

『新千歳市史』編さんだより

# 志古津

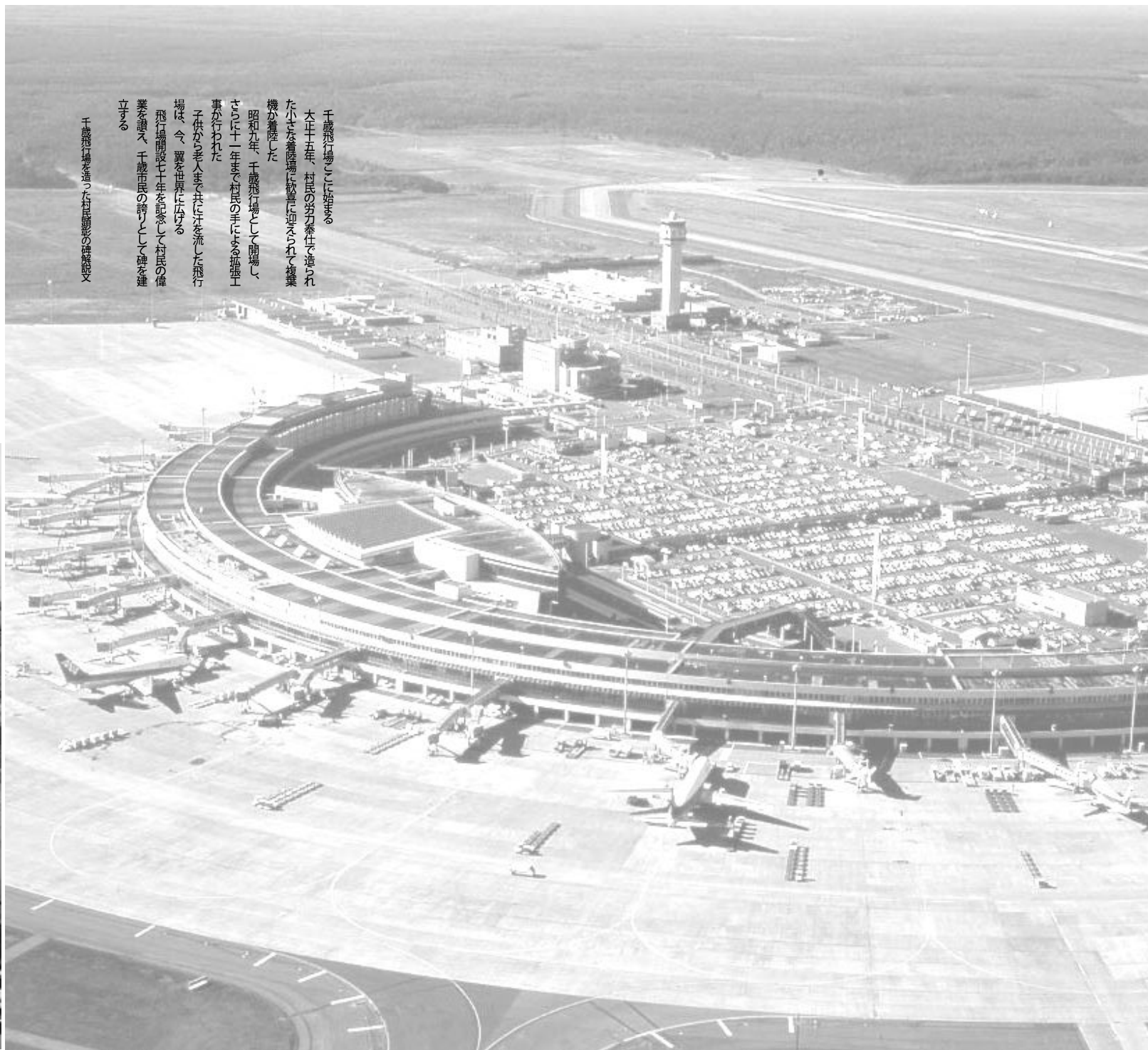
過去からのメッセージ

Message From the past

HOKKAIDO  
CHITOSE-CITY



第2号 平成18年1月



千歳飛行場にて始まる。  
大正十五年、村民の努力奉仕で造られた小さな着陸場に歓迎に迎えられて複葉機が着陸した。  
昭和九年、千歳飛行場として開場し、さらに十一年まで村民の手による拡張工事が行われた。  
子供から老人まで共に汗を流した飛行場は、今、翼を世界に広げる。  
飛行場開設十年を記念して村民の偉業を讃え、千歳市民の誇りとして碑を建立した。

千歳飛行場を造った村民の影の碑解説文



昭和36年千歳神社祭典の頃、錦町1丁目の国道36号を千歳橋から札幌方向に見る。国道の舗装部分と市道の未舗装部分の違いが見てとれる

## 志古津 2号

### 目次

- 「ハスカップ栽培への挑戦」…佐々木昭…1
- 「千歳の道路舗装について」…小田賢…5
- 「千歳市所在の戦争遺産(掩体壕)調査  
―海軍航空基地掩体壕について―」  
…大谷敏三・守屋憲治・小田賢…16

あとがき

## ハスカップ栽培への挑戦

佐々木 昭

(千歳市史編さん委員)

### 一. ハスカップと由来

私が、最初にハスカップを目にしたのは、かれこれ五十年程前の昭和二十年代末のことである。近所のお年寄りに連れられて、アリ塚の中を足踏みしながら、採りに行ったのが始まりだった。現在のJR南千歳駅東側や、海軍飛行場建設のため新設され、今は空港敷地内となった旧室蘭街道沿線に自生していた。

ハスカップの取れるケヨノミの学名はスイカズラ科スイカズラ属の落葉小低木。花は黄白色、果実は無青色に熟し楕円形。甘味があり、生食できる。高さ一メートル前後で、枝分かれが多い。分布域は北海道から千島、樺太、カムチャツカ、シベリアに及ぶ。北海道では夕張岳などの高山や釧路湿原、勇払原野に自生する。果実はハスカップと呼ばれる。アイヌ語でハシカップ、枝の上にとくさんなるものによる(註一)。

年寄りにはユノミと呼んでいて、私たちもそれに習いユノミと呼んでいた。

またの名を、アイヌ語で頭の身が長いという意のエノミダニ、それが変化してユノミといわれるようになったとも言われる。

甘味に恵まれない昔の子供たち



写真-1 ハスカップ

にとつてまたとない自然の恵みであつた(註二)。

和名では、クロミノウグイスカグラ(黒実鶯神楽)、六月から七月にかけて、ウグイスの鳴く頃に可憐な花が咲く、その姿が神楽の舞いに通じることからとされる。ハスカップの可憐な花は、エゾノコリゴと同じところに咲き、アイヌの人たちがマウタチップと呼ぶ北国の初夏の訪れでもある。

### 二. ハスカップとの関わり

昭和四十年代、千歳市内の中長都の下野一郎、古川定雄や、泉郷の清水修らがハスカップを栽培し、実績を上げていた。五十年代に入ると根志越・祝梅の稲作農家は、転作物探しに苦慮していた。

昭和五十二年、千歳市農協生産部長になった私は、千歳市農政課長富田健治、千歳市森林組合参事長谷川清二、千歳市農協管理部長木滑康雄らと、美唄の林業試験場樹芸樹木科長の中内武五郎を訪ね、二ハのハスカップ圃場を見せてもらった。林業試験場で栽培されたハスカップは苦小牧の有名菓子店三星に出荷するなど軌道に乗り始めていた。

この年、千歳市農業改良普及所の所長をしていた平野幸作を囑託として、ハスカップ栽培を本格的に取り組むことになる。

翌、昭和五十三年四月に四十戸の農家で、ハスカップの里運営協議会(初代会



写真-2 親樹採り(昭和53年)



図-1 旧長都沼

長力示武四)を設立。五月、二十台の車両を動員して、前述の旧室蘭街道脇の航空自衛隊通信所付近の雑木林や、陸上自衛隊東千歳駐屯地の演習場から約一万本の親樹を運び出し、各戸に分散して四〜五畝ほどの圃場ができあがった。これが現在の大部分の樹の母樹となった。

五十五年頃、平野幸作の後任に留萌管内の農業改良普及所長であった青木宏を迎え、ハスカップの里運営協議会の事務局も併せ持ち、体制の強化がなされる。

五十八年からは農協直轄の苗作りのミストハウス施設を設置し、本格的に苗木の増殖が開始され、優良苗五品種を選抜し、バイオテクノロジー(組織培養)により約十五万本の苗木を増殖する。

かつて千歳市街から北東へ九キロ程のところに長都沼があった。広さ三・九平方キロ、洪水常襲地帯であった。昭和二十六〜四十四年まで行われた国営灌漑排水事業等の造成事業で九二〇畝の耕地が造成された。私は、特に昭和六十年から平成八年まで国営ネシコシ地区開発期成会の事務局長として北海道と掛け合い農事組合法人ネシコシ生産組合を立ち上げた。土地改良事業の申請や、土地代金の借り入れ、開発公社との交渉、造成全般にわたる開発局との折衝に奔走した。法人は、旧長都沼跡の土地、一六七畝を所有することになり、そのうち十八・五畝にハスカップの木約四万本を植えることになった。

### 三、栽培と、栽培の断念

農事組合法人の構成は、当初八十四戸。約半分がハスカップ作りに選ばれた。

ブロック毎に輪作体系を組み、共同責任とした。

従来、ハスカップのなる木は勇払原野に自生する灌木で、肥料も寒さ対策もほとんど要らないのかと考えられていた。しかし、実際は、相当量の堆肥と追肥が必要だった。また、肥料を吸い込む根がほとんど地表面を這っているので、除草剤はつかえず、すべて、手作業を中心に刈り取る方法しかないことが解った。また、春先もしくは秋口にカイガラムシの防除と花あとにアブラムシの防除は欠かせない。当初、幼樹であったために除草剤と機械除草が可能であったが、次第に木丈が大きくなり、周囲の雑草もはびこり残効性の農薬に頼らざるを得なくなり、とうとう収量にも影響が出始めた。

さらに防風対策では、春からの南風が非常に影響する。本来は樹木が望ましいが、当面は、防風網で対応せざるを得なかった。しかし、雪害のために、融雪前と、後には防風網の開閉が必要となる。

