

『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13号 平成23年3月



千歳市讃歌(昭和三十四年)
作詞 稲葉留雄
作曲 達見昌明
(三番)
翼きらめく 空港に
文化の光 teri映えて
街にみなぎる 躍動と
建設のおと 高らかに
伸びゆくちとせ 幸多し



弾丸道路（36号島松沢）を走る旧塗装の北海道中央バス

前面2枚窓、バス窓（立席窓）、デメキンのいすゞコーチ・リアエンジンバス。昭和30年代初期の写真であろう。千歳―札幌間の道路舗装が完成し、弾丸道路と呼ばれたのは空港開設の2年後・28年のこと。55年に国鉄千歳空港駅が開業するまで空港と札幌の連絡にはもっぱらバスが用いられた。

目次

終戦前後の千歳

..... 榊原武雄 1

民間航空・千歳空港開設

..... 守屋憲治 6

ちとせ路線バス事始

..... 小田賢一 20

あとがき

表紙の写真

(小) は、千歳神社第一鳥居前に設置された「祝 民間航空千歳空港開設」祝賀塔と日の丸の小旗を掲げる歓喜の市内生徒（昭和26年10月23日）

(大) は、千歳川右岸の地方費道千歳支笏湖線（現・道道支笏湖公園線）を走るシボレー製25人乗り北海道鉄道バス

※本文中「ママ」は、原文のまま引用したことを表している。

終戦前後の千歳

榊原武雄

千歳を知る会会長・千歳文化財保護協会会長

私が高知県の佐渡から千歳に出てきたのは十五歳の時、昭和十九年のことです。太平洋戦争の最中で、千歳には海軍航空隊があり基地の町でした。地域や生活が大きく一変したこともあり当時のことは、今でも鮮明に脳裏に焼きついています。私の記憶と記録を通して、昭和十九年から終戦前後の千歳の様子や思い出、体験などを振り返ってみることにしたいと思います。

小学校から青年学校へ

私は昭和十九年三月に千歳国民学校（小学校）高等科二年を卒業しました。男子二十一名、女子二十九名の五十名からなるクラスでした。

卒業後、山三ふじや渡部商店（現・山三ふじや）に就職しました。当時は戦争中でしたので、男子は強制的に青年学校に入学させられました。郵便局員も店員も農業に従事している者も、また、遠隔であった長都や木臼地区からも合流して週一回程度の授業を受けました。戦闘帽そっくりの帽子にブック靴、ゲートルを巻いて通学しました。授業は修身、国語のほか一般教養、軍事教練は銃剣道や武道、行軍や登山などの体力づくりなどで兵隊さんの予備軍の養成でした。教官には、大野一郎氏、浅見恒松氏がいきました。一般教養は稲川信夫先生、稲川八重子先生に習いました。校舎は最初、千歳国民学校に同居していましたが、後に現在のホテル日航千歳の

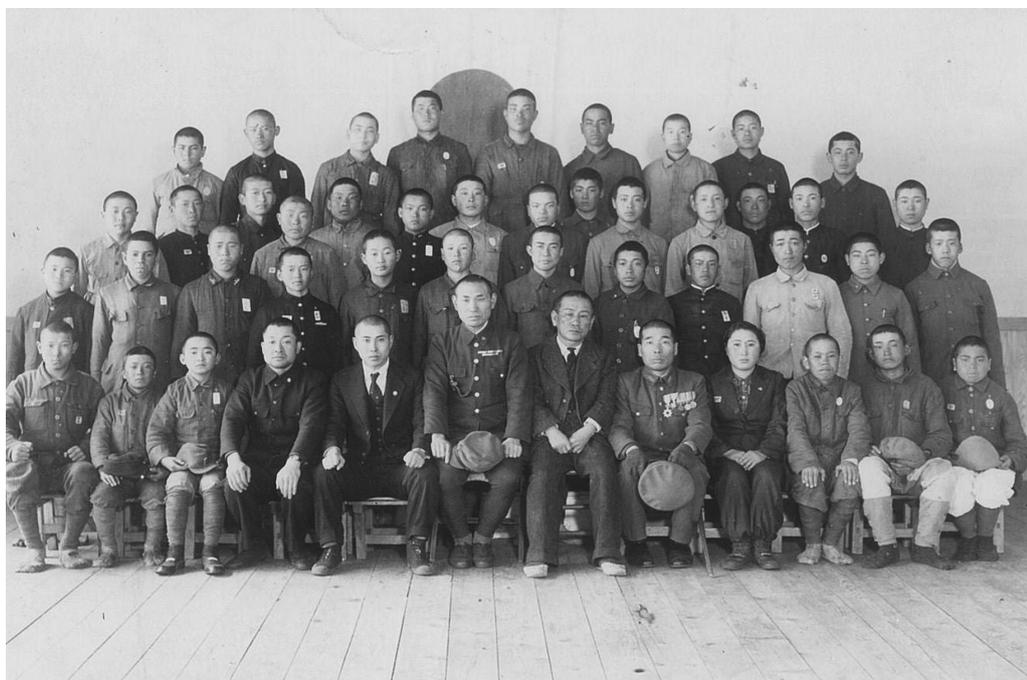


写真1 青年学校の記念写真
前列左3人目から執筆者、浅見恒松、稲川信夫、校長、岡本町長、大野一郎、稲川(木滑)八重子の各氏

に現在の東雲町四丁目の旧航空廠寮の仮校舎に移ったのです。私はそこで千歳中学校の大川正治郎初代校長から本科四年の卒業証書をクラス代表として受けました。千歳中学校長は青年学校の校長も兼務していたのです。

山手側にあった海軍施設に移り、そこで終戦を迎えました。青年学校は形式的に戦後も一、二年続きましたが、これに並行して昭和二十二年に六・三制によって新制中学校が発足し、十月

私達はその後、青年団として活動、先輩の指導のもと樽前登山や書道をした思い出があります。その後、千歳中学校が栄町に新校舎を建築したのは二十六年の夏頃でした（二十四年に現在の町名が付いた）。

また、千歳高等学校の前身は二十三年十月、道立野幌高等学校の千歳分校として発足し、一時は月寒高等学校の千歳分校となり、二十五年四月、本町三丁目にあった千歳町役場が東雲町に移転した跡の建物を改修し、道立千歳高等学校として授業が始まったのです。校長は小山勇蔵先生、事務長は宝賀秀雄さんだったと記憶しています。本格的な学び舎が北栄高台の『希望ヶ丘』に新築移転したのは二十七年のことでした。

千歳の町並みと風景

昭和十九年頃の千歳は、海軍航空隊基地の街でした。第一基地（航空隊）は完成していましたが、第二基地、第三基地（シユクバイ／現・東千歳駐屯地）は建設中でした。市街地には工事の請負業者、徴用された日本人や朝鮮人、女子挺身隊、兵隊さんなどで活気があり、街は人通りも多く賑わっていました。

千歳駅から室蘭街道（現・国道36号）を左に折れて航空隊までの、全長約一・八キロ、幅六メートルの白く輝くコンクリート舗装の道路がとても印象的でした。しかし、町並みは街道沿いの一本町であり、現在の本町に当たる川南地区は目黒鉄工所の辺りまでの広がりがある程度で、千歳駅前なども数軒の民家があるだけでした。

役場も病院も農業会（現・農協）も平屋建てでした。その中で目立っていたのは二階建ての旅館でした。航空隊の方から、新保旅館、朝日屋、かめや、大谷旅館、宮本旅館、千歳屋、そして千歳駅前につるや旅館があり、こんなに旅館が必要なのかと思うほどでした。ほかに目立つ建物として、山三

ふじや渡部商店、演劇や映画を上映する千歳座がありました。

現在の清水町や幸町、そして朝日町などは湿地が多く、アシやヤナギのほかヤチハンノキなどの灌木が生い茂る風景が広がっていました。鉄北地区（現・青葉・末広地区）は、のどかな田園風景でした。千歳線は二基地道路（現・師団通り）あたりから航空隊に引込み線があり、隊への燃料や弾薬、物資の搬入を行っていて、また、第二基地のほうにも引込み線が分岐していました。

郊外にも思い出があります。まず、ユノミ（ハスカップ）狩りのことです。仲間と麦藁帽に空き缶や籠をぶら下げて今のアウトレットモール・レラの附近から第一滑走路近くに行きました。大粒の火山灰が剥き出しになっっていて、シラカバ、カシワ、サンナシなどの灌木が疎らに生え、乾いたコケが張り付き、正にサバンナのような光景でした。そこにユノミの木があり、黒紫色の実がついていました。夢中になって採っていると大きなア

リの巢を踏み散らし、体中がアリのだらけになりひどい目にあったことが思い出されます。今、栽培されているものよりも小粒でした。甘すっぱく、とても美味しかったのですが、手の掌がユノミ色に染まったことも思い出です。

六月頃の休日、自転車を剣淵（現・泉郷）まで走らせたことがあります。シユクバイあたりまで自転車を進めると、急に黄金色の展望が目の前に開けました。新緑



写真2 馬追沼（昭和30年代初頭撮影）

の芽生えの上に広がる昨年の枯れアシの原が地平線まで続いている様子でした。ヤチハンノキが疎らに生える湿地帯のアシ原が長沼まで続いているのです。剣淵の高台にあった小学校に着き、校庭から眺めると、眼下に長都沼や馬追沼が、その向こうに千歳川がゆったりと流れていました。広い未開の大平原、遠くには樽前山、恵庭岳、空沼岳が連なる雄大なパノラマが心に焼きつき感激したものでした。この千歳原野一万二千鈔を干拓して肥沃な農地にしようと、山三ふじやの創業者渡部栄蔵による内陸運河の構想があったのです。

一方、当時東洋一と言われた千歳孵化場へもよく行きました。蘭越のアイヌ部落を通ると口の周りに刺青いれずみをしたおばあさんによく会いました。明治、大正の頃はそういった風習があったようですが、私の同級生の時代にはありませんでした。同級の今泉栄二君の父親柴吉さんは部落の長だったようですが、物静かな立派な人格者でした。一度、今泉君の家を訪れたことがありましたが、庭先の大きな木に小熊を繋いで飼っていました。

千歳孵化場は美しく整備された公園のようでした。山桜が何十本も植えられ、千歳の花見の場でした。蓄養池のほかにも大きな池があり、ニジマスがたくさん泳いでいて、きれいに刈り込んだ芝生に座り眺めたものでした。奥の小さな池には、ハンザキ(オオサンショウウオ)特別天然記念物)がいました。初めて見た時は、頭が大きく足があり、とても驚いた思い出があります。

秋には千歳橋の下をのぞくとサケの群れがよく見られました。

海軍の施設

市街地に隣接した現・春日町に海軍の士官官舎がありました。将官官舎・甲号二棟、佐官官舎・乙号一四棟、尉官官舎・丙号一六棟三二戸のほ

か丁号もありました。今でもその面影が残っている家があります。ママチには下士官官舎が一〇〇棟もあり、整然と並んで建っていました。現在の栄町には航空廠の宿舎群があり、軍関係の家族がたくさん住んでいました。現在の東雲会館の横に海軍の物資部という購買があり、軍関係家族が利用していました。また、社会福祉協議会のところには「海仁会」という下士官クラブが、伊勢クリニックの場所には「水交社」という士官クラブがあり、これから戦場に向かうかも知れない兵隊さんたちが一時の英気を養っていたのでしょう。さらに、現在の自衛隊募集事務所の場所には、憲兵隊の分遣隊があり警察とともに治安の維持に当たっていました。

現在の本町、朝日町などには、飯場といわれる建物があり、建設労働者の宿舎になっていました。また、消防署と改良住宅がある東雲町には二階建ての航空廠第一寮、第二寮(戦後は清和寮と呼ばれた)が建っていました。

第二寮には女子挺身隊員が五〇〇名ほど住んでいました。

また、印象深く思い出すのは、北海少年院や蘭越あたり、神社山やママチには分散工場などと呼ばれた隧道(横穴)がたくさんあったことです。これも海軍の施設でした。航空廠の工場のほか軍需物資を保管する倉庫などとして使用されていたようです。

海軍航空隊は昭和十四年の開隊ですが、当時の司令部ビル

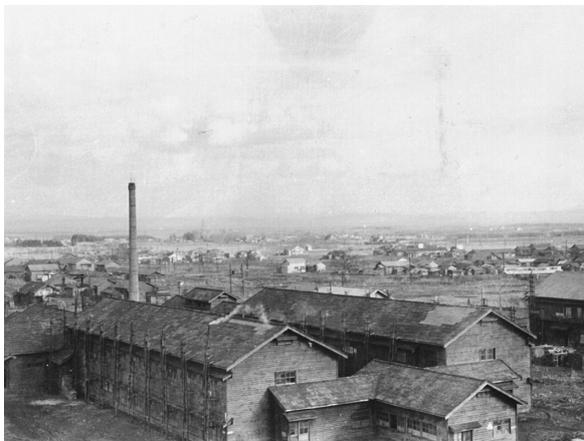


写真3 第一清和寮 (昭和29年撮影)

(現・200ビル)は堅牢さ、大きさ、規模ともに北海道一のビルディングでした。現在も第二航空団の司令部ビルとして使われています。

当時、千歳の旅館や民家にも海軍の兵隊さんが下宿していました。兵隊さんが街に出ることを上陸、基地のことを甲板といっていました。不思議な呼び方と思っていましたが、だんだんと解ってきました。千歳という軍港に、飛行場という大きな航空母艦が接岸していると想定すると理解できます。

戦後、印象深い出来事として基地内の火災があります。昭和二十一年にはわずか半年の間に大きな火災が四回もありました。司令部ビルから営門に向かって一〇〇坪もあるかと思われる「雪中廊下」と言われる長い廊下があり、その両側にハーモニカのように兵舎や食堂、保管庫などが建ち並んでいました。二十三年にも六棟、二十四年には一四棟が焼失という記録があるようですが、木造の建物はほぼ焼き尽くされた感があります。航空廠の大きな建物が焼け落ちたのを見た覚えがあります。これも戦後の一コマです。

幸いにも千歳には空襲がありませんでしたが、神風特攻隊の訓練が行われていたそうです。昭和二十年七月十日に農業会(現・本町一丁目)の店舗に飛行機が墜落し、パイロットと民間人三人が巻き込まれて死亡するという大惨事があり、その瞬間を目撃した私は大きなショックを受けました。特攻隊の訓練機であったゼロ戦ということを知ったのは、戦後だいぶ後のことでした。

終戦の頃の川北(清水町)

昭和二十年の終戦によって、千歳は大きく変わっていきます。それまでは海軍の基地として海軍さんのほか、航空廠の人達、勤労働員の学生、海

軍施設部や工事業者の人達が多く働いていました。しかし、終戦によりほとんどの人達は故郷に帰ったり、新しい道を進み、町の統計を見ても一年間に七〇〇人も人口が激減し、一万ちよつととなり、これからどうなるのかと淋しい思いがしたものです。

そこへ米軍が進駐して新しい千歳の時代がおとずれてきたのです。その頃の千歳は現在の本町・東雲町など川南地区が街の中心で、役場、学校、病院、警察、郵便局、農業会、商店など、ほとんどの機能が集中していました。

