

「海」と「道」からの生成誌

—北九州・門司港の地域学—

A Regionology of Mojiko in Kitakyushu:
The historical ethnography about the birth of a region

西田心平

北九州市立大学 地域創生学群
『地域創生学研究』 第5号 2022年3月

「海」と「道」からの生成誌

—北九州・門司港の地域学—

A Regionology of Mojiko in Kitakyushu:
The historical ethnography about the birth of a region

西田 心平
Shinpei Nishida

<要旨>

本稿は地域学という方法を用いながら、「地域創生」を学術的に考えようとする一つの試論である。北九州・門司港という地域を取り上げ、「海」と「道」という視座から「土台としての成り立ちの歴史」とその後の「変遷の歴史」という2つの時間の積層としてその生成誌を描いてみた。今日、ローカルな水準に根差した政治と経済の立て直しが求められる中で、とりわけ前者の歴史に学ぶことが必要ではないかというのが本稿の主張である。

<キーワード>

地域学 「海」と「道」 北九州・門司港 生成誌

はじめに

本稿で試みるのは、ある地域についての教養の学を立ち上げることである。といっても、例えばそれは人文科学の一分野を新たに構想するといった大げさな話ではない。そうではなく、ある「小さな地域学」といったものを起こしたいということである。ここでいう地域学とは、ある地域に固有の歴史や文化、人々の営みについて知ろうとする学際的な研究の試みである。そのことを通じて、地域創生を考える際の基本的な認識の方法について改めて問い直すことが本稿の目的である。

地域創生について考える上で不可欠なことは、何よりもまず地域をどう理解するかであると思われる。だが、近年、国によって推し進められる「地方創生」は、あくまで国家を維持するために地域や地方を創生するという発想が強い傾向にある¹⁾。そこからは一定の距離をおきつつ、地域そのものの生存と継承について考えるためには、「地域」についての私たちの認識の枠組みが適切かどうかを絶えず点検しておく必要がある。地域学とは、筆者にとってそのためのベースとなる方法の一つである²⁾。

本稿が地域学という方法を通して照準するのは、北九州・門司港地域である。同地域は九州の最北部にして、海峡を挟んで本州・下関とも隣接した一大港町を形成している。そ

これは次のような意味で、本稿の地域学にとって一つの典型的な事例をなす。すなわち、近代化の過程において、国内および国外における周辺の地域とのつながりの中で、急速な変貌を遂げた場所であるということである。

北九州・門司港という個別的な地域に照準しつつ、近代化における「地域」そのものの成り立ちと変遷から、ある種の普遍的な示唆を引き出すことが本稿の課題となる。

1. 方法としての地域学—「海」と「道」という視座

北九州・門司港の地域学を立ち上げるといってもそれはどのようなものだろうか。先述のように、地域学とは、当該地域に固有の歴史や文化、人々の営みについて知ろうとする学際的な研究の試みである。それが従来の郷土史や地元史などと異なるのは、「地域」というものが「ローカルな問題」と「グローバルな問題」を架橋する戦略的な概念として位置づけられていることである。本稿でいう地域学とは、グローバルなものとローカルなものが絶えず拮抗し合う現実の中に、改めて人々が生きていくための拠点を探ろうとする試みでもある³⁾。

そのような試みにおいて、北九州・門司港地域が一つの典型的な事例をなすのは、先述のように、近代化の過程において、同地域が国内および国外における周辺の地域とのつながりの中で、急速な変貌を遂げた場所だからである。その成り立ちと変遷の一端を明らかにすることは、まさに「地域」そのものがどのように生まれ、どう生きてきたのかについての手がかりを浮かび上がらせることにつながるだろう。地域創生について考える際の認識の方法は、「地域」へのこうした理解の試みを土台としたものでなければならない。

では、本稿でどのような視座から北九州・門司港の地域学を試みることができるだろうか。その際に留意したいのは、本稿での「地域」とは、単に行政区のような既存の空間領域を指しているわけではないということである。そうではなく、あくまで「地域」にまつわる成り立ちと変遷について論じるための方法的な概念である。その際、北九州・門司港という地域について論じる上でとりわけ有効ではないかと思われるのが、次のような視座である。すなわち、一つが「海」から見た成り立ちの歴史、もう一つが「道」から見た変遷の歴史である。

