

『新千歳市史』機関誌

志古津

過去からのメッセージ

Message From the past

HOKKAIDO
CHITOSE-CITY

<掲載史稿など>

支 寒 内

『石に刻まれた千歳の歴史』から
石勝線を形成する工事線・追分線史

先田 次雄

手塚 賢

守屋 憲治



御製

ひとくくと

あかえそ松の

なへうゑて

みと里のもりに

なれといのり

津





追分線起工修祓式会場と柏台踏切を通過する蒸気機関車ミカドD50（昭和41年1月撮影）
 千歳空港駅（現・南千歳）は踏切の位置に建設された テントの右手が二基地トランスミッター
 正面奥は昭和38年に完成した千歳空港旅客ターミナルビル 千歳空港駅1・2番線（現／3・4番
 線）ホームには石勝線開業時『石に刻まれた千歳の歴史』にも採録された北海道を模った黒御影
 石「石勝線0キロ標」が建てられた

表紙の写真

（小）は、東千歳駐屯地内に残る専用線
 プラットホーム（平成23年11月撮影）
 廃線後は装軌車のトレーラー積み込みに
 利用されている 33ページ写真1のキハ
 56系はホームの右側に停車している
 （大）は、現在の美林を想像することが
 できない支笏湖・モラップの植樹祭会場
 （米陸軍第12保安部隊公式写真 昭和
 36年5月24日撮影）
 昭和天皇御夫妻の御到着前なので、メイ
 ンポールに日章旗が掲揚されていない
 中央テントの前には「天皇陛下お手植の
 松」等の標柱が見える
 支寒内は本会場の西方約8^キの地点にあ
 る

※ 本文中「ママ」は、原文のまま引用
 したことを表している。

あとがき

石勝線を形成する工事線・追分線史
 ……
 守屋 憲治 …… 23

『石に刻まれた千歳の歴史』から
 ……
 手塚 賢 …… 10

支寒内 ……
 ……
 先田 次雄 …… 1

目次

志古津 第15号

支寒内

先田次雄

苫小牧市緑町

はじめに

昔の洞門で知られる支笏湖・支寒内地区に、幹の周囲長が全道一、全国でも第二位のドロノキがあるのをご存知だろうか。林床がコケに覆われたエゾマツやトドマツのみごとな天然林もある。

支笏湖といっても、千歳川の河口に位置する支笏湖温泉のように古くから人間の暮らしがあった地区もあれば、美笛のように金鉱山の閉山で廃れた地区もある。支笏湖を構成する各地区には、それぞれ多様な自然環境や歴史がある。観光スポット・昔の洞門以外に話題になることもほとんどない支寒内はどのようなところだったのだろうか。忘れられた支寒内の歴史をたどってみた（明治期以前は西暦、以降は元号を基本とした）。

地理・地形

支笏湖の南岸に位置する支寒内地区は、東側に風不死岳（一一〇三メートル）、南東側に樽前山（二〇四一メートル）、西側に多峰古峰山（六六一メートル）、南側を社台（白老）台地に囲まれ、樽前山から緩やかな斜面が湖まで下っている。この地形は、千歳市街地に近い近降下軽石を積もらせた一七三五年七月の樽前山大噴火の堆積物によって形成された。

地区名「ししゃもない」は、アイヌ語で「シシャモ・ナイ（和人・沢）」と呼ばれたことから名付けられたとされている。なぜ和人の沢なのかは判然とし



写真1 支寒内地区全景
右が樽前山、左が支笏湖で、支笏湖側の白く見える一帯が平成16年9月の台風18号による風倒木被害地

ないが、不完全なアイヌ語で「この沢に和人（シヤモ）が死んでいたので、シ（死）シヤモ（和人）ナイ（沢）」という言い伝えもあるという。

同地区には大きく西から「シシヤモナイ沢」、「苔の洞門の沢」、「菴畑の沢」の三つの沢がある。

シシヤモナイ沢は樽前山の西側社台大地の稜線から枝沢を集め多峰古峰山沿いに国道276号近くまで水が流れている。一番東側の菴畑の沢は、樽前山ではなく風不死岳北西面の沢で、沢口の湖岸にアキタブキが密生していたことから、そう呼ばれたとされている。

苔の洞門の沢については、長見義三が著書『ちとせ地名散歩』の中で、アイヌ語で「チセ（イ）オマピナイ（家の形をしている水の流れていない沢）」としながらも「ニセイ・オマ・ピナイ（兩岸絶壁のある涸れ沢）」が誤聞された可能性があると指摘している。

営林署の地図・森林位置図（林班図）には、この沢の上流の三角点が「唐沢」と表示されており、歴史研究家の地蔵慶護も著書『武四郎のタルムエ越え』の中で「これが苔の洞門と呼ばれている沢だと思う。昔は『唐沢』と呼ばれていた。春先の雪どけ水が軟石をえぐって回廊のような深い谷をつくったが、普段は水が無いので『から沢』と呼ばれていた。昭和十七年（小学生のころ）大人に混じってモラップの浜から樽前山に登り、下りはこの唐沢を通過して湖岸に出たことがある」としている（ルビ引用者）。

このほか、昭和六（一九三二）年に井田清他編の登山案内書『北海道の山岳』の支笏湖・樽前山の項に「モラップからの登路」とともに「シシヤモナイからの登路」として「シシヤモナイ澤は風不死岳の西側の澤である。湖畔より舟で澤口に達し、木材搬出路を登る。途中から水のある澤に出て、それを遡ると涸澤になる。その涸澤を登り詰めると裸地に出る。それからは外輪山迄わけなく登れる。（中略）又この澤の東方、シルス涸澤の左岸に沿って森林を登って

も、裸地で前記の登路と合する」と紹介している。文中にある「シルス涸澤」の「シルス」の意味は不明だが、これが苔の洞門のある沢「唐沢」だろう。

この登路については詳細が分らなかったが、このほど室蘭市在住の道路史研究者・大島仁が古書店で入手した5万分の1地形図「樽前山」（昭和四十三年編集）に入れられた書き込みでほぼ明らかになっている。

書き込みによると、現在の林道南支笏3号人口付近から、現在よりも流路が東側にあったシシヤモナイ沢に沿って進み、樽前山西山頂から北東に伸びる尾根を超えて苔の洞門上部沿いの斜面に入っていた。シシヤモナイ沢の最上流部には道とは呼べなくなった作業道の痕跡はいくつかあるが、どれがそのルートなのかは分っていない。

ともあれ、すでに昭和初期にはシシヤモナイからの登山とともに、「からさわ」の呼び名は一般的になっていたようだ。



写真2 大正から昭和初期のシシヤモナイルートからの樽前山登山
（撮影：谷本亀 VC）

また、『北海道の山岳』ではシシャモナイ登路について「非常に眺めが好い」などの記述があるが、苔の洞門のコケについては一切触れられていない。前出の地蔵慶護の著書の唐沢に関する記述でも「足元の砂にアリ地獄がたくさんあったことを覚えているが、両側の壁のコケまでは気がつかなかった。それが今では苔の洞門として観光客を集めているのである」とある。当時、コケが注目されることなかったようだ。

支笏湖の開発

支笏湖に本格的な開発の手が入ったのは明治になってから。それ以前は自然と共に暮らすアイヌ民族の狩猟の場だった。

「支笏」はアイヌ語の「シ・コツ（大きい凹地または谷）」で、もともとは支笏湖をさすものではなく、支笏湖から流れでる千歳川の凹地をさす地名だった。ところが「シコツは死骨」に通じて縁起が悪いと、一八〇五（文化二年）にこの川の付近の湿地にツルが多く生息していたことから、鶴は千年にあやかって、めでたい「千歳」に改名されてしまった。支笏湖は「シコツ・トウ（沼、湖）」と呼ばれていた。

江戸時代の探検家・松浦武四郎が、一八五六年七月にウサクマイ（千歳）からトウヤ（支笏湖畔）に入ったことが、一八六二年に刊行された踏査記『夕張日誌』に記されている。『夕張日誌』の記述は、和人がシコツを訪れた明確な記録のはじまりとされている。

ところが、シコツの地名は、元禄時代（一六八八～一七〇三年）以降の古文書や古地図に登場している。武四郎以前に木材資源を求めて多くの和人が来ていたようで、地蔵慶護が道立文書館で見つけた古文書を著書『身近な北海道歴史紀行』などで紹介している。

これは、一七〇〇年代に「石狩山経営」として漁川流域などの伐採で知られ

る飛騨国（現・岐阜県北部）の木材商・飛騨屋久兵衛関連の古文書で、飛騨屋は主に白色で光沢があり木理が真つ直ぐ、弾力もあり軽くて強いことから、江戸や大坂でエゾヒノキとしてかなりの需要があったエゾマツの伐採を行っていた。

古文書は飛騨国湯嶋郷（現・下呂市）出身の善左エ門が支笏湖で怪獣に出会った話で、蝦夷シコツ沼で一七六三年六月に木材の搬出作業中、「水中よりヌツと頭を上げたものがあつた。馬のように首が長く一丈（三以忝）ばかり、栗毛のような毛が生え油気があつてぬるぬるしている。頭の頂は畳一枚より広く両耳大きく時々これを動かす」と紹介している。余談になるが、地蔵慶護はこの怪獣を、英国ネス湖の怪獣「ネッシー」になぞえて「シッシー」と名付けている。

近代に入ってから、明治二十二（一八八九）年に支笏湖や樽前山周辺の官有林野が皇室の経済的基盤をかためるための御料林に編入され、二十九年には丸山地区にマツチ工場が設置されている。さらに四十一（一九〇八）年には、苫小牧に進出した王子製紙の発電所建設工事、製紙原木搬出のための王子製紙苫小牧工場専用鉄道（王子軽便鉄道）が完成。その前年から、王子製紙による樽前山麓での伐採が始まった。これが支笏湖周辺まで広がったのは大正二（一九一三）年になってからで、このころから森林の面積皆伐が取り入れられている。

支笏湖周辺の開発は明治後期から大正にかけて急速に拡大していく。支笏内地区でも大正時代に伐採事業用の栈橋が設置されるなどしているが、まだ江戸期の姿を残していた。

国道276号

支笏湖畔（現・支笏湖温泉）と千歳、苫小牧を結ぶ交通は、札幌鉄道局が昭

和七（一九三三）年に出した『北海道』という観光案内書に「支笏湖への道は二通りある」として苦小牧からは山線への便乗、千歳については千歳駅から王子製紙第四発電所まで自動車、そこから山線への便乗と記している。

千歳から支笏湖までは明治二十二年に支笏湖や樽前山周辺が御料林に編入当時、荷馬車が通行できる道はある程度整備されていた。二十七年には道東の阿寒湖から支笏湖にヒメマス卵の移植が行われている。

自動車が行ける道として整備されたのは、千歳村道として昭和八年。これが拓殖費支弁地方費道になったのは十三年で、十五年の札幌鉄道局『北海道案内』では、苦小牧からは山線と同じだが、千歳からは「千歳駅から乗合自動車で約一時間」と記されている。この道路が主要道道支笏湖公園線として認可されたのが二十九（一九五四）年。現在の舗装工事に取り掛かったのは二十四年に支笏湖が国立公園になって十年目の三十四年からで、完成まで七年を費やしている。

苦小牧と支笏湖を結ぶ道路は、明治二十二年の支笏湖や樽前山周辺御料林編入や二十九年の丸山地区でのマッチ工場設置などから、明治中期には千歳側同様に荷馬車が通行できる道は造られていたようだ。

本格的な整備は、明治四十年、王子製紙の千歳川水力発電所建設に合わせて工事資材運搬のための林道整備からになる。完成した林道を使って当初は馬車による運搬だったが、物資の増加で馬車軌道が敷設され、四十一年八月にはさらに輸送力を増すため蒸気機関車が導入された。これが王子製紙軽便鉄道通称「山線」。

国立公園指定による観光客の増加などを受けて自動車道（支笏湖産業道路Ⅱ 道道苦小牧支笏湖線）が計画されたのは戦後の昭和二十三（一九四八）年。米軍貸与の機械力もあってわずか二〇日で完成し、二十五年八月二十四日の完工翌日から苦小牧市営バスの運行が始まっている。このため山線は一年後の

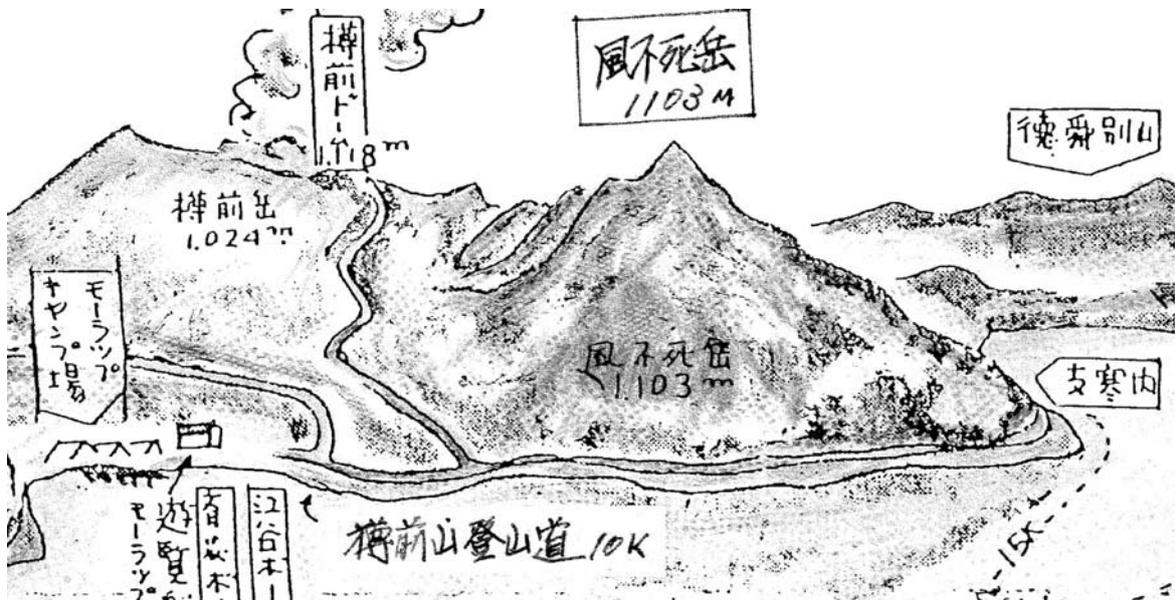


図1 『支笏湖観光案内図』「涼風は招くよ観光支笏へ～さあ行こう湖水に！登山に！」（苦小牧観光協会・千歳観光協会編）湖岸沿いに支笏湖畔～モラップ～支笏内の道路と樽前山登山道が確認できる（昭和27年頃千歳新聞社発行）

二十六年五月をもって廃止されている（資料回収で八月まで運転）。

千歳と支笏湖、苫小牧と支笏湖を結ぶ道路は整備されたものの、モラップ（大滝（現・伊達市大滝区）間については遅れていた。大滝から美笛峠（標高約六〇〇㍍）までは昭和二十七年までに開削されたが、さらに急峻な美笛峠を越えて美笛に至る町村道大滝支笏湖線が着工されたのは二十九年になってからで、開通は三十三年ごろとされている。

モラップ（美笛間）については、大正十四（一九二五）年の北海道庁『北海道史蹟名勝天然記念物調査報告書』に「湖畔の道路は中略一間半（約二・七㍍）、千歳川口より左に廻りて『シシャモナイ』澤に至る約三里余」と記されている。また、昭和二十七年ごろ発行された千歳新聞社『支笏湖観光案内図』の絵図にモラップから湖畔沿いに風不死岳をシシャモナイ方面へ向かう道路が描かれている。当時、荷馬車の通れるほどの道があったという伝聞はあるが詳細は分っていない。一方、昭和三十年測量の国土地理院2万5千分の1地形図には美笛（シシャモナイ）間の小径が載っているが、シシャモナイ（モラップ）間の記載はない。

自動車道として記録に残るのは、昭和三十五年ごろに完成した札幌管営局の林道「湖畔道路」で、これ以前の千歳鉱山の鉱石や支寒内の木材の輸送は湖上輸送だった。

この湖畔道路が主要道道爺湖支笏湖線となったのは昭和四十（一九六五）年。国道276号に昇格したのは四十五年四月だった。

「苔の洞門」の名称

「湖畔道路」の開通から道道昇格、国道昇格で洞爺湖と支笏湖がより近づく、千歳市では支笏湖を経由する市内の観光客増加への期待を大きく膨らませた。その新しい観光資源として注目されたのが美笛地区の「美笛の滝」と支寒

