

2018（平成30）年11月7日、青森駅周辺の整備を目的に工事の安全祈願祭が行われた。この工事で駅舎をはじめ、周辺の環境は大きく変わるだろう。ここで青森駅の歴史を振り返っておきたい。

初代の駅舎は、日本鉄道（後に東北本線、現在は青い森鉄道）が上野と青森の間に全通した1891（明治24）年9月1日に開業した。駅の正面口は新町通り

より北側の安方通りに面していた。青森町（現青森市）の中心部は大町（現本町）にあったので、駅は町外れの場所にできたのである。

1894（明治27）年、青森と弘前の間に奥羽本線が開通した。1日3往復とはいえ、当時県内で最大の人口を抱えていた弘前市と県都青森町を結ぶ鉄道の開通で、青森駅の重要性は増した。この後、1905

（明治38）年に奥羽本線の福島と青森間が全通する頃には、駅舎が手狭になっていった。このため駅舎の新築拡大が計画され、1906（明治39）年9月1日に2代目の駅舎が落成し、3日に開業。正面口は新町通りへ変わった。

駅舎開業の2ヶ月後、日本鉄道は国に買収されて東北本線となった。1908

駅のホームは連絡船へ乗り継ぐために延長され、戦後に新幹線の京都駅に抜かれるまで日本一の長さを誇った。貨車航送の実現以来、貨物の集積が激増し、利用客も増えて駅前や新町通りには繁華街が形成された。しかし、駅舎は新築されなかつたので老朽化し、連絡船との乗り継ぎにも不便を来すようになった。

こうして1935（昭和10）年3月に3代目の駅舎が完成し、4月5日に開業した。『東奥日報』が「真に大青森市の玄関としては相応しい」（3月28日付朝刊）と報じた駅舎

な改築を経ている。1968（昭和43）年10月の東北本線複線電化に備え、前年に貨車航送線増強のため1・2番線ホームを撤去。新たに西側へホームを1本増設している（本連載の第149回でも紹介）。

その後も国鉄駐在所の撤去、りんご市場の解体移転、青函連絡船の廃止、青森操車場の廃止、貨物輸送対応の廃止など、駅前の光景は大きく変わった。総じて巨大な鉄道施設の撤去や廃止が多かった。交通体系が自動車中心の時代に突入り、航空機が高速交通の主役となったからである。これに国鉄の民営化や新幹線の新青森駅開業が拍車をかけた。

（県民生活文化課  
県史編さんグループ主幹）

### 中園 裕

## 青森駅の歩み 5代目の駅舎誕生を前に

（明治41）年には、民間営業の青函航路も国有化され青函連絡船が就航した。首都圏と東北や北海道を結ぶ交通網の増強で、陸海交通網の拠点となる青森駅の比重は高まった。1925（大正14）年に始まった青函連絡船の貨車航送と、翌年の青森操車場の運用開始で、青森駅構内は大幅に改築拡大された。

は、木造でありながら青森大空襲で焼失を免れ、敗戦直後の青森市民に希望を与えた。その3代目の駅舎も、高度経済成長の影響で旅客や貨物の利用が高まり手狭になった。この結果、4代目となる現在の駅舎が、1959（昭和34）年12月25日に落成したのである。現在の駅舎は何度か大き

今回の駅周辺の整備で5代目の駅舎が誕生する。駅構内に東西通路が設けられ、駅をめぐる環境は大きく変わるだろう。連絡船や貨車航送に対処してきた駅が、鉄道の発着駅に戻って久しい。流通経済の拠点だった青森駅は、新青森駅ができた現在、市民生活の拠点としての役割を果たしていくと思う。



新装なった現青森駅＝1960（昭和35）年9月・青森県史編さん資料