

青森駅のプラットホーム だった。青函連絡船の棧橋は日本一長いことで有名 と直結させるため、ホーム



4本のホームがあった青森駅。手前のホームが撤去前の1・2番線ホーム
=1967(昭和42)年9月27日・竹内義文さん撮影・義人さん提供

を長くする必要があったからだ。このため戦前から、トラホーム(眼病)、スイートホーム(出産率)と並んで、青森県の「三大ホーム」と揶揄された。この傾向は戦後も続いたので宴席などでよく話題になった。

青森市制施行60周年の記念誌を兼ねた1958(昭和33)年発行の『青森市勢

を得なくなった。それでも連絡船の運航に必要なため、3本のホームは相応の長さを保持し続けていた。しかし、日本一の長さを誇った1・2番線ホームは、1位の座を譲った数年後に姿を消している。その理由は「4310」と称される

国鉄のダイヤ改正にあった。この改正の目玉は、首都圏と東北や北海道をつなぐ流

青森駅の

プラットホーム

中園 裕

(県民生活文化課
県史編さんグループ主幹)

通網を強化するため、1968(昭和43)年10月を期して東北本線全線の複線化を実現することになった。

東北本線の複

要覧』は、「日本一長いと言われる青森駅のプラットホーム」として、長さが307メートルあることを紹介。最も長い1・2番線ホームの写真を掲載している。

1964(昭和39)年、東海道新幹線が東京と新大阪の間に完成。車体が大きく、車両連結数の多い新幹線のホームは長大で、青森駅は1位の座から下りざる

函連絡船の輸送強化が必要になった。当然、鉄路と航路の結節点である青森駅構内も対応を迫られた。その結果、最も東寄りに位置し、棧橋と可動橋のある貨車航送線に近い1・2番線ホームを撤去。跡地を貨車航送線に追加して、最も西寄り

の5・6番線ホーム(津軽線対応)の西側にホームを1本新設し、複線化に対応できるようにすることだった。

1967(昭和42)年9月、西寄りに新設のホームが完成した。17日から一部が使用され、25日に全面使用となることが『東奥日報』の9月22日付夕刊に掲載された。

掲載した写真は本連載の147号で紹介した竹内義文さんが9月27日に撮影したものである。新聞記事を見た竹内さんは、かつて日本一の長さを誇ったホームの解体を惜しみ、後世へ記録を残しておこうと撮影したのだろう。

写真には連絡船棧橋へ向かう跨線橋とホームをつなぐ階段が4箇所見える。西寄りの新設ホームが加わり、ホームが4本あったことになる。この後、予定通り写真手前の1・2番線ホームは撤去され、青森駅は3本のホームのまま現在に至っている。

この写真はホームが4本あった短い時期の貴重な写真である。しかし、後世へ記録を残そうと願った竹内さんの思いが込められた大切な写真でもあるのだ。