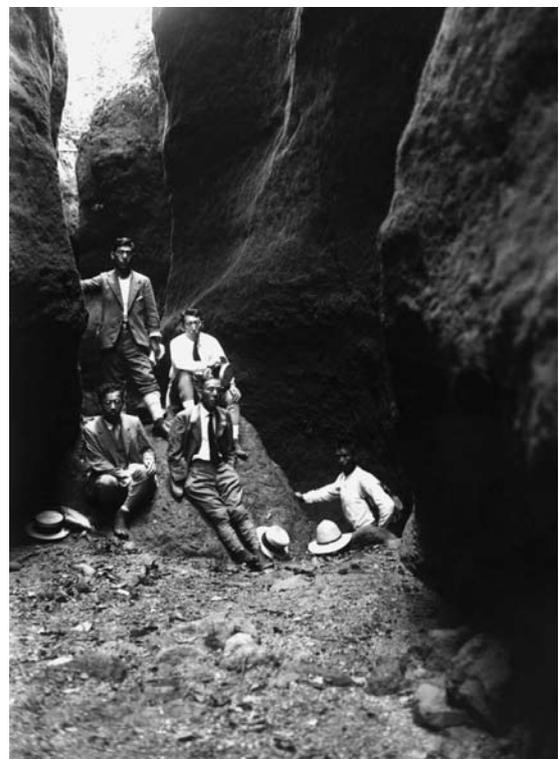


写真3 シシャモナイ唐沢
写真2と同時期に撮影されたものと考えられる
（撮影：谷本亀 VC）

内地区の唐沢の「コケ」だった。

千歳市などが発行した観光パンフレットをたどっていくと、昭和三十五（一九六〇）年までは「苔の洞門」そのものに触れておらず、三十六年の『ちとせと支笏湖』に初めて「シシャモナイ唐沢」として掲載され、翌年にも使われている。ところが三十八年以降四十一年まで記載がなく、四十二年六月に同沢をコースの一部として開催された高校生の全道登山大会のしおりでも「シシャモナイの沢」とのみ紹介されている。

観光パンフレットで「苔の洞門」の名称が初めて使われたのは昭和四十三年になってからで、観光パンフレット『ちとせと支笏湖』に「支寒内涵沢にある苔の洞門」として紹介されている。同年に発行された札幌鉄道管理局の『森と湖と火山の支笏・洞爺国立公園』には載っていない。

昭和四十五年になって札幌局、北海道観光連盟などが発行した『道央観光』に載せられ、やっとこのころになって全道的な観光地として認知されたよう

だ。以降「こけの洞門」「コケの洞門」「苔の洞門」と表記上の違いはあるものの、この名称は市内外で定着している。

この経緯から昭和三十年代後半に、観光資源として活用するために「苔の洞門」と名付けられたのか、あるいは関係者の間でそう呼ばれていた名称を採用したのだろうか。

洞爺丸台風と森林

支寒内の地形や自然は樽前山の火山活動が密接に関係している。特に大きな影響を与えたのは一七三九年の樽前山大噴火だった。

樽前山噴火の歴史を降下軽石の地層で見ると、一番下に四万年前の支笏火砕流。その上が九千年前の樽前d (Ta・d) 降下軽石、次に二千五百年前の樽前c (Ta・c) 降下軽石、一六六七年の樽前b (Ta・b) 降下軽石、一七三九年の樽前a (Ta・a) 降下軽石と続いている。樽前山は九千年前に活動が始まってから大規模な噴火を繰り返す三回の活動期があった。

樽前cからbまで二千年あまりの期間があり、その後は五〇〇七〇年ごとに噴火が繰返され、一六六七年と一七三九年の噴火では軽石を主とする降下物を一万層以上上空の成層圏にまで吹き上げている。その後、文化年間(一八〇四～一八一七年)、慶応三(一八六七)年～明治七(一八七三)年、明治四十二(一九〇九)年と大きな噴火が続き、現在の溶岩円頂丘(ドーム)は四十二年の噴火で誕生している。

支寒内の森や谷は一七三九年の火砕流で埋め尽くされ、それ以前の森は壊滅している。現在の森は一七三九年以降の天然更新でよみがえったものだ。開発の手が入り始めた明治になって御料林に指定され、戦後は国立公園になったことで、大規模な伐採を免れてきた支寒内の森はトドマツやエゾマツなどの針葉樹を主にミズナラやハリギリなどの広葉樹が生い茂る原始林といえる景観を残



写真4 昭和29年9月の洞爺丸台風の被害を受けた支寒内地区 (VC)
右下に見える施設は、風倒木処理のため建設された苫小牧営林署の事務所と栈橋

していた。

この森に、一七三九年以来最大ともいえる壊滅的な被害を与えたのが昭和二十九（一九五四）年九月の洞爺丸台風（台風15号）だった。猛烈な暴風を伴った台風は九州、中国地方から日本海に抜けた後、勢力を増しながら北上。函館港沖で青函連絡船洞爺丸を座礁転覆させるなど北海道を中心に多数の犠牲者、大きな被害を出している。

森林被害も甚大で、支笏湖周辺では一三〇万立方メートルに及び、苫小牧営林署管内国有林の三分の一が失われた。支寒内地区でも見事な天然林が一夜にして壊滅した。同地区を所管する苫小牧営林署では機械化造材を取り入れ、当時まだ少なかったブルドーザーやチェーンソーなど機械力を導入して風倒木処理に当たった。この風倒木処理は昭和三十四年まで続いた。

苫小牧営林署に長く勤務した佐々木昌治ささきまさはるの著書『樽前山麓の森林』によると、苔の洞門のすぐ西側の支笏湖に面した緩斜地の森林は「エゾマツ、トドマツの針葉樹林だったが、昭和二十八年七月の低気圧（最大瞬間風速二九・九メートル）によってほとんどが倒れ、さらに翌年九月の洞爺丸台風が重なって全滅した。現在見られる森林は、前生樹の下層で生育していたものが上木である前生樹が倒れ、陽光を十分に浴びて成長し優占したものである。林相はトドマツ七〇割、他にエゾマツ、アカエゾマツ、ダケカンバ、ケヤマハンノキなどによって構成され、一畝あたりの成立本数は四〜七万本と非常に多い」と記している。この一帯は、その後「支寒内地区天然更新地」として天然林除伐の試験地となっていたが、洞爺丸台風とほぼ同じコースをたどった平成十六年九月の台風18号で再び大きな被害を受けている。

被害を免れた天然林

二つの台風で壊滅的な被害が出たが、苔の洞門沿いや中、上流部一帯の天然



写真5 林床がコケに覆われた支寒内地区のエゾマツ原生林

林は奇跡的に被害を免れていた。下流部はトドマツ、中・上流部はエゾマツを主体とする針広混交複層林で、人の手が入る前の樽前山周辺の森をほうふつさせる。特に林床がコケに覆われた中流部は、支笏湖周辺ではここだけとなっている。

この天然林について、佐々木昌治は「この林の内容を事業図（昭和四十七年調査）から読みとると、エゾマツが八〇％を占める針葉樹林で、樹齢は約一四〇年となっている。（中略）これらエゾマツの更新時期は樽前山の噴火（二七三九年）から実に九十三年後となる」としている。今年（平成二十四年）一八〇歳を迎えたことになる。

ドロノキ

さて、冒頭のドロノキの巨樹。巨樹は馴染みの薄い言葉だが、平成十年に環



写真6 幹の周囲長が全国第2位のドロノキ
左側の人物と比べるとその大きさがわかる
(平成23年11月撮影)

境庁が行った「自然環境保全基礎調査」の中で「巨樹・巨木林調査」として登場。地上から約一・三メートルの位置での幹の周囲長が三メートル以上の樹木を「巨樹」と規定している。そして、それらが並木や樹林などの形態を成しているものを「巨木林」としている。

筆者が支管内地区で平成二十二（二〇一〇）年と二十三年に見つけた幹の周囲長四メートル以上のドロノキは九本。そのうち最大は六二〇センチ（平成二十三年十一月計測）で、環境省のデータベースでは、青森県十和田市の小幌内川上流で見つかった六九七センチ（平成十年同）に次ぐ大きさだった。ちなみに支管内地区での二番目は五六三センチ（平成二十二年十一月同）で、この二本を含め三本が、道内で最大とされている上川管内下川町国有林の四八一センチ（昭和六十三年同）を超えていた。

明治から大正に掛けてマッチの軸木として大いに活用され造林も行われたドロノキだったが、材質が軟らかいこともあって現在ではほとんど需要がない。山奥にある巨樹は伐採しても経費倒れになるため放置されたので、ここまで大きく育つことができたのだろう。

おわりに

今回の原稿を書き終え二つの大きな宿題が残った。一つは「苔の洞門」の名称の由来。もう一つは、文中で触れなかったが昭和五十年当時、環境庁の自然公園指導員を務めていた千歳市の田沢昌樹たざわまさきのこと。田沢は北海道新聞（昭和五十二年十月七日付）で苔の洞門の研究者と紹介され、調査したコケの分布壁面は「ざつと五二・八平方キ」などの調査結果が載せられている。今回、この研究成果を探したが見つけることができなかった。

（敬称略）

引用・参考文献

- 長見義三『ちとせ地名散歩』北海道新聞社 昭和五十年
佐々木昌治『樽前山麓の森林』一耕社 平成十七年
井田清他編『北海道の山岳』晴林堂 昭和六年
地蔵慶護『武四郎のタルマエ越え』みやま書房 平成三年／『北海道身近な歴史紀行』
北海道新聞社 平成十一年
丸駒温泉旅館『支笏湖丸駒温泉旅館80年 原始の森と湖に…』平成七年
自然公園財団『パークガイド 支笏洞爺国立公園 支笏湖』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』各年
苫小牧市『苫小牧市史』上巻 昭和五十年／『苫小牧市史』下巻 昭和五十一年
北海道開発局『一般国道276号 支笏湖国道工事誌』平成三年
『北海道新聞』／『千歳民報』／『苫小牧民報』／支笏湖関連各種パンフレット

協力

- 守屋憲治（千歳市）
大島仁（室蘭市）
佐々木昌治（苫小牧）
若松幹男（札幌市）
写真提供協力・支笏湖ビジターセンター（VCで表示）
自然公園財団支笏湖支部（VC管理運営）

『新千歳市史 通史編上巻』好評発売中

各分野の研究者32名と一機関の執筆による

新たな視点による「新たな千歳市史」

千歳の自然や気候、先史時代から終戦までの歴史を詳述しています。

A4判全1, 026ページ、箱ケース入り、一冊3, 500円

市役所総務課で販売しているほか、郵送でも購入できます。

郵送の場合、送付先（住所、氏名、電話番号）を明記し、本体代金と郵送料（道内800円、東北1, 000円、そのほか1, 150円）を現金又は定額小為替でお送りください。

申込先は、

〒066-8686 千歳市東雲町2丁目34番地

千歳市総務部総務課



『石に刻まれた千歳の歴史』から

手塚 賢

千歳文化財保護協会事務局長

はじめに

千歳文化財保護協会は平成二十一年、二十二年度の二カ年にわたって千歳市との協働事業として市内の石碑、石像などの調査を行い、その結果を報告書『石に刻まれた千歳の歴史』にまとめ、「市内石碑・石像ガイドマップ」とともに二十三年三月に発刊した。

提出した実施記録書には二カ年間の調査回数二四回、参加人数延一六〇名、車両走行距離八五〇キロとしたが、市全域をくまなく巡って調べなければどの思いから実際には調査回数と走行距離はその数倍に及び、千歳というマチとそれを取り巻く自然環境の豊かさ、多様性を改めて実感できたことは望外の収穫であった。

書題は『石に刻まれた千歳の歴史』とした。石材以外にも千歳の歴史を記すさまざまなモニュメントがあり、それぞれに千歳の歩みを物語る貴重な史料



写真1 『石に刻まれた千歳の歴史』と「市内石碑・石像ガイドマップ」(平成23年3月発刊)

であることから、それらも取り上げ一〇四基を報告書に採録した。

特に馬追丘陵を挟んで東側と西側に広がる田や畑、畜舎、牧草地などののびやかな景観は、明治初期、厳しい環境の中に身を投じた先人たちの描いた開拓の夢が具現化された農耕牧畜の原風景を見る思いがする。

調査した多くの石碑の中から特に印象深いいくつかの石碑を手掛かりに、戦後復興期から高度成長期にかけての千歳の様子を訪ねてみたい。

昭和三十年代の半ば過ぎ、定山溪鉄道が豊平で国道36号を横切っていた頃、定鉄豊平駅そばの踏切に設置されていた信号機を過ぎると、恵庭市街に入って恵庭駅前通りとの交差点まで信号機はなかった。その次の信号機が千歳駅前通りとの交差点だったと思う。長都川^{おきつがわ}を越えて坂を上り上長都の台地に出て直線道路を走るバスの車窓からは広大な農耕地と点在する農家や畜舎など一見のどかな風景の広がりが見え、右手にひととき自立した建物が千歳少年院であることを後に知った。

今、折にふれてこの道を往来する時、平坦な地形であることを除けば車の窓からの眺めに往時の面影はない。この地域が戦後開拓の地と知り、その労苦を聞き及ぶにつけても、その変貌なりに目を見張るばかりである。

長都地区の戦後開拓と都市化の波にのまれたことを告げる三つの碑、さらに市街地とモラップにある昭和天皇、香淳皇后（昭和天皇御夫妻）に関わる二つの碑の建立された経過などから当時の千歳の様子をみよう。

長都開拓記念碑

戦後開拓の諸相 開拓二五周年を記念して昭和四十六年十二月十一日、北信濃コミュニティーセンター隣接地の開拓記念公園に建立された「長都開拓記念碑」の背面には建立の趣意が刻まれており次のような記述が見える。

この地の開拓は 第二次世界大戦の末期昭和二十年に 食糧増産緊急開拓者とし

静岡秋田両県から戦災者が 更に終戦の翌年には長野県から満州開拓経験者多数が入植したのに始まる 入地した農家一八〇戸は言語に絶する困苦に耐えながら火山灰地を反転客土という わが国初めての方法で土地改良を進め 全域の耕地化と生産に大きな足跡を残した

ここに開拓二十五年 その労苦をしのぶとともに残された多くの功績を讃え長く後世に伝えるため開拓碑を建立する

趣意には入植地の自衛隊演習場、市営工業団地、住宅地への転用などを述べ、結びとして多くの功績を伝承するといった自負の念が込められ、台座背面には一八八名の氏名が三段にわたって刻まれている。

長都地区への入植とその後の開拓に中心的な役割を果たした長野開拓団について『砂礫を耕す』は次のように記す。

昭和二十一年、先遣隊として二十戸が長都地区に入植、後続部隊の受け入れ準備をする。翌二十二年に後続団が入植。三月十六日、十六戸が本隊の先遣隊として到着。四月二十日、本隊の三十五戸が到着し合計七十二戸が入植した（年表では七十二戸とあるが、到着入地した者のうち八戸が他地区へ転出したため入植者として扱うのは七十二戸）。

昭和二十八年九月、組合の電化事業への補助を求めて長野県知事に提出した陳情書末尾の連署者が七十一戸であることから、当初入植者は少なくともこの年までは揃って就農していたことがわかる。

入植が組織的計画的であったから、当然開拓地内においては中心的な地位



写真2 長都開拓記念碑
(昭和46年12月11日建立)

を占め、開拓農協の運営等にも常に長野団員が主導的役割を演じた。この間のことについて『千歳市史』は次のように記している。

昭和二十一年・・・この年緊急開拓はこれまでの戦災帰農者ではなく、外地引揚者、復員者三男二〇〇戸と、長野県からの一〇〇戸の割当があり、これら一連の開拓者のための専任職員三名が配置された。・・・年度中に入植者は近唐国有林内四戸と、長都地区の二〇戸だけであった。

二十二年には長野県の七四戸（三十八年発行の『石狩開拓のあゆみ』には『二十一年にはさらに上長都地区に長野県送り出しの満州開拓経験者七十一戸が入植』とある）と道内及び戦後隊の三七戸が長都の民有林に、その他上新嶮淵の民有林に三戸近唐の国有林に二戸、合計一二五戸が入植した。

昭和二十一年から二十三年まで入植状況については、長都地区・入植戸数一五一・作付面積一六〇町三五〇・開墾面積九〇町七七〇と別表にあり、全地区の入植戸数二〇〇とある。また、二十三年度に入植した祝梅地区の開拓実験農場という言葉も興味深い。

緊急入植によって、二年間に一五一戸も増加した長都地区では、子弟を就学させる小学校の必要に迫られた。これによって建設されたのが千歳第三小学校で現在のキリンビール千歳工場のビアパークとなっている。さらに、開拓産婆として助産婦を発令したりしたという。

このようにしてスタートした千歳における戦後開拓を、その始期から終末までについて『砂礫を耕す』は年代史的に次のように概観している。

経済混乱期 昭和二十四年 入植の開始と自給自足の農業
経済復興期 昭和三十五年 定着営農の進展と販売作物への移行
高度成長期 昭和四十三年 岐路に立つ開拓、迫り来る都市化の波
開拓収束期 昭和五十年 大規模経営指向と都市化農業への模索
一般農政移行期 昭和五十一年

なお、碑が北信濃・上長都地区に所在するにもかかわらず「長都開拓記念碑」と刻まれているのは、鉄道以西の北信濃、上長都の字名は昭和二十六年に制定されたもので、それ以前は鉄道以東の都、釜加を含めて大字で長都と呼ばれ、入植当時は一般的に長都開拓と呼ばれていたことにある（長都は大正四年まで「村」）。台座背面の一八八名は駒里と祝梅を除いた地区の千歳市開拓農業協同組合（開協）の組合員である。

