

下関における戦後映画興行盛衰史 1957年編 その二

倉 本 昭

旧市内劇場街を歩く
下関駅

木造の下関東口駅舎は、1942年、関門鉄道トンネル開通にともない、仮駅舎として建設されたものであった。青いトタンの大屋根が目立ち、妻入りであったから、三角屋根の駅舎として親しまれた。57年当時、駅名表示板の、上には四角い時計が掲げられ、下には6つの窓が横一列をなしていた。切妻合掌部には、わずかの隙間をおきながら横木が並んで、二等辺三角形をつくり、妻飾りになっていた。

駅舎に入っすぐ目に付いたのは、魚群が遊泳すべき大水槽であった(豆水族館)。東洋一を謳った水族館が1956年11月、外浦^{そとうら}に開館していたけれど、駅コンコースの水槽は1952年12月25日に設置されたもので、水族館とは関係のない施設であった。57年に年が改まって、外浦の水族館は観光名所になっていたが、あいにく、駅の水槽は、カラのまま放置されていた。港の埋立工事のせいで、水槽への海水循環用ポンプが閉鎖されていたためだ。^(注1)

西口に向って、水槽の右方が東待合で、人でごったがえす向こうには、58年に、3等待合を改造して、土産物などを扱う名店街ができた。

構内を仰ぐと、屋根を支える木製骨組の作るアーチが、西口方向に並んで列をなすのが見えた。絵にすれば、消失点に向ってすぼまりながら、入れ子のように重なるアーチ群が描けたはずだ。これが、棟と平行に走る天井照明の列とあいまって、美しい幾何学模様を成した。といっても、見立て次第で骨組は蟹やクレーンのハサミにも見えた。そのアーチの列を追う視線は、やがて壁面によって遮られた^(注2)。壁面の手前に先の豆水族館。水槽の左手に出札。出札の先には改札口・集札口があった。改札を出た客から見て斜め左前方に、手洗所に抜ける通路があり、それをはさんで、西待合と日本食堂が、向かい合っていた。日本食堂では海底鉄道トンネルを掘削する男たちを描く壁画が眼を奪った。

出札から、改札、ホームへの上り口にかけて、200本の40ワット蛍光灯が点った。57年2月下旬のことであった。

格段に明るくなった構内は人であふれていた。

遠洋からトロール船・運搬船などが下関漁港に還ると、船員たちや、その家族の朗らかな様子

も垣間見られた。^(注3)

遠洋での操業を終えた船員は、札束を詰めたカバンを枕にした、札束を腹巻にはさんで練り歩いた、と口碑に残るほどの「お大臣」ぶりを発揮した^(注4)。

唐戸市場に往来する山陰方面からの行商が構内に溢れると、彼女らが抱えるブリキの缶から魚臭が立った^(注5)。九州方面からの旅客は、駅から観光バスに乗り換えて、秋吉台や萩方面へと向った。待合は家出人が途方にくれ補導される場でもあった。スリ置りも横行した。犯罪者や与太者も混じった。駅派出所には警官に伴われた街娼の姿が見られることもあった。

下関駅西口から新地に至る

西口駅構内を出て左手には、大きな格子窓とともに、「駅のデパート」「STATION DEPARTMENT STORE」のサイン看板が目立った。駅付属の商業施設があったのである。デパートの横から、三菱造船・林兼造船・東洋高压が社員専用貸切バスを出していて、1日600から700人が彦島に運ばれた。駅舎の前はゴトウタクシーの車溜りであった。1916（大正5）年、下関最初のタクシーを走らせた会社である。50年代なかばには自転車が引く簡易タクシーも客待ちしていた。ほかに山電のバス停あり、路面電車の電停あり。通勤時間には交通ラッシュが起こったが、その合間をぬう歩行者には横断歩道の標識も守らぬ者がおり、交通機関をさらに停滞させた。^(注6)

駅西口の前で見逃せないのは大洋漁業下関支社ビルであろう。林兼商店本社ビルとして1936（昭和11）年に竣工した。2009年解体前の外観で記すと、鉄筋コンクリート3階建・一部5階建で、3階部分屋上に、軒蛇腹付き屋根のある建屋1層が加わっていた^(注7)。ファサードには庇の奥に4本の角柱一装飾的な面取り加工を施す一が組上げられていた。ファサードの正面から見て左方・道路際には竣工当初何もなかったが、戦後高度経済成長期になると、2階まで届きそうな樹木が植えられ、小噴水が設けられた。水盤は六角形で、中央に鯛のオブジェが据えられていた。駅西口と向いあうビルの角は大きく面取りされており、断面に広告を掲げることもできた。この角地から、国鉄引込線と平行するように今浦方向へ伸びるのが、「まるは通」である。

戦後すぐ、当ビルでは、林兼商店を持株会社とする大洋漁業株式会社が、本社営業していたが、1947年に林兼は財閥解体の対象となってしまった。結果、49年に大洋本社が東京に移転して、翌50年に、その大洋が林兼を吸収合併するに至る。こうして、西口のビルが支社ビルに格落ちした代わりに、49年、セ・リーグに結成された「まるは大洋球団」が翌年「大洋ホエールズ」と改称して、下関にフランチャイズを設定するプロ球団として立った（本拠地球場は下関市営球場。球団事務所は東京）。

しかし、球団の前途は洋々たるものではなかった。

53年、松竹ロビンスと対等合併し、「大洋松竹ロビンス」（54年から洋松ロビンス）として、フランチャイズを松竹の京都、大洋の下関との両方に設定せざるをえなくなった。54年師走に松竹が球団経営から撤退したため、再び「大洋ホエールズ」となったものの、フランチャイズが神奈

川県川崎市に移ってしまった。

以後、59年まで大洋は連年リーグ最下位に甘んじる。秋山 登投手、土井 淳捕手を擁し、チームが優勝パレードをするのは1960年のことであった（森茂雄『大洋ホエールズ 15年史』1965 大洋球団）。

大洋漁業ビルの国道をはさんだ向かい側、国鉄ガード脇のビルの隣の建物には、60年までに音楽喫茶「ヴォルガ」が開店する。同じころ邦楽座通りに出来た「喫茶クルミ」と共にデート喫茶としても人気があった。ここから国道沿いに進んで港側に、珈琲通に愛されたカフェ「甘竹」^{かんちく}や、衣料品を主に扱う「まつや」があらわれ^(注8)、その国道を挟んだ向い側に中国電力下関営業所が見えたら、今浦町も近い。

国道がカーブを始める今浦交差点で足をとめた人は、漁港岸壁に出る道の入口に「きんかん」を見つけた。場所こそ違え、現在も多くの鼯肩筋で賑わう海鮮居酒屋である。決して広くなかった店内は漁港に出入りする者で混雑し、伸張する港町の鬧熱が、ここに凝集されたかの感があった。店の岸壁側には、海が間近に迫っていた。現在公民館が建つ一画は、後年埋め立てられた土地である。

そこから江頭山の麓に廻りこむと、鈴ヶ森稲荷神社・巖島神社を懸崖の上に望み、悪路に足をとられながら、伊崎^{いざき}へと至った。交差点から国道を北進すれば、ほどなく新地に入る。

