



| | |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| メタデータ項目 | 社会経営ジャーナル第5号掲載論文 |
| 題名 Title | 津軽海峡の旅 |
| 作成者 Author | 小林 公子 |
| 雑誌名 Citation | 社会経営ジャーナル, 2017, Vol.5, pp51-57 |
| 発行者 Publisher | 放送大学社会経営研究編集委員会 |
| ISSN | 2188-1073 |
| 巻 | Vol. 5 |
| ページ | pp51-57 |
| 発行年 | 2017 |
| URL | http://u-air.net/SGJ/pub/20171101J-Kobayashi.pdf |

7. 津軽海峡の旅

小林 公子

要旨

本州と北海道に間に横たわる津軽海峡は、太平洋と日本海を結ぶ交通の要衝でもあり、また、この海峡を挟んで本州と北海道には、古い時代の遺跡に共通した要素が見られ、古くから交流があったとされている。これらの交流の歴史のなかから文化や社会の交流の変遷をたどりたいと思う。

本文では、まず私自身が、北海道に初めて旅した昭和25(1950)年から、北海道新幹線で函館を訪れた平成28(2016)年までの70年弱の旅の歴史を、青函連絡船、青函トンネル、北海道新幹線の三つのテーマを中心に、特に体験したこと、感動したことなどと、大きく変化した旅に要した時間から、それに伴う技術や社会の変遷などを中心として述べてみたい。

はじめに

本州の北端と北海道南端の間、日本海と太平洋を結ぶ海峡が津軽海峡である。東西130km、本来は日本の領海であるべきだが、中央部は公海とされ、外国船舶の通航に利用される国際海峡である。

海峡を挟んで1万年以上も前から人が住み、様々な遺跡が残されている。海上の交通についても、古くから発達し、本州と北海道を結ぶルートになっていた。

特に近代になってから青函連絡船と呼ぶ海上交通で、多くの人や物資の交流が行われている。しかし、台風による洞爺丸の遭難事故によって、このルートの重要性が叫ばれ、青函トンネルという画期的なル

ートの建設がなされた。その完成で北海道と本州が陸続きとなったのである。そして昨年、新幹線が函館まで開通し、東京～新函館北斗間が、4時間という短時間で結ばれる様になった。こうした交通路の変遷をたどり、文化や社会への影響をたどり、このルートの重要性を再認識したいと思う。

まず、私自身の津軽海峡の旅の歴史をたどり、ついで古くからの津軽海峡の旅を考えてみる。

1 青函連絡船

私が初めて津軽海峡を渡り、北海道の地を訪ねたのは昭和25年(1950)の10月であった。当時勤めていた人事院の国家公務員初級試験の実施する役目の公務出張の旅である。北海道へ行きたい。未知の地への旅の願望は強かった。当時の下級公務員の給料では自費での旅など望むことは難しかった。なんとか公務出張でとの願いは、二十歳そこそこの経験の少ない職員にとって北海道出張の任務は重く、なかなか実現しなかった。

旭川へ出張、当時の私にとっては、天にも昇る想いを抱いたのも当然であった。他の課の上司から「北海道は初めてだろう。一緒に札幌まで行こう」と声をかけて下さったのも有り難かった。かなり気の強い私だったが、長時間の一人旅には不安もあった。

どこの駅から列車に乗ったのか覚えていない。当時の時刻表から青森に深夜に着く列車は、上野発常磐線経由の急行が一本しか無いのでおそらく上野駅だっただろう。上野発9時35分の急行は青森に23時50分に着く。14時間15分という長旅である。青森駅の長い長い栈橋を、真夜中にとことこと走った記憶がかすかに残っている。そ