開墾の頃 『砂礫に耕す』に桜木在住の西澤久が寄稿した「回顧三十年」と題された一文がある。西澤は入植時十三歳であった。母、妹の三人で上長都地区（現第三工業団地）に入植した一家の開拓の顛末を要約し、開拓二五年の軌跡をたどってみよう（敬称略）。

昭和二十二年四月十五日、桜を見て長野を出発。十七日の朝は苗穂駅の列車の中で迎え、そこから各駅停車で一時ほど、前途の厳しさを暗示するかのようになる肌寒い千歳の地におり立った。

現在の千代田町四丁目付近の旧海軍のバラック宿舎の一〇畳程の部屋で伯父家族と一四人の生活を始め、配当地に入り開墾にかかったのが五月八日。そこは薪炭業者が炭を焼いた跡地だった。

北国の限られた作付けの適期に追われるように、炭用材を伐り出したあとの残り枝などを焼き払い、木株のない所を選んで芋を植え、また、焼き払ったあと灰の冷えるのを待つてイナキビ、ヒエ、アワの種子をバラ播きし木の枝を束ねた等で掻き混ぜる簡易な作付けで何とか適期に間に合わせ、自給自足の開拓生活をスタートさせた。

開墾作業の道具は島田鋤と抜根専用の鋤だけ。テコ棒の利用など創意工夫を重ねながら抜根作業を続ける日々売って金に換える産物もなく、炭焼きの手伝いをしての日当、年度末に支払われる開墾補助金が現金収入の拠り所だった開拓初期の生活。

二十三年、抜根機が登場。豊平式抜根機を使いかなり大きな根株を抜くことが出来るようになるが、抜根機の重さが八〇キ位あるのが難点で母と二人で漸く動かしたことも。毎日うす暗くなるまでの作業が続くが、僅かずつではあるが畑が広くなつていく、その喜びと嬉しさが支えとなり苦しい作業も毎日続けることができた。

開墾を業とする人に委託したり、農作業の合間に開墾作業を続け、二十七年、組合がブルドーザーを導入し機械開墾が始まるまでに約四町歩を開墾。その後の機械開墾により抜根が完全となり農作業の効率も上がって、入植以来十年で本地七町歩の開墾を完了した。

遡って、二十三年三月、諸先輩とともに開協の創設に二六六名が参加（H21解散）。この年六月一日、千歳第三小学校が開校。

二十八年十一月、待望久しい電灯が灯り、三十年には有線放送が設置された。二十八から三十七年までの間、土壌改良の新兵器マンモスプラウによる反転客土が国の事業で実施され、家畜導入による堆肥施用ともあわせ土地の生産力が高まっていく。

酪農への道 二十三年、ウサギ数羽、鶏十羽から始めた家畜飼養、この秋、子豚一頭を買い入れるが粗末な豚舎と飼料の悪さから肥育がうまくいかず欠損を出す。

以後、鶏の増羽を進め貴重な収入源とする。米一俵が三千円の頃で卵一個が二〇〜三〇円、小遣い代わりに卵五個をもらって出かけて金に換え、映画を見て他に何か食物が買えたほどで鶏に力を入れたのも当然だった。

二十四年秋、馬を購入。人なつこく農作業が上手で手綱なしでプラウかけができた。馬を使うのは初めてだったが、いろいろと馬に教えられた。

二十六年七月、貸付国有牛の順番がきて待望久しかった乳牛をやっと手にすることができた。二十八年一月最初の分娩は残念ながら牡だったが、最盛期に

は三千キも搾乳できるほど能力の高い牛で、牛乳全量をビンに詰め、自転車で宅配した。この牛のお蔭で生活にも潤いができた。

ところが二十九年、二産目の受胎ができず精密検査の結果、卵管閉塞のことで廃牛処分と決まり涙をのんだ。この失敗を教訓に近隣の牛舎の見学や専門書による飼養管理を学ぶ。

先進牛舎の見学の際知った血統選択の重要性をふまえ、家畜資金と自己資金で酪農の本場遠浅から二頭を買い入れて再出発を図る。しかし産乳能力はまずまずだが牝に恵まれず頭数が増えない。やむなく中小家畜に頼らざるをえなかった。

三十年、作付けした小豆一町五反歩が天候に恵まれて豊作。まとまった収入を得て翌三十一年、近所の人々の応援のもとブロック造り四〇坪の畜舎を建築。小豆一町五反歩で畜舎が建つなど今では考えられないことだった。

暖かな畜舎と自衛隊の残飯を入手できたことで、前とは異なり豚の肥育も良く、千葉県から導入した種豚繁殖を併せて三十一年は豚での収入が大きく伸びた。この年、仔返し牛の貸付を受け三頭となり豚、鶏と合わせて畜舎もにぎやかになってきた。

三十二年、S氏をリーダーに同志六名で乳牛経済検定組合を結成。その動機は火山礫地での農業経営を酪農に求めながら、牛の飼養技術の未熟さから経営安定どころか負債の増加が目立つことから経済動物としての牛の飼い方を知らなければとの考えによるものであった。

活動は地味だったが年々内容を充実させ、試験圃場での品種試験、施肥試験、個体能力の記録、飼料計算に基づく飼養管理、共励会や研修会の実施等を通じて組合員相互の親睦を図りながら乳牛飼養技術の修得、向上に励む。

四十三年にはその成果が認められ、この乳牛組合が準酪農北海道一の栄誉に輝く。この乳検活動は組合員のみならず地域の牛屋にも良い刺激を与え、酪農

振興に大きく寄与した。

三十年代は施設整備の期間で毎年コンクリート仕事をし、畜舎や付属施設を建設、四十年に一応の形が整った。農作業も重作業は組合のトラクターに委託し、軽作業のみ畜力で行うようになり労働も軽減された。

以上のような西澤の酪農経営基盤の整備、確立の過程には開協との緊密な連携によるたゆまざる研鑽と尽力があったことがうかがわれる。

三十四年に祝梅地区、三十五年には駒里地区との合併で開協の正組合員数は一九〇名となっていた。

酪農経営の確立、そして終末 四〇年代に入り漸く経営も安定してきたが、国の高度経済成長政策の影響を受け経営規模の拡大が叫ばれるようになった。

反転客土や土壌改良材の投入、家畜の増殖、堆厩肥の施用によって地力も高まり生産物も増えたが、なお規模拡大の必要に迫られ未墾地の開墾を進めて四十二年に完了。隣の離農地一町歩と借入地一町を合わせ計一二町歩の耕作地となり酪農経営基盤が確立した。

開協内に千石会ができて出荷乳量の番付を競い合い、乳検組合員が上位を占めるなど乳検組合活動の成果があらわれて気をよくしたのもこの頃であった。

共進会に出陳し長都開拓地区で最優秀を三回、市の共進会で最優秀一頭、優秀一頭を受賞できたのはとても嬉しかった。これも系統選択の重要性を教えたくれた諸先輩のお蔭と感謝する。

しかし四十六年、第三工業団地用地買収により酪農を断念せざるを得ず牛を手放すとともに長都開拓記念碑の建立に関わることになる。翌四十七年七月、現在地に居を構えることになった。

西澤一家が二五年にわたって額に汗し苦勞の末に築き上げた酪農業土は今、地元を代表する企業D社の所有地となって新たな役割を果たしている。

多くのスペースを割いて細々したことまで記述したのは、国の政策に基づい

て進められてきた戦後開拓のさまざまな施策が、具体的にどのような形で開拓現場に具現化されたのかを見ておきたいとの意図による。それは開墾補助金、ブルドーザーなどでの機械開墾、貸付国有牛、仔返し牛、家畜資金、反転客土事業などという形で、開墾初期から酪農経営基盤を拡充整備していく過程の折々に、不十分ながらも相応の支援と便宜となつて西澤の営農努力に資するものであつたのではないかと察するからである。

風雪に耐え碑

上長都地区の変貌 工業団地・住宅地へ 地表からの高さ二^五九^〇セ、最大幅二^五〇^セ、堂々たる風格の日高石に「風雪に耐え」と刻んだだけの碑は、開拓地の面影をわずかに残す畑地跡を背景に大地にどつしりと腰を据えるかのような趣で上長都明星公園に建つ。その横に黒御影石製の趣意書碑があり、正面に「第四工業団地土地区画整理事業完成記念」とある。

趣意文の最後は次のように記されている。

昭和二十七年から北千歳駐屯地の開設に伴う開拓地の買収が始まり、昭和二三年には北海道大演習場用地として、南三三号以南の開拓地が徐々に買収されたのであります。その間、昭和二八年には千歳少年院が開設される等、国道三六号線沿いという好立地条件からそれぞれ時代の要請に応えて来ました。昭和四六年には当市の最初の線引きに際し工業専用地域として市街化



写真3 「風雪に耐え」碑
(平成6年7月建立)

区域に編入されたのでありますが、営農の意欲冷めやらず、近年まで畑地として耕作されて来たところでありますが、平成三年に市の強い要請と地権者の開発合意を見て、市施行による工業団地造成に踏み切ったのであります。此処に事業の完成を記念し、その歴史を後世に残そうとするものです。平成六年七月建

この地域の開拓農耕地とそれを創りあげてきた人々への鎮魂の碑と言えるかもしれない。この碑石背面には第四工業団地区画整理事業の審議委員会として西澤の氏名も刻まれている。

千歳第三小学校跡碑

「みおやたち 部落つくらすと」 教育環境の変遷 高さ一^五二^〇セの御影石製の碑石正面上部に、昭和三十二年撮影の空撮写真を貼付、その下の鉄製銘板に「千歳第三小学校跡碑 開校昭和二十三年六月一日 閉校昭和四十三年七月三十一日 平成七年三月建立 記念碑建立委員会」と記す。市が手掛けた上長都の市営第二工業団地キリンビル千歳工場キリンビアパーク内にある。

背面にはランドセルをイメージしてレンガを貼り付け、そこに校章の下に校歌の歌詞（一〜三番）を焼き付けた陶板がはめ込まれている。作詞者は当時支笏湖小学校の校長であつた歌人の川村濤人（かわむらたうじん）、作曲者はこの小学校第三代校長の野々山博とある。

この千歳第三小学校は前述のように、戦中戦後この地域に入植した開拓者の子弟の教育の場として開校したが、一年生から



写真4 千歳第三小学校跡碑
(平成7年3月建立)

四年生までを一教室に收容して行われる授業や諸活動の苦労がしのばれる記述が『千歳市史』にあるので引用する。

(略)二十三年三月に教室一に住宅一棟が完成したので、とりあえず五月に初代校長の発令をみて、六月一日から千歳第三小学校として発足した。低学年だけ単級五四名だけを收容し、五年以上三名は、千歳小学校に依頼して臨時收容された。通学区域は東九線から西、南二十六号より南とされた。

昭和二十四年一月になって千歳小学校に依頼の四年生以上の学童を收容し、児童数八〇名の全員が顔を揃えて、初めての卒業生一名を送り出した。

昭和二十四年には児童数が一三〇名となった。八月には教室を増築し三学級認可となり、父兄の勤勞奉仕によってグラウンドも造成された。

しかし、火山灰地の開拓の難しさから間もなく離農者が続出し始め、昭和二十五年四月には児童数九二名となつてもとの二学級に逆戻りするが、父兄たちは門柱を建て、庭木の移植や芝生の整地、廻旋塔やプランコ、相撲場の建設など教育環境の整備に懸命の汗を流した。

昭和三十三年十一月、開協と合同の一〇周年記念式典をあげたとき児童数八七名、以後も減少傾向が続き、四十年ごろから北栄小学校のマンモス化と千歳第三小学校の児童減対策として両校の中間地に新設校開設準備を進め、四十二年七月十八日に千歳第三小学校お



写真5 千歳第三小学校跡碑除幕式
(平成7年6月18日撮影 ㊦)

別れの式を行い、二〇年の歴史の幕を閉じた。この時、児童数五九名。この間、西澤の妹も千歳第三小学校に入学し、卒業している。

千歳第三小学校と同じ年に創立された開協の総会は、年々この校舎を会場に行われており、児童数が減少傾向に転じた後にも屋体建築やピアノ購入、テレビなどの視聴覚機材、放送施設などの整備に力が注がれてきたのは、戦前から教育に熱心な地として知られた長野県からの開拓団の、子どもたちに寄せる想いの表れであろう。

母親たちが小麦粉でパンを焼いて、学校給食の先駆をなしたのも千歳第三小学校であるという。

父母も同席して行われる入学式や卒業式など、折にふれて歌われたのが校歌であった。

千歳町立千歳第三小学校 校歌

作詞 川村 濤人

作曲 野々山 博

一、みおやたち 部落つくらすと

つとひきて 心協せつ

石狩の 荒野拓きし

つとめこそ 吾等が使命(御祖等)一番、二番、三番略)

子どもたちへの教えとともに戦後開拓に身を挺した親たち自身の想いが込められているように思われる。

北信濃・長都地区の工業団地の充実と急速な宅地化に伴い、児童数が異常なまでに増加しつつあった北栄小学校の飽和状態を解消するため新設されることになった信濃小学校の発足当時とその後の推移をみてもこの地域の急激な変貌ぶりをうかがうことができる。

市は北栄小学校と千歳第三小学校の中間に信濃小学校を建設中だったが、校



舎が完成しないまま昭和四十三年四月、北栄小学校の一部と千歳第三小学校を仮校舎として授業を開始し、七月二十二日になって北栄小学校七学級と千歳第三小学校三学級を新校舎に迎え、初めて独立した信濃小学校の態勢を整えた。このとき既に児童数五八三名、二四学級となっていた。

信濃小学校は開校後も周辺地域の開発と住宅建設の影響をうけて、年々児童数が増加し二部授業、特別教室の転用などで急場をしのいだが過密状態は続き、昭和五十三年四月、自由ヶ丘に新設開校した桜木小学校に三九八名の児童を移籍し、二二学級で新学期を迎えた。

千歳の戦後開拓には他のどの町村にもない特殊な事情があった。古くは米軍、続いて自衛隊の要請による土地買収があり、昭和四十年代に入ると工業団地、住宅地への転用を迫られ、今まで牛がのどかに草を喰んでいた牧場が一朝にして工場や住宅の屋根に埋もれていくような状況であった。

千歳ほど地理的条件に恵まれた開拓地はなかった。あまりにも条件が良すぎたばかりに、工業化、都市化の波に飲み込まれてしまったといえよう。

千歳第三小学校跡地は市営第二工業団地の一部になったことは先述した。跡地には昭和四十七年にキリンビールが立地、五十年には千歳工場が操業を開始している。キリンビアパーク内にあるゲストホールやレストラン「ハウベ」周辺の木々は元の学校林で、その園路は往時のままであるという。教育環境を整えようとした父兄の努力を思い出させる森である。

千歳第三小学校跡地の建立に当たっては、平成三年十二月に長都地区発展期成会が千歳市に千歳第三小学校跡地に永久的標識物建造の陳情をなしたことが発端である。これを受け、六年六月に千歳市は学校跡地記念碑建立に一部補助する交付要綱を制定した。この要綱によって、現在までに旧・千歳第三小学校、今春閉校する真町中学校に記念碑が建立されている。

天皇陛下皇后陛下下行幸啓記念之碑

戦後昭和史の小景 石碑は北栄小学校のグラウンドと国道36号に挟まれた狭い緑地の中、覆いかぶさるように茂るオニコの枝の下に静かにたたずむ。安山岩の碑石正面には、横書きで「昭和二十九年八月二十三日午前十一時五十分 天皇陛下皇后陛下下行幸啓記念之碑 一条實孝謹書」と刻まれているが、「いつ、誰が」建立したものか手がかりとなる刻文は見当たらない。

その手がかりを求めているいろいろな資料にあたる中で、この碑が昭和天皇の戦後全国巡幸に関わる銘記すべき石碑であることを知った。せめて建立時期だけでもと思いあちこちに電話などで問い合わせたり、地元の石材店を回って話を聞いたりしてみたがわからない。

幸い千歳文化財保護協会榊原会長の尽力によって北栄小学校の『学校沿革史』に「昭和三十年十二月十六日 巡幸記念碑完成」とあり、そのあと「高さ一メートル五十、中二メートルのモーターラップ石に」に続き前記碑文が記載されていることが確認できた。しかし、「誰が」建てたのかは不明のまま報告書を出すことになった。石碑調査に関わる心残りの一つである。

昭和天皇の北海道巡幸 この時の北海道巡幸の日程を見ると、昭和二十九年八月六日に那須御用邸を出発、七日に青森港から御召船「洞爺丸（青函連絡船）」で函館に入り、一七日間で函館・大沼・長万部・室蘭・登別・苫小牧・夕張・岩見沢・旭川・上川・北見・美幌・網走・弟子屈・阿寒湖・釧路・帯広・富良野・小樽・ニセコ・札幌・千歳というコースを巡られ、その距離は二、八八四



写真6 天皇陛下皇后陛下下行幸啓記念之碑
(昭和30年12月16日建立)

