

北九州五市合併運動前史：第一期

徳本，正彦
九州大学法学部

<https://doi.org/10.15017/16202>

出版情報：法政研究. 47 (1), pp.81-121, 1980-10. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

北九州五市合併運動前史

— 第一期 —

はじめに

第一節 関門一体意識の胚胎

第二節 関門合併論の登場

第三節 北九州合併論の端緒

第四節 洞海地区合併論の登場

第五節 初期合併論の沈滞

はじめに

北九州五市の合併問題について、さきに筆者は、都市政治学的観点から、主として運動に焦点をあてて、一応の検討を試みた。「北九州五市合併運動の考察」と題する論文¹⁾がそれである。同論文は、この主題に関する研究論文がほとんどない状況のなかでは、一つのパイオニアの役割は果たしたとおもう。しかし、同論文執筆当時から、筆者の脳裏には、このテーマはさらにひきつづき吟味を重ねて、よりほり下げた研究にしなければならぬ、というおもいがあつた。それは、五市合併という事実それ自身の都市学的重要性にくわえて、さらにこの合併への過程のなかに、日本

の地域政治社会がかかえてきた諸問題が、凝縮されてしめされているように思われてならなかったからである。以来、現地調査をつづけ、資料の検討をふかめていくなかで、ようやくここにその第一稿を発表することになったのである。

本稿は、問題をそもその発端からとらえなおしてみるところから書かれた。北九州における合併論や合併運動の沿革についても、いまだほとんどその解明をみていない状態だからである。事実は元々の自治体史の代表格ともいべき、旧五市の「市史」や「市誌」のたぐいも、この問題についてはまったくいいほどふれていない。わずかに、あとから出された『戸畑市史第二集』が若戸合併問題を、『門司市史第二篇』が合併問題の簡単な推移を素描しているものの、前者は極く部分にすぎず、後者も解明というにはほど遠い。また北九州市は発足間もなく『北九州五市合併の記録』を公刊しているが、そこでの叙述も事務的であると同時に大ざっぱにすぎるといえる。

さらにまた、研究者の手になるものとしては、小林安司の解説書や文献紹介があるが、それらも簡単な素描もしくは断片的な資料の提供を出るものではない。しかも、見逃すわけにいかないのは、これらの既刊の出版物が、しばしば誤った事実認識を行っていることである。はい話が、たとえば合併問題の発端のとらえ方にしても、『門司市史第二篇』は明治三二年から、⁽³⁾『北九州五市合併の記録』は明治三六年から、⁽⁴⁾小林安司は明治三二年からとし、⁽⁵⁾『八幡商工会議所全史』にいたっては、「そもそも話題にのぼったのは、昭和五年洞海三市の合併論に端を発する」と断言する始末である。これが巷間になると、識者といわれる人びとで昭和一〇年前後からと思っている人が多く、一般には昭和三〇年代に入ってからだと思っている人びとも少なくない。ところが、これらのまちまちな認識はすべて、曖昧であり、不正確なのである。

なるほど、北九州五市の合併運動が、まとまった動きをみせるようになるのは、昭和一〇年前後からである。しか

しこれには、さらにずっとそれ以前からの前史がある。さかのぼって調べていくと、合併論議は実に明治の二〇年代にはじまっているのである。この明治の中葉期から昭和の初期にかけての、初期合併論が登場し展開していく過程は、その背景と内容とからみて、さらに二つの段階にわかつことができるようにおもわれる。ここではまずその第一の段階、つまり、広域的な合併への志向性が胚胎してくるそもそものはじまりから、最初の合併論の登場、つづいていくつかの素朴な合併論の登場と、やがてその沈滞という過程を考察する。時期的にはそれは、明治中期から大正中期におよぶ期間である。

右のことから了解されるように、本稿の目的は、北九州における、のちの五市合併運動につながる広域合併論の系譜をあきらかにするところにある。したがって、通常のどの地域にもみられる類いの、周辺町村の吸収合併をめぐる諸問題は、ここでの考察の対象ではない。また、本稿の対象は、散発的にあらわれては消えていく、初期の素朴な合併論であって、そこにはのちの運動化した段階の場合のような、こまかな検討をくわえるに足るだけの動きがあるわけではないので、叙述はいきおい俯瞰的にならざるをえない。しかしそれにもかかわらず、五市合併問題の究明のためには、合併運動の前史からその流れをあきらかにしていくことが必要であり、しかもこの課題は、いまだほとんど果たされていないことを思えば、本稿の存在意義は十分に理解されるはずである。

第一節 関門一体意識の胚胎

一、合併問題の始源

北九州における合併問題の研究を、そもそものはじまりからすすめていくとした場合、具体的にはそれは、どこからはじめられるべきであろうか。一般的にいつて、合併問題の基礎に自然地理的条件があることはいうまでもない

が、北九州の地理的環境については、すでによく知られているところであり、それは既知の前提としておいてよいであろう。つぎに歴史的背景についてであるが、かつて、大正期における合併論の代表格ともいふべき『海峽大観』を著わした筆者たちは、関門統一問題を論ずるにあたって、その史的背景を、「海峽統一問題の起りしは、鎌倉時代の末期にありといふべし」とするところからはじめた。⁽⁸⁾ かれらによれば、歴史上、「初めて海峽統一の実を挙げたるものは、長門の豪族、厚東氏なり」であつて、そのあとを大内氏、毛利氏が継いだといふ。⁽⁹⁾ しかるに、この「海峽統一」は、やがて関ヶ原戦争によって破壊され、戦後、幕府は毛利氏を牽制するため、北九州に親幕府的諸侯を配し、以来、三百年にわたつて対抗的な地方感情を醸成せしめたといふわけである。この、いささか事大主義的な「海峽統一」の歴史的背景なるものが、封建諸侯による関門の一体支配を指したものであることはあきらかであろう。

ところで、都市合併という問題は、封建諸侯による広域的な領地支配とは、本質的にその内容を異にする。近代における都市合併は、たとえそれが行政サイドからのものであつたとしても、それは基本的に、地域に居住する人間集団の規模の増大に伴う、生活圏の広域的一体化の問題として出てくるのであつて、その前提としては、なによりもまず、近接した地域における集団的な生活圏の形成がなくてはならず、つづいては、それを基礎とする生活圏の拡大への一定の要求がなくてはならないのである。一般に封建社会にあつては、拠点都市をのぞけば、地域における集団的な生活圏の形成は未熟であり、くわうるに、閉鎖的な経済生活圏のうえに、領地と領民に対する領主支配が貫徹してゐて、そこに生まれる村落意識や藩意識は、もともと、広域的な生活圏への志向性を育てないものだといわなくてはならない。かりにそこに外見的統一の動きがあつたとしても、それは封建支配者の勢力範囲の拡張の問題でしかないといふべきであろう。

北九州とその周辺についていえば、下関地区が長州、門司、小倉地区が豊前、洞海地区が筑前に属していたことは

周知のとおりである。またこの地方における都市形成の歴史は、赤間関（下関の旧名）がもっともふるく、小倉がそれにつぐが、他の地域は明治初年まではまったくの寒村にすぎなかった。藩政時代に、長州の赤間関と豊前の小倉とのあいだで、統一などという気運が生じる余地がなかったことは多言を要すまい。

かくて考察は、幕藩体制が崩壊したあと、都市化過程がすすみはじめるとともに、閉鎖的な地域意識がゆるんでいく時期からはじめなければならぬ。いうまでもなくそれは、明治維新後しばらくおいてからの産業や貿易の発展、より構造的には日本資本主義の発展と対応している。北九州でかかる変化がもっともはやくあらわれてくるのは門司地域であって、事実またこの門司地域において、関門一体意識の胚胎というかたちで、広域合併へむけての最初の兆しがあらわれてくるのである。

二、門司における都市形成

幕末当時、門司地域は、小倉藩支配下の、数十戸ないし百数十戸からなる数カ村にすぎなかったが、その状態は、維新後もしばらくの間はさして変らなかつた。『門司市史』によれば、明治一七年（一八八四年）当時、楠原村外三カ町村（門司村、田野浦村、田野浦町）の戸口は、農業一七九戸八九九人、漁業一三〇戸六六〇人を主体とする、総計五一五戸二、六六〇人であったといふ。¹⁰

ところが、明治二〇年前後から、門司の歴史に転機がやってくる。筑豊石炭産業の躍進を背景に、鉄道の建設と港湾の整備がすすめられることによって、交通、貿易の要衝としての役割がたかまわっていったからである。明治二二年（一八八九年）の特別輸出港の指定と門司筑港株式会社の設立は、そのシグナルであったといつていいだろう。そしてそのあとにつづいたのが、明治二四年（一八九一年）の門司——黒崎間の鉄道開通と、九州鉄道株式会社の本社門

司移転であった。この時期以降の門司の変貌ぶりをしめす資料をしめしておこう。つぎの数字は明治三一年に発表され、当時、『門司新報』が掲載したものである。

まず特別輸出港に指定された翌年からの輸出入金額であるが、その推移は表1のようになっている。

表1 初期の門司港における輸出入額の推移

明治三二年	三四万二、八三〇円三錢
〃 二四年	五七万四、一四六円 六錢
〃 二五年	七六万八、一八〇円九五錢
〃 二六年	一五六万四、四七五円二七錢
〃 二七年	一四一万七、九五八円七〇錢
〃 二八年	一三八万七、〇一八円九〇錢
〃 二九年	二八二万 二〇円
〃 三〇年	一七九二万三、一八二円五〇錢