今浦交差点周辺の歩道には露店が並んだ。港に出入りする船員を相手に日曜雑貨を売ったのだ。昼間の交差点では周辺地域の子供たちが遊ぶ姿も見られた。

当時の子供たちの遊びには、社会問題化した類のものもある。紙玉などの火薬類を瓶詰めして暴発させる「オネストジョン」で、子供が指を2本失う事件が55年に市内で発生していた。五味康祐『柳生武芸帖』由来（影響を与えたのは小説ではなく、当然、57年東宝製作の映画である）の「十字剣投げ」にも大人は気をもんだ。ペン先や、線路で列車に踏ませて扁平にした釘を、括り合わせて十字剣型を作り、あちこちに投げつけたからだ。そのほか「賭博性」のあるラムネ玉、パッチン（めんこ）も翳壁を買った。新地では当時、おもちゃのプロペラ飛行機に紐をつけて凧揚のように飛ばす遊びがあらわれ、飛行機を見ながら全速力で駆けることの危険性が懸念されていた。クギ立て、輪ゴム飛ばし、ピストルのおもちゃなどにも大人の目は厳しかった。

ついでに、伊崎・新地あたりの子供たちに広まっていたユーモラスな俗信について触れよう。

三輪トラックが全盛期にさしかかっていたものの、60年代までは、まだ馬が道を往来していた。新地の日本漁網のあたりに馬屋があったから、周辺地域の子供に馬は身近な存在だった。道路には日常的に馬糞が落ちている。それが秋の運動会シーズンには特別な意味を帯びたのだ。子供たちは徒競走で俊足を得られると信じ、乾いた馬糞を裸足で踏んだのである^(注9)。

リヤカーで新地に青果を売りにくる老婦人は子供たちの歓迎的だった。彼女が商う金瓜（まくわ）と小ぶりのトマトを、氷水で冷やしたのが又とない御馳走であったからだ。

そんな新地の子ども達の聖域は、何ととっても、狭い裏通りに点在した駄菓子屋の店先であっ

たし、路地や四辻は遊戯に興じる彼らにとって桃源郷に等しかった。

新地に住んだ子供たちの耳には、漁港から出港する船にはなむけとして奏される軍艦マーチが、親しく残った。

ところで、新地の名称は、江戸時代に今浦の入江を埋めたて、伊崎新地（伊崎御開作）と呼んだのが発祥である。江戸中期にかけて（現在の上新地町の）巖島神社辺まで開発が進み、明治になって新地町の称があらわれた。

国道の西側、新地三町（現在の^{しんちにしまち}新地西町）にある新地市場を目指せば、館外放送が耳朶をかすめはじめ、^{たいしんかん}大新館の場所が知れた。市中心部で唯一戦災をまぬかれた映画館である。大正10年12月1日開館した時には^{さんこうかん}三皓館と称したが^(注10)、同14年、大筋重助がオーナーになって、大新館になった。場所柄、観客には船員たちが目立った。劇場跡は現在、大新ビルとして残る。

劇場前を通過して、国道を渡ったところに、キャバレー「ロマンス」があり、神武景気に沸く人士の社交・歓楽の場となった^(注11)。60年代に入ると、小市民的気安さを求める者は、劇場の裏通りを北詰めまで歩き、西側の「どんちゃん街」に入った^(注12)。長州の港町で太陽族を気取る青年、青春の抵抗を胸に秘めた女子は、江頭山の^{かいあんじ}海晏寺から見下ろせたダンスホール「十三番街」に入り浸った。

ダンスホールは、57年頃から60年代にかけて、市内の盛り場で流行し、50円程の入場料金（二番館以下の劇場の入場料金くらいの額）のもと、閉店の23時頃まで若者で賑わったが、風紀紊乱のかどで、「良識派」を称する人々の非難的になった。下関の若者にとって、ダンスホールは数少ない娯楽の場であった。ほかにはパチンコ、映画くらいしかなかったとあつては、アベックの愉しみがダンスに向ったとしても意外ではない。

大新館から国道をはさんで向いのエリアを新地一町といった（現在は新地町）。そこにあった戎座は1917（大正6）年に開いた芝居小屋・新富座の跡地に建っていた。新地一帯は焼夷弾による空爆を受けなかったので、新富座は戦後まで賑わった。ところが1948年、漏電による出火で回祿の難に遭う。52年にキャバレー「ロマンス」2階に寄席を開いた冷川安太郎が、54年10月、新富座焼跡に建てたのが、戎座であった^(注13)。戎座では映画をかけることもあったが、主に大衆演劇の殿堂として鳴ったのであり、浪曲、漫才、女剣劇、ストリップなどの公演があった。現在、大黒荘前にある駐車場あたりが劇場だった。

戎座から巖島神社参道に出よう。神社の石鳥居を目指す、妙蓮寺が左に門を構え、その手前に、参道をはさんで高杉晋作終焉地がある。現在神社の石鳥居は、^{そりまし}笠木の反増部分を、マンションのベランダに穿たれた空隙に埋めながら佇み、その奇趣が見る者を一瞬呆然たらしめるだろう。鳥居の真向かいが新地宮山の巖島神社である。

神社石段下を国鉄ガード方向に行くと新地東映があった。戦前戦中の新地を知る者には「王様ビスケット」の工場があったと記憶に残る場所である。なお巖島神社の御膝元には巖島銀座と通

称されるバラック街があり、狭く未舗装であった道路の整備のため、立ち退きを取りざたされることとなる。

57年末から、この巖島神社辺より国道沿い東消防署伊崎出張所前までに、約40本の街灯が設置されつつあった。大洋漁業ビルから今浦交差点までの国道には既に街灯が並んでいた。灯りは駅西口・大和町の喧騒を新地に導くかのようなだった。

駅西口

大洋漁業ビル脇の「まるは通」には、飲食店・娯楽施設等が並んでいたが、その店舗の前に露店・屋台がひしめいていた。駅西口から見て、左側には主に飲食関係、右側には服飾・日用品関係の店が立った。多いときで約60軒あったというが、1960年には24軒までに整理されていた。これらの露店で船員たちがシャツ、下着、ヒゲソリ、化粧品など海上での必需品を調達できた。質流れ品も商われた。通りには「まるは通」と輝く五色のネオンアーチが5基まで架け渡され、押し寄せる人波を見下ろした。ここは当時、市内最高の地価を示している。^(注14)

まるは通りの奥、岸壁側に「ハイライト」があった。市内随一のキャバレーで、客層には当然、大洋漁業・国鉄関係者が多かった。あちこちのテーブルに大洋社員のカーキ色の制服が目立ったともいう。

この57年度クリスマス興行は、21、22日に並木路子^(注15)、23から25日まで服部富子^(注16)が務めた。クリスマス当日には仮装大舞踏会なるものも催された。

この年、景気はかげりを見せ始めた。その不安を払拭するためにも、聖夜の歓楽街から夜の白む前に嬌声が止むことを、遺憾とする者たちもいた。しかし風営法第13条第1項により、深夜営業は25時までしか許されなかった。57年12月12日には、山口県下警察署長会議にて、警視庁にならぬ、オールナイト取締り強化の決定がなされた。既に1枚千円でオールナイト・チケットを捌いていた店もあり、取締り強化の報を受けて、ちょっとした騒ぎになった^(注17)。

ハイライトのクリスマス興行広告には「連日オールナイト」とあるが、これも25時までである。ところが、従来のオールナイトは朝5時頃までであった。この慣習に流される店もあって、25日の日付が変わって、午前1時から5時までに、下関署は13軒を取締まっている^(注18)。56年クリスマスには、市内全キャバレー、バーの5分の1が文字通りのオールナイト営業をしていたのに、様相一変であった。