当初から労力のかかる収穫の機械化が大きな課題であった。千歳市農業協同組合の補助を受け吸入式や振動式収穫機を開発したが実用化は難しかった。

収穫にかかる労力のコスト高を吸収できず、法人の理事会としてもハスカップの栽培は断念せざるを得なくなった。

しかし、私には経過からして、どうしてもハスカップ



写真-3 ハスカップ圃場



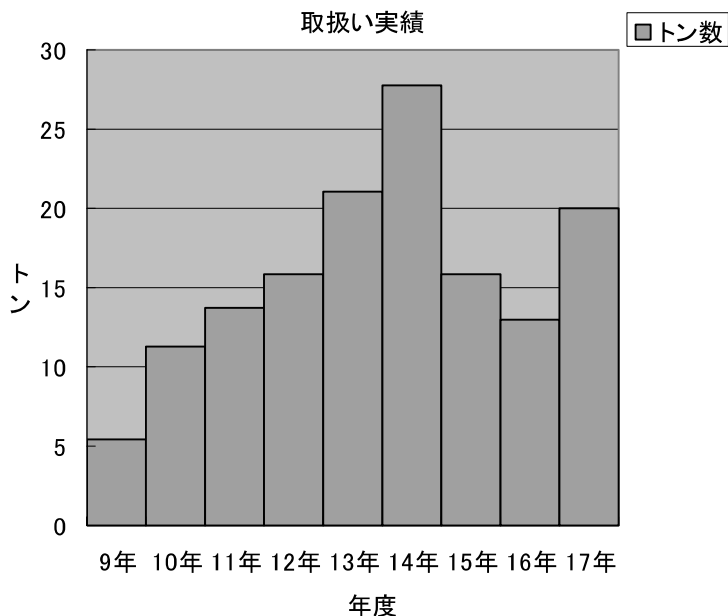


表-1 JA 道央千歳支所のハスカップの取り扱い  
(JA 道央千歳ハスカップ生産部会総会資料)

プを葬ることはできなかった。また、国営土地改良事業申請認可をハスカップで得たために、十八・五畝のうち、二・五畝を残した。残りの大部分は一般の専業農家が畑作として麦、ビート、豆、スイートコーンなどを作っている。たまたま、妻が法人の構成員であったことから、平成十二年の農協職員定年を機に、圃場を約六千本、二・五畝に縮小し管理することになった。千歳市でのハスカップ栽培状況は、四十戸程で、三十畝程度が栽培されていると言われる。北海道では千歳の他に美唄市、厚真町、平成十八年に名寄市と合併する風連町等で作られている。

#### 四、ハスカップ文化の高揚と継承

ハスカップの花は二センチ位の黄白色の花を二個づつつけ、それが合体して一

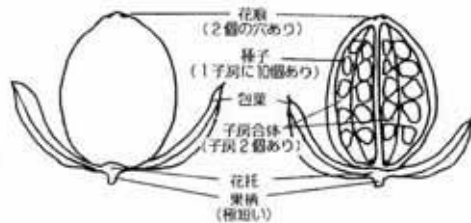


図-1 果実の構造 (原図『農家の友』)

つの実をつけるスイカズラ科特有の実のつけ方で、別名『愛のちぎり』とも言われている(図・一・二)。実は楕円形、丸いもの、細長いもの等いろいろある。もちろん味も微妙に違う。

ハスカップにはビタミンC、ビタミンE、カルシウム、鉄分、植物繊維が他

の果実類より多く、とても身体によいとされてきた。最近では目の疲れ、視力低下の改善に効果があるとされるアントシアニンが、ブルーベリーより十数倍も多く含有していることもわかり、テレビ番組などで頻繁に報道されるようになった。

最近、圃場に「緑内障が良くなった。今年もぜひ採らせてください」と実が熟するまで何度も下見にこられた方がいた。また、アイヌの人たちが、滋養に高いということで愛用していたことから不老長寿の実とも言われてきた。

前述の肥培管理、収穫作業のコストを考えると、

やはり、ハスカップは稀少価値が売られている。従って、薬効・美容・健康食品化等による付加価値アップをねらう食材に仕立てる商品開発が必要であろう。ハスカップを使った商品としては全日空の機内食にもなった市内菓子店の『ハスカップジュエリー』が有名だが、そのほかジャム、アイスクリーム、ワインと幅広い。また、近年は生でも人気を集めている。

前述したように収穫は、手もぎが主



図-2 花の構造 (原図『農家の友』)

流。JA等出荷用の生は作業員などに頼らざるを得ない。しかし、この場合、作業員の労賃がかさみ収益は少ない。

来園者に摘んでもらう観光農園方式だと留守番を置くだけであまりリスクはない。さらにイチゴのもぎ取りを併設するとなお相乗効果がある。

また、摘み取りをする時間的余裕のない来園者のために、作業員が摘み取ったパック詰めを提供できるようにした。

商品開発ひとつをとっても、現在の物量ではいかんともし難い。せめて百以上の原材料が確保されなければ、特産化は困難で、さらに面積拡大をし、増産の方向を摸索する必要がある。

昭和五十三年に千歳市の特産品にするべく、栽培を始めた尊い経験と、貴重な資金を投入して得たハスカップを次代に継承する必要がある。

平成十七年七月、ネシコシ圃場において石狩南部地区農業普及センターが市内の小学生、教員、父兄を対象に食育講座を開き、ハスカップの由来を説明した後、摘み取りとジャム作りを体験してもらった。

今後もこうした機会を通じてハスカップとその文化を、生産者のみならず、



写真-4 食育講座

多くの方の協力者を得て、後世に伝えたいと思っている。

(肩書は当時、敬称略)

筆者とささき農園の紹介

千歳市花園出身。明治四十年頃、宮城県から千歳に移住した開拓農家の三代目。千歳市農業協同組合に三十六年間勤務。定年後、農業に従事。

主な生産物

いちご 〇・三鈴、アスパラ 〇・一鈴、自家用野菜 〇・二鈴、緑肥作物(ひまわり) 〇

・三鈴、そば 〇・六鈴、ハスカップ 二・八鈴

ハスカップ圃場と植栽数

あずさ圃場 〇・三鈴 約千本

ネシコシ圃場 二・五鈴 約六千本

(平成十七年度 JA 出荷量 約一・五ト)

註

註・一 高橋 諒 昭和五十六(一九八二)年七月 『ケモノミ』『北海道大百科事典 上』

北海道新聞社

註・二 更科源蔵 昭和五十六(一九八二)年七月 『ケモノミ』『北海道大百科事典 上』

北海道新聞社

資料

千歳市農業協同組合 平成六(一九九四)年 『北海道千歳市特産 ハスカップの歩み』  
中島 三二 平成八(一九九六)年 『北国の小果実栽培』『農家の友』臨時増刊号

(社) 北海道農業改良普及協会

# 千歳の道路舗装について

小田 賢一

千歳市総務部主幹付主査

(市史編さん担当)

はじめに

古くから人や物の往来、情報を伝えるなど道が担ってきた意義は大きい。

「あらゆる道路の線は、土地と人間のあいだを目に見えるかたちで結び、人間の移動に役立つ土地形態をかたち造った」(ヘルマン・シュライバー)。

人々が道路に拘とらわるようになるのは貨物車、ついで自家用車が普及する昭和三十年代後半から四十年代にかけてである。広大な面積に集落が散在し、公共交通機関の発達が比較的遅れている北海道では、自動車交通に大きく依存してきた。

免許証と自家用自動車は加速度的に瞬く間に普及する。

## 一、千歳の道路舗装の始め

「駅から出たら目の前に真っ白な道路が現れ、それはびっくりしました」

当時、千歳駅を降り立った人たちは異口同音に語った。昭和十六年、帯広の駅から緑ヶ丘飛行場に通じる通り(現道々八千代線)について建設された道内二番目のコンクリート舗装道路が、千歳駅から海軍航空隊まで整備されたことを素直に表す言葉である(註一・二)。

明治期以来進められてきた北海道の道路造りは、札幌本道のような馬車道が

標準とされたが、その多くは人と馬を中心とする従来の街道に少し手を加えたようなものであった。しかし、北海道で馬車が交通の主役となった期間はほとんどなく、一足飛びに鉄道の時代になったことから道路は交通輸送においては脇役に追いやられてしまった。

大正・昭和に入り自転車や自動車に普及すると、今までの道路は近代交通には全く適さないことが明らかになり、大正八年には馬車道整備から自動車の普及に対応する「道路法(旧)」も施行された。しかし、日本は相次ぐ戦争などによる戦時経済体制下が続き、自動車交通向けの道路舗装の充実は望むべくもなかった。

このような時代にあつて、千歳では長年陸軍飛行隊の飛行場誘致活動に奔走していたが、陸軍はすでに帯広に重爆撃機の部隊、飛行第六二戦隊の配備を決めていた。海軍はロンドン軍縮会議などで主力艦、補助艦の保有率が制限された。こうした劣勢を補うため、国内各地に飛行場を造り、長距離陸上攻撃機を



写真-1 昭和16年の千歳橋と舗装道路

配備する計画を立てたが、そのうちの一つに千歳海軍航空隊設置が含まれており、昭和十二年に海軍飛行場の設置が決定する。軍が呼び水になって人が流入し、市街地が無秩序に開発されることを懸念した村は、本格的な都市計画に乗り出した(註一・二)。翌昭和十三年三月には都市計画の指定を北海道庁に申請し同年十月に千歳村は指定区域の決定を受けた。

また、村では海軍の航空隊を出迎えるにあたり、その対応を調査するため本州の航空隊の所在する町村(木更津航空隊―木更津町、霞ヶ浦航空隊―土浦町、阿見村)を

訪れた。一行は、停車場(駅)から航空隊に至る間の道路など主要道路が完全に舗装されていたことに驚いたと、この時の『航空隊所在町村事情調査報告書』にある。

帰村後、調査団はさっそく都市計画の中で千歳駅から航空隊までの道路を舗装することを決めた。昭和十五年には千歳市都市計画街路が都市計画北海道地方委員会により審議決定され、翌十六年の道内二番目のコンクリート舗装道路の完成に結びつくこととなった。この道路は軍用として全額国費負担によるもので、総延長一、七二〇㍎、幅員六㍎で同年五月から十一月までの工期で札幌土木事務所が担当した。総工費は六万円(当時)であった。

当時の千歳駅周辺には駅前道路を挟んでつる屋旅館と安達商店(日通荷物取扱)の他道路沿いに数軒の民家しかなく、駅からは『千歳座』(現在の清水町一丁目の千歳川沿い：昭和十五年建築)を望みできたという。そこに突然出現した立派な白いコンクリート舗装道路に、村民はもとより初めて駅に降り立った人は目を見張ったのである。

## 二、戦後の道路整備の進展

### ・戦後の混乱期

第二次世界大戦により日本経済は壊滅的打撃をうけ、復興までに相当な年月を要すると思われたが、昭和二十五年に勃発した朝鮮戦争の特需と世界経済の好況に伴う輸出増により、短期間での復興をみた。

