

「青函連絡船の世紀」を語りつぐ 文化財を継承すること

特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会

理事・企画委員 菅 原 淳

今年の第ⅡC分科会は青函連絡船を見学し、速報を作成します

第70回全道高等学校新聞研究会に参加される皆さんを心より歓迎いたします。

今回の分科会は函館市青函連絡船記念館摩周丸（以下・摩周丸）を見学し速報紙面を制作し、新聞に対する理解を深め、今後の活動に生かしてもらおうと企画しています。

そこで、この事前学習資料を作成し配付いたします。

- ① 摩周丸、そして青函連絡船の文化財としての意義についてお話しします。
- ② 摩周丸の運営は特定非営利活動法人（公益的な非営利活動を行う法人。NPO法人。認証は都道府県（広域だと内閣府））が行っています。その経緯や現状を説明します。
- ③ 7日の分科会打ち合わせでは参考のため参加者生徒全員に摩周丸のパンフレットと、当会が制作した見学者用の青函連絡船の解説を配布します。

当日は摩周丸を現役時代の乗組員の方の解説で見学します。質問も考えておいて下さい。

重要 解説をして下さるのは元乗組員の方なので、取材の質問は青函連絡船の船そのものや現役当時の運行、などに関してお願います。

運営にあたるNPO法人や記念館摩周丸としての運営全般に関する質問は理事の菅原が皆さんが取材から戻った昼休みの昼食終了後の時間に受けます（今回の全道大会のⅡA分科会の講師を引き受けているため、この時間しか取れません。おゆるし下さい）。

記述は当会の活動に沿い会員の確認も得ていますが、文責は私にあることを最初にお断りします。また、内容は2026年6月時点の状況を踏まえたものです。

筆者は函館東高校（統合で市立函館高校）の教員の仕事と並行して青函連絡船の功績を伝え函館の摩周丸を後世に遺したいと活動に取り組み、「特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会」の創設に加わっています。会は青函連絡船の歴史と意義を伝えるため結成されたNPO法人です。正会員は連絡船OB、研究者、ジャーナリスト、連絡船ファン等の市民の集まりで、JRや役所などの公的機関の直接の関係者はおらず、政党や市民団体などの背景・関係も一切ありません（つまり、利権や特定の利害関係は全くない）。

函館市青函連絡船記念館摩周丸の指定管理者に2008年に選定、現在まで運営を継続しています（第一期の2005年は立候補したものの財政が脆弱だとして落選）、

なぜ摩周丸を保存すべきか

青函連絡船は1908年開設され、1988年に青函トンネルの開業によりその役割を終えました。その後、函館には1965年就航の摩周丸（2代目）、青森には1964年就航の八甲田丸（2代目）が保存され、公開中です（他の船は他国に売却か解体）。

青函連絡船は、大きな船体の内部にレールを敷いて（車輻甲板といいます）北海道と本州の間の貨車をそのまま積み込み輸送できるようにし、客室で旅客も運び、国鉄（※）は

線路がつながっているものとして北海道と全国の通しの切符を販売していました。これにより北海道と本州の間の大規模な航送による貨物・旅客輸送の一体化を実現したのです。

※ 1949年発足した国有鉄道事業を継承した公社、日本国有鉄道を指しますが、それまでの鉄道省などの国の機関が管理した国有鉄道事業全般を総称して国鉄と呼ぶこともあります。

① 摩周丸は北海道、函館の歴史の生き証人である

(1) 北海道・本州間の輸送の主役だった

青函トンネルがなく、航空機、カーフェリーも発達していない時代は、船の中に線路を敷設し貨車を直接積み込んで航送した青函連絡船が北海道・本州間の輸送の主役でした。

(2) 大量輸送実現により北海道発展の役割を果たした

船に貨物を積み替えることなく貨車のまま直接北海道と道外の間には大量の物資、旅客の輸送が可能となり、人々の生活・国の経済を支え、文化を橋渡しする役割も果たしてきました。特に北海道側の発展に果たした役割は極めて大きいのです。

