

海と船の企画展

# 青函連絡船100年

SEIKAN  
TETSUDO  
RENRAKUSEN

from 1908  
to 1988



2007年7月20日 初版

2008年4月1日 第二版

編著・制作：特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会



日本財団 助成事業  
The Nippon Foundation



# 人々と貨物、 夢とロマンと 思い出をのせて

1904年、北海道鉄道の函館－小樽間が全通し、津軽海峡をはさんで本州の鉄路（日本鉄道上野－青森間）と向かい合うことになりました。すでに青森－函館間には日本郵船が定期航路を開設していて、これが自動的に鉄道連絡船の役割を負うことになります。

1905年に福島－青森間鉄道が全通。これを期に、日本鉄道は独自に青森－函館間に航路を開設することを決意し、新式の蒸気タービン船2隻をイギリスに発注します。

1906年3月31日鉄道国有法公布、11月1日に日本鉄道は国有化されます。このとき日本鉄道が発注した2隻の船はまだ建造中でしたが、そのまま国鉄に引き継がれます。船名は東北に縁のある歴史上の人物、阿部比羅夫、坂上田村麻呂からとられ、比羅夫丸、田村丸と名づけられました。

1908年3月7日、青森－函館間に比羅夫丸が就航、田村丸は少し遅れて4月4日から航路に就きました。これが、国鉄青函連絡船のはじまりです。以来80年、1988年3月13日に青函トンネルの開業とともに終航となるまで、本州と北海道を結ぶ大動脈として活躍しました。

たくさんの人々と貨物、そして、夢とロマンと思い出をのせて、青函連絡船は走り続けました。

2008（平成20）年3月は、国鉄青函連絡船が運航を開始して100周年、そして終航から20周年となります。そこで、もういちど、青函連絡船の歴史と果たした役割りを振り返ってみましょう。



特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会

## 目次

- 1 開拓使から日本郵船へ
- 2 延びる鉄道路線
- 3 直営航路開設（1908～）
- 4 陸上施設の整備（1910～）
- 5 車両航送はじまる（1914～）
- 6 黄金時代から戦時体制へ（1926～）
- 7 青函連絡船全滅（1945）
- 8 復興への第一歩（1945～）
- 9 助っ人たち（1945～）
- 10 豪華船洞爺丸就航（1947～）
- 11 台風15号襲来（1954）
- 12 洞爺丸遭難（1954）
- 13 連絡船総取り替え計画（1954～）
- 14 近代化船津軽丸就航（1964～）
- 15 最盛期を迎える（1969～）
- 16 最後の航海（1978～1988）



# 開拓使から日本郵船へ

## 青森－函館間に定期航路開設



日本郵船時代の青森棧橋



函館東浜棧橋 開拓使、日本郵船の船へはここから連絡した

### 開拓使の航路

函館は天然の良港として早くから知られており、江戸時代には松前藩の重要な交易港でした。青森もまた、津軽藩の港町として発展していました。

1854（嘉永7）年の日米和親条約で、函館は下田（静岡県）とともに開港場に指定され、さらに日米修好通商条約にしたがって1859（安政6）年に開港。1869（明治2）年には、函館に明治政府による北海道の総合行政機関、開拓使が置かれます。

開拓使は1871（明治4）年に札幌に移転しますが、翌1872（明治5）年に函館－札幌間交通路（札函間幹線道路）の一環として森－室蘭間に定期航路が開かれます。そして、1873（明治6）年に青森－函館間に開拓使によって定期航路が開設されました。

当初は、函館－青森－安渡（大湊）という航路で、毎月2の日に函館→青森、4の日に青森→函館、6の日に函館→青森、7の日に青森→安渡、8の日に安渡→青森→函館（9の日着）というものでした（翌年、青森－安渡間は廃止）。このころ、民間の航路（不定期）も営業をはじめています。

### 日本郵船の時代

1879（明治12）年7月、三菱汽船が開拓使の航路を譲り受け、青森－函館間に定期航路を開設しま

す。三菱は大量の政府保有船の無償譲渡を受け、国内航路をほぼ独占するようになります。

1882（明治15）年3月、三菱に対抗して函館に北海道運輸が設立され、青森－函館にも航路（不定期）を開設。翌1883（明治16）年9月、政府の指導で、反三菱の東京風帆、北海道運輸、越中風帆の3社が合併し、共同運輸が設立されます。

しかし、三菱と共同運輸の競争はしだいに熾烈になり、このままでは共倒れとなりそうになったため、1885（明治18）年、両社は政府により合併させられ、日本郵船が設立されます。青函航路は以後20余年間、日本郵船の時代がつづきます。

### 久田佐助東海丸船長

日本郵船時代の1903（明治36）年10月29日、大しけの津軽海峡をゆく東海丸が、ロシアの貨物船プログレス号に衝突されて沈没するという事件が起きています。

このとき、東海丸の久田佐助船長は自分の身体をブリッジの手すりにしばりつけて、最後まで、付近を航行する船や沿岸に救助を求める汽笛を鳴らしつづけます。そして、乗員乗客104名のうち57名が救助されますが、船長は船と運命をともにしました。世界的に有名な話で、戦前の日本の教科書にも載っていました。

# 延びる鉄道路線

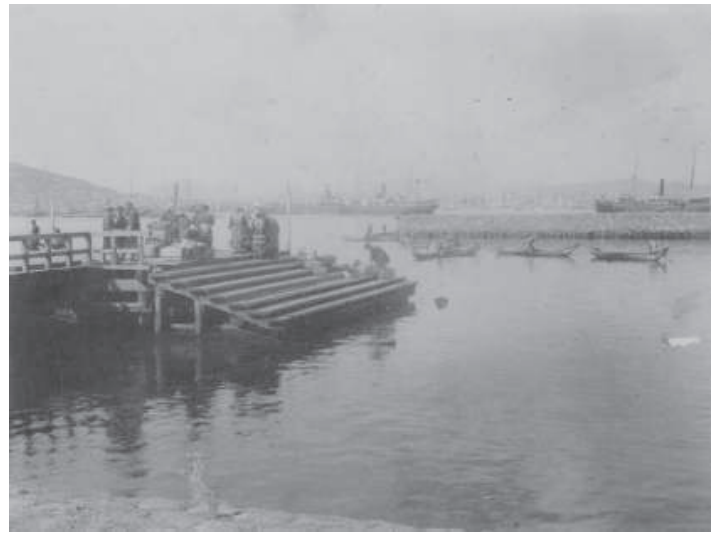
## 日本鉄道が航路直営を決意



開業当初の函館駅



函館—小樽全通を祝う



北海道鉄道時代の連絡船棧橋 ここからはしけで乗り移る

### 青森まで鉄道到達

航路に対して鉄道のほうはというと――

近代化を強力に進める明治政府にとって、全国鉄道路線の建設は緊急の課題でした。しかし、1872（明治5）年に新橋—横浜間を開通させたものの、国（官設鉄道）による鉄道の建設は財政難等から思うにまかせず、東京—神戸間の鉄道以外は、将来国有化することを前提に民間に委ねられ、北関東・東北方面は岩倉具視らが設立した日本鉄道によって建設されることとなります。

