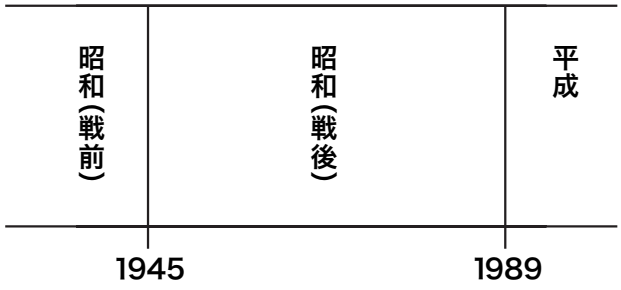
15.　昭和時代②（戦後）

昭和20（1945）年８月、ポツダム宣言を受諾（じゅだく）して、太平洋戦争は終わりました。

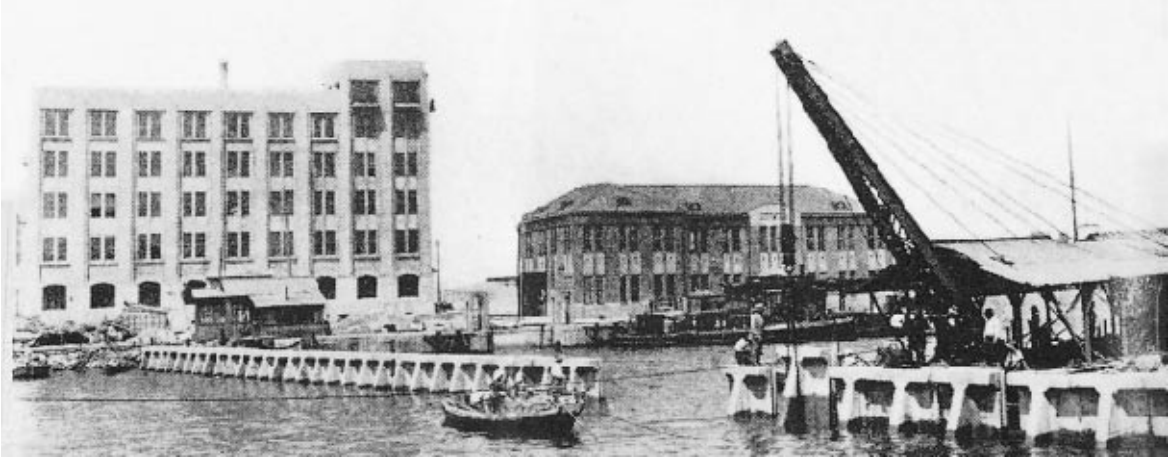
焼（や）け野原（のがはら）からの復興、そして高度経済成長と、平和で豊かな世の中へと移り変わっていった約45年間を、昭和時代（戦後）といいます。



（1）門司みなと祭り

みなさんは、門司みなと祭りが、いつどのようにして始まったのか、知っていますか。

昭和６（1931）年、門司港修築工事が完成しました。これは、港をもっと大きくし、外国からの船が港に入りやすくするための工事でした。



昭和６年　門司港改修工事の様子（「門司百年」）

この工事によって、大連航路（ターリエンこうろ）や天津航路（テンチン）が開け、門司港は国際港として世界に知られるようになりました。

そこで、昭和９（1934）年、出光商会（いでみつ）の出光佐三（さぞう）さんと門司商工会のみなさんが中心となり、門司港がもっともっと栄えることを願って、第１回門司みなと祭りを盛大に開きました。

