

第2章 千歳市の概要

1 地理的位置

千歳市は、北海道の中南部、石狩平野の南端、^{ゆうふつ}勇払原野の北端に位置する。北は札幌市、恵庭市及び夕張郡長沼町、南は^{とまこまい}苫小牧市及び^{しらおい}白老郡白老町、東は夕張郡由仁町及び^{あびら}勇払郡安平町、西は伊達市に接している（図3）。

市域の座標（世界測地系）は、東端が北緯42° 55′ 20″・東経141° 52′ 12″、西端が北緯42° 44′ 39″・東経141° 10′ 17″、南端が北緯42° 40′ 53″・東経141° 21′ 31″、北端が北緯42° 57′ 12″・東経141° 45′ 21″である。



図3 千歳市の位置図

2 地形・地質

千歳市は、東は^{まおい}馬追丘陵から西は^{しこつ}支笏湖西方のフレ岳周辺の山地に至る東西57.2km、南北30.4kmに広がり、面積は594.95km²である。

市域の大部分は丘陵～低山地で、西高東低の地形である。市域の西部は山岳地帯で国立公園支笏湖地域を形成し、市街地は^{こまさ}駒里台地の北縁に位置し支笏湖を源とする石狩川水系千歳川の沖積地に広がり、東部は丘陵地帯である。構成する地質は新第三系中新統を基盤として第四紀の火山噴出物がその表面を覆っている。

北海道は地質学的には石狩低地帯を境に西・南部北海道と中央部北海道、さらに網走構造線を境に中央部北海道と東部北海道に分けられる。日本海と太平洋をつなぐ石狩勇払低地の中央部に位置する千歳は、西・南部北海道と中央部北海道の接点をなしている。石狩低地帯とは、南は勇払海岸から北は砂川まで、西は石狩湾と東は馬追丘陵に挟まれた長さ72km、最大幅34km、平均幅20kmの地域のことをいう。千歳市駒里付近にある標高25m前後の台地は、太平洋と日本海を分ける分水界となっているが、石狩低地帯をも南北に分けている。石狩低地帯のうちの長沼低地（360～400km²）は、千歳川が火山灰台地を通過してのち低地部に至って石狩川に注ぐまでの馬追丘陵から野幌丘陵の間に広がる低地をいう。長沼低地にはかつて河跡湖のオサットー（^{おさつ}長都沼）・マオイトー（馬追沼）やその周辺の湿原があったが、戦後の灌漑排水事業によって現在はほぼ完全に消滅している。長都沼は戦後干拓されその姿を今に留めないが、約3.9km²の面積で、周りは標高7mほどの低湿地が広がっていた。

千歳地域は、新第三紀中～鮮新世（2300万年前～500万年前）の地殻変動を経て次第に陸化した。キウス周堤墓群が立地する馬追丘陵付近は、この時期顕著な上昇地帯として褶曲構造や断層を発達させている。鮮新世初期に入り現在の支笏湖周辺などでは火山活動が始まり、第四紀更新世には支笏火山の活動が活発化し、6万年前頃から大規模な爆発をくり返すようになった。4万6千年前までの大規模な火山活動によってもたらされた大量の降下軽石堆積物及び軽石流堆積物は、現在の千歳地域の基盤となった。これに続く恵庭火山、^{たるまえ}樽前火山

の噴出物が逐次その上位に堆積し、現在の地形、地質を形成することとなった。

3 気候

北海道は冷帯に属し、年間を通して気温と湿度が低く、四季の変化が明確である。その気候区分は道南・日本海側・太平洋側・オホーツク海側・内陸であり、千歳市は太平洋側気候的であるが、日本海側気候の影響も受ける。平成26年(2014)～30年(2018)の千歳市の年平均気温は7.5℃であり、低温を顕著な特徴とする北海道の気候を示す。年降水量平均は1,022mm、年降雪量平均は224cmである(新千歳空港測候所観測課)。風向は10月から2月までは北風、3月から9月までは南風が卓越する。

4 人口

平成31年(2019)1月1日現在の住民基本台帳によると、千歳市の総人口は97,061人、世帯数は49,202世帯である。全国的に人口が減少傾向にある中、前年同時期と比較すると約250人増加している。北海道において人口増加を続ける数少ない都市である。

平成27年(2015)の国勢調査(総人口95,648人、世帯数40,638世帯)では、平成22年調査と比較して人口で2.2%、世帯数で5.4%の増となっており、道内179市町村のうち、千歳市は人口増加数では札幌市に次いで2番目に多く、増加率では道内市部で1番の伸びとなっている。平均年齢は42.9歳で、千歳市は北海道の中で最も年齢層の若い自治体である。また移動人口(現住市区町村による5年前の常住人口)の割合が30.5%と道内市部で最も高いことも特徴的である。

