

千歳線長都駅史

守 屋 憲 治

千歳市史編集委員会専門部員

千歳線長都駅は、千歳市上長都九二番地・東6線沿いにある二面二線・相對式プラットホーム（ホーム）をもつ駅員無配置（無人）の停留所である。駅西側に広がる市営工業団地には多くの優良企業が操業、東口周辺は土地区画整理事業により人口も急増、大型のショッピングセンターのほか小学校、中学校が建設されている。

長都駅は昭和三十三年七月一日、千歳が市制施行の日に関業となった旅客駅である。近年まで乗降客も少なく、これまで駅の歴史である「駅史」が語られることはなかった。駅史を周辺地域の歴史とともにまとめてみたい。また、長都は難読駅名として知られるほか、駅近くで操業する大手スナック菓子メーカーのカルビーに「おさつ」を冠した商品があるのは一興である。

（執筆者註 本稿は必要に応じ駅名に「駅」を付した）

長都地区

長都の開拓の歴史など長都駅開業に向けての背景から述べていきたい。

長都とはアイヌ語のオサツナイ・川口・乾く・沢・が原名で、ナイを省略したものとというのが地名研究諸家の通説であり、長都沼に注ぐ長都川が砂で埋まったことにちなむという。干拓地となった長都沼周辺の旧千歳川と新千歳川に挟まれた地を長都原野、旧千歳川とシユクバイ川に挟まれた地をネシコシ原野と呼び、戦後長らく人の手が加わらない地であった。

「おさつ」の地名は元禄十三（一七〇〇）年に松前藩が幕府に上呈した郷村高帳である『松前島郷帳』に見ることができ、シユツ一六場所の一つヲサツ場所があったことで知られる。

長都は明治初年から大正四年まで胆振国千歳郡六カ村のひとつであった。大正四年に四村（千歳・長都・蘭越・烏柵舞）が合併、二級町村千歳村の大字長都村となる。千歳が昭和十七年に町制を布いてからも大字長都村の名が残り、廃止となったのは二十六年のことだった。

かつて長都村と漁村（現・恵庭市の一部）の境界はカリンバ川沿いに西1線南26号付近までの三角形で漁村に食い込んでいた。境界が不明確なため不便なことも多く、北海道庁は両村利害関係者の意見を勘案し、明治三十一年一月に告示をもって室蘭街道から東北については殖民区画東3線を境界と改めた。境界が画定した前年、人口増などを理由に漁村と島松村は漁村外一ヶ村戸長役場を設置、千歳村外五ヶ村戸長役場から離脱した。

『千歳管内古図（明治末〜大正初期地形図集成・五万分の一）』によると長都村は、東3線の恵庭市東端から千歳川を南20号まで湖上、旧・千歳川と元・長都沼の合流点（現・ネシコシ排水路3号排水橋付近）、さらに元・トンメ沼（トメの沼／現・葬斎場付近）から北信濃台地の北半分を取り込む形で南30号×東8線交点付近（千歳市民病院西方）、桜木小学校、旧・孵化場道路の恵庭市境界までを結ぶ線内を村域とした。

長都地区の開拓は明治二十年代からであった。長都川、ユカンボシ川沿いに二十年代末には四〇戸ほどの部落を形成した。千歳原野の殖民地区画割は二十六年に完了し、号線が設定され道路用地、防風林用地が確保された。号線とは三〇〇間（約五五〇㍎）毎に設けられた基盤目状区画道路で、一区画が開拓農家六戸分の経営面積となった。この地区の稲作は三十三年ころから始められ、酪農は大正末期に今日の基礎ができていき、第二次世界大戦終了のころに

は南20号から28号にかけ五戸ほどが営農していた。

戦後開拓については拓北農兵隊（農民団）の静岡隊（二八戸）が主に千歳線以北から南26号、東5線から11線の間の解除予定防風林沿いに、秋田隊（一一戸）が東7線から9線の南33号から34号の間に入植した。また、長野県開拓団先遣隊が東7線から9線の室蘭街道と千歳線の間、東6線から7線の南32号から34号の間に、本隊が南31号から35号の間に入植した（先遣隊十本隊七一一戸）。これら農民団・開拓団の入植は昭和二十一年の融雪期から二十二年にかけてであった。

鉄道以西の人口増から昭和二十三年に第三小学校が開校した。この当時、現在の長都駅周辺から市街地には入植者が造った東6線から東11線間の千歳線東側に沿う道（現・鉄北通）が近かったが、移動手段は徒歩のほか、荷馬

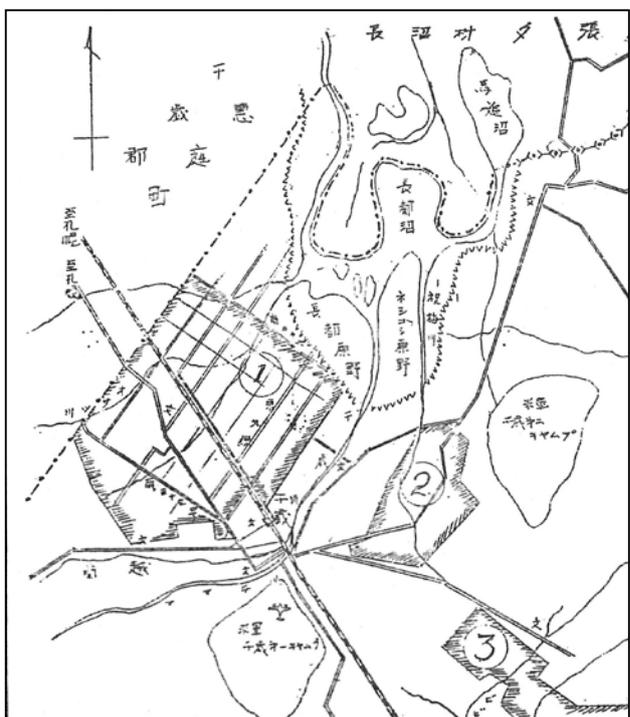


図1 「千歳郡千歳町管内開拓之図（一部）」
①—長都地区、②—祝梅地区、③—駒里地区を表している
長都地区は南26から33号、東3線から11線に囲まれた区域
で南33号以西は薪炭備林地になっていた
(転載：『千歳市農業協同組合史』)

車、自転車に頼るのみであった。

長都駅開業までの千歳線（北鉄札幌線）

千歳線の前身は、大正十五年八月二十二日開業（二十一日認可）の私鉄・北海道鉄道札幌線で、沼ノ端・苗穂間六二・六キを結んだ（鉄道省文書〓認可・開業二十一日）。この時点で千歳域内に設置された駅は千歳と美々であった。美々設置の理由は、欧州大戦の船成金で小樽・犬上汽船（↓商船）を経営し、札幌線開業時の社長だった犬上慶五郎経営の犬上牧場が所在したからである。

札幌線を連帯輸送面から見ると両端を省線（室蘭本線・函館本線）に制され、苫小牧・札幌間の都市間輸送が中途半端なローカル線だった。

札幌線は道南から道都への連絡路線であり、日胆地区の住民にとって苫小牧への乗り入れは長年の夢であり運動が続けられ、昭和九年十月一日から北海道鉄道旅客列車が苫小牧に乗り入れた。札幌への乗り入れは十五年十月二十六日で、十年から運用が開始されていたガソリン動車（ガソリンカー〓自動車／キハ500形・550形）が一日四往復の苫小牧・札幌間直通運転を行なった。札幌線は道内旅客列車無煙化の嚆矢となった。

昭和十八年八月一日、戦時輸送体制強化のため第十二航空艦隊司令部が置かれた千歳海軍航空基地を沿線にもつ札幌線は戦争遂行上の兵員輸送や物資輸送のため国有化された。軍が必要とする私鉄を買収することを「戦時買収」という。札幌線は鉄道省札幌鉄道管理局所管の千歳線となった。戦時買収は十六年に公布された改正陸運統制令によるもので、千歳線は現・JR西日本阪和線（天王寺・和歌山間／阪和電気鉄道↓南海鉄道山手線↓省線↓国鉄線↓JR線）とともに黒字路線となった二天成功例といわれている。

