

本州と北海道の間の横たわる「しよっぱい川」津軽海峡は、地理的にいうと北海道松前半島白神岬と津軽半島竜飛崎の間を西口、北海道恵山岬と下北半島尻屋崎の間を東口とする水域を指し、最も幅が狭くなる北海道汐首岬と下北半島の大間崎の間は約18・7kmしか離れていない。ちなみに青

森と函館を結んでいた国鉄青函連絡船の営業キロでは113km、青函トンネルの延長では53・85km（うち海底部分23・3km）となっている。さて、この海峡は古くから海の難所として知られていたが、明治期以前の海峡横断の様子を江戸時代の資料から見ると、特に本



青函連絡船 津軽丸

(昭和40年代・青森県史編さんグループ所蔵)

州から松州から松前に向かう際に、海峡を西から東へと流れる海流を乗り切るため、東南からの風が吹くまで何日、ともすれば何ヶ月も港で待たされる

り、いざ海峡に乗り出しても、当時の船の航行性能では冬季間など天候の悪い時期には危険が多く、しばしば航路途絶するというなんとも心許ない状況であった。加えて、激しく動揺する船中での酔いの苦痛と遭難への恐怖は、蝦夷地を訪れた人々の記録に多く書き残されており、乗り合わせた人々に共通のものであったであろう。

「しよっぱい川」を渡る

石塚雄士

(県民生活文化課県史編さんグループ)

である。さらに、明治時代に入ると北海道開拓推進のため、明治6年（1873）から開拓使の手によって函館と青森・安渡（むつ市）の間に蒸気船が就航することになった。当初は蒸気船といっても小型船のため、天候が崩れると欠航が続くなど不安定な運航ではあったが、海峡横断の安全性や正確性はそれ以前に比べると大分増すこととなり、津軽海峡を渡る人と物資の流通量は飛躍的に増加することとなった。そして、海峡横断航路はこの後、三菱会社と共同運輸会社の競争時代、日本郵船による毎日1往復の連絡航路運航を経て、皆さまざまご存じの、国鉄による青函航路の開設へとつながっていったのである。

である翔鳳丸、昭和22年（1947）には戦後初の大型客貨船の洞爺丸、昭和39年（1964）にはその後のカーフェリーのモデルとなった自動化船、津軽丸が就航し、本州と北海道の間を迅速かつ安全、正確に結ぶため、常にその時代時代の最新技術が取り入れられていた。そして、昭和63年（1988）の青函トンネル開業に至り、人々が数百年の間渡るのに苦労した「しよっぱい川」も陸路で越えられる時代となり、天候にほとんど左右されず、それまでの2倍以上の速度で本州と北海道は結ばれることとなった。現在、海峡を渡る旅客の大部分は航空機に移行し、青函トンネルの存在が人々の話題に上ることは少ないが、本州と北海道をつなぐ物流の大動脈として、貨物列車が毎日海峡の下をひっきりなしに往復しているの