

## 明治中期若松築港に関する一資料：高橋達「若松築港大計画ノ必要ヲ論ズ」紹介

秀村，選三  
九州大学経済学部

<https://doi.org/10.15017/13616>

---

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として. 6, pp.28-34, 1976-03-15. エネルギー史研究会  
バージョン：  
権利関係：

## 明治中期若松築港に関する一資料

高橋 達「若松築港大計画ノ必要ヲ論ズ」紹介

秀 村 選 三

明治二〇年代の筑豊炭田にとって最も重要な問題の一つは、石炭輸送の問題であつた。筑豊石炭坑業組合の結成の理由の一つもそれであり、鉄道——ことに筑豊興業鉄道、豊州鉄道の敷設も石炭の輸送が主な目的であつた。明治二〇年代後半には、従来の水運<sub>ニ</sub> 船運送は次第に筑豊興業鉄道にとつてかわられ、輸送力の発展は出炭額の増大を促し、それはさらに輸送力の発展を求むるにいたるが、筑豊興業鉄道と密接不離の關係にあつたのが若松築港会社である。明治二十一年の浚疏会社の創立にはじまり、やがて二十二年十一月若松築港会社（資本金六〇万円）の創立発起となつたが、二十三年の炭業界不振のため株式募集に困難を生じ、また海面埋立地無代払下の不許可のため、計画廃棄、瓦壊分裂の危機に瀕した。二十四年炭業界の景気も多少恢復し、また同年八月三十日筑豊興業鉄道の若松一直方間の開通に伴ない築港工事設計の変更を要するに至り、明治二十五年二月二十五日には資本金額を三〇万円に半減して工事計画変更を出願、七月七日に許可あり、海面埋立地の順次下渡の免許を得、同年十二月十一日開業。商法実施に伴ない二十六年七月社名を若松築港株式会社とした。二十八年三月には戸畑沿岸改修、葛島周囲埋立工事を出願、資本金一〇万円を増加して資本金総額四〇万円とした。さらに二十九年頃より日清戦争後の工業の勃興に伴ない築港

設備拡張の機運は醸成せられていた（以上、主として『若松築港株式会社五拾年史』、『八十年史（若松建設株式会社）』による）。

ここに紹介する史料は、かかる機運に乘じ、おそらく明治二十九年頃、当時筑豊興業鉄道会社と若松築港会社に兼務していた高橋達によつて書かれたものであろう。日高信六郎氏（前駐伊大使、高橋達の次男）の所蔵されるものである。署名はないが、字体は高橋達の他の文書と同じであり、また文中にイギリスの事例を引いているのも、イギリスに留学し実地に見聞した高橋達が書きそうな記事である。文中、明治二十八年までの統計が掲出されているので、少なくとも明治二十九年以降と思われるが、二十九年十一月には官営八幡製鉄所の設置が決定したにかかわらず、製鉄所に関する記事が全く見えないので、おそらくそれより以前のことと思われる。高橋達は明治二十八年十一月若松築港会社に入社しているが（筑豊興業鉄道会社入籍のまま、兼務）、二十九年二月には会社草創以来尽力した石野寛平が社長退任、和田源吉がしばらく社長となり、五月には安川敬一郎が取締役会長となつた。安川は創業時から石野の熱心な応援者、協力者であつたが、この年四月には監査役から取締役となり、さらに会長として石野のあとを受けて若松築港会社のために活躍するのである。高橋達は安川と同じく福岡藩士の出身で、安川よ

り四才の後輩にあたり、安川の最も良き協力者であつたと思われる。終生交りがあつた由である。

同 六年

学及洋学を学ぶ。県に初めて小学校創設せられ四人目の小学教師となる。

安川敬一郎の日記は明治三十一年十月以前を欠いているが、三十一年十一月には瀬繁に若松築港会社の増資案、築港拡張案等を議していたことを録し、十一月五日には「高橋達及横井技師を伴ひ県庁に出頭し願書に就て協議す」と見えており（『撫松余韻』五六―一三頁）、三十一年十一月十五日付をもつて若松築港株式会社取締役安川敬一郎より福岡県知事曾我部道夫宛に「築港事業拡張ニ付願」が提出されている（前掲『五拾年史』三五―三七頁）。これをもつて見れば、安川が二十九年四月取締役、五月取締役会長になつた頃、安川と協議しつつ、或は安川の意を承けて築港拡張を論じたものであろう。或は計画書の前文とも云うべきものであつたかも知れない。

