

★宮本武蔵と歩くプレミアムツアー★

北九州土木遺産めぐり

門司港・関門・下関編



拙者が案内つかまつる！



案内人 宮本 武蔵

九州の玄関口・門司港そして本州西端・下関は、我が国が世界に飛躍を目指した処じゃぞ。

界限に残る土木・建築の遺産が当時を物語る。

その姿に隠されたヒストリアを体感するぞ！

Musashi Miyamoto

宮本武蔵

(みやもと むさし)

江戸時代初期【1584(天正12)年】生まれの剣術家。
下関市巖流島(船島)での佐々木小次郎との決闘は有名。

北九州市・下関市とは縁深く、小倉小笠原藩主の家老宮本伊織は武蔵の養子。

兵法書・処世訓たる著書『五輪書』は、あまりにも有名。
1645(正保2)年没....。

2021年、この地に我が国の、近代産業を支えた土木遺産の案内役として蘇る。



案内人

全体エリアMAP



引用：国土地理院の地図



門司港界限

このエリアの売りは「大正ロマン」。
大正時代にいきなり花開いた「和」と「洋」が融合した思想・文化のことじゃ。

15年(1912～1926)と短き大正期は、第一次世界大戦、関東大震災など、日本が激動した時代にありながらアジア大陸交易の玄関口として整備された港、鉄道、商館群が、ここ「門司港レトロ地区」に再生され、当時の技術・文化を偲ぶことができる。

明治から昭和の変動多き時代に九州の玄関口として栄えた門司港駅周辺には大正ロマンを感じる多くのシーンが用意されている。

さて皆様とともに、門司港駅を皮切りに当時の栄華をたどるとしよう！



門司(もじ)の名前の由来

元々は、律令制の下、関門海峡の長門国(山口県)側に置かれていた長門関を補完するために、対岸の豊前国に「門司(もんし)」と呼ばれる関所が設置され、後に地名化した。



- ①門司港駅 ②旧門司三井倶楽部 ③旧門司税関 ④ブルーウイングもじ ⑤旧大阪商船
- ⑥大連友好記念館 ⑦九州鉄道記念館 ⑧旧大連航路上屋 ⑨関門海峡ミュージアム



新駅舎と駅前広場
(国指定重要文化財、近代化産業遺産)

北九州市門司区西海岸 1-5-31 Tel 093-321-8843

【① 門司港駅】

6年にも及ぶ工事を終え、大正時代の姿に復元され、2019(平成31)年3月10日にグランドオープン。左右対称の厳かなネオルネサンス様式を基調に、中央部に「門」を表現。

また、九州の鉄道起点である他、駅舎内も大正時代にこだわった内観が復原され、まるで100年前にタイムスリップしたかのような雰囲気がある。

門司港駅のみどころ



0哩(ゼロマイル)標
九州の鉄道の起点を表す。



関門連絡船通路跡

1901年から1964年まで下関駅と門司港駅との間で運航していた「関門連絡船」。運航開始当時、門司港駅には100メートル先にある船着き場の栈橋へ続く地下通路が設けられており、その通路跡が当時の場所に保存されている。

1942年に関門鉄道トンネルが開業されると、旅客も減り、1964年で連絡船の運航も廃止となった。

バナナの叩き売り発祥の地



1903(明治36)年に、台湾の基隆(キールン)の商人が神戸港へとバナナを持ち込んだのがはじまり。輸送中に熟してしまったバナナを、露店商などが門司港の栈橋通で人を集めて売りさばいたのが「バナナの叩き売り」の始まりで、「門司港バナナ塾」などで継承され、日本遺産に認定(2017)された。

(名駒子での口上と客を笑わせる節回しでお客を魅了した！！)

HISTORY

門司港とまちの発展

1889（明治 22）年に、国の特別輸出港の地位を確立し、筑豊からの石炭の積出しの他、中国大陸に近いことから、地の利を生かした貿易などを行った。

1891（明治 24）年には、現在の駅よりやや山側に門司駅が開業すると、金融関連会社や商船会社などが軒を連ね、急激に市街地が形成された。1914（大正 3）年には門司駅新駅舎（現在の門司港駅）が完成。当時の日本は第一次世界大戦景気と、欧州航路の寄港地と相まって、港は莫大な利益を得ていった。

その後、終戦を経て、石炭輸出の減少に伴い、しばし静かな年月が続いたが、1995 年より『門司港レトロ』として生まれ変わり、今では年間 200 万人以上が訪れる観光地として、新たな歴史を歩んでいる。



大正時代の開業間もない頃の門司港駅と棧橋
（待合室にある説明板より）



門司港駅から見た旧門司三井倶楽部
（国指定重要文化財、近代化産業遺産）

北九州市門司区港町 7-1 Tel 093-321-4151

【② 旧門司三井倶楽部】

1921（大正 10）年に三井物産門司支店の社交倶楽部として、現在地から山手側の門司区谷町に建築。昭和 24～62 年までは旧国鉄「門鉄会館」として利用され、平成 2 年に北九州市に譲渡後、国の重要文化財として指定された。

その後、建物本体が門司港レトロ地区に移築保存された（平成 7 年完了）。

設計者は松田昌平、斜め向かいの旧 JR 九州本社ビルの設計者 松田軍平は弟にあたる。

建物は、縦横を強調し木部のダークブラウンに白の窓枠。シックな壁色を取り入れた外観が特徴であり、大正 11 年に全国講演に来日したアインシュタイン博士が宿泊した。



旧門司税関
(近代化産業遺産)