上野—青森間の鉄道の建設は順調に進み、1883（明治16）年7月に上野—熊谷間が開通、1891（明治24）年9月には上野—青森間（現東北本線）が全通しました。

### 北海道も鉄道開業

北海道側は、開拓使による官設幌内鉄道の手宮—札幌間が1880（明治13）年11月に開通。1892（明治25）年8月に北海道炭礦鉄道（1889/明治22年に官設幌内鉄道を譲受）の岩見沢—室蘭（現東室蘭）間が開業したので、翌1893（明治26）年から日本郵船は青森—函館間航路を延長し、青森—函館—室蘭の3港連絡航路の運航を開始しました。

函館—道央間の鉄道建設は遅れ、ようやく、1902

（明治35）年、北海道鉄道によって函館と小樽の両側から建設が開始され、1904（明治37）年10月に函館—高島（現小樽）間が全通、翌1905（明治38）年8月には残る高島—小樽（現南小樽）間も開通して、北海道鉄道が全通、函館—小樽—札幌—旭川間の鉄道（現函館本線）がつながります。

こうして、津軽海峡をはさんで本州と北海道の鉄道が向かい合い、日本郵船の青森—函館間航路を介して連絡輸送が行われることになりました。

### 日本鉄道がタービン船を発注

さらに、1905（明治38）年9月には福島—山形—秋田—青森間（現奥羽本線）が全通し、青森—函館間航路の重要性はますます高まります。

当時、日本鉄道と北海道鉄道は1日2往復の直通列車を走らせていましたが、日本郵船は1往復しかなく、積み残し客も出るようになっていました。

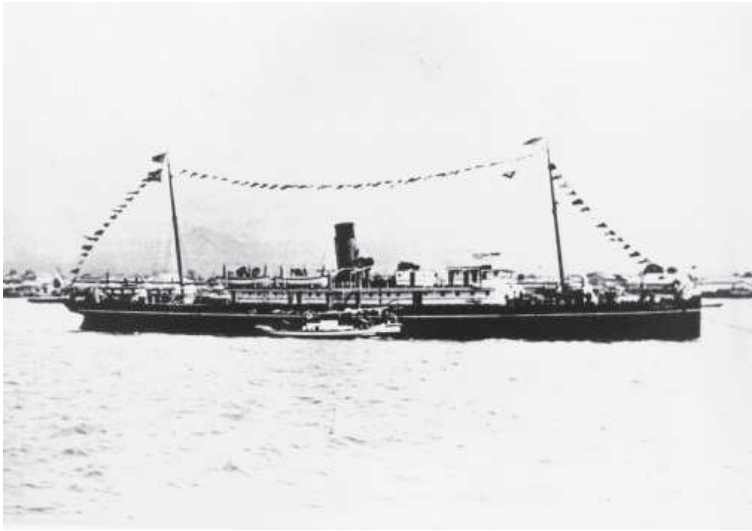
そこで、日本鉄道は連絡船直営を決意、1906（明治39）年10月、イギリスに当時最新鋭のタービン蒸気船2隻を発注しました。

しかし、その年の3月には、鉄道国有法が成立していて、日本の主な鉄道のほとんどは、国有化されることが決まっていた。日本鉄道は1906（明治39）年11月、北海道鉄道も翌1907（明治40）年7月に国有化されます。



# 直営航路開設

## 比羅夫丸と田村丸が就航



1908年3月7日 比羅夫丸就航



函館駅



棧橋待合室

### 国鉄青函連絡船のはじまり

日本鉄道が発注していた2隻の船は、総トン数は1480トン、旅客定員328名、載貨量239トンで、速度は18ノットでした。両船はそのまま国鉄に引き継がれ、船名は東北に縁のある歴史上の人物、阿部比羅夫、坂上田村麻呂からとり、比羅夫丸、田村丸と名づけられました。

比羅夫丸は1907（明治40）年12月に横浜港に入港、田村丸も翌1908（明治41）年2月に横浜港に到着。横浜、青森、函館で大々的に披露会を行ったのち、比羅夫丸は1908（明治41）年3月7日から正式に青森－函館間航路に就航、田村丸は少し遅れて4月4日から就航しました。

これが国鉄青函連絡船のはじまりで、いまから100年前のことです。

### 蒸気タービン船

当時、蒸気タービン船はヨーロッパでは一般商船にも使われ始めていましたが、日本には軍艦も含めてまだ1隻もなく、文字どおりの最新鋭船でした。

両船の就航で青函連絡船の2往復体制が確立し、青森－函館間を4～5時間で結びました。このころの日本郵船の船は7時間、最後のころの青函連絡船でも3時間50分ですから、いかに速かったかわかり

ます。

運賃も日本郵船に対して安く設定され、また、青森、函館の両棧橋に連絡待合室を設け、食堂では格安の食事を提供、本船に乗り移るための小船の料金も無料としたので、たいへん好評を博し、年々利用客は増えていきました。

また、「タービン」ということばが、新式で速いという意味として流行し、函館の街には、タービン洋服店とか、タービン靴店という名の店も現れたそうです。

### 日本郵船撤退

しかし、大口貨物については、いぜんとして日本郵船が優勢だったため、国鉄は運賃割引をはじめ、あの手この手の対策で誘貨につとめます。その結果、またもや競争が激化したので、政府は日本郵船と協議し、日本郵船の青森－函館間定期航路は廃止、港湾施設は国鉄が買い上げるということで合意にいたり、日本郵船の青函航路は1910（明治43）年3月に廃止されることになりました。

こうして青函航路は、国鉄の独占となり、北海道開拓の進展にともない、輸送量、とくに貨物が飛躍的に増加していきます。



# 陸上施設の整備

## 栈橋、岸壁の建設



はしけで本船に乗り移る  
(青森)



やっと直接乗り降り  
できるようになった



木造栈橋完成  
(函館)



栈橋駅もできた  
(函館)

### はしけで乗り移る

青函連絡船に乗船された経験のある皆さんは、乗船するときの思い出として、懸命に栈橋の階段や通路を走ったことや、貨車がつぎつぎと船腹に収納されているようすを見た覚えがあるでしょう。

しかし、最初のころの連絡船には、こうした光景はありませんでした。当時の日本の多くの地方港と同様、函館でも青森でも、大きな船はまだ直接栈橋につくことができず、旅客の乗船も、貨物の積み込みも、小蒸気船やはしけ（自航力を持たない小船）に頼っていたからです。乗客は揺れる小船で波をかぶりながら連絡船に近づき、海上で乗り移る危険な乗船、また逆の下船を行っていたのです。危険であり、また乗り継ぎ時間もかかりました。

