

タイトル：門司港と近代日本の発展

——門司港・若松・小倉を結んだ石炭とその港湾ネットワーク——

著者：溝部聖貴

（論文の要旨）

門司港を対象とした港湾開発の歴史的考察である。

この港の明治期以降の発展は、現在、大規模なコンテナターミナルの建設の際に主流となっているハブ型の開発方法とは異なる。その差異に注目する。その上で、現代日本における開発事業の集中と分散の課題を明らかにし、これからの日本において主流となるべき開発の方法について考察する。

本稿を執筆するにあたり、前提になったのは稲吉晃氏の『海港の政治史』である。稲吉氏は標準化や大規模化による開発を是としている。しかし、本稿は国際経済が脱グローバル化やブロック化している現代の流れを踏まえ、それを否定し議論を進める。それに加え、交通網の基軸となる海港は一定の地域内に二つ以上共存することは原理的に不可能とした記述に対しても反論する。

以上のことを行うにあたり、門司港についての紹介を行っている。この際、門司港とその周辺（関門海峡や企救半島）の自然環境、開発に至るまでの歴史的経緯、開発の流れ、開港されるまでの経緯、関連施設の整備など多角的視点から述べている。

そして、北九州地域の港湾として同時期に開発が行われた若松・小倉についても触れている。若松・小倉については、主に開発に至るまでの歴史的経緯と開発の流れについてまとめている。その中で、門司港・若松・小倉の三つの港湾について、大きく共通している点は石炭とそれを輸送するために同時期に敷設された鉄道の存在である。

門司港やその周辺港湾の開発と対比するものとして、ハブ型の開発に着目している。このハブ型の開発は、中央政府主導の計画、実施が特徴である。特に近年の中国や韓国、シンガポールにおいて進められた国際ハブ港としての機能を整えるためのコンテナターミナルにおいてその傾向が強く見ることが出来る。本稿では門司港と同じ近代に開発が行われ、現代にも国際ハブ港の横浜港の開発の経緯に着目する。

考察で正面から取り組んだのは物流の集中と分散である。これについては、門司港の事例から北九州地域が一体となってネットワークとしての発展を遂げたことを中心にまとめる。

本稿で取り上げた、門司港・若松・小倉のそれぞれ三つの港湾開発は同時期に行われたこともあり、関連が深い。この開発により、江戸時代においては福岡藩と小倉藩と二つの藩に分かれていた地域がネットワークにより結ばれ一体となり、現在の北九州市に近い形が形成された。

中央主導による開発は現代の縮小している日本においては無駄が生じ、後退している流れを更に後押しする役割をも担ってしまう可能性もある。それよりも、それぞれの地域においてネットワークを構成していく方法が縮小している日本において前向きに進むきっかけを作るのではないかと問題提起を最後にしている。

序章においては、本稿における課題とする視点を整理している。また、本稿の参考とした稲吉氏の『海港の政治史』について研究史にて内容を確認し、整理している。

第2章では、本稿の対象である門司港の自然環境と近代における港湾開発についての内容を整理している。

第3章では、門司港の築港についての経緯を最初に確認する。その後、門司港の築港初期に中心の役割を担った門司築港会社が行った築港計画の内容を見る。そこで実施された工事の内容、開港として指定されるまでの過程、門司港と石炭の関連、門司港修築工事や関連施設の整備についてもここで確認する。

第4章では、門司港以外の北九州地域の港湾として若松と小倉を取り上げる。そこで、門司港の発展との関わりや相違点を確認する。

第5章では、門司港の開発が近代において進められた要因を分析する。まず、近代における北九州地域の港湾開発が行われたダイナミズムに着目する。その後、ハブ型の開発として現在も日本の国際ハブ港として主要港湾に君臨する横浜港の現在の地位と開発に至る経緯を確認し、その後門司港との比較を行う。

終章では、結論を述べる。具体的には、国力が発展する段階と縮小する段階に行う開発にふさわしい方法は異なる点について述べている。現在、国力が縮小している日本ではハブ型の開発ではなくネットワークをつなぐ点に集約し、その点を開発することが求められる方法ではないかと提起して結論とする。