ただひとつあった劇場・千歳座が立派な建物で川の向こう側(現・清水町)にありました。海軍の時代から戦後も相当長い期間、娯楽といえば映画を見ることでした。一時期は千歳座のほか、有楽劇場、オリオン座、公楽劇場と四館もあったものが、今は一館もないのは何とも淋しい限りです。

千歳座から鉄道まで、当時はほとんど建物がなく、アシヤヤチハンノキなどの灌木が茂る湿地帯でした。当時、千歳川は切り替えによって直線化され、残された古川が目黒鉄工所の前まで大きく湾曲して続いていました。川沿いには二階建ての三軒町の建物が三つ目立っていました。その近くの灌木の中にレンガ造りの立派な家がぼつんとあり、「甲斐荘かひのしやう」と門札がかけてありました。元道庁の偉い方の家だと聞きました。ほかに民家が数軒あり、線路のほうには東川さんの家、鉄道官舎などがありました。何しろ山三ふじやの二階から千歳駅舎が見えたものです。

米軍は昭和二十年から駐留し、街も米軍相手の商売が逐次増えていき、スーベニアショップなどで賑わい始めましたが、何と云っても二十六年の朝鮮動乱の勃発に伴い米オクラホマ州兵の駐留が大きなブームを巻き起こしたのでした。ビアホールやバーが次々と出来、千歳の評判を聞き全国各地から集まって来た人達は本町や東雲町に土地(場所)がなくなり新しい場所

を求めて幸町、清水町へ集まるようになり友楽通りは主として商業者が、清水町には飲食業が集中し夜のネオンが華やかになり清水町発展の引金になりました。

急激な変化による建物ラッシュも、戦前に計画された市街地都市計画があったため、全くの混乱もなく家並みが出来たのです。ほとんど道路もないような中で、どんどん建築されながら、今のような整然とした街並みになったのは先人の偉大な先見性のおかげと改めて、頭の下がる思いがします。

昭和二十五年八月、警察予備隊が組織され、千歳には八月二十五日に臨時の部隊が第一基地内（現・航空自衛隊）に出来ました。二十七年には北信濃に新隊舎が完成し独立第一特科群が、二十九年には東千歳に第十一普通科連隊が、三十二年には二空団が移駐するなど日本一の自衛隊駐屯地となり清水町はいっそう賑やかさを増すようになりました。

あとがき

今、当時を振り返ると様々な思いが浮かんできます。終戦、米軍進駐、食料や物資の不足、インフレ、新円切替など、まさに「激動の時期」でした。

しかし、かすかな希望のもと、先人の知恵と町民の努力、心のつながり、暖かさがそこにありました。そのことを皆さんに再確認していただくことが出来れば幸いです。

民間航空・千歳空港開設

守屋憲治

新千歳市史編集委員会専門部員

はじめに（戦前における民航）

米国の自転車屋だったライト兄弟が人類初の動力飛行に成功したのは明治三十六年（一九〇三）のことだった。

欧米各国は飛行機の技術革新に心血を注いだ結果、大正中期（一九一〇年代末）には定期航空輸送が始まった。日本においても大正末期には日本航空輸送研究所（水上機）、朝日新聞航空部の東西定期航空会（陸上機）、川西系日本航空（水上機）が航路を開設した。

昭和三年十月三十日に日本航空輸送が設立され、翌年から本格的な定期航空輸送が始まり東京（立川）・大阪（木津川）、大阪・福岡（陸軍大刀洗）、福岡・蔚山、蔚山・京城・平壤を経て租借地である遼東半島の大連まで航路を延ばした。十三年には海外雄飛に呼応する大日本航空に改組、さらに同名の国策会社へと発展し内南洋、タイに翼を拡げた。

昭和七年八月の帝国議会で北海道方面定期航路用飛行場の整備が可決され国設飛行場は札幌と決り、八年六月に竣工したのが北二十四条の札幌飛行場（現・市立白楊小、道札幌北高一带）だった。

札幌飛行場が整備された翌年、日本航空輸送はローカル線の運航を開始したが札幌線の就航は十二年四月一日まで待たなければならなかった。運航は一日一便。東京羽田を発ち仙台霞目（現・陸自霞目）と青森油川（現・JR津軽線油川駅西側一帯／青森発下り次駅）に各十分間寄港、札

幌までは六時間を要し冬季は運休した。

最も利用客が多かった昭和十三年においても搭乗者数は七六三人と僅かだった。札幌線は樺太など外地に以遠することもなく不採算路線として十五年七月九日の上り便をもって運休となり、北海道における定期航空路は二年ばかりでその幕を下ろした。

使用機材は昭和十二年にあっては中島がライセンス生産した米フォッカー（アトランティック）・スーパーユニバーサル、以降は英エアスピードA・S・6エンジンを三菱がライセンス生産した「ひなづる」で、いずれも双発、乗客数は六名であった。

千歳における旅客機の飛来についても簡単に触れておきたい。昭和十一年九月二十五日から十月十日までの間、日本航空輸送は一日一便、羽田・油川・札幌に臨時の航空路線を開設した。目的は第三十四回陸軍特別大演習の通信速達にあった。この間、十月五日から九日までの五日間は札幌飛行場における大観閲式挙行の代替として千歳に飛来している。機材には新鋭のダグラスDC（Douglas Commercial）-2（乗客一四名、速度Ⅱ最高三三八・巡航三〇〇キ／毎時）が用いられた。

本論は、これまであまり論じられることがなかった民間航空再開時における千歳を取り巻く環境と試験機「もく星」の飛来を核に考察する。

敗戦直後の定期航空と航空禁止令

昭和二十年八月十五日、日本は米英との総力戦に敗れ、未だかつて経験したことのない苦難の時を迎えた。九月二日には東京湾上に停泊する米戦艦ミズリー艦上で降伏文書調印式が行われた。

この間、八月十九日、連合国軍最高司令官の通告に基づき正式の降伏条件受理のため二機の三菱一式陸攻がマニラ派遣軍使を乗せ木更津海軍航空

基地から沖縄・伊江島に向け飛び立った。機体は白に塗色、国籍標識・日の丸の代わりに緑十字を描いた。伊江島・マニラ間は米軍機を使用した。

帰京は二十一日だった。連合国軍最高司令官の日本進駐に関する命令書、調印すべき降伏文書、天皇の発すべき詔書案、日本陸海軍に対する一般命令（一般命令第一号）を持ち帰った。

一般命令第一号（陸海軍）は九月二日に発出された。航空に関する命令内容は、「飛行場、航空保安施設を良好な状態で維持せよ」とのことだった。

この間、日本機は飛行制限を受けた。「日本の飛行機は八月二十四日十八時以降の飛行を禁止する。飛行するものは撃墜する」というものであった。飛行禁止命令は空襲で陸上交通と通信が麻痺していた日本の敗戦事務処理の連絡手段がなくなるに等しかった。

日本政府は連合国軍最高司令官総司令部（通称GHQ＝General Headquarters）に対して主要都市間の連絡飛行を懇請した。この結果、九月十二日付けSCAPIN（Supreme Command for Allied Powers Instruction Note・連合国軍最高司令官覚書）²³で東京を中心とした急行便一、普通便三の四路線が認められた。

機材は定期航空再開を目論んでいた大日本航空の残存旅客機が主に当てられ機体は白色に緑十字を描き、尾部には小さな赤い吹流しがつけられた。国籍標識・日の丸を付けることは許されなかった。準備された二七機のうちほとんどが純国産の三菱MC（Mitsubishi Commercial）¹・20（乗客一名、速度 \approx 最高四三〇・巡航三二〇キ／毎時）とDC-3を昭和飛行機がライセンス生産した海軍の零式輸送機²であった。運航は海軍の操縦士が主体、予約・発券は大日本航空が担った。

九月十四日から一日四便の「終戦連絡定期（緑十字飛行）」³が日本人に

よって運航された。北海道方面は普通便の第三航空路として東京・仙台矢本（現・空自松島）・油川・札幌間が、月・火・木の週三便運航された。

東京羽田飛行場が米陸軍に接収されていたため千葉県陸軍松戸飛行場を代替として使い、札幌は北二十四条の札幌第二飛行場を使った。緑十字飛行は十月九日を以ってGHQから運航が禁止された。その理由は陸上交通が次第に回復、整備されつつあり航空機を使用する必要がなくなったということであったが、実情は惨憺たるものであった。

緑十字飛行の運航禁止によって終戦連絡事務の人員および郵便物と貨物の移動が停滞した。これを受け十月十日からは代替として米軍による「帝国航空便」⁴が運航された。機材は主にダグラスC-47スカイトレイン（軍用型DC-3）、カーチスC-46コマンド（巡航速度二八一キ／毎時）を用い、週四便が運航され東京立川飛行場から第一千歳（十四日初便のみ札幌第二）に飛来した。矢本と油川に寄港して所要時間は六時間だった。

十一月二十八日にSCAPIN 301（民間航空活動の全面禁止に関する指令（航空禁止令））が発出され民間航空関係の政府機構等の廃止、会社等の解散等のほか、航空機に関する研究・実験・運用等の活動は十二月三十一日をもって一切禁止されるにいたった。これは日本人による自主運航を禁止することに留まらず、民間航空を徹底的に根絶するものとなった。

SCAPIN 301は日本の航空技術を完全に壊滅させ戦力再編の可能性を絶つことに狙いがあった。これは航空に関し後発であった日本が、昭和十年前後から驚くべき発展をみせ支那事変で日本機は存分に威力を発揮し、大東亜戦初期には米英の航空機を圧倒するほどまでに成長した。四発重爆撃機、大量生産では米英に後れを取ったものの終戦時にはロケット戦闘機「秋水」、ジェット攻撃機「橘花」、イ号空対艦無線誘導弾、⑦号空対艦赤外線誘導弾などの先端兵器が開発途上にあった。これらの技術を米

英は日本人が自国の航空技術の水準を考えていた以上に畏怖を感じていた証といえる。

航空禁止令の例外は、日本政府によるラジオビーコン（無線標識）および航空灯台の運用、若干の航空保安業務の継続だけだった。米軍運航の帝国航空便も昭和二十一年二月六日をもって廃止された。以上が敗戦後の民間に準ずる定期航空の千歳飛行場における使用状況と一般命令第一号受理経過などである。

一般命令第一号を受け、国内主要飛行場の再整備が始まった。

第一千歳においても昭和二十一年五月から十月までの間、さらに二十二年にも滑走路・誘導路の補修工事が行われた。

なお、航空局は昭和二十年十二月三十一日に廃止となったが一部が通信院電波局に航空保安部として入り、二十一年七月には通信省航空保安部となった。航空保安部の要員は米軍飛行場に派遣され、米兵監視のもと航空保安施設の維持管理、運営に当たった。

千歳における航空保安部は二十二年五月十二日に千歳支所として設置され、丘珠は千歳管轄の出張所であった。その後、二十四年六月に電気通信省航空保安庁、二十五年十二月には運輸省航空庁となり千歳支所は札幌航空保安事務所と改称され、二十七年八月に運輸省航空局所管と変遷した。

航空禁止令は翼をもぎ取られた鳥人・朝日新聞航空部長だった新野霜鳥（本名百三郎）の詠んだ句があり航空人は髀肉の嘆を託った。

この空は我が空ならず秋の空 霜鳥

註（１）諸元 全幅二八・九六呎 全長一九・七一（一九・六五）呎 最大速度三九三（運用限界二三〇）キ／毎時 巡航速度二七八（二二〇）キ／毎時 航続距離三二七〇（一七四〇）キ 乗客二一（二四〜三一）括弧内は日本ヘリコプター輸送（後の全日空（ANA））使用DC-3数値。

DC-3は昭和十年の初飛行以来、今日においても少数機が飛び続ける名機である。世界初の本格的商業機といっても過言ではなく、近代的旅客機に必要とされる要件を具備し一万機以上が製造された（約90%が軍用型C-47）。

昭和二十六年の駐留部隊と千歳飛行場

昭和二十五年六月二十五日に北鮮軍が北緯三八度線を越境し南鮮に侵略、朝鮮動乱が始まった。千歳に駐留していた米第七歩兵師団は朝鮮に出動し、九月にはソウル西方約二〇キロの仁川^{インチョン}に上陸した。

陸軍部隊の空白を埋めるため八月十日に警察予備隊が設置され日本は再軍備を始めたが、米軍基地は空っぽの状態だった。

昭和二十六年四月二十五日、小樽にスタイロン少将を長とするオクラホマ州兵第四十五歩兵師団が到着、二十七日から本格的に上陸を開始し千歳に向かった。軍服の袖には雷鳥を刺繍したパッチが縫い込まれていた。州兵の規模は約一万二〇〇〇名を数えたが、オクラホマでわずかに一五週の訓練を終えたばかりの新兵の集団だった。

一万を越える州兵を収容する施設は第一基地内にはなかった。200ピルの南西方向に新たに設営された大型幕舎の宿営地はキャンプ・ストロングと呼ばれた。ほかに第二・三基地（現・陸自東千歳）にもハットメントを多数建設し州兵を収容した（キャンプ内に給水していた営門附近の高架水槽は現在も陸自で供用中）。州兵は三二週の訓練を終え、二十六年の十二月から逐次激戦の朝鮮戦線に出動していった。

北日本の防空状況を見ると、部隊の朝鮮出動で空になった三沢には、昭和二十五年九月にジョンソン（現・空自入間）から第41戦闘迎撃飛行隊（FIS/Fighter Interceptor Squadron・ロッキードF-80シューティ



写真1 米空軍航空輸送部隊のC-47と配備機L-20連絡機
奥に空自2空団のF-86F戦闘機・T-33練習機が見える
(昭和32年 航空自衛隊千歳基地)

ングスター装備)が展開、二十六年になると板付(現・福岡空港)の68FIS(ノースアメリカンF-82ツインムスタング装備)、ジョンソンの40FIS(F-80装備)が加わり一部が北海道防空のため千歳に分遣された。昭和二十六年六月、朝鮮における戦況は持久戦の様相を呈してきた。極東空軍司令官は、中共軍がソ連製MIG(ミグ)・15ジェット戦闘機による

航空攻勢をかける兆候があり、日本防空用の二個航空団を含むジェット戦闘機四個航空団の派遣を緊急要請した。この要請によって七月二十四日に第一一六戦闘爆撃航空団(FBW/Fighter Bomber Wing)のリバリックF-84Gサンダージェット戦闘機七五機が空中給油によって太平洋を横断、三沢に二個飛行隊、千歳には一個飛行隊が進駐した。

民間航空・千歳空港
開港当時の米空軍
千歳航空基地の主力

は、一一六FBWのF-84G二五機だった。

千歳基地の南北滑走路は日本海軍が設定した全長一四〇〇呎(ターニングパット二〇〇呎を含む)、幅員は八〇呎であった。この当時、ジェット戦闘機を安全に運用するには短くとも二〇〇〇呎の滑走路が必要とされた。

