

支笏湖畔有料道路史

大島 仁

室蘭市八丁平

はじめに

支笏湖北岸のポロピナイと支笏湖温泉を結ぶ道は、支笏湖畔有料道路として昭和四十二（一九六七）年九月に開通し、五十九年四月に無料化された路線である。当時は道道札幌支笏湖線の一部で、平成四（一九九二）年四月三日の政令第一〇四号で一般国道453号に指定され、翌五年四月一日に昇格した。

有料道路だった事実は広く知られている反面、歴史的経緯を網羅した文献をほとんど見かけない。本稿は建設から無料開放に至る経過をまとめ、また有料道路と関係する道路の歴史に触れたものである。

支笏湖をめぐる道路概観（札幌支笏湖間を除く）

支笏洞爺国立公園の景勝地、支笏湖の周囲四〇・四キロに、昭和二十年代まで周遊する道路はなかった。標高六〇七メートルのモラップ山、一一〇三メートルの風不死岳、六八一メートルの多峰古峰山、一〇四〇メートルの丹鳴岳、一三二〇メートルの恵庭岳、八六六メートルの紋別岳といった山々に囲まれた一帯は明治二十二（一八八九）年に御料林へ編入され、開発の手が及ばなかった。大正十三（一九二四）年発行の北海道庁編『北海道史蹟名勝天然紀念物調査報告書』では「四囲の山岳はことごとく太古の森林のまま湖畔にそばだつた湖岸周遊の道路開削の必要あり然れども自然の風致を破壊せざるを要す」と記されて

いる。

王子製紙が苦小牧工場を建設するにあたり、千歳川を工場用の水力電源開発に利用するため、資材運搬を目的に王子製紙苦小牧工場専用鉄道（王子軽便鉄道）を開業したのは、明治四十一（一九〇八）年八月二十一日である。苦小牧から現在の国道276号に並行して湖畔を結んだ。途中の分岐点より千歳川に沿って東へ向かう路線は、大正八（一九一九）年に十歳まで達した。沿線住民の物資輸送や周辺の木材搬出に活躍し、大正十一年四月から一般乗車が認められ、観光にも利用されるようになった。

千歳から湖畔へは、明治十（一八七七）年頃に開削された支笏湖街道があった。しかし大正末期には廃れており、王子軽便鉄道の乗車が認められると、明治二十一年開設の千歳中央孵化場を通って王子千歳第四発電所まで歩き、王子軽便鉄道を利用して支笏湖へ行くのが一般的になった。湖畔まで自動車を通れるようになったのは昭和八（一九三三）年である。十三年九月二十八日、地方費道千歳支笏湖線に認定された。

西岸のモシルン美笛川上流で昭和八年に金鉱脈が発見され、十一年より千歳鉱山が本格操業を始めると、鉱石は川沿いに敷設された専用軌道で美笛の棧橋へ運ばれて船で航送され、湖畔で王子軽便鉄道に積み替えられて苦小牧へ、さらに精錬所のある上川村天幕まで運送された。秋田県の田沢湖に次ぐ最大水深三六三メートル、平均水深二六五・四メートルの支笏湖は日本最北の不凍湖ゆえ、冬でも支障をきたさなかった。鉱山と美笛の棧橋の間は二十七（一九五二）年にトラック輸送へ切り替えられた。

大滝村を結ぶ美笛峠の千歳側は昭和二十九年に着工し、三十三年十一月十二日に完工式が挙行された。関係者一行が乗用車とバス一〇数台で大滝側から乗り入れ、千歳鉱山小学校の一年生から三年生まで児童一四〇人が日の丸の小旗を振って出迎えた。美笛峠の開通以降、夏期は鉱石を国鉄新

大滝駅へ搬出し、国鉄線で瀬戸内海直島の三菱精錬場へ輸送した。

終戦から間もない昭和二十五年八月二十四日に苦小牧と支笏湖畔を結ぶ道路が完成、翌日から苦小牧市営バスの運行が始まった。王子軽便鉄道は役割を譲って翌二十六年五月に廃止、八月までに線路は撤去された。二十九年一月二十日、建設省告示第一六号で千歳支笏湖線は主要地方道に指定され、同年三月三十日の北海道告示第五〇三号で道道支笏湖公園線に認定された。同時に、苦小牧と湖畔を結ぶルートも道道苦小牧支笏湖線に認定されている。支笏湖公園線の改良舗装は四十一年に完成した。

昭和三十三年（一九五八）年に札幌管林局の手で支笏湖南岸沿いの林道が着工された。モラップから美笛の区間は三十五年に完成したものの路盤が悪く、冬の鉱石輸送は依然として船に頼っていた。三十六年三月三十一日の北海道告示第六一六号で、美笛峠を越えて長流川沿いに進むルートが道道千歳大滝伊達線に認定された。三十九年までにトラックが通れるよう整備され、同年十二月二十八日の建設省告示第三六二〇号で主要地方道に指定、四十年四月一日の北海道告示第六二三号で洞爺湖支笏湖線となる。船を用いた鉱石輸送は同年五月に終止符を打った。四十四年に延長三三五㍎の美笛トンネルが開通している。

苦小牧を起点に支笏湖南岸・美笛峠・喜茂別を経て、俱知安に通じる路線は昭和四十四（一九六九）年十二月八日政令第二八〇号で一般国道276号に指定、翌四十五年四月一日より昇格した。苦小牧・モラップの舗装完成は翌四十六年である。札幌開発建設部は、未舗装・未改良区間がほとんどを占めるルートの長期整備計画を策定した。

多峰古峰山の西に位置する砥石山付近は、切り立った崖と湖畔に挟まれた最大の難所であった。昭和四十五年三月十六日、雪崩に巻き込まれた車を救出しようとして一人が亡くなる事故が発生した。また夏は土砂崩れが

発生して幾度も通行止めとなり、早急な解消が望まれた。抜本的な対策として、危険箇所山の側に延長九九五㍎の支笏トンネルを四十七年着工、四十九年に完成しルートを切り替えた。支笏トンネルと美笛トンネル間の改良舗装は五十三年に完了している。またモラップ・風不死岳北東麓までは樽前山の土砂流出対策を施し、五十五年に改良舗装が完了した。

その後は延長一五四㍎の滝笛トンネルで美笛峠を貫くルート建設が優先された。複数のルート案が検討され、切り土や盛り土による環境破壊を最小限に留め、景観の調和に配慮する観点から線形を決定した。急斜面に八カ所の橋梁を架ける難工事、調査から一一年の歳月を要し昭和五十九年十月五日に開通、通年通行を実現させた。風不死岳の麓から苔の洞門を経て、支笏トンネル手前までの改良と舗装工事が本格化したのは翌六十年以降である。急勾配・急曲線を緩やかにし、モラップのキャンプ場を回避するルートを新設した。百八十九億八千万円を投じた事業は平成元（一九八九）年に終了した。新千歳空港とニセコ方面を短絡する観光路線として、国道276号は重要な役割を果たしている。