北九州市門司区東港町 1-24 Tel 093-321-4151

【③ 旧門司税関】

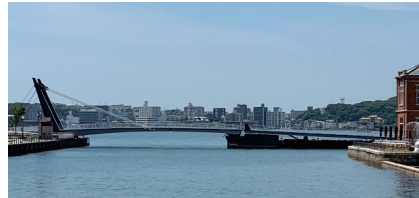
1912 (明治 45) 年に税関庁舎として建設された建物(レンガ造り瓦葺 2 階建造)。当初は、長崎税関の出張所として設けられたが、1909 年 (明治 42) に独立し、日本で 7 番目の税関として発足。

戦後は倉庫として使われてきたが 1994 (平成 6) 年に 4 年の歳月をかけ、門司港駅と同じくネオルネッサンス調の近代建築物として蘇った。

【④ ブルーウィングもじ】

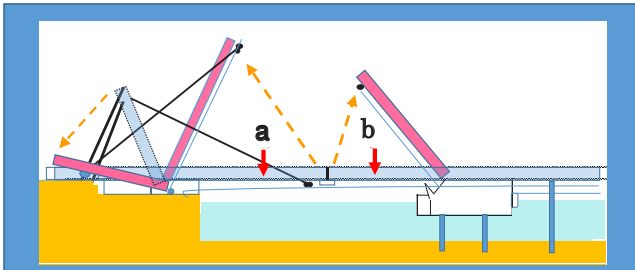


(開橋時) 北九州市門司区港町 4-1 Tel 093-321-4151



(閉橋時)

全長 108m、日本唯一の歩行者専用のはね橋である。遊覧船の運行に合わせ 1 日 6 回 (1 回 20 分)、テコの原理により、水面に対し両開きで 60 度の角度に跳ね上がる。(桁が全開するまでは 4~5 分かかる。)



開閉の仕組み

a 親橋

ワイヤーを電動モーターが巻き上げると動滑車の原理により主塔が陸側に引っ張られ、主塔と一体になった桁がテコの原理で上がる。

b 子橋

橋台に設置した重圧装置が、子橋の桁端下部の突起を押し、テコの原理により子橋の桁が上がる。

門司港発祥の地・第一船溜まり

1889 (明治 22) 年特別輸出港指定の翌年、ブルーウィングもじから奥に「第一船溜まり」が完成。石炭や飼料などの荷役に用いる小舟の停留場所として賑わった。その後、レトロ地区の一角の親水広場「海峡プラザ」として賑わいが復活している。



引用：国土地理院の地図



プレミアムホテル門司港側から見た旧大阪商船
(国指定登録有形文化財・近代化産業遺産)
北九州市門司区港町 7-18 Tel 093-321-4151

い石の帯が調和したデザイン、先が尖った八角形の尖屋（灯台としての役割）が特徴。

【⑤ 旧大阪商船】

三井物産や日本郵船に先駆け、大阪商船の門司支店として1917（大正6）年に建築。

1964年から商船三井ビルとして1991年まで使用後、北九州市に移管。

当時、この建物は外洋客船のターミナルとして使用され、台湾、中国、インド、欧州へ60隻もの客船が出航した。

外観は、オレンジ色タイルと白



大連友好記念館

北九州市門司区東港町 1-12 Tel 093-321-4151

【⑥ 大連友好記念館】

中国の遼東半島の都市、大連市は、かつて門司港と国際航路で結ばれ交流が盛んであった。

1979（昭和54）年、両市は友好都市を締結した。

1902（明治35）年、ロシア帝国により大連市に建築した東清鉄道汽船事務所を複製・建築された。

外観は茶と白のタイルのコントラスト、煙突や屋根に取り付けた窓などのデザインがメルヘンチックである。



近くには、まだまだ見どころが満載じゃ！

【⑦ 九州鉄道記念館】

九州の鉄道の歴史や資料を展示する記念館。

館内には「明治時代の客車」はじめ、「運転シミュレーター」、かつての懐かしい鉄道グッズ、室外には、九州各地で活躍した歴代の実物車両も展示している。

赤レンガ造りの建物・本館は、1891（明治24）年に建築された初代九州鉄道本社社屋であり、2014（平成26）年、国の登録有形文化財に登録された。



本館

（国指定登録有形文化財・近代化産業遺産）

北九州市門司区清滝 2-3-29 Tel 093-322-1006



室外施設

（国指定重要文化財 気動車キハ42055
（キハ07形41）号も展示されている）

【⑧ 旧大連航路上屋】



北九州市門司区西海岸 1-3-5
Tel 093-322-5020

1929（昭和4）年、国会議事堂等を手掛けた大熊善邦氏の設計により『門司税関1号上屋』として西海岸に建設され、北九州・門司港の国際ターミナルとして使われた。

この建物内には、かつての客船模型を展示している他、1945年以降に収集された映画のポスターやシナリオなど展示した「松永文庫」もあり、懐かしい銀幕スターに会える。

【⑨ 関門海峡ミュージアム】



北九州市門司区西海岸 1-3-3
Tel 093-331-6700

関門海峡の過去・現在を五感で感じられるミュージアム。

海峡にまつわる歴史を再現した「海峡アトリウム」「海峡歴史回廊」をはじめ、大正時代の街並みを再現した「海峡レトロ通り」など見どころが沢山ある！



関門界隈

大正が終わり昭和になると、関門海峡に四つの道が登場する。

関門鉄道トンネル(昭和17年)、関門国道トンネル(昭和33年)、関門橋(昭和48年)、新関門<新幹線>トンネル(昭和50年)だ。

このうち関門国道トンネルは、戦中・戦後の苦悩の未完成した世界初の海底トンネル。海上に架かる関門橋は、我が国の長大橋のパイオニア、いずれも関門エリアの代表的な土木遺産じゃぞ。



