

鉄の絶景

Steel Landscape.



青森県の龍飛崎から、青函トンネルは北海道の松前半島につづく

海峡をわたる鉄～ 青森

どこまでもつづく鉄道をさえぎる、河、山、そして海。

その先へ鉄路を進めるためには、何らかの方法でとぎれた両端を結ぶしかない…………。

海峡をわたる鉄。青森にスポットを当てる。



青森駅付近の市場は市民の台所だが、観光客には
宅配のサービスも行なってくれる

航路で結ばれた本州と北海道の鉄路

青森のイメージをここに浮かべてみる。リンゴ、ねぶた、八甲田……、三方を海に囲まれているから海産物も旨いに違いない。一般に内向的といわれ、またその一方で「じょっぱり」、つまり頑固一徹でもあるといわれる地域柄、人柄にも思いが及ぶ。

しかし、そんな朴訥なイメージは、いったん青森市内に入った瞬間に払拭されてしまう。長い冬を越えて春から夏へと暖気の増す頃を迎えると、この街はひとときわ活気を帯びてくる。が、この活気は季節的なものだけではない、東北を代表するこの都市は、今、街の風景までも大きく変貌させつつある。

もっとも大きな変化は、港の周辺だ。観光でも商用でも、この街を訪れたならば、まず港近辺に建てられた三角形の建物「アスパム」の展望ラウンジから市内の様子を眺めてみるといい。青森港をまたぐ形で「青森ベイブリッジ」が架かっている。夜間であれば、高さ82mの主塔が紫色にライトアップされていて美しく輝く。かつて青函連絡船であった「八甲田丸」が、いまはその使命を終え、メモリアルシップとして海上に浮かぶ。青函連絡鉄道の記念館や展望広場、レストランも設けられている。この八甲田丸とアスパムを結ぶ小さな橋は「ラブブリッジ」と呼ばれ、恋人同士のロマンチックなデートコースとして人気が高いそうだ。

青森港が開港したのは、歴史的にはさほど昔のことではない。津軽藩の開港奉行、守山弥七郎が10年ほどの歳月をかけて、60戸ほどのひなびた漁村を整備した。他の土地から商人を呼び寄せて商業を奨励するなど、尽力の甲斐あって、海上交通の拠点として生まれ変わることになる。1634年というから、江戸時代も初期の頃だ。

以降、この街と海とは、切っても切り離せない関係を持ちつづけてきた。

明治に入って青森―函館を結ぶ不定期な航路が開設され、これがのちの青函連絡航路へと受け継がれていくことになる。明治末期に生まれた青函航路の第一の使命は、時間通りに発着を行なう「定時運行」にあった。客の乗り降りや荷物の積み替え、貨車の入れ替えまでを含めて、すべて55分という短い間に完了させなければならない。これはとりもおさず、この航路が海峡でとぎれた鉄道を結ぶ、つまり鉄道連絡航路だったからに他ならない。

連絡船と岸壁を結ぶ部分に大きな特徴があった。「可動橋」である。

連絡船は、駅から岸壁へと導いた貨車を、船内に敷いたレールに、そのまま積載するシステムとなっていた。船と岸壁の間に特殊な橋を設けて、その上を移動させていく。このとき、船は洋上にあるがゆえに安定を保てない。潮の満干や天候の善し悪しによって、定位置には収まっていなくてはくれない。そこで、この微妙な



メモリアルシップ「八甲田丸」、現役時代は旅客1200名、貨車48両を積んだ



長い冬の間に溜めて置いたエネルギーが一気に爆発する、東北の夏祭りの絢爛豪華さ。「ラッセラッセラッセラー」の掛け声とともに、家一軒ほどの大きさの「ねぶた」が街を練り歩く。8月初旬の風物だ

揺れに対応したのが、可動橋だ。陸上側を支点として、先端の接続部分は上下左右の動きや、よじれにも対応した。

本州側、青森で終着となった列車を北海道へ結ぶ。その役割が終わったのは1988年（昭和63年）。青函トンネルの開通にともなう終航である。

“トンネルで結ぶ”ことの壮大さ

津軽海峡をうたった石川さゆりの歌によって、わたしたちは雪景色をいく哀しげな連絡船の様子をまざまざと想像することができる。しかし、そこに乗り合わせた人々の心境は必ずしも悲しさだけではない。移民、出征、出稼ぎ、旅行。喜怒哀楽のすべてを含んでいる。しかし、それも過去の光景となってしまった。いま、人々の思いは、はるか地下を通して結ばれている。

「青函トンネル」は連絡船終航の年に開業した。新幹線乗り入れをあらかじめ想定して、複線化されている。英仏海峡トンネルよりも長さでいうと3.35km長く(53.85km)、水深は倍以上の深さ(140m)を走る。

海や川の下を通るトンネルの歴史は意外にも古い。バビロニア

の首都、バビロンに建設されたという記録が残っている。ユーフラテス川の底を、長さ 950mにわたって、高さ 4.5mのトンネルが造られていたのだそう。川の流れを暫定的に変えさせ、干上がらせる。そこを上から掘ってトンネルを造り、蓋をするようにして、再び川の流れを呼び戻すという方法を使ったという。それらは記録の上でのみ確認できること、その跡形は残されていない。

現在、世界中でさまざまな海底、河底トンネルが調査、計画、建設されている。これらを繋ぎ合わせると、ほぼ世界が陸路、というより鉄路で結ばれるという。壮大な印象を与える。

かつて、青函連絡船の中に線路があり、それが海峡をわたっていった。いまや線路は海峡の地下に敷かれている。荒れることの多い海峡の下に、安定して物や人を運ぶための線路を敷く……。実現してみれば、当たり前のことのようにも思えてくる。けれど、それは昔から人々の胸に描かれていた、いつ実現するとも知れない、ひとつの壮大な夢だったのだ。

[写真提供：(社) 青森県観光連盟]