美笛からオコタンに至る林道は昭和三十六（一九六一）年に開削され、四十五年に道道支笏湖線の一部となった。大規模な改良は五十年に美笛川に架かる美笛橋を架け換え、五十五年と五十六年に橋梁三カ所を架け換えた程度である。幅員は約三㍎。両側とも断崖で、山側は脆く岩盤が露出しており、落石や土砂崩れが絶えず、災害が起こる度に修復してきた。平成十（一九九八）年五月に多数の落石・土砂崩れが発見され、通り抜けできなくなった。落石の除去・防止など、安全対策工事を行うも崩落が止まらず、十五年の調査で危険箇所は一六を数えた。美笛キャンプ場入口からオコタンまでは、その後も通行不能が続いている。洞爺湖方面と札幌を短絡するルートであり、また支笏湖を周遊できる面からも、整備を望む声は依

然多い。

平成二十三年九月三十日の千歳市議会第三回定例会の席上、細見正義議員がこの問題を質している。

○細見議員 (略) 支笏湖一周道路の整備についてであります。四〇年ほど以前にもなるうかと思えますけれども、私は、車で支笏湖一周ドライブをしたことが三回ほどありました。現在は、オコタンから美笛までが通行止めとなっており、一周することはできない現状にあります。支笏湖は、周囲約四〇^キと認識しておりますが、フルマソンは、四二・一九五^キでありますから、道路さえあれば、支笏湖周回マソン大会の開催も可能となります。全国一位の水質を誇る支笏湖と森林浴の中、心地よい汗を流すことは、観光客に大きな感動を与え、人気を博するものと考えます。また、現在、整備されております湖岸道路のたび重なる風雪水害による通行止めに対応する危機管理の観点からも、道路整備は必要と考えますことから御所見を伺います。(略)

○山口市長 (略) 現在、通行止めになっております道道支笏湖線的美笛・オコタン間の整備予定については、道路を管理している札幌建設管理部からでは、この区間は落石のおそれがあることから、通行止めとしており、今後の整備予定については、国立公園内の自然環境の保全や地形、地盤などによる工事上の難しい問題があることから…今後の整備動向を、よく注視してまいりたいと考えております。(略)

次項から、支笏湖畔有料道路にまつわる歴史を詳述する。道道支笏湖線のオコタンから札幌寄りの区間についても、関連して記述する。

道道札幌支笏湖線の着工まで

現在は国道453号の一部である札幌市南区常盤と支笏湖温泉のルートは、昭和三〇年代半ばまで未開通の状態であった。

整備を希望する札幌市や近隣町村の関係者は、昭和二十三(一九四八)年の春に実地踏査を行った。丸駒温泉から恵庭村漁川上流を経て豊平町石切山まで、堅雪の中を歩く行程である。その成果をもって同年十一月、千歳町長名で札幌土木現業所長あて「支笏湖方面道路実地調査方お願について」の請願書を提出した。続いて翌二十四年、札幌市と関係市町村による札幌地方総合開発協議会名で「支笏湖観光産業道路開設の件」の請願書を北海道知事と北海道議会議長あてに提出し、同年八月十六日の道議会第三回定例会土木常任委員会で採択された。さらに二十六年十一月二十六日の参議院本会議において、「支笏湖を中心とする観光産業道路開さくに関する請願」が全会一致で採択されている。

丸駒温泉と石切山の間は道費により開削され、昭和三十三(一九五八)年に道路が完成した。恵庭町奥漁^{おくいさほ}から豊平町常盤までは現在とルートが異なる。金山沢を渡ってラルマナイ川上流の造林小屋に抜け、東に六〇〇^メばかり進み北へ向きを変えて豊平町に入った。三十五年修正の5万分1地形図「石山」によると、厚別川上流の東に沿って滝野橋付近へ下る道と、急な谷を下り厚別川を渡って同川沿いに下る道が描かれている。

昭和三十五年四月一日北海道告示六三三二号により丸駒温泉と札幌の間が道道丸駒札幌線に認定された。総延長約四五^キのうち一五^キは幅員が三・五^メ未満かつ自動車交通不能であった。

恵庭から漁川沿いに遡って、丸駒温泉・石切山の道路と接続する町道・林道の恵庭支笏湖線も昭和三十三年に開通している。建設の意欲がうかがえる記録に、二十六年二月二十七日に北海道知事へ宛てた「町となすことについての申請」がある。五十四(一九七九)年発行の『恵庭市史』から引用する。

村の西端は支笏洞爺国立公園に指定せられており、その付近に光竜鉱山があ

り、また一帯の山林は営林署において経営せられておりますが、これと本村を結ぶ産業観光道路の急設を要するのでありますが、相当巨費を要するのでそれぞれ委員を上げて検討中であります。

昭和三十六（一九六一）年に道道光竜鉦山恵庭停車場線に認定された。

総延長は約三一・五^五で、自動車の通行が全線で可能だった。その後五十七年には主要地方道へ昇格し、道道恵庭岳公園線となった。漁川ダムを過ぎてから上流の区間は幅員が狭い上に落石や土砂崩れが多く、平成十六（二〇〇四）年に市道恵庭溪谷線と恵庭林道へ降格され通行禁止になっている。代わって漁川支流ラルマナイ川沿いのラルマナイ林道が平成元（一九八九）年度より改良され、九年十月七日に開通し恵庭岳公園線のルートを切り替えた。

先述した支笏湖をめぐる道路概観において解説しなかったポロピナイと湖畔の間は支笏洞爺国立公園計画の規定で車道建設が不可能な状況にあり、湖畔と丸駒温泉を直結する輸送機関は船のみであった。次に詳述したい。支笏湖と周辺一帯が昭和二十四（一九四九）年に支笏洞爺国立公園に指定されたのち、最初の国立公園計画が策定されたのは二十八年である。計画は特別保護地区や立入り規制地区・乗入れ規制地区などの特別地域を定めるほか、利用施設計画を定め開発を規制するもので、特別地域において道路を建設する場合は国の認可が必要となり、景観に配慮した事業を施工しなければならない。支笏湖の周囲は特別地域に、オコタンペ湖の周囲は特別保護地区に指定されている。

昭和二十八年九月二十二日の厚生省告示第三〇七号に搭載された支笏洞爺国立公園計画等の概要から、支笏湖を囲む道路を抜粋する。

車道 起点、北海道千歳郡千歳町恵庭岳北麓（国立公園境界） 終点、同町ポロピナイ

起点、千歳町分岐点（国立公園境界） 終点、同町湖畔

起点、千歳町丸山遠見（国立公園境界） 終点、同町分岐点

起点、千歳町十三哩 終点、同町ポロピナイ 主要経過地、モラップ、美笛、丸駒温泉

歩道 起点、千歳町ポロピナイ 終点、同町モラップ 主要経過地、支笏湖

畔

昭和三十五年九月に道が示した支笏湖周辺整備方針では国立公園計画以外の施設を認めず、施設を造る際は湖岸沿いの立木伐採を必要最小限に留めるとし、ポロピナイと湖畔の間は歩道を建設するとしていた。モラップから美笛を経てオコタンに至る林道は、認可を受けて開削している。

