

第

5

章

大 間 町 史



交通・運輸

第1節

陸の交通

かつての交通事情と下北交通 内陸は海岸近くまで迫る一帯の山地という下北の地形的特色から、海岸近くに集落が点在し、それらの村落が海岸線を走る一本の道で結ばれています。かつての下北は、坂と海岸歩行を伴う極めて険しく困難な道筋でした。江戸時代、北郡田名部村（現むつ市）の代官所を起点に、川代、大畑、下風呂、易国間、大間、奥戸、材木、佐井を経て、同郡長後村牛滝へ至る盛岡藩の脇街道です。下北半島北側の北通り地域を通ることから「北通り道」といいます。

明治時代になると下北半島では、乗合馬車やソリ馬車（冬期）、さらに時代が下ると軌道馬車が登場します。日清戦争後の明治28年（1895）ころから、大湊軍港の創設を想定して鉄道の敷設が計画されました。むつ市に大湊水雷団（後に大湊要港部）ができると、ますます鉄道敷設の機運が高まり、半島9か町村有志から構成される鉄道期成同盟会による敷設の請願書が、明治41年（1908）、貴族院と衆議院に採択されます。鉄道敷設を円滑に実現するため、大湊鉄道は軽便鉄道として大正5年（1916）に着工、同10年9月に大湊まで73.5km全線（野辺地～大湊）が開通しました。同時に風間浦村の斗南自動車株式会社が田名部～大間間のバスの運行を開始、これが大間を通った乗合自動車の第1号といわれています。

大湊鉄道開通の後、大正10年（1921）ごろから、下北から大間を結ぶ大間鉄道敷設運動が盛んとなっていきましたが、具体的な動きがないまま数年が経過。さまざまな思惑や政争に巻き込まれるなどして計画の進展が遅れましたが、第1期工事区間として田名部～大畑間約18kmが、昭和14年（1939）12月に開通しました。

ほどなくして第2期工事として大畑～大間間22.7kmの工事が始まり、風間浦村の桑畑まで進みましたが、太平洋戦争開始による労働力不足、カーバイトの入手困難といった理由から工事は停滞しました。昭和18年（1943）、こうした状況を憂慮した沿線町村長らの連名による請願書を内務省・鉄道省などに提出したものの、戦局の悪化とともに同年12月、鉄道建設審議会から中止の指示が発令されました。戦後も大間鉄道実現に対する地域住民の期待は衰えることなく、建設再開の陳情が続けられましたが、その望みが叶うことはなかったのです。

鉄道路線のない大間にとって、必要不可欠な交通手段であり続けてきたのが、バス交通です。大正9年（1920）、白浜友次郎によって設立された下北自動車株式会社が大畑～田名部間などで運行を開始し、その後、昭和11年（1936）、同社を含めた4業者が合併して下北乗合自動車が発足しました。昭和17年（1942）には戦時態勢の強化と陸運企業統制令により個々の経営ができなくなり、下北郡内のバス事業は下北乗合自動車株式会社に総括されることとなりました。戦後、昭和27年（1952）に社名を下北バス、さらに昭和59年（1984）には社名を下北交通と変更し、昭和60年（1985）には国鉄（現JR東日本）から大畑線の営業移管を受けました。

同線は平成13年（2001）に廃止され、バス専業に戻り、現在、町内では、大間と下北駅を結ぶ佐井線・むつ線が走っています。

国道279号 国道279号、別名「むつはまなすライン」は、北海道函館市から青森県上北郡野辺地町に至る一般国道であり、開通したのは昭和45年（1970）です。下北半島北端の大間町と函館市を結ぶ区間はフェリーの航路（函館港～大間港）で結ばれましたが、フェリーポートから乗船する車両の増加で終日町内は渋滞していました。これを解消するために、風間浦村蛇浦と大間町根田内を結ぶ国道279号大間バイパス整備事業がスタート。大間バイパスの調査が開始されたのは、昭和49年（1974）度。翌50年度から整備に着手し、56年（1981）9月1日に共用が開始されました。