第２回、第３回と門司みなと祭りは開催（かいさい）されましたが、昭和12（1937）年、日中戦争が始まると、中止されました。

出光佐三さんと門司商業会みなと祭りのみなさん（「門司百年」）

では、門司みなと祭りは、いつどのようにして復活したのでしょう。

写真のように、戦争による空襲で門司港は焼け野原になりました。

空襲で焼けた門司港の町
（「門司百年」）

まちの人々は、港町として栄えていた門司港をよみがえらせようと、まちの復興に努めました。

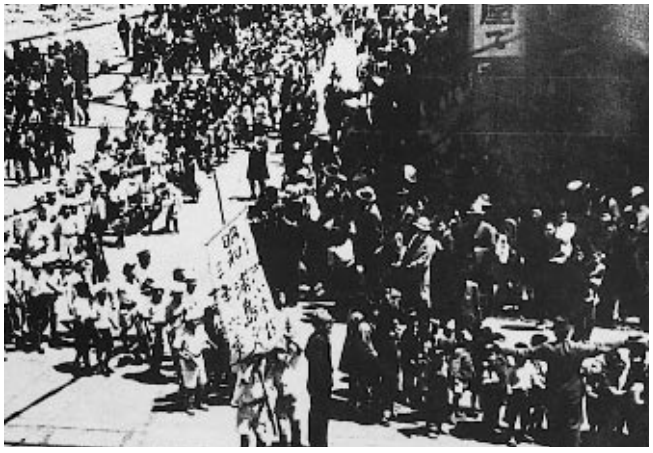
海外から日本に帰ってくる人々を乗せた引き上げ船も、次々と入ってきました。

門司港駅から連絡船へ、連絡船から門司港駅へと、1日1万人もの人々が乗り降りしました。まちはどんどん活気を取りもどしていきました。

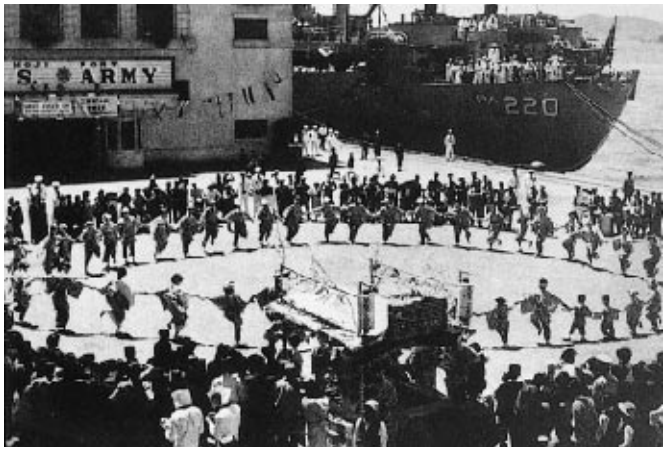
昭和22（1947）年、中野真吾（なかのしんご）門司市長は市の職員に呼びかけ、仮装行列隊（かそうぎょうれつたい）をつくって、門司みなと祭りを復活させました。

その行列隊に、錦町小学校（今の門司海青小学校）の児童も、「昭和の浦島」という仮装で参加しました。

決して盛大とはいえませんでしたが、門司みなと祭りの復活は、まち中をわきたたせ、子どもも大人も、市民総出（そうで）の祭りとなりました。



復活した第１回門司港みなと祭りの様子



１号岸壁で軍艦から踊りを見るアメリカの兵士さんたち

（「北九州思い出写真館」）

それからは、門司市民あげての伝統行事となり、日本三大みなと祭りの一つに数えられるようになりました。

写真は、昭和 26（1951）年の門司みなと祭りの様子です。

１号岸壁と呼ばれていたところ（今、海峡ドラマシップがあるあたり）に、アメリカの進駐軍の艦船が横づけされています。船の上では、アメリカの兵士さんたちが踊りを見物しています。また、小倉の駐屯部隊の兵士たちも見物に訪れ、門司市民といっしょに祭りを楽しみました。

昭和 30（1955）年からは、祝賀パレードが行われるようになりました。

車を船の形に仕立てて、その上に桃太郎や浦島太郎などに仮装した人たちが乗り込み、門司港のまちをパレードしました。

仮装の様子（「門司百年」）

(2) 関門国道トンネル開通とトンネル博

この祝賀パレードは、みなと祭り最大の呼び物として、今もなお続けられています。

関門国道トンネルといえば、入り口に描かれたふぐの絵が印象的です。みなさんもこのトンネルを車で通ったことがあるでしょう。

このトンネルは、九州と本州を結ぶ交通の大動脈として、昭和 33（1958）年３月に開通しました。

トンネルは、上下二段の構造になっています。上段は人道で、下段が車専用の国道です。

３月９日の開通の日は、門司港のまちは大パレードでにぎわいました。

開通の日の大混雑ぶり（トンネル口付近）
（「北九州思い出写真館」）

また、開通を記念して、３月20日から５月25日まで老松・和布刈公園一帯で「世界貿易産業大博覧会（門司トンネル博）」が開催されました。

開幕の日（３月20日）には、博覧会会長であり門司市長でもあった柳田桃太郎さんは、高松宮殿下と妃殿下を会場にご案内しました。

会場はたくさんの市民でうめつくされていました。その市民たちが見守る中、妃殿下がテープカットをして博覧会は始まりました。

４月７日には、天皇皇后両陛下もおいでになりました。

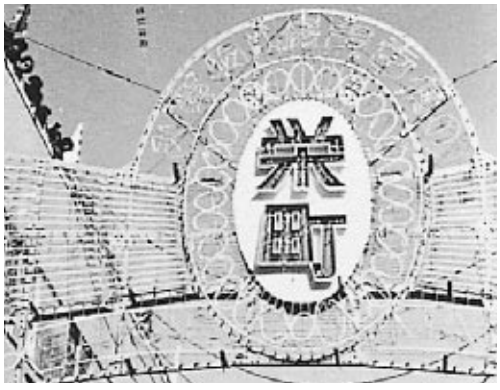
会期中の入場者は約112万2600人を数え、門司市の歴史の中で最大の催しの一つとなりました。

老松会場（今の老松公園）
（「門司百年」）

めかり会場
（今のノーフォーク広場）
（「門司百年」）

関門国道トンネル開通とトンネル博に備えて、門司のまちにさまざまな施設ができました。

昭和29（1954）年1月には、栄町商店街が新築され落成しました。商店街の入り口には真新しいネオンサインが取り付けられ、昭和32（1957）年11月にはアーケードも完成しました。



入り口のネオンサイン

完成したアーケード（「門司百年」）

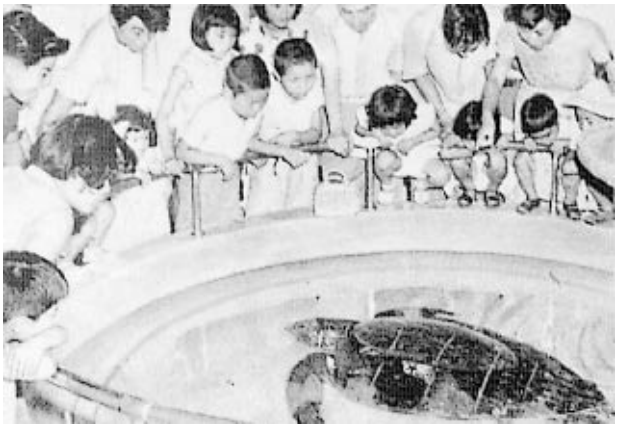
昭和29（1954）年8月には、門司市がめかり水族館を買い上げ、市営の水族館としてさらにすばらしい名所にしました。水族館のそばには梶ヶ鼻（かじがはな）遊園地もできました。