同 十年

東京に遊学し、私塾の漢学と洋学の教師となり、傍ら英学を修む。

高橋自身、イギリスに学び、交通関係の会社に十数年、ことに筑豊興業鉄道会社に居て、すでに若松築港の必要は充分に感じていた筈である。

同 十一年秋

師友井上良一氏と同居し、東京同人社にて専ら英学を修む、此の学社は中村敬宇先生の開く所。

高橋達の履歴については、日高信六郎氏より左の略歴をお送りいただいたので掲出する。

明治十二年春

福沢諭吉先生の二令息子太郎、捨次郎二氏を附托せられる故慶応義塾に学び、福沢邸内に宿す。

故高橋達略歴

明治十三年秋

旧藩侯幼主黒田長成君慶応義塾幼稚舎に修学するに当り起居を共にして学事を監する事となる。

嘉永六年五月七日 筑前黒田藩士料理人頭取役高橋正右衛門直時

同 十四年

黒田長成君、帝国大学予備門に入学するに及び、暇を乞うて独居、英書を翻訳して糊口の資とす。

慶応四年（明治元年）八月 家督を相続す

同 十八年

三菱会社横浜支店に入社す。三菱、共同両社合併して日本郵船会社となり、即日新会社員となる。

三の銃士、切米拾七石五人扶持

同 十九年一月

会社を辞し、黒田長成侯英国ケンブリッジ大学に在学中、旧主人の要求に依り附随する為に渡英す。

明治二年より四年まで 福岡藩々兵となる。

同 五年より八年まで

ケンブリッジ大学にて専ら理財学

福岡、秋月、七隈等の学校、私塾にて漢

を修む（マーシャル教授夫妻に師事す）。

明治二十一年八月より 仏、独、瑞西、白諸国を巡遊し、十月米  
国に渡り、十一月帰国す。

同 二十二年 東京、大阪に住し、『英国市制実見録』『英

国叢談』等を著述し、傍ら時事新報に寄稿す。

同 二十二年十二月 北海道炭鉄道会社倉庫課長となり渡道す。

同 二十四年 辞して、日本郵船会社横浜支店に勤める。

同 二十八年五月 筑豊鉄道会社の要望にて、郵船会社を辞し、

同社に転じ故国若松に帰る。

同 二十八年十一月 若松築港会社総支配人を嘱せられ之を兼務

す。

同 三十九年 鉄道国有となり、築港会社に専任す。

同 四十五年 築港会社を辞し、大分県速見郡御越町亀川淘

治泉に隠栖す（現在の別府市亀川蕩耶泉六二）。

大正十五年十一月三日 同所にて死す。

享年七十四歳

右のうち、二十八年十一月若松築港会社云々、三十九年築港会社専  
任は、安川敬一郎の日記には「明治三十二年七月二十六日 高橋達  
の鉄道会社関係を絶ち築港会社支配人に任せしむ」とあり（『撫松  
余韻』五六三頁）、支配人就任、築港会社専任は明治三十二年七月  
からであったと思われる。略歴でも分るように当時のイギリス通で  
あり、広い視野をもった知識人であった。なお高橋達は晩年藩政時  
代を回顧して「老の回想録」を綴っており、現在『西日本文化』に  
連載しているので（一一〇、一一一、一一三、一一九号所収）、二〇

号で完結見込）参照されたい。

ここに紹介する資料は、『若松築港株式会社五拾年史』、『八十  
年史（若松建設株式会社）』にも引用されていないが、筑豊炭田興  
隆期の若松築港への期待を如実に示すものとして全文掲出するもの  
である。罫紙に墨で書かれているが、掲出にあたっては、句読点・  
並列点を施し、当用漢字のあるものはこれを用いた（たとえば鉄↓  
鉄、算↓算、麿↓鹿兒など）。変体仮名は平仮名とし、子・氏はネ  
・トモとした。

