

BIRD'S-EYE VIEW of CHITOSE  
『新千歳市史』機関誌  
Drawn by Mr. Hatusaburo Yoshida

# 志古津

過去からのメッセージ

Message From the past

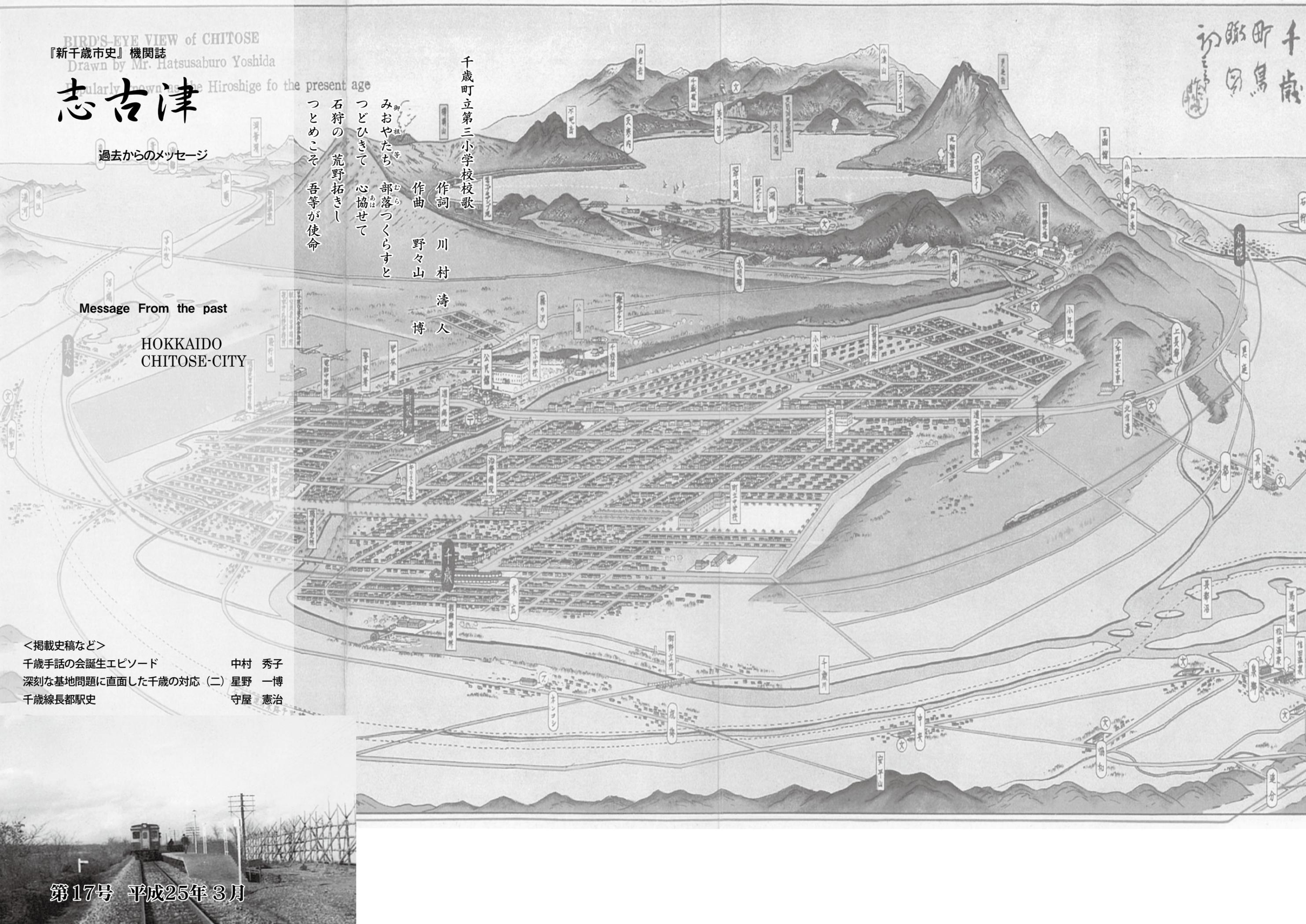
HOKKAIDO  
CHITOSE-CITY

<掲載史稿など>  
千歳手話の会誕生エピソード  
深刻な基地問題に直面した千歳の対応 (二)  
千歳線長都駅史

中村 秀子  
星野 一博  
守屋 憲治

千歳町立第三小学校校歌  
作詞 川村 濤人  
作曲 野々山 博  
みおやたち 部落つくらすと  
つとひきて 心協せて  
石狩の 荒野拓きし  
つとめこそ 吾等が使命

千歳市史  
初版





長都駅周辺空撮（昭和51年撮影）

左上から右下に千歳線が走り中央部分が長都駅、60<sup>km</sup>級の簡易ホーム千歳方で東6線と交差している。長都駅構内踏切と東口待合室が確認できる。線路西側に鉄道用地、東側・東6線恵庭寄りに長都産労者住宅団地、長都駅前団地が造成されている。左下工場はキリンビール、右上区画が現・ちとせモールとなる（出典：国土画像情報（カラー空中写真）／国土交通省）

表紙の写真・図

(大)「千歳 祝 民間航空千歳空港開設記念（鳥瞰図）」吉田初三郎画 千歳町編 千歳町（昭和26年／北海道立図書館所蔵）

デフォルメされているが当時の千歳の地理がよくわかる。道立札幌治療院千歳診療所（後・幸病院）が「治療病院」として表示されているほか、東6線、第3小学校、長都沼なども描かれている。

(小) 下り列車が停車する開業当時の長都駅（昭和33年11月頃撮影）  
長都駅は簡易なホームのみでポイントも側線もなく棒線駅と呼ばれる。

※ 本文中「ママ」は、原文のまま引用したことを表している。

志古津 第17号

目次

千歳手話の会誕生エピソード ・あるろうあ者が遺したその誇らしき財産・	中村 秀子	1
深刻な基地問題に直面した千歳の対応（二） ・朝鮮戦争当時の米兵と特殊女性・	星野 一博	7
千歳線長都駅史	守屋 憲治	23
あとがき		

# 千歳手話の会誕生エピソード

あるろうあ者が遺したその誇らしき財産

中 村 秀 子

手話通訳士（千歳手話の会会員）

「しあわせになりたい」

ここに、昭和五十三（一九七八）年五月二十八日初版発行の『しあわせになりたい』という書名の本がある。著者は坂本秀男、目次の前に前書まえがきとして「しあわせになりたい」という詩が掲載されている。

「しあわせになりたい」

骨の痛みに 眠られず

夜明けを数えていた時

逃げていく音を追いかけ

時計を耳に押しあてた時

どんな体になっても

どんな生活をしていても

いつでも 願いは ひとつ

「幸せになりたい」

不変の 願いに

力をつくして 耐えも励みもしよう

妻の肩に 手を置いて

望むは 手稲の山々

坂本は昭和二十一（一九四六）年二月十八日に道東の厚岸で生まれ、平成十（一九九八）年一月二十日に札幌で亡くなった。この一人の人間の存在が、千歳に手話の会を誕生させる大きなきっかけとなった。

坂本が五二歳の誕生日を迎える直前に亡くなってから、今年（平成二十五年）でちょうど一五年になる。

彼は、小学校五年生の冬に家の手伝いで凍った松の木を割っている時、振り下ろした大きなマサカリが跳ね返り、右足をしたたかに打ったことが原因でのちに骨髄炎となったと著作に記されている。その後、右足大腿部骨髄炎治療のための闘病生活が始まり、何度か手術を繰り返す中で一二歳になった冬に彼は聴力を失った。聞こえる世界から、音のない世界へと軸足を変えることになった。

一三歳の時に札幌聾学校の小学部一年生として入学する。

「ろう教育は普通教育より三年の遅れがあり、二年間の闘病生活で五年の遅れがあった私は、まず追いつくことに全力をあげた」と著作にある。

休みの日には、当時札幌市の北一条西五丁目にあった道立図書館（現在の道立文書館別館）に通い勉学に励んだ。

高等部二年（一八歳）の時、図書館の掲示板に貼ってあった論文募集を見、応募することを決意する。題は「現代に生きる青年の使命」だった。

論文は見事一位となり、東京・九段会館で文部大臣奨励賞が授与された。昭和三十九（一九六四）年八月のことであった。

著作から引用する小説家・作家・山岡荘八の講評は次のとおりである。

十八歳の少年であります、札幌ろう学校に身をおき、極めて不自由な身で

あり乍らしかも現代の時世に対し自分の周囲に起きてくる事実を通して切々とこれからの青年のあり方について述べて居りますが、極めて、文体、態度、思想が優秀であると思ひ一位に推薦致しました。

受賞は彼の向学心を刺激し、その後働きながら通信教育を受ける道を歩むことになる。

昭和四十五（一九七〇）年、京都の佛教大学通信教育部社会学部社会福祉学科に入学した頃、彼は千歳の家具製造会社で研磨工として働いていた。その後、ボランティア活動を行っている聞こえる青年たちと出会い、行動を共にするようになる。

その当時の様子を知る、かつて千歳手話の会会員であった二ツ川憲昭は次のように述べた。

ぼくが昭和四十七年九月から千歳市社会福祉協議会で仕事をするようになって、その頃、社協にボランティアクラブがあり、青年たちが市内の障がい者施設を訪問する活動などをしていました。はつきりとした経過は思ひ出せないけれど、坂本さんともう一人、聴覚障がいをもつ青年が聞こえる青年たちとボラ



写真1 坂本秀男 昭和21（1946）年～平成10（1998）年

ンティア活動をするようになっていました。ぼくが実際に坂本さんと関わるようになったのは、その翌年からだと思います。坂本さんは聴力に障がいがあったけ

れど、彼の話す声は聞きとれたし、ぼくたちの言うこともわかってくれていました。ただ、もう一人の聴覚障がいの青年の言っていることがわからず、活動を共にする中で自然と「手話を学ぼう」という気持ちがぼくたちの中に芽生えたのだと思います。坂本さんはその後、札幌で仕事をするようになって千歳を離れましたけれど、手話の会やろうあ協会の立ち上げの準備では何度も足を運んで千歳の仲間にあだバイスしてくれました。

働きながらの通信教育で確実に知識や学力をつけ、向上心を持ち続けた彼は、昭和四十七（一九七二）年に「学制と聾教育」という論文で再び文部大臣奨励賞を受賞した。さらにその後、昭和五十九（一九八四）年には体験記「職場と私」で労働大臣賞を受賞している。

筆者はその強い信念と並々ならぬ努力に、ただただ感服するのみである。彼をはじめとする千歳の聞こえない人たちが、手話を学び聞こえない人たちと交流したいと願う聞こえる仲間たちの思いが、やがて、千歳手話の会設立へとつながっていく。

さらに、ボランティア活動に燃える青年たちは、人形劇、朗読など、自らの活動の場を作り上げていくことになる。

### 千歳手話の会設立

昭和六十一（一九八六）年十一月三十日に配布された『千歳手話の会設立12周年記念講演会（資料添付）』に設立の経過が詳しく紹介されている。

定期的な集まりの始まりは、昭和四十八（一九七三）年十二月六日から毎週木曜日に東雲会館で聞こえる者と聞こえない者が一緒になって手話学習会を開催するようになった。これが千歳手話の会の前身となる。

昭和四十九（一九七四）年三月二十一日には、千歳手話の会設立総会が

東雲会館において開かれた。会則（草案）では「本会の目的は手話の取得とろうあ者と健聴者の連帯と親睦、手話通訳者の養成である」と記されている。

千歳手話の会としての第一回学習会は総会から二週間後の四月四日木曜日午後六時三十分から東雲会館一階の会議室で行われた。以降、例会は毎週木曜日の午後六時三十分から九時まで、会場は東雲会館として会員に定着していった。

当時の会員名簿を見ると三五人の氏名が並んでいる。今では考えられないことだが年齢も記されていた。聞こえる者も聞こえない者も互いに役員を担当し、坂本は顧問として名を連ねていた。

昭和六十一年（一九八六）年十一月三十日に千歳市総合福祉センター（福祉センター）を会場に開催された千歳手話の会設立一二周年記念講演会で坂本は、「手話の会設立当初をふりかえって」と題して講演を行っている。

筆者も会場にいたが、不甲斐ないことに話された内容はあまり記憶に残っていない。ただ、講演が始まる前に彼が「五周年とか一〇周年とか、記念行事は区切りをつけて行うことが多いのですが、今回、一二周年記念ということで案内をもらいました。考えてみれば、一二歳というのは小学生の年齢です。小学校を卒業して千歳手話の会はさらに成長して中学生になる。そのような場と呼んでいただきありがとうございます」と話されたことだけははっきりと覚えている。

本来なら一〇周年という区切りで行うはずだったのに、ただ、準備が遅れて一二周年という中途半端な記念行事になってしまっただけのことだった。私たちの頭の中には小学生も中学生もなかった。だが、彼は、その中途半端な数字にも意味があると、励ましのことばで私たちを祝ってくれ



写真2 手話学習会（東雲会館にて昭和54年頃）  
昭和48年の手話の会設立から9年間、会の行事は東雲会館で行われた

た。

筆者が手話を学び始めたのが昭和五十二年（一九七七）年の秋、市民手話講習会に通ったのが始まりである。当時は、例会も役員会も交流会も手話に関する活動は、すべて東雲会館が拠点だった。

しかし、福祉センターがオープンした昭和五十八（一九八三）年からは、例会場所が東雲会館から福祉センターに移り、例会曜日にも木曜日から水曜に変わった。

現在、手話活動の拠点は福祉センターで、学習時間は午後七時から八時十五分となっている

る。福祉センターオープン後に会員となった人たちのほとんどは、例会が木曜日に東雲会館で行われていたことなどは知らないだろうし、意外に思うかもしれない。  
ちなみに、今の千歳手話の会規約第一条に記されている目的は次のとおりである。

本会は、聴力障害者（以下「ろうあ者」という）の日常生活の手段である手話を学びながらろうあ者と健聴者の連帯及び親睦をはかり、手話通訳者を養成して、これらの人々の福祉向上に貢献することを目的とする。