一方で、同年の第二回定例道議会で北海道不動産萩原吉太郎社長提出の請願「支笏湖一周道路開さくの件」が七月十八日の建設常任委員会で採択された。請願採択から五カ月後の十二月二十六日、公園計画の変更と事業概要が厚生省より告示された。ポロピナイと湖畔の間を歩道から車道へ変更し、支笏湖周回線道路事業として建設が決定したのである。

萩原吉太郎は北海道炭礦汽船の社長であり、昭和三十五年にはオコタンに支笏湖グランドホテルを開業し、遊覧船事業の支笏湖観光運輸を北海道不動産の傘下に収めている。北海道不動産は後に、北炭観光開発、三井観光開発、グランビスタホテル&リゾートと社名を変更した。支笏湖観光運輸はその後、札幌に本社を置く加森観光の傘下へ移っている。

有料道路の建設

昭和三十七（一九六二）年七月十日に第二期北海道総合開発計画が閣議決定してから事業は具体性を帯び、同年度に北海道開発局と北海道がそれぞれ動き始めた。



写真1 湖畔側に設けられた料金所
毎年4月の開通式では紅白のテープカットとくす玉
割りが恒例であった(千歳市史編纂資料)

開発局はオコタン・丸駒温泉・ポロピナイ・湖畔に関する『開発道路支笏湖周辺線路線経済調査報告書』を昭和三十八年三月に発表した。この中でポロピナイ・湖畔は総事業費三億五千万円を投じ四十五年度までに完成、開通時の年間交通量は六万五七七一台と試算している。オコタン・丸駒温泉・ポロピナイについては後述する。

これとは別に、道はポロピナイ・湖畔の有料道路開設を検討していた。昭和三十六年に道路建設の認可申請を済ませており、建設・大蔵両省と折衝を経て起債を充てる目途が立ち、三十八年度当初には建設方針を固めた。四十一年度に砂利道で開通させたのち、四十五年までに舗装の予定を立てている。通行料金は乗用車二〇〇円、トラック三〇〇円、バスは四〇〇円〜五〇〇円の案を元に交通量をも勘案し、工事費の償還に一八年、開通時の年間交通量を一七万台と見込んでいた。支笏湖の景観を損ねないよう、

湖岸に沿って斜面を切り崩さずにコンクリートブロックを積み立てて擁壁を施工し、内部を埋め立てる工法が採用された。

有料道路建設関連の議案は同年九月二十一日開会の第三回定例道議会に提出された。統一地方選挙と重なった影響で、提出が秋にずれ込んだ。

議案第三十四号 支笏湖畔有料道路新設事業の実施に関する件

道は、道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の規定に基づき、支笏湖畔有料道路を新設しようとする。

- 一 路線名及び工事場所 道道苫小牧支笏湖線 千歳市湖畔・同ポロピナイ間
- 二 予定事業費 四億五千万円

三 工事予定期間 昭和三十八年十月から昭和四十一年三月まで

(説明) 道道苫小牧支笏湖線のうち、千歳市湖畔・同ポロピナイ間を有料道路として新設するため、道路整備特別措置法第八条第二項の規定に基づき、議決を得ようとするものである。

有料道路建設区間を道の管理とすべく、道道苫小牧支笏湖線の終点を湖畔からポロピナイへ変更する議案も提出している。事業費も三年継続で支出すると定めていた。

議会では有料道路の目的と継続費設定の是非が問題になった。道側は観光目的が主体で産業利用も期待できること、水中で工事を行う関係上、工期は水位の低い三月から五月が適しており、年度にまたがる点を考慮していると説明した。

もう一つの問題は未舗装で開通させる点である。砂利と舗装では道路条件が異なるので料金に差をつけるべきではないか、建設時に舗装すべきではないかとの意見が出された。道側は舗装計画を練り上げる計画があると説明し、「有料道路の建設に際して、今後舗装計画を練り上げ実施すること」という意見を付託して原案どおり可決された。

これを受けて舗装工事は開通前に実施することとなり、昭和四十一年(一九六六)年度と四十二年度に各五千万円を追加起債した。さらに道の予算からも建設費を支出したので、最終的な総事業費は六億九百九十万円となっている。

結果、交差箇所は恵庭市のラルマナイ川に架かる山水橋から約四〇〇メートル札幌寄りの地点のみとなり、自転車道は地下をくぐって支笏湖に向かう車線へ移るよう配慮された。札幌市の石山・常盤は現在歩道と化しており、札幌・支笏湖自転車道路と呼称される区間は常盤・ポロピナイの二五・七キロである。正式に独立した路線名を持たず、国道453号の道路敷地に含まれる。七割の勾配が全体の四分の一近くを占め、アップダウンにやや難があるのは否めない。

バス路線免許争奪戦

道道札幌支笏湖線経由の札幌・支笏湖直通路線バスは、昭和四十四（一九六九）年七月一日より運行を開始した。

支笏湖への観光客利用が見込まれ、五事業者が免許獲得に名乗りを上げた。北海道中央バス（中央バス）・札幌市（札幌市営バス）・道南バス・支笏湖観光運輸（支笏湖観光バス）・定山溪鉄道（じょうてつバス）である。運行系統はいずれも札幌中心部と支笏湖畔で、支笏湖観光運輸はオコタン・札幌とモラップ・札幌の運行を併せて申請した。同年四月十五・十六日に札幌市で現地公聴会を開いて審議した末、中央バスと支笏湖観光運輸が妥当との結論に達した。免許認可は六月二十四日である。

同年八月十九日の運輸省告示第二三八号に記載された答申書による、各事業者の申請内容は次のとおり。

（一）北海道中央バス株式会社は、現に、国道36号線による千歳経由の札幌・支笏湖間のバスを運行して申請地区間の輸送にあたっているが、申請ルートの利用客はそのほとんどが同既設バス系統から転移するものと見込み、同既設バス系統の運行回数を削減して申請ルートにバス運行を開始しようとするものであり、また同時に、湖上遊覧、サケ・マス孵化場見学をおりこんだ札幌・

湖畔・千歳経由・札幌の循環定期観光バスの運行をも計画している。

（二）札幌市は、来る冬季オリンピック大会の開催都市であるので、同市の経営する市内定期観光バスに加えて、オリンピック施設を紹介する定期観光コースを新設しようとするものである。

（三）道南バス株式会社は、現在洞爺湖と支笏湖西岸を結ぶバス運行を行なっているが、同社の札幌・洞爺湖間の既設バス系統等とあいまって、札幌市を中心とする支笏・洞爺国立公園の両湖を結ぶ周遊観光ルートを設定しようとするものである。

（四）支笏湖観光運輸株式会社は、現在湖畔の一部においてバス運行を行なっている外湖上の船舶運行をも行なっているが、同社の既設バス、船舶等と連携をとった一貫的運営を行ない、同湖来訪客及び湖畔地区住民の利便にも資しようとするものである。

（五）定山溪鉄道株式会社は、現在札幌・定山溪温泉間の地方鉄道事業及び支笏湖寄りの札幌市南西部地域の市内交通バスを中核とし一部郊外洞爺湖方面のバス運行等を行なっており、札幌市営高速軌道の免許により、同社の地方鉄道、バス事業ともに新局面を迎えているところであるが、今回、既設バスの系統とあいまって、札幌市を中心として支笏・洞爺両湖を結ぶ周遊観光ルートを設定しようとするものであり、また同時に、札幌・支笏湖下車休憩・札幌の定期観光バスの運行をも計画している。