朝鮮動乱に先立つ昭和二十五年五月、飛行場敷きを三百八万坪に拡張して滑走路延長・改良工事が着工された。工事は米第九〇三空軍設営隊が担任した(二十八年十月に完成した滑走路は、全長二七四三呎(九〇〇〇フィート)・幅員四六呎(一五〇フィート)で三沢、板付とともにジェット戦闘機に対応した国内有数の機能を持つものとなり、千歳が今日まで続く北海道の拠点飛行場として発展する礎となった)。

敗戦直後の定期航空については先述した。その後米軍はC-47、C-54スカイマスター(軍用型DC-4)などの輸送機を使った航空輸送部隊で空軍基地間を定期運航し、人員・物資の輸送に当たっていた。

この当時の管制所は独立した建物ではなく、苫小牧寄り山形格納庫(現・302格)の棟・エプロン側先端に設けられた。管制室に行くには格納庫外階段と屋根に設けられた梯子を伝って登らなければならなかった。

(千歳における町の状態と米軍の動きについては、新千歳市史編さんだより『志古津』第3号「占領と朝鮮戦争に翻弄された地方都市・北海道千歳町」と第12号「米空軍千歳基地」を参照されたい)

海外機の動きと航空禁止令の緩和

航空禁止令によって日本国籍の飛行機が飛ばないうちに日本からの国際航空輸送は外国機の独壇場となっていた。

昭和二十二年七月にはノースウエスト航空(NWA・米)がアラスカ経

由ニューヨーク・マニラ線を、九月にはパン・アメリカン航空（PAA）がウエーク島經由北米線を開設したのに続き、英国海外航空（BOAC）、カナダ太平洋航空（CPA）、カナタス・エンパイア航空（QEA・濠）、フィリピン航空（PAL）、シヴィルエアー・トランスポート 民航空運公司（CAT・中華民国）、タイ太平洋航空（POAS）、トランス・ワールド航空（TWA・米）、スカンジナビア航空（SAS・三国共同）、オランダ航空（KLM）の各社が二十六年までに陸続と日本に乗り入れていた。

昭和二十五年六月二十六日、GHQは一月一日現在において日本上空を飛行することが認められているNWA、PAA、BOAC、CPA、QEA、PAL、CATの七社が共同で運航する一社に限りて国内航空輸送を許可するというSCAPIN2106（日本国内航空運送事業運営に関する覚書）を日本政府に到達した。途中で英国系のBOAC、QEAの二社が抜けたが、二十五年末にはJDAC（Japan Domestic Airline Company・日本国内航空）が設立された。

昭和二十六年一月二十七日、GHQは方針を転換し日本政府は日本人の支配する特定の法人に国内運送事業の活動を免許することができるというSCAPIN2106・2（日本資本による国内航空運送事業許可の覚書）を通過したが、運航は2106で認められた海外七社の中から選定しなければならなかった。所詮、航空禁止令の緩和といっても、ただ単に日本人が海外会社によって国内の定期航空を行うもので、日本人が購入した航空機の運航について認めるものではなかった。

三月三十一日には五社が免許を申請、四月十六・十七日の両日公聴会が開催され、五月二十二日に運輸省は運輸審議会の諮問・答申に従い日本航空（発起人総代・藤山愛一郎）に国内定期航空輸送事業の免許を下付した。運輸省は五社の申請内容を相互補完するため東急系日本航空輸送と尾崎系

日本航空の合流を画策、七月三十一日の創立総会を経て八月一日に（旧）日本航空（日航・JAL）が設立された。日航の営業の開始は八月中といわれた。

朝鮮動乱の勃発で内外の情勢は大きく変化した。さらに、「他国が自国内の地点間運航を禁止する」という航空権益を日本側が強く主張したことと、外国各社の利害が複雑に絡み合ったことなどから計画は進展・具体化せず、日本政府はGHQと交渉の結果、資格のある外国会社のうちから一社を選んで交渉することの了解を取り付けた。

航空禁止令緩和の背景には、朝鮮動乱勃発のほかに少しずつ進捗していた対日講和があった（サンフランシスコ平和条約締結は九月八日）。

北海道空港の指定と試験機「金星」飛来せず

SCAPIN2106が発出されると道内ではどこの飛行場が民間航空用となるのかが関心事になった。道都札幌への利便を考えると日本陸軍が戦時中に建設した丘珠の札幌第一が有利であったが、千歳も町勢の伸張を考えると負けられない勝負で両者の間で激しい競願・誘致合戦となった。

千歳町はGHQに対して「北海道千歳町に在る千歳飛行場を日本国内航空運送事業の開始にあたって航空会社に使用せしむるよう懇請する」旨を請願した。また、国内航空事業を構成する海外会社にも同様の懇請を行った。さらに、昭和二十五年十一月二十四日には山崎町長を始め議会議長関係者が上京、内閣総理大臣、関係省庁に千歳を北海道の民間航空用飛行場とする陳情活動を精力的に行った。両者ともに滑走路延長は一二〇〇呎であった。札幌は戦前の実績をもとに運動し、千歳は積雪量の少なさと通年を通して風向が南北に卓越することなど気象条件の優位性をアピールした。

昭和二十六年三月九日、「民間航空事業再開に関する閣議了解事項」が

決定をみた。これによって当面、札幌・青森・(三沢)・仙台・東京・名古屋・岩国・福岡の本土縦貫路線を構想し所要の予算措置を急いだ。政府は五月二十二日に日航に営業免許を下付し、次の条件にある千歳飛行場を北海道空港に指定した(この間、GHQは駐留軍航空基地の民航機使用許可について、SCAPINを發出したと考えるが不詳である)。

一、気象条件が航空に適し、特に積雪が少なく風向も南北に一定していて丘珠にすると、降雪量が多いことと多額の除雪費を必要とすること。

二、小樽、札幌、岩見沢、夕張、苫小牧、室蘭等北海道の主要都市の中間に位していること。

三、千歳經由札幌、室蘭を結ぶ一級国道三十六号線の舗装が完成すること。

四、千歳飛行場は施設が整備されているので、ほとんど経費を必要としないが、丘珠にすると多額の経費で日本一の玉葱産地を買収のうえ施設をしなければならず、国費の効率使用からも望ましくないこと。

(昭和三十二年八月二十日発行『広報ちとせ』第183号)

四つの理由が述べられているが、千歳の火山灰による強固な地耐力と将来の拡張に対応した未利用地が周辺に広がっていることなどが記載されていない。これらも選定の重要なポイントとなったことは確かであろう。

日航は八月十五日、福岡、札幌に事務所を開設、八月二十日にはスチュアデス(客室乗務員)一五名を採用した。札幌出張所の市内営業所は北三条西2丁目ノ2日本通運北海道支社内に、飛行場事務所は基地正門前の本町新保旅館(現・王将(ラーメン店))玄関脇の和室に置いた。所員は札幌からバスで通勤した。

先述したとおりJDAC内の調整は不調に終わり、日航はPALからC-47を改造したDC-3をチャーターした。PAL機PI-C7(比登録記号)は八月二十五日に羽田に到着した。主翼には日の丸、胴体上部に

「日本航空」、客室扉上に「JAL」、そしてコクピット後方に「金星」が新たに書き入れられた。しかし、運航全般でチャーターしたため垂直尾翼には比国旗が、主翼にはPI-C7が大書されていた。

「金星」は各界の知名人を招待して日本各地へ試験・披露飛行を実施した。飛行は客室乗務員を乗せ本番さながらのものとなった。



写真2 PAL DC-3「金星」
(昭和26年8月 米空軍羽田基地 佐伯邦昭・インターネット航空雑誌『ヒコキ雲』提供)

八月二十七日に東京周辺、二十八日には羽田・伊丹(現・大阪国際空港)・羽田、そして二十九日には羽田・伊丹・板付・大阪周辺・羽田を飛んだ。この間、二十八日に航空保安事務所長から千歳町に電話があり、三十一日に予定されている千歳への試験飛行は九月一日に変更となったという記録が残る。

九月一日の金星の千歳到着にあわせ、第四十五師団長スタイロン少将をはじめとする駐留軍関係者はか運輸省、北海道庁、札幌市をはじめとする道内市町村関係者など総勢五〇〇名をもって民間航空千歳空港開設祝賀懇談会を基地格納庫で開催する運びとなっ

ていた。しかし、八月二十九日午後十時十二分、祝賀懇談会の準備のため残業をしていた町の職員は一通の電報を接受した。

ウナ チトセムケヒコイカンナガ ラシヨハンノジ ゼ ウニヨリトウブ
ンエンキスル」シユクガ オテハイチュートカンガ ヘルモアシカラズ
オユルシコウ」ニホンコウクウ

(至急 千歳向け飛行遺憾ながら諸般の事情により当分延期する 祝賀お手配中と考えるも悪しからお許しを) 日本航空

九月一日の祝賀懇談会は急遽中止となった。三十日、町役場は二日後に迫った祝賀懇談会中止の連絡に追われることとなった。

金星による試験飛行が中止された経過について、町の起案用紙に鉛筆書きされた八月三十日のメモが史料として残されている。文面などから「日航運送課長発 北海道営業事務所長宛電報」を役場が電話連絡を受け、筆記したものと思われる()は引用者補筆)。

運送課長発

事△所長発

九月一日に行はれる予定であった試験飛行は以下の理由に基く営業開始遅延のため当分の間延期することとなった」

一、日航とJDACCとのチャーター契約は八月中旬に大体円満に内定し使用航空機もPAL三機CAT三機の供出も内定して九月五日頃営業開始の見通しもついたので既報の通り試験飛行実施計画された」

二、然るに最近に到ってJDACC側はその構成メンバー各社意見が纏らず早や(く)とも十月中旬までは会社設立は不可能と云ふ事が明らかになった
三、日航としては諸般の準備も整ったので速に営業開始を要望し外国社側の日航とPALとの直接契約をJDACCの出来る迄暫定的に認める態度に出ている

四、日航は目下九月中旬営業開始を目標にPALと接衝中であるがチャーター

料其の他について初めからやり直して交渉は難航すると見られているので九月一日の飛行は一応取止めた次第である」

「よみうり平和号」の飛来

航空禁止令緩和の動きが具体化するなか、読売新聞は一つの企画を立てた。読売は戦前の航空界で朝日、毎日両新聞社との新聞空中戦に遅れを取っていたが、航空禁止緩和を機会に旅客機をチャーターし各界の名士を招待、日本の空に平和、独立が到来したことを紙上から国民に知らせようとした。しかし、読売の企画に乗る海外会社はなかなか見つからなかった。ようやく、CATのC-46をチャーターすることができた。CAT塗装のまま機首に「よみうり平和号」と大きく記し、その下に日章旗を描いた。

戦後初めて日章旗を描いた飛行機となったが未だ占領下であり、日本の空は日本のものではなかった。復興なりつつある地上の様子を空中撮影することが許可されず、スケッチで対応せざるを得なかった。

敗戦からちょうど六年目の昭和二十六年八月十五日、羽田を離陸し北地方の主要都市を空から訪問、札幌經由で千歳に着陸した。飛行場では北部队司令部千歳地区司令マーチン大佐主催の歓迎会が行われた。

よみうり平和号には航空機設計の木村秀政、『鞍馬天狗』シリーズの作者・大仏二郎、宝塚歌劇団を退団したばかりのシャンソン歌手・越路吹雪ら三〇名が乗っていた。

千歳を飛び立ったよみうり平和号はその後、釧路・帯広・函館・青森・盛岡・仙台・福島・郡山・宇都宮上空を訪問飛行し羽田に着陸、その日のうちに大島までを往復した。十六日には羽田から板付まで飛行・着陸、鹿兒島經由で日本一周を達成し帰京した。

昭和二十六年九月にはサンフランシスコ講和会議に吉田茂首相が全権と

して出席、八日には自由主義陣営四八カ国と単独講和・サンフランシスコ平和条約を、同時に日米安全保障条約を締結した(平和条約発効は翌年四月二十八日)GHQは廃止、日本は主権を回復した)。

この当時、羽田は米空軍の航空基地で一般命令第一号を受け昭和二十年九月から翌年六月までの第一期拡張工事によって延伸され、A滑走路二一三三呎×四六呎とB滑走路一六七六呎×四六呎ともにアスファルト舗装となっていた(三十年には滑走路が海外の飛行場と比べると短いためA滑走路を二五五〇呎に延長、ジェット旅客機の離着陸によってアスファルトが溶け出すのを防ぐため離着陸地点をコンクリートで補強した)。

註(1) 占領下にあつては日章旗の掲揚は原則禁止とされたが、昭和二十四年一月一日から自由掲揚が許可された。

試験機「もく星」の飛来

運航会社については先述のとおりGHQと交渉の結果、資格のある外国会社のうちから一社を選んで交渉することの了解を取り付けていた。当時、最も理解ある態度を示したのがNWAだった。十月十一日に航空機、乗員、整備など運航に係る一切をNWAが担任し、日航は飛行実績に応じてチャーター料を支払うウェットリース方式の契約が締結された。

十月十五日、試験飛行の日程が決まらないなか、役場は山崎友吉町長名で日航社長宛に「テストフライトの期日について準備の都合もありお知らせを乞う」と電報を打った。回答は二十二日とのことだった。

十月十六日朝、航空庁からも町役場に一本の電話が入った。「諸般の事情により延期していた民間航空の試験飛行は二十二日に行い、二十五日から定期航空と決定された模様であるが時刻は不明である」。午後になって試験機の千歳到着は午後一時六分と知らせがあった。数日後、日航から機

材到着の遅延から試験飛行はさらに二十三日に延期と知らされた。二十二日から日程の変更が難しい警察予備隊による祝賀行事が始まった。

東京から来千した四二名編成の音楽隊(昭和二十六年六月一日創隊・総隊総監部仮分遣隊/現・陸自中央音楽隊)の演奏会が午後一時から千歳小学校屋内運動場で行われ、聴衆は一五〇〇名を数えた。演奏会終了後、恵庭部隊二個中隊(第六二連隊第五大隊/駐屯地)現・陸自北恵庭)が本町の自治体警察・千歳町警察署(二十三〜二十七年設置/現・ホテル日航千歳



写真3 羽田から千歳に向かう直前の試験機「もく星」と客室乗務員
機体の赤い帯(窓枠周り)が未塗装 左端にエアステアが見える
(昭和26年10月23日 米空軍羽田基地 Wikipedia)

向かい旧・北海道中央バス千歳ターミナル)前から錦町十字街(駅前通と現・国道36号の交点)までの室蘭街道を行進し、開港に花を添えた。

二十二日夜、米本土からハワイ・ウェーク島を経由して中型双発のマーチン21012スカイライナー^③が羽田に空輸された。機体は無塗装で米登録記号であるN93043だけが記されていた。夜を徹して渡洋のため機内

に増設された燃料タンクを撤去、中央通路を挟み二座席ずつ計三六の座席が取り付けられた。機内はブルー・グレーで統一されていた。同時進行で日航機とするため胴体上部に「日本航空」、コクピット後方非常扉に「もく星」の文字と、コクピット下方に九月二十日に制定された「日の丸の上」に航空機（JAL）の三文字を左右対称にしてイメージ）を重ねた、初期の「社章」のみを書き入れた。