ろうあ者が使う手話があつての手話の会であり、千歳手話の会の目的である「ろうあ者と健聴者の連帯と親睦、手話通訳者の養成」は今も昔も変わらない。

平成十六（二〇〇四）年、千歳手話の会は設立三〇周年を迎えた。

### 千歳聴力障害者協会設立

千歳手話の会が設立された翌年の昭和五十（一九七五）年九月二十七日に千歳聴力障害者協会が設立され、初代会長は田丸昭吉だった。その後二二年間会長の座に就き、会員はもとより手話の会会員からも人望が厚かったが、平成二十一（二〇〇九）年一月に六八歳で他界した。

田丸も坂本から大きな影響を受けた一人であり、共に聞こえない仲間の暮らしを少しでも良くするための活動に人生を費やしたと言える。

二つの協会の設立を機に、聞こえる者は手話の会へ、聞こえない者は聴力障害者協会へと組織が分かれていくことになった。

千歳聴力障害者協会が昭和六十一（一九八六）年三月三十日に発行した『10周年記念ちとせがわ』の中で、坂本は次のような文章を寄せている。

一部を紹介したい。

（略）千歳は、私にとって第二の故郷であり、川の流れをみても、小高い丘をみても、思い出が刻みこまれている。かつて少年の頃にここに住み、病に倒れて、千歳の地を離れた。そして二十歳の時、再び、千歳に住み再度倒れるのだった。千歳川の水は深く、冷たく、これほどおいしい水はないのに、そして、出会った人々は、皆やさしく、私の孤独を慰めてくれたのに、なぜ、私にとって水があわなかったのだろうか。今もって、不思議でならない（後略）

### 「いつの日にか」

千歳の水はあわなかったと述懐した坂本だが、支笏湖畔から見える風景に力強い未来を詠っている。再び、著作から一編の詩を紹介したい。

「いつの日にか」

いつの日にか あの山に

高き所に 登らん

空を分けて 連なる頂き

雲かと思紛う 噴煙

深い藍の湖を抱いて

裾野は全て 原生林

願いつづける 夢

追い求める 理想

聞こえぬ さびしさに耐えて

目指すは更に 高き峰

いつの日にか あの人に

高き所に 登らん

1971年6月 支笏湖畔にて

彼の目に映っていたのは樽前山だろうか……。この詩を詠んだ三年後の

昭和四十九（一九七四）年から札幌市のろうあ者相談員を務めることになる。五十年には自動車運転免許を取得、翌年には佛教大学の通信教育を卒業、五十二年からは札幌聴力障害者協会職員として採用されている。さらに、五十五年からは社団法人北海道ろうあ連盟の事務局長の職に就き、道内のろうあ協会を統括する当事者団体の事務方の長となった。

昭和六十（一九八五）年五月に千歳で第二八回全道ろうあ者福祉大会が開催された時、坂本は事務局長として、かつての仲間と共に大会成功に向けて力を尽くした。

坂本が望んだ「高き峰」とは一体どこだったのだろうか。

高き峰を追い求め、必死に登り詰めようとする彼の足もとを遮ったのはまたもや病魔だった。しかし、かつてのような孤独の中での病魔との闘いではなかった。

平成十（一九九八）年に彼が息を引き取る時、その傍らには愛する妻と掛替えのない息子と娘がいた。彼は手話通訳者として長年活動してきた妻に全幅の信頼を寄せていたという。

一人の耳の聞こえない青年が、かつてこの千歳に住み、悩み、苦しみながらも希望を抱きつづけ、そして生きた。

その後、青年は大人になり、ただ、しあわせになりたいと願い、その気持ちを書き連ね、一冊の本にしてこの世に出した。その主はもうこの世にはいないが、その精神は今も私たち手話を学ぶ者の中に息づいている。聞こえない人たちの中に彼は、さらに強く息づいている。

本当に人を動かすものは、ことばの力だということを坂本秀男は財産として私たちに遺してくれた。これは誰も奪うことのできない、時が経てば経つほど輝きを増す誇らしい財産である。

#### 参考・引用文献

坂本秀男著『しあわせになりたい』光泉舎 昭和五十三年

千歳手話の会『千歳手話の会設立12周年記念講演会』昭和六十一年

創立30周年記念『共に手をとる翔こう』平成十六年

千歳聴力障害者協会『10周年記念ちとせがわ』昭和六十一年

（敬称は略させていただきます）ご了承ください



## 『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、そのほかの地域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文書統計係

TEL 〇一三三(二四) 三一三三

内線二四七・二五一

FAX 〇一三三(二二) 八八五二



## 深刻な基地問題に直面した千歳の対応 (一)

### 朝鮮戦争時の米兵と特殊女性

星 野 一 博

千 歳 市 富 丘

#### 前号のあらすじ

昭和二十五年六月に朝鮮戦争が勃発する。九月に北海道千歳町からは米陸軍第七歩兵師団が出動、二十六年四月には当時の市街地人口を上回ると言われたオクラホマ州兵師団の大部隊が訓練のため駐留する。これを目当てに全国から基地業者やパンパンと呼ばれた特殊女性三〇〇〇人余りが殺到し町は瞬く間に膨張、市街地はビアホール、キャバレー、ハウスと呼ばれた売春宿が林立する歓楽街と化し犯罪や売春、麻薬等のいわゆる基地問題が顕在化する。

昭和二十六年末にオクラホマ部隊が朝鮮に出動した後は第一騎兵師団が朝鮮から来駐した。駐留軍から性病対策を迫られた町当局は特殊女性の売春問題に的を絞って「特殊貸間業等特別措置条例(特殊貸間条例)」を立案して町議会に上程する。

特殊貸間条例は昭和二十八年当時、ハウス業者とそこに起居する特殊女性を町役場に届けさせ、女性の検診を含めその管理を行政が担うというものであった。これが知れ渡ると報道各紙や地方行政庁をはじめ法務省、厚生省、道庁、札幌地検など多方面から人権無視、公娼容認などの批判が高まり条例の制定は頓挫する。他に例を見ない問題条例と非難を受けた特殊貸間条例がなぜ立案されたのか、その背景と真の目的について探求した(「深刻な基地問題に直面した千歳の対応(一)」↓千歳市ホームページ(巻末参照))。

#### 千歳町自肅振興会

千歳町自肅振興会結成の提案 昭和二十八年六月二十日の札幌地検からの勧告を受け、特殊貸間条例の制定が難しい情勢となり、米軍師団長に約束した性病対策をどう進めるか苦慮していたであろう町長のもとに思わぬ人物から六月十九日付の書簡(8)が送られて来た。風俗研究会会長の肩書きをもった中村三郎なる人物からであった。

住所は東京都港区芝虎ノ門の全国性病予防自治会内となっていた。書簡の内容は、自己紹介と特殊貸間条例問題の資料の送付を求めるものであったが、先ず、千歳町の問題は六月十三日に会った札幌地区中央警察署の幹部から情報を得たとし、困難な立場の町長に同情を寄せる言葉から始まっている。

自己紹介では「私は風俗評論家として活動し、売淫を専門に過去三二年に渡り研究している者」とし、「立川市長や横須賀地区警察署の依頼で風俗問題の対策を助言している」と述べている。さらに「現地の実態と人間生活の三大重要事項を無視し観念と理想だけで問題を処理しようとするヒューマニストには真の国民福祉やポイントは分かりません」などと自己の信念を披瀝し、千歳町の事情も傍観できないから資料を送ってほしいと記した書簡であった。

苦境にあった町長は心を動かされたのか、六月二十七日に返信(8)を送っている。町長は千歳の実情や特殊貸間条例制定を目指す理由などを述べ、条例制定の意志は固いが取締機関や保健衛生関係機関等多方面の反対を受けている事情を述べて「ご批判とご指導」を求める内容であった。これに対し、二週間程で再び七月十三日付の書簡(8)が送られてきた。まず町長の労苦に同情を述べ、また、札幌地検からの勧告文には憤りを覚える旨の言葉を添えている。そして、「生涯、売淫の研究を天職とする立場から、また、昨年の千歳町の調査を踏まえ私案を提案する」として何点かの対策案を記している。その中で先



まとい売春の相手方となるよう勧誘し、又は斡旋したものは三ヶ月以下の懲役若しくは一万円以下の罰金に処する。

2 売春の相手方となるよう勧誘又は斡旋の目的で道路又は公共の場所で客引きをし、又は立ち止まり行き来し、若しくはうろついた者は一万円以下の科料に処する。

第四条 売春の相手方となるよう勧誘又は斡旋する目的で通行人その他の者が外部から見通しまたは見透かすことなど出来る状態で屋内において客引きをし、又は相手方を求める意図を現すようにして客待ちし、若しくは写真を掲げて、又は善良の風俗を害するような写真又は絵画等を掲げ、その他挑発的な行為をした者、又はこれらの行為をさせた者は三ヶ月以下の懲役若しくは一万円以下の罰金に処する。

第五条 常習として第三条及び第四条の罪を犯した者は、三ヶ月以下の懲役若しくは二万円以下の罰金に処する。

第六条 第三条及び第四条の行為を行なった者に対し、対面を受けてその場所を提供したものは、一年以下の懲役若しくは十万円以下の罰金に処する。

#### 附則

この条例は昭和二十八年十月一日から施行する。

**中村三郎という人物** 昭和二十八年六月以来、米軍基地の風紀問題で苦境にあつた千歳町の政策決定に大きな影響を与えた中村三郎とはどのような人物であつたのか。中村三郎が二十九年に青蛙房から出版した『日本売春社会史』カバー見返しせいはばうの著者紹介には次のようにある。

中村三郎 明治二十七年東京生れ

早大英文科中退 東京外語文那語科に学ぶ

日本全土・アジア諸国を巡歴、半生を売春問題研究に費やす

(引用者補筆) 中村三郎はペンネームで本名は相良武雄、豊島区池袋に居を構えていた。昭和三十三年に六四歳で没している。著作として『日本売春社会史』のほか『白線の女』東京ライフ社(二十八年刊)などがある。

前節で述べたが、当時の町長や助役と数度にわたり書簡のやりとりをしていながら、七月十三日の書簡で中村は「法務省や女性国會議員などから千歳の問題について問い合わせが多い、千歳町としても資料が必要なら請求してほしい」と書いた。町も資料を求めたとみえ、その後、中村が執筆した文書資料等が送られてきている。主なものとして「全国特殊風俗営業並びに業態婦の実態、付記、社会情勢より見たる政治対策私見」のほか、「売春防止法に取り組む国會議員の動向」、「関東地方各基地の基地問題の現況」、「社会的に観たる売娼婦の功罪」、「関東地区特殊飲食店実態調査」等が市史資料として残されている(8)。

前述のほかにも『朝日タイムス』という新聞が数部残っている。昭和二十八年一月二十一日号には中村三郎の「千歳町の報告」という長文の記事が載っている。また、「全国性病予防自治会指導要綱制定」の見出しの記事も見える。二十九年一月一日号には、この全国性病予防自治会鈴木明理事長の年頭所感が一面トップにある。また、『朝日タイムス』に掲載されている広告を見ると新吉原カフェー喫茶協同組合、亀戸・墨田・千住・新小岩・新須崎の各特殊料理屋組合、東京以外でも大阪飛田新地組合、今里カフェー協同組合、愛知県特殊カフェー組合連合会等々、旧遊郭のあつた地区・赤線青線地区と呼ばれた地区で売春に関連する業者の団体が多数名を連ねている。これらのことから『朝日タイムス』なる新聞は売春関連業界の業界紙であつたことがわかる。

全国性病予防自治会は、この新聞によれば全国三府四二県に支部を持ち、その目的として性病予防、風紀の厳守、納税、遵法防犯協力であるとしているが、あくまで売春の周辺で利益を得る業者団体であることは歴然としている。

中村三郎の名刺には事務所が東京都港区芝虎ノ門、全国性病予防自治会内と印刷されていることから、全国性病予防自治会、『朝日タイムス』と密接な関係にあったことは間違いない。また、中村は、『朝日タイムス』の発行人である森本正一なる人物を千歳町の助役に紹介するに当たり、持たせた自分の名刺の裏に当人は自分が指導する人物と書いている(8)。これらの事実から中村三郎は、全国性病予防自治会、『朝日タイムス』の顧問や相談役等指導的役割を果たす立場にあったと推測される。

さて、売春防止法は昭和二十八年三月の第一五特別国会に上程以来三年あまりの年月を要した三十一年五月二十一日、第二一通常国会で成立している。全国性病予防自治会は、反売春防止法の立場からその成立を阻止すべく過激な運動を展開したことで知られる。すなわち、『札幌市史』の記すところによれば、『売春防止法が成立するまでの間、業者の反対は激しく、なかでも、全国性病予防自治会、と称する団体の反撃は厚顔、執拗を極めた』としている。

その具体的な行動として、生活権の擁護と称し従業婦を組織して反対運動に引き込んだこと、また、全国の関連業者一〇万人が自民党に集団入党を企てた。さすがに自民党集団入党は立ち消えになったものの非常時対策として莫大な運動資金を集め、現金を自民党関係者に配って売春汚職を引き起こしたとされる。事実この団体の理事長、副理事長をふくむ幹部五人が贈賄容疑で逮捕されている。全国性病予防自治会は世間をさわがした売春汚職事件を引き起こしたいわば中心的団体であったわけである。

この時、中村三郎はどのような活動をしたのか資料的に不明であるが、その立場上、指導的役割を担ったことは想像できる。

千歳町の町政指導者たちが、この反社会的とも言うべき運動を展開した団体の指導的立場の人物を頼り、その助言と提案を行政の政策決定に取り入れた事実は重い。であるからか、『千歳市史(『市史』)』にはこの事実は一切書かれ

ていない。また、『人間市史』にも自肅振興会があったことすら書かれていない。

千歳町と中村三郎との関係は、昭和二十九年までの資料は残っているが、その後の物は見出せない。第一騎兵師団が二十九年後半から撤退を開始し翌年春には完了しているので、その後は関係が断たれたと思われる。

**千歳町自肅振興会の立ち上げと特殊貸借条例の廃案** 千歳町自肅振興会(自肅振興会)は昭和二十八年九月七日に結成されたが、自肅して振興するというこの奇妙な名の団体の目的は何であったのか。

結論から先に言えば、米軍兵士を相手に商売を行っているハウス業者やキャバレー、カフェー、ホテルなどの商業者、それに、そこで働く接客婦、特殊性を組織して業者の無秩序な行動を規制すると共に特殊女性らの性病検診も会の責任で励行させるというものである。町政が制定を図った特殊貸借条例の目的をいわば代行する組織で、民間の団体とは言え実際は行政が主導して立ち上げたもので行政の隠れ蓑ともいえる団体であった。

