

青函隧道建設による社会的文化的影響

— 資 料 —

岡 本 理 一

小 序

北海道から本州へ、或いは本州から北海道へ旅行する人々にとり、津軽海峡渡航の際における連絡船の乗降はまことに不便、不快に思われ、とくに今日のように航空機など一般の交通機関の発達が顕著にみられ、また人々の日常生活も次第に科学化の方向にむかって電化、自動化がすすみ、何事にも時間の節減と精神的、肉体的煩勞の除去が意図されているとき、一層、その感が深い。現在、東京、札幌間の航空便が運賃の負担力ある人々によって、相当、多く利用されている事実は、よくそのことを証しており、これは今後とも進展するに相違ないのである。ところで、津軽海峡渡航の際の人の輸送面における不便、不快はしばらく耐えしのぶとしても、同航路を通過する貨物については、年々の増加とそれに対応する輸送機能の不足により、現在のままですごしていくことは絶対に許されない状況にある。それは、現在の青森、函館の両港のはたす連絡機能が通過貨物の激増によってほとんど行詰りの状態に達せんとしており、たとえ港湾施設、連絡船などを整備、拡充して最大限の活用度“24運航”（現在より33%の増加となる）に改めるとしても、なお、今後における北海道経済の開發や本州経済の興隆にともなう貨物通過量の増加によって、ここ数年間しか対応できず、そこになんらか根本的な打開策が求められているからである。「青函海底隧道」の建設はまさにそのような根本的打開策の首位にあるものとしてあげられ、たとえ1,000億円をこえる巨額の建設費を要するとも、なお速かな実現の要望されるものである。

さて、経済的見地からながめた青函隧道建設の理由は、もともと交通機関の発達が地域社会の経済的発展をはかり、またこれに要請されてその発達をみ

るという一般原則から、一応、是認されるが、その地域社会におよぼす社会的文化的影響や効果からみた理由づけは、将来にわたる予測が不可能に近いため、甚だむずかしいこととされる。たとえ相当の効果があると予想されても、それがどの程度のものであるかを、経済的效果のように計数的に見積るのは至難のことに属している。したがって、それを調査して予測するとしても、一般的、抽象的な事柄として把握されるに止り、具体的に明確化することはできないのである。青函隧道の建設による社会的文化的影響の調査といっても、結果はそのようなものに止らざるを得ないのである。

本稿は「北海道総合開発企画本部」が着手した「青函隧道建設に関する調査」において、筆者の担当分野の一部を記述したものである。函館方面、青森県三厩地方の実地調査をおこない、多くの資料を入手したが「社会的文化的影響」についてはそれらを利用して具体的に述べることがむずかしく、結局、それらにもとづく一般論を述べざるを得ない次第となった。

なお、「海底隧道」の経済的調査は、すでに「関門海底隧道」について詳細な調査のなされたことがある（石津 漣「関門国道海底隧道の開通とその経済的影響」山口大学経済学部編『関門経済の研究』昭和30年10月刊、所収）。これは貴重な文献で、私たちは多大の教示をうけたことを記して謝意を表する次第である。

I 交通機関の発達とその影響

本州の青森県三厩地方と北海道の函館地方との間に長さ36軒にわたる海底隧道が建設されることは、わが国の交通史上、否、世界のそれにおいても嘗てみない画期的な大事業であると同時に、またそれが完成して人も貨物もきわめて安全、迅速に輸送されることは、交通機関として飛躍的発達ということができらるであろう。ところで、このような隧道の建設がもたらす社会的文化的な効果や影響には種々のものがあるとしても、原理的には一般の「交通機関の発達」におけるそれと変るところはなく、ただ具体的な事象において、それぞれの地方的事情や特殊性によって、或るものは顕著に、或るものは稀薄にみられるというまでのことであろう。よって、まず原理上、交通機関の発達が関係地域の

経済、社会、文化などにおよぼす影響には、いかなるものがあるかを論述しよう。

一般に「交通機関の発達」は時代の進展にともなう当然の社会的事象とみられるが、これは交通機関を必要とする経済基礎の存立と、人々の社会生活に存する文化的欲求並びに高水準生活への到達という人間本来の欲望によって生起するものである。ひとり人の往来や貨物の輸送を便利、安全、迅速にするだけでなく、さらにこれらに関連する諸事項に種々の影響をあたえ、経済の分野においてはもとより、政治、教育、治安、文芸など、広く人々の社会生活に波及するところ、まことに大きい。このことは、過去の歴史において、道路、運河、船舶、鉄道、自動車、航空機などの発達により、いかに人々の経済生活を向上し、多くの産業も発達し、一般の社会生活も豊かに、そして文化が向上したかをみることによって明らかであろう。また、近くは、今日の北海道の総合開発において、産業の基盤をきずくため、なにより先に交通機関の整備が緊急な課題としてとりあげられ、道路の改良と延長、橋梁の架設、鉄道の延長と改良、新線の建設、港湾の整備——などが着々と進捗していることでよく知られる。