昭和31（1956）年10月、第1回めかり菊（きく）人形展が開かれました。

その規模は西日本一と評判（ひょうばん）され、昭和42（1967）年までの12年間、内外の観光客を楽しませました。

翌年には関門橋の工事のため、水族館も閉鎖されてしまいました。

めかり水族館（今はめかり会館）
（「門司百年」）



水族館の中の様子
（「門司百年」）

昭和33（1958）年３月、関門国道トンネル開通と門司トンネル博開催に合わせて、古城山にロープウェイが開業しました。

これは、長さ602ｍ、高さ101ｍの古城山頂と関門国道トンネルの入り口を、わずか６分で結ぶものでした。

ロープウェイは６人乗りで、全部で24台もあって、１時間に720人を運ぶことができました。

昭和36年には延べ13万もの人々を運びましたが、昭和39（1964）年１月に営業を停止（ていし）しました。

関門トンネル口に向かうロープウェイ
（「門司百年」）

この年の９月には、山頂付近に世界平和パゴダも完成しました。このパゴダは、日本でただ一つのビルマ式寺院です。第二次世界大戦の戦没者の慰霊と世界平和を祈るため、ビルマ（今のミャンマー）政府仏教会と地元有志によって建てられました。

(3) 門司大水害

昭和28（1953）年6月28日、門司大水害が起こりました。この年の梅雨は、例年とちがって異常でした。6月5、6日に台風12号がもたらした大雨があっただけで、その後、25日になるまで晴天が続く毎日でした。

ところが、25日から突然思い出したように降り出した雨は、その後は休むことはありませんでした。次の日も次の日も、ごく一時的に小降りになったことがあっても降り止むことはなく、4日間連続して大量の雨をもたらしました。北九州地区の雨量は門司区（当時は門司市）が一番多く、25日から28日の4日間で645.1ミリ（1日平均で約161.5ミリ）というものすごい量を記録しました。門司の場合、例年6月の総雨量の平均は282ミリで降雨日が平均11日ほどですから、1日に約26.4ミリになります。しかし、この年の6月は、4日間で646.1ミリの雨量ですから、例年の梅雨時の25日分がこの4日間に降った計算になります。

水害で受けた被害

旧市名			門司	小倉	若松	八幡	戸畑	計
人的被害	死者（人）		139	21	0	15	0	175
	行方不明（〃）		4	3	0	1	0	8
	負傷	重傷（人）	87	10	2	46	0	145
		軽傷（〃）	390	87	4	0	0	481
住家被害	全壊（戸）		547	79	0	451	2	1,079
	半壊（〃）		1,923	108	7	442	20	2,500
	流失（〃）		69	34	0	130	0	233
	浸水	床上（戸）	4,406	15,526	66	4,000	306	24,304
		床下（〃）	7,382	25,321	2,922	16,025	3,110	54,760
	一部破損（〃）		0	0	0	109	0	109
農地	田	流埋（ha）	40	165	0	103	684	992
		冠水（〃）	157	762	450	683	574	2,626
	畑	流埋（ha）	153	200	0	14	297	664
		冠水（〃）	190	200	50	54	336	830
山・がけ崩れ（個所）			620	66	33	364	0	1,083

4日間の中でも、門司大水害を引き起こした28日は、門司の雨量がずばぬけて多かったのです。下関307ミリ、小倉279ミリ、八幡264ミリ、福岡168ミリに対して、門司はなんと398.3ミリでした。

25日からの3日間に降った247.8ミリの雨水は、山地・平地・田畑の土が水をかかえ込んでおく限界を超えていました。28日の398.3ミリの大雨は、今にも崩れようとする山地に追い打ちをかけたのでした。門司港地区と大里地区では、28日には、昼近くから、あちこちの山が崩れ始めていました。

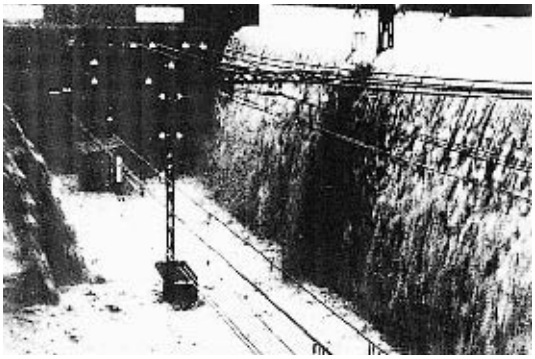
特に、風師山の崩れる様はものすごく、山肌が谷間になっている所は、巨大な水魔が鉄の巨大な爪で山頂近くからふもとへかけてひっかいていったように、大木と巨石をかかえこんだ赤い土石流の跡を見せたのでした。門司の人たちは、その山崩れの跡を「水魔の爪跡」と呼び、土石流のことを「山津波」と言って恐れました。