令和3年（2021）8月9日～10日にかけて発生した大雨の影響で、風間浦村桑畑地区からむつ市大畑町にかけて海岸沿いを中心に大規模な土砂崩れが発生し大きな被害を受けました。風間浦村の桑畑地区や下風呂地区は土砂が住宅街に流れ込み、電気や水道のライフラインは止まり、源泉が雨水とともに道路に溢れ出し、水や食料も不足するなど甚大な被害となりました。むつ市大畑町と風間浦村下風呂地区との境界にある小赤川橋が土石流で崩落し、通行できなくなりました。大間町消防団は、風間浦村へ団員を2日間延べ40名派遣し、下風呂地区の災害支援を行いました。仮設の橋が出来るまで1か月以上かかり、この間大間町民はむつ市内への通勤、買い物などは、佐井～川内線や佐井～薬研線を利用し、約2時間かけて通行しました。



小赤川橋が土石流で崩落
（写真提供：（有）下北測量）



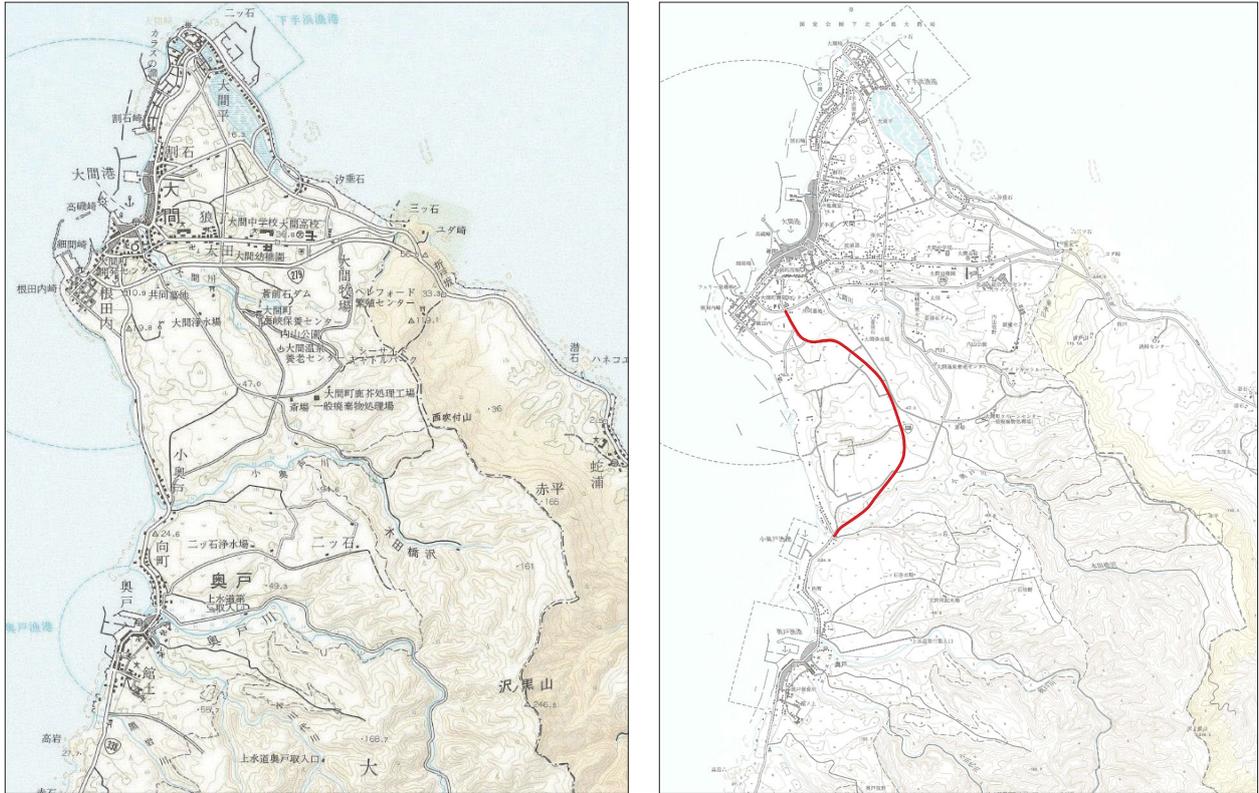
消防団による下風呂地区の土砂撤去の様子



国道338号 昭和57年（1982）4月、函館～むつ線（大間町—佐井村—脇野沢村—川内町—むつ市間）の国道への昇格が決まりました。国道338号線の起点をむつ市から陸奥湾沿いに川内町、脇野沢村、仏ヶ浦を通して、佐井村、大間町に至る総延長109.5kmが国道に昇格しました。この結果、むつ市から大畑町・風間浦村を通して大間に至る北通りの国道279号（むつはまなすライン）と結びつくこととなり、地域住民待望の下北半島一周国道が実現しました。