再び西口に戻る。まるは通りを挟み大洋漁業と並び合う形で、国鉄下関工事事務所があった。1936年、下関改良事務所として建てられた鉄筋コンクリート2階建は、かつて関門鉄道ずい道建設に尽くした男たち数百人の拠点であり、(下関工事事務所の称を経て)工事局となつてのちも、新幹線開通工事盛んなりし折には、千人が出入りしたという^(注19)。

工事局を正面から見て左側の筋には、局の建物に沿うように、小さな酒場・めし屋が立ち並んでいた。それらを物色せんと道に入ると、視界が開け、今浦方面に伸びる国鉄引込線と、湾を取

巻く漁港が一望できた。このあたりにはびこった露店や飲食店などが、当時問題化していた。

57年春から、山口県水産事務局では、管理地内のバラックを立退かせ、有刺鉄線を張って上屋建設資材置場にした上、波止場小路と俗称された一角を占める飲食街にも立退きを要求していた^(注20)。ここに集まる船員を標的に、街娼が夜陰に乗じて徘徊し、風紀が壊乱していたのも問題視されていた。

とりわけ処置に困っていたのは、工事局と引込線とのあわいに横たわる市有地に関してであった。そこには無許可で土地を占めている店もあり、ムシロがけの見世物小屋（サーカス。時にはストリップがかかったこともあった）までが来て、ジンタを鳴らしていたのである。これにつられて蝟集する人、人で、幟がひらめく電車通り（県道250号線。漁港通）から市有地への入口は、休日ともなると立錐の余地もなかった。

ところが、その人だかりをはさんで工事局と並ぶ第一会館^(注21)が立退き、大きな囲いが張られる。続いて工事局脇の飲食街なども一斉に撤退を迫られた。なぜなら、この土地を大丸百貨店が新店舗建設用地としたからである。大丸は、県・市相手の土地買収交渉を59年にはまとめたのだった。

注1

設置当時、海水魚飼育施設が駅コンコースに設けられた例は大変珍しかった。漁業・水産加工業が盛んな町のメインステーションには面目躍如たる施設である。最初は30種の海水魚が展示されていた。水槽の長さは、安全柵の前に大人が5、6人は並んで眺められるくらいのものであった。ここは待合せ場所として定番化し、市民にとっては幼年期から青春期にかけての思い出がとりわけ深い場所であった。海水循環用ポンプが使えなくなり、1958年3月、2槽の海水浄化装置を備えるようになった。魚の飼育・管理には、やがて市立水族館が関与するようになる。富田義弘『下関駅周辺下駄ばきぶらたん』（18頁 赤間関書房1976）を参照。

注2

壁面において垂木とつなぎ梁・真東・支柱が作り成す形は落書の相合傘に似ていた。北九州市の九州鉄道記念館に、下関東口駅舎の屋根トラスを組んでいく写真が展示されたことがあった。

注3

遠洋漁業の航海・操業期間は、どれくらいか。

まずは南氷洋捕鯨漁から。

冷凍運搬船の第36播州丸（999トン）が、大和町大丸裏岸壁から出港したのが1957年12月5日。南氷洋で日新丸船団捕獲の鯨肉を積んで帰港するのが翌年3月初であった。播州丸は市立水族館のためペンギン数羽をも連れ、3ヶ月ほどで戻ったのである。船尾式トロール船第51大洋丸は57年12月6日出港し（夕刊みなと57・12・5、6）、第2日新丸船団の初荷約千トンと、水族館向けのペンギンを運んで、翌年2月11日に帰港、3月15日には東シナ海へ向っている。

キャッチャーボートの航海は更に長い。第7・第8文丸は、57年10月15日に下関を出港し、11月3日横須賀の基地から捕鯨船団に加わり漁場に向った。下関帰港は横須賀を経由して翌年4月10日であったが、5月1日には近海ヒゲ鯨漁に出ている。捕鯨船団に加わった者は、鯨製品の加工に従事する事業員でも、南氷洋から帰港後、近海捕鯨や北洋の母船式サケマス漁に参加する者がほとんどだった。

以西底曳網漁については、通常17日から19日、長くて25日くらいの航海・操業日数を数えたが、南シナ海に出漁する場合、5月初めに下関を離れ、10月まで、半年ほど日本を離れた場合があった（1952年の例）。この時は6隻の以西底曳網船が冷凍運搬船第1播州丸を母船として船団を組んで出港。操業の間、別の冷凍運搬船が月一で漁獲物受取に来るときに、船員の必要物資、燃料、氷から家族の便りまでをもたらししたのである。

50年代半ばをすぎると、漁船拿捕問題や以西漁場資源の保護を理由に、以西底曳網漁船の遠洋進出が試みられた。1957年6月1日下関を出港した以西底曳網船第33・第35明石丸（各約100トン）、小型トロール船第33・第35東海丸（各約100トン）4隻の場合、リオとペレンの両基地を拠点にブラジル近海漁場調査に従事した。船団は下関から20日間かけてハワイに至り、燃料補給と乗組員休息を得、ハワイを出て24日目にパナマ運河通過を開始、運河の太平洋側出口・クリストバルにて再び燃料・食料を補給した。目的地ペレン到着が7月30日のことであった。調査期間は2年にわたった。（小林茂夫「海のバタ屋の記録」〈<http://www.cycle-seek.com/bataya/bataya.pdf>〉による。）

最後にトロール漁の航海・操業期間について。『下関年鑑』に300トン前後の以西トロール船で20日間が限界であるとの記述も見受けられる。大洋漁業が下関から派遣したトロール船に限って言えば、1951年10月30日に出港した第17大洋丸（270トン）は11月21日にボンベイ（現ムンバイ）に着いている。1954年に進水した大洋の第36・第37大洋丸は744トンあり、航海能力が更に伸びている。第36大洋の場合、57年5月13日に北洋捕鯨に出発して7月26日帰港、7月末にはトンキン湾漁場に向向き、帰港後、今度は南鯨の探鯨船として10月15日下関を出港し、翌年4月15日帰港した。両船は遠洋トロールのパイオニアとして、ニュージーランド沖まで出たことでも知られる（『しものせき市制百年』）。トロール船が捕鯨船団に従った例は、「捕鯨船団、南氷洋に行く」（<http://blogs.yahoo.co.jp/badaguan103/55236250.html>）でも確認されたい。

ちなみに、捕鯨漁の例で触れたトロール船第51大洋丸は、57年10月に進水し、1497トンあった。このように大型化したトロール船は、60年代にかけて、アルゼンチン・ブラジル・インド・シンガポール・ベトナム近海の遠洋トロール漁場を開拓していった。そうなると1年半から2年にわたって日本一下関を離れることになった。ニュージーランド沖で1航海1年、アフリカ沖だと1年半かかったから（以下『下関市年鑑』昭和40年版52頁参）、60年代に入ると、漁獲物は冷凍して漁場から運搬船で日本まで運ばせ、トロール船の乗組員には1年交替制を適用し、航空機で拠点となる海外都市と日本間を往来させた。