この表の備考によれば、三〇年度の数字が大きいのは内地各港への積出品価格をも合計したものであるからであり、また二七、八年度に減額をみているのは、日清戦争のため主な輸出入の一つであった清国沿岸諸港との貿易が中止されたからである。それでも、門司港の発展ぶりだけは容易にうかがうことができよう。⁽¹⁾

つぎに人口統計であるが、明治二二年に新町村制が施行されて、門司村、楠原村、田野浦村、田野浦町、小森江村が文字ヶ関村となったのであるが、その文字ヶ関村の戸数ならびに人口の推移は次のようにしめされている。

表2 文字ヶ関村の戸口の推移

年	戸数	人口	増加戸数	増加人口
明治二三年	六六一	三、一三〇		
〃 二四年	九九八	六、八六九	三三七	三、七三九
〃 二六年	一、三六一	八、一八二	三六三	一、三二三
〃 二八年	三、〇二七	一八、八三一	一、六六六	一〇、六四九
〃 三〇年	三、四八五	二二、六〇七	四五八	二、七七六
〃 三一年	三、七五五	二五、二八〇	二七〇	三、六七三 ^(註)

とくに明治二六年から二八年にかけての増加が著しいが、そこには日清戦争の影響があったものと思われる。この間、明治二七年七月に、文字ヶ関村は町制を施行して門司町になるが、さらにその後の戸数ならびに人口の増加を背景に、明治三十一年には市制の施行を申請するにいたるのである。ちなみにこの明治三十一年の時点での門司における主要企業をみてみると、さきの門司筑港や九鉄のほか、大阪商船、三井物産、日本郵船、日本貿易倉庫、三菱合資等の支店や出張所をはじめ、浅野セメント分工場、門司鉄工、九州倉庫、九州石炭、内国通運、筑豊石炭倉庫など、金融機関では、豊陽銀行、八十七銀行、日本貿易銀行、日本商業銀行、門司貯蓄銀行などが進出しており、同年一月には、日本銀行西部支店が下関から移転してきている。このほか、軍や港湾関係の諸施設や各種官公署の出先機関が立地していたこともつけくわえておこう。こうしてはやくも明治三二年(一八九九年)四月一日には、門司は北九州の先頭を切って市制を施行することになるのである。

ここで注目すべきは、門司における都市形成は、ほとんど明治二〇年代以降にすすんだこと、ならびに港湾都市の

形成としてすんだこと、の二点である。このことは、住民の多くが外からの流入人口であって、土着の共同体的規制に拘束される面が少ないこと、ならびに内外の交通の要路にあって、絶えず新しい情報が流れこみ、人間の移動が頻繁で、進取の精神や開放的な風土の醸成が比較的はやくからすんだこと、を意味する。いってみればそれは、フイジカルな面での都市化にくわえて、メンタルな面でも都市化がすんだのだといつてよいであろう。この点は「城下町」の小倉とは対照的であつたといつていい。伝統的な郷土意識にとらわれない、広域的な生活圏への志向性が芽生えてくるのはそのためである。かくて門司は、北九州における合併論生誕の地となつていくのである。

三、関門一体意識の芽生え

筆者の知るかぎりでは、広域的なつながりを志向する最初の動きは、明治二〇年（一八九七年）にあらわれる。すなわち、この年の六月一二日、「関門親睦会」なるものが、赤間関の大阪楼において開かれたのがそれであつた。⁽¹³⁾この集まりは、これら三都市のリーダー間の相互交流を目指すものにほかならなかつたが、その後には、関門海峡をはさむ兩岸の接近を期待する意識の発生があることをみてとるべきであろう。この兩岸人士交流の試みは、さらに同年一〇月一五日、第二回「関門倉親睦会」の開催というかたちで、再度行われている。その集いをくりかえすだけの気運の芽生えがあつたのだとみてよいであろう。しかしながら、このような関門を結ぶ交流会はこの年かぎりですつていて、その後継しなかつたこともまた事実であつた。だがそれにしても、ながいあいだ海峡という自然的条件は、兩岸をわかちへだててうえに決定的な役割を演じてきたし、「豊長戦争」に象徴される、豊前と長門との歴史的な対立感情も根深いものがあつた。それがここにいたつて、はじめてほころびの兆しを見せはじめるにいたつたのである。赤間関と小倉の二者のあいだだけであつたならば、おそらくそうはいかなかつたであろう。両者に介在する

かたちで門司が新興都市として登場し、それが新しい地域関係を模索しようとするなかで、かかる動きとなったものとおもわれる。

このあと、都市化の進展とあいまって、イデオロギー面における門司の先駆性を象徴的にしめたのは、『門司新報』の発刊であった。『門司新報』の創刊号は、明治二五年（一八九二年）五月二一日に出される。⁽¹⁵⁾ 門司がまだ文字ヶ関村であった時代である。同紙は、企救郡第一代の郡長であった津田維寧の創設によるもので、大阪関西日報の西河徹を迎えて主筆とし、さらに静岡から毛利保太郎を招いて論陣をはらせた。いうまでもなく、それは言論活動を以て地域社会の振興に資せんとするものであり、政論紙の傾向があったとはいえ、この地域の近代化への気運を反映するものだったとすることができる。同紙はやがて六頁建、八頁建となり、九州はもとより中国一帯にまで読者をもつにいたっていったという。当時の地方紙としては、本格的な部類に属するものだといってよいであろう。⁽¹⁶⁾ もとより、『門司新報』自体が関門の一体化を志向したというのはいいすぎである。しかし、同紙は、ときとしてそれを主張したこともあるし、なによりも初期の合併論議を伝えた、ほとんど唯一の新聞であったことに注目したい。いってみれば、『門司新報』の発刊は、ふるい、閉鎖的なムラ意識をほりくずし、視野を拡大する精神的風土を涵養するという役割をはたしていくのである。

関門の連帯への萌芽がつぎに垣間見られるのは、明治二八年から活流化する特別輸出入港指定請願運動における、門司側と赤間関側との提携乃至協力の動きである。たとえば、同年一二月上旬の上京陳情活動の報告のなかで、当時の門司町長前田益春はつぎのように述べている。

本件に就ては始め馬関の有志と相待ちて共に与に運動する筈なりしも馬関にては当時人練りの都合にて同伴の運びに至らず、折節土木会議の爲め上京中なりし豊浦郡選出代議士梶山禎介氏に万事を依托し置きたれば同氏を以て馬関を代表せる運動委員と見て

共に尽力ありたしとのことなりしかは、予は屢同氏とも相談して種々の手配りを打合はせたり¹⁷⁾

むろんこうした動きは、連帯とはいってもそれは立場を同じくした間柄での一時的協力の域を出るものではなかつたが、それでも、明治二〇年代において、海峡を越えての連帯行動の芽生えがあったことは認められてよいであろう。これらの動きそれ自体は、もとより合併を志向したものではない。しかしそれらは、より広域的な社会へのつながりへむけての動きが、はやくからあったことを教えているのである。

第二節 関門合併論の登場

一、最初の合併論

現存する資料を検討するかぎり、最初の合併論というべきものがあらわれるのは、明治二九年（一八九六年）二月一六日の『門司新報』紙上においてである。すなわち、同紙上における「関門行政区域の変更に就て」と題する記事は、この問題について、山口県より申請の動きがあつてはいるが、これは行政上の大事件であつて容易に論断すべきことではない、としたうえで、次のようにのべている。

……此れに付ては夙に有志間の説ありて甲乙何れが是なるを知らされども昨今最も実施して不都合なるべしと思はるるは小倉若しくは門司に一県庁を置き豊前一円と筑前中の一二郡及び大分県下の内日田郡地方を割き是れに山口県豊浦郡を加へて一県とし大分県を廢して。その一部を熊本県の所轄とし。一方には佐賀県を廢して福岡、長崎の二県に分割せは現在に比して一県を減することとなり經濟上便利上共に一層の好都合なるべしとの一説なり。……¹⁸⁾

「此れ」というのは、関門行政区域の変更問題を指しているのであるが、まず「夙に有志間の説ありて」という点に注意をひく。「夙に」という以上、巷間ではこの問題をめぐる論議が、かなりまえから存在していたものと判断し

てさしつかえあるまい。むしろ、論議発生の上確な時点を確定することは不可能であるが、かかる論議を生ぜしめる状況の進展ということを考慮に入れるなら、明治二〇年以前というよりは、二〇年代に入ってから、ややおおまかにいえば、明治二〇年代の中頃にかかる論議が生じはじめていたと推定しても、さして的確ではないであらう。事実、すでにみたように、この時期には、閩門一体化意識の胚胎も認めることができるからである。

次にこの合併論で注目されるのは、県レベルでの広域的な統廃合論が出されていることであって、大分、佐賀の両県を廃止し、九州の東北部に山口県の西部をくわえて新県をつくるという構想は、藩政時代以来の伝統的な¹⁹に意識を真向から打破しての、雄大な広域圏構想であるといつてよい。記述からみて、これは巷間有志のあいだに存在していた一説であって、それを記者が積極的に打ち出したものと思われ、そこには、さきに見た『門司新報』の新進の気風が反映されているとみてよいであらう。なお、この合併論をめぐる当時の状況について、同記事はさらに次のように伝えている。