その結果、輸送手段としての自動車の需要、普及は今まで遅れていた道路の整備に一大革新を要求することになった。

昭和二十三年度の町の土木費予算は七・一七、〇〇〇円であったが、これが昭和二十六年当初予算では六、四六三、一七三円に急増した。昭和二十六年十月の「千歳町弘報」(第三号)の『町民の声』欄には、さっそく道路の修理を当局に促す内容の投書が掲載されている。町では同年十一月、夏は耕地改良、

道路補修、冬は除雪という目的でブルドーザー一台(小松D五〇型)を厳しい財政の中三八〇万円で購入している。

昭和二十七年当初予算の土木費は一四、八九七、九三八円と倍増し、教育費に次ぐ額で総体予算の二三割を占めるに至った。もちろんこの額が全て道路に向けられた訳ではない。同年度歳出予算説明ではグレーダーを購入することとしているが、その中で説明されている道路維持補修の内容は、「幹線道路に對して若干の砂利穴埋を見込み東四線道路根志越道路には多少重点的に考慮を払っている」という程度のものであった。この年の街路計画は三八〇㍎であったが、結果として同年度中の主な道路工事としては、道路補修が四件(二、五〇〇㍎)のみであった。

このころの千歳は、昭和二十四年五月に支笏洞爺国立公園の指定をうけ、同年十月には開基七十周年式典を挙行し、ようやく土木事業に力をいれ都市基盤整備に乗り出そうとする時期であった。

しかし、昭和二十六年五月米國本土からオクラホマ州兵師団が町に進駐し、千歳は数ヶ月の短期間に様々な人を大量に受け入れることとなった、町は財政面において収入と反比例して増加する対策費に危機的な状況に落ちいることとなった。そのことは、この昭和二十六年から昭和三十年の間の人口増加率が実に一七・二割という急増だったという事実によって裏付けられよう。

都市基盤としての道路整備は都市の発展に不可欠なものであるが、この時、町の態様の急変に道路整備は全く追いつかない状態であったのである。

### ・弾丸道路

こうした米軍駐留が多方面へ波紋を広げる時代にあつて、昭和二十七年十月には日米行政協定による国道三六号札幌―千歳間の全面改良舗装工事が実施された。この工事財源は日米安全保障諸費から全額支弁されたもので、突貫工事をもって僅か一年余の短期間で完成を見るに至った。「弾丸道路」の呼び名

の由来もここにあるとされている。千歳橋もこの改良舗装工事の一環で鉄筋コンクリート製として現在に至る姿に生まれ変わっている。

この工事が着工される背景には、昭和二十五年に勃発した朝鮮戦争の後方支援・訓練のため、当時札幌（真駒内）の米軍司令部が千歳駐留軍基地との連絡にこの道路を年間通じて円滑に使用しなければならないという事情があった。当時の夏の国道三六号の路面は砂漠のように砂塵濛々とし、特に市街地では月寒と千歳の沿道は真っ白になるほどのひどい状態であったという。

当時の開発局も駐留軍の車両交通が増加し一般交通が迷惑していることで、二十六年春頃この道路の改良・舗装計画を建設省と大蔵省に出していたが、米軍は軍事上の観点からも年間通じての千歳との交通網を確保する必要があったのである。

また、この道路は北海道における道路史上、寒冷地舗装工事のテストケースとして全面アスファルト舗装を採用したものであり、後の寒冷積雪地道路建設の原点をなす画期的なものであった。当時の舗装はコンクリート系（白舗装）が主であり、北海道ではアスファルト系（黒舗装）は馴染まないとされていた。

しかし、アスファルト舗装は施工後すぐに通行できること、補修がしやすいこと、沈下や凍上などによる変形に適應できるなどのメリットがあったためこの道路に採用されたのであった。さらにこの工事は短期間の工事工程や大量の土砂の切盛りに対応するため各種の大型機械が導入され、これ以降の北海道の道路工事の大型機械化の先駆けとなった。

#### ・市街地道路の舗装

国道三六号「弾丸道路」は、昭和三十一年に本町交番角から朝日町七丁目までの九〇〇メートルが舗装され、翌三十二年には朝日町七丁目から美々・苦小牧方面への舗装がされた。

一方、市街地はどうだったろうか。昭和三十年版『町勢要覧』に掲載された



写真-2 中の橋通のトペカ舗装状況

支笏湖の写真には「自然の美・豊富な森林・砂塵に悩む都市では考えも及ばない幽水の地・・・支笏湖」と説明書きがあり、市内の大部分は火山灰地特有の砂塵に悩まされていたことがわかる。

町では町広報で交通量の多い千歳の道路の殆どが砂塵に埋もれているとして、散水車の巡回のほかに、できるだけ個人宅の前だけでも水撒きしてほしいとの呼びかけをしていたほどである。

当然、町としてもこの状態を座視できず、砂ほこりのたたない雨が降ってもぬからない道路を造ることは急務であった。そこで町は防塵対策を第一義的な目的とし、生活道路については良くて「トペカ舗装（註一三）、多くは「アスファルト乳剤」の散布といった簡易的なもので対応していた。正式の耐久性のある舗装道路ではなかったが、それでも住民からは「洗濯物が外に干せるようになった」などと随分喜ばれたという。

昭和三十四年市道第二停車場線（中央大通）、三十六年に由仁街道（東大通）、三十八年に仲の橋通（駅前通との交差点から市役所までの間）が国庫補助事業による年次計画でもって舗装が始まるが、当時の財政では市単独費での舗装には手を出せない状況であった。

こうした中であって、昭和三十三年には、友楽通りと新橋通りの商店街の半額受益者負担で、各通りの一部がコンクリート舗装となっている。



### 三、経済成長期の道路計画

#### ・千歳市総合建設計画

昭和三十三年の市制施行後新しい行政の展開を図るべく、市は総合計画を策定するため都市の構造や機能を多角的に分析する必要性が生じ、都市社会学の第一人者、東京都立大学磯村英一教授の都市診断を受け、また、北海道大学の太田実教授の宅地開発計画基本構想に基づき、昭和三十八年「千歳市総合建設計画」を策定した。この計画は国の国民所得倍増計画及び第二期北海道総合計画と整合させるため昭和四十五年までの八か年計画とした。

翌昭和三十九年には新産業都市建設促進法の指定を受け、国からの財政上の特別措置を受けることとなった。

この計画策定時の市内道路状況は、路線総数一〇七線(国道・道道・市道)、その延長は四〇〇、九〇五メートルであったが、改良済みはわずかその三六・五メートルあり、舗装延長も二四、二八六メートル、そのうち市道にあつては三、二八六メートルすぎなかった。市道の舗装率一・二二割というこのような現状を踏まえた整備計画内容の主なものとは次のとおりであった。

#### (一) 国道

・国道三六号 全線の幅員を九メートルから二三メートルに拡張

#### (二) 道道

・支笏湖公園線 総延長二四・二キロのうち未舗装分一二・二キロの改良と舗装

・千歳由仁線 幸町六丁目～南三〇号交叉点間の舗装と既設舗装の改修

#### (三) 幹線道路網

・高速度自動車道 道央の南北を最短時間で結ぶ高速度自動車道路を新設

苫小牧～千歳間は苫小牧工業港～千歳市西部～北信濃を結ぶ

・道央横断道 北見から十勝、胆振両地方の北部を横に貫通する道央横断国道を新設

この他、市道にあつては七六路線、延長二四三、一六三・二キロの改良と補修を行うこととした。しかし、その路線の多くは郊外道路であり整備内容も切込砂利敷や火山礫敷きがほとんどで、舗装は市街地の三路線のみであった。

それでも都市計画街路にあつては、どうにか幅員の拡張と舗装を主眼とした整備内容とした。

新産業都市の指定を受けたこの時期以降には、とりあえず幹線を整備し、時間的、経済的距離を短縮し、産物流振興のための道路網の整備を優先せざるを得なかったという事情があつた。

昭和四十二年には、市民待望の市内バスが中央バス三路線(富丘団地線、北栄線、大和団地線)、千歳相互バス二路線(青葉線、末広線)で運行を開始したため、運行路線の未舗装道路付近にあつては砂ほこりや震動など周辺住民に与える影響も大きくなり、市道の舗装に対する住民要望も日々増大した。

この年は、前年に引き続き国が景気刺激政策をとったこともあつて全般に好況(いわゆる「いざなぎ景気」)で、道路事業も新橋道路、第二停車場線の舗装事業が継続され、市内生活道路の舗装(トペカ)も徐々にではあるが拡充されていった。こうして市内の各道路で舗装工事が施工されていった結果、『市勢要覧』の土木工事統計に新たに「舗装」の項目が加わり、土木事業の数字として認知されたのは昭和四十四年版以降のことである。

昭和四十四年という年は、明治十三年千歳村に戸長役場が置かれた日を開幕の日と定めてから九十周年であり、市制施行から十年を経過した年であつた。この年十月一日付「広報ちとせ」では

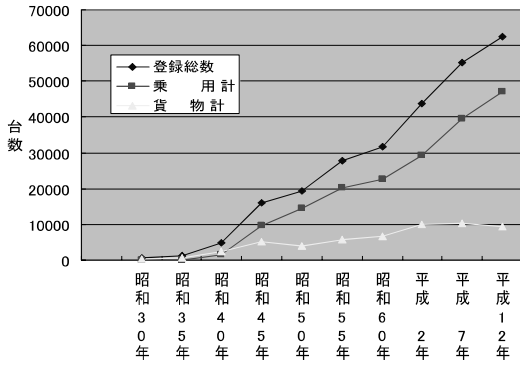


表1 自動車増加グラフ

昭和三十九年、日本の四輪車生産は、アメリカ・西ドイツ（当時）・イギリスに次ぐ世界第四位になり、昭和四十一年には世界第三位となっている。この四輪車生産を支えたものは、日本全体の個人消費の急速な拡大であり、根底にあったのは賃金増収による生活の安定化と自動車ローンの充実であったといわれている。この流れは千歳も同様で昭和三十年以降の千歳の自動車登録台数は驚異的な伸びを示している（表一）。

特に昭和四十年からの五年間は台数

〈道路、橋を良くし、市街地の都市環境整備のために〉  
道路はデコボコ、雪どけや雨が降ればドロドロ道、老朽がはなはだしく危険な橋、住宅不足、ちょっとした大雨が降れば雨水のけ場がなく水びたしになるところ、市街地街路の舗装率の低さなど、市民の日常生活に直結して整備を迫られているところがたくさんあります。ですから、毎年度一般会計の中では、最も多額の予算をもってこれらの問題に対処してきていますが、今年度も三億八、一六三万三千元を投じていろいろな事業を行うこととしています