言葉と御製からみてみたい。

◎「なお、ここに来られない方にも伝えてください（八月十一日）」

旭川の奉迎場では遺族席に足を運ばれて遺族を励まされ、こう結ばれた。

この日、この巡幸のコースから外れた道北の人々で旭川行きの列車は超満員、臨時バスまで出て旭川は一五万人の人数でにぎわったという。

◎「皇后が来られなくて残念でした（八月十四日）」

体調が気遣われた皇后を残し、急遽おひとりでの訪問となった開拓僻地校である弟子屈町立札友内小学校で出迎えのあいさつに応えての御言葉。

低学年を一学級に

まとめた単級複式学級の理科の授業に半ば驚異の表情を見せながらも、付近の川からとってきたカジカやメダカ、フナなどを教材にした素朴で野趣あふれる授業にお喜びになり、金歯をチラリと見せて微笑されながら熱心にご覧になったという。

◎「もうパンは飽きた（八月十五日）」

この巡幸で洋食が



写真7 奉迎会場・北栄小グラウンドに集まった千歳町民（千歳市所蔵）
後方の道路は一級国道36号 お立台の位置に「碑」が建立された

続くのに閉口され漏らされた御言葉といい、この日から和食に改められた。

八月十四日、十五日はホテル阿寒湖荘に連泊、十五日は休息日とされていたが、午後、チュウレイ島でマリモを観察された後、雄阿寒岳登山口とポツケに上陸され植生や泥火山などをご覧になっている（この時点では現在のように八月十五日終戦記念日」という強い意識は官民ともに感じられない）。

◎「ひさかたの雲居貫く蝦夷富士のみえてうれしき空の初旅」

羊蹄山をご覧になる機会は八月九日の洞爺湖見晴台からの展望時と八月十九、二十日のニセコ観光ホテル連泊時の二回あったが、いずれも曇天や雨天のため羊蹄山のすつきりとした山容をご覧になることはできなかった。

◎「松島も地図さながらに見えにけりしづかに移る旅の空より」

高度一万四千フィート、「午後一時半、松島上空を通過・緑の島々が点在する紺青の海のすばらしさを御覧になったあと両陛下はおそろいで操縦室へお越しになり、約五分間説明を聞かれる」、「午後二時五分東京上空へ入り都内を旋回飛行、皇居の上空ではお体をのり出してご自分のお住居を御興味深く御覧になっておられる。午後二時三十分トウキョウ号は滑るように羽田空港の滑走路に入る」とスチュワードスは記している。

◎「このたびは一八年目に北海道に来て各地で熱誠あふれる歓迎をうけ、ことにうれしく感謝にたえない。（中略）顧みれば、昭和二十一年以来全国各地を回り、直接地方の人たちに会い生活の実情に触れ、相ともに励ましあつて国家再建のため尽くしたいと念願してきたが、今回の北海道旅行によって一応その目的を達成出来て満足に思っている」

北海道巡幸を終えられ帰京される前に昭和天皇は全国巡幸についてのご感想をこのように述べられている。沖縄が返還されるのはまだまだ先の昭和四十七年である（『昭和天皇の全国巡幸』『北海道行幸啓史』による）。

戦後全国巡幸の旅 昭和天皇は昭和二十一年一月一日、神格を否定するいわ

ゆる「人間宣言」をされ、新憲法の制定をめぐる慌ただしい動きの中で全国巡幸の旅を始められた。

二月十九日、三台の車列が皇居を出て神奈川県へ向った。沿道の人々はそれが御巡幸の車列とはほとんど気づいていなかったようだという。

全国巡幸は昭和電工川崎工場から始まった。御料車から降りられた昭和天皇は背広にソフト帽という映像などで親しいごく普通の服装で、「人間天皇」として自ら初めて国民の中へ入って行かれた。

この年、十二月までの間に関東・東海地方を巡られた。

昭和二十二年は、六月から十二月にかけて近畿・東北・北陸・中部・中国地方を精力的に巡られている。

八月の東北六県巡幸では宮城県の二泊目の宿泊先に県立古川高等女学校が選ばれた。特別な宿泊施設があるわけでもなく、昭和天皇は板の間に藁を敷いた上に寝られた。山形県では初めて民間営業の村尾旅館に宿泊され、「宿屋というものは、人を泊めるのになんと具合よく出来ているものか」と感心されたという。また、この旅館に歌人の斉藤茂吉と結城哀草果を招いて短歌について歓談されている（八月十六日）。

昭和二十三年は東京裁判の判決が出ることもあり巡幸は控えられた。二十四年は五月から六月にかけて九州全域を、二十五年は三月に四国四県を巡られた。二十六年は十一月に再度京都を中心に近畿地方を回られた。これで青森県から九州までをくまなく巡幸されたことになる。

この後、昭和天皇は早期の北海道巡幸を望まれたが、不安定な社会情勢から治安上の懸念も多く、また津軽海峡を浮遊する機雷の危険性も指摘されるなど前述の時期まで待つしかなかった。

その間、昭和二十七年一月の札幌における白鳥警部射殺事件、五月一日には皇居前広場における「血のメーデー事件」に象徴されるような相次ぐ過激なデ

モのほか大規模なストライキや駐留米軍に関わる問題など、北海道も含めて戦後復興期の年表をにぎわす事件、事故などが相次いでいる。

この時期の千歳の状況について『増補千歳市史』には「昭和二十六年五月、日米講和条約が批准され、朝鮮戦争の勃発により千歳基地駐留の米第一騎兵師団が前線に移動すると、オクラホマ州兵師団が送り込まれ、代わって駐屯した。そのため、いわゆるオクラホマブームが巻き起こり、米兵相手に全国からサービスマンや接客婦らが集まった。また、建築ラッシュとなり、その多くは違法建築で西部劇さながらの歓楽街をつくっていった」とある。『千歳市史』には「昭和二十七年は依然と騒然とした混乱状態はつづき、『西部の街』としての多くの世の非難を一身に集めた感があった」と記し、オクラホマブームが引き起こしたさまざまな難題に直面し苦悩する千歳の姿を暗示している。

昭和二十八年七月、国連軍声明により米軍の撤退が明らかにされると、代わって陸上自衛隊第一特科団の誘致に成功し、自衛隊のマチへの転換を図っていった。

一條實孝公爵 この石碑の碑文を揮毫した一條實孝という人物については「公爵」ということと、次のような略歴のほかはその人となりを知る手がかりは乏しい（『日本人名大辞典』「一條實孝」の項を要約）。

明治十三（一八八〇）年、昭和三十四（一九五九）年。明治、昭和初期の軍人・華族。一條實輝の養子。海軍大学校卒。海軍退役後貴族院議員。昭和二年大正天皇の大喪使祭官長。同三年大日本経国連盟を創設。右翼諸団体の長となり天皇機関説を攻撃。戦時中は大政翼賛会で重要な地位を占めた。

以上のほか、戦後もいくつかの団体の名誉職的な会長として活動していたという。

榊原会長の記憶では「昭和天皇の巡幸前後、時々新保旅館に宿泊される一條らしき人物の姿を見かけた」という言葉からも、この碑を建てるにあたって中

心的な役割を果たした「誰か」は碑文の揮毫者である一條實孝ではないかと思われる。旧華族という身分をおいても経歴等からみて自分なりの歴史観をしつかりと持った人物だったのだろう。

『経済白書』が「もはや戦後ではない」と書いたのは昭和三十一年である。その後、昭和天皇は熱望してやまなかった沖繩行幸への想いを

「思はざる病となりぬ沖繩をたづねて果たさむつとめありしを」と詠みおかれたまま、昭和六十四年一月七日に八七歳で崩御された。

植樹祭記念碑

アカエゾマツの森を見守って半世紀 北海道巡幸から七年後の昭和三十六年五月二十四日、モラップを会場に行われた第二回「植樹行事並びに国土緑化大会（筆者註 昭和四十五年改称「全国植樹祭」）への昭和天皇御夫妻の御臨席を記念するこの碑は植樹祭の翌年、昭和三十七年五月二十四日建立された。

モラップ山の南側の山裾、今はサイクリングロードとなった一般国道276号の旧道から獣害防止柵越しに望む、御影石製の碑石（高さ一丈七尺、上辺幅二丈六尺）正面には万葉仮名交じりの御製のみを刻んでいる。

「御製 人々とあかえぞ松の苗植ゑて緑の森になれと祈りつ」

ちょうど樹齢五〇年を数えるアカエゾマツの林を正面に見守るかのように建つこの碑は、鉄平石張りの基壇の広がりともあわせ、今回調査した石碑の中で最ものみや



写真8 植樹祭記念碑
(昭和37年5月24日建立)

な風格を感じさせる。

この行幸啓について『千歳市史』では写真を含め五〇弱、『増補千歳市史』には同じく二〇強の記述がある。その他の資料も参照し植樹祭前後の様子を見よう。

五月二十四日、モラップの会場では十時三十分から第十二回国土緑化大会が「積雪寒冷地帯の拡大造林と屋敷林の造林」をテーマに開かれ、宣言や決議が採択された後、林業功労者、緑化ポスター入選者の表彰が行われた。

十一時三十分、昭和天皇御夫妻が御料車で会場にご到着、御席までの山道を歩まれる途中で林業功労者にねぎらいの言葉をかけられた。

「植樹行事」は、まず昭和天皇がアカエゾマツの苗三本を「森」の字の形に植えられ、次いで香淳皇后が同様にお手植えされた後、全国から集まった約一万人の一般参会者が三万六千本の苗木を一斉に植樹して終了した。「深いあい色の支笏湖をバックに九・二〇の植樹地はたちまち若い緑の苗木で埋った」と『千歳市史』は北海道新聞の記事を引用して描写する。

昭和六十二年第一回全国育樹祭（野幌森林公園）へのご臨席の途次、当時皇太子殿下同妃殿下であった天皇皇后両陛下がモラップを訪れ昭和天皇御夫妻お手植え樹の枝打ちをされたこと、平成十九年六月に苫小牧市郊外静川の「つた森山林」で行われた第五八回全国植樹祭の会場の用材としてこのモラップの森から伐り出された間伐材が活用されたことが、天皇陛下の御言葉の中で述べ



写真9 天皇陛下お手植の松 皇后陛下お手植の松

られている。

『千歳市史』によれば、この時の奉迎についての注意書きが、昭和三十六年五月五日付『広報ちとせ』に「奉迎は自由意志・服装はふだんのままで」との見出しで五項目にわたって示されており、それに続いて記事は「明治十四年明治天皇の来られたときのように、お顔を拝めば目がつぶれるといつて、通過されるまで顔をあげられず、土下座してお迎えしたときとは、全く雲泥の差と言わなければならない」と記す。七年前の北海道巡幸の際、北栄小学校奉迎場で町民あげての奉迎を行った時の対応はどうだったのか。

昭和天皇御夫妻は、植樹祭前日の五月二十三日十二時五十五分、日本航空の特別機DC-8「宮島」で千歳空港に到着された。御料車は千歳市内を抜け、途中から千歳JAL国際マラソンのルートである新緑の林道に入り一路支笏湖へ向かい、四月三十日に移築したばかりの御泊所となっている王子製紙の倶楽部支笏湖別邸に入られた。この時、道道支笏湖公園線は舗装工事の真最中であった。

空港出発から支笏湖へ向われる昭和天皇御夫妻を奉迎する地元の様子を『千歳市史』は北海道新聞夕刊の記事を引用して次のように記述している。

基地内のお迎えで異彩を放ったのは、米軍家族、アメリカンスクールの子供たちの花やかな歓声と、航空自衛隊第二空団、駐屯米軍の合同儀礼隊、第二空団の儀礼隊は細長い儀礼用のラッパを三本そろえて、御通過と同時に君が代を吹奏、それらが象徴に榮譽礼をおくれば、白い肩章の米軍儀礼隊はアテンション（気をつけ）を号令二下直立不動、ささげつゝ御来道を祝った。

アメリカンスクールの子供達は歓声をあげ、異国の元首に好意の目を輝かせ、涙ぐむ年より達とは対照的だった

市街地からちよつとはつれた蘭越小学校の校庭ではアイヌの人達百人あまりがならんで、山崎校長に引率された同校百十七人の児童といっしょにお待ちしていた。

一ヶ月前から練習をつんで来たという児童たちのハーモニカバンドが、一斉にザクラ、サクラをはじめ。せいっぱいの表情でハーモニカをふきつづける子供たち、手を振ってお迎えるアイヌの人たち、徐行するお車からにこやかな天皇さまのお顔がうなづかれた

前述した注意書の中に「ご巡幸される二十三日、二十五日、二十七日には、それぞれ国旗を掲げ…」とあるのでその間の旅程をたどってみる。

二十五日、昭和天皇御夫妻は支笏湖から千歳市街地を通過して札幌へ向かわれ農林省林業試験場を視察し、午後に昭和天皇は札幌市民会館での日本赤十字社大会御親授式に臨席し、その後札幌グランドホテルに宿泊された。

二十六日は北海道庁訪問後に北大クラーク会館、北大植物園を視察、その後札幌駅から御召列車で栗山駅へ向かわれ王子製紙の栗山林木育種研究所を視察、標本館貴賓室で昼食をとられた。午後二時過ぎに栗山駅から再び御召列車で登別駅へ、登別温泉の登別グランドホテルに宿泊された。

二十七日は御料車で苫小牧へ、苫小牧市立ひまわり保育所と苫小牧工業港を視察され、午後千歳空港から特別機で帰途につかれた。

おわりに

ここまで戦後復興期から高度成長期にかけての上長都の開拓と都市化の波にのまれたことを告げる三つの碑、さらに昭和天皇御夫妻の行幸啓に関わる市街地とモラップの碑についてみてきた。

上長都地区の戦後開拓の終末に深く関わり、千歳の今日の基礎を築いた自衛隊の誘致と工業団地の造成についてその後の動向を概観して終わりたい。

昭和三十三年七月一日に市制施行。この年人口は四八、四四三人に達した。昭和二十七年に保安隊千歳駐屯地（現在の北千歳）が開設され特科群が来駐、

二十九年には陸上自衛隊第一特科団のほか第一普通科連隊が東千歳駐屯地に
来駐した。第一特科団は三十七年一月に北千歳に移駐、その後に札幌から第七
混成団が来駐してきて、八月に第七師団に改編された。航空自衛隊は三十二年
八月に千歳基地が開設され九月に第二航空団が浜松から来駐、三十四年には飛
行場も米空軍から引き継がれた。

こうして、市民から北部隊、東部隊、二空団と呼ばれる陸空自衛隊の基盤が
整った。

一方、北海道では初めての自治体による工業団地造成は昭和三十九年に北信
濃の市営第一工業団地、四十二年に市営第二工業団地造成の後、開発方式を民
間デベロッパー方式に変え四十六年に第三工業団地を造成、平成四年には市営
第四工業団地が上長都地区に造成された。工場進出の状況を『千歳市史』の年
表は次のように記す。

昭和四十二年 六月・サントリー工場操業開始

九月・日本文化シャッター操業開始

十二月・大阪変圧器工場操業開始

四十三年 一月・フランスベッド工場操業開始 等々

人口は開拓地の放棄と引き換えに、昭和三十三年の市制施行時から十年後の
四十三年には五九、六五八人と大きく飛躍した。

その後、現在まで市内には一〇の工業（※）団地が造成され二四〇を超える
企業が立地、人口は九四、〇〇〇人を超えた。

『石に刻まれた千歳の歴史』を蔵書される方は参照されたい。

長都開拓記念碑・・・・・・・・・・D 03 (P 22)

風雪に耐え碑・・・・・・・・・・D 12 (P 26)

千歳第三小学校跡碑・・・・・・・・・・I 11 (P 47)

天皇陛下皇后陛下行幸啓記念之碑・・・・A 04 (P 10)
植樹祭記念碑・・・・・・・・・・A 05 (P 11)

参考文献・資料等

千歳市／千歳文化財保護協会『石に刻まれた千歳の歴史』平成二十三年

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

千歳市開拓農業協同組合『砂礫に耕す 千歳開拓四十年の記録』昭和五十九年

北海道『新北海道通史 第九巻資料三』昭和五十五年

西川秀和『昭和天皇の全国巡幸 第一巻全国編』アーカイブス出版 平成二十年

北海道『北海道行幸啓誌』昭和三十二年

上田正昭／西澤潤一／平山郁夫／三浦朱門監修『日本人名大辞典』講談社 平成十三

年

苫小牧市『苫小牧市年表』昭和五十三年

登別町『登別町史』昭和四十二年

栗山町『栗山町史』昭和四十六年

千歳第三小学校同窓会発足準備委員会『千歳第三小学校同窓会名簿 付録・関係年表』

平成六年（所蔵・三溝茂）

林野庁『美しい森林づくりニュース〈No.24〉』平成十九年

ホームページ 北海道水産林務部／千歳市

協力

写真提供、協力、坪井和子（㊦）で表示

石勝線を形成する工事線・追分線史

守 屋 憲 治

新千歳市史編集委員会専門部員

はじめに

追分線とは石勝線の一部となる千歳空港（H4改称・南千歳）―追分を結ぶ工事（建設）線名で千歳線と室蘭本線を短絡する路線となっている。

工事線の営業部分としてほかに紅葉山線（紅葉山（現・新夕張）―占冠）、狩勝線（占冠・新得）があり、中間に既設の夕張線（M25開業・追分・紅葉山）を挟む。工事、既設の四線を総称して石勝線とし、根室本線の上落台・新得を經由して道央と道東を最短距離一三三・四キロで結ぶ北海道の主要幹線である。北海道の背嶺日高山脈を貫く石勝線の由来は狩狩国十勝国連絡線である（駅名は「駅」を略するも必要に依り記載する）。