審査では中央バスの申請内容が優位性ありとほぼ認められ、同社による主体的な事業が適当とした。支笏湖観光運輸は一貫的運営の利便性を勘案し、中央バスの事業を補充できるとした。また観光バスの運行は路線バスで充足されるので必要と認められず、道南バス・札幌市・定山溪鉄道の申請は却下された。なお道南バスの「洞爺湖と支笏湖西岸を結ぶバス」は、昭和三十四年八月四日に大滝・美笛の免許を取得、三十六年に洞爺湖温泉



写真2 開業当初の小型自動車用通行券の半券(×0.9)
本券の地は青、刷色は茶である
(千歳市史編纂資料)

美笛間で運行を開始した路線を指している。

運行開始時点の本数は中央バス九往復、支笏湖観光運輸三往復であった。需要量を見込んで、運輸審議会が必要運転本数と答申した数字である。

(参考) 昭和五〇年代に支笏湖観光運輸がバス事業を撤退して以後、中央バスの一社営業となる。期間は五月もしくは六月から十月までで、運行日を限定する便が存在した。同社の便数は昭和五十三年より八往復、六十三年より六往復に削減され、平成九(一九九七)年以降は運行期間を六月中旬から十月中旬とし、期間中毎日運行の四往復体制で推移した。二十一年を最後に、直通路線バスは運行されていない。

有料道路の運用

料金所 昭和四十二(一九六七)年九月二十日に施行された「北海道有料道路管理規程」は、料金徴収を次のように定めている(ルビ引用者)。

第九条 支笏湖畔有料道路の料金徴収場所は、次のとおりとする。

- (一) 千歳市湖畔
- (二) 千歳市幌美内ホロピナイ

付則には「第九条第二号の規定は、昭和四十三年四月一日から施行する」と但し書きがある。しかしながら予算と人員の不足により、実際は湖畔でのみ料金を徴収していた。ポロピナイから入ると終点で

料金を支払う形になる。途中で転回して引き返す利用者も少なからず存在し、道企業局はパトロールを強化する以上の手が打てなかった。また徴収時間は概ね午前七時ないし九時から午後五時ないし九時までで、営業期間中の夜間は無料開放していた。夜間の料金徴収を実施しなかったのは交通量が少なく、経費が却って高くなるとの判断からであった。

ポロピナイ起点付近に湖畔の料金所よりも小さい上り車線専用の料金所となる建物を造ったが、本来目的で使われることはなかった(写真4参照)。

通行券 通行券の様式も管理規程で定められていた。当初は横一・五^セ、縦六^セで、車種別に地が色分けされ、「しこつこ」の文字が白抜き、道企業局の紋章が入る簡素なデザインだった。のちに横が長くなり、有料道路のカラー写真を配した様式に変更されている。

回数券も販売され、一枚綴りが一〇回分料金で発券された。昭和五十四年六月一日からは、身体障害者が運転する車両への割引制度が開始された。料金は普通車二〇〇円、小型車一三〇円、軽自動車八〇円である。

収支 有料道路事業は地方公営企業法を適用し、北海道企業局が資産の運営を行い、北海道有料道路事業会計によって収支を管理することになった。

当初は順調な経営とはいい難かった。有料道路事業会計では起債とその利子を毎年返済しなければならず、昭和四十二年度から四十六年度まで、返済額の平均は約四千九百万円に上った。営業収入では到底足りず、道の予算から長期借入金で償還費用を充てた。つまり、借金のための借金である。五十年程度まで続けられ、総額は四億六千万円余りに達した。

実質的な初年度となる昭和四十三年度は年間通行台数を一八万九千九百六十台と予想した。けれども実際の通行台数は一〇万九千二百五十台で、計画の五三・一割にとどまった(表1)。道道札幌支笏湖線の改良工事がたけなわで、通

昭和 年度	営業 日数	計画通行台数		実績通行台数(有料)	
		台数	一日平均	台数	一日平均
42	42	5,971	98	17,261	411
43	194	189,926	979	100,925	520
44	220	98,144	506	140,316	638
45	-	159,770	710	-	-
46	220	179,650	817	274,862	1,249
47	220	299,450	1,361	386,127	1,755
48	220	405,800	1,845	456,065	2,073
49	248	489,600	1,974	446,511	1,800
50	252	466,000	1,849	444,176	1,763
51	252	430,500	1,708	458,494	1,819
52	252	506,200	2,009	504,027	2,000
53	252	540,300	2,144	506,893	2,011
54	252	574,400	2,279	474,154	1,882
55	251	447,200	1,782	443,771	1,768
56	222	447,200	2,014	387,423	1,745
57	228	443,200	1,944	466,857	2,048
58	229	443,200	1,935	436,860	1,908

表1 支笏湖畔有料道路の通行実績
実績通行台数(有料)は料金免除対象車を含む(参考：北海道企業局『事業決算報告書』)

行に支障をきたす箇所もあり、札幌方面からの利用者が少なかつた。見通しの甘さも指摘された道企業局は、翌四十四年度から四十八年度まで目標数値をやや控えめに設定するとともに、有料道路の宣伝に努めた。道道札幌支笏湖線の全線舗装化が完了し快適になる四十七年度以降に、通行量が伸びて収支も改善されると道企業局は期待した。事実、レジャーブームも手伝って通行台数は四十六年度から四十八年度の間は一八万台余りの増加を見せ、四十八年度は通行料収入が六千七百万円を超え、初めて単年度黒字を計上した。

だがオイルショック後の昭和四十九年度と五十年年度の通行台数は低迷し、通行料収入は微増にとどまった。支出では、正職員が開通時の三人から七人まで増えたこともあって人件費が増加し、欠損金の未処理は約二億円残っていた。このままでは償還計画に遅れが生じるのは必至で、道企業局は五十年夏に支笏湖畔の住民へ料金値上げを非公式に打診し、翌五十一年度より改定した。有料道路開通から無料開放まで、通行料金の改定はこの一回だけである(表2)。

利用者の九割を占める普通・小型車の料金が大幅に上昇したのに比べて路線バスは据え置き、一九人乗り以下のマイクロバスは一〇〇円値下げした。三〇人乗り以上の大型バスとの料金差を設けるべきと、国の指導が入ったことによる。昭和五十一年度より正職員を三人とし、人件費抑制も図った。

昭和五十(一九七五)年八月二十二日の道議会企業会計決算特別委員会で、三上頭一郎公営企業管理者は値上げに対する心情を述べている(抜粋)。

このわずか七^キの道路で、現在はたしか一般車一五〇円だと思えますが、これを値上げすることにつきましては私自身若干抵抗を感じており、そういう料金の値上げについてもそう多くは期待できないと思っておりますので、長期的な収益収支というものは、やはり当初の計画より数年間延ばして考えざるを得ないのではないかとというのが現状でございます。