千歳市の将来人口について、平成27年の国勢調査を基に平成27年10月1日から令和27年(2045)10月1日までの30年間(5年ごと)について男女年齢(5歳)階級別の将来人口を推計した、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)』では、平成27年の値を100としたときの指数でみると、令和7年(2025)が指数101.2(北海道93.2)、令和12年(2030)が指数100.4(北海道89.0)、令和27年(2045)が指数93.7(北海道74.4)と推計され、千歳市の人口は令和7年以後にゆるやかに減少して推移するとされている。令和27年の指数が90以上の道内市町村は、他に札幌市(92.5)、ニセコ町(92.7)、東神楽町(91.7)があるが、千歳市の人口減少率が最も低く推計されている。

年齢(0-14歳、15-64歳、65歳以上、75歳以上)別の指数は、同じく平成27年の値を100としたときの指数でみると、令和12年の値は0-14歳89.0、15-64歳94.3、65歳以上95.5、75歳以上163.7、令和27年の値は0-14歳78.9、15-64歳79.3、65歳以上120.9、75歳以上181.0と推計され、高齢化率(総人口に対する老年人口(65歳以上の人口)の割合)は、令和12年の26.5%から令和27年には33.2%に高くなると見込まれている。

史跡所在地である千歳市中央の人口は113人、世帯数は46世帯である(平成31年1月1日現在「住民基本台帳」)。

5 土地利用

千歳市の総面積のうち、平成30年(2018)1月1日現在、山林が52.5%を占めている。田は0.2%と極めて少なく、畑は11.6%となっている(表1)。

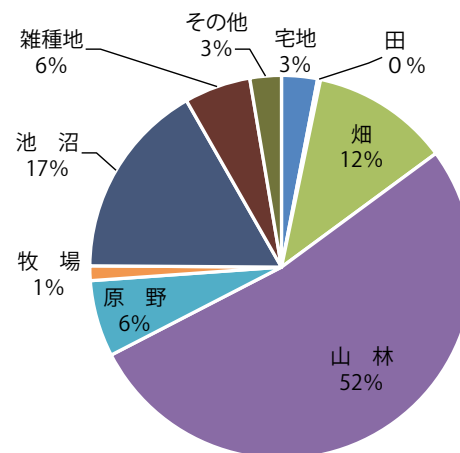
千歳市の行政区域面積の約75%は西部に位置している国立公園支笏湖を含む国・公有地で占められている。都市計画区域(27,570ha)内には自衛隊基地や空港用地、数箇所の大規模な国有林が分布しており、北部及び東部地域一帯は畑作、酪農を主体とする農用地となっている(図4)。

史跡は北東部の中央地区に所在し、史跡周辺は森林、農地、農用地、道路(国道・市道・高速道路)として利用されている。森林は、北東部の馬追丘陵を中心にまとまって分布する民有林の西端に当たる。国道337号の東側に馬追丘陵に連なる公益的機能別施業森林としての水源涵養林と、水源涵養林・木材等生産林(重複)が広が

表1 千歳市の地目別面積

地目別	面積 (ha)	構成比 (%)
総 数	59,450	100.0
宅 地	1,796	3.0
田	148	0.2
畑	6,912	11.6
山 林	31,222	52.5
原 野	3,838	6.5
牧 場	734	1.3
池 沼	9,892	16.6
雑種地	3,329	5.6
その他	1,579	2.7

(平成30年1月1日現在)



り、西側には農地の間に点在する形で生活環境保全林がある。森林の構成は、地域住民の生活に密着した樹林から、林業生産活動が実施されるべき人工林帯、さらには、大中径木の広葉樹が林立する天然生の樹林帯まで多様性に富んだ林分構成になっている。農地・農用地は国道337号の西側に大きく広がり、史跡の北・南方にも分布する。



図4 土地利用図

とされ、総合的な緑の配置方針の基本的な考え方である、千歳市の都市の緑をかたちづくる3つの骨格のひとつに位置づけられている。環境保全機能の配置方針では、基本的な考え方として、周辺の農地とともに「快適な都市環境の形成に寄与している市街地外周の自然環境は、農林業との調和を図りながら、計画的に保全」するとされており、史跡の環境保全に寄与する大切な観点ととらえていく必要がある。

8 都市計画とマスタープラン

千歳市は、市の中央部から北東部の区域（27,570ha）を都市計画区域としている（図6）。都市計画区域は市街化区域と市街化調整区域に区分されており、史跡が所在する中央地区は市街化調整区域に該当している。市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域であり、ここでは都市基盤施設整備や面的整備事業は原則として行わない、原則として開発禁止、開発を行う場合には農林漁業用など特定の場合を除き許可が必要、農地転用に際しては許可が必要とされている。今後史跡として保護を要する範囲は主に生活環境保全林であり、大規模な開発を免れている。