家族にとって、長い航海から帰る海の男を迎えた感激は、一人であったはずだ。家族の姿を見、声を聞いて、改めて帰還の喜びをかみしめるのが船乗りの人情であろう。

以西漁業の場合、帰港後ろくに骨を休める間もなく、すぐに次の航海が待っていたから、船員たちは漁港周辺の宿に滞在し、陸での短い休息を存分に楽しんで、また船へと戻っていった。家族が会いに訪れた際には、団欒を楽しみ、宿泊するための施設が港にあった。家族と離れ、船員宿に寝泊りする船乗り同士が上陸後の慰安を求める場合、盛り場にとっては又とない上得意となった。山陰地方から出てきた船乗りたちが家族の元に帰る余裕を得たときには、同じ町村の者同士は勿論、親戚同士が帰りを共にするケースも珍しくなかった。

注4

捕鯨船団の母船に乗り組んだ男たちが特急列車で関門に向うとき、半年近く海上にいた分の給料を札束でカバンに詰め込み、それを枕に下向して、下関で遊興したという話を聞いた。それは下関経由で故郷に帰る船員一山口県の山陰側から母船に参加した者たちではなかったか。

ところで、当時、どれほどの山口県民が母船に乗り組んでいたのか。

下関にゆかりの深い大洋漁業の捕鯨船団から触れよう。『昭和30年度 昭和31年度 第十次出漁 南氷洋捕鯨業記録』（大洋漁業株式会社捕鯨部編）に「事業員地区別雇入表」が載るが、残念ながら山口県民の数は「地方」の項に計上されていて、詳しい人数がわからない。ちなみに多いのは、日新丸の場合、八戸・秋田の54名、鮎川31名、弘前24名、北福岡21名の順で、「地方」枠は81名を数える。表にあらわれた全事業員数は310名であった。

南氷洋捕鯨の末期、1984—1985年の第39次南鯨の例であるけれども、大洋漁業の母船第3日新丸に乗った181人の事業員のうち、山口県出身者は10人いた。事業員全体のうち、五島列島を中心とする長崎県民の占める割合が最も多く30.9%。次いで、鮎川を主とする宮城県民22.7%、秋田県民13.8%、青森県民8.8%となる。それらに比して少ないけれども、山口県民は次点で5.5%を占めていた（田村京子著『捕鯨船団 女ドクター南氷洋に行く』集英社1987）。

また、宮良高夫『毎日ノンフィクション・シリーズ5 捕鯨砲』（毎日新聞社1965）には、戦後捕鯨母船乗組員に「長崎、山口、和歌山、高知、宮城の各県の出身者が多く、石川、岩手、青森がつづく」とある（194頁）。

ならば大洋の母船にも、それなりの数の山口県民が乗ったはずだし、日本水産・極洋船団の母船にも山口県民が乗り組んでいたことだろう。日本水産株式会社編『第二十次南鯨記録』は1966年の記録であるが、船団ス

タッフの出身地がわかる貴重な資料である。母船・函南丸の全286名のうち、山口県民は20名を数えた。阿武郡奈古6名、大津郡三隅5名、同日置村2名、下関市2名で、あとは大島郡、豊北町、長門市の仙崎・東深川・板持であった。第2函南丸には山口県民が9名参加で、三隅2名、日置1名、奈古1名、西深川1名、油谷2名、萩2名であった。目立つのは山陰側、古式捕鯨ゆかりの北浦方面出身者である。ここに挙げた人々は、いずれも日水捕鯨船団の母船基地・神戸から帰郷した。

57—58年第12次南鯨の場合、大洋からは日新・錦城・第2日新の3船団を出した。それらの母船に乗組んだ山口県民が、横須賀長浦港基地から横浜もしくは東京に出て、山口県に下るには、①博多行特急「あさかぜ」（松本清張の『点と線』で有名な便）、②長崎行特急「さちかぜ」が便利であった。特に「あさかぜ」は58年10月1日より20系固定編成客車を導入し、「うごくホテル」として通ったから、第13次南鯨以降、大枚を抱え、この列車で「お大臣」然と帰ってきた船員もいたことだろう。大阪・神戸からなら、特急「かもめ」も利用できた。

参考までに前記特急の発車時刻を紹介しよう。1956年12月刊時刻表により、「あさかぜ」の発車時刻を、主要停車駅のみピックアップして見てみると、下記の通り。

東京18：30—横浜18：55…大阪2：01—神戸2：30…下関10：31—門司10：43

上記の便は、東京から京都まではEF58、京都から下関までは蒸気機関車C59、下関から門司までEF10が牽引した。57年3月、京都—下関間はC62に変わる。

1958年10月刊時刻表では以下のごとし。

東京18：30—横浜18：55…大阪1：49—（神戸停車せず）—姫路3：06…下関10：15—門司10：28

京都—博多間を結ぶ「かもめ」の場合、56年12月刊時刻表により、大阪から門司までの主要停車駅のみピックアップすれば、

大阪9：10—三ノ宮9：37…下関17：46—門司17：58

の通りであったが、58年10月刊時刻表では大阪を9：10に出て、三ノ宮を9：34発。下関を17：27、門司を17：40に発車したとある。

57年10月より運行開始した「さちかぜ」の、門司までの主要停車駅をピックアップして、発車時刻を見てみれば、

東京19：00—横浜19：25…大阪2：31—神戸3：00…下関11：01—門司11：13

とある。これが58年10月より「平和」に改称され、ダイヤも、

東京16：05…大阪23：24…下関7：50—門司8：03

と変更された。同時に運行開始した鹿児島行特急「はやぶさ」は、

東京19：00—横浜19：25…大阪2：19—神戸2：46…下関10：45—門司10：58

が、門司までの主要停車駅発車時刻であった。

山口県の山陰側の町村から参加した者ならば、母船基地近隣の歓楽街で、ひとしきり愉しんだとしても、札束を枕に帰った下関で、また羽を伸ばしてから、故郷へ戻るも可であった。この注の冒頭に触れた逸話は、「都市伝説」では決してない。腹巻に札束を挿して、歓楽街を闊歩した「鯨を追う男たち」の話にしても、実見談として下関では語られているのである。

しかし陸地での歓楽や団欒は長く続かない。

56-57年の第11次南鯨では、大洋の日新・錦城に加え、日水の因南・第2因南（56年に油槽船松島丸を捕鯨母船に改造して改名）、極洋の第2極洋と計5船団で鯨の捕獲数を他国と争っていた。その船団が57年春に帰港しても、当時、大洋以下3社は、すぐに北洋まで捕鯨船団を差向けた。北洋捕鯨は3社共同経営であって、57年には極洋丸に加え錦城丸、58年には極洋丸に加え第2因南丸が参加した。北洋に向う者は4月上旬に南水洋から戻って、早い船は、5月1日には函館に入り、北洋漁場の監視業務に当たった。遅い船で5月下旬出航というあわただしさである。日水社員の場合、南水洋で捕鯨操業ひと月につき3日、大体18日間の休暇が帰還後に与えられたが、会社はその休暇を分割して与えることができるため、人によっては、1週間もすれば次の航海に出されることもあったという。（中谷 徹『南水洋遥かなり-日水・捕鯨船第10興南丸船長航海日記-』319頁 五陽書房 2006）。

また北洋捕鯨には出なくとも、1ヶ月もせずして、鯨肉加工に携わる事業員たちが近海捕鯨や北洋サケマス漁に出たことは前注の通り。

以上は捕鯨母船乗組員についての考証にすぎない。捕鯨船（キャッチャーボート）に乗組んだ者の場合、歩合金が母船船員の1.65倍あったと伝わるから（安富静夫・岸本充弘『下関クジラ物語』52頁 下関くじら食文化を守る会 2002）、大臣ぶりも相当なものであったろう。ただし、この歩合金は大洋の場合、1961年に大型船に適用されて以来出るようになったもので、日額制であった。