### 函館・青森に栈橋完成

国鉄では、こうした苦難を解消するため、急いで岸壁と栈橋の建設に取りかかりました。函館港の栈橋は1910（明治43）年12月に竣工。この栈橋は木造で、丁字形をしていて、その突端に連絡船がつくようになっていました。1914（大正3）年には待合所も完成、翌1915（大正4）年には函館駅と栈橋の間に線路が敷設され、連絡列車も運転されるようになりました。青森港は港の大改修と並行して行われ

たため遅れ、ようやく1923（大正12）年に岸壁の一部ができました。

### 木造貨物船を新造

青函連絡船の輸送量はますます増えていきますが、新船はつくられず、梅ヶ香丸などの備船や元阪鶴鉄道（現福知山線）の舞鶴一境間航路に就航していた第二阪鶴丸を転属させたりしてしのいでいました。1914（大正3）年7月に第一次世界大戦が勃発、日本海運界は大好況となりますが、商船の多くは海外航路にとられ、鋼船の建造費も暴騰したため新造もままならず、年替わりのようにさまざまな船を借り入れる状態になりました。

しかし、しだいに備船料も高騰、これ以上の備船増加も困難になったため、木造貨物船2隻を発注することにし、1918（大正7）年6月に白神丸、10月に龍飛丸を就航させ、さらに翌1919（大正8）年4月には鉄道用石炭運搬船だった第一快運丸、第二快運丸を青函航路に転属させました。

旅客増に対しては、新造貨物船が就航したので、1919（大正8）年9月に2往復を旅客貨物混載から旅客専用とし、12月に比羅夫丸と田村丸の客室を拡張、翌1920（大正9）年4月に客船敦賀丸を備船、1922（大正11）年には関釜航路から壹岐丸が転属し、1日5往復体制となりました。



# 車両航送はじまる

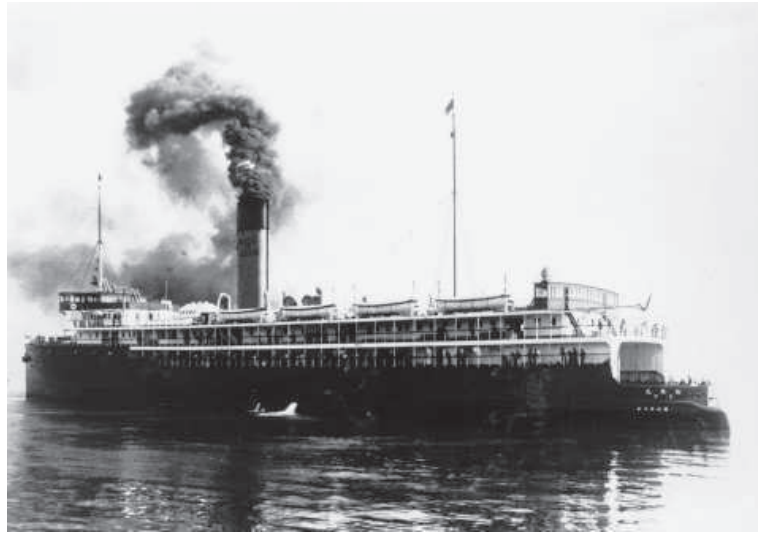
## 貨車を直接船に積み込む



車運丸



津軽丸と可動橋



初の自航式車両航送船翔鳳丸

### 最初の航送船車運丸

栈橋ができてからも、貨物は貨車からいったんおろして船に積み換えていました。はしけで運ぶよりはましとはいえ、あいかわらず手間がかかるうえに、積み換え中の事故も多々発生していました。そこで、船内に線路を取り付け、貨物を積んだ貨車をそのまま載せる「車両航送」が検討されます。

1914（大正3）年に車運丸が就航。車運丸は甲板に3本の線路を持ち、7トン貨車7両（客車なら3両、機関車は1両だけ）を運ぶことができましたが、貨物を積んだ貨車より、完成した車両や危険物を運ぶのがおもな役目でした。また、自航力のないはしけで、貨物船や桜島丸などの専用の曳船に曳航されていました。陸と船を結ぶ可動橋は、函館は函館駅構内北部の岸壁（現在の函館運輸所付近）に、青森は第1船入潤内に設けられました。

### 本格的車両航送船

車運丸のあと、ドイツ、デンマークの鉄道連絡船を参考にして車両航送の研究が進められ、1924（大正13）年5月、待望の自航式車両航送船、翔鳳丸が就航します。3460総トン、旅客定員895名、搭載貨車25両で、速力は17ノット。青森－函館間の所要時間は4時間30分で、船室もこれまでにない豪華な

ものになりました。同じ年、姉妹船の津軽丸、松前丸、飛鷹丸も就航します。

4船の就航で比羅夫丸、田村丸は任を解かれ函館港に係留、のち大阪商船に売却されますが、田村丸は、1926（大正15）年と翌1927（昭和2）年の2度（どちらも春から秋にかけて）、稚泊航路に就航しています。

### 流通革命起きる

車両航送は港と車両の整備を待つて翌1925（大正14）年8月1日から開始されます。函館は1924（大正13）年10月に一部岸壁と待合所が完成し、栈橋駅として列車が発着するようになっていましたが、1925（大正14）年には第2岸壁（のちの第1岸壁）と可動橋も完成します。青森の工事も同年5月に岸壁が完成。車両は、7月に本州の全車を自動連結器化。北海道の車両はもともと自動連結器でしたが、本州の車両と高さを合わせる工事が1924（大正13）年に施されました。

車両航送の効果は絶大で、輸送力が飛躍的に増大しただけでなく、輸送経費は節減、貨物の損傷・誤積・海中落失などの事故もほぼゼロに。また、積みおろし時間の短縮で貨物の輸送距離が拡大、北海道の鮮魚類が関東・北陸まで運ばれるようになり、北海道の水産業に大影響を与えました。



# 黄金時代から戦時体制へ

## 貨物専用船ぞくぞく就航



第二青函丸



第七青函丸



戦時中に計画・建設された有川航送場

### 貨物専用船も登場

旅客と貨物（貨車）の両方を運ぶ翔鳳丸型連絡船につづき、貨物専用の第一青函丸（2326総トン、搭載貨車43両、速力13.5ノット）が1926（大正15）年12月に就航します。1930（昭和5）年9月には第二青函丸も就航。この年、昭和恐慌が起き、車両航送開始以来順調にのびてきた輸送量も減少しますが、1933（昭和8）年には回復します。

このころ、樺太（サハリン）と北海道を結ぶ稚泊航路、朝鮮半島と本州を結ぶ関釜航路にも大型船（亜庭丸・宗谷丸、金剛丸・興安丸）が就航、日本の鉄道連絡船は戦前の黄金時代を迎えます。

### 戦時標準型連絡船

しかし、それもつかの間、1937（昭和12）年7月の盧溝橋事件にはじまった日中戦争の拡大、1941（昭和16）年12月の日米開戦とともに、青函連絡船も戦時輸送体制に急速に組み込まれていきます。