海峡側の門司駅・門司港駅付近全体は、泥水（どろみず）の大河と化し、当時の電車通りは、大量の土砂（どしゃ）や巨岩・巨木で路面が隠（かく）れてしまいました。

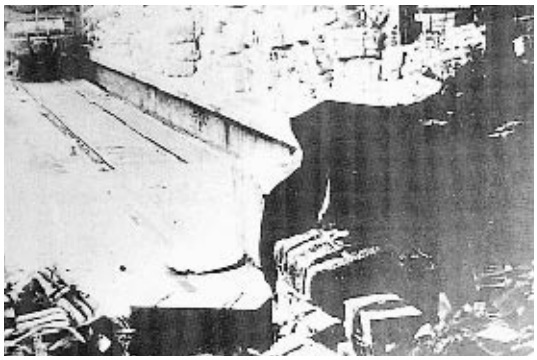
門司駅前

門司港郵便局前

桟橋通り付近



関門鉄道トンネル



門司港駅ホーム

関門鉄道トンネルは水没（すいぼつ）して不通になり、九州と本州の荷物は、関門連絡船で輸送しました。そのために、一時、門司港駅のホームは荷物の山になってしまいました。

中でも、最も被害を大きく受けて悲惨だった所は、白木崎（しらきざき）電停（今は風師バス停）一帯でした。風師山の急斜面が、巨岩を多く含んだ最も大きな山津波となって、門司一の被害を出したのでした。

白木崎付近

落ちてきた巨岩

現在も残る巨岩

清滝公園は、その名のとおり、清流がおちる門司一の名園でしたが、この時の大水害によって、今はすっかり姿を変えています。

昔の清滝公園

大水害のときの清滝付近

死者と行方不明者143名を含めて、620名が死傷し、被害を受けた家14327戸・・・これが、昭和28（1953）年６月の門司大水害で出した被害でした。

＜当時の様子を知る人たちの話＞

周囲がまっ暗でしたから、何時頃だったか分かりません。恐ろしさで寝つかれない耳に、ゴーッという音が小さく聞こえました。聞こえて何秒も経ちません。その小さな音に、もしや？と思ったときには、赤水と土砂がドスーンという音といっしょに家の裏壁を破って入ってきたんです。そのとき、父ちゃんも目を覚ましていたんでしょうね。何か鋭く言っていました。どういう訳か、言葉は覚えていません。私は、ドスーンという音とともに外に飛び出しました。「父ちゃん、逃げよう！」と言ったのは覚えています。

外に出ても、雨で体がぬれるのに気にならないほどボーッとしていました。気が付いたら、子どもを小脇にかかえ、右脇には薬とおにぎりを入れておいた救急袋をかかえていましたよ。

私は当時小学生でした。小森江東小学校近くの団地風の長屋に住んでいました。木造二階建ての四棟が風師山に背を向けるように並んでいました。夜中だったでしょうか、山すそに一番近い棟が山津波におそわれ、１階が土砂で埋まりました。

中一日たってだろうと思いますが、生き埋めになった人を掘り出す作業がありました。二人が亡くなったのですが、二人とも両腕を上に上げた立ち姿で死んでいました。おそらく、起き上がって逃げようとした瞬間には泥で埋められ、どうしようもなかったんでしょうね。犠牲者がご夫婦の二人ですんだのは山側の棟が危ないというので、その棟の住民が二日前から他の場所へ移っていたからです。ご夫婦は「今夜はだいじょうぶだろう」と思われて、自分の家にその日帰ったのですよ。それがとんでもない悲劇になったのですよ。

犠牲者といえば、私の中学の時の先輩がいます。彼の家は日本セメント工場（現在は使われていません）の上あたりになりましたが、山津波で家ごと押し流されて、いまだに遺体は、行方不明なんです。痛ましいことです。

門司大水害から50年後の平成15（2003）年7月28日、門司大水害で犠牲になった方々を慰霊する催しが行われました。たくさんの人が訪れ、犠牲者を慰霊するとともに、二度と起こらないことを祈りました。

水害の経験 忘れずに

門司で慰霊祭

1953年6月の集中豪雨による西日本大水害で、死者・行方不明者143人が出た北九州市門司区（旧門司市）で28日、50周年の慰霊祭があった。同区風師2の貴船東公園にある慰霊碑の前で、遺族ら約200人が犠牲者の冥福を祈った。慰霊祭は20年ぶり。

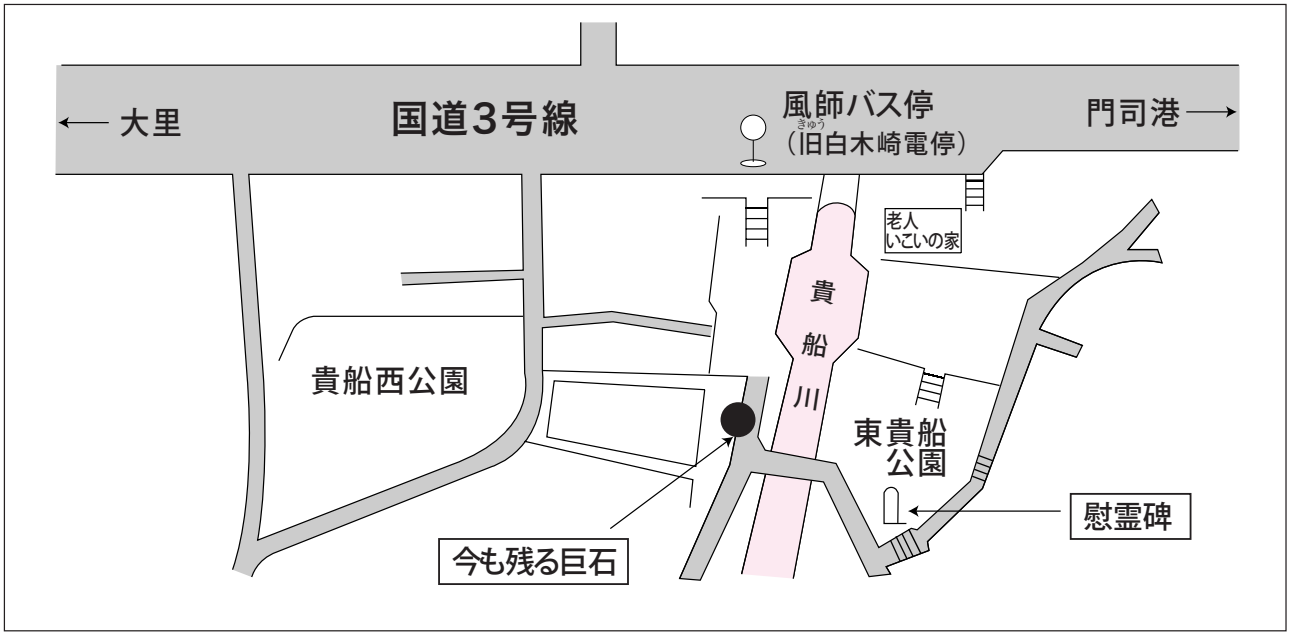
同公園周辺は53年6月23日、45人が風師山の山腹崩壊による土石流にのみ込まれた。地元の小森江東校区巨沼連合会が「半世紀の節目に」と、梅雨を避けて1カ月遅れで開催した。