会の規約を見ると、中村三郎から送られてきた豊岡町のそれとほぼ似たような内容となっている(9)。

豊岡町自肅振興会の組織は三つの部会から成っていて、ハウス業者の置屋部会、飲食業者の関係者部会、慰安婦部会であった。対して千歳町の組織は、第一部会(ハウス業者)、第二部会(オンリー貸借業)、第三部会(飲食店、キャバレー、旅館等)から成っていた。いずれも関係者の会への登録を義務付け、接客婦や特殊女性には登録カードを発行することになっている。

二つの組織の会則を比べて大きく異なる点といえば、豊岡町自肅振興会の慰安婦部会には毎週一回検診を受け健全なる身体を保持することの条文があるが、千歳町にはそのような条文は書かれていないことである。これは、特殊貸

間条例案で強制検診を義務づける条項が人権を侵害するものと激しい非難を浴びたことから明記するのを避け、いわゆる行政指導で対処可能と判断したためと思われる。

さて、驚かされるのは『市史』に記述のある役員名簿の豪華な顔ぶれである。会長には酒類販売等で町一番の商業者といわれた町議会議長、副会長の四人も町議会副議長、財政委員長、総務委員長、教育委員長を務めるホテルや料飲店の経営者であった。理事の顔ぶれを見ると、典型的な基地業者である置屋代表、貸間代表、露店代表、旅館飲食店代表などとともに、議会の民生常任委員、土木委員、それに婦人会会長も名を連ねている。さらに、相談役には町長のほか、道議会議員、前警察署長など名士の名も見える。

豊岡町においても町議会議長や議員が役員になっていくとの中村三郎の助言があり、千歳町においても大勢の町の有力者を加えたものであろう。

昭和二十九年の役員改選には、行政の要の地位にある町役場の総務課長も副会長に加わっている(10)、民間の自主管理団体といっても実態は行政が



写真2 千歳-狸小路①  
錦町1丁目国道36号と新橋通りを結ぶ路地・飲み屋街の賑わい 千歳にはこのような店が400店以上あるといわれた

会の運営に係わっていたことになる。

千歳町自粛振興会規約第四条には、目的として「本会は常に会員相互の親睦を図ると共に駐留の米軍に対して健全な慰安を提供する紳士的協約である」と書かれている。米兵に慰安を提供するため全町挙げて取り組んだ組織ということになる。その慰安の大部分は特殊女性らの売春であることは明らかで「自粛とは名ばかりの売春振興団体である」と海保洋子は『女性史研究ほっかいどう』創刊号において非難している。また、『市史』には「町の浄化を願う母親たちの願いからこの会は生まれた」と書かれているが、その母親の代表である婦人会会長まで役員になっている事実は深刻と言わねばならない。地域全体が米軍基地とそこに集まった特殊女性への寄生が構造化してしまった実態が透けて見える。

しかしながら、町長以下町政を担う幹部たちは中村三郎の提案から生まれた自粛振興会の立ち上げに窮地を救われた思いであったに違いない。

米軍側へは、この会を通じて性病対策を行い、また、道庁の提案による「千歳町風紀取締条例」の強化改正をもって街の秩序改善ができると説明したであろう。事実、町政幹部が危惧した米兵の外出禁止措置が発動されることはなかった。

九月八日には第三回定例町議会が開かれた(11)。

特殊貸間条例問題についての審議を付託された特別委員会委員長が「この条例を制定しなくても自粛振興会と風紀取締条例の改正強化で条例に盛り込まれた目的は達成できる」と報告した。

町長も「いかに条例を施行しても関係機関の協力がなければ何も出来ないから条例案撤回の委員会結論は正しい」と発言している。最後に助役が「本案は撤回したい」の発言に「異議なし」の声で議題から取り下げた。

この議会で、本論(一)・「道庁の対応と町政」(『志古津』第一六号)にお

いて詳述した道庁の提案に基づき、取締りの対象を大幅に広げた改正後の千歳町風紀取締条例についても議決し十月一日からの施行が決まった。前日の七日には千歳町自粛振興会が結成されていて、風紀問題で六月から揺れに揺れた町政も十月から新しい施策のもとでスタートすることになった。しかしそれは、売春を是認し特殊女性の活動を認めたくえで、いかに米兵が安心できる慰安を提供するかの立場に立った方針であり、批判の多い街の浄化には程遠く、ましてや特殊女性の人権や反売春、反米軍基地の視点とは縁遠い政策決定であったといわざるを得ないものであった。

註(4) 千歳町自粛振興会云則

第一条 本会は千歳町自粛振興会という。

第二条 本会の会員は千歳町に在住する者であつて且つ駐留軍を相手とする風俗営業者(女子従業者を含む)並びに貸家、貸室をするもの(借り受ける婦人を含む)及び本会に加入の必要ありと認める者又は本会の目的に賛同したる者であつて組織する。

第三条 本会の事務所は〇〇〇〇に置く。

第四条 本会は常に会員相互の親睦を図るとともに駐留軍の軍人に対して健全な慰安を提供する紳士の協約である。

前項の目的を達成するためには会員は自粛自戒し左の事項を厳守する。

- 1 必ず法令を遵守して防犯に協力すること。
- 2 風紀衛生を特に重んじ、他人に悪感情を起さぬよう円満な良識を涵養すること。

- 3 他地域から転入したる者にして悪行ある者の粛清、防止をするために厳正なる登録証明制度を実施して会員相互の対面保持に努力すること。
- 4 会員以外の悪業者を発見した時は速やかに会長に報告すること。

第五条 本会はその完全なる運営を期するため慰安婦に対して貸家、貸間をする

者を第一部会(通称ハウス業)及び第二部会(オンリーハウス業)並びに第三部会(料飲店、旅館、露天の内飲食業)を置く。

第六条 本会は左の役員を置く。

会長一名 副会長四名 理事若干名 監事一名 部会長三名 相談役若干名 顧問 若干名

第七条 〳 第十三条(略)

千歳町自粛振興会第一部会(貸間業協同組合)規約(抜粋)

(第一章 総則)

第一条 本組合員は千歳町自粛振興会の規定に基づき、組合員相互の親睦を図り公衆衛生思想の普及と性病予防並びに防犯協力を図るをもつて目的とする。

(第二章 組合員)

第六条

1 組合員は本組合の地区内において一定の住所を有し貸間業を営む者とする。

2 準組合員は本組合の貸間業を営む者より部屋を借り受ける者を準組合員とする。

第七条 本組合に加入せんとする者は左の事項を記載した加入申込書を本組合に提出し、役員会の承諾を受けなければならない。

- 1 貸間業種の住所氏名
- 2 貸間を受ける女子の本籍、氏名、生年月日、年齢、前住所、転入年月日

(第三章 役員) 第十三条〳第十七条(略)

(第四章 総会及び役員会) 第十八条〳第二十六条(略)

(第五章 会計) 第二十七条〳第二十八条(略)

## 総括：特殊貸間条例と千歳町自粛振興会

千歳町の政策の評価 朝鮮戦争当時の北海道千歳町が基地問題に直面して執った政策をどう評価するか考察する。

当時の町当局の政策の代表的なものとして、昭和二十六年に制定した千歳町風紀取締条例と二十八年十月に施行した改正後の千歳町風紀取締条例がある。この二つは、いずれも道庁の指導と素案に基づきそのまま制定されたから、町独自の政策とは言いがたい。町当局が主体的に立案した特殊貸間条例と千歳町自粛振興会がいわゆる基地問題に直面し、その対策として打ち出した代表的な政策である。この二つをどのように評価すべきか、以下に述べる。

特殊貸間条例は、本論(一)で述べたように、米兵の性病蔓延に危機感を持った第一騎兵師団長が、兵士の街への外出禁止をちらつかせて対策を迫る要求に応じて立案したものである。町政としては経済的な影響の大きい外出禁止措置の回避が最大の目的であった。

この条例は各方面の批判、反対を受けて廃案とせざるを得なかったが、中村三郎の助言、提案を受けて立ち上げた千歳町自粛振興会に条例の精神を引き継ぐことにより米軍側の理解を得、結局、外出禁止措置が発動されることはなかった。町への経済的打撃を防げた点で町政幹部はその目的を達したことにあり、これはプラスの評価となる。

しかし、負の側面があまりに大きい。一言でまとめると「千歳町という自治体を運営する町政の評価を落とし、町全体の評判を落とす」ということとなる。

道庁幹部から「立法は権威のあるものでなければならず少しでも疑わしい条例は設定すべきでない」と批判され、また「用語の上から条例の要件を具備していない」と批判されたのは行政による条例立案能力に疑問符をつけられたと同様で失態と言える。

条例の精神も、女性の人權や反売春への視点を欠き、公娼是認などと不名誉な非難を報道各紙や検察、中央省庁から浴びたのは町政の後進性を露呈したものと云っても過言でない。まして、経済的影響のみに目を奪われ、住民福祉や安心安全な町作り、青少年の非行、教育への悪影響等々には目を覆ったこと、ただ、米兵が安心して遊べる街作りに奔走した結果、昭和二十八年六月二十八日付『道新』の社説に「町当局は自治体の本質をもう一度まじめに反省すべきである」と書かれる有様であった。

千歳町自粛振興会に目を向けると、これもまた、問題が大きい。この会では中村三郎の助言、提案で立ち上げたものであるが、彼は「売春の禁止は犯罪を多くする、公的に是認は出来ないが黙認が望ましい(3)」との立場に立つ人物であり、その活動の舞台である全国性性病予防自治会なる団体は、女性の売春の

周辺で利益を得る業者の組織である。

「中村三郎という人物」の項で触れたが、昭和三十一年五月の売春防止法成立に際し、大々的な反対運動を展開し、贈賄汚職を引き起こした、いわく付きの業界団体であった。その指導的立場の人物を頼り、自粛振興会立ち上げ後も、資料や情報の提供を受けていたことは、いわば反社会的団体と連携して行政を運営していたということにならないのであろうか。



写真3 ビアホールにおける記念写真②(昭和28年頃)オーナー(左から二人目)と第1騎兵師団の兵士(袖章-黄色地に黒い馬の頭部と斜線)暖房は貯炭式ストーブ

一方、特殊女性の売春を擁護する自肅振興会の役員に町の有力者のほとんどが名を連ね、教育委員長や婦人会会長まで引き入れたのは前章で詳述した。中央では売春禁止法が国会に上程され、隣接の札幌市でも売春禁止条例が成立して、反売春の流れが始まっているさなか、町政の指導者たちの感覚の遅れに驚かざるを得ない。

住民の側はどうであったか、特殊女性の排除や街の浄化を求める住民運動や請願等があったのかどうか、『市史』には記録されていない。わずかに、昭和二十八年のことであるが、当時の婦人会会長の呼びかけで、市街・千正寺に町内の婦人層が集まり「特殊地帯の子女の情操教育、生徒の校外指導に父兄はどう協力するか」のテーマで話し合ったとの記録が見えるだけである。この婦人会会長も自肅振興会の役員に取込まれている。

札幌市の場合、市議会の厚生治安委員会や民生委員協議会で売春取締り強化が議論された。市議会女性議員が中心となり聴聞会の開催を重ね、業者の反対を押し切って昭和二十八年三月に売春禁止条例を成立させている（海保洋子・H15）。市街地人口の五割が基地関係の仕事で生活しているとされた千歳町と異なり、基地に依存しない生活基盤や市民の反売春意識の高まりがあったのであろう。残念ながら当時の千歳町でそのような先進的取り組みは見られない。

今日的視点ではあるが、千歳における議会や住民の動きもさることながら、特殊貸問条例や自肅振興会に代表される行政の政策立案を概観するにマイナスの評価をせざるを得ない。マイナス評価の理由として少し乱暴ではあるが、一つに過度な基地に依存する経済構造、二つに町政を担った指導者層の公娼を容認する古い体質を挙げることができるのではなからうか。

**売春防止法の成立と千歳町** 千歳町の問題の多い条例の立案と、その後の騒

動が昭和三十一年五月の国会に於ける売春防止法の成立に影響を与え一役かったのではないかとという筆者の仮説を以下に述べたい。

売春防止法が始めて国会に上程されたのは昭和二十八年三月の第一五特別国会で、千歳町が特殊貸問条例を立案したのは国会の解散で廃案となった時期と重なる。この法案成立に取り組んでいた市川房枝議員は、千歳の条例案の内容を知り六月十四日付『毎日』に次のように述べている。

この条例は売春を公認するばかりか逆に性病まんえん防止に名をかりて売春を奨励するようなもの、売春を全面禁止にしないと千歳のような逆コース的なものが出てくる。同志、宮城タマヨ、神近市子、赤松常子、高良とみ各氏と相談して、廃案となつた売春禁止法を次の国会に再提出する。

この談話から市川議員が法案の成立に闘志を燃やしたことが伺える。

昭和二十八年七月一日には、第二六国会参議院法務委員会で売春問題が審議され、国家地方警察本部長が、千歳町の名を挙げてはいないものの「基地を有する自治体の風紀問題は一番困難な問題」と発言して（12）、千歳町に代表される米軍基地周辺の売春問題を憂慮している。

同年九月には参議院法務委員会の中に設けられていた「売春対策に関する小委員会」の委員である赤松常子、宮城タマヨ、三橋八次郎の各議員が実情調査のため千歳町に派遣されることが決まっている。

これに関し、参議院事務総長芥川治から千歳町に送られてきた「参議院法務委員会北海道派遣調査要綱（13）」を見ると、調査の対象として、米軍基地周辺の売春の実態や特殊貸問条例を立案した理由と経緯、札幌地検の勧告に対する対応等多岐に亘っている。

この文書の送付先が千歳町長や北海道知事、札幌地検のみならず、法務大臣や最高裁長官、高裁長官、国警本部長等、中央省庁の多方面に送られていて、千歳の問題が国政レベルに於いても関心事となっていることが窺える。