千歳市第2期都市計画マスタープラン（平成24年（2012）策定）では、全体構想における景観まちづくりの基本的な考え方として「地域の資源となる景観の保全（景観の骨格を形づくる森林・河川、農村景観、その他歴史的・文化的資源など、守るべき景観資源の保全）」を掲げており、史跡が所在する千歳市北東部においては、良好な農村景観の維持保全とともに、地域の歴史的資源としての史跡景観の保全が求められる。

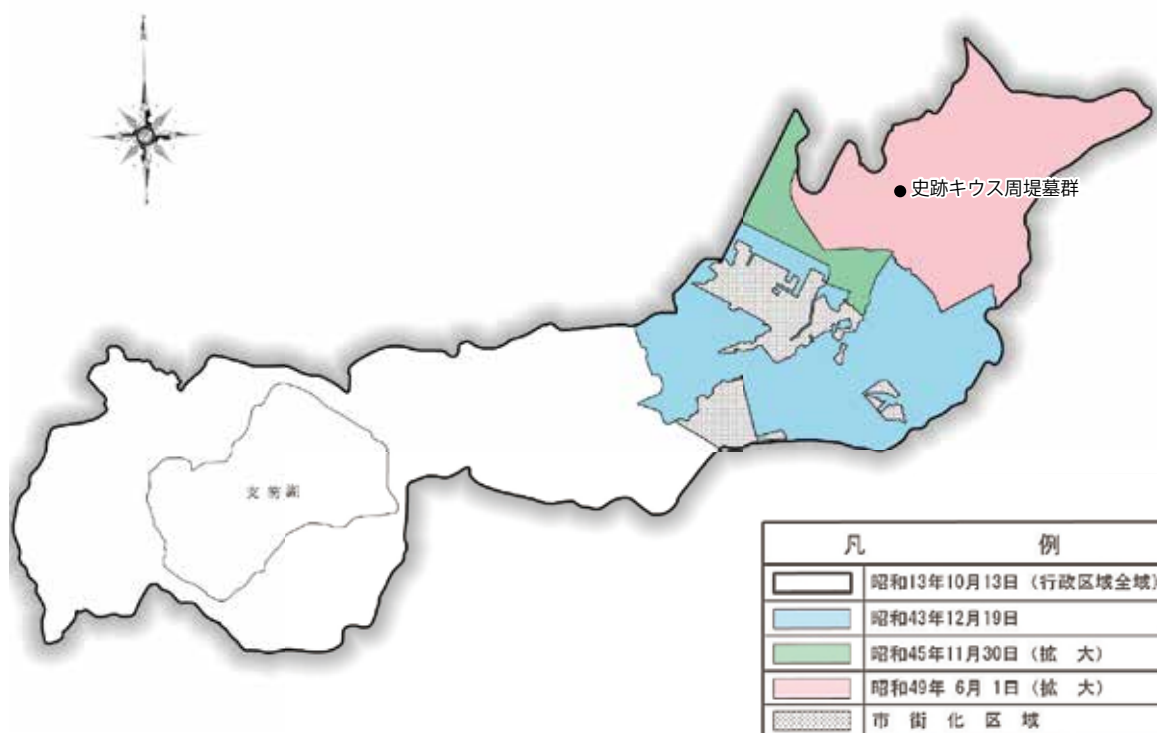


図6 都市計画区域図

9 産業

（1）産業構造

平成26年（2014）の経済センサス（基礎調査）では、千歳市内の事業所数は3,269事業所、従業員数は50,231人で、事業所数・従業員数の産業別構成比において、宿泊・飲食サービス業と運輸・郵便業の割合が北海道内

構成比を上回り、高いことが特徴である。千歳市の産業別人口の構成比は、80.83%を第3次産業が占め、次いで第2次産業の18.29%、第1次産業の0.87%となっている。中でも第2次産業である製造業は14.28%であり、第3次産業である公務の19.99%、卸売業・小売業の15.36%に次ぐ人口規模となっており、千歳市を支える主要な産業となっている。また、製造業の従業者数の構成比は北海道全体が8.2%であるのに対し、千歳市では14.28%であり、1事業所当たりの従業者数が多い大規模な工場が多く立地していることも特徴といえる。

(2) 農業・林業

千歳市は、農業基盤整備を図りながら大規模経営と近代化を進め、石狩管内有数の農業生産地帯となっている。小麦、てん菜、大豆などの畑作、はくさい、キャベツ、アスパラガス、ブロッコリーなどの野菜生産、さらには酪農、養豚、養鶏などの畜産が盛んに行われて、これらによる平成27年（2015）の農業産出額合計は石狩管内第1位（道内16位）である。畑作農家、畑作野菜生産農家の経営面積は道東地域に匹敵する規模で、耕地面積に対する畑作の割合が89%と非常に高いことが特徴である（平成30年（2018）の全作付面積5,870ha：田630ha、畑5,240ha）。