市消防音楽隊が鎮魂曲を奏でる中、末吉興 市長ら参列者全員が1分間の黙とう。遠嶋利勝会長(74)が「今は平和な街に戻ったが、永遠にこの経験を忘れないよう誓います」と述べ、「水害殉難者之碑」と143人の犠牲者名が刻まれた芳名碑前の祭壇に次々と献花した。

土石流の犠牲になった遠藤源三郎さん（当時50歳）の長男正巳さん(71)＝門司区谷町2＝は「今も雨が続くと嫌な気分になります。災害は防ぎようのない面があるだけに、どこへ避難し、どんな行動をとるか、気持ちの備えが必要です」と話していた。

【立石信夫】

新聞記事（平成15年7月28日毎日新聞）



(4) 五市合併と門司

昭和38(1963)年2月10日、門司・小倉・戸畑・八幡・若松の5市が合併し、北九州市が誕生しました

5つの市それぞれの議員や職員の間に動きらしい動きとして見えたのは、昭和9(1934)年頃からです。

門司市解散式

北九州が指折りの工業地帯と港をもつ都市で、しかも5つの都市が横並びして、大陸に近いことから、国の守りを考えた時に、5つの都市は1つにまとめる必要がある、という事情がその理由といわれています。

ところが、戦争が激しくなり、合併どころではなくなってしまいました。

戦争が終わった昭和23(1948)年1月、「北九州5市合併総合研究委員会」ができました。このとき門司は、下関を入れた「関門6市合併」の意見をゆずりませんでした。

2年後の昭和25(1950)年6月、「合併調整促進委員会」ができました。9月までに市民投票によって合併の賛否(さんぴ)を調べることになりましたが、実際に実施したのは、小倉と八幡だけでした。

合併の話は、進みませんでした。

この10年後昭和35(1960)年10月、国勢調査がありました。

その結果、北九州5市の人口が100万人にあと1万数千人であることが分かりました。

「100万市民の年を生み出そう!」「5市がそろって近代都市として発展していこう!」市民から起こったこの声が、合併運動の大きな力になりました。

北九州市開庁式

その年、小倉市民会館の一室で５市の市長会が開かれました。次は、その時の発言の様子です。

八幡市長「どうでしょう。今日ここにこうしてお集まりのみなさん。わたしどもが市長である期間中に100万市民の都市を生み出そうじゃありませんか。市長としての任期はあと３年。その３年のうちに、５市合併を実現しましょうや。いかがでしょう。」

小倉市長「小倉の場合は、私の前々の市長から一貫して賛成しています。明治から続いているこの問題は、いずれ解決せねばなりませんね。門司の意向はどんなもんでしょうか。」

門司市長「門司は、５市がそろって近代都市として発展することを考えたときに、合併にそう強く反対とも言えません。」

八幡市長「それは、５市合併でかまわないということでしょうか。」

門司市長「つまり、関門６市にこだわらないということです。市民もそうした方向で考えております。」

戸畑市長「戸畑は、おかげさまで財政は一番豊かです。ですから、市民の間には合併をしなくてもという意見もかなりあります。でも、長い目で見たときには、合併はよいと思いますね。」

若松市長「もう十分に議論はつくされていますね。戦前からのこの問題の解決は、今が潮時（しおどき）でしょう。合併の方法を煮詰（につ）める時期にきていると私は判断しますよ。」

昭和36（1961）年11月、門司市議会は、絶対多数で合併に賛成しました。

翌年６月、市民から募（ぼ）集された名前の中から、「北九州市」に決定しました。

昭和38（1963）年２月９日に各市で解散式が行われ、２月10日に北九州市が誕生し、４月１日からは政令指定都市となりました。

これによって、門司市は、「北九州市門司区」と生まれ変わりました。

予定新市名発表

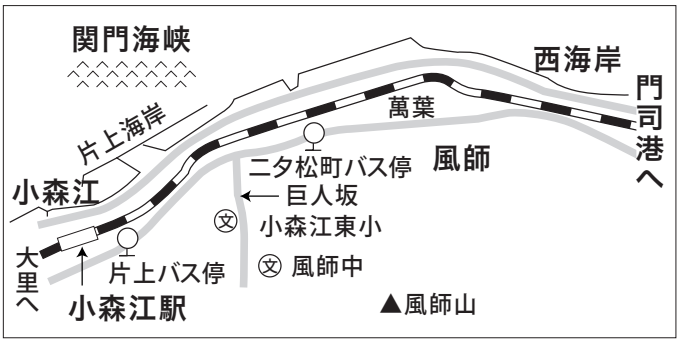
※　政令指定都市とは、政令で指定する人口50万人以上の市です。
指定されると、市でありながら、県と同じくらいの権限や財源をもつことができます。
政令指定都市は平成16年現在で12あります。

