



撮影:西山芳一(表紙、並びに当ページ)

## 青函連絡船 八甲田丸

青森県青森市

一九〇八(明治四十一年)年に青森と北海道函館を結ぶ鉄道連絡船として就航したのが青函連絡船である。一九八八(昭和六十二年)の終航までの八〇年間に約一億六千万人の乗客と二億五千万トンの貨物がこの連絡船で津軽海峡を渡った。歴代五五隻中二三年七カ月という最長の運航期間を誇る八甲田丸がほぼ当時の姿のまま青森港の第二岸壁に係留保存、全長一三二メートル、総トン数約五、四〇〇トンの雄姿が海に浮かぶ博物館、メモリアルシップとして公開されている。

最後の機関長となった葛西謙司氏が船内を案内してくれた。「この船は四階建ての建造物。一番上の四階は操舵室などがある航海甲板、三階・二階が船室や船長室、そして一階が貨物列車を格納する車両甲板、私の職場は総括制御室や発電機室、エンジンが配置された地下一階の第二甲板でした。とにかく機械音大きい。耳栓は欠かせませんでした」と当時を振り返る。青函連絡船の最大の特徴は貨物車両を搭載する車両甲板。その胎内に鉄道車両を抱き、海を渡る船は世界的にも稀有な存在だった。表紙写真にある現在機械遺産に認定されている可動橋から最大で四八両の車両を船内に引き入れた。「停泊時間は五五分。青森港、函館港に約五〇名の作業員が待機して神業に近い連携で車両の搬入搬出をしていました」と葛西氏は思い返す。

八甲田丸は技術的にも世界屈指の船舶だった。その建造技術は後の造船の手本となっている。その背景には一九五四(昭和二十九)年に発生した青函連絡船の沈没事故がある。洞爺丸をはじめ五隻の船が台風により函館防波堤外で沈没。一、四三〇名の犠牲者を出した。「この惨事を教訓に絶対に沈まない船を造る、万が一沈んだとしても決して人命が失われない船を建造するという覚悟のもと、日本の造船業界が総力をあげて造り出した船がこの八甲田丸。海峡を往復する連絡船ではありませんが、この船は当時として世界に誇る最先端の技術の賜物と言っていると思います」。青函連絡船の前には最新鋭の貨物船で世界の海を巡っていた葛西氏はそう語る。老巧な元船乗りは津軽海峡と連絡船、付随する港湾施設は世界遺産に相応しいと言って胸を張った。



20年近く青函連絡船と人生をともにした葛西氏は八甲田丸終航の翌日、当直として最後の乗船を務めた際に部下の乗組員たちと配電盤の扉の裏に全員で署名した。「同じ釜の飯を食った仲間たちが私の財産。いろんな人間がいた。事故もなく全うできたのは優秀な部下のおかげです」と言って微笑んだ