全海運所属組合の横顔
連載　第９回
九州地方海運組合連合会
その３　関門地区海運組合

【組合の概要】

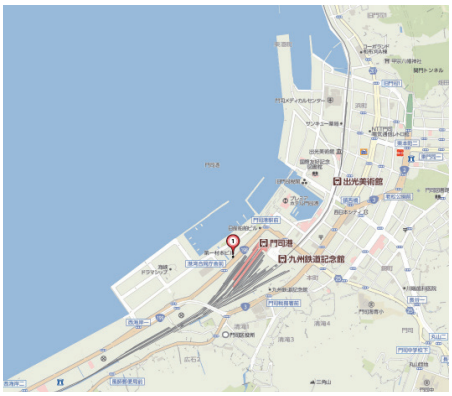
事　務　局　　〒801-0841
福岡県北九州市門司区西海岸 1-4-20
第１村本ビル５階
電話 093-332-5354　FAX 093-532-5354
JR『門司港』駅より徒歩３分

理　事　長　　中津　和也　末広㈱代表取締役社長

事務局長　　楠本　茂晴

組合員数　　運送事業者　13 社
貸渡事業者　11 社
利用運送事業者　4 社
合　　計　28 社

所属船腹量　27 隻　26,288 総ﾄﾝ　51,563 重量ﾄﾝ



事務局のある北九州市門司区西海岸付近（Google 地図）

中津理事長（左）と楠本事務局長

【組合の組織】

関門地区海運組合の役員は理事長１名と４地区代表の副理事長４名、理事 20 名、監事２名で構成される。年１回の総会の他、年１回程度の理事会が開催されている。委員会、部会組織がなく、主要事業は九海運と連携しながら運営されている。取材当日は中津理事長と村中克範副理事長（双栄海運㈱代表取締役専務）が応じた。

門司中心に関門の４地区組合を統合

【関門地区の海運】

関門地区海運組合は、運輸省の構造改善指針に基づき昭和 61 年（1986）４月、福岡県下の門司地区海運組合（九州市門司区）を核に近隣の小規模な下関地区海運組合（下関市）、恒見地区海運組合（北九州市門司区）、苅田地区海運組合（福岡県京都郡苅田町）を統合して誕生した組織である。

旧地区組合別に組合員の特長をみると、門司は戦前からの外航定期船の港であり、運送業者と取扱業者が多い。

下関は元々、輸出入貨物の中継拠点の関門港に面し、

事務局が入居するビル（上）と事務局

艀取りなどで栄えたが、輸出入貨物が主要港で直接荷役されるようになり、地場貨物が少ないこともあって次第に船主が京浜、阪神地区のオペレーターに所属するようになった。また、下関は近代捕鯨発祥の地であり、捕鯨船の燃料補給を主体に内航タンカーの発祥の地のひとつともなった。

村中副理事長（左）と事務局入口

恒見は、背後地の石灰石鉱山からの出荷が戦前から盛んだったが、セメント工場の進出や山元の自家用船建造で地元業者の活動が狭められた。

苅田は、石炭の活況期に筑豊炭の積み出し港として脚光を浴びたが、石炭衰退後は背後地に半永久的な埋蔵量といわれる豊宮な石灰岩の山地を抱えていることから三菱砿業セメント、麻生セメント、宇部興産などセメント産業が進出したのに続き、西瀬戸内臨海工業地帯の一環として九州電力、西日本協同火力、日産自動車などの誘致により工業港として発展し大きく変貌した。しかし、組合員は元々、石炭輸送を中心に他県から集まった業者が大多数だったため、石炭産業衰退とともに激減した。

関門地区海運組合は、これら旧4地区組合の特色をそのまま引き継いでおり、運送業者と取扱業者が目立っている。組合員数は平成28年10月1日現在で運送業者13社、貸渡業者11社、利用運送業者4社の計28社となっている。所属船腹量は貨物船22隻（47,763重量㌧）、艀台船1隻（400重量㌧）、バージ2隻（3,156重量㌧）、プッシャー2隻（244重量㌧）の計27隻（51,563重量㌧）で、油送船やケミカル船、曳船はない。

