

関門海峡に面した門司港の足跡と近代建築 ～国際貿易港として栄えた港町～

関門海峡ミュージアム 学芸員
大道 智子

1. はじめに

門司港は瀬戸内海と日本海を繋ぐ交流地にあたり、またアジア大陸に通ずる国際航路上に位置する。古代から中央(畿内)と地方を結ぶ交通路として官道や街道が整備されたことから、九州最北端に位置する門司は九州の玄関口を担ってきた。

明治初期から北部九州の筑豊炭鉱が盛んになり、本州と九州の結節点である門司に注目が集まり、明治22(1889)年に特別輸出港に指定されたことを皮切りに、港湾整備に着手、明治24(1891)年には初代門司駅が誕生するなど、門司の港町は一大貿易港として歩み始め、官公庁の施設や財閥系の銀行の進出が相次ぎ、競うように近代的な建造物が建設された。

本稿では、国際貿易港となるまでの門司港の足跡と、港町に集まった企業や銀行などの近代建築に焦点をあて紹介する。

2. 門司港における歴史と足跡

門司の港町は、古くから交通や対外貿易の要所であった。古代から近世までの門司の港町の足跡を述べたい。

2.1 古代から近世までの門司港

大化2(646)年「改新の詔」が宣布され、朝廷による地方統治への道筋が示された頃、中央(畿内)と地方を結ぶ交通路として、主に7つの官道が整備された(五畿七道)。九州には七道の一つである西海道が整備され、門司初の駅として「杜崎(碕)駅」が誕生した。杜崎駅には駅馬が配備され、九州の重要拠点となった大宰府を目指し、朝廷の役人たちが利用した。

中世に入り、室町時代の門司は日明貿易の船籍地となる。当時の門司は周防国守護大名の大内氏が支配していた。莫大な利益をもたらす日明貿易を幕府より許された大内氏は、門司には造船所を設け、遣明船の造船や人材を供給し、日明貿易を支えた門司港は賑わったのである¹⁾。その後、江戸時代に参勤交代が始まると、港の中心は^{だいらしゅく}大里宿(門司区大里)へ移る。その結果、中世に栄えた門司の港は漁業、農業、製塩業などの一寒村となった。

2.2 塩田から一大貿易港へと変貌した門司港

文化10(1813)年頃から港に面する浜一帯に塩浜堤防が整備され、明治20(1887)年には約50ヘクタールの塩田面積を有した。しかしながら、塩田は地元産業の軸になるほどの生産量は上らず、厳しい経営が続いた²⁾。

幕末から明治初期にかけ、政府は海外との貿易拡大を目指し、開港場以外でも石炭などの特定品目に限り対外輸出を許可する「特別輸出港」制度を導入した。門司港は明治22(1889)年に5品目(石炭・米・麦・麦粉・硫黄)の特別輸出港に指定されると、翌23(1890)年、渋沢栄一(1840-1931)や浅野総一郎

(1848-1930)などの財界人が株主に名を連ねた門司築港会社が創立され、埋立工事に着手した。翌 24 (1891)年には開業間もない九州鉄道の本社が門司に新築移転し、鉄道の敷設を経て初代門司駅が誕生した。鉄道や船の交通が整い、塩田を含む港湾整備が進められたことにより、国際貿易港として出発することとなった。

3. 門司港の近代建築

特別輸出港の指定を受け、初代門司駅が開業したことで、駅周辺には鉄道関係の施設や船舶、貿易商社の社屋などが続々と建築されるようになる。門司港の歴史において節目となった建造物を紹介する。併せて近代以降の建築の技術の進化で発展した建築構造についても述べることにしたい。

3. 1 門司港近代建築の先駆けとなった建造物

3. 1. 1 部^{へさき}埼灯台

門司地域で最初に西洋の建築技術が移入されたのは、明治 5 (1872) 年初点灯した部埼灯台^{写真1)}である。慶応 3 (1867) 年、兵庫開港に伴い、英国公使との間の大坂約定で建設を約束した灯台 5 基のうちの1基が門司に設置されている。

灯台建築に関わったのは、イギリス人の灯台建築家スティヴンソン兄弟の基本設計に基づき、お雇い外国人で「日本灯台の父」と呼ばれるリチャード・ヘンリー・ブラントン (1841-1901、スコットランド出身) が指導監督にあたった。構造は石造で、ブラントンが手掛けた他の灯台と同様に円形の灯室に半円形の付属舎が設置される。石造の石は良質な花崗岩で、表面を手仕上げで瘤出しを作った。また、灯器は、明治 28 (1895) 年にフランスより輸入したフレネルレンズを現在も使用している。

関門海峡には、大坂約定で約束された 5 基のうち、もう 1 基が下関側にある。部埼灯台とともに双子灯台と称される六連島灯台 (山口県下関市)^{写真2)}も、同年にブラントンが手掛けた。瀬戸内海へつながる関門海峡は、東口を部埼灯台、西口を六連島灯台が現在も稼働し、船の安全を見守っている。