〔付記〕 本資料を借覧させていただき、御教示に預った日高信六  
郎氏に厚く感謝の意を表する。なお高橋達は歴史上の人として  
敬称を付けなかったことをお許し願いたい。

若松築港大計画ノ必要ヲ論ズ

人ハ進取ノ氣象ニ富ミ、地ハ自然ノ天産ニ饒カニ、且ツ地理的好  
位置ヲ有スル九州ハ、文明ノ要素タル水火ノ力ニ依テ、自ラ工業ノ  
進歩商事ノ発達ヲ見ルヘシト虽トモ、殊ニ戦勝以後ノ九州ハ殆ント  
全帝国ノ中央ニ位シ、清韓兩國ニ向テハ無論、西南南洋諸国ニ向テ  
密近シ来リタレハ、層倍其進歩発達ヲ見ルヘキハ数ノ然ラシムル所、  
具眼ノ実業家及ヒ資本家ハ當ニ奮テ大ニ為スヘキ也。然リト虽トモ  
製造品ノ輸出、必需品ノ輸入ニ伴フ適當ノ港湾ナクンバ、実業家ニ  
シテ如何ニ大ナル事業ヲ計リ、資本家ニシテ如何ニ大ナル資本ヲ投  
スルモ、九州工業ノ進歩、商事ノ発達ハ遅々タルヲ免レサルヘク、  
何ヲ以テカ九州ノ人進取ノ氣象ヲ利用シ、九州ノ地豊饒ノ天産ヲ利  
用セン。左レハ九州ノ北海岸ニ一大港湾ヲ開築スヘシトハ九州ノ興

論ナリ。

抑モ港湾ノ資格ヨリ論スレハ、水深フシテ錨ヲ投スルニ適シ、丘高フシテ風ヲ防クニ可ナリト虽トモ、鉄道ナリ道路ナリ広範圍ニ亘レル都会トノ聯絡ヲ全フシ、且ツ工業ノ進歩、商事ノ発達ヲ促スニ足ル天産物其他ノ要素ナカラサル可ラズ。

然ラハ吾人ハ九州ノ那辺ニ向テ吾人カ希望スル港湾ヲ求ムヘキ乎。蓋シ長崎ハ既ニ歴史の港湾トシテ今後ノ趨勢ニ伴フ能ハス。鹿児島ハ九州北部トノ交通不便ヲ極メ、三角モ亦タ九州西部ニ僻在シテ其ノ附近水火ノ力ヲ用ユヘキ天産ナシ。馬関・門司ハ軍事上ノ關係アリテ輒ク貿易港ト為スヘカラス。博多ハ水浅フシテ殆ント人力ノ施スヘキナシ。而シテ輓近船越・唐津・飯屋・西戸崎等ヲ開築シテ或ハ貿易港トナシ、或ハ特別輸出入港トナスヘシトノ議論喚起セラレタリト虽トモ、吾人ハ是亦タ容易ク同意スル能ハス。蓋シ比等開築ノ計画ニ屬スル諸港湾ノ目的ハ重ニ筑豊四郡ノ石炭ヲ吸集スルニ在リト虽トモ、各炭地ヲ距ル遠クシテ不便甚シク、畢竟地方的感情ニ成レル迂濶ノ策タルニ過キサレハナリ。唯タ若松港ニ至テハ水陸ノ便利ヲ兼ね備フルノミナラス、九州第一ノ富ヲ為セル筑豊四郡ノ石炭地ヲ控ヘテ之ヲ集散シ、鉄道アリ四通八達、九州各地トノ交通開ケ、汽船アリ馬関・門司等ヘハ時余ニシテ達スヘシ。且ツ馬関以東、長崎以南ハ無論清韓兩國及ヒ西南西洋諸國ヘノ航路容易ニ開カルヘク、加之石炭ノ集散ニ天下ニ絶冠スルヲ以テ、工業ノ進歩、商事ノ発達期シテ得ラルヘシ。只タ若松港ニ欠クルトコロハ港湾ノ規模大ナラサルニアルノミナレハ、若シ人力ニ頼テ之ヲ拡張セハ、直チニ九州ノ一大港湾ト為スニ足ルヘキヤ明カナリ。今少シク其理由ヲ

