

第六章 交通・通信

第一節 陸の交通

一 北通の村落と道路事情

一本道で結ばれた村落 下北の絵図に描かれた村落の様子を見ていくと、いくつかの特徴のあることがわかる。下北の地の形的特色から、内陸は一带の山地で海岸近くまで迫り、海岸沿いに集落が点在していること。それらの村落が海岸線を走る一本の道で結ばれていること。そして、道の終わりのさらに先に集落があるということなどである。

かつての下北は、坂と海岸歩行を伴う、きわめて険しく困難な道筋であった。海路を主な交通手段とせざるを得なかった佐井―牛滝間などは、古い絵図には道さえ記入されていない。現在、車で付近を走行してみても、往時の難所ぶりが想像できるところであり、寛政五年（一七九三）の『南部領北郡浜方村村道筋書付』（盛岡市中央公民館蔵）には、その道筋の難所ぶりが大意次のように紹介されている。

その難所は与次右衛門坂、細間坂、押付坂または尻喰坂ともいい、至って急坂である。一方では浜辺へ下りると、ここも岩石道ばかりできわめて難所であり、海も荒らく岩根が多く、七曲がりほどの坂を登り、あるいは下り女岩・男岩などという大岩が十丈余りも高く海へ突き出し、これらの間の砂浜や砂利浜、岩石道

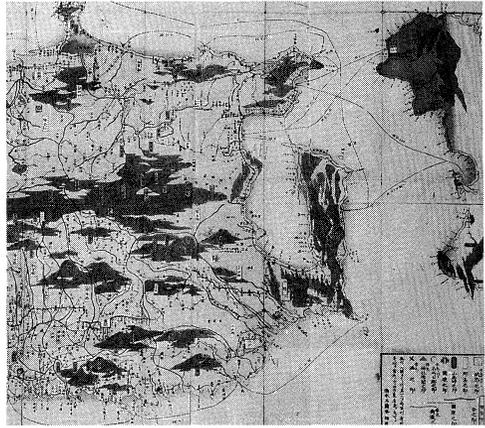


写真 6-1 南部領北郡浜方村村道筋書付

など、足の踏み場を見つけないながら歩行する（略）。牛滝より佐井まで牛馬の通行も不可能である。

同史料に佐井―下風呂間を「荷を負った牛馬は通行不可能」とあり、こちの方は荷を負わない牛馬なら歩行できたらしい。いずれにしても現代では考えもつかない悪路だったようである。

盛岡藩領の行政組織である「通^{とが}」制には不明な点が多いが、田^た名部^{なぶどおり}通^{とが}については盛岡藩家老席日誌「雑書」寛文九年（一六六九）の条にその名が見える。田名部通はさらに田名部（むつ市）を基準として北通・西通・東通に分かれている。同年の『田名部より上申松前絵図』（公民館蔵）によれば「この村々は田名部のうち北浦通」として大畑村（下北郡大畑町）・異国間村（同郡風間浦村）・蛇浦村

（同上）・大間村（同郡大間町）・奥戸村（同上）・佐井村（同郡佐井村）の六村が列記されていることから、北通は盛岡藩が準公的に用いた行政区画としても差し支えないと考えられる。北通とはおそらく「北浦通」の略称であり、近世以降現在に至るまで「北通」と通称されているものであろう。

こうした使い方に対し、嘉永七年（一八五四）の『南部盛岡藩領内絵図』（以下『嘉永絵図』）では次のような使い方をしている。

○田名部ヨリ牛滝マデ十九里七丁三十八間

○牛滝ヨリ西通田名部マデ十五里余り

○田名部ヨリ白糠マデ七里三十五丁三十九間

○白糠ヨリ東通田名部マデ十五里三丁二十二間

この絵図の中でさらに「田名部ヨリ西廻牛滝マデ十五里余り」と書かれている点が問題になってくる。つまり、田名部から牛滝（下北郡佐井村）までは北通・西通のコースがあり、西通が「西廻」と同じ意味で書かれている点である。この使い方を拡大すれば、「北廻」「東廻」とすることも可能になってくる。北浦を通過して牛滝に通じる道の「北通」であり、西浦を通過して牛滝に通じる道の「西通」の使い方である。

行政区域として設けられた「通」が細分化された場合、その小区域にも「通」名を使用することが盛岡藩においてはしばしば見られる。北通もこれと同様に、田名部通の北西海岸の村落を指す区域として使用されており、その地形的特色からこれらの村落を結ぶ道のことと同時に指している。これは、西通・東通も同様である。

北・西・東の位置関係は『田名部免具里』（発行年不詳、岩手県立図書館蔵）の田名部略図の中に、田名部から大畑方面に向かう道を指して「北通道」の記載のあることから、田名部通の政治や経済の中心地だった田名部を基準として、道の名称とともに「北通」に含ませたものであろう。同略図には田名部から白糠方面に向かう「東通道」の記載もあり、この点を裏づけている。

そこで、田名部から北浦沿いにある北通の村落を経由して牛滝村に至るまでの街道名を「北通道」とするのが妥当と考えられるのである。

田名部から大 具体的に「北通道」の道筋が確認できる絵図として次の四例が挙げられる。

間経由牛滝村 ① 『嘉永絵図』

田名部―栗山―女館―樺山―関根―出戸―川代―烏沢―正津川―大畑―湊―二枚橋―木野部―赤川―下風呂―

桑畑―異国間―蛇浦―大間―奥戸―材木―原田―佐井―矢越―磯谷―長後―福浦―牛滝

② 『御分国海辺全図』

出戸―正津川村―湊―大畑村―二枚橋―釣屋浜―木部村―下風呂村―異国間村―蛇浦―大間村―奥戸村―赤石―材木―古佐井村―大佐井―矢越―磯谷―長後村―福浦―牛滝村

③ 『陸奥国盛岡領海岸絵図面』

出戸村―河代村―烏沢村―正津川村―大畑村―二枚橋村―木ノ部村―赤川村―下風呂村―桑畑村―異国間村―蛇浦村―大間村―奥戸村―材木村―原田村―佐井村―矢越村―磯屋村―長後村―福浦村―牛滝村

④ 『北奥路程記』 『北奥道中図』

牛滝―福浦―長後―磯屋―矢越―大佐井―小佐井―新田―原田―材木―奥戸―大潤―蛇浦―易国間―桑畑―下風呂―赤川―木ノ部―釣屋浜―二枚橋―孫次郎澗―北浜海道―大畑―正津川―烏沢―川代―出戸―関根―椀山―女館―

田名部町

この道筋を見ていくと、湊と大間の二点に本道か脇道なのかという問題が残るが、ここでは湊を省略する。

大間村については、いずれの絵図や道中図類を見ても大間村を通過し、蛇浦―大間―奥戸が本来の道であるとされている。しかし、蛇浦から山を越えて直接奥戸へ抜ける道も近年まで頻繁に使われており、単に脇道として片付けることもできない。奥戸村が近世を通じて、その村落の規模や港の機能に関し常に大間村をしのいでいた点もその背景にある。

『東奥沿海日誌』は、道筋の分岐点と合流点を大略次のように説明している。

「蛇浦から大間までは一里二八丁あり、その間は海岸道である。それから山へ登り大間の牧の内を通る。牧

を通り過ぎると大間の宿へ入る別の道がある。蛇浦の宿から直接山を登って奥戸の入り口である川端へ出ると一里ほど近道となるが、通行人にとっては難所である。

材木村より一里の奥戸村を出て、右側の山道を越え蛇浦へ出る道がある。この道は大間回りより二〇丁余りも近い。しかし急坂が多く、雨天などは滑落の危険があつて大変な難所となる。蛇浦の鎮守堂の側に下る道である。

つまり、蛇浦八幡宮の脇から左手の山道に入り、奥戸の入り口である川端に出るコースである。距離に差はあるが、近道であつたことに変わりはない。気象状況によつても道筋の選択が行われたらしく、寛政五年（一七九三）の「南部領北郡浜方村々道筋書付」に、「蛇浦村の浜辺に往還があるが、荒磯で時化しげのひどいときは大間へ行く道が無くなつてしまふ」とあり、山越えの脇道はかなり利用されたものと思われる。

あらためて北通道の道筋を確定すると、次のようになる。

田名部―栗山―女館―椀山―関根―出戸―川代―烏沢―正津川―大畑―二枚橋―木野部―赤川―下風呂―桑畑―異国間―蛇浦―大間―奥戸―材木―原田―佐井―矢越―磯谷―長後―福浦―牛滝

大間から材木 北通道は垂水川の分岐点の左側、県立大間高校方面に向かうが、この道は通称「函館別路」までの道筋（蛇浦道）といわれている。一帯は旧陸軍の要塞地帯であり、町立大間中学校を過ぎた坂道がイチヅカの坂、この辺に一里塚があつた名残であらう。

突き当たり分岐点を左へ直進し、大間川にかかる常盤橋を過ぎると、道は三方に分かれる。右の道を北上するのが函館別路である。大間町役場を過ぎ、右手に福蔵寺・稻荷神社・左手に阿弥陀寺を見ながら、大間港・高磯崎方面へ進む道筋である。高磯崎にはかつて台場が置かれた。中央の西南の道が北通道で「佐井道」（奥戸道）

ともいい、約二〇〇メートルで国道三三八号と合流し、以後は海岸沿いに南進していく。左の道は大間浄水場方面へ向かう道で、共同墓地を過ぎると間もなく、左に浪切石とも薬師様の大石ともいわれる蒼前石がある。

国道との合流点から約一七〇〇メートル行くと、大間・奥戸集落の境に出る。国道右側の「迎入石」と呼ばれる大きな石がその境目になっていた。小奥戸橋を渡って約一〇〇〇メートルで奥戸川に架かる奥戸橋に出るが、橋の手前から左へ入る道がある。これが蛇浦の折戸神社脇に抜ける山越えの道である。

奥戸橋から再び国道を南下し、一五〇メートルほど先の左手の道を入ったところに春日神社、さらに進んで三差路を左折した道の奥に信願寺と崇徳寺、国道に戻って一〇〇メートル先の左に長弘寺がある。国道左側の町立奥戸小学校へ入る道の五〇メートルほど手前から国道を離れ、右側の海岸に出て浜沿いの道に入る。この黒岩海岸の道が旧道であり、黒岩川を渡って小舎利浜おしゃりばま（高岩）の崎から高岩の丘を通り、赤岩海岸へ下って海岸伝いに進んで赤石川を渡り、再び国道に出る。赤石川に架かる橋は現在地より海寄りにあったとされ、高岩は黒岩台場跡である。さらに南進して右側に塩釜崎があるが、ここにも台場が置かれた。

道は間もなく国道から右へ材木の集落に入る。旧道入り口は、稻荷神社参道から地藏堂と鳥居の間を通り、いったん現材木農村婦人の家後ろの海岸に下り、そこから真つすぐ南へ進み、材木川に架かる現大柴橋から少し山側を渡ったところとされている。道はここで左右に分かれ、左を取れば国道に出て佐井村に向かい、右へ出れば集落内を通過して旧材木村の南端出口から左手山道に入る。登り切ったところが津鼻崎公園となっているが、公園に入る手前から右側の藪ぶさの中を抜け、直進すると国道に出る。この地点から一〇〇メートルほどの坂道を登ったところが佐井村との境界になっている。この付近に一里塚が近年まで残っていたといわれている。

二 明治・大正期の交通

半島開発は 下北半島に文明開発の気運が盛り上がってきたのは、大正時代の中ごろからであり、大間・奥戸
鉄道敷設で に初めて自動車が出たのは大正五年（一九一六）との記録がある。それまでは乗合馬車か冬期

はソリ馬車、しばらく後に軌道馬車が登場するといった具合であった。この馬車営業の時代がしばらく続き、明治二十八（一九一五）、九年ごろになると、日清戦争後の好景気にあおられて各地に事業が勃興し、地方企業に投資する中央実業家が目立つようになつた。下北半島には大湊軍港の創設を予想して、鉄道の敷設を計画する者が三人ほど現れた。

一は柴原和で、野辺地より大湊・川内を経て佐井に至る鉄道を敷設し、佐井港を修築して函館へ連絡船を就船させる計画。二は大場篤三郎の、野辺地より田名部・大畑・薬研を経て佐井に至り、佐井港を修築して函館へ連絡する計画。三は佐賀寛の、田名部から大畑まで鉄道を敷き、二枚橋を築港して函館・室蘭に連絡する計画であった。このうち一と二は合併したが、株式募集の段になつて経済界の大不況に見舞われ計画は絶望、三の計画も同様の結果となつた。

明治三十五年八月、むつ市大湊に大湊水雷団が開庁、同三十八年十二月に大湊要港部と改称したが、この要港部の開庁とともに再び大湊鉄道敷設の声が各所から持ち上がった。下北郡を視察した要港部の初代司令官餌原平二少将は、下北郡の道路が狭く、その開発が遅れていること、他郡や県外に出る場合は天候に左右される危険度の多い海路に頼るしかないことなどを知り、時の郡長である西山広を呼び、「半島の開発はまず第一に鉄道敷設

が緊急にして肝要である」旨を告げた。

こうして、半島九か町村の有志による鉄道期成同盟会が組織され、四十年九月には逋信・内務・大蔵・海軍の四大臣に会員連名の鉄道敷設請願書を提出、四十一年一月には貴族院と衆議院にも請願して採択された。四十二年十二月、新しい司令官に上泉徳弥少将が着任し、大湊が予期した以上に良港であることを知り、大湊の開港と大湊鉄道の早期着工を首唱し、同郷（米沢藩）の鈴木誠作とともにその実現に奔走した。