石勝線に関する計画の端緒は大正十一年四月十一日法律第三十七号「鉄道敷設法（改正鉄道敷設法）」の建設予定線別表にある（（ ）は引用者註）。

第百三十四号 胆振国鶴川ヨリ狩狩国金山ニ至ル鉄道及ペンケオロロップナイ
附近ヨリ分岐シテ狩狩国登川ニ至ル鉄道（ペンケオロロップナイ）
「イ」ニむかわ町穂別福山附近

第百三十七号 石狩国白石ヨリ胆振国広島ヲ経テ追分ニ至ル鉄道及広島ヨリ分岐
シテ苫小牧ニ至ル鉄道（広島ニ北広島（市）旧名）

第百四十二号ノ二 十勝国御影附近ヨリ日高国左右府ヲ経テ胆振国辺富内ニ至ル
鉄道（左右府ニ日高（町）旧名）

この法律によつて鉄道建設が法的に義務付けられたが、地形などの条件によ

つて予定線どおりに建設されるものでもなく、途中のルートも未定であった。先の道内予定三線の白石・広島・苫小牧は北海道鉄道札幌線となるが、石勝線に関してはペンケオロロップナイ・登川が一部に近似するばかりである。石勝線の一部となる追分線も「胆振国広島ヲ経テ追分ニ至ル鉄道」であり、千歳から分岐する現在の線形とは異なる。

追分線は石勝線開業一年前、北海道鉄道百年にあたる昭和五十五年、千歳線電化供用時に起点・千歳空港が先行開業、日本国有鉄道（国鉄）初の空港密着型駅としてジェット&レール 鉄空一貫 を実現させた。

なお、石勝線開業以前の札幌・帯広間は、函館本線ニ札幌・滝川、根室本線ニ滝川・富良野・狩勝峠・帯広となっていた。この線区・根室本線に耐寒急行形ディーゼル動車（気動車ニキ）キハ56による初の急行「狩勝（札幌・釧路）」が運行されるのは昭和三十六年四月のこと、特別急行キハ80系「はつかり」形の改良増備車「おおぞら（函館・千歳線・札幌・釧路）」が走りはじめたのはサンロクトオ（36年10月）白紙ダイヤ改正から一年後のことだった。

石勝線は北海道では海峡線を除いて最も新しい鉄路である。平成二十三年、開業三〇周年を迎えた石勝線を追分線に焦点を当てて考察してみたい。

註（一）石勝線は、後に鉄道建設審議会委員、参議院議員となる江藤智が昭和二十年代中期札幌鉄道管理局長在任時に名付けたものといわれている。その後、工事線の総称として仮称石勝線となった。五十六年九月に線路名称が「石勝線」として公示され、開業日の十月一日に正式線名となった。

北海道鉄道日勝ルート・金山線と追分線

北海道鉄道とは現在の千歳線である会社線・札幌線を大正十五年八月二十二日に開業した私鉄である（「鉄道省文書」札幌線開業日ニ八月二十一日）。苗穂・沼ノ端間の札幌線と沼ノ端・辺富内（国鉄富内）間の金山線（国鉄富内

線)を有していた。

北海道鉄道にも後の石勝線に近似する路線の計画があった。当初の金山線ルートは室蘭線早来と釧路線(現・根室本線)金山を連絡するものであったが、知伏辺(早来軌道・厚真)を経て占冠の建設が地形上から難工事となり多大な建設費を要することから起点を沼ノ端に変更したものであった。金山線は道東の貨物を滝川経由で小樽に向けるのではなく、金山から沼ノ端経由で室蘭に短絡させると共に室蘭港の発展に寄与するものだった。金山線開業後に残った辺富内・金山間は昭和六年に敷設免許が失効した。この線形は後に工事線となる紅葉山線と狩勝線をクロスさせたものであった。

さらに、北海道鉄道は追分線(千歳)追分間も計画した。追分線は夕張方面から岩見沢を經由せずに、札幌線を経由して道都札幌に向かう短絡線とするものだった。大正十一年二月に免許が下付されたが十四年三月に失効した。両線失効の理由は欧州大戦後の不況による株主の累積債務の整理にあった。

なお、早来から穂別を経て金山にいたる鉄道は明治三十九年に北海道炭礦鉄道から敷設出願がなされたが、官設による計画があったため許可されなかった経緯があるという。

道東開発・南部横断線と日勝鉄道

昭和二十三年七月三十一日、戦後日本の自活上北海道における未開発資源の開発と幹線鉄道の先行敷設について運輸省施設局線路課が『北海道の開発と鉄道の建設』と題して南部横断線を含む一〇路線のレポートを発表した。

二 鉄道網整備の為に必要とする線路

- 二 辺富内線 富内 御影間 一一四軒
 - ホ 紅葉山金山間 五〇軒
 - へ 広島(千歳)追分間 一一六軒
- 南部横断線(札幌・帯広間)

三 資源開発線(数量略)

イ耕地開拓 広島追分間、口木材 紅葉山金山間、ハ水力電気 辺富内線沙流川本流、ニ石炭 紅葉山金山間、その他鉱産資源 辺富内線(夕ローム)「二・二・ホ」の線形がトマム(旧・石勝高原)を避ける形になっているが、現在の石勝線に準拠している。戦後日本の復興上、道東の豊富な資源を有効に利用するために必要な鉄道構想であった。

陸上交通としての自動車道路網が未発達だった終戦直後、日本の復興につながる道東の資源開発については陸上交通の太宗である鉄道の強化がことのほか重要であったことは言を待たない。

『北海道の開発と鉄道の建設』において注目すべきは「四 幹線強化」において狩勝峠の改良なくして道東地区の開発は望み得ないとしている点である。

根室本線最大の難所である狩勝峠は上り下りともに三五パーミル(%)の急勾配と急曲線、明治四十年に供用し老朽化した狩勝トンネル(九五四)も二五%の片勾配で運転上の難所だった。日本三大車窓・新日本八景(平原)と絶景が称えられた新内経由の旧ルート時代、動力車は末期の一部優等列車を除いて蒸気機関車(蒸機)牽引で、落合・新得で補機を増結し火夫は命を懸けて峠を越えた。新得機関区には昭和四十一年にあってもD51一六両と9600一両が配置されていた。(%) \parallel 一〇〇〇(進行時の高低差が(千分率))。

石勝線に準拠する古い形ともいえる日勝鉄道(線)について触れたい。

日勝線は戦時輸送体系を強化し国家総力戦を具現化するため昭和十八年八月一日、鉄道省に札幌線とともに戦時買収された金山線を延伸、根室本線御影附近に連絡する鉄道として計画された。

国鉄は買収以前から工事に着手、昭和十一年に予定線・建設線となり、十四年に辺富内側から起工したが、特に第一日振トンネルは難工事と工法未発達、戦況悪化による労働力不足のため敗戦までに日の目を見ることはなかった。

日勝線（上落合信号場・狩勝線・日高町_二四四_キ）が開業しても帯広・長万部間の距離は既設線と変わらず、札幌を経由しないことからメリットは少なかった。なお、富内線が日勝線の起点となる日高町に到達したのは昭和三十九年のことだった（富内線・T15₁ S61₁ 第二次特定地方交通線・バス転換）。

石勝線新設促進期成連合会の設立

昭和二十四年四月十八日、空知郡南富良野村長村上壽造は道東と道央を結ぶ唯一のルートである根室本線が飽和状態にあり、仮称南部横断線紅葉山・金山間を早急に敷設願いたいと衆参両議院議長と運輸大臣に請願書を提出、同月二十五日に受理された。実施機運醸成のため八月八日に衆議院運輸委員長に要望書を提出した。しかし、南富良野村単独の運動では目的達成が困難なので十一月十八日付の文書で千歳町に対しても協力を要請してきた。協力要請は穂別村、夕張市に対しても行われた。

この鉄道敷設と同時に追分・千歳間を繋いで中部への便益を図ることも如何かと考慮茲に御意見を承知致度尚御賛同と御協力を願えれば一度関係町村長殿と会合の機を得度存意につき宜しく御高配賜り度御照会申し上げます。

これといった産業のない千歳町は、昭和二十二年策定の『千歳町総合計画』において航空機工場であった第四十一海軍航空廠の施設を利用して鉄道車両の修繕を行う工機部を誘致する計画を持っていた。分岐点になれば工機部の設置、支笏湖観光の振興に寄与すると考え「全面的に賛同する」とした。

昭和二十六年五月二十三日、札幌市の都市会館において石勝線新設促進協議会が石勝線沿線の三市（帯広、夕張ほか）六町（千歳、恵庭ほか）七村（占冠、南富良野、広島、追分ほか）参集で開催され、石勝線新設促進期成連合会（期成会）が結成される運びとなった。

七月から八月にかけ、札幌鉄道管理局、参議院議員、運輸省などから鉄道関

係者が石勝線実地調査のため夕張に入る動きがあった。期成会は実現の確信を一層深め結束を呼びかけた。

十月二十九日に富良野町商工会館で期成会第一回の総会が開催された。期成会は富良野沿線八カ町村を加え二四市町村になっていた（昭和四十一年_二二五_市町村）。夕張市長代理からは帯広・長万部間で既設線に対して八二_キ短縮されること、高橋千歳町助役からは千歳・追分間の新線について千歳駐留の米軍当局も賛同している旨の報告があり、宣言、決議を以って会議を終えた。会長には夕張市長が選任され、千歳町長は評議員となった。

宣言

石勝線は根室本線帯広駅を起点とし狩勝の嶮を避けて金山駅に至り此処を分岐点として占冠・穂別の両村を貫き夕張線紅葉山駅に出て追分・千歳間を結んで札幌にいたる区間とし其の使命は東北北海道四ヶ国の開発促進に資し沿線に眠る大富源を活かして国家再建の支柱とすると共に本州との交通距離を短縮し以つて道民の福祉増進に寄与するもののあることを確信し茲に関係市町村の総力を結集し本線敷設の実現を期す

右宣言す

決議

一、帯広を基点とする石勝線の敷設促進を期す

昭和二十六年十月二十八日

石勝線新設促進期成連合会

広島・追分間予定路線筋は、石狩低地帯千歳川流域の広島村中之沢原野、千歳町の長都沼・馬追沼を含む長都原野などの広範な湿地帯が広がっていた。予定線に編入された当時、北海道建設事務所の所管によって実測調査が行われたが軟弱な地盤から進展しなかった。石勝線建設の運動当初から追分線の起点は湿地帯を避け、追分に至近な千歳という暗黙の了解があったと考えられる。

請願石勝線ルートと進駐軍擬線

ここまで調査線昇格以前の追分線を含む石勝線について述べてきたが、ここでは夕張線紅葉山以東、根室本線金山までの当初の線形を資料から見てみたい。

予定駅名は、紅葉山・来留喜くるるき・稲里いなざと・長和オサワ・新登川ニニツ・新人・中央・占冠シタカ・北占冠・金山となっていた。大まかなルートを示すと、紅葉山からホロカクルキ川に沿って南下、穂別稲里から穂別川に沿って現・東オサワ信号場方向に北上、占冠村役場所在地の中央へ進み、占冠から現・国道237号沿いに金山に至るものだった。請願石勝線ルートは、トマム越え(石勝線占冠・上落合間)と紅葉山・占冠間の長大なトンネルを迂回する線形となっていた。

追分線について見てみたい。

昭和二十六年五月十七日には千歳において三町村振興会幹事会が開催された。三町村とは石狩南部の千歳町、恵庭町、広島村から構成されていた。席上、千歳町長から「現在、軍用鉄道が海軍時代の第三基地まで敷設されている。追分まで僅かしかないのだからこれを結び、客車の運行する運動をしたい」と提案、出席していた首長と議長議長は賛同した。この幹事会を受け広島村で開催された六月一日の総会では強力に運動することが決まった。

「第三基地まで敷設されている軍用鉄道」とは、昭和十九年九月末に完成したと考えられる海軍専用線の後身である。敷設の目的は千歳第二基地滑走路の路盤強化の碎石を札幌石山から輸送することであった。石材輸送は定山溪鉄道東札幌經由で千歳線に入線、千歳から引込線に入り第三基地滑走路中央部東側で終点となった。第二滑走路建設の目的は四発の大型陸上攻撃機「連山」を発進させることであつたが敗戦までに飛来はなく、専用線は敗戦後撤去された（千歳第一、三基地Ⅱ元・水谷政次郎経営の水谷農場／現・陸自東千歳）。

この米軍専用鉄道は昭和二十六年の朝鮮動乱時に再敷設され通称米軍二基地

用擬線(専用線・岐線)と呼ばれ、全長は千歳から約八・九キロだった。再敷設に当たって第二地区(二基地)内にレールが引き込まれ、終点には一〇〇メートルに及ぶプラットホームが設けられた(表紙写真参照)。さらに、POL(貯油施設)に至る線があつた。室蘭本線追分までは直線で約八キロと至近だった。

昭和二十七年五月二十日、三町村振興会の総会が恵庭町で開催された。席上、千歳町長から「米軍としては日本政府で計画があればいつでも米軍岐線を利用することは差し支えないとの回答に接していて、目下国鉄当局に対して運動中であり、且つ石勝線と結ぶ運動と平行して大きく関係市町村と動いているが、なお引続いて運動が必要である」旨を報告した。

昭和二十八年三月五日には、北海道知事、道議会議長、道開発局長、国鉄北海道総支配人などに対して、千歳町と追分村で「国鉄千歳線千歳駅より室蘭本線追分駅間の鉄道布設方についての陳情書」をもって追分線新設陳情を行った。さらに十二月には夕張市も加え再度陳情活動を行った。

国鉄千歳線千歳駅より室蘭本線追分駅間の鉄道布設方についての陳情書

一、陳情の趣旨

国鉄千歳線千歳駅より室蘭本線追分駅間十六、九キロの鉄道布設については現在駐留軍の専用鉄道が千歳駅より八、九キロ延長されて居りその使用方については日本政府に於いて追分を結ぶ鉄道布設の計画がある場合についても使用差支ないとの現地司令官のお話もありますので、是非御計画の上表現出来ませう陳情いたします。

この間、六月六日から七日には衆参両議院において石勝線新設請願が採択決定された(三十一年六月二日には衆議院で再度、請願採択を決定する)。

この後、追分線のルートが確定するまで千歳・追分間に新設予定として「水谷」「中央」の駅名を見ることが出来る。水谷は専用線上、中央は専用線延長案が認められない場合に米軍基地を北に迂回した場合の中間駅名である。

註(一)米占領軍が陸運局の許可を得ないで敷設した鉄道Ⅱ擬製線で、保線は国

鉄が担当した。五十一年に廢線、駐屯地内と旧POL地区にプラットホーム現存。

【解説】米軍第二基地（接收解除後のキャンブ千歳第二地区）の位置

第二基地Ⅱ千歳線・専用線・柏台通（旧・板敷誘導路）・柏台演習場西縁に囲まれた区域（南千歳東口一帯）と柏台演習場、さらに駐屯地正門通南側（除・第一滑走路誘導路地区）を加えた区域。

広分線問題（1）と調査線決定

広分線とは、改正鉄道敷設法の建設予定線別表にある広島・追分間鉄道を指す。昭和三十一年頃から広島村が起点駅の名乗りを上げ陳情活動に乗り出した。この場合のルートは、広島・長沼・由仁・追分が考えられていた。

広島村の主張は法定線ということにあったが、この行動は昭和二十六年五月以来の三町村振興会における審議決定を覆すものであったばかりか、二十六年十月の期成会宣言にも反するものだった。この結果、十九年以来何事をなすにもブロック活動を行ってきた三町村振興会は三十一年度を以って解散した。

広分線問題が惹起していた昭和三十一年八月二十九日付北海タイムスは「石勝線の分岐点は、千歳駅が内定、正木議員が朗報をもたらす」と報じた。

（略）国会の鉄道審議会委員として活躍している正木代議士は八月はじめ大石札幌局支配人らと上京、本省で千歳駅を千歳線の石勝線元通のさいの分岐点にしよう」と内定をみたというもので文書化されたものではないが確定的な朗報である（略）

国鉄新線について運輸大臣に答申する鉄道建設審議会（鉄道審議会）の第二〇回総会が昭和三十三年四月三日に首相官邸で開かれた。鉄道審議会では道内における工事線として白糠線（※S 39）58Ⅱ第一次特定地方交通線・バス転換第一号）、美幸線（※S 39）60Ⅱ第一次特定地方交通線・バス転換第一号）、芦別線（未成線）、興浜線（未成線）／両端の興浜北線、興浜南線Ⅱ第一次特定地方交通線・バス転換）を決定した。さらに道内における調査線として石狩・