①関門国道トンネル ②和布刈神社 ③関門橋

引用：国土地理院の地図

【 ① 関門国道トンネル 】

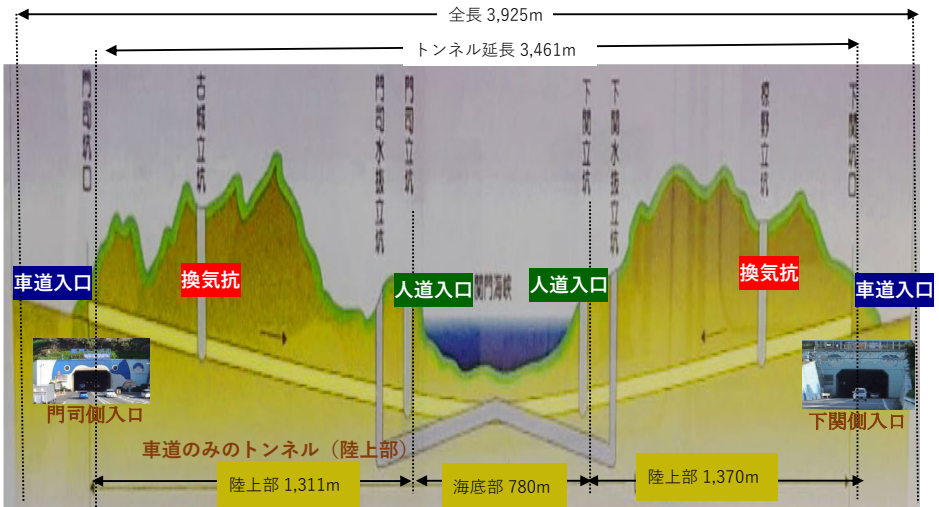
関門国道トンネルは、下関市椋野から北九州市古城山の南を通る世界初の海底道路トンネル（長さ 3,925m）である。完成当時は、世界でも珍しい 2 階建の海底トンネルとして日本の高い技術力が注がれた。

関門鉄道トンネルとほぼ同時期に計画・着工されたものの、当時は鉄道が先行された。戦時中の爆撃被害や資材・人手不足という困難を乗り越え、21 年の年月をかけ、1958（昭和 33）年に完成後、本州と九州を結ぶ大動脈として重要な役割を果たしている。なお、関門鉄道トンネルは、1936（昭和 11）年に工事を開始してから 5 年、130 万人の労力と、当時 2 千万円の巨費を投じて、1942（昭和 17）年に開通している。

関門国道トンネルの構造

関門国道トンネルの図面

門司側と下関側にそれぞれ換気用（日本の道路トンネルで初）、水抜き用、人道入口用の立坑がある。（立坑とは垂直に掘削した坑道であり、作業員や資材を運搬し、通気を兼ねている。）



（資料提供：西日本高速道路（株））



車道と人道の 2 階建てトンネル（海底部）

（写真提供：西日本高速道路（株））



県境の表示

人道トンネルの中では、珍しい海底の県境を見ることが出来る。（幅 3.85m）

北九州市門司区～下関市椋野町

Tel 093-618-3141（西日本高速道路(株)九州支社

北九州高速道路事務所）

【 ジョギングを可能にする換気装置！ 】

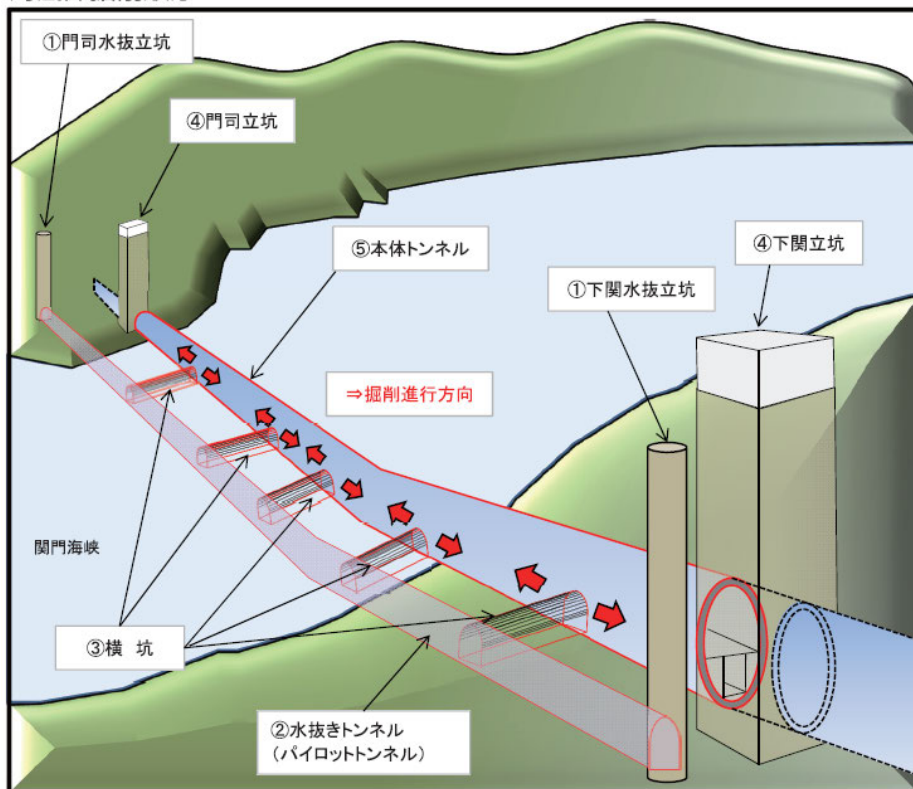
一つの立て坑に、巨大な送風機、排風機各 3 機の計 6 機がふる稼働しており、トンネル全体で予備をあわせて計 24 台が設置されている。これにより新鮮な空気を取り入れ、汚れた空気を排出している。そのため、人道内はジョギングが可能になっている。

【詳細説明】

関門国道トンネル

関門国道トンネルの海底部掘削順序

海底部掘削順序



(資料提供：西日本高速道路(株))