述ヘンカ。

明治十九年以降今二十八年迄筑豊五郡ノ送炭高ハ左ノ如シ。

年	送炭高	年	送炭高
一九	五、二〇六、三〇二、五五四 万斤	二〇	六、八八九、三三〇、五 万斤
二一	九、二六七、三三三、〇四	二二	一、二五五、二、六七〇、六
二三	一、三一、一八、五二、五六	二四	一、五、四六、二、九〇、三三七
二五	一、七、四六、八、三、七、四〇、三	二六	二、〇、七、三、二、五、〇、八、六、三
二七	二、八、七、四、二、九、〇、五、三、六	二八	三、五、八、九、五、一、五、一、八、六

此計百六十四億三百八十二万七千二百五十斤ニシテ、此内百四十五億四千四百六十万八百六十斤ハ之ヲ悉ク若松港ニ輸送シ、其ノ余ノ十二億八千七百五十二万五千九百五十八斤ハ之ヲ芦屋港ニ、五億七千七百七十四万三千二百斤ハ之ヲ門司港ニ輸送セシニ過キス。水陸運搬ノ機関漸次完成スルト共ニ、若松港ニ輸送シ来ル石炭ハ愈々増加シ、各炭坑ノ採掘高モ益々増加スヘキナリ。

従来筑豊四郡ノ石炭ハ四噸ヨリ六、七噸ノ容積ヲ有スル艀舟ヲ用ヒ、之ヲ若松及ヒ芦屋ノ兩港ニ輸送シツヽアリテ、其數一時八千ヲ超ヘタリシモ、去明治廿四年八月筑豊鐵道開業以來運炭ノ必要ニ逼ラレテ続々延長セラレシモノカラ、陸運ノ途此ニ開ケ猛然トシテ水陸ノ運搬力ヲ進メ、若松港ニ向テ一大活氣ヲ加ヘタリ。而シテ艀舟ノ運賃ハ鐵道ノ運賃ニ比シ遙ニ多額ヲ要シ、其運搬力モ甚タ遲緩ナレハ、各炭坑ハ競フテ鐵道ヲ利用シ、其ノ事業ヲ擴張スルニ汲々タリ、尤モ艀舟ノ運炭ニ関スル弊害ハ近来ニ及ヒテ一洗セラレタレハ、

鐵道ノ及ハサルトコロニハ艀舟ヲ利用シ、河海ハ今尚ホ艀艦相卸ミツ、アリ。

此等水陸兩運ニ依テ若松ニ輸送セラル、石炭ハ、港内ニ帆檣林立セル沖船ノ力ヲ仮リテ内外ニ輸出セラレツ、アリ。而シテ其外輸出ニ属スル石炭ハ一先ツ之ヲ門司ニ輸送シ、馬関・門司兩税関ノ手数ヲ経テ内外汽船ニ積載セラレ居レリ。明治二十三年以降同二十八年迄ノ輸出惣高ハ四十六億六千七百五十一万三千四百八十斤ニシテ細別スレハ左ノ如シ。

年	輸出高	年	輸出高
二三	一、九四一、〇二八斤	二四	五、四七〇、三九二斤
二五	六、二七一、三〇八斤	二六	八、三一七、一九五斤
二七	一、一八四、三三七斤	二八	一、二七七、六三一六斤

即チ外国輸出高ヲ内地要用高ニ較フレハ大約三分ノ一ニ相当シ、其ノ若松港ニ於ケル平均価格ハ左ノ如シ。

年	上品	下品	年	上品	下品
二一	一、八〇〇円	九〇〇円	二二	二、一三〇円	一、三七五円
二三	二、〇九八円	一、〇七五円	二四	一、九五〇円	一、〇〇〇円
二五	一、五五〇円	七〇〇円	二六	一、七一〇円	八二〇円
二七	二、一六〇円	一、一〇〇円	二八	二、〇〇〇円	一、〇〇〇円