この調査団は九月十六、十七日、千歳町を訪れ町長や町政の幹部と面会している。その際、宮城タマヨ委員が「特殊貸間条例は悪法と認めて撤回したのか」との質問に対し、町は「悪法とは考えぬ、上級官庁の反対にあいやむなく撤回した」と答えている（九月十七日付『タイムス』）。

あくまでも売春の是認を崩さない千歳町幹部に対して、宮城委員等は売春禁止法制定への決意を強くしたように思われる。

その後も千歳の実態はたびたび新聞紙上に取り上げられている。十月二十九日付『毎日』は、米UPI通信社の記者が千歳取材した記事が米国で反響を呼んでいると報じた。記事は「米国人が見た基地の街千歳」の見出しで、「性の広場、悪の場所、売春に不感症な日本人」などと報じたというものであった。これに関連し、十月二十九日付『タイムス』にも「米陸軍省が千歳町における米兵に対する売春が目にあまる」とし「極東軍司令部に同地の売春対策につき報告を要求した」との記事も見える。

この新聞報道に関連してか、十二月一日には外務省国際協力局の関次長が千歳を視察している。関次長の談話として十二月三日付『道新』は「千歳は、なお、悪の町として世界に有名で、国際都市千歳の悪の町の風潮は国の恥である」と述べたと記している。

これらの状況から、売春防止法の成立に取り組む婦人議員のみならず、政府官僚、国会議員の間にも、基地周辺の風紀問題解決には売春を禁止する法律の施行が不可欠との認識が醸成されていたのではないかと思われる。

昭和二十八年十一月九日付の『毎日』には、衆参両院の婦人議員一〇余人が廃案になった売春防止法を次の通常国会に再提出することを決めたとの記事がある。

売春防止法案は、この後三年余を経て昭和三十一年五月にやっと成立の運びとなるのであるが、二十九年以降は千歳の問題がどの程度影響を与えたのか



写真4 外出中の米兵（昭和28年前後）  
新橋通り・長野カメラ前から現・ニューサンロード方向を見る  
米兵は袖章から第1騎兵師団所属とわかる（正面は現在「ドミトリー雄飛」）

資料的に不明である。しかし、二十八年の一年間だけの動きを追ってみても、千歳町の風紀問題における深刻な実態と特殊貸間条例に代表される懐疑的な施策が、売春防止法の成立に少なからぬ影響を与えたと考えざるをえない。

その後の千歳町と米軍の撤退 最後に、千歳町自肅振興会の活動開始から米軍撤退までの町政の動きについて触れておきたい。

昭和二十八年十月一日、自肅振興会は本格的な活動を始めたが、その活動の中心はやはり性病対策であった。

町役場と米軍基地とは定例の日米合同協議会（協議会）が持たれていて、出席者は米軍側が千歳基地司令官、憲兵隊長等、日本側からは町長、地区警察署長、幸病院長、保健所長等であったが、十月からは自肅振興会会長も加わるようになった。

十月十四日の協議会で基地司令官から「性病被害が依然高率である」と指摘され（14）、また、十一月二十日には第一騎兵師団長ミード少将から北海道

知事宛の書簡で、千歳町の性病対策に協力依頼がなされた（十二月一日付『道新』）。これを受けて町長は十一月二十四日と三十日に関係者を招集して性病対策等全面検診についての打合せ会を開いている。特殊女性の検診強化が主要な議題であったが、自肅振興会会長が検診の対象となる登録女性の数について、ハウス部会に六五〇人、オンリー貸間業に九〇〇人、ビアホール等六五〇人と報告した（15）。自肅振興会の役員が「これら全ての女性を検診台に乗せるのはいかなものか」と発言したが、これに対して町長が「手ぬるい！全部検診しなければ問題は解決しない」と発言していることが議事録に残されている（15）。町長の強い姿勢から、この問題に対する米軍や上部官庁の町への圧力が依然として強かったことが窺える。

米軍にとっては戦力低下に直結する兵士の性病罹患こそが最大の関心事で、町の振興や業者の自肅などは彼らにとって特別興味のないことであつたのだろう。

さて、十二月二十四日付の『道新』が、自肅振興会の第一部会（ハウス業部会）が解散を決定したと報じた。この業態は前述したように、市街地のいたるところにアパート貸間業として特殊女性を住まわせて売春営業を行う典型的な管理売春業者であり、これを禁じた昭和二十二年発令の勅令九号に違反するとは明らかであった。

解散を決めた直接の原因は、警察が各方面の批判に応え「中間搾取の存在をなくすための取締り強化（16）」を打ち出したことにあると思われる。しかし、自肅振興会内部でも、公然たる管理売春業者が部会を作つて組織の運営を担うことに疑問が生じたことは想像に難くない。まして、組織の役員には元警察署長や婦人会長など町の名士が多数名を連ねているわけであり、さすがに「これはまずい」との認識が圧力となつて解散に至つたものであろう。この部会は会員業者数約一五〇、特殊女性が六〇〇人程の規模であつたが、昭和二十

九年の三月には自主的に転廢業をほぼ完了した。

朝鮮半島での休戦協定が成立してほぼ一年過ぎた昭和二十九年八月、第一騎兵師団は北海道からの撤退を発表した。主力部隊のほとんどが駐留していた千歳からも十月から撤収を開始した。

米軍の駐留が前提で組織された自肅振興会にとつて、まさに存亡の危機が訪れたわけである。会は早速、米軍撤退引止め運動を始めようとしたが、新聞紙上で批判され中止に至つたと『市史』に書かれている。第一騎兵師団の撤退は昭和三十年三月をもつて完了した。

第一騎兵師団の撤退で自肅振興会は会則に「駐留軍人に健全な慰安を提供する」とした存立の基盤を失つた。町政の幹部は保安隊（自衛隊）の部隊誘致を活発化させ、昭和二十九年六月に第一特科団（砲兵）、九月には第一普通科連隊（歩兵）が移駐を完了させ、三十年六月には陸上自衛隊東千歳駐屯地が開庁している。

町の経済基盤は米軍から陸自に乗り換えることとなり、自肅振興会のような組織は不要となつたわけである。特殊女性も潮が引くように街から姿を消したといわれる。当然、自肅振興会は解散となつたのだが、実は、いつどのような形で解散したのか記録が残されていない。

陸軍部隊撤退に対する空軍部隊の動きを見ると、昭和二十九年九月には米空軍第三九航空師団第四戦闘迎撃航空団三個飛行隊（ジェット戦闘機装備、兵員二〇〇〇（操縦士一〇〇〇）人）が朝鮮金浦から千歳基地に移駐してきた。三十二年四月になると二個飛行隊が三沢基地に移駐、残つた一飛行隊も十二月までに解散、翌月に三沢から本国に移動した。千歳に残つたのは、基地管理やリーダーサイトへの資材補給など小規模な部隊だけとなった。基地内には家族宿舎や教会、アメリカンスクール、娯楽施設等が整備されていて、家族を帯同する将兵が大部分となった。



写真5 「千歳町大火」① (昭和29年9月10日早朝)  
千歳町消防本部はこの年4月、高さ10階の鉄骨製望楼を完成させ夜間立哨を開始した。29年の火災件数は47件、火災は週一で発生した

航空自衛隊第二航空団は昭和三十三年五月に浜松からの移駐を開始、九月には空自千歳基地が開庁した。三十三年六月になると米空軍は全面撤退、九月には航空管制業務も米空軍から移管された。

前述したように自衛振興会解散の記録は残っていない。昭和二十九年七月に陸自が発足すると来駐部隊に対して街には「自衛隊歓迎」の看板が溢れたと言われる。三十一年五月二十四日には売春防止法が成立している、その時点以降において会が存続したとは考えづらい(売春防止法S32・4・1施行、33・4・1売春刑罰法)。第一騎兵師団が撤退した三十年の春から売春防止法が成立する翌年春までの間に、残り火が消えるようにひっそりと解散したのであろう。解散の記録が残されていないことが、この組織の性格をよく物語っている。

行政が主導して会を立ち上げ運営を担ったものの、表向きはあくまでも民間の任意団体の形を取っていて、町役場が記録を残さなかったとしても非難を受けるものでもない。また、役員に名を連ねた町幹部や名士にとつても町のためとはいえ、この種の組織に係わったことは決して名譽なことではなかったはずである。したがって、将

来にわたって再組織することのない組織の顛末を後世に残すことに意味を見出さなかったのかもしれない。さらに、小さな組織であった町役場にその余力がなかったということもあつたであろう。千歳町に先んじて作られた豊岡町の自衛振興会についても『入間市史』には記述がない。

朝鮮戦争当時の米兵と特殊女性を核とする深刻な基地問題に直面した千歳町の対応についての行政史研究と本稿の執筆を通して、千歳町自衛振興会は朝鮮戦争の特需ブームに沸いた一地方都市の澁みに浮かんで消えたアワのようなものだったとの思いを強くした次第である。(完)

資料 在千歳米軍関係史略年表

- 昭和14年  
10月1日 日本海軍千歳航空基地開庁
- 昭和16年  
10月1日 千歳海軍航空隊創隊(↓S17・701空、S18解隊)
- 昭和18年  
12月8日 一海軍航空廠(四一空廠)千歳支廠(本廠、大湊分工場、美幌)  
対米英戦開戦(マレー半島敵前上陸、ハワイ海戦)
- 昭和19年  
5月18日 第十二航空艦隊新編(司令部・千歳)  
8月5日 北東方面艦隊新編(十二航艦+第五艦隊)  
15日 北東方面艦隊司令部↓千歳
- 昭和20年  
10月1日 四一空廠本廠(支廠、大湊、分工場、美幌、三沢)開設  
北東海軍航空隊創隊(乙航空隊+地上部隊)

- 7月10日 零式戦闘機墜落(川南地区) 航空機事故Ⅱ限・千歳域内墜落
- 19日 93式中間練習機墜落(第二千歳)
- 26日 零式戦闘機墜落(第三千歳)
- 8月15日 敗戦 第一、二、三航空基地既成(第二・連山滑走路8・15完成)
- 16日、17日と米陸軍B・29重爆撃機着陸、その後頻繁に飛来
- 9月9日 占領米陸軍・海軍千歳基地接收
- 21日 B・29×3連山滑走路・シカゴ間無着陸飛行記録樹立……発航18日
- 22日 北海道大演習場小火器射撃場接收
- 10月5日 北海道占領・陸軍第七七師団・第五航空軍進駐二二六三〇人(二〇〇人千歳進駐)
- 15日 終戦連絡札幌事務所千歳出張所開設(～S23・1・31)・駐留軍要員労務斡旋(労)十賃金支払(賃)業務
- 昭和21年
  - 2月 陸軍第五航空軍第四九戦闘航空群第7、8、9戦闘飛行隊来駐(～S23・3)
  - 4月 陸軍第一二空挺師団数千人来駐
  - 5月 千歳飛行場滑走路等改修(～8月)
  - 7月25日 RTO(米軍鉄道輸送事務所)チトセ設置(補助RTO・S25・3・10～27・3・31)
  - 12月24日 札幌日雇勤労署千歳出張所(労)開設(賃↓北海道労働部)
- 昭和22年
  - 9月18日 米空軍創設(以下、陸空軍表記略)
- 昭和23年
  - 2月1日 北海道連絡調整事務局千歳出張所開設(～S27・3・31)
  - 3月1日 千歳涉外労務管理事務所開設(労十賃)
- 7日 千歳町警察署開設
- 12月1日 (道立札幌保健所↓札幌市移管) 江別保健所新設・千歳支所開設
- 昭和24年
  - 4月8日 札幌公共職業安定所千歳出張所開設(旧・日雇勤労署)
  - 4月 第一二空挺師団本国帰還 第七歩兵師団約七〇〇〇人來駐
  - 6月 特別調達庁千歳調達事務所開設(後・防衛施設事務所)
- 昭和25年
  - 1月 第五一通信分遣隊(USASAⅡ陸軍保安部隊)來駐 後の三五六通信先遣中隊
  - 5月 千歳飛行場主滑走路延長(二七四三呎)、オーバーラン設定、誘導路等改修着手・ジェット戦闘機対応(～28年)
  - 6月25日 北鮮軍南侵・朝鮮戦争勃発
  - 8月10日 警察予備隊創設
  - 25日 警察予備隊千歳臨時部隊駐屯(～S26・4・10)
  - 9月～ 三沢駐留第41、68、40戦闘迎撃飛行隊順次分遣駐留
  - 9月 第七歩兵師団朝鮮出動
  - 11月 中共軍朝鮮戦争介入
- 昭和26年
  - 4月1日 (野戦) 第八六二管理区部隊編成↓S31・11・15改称・第二USASA野戦部隊
  - 27日 第五歩兵師団(オクラホマ州兵部隊)約二二〇〇〇人來駐
  - 6月14日 連合国軍最高司令官リッジウェイ中将千歳基地視察・北海道連絡調整事務局経由で風紀性病対策要求
  - 6月21日 千歳町風紀取締条例公布



写真6 千歳町役場（東雲町1丁目）  
昭和25年に新築された庁舎で職員数は50人程だった  
33年に旧庁舎が完成した後は分庁舎、51年の現庁舎供用  
後は千歳医師会看護高等専修学校（准看護）として平成  
14年まで使用された