さて、一般に交通機関は各地の間に存在する場所的懸隔を克服し、あわせて交通時間を短縮することを任務とするものであるが、その発達にともない、各地間の経済的事象や社会的事情の間に存する種々の相違は次第に減少して同等化の方向をとり、従来、遠隔の地と思われていたところをあたかも隣接地のように、また同一地であるかのように看取せしめるものである。たとえば、従来、交通不便なため隔絶していた両地が文化的に相似たり、物価も低い方へ平均化されていくようなものである。そして、遠隔の両地が接近、隣接への様相を呈することが甚だしいほど、経済的にも社会的にも、相互依存の関係を深めて、やがて一つの経済圏や地域社会を形成するにいたるものである。青函隧道の建設が関係方面におよぼす効果や影響についても、一般論的にはこれと同様のものがあると考えられ、従来、文化的に恵まれること少なく、日常生活の面においてもすべてに低水準にあった地方の人々を、次第に文化的に高く、社会的に安定した生活を営ましめるにいたるものである。以下、交通機関の発達が

およぼす影響を、経済、社会、文化の各方面についてながめてみよう。

1 経済面におよぼす影響

交通機関の発達は、従来、技術的に不可能と思われていた交通を容易ならしめ、また技術的に可能でも経済的に困難と思われた交通をよく実現せしめるものである。いま、それが産業の振興や国民経済の発展に寄与するところを分説すると次のとおりである。

(1) 生産面について

交通機関の発達によって資本の投下される範囲は拡大し、また資本回転の速度も増加し、運賃も低廉となるため、資本の効率は大きくなる。

次に労働についても移動は容易となり、その需要のある地域へ集中させることができ、賃金の下落防止や隔地差の解消に役だつこととなる。

さらに原料、資材を遠隔の地より獲得することができ、同時に製品の販路を産地の周辺だけでなく、遠きに求めることができるようになり、上記の資本、労働の効果的な活用と相俟って、生産規模の拡大を可能にし、産業の発達に寄与するところ、まことに大なるものがある。

(2) 価格面について

上記のように生産規模の拡大が可能となり、資本効率も高まり、販路も拡張されることは、当然、商品価格の高騰を防いで安定させ、また隔地間の価格差を場所的、時間的に均等化させるものである。従来、交通不便のため高物価に悩んでいた僻遠の地方が、バスや鉄道の開通によってそれから開放されるのは、しばしばみるところである。

(3) 商業面について

交通機関の発達にともなう運賃の軽減、生産費の減少、物価の低下などは、商品に対する需要を増加させ、続いて供給も増加するにいたるため、その売買をつかさどる商業にあつても経営規模の拡大が容易となり、大商業、たとえば百貨店のようなものの発達を可能ならしめる。また、鉄道の新線がつくられ、新航路が設けられた場合のように、新しい交通機関が創設されると、商品の流通経路を変更させ、いわゆる配給組織の単純化や合理化が行われて、既存の商業に対し少なからざる影響をあたえることもある。

2 社会面におよぼす影響

交通機関の発達には、従来、所得が小なるため、また遠距離なるのゆえに、旅行の機会に恵まれることの少ない人々にそれをあたえ、また老人、婦女子のように、不便、不安、不快などの非経済的理由によって旅行を避けていた人々にも、安全、愉快の確保と増大によって旅行を容易ならしめるものである。ところで、これらは単に人々に生活上の楽しみをあたえるだけでなく、人の往来がはげしくなり、商品の輸送も自由、頻繁となるにともない、言語、風俗、思想、趣味、娯楽なども一地方から他地方へ移動させ、次第に同等化の傾向をとらしめるものである。たとえば、地方特有の方言のごとき、次第に都会化し、標準語化して消えていき、また特異な風習なども近代的なものに変えられていくのである。