トンネルの海底部は下記の順番で掘削工事が行われた。

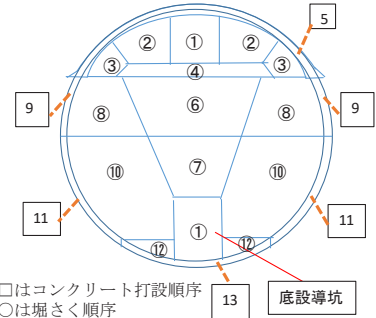
- | | |
|----------------------|------------|
| ①水抜立坑（門司・下関）←試掘トンネル | ④立坑（門司・下関） |
| ②水抜き用のパイロットトンネル（作業用） | ⑤本体トンネル |
| ③横坑 | |

※パイロットトンネルとは、本トンネルに平行して、その掘削断面外に先行させる作業坑のこと。アメリカ合衆国のトンネル工事等で、工期の短縮に威力を発揮して注目されるようになった。

【世界初、手本なき挑戦。破砕帯突破へ！】

海底道路トンネルをどう掘るのか。ここでは、世界初への挑戦に立ちふさがる問題（断層活動による軟弱地層）を解決し、トンネル実現のために導入された工法について紹介する。

○イメージ

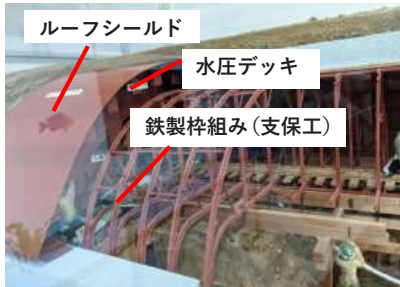


□はコンクリート打設順序
○は掘さく順序
(掘さく及びコンクリートの打設手順)
参考図書：「世紀の海底トンネル」より

1. 中割逆巻工法

下関側坑口から海底部にかけて見つかった浸食や崩壊が速く進む断層破砕帯（長さ130m）を突破するのに用いられた工法。

まず、天部と底にそれぞれ導坑を掘り、セメント注入を行う。次に、鉄製の支保工で天井を支え、中割頂設導坑を切りひろげた後、上半分の覆工を仕上げ、下部の中央部より、切り広げる手順を進めた。



関門国道トンネル工事における
ルーフシールド工法の模型
(資料提供：西日本高速道路(株))

2. ルーフシールド工法

下関側の地盤に用いた工法（日本初）。鉄板の丸い屋根を作り、その屋根をジャッキで押し進めながらトンネルを掘っていく工法。鉄製の支保工も日本初であった。

それ以降、※丸の内線（国会議事堂前駅～赤坂見附駅）工事など国内随所でこの工法が用いられた。（※地下鉄で日本初）

3. コンクリートプレーサー

圧縮空気によりパイプを通してコンクリートを打設する機械のことであり、コンクリート運搬車と一体となったタイプはプレスクリートと呼ばれる。



コンクリートプレーサーのイメージ
(資料提供：西日本高速道路(株))

4. トンネル内の換気と排水

海底部断面

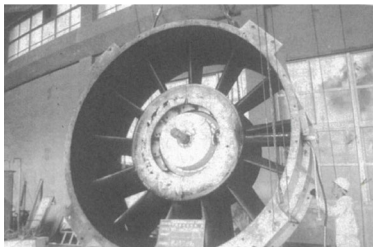


(資料提供：西日本高速道路(株))

車が走り人が歩くトンネルは、鉄道トンネルとは異なり十分な換気が不可欠となるため、日本の道路トンネルとして初めて換気設備が設置された。

このトンネルでは、効率よく換気をするため、アメリカで考案された Holland Tunnel の横流換気方式を参考に、独創的な給排気方法を発案し施工した。給気は下部から、車両の排出ガスや火災時の排煙の排気を上部から計 6 機の巨大な送風機や排風機により行っている。

また、海水が常に染み出すため、排水ポンプで湧水量 1 日 4,800t を汲み上げている。



大容量の換気が効率良く行える軸流式の巨大ファン。

(「プロジェクト九州第 1 巻」より)



換気立坑のモデル

下関人道口のところにある換気用の立坑であり、このような換気用立坑は全部で 4 箇所ある。

このうち下関・門司立坑からはエレベーターで人道に連絡している。

(資料提供：西日本高速道路(株))

苦節21年！「魔海」と言われた関門海峡の底につくられた「夢の道」

本州と九州を隔てる関門海峡を結ぶ輸送路の実現は、近代日本の悲願であり、この海峡を車や歩いて渡れるトンネルはまさに「夢の道」であった。

明治、大正にかけて陸上運輸の大半は鉄道であり、いち早く関門鉄道トンネルが1942(昭和17)年に開通。

一方、海峡を結ぶ国道も昭和初期から計画された。トンネル本体工事の着工から完成には19年を要した。途中下関側での断層破碎帯、戦況逼迫の中での工事施設の焼失や戦後連合国軍最高司令官総司令部(GHQ)による工事中止命令など、度重なる困難に遭遇した。

一方、海峡を渡る国道も複数案計画された。採用された計画の下、1952(昭和27)年の春以降、本格化した掘削は急速に進み、1954(昭和29)年の春には最難関の海底部断層破碎帯区間を突破。そして1958(昭和33)年の春、調査坑試掘から実に21年間、幾多の苦難を乗り越え、関門道路トンネルは開通を迎えた。掘削工事には意欲的に導入した日本初の新工法が、日本の道路トンネル技術の発展に大きく寄与した。