北海道鉄道のバス部門は現物出資がない状態で札幌地区（石狩後志）バス事業として統合され、北海道中央乗合自動車（S24）北海道中央バス（中央バ

ス)となった。札幌線の買収によって、鉄道省は室蘭回りの海線ルートを手にしたが、線路規格が低く函館・札幌間のルートにはならなかった。

千歳線が函館・札幌間のメインルートとなったのは昭和二十年の敗戦後のことであった。上野・札幌間専用直通列車^北Kamke Limited^特急の運行は二十一年四月二十二日からであったが、十一月五日から目的地は米占領軍・第八軍の司令部があった横浜となり専用直通列車のルートも千歳線経由となった。小樽回り・山線と比べ海線は勾配と急曲線がなくスピードアップに繋がるといった理由であった。専用直通列車の一等寝台車二両と荷物車は青函鉄道連絡船に直接乗り入れて航送された。

普通列車を見ると、苫小牧・札幌間が一往復のほか、苫小牧・苗穂、苫小牧・千歳(恵庭)が数本という惨めな列車運転の状況が続いた。戦前の苫小牧・札幌間四往復体制に戻るのには昭和二十五年十月になってからで、二十八年十二月からは全ての旅客列車、混合列車が札幌駅発着となった。三十年六月からは一般用ディーゼル動車(ディーゼルカー=気動車)キハ45000形(↓キハ17形)が運転を開始、十二月のダイヤ改正で苫小牧・札幌間七往復、千歳・札幌間は六・五往復となった。三十二年度からは車体を大型化した二重窓のキハ21形が、三十三年度にはデッキ式・板張り床などの耐寒艦装を施した北海道仕様様のキハ22形一般用気動車が導入された。

専用直通列車は日本が独立後に客車急行「特殊列車」として一般旅客の乗車を認めたが昭和二十九年に廃止、札幌・函館間を客車急行「洞爺」、三十一年には客車急行「すずらん」として運用された。

北海道において蒸気機関車(蒸機)が運用を停止するのは客貨ともに昭和五十年十二月のことであった。ここで千歳線における戦後の蒸機運用について記しておきたい。

主な蒸機は貨物用テンダD51形、旅客用テンダC57形、客貨両用テンダC

58形であった。重量貨物列車の本務機はD51であったが、上り列車は上野幌・北広島間の^{七ノ木}山で六〇分の一=一五・二% (パーミル) (一〇〇〇^{以上}以前進一五・二^{以下}登坂)の急勾配において補機(補助機関車)としてC58とC57が連結された。重運用は北広島・苗穂間線路移設複線改良と合わせ無煙化となる昭和四十八年九月まで行われ、千歳・苗穂間には補機庫の単機・重連回送が多数設定された。当時、千歳駅構内は千歳川までと広く国道337号の広幅・千歳由仁線踏切(通称・末広踏切)は警手が六枚の踏切標板(黒黄縞模様)付ワイヤーを手動で昇開操作する第一種踏切で、^せ正向き運転のための転車台は川沿い下流側にあった。また、C57牽引の普通列車が一部に運用されていた。

東6線駅構想と周辺の変化

千歳線以南の長都地区の入植は先述のとおり昭和二十一年から二十二年にかけてである。同じ頃、戦後復興と町勢振興のため二十二年七月、千歳町においては『千歳町総合計画書』が策定された。

北海道においても昭和二十三年九月に北海道総合開発調査委員会から知事に対して『北海道総合開発計画』が答申された。この年の十二月に『千歳町総合計画書』の一部に改定が加えられた。『北海道総合開発計画』の策定を受けてのものだろうか。

改定された『千歳町総合計画書』は、総合機構、土木交通、農畜産物、林業、鉱工業、文化厚生、支笏湖中心総合施設の七部で構成されていた。「二、土木交通の部 3 鉄道敷設と施設の改繕」に次の記述がある。

(ロ) 千歳線、東六線に簡易乗降貨物取扱駅の設置について

^ま曩に緊急開拓地として植民計画をたて、既に相当入地して開拓せられているが土地の開拓に併進してその開発を促進することは必要である。計画の実現に至るまでの時間的な存在の多いことを思うときその実現に努力する必要がある

る。(ルビ引用者)

既設の千歳駅と恵庭駅のほぼ中間に位置するのが東6線通である。しかし、既定計画の前二年に一〇〇戸ほどの入植があったからといって、駅の新設に結びつくものでないことは計画を策定した担当者も十分に認識していたが、将来的地域開発のためには地道な運動が必要だということか。

ここで長都駅開業までの地域の人口増加要因を見てみたい。

昭和二十六年頃からは、秋田隊が入植した東7線から9線の南33号から34号の地(現・陸自北千歳駐屯地(含・スキー場))に警察予備隊(S25創設)用地の買収が始まった。警察予備隊は二十七年十月に保安隊に改組、その年の十二月には千歳駐屯地(S29・8改称・北千歳)が完成し、野戦砲部隊である独立第一特科群が駐屯した。隊員数は約三千名であった。保安隊関連では南恵庭駐屯地にも三千名程度が駐屯していた。

同じく農民団である長野県開拓団が開拓した隣接地である国道36号と東6線の交点に、犯罪傾向の進んだ一六歳から二三歳までの若者を矯正教育する特別少年院として千歳少年院が開設されたのは昭和二十八年四月のことで、開設時は一一〇人の少年を収容していた。少年院は海軍航空隊千歳送信所を改造したものであった。

保安隊員、少年院の在院生ともに日常的に鉄道を利用するとは考えられないが、地区人口としては入植者以外にカウントする重要な要素となった。

長都地区に開拓農民団が入植して七年が経過していた。
昭和二十三年六月には、東9線から西、南26号より南を校区として千歳第三小学校が開校した。二十八年の在籍数は三学級九九人、教員は三人と記録されている(S43閉校/校地跡^{キリンビール}麒麟麦酒北海道千歳工場キリンビアパーク)。

さらに、駅設置の場合に駅を利用するであろう昭和二十七年十月の長都地区と呼ばれた当時の区域・長都、都、釜加、上長都、北信濃の世帯数と人口をみ

ると、三一六世帯一八四八人にまで成長していた。

このように国内外の環境変化のなか仮称東6線駅周辺の長都地区の人口も漸増していき、昭和二十八年には仮称長都駅として日本国有鉄道(国鉄)に設置を請願することとなった。長都駅設置期成同盟の会長には二年入植の酪農業中村茂が就いた。

請願は町を経由し副願(参考意見)を添えたうえ札幌鉄道管理局(札鉄局)に提出された。千歳市に「副願書」のみが残されている。副願書は請願内容とほぼ同じと思われるが、提出先と月日が空欄となっている。

副 願 書

国有鉄道千歳線千歳駅と恵庭駅の中間に長都駅(仮称)を設置することについては別紙陳情書にもありますとおり関係住民が早くから要望いたしました。戦時中や鉄道の機構の変更等により実現を見ずに今日に至りましたがこの地方は既存の住民と開拓者の入地によって人口や農耕地は急激に増加いたしました。

今後に於きましてもこの地帯は所謂千歳原野の開発地として長都沼の干拓や千歳川の改修等によって発展を裏付けられていますので御調査の上是非長都駅(仮称)の設置を願う地方住民の文化的な恩恵に浴せしめられるよう特別の御諮議御取計らいをいただきます。

右副願いたします。

昭和二十八年 月 日

北海道千歳郡千歳町長 山崎友吉

同 千歳町議会議長 渡部栄蔵

殿

副願書をみると、長都駅設置の構想は『千歳町総合計画書』において構想される以前から、地域住民によって駅設置の請願が数度にわたりなされていたことが読み取れるが史料は残されていない。

副願書には町作成の「経済調査書（新設駅圏内）」が添付されている。主な事項は次のとおりである。

一 地区の特徴

(略) 北海道総合開発計画により現在施行中の千歳川切替、長都沼干拓事業が完成すれば約三千町の美田が生まれ、(略) 更に、生産の飛躍的増加と戸口五百戸三千人余の増加は必至である。(略)

駅新設に際し地盤は火山灰で至極堅牢である。

二 面積及び駅間距離

面積 六八・二平方杆

(恵庭) 四・六杆(長都(仮称)) 三・五杆(千歳)

三 人口(昭和二十八年五月現在)

男八三〇二 女二〇六八 計一〇三七〇(内保安隊六千人を含む)

四 土地利用表、五 農業資源表、六 開拓可能地、七 現有家畜頭数……(略)