表中ニ示セシ二十五年ノ價格カ頗ル下落セシハ、筑豊炭坑ノ一時濫掘濫売ノ弊ニ陥リシニ因ルト虽トモ、抑モ亦内外需要ノ供給ト相伴ハサリシニ因ラスンハアラス。然リト虽トモ鉱業者モ大ニ警醒

シ、示来改善ノ法ヲ取り漸次好評ヲ博シテ價格ノ騰貴ヲ見ルニ至リ、本年ノ如キハ昨年ヨリ著ルシキ好景氣ヲ見ントス。

以上列挙スル所ニ依レハ石炭ノ採掘高及ヒ輸出高八年一年増加シ、其價格モ漸ク騰貴シツ、アルカ、筑豊四郡数百炭坑ノ包蔵スル石炭ハ未タ其ノ尽クルノ期ヲ知ラス。日々採掘高ノ寧ロ割合ニ少ナキヲ感スルカ如ク、是ヨリ運搬輸出ノ方法愈々進歩セハ石炭ノ採掘ト共ニ輸出ノ増加ヲ来タシ、従来ニ倍スル鉱業ノ発達ヲ見ルヘキナリ。然ラハ如何ニシテ之カ方法ヲ全カラシメン乎。

今ヤ筑豊鐵道ハ深く筑豊ノ既掘炭地ニ向テハ無論、交通不便ノ為メ未タ発掘セラレサル三菱・古川・三井等ノ山野・上山田・下山田・大分ノ各炭坑ニ向テモ延長セラル、ノミナラス、貨車ノ数モ亦タ一千台以上ニ増加シ、複線ノ設計ヲサヘ為シ、目下一日八百台（一台ノ容積六噸）ノ石炭ヲ輸送シ、加フルニ若松停車場構内ノ規模ヲ宏大ニスルト同時ニ、一日四千五百噸ノ石炭ヲ船積スル力アル現在ノ棧橋ノ外ニ、英國ヨリ新ニ購入セシ斬新ナル機関ニシテ一台一日一千八百噸ノ荷卸ヲ為スノ力アル水圧揚重台二台（石炭増堀ニ從ヒ尚ホ増加ノ見込）ヲ運用セント為シツ、アレバ、陸運ハ将来益々其敏捷ヲ極メ、艀舟ニ依レル水運ノ不便ヲモ補ヒ若松港ニ集メラル、石炭ガ非常ノ巨額ニ及ブヘキハ、既往十年ニ照シテ将来十年ヲ推シテ知ルヘシ。其レ此ノ如クナレハ之ヲ散スルニ力アル若松港ノ淺濶ト港灣ノ拡張如何ハ即チ鐵道・艀舟兩運搬力ノ完キヲ得ルト否ラサルトニ関シ、且ツ石炭堀ノ多寡ト輸出ノ消長ニ関スルアリ。

然ルニ若松築港会社ハ目下四十万円ノ資本ヲ投シテ濔巾七十間、深十四呎ノ淺濶工事ヲ為シ、三百噸乃至四百噸位ノ艀船ヲ出入セシ

ムルニ容易ナラシメタリ。明治二十六年以降 二十八年迄ノ港銭ハ左ノ如シ。

年	港 銭	年	港 銭	年	港 銭
二六	五九四、五九〇、三	二七	一、三五二、五九九〇	二八	一、七〇八、七九二、三
	円		円		円

又タ塔載船舶数ハ左ノ如シ。

年	船 舶	年	船 舶	年	船 舶
二六	二、九九一、五	二七	三、四七八、九	二八	四、〇六九、三

船舶ノ数カ此ノ如ク年ヲ追フテ増加スルノミナラス、噸数ノ増加モ實ニ著ルシキハ、港銭ノ増加亦タ著ルシキニ因テ之ヲ知ルヘシ。然リト虽トモ、同会社ハ素ト小資本ヨリ成レルモノナレバ、未タ直チニ一千噸以上ノ船舶ヲ自由ニ出入セシムルノ設計ヲ為ス能ハス。是レ豈ニ筑豊石炭ノ採掘及ヒ水陸ノ兩運搬力ヲシテ充分ニ活動セシムルヲ得ンヤ。加之筑豊鐵道ノ延長線ニシテ一朝九州鐵道ノ鳥栖駅ニ聯絡スルアラハ、九州西南部ヨリ吐出スル物産及ヒ九州西南部ニ吸入スル貨物ハ、運賃ノ經濟上必ス筑豊鐵道ノ捷徑ヲ俛リテ若松ニ輻湊セラルヘケレハ、現在尚ホ半身不隨ノ若松港ハ一層其ノ吸集力・消化力ニ乏シキヲ感スヘシ。

