



地質学的に関門の地は太古陸続きだったといわれており、その伝承として神功(じんぐう)皇后が三韓出兵の際に、山が割れ海峡が出来て船団を通したという神がかり的な古伝説や、仲哀(ちゅうあい)天皇の穴門(あなと:関門地域の古名)開鑿(かいさく)大土木工事説があります。ここでは、この穴門開鑿大土木工事説をご紹介します。

この説は、明治43年に刊行された『日韓上古史の裏面』(西川権著)に語られているもので、『日本書紀』に記されている仲哀天皇が豊浦宮(現在の下関市長府の地)に滞在したのは、陸続きだった穴門の地を鑿破(さくは)して関門水道を開通するためだったという伝承です。もともと関門海峡は天然海峡ではなく、海峡の東口方面から工事が行われたものであり、穴門開鑿工事の起工式において、皇后がこの海中工事の無事成就を祝祷したことの名残として、長府沖に浮かぶ満珠・干珠(まんじゆ・かんじゆ)二島が干満如意の二玉を埋蔵したという伝説があります。工事にあたったのは、海中の動きに巧みな海人族であり、その責任者(『日本書紀』にある九州の岡県主祖熊鰐[おかのあがためしのおやわに])が仲哀天皇筑紫行幸を出迎えて先導したという伝承も残っています。これは、関門両地域をあげての国家的大工事が行われたという伝承物語であり、古くからこの地が重視されたことを意味しています。

TOPIC

めかり  
和布刈神事

毎年、旧暦大晦日の深夜から元日の早朝にかけて、関門海峡の両岸において時を同じくして行われる和布刈神事も、関門両市の深い関連性を物語るものの一つです。

この行事は、下関市の住吉神社と門司区の和布刈神社によって行われるもので、住吉神社に伝わる由来によると、神功皇后が穴門山田邑(現在の下関市の宮住吉町)に住吉神社を創建された際、神主踐立(かんぬしほむたち)に命じて旧正月の元日の未明、壇之浦の和布を刈り採らせ、神前にお供えされたという古い歴史が伝えられています。もともと和布は、海神の依代(よりしろ)とされており、これを元旦に刈り採って供え、新年の豊漁を祈る、即ち新年の予祝行事として古くから重んじられてきたもので、必ずしも神功皇后の古事にその発祥を求める必要はないのですが、関門地区一帯に色濃く残る神功皇后伝承の端として考えるのも興味深いものです。

神事は大晦日の深夜から元旦にかけての干潮時に行われるもので、3人の神官がそれぞれ松明、手桶、鎌を持って海に入り、和布を刈って神前に供えます。『李郢王記(りびおうき)』には、和銅3年(710年)和布刈神事の和布を朝廷に献上したという記録も残っており、こ



の神事が奈良時代から行われていたことが記されています。現在、門司の和布刈神社ではこの行事を一般に公開し、観光化しているのに対して、下関市の住吉神社では秘事として一般人の参観を認めていません。これは極めて対照的ですが、関門両市の間に、同じ心情の信仰行事が今日まで連綿として続けてこられたことに大きな意義があります。



中世の出来事としては、何とんでも「源平壇之浦合戦」があげられます。これは下関を舞台とした物語として語られることが多いのですが、海峡を主役とした関門両地域にまたがる戦いだったというべきでしょう。

都を落ちて一の谷・四国屋島と敗走してきた平家一門は、決戦の場として平家の総帥平知盛が下関市の彦島に砦を築きますが、屋島より西下した安徳天皇一行は、まず北九州市門司区の大里に行在所を設けました(今も大里に残る“柳の御所”跡がその名残で、大里の地名は御所の「内裏(だいり)」からきたものといわれています)。決戦の時になって安徳幼帝を彦島の本陣に迎えた平家は、寿永4年(1185年)3月23日、源義経率いる源氏の船団が長府沖の満珠・干珠二島の周辺に集結したのに対して、平家の船団は、彦島福浦の港から出て、門司田の浦沖に集結し、源氏の軍団と対峙しました。つまり、下関長府沖と門司田の浦沖に対決の陣を張ったわけです。合戦は平家が敗れ、落人たちは多くの伝説が物語るように、九州各地に潜んだとされています。



壇之浦の合戦によって平家が滅亡し、時代は貴族支配の社会から武家支配の社会へと大きく転換しましたが、室町幕府を開いた足利尊氏の時代にも、関門を舞台とした歴史が繰り返されてきました。建武中興の後、都に反旗をひるがえした足利尊氏は京都で兵を起しましたが、一時戦況が不利になり、建武3年(1336年)に一旦西に下ります。そして九州の勢力を結集した尊氏は、下関長府の浦から船を出し、湊川の合戦に勝利をおさめて天下統一を果たしました。後に尊氏は、この船出にあたって、戦勝を祈願した長府の忌宮(いみのみや)神社に「この御代はにしの海よりお

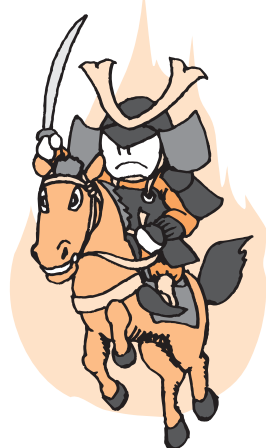
さまりて、よもにあらき波風もなし」という和歌を奉納しています。この歌は「わたしが支えているこの新しい時代（室町時代）は西の海から始まりました。いま平和な時を迎えることができたのは、戦いを勝利に導いてくれた神様のおかげです」という意味。この歌のとおり、関門両市がいただく西の海は、数多くの新しい時代の幕開けにかかわってきたのです。



