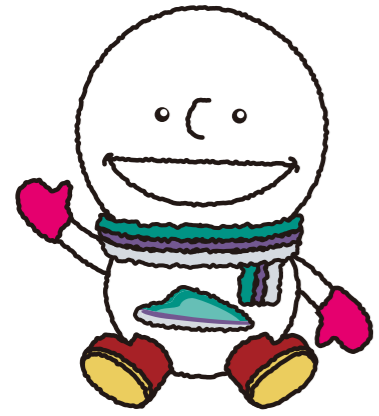


津軽海峡の歴史と文化に根差したつながり



北海道新幹線つなげる応援大使
どこでもユキちゃん

津軽海峡は「しょっぱい川」。両地域を隔てる「海」(広いもの)ではなく、「川」(狭いもの)。青森県と道南地域には常に津軽海峡を挟んで交流してきた長い歴史がある。漁民たちは船で行き交い、藩政期には松前藩の関係者が参勤交代し、近代以降は青函連絡船が数多くの人々を運び、多くの人が行き交う間に、青森県と道南地域に共通の文化、生活様式を根付かせてきた。そして、平成28年3月の北海道新幹線開業が、さらにこの交流を深めるきっかけとなった。人口減少が進む中、お互いの歴史・文化を知り、互いの強み、今あるものを生かしながら、このつながりを確固たる土台に変えていくことが求められている。地域が生き延びていくヒントは津軽海峡を挟んだ両地域の歴史の中にある。



ラムダプロジェクト
シンボルキャラクター
「マギユロウ」

津軽海峡は「双子都市」の鏡

青函連絡船の隆盛期に「青函圏」という流通経済圏を形成。青函連絡船廃止後も、青森市と函館市は「ツインシティ」の関係を保ち、両市の間にはフェリーが運航。両市に共通する歴史や文化は、津軽海峡を往復する人や物がもたらしたものだ。



浅虫温泉 (昭和戦前期・青森県史編さん資料)
八幡宮の境内から駅方面を見たもの。現在も境内からは浅虫温泉駅を眺望できる。

湯の川温泉 (昭和戦前期・中園祐氏 提供)
湯の川の河口付近から、竹浦橋 (現在は月島橋) を臨む。現在の湯の川駅北口が付近である。

青森市：浅虫温泉は青森の奥座敷として有名に。戦後の観光ブームに乗り「東北の熱海」と称された「海の温泉」。

函館市：当時の湯の川温泉は函館の奥座敷として松倉川付近に展開した「川の温泉」。



ねぶた祭 (昭和41年・中園祐氏 提供)

函館港まつり (昭和40年代・中園祐氏 提供)

青森市：ねぶた祭は、戦後の一時期「青森港祭り」として、港町であることを象徴する祭であった。

函館市：「函館港まつり」は1934 (昭和9) 年の大火からの復興を意図して開催。



青森市の大火 (昭和戦前期・中園祐氏 提供)
手前が青森駅方面で右端の建物は甘崎室 (かんせいど) 手前が函館駅方面で左が五枝野方面。大火には文字通り大火が、その手前が復旧後である。

函館市の大火 (昭和戦前期・中園祐氏 提供)
手前が函館駅方面で左が五枝野方面。大火には文字通り大火が、その手前が復旧後である。

青森市：1910 (明治43) 年の大火で市街地がほぼ全滅する被害を受けた。耐火性の高い建造物を中心とする街並みへ変わり、繁華街は浜町棧橋付近の大町や浜町から、大火後、次第に駅前の新町へ西進。

函館市：1934 (昭和9) 年の大火で街並みの3分の1が焼失。大火後、復興事業の推進により、繁華街は明治期から昭和戦前期にかけて西部地区の旧棧橋から東部地区の函館駅周辺へ東進。

参考 『青森の暮らし』370号2011年1・2月号 (グラフ青森、2011年1月)

海峡を挟んだ「幻の双子鉄道」



函館湾大橋 (昭和28) 年1月28日、中園祐氏 撮影



青森湾大橋 (平成22) 年5月30日、中園祐氏 撮影



青森県史編さん委員会 坂井邦彦氏 作成

日露戦争前、函館山が函館要塞に指定されて以来、津軽海峡沿岸は「北の要塞」の役割を担ってきた。1924 (大正13) 年7月、北海道に汐首岬と青森県の大間崎が函館要塞に加えられ、1927 (昭和2) 年4月には津軽要塞と名称変更し、1935 (昭和10) 年12月、新たに青森県の竜飛崎と北海道の白神岬が津軽要塞に追加された。そして、日中戦争開始後、要塞地帯へ兵員や軍需物資を運ぶため、青森県には大畑線の延長として大畑と大間をつなぐ大間線、北海道では五稜郭と戸井を結ぶ戸井線が建設されることになった。

しかし、大間線は風間浦村の桑畑付近まで路盤や陸橋が建設され、戸井線も五稜郭から湯の川、汐首を經由して、終点の戸井近くまで建設が進み、ほぼ完成状態まで来ていたが、太平洋戦争末期の1943 (昭和18) 年、両鉄道とも資材難の理由で工事中止となった。大間線と戸井線は要塞と市街地を結ぶ以外に、津軽海峡を挟んで本州と北海道を結ぶ輸送路として位置付けられ、青函連絡船の代替輸送路でもあった。しかし、戦後、軍需目的の鉄道の建設が再開されることはなかった。