北九州・門司港地域にまつわる成り立ちと変遷の経緯を「海」と「道」の歴史から論じるなど、一見、不可解なことのようと思われるかもしれない。だが、本稿で明らかにしたいのは、国内および国外における周辺の地域とのつながりの中での経緯である。それは周辺の地域との空間上のつながりを意味している。後述するように、そのようなつながりを生み出している自然の環境ないし社会的な基盤にあたるものは何かといえば、とりわけ同地域に特徴的なのは、「海」と「道」ではないかと考えられる。

言い換えれば、本稿は北九州・門司港地域を単独で考察するものではない。そうではなく、「海」と「道」を通してつながった周辺の地域との関係の中で、同地域がある種の役割を担いつつ、その後、変貌を遂げていく姿を浮かび上がらせようとするものである。それは

歴史年表のように年代を追って網羅的にではない。むしろ、上記2つの視座に沿って、歴史のかつエスノグラフィック（民族誌的）な記述によって描かれるだろう。本稿の主題が「『海』と『道』からの生成誌」といったやや特異なものとなったのもそのような理由からである。

2. 北九州・門司港の地域学

2.1 「海」と「道」の歴史からたどる

これまで「生存」、「継承」、「つながり」、「変貌」といった言葉を使ってきたことからもうかがえるように、本稿では「地域」のことを基本的に生き物のようなものとして捉えている。このように言うと、やや唐突な印象を与えるかもしれない。だが、そこには2つの意味が込められている。一つは、人々がそこに関わること、そこに住まうことによって、「地域」そのものにもまたある種の生命が宿るということ、もう一つは、周辺との関係の中で「地域」にはある種の役割が与えられ、かつその役割もまた歴史的な経緯の中で絶えず変化していくということである。

ちなみに、社会全般を生物有機体のアナロジーで捉える考え方は、古くから存在している。否むしろ、そのように捉えることから「社会」についての学は始まったと言ってよい。例えば、社会学の始祖の一人とされるA・コントは、「社会」という対象を1つ1つの部分の積み重ねからなるのではなく、一つの集合体として捉える見方を提唱した。つまり、部分へと分解してしまえば死んでしまう生物有機体と同様に、社会もまた決して分割して捉えることはできず、一つの集合体と見ることで初めて生命をもったものとして理解することができるとした（コント 1976）。

こうした考え方をさらに推し進めたE・デュルケームは、集合意識という概念で社会を把握する。集合意識とは社会の成員間に共有された共同（われわれ）意識をあらわすもので、成員の個々人の意識に外在し、個々人の意識に対して拘束的にも作用する。そして重要なのは、近代化の過程で社会的な分業が進み、人々の結合が「機械的な連帯」から「有機的な連帯」へと移行していくことによって、こうした集合意識の拘束力もまた弱まっていくことを強調したのであった（Durkheim 1893=2017）。

さて、本稿が中心に扱うのは必ずしも社会学が対象とするような人や組織ではない。だが、「地域」という対象もまた個々人の成員からなる一つの集合体と考えることで、はじめて生命をもったものとして浮かび上がってくる。しかも、生物有機体としての「地域」もまた、人や組織と同様に、社会的な分業が進むにつれ周辺の地域との結合のあり方を変えていく。それは同質的で同じような論理を有する地域どうしの関係から、それぞれが異なる役割を担うようになることで、お互いがより複雑な関係で結びつくようになる。そのような変化は、とりわけ近代化以降、急速に進んだはずである。

北九州・門司港地域もまさにそのような変化をたどってきた場所の一つであった。とり

わけその成り立ちを特徴づけているのが、九州と本州を隔てた海峡に面していることである。そもそも海峡とは、2つの海域を結ぶ水路のことをいう。この場合は、日本海南西部の響灘と瀬戸内海最西部の周防灘をつなぐ海峡である。それは、日本海と瀬戸内海という2つの大海を結んでいるということでもある。そして、日本海は言うまでもなく朝鮮半島や中国大陸ともつながっている。

「海」とは、古代より地域どうしの関係を隔てる障壁ではなく、むしろ相互の交わりを生み出す自然の空間でもあった。北九州・関門地域の一带は、このような海峡に面していることで、その成り立ちにおいて「海の航路」という固有の役割を与えられてきたと言ってよい。

一方、北九州・門司港地域が一大港町としての機能を担うようになるのは明治期以降である。それは「陸の交通」である鉄道や国道がつくられることと密接に関係していた。鉄道や国道は地域どうしをつなぐ社会的な基盤となる。北九州・門司港地域は、国内および国外における地域との関係において、貿易港や軍事港であることを期待されてきた。鉄道や国道が延びていくことで、北九州・門司港と周辺の地域との関係はいっそう複雑さを増す。同地域における港町としての変遷は、まさに「道」の歴史によって特徴づけられるのであった。