……若し小倉門司の間に県庁を置くこともならば尚更に一層の便利を感すべし豊前一円筑前中の一二郡は元より。独立に差支なかるべければ。此の区域に就きては只豊浦郡民の意向如何と云へることこれ唯一の難問なり。……中略……且つ目下の急務たる門司。馬関の行政区域を一にするの目的を達せんには、是れ亦彼是れと云ふ迄もなきことなり。然れども同時に此の大変革を為さんには尚幾多の時日を要す可き者ある□きも豊前一円を中心とし筑前。豊後の幾分と豊浦郡とを一括して茲に一県庁を設くるは今日にても実行し得可き事なるのみならず寧ろ実行の氣運に迫れるなり。此等の事兎角地方的感情に流るるの弊あり何れも能く能く勘考して私情の爲めに公益を害わさること肝腎なり云々と或る民間の政論家は物語れり(□は不明)¹⁹

この叙述が「政論家」の見解であることは承知しておかなければならないが、それでも、豊前ならびに筑前一二郡では反対はあまりなく、豊浦郡民の意向が難問だというのは、東北部九州を主体とする分離独立構想であることから

首肯されるところであり、それにもかかわらず豊浦郡を加えようとするのは、馬関の行政区域を一つにしたいという要求が強く存在するからにほかならない。おそらくここには、山口県側からの構想が山口県を主体とするものであることに對する對抗意識も働いていたのであろうが、それでも、「私情の爲めに公益を書わさること肝腎なり」と結ばれていることは、注目されてしかるべきであらう。また「寧ろ実行の氣運に迫れるなり」というのは、いささか希望的観測が入っていたものと思われるが、それでもそう述べさせるだけの状況もあつたのであろう。しかし、むしろこれは想像の域を出るものではない。それにしても、これらの事實は、あの北九州五市合併の時をふくめて、從來まったくかえりみられることがなかつたので、北九州における広域合併論の発端を明らかにするという意味で、明治二〇年代にかかる構想とそれをめぐる動きがあつたことを指摘しておく次第である。

二、門司の市制施行と関門の開港

最初の合併論が登場してからしばらくの間は、合併論は表面には出てこない。むしろそれは合併論をめぐる動きが顕著になっていかなかつたからである。それはおそらく、門司では行政上の関心が、しだいに市制施行へとむけられていったからであらう。この点に関連して、『門司市史第二篇』は、門司の市制施行当時赤間関とのあいだに合併の話があつたとしているが、それは巷間の話題としてならば存在していたであらうが、具体的な合併への動きがあつたことを証するに足る文献資料は認められない。『門司新報』紙上にもそうした報道はみられない。ただあとにのべるように、門司駐在イギリス国代理領事の報告書のなかに、それを類推させる記述を見出すことはできるが、しかしこれを以て合併論の顕在化を断定することはできない。実際問題としては、町から市への昇格の可能性がひろがってくればくるほど、リーダーの関心が合併よりも市制施行へむけられていくのは趨勢であらう。事実、明治三二年四月一

日、門司は北九州地方のトップを切って市制を施行したが、当時の紙面から察するかぎり、この時期、リーダーの関心はもっぱら新市民意識の涵養へとむけられていたといつてよいのである。

しかし、門司の市制施行につづいたのは関門の開港であった。そしてこの関門の開港は、リーダーをして関門のあり方に目をむけさせるきっかけとなっていくのである。『門司新報』社説は「関門の開港」と題している。「我が関門の市民が積年の希望として、奔走尽瘁したる関門の開港は、新関税実施期即ち、八月四日より其の他の二十港と共に開港するの勅令に接したり……²¹」と。関門市民の「積年の希望」という表現に、胚胎していた関門一体意識を垣間みるおもしろいがあるであろう。この関門の開港は、現実に関門をさらに発展させる契機となり、これ以後の両港の発展が、潜在的に存在していた関門港一体論を顕在化させていくことになるのである。その皮切りとなっているのが、駐日英国公使アーネスト・サトウ（Sir Ernest Mason Satow）の動きにはかならない。

三、アーネスト・サトウの関門港一体論

E・サトウの関門港一体論については、まず、『下関市史』の編纂に際して、門司駐在イギリス国代理領事から下関市長に提出された、「下関イギリス領事館に関する史料」によって、その概況をうかがうことができる。すなわち同史料は次のように報告している。

一八九九（明治三二）年、イギリス国大使アーネスト・サトウ卿は、関門両港出入の英船が日々増加し、一八九八（明治三一）年には四百三十隻、これをトン数にして八十四万七千五百九十九トンに達したことに就いて、首相ソールズベリー侯爵の注意を喚起し、下関には将来領事館設置の要あることを提唱し、近くその調査のため関門二港を訪問したいとの意向を伝えた。

そして実地踏査の上報告されたところによると、両市の距離は、汽船で約二十分に過ぎず。狭い海峡を隔てて相對し、両地とも

各税関はあるが、両港は一つの港湾を形成し、しかも両市において合併を促進しようとする機運にある。一八九八(明治三二)年における輸出額は次のとおりである。

下関	三四〇、四四八ポンド
門司	六一六、六九二ポンド
計	九五七、一四〇

……………以下略……………⁽²⁾

さきの『門司市史第二篇』での叙述は、この最後のところの指摘によるものではないかと想像されるが、筆者がこの「史料」についてまず疑問に思ったのは、公使を大使としているのはともかくとしても、はたしてこの報告のもととなった原資料は何なのか? という点であった。そこでこの点について、当時の記録を調べてみると、E・サトウが関門に調査にやってきたのは、同年九月二三日から二五日にかけてであること、および右のような内容の報告は、実はそれ以前になされていることがわかってきたので、さらに正確を期すため、英国外務省記録文書を点検した結果、次のような事実が判明した。

この記録文書は、一八九九年七月二〇日発信、同年八月二九日受信の、E・サトウ卿よりソールズベリー侯爵宛の、通信文ならびに三つの同封資料であって、機密文書七一六〇号として扱われた「英日間条約改正に関する海外通信」の第一四七号である。さてこの通信原文における関連箇所をみてみよう。

I have the honour to add statistics of the number of British steamers and sailing vessels entered at the five principal ports during the years 1895—98, from which it will be seen that at the ports of Moji and Shinonoseki, which *practically form one*, being situated on opposite sides of the Straits of Shinonoseki, as many as 430 with a tonnage

of 847, 599 tons were entered in 1898.

.....中略.....

In view of the foregoing, it seems probable that it will be found necessary to station a Consular officer at either *Moji or Shimomoseki* with jurisdiction at both places for shipping work and also for the protection of the interests of British merchants. *I propose, therefore, to take an early opportunity of visiting the spot, in order that I may be in a position to furnish your Lordship with a Report on its future requirements.* (イタリツクは譯者)

この記録文書の、とくにイタリツク部分に注意されたい。最初にことわっておかねばならないのは、「下関」という用語についてである。ごらんのように、E・サトウは「下関」の名称を使っているが、むろんこの名はかなり以前から存在していたし、港の名称としても使われていたのだが、市の名称は正式にはまだ「赤間関」であった。赤間関は明治二二年に市制を施行して以後、このときもまだ赤間関市であり、その下関市への改称が決定されるのは明治三四年、下関市として発足するのは明治三五年六月一日のことである。

ところでこの通信の内容についてであるが、はじめの方からいくと、まず、門司と下関が、「事実上一つである」と認識されていることがわかる。ついで、領事館の設置は、下関にという形ではなく、門司か下関かのいずれかにとされていたことが明白である。むろんこれは、門司と下関が一体をなしているという判断と対応している。前記代理領事の報告はこの点でも正されねばならない。筆者のみたかぎりでは、このほかに「実地踏査の上報告された」という記録文書は見当たらない。関門から帰京したあと、明治三二年一〇月五日におなじくソールズベリー宛に発信された報告書（「海外通信」第一九四号）にも、関門港問題に関する指摘はみられないし、この翌年には、彼は駐清国全權公使に転出する。

つぎに、この報告書の同封資料²にあげられた次の数字をみていただきたい。門司の数字は前節にしましたものと

Port	Year	Imports	Exports
		Yen	Yen
Shimonoseki	1894	536,591	2,243,577
	1895	743,203	2,795,891
	1896	1,021,656	3,370,240
	1897	2,163,051	3,452,435
	1898	1,798,735	3,404,487
Moji	1894	.....	1,417,959
	1895	.....	1,387,019
	1896	.....	2,811,924
	1897	.....	4,508,969
	1898	.....	6,166,924 ⁽²⁵⁾

若干のずれがみられるものの、これからでもその下関を上廻る躍進ぶりは明白である。特別輸出港から特別輸出入港になるなら、関門における貿易の中心が門司に傾斜してくる可能性は充分だったといつていい。このことを同封資料を以て報告しているのだから、両港一体論には、かかる門司港の比重の増大に対する認識が重なっているとみるべきであろう。またとくにこの表の一八九八年の欄をみてほしい。さきの代理領事報告では、「実地踏査の上報告されたところ」としてあげられた輸金額がすでにここで示されていることがわかるであろう。しかも、ごらんのように、原資料はポンドではなく、円を以てしめされている

のである。これからしても同「史料」を典拠にするわけにはいかないことは益々あきらかであろう。なおこの年の英国船の入港隻数とトン数であるが、右同封資料³によれば、門司に汽船二一五隻三九万四七六一トン、帆船二隻九四四トン、下関に二一五隻四万五二八三八トンとなつていて、文中の数字には帆船の分は含まれていない。⁽²⁶⁾これはE・サトウもうっかりしていたものとおもわれる。

それはともかくとして、E・サトウが関門港は一体との認識をもち領事館の設置を求めた背後には、関門港の地形上の特性もさることながら、それにくわえて、海運国イギリスの在外公館代表としてのサトウの識見、ならびにこの