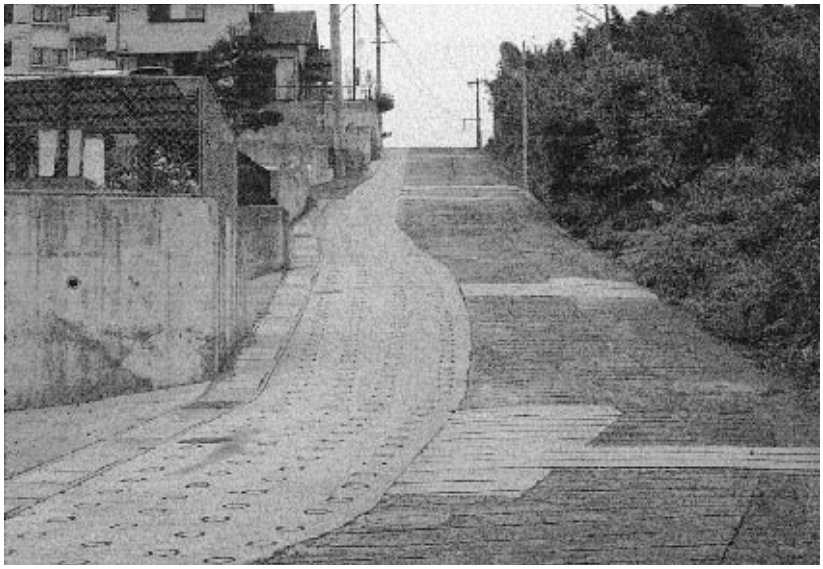
(5) 関門橋と田野浦・太刀浦

①「関門橋」の誕生話

関門海峡をまたぐ夢は、ずいぶん昔からあったようです。

二夕松町バス停と、小森江東小学校・風師中学校を結ぶ坂道を、巨人坂といいました。これは、対岸の下関市彦島にもあり、この坂道には、「大男が海峡をまたぎ、海の水で顔を洗った。」という言い伝えがあります。





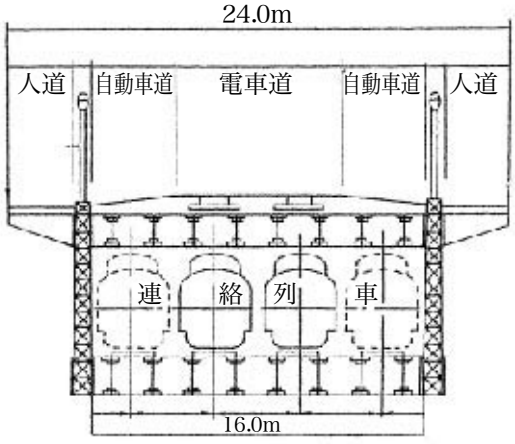
＜巨人坂＞

海峡の向こうの大地（彦島・下関）に海峡を渡って行きたいという願いや夢を大昔の人たちがもち続けていたことを、このような話にあらわしたのでしょう。

このような夢を実現しようとする動きが、「トンネル」で果たすのか、それとも「橋」でか、の論争は、明治の頃に起こっていました。

日清戦争で勝利した翌年の明治29（1896）年に、「日本の発展のために、関門架橋（橋を架けること）が必要である。」と国務大臣が発言しています。

大正８（1919）年に関門海峡の下の下関・大里間に鉄道トンネルを通すということが決定された後にも、昭和５（1930）年に、目的をいくつも合わせた「多目的道路」の吊り橋を設計しました。



＜ 1930年の「多目的道路図」＞

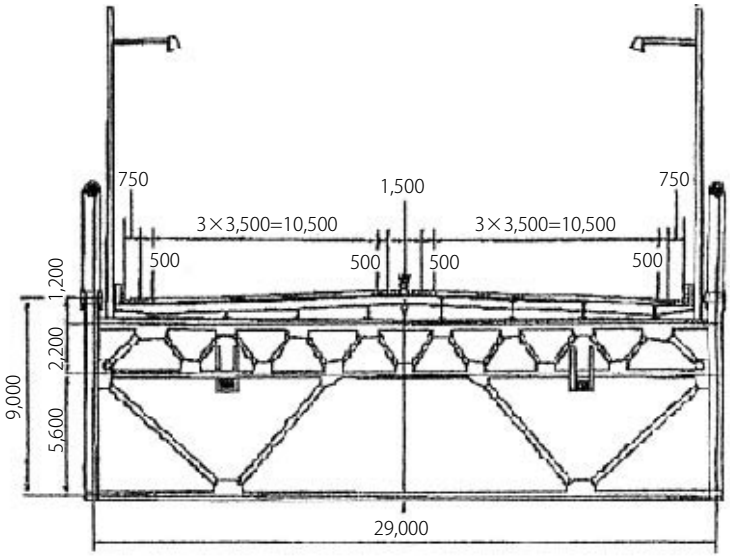
橋は二重の床をもち、下段は複々線の鉄道、上段は、中央に電車道、それをはさんで左右、それぞれを自動車道と人道にするというもので