二十三日、金星で未実施だった北方コースの試験飛行が実施された。

千歳では市街地の各戸に日の丸が掲げられた。民間航空千歳空港開設記念祝賀懇談会出席者の受付場所となる千歳駅前と新保旅館前のほか各所に祝賀塔が、錦町十字街と千歳高校前にはアーチが建てられ、小学生から高校生までの約三〇〇名が日の丸の小旗を持つての旗行列が行われ試験飛行の実施をいやが上にも盛り上げた。

「もく星」は大庭哲夫航空庁長官、柳田日航社長夫妻、D・J・キング NWA副社長夫妻、田中敏文北海道知事ら満席の試乗招待客を乗せ、午後一時五分に小雨交じり羽田を千歳に向け離陸した。エプロンでは客室乗務員十数名のほか日航関係者が見送った。同乗した新聞記者は、戦前の羽田と比べると見違える様に整備されたが日本人が少なく「乗せてもらう」という劣等感を持たなければと心配になる、さらに客室乗務員佐々木喜久子の制服が夏服であったため戦いに敗れた日本の民間航空という印象を与えてわびしいと試乗記に書いた。

離陸直後から雲中飛行が続いた。もく星は昭和二十一年初飛行の戦後機でありながら与圧装置を持たないため高度七〇〇〇フィート（約二一〇〇呎）を時速二四〇マイル（約三九〇キ）で飛行した。松島上空では地上の雨が猛烈な吹雪となってウインドシールドにたたき付けた。不時着場に指定された矢本には二時三十一分に着陸した。三時に矢本を離陸、同じく不

時着場に指定されている三沢に四時四分に着陸し給油作業が始まった。機外に降り立った大庭長官には地元からリングと花束が贈られた。五時三十分には三沢を後にし、津軽海峡の漁火を眼下に見ながら六時三十五分に基地から発進されるラジオビーコンを受信し自動方向探知機によって着陸した。

試乗招待客は飛行中、マーチン機が戦後の設計で新しいこと、降着装置が前輪式のため駐機中の機内が水平で着座しやすい、スピードが速く搭載量も大きい双発旅客機だと褒め称えた。

もく星はタキシングし格納庫前に駐機した。機尾のエアステア（隠顕式乗降階段）から降り立った大庭長官、柳田夫妻、キング夫妻、田中知事、米人操縦士に対して、午前十一時半から待ち続けた振袖姿の千歳小学校の児童会役員森本多嘉子・熊谷紀代子・長谷川佳子、千歳中学校の生徒会役員堤千佳子・五十嵐幸子・達見貞子からそれぞれ花束が贈られた。

千歳到着時刻が当初の午後一時から四時、四時五十分、五時とめまぐるしく変更となった。

空港開設記念祝賀懇談会は紅白の幕と万国旗に飾られた格納庫内において午後一時三十分から開催される予定であったが、もく星の羽田出発が午後一時過ぎだったため千歳到着が相当遅れるであろうことは判断がついた。

到着に合わせて始まる祝賀懇談会であったが午後二時過ぎには出席者が連絡バスで会場に入ってきた。駐留軍以外は如何なる人物であっても公用車・家用車ではゲートを通過できず必ず連絡バス（北海道中央バス）に乗りなければならなかった。米軍のセキュリティは厳重を極めた。

駐留軍の将官、高級将校も顔をそろえた。いつになったら到着するのかわからないもく星を待つわけにもいかなかった。時間の都合もあり祝賀懇

談会は二時間以上遅れて三時四十分から始まった。

祝賀行事は、衆議として大正末期に国設飛行場の千歳誘致運動に尽力した江別町の岡田伊太郎を始めとする一〇名の飛行場建設功労者に対して感謝状を贈呈する式典から始まった。主催者挨拶は田中知事が機上の人となっているので急遽佐久間副知事が祝辞を代わって読み上げ、千歳地区司令マーチン大佐が日本語でスピーチを行った。山崎町長の挨拶の後、祝宴に入った。駐留軍関係者二二名、町内一〇八名、町外二〇三名、その他関係者を合わせ総勢五〇〇名参加の国際色豊かな盛大なものとなり、町内の飲食店から動員された八〇名のホステスがサービスに当たった。

特設舞台では余興として苦小牧観光協会による「千歳音頭」と「苦小牧シャンソン」の唄と踊りが、一五名の苦小牧花柳界の芸妓によって披露された。前年に選定され「銀のネ 銀の翼が世界をつなぐ・・・」と空港を歌い込んだ千歳音頭の歌詞が具現化した日となった。

午後八時から東雲町二丁目の千歳川切替箇所の中島（現・総合福祉センター）で千歳では初めてとなる打ち上げ花火大会が行われ、五〇発の花火が夜空を焦がした。

千歳で行われる予定だった二回の招待飛行は到着が遅延したため中止、もく星は午後八時五分千歳を離陸、十一時三十五分に雨の羽田に帰着した。二十四日の各紙朝刊はもく星の到着が遅れたため、予定稿のまま発行され、到着時刻は三時、四時五十分など各紙まちまちで締め切りの混乱を表していた。この日、もく星は二十五日からの暫定飛行に向け、窓枠を囲むように機首から機尾までの赤い帯とその下に紺色のストライプを、主翼には日の丸、垂直尾翼にははためく日章旗を描き入れた。

マーチン機の二番機N93049「すい星」は未到着、大型四発のダグラスDC-4スカイマスターN88844「てんおう星（自主運航時購入

転籍JA6005「十勝」が到着間近の情報があった。二十五日の札幌（札幌千歳）線は機材繰りから欠航、二十六日はてんおう星で運航との報告が札幌事務所から発表された。しかし、すい星、てんおう星ともに日本到着が遅れた。この当時の日航機には太陽系惑星の名が与えられ、昭和二十七年三月までにマーチン機N93041「きん星」・N93061「か星」・N93060「ど星」の三機が就航した。

註(1) マーチン2・0・2は一マイル当たり(約一・六〇九キ)四六八円、DC-4は一マイル当たり六三〇円がウェットリースのチャーター料。

註(2) 諸元 全幅二八・四四呎 全長二一・七五呎 最大速度四九八キノ毎時 巡航速度四五八キノ毎時 航続距離一一〇〇キ 発動機プラット&ホイットニーR2800空冷式18気筒二四〇〇馬力二基 乗客三六

マーチン2・0・2はDC-3の後継を狙って第二次世界大戦終了の翌年に初飛行したが、昭和二十三年に米国で主翼の強度不足から空中分解し墜落している。残存機は改修されたが全製造機数は三一機にとどまり、墜落等による全損率は四〇割に近いものだという。

もく星も昭和二十六年十一月八日、伊丹からの帰航中に非常口が脱落したほか、後に右発動機が不調のため換装されている。二十七年四月二十日には伊豆大島の三原山御神火茶屋附近に墜落、乗員・乗客三七名全員が死亡した。

註(3) マーチンスカイライナー、ダグラススカイマスターは当時の日航時刻表や新聞に用いられた機体呼称。

スカイライナーは昭和二十五年にTWAが米国内でマーチン2・0・2の主翼等を改良した4・0・4を運用した際の愛称(ET)、スカイマスターとはDC-4に改造前の米軍機C-54の呼称でいずれも日航の流用である。

註(4) 諸元 全幅三五・八一呎 全長二八・九一呎 最大速度四五〇キノ

毎時 巡航速度三二〇キ/毎時 航続距離五〇〇〇キ 発動機プラット&ホイットニーR2000空冷式14気筒一四五〇馬力四基 乗客六〇〜六九

札幌千歳線暫定運航

二十五日から日航の暫定運航が始まったが、米国から日航二番機となるすい星の到着が遅れたため機材繰りから札幌千歳線、大阪（伊丹）線各一往復は欠航となった。この日、もく星は午前七時四十二分羽田を離陸、九時十六分伊丹に着陸、十五分後に離陸し十一時十九分板付に到着した。

二十五日の毎日新聞夕刊社会面トップには、伊丹に到着した一番機の電送写真が掲載され、「日航一番機、けさ羽田出発 旅客卅六名乗せて3時間37分で福岡へ」の見出しが躍った。

機数が充足された札幌千歳線暫定運航では、羽田を午前八時四十分離陸し十一時二十分に千歳着、一時間後の午後十二時二十分に離陸して三時に羽田に帰着するものであった。

二十六日の暫定運航でもく星は千歳に飛来したが、ただ一機で日本本土を縦貫しなければなかった。運航ダイヤによると、もく星は羽田を午前七時三十分離陸、伊丹を経由し板付に到着、復路を飛行し午後二時五十分羽田に戻り、休み間もなく千歳への乗客・貨物に乗せ三時四十五分に離陸、千歳には日没後の六時二十分に着くことになっていた。さらに、四〇分後の七時には千歳を出発し、九時四十分羽田に帰着し一日の飛行を終えた。

羽田・千歳間は二時間四十分を要した。大人一人の運賃は二割の通行税を含んで昭和二十六年四月大学卒業の公務員初任給（現・上級職五五〇〇円）の二ヵ月分に近似する一万二〇〇円と高額だった。また、搭乗手続きのため札幌・日通支社内の市内営業所への集合時間は飛行機出発時刻の一時五〇分前とされ、日航連絡バスに乗らなければ基地のゲートを通過す

ることができず基地内発着の不自由さを託った。札幌市内・千歳飛行場間のバス運賃は搭乗者五〇円、送迎者は一三五円で所要時間は七十分だった。二番機のすい星は二十九日に就航した。

正規ダイヤ運航とターミナルの完成

十一月一日、札幌千歳線の正規ダイヤによる運航が始まったが、てんおう星が未就航のためマーチン機が代替運航され五時間以上の遅発となった（正規〓札幌千歳線一往復、大阪線三往復、大阪・福岡（板付）線一往復）。

二日から札幌千歳線にてんおう星が就航した。



写真4 民航ターミナルビル前に駐機するDC-4「てんおう星」
格納庫上に管制塔が見える
（昭和27年 米空軍千歳基地）

てんおう星の機体外装はNWA機のままで胴体上部に「日本航空」、コクピット後方に「てんおう星」の文字と垂直尾翼に日章旗を描き入れた。羽田を午前十時に出発したが、巡航速度がもく星よりも遅く三時間の飛行で千歳に着いた。羽田行きは

午後二時二十分に千歳を離陸、五時二十分に着陸した。いずれにしても戦前の日本航空輸送による羽田・霞目・油川・札幌線の六時間に較べると所要時間は二分の一にスピードアップされた。

三、四、五日の三日間ではてんおう星が運航不能でマーチン機が代替をこなしたが、稼働率が低かったのは整備を担当したNWAが自社機を優先し、その合間を縫って日航機を整備した結果だった。

十一月十日には日航の札幌市内営業所が日通支社内から北四条西1丁目ノ1大洋自動車ビルに移転した。

十一月十六日、航空庁が総工費約九百万円で九月末から工事を急いでいた平屋建て一二〇坪のモダンなターミナルビル¹が竣工した。建築は札幌の岡建設が請け負った。建物は奥行き短い山形格納庫（現・304格）の市街地側でエプロンに面し、屋根は青色、壁はクリーム色、窓枠は褐色、床はタイル張りで仕上げられた。窓は二重、各室にスチーム暖房が施された寒冷地仕様、さらに待合室には外国製の灯油ヒーターが一台あったが厳寒期には不十分で木製の大きな火鉢を置いて補助暖房としなければならなかった。航空庁、航空測候所、日航飛行場事務所、出光興産のほか、旅客の利便のため地元業者であるレストラン・マナベのコーヒーショップ、山三渡部商店が入居した。また、郵便、電報、電話のサービスも整った。搭乗者の氏名は翌日の新聞に「千歳便り」「航空往来」として掲載された。運賃が大卒公務員の二ヵ月分とあって飛行機は庶民の交通機関ではなく、搭乗者は特別職等公務員、企業経営者など限られた人々であった。利用頻度においては試験飛行の機上で新聞記者の取材に「東北を飛び越えて北海道と東京がずっと近くなった。行政の能率化に大きなプラスだよ」と応じた田中知事が群を抜いていた。

札幌から東京へ空路を利用した場合の所要時間は、札幌市内営業所・千

歳飛行場一時間五十分、空路三時間、羽田・銀座・東京営業所四十五分に搭乗降時間を加えて約六時間であった。日本国有鉄道（JNR）を利用した場合、蒸気機関車牽引の客車急行で札幌・上野間は二十六時間四十分、運賃は二九四〇円を要した（二十五年四月改定）。

札幌08：34発	函館本線經由急行4レ「まりも」	↓函館14：54着
函館15：25発	青函4便「洞爺丸」型	↓青森20：05着
青森20：35発	常磐線經由急行204レ「北斗」	↓上野11：15着
普通旅客運賃	一七八〇円（道内二七九・四キ）	本州七三七・一キ）
普通急行料金	二四〇円（三〇〇キ迄）	六〇〇円（二〇〇キ迄）
青函航路運賃	三二〇円（一一三・〇キ）	合計二九四〇円

運賃については普通急行二等車²を利用した場合を示したが、飛行機利用一万二〇〇円の三割程度であった（三等は普通旅客運賃、普通急行料金、青函航路運賃ともに二等の半額）合計一四八〇円）。

昭和二十六年十一月六日に国際連合は日本の国際民間航空機関（ICAO / International Civil Aviation Organization）への加盟を承認した。

日航は、昭和二十七年一月十一日の便から米空軍の要請によってこれまで不時着場に指定されていた三沢に寄港を始めた。日航三沢事務所は前年に十和田鉄道が電化、改軌（七六二→一〇六七ミ）し、社名を十和田観光電鉄と改めた起点駅・古間木（ふるまき 駅業務JNR委託／現・三沢）駅舎内に開設された。二月二日には日航札幌出張所を札幌支社と変更、三月からは便名の路線表示をこれまでのS（Sapporo）から数字の500番台に改めた。三月四日午前十時二十二分、マグニチュード8・2、震度6の十勝沖地震が発生し、死者三〇人、家屋は四万戸に近い被害となった。道内では津波によって根釧地方の海岸線が壊滅的な被害を受けた。被害状況を上空取材する報道機関内外九社の求めによって日航初の貸切飛行が羽田・千歳・

被災地間で行われた。

三月三十日、ICAOは日本機の国籍記号を新たに「JA」と決めた。敗戦までは「J」とアルファベット一文字の航空先進国であったものが、後進国扱いの二文字となった。正にゼロからの出発となった日本航空界であった。

日本ヘリコプター輸送（S32・12／1商号変更↓全日本空輸（ANA）＋S33極東航空と合併）に航空機使用事業免許が下りたのは昭和二十七年十月二十一日、翌年十月十五日には定期航空運送事業の免許を取得した。



写真5（上） 民航ターミナルビル・正面 昭和26年11月竣工直後の様子
日航連絡バスの後方に「てんおう星」が駐機している
（昭和26年 米空軍千歳基地）
写真6（下） 民航ターミナルビル・エプロン側
平屋部分は昭和26年建築、2階建て部分は35年7月増築分
（昭和35年 航空自衛隊千歳基地）

千歳乗り入れは二十九年八月十日、羽田・三沢・札幌千歳線において四発小型のデ・ハビランドDH-114ヘロン「白鷺³」（乗客一四名、巡航速度二三〇キ／毎時）で旅客貨物輸送を開始、十月には千歳空港支店の原点・千歳駐在が配置された（S29・11通称「日ペリ航空」）。