副願書に添付された「経済調査書(新設駅圏内)」は新駅を核にした数値と
いうが、地理的範囲がわからず駅設置の検討に役立つものではなかった。

陳情書を受理した札幌局から八月、千歳町長と長都駅設置期成同盟会長宛に
現地調査に対する事前資料提出の事務連絡が届いた。

担当は営業部総務課調査係で調査項目は、一つとして千歳町の産業状態(年間
間生産量、主なる輸送先、将来の見透し)、二つとして長都駅駅圏内産業
構造(A) 土地概況、(B) 主要農産物及び生産量、(C) 主要家畜飼育数、
(D) 産業別人口、(E) 官公衛、学校、会社、工場、事業場の数と人員、町
役場出張所・農協組合・集乳場の有無についてであった。これは、新駅を設置
した場合の需要予測を念頭に置いた駅圏内の数値についての照会であった。
過去の駅圏について鉄道総合技術研究所の武藤雅威は次のように述べてい
る。

駅圏とは、駅を中心にその駅を利用すると期待される需要の勢力範囲を言い、
隣接駅や近隣駅との需要の取り合いを考慮しながらその範囲を設定する。この駅勢
圏の概念を用いた需要予測手法は鉄道固有の技術である。従来の駅勢圏設定手法で
は、駅を中心に半径一・五〜二キ程度(徒歩圏内)の円を描き、隣接駅との境界に
ついては線間中央において分割するなど、簡易的な描画法を用いている場合が多か
った。

札幌局からの事務連絡には、「長都駅駅勢圏図」が添付されていた。

東6線長都駅を中心に、上り方向は千歳駅からの間一・七五キ地点、下り
方向は恵庭駅からの間二・三キ地点まで、千歳線と直角に東西八キずつ
であり、南北四・〇五キ東西一六キの縦長長方形を駅勢圏としていた。この駅
勢圏を地図に落とすと、南北は千歳方・道道島松千歳線(東9線)、恵庭方・
サッポロビール庭園駅近辺となり、東側は道東自動車道、西側は王子製紙千歳
川第四発電所にまで達する広範な区域となるが、保安隊千歳駐屯地は含まれな
い。

札幌局からの照会に駅圏人口がなく、回答にも記述はない。産業について
は農業生産に主体が置かれ、現在と比較のすべもないことから記載を略するこ
ととした。駅勢圏の概略として「千歳川流域の未開発地域が千百六十町歩あ
り目下これが開拓に鋭意努力中であるから近くには美田化し二百戸の入殖と
もに水田七百町部畑二百町が生まれるのも数年で実現されると思慮される」と
長都地区の開拓について記してある。千歳町の長都地区開拓に対する大きな期
待を感じ取ることができる。照会のあった官公庁、学校、会社、工場、事業場
の数と人員、町役場出張所・農協組合・集乳場の有無については、次のとおり
回答している。名称(数量)、摘要、「備考」の順である。

千歳保安隊(1) 隊員三〇〇名/法務省千歳少年院(1) 職員三二、保護少年
八七「将来保護少年は三〇〇名となる見込」/中学校(1) 職員三、生徒八一/小

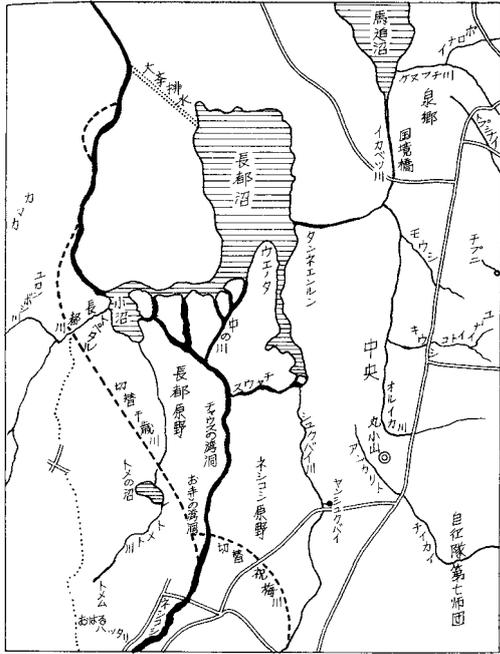


図2 「大正5年の測量図」(干拓以前の長都沼周辺図)
 左上の大学排水は昭和16年に全国の大学・高等学校の学生約270名が一部を開鑿、戦後に北海道が完成させた 平成2年、東6線大学橋の傍らに学生を讃えた「学生義勇軍流汗の跡」碑が建てられ、3年には碑を核とする大学橋記念園が造成された(転載：『ちとせ地名散歩』)

学校(2)職員八、児童二六五/農業協同組合出張所「出張所設置計画中」/町役場出張所「出張所設置計画中」/集乳場(1)牛乳処理二五〇石
 駅舎圏外の保安隊千歳駐屯地、開設見込のない町役場と農協の出張所を設置計画中と記入するなど長都駅誘致のために過大見積もりしていることが伺える。また、千歳川流域長都原野の干拓による農用地の造成についても記しているが、駅舎圏というにはあまりにも遠かった。

(1) 干拓事業の核となった現・中央長都地区の概略

湿地帯であるネシコシ原野、長都原野の干拓は終戦直後から本腰を入れて進められた。原野の象徴であった長都沼には千歳川・長都川・ユカンボシ川・シユクバイ川が、馬追沼には馬追川とケヌフチ川が流れ込み氾濫を繰り返していた。沼の面積は長都沼が三・九平方キロでウトナイ沼(二・二平方キロ)の一・七倍、馬追沼は一・九平方キロでいずれも雁・鴨など水鳥の猟場として知られた。

千歳川と長都沼を分離する新千歳川(長都新水路)は昭和二十六年に切り替え

られ、長都沼に流れ込んでいた祝梅川も新千歳川に合流した。その後、排水路の整備によって湿地帯の水位は低下したが長都沼が最後まで残った。四十二年には長都沼の中央を貫く第一四号幹線排水路(一部に広幅水路)が完成して干拓は終了した。入植は三十九年から四十八年まで続き、その後も治水事業は継続され平成六年に完了した。

長都駅の開業

長都は無人駅であり、『北海道鉄道百年史』にも建設の記載はなく巻末の年表に「昭和33年7・1千歳線長都停車場(駅員無配置)開業」とあるばかりである。当時の『広報ちとせ』にも開業の事前周知に関する記事はない。

長都駅は当初、昭和三十三年三月一日に長都仮乗降場として設置されているので、少なくとも列車一面程度の簡易な板張りホームがあったと思われる。仮乗降場は国鉄本社の認可を必要とせず札幌局の判断のみで設置ができた。三月一日時点で簡易なホームがあったとするならば、前年の初冬までに建設を終えていたと思われる(『日本鉄道旅行地図帳1号北海道』駅名一覧・千歳線には長都仮乗降場の記載はない)。

長都開業前の国鉄監修『時刻表』昭和三十三年五月号の千歳線に「長都」は記載されていない。さらに仮乗降場は札幌局の判断で設置されたもので正式の駅ではないため運賃計算上の営業キロの設定がなかった。このことから、長都から千歳まで列車に乗った場合、隣駅恵庭からの運賃を支払わなければならないかった。まさに文字どおり仮の乗降場であった。

『増補千歳市史』に次の記述がある。

長都駅 長都駅の設置が決定すると、三十二年十二月三日、中村同駅期成会会長、伊藤道議、田中町開発専務らが札幌鉄道管理局に出向き、工事のうち労力奉仕の部分の約束し、町は工費の七割を負担することになった。

市制施行の三十三年七月一日、同駅は開業した。総工費一〇四万円、ホームは鉄筋コンクリート建ての吹き抜け式であり、無人駅である。同駅の落成式は同月三日、関係者多数が参列して雨の中行なわれた。同地域の第三小学校の児童、長都中学校の生徒も特別参加してこの日を祝った。

ホーム建設費の七割を町が負担したということは、長都が請願駅であつたというを示している。

長都駅は四カ月間の仮乗降場期間を終え昭和三十三年七月一日に開業となつたが、この日、午前中には臨時の市議会が開催され市制施行に伴う条例改正案などが原案どおりに可決し閉会した。午後一時から市役所（S 33・2完成旧庁舎／現・総合福祉センター）前の広場において記念式典、その後、小学校から高校までの児童生徒が千歳行進曲に合わせ日の丸の旗行列を行った。この式典のため長都の開業式は、二日後に落成式として実施された。

開業当時の写真が市史資料として四葉残されている。

三葉は昭和三十四年一月発行の『広報ちとせ』「33年のあしあと」に掲載するために撮られたものである。積雪がないことから十一月末から十二月初めにかけてのものであろう。三十三年の出来事として、二月・庁舎移転、六月・皇太子殿下・千歳さげます孵化場ご視察、七月・市制施行、十一月・大滝・支笏湖道路開通、十二月・開庁以来の大豊作・千歳産米五千石達成などとともに、七月の長都駅開業が紹介されている。当時、長都駅が千歳駅と恵庭駅の中間にあつたことから、通称「長都中間駅」と呼ばれていた。