図1 調査線昇格以前の「石勝線建設路線一般図（一部）」
請願石勝線は夕張山地と日高山脈の貫通を避けるため現在のルートとは大きく異なっている

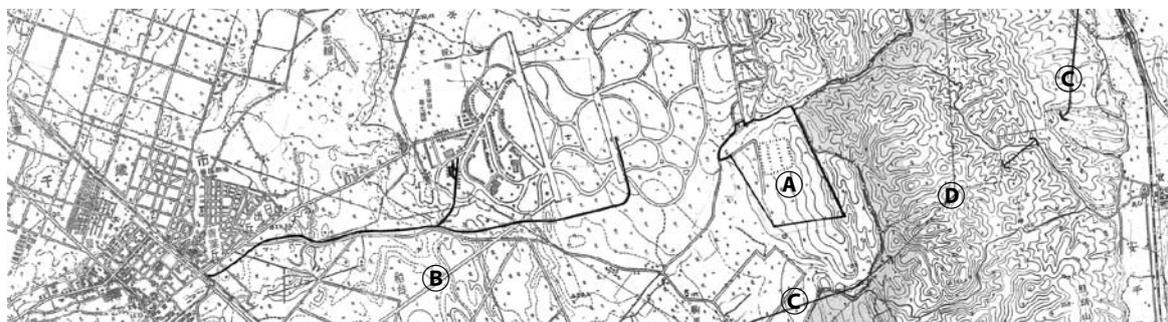


図2 米軍二基地用専用線ルートと小火器射撃場Aの位置
基地内への引込箇所は現在の柏台通門 POLは板敷誘導路Bとの交点付近にあった 追分は本図の右上上方にあたる
○C=石勝線 ○D=第一追分トンネル（昭和39年発行「千歳市管内図」）

十勝連絡線のほか名羽線（未成線）、岩内線（未成線）を決定した（※Ⅱ一部開業路線／未成線Ⅱ計画・工事中に中止となった未開業路線）。

鉄道審議会開催の前日、苫小牧出身の衆議院議員から千歳町に電報があった。

セキシヨウセン」三二ネンド チヨウサヒツクコトニケツテイシタ シノダ コウサク（石勝線 三十二年度調査費付くことに決定した 篠田弘作）

さらに審議会当日、建設促進上京運動のため三月二十五日から上京していた町長山崎友吉からも調査線に決定した旨の電報が入った。

四月四日付け北海道新聞は「本道四着工線決る」の見出しで石狩・十勝連絡線について次のように報じている。

（略）同日の審議会では新規調査線として名羽線（羽幌・朱鞠内）石狩・十勝連絡船（未定）岩内線（岩内・黒松内）三線が選定された、このうちもつとも重要性をもっているのは石狩、十勝連絡船といわれている

同線は国鉄や運輸省の構想によると現在着工中の辺富内線の未着工区間右左府、御影間と登川から紅葉山・ペンケオロツプナイを経て金山に至る線、北広島から追分にいたる線の三線を一本にして横に結ぶ線となる、ルートは今後国鉄が調査して決定されるが将来道東地区の幹線として沿線開発や釧路、帯広地区と室蘭地区を連絡するものとして期待されている

調査線となった石狩・十勝連絡線は紅葉山・金山に代わるもので三線からなっていた。起終点、ルートなどは今後の課題として残された。

鉄道審議会は「調査を開始すべき新線については、調査の結果、予算の規模等に応じて交通網の形成、資源の開発、国民経済の効果などを勘案し、その必要度に応じ逐次着工の選定を行うものとする」とし、全国では道内三線を含む一六線を選定した。道内において選外となった候補路線は釧美線（未成線）、戦時中に路盤工事が九〇％完了している戸井線（未成線）、松前線（松前以西・未成線／以東・S12〜63Ⅱ第二次特定地方交通線・バス転換）であった。

鉄道審議会事務局が作成した石狩・十勝連絡線の概要は次のとおりであった。

調査候補路線概要表

番号	線名	区間	延長	開発資源	地形概要
2	石勝	紅葉山・金山	66 k 6	石炭、木材、クローム鉱	峻険
3	広分	北広島・追分	16・5		平夷
4	辺富内	右左府・御影	79・0	木材、薪炭、石炭	峻険

調査線となった石狩・十勝連絡線は、北広島・御影間一六・一キの総称で2、4の建設の目的は「札幌地区と道東との短絡」、3は「石勝線と相まって道東、道西の短絡」とされた。概要表の興味ある事項は、3の延長が千歳・追分間の実延長である一六・五キが記載されていることである。

調査線となるまで期成会としての運輸省等関係省庁、国鉄、鉄道審議会のほか関係機関・者への陳情、懇請活動は道内において一五回以上、上京は一一回を数えた。陳情等の活動に積極的に参加したのは、会長である夕張市、副会長であった新得町、広分線関係の追分町、千歳町、広島村のほか、通過地点で駅設置を熱望する占冠村、石勝線と根室本線の合流予定地の南富良野村であった。大正十一年に建設予定線となった三線は苦難の末、調査線となったが着工までの道程は遠かった。調査線は先ず工事線（建設線）に昇格しなければならぬ。さらに、国鉄から運輸大臣に対して着工免許申請の後、免許を交付され晴れていわゆる着工線となるのだった。

工事線に向けて

昭和三十三年三月二十二日、懸案であった石勝線が鉄道審議会にかけられる見込みとなったことから、千歳町は追分町と連名で工事線に決定されたときは直ちに起点駅を千歳に決定するよう働きかけるため町長、町議会議長四者連名の請願書作成にとりかかった。

千歳線千歳駅を「石勝線」の起点駅にご決定方についての請願書

(請願の趣旨)

このたび調査線にご決定いただきました「石勝線」の効果を大きく左右いたします起点駅につきましては、現在まで石勝線新設期成連合会で一致実現につとめてまいりました次の利点を有する千歳駅にご決定、明年度においては実施線として一日もすみやかに新設下さいますよう、こゝに謹んでお願いいたします。

(請願の理由(本文略))

- 一、千歳町は北海道における交通網の要点であります。
 - 二、敷設距離が僅少で、しかも工事が容易であります。
 - 三、国防上重要拠点であります(S29 野戦砲・歩兵・高射砲各部隊千歳配備)。
 - 四、観光客に大きな利便を与えます。
 - 五、千歳は札幌市の近郊都市で北海道開発の拠点であります。
- 請願書は五月二十七日、南条建設大臣来道時に早速活用された。

鉄道審議会の決定を受け、国鉄札幌工事は「ただちに着工」とされた白糠線、美幸線以外の工事線と調査線について、通産省札幌通産局に沿線の地下資源開発面での検討を依頼した。依頼の目的は鉄道建設と貨物輸送の将来予測に資するものだったと考えられる。

札幌通産局では十二月三日、検討の結果をまとめ札幌工事に回答した。

回答内容は、調査線にあつては石狩・十勝連絡線を建設順位第一位にあげて早期着工、工事線昇格を推進すべきとした。意見書では石狩から道東に至るうち既設の夕張線以東について次のように記している(引用者要約)。

「紅葉山・稲里・新登川・占冠」間は、豊富な石炭と高品位鉍クロムが密集しているにもかかわらず交通が不便なため開発が遅れている。本線開通で北炭登川南部地区の開発をはじめ現在休止中のクロム鉄鉍三山の再開も可能となるので、地下資源開発上最も重要な区間として最優先して敷設されるべきである。

「占冠・上苫鷲・串内・上落合・新得(御影)」間は、クロム、ニッケル、銅などの鉍資源地帯として「紅葉山・占冠」間について重要である。道央・道東の最短連絡によって産業経済上の効果も大きく敷設を急ぐべきである。

「占冠・金山」間について地下資源はわずかであるが、「占冠・新得(御影)」間の早期着工が困難の場合、道央・道東を最短で連絡するため敷設を急ぐべきである。道内調査線三線の調査結果は十二月二十二日上京の上説明された。期成会も一日も早く建設線として決定されるべく請願に努めた。

北海道石(狩)十勝線鉄道建設方に関する請願書
請願

千歳より追分、占冠を経て根室本線新得を結ぶ、仮称「石勝線」鉄道の新設は、北海道の総合開発上極めて、緊急且つ重要な施策であるところから昭和32年4月調査線として決定を見たのでありますが、これを一日も早く建設線として、お採上げ下さいませよう、こゝに謹んでお願いいたします

請願の理由(本文略)

- 第一に資源が豊富に開発されることあります。
- 第二に連絡距離を短縮し輸送力が増強されることあります。
- 第三に電源が未曾有に開発されることあります。

期成会は広分線が調査線となったが、千歳、広島と二つの起點案があつたのでは内部が統一されていないということで工事線決定にブレーキがかかり調査が後回しになることを恐れた。このことから、昭和三十三年八月二十九日に支笏湖畔旅館翠明閣で臨時総会を開催し申合せ事項を確認した。

申合せ事項

一、石勝線の經由路線並びに分岐点に関しては専門技術的見地より国鉄当局に一切をお任せすること。

二、石勝線の促進運動に関しては連合会一本の行動とし、前項に反する分派行動は

一切をやらせよう。

右二項目について茲に再確認する。

昭和三十三年八月二十九日

石勝線新設促進期成連合会

沿線市町村の思惑

石勝線建設促進のため期成会に加盟した市町村は、後の工事線となる紅葉山線、狩勝線、広分線・追分線の通過市町村等であり最終的には二五を数えた。

石勝線沿線の鉱物資源の代表は夕張地方の石炭であり、明治二十五年三月には北海道炭礦が採炭を開始、八月に現・室蘭本線、十一月には現・石勝線（追分・新夕張）、同夕張支線を敷設した（北海道炭礦鉄道線）。夕張の人口は大正九年には五万人を超え、戦時中に市制を施行、石勝線が調査線となった三年後の昭和三十五年にピークの二万七千人に達した。石勝線沿線では最大の都市で、夕張市長が期成会の会長に就いたのは当然のことだった。

石勝線が調査線となった昭和三十二年当時は未だ原油の輸入は自由化されておらず鉄道は蒸機が主役であり、暖房は石炭ストーブ、ボイラーや発電も石炭に頼り需要が高まっていた時代であった。しかし、そのエネルギーの源となる石炭を運ぶ道路は未舗装であり、トラックは最大積載量が現在の中型車程度と輸送力も小さいものだった。当然、石炭輸送の基幹は鉄道の時代だった。

この頃、D51が牽引する石炭車（セキ）の長大編成が夕張から室蘭港に向かった。セキ六二両で総重量は二八〇〇ト、全長は七〇〇以上に及んだという。筆者が小学生の頃、自宅そばの室蘭本線（苫小牧）王子西住宅通り踏切で運炭列車の両数を数えたことが懐かしい。正に蒸機全盛の時代だった。

夕張の久留喜地区は、夕張楓炭田の地続きから石炭鉱業が有望で、加えて沿線には無限の林産資源を有していた。新たな炭鉱が開発されると従業員とそ

の家族の移入によって人口の増加が見込まれるほか、駅の新設による市街の形成、失業者の国鉄への雇用も考えられた。さらに周辺町村の人口が増えると、中核都市としての夕張の地位向上にもつながる期待が大いにあった。

また、モーターゼーションの形もいまだ見えなかった当時、鉄道が通っていない北海道のチベットといわれる陸の孤島＝山間僻地にあつては、客貨の輸送利便の向上によって住民の福祉の向上と産業の振興を図る狙いがあった。

千歳町の期成会加盟の狙いはどこにあったのだろうか。

『千歳線千歳駅を「石勝線」の起点駅にご決定方についての請願書』には、交通網の要点であり空港利用者の利便の向上になること、国防機動力が向上すること、観光客の道内移動の利便向上と観光開発が図られること、千歳は将来性があり北海道総合開発の拠点であることなどが挙げられている。

当時千歳の人口は四万七千を数え市制施行を窺っていた。

石勝線が千歳を起点することで、帯広から函館までの距離が根室本線、室蘭本線経由よりも大幅に短縮されることよつて道東と道央の連絡が良くなり物と人の輸送力を大きく伸ばすことが可能になる。このことよつて建設中の苫小牧港（現苫・S38開港）を貨物集散地とする工業都市苫小牧の後背地としての千歳の役割が有望となる。さらに、増大する千歳空港乗降客と連携することで支笏湖の観光開発が大きく発展。また、長都沼の干拓よつて生まれる広大な農地の開発に弾みがつき、延いては産業を振興させ都市機能の充実を図りたいという消費都市千歳から脱却の目論みがあった。

札幌、帯広に通じる石勝線の整備に期成会加盟市町村は積極的に運動に参加した。未だ戦後復興の時代であり、エネルギー革命による石炭産業の崩壊、交通網の整備による「ストロー現象」に思いを馳せる時代ではなかった。

工事線決定と広分線問題（2）

昭和三十三年七月一日、全道一七位の人口で二四番目の「市」となる千歳市が誕生した。人口増加は陸軍自衛隊の移駐によるもので千歳には基幹となるこれといった産業はなかった。

期成会加盟市町村は石勝線の工事線昇格を目指してさらに陳情活動を活発にさせた。特に、昭和三十四年に入ってから正月と盆を除いて毎月のように上京し促進運動を行なう熱の入れようだった。四月には市長選挙が執行され米田忠雄が第二代の市長に就任した。陳情活動は継続され、国会議員との面会の際に引き出された言葉からは年内には工事線に昇格することは間違いないというところまでできた。

第二五回鉄道審議会が九日、赤坂プリンスホテルで開催された。審議の結果、道内の二線を含む一一線が工事線として議決し運輸大臣に答申された。

建議

昭和三十四年十一月九日

運輸大臣 檜 橋 渡 殿

鉄道建設審議会々々長 石 井 光次郎

鉄道敷設法第四条第三項に基く鉄道新線に関する建議

鉄道建設審議会の決議に基き左のとおり建議する。(略) さきに調査線として本審議会が建議した一六線については、左記のとおり処置することを適当と認める。

記 (道内線のみ引用)

一、左の一線 (北から順次列挙) は昭和三十五年以降着工するを適当と認める。但し、その着工の時期及び方法については各路線の実情にかんがみ左によって実施するものとする。

(一) 名羽線

名羽線 (朱鞠内・羽幌間) の着工の時期及び方法については、炭鉱整備状況並びに予算の規模等を勘案して決定するものとする。

(二) 石狩・十勝連絡線

石狩・十勝連絡線 (北広島・追分間、紅葉山・金山間、左右府・御影附近間) は長大路線であるので、工事の難易、開発効果、予算の規模等を勘案し、投資効果のすみやかに發揮し得る区間より着工するものとする。

紅葉山・占冠・金山間が紅葉山線、左右府・占冠・新得間は狩勝線となった。紅葉山、狩勝の二線を十に模式化すると紅葉山線は「I」形、狩勝線は「U」形となる。交点が占冠、右端が新得、左端は紅葉山 (新夕張)、上端が金山、下端は左右府 (日高町) となり、横線が石勝線だった。

新設促進上京運動に参加していた米田市長から午後七時頃電報が入った。セキセウセンキマルカンケイシヤニシラセコウ」ヨネタ (石勝線決まる関係者に知らせよう 米田)

十日付けの北海タイムス石狩版は「分岐点は北広島駅 長年の陳情運動みもの」の大きな見出しで次のように伝えた。

石狩管内では、起点駅をどこに置くかで広島村と千歳市が激しく争ってきたが、北広島駅への乗り入れはこれではつきりきまつた。(略) この日村長上京で留守をあずかっていた谷口助役は「確信はしていたが、やはり決定の線がでるまでは落ち着かなかつた。ホツとしたという気持ちだ (略) 村の将来に明るい光明を与えるものだ (略)」と語っていた。この北海タイムスの報道に対して米

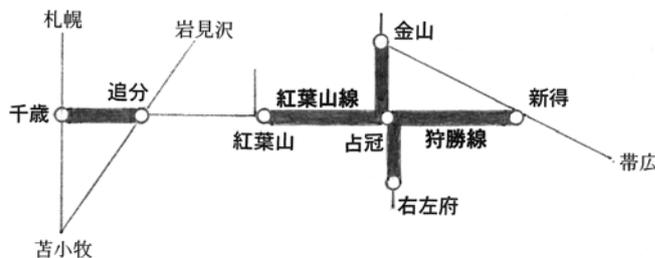


図3 石狩・十勝連絡線概念図
細線=既設国鉄線 追分-紅葉山=夕張線 金山-帯広=根室本線 岩見沢-苫小牧=室蘭本線 札幌-苫小牧=千歳線 (作図:筆者)

田市長の留守を預かる職員は動揺した。しかし、米田は鉄道審議会の事務当局から「建議にある『北広島・追分間』は法定線の起点を表したもので、来年度に調査を実施し付帯条件である『工事の難易、投資効果の発揮し得る区間等』の意向に沿い追分・千歳間を先ず着工したい」との情報を得ていた。

鉄道審議会翌日から国会、国鉄、運輸官などの関係者に対して、北海道に帰ってからは国鉄関係者に対してのお礼挨拶回りを行った。

広分線起点問題について昭和三十三年八月に臨時総会を開催し分派行動を禁ずる旨を確認したことは先述したが、完全には徹底されなかったことから、訪問の先々で「分岐点問題で内部紛争を起すこと、それを口実に着工が延ばされる事例は多々ある。あくまでも団体行動で路線は当局に一任するから一日も早く着工してもらいたいと陳情することが肝要である」と起点問題の警告を受ける始末だった。

昭和三十六年十一月の上京運動の際、期成会会長橋内夕張市長をはじめ、米田千歳市長、石橋広島村長ほかが国鉄本社を訪れ大石常務理事に面接した。広分線問題である千歳と広島の関係が訊かれ、期成会会長は分岐地点問題については国鉄当局に一任しているので問題はないと答えたが、常務理事からは内部紛争を起さぬようと釘を刺された。