当時、鉄道を敷設するための正規の手續きとして、第一に鉄道敷設法を改正して線を追加し、第二に必要予算を議決するという二つの関門を通過しなければならなかった。ところが、これを軽便鉄道に切り替えれば、二重の難関を避けて簡単に敷設できる方途があったため、大湊鉄道はこの軽便鉄道法により、同予算をもって大正五年（一九一六）九月に着工した。そして同十年三月二十日に野辺地より陸奥横浜まで開通し、同年九月二十五日に大湊まで七三・五キロメートルの全線が開通したのである。

大湊線開通当初の大湊駅と田名部駅取り扱いの旅客・貨物は表6-1のとおりである。

陸の孤島に 田名部―大湊まで軽便鉄道は開通したものの、田名部から北へすぐの県道は県下の悪路として放棄された。田名部―大湊まで軽便鉄道は開通したものの、田名部から北へすぐの県道は県下の悪路として放棄された。田名部―大湊まで軽便鉄道は開通したものの、田名部から北へすぐの県道は県下の悪路として放棄された。

乗合自動車 置され、県道にあらす嶮道なりと酷評されていた。田名部道の女館から大畑街道の出戸に至る県道約二里（約七六〇メートル）は全くの泥の海であり、往来するものは膝まで泥の中に没し、二里の道を三時間半費やして通行した。春の雪解け、秋の長雨の候ともなると嶮道の名も超越し、田名部―大畑間の運搬輸送は途絶同然で、三里一九丁の間を米一俵運ばせるのに当今の一万円強の駄賃を支払ったという記録が残っている。大畑からさらに下風呂・大間へ抜ける北通道の悪路は推して知るべしというところであろう。

ところが、陸の孤島と呼ばれていた下北地方に大湊鉄道が開通した日、風間浦村の斗南自動車株式会社が田名

第1節 陸の交通

表6-1 大湊駅・田名部駅の旅客・貨物取り扱い量

年 度	大 湊 駅 旅 客			大 湊 駅 貨 物		
	乗車人員	降車人員	乗車賃金	発送量	到着量	発送運賃
大正11年	30,845人	28,390人	42,143円	1,297 t	2,938 t	9,584円
12年	28,532	27,459	44,809	4,314	2,762	26,983
13年	28,387	25,650	48,516	17,918	2,883	95,421
14年	28,246	24,169	43,374	9,948	2,338	47,811
昭和元年	27,863	25,027	42,162	9,580	2,501	44,643
5年	33,223	31,498	44,045	3,781	4,098	22,904
6年	29,318	28,507	37,342	4,387	5,316	27,979
7年	26,607	25,272	38,388	4,414	5,019	27,935
8年	33,334	32,600	56,501	4,449	13,183	33,979
9年	39,829	38,577	60,332	4,280	13,641	33,553

年 度	田名部駅旅客 (赤川)			田名部駅貨物 (赤川)		
	乗車人員	降車人員	乗車賃金	発送量	到着量	発送運賃
大正11年	44,821人	44,218人	55,761円	13,735 t	4,995 t	72,129円
12年	44,165	42,889	59,077	13,545	5,500	68,937
13年	44,333	44,926	56,876	12,620	4,483	67,658
14年	47,140	46,677	66,014	10,244	5,504	62,438
昭和元年	47,189	46,577	63,550	9,927	4,465	57,695
5年	53,128	52,777	61,265	6,742	4,271	34,844
6年	48,162	46,849	53,454	7,392	5,252	40,011
7年	45,095	44,183	51,870	7,062	5,718	42,502
8年	47,199	46,124	55,481	6,433	5,863	40,676
9年	51,251	49,585	62,295	6,705	7,180	45,500

部―大間間のバスの運行を開始している。これが大間を通った乗合自動車の第一号と思われるが、詳細な資料が全くない。

終点が大間からさらに佐井まで延びたのは、それほど後のことと思われるが、このころのバス便は夏季が上り・下り一日二往復、冬季（十二月―三月）は徒歩か馬ソリであったという。また、奥戸を起点とした乗合バスの乗車賃が、次のように紹介されている。

佐井五〇銭 大間二〇銭 蛇浦五〇銭 易国間七〇銭 下風呂九〇銭 赤川一円 木野部一円二〇銭 二枚橋一円七〇銭 大畑一円八〇銭 正津川二円 関根二円二〇銭 田名部二円五〇銭

二転三転し 大湊鉄道の開通を追うようにして、下北から大間を結ぶ大間鉄道敷設運動が起こった。しかし、大畑線開通 大間鉄道の敷設については、既に明治の中期（年月不詳）に函館区長の常野正義が「野辺地・大間の間に鉄道を敷設すること、および大間・函館間に貨客船を配置して海陸連絡し、東京・函館間の船車連絡時間を短縮すべし」と提唱、見事な先見の明を披歴している。こうした建設的意見が時の為政者や文化人に理解されることなく消滅してしまったのは、まことに惜しまれることである。

大間鉄道敷設運動は大正十年（一九二一）ごろから少しずつ活気を見せてきたが、具体的な動きが伴わないまま五年ほどを経過。大正十五年二月十一日の『下北新報』が次のような記事を載せている。

大湊線を延長して田名部町より大畑を経て大間に達する大間鉄道敷設については、これまで毎議会に請願書を出してその都度採択となっているところであるが、本年も各町村長署名捺印の請願書を認め、河野県会議長携行して上京し、貴衆両院議長宛それぞれ提出を了したる由にて、右請願書は既に両院の日程にも上り、請願委員会の手付記されたる由にて、今年も採択となるは疑うべくもないが、地方民は一層の忍耐と努力

をなしてせひとも本鉄道敷設の目的を達成することが肝要である。

その後、「大間鉄道は鉄道敷設法から除外された」「いや、反対派が党利党略に利用した誤報だ」「大間港の新築と合わせて来年度予算計上が決定した」など、流言が飛び交い、ようやく途中の大畑まで敷設される兆しが見えたのは大正十五年の末のことである。

同年十二月十六日付の『東奥日報』は「田名部・大畑間の鉄道」という見出しで次のように報じている。

鉄道省は大正十六年以降における新規計画を立案し、しよはん這般の閣議の承認を経、来る十八、九の両日、首相官邸に開会の鉄道会議に付議して、これが承認を経て、いよいよ来議会に提出の予定であるが、新規計画の年度制、左の如くである。新規―田名部・大畑間十一マイル七、大正二十年（注・昭和七年）着手。大正二十四年（同十一年）竣工。

しかしその後も、関係代議士への謝礼問題が贈賄事件になりかけたり、憲政会内閣から政友党内閣に代わって事情が一変したとか、私鉄二社が工事に名乗りを上げて国鉄とサヤ当てを演じたり、果ては昭和十二年（一九三七）までに田名部・大畑間四一・四キロメートルを一気に完成させることが決定した、などと甲論乙駁こうろんおちぼく。この間にも政治家の選挙の好餌にされたり、陳情やら再調査が繰り返されたりして、第一期工事区の田名部・大畑間約一八キロメートルの工事が国有鉄道として着工したのは、予定より四年も遅れた昭和十一年度、開通は同十四年十二月六日であった。建設費概算額は一四七万四〇〇〇円、一キロメートル当たり八万〇七〇〇円であった。

三 幻の大間鉄道

今も生きる 田名部・大畑間に鉄道が開通してからほどなく、第二期工事として大畑・大間間二二・七キロメートルの記念碑 トルの工事が始まった。昭和十六年（一九四二）の完成をめざし、工事は順調に二枚橋・木野部・

赤川・下風呂、そして風間浦村の桑畑まで進んだ。しかし、太平洋戦争の開始による労働力の不足、カーバイトの入手困難などの理由によつて工事の進行はにわかに阻害され、完成期限の一か年延長という報は沿線住民や関係者を大きく落胆させた。

戦争は日を追つて激化し、歩調を合わせるように工事は停滞した。昭和十八年に入り、工事中断寸前の状況を憂慮した関係者は、沿線町村長と函館市長らの連名による請願書を内務省・鉄道省などの関連省庁に提出した。

その内容は次のようなものであった。

事 由

大間鉄道ノ終点タル大間港ハ世界交通ノ大道タル津軽海峡ニ直面シテ尚且ツ内地ト北海道トヲ連絡スル最短最近、尤安全ノ地点タリ大日本帝国ノ裏門ニアラスシテ表玄関タリ、帝国議會ハ該請願ヲ採択シ、建議シ、内務省ハ重要港湾トシテ国庫補助、県費修築中ニ、鉄道省ハ之ニ達スル大間鉄道工事中ニシテ実ニ該港ハ対岸北海道トノ連絡ニ一大新生面ヲ開クト共ニ米、露、支ノ交通及至一路日滿經濟ニ於ケル日滿直通ノ航路ヲ以テ北鮮經由直ニ滿州国ノ新京ヲ結フヘシ、故ニ興亞建設ノ第一階梯トシテ先ツ大間港ヲ国营スル急務中ノ急務ト思料ス況ンヤ今時ノ大戦ハ支那事変ヨリ大東亞戦ニ發展シ茲ニ一周年ヲ迎フルニ當リ津軽海峡ノ防備

益々重要ヲ加フル秋其ノ南岸ニ一ノ港湾ヲ有セサルハ国防上看過スヘカラサルモノアリト信ス大間港ノ国営タル業已ニ国論ノ一致スル所、内地、北海道トノ連絡地点トシテ何人ノ異議ナキ所今更贅スルノ要ナカルヘシ、只近来之ヲ難スル一議トシテ濃霧ヲ云々スルモノアルヤヲ耳ニセリ、由来初夏稀ニ見ルノ濃霧ハ潮流ノ合一スル尻矢岬端ヲ中心トセリ、大間港ハ常ニ風行之ヲ一掃スルハ地方ノ実見セル所タリ、或ハ為ニスルモノノ言辞カ一笑ニ付スルノ外ナカルヘシ近代ノ世相ハ兎角一小情弊ニ捉ハレ眼ヲ大局高所ニ注カレス帰スル所多大ノ労費ヲ要シテ予期ノ効果ヲ挙ゲ得サルモノ往々ニシテアリ 仰キ冀クハ特ニ御高鑑ヲ垂レ給ハリ国論ノ一致、国策重要ノ大間港ヲ国営修築ノ実施速成アランコトヲ茲ニ謹テ累ネテ奉請願候 敬具

昭和十八年 月 日

青森県下北郡大間町長

青森県下北郡風間浦村長

青森県下北郡佐井村長

青森県下北郡脇野沢村長

青森県下北郡東通村長

青森県下北郡大畑町長

青森県下北郡川内町長

青森県下北郡大湊町長

青森県下北郡田名部町長

函館商工会議所会頭

函館市議會議長

函館市長

大間鉄道速成之儀ニ付請願

一、青森県大間鉄道線中未完成ニ属スル大畑以北大間ニ到ル鉄道ノ速成アランコトヲ奉請願候

理由

東北本線大湊線ノ延長タルヘキ田名部ヨリ大間ニ至ル鉄道ハ昭和十四年十二月六日其ノ中間タル大畑町マテ開通ヲ見ルニ至リ之ニ依リテ旅客貨物ノ輸送ハ全国至ル所ノ鉄道開通当初ニ比較シ遜色ナキ盛況ヲ呈シ旅客ノ如キハ每列車超満員立錐ノ余地ナク貨物亦満載尚且ツ満貨ノ現況ニアルハ国家並ニ地方ノ為慶賀措ク能ハサル所ナリ而シテ大畑以北ノ地方民ハ昭和十六年完成ニ拘ラス尚一日千秋ノ思念禁スル能ハス実ニ其ノ時日ノ速カナランコトヲ希フモノナルニ巷間風説ニ依レハ之レカ未完成地区ヲ一ケ年繰延ト傳フ地方民ノ驚愕落胆譬フルモノナク願クハ誤傳悪夢タランコトヲ祈ルモノナリ然ルニ僅ニ其ノ一部開通ニ依リテモ前述ノ如ク經濟線タルノ実績ヲ挙ケラルル而已ナラス複雑微妙ナル世界ノ動キニ対シテモ国防線トシテモ是非重大性ノ存スルアルヲ知り得ヘシ故ニ請願理由ノ如キ累ネテ贅スルノ要ナシト雖モ更ニ大畑以北ノ村邑ノ現勢ヲ簡單ニ其ノ数点ヲ列記スルハ

(一) 産業上ヨリセハ無盡藏タル森林、金銀銅、砂鉄等幾多生産ヲ有シ亦海面ハ無盡ノ魚介藻ニ富ミ且又大間

港ノ特異性トシテ東ニ太平洋西ニ日本海ノ大漁場ヲ有スルカ故ニ遠洋漁業ノ根拠地タルノ外北洋漁業ノ

策源地タリ得ヘク其ノ生産ハ既設鉄道沿線大畑以南ノ数十倍ニ相当スル産額アルハ統計上ニ之レカ实例

ヲ物語ルモノト言フヘシ況ンヤ北洋漁業ノ策源地タルニ於テオヤ

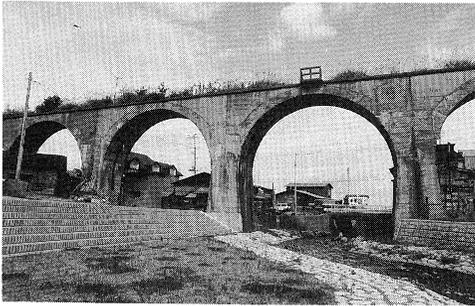


写真 6-2 幻の大間鉄道線路跡 (大畑町の鉄橋)

