

時代をさかのぼりますと、口之津港には長崎港よりも4年早い永禄10（1567）年にポルトガル船が入港し、宣教師らによる布教、交易の拠点として栄えた歴史があります。

しかし、寛永14（1637）年の島原・天草一揆を発端に幕府が鎖国体制を完成させて以降、脚光を浴びることはありませんでした。その後、風向きが変わったのは明治11（1878）年のことです。「天然の良港」である口之津港が石炭積出港として指定されました。大牟田港（当時）から口之津港まで石炭を積んだ小型船（団平船）を数珠つなぎにして運び、口之津港内に停泊中の大型船に積み替え、海外へ輸出できるようになりました。それと同時に口之津港に税関業務を行う長崎税関本関所管取締所が設置され、名実ともに海外貿易の拠点となった口之津港は活況を取り戻しました。

Story 2
石炭積出港への指定と口之津税関支署の設置

石炭の輸出量は伸び続け、口之津港の貿易の発展とともに税関も姿を変えていきました。

三池炭鉱が三井財閥による民営事業となった明治22（1889）年には、口之津港は特別輸出港に指定され、同年に取締所は口之津出張所に改称されました。明治29（1896）年には門司港や博多港等とともに開港指定され、税関はその翌年に口之津税関支署に昇格しました。そして、明治32（1899）年、輸出の急増により税関業務も繁忙になったので口之津税関支署庁舎（写真）が新築されました。

明治39（1906）年には、口之津港の石炭輸出量が過去最高の月10万トンにまで達しました。

Story 3
三池港の築港と税関の変遷

大牟田港（当時）から口之津港を中継したりレー形式の海運には巨額の費用がかかっていました。他方で、三池炭鉱での出炭量が年間100万トンを超える勢いを背景に、大型船に直接積み込める港湾が益々必要となりましたが、築港にも巨額の費用がかかります。そのような中、築港実現に尽力したのが三池炭鉱の民営化と共に三池炭鉱社の事務長に就任した團琢磨氏（後に三井鉱山合名会社専務理事）でした。

團琢磨氏は、三池港築港に際し以下のように述べています。
「石炭山の永久ということはありはせぬ。築港をやれば、そこにまた産業を起こすことができる。築港をしておけば、いづらか100年の基礎になる。」
明治35（1902）年、團琢磨氏による百年先を考えた三池港の築港が開始されました。築港では、三池沿岸地区の厳しい条件をクリアするため、潮が満ちている時に船が入港した後、潮が引いている時でも港に停泊できるよう港内に船渠を設け、閘門（こうもん）と呼ばれる海水をせき止めたうえで港内の水位を保つ大型施設が導入されました。

その船渠の岸壁沿いに、明治41（1908）年の三池港開港と同時に新築・設置されたのが、後に近代化産業遺産の一部となった三池税関支署（写真）です。

旧三池税関支署の建物は、三池港湾合同庁舎（現庁舎）が完成した昭和40（1965）年まで税関庁舎として使用されていました。口之津港は、三池港から直接石炭を輸出するようになったことで、次第に貿易が衰退していき、口之津税関支署はその責務を三池税関支署に継承し、やがて役目を終えることになりました。

50
終わりに
明治に建築された税関の旧庁舎は全国に5か所あり、貴重な建物として地域の方々や自治体によって保存されていますが、三池炭鉱の発展とともに有明海を跨いで歩んできた旧口之津税関支署と旧三池税関支署のように、税関史を語り継ぐ建物がともに現存することは非常に珍しいことです。現在、旧庁舎は地元の方や企業、自治体のご厚意により、150年近く経っても税関の歴史の語り部として、また資料館としての役割も果たしながら現在も生き続けております。感謝の念に堪えません。

長崎県
南島原市

旧口之津税関支署

当時、黒ダイヤと例えられていた石炭。海底が浅く、大型船が入港できない三池港から、どのようにして石炭が外国へ輸出されるようになり、三池炭鉱が日本経済を支える屋台骨へと姿を変えることができたのか。貿易発展の移り変わりとともに有明海を跨いで変遷してきた税関の歴史があります。



写真提供：大牟田市

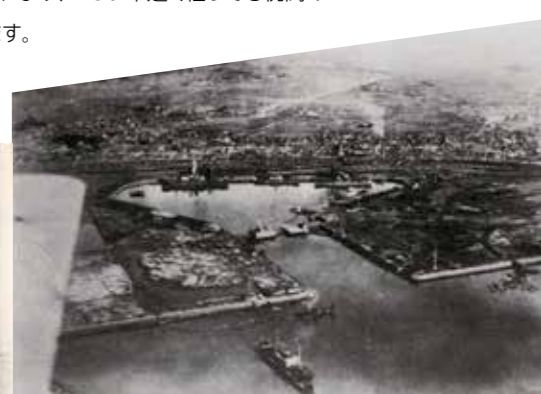


Story 1
燃える石の発見と外国への輸出

日本で石炭が発見されたのは、言い伝えでは、三池港がある福岡県大牟田市が最も古いとされています。文明元（1469）年頃、三池郡稲荷（とうか）村の農民、伝治左衛門が冷えた体を温めようと山で焚火をしたところ、炎の中から「燃える石」を発見したことが始まりといわれています。

その後、石炭は薪の代わりに家庭用の燃料として活用され、江戸時代には製塩などにも利用されていましたが、イギリスの技術革命により蒸気機関が誕生して以降、石炭は次第に産業用機械の動力として注目されるようになりました。日本では、幕末の開国を契機に蒸気船などの燃料として石炭の需要が一気に高まり、明治6（1873）年、官営事業として三池炭鉱における採炭が開始されるようになりました。ここから石炭は、日本産業を加速させるエネルギーとして国内外へ出荷されるようになりましたが、石炭を積み出していた大牟田港（当時）を海運の拠点にするうえで大きな問題が立ちふさがっていました。

三池沿岸地区は遠浅に加え有明海の干満の差が激しく、1日2回は干潟となるため、石炭を外国へ運搬できるような大型船の入港ができませんでした。そこで石炭の積出港として視線を注がれたのが、三池から約70km先にある口之津港でした。



口之津

三池港の開港以降、口之津港の入港隻数が激減したことで、口之津税関支署は口之津出張所に改称し、最終的には監視署として昭和55（1980）年に閉鎖しました。

口之津

旧口之津税関支署完成時の職員（明治32（1899）年）

口之津

外国から入港した大型船に三池港から石炭を運んできた小型船が接舷し、石炭を積んでいる様子。（旧口之津税関支署は、写真右側の大型船の向こう岸に見える白い建物）

葉書「三池港税関前より船渠を望む」

（提供：九州大学附属図書館）

口之津港を往復する小型船

（提供：大牟田市）

三池
写真中央が船渠であり、写真手前にあるのが閘門。旧三池税関支署は、写真右側に設置されました。
（三井三池各事業所写真帖 出版：国立国会図書館）

監修・写真提供 大牟田市
南島原市、口之津歴史民俗資料館

出典：大牟田市「大牟田の近代化産業遺産」(https://www.miike-coalmines.jp/index.php)
旧長崎税関三池税関支署庁舎修理工事報告書(2013年3月大牟田市教育委員会)
三池税関支署100年のあゆみ(2008年4月長崎税関三池税関支署)