の長い栈橋は連絡船が運行されなくなった現在も残されているが、この長い栈橋をよく走ったものだと感心する。

その日乗船した連絡船の名は「洞爺丸」。それから四年足らず、台風のため大きな犠牲者を出して函館湾に船底をさらしたあの船である。すぐ二等の船室に向かったが、そこは指定席ではなく雑魚寝であり、すでに多くの乗客がが乗り合わせて横になっていた。私たちも隙間を見つけてすぐ横になり、寝る空間を確保した。どんな船だったか記憶は薄いですが、立派な大きな船だなあとの印象は残っている。

函館着は5時10分、暗闇の中、列車に乗ったが、その記憶も薄い。やっと夜が明けた頃、長万部（おしゃまんべ）という駅で、駅売りの毛ガニを同行の方からご馳走になった。その美味しかったことは今も鮮明に覚えている。きっとお腹も空いていたのであろう。初めての津軽海峡の旅の記憶は、海や船でなく毛ガニの思い出であった。

試験のあと、帰りは一人旅であった。函館までどんなルートをとったか鮮明でないが、昼間の連絡船に乗船したのは確かである。帰りの船は羊蹄丸で、珍らしさもあり、出張任務を無事終了した解放感も伴ったから、船内をあちこち歩き回った。立ち入り禁止になっているところ以外は殆ど、食堂、売店など、どんなメニューか、どんな品が売られているかなど、尋ね回ったことを覚えている。貧乏公務員で金の余裕もなかったから大部分は眺めただけだったろう。それも若き日の思い出であった。

青森に着いた時、外は暗かった。帰りも夜行列車で延々十五時間の旅であっただろう。このようにして初めての津軽海峡の旅は終わった。遠かったなあ。という記憶がかすかに残っている。

その後しばらくは北海道への旅することはなかった。退職、結婚というような身の辺りの環境の変化もあった。

そうした一方、連絡船にも洞爺丸沈没という大事故も発生した。台風下に出港し、函館湾に船底を海面に出して沈没している姿には仰天した。なぜあの大きな船が、どうして横倒しになったのだろうか。なぜ台風下に多くの乗客を乗せて出港したのだろうか。など、今も多くの謎が残されている。初めて乗った大きな立派な船、その思い出はかすかに現在も残っている。それだけに、あの船底をさらした無残な姿にはひとしおの哀れを感じた。

このあと双方の両親への送金しなければならない事情もでき、昭和33年（1958）東京都の学校事務職員への再就職というような変化も生じた。給料の安い公務員であったが、一人分と二人分では給料の差がある。仕送りをして余裕が生じる。こうして私的な旅行という楽しみも生じるようになった。

最初は関東周辺であったが、やがてその旅は北海道へも伸びていった。連絡船も、洞爺丸など多くの船を失った青函航路であったが、洞爺丸などより一回り大きく、かつ安全性の高い船が建造されるようになった。摩周丸、十勝丸などに乗船した記憶がある。マイカーブーム登場の先駆けともいべきか、甲板上にシートをかぶせた数台の乗用車の姿が見られるようになった。

やがて、カーフェリーが北海道や九州、四国へ運航されるようになる。カーフェリーで北海道へ。これは母に一度北海道を見せてあげようという私の願いとなり、行きは釧路へ、帰りは苫小牧からというルートをとることになった。釧路へは、津軽海峡から遠く離れたルートをとったようだが、帰りのルートはかなり沿岸よりをとり、ちょうど津軽海峡近くで、夜中に烏賊つり漁船の群と遭遇した。多くの燈火を掲げた漁船によって、深夜の海は、まっ昼間のような明るさを現出

し、思いがけなく烏賊つり漁の有様を本当に近くで見学することが出来た。これも津軽海峡の旅の一つの思い出となった。

このあと暫く北海道への旅は途絶えた。私の身边にも夫の死、退職など大きな変化が生じた。退職後は東京都の教育庁へ臨時的雇用され、正規雇用と異なり、月16日、8時間労働、気楽な勤務を楽しめた。出来たばかりの放送大学へ入学したのもこの時期である。暫く途絶えていた旅も比較的自由に行えるようになっていた。

