

# 関門海峡ボーダーツアー参加記

下村 仁士

## 旅を始める前に

関門海峡。福岡県に長年住む者にとっては、それは「ボーダー」であるとともに、「ボーダーではない」、微妙な距離感がある地域。

関門海峡を隔てて、本州側は山口県、九州側は福岡県。在来線の列車に乗ると、下関を境に、本州側はJR西日本、九州側はJR九州。関門海峡の夜景を生み出す電気は、本州側は中国電力ネットワークが管理、九州側は九州電力送配電が管理。走るバスは、本州側はサンデン交通、九州側は西鉄バス。日常生活のボーダーがそこにはあります。

また、関門海峡は、日本海と瀬戸内海を隔てるボーダー。海の難所としてあまりにも有名ですが、潮流とあるときは闘い、あるときは味方につけながら航行する船を見てみると、海がひとつであり、ひとつひとつでもあることを実感させられます。

そして、関門海峡を隔てて隣り合う下関と門司の街は、どちらも国境の街。下関からは、毎日韓国・釜山への定期フェリーが就航。門司は、現在でこそ旅客の国際航路は就航していないものの、北部九州を管轄する門司税関は門司港駅のすぐそば。門司港の町並みは、某駅から生まれたといっても過言ではないでしょう。

しかし、関門海峡には「ボーダーではない」という不思議さも。下関市と北九州市は共通の経済圏です。人の行き来も活発。見ている地上波のテレビ番組も同じ。そこにボーダーはないのでしょうか。さらに、行政においても、海運にかんしては、下関市は中国地方でありながら九州運輸局が管轄しています。そんなことを考えながら、旅に出かけます。

## 門司でのテーマは「石田平吉」

石田平吉。あまり知られていませんが、明治期から昭和初期にかけて、門司の発展に尽くした人物です。もともとは福岡藩の士族でしたが、明治維新後は、九州鉄道（初代：現在のJR九州鹿児島本線他）の建築資材の運搬を担い、関門汽船や北九州駅弁当の創始者でもあります。

博多からは、九州鉄道が建設された時代に思いをはせて、在来線の特急列車で出発。小倉駅で乗り換えですが、接続時間がわずかだったので、小倉駅のホームで朝食はできませんでした。個人的には、ホームで晩酌がおすすめ。

小倉駅では残念な結果になりましたが、普通列車に乗り換えて、門司港到着。まずは、門司港駅の見学です。



現在の鹿児島本線の特急列車



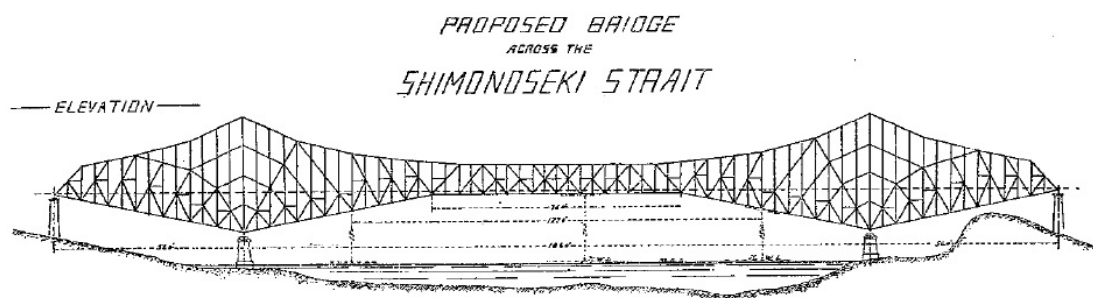
小倉駅ホームのおでん（7年前に撮影）

現在の門司港駅の駅舎は、1914年に移転開業したものです。現在の駅名は「門司港」ですが、門司の中心地にあり、関門鉄道トンネルが開通するまでは、「門司駅」を名乗っていました。そして、1914年当時は、門司から本州を目指す構想があったことから、駅舎は解体が容易な木造建築。現在の関門橋とほぼ同じ個所に、鉄橋を架ける計画がありました。もし、鉄橋が実現していれば、この駅舎はお役御免になっていたかもしれません。そして、関門橋のあたりには、スコットランドのフォース協のような橋が架かっていたのかもしれない。



現在の門司港駅駅舎（北九州市ホームページ：

<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/moji/w1100456.html>)



大正期の関門海峡鉄橋構想

(出典：) 広井勇 [1919]「下関海峡横断鉄橋設計報告」土木学会誌第5巻第5号)