地域住民に喜ばれる長都中間駅（7月1日）・戦後緊急開拓者の入殖等で急激な発展を続けてきました長都地区の住民は千歳又は恵庭駅を利用という不便ないわゆる文化生活の象徴である交通機関に恵まれていませんでしたが、地区住民の宿願がかない7月1日に完成毎日の利用者は80有余人をこえています（写真は長都中間駅）。（執筆者・昭和三十四年版から最新版までの要覧『ちとせ』略年表において

は「昭和33年3月1日長都（中間）駅新設」とされ、『千歳市史』においても「昭和三十三年三月一日から仮乗降場がつくられ、四十一年複線化とともに長都駅（無人駅）となり、現在一日三往復の停車があり、長都・釜加附近の人々に利用されている」と駅算格時期、停車本数ともに誤記されている）

長都に駅舎はなかった。一面一線で上屋のない簡易ホームは上り左側、スロープは東6線側千歳方のみに設けられ鉄北通と結ばれた。用廃したレールを組んだような基礎の上に、コンクリートで舗装した三両編成に対応する六〇センチほどのホームに駅名標二基、ホーム灯二基が設けられた。

『時刻表』昭和三十三年七月号千歳線に長都が初出する。

千歳線は上下各一六本運転、蒸機牽引の優等列車は急行「すずらん」（函館・札幌／S 35く気動車）、準急「エルム」（室蘭・長万部・札幌）と週末準急「たるまえ」（虻田（現・洞爺）・札幌・小樽）の二本だけだった。気動車が主体の普通列車では、上り一三本（千歳終着三本）のうち長都に停車するのは六本、下りでは一三本（千歳始発四本）のうち長都に停車するのは五本という運転であり、普通列車は苦小牧・千歳・札幌間を往復するばかりであった。

長都駅発車時刻表（G 11千歳終着）

下り（札幌）	37	17	46	55						19							
時	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
上り（苦小牧）	51		00	13								24	28	09			

札幌まで最速で一時間、苦小牧までは三十九分の運転となっていた。これは北海道鉄道時代のガソリン動車による所要時間と同じだった。

千歳線、室蘭本線沿線の住民には懐かしい準急「ちとせ」（虻田・室蘭・札幌／キハ22形）は昭和三十四年九月二十二日から、北海道初の特急「おおぞら」（函館・千歳線（無停車）・旭川／キハ80系）は三十六年十月一日ダイヤ改正（サンロクトオ）からクリームボディに赤のラインである国鉄特急

色Ⅱ「こだま」カラーで千歳線を駆け抜けた。サンロクトオ、ヨンサントオ（四十二年十月一日ダイヤ改正）を経て千歳線複線化までのダイヤを見ると列車の運転本数はヨンサントオ時点で二九・五往復と倍になるが、優等列車の運転が増えていくばかりであった。普通列車は上り一四本（千歳終着三本）のうち長都に停車するのは五本（千歳終着一本）、下りでは二三本（千歳始発三本）のうち長都に停車するのは四本で普通列車運行は横這いだだったが、長都に停車する本数は減少傾向にあった。

この当時、千歳線は北広島・苗穂間において現在のルートとは大きく違っていた。旧・北広島は現駅とほぼ同じ位置で、旧ルートは下り左方であった。現・上野幌を過ぎるあたりから国道12号方面にカーブすると旧・上野幌（現・



写真1 開業当時の長都駅（昭和33年11月頃撮影）
恵庭に向け発車したバス窓のキハ21形気動車 左の勾配標「L」は路線がLEVEL（水平）であることを表している 右側の電柱は通信業務用架空裸線柱で「はえたたき」と俗称された

厚別南公園）、北星学園大学の北隅を通過、栄通と南郷通の中間を縦貫し大谷地（現・白石東冒険広場）、月寒（現・アサヒビール北海道工場物流センター）を過ぎ急曲線で東札幌（現・札幌コンベンションセンター）に進入、出発後すぐに再度急曲線で函館本線と並走し苗穂に向かった。

千歳線複線化

旧ルート単線・千歳線上り上野幌・北広島間・^{とよま}樞山で一五・二%の登坂勾配があり重量貨物列車にあつては補機を必要とし、さらに苗穂を出発し函館本線と別れ豊平川鉄橋を渡った直後と東札幌出発直後に半径二六〇から三六〇以上のクランク状急曲線があった。これら運行障害のある上野幌・札幌間には住宅や工場が密集し、かつ踏切が多いことから速度が上げられず、また線路容量も限界となり客貨輸送力増強の観点から別ルートによる複線化が待たれ、厚別寄りのルートが札幌市の都市計画を前提に設定された。

『札幌工事局七〇年史』は千歳線線路増設について次のように概括し、設計概要と工事概要を記している。

（略）本線区の輸送量は年々増加し、線路容量は限界に達し、この窮状打開のため、札幌地区改良計画・貨物操配基地構想並びに小樽・旭川電化計画を配慮して、複線化計画が策定され、昭和40年2月上野幌・沼ノ端間腹付線増で工事に着手、苗穂～北広島間は在来線が急こう配、急曲線の連続でかつ住宅密集地帯のため別線複線で昭和42年9月着工し、昭和40年以降逐次開業し、昭和48年9月9日8年有余の歳月と約11.5億円の巨費をもって60・1km（マイナス2・5km）全線の複線化が達成された。

「腹付線増」^{はらつけせんぞう}とは、新たな線路を既存線路の脇に増設することで、千歳・長都・恵庭間にあつては在来線下り左方（工場団地側）に施工されたが、この区間は直線で地域条件も良く単年度で開業できた。昭和三十九年九月に着工、四十年三月二十九日路盤工事に着手、九月二十二日に軌道工事が竣工、複線の使用開始は同月二十七日のことであった。複線化で相対式ホーム二面二線となった長都であったが、既存の上り一番ホームが鉄北通と結ばれるばかりで下り一番ホームへはスロープ下の構内踏切を渡らなければならなかった。

複線化に伴う長都駅北側に位置する東4線跨線道路(戦車道路ⅡC経路)の新設工事は、昭和四十四年十一月に着手し四十五年三月末に竣工している。

北広島・苗穂間別線複線化が供用開始した昭和四十八年九月九日に新札幌・札幌貨物ターミナルが開業した(函館本線新札幌(貨) ↓ 札幌貨物(タ) ↓ S48・7・16)。なお、旧ルート・月寒・白石間は新ルート開業後も、アサヒビール積出しの貨物線として五十一年九月末まで存続した。

複線化によって列車容量が増大した後の列車運行を見てみたい(S49・10)。

上下ともに特急が六本、急行が一二本(「ちとせ」×11/キハ56系)、普通列車は一二本の計六二本が運行した(除・期間運行)。普通列車の運行は四・五本が千歳発着、一本が室蘭発着だったが、長都に停車する列車は上りが七本、下りが六本と停車率が僅かに改善されただけだった。最速で札幌までが四十八分、苫小牧までが三十六分となり、札幌までは十分程度短くなった。

駅利用者の漸増

千歳市は昭和三十五年に駐留米軍要員が大量解雇され、その就労対策として千歳線と国道36号の間・北信濃に北海道初の市営工場団地の造成分譲に取り組みむこととなった。三十七年には通商産業省から北信濃地区(北信濃・上長都)を千歳恵庭地区工場適地として指定を受けた。

第二工場団地は昭和三十九年に、第三工場団地は四十二年にそれぞれ造成に着手、両団地ともに四十七年に分譲を終了した。最も早く操業したのは大阪資本のサントリーで四十二年のことだった。堅実経営で知られるサントリーが立地・操業していることが千歳市営工場団地の評価につながり、大阪変圧器(現・ダイヘン)、エスレン化工(現・積水化成産品北海道)、北海道松下電器(現・パナソニック)など大阪資本の企業が四十年代前半に次々と操業、全国

の優良企業の千歳立地を先導した。長都駅に隣接している東洋製罐は四十七年、キリンビールは五十年に操業を開始している(S54・工場団地 ↓ 工業団地)。

これら工場において本社からの基幹派遣社員以外は現地・千歳周辺の採用となったが、モーターゼーションの進展によって車社会となりつつあった当時、運転本数の限られた列車で通勤する者は少なかった。