(3) 「連絡船の街・函館」の歴史を伝えている

函館は連絡船の街としての顔を持っていました。国鉄の連絡船職員、食堂・売店など関連する仕事の職員、物資を納入する業者、それぞれの家族、買い物をする店、多くの人々が青函連絡船を生活のよりどころとしていました。乗客も函館駅で乗り換えで飲食したりお土産を買ったり、観光を楽しんでいました。連絡船はその歴史も伝えています。

→摩周丸は北海道そして函館の歴史を実物で伝える存在、生き証人である

(4) 日本敗戦につながる昭和20年空襲での青函連絡船全滅の歴史を伝えている

1945（昭和20）年、7月14日、15日のアメリカ軍の空襲により青函連絡船10隻がほぼ全滅（352名死亡）。北海道と本州の物流は途絶しました。特に北海道の石炭が全く供給できなくなったことで国全体が大きなダメージを受けました。戦争を継続する力はなくなり、青函連絡船の全滅が8月の無条件降伏につながっている、といえます。船には対空機関砲を備え、海軍の警戒隊も配備されましたが、軍艦や航空機の援護が全くなく無力でした（物資不足で大幅に簡略化して造られた戦時型貨物船であったことも被害を大きくした。日本の歴史には「輸送・補給・供給ルート確保の軽視による失敗」を繰り返している特徴がある）。青函連絡船そのものが、その歴史を伝える存在なのです。

→摩周丸は直接の戦争遺産ではないが、青函連絡船の戦争の歴史を伝える存在である

② 摩周丸は「洞爺丸事件」の記憶とその後の人々の努力を継承する遺産である

(1) 1954年「洞爺丸事件」発生

1954（昭和29）年9月26日、台風15号により、青函連絡船は洞爺丸、第十一青函丸、北見丸、十勝丸、日高丸の5隻が沈没し、合計で旅客1041名、職員389名が亡くなる、いわゆる「洞爺丸事件」が発生しました。

(2) 予測できなかった特異な台風の動きと船の構造が大きな犠牲を生んだ

原因には様々な説がありますが、当会が当時の関係者に取材、資料を確認するなどの検証を積み重ねた結果、台風15号の猛烈な勢力と特異な進路（急にスピードを落とした）が当時の気象観測技術では正確に予測できなかったことが主因と考えられます。

沈没の原因も不明な点が多いのですが、海難審判、国鉄の検証結果では、函館港にはすでに中小の船舶が投錨避泊しており、大きな青函連絡船各船は適地を求め操船するうちに、想定外の猛烈な強風と高波により船体が予測不能な揺れを起こし、大量の海水が貨車の出入りのため開いている構造の車輛甲板に浸入し操船不能になったと推定されます。洞爺丸は座礁し、海底の小山にビルジキール（船底に設置された揺れ止めの魚のヒレのような板）が引っかかりそこが支点となって転覆したとされます。

（３）国鉄は高性能の新型船を設計することを決定

国鉄は就航中の船には応急の改造を施す一方、急いで建造した新造船を就航させます。しかし、戦争の物資不足の中急造した現有船をすべて高性能の新型船に置き換えることを決定、設計に入ります。ちなみに当時国鉄で設計を担当した石黒隆さん（２００１年逝去）には当会の初代理事長就任をお願いし、活動の基盤確立にご尽力いただきました。

（４）安全対策を徹底した画期的新型船「津軽丸」就航

１９６４（昭和３９）年、新型船「津軽丸」が完成しました。集中制御、高性能のエンジン、推進プロペラの改良など画期的なシステムを導入、大幅な自動化と高速化、操船性能の向上を実現。その先進性から同年開業の新幹線にたとえられ、「海の新幹線」と呼ばれます。特に、運航システムのバックアップ、船尾扉の開発、何重もの防水壁の設置、貨車転倒防止装置設置などの洞爺丸事件を踏まえた徹底的な安全対策が施され、遭難の要因が排除されました。ちなみに国鉄は貨車転倒防止装置に合わせ１０万輛以上の貨車の改造も施しています。避難方法もゴムボートと脱出シューターの採用という全乗客の素早い脱出を可能とする最先端の対策が施されました。「え、悪天候で欠航ってあったよ」という方もおられると思いますが、多くは「性能上、航行はできるが、揺れに乗客が耐えられない」という判断での欠航です。