札幌に本社があった北日本航空（S28設立・NJA）は富士航空（FAL）、日東航空（NAL）との合併によって日本国内航空（S39設立・JDA）、さらに東亜航空（TAW）と合併し東亜国内航空（S46設立・TDA）、その後商号を日本エアシステム（S63・JAS）とし国内三大航空会社として翼を海外にも拡げた（JASは平成十六年四月一日をもってJALブランドの国内路線会社となり消滅した）。

NJAの千歳乗り入れはDC-3による季節運航千歳・稚内線として昭和三十四年六月のことだった。JDAは四十年三月一日に羽田・札幌千歳線をピュアジェットのコンペアCV880・JA8030「銀座」（乗客一七名、巡航速度一〇〇キ／毎時）で開設した。

註（1） 基地内ターミナルビルは昭和三十八年四月一日に国道36号隣接の旧民航区域にターミナルビルを新設移転後、310建として平成十四年八月までベースオペレーションに、その後は基地史料館として供用されたが用途廃止となり二十年四月に取り壊された。

註（2） 二等座席車は昭和三十五年の列車等級制の変更によって現在のグリーン車（ロ）、三等座席車は普通車（ハ）となる。

註（3） 日航からのドライリース機だったため、日航の機体外装に日本ヘリコプター輸送の社章マーク（レオナルド・ダ・ビンチのヘリコプター原型「スパイラル」）を施し、「現在窮乏 将来有望」のきたえる翼を運航した。

本稿は、『志古津』第12号の「米空軍千歳基地」と内容が一部重複している。同一時期の千歳飛行場がテーマであるため了承願いたい。

参考・引用文献

- 総合政策研究会『日本の航空政策』ダイヤモンド社 昭和三十九年
全日本空輸『限りなく大空へー全日空の30年ー』昭和五十八年／『大空へ
の挑戦ーANA50年の航跡ー』平成十六年
日本航空『日本航空10年の歩み』昭和三十九年
千歳町『民間航空・千歳空港開設祝賀会関係綴 昭和二十六年十月二十三日
於千歳飛行場』昭和二十六年
ロバート・ジャクソン『朝鮮戦争空戦史』朝日ソノラマ 昭和五十八年
守屋憲治「米空軍千歳基地」『志古津』第12号 千歳市 平成二十二年
松崎豊一「三沢基地と米空軍」『航空ファン』2月号 文林堂 平成二十二年
千歳市『千歳市史』昭和四十四年
小学館 万有ガイド・シリーズ7『航空機ー民間機ー』昭和五十七年
日本交通公社北海道支社『時刻表1951・1』昭和二十六年
日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第13巻』昭和四十九年
北海道新聞 北海タイムス

協力

- 佐伯邦昭・インターネット航空雑誌『ヒコーク雲』
北海道立図書館北方史料部
ANA広報室

ちとせ路線バス事始

小 田 賢 一

千歳市総務部税務課長

近年、モーターゼーションの進展により路線バスの衰退が叫ばれて久しい。千歳市も例外ではなく、昭和四十五年度には九百万人の利用者が平成二十一年度には二百七十五万人にまで減少してしまった。その路線バスが隆盛を極めた頃を知る世代は、同時にマイカーブームの波に乗り、路線バス衰退のきっかけを作った当事者でもあった。

平成十四年の道路運送法の改正に伴う規制緩和がそれに拍車をかけることになったと言われている。

碧空をジェット機が金属音を置き去りにして飛び、未舗装の道路を買い物の主婦を揺らしながらバスが走る。窓から差し込む西日は四辺形にゆがみ、勤め人や部活を終えた学生の横顔を朱に染める。

バスという存在を通して、記録に残る千歳の街を覗いてみよう。

バス事業の始まり

北海道のバス事業は根室で大正三年に始まったのが最初といわれている。その後、函館、室蘭、北見で営業が相次ぎ、大正末期から昭和初期にかけて道内各地に広がった。当時のバス事業は法的な規制がほとんどなく、ある程度の資金と車両があれば誰でも営業免許を受けることができたうえ、世界的な不景気の中、日銭が稼げる現金商売ということも零細事業者の乱立を招いた理由であった。しかし、悪路による車の維持管理費の増嵩

や積雪時の運行不能などのほか、競合によるダンピングで経営は安定せず、廃業・譲渡などが頻繁に繰り返された時代でもあった。

千歳におけるバス事業の嚆矢は、大正十五年四月に追分の田尻某が千歳駅―孵化場間に定期運行路線を開設したという記録がある。北海道鉄道札幌線の開業が同年八月であるから、開業を見越しての運行だったのかもしれない。この時はフォード製六人乗りバスを一台利用し運賃は一人五〇銭だった。この年の夏には、千歳駅前で旅館業を営む吉田二郎経営の千歳自動車合資会社が譲り受け運行を継続した。

つまり、この大正十五年は、鉄道開通をきっかけに空陸の交通輸送手段が一挙に出現した年であったことになる。

バス路線の終点である孵化場は明治二十一年に開設され、当時はその規模と設備から東洋一といわれていた。王子発電所（第一）は四十一年の竣工であり、大正十一年の『千歳村勢一覽』からは、この二つは支笏湖と並んで千歳村の名所として紹介されていた。

中でも支笏湖は幽谷の避暑地として有名になりつつあり、王子の別邸（支笏湖倶楽部）には皇族や高官がよく訪れていた。しかし、千歳から支



写真1 シボレー製北海道鉄道バスと千歳駅舎

笏湖への自動車道は完成されておらず、支笏湖への経路は苫小牧から王子製紙苫小牧工場専用鉄道（山線）を利用するか、千歳駅から孵化場まで自動車で行き、孵化場から一キを歩いて王子第四発電所まで歩き、そこから山線に便乗するかのも二通りであった。このバス路線は千歳から支笏湖への重要な乗り継ぎ手段であったが、当時の案内書にはいずれも、支笏湖へ行くのには苫小牧からの道しかなないように書かれていたのだった。

千歳としては、支笏湖を村の観光地として売り出すためには、大都市札幌からの観光客の呼び込みが必要であり、それには支笏湖への直通の玄関口が千歳でなければならなかったはずである。千歳・支笏湖間の自動車道開通は湖畔の住民だけでなく村としての切望でもあった。

昭和八年になって村の要望活動が実り、拓殖費支弁地方費道として自動車の通れる道に改修された。

昭和十五年の案内書『北海道案内』の中に、「近年湖畔迄自動車道が開通し（中略）乗合自動車で約一時間（片道七拾五銭）」とバス運行について書かれている。

今でこそ新緑から紅葉の時期には格好のドライブコースとされる支笏湖道路であるが、昭和三十四年に舗装工事に着手、現在の姿になるのは四十年になってからのことである。

北鉄バスから戦時統合へ

昭和十二年には北海道鉄道が吉田から経営権の委譲を受け、北海道鉄道バス（北鉄バス）として千歳駅から支笏湖までの定期運行を開始した。その運行経路は、昭和十三年度『千歳村勢要覧』添付の千歳村全図にバス路線として記されており、市街からは孵化場を回って現在の支笏湖道路に合流し、山線と並行して支笏湖に至る道である。したがって終点停留所は現

在の湖畔・公共駐車場側ではなく山線鉄橋付近・千歳川右岸であった。

昭和十七年の時刻表では支笏湖方面に午前二便、午後一便が運行され、千歳駅前を出発、千歳市街・烏柵舞・孵化場・山線終点（上千歳）・第四発電所・第三発電所・水溜・分岐点に停まり、終点支笏湖であった。

車両はシボレー製ボンネットタイプを四台使用し、女性車掌が添乗していた。

北海道鉄道がバス事業を開始した昭和十二年、日華事変が勃発した。大陸での戦火拡大は世界的な緊張を招き、日本は諸外国からのガソリン入手が困難となった。政府（鉄道省）は戦時体制をひき、ガソリン配給規制などを行うとともに、自動車燃料を木炭や薪などの代用燃料へ転換することを強く促した。こうしてガソリンの代わりに代用燃料をガス化してエンジンを動かす代燃車^①への移行が急ピッチで進められた。

一方でバス事業は、昭和初期からの乱立が尾を引き、過当なダンピング競争などによる経営悪化が深刻となり、減便や廃止といった利便性低下の弊害が発生していた。このような状況を見越させなかった政府は、経営安定のため事業者の統合を進めたいバス業界からの要請もあり、昭和十三年に「陸上交通事業調整法」を制定した。

この法律は「国家総動員法」



写真2 北鉄バスと女性車掌

と同じ年に制定されたため、同法による国家統制と同様に見られるが、その目指したものは競争を排し企業の統合による合理的な輸送体制を確立し、利用者の利便性を向上させようというものであった。しかし、戦局の拡大とともに同法は強制的な統合に向けた後ろ盾となり、当初の趣旨は埋没してしまうこととなった。

戦時体制下での締め付けは厳しさを増し、昭和十六年にはとうとうバス事業へのガソリン配給が停止した。

昭和十七年、政府は各都道府県を一から数ブロックに分けて一社に統合するように方針を出した。この方針に基づき北海道庁警察部は、道内各地の交通事情の調査や統合主体の選定を進め、全道七地区統合案をバス業界に示した。バス業界では北海道乗合運送事業組合に設置した事業統制委員会において協議と検討を重ね、十八年から十九年にかけて各地区で新会社の設立をみることとなった。

北海道鉄道では、そのバス部門（北鉄バス）を事業譲渡する形で統合されることになった。札幌地区では二一社が統合し総車両一七五台²⁾を保有する新会社が誕生した。

本道におけるバス統合会社は次のとおりである。

- 一 札幌地区 北海道中央乗合自動車株式会社
- 二 函館地区 函館乗合株式会社
- 三 室蘭地区 道南乗合自動車株式会社
- 四 旭川地区 道北乗合自動車株式会社
- 五 十勝地区 帯広乗合自動車株式会社
- 六 釧路地区 東邦交通株式会社
- 七 北見地区 北見乗合自動車株式会社

この外に公営交通の札幌市と函館市の二社が存続することになった。全

道で九十九を数えた事業者が九つの新会社に激減した大統合であり、このときに生まれた新会社と営業エリアが、北海道における戦後から現在まで続くバス業界の基本的な勢力地図の基となった。

ちなみに、北海道中央乗合自動車株式会社の札幌地区の範囲は、札幌、小樽を中心とした寿都以北、厚田、空知（滝川・深川・美唄）、夕張地方とされた。千歳は札幌地区の南限であった。

戦後、旭川、十勝、北見、釧路の各地区では統合会社の分割が行われ営業エリアも再編されたが、札幌地区での分割はなかった。後の「北海道中央バス」の営業エリアが道内でも突出して広いのはこのような背景があったからである。

註（一）代燃車の燃料と

しては木炭・薪が主であったが、他にコークスやアルコールなども利用された。北海道中央バスが創立五十周年を記念して、スクラップ同然の車両から当時の代燃車を復元した。実際に薪を燃やして走行可能なこのバスは『薪バス「まき太郎」』と命名され、道内のバスイベントなどに出動している。千歳にも



写真3 中央バス代燃車 「まき太郎」
塗色は車体上部・下部ライン-青、タイヤハウス・車体側面-赤で、写真4と同じ塗り分け

「環境フェア」での公共交通利用啓発のために三度やって来た。モクモクと煙を吐き出すバスは来場者の注目を集め、試乗は常に満員となった。

註(2) 新会社スタート時に各統合業者から譲渡を受けた一七五台のうち、この時点で老朽化し使用不能なのが二七台あり、使用できるのは一四八台であった。車種は米車のシボレー、フォードなどや国産のトヨタ、ニッサンなど八種類もあり、使用燃料も木炭、薪、天然ガスなど雑多で、車の補修や燃料確保に苦労した。

戦後のバス復興と路線拡張競争

昭和二十年十月、運輸省は戦後復興促進のため、バス事業の早急な再建が必要なことから、自動車局長名で各都道府県知事あてに「旅客自動車運送事業再建計画に関する件」の通達を出し、計画を推進するよう指示した。北海道庁警察部は、この通達に基づき北海道乗合運送事業組合を中心としてバス事業の再建を図るよう指導した。各バス事業者は同組合が策定した再建計画に基づき、可動車両を日本軍の放出車両や進駐軍の払下げ車両の改造などによって賄い、輸送確保と路線の復旧に努めた。

終戦後まもなく、市民生活の復興や産業の復旧、また引揚者の急増などによって、鉄道や貨物の輸送需要は増加したが、自動車運送に欠かせないガソリンや代用燃料は不足していた。昭和二十一年度からガソリンの輸入供給が認められたが、もっぱら重要貨物輸送用でありバスには認められなかった。バスは相変わらず木炭、薪などの代用燃料で走り続けなければならなかった。

北海道中央乗合自動車にディーゼル車が入ったのは昭和二十三年で、翌二十四年には自動車用軽油の割当が幾分緩和された。車両の増加と性能向上、道路条件の好転、燃料統制の撤廃などによって、バス路線も目覚しく

拡張していった。

この時期になると、戦時中に休止していた事業者の中でまず私鉄系の事業者がバス事業を再開した。千歳近郊では定山溪鉄道（札幌市／現・じょうてつバス）や早来鉄道（厚真村／現・あつまバス）であった。また、国鉄も国の復興政策と資本をバックにバス事業への進出を図った。広大で人口密度の低い本道においては、疲弊した民間事業者ではバス路線網の整備は無理という考えによるものであったが、各地で民間事業者と免許の争奪戦を繰り広げることとなった。

千歳線の免許争奪戦

昭和二十二年に札幌―千歳間（千歳線）の路線免許を北海道中央乗合自動車取得した。この免許獲得にも国鉄との相克があったことが『北海道中央バス五十年史』に詳しく書かれている。少し長いが原文を引用しよう。

昭和二十一年四月、当社は札幌（厚別）から北広島を経て長沼町を結ぶ路線と、同年七月、札幌―千歳間（国道36号経由）の路線免許を申請したが、これに対して国鉄バスも札幌―北広島―恵庭間の路線免許を申請し、競願となった。当時は戦後の食料難の時代で農産物の豊富な長沼は、札幌市民の買出しに距離的にも都合がよく、バスの運行を望む声が強かったのである。一方、札幌―千歳間は国道というものの、カーブや急坂の多い悪路でバス運行は時期尚早と思われる。国鉄側は「列車と並行する路線には原則として新規免許を与えない」という当時の国の方針をタテに、当社の締め出しを図ったが、この交渉に当たった加藤幸吉専務（当時）は、将来的に展望した場合、長沼線のほうはあきらめても、千歳線を手に入れたほうが得策と判断、長沼線の申請を取り下げた。これに対して国鉄も札幌―北広島―恵庭間の申

請を取り下げた。そして当社は昭和二十二年四月に千歳線の路線免許を取得した(略)

注(1) 競願きょうがんとは、複数の個人又は法人(バス会社)がある事柄(バス路線)の許可を受けるために競って官公署(運輸局)に願い出ることをいう。当時は競願の場合、バス会社同士で協議するか陸運局が調整するかであった。