【注】『北海道鉄道百年史 下巻』には「昭和36年5月、追分線のルートは「千歳・追分間」に変更され」と記されている。根拠については不明である。

国鉄と日本鉄道建設公団

国鉄発足以前、国営鉄道は運輸省（→S20 鉄道省）によって経営されてきた。国営鉄道は戦後のインフレーションのほか、復員兵の職場復帰、外地鉄道員（樺太鉄道局（旧・樺太庁鉄道）等）の受け皿による雇用増などで財政は極度に悪化していった。このようななか、連合国軍最高司令官総司令部（GH

Q）は国家公務員の争議権を禁止する一方、国営事業を国から切り離し効率的な独立採算性を採用する公共企業体の設置を勧告した。

これにより昭和二十四年六月に誕生したのが国鉄だったが、車両は戦前の老朽化したものと戦時下の急造決戦形のものが多かった。

昭和三十年代に入ると神武景気、岩戸景気などの大型景気が繰り返され高度成長期に入ったが国鉄の近代化は遅れたため、三十二年から第一次五カ年計画に基づき蒸機の電車化、気動車化による老朽車両の更新、車両増備と複線化などの輸送力増強を推進した（S31 東海道本線全線電化完成）。

昭和三十三年には20系客車によるブルートレイン「あさかぜ」のほか、ボンネットに特急色のビジネス特急モハ20系（151系電車）「こだま」が東京・大阪間に颯爽と登場し二大都市は日帰り圏となった。

千歳線においても昭和三十年から運用されていたバス窓の一般形キハ45000（キハ17）が室蘭まで延伸、三十四年には耐寒式板張床・デッキ車の一般形キハ22三両編成による準急行「ちとせ」に昇格した。三十五年には暖地準急形キハ55八両編成（水戸局所属）の全席指定長距離急行「すずらん（↑洞爺↑特殊列車↑Yankee Id）」が札幌・函館間に誕生した。

昭和三十四年にはオリンピックの東京開催が決定するとともに東海道本線の輸送力増強策として東海道新幹線が起工している。

世はオリンピック景気に湧き自動車の急激な発展は国鉄から客貨を奪う勢いを見た。このようなことから第一次五カ年計画期間中の昭和三十三年には第二次計画を急遽樹立、第一次計画の集大成としてサンロクトオを実施し道内では初の特急おぞらが誕生、すずらんも寒冷地急行形キハ56に替わった。

昭和三十九年には東京オリンピック開会式一〇日前の十月一日、日本の誇り新幹線・夢の超特急0系電車「ひかり」が東京・新大阪間に開業した。この年、国鉄北海道支社は『国鉄北海道の現状とその対策』のなかで、石勝線の完

成促進、幹線の輸送力不足とスピードアップのため千歳線の複線化が急務であることを述べている（S41 11ちとせ急行昇格、S48 11千歳線複線化）。

この間、昭和三十五年には全国の赤字線五〇線区が国鉄の方針としてバス転換が打ち出された。二割を超える一線区が北海道にあった。赤字線の問題はこの頃から話題になった。赤字線を抱えながら、さらに赤字が予想される地方支線である多数の丙線を建設しようとする国鉄には厳しい目が向けられた。

様々な議論を経て国鉄に代わり新線を建設、建設した鉄道施設の貸し付けと譲渡を行うことを目的に、国と国鉄が出資して昭和三十九年三月二十三日に設立されたのが日本鉄道建設公団（鉄道公団・H15解散↓（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構））だった。

【参考】北海道内の赤字ローカル線

鉄道公団は道内において国鉄に代わり赤字問題を抱えたA線 11地方開発線、後に「日本一の赤字線」と揶揄された美幸線を含む八線の建設を引き継いだ。狩勝線の一部（占冠・新得間）を除いて未成・廃止線となった。なお、昭和四十三年に国鉄諮問委員会が答申した赤字八三線（道内一五線）の根北線（S32 45）以来、第二次特定地方交通線の池北線（M44 44）H元 ↓北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線（H18）まで二五線区にも及ぶ赤字ローカル線区が廃止された。



写真1 「東千歳23普通上級演習帰隊」
駐屯地内専用線に入線したキハ56系と帰隊した隊員
（昭和43年2月撮影 NA）

占冠・新得間正式認可

昭和三十六年一月二十日、新年度の国鉄新線建設予算は本四連絡鉄道と津軽海峡連絡鉄道の調査費を含んで七五億円、利子補給三億円となった。

二月に行われた新設促進上京運動のおり、国鉄本社建設線課長からは「石勝線については十分理解している。鉄道審議会原案は私達が作るの期待に背かないように努力する」、建設局長からも「四月に予算配分を決定し、石勝線についてもその中に織り込むよう努力する」との話があった。石勝線の三十六年度認可は確かなものになっていった。

石勝線はいわゆる政治路線ではなく、北海道として重要な経済路線であり道路で代替できるものではないことを国鉄、運輸省関係者は十分理解していた。政治路線ではなかったが北海道選出の国会議員は「我田引鉄」に奔走した。

昭和三十六年四月二十五日、鉄道審議会が開催され本道からは石勝線と名羽線が新規着工線となった。四月二十六日、米田市長宛に電報が届いた。

セキシヨウセンケンセツヒ一オクツイタ シユウギ インスハラシヨウイチ（石勝線建設費一億付いた 衆議院寿原正一）

狩勝線新得・占冠間は計画、用地の選定・買収などの事務手続きを行なって七月十四日、運輸大臣から建設許可が下りた。この当時、国鉄としては東海道新幹線を別にすると全国新線の中で幹線としての使命を持つものは石勝線以外にないとの考えだった。

昭和三十七年三月二十三日に狩勝新線のトンネル建設工事に先行着手した。新狩勝トンネル内で根室本線と合流する狩勝新線は四十一年十月から供用され急曲線・急勾配が解消された。石勝線が形となつてはじめて現れた。

東千歳駐屯地・演習場通過コース

期成会設立当初から千歳町（市）は石勝線の起点を千歳とし、そのコースも

米軍が敷設した専用線を活用することを念頭に陳情活動を行ってきたことは先述した。これについて国鉄からは旅客機との連携、米軍・陸上自衛隊（陸自）からも基地の利便が向上することから基本的に賛意を得ていた。

昭和三十六年七月、新得・占冠間が正式免許となると東千歳駐屯地・演習場通過コースについても具体的な動きを見せはじめた。

十月二十五日、米田市長は陸自の意向を確認するため札幌の北部方面総監部を訪れた。

陸自側としては、隊員などの通勤に活用できることから由仁街道（師団通り）に沿った線が望ましいが、専用線の延長となると小火器射撃場（射撃場）を分断することになる。これらのことから、陸自で現地調査を行い、射撃場分断については三者（陸自、国鉄、市）で協議、結論を得たいということになった。

昭和三十一年に真駒内駐屯地において編成された歩兵部隊である第七混成団は、三十六年二月に機械化部隊に改編され翌年一月に東千歳に来駐した（S37・8改編（機械化第七師団）。これは駐屯地の収容能力はもろろんのこと、隣接して射撃場、弾薬支処地域があり機械化師団を収容するのに適していたからだと思う。その駐屯地・演習場に鉄道を通過させるということは北部方面隊にとって悩ましいことだった。

陸自は通過案三コースに次の考えを示した。

最北案・・・米軍提供地内を通過するので駐屯地内には入らず第二（連山）

滑走路最北端を通るルート

北案・・・駐屯地の比較的北部を通過するので米軍基地内には入らないルート

南案・・・専用線を延長、弾薬支処地域南方を通過するので射撃場を分断するルート（図2参照）

最北案は陸自に与える影響は小さいものの米軍の意向から可能性は低いもの

と除外された。陸自として北案は駐屯地の三分の一が無効となること、南案は射撃場と弾薬支処地域を列車が通過する際の安全策と機械化部隊の訓練ができなくなるため、南北いずれの案となった場合においても演習場の地続きに代替地が必要となること、連山滑走路が飛行場としての役に立たなくなるというデメリットがあった。

通過案三コースに対して、国鉄は追分までの距離の関係から千歳から分岐したいと考えるが代替地を用意することはできないとの意見だった。また、最北案、北案では千歳駅からのスミーズな分岐曲線を描くことが難しく、事前に実施した航空測量等の調査結果から南案が最も良いのではないかとした。

千歳市としては、代替地の斡旋のため地主と交渉を進める必要があること、専用線の土地取得についても検討することとした。

当初、演習場通過に否定的だった陸自側も訓練に支障がなにかぎり極力協力するという姿勢に傾いていった。



今に残る陸自専用線（旧・擬線）跡
写真2 青葉丘の千歳線分岐附近（上）
写真3 陸自東千歳駐屯地柏通用門附近（下）
（ともに平成23年11月撮影 ㊦）

昭和三十三年二月、陸自、国鉄札幌工務局、千歳市などの関係者が集まって石勝線の打合せ会議が千歳市役所で開催された。

国鉄側は、石勝線を函館本線並みの幹線とするため現状のカーブ、勾配では高速運転ができない。このことから引込線の流用案（南案）は不可能となったが、線路敷はある程度を使いたいとし追分線のルートに大きな変更はなかった。また、分岐点については千歳が有力であるとの見解を示した。

陸自側からは千歳市のみならず北海道発展のためにも協力は惜しまないが、通過列車の安全を確保するためできるならばもう少し南側にルート設定してもらいたいとの考えが示された。今後の打合せは期成会を含めて協議していくこととした。

千歳分岐決定と工事着工線

『北海道鉄道百年史 下巻』によると追分線は昭和三十三年三月の鉄道公団設立により所管が移り、六月二十五日に工事線に昇格し正式に追分線となったとある。当初調査費は一千万円であったが、紅葉山線を重点的に実測するため二百万円程度となった。

工事線昇格を知らされていない千歳市は調査費が付いたことから、七月二十八日に文書で陸自に対して石勝線の演習地通過に便宜をもらいたい旨の最終要請を行なった。だが、この頃すでに鉄道公団内部においては演習地通過コースについては射撃場などの問題点があることから迂回、年々増え続ける空港利用客の取り込みを念頭に空港ターミナルビル付近で分岐、駅を設ける現ルートを志向していたと思われる。専用線が石勝線となる計画は潰えた。

関係官庁とのルート予備交渉は九月から始まった。

九月二十二日には鉄道公団札幌支社から追分線鉄道建設事業準備（ルート決定）のため柏台と駒里の測量と地形調査を通知する旨の文書が千歳市に届き、

市は二十六日に土地立入調査の公告を行った。

昭和四十年一月の上京運動の記録によると、北海道出身の松浦周太郎運輸大臣から千歳市長、広島村長同席の場で「追分線の分岐点は千歳に決まった。条件として広島・江別の道路舗装を促進する」と発言があり、千歳・追分間の起點変更が期成会に対して初出する。陳情先における情勢判断では、起點問題は四月ごろまでにははっきりするだろうとの雰囲気だった。

四月七日、「昭和四十年度日本鉄道建設公団事業計画書」が発表された。

工 事 件 名	延長km	予算額	工 事 概 要
紅葉山線金山・夕張間	66	一億円	占冠・夕張間測量設計
追分線 千歳・追分間	17	五千万円	用地買収及路盤工事着工
狩勝線 新得・日高間	68	二億円	新得・串内間路盤工事継続及軌道工事着工
落合線 落合・串内間	4	六億円	路盤工事継続

追分線建設の使命目的は「千歳線、千歳付近より追分にいたる線で、紅葉山線、狩勝線と連絡することにより、いわゆる石勝線を形成する重要路線である」とし、運輸大臣から鉄道公団に対しての「日本鉄道建設公団基本計画（昭和四十年六月十五日）」では、追分線は紅葉山線、狩勝線と同じく単線で線路規格は「乙」とされた。乙線とは幹線であって、輸送量が大きいかまたは高速運転が行なわれる線をいう（＝鉄道公団CD線、主要幹線・大都市交通線）。米軍用地の一部返還を含む予備交渉には昭和三十三年八月から約二年を要した。空港附近に駅設置の場合、高さが地上一五メートル以下では電波障害が発生しないことを確認した。

昭和四十年五月に中心測量を実施、成果を得て国鉄北海道支社と協議、九月に路盤工事に関する工事実施計画書を国鉄に提出、十二月二十八日付けで運輸大臣から認可となった。追分線の開業は四十三年十月、予算総額は三四億円とされた。四十一年一月十日に鉄道公団札幌支社千歳建設事務所が新保旅館に仮

置き、三月末に新事務所が朝日町七丁目（現・ルタオ駐車場向い）に完成した。

一月十八日、小雪まじりのなか追分線の起点となる空港ターミナルビル前の警報機付き踏切を渡った左手の二基地トランスミッターエリアの手前で、神式に則って起工修抜きが午前十時三十分から行なわれた（見返し写真参照）。十一時三十分からは、会場を市民会館（現・教育委員会庁舎）に移し追分線着工式を行なった後、スポーツセンター（千歳小体育館）において祝賀会となった。着工式では入院中の夕張市長に変わり、米田千歳市長が式辞を述べた。

路盤工事は時間を要する朝日山の隧道（トンネル）掘削から始まった。

昭和四十一年一月二十二日から四十二年十二月の間に演習場をトンネルで避ける第一追分トンネル（一九五五^以）を東西工区から掘り進め完成させた。起点から第一追分トンネルまでの地層は火山灰と低固結の凝灰岩が一〇^以の厚さで分布していた。トンネル西口附近の切取は容易と思われたが、火山灰の間六^以から一〇^以の腐植土を挟んでいて泥状となり履帯接地圧の小さい湿地用ブルドーザーが動けなくなるほどの難工事だった。第二追分トンネル（三六五^以）は第一追分トンネル（東工区）として四十二年十月に竣工した。

また、追分附近の路盤は室蘭本線との交差点の盛土を含め昭和四十一年八月から四十二年十二月の間に、比較的平坦で工事が少ない駒里附近については四十一年十一月から四十二年



写真4 第一追分トンネル西口（南千歳方）
（平成23年10月撮影）^Y

三月までに工事を終えた。さらに、室蘭本線跨線線路橋の操車車（せうじやうしゃ）による鉄桁架設は四十三年五月に、千歳線交差施設と千歳線複線化に伴う分岐地点路盤については札幌工務局が施工し四十四年三月に完成した（路盤・紅葉山線^{II}41・7^{（50・10）}狩勝線^{II}42・7^{（48・12）}）。

軌道（レール）の敷設は昭和四十二年九月の追分第一トンネルから始まり四十三年三月に完成したが、四十七年三月まで休眠状態となつてしまった。四十七年になつてレール、プレストレスト・コンクリート（PC）枕木などの資材を購入、四十八年十月から四十九年年末まで道床バラストを製作運搬、レールは雪解けを待つて四十九年中に敷設を終えた（紅葉山線・狩勝線^{II}同時期敷設。追分線千歳軌道建設基地は市宮牧野（現・美々レンタカー車両基地）に設置された。千歳駅からポールトレーラーによる国道36号輸送に制約を受け、駅裏・鉄北通り・現・南2号道路・軌道建設基地に運ばれた。一三〇〇本以上の二五^以レールは、ガス溶接で長尺一〇〇^以等に加工のうえ運搬敷設された。

註（一）昭和四十年五月、期成会会長は運輸局鉄道監督局に対して「分岐点が千歳・広島のいずれに決定されたか」という質問をなした。回答は「三十九年三月二十六日の第三八回鉄道建設審議会において『鉄道建設公団発足に当たりさし当り定むべき基本計画』の答申があり、四月二十二日付で運輸大臣は公団総裁に対して基本計画を指示して分岐点は千歳市と決定した」というものだった。

分岐の決定から一年が経過して地元の知るところとなった。広島村議会は大いに憤慨、鉄道監督局長が村長と面会し経過を説明した。

米軍一基地専用道路

先述の空港ターミナルビル前の踏切は、海軍第一千歳横滑走路東端と第二千歳南端を結び、三つの航空基地を一体運用する板敷誘導路の一部だった。進駐した米軍は板敷誘導路跡を二基地専用の自動車道として利用し柏台通と

呼んでいた。

鉄道公団は柏台通を分断する形で千歳線と分岐する「駅」を設置するため、米軍、防衛施設局、千歳市と協議し代替道路を新設する必要性に迫られた。昭和四十二年二月の付替協議、四月に米軍クマ部隊からの同意を経て工事に着手した。柏台通から長沼用水路橋（現・鉄北通用水橋）までの延長一七二〇以、幅員八・五尺の舗装道路が十二月に引き渡され、千歳クマ・ステーション専用道路と呼ばれた。現在、専用道路は改良され、東大通（師団通り）から南千歳東口・アウトレットモール方面へ通じる南2号道路として活用されている。

