

あなたはどれを選ぶ！？ 青函連絡【陸・海・空】

1年 ヒカトレ

1. はじめに

津 軽海峡。本州と北海道の間に横たわる東西 130km、最大水深 450m にも及ぶ広大な海峡である。今回はそんな津軽海峡を越えて本州と北海道とをつなぐ各交通機関の特性を比較していきたいと思う。



図 1・2・3 現在の青函連絡「陸・海・空」

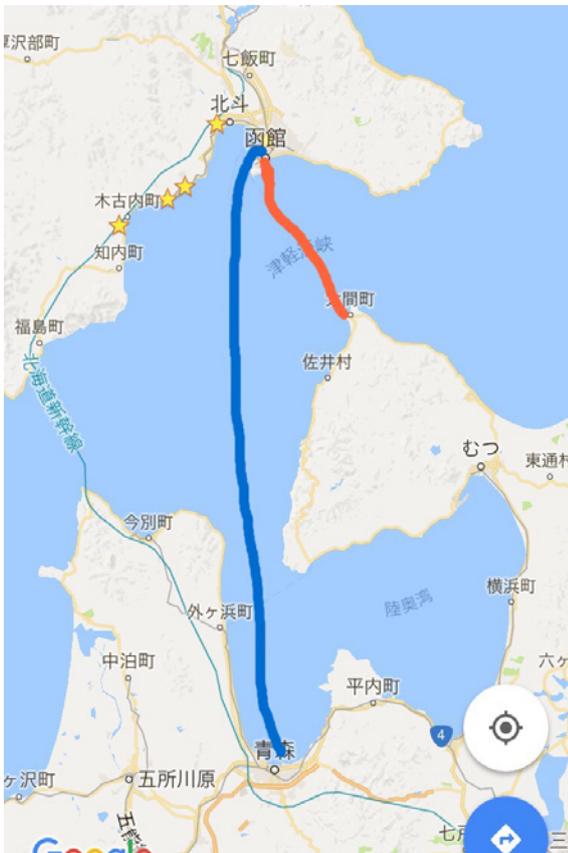


図 4 津軽海峡と陸路・海路の関係図

左に示したのが津軽海峡周辺の地図だ。中央部を横切る青い線が函館～青森を結ぶ航路、その右側のオレンジ色の線が函館～大間を結ぶ航路を示している。また、左側を通る細い線が北海道新幹線(津軽海峡線)に当たり、地図上で海になっている部分とその前後十数キロが青函トンネルになっている。

函館～大間の航路は国道 279 号線の海上区間として指定され、重要な交通路として機能している。現在、函館～青森間はフェリー(海路)の場合約 4 時間、新幹線(陸路)の場合は約 1 時間で結ばれている(詳細は後述)

2. 青函連絡輸送の歴史

青 函連絡の歴史は古く明治から始まる。今回は陸・海・空の歴史を1つの年表にまとめて紹介する。

1873(明治6年)	1月、開拓使により函館～青森・函館～安渡(現在のむつ市大湊)を結ぶ初の 定期航路 が開設される。
1908(明治41年)	3月、国鉄によって 青函連絡船 が開設される。
1945(昭和20年)	7月、米軍の空襲で連絡船12隻が攻撃を受ける。8隻が沈没、2隻炎上、2隻航行不能となった。
1951(昭和26年)	10月、札幌～東京間に初の 定期航空路線 が開設される。
1954(昭和29年)	9月、台風15号(洞爺丸台風)が北海道を直撃。5隻の連絡船が沈没し死者1430人を出す大惨事となった。 3月、 青函トンネル 開業。それに伴い 青函連絡船廃止 。
1988(昭和63年)	3月、寝台特急「 <u>北斗星</u> 」、特急「 <u>はつかり</u> 」快速「 <u>海峡</u> 」がそれぞれ運転開始。
1989(平成元年)	7月、寝台特急「 <u>トワイライトエクスプレス</u> 」運転開始
1999(平成11年)	7月、豪華寝台特急「 <u>カシオペア</u> 」運転開始。
2002(平成14年)	12月、新幹線八戸延伸に伴い快速「 <u>海峡</u> 」・特急「 <u>はつかり</u> 」廃止。特急「 <u>白鳥</u> 」「 <u>スーパー白鳥</u> 」運転開始。
2010(平成22年)	12月、新幹線新青森延伸に伴い、「 <u>白鳥</u> 」「 <u>スーパー白鳥</u> 」の運転区間が <u>八戸～函館</u> から <u>新青森～函館</u> に変更。
2016(平成28年)	3月、 北海道新幹線 開業。これに伴い、特急「 <u>白鳥</u> 」「 <u>スーパー白鳥</u> 」・急行「 <u>はまなす</u> 」廃止。



図5 トンネル開業時から走る「北斗星」
(江差線 釜谷～渡島当別間)

表を見ても分かる通り、陸路が初めてつながったのは1988年と意外と最近のことなのだ。陸路よりも先に空路での輸送が確立されるという事象はあまり他の場所では見られないだろう。

1954年の洞爺丸台風による大惨事の発生で青函トンネル開業の機運が一気に高まった。しかし、異常出水などの事故が多発し、工事は難航。工期が遅れに遅れ、結局平成の直前まで延びてしまう結果となった。

3. 青函連絡【陸】

青 函トンネルは鉄道専用のトンネルなので「陸」と言っても紹介するのは鉄道のみになる。今回は青函トンネルを駆け抜ける(た)列車の中からその一部を紹介しよう。



図6 1日限りで運転された「復活海峡」
(津軽線 蟹田～瀬辺地間)

