

関門海峡

スエズやパナマ、マゼラン、ジブラルタルといった海峡のように、関門海峡は国家の命運を左右する重要な水路である。何世紀もの間、本州と九州を隔てるこの海峡は、日本海と瀬戸内海を結ぶ重要な海上交通路であった。何世代にも渡って、操舵者や船長達は危険な岩礁や最大 11 ノット（秒速 5.56 メートル）の激しい潮流を乗り越えてきた。海峡の長さは約 15 海里、深さは 12 メートルで、最も狭いところでは航行可能な幅はわずか 0.5 キロメートルしかない。S 字型の湾曲や視界の悪さや水路の狭さは、航行の難易度を高めている。

関門海峡は地理的には比較的小さな海峡だが、地政学的、歴史的、文化的な観点では大きな存在である。何世紀にも渡って、この航路を聖人やスパイや学者が訪れてきた。海戦や政治的な変革、また天皇陛下の悲劇的な死も目の当たりにしてきた。何世紀にも渡って「穴門」（アナト）、「馬関」（バカン）、「下関」等、いくつかの名がつけられてきた。

起源

現代の地質学者は、およそ 6000 年前に本州と九州が分離したときに関門海峡が形成されたと推定している。しかし、日本の神話によれば、関門海峡は 3 世紀初頭、神功皇后が現在の九州に住んでいた先住民族、熊襲（くまそ）の反乱を鎮圧するために南下した時に形成されたという。神功皇后は旅の途中、穴門と呼ばれる洞窟に立ち寄ったが、その洞窟が奇跡的に二つに割れ、大地の大きな裂け目が海峡となったという。

平安の悲劇

12 世紀末、平家と源氏が繰り広げる源平合戦（1180-1185）と呼ばれる内紛状態に日本は陥った。源平合戦は関門海峡沿岸で起きた壇ノ浦の戦いに終結した。敗北が避けられないことを悟った平家の武士たちは、敵に捕らえられる不名誉に遭うことよりもむしろ、致命的な潮流に身を投じることを選んだ。この戦いの最中、幼い安德天皇（1178-1185）は、祖母である二位尼（1126-1185）の腕に抱かれて海の中に落ち、水没した。

室町時代から江戸時代の関門海峡

室町時代（1336-1573）の間、中国の明王朝（1368-1644）へ向かう遣明使船はしばしば関門海峡を通して門司に上陸した。当時、北九州の大部分を支配する力のある大名であった大内氏によって統括される形で、門司は交易港として認可されていた。1550 年には、イエズス会の宣教師フランシスコ・ザビエル（1506-1552）が朝廷への布教のために京の都へ向かう途中、下関に上陸した。都で仏教徒による容赦ない拒絶に遭った後、彼とその支持者達は現在の山口県にあたる地に戻り、キリスト教を広める活動を続けた。

1592 年、日本の将軍であり事実上の支配者であった豊臣秀吉（1537-1598）が大坂に向か

う航海の途中、この海峡に入った。彼の船は岩礁が最も危険な干潮時に海峡に入ったが、豊臣は急いでいた。さらに船を進めたが船体は座礁し、豊臣秀吉は波に投げ出された。彼はなんとかその苦難で一命を取り留めることができた。

17 世紀初頭には、今日まで物語が伝わっている巖流島の決闘にて、高名な剣豪であり哲学者でもあった宮本武蔵（1584-1645）が対戦相手である佐々木小次郎（1575-1612）を殺害した。後に続く江戸時代（1603 年～1863 年）の間、下関は北海道や東北から関門海峡を通じて大阪に昆布やニシンなどの貴重品を運ぶ西廻り廻船が寄港する重要な港であった。

下関戦争

1853 年 7 月 8 日にアメリカの使節マシュー・ペリー提督が黒船の船団を率いて浦賀湾に来航して以降、西日本では排外的で反幕府的な感情が高まり始めた。1863 年 6 月 25 日、海峡を通過中の米国蒸気船 SS ペンブロック号に長州藩の前田砲台 106 ポンドの大砲を向けた時、事は一大事となった。この事件は世界的な大ニュースとなり、欧米諸国と長州藩との一連の海戦である下関戦争（1863-1864）を引き起こした。翌年 5 月、イギリスのオーガスタス・クーペル提督（1809-1885）は、イギリス、アメリカ、オランダ、フランスの艦隊を率いて海峡に侵入し、110 ポンドのアームストロング砲で 2,000 人程の長州軍を圧倒した。抵抗側の「尊皇攘夷」の雄叫びは空しく響き、日本の対外的な扉は開かれたままとなった。

門司港ブームと現代の海峡

日英通商航海条約が 1899 年に発効となり、1858 年のハリス条約に始まる不公平な制限貿易方針に終止符が打たれた。長年の偏った交易の後、門司は本格的な国際港となり、関門海峡は日本の急成長する石炭、米、小麦、小麦粉、硫黄などの国際貿易に欠かせない場所となった。

1902 年、ロシアが東清鉄道を完成させ、ウラジオストクと不凍港である大連の旅順港（「ポート・アーサー」としても知られる）が結ばれると、門司の繁栄は再び花開いた。1896 年までには、門司港は 1,000 隻以上の外国船を受け入れており、これは国内港のうち五番目に大きな数字であった。これらの船の多くは、東アジアで珍重されていた筑豊（九州）の石炭を買い付けに来た。

第二次世界大戦中（1939 年～1945 年）、アメリカ合衆国のカーチス・ルメイ将軍（1906 年～1990 年）は、飢餓作戦（1945 年）の一環として、日本の内陸水路に航空機雷を投下した。米軍情報部は関門海峡を「敵の海運拠点で最も脆弱な唯一の地点」と認識し、攪乱の主要な標的となった。海上の機雷原は石油、鉄、食料の輸入を大きく妨げ、その損失はすでに厳しい状態になっていた戦時配給をさらに悪化させた。

今日では地元の船舶やフェリーや、アジア・北米・オーストラリアの主要港に向かうコンテナ船を含め、

毎日約 600 隻の船舶が海峡を通過している。海流は変わらず激しく、訓練を受けた水先案内人が乗船していなければ、1 万トン以上の船舶は通過できない。