人或ハ云ハシ、若松港ニシテ然ランニハ宜シク門司ニ通スル九州鐵道ヲ利用スヘシト。然レトモ若シ此ノ如クセハ各種ノ貨物ハ迂路ニ依ルノ不便ヲ感スルノミナラス、非常ニ高価ノ運賃ヲ払ハサルヘカラス。為メニ鉦業家ハ無論總テノ商業家ハ不利ヲ來タスヘキナリ。是ノ故ニ今日ノ急務トシテ九州ノ北海岸ニ一大港灣ヲ開築スヘシト

ノ輿論ヲ利用シ、石炭運搬ニ最モ捷徑ニシテ最モ便利ナル若松港ノ濬巾ヲ拓メ、之カ水深ヲ二十尺以上ト為シ、以テ三千噸以上ノ船舶ヲシテ自由ニ出入セシムルノ策ヲ取ルヘキナリ。

抑モ若松港底及ヒ沖底ハ土砂ニ交ユルニ五寸大乃至二寸大位ノ小石ヲ以テ組織セラレ居レハ、浚渫擴張ニ最モ容易ナルヲ知ルヘク、若松築港会社ノ經驗ニ依レハ、浚渫シテ一丈ノ水深ト為セハ潮勢ハ自ラ泥沙ヲ洗ヒ、更ニ幾分ノ深キヲ加ヘテ再ヒ埋没ノ憂ナシ。又タ彼ノ北向ノ突堤ニ随フテ埋築セラレツ、アル土地ハ当初一坪一円五十錢内外ノ予定ナリシモ、一般地価ノ騰貴ニ伴フテ無慮十円以上ノ高直ヲ現ハシ、随テ埋築スレハ随テ売行キ殆ント其ノ需要ニ応シ能ハサルノ傾向アリ。左レハ今俛リテ現在ノ突堤ニ尚ホ一千噸ヲ突出シテ一方ニ浚渫シ他方ニ埋築スレハ、サ許ノ資本ニテ直ニ三十万坪ヲ得ヘシ。之ニ戸畑地方ノ埋築地十萬坪ヲ算入ナレハ實ニ四百萬円で以上ノ財産ヲ産出スヘシ。此クテ筑豊鐵道ヲ此ノ突堤ニ延長セハ、筑豊四郡ヨリ輸送セラル、幾多ノ石炭ト虽トモ棧橋ヨリ直ニ船積スルヲ得ヘク、其ノ運賃ハ港銭ト共ニ門司港ニ輸送スルヨリモ一萬斤平均二円余ノ經濟トナリ、鉦業者ハ年々直接八十萬円余ノ利益ヲ収ムル都合ナレハ、俛令港銭ヲ引上ルモ鉦業者ハ甘ンシテ之ヲ諾スヘシ。且ツ港底ヲ深クスルニ随ヒ大船巨舶ノ出入甚シク増加スヘケレハ、彼ノ埋築地ヨリ収メタル財産ヲ以テ漸次規模ヲ擴張センカ港銭ノ増加著シカラン。

蓋シ人力ハ天工ニ勝ツ。而モ今日ハ天工ニ勝ツニ大ニ人力ヲ用フヘキノ時ナリ。請フ看ヨ、英國ノ良港グラスゴーハ原ト深サ一尺位ニシテ行客ノ徒涉セシ処ニ非ラスヤ。リヴァプールハ荒漠タル海浜