産業の発展背景に貿易の玄関口

【関門地区の沿革と概要】

北九州市門司区、企救（きく）半島北部の関門海峡に面し、海沿いの倉庫群や歴史的建造物などのレトロな雰囲気の観光地でもある。

門司の関門海峡に面する和布刈（めかり）神社大鳥居そばに建つ「門司ヶ関址（もじがせきあと）」の碑によると、ここに大化の改新（西暦645年）の翌年に関所が設けられたと記されており、古代から中世に交通の要衝の港として利用され、繁栄していたようだ。室町幕府の衰退とともに大内氏が対明貿易を独占するようになると、門司は対明貿易の基地となったが、その後は大陸貿易の拠点が小倉や博多にとって代わられた。江戸時代、北陸と関西を結ぶ北前船の西廻り海運が開発されると下関港は活況を呈したが、門司は港とは全く無縁の地となってしまい、明治の築港の時まで眠りについたとされている。

『富国強兵』を掲げて殖産興業に力を注いだ政府は明治5年（1872）に東京～横浜、次いで神戸～大阪～京都にも鉄道を敷設し、幕末の米蘭露英仏との修好通商条約により開港場とされた箱館、神奈川（横浜）、新潟、兵庫（神戸）、長崎の5港と大都市を結んだ。明治初期の外国貿易は開港と朝鮮貿易のための特別貿易港に限られ、石炭などの特定の本邦産品を輸出するため、「特別輸出港」制度が導入された。門司港の開港は明治22年（1889）11月、明治政府から重要5品目（石炭、米、麦、麦粉、硫黄）限定の特別輸出港に指定されている。同年、九州初の鉄道が博多を起点に開業し、2年後には門司港まで延びて「門司駅」と名づけられた。

港としての機能を門司に持たすべきだと初めに考えたのは民間人で、明治19年(1886)11月に地元有志らが福岡県に対し、塩田だった場所に15万㎡規模の埋立てを計画し、地元住民との補償交渉も終えて築港の申請をしている。しかし、この計画に対して明治政府から九州に鉄道を早期敷設する使命をおびていた安場保和福岡県令（県知事）が異を唱え、門司港築港は鉄道敷設とともに官が推進すべき大事業として新たに示された。これは民間の計画を遥かに上回る、37万㎡規模の埋立てを含む大規模な築港だったが、築港に民間の力が必要のため明治21年（1888）12月に渋沢栄一、浅野総一郎など当時の財界の指導者を株主とする門司築港㈱が設立され、翌22年（1989）7月に門司港築港が始まった。この築港工事は海面を埋め立てたに過ぎず、大型船が係留できる岸壁はなかったが、明治23年（1890）には貿易船の入港が86隻、輸出額は34万円となり、特に石炭輸出に限れば全国第3位の港となっている。門司港の入港船舶数は明治31年（1898）になると1,076隻と初めて1,000隻を超え、全国第5位の入港隻数を誇る港となっている。

門司港

明治27年（1894）の朝鮮での動乱が日清戦争への火蓋となると、門司港は軍艦が往来するようになり、和布刈に軍器製造所が建設され陸軍火薬庫、軍用品倉庫も設置されて軍港としての性格も帯びた。明治28年（1895）に日清戦争終結による下関条約で講和が成立し、日本は莫大な賠償金を清国から得ると共に、遼東半島や台湾等を手に入れると、戦勝景気に沸いた日本の起業勃興の波は北部九州でも高まり、石炭輸出を主として栄えていた門司港も急速に発展して行ったのだった。

門司港が開港指定を受けたのは明治32年（1899）8月で、以降は機械類の輸入の他、繰綿や砂糖などの新産業の原料輸入が始まり、明治40年（1907）に綿糸、セメント、精糖などの北部九州に進出した新産業により、輸出入品の多様化が進んでいる。明治32年の門司港では輸入63.9万㌧、輸出615.6万㌧だったが、明治40年には輸入2,641.3万㌧、輸出1,905.0万㌧にまで拡大している。

門司では、明治34年（1901）に対岸の下関との間に連絡船が就航、門司駅は九州の表玄関となり以降、日銀西部支店が下関から移転したのを始め、税関など官庁の出先や金融機関や商社、海運企業の支店、新聞社の本支社が相次いで進出し、外国航路の拠点及び貿易港として発展した。また、関門海峡には多くの浅瀬があり、座礁事故も頻発し各方面から改善の要望が寄せられたことから、明治43年（1910）に浚渫工事が順次開始されたが、第1次世界大戦後の戦後恐慌などもあって工事は遅れ、完成は昭和6年（1931）9月。これにより1万㌧級の貨物船7隻が係留できる西海岸外貿埠頭が完成し上屋、鉄道、起重機などの設備を備えた九州1の近代的な貿易港に躍進し、北九州工業地帯も完成している。