北海道中央バス、千歳へ進出

昭和二十二年九月一日に北海道中央乗合自動車は千歳に営業所を新設した。場所は現在のサンクス千歳本町店の南隣である。その後同社は札幌地区の各自治体に営業所を新設し、バス路線網を張り巡らしていく。

昭和二十四年六月、北海道中央乗合自動車は、社名を北海道中央バス株

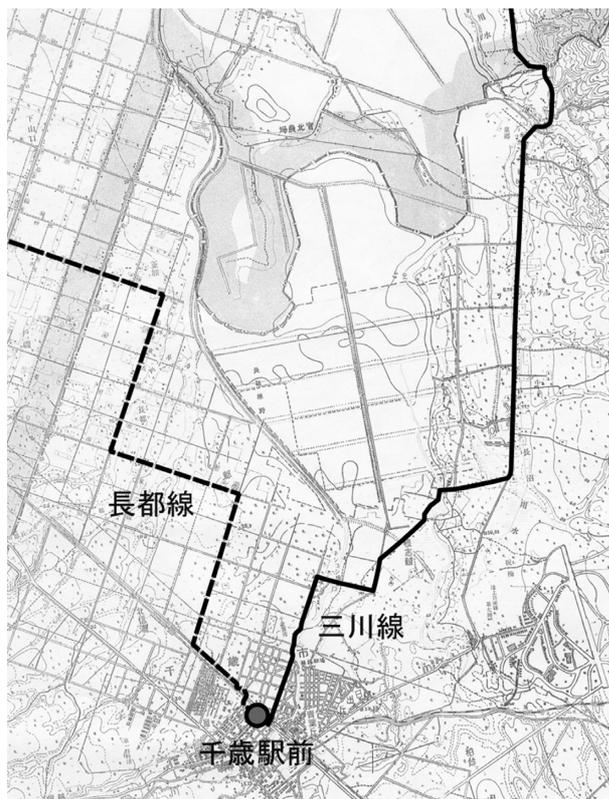


図1 三川線・長都線

式会社(中央バス)と改称した。同社はこの年の四月には千歳・三川線(千歳駅前・三川駅前)の免許を取得し運行を開始し、続いて翌二十五年五月には長都線(千歳駅前・長都小学校經由・島松駅)の免許を取得した。戦後の食料事情も背景にあったのか、いずれの路線も千歳から鉄道線路と並行しないで農産物の流通拠点駅へと繋いでいる(図1参照)。

昭和二十六年十月には民間航空再開とともに、日本航空と札幌・千歳空港間に日航利用旅客送迎用貸切バスを運行している。当時の民間航空ターミナルは米空軍千歳基地(現・空自千歳基地)の中にあり、正面ゲートに近く、国道にも面した営業所は格好の営業拠点であった。その国道36号は二十八年に札幌・千歳間が全線舗装された。いわゆる弾丸道路である。カーブや坂の勾配をゆるくするなど切替工事が行われ、バスの走行環境は格段に向上し、千歳線は中央バスのドル箱路線となったのである。

注(1) 平成十六年、千歳駅前ペウレ一階にバスターミナル機能が移転するまで本町にあった中央バス千歳ターミナルの北西一角に中央バスの関連旅行会社シービーツアーズの建物があった位置。

支笏湖へのバス路線

支笏洞爺国立公園の指定は昭和二十四年五月のことだった。当時の支笏湖畔には、王子の別邸(支笏湖倶楽部)と宿舎、営林署、郵便局、小学校などの施設があったが、菱中興業経営の翠明閣(米軍接收中)以外にホテルなどはまだ整備されていなかった(支笏湖観光ホテルが建設中)。観光地らしいものといえば、戦後まもなくから小規模な売店や貸ボート・遊覧船の営業がされていたぐらいであった。

この支笏湖の国立公園化にいち早く反応したのは、王子発電所の設置以来、歴史的にも支笏湖を奥座敷と考えていた苫小牧であった。

昭和二十五年八月二十四日、支笏湖・苫小牧間の道路（支笏湖産業道路／現・国道276号）が完成し、同時に苫小牧市営バスが開業した。翌二十五日には苫小牧・支笏湖間のバス路線の運行を開始した。観光が産業として発展する幕開けの時代であり、この路線は苫小牧市営バスのドル箱路線となった。苫小牧・支笏湖間の所要時間は四十五分、運賃は七〇円であった。

苫小牧市営バスに遅れること約一年、昭和二十六年六月には中央バスが札幌・支笏湖線（千歳回り）の運行を開始した。

昭和三十年頃には支笏湖への観光客も増加し、湖畔で営業する貸ボート業者により支笏湖観光船企業組合が結成された。組合は昭和三十五年には北炭観光開発（株）に譲渡され、その後支笏湖観光運輸（株）として運輸部門が独立しバス路線を運行した。路線は、札幌五番館前・支笏湖畔、支笏湖畔・支笏湖グランドホテル（奥譚）、支笏湖畔・^{シヤモナイ}支笏内があったが、昭和五十年代後半にバス事業から撤退した。

市内バス路線をめぐる動き
千歳は昭和二十六年のオクラホマ州兵師団の駐留から人口が急激に増加していた。朝鮮戦争終結後の米



写真4 陸自東千歳駐屯地内の中央バス
今も変わらず営内をバスが走っている
（昭和30年代初頭）

軍引き上げ後も、二十七年には保安隊が北千歳に、二十九年には保安隊が自衛隊と改称され新たに二基地（東千歳）へ、三十二年には航空自衛隊が千歳基地に移駐した。人口は三万人を突破し、三十三年七月には市制が施行された。

すでに市内では、二十九年に中央バスが二基地線（現・東千歳線／千歳駅前・東千歳駐屯地）の運行を開始し、多くの自衛官やクマ基地の要員を基地内まで運んでいた。

また、苫小牧市営バスも千歳市本町二丁目（千歳橋付近）までの路線免許を昭和三十四年二月に取得し運行を開始している（五十年十二月ダイヤ改正で空港までとなる）。

同時期の昭和三十四年十二月には、中央バスがそれまでの千歳営業所の隣地に千歳ターミナルを新築した。このターミナルを起点としての千歳市内バス路線の運行も視野にあったのだろう。

昭和三十年代後半は千歳市の現在を方向付けた事業が実施されていった時代であった。クマ基地閉鎖による要員の雇用確保を狙った工場誘致のための市営工業団地造成、郊外地区の区画整理事業などまちづくりの基礎となった事案が多かった。

昭和三十九年一月、市街地拡大による周辺住民からの強い要望を受け、



写真5 中央バス千歳ターミナル
待合室には売店もあり賑わった
（昭和35年）

ハイヤー業を営む千歳交通（株）は千歳市内の乗合バス運行を開始するため、札幌陸運局に一般乗合旅客自動車経営免許の申請を行った。

申請路線は、北栄団地・千歳駅・末広団地、大和団地・千歳駅・青葉ヶ丘、真町・仲の橋通り・千代田町、真町・自衛隊前（北部隊）の四路線であった。

この千歳交通の申請をきっかけに、早来バス（現・あつまバス）と夕鉄バス（夕張市／夕張鉄道）が三月に、そして中央バスが四月に相次いで市内路線を申請し四社の競願となった。早来バスはすでに千歳駅前・厚真間の路線を運行しており千歳は営業エリアであったし、夕鉄バスには石狩管内への新たな事業区域拡大の意図があったと思われる。

各会社の申請路線は次のとおりである。

早来バス 千代田町六丁目・末広団地・錦町三丁目・大和団地、日の出

丘・北信濃

夕鉄バス 北信濃団地・青葉団地北循環、大和団地・末広団地循環、

北部隊前・真町

中央バス 千歳ターミナル・北海少年院前、千歳ターミナル・北栄団地、

千歳ターミナル・末広団地

各社が申請した昭和三十九年時点では、すでに北栄町、大和町、末広町において住宅団地が形成されており、必然的に路線も住宅団地と市中心部を結ぶものとなっている。また、北部隊を路線に取り込んでいるのは、中央バスの東千歳線のように自衛官の利用を見越しているものだろう。

モーターリゼーションの本格的到来の前であり、新興住宅地のマイカーを持たない住民の関心は高かったが、前代未聞の四社による競願ということと認可は難航した。昭和四十年一月には札幌陸運局により競合する四社が出席しての聴聞会が行われたが、陸運局はなかなか裁定を出さなかった。

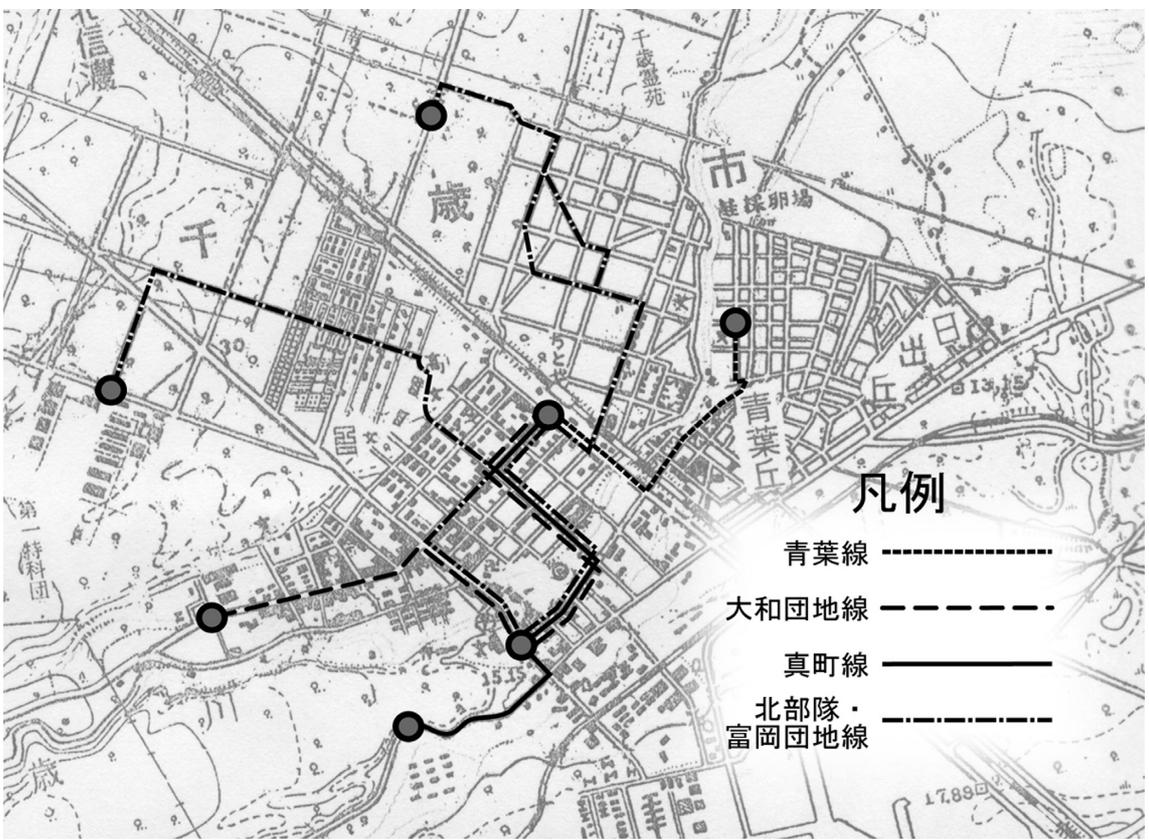


図2 千歳バス申請路線図（昭和41年）

千歳バスの誕生と免許申請

市内バス路線の認可が棚さらしになっている間に、バスをめぐる新たな動きが出ていた。千歳交通が市内バス路線の運行を目指して夕鉄バスと業務提携し、新たに千歳バス株式会社を設立したのである。千歳交通は千歳の老舗企業である山三ふじや傘下の企業であり、地元運輸事業者として市民に親しまれていた。また、かねて市や千歳商工会議所から要請を受けていたことに応えるものだった。

昭和四十年十二月十五日、夕張鉄道社長佐方快之と千歳交通社長渡部茂の名前で業務提携協定書が取り交わされた。その協定書には「相互の経営の発展伸長を期して、新会社を設立する」とあり、新会社の名称も「千歳バス株式会社」と謳われ、同年十二月二十四日、千歳バスが設立された。千歳交通は貸切バス部門を千歳バスに譲渡する形をとった。この提携により夕鉄バスは市内バス運行申請を取り下げた。

新会社は資本金一〇〇万円、大型バス一〇台、小型バス五台での出発となった。この一〇台の大型バスのうち五台は夕鉄バスからの譲渡によるものだった。本社は千代田町六丁目一〇番地に事務所とバス五台が収容できる車庫を併設し業務を開始した。現在のイオン千歳店東側入口あたりである。

昭和四十一年一月、千歳バスは札幌陸運局長あてに次の四路線の新設免許申請を行った(図2参照)。

- ①青葉線(青葉中学校・千歳駅前)、②真町線(真町・千歳駅前)、③大和団地線(大和団地・千歳駅前)、④北部隊・富岡団地線(北部隊・北栄団地・市中心街・末広団地・富岡団地)(執筆者註 富岡はママ。以下同じ)

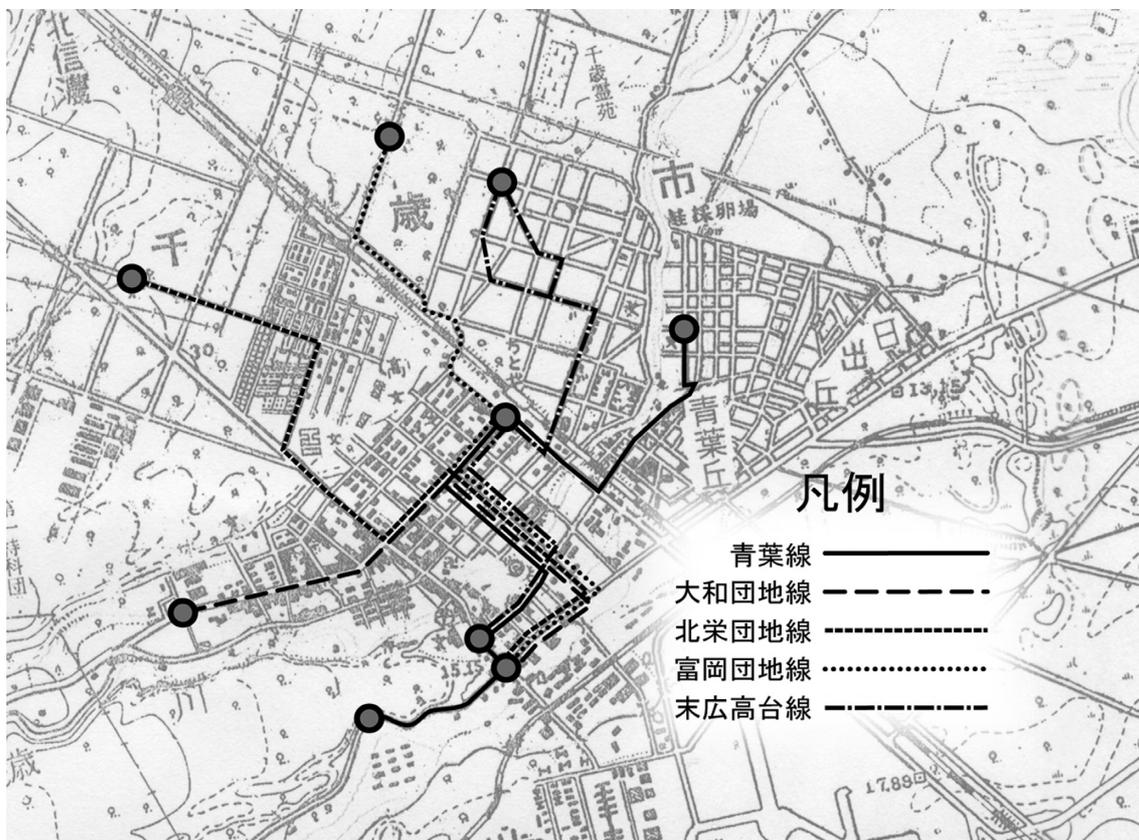


図3 市内バス運行路線図(昭和42年)