群雄割拠して勢力を競っていた戦国時代、西国ではこの関門海峡の支配権をにぎることが、極めて重要な意味を持っていました。中でも大内氏は、西国の周防・長門を本拠としながらも、この海峡を支配下におくことによって対朝鮮貿易、対明貿易を独占し、その豊かな財力をもって中国地方の覇者となり、室町幕府内にも権勢を誇りました。

当時大内氏は、中国一円ばかりでなく、門司城を拠点として九州の豊前・筑前にまで勢力をのばしており、その権勢をあらわすものとして、文明19年（1487年）の大内家壁書（かべがき）[関門海峡渡海賃金を定むの令]があります。それによると、下関の堂崎の渡し（現在の唐戸）から門司・赤坂・小倉を結ぶ渡船では渡り賃が定められており、これに背いて人を悩ますようなことがあった時は、その舟方を関（下関）か小倉の代官へ引き渡し、代官から大内家へ注進するよう呼びかけ、訴えた人を誉めとらせ、舟方を厳しく処罰したと記されています。

また、今日の古城山（かつての門司城）は、戦国時代、関門の地を制する上での要衝として、九州、防長の勢力にとって自己の支配下に置くことが非常に重要でした。そのため防長の毛利氏、九州の大友氏の宿敵同士の間において、しばしば攻防戦が繰り返され、海峡に戦乱の日々が続きました。当時、毛利元就は大内氏に代わって防長の地を手中にし、大友宗麟（おおともそうりん）は、豊前半国・豊後・日向・肥前・肥後の5か国を支配していました。弘治2年（1556年）に始まった両軍の対決は、以降しばしば海峡に対峙し、永禄5年（1562年）10月、歴史に残る門司城攻防の激戦に至りました。この年の9月、毛利氏が山陰の尼子氏（あまこし）と戦っているすきをねらって、大友氏が門司城攻略を図り、15,000名の兵を北上させました。これに対して毛利氏は、18,000名の兵を動かし、門司城と赤間関（下関）を固め、10月10日に大友軍が門司城攻めを開始したのをきっかけに、両軍は柳ヶ浦・



門司ヶ浜・門司城の3か所で激戦をくりひろげました。この時は毛利元就の戦略の前に大友軍は敗走しましたが、その後も、両氏の門司城をめぐる合戦が、永禄12年（1569年）と天正2年（1574年）に繰り返され、天正2年の4月には大友氏が赤間関に兵を渡して敗れるものの、その年に元就が病死したことで尼子氏との抗争が重なり、毛利氏は豊前の国から手を引き門司城は大友氏のものとなりました。その後も門司城をめぐる攻防は続いていくことになります。



## 与次兵衛碑

門司区のめかり公園の画にひっそりと建つ明石与次兵衛の碑は、海峡における数奇な一つの物語を今日に伝えています。文禄元年（1592年）、肥前名護屋城に陣をかまえ、朝鮮出兵の途についていた豊臣秀吉は、母の急病を聞いて急ぎ大阪へ帰ることになりました。その際、海路で関門海峡へ向かい、赤間関の沖合彦島近くを通りかかった時、巨大な暗礁に乗りあげ船はなにかば沈み、秀吉も危うく命を落とすところでしたが、後に長府藩の初代藩主となった毛利秀元の沈着な処置で救われました。しかし、船頭の明石与次兵衛はその事故の責任を感じて自刃しました（この件に関しては打首説もあります）。その後、その遭難した暗礁の上に碑を建てて与次兵衛の死を弔うと同時に、航海者に危険な瀬のありかを警告しました。

時は移り、明治43年に至って関門海峡の第一期浚渫工事が始められると、海峡の難所であった与次兵衛遭難の瀬は取り除かれ、碑だけは下関の彦島に運ばれました。その後、碑は下関の唐戸岸壁、旧第四港湾建設局内に移されましたが、明治29年春、門司側これを持ち帰って、ゆかりの海峡を見下ろす「めかり公園」に建立し、今日に至っています。ところが、この碑は本来下関に属するものとして、第四港湾建設局の局舎移転に伴い、昭和54年10月、旧局舎跡地に円筒型で高さ80cmの与次兵衛碑を新たに建立し、第一期浚渫工事の記念としました。つまり、与次兵衛碑は、門司と下関の両市に一つの伝承を語り継ぎながら建っているのです。



関門海峡にかかわる歴史的な逸話として広く知られているのが、宮本武蔵と佐々木小次郎の巖流島における決闘です。当時、諸国を回ったのち小倉の細川家に仕え、小倉城下に道場を開いていた佐々木小次郎に、諸国修業中の武者宮本武蔵が、細川家の家来であった長岡佐渡を通じて試合を申し込みました。慶長17年（1612年）

4月13日、長門国舟島（下関市彦島字舟島）でのことです。武蔵は赤間関（下関）阿弥陀寺町の船宿に入り、当日は約束の時間に遅れて島に着き、船の櫓をけずって作った長い木剣で立ち合って巖流（小次郎）を倒した……というのが一般に語られているところで、非常に有名な逸話となっています。武蔵はこの後、細川家に仕えて晩年を全うしたわけですが、敗者である巖流佐々木小次郎の名がこの島に残され、舟島を巖流島と呼びならわしています。かつてここには、小次郎の墓があったとされていますが、現在墓はなく、明治43年にこの島の埋め立て完成を記念して建立された「佐々木巖流之碑」があります。北九州市の手向山（たむけやま）公園には、武蔵の養子宮本伊織によって承応3年（1654年）に建てられたという巖流島決闘の宮本武蔵顕彰碑（小倉碑文）や、小説「佐々木小次郎」で文名を馳せた村上元三の「小次郎の眉涼しけれつばくらめ」の句を刻んだ佐々木小次郎顕彰文学碑があり、この決闘の逸話を彩っています。近年は、この歴史的な一事件に由来して、関門両市の剣道対抗試合など諸行事がこの島で行われており、海峡に浮かぶ島として、共有の歴史的逸話として、観光資源として貴重な存在となっています。