と道路事業に対する説明がなされている。  
「雨が降っても、雪が降っても、天気になっても住民から苦情がきた」  
当時の道路担当者の苦悩を表す言葉である。

#### ・マイカーブームの到来

にして約二一、三〇〇台の増加となっているが、昭和四十一年四月に「日産サニー」が、十一月には「トヨタカローラ」が発売され、本格的なマイカーブームが幕を開けた時期に符合している。

以降一〇〇cc級大衆車を中心に乗用車の販売競争が激化し、それまでの三種の神器（テレビ・冷蔵庫・洗濯機）に替わって登場した三C（クーラー・カラーテレビ・自動車）といわれる国民の欲しいものの一つに乗用車が挙げられるようになる。このマイカーブームは、従来貨物車両が多かった道路に個人所有の乗用車が増えることにより道路の損耗度を高める結果となり、従来の防塵、平坦性、支持力確保等の要求品質だけでなく、自動車が快適・安全に走れるための道路舗装を強く促した。

昭和四十一年版『要覧千歳』では市内自動車台数は既に三・一世帯に一台という状況であった。西ドイツ・アメリカに遅れること半世紀、日本もようやく近代道路の時代に入ったといえよう。

#### 四、道路舗装の進展

##### ・舗装技術基準

昭和五十年で市道総延長は四四九、五六二キロで、この内舗装済みは一、九一八五キロ、舗装率は四・二六割であった。このころまでは本格的舗装工事は費用がかかるため、交通量の少ない既存の生活道路などはトペカ舗装を実施していたが、防衛庁の調整交付金を財源とし毎年キロ単位で舗装が延びていた時期であった。

また、当時市が実施した区画整理事業における道路でも多くは三〇センチの切込砂利に三センチ厚のアスファルトをかぶせるものであったが、耐用年数の問題もあり年数を経るうちに凍上などで損壊していく度合いは高かった。市民からは次第に自動車の普及に伴う生活道路の舗装化の要望が高まり、市としてはより丈夫で安価な道路を造ることが課題となった。

積雪寒冷地の舗装は凍上防止のため厚い路盤構造が必要とされている。道路の構造の一般的な基準は『道路構造令』に定められているが、舗装に関しては設計の考え方を明示したにすぎず、具体的舗装技術基準を統一したものとしては、昭和二十五年に日本道路協会から発行された『アスファルト舗装要綱（以下「要綱」という）』が最初であった。以来、その時々研究成果を反映して数度の改訂が行われてきた。

これ自体は技術の標準を示すものであり新しい技術を使うことを妨げるものではなかったが、当時とすれば安全第一でこの基準を使うことが一般であった。しかし、一方ではこの基準通りの路盤を造るための工事費用は高額であり、当時の道路担当者の間では交通量の少ない生活道路を同様の設計で行うのは過大ではないかとの認識があったのも事実であった。

#### ・経済的背景

当時の国の経済情勢は、昭和四十八年の第一次オイルショックの異常なインフレに対応するための総需要抑制政策の効果の浸透に伴い、景気は急激に下降を始め、昭和四十九年度の経済成長率は実質マイナス〇・二%となり、戦後初めてのマイナス成長を記録した時期であった。

地方財政も国と同一基調により抑制的なものとなったが、経済の停滞は予想以上に長期化する様相を見せ、政府は財政金融両面からの景気浮揚策を講じることとした。

昭和五十一年度予算の編成に当たっては、物価の安定を維持しながら、景気の着実な回復と雇用の安定を重要課題しつつ、住民生活に密着した生活環境整備に対しては、地方債の増発を許可し起債額の重点的効率的配分を行うこととした。昭和五十年十月の地方債計画の改定に当たっては、昭和五十一年度の地方債計画の新規事項として、当面の経済情勢にかんがみ、昭和五十一年度限りの臨時特例措置として市町村道路整備事業に対する起債（「臨道債」と通称し

た）に二、〇〇〇億円を計上した。

この事業は景気浮揚対策の一環として地方公共団体が単独で行うものときき、千歳市としても当初予算で一億円が計上された（年度途中に一億円の補正により最終的に二億円となった）。

#### ・千歳独自の基準の制定

この地方債計画が明らかになり、市の土木課では新年度予算に対応するための舗装計画の検討に入った。今までは市単独費用で本格的な舗装をすることなど考えもなかったのだが、起債による財源の目処がついたことにより、生活道路への舗装要望にも応えることができるようになった。

少しでも延長したいというのは担当者の気持ちであったが、財源も無限ではなかった。従来のトペカ舗装であればかなりの延長は可能であったが、耐久性などの問題で補助基準に該当するとは考えにくかった。かといって、要綱の基準通りに施工すれば高額であり、舗装道路を延ばすことはできない。

土木課職員は論議の中でジレンマに陥っていた。

「千歳の凍結深度の実態はどうなっているか調べてみよう」

建設部長の木村孝助が言った。

それまで誰も実際に千歳の冬季凍結深度の状況を確認したことはなかった。木村部長の発案を受けて土木係長の木村秀俊、係員の佐藤利秋が中心となって、冬季に市内の住吉、花園、末広、高台など一〇か所ほどを掘って凍結深度を調査した。

調査値は大体五〇センチ前後を示したことから、平均化し千歳の凍結深度を五〇センチとして設計することとした。要綱基準では八〇センチであったが、市は路盤構造の基準そのものを見直すことによって工事費用を抑え、舗装道路を延長することとした。この方式は要綱に載っていないので、誰ともなく「千歳方式」と呼ばれるようになった。

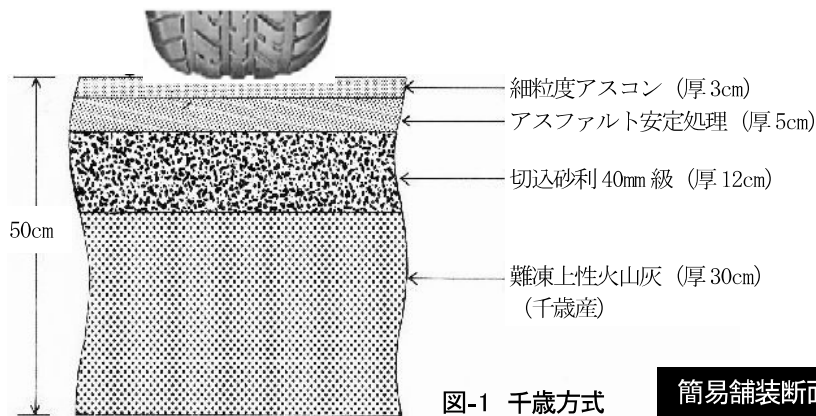


図-1 千歳方式

簡易舗装断面図

この「千歳方式」の舗装断面は、細粒度アスコン（厚3センチ）、アスファルト安定処理（厚5センチ）、切込砂利40ミリ（厚12センチ）、難凍上性火山灰（厚30センチ）の計50センチであった。

当時は車が今ほど多くなく、大型車も少なかったため車両通行による震動はそれほど考慮しなかったという。

また、凍上抑制層に使う切込砂利や砂は高価であったため、千歳近郊で採れる支笏火山の軽石流堆積物（礫）を使った。この火山灰（礫）は白っぽく小豆ほどの粒であり、品質検査結果によっても良質のものであった。

昭和五十一年度決算書によると、「市道舗装整備事業」という名称で二億円の事業費（臨時債）により川南通り他二〇路線七、九七四・三三三の舗装を行ったとある。この事業費はこの年の土木費全体の二〇割を占めていた。

「千歳方式」による舗装は昭和五十一年度から六十一年度までの十一年間行われた。

結局、昭和五十一年度限りの臨時特例措置のはずであった市町村道路整備事業に対する起債は、翌年以降も一億円から三億円ベースで継続され、昭和五十三年度からは臨時地方道整備事業債として現在に至っている。

昭和五十五年度から五十八年度にかけ道路工事業費が十二億〜十五億円台と

高いレベルで推進したこともあり、この十一年間で三一・九、九一二が舗装され、市道舗装率も五二・八割となった。

いわば、市民要望に応えるため量的な拡大を急いだ結果といえるだろう。

当時は積雪寒冷地における生活道路舗装に関しての一般的基準はなく、自治体毎に効果的な方法を模索して施工していたのが現状であった。そういう意味ではこの「千歳方式」は千歳の気候・地質（火山灰地）に合致したものであるという認識であった。

