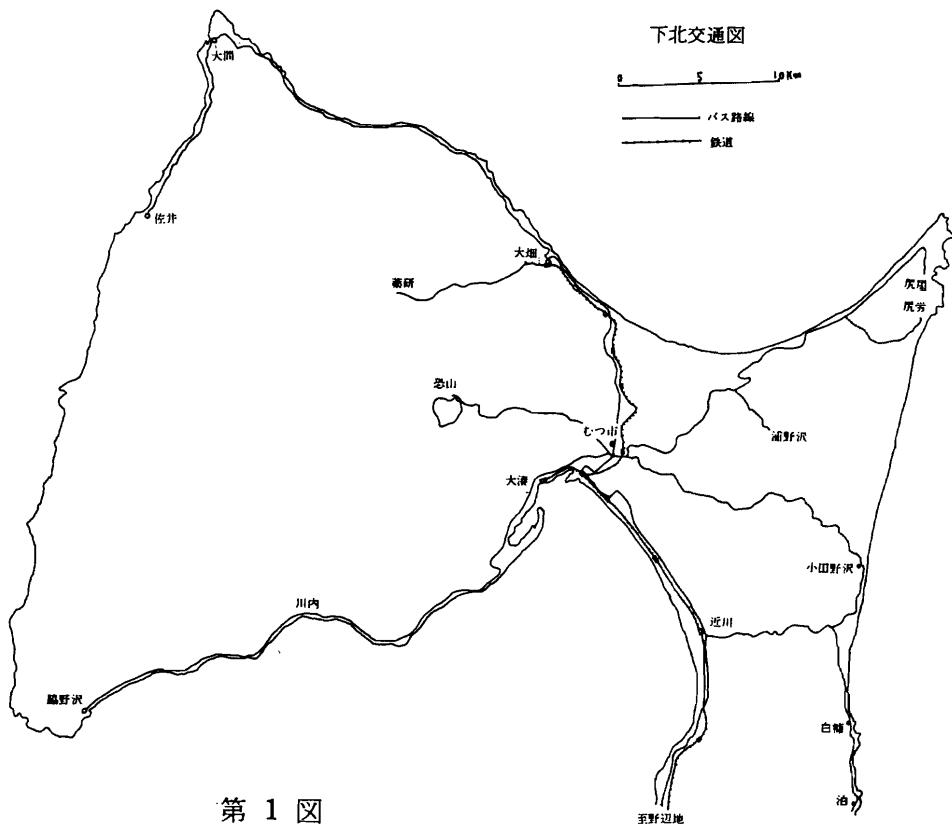


下北半島の交通

横山 弘

下北半島は青森県の東北部に斧状にのびる半島で、津軽海峡をへだてて北海道渡島半島と対峙している。先端の大間から函館まではフェリーボートの就航によって約1時間半で到達できる。南は大間から野辺地まで国道むつ・はまなすラインが通じ、また国鉄大湊線によって青森市や県の中央部と交流が行われている。下北半島の東部と西部は地形的に異なった容相を示し、東部は低い丘陵・台地の地形に対して、西部は壮年期の侵蝕山地と火山の山地地形を示している。その中間に田名部の低地帯がある。西部山地は奥羽山脈と那須火山帯の延長で、急峻な山地が海岸まで迫り、海岸線は断層崖におわっている。そのために交通路が山地を通過し、西海岸の交通の便はよくない。山地の東側に恐山、燧岳の新时期火山が聳え、宇曾利湖カルデラを形成している。東部の丘陵・台地は100~350mのなだらかな地形を示し、その末端は田名



第1図

部低地帯におわっている。東部及び北部海岸は隆起海岸で大間、尻屋岬付近には数段の海岸段丘が発達している。

気候はこの様な地形の影響をうけ、東側は表日本式気候に属し、夏に偏東風が吹き続けると冷涼な陰雲を日が多くなる。これに反し西側は裏日本式の気候に属し、冬から春にかけて西北風の季節風の影響をうけて雲天積雪の日が続く。したがって交通条件が悪化する。

下北地域は主としてバス交通と鉄道交通に依存している。バス交通は2系統からなり、1つは下北バス株式会社の路線で田名部を起点として、尻屋線・小田の沢線・泊線・恐山線が走っている。また、大畑を起点として、大畑一むつ線・大畑一青森線・佐井線・薬研線が走っている。もう1つは国鉄バスの路線で、田名部から脇野沢間を走っている。