7月24日 第一六戦闘爆撃航空団米本土から来駐（S 29 第三二、二七護衛  
戦闘航空団、五〇六、五〇八、一一一、四〇七戦略戦闘航空団順次駐  
留）

8月3日 ハウス業者の組合「チトセ睦会」結成

8月 道立札幌治療院千歳診療所（性病対策施設）開設（↓幸病院）

9月8日 サンフランシスコ対日講和会議（講和条約・日米安全保障条約調印）

10月26日 千歳・羽田間航空路線開設（旧・日本航空／乗降Ⅱ第一基地内）

10月 江別保健所千歳支所・性病検診・治療一日当たり三四〇人

（札幌市等の特殊女性有病率八一割公表）

12月 第四五歩兵師団朝鮮出動

昭和27年

1月 第一騎兵師団朝鮮から来駐

4月28日 講和条約発効Ⅱ日本独立・GHQ廃止

7月26日 米軍提供施設決定・FAC・1002キャンプ千歳（第一基地、第二  
基地・後にキャンプ千歳補助施設）FAC・1003（千歳小火器射  
撃場）

8月1日 保安庁・海上警備隊創設（10・15警察予備隊↓保安隊）

29日 第一騎兵師団長トルード少将町長に面会、風紀取締り強化を要請

12月12日 保安隊千歳駐屯地（S 29・8・25↓北千歳）開庁（独立第一特科群）

この年、中村三郎来町「千歳町の報告」を書く

昭和28年

1月1日 国警千歳地区警察署開設

3月18日 F・84戦闘機×2 空中接触墜落（根志越）

5月26日 第一騎兵師団長クリーランド少将町長に面会、兵士の外出禁止を示  
唆、性病対策強化を迫る↓同日、町幹部、師団長要求緊急対策会議開  
催

6月4日 定例町議会「特殊貸間条例案」審議 特別委員会設置・継続審議

14日 市川房枝 特殊貸間条例案を売春公認と非難

19日 道衛生部「千歳の問題に関する協議会」開催

20日 札幌地検から千歳の条例案は勅令に違反する旨の警告文届く

7月1日 第16国会参議院法務委員会が基地の売春問題を審議

4日 道議会衛生常任委員一行二名来町、事態調査

13日 中村三郎から書簡、自粛振興会の提案

27日 朝鮮休戦協定調印（板門店）

- 30日 道衛生部通知・厚生省「千歳の問題に関する会議」開催
- 8月12日 中村三郎来町 町政幹部と会談
- 14日 道文書課長来町 千歳町風紀取締条例改訂案提示
- 18日 町議会特別委員会第三回会議・特殊貸間条例取下げ及び町政方針について意見一致
- 22日 参議院厚生委員一行五人来町視察
- 27日 特殊貸間条例に関する諸問題についての連絡会議・町方針集約  
特殊貸間条例廃案、自肅振興会結成、風紀取締条例改正
- 9月7日 千歳町自肅振興会設立総会
- 8日 第三回定例町議云 特殊貸間条例案廃案・風紀取締条例改正議決
- 16日 参議院法務委員会調査班一行来町（宮城タマヨ・赤松常子議員等）
- 10月1日 改正千歳町風紀取締条例施行 千歳町自肅振興会活動開始
- 3日 千歳保健所設置（支所昇格）
- 13日 米軍第一騎兵師団長ミード少将↓町長宛書簡・町の努力を多とする
- 14日 第七回日米合同協議会
- 29日 『毎日』UPI千歳ルポ掲載 『タイムズ』米本国で千歳売春問題化報道
- 11月1日 連絡機墜落（域内）W
- 12日 日米合同協議会・基地司令官性病被害依然高率と指摘
- 30日 第一騎兵師団長ミード少将↓北海道知事宛書簡・性病対策協力依頼  
千歳町「性病予防対策打合せ会議」開催、検診強化決定
- 12月1日 外務省国際協力局次長千歳視察・風紀改善努力要請
- 2日 町長・基地司令官会談・性病問題
- 24日 自肅振興会第一部会（ハウス業部会）解散決定報道
- 昭和29年
- 2月4日 自肅振興会新副会長・町総務課長就任
- 3月 ハウス業者転廃業ほぼ完了
- 4月9日 F・84戦闘機墜落（飛行場付近）W
- 4月 中村三郎↓町長宛書簡・売春防止法をめぐる中央の動き
- 7月1日 陸海空三自衛隊発足  
道警千歳警察署開設
- 8月 第一騎兵師団撤収発表
- 9月 第三九航空師団第四戦闘迎撃航空団第334、335、336飛行隊  
・朝鮮金浦から移駐（S31 戦闘爆撃航空団改編・336移駐・339編入）
- 15日 第一特科団来駐（東千歳）
- 23日 第一普通科連隊来駐（東千歳）
- 10月 第一騎兵師団主力部隊撤退開始  
自肅振興会采軍引止め運動・新聞批判
- 昭和30年
- 2月4日 黒人米兵拳銃強盗事件（清水町一丁目質屋）
- 3月 第一騎兵師団撤収完了
- 6月 陸上自衛隊東千歳駐屯地開庁
- 8月5日 F・86戦闘機×2 空中接触墜落（根志越）  
このころ千歳町自肅振興会解散
- 昭和31年
- 3月26日 航空自衛隊上村幕僚長ら第三九航空師団第四戦闘爆撃航空団対地攻撃  
競技会視察
- 5月24日 売春防止法成立
- 昭和32年

4月 第334、335飛行隊・三沢移駐

5月20日 空自第二航空団浜松千歳移駐開始

二空団F・86戦闘機×2 復航中燃料切れ墜落(飛行場付近・苫小牧丸山)……以後空自機墜落略

6月 第四九戦闘爆撃航空団第7飛行隊来駐

9月2日 空自千歳基地開庁

10月15日 第339飛行隊撤退(解隊) 発表・陸軍第6029支援大隊第二基地

↓第一基地

12月 第339飛行隊撤退完了/第7飛行隊・西独移駐

昭和33年

1月 一部残留339飛行隊・三沢経由米本土移駐

3月 売春防止法完全施行を前に道内売春業者八八〇人転廃業

4月1日 売春防止法完全施行

6月 米空軍完全撤退

昭和34年

7月20日 FAC・1002千歳飛行場地区日本返還

昭和35～38年

米軍第3基地集約(S36・10・30命名)クマ・ステーション(基地)

|| FAC1054キャンプ千歳

昭和37年

12月 FAC・1057「レク・エリア(支笏湖水上訓練場)」提供(S44

・11返還)

昭和45年

8月17日 クマ基地司令官・昭和46年6月30日・基地全面閉鎖通告

昭和46年

3月31日 クマ基地閉鎖

4月1日 三沢駐留第五空軍六二三部隊6123中隊・旧・クマ基地駐屯

6月30日 千歳渉外労務管理事務所廃庁(北海道労働部事務引継)

昭和50年

6月30日 米軍千歳基地完全閉鎖(第一基地OTHレーダー施設撤去)

### 引用・主要参考文献(本稿全篇)

千歳市史編纂資料綴『S28議決報告書その二No.16』/『S28特殊貸間条例No.30』

『S28特殊貸間条例売買春問題研究資料No.31』/『S28特殊貸間

条例売買春問題研究資料No.32』(引用を次に掲げる)

(1) 中村三郎「千歳町調査報告書」昭和二十七年九月・No.32

(2) 「特殊貸間業に関する特別措置条例を設定する理由書」昭和二十八年・No.30

(3) 「特殊貸間業に関する特別委員会付託議案審議報告書」昭和二十八年・No.16

(4) 「第一騎兵師団長クリーランド少将要請の要旨」昭和二十八年五月二十六日・

No.32

(5) 「第二回定例千歳町議会の結果について」昭和二十八年六月四日・No.16

(6) 札幌地検検事正塩田未来「千歳町長宛書簡昭和二十八年六月二十日」・No.30

(7) 千歳町「参議院法務委員一行視察調査の際における千歳町の環境と実態調査」

昭和二十八年九月・No.30

(8) 「千歳町長―中村三郎往復書簡」昭和二十八年六月～七月・No.32

(9) 「豊岡町自粛振興会会則」・No.30

(10) 「千歳町自粛振興会新役員名簿」昭和二十九年二月四日・No.30

(11) 「第三回定例千歳町議会議事録」昭和二十八年九月・No.16

(12) 「売春問題の客観情勢と貸間条例問題に対する世論と批判」・No.31

(13) 「参議院法務委員会北海道派遣調査要綱」・No.31

(14) 「第七回日米合同協議会議事録」・No.31

(15) 「性病対策等全面検診についての打合せ会議事録」昭和二十八年十一月三十日  
・No.31

(16) 「第四回定例千歳町議会議事録」昭和二十八年十二月・No.16

(17) 千歳地区警察署長発 千歳町長・自肅振興会長宛「千歳町に於けるハウス業者  
転廃業の状況」昭和二十九年三月二十五日・No.31

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／『新千歳市

史 通史編上巻』平成二十二年／市史機関紙『志古津』第12号 守屋憲治

「米空軍千歳基地」平成二十二年

天川晃 稲継裕明『自治体と政策』放送大学教育振興会 平成二十一年

西川博史『日本占領と軍政活動・占領軍は日本で何をしたか』現代資料出版 平成十  
九年

山田盟子『占領軍慰安婦』光人社 平成四年

山下愛子「ルポルターージュ千歳」『婦人公論』昭和二十七年十一月号

和田春樹『朝鮮戦争全史』岩波書店 平成十四年

北海道立幸病院「千歳町における売春婦の実態」昭和二十八年

千葉誠『軍都と歓楽の北の街チトセ』千歳町立千歳小学校 昭和二十七年

海保洋子「米軍基地チトセの売春と住民の動向・売春防止法施行以前を中心に」

『女性史研究ほっかいどう』創刊号 札幌女性史研究会 平成十五年

北海道保健所長会『北海道保健所長会20周年記念誌』昭和四十三年

神崎清「踏査報告 北のチトセ」『改造』7月号 改造社 昭和二十七年

北海道衛生部「千歳町を中心とする保健衛生上の諸問題について」昭和二十八年

千歳小学校百年記念協賛会『千歳小学校開校百年記念誌「足あと百年未来につづく」

昭和五十三年

千歳高等学校『三十年史』千歳高等学校創立三十周年記念誌協賛会 昭和五十三年

札幌市教育委員会『新札幌市史第五卷通史5(上)』平成十四年

入間市『人間市史』平成十六年／『人間市史近代Ⅱ現代資料編』平成三年

田端宏『北海道の歴史』山川出版 平成十二年

高橋昭夫『証言 北海道戦後史』北海道新聞 昭和五十七年

大宅壮一「日本の裏街道を行く」／中野好夫「断ち切れない基地との宿縁千歳」『現

代教養全集Ⅰ』筑摩書房 昭和三十三年

フリー百科事典『ウィキペディア』「在日米軍機事故の一覧」(在千歳米軍関係史略

年表「W」表示)

『北海道新聞』／『北海タイムス』／『毎日新聞』／『読売新聞』

## 指導

天川 晃(放送大学大学院教授)

## 協力

千歳市(市史編纂資料綴覧・写真提供等)・・・掲載写真の無断転載を禁ずる

撮影(提供)者表示／金原知一・<sup>Ⓚ</sup>1 西牧清・<sup>Ⓝ</sup>五十嵐貞司・<sup>Ⓛ</sup>菅場利通・<sup>Ⓜ</sup>

2 山地英明・<sup>Ⓨ</sup>

写真「」＝作品名

# 千歳線長都駅史

守 屋 憲 治

千歳市史編集委員会専門部員

千歳線長都駅は、千歳市上長都九二番地・東6線沿いにある二面二線・相對式プラットホーム（ホーム）をもつ駅員無配置（無人）の停留所である。駅西側に広がる市営工業団地には多くの優良企業が操業、東口周辺は土地区画整理事業により人口も急増、大型のショッピングセンターのほか小学校、中学校が建設されている。

長都駅は昭和三十三年七月一日、千歳が市制施行の日に関業となった旅客駅である。近年まで乗降客も少なく、これまで駅の歴史である「駅史」が語られることはなかった。駅史を周辺地域の歴史とともにまとめてみたい。また、長都は難読駅名として知られるほか、駅近くで操業する大手スナック菓子メーカーのカルビーに「おさつ」を冠した商品があるのは一興である。

（執筆者註 本稿は必要に応じ駅名に「駅」を付した）

## 長都地区

長都の開拓の歴史など長都駅開業に向けての背景から述べていきたい。

長都とはアイヌ語のオサツナイ・川口・乾く・沢・が原名で、ナイを省略したものとというのが地名研究諸家の通説であり、長都沼に注ぐ長都川が砂で埋まったことにちなむという。干拓地となった長都沼周辺の旧千歳川と新千歳川に挟まれた地を長都原野、旧千歳川とシユクバイ川に挟まれた地をネシコシ原野と呼び、戦後長らく人の手が加わらない地であった。

「おさつ」の地名は元禄十三（一七〇〇）年に松前藩が幕府に上呈した郷村高帳である『松前島郷帳』に見ることができ、シユツ一六場所の一つヲサツ場所があったことで知られる。

長都は明治初年から大正四年まで胆振国千歳郡六カ村のひとつであった。大正四年に四村（千歳・長都・蘭越・烏柵舞）が合併、二級町村千歳村の大字長都村となる。千歳が昭和十七年に町制を布いてからも大字長都村の名が残り、廃止となったのは二十六年のことだった。

かつて長都村と漁村（現・恵庭市の一部）の境界はカリンバ川沿いに西1線南26号付近までの三角形で漁村に食い込んでいた。境界が不明確なため不便なことも多く、北海道庁は両村利害関係者の意見を勘案し、明治三十一年一月に告示をもって室蘭街道から東北については殖民区画東3線を境界と改めた。境界が画定した前年、人口増などを理由に漁村と島松村は漁村外一ヶ村戸長役場を設置、千歳村外五ヶ村戸長役場から離脱した。

『千歳管内古図（明治末〜大正初期地形図集成・五万分の一）』によると長都村は、東3線の恵庭市東端から千歳川を南20号まで湖上、旧・千歳川と元・長都沼の合流点（現・ネシコシ排水路3号排水橋付近）、さらに元・トンメ沼（トメの沼／現・葬斎場付近）から北信濃台地の北半分を取り込む形で南30号×東8線交点付近（千歳市民病院西方）、桜木小学校、旧・孵化場道路の恵庭市境界までを結ぶ線内を村域とした。

長都地区の開拓は明治二十年代からであった。長都川、ユカンボシ川沿いに二十年代末には四〇戸ほどの部落を形成した。千歳原野の殖民地区画割は二十六年に完了し、号線が設定され道路用地、防風林用地が確保された。号線とは三〇〇間（約五五〇㍎）毎に設けられた基盤目状区画道路で、一区画が開拓農家六戸分の経営面積となった。この地区の稲作は三十三年ころから始められ、酪農は大正末期に今日の基礎ができていき、第二次世界大戦終了のころに

は南20号から28号にかけ五戸ほどが営農していた。

戦後開拓については拓北農兵隊（農民団）の静岡隊（二八戸）が主に千歳線以北から南26号、東5線から11線の解除予定防風林沿いに、秋田隊（一一戸）が東7線から9線の南33号から34号の間に入植した。また、長野県開拓団先遣隊が東7線から9線の室蘭街道と千歳線の間、東6線から7線の南32号から34号の間に、本隊が南31号から35号の間に入植した（先遣隊十本隊七一一戸）。これら農民団・開拓団の入植は昭和二十一年の融雪期から二十二年にかけてであった。