もう一つ、この時代の出来事として、真田新蔵著『硯海の楽土』（明治42年刊）・彦島町教育会発行『栄える彦島』（昭和8年刊）といった下関側の郷土史著書の中に、長府領豊前地（門司）と小倉領彦島を交換したという話があります。当時彦島（下関市）は小倉領、門司（北九州市）は長府領だったため、元和6年（1620年）、長府藩主毛利秀元と小倉藩主小笠原忠政の間で、海峡を隔ててそれぞれの領地が入り込んでいるのは何かと不都合だからと、領地を交換したといわれています。話の真偽は、小笠原忠政の小倉入部（1632年）から考えてもあり得ない逸話ではありますが、こうした説が伝承として残るほど、関門両地のかかわりが深かったといえるでしょう。



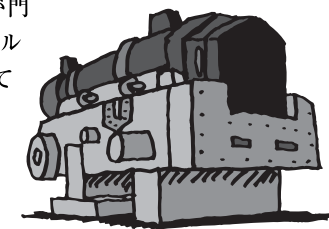
18世紀初頭になると、江戸幕府による貿易制限の強化によって中国の密貿易船が盛んに響灘に出没したため、幕府はこの追い払いを小倉、長州、福岡の三藩に命じました。このため、小倉藩では藍島（あいのしま）のほか葛葉（くずは）、馬島に遠見

番所を設けて警備にあたり、特に藍島には勤番の馬廻役2人、目付役1人を常駐させて密貿易船の取り締りに当たらせました。一方、長州藩でも、長府藩領の蓋井島（ふたおいじま：現下関市）に遠見番所を設け、遠見役1人を常駐させていました。小倉藩が享保6年（1721年）4月、海上に密貿易船を発見した際、紺地に白く染め抜いた三階菱紋入りの大旗を掲げ、堺見張所に急報するために建てられたのが、遠見番所旗柱台（北九州市小倉北区、藍島中央部高台）です。当時、この旗柱台に掲げられた大旗は小倉藩領からだけでなく、長府藩領からも確認できたといわれています。



幕末激動の文久3年（1863年）5月10日、関門海峡を通り過ぎようとしたアメリカ商船ペンブローグ号への砲撃を皮切りに、長州藩は関門海峡を舞台として攘夷を執行し、孤立した戦いを展開しました。これがいわゆる「馬関戦争」です。この争いは、イギリスやフランス、オランダをも巻き込み、最終的には4国の連合艦隊と長州藩との砲撃戦になりました。6月13日、朝廷から小倉、津和野、中津、

秋月、福岡の5藩に対し、長州の攘夷を支援するよう命令が下されましたが、朝廷と幕府の意向の不一致から態度のはっきりしない小倉藩にしぶれを切らした長州藩は、6月24日、赤根武人ら奇兵隊士が海峡を渡って田野浦を占領し、ここに砲台を築きました。しかし、その後も小倉藩の態度が協力的でないと、奇兵隊士たちは「小倉五罪」を列挙し、ただちに小倉討伐の命を受けたいと下関を訪れていた勅使・正親町（おおぎまち）公薫卿（きんただきょう）に迫りました。海峡を共有して切り離すことのできない関係にありながら、片や討伐の先頭に立ち、片や譜代藩として幕府方の代弁者の立場にあったという宿命的な歴史も感じさせる出来事です。結果的にはあまりの戦力の違いから、長州藩の無惨な敗北ということになり、長州藩は高杉晋作を全権大使に講和交渉にのぞみ、戦いの幕は平和的に閉じられました。この戦争をきっかけに関門は「開国」への道を歩み始め、維新倒幕の激動の時代を迎えたのです。なお、馬関戦争で戦死したフランス兵士の墓が門司の和布刈にあり、唐人墓と呼ばれ、高さ9メートルの白い十字架が海峡の流れを静かに見つめています。



第二次長州征伐において勃発した「小倉戦争（九州側では長州藩と小倉藩の戦として長倉戦争と称しています）」は、不幸な対決の歴史だといえます。尊王討幕の旗印を掲げる長州藩に対して幕府は征長の軍を起し、芸州口、石州口、大島口、小倉口の四境より長州を攻撃しました。小倉口においては、小倉城を中心に小倉藩、肥後藩、柳川藩、久留米藩の兵約2万の軍が集結し、高杉晋作が指揮する長州軍との間に慶応2年（1866年）6月7日、戦いの火蓋が切られました。長州軍は奇兵隊・長州藩報国隊などおよそ1,000人の少数でしたが近代装備化されており、小倉城は炎上、長州軍が勝利をおさめました。同年7月20日將軍家茂の死によって征長の軍は停止されましたが、小倉藩兵はなお抗戦を続け、両藩の間に和議が成立したのは慶応3年（1867年）の1月でした。



この結果、企救郡（きくぐん：現在の門司区・小倉北区・南区の3区）の領土は長州藩預りとなり、毛利氏の支配下に置かれることになりました。また、この戦いにおいて、小倉城楼門の一つにあった大太鼓と城内の燈籠一対が戦利品として下関に持ち帰られました。現在、大太鼓は市内上新地町の巖島神社に、石燈籠は市内吉田の東行庵（とうぎょうあん）に置かれ、この戦いの歴史を今に語り伝えています。