(二) 交通上ヨリ見レハ津軽海峡カ東西両半球ヲ連絡スル世界交通ノ大動脈ニシテ之レカ衝ニ当レル大間港ハ津軽海峡ノ「ドーバー、カレー」ニ比較セラレ相對峙スル函館港トハ七海里室蘭港トハ是亦僅カニ五海里過キサル最短最捷ノ連絡恰好ノ地点ニシテ他ニ比較対照スルモノナカルヘシ

(三) 今時大戦ハ支那事變ヨリ大東亞戰ニ發展シ愈々長期戰ノ大成ヲ整フヘカラサルノ秋大間鉄道ノ一部完成ヲ見サルハ国防上重大事タリト思料ス

以上ノ理由ニ付事變下国費御多端ノ折柄ニ可有之候得共之レカ促進完成セラルル様特ニ御高鑑ヲ垂レ給ハリ度茲ニ謹ミテ奉請願候

昭和十八年 月 日

敬具

- 青森県下北郡大間町長
 - 青森県下北郡風間浦村長
 - 青森県下北郡佐井村長
 - 青森県下北郡脇野沢村長
 - 青森県下北郡東通村長
 - 青森県下北郡大畑町長
 - 青森県下北郡川内町長
 - 青森県下北郡大湊町長
 - 青森県下北郡田名部町長
- 函館商工会議所会頭

函館市議会議長

函館市長

こうした願いの裏に、戦時化とはいえ地域開発の実現に大きな希望を抱いていた下北の人の心情がうかがわれるが、この第二期工事は敗色濃厚の戦局と並行して中断への道をたどり、ついに昭和十八年十二月鉄道建設審議会より中止線の指示が発令され、大間線の事実上の工事は終了させられたのである。

戦争が終結したあとも大間・佐井・風間浦の北通り地域住民の鉄道にかける期待は衰えることなく、毎年のように鉄道建設再開の陳情は続けられ、昭和二十一年には佐々木吉三郎大間町長、松谷彰次佐井村長、永井武三郎風間浦村長、大島寅吉北海道商工経済会函館支部長、山崎松次郎函館市会議長、吉谷一次函館市長代理（函館市助役）の連名で、時の内閣総理大臣吉田茂あてに陳情がなされた。

昭和二十六年七月に旧国鉄青森地方営業事務所によって作成された「大畑線建設経済調査概要」大畑・大間間によれば、「この地域が冬期間風浪高く交通途絶の状態で甚だ不便多く、この点からしても本線路の敷設はこのような欠陥を除き資源開発に貢献する効果大である。又、本線路終端大間町と北海道は津軽海峡を距てて最短距離になって青函連絡の補助航路であり、又本州との交通連絡上からも本線路の敷設は必要と思はれる」との記述があるように、旧国鉄内部においても大間線建設再開の構想はあったようであるが、当時は戦争で荒廃した主要幹線の復旧と食糧確保、建設資材の流通改善に力点が置かれ、工事再開の鉄道も必要に迫られる線からまず始まったのであり、下北の辺境、しかも軍需線としての意義が大きかった大間線は、その出番を失ってもいたのである。昭和四十年代、交通は自動車の時代に入っていた。戦後二十年間鉄道を望み続けてきた地元町村にも新しい波が押し寄せる。加えて国鉄が赤字路線整理をいい出したときは、もはや下北に鉄道を通すのは夢だったと諦める

ときでもあった。昭和三十九年、大間・函館間にフェリー・ボートが就航し、大型トラックや自家用車が列をなして走り始めると、大間鉄道用地を自動車用道路として改修するという計画が最も将来性のある計画として浮上した。大間鉄道建設の夢が完全に消えたのは、昭和四十四年、県が国鉄から鉄道用地を買収し国道二七九号線として道路の拡幅に入ったときであった。

今日でも、当時を想起させる鉄橋やトンネルなどの姿が、幻の大間鉄道のモニュメントとして、道行く人たちの視線をとらえている。

なお、大畑線開通当初の貨客統計表は戦争で失ったが、二十一年以降の大畑駅の取り扱い量は表6-2のとおりである。

四 乗合バスの時代

鉄道に食われ 昭和十年（一九三五）代、下北半島の主として北通方面に乗合乗合自動車 バスを運行させていたのは次の四人であった。

山上常作 赤川―大畑間、大畑―大間間

白浜友次郎 田名部―大間間、田名部―赤川間、田名部―恐山間

山上美与作 大間―佐井間

小原愛吉 大畑―佐井間、大畑―赤川間

表6-2 大畑駅の旅客・貨物取り扱い量

年 度	旅 客			貨 物		
	乗車人員	降車人員	乗車賃金	発送量	到着量	発送運賃
昭和21年	272,107人	203,779人	607,765円	23,503 t	9,608 t	400,974円
22年	242,456	232,729	503,945	20,358	7,198	1,636,948
23年	241,313	232,373	6,366,662	18,827	7,961	8,127,310
24年	249,307	249,293	9,591,404	32,507	8,864	17,879,260
25年	222,243	224,335	7,707,989	32,876	7,218	31,062,240



写真 6-3 現在運行されている下北交通
(株)バス

昭和十一年八月二十五日、この四業者が合併し、資本金二万円で会社組織に改めて運輸省に申請、翌十二年八月二十一日に認可となり、同年九月四日に下北乗合自動車株式会社として発足した。

以後、会社は順調に業績を上げていったが、十四年十二月に国鉄大畑線の汽車が開通して問題が生じた。列車が初めて大畑まで運行されるという珍しさと、乗車賃がバスとさほど変わらないこともあって、併行路線だった田名部・大畑間の乗客の大半が列車に奪われ、バスの客は見る見るうちに激減した。

この区間は路線内でも重要なコースであり、収入面のマイナスも相当大きかったが、極端な赤字バスを黙認もできず、間もなく運転休止となった。その後この区間の運行を再開したのは、実に昭和二十四年のことである。

昭和十七年五月には、戦時態勢の強化と陸運企業統制令によって個々の経営ができなくなり、関係筋から事業の統合を勧奨されて次の事業者が下北乗合自動車株式会社に総括され、同社は下北郡内一円のバス事業を行うこ

ととなった。

(株)青森商船 大湊―脇野沢間

大湊町役場 大湊―田名部間

田名部町役場 田名部―赤川間

杉山勝雄 奥内近川―泊間

下北乗合自動車(株) 赤川―恐山

田名部軌道(株) 赤川―田名部(無軌道馬車)

こうして郡内の名物だった軌道馬車も姿を消すことになったのである。

一方、大畑線の国鉄開通に引き続いて大間線の工事が始まり、桑畑まで線路が

延びた。これによって下北乗合自動車株式会社はさらに大きくなり、この上大間までの工事が完成すれば会社経営の危機にも及びかねないため、新規路線の拡張を計画し、大間とは逆方向の田名部・入口間の免許を申請し認可を得て営業を開始した。

太平洋戦争がいよいよ緊迫度を増していったこのころが、バス事業者の苦難の時代であった。バスの製造は完全に停止して車両の代替や更新が不可能となり、ガソリンなど燃料類の受注が規制され、すべての車両は人間の代用食と同じように代用燃料で運行されるようになった。ガソリンの代わりに登場したのが、木炭で走る木炭車であった。この木炭車は、平地ならガソリンと大差なく走行できたが、強い力、急激な力が出せなかったため、坂道にかかったらアウトであった。乗客をすべて降ろし、しかも全員で空車の後押しをして坂を登るという光景が、かしくで見られた。

乗務員たちも木炭の準備や操作などで苦労を重ねたが、彼らの努力と乗客の協力もあって定期運行は確保され、会社も公共の責務を果たしたのである。

五 国 道

国道二七九号 昭和四十五年四月一日に国道二七九号「むつはまなすら大間バイパス イン」が開通し、フェリーボート乗船車両の増加で終日



写真6-4 大間バイパス開通テープカット

町内は渋滞が続いていた。

これを解消するため、下北郡風間浦村蛇浦と大間町根田内を結ぶ国道二七九号線大間バイパスが、昭和五十六年（一九八二）九月一日に開通（総延長距離四・八二キロメートル）した。

大間バイパスの調査が開始されたのは四十九年度で、五十年年度から道路改良工事が行われ、五十四年度で改良工事を終了させ、続いて道路舗装工事に入っていた。都合八か年事業で、工事費も道路改良費六億九九〇〇万円、舗装工事五億七二五〇万円、合計一二億七一一五〇万円の大事業であった。

車道は二車線六・五メートル幅で国道と同じだが、車道の両側に一・七五メートルずつの除雪用スペースを設けたため、一段と広くなった印象を受ける。また両側に三メートルずつの歩道を設け、サイクリング道路としても利用できるようになっていいる。

大間町の国道二七九号線の一日の通過車両は三〇〇〇台前後で、夏の観光シーズンになると北海道へ渡るフェリー客の増加で五〇〇〇台にも上り、これらが町内の狭い道路を走るために、子供の飛び出し事故などの心配が絶えなかったが、大間バイパスの完成によって生活道路と産業・観光道路が明確に分けられることになり、交通事故の減少にも役立つことになった。

下北半島一周 函館―むつ線（大間町―佐井村―脇野沢村―川内町―むつ市間）の国道への昇格が正式に決まっ

国道の実現 たのは、昭和五十七年（一九八二）四月一日だが、内定は前年四月二十日に行われた道路審議会総会においてであった。

青森県では建設省に対し六路線、総延長三四六・二キロメートルの国道昇格を要望していたが、このうちの半分である次の三路線が昇格した。

- ① 函館―むつ線
- ② 弘前―六ヶ所線
- ③ 大鰐―田沢湖線

この中で、特に①の昇格は意義深い決定であった。

下北地方は、一部の町村の集落では林道が生活道路として利用された。一般道路の整備も遅々としたもので、この国道昇格が決まった時点で舗装率は六五%、道路改良率は七三・九%、ほとんどが一車線であった。

このたびの函館―むつ線は、国道三三八号線の起点を当時のむつ市から函館まで延ばし、この間を新たに三三八号線として追加するというものであった。これによって、むつ市から陸奥湾沿いに川内町・脇野沢村・仏ヶ浦を通じて佐井村・大間町に至る総延長一〇九・五キロが国道に昇格した。

この結果、むつ市から大畑町・風間浦村を通じて大間に至る北通の国道二七九号線（むつはまなすライン）と結び付くことになり、地域住民待望の下北半島一周国道が実現したのである。

今後は、さらに下北地域の産業経済の発展をめざし、下北国定公園と津軽国定公園をカーフェリーで結ぶ広域観光ルートづくり知恵と努力を結集すべく、その成果が期待されている。

なお、近年では本州と北海道を直接結ぶ津軽海峡大橋の壮大な構想も各方面で叫ばれている。

六 本州北海道連絡橋構想

「この海をまたぐ橋があったらな」という話は、昔からよくいわれてきたことである。

本州と北海道の間は津軽海峡で隔てられ、両地域の交流手段は太古の昔から船によってきたところである。現在では、津軽半島三厩村から北海道福島町との間が昭和六十三年（一九八八）に完成した青函トンネルにより鉄路で結ばれているとはいえない。これは、すでに道路によって本州と結ばれている九州や四国地方に比べ、東北・北海道地域が産業・経済・文化すべての面で大きな格差が生じている状況にあるといえる。

こうした中、本州と北海道との間に橋を架け、道路で結ぼうという民間レベルでの構想が徐々に浸透し始め、平成六年（一九九四）三月二十二日には、姉妹町戸井町と当町が「本州北海道連絡橋大間・戸井ルート誘致推進協議会」を設立した。関係機関への陳情をはじめ、看板の設置、シンポジウムの開催や、次代を担う子どもたちに大きな夢と希望を与えるべく、図画や作文を募り、平成八年の秋にはそれらの作品の中から優秀賞となった両町の子どもの代表六名を、現在工事が進む海峽架橋の先進地、瀬戸内海・明石海峽大橋の視察に招待するなど、積極的なPR活動が進められている。

海峽大橋のルートについては、国の研究機関や民間団体等の中で下北半島側、大間・戸井ルート一七・五キロメートルのほかに、津軽半島側、三厩村童飛崎から松前町白神岬ルート一九・五キロメートルと、同じく三厩村から福島町ルート二三キロメートルの二つの案がある。

この海峽大橋の構想は、北海道と新潟県を含む東北七県で組織する北海道・東北二十一世紀構想推進協議会が策定した「ほくとう銀河プラン」をはじめ、各種の団体が提言する構想の中でもうたわれているほか、橋梁技術の進歩は世界的にも著しい現在、津軽海峡に橋を架けることは決して夢ではない、十分実現可能であるとする専門家らの声も多く、夢の架け橋として二一世紀中の実現へ向け、大間町民の期待が高まっている。