した。

上下二段の床にしたのは、空からの攻撃に備えて、下段の鉄道をぎりぎりのところまで守って、輸送力の低下をできるだけ防ごうとするためでした。

上段の床を走る予定の電車は、当時、東本町を起点・終点としていた西鉄路面電車のレールを和布刈まで延ばして、橋につなげるというものでした。

ところが、陸軍から「もし戦争になれば、橋は敵機の目標になる。破壊されると、関門海峡の航路を封鎖(ふうさ)される」と、強く反対されて実現することなく、トンネルを通すことになりました。

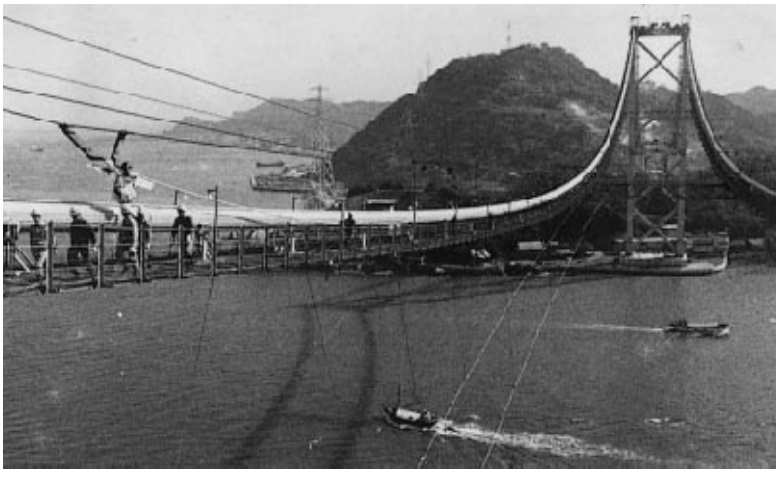


1965年の関門橋設計図

昭和12(1937)年には、鉄道トンネル工事は始まり、5年後に開通しました。

その後、建設省は、トンネルをもう1本掘って、上下2本にする考えでしたが、交通量の増加が著(いちじる)しく、昭和40(1965)年に関門架橋建設計画を発表しました。

当時としては、世界で9番目、日本では最長の吊り橋でした(今の関門橋は世界第23位で、日本第10位)。


建設中の関門橋

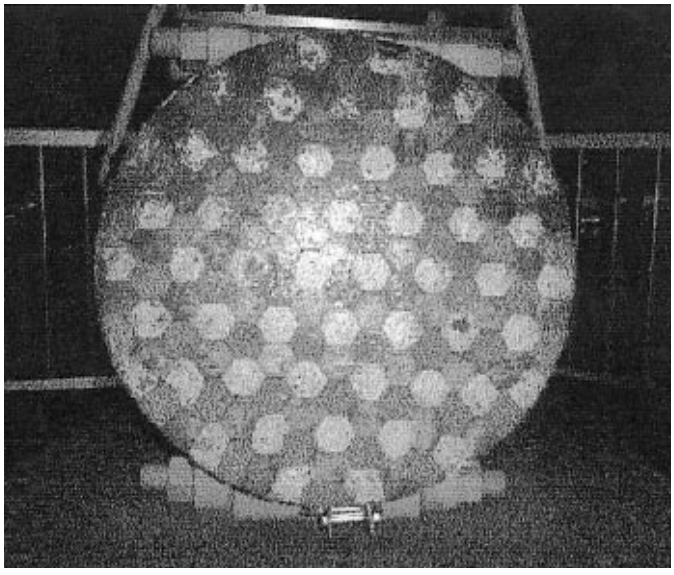
関門橋造りは、昭和40(1965)年に始まりましたが、橋の塔(とう)の高さが50メートルを超えると、大きな前後左右の揺れが加わるので、作業員は船酔いのようになってしまいました。

「高いところには、めっぽう強いけど、風の強い日はゴメンだ」と、真っ青な顔をして引き上げてくる作業員が多かったといわれています。

吊り橋を支えるケーブルは、直径５ｍｍのピアノ線を91本まとめて１本の束（たば）にし、その束の154本で、さらに１本にしばりあげたものです。

関門橋のメーンケーブル１本は、14,014本のピアノ線からできている勘定になります。ピアノ線１本は３ｔの重さに耐（た）える力を持ち、縦につなぐと、総延長は地球を４分の３周もするそうです。

右の写真は、中国自動車道の壇ノ浦サービスエリア内にある、メーンケーブルの断面です。



ケーブルの断面

完成した橋に名前が付けられることになりました。名前は候補として、「関門大橋」「関門架橋」「関門橋」「早鞆大橋」の４つの中で、「関門橋」になりました。

また、橋の色は、初めは、航空法から、高さ60メートル以上の物は、「赤白か、赤一色」ということで、紅白になりかけたそうです。しかし、関門橋は、周囲の環境を考え、また、当時の世界最長の吊り橋だったアメリカのベラザノナローズ（今の世界最長は明石（あかし）海峡大橋）などの橋が、みなグレー（灰色）系でしたので、今の色に決まりました。

関門橋の完成や、高速道路が各地に伸びたことによって、関門橋の交通量は、開通した当時（昭和48年・11,410台）の約３倍（平成14年・35,005台）に増えています。