T O P I C

### 高杉晋作を支えた白石正一郎

明治維新史において、高杉晋作による「奇兵隊」結成の意義は極めて大きいものがありますが、その高杉を支えた陰の力は、下関の竹崎に住む豪商志士・白石正一郎で、奇兵隊はこの白石邸において結成されました。当主正一郎は、国学の鈴木重胤（しげたね）に学び、勤皇の志も厚かったため各藩志士たちの拠り所として、幕末維新時には中山忠光卿、西郷隆盛、平野国臣などがこの家に立ち寄り、多くの人が援助を受けました。まさに維新の偉大なる裏方といえるでしょう。

白石家は廻船問屋を営み、屋号を小倉屋としていました。正一郎が整理した『祖先年表序』によると、もともと祖先は小倉に住んでおり、妻は豊前国企救郡上富野村の林家から迎えたこともあって、小倉藩領とのかかわりは深かったようです。それだけに、第二次長州征伐において、奇兵隊を中心とした小倉口の戦い（小倉戦争）は、正一郎にとって骨肉の争いの感じが残り、苦衷も限らないものがあったものと思われま。また、長州軍と戦い名をはせた小倉藩家老・島村志津摩の夫人は長府藩家老の娘であり、小倉や門司と下関との間における婚姻関係は、白石・島村両家の場合に限らずかなりの例がみられます。



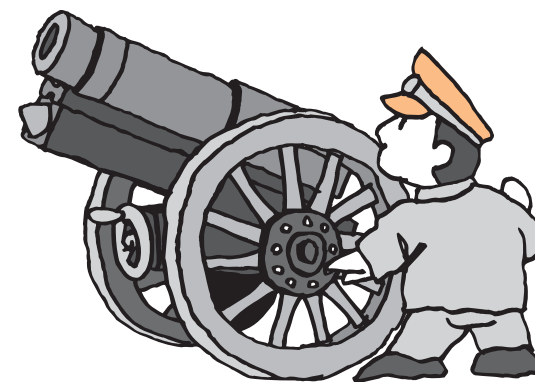
近代における関門の交流は、交通基盤の整備、関門港統一へ向けての取り組みから始まります。関門海峡の渡船の歴史は大内氏の渡海賃銭の定めにもみるように、かなり古くからあるものですが、近代的な意味での関門間の渡船業務が始められたのは、明治22年（1889年）のことでした。門司が九州鉄道の起点として盛んになるにしたがって、関門間の往来に目をつけたのが門司の石田平吉で、明治22年9月、小型船で片道5銭の定期営業を始めました。その後、業者間競争に対抗するため小蒸気船（ステンポッチ）を運航し、明治29年（1896年）9月、下関に設立された関門汽船株式会社との協同経営を開始しました。門司側の発着場を石田棧橋と呼ぶのはその名残です。

石田平吉によって門司に生まれた関門の渡船業は、以後昭和7年（1932年）に石田汽船株式会社、同8年に関門連絡汽船株式会社、さらに昭和20年（1945年）には関門海峡汽船株式会社へと改組発展を続け、下関の関門汽船株式会社とともに、下関と北九州間の交通に大きな役割を果たしてきました。



明治32年（1899年）から第2次大戦の終結まで、関門海峡をはさんで関門の地は要塞地帯だったといえるでしょう。関門の地は、瀬戸内海と玄界灘・日本海を結ぶ海の要路、西日本一帯の防衛拠点であると同時に、戦略的に海外進出の基地でもありました（第2次大戦時には米機によって、約5,000個の機雷がこの海峡に投下されたことからこの海峡の戦

略的重要性がうかがわれます）。関門両市の小高い山という山、高台は砲台で固められ、明治26年（1893年）、日清戦争の前年、下関要塞砲大隊（のち下関重砲兵連隊）が置かれて以降、終戦までずっと軍の監督下におかれていました。門司側の諸砲台、下関側の火の山、金比羅山、老の山な



どの各砲台は、海峡を渡って海上から来る敵艦に備え、下関の棕野や戦場ヶ原砲台は、要塞地帯の背面に備えたものです。これはドイツのメッケル少佐の設計指導で、日本における要塞設計の模範とされていました。その後、戦術が航空機中心に移ってきた時、この要塞の存在意義も薄くなり、第2次大戦時にはもっぱら高射砲陣地としての防空体制に変わりました。



関門海峡をはさんで、下関市と北九州市の合併構想、そして関門港の統一は、古くから繰り返しいわれてきたことです。

この問題に関しては、下関に英国領事館を設置する必要性を本国政府に上申し、駐日英国公使アーネスト・サトウが、すでに明治32年(1899年)、その調査報告の中で、門司と下関はその地勢上、必ず一市に統一されるべきであると述べています。両地域住民の間でもその思いは強く、戦前、北九州市が誕生する前の5都市であったとき、下関市も交えて行われた「関門北九州市長座談会」などにおいて、当時の6市長の間で熱心にその話し合いが行われています。しかし、この構想も昭和38年(1963年)、北九州5市の合併により100万都市の北九州市が誕生したことによって、決着をみた形となっています。関門両地域の合併が、二つの県に属するという行政機構上、まず不可能であるということを十分に認識しながらも、折にふれて北九州市と下関市が合併して、関門市という話が話題になるということは、両地域の長い交流の中で感じてきた生活上の実感からきたものであり、一つの海峡に接して運命共同体の立場にある両地域の関わりの深さを物語るものといえるでしょう。