図6-1 津軽海峡現況図

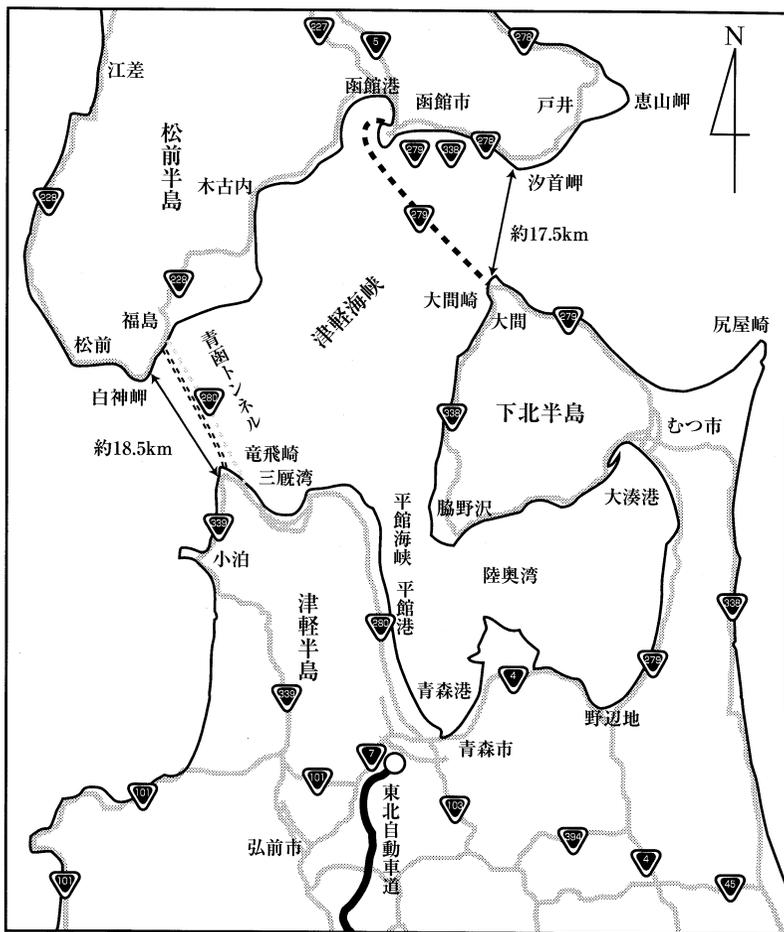


図6-2 本州北海道連絡橋のシンボルマーク



第二節 海の交通

一 大間港の地理的特色

古くから海上 津軽海峡に突き出している大間町の地理的特色は、水産・山林資源を中心とする交易の中継地
 警備の重要地 点として海上交通を発展させた。江戸はもちろん、越後・越中・越前・能登から上方への西回
 り海運のほか、松前や近海の津軽諸港との交易も頻繁に行われた。上り荷は南部檜と長崎俵物を中心とした海産
 物で、下り荷は米・粟・木綿などであった。

こうした歴史を踏まえ、当地に定着した廻船問屋も多く、大間の伝法屋・熊谷屋（のち旅館）・淡路屋・能登
 屋・若狭屋・佐渡屋、奥戸の小谷屋・黄金屋・紀国屋などが定住した。また、大間町は早くから北海道への渡り
 口として知られており、松前藩主は江戸往復の折、伝法屋と熊谷屋を休憩所に指定していたといい、二階建て嫌
 いの藩主のために両家は永い間、家屋を二階建てにすることを控えたという。

しかし江戸時代、この地の中心的港は大間の南方奥戸川河口に位置する奥戸港で、寛文十三年（一六七三）の
 『雑書』に「奥戸へ上方船四艘、松前船五艘」とあり、船の石数も嘉永三年（一八五〇）の『東奥沿海日誌』に
 は「大間湊には六百石、千石位の船も少し」「奥戸湊には六百石より千石の船十五艘も入り」とある。

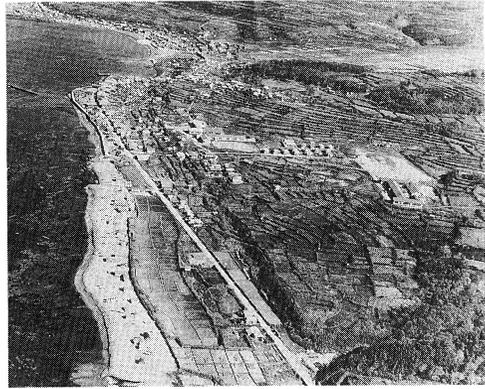


写真6-5 上空から見た奥戸（昭和40年代）

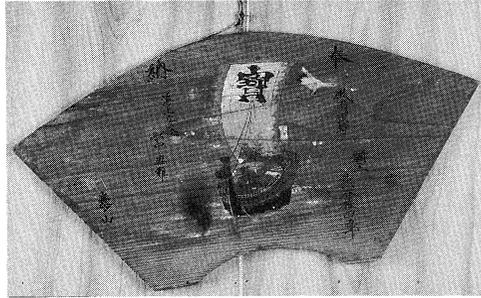


写真6-6 海上安全を祈願する絵馬

きっかけとなった。彼は日本との通信・交易を求めたが、国策に反するという理由で幕府がこれを拒否したため、以来ロシア人は千島列島や北海道地方に接近・上陸し、いやがらせや乱暴を働くようになった。文化四年（一八〇七）五月十九日には佐井灘にロシア船が二隻現れ、蛇浦では沖合二里にまでその姿が見られるようになって、大畑から大間に至る北通は一時騒然とした。

北海に出没して狼藉を極めるロシア艦船に対応し、南部藩は文化五年、大間村に大砲台場五か所（萱立場かやたてば、道ノ上かみ・鳥居崎・高石・高磯崎・日廻し）を設け、田名部通海岸に大砲三七挺を設置した。内訌は尻屋二挺、天ノ上かみ・鳥居崎二挺、二枚橋崖上遠見番所・赤窟烽煙台・甲岬巨靈神一挺、下風呂二挺、易国間二挺、大間八

一方、海上交通の発展とはいささか異質の問題が、この地理的特色に含まれていた。それは北海道警備の必要性であった。

そもそも、沿岸警備のため大間崎に船遠見番所が置かれたのは正保二年（一六四五）の昔だったが、北辺の警戒が本格化するのには寛政年間（一七八九～一八〇一）に入ってからで、同年九月、ロシア人のアダム・ラックスマンが北海道の根室へ上陸したことが

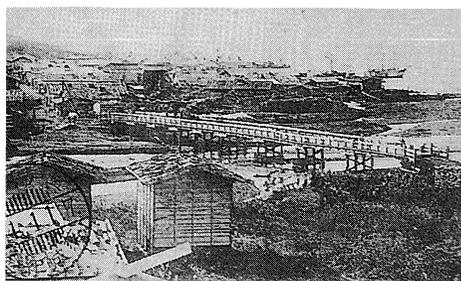


写真 6-7 明治44年の奥戸村

された。

大正六年（一九一七）七月十九日、陸軍大尉東久瀨宮殿下が陸軍省用地の七郎平と大間平原野を視察されるため、青森港より大湊要港部所属の駆逐艦「吹雪」で午前十時に大間港外へ投錨。要港部参謀長の東条大佐、武官の隈岡中佐ほか数名の海軍武官を従えて上陸され、陸軍用地を巡視された。午後二時、大間村役場で休憩されたが、このとき大間村民より水鉢に入れた生鮑と干鮑などが殿下に贈られた。

大間要塞の歴史の事実を証明するものとして、大間要塞に触れておく必要がある。大間は文化年間（一八建設事情 ○四〇一八）から国防上の重要地域と考えられてきたが、さらに一二〇年ほどを経て太平洋戦域

挺、大間烽煙台・材木一挺、佐井三挺、矢越八挺、長後二挺、牛滝二挺、九艘泊一挺、川内一挺であり、大砲八挺と烽煙台を設けた大間の要地ぶりがかがえる。安政二年（一八五五）には高磯崎にも船遠見番所が設置され、翌三年には分散していた台場が高磯崎に統合された。

明治三十七年（一九〇四）二月、国交が絶たれて日露戦争が勃発した際、ロシアの艦隊が函館要塞の砲撃を恐れ、津軽海峡の大間沖を航行した。このことは北海道海域の警備上、大きな屈辱となった。文化年間から大間を国防上の重要地と定め、陸軍では大間牧場脇に監視哨を設け、士官以下十余名の兵士を常駐させていたが、大砲の整備がなかったためにむざむざと大間沖を航行するロシア艦を見逃すしかなかったのである。

明治四十一年十一月、大間付近一帯は国防上の要地として陸軍省用地に編入

論が国民の注目を引くようになり、大間海域が持つ国防上の重要性はさらに緊迫したものになった。

まず、大正十五年（一九二六）六月十三日付『下北新報』の記事を紹介しよう。

大間鉄道の速成は本郡多年の宿望である。而して大間鉄道は従来主として内地・北海道連絡時間短縮の意味の下に要望され絶叫されて来たのであったが、今日にてはさらに国防的見地から一層その速成を要求されるに至った。

大間要塞は只今建設中であるが、この大間要塞はそもそも何を目的とするものであるかは敢えて説明を要するまでもないところであつて、日本がもし近き将来において武力をもって起たなければならぬ日が来るとすれば、それは支那や満州の野ではなくして実に太平洋の東海面においてであることは、想像するに難くないところである。すなわちその際における津軽海峡は、国防上、すこぶる重要な位置に措かれることはまたもちろんである。（略）

そしてさらに三か月後の同新聞では、大間鉄道の建設予算がいよいよ来年度計上の運びとなり、五〇〇万円の経費を投じて三年後には二〇〇〇〜三〇〇〇トンの船舶が碇泊できる大間港築港が決定し、大間要塞の建設とともに三大事業が一気に完成する日の遠くないことを予告している。

また、大間要塞を築くに至った理由として、昭和十年（一九三五）三月二十五日に津軽司令部発表の一文を次に紹介しておく。

国際連盟を離脱（注・昭和八年三月）して名譽の孤立を守り、場合に依つては經濟封鎖されるかも知れない、その時こそは我が国は友邦満州国と手を握り合つて、日滿經濟ブロックを造り、それに対抗しなければいけない。日滿經濟ブロックを造つて自給自足するには、我が国が日本海の海上権を握り、日鮮・日滿の交

通線を安全にする必要がある。日本海の関門は津軽、朝鮮の二海峡なり。

大間は津軽海峡中最も狭い所である。ここを一度他国に侵略されたならば、たちまちにして日本海の海上権がおびやかされ、日鮮及び日滿の交通線は破壊され、自給自足は愚か、一年足らずして内地が困窮に陥り、我が国をして累卵の危きに陥れるのである。また、国際状況の変化に伴い、アメリカ合衆国がアラスカからリューシャン群島の防備を厳にして、我が北海を窺うこともしありとすればどうなるかを考慮すべきである。かように国防上重要地なる大間としてここに要塞を築き、北門の重鎮となっている。

二 明治初期の船便

遠近距離に活 人口・戸数はもとより、集落の形成や港湾の整備、船舶数などにおいても、大間より奥戸の方が躍した弁財船 がいち早く優位に立っていたことは既に述べてきた。

両村の人口の推移を見ると、明治十三年（一八八〇）の調査では二四八戸、一四四八人。このうち大間が七九戸で四九八人、奥戸が一六九戸で九五〇人と、ほぼ一对二の割合。二十二年に町村制施行で大間と奥戸を合併し、大奥村と称して村役場を奥戸に置いたが、五年後の二十七年が二七三戸、一八三二人。うち大間が一一戸で七五六人、奥戸が一六二戸で一〇七六人。これが逆転したのは村役場を大間に移転した三十七年六月で、三五五戸、二三五八人のうち、大間一九二戸の一一九〇人、奥戸が一六三戸の一六八人であった。

しかし、一方で大間港と奥戸港の船舶の盛況ぶりを見ると、明治二十年ごろから大間港を経て北海道から南方へ輸出される馬匹は年間数千頭に及んでおり、北海道へ送られる牛の数も相当なもので、奥戸港をはるかにしの

いでいた。

大間港・奥戸港を往来していた船は、次のようなものである。

丸木船

在来の丸木船の大型のもので、沿岸の漁師が総がかりで造り、鳥が飛ぶように走ったところから「早鳥^{はやどり}」と呼ばれていた。これまでの丸木船は岬や河川を渡るのに使用されたが、この早鳥は津軽海峡を渡り、津軽南部や秋田の間を往復した。

縄綴船（蝦夷船）

主として下北半島と北海道との交流に使用した船で、当時で三〇〇年の歴史を持っていた。丸木船のように船底を作り、両側に薄い板を数枚継ぎ足し、中国の柁^{つひ}の皮やツタ類で綴じ合わせ、水が浸入しないように工夫されており、釘を一本も使っていないために軽くて扱いやすかった。二〇〇〜五〇〇石の荷を積み、扇帆を使用した。永禄八年（一五六五）、キリスト教布教のために来日したルイス・フロイスが本国へ送った報告書の中に、北海道の蝦夷船が出羽の秋田へ来て交易している旨を記している。また、正徳三年（一七一三）に松前藩主が幕府へ送った書類の中にも「蝦夷地より十四、五里隔てし所の島々へ縄綴船にて渡海候」とある。三、四百年前から盛んに航行していた船の様子がわかる。