工事従事者は延べ467万人、門司人道入口の上にある丘には、殉職者の慰霊碑が立ち、世界初の海底道路トンネルが通る海峡を、今も静かに見守っている。



加藤 伴平（初代工事事務所長）



海底部の一次覆工が完成した下関側のトンネル内部と工事従事者（昭和27年6月）
（「プロジェクト九州第1巻」より）



関門海峡に向かって建つ和布刈神社の社殿

北九州市門司区門司 3492 Tel 093-321-0749

【② 和布刈神社】

関門橋の門司側たもとに建つ和布刈神社は、西暦200年頃に創建されている。（※日本の神社は西暦600～800年頃に建てられたものが多い。）

仲哀天皇の妃である神功皇后が、三韓征伐での勝利を神様に感謝し建てた逸話を再現した「和布刈神事」（わかめ刈り）が約1800年の間続けられている。



【 ③ 関門橋 】

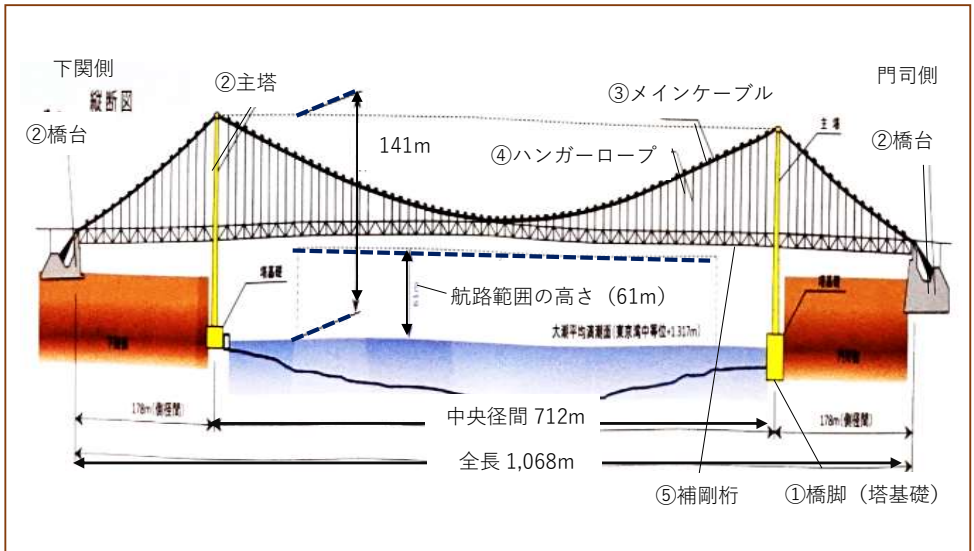
1973 (昭和 48) 年 11 月 14 日に開通した関門橋は、全長 1,068m、6 車線。同じ吊り橋である若戸大橋 (橋長 627 m、最大支間長 367 m) の約 2 倍近い規模の橋、当時は東洋一の長さを誇り、海面からの高さは約 61m。

ノーフォーク広場駅付近から見た関門橋

北九州市門司区～下関市棕野町

Tel 083-232-2811 (西日本高速道路(株)九州支社 下関管理事務所)

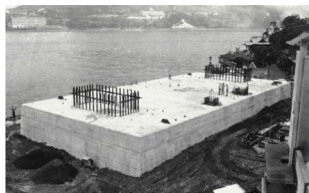
関門橋の構造



(資料提供：西日本高速道路 (株))

関門橋の架設順序

①基礎工事（昭和44年3月～昭和46年5月）



完成した門司側橋脚
(昭和45年7月15日)

(資料提供：西日本高速道路(株))

主塔の土台になる部分であり、下関側は岩盤を掘削し、コンクリートを流し込んで基礎を造った。

門司側は、地上で製作した構造物(ケーソン)を圧縮空気海水が浸入しないよう海中に徐々に沈めてゆき、岩盤に定着させる工法(ニューマチックケーソン工法)を採用した。

②塔架設および橋台工事（昭和45年4月～昭和46年5月）

主塔の長さは海面から141m、架設時にケーブルの反力をロケットによる振動実験等で確認した。

工場で製作し海上輸送を行い、一段10mの高さのブロックを13段まで溶接しながら積み上げ、頂部にメインロープの支点となるサドルを設けた。

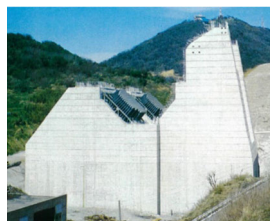
橋台は、地盤を深さ約20mの岩盤まで掘削し、配置された鉄骨フレーム内に膨大な量のコンクリートを流し込み、約3万トンのケーブルの引張力に耐えられるようにした。



ロケットによる主塔の振動実験
(昭和46年5月13日)



門司側主塔第1段架設
(昭和45年10月)



完成した下関側の橋台
(昭和46年1月)

(資料提供(3点):西日本高速道路(株))

③ケーブル架設工事（昭和46年6月～11月）



パイロットロープ渡海(門司側から下関へ)
(昭和46年6月16日)

(資料提供：西日本高速道路(株))

航路を閉鎖し、まず海面に浮かべた導糸的なパイロットロープをボートで引き出した。

次に空中足場(キャットウォーク)敷設後メインケーブルを渡した。

プリハブストランド工法



壇ノ浦パーキングにある関門橋主ケーブルの模型

断面正六角形が鋼線 91 本を束ねたストランド。これを集結してメインケーブルを作っている。(1本 1,160m、直径 66.4cm)

吊り橋の「命綱」であるメインケーブルは、まず、工場で直径約 5 mm の鋼線（総延長 14,014 本分は地球約 4 分の 3 周）を平行に 91 本束ねて正六角形のストランドをつくる。