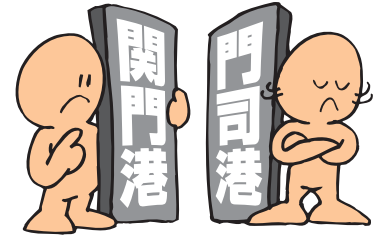


下関の唐戸(からと)と門司区を結ぶ民間の関門渡船もさることながら、国鉄の関門連絡船も関門交流の上で大きな役割を占めています。山陽本線が下関まで開通する以前は、徳山・下関間も海路を利用することが多く、明治31年(1898年)、山陽鉄道会社は山陽汽船商社を設立し、下関を基点とする門司・徳山への運航を開始しました。やがて明治34年(1901年)、山陽本線が全通すると徳山航路は閉鎖され、関門航路だけが運航されて、本州と九州を結ぶ中心航路となりました。明治39年12月には国有鉄道直営となり、棧橋施設も整備されたため、旅客利用が激増し、運航回数も昭和14年11月以降、53往復に増便しました。しかし、昭和17年(1942年)11

月の関門鉄道トンネル開通とともに、連絡船の利用者は減少の一途をたどり、昭和39年(1964年)10月31日、午後10時10分、門司発の最終便によって、海峡の名物であった関門連絡船も63年の歴史を閉じました。



関門両市の合併構想とともにあげられるのが関門両港の統一管理の問題です。最初に関門港を統一運営すべきだという声があがったのは、明治40年(1907年)、港湾調査委員会が関門海峡を一体としての海事諸事項を管理する「関門海務局」を設置すべきであると建築したのが始まりです。



以後、門司税関長や下関市が中心となって上申や建議を積極的に重ねていく中で、関門両港統一の世論も次第に高まりましたが、関門港統一に関する経費を予算計上した広田内閣が途中で崩壊したり、両港統一後の港湾名についての協議で、下関側が「関門港」案、門司側が「門司港」案を主張して対立するなど、計画推進は停滞をきたしていました。

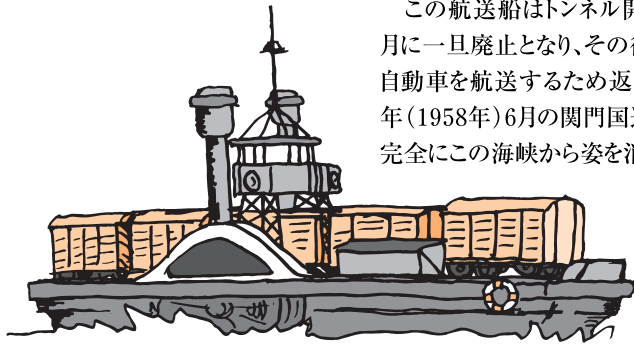
その後、日華事変の進展によって関門地区の重要性がいちだんと高まり、海峡諸港湾の統一運営を急務とした政府は、昭和14年、企画院に関門海峡総合改良計画を審議させ、成案を閣議決定しましたが、第2次大戦への突入と戦局の悪化によって、その計画に着手することなく終戦を迎えてしまいました。昭和25年(1950年)5月、港湾法が公布され、港湾管理の新方式に対応して翌年、関門港管理機関設置準備調査審議会の答申が両市議会で可決され、「昭和27年4月1日を期して、山口・福岡両県と下関・門司・小倉三市とが共同して港務局を発足させる」ことが決定したにもかかわらず、今度は港務局を3市の内のどこに置くかで意見が分かれ、結局それぞれが個別に港湾局を発足させ、関門港と個別港の二重構造のような状態が今日も続いています。



日本で初めて貨車を船で運んだのは明治44年(1911年)3月1日、下関と北九州市門司区小森江間で、宮本高次という人の仕事によるものです。彼は明治4年、熊本県生まれで、若くしてアメリカに渡ったのち明治30年ごろ帰国し、外国船の荷役作業の通訳をしていましたが、明治33年に独立して宮本組を創立しました(その1年後

の5月、山陽鉄道が赤間関(下関)まで開通)。そのころ、本土と九州の間の荷役の輸送は、下関側と門司側とにそれぞれ荷揚場を設け、貨車からハシケへ積み替えをする大変な作業でした。以前から貨物輸送の合理化を考えていた宮本は、明治38年に「関門間の荷物輸送の貨車渡し船」を出願し、山陽鉄道が国有化された明治42年に認可がおりました。2年後に貨車航送の試運転を成功させ、その年の10月からハシケ積み輸送を全廃して貨車航送船による運行のみを行いました。当初は貨車三輛積みの航送船2隻を小蒸気船が曳航して渡航していましたが、その後、船体の横に推進機を持つ汽船の航送船となり(これは当時関門の風物詩ともなっています)、関門間における貨物輸送は飛躍的に伸び、その後関門鉄道トンネルの開通を迎えるまで、関門海峡の歴史の上に大きい足跡を残すことになりました。

この航送船はトンネル開通に伴い、昭和17年9月に一旦廃止となり、その後昭和25年8月、今度は自動車を航送するため返り咲いたものの、昭和33年(1958年)6月の関門国道トンネルの開通によって、完全にこの海峡から姿を消すことになりました。



さいぶ  
**日本銀行西部支店の変遷**

明治維新後、日本の近代化が進むにつれて、金融面でも、不換紙幣を整理して兌換制度を確保し、また遊休資本を収集運用する資本媒介機関の確立が求められるようになりました。明治15年10月、日本の中央銀行としての日本銀行が開業、東京本店、大阪支店に次いで明治26年10月、西部支店が下関に開設されました(初代支店長は、のち日銀総裁、蔵相を歴任し、さらに第20代首相となった高橋是清)。