弁財船（北前船・北国船）

北陸・東北・北海道の北前航路に当たる地域で用いられた三〇〇石くらいから一〇〇〇石積みの和船。また、中世末から明治初年まで、奥羽・北陸諸港から日本海

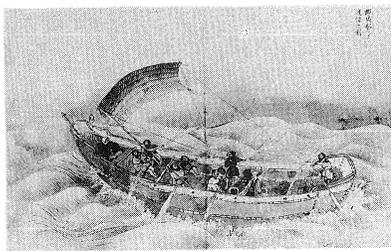


写真 6-10 蝦夷船

を通り、敦賀・小浜、後にはさらに西廻り海路で大坂・兵庫などの諸港に來た廻船で、北国船・北前船ともいった。弁財船は元來、一〇〇石積みから一〇〇〇石積みの船をいうが、下北では三〇〇石積み以上を弁財船、三〇〇石積み以下を小弁財船といっていた。一石は米二俵半（一俵六〇キログラム）で一五〇キログラム、一〇〇石積みで一五トン、一〇〇〇石積みで一五〇トンである。乗組員は、船中の総責任者である「船頭」、水主頭で梶取りの「おやじ」、船首で磁石を見守る「おもて」の三人を「弁財三役」といい、三役を含んで三、四百石積みの船で五、六人、一〇〇〇石積み以上の船には一〇〇〜一五人が乗り込んでいた。

大間から北陸方面行きの弁財船の上り荷には南部ヒノキ材を中心にコンブ・イワシ・シメカスなどを積み込み、下り荷は米・酒・砂糖・繩・筵・ろうそく・石材・瀬戸物・塗り物・古着などを仕入れて帰った。北陸方面へは、時に瀬戸内海から大坂を回ることもあり、船は五〇〇石積み以上に限られていた。

近距離用の船としては小弁財船（二〇〇〜三〇〇石積み）、天当小廻船（五〇〜一三〇石積み）があり、大間から津軽の大浜・小泊・鰯が沢、松前の福山・江差などを往復していた。

三 定期船就航

昭和四年に 明治二十年（一八八七）ごろ、大間港で回漕店を經營していた回漕業者は若狭屋・蛭子修吾・山初の定期船 崎屋・伝法屋・淡路屋らで、いずれも小規模なものであった。その後、大間漁業組合が発足して貨客船昭運丸を函館・青森方面へ運航させるようになり、続いて広谷回漕店が共栄丸（貨物、函館方面）、第三八幡丸（貨・客、函館・青森方面）、第五八幡丸（貨・客、函館・青森方面）を、新田回漕店が八盛丸（貨・客、

函館方面)、勝栄丸(貨・客、函館方面)を、松岡回漕店が白山丸(貨、函館方面)、大間丸(貨、青森方面)を運航させた。発動機船が初めて大間港に登場したのは大正二年(一九一三)で、木村力衛ほか十数人所有の喜宝丸、翌三年には広谷広三所有の福栄丸、矢越作蔵ほか数人所有の稲荷丸が沿岸航路に使われた。広谷広三・山崎初三郎によって解組合(はひ)が誕生したのも大正三年である。

そして、大間―函館間に定期航路船が就航したのは昭和四年(一九二九)六月三日であった。函館市の橋谷常吉と大間の新田回漕店の取り扱い汽船である第三能登丸(九九トン、船員六人)、発動機船の大盛丸(一八トン、船員五人)、勝栄丸(一九・八トン、船員五人)、八盛丸(一八トン、船員五人)のうち、八盛丸を中心として航海に当たった。しかし、定期航路とはいふものの、当初は気候などの理由で簡単に欠航したことは想像に難くない。

奥戸港では大正三年発動機船航路が開かれ、大正八年に奥佐運輸株式会社が第一八幡丸・第二八幡丸をもって

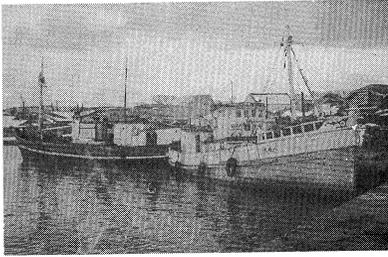


写真6-11 第2・第5八幡丸

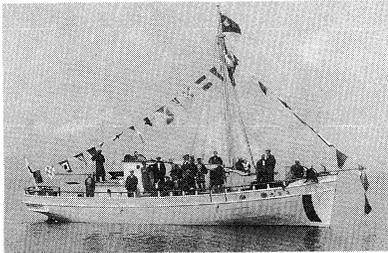


写真6-12 喜宝丸

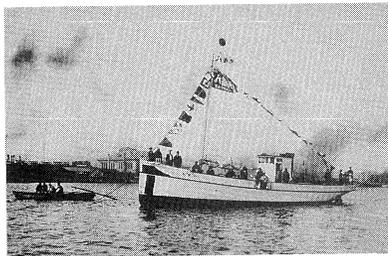


写真6-13 初期の定期船(八幡丸)

函館・青森航路に就航させたのち、宮野回漕店が貨客取り扱いをした。のちにこれらの船は、第三・第五八幡丸と改称した。

昭和十一年の次のような資料が残っている。

第三八幡丸 二四トン
奥戸―大間―函館定

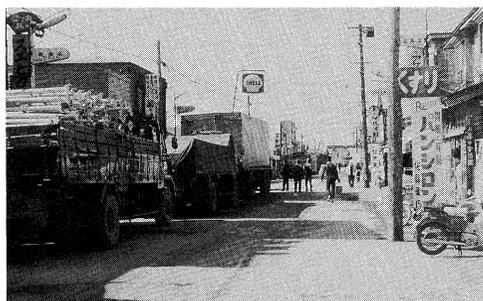


写真6-14 フェリー待ちのトラック

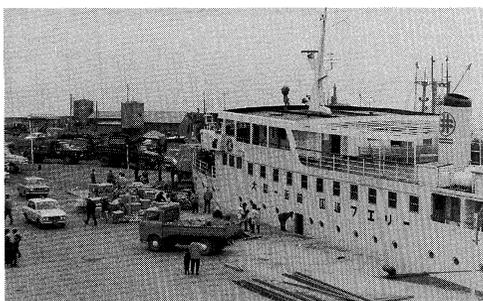


写真6-15 積み荷風景

期 二日に一航海 一人二円五〇銭
第五八幡丸 三〇トン 奥戸―青森定期 三日に一航海 一人二円五〇銭
これが昭和十五年には、表6-13のように成長していく。
ここで昭和五年から一〇年間の大間港への入港船舶・輸出入額・トン数・乗客・船種などを見ると、表6-14のようになる。

フェリーボ 昭和三十九年（一九六四）六月、津軽海峡を挟む本州と北海道の最狭部である大間―函館間に、
一トの就航 日本で最初の外洋フェリーとして道南海運株式会社（現東日本フェリー株式会社）の大函丸（四

五一・四五トン）が登場した。

同年六月二十四日付の『北海道新聞』は次のように報じている。

函館市と青森県下北郡大間町を結ぶ新造
フェリーボート大函丸が二十四日朝、初め
て函館港に姿を現した。静岡県下田市の下
田船渠で道南海運が九六〇〇万円で建造し
た新型車両運搬船で、速さは一三・五五ノツ
ト、函館―大間間の津軽海峡（三五キロメー
トル）を一時間四〇分で渡ることができ、
一回にバスなら五台、それに乗客五〇〇人

表 6-3 昭和15年当時の定期航路

種別 航路別	起点—終点	寄港回数	就 航 船		船 主 名	貨客別
			隻数	トン数		
函館航路	大間—函館 函館—大間	月 30回	3	70	川崎回漕店 奥佐運輸会社 大間漁業組合	貨・客
青森航路	大間—青森	月 15回	2	46	奥佐運輸株式会社 大間漁業協同組合	貨・客

表 6-4 入港船舶隻数・トン数（総トン数）

年 別	漁 船		貨 船		貨 客 船		合 計	
	隻 数	トン数						
昭和5年	3,615	54,225	1,419	24,123	2,490	52,290	7,521	130,638
6年	3,986	63,776	1,628	28,490	2,417	50,752	8,032	148,318
7年	3,817	59,162	1,546	27,070	2,467	51,810	7,830	138,043
8年	4,114	61,710	1,530	27,540	2,411	51,321	8,055	140,571
9年	4,562	77,554	1,661	29,802	2,620	53,842	8,842	161,198
10年	4,531	74,761	1,608	29,728	2,710	56,314	8,849	160,800
11年	4,721	80,258	1,691	30,483	2,660	54,315	9,072	165,058
12年	4,711	80,870	1,701	32,319	2,980	59,312	9,392	171,718
13年	4,986	85,759	1,746	33,174	3,150	63,115	9,882	182,048
14年	4,892	84,142	1,811	34,409	3,166	66,007	9,869	184,558

西浜岸壁に接岸した純白の船体は二十五日まで船内の備品整備や接岸テスト、大間までの航海テストを行い、二十七日には初の乗客として青森から鶴田中学の修学旅行生をバス五台に乗せたまま函館に運び、七月二日から定期航路を

が乗せられ、車に乗ったまま渡ることができるとのこと。



写真 6-16 室蘭航路に就航したフェリー第2室蘭丸

第2節 海の交通

表6-5 出入貨物トン数と価格

年 度	移 出		移 入		合 計	
	ト ン 数	価 格(千円)	ト ン 数	価 格(千円)	ト ン 数	価 格(千円)
昭和5年	10,340	923	20,104	820	30,444	1,743
6年	20,330	941	21,210	765	41,570	1,706
7年	20,150	955	21,100	736	41,250	1,691
8年	23,200	990	22,800	886	46,000	1,876
9年	17,470	731	23,900	808	41,370	1,539
10年	21,010	889	24,830	821	45,840	1,710
11年	20,280	887	25,770	1,099	46,050	1,986
12年	23,250	1,049	28,570	1,206	51,820	2,255
13年	28,050	1,026	28,550	1,329	56,600	2,355
14年	26,460	1,729	29,860	1,409	56,320	3,138

表6-6 汽船・発動機船・帆船別入港隻数とトン数

種 別	汽 船		発動機船		帆 船		合 計	
	隻 数	トン数	隻 数	トン数	隻 数	トン数	隻 数	トン数
昭和5年	36	1,736	6,702	102,601	783	26,301	7,521	130,638
6年	29	1,452	7,316	135,661	686	11,205	8,031	148,318
7年	38	1,938	6,864	98,480	928	37,625	7,830	138,043
8年	49	2,938	7,174	111,107	832	26,526	8,055	140,571
9年	37	1,656	8,036	132,227	769	27,315	8,842	161,198
10年	42	2,115	7,899	121,860	908	36,825	8,849	160,800
11年	47	2,515	8,318	142,454	712	20,087	9,072	165,056
12年	49	2,792	8,587	140,913	756	28,013	9,392	171,718
13年	59	4,792	8,646	133,552	1,187	43,704	9,882	182,048
14年	130	10,040	9,131	165,398	608	9,120	9,869	184,558

表6-7 入港汽船トン級別隻数とトン数調べ(昭和14年)

50トン以上				50トン未満			
隻 数	トン数	隻 数	トン数	隻 数	トン数	隻 数	トン数
1,280	93,440	8,589	91,118				

表6-8 解船隻数とトン数（昭和14年）

隻数およびトン数				解船トン級別隻数			
隻数	5	トン数	30	5トン以上	2	5トン未満	3

表6-9 小廻船隻数及トン数（昭和14年）

隻数およびトン数				小廻船トン級別隻数			
隻数	8	トン数	130	5トン以上	8	5トン未満	—

表6-10 地元漁船発動機船トン級別隻数（昭和14年）

20トン以上	0	10トン以上	12	5トン以上	8	5トン未満 (小型動力付漁船)	42
--------	---	--------	----	-------	---	--------------------	----

表6-11 発動機船以外地元漁船隻数（昭和14年）

4間	4	3間	627	2間	298	合計	929
----	---	----	-----	----	-----	----	-----

表6-12 地元船以外漁船1年間入港隻数（昭和14年）

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
—	—	2	1	3	1	15	14	21	25	20	8	110

表6-13 避難船の入港隻数とトン数調べ

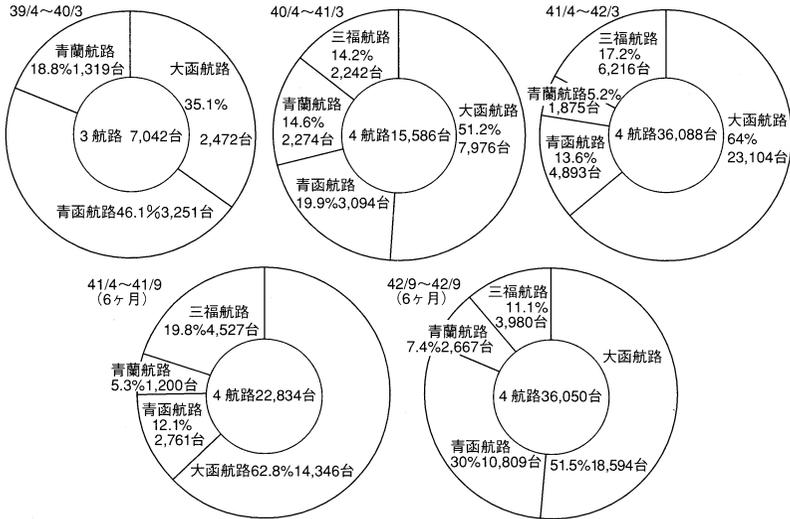
種別 年別	汽船		発動機船		帆船		合計	
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
昭和10年	—	—	308	4,512	995	8,512	1,303	13,024
11年	—	—	44	2,552	7,782	124,752	7,826	127,304
12年	—	—	904	13,088	301	3,041	1,205	16,129
13年	2	120	916	12,175	738	7,591	1,656	19,886
14年	1	98	702	9,810	215	3,005	918	12,913