時点での関門港に対する関心のたかまりがあったからだといわなくてはならない。ちなみに日英通商航海条約が実施され、輸出税が全廃されるのは、明治三二年（一八九九年）七月一七日のことであって、E・サトウの報告はその三日後に出されているのである。こうして、公的な場での関門一体論は、知日派外国人によって先鞭をつけられたのであった。

四、関門一体論の登場

このE・サトウの指摘とほぼ同時点、正確に言えば、サトウの報告が発信されたのに遅れること一週間の時点で、日本人による、より具体的な関門港一体論が発表される。すなわち、『門司新報』紙上に掲載された、田代神戸港務局長の見解がそれであって、サトウのそれが本国政府への手紙であり、かつ内容も一言にすぎないのにくらべれば、こちらの方は世間へむけての発言であり、かつ内容も豊かであって、関門港一体論は、この田代見解を以て本格的に登場したと考えるのが順当であろう。ではその内容はどのようなものであったのか。次にその要点部分を紹介しよう。

……………門司、下ノ関無論之れを一港区域となし更らに小倉、若松をも港界線内に加へて一の海峡港則なるものを制定し一規律の下に支配するの極めて適當なるを認む抑も此の海峡の総てを同一条件の下に支配するの必要あるは彼の溝の如き航路の其の執れを門司となし又た其の執れを下ノ関となすや到底分割すべき性質のものにあらざるを以てなり

関門の港界線は下ノ関、門司と分割せずして海峡の東西を一括して一区域となす即ち東は部岬燈台より長府沖の千珠島及び満珠島に至り左右の両岸に沿ふて要は小倉の西端平松口より福浦の西北端六連島に延び門司下ノ関は勿論田ノ浦、小倉、若松をも皆な此の一港界線内に入れて一規則の下に支配すべし

元來関門の両地は異名同体と云はんよりも寧ろ骨肉の關係あるものと謂ふを得べし故に今日に於ても決して門司は門司、馬関は

馬関と相分立すべき性質のものにあらず況んや将来に於ておや然るに現況を察すれば或は区分すべからざるものに無理に区分を立て個々孤立して事を成さんとするの観なきにあらず……………⁽²⁷⁾

一読して明らかなように、当時としては、ひろい視野に立った大胆率直な関門港一体論であるといつてよい。「支配すべし」といった表現などに官治的発想があらわれてはいるものの、やはりここでは、それ以上に関門港の立地条件を適確に把握し、そのうえに立つて将来をみとおしたその先見性をこそ評価すべきであろう。ここでの一体論の要点は二つある。その第一は、小倉から若松へかけての海域をもふくむ、広域的な関門港一体論を打ちだしていること、その第二は、門司と下関とを「相分立すべき性質のものにあらず」と、都市合併を志向する関門一体論を提起するにいたっていることである。この意味において田代見解は、初期の合併論の一つの区切りをなしているといつてよいだろう。

この田代発言をきっかけにして、当時、地元では関門一体化論が、或程度ひろがったのではないかと思われる節がある。いや少なくとも、田代個人の見解にとどまるものではなかったといふことだけははっきりしている。その証拠を、われわれは明治三三年元旦の、『門司新報』年頭社説に見出すことができる。すなわち同社説は、「新年と関門」と題して関門のありようを論じていう。「而して関門の発達は、関門を一行政区となすに在り、此の区域の異なる為め、万事の上に□格支吾して、今日迄蒙りたる不利は関門市民の実歴する所にあらずや」(□は不明)⁽²⁸⁾と。関門合併の必要性を、唯一の地方紙であった『門司新報』が説くといふことは、少なくとも地元リーダーの間では、部分的ではあつても、かかる問題意識がたかまっていたことを想像させるのである。こうして明治三〇年代のはじめには、関門一体論から、さらに関門合併論がはやくも登場してきたのであつた。

第三節 北九州合併論の端緒

一、関門一体論の後退

関門の「開港」によって表面化した関門一体論は、しかし、やがてほどなく後退していく。それは、直接的にはひきつづいてアドバルーンをあげていくに手がなかったからであるが、より基本的には、新市として出発した門司市が、徐々にその基礎をかため、市民意識を結集していくにつれて、そこに門司の立場や利益を重視する地域利害意識が胚胎していったからである。この点で、とくにかかる傾向を促進するきっかけとなったのは、英国領事館設置問題と山陽・九州両道合併問題であった。

英国領事館の誘置をめぐることは、門司と下関はいやおうなしに対抗関係におかれ、それぞれが陳情活動を行っていたが、結局、この競争において門司は敗れ、明治三四年、英国領事館の下関設置が決定され、翌三五年開館するにいたる。『下関市史』はいう。「明治三四年九月、英国領事館の本市設置に成功」と。これが門司側の地域感情を刺戟したことは容易に想像されよう。当時、門司市民たちは、さきの数字でもしめたような状況に立って、関門の重心は門司側にあると考えていたのであった。そうだからであろう。当時『門司新報』は、在門司英国人の主張を英国の雑誌「フェーヤブレー」から、わざわざ訳載する労をとっている。その中身は、たとえばこんなぐあいである。

東京駐劄の我が公使が赤間関市に於て其の領事館を新設せんとするの決定に對し門司市の住民より英公使に呈したる愛訴寧ろ反抗なる一書を茲に呈せんとす

數年前予がロンドンに住居せし時に當りロンドンの船荷取引所仲買人の十中八九迄は赤間関市なる名を耳にするものなかりし中略……然るに地方石炭商業の中心とし又た船舶貸借事業の中心となり數軒の銀行税関港務局警察水先及び其他重なる諸会社公

私各種の機関等を完備せる此の活潑なる門司市の事を聞かざるものはあらざるべし……中略……斯くの如きは絶東に領ける英人の利害を保護すべき官衙の所為としては同意し難き失態と云ふを憚らず故にロンドン及び其他に於ける船舶等の關係者は領事自からは何れの処に住居するとするも領事の職務を執行する丈の領事館出張所を門司に設くる事を主張するの権利を有すべきを信ず³⁰⁾これは外国人の言葉ではあるが、この問題をめぐる門司側住民の意向を代弁するものであったといつてよいであらう。

つづいて起つた山陽・九州兩鉄道合併問題は、門司側の地元利害意識をさらに刺戟することになった。九州鉄道本社が門司から撤退することへの、危機感がつよまつたからである。ここでは、ほんの数年前に關門合併を説いた『門司新報』も、兩鉄道合併反対キャンペーンを展開する。とくに明治三六年四月一八日から同二二日にかけては、「門司市の死活」と題する社説を連載して、異例の緊張ぶりを示しているが、そのいわんとするところは、たとえば、

………会社が合併の利害得失は別問題として、当面市民が研究すべきは、合併派にして勝を奏せんか、門司市の性命たる九鉄は門司より取り去らるの大不幸に接する事を期せざるべからず、門司市の真価は九鉄によつて保たれ、門司市の生活は九鉄によつて繋かれ、即ち極言すれば、九鉄を除ひて門司市なきなり、………³¹⁾

………合併派の所謂馬関海峡一葦の水路を隔つるのみにして運輸交通上の系統相一致せるを以て一鉄道となすべしとの事は極めて容易なるが如くなるも此の一葦の水路を隔つるの一点あるが為めに其の系統を異にし經濟上技術上決して合併は得らるべきにあらず………³²⁾

といったぐあいである。關門一体論は、ここではあつさりと放棄されているというほかはない。しかもこの動きは新聞紙上だけにとどまらなかつた。明治三六年四月二〇日、「市民の重なるもの四十余名」の発起の下に、「九州、山陽兩鉄道非合併同盟会」なるものが発給し、一見、今でいう市民運動の草分け的なものまでがはじまっていくので

ある。しかしここにいう「市民」の立脚点は、せまい地域的利害意識に執着するところにあつたといわなくてはならない。たとえばそのときの決議事項にいう。「本会は本市に居住するもの若くは本市と利害を同ふするものを以て會員となし互に連絡を謀ること」と⁽³³⁾と。地域における利害の一致を前提とし、そのうえに立って当面の地域利害を守ること、そのことがすべてに優先する。これが支配的な市民感情となつていたのである。地域利害の擁護が、本州側との立場の相異と一致していくなら、関門一体論が後退していくのは当然のことであつたといふべきだろう。⁽³⁴⁾

二、門司・小倉合併論の登場

関門一体論が後退してほどなく、それにかわつて、一見、突如として登場したのが、門司・小倉合併論であつた。『門司新報』への「寄書」というかたちで、脚立山人の名で出された「小倉門司の二市を合して一市となすの鄙見」なる一文がそれである。この合併論の中心部分はその次のようなものであつた。

……然り而して門司市は人口多き上法人数多ありて市費の財源豊富なりと雖も小倉市は之に反し人口少く法人なく当初開市の時密に計画せし附近村落編入手段の当て見事外れて今日ば体面を保持するだに困窮し居る事は夙に識者の認る処なり門司市と雖も現下問題となり居る同市唯一の財源なる九鉄課税にして各停車場所在市町村に分割せらるるに至らんか市費上多大の打撃を被るならん（門司市の云ふ所なりと聞くが如くんば九鉄課税を他に奪るる代りには同市内にある幾多銀行支店に課税し得る結果差引損益なしと実際如何のものやこれ所謂まけをしみの言ならんか）元來同市は一郡の所轄にありしもの突飛踰躍して俄に二市を為せしものにして距離極めて遠からず交通は至便にして比隣も啻ならず之れを合して一行政区となすも甚しき不便を感ずるを認めざるのみならず行政費を節省し得るもの蓋し鮮少ならざるを信するなり山人の見込にては此の二市を合併すると同時に中間に挟まり居る柳ヶ浦村足立村の一部を市に編入せんとすこれは地勢風俗の上より見るも殊に大里の如きは将来工商業有望の地なれば寧ろ市政