彦島の林兼造船ドックからは、57-58年（第12次南鯨）に、33隻のキャッチャーボートが出た。うち30隻は横須賀経由で漁場に出、3隻は下関港から直航した。これらは漁期を終えると、最終的にはドック入りのため全隻下関に帰港したから、そこで下船した船員は当然、下関市街に繰り出した。

下関港には、他にどのような捕鯨関連船が出入したのか。本注の冒頭に触れた資料によると、55-56年の第10次南鯨・日新丸船団参加船の場合、冷凍船・天洋丸は横須賀から出港して下関に帰港。下関出港船では、曳鯨船の第5文丸・第6関丸、探鯨船の第8関丸、捕鯨船の第17文丸が横須賀に帰港。下関港を直接往復したのは冷凍運搬船の第35播州丸998トン・第36大洋丸744トン。第37大洋丸744トンは下関から出港し、鯨肉を大阪に陸揚げした。当然、下関で建造された船なら最終的に下関でドック入りする。

上記の船のうち、下関港を往復した冷凍運搬船の乗員は、出身地を問わず、下船後、市街に遊んだはずだ。運搬船は、700トン台の船で22、3人が乗り組み、1400トンの船でも乗り組みは30数名だった。

注5

1957年当時、山陰線下り6時47分下関着便が、とりわけ行商で賑わった。当便が湯玉を過ぎ吉見に至ると車内は行商たちで満員となった。前2両に鮮魚組、後2両に干物組が分かれて乗ったらしい。600人ほどの行商が山陰方面と下関間を往来していた（夕刊みなと57・10・5）。彼女たちが唐戸の市場に往くには路面電車が便利であったが、バスも利用したし、オート三輪を雇う者や、稀にタクシーで乗りつける者もあった。ところで山陰線は、ディーゼルカーによる高速化が端緒についたばかりで、1956年にDF50が導入され、急行「出雲」を牽引したが、その終点・大社駅より西にある正明市機関区には、16両の蒸気機関車D51が配置され、立派に活躍していた。57年当時、特急「かもめ」は、上り下関から京都まで、下りは広島と下関の間をC62、特急「あさかぜ」も京都一下関間はC62（3月まではC59）型蒸気機関車に牽引されていたのであって、竹崎で国道をまたぐ鉄道ガード上に、陸蒸気が往来するたび、濛々たる白煙黒煙がわきあがったのを、市民は日常的に眺められたのである。D51から行商たちが降りると、魚臭と汽車の石炭臭がホームであいまじわった。当時を知る人には、駅西口周辺の空気が機関車の吐くすすで澱んでいる感じだったと話す方もいる。ついでながら記すと、博多-正明間に始めてディーゼルカーが走ったのは、57年7月15日である。

注6

戦後から50年代にかけてのこと。駅西口から出て左側、駅デパートの手前に、階段があって、これが駅本屋の中2階に通じていた。そのフロアの通路は、各番線ホームへの階段口を控え、東口側の、駅本屋から別棟に移る場所には、階段が設けられていた。それを下ると更に通路が続いて、ついには東口・構内タクシー営業所の手前で地上に降り立つ階段へとつながった。1967（昭和42）年駅構内平面図〈初出：「昭和42年下関駅勢要覧」下関駅発行〉には、地上階への階段が記されておらず、中2階通路は旅客寝室へと通じて終わっている。別棟

への階段を下った先、この旅客寝室までは、戦前の関釜連絡船棧橋につながる通路橋の名残であった。

注 7

この建屋は空きビルとなる前は食堂であった。3階屋上は展望ベランダ。1955年12月に来関した郭沫若は屋上で筆を揮った。

注 8

1956年6月27日より前は又一百貨店の名称。駅東口の専門大店が348.4坪、しもせんデパートが220坪あったのと較べると52坪と小規模。市史赤表紙版237頁による。

注 9

牛は郊外の農村から汲みに来る肥を運んだが、1957年当時は化学肥料普及で糞尿の需要が減っていたから、田畑を耕す力として専ら利用された。牛糞は足が遅くなると言って踏まれなかったという。

注 10

市史赤表紙本549頁には大皓館とあるが、このたび高田美智子『大新館物語』（私家版 2005年）により正す。

注 11

ここは新聞広告には「アルサロ」とあることに注意。店の正面入口右側の乱張りによる石張り壁には、中央にショーウィンドがうがたれていた。その上方の外壁はネオンで彩られた。電飾デザインは、斜め格子模様の織成す菱形の中や、格子を描く線の交点に、ギリシア十字の紋が散りばめられ、上方にひときわ目立って「ROMANCE」の文字が輝くというものだった。東宝映画「紅の海」に店の正面外観と内部が映るが、この作品が製作されたのは60年なので、57年当時とは様相を異にする。

注 12

この称は善隣出版社刊1960年版『西日本住宅詳細図附商工名鑑 下関市豊浦町』からあらわれる。59年版の同所には「バー・スエズ」「旅館みよし」とあるのみ。57年、長門市場付近にジャンジャン街がオープンしたことが、どんちゃん街の称に影響したか。

注 13

市史赤表紙版545頁

注 14

『しものせき市制百年』による。まるは通入口のネオンアーチには、アーチ部分のネオンの下に横長長方形枠が設けられ「森永ミルクキャラメル」と広告があり、その下に「まるは通」と輝いた。後年になると、森永のサインは「ハイライト」に代わった。まるは通にはパチンコ屋が多く、タツミ遊技場、毎日（大毎）ホール、コウシエン、本銀会館（第一ホール）といった店がひしめいていたので、喧騒ぶりが想像できる。その名をネオンアーチに輝かすキャバレー「ハイライト」の隣には喫茶「凡」があって、名店として今も語りつがれる。「凡」は西田ビルの2階にあり、ビル右脇のステップを上る。小さなテラスに蔭がからんだ瀟洒な店であった。1階はパチンコの「コウシエン」。「ハイライト」の裏（岸壁側。第一商会の西）に、猥雑な下界から超然として、工場の煙突が一本突立っていたのも印象的であった。当時、「まるは通」は観光名所でもあった。

戦後闇市が立ち、引揚者が露店を開きだしたのが、「まるは通」の起こりである。漁港の荷役が始まるのは午前3時ころであり、深夜1時2時まで明かりを点けていた露店は船員・漁港関係者に重宝がられた。露店はやがて厳しい管理の下におかれ、毎日営業許可証を更新したと、「朝日新聞」下関版1960年6月2～3日の連載記事に見える。同記事には、露店の営業権利譲渡に2、30万の金が動いたともある。

注 15

戦後のイメージと分ち難く結びつく「リンゴの唄」を映画「そよかぜ」で唄った歌手。

注 16

服部良一妹。戦前、映画女優として、またテイチクの歌手として活躍、「満州娘」「興亜行進曲」「僕は特急の機関士で」等の歌謡がヒット。戦後は一旦コロムビアに、そしてビクターに移って「小鳥娘」「バイバイ上海」「ハロー王さん」「霧のサンフランシスコ」「アリラン・ルンバ」等を唄う。

注 17「夕刊みなど」1957・12・7

注 18「夕刊みなど」1957・12・26

注 19『しものせき市制百年』43頁

注 20

波止場小路の称は、善隣の地図では確認できない。漁港の北門に1951年からあった飲食街のことである。1957年当時、12戸、世帯主9人が確認され、計64人が働いていた。