大間原子力発電所の建設に伴い、国道338号の付替工事が必要となり、平成11年（1999）に工事に着手し、平成19年（2007）3月に工事が完了、同年7月から共用が開始されました。

図表5-1 国道338号付替工事（左：付替前、右：付替後）



資料：生活整備課

なお、工事完了に伴い、旧国道の一部は町道に移管されています（図表5-1）。

第 2 節 海の交通

1 大間・函館航路

航路開発の歴史 明治時代に大間港や奥戸港を往来している船には、丸木舟や縄綴船、弁財船がありました。このうち弁財船は、北陸・東北・北海道の北前航路に当たる地域で用いられた300～1,000石積みの和船です。弁財船は、中世末から明治初年まで、奥羽・北陸の諸港から日本海を通り、敦賀・小浜、後にはさらに西廻り航路で大坂・兵庫などの諸港に来た廻船で、北国船・北前船ともいいました。大間から北陸方面行きの弁財船の上り荷は、南部ヒノキ材を中心にコンブ・イワシ・シメカスなど、下り荷は米・酒・砂糖・縄・^{むしろ}蓆・ロウソク・石材・瀬戸物・塗り物・古着などです。

明治20年（1887）ごろ、大間港では数者の小規模な回漕業者が営業をしていました。その後、新たに発足した大間漁業組合が函館・青森方面への貸客船を運航させると、後に続く回漕業者が続出しています。

大正末期から昭和初期にかけて、函館市や対岸の佐井、奥戸、大畑、大間などでは商圈拡張や交流の拡大などを意図し、定期航路開設の機運が高まり、行政と実業界ともに積極的に取り組むこととしました。函館市では大正13年（1924）に就任した佐藤孝三郎市長が港湾第一主義を掲げ、沿岸の商圈を集中させるために、市費補助航路の新設に熱心に取り組むこととなったのです。定期航路を開設する海運会社への補助制度を創出するなどの奨励策を講じます。こうして昭和元年（1926）には、「函館～下北線」、「函館～三厩線」、「函館～鱒ヶ沢線」の3路線が定期航路として開設されたのです。これらの航路は、受命者や系統の一部変更や廃止などの変転があり、昭和6年（1931）時点では、函館～三厩線（宇鉄漁業組合経営／竜飛・宇鉄・蟹田等）、函館～下北甲線（橋谷回漕店／大間・下風呂・大畑等）、函館～下北乙線（奥佐運輸／大間・佐井等）からなり、函館との連絡航路として活用されました（同年「函館商工名録」）。

大間～函館間に初めて定期航路が就航したのは昭和4年（1929）6月3日でした。函館市の橋谷常吉と大間の新田回漕店の取り扱い発動機船である八盛丸（18t、船員5人）を中心として航海に当たったものの、当初は気候などの理由で簡単に欠航することも珍しくなかったようです。

フェリーボートの就航 大間～青森間・大間～函館間の定期航路は廃止されましたが、地元の要望は強く、戦後間もなく、大間～青森便は奥佐運輸から青森商船が引継ぎ、八幡丸と鈴谷丸の二隻を交互に運行し、また大間～函館便は道南海運が紀国丸から三島丸へと、定期船を運行してきました。昭和30年代に入り、陸の交通の発達に連れ、物流が船から自動車に変わり、定

期船は次第に休航への道を辿っていくことになりました。

こうした変遷を経て、昭和39年（1964）6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、日本初の外洋フェリーとして道南海運株式会社（後の東日本フェリー株式会社）の大函丸（451.45 t）が登場することとなりました。

そのときの様子を北海道新聞は次のように報じています。

「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、24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・五五ノット、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が乗せられ、車に乗ったまま渡ることができる。」

（『北海道新聞』昭和39年6月24日）

フェリー就航により、大間～青森間は廃止となり、昭和42年（1967）11月に青森商船から下北観光汽船株式会社になり、青森～佐井間を離島航路として現在まで運行を継続しています。また、大間～函館間の定期船はフェリーへと移行されました。

以来半世紀にわたって、フェリーは、地域住民の生活航路的な役割を果たすとともに、本州と北海道を結ぶ産業・観光の動脈となりました。昭和45年（1970）には、国道279号の海上道路として大間～函館航路が指定され、昭和46～47年（1971～72）ころ、利用がピークに達しています。昭和63年（1988）6月には、「ばあゆ」が就航しました。