鉄道以西の人口増から昭和二十三年に第三小学校が開校した。この当時、現在の長都駅周辺から市街地には入植者が造った東6線から東11線間の千歳線東側に沿う道（現・鉄北通）が近かったが、移動手段は徒歩のほか、荷馬

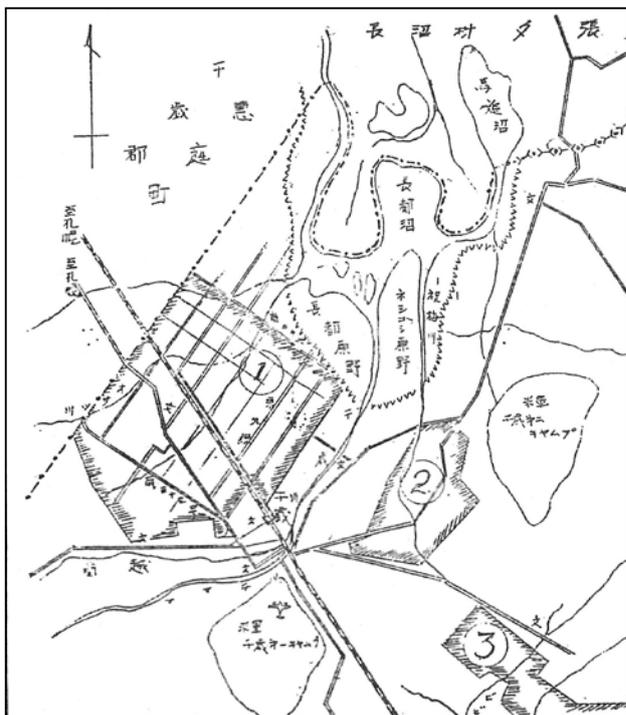


図1 「千歳郡千歳町管内開拓之図（一部）」  
①—長都地区、②—祝梅地区、③—駒里地区を表している  
長都地区は南26から33号、東3線から11線に囲まれた区域  
で南33号以西は薪炭備林地になっていた  
(転載：『千歳市農業協同組合史』)

車、自転車に頼るのみであった。

#### 長都駅開業までの千歳線（北鉄札幌線）

千歳線の前身は、大正十五年八月二十二日開業（二十一日認可）の私鉄・北海道鉄道札幌線で、沼ノ端・苗穂間六二・六キを結んだ（鉄道省文書〓認可・開業二十一日）。この時点で千歳域内に設置された駅は千歳と美々であった。美々設置の理由は、欧州大戦の船成金で小樽・犬上汽船（↓商船）を経営し、札幌線開業時の社長だった犬上慶五郎経営の犬上牧場が所在したからである。

札幌線を連帯輸送面から見ると両端を省線（室蘭本線・函館本線）に制され、苫小牧・札幌間の都市間輸送が中途半端なローカル単線だった。

札幌線は道南から道都への連絡路線であり、日胆地区の住民にとって苫小牧への乗り入れは長年の夢であり運動が続けられ、昭和九年十月一日から北海道鉄道旅客列車が苫小牧に乗り入れた。札幌への乗り入れは十五年十月二十六日で、十年から運用が開始されていたガソリン動車（ガソリンカー〓自動車／キハ500形・550形）が一日四往復の苫小牧・札幌間直通運転を行なった。札幌線は道内旅客列車無煙化の嚆矢となった。

昭和十八年八月一日、戦時輸送体制強化のため第十二航空艦隊司令部が置かれた千歳海軍航空基地を沿線にもつ札幌線は戦争遂行上の兵員輸送や物資輸送のため国有化された。軍が必要とする私鉄を買収することを「戦時買収」という。札幌線は鉄道省札幌鉄道管理局所管の千歳線となった。戦時買収は十六年に公布された改正陸運統制令によるもので、千歳線は現・JR西日本阪和線（天王寺・和歌山間／阪和電気鉄道↓南海鉄道山手線↓省線↓国鉄線↓JR線）とともに黒字路線となった二天成功例といわれている。

北海道鉄道のバス部門は現物出資がない状態で札幌地区（石狩後志）バス事業として統合され、北海道中央乗合自動車（S24）北海道中央バス（中央バ

ス)となった。札幌線の買収によって、鉄道省は室蘭回りの海線ルートを手にしたが、線路規格が低く函館・札幌間のルートにはならなかった。

千歳線が函館・札幌間のメインルートとなったのは昭和二十年の敗戦後のことであった。上野・札幌間専用直通列車<sup>北</sup>Kamke Limited<sup>特</sup>の運行は二十一年四月二十二日からであったが、十一月五日から目的地は米占領軍・第八軍の司令部があった横浜となり専用直通列車のルートも千歳線経由となった。小樽回り・山線と比べ海線は勾配と急曲線がなくスピードアップに繋がるといった理由であった。専用直通列車の一等寝台車二両と荷物車は青函鉄道連絡船に直接乗り入れて航送された。

普通列車を見ると、苫小牧・札幌間が一往復のほか、苫小牧・苗穂、苫小牧・千歳(恵庭)が数本という惨めな列車運転の状況が続いた。戦前の苫小牧・札幌間四往復体制に戻るのには昭和二十五年十月になってからで、二十八年十二月からは全ての旅客列車、混合列車が札幌駅発着となった。三十年六月からは一般用ディーゼル動車(ディーゼルカー=気動車)キハ45000形(↓キハ17形)が運転を開始、十二月のダイヤ改正で苫小牧・札幌間七往復、千歳・札幌間は六・五往復となった。三十二年からは車体を大型化した二重窓のキハ21形が、三十三年度にはデッキ式・板張り床などの耐寒艦装を施した北海道仕様様のキハ22形一般用気動車が導入された。

専用直通列車は日本が独立後に客車急行「特殊列車」として一般旅客の乗車を認めたが昭和二十九年に廃止、札幌・函館間を客車急行「洞爺」、三十一年には客車急行「すずらん」として運用された。

北海道において蒸気機関車(蒸機)が運用を停止するのは客貨ともに昭和五十年十二月のことであった。ここで千歳線における戦後の蒸機運用について記しておきたい。

主な蒸機は貨物用テンダD51形、旅客用テンダC57形、客貨両用テンダC

58形であった。重量貨物列車の本務機はD51であったが、上り列車は上野幌・北広島間の<sup>七ノ木</sup>榎山で六〇分の一〇一五・二% (パーミル) (一〇〇〇以前進一五・二%登坂)の急勾配において補機(補助機関車)としてC58とC57が連結された。重運用は北広島・苗穂間線路移設復線改良と合わせ無煙化となる昭和四十八年九月まで行われ、千歳・苗穂間には補機庫の単機・重連回送が多数設定された。当時、千歳駅構内は千歳川までと広く国道337号の広幅・千歳由仁線踏切(通称・末広踏切)は警手が六枚の踏切標板(黒黄縞模様)付ワイヤーを手動で昇開操作する第一種踏切で、正向き<sup>せい</sup>運転のための転車台は川沿い下流側にあった。また、C57牽引の普通列車が一部に運用されていた。

### 東6線駅構想と周辺の変化

千歳線以南の長都地区の入植は先述のとおり昭和二十一年から二十二年にかけてである。同じ頃、戦後復興と町勢振興のため二十二年七月、千歳町においては『千歳町総合計画書』が策定された。

北海道においても昭和二十三年九月に北海道総合開発調査委員会から知事に対して『北海道総合開発計画』が答申された。この年の十二月に『千歳町総合計画書』の一部に改定が加えられた。『北海道総合開発計画』の策定を受けてのものだろうか。

改定された『千歳町総合計画書』は、総合機構、土木交通、農畜産物、林業、鉱工業、文化厚生、支笏湖中心総合施設の七部で構成されていた。「二、土木交通の部 3 鉄道敷設と施設の改繕」に次の記述がある。

(ロ) 千歳線、東六線に簡易乗降貨物取扱駅の設置について

<sup>まほろ</sup>曩に緊急開拓地として植民計画をたて、既に相当入地して開拓せられているが土地の開拓に併進してその開発を促進することは必要である。計画の実現に至るまでの時間的な存在の多いことを思うときその実現に努力する必要がある

る。(ルビ引用者)

既設の千歳駅と恵庭駅のほぼ中間に位置するのが東6線通である。しかし、既定計画の前二年に一〇〇戸ほどの入植があったからといって、駅の新設に結びつくものでないことは計画を策定した担当者も十分に認識していたが、将来的地域開発のためには地道な運動が必要だということか。

ここで長都駅開業までの地域の人口増加要因を見てみたい。

昭和二十六年頃からは、秋田隊が入植した東7線から9線の南33号から34号の地(現・陸自北千歳駐屯地(含・スキー場))に警察予備隊(S25創設)用地の買収が始まった。警察予備隊は二十七年十月に保安隊に改組、その年の十二月には千歳駐屯地(S29・8改称・北千歳)が完成し、野戦砲部隊である独立第一特科群が駐屯した。隊員数は約三千名であった。保安隊関連では南恵庭駐屯地にも三千名程度が駐屯していた。

同じく農民団である長野県開拓団が開拓した隣接地である国道36号と東6線の交点に、犯罪傾向の進んだ一六歳から二三歳までの若者を矯正教育する特別少年院として千歳少年院が開設されたのは昭和二十八年四月のことで、開設時は一一〇人の少年を収容していた。少年院は海軍航空隊千歳送信所を改造したものであった。

保安隊員、少年院の在院生ともに日常的に鉄道を利用するとは考えられないが、地区人口としては入植者以外にカウントする重要な要素となった。

長都地区に開拓農民団が入植して七年が経過していた。  
昭和二十三年六月には、東9線から西、南26号より南を校区として千歳第三小学校が開校した。二十八年の在籍数は三学級九九人、教員は三人と記録されている(S43閉校/校地跡<sup>キリンビール</sup>麒麟麦酒北海道千歳工場キリンビアパーク)。

さらに、駅設置の場合に駅を利用するであろう昭和二十七年十月の長都地区と呼ばれた当時の区域・長都、都、釜加、上長都、北信濃の世帯数と人口をみ

ると、三一六世帯一八四八人にまで成長していた。

このように国内外の環境変化のなか仮称東6線駅周辺の長都地区の人口も漸増していき、昭和二十八年には仮称長都駅として日本国有鉄道(国鉄)に設置を請願することとなった。長都駅設置期成同盟の会長には二年入植の酪農業中村茂が就いた。

請願は町を経由し副願(参考意見)を添えたうえ札幌鉄道管理局(札鉄局)に提出された。千歳市に「副願書」のみが残されている。副願書は請願内容とほぼ同じと思われるが、提出先と月日が空欄となっている。

副 願 書

国有鉄道千歳線千歳駅と恵庭駅の中間に長都駅(仮称)を設置することについては別紙陳情書にもありますとおり関係住民が早くから要望いたしました。戦時中や鉄道の機構の変更等により実現を見ずに今日に至りましたがこの地方は既存の住民と開拓者の入地によって人口や農耕地は急激に増加いたしました。

今後に於きましてもこの地帯は所謂千歳原野の開発地として長都沼の干拓や千歳川の改修等によって発展を裏付けられていますので御調査の上是非長都駅(仮称)の設置を願う地方住民の文化的な恩恵に浴せしめられるよう特別の御諮議御取計らいをいただきたい。

右副願いたします。

昭和二十八年 月 日

北海道千歳郡千歳町長 山崎 友吉

同 千歳町議会議長 渡部 栄 蔵

殿

副願書をみると、長都駅設置の構想は『千歳町総合計画書』において構想される以前から、地域住民によって駅設置の請願が数度にわたりなされていたことが読み取れるが史料は残されていない。

副願書には町作成の「経済調査書（新設駅圏内）」が添付されている。主な事項は次のとおりである。

一 地区の特徴

(略) 北海道総合開発計画により現在施行中の千歳川切替、長都沼干拓事業が完成すれば約三千町の美田が生まれ、(略) 更に、生産の飛躍的増加と戸口五百戸三千人余の増加は必至である。(略)

駅新設に際し地盤は火山灰で至極堅牢である。

二 面積及び駅間距離

面積 六八・二平方杆

(恵庭) 四・六杆(長都(仮称)) 三・五杆(千歳)

三 人口(昭和二十八年五月現在)

男八三〇二 女二〇六八 計一〇三七〇(内保安隊六千人を含む)

四 土地利用表、五 農業資源表、六 開拓可能地、七 現有家畜頭数……(略)

副願書に添付された「経済調査書(新設駅圏内)」は新駅を核にした数値というが、地理的範囲がわからず駅設置の検討に役立つものではなかった。

陳情書を受理した札幌局から八月、千歳町長と長都駅設置期成同盟会長宛に現地調査に対する事前資料提出の事務連絡が届いた。

担当は営業部総務課調査係で調査項目は、一つとして千歳町の産業状態(年間生産量、主なる輸送先、将来の見透し)、二つとして長都駅駅圏内産業構造(A) 土地概況、(B) 主要農産物及び生産量、(C) 主要家畜飼育数、(D) 産業別人口、(E) 官公衛、学校、会社、工場、事業場の数と人員、町役場出張所・農協組合・集乳場の有無についてであった。これは、新駅を設置した場合の需要予測を念頭に置いた駅圏内の数値についての照会であった。過去の駅圏について鉄道総合技術研究所の武藤雅威は次のように述べている。

駅圏とは、駅を中心にその駅を利用すると期待される需要の勢力範囲を言い、隣接駅や近隣駅との需要の取り合いを考慮しながらその範囲を設定する。この駅圏の概念を用いた需要予測手法は鉄道固有の技術である。従来の駅圏設定手法では、駅を中心に半径一・五〜二キ程度(徒歩圏内)の円を描き、隣接駅との境界については線間中央において分割するなど、簡易的な描画法を用いている場合が多かった。