大間線と戸井線の沿線には今も陸橋が残っている、むつ市大畑町の二枚橋付近にある大間線の陸橋と、汐首岬周辺に残る戸井線の陸橋は双子鉄道と呼ぶにふさわしく、形がよく似ている。

参考 「半島文化に触れる 34」(『毎日新聞 青森版』2012年1月26日付)、「山川草木ことごとく 157」(『毎日新聞 青森版』2017年12月14日付)

青函連絡船の歴史と共に歩んだ「りんご市場」

りんご市場は敗戦後の青森駅前にはきた闇市場が前身。このため当初は粗末な食糧や雑貨を売る露店が大半だったが、復興が進むと、雨や雪に備え小屋掛けし、仲間内で長屋を設ける店舗が出始め、次第に県の特産物である高額で取引できるりんごを販売する店が増えていった。鉄道でりんごを輸送していた1950~1960年代のりんご市場は大繁盛。長く列車や船に乗ってきた人々は乗り継ぎの際に、土産としてりんごを購入することが多かった。このため駅に近いほど売上げが良かった。

その後、建物の老朽化などに伴い、駅開発の流れの中で、青函連絡船が廃止された翌1989 (平成元) 年5月にりんご市場と、市場につながる長屋風の飲み屋街は撤去された。しかし、町の随所に歴史あるものが存在しており、りんご販売店の数店が今も青森駅近くで営業を続けている。



青森駅のりんご市場
りんご以外の果物も売っている。(1972(昭和47)年9月9日、松村孝雄さん撮影・青森県史編さん資料)

参考 「山川草木ことごとく 161」(『毎日新聞 青森版』2018年2月1日付)

津軽海峡を挟んだ「半島文化環状圏」

津軽海峡を挟んで、青森県側には下北半島と津軽半島、間には夏泊半島がある。道南側には渡島半島が位置している。半島地域は津軽海峡を挟んで相対する道南地域と深いつながりがあり、独特の歴史と文化を形成してきた。

アイヌ語に由来する地名が数多く存在する三つの半島

アイヌ語地名はその土地の地形や形相を端的に表しており、地形を知ることができる。例えば、下北半島の付け根にある野辺地、津軽半島の瀬辺地、渡島半島の茂辺地の「辺地(へじ)」は、アイヌ語で川を意味する「ベツ」に由来する。そのため、野辺地は「野を流れる川」、瀬辺地は「広い川」、茂辺地は「静かなる川」が原名といわれている。地図上でも三つの「辺地」の近くには川が流れている。

江戸時代の津軽半島や夏泊半島、下北半島の各地にはアイヌ語のコタン(集落)が確認でき、青森県下には今も民族文化にちなむアイヌ語の地名が数多く残っている。また、和ん文化が色濃く残されている北海道南端部は、北海道内の他地域に比べてアイヌ文化を感じ取ることができる要素は少ないが、南茅部地区をはじめとする下海岸地域ではアイヌ語を起源とする地名が多い。

参考 「半島文化に触れる1」(『毎日新聞 青森版』2011年4月6日付)
「半島文化に触れる40」(『毎日新聞 青森版』2012年3月22日付)
「半島文化に触れる42」(『毎日新聞 青森版』2012年4月12日付)

フェリーは半島の文化を育み、その文化をつなぎとめる大切な存在

高度経済成長期半ばの1964 (昭和39) 年6月、大間と函館の間に日本最初の外洋フェリーが誕生。以後フェリー会社の設立が相次いだ。

当時、東日本フェリー会社が、高度経済成長と自動車社会の到来に支えられ津軽海峡のフェリー業界を独占。大間・函館、青森・函館、函館・室蘭、三厩・福島、野辺地・函館、室蘭・大間、八戸・大畑に及んだ。陸奥湾内の航路は半島の人々の生活航路である。しかし、その後、航空機の進出、青函トンネル開通、青函連絡船の廃止など流通網の変化がフェリー業界を脅かし、フェリー網は縮小廃止が相次いだ。

それでも、現在、津軽海峡フェリーが函館・青森、函館・大間を結び、青函フェリーが青森・函館、シルバーフェリーが八戸・苫小牧、むつ湾フェリーが蟹田・脇野沢を運行している。また、フェリーではないが、高速船のシライラインが青森・脇野沢・佐井を結んでいる。青森県がフェリー王国であることに変わりはない。フェリーでの移動には時間がかかるが、北海道新幹線開業後も料金が安く、陸奥湾や津軽海峡の眺望が再評価されたことなどから利用者は開業前より増加している。



現在のフェリー航路



蟹田港で行われたむつ湾フェリーの発船式。背後の山は野東山 (1980(昭和55)年4月10日、青森県史編さん資料)



函館へ向けて大間港を出発するフェリー。大間町長をはじめ道下北の各市町村長にとって大切な生活航路だ。(1970(昭和45)年9月12日撮影、青森県史編さん資料)

参考 「山川草木ことごとく 155」(『毎日新聞 青森版』2017年11月23日付)