1939（昭和14）年11月に速力を翔鳳丸型と同等に上げた第三青函丸が、そして、さらに改良された第四青函丸が1943（昭和18）年3月に就航します。

戦争末期には日本近海でもアメリカ軍の艦艇や軍用機の攻撃がはじまり、室蘭や小樽といった函館以外の北海道内主要港からの長距離航路は運航困難に

なったことから、安全と思われた青函連絡船に貨物輸送が集中し、大変な混雑が起きていました。

そのなかで、北海道で採掘される石炭を青函連絡船経由で本州（京浜工業地帯）まで大量輸送することが計画され、貨物専用船の増備、貨物棧橋の増設が実施されます。

1943（昭和18）年末から船腹数の増加のみを目的に、大幅に構造を簡略化した低質な戦時標準型貨物船（車両渡船）が次々と建造されます。第一船の第五青函丸から1945（昭和20）年の第十青函丸まで6隻が竣工しています。

### 岸壁の増設

連絡船の岸壁は、函館に2つ、青森に2つありましたが、函館5岸、青森5岸への増設が計画され、函館は港内の有川に3岸を建設、青森は第2岸壁に隣接して1岸増設、そして青森から約30キロ東の小湊に2岸を建設することになりました。

函館（有川）は第3岸壁が1943（昭和18）年12月に、第4岸壁が1944（昭和19）年10月に完成、第5も岸壁自体は10月にできましたが可動橋を設けるまでにはいたりませんでした。

青森は第3岸壁が同年3月末に完成しますが、小湊の工事は資材・労力とも不足のためはかどらず、結局、終戦に間に合いませんでした。



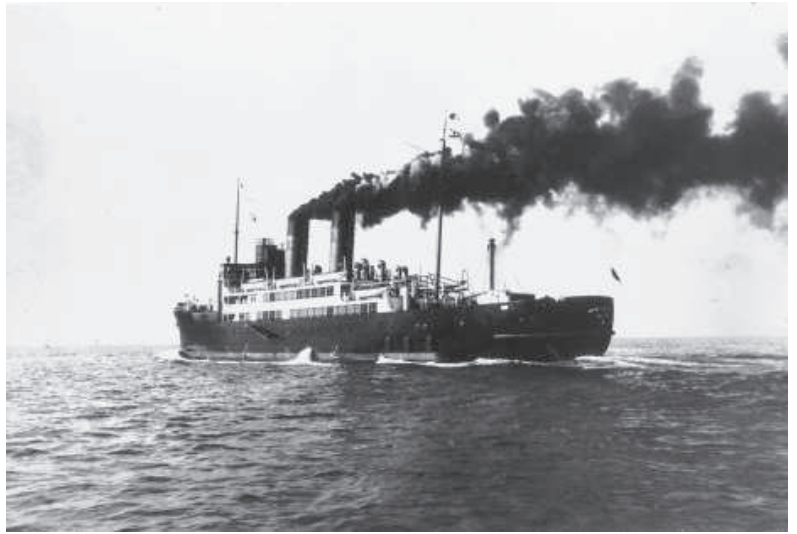


# 青函連絡船全滅

## アメリカ軍の攻撃を受ける



アメリカ軍の  
攻撃を受ける  
青函連絡船



稚泊航路から転属した亜庭丸も8月の空襲で沈没

### 米軍が北海道各地を空襲

終戦1か月前の1945（昭和20）年7月14日、アメリカ海軍機動部隊が函館をはじめ、長万部、室蘭、苫小牧、浦河、帯広、池田、釧路、根室の各地区に波状攻撃をかけてきました。

函館では青函連絡船が集中的に攻撃を受け、客船は翔鳳丸、津軽丸、松前丸、飛鷹丸の4隻とも沈没、貨物専用船は第二青函丸、第三青函丸、第四青函丸、第六青函丸、第十青函丸の5隻が沈没、第七青函丸と第八青函丸が中破。ただ1隻、青森・三厩湾に避難して助かった第一青函丸も、翌15日の再空襲により沈没、青函連絡船は全滅しました。

青函連絡船は対空機関銃を備えていましたが、軍艦の護衛はもとより、航空機の援護もまったくなく、機関銃で応戦しながら、縫航運動（ジグザクに進む）をとり攻撃を回避するしかありませんでした。無力に等しく（それでも数機を撃墜・撃破）、敵機は船が沈没したあとも、海上を漂流する乗組員まで機関銃掃射するというありさまで、生存者は海中に潜って難を逃れました。

### 8月にも再び襲来

このあと、ただちに第七青函丸、第八青函丸の修理にかかりますが、航路を停止させたままにしてお

くわけにはいかず、7月17日から海軍特設艦艇の千歳丸（もと日本郵船の砕氷貨客船）を派遣してもらい運航（30日まで）、さらに20日から同じく海軍特設艦艇の浮島丸（もと大阪商船の貨客船）の応援も受けます（23日まで）。そして、函館ドックに入渠中だった稚泊連絡船亜庭丸を転属させ23日から、応急修理した第七青函丸と備船の樺太丸（元関釜連絡船壹岐丸で砕氷装備を付加）を25日から、損傷の大きかった第八青函丸も29日に再就航させます。

こうして、なんとか航路を再開しましたが、8月の9日、10日にも空襲を受け、8月10日に亜庭丸が沈没、青函連絡船は再び機能を停止します。

### 回航途中で沈んだ第九青函丸

なお、第九青函丸は2月、浦賀から回航の途中座礁し、一度も青函航路に就かないまま沈没、3月には第五青函丸が強風下、青森入港中に防波堤に衝突し浸水・沈没。7月には関釜航路から青函航路に転属が決まった昌慶丸が、宮津湾で回航準備中に空襲を受け座礁・沈没しています。

浮島丸は青函航路で働いたあと、朝鮮人労働者とその家族3725名を乗せて大湊から釜山へ行く途中の8月24日、舞鶴港内（京都府）で機雷を爆発させ沈没、乗客・乗員あわせて500名以上が死亡するという運命をたどります。