青函トンネルのことは、後で詳しく述べるが、異常出水などで、予定より多くの年月を要して完成された。しかし、トンネルの完成は同時に青函連絡船への別れを意味した。昭和63(1988)年3月13日、青函連絡船はその任務を終えることになった。長く交通の重要な任務を担った連絡船との別れを惜しむ行事として、ちょうどその頃、大ヒットしていた石川さゆりの「津軽海峡冬景色」の歌を背景に「さよなら連絡船」が運行された。別れを惜しみ多くの人々が哀惜の念を込めて連絡船に詰めかけた。

私も、正月過ぎに函館まで出掛けた。連絡船も函館の町も冬に訪れるのは初めてであった。津軽海峡はどんよりと曇り、函館の町は雪は少なかったが、氷でつるつる状態、慣れない私は何度か転んだ。お陰で買ったてのペンタックスを壊し、帰りの船は、さよなら連絡船どころではない陰鬱な有様で過ごした。こうして連絡船の旅時代は終焉を遂げたのである。

このあと暫くは北海道への旅は専ら飛行機を利用することになった。稚内、網走、釧路、旭川と目的地近くの空港へ一飛びするのは楽であった。比較的歴史の浅い北海道の魅力は、景観、植物、動物など、特に辺境の地の自然物に惹かれ、知床や利尻・礼文などに何度か訪れもした。

また、一度だけ函館・大間の間のフェリーを利用して、津軽海峡を渡ったことがあった。妹と一緒に、「松前・弘前・角館の桜紀行」というツアー旅行の旅であった。殆どツアーは利用しない私であったが、函館まで飛行機、大型バスで松前の桜を見、函館泊、翌日フェリーで大間へ、下北半島を南下し弘前へ、夜桜を楽しみ、翌日は角館の桜を見て、盛岡から新幹線でという二泊で三カ所の桜の見物をメインにした効率的なツアーであった。しかし、残念ながら桜は、松前は蕾、角館では川添いの染井よしのは全部散り、僅かに武家屋敷周辺の八重桜が哀れな姿をとどめているにすぎなかった。桜が満開だったのは弘前のみで、城中の夜桜などはとても美しかったが、花のツアーの難しさを痛感した。桜中心の旅で、フェリーの上下船にバスを降りて歩いた記憶は残るが、フェリーから眺めた津軽海峡の様子などの記憶は皆無である。

2 青函トンネル

連絡船に別れを告げた昭和63(1988)年3月、津軽海峡の海底下に「青函トンネル」が完成し、本土と北海道を結ぶ国鉄津軽線が開通した。海底トンネルで、特に私の興味をそそったのが「竜飛海底」「吉岡海底」と呼ぶ二つの海底駅であつた。海底ってどんな有様であろう。地上と同じような空気が通っているのだろうかなど興味津々であった。

その当時、新幹線は盛岡まで、それから青森までの在来線の旅はかなり時間がかかり遠かった。新幹線が青森まで開通したら是非行ってみようと、開通を待ち望んでいた。

平成14(2002)年に八戸まで、新青森が開通したのは平成22(2010)年12月、待望の開通であったが、先年の函館の例のように冬

は苦手で、春になったら出掛けようと考えていた矢先、平成23(2011)年3月11日、東日本大震災の発生、東北地方を中心に大きな被害をもたらされた。特にテレビの画面に写し出された大津波の様、一瞬の間に何もかにも飲み込んでしまった有様など、恐ろしい自然の力、人力では如何ともし難い力に恐れおののくばかりであった。とても東北地方を通り、津軽海峡のトンネルを訪れるような気持ちは起こらなかった。当面は個人的な旅行の計画など立てられるような状況ではなかった。