2002年の新幹線八戸開業に合わせて「海峡」から青函連絡輸送を引き継いだのが「スーパー白鳥」「白鳥」号。当初は八戸～函館間を結んでいたが、2010年の新幹線新青森延伸によって新青森～函館間に運転区間が変更され、2016年の新幹線開業によって廃止となった。



図7 運転最終日の「スーパー白鳥」
(2016/3/21 江差線 札苅)



図8 運転最終日の「はまなす」
(2016/3/22 函館本線 札幌)

1988年のトンネル開業時に旧青函連絡船の深夜便の代替として運転を開始した「はまなす」号。青森を夜出発し、朝早く札幌に到着する(or その逆)ため、陸路で北海道に上陸するには非常に便利な列車であったが、こちらも新幹線開業と客車の老朽化により廃止され、機関車・客車ともにほとんどが解体されている。

3/26より、一気に青函トンネルの主役となった「はやぶさ」「はやて」号。新青森～新函館北斗間を最速1時間1分、東京～新函館北斗をも最速4時間2分で結んでいる。青森～函館では開業前からわずか5分の時間短縮にとどまっているが、それでも本州と北海道がグッと近くなったのは間違いないといえる。



図9 トンネルから飛び出すE5系
(北海道新幹線 木古内～新函館北斗)

4. 青函連絡【海】

現 在、青森～函館間は津軽海峡フェリーと青函フェリーの2社が海路による青函連絡輸送を行っている。今回はこの2社のフェリーを比較していこう。

	所要時間	料金	便数	予約方法
津軽海峡 フェリー	3時間50分	一般:¥2220・学生¥2000 スタンダード2等	1日8往復	インターネット 電話・窓口
青函 フェリー	3時間45分	一般:¥1600・学生¥1280 個室を除く全客室	1日8往復	電話・窓口



図10 青函フェリー「はやぶさ」

(2016/3/25 青森港)

上の表で比較してみると、便数や所要時間、料金については大きな差はないが、ネットが普及した現代でネットでの予約ができない青函フェリーは少々不便とも言える。

しかし、「青函フェリー」は津軽海峡フェリーにはない武器を持っている。それは「**寝台で寝れる**」ことだ。

実は、青函フェリーには「ドライバー室」と呼ばれる寝台が並ぶ部屋が二つある。そのうちの一つはトラックドライバー専用だが、もう一つは誰でも利用できるので、ドライバーではない人でも寝台で寝ることができる。筆者も一度利用したことがあり、非常に快適に眠ることができた。

5. 青函連絡【空】

「青函連絡」ではないかもしれないが、現在、LCCを含む多数の航空路線によって日本各地と北海道が結ばれている。



図11, 12 成田空港を発着するLCC

(2016/6/19 成田空港)

LCCの登場で、北海道までたった数千円で行けるようになったのは革命とも言えるだろう。学生の旅行といえど青春18きっぷ…の時代は終わりを迎つつあるのかもしれない。

6. 青函連絡【陸・海・空】比較・まとめ

これまで、陸・海・空それぞれの特性などを紹介してきたが、一度同じ視点から比較し、まとめていこう。

青函連絡【陸・海・空】比較(青森駅～函館駅)

	【陸】(新幹線)	【海】(フェリー)	【空】(飛行機)
所要時間※1	1 時間 47 分	4 時間 57 分	4 時間 11 分
料金※2	7170 円	3270 円	15960 円
便数	13 往復	16 往復(津軽・青函)	1 日 1 往復(不定期)
乗り換え回数	2 回	2 回	3 回
備考	青森～新青森駅を移動する普通列車と新幹線との接続があまり良くない。	駅から港までは青森・函館ともに車 10 分、徒歩 40 分程度。	三沢空港から航空機利用。時期により運賃変動。

※1 乗り換え所要時間など含む最短の時間で計算。 ※2 時期などにより変動する。

【陸】(新幹線)……所要時間と乗り換えの楽さでは 1 人勝ちといえる。

ある程度お金があり、普通に旅行したい方にオススメ。

【海】(フェリー)…料金の安さで他の二種類を突き放している。但し、港までのアクセスと所要時間の長さを考慮する必要がある。移動している間に夜を越したい方や、お金はないけど時間と体力はある、学生などにオススメ。

【空】(航空機)……対東京なら独壇場である航空機も、青森～函館ともなればあまり他交通機関と時間での差が出ない。そればかりか、青森空港からの直行便がないおかげで三沢空港まで行く必要があり、正直メリットは何一つない。

物好きの方や、普通の行き方は飽きた、という方にオススメ()

いかがだったでしょうか。自らの性質と立場上、やや鉄道成分多めな比較となってしまったが、今後の北海道旅行の参考にさせていただければ幸いです。

青函連絡【陸・海・空】

あなたはどれを選びますか？

7. 参考文献

- http://www.hkk.or.jp/kouhou/file/no578mar_report.pdf
年表とグラフで見る北海道の航空と空港の推移と特徴
- <http://ncode.syosetu.com/n9338cg>
SOS 洞爺丸～昭和29年洞爺丸台風・日本史上最悪の海難事故
- https://pucchi.net/hokkaido/train/ship_seikan1.php
青函連絡船の歴史 1(前史)

(注) 画像は全て筆者が撮影。