ところで、これらが人々の生活を文化的に向上せしめると同時に、社会的にも進化、発展の方向をたどらしめるこというまでもなく、生活の安定向上に寄与すること大きなものがある。とくに農漁村のように、日常の生活慣習上、封建的な遺制を多分に残存させているところでは、交通機関の発達によって近代化の歩みをはやめ、個々の生活改善から全面的な新生活への転化がみられるのである。

3 文化面におよぼす影響

交通機関の発達には人の往来を便利にし、また書籍、新聞、雑誌その他刊行物の輸送も迅速となるため、政治、経済、法律、文芸その他学術、技能に関する知識を広く、且、遠くへ伝播させるものである。そして、各地間の文化の交流がきわめて容易となるため、地域社会の文化水準を高めるのに大きなものがある。また、交通網が完備し、交通時間が短縮されるにともない、都市の高校、大学などへの通学が可能となるし、たとえ通学不能の地域のものであっても、進学するものの数は多くなる。

このように、高校、大学に学ぶ生徒や学生の数が増加し、また各種の講演会や芸術に関する催し物に出席することが多くなり、しかも文化的財貨の入手が容易となれば、住民の文化水準が高くなっていくこというまでもない。一般に大都市とその周辺地域における文化水準が高いとみられるのも、市内外の交通

機関が発達して、人々の学校、図書館、博物館その他施設の利用が容易であり、また講演会、音楽会、映画、演芸などの催し物に出席しやすく、ために産業面、生活面のいずれをとわず、必要な教養を身につけ、専門的知識や技能を一層深め、慰安、娯楽の機会をもつことの多いのによるものである。しかも交通機関が発達するほど、遠隔地域の文化水準を先進都市のそれに近接せしめ、広く社会全体の文化的発展をはかるものである。

(注) ここに記述するところは、一般の「交通論」において、いわば常識的なものとして取扱われ、なんら新しいものではない。ただ青函隧道の建設がもたらす社会的、文化的の影響の基本的なものを知る順序として、先学者の文献より教示をうけて記したまでである。一応の体裁をととのえたいという意図に出ているので、この点、諒とせられたい。なお、参考文献としては増井幸雄氏、島田幸一氏、小島昌太郎氏のものによつたことを記して謝意を表する次第である。

Ⅱ 隧道の及ぼす社会的文化的影響

1 人と貨物の輸送上の影響

青函隧道の建設がもたらす直接的影響は、なんといつても人と貨物の輸送そのものに顕著にみられることというまでもない。連絡船による海上輸送における一切の不便や危険は除去されて、きわめて安全、便利な輸送の実現することは、「交通機関の発達」という表現ぐらいでは、到底、言いつくしていないほどの画期的な事業ということが出来る。

まず、人の輸送についてみれば、北海道または青森方面からの直通旅客は、連絡船への乗降に要する時間を節約し得、また乗降時の不便や航海中の不安、不快から解放されて、従来、これらを理由に津軽海峡経由の旅行を避けていた人々、とくに老人や婦女子に便利、快適な旅行をなさしめることとなる。また同海峡に浮遊する機雷などの危険からも免がれることができ、さらに荒天時、嘗ての洞爺丸事件のような悲惨事のおこることも防止でき、すべて人々は安楽な気持ちをもって旅行をなすことができるのである。

次に、貨物の輸送についてみると、現在のように鉄道から連絡船へ、連絡船から鉄道へと貨物や貨車を積換えることは、隧道の建設によって解消され、それに要する時間、労力、手数などは大きく節約されることとなる。これは、運

賃を絶対額において低減するだけでなく、スピード・アップというサービスの向上によって相対的にも軽減をみることとなる。また荒天時にも平常通りの輸送が行なわれて、連絡船の欠航による滞貨や、それから生ずる損失を免がれることができ、機雷などの危険も避けられて、荷送人や荷受人のうける便益に大きなものがある。さらに隧道の建設によって道内と本州相互間に長距離貨物急行列車の運行が可能となることは、商取引の敏速化に役立ち、双方の生産者、商業者に大きな利益をあたえ、ひいて一般の消費者にも種々の便益を享受せしめるものである。たとえば鮮魚介、雑穀、馬鈴薯、野菜、果物などの鮮度をよく保持して品質を傷めることなく、ずみやかに消費地市場へ輸送することができ、この点、北海道のようにこれら農水産物の産出の多いところでは、関係者のうける利益に大きなものがあるに相違ないであろう。

以上のとおり、青函隧道が人と貨物の輸送におよぼす直接的影響、すなわち効果にはまことに大きなものがあるが、次にそれでは、これらは北海道並に本州の人々の社会生活上、またその文化面において、どのような影響としてあらわれるであろうか。項を分けて説述しよう。