写真1) 部埼灯台



写真2) 六連島灯台

3. 1. 2 旧日本銀行西部支店

門司港に多数の企業や金融機関が出店するきっかけとなった理由の一つに、日本銀行西部支店が下関(当時は赤間ヶ関)から門司に新築移転したことが挙げられる。

日本銀行西部支店は、明治 26 (1893) 年に開業し、明治 31 (1898) 年に建物が新築された。西部支店は日本銀行初の支店建物で、それまで支店の建物は既存の建物を借り入れまたは購入していた³⁾。設計は、日本銀行本店を手掛けた辰野金吾 (1854-1919) が担当する。日本銀行建築技師で後に辰野と共同設計事務所を立ち上げる葛西萬司 (1863-1942)、途中から辰野の高弟であり、後の日本銀行建築を牽引する長野宇平治 (1867-1937) も参画している。建物の特徴は、二つの半球型ドーム屋根に煉瓦造 2 階建の本格的な石造洋風建築を造った。

日本銀行西部支店の新築移転を皮切りに、門司港には多くの財閥系の企業や金融機関が進出した。

3. 1. 3 門司港駅

現在でも門司港の顔である門司港駅は、関門連絡船と駅を直結させるため、大正 3(1914)年、初代門司駅より 200 メートルほど海側へ移動し、木造の駅舎が誕生した。また、昭和 17(1942)年に関門鉄道トンネルの開通後、旧門司駅は「門司港駅」と名称を変更する。

設計は、鉄道院九州鉄道管理局工務課が行い、ネオ・ルネサンスを基調とし、モルタル塗を石貼り風に仕上げた。両翼の屋根はマンサード(腰折れ屋根)が重なり、デザイン性を高めている。内部は、1階には旧 1、2 等待合室、旧 3 等待合室だった場所があり、2 階には貴賓室や旧食堂なども復原されており、その面影が残る。また、青銅製の手水鉢や大理石とタイル貼りの洗面所など、当時の雰囲気が残り、現在も JR 九州(鹿児島本線)の始点終点の駅として親しまれている。

3. 2 門司港に西洋建築をもたらした建築家たち

部埼灯台を除く門司港の近代建築群は、旧日本銀行西部支店を中心に約1キロメートル圏内に集まっており、その多くに官庁や財閥所属の建築技師(建築家)が携わった^{表1)}。中でも専門的な建築教育を開始した工部大学校造家学科(旧東京帝国大学)の卒業生が日本全国の建築界を牽引し、その流れは門司港の建築にも新たな建築技術が吹き込まれたのである。

工部大学校第1期生として卒業した辰野金吾、曾禰達蔵(1853-1937)、佐立七次郎(1857-1922)、片山東熊(1854-1917)の 4 人は、日本建築界の中心的な役割を担った。門司港では片山東熊を除く 3 人が建物の設計を手掛けている。また、工部大学校の後輩である河合幾次(旧大阪商船門司支店設計)、咲寿栄一(旧門司税関設計)、山田守(旧門司郵便局電話課設計)、そして工部大学校を中退し、アメリカ留学帰国後は辰野とライバル関係にあった妻木頼黄(旧門司税関監修)も携わった。彼らの建築は意匠だけでなく、建築構造にも当時最新の技術が持ち込まれている。

明治 24(1891)年、東海地方で大地震(濃尾地震)が起こり、それまで主流の構造だった煉瓦造や木造などの建築物は甚大な被害を受けた。辰野たちは被災地で調査を行い、当時の建築物の弱さを目の当たりにした⁴⁾。一方、当時の門司では大きな地震はなかったものの、火事が頻繁に起こり、木造と煉瓦造が混在する密集した中心地は危険を孕んでいた。加えて、関門海峡からの風を受ける立地のため、強固な建築物が必要であった。明治 27(1894)年に造家学会(現:日本建築学会)で鉄筋コンクリート造(以下、RC 造という)についての発表がなされると、明治 37(1904)年には東京帝国大学にて初めての RC 造の講義が始まり⁵⁾、実用化に向けて徐々に研究が動き出している。門司では大正6(1917)年に河合幾次が設計した旧大阪商船社屋に一部 RC 造が採用された。その後の大規模建築では RC 造が主流となった。

建築教育をする学校は徐々に増え、西洋的な建築に携わる建築家も広がりを見せた。加えて RC 造が実用化に向けて発展し、国際貿易港として急発展した門司港の建築を支えたのである。

表1) 門司港周辺の主な近代建築リスト(明治～昭和初期/『北九州市の建築』⁶⁾『ふるさとの思い出』⁷⁾をもとに筆者作成)

竣工年	建物名	構造	設計	建物の有無
明治 5	1872 部埼灯台	石造	スティーブソン社	○
明治 24	1891 九州鉄道本社(現:九州鉄道記念館)	煉瓦造 2 階建	不詳(鉄道院?)	○
明治 25?	1892 門司新報社	木造 2 階建	不詳	×
明治 26	1893 旧門司警察署	木造 2 階建	不詳	×
明治 29	1896 三菱合資門司支店	煉瓦造 2 階建	曾禰達蔵	×
	内國通運櫛門司支店	煉瓦造 2 階建	不詳	×
	日本商業銀行門司支店	木造 2 階建	不詳	×
明治 31	1898 日本銀行西部支店	石積煉瓦造	辰野金吾	×
明治 32	1899 住友銀行門司支店	煉瓦造 2 階建	野口孫市	×