それをキャットウォーク上に引き出し、154 本を平行に束ねるプリハブストランド工法を用いた。

当時、世界の通例だった現地で束ねて円形に仕上げる工法に代わる新技術であり、新たな挑戦であった。

以降、多くの長大吊橋において、丸線ワイヤーを撚らずに単に平行に並べて束ねた平行線ストランドが用いられている。

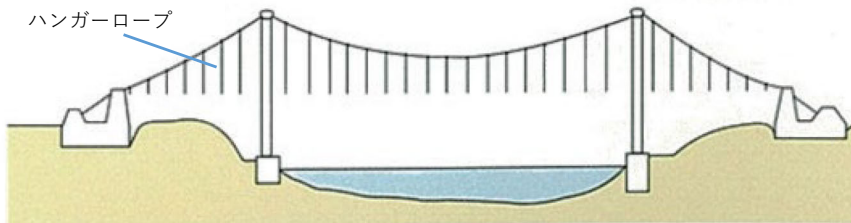


第一ストランドの引き出し (昭和 46 年 9 月 28 日)

(資料提供：西日本高速道路(株))

④ハンガーロープ架設工事 (昭和 46 年 12 月～昭和 47 年 3 月)

メインケーブル架設後、配列を整え、ケーブルバンドにてハンガーロープを固定し吊す。



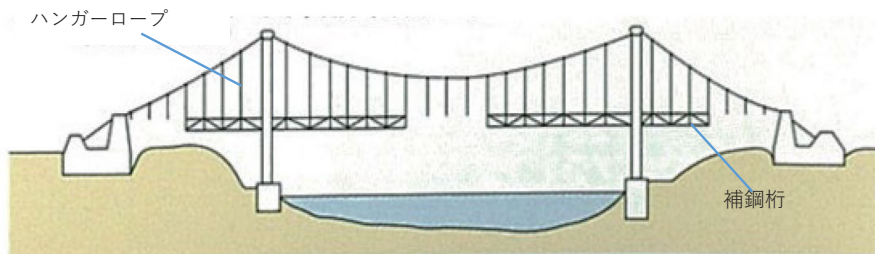
ケーブルバンドの取付け (昭和 46 年 12 月 24 日)



ハンガーロープ架設 (昭和 47 年 2 月 8 日)

(資料提供 (3点)：西日本高速道路(株))

⑤補剛桁および床版架設工事（昭和 47 年 4 月から昭和 48 年 10 月）



（資料提供：西日本高速道路（株））

吊橋は、風により振動が生じて変形を起こしやすい。このため、補剛桁は風の影響を受けにくい高さ 9m のトラス構造形式を採用した。

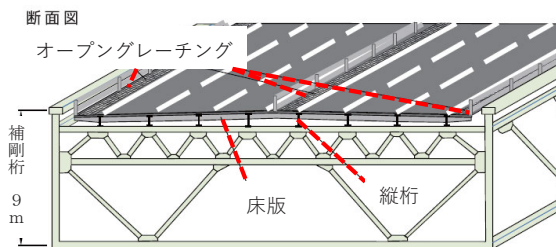
工場で製作した部材を現場にてボルトでつなぎ合わせて設置（総重量は 9,000 トン）。あわせて路面の位置を低くし、路面の中央と両側には風抜き用のオープングレーチングを設けた。

更に、メインケーブルの防錆対策として、ワイヤーでラッピングを施している。



補剛桁架設（下関側）
（昭和 47 年 8 月 22 日）

（資料提供：西日本高速道路（株））



（資料提供：西日本高速道路（株））



下関界限

関門国道トンネルの上、関門橋の下は、その昔、源平の雌雄を決した壇ノ浦合戦が行われた場所じゃ。

対岸の下関にある赤間神宮は安徳天皇を祀っておる。

唐戸市場で寿司を堪能したら、その周辺の歴史ある洋館を尋ね、最後に懐かしの巖流島にいらしてみるかのう…。



- ①壇ノ浦古戦場 ②赤間神宮 ③旧秋田商会ビル ④旧下関英国領事館 ⑤旧宮崎商館

引用：国土地理院の地図



源義経・平知盛両雄の像
(手前は安徳帝御入水之處碑)

下関市みもすそ川町1
Tel 083-231-1350 (下関市観光政策課)

【① 壇ノ浦古戦場】

平安時代末期の1185(寿永4)年に、源氏と平家の最後の戦いとなった「壇ノ浦合戦」を伝える場所がみもすそ川公園内にある。

前の海は関門海峡の一番狭まったところで「早鞆の瀬戸」といわれ、潮の流れが速く、変化が激しい難所。

公園名称は、(長門本平家物語)二位の尼辞世の歌『今ぞ知る 身もすそ川の御ながれ 波の下にもみやこありとは』から名付けられたといわれる。

園内には、源平合戦にまつわる源義経・平知盛の像、安徳帝御入水之處碑

さらに、下関戦争における長州藩の砲台(レプリカ)がある。

また、ほぼ1年を通して毎日、武者姿の読み手が下関で繰り広げられた歴史などを題材に紙芝居も行われている。



赤間神宮
(中央は水天門)

下関市阿弥陀寺町4-1
Tel 083-231-4138

【② 赤間神宮】

源平壇ノ浦の合戦において、二位尼に抱かれて入水された幼帝安徳天皇を祀った神社。

白壁に朱塗の水天門があり、さながら竜宮城のような出で立ちである。

境内は、毎年5月3日催される有名な先帝祭のメイン会場となる。

また、源平ゆかりの書物や絵図などが多数陳列公開されている他、小泉八雲の怪談で有名な耳なし芳一の芳一堂も神宮の左手奥にある。



水天門から覗く関門海峡



(下関市指定有形文化財)
下関市南部町 23-11
Tel 083-231-4141

【 ③ 旧秋田商会ビル 】

下関は古くから大陸との通商の要衝として発展していたため、明治時代から官公庁の施設や商館、銀行などが立ち並び、賑わっていた。

秋田寅之介により 1905 (明治 38) 年に設立された秋田商会は、日清・日露戦争時に大きく飛躍を遂げた総合商社である。旧社屋が手狭になったため、1915 (大正 4) 年に下関