現在の関門橋



幸運の手水鉢

さて、門司港駅には、「幸運の手水鉢」と呼ばれる手洗い場があります。1914年の現駅舎建設当初からあり、戦時中の貴金属供出も免れた強運を持っていますが、見落として放たないのは。水道水が使われていること。

門司の水道は、現在の北九州市では最も歴史が古く、市営の上水道による給水が始まったのは1911年のこと。地勢上、用水に乏しく、伝染病の流行に直面していたことが早期の水道整備の背景にあります。興味深いのは。市営水道に先立ち石田平吉が私設水道を建設していたこと。北九州市の上水道の歴史からは忘れ去られているようですが、今一度歴史を掘り起こす必要がありそうです。



初代門司駅跡の鉄道遺構

掘り起こすといえば、初代門司駅跡の鉄道遺構。石田平吉が九州鉄道と密接なつながりがあった時代の鉄道の姿を遺しています。

この場所は、北九州市門司区の複合公共施設の建設予定地。2023年9月からの、埋蔵文化財発掘調査で見つかりました。北九州市は記録保存とする方針ですが、学識者からは「日本の近代化を象徴する鉄道遺構」「国史跡級の鉄道遺構」と評価する声があり、実際、イコモス2024年6月26日に会長名で「初代門司駅遺構の保存に関する重大な懸念表明」が発出する事態に陥っています。

今回のポーターツアーでは、自由行動の時間に一人で見に行ってきましたが、案内表示が全くないせいか、私以外に移行を訪ねる人はいませんでした。

この遺跡を遺せるかどうか。現在の門司港駅周辺は「門司港レトロ地区」として、歴史を



コンテンツに生かしたまちづくりに生かしていますが遺跡を記録保存でしか遺さないとなれば、本当に歴史をコンテンツに生かしているのか。私は疑問を禁じえません。

門司から下関へは、関門汽船で。企業としての関門汽船も、門司と下関を結ぶ航路も、石田平吉が開設したものです。国鉄の関門連絡船よりも歴史があり、開業は1889年。ちなみに、国鉄の関門連絡船は、石田平吉による航路に遅れること12年、山陽鉄道（現在のJR山陽本線の前身）によって1901年に開設されました。

関門汽船の航路は、直線距離だと1km弱。しかし、行き交う大型船を避け、流れの強い潮流の影響を受けての航行となるので、実際はかなり遠回りすることもあります。乗船した日も、遠回りでの運航でした。



関門汽船の船

下関のテーマは「ボーダー」と「グルメ」

下関に上陸しました。「石田平吉」とはお別れして、ここから先は「ボーダー」と「グルメ」がテーマの旅です。

上陸したら、早速ボーダーを感じさせる光景が。唐戸市場のすぐ近くに「フランシスコ・ザビエル下関上陸の地」の石碑がありました。

ザビエルは、日本にキリスト教を始めて伝えた人物としてあまりにも有名ですが（ただし、新約聖書の一部はザビエルより前に日本に伝わっていたともされる）、当時の日本は神仏混交でしたが、日本人にとってのキリスト教との出会い、そしてキリスト教の布教に励むザビエルにとって、宗教の違いはそれ自体が「ボーダー」だったのかもしれませんが。そして、ザビエルの布教からは、キリスト教の考え方にある「ひとつひとつであり、ひとつ」という、ボーダーを相克しようとする姿も垣間見えました、



「フランシスコ・ザビエル下関上陸の地」の石碑



関門海峡を行く外国籍の貨物船



唐戸市場から関門海峡を眺めると、海の上にもボーダーが。外国籍の貨物船が行き交っています。唐戸市場では日本の法律が適用されますが、海峡に行く外国籍の船の中では、基本的にはその国の法律が適用されます。そこにもボーダー。しかし、世界の海はひとつにつながっています。その意味ではボーダーはありません。ボーダーであり、ボーダーでない。そんな光景が、関門海峡の日常です。

唐戸市場から国道9号を関門橋の方向に歩くと、今度は「朝鮮通信使上陸淹留之地」の石碑があります。歴史的に下関が国境の街であることを、改めて感じさせられました。そして、国と国との様々な違いというボーダーを乗り越えて、人々が交流していた姿も想像することができました。



「朝鮮通信使上陸淹留之地」の石碑

この「朝鮮通信使上陸淹留之地」の石碑の近くには、日清戦争の講和会議が行われた日清講和記念館があります。下関条約は中学校の社会科で勉強したかと思いますが、その歴史の舞台を目の当たりにできるというのは、本当に感激です。写真撮り損ねてしまいました。