そして震災から2年、まだまだ震災の爪痕は残っているが、平成25(2013)年5月、海底トンネルを尋ねるべくスケジュールをたてたが、そのあとが大変であった。その当時は、「吉岡海底駅」への見学は新幹線工事のため中止され、「竜飛海底駅」の見学だけになっていた。見学人数は1回40名、狭き門であり人気も高かった。特にJR側が問題にしたのは私の年齢である。「団体行動をとれますか。」それが難しければ駄目だというのである。これは現地に行ってみてわかったのだが、見学ルートは列車火災時の乗客誘導通路であり、区画の前後は厚い鉄板で仕切られている。一区画毎に見学人数の確認を行い、鉄板を閉め、次の区画へ進むことになっているのである。列車の通路だから一本道であろう。少々遅れても説明箇所などもあるから追いつけるだろうなどと考えていた私の予測が甘かったのである。しかし、こうなったら何が何でも行きたいとの思いが一層強くなり、JR北海道に直接電話をかけ、やっと許可を得ることができた。

前日は青森に泊まり、翌日午後の青森発の特急「スーパー白鳥」で出掛けた。特急は「竜飛海底」駅に停車するが、降りられるのは見学者のみ、下車者は一人一人厳重に名簿で確認がなされた。

海底140mに造られた駅であるが、そのような実感は全く起こらない。空気もなんら地上と変わることがなく普通の世界で、外の全く見えないトンネルの中に過ぎなかった。「ゆっくり歩きますから附いてきて下さい。」と、案内者から声をかけられたのは嬉しかった。

「先進導坑」というトンネル工事独特の言葉も覚えた。「先進導坑」こそがトンネル穿鑿の命であり、まずそれを掘ってから本坑の工事にかかるのだと言うことも知った。

遅れてはいけないと附いていくのに必死だった。列車運行時の火災発生の際、乗客の避難通路として使用される体験坑道は、一区画毎に厚い扉で仕切られており、その箇所は少し高くなっている。その部分への登り降りには、平衡感覚の悪い私にとっては大変であった。数箇所あったが、その度に、末尾に附いている職員が、一々人数を確認して厚い扉を下ろし、次の扉を開けて進むのである。これは列車の火災事故の緊急避難通路のとした設置されたもので、団体行動が必要と、厳しく言われたのも「宜なるかな」であり、遅れまいと必死で歩いたのであった。

30分も歩いただろうか、「竜飛海底斜坑線」とよばれるケーブルカーの乗り場に着く。オレンジ色の車体、おそらく工事中には多くの作業員たちを海底の工事現場に運ぶために使用されたものであろう。現在は体験坑道とトンネル記念館を結ぶ片道778mの路線になっている。乗ったのは僅か数分、地上に立つ青函トンネル記念館へ繋がっている。

トンネル記念館は、青函トンネルを広く国民に紹介するとともに、観光の振興に努め、地域経済の振興に寄与する目的で、昭和63(1988)年に建設されたもので、記念館と体験坑道を結ぶケーブルカーの運行も管理している。

館内の展示では、構想から42年、過酷な条件下で繰り広げられた工事の有様などが資料や音・映像・立体モデルなどで知ることが出来る。地上へも出られるということなので、扉を開け外へ出てみたが、台風なみの風が吹いており、とても歩けるような状態でなく、すぐ扉の内側へ引き帰した。

以前、竜飛岬を訪れたことが思い出された。昭和53(1979)年頃であったと思うが、自動車で、北東北の旅の途次、竜飛岬を訪れたのである。岬の突端の展望台から、目の前に北海道が望まれ、その前を青黒い海流が確か右から左へ流れていたように思う。海流の向こうに眺めた北海道の姿に感激したが、ふとこちら側の一角を見るとコンクリート造の箱形の建物が多数みられた。あれが青函トンネルの作業員たちの住宅だろう。数年前には異常出水で青函トンネルは沈没するのではないかと騒がれ話題にもなったが、無事その危機は通り抜けたらしい。何時頃出来るのだらう。出来たら是非乗ってみたいなあと思った。トンネルは立派に完成し、今日海底を徒歩で歩くことも出来た。そしてこの「記念館」はあのおとき眺めた住宅群の中の建物を改装したものかもしれないなど、昔の旅のことも思い出された。

