

こんにちは。嘱託員の村上です。

今年4月、県外の方から歴史資料室へ昭和19年(1944)に行われた「青函水陸連絡増強工事」の現場がどこであったかを知りたいという問合せがありました。「水陸連絡」という言葉を手がかりに、青森市内にある栈橋などの港湾設備について調べたところ、青森市ではこの年、青函連絡船栈橋の「第三岸壁」(貨物専用岸壁)と堤川河口(現青森漁港附近)の「機帆船バース」という二つの港湾設備が完成していることがわかりました。



第三岸壁と機帆船バースの位置
(筆者作成)

そこで、この二つの港湾設備についてお伝えしたところ、先日、問合せをくださった方が工事の行われた場所を確認するために来訪されました。その時にお持ちになった新聞記事の内容から「青函水陸連絡増強工事」は堤川河口の「機帆船バース」の工事であることが判明しました。

では、「機帆船バース」とはどのような港湾設備だったのでしょ

機帆船とは発動機を備えた帆船、バースとは船の係留場所のことです。当時、多くの機帆船が北海道の石炭を本州へ輸送するために使われており、青森港にはたくさんの石炭が運ばれていました。しかし、輸送量の増加により青森港の石炭荷役設備が狭小となっていたことから、堤川河口に石炭の荷卸場を新設したのです。

さらに、堤川河口には陸揚げされた石炭を輸送する専用の線路(堤川線)も敷設されました。堤川線は堤川河口と東北本線の浪打駅を結ぶ貨物専用線で、昭和19年6月15日に使用を開始しました(昭和21年10月19日廃止)。

先述の新聞記事によると、「機帆船バース」の工事は昭和19年1月に始まり、4月末にはおおよそ完成するという「突貫工事」でした。荒天の中の作業により事故が発生し、殉職した作業員もいたそうです(『陸輸新報』昭和19年4月28日付)。

このような港湾整備は函館側でも行われ、青函航路における貨物の輸送量増加に対応していました。多くの人が厳しい環境のもとで工事にあたったことでしょう。そうした人々の記憶も後世に伝えていく必要があると感じました。

また、戦時中の青函連絡船については、昭和20年7月14日・15日、青森・函館港内などでアメリカ軍の攻撃を受け、411名の方が犠牲となったことも、語りついでいかなければと感じています。明日は八甲田丸近くの「青函連絡船戦災の碑」の前で「青函連絡船戦災犠牲者追悼・平和祈念の集い」が行われます。戦災で犠牲となった方を追悼するとともに、平和について考える機会にいただければと思います。



青函連絡船戦災の碑

※今回の内容は『ものがたり東北本線史』(1971年 日本国有鉄道仙台駐在理事室)などを参考にしました。