千歳市議会、意見書を札幌陸運局へ提出

市内バス路線に対する市民要望は日に日に高まり、市議会をも動かすこととなった。昭和四十一年の第四回定例市議会で意見案第一号「市内循環バス運行に関する要望意見書」が提案され議決された。その提案理由は、市民の生活環境向上をはかるため、早期に市内バスの運行ができるよう関係当局に要望するためであった。関係当局とは札幌陸運局であり、陸運局長あてに提出されたものである。意見書の概要は次のとおりである。

本市は、(略)最近有力企業の立地が相次ぎ、人口はますます増大の傾向にあり、市郊外への発展きわめて悪く、市内バス運行の要望が非常に高い状況にあります。仄聞するところによると、三年前より民間バス会社数社から市内バス運行免許申請がなされている由ですが、未だこれが決定されておられないことは、市民の福祉増進、市民生活環境の向上を考えると、まことに遺憾のきわみであります。(略)市民の強い要望とこれを勘案した当市の基本的な希望路線を別紙として添付いたしますので、最も適切なる会社にすみやかに免許を与えるよう要望いたします。

かなり強い語調で不満を述べ、免許がおりない理由の公開までを要望する内容となっている。自治体の議会が、民間会社へのバス路線免許交付を催促することは現行制度では考えられないことであるが、当時の差し迫った状況を読み取ることができる。

ちなみに、添付した希望路線とは千歳バスが申請した路線と同じものであり、適切な会社とは同社を指すものであろう。

希望の市内バス、運行開始

このような動きの中、中央バスは昭和四十二年一月二十四日付で一般乗

合旅客自動車運送事業経営免許申請書を札幌陸運局に提出した。内容は三十九年に申請した路線を延長、一部廃止するものであったが、末広団地線、青葉団地線が新たに加えられ、前年の千歳バスの申請路線とほぼ重なるものとなった。

札幌陸運局は、昭和四十二年二月一日に申請路線案を公示し、「北海道中央バス株式会社申請の一般乗合旅客自動車運送事業の経営について」という件名で千歳バスに利害関係者として陳述を求めた。千歳バスは、中央バスが申請している路線は自社が四十一年一月に申請したものと競合するとして反対の意思表示を示し、聴聞会の申請を二月九日付け文書で回答した。もちろん、中央バスにも同様の措置が取られた。

ここにきて、市内バスの運行会社は中央バスと千歳バスの二社に絞られた。中央バスには創業以来千歳市と共に歩んできたという自負があり、千歳バスは新会社ではあるが地元事業者としての意地があり、お互い引けない状況だったのだろう。

昭和四十二年九月二十一日、札幌陸運局において二社に対する最終的な聴聞会が行われ、九月末に裁定が下された。中央バスは大和団地線、北栄団地線及び富岡団地線の三路線、千歳バスは青葉線と末広高台線の二路線の運行免許を取得した。それを受けて千歳バスは、十月十一日付けで大和団地線と北部隊・富岡団地線にかかる申請を取り下げ、十月十八日には青葉線と末広高台線にかかる事業計画変更認可申請を行い翌日の十九日に認可された。

千歳バスにとっては申請路線の半分しか取れなかったことになる。札幌陸運局としては地元業者へも配慮したが、いかに夕鉄バスと提携したからといっても、実績のない新会社Ⅱ「新免会社」にすべての路線を委ねるわけには行かなかったということか。

ともあれ、市内バスは鉄道の北側が千歳バス、南側が中央バスという大まかな営業エリアが成立して運行することになった。最低運賃は両社とも十五円に設定された。

市内バスの運行開始日は十月二十六日、開通式は二十五日と決定し、市は、十月十五日付け『広報ちとせ』で市内バス運行にかかる開通式を市民に周知した(図3参照)。

市内バス開通式

市民待望の市内バスが十月二十六日より中央バス三路線、千歳バス二路線で運行を開始されることになり、これを記念して市内バス開通式を市の主催で次により行うことになりました。

日時 十月二十五日 十三時
場所 千歳駅前通りグリーンベルト

二十六日付け北海道新聞ではこの時の開通式の模様を短く伝えている。

きょうから運行 千歳市内循環バス
“六万市民の足”千歳市内循環バスの開通式が二十五日午後一時から市内幸町グリーンベルトで、関係者五十余人が出席して行われた。循環バスは三十九年から四十一年にかけ三つのバス会社競願という形で許可申請が出されていたが、この九月末、中央バス、千歳バスの二社に対してようやく札幌陸運局から認可され、開通の運びとなった。開通式には三台のバスが参加、東峰市助役がテープにはさみを入れたあと、市議、町会連絡協議会員などが乗り込み、約二十分間路線を試乗した。

運行開始直後の市内バスは順調に利用客を伸ばすが、マイカーの普及速度は予想以上に早かった。昭和四十六年には最低運賃を三十円に値上げし、

経費削減策としてワンマンバスが導入された。四十九年には最低運賃が四十円となり、利用客の減少を運賃値上げでカバーするという方策が繰り返されることとなった。

一方では自由ヶ丘団地、ひばりヶ丘団地(現・北光地区)、白樺団地(現・桂木地区)が造成され、郊外に延びる住宅団地にバス路線がついていけない状況だった。市には団地の町内会から路線の延長要望が相次ぎ、バス会社との交渉や調整に頭を痛めていた。千歳バス、中央バスともに保有バス台数の関係で移動車両不足が生じており、何より各社とも赤字が確実と予想していたからである。

千歳バスから千歳相互観光バスへ

昭和五十年八月、千歳バスは乗合事業の譲渡を札幌陸運局に申請した。譲渡先は同年六月に設立された千歳相互観光バス株式会社(相互バス)で

千歳バス市内線時刻表

43. 11. 1

ふじや前 → 千歳駅前 → 東広高台	
ふじや前	6:50 7:25 7:55 8:25 8:55 9:25
千歳駅前	7:00 7:35 8:05 8:35 9:05 9:35
東広高台	7:10 7:45 8:15 8:45 9:15 9:45
千歳駅前	7:20 7:55 8:25 8:55 9:25 9:55
ふじや前	7:30 8:05 8:35 9:05 9:35 10:05
千歳駅前	7:40 8:15 8:45 9:15 9:45 10:15
東広高台	7:50 8:25 8:55 9:25 9:55 10:25
千歳駅前	8:00 8:35 9:05 9:35 10:05 10:35
ふじや前	8:10 8:45 9:15 9:45 10:15 10:45
千歳駅前	8:20 8:55 9:25 9:55 10:25 10:55
東広高台	8:30 9:05 9:35 10:05 10:35 11:05
千歳駅前	8:40 9:15 9:45 10:15 10:45 11:15
ふじや前	8:50 9:25 9:55 10:25 10:55 11:25
千歳駅前	9:00 9:35 10:05 10:35 11:05 11:35
東広高台	9:10 9:45 10:15 10:45 11:15 11:45
千歳駅前	9:20 9:55 10:25 10:55 11:25 11:55
ふじや前	9:30 10:05 10:35 11:05 11:35 12:05
千歳駅前	9:40 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15
東広高台	9:50 10:25 10:55 11:25 11:55 12:25
千歳駅前	10:00 10:35 11:05 11:35 12:05 12:35
ふじや前	10:10 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45
千歳駅前	10:20 10:55 11:25 11:55 12:25 12:55
東広高台	10:30 11:05 11:35 12:05 12:35 13:05
千歳駅前	10:40 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15
ふじや前	10:50 11:25 11:55 12:25 12:55 13:25
千歳駅前	11:00 11:35 12:05 12:35 13:05 13:35
東広高台	11:10 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45
千歳駅前	11:20 11:55 12:25 12:55 13:25 13:55
ふじや前	11:30 12:05 12:35 13:05 13:35 14:05
千歳駅前	11:40 12:15 12:45 13:15 13:45 14:15
東広高台	11:50 12:25 12:55 13:25 13:55 14:25
千歳駅前	12:00 12:35 13:05 13:35 14:05 14:35
ふじや前	12:10 12:45 13:15 13:45 14:15 14:45
千歳駅前	12:20 12:55 13:25 13:55 14:25 14:55
東広高台	12:30 13:05 13:35 14:05 14:35 15:05
千歳駅前	12:40 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15
ふじや前	12:50 13:25 13:55 14:25 14:55 15:25
千歳駅前	13:00 13:35 14:05 14:35 15:05 15:35
東広高台	13:10 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45
千歳駅前	13:20 13:55 14:25 14:55 15:25 15:55
ふじや前	13:30 14:05 14:35 15:05 15:35 16:05
千歳駅前	13:40 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15
東広高台	13:50 14:25 14:55 15:25 15:55 16:25
千歳駅前	14:00 14:35 15:05 15:35 16:05 16:35
ふじや前	14:10 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45
千歳駅前	14:20 14:55 15:25 15:55 16:25 16:55
東広高台	14:30 15:05 15:35 16:05 16:35 17:05
千歳駅前	14:40 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15
ふじや前	14:50 15:25 15:55 16:25 16:55 17:25
千歳駅前	15:00 15:35 16:05 16:35 17:05 17:35
東広高台	15:10 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45
千歳駅前	15:20 15:55 16:25 16:55 17:25 17:55
ふじや前	15:30 16:05 16:35 17:05 17:35 18:05
千歳駅前	15:40 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15
東広高台	15:50 16:25 16:55 17:25 17:55 18:25
千歳駅前	16:00 16:35 17:05 17:35 18:05 18:35
ふじや前	16:10 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45
千歳駅前	16:20 16:55 17:25 17:55 18:25 18:55
東広高台	16:30 17:05 17:35 18:05 18:35 19:05
千歳駅前	16:40 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15
ふじや前	16:50 17:25 17:55 18:25 18:55 19:25
千歳駅前	17:00 17:35 18:05 18:35 19:05 19:35
東広高台	17:10 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45
千歳駅前	17:20 17:55 18:25 18:55 19:25 19:55
ふじや前	17:30 18:05 18:35 19:05 19:35 20:05
千歳駅前	17:40 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15
東広高台	17:50 18:25 18:55 19:25 19:55 20:25
千歳駅前	18:00 18:35 19:05 19:35 20:05 20:35
ふじや前	18:10 18:45 19:15 19:45 20:15 20:45
千歳駅前	18:20 18:55 19:25 19:55 20:25 20:55
東広高台	18:30 19:05 19:35 20:05 20:35 21:05
千歳駅前	18:40 19:15 19:45 20:15 20:45 21:15
ふじや前	18:50 19:25 19:55 20:25 20:55 21:25
千歳駅前	19:00 19:35 20:05 20:35 21:05 21:35
東広高台	19:10 19:45 20:15 20:45 21:15 21:45
千歳駅前	19:20 19:55 20:25 20:55 21:25 21:55
ふじや前	19:30 20:05 20:35 21:05 21:35 22:05
千歳駅前	19:40 20:15 20:45 21:15 21:45 22:15
東広高台	19:50 20:25 20:55 21:25 21:55 22:25
千歳駅前	20:00 20:35 21:05 21:35 22:05 22:35
ふじや前	20:10 20:45 21:15 21:45 22:15 22:45
千歳駅前	20:20 20:55 21:25 21:55 22:25 22:55
東広高台	20:30 21:05 21:35 22:05 22:35 23:05
千歳駅前	20:40 21:15 21:45 22:15 22:45 23:15
ふじや前	20:50 21:25 21:55 22:25 22:55 23:25
千歳駅前	21:00 21:35 22:05 22:35 23:05 23:35
東広高台	21:10 21:45 22:15 22:45 23:15 23:45
千歳駅前	21:20 21:55 22:25 22:55 23:25 23:55
ふじや前	21:30 22:05 22:35 23:05 23:35 24:05
千歳駅前	21:40 22:15 22:45 23:15 23:45 24:15
東広高台	21:50 22:25 22:55 23:25 23:55 24:25
千歳駅前	22:00 22:35 23:05 23:35 24:05 24:35
ふじや前	22:10 22:45 23:15 23:45 24:15 24:45
千歳駅前	22:20 22:55 23:25 23:55 24:25 24:55
東広高台	22:30 23:05 23:35 24:05 24:35 25:05
千歳駅前	22:40 23:15 23:45 24:15 24:45 25:15
ふじや前	22:50 23:25 23:55 24:25 24:55 25:25
千歳駅前	23:00 23:35 24:05 24:35 25:05 25:35
東広高台	23:10 23:45 24:15 24:45 25:15 25:45
千歳駅前	23:20 23:55 24:25 24:55 25:25 25:55
ふじや前	23:30 24:05 24:35 25:05 25:35 26:05
千歳駅前	23:40 24:15 24:45 25:15 25:45 26:15
東広高台	23:50 24:25 24:55 25:25 25:55 26:25
千歳駅前	24:00 24:35 25:05 25:35 26:05 26:35
ふじや前	24:10 24:45 25:15 25:45 26:15 26:45
千歳駅前	24:20 24:55 25:25 25:55 26:25 26:55
東広高台	24:30 25:05 25:35 26:05 26:35 27:05
千歳駅前	24:40 25:15 25:45 26:15 26:45 27:15
ふじや前	24:50 25:25 25:55 26:25 26:55 27:25
千歳駅前	25:00 25:35 26:05 26:35 27:05 27:35
東広高台	25:10 25:45 26:15 26:45 27:15 27:45
千歳駅前	25:20 25:55 26:25 26:55 27:25 27:55
ふじや前	25:30 26:05 26:35 27:05 27:35 28:05
千歳駅前	25:40 26:15 26:45 27:15 27:45 28:15
東広高台	25:50 26:25 26:55 27:25 27:55 28:25
千歳駅前	26:00 26:35 27:05 27:35 28:05 28:35
ふじや前	26:10 26:45 27:15 27:45 28:15 28:45
千歳駅前	26:20 26:55 27:25 27:55 28:25 28:55
東広高台	26:30 27:05 27:35 28:05 28:35 29:05
千歳駅前	26:40 27:15 27:45 28:15 28:45 29:15
ふじや前	26:50 27:25 27:55 28:25 28:55 29:25
千歳駅前	27:00 27:35 28:05 28:35 29:05 29:35
東広高台	27:10 27:45 28:15 28:45 29:15 29:45
千歳駅前	27:20 27:55 28:25 28:55 29:25 29:55
ふじや前	27:30 28:05 28:35 29:05 29:35 30:05
千歳駅前	27:40 28:15 28:45 29:15 29:45 30:15
東広高台	27:50 28:25 28:55 29:25 29:55 30:25
千歳駅前	28:00 28:35 29:05 29:35 30:05 30:35
ふじや前	28:10 28:45 29:15 29:45 30:15 30:45
千歳駅前	28:20 28:55 29:25 29:55 30:25 30:55
東広高台	28:30 29:05 29:35 30:05 30:35 31:05
千歳駅前	28:40 29:15 29:45 30:15 30:45 31:15
ふじや前	28:50 29:25 29:55 30:25 30:55 31:25
千歳駅前	29:00 29:35 30:05 30:35 31:05 31:35
東広高台	29:10 29:45 30:15 30:45 31:15 31:45
千歳駅前	29:20 29:55 30:25 30:55 31:25 31:55
ふじや前	29:30 30:05 30:35 31:05 31:35 32:05
千歳駅前	29:40 30:15 30:45 31:15 31:45 32:15
東広高台	29:50 30:25 30:55 31:25 31:55 32:25
千歳駅前	30:00 30:35 31:05 31:35 32:05 32:35
ふじや前	30:10 30:45 31:15 31:45 32:15 32:45
千歳駅前	30:20 30:55 31:25 31:55 32:25 32:55
東広高台	30:30 31:05 31:35 32:05 32:35 33:05
千歳駅前	30:40 31:15 31:45 32:15 32:45 33:15
ふじや前	30:50 31:25 31:55 32:25 32:55 33:25
千歳駅前	31:00 31:35 32:05 32:35 33:05 33:35
東広高台	31:10 31:45 32:15 32:45 33:15 33:45
千歳駅前	31:20 31:55 32:25 32:55 33:25 33:55
ふじや前	31:30 32:05 32:35 33:05 33:35 34:05
千歳駅前	31:40 32:15 32:45 33:15 33:45 34:15
東広高台	31:50 32:25 32:55 33:25 33:55 34:25
千歳駅前	32:00 32:35 33:05 33:35 34:05 34:35
ふじや前	32:10 32:45 33:15 33:45 34:15 34:45
千歳駅前	32:20 32:55 33:25 33:55 34:25 34:55
東広高台	32:30 33:05 33:35 34:05 34:35 35:05
千歳駅前	32:40 33:15 33:45 34:15 34:45 35:15
ふじや前	32:50 33:25 33:55 34:25 34:55 35:25
千歳駅前	33:00 33:35 34:05 34:35 35:05 35:35
東広高台	33:10 33:45 34:15 34:45 35:15 35:45
千歳駅前	33:20 33:55 34:25 34:55 35:25 35:55
ふじや前	33:30 34:05 34:35 35:05 35:35 36:05
千歳駅前	33:40 34:15 34:45 35:15 35:45 36:15
東広高台	33:50 34:25 34:55 35:25 35:55 36:25
千歳駅前	34:00 34:35 35:05 35:35 36:05 36:35
ふじや前	34:10 34:45 35:15 35:45 36:15 36:45
千歳駅前	34:20 34:55 35:25 35:55 36:25 36:55
東広高台	34:30 35:05 35:35 36:05 36:35 37:05
千歳駅前	34:40 35:15 35:45 36:15 36:45 37:15
ふじや前	34:50 35:25 35:55 36:25 36:55 37:25
千歳駅前	35:00 35:35 36:05 36:35 37:05 37:35
東広高台	35:10 35:45 36:15 36:45 37:15 37:45
千歳駅前	35:20 35:55 36:25 36:55 37:25 37:55
ふじや前	35:30 36:05 36:35 37:05 37:35 38:05
千歳駅前	35:40 36:15 36:45 37:15 37:45 38:15
東広高台	35:50 36:25 36:55 37:25 37:55 38:25
千歳駅前	36:00 36:35 37:05 37:35 38:05 38:35
ふじや前	36:10 36:45 37:15 37:45 38:15 38:45
千歳駅前	36:20 36:55 37:25 37:55 38:25 38:55
東広高台	36:30 37:05 37:35 38:05 38:35 39:05
千歳駅前	36:40 37:15 37:45 38:15 38:45 39:15
ふじや前	36:50 37:25 37:55 38:25 38:55 39:25
千歳駅前	37:00 37:35 38:05 38:35 39:05 39:35
東広高台	37:10 37:45 38:15 38:45 39:15 39:45
千歳駅前	37:20 37:55 38:25 38:55 39:25 39:55
ふじや前	37:30 38:05 38:35 39:05 39:35 40:05
千歳駅前	37:40 38:15 38:45 39:15 39:45 40:15
東広高台	37:50 38:25 38:55 39:25 39:55 40:25
千歳駅前	38:00 38:35 39:05 39:35 40:05 40:35
ふじや前	38:10 38:45 39:15 39:45 40:15 40:45
千歳駅前	38:20 38:55 39:25 39:55 40:25 40:55
東広高台	38:30 39:05 39:35 40:05 40:35 41:05
千歳駅前	38:40 39:15 39:45 40:15 40:45 41:15
ふじや前	38:50 39:25 39:55 40:25 40:55 41:25
千歳駅前	39:00 39:35 40:05 40:35 41:05 41:35
東広高台	39:10 39:45 40:15 40:45 41:15 41:45
千歳駅前	39:20 39:55 40:25 4