港に面した交通の要所に建てたのがこの秋田商会ビルである。

旧秋田商会ビルの特色は、西日本で最初の鉄筋コンクリート造の事務所建築であるとともに、わが国に現存する同種建築物としては最古級のものである。

事務所が洋風の建築である一方、100 年以上前に 2・3 階は書院造、屋上には茶室のような離れ座敷と屋上庭園が設けられ、和洋折衷のユニークな造りが特徴である。

下関の歴史的建造物には、建築デザインの移り変わりが如実に現れており、明治期の古典主義様式から脱却していこうとする大正の過渡期建築が多い。



(国指定重要文化財)
下関市唐戸町 4-11
Tel 083-235-1906

【 ④ 旧下関英国領事館 】

明治後半、時の駐日英国大使アーネスト・サトウは、下関に領事館を設置することを本国へ具申、1901 (明治 34) 年 9 月、英国領事館が下関に設置された。

その後、赤煉瓦に包まれた現存最古の領事館は、1941 (昭和 16) 年まで使用された。

現在、1 階が展示室とショップになっており、2 階はティールームとして本格的な紅茶が楽しめる。



(国指定登録有形文化財)
下関市田中町 4-10
Tel 083-231-1350

【 ⑤ 旧宮崎商館 】

宮崎商館は神戸で設立された石炭輸出入を営む商社の建物として 1907 (明治 40) 年に完成し、往時の下関港が給炭地の役割を担っていたことを示す唯一の建造物となっている。

外観は、赤煉瓦と白い石の組み合わせが美しく、1 階は中央部分にアーチの玄関、2 階は開放的なベランダであり、5 つのアーチが連続し、縦長の窓が並んでいる。

旧下関英国領事館の完成直後の建設であり、意匠が似通っている。2 階の一部では、下関市出身の女優・木暮実千代に関する資料を展示している。

藤のおわりに・・・



門司港駅からスタートしたこの旅も終わりになるが、長らく付き合ってもらいかたじけなかった。

大正ロマンと近代土木技術にかける情熱を感じることであった時間であった。

またどこかで会おう、さらばじゃ！



宮本武蔵・佐々木小次郎の像

下関市大字彦島字船島 648

Tel 083-231-1838 (下関市観光施設課)

【 巖流島 】

下関（唐戸）ターミナルから関門汽船にて約 10 分で到着できる巖流島の正式名称は「船島」といい無人島である。

1612(慶長 17)年 4 月 13 日、小倉藩の「剣術指南役」であった佐々木小次郎との決闘の場である。

巖流島（船島）の由来は、佐々木小次郎の流儀「巖流」をとったものによるという逸話である。その後の拙者の活躍は冒頭の紹介のとおりである。

現在は、観光周遊船が接岸できる浮棧橋をはじめ、決闘の地を連想させる海浜に、宮本武蔵・佐々木小次郎両雄の像の他、散策道や休憩所も整備されている。



引用：国土地理院の地図



みんなに自慢したくなる“うんちくシリーズ”

門司港駅は、1914(大正3)年に門司駅(当時)として開業、1942(昭和17)年に門司港駅と改称され、1988(昭和63)年には鉄道駅舎として初めて国の重要文化財に指定された。

現在、現役の駅舎で国の重要文化財に指定されているのは、門司港駅と東京駅の2つだけであり、駅構内には当時の資料が展示され、歴史的な重要性を感じることができる。

①今の門司港駅は、以前は門司駅と呼ばれていたのは知ってるかな？

当初、1891(明治24)年に「門司駅」として国有化以前の九州鉄道が開業した。

初代の駅は、現在の北九州銀行門司支店のあたりに建てられたが、門司港地区の発展に伴って初代の駅舎は手狭となったことなどから、1914(大正3)年、初代の駅舎から約200m西方の海岸沿い、かつ関門連絡船の乗降に便利な現在の位置へ移転した。

さらに、1942(昭和17)年の関門鉄道トンネルの開通により、当時の大里駅が門司駅に、これまでの「門司駅」は門司港駅に改称された。

②門司港になぜレトロ列車があるのか？

門司市大久保において、1928(昭和3)年の門司米穀倉庫完成に伴い、1929(昭和4)年に外浜駅から門司米穀倉庫まで鉄道が整備され、これが現レトロ列車の路線となっている。

③なぜ門司港では「焼きカレー」が名物に？

焼きカレーの始まりは、昭和30年代の福岡県北九州市門司港の栄町銀天街にあった「山田屋」という和食店である(後年に閉店)。

土鍋にカレーを注いでグラタン・ドリア風にオーブンで焼いたところ、実に香ばしく、美味しく仕上がったので、のちに店のメニューとして出し、好評になったという逸話が残っている。

④大里だいりの由来

現在の御所神社のあたりに、平安時代末期、安徳天皇の仮御所「柳の御所」がおかれ、当時はこの付近一帯を柳の内裏ないりと呼んでおり、のちに内裏村となり、現在の大里という地名が生まれたといわれる。

なお、享保の年間（1716年～1736年）、この地に海賊が出没し、内裏の海に血を流すのは恐れ多いとして大里に変更されたと言われている。

⑤ノーフォーク広場の「ノーフォーク」とは？

1959（昭和34）年、旧門司市と姉妹都市となったノーフォーク市は、米国東海岸バージニア州にある300年の歴史をもった人口約25万人の古い港湾都市であり、わが国に、開国を迫った米国使節ペリーの軍艦が出航した港としても知られている。

以後、両市長の相互訪問、姉妹大学の締結などの文化、教育の面にわたって幅広い交流を行っており、1986（昭和61）年、門司区に「ノーフォーク広場」が開園した。

⑥トンネルが丸いのは何故かな？

トンネルの形をアーチ状に丸くするのは、土や岩の特性を活かして、トンネルを強固にするためである。土や岩は押しつぶす方向の力（圧縮力）に強いので、天井を丸くすると、上部からの土や岩の重みがトンネル全体にバランスよくかかるようになり、強度も増すようになっている。

