を得ることができた。

門司築港事業について、蘭人技師 Mulder が潮流の調査などを実施した上で船溜まりや棧橋などを含む港湾施設の配置や規模を設計することで、近代港湾として必要な機能に対する知見を担保していた。その上で、埋立地と旧市街地を繋ぐように水路を張り巡らせ、都市内の運輸機能も向上させることができるような設計を提案していたことを把握することができた。

一方で、この門司築港事業は従来門司に住まう人々によって計画・実施された事業ではなく、福岡県知事と九州地方および東京の実業家によって先導された事業であった。そのため、築港事業の恩恵を受けていないと受け止めていた門司村の人々は、独自の公共事業として市区設計と称する街路整備事業を実現させた。このように、意図と背景の異なる事業が実施された門司では、結果としてそれが沿岸部と内陸部で異なる土地利用の性格を近代港湾都市として顕すこととなった。

### (2) 今後の課題と展開

最後に、本研究における今後の課題と展開について内容をまとめる。市区設計事業について、事業対象地およびその後の土地利用については図-4 に示したように読み取ることが可能であるが、その設計図や当時の構想については十分に踏み込むことができていない。今後は新聞記事など、当時の情勢を詳細に把握することのできる史料を分析対象に加えることで、門司において議論されていた都市像などについてもより詳細を明らかにしていきたい。本研究で把握することができた門司築港事業の経緯より、門司村の地域住民は門司築港事業に対して十分に意見を反映させることができていなかったと考えられる。そのために門司村の人々は市区設計事業を築港事業と並行して実施することとなったが、その際に門司築港株式会社との連携や事業内容の共有の有無についてを把握することは、当時の都市像を解明する上で重要な視点になると考えている。

謝辞：本稿は JSPS 科研費 23K13485 の助成を受けたものである。

## NOTES

- 注1) 国立公文書館所蔵：法律第二十號 特別輸出港規則，1889（請求番号：御 00305100）
- 注2) 特別輸出港規則では，四日市，下関，博多，門司，津，唐津，三角，伏木，小樽の9ヶ所が指定された。
- 注3) 門司村は，町村制の施行によって1889（明治22）年に周辺町村と合併して文字ヶ関村となった。その後，1894（明治27）年には福岡県知事告示によって門司町へと改称し，1892（明治32）年には市政施行によって門司市となっている。本研究では，抜粋の場合を除き，行政区分や住所を示す場合には全て門司村で表記を統一している。
- 注4) 国立国会図書館所蔵：官報1888年06月30日によると，当時の免許路線は「福岡縣門司ヨリ小倉，福岡，久留米，熊本縣熊本ヲ経テ三角迄佐賀縣田代ヨリ分岐シ佐賀，有田ヲ経テ長崎縣長崎迄有田ヨリ分岐シ長崎縣佐世保迄熊本縣宇土ヨリ分岐シ八代迄小倉ヨリ分岐シ福岡縣行事迄」となっている。
- 注5) 国立国会図書館所蔵：官報1888年06月30日
- 注6) 現在の北九州市。
- 注7) 門司市立図書館：門司郷土叢書 硯海日誌と門司築港，門司市立図書館，pp.84-91，1959.8.1
- 注8) 高江基太郎：門司港誌，p.24，1897.5.20
- 注9) 花房吉太郎，山本源太：日本博士全伝，博文館，pp.314-320，1892
- 注10) 高江基太郎：門司港誌，p.14，1897.5.20
- 注11) 日本河川協会：利根川（自妻沼 至海）改修計画書，1886.4.7，『A.T.L.R.Mulder の報告書及び関係文書，建設省河川工事事務所』に所収。
- 注12) 国立国会図書館所蔵：熊本県下三角築港計画復命書，1882.3.18，『A.T.L.R.Mulder の報告書及び関係文書，建設省河川工事事務所』に所収。
- 注13) 当時，下関港は赤間関港と呼称されていた。
- 注14) 水位の観測は1887年9月と10月に1時間単位で実施された。
- 注15) Mulder は，この潮流の動きを示すことについて，浮標が常に完璧な動きをしていない可能性があること，また満潮時に顕著に確認された逆潮流の方向のみを示していることを補足として説明した。
- 注16) 高野江基太郎：門司港誌，大阪國文社，pp.13-14，1897.5.20を用いて筆者作成。
- 注17) 高江基太郎：門司港誌，pp.24-26，1897.5.20
- 注18) 高江基太郎：門司港誌，pp.26-27，1897.5.20
- 注19) 門司市役所：門司市史，門司活版所，pp.469-474，1933.3.25。門司市役所：門司市勢要覧，東京印刷株式会社，pp.3-4，1915.10.27
- 注20) 門司市役所：門司市勢要覧，東京印刷株式会社，pp.3-4，1915.10.27
- 注21) 国際日本文化研究センター所蔵：門司市街旅客案内圖，大河内亀松，1899を基に筆者加筆。