# 復興への第一歩

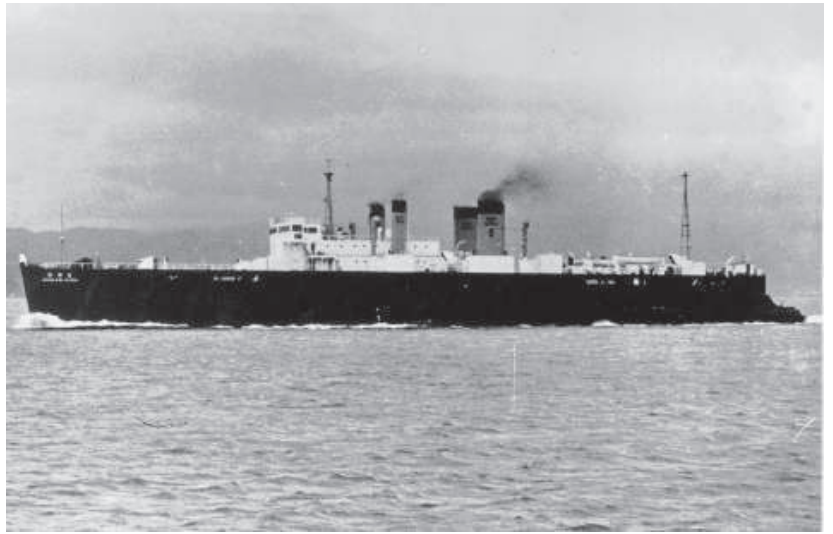
## 少ない船で定期航路再開



樺太丸  
元関釜連絡  
船の壹岐丸



第十二青函丸



もともとは博釜連絡船として建造された石狩丸

### 終戦直後の大混乱

1945（昭和20）年8月14日、政府はポツダム宣言を受諾し、翌15日、昭和天皇による玉音放送で、無条件降伏したことを国民に知らせます。

最後の空襲のあと、青函連絡船は運航を休止したままでしたが、青森、函館両港の栈橋には津軽海峡を渡ろうとする人が、ぞくぞくと詰めかけていたため、この日から運航を再開しました。このとき残っていた青函連絡船は、第七青函丸と第八青函丸の貨物専用船2隻と、備船の樺太丸だけでした。

しかし、乗船客は増える一方で、8月19日には積み残しが出るようになっていました。加えて24日から青函連絡船の運航を停止して武装解除を行うという占領軍からの指示があり、これを伝え聞いた人々がそれまでに渡ってしまおうと、どっと押し寄せ、栈橋は人であふれんばかりとなってしまいました。

このまま放置しては危険な状態になる恐れが出たため、暁南丸（フィリピンの拿捕船）を備船して21日から、関釜航路から転属した景福丸を23日から、同じく関釜連絡船の壹岐丸（貨物船）の船倉を客室に改造して24日に就航させ、そのほかにもSS艇（陸軍機動艇）や機帆船まで、使えそうな船をすべて動員して、これらの人々と貨物の輸送にあたりました。21日から24日までの4日間で、上り便だけで約3万人を運んだという記録が残っています。

### 定期航路再開

8月26日、武装解除のうえ運航が許可され、第七青函丸、樺太丸、暁南丸の3隻を使って1日3往復の定期運航を開始します。

10月に第十一青函丸、11月に稚泊航路から宗谷丸、翌1946（昭和21）年5月に第十二青函丸、7月には博釜航路用に建造された第一博釜丸が石狩丸と名を変え就航します。

第十一青函丸、第十二青函丸、石狩丸の3船は貨物専用船として建造されたのですが、第十二青函丸と石狩丸は新造時から、第十一青函丸も1946（昭和21）年5月に改造され客室が設けられました。しかし、この3船は就航と同時に占領軍専用船とされ、自由に運用ができなくなってしまいます。

### 事故・故障あいつぐ

こうして船の数は増えるのですが、いっぽうで、1945（昭和20）年8月に第七青函丸が函館港の防波堤に衝突、11月には第八青函丸が貨車積み込み作業中にヒーリング（船体の傾き調整）操作を誤り沈座してしまいます。

また、新造3船も、そもそもが戦時標準船で資材や技術も劣化しており、初期の性能は出せず故障もあいつぎ、前途はまだまだ多難でした。



# 助っ人たち

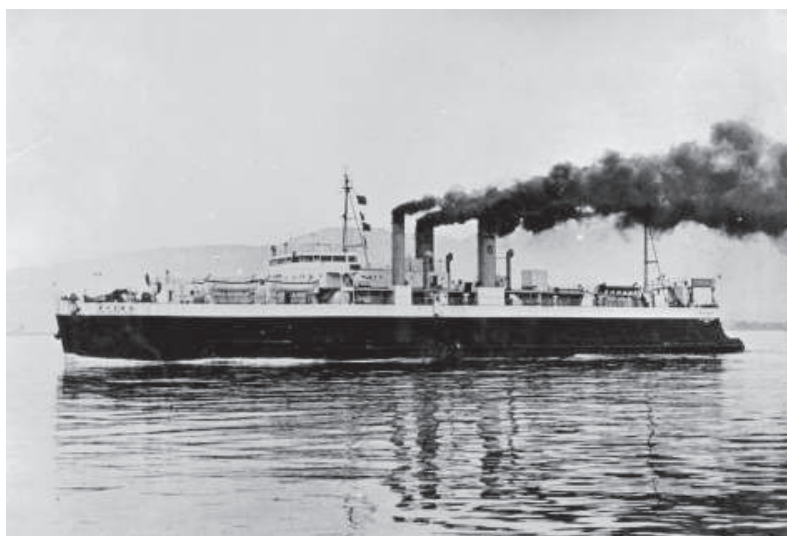
## 戦時標準船もがんばる



LST



昌慶丸



引き揚げられ再就航した第六青函丸

### LSTによる貨車航送

連絡船の不足は占領軍にとっても困った事態で、1945（昭和20）年12月にLST（上陸用舟艇）12隻の貸与を決定。これに備え、函館第5岸壁（有川第3岸壁）の建設を再開し、青森も被災した第3岸壁を改修。しかし、かんじんのLSTがなかなかやってくず、やっと1946（昭和21）年3月に2隻だけ到着、試験運航ののち31日から就航しました。

小湊もLSTによる貨車航送用として工事が再開され、1946（昭和21）年3月に完成、7月から青森－函館間の補助航路として小湊－有川間の運航が開始されましたが、わずか1年半後の1948（昭和23）年2月に中止。その後、輸送力増強をめざし本格的に設備工事が進められ、第六青函丸を使って着岸試験も行われましたが、青森港が復旧、新造船も就航したため、当初目的を失ってしまい、ついに使用されることはありませんでした。

### 長生きした戦時標準船

1947（昭和22）年2月に、戦災で沈んだ第六青函丸が引き揚げられて改修・再就航、ボイラーを増設して出力をアップ、客室も設けられました。つづいて第七青函丸にもボイラー増設・客室設置、第八青函丸もボイラーが増設されました。この3船は戦時

標準船で、長期使用は考えられていませんでしたが（戦争に勝つまで持てばいい）、その後も、何度も改造工事が施され、1964（昭和39）年まで、じつに20年間、働きつづけました。

### 関釜連絡船も活躍

また、1947（昭和22）年9月には、関釜航路から青函航路に回航中に空襲を受け座礁した昌慶丸が引き揚げ修復・就航します。昌慶丸は景福丸と同型で、もう1隻の僚船、徳壽丸も昌慶丸と交代で青函航路に応援にやってきました。3船は1922（大正11）年～1923（大正12）年生まれで、このときすでに船齢20年以上。

徳壽丸は1945（昭和20）年から1948（昭和23）年にかけて、終戦で外地に取り残された邦人の引揚船として働いたのち津軽海峡に姿を見せ、1950（昭和25）年の朝鮮戦争の勃発で、昌慶丸とともにアメリカ軍に徴用され兵員輸送に使われます。