長都駅において利用者が増大するのは、昭和四十八年開校の北海道千歳北陽高等学校(北陽高)が五十年十二月に中央の仮校舎から現在地(北信濃 ↓ 北陽)に校舎を新設してからであった。五十二年の数値では、全校生徒約八〇〇人の二五割に相当する一九四人が通学に鉄道を利用した。

長都駅周辺の住宅団地について触れていきたい。

昭和四十七年、東6線に面して造成・分譲が完了した「長都産労者住宅団地(産労団地)」は、千歳線を挟んで操業する工場の従業員向け住宅団地として開発された。面積は五・二畝、うち二・六畝が宅地で、千歳線側に〇・二畝五戸分の便民施設用地が設けられた(産労団地Ⅱ現・長都駅前三・四丁目の一部)。

産労団地の開発に触発される形で民間主導の住宅団地が、産労団地を取り囲む形で昭和五十年から五十九年の間に四カ所が開発された。産労団地の恵庭寄りに五・二畝の「長都駅前団地」が五十年(認可・造成・分譲ともに)、五十一年に東6線を挟んだ産労団地の向かいに「パークタウンおさつ」三・五畝が、五十二年には長都駅前団地の北側に「グリーンタウンおさつ」四・七畝が誕生した。五十四年当時、産労団地には四〇戸入居の東洋製罐長都社宅のほか北海道森紙業千歳社宅(未入居)、独身寮二棟(東洋製罐、スター農機(現・IH I スター))、便民施設用地には木村商店が建ち、周囲の住宅団地にも一〇〇戸ほどの住宅が張り付いていた。

昭和五十四年十月に国鉄が調査した長都駅の一日の乗降客は四七五人とされている。長都駅利用者の大半が列車通学の北陽高生徒だった。

昭和五十九年には東6線沿い産労団地北側に一・七畝の「サニータウン」が造成・分譲された。

長都貨物駅構想と高架・電化開業

昭和四十四年発行の千歳市企業誘致パンフレット『道央メガロポリスの中心 千歳市営工場団地 1969』の交通輸送施設・鉄道には「国鉄千歳線が東側を走り、長都駅も第2団地内にあつて貨物取扱駅に昇格と専用線布設を計画中」と鉄道用地七・三畝を確保、長都駅の将来性と専用線の敷設が可能なことを謳っていた。

昭和四十年代後半になると千歳市内鉄道高架化計画、さらに苫小牧東部大規模工業基地関連の拠点貨物駅構想（現・JR貨物苫小牧貨物駅（一本松））が具体化しつつあった。

千歳線千歳市内の高架橋は昭和五十五年七月十日に供用開始となり千歳駅の貨物取扱いが廃止され恵庭が代替する形となったが、四十年代末時点にあつては進出企業がトラック輸送よりも国鉄貨物を利用したいとの意向が強く、北海道総局に対して長都を貨物取扱駅にするよう陳情した。当時、企業はトラック輸送に重きを置いていたが、貨物基地が東札幌駅だということもあつてやむなくトラック輸送に委ねているという状況にあつた。東6線を挟んで長都貨物駅用地に隣接する第二工場団地のキリンビールと東洋製罐は工場敷地内に線路を引き込みたいとし用地を確保していた。

国鉄は千歳線の電化によるスピードアップを計画、中間貨物駅は設けたくない考えだった。また、市や議会においても長都駅の貨物駅昇格運動が鉄道高架化に支障があれば断念もやむなしとの意向を固めたが、貨物駅昇格は企業誘致

の約束事項でもあり、企業側の期待も大きかった。

昭和五十一年七月、千歳市は議会、北海道東京・大阪事務所、千歳商工会議所の参加を得て、東京と大阪で企業トップとの懇談会を開催した。企業側からは「北海道に工場を建設するのは市場があるからではなく、労働力の確保が比較的容易だからである。市場に遠いという欠点は輸送力でカバーできる。千歳は、空路、海路、道路、鉄道の拠点であるが貨物取扱駅がなければ輸送体制が完全とはいえない」との厳しい意見が出されたという。

昭和五十一年八月、踏切六カ所を除去し交差道路一〇本となる高架工事区間四三九〇坪・高架橋区間三三三五坪の千歳線千歳市内高架化工事が着手された。工事は既存線の上り左側Ⅱ駅裏側で行なわれたが、これは用地買収を最小限にすることと主要市街地側を避けたためであった。

昭和五十四年四月三十日、翌年に控えた千歳市内高架化・電化開業に伴う千歳駅貨物取扱業務終了式が行なわれた。北海道鉄道時代の坑木輸送に始まり戦中戦後の軍需物資輸送で多くの貨物列車が運行され、最盛期の二十年代後期には一日二〇〇両に及ぶ貨車が着発した。後年、貨物の大半を占めた空自ジェット燃料輸送業務の専用線も五十四年三月に撤去され、海軍時代からの基地内鐵路の歴史に幕が下ろされた。終了式ではディーゼル機関車DD51が「さようなら貨物」の横断幕を張ったコンテナ貨車三両を牽引、入替作業を行なった。

千歳駅の貨物取扱廃止を受け市議会国鉄高架促進特別委員会は、高架開業が目前に迫ってきたことから長都駅貨物取扱駅昇格運動に力を入れていくことを確認し運動を継続させたが、高架が達成されると力が抜けるように昇格運動も立ち消えとなった。

昭和五十五年七月十日に千歳線の高架化、十月一日には二万ポルト・五〇ヘルツの交流電化が供用され、千歳空港駅が開業した。大半の急行ちとせがL特急「ライラック」781系電車で昇格、普通列車に赤い電車と親しまれた



図3 長都貨物駅構想図

貨物駅は東5線中通から7線中通までの間に構想され、現・キリンビール(S47立地)敷には製品の鉄道輸送を計画する工場の専用線が描かれている。現在、東6線から7線中通までの側線用地は市有地のままとされている(転載:昭和44年発行・千歳市工場団地パンフレット)

711系⁽¹⁾が導入されスピードアップが図られるとともに快速並みの普通列車も運用を開始した

運行本数は全列車で上り四六本、下り四四本となった。普通列車は上下ともに二八本が運行、長都には各二二本が停車した。列車の運行本数は複線開業時の一・五倍に増加し、長都に停車する列車も倍増した。東6線踏切の閉鎖時間

も、上り普通列車の長都停車中は遮断機が下りることから大幅に延びた。

昭和五十六年十月には石勝線が開業、十勝と石狩を連絡する列車はこれまでの根室本線経由から千歳空港駅経由となり千歳線の運行本数もさらに増えた。

長都と同様に現在は無人駅となっている美々は、昭和五十三年に第一五回全国花いっぱい「花と緑の駅」コンクールで優秀賞を得た花壇の美しい駅として知られた。五十四年に国鉄の経営合理化の対象となり無人化が相上り上った。ピンクのサクラソウで描く花文字「びび」が旅行者を喜ばせたが、八名の駅員

に対して一日の利用者は五十三年実績で五人と少ないことが要因だった。

美々の無人化について千歳市は、市指定史跡である美々貝塚の最寄り駅として見学者の安全を考慮し跨線橋の新設などを条件に同意した。屋根のない歩道橋のような珍しい跨線橋は昭和五十四年八月に着工して五十五年の三月末に完成、五月十五日には直営駅から停留所に格下げとなった。労使交渉は長引いたが十月一日、千歳線の電化とともに無人化され、その後に開業以来の木造駅舎も現在の簡易駅舎に改築された。

(1) 長都における国鉄711系交流近郊型電車(定期運用・執筆者乗車)

711系初の着発は、電化開業日(S55・10・1)の六時五十九分札幌行だった。この当時の塗色はえんじに先頭前面下部がクリームだったが、昭和六十年頃から明るい赤にクリームラインとなった。国鉄最後の日(S62・3・31)、最終着発上り838Mも当然711系だった。新千歳空港が開港した日(H4・7・1)、七時着発の新千歳空港行一番列車となった711系は運転士二名が乗務、指差確認しつつ支線に進入した。711系最終着発は平成二十四年十月二十六日二十時十六分に二分遅れで札幌に向かった室蘭発の冷房搭載車で、電化区間完全電化のため札沼(学園都市)線に転用された。昭和四十三年の小樽・滝川間電化開業以来、道民に親しまれた711系は平成二十六年をもって運用を終了するという。