⑦トンネルが崩れないのはなぜ？

トンネルを掘ったら、壁面にはコンクリートをスプレー状に吹き付けてすぐに固め、さらに支保工という鉄骨やロックボルトという鋼棒を使って補強しているため、崩れずに掘り進めることができる。

⑧吊橋の元祖は？

主に海峡や溪谷いやくに架けられる吊橋だが、その起源は、紀元前と言われ、元の形は徳島県祖谷溪かずらばしの蔓橋かずらばしのようなもの。

【 関門橋他、世界の代表的な吊り橋 】（中央支間長）

- ・ ゴールデンゲート橋 （米：1,280m）
- ・ ヴェラザノ・ナローズ橋 （米：1,298m）
- ・ ハンバー橋 （英：1,410m）
- ・ 明石海峡大橋 （日：1,991m）
- ・ 南備讃瀬戸大橋 （日：1,100m）

<参考文献>

WEBサイト

○北九州市 HP

「100年の時を超え大正時代の門司港駅が復活」

○JR九州門司港物語

○北九州市観光情報サイト「北九州銀行レトロライン潮風号」

○「生命と微量元素」講座 HP「郷里の地名・内裏（現・大里）の由来と御所神社・柳の御所 | <荒川泰昭>」

○日本遺産“関門ノスタルジック海峡”HP「構成文化財」

○JR おでかけネット HP「関門橋」

○下関市公式観光サイト「楽しも！」—「しものせき物語 - 壇ノ浦の合戦」

○建設業界応援バラエティ【POPCONE】HP「海底トンネルってどうやって造ってるの？」

○大林組 HP「OBAYASHI TUNNEL WORLD」—「楽しくわかる！トンネルの世界」—「トンネルを知ろう！」

○山口県の旅行・観光情報 おいでませ山口へ HP「旧秋田商会ビル」

<https://www.oidemase.or.jp/tourism-information/spots/11081>

○一般社団法人九州地域づくり協会「土木遺産 in 九州」HP「土木遺産目録」—「関門橋」「関門国道トンネル」

○一般社団法人九州地域づくり協会「土木遺産 in 九州」HP「土木遺産特集」—「第7回北九州市エリアーその② 逆境を乗り越えた海底トンネル」

図書

○「プロジェクト九州 人と技術と情熱の物語（第3巻）」著者：玉川孝道 発行：九州地域づくり協会 2013年9月

○「新・土木遺産 プロジェクト九州人と技術と情熱の物語（第1巻）」著者：玉川孝道 発行：九州地域づくり協会 2019年6月

○『「門司港」発展と栄光の軌跡：夢を追った人・街・港』著者：羽原 清雅 発行：書肆侃侃房 2011年

○「開通50周年記念 関門国道トンネル建設の歴史 戦中戦後の時代に翻弄された苦悩と感激」編集人代表：川崎迪一 発行：関門会 2009年

○「夢の道 関門海底国道トンネル」著者：古川薫 発行：株式会社文藝春秋 平成5年6月10日

○「日本全国 近代歴史遺産を歩く」著者：阿曾村孝雄 発行：株式会社講談社 2005年6月20日

○「九州土木紀行」編集：土木学会西部支部 発行：九州大学出版会 1989年11月18日

○「九州遺産 保存版 THE KYUSHU HERITAGE」発行：株式会社ブランニング秀巧社 2001年3月9日

- 「道路（平成 30 年 8 月号）」編集者発行人：和田浩 発行：公益社団法人 日本道路協会
平成 30 年 8 月 1 日
- 「関門橋」編集者：日本道路公団関門建設所 所長 乙藤憲一
発行：日本道路公団関門建設所 昭和 49 年 1 月 25 日
- 「ふくおか絵葉書浪漫 アンティーク絵葉書に見る明治・大正・昭和の福岡風俗史」編集：
益田啓一郎 発行：有限会社海鳥社 2004 年 8 月 10 日
- 「世紀の海底トンネル」発行：鹿島研究所出版会 昭和 43 年 5 月 5 日

初版 令和 3 年 11 月発行

●制作・発行：一般社団法人 九州地域づくり協会 企画部企画課

〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東 2 丁目 5 番 19 号

TEL 092-481-3781

ご注意：本書の内容の一部または全部を無断で複製・転載・改編することはできません。

非売品

【 各施設の問い合わせ先 】

門司港界限



- ①門司港駅 (093-321-8843)
- ②旧門司三井倶楽部
- ③旧門司税関
- ④ブルーウイングもじ
- ⑤旧大阪商船
- ⑥大連友好記念館

※②～⑥については、門司港レトロインフォメーションに問合せ。(093-321-4151)

- ⑦九州鉄道記念館 (093-322-1006)
- ⑧旧大連航路上屋 (093-322-5020)
- ⑨関門海峡ミュージアム (093-331-6700)

関門界限



- ①関門国道トンネル
西日本高速道路(株)九州支社
北九州高速道路事務所 (093-618-3141)
- ②和布刈神社 (093-321-0749)
- ③関門橋
西日本高速道路(株)九州支社
下関管理事務所 (083-232-2811)

下関界限



- ①壇ノ浦古戦場
下関市観光政策課 (083-231-1350)
- ②赤間神宮 (083-231-4138)
- ③旧秋田商会ビル (083-231-4141)
- ④旧下関英国領事館 (083-235-1906)
- ⑤旧宮崎商館 (083-231-1350)

- ・唐戸市場 (083-231-0001)
- ・関門汽船のりば (083-222-1488)
- ・巖流島
下関市観光施設課 (083-231-1838)

※定休日、営業時間については、コロナの影響などにより変更されることがあるため、ご注意ください。