関門橋のおもしろい数字の比較　　（「関門海峡」朝日新聞社編から一部加筆）

1，　使用した鉄の量は、32,000トンで、東京タワーの約８倍に当たります。新幹線のレールを造ると、鹿児島から北海道までの長さになります。

2，　使用したセメントの量は、41,000トンで、セメント袋1,025,000袋の量になります。袋を積み重ねると、富士山の55倍の高さになります。

② 田野浦・太刀浦

昭和38（1963）年に、門司市、小倉市、戸畑市、八幡市、若松市の5市が合併して、北九州市になりました。

それを契機に外国貿易の「門司港」、国内流通の「小倉港」、および工業港の「洞海港」を総称して「北九州港」と名付けました。

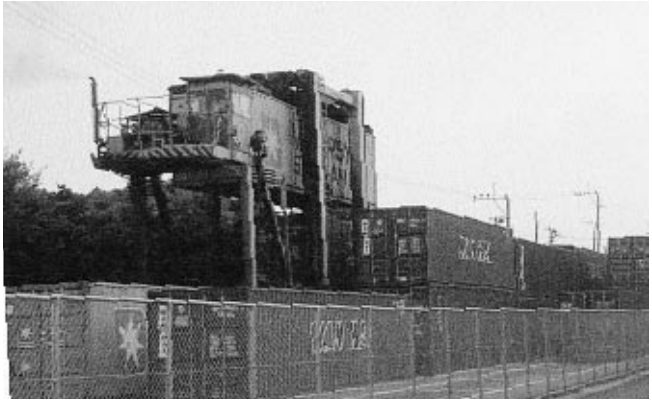
北九州市は、昭和46（1971）年に田野浦コンテナターミナルを開設すると共に、太刀浦コンテナターミナルも造成し、田野浦・太刀浦一帯を臨海工業地にしました。

昭和49（1974）年以来、太刀浦には、ライナー埠頭、コンテナ基地の建設が進み、現在は長さ620メートルと、550メートルの岸壁を持つ、総面積29ha余りのコンテナターミナルとなり、景観が一変しました。

工事が始まる前は石と岩礁が続く海岸で、近くには人家は少なく、旧日本軍の砲弾処理工場がありました。

太刀浦埠頭

第一コンテナターミナルのクレーン



コンテナ基地

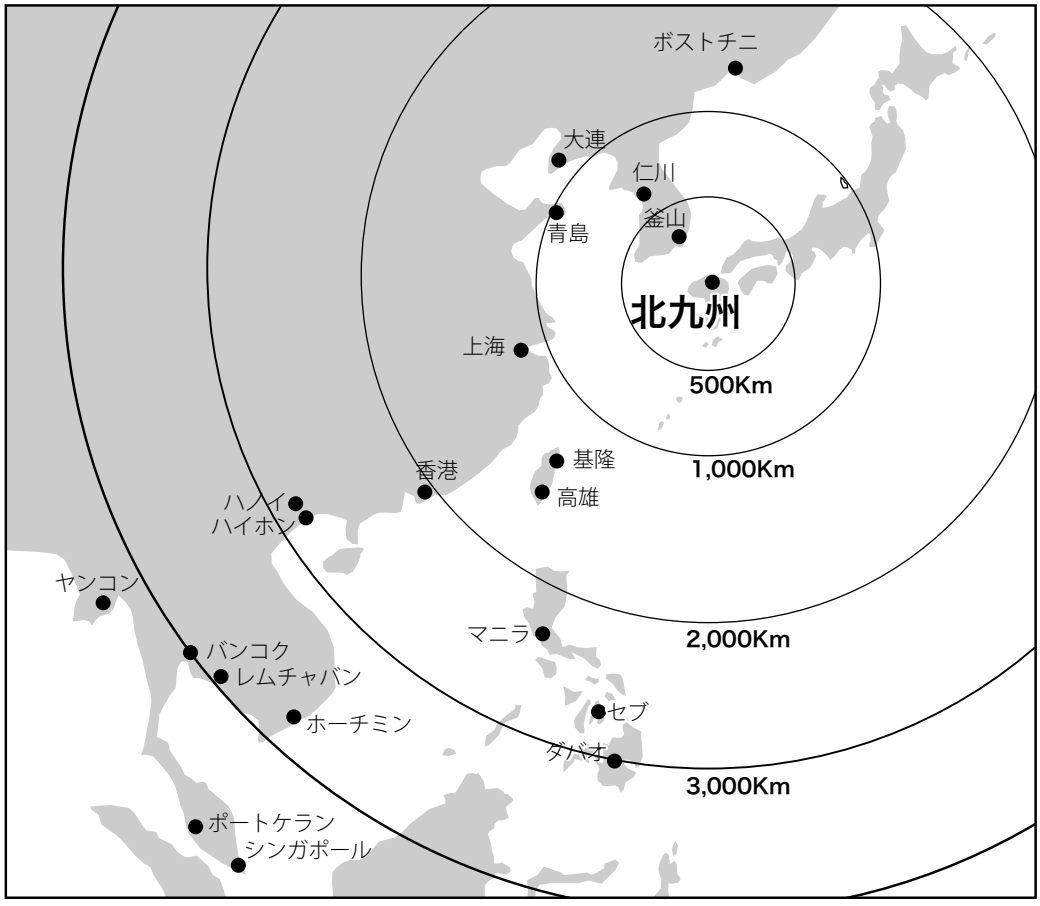
今は、西日本最大の国際コンテナ基地として、一か月に200便を超(こ)えるコンテナ航路ネットワークをもっています。

貨物取扱量は、年間約90トンほどあって、全国第７位です。

中国航路は、一か月に約80便の航路があり、上海(シャンハイ)・大連(ターリエン)といった中国の港と結ばれています。

コンテナターミナルのトラック入り口

主な貿易相手国・地域



北九州市港湾局・平成14年統計（太刀浦コンビナートパンフレット）