の下にあるを利益と信すればなり……………中略……………恰も三府の市政に於ける如くするときは市民に不便を与へず市費を節減して負担を軽からしめ差当り病院女学校の如き（此の類外にも沢山ならん）区々別々に設立を要せずして前途健全の市を形成する事を得ん茲に鄙見を陳して識者の叱正を請ふ⁽³⁵⁾

一読して明らかなように、門司と小倉の財政事情がよくないので、両市は合併して経費の節約をはかるべしという主旨である。では、実際に両市の財政事情はどうであったのであろうか。小倉が門司につづいて市制を施行するのは、明治三三年四月一日のことであるが、たしかに、小倉市は発足当初から財政事情は苦しく、しかもそれは年を追ってひどくなりつつあり、門司市は明治三五年度まではよかったものの、それをピークに急激に悪化する状況にあってのである。その背後には、明治三四年初頭からの金融恐慌のあふりがあった。不況は両市の産業に打撃をあたえ、それは市税収入にはねかえって、両市の財政事情を圧迫させていったからである。また門司市にとっては、くわえて鉄道營業税附加税を各停車場所在地で分割賦課することからくる財源の喪失が見込まれつつあったのである。この点について、当時の両市の人口ならびに歳入歳出決算額の推移をみると、およそ表3のとおりである。

すなわち、歳入、歳出の両面において、小倉市はやくも発足の翌年度（明治三四年度）から、門司市は明治三六年度から減少している。小倉市は絶対額そのものが低く、門司市はおちこみの落差が大きい。人口が増加しつづけているのであるから、窮迫の状況は深刻なものがあつたといふべきだろう。

まさにこうした事情を背景に、「行政費を節省し」「市費を節減して負担を軽からしめ」んために、この門司・小倉合併論が唱えられているのである。むろんその底には、さきにもってきた地域利害意識が流れていることは明らかであろう。門司・小倉合併論は、もっとも早く市制を施行した近接二市の、財政事情の逼迫というそれなりの背景をもつた合併論であつたといわなくてはならない。しかもそれは、北九州内での最初の広域合併構想としての位置をも同

表3 初期の門司市・小倉市における人口ならびに歳入歳出額の推移

		明治33年度	明治34年度	明治35年度	明治36年度	明治37年度
門 司 市	人 口	34,070人	36,052	36,798	38,065	38,483
	歳 入	126,411円	197,951	228,701	168,813	122,428
	歳 出	101,784円	169,188	180,757	162,890	119,277
小 倉 市	人 口	30,075人	31,506	32,427	32,964	34,083
	歳 入	102,088円	99,397	87,789	90,262	87,242
	歳 出	97,379円	97,370	82,370	86,114	69,587

(注) 『門司市史』393、406頁、『小倉市誌続編』317、320頁の数字より算出した。なお歳入歳出額については銭単位は切捨てている。

時にしめるものだったのである。

三、九軌の発足と“北九州”

ところで、門司・小倉合併論が消えていったあと、それよりもはるかにつよく人びとの関心をとらえたのは、“チンチン電車”のことであった。そしてそれは、ながい目でみれば、のちの北九州の住民相互の意識の交流を培う条件になっていくのである。

北九州にはじめて電車の計画が出てくるのは、明治三八年のことである。すなわちこの年、神戸の松方幸次郎ら八人が門司と小倉をつなぐ、門司電気鉄道株式会社の設立を発起したのがそれである。ついで翌三九年には、これとは別に富安保太郎らが小倉と八幡を結ぶ八幡馬車鉄道株式会社を出願するにいたり、両者の発起人は協議のうえ、明治四〇年九月、九州電気軌道株式会社（略称“九軌”）の設立を決議し、翌明治四一年一二月、同社は松方を社長として発足する。この設立の経過からみてもあきらかなように、九軌の当面の目標は、門司から小倉を経て八幡へといった電車を走らせることであった。そうすると九軌の営業領域は門司、小倉、八幡にまたがることになる。そこでこの営業領域を総

称する呼び方が必要となってきたのであった。そこでこの会社の要請にこたえて登場したのが、「北九州」という呼称だったのである。発案者は当時の庶務課長宮田兵三とつたえられる。

北九州にはじめて電車が走ったのは、明治四四年（一九一一年）六月五日のことであった。営業区間は門司の東本町から八幡の大蔵まで、距離にして約一九軒であった。そのときは大騒ぎであったというが、以来、この電車の運行とともに、さきの「北九州」という呼称が次第に地元住民のあいだに定着していくこととなるのである。周知のように、このあと、小倉と戸畑、大蔵から黒崎さらには折尾と電車の軌道はのびていく。それとともに「北九州」の意味するところも、戸畑、黒崎、折尾、さらには若松をふくむかたちで定着していくわけである。広域的な地域を総称する用語の成立は、それをとらえる意識や概念の成立を意味する。こうして「関門」にくわえて、「北九州」という觀念が生まれるにいたったのであった。

第四節 洞海地区合併論の登場

一、洞海地区における都市化の徴候

北九州における都市形成の歴史において、洞海地区が後発地帯であることは、さきにものべたとおりである。この地区は、明治の一〇年代までは、おしなべて、まったくの寒村にすぎなかった。そのような状態のなから、まず都市化への第一歩を踏み出していったのは若松地区であった。

若松が先頭をきったのは、なんとといっても筑豊石炭産業の躍進を背景に、芦屋にかわって、門司とともに石炭の集散地としての役割をたかめていったからである。港湾の整備に対して若松筑港株式会社が設立されるのが明治二三年、筑豊興業鉄道株式会社が直方―若松間の鉄道を開通させるのが翌二四年のことである。鉄道による石炭輸送が若

松港の繁栄をもたらし、それとともに若松の都市化がすすんでいくのである。今その人口推移を概観してみると、およそ次のようになっていいる。

表4 若松町における戸口の推移

年 別	戸 数	人 口
明治一〇年	一七一	八一九
明治一五年	二八九	一、四四三
明治二〇年	七六三	三、二八四
明治二五年	八七五	三、五三七
明治三〇年	一、三三五	八、五〇〇
明治三五年	三、五六八	一八、二六〇 ³⁷⁾

明治二〇年代の中頃から三〇年代中頃にかけて、人口が急増していったことがわかるであろう。

若松にくらべると、戸畑の都市化のテンポは一〇年以上おくられていた。なるほど戸畑でも、筑豊石炭産業の躍進に対応して、明治二〇年代にはいくつもの鉄工場が生まれたし、二〇年代末には九州コークスや筑豊骸炭製造（のちの三菱牧山工場）などのコークス工場も設立されたが、全体としてその規模は小さく、若松の隆盛に比すべくもなかった。ちなみに、もっとも早い時期の人口統計は、明治三二年の戸数六七一、人口三、〇一九という数字をしめしているが、それは明治二〇年の若松のそれに及ばない。³⁸⁾

ところで八幡であるが、『八幡市史』によれば、明治二二年町村合併のときの調書があり、旧尾倉、大蔵、枝光の三村を合した新八幡村の戸数三六五、人口三、一一八人の数字があげられている。³⁹⁾ 有名な八幡製鉄所が八幡村に立地

することが決まるのは、明治三〇年二月六日のことであり、操業開始は明治三四年（一九〇一年）二月のことである。以来、八幡地区は八幡製鉄所の発展につれて、企業都市的性格をつよめていくのであるが、その時期は明治三〇年代後半期以降ということになる。

二、若松・戸畑合併論の登場

さて、洞海地区のなかで若松と戸畑とは、もともと密接な関係にあったといっていだらう。両者の位置は洞海湾の入口をはさんで指呼の間にあり、漁業や交通等をはじめ、利害関係を共通にすることが少なくなかった。明治一七年以来の両者間の漁業定約もそうだし、若戸渡船の共同事業も、洞海湾の沈没石炭引揚問題などもそうであった。⁽⁴⁰⁾また明治三十一年と明治三七年には、若松と戸畑の中間にあった河崎島が三菱合資へ払下げられた件に関連して、「保安林へ御編入之上、政府ニ於テ永ク現状ヲ持続致度」若松と戸畑とが共同して請願運動を行っている。⁽⁴¹⁾このような利害関係の共通性と相互関係のつながりがかりとして、都市化の進展を背景に、若戸合併論が登場してくるのである。

『若松百年年表』によれば、若戸合併論がはじまるのは、明治三六年頃のことだという。この最初の合併論は若松側から起ったことであるが、その事情は、当時若松は市制の施行を目指して運動をすすめていたものの、市制施行にはまだ人口が不足していたため、戸畑に合併を申しこみ、両者で一つの市を形成しようとしたところにあつた。⁽⁴²⁾ちなみに、当時における両地区の戸数ならびに人口の推移をみると表5のようになっていいる。この数字からすれば、明治三六年段階では両地区合併しても人口三万にみたないのであるが、これはおそらく、市制実現の段階を数年先にみこしてのことであつたであろう。この最初の若戸合併の話は、両町における合併委員会の原則的な同意を