門司駅の駅舎は大正3年（1914）、連絡船桟橋に近い海側の現在地に移転し、木造2階建ての銅板葺きで、外観はネオルネサンス様式と呼ばれる左右対称型に新築された。映画『終着駅』の舞台、ローマのテルミニ駅をモデルにしたとも、正面外観を門司の「門」の字になぞらえたともいわれ、駅構内には現在でも昭和天皇が立ち寄った際に御座所となった貴賓室を始め、汽車旅時代の重厚な設備、調度日品が並んでいる。

昭和6年（1931）9月に満州事変が始まり、12年（1937）7月に北京郊外の盧溝橋付近で

日中両国軍が衝突した盧溝橋事件から日中間は戦時体制へと突入した。関門海峡を横断するトンネルや橋がまだなかった時代は、門司港が対面の下関と結ぶ連絡船の発着地であったため、九州の玄関口としての役割を果たしていたが、昭和17年（1942）7月に戦時輸送強化のための優先工事として関門鉄道トンネルが開通したことから、本州との行き来が門司駅を経由せずに可能になったことや、戦後中国などの大陸貿易が途絶えたことなどにより、門司駅は急速にその地位を失った。門司側のトンネル出口が門司駅の隣の大里駅構内となったのは工法上の理由からだったが、トンネル開通を機にそれまでの「門司駅」が「門司港駅」、「大里駅」が新たに「門司駅」とを改称され現在に至っている。関門橋の開通は31年後の高度経済成長期、昭和48年（1973）11月だった。

関門橋

第2次世界大戦終戦後、昭和25年（1950）6月の朝鮮戦争の勃発による特需で日本は鉄鋼やセメントなどの輸出が急増したが、門司港は西海岸地区を進駐軍が接収し、軍事補給基地として利用していたため、外国貿易には使用できず支障をきたした。そのため代替地として田野浦港の修築工事が施工されて昭和30年（1955）3月。セメントサイロや倉庫が建設された。昭和30年代にはエネルギー革命の急速な進行により、石炭を基盤として繁栄した北部九州は打撃を受けたが、一方で鉄と石油を中心とする重化学工業が飛躍的な発展を遂げ、門司港は昭和34年（1959）に八幡製鐵（現新日鉄住金）戸畑製造所が誕生すると貿易が大幅に伸びた。

昭和46年（1971）、神戸以西初となる田野浦コンテナ埠頭が北九州市に完成。太刀浦地区では昭和50年（1975）に九州への自動車組立工場として初の日産自動車が苅田町に、昭和57年（1982）には山口県防府市にマツダ、平成4年（1992）にはトヨタ自動車が宮田町（現宮若市）に進出して“カーアイランド九州”として自動車生産能力の増強が進んでいる。

門司港では昭和55年（1980）11月に太刀浦第1コンテナターミナルが供用開始となり、昭和63年（1988）10月には、太刀浦第2コンテナターミナルが供用開始され中国、韓国、東南アジア航路が開設され、取扱貨物も次第に変化して行った。

また、門司地区は昭和63年（1988）に門司港駅舎が国の重要文化財に指定されたことを契機に、歴史的建造物を生かした観光地として整備され、門司港レトロとして平成7年（1995）3月にグランドオープンし、現在は年間200万人以上の観光客を集めている。

関門地区の海の守護神

【文化と伝承】

関門地区周辺には古くから海の守護神が祀られ、地元海運業関係者の信仰が厚い。

甲宗八幡神社（こうそうやわたじんじゃ）は、貞観2年（860）に清和天皇が創建したと伝えられる。神功皇后が三韓出兵の際に着用した兜をご神体としている。50年に1度行われる大祭以外に拝観出来ないが、平成20年（2008）に大祭が執り行われた。現在の社殿は第2次世界大戦の空襲により焼失したが、昭和37年（1962）に再建された。

