

前回の最後に触れた青函トンネルに続く本州側の線路である津軽線は、昭和63年のトンネル開業によって、途中の新中小国信号場から青森までの区間が「津軽海峡線」の一部となり、本州と北海道を結ぶ特急列車や長編成のコンテナ列車が行

き交う、日本の物流上の重要幹線へと変貌を遂げた。これとは対照的に海峡線とならなかった区間では、現在もローカル線の風情を色濃く残しているが、今回は、津軽線がまだ全線のどかなローカル線だった時代のこ

津軽線は、大正11年の改正鉄道敷設法で規定された予定線「青森県青森より三厩、小泊を経て五所川原に至る鉄道」の一部として建設され、昭和26年に青森から蟹田まで、昭和33年に蟹田から三厩までの区間が開業した延長55・8kmの路線である。なお、津軽線のほか、津軽半島を馬蹄上に巡るこの雄大な予定線の一部として、昭和5年に津軽鉄

津軽線は、大正11年の改正された機関車で、日本から蒸気機関車の姿が無くなる直前まで、昭和生まれの後輩たちに交わって各地のローカル線で走り続けており、青森県内では五能線での活躍が有名であった。しかし津軽線では、現在青森市の合浦公園に保存されているのと同じC11形蒸気機関車の活躍の方がよく知られており、その意味でも珍しい写真である。

さて、海峡線には本州各地と北海

このような悠長ながら活気のある光景も、旅客や貨物の自動車への急激な移行や、貨物営業の廃止などの激動を経た末に、青函トンネル開業を迎えてすっかり様変わりし、津軽半島を巡るといふ当初の目的も、今では忘れ去られようとしている。

だが、北海道連絡という新たな使命を与えられ、日本全国の多くの人々の生活を支えることとなった津軽線は、幸運な路線といえるのではないだろうか。

津軽線いま・むかし

石塚雄士

(県民生活文化課史編さんグループ)

道線が五所川原と津軽中里の間で開業している。

写真の列車は、昭和33年10月21日に津軽線が三厩まで開業した当日、それを祝うために運転された開通記念祝賀列車で、前面に日章旗を掲げ、各所に白線を入れるなどして飾りつけられた8620形蒸気機関車に牽引されている。

この8620形は大正時代に主に旅客用として製造

今別町の浜名鉄橋を渡る祝賀列車
(小山内豊彦さん所蔵)

