

脇野沢村（現むつ市）は、害を受けた。

タラ漁が盛んなことから「鱈たらの村」と言われたことがある。特に1933（昭和8）年の水揚げ量は相当なものだった。しかし翌年の4月18日夜、大火に襲われ村の中心部が全焼する被災

は大変斬新な試みだった。土木関係の補助費を得たとはいえ、村がタラ漁で得た豊富な財源を有していたからだった。このため舗装された道路は「鱈道路」と呼ばれた。現在、その一部は国道338号になっている。しかし、脇野沢村は陸上交通に恵まれたわけではなかった。川内町（現むつ市）から、脇野沢村を通り佐井村へと抜ける県道は、戦前から村民が望んでいたにもかかわらず、なかなか着工されなかった。1966（昭和41）年の着工後も貫通が遅れ、「幻の県道」と呼ばれていた。県道が完成したのは1978（昭和53）年。国道338号に昇格したのは、その4年後だった。

日本海交易が盛んだった藩政時代に数多くの船が立ち寄った場所だった。しかし1921（大正10）年、大湊線が野辺地と大湊の間に開通。大量の物資を運搬できる鉄道の登場は、県内の交通体系に大きな影響を与えた。

事実、翌年には大湊、川内、脇野沢、青森、野辺地、横浜間を運航していた陸奥汽船株式会社が、営業不振のため解散した。青森県内に鉄道や道路が整備されるのに伴い、海上交通は弱体化した。その結果、脇野沢村は辺境の地に位置づけられていたのである。

しかし高度経済成長を通じ、脇野沢村は再び海上交通の拠点として脚光を浴びる。1968（昭和43）年に下北半島国定公園が指定されたのを契機に、脇野沢海上観光有限会社が設立された。鯛島や仏ヶ浦など、開発を図るため、脇野沢と仏ヶ浦の間に観光定期船が就航した。

1971（昭和46）年には下北汽船株式会社が、青森と脇野沢、そして佐井を結ぶ航路を開設し、国から離島航路の指定を受けた。当時、青森と脇野沢は陸路で5時間かかったが、下北汽船は2時間程度で結んだ。

その後、弘南バスが県や関係市町村の援助の下に、むつ湾フェリー株式会社を設立。1980（昭和55）年4月に蟹田と脇野沢を結ぶフェリーが就航した。また、シイライン株式会社が下北汽船から譲渡された航路に高速船ポラスターを運航し、青森と脇野沢を1時間でつないだ。

平成の大合併で脇野沢村はむつ市となった。しかしフェリーや高速船が発着し、市営の観光遊覧船「夢の平成号」が脇野沢と佐井をつないでいる。脇野沢は今も陸奥湾航路の拠点として重要な役割を果たしているのだ。



愛宕山公園から見た脇野沢漁港。
1975（昭和50）年7月2日・青森県史編さん資料。
5年後、写真右上の場所にフェリーが就航する。

陸奥湾航路の拠点

「脇野沢」

中園 裕

（県民生活文化課
県史編さんグループ主幹）

り佐井村へと抜ける県道は、戦前から村民が望んでいたにもかかわらず、なかなか着工されなかった。1966（昭和41）年の着工後も貫通が遅れ、「幻の県道」と呼ばれていた。県道が完成したのは1978（昭和53）年。国道338号に昇格したのは、その4年後だった。

元々脇野沢村や佐井村は、下北半島西海岸一帯の観光