（５）摩周丸は津軽丸の同型船として建造

津軽丸は次々と同型の僚船が建造され、１９６６年までに八甲田丸、松前丸、大雪丸、摩周丸、羊蹄丸、十和田丸が就航。６９年からは並行して同等の性能で貨車だけを搭載する渡島丸、日高丸、十勝丸、空知丸、檜山丸（※）、石狩丸（※）が建造され、就航しました。これだけ貨車のみの船を建造する必要があったほど高度成長期の国鉄の貨物需要が大きかったのです（７３年旅客４９８万人、７１年貨物８５５万トン）。

※青函トンネルの工事が遅れ、耐用年数切れの船が出たため１９８２年に客貨船に改造。

（６）津軽丸形青函連絡船は乗客の死傷事故を起こさず運航を終える

そして、津軽丸型青函連絡船は運行側の責任による乗客の死傷事故を一件も起こすことなく終航の日を迎えました。設計に携わった石黒隆さんは私に「（終航で）もうこれで事故を起こすことはない、と安心した」と語っています。函館に残る摩周丸は洞爺丸事件の経験から生まれた船舶であり、その記憶を継承する遺産なのです。

→摩周丸は洞爺丸事件の悲劇を繰り返さない人々の決意と努力を伝える存在である

「洞爺丸事件」について「常識」視されていることは誤解だらけ

洞爺丸事件はその悲惨さと犠牲者の多さから様々な原因究明、責任追及の声が挙がりましたが、世間にいつの間にか定着した「常識」には多くの誤解もありました。

① 洞爺丸だけが台風の中出港して沈没した。

→（１）で述べたように、青函連絡船だけでも最善を尽くした末５隻が沈没しており、国鉄以外の船舶の遭難もありました（洞爺丸単独の判断ミスではない）。

② 国鉄の幹部が出張で乗船していて無理矢理出港させた。

→そういう主張がメディアに取り上げられて信じる人が多いのですが、長年の調査でも証拠はありません。何よりも、運行に関するすべての権限は船長にあり、組織的な圧力での強制出港は船舶では絶対にありません。国鉄の船長達もそう証言しています。

③ タイタニック号（１９１２年）に次ぐ世界第２位の海難事件である。

→両事件（タイタニック号・１５１７人、洞爺丸・１１５５人）より犠牲者が多い船舶遭難事件は多数あります。（例）１８６５年サンタナ号（アメリカ）１４５０人以上、１９８７年ドニャパス号（フィリピン）４３７５人など。

何よりも、メディアの報道姿勢は「無理矢理出港して多数の犠牲者を出した国鉄の責任を追及する」というものでした。亡くなった職員の家族は突然大切な家族を失った上に、声高な責任追及の声や偏見に長年傷つけられ苦しめられてきたのです。

当会が青函連絡船史を研究・検討する過程で、洞爺丸事件についても様々な角度から取材・証言を積み重ねました。そして、懸命に格闘し力尽きていった人々に少しでも報いようと、２０１１年、企画展、企画展集録の出版、当時の国鉄の記録の復刻出版を行いました。各社の報道姿勢は１８０度変わり、２０２４年の洞爺丸事件７０年の報道は全メディア当会の調査を踏まえたものになりました。

私たちの身の回りにはこういうことがたくさん潜んでいる可能性があります。マスコミやネットメディアの事実確認の甘さ、偏見、先入観で事実が歪められ、世間の人が無批判に乗っかることで、誰かが苦しめられていることはないでしょうか。高校生新聞に携わる皆さんは丁寧に、真摯に事実を見つめようと心がけて欲しいと願います。