では、以下、こうした諸々の特徴を念頭におきながら、「海」と「道」の歴史という視座から、北九州・門司港の成り立ちと変遷をめぐる「小さな地域学」を試みてみよう。

2.2 「海」から見た成り立ちの歴史⁴⁾

国土の形成と九州の玄関口

一つの地域の生まれと成り立ちについて考察する際、日本という国土そのものの成り立ちについても無視することはできない。なぜなら、日本という国土は数々の地域から成り立っているものであり、それらの地域とはすなわち国土の一部をなすものでもあるからだ。そして、とりわけ関門海峡に面した諸地域の一带は、日本という国土そのものの成り立ちと深いかかわりを持つ場所でもあった。かつて日本人の起源について壮大な仮説を提起した柳田国男は、その著『海上の道』冒頭の「まえがき」の中で、関門海峡に言及しつつ次のように語っていた。

日本人の渡来を問題にするとき、東海岸の航路を取り上げざるを得ない。どの辺にはじめて上陸したかについては、いろいろな説が成り立ち得るが、日向の高千穂に天から降りたということを承認すれば問題にならぬけれども、それがあり得べからざることとすれば、やはり日向などで船を仕立てて北上したことが想像される。神武天皇の御東征にしても、潮の激しく、風の強い関門海峡を通らずに、じかに東海岸からずっと瀬戸内海に入ってしまったのだから、東西二つの交通路を並べていうと、東の

方が一時代古いということは言えそうである。しかしそれはむつかしい問題で、我々一代の間に解決できるものとは思っていない（柳田 2013:8）。

日本人の起源をめぐる柳田の仮説とは、稲作の技術を持った中国江南地方の人々が、宝貝という貴重品を求めて海上に乗り出し、島伝いに移動を繰り返す中で、やがて日本列島にたどり着いたというものである。ただし、ここで留意したいのは、その仮説の真偽ではなく、柳田が『古事記』や『日本書紀』の中で語られている古代日本の創世神話に触れていることである。『古事記』や『日本書紀』の中では、初代神武天皇が日向（宮崎）から速吸之門（大分）、宇佐（大分）、そして岡水門（福岡）から埃宮（広島）へと至り、その後、岡山にて高嶋宮を建て、さらに東（近畿）を目指したと伝えられる。

宇佐（大分）から岡水門（福岡）に至るには、航路上、必ず関門海峡を通過しなければならない。海峡の幅が最も狭いところは、下関の壇之浦と門司の和布刈の間で約800メートルである。潮流が最も激しいとされる早瀬の瀬戸を、果たして当時の船で通過することが可能であったのかどうか。筆者には柳田が述べたように「関門海峡を通らずに、じかに東海岸からずっと瀬戸内海に入ってしまわれた」とする見方が現実的なように思われる。だが、いずれにしても、ここでは関門海峡が日本という国土の創世神話にかかわって言及される対象であったことが確認できれば十分である。

さて、日本という国土の成り立ちにおいて重要なのは大和朝廷の創設である。そのころ、門司の地は豊国の聞と呼ばれる地域（後に豊前国の聞郡）の一部であった。この時代から九州の地に屯倉が設置されはじめる。屯倉とはもともと朝廷の私有地のことをいう。きっかけは、継体天皇の時代、朝鮮半島の新羅へ出兵する大和朝廷の軍に、筑紫国の八女の大豪族（磐井）が戦いを挑んだことによる。その戦いに敗れた磐井は朝廷に糟谷の地を献上し、朝廷はそこを自らの私有地とした。その後、糟谷の地を拠点に大和の勢力による九州への進出が進み、安閑天皇の時代には、ほぼ全域が大和の勢力下に組み込まれていく。

門司の地に屯倉が置かれたのもこの頃である。日本書紀には「二十七代安閑朝二年五月置二豊前湊崎屯倉」とある。それが、海峡を隔て、赤間ヶ関（下関）と向き合う場所、現在の旧門司・甲宗八幡宮の近くである。かつて湊崎屯倉といわれたその場所は、大化の改新以降、関所としての機能を担っていく。律令制が施行され、おぼろげながら天皇を中心とした国家としての輪郭が整いはじめる中で、本州（長門）と九州（大宰府）を往来する人馬や船舶を警護・検問する場所となった。それは、門司関が九州の玄関口として、まさに要所となっていくことを意味していた。