表5 市制施行前の若松町、戸畑町における戸口の推移

	明治35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	
若松町	戸数	3,568	3,605	3,520	3,755	4,603	4,832	4,964	5,278
	人口	18,260	18,960	19,848	20,597	24,783	26,520	27,774	29,731
戸畑町	戸数		997	1,018	1,096	1,256	1,313	1,462	1,764
	人口		4,404	4,409	5,535	5,394	5,850	6,238	6,893

（注）前掲「若松市史全」後編17頁、「戸畑市史」117頁より。

えたにもかかわらず、一部委員の不用意な発言によってくずれたとつたえられているが、その具体的な内容はあきらかでない。なお、『若松市史』も、『戸畑市史』『戸畑市史第二集』も、このときの合併論議にはふれていないが、わずかに『若松市史』に次のような叙述がみえる。

所謂都市としての自治団体たる市制の施行せられん事を望みしは我若松市民十年来の宿望にして之に応ずる法律上の資格並に経済的実力に於ては遠く既に具備せりと雖も、当時対岸戸畑町との合併問題起り相互の交渉、郡長の勧誘等其の間数年の歳月を経過せしも、終に其の実現を見るに至らざるを以て、明治四十一年十月十日時の町長蒲瀬瀧千氏は周密なる調査と市制施行の適当なる理由の具申案を町会に附議せしに、町会は委員を挙げて之に附託し、爾來数ヶ月に涉り調査を遂げ、翌四十二年二月二十二日の町会に於いて具申案を可決し、……⁴⁴⁾

これからすれば、明治三〇年代から四〇年代はじめにかけて、若松側は戸畑町との合併をまっぴら市制を施行しようとしたが、合併が実現しなかったもので、明治四十一年末より独自に市制施行を目指しはじめたということである。『若松百年年表』の記述とほぼ対応しているといつてよいであろう。

ところが、若松側が市制施行へむけての具申案を町会で可決してから間もなく、こんどは戸畑側において、若松との合併案が町長より町議会に提案されるのである。この町長提出議案とは、

議案第一四号

当町及若松町との合併の議は従来再三提議せられ往昔今日に及べり。然るに右は實際緊要と認むるに依り、此際若松町との合併の議を交渉せんとす。

明治四十二年六月二十二日提出

遠賀郡戸畑町長 大神輔義⁽⁴⁵⁾

というものであった。郷土史家越水武夫によれば、当時、町制施行後一〇年、町予算は村政時代の八千円弱から三倍強の二万四千円余に膨張していて、このままでは町財政は破綻するという声が一部有志の間にたかまり、この局面打開のために右議案の提出となったという。この合併路線には政友会系議員の間に反対がつよく、「非合併派」の町民運動の動きもあり、「町会は異様の緊張裡」に数日にわたって紛糾をつづけたあげく、六対六の同数の採決となり、そのまま休会となったあと、反対運動の展開もあつて、採決の無期延期というかたちで流産したのであった。町議会での賛否両論は、賛成意見が町財政の逼迫状態の打開と町民の税負担の軽減のためにというのに対し、反対意見は、町の既往と将来を熟考してみても合併の必要は認めないというものであった⁽⁴⁶⁾。越水武夫ならびにその研究に依拠した『戸畑市史第二集』は、この明治四二年夏の動きを第一回若戸合併問題としているが、それは戸畑町議会のレベルでの話であつて、実際には、それより以前に数年間にわたつての動きがあつていたことはさきにもたとおりである。

明治四二年の戸畑町議会における若戸合併論の挫折のあと、明治の末年から大正のはじめにかけて、若戸合併を目指す試みはつづけられた。当時の戸畑町協議委員会日記には、明治四四年九月八日の日付で、

一、戸畑、若松合併云々ノ件

右若松町の請求により来九月十五日午前九時役場樓上に於て若松町委員と会見の上一応意見を聴取すること。⁽⁴⁸⁾

とあり、大正二年六月一日の『門司新報』には、若松町が戸畑町との合併問題に行きなやみ、久保町長が単独市制施行の意向を固めて、有力町会議員との協議を行ったことが報ぜられている。⁽⁴⁹⁾ これからすれば、戸畑側の試みが挫折したあと、ふたたび若松側から働きかけが行われ、それも再度失敗に帰したということになる。ところが、このあとまたまた戸畑側において若戸合併への動きが台頭するのである。さきの協議会日記は伝えている。

大正二年六月二十六日

一、戸畑、若松両町合併の件調査委員ヲ設クルコトトシ右委員七名ノ指名ヲ町長ニ委託ス依テ町長ニ於テ左ノ通指名セリ。

大正二年九月十一日

一、戸畑、若松合併ニ関シ町委員会ノ経過及両町委員協議会ノ顛末ヲ報告シ、其ノ結果両町合併ハ行ハレ難キモノトシテ中止スルコトトシテ該委員ハ自ら解任セルモノトシタキ旨町長ヨリ協議シ一同承認セリ。⁽⁵⁰⁾

と。こうして双方は、合併への志向をそのうちにもちつつも、その意図がかみあつて情勢を盛り上げるということが出来ないまま、数次にわたる動きに、一応の終止符を打つのである。それは、明治三六年から大正二年にわたる一〇年の過程であり、両都市の都市化の前段階における、合併劇のいわば第一段階にはかならなかった。

二、八幡・戸畑合併論の登場

若戸合併論が出たりひっこんだりしていたこの一〇年のあいだに、もう一つ見逃してはならないのは、八幡をふくむ洞海地区合併論がはやくも登場しているということである。この洞海地区合併論の背景には、むしろ八幡製鉄所を軸とする、工業都市の出現がある。よくいわれるように、八幡製鉄所は官営の一貫総合工場として自給体制をとり、

地元に関連部門や加工部門の発展をもたらさなかったのであるが、その生産規模の拡大とそれに伴う従業員の増大は、不可避免的に八幡の都市化をすすめずにはおかなかった。とくにこの時期では、日露戦後の明治三十九年から四十二年にかけて第一期の拡張工事が行われ、鋼材生産能力は年産九万トンから一八万トンへと倍増するとともに、職員、従業員の数も、明治三十六年の二、三五八人から明治四〇年の八、七二〇人へと急増していた。^(註)八幡村は明治三三年に町制を施行したのであるが、いまこの町制施行後の八幡町の戸数ならびに人口の推移をみてみると、表6のようになっている。

表6 八幡町の戸口の推移

年 度	戸 数	人 口
明治三三年	一、七〇〇	六、四六〇
明治三五年	二、二六一	八、三七九
明治三七年	三、一六〇	一一、七二二
明治三九年	五、七五七	二二、三三五
明治四一年	七、五一〇	二七、八三二
明治四三年	七、七〇三	二八、五七三
大正 元年	八、五六九	三〇、四二九
大正 三年	一〇、〇六六	四六、二三六
大正 五年	一六、二六九	七八、〇九〇 ^(註)

八幡への人口集中が、いかに急速にすすんだかはこれを以て明白であろう。こうした八幡製鉄所の発展とそれにと

もなう八幡町の人口増の過程で、明治四〇年五月一五日には、自治行政の円満な発達をはかるためということで、八幡町ならびに黒崎村、上津役村、企救郡板櫃村の四カ町村の代表者懇親会が開かれている。⁽³⁹⁾この頃から八幡町も市制施行を目指しはじめるのであるが、それについては、若松町の先例にならって八幡町も合併をすすめることによつて、市制の早期実現をはかろうとするのである。『八幡市史』にはまったく記録はないが、明治末年の『門司新報』は、このときの動きをこう伝えている。

遠賀郡八幡町が急速の進歩を以て目下戸数八千人口三万の大市街地となり近き将来に市制を施行せんと希望を有し全町有志に於て之が準備に汲々たることは曾て所報の如くなるが同町は近接黒崎町の全部と企救郡板櫃村の内字荒生田の一部を合併せんと議を起し昨年以來多少両町村有志者に交渉を試みられたる由なるが聞く処に依れば同町字枝光の有志は進で戸畑町をも合併せんとし数日前より合議の結果昨二十八日枝光有志数名は区民を代表して戸畑町に到り該問題に付き同町有志と会見し密かに交渉を試みたる由⁽⁴⁰⁾

筆者の知るかぎりでは、これが八幡が戸畑に働きかけた最初のケースである。記事からあきらかなように、それは八幡町の意志というよりは、戸畑町に近接する枝光地区住民有志の動きというべきであろう。この働きかけが、そのときどのように処理されていたかはつまびらかではない。しかし今日、われわれは、右の報道のほぼ一年半後の時点での、次のような記録をみる事ができる。すなわち、さきの戸畑町協議委員会日記は記している。

大正二年二月二十七日

一、八幡町及若松町ヨリ合併ノ交渉アリタルモ町ハ充分ノ調査研究ヲ經テ其可否ヲ決スヘキ必要アリ、依テ調査委員七名ヲ設ケ之ニ才ケ谷ヨリ壱名ヲ加エ都合八名トシテ調査セシムルコト、委員ハ町長ノ指名ニ委ス。

この最初の「八幡町及若松町ヨリ合併ノ交渉」という意味が、別々の、八幡と戸畑、若松と戸畑の二つの合併交渉

なのか、それとも一つの八幡、若松共同の戸畑との合併交渉なのかは、この文言だけでは断定できない。しかし前後の事情、とくに八幡、若松の動きと黒崎合併前の八幡と若松との距離からみて、この時点で八幡、若松、戸畑を包含する合併構想が生まれていたとは判断しがたい。この表現の意味は、当時戸畑に働きかけのあった別々の二つの合併論と解するのが順当であろう。なお「オケ谷」というのは枝光地区に近接する地区であって、そこからとくに委員を加えるというのは、八幡、戸畑合併問題を検討するという観点からそのようにとりはからったのであろう。いずれにせよ、世上にはまったくいいほど知られていないが、明治末から大正初頭にかけて、八幡・戸畑合併論が登場したことだけは、このことを以て知ることができるのである。

