「下関港修築計画平面図」（「下関港修築計画概要」昭和13年5月刊行〈一般郷土史料Ｂ41〉）

防長と海

その記録と記憶

27

港と船⑤

近代防長の海辺 その視覚的体験（1）
～写された海辺～

明治以降、巨費を投下して、関門海峡の航路整備、下関港と下関漁港の整備、関門連絡（架橋構想、隧道掘削〈鉄道・車道・人道〉）など、さまざまな国家的プロジェクトがすすめられました。

上の写真は、下関港修築工事計画平面図。九州をも管轄した西日本土木事業の司令塔「内務省下関土木出張所」により作成されたものです。浚渫、埋立（関門隧道開通に備えた鉄道用地造成）、岸壁や護岸などの港湾設備が整備され、人工的な海岸線が形成されていった様子を観察できます。「下関要塞司令部検査済」の印は要塞都市としての下関の一面を物語ります。

●写真1「刎ね上がる橋」（大下関港拡築委員会『大下関港』昭和9年発行〈石川卓美文庫365〉）

写真2「海を渡る鉄道車両（絵はがき「下関名所（貨車航走船）」〈田村哲夫収集史料946〉）

トンネルや橋で鉄路がつながる前、関門・宇高・青函連絡では「車両航送」（貨車や客車をそのまま船舶に搭載して輸送）が行われていました。国内最初の貨車航走は、鉄道院から依頼を受けた下関の宮本組（宮本高次）によって、明治44年（1911）に営業が始められました（関門トンネル開通により昭和17年（1942）廃止）。下関と対岸の小森江を結んだことから関森航路と呼ばれていました。

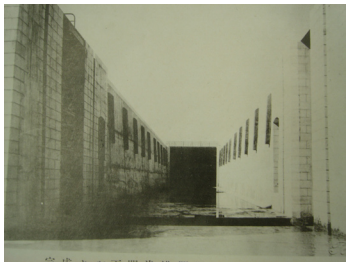

写真3「下関漁港閘門」（『山口県の水産』昭和12年発行〈御薗生翁甫文庫136〉）

『防長名蹟』
〈文書館図書 291-8〉
写真師麻生亮（雲烟）撮影

明治から大正、そして昭和へ。西洋技術の象徴として写真が広まっていきます。印刷技術の進歩とあいまって、写真を組み合わせた記録は多様になっていきます。

写真が珍しいものであった明治期、行幸啓・博覧会・災害など、非日常を記録するものとして残されることになった数少ない写真のなかには、地域の「むかし」が写しこまれています。

やがて、写真による記録が数量的に増加していきます。建築・土木などの大規模プロジェクトの記録伝達の手段として写真が多用されるようになります。事業の詳細とあわせて、そこに多様な近代の「すがた」を確認することができます。

写真史料は、まさに近代の諸相の「うつしえ」なのです。

下関漁港閘門は、日本海側の下関漁港と瀬戸内海側の下関港の往来を確保するために昭和11年（1936）に築造されたもので、両港の水位差調整と潮流抑制の機能を果たしています。小規模ながらパナマ運河と同じ構造で、「未来に残したい漁業漁村歴史文化財産百選」（公益社団法人全国漁場協会）のひとつです（写真3）。

炭鉱の開発にともない昭和期に瀬戸内有数の産業都市に成長したのが宇部です。海底炭鉱の沖合への延伸と軌を一にして宇部港が整備され、港を臨む埋立地に工場や煙突が林立し臨海工業地帯の景観が形成されました（写真4 ～ 6）。

渡辺祐策の「有限から無限へ」の理念が根底にはありました。宇部港と外海を仕切る二つの防波堤。それぞれの突端に設置された灯台は近代工業都市宇部のランドマークとも言えるものでした。

「宇部港修築計画平面図」
（内務省下関土木出張所「宇部港修築工事」昭和12年7月刊行〈一般郷土史料Ｂ52〉）

写真４　宇部港西側の工業地帯
（絵はがき「工業都宇部」宇部市役所発行、昭和12年以降〈文書館図書726-25-3〉）

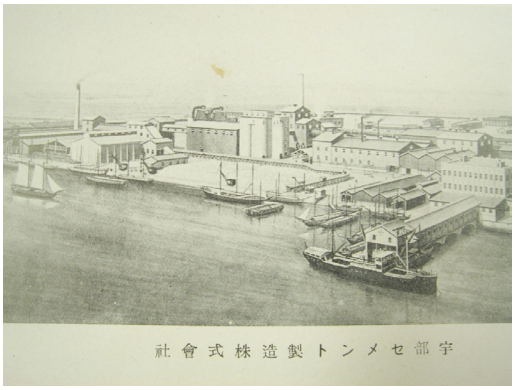

写真5　宇部セメント製造株式会社
『宇部（宇部案内）』（昭和4年〈一般郷土史料Ｂ47〉）
発行元の宇部市役所・宇部市商工会議所による宇部港整備後の未来予想のスケッチと思われます。

写真６　整備工事中の宇部漁港
〔昭和12年事業着手、昭和14年竣成〕
「宇部漁港修築工事誌」〈行政資料1930年代経済7〉
漁港整備は県営事業で行われ、事業内容は「修築工事誌」「竣工記念絵はがき」にまとめられています。

写真７　昭和初期の江崎港（昭和3年『田万崎村案内』〈一般郷土資料Ｂ283〉）昭和3年3月の山陰線飯浦・須佐間延伸開通を記念した冊子表紙。

写真8　明治末の小野田セメントと小野田港（『防長名蹟』より）

近代化のもたらすものは何であろうか。昭和初期と明治末期の海辺の風景、20年の隔たりがありますが、ともに近代の海辺のランドスケープです