

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・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）。

第三百三十四号 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

第三百三十七号 狩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

シテ苦小牧ニ至ル鉄道（広島ニ北広島（市）旧名）

第四百四十二号ノ二 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・苦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・T15_一S61_一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_一二五市町村）。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っ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・占冠シチノ・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でこれを結び、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三十二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・

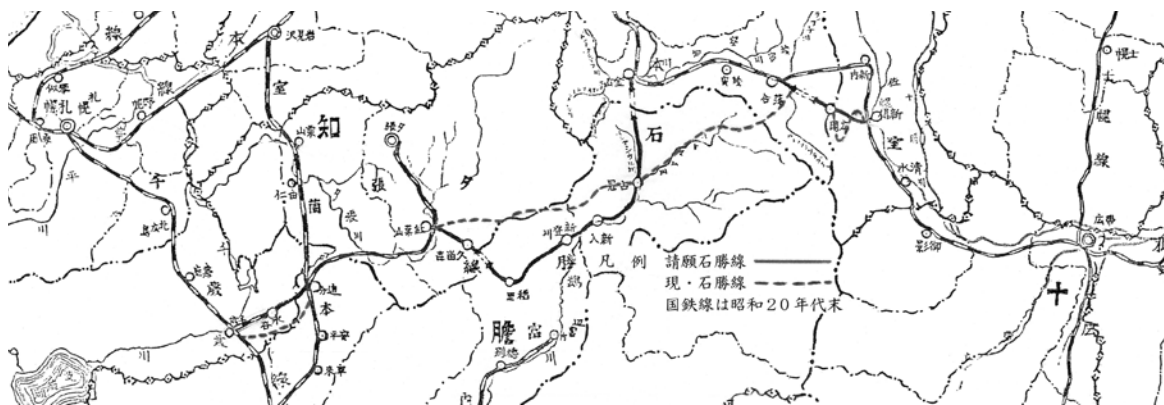


図1 調査線昇格以前の「石勝線建設路線一般図（一部）」
請願石勝線は夕張山地と日高山脈の貫通を避けるため現在のルートとは大きく異なっている

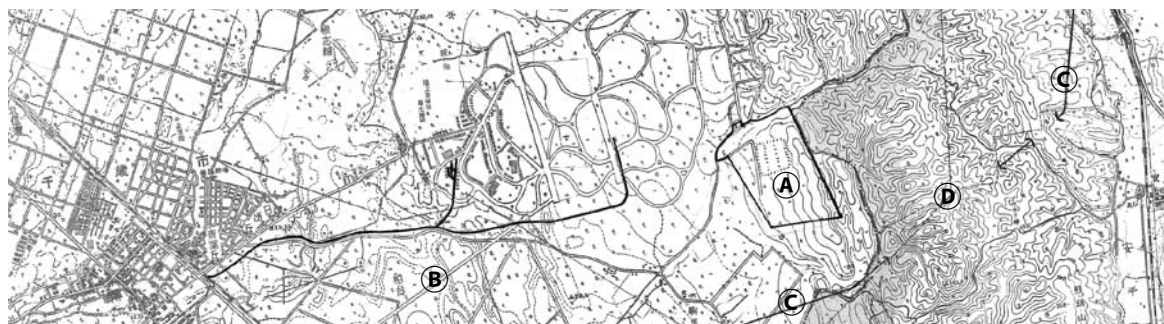


図2 米軍二基地用専用線ルートと小火器射撃場Aの位置
基地内への引込箇所は現在の柏通用門 POLは板敷誘導路Bとの交点付近にあった 追分は本図の右上上方にあたる
C=石勝線 D=第一追分トンネル（昭和39年発行「千歳市管内図」）

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」三ノネンド 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、国鉄札幌工務局は「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務局に回答した。

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・上苦嶋・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(土)東京の上説明された。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) 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には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・二線(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

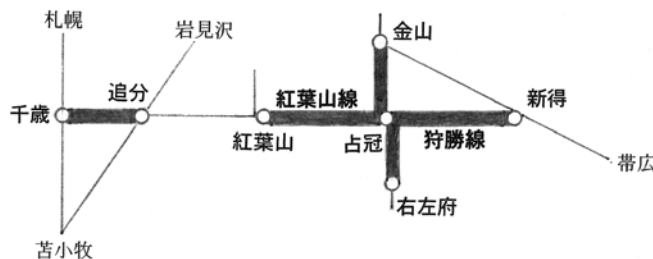


図3 石狩・十勝連絡線概念図
細線=既設国鉄線 追分-紅葉山=夕張線 金山-帯広=根室本線 岩見沢-苫小牧=室蘭本線 札幌-苫小牧=千歳線 (作図:筆者)

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にと釘を刺された。

【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 1号）」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つ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、火山灰の間に六^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ッラーによる国道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・五以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つて困難となつた。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つて痛みも激しくなるとの指摘がなされた。鉄道公団は早急に国鉄に引き取ってもらいたかつたが、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つたし、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。

昭和四十八年になつて五十年開業を目標にレールの敷設が始まつた。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つた。目標年次であつ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つた。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つてきたが、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つた。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つた。

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つた。

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だつたが、プロペラのDC・6B、バイカウント828も活躍中だつた。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つた。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 ㊦)

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（新規開業八二・九_キのうち追分線一七・六_キ）、最急勾配は二二%、最小曲線半径八〇〇_メ（上落合付近に五〇〇_メ一カ所）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、苫小牧・帯広間で一〇五・九_キ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、午後到时速三〇_キで往復した。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重連がホツパー車（ホキ）六両、無蓋車（トキ）八両、車掌車（ヨ）二両の八〇〇_トを牽引、走行試験はキハ80系一〇両編成で最高時速を一〇〇_キとした。牽引、走行試験ともに紅葉山までの四三_キを往復した（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えは良好、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）