再びケーブルカーで海底へ、体験坑道を竜飛海底駅へ戻り、予定の下り特急に乗ることが出来た。今回の旅の宿泊場所は青森なので、次の特急の停車駅「木古内」で下車した。上りの特急を待つ20分ほど駅周辺をぶらぶらした。盛んに新幹線の工事は行われていた。何時出来るのだらう。開通したら是非今度は「函館」へ行きたいなあと思いながら上り列車に乗り込んだ。海底トンネルも車内では普通のトンネルと少しも変わらないなあという感想を抱いているうちに青森に着いた。

「竜飛海底駅」「体験坑道」「青函トンネル資料館」といずれも貴重な体験を過ごした。「竜飛海底駅」はその年の体験期間の終了した11月に

幕を閉じた。緊急避難時を除いて下車することが出来なくなったのである。強引にお願いし、無事に団体行動も出来た。海底を歩くという貴重な体験も得られた。よかったとの想いは今も強く残っている。

3 北海道新幹線の旅

平成28(2016)年3月、遂に北海道新幹線が開通し、新函館北斗駅という新しい駅が誕生した。すぐにも出掛けたいと思ったが、開通直後は混むだろうし、3月の北海道はまだ冬の状態、雪も残っているだろうと考え、季候のよい6月に行くことにした。

平成28(2016)年6月6日、大宮駅8時44分の「はやぶさ5号」に乗り込む。鮮やかなスマートなH5系、グリーンの色もがすがすがしい。列車はほぼ満員状態、特に団体客が多そうだ。やっぱり北海道の季候のよい6月が狙われた様だ。

途中「仙台」「盛岡」と停車し、「新青森」の発車は11時21分、やがて青函トンネルを瞬く間に通過する。あの「竜飛海底」駅は「竜飛定点」と呼称されているが、あっという間に通過、文字通り点に過ぎない。青函トンネルの全長は53.85km、そのうち海底部分は23.30kmとか、あの激しい海流の下の海底を通過しているのであるが、なんとも不思議な感も抱く。とても海底を通過しているとは思えない。工事中の異常出水で埋没するのではないかと心配された事、海底駅見学の許可をとるのに苦労したことなど、遠い昔の出来事で、とうに忘れ去られて何事も無い様に列車は静かにトンネルを駆け抜け、北海道の土の上を走っている。

新青森出発から1時間02分、新函館北斗駅に到着した。早い。もう着いた。あっけないなあ。かって連絡船に揺られて5時間もの長旅をした「津軽海峡」を瞬くまに、何の変化も感じないで渡ったのであ

る。本当に夢の様な話である。新函館北斗から函館駅までは、函館ライナーに乗れば15分で着く。乗り換えの時間などを通算しても青森～函館は1時間半ほどの旅になった。過ぎ去った年月、科学技術の進歩、社会の変革などを交えながら、旅は大きく変化を遂げたのである。

急ぐ旅ではないので連絡している列車には乗らず、新しい駅や周辺の様子などを知りたいと思って駅の外へ出てみた。展開している風景は北海道の農村の姿であった。青々と草が広く茂っている野原は牧場であろう。所々に赤い屋根の牧舎と思われる建物、およそ本土では見かけないヨーロッパの農村を思わせる様な風景、文字通り北海道の農村の姿が展開していた。駅周辺にはおよそ観光的な要素などは見つけることも出来なかった。

ふと30数年前、東海道新幹線が開通した頃の「新横浜駅」周辺の姿を思い出した。当時横浜の上大岡に住んでいた私は、同居する母を連れて新幹線で上京し、新横浜で降りたのであった。車椅子生活を送っていた母のため、新横浜からタクシーで帰宅したのだが、当時の駅周辺は広い原っぱで、およそ観光的な要素をもつ建物などは存在しなかった。大きな建物など何も無かった。なんでこんな殺風景な所に新幹線の駅をつくったのだろう、およそ横浜線なんてローカル線の不便なところに。おそらく当時は誰もがそう思ったに違いない。