③摩周丸は子供たちが街に誇り・プライドを持つことにつながる郷土教材である

青函連絡船の歴史はプラスのものマイナスのもの含めて唯一無二のものです。函館の街はその基地として北海道の発達を支えてきた役割を持っていました。その歴史と功績を現実に残っている摩周丸で学ぶことで、子供たちにこの街に誇り・プライドを持つことにつながる、郷土教材として唯一無二のものであると思います（他の都市には摩周丸はなく、我が街にはほかにはない歴史、文化財がある、と思って育つことはプラスだと考えます）。

摩周丸指定管理者である『語りつぐ青函連絡船の会』の活動

①青函連絡船の写真展から生まれた組織

摩周丸を指定管理者として運営している「特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会」は２０００年に函館で開催された写真家、白井朝子先生（２０２４年１０月逝去）の写真展を中心としたイベント「語りつぐ青函連絡船の世紀」の準備・運営組織を母体としてできた組織です。前述の通り、現在は会は摩周丸を指定管理者として運営しています。しか

し、ここにたどり着くまでは長い時間と様々な苦労がありました。

白井さんは連絡船と働く人々を活写した素晴らしい写真集（『海峡の記憶』舵社など）を世に送り出した写真家です。私は白井さんの写真のファンでサインをもらいに行き、何気なく「摩周丸を何とか市民の手で保存できないか」と言ったことから、初対面でありながら白井さんから何か動いてみないか、と言われ、イベントの準備・運営組織の方々と共に動くことになりました（実は大物だらけの凄い顔ぶれだったことがわかった）。

まず、私が中心になって、イベントを通じ関心を持つ人が増え摩周丸の価値が再発見されたとし、郷土教育に摩周丸の活用の検討を、という要望書を函館市に提出します。これは、当時観光施設として捉えられていた摩周丸の見方を根本的に転換し、産業遺産・文化財として郷土教育に活用してはどうか、と求めたものです。そしてその後、組織は特定非営利活動法人への移行を目指すことになり、2002年に設立することになります。

②摩周丸を救うために多様なアプローチの行動を起こす

青函連絡船の運航終了後、摩周丸は商業施設を隣接して建設し、主に観光施設として1991（平成3）年より函館市、JR北海道などが出資した第三セクターにより運営されましたが、経営難に陥っていました。市民の間では「第三セクターの赤字＝摩周丸が元凶」というイメージが広がっていました。これは大きな誤解で、摩周丸単体ではほぼ収支均衡していたのです。実はセットで観光客を呼び込もうと新たに作られた商業施設の不振が赤字の原因でした。JR北海道は第三セクターの清算と摩周丸の売却を検討していました。

そこに、当会が「摩周丸は高度成長期の産業遺産・文化財であり、（観光施設であるという位置付けを転換し）市民の財産として原形復元による保存を図り、文化財としての公開や郷土教育のために活用すべき」と訴え、粘り強い活動により、2002年、新たな市民負担の全くない形（第三セクターはJRが清算、函館市には出資金を戻しその資金で摩周丸を購入）で摩周丸を函館市の所有物、つまり市民の財産とすることが実現しました。

会は摩周丸の文化財としての価値を広めようと、イベントや各種企画を行いました。

2000年 12月31日に国内に当時現存していた青函連絡船4船による「汽笛のリレー」を企画実施。全国中継され、青函連絡船が注目される。

2002年 「産業観光と摩周丸を考える」セミナー開催（以後文化的イベントをほぼ毎年開催）

2002年 摩周丸の汽笛を全国の連絡船ファンの寄付で当時の音に復元、現在も許可を得て毎日正午と午後5時に定期吹鳴。

2003年 青森の八甲田丸と合同で「青函ジョイント夏フェスタ」を開催。工作教室などを開催。

2003年 函館駅新駅の2階で図書館「いるか文庫」を開設、摩周丸の指定管理者に選定されなかったため、ここを拠点として青函連絡船のPRや夏・冬休み中心に各種イベントも実施（2026年6月JRの要請により撤退、摩周丸いるか文庫に統合）。