札幌局からの事務連絡には、「長都駅駅圏図」が添付されていた。

東6線長都駅を中心に、上り方向は千歳駅からの間一・七五キ地点、下り方向は恵庭駅からの間二・三キ地点まで、千歳線と直角に東西八キずつであり、南北四・〇五キ東西一六キの縦長長方形を駅圏としていた。この駅圏を地図に落とすと、南北は千歳方・道道島松千歳線(東9線)、恵庭方・サッポロビール庭園駅近辺となり、東側は道東自動車道、西側は王子製紙千歳川第四発電所にまで達する広範な区域となるが、保安隊千歳駐屯地は含まれない。

札幌局からの照会に駅圏人口がなく、回答にも記述はない。産業については農業生産に主体が置かれ、現在と比較のすべもないことから記載を略することとした。駅圏の概略として「千歳川流域の未開発地域が千百六十町歩あり目下これが開拓に鋭意努力中であるから近くには美田化し二百戸の入殖とともに水田七百町畑二百町が生まれるのも数年で実現されると思慮される」と長都地区の開拓について記してある。千歳町の長都地区開拓に対する大きな期待を感じ取ることができる。照会のあった官公庁、学校、会社、工場、事業場の数と人員、町役場出張所・農協組合・集乳場の有無については、次のとおり回答している。名称(数量)、摘要、「備考」の順である。

千歳保安隊(1) 隊員三〇〇名/法務省千歳少年院(1) 職員三二、保護少年八七「将来保護少年は三〇〇名となる見込」/中学校(1) 職員三、生徒八一/小

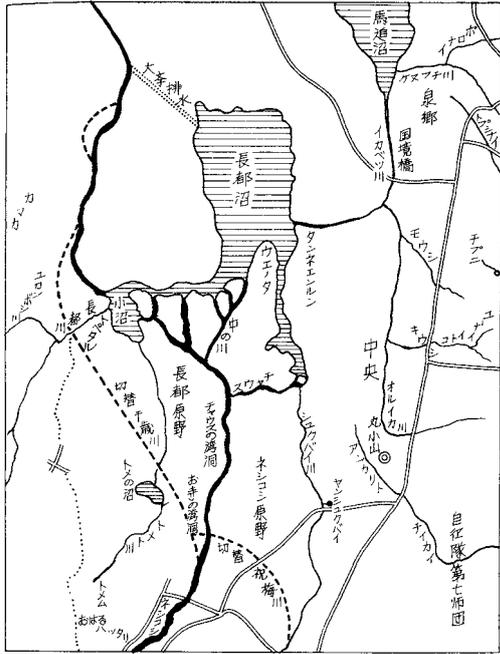


図2 「大正5年の測量図」(干拓以前の長都沼周辺図)  
 左上の大学排水は昭和16年に全国の大学・高等学校の学生約270名が一部を開鑿、戦後に北海道が完成させた平成2年、東6線大学橋の傍らに学生を讃えた「学生義勇軍流汗の跡」碑が建てられ、3年には碑を核とする大学橋記念公園が造成された(転載：『ちとせ地名散歩』)

学校(2)職員八、児童二六五/農業協同組合出張所「出張所設置計画中」/町役場出張所「出張所設置計画中」/集乳場(1)牛乳処理二五〇石  
 駅勢圏外の保安隊千歳駐屯地、開設見込のない町役場と農協の出張所を設置計画中と記入するなど長都駅誘致のために過大見積もりしていることが伺える。また、千歳川流域長都原野の干拓による農用地の造成についても記しているが、駅勢圏というにはあまりにも遠かった。

(1) 干拓事業の核となった現・中央長都地区の概略

湿地帯であるネシコシ原野、長都原野の干拓は終戦直後から本腰を入れて進められた。原野の象徴であった長都沼には千歳川・長都川・ユカンボシ川・シユクバイ川が、馬追沼には馬追川とケヌフチ川が流れ込み氾濫を繰り返していた。沼の面積は長都沼が三・九平方キロでウトナイ沼(二・二平方キロ)の一・七倍、馬追沼は一・九平方キロでいずれも雁・鴨など水鳥の猟場として知られた。

千歳川と長都沼を分離する新千歳川(長都新水路)は昭和二十六年に切り替え

られ、長都沼に流れ込んでいた祝梅川も新千歳川に合流した。その後、排水路の整備によって湿地帯の水位は低下したが長都沼が最後まで残った。四十二年には長都沼の中央を貫く第一四号幹線排水路(一部に広幅水路)が完成して干拓は終了した。入植は三十九年から四十八年まで続き、その後も治水事業は継続され平成六年に完了した。

長都駅の開業

長都は無人駅であり、『北海道鉄道百年史』にも建設の記載はなく巻末の年表に「昭和33年7・1千歳線長都停車場(駅員無配置)開業」とあるばかりである。当時の『広報ちとせ』にも開業の事前周知に関する記事はない。

長都駅は当初、昭和三十三年三月一日に長都仮乗降場として設置されているので、少なくとも列車一面程度の簡易な板張りホームがあったと思われる。仮乗降場は国鉄本社の認可を必要とせず札幌局の判断のみで設置ができた。三月一日時点で簡易なホームがあったとするならば、前年の初冬までに建設を終えていたと思われる(『日本鉄道旅行地図帳1号北海道』駅名一覧・千歳線には長都仮乗降場の記載はない)。

長都開業前の国鉄監修『時刻表』昭和三十三年五月号の千歳線に「長都」は記載されていない。さらに仮乗降場は札幌局の判断で設置されたもので正式の駅ではないため運賃計算上の営業キロの設定がなかった。このことから、長都から千歳まで列車に乗った場合、隣駅恵庭からの運賃を支払わなければならないかった。まさに文字どおり仮の乗降場であった。

『増補千歳市史』に次の記述がある。

長都駅 長都駅の設置が決定すると、三十二年十二月三日、中村同駅期成会会長、伊藤道議、田中町開発専務らが札幌鉄道管理局に出向き、工事のうち労力奉仕の部分の約束し、町は工費の七割を負担することになった。

市制施行の三十三年七月一日、同駅は開業した。総工費一〇四万円、ホームは鉄筋コンクリート建ての吹き抜け式であり、無人駅である。同駅の落成式は同月三日、関係者多数が参列して雨の中行なわれた。同地域の第三小学校の児童、長都中学校の生徒も特別参加してこの日を祝った。

ホーム建設費の七割を町が負担したということは、長都が請願駅であつたというを示している。

長都駅は四カ月間の仮乗降場期間を終え昭和三十三年七月一日に開業となつたが、この日、午前中には臨時の市議会が開催され市制施行に伴う条例改正案などが原案どおりに可決し閉会した。午後一時から市役所（S 33・2完成旧庁舎／現・総合福祉センター）前の広場において記念式典、その後、小学校から高校までの児童生徒が千歳行進曲に合わせ日の丸の旗行列を行った。この式典のため長都の開業式は、二日後に落成式として実施された。

開業当時の写真が市史資料として四葉残されている。

三葉は昭和三十四年一月発行の『広報ちとせ』「33年のあしあと」に掲載するために撮られたものである。積雪がないことから十一月末から十二月初めにかけてのものであろう。三十三年の出来事として、二月・庁舎移転、六月・皇太子殿下・千歳さけます孵化場ご視察、七月・市制施行、十一月・大滝・支笏湖道路開通、十二月・開庁以来の大豊作・千歳産米五千石達成などとともに、七月の長都駅開業が紹介されている。当時、長都駅が千歳駅と恵庭駅の中間にあつたことから、通称「長都中間駅」と呼ばれていた。

地域住民に喜ばれる長都中間駅（7月1日）・戦後緊急開拓者の入殖等で急激な発展を続けてきました長都地区の住民は千歳又は恵庭駅を利用という不便ないわゆる文化生活の象徴である交通機関に恵まれていませんでしたが、地区住民の宿願がかない7月1日に完成毎日の利用者は80有余人をこえています（写真は長都中間駅）。（執筆：昭和三十四年版から最新版までの要覧『ちとせ』略年表において

は「昭和33年3月1日長都（中間）駅新設」とされ、『千歳市史』においても「昭和三十三年三月一日から仮乗降場がつくられ、四十一年複線化とともに長都駅（無人駅）となり、現在一日三往復の停車があり、長都・釜加附近の人々に利用されている」と駅算格時期、停車本数ともに誤記されている）

長都に駅舎はなかった。一面一線で上屋のない簡易ホームは上り左側、スロープは東6線側千歳方の方に設けられ鉄北通と結ばれた。用廃したレールを組んだような基礎の上に、コンクリートで舗装した三両編成に対応する六〇センチほどのホームに駅名標二基、ホーム灯二基が設けられた。

『時刻表』昭和三十三年七月号千歳線に長都が初出する。

千歳線は上下各一六本運転、蒸機牽引の優等列車は急行「すずらん」（函館・札幌／S 35）気動車）、準急「エルム」（室蘭・長万部・札幌）と週末準急「たるまえ」（虻田（現・洞爺）・札幌・小樽）の二本だけだった。気動車が主体の普通列車では、上り一三本（千歳終着三本）のうち長都に停車するのは六本、下りでは一三本（千歳始発四本）のうち長都に停車するのは五本という運転であり、普通列車は苦小牧・千歳・札幌間を往復するばかりであった。

長都駅発車時刻表（G 千歳終着）

下り（札幌）	37	17	46	55					19								
時	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
上り（苦小牧）	51	00	13									24	28	09			

札幌まで最速で一時間、苦小牧までは三十九分の運転となっていた。これは北海道鉄道時代のガソリン動車による所要時間と同じだった。

千歳線、室蘭本線沿線の住民には懐かしい準急「ちとせ」（虻田・室蘭・札幌／キハ22形）は昭和三十四年九月二十二日から、北海道初の特急「おおぞら」（函館・千歳線（無停車）・旭川／キハ80系）は三十六年十月一日ダイヤ改正（サンロクトオ）からクリームボディに赤のラインである国鉄特急

色Ⅱ「こだま」カラーで千歳線を駆け抜けた。サンロクトオ、ヨンサントオ（四十二年十月一日ダイヤ改正）を経て千歳線複線化までのダイヤを見ると列車の運転本数はヨンサントオ時点で二九・五往復と倍になるが、優等列車の運転が増えていくばかりであった。普通列車は上り一四本（千歳終着三本）のうち長都に停車するのは五本（千歳終着一本）、下りでは二三本（千歳始発三本）のうち長都に停車するのは四本で普通列車運行は横這いだだったが、長都に停車する本数は減少傾向にあった。

この当時、千歳線は北広島・苗穂間において現在のルートとは大きく違っていた。旧・北広島は現駅とほぼ同じ位置で、旧ルートは下り左方であった。現・上野幌を過ぎるあたりから国道12号方面にカーブすると旧・上野幌（現・



写真1 開業当時の長都駅（昭和33年11月頃撮影）  
恵庭に向け発車したバス窓のキハ21形気動車 左の勾配標「L」は路線がLEVEL（水平）であることを表している 右側の電柱は通信業務用架空裸線柱で「はえたたき」と俗称された

厚別南公園）、北星学園大学の北隅を通過、栄通と南郷通の中間を縦貫し大谷地（現・白石東冒険広場）、月寒（現・アサヒビール北海道工場物流センター）を過ぎ急曲線で東札幌（現・札幌コンベンションセンター）に進入、出発後すぐに再度急曲線で函館本線と並走し苗穂に向かった。

### 千歳線複線化

旧ルート単線・千歳線上り上野幌・北広島間・<sup>とよま</sup>樞山<sup>ま</sup>で一五・二%の登坂勾配があり重量貨物列車にあつては補機を必要とし、さらに苗穂を出発し函館本線と別れ豊平川鉄橋を渡った直後と東札幌出発直後に半径二六〇から三六〇以上のクランク状急曲線があった。これら運行障害のある上野幌・札幌間には住宅や工場が密集し、かつ踏切が多いことから速度が上げられず、また線路容量も限界となり客貨輸送力増強の観点から別ルートによる複線化が待たれ、厚別寄りのルートが札幌市の都市計画を前提に設定された。

『札幌工事局七〇年史』は千歳線線路増設について次のように概括し、設計概要と工事概要を記している。

（略）本線区の輸送量は年々増加し、線路容量は限界に達し、この窮状打開のため、札幌地区改良計画・貨物操配基地構想並びに小樽・旭川電化計画を配慮して、複線化計画が策定され、昭和40年2月上野幌・沼ノ端間腹付線増で工事に着手、苗穂～北広島間は在来線が急こう配、急曲線の連続でかつ住宅密集地帯のため別線複線で昭和42年9月着工し、昭和40年以降逐次開業し、昭和48年9月9日8年有余の歳月と約11.5億円の巨費をもって60・1km（マイナス2・5km）全線の複線化が達成された。

「腹付線増<sup>はらつけせんぞう</sup>」とは、新たな線路を既存線路の脇に増設することで、千歳・長都・恵庭間にあつては在来線下り左方（工場団地側）に施工されたが、この区間は直線で地域条件も良く単年度で開業できた。昭和三十九年九月に着工、四十年三月二十九日路盤工事に着手、九月二十二日に軌道工事が竣工、複線の使用開始は同月二十七日のことであった。複線化で相対式ホーム二面二線となった長都であったが、既存の上り一番ホームが鉄北通と結ばれるばかりで下り2番ホームへはスロープ下の構内踏切を渡らなければならなかった。

複線化に伴う長都駅北側に位置する東4線跨線道路(戦車道路ⅡC経路)の新設工事は、昭和四十四年十一月に着手し四十五年三月末に竣工している。

北広島・苗穂間別線複線化が供用開始した昭和四十八年九月九日に新札幌・札幌貨物ターミナルが開業した(函館本線新札幌(貨)↓札幌貨物(タ)ⅡS48・7・16)。なお、旧ルート・月寒・白石間は新ルート開業後も、アサヒビール積出しの貨物線として五十一年九月末まで存続した。

複線化によって列車容量が増大した後の列車運行を見てみたい(S49・10)。

上下ともに特急が六本、急行が一二本(「ちとせ」×11/キハ56系)、普通列車は一三本の計六二本が運行した(除・期間運行)。普通列車の運行は四・五本が千歳発着、一本が室蘭発着だったが、長都に停車する列車は上りが七本、下りが六本と停車率が僅かに改善されただけだった。最速で札幌までが四十八分、苫小牧までが三十六分となり、札幌までは十分程度短くなった。