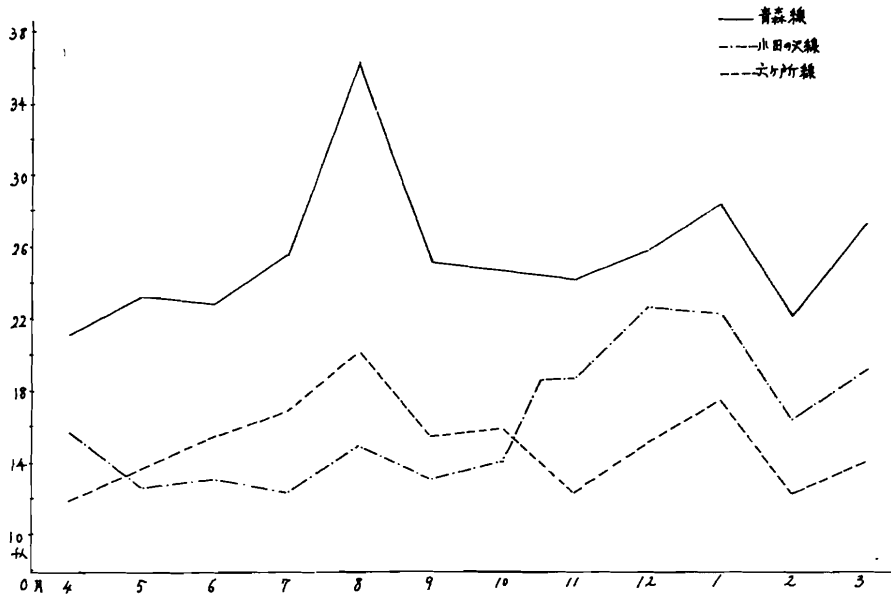
下北バス路線の尻屋線・小田の沢線・泊線・恐山線・大畑一むつ線・大畑一青森線・佐井線はむつを中心として放射状のびており、下北地域の東半部の交通を便ならしめている。それに反して、西半部の交通は山地の地形的障害が交通を妨げ、海岸線にそう佐井線と脇野沢線が重要な路線となり、山地にむかう線は薬研線と恐山線の2線だけとなる。最近観光ルートとして循環線の必要性を認め、大畑と佐井を薬研を通して連絡する線や、佐井と川内を結ぶ線などを考えているが、バス連絡するまでには至っていない。

鉄道は大湊線が野辺地・大湊間を連絡し、大畑線が大湊・大畑間を連絡している。戦時中に大畑からさらに延長して大間まで鉄道を通す計画であったが、終戦になり施設半ばにして中止してしまつた。したがって、鉄道の役割は青森・野辺地方面とむつの連絡が主体となり、下北地域全体の結合には重要性が小さい。

バス交通の利用者を見ると、下北バス路線では昭和45年度の利用率のもつとも高い路線が大畑一むつ線で713,045人(定期70,200人・定期外64,284人)を数え、全路線の24%を占めている。それに次いで多いのが佐井線で532,100人(定期18,360人・定期外513,740人)となり18%を占めている。次が青森線で307,346人(定期外のみ)を数え、10%を占めている。その他むつ市内線が9%、野辺地線が9%、尻屋線が7%、小田の沢線が7%を占めている。むつ線が高い比率を示しているのは、下北の副中心地である大畑とむつ市を結ぶ重要な路線であるほかに、大畑を起点としている佐井線からの乗客がむつ市に出るためにはどうしてもこれに乗りつがねばならぬ路線であるからである。その約10%が定期客であることが特色である。その他一般客にくらべて定期客の多い路線は横浜線(26%)、尻屋線(14%)、の各線である。この路線に沿う部落はバス交通によつてむつ市に通勤・通学しているためである。

各路線の月別乗客数を見ると、3つの型が見られる。1つは8月(或は10月)の観光シーズンにピークの見られる観光型路線であり、もう1つは特別にピークの見られない日常型路線