景福丸は1949（昭和24）年7月の終航後、ホテルシップとなり、1950（昭和25）年から1956（昭和31）年まで函館港に係留・営業していました。

そして昌慶丸は、1955（昭和30）年12月に終航ののち函館第5岸壁（有川第3岸壁）に係留され、1956（昭和31）年から1957（昭和32）年にかけて、青函連絡船の訓練船となっていました。



# 豪華船洞爺丸就航

## 全14隻体制となる



摩周丸



渡島丸



洞爺丸

### 新船建造の許可おける

石狩丸が就航した1946（昭和21）年7月から青函連絡船は1日15往復体制となりましたが、就航船は戦前生まれか戦時設計ばかりで、酷使され整備も十分ではなく、なかなか計画どおりには運航できませんでした。そこで、国鉄はGHQ（連合国軍最高司令部）に連絡船の建造許可を申請します。当時、鋼船の建造はすべてGHQの許可が必要で、しかも大きさ、性能も制限されていましたが、実情を察していたのか、すんなり許可が出ます。

1947（昭和22）年、待望の新造船、洞爺丸（3898総トン、旅客定員1128名）が就航しました。船内設備も戦後すぐの建造とは思えないほど、ゆったり豪華につくられました。搭載貨車は18両で、旅客に重点をおいた設計でした。

### 貨物船4隻も就航

翌1948（昭和23）年までに姉妹船の羊蹄丸、大雪丸、摩周丸の3隻、そして貨物専用船の北見丸、日高丸、十勝丸、渡島丸の4隻、洞爺丸をいれて計8隻が就航、それまでの第六青函丸、第七青函丸、第八青函丸、第十一青函丸、第十二青函丸、石狩丸の6隻と合わせ全14隻となり、青函連絡船によりややく戦後の新体制が整いました。

運航数も1948（昭和23）年10月に15往復に復帰、翌1949（昭和24）年10月のダイヤ改正で18往復とし、輸送力は過去最大となりました。しかし、1951（昭和26）年5月に津軽海峡に浮遊機雷が発見されたため夜間運航を中止、機雷警戒ダイヤとなって、またもや減便するはめとなり、運航体制はまだまだ不安定でした。

### 寝台車も運ぶ

このころ、青函連絡船で寝台車をそのまま航送することが実施されていました。1946（昭和21）年2月、上野－札幌間に荷物車と寝台車で編成された占領軍専用列車が設定され、青森－函館間は編成ごと連絡船で航送しました。この占領軍専用列車は、同年11月から横浜－札幌間の1201、1202列車（連絡船は1201、1202便）となり、荷物車と寝台車は青函間を航送、1952（昭和27）年4月からは、日本人も利用できるようになりました。

一般列車としては、1948（昭和23）年12月から上野－青森間の急行201、202列車と、函館－旭川間の急行1、2列車の函館－札幌間に1等寝台車を連結、青函間は航送としたのが最初です。

青函連絡船による寝台車の航送は、機雷発見による夜間運航中止による中断等をはさみながら、台風15号海難までつづけられています。





# 台風 15 号襲来

## 暴風雨が長時間吹き荒れる



引き揚げられた寝台車



転覆し船底を見せる洞爺丸 懸命の救助作業がつづく

### 日本海を北上

1954（昭和29）年、北海道で国民体育大会が開催され、天皇皇后両陛下が北海道に行幸。8月7日、洞爺丸はお召船の榮譽を担います。しかし、その翌月、のちに洞爺丸台風と呼ばれることになる台風15号が津軽海峡を襲います。

9月26日朝、台風15号は、九州、四国、中国地方に大きな被害をもたらしたあと日本海にぬけ、時速100キロを超える速度で北上、このままでいくと、17時ごろには津軽海峡付近に達すると予想されました。この日、青函航路は旅客5往復、貨物12往復を予定していました。

11時30分、函館海洋気象台が暴風雨警報を発令。台風は、まだ佐渡沖にあると思われていましたが、津軽海峡にはすでに20メートルの風が吹いていました。12時40分、函館から青森に向け航行中の渡島丸から「風速25メートル、波8、うねり6、動揺22度、難航中」という連絡が入ります。「波8」とは波高9～14メートルのことで、これより上は「異常な状態」を示す「波9」しかありません。

### 台風の目？

13時20分、第1202便として第十一青函丸が函館を出港しますが、函館山をまわり津軽海峡に出たと

ころで運航休止を決定、引き返して14時48分函館第2岸壁に着岸します。

洞爺丸は、14時40分函館発の第4便として第1岸壁で待機中、第十一青函丸が戻ってきたので、乗客を移し、荷物車・寝台車も積み替えて、30分遅れで出港しようとしていました。しかし、停電のため可動橋が上らず、これ以上遅れては台風と遭遇する可能性があり、そのまま運航を見合わせます。

17時すぎ、雨があがり風も弱まってきます。雲の切れ目には青空が見え、西の空は茜色に染まっていました。だれもが台風の日だと思いました。多少の吹き返しはあっても、洞爺丸は風速30メートルのなかでも航行可能です。船長は出港を指示します。

### ひしめく函館港

このとき函館港の内外には、第六青函丸、第七青函丸（函館ドック入渠中）、第八青函丸、第十一青函丸、第十二青函丸、石狩丸、大雪丸、北見丸、日高丸、十勝丸の10隻の連絡船と、8隻のその他の船（一般商船、LST、巡視船）が避泊していました。

羊蹄丸は青森到着後、16時30分発第9便となる予定でしたが運航を見合わせます。渡島丸も暴風雨のなか無事16時20分に青森に到着、こちらも青森港にとどまります。摩周丸は検査工事のため浦賀ドック（神奈川県）にありました。



# 洞爺丸遭難

## 4隻の貨物船とともに沈没



第11青函丸



十勝丸



北見丸



日高丸

### 洞爺丸出港

1954（昭和29）年9月26日18時39分、一般乗客1089名、外国人乗客5名、アメリカ軍人・軍属57名、鉄道郵便職員4名、鉄道弘済会職員12名、公務職員30名、車掌6名、乗組員111名の計1314名と、貨車8両、荷物車3両、寝台車1両の計12両、郵便物171個をのせて、洞爺丸は函館を出港します。

しかし、すでに去ったと思われた台風15号は、北海道に近づくにつれ速度を急速に落とし、まだ津軽海峡の西にありました。台風の目に見えた夕焼けは、閉塞前線の通過による現象でした。

函館港西防波堤灯台をまわったところで、風速が30～40メートルとなったので運航休止を決定、19時01分錨泊します。しかし、風は強まるばかりで、ついには風速50メートルを越え、このころから、船尾から流入する海水が船内に滞留するようになります。機関室に海水が浸入して、22時すぎ操船不能となり、洞爺丸は錨を引きずりながら七重浜に向かって流されていきます。