そうした思惑を反映し、昭和五十一年度の計画通行台数を前年比七・六割減に設定した。しかし値上げにもかかわらず利用者は好調に推移し、前年比三・二割増となった。料金収入は一億一千八百五十万円余りと前年より五千万円以上も増加し、黒字額も五千八百万円を超えた。通行台数も五十二年度と五十三年度は五〇万台をわずかに突破、通行料収入も一億三千万円に達し、ピークを迎えた。

利用の傾向として、混雑する国道36号を避ける札幌・苫小牧ルートとしての役割が高かった。また支笏湖のヒメマス漁に利用する車両が多く、解禁の有無が通行台数にも影響した。昭和五〇年代に入ると、平日は観光目的よりも仕事目的で利用する割合が増えた。また本州ナンバー車両の夏季利用が目についた。

昭和五十四年度の通行台数は五七万四四〇〇台の計画に対し、四七万四〇〇〇台余りと振るわなかった。尾腐れ病発生によるヒメマス禁漁が大きくな要因とみられ、以後五〇万台を超える通行台数を計画することはなかった。それでも毎年安定した黒子経営が続き、五十六年度には起債分を償還、五十八年度には道からの長期借入金も全額返済できる目途が立った。五〇年代に入ると、道議会では早期の無料開放を求める質問が度々あった。

車種／適用開始年		昭和42年	昭和51年
普通	乗 用	200	400
	貨 物	300	400
小型	乗 用	150	250
	貨 物	150	250
乗合バス	路 線	400	400
	マイク口	500	400
	そ の 他		1,000
軽・小型二輪・小型特殊		50	150
大型特殊		400	1,000
原動機付自転車		30	50
軽車両・自転車		20	50

表2 支笏湖畔有料道路の料金（単位：円）
（参考：『北海道告示』）

道側はその都度、未償還を理由に無料開放には応じなかった。これは、地方公営企業法において出資について規定した第一八第二項の「地方公営企業の特別会計は地方公共団体の一般会計から出資を受けられる。また特別会計は受けた出資を利

益に応じて一般会計へ返納する」が根拠である。

昭和五十九（一九八四）年の第一回定例道議会に、北海道企業条例の一部を改正する条例案が提出された。有料道路事業を廃止するためである。条例案は三月三十一日に可決され、四月一日をもって無料化された。固定資産と剰余金は道の一般会計へ引き継がれた。道企業局では四〇年代に償還期間を二五年へ延長することも視野に入れ、五〇年代に入ると六十年程度ないし六十一年度の無料化を予定していた。結果として、値上げが償還を早めたのである。

有料道路と災害

昭和四十五（一九七〇）年四月と五十六（一九八一）年八月に発生した災害は大きな爪跡を残した。特に前者は、有料道路の経営にも影を落とした。

昭和四十五年四月 七日から九日にかけて、前線を伴って北海道を西から東へ横断した低気圧は、南西部や道央を中心に大雨をもたらした。融雪期と重なって石狩川水系の水かさが増したほか、交通にも影響が出た。函館本線のニセコ・比羅夫間、胆振線の久保内・御園間で雪崩が発生した。国道229号の神恵内村と岩内町で落石と土砂崩れが起きている。そして有料道路が最たる被害を受けた。

七日から八日にかけて、料金所の湖畔寄りで幅三メートル、長さ三五メートルにわたり路面が決壊した。欄干・擁壁が湖に落ち、路面の中央が割れて湖水側の一車線が崩れていたのである。当夜の湖畔は最大瞬間風速二五・五メートル、一分間の平均最大風速二一・五メートルを記録している。風向きは南西で、樽前山や風不死岳から吹きおろして湖を波立て擁壁を叩きつけ、コンクリート下の基礎にあたる砂利をさらったのが原因であった。そうした事態に備え、



写真3 旧料金所跡
上り車線は駐車スペースとなり、路面の一部に料金所の跡が見てとれる 写真手前は昭和45年の災害決壊箇所 (撮影：山崎政孝)

建設時に水中へ投入したテトラポットが、決壊箇所には投入されていなかった。

点検した結果、湖畔から四^キの間に決壊の危険がある地点は一三カ所に上った。擁壁の内部が空洞化し、補修には陥没させる必要がある場所もあった。道企業局は前年同様四月二十五日から十一月三十日までと十四日に告示した営業期間を、二十四日に撤回した。

最大の被害発生箇所である料金所前では擁壁の位置に鋼矢板を打ち込み浸食と崩落の防止対策を施し、六月十一日より片側交互通行で開通させた。ただし料金は無料、午後七時から翌朝七時まで夜間通行止めの措置を取った。あわせて危険箇所の護岸工事やコンクリート打ち込み工事も行われ、さらに災害の可能性がある箇所の調査も実施し、事故を未然に防ぐ対策にも乗り出した。工事の完了は

十二月中旬の見込みとされたため、道企業局は四十五年の料金徴収を見送ることにした。同年の営業収入は二万六千六百三十二円に過ぎない。営業収入がないに等しいのは大きな打撃となり、約五千七百万円の赤字を計上した。

およそ二億五千万円を投入した復旧費は有料道路事業会計の支出に含まれない。昭和四十三年八月に、災害復旧に関する費用は道の一般会計で

負担する協定を文書で交わしていたのである。その時は国庫補助による災害復旧工事は道企業局の負担になっていたが、四十五年六月にそれも道の一般会計で負担するよう改定された。企業局が支出する維持管理費は、路面の保持清掃や穴埋め、側溝・路肩・法面の保持と除草、道路区画線の塗装、欄干と標識の維持修繕に使用された。

昭和五十六年八月 二十三日に台風15号が強い勢力を保ったまま北海道を縦断した。札幌の二四時間降水量は観測史上最高の二二〇^ミを記録している。道央と南西部を中心に家屋の浸水や田畑の冠水、河川の氾濫や土砂崩れなどが相次いで発生し、交通網は寸断された。三日夜から六日朝にかけても台風12号が寒冷前線を伴って北海道を襲い、石狩川水系の流域で二〇〇^ミ〜四〇〇^ミの総雨量を観測しており、影響が抜けきらないうちに追い打ちをかけられた。

有料道路は大きな被害を受けた。二十三日にポロピナイ起点から一^キ地点で幅一〇^ミの土砂崩れが発生し、道路の山側法面二六^ミで路面下の土砂が一車線分流出した。さらに一・二^キ地点から二・四^キ地点のうち、九〇^ミにわたって湖岸の波返しと欄干が流出し、湖水側の路面が幅一・五^ミ陥没していた。他に全線で路面陥没が一六カ所発見された。二度の豪雨で支笏湖の水位が高まり、瞬間最大風速三五^ミもの強風で打ち寄せた高波が原因であった。同月に支笏湖畔で記録した九五五^ミの月間降水量は、当地の観測史上最高である。

札幌土木現業所は崩れた土砂を取り除いて、八月二十九日より開通させた。午後九時から翌日午前六時まで夜間通行止めとし、最も被害の大きい一・四^キ区間は片側交互通行であった。無料開放でなく料金を徴収する点が、四十五年と異なっている。

事前調査や国の災害査定などに時間を要し、土砂崩れ以外の被害箇所の



写真4 背景に恵庭岳を仰ぐポロピナイの起点付近
前方カーブの先に見える建物はその後撤去され、現在はチェーン着脱場となっている
(出典：『千歳市史』口絵)