である。第3番目は観光型と日常型の複合した複合型路線である。観光型路線としては8月にピークの見られる大畑—青森線・尻屋線・恐山線・佐井線と8月と10月にピークの見られる葉研線である。日常型路線としては横浜線・泊線・二又線・小田の沢線・六ヶ所線であり、複合型路線は田名部線・野辺地線である。下北半島が国定公園に指定され、むつはまなすラインが出来てから、にわか観光地として脚光を浴びるようになり、夏季のシーズンに訪れる観光客が増加している。尻屋・恐山・佐井は夏季がかけ入れどきでバス利用者が8月に急増する。葉研は8月のほかに10月の紅葉シーズンにも溪流が観光客をひきつけ、バスのり入れのピークを形成する。日常型路線及び複合型路線の中に1月にピークの見られるものは出稼地域で、里帰りのシーズンに乗客が急増するものである。(第2図)



第2図

田名部から脇野沢に運転される国鉄バスについて見ると、タイプは複合型路線である。すなわち、ピークが8月と1月・3月に見られる。ここも観光地であると共にまた出稼地域でもある。この区間のバス交通は近距離間(1.3km未満)の利用者が80%以上で、南通り海岸の日常交通の役割を果していると見ることが出来る。1.3~2.6kmを中距離とすると、その利用率は5%内外でどの月も大体一定しているが、2.6~4.4kmの遠距離利用率は8月がもっとも多く15%を占め、観光客の利用を示すものと思われる。

次に鉄道の利用状況を見ると、大畑駅の場合、昭和44年度における乗車人員は、普通乗車人員72,284人に対して、定期乗車人員184,959人で、定期乗車人員が2.5倍の比率を

示している。これを見ると大畑線はいかにこの地域の通勤・通学に利用されているかがわかる。

その月別の利用傾向を見ると、定期乗車人員の高いのは7～8月と10～12月で、いか漁のさかんな時期にピークをなし、いか加工などの雇傭者の多い時と一致する。普通乗車の方は8月と1月にピークをなし、観光シーズンと出稼者の帰省の時期にあたっている。

大湊駅の昭和44年度の乗車人員は、普通乗車人員103,965人に対して、定期乗車人員は121,722人で、定期乗車人員が1.2倍の比率を示し、大畑と同様に定期乗車が多い。普通乗車の方は大畑と同様に8月と1月に乗車客数のピークがあり、観光シーズンと出稼者の帰省のためと考えられる。

大間と函館間に東日本フェリー大函航路が開かれており、むつはまなすラインの完成と共に内地からの自動車では北海道に渡る人が年々増加している。月別の乗客数を見ると1月から4月までは殆んど変化がないが、5月から急増し、6月に一時停滞し、7月から8月にかけてピークになる。9月になると急に下降し、12月まで減少傾向をたどる。すなわち、8月の観光シーズンに利用する客が非常に多いことを示している。しかも、8月の乗客は年毎に増加し、42年から増加率も一段と高くなっていく。乗用車の利用率はさらに顕著である。昭和41年頃はピークもはつきりあらわれなかったが、42年から8月の利用者が急増し、43年、44年と急激な上昇を見せている。その他の月ののびはあまり見られない。その他のトラックやバス・二輪車の利用状況を見ると、これらも昭和40年頃は低調でピークが見られなかったが、41年から8月の利用が多くなり、それに続いて7月、6月、9月の利用も高くなり、44年には6月から上昇し、7月、8月とピークを示し、9月10月頃まで高い利用率を示している。フェリーボートの利用については下北地域の人々も恩恵を受けており、日常の購買や病院利用などに大間の隣接部落は函館への依存を示している。

以上の様に下北半島の交通はバス交通でも鉄道交通でも観光シーズンの利用率が高く、観光のための役割は大きく果しているが、その他の時期の利用率が比較的低い。鉄道交通の場合は普通乗車より定期乗車人員が多く、大畑線はその傾向が特に強い。そのため、大畑線は赤字路線と云われ、廃止論まででたが、しかし下北半島の中心地であるむつ市と副中心地大畑とをむすぶ大畑線に隣接部落の住民がいかに依存しているかを考えれば、住民福祉の上からも存続を認めねばならないだろう。下北半島のように集落が散在している地域ではバス交通の重要性が高く、その為の道路舗装が必要となるだろう。その意味において、むつはまなすラインが開通したことは下北地域にとって重要な意義がある。