海上航路の要衝へ

ただし、門司の関所がその機能を果たしたのは、せいぜい中古の時代までである。中世以降、門司の地についてむしろ注目すべきは、アジア圏との海上航路の要衝となっていったことである。

源頼朝から始まる武家政治の時代、執権役を担った北条氏は企救郡の一部であった門司の地に地頭職をおく。その地位についた藤原親房は、門司関をのぞむ古城山に砦（門司城）を構え、その後、門司六ヶ郷（楠原・柳・大積・伊川・吉志・片野）の各地域に9つの支城を築いた。藤原氏は自ら姓名を門司と改め、名実ともに門司の地の支配者となる。ところが、南北朝が対立した時代、門司においても南北間で分裂が生じ、支城どうして激しい争いとなる。なかでも「猿喰城の攻防」といわれる戦いは、対立した猿喰城主と柳城主がともに落命し、その後、北朝の勢力が九州全体を覆っていくきっかけともなった。

門司の地がまさにアジア圏との貿易の窓口の一つとなっていくのは、こうした対立が終わりを告げてからのことである。当時の明（中国）との間で勘合貿易を開始したのは足利義満であるが、応仁のころ、周防や長門、豊前などの守護大名を務めていたのが大内氏であった。足利幕府からの命で日明貿易を任された大内氏は、貿易船の発着場所を門司や赤間ヶ関（下関）に設けていく。造船所がつくられた門司の港（門司ヶ浜）には、当時の日本にあった12隻の大型船のうち4隻が発着していたとも伝えられる。関門を海上航路とした中国との貿易は、朝鮮、琉球などを含みつつ、アジア各地へと広がるものとなった。

一方、日本海沿岸から関門海峡を通り瀬戸内海へ抜け、大阪へと通じる航路が開発されたのが江戸時代の前期であった。河村瑞賢がその基盤を築いたとされるいわゆる西回り航路である。日本海沿岸の物資が下関を経由して大阪に集まるようになると、いわゆる北前船の航行も盛んになる。北国で買い集めた海産物、木材、米などを積んだ北前船の中継交易港として栄えたのは主に下関であるが、物資の積替えや船の修理などのために多くの船が停泊したのが門司の田野浦であった。当時の田野浦には多くの船宿が並び、その港から櫃の実を原料とした蠟燭が出荷されるなどたいへん賑わったことが記録されている。

以上のように関門海峡の一带は、古代から近世という長きにわたる時間の流れの中で、日本という国土の形成と関わりながら、国内外における周辺の地域との海上航路の要衝となってきた。そこでの様々な交わりが、この地域の一带に生命を与え、そのことが周辺の地域との結合を生み出してきた。その一带の中に、後に「門司港」と呼ばれる地域も含まれている。それまで寒村であったこの場所は、明治期以降、急速な変貌を遂げた。その成り立ちにおいて与えられた「海の航路」としての役割はより専門化され、周辺の地域との関係は複雑さを増す。次節では、その変遷の一端を「道」の歴史からたどってみよう。

2.3 「道」から見た変遷の歴史⁵⁾

鉄道の敷設と港の建築

北九州・門司港地域が一大港町としての機能を担うようになるのは明治期以降である。それまで一漁村であり塩田地帯であった場所を「港」たらしめたのは、これまで述べてきたように、この地域の一带が「海の航路」という役割を与えられてきたことによる。だが、とりわけ未開発の地域であったこの場所が港町の市街地として形成されることになったの

は、何より「陸の交通」である鉄道が敷設されたことが大きな要因であった。門司の地において鉄道の建設と港の建築はほぼ同時期に開始された。その意味で、北九州における近代化の幕開けは、まさに門司の地から始まったといっても言い過ぎではない。

かねてより佐藤経彦（のちに企救郡にて神理教を創設）など、民間の立場から門司港の建築を提唱するものはいたが、行政の立場でその事業に着手したのは、1885（明治18）年に福岡県知事に着任した安場保和であった。安場は九州の鉄道の起点を現在の門司港の場所に定め、鉄道と港を直結させることを計画する。1888（明治21）年には、門司を起点とした鉄道建設に対する政府の許可が下り、当時の三菱・三井、そして麻生や安川らの出資により九州鉄道会社が設立される。翌89（明治22）年には、渋沢栄一や浅野総一郎などが株主として名を連ねる門司築港株式会社が創業を開始した。