注 21

「夕刊みなど」1957・10・18。第一会館には、第一食品・第一食堂・サロン「ナンバーワン」などが入る。建物のまはは通側1階屋根には「みなど座」の上映作品の看板が立つ。

前稿補訂並びに補注

①下関市中央市場について

前稿で1950年に下関市中央市場が唐戸にオープンしたと書いた。これについて、以下の通り補注を加えておきたい。

1924（大正13）年、唐戸で営業開始した市有の魚市場を「下関唐戸魚市場」、俗に「東魚市場」と称した。本来、阿弥陀寺にあった魚市場を東部市場・東部魚市場あるいは阿弥陀寺魚市場と称していたが、市場が唐戸に移ったのちには、唐戸の魚市場が「東魚市場（もしくは東部魚市場）」の俗称で呼ばれた。唐戸の魚市場は個人の請負によって経営されていた。場所は英国領事館の西側である。「下関青物市場」の方は、既に1917（大正6）年に開いていて、1929（昭和4）年・上山松蔵発行の『下関新市街図』では、亀山八幡宮のすぐ西に「青物市場」の表記が見出せる。

昭和になって領事館の東隣にあった門司税関出張所が移転することになり、その跡地と周辺の土地に開いたのが「下関市魚菜市場（唐戸魚菜市場）」である。1933（昭和8）年4月、まず魚類部（のち鮮魚部と称す）が開場し、7月に青果部が続いた。このとき籠寅組により建設された建物については前稿本文を参照されたい。市場の施設は市有で、市場の開設権も市にあったが、市場のインフラ整備には亀山宮奉賛会や市場関係業者からの寄付金も活用したし、鮮魚部は共栄組合所属3問屋、青果部は^{はな}下関中央青果が代行卸売人として営業に当たっていたから、やはり「市有」の市場の域を出てはいない。これより後の1940（昭和15）年12月1日、農林省より山口県を介して下関市に対し、「市営」の魚市場開設が指示された背景には、唐戸の魚市場が「市営」とは異なる経営実態を呈していた事実があった。結果、41年1月1日に「下関市中央市場」が発足し、同月3日より営業を開始した。

ここで少し複雑な経緯について触れなければならない。かつて、唐戸の「東魚市場」や、竹崎・今浦町にあった「西部市場」と並んで、「中部市場」があった。^{はなのちよう}岬之町海岸埋立てが完成した1929年に、県の勧めで鮮魚問屋が各個市場を開いていたものである。その市場の経営権が1940年末に市に移り、「下関市中央市場」と称されるようになったのである。これに先立ち、中部市場と唐戸魚菜市場鮮魚部が合名会社「東魚市場」を立ち上げており、その経営権を市が買収したと、市報「下関」1942年11月6日号所収「下関市政概要（六）」に見える。

市中央市場の発足にともない、岬之町の鮮魚問屋は営業権を失い、代わりに市の補償金を得ることとなった。その後、岬之町の魚市場で卸売業務を行ったのは、下関市中央市場事務所である。ここの魚市場は、元より遠洋物中心の卸市場であった。それが「市中央市場」となっても、中央卸売市場法に則った市場ではなかった。よって、中央市場の「中央」とは、東部・西部に対する「中部」の意味を反映しているようにも受取れる。

ところが、下関市立商業学校が出した「関門地方経済調査」第8輯（1935年発行）所収・徳田清春による「下関中央青果株式会社」によると、「下関市中央市場業務規程」に従い、市内青果問屋・有力仲買91店が団結した結果、(株)下関中央青果が設立されたという。また、同レポートでは、唐戸の市場が「下関市中央市場」とされ、他地域から搬入する果実の貨物に「下関市中央市場果入」という荷札がかけられたとも紹介される。これによれば、「市中央市場」の名称の淵源が1933年までさかのぼれることになる。しかし、徳田レポートを参照した『下関市中央市場沿革』や『下関市史 市制施行以後』が、そのような説をとらないし、筆者も疑いの念をぬぐいきれない。なぜなら、鮮魚市場に市中央市場の称が現れるのは、ずっと後年のことなのに、それ以前に、青果市場だけが市中央市場と称せられていたとは、不自然だからである。かといって、徳田が報告する荷札の話は、実見の上で書かれたはずであるから、無下に徳田レポートの説を退けることにも抵抗がある。後考を俟ちたい。

市中央市場開場後、市有の唐戸魚菜市場でも、卸売業務は続いた。ところが、前者開場から間もない1941年1月15日には、早くも鮮魚販売価格の統制がはじまり、4月1日には鮮魚配給統制規則が実施されるに至る。そして、同年末をもって、ついに唐戸魚菜市場の鮮魚仲買人が転廃業を余儀なくされた。これで唐戸からセリ売りの声が消えた。岬之町にも鮮魚仲買組合があったから、彼らも、この折、解散するに至ったはずである。

1942年1月7日には水産物配給統制規則が公布され、5月20日に水産統制令公布の日を迎える。鮮魚介のみならず水産加工品も全て配給統制下におかれたのである。配給蔬菜の集荷が唐戸魚菜市場で行われる一方、配給鮮魚介の集荷は岬之町の市中央市場に一本化された。唐戸魚菜市場の上屋には蔬菜集荷機関が置かれたほか、陸軍砲部隊、消防派出所、船舶・自動車に関わる事業所が入居し、倉庫・車庫・事務所などに使用した。続いて7月、市中央市場事務所は岬之町から大和町の漁港ビル2階に移転した。これにともない、漁港に開場した市場に「下関市中央市場」の称が継がれた。漁港市場の歴史の始まりである。これまで岬之町の船溜りに停泊していた漁船は、以後、漁港に集まるようになる。とはいえ戦後高度経済成長期の漁港で見られたような漁船ラッシュを想像してはならない。トロール船・以西底引網船は船員共々徴用されたし、この年から操業水域には戦禍の危険が伴うようになったから、漁獲高も減少の一途をたどるのである。そして1943（昭和18）年2月11日より、市中央市場事務所が、下関地区鮮魚介配給統制協会設立と同時に、その事務を代行することとなった。

漁港は、唐戸魚菜市場開場の前年1932（昭和7）年に、国庫補助を得て山口県が一大修築工事を起工したもので、内港並びに陸上設備が竣工した時点で、市中央市場が移ってきたのだった。ここは軍の輸送基地としても利用され、その間、外港工事は滞った。

配給統制が実施されていた頃の市場の様子については、具体的な研究がないようだが、市報「下関」1942年3月6日発行・第33号に鮮魚介配給の記事があるので参考になる。それによると、市内家庭向け鮮魚介の配給統制は、市内を19の配給地区に分け、市民に自らの居住地区内指定小売店舗で鮮魚介を購入させる、という形で行われたようだ。以下、鮮魚介配給という語が頻出するが、食糧営団が関与し、食糧通帳を用いた、米穀および、その加工品の配給制度とは異なることに注意されたい。また念のために付言しておく、食料通帳を用いた配給制度の場合においても、品物をもらうわけではなく、通帳提示と所定欄への捺印を経て購入するのである。

市報同年12月26日発行・第75号掲載の鮮魚介消費にまつわる記事に「市場所属の各配給団体」とあるのは、後文に記す青果配給の事例と同様、消費部門において組織された各団体の謂。当時、地区ごとに、配給所として複数の小売店舗が指定されていて、42年3月時点で、たとえば唐戸地区には、26軒の指定小売店があった。これらへの配給業務にあずかった市場所属の団体があったのである。

