

關門海峽

關門海峽是一條決定國家命運的重要水道，如同蘇伊士運河、巴拿馬運河、麥哲倫海峽和直布羅陀海峽一樣。這條分隔了本州島和九州島的海峽，幾百年間一直是連接日本海和瀨戶內海的海上關鍵航道。一代又一代的引水人和船長，都曾在險灘暗礁中頂著高達 11 節（20.3 公里/小時）的急流航行。海峽呈 S 形彎道，長約 15 海哩，深 12 公尺，最窄處的可航行寬度只有 650 公尺。由於視野受限、航道狹窄，航行危險係數陡增。

關門海峽在地理上的規模不大，但要論地政學、歷史和文化上的意義，卻相當重要。幾百年來，它見證了海戰和政治動盪，也見證了一位天皇的悲慘結局。聖人、學者乃至間諜都曾造訪過這條水道。關門海峽在歷史長河中幾經更名，穴門、馬關、下關都曾是它的名字。

起源

依照現代地質學家的推測，關門海峽大約形成於 6000 年前本州島和九州島分離之時。不過，在日本神話的記載中，關門海峽誕生於西元 3 世紀早期，當時神功皇后（170-269）南下鎮壓今天九州地區的原住民「熊襲」的叛亂，途中她在一處名為「穴門」的洞穴停留，沒想到奇蹟出現了，洞穴一分为二，大地上的巨大裂縫變成了今天的海峽。

平安時代末期的悲劇

平安時代（794-1185）末期，即 12 世紀末，日本陷入平家和源氏的源平合戰（1180-1185）之中，這場內亂以關門海峽近海的「壇之浦之戰」告終。平家武士意識到敗局已定，寧可投身惡浪，也不願意成為敵營的俘虜。當時只有 8 歲的安德天皇（1178-1185）被外祖母二位尼（1126-1185）抱著跳海，溺水身亡。

從室町時代到江戶時代的關門海峽

室町時代（1336-1573），前往中國明朝（1368-1644）的「遣明船」經常經由關門海峽停靠門司港。當時，九州北部的大部分地區在大名（大領主）大內家的統治之下，作為特許貿易港口的門司港也歸該家族監管。1550 年，耶穌會傳教士方濟各·沙勿略

(Francis Xavier, 1506-1552) 在前往京都向朝廷傳教的途中曾於下關登陸。在首都遭到佛教徒的堅決拒絕後，方濟各·沙勿略與其支持者一行人又返回到現在的山口縣繼續傳教。

到了 1592 年，日本的武將兼實際統治者豐臣秀吉 (1537-1598) 乘船前往大坂 (今大阪)。在通過關門海峽時正值退潮時分，雖然知道很容易觸礁，但因急於趕路，豐臣秀吉還是冒險前進。結果船體還是擱淺，他被拋入波濤之中，不過最後卻僥倖逃過一劫。

在 17 世紀早期巖流島的一場決鬥中，著名劍豪、哲學家宮本武藏 (1584?-1645) 殺死了對手佐佐木小次郎 (生卒年不詳)，他們的傳奇故事傳頌至今。在之後長達幾百年的江戶時代 (1603-1867) 中，下關一直是西行貨船的主要停靠港。貨船從北海道和日本東北出發，經關門海峽向大坂運輸昆布、鮭魚和其他貴重商品。

下關戰爭

1853 年 7 月 8 日，美國特使、海軍將領馬修·佩里 (Matthew C. Perry, 1794-1858) 率領「黑船」船隊抵達浦賀灣 (今東京附近)，此舉令西日本的排外和反幕府情緒高漲。1863 年 6 月 25 日，當美國商船 SS 彭布羅克號 (SS Pembroke) 穿過關門海峽時，長州藩 (今山口縣) 前田炮台的 106 磅大炮對準了它，局勢一度非常緊張。這一事件成為國際新聞頭條，引發了西方國家與長州藩間的一系列海戰，統稱為「下關戰爭」 (1863-1864)。次年 5 月，一支由英國海軍將領奧古斯都·庫珀 (Augustus L. Kuper, 1809-1885) 率領、由英國、美國、荷蘭和法國組成的聯合艦隊駛入海峽，用 110 磅阿姆斯壯炮擊潰了 2000 人左右的長州藩軍隊。即便長州軍的「尊王攘夷」高呼聲響徹雲霄，也無任何回應，從此，日本閉關鎖國的大門被打開了。

門司港繁榮時期與近代海峽

1899 年，《日英通商航海條約》生效，這份條約終止了 1858 年簽訂的《日美友好通商條約》等一系列不公平和限制性貿易政策。在經歷了多年不平等的雙邊貿易之後，門司終於成長為一處真正的國際港口，關門海峽也成為了煤炭、稻米、小麥、麵粉和硫磺等商品的出口重地，在日本飛速發展的國際貿易中起到了不可或缺的作用。

俄國在 1902 年建成了中國東方鐵路，將海參崴 (符拉迪沃斯托克) 與不凍深水港——大連的旅順港 (當時又稱亞瑟港) 相連。受惠於這條鐵路，門司港進一步繁榮。1898 年，門司港接待了 1000 多艘外國船隻，在日本港口中位居第五，其中大部分船隻是為了購買東亞地區的珍貴商品——築豐 (九州) 煤炭而來。

在第二次世界大戰（1939-1945）期間的「饑餓作戰」（1945年）中，美國將軍柯蒂斯·李梅（Curtis E. LeMay, 1906-1990）對日本內陸水域空投水雷。在美國軍事情報部門眼中，關門海峽是「敵方航運陣地中最脆弱的一個點」，因此把它作為主要破壞目標。海上雷區嚴重阻礙了石油、鐵和糧食的進口，令本來已經處境艱難的日本戰時配給雪上加霜。

如今，每天有數百艘船隻通過關門海峽，除了日本當地船隻以外，還包括前往亞洲、北美洲和大洋洲主要港口的渡輪和貨櫃船。這片水域的洋流依然充滿挑戰性，一萬公噸以上級別的船隻需要在訓練有素的引水人指引下才能順利通過。

今天，湍急水流聲與船隻汽笛聲交織在一起，形成了獨特的海峽音色。關門海峽因此被列入了「日本之音風景百選」。