航路継続をめぐる動き 平成20年（2008）9月5日、大間～函館航路を運航する東日本フェリー（株）の社長が大間町役場を訪れ、同年11月末をもって航路撤退することを表明しました。これを受けて、同年10月、青森県副知事・大間町長・道南自動車フェリー（株）社長・東日本フェリー（株）部長の4者で会談を行い、同年12月の1か月は道南自動車フェリー（株）が運航し、平成21年（2009）1月から1年間は暫定的に大間町と青森県の支援を受けて運航することとなりました。

同年11月1日、フェリーの運航会社名が津軽海峡フェリー（株）となり、平成22年（2010）も暫定運航が継続。同年5月31日、大間町と青森県の協議により、大間町の支援により、平成23年（2011）以降も航路を存続させる見通しとなりました。

さらに平成23年（2011）1月には、県知事、大間町長、事業者によるトップ会談で、①老朽化した「ばあゆ」に替わる新造船を建造し、新造船の就航までは「ばあゆ」で運航するこ



津軽海峡フェリー

と、②新造船は大間町が建造し、津軽海峡フェリー(株)が運航する公設民営方式、③運航については大間町と青森県が支援する、などが合意されました。

平成23年(2011)3月には、「ばあゆ」に替わる新造船が大間町議会で議決され、翌24年6月には新造船の名称が公募により「大函丸」に決まりました。

【大函丸】の就航 大函丸の平成25年(2013)4月就航に合わせ、津軽海峡フェリー(株)が新たに建造したのが大間フェリーターミナルです。同ターミナルには、大間の新しい観光拠点としてマグロモニュメントや大間・下北の特産品を扱う売店「SEAちゃん大間店」もオープンし、フェリーの搭乗客はもちろん観光客にも親しみやすい施設となっています。同年4月16日に大間ターミナル竣工式が開催されました。

そして、大函丸の竣工記念式典は同年4月5日、就航は同月18日。竣工記念式典当日、大間港フェリー埠頭に新しい「大函丸」が姿を現すと、海上自衛隊湊音楽隊による歓迎の演奏が始まり、町内外から集まった500人以上の来場者が出迎えました。

挨拶に立った金澤満春町長は次のように話しました。

「これからも、大間、下北地域、北海道道南地域の住民の生活航路として、青森県と北海道を結ぶ重要な航路としてその役割を担っていくものと確信しており、観光航路として、青森県、北海道道南地域の観光振興に寄与し、本州の北の玄関口として、多くの人々を迎え町が活性化することを念願します。」

(『広報おおま』平成25年5月号)

大函丸は全長91m、1985t、2機2軸、2舵を備えた旅客船兼自動車航送船です。収容人員は478人、積載台数はトラック21台または乗用車60台、速さは18ノット。船型は球状船首と単胴船尾を採用し、推進性能と耐航性の向上が図られています。また、航海中の横揺れを防ぐためのフィンスタビライザーを備え、バウスタスターやシリングラダーを装備し、離接岸の性能向上が図られている点が特徴です。船内はバリアフリー対応で、ゆったりとした快適な椅子席、ファミリールームに加え、ペット専用施設「ドッグルーム」も用意されました。大函丸は、「ノスタルジック航路」と銘打ち、大間港～函館港間を1時間30分で結んでいます。

大函丸の運航については、指定管理者制度が



大函丸進水式

適用され、平成25年（2013）度～令和5年（2023）度まで津軽海峡フェリー(株)が指定管理者に指定され、管理運営を行うこととなっています。

図表5-2 大函丸の船内図



図表5-3 大間～函館航路運航実績表

区分	トラック (台)	乗用車 (台)	バス (台)	特殊手荷物 (台) (自動二輪・自転車)	旅客 (人)
平成8	2,825	26,893	371	4,774	132,417
平成9	3,159	25,806	363	4,246	122,064
平成10	3,151	28,159	414	4,776	119,191
平成11	3,548	27,146	368	4,419	117,631
平成12	2,167	26,287	309	4,744	114,487
平成13	2,285	28,559	337	4,843	117,262
平成14	2,211	29,593	313	4,776	118,222
平成15	2,296	27,698	283	4,933	110,020
平成16	1,983	28,223	271	4,551	107,007
平成17	2,159	28,560	254	4,666	100,199
平成18	1,977	28,775	335	4,403	109,662
平成19	2,368	29,115	270	4,379	110,519
平成20	1,693	23,078	207	4,641	103,056
平成21	1,352	26,004	264	3,638	87,155