周辺の都市化と待合室の建設

長都駅は昭和三十三年の開業以来、ホームには上屋もなく駅全体が野ざらしで風雨・風雪を凌げず列車待ちは時に苦痛を伴うものであった。

待合室の始まりは、東口にあった二畳程のブロック造り三角屋根のバス待待合所のような建物であった。この待合所について千歳ブロック工業の北村耕造は「会社がJIS規格を取得、まだブロック積み施工をしていた昭和四十五年ごろに開拓者から頼まれて組んだ記憶がある」と執筆者の質問に答えた。

北陽高の校舎が北信濃に移転されると長都は列車通学の生徒に利用されるようになったが、悪天候時の列車待ちに苦勞していた。高校から生徒の安全対策の観点から千歳駅に対して駅舎建設などの申し入れが昭和五十一年九月にあり、千歳駅が市に待合室の建設を要望した。こうして西口に五十二年六月に出上がったのが九畳ほどのブロック造平屋建待合室で、男女別にトイレも設けられていた。

ホーム連絡用の構内踏切を廃して東6線踏切から下りホームへの通路ができたのも西口待合室の完成と同時期だった。

長都駅周辺に徐々に人口が増えてくると、昭和五十五年地域住民が「長都駅全線発着推進の会」を発足させ全ての普通列車の停車を求める運動を展開、さらに「長都駅舎建設期成会」は千歳工業クラブ、北陽高PTAなどの代表の署名を添え市への請願活動を行なった。これまで市は貨物駅問題を優先し、駅舎の建設については国鉄と協議したことがなかったが、地域住民にとって不便の解消が先決と請願行動に出たものだった。しかし、市・地元住民にとって乗降客数が少ないという悩みがあった。

昭和六十年三月十四日のダイヤ改正は、国鉄の経営基盤強化と近距離普通列車の増発による大量輸送が目的だった。これによって千歳線においても普通列車が増発され赤い電車は「くる来る電車ポプラ号SAPPORO」のヘッドマーク

を付け、駅に行けば待たずに乗れる高頻度運転のシティ電車となった。

昭和六十一年十一月一日、国鉄は民営化を見据え「明日へ、便利レール、新ダイヤ」をキャッチフレーズに最後のダイヤ改正を行なった。全国で普通列車の増発は戦後最大規模のものとなった。千歳空港・北広島間における普通列車の運行は上下で二九本増の八九本となり、午前九時から午後九時までの平均運転間隔も二三分と六分短縮された。長都停車列車は上りが二五本から三九本に、上りが二四本から三八本と大幅に増えた。千歳線では千歳と千歳空港などで磁気式プリペイドカードであるオレンジカードの発券（H25・3・31発券終了）・利用が始まり、平和臨時乗降場が設けられた。

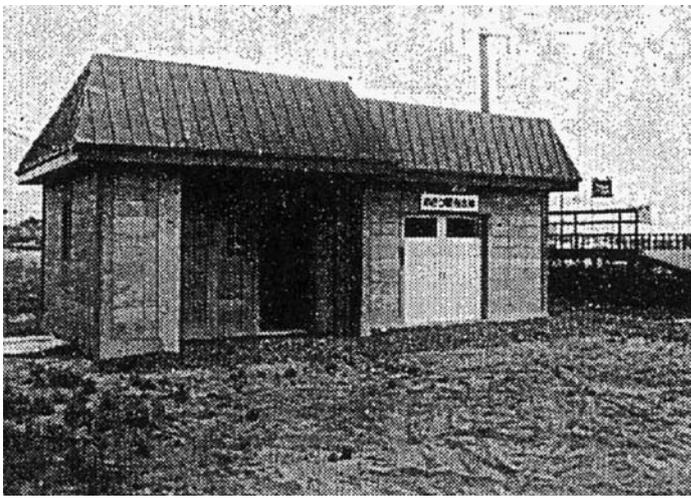


写真2 長都駅西口待合室（昭和52年6月撮影）
昭和52年から現在の西口構外待合室が完成する平成元年までの間使用された（転載：昭和52年6月30日付『千歳民報』）

国鉄は巨額な債務の解消を目的に昭和六十二年四月一日、六つの旅客鉄道会社と一つの貨物鉄道会社など一二の継承法人に分割民営化された。本道においては社員一三〇〇〇人の北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）として新しくスタートした。コーポレートカラーは、雪の大地から一斉に芽生える山野草と木々の若葉をイメージして萌黄色（ライトグリーン）とした。JR北海道発足時の千歳線普通列車

は下り四三本、上り四四本、長都には上下ともに二本の「快速（愛称なし）」と普通二本以外が停車した。

産労団地を囲むように造成された民間主導の団地造成については先に述べた。駅勢圏においては、これら住宅団地を取り囲む形で土地区画整理組合が施工する市街地開発事業が相次いで起工された。

昭和六十三年七月に施工認可されたおさつ駅前土地区画整理組合の団地造成工事が平成元年五月から始まった。地区面積は五八・三〇にも及ぶ大規模なものだった（H5・8竣工）。

長都駅周辺の整備が急速に進むなか、平成元年に千歳市は貨物駅用地の北側を工業用地として造成・分譲、南側には西口広場を整備する計画を立て六八〇〇平方メートルの用地を確保し八月末にも工事に着手という動きになったが、国の補助制度の活用を期待して計画を練り直すこととした。

駅前広場の整備計画が持ち上がると同じ八月、貨物駅用地跡地に立地した今村商店（アサヒ、サッポロ清涼飲料受託生産）が千歳工場建設を記念し地域開発に役立ちたいと待合室を市に寄贈することになった。ブロック造りの待合室を取り壊し、八月下旬に工場の建築着工にあわせて待合室の建設に着手した。駅構外に建つ新西口待合室は鉄骨造り平屋建一・二平方メートル、外観が白、水洗トイレと暖房が設備された近代的な建物として十一月四日に竣工、直ちに千歳市に寄贈された（管理 千歳市/H2・6今村商店操業）。

平成三年、千歳市は長都駅周辺整備に本腰を入れることになり、東6線踏切の拡幅も合わせて行うこととした。計画は地元・長都駅前町内会の高田義一会長に事前説明され、大きな賛同を得た。駅周辺整備の裏には、鉄道高架の延長が実現困難なことがあった。整備によって大型車がすれ違ふことが難しかった東6線踏切が拡幅されるとともに、跨線橋（自由通路）建設によって列車乗降時に踏切を横断する必要がなくなり安全性が向上するというものだった。

長都駅前広場整備計画には、東口四七〇〇平方メートルにロータリー、東屋と芝生広場、大型時計、グリーンベルトを、西口九七〇〇平方メートルに駅前広場を設け、東西を連絡する跨線橋などが盛り込まれた。また東西ともにバス停留所、一般駐車場、駐輪場、タクシー乗り場が設置されることとなった。計画は平成六年度の完成を目指し、総事業費は約五億円が見込まれた。

おさつ駅前土地区画整理組合の分譲地では住宅の張り付きも急ピッチで進み、平成二年四月にはおさつ団地町内会が発足した。先行造成された長都駅前団地、パークタウンおさつなどを取り込み四年十月には住居表示が実施され、北信濃から新たに長都駅前一〜四丁目、北陽一〜四丁目と北光六・七丁目が生じた。

東口広場の整備とスカイロード建設

平成四年、跨線橋の部材は既に発注工場である五洋建設室蘭製作所で完成していたが現地長都における設置工事が停滞した。停滞の原因は地元・長都駅前町内会からの陳情によるものだった。計画では東口広場の整備によって東6線から恵庭方一〇〇メートルの鉄北通を機能面、安全面を考慮し閉鎖、車両を産労団地利便施設西端の通りに誘導しようとするものであった（鉄北通の終点は東6線で、東6線以北は東2号道路と呼ぶが本稿では通称「鉄北通」を用いる）。

平成四年二月、千歳市議会議長に提出された長都駅前町内会（戸田泰介会長）の総意とされる『陳情書』によると「新築港開港に合わせ、（略）踏切の閉鎖時間は更に長くなることは確実であります。現在でさえ渋滞をさけて生活道路を迂回する車が増え、環境の悪化と事故の危険にさらされ……」と、鉄北通×東6線交差点の交通混雑が住宅街に移行することが予想されるというものであり、これによって工事の推進は困難となった。一方、七月には長都駅前広場の整備促進を進める会（木村清会長）から「駅前広場という機能からして、



写真3 国鉄711系交流近郊型電車
(平成22年オレンジカード)

(略)『車と歩行者』分離という考え方は当然のことであり、また閉鎖により交差道路を一本減らすことが逆に交通混雑緩和にもなると考える……』という真逆の意見で早期完成を求める『陳情書』が提出された。長都駅東口整備の考えは長都駅前町内会を賛否で二分した。