## REFERENCES

- 1) 岡本哲志，日本の港町研究会：港町の近代-門司・小樽・横浜・函館を読む-，学芸出版社，pp.17-52，2008.4.30 [Okamoto T, Society for the Research of Port Towns in Japan : Modern Port Towns - Moji, Otaru,

- Yokohama and Hakodate, Gakugei Shuppansha Co., Ltd., pp.17-52, 2008.4.30]
- 2) 稲吉晃：海港の政治史，名古屋大学出版，2014.11.25 [Inayoshi, A. : Seaport Political History, The University of Nagoya Press, 2014.11.25]
- 3) 廣井勇：日本築港史，丸善株式会社，pp.21-104 [1927.5.22] [Hiroi, I. : History of Port Construction in Japan, Maruyoshi Co., Ltd., pp.21-104, 1927.5.22]
- 4) Iwamoto K, Hein C : The role of Dutch civil engineering in modern port planning in Japan (1870s-1890s), Planning Perspectives, Vol.36, No.3, pp.617-629, 2021.4
- 5) 橋田竜兵，菊地成朋，黒瀬武史，牛島朗：近代港湾都市の形成過程と初期都市計画-下関と門司を対象として-，日本建築学会計画系論文集，第85巻，第776号，pp.2163-2170，2020.10 [Hashida R, Kikuchi S, Kurose T, Ushijima A. : Urban Formation process and the First City Planning in Modern Port City -A case Study of Shimonoseki and Moji-, Journal of Architecture and Planning, Vol.85, No.776, pp.2163-2170, 2020.10]
- 6) 門司市役所：門司市史，門司活版所，1933.3.25 [Moji City : History of Moji City, Moji Printing Press, 1933.3.25]
- 7) 門司税関：門司港と門司税関の軌跡-門司税関100年の歴史-，2009.6 [Moji Customs : History of Moji Port and Moji Customs- 100 years of Moji Customs history- , Moji Printing Press, 2009.6]
- 8) 北九州市史編さん委員会：北九州市史 産業経済 I，北九州市，pp.75-76，1991.12.1 [Kitakyushu City History Compilation Committee : Kitakyushu City History Industrial Economy vol.1, Kitakyushu City, pp.75-76 , 1991.12.1]
- 9) 故古市男爵記念事業会：古市公威，東京印刷株式会社，1937.7.5 [Late Baron Furuichi Commemorative Society : Furuichi Koi, Tokyo Printing Co., Ltd., 1937.7.5]
- 10) 建設省岡山河川工事事務所：A.T.L.R.Mulder の報告書及び関係文書，建設省河川工事事務所，1998.3 [Oka-yama River Construction Office Ministry of Construction : A.T.L.R. Mulder's Report and Related Documents, Ministry of Construction River Works Office, 1998.3]
- 11) 前掲：A.T.L.R.Mulder の報告書及び関係文書，建設省河川工事事務所，1998.3
- 12) 西脇千瀬：幻の野蒜築港，藤原書店，2012.12.30 [Nishiwaki, C. : The Phantom Port Construction Project at Nobiru, Fujiwara Bookstore, 2012.12.30]
- 13) 横浜都市発展記念館：港をめぐる二都物語 江戸東京と横浜，佐藤印刷所，2014.1.25 [Museum of Yokohama Urban History : The Tale of The Two Capitals, Edo and Tokyo, Sato Printing Press, 2014.1.25]
- 14) Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs : EEN DRIETAL ZEESTRATEN VAN DEN JAPANSCHEN, 1893
- 15) 前掲：門司市史，門司活版所，pp.359-373，1933.3.25
- 16) 前掲：北九州市史 産業経済 I，北九州市，pp.76-80，1991.12.1
- 17) 前掲：門司市史，門司活版所，pp.375-384，1933.3.25
- 18) 前掲：門司市史，門司活版所，pp.469-474，1933.3.25

(Received April 10, 2023)