とうとう七重浜沖に座州。座州すれば、ふつうはそれ以上沈むことはありません。しかし、洞爺丸はその後も激しく動揺をつづけ、22時38分にSOSを発信、45分ころ転覆・沈没してしまいます。

乗客・乗員あわせ、死者・行方不明者1155名、159名が救助されました。

### 貨物船4隻も沈没

沈んだのは、洞爺丸だけではありませんでした。第11青函丸は、函館港外に錨泊しますが、19時57分を最後に通信がとだえました。翌27日、函館港外に沈没した第11青函丸を発見、後日、引き揚げたところ、船体は3つに割れていました。乗組員90名中、生存者はひとりもいませんでした。

北見丸も、船尾開口部から流入、滞留した海水が機関室にまで浸入、航行不能になり、22時20分ごろ葛登支沖で沈没。乗組員76名中、生存者6名。

十勝丸は、22時20分ごろ機関停止、23時36分「……全員意気軒昂」と送信したあと、23時43分ごろ函館港外で沈没、乗組員76名中、生存者17名。

日高丸は、風で有川岸壁に衝突しそうになったため港外に避難、23時32分SOSを発信したのち函館港外で沈没。乗組員76名中、生存者20名。

### 十二青函・大雪、奇跡の生還

第十二青函丸と大雪丸は、イタリア船アーネスト号が走錨してきたため港外に脱出します。第十二青函丸は防波堤外で脚躊して船位を保ち、大雪丸はさらに木古内沖に向かいます。奇跡的に沈没をまぬがれますが、どちらも貨車を積んでいなかったことが幸いしました。乗組員も全員無事でした。

# 連絡船総取り替え計画

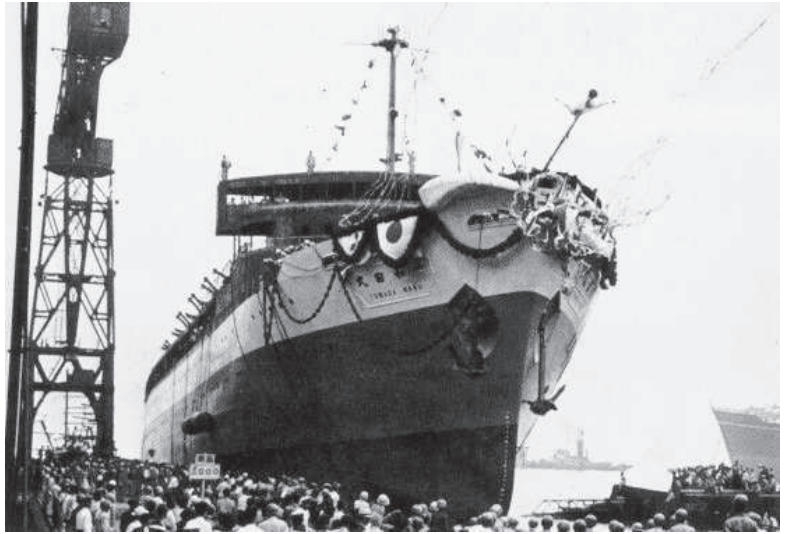
## ディーゼル船登場



檜山丸



空知丸



十和田丸の進水式

### 根本的見直し

台風15号による被害は、その夜、函館港にいた10隻の連絡船のうち、洞爺丸、第十一青函丸、北見丸、十勝丸、日高丸の5隻が沈没、死者・行方不明者1430人という、青函連絡船史上最大の海難となります。

青函連絡船は過去に、流され座礁したことはあっても、これまで一度も風雨そのものが原因では沈没したことがなく、しかもどの船も規定どおり沖出し(防波堤外に錨泊)したうえでの遭難であり、関係者は大きな衝撃を受けました。

国鉄は青函連絡船の見直しをはかりますが、現有船の大半が戦中・戦後の物資不足時代に急造されたもので、構造・材質にも問題があり、全面的な改修が必要とされました。

そこで、高度経済成長期に入り、輸送需要が大幅に増加してきたこともあるので、高性能の新型船を建造して、長期計画のもとに連絡船の総取り替えを行うことになりました。また、この海難を契機にして、青函トンネルの構想が、実現に向けて本格的に動き出すことになりました。

### 蒸気からディーゼルへ

1954(昭和29)年10月から、またもや宗谷丸と徳壽丸の助勤(徳壽丸はのち配属)を仰いで急場を

しのいだあと、とり急ぎ、沈没した北見丸、第十一青函丸、洞爺丸の代船として、ディーゼル船を建造します。

1955(昭和30)年に貨物専用船の檜山丸と空知丸が青函航路初のディーゼル船として就航します。船底・舷側とも二重構造、隣接した2区画に浸水しても沈まない、船尾扉を装備など、安全性に大きな配慮がはられました。

翌1956(昭和31)年には、沈没した日高丸と十勝丸も引き揚げられ復旧、再就航します。

### 従来船にも安全対策工事

1957(昭和32)年、客船の十和田丸(6148総トン、旅客定員1470名、載貨量18両、速力16.1ノット)も就航します。車両甲板の下にあった3等客室を廃止し、客室はすべて車両甲板の上に設けられ、甲板にアルミ製の救命艇をずらりと並べた、いかにも客船らしいスタイルをしていましたが、ディーゼル船のため騒音・振動が大きく、乗客の評判はあまりよくありませんでした。

新造船だけでなく、従来の船にも船尾扉を設けたり、3等船室の窓を水密丸窓にするなどの改造を行っています。戦時標準船で最後まで一重底のままだった第十二青函丸も、1957(昭和32)年に客室撤去とともに二重底化工事をうけました。





# 近代化船津軽丸就航

## 安全性と自動化を追求



試験運航中の津軽丸



自動車航送開始

十勝沖地震  
直前の函館棧橋

### 高度な自動化船

いよいよ、連絡船総取り替え計画第一船の津軽丸が1964（昭和39）年5月に就航します。大きさはこれまでの国鉄連絡船のなかで最大となり、8273総トン、旅客定員1200名、搭載貨車48両。速力は巡航18.2ノット（最大21.6ノット）で、所要時間4時間30分を3時間50分に、また75分～95分かかっていた停泊時間を55分に短縮しています。

津軽丸は、さらに安全設計を前進させただけでなく、あらゆる部分で航行の自動化を進めた近代化船で、乗組員数は従来の半分以下になりました。船内設備は洞爺丸型に比べるとずっと簡素になりましたが、冷房装置を備え、椅子席が増え、1人あたりの占有面積も広がるなど、全体的な居住性は向上しています。また、騒音・振動対策も施され、ディーゼル船とは思えないほど、静かになりました。