平成30年の森林面積は31,894haで林野率は54%、そのうち82%が国立公園支笏湖地域から市街地へと続く国有林野となっている。民有林は主に東部地区に点在し森林面積は3,920haで占有率は12%、人工林率は国有林、民有林とも25%前後となっている。

(3) 水産業

国立研究開発法人水産研究・教育機構北海道区水産研究所千歳さけます事業所が、明治21年（1888）から続くサケ・マス増殖のため、千歳川でサケ、サクラマスの人工ふ化放流事業を実施し、北海道日本海地域におけるサケ・マス増殖事業の中心的な役割を担っている。支笏湖ではヒメマスの資源保護と増殖のために明治以降100年以上にわたり、ふ化事業が実施されている。平成10年（1998）からは水産庁から千歳市に施設及び事業が引き継がれ千歳市支笏湖ヒメマスふ化場において、親魚の採捕、採卵、ふ化・放流事業などのヒメマス保護事業を実施している。平成20年（2008）3月には支笏湖漁業協同組合が漁業権を取得し、ヒメマスを次の世代に継承するための増殖事業を行っている。

(4) 工業

「空・陸・海」の交通ネットワークが有機的に結びつく北海道の一大交通拠点である千歳市は、豊富な地下水や上下水道、天然ガスなどの産業インフラが充実し、企業立地に適した環境が整う北海道屈指の工場適地である。千歳市は、昭和39年（1964）の北海道初の市営工業団地の造成以降、現在まで11カ所の工業団地を配置している。この工業団地のすべてが、新千歳空港から約10km圏内にあり、食品、飲料、電子部品、自動車、機械関連など264社（平成30年5月1日現在）の企業が立地・操業している。平成30年（2018）の工業統計調査結果によると、製造品出荷額は約2,564億円で全道35市中、苫小牧市、室蘭市、札幌市に次ぐ第4位であり、道内有数の工業集積都市となっている。

(5) 観光産業・商業

千歳市は、日帰り中心の近郊型観光地である。平成30年（2018）度の市内観光入込客は498万人を数え、そのうち日帰り客が469万人（94%）である。市街地にある道の駅サーモンパーク千歳が市内観光の拠点となっており、隣接するサケのふるさと千歳水族館には同年度約25万人が訪れている。水族館裏手の千歳川には8月中旬～12月上旬にサケの捕獲車（通称：インディアン水車）が設置され、サケの捕獲風景を間近で見ることができる。

国立公園支笏湖は、春の新緑に始まり、ヒメマス（チップ）釣り、キャンプ、登山、サイクリング、紅葉で彩られる原始林等、多彩な季節の移り変わりがあり、湖畔にある温泉にも多くの来遊者をみている。

新千歳空港旅客ターミナルビルと、JR南千歳駅に隣接する道内最大級の大型オープン型アウトレットモールは、道内外や海外からの観光客のみならず市内、近郊の消費者を幅広く集客する一大商業集積施設である。

10 交通

年間2,300万人を超える乗降客数を誇る新千歳空港が所在する千歳市は、また道央圏の交通の大動脈である国道36号や道央自動車道と道東自動車道の結節点ともなっており、このほか北海道の中心である札幌市まで鉄道で30分、国際拠点港湾として道外や海外向けの海上輸送の要を担う苫小牧港へは車で約30分でアクセスできるなど、「空・陸・海」が一体となった交通ネットワークが形成された交通の要衝である(図7)。



図7 交通網図

新千歳空港は、平成30年（2018）実績で国内31路線、海外20路線が就航し、北海道と日本各地、さらには世界各地を結ぶ拠点として重要な役割を担っており、同年の年間乗降客数は国内線・国際線合わせて2,300万人を超えている。

都市間輸送を担うＪＲ千歳線はＪＲ北海道の最大幹線で、道内主要都市からの空港連絡鉄道のほか本州連絡鉄道としての性格を帯びている。千歳市内には千歳駅、南千歳駅、新千歳空港駅、長都駅の４つの旅客駅が設置されている。南千歳駅は十勝方面石勝線（南千歳駅－新得駅）の発着駅である。

千歳市は高速道路2路線や国道6路線、道道14路線により札幌を始めとする道内主要都市や観光地、産業拠点などと結ばれている。国道36号は札幌―千歳―苫小牧―室蘭を結ぶ道内の幹線である。高速自動車国道の路線は北海道縦貫自動車道（函館市―名寄市）の道央自動車道と、北海道横断自動車道（黒松内町―釧路町・北見市）の道東自動車道が市内の千歳恵庭ジャンクションで接続する。地域高規格道路である道央圏連絡道路は道央都市圏の外郭環状道路として新千歳空港と石狩湾新港を結ぶ。