2 社会生活にあらわれる影響

今日、北海道は道外の人々から本州とかけ離れた「島」とみられ、経済的にも社会的にも特別の取扱いをうけていることが多い。事実、道民の間にあっても、北方の寒冷な離れ島で企業を経営し、官庁や商社などに勤務し、そして、そこに居住しているという気持のものが多く、そのような特別扱いもやむを得ないと思われている。本州方面から転勤してくる公務員や商社の人々がいわゆる「島流し」と称して、それを左遷のように思っていることが少なくないし、優秀、有能な人材の長く勤務するところではないと見られがちである。これを事実で徴するも、本道へ転勤してきたものの多くは、その在職中、あまり落付いて仕事をせず、日常の家庭生活もいわば「仮りのねぐら」と考えて腰がすわらず、機をみて本州方面への転勤を願望している心情のものが少なくない。もちろん、これには寒冷積雪という気候風土の関係や、子女の教育、慰安、娯楽などの面において劣るものがあり、また本州方面への転勤が、職制上、昇進コースとされていることもあって、そこには是認さるべき理由も存するが、しかし、

北海道を本州から遠く離れ往復に不便な「島」とみていることにも大きな一因があるように思われる。

青函隧道の建設は、このような旧来の考え方を打破するのにあずかって力がある。すなわち、隧道によって北海道と本州とが結ばれて一体となれば、もはや「島」とみるようなことは、相当、是正されるに相違ないし、とくに交通機関の速度が増し、交通時間が短縮されると、一層、その感を深くするものである。しかも隧道が建設されると、北海道の経済開発は促進されるし、文化的にも向上するため、人々の社会生活の面において、漸次、「本州化」の歩が進められていくに相違ない。これを心理的にみれば、本州の人々の北海道に対する親近感の増大であり、また北海道の人々の遠く本州から離れているという孤立感の揚棄とされよう。これの明白な事実、先年の「関門隧道」の開通により、九州の博多、福岡地方が急に「大阪化」してきたということによく証される。ところで、このような心理的効果がどの程度のものであるか、正確に測定して明示することはむずかしいが、それが人々の社会生活上に具体的にあらわれる二、三のものをあげると次のとおりである。

青函隧道の建設が完了して海底を列車が走る頃、東北地方と北海道の鉄道はほとんど電化され、幹線は複線となり、速度もはやくなっているため、北海道の人々が東京、関西地方へ旅行することはきわめて便利、容易となる。このことは前述のとおり、本道の人々をして従来のように「道民」という孤立的な意識を変えさせ、長年、居住する人々はもとより、本州方面から転住してきた人々にも次第にいわば本州人同様の生活意識をもって職業に従事し、また日常生活をおくらしめるようになる。それは、あたかも今日、函館市民の一部に、青森との往来や取引が多いため、自ら称して「青森県民」といい、道民でないような意識をもったものの少くないのと、よく似ているといえよう。

また、札幌の人々の服装や生活様式に、札幌、東京間の航空便の利用がさかんとなるにつれ、東京の流行が直移入されて相似たものが多くなるのと同様、青函隧道の開通によって本州との一体化が実現すれば、北海道の都市、農村、漁村、釧山地帯などにみられる生活慣習上の封建的なものや非近代的なものは次第に改善されていき、他面における文化の向上、教育の普及などと相俟つ

て、相当、大きな進歩と改革をみるに相違ない。たとえば言葉に存する特殊な方言はなくなり、服装は洗練され、社交上の無駄なども除去されるであろう。もちろん、北方の寒冷地ということに基因する自然的特殊性は消滅しないゆえ、すべてが「本州化」することはないが、反って交通の便利にともなう学問の発達、文化の向上などによって、それに適応した生活様式が考案され、強く進められるように思われるのである。

さらに、本州からの転勤者も、隧道の建設による旅行時間の短縮と親近感の増大によって、従来のように転勤を敬遠し、本道での勤務や生活を一時的なものとする考え方を次第に改めるにいたり、否、反って経済開発の発展にともなう道内支店、事業所などの地位重視のゆえに、平易な気持をもって赴任し、そして在勤中、腰をおちつけてなにか一仕事を成就したいという意欲をもつようになるであろう。

なお、青森県においては隧道の出入口があるとはいえ、その建設による社会的影響は、北海道におけるほど顕著でないようにみられている。しかし、隧道が地元産業の発達や経済の興隆に大きく役だつことはいうまでもなく、これは、ひいて同地方一帯にみられる旧来の封建的な慣習を打破し、新しい社会生活への進展を助けることを思えば、大きな効果をもつものといわねばならない。