西部支店の開設場所としては門司が選定されましたが、当時門司は未開発だったため、物産の集散地として繁栄していた下関に仮店舗(百十銀行の店舗を買収・改築)を設けて



開業しました。西部支店は5年後(明治31年)に門司に新築移設され、大阪以西の中国・九州を管轄する支店として、西日本経済の金融の中心的存在となりました。その後(大正6年)南九州を管轄する熊本支店が開設されたため、西部支店は門司支店と改称されました。さらに、昭和16年福岡支店、同22年下関支店(山口県管轄)、同23年大分支店の設置に伴い、門司支店は「門司事務所」と改組されて、その管轄も大きく縮小しました。

しかし、昭和38年、北九州5市合併による百万都市「北九州市」誕生を機に門司事務所は北九州支店と改称・再発足し、翌39年には新しい市の金融・商業の中心地小倉区へ店舗を新築移転しました。旧店舗跡地の現門司文化センターには、第24代日銀総裁、前川春雄筆による西部支店の記念碑が建てられています。

日本銀行西部支店は、関門両市を行き来しながら、西日本の経済界発展に大きな役割を担ってきたと言えるでしょう。

**TOPIC**  
**文芸誌『燭台』に始まる文芸交流**

昭和初期、関門地区の文化人を結集した文芸誌として吉田常夏主宰の『燭台』があります。吉田は明治22年に東京で生まれ、河井醉茗(すいめい)の門に入った後、新進詩人として当時評価の高かった文芸誌『文庫』にもしばしば登場した人物です。彼は大正12年の関東大震災によって山口に引き揚げた際、下関市の「関門日日新聞社」編集長に迎えられました。その吉田を中心とする総合文芸誌『燭台』が昭和2年に下関で創刊され、関門地区、ひいては西日本における文芸活動の拠点となりました。各地では支部が設置され、満1周年を迎えた昭和3年10月には発行部数が約800部を超えるほどの人気を博しました。後に火野葦平として文壇に活躍する若松の玉井勝則、小倉の詩人阿南哲朗なども同人として活躍しています。その後『燭台』は、主宰者吉田の貧困と病気のため、昭和4年に一旦休刊され、翌年11月に復刊されましたが、結局昭和7年の24号をもって廃刊となりました。このことによって関門地区の文芸界は低調の時期を迎えましたが、小倉を拠点とする「九州文学」に下関からも参加があり、昭和22年の「関門文芸界」の結成、同30年の文芸同人誌『群脈』の発行などによって、文芸を通じての関門両市の交流は継続されてきました。また、この地では、『放浪記』の林芙美子、『麦と兵隊』の火野葦平、『点と線』の松本清張など、数多くの文学、そして文学者が生まれています。この地を舞台にした物語の中では「無法松の生」がよく知られており、下関在住の作家、古川薫による幕末を描いた連の小説や赤江瀑のその名もすばり『海峡』も関門の地が舞台です。



T O P I C

## NHK小倉放送局の開局

日本でラジオ放送が始まったのは大正14年のことですが、関門地区では昭和6年(1931年)12月21日、NHK小倉放送局(同38年北九州放送局に改称)が開局されました。小倉放送局は下関地区までをサービスエリアとしており、下関市民が北九州の情報に接する機会も増えました。昭和16年には山口県防府市にもNHK放送局が開局しましたが、位置的に下関市民は小倉放送局の電波を受信することが多かったようです。昭和31年(1956年)6月3日には、NHK下関放送局(現在、NHK山口放送下関支局)が開局しましたが、民間放送の時代となって、再び北九州からのニュースに接する機会も多くなり、マスメディアでの交流は現在も盛んです。



昭和17年関門鉄道トンネルが開通し、当時の新聞は「昭和17年11月15日まだ明けやらぬ関門の空高く響いた警笛一声、世界の鉄道交通史は“海底を行く旅客列車”てふ金文字燦たる一頁を加へたのだ」と伝えています。何とんでも海底トンネルとしては第1号であり、両岸の町では喜びの提灯行列でこれを祝いました。この関門鉄道トンネル、明治29年に第5回全国商業会議所連合会

が催された際に、博多商業会議所が関門海峡に鉄道隧道(てつどうずいどう)が必要であることを政府に建議してからというもの、たびたび話題に上り、明治44年には鉄道総裁の後藤新平が調査を行いました。実現には至りませんでした。日清戦争後、関門貨車航送のはじまる明治40年ごろと二度にわたって架橋論が世論として盛り上がり、政府は明治44年に調査を実施しました。その後関門海峡における航送貨車の増加を背景に、昭和10年6月には関門技術委員会が設立し、その年に関門連絡線新設費としての国家予算が計上され、昭和11年7月着工の運びとなりました。

トンネルコースは彦島弟子待(ひこしまでしまつ)から門司小森江線、工事は下り線から着工し、上り線が昭和19年9月9日に完成、運転を開始しました。トンネル完成に至るまでの労働力は延べ374万人で、31人の殉職者も出しています。日本で初めて大規模なシールド工法を用い、門司側工事の一部は200トン余のシールドをジャッキで押し進めて工事を行い、その後も昭和28年の九州大水害の際の浸水(復旧に3週間を要しました)の際、トンネル側に材木で防水し、入口に鉄の防水扉を設けるといった工夫を重ねるなど、多くの未体験の工事を行いました。このような経験の積み重ねが第二の関門国道トンネル、第三の新幹線新関門トンネルの完成につながって行きました。