史跡の最寄りインターチェンジは、史跡の南西方約700mに位置する道東自動車道千歳東インターチェンジで、インターチェンジは道央圏連絡道路中央ランプに接続しており、中央ランプから新千歳空港までの所要時間は約9分となっている。

11 文化財

千歳市には豊かな自然とともに数多くの文化財が残されている。特に埋蔵文化財は豊富で、令和2年(2020)3月末までに確認した後期旧石器文化、縄文文化、続縄文文化、擦文文化、アイヌ文化に属する遺跡の数は305

か所に上り、国指定史跡2か所、国指定重要文化財3件、市指定史跡1か所、市指定有形文化財3件がある。埋蔵文化財以外では、近代・現代の歴史と文化を伝える有形文化財3件、無形文化財1件と、アイヌの人々が伝承してきた無形文化財1件がそれぞれ市の文化財に指定されている。また、アイヌの古式舞踊は国の重要無形民俗文化財にも指定されている（表2）。

表2 指定文化財の内訳（件数）

区分等	有形文化財			民俗文化財	記念物	計
	建造物	考古資料	歴史資料	無形民俗文化財	史跡	
				民俗芸能		
国指定	0	3	0	1	2	6
市指定	1	3	2	2	1	9
計	1	6	2	3	3	15

（1）国指定文化財 重要文化財 考古資料

ア 動物形土製品／北海道千歳市美々第四遺跡出土（図8、写真3左上）

指 定：昭和54年（1979）6月6日

時 代：縄文時代晩期

保管施設の名称：千歳市埋蔵文化財センター

所有者名：千歳市

説 明：新千歳空港の近くに水源を持ち南流してウトナイ沼に注ぐ美々川の支流で、千歳市と苫小牧市の境界を流れる美沢川沿いにある美々4遺跡から出土した。土製品の側面観は、鳥の形状も想起されるが、いま特定の動物に比定することは困難である。特異な形状を伝える出土品で、縄文時代後期・晩期の祭祀、呪術的な精神生活をみる上で貴重な遺品である。全長31.5cm。

イ 土面／北海道千歳市真々地町ママチ遺跡第三一〇号土壌墓出土（図8、写真3左下）

指 定：昭和63年（1988）6月6日

時 代：縄文時代晩期

保管施設の名称：北海道立埋蔵文化財センター

所有者名：国（文化庁）

説 明：ママチ遺跡は、千歳川の支流ママチ川の右岸にあり、千歳市街の南西約1kmに位置する。土面は、A P310号土坑墓の坑口北西端に、顔面を仰向けた状態で出土した。素焼き土製、頭部右側及び右耳の一部を欠損するが顔面の主要部分は完存する縦横18cmの大形な土面である。直線的な鼻梁を中心として膨らみを持ち、顔の造作は写実的である。

ウ 北海道美々8遺跡出土品（図8、写真3右）

指 定：平成17年（2005）6月9日

時 代：擦文～アイヌ文化期

保管施設の名称：北海道立埋蔵文化財センター

所有者名：北海道

説 明：美々8遺跡は、美沢川の川床低地に形成された低湿地遺跡である。遺跡は石狩低地帯のうち、日本海側と太平洋側の分水嶺の南側付近に当たり、標高は2.5～6mを測る。出土品は、樽前b降下軽石堆積物（寛文7年（1667）降下）と、樽前a降下軽石堆積物（元文4年（1739）降下）に挟まれ



写真3 国指定重要文化財 考古資料 動物形土製品（左上）・土面（左下）・美々8遺跡出土品（右）

た泥炭層から出土した資料一括である。その大半が上記の年代幅の中でとらえられる時代的な完結性の高い資料である。さらに、これに樽前^{マサ}降下軽石堆積物層の下層から出土した擦文文化期の資料若干が加わる。資料は、土器・陶磁器・土製品64点、木製品858点、漆器38点、繊維製品17点、石製品56点、ガラス玉5点、骨角製品7点、金属製品119点で構成され、その材質、種類は極めて豊富である。土器・陶磁器・土製品には、本州からもたらされた陶磁器類が組み合い、木製品には衣食住に係る日常生活用具各種を含む。折敷や椀などの漆製品、編籠などの繊維製品、砥石や火打具などの石製品、また装身具としてのガラス玉、装飾品や、漁労用具としての骨角製品、さらに煙管や鉄鍋、刀装具などの金属製品など、出土資料は様々な道具に及ぶ。出土品は、北海道における当時の人びとの生業活動とそこで使われた各種の道具のあり方を端的に物語ることとともに、本州方面との物流の実態をよく示した一括資料であり、その学術的価値には高いものがある。

