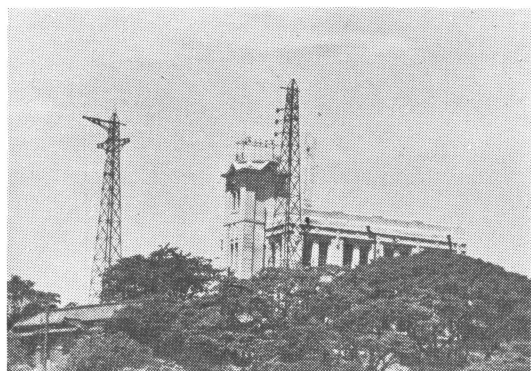


## 地方だより



下関地方気象台

船を出しやらば夜深に出しられ、帆影見るさへ気にかかる。歌に詠むてふ文字が関、下関とて名もたかき、両国一の大港。北に朝鮮釜山海、西に長崎薩摩瀧、唐和蘭の代物を、

朝な夕なに引うけて、千艘出れば入船も、日に千貫目万貫目、小判走れば銀が飛ぶ、金色世界も斯くやあらん。”

これは近松門左衛門の「博多小女郎波枕」にある一節で、「西の浪華」といわれた当時の下関の繁栄ぶりをうたっている。

もともと、下関は「日本の廊下」といわれる中国地方の西端にあって、瀬戸内海と日本海をつないだ関門海峡をはさんで、九州と向かいあい、恵まれた立地条件によって昔から著しく栄えてきた。

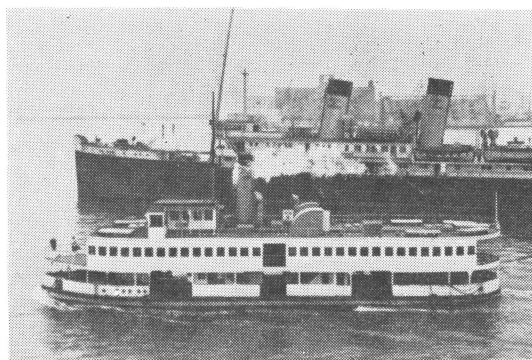
市内の梶栗浜遺跡の発掘から弥生文化時代に、早くも大陸との接触があったことがわり、くだって仲哀天皇の四年には当時の秦から蚕種が初めて渡米したといわれ、また聖武天皇の天平二年から長期間にわたってわが国で最古の貨幣の一つである「和同開珎」などを鑄造した長門鑄銭所跡や、また外国使節を接待した最古の観光施設の「穴門館」などの史跡は港として繁盛したことを物語っている。

さらに、安徳幼帝の御入水、平家一門の敗退の哀話を秘めた壇之浦の古戦場、また文久三年長州藩の急進派が通峽の米船に砲口を開いて、英、米、仏、蘭の四国連合艦隊と交戦した壇之浦砲台、前田砲台などの史跡は海峡にまつわる史話として世間に伝えられてきた。

このような史実をもった下関はめまぐるしく変る現代にも強く生き抜いている。

なかでも、世紀の偉業といわれた関門トンネル工事は昭和19年に鉄道トンネルを、つづいて昭和33年には国道トンネルの開通によって、本土と九州とが陸続きとな

## 下関地方気象台



今はなき国鉄関門連絡船（手前）  
左上小島は巖流島

り、交通の発達は飛躍的に上昇し、九州の産業上に与える影響は測り知れないものがある。

このトンネルの開通によって関門海峡交通の主導権が海上から海底の鉄道に移り、国鉄関門連絡船はたちまち斜陽化の運命をたどった裏面史がある。

そもそも、国鉄関門連絡船は明治39年12月に鉄道国有法で民間から国鉄の所有となった。明治43年ごろまでは2隻で1日17往復し、1等20銭、2等15銭、3等10銭の運賃で、年間72万人の乗客を運んだ。やがて2隻では収容しきれず、次々に新造船を配置し、最盛時の昭和16年ごろは1日53往復、年間880万人を救えるにいたった。これは明治43年ごろの12倍半である。

しかし、海底トンネルが開通してから、経営の上では赤字路線となり、黄色い煙突から黒煙をはいて走ったずんぐりした格好の下関丸（521トン）、豊山丸（405トン）の関門名物船が今年の6月15日から姿を消してしまった。そのかわり、ディーゼルエンジンを備えた玉川丸（154トン）が小さいながら快速を利用して就航している。

古い船が時代の流れからとり残されたように、気象界でも技術革新に伴う機械化によって新しい時代の波がおしよせている現状といくぶん似かよったものを感じさせられる。

ともあれ、むし暑い夏の夜ともなれば、夜の花峡に涼を求める納涼船が就航し、「西の香港、東の関門港」といわれるほどのすばらしい夜景をながめながら、関門港を一週し、涼味を満喫できるこのごろである。

さて、下関地方気象台では台長以下23名の職員がなごやかなふんいきのもとに愉快に毎日を送っている。県庁所在地にない地方気象台として何かにつけて地方行政官庁との連絡に不便を感じているのがなやみといえばなやみであろう。

（服部徳一記）