同年、門司築港会社はさっそく塩田の埋め立て工事に着手し、早くもその年の11月、未完成であった門司港は国の特別輸出港に指定されている。いったん埋め立てが完了した翌90（明治23）年には、約8万坪（約26ヘクタール）の土地が加わり、その岸壁から徐々に石炭が輸出されるようになった。そして、その採炭地である福岡の筑豊と門司港を結んだのが、1891（明治24）年に開業した門司駅（現在の門司港駅）と鹿児島本線（門司～遠賀川）の開通である。同年、九州鉄道会社の本社が博多から門司へ移転し、門司港の場所は、まさに九州の鉄道の起点となり外国貿易の窓口となった。

そもそも明治元年（1868年）の頃、門司は楠原郷の1町3村（田野浦町、田野浦村、楠原村、門司村）からなる戸数562、人口2719人ほどの小さな地域であった。1887（明治20）年、小森江村を合わせて1町4村が合併し門司村を名乗る。翌88（明治21）年に公布された「市制・町村制法」により、89（明治22）年、門司村は文字ヶ関村と村名を変えた。91（明治24）年以降、門司港が九州の鉄道の起点となり外国貿易の窓口となることで、商社や船会社、セメント工場、銀行などが門司駅周辺に進出し市街地を形成する。活況を呈した文字ヶ関村が、門司町を経て門司市となったのが1899（明治32）年であった。

軍事港としての門司港

ところで、この時期から門司港が同時に軍事港としての機能を担うようになったことも無視できない。文字ヶ関村が門司町となった1894（明治27）年、朝鮮半島の領土を求めて日本が清（中国）に対して宣戦布告すると、門司港には多くの大砲や弾薬が軍用列車で運び込まれるようになった。笹尾や古城、矢筈の山々には砲台が築かれ、和布刈や長谷町、丸山町、老松などには陸軍の軍器製造所や火薬庫、軍需品倉庫などが建設・設置された。実際に戦争が始まると、門司港は朝鮮国の仁川に渡っていく小倉歩兵第14連隊の兵士たちを送り出す出征地となった。

日露戦争が勃発する頃（1904年）には、門司港は軍需物資の一大供給基地となり、陸軍第12師団の将兵らを激戦地へと送り出すため多くの軍船が結集する場所となる。この戦いで日本軍はたくさんの犠牲者を出したが、戦後は、朝鮮、満州、台湾、中支、北支な

どが、日本の植民地または経済圏となり新たな市場が開拓された。それにともない、門司港もまたそれまでの石炭輸出港から、セメント、綿糸、精糖、米なども扱う一般貿易港へと成長していく。こうして門司港は、帝国主義へと向かっていく日本の近代化の変遷をまさに貿易と軍事の両面から経験する港湾都市へと変貌していったのである。

さて、ここで改めて「道」から見た変遷の歴史に話を戻そう。

実は関門海峡をまたいだ九州（北九州）と本州（下関）を「陸の交通」でつなげようとする議論が、すでにこの頃から生まれていた。その発端は、日清戦争後の1896（明治29）年、博多商業会議所が第5回全国商業会議所連合会において、関門海峡に鉄道隧道が必要であると政府に建議したことであった。その議論が再浮上したのが、本州の山陽鉄道が神戸から下関まで開通した1901（明治34）年である。すでに10年前に開通していた九州鉄道との間を海底トンネルでつなげようとする構想であった。その構想は1936（昭和11）年、小森江から掘削工事がスタートすることでようやく実現に向かうことになる。

もともとこの海底鉄道トンネルは、九州、壱岐、対馬、朝鮮半島を海底でつなぎ、東京からシンガポールにまで至る一大鉄道網を構築しようとする「大東亜縦貫鉄道構想」の一部に位置づけられていた。この構想自体はもちろん現実のものとなっていないが、戦時中における鉄道の敷設がいかに軍事物資の輸送と関係するものであるかを示していた。ちなみに、海底鉄道トンネルの工事とほぼ同時並行で進められたのが、海底国道トンネルの工事である。その試掘工事は1937（昭和12）年から開始されている。海底鉄道トンネルの開通が1942（昭和17）年、海底国道トンネルの開通が1958（昭和33）年であった。

2つの「道」の開通とその後

太平洋戦争と朝鮮戦争を挟みつつ、九州（北九州）と本州（下関）が2つの「道（トンネル）」でつながり合った上記の約17年間で、門司港の位置づけと役割は大きく変わっていく。

