

いなやはなかった。

下関は、終着駅として古くから鉄道好きにはなじんだ名前である。憧れといってもいい。おまけに私は鉄道好きのなかでも「終着駅好き」「歴史好き」なのである。

明治三十四年は一九〇一年、すなわち二十世紀最初の年である。その年、私鉄山陽鉄道が下関に達した。尾道まで建設されて以来十年の歳月を要したが、三井の大番頭にして福沢諭吉の甥、中上川彦次郎は鉄道建設にあたってきびしい条件を課して、決して妥協しなかった。すなわち、線路は一〇パーミルまでの勾配（一〇〇〇メートルにつき一〇メートル以内の上下）、カーブの半径は最小四〇〇メートルとした。

当時でも後年でも、在来線は二五パーミルまで許し、半径三〇〇メートル以下の線も少なくなかった。山がちな日本では、線路は谷づたいに屈曲しながら山を登り、もうこれ以上は無理という地点から、ようやくトンネルを掘りはじめるのが普通であった。条件をきびしくすれば、列車の速度は増してもトンネルの数と長

さは増す。工事費はかさむ。

それでも中上川が最後まで自説を曲げなかったから、山陽鉄道は九州鉄道はむろん、東海道線など官有鉄道と較べても遜色はないどころか、日本でもっとも速く、また乗心地のよい鉄道として知られたのだが、実は中上川の強硬な主張は、瀬戸内海水運に対抗するためだった。鉄道の競争相手は安全な内海航路の船であった。

夏目漱石は明治二十九年（一八九六）夏、松山尋常中学に教師として赴任した。そのときは新橋から神戸まで汽車に乗り、あとは船を使った。翌年、熊本の高五等学校へ赴任したが、やはり船で広島を経由して門司へ行き、そこから九州鉄道に乗った。明治三十三年夏、英国留学を命ぜられた漱石は、やはり上京に際して門司までは汽車で行った。鉄道はすでに三田尻までできていたが、船便が不便なので徳山まで乗船した。徳山から山陽鉄道である。

漱石の小説『三四郎』の主人公、五高を卒業した小川三四郎は、大学入学のために明治四十年晩夏に福岡県行橋から上

京した。学校は九月にはじまる。彼は門司から連絡船で下関に渡り、下関から東京行の汽車に乗った。

前年、すでに山陽本線の終着駅であり、日露戦争が終った前々年には関釜連絡船の出航地となっている。大陸との連絡地の地位を敦賀（福井県）から奪った下関は、以来、交通の要地として繁栄への道をたどった。

鉄のアルバム ①



細江町にあった頃の旧下関駅。左は旧下関警察署と鉄道旅館浜吉、右に山陽ホテルが見える。これは絵ハガキで、説明文に〈日本の玄関〉とある。撮影＝昭和11年（1936）

まず関門海峡を船で渡ってみた。海路で町に入るとは、得がたい体験である。

といっても関門海峡は、もともと短い場所だ。幅七〇メートル、大河の河口の戸内海そのものだって、ナイルやアマゾンやミシシッピ、それに長江の河口になじんだ人には、やはり大河に見えるかもしれない。

しかし、それこそ古代以来日本の最重要の海峡であったのだ。近世に北廻り航路が成立したのちはなおさらである。樺太以南、日本海側の産品はみな北廻り航路で運ばれ、関門海峡を経由して瀬戸内海に入った。下関は荷の中継地であり、最初に商品相場が立つ港町だった。

女性運転士が操船する渡船から見た下関は、美しい。小高い丘がつづく麓に、水に浮いているかのような街区が見える。やはり海峡育ちの都市なのだ。

誇らかに「振鈴」は響く

鉄道好きの目から見た下関のレポートを、というのが今回の注文である。私に、

「1950年代への回帰衝動が、私をローカル線の旅に押し出すんだよ」と関川さん。下関から小月までの短い乗車を楽しんだ。車両はかつて関西圏の「新快速」として活躍していた117系。