区分 年度	トラック (台)	乗用車 (台)	バス (台)	特殊手荷物 (台) (自動二輪・自転車)	旅客 (人)
平成22	1,339	24,172	240	3,307	82,785
平成23	1,742	21,332	194	2,477	76,047
平成24	1,010	21,727	223	3,293	78,015
平成25	1,188	23,295	242	3,475	87,567
平成26	1,125	22,718	216	3,623	86,588
平成27	1,493	25,882	206	4,026	87,282
平成28	1,532	26,669	232	4,042	101,412
平成29	1,253	26,037	259	3,877	94,066
平成30	1,000	26,290	294	3,865	88,147

注：東日本フェリー(株) ~2008年 (H20) 11月
 道南自動車フェリー(株) 2008年 (H20) 12月~2009年 (H21) 10月
 津軽海峡フェリー(株) 2009年 (H21) 11月~
 資料：企画経営課

1 弁天島と大間埼灯台

弁天島 本州最北端に位置する大間埼と弁天島周辺が下北半島国定公園の指定を受けたのは、昭和41年（1966）7月のことでした。北海道との最短距離にある大間港は、対岸の汐首岬まで17.5km、函館市まで35kmであり、晴天の日には北海道の山肌が間近に望むことができます。大間埼の突端には「こゝ本州最北端の地」という碑があり、下北観光の目玉の一つです。

そして、大間埼の東北端の海上600mの沖合に浮かぶ周囲約1.8km、東西約270m、南北約360mの全島岩石の島が、弁天島です。

弁天島は、ウミネコ、オオセグロカモメ、ウトウの繁殖地として有名な場所でスカシユリが生息しています。平成5年（1993）7月に大間町教育委員会は下北野生生物研究所にスカシユリの実態調査を依頼し、エゾスカシユリの生息などの調査が行われました。島ではヨモギなどの雑草の成育が早く、オオイタドリの繁殖など、これらが島を占有することにより、スカシユリの消滅に危機感を持ちました。平成6年（1993）2月25日に大間町教育委員会は大間町文化財審議委員を中心とする植生保護会議を開催し、エゾスカシユリに関する審議、ウミネコや植物の保護について協議の結果、同年3月28日～31日に弁天島の雑草の刈り取りや岩場の一部草を焼却するなど動植物に影響のない範囲で保護活動が行われました。

この弁天島がある津軽海峡は、太平洋―日本海との唯一の航路で、船舶の往復が頻繁なところでした。しかし、夏季（5～7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・大暴風雨となります。とりわけ、弁天島の沖合は潮流が速く、大型船舶でも進路を誤って、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や沈没して行方不明になったものが非常に多かったのです。かつては、地元のイカ釣り船でさえ、毎年遭難が繰り返される危険地帯でした。



弁天島

大間埼灯台 「灯台ノ設ナキハ聖世ノ欠点ナリ」。この『大奥村誌』の一節からも分かるように、灯台の建設は古くより待ち望まれたことでした。

灯台の建設工事が弁天島で始まったのは、大正9年（1920）9月で、完成点灯は同10年11月1日です。大間埼霧信号所も大間埼灯台の点灯と同日に業務を開始しました。昭和7年

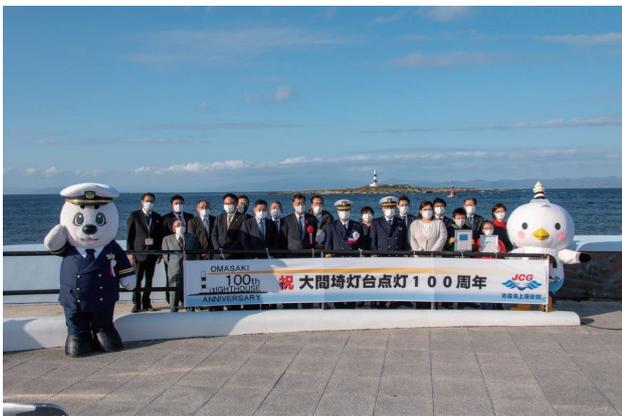
(1932) 12月には大間埼無線方位信号所(中波)が開設。光波・音波・電波の航路標識を備える総合灯台となりました。昭和27年(1952)3月の十勝沖地震で大きな被害を受け、翌昭和28年7月、2代目となる灯台が完成しました。