1940（昭和15）年の時点で、門司と下関、小倉の3港は一括して関門港と称され、ともに日本国内における中国大陸との貿易をほぼ独占する状態を維持していた。ところが、1945（昭和20）年の2回（6月、7月）にわたる空襲によって、門司港と下関港はともに甚大な被害を受ける。敗戦後も関門海峡に投下された機雷の掃海作業のため、関門港は1949（昭和24）年まで封鎖された。その頃の門司港について言えば、1948（昭和23）年ごろまで連合軍の完全な統治下にあり、周辺との交流はせいぜい韓国や台湾、沖縄などの小型船によるものだけとなった。

1950（昭和25）年に勃発した朝鮮戦争では、特需によって鉄鋼やセメントなどの輸出が急増するが、そのころ門司港の西海岸地区はもっぱら進駐軍の軍事補給基地として活用されている。わずかながら再開していた外国との貿易では、それまで主な相手国であった中国との関係が東西冷戦によって大きな制約を受けた。先述した韓国や台湾、沖縄との貿易も徐々に拡大しつつあったが、それでもかつての中国との貿易の規模に到底およぶものではなかった。こうして門司港は、とりわけ1950年代半ば以降、軍事港としての機能は

もちろんのこと、外国貿易の窓口という役割すら急速に失っていくのである。

そして、その位置づけの変化をさらに決定づけたのが、九州（北九州）と本州（下関）をつなぐ2つの「道」であった。とりわけ関門海底鉄道トンネルの開通によって、その後、九州における鉄道の玄関口は門司駅（旧大里駅）へ移っていく。また石炭から石油へエネルギー転換が起こっていく中で、門司における物流の拠点はずだいに田野浦や太刀浦地区に比重が置かれていった。一方、海底国道トンネルは、国道3号線や199号線とつながることで、まさに九州と本州を結ぶ交通の大動脈となる。こうして門司港の地は、徐々にではあるが「起点」から「通過点」へと確実にその役割を縮小させていくのであった。

3. 門司港から見た日本の近代

本稿ではこれまで北九州・門司港について論じると言いながら、必ずしも当該地域の地理的・空間的な範疇を明示することなく、その成り立ちと変遷の歴史について語ってきた。当該地域の郷土に関心を持つ人たちが地理的な研究を専門とする人たちからは、議論の対象が曖昧であるとの批判を免れないかもしれない。だが、本稿で試みたいことは、いったん門司港という概念を措定しつつ、周辺の地域との空間的なつながりの中で、当該地域が生まれてくる歴史的な経緯そのものを浮き彫りにすることであった。そのための手がかりとして採用したのが、「海」と「道」という視座だったのである。

前章で論じてきたことから明らかなように、関門海峡に面している門司港地域の成り立ちは、国内外における海上航路の要衝となった経緯から浮かび上がらせることが適切である。またその後の急速な変遷については、国家的なインフラの枢要である鉄道と国道が建設された経緯から迫っていくことが、筆者には門司港の現実に即しているように思われた。その上で、こうした作業を通して言えることは次のようなことである。すなわち、私たちが知っている門司港地域は、長きにわたる時間の中でその成り立ちの土台が形成され、その後、急速な変化を経験することで現在の姿に至っているということである。

さて、一見こうしたごく当たり前とも言える結論の中から、私たちは地域についてのどのような示唆を引き出すことができるだろうか。そのために、まず土台としての成り立ちの時代とその後の変遷の時代を分けて考えてみたい。これら2つの時代を対比することであらためて気づかされるのは、それぞれの時間の長さの違いである。とりわけ、前者の時間に対して後者の時間の極端な短さと言ってもいいだろう。すなわち、本稿2.3で描いてきた1860年代から1960年代までのせいぜい100年ほどの間に、門司港地域は成長と衰退の大きな波を一気に経験してきたのであった。

実はこの約100年間というのは、日本において近代化と呼ばれる時代にはほぼ相当する。ここで言う近代化とは、明治期以降、日本において近代国家の形成と資本主義の徹底化が急速に進んだ時代を指す。前者の手段の一つとして、例えば、鉄道の敷設や港の構築、国道の建設などが行われ、市制・町村制を始めとした近代的な諸制度が整備された。また後者の手段の一つとして、例えば、帝国主義にもとづいた植民地化が進むことで、領土と市