ある。同社の母体は札幌と根室に自動車学校を持つほか観光業を営んでいた。十二月十六日の北海道新聞記事では、「千歳バス身売り」という見出しで経過を伝えている。それによると千歳バスは昭和四十五年頃から利用客が伸び悩み、中央バスのバス路線網の中で今後の業績向上を見込めないことから路線を手放したとある。

昭和五十年十二月十九日付で青葉線、末広高台線の譲渡が認可された。バス車両と社員はそのまま相互バスに引き継がれ、乗客への影響はなく譲渡は完了した。千歳バスは昭和五十一年三月をもって解散した。その後、相互バスは泉沢向陽台の開発に伴う交通対策として市から協力を要請され、昭和五十四年十一月から泉沢向陽台線の運行を開始した。平成七年一月には本社及び車庫を向陽台・里美二丁目へ移転している。

おわりに、近年のバス交通の動向と再生

千歳市は昭和四十五年頃をピークとして路線バスの輸送人員は減少傾向となり、長い右肩下がり状況が続いている。それは千歳市に限ったことではなく全国的な傾向といえる。その要因については研究し尽くされている感があるが、あえて再掲すると都市部では交通混雑による定時性の低下に伴う信頼性の喪失、地方部では人口減少による需要減少という事情が挙げられる。最大の要因がマイカーの普及であることに異論はない。



写真7 千歳バスと同じ外装で、リアにCHITOSE BUSと記した千歳相互観光バス（昭和60年）

平成十四年にはいわゆる規制緩和によって経営的視点での新規参入と撤退が可能となった。以後は国の補助制度は存続しながらも、バス路線の維持確保の責任は地方に任されることになった。

進行する高齢社会や環境に配慮した社会が求められる現代においては、公共交通の必要性は誰しもが認めるところであり、社会的インフラとしての期待は大きい。その期待は、地域の足の確保を求めてバス事業者や行政に対する要求を一層厳しいものとするのが予想される。

バス事業者を取り巻く経営環境や行政の財源問題とのギャップは大きく、どのように埋めていくかが今後の大きな課題といえよう。

もちろんバス事業者の自助努力も必要であるが限界もあり、補助制度についてもいずれ根本的な見直しを検討される場面も出てくるであろう。

このように、公共交通を社会的インフラと考えるとき、地域住民・行政・事業者が主体的に関わる必要性はよく言われることだが、問題を単に移動手段の有無だけでなく、「まちづくり」の観点から捉えるほうが住民の参画も得やすいのではないか。さらに言えば、バスでなければできないこととバス以外でできることの仕分けなど、新たな切り口による発想も必要であると考える。

本稿は、路線バスの草創期からの街の様相を、市内バス運行にいたるまでの動きを中心に考察してきた。考察事項については、不十分な部分や資料の不備、未調査があることも指摘されようが、あくまで入手できた資料の範囲での考察である点をご了解いただきたい。

資料を読むにつれ、街並みや人の流れは変わったが、昭和四十年代の路線バスを取り巻く状況は、現在も本質的に変わっていないことに気づかされる。

「百回の陳情より一回の利用」これは本州のとある私鉄駅に掲出して

ある標語であるが、地域で公共交通を支えることの大事さと気概を表した
ものとして印象的である。今後さらに、公共交通の社会的意義についての
議論が必要だと思われる。

主な参考文献

- 梅木通徳『北海道自動車交通史』『北海道交通史概説』
北海道中央バス『北海道中央バス五十年史』平成八年
日本バス協会『バス事業百年史』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
千歳市『広報ちとせ』
北海道新聞 苫小牧民報

協力

- 千歳相互観光バス
苫小牧市交通部（苫小牧市営バス）輸送課
北海道中央バスファンクラブ

『志古津』既刊号 収録一覧

- 創刊号（17年3月）
五六台風と千歳川放水路 大谷敏三
- 第2号（18年1月）
ハスカップ栽培への挑戦 佐々木昭
千歳の道路舗装について 小田賢一
千歳市所在の戦争遺産（掩体壕）調査 大谷・守屋・小田
- 第3号（18年3月）
占領と朝鮮戦争に翻弄された地方都市―北海道千歳町― 大谷敏三
千歳の歴史的建築物調査―商家住宅と海軍官舎の事例― 小田賢一
- 第4号（18年7月）
―千歳線八十年の歩みを振り返る―小さな私鉄の大きな変身守屋憲治
消えた街道―旧長都街道を中心とした風景― 小田賢一
- 第5号（19年3月）
千歳市における経済発展のパラダイム―域内経済と産業構造―島一浩
千歳の軍需工場―第四十一海軍航空廠―元年少工員と元女子挺身隊員の記憶― 小田賢一
美笛―千歳鉱山専用軌道の一考察― 守屋憲治
- 第6号（19年7月）
北の大地、千歳市に住んで 伊藤久美子
さらば収入役よ―廃止となった収入役制度を見る― 東川孝
湖畔の赤い三角屋根―国内第一号のユースホテル― 中村康文
明治―大正の千歳を支えた薪炭業 大谷敏三
- 第7号（19年11月）
千歳に住んでみて 石田宏司
千歳神社とその歴史 金沢理恵
千歳村と兵事 及川琢英
- 第8号（20年11月）
献納機―海軍報国号飛行機「千歳号」 守屋憲治
志古津から千歳 大谷敏三
支笏湖を眺めながら 瀬戸静恵
J8サミット2008千歳支笏湖を振り返って 徳永隆
郵便のはじまり 中村康文
千歳村と兵事（二） 及川琢英
初代戸長石山専蔵と石山家の人々 大谷敏三
- 第9号（21年3月）
千歳第四発電所での暮らし 林嘉男
千歳の大規模遺跡調査と世界遺産登録 畑宏明
青葉公園は市民の宝 今野善行
こんな場所に六三〇〇年前の集落があった 西田茂
秦一明と二〇年―二代目戸長の人物像を求めて― 東川孝
シコツと千歳の地名解 西田秀子
- 第10号（21年11月）
長都の思い出 神出杉雄
世界一周機「ニッポン」千歳出発 守屋憲治
明治期千歳の学校教育の実情 西田秀子
米軍文書に見る空襲目標としての千歳 及川琢英
- 第11号（22年3月）
日航マラソンの歴史―第三〇回記念大会を前に― 関井栄二
地域内村落小史―農村集落の形成― 佐々木昭
- 第12号（22年9月）
市民版 まちめぐりガイドバス事業の取り組み―千歳鉱山を中心に― 三上禮子
千歳川における真珠養殖事業―松山宏の北海道真珠養殖漁業組合― 吉野克
米空軍千歳基地 守屋憲治

あとがき

昨年の六月、北海道新聞地方版『サブロク探検』に千歳音頭の話が、また同じころ定例市議会においても「納涼盆踊り大会の千歳音頭採用について」の一般質問があった。いずれも千歳音頭に対する地域の認識度が低くなっているが、次の世代に伝えて行くべき貴重な財産であるので何とか普及させる方策はないものかというものであった。

盆踊りのシーズンになると明るい曲調のレコードが市内に流れる。執筆者は千歳っ子ではないが歌詞だけは知っている。

千歳音頭（作詞 北郷雪夫）

銀のネ 銀の翼が世界をつなぐ ヨイヨイ

空の港も ひらけて晴れて

今日もあちらの 今日もあちらの

ホイホイ お客様

市史資料として保存されている『苦小牧歌謡発表会千歳音頭』と書かれた看板の下で和服姿の女性が踊る「写真の裏書には「25・9・23／於支笏湖畔／踊るは苦小牧の妓さん達／道新寄贈」とある。また、同じく保存されている千歳音頭のレコードの片面は苦小牧シャンソンである。割れているため試聴できないのが残念である。

空港・民間航空を連想する歌詞と写真の日付に違和感を覚えた。なぜなら、昭和二十五（1

950）年はGHQからの航空禁止令が発令中で、札幌丘珠との空港誘致合戦の結果、千歳飛行場が北海道空港に指定されたのは二十六年五月頃、テスト機が飛んできたのはその年の十月のことだった。

昭和二十四年に支笏湖が国立公園に指定されたことから千歳観光協会が役員内に創設された。初の観光パンフレット『観光の千歳』が発行され、千歳音頭の歌詞が掲載されていたことが知られる。

千歳音頭（作詞は代表監査委員の川合新三郎）

緑したたる宮の杜 苔の花咲く行在所

宵の涼みは千歳川 飛行機にぎおう 千歳町

先述の違和感のほかいくつかの疑問が湧いた。

なぜ二年続けて『千歳音頭』が制定されたのだろうか。なぜ「銀の音」の千歳音頭のことか、昭和四十四年発行の『千歳市史』と五十八年に発行された『増補千歳市史』に全く触れられていないのだろうか。一番の明快さに比べ二番以降の歌詞が「月の丸駒 湯もやの中で好いた同志の桜色」などと、色っぽい歌詞が並ぶのはなぜなのだろうか。なぜ、千歳音頭のレコードに苦小牧シャンソンがカップリングされ、苦小牧歌謡発表会が千歳の支笏湖畔で行われているのだろうか。

これらの疑問を解き明かすため、千歳音頭の成り立ちを『志古津』のテーマとして取り組んでみたい。

志古津

第13号

『新千歳市史』機関誌

平成二十三年三月

発行 千歳市

〒〇六六・八六八六

編集 千歳市総務部総務課
北海道千歳市東雲町二丁目三十四番地

Tel〇一二三三（二四）三三三三

内線二五二

印刷 株式会社 光健印刷

北海道千歳市栄町一丁目一番地

Tel〇一二三三（二六）二二三九

※本誌の内容は、千歳市ホームページでも見ることができます。

<http://www.city.chitose.hokkaido.jp>

メインページ→「教育と文化」→文化財・歴史