(2) 国指定文化財 史跡

ア ウサクマイ遺跡群 千歳市蘭越（昭和54年（1979）5月23日指定）（図8、写真4）

説明：ウサクマイ遺跡群は、千歳川右岸及び千歳川と内別川^{ないべつ}に挟まれた台地上に所在する縄文時代早期から晩期、続縄文時代、擦文文化期に属する集落跡及び土坑墓群である。土師器、蕨手刀等古代東北地方との交流を物語る資料も出土しており、それぞれの時代におけるこの地域の人々の活動を示す重要な遺跡群である。ウサクマイA・C～M・O～Wの21遺跡を含み、指定対象面積は146haと広域に及ぶ。



写真4 国指定史跡 ウサクマイ遺跡群（ウサクマイC遺跡）

イ キウス周堤墓群 千歳市中央（昭和54年（1979）10月23日指定、令和元年（2019）10月16日追加指定）

説 明：キウス周堤墓群は、勇払平野から石狩平野にかけての低地帯東寄りの馬追丘陵の西側にある縄文時代の集合墓である。外径18～83m、周堤幅4～24m、堤の高さ1～5mの環状の堤が9基所在し、その内側に立石（石柱）、小穴を伴う墓坑等がある。この種の遺跡の中でも特に規模が大きく、土木構築物として特異な景観を残し、環状列石との関連も考えられる重要な遺跡である。

（3）国指定文化財 重要無形民俗文化財

ア アイヌ古式舞踊

指 定：昭和59年（1984）1月21日 千歳アイヌ文化伝承保存会構成団体指定（平成6年（1994）12月21日）

所在都道府県：北海道

保護団体名：北海道アイヌ古式舞踊連合保存会、札幌ウポポ保存会、千歳アイヌ文化伝承保存会、旭川チカップニアイヌ民族文化保存会、白老民族芸能保存会、鶴川アイヌ無形文化伝承保存会、平取アイヌ文化保存会、門別ウタリ文化保存会、新冠民族文化保存会、静内民族文化保存会、三石民族文化保存会、浦河ウタリ文化保存会、様似民族文化保存会、帯広カムイトウポポ保存会、春採アイヌ古式舞踊釧路リムセ保存会、弟子屈町屈斜路古丹アイヌ文化保存会、阿寒アイヌ民族文化保存会、白糠アイヌ文化保存会

説 明：北海道一円に居住しているアイヌの人々によって伝承されている芸能で、祭祀の祝宴や様々な行事に際して踊られる。アイヌ独自の信仰に根ざしている歌舞で、その様式には極めて古態をとどめているものが多い。特に、信仰と芸能と生活が密接不離に結びついているところに特色があり、芸能史的な価値が高い。千歳地方で伝承されている「ホリッパ」「ハラルキ」「ヤィサマ」などの歌と踊りの中には、素朴な形のものや他の地方にはみられない千歳独自のものも残されている。



写真5 市指定文化財 建造物 山線鉄橋

(4) 市指定文化財 建造物

ア 山線鉄橋 千歳市湖畔 (図7、写真5)

指 定：平成11年（1999）8月24日

時 代：明治時代

所有者名：千歳市

説 明：明治期にイギリスから輸入された北海道内で現存する最古の鋼橋であり、最大支間長が約63mのイギリス型ピン結合トラス橋である。明治32年（1899）に北海道官設鉄道上川線（空知太^{そらちぶと}～旭川）の砂川・妹背牛^{もせうし}間に「第一空知橋」として架設。大正12年（1923）頃、新橋架け替えにより支笏湖の王子軽便鉄道（山線^{やません}）の橋「湖畔橋」として移設される。昭和26年（1951）山線廃止により、昭和42年（1967）王子製紙から千歳市に寄贈され、道路・歩道橋として現在に至る。文化財指定は歩道部分を除く鉄橋本体である。北海道及び日本の橋梁史において重要な資料であり、近代土木遺産として希少かつ高い価値を有する。平成19年（2007）に経済産業省近代化産業遺産、30年（2018）に土木学会選奨土木遺産に認定されている。

(5) 市指定文化財 考古資料

ア 磨製石棒 (図8、写真6左上)

指 定：昭和52年（1977）4月23日

時 代：縄文時代後期

所有者名：千歳市

説 明：昭和40年（1965）キウス周堤墓群の周堤墓外墓坑から出土した副葬品である。製作技術が非常に優れており美術的価値も高く、現在我が国で出土している石棒の中でも代表的なものであり、考古学