ボーダーめぐりは続きます。今度は、旧下関英国領事館へ。日本国内に現存する、最古の領事館として建築された建物とのことです。なお、東京にある英国大使館は、日本で現役の大使館建築物としては最古の存在。英国は、物持ちのよさを伝統としているのでしょうか。

領事館は、存在そのものが国と国の違いを感じさせるボーダーですが、一方で国と国を繋ぐ役割を果たしています。今回興味深く感じたのが、「筑豊御三家」と呼ばれる貝島家（あと二つは安川家と麻生家）とのつながり。どうも、貝島家と英国はこの地でつながっていたのではないのか、そんなことを想像させられます。



すなわち、下関の英国領事館が現役の頃、貝島家が経営する貝島炭鉱の本社はなぜか下関にあり、しかもその本社の所在地は、領事館の隣なのです。貝島家と英国系の商社とのつながりを想起させるような情報もありました。巷言われる「貝島家の本業専念主義」とはちょっと違うような様相も、旧下関英国領事館で感じることができました。



旧下関英国領事館

そして、ここから先はグルメのお時間。

旧下関英国領事館では、館内のティールーム「Liz」にて、ギネスの黒ビールとローストビーフをいただきます。本当は、スコッチウイスキーを飲みたいところですが、日はまだ高いので我慢我慢。

ところで、このティールームは、アフタヌーンティーセットが有名なのだそうです。予約をしないと店に入れないこともあるとか。次の機会にアフタヌーンティーをいただくときは、それに見合ったファッションで出かけようかと思っています。かなりジェンダーレスな服なので、思いっきりボーダーを突破したいです。

旧下関英国領事館からは、山口銀行旧本店から旧下関駅跡、山陽ホテル跡、下関鉄道さん橋跡を歩いて巡ります。山口銀行旧本店では、銀行のカウンターの内側に入るという貴重な体験を。旧下関駅や下関鉄道さん橋跡では、連絡船接続を前提とした鉄道施設の構成や設計思想が見えてきました。山陽ホテル跡は、山陽鉄道の鉄道経営の先進性を今に残します。

そして、お楽しみの晩ごはん。今回は、炉ばた焼「まんなおし」を紹介していただきました。ここで、ツアー参加者が一堂に会して大宴会です。下関の「ふく」（ふぐ）はもちろん、新鮮な刺身、ボリューム満点の料理と、全員大満足でした。ごちそうさまでした。



旧下関英国領事館のティールームでの一杯





山口銀行旧本店





旧山陽ホテル跡



下関鉄道さん橋跡





炉ばた焼「まんなおし」











豪華でボリューム満点の料理の数々

#### 旅の終わりにまたボーダー

「まんなおし」での晩ごはんを終えて、下関駅へ。焼肉が強く誘惑してきますが、その悪魔のような誘惑に耐え、なんとか駅にたどり着きました。次回の下関訪問時は、焼肉もいただきたいですね。

下関駅から電車に乗ろうとすると、なんと自動改札機が二種類。JR西日本とJR九州の二つに分かれているのです。旅の終わりに、またもやボーダーが待ち受けていました。交通系ICカードでは、定期券以外ではJR西日本とJR九州を直通することはできないのです。一旦改札口から出なければならぬとは、これもボーダーですね。

小倉からは、下関駅と関門連絡船を開設した山陽鉄道に敬意を表して、山陽鉄道の末裔である山陽新幹線に乗って帰宅。JR九州の車両がやってきましたが、会社の違いを感じさせません。乗客にとって、車輛の所属会社の違いなんて、どうでもいいことなのでしょう。そこにはボーダーはありません。

ボーダーがないようでボーダーがある、でもボーダーがありそうでボーダーがない。そんな不思議さを感じた関門海峡ボーダーツアーでした。



下関駅の自動改札。

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%8B%E9%96%A2%E9%A7%85#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Shimonoseki-stn-ticketgate20230514.jpg>





## おまけ

赤間神宮の近くに、こんな郵便ポストがありました。先日、画像生成 AI に「人魚姫のドレス」の画像を作らせたところ、ドレスそのものは人魚姫みたいなパンコールキラキラですが、そこにはなんとふぐのアクセサリーが。画像生成 AI にも影響を与える郵便ポストとはさすがです。

## 自己紹介

下村 仁士 (しもむら・ひとし)

福岡市在住。交通権学会事務局長。交通論研究を深める過程で、ボーダーツーリズムの世界に足を踏み込むようになりました。