しかし、今や新横浜周辺へ大きなビルが建ち並び、空地を見いだすことは難しい。横浜の中のターミナルの一つとして大きな存在を占めつつある。こんなところに駅をつくってという人などは一人もいないだろう、今更ながらにと、今昔の感が深い。

それに比して「新函館北斗」はどうであろうか。1階の入り口付近には地元の売店も置かれているが、現在はまだ品物も少なく寂しかつ

た。ただ救いだっただのは周辺の風景であった。殺風景だった新横浜に比べ、ほのぼのとした暖かみを感じる美しい農村の中に立派な駅舎が建てられていた。都会の駅に見られない、ほのぼのとした暖かみを感じた。この周辺の風景は、何時までも残して欲しいものだと眺めていた。

私の津軽海峡の旅は、およそ七十年弱の間に、約四分の一以下の時間に短縮された。それには科学技術の進歩を背景にした、青函の海底トンネルの完成、北海道新幹線の建設などが大きく作用している。青函トンネルの完成には、昭和29(1954)年台風で多数の犠牲者を出した洞爺丸などの多くの青函連絡船の事故などが、建設へ拍車をかけたと言われている。しかもトンネルは難工事で、建設日数も費用も大きく予定を上回ったらしい。

こうした犠牲と多額費用をかけ生み出されたものなのである。

最後に昭和29年からおよそ70年弱の東京函館間の交通の時間変遷を見てみよう。

第一表は、『1000号の歴史時刻表』に掲載されていた表を元にして作成したものである。昭和25(1950)年に18時間45分費やしたのが、現在は4時間である。これは「新函館北斗」までの時間だから、函館までの時間30分を加えても、4時間半に過ぎない。この表からみると新幹線の建設によって時間の短縮が計れたことがよく分かる。それ以前の短縮には、動力の変遷、車両などの近代化、路線の改良などが考えられよう。青函トンネルと新幹線が、スピードアップの双璧であることが分かる。

確かに新幹線は速い。しかし、旅の楽しみはどうであろう。沿線の風景をじっくり楽しむことは少なくなった事などは事実だ。ビジネス

の旅は早い方がよいが、レジャーの旅などのんびりした旅がよいのではとも思うが、そんな列車は姿を消すような現状である。

北海道新幹線は、現在、平成42(2930)年完成予定で札幌に向けて建設が行われている。これによって、どのような経済効果が期待されるのか。そういった期待も大きい。しかし、完成にともなうマイナス面も考慮される。はたして新函館北斗駅はどのようなのであろうか。

現在でも新幹線の通らない函館駅や青森駅周辺には、早くも衰退の趣が感じられる。こうした側面を考慮する必要もあろう。

今回は、戦後70年弱の津軽海峡周辺変遷を考えてみたが。次回は古代から第二次大戦終戦時までの津軽海峡周辺の変遷を考えてみたい。

(第一表) 「所要時間の変遷」

| | 1950.10.1 | 1961.10.1 | 1968.10.1 | 1987.3.31 | 1988.3.13 | 2016.3.26 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 上野発 | 9:35 | 13:30 | 15:40 | 22:20 | 16:50 | 8:20 |
| 青森着 | 23:50 | 23:55 | 0:10 | 7:15 | | 11:21 |
| 青森発 | 0:40 | 0:10 | 0:30 | 7:30 | | |
| 函館着 | 5:10 | 4:35 | 4:20 | 11:20 | 4:24 | 12:22 |
| 列車名 | 急行 | はつかり | はつかり2 | はくつる1 | 北斗星1 | はやぶさ5 |
| 上野～青森 | 14:15 | 10:25 | 10:30 | 8:55 | | 3:01 |
| 青森～函館 | 4:30 | 4:25 | 3:50 | 3:50 | | 1:01 |
| 上野～函館 | 18:45 | 14:50 | 14:20 | 12:45 | 11:34 | 4:02 |