写真6
市指定文化財 考古資料
磨製石棒（左上）・
男性土偶（右上）・
蕨手刀（下）

資料として極めて重要なもの。全長57.3cm。

イ 男性土偶（図8、写真6右上）

指 定：昭和52年（1977）4月23日

時 代：縄文時代晩期

所有者名：千歳市

説 明：蘭越内別川付近のウサクマイA遺跡で採集された板状土偶。土偶の多くが女性を模ったもので男性土偶は極めて珍しい。先史社会における土偶の持つ社会的意味を考察する上で重要な役割を果たすものと思われる。全長14.5cm。

ウ 蕨手刀（図8、写真6下）

指 定：昭和55年（1980）7月21日

時 代：擦文文化期

所有者名：千歳市

説 明：蘭越内別川付近のウサクマイA遺跡で採集された鞘に入っていた刀身（写真）と刀身のみの2振りである。古代における東北と北海道との交流を示す数少ない具体的な資料であり、特に北海道における擦文文化の成立に関する研究に大きな役割を果たすと考えられる。鞘部を良好に遺存している蕨手刀は全国的にも稀有であり、刀剣史等の分野においても高い価値を有する。写真の刀身は全長56cm（推定値）。



写真7 市指定文化財 歴史資料 釜加神社弁財天御厨子（複製品）



写真8 市指定文化財 歴史資料 駅遞看板

（6）市指定文化財 歴史資料

ア 釜加神社弁財天御厨子 （図8、写真7）

指 定：昭和52年（1977）4月23日

時 代：江戸時代

所有者名：千歳神社

説 明：地名「千歳」の由来書（地名解）が厨子背面にある極めて貴重な歴史的資料。徳川幕府が蝦夷地を直轄した際、初代箱館奉行として派遣された羽太正養^{はぶとまさやす}が、文化2年（1805）、シコツ川の「シコツ」は音の響きが悪いこと、また当地が鶴の生息地であることから「鶴は千年」の中国の故事にちなみ、シコツ川を「千歳川」に改名したいきさつが書かれている。高さ36.2cm。

イ 駅通看板 (図8、写真8)

指 定：昭和52年（1977）4月23日

時 代：明治時代末期～昭和時代初期

所有者名：個人

説 明：駅通所を兼ねていた当時の旅泊所の様子を伝える2枚の実物看板である。開拓使が行った北海道の宿泊・運送・郵便制度を知る上で極めて重要な役割を持つ歴史資料である。いずれも縦120cm、横94cmあり、カツラ材の一枚板が使われている。

(7) 市指定文化財 史跡

ア 美々貝塚 千歳市美々（昭和52年（1977）4月23日指定）（図8、写真9）

説 明：北海道の貝塚の中でも、現在の海岸線から最も内陸に位置する縄文前期の低鹹性貝塚で、縄文の海進を裏づける考古学及び地質学上極めて重要なものである。



写真9 市指定史跡 美々貝塚（S-1貝塚）

(8) 市指定文化財 無形民俗文化財

ア 泉郷獅子舞 (図8、写真10)

指 定：昭和54年（1979）10月25日

保護団体名：泉郷獅子舞保存会

説 明：明治29年（1896）頃、富山県から伝来した獅子舞。伝来時の舞が継承されており、毎年9月に泉郷神社に舞が奉納される。泉郷地区の開拓当時における生活文化の特色を示すもので、かつ、獅子舞古来の原形を伝えるものとして重要である。