・私道整備事業

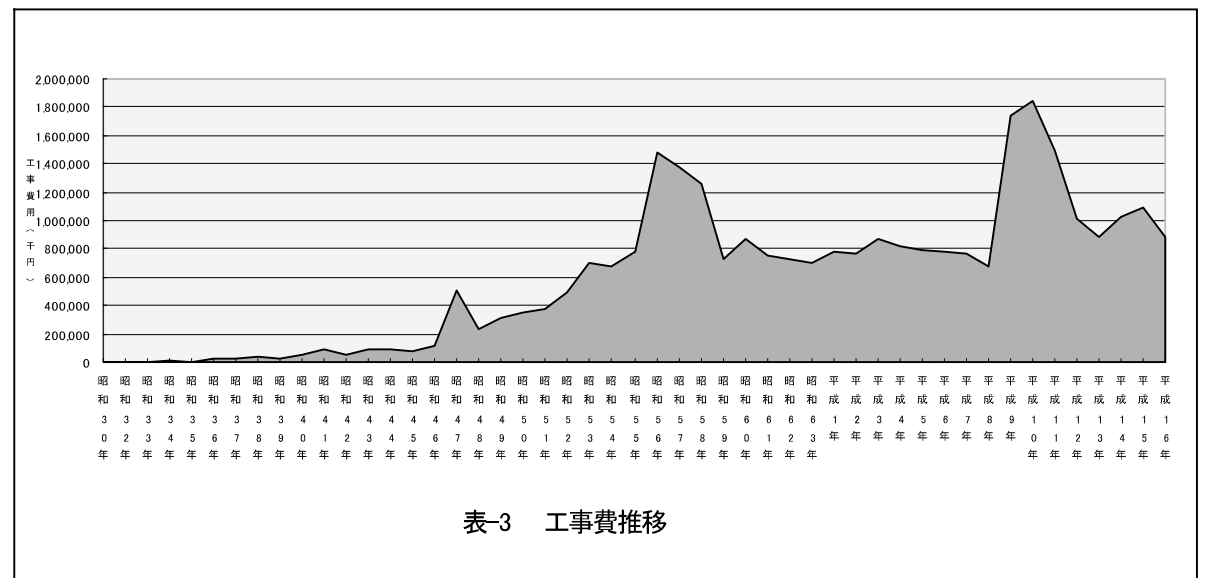
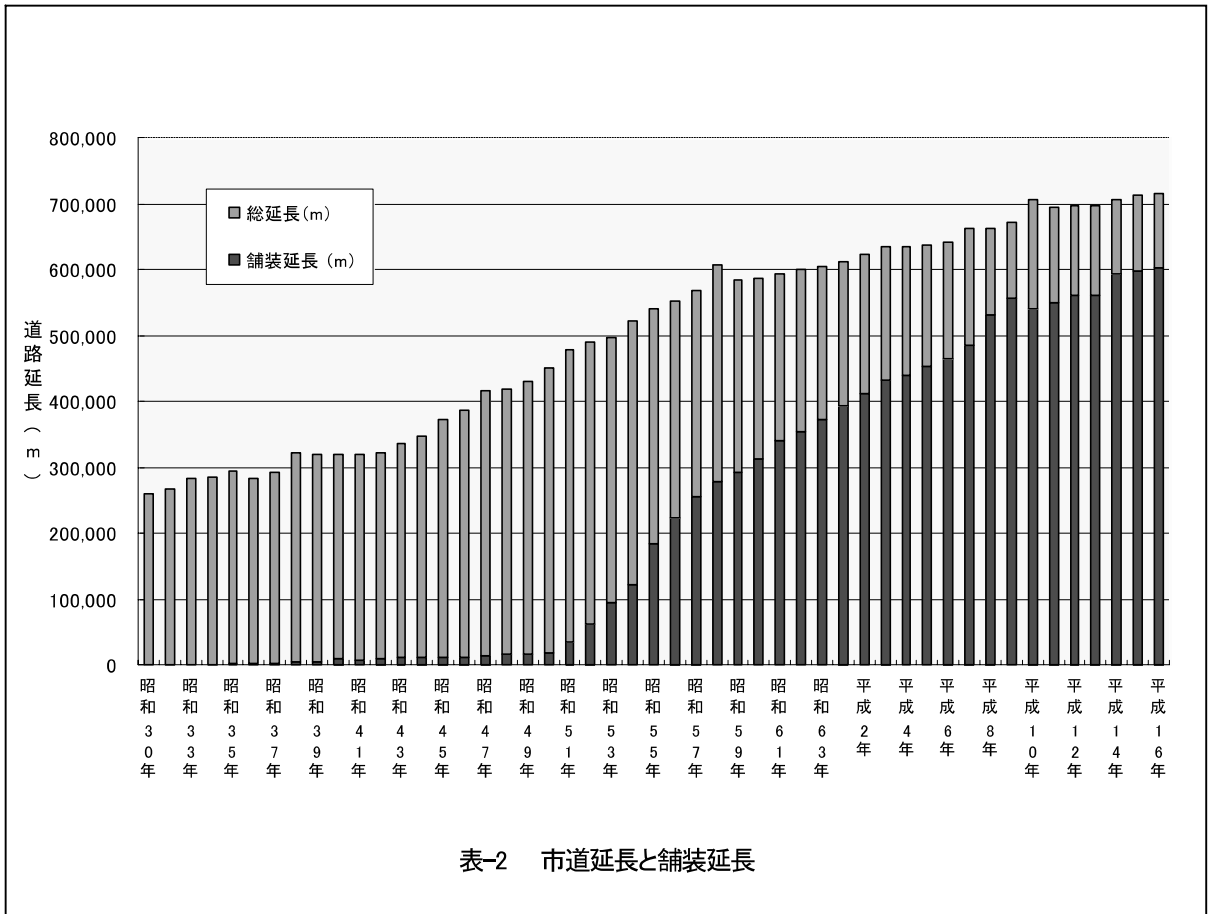
千歳では昭和三十年代から人口増加に伴い市街地が拡大し、市は四十年代に入ってから第一〜第三・富丘（第一・第二）・蘭越・祝梅の各地区で区画整理事業を実施していった。また、東郊地区のように、地主らが区画整理組合を設立し施工した事業もあった。当然、市や組合の施工する区画整理事業では区画道路は舗装を義務付けられていたのである。

一方で、昭和三十年代既に個人地主が宅地造成を行い、北栄、北信濃（新富、信濃、富士）の一部などに住宅地も誕生していた。市としても他地域と同様にこの地域に区画整理事業の実施を計画したが、住民の合意が得られず計画を断念した経過があり、この住宅地内の生活道路にあつては舗装未整備のまま昭和四十四年には住居表示事業が実施され住宅が建設されていった。

住宅が張り付くにつれ、舗装に対する住民要望は大きくなり、市としても区画整理事業等で整備された道路との整合性を図る必要性を痛感してきた。しかし、この地域の私道延長は約二七キロあり、これを道路としての形態を整えたものにするには約六億二千万円程度が必要と試算された。

この費用を全額市が負担することは財政上困難であるばかりでなく、他地域との住民負担の均衡という観点からも問題であった。

そこで市は、地域毎に住民による期成会を立ち上げ、そこに総経費の七割を





補助し、残り三割を期成会会員である住民が自己所有する土地面積に応じた負担金（当初は約五〇〇円／坪程度）で賄い、期成会自ら施工業者に発注するという内容の「私道整備補助要綱」を策定した。整備期間は期成会毎に二〜三年間を基本とし、舗装形式はトペカ式アスコン舗装が標準であったが、後期には「千歳方式」を採用する地域もあった。完成した道路は市道として認定の際に無償で市に寄付するという条件であった。

この方式により期成会を立ち上げた北栄、新富地区にあつては、昭和四十九年からの三か年で約一一、六〇〇坪の生活道路が舗装された。最終的にこの整備補助は昭和四十九年から平成元年まで実施され（要綱は平成三年に廃止）、総延長四一、四四六坪が舗装された。

これらの施工方式によって、昭和五十年代の千歳市内の生活道路における舗装延長は飛躍的に伸びることとなった（表一三）。

この他に、防衛庁補助による街路事業や農業補助による農免道路整備なども市内道路舗装化を押し進めた。

なお、昭和五十二年版『要覧ちとせ』から舗装方式別の道路舗装延長と工事費の割合を出すと、補助事業による標準舗装では約六三、〇〇〇円／坪であり、千歳方式及び私道整備事業等による簡易舗装では約二二、〇〇〇円／坪と、経費の差は歴然であった。

### ・生活道路の舗装基準の制定

しかし、前述の「千歳方式」は、昭和六十一年の防衛関係移転先地（自由ヶ丘地区）の会計検査で「道路構造令（舗装設計基準）」との不整合の指摘を受ける。補助金返還などのペナルティを受けることはなかったが、この施工方式を当然と考えていた道路担当者間には衝撃が走った。

市は十年以上続いた施工方式の見直しを迫られることとなった。市は既にこの時、独自に市道の舗装実験などを実施してより効果的な舗装設計の確立に取

り組んでいたし、同年五月には『軽交通舗装設計要領（案）』が北海道土木技術会舗装研究委員会により作成され、そこに北海道の生活道路の舗装基準が示されていたこともあり、以降の生活道路の舗装基準は同要領によることとし、同年以降「千歳方式」による舗装は実施されなくなった。

地域社会の成熟に伴う道路に対する様々な要望や、舗装に起因する環境への付加を軽減する必要性の高まりなど、いわば時代の趨勢によりこの「千歳方式」基準の役目は終わることとなった。

現在、市が築造する道路は全てこの『軽交通舗装設計要領』に従い、民間の開発行為、区画整理事業による道路築造にあつてもこの基準によるように指導をしている。

同要領制定時の舗装構造は、細粒度アスコン（厚四センチ）、切込砂利（厚一五センチ）、凍上抑制層（厚五〇センチ）の計六九センチとされていたが、現在の舗装構造は改定され細粒度アスコン（厚三センチ）、アスファルト安定処理（厚五センチ）、切込砂利（厚一五センチ）、凍上抑制層（五〇センチ）の計七三センチである。

平成十七年四月一日現在の千歳市の市道延長は七二四、一〇九坪、舗装延長は六〇二、八七三坪、舗装率八四・三％となっている。

一方、北海道内の市町村道の平均舗装率は五三・五％（『道路現況調査平成十五年版』による）である。

### 五、まとめ

北海道におけるアスファルト舗装構造の設計基準には、凍上や摩耗など積雪寒冷地特有の課題に対して先人達の研究成果が反映されている。

千歳市においても、住民要望と財政との板挟みの中で「千歳方式」という技術基準が生まれ、この施工方式が市内の生活道路の舗装の延長に果たしてきた役割は誰もが認めるところであろう。いふなれば行政と住民が共に社会資本整備に躍起となっていた時代の申し子といえる。

ほんの二十年程前は道路整備とは舗装を意味していた。

住民は道路が黒くなって砂ぼこりが立たなくなり、自転車や軽快にこぐことができる程度に平坦で、チョークで落書きもできることを素直に喜んだ。近時、市街地の舗装化率が一〇〇割に近づき、道路に対する住民要望は多様性を極め、地域密着型の福祉・環境・防災などのキーワードが道路にも適用されるようになってきたが、今後も道路が重要な社会資本であることは本質的に変わらないであろう。

ただ、重要であり、結果として便利になるということだけで、道路整備にかかる経済的、時間的経費に無制限な支出は許されない時代となったことは事実である。

生活道路により人間活動が集積すれば、次第に人・物の交通量が増大し都市化され、生活活動の向上に向けた住民の要請は高まり、これに対応すべくさらに社会資本が投下されていくという構図は、時々の景気対策という性格も併せ持ち、一定の有効性を発揮してきたのも事実である。

平成八年から十一年にかけての工事費の突出は、時の小渕内閣が行った景気対策の結果であったが、現在の国、地方の財政はそれを安易に行うことはできない状況にある(表・三)。

以上をふまえると、これからの道路は、否応なく利用者側、周辺の住民、管理者側からの、直接・間接の経済効果を含めた事業評価の対象として位置づけられ、それだけでなく、その整備までの決定プロセスにおいて地域社会のあり方も問われることになってくるであろう。

実際に千歳市では、過去に築造された多くの道路の老朽化が進み、今後さらに維持修繕や更新に多額の費用を要すると言われている。そこにはまた、限られた財源の中での施工箇所優先順位付けといった、舗装当時と同様な問題に苦慮することは明らかであるが、かの「千歳方式」で施工された道路はまだ十分に形態を維持していることが、担当者にとってわずかな救いとなっている。