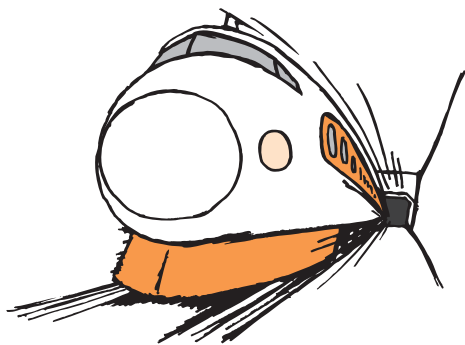
関門国道トンネルと関門人道トンネルは、昭和33年(1958年)3月9日に開通しました。関門両市の間にはすでに渡船と鉄道トンネルがありましたが、自動車で、そして徒歩で渡れることになって、両市が交通面で結ばれ隣接の町になったという感もひとしおです。国道トンネル工事は、鉄道トンネルに3年遅れて昭和14年4月に着工しました。昭和17年5月にはトンネルの貫通をみたのですが、戦争のため工事が一時中断し、工事施設の大半が戦災で消失してしまったため、終戦後トンネル工事は中止寸前でした。これに対して地元が占領軍や政府に積極的に必要性を呼びかけ、昭和27年に工事の再開にこぎつけ、19年後にやっと完成をみました。“海底に車と人を”という計画は昭和の始めごろから着目され、中央・地元下関や門司の賛同者61人の参加によって資本金1,000万円の“関門連絡隧道株式会社”が昭和4年(1929年)5月に創立されました。しかし、事業の重要性から政府が容易に許可しなかったため次第に資金的に行き詰まり、昭和8年に会社は解散、計画も挫折したかにみえましたが、その後国が海峡国道の建設を検討しはじめ、昭和12年に関門国道建設事務所を設置、14年4月に着工となりました。完成したトンネルは、2階建てで、上段が車道で、下段が人道。延長3,461m、海底部780m、幅は自動車道が7.5m、人道が4mです。人道の方は開通して14年後の昭和47年2月1日から人の通行料が無料となり、現在多くの人に利用されています。



“関門海峡にかかる夢のかけ橋”とうたわれた関門橋の開通式は、昭和48年(1973年)11月14日に行われました。全長1,068m、中央径間712m、完成時においては、東洋一、世界第10位という長大つり橋の誕生でした。関門海峡への架橋の必要性は明治27年3月18日付「時事新報」、同年4月2日付「門司新報」でも論じられていますが、関門地区の軍事要塞化が進むにつれて、交通の動脈が架橋では敵の攻撃にも弱いところから、戦時下の方針として、海底トンネル案が有力視されるようになりました。架橋案がよみがえるのは戦後で、当時の地元民の熱心な促進運動と相まって昭和40年12月、鉄道トンネル、国道トンネルに次ぐ第3の海峡の道として、建設省の架橋案が採択されました。明治27年の架橋説以来、実に71年後の実現でした。起工式は昭和43年6月8日に行われ、本格的な着工は翌44年6月、つり橋を支える橋塔の土台造りから進められました。パイロットロープの張渡しが行われたのが昭和46年6月16日で、初めて門司と下関の二つの橋塔が結ばれ、本格的工事が始まりました。関門橋の完成は、関門地域の交流を深めるとともに、中国自動車道・九州自動車道と結びつくことによって、関門の地に交通新時代をもたらすものとなりました。



関門橋の完成を間近にひかえた昭和48年(1973年)5月1日には、山陽新幹線岡山～博多間の建設中、最も重要な工事といわれた新関門トンネルが貫通しました。鉄道トンネル、国道トンネルに次ぐ三番目の海底トンネルで、延長18,675m、下関市新下関駅南の陸地坑口から火の山直下、早鞆(はやとも)の瀬戸を横断して九州に入り、北九州市小倉北区下富野に至る当時では日本一長いトンネルでした(海底部は、関門国道トンネルにほぼ平行しています)。高さ7.4m、幅9.6m、厚さ0.5mのアーチ及び側壁コンクリートに守られたこのトンネルに着工したのは昭和45年9月4日です。この工事は、質の悪い地層と出水、1日に2.5トンから3トンといわれる海底の湧水との戦いによる難工事で、貫通にはおよそ3年の歳月を費やし、山陽新幹線工事では145名の殉職者を出しています。試運転として新幹線「ひかり」号が関門海峡をくぐり抜けて初の九州入りをしたのは昭和49年、新下関駅・小倉駅というそれぞれ新幹線駅を持つ関門両市は、昭和50年(1975年)3月10日営業開始の日を迎えました。



戦後に開通した関門鉄道トンネル、昭和30年代の関門国道トンネル、関門人道トンネル(遊歩道)、40年代の関門橋、そして50年代に入っの新幹線新関門トンネルと、下関市と北九州市、本土と九州を結ぶ関門海峡の連絡路は一躍充実しました。これに海の路である唐戸渡船と下関彦島からの関門海峡フェリーを加えた「7つの路」で両市は強く結びつけられています。現在、太古の時代に陸続きだった当時以上に利便性が高く、一つの生活圏としてのまとまりをみせているといえるでしょう。



### 国会議事堂の鉄骨は八幡製

東京永田町にそびえ建っている国会議事堂の鉄骨材料、実は八幡製なのです。大正12年、八幡製鐵所で組み立てられ、海を渡って東京まで船で運ばれました。昔日の工業都市・北九州の繁栄を伝えるエピソードです。



「海峡が揺れる」のキャッチフレーズのもとに夏の夜を彩る海峡花火大会は、関門海峡をはさんで、関門両市の発展のために海峡を活用して合同で行ったイベントで、両岸から打ち上げられる花火の競演は、見物客に大きな感動を与えています。