第2節 海の交通

表6-14 乗降船客数調べ(昭和14年)

乗	船	11,518	降	船	12,780	合	計	24,298
---	---	--------	---	---	--------	---	---	--------

図6-4 航路別航送実績(昭和42年11月)



運航する。

同社の葛井社長は昭和三十七年九月、イギリスとフランスの間に横たわるドーバー海峡で、ホーバークラフトとともに自動車をも運ぶフェリーボート事業を視察し、長年にわたって離島航路事業を経営してきた経験から、北海道一本州間の自動車航送の事業化について大きなヒントを得た。

葛井自身はフェリーボートよりホーバークラフトに関心を持ったが、津軽海峡の場合は波浪が荒くてホーバークラフトは無理と判断し、フェリーボート事業が最適と考えた結果、この日の大函丸の実現となったものである。フェリーボートの就航は、大間町民にとって函館との距離をいっそう縮めることになった。朝の便で函館に行き、買い物や病院での治療などそれぞれの用事を済ませ、午後の便で帰るといことがごく普通に行われるよう

表6-15 東日本フェリー(株)大間～函館航路輸送実績表(出入港合計)

	トラック	乗用車	バス	自動二輪 自転車	旅客
昭和39年	1,326台	910台	33台	一台	17,144人
40年	3,300	3,300	122	—	24,562
41年	6,874	3,236	135	845	29,443
42年	21,026	7,874	483	2,304	33,096
43年	29,359	11,149	1,345	2,406	45,845
44年	34,304	17,053	1,099	2,890	59,609
45年	43,422	24,089	1,271	4,575	72,654
46年	37,766	32,406	1,467	4,761	73,982
47年	41,134	35,861	1,381	4,363	82,417
48年	40,150	39,264	1,336	3,815	86,443
49年	13,233	29,370	1,066	3,302	92,180
50年	10,784	27,147	630	3,179	58,563
51年	8,191	26,244	595	2,637	59,590
52年	8,287	22,930	624	2,048	93,589
53年	7,799	23,537	479	1,534	102,716
54年	6,493	22,134	420	2,194	102,503
55年	5,139	18,569	418	2,369	117,127
56年	4,713	18,838	388	2,812	93,534
57年	4,259	18,332	360	3,945	90,357
58年	4,167	17,823	353	4,426	60,042
59年	4,227	17,350	288	5,067	57,702
60年	4,276	18,084	289	5,736	86,991
61年	4,219	17,886	247	5,509	83,680
62年	3,602	18,294	224	5,333	79,211
63年	3,182	19,860	267	5,959	90,960
平成 1年	3,588	23,108	259	5,942	133,312
2年	3,997	25,506	304	5,859	147,911
3年	3,575	26,149	351	5,314	155,243
4年	3,187	25,172	339	5,209	153,614
5年	3,499	22,139	258	4,245	146,991
6年	3,258	26,246	308	4,939	165,542
7年	2,874	26,098	367	4,722	161,947

になり、フェリーの生活航路的な役割も定着した。

また、本州と北海道を結ぶ産業・観光の動脈となったことも当然である。特に昭和四十六、四十七年ごろは利用もピークに達し、フェリーの着岸を待つトラックや観光バスであふれる光景も見られた。

四 大間港修築工事

乗降船客数 昭和十五年(一九四〇)九月、大間要塞司令部の許可を得て発表された「大間港修築計画に関する調査書」によれば、その趣旨は要約次のようなものである。

現在施行中の修築工事(青森県施行、工費四八万円、十七年度竣工予定)の完成によつて、大間港第一期計画である内港の修築は完了するというものの、わずか二、三百トン級の船舶を収容できる程度にすぎず、理想にはほど遠い。つまり、現在修築中の内港を取り囲む岩礁を基礎として修築する外港の修築を完成させて、ようやく理想の域に到達したといえるだろう。

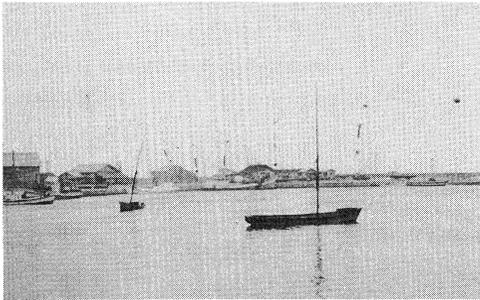
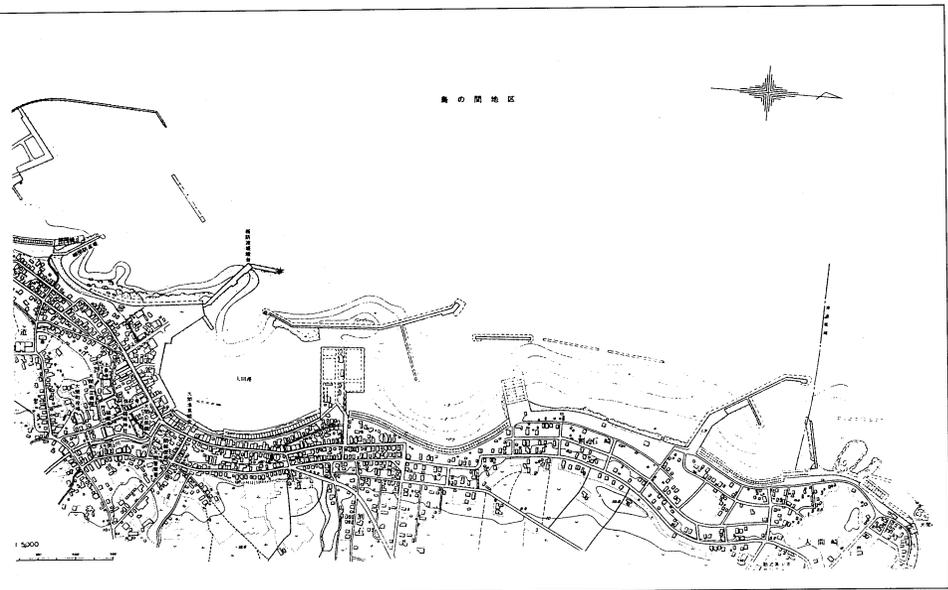
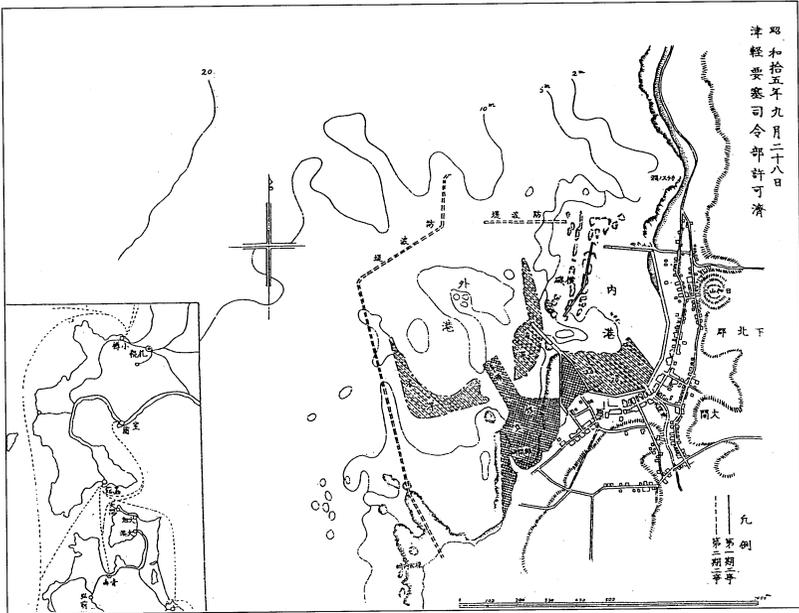


写真 6-17 大正ごろの大間港



写真 6-18 割石方面から望む大間港

図6-5 昭和15年の大間港修築計画図



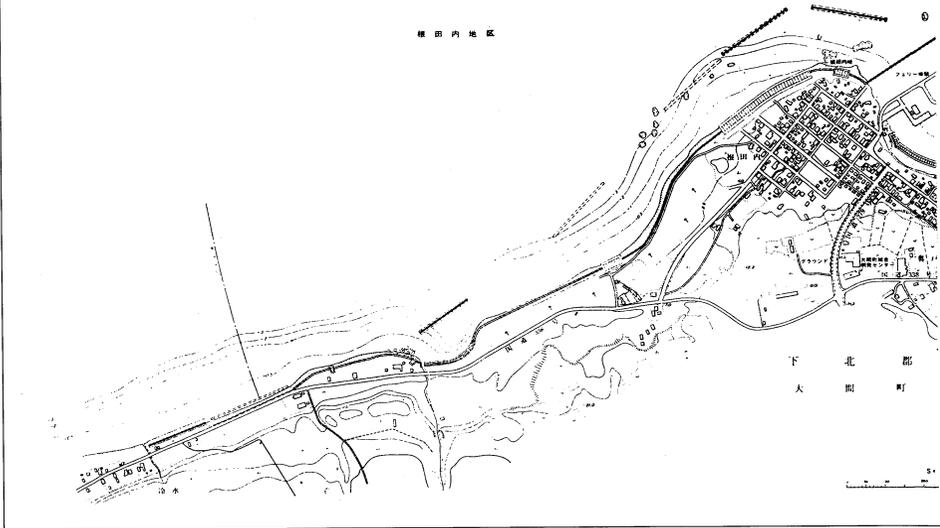
残念なことに地勢の関係上、後方の地域が偏狭であるため、物資の集散が思うように運ばないという欠陥はあるものの、大局的に見て本州と北海道との連絡、本州や樺太との經由地点として判断すれば、地元物資の集散などの問題はさほど意に介する必要もなさそうである。

十七年度に完通予定の大間鉄道は、単に大間線というだけでなく、国益上からも東北本線の幹線とすることが最大の肝要事である。今、大間港の修築計画に当たり、われわれは出入貨物三〇〇万トン、乗降船客数一五〇万人の消化を目標としているのである。

修築費総額 ここで、大間港に関する諸調査事項の
四八万円 うち、大間港の自然状況に触れておこう。

大間港の付近一帯の海底はおおむね岩盤であるが、港内の一部には堆積土砂が見られる。沿岸の潮流は高潮のとき強く、低潮時に弱くなる。大間港から南西八三度の北海道南端白神岬と、南西六五度の津軽半島北端

図6-6 現在の大間湾周辺



の竜飛崎の間は、開けて遮るもののない日本海に面しており、秋季と冬季はこの方面からの波浪が最も激しく、波の高さは五メートルにも達することが珍しくない。ただ、北および北西は対岸距離が短く、最高でも二メートル程度である。

付近の海底一帯は岩盤だが、北方の漂砂（流動する土砂）は西または西南西の暴風の際の激浪によつて攪乱され、横磯の北端から港内に旋回浸入する波浪とともに、少しずつ南進して漂流する。以前は、高磯と横磯を洗うように越えて港内に侵入してくる波浪が、港内の水位を上昇させるために潜流を生じ、海底の漂砂を港口から吐き出すように堆積させる傾向があつた。本港に流入する大間川やカツトシ川は流域が小さく、河床もおおむね岩盤であるために流出する土砂はきわめて少なかつた。

気象面では、本港が西に面しているため、冬の最も寒いときは氷点下二〇度に達することも珍しくなく、風の強いときは少量の積雪もある。風は西からのものが最も多い。臨港地は干潮面上で二・五メートル前後、付近の土地はなべて丘陵地帯であり、平均一〇メートル前後である。

既設工種の内容、起工・竣工年月、工費などは表6-16のとおりである。

表 6 - 16 大間港の修築

既設工種	内 容	起工年月	竣工年月	工 費	施 工 者
石積防波堤	長220m 高2.5m (干潮面上) 天端幅35m 両法五分	大正 2年	大正 4年	12,000 ^円	県 工 事
西防波堤 (混泥土堤)	長40m 高2.5m (同) 天端幅6m	昭和 7年	昭和 8年	50,000	時局匡救土木事業 (村営工事)
物揚場護岸	長238.4m 高2.0m (同)	"	"	7,000	冷害救済県知事
同西防波堤断足 (混泥土)	長 57.5m 高2.0m (同) 長 8.5m 高2.5m (同) 天端幅7m	9年	9年		冷害救済町村土木 事業村営
船曳場 (混泥土帳り)	長418m	"	"	25,000	冷害救済土木事業
荷揚場舗装堤	既設西防波堤に継足長83.2m 幅員8m 高2.5m (干潮面上)	10年	10年	9,000	冷害救済土木事業
防波堤 (西防波堤)	長270m 幅員5.0m			(127,000)	
同 (北防波堤)	高2.0m 幅員3.0m			(47,000)	
防砂堤	長158m 天端高2.0m			(12,000)	
岸壁	長166m 水深3.0m	13年	18年	(18,000)	国庫
護岸擁壁	天端高2.0m (同)	10月	3月	(11,000)	県 地元
埋立	既設石積防波堤の外側に 長210m 高4.0m (同)			480,000	120,000
護岸擁壁	岸壁前面 8,200㎡を水深3m既 設物揚場前面に6,900㎡を水深2m			(153,000)	(県直営)
埋立	岸壁の背後約1ヘクタールを浚 土砂にて埋立			-	
其ノ他・事務費				(112,000)	