社伝によると大和国大安寺の僧侶であった行教（ぎょうきょう）が清和天皇の命を受け宇佐八幡宮の分霊を祀り、神功皇后御着用の甲を神体とし、祭主は宇佐神宮初代宮司大神比義が始祖で、祖

先には遣唐使あるいは遣唐副使がおり、歴代の宮司は九州及び四国一部の海上総関門で朝鮮、中国大陸との交流の要衝でもある門司関の関司（別当）に任命されている。神社裏山の斜面には、平清盛の４男で壇ノ浦の合戦で安徳天皇と二位尼の入水を見届けて入水した平知盛の墓がある。

甲宗八幡神社（左）と海上安全守護

和布刈神社（めかりじんじゃ）は、関門海峡に面して社殿が立ち、九州の最北端に鎮座する神社。社伝によると仲哀天皇９年（西暦 200 年頃）に神功皇后が創建したとされる。神功皇后がこの地の北の海上１里にある奥津島辺津島（現満珠干珠島）に納めた金銀白銀で包んだ満珠干珠と同じものがここにも納められている。古くは「速戸社」「隼人明神」「早鞆明神」と称され、文化６年（1809）に和布刈神社と改称されて足利尊氏、大内義隆などにより社殿が建造されたといわれる。江戸時代に豊前中津藩主細川忠興が和布刈神社など５社を祈願所として定め、本殿は明和４年（1767）に小倉藩藩主小笠原忠総が健立したとされる三間社流造の銅板葺。拝殿は明治中期頃の建造で装飾が多く、屋根に千鳥破風や唐破風を設けた賑やかな造りとなっている。境内には細川忠興、小笠原忠総が寄進した石灯籠が航海の無事を守るように立っている。

和布刈神社（左）と海上安全守護

祭神は日本の代表的な海の神で宗像大社や広島県の厳島神社の祭神でもあり、天孫降臨の際に道中の安全を守護するよう天照大神から命じられたことから海上安全、交通安全の神として信仰される比賣大神（ひめおおかみ）。豊玉比賣命（とよたまひめのかみ）と結ばれたことから良縁の神として知られる日子穂々出見命（ひこほほでみのみこと）。日子穂々出見命、豊玉比賣命の子で海と山双方の恵を司りその恵みを地上に与えた安産、夫婦円満の神である鵜草葺不合命（うがやふきあえずのみこと）。海神（わたつみ）の娘で容姿が美しく美人、美肌、恋愛成就、子孫繁栄の神である豊玉比賣命（とよたまひめのみこと）。海を司り海底で磯良から潮満珠、潮涸珠の法を授かり神功皇后の三韓征伐に水先案内となった航海安全の神である安曇磯良神（あずみいそらのかみ）の５神。

参考文献：北九州の港史（北九市港湾局刊）、門司港五十年の歩み（運輸省第四建設局北九州港工事事務所刊）、豊前苅田歴史物語（小野剛史著・花乱社刊）、ジェネック 続 10 年の歩み（ジェネック刊）

取材こぼれ話

バナナが日本に輸入されたのは明治 36 年（1903）頃。当時、台湾・基隆の商人が神戸に持ち込んだのが始まりで、大量輸入されるようになったのは明治 41 年（1908）以降だった。その頃、台湾は日本の領土で、門司港が産地台湾と最も地理的に近い関係もあって、大量荷揚げされ市場が設けられたのだった。入荷の時点でのバナナは青いままで、30 ～ 40 人の仲買人（室（むろ）を持つ問屋）により競り売りされ、引き取られた青いバナナは、地下室で蒸されて黄色のバナナとなり、市場に売り出されていた。

ところが、輸送中に蒸れたもの（俗に籠熟バナナ）や、加工中に生じた一部不良品などで輸送困難なものは、出来るだけ早く換金する必要があり、露天商の手を経て口上よろしく客を集めて売りさばかれたのが「バナナの叩き売り」の始まりだった。

現在でも、ＪＲ門司港駅を出て右手すぐの場所に『バナナの叩き売り発祥の地』の記念碑が建っている。バナナの叩き売りは、高齢者になつかしい響き、若人に新鮮な響きと受け取られ、人気を呼んでいる。地元では後継者育成の狙いから、「門司港バナナの叩き売り保存会」の協力を得て、平成９年（1997）から『バナちゃん道場』が開かれている。（中島）