第五節 初期合併論の沈滞

一、関門合併論の動き

洞海地区合併論が登場していた頃、関門地区では、関門港とりわけ門司港の隆盛がめざましく、輸出入品目の拡大とならんで貿易額も増大の一途をたどっており、そうした事情を背景に、関門港の統一運営論だけは、ひきつづき主張されていた。明治四〇年に内務省港湾調査委員会が「関門海務局」の設置を提唱したのも、また大正元年に、笠原門司税関長が関門港湾統一の必要性を強調したのも、そのあらわれにほかならなかった。⁶⁶しかし、関門の合併という問題については、明治三〇年代の中頃以降から大正のはじめにいたるまで、さしたる動きはみられなかった。そうしたなかにあつて、おそらくまとまった関門論としては最初のものといってもいい、一冊の書物が公刊された。大正三年の『帝国の関門』がそれであった。

『帝国の関門』は、福岡日日新聞門司支局に勤務していた田中一二の手になるもので、若干の資料ならびに著者の

見解に、各界有識者の多方面からの議論をつけくわえて、関門をめぐる諸問題を多角的に論じたものである。それは、当時における専門家ならびに地元リーダー層の関門観を、ある程度代弁しているといつてもいいであろう。本稿の主題との関連でいえば、同書では、関門港湾行政の統一については、なお根強い期待があったことがうかがわれるものの、関門合併問題については、現実的な議論としてではなく、将来の「夢想」というかたちで、はるかな願望をしめすにとどまっている。

この願望をしめしている部分は、同書第十二章「結論」の第三節「関門未来夢想記」と題する一節である。次にそのさわりの箇所ともいうべきところを紹介してみよう。

……山口県下関市、福岡県門司市と相對峙し、不統一なる制度の下に、白眼み合ひたるも一場の夢、現今関門市と改稱し、合
体一致の自治制度を布き、帝国の関門に世界的國際の奉行役なればとて、政府は市民と与に苦心選衡の結果、前内務大臣統一党の
領袖某男爵市長に挙げられ、年俸貳万円交際費八万円を受け居れり。

関門市は旧下関、旧門司両市及び大里、彦島、長府等を併合し、東京、大阪、京都と並びて日本四大都市の中心に加はり、人口
百余万、其市勢は促進の余地なきに苦しみ、果ては海上生活を爲すに至れる貧民無数に上れり、港内水深く、防風の施設完全し、
数万屯の巨船自由に航行し、黒煙天に漲り、氣笛々々天地爲めに震ふ、此間巧みに九管西管の汽車、最新渡船式に依りて往来し、
乗客は駅内歩廊の土を踏まずして、西よりするもの、東よりするもの、何れも基俣通峽せり。³⁾

「白眼み合ひたるも一場の夢」とは、当時存在していた両地区の對抗意識をとらえてのことであろう。人口百余
万、「日本四大都市の中心」としての関門市というヴィジョンは、当時の両市の人口がそれぞれ七万余であったこと
をおもえば、かなり壮大な構想だといえる。むろんこの未来論の背景には、明治中期以来の関門一体論があり、門司
は小倉や洞海地区とはなく、対岸下関と合体することが望ましいという観点があったことを見逃してはならない。

だがそれにもかかわらず、その観点を「未来夢想記」としてしか開陳できなかったところに、初期合併論沈滞の状況をあわせてかぎとらなければならぬだろう。

この『帝国の関門』が出版された年の翌々年、大正五年に、下関市と門司市の市長、市議員各数十名からなる、関門両市懇親会が、二度にわたって開かれている。⁵⁸⁾『帝国の関門』の影響もあったのかもしれない。少なくとも、関門両市はお互いに連帯していかなければならないとの気持は、双方の市政リーダーにあったといっていいたいだろう。しかしこのような意識の存在と、具体的な合併への動きはまた別であった。つまり、合併への動きはほとんどあらわれはこないのである。そのうちに大正七年になると、米騒動やスペイン風が北九州にも吹き荒れるようになり、ますます人びとは合併論どころではなくなっていくのである。

二、関門隧道問題と合併論

では、そのあとはどうだったか。ここに登場するのが関門隧道問題である。すでに『帝国の関門』が「夢想記」としてではなく、現実的な改革論として提起していた問題に、関門連絡ルートの開発というテーマがあった。たとえば工学博士沖野忠雄は、同書のなかでこういつている。

……海峽の連接に付いては、架橋式を採るか、海底隧道式を採るかと云ふ利害論もありますが、是は経済上より打算しなければならぬ、なかなか容易なことでは、何れが宜いとも、悪いとも断ずることは出来ない、即ち関門海峽が、世界を相手にする場所であったらば、或は架橋も可、或は海底隧道も可なり、要するに、規模洪大のものにしなければならぬのでありますが、現状に於ては本土と九州との連絡に止まるものでありますから、其処で荷物の積換へをしないで、貨車だけを船で渡せば宜からうと思ひます……………⁵⁹⁾

さきの「未来夢想記」での「駅内歩廊の土を踏まずして」というのは、おそらくこれを受けているのであろうが、それはともかく、この段階では架橋案と隧道案に対して、船による貨車輸送がより現実的と考えられていたようである。もっとも、架橋案と隧道案とは、すでに明治四四年の鉄道院総裁後藤新平の建議以来、経費と国防の両面において隧道案がまさるとされていた。そこで実際には船と隧道の比較ということになる。ところが、このあと、隧道案が次第に有力となり、五年後の大正八年のはじめ頃になると、「関門海峡の隧道工事は鉄道院において経費約二千万円を以て十ヶ年(内最初の二ヶ年は地質其他の調査を行ひ)継続とし愈々大正八年度より着手すべく今期議会上程せらるる事」となるのである。

当時の『門司新報』によると、この関門海底隧道については、そのルートが下関側は幡生附近から門司側は大里にいたるものと伝えられ、それが門司の発展につながるかそれとも衰退につながるかで、樂觀論と悲観論の両様の観測がなされていたようである。しかし、合併論との関連でいえば、そのいずれをとるにかかわらず、これを契機に台頭してくるのは、大里町を併合して大門司市をつくるという議論であった。

要するに大里を包擁して大門司市を建設することが必要で同時に市の内容を充実せしめたならば益々門司市といふものは発展することは疑ひないが門司は大里として行つたならば十年の後には門司の繁栄は大里方面に奪われて了ふであろう。

というわけである。さきに指摘した地域利害意識が、隧道問題によって触発されているといつてよいであろう。それとひきかえに関門の統一への気運は、さらに沈滞していくのである。関門海底隧道の具体化は、交通という面において関門の結合関係を深めるはずのものであったにもかかわらず、関門合併論は後退する。それはやはり、この隧道計画が大里附近に予定されたことが、地域の利害関心をして門司の市域拡大へとむかわしめたからだといわなくてはならない。

では、関門隧道問題は、門司以外の地区にはどのような反応をひきおこしたのであろうか。当時の新聞報道をみていくと、たとえば次のような見解が開陳されている。すなわち、大正九年の元旦に、若松市長は関門隧道との関連で「十年後の北九州」について所見をのべているが、そこでは、「北九州の心臓は十年後において小倉に移るものと信ず」ということ、ならびに「石炭の輸送は洞海湾に出づること疑なかるべし」ということが強調され、その半年後、小倉市議の小林徳一郎は「大小倉市論」の抱負を語っているが、それは西部地域五万坪の埋立と、下水道および「大停車場」の建設を主たる内容とするものであった。⁽⁶⁸⁾つまりここでは、関門隧道の建設は、小倉の比重の増大をもたらすという認識をもたらしたものの、それ以上にすすんで、広域的な合併を構想するということろまでには行かなかったのである。

このような状況を理解するにあたっては、その背景として次のような事情を知っておく必要がある。すなわち、八幡製鉄所の第二期拡張工事（明治四四年—大正五年）から第三次拡張工事へと連続する増産ブーム、第一次世界大戦（大正三年—大正六年）による需要の増大、等を契機に、北九州工業地帯の骨格が形成され、各地区とも工業都市化の傾向をおびるとともに、財政事情の好転もあって、地元政治リーダーの関心が、それぞれの個別的な都市経営へとむけられていくのである。財政危機を脱した小倉市はまだその周辺に足立村や板櫃村をかかえていて、それをこえての合併など考えられる状態にはなかったし、若松は大正三年念願の市制施行をはたし、八幡も大正六年に市となつて、いずれも新市民意識の涵養につとめていた。ひとり残された戸畑町が市制施行を目指して懸命になっていたことはいうまでもない。つまり各地区とも、リーダーたちの頭は、自分たちのところの市勢や町勢をつよめることではいだったのである。かような状況のなかでは、恒常的な関門連絡ルートの開発というインパクトも、北九州を結束の方向へむかわせる契機とはなりえなかったのであった。なお、このときの関門隧道計画は、その後財政難を理由に