明治 35	1902	旧福岡県港務部	木造 2 階建	不詳	×
明治 36	1903	日本郵船門司支店	石造平屋?	佐立七次郎	×
		旧門司倶楽部	木造 2 階建	辰野金吾、葛西萬司	×
明治 38	1905	古河合名会社門司支店	木造	不詳	×
明治 40	1907	旧三井物産社宅	木造 2 階建	不詳	×
明治 41	1908	三井物産門司支店倉庫	煉瓦造平屋建	不詳	×
明治 42	1909	三井銀行門司支店	煉瓦造 2 階建	不詳	×
		明治屋門司支店	煉瓦造 2 階建	曾根達蔵	×
明治 44	1911	出光商会	木造 2 階建	不詳	×
明治 45	1912	旧門司郵便局	木造 2 階建	不詳	×
		旧門司税関	煉瓦造 2 階建	咲寿栄一、監修:妻木頼黄	○
大正 3	1914	旧門司駅(2代目、現:門司港駅)	木造 2 階建	鉄道院九州鉄道管理局	○
大正 5	1916	YMCA 門司ブランチ	煉瓦造 2 階建	伝 デ・ラランデ	×
大正 6	1917	大阪商船門司支店(現:北九州市旧大阪商船)	木造+煉瓦型枠 RC 造	河合幾次	○
大正 10	1921	旧門司三井倶楽部(平成7年移築)	木造 2 階建	松田昌平	○
		門司商業会議所	RC 造 3 階建	不詳	×
大正 11	1922	二十三銀行門司支店	RC 造 3 階建	佐伯組	×
大正 13	1924	藤本ビルブローカー銀行門司支店	RC 造 2 階建	不詳	×
		門司郵便局電話課(現:門司電気通信レトロ館)	RC 造 3 階建	山田守(通信省)	○
昭和 2	1927	日本郵船門司支店(現:JP 門司港ビル)	RC 造 4 階建	八島知	○
昭和 4	1929	旧門司税関1号上屋(現:旧大連航路上屋)	RC 造 2 階建	大蔵省営繕管財局工務課	○
昭和 5	1930	門司市役所(現:門司区役所)	RC 造 3 階建	倉田謙	○
昭和 9	1934	横浜正金銀行門司支店(現:北九州銀行門司支店)	RC 造 2 階建	桜井小太郎	○
昭和 12	1937	旧三井物産門司支店(現:旧 JR 九州本社ビル)	RC 造 6 階建	松田軍平	○

○現存 ×解体

4. 門司港近代建築のこれから

門司港は古くから人や船の往来があり、賑わってきた。江戸時代になると、門司の港の中心は大里へと移り、門司の港町は塩田地帯が広がる景色となった。明治に入り、門司港の状況は一変し、特別輸出港の指定や港湾整備、鉄道の敷設などが進み、一大貿易港として賑わう町となったのである。

貿易港としての発展に伴い、大手企業や金融機関などの進出により、近代的な建造物が建ち並んだ。設計は辰野金吾、曾根達蔵、佐立七次郎などをはじめ、専門的な建築教育を受け、海外留学を経験した名だたる建築家が手がけた。そこでは建築の意匠だけでなく、近代的な建築構造も取り入れられ、災害などから建物が守られてきたのである。

これらの門司港に所在する近代建築群は、平成 29(2017)年に「関門”ノスタルジック”海峡」のストーリーを構成する構成文化財群として日本遺産に認定された。この日本遺産ストーリーでは、関門海峡に面した北九州市門司区・若松区、加えて対岸に位置する下関市沿岸に残る近代建築を紹介し、密接な交通網で結びついた関門海峡沿岸の3つの港町を気軽に巡ることができるという、この地域特有の魅力を前面に押し出している。日本遺産を通し、現存する近代建築の造形を守るだけでなく、守り続けられてきた遺産群をいかに活用できるかが、今後の地域発展のカギとなるのではないだろうか。

参考文献

- 1) 門司区役所.門司市史.平文社,1974,p.42-45.
- 2) 門司区役所.門司市史.平文社,1974,p.151.
- 3) 中村茂樹.支店建物の変遷.にちぎん.2012,no.29,p.28-31
- 4) 瀬口哲夫.近代名古屋と最初期の建築家達.名古屋造形大学研究紀要. 2013,vol.19,p.77-88.
- 5) 友澤史紀.建築コンクリート技術の変遷と将来展望.コンクリート工学.1999.vol.37,p13.
- 6) 片野博.北九州市の建築 明治―大正―昭和初期.瞬報社,1996,96p.
- 7) 今村元市.ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 門司.国書刊行会,161p.