

經營與管理

津輕海峽

++文 = 劉仁傑 老師

「從上野搭乘夜行列車抵達青森，車站矗立在雪中，在北返默默無語的人群中，聽著海浪波濤走上連絡船，望著快凍僵的海鷗，不禁落下了眼淚…」

石川小百合用純美細膩的嗓音，搭配悲傷的表情，在風雪浪濤的布景，演唱這首經典歌曲「津輕海峽冬景色」，台下聽眾也不自覺地共鳴於出門打工女子的孤單淒涼。

在美國職棒大聯盟活躍18年，迄今仍保有單季最多安打(262支)、連續10季達成200支安打兩項紀錄，2019年退休的鈴木一郎說，這首歌是他長期在美國工作的精神支柱。

反映高成長的社會脈絡

2013年秋天客居大阪，因緣際會出席了石川小百合的演唱會，深深地被這首歌所吸引。夜車、風雪、渡輪、浪濤，襯托著離別的孤單與觸景生情。



作者簡介

現任東海大學工業工程與經營資訊學系暨研究所教授。
曾任日本大阪市立大學商學部客座教授、美國賓州大學華頓商學院訪問學者。
研究室 04-23594319-130

日本戰後的高成長期，北海道、九州與四國，甚至本州比較偏遠的東北與北陸，人們為了工作離鄉背井，前往大東京、京阪神與名古屋等大都會，留下了許多描寫遠離故鄉、膾炙人口的演歌。直到今天，即使遠赴他鄉的情境與目的已經大不相同，這些反映高成長社會脈絡的作品，仍然發揮著紓解鄉愁的撫慰效果。

2017年1月，結束在仙台的學術活動，我轉往青森住宿一晚，為的就是在翌日搭乘渡輪前往函館，實際體會津輕海峽的冬天景緻。青森車站長廊正好展出1988年從青森往函館的隧道開通、告別青函連絡船時代、津輕海峽鐵道線正式啓用的照片，讓我對這個海峽兩岸交通發展有更為清晰的瞭解。

青函連絡船是一條火車渡輪航線，1908年至1988年持續了80年。從日本本州最北端的青森縣青森站聯絡北海道最南端的函館站，航程113公里。「津輕海峽冬景色」誕生的1970年代，日本正從



青森市區



津輕海峽渡輪

連續20年的高成長，邁向哈佛大學傅高義教授著書「日本第一」所頌揚的全盛期。當時，單從東京上野往青森有特別命名的夜行列車就有7種之多，景氣帶動外出工作人群移動的交通需求。1988年3月13日青函隧道通車，青函連絡船開出最後一班船班後停航，歌曲中的連絡船成為絕響；而連接上野與青森的夜行列車，也在2014年3月14日吹熄燈號。

訴說故事 吸引遊客

隨著航空與新幹線的發達，113公里的津輕海峽本身已經不再是移動障礙。從單純的海上交通工具，渡輪正轉型成多元用途，包括旅遊與離島醫療需求等。而津輕海峽渡輪主線結合北海道的旅遊發展，高成長期移動人口的貢獻，已成為導遊口中的動人故事。從青森車站往渡輪碼頭的步道兩旁，就留下了許多寶貴的史蹟，最新的一塊石碑則刻有「津輕海峽冬景色」歌詞與作者，顯然因為喜歡這首歌而到此一遊的訪客，不在少數。

現在我們搭乘的津輕海峽渡輪，以觀光為主要目的，包括考量攜帶寵物、搭船過程不同期待的空間設計。譬如，青森至函館間的4艘大型渡輪提供一天八趟來回航班，選擇不同船隻可以獲得不一樣的空間體驗。如果時間允許，從函館可搭第五種的「大函丸」，只要90分鐘就可以到達大間町，一個以黑鮭魚聞名的本州北端漁港。大函丸一天兩趟來回的另一個重要職責，是因應漁港居民前往函館門診的例行需要。

猶記得從新函館北斗搭上新幹線啓程東京，立即迎來蒼茫遼闊的北國雪景，彷彿是津輕海峽冬景色的岸上風情。

庚子年初，全球就被新冠肺炎所震懾，恐怕沒有人想到歷經三季，仍然沒有歇息徵兆。日本NHK的新冠疫情特輯，關注地方產業維繫，報導內容竟然是抵達青森市首站參觀的睡魔工匠作品。

新冠疫情影響工匠生計

NHK報導疫情對青森縣的最大打擊，就是每年



青森睡魔花車

8月上旬舉辦的大型節慶：青森睡魔祭(ねぶた祭, Nebuta Festival)的停辦。這個節慶每年平均帶動200萬觀光客來訪。新冠疫情壘罩之下，不僅讓這個日本本土最北端的青森市，度過了沒有觀光客、史上最沉悶的夏天，而以製作花車與睡魔維生的睡魔工匠，也面臨了史無前例的生活困境。

當地的文獻紀錄顯示，明治年間青森睡魔節慶都由村里主辦，包括製作睡魔與活動營運。隨著近代企業的崛起，企業逐漸接手營運，基於尋求製作品質的提升，帶動了睡魔工匠的誕生。2018年有14名的睡魔工匠，製作風格各異，以小型家族企業的形式傳承，被認為是結合傳統工匠與旅遊的地方創生傑作。

2020年疫情阻礙了我的例行海外行程，卻也讓我有機會檢視過去的參訪心得，讓這篇遺珠成為文字。我們期盼疫情早日遠去，NHK報導的這群工匠及其傳承子女，得以持續綿延。



新幹線窗外的北國風情