場の拡大化が図られていった。前者と後者それぞれの手段が複雑に絡み合うことで、日本は結果として、1940年代半ばまで諸外国との戦争を繰り返してきたのであった。

私たちは今や、門司港地域が歩んできた変遷の中に、こうした日本における近代化の歴史そのものが刻み込まれていることを知る。その意味で、門司港地域は日本の近代化とともに歩んできた場所であり、一地域から日本の近代化を支えてきた場所でもある。おそらく他の地域もまた、これほど典型的ではないにしろ近代化とともに成長と衰退を経験してきたに違いない。そして、近年、いずれの地域でも自らの生存と再生をかけて、新たな模索が始まっているところである。そのような中で門司港地域は、観光地化を含む広い意味での文化事業に取り組もうとしている。これまでの成り立ちと変遷の歴史を踏まえるならば、その挑戦はまだ始まったばかりであると言わなければならない。

おわりに

最後に、以上までの議論から得られた地域の成り立ちと変遷についての示唆を踏まえ、地域創生を考える際の認識のあり方について検討することで、本稿のまとめにかえておきたい。

今日、私たちが出会っている地域には、それぞれ土台としての成り立ちとその後の変遷とといったいわば2つの時間が存在していると考えられる。前者の時間と後者の時間は量的にも質的にも異なる性格を有し、それぞれが地層のように積み重なることで現在の地域の姿となっている。とりわけ、近代化とも重なる「変遷の歴史」は、未だ時間としては短いながらも、急激な変化が進んだ時代として捉えることができる。その大きな要因は、先述のとおり近代国家の形成と資本主義の徹底化、そして、そのことに伴う戦争の遂行であった。門司港地域は、こうした変遷をまさにその歴史において体現した場所でもあったと言えることができる。

かつてA・ギデンズは、それ以前の時代と区別された近代化に特有のダイナミズムを「時間と空間の分離」という視点から論じた（Giddens 1990=2002:31-35）。つまり、時刻そのものが標準化され、時間を測定することが自然の周期や具体的な場所（空間）から切り離されることで、人間による様々な活動がローカルな環境から解放されていったという。そして、そのことが今日でいうグローバル化という現象の主要因でもあり同時に、「時間と空間の再統合の基盤」ともなっている。こうして近代化の時代は、A・ギデンズ自身も述べるように、それ以前の時代と比較にならないほど「変動の速さ」と「変動の広がり」を宿命づけられてきたのであった（Giddens 1990=2002:18-19）。

こうした状況の中で、私たち自身もまたローカルな環境である地域への眼差しを軽んじてきたきらいはないだろうか。グローバル化が進む地球世界において、私たちの暮らしを守る砦は一般に「国家」というナショナルな水準にあると見なされがちである。そのこと自体は決して間違いではない。だが、政治的・経済的に強い国家であるために一層効率的な運営を図ろうとする際、地域というローカルな環境が万が一軽視されることがあるとし

たらそれは行き過ぎである。私たちの現実の暮らしは、「ローカル」と「ナショナル」そして「グローバル」な水準の3層で成り立ち、その中でもとりわけローカルな水準に根差した政治と経済の立て直しが、今日、強く求められている⁶⁾。

地域創生とは、何よりこうしたローカルな環境に根差した政治・経済のあり方について考えるものであり、そのことを通じて地域の生存と継承について提言しようとするものである。その際、ますます重要になるのは、地域における「変遷の歴史」に関する知識以上に、「土台としての成り立ちの歴史」に対する理解ではないだろうか。なぜなら、地域というローカルな環境において「時間と空間の再結合」⁷⁾を試みていく上で、当該地域における成り立ちの歴史は、私たちに貴重な知恵を提供してくれるかもしれないからである。教養の学としての地域学は、そのための知見や気づきを人々に提供するものでなければならないだろう。

[注]