現しなかった。国立公園計画では車道を建設するとされ、開発道路の予定区間にもなり、オリンピック会場を循環するルートとして注目された。現在の国立公園計画では、歩道の整備を検討する区間と

オコタンと丸駒温泉間の道路建設構想

復旧工事は十二月上旬から開始した。十二月二十八日までの予定だった五十六年の営業は、十一月三十日までで繰り上げている。波返しと欄干が流出した箇所は三工区に分けて施工し約五億四千五百万円の費用をその他の箇所は九工区に分けて施工し約一億七千万円の費用を投じた。翌五十七年四月十七日より営業を再開後も残工事が続き、完工は同年八月である。五十六年の通行台数は前年を二三割下回って三八万七五〇〇台弱、通行料収入も一億円をわずかに上回るにとどまった。十二月の交通量が少ないとの理由から、五十七年度と五十八年度は十一月三十日で営業を打ち切っている。

なっている。

先述した『開発道路支笏湖周辺線路線路経済調査報告書』によれば、昭和四十(一九六五)年までにオコタン・ポロピナイ間を一億八千三百万円で建設するとしている。ただし恵庭岳の裏側を回る延長九・七^キの比較線も考えられるとも触れてあり、実際に建設されたのは比較線である。

北海道開発局は昭和三十八年度の開発道路昇格を強力に要請し、同年八月十六日に建設省告示第二〇九五号で指定された。その時のルートはポロピナイから丸駒温泉を経てオコタンが終点である。ところがわずか三カ月後の十一月十九日、建設省告示第二八三六号でオコタン・湖回りのルートへ変更されている。

昭和四十二年度に着手した橋長二五^ミの第一オコタン・ペ橋は同年度に完成し、橋長四五^ミの第二オコタン・ペ橋は翌四十三年度に完成した。第二オコタン・ペ橋は当時では珍しい、曲線を描く橋梁である。急峻な斜面を開削する工事で、四十四年十月には未舗装ながら通行可能になった。同年九月五日の建設省告示第三四三五号で、指定区間がオコタン方向へ延長されている。四十五年三月三十一日の北海道告示第六七二号で美笛・オコタンの林道も含めて道道支笏湖線に認定され、同年十月一日に開発道路の指定は解除された。四十六年六月二十六日の建設省告示第一〇六九号で主要地方道に指定されている。オコタン・道道札幌支笏湖線交点の舗装化も同年に完了した。

道路建設の目的として林業・鉱業の輸送力向上や観光資源開発と共に、冬季オリンピック輸送道路の役割を担っていた。札幌市を会場に昭和四十七(一九七二)年開催が決まった大会で、スキー滑降競技の会場に恵庭岳が選ばれている。オコタン・ペ湖を回るルートは、車道建設が本来不可能な特別保護地区である。自然保護と冬季オリンピック大会会場へのアクセス

を天秤にかけて議論した末、後者が勝つて異例の許可が下りた。その頃、札幌市は四十三年開催の冬期オリンピック大会に立候補し、スキー滑降競技の会場に恵庭岳が内定していた。この時は落選したが、続く大会にも立候補して四十一年四月二十六日に開催を射止めたのである。

オリンピック冬季大会組織委員会は、恵庭岳山麓を一周する道路を強く要望していた。札幌からのルートは関係者の輸送を中心とし観客はバス輸送に限定させ、自家用車の観客は支笏湖畔から有料道路経由で入る構想である。

オコタン・丸駒温泉道路に対し、北海道自然保護協会は支笏湖周辺に残る唯一と言ってもよい原生の天然林を失うとして断固反対した。組織委員会は自然保護協会へ説得を試みたが、功を奏さなかった。昭和四十四年八月の組織委員会道路小委員会を取り上げられた対案の一つ、美笛・オコタンの整備はトンネルが複数必要で、建設費も約二六億円と試算されており、工期的に間に合わないかと判断された。組織委員会は同年十一月十四日の総会で道路建設を議決し、町村知事に同意を働きかけた。知事が同意したとの情報が伝えられると、自然保護協会は反対運動を展開して巻き返しを図り、両者は一步も譲らなかつた。道は関係する自治体や石狩支庁、札幌管営林局や国立公園管理者などの意見を集約しつつ、正式な態度表明を先送りをする中、タイムリミットとなる四十五年度が迫った。道路建設は自然公園審議会の答申を受ける必要がある。同年六月までに同意が得られないと、オリンピック開催までの完成は困難とみられていた。

参議院北海道選挙区選出で組織委員会委員でもある、西田信一札幌オリンピック担当大臣は昭和四十五（一九七〇）年三月十日の参議院建設委員会、推進の立場から答弁した（抜粋）。

支笏湖周辺のわずか七_五程度でございますから、北海道自然保護協会のほうで

も慎重な御意見でございますが、事オリンピック、国際的な大行事でございますから、自然を痛めないように配慮しながら、そこを通してもらいたいということ、実は私から内田厚生大臣によく御相談を申し上げまして、近く公園部長も現地へ行ってみようということになっております。道のほうもぜひやりたということをお考えでございますから、ぜひ御了解を得て建設を進めたいと、こう考えております。

道は必ずしも積極的に推進する立場とは言えなかつた。前年に開発道路に待避線や雪崩防止柵を設置する案を提示しており、関係団体の意見も踏まえ、新たな道路を建設しなくても、オリンピックの輸送に対応可能と判断していた。それでも組織委員会の再三の要請に、建設の意見書を厚生大臣に提出の方針であると、昭和四十五年三月二十六日付北海道新聞朝刊は伝えている。

二十六日午後には町村知事と組織委員会側の会談が持たれ、その場で知事は道路を建設しない旨を表明した。四月二十日に開かれた組織委員会総会に出席した町村知事は、自然保護の尊重と工期・工法の問題を理由に決議変更を求めた。西田大臣は先の国会発言を引き合いに出して再考を促すなど、知事の考えに難色を示す意見が複数の委員から出された。知事は開発道路Ⅱ道道支笏湖線の一部拡幅や雪崩対策を大会までに完全整備すると約束して押し切り、決議は変更されたのである。

昭和四十五年五月十一日の衆議院社会労働委員会、中村一成厚生大臣官房国立公園部長は、知事の決断について述べている（抜粋）。

北海道におかれまして、オリンピックのために新しい道路をつくるかどうか、北海道知事がいろいろな方面の意見を聞かれまして、千歳市の市長さんは賛成をされた。しかしその他の関係のところは皆さん方、道路の新設はやめて、既存の道路の拡幅等の処置をやるほうがいいという意見だった、こういう

ことで、北海道の知事とされましては、やはり既存の道路の拡幅でいく。もちろんこれは自然の保護という点から問題はありますけれども、また新しく支笏湖のまわりに道路をつくるよりも、このほうがやむを得ないと考えられたと承っております。