3 文化面にあらわれる影響

交通機関の発達が地域社会の文化水準を向上させ、ひいて地域の住民に社会的に安定した生活を営なましめるにいたること、すでに述べたとおりであるが、青函隧道の建設による北海道と本州との一体化も、同様に道内の文化水準を高める上に役だつこというまでもなく、東北地方にあっても、多少にかかわらず、同様の影響をうけるであろう。それは、隧道の開通によって北海道と東京方面、関西地方との交通時間が大きく短縮され、旅行もきわめて便利、容易となるため、本来、高い文化にあこがれをもつ地方住民の通性として、種々の方法でそれを摂取するにいたるからである。たとえば、東京方面の大学その他教育機関への進学者が増加することは明らかで、とくに道南地方は現在でもかなり多いので、一層、拍車をかけられるであろう。今日、青森県の弘前大学に

おける入学者の約三分の一が北海道出身の高校生で占められ、中でも或る教授の研究室（ゼミナール）では30名のうち15名が北海道のものであるという事実は、かなり「交通」ということが原因となっているように思われる。これが隧道の建設によってさらに顕著になるものもあれば、また様相を一変するものも生ずるであろう。もし海底を40分位で通過するならば、北海道福島地方から弘前大学へ毎日通学することもできるようになる。そのためでもあるまいが、現に福島町では隧道の本道側出入口にあたっているという理由のもとに、住民一般が「隧道が完成したら……」と非常な意気込みと期待をもって対策を考えており、急に子弟の教育に熱意をもちはじめ、町立福島高等学校（全日制、定時制）への入学者は増加する一方で、中には家庭貧困なため従来なら新制中学で終ったのに、無理をして進学するものもあるといわれる。同様のことは青森県側についてもいうことができ、たとえば弘前方面から函館の北海道大学（水産学部）への通学が可能となるし、また隧道の出入口にあたる三厩地方一帯は龍飛岬を含む観光地（青森県立公園）として、北海道方面からの観光客が増加し、経済的発展をみると同時に、人々の文化意識を高め、従来、低水準にある同地方の文化を高めていくに相違ないのである。

さらに、隧道の建設によって、将来、本州方面からの学者、文化人などの来道が容易となることも事実であって、たとえ東京と札幌の間を航空機で往復することが多いとしても、すべてがそれに依存できるものでない。たとえば東北地方と道南方面との間では、隧道の建設による交通時間の短縮や旅行の容易なことなどで、それらの人々の往来が迅速、簡便になされるようになり、種々の研究会、講演会、音楽会などが容易に開催されるのである。今日、青森市において音楽会などの催される際、函館市民が海を渡って多数出席するという事実は、その可能性をよく証しているものといえよう。

なお、青森県をはじめ東北地方一般は、文化的にほとんど「南向き」といわれ、とくに北海道に対して求めるものは少ないようである。大学などへの進学にしても、仙台、東京方面へ勉学に行くものが非常に多い。しかし、これらをもって、隧道の建設が青森県など東北地方の人々に対し、文化的に貢献する度合の少ないものとみられるのは正しくない。その理由は、隧道の建設による青

森県などの産業の発達，経済成長の進展が，やがて同地方の文化水準を向上させるに相違ないからである。また大学などへの進学にしても，北海道における特有の産業，たとえば酪農業，寒地農業，水産業などを研究するため，道内の諸大学で勉学しようとするものには，隧道の建設による一体感はそれを多少とも容易ならしめるに相違ないのである。

以上，要するに「青函海底隧道」の建設は，そこを通過する旅客に大きな便益と安心感をあたえて，本州と北海道の間における人々の交流をさかんにすると同時に，また貨物輸送に対しても従来の海上輸送にみられぬ安全性を確保し，あわせて輸送時間の短縮をもたらし，輸送量の増大をはかるものである。そして，これらによつて，北海道の社会的，文化的後進性は除去されてその水準は向上し，結局，北海道経済の興隆に寄与することとなる。

同様の効果，影響が，程度の差こそあれ，東北地方の諸県に対してもあたえるこというまでもない。

なお，すべての交通機関の発達が国家的見地からみて，非常事態や天変地異などの発生した際，大いに役だつと同様，青函隧道もそのような場合，寄与すること顕著なものがあるといえよう。

—昭和35年2月末日稿—