無人化に移行 平成元年(1989)4月、漁業関係者やフェリー事業者の要望を受け、東北・北海道地方では初めてという電波の灯台(無線方位信号所)が完成、運用をスタートしました。レーダーを積んでいる船なら、画面上で船から見た大間埼の方向や弁天島の位置・距離が分かる仕組みで、船乗りたちの強い味方となったのです。

平成3年(1991)4月、従来の滞在管理から見回り管理(無人化)に移行しました。大間埼灯台の機器類は尻屋埼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1回定期点検のために島を訪れるだけです。普段は無人となり、70年にわたる灯台守の歴史に終止符を打ちました。

その後、平成20年(2008)3月末に無線方位信号所が廃止、平成21年(2009)3月に霧信号所が廃止となっています。

大間埼灯台は「日本の灯台50選」の一つに選ばれた灯台であり、令和3年(2021)11月1日には、点灯100周年記念式典を大間埼で開催し、絵画コンクールの受賞者の授与式などが行われました。また、厳しい自然環境にさらされ、経年劣化も進んだことから、100周年を控えた同年5月から9月にかけて約15年ぶりとなる外壁や防水などの大規模改修を実施しました。



点灯100周年記念式典



点灯100周年記念ライトアップ

1 大間町の郵便

通常郵便の集配開始 明治元年（1868）9月、「郵便の父」として知られる前島 密が駅通規則を制定し、明治4年（1871）から郵便事業が開始されました。初年に全国179局でしたが、翌年には1,159局に飛躍、郵便事業制度は明治政府第一の成功となったのです。この制度が従来の飛脚便と異なる点には、次のような点があります。

- ① 国営
- ② 料金即納の証拠として切手を使用
- ③ 郵便ポストを設置し、どこからでも手紙を出せる
- ④ あて所配達を行う
- ⑤ 料金が全国均一

政府はこの近代的郵便制度を早急に全国に普及させるべく、廃藩置県で失職していた地方の名主・庄屋などを郵便取扱人として任命しました。一時に多数の局舎を建築するには莫大な費用を要することから、一定額の資金を交付する代わりに、郵便取扱人の居宅を郵便仮役所としました。

明治5年（1872）7月、通常郵便の集配業務がスタートし、東北地方に設置された117か所のうち、陸奥国の15局の中に北郡・大間が選ばれ、大間郵便取扱所が設置。第1号局舎は大間村83番地、熊谷権四郎宅でした。明治18年（1885）に逓信省が誕生し、翌19年（1886）には郵便取扱所を郵便局と改称し、大間郵便局となりました。

戦後の昭和24年（1949）4月、逓信省が廃止され、郵政省と電気通信省が分離、郵便事業は郵政省の管轄となりました。平成5年（1993）12月、大間郵便局の局舎が大間町大字大間字大間52に新築されました。

一方、明治35年（1902）、奥戸郵便受取所が設置され、初代の受取人（所長）には興村茂市郎が就任しました。昭和37年（1962）3月、奥戸大火によって局舎が全焼し、同年10月に新築。平成8年（1996）12月、新局舎を大間町大字奥戸字向町77-14に新築されました。

郵政民営化 郵政民営化は郵政三事業（郵便・簡易保険・郵便貯金）を民営化する政策です。平成19年（2007）10月、郵政民営化関連法により、日本郵政株式会社と4つの事業会社に分かれ、民営化されました。その後、約4年半を経た平成24年（2012）4月、「郵政民営化法等の一部を改正する等の法律案」が可決成立し、同年5月に公布されました。

これにより、平成24年（2012）10月から郵便事業株式会社と郵便局株式会社が統合され、日

本郵便株式会社が成立し、日本郵政グループは5社体制から4社体制（日本郵政・日本郵便・ゆうちょ銀行・かんぽ生命保険）に移行し、現在に至ります。

民営化に伴い、大間郵便局では、平成19年（2007）10月、併設された郵便事業むつ支店大間集配センターに一部業務を移管しました。その後の平成24年（2012）10月、郵政民営化法の改正による日本郵便株式会社の発足に伴い、郵便事業むつ支店大間集配センターを大間郵便局に統合しました。

民営化後、新たな取り組みが積極的に図られるようになります。平成22年（2010）には、日本郵便(株)東北支社が大間マグロの写真やイラストなどを用いたオリジナルフレーム切手のシート「大間まぐろ！」を限定販売し、話題を呼びました。