中止となったことは周知のとおりである。

こうして、明治の二〇年代にはじめて登場した素朴な広域合併論は、関門合併論と若戸合併論を軸に、門司・小倉合併論と八幡・戸畑合併論のいりどりをつけながら、大正の初頭にかけて散発的に登場する。そしてそれは、大正の初期から中期にかけて、北九州工業地帯の骨格形成とそれにささえられた五都市の基盤強化のなかで、しだいに鳴りをひそめていくのである。それは、一部有志の思いつき乃至は構想の域を出ることのなかった、最初期の合併論がたどる過程としては、当然のことであつたというべきであろう。五市合併運動前史の第一段階は、これを以て終りをつづけるのである。

- (1) 拙稿「北九州五市合併運動の考察」『社会科学論集』第十九集 昭和五四年 九州大学教養部 三三一―三六頁、参照。
- (2) 小林安司『北九州五市合併問題の歴史的展開』一九六一年、北九州大学産業社会研究所、同「北九州市成立前史の関連文献」『北九州産業社会研究所紀要』第四号 一九六三年、参照。
- (3) 門司市役所編『門司市史第二篇』昭和三八年 門司市役所 三一頁、参照。
- (4) 北九州市企画室『北九州五市合併の記録』昭和三八年 六頁、参照。
- (5) 小林前掲書 二頁、参照。
- (6) 八幡商工会議所編『八幡商工会議所全史』昭和四〇年、二二八頁。
- (7) 「北九州」という名称は、その言葉を字義どりにうけとれば、北部九州を指すものと解することも可能である。だがこの名称は、北九州市の名もしめすように、地元では、旧五市、つまり門司、小倉、八幡、戸畑、若松とその周辺を意味する言葉として、すでに定着して生きている。本稿で使用する「北九州」の概念も、それにもとづいている。なおこの名称の由来については、本文（第三節の三）を参照されたい。
- (8) 中野金次郎編『海峽大観』大正一四年 東京国文社 一六六頁。なお、戦前の文献からの引用に際しては、旧漢字は当用漢字になおしたが、仮名づかいは原文のままにしている。

- (9) 同書 一七〇〜一七一頁、参照。
- (10) 門司市役所編『門司市史』昭和四九年 名著出版 三三五頁。
- (11) 『門司新報』明治三十一年一〇月九日。
なお、小島恒久「北九州工業地帯の形成過程」『社会科学論集』第二〇集 昭和五五年 一六一―一八頁、参照。
- (12) 同右、ならびに前掲『門司市史』三七三頁、参照。
- (13) 前掲『門司市史』八八一頁、ならびに小倉市役所編『小倉市誌統編』昭和四八年 名著出版 一〇〇七頁、参照。なお開催場所を、前者は大阪楼とし後者は大吉楼としているが、下関在住の郷土史家中原雅夫氏はじめ古老の話では大阪楼が正しいように思われる。
- (14) 同『門司市史』八八二頁、同『小倉市誌統編』同頁、参照。
- (15) 『門司新報』の第一号が出た月日については二説ある。明治二十五年四月一〇日説と同年五月二一日説とがそれである。『門司市史第二篇』は前者をとり、『門司市史』は後者をとって、『北九州地方社会労働史年表』もそれを踏襲する。残念ながら、最終的にその日時を確証する原資料としての同新聞第一号は今日存在しない。この点に関し、地元の郷土史家今村元市氏の教示されるところによれば、現存する同紙の最古のものは同氏所持の第五号であると思われ、その日付は五月二八日となっている。さらに同紙上の社告では創刊号を摺りたての際に機械が故障してしばらく休刊したとあり、かつ逋信省認可が四月二七日となっていることからして、四月一〇日説は誤まりだと判断される。前掲『門司市史第二篇』三一頁、前掲『門司市史』八八四頁、古賀良一ほか編『北九州地方社会労働史年表』一九八〇年 西日本新聞社 二二三頁、参照。
- (16) 前掲『門司市史第二篇』三一頁、参照。
- (17) 『門司新報』明治二十九年二月一六日、なお同紙からの引用にあたっては、旧漢字を当用漢字にかえたほか、変体仮名を現代仮名になおし、ルビは省略した。しかし、旧仮名づかいと句読点はそのまま原文どおりになっている。その修正は、ときとして原文のニュアンスをかえるおそれがあると判断したからである。以下同じ。
- (18) 『門司新報』同右
- (19) 『門司新報』同右

- (20) 『門司市史第二編』はその第4編「五市合併」の冒頭をこう書きだしている。「門司市は明治三十二年に市制を施行したが、このとき、すでに市制を施行して一〇年を経っていた赤間関市（現下関市）との間に、合併の話があった。」と。これだけの叙述で資料上の根拠もしめされていないので、これを援用するわけにはいかないのである。前掲『門司市史第二編』四八五頁、参照。
- (21) 『門司新報』明治三十二年七月一日
- (22) この「史料」は全文『下関市史』に採録された。下関市史編集委員会編『下関市史』昭和三年 下関市役所 六八〇—六八一頁、参照。
- (23) FURTHER CORRESPONDENCE RESPECTING THE REVISION OF THE TREATY BETWEEN GREAT BRITAIN AND JAPAN. [In continuation of Confidential Paper No. 7160], *Printed for the use of the Foreign Office, February 1900.* P. 120.
- なお、この文書のコピーは、米國ハーバード大学の Lamont Library の地下資料室より入手したものであるが、それについては同大学留学中であった小野沢正喜氏の手をわずらわした。
- (24) 『門司新報』明治三十二年九月二六日、参照。
- (25) FURTHER CORRESPONDENCE……op. cit., P. 121.
- (26) FURTHER CORRESPONDENCE……op. cit., P. 123, 124.
- (27) 『門司新報』明治三十二年七月一七日
- (28) 『門司新報』明治三十三年一月一日
- (29) 前掲『下関市史』二八頁。
- (30) 『門司新報』明治三十四年九月七日、これは英国の雑誌『フェーヤブレイ』の同年八月一日号に掲載された、「ブラオン商会門司支配人ホーラース・ナッター」の投書の訳載である。
- (31) 『門司新報』明治三十六年四月一八日
- (32) 『門司新報』明治三十六年四月二一日
- (33) 『門司新報』同右

(34) 山陽・九州兩鐵道合併問題が起ってくるのは、明治三四年、山陽鐵道が下関まで開通し、ひきつづいて下関と門司の間を結ぶ鐵道連絡船が運航を開始したことによって、本州から九州への交通系統のつながりが出来上った状態変化を背景としたものであつて、それなりの合理的根拠があつたといえる。それにたいして、ここにみたような地域利害への危機意識を媒介に、合併反対の動きがたかまつたのである。しかし、このあと間もなく日露戦争が勃発し、その戦時体制をきっかけとして、交通動脈たる鐵道は、国防的見地からも國家經濟の観点からも、國有にしなければならぬという論議が政治舞台でたかまり、明治四〇年、兩鐵道は國家に買収され、門司には國家機關としての九州鐵道管理局が置かれることとなる。

- (35) 『門司新報』明治三六年七月二三日、なおこの全文は、小林前掲文献紹介でも再録された。ただし小林氏は表題を「……一市とする鄙見」としているが、原題は「……一市となすの鄙見」である。
- (36) 『門司新報』明治四四年六月六日、参照。
- (37) 若松市役所編『若松市史全』昭和四九年 名著出版 後編 一六一―一七頁。
- (38) 戸畑市役所編『戸畑市史(全)』昭和四九年 名著出版 一一七頁。
- (39) 八幡市役所編『八幡市史』昭和四九年 名著出版 二二二頁。
- (40) 前掲『戸畑市史(全)』九四―九六頁、参照。
- (41) 戸畑市役所編『戸畑市史第二集』昭和三六年 戸畑市役所 五六四―五七二頁、参照。
- (42) 前掲『戸畑市史(全)』一〇五―一一〇頁、参照。
- (43) 若松郷土研究会『若松百年年表―郷土若松特集号』昭和四四年 北九州市立若松図書館 三〇頁。
- (44) 前掲『若松市史』後編 六三四頁。
- (45) 越水武夫『戸畑郷土誌第一号』昭和三二年 街頭新聞社 九四頁。
- (46) 同誌 九四―九六頁、参照。
- (47) 同誌九六頁、前掲『戸畑市史第二集』六二九頁、参照。
- (48) 同『戸畑市史第二集』六三〇―六三一頁。
- (49) 『門司新報』大正二年六月一〇日。

- (50) 前掲『戸畑市史第二集』六三一頁。
- (51) 前掲 小島恒久「北九州工業地帯の形成過程」前掲誌 二三―二九頁、参照。
- (52) 前掲『八幡市史』二七五―二七六頁。
- (53) 『福岡日日新聞』明治四〇年五月一六日、参照。
- (54) 『門司新報』明治四四年八月二九日
- (55) 前掲『戸畑市史第二集』六三一頁。
- (56) 前掲『門司市史』五〇三―五〇九頁、前掲『下関市史』二二五頁、参照。
- (57) 田中一二『帝国の関門』大正三年 積善館 二二―二三頁。なお、「未来夢想記」の全文は、小林安司前掲文献紹介にも転載された。
- (58) 『門司新報』大正五年一月一六日
- (59) 前掲『帝国の関門』一九九頁。
- (60) 『門司新報』大正八年一月一日
なお、このときに着手された地質調査は、大正一〇年四月に終了し、その時点で、鉄道省は、大部分砂層で工事容易との見込みにもとづいて、海底隧道方式を最終的に決定するのである。
- (61) 『門司新報』大正八年一月二二日
- (62) 『門司新報』大正九年一月一日
- (63) 『門司新報』大正九年六月二二日