自動車登録台数は平成十五年で六六、五一一台、この五か年で五、一四八台が増えており、道路整備は今なお現実的な課題である。

千歳は古来から交通の要路であり、歴史的にも道路の造り方と使い方という二つの要素が絡み合って時代の役割を担ってきた。「シコツ越え」の踏み分けみちから続いてきた道は次第に人の往來を増し、馬車道に改良され人々の手により維持されつつアスファルト道路へ変貌していった。そこには古くからの人々の生活や歴史があった。

近代から現代にかけての海軍や米軍など国家政策に翻弄された時期、空港関連事業などで脚光を浴びた時期にあっても、道路は粛々とその使命を果たしてきた。このような点で、千歳の道路は舗装技術の変遷やその背景及び時代を担った役割というものを考える上で格好のモデルであるといえよう。

(肩書き当時、敬称略)

#### 註

註・一 帯広市 昭和五十九(一九八四)年 『帯広市史』 帯広市

平成十五(二〇〇三)年 『帯広市史・平成十五年編』 帯広市

註・二 千歳市 昭和五十八(一九八三)年 「千歳第一土地区画」 p. 一一三六 『増補千歳市史』 千歳市

註・三 トベカとは粗骨材の少ない、半分以上が砂のアスファルト混合物のことをいう。砂利を五割から一〇割ほど敷いた上にこのアスファルト混合物(初期はアスファルト乳剤を使用)を三割厚でかぶせるものであり、防塵はもとより一定の平坦性を保つことはできた。

#### 註・四

引用・参考文献

ヘルマン・シュライバー 昭和三五(一九六〇)年 『道の文化史』 岩波書店

千歳市 昭和四十四（一九六九）年 『千歳市史』

昭和五十八（一九八三）年 『増補千歳市史』

北海道 昭和四十八（一九七三）年 『新北海道史―第三卷通説二』

昭和五十（一九七五）年 『新北海道史―第四卷通説三』

昭和五十五（一九八〇）年 『新北海道史―第九卷資料編』

恵庭市 昭和五十四（一九七九）年 『恵庭市史』

北海道新聞社 昭和五十四（一九七九）年 『北海道道路五三話』

地方資金研究会 昭和六十三（一九八八）年 『体系地方債（地方資金の理論と実務）』

北海道道路史調査会 平成二（一九九〇）年 『北海道道路史 Ⅲ 路線史編』

平成十五（二〇〇三）年 『札幌・千歳間道路物語』

北海道開発局 平成三（一九九一）年 『北海道開発局技術の歩み』

札幌市 平成六（一九九四）年 『新札幌市史―第二巻通史二』

千歳飛行場を造った村民顕彰の碑建立実行委員会

平成八（一九九六）年 『鐵振う 村民の夢 ニニに舞つ』

北海道中央バス㈱ 平成八（一九九六）年 『北海道中央バス五〇年史』

(社) 日本道路協会 平成十三（二〇〇一）年 『舗装の構造に関する技術基準・同解説』

平成十六（二〇〇四）年 『道路構造令の解説と運用』

千歳市要覧

千歳市広報

千歳市各年度決算書

正誤表

志古津創刊号で次のような誤りがありました。

頁	段	行数	誤	正
一	上	五	昭和	平成
六	下	一	泉郷分	泉郷分団
十五	上	二十四	行時	工事
十六	上	十二	排水路路	排水路
十八	下	二十二	ト	へ
十九	上	一	チ	タ
二十三	下	三	の得る	の合意を得る
二十四	上	十七	駒里市域	駒里地域
二十五	上	二十五	駒里築	駒里地区
二十五	下	二十五	土地水	土地水対策
二十六	上	三	所得	取得

# 千歳市所在の戦争遺産（掩体壕）調査

・海軍航空基地掩体壕について・

大谷敏三・守屋憲治・小田賢一

Key Word 戦争 掩体壕 海軍航空基地 千歳

## 1. はじめに

千歳海軍航空基地が開設され海軍航空隊が開庁したのは昭和十四年十一月一日のことである。千歳海軍航空基地の設置は、直接には昭和十四年度海軍軍備充実計画によるものであった。『千歳市史』によると設置着工は、昭和十二年九月となっているが、当時の海軍航空本部員の角田求士によると既に昭和十二年四月から造成に着手していたようである。

千歳に決定した理由には、当時海軍は米国アラスカ・ダッチハーバーからアリューシャン列島沿いに南下する米艦隊を想定して、洋上において邀撃する陸上攻撃基地を北方（北海道）に設置、邀撃によって減少した米艦隊に対し連合艦隊との洋上艦隊決戦思想があったためである。

北海道には千歳のほかに美幌にも海軍航空基地が設置された。

滑走路、格納庫、弾薬庫、機体整備工場、兵舎などとともに、水道施設、道路など様々な施設が配せられ、千歳の町は様相が一変した。今日の千歳の発展は海軍航空基地の開設によるところが大きいとされる所以である。市内には現在でも航空自衛隊（以下「空自」とする。）千歳基地の飛行場地区をはじめ、多くの海軍施設が残されている。

平成十七年五月、市史編さん事業の一環として行われた歴史遺産の調査で航空自衛隊千歳基地敷地外に掩体壕が確認され、その構造等に不明な部

分が多かったため記録に残すこととした。

地形実測などの調査は、平成十七年六月十五日〜十七日までの三日間、次のメンバーで実施した。

千歳市総務部長	本宮 宣幸
〃	主幹(市史編さん担当) 大谷 敏三
〃	主幹付主査(同) 小田 賢一
〃	総務課法制係長 澤田 徹
〃	〃 総務係主任 荒川 裕昭
千歳市選挙管理委員会事務局長	守屋 憲治

## 二. 調査の概要

掩体壕は、千歳市街地から南に二・五キロ程のところにある(図・一)。掩体壕は、航空機を敵の攻撃から守るためのもので、厚いコンクリートの屋根のある有蓋と、土を盛り上げた土塁などでコの字形に回りを囲っただけの無蓋の二種類に分けられる。

防衛庁防衛研修所戦史室(現・防衛研究所図書史料閲覧室)の資料によると千歳第一航空基地(現・空自千歳基地)には二十八基(小型二十三、中型五)、第二基地(現・陸上自衛隊(以下「陸自」とする。)東千歳駐屯地)に七十二基(小型十八、中型五十四)と第三基地(現・陸自東千歳駐屯地)に十四基(小型三十六、中型十八)の合わせて百五十四基が設置されていた。有蓋と無蓋の区分ははっきりしない。

千歳市域に現存しているのは、空自千歳基地内の有蓋五基前後、陸自東千歳駐屯地内の無蓋五基前後に、今回調査された有蓋一基の計十基前後と見られる。旧民航地区にあった有蓋掩体壕は、平成十二年十二月から始まった国有地返還に伴う旧旅客ターミナルビル撤去工事に伴い更地にされた際になくなっていく。

本図は昭和21年国土地理院発行の5万分の1地形図「千歳」を複製したものである。

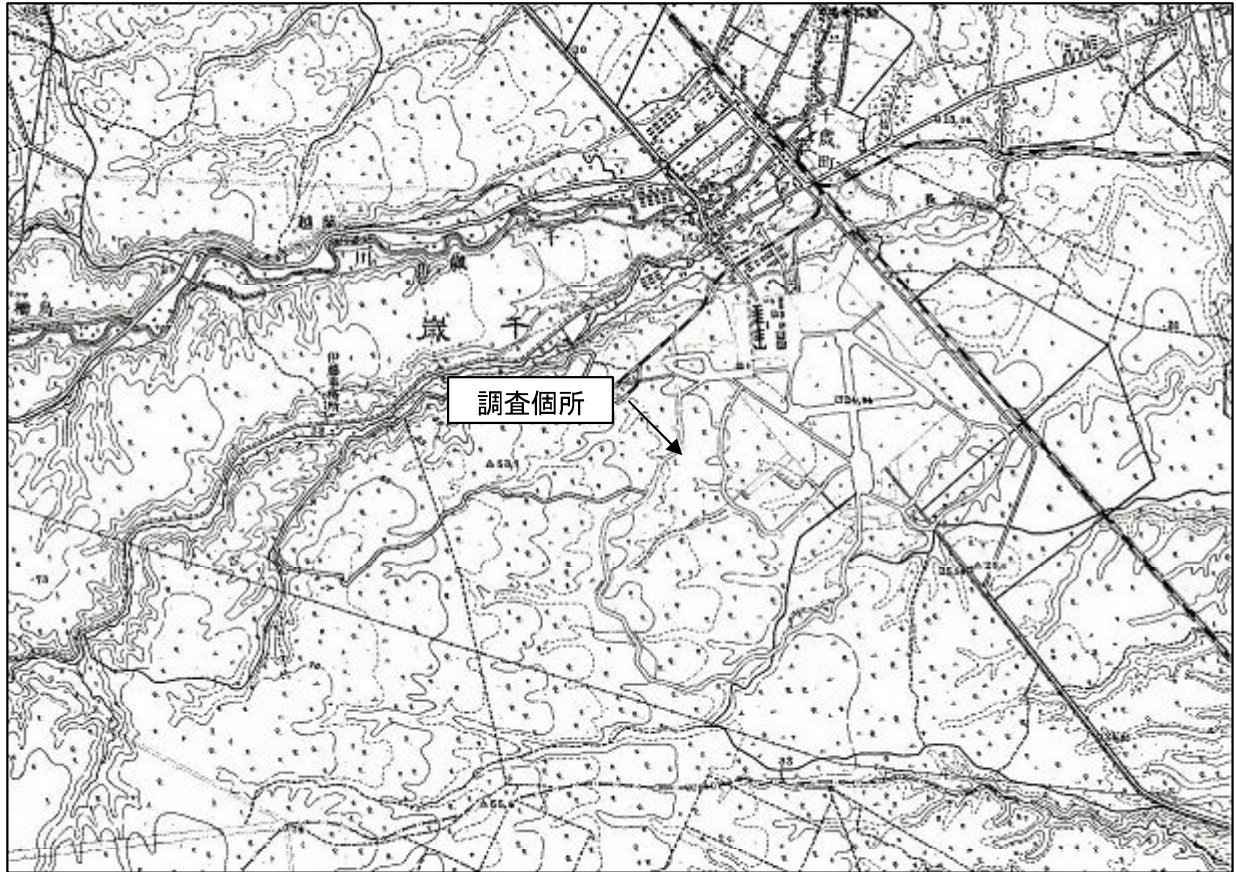


図 - 1 調査箇所

今回確認した空自千歳基地内外の有蓋掩体壕は、海軍第二エプロン地区から延びる外周の誘導路沿いにあり、誘導路を挟む形で三基が残存している。誘導路は基地外周道路として活用されている。誘導路の外側に金網柵があり、三基のうち一基が金網柵外である民有地にある。

