

が朝と夕に五、六分、停車する。そのうち朝だけホーム上のうどん屋が店開きして、乗客はあわただしく「ふく天」うどんを食べることが出来る。だが九州行寝台特急の仕事も間もなく終る。

「富士」は由緒ある名号前である。昭和四年、東京・下関間を走る特急列車に、日本ではじめてつけられた愛称だった。一八時間三〇分かけて下関に着いた「富士」の乗客は、一時間後に出る関釜連絡船で釜山へ。そこから京城（現ソウル）を経て奉天（現瀋陽）。ハルビンには東京を出て四日目、ソ満国境の満洲里には六日目、莫斯科には十二日目、巴里には十五日に着いた。その、乗ったこともないのになぜか鮮やかな国際列車の「記憶」が、いまだ鉄道好き・汽車好きに下関と下関駅を憶れさせてやまないのである。だが、下関が落日の町だといっているのではない。関釜フェリーは健在、青島と蘇州便まで出て国際都市でありつつけているし、海峡そのものの重要性はいささかも揺るがない。

だが、「終着駅好き」「歴史好き」に加えて「路面電車好き」でもある私は、下

関駅前や壇ノ浦を走る山陽電気軌道の電車を、やはり見たこともないのに懐かしむのである。それは昭和という時代を体現した風景であつただろう。

おなじしいは、市郊外の小月で、長門鉄道の廃線跡をたどって見たときにも味わつた。大正七年（一九一八）、日本が欧州大戦バブル景気でわきたつなか、全国に起こつた私鉄ブームで建設されたひとつで、小月から北方へ一八キロ、下関市豊田町西市まで通じた。

廃止されたのは昭和三十一年（一九五六）だから、すでに半世紀余りを経て、旧軌道の道床は農道とかわりがないように見える。だが線路をできるだけ水平に近づけるための切り通しがところどころにあるから、それとわかる。その切り通しの上にかかった道路橋の、建設当初からのレンガ積み橋の橋桁にふれて、昔を偲ぶばかりだ。

いささか感傷的な気分にとらわれて夕刻下関市街に戻り、駅から遠からぬ場所にあるバーに入った。

店内に、船の写真がたくさん飾つてある。軍艦ではない。商船やタンカー、そ

れに南極観測船もあつたと思う。マスターがつくつてくれたオン・ザ・ロックスの氷は、その観測船が届けてくれた二万年前の氷だという。注がれたウイスキーから、二万年前の南極の空気がびちびちと弾けてくる。二十万年前のもあるとマスターはいつたが、とてもおそれ多くて拝見するだけにした。

私は、昭和三十年代まで親しいものであつたマルハの鯨缶のラベルにえがかれた南氷洋を思い出した。オン・ザ・ロックスは、いわば日本近代史の結晶のような味がした。それが下関の味である。

003

下関市菊川町の大野神社付近から長門鉄道の廃線跡をたどって歩いた。乗ったこともない列車の「記憶」が作家の胸をよぎる。





80年代前半こそ国際ターミナルから韓国・釜山へ旅立った関川さん。新船の前に立ち、感慨深げだった。

## 国際都市のキャラクターを堅持

下関駅の全盛期は、実は日中戦争中であつた。「興亜景気」で、年間三百万人が下関と大陸を往還した。それに本州と九州を行き交う人々を加え、年末年始などの駅構内の人混みはすさまじいものだった。

戦後になつてもそれはかわらなかつた。今度は、引揚げと在日コリアンの帰国が錯綜して、駅と駅前が筆舌につくしがたいほどの混雑・混乱であつた。

そんな大移動が終つたのちも、下関は繁栄への道をたどりつづけた。戦後の食料難の解決の一助として、下関は全国一の捕鯨基地となつた。昭和三十三年（一九五八）には関門国道トンネルが開通し、はじめて海底に県境標識が置かれた。下関市民は祝い、日本人全体が喜んだ。戦前の到達水準を十分に超えたという共有の認識ゆえである。

こうして下関は道路交通でも終着駅ではなくなつた。昭和四十八年には関門橋が開通し、中国自動車道も延伸した。昭和五十年には山陽新幹線全通で、新下関

## 鉄のアルバム ④



山陽新幹線博多延伸のため新関門トンネルが貫通したのは昭和48年(1973)5月1日。当時の山口県・橋本正之知事(中央)と福岡県・亀井光知事が、海底で喜びの握手を交わしている。

駅ができた。下関の人々はこれらの達成をやはり喜ばしく迎えたのだが、便利になればなるほど、また他地域の人々の役に立つ施設を提供すればするほど、下関と下関駅の影が薄くなるとは皮肉であつた。下関駅はやはり、終着駅としての輝きを本領とするようである。

いま在来線で下関駅に入線する特急列車は、熊本発着「はやぶさ」と大分発着「富士」の共同編成一往復のみ、それら