また、当然ながら、下関漁港に揚がった鮮魚は、下関市内だけに配給されていたのではない。前記市報第75号に、市中央市場事務所は「県当局や各地出荷団体とも緊密なる連絡の下に、極力蒐荷に努める」とある通り、鮮魚介が下関市民最優先に配給されることはなかった。いくら水産資源に恵まれた港町といっても、市中央ではイワシなどが数日に一度、配給所（＝指定小売店舗）に入る程度であったという話もある。その裏で、闇価格で出回る鮮魚介があったのはもちろんである。また彦島においては、漁師の妻や老漁師が行商に来て魚

を売り歩き、さほど値もはらなかつたし、鮮魚不足の感は少なかつたとも聞いた。

なお、鮮魚介については、食糧通帳提示の上での購入が行われていたのか、市報によるかぎり、不明である。1942年時点では、通帳に魚介の欄があったものの不使用のむね、市報に記述がある（4月17日発行・市報「下関」第39号）。

次に、水産加工品について述べる。たとえばカマボコの場合、山口県の指導に基づき、下関市は、42年4月から下関蒲鉾類工業組合をして各配給所に計画配分せしめた（1942年4月3日発行・市報「下関」第37号）。しかし、「配給量の減少及配給機構其他の事情により一般に公平適正な配給が出来なかつた」ため、翌年2月上旬になると、岬之町・下関蒲鉾小売配給組合を配給者として、市内を全25地区に分ち、各地区1か所に定められた配給所にカマボコを提供させることとした。ただし安岡地区の場合はカマボコ製造工場が配給所となった。安岡は生産量にこそ限界があったものの、良質の簀巻が安岡蒲鉾として評判を得ていた地である（1943年12月3日発行・市報「下関」第122号）。また、43年の例として、カニ・サバ・サケ缶、荒巻鱈が、下関生活必需品組合（当時、本部は西南部町坂本ビル前。市庁内におかれた下関市生活必需品対策部という、配給業者と消費者との間の連絡調整機関とは別）ならびに小月商業組合所属配給業者より配給された。（1943年11月19日発行・市報「下関」第120号ならびに同月26日発行・第121号）

以上、水産加工品については、鮮魚介と異なるシステムの下に配給され、市中央市場は関与していないことに注意されたい。いずれも、43年冬の時点では、隣組組合長が組合内で希望をとりまとめ、隣組単位に共同購入票を利用して、購入していた。

ここで誤解を避けるために言及しておくが、食糧の配給計画立案・配給業務遂行の全権が下関市長にあったわけではない。市は原則として山口県の指示に基づいて配給を実施しなければならなかつた。また市中央市場事務所が、青果の消費部門を「家庭向・業務用向・大口消費向・加工用向」に分けて、それぞれに配給団体を組織するにあたっては、農林大臣の承認が得られていた。

続いて戦中の青果流通について記そう。1941年の10月26日に、唐戸魚菜市场バナナ部・青果部仲買人に業務廃止命令が出され、翌1942年1月21日より市長主催の下関地区青果物配給統制協議会の計画に従い、(株)下関中央青果による配給業務が開始された。

青果は従来通り唐戸魚菜市场に、鮮魚介は市中央市場に一本化して、集荷されたのである。両市場での配給業務が始まってのち、42年2月13日に発行された市報「下関」第30号掲載の電話番号表を見ると、唐戸の市場は、あくまで「魚菜市场」、市中央市場は、「東部魚市場」として掲載されている。一方、同年11月20日発行・市報「下関」第70号に載る電話番号表を見ると、唐戸の市場が「中央市場唐戸配給所」「中央市場分室」として紹介されている。後者のようになったのは、市中央市場が大和町に移転（42年7月）してからであろう。

さて、青果の配給統制は、まず市内を東部・中部・西部・北部・彦島・長府の6エリアに分け、エリアごとに複数の青果店を市が指定し、町内会ごとに配給所（個人店舗、市場が主）を市が定めるというシステムで行われていた。それが食料事情切迫により、1943年10月1日発行・市報「下関」第113号で、青果の新たな受給調整システムが告示された。改変点は、①出荷機関、集荷機関、貿易業者、野菜小売商業組合各間の調整を図るため「青果物受給調整連絡協議会」を立ち上げたこと、②市内各地区に75の配給所を設け、町内会ごとに利用する配給所が定められたことなどである。配給所は個人店舗とは限らず「方正院前」「〇〇附近」といった場所に設置される場合があつたし、配給所そのものの数も減った。野菜は食糧通帳の提示により、果実は隣組単位で持つ共同購入票を以て受給可能となった。自由販売の余地もあり、小売販売価格が市によって公定されていた（1943年10月1日発行・市報「下関」第113号）。青果は、これ以前にも、8月から10月にかけての「はざかい期」には、食糧通帳による需給調整がなされていた。

しかし、市央では、下関郊外農村から野菜を売りに来たというし、彦島では野菜不足の感が強かつた、という証言を筆者は得ている。いずれにせよ、配給統制がおこなわれるなかで、青果に限らず、あらゆる品目の運配・欠配が常態となり、市民は闇市の利用、物々交換の実践、菜園作りなどの手段で、必死に食糧確保を図つたのであつた。

戦後、1949（昭和24）年4月1日野菜の統制が撤廃され、同月19日に元の唐戸魚菜市场4号上屋に青果卸売市場が復活した。その7日後の4月26日には、山口県知事より、唐戸魚菜市场開設許可が、4月30日より1954年4月29日までの期限で下りた。市場管理者は漁港ビルにあつた市中央市場事務所である。しかし唐戸に鮮魚市場が復活するには12月1日を待たねばならなかつた。さらに水産物の統制が撤廃されたのは、翌50年

の4月1日のことである。51年5月31日には漁港に開場されていた魚市場の経営から市が撤退した。以後、漁港市場の卸売人を請負ったのは民間業者の「榑下関魚市場」と「榑下関中央魚市場」である。

そして、1952年6月9日農林省告示で山口県が漁港管理者と定められたが、もとより漁港は開港当初から県営とうたわれていた。その漁港施設上に開いた市場が、太平洋戦争の時代には市によって、戦後は民間2業者によって、運営されてきた点に注意されたい。漁港市場の開設者が山口県（下関水産振興局）となったのは1973（昭和48）年からだから、1957年時点では、民間2業者が開設者兼卸売業者であったことになる。

さて漁港の市場から市が撤退したことで、「下関市中央市場」の名称が唐戸魚菜市場全体に冠せられることとなった。前稿で1950年に市中央市場が唐戸にオープンしたと書いた背景には、以上のような経緯があったのである。

戦後、唐戸に再開した鮮魚介の市場では、大正時代に開いた市場の名称を名乗る「榑唐戸魚市場」が卸売請負業者となり、卸売人含め市場出入業者は、下関市唐戸魚市場業務規程に従った。ここは市民には唐戸魚市場の称で通った。

青果市場の方には、9つの卸売業者がいて、彼ら以下施設出入の業者は下関市青果物卸売市場業務規程に従った。こちらには、唐戸魚市場と区別する形で「唐戸青果市場」の称もあった。

ただし、唐戸の市場施設が、あくまで市有であり、市場開設権も市にあることを忘れてはならない。よって市場の公称は「下関市中央市場」であった。前稿では「下関（市）中央市場」という表記もしたが、市場の看板に「下関市中央市場」とある以上、市の（ ）は取るべきであった。ここに訂正したい。