津軽丸はその年の9月、函館から青森まで、東京オリンピックの聖火を運びました。

その年のうちに八甲田丸と松前丸、翌年に大雪丸、摩周丸、羊蹄丸、そして1966（昭和41）年11月に十和田丸が就航して姉妹船7隻が揃いました。

なお、新十和田丸の就航にともない、旧十和田丸は貨物専用として改造され、石狩丸として1967（昭和42）年に再就航しています。

残念なできごととしては、1964（昭和39）年7月、

津軽丸で、修学旅行中の女子学生が、投げ損ねた紙テープを取ろうとして、船の手すりとタラップの間のすき間から海中に転落して死亡するという事故がおき、航路開設以来つづいていた見送りの紙テープが禁止されてしまいます。

### 自動車航送開始

1967（昭和42）年6月から、青函連絡船は自動車の航送を始めています。津軽丸型連絡船の遊歩甲板後部を改造して、乗用車6台を搭載できるようにし、自動車は函館ではエレベーター、青森ではスロープで積み込みました。

これは1965（昭和40）年から始まった民間の自動車フェリー航路に対抗するものですが、青函連絡船での自動車航送は、トラックではなく乗用車を対象としたものでした。

1968（昭和43）年5月、十勝沖地震が発生し、函館、青森とも大きな被害を受けます。

とくに被害が大きかったのは函館第2岸壁で、つくったばかりの自動車航送用の設備も沈下、傾斜してしまいました。待合所も大きく損傷したため、建て替えられることになりましたが、出札は函館駅本屋に統合され、棧橋駅は廃止、列車の発着もなくなってしまいました。青森の待合所も被害が大きく、建て替えられました。



# 最盛期を迎える

## 貨物専用船も近代化



渡島丸の進水式



スマートな貨物船日高丸

1970年1月10日  
1億人輸送達成



船体に取り付けられた  
シンボルマーク



### 高度成長期とともに

高度成長期の北海道には炭鉱の閉山や米の減産（減反）など暗い話題もありましたが、本州との人の行き来が活発になったこともあり、青函連絡船の輸送量はのびつづけます。

旅客と貨物（貨車）の両方を運ぶ津軽丸型につづき、1969（昭和44）年から翌年にかけて貨物専用船として渡島丸、日高丸、十勝丸が建造されます。全長144.6メートル、搭載貨車55両は、津軽丸型を上まわります。

1970年代前半には、国鉄の「ディスカバー・ジャパン」キャンペーンのヒットや、蒸気機関車を追うSLブームなどで、多くの若者が北海道を訪れました。彼らの多くは、手に周遊券を握り締め、連絡船で函館に北海道の第一歩をしるしたのでした。

1972（昭和47）年に開催された札幌オリンピックでは、大勢の外国人客も運びました。また、開催にさきがけ、大雪丸が1月に聖火を青森から函館まで運んでいます。

### 輸送量過去最大に

1970（昭和45）年1月10日、比羅夫丸就航以来の総輸送人員1億人を達成。1971（昭和46）年の貨物輸送量は855万トンとなり過去最高を記録。旅客

は1973（昭和48）年8月5日に1日の旅客輸送人員3万4560人を記録、年間人員も499万人と過去最高となりますが、この年、石油ショックが起き、以後、旅客・貨物とも輸送量はしだいに減少していきます。しかし、運輸省は1970（昭和45）年の実績をもとに、1985（昭和60）年の需要を旅客900万人、貨物1710万トンと見込んでいました。

1976（昭和51）年から翌年にかけて、渡島丸とほとんど同型の貨物専用船、空知丸、檜山丸、石狩丸の3隻が建造されます。これで、従来の船は一掃され、青函連絡船は近代化船のみの13隻という体制となり、最大時には貨物専用便を含め1日30往復の運航が可能となりました。

### シンボルマークできる

1977（昭和52）年度は航路開設70年にあたり、新型船もそろったので、記念に連絡船のシンボルマークをつくることになりました。

マークはイルカと救命ブイを組み合わせたもので、津軽＝リンゴ、八甲田＝スイレン沼、松前＝松前城、大雪＝クマ、摩周＝摩周湖、羊蹄＝羊蹄山、十和田＝十和田湖、渡島＝トラピスト修道院、日高＝ウマ、十勝＝ブドウ、空知＝スズラン、檜山＝カモメ、石狩＝サケといったぐあいに、それぞれの船名にちなんだ図柄になっていました。

# 最後の航海

## さようなら青函連絡船



喫茶室「サロン海峽」



最後のマリンガール



客室が設けられた石狩丸

1988年3月13日  
青函連絡船終航

写真：北海道旅客鉄道函館支社

### 楽しい連絡船への試み

景気が持ち直しても連絡船の乗客は帰ってきませんでした。交通体系そのものが変化していったのです。北海道と本州を往来する旅客の多くは、ジャンボジェットの就航などで便利になった空路を利用するようになり、貨物も低コストできめ細かい輸送を行うトラック、フェリーに移っていきました。

1978（昭和53）年には、はやくも貨物専用船の渡島丸が余剰により係船されます。就航からわずか9年でした。

輸送量が減少するなか、連絡船の旅を楽しくする工夫がはじまりました。

1978（昭和53）年2月から、津軽丸型連絡船では船内改装を行い、これまでの食堂に加えて、利用者が減少していたグリーン船室の座席を一部撤去して、喫茶室（サロン海峽）を設けました。また、夏季を中心に「マリンガール」の乗船や、下北半島の景勝地、仏が浦まで近づいたり、団体向けの貸切運航を行ったりといった企画も活発になりました。

1982（昭和57）年3月、津軽丸型の第一船津軽丸が引退。11月には松前丸も終航となります。乗客が減ったとはいえ、まだ便数の上ではこの2隻を代替する旅客船が必要でした。しかし、将来青函トンネルが開通することを考え新造はされず、船齢の若い

貨物専用船の石狩丸と檜山丸が、普通船室のみの増設をして客船に改造されて、3月と11月に再就航しました。あとは、津軽丸型連絡船に延命工事を行って、旅客便を維持することになりました。

### 国鉄から JR 北海道へ

1984（昭和59）年1月、貨物船の日高丸、十勝丸が終航。残る貨物専用船は空知丸1隻となりました。客船は八甲田丸、大雪丸、摩周丸、羊蹄丸、十和田丸と、貨物船を改造した石狩丸、檜山丸です。

1987（昭和62）年4月、国鉄は分割民営化されます。青函航路とこれら8隻の連絡船は、長く函館が運航拠点であったことから、北海道旅客鉄道の管轄となります。これまで、青函連絡船の船籍地は国鉄本社のある「東京」でしたが、この際に管理する港のある「函館」となり、船体の船籍港表記も書き換えられました。また、煙突の国鉄（JNR）マークも新しいJRマークに変わりました。

しかし、青函トンネルの開通は間近に迫っていました。もう味わえなくなる旅情を求めて、大勢のお客が訪れ、新生JR北海道最初の年の青函連絡船は、ほんとうに最後の賑わいを見せました。

そして1988（昭和63）年3月13日、青函連絡船は青函トンネルに役目を譲り、多くの人に惜しまれながら80年の歴史に幕をおろしました。