ニシテ、又タニューカッスルノタイン河ノ如キモ小舟ヲ棹スダモ難カリシニ非スヤ。然レトモ一タヒ人力ノ施サル、アリ。遂ニグラスゴーハ二十三尺ノ深キニ達シ、リヴァプール及ヒタイン河モ良港ト變シテ、商業ニ取引ニ非常ノ繁榮ヲ加ヘ、汽船カ棧橋ニ横着ケシ、鉄道ハ倉庫ト聯絡スルニ至リタルナラスヤ。況シテ若松港ハ現今ト異トモ干潮十四尺以上ノ水深ニ達シ、吃水深キ和船ニ西洋形帆走船ニテ三、四百噸ノ船舶ヲ出入セシムルモノナレハ、今之ニ人力ヲ施セハ豈ニグラスゴー・リヴァプールト比儔セシムルノ難キ事カアラシヤ。其レ若松港ハ昔時蟻烟疎々タル一漁村ニ過キサリシモ、現今日進月歩ノ隆運ニ向ヒ、戸口ノ如キハ

年	戸数	人口	年	戸数	人口
二二	七六六	三、六四七	二三	八一三	四、三六六
二四	八八一	四、九二九	二五	九五六	五、一七七
二六	九九六	五、六五〇	二七	一、一六九	六、二三九
二八	一、二八五	七、三四二			

ノ割合ヲ以テ増殖シツ、アリ。其他諸会社ノ勃興スルアリ。金利高フシテ銀行ノ取引繁ク、地価貴フシテ尚ホ需用絶ヘス。教育ニ衛生ニ又タ公共的事業ノ発達ヲ見、若松港ノ繁榮ハ遂ニ如何ナル程度ニ達スルヤ、予シメ期シ難ク、郵便電信取扱数ノ如キハ無慮倍數ノ比例ヲ以テ増加シツ、アルナラスヤ。此ニ於テ一大港灣ヲ開築スルノ目的ヲ以テ、今此ニ大資本ヲ投シ大設計ヲ行ヒ、前途実ニ多望ナル若松港ヲ浚渫拡張セハ内外ノ貨物ヲ集散シテ更ニ不便ヲ感セス。其ノ資本ニ伴フ利潤モ亦タ少々ナラサルヘク、之カ影響ヲ蒙リテ各種

ノ工業、商事盛大ヲ極メ、戦勝後ノ帝国ニ利益ヲ与フル決シテ難カラサルヘシ。願クハ全国ノ実業家及ヒ資本家カ大資本ヲ投シ大設計ヲ行ヒ、以テ九州ノ人進取ノ氣象ヲ利用シ、若松港ヲシテ速ニ九州ノ一大港灣タラシメ、筑豊及ヒ九州ノ地豊饒ノ天産ニ向テ大ニ為ストコロアランコトヲ。而シテ世ノ地方的感情ニ制スラレ、徒ニ空拳ヲ振ツテ社会ノ資本ヲ自家ノ名譽ト利益ノ犠牲ニ供セントスルカ如キ、迂濶ノ策ニ附随シテ後日臍ヲ嚙ムノ悔ナカランコトヲ。

なお余談であるが、高橋達は明治三十一年七月に若松町会議員に彼の旧著『英国市制実見録』（明治廿二年五月刊）を贈っているが、その巻首に次の文を載せている。

「副啓 前略、当若松港は其地形筑豊礦業の枢機、九州の要衝に當り、事業加増、人口加衆、昔日の村は今日の町と相成り、稀有なる繁昌の形勢と被存候。是れ素り時勢の進運に致際候儀とは乍申、町政の源泉たる町会議員諸君が為地方経営せられたる者居多と所深謝候。乍去、当町の前途は尚ほ多事にして改良施設すへき諸般の事殆んど無際涯、加之ならず市制施行の期を一日千秋の感にて相待候儀は諸君も御同感欤と致恐察候。就ては達先年实地に致調査來候旧著の小冊子、拙文不備には候得共、自然は多小の御参考にも相成候半叙と致愚考、今般特に数十冊を製し、敢て瀆清覽度御一読被下候ハ、幸甚々々。」

しかも此の書の自序には、英国民の「世務ニ対スル公共団結」を称揚し、「世務ノ改良進歩ハ地方税金ヲ以テ之ヲ購フニ過ギスト謂フベキノミ」と云い、人民自治の精神を強調しているが、若松町政、築港計画においても、このことを訴えたかったのであろう。