下関側の海峡花火大会は、昭和60年(1985年)から始められていましたが、「財団法人下関21世紀協会」と「もじまちづくり21世紀の会」との交流が進んだことによって、昭和63年度

からこの2団体が中心となり両市合同のイベントへと発展しました。

第1回目の昭和63年(1988年)海峡花火大会の関門両市合計の総予算は2,000万円で、花火の数は8,500発。平成元年(1989年)の第2回目は、下関市制百年と門司港開港及び鉄道開業百周年を





記念した盛大なものとなり、総予算3,500万円で花火10,000発が打ち上げられました。民間主導のこの花火大会は名実ともに日本一、世界的な花火大会への発展が期されており、関門両市の交流史の上に咲いた一つの華といえます。



古来から世界への窓を開く港町として、その名を馳せていた『関門』。今では、貴重なものとなったレトロな街並みや風情を数多く残す場所として注目を集めています。明治39年に建設された下関の旧英国領事館は、赤レンガづくりの優雅なビル。わが国には他に例をみない段状の切妻屋根をもつ建物です。そして、国指定の重要文化財である駅舎や、明治・大正時代のモダンなオフィスビルなどが肩を並べている門司港地区は、これらの歴史的建造物が復元・整備されて、新しい観光スポット「門司港レトロ地区」として生まれ変わり、海峡を軸とする『関門』の観光が一層充実されました。

また、『関門』は常に未来を見つめています。北九州市では、200万都市圏の中核としての役割を果たすため、都心・副都心の整備をはじめ、将来の北九州地域の骨格となる物流基盤（新北九州空港、響灘大水深港湾、東九州自動車道）や知的基盤（北九州学術研究都市）の整備を進めています。そして、下関市では、関門海峡沿いに、しものせき水族館「海響館」、「唐戸市場」、「カモンワーク」が新たに誕生し、門司港レトロ地区と連携のもと、一大観光地へと目覚ましい変貌を遂げました。平成17年2月13日、下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町の1市4町が合併した新しい下関市は、釜山、青島の2つの国際フェリー航路を有する東アジアに開かれた都市という顔も持ち、人・物・情報が行き交う交流都市を目指して躍進しています。

『関門』の両市は海峡を共有の財産とし、手をたずさえながら21世紀を迎えさらに躍進を続けているのです。

T O P I C

### 関門はひとつ～どこまで進む関門連携～

北九州市と下関市は、産業や観光などの分野にとどまらず、行政においても様々な連携事業を実施しています。両市民があたかも同一の自治体に住む住民同士であると感じることが出来るような「関門バチャルシティ」の実現を目指して、図書館や公共施設の相互利用制度、共同観光の推進、下関市六連島から北九州市馬島への給水事業など、連携事業を積み重ねてきました。

昭和62年から、両市長による会談も開催されていて、関門連携の重要な協議が行われてきました。平成16年8月の第7回両市長会談では、①湧水や災害などの非常時に、関門トンネルの配水管を利用して水の相互融通を行うこと、②環黄海域の都市間交流の活性化を目指し、日中韓10都市で構成する「東アジア経済交流推進機構」の設立及び運営に協力して取り組んでいくこと、③NHK大河ドラマ「義経」放映を契機に、関門エリアの全国ブランド化を推進していくことなどが話し合われました。非常時の水の相互融通などは、まさに県境を越えた取り組みとして、注目を集めています。また、両市の一体感も徐々に醸成されつつあります。

時代はまさに連携の時代、関門連携はどこまで進むでしょうか。いまでは一部で、両市でそれぞれの県から独立した「関門特別市」をつくっては、という議論までも出てきています。この後の両市の行方はいかに？

#### ～主な連携事業の概要～

##### ●関門景観の整備の推進

両市民の貴重な財産である関門の景観を一つと捉え、恒久的に保全、育成、継承していくため、両市で同一の条例である「関門景観条例」を制定し、平成13年10月から施行している。（景観について、県境を越えた自治体が同一条文、同一名称の条例を制定するのは、全国で初めて）

また、平成16年7月には、日本でも最大級の県境を越えたエリアを「関門景観形成地区」に指定し、景観誘導のための「関門景観形成指針」を定めるなど関門景観の整備を推進している。

##### ●図書館等の広域利用

新たな生涯学習の場の提供や学習機会の拡充を図るため、北九州・下関両市民が、両市の図書館等の貸出を相互に利用できるようにしている。

事業開始：平成15年4月1日

対象施設：北九州市・・・16図書館と3図書施設 下関市・・・3図書館

##### ●市立施設の高齢者の相互利用

65歳以上高齢者が市立の教養文化施設等を無料もしくは割引で利用できる「年長者施設利用証（北九州市）」と「健康手帳等（下関市）」を両市で相互に利用できるようにしている。

事業開始：平成15年6月1日

対象施設：北九州市・・・無料施設：13施設、割引施設：17施設 計30施設

下関市・・・無料施設：4施設、割引施設：1施設 計5施設

##### ●共同観光の推進（関門海峡観光推進協議会）

平成9年6月、関門海峡エリアを中心とした観光振興を図るため北九州市・下関市・山口県から構成される協議会を設立した。同協議会において、観光訪問宣伝・招聘事業、観光客誘致・周遊促進事業等が行われている。

##### ●馬島への給水事業

下関市六連島から北九州市馬島に、飲用水等の生活用水を供給する水道（海底送水管）を整備し、平成16年4月1日から給水が開始された。

##### ●北九州・下関高等教育機関会議

両地域に立地する24の高等教育機関が協力し、併せて4万人弱の学生を有する総合力を生かすため、単位互換制度や産学連携を進めるための研究者情報の共同構築、共同ホムペジその他共同PR事業など検討を進めている。