冬季オリンピック大会中、有料道路の通行は大会役員のみを制限し、一般車両の通行を禁止した。観客輸送は札幌からのバスと、支笏湖畔・オコタンの船で対応した。船の輸送は昭和四十五年夏に、組織委員会が北炭観光開発の萩原社長に申し入れたもので、当時の系列会社である支笏湖観光運輸は二〇〇人乗りの新造船えにわ丸（六八ト）を四十六年六月から就航させ、オリンピックに備えた。ちなみに、恵庭岳の会場で確保した駐車場は五九〇台分である。このうち会場入口よりオコタンへ向かう道道支笏湖線の路面は、二八〇台分の駐車場に供用された。

道道札幌支笏湖線通年通行の壁

冬季オリンピック以前 冬季オリンピックの開催地が札幌に決定以後、北海道が最重要路線として整備した札幌支笏湖線の札幌市常盤・千歳市ポロピナイは、有料道路の営業終了と同時に冬季閉鎖となっていた。冬季オリンピック開催時の除雪は大きな課題である。

昭和四十三（一九六八）年三月十四日の第一回定例道議会予算特別委員会の席上で、対策の一つが明らかにされている（抜粋）。

○野中委員 本年度土木部の予算の中に、新規事業として自転車道路整備事業費一億五千万円を計上されているけれども、一体、個所はどこになるのか、また設置する目的は何なのか、この点を明確にしていきたい。

○中村土木部長 昭和四十三年度の着工予定のものは道道札幌支笏湖線でございます。いまして、その目的は、自転車を自動車交通から分離し、市街地は歩道とも分

離して、交通の安全を確保するため、また本路線は冬季オリンピック時におきまして、会場を結びます連絡道路としてきわめて重要な路線であり、除雪の効率的な作業をはかるため排雪スペースの増強をはかるためでございます。また青少年の健全な育成、体力の増進をはかることが目的となっております。

○野中委員 部長は本心からオリンピックのために自転車道路をつくる考えているのかどうか。

○中村土木部長 オリンピック関係の道道として所管しておる道路の中で、一番重要でございます。オリンピック村と恵庭との間の交通が常に確保されておらないと非常に競技進行において支障をきたす。特に二月でございますので、除雪につきましては、十分の上に十分の配慮をするという線から、排雪スペースの必要性は十分に出てくるので、完全にオリンピックを実施するためには、これらのものをつけておかなければならない、どうしても三年ないし四年のうちには完成したい。

自転車道の意義を道議会で問われることに、道側は排雪スペース確保の必要性を繰り返した。

除雪問題がクローズアップされたのは昭和四十五年である。冬季オリンピック大会の予行演習として、二月八日から十五日まで開催された全日本冬季競技総合大会Ⅱプレプレ五輪で、恵庭岳へ向かったバスが雪崩で立ち往生し、除雪態勢の弱さを露呈した。

一月三十一日から二月一日にかけて太平洋岸を北上した低気圧は、三十一日夜に襟裳岬南東約七〇キロに接近した時の気圧が九六二百で、台風並みの勢力であった。道東では猛吹雪、南西部では気温が一時的に上昇し暴風雨となり、渡島地方で家屋が浸水したほか、室蘭市で送電線が切断し二四時間以上の停電に見舞われた。暖気で雪崩も発生し、交通網は各地で混乱に陥った。

有料道路はこの影響を受け、料金所から約二キロの区間で雪崩が一八カ所発生し、復旧に数日を要した。昭和四十四年の営業終了後も継続していた除雪作業は、プレプレ五輪終了をもって中止した。元々雪崩の多い地帯であったにもかかわらず、冬季閉鎖していたこともあり、十分な対策は施していなかった。

二月八日から九日にかけて発達した低気圧が日本海を北上し、北海道は西沿岸や北部を中心に吹雪模様となった。道道札幌支笏湖線は四〇センチの積雪と地吹雪の中、九日朝には除雪を終えた。恵庭岳で行われる男子滑降競技の選手と関係者を乗せたバスが現地へ向かったが、開発道路に入って一キロの地点で三メートルの雪に埋まっている路面が発見され、立ち往生した。恵庭町奥漁の除雪ステーションから出動したブルドーザーによる除雪作業は難航し、バスは札幌へ戻り競技は中止となった。恵庭岳会場の整備に向かうとした自衛隊員約六〇名は除雪ステーションで足止めされ、前日に会場入りしていた関係者約一五〇人が一時孤立状態になった。

この事態を受けて対策を見直し、雪崩の危険がある地点にスノーシールドをかぶせた。奥漁の除雪ステーションに最新鋭の車両二〇台以上を配備して二四時間態勢を敷き、競技開始三時間前までに二車線を確保した。

災害と将来の通年営業の面から対策が求められ、昭和四十五年度に建設されたのが支笏湖第一から第六までの覆道である(図1)。番号は湖畔(支笏湖温泉)に近い方が小さく、ポロピナイに近づくほど大きい。延長は順に五〇メートル、三〇メートル、三〇メートル、五〇メートル、二〇メートル、三六メートルとなっていた。

昭和四十六(一九七二)年に開催された札幌国際冬季スポーツ大会IIプレ五輪では天候に恵まれて雪が降らず、関係者は拍子抜けしたが、冬季オリンピック大会では滞りなく除雪され機能を果たした。

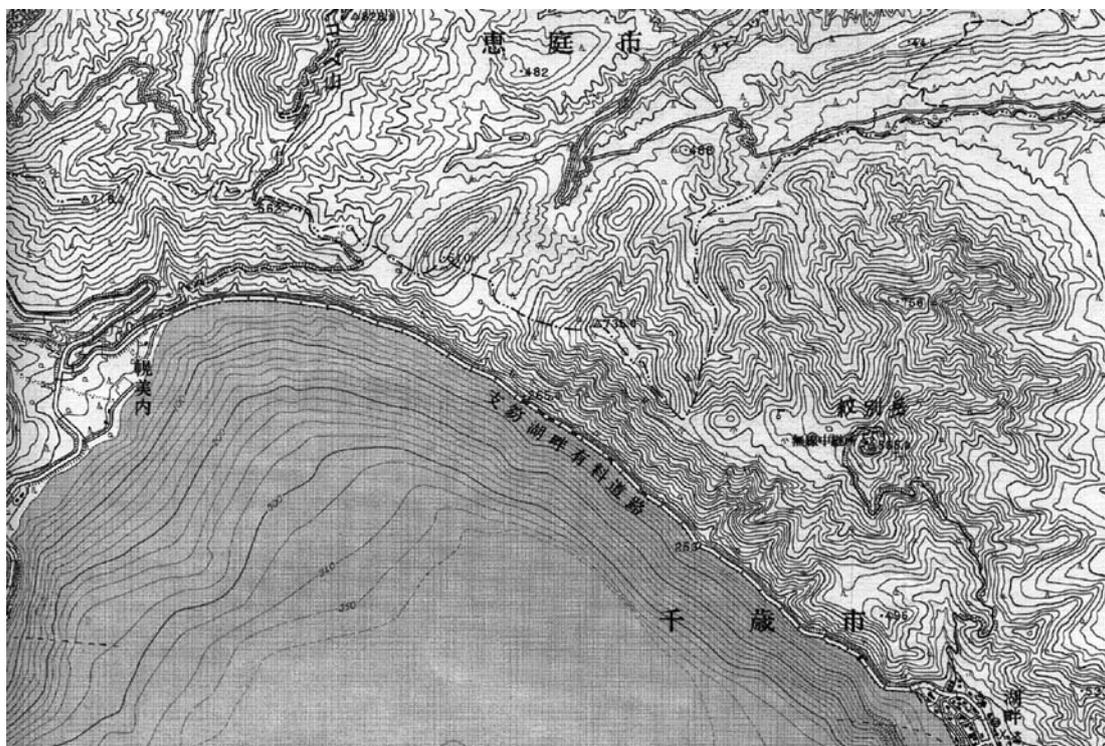


図1 有料道路時代の道道札幌支笏湖線
「支笏湖畔有料道路」文字上部の濃く塗られている箇所は覆道を示している
(国土地理院 5万分1地形図「樽前山」(昭和53年修正図の一部))