以上は『市史』赤表紙版のほか、前田勲著『下関市中央市場沿革』（1974）、下関唐戸魚市場編『魚市場 春夏秋冬』（1996）を参照した。漁港および唐戸の市場について、戦後の様相を知りたい場合は、『山口大学経済学部創立50周年記念論文集・地方経済篇 関門経済の研究』（1955・10岡倉伯士編）が有益である。

昭和でいえば30年代半ばまでの市中央市場の隆盛については、本稿取材過程でも、その賑わいぶりの記憶を多く聴取できた。海底国道トンネルが開通するまでは、下関を基点にした本州・四国・九州への物流が衰えていなかったため、唐戸の市中央市場が集散市場としての機能を保持していたおかげである。トンネル開通により、市中央市場は、関門地区および、その周辺地区を相手にした消費市場としての性格を強めることになる。なお戦後の唐戸の繁栄は近隣の商店街にも及び、アーケード街は人と肩をすれあうほどに混雑することもあったらしい。

②下関市中央市場の始動時刻

前稿19頁に唐戸の商店街では市場に出入りする人々が午前2時ごろに動きだすと書いた。1960年3月上旬の「夕刊みなど」に「市民の社会科」と題する連載記事が載っていて、唐戸の市場を取り上げた回の記事に、午前3時ごろ市場は動き出すとある。そこに出入する関係者は、当然、それまでに腹を満たすわけだから、筆者が唐戸商店街で聴取した「午前2時ごろに市場関係者は動き出した」という情報は誤っていない。「夕刊みなど」の記事によれば、魚市場のセリは午前5時から始まり、午前7時から8時に混雑がピークを迎えるとある。鮮魚は1日平均4.5トンが午前10時までに売りさばかれるともある。青果市場の立会開始は午前6時から午後3時までであった。また、市場業務規定に定めた公休日は両市場とも元日と8月16日のみであったが、魚市場の立会は7のつく日には行われなかったようである。ただ、その場合でも近郊から集まる立売人たちの商いはあったらしい。立売人とは、唐戸の市場で鮮魚介やその加工品を直売する近郊漁村の者を言う。彼らには市場への商品持ち込み量に制限が課せられていた。

③西之端の下関米穀取引所につき

前稿24頁注28に、1902年完成の建物の遺構が1957年当時、廃墟然として残っていたと記した。これは誤りである。

明治時代における米穀取引所建物の全容を鮮明に伝える写真として、1911（明治44）年、山口県内務部が編集した『山口県商工人名録 下関市之部』の口絵に注目したい。また、戦後廃墟と化した取引所の全容は、『アサヒ写真ブック39 関門海峡』（1956年朝日新聞社）24頁に見られる。両方に収められた写真を比べてみるに、

全く異なる建築デザインを呈している。すなわち、取引所は大幅に改築されていたのである。

戦後の取引所残骸が、いかなる様であったかについては前記資料所載の写真に拠られたいが、下関電話局・商工会議所の状態に比して、その被害のすさまじさは筆舌に尽くしがたい。

「その二」あとがき

拙稿「その一」が出た前後に、地方の映画興行史研究に取り組んだ本が複数上梓されたのは、よろこばしいことであつたし、北海道や熊本における興行について、充実した記述を誇る既刊書も発見できた。また、本稿が刷られるまでに、筆者が遭遇した最も魅力的なニュースは、戦前の九州における映画興行関連資料が大量に発見され、門司の松永文庫に納められたことである。関門地域に関わる資料も含まれるので、筆者は大変な衝撃と感動をもって、それらの展示を拝見した。地方における映画興行史の研究・調査は、今後、トレンドとなって進展していくことが予測される。

このたびは前稿のつづきで下関駅西口から新地にかけての映画館街を考証した。中には、映画館街というよりも、昭和30年代の市街地そのものの様相を描くことに、目的をおいたと思われる方がいるかもしれない。特に注においては、映画館や興行に無関係な、しかも瑣末な事項に拘泥するあまり、筆者の執筆意図が大いにぼやけた嫌いもある。

筆者が最終的に目指すのは、戦後下関映画興行界の異様な過当競争の様相を伝えることである。しかし、そうした競争を現出せしめた都市とは、いかなる特徴・個性を備えた都市であつたのだろうか。

ある都市における興行の形態が個性的なのは、その都市自体の個性に負うところ大であるから、筆者は下関の街の個性をも伝えなければならないと考える。それには、映画館周辺の風景描写に限らず、都市インフラの整備状況や往来する人々の流れ、都市風俗をも描出する必要がある。注には、確かに些末な事項も記述したが、興味のない読者は、本文にだけ目を通していただいても支障はない。

また以下に述べることから、往時の下関の様子を描くことは欠かせないと考える。

下関が、東京や大阪とも、福岡や広島とも異なる個性をもった都市であつたのは当然ながら、この街は、あくまで本州西端の地方都市である。よって、下関で戦後の経済成長期を過ごした人間以外には、この街の近代化や戦後の様相について、容易にイメージしがたい。

当然、本稿を目にするのは、掲載雑誌の発行主体が存する下関市、または、その周辺地域に昭和30年代から在住する読者だけではない。山口大学の御協力を得た、山口県大学共同リポジトリ「維新」のシステムにより、筆者の連載はネット上で閲覧可能なのである。よって、全国の、どの地域の方、どの世代の方が読まれても、昭和30年代下関の印象が、あらあらつかめるようにしておかねばならない。

とはいえ、いくら下関という街の個性を伝えるといっても、経済・貿易・市民生活のデータまで駆使して、多面的・包括的に、戦後下関の様相を描出するのは、筆者の手にあまる。ただ、猥

雑とした地方の港街のイメージを感じていただきさえすれば、その街の興行について理解なざるに、まずは充分である。

以上に加えて、筆者にとっての大きな課題は、映画館がなぜその場所で興行したかの理由を考えることである。映画館の誕生と隆盛について語るにあたって、当然筆を費やさねばならない問題である。戦前劇場があったあたりに、映画館が建ったケースが多いが、経済成長に沿って新たに開発された繁華街に、映画館が進出したケースもある。

また、それぞれの映画館街、もしくは個々の劇場に出入りした客層に特色はあったのか。映画館を擁するエリアの代表的集客施設はなにか。映画館へのアクセスに関わる交通手段はどのようなであったか。

こうした問題は、映画館の興廃を述べたい拙稿にとっては、誠に重要である。劇場をとりまく市街地の環境がいかなるものであったかは、どうしても明らかにしておかざるをえないのである。

筆者が、一連の稿において、ノスタルジアや骨董趣味にもとづく考証癖に、淫しているのではないことを御理解いただけたら幸いである。

これより御芳名を掲げる方々に取材の上で協力を得ました。ここに格段の謝意を表します。

協力	植田 勝義	宇都宮 博	鴻池 和彦	佐々木正一	鈴木 由男	高田さなえ
	武林 昌秀	武部 忠夫	富田 義弘	富永 洋一	中村 佑	廣中 光子
	古川 薫	松永 武	安富 静夫	山崎 洵子	吉田 実	吉本 太一
	和田 健資	山口県下関水産振興局・田井中 剛				(敬称略)

竹崎の大歳神社旧地から新地方面にかけて御案内くださり、様々にご教示をくださった森栄三 大歳神社・前宮司のみたまの安らかならんことを祈念します。

(くらもと あきら)