また、平成26年（2014）6月、大間町は郵便局と「町民の命と安全を守るための情報提供に関する協定」を締結しました。大間・奥戸・むつ郵便局の従業員が通常業務中、大間町内の道路、交通標識・ガードレールなどの設備、一人暮らし高齢者の安否に関する異常に気付いたとき、町に対し情報を提供するもので、住民の安全な環境保持に努めることを目的としています。さらに令和2年（2020）には大間町・風間浦村と日本郵便(株)との包括的連携協定を締結しました。

「町民の命と安全を守るための情報提供に関する協定」をさらに広げ、①安心・安全な暮らしの実現に関すること、②地域活



奥戸郵便局



大間郵便局



大間町・風間浦村と日本郵便株式会社との包括連携協定合同締結式（令和2年）

性化に関すること、③未来を担う子どもの育成に関すること、④女性の活躍推進に関すること、⑤地方創生に関すること、⑥生活環境の情報提供に関すること、などを含む内容で、地域の活性化や住民サービスの向上への貢献を目的としています。

地域に根ざした郵便局を目指し、このような取り組みに力を入れている大間郵便局は、令和4年（2022）7月に開局150周年を迎えました。

2 大間町の電話

電話の歩み 大間町に初めて電話が開通したのは、昭和9年（1934）のことでした。同年6月には東京～台北間の外地無線電話、9月には初の国際通話となる東京～マニラ間の無線電話が開通していることを考えると、大間町の電話開通は遅かったといえそうです。ちなみに海外に目を転じると、初めて電話が開通したのは、アメリカとカナダが明治11年（1878）、イギリスとフランスが明治12年（1879）、スイスとスウェーデンが明治13年（1880）ですから、日本の明治23年（1890）は相当に遅れを取っていました。

東北で初の電話交換が開始されたのは仙台電話交換局の明治33年（1900）、次いで青森郵便局の同38年で、青森～函館間市外通話が開通したのは大正15年（1927）でした。

大間町における電話業務の歩みは次のようになっています。

明治30年1月	大間郵便電信局（大奥村大字大間52）が開局
昭和9年9月	電話通信開始。加入数は25
同41年12月	大間一佐井一大畑一川内一脇野沢間、半自動即時通話開始
同46年3月	地域集団電話開始（大間・佐井・仏ヶ浦）
同49年10月	大間電報電話局（大間町大字大間字下手道6-1）が開局、職員13人。自動改式（ダイヤル式）で加入数は1,079。佐井電話交換局設置
同49年11月	孤立防止無線設置
同52年12月	プッシュホンサービス開始
同53年7月	易国間・風間浦（下風呂）に電話交換局設置
同54年10月	営業事務室移転（大間町大字大間字大間平28-59）
同63年3月	加入者数2,343、1世帯当たり加入数1.1台
平成5年7月	加入者数5,058、職員6人
平成6年8月	業務合理化のため廃止

電話は、多様化する社会経済環境の中で、情報の伝達や処理に大きな役割を果たし、大間町においてもダイヤル式電話を契機に急速に普及してきたが、平成期に入り、携帯電話やスマートフォンの普及が急速に進む中で、その地位を取って代わられようとしています。

3 地上デジタル放送

大間町のテレビの歩み 昭和32年（1957）3月12日、北海道函館山の頂上からNHK函館テレビが放送をスタート。しかし、大間で視聴できる電波は、NHK函館、HBC函館、STV札幌で、いずれも北海道を主体としたテレビ放送で、日常のニュースもすべて北海道の内容でした。その上、受像機そのものも昭和35年（1960）時点で、201台、普及率は14.3%に過ぎませんでした。

この僻地難視聴状態から開放され、青森県で放送されるテレビ電波が大間で視聴できるようになったのは、昭和43年（1968）12月からでした。NHK青森とRAB青森の両社が、総工費1,500万円を費やし西吹山山頂上に6基の受信塔と、七郎平の丘上に高さ36.5mの送信空中線鉄塔を建設し、放送を開始しました。その後、テレビの普及は順調に進んでいきます。

アナログからデジタルへ 地上デジタル放送は、昭和28年（1953）に放送が開始されたアナログ方式のテレビジョン放送について、電波の有効利用を主目的にUHF13 - 52chのみを使用したデジタル方式に置き換えるものです。平成12年（2000）12月1日より、BSデジタル放送が開始され、平成15年（2003）12月1日から、三大都市圏である東京、大阪、名古屋から地上デジタル放送が開始されました。残る43道府県でも段階的に放送が開始され、平成18年（2006）12月1日にはすべての県庁所在地や近接する市町村で放送が開始されています。