第三節 弁天島と灯台

一 弁天島と信仰

全島岩石か 本州最北端の地、大間崎および弁天島周辺が、昭和四十一年（一九六六）七月に下北半島国定公
ら成る小島 園の指定を受け、二年後の国道二七九号線の開通と「むつはまなすライン」の完成によって、長
らく陸の孤島と呼ばれていた下北半島の観光開発も、いよいよ軌道に乗ってきた。

大間港は北海道との最短距離にあり、対岸の汐首岬まで一七・五キロ、函館市まで三五キロであり、晴天の日
には北海道の山肌が真近に望め、スケールの大きな海のロマンを味わうことができる。弁天島を望む大間港の突
端には「こ、本州最北端の地」という碑があり、既に下北観光の目玉になっている。

弁天島は大間岬の東北端の海上六〇〇メートルの沖合に浮かぶ周囲一里（約四キロメートル）、東西二町二九
間（約二七〇メートル）、南北三町二〇間（約三六〇メートル）の全島岩石の島であり、『新撰陸奥国誌』によれ
ば「岩石の高きところ五丈（約一五メートル）、東を大フト、西を汐口、南をカカリ、北を沖の間という」と説
明されている。

また、『東奥沿海日誌』（松浦武四郎著）には、この地を測量した伊能忠敬について次のように記している。

その岬に並びてまた島あり、弁天島といえり。船はみなこの島かげにあり、人家六、七十軒、上町と下町と並ぶ。ここへもまた近年船番所をたて、出入りの船を改む。村内庵二か所、氏神様あり、ここへ九州天幕の六十六部住庵致しける故、そのかたにいたりて一宿す。伊能勘解由測量、一極高四十一度三分なり。

幕府の命によって伊能忠敬が江戸から太平洋沿岸沿いに北上し、下北半島へ測量の足を伸ばしたのは享和元年（二八〇一）十月で、十八日に大畑、十九日下風呂・異国間を過ぎ、二十日には蛇浦・大間・奥戸を経て佐井に至ったが、大間岬測量の日は一日中風雨が激しく、夜になって大風雪になったという。

海上安全の もちろん大間灯台が建つ以前の昔、弁天島のその辺りは小弁天信仰 高い山であった。一面の雑草の中に島ユリやアザミの花が咲きこぼれ、島の中ほどには由緒不明の弁天様の祠ほくらがあった。これについて『大奥村誌』は次のように記している。

弁天祠

弁天島ノ中央高キ処御殿ト称シ、岩石ヲ置テ祠トナシ、正面瀛津島姫おおくつしまのめ尊みこと、左大國主命おおくにぬしのみこと、右姪子命えびすのみことヲ祀ル。祠ノ地中ニ秘石ヲ蔵シ、形鶏卵ニ以テ大キサ尺余、ソノ響キ鐘ノゴトシトイフ。

神体ハ石像ニシテ海中ヨリ出デシトイフ。寄進ノ鰐口ニ正徳五年（一七一五）八月（中御門天皇）ノ銘アリ。

殿上ニ立ツテ目ヲ放テバ岩木山、遠ク西南ノ煙波ノ間ニ聳へ、津軽半

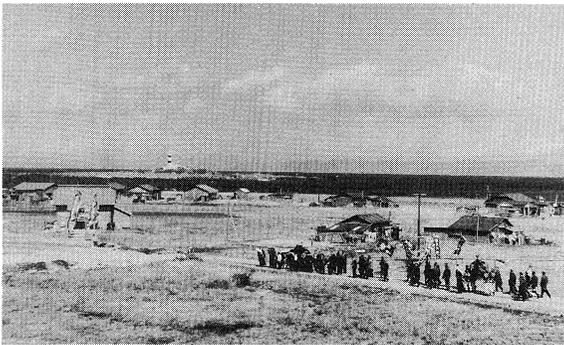


写真6-19 かつての弁天信仰

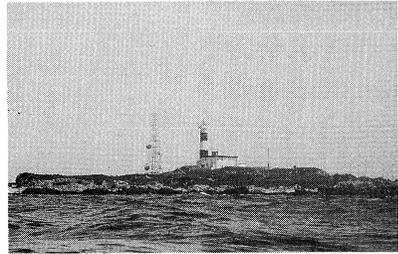


写真 6-20 弁天島全景

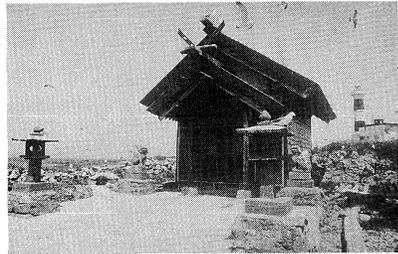


写真 6-21 弁天神社本殿

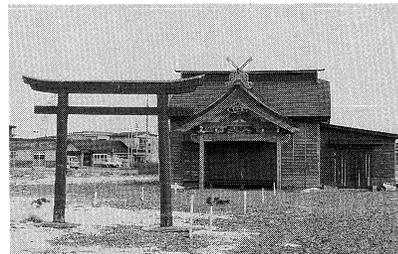


写真 6-22 弁天神社拝殿

り。風光雄大ニシテマタ壯観ナリ。弁天島付近ハ海峡ニオケル潮流ノ最モ險悪ナル航路ニシテ、航海者ノ特ニ戒心スル処、古来内外船舶ノ難ニ罹ルモノ多ク、挙ゲテ数フベカラズ。シカモ之ヲ予防警戒スベキ灯台ノ設ナキハ、聖世ノ欠点ナリトイフベシ。

この弁天島がある津軽海峡は、太平洋と日本海との唯一の通路で、船舶の往復が頻繁なところであった。しかし、夏季（五〜七月）は濃霧を生じ、冬季はアジア大陸からの西風が強烈で、しばしば大吹雪・大暴風雨となる。とりわけ大間の弁天島の沖合は潮流が速く、大型汽船でも進路を誤って所々に散在する暗礁や弁天島などへ乗り上げ、船体を破損したものがや沈没して行方不明になったものが非常に多い。

地元のイカ釣り舟の遭難も毎年繰り返される危険地域で、慶長（一五九六〜一六一五）、元文（一七三六〜四一）の昔から数え切れないほどの船が難破しており、江戸後期からは外国船の遭難が目立つようになった。元治

島ノ連峰北ニ奔リテ竜飛岬トナリ、渡島ノ白神岬ト近ク相對シテ津軽海峡ヲ扼シ、更ニ眼ヲ転ズレバ函館、汐首岬、呼ベバ応ヘントス。東方長蛇ノゴトク海ニ横タハルモノ尻矢崎ニシテ、対岸恵山崎ト戦ハントスルニ似タ

元年（一八六四）十月末にはイギリス商船が弁天島で破船。慶応三年（一八六七）七月には大間沖の貝殻瀬でアメリカ商船が遭難。明治二十四年（一八九一）にイギリス船ボワン号が大間沖で座礁。同三十五年にはイギリス商船のアストン号（三〇〇トン）が弁天島沖合の大間瀬で座礁・沈没。そして大正三年（一九一四）九月、同じくイギリス船ランゴ号（五〇〇トン）が弁天島で座礁し、船体が二つに折れて後半部は行方不明となった。

旧三月三日、新暦の四月三日は島の弁天様の例祭である。漁師にとって唯一の海上安全祈願の日、神楽を舞い一年の海の安全を祈る日である。この日、漁師は早朝に起き、漁船を丁寧には掃き浄め、塩をまいて悪魔払いを行い、前夜のうちに用意した女房手づくりの料理を重箱に詰め、一升びんの酒を片手に、きれいに飾り付けを施した船を並べて弁天島へ向かう。そして、小高い山にある弁天様の祠の前で、海底に眠る肉親や友人の冥福を祈る。次いで、おはらいを受けた漁師たちは持参の酒を飲み、弁天様の前で海上安全を祈念しながら神楽を舞い踊る。この弁天島にだれが祠を建てたのか知る者はいないが、ひたすら弁天様に祈るだけで恐ろしい海難から免れることができる信じ、この祭事を永く親から子へ、子から孫へと伝承しているのである。

二 大間崎灯台

総合灯台か 『大奥村誌』をして「灯台ノ設ナキハ聖世せいせいノ欠点ナリ」と嘆かせた。その灯台の建設工事が弁天から無人化へ 島で始まったのは大正九年（一九二〇）九月であり、完成点灯は同十年十一月一日であった。

大間崎霧信号所も大間崎灯台の点灯と同日に業務を開始した。昭和七年（一九三二）十二月十五日には大間崎無線方位信号所（中波）が開設され、光波・音波・電波の航路標識を備える総合灯台となった。



写真 6-23 大間崎灯台

太平洋戦争の末期、昭和二十年七月十四日から十五日にかけ、空襲の目標にされた灯台はアメリカ軍艦載機の一八回にわたる反復攻撃を受けて大破。さらに二十七年三月四日の十勝沖地震によって壊滅的な被害を受けたため、翌二十八年七月に再構築した。現在の灯台は二代目である。

この間、八人の職員が時には家族とともに島に住み込み、食べ物、学校の問題、そして真冬の極寒と闘いながら日々の仕事に打ち込んできた。

昭和二十八年八月一日、航路標識事務所制度が発足し（全国で二五四事務所）、大間崎航路標識事務所がオープンした。二十九年二月一日、船舶に向けて地域の気象・海象を知らせる船舶気象通報業務の運用を開始。三十九年四月一日には大間崎航路標識事務所が、尻屋崎航路標識事務所・陸奥川内航路標識事務所とともに、むつ航路標識事務所を集約され、以後はむつ航路標識事務所の四人の職員が一週間交代で灯台に勤務する滞在勤務方式に移行した。この時期も、冬の海は荒れ狂い、予定通りに渡りの船を出すことができず、滞在が伸びることもしばしばであった。水道がなく雨水を利用していたため、水不足も深刻で、職員たちの苦労は絶えることがなかったという。

平成元年（一九八九）四月十七日、東北・北海道地方では初めてという電波の灯台が完成、運用を開始した。

歴代大間崎灯台所長

	氏名	官職	着任年月日	離任年月日
1	大石梅吉	看守長	大正10.10.20	大正15. 5.21
2	長谷川喜太郎	看守長	大正14. 7. 1	昭和 4. 5.28
3	清水博	看守長	昭和 4. 5.28	昭和 5. 4.30
4	粟野謙次郎	看守長	昭和 5. 5. 9	昭和 5. 7.29
5	鴻森鉦助	看守長	昭和 5. 7.26	昭和 7. 3.23
6	下村武吉	看守長	昭和 7. 3	昭和 9. 9.24
7	田口吉郎	看守長	昭和 9.10.16	昭和11. 5. 8
8	竹内義一	看守長	昭和11. 5. 8	昭和13. 5. 9
9	根岸祥男	灯台長	昭和13. 5. 9	昭和18. 7. 1
10	島田栄太郎	灯台長	昭和18. 6. 9	昭和23. 1.
11	佐藤秀太	灯台長	昭和23. 1.	昭和26. 3.
12	森深	灯台長	昭和26. 3.15	昭和30. 7.16
13	片島朝夫	所長	昭和30. 7.16	昭和32. 8.16
14	佐々木直文	所長	昭和32. 8.16	昭和37. 4. 1
15	浜田時藏	所長	昭和37. 4. 1	昭和39. 4. 1

カーフェリー航行者や漁業関係者などから要望が多く、海上保安庁が前から建設していたもので、正式名称は無線方位信号（レーダービーコン）といい、総工費は三〇〇万円。この装置は、灯台から半径一六・七キロメートル沖までの海域一帯をカバーでき、船のレーダーから発射された電波を受けると、それを七個の点の信号に変えて再び船に送り返し、船から見た大間崎の方向や弁天島の位置・距離が画面上でわかる仕組みになっている。レーダーを積んでいる船であれば、ほかに何の装置も必要とせず、正確で簡単に自分の船の位置を知ることができる。電波が届く範囲内の津軽海峡を航行する船舶数は一日約一二〇隻前後あり、悪天候でも威力を発揮できるこの電波灯台は、船乗りたちの力強い味方になった。

平成三年四月一日からは、これまでの滞在管理から見回り管理（無人化）に移行した。大間崎灯台の機器は尻屋崎灯台で集中管理されるようになり、むつ航路標識事務所の職員が月に一回定期点検のため島へ渡る

だけで、普段は無人となり、七〇年にわたる灯台守の歴史にピリオドを打った。

なお、歴代灯台長は表のとおりで、昭和三十九年四月二日以降、むつ航路標識事務所へ統合された。

第四節 通 信

一 大間町の郵便

通常郵便の 明治元年（一八六六）九月に前島密まえじまひそかが駅通規則を制定し、同四年から郵便事業が開始されたが、集配開始 初年に一七九局だったものが翌年には一一五九局に飛躍するなど、明治政府の第一の成功がこの郵便事業制度であった。この制度が従来の飛脚便と異なる点は、次のようなものである。

- ① 国营であること
- ② 料金即納の証拠として切手を使用したこと
- ③ 郵便ポストを設置し、だれでもどこからでも手紙を出せること
- ④ あて所配達を行うこと
- ⑤ 料金が全国均一であること

政府は、この近代的郵便制度を早急に全国へ普及させるため、廃藩置県によって失職していた地方の名主・庄屋などに注目し、彼らを郵便取扱人として任命。一時に多数の局舎を建築することは莫大な費用を要することから「適宜ノ手当ヲ支給シ其者ノ居宅ヲ以テ郵便仮役所ト致シ」（伺い文）、つまり局務運用費として一定額の資金