金網柵外側の民有地は、昭和四十年代末の日本列島改造論によって原野商法で売買された土地で、現在は荒地となっている。

地形実測を行ったのは、金網柵から三十メートル南にある民有地に残る有蓋の掩体壕である(図・二)。

正面は半円形のドームを呈し、奥行き七メートルまで同じ高さが保たれている。それから先は三角状に萐み、先端は開口している(図・三)。写真図版三・一)。開口部は幅二・〇メートル、高さ二メートルと推定される。

有蓋は厚さ四〇〜四五センチ程のコンクリートで造られている。天井には、セメント袋の印刷文字が各所に転写されている。コンクリートの断面は三層に分かれており、三回にわたってコンクリートが打ち込まれたと思われる(写真図版二・一)。

打ち込んだセメントが流出しないように仕切りのため使われた胴ぶち材が残っている。一部に直径四〜五センチの砂利が見られるものの、コンクリート面の大きな剥離やクラックは見受けられない。表面からの観察では鉄筋は確認できない。掩体壕の入口付近から奥に三メートルまで、一・五メートル前後の土砂が堆積していた(図・三)。写真図版一・一)。これは昭和四十年代に盛んに行われた窯業土石製品の原材料としての火山礫採取にともなった集積残土が壕内に押し入れられた可能性がある。

掩体壕の後ろには、掩体壕を囲むように土砂が堆積していた。この土砂にはおそらく土墨の役割もあったのかもしれない。

また、掩体壕自体にも盛土したと思われる長年月でかなりの草木が繁茂している。後ろ開口部附近には七メートル程の落ち込みが見られた(図・二)。



掩体壕は、幅一六・五〇〜一七メートル、高さ四・五〜五メートルと推定され、単発戦闘機用と思われる。

今回調査した有蓋掩体壕の築造方法は、盛土で型を造り転圧し、コンクリート浸潤防止のためセメント袋・紙などによって遮断の後、金網や鉄筋を張ってコンクリートを打ち、コンクリートが固まった後、土砂を前後から掘り出し、掩体壕の周辺に盛り上げたと思われる。全体を見ても型枠が使われた痕跡はない。

全体的に急速築造を思わせる粗い作りであり、形式としては耐爆効果を増すため前面上部の垂直尾翼部分を欠き取り、その他の部分を覆うという典型的な海軍式ではなく、図・三が示すとおり簡易型であるが、周辺掩体壕との関係では、入口が誘導路をはさんで敵機編隊の機銃攻撃で周辺全機が被害を受けないよう交互になっている。

### 三．建設時期

掩体壕が築造されたのは第二次世界大戦の後半と思われる。第一期飛行専修予備生徒（予生一期生）として千歳第一航空基地で訓練を受けた藤井貞雄は

「このまちとの最初の出会いは、開戦後二年目に当たる昭和十七年のたしか七月か八月ころのことであった。当時わたしは、小樽高商に入学して初めての夏休みを迎えたが、戦局がようやく緊張の度を加えてきたため、夏休み返上の勤労奉仕が在学生全員に課せられ、約二百五十人の同期生と共に千歳基地の掩体壕づくりに従事したことがある。宿舎は、当時木造校舎だった千歳小学校の屋内体操場であった。

朝、迎えのトラックに飛び乗って飛行場の外れの「現場」に直行、ここでスコップとモッコを唯一の「工具」に土を掘り、せつせと運んだ。このへん一帯は火山灰地で、土を掘るのは割合い簡単であったが、乏しい食糧で空腹をかかえながらのノルマ達成はきつかった。いくら北海道とはいいなから、夏の暑さは本州のヒケをとらない。

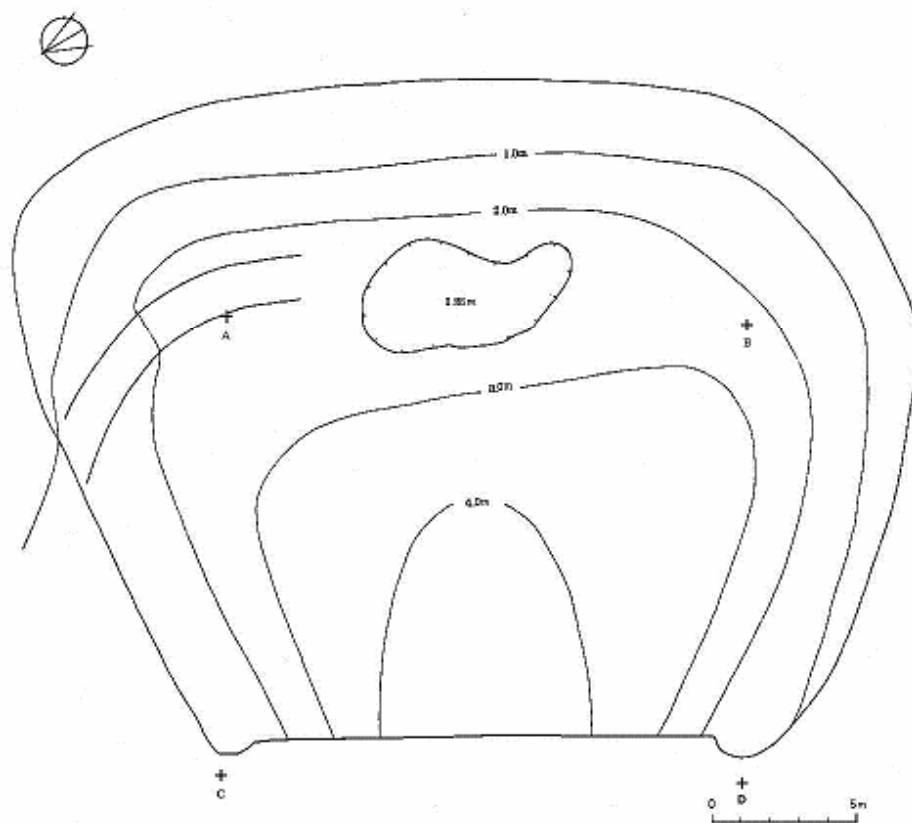


図 - 2 地形図

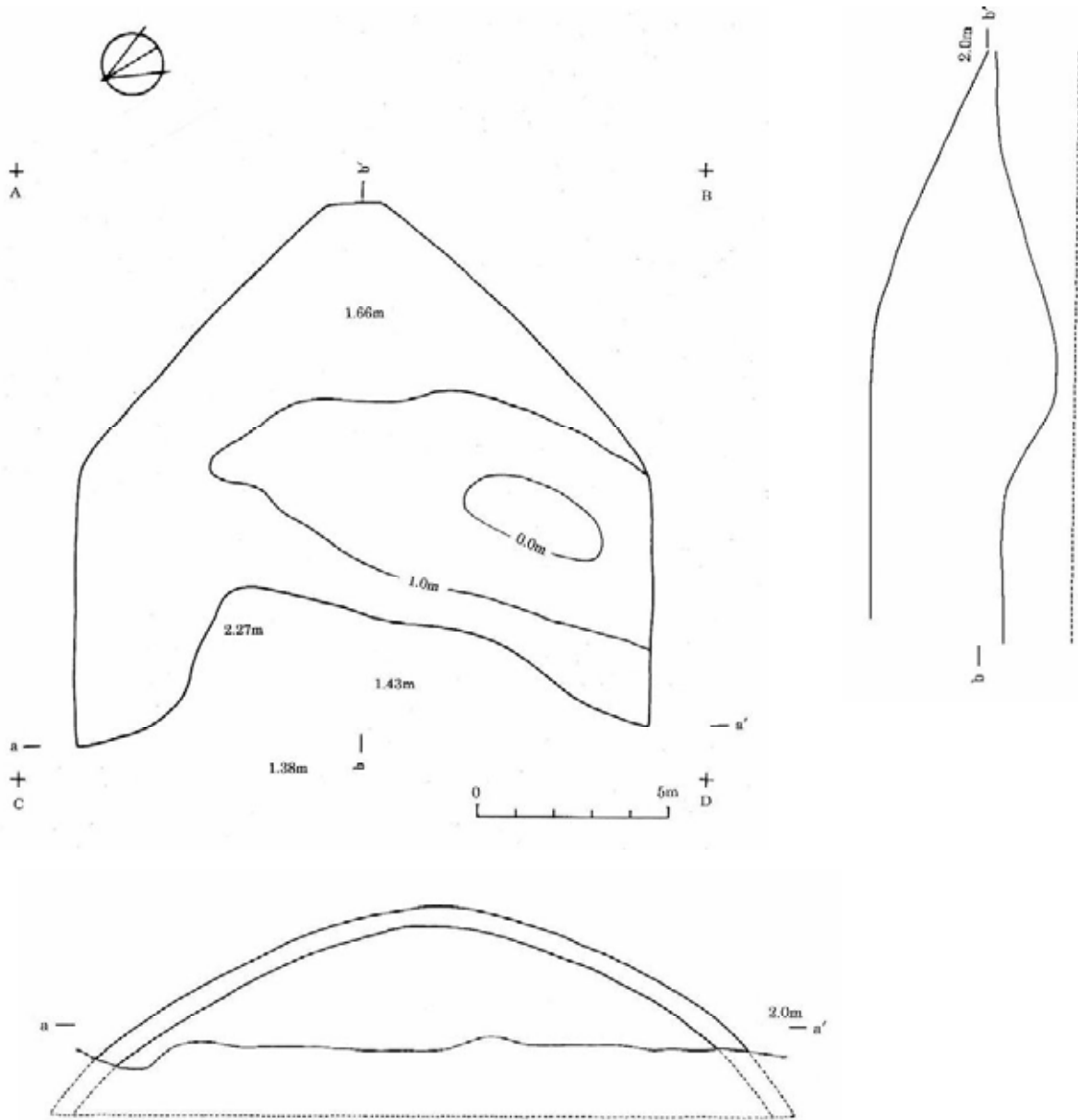


図 - 3 掩体壕実測図

はだかの上半身はたちまち汗にまみれた。昼食時になると、冷たい牛乳だけは豊富だったのでカブ飲みしたが、飲みすぎて下痢に苦しむ者が続出した。夜は宿舎にゴザを敷き、毛布一枚を掛けてゴロ寝の毎日。襲来する蚊の大群と、疲れた肉体からうなりを上げる近くのイビキに悩まされ放しであった。