そして、平成23年（2011）7月24日までに、それまでのテレビ放送（地上アナログ放送）が終了することとなり、それ以降、アナログテレビ使用者は、テレビ放送（地上デジタル放送）を見ることができなくなることになりました。地上デジタル放送を視聴するためには、①地上デジタル放送対応のテレビに買い替える、②地上デジタルチューナーを買い足す、の2つの方法が推奨されました。

経済的な理由で地上デジタル放送の受信環境を整えることのできない世帯に、国は地上デジタル放送簡易チューナーを無償給付する制度をつくり、生活保障などの公的扶助を受けている世帯、市町村民非課税世帯などが対象となりました。

大間テレビ中継局 大間町におけるテレビ中継局は、アナログ放送においては大間テレビ中継局（VHF：大字大間字七郎平、UHF：大字大間字根田内）と大間平テレビ中継局（大字大間字大間平）がありました。両放送局ともに青森放送、青森テレビ、NHK青森総合、NHK青森教育を受信できましたが、青森朝日放送は受信できませんでした。大間平テレビ中継局は、当初、デジタル中継局が開設される予定でしたが、平成21年（2009）12月にロードマップが変更され、置局が不要とされました。両中継局ともにアナログテレビ放送は平成23年（2011）7月24日にすべて廃止となりました。

大間テレビ中継局は、平成21年（2009）9月にデジタルテレビ放送の予備免許が交付され、同年11月、試験電波を発射、12月に本免許が交付され、本放送を開始。なお、地上デジタル

放送の中継局は、西吹付山の**大間町大字大間字内山**に設置されました。地上デジタルテレビ放送では、青森朝日放送も受信できるようになりました。

大間材木デジタルテレビSHV局 地上デジタル放送の難視聴区域解消のため、大間町が材木地区に地上デジタル放送送受信のアンテナを設置し、ギャップファイラー（受信障害対策中継放送）の大間材木デジタルテレビSHV局として、平成23年（2011）6月15日に無線局免許が交付され、同年9月1日から運用を開始しました。

大間材木デジタルテレビSHV局では、大字大間字内山にNHK、青森放送、青森テレビ、青森朝日放送が共同で設置した、大間中継局（地上デジタル放送）からのテレビ電波を新釜に設置した受信用アンテナで受信し、光ケーブルで材木婦人の家の前に設置した送信用アンテナと接続をしてテレビ電波を送信しています。



デジタル放送受信用アンテナ



デジタル放送送信用アンテナ

4 ラジオ

大間町のラジオ放送の歩み 大正12年（1923）の関東大震災は、正確な情報を伝えるラジオ放送の必要性を改めて人々に知らしめることとなり、日本で初めてラジオ放送が開始されたのが大正14年（1925）のことです。昭和2年（1927）8月13日、甲子園全国中学校野球大会の中継が、日本初となるスポーツのラジオ放送となりました。大間にラジオが1台導入されたのは、この年のことです。

ラジオ聴取がより明瞭に 令和3年（2021）1月、「RAB大間下北補完中継局」へ総務省から

免許が付与され、運用が開始されました。大間町の全域と佐井村の一部、約3,575世帯（カバー率86.5%）で受信状況が改善され、FMラジオ（78.6MHz）でより明瞭に受信できるようになりました。これまで地理的・地形的な影響によりAMラジオ放送の難聴となっていた地域においても、FMラジオでの聴取が可能となったのです。この事業には、総務省の民放ラジオ難聴解消支援事業の補助金を使用しました。

5 総合行政ネットワーク

全国共通のネットワーク 大間町では、従来から行政事務を迅速かつ的確に処理するため、コンピューターの導入促進や、コンピューターを操作する人材の育成などを含め、事務管理体制の改善を進めてきました。

行政のネットワークについては、個別に構築するのではなく全国共通のネットワークを利用しています。

それが、総合行政ネットワーク（LGWAN：Local Government Wide Area Network）です。LGWANでは、地方公共団体の組織的ネットワーク（庁内LAN）を相互に接続し、高度情報流通を可能とする通信ネットワークとして整備し、地方公共団体相互のコミュニケーションの円滑化、情報の共有による情報の高度利用を図ります。それによって、各地方公共団体と国の各府省、住民等との間の情報交換手段の確保のための基盤とすることを目的に、高度なセキュリティを維持した行政専用のネットワークが完成しました。なお、これはインターネットから切り離された閉域ネットワークです。