を交付し、一切を支弁させたのである。

明治五年七月一日、通常郵便の集配業務を開始。東北地方に設置された一一七か所のうち、陸奥国の一五局の中に「北郡・大間」が選ばれている。記録すべき第一号局舎は下北郡大間村八三番地、熊谷権四郎宅で、当初は単に書状を受け付け配達運送するだけであり、部屋の入りに机を持ち出して事務を執るといふ安直なものであった。

この郵便業務が始まってわずか四カ月後、大間の郵便船が佐井港近くで起こした事故の顛末が、古文書に残っているので紹介してみよう。郵便物の配送に携わっていた当時の人たちのいぢずな仕事ぶりが、行間ににじんでいる。

郵便御用状積難船始末

御用状入り一荷、当十一月十五日、函館表において御下げ渡しに相成り出帆仕り候ところ、風順よろしからず出戻り、同十七日夜八ツ時（午前二時）、函館表子風（小風）にて出帆仕り候。然るところ直ちに己午（南南東）に吹き替り、沖合に漂風まかりあり候ところ、なおまた東風に相成り候につき、元船佐井村へ差し向け走りきたり。翌十八日暁六ツ時（午前六時）、同村川口へ入船仕り候えども、折悪しく大風浪高に相成り難船に及ぶ。とりあえず御用状御大切と相心得候につき、精仕（大事に）取扱い仕り候えども、海上相届け兼ね、濡れに相成り、なおまた棒一本並びにまた桐油（桐油紙）一枚、並びに錠一つ流失仕り、誠に恐れ入り存じ奉り候。

恐れながら、この段よろしくおとりなしおせられの上、下され置きたく一同願い上げ奉り候 以上。

壬申（明治五年）十一月十八日

大間村日和丸沖船頭 中村 石松

大間御出張所

欠航続きで 明治七年（一八七四）の『青森県史』には、大間郵便役所から中央の機関（通信省の前身である 遅配滞留 役所）へ、遅配郵便物の処置について指示を仰いでいる記録がある。

当時、本州から北海道へ向けた郵便物は、すべて大間郵便役所から函館郵便役所を通して送られていた。北海道と本州の渡船は一日一八隻程度往来していたが、大間からは東風やまぜのときがよく、函館からは西風のときが順調に航行できた。これが十月から翌年一月までは東風の日がめつたになく、ほとんどが西風のため大間からの渡船は欠航となった。それが十日以上も出帆できない日があればあり、郵便や小荷物類はたまる一方となる。

多少の危険は承知で出帆してもいいという船があっても、乗客が三〇人以上いなければ船は出ない。船をそっくり貸し切りで傭うとしても二五円という大金が必要で、とうてい不可能である。やむを得ず郵便物をついでの船に預けて田名部へ戻し、さらに大湊へ回して開拓使郵船に依頼する方法や、野辺地から青森へ回してそこから郵船で北海道へ送る方法を取った。そこで、野辺地から大湊までの開拓使郵船を大間まで回してもらえよう、中央へ要望したのである。

この回答が届いたのは五か月後の五月半ばであった。

（略）現在の蒸気船等を基に運送する以外に良き考えもなく、ことに二百里も離れた隔絶の地ゆえ、当方の見込みによって指揮しても机上と実際では相違あることも多いと思われるため、この件については一切御県

同船主 新田角太郎

佐井船問屋 品田己代松

同村組頭 竹内松三郎

（佐井村・太田正三所有）

へご依頼申したく(略)

要するに県にその処置を任せるといふ返答であつた。郵便物の遅配・滞留に頭を痛めていた当時の関係者の苦惱ぶりがうかがわれる。

その後、明治十二年十二月の『青森県史』に、

大間郵便取扱役

当地より田名部へ郵便往復一か月一二回のところ、来る明治十三年一月二日より一五回に改めるものなり。即ち当地より半の日、田名部より丁の日通信することに実施するものとする。

つまり、大間からは半(奇数)の日、田名部からは丁(偶数)の日に配達するというわけだが、丁半が博打用語でなく公文書に使用されていたあたり、時代色が現れていて面白い。

明治二十年ごろは、田名部郵便局(明治十九年五月二十九日から「郵便取扱所」を「郵便局」と改称)から一日おきに郵便物を差し立てていたが、田名部郵便局と大間郵便局との中間にある大畑郵便局の差し立て方は、明治二十四年に順送の形を取っているから、おそらくこれになつたものと思われる。いずれにしても、郵便事業がスタートして五年を経過し、当初と比べてかなり定期的な業務状態になつていたことが想像できる。

大間郵便局 明治五年(一八七二)に発足した大間郵便取扱所が、大間郵便局と改称したのが同十九年五月二日のあゆみ 十九日。その前年に逓信省が生まれれており、初代の逓信大臣は榎本武揚であつた。

以降、大間郵便局の沿革を追つてみる。

明治二十七年一月一日 為替・貯金事務取扱開始

同二十八年一月一日 外国為替取扱開始

同二十九年一月一日 振替貯金取扱開始

同二十九年十一月六日 小包郵便取扱開始

同三十年一月十八日 大間郵便電信局と改称し、電信内外和欧文取扱開始

同三十六年四月一日 大間郵便局と改称

同三十九年十二月 年賀郵便取扱開始

同四十四年四月一日 年金恩給取扱開始

同四十五年一月一日 府県税取扱開始

同四十五年五月二十六日 債権元利金支払取扱開始

大正四年三月一日 国庫金取扱開始

同五年十月一日 簡易保険取扱開始（簡易生命保険法公布）

同十一年一月一日 外国郵便取扱開始

同十五年十月一日 郵便年金取扱開始

このころ、北通り郵便の輸送法改善について『下北新報』は大略、次のように報じている。

大正十五年ごろの北通り方面の郵便物の往復はすこぶる遅滞がちにて、佐井差し出しの通常郵便物は、かろうじて四日目に田名部に配達される状況であり、雪中などは五日や六日を要することさえ珍しくなく、小包郵便物のごとくに至っては遅滞の度さらに一層はなほだしく、地方民のこうむる不便は少なくなかったため、仙台通信局においてもその改善の必要に迫られ、いよいよ来る（大正十五年）五月一日から郵便局請負の途中輸送を廃して、田名部―大畑―下風呂間、下風呂―大間間の輸送も、その地方の責任ある個人請負に

改めた。

当時、北通りの郵便物の輸送は、一号便は人車送（郵便用人事）、二号便は人夫送（郵便集配人）となっており、運ぶ量にも限度があつて、多量の小包が出された場合はとうてい一日では運送できなかった。その改善策として個人請負を採用した理由は、上り二便・下り二便とも馬車で滞留郵便物を運送することに改めたからである。

昭和四年四月一日 航空郵便取扱開始

同六年十月一日 小児保険取扱開始

同九年一月三十日 電話交換事務取扱開始

同十年十二月一日 年賀郵便切手発売

同十一年一月二十六日 日満為替取扱開始

同十二年八月十六日 速達郵便取扱開始

同二十四年四月一日 郵政省と電気通信省が分離し、電信電話

委託業務開始

同四十一年十一月 一部国営局舎から国営局舎として新築（下

北郡大間町字大間五二）

平成五年十二月六日 局舎新築（下北郡大間町字大町五二一）

大間郵便局歴代局長

初代 熊谷権四郎 明治五・七・一〇明治二五・六・七

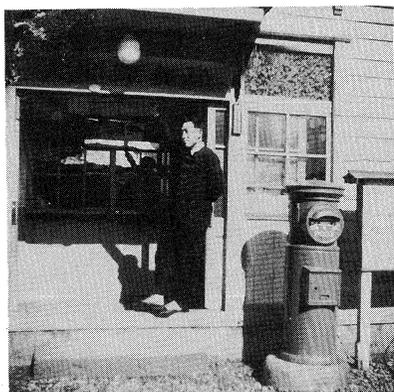


写真 6 - 24 昭和20年代の大間郵便局

二代	木村重功	明治二五・六	八	昭和七・九・三一
三代	木村時哉	昭和七・一〇	一	一〇・四・四
四代	七島豊吉	一〇・四	五	一〇・八・七
五代	木村 功	一〇・八	八	四二・六・二六
六代	田中石雄	四三・六	二七	四八・二・九
七代	松尾哲雄	四八・二	一〇	四九・二・一八
八代	菊池専次郎	四九・二	一九	六一・三・二三
九代	河村虎順	六一・三	二四	平成元・六・二二
一〇代	大畑和美	平成元・六	二三	七・三・二三
一一代	内田信義	七・三	二四	現在

奥戸郵便局 明治三十五年(一九〇二)に奥戸郵便受取所(字奥戸村五十六)が設置された。このとき、大奥のあゆみ 村役場が奥戸に存置されていたが、大間地区が人口・戸数の増加が著しいことから、村会で役場を大間へ移転しようということが話題となった。この経緯を経て、公共的な施設として現在の奥戸郵便局の前身である奥戸郵便受取所が設けられたのである。

当時、郵便受取所を開設するには一定以上の資産を持たなければその任になれなかった。奥戸地区の旧家であった興村茂市郎が初代の受取人(所長)となったが、まだ二五歳と若かったことから、興村茂兵衛と小林孫八の両氏がその後見人となった。

奥戸郵便局の沿革は次のとおりである。



写真 6-25 現在の大間郵便局

明治三十五年十一月十六日 奥戸郵便受取所設置

同四十年七月一日 奥戸郵便局と改称。電信電報配達事務取扱開始

昭和十三年九月一日 電話事務取扱開始

同十五年三月二十五日 電話交換事務取扱開始

同三十七年三月二十七日 奥戸大火により局舎全焼（一切の書類焼失）

同三十七年十月一日 局舎を奥戸村五十一番地に新築

平成八年十二月十六日 新局舎を奥戸字向町七十七の十四番地に新築落成。

同日業務を開始

奥戸郵便局歴代局長

初代 興村茂市郎 明治三五・一一・一六～昭和 四・ 三・一七

二代 興村忠治郎 昭和 四・ 三・一八～ 四二・ 六・二六

三代 興村栄藏 昭和四二・ 六・二七～現在

二 大間町の電話

加入者数五〇 大間町に初めて電話が開通したのは昭和九年（一九三四）九月一日であった。東京・渋谷の駅前広場に「忠犬ハチ公」の銅像が建つ

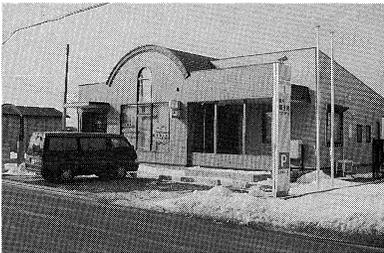


写真 6-27 現在の奥戸郵便局



写真 6-26 かつての奥戸郵便局

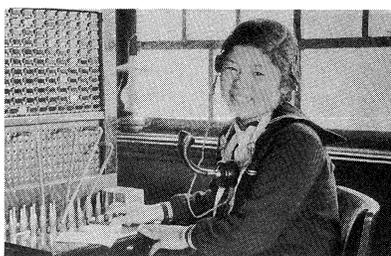


写真 6-28 かつての電話交換風景

た年である。しかし、この年の六月二十日には東京―台北間の外地無線電話が、九月二十七日には初の国際通話である東京―マニラ間の無線電話が開通していることから考えると、いかに僻遠の地とはいいながら、大間町の電話開通は遅いものであった

とはいっても、日本に電話が初めて開通したのが明治二十三年（一八九〇）で、アメリカやカナダの同十一年、イギリスやフランスの同十二年、スイスやスウェーデンの同十三年などから比べても、相当に後れを取っているといわなければなるまい。

なお、東北で最初の電話交換を開始した局は、仙台電話交換局の明治三十三年十二月、次いで青森郵便局が同三十八年十月である。また、青森―函館間、本州と北海道の市外通話が開通したのは、大正十五年（一九二七）四月二十四日であった。

以下、大間町における電話業務の歩みは次のとおりである。

明治三十年一月十八日 大奥村大字大間五二に大間郵便電信局開局

昭和九年九月一日 電話通話事務開始、加入数二五

同四十一年十二月十一日 大間―佐井―大畑―川内―脇野沢間、半自動即時通話開始

同四十六年三月 地域集団電話開始（大間・佐井・仏ヶ浦）

同四十九年十月十六日 大間町下手道六一―一に大間電報電話局開局、職員一三

人。自動改式（ダイヤル式）。加入数一〇七九。佐井電話交換局設置

同四十九年十一月二十五日 孤立防止無線設置

同五十二年十二月十五日 プッシュホンサービス開始

同五十三年七月 地域集団電話廃止

同五十三年七月十二日 易国間・風間浦（下風呂）に電話交換局設置

同五十四年十月二十九日 営業事務室を大字大間字大間平二八一五九に移転

同六十三年三月三十一日 加入者数二三四三、一世帯当たり一・一台

平成五年七月一日 加入者数五〇五八、職員六人

平成六年八月三十一日 業務合理化で廃止となる

近年、多様化する社会経済環境の中で、電話は情報の伝達や処理に大きな役割を果たしており、大間町でもダイヤル式電話を契機に急速に普及してきたが、町の総合計画の施策方向として、「町民及び観光客の利便を図るため、用途に応じた公衆電話の新・増設を関係方面に要望し、情報化時代に対応するためデータ通信などのサービスの促進を図る」としている。