2004年 青函連絡船チョロQを制作。

2008年、当会が指定管理者に選定されてからは、寄付を募り（市民負担を発生させずに）部分的に過去の姿を復元。その後、保存されていた毎日の運行記録のデジタル化と船内での公開、見学施設未整備のため非公開の箇所（車輻甲板など）への遠隔操作カメラ設置による公開などを実施。特別展、イベントも継続的に行い、入館者を増やし、現在は

入館料収入と市の管理委託費で健全経営を継続中です。2025年は6月に摩周丸60周年を記念して当時の函館出港を再現し特別製作の記念入場券に国鉄時代のハサミを入れるイベントを実施、多くの来館者がありました。今年より定期的にコンサート、映画会などの文化イベントを新規実施しています。今年6月の全国放送のテレビ番組では摩周丸は「博物館船」と紹介され、何とかここまで変えることができた、という感慨がありました。

③「赤字の摩周丸なんていない」という函館市民の意識に直面

直面した困難は「赤字の摩周丸なんていない」という市民が多かったことでした。

摩周丸の存続が議論されていたとき、ある市民団体から声がかかって摩周丸の保存のは非を議論する公開討論会に発言者として参加しました。私は「摩周丸を保存して函館の青函連絡船の街としての歴史を伝え、子供たちが郷土に誇りを持つための教材として活用すべきだ」と発言しました。すると、会場の市民からこんな意見が出たのです。

「実物なんかカネをかけてまで残す必要はない。子供にはビデオでも見せておけばいいじゃないか」

「(カネをかけてまで) 子供に郷土への誇りなんか持たせなくてもいい」

この発言、大きな拍手を受けていました。集会には税金の無駄遣いを追及する団体が参加しており、その立場の発言・反応だとは思ふものの、釈然としない思いが残りました。

カネがかかるから、と文化財を潰した先の街には何が残るのでしょうか。そんな大人を子供たちが見てどういう大人に育ち、どんな街を作るのでしょうか。郷土への誇り・プライドはいらない、住むだけの街でいいのでしょうか。「ビデオでも見せておけばいい」という教育観で子供たちを育てて大丈夫でしょうか。疑問でした。皆さんはどう思いますか。

ちなみに、カネがかかる、と言われましたが、現在の函館市から交付される補修費、人件費、経費含めた管理運営費は全額でも市長一人の給料よりはるかに少ないのです。

全道の高校生に考えて欲しいこと（もちろん、正解はない）

①文化財の保存・活用は「経済性」「赤字か黒字か」だけで割り切れるのでしょうか。摩周丸は「赤字だから」と捨てられそうになり、「いない」と言う市民もいました。しかし、「経済性」だけではない、とすると何を判断基準にするべきでしょうか。

②文化財はどのような形で保存されるのがよいのでしょうか。よくある「昔からの建物をスターボックスにした」みたいな商業的な方法はよいのでしょうか。

③市民はどう関与すべきでしょうか。自治体はどう関与すべきでしょうか。

④「青函連絡船の歴史、連絡船の街・函館の歴史を遺したい」と考えて私たちは活動してきました。皆さんの街にも大切にすべき文化財があると思います。それは何でしょう。

青函連絡船を初めて見学する生徒も多いと思います。ぜひ今回の経験を新聞に、そして各高校新聞局のこれからの活動に生かして欲しいと思います。

参考資料『青函連絡船100年 1908……2008』（2008年） 全17ページ

『台風との闘い 洞爺丸はじめ5青函連絡船遭難記録』（2011年） 全19ページ

いずれも当会刊行。摩周丸売店（売店は入場無料）で購入可能。各300円。記事、イラスト、編集すべて専門家の仕事なので、新聞作成の参考としてもおすすめします。