その後の覆道建設 昭和六十三（一九八八）年には最もポロピナイ寄りに延長四〇㊦の支笏湖第七覆道を新設したほか、平成十四（二〇〇二）年に第六覆道を三〇㊦延伸、十五年二月には第二覆道と第三覆道の間延長四五㊦のポロピナイ覆道を新設、十六年に第三覆道を一七㊦延伸、十七年一月には第一覆道と第二覆道の間延長三三㊦のモンベツ覆道を新設している。

冬季オリンピック以後 冬季オリンピックこそ万全の除雪態勢を敷いた道道札幌支笏湖線は、昭和四十七年度から雪崩対策の進んだ有料道路区間、さらに丸駒温泉までの除雪を始めた。生活道路確保の側面が濃く、冬期の料金徴収は休業していた。札幌市南区常盤と道道丸駒線交点の除雪が見送られたからである。以前から冬期営業の意欲を持っていた道企業局に対し、札幌土木現業所は雪崩の危険や費用の面から除雪を計画していなかった。

昭和四十九（一九七四）年四月十一日、道企業局は当年度の料金徴収期間及び時刻を告示した。期間は四月二十五日から五十年三月三十一日まで。利便性を考慮して通年営業に踏み切った。冬期間の一日平均通行台数は二二五台、通常の営業期間の一〇分の一程度を予想した。ところが七カ月後の十一月三十日、徴収期間終了を十二月二十八日に繰り上げると告示した。除雪車両のやり繰りがつかず費用もないため、常盤・道道交点の除雪が中止されたのである。札幌から冬の観光客来訪を期待していた湖畔のホテル・旅館関係者の落胆は大きかった。

昭和五十年四月二十一日、道企業局は五十年年度の徴収期間終了日を十二月二十八日と定めた。

九月、千歳市と苫小牧市・室蘭市・登別市・白老町は関係機関に札幌支笏湖線の通年開通を陳情した。道企業局は前向きな姿勢を示したものの、

札幌土木現業所は維持管理費が高額に上るとの理由で難色を示し、要望は暗礁に乗り上げた。通年通行問題は進展を見ないまま、有料道路の料金徴収期間を終えた。

一方で、冬期閉鎖ならではの活用もあった。支笏・札幌・北海道歩くスキー大会に、真駒内カントリークラブ入口と道道丸駒線交点の間が使用されている。昭和五十六（一九八一）年度より六十二年度まで、堅雪のコンディションとなる三月中旬に開催された。参加者は湖畔からバスでポロピナイへ入り、起伏に富む国有林を進みながら、ゴルフ場入口でゴールする。多い時は一五〇〇人を超える参加者が、約二六㊦のコースで汗を流した。

昭和五十四年一月下旬から二月中旬にかけ、第一回となる千歳支笏湖氷濤まつりが千歳川に面した駐車場を舞台に開催され、現在に至っている。まつり実行委員会は札幌からの観光客を呼び込むため、道道札幌支笏湖線の冬期開通を要望したが、日中に限り冬期も通行できるようにしたのは、有料道路事業が五十九年四月に廃止されてから五年後の六十三年度以降である。しかし、まつり閉幕後は雪崩の恐れがあることから通行止めの措置が継続された。

二四時間通年通行が実現したのは、雪崩対策がほぼ完了した国道昇格後の平成十（一九九八）年度である。有料道路開通から三一年、有料事業廃止から一五年が経過していた。

おわりに

北海道が経営に携わった有料道路は、支笏湖畔有料道路が唯一である。当時としては巨額の工事費で早期完成が望まれたこと、札幌に近いことが有利に働き、産業開発よりも観光に主眼を置いた道路が生まれた。道は昭和四〇年代に第二の観光有料道路建設を模索したが、ついに実現しなかつ

た。支笏湖畔有料道路は、時代の申し子だったのかもしれない。

現在、道内においては高速自動車道を除くと、札幌振興公社が運営する藻岩山観光自動車道が唯一の有料道路である。

参考文献

- 国立印刷局・官報情報検索サービス
国立国会図書館・国会会議録検索システム
佐々木昌治『樽前山麓の森林』一耕社 平成十七年
札幌オリンピック冬季大会組織委員会『札幌オリンピック冬季大会組織委員会
報第12号』昭和四十五年／『札幌オリンピック冬季大会資料集VOL
2』昭和四十七年
札幌開発建設部『さっけん35年写真小史』昭和六十二年／『一般国道276
号 支笏国道工事誌』平成三年
札幌市オリンピックビュ局『札幌オリンピック冬季大会観客輸送実施要領』昭和四
十七年
札幌土木現業所『工事概要 主要道道札幌支笏湖線』昭和四十四年
自然公園美化管理財団『新・美しい自然公園 支笏湖』昭和六十三年
俵浩三『北海道・緑の環境史』北海道大学出版会 平成二十年
千歳市『千歳市史』（昭和四十四年）／『増補千歳市史』昭和五十八年
『要覧ちとせ』昭和三十九年、同四十四年、同四十六年
『新千歳市史』機関紙『志古津』第4号・小田賢一『消えた旧街道』／
第5号・守屋憲治『美笛・千歳鉱山専用軌道の一考察』／第18号・大
野明男・守屋憲治『千歳における海軍地下壕等の戦後処理』
道南バス『道南バス四十年史』昭和四十一年
苫小牧市『苫小牧市史下巻』昭和五十一年

北海道開発局『トンネル、立体横断施設、覆道等現況調査』平成二十四年

北海道総務部『第11回冬季オリンピック札幌大会報告書』昭和四十八年

北海道造林振興協会『北海道林務部報 林・第一一〇号別刷』昭和三十六年

北海道中央バス『北海道中央バス五十年史』平成八年

北海道道路史調査会『北海道道路史2 技術編』平成二年

北海道土木部『北海道土木行政のあゆみ』昭和五十六年／『道路現況調査』

各年／『橋梁現況調査』各年

『千歳民報』／『北海道新聞』／『苫小牧民報』

北海道中央バスファンクラブ

協力

北海道議会事務局／札幌市中央図書館／成瀬健太（旭川市）

写真協力 千歳市／山崎政孝（札幌市）

編集者註

本稿の執筆者は、道道を中心に北海道の道路を調査・研究し、成果としてウェブ
サイト『道道資料北海道』を平成十九年から開設、運営している。