写真10
市指定文化財
無形民俗文化財
泉郷獅子舞「七五三の舞」

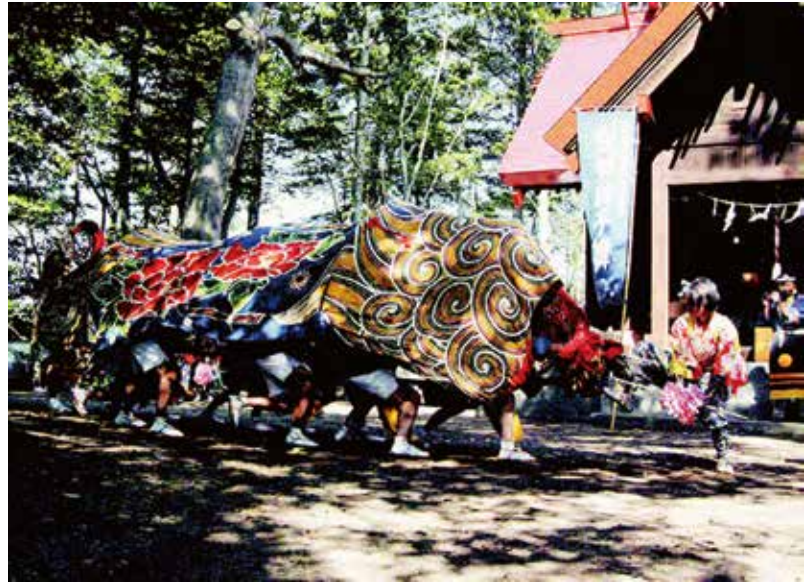


写真11 市指定文化財 無形民俗文化財 アイヌの伝統的芸能と工芸技術
祭壇（左）・盆（右上）・団子べら（右下）

イ アイヌの伝統的芸能と工芸技術 （図8、写真11）

指 定：平成5年（1993）5月20日

保護団体名：千歳アイヌ文化伝承保存会

説 明：千歳地域のアイヌの人々により古くから伝承されてきた古式舞踊、ユカ_ラやウェベケレの語りなどの伝統的芸能や、イナウ作り・イカルカル（刺繍）・チタルペ（ゴザ編み）などの工芸技術は、アイヌの歴史を知る上で非常に貴重な無形文化遺産である。写真11左は木製イナウが13点付属する祭壇（高さ156.0cm）、右上はクルミ製の盆（全幅43.5cm、昭和52年（1977）製作）、右下はカツラ製の団子べら（全長56.0cm、昭和54年（1979）製作）である（いずれも千歳市埋蔵文化財センター保管）。

12 千歳市の歴史的環境

千歳一帯は、かつて「シコツ」と呼ばれており、これはアイヌ語のシ・コツ（大きな・くぼ地）に由来する。文化2年（1805）、江戸幕府蝦夷地奉行（箱館奉行）の羽太正養が、この地に多くの鶴が生息していたことから「鶴は千年」の故事にちなみ「千歳」と命名した。

千歳における人々の生活の痕跡は、最終氷期最寒冷期である2万2千年前の後期旧石器時代に遡る。千歳地域の基盤は、およそ4万6千年前の旧支笏火山の大規模な噴火活動がもたらした膨大な降下軽石や火砕流堆積物が形成した火山灰台地である。その後、2万8千年ほど前から季節風の作用により火山噴出物が河川沿いに二次堆積して多くの内陸古砂丘を形成した。丸子山遺跡、祝梅下層遺跡三角山地点、柏台1遺跡の出土遺物は、古砂丘頂部に残るおよそ2万年前の北海道最古の石器群である。

氷河期終了と前後して縄文時代の幕が開き、千歳においても縄文早期から晩期までの各期にわたる多くの遺跡が市内各地に残された。美沢川流域では新千歳空港建設の際の発掘調査によって、縄文早期から近世に至るまで人の集住がくり返された場所であることが明らかとなった。長期にわたって営まれた遺跡は、内別川流域のウサクマイ遺跡群、祝梅川流域や長都川流域、キウス川流域・旧長都沼沿岸に所在し、いずれも千歳川の支流流域に縄文時代以降、多くの人々が集住し文化を育んだことを示すものである。

千歳には、古くから太平洋と日本海を河川で結ぶルート^{シコツ越え}の陸路部分である「千歳越え（シコツ越え）」があり、明治6年（1873）に札幌本道（室蘭街道）が開通し宿場町として栄えた。

明治12年（1879）に北海道開拓使は「郡区町村編制法」により、従来の大小区を廃止して郡区町村を編制した。これによって、胆振国では室蘭・虻田・有珠・幌別の郡役所を室蘭に、苫小牧には勇払外五郡（白老・千歳・沙流・新冠・静内）の郡役所を置き、明治13年（1880）には、千歳・長都・漁・島松・蘭越・烏柵舞の6か村からなる胆振国千歳郡各村戸長役場が千歳に開庁することとなった。

宿場町としての千歳は、明治25年（1892）の鉄道室蘭本線の開通によって衰退するが、大正4年（1915）には千歳村・長都村・蘭越村・烏柵舞村の4村は合併して千歳村となり、二級町村制を施行することとなった。当時の人口はおよそ4千人であった。

大正15年（1926）、鉄道札幌線（苗穂—沼の端）の開通を記念して、小樽新聞社（現北海道新聞社）の飛行機が千歳に着陸することとなり、村民総出で未墾の原野に着陸場を造り上げて飛行場の歴史が幕を開けることとなった。

人口が1万人を超えた昭和14年（1939）には一級町村制を施行し、同年海軍航空隊の基地となったことで人口は飛躍的に増加し、昭和17年（1942）には町制を施行するにいたった。

戦後の飛行場は進駐米軍の基地として利用されたが、昭和26年（1951）北海道空港の指定を受け、千歳—羽田間に民間航空の定期路線が開設されることとなった。その後、昭和29年（1954）には陸上自衛隊駐屯地、昭和32年（1957）には航空自衛隊千歳基地の開設などによって千歳の人口は更に増加することとなった。

昭和33年（1958）7月1日には市制を施行し、北海道第17位の人口（4万8千人）、道内24番目の市となる千歳市が誕生した。