平成四年七月一日に開業した新千歳空港国内線旅客ターミナルビル地下には南千歳(旧・千歳空港駅)から支線(地下)で結ばれた新千歳空港駅が新設され、ダイヤ改正後の営業一番列車として普通列車の赤い電車が入線した。

ダイヤ改正によって昭和六十三年三月から走り始めていた快速「空港ライナー」、小樽直通快速「マリンライナー」は、新千歳空港乗り入れを機に快速「エアポート」と愛称を改め上下二五本から一〇〇本へと大幅に増発された。

エアポートには六十三年十一月から営業運用されたステンレス721系が主に用いられた。なお、空港ライナー・マリンライナーは上下四本が長都にも停車

した(H3・10時刻表)。ダイヤ改正によって普通列車本数は下り六五本、上り五九本が運行され全列車が長都に停車するようになった(含・休日運休)。この時点で列車運転本数は現在とほぼ同じになった。

赤い電車は基本三両編成(一部六両編成)だったが、新千歳空港発着の721系エアポートは全て六両編成となった。早朝夜間に新千歳空港を発着する上下二〇本(含・休日運休)の普通列車も快

速編成のため、長都のホームもこれまでの六〇級から六両編成に対応できる一二〇級に延伸された。

東口広場の整備と跨線橋の工事は地元調整が付いていないことから先送りとなり、西口広場の整備に振り替えられた。十一月中旬から始まった西口広場の整備事業は八〇台分の駐車場の舗装、広場のインターロッキング舗装、植栽などを終え十二月までに完成した。

地元町内会を二分する形となった長都駅東口整備問題を解決するため千歳市は多方面から駅利用者の意見を聴取した。北陽高、千歳工業クラブのほか、おさつ団地をはじめとする周辺町内会など十三団体に意向を確認した結果、街の顔が出来ること、安全が確保できることから市の計画案のとおり推進してほしいという意見が圧倒的に多かった。

平成五年度になって千歳市は跨線橋の建設に着手する方針を固めた。最終的ともいえる決断を下した理由は、支線・新千歳空港の開業による列車増発、全普通列車の長都停車という利便性の向上に相反し、上り普通列車が停車すると東6線踏切の遮断時間が長くなり線路横断の事故防止対策が急務だということ、さらに事業が国の補助事業ということにあった。

計画された跨線橋は高さ約六メートル、両側にらせん状の階段を建て、幅一・五メートル・長さ三二メートルの通路で上下線を跨ぐものだったが、乗換通路がなくホームには降りられない構造だった。階段、通路部分ともにポリカーボネート(透明なプラスチック樹脂)で覆うこととした。工費は約二億円で、工事は線路・架線を跨ぐ空中で行なわれることからJR北海道が行なうことになった。

東口広場に絡む二件の陳情は市議会の任期が平成五年五月までということから審議未了のまま廃案となった。六月になると『長都駅前広場の整備促進について』が、七月に入ると見直し派から『長都駅東側整備について』が新たに提出された。おさつ団地町内会も七月に整備促進の陳情活動を行なった。



写真4 JR長都駅東口簡易駅舎と跨線橋（おさつスカイロード）
（平成24年10月撮影）
駐車場（東口広場）と自転車置場の間を縦貫するのが鉄北通

しかし、見直しを求める長都駅前町内会長からの陳情内容は、鉄北通を現状のまま残すこと、連絡通路は地下道にすること、東口広場はできる限り駐車場とすること、鉄道高架を早期に実現することなど、計画を根底から改めなければならぬ難題が盛り込まれていた。特に鉄北通（東6線以北の東2号道路一〇〇区間）を閉鎖することに「先人の労苦を無にする行為であり納得できない」と頑なに主張した。

千歳市は事故防止と補助事業の観点から事業の執行を延ばすことは出来ないとして六月二十五日にJR北海道との契約を締結した（S57・2長都駅構内／線路横断女性上り貨物列車轢死事故発生）。

千歳市と見直し陳情を提出した長都駅前町内会との話し合いは、東川市長が事業進展のために歩み寄る形Ⅱ東口広場内を鉄北通が縦貫することで最終決着を見た。結論として、鉄北通の線形を東側に膨らむ形で残り跨線橋建設の障害とならないようにすることとした。また鉄北通の

存続は鉄道高架実現までとしたが、鉄北通の交通量が増え跨線橋利用者の横断に危険が生じるなどの状況の変化が現れたときは再度協議するという事になった。このような経過をたどり当初の東口広場の整備計画は頓挫してしまっ

た。跨線橋の建設工事は平成五年八月二十七日から始まり、厳寒となる十二月末までに基礎工事が行なわれた。六年七月から五洋建設において製作済みだった部材の現地組み立てが始まった。跨線橋の完成に先立ち名称を市民から公募、審査を経て「おさつスカイロード」と名がつけられた。開通式は十二月十七日に東川市長、長都駅前町内会長山文四郎会長らが出席して盛大に行われた。

スカイロードの完成によって東6線踏切を横断する歩行者は日中を中心に一日六時間余といわれる遮断機から解放されるとともに、東口における風雨、風雪時の列車待ちが苦でなくなった。

平成七年十月から長都駅利用者の大部分が利用する東口広場の整備が始まったが、人車が混在することで駅前広場のルールともいえる人車分離から逸脱するものとなった。産労団地利便施設用地側（木村商店前）には路線バス旋回場と中央バス「長都駅前」が設けられることになった（Ⅱバス停留所）。整備といっても単に線路と鉄北通の間に駐輪場、その奥に駐車を造るだけで駅利用者の集う広場はなく、植栽の緑もない駐車場は十二月中旬に市費のみで完成した。アスファルトを敷き固められた東口広場という名の駐車場は、インターロッキング舗装や植栽が施された西口広場とは比較する術もないほどに貧相で、加えて道路横断という危険を伴うものとなった。

その後、平成八年には計画どおりにスカイロードからホームへ下りられる乗換通路の建設が始まった。工期は十月から年末までで工事費は地方財政法の絡みもあって市費約一億円が支出された。増設工事は通路患側側に幅一・五メートルの新通路をホーム間幅で増設、ホーム二面に下りる幅一・五メートルの階段を取り付け

た。乗換通路の完成で上下線ホーム間の移動にらせん状階段を昇降する必要がなくなり利便性が格段に向上した。

平成十年、長都が無人駅で一日の平均乗車人員が不詳のため千歳市が独自の調査を行ったところ五八七人であった。その後調査が行われたことはない。

また、路線バス旋回場Ⅱ「長都駅東口（旧「長都駅前」）」は急曲で狭く、特に冬季の除雪との兼ね合いから使われなくなりバス停も東6線通に移設された。

東口広場が初期の計画どおりに整備されていたならば、住宅街の交流の場として十二分にその役割を担ったことだろう。

(1) 千歳線千歳・長都間踏切交通量調査

本調査は千歳市が市内鉄道高架延伸に資するため、平成二十五年一月十七日午前七時から午後七時の間に行われた。東6線踏切の結果要旨は次のとおり。

- ・列車通過本数 二四三本
- ・踏切遮断回数 一九〇回
- ・踏切遮断時間 四時間十分
- ・踏切停車車両 七五三台
- ・踏切通過車両 三六五五台（普通車三三三六台 大型車三一九台）

なお、東7線踏切の同日同時時間帯における遮断回数・時間は一八八回・三時間五十八分、東8線踏切のそれは二〇二回・三時間十八分という結果であった。

執筆者、調査対象時間外に全運行列車の三〇割が通過することから東6線踏切における全日遮断時間は、列車の速度向上を考慮しても平成五年当時の遮断時間である六時間余と変わらないと判断される。また、交通量が多く長都駅構内にあることからJR踏切事故防止キャンペーンでは千歳線内唯一の啓発箇所となっている。

参考 長都駅周辺の土地画整理事業と住環境の整備

平成十年九月に勇舞地区（北信濃）五三・六ヶ、十二年八月にはおさつ駅みどり台地区（長都・上長都）七二・七ヶが造成を開始し、長都駅前地区と合わせて一八五ヶに及ぶ大規模な住宅団地が造成されたほか、小規模ながら周辺に北陽地区、勇

舞第一地区などの住宅団地が造成された。当該地区の住居表示については、十七年十月に勇舞一〜八丁目、二十五年二月には、みどり台北一〜五丁目、みどり台南一〜四丁目、長都駅前五丁目が新たに誕生した。