追分線開業の遅れ

追分線の開業は当初、昭和四十三年十月とされたが財政硬化化などの影響によって困難となった。会計検査院からも二十億円の投資効果が上がらず、路盤も放置することによって痛みも激しくなるなどの指摘がなされた。鉄道公団は早急に国鉄に引き取ってもらいたかったが、石勝線のうち追分線だけを開業させても単に夕張・追分方面と千歳・札幌方面を結ぶだけでメリットが少なかったし、年間収入は五百万円程度で日本一の赤字線・根北線を数倍凌ぐのは確実と言われた。石勝線は全線一斉開業に方針が転換された。

昭和四十八年になって五十年開業を目標にレールの敷設が始まった。しかし、四十八年に入ると総需要抑制と呼ばれた景気引き締め政策に転換、大型公共事業が抑制され石油ショックによる経済混乱も起きた。開業も五十年秋、五十二年春と延期され、さらに五十二年春となった。目標年次であった五十年には開通は早くも五十三年度の見通しが明らかにされたが、さらに延期とされた。

昭和五十二年六月二十四日、三工事線の駅・建物工事、信号、CTC（列車集中制御装置）などの開業設備工事について運輸大臣の認可を得た。この時点では五十四年度竣工とされた。十月六日には紅葉山線（三四キ）と狩勝線

（五五キ）のレール締結式が接点である占冠駅予定地で行なわれた。継ぎ目板のボルトが締められテープカットがあつてから「祝 石勝線レール締結式」の横幕をつけたモーターカーが拍手のなか下り方向に通過した。

昭和五十三年四月、鉄道公団札幌支社は千歳線と室蘭本線の電化開業が五十五年十月完成を目指して工事中であり、電化に合せて石勝線も開業させたことの方針が示され、九月の国鉄北海道総局との打合せでも確認された。しかし、国鉄は合理化を実施しても相当の人員増は避けられない問題もあつて開業時期は五十五年以降のできるだけ早い時期としか明らかにしなかった。また、短絡による運賃計算キロ程の修正による減収の影響も懸念された。

ようやく横線といわれた石勝線の開業に目途が立ってきたが、縦線（日高町・占冠・金山）については陳情活動も空しく全く手が付けられなかった。富良野市、南富良野町などは石勝線の開業でさらに過疎化が進むのではないかという危惧から、縦線の着工を待つて開業してもらいたいと訴えた。

石勝線は昭和五十五年開業で工事は進められたが、国鉄北海道総局主要プロジェクトの推進上から開業は五十六年十月一日となった。

千歳空港駅と駒里信号場

石勝線が千歳線から分岐する地点（起点）は昭和三十八年に供用を開始した千歳空港ターミナルビルから約二〇〇以と至近だった。

昭和四十年十二月の路盤工事運輸大臣認可時の千歳空港の乗降客数は一日当たり二〇〇〇人程度、出発便数は一八便前後で主力は日本航空と日本国内航空がCV880、全日本空輸がボーイング727だったが、プロペラのDC・6B、バイカウント828も活躍中だった。鉄道公団札幌支社と国鉄北海道支社との協議では旅客駅新設が進められたが、国鉄本社では開業時の空港利用者の動向を確認すべきで時期尚早と判断され信号場となった。この時点では、専

用線水谷に変わる追分線中間駅として簡易委託・駒里が起点から五・四_キ地点に設置されることになった(第二追分トンネル千歳方に隣接する一八・〇_キ地点・西早来は計画当初から信号場)。

空港乗降客数は昭和四十二年・百万、四十五年にはDC・8などの大型機が就航し二百万、四十七年・三百万、四十九年にはボーイング747、L・1011というワイドボディ機が就航し四百万を超える急激な伸びを見た。このような状況から信号場は空港の将来性を考慮して旅客駅とした方が良く、され、四十九年六月運輸大臣認可時に設置認可された。しかし、十一月になって要員問題から国鉄北海道総局から鉄道公団札幌支社に旅客駅設置取止めの要請があり、五十二年六月に千歳空港、駒里ともに信号場として変更認可されてしまった。

駒里の信号場化について千歳市の反応は冷静だった。昭和四十九年十二月十日の第四回定例市議会初日で米田市長は次のように行政報告を行なった。

(略) 当本線開業に当たっては、急行、特急のみを運行する計画で進めることがほぼ確定的であり、したがって、当初予定されていた駒里駅については、信号の機能を果たす程度のものでないと存じますが、市としては、できる限り早い機会に普通列車の運行を要請、駒里駅の設置を表現したいと考えております。

昭和五十一年十一月に北海道総局から札幌支社に対して道内都市間旅客輸送計画の見直しに伴い千歳空港信号場を旅客駅に変更したいとの要請があった。この要請は五十四年の北海道総局と札幌支社の協議、国鉄本社と鉄道公団本社の協議を経て、五十四年九月七日に旅客駅変更認可となった。千歳空港駅新設は対本州旅客輸送シエアの九〇_キ以上を旅客機に奪われ国鉄北海道は、電化開業と同時にダイヤの起点を函館から札幌アクセスの利便を図るため、空の玄関口・千歳空港に移し旅客機と鉄道の協調によって都市間旅客輸送を確保することになった。国鉄北海道の一大ターニングポイントだった。

昭和五十四年十二月十一日、千歳空港駅は起工した。この年の空港乗降客数は七六五万人を超えた。駅は橋上、ホームは特急二三両編成対応の二六〇_キ・島式二面ですりエスカレーターを持つものだった。

開業半年前、昭和五十五年四月には空港ビル・駅間連絡橋工事に着手した。全長二〇_ミ、幅五_ミで国鉄、北海道空港、航空三社、北海道開発局が出資した。航空旅客の手荷物には手押しカートを設置し備えとした。九月三十日には駅舎落成・開業式と連絡橋渡り始めが万国旗の飾られた千歳空港駅待合室で挙げられた。総工費は、駅舎が二三億三千万円、連絡橋が四億五千万円だった。駅名は空港を意識し、屋上に青いネオン管で『千歳空港駅 CHITOSE AIRPORT STATION』と表示された。ネオンは駅舎の白い外観にマッチした。

この当時、千歳空港ターミナルビルから札幌への移動手段はバス六〇_キ、自家用車三〇_キ、タクシー一〇_キといわれていた。千歳空港駅には千歳線經由の全優等列車が停車するため、国鉄は空港利用者(含・送迎通勤)の三〇_キ弱一万人ノ日程度を取り込むことを目論み、自由席に乗車ができる割引率三八_キの「エアポート・シャトルきっぷ」を発売した。当初、空港旅客の取り込みは石勝線開業がもたらす輸送距離の縮小による収入減に対応するものだった。

改正後ダイヤで千歳空港↓札幌には、おおぞらを筆頭と



写真5 駒里信号場と分岐部雪おおい(スノーシェルター)分岐は当初Y字だったが平成9年のキハ283系導入時に一線スルー方式としてスピードアップを図った建屋側が上下本線 前方が追分方面(平成23年10月撮影 (Y))

する特急六本をはじめ、急行ちとせを格上げさせた北海道初の781系特急形電車・旭川・室蘭間し特急「ライラック」七本のほか、急行八本、普通二六本が運行された（改正前・千歳⇩札幌⇨特急通過十急行一六十普通一五）。

昭和五十五年十月一日六時五十一分、先頭前面下部にクリーム色を配したえんじの苫小牧発札幌行き普通711系近郊形電車が千歳空港を初発した。この日、アイドルの岡田奈々が国鉄の制服姿に「一日駅長」のたすきを掛けて開業イベントに参加した。千歳空港駅に期待する国鉄の思いの大きさが伝わった。

全国版の『時刻表10月号』は、「札幌駅に停車するライラック、ホームの鉄道ファン（撮り鉄）とスチュワーデス」の写真、「千歳・室蘭線電化完成、千歳空港駅開業」の文字が表紙を飾り、鉄空一貫の完成をアピールした。

千歳空港の開業は増大する航空旅客を道内各地に連絡輸送するもので、鉄道の持つ大量高速輸送を存分に発揮するものとなった。

踏固めと開業監査

石勝線は二市七町一村を貫き総延長は二三一・四キロ（新規開業八二・九キロうち追分線一七・六キロ）、最急勾配は二二%、最小曲線半径八〇〇メートル（上落合付近に五〇〇メートル一カ所）のCD線で、鉄道公団総工事費は六九四億円（追分線一〇八億円）である。石勝線は根室本線を経由するよりも札幌・帯広間で四六・五キロ、苫小牧・帯広間で一〇五・九キロの輸送短縮を実現した。

建設目的の一つだった貨物（石炭等）の扱いは行わず優等列車以外の運行を最小限とし、新たに占冠（直営／現・簡易委託）、石勝高原（停留所／現・トマム）のほか、信号場を二カ所に設けた（全駅・全信号所で交換可）。

石勝線は昭和五十五年十一月五日から十五日までの間、札幌、釧路鉄道管理局の凸形主力ディーゼル機関車DD51による踏固め試運転が行なわれた。実に四十一年一月追分線の工事施工以来一四年目にして初めての営業車両の入線

だった。追分線には六日、苗穂機関区所属機が午前に時速二〇キロ、午後に時速三〇キロで往復した。乗務員は乗り心地の良さを褒めたという。

下監査は昭和五十六年五月二十六日から十一月三日に、本監査は引続き五日から実施され十五日には評定会講評が札幌で行われた。

追分線への入線試験は六月九日、DD51が緩急設備付客車（スハフ）と客車を改造した建築限界測定用試験車（オヤ）を牽いて実施された。オヤは走行する列車が障害物に接触しない⇨線路周辺の構築物が列車に接触しない限界に収まっていることを確認する車両で、側面・上面に数多くの矢羽根が突き出ている。花魁^{おいらん}のかんざしの様に見えるので俗にオイラン車と呼ばれる。

追分線の牽引・走行試験は十日に実施され、牽引試験はDD51重連がホッパ車（ホキ）六両、無蓋車（トキ）八両、車掌車（ヨ）二両の八〇〇トンを牽引、走行試験はキハ80系一〇両編成で最高時速を一〇〇キロとした。牽引、走行試験ともに紅葉山までの四三キロを往復した（夕張線⇨牽引重量一〇〇ト減）。

公団、国鉄ともに工事の出来栄は良好、開業差支えなしと講評した。その後、七月二日から開業日前日までは慣熟のため練習運転が繰り替えされた。

昭和五十六年十月一日 石勝線開業

昭和五十六年十月の全国版『時刻表』の表紙は「千歳空港から短絡



写真6 開業前の占冠駅2番線ホームに停車する練習運転中のキハ183系。ヘッドマークは本来「試運転」（札鉄啓発用葉 昭和56年）

ルート石勝線開業」の文字と「千歳空港に停車するライラックと連絡橋、空港ビル」の俯瞰写真だった。表紙は、時の鉄道のエポックを表現するもので、前年の千歳空港開業とともに在来新線最後の幹線となる石勝線の完成を祝っていた。また、鉄道公団が手がけた新線開業では最長の記録となった。

石勝線には根室本線を経由していたキハ80系九連一往復とスラントノーズの北海道専用キハ183系一〇連二往復による札幌・釧路間（一往復函館発着・千歳空港・札幌間重複運転）特急おぞら、キハ56系五連（札幌・帯広）と10系寝台車（札幌・釧路）の急行「まりも（旧・狩勝）」が昼夜行各一往復のほか、千歳・追分間普通列車二往復、貨物列車七往復が設定された。石勝線は札幌・釧路間の特急を六時間七分から六十八分短縮の四時間五十九分で走らせた。また、千歳空港・札幌間には普通列車が増発され「快速」も登場、千歳線は空港連絡鉄道として大いに機能を充実させることとなった。

石勝線処女列車は、開業前夜の九月三十日二十二時三十五分に釧路を発ったDD51牽引の寝台車十郵便車十荷物車一二両編成の急行まりも4号で十月一日五時四十分千歳空港から札幌に向け出発、下りでは七時四十五分千歳普通通のキハ40形気動車が七時五十分追分に向かった。

開業セレモニー「歓迎・出発行事」は千歳空港から石勝線全線を走破する八時五分札幌発下りキハ80系特急おぞら1号が到着する午前八時四十分から行なわれた。陸自第七音楽隊のファンファールのなか進入・停車、全日空と日航の客室乗務員から運転士と車掌に市章が入った金杯セットと花束が贈られた。一分停車後、おぞらは釧路を目指し出発した。

南部横断線構想から三十三年、国鉄石勝線は運用を開始した。

【参考】石勝線運行本数（上下／日）H24・2現在

JR札幌・釧路間特急一四（最速3時間35分）

振子式キハ283系

札幌・帯広間特急一〇（最速2時間26分）283・チルト式キハ261系

普通列車 一二（千歳・追分・新夕張・夕張間）キハ40形

JRF貨物列車 二五（南千歳・上落信号場間）DF200形

引用・参考文献

千歳町（市）『石勝線関係綴』／『千歳市史』 昭和四十五年／『増補千歳市史』昭和五十八年／『要覧ちとせ』 各年

日本鉄道建設公団札幌支社『石勝線建設工事誌』 昭和五十七年

日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史 下巻』 昭和五十八年

守屋憲治「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」『志古津』第4号 千歳市 平成十八年

日本鉄道建設業協会『図表と写真でつづる日本鉄道請負業史』 平成九年

今尾恵介監修／矢代新一郎編『日本鉄道旅行地図帳全線・全駅・全廃線 1号北海道』新潮社 平成二十年

日本鉄道旅行地図帳編集部編『日本鉄道旅行歴史地図帳全線・全駅・全優等列車 1号北海道』新潮社 平成二十二年

田中和夫『北海道の鉄道』北海道新聞社 平成十三年

宮脇俊三／原田勝正編『全線全駅鉄道の旅 1 北海道JR私鉄2800キロ』小学館 平成三年

国鉄監修『時刻表』日本交通公社／『JR時刻表』交通新聞社

清水町『清水町史』 昭和五十八年

『北海道新聞』／『北海タイムス』／『千歳民報』

協力

北海道旅客鉄道広報部・千歳駅

写真提供協力、陸自北部方面総監部（NAで表示）

写真撮影協力、山地英明（Yで表示）

写真撮影協力、山地英明（Yで表示）

写真撮影協力、山地英明（Yで表示）

写真撮影協力、山地英明（Yで表示）



あとがき

一年前の『志古津』第13号に千歳音頭の歌詞についての疑問を解き明かすため成り立ちを探ってみたと書いた。疑問とは一番の歌詞とそれ以降が不整合であること、残された写真になぜ苦小牧の人だけが写っているのだろうかなどであった。

前号においては調査した結果を元に、当時の時代背景などを織り込みながら誕生までの経過を「千歳音頭と支笏湖」として発表した。拙稿であったが幸いなことに多くの人から千歳音頭の成り立ちがわかったとの言葉をいただくことができた。ちょうど、千歳において夏まつりが終わった頃だった。

その夏まつりにおいて千歳音頭を普及させようとしていたNPO・ちとせタウンネットがあった。しかし、著作権の絡みもあって行動が起これずにいた。筆者も相談を受けたが、作詞した北郷雪夫の本名が福田清さんで読売新聞稚内通信局の記者であったことぐらいしか調査ができていなかった。

千歳民報が「千歳音頭の作詞者いずこ」と記事にし、電子版にも掲載された。四月末のことだった。偶然にもその電子版が北郷の親族の目にとまり、千歳に雪が積もりはじめた頃、福島県いわき市在住の北郷の次女KさんからNPOに手紙と帰るべき場所へ帰るといふ遺品のレコードが送られてきた。

印刷物とは違うインターネットのもつ情報発信力を改めて思い知らされる出来事だった。

北郷雪夫＝福田清について多くの疑問を解くことになった。これまで「きたごう」と読んでいたが「きたざと」と読むこと、ペンネームの「北郷雪夫」は北海道に対する愛情表現だったこと。また、北郷の人柄について「寡黙で自分を誇示することなく、ひっそりと好きな歌をつくる人でした」とし、遺品として「宗谷観光音頭」「岩見沢歌謡」のレコードも見つかったとある。

北郷は上川管内の土別生まれで稚内勤務の後、福島県に異動し退職、平成九年に八七歳で亡くなったという。北郷については十分に知ることができた。

Kさんは震災と原発事故という閉塞感の中で日々を過ごしていたが、「ネットで父を探し当てたことは天国の父からの励ましのメッセージのような気がして思わず涙し、『千歳音頭と支笏湖』は父が生きていた証として私をうれしくさせる」と手紙にあった。

千歳音頭の著作権は、筆者をして平成六年に『要覧ちとせ』から歌詞を削除させ、NPOには普及のためCDにコピーすることを躊躇させたが、別便にはレコードとともに千歳市にお返ししたい、父が生きていたとしても同じようにしただろうと書かれていた。

作曲・補作詞の東辰三、作詞の北郷雪夫ともにこの世になく歌詞の不整合は謎のままとなったが、手紙は大きなクリスマスプレゼントとなった。(M)

志古津 第15号

『新千歳市史』機関誌

平成二十四年三月

発行 千歳市

〒〇六六・八六八六

北海道千歳市東雲町二丁目三四番地

編集 千歳市総務部総務課

TEL〇一三三(二四)三一一三三

内線二五一・二四七

印刷 千歳印刷株式会社

北海道千歳市錦町三丁目三番地

※ 本誌の内容は、千歳市ホームページでも見るができます。

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

「メインページ」→「教育と文化」→「文化財・歴史」

◎ 志古津

検索