- 1) 地方創生政策の発端となった議論としては増田(2014)を参照。「増田レポート」の特徴の一つは、東京一極集中を是正することを国家戦略として位置づけた上で、ロジックとして地方分権を明確に否定したことにある。こうした議論に由来する地方創生政策の可能性と課題を多角的に検討したものとしては、小磯・村上・山崎(2018)を参照されたい。
- 2) 「地域学」という方法については、以前、西田(2018)で検討したことがある。その上で、本稿でいう「『地域』についての私たちの認識の枠組みが適切かどうかを絶えず点検しておく必要がある」といった視点については、とくに山下(2020)における「グローバル化を生き抜く作法としての地域学」(155-158)という考え方を筆者なりに受けとめてみたものである。
- 3) 本稿の文脈からはこの一文はやや飛躍と受け止められる向きがあるかもしれない。端的に言えば、グローバル化が進めば進むほど、人間にとってローカルな領域が切実に求められるようになるという考え方が前提にある。それゆえに、『『複数の文化』からなる多様な個性をもった空間』(西田 2018:86)として地域を描くような教養の学が求められるのである。
- 4) 本節の記述のベースとなる資料や情報は、主に中山(1961)、織田・塚本(2006)などに依っている。
- 5) 本節の記述のベースとなる資料や情報は、同じく織田・塚本(2006)、そして羽原(2011)、林(1983)、堀(2017)、門司税関(2009)などに依っている。
- 6) 人口減少社会の到来とは「地域への着陸の時代」のことでであると広井(2019)は言う。その上で、ポスト工業化ひいてはポスト情報化の時代において進んでいくのは、一定の「場所」や「コミュニティ」に根差した新たな「ローカル化(localization)」による経済構造の変化である(広井 2019:137)。こうした議論を前向きに受け止めるなら

ば、私たちが現実の暮らしを「ローカル」な水準から改めて見つめ直す視座を持つことは決して的外れな試みではないと思われる。

- 7) 「時間と空間の再結合」とは、繰り返すまでもなく A・ギデンズという言葉である。だが、ここでは広井(2019)における「<情報の消費>から<時間の消費>へ」という議論を参照しつつ、「今ここに根ざした、ローカルで現在充足的な『生』」を生きるための一手段として考えておきたい。

[参考文献]

- Durkheim, É., [1893] 1902, *De la division du travail social*, Paris : Alcan (= 2017、田原音和訳『社会分業論』筑摩書房)。
- Giddens, A., 1990, *The Consequences of Modernity*, Polity Press (= 2002、松尾精文・小幡正敏訳『近代とはいかなる時代か? モダニティーの帰結』而立書房)。
- 羽原清雅、2011、『「門司港」発展と栄光の軌跡 夢を追った人・街・港』書肆侃侃房。
- 林えいだい、1983、『海峡の女たち 関門港沖仲仕の社会史』葦書房。
- 広井良典、2019、『人口減少社会のデザイン』東洋経済新報社。
- 堀 雅昭、2017、『関門の近代 二つの港からみた一〇〇年』弦書房。
- 小磯修二・村上裕一・山崎幹根、2018、『地方創生を超えて これからの地域政策』岩波書店。
- 小磯修二、2020、『地方の論理』岩波新書。
- コント・オーギュスト(霧生和夫訳)、1976、『社会静学と社会動学』『世界の名著 コント スペンサー』中央公論。
- 増田寛也、2014、『地方消滅 東京一極集中が招く人口急減』中公新書。
- 森 浩一、2002、『地域学のすすめ-考古学からの提言-』岩波新書。
- 門司税関、2009、『門司港と門司税関の軌跡 ～門司税関100年の歴史～』門司税関100周年記念誌編集委員会
https://www.customs.go.jp/moji/moji_history/moji_100th_anniv/moji100nen_File/all.pdf (2021年12月15日最終閲覧)。
- 森 元斎、2020、『国道3号線 抵抗の民衆史』株式会社共和国。
- 中山主膳編、1961、『門司郷土叢書 第一編年記要編 門司港志』門司市立図書館。
- 西田心平、2016、『門司港の現実が教えること-地域活動のよりよい選択肢のために-』『地域創生マイルストーン』NO. 6、北九州市立大学地域創生学群、28-56頁。
- 西田心平、2018、『『地域学』としての北九州学序説-地域創生の位置づけをめぐる』『地域創生学研究』創刊号(第1号)、北九州市立大学地域創生学群、73-105頁。
- 西田心平、2019、『『地域と向き合うこと』への道程-教育的な視座のために-』『基盤教育センター紀要』第32号、北九州市立大学基盤教育センター、19-33頁。
- 西田心平、2020、『観光地に隣接した居住地域のランドデザイン-門司港地域を事例として-』2019年度北九州市立大学特別研究推進費報告書。

「海」と「道」からの生成誌
—北九州・門司港の地域学—

織田慎也・塚本泰広他、2006、『門司の歴史』門司区役所まちづくり推進課

https://www.city.kitakyushu.lg.jp/moji/file_0016.html (2021年12月5日最終閲覧)。

山下祐介、2020、『地域学をはじめよう』岩波ジュニア新書。

山下祐介、2021、『地域学入門』ちくま新書。

柳田国男、2013、『海上の道』角川ソフィア文庫。