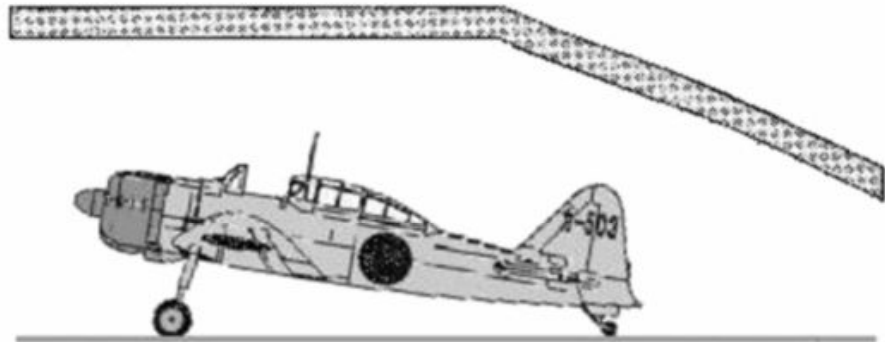
(略)

特攻訓練は、空襲が激しい関東地方を避けて、七月初めから北海道・千歳基地で始めることになった。小樽で生まれ、育った私にとってはなんと幸運なことであつたらう。海軍に入隊する年に、勤労奉仕で千歳飛行場の掩体壕をつくつたあの暑い夏の日を思い出しながら、私はふるさとに帰った喜びに包まれた。所属は霞空千歳分遣隊で、訓練用の零式練戦や零戦21型の尾翼には「カ・52E1」というような機体番号がつけられていた

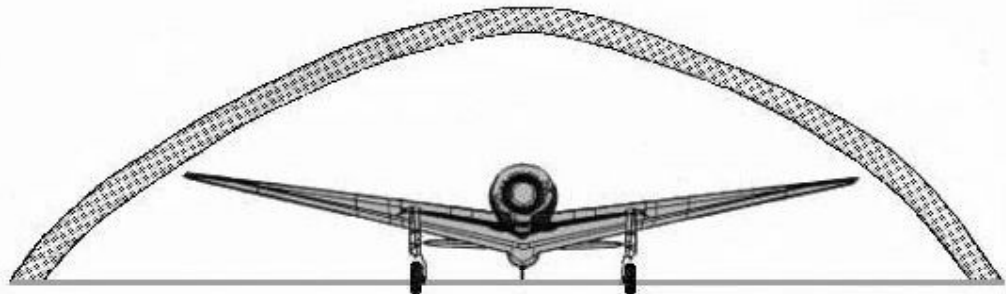
と掩体壕造りに携つたことを述べている。

※模式図 飛行機の掩蔽状況

掩体壕と飛行機の比較（掩体壕と同縮尺の零式練戦(霞空千歳派遣隊)）



側面図



正面図

この中で藤井は、「海軍に入隊する年に、勤勞奉仕で千歳飛行場の掩体壕をつくった・」としている。

予生一期の海軍入隊は昭和十八年十二月である。

小樽高商史研究会が、平成十四年に刊行した『小樽高商の人々』によれば、昭和十八年六月に政府が決めた「学徒戦時動員体制確立要綱」にもとづき、小樽高商では七月、全校生を三班に分け、八雲(陸軍・現空自八雲飛行場)・千歳(海軍/現・空自千歳飛行場)・女満別(海軍美幌第二飛行場・旧女満別空港・昭和六十年用途廃止)の飛行場建設に動員したとあり、掩体壕が造られたのは昭和十八年である蓋然性が高いと思われる。

#### 四. まとめ

千歳第一航空基地の誘導路は四本であった。今回確認された有蓋掩体壕があった南西地区に二本(第二エプロン)縦滑走路南端ターニング(パット)、飛行場南東地区に二本)横滑走路東端と縦滑走路南端ターニング(パット)である(図・一)。

南東地区の誘導路と掩体壕は昭和三十六年開設の民航ターミナル地区にあつたため、早い時期にその痕跡の大部分を失っている。

南西地区の誘導路と掩体壕は昭和四十五年に地对空誘導弾を装備する第三高射群の新編配備により、かなりの数が撤去されているものと考えられる。一部は補給倉庫として有効活用されているものもあるという。

今回確認した三基の有蓋掩体は、基地と民有地を遮断する金網柵に隣接していることもあり、空自敷地内にあつては施設の新設個所にあたらなれないと思われることから今後も残存することが予想される。

また、今回の調査対象となった民有地所在の掩体壕にあつても市街化調整区域にあり、土地境界もあいまいなため開発行為が行われる可能性は低く、今後も残存するものと思われる。

凡例 整数:確認済  
○数字:概数  
△ :不明

	飛行場名 (当時滑走路延長)	現 状 等	残存基数		備 考
			有蓋	無蓋	
陸軍	計根別第1飛行場 (コンクリート 1200m)	別海フライトパーク付近	3		第4飛行場 ～現空自計根別飛行場(2000m)
	沼の端飛行場 (コンクリート 1350m)	苫小牧西港東端付近		③	誘導路一部残
	浅茅第1飛行場 (コンクリート 1200m)	旧国鉄天北線 飛行場跡付近		6	浅茅野地
海軍	千歳第1航空基地 (コンクリート 1200m)	空自千歳基地周辺	⑤+1		現空自西側滑走路(2700m)
	美幌第2航空基地 (コンクリート 1300m)	旧女満別空港	2		滑走路残(1500m)
	千歳第2・3航空基地 (コンクリート 2500m・1200m)	陸自東千歳基地		5	滑走路残(連山滑走路各2500m) (第3滑走路1200m)
	根室飛行場 (コンクリート 1200m未成)	牧の内ダム付近	7	△	滑走路一部残

註 掲載は供用順

表-1 北海道内に残る掩体壕

掩体壕の築造は戦争の行方と無縁でなかったであろう。主力航空母艦四隻を失ったミッドウェー海戦(十七年六月)、米豪遮断を目的としたガダルカナル島からの撤退(十八年一月)など、米軍の反攻が開始され南方での戦況は日本にとって不利なものになっていった。

そして昭和十八年五月にはアッツ島の北海道・東北出身者を主力とする守備隊二千五百人が、二万の米軍に勇戦するも日本軍として初めての玉砕に至っている。そうした緊迫した情勢の中で掩体壕が造られたのである。

今回調査した掩体壕は築造当時の姿をほぼ完全に残しており、日本が総力戦体制を構築していた時期に符合する。そこには多くの国民の勤労奉仕があり、それに連なる日常生活もあった。

千歳の特異な地域史を形づくる貴重な資料の一つといえよう。約六十年の歳月は掩体壕を林の中に埋没させたが、頭上のエンジン音の変化とともに時代の流れを見ていた。

引用・参考文献

- 千歳市 昭和四十四(一九六九)年 『千歳市史』 p. 七五六 千歳市
- 守屋憲治 昭和五十七(一九八二)年 『千歳飛行場』
- 藤井貞雄 昭和六十(一九八五)年 『北の翼・千歳航空史』 みやま書房
- 昭和五十九(一九八四)年 『千歳特攻隊始末記―最後の零戦。パ  
イロットたち』 p. 196、p. 102 北  
海道新聞社
- 小樽高商史研究会 平成十四(二〇〇二)年 『小樽高商の人々』 p. 244～2  
45 北海道大学図書刊行会
- 防衛庁防衛研修所戦史室 『戦史叢書』 朝雲新聞社



1 調査開始前の掩体壕前部



2 掩正面



3 掩内部



写真図版 2



1 有蓋コンクリート（3層になっている）



2 西側から



3 壕内部から外を見る（後方に航空自衛隊の金網柵が見える）



1 壕後部開口部



2 壕後背部周辺



3 壕後部開口部

## あとがき

昭和三十六年一月、奈良文化財研究所の所員、田中琢(後所長)は平城京の発掘調査で小さな木の細片を発見する。この木片は、高野天皇の居所から小豆などを請求した木簡だった。以後、「長屋王家木簡」など古代史に新たな光を与える全国から二十万点を越える木簡が発見され、文献史料の乏しい古代社会の内実研究を飛躍的に伸ばした。

文書はもともと情報を蓄え、伝達するために書かれたもので、著者により概念にまとめられており歴史の資料としては最も具体的に利用しやすい。しかし、千歳市は、終戦時軍関係の文書も含め大量の文書が焼却され、戦前の文書は少ない。それでもその後書き残された文書は夥(おびただ)しい。

役所の文書を読み進めていくと大きな特徴があるのに気づく。中には結論ありきで、奇妙なほど分析姿勢に欠いた文書も少なくない。それらから何を背負い、何を切り捨てたかといった思考過程は分らない。主體的な判断の比重の高いのも特色の一つである。そうした中でやや毛色がちがう文書が一人の人間によって残されている。岩瀬正人による文書がそれである。

岩瀬は大正六年和寒村で出生、美瑛町役場を振り出しに長い役人生活を始めている。兵役を終えた岩瀬は、自治講習所終了後、剣淵村、北海道市

町村消防災害補償組合などを経て、昭和三十四年、市制施行間もない千歳市に奉職している。

当時の千歳は人口が増え、道路、住宅など都市基盤の整備が急がれていた。停滞から都市への過渡期であった。時代が大きく変わるうとしていた。いくつもの模索と失敗があった。

事業部長、総務部長、助役などを市の要職を歴任した岩瀬は在職中、ケネフチダム、クマ基地の閉鎖、泉沢開発、滑走路の南方移動、水源問題、市街地再開発など、その後の千歳の行く末を左右する事案に関わる。利害や考え方に対立のある事案が多かった。様々な障害があった。

岩瀬は、その卓越した識見と経緯(けいゐ)でこれらの事案の方向性を探った。

岩瀬の文書からは、幅広く人の意見に耳を傾け、意思決定に関わる要素を書き出し、政策選択問題を論理的に詰め、それに経験、勘といった主體的な判断を加え、それぞれどんな範囲で最もましな選択肢を探っているのが読み取れる。

アメリカの元財務長官ロバート・E・ルービンのいう蓋然性思考である(『ルービン回顧録』)。

岩瀬は強い目的意識を持ち、剛毅果断(ごうぎかつだん)の人だった。それが彼岸(うきかた)として受け取られることもあった。

その後、北海道議会議員に転進した。期待されながら道議の再選は果たせず、これといった成果は残せなかった敬称略。

^ 編集子 O v

## 志古津

2号

『新千歳市史』機関誌

平成一八年 一月 三日発行

発行 千歳市

〒〇六六・八六八六

北海道千歳市東雲町二丁目

編集 千歳市総務部主幹

市史編さん担当

TEL 〇二三・二四 三三三三

内線四〇一

印刷 松浦印刷(有)

千歳市栄町四丁目七