住環境としては、平成三年三月におさつタウンセンターが完成、十二月に長都駅前郵便局が開局、六年四月には北陽小学校が開校した。八年八月にフードD5（現・フードD千歳食彩館）が、十二年十一月にはイトーヨーカドー千歳店が入店した。「ゆうまいタウンプラザ（二十二年二月閉店／現・ちとせモール・二十一年四月開店・スーパーアークス長都店入店）」がオープンし買い物が便利になった。十四年九月には千歳市民病院が移転開院した。さらに、二十四年四月には勇舞中学校が開校し、二十五年五月には苫小牧信用金庫長都支店が開店する。

長都駅着発バス路線

長都駅前に中央バスが乗り入れるまでの経過は次のとおりである。

中央バスが市内路線を運行したのは昭和四十二年十月二十六日で長都駅方面には富丘団地線（千歳ターミナル・千歳駅前・富丘団地）を開設した。その後、利用者の要望を受け五十九年四月十日には「ひばりヶ丘団地」、六十三年十二月一日からは「北陽高校前」まで路線を延伸した。この路線の終点をさらに伸ばす形で「長都駅前」に到達したのが平成四年四月一日のことだった。

長都駅勢圏内西口方面のバス路線としては桜木線（千歳ターミナル・千歳高校前・桜木小学校前・桜木四丁目）と工場団地線（終点「市営工場団地」中央大通北端）があった（千歳ターミナルⅡ現・ホテルグランテラス千歳向かい）。

平成十二年四月一日から桜木線と富丘線を統合して桜木・長都線（千歳ターミナル着発／桜木・長都先回り二系統）が開設された。新規路線は、十一月にイトーヨーカドーが開店、十四年九月には千歳市民病院の移転開院が予定



写真5 「長都駅西口」着発の中央バス（平成25年1月撮影^㉖）
桜木・長都線^①桜木先回り便 後方が千歳市管理のJRロコ
のない西口構外待合室と跨線橋 西口簡易駅舎は待合室に隠
れて見えない

線の発着は「千歳駅前」となり千歳ターミナルを廃止、路線も一部変更された。

近年の長都駅

平成元年の西口構外待合室に続き四年には西口駅前広場、六年の跨線橋、七年の東口駐車場、そして八年には跨線橋乗換通路と整備が進む長都駅の機能が十一年八月に建設された東西の簡易駅舎によってさらに充実した。

駅舎は上下線対称で幅が約三・六^㉗、長さ一〇^㉘程度の箱型で二室から構成されている。一つは出入口+改札口で乗換通路口と一体化し一一畳程の広さがある。近距離行先指定の簡易自動券売機、フラップドアのない入場専用自動改

されることによる利用増を見込んでのものであった。これにより桜木、自由ヶ丘方面と長都駅が直結された。十六年四月一日、千歳駅北口直結の複合商業施設へウレ一階に中央バス総合案内所を開設、千歳相互観光バスとあつまバスの市内路線ターミナル機能も付与された。これによって、桜木・長都

札機と集札箱が置かれ、改札口付近は架線柱を避けるために幅が狭い。一つはホーム上屋の代わりとなる一連四座の椅子を置いた八畳程度の構内待合室で無人駅ならではの構造となっている。ホームと一体になったことから荒天時の待合機能は一段と向上した（トイレ設備・市有西口構外待合室のみ）。

しかし、東口簡易駅舎は床面を上りホームと連続にするため、階段と舗装された斜面で鉄北通の歩道と結ばれ凍結時は危険な状態となる（下りホーム、西口簡易駅舎・構外待合室は連続）。さらに東口にはロータリーがないため通勤通学時間帯の列車到着前後、駅舎前の鉄北通には送迎車や営業車が列を成して駐停車、道幅が狭くなり人車通行の妨げとなっている。

エアポートを含む優等列車では英語の自動車内放送が流れる。近年、道内を列車旅行する外国人が増加する傾向にあり、英語圏以外の乗客が安心して列車を利用できるようにと2008洞爺湖サミットの前年、平成十九年十月のダイヤ改正時から駅に番号を付した。長都は「H12」とされ、駅名標と車内のインフォメーションボードに表示される。H12とは、札幌（01）を一番として千歳線経由で函館（H）に向かって一二番目が長都であることを表している（千歳H13／南千歳H14／新千歳空港AP15／美々H15／追分K（釧路）15）。

平成二十年十月二十五日からエゾモモンガがキャラクターのICカード乗車券KiKaCa^{キタカ}を、千歳線をはじめとする札幌圏の五五駅（札幌・苫小牧・桑園・北海道医療大学、小樽・岩見沢）で使用を開始、長都は無人のため読み取り専用の簡易KiKaCaが設置された。KiKaCaとはJR（北）^北海道のIC（カ）^カードが由来という（H25・3・23）交通系ICカード全国相互利用開始）。

無人駅故の安全対策として、平成二十一年九月には防犯カメラが跨線橋内外に三カ所のほか西口構外待合室内に不審者対策を目的に設置された。また、駅周辺には死角ができないよう防犯灯が整備されている。

最後に無人のため不詳とされる長都駅の乗車人員を考えてみたい。

平成二十四年四月の住民基本台帳にみる長都駅^ニ徒歩圏内の人口は二万三三四人（長都駅前、北陽、北光、勇舞、北信濃、上長都、自由ヶ丘、北斗、桜木）となり、十年当時の同一地区内人口の約一・四倍に増加している。このことから十年の一日乗車人員五八七人（うち北陽高生約二二〇人）を基に現状を推計すると、七六六人（うち北陽高生三三八人）となる。一日の乗降客数は一五三〇人程度、年間では五六万人が長都を利用していることになる。オホーツク圏の中核駅・北見（H22・乗車810）に迫る数値となっている。

（1）長都駅一日乗降客数

ディ・アイ・コンサルタンツ『出店戦略情報局』全国駅データベース（無人駅）
独自調査 によると二二八〇人とされる。この数値はJR北海道全四六五（うち有人一・一三）駅中五四位となる。順位は推計値である一五三〇人程度においても大きく変わらない（全国駅データベース・美々駅一日乗降客数三人）。

・千歳線東6線踏切通過定期列車本数（平成二十四年十月二十七日ダイヤ改正）

J R 上り 特急31（うちL特急5） 急行1 快速57 普通59・長都停車

下り 特急31（うちL特急5） 急行1 快速59 普通58・長都停車

J R F 上り 貨物24

下り 貨物25

（JR+JRF+臨時）346+α

・千歳市内JR直営駅一日平均乗車人員（平成二十三年度／○内は全道順位）

千歳 八〇六〇人⑧ 南千歳一四八〇 新千歳空港 一万一六一〇人④

参考・引用文献

長見義三『ちとせ地名散歩』昭和五十一年 北海道新聞社

千歳市農業協同組合『千歳市農業協同組合史』昭和五十九年

千歳市開拓農業協同組合『砂礫に耕す・千歳開拓四十年の記録』昭和五十九年

北海道開発局『大学排水と長都沼・国宮かんがい排水事業「ネシコシ地区」事業誌』

平成七年

日本国有鉄道札幌工務局70年史編集委員会『札幌工務局70年史』日本国有鉄道札幌工務局 昭和五十二年

日本交通公社 日本国有鉄道監修『時刻表』昭和三十三年五月号ほか各種『時刻表』

『日本鉄道旅行地図帳1号北海道』新潮社 平成二十年

日本鉄道旅行地図帳編集部『日本鉄道旅行歴史地図帳1号北海道』新潮社 平成二十二年

千歳市『昭和二十八年 請願・陳情に関する綴り（その一）』昭和二十八年

『千歳市史』昭和四十四年／『増補千歳市史』昭和五十八年／『新千歳市

史（通史編上巻）』平成二十二年

『新千歳市史』機関紙『志古津』第4号「小さな私鉄の大きな変身」、第13号

「ちとせ路線バス事始」、第15号「石勝線を形成する工事線・追分線史」

広報『ちとせ』各号／『要覧ちとせ』各年

恵庭市『恵庭市史』昭和五十四年

ディ・アイ・コンサルタント『出店戦略情報局』全国駅データベース

北海道旅客鉄道ホームページ

『週間 歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR・24号／石勝線・千歳線・札沼線』

朝日新聞出版 平成二十一年

『千歳毎日新聞』／『千歳民報』／『北海道新聞』

協力

千歳市議会事務局／小田賢一（市税務課長）／JR北海道千歳駅／北海道千歳北陽高等学校／千歳民報社／山地英明・写真撮影（Y）表示