#### 駅利用者の漸増

千歳市は昭和三十五年に駐留米軍要員が大量解雇され、その就労対策として千歳線と国道36号の間・北信濃に北海道初の市営工場団地の造成分譲に取り組みむこととなった。三十七年には通商産業省から北信濃地区(北信濃・上長都)を千歳恵庭地区工場適地として指定を受けた。

第二工場団地は昭和三十九年に、第三工場団地は四十二年にそれぞれ造成に着手、両団地ともに四十七年に分譲を終了した。最も早く操業したのは大阪資本のサントリーで四十二年のことだった。堅実経営で知られるサントリーが立地・操業していることが千歳市営工場団地の評価につながり、大阪変圧器(現・ダイヘン)、エスレン化工(現・積水化成製品北海道)、北海道松下電器(現・パナソニック)など大阪資本の企業が四十年代前半に次々と操業、全国

の優良企業の千歳立地を先導した。長都駅に隣接している東洋製罐は四十七年、キリンビールは五十年に操業を開始している(S54・工場団地↓工業団地)。

これら工場において本社からの基幹派遣社員以外は現地・千歳周辺の採用となったが、モーターゼーションの進展によって車社会となりつつあった当時、運転本数の限られた列車で通勤する者は少なかった。

長都駅において利用者が増大するのは、昭和四十八年開校の北海道千歳北陽高等学校(北陽高)が五十年十二月に中央の仮校舎から現在地(北信濃↓北陽)に校舎を新設してからであった。五十二年の数値では、全校生徒約八〇〇人の二五割に相当する一九四人が通学に鉄道を利用した。

長都駅周辺の住宅団地について触れていきたい。

昭和四十七年、東6線に面して造成・分譲が完了した「長都産労者住宅団地(産労団地)」は、千歳線を挟んで操業する工場の従業員向け住宅団地として開発された。面積は五・二畝、うち二・六畝が宅地で、千歳線側に〇・二畝五戸分の便民施設用地が設けられた(産労団地Ⅱ現・長都駅前三・四丁目の一部)。

産労団地の開発に触発される形で民間主導の住宅団地が、産労団地を取り囲む形で昭和五十年から五十九年の間に四カ所が開発された。産労団地の恵庭寄りに五・二畝の「長都駅前団地」が五十年(認可・造成・分譲ともに)、五十一年に東6線を挟んだ産労団地の向かいに「パークタウンおさつ」三・五畝が、五十二年には長都駅前団地の北側に「グリーンタウンおさつ」四・七畝が誕生した。五十四年当時、産労団地には四〇戸入居の東洋製罐長都社宅のほか北海道森紙業千歳社宅(未入居)、独身寮二棟(東洋製罐、スター農機(現・IH Iスター))、便民施設用地には木村商店が建ち、周囲の住宅団地にも一〇〇戸ほどの住宅が張り付いていた。

昭和五十四年十月に国鉄が調査した長都駅の一日の乗降客は四七五人とされている。長都駅利用者の大半が列車通学の北陽高生徒だった。

昭和五十九年には東6線沿い産労団地北側に一・七畝の「サニータウン」が造成・分譲された。

### 長都貨物駅構想と高架・電化開業

昭和四十四年発行の千歳市企業誘致パンフレット『道央メガロポリスの中心 千歳市営工場団地 1969』の交通輸送施設・鉄道には「国鉄千歳線が東側を走り、長都駅も第2団地内にあつて貨物取扱駅に昇格と専用線布設を計画中」と鉄道用地七・三畝を確保、長都駅の将来性と専用線の敷設が可能なことを謳っていた。

昭和四十年代後半になると千歳市内鉄道高架化計画、さらに苫小牧東部大規模工業基地関連の拠点貨物駅構想（現・JR貨物苫小牧貨物駅（一本松））が具体化しつつあった。

千歳線千歳市内の高架橋は昭和五十五年七月十日に供用開始となり千歳駅の貨物取扱いが廃止され恵庭が代替する形となったが、四十年代末時点にあつては進出企業がトラック輸送よりも国鉄貨物を利用したいとの意向が強く、北海道総局に対して長都を貨物取扱駅にするよう陳情した。当時、企業はトラック輸送に重きを置いていたが、貨物基地が東札幌駅だということもあつてやむなくトラック輸送に委ねているという状況にあつた。東6線を挟んで長都貨物駅用地に隣接する第二工場団地のキリンビールと東洋製罐は工場敷地内に線路を引き込みたいとし用地を確保していた。

国鉄は千歳線の電化によるスピードアップを計画、中間貨物駅は設けたくない考えだった。また、市や議会においても長都駅の貨物駅昇格運動が鉄道高架化に支障があれば断念もやむなしとの意向を固めたが、貨物駅昇格は企業誘致

の約束事項でもあり、企業側の期待も大きかった。

昭和五十一年七月、千歳市は議会、北海道東京・大阪事務所、千歳商工会議所の参加を得て、東京と大阪で企業トップとの懇談会を開催した。企業側からは「北海道に工場を建設するのは市場があるからではなく、労働力の確保が比較的容易だからである。市場に遠いという欠点は輸送力でカバーできる。千歳は、空路、海路、道路、鉄路の拠点であるが貨物取扱駅がなければ輸送体制が完全とはいえない」との厳しい意見が出されたという。

昭和五十一年八月、踏切六カ所を除去し交差道路一〇本となる高架工事区間四三九〇坪・高架橋区間三三三五坪の千歳線千歳市内高架化工事が着手された。工事は既存線の上り左側Ⅱ駅裏側で行なわれたが、これは用地買収を最小限にすることと主要市街地側を避けたためであった。

昭和五十四年四月三十日、翌年に控えた千歳市内高架化・電化開業に伴う千歳駅貨物取扱業務終了式が行なわれた。北海道鉄道時代の坑木輸送に始まり戦中戦後の軍需物資輸送で多くの貨物列車が運行され、最盛期の二十年代後期には一日二〇〇両に及ぶ貨車が着発した。後年、貨物の大半を占めた空自ジェット燃料輸送業務の専用線も五十四年三月に撤去され、海軍時代からの基地内鉄路の歴史に幕が下ろされた。終了式ではディーゼル機関車DD51が「さようなら貨物」の横断幕を張ったコンテナ貨車三両を牽引、入替作業を行なった。

千歳駅の貨物扱い廃止を受け市議会国鉄高架促進特別委員会は、高架開業が目前に迫ってきたことから長都駅貨物取扱駅昇格運動に力を入れていくことを確認し運動を継続させたが、高架が達成されると力が抜けるように昇格運動も立ち消えとなった。

昭和五十五年七月十日に千歳線の高架化、十月一日には二万ポルト・五〇ヘルツの交流電化が供用され、千歳空港駅が開業した。大半の急行ちとせがL特急「ライラック」781系電車で昇格、普通列車に赤い電車と親しまれた



図3 長都貨物駅構想図

貨物駅は東5線中通から7線中通までの間に構想され、現・キリンビール(S47立地)敷には製品の鉄道輸送を計画する工場の専用線が描かれている。現在、東6線から7線中通までの側線用地は市有地のままとされている(転載:昭和44年発行・千歳市工場団地パンフレット)

711系<sup>(1)</sup>が導入されスピードアップが図られるとともに快速並みの普通列車も運用を開始した

運行本数は全列車で上り四六本、下り四四本となった。普通列車は上下ともに二八本が運行、長都には各二二本が停車した。列車の運行本数は複線開業時の一・五倍に増加し、長都に停車する列車も倍増した。東6線踏切の閉鎖時間

も、上り普通列車の長都停車中は遮断機が下りることから大幅に延びた。

昭和五十六年十月には石勝線が開業、十勝と石狩を連絡する列車はこれまでの根室本線経由から千歳空港駅経由となり千歳線の運行本数もさらに増えた。

長都と同様に現在は無人駅となっている美々は、昭和五十三年に第一五回全国花いっぱい「花と緑の駅」コンクールで優秀賞を得た花壇の美しい駅として知られた。五十四年に国鉄の経営合理化の対象となり無人化が相上り上った。ピンクのサクラソウで描く花文字「びび」が旅行者を喜ばせたが、八名の駅員

に対して一日の利用者は五十三年実績で五人と少ないことが要因だった。

美々の無人化について千歳市は、市指定史跡である美々貝塚の最寄り駅として見学者の安全を考慮し跨線橋の新設などを条件に同意した。屋根のない歩道橋のような珍しい跨線橋は昭和五十四年八月に着工して五十五年の三月末に完成、五月十五日には直営駅から停留所に格下げとなった。労使交渉は長引いたが十月一日、千歳線の電化とともに無人化され、その後に開業以来の木造駅舎も現在の簡易駅舎に改築された。

(1) 長都における国鉄711系交流近郊型電車(定期運用・執筆者乗車)

711系初の着発は、電化開業日(S55・10・1)の六時五十九分札幌行だった。この当時の塗色はえんじに先頭前面下部がクリームだったが、昭和六十年頃から明るい赤にクリームラインとなった。国鉄最後の日(S62・3・31)、最終着発上り838Mも当然711系だった。新千歳空港が開港した日(H4・7・1)、七時着発の新千歳空港行一番列車となった711系は運転士二名が乗務、指差確認しつつ支線に進入した。711系最終着発は平成二十四年十月二十六日二十時十六分に二分遅れで札幌に向かった室蘭発の冷房搭載車で、電化区間完全電化のため札幌(学園都市)線に転用された。昭和四十三年の小樽・滝川間電化開業以来、道民に親しまれた711系は平成二十六年をもって運用を終了するという。

## 周辺の都市化と待合室の建設

長都駅は昭和三十三年の開業以来、ホームには上屋もなく駅全体が野ざらしで風雨・風雪を凌げず列車待ちは時に苦痛を伴うものであった。

待合室の始まりは、東口にあった二畳程のブロック造り三角屋根のバス待待合所のような建物であった。この待合所について千歳ブロック工業の北村耕造は「会社がJIS規格を取得、まだブロック積み施工をしていた昭和四十五年ごろに開拓者から頼まれて組んだ記憶がある」と執筆者の質問に答えた。

北陽高の校舎が北信濃に移転されると長都は列車通学の生徒に利用されるようになったが、悪天候時の列車待ちに苦勞していた。高校から生徒の安全対策の観点から千歳駅に対して駅舎建設などの申し入れが昭和五十一年九月にあり、千歳駅が市に待合室の建設を要望した。こうして西口に五十二年六月に出上がったのが九畳ほどのブロック造平屋建待合室で、男女別にトイレも設けられていた。

ホーム連絡用の構内踏切を廃して東6線踏切から下りホームへの通路ができたのも西口待合室の完成と同時期だった。

長都駅周辺に徐々に人口が増えてくると、昭和五十五年地域住民が「長都駅全線発着推進の会」を発足させ全ての普通列車の停車を求める運動を展開、さらに「長都駅舎建設期成会」は千歳工業クラブ、北陽高PTAなどの代表の署名を添え市への請願活動を行なった。これまで市は貨物駅問題を優先し、駅舎の建設については国鉄と協議したことがなかったが、地域住民にとって不便の解消が先決と請願行動に出たものだった。しかし、市・地元住民にとって乗降客数が少ないという悩みがあった。

昭和六十年三月十四日のダイヤ改正は、国鉄の経営基盤強化と近距離普通列車の増発による大量輸送が目的だった。これによって千歳線においても普通列車が増発され赤い電車は「くる来る電車ポプラ号SAPPORO」のヘッドマーク

を付け、駅に行けば待たずに乗れる高頻度運転のシティ電車となった。

昭和六十一年十一月一日、国鉄は民営化を見据え「明日へ、便利レール、新ダイヤ」をキャッチフレーズに最後のダイヤ改正を行なった。全国で普通列車の増発は戦後最大規模のものとなった。千歳空港・北広島間における普通列車の運行は上下で二九本増の八九本となり、午前九時から午後九時までの平均運転間隔も二三分と六分短縮された。長都停車列車は上りが二五本から三九本に、上りが二四本から三八本と大幅に増えた。千歳線では千歳と千歳空港などで磁気式プリペイドカードであるオレンジカードの発券（H25・3・31発券終了）・利用が始まり、平和臨時乗降場が設けられた。



写真2 長都駅西口待合室（昭和52年6月撮影）  
昭和52年から現在の西口構外待合室が完成する平成元年までの間使用された（転載：昭和52年6月30日付『千歳民報』）

国鉄は巨額な債務の解消を目的に昭和六十二年四月一日、六つの旅客鉄道会社と一つの貨物鉄道会社など二の継承法人に分割民営化された。本道においては社員一三〇〇〇人の北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）として新しくスタートした。コーポレートカラーは、雪の大地から一斉に芽生える山野草と木々の若葉をイメージして萌黄色（ライトグリーン）とした。JR北海道発足時の千歳線普通列車

は下り四三本、上り四四本、長都には上下ともに二本の「快速（愛称なし）」と普通二本以外が停車した。

産労団地を囲むように造成された民間主導の団地造成については先に述べた。駅勢圏においては、これら住宅団地を取り囲む形で土地区画整理組合が施工する市街地開発事業が相次いで起工された。

昭和六十三年七月に施工認可されたおさつ駅前土地区画整理組合の団地造成工事が平成元年五月から始まった。地区面積は五八・三〇にも及ぶ大規模なものだった（H5・8竣工）。

長都駅周辺の整備が急速に進むなか、平成元年に千歳市は貨物駅用地の北側を工業用地として造成・分譲、南側には西口広場を整備する計画を立て六八〇〇平方メートルの用地を確保し八月末にも工事に着手という動きになったが、国の補助制度の活用を期待して計画を練り直すこととした。

駅前広場の整備計画が持ち上がると同じ八月、貨物駅用地跡地に立地した今村商店（アサヒ、サッポロ清涼飲料受託生産）が千歳工場建設を記念し地域開発に役立ちたいと待合室を市に寄贈することになった。ブロック造りの待合室を取り壊し、八月下旬に工場の建築着工にあわせて待合室の建設に着手した。駅構外に建つ新西口待合室は鉄骨造り平屋建一・二平方メートル、外観が白、水洗トイレと暖房が設備された近代的な建物として十一月四日に竣工、直ちに千歳市に寄贈された（管理 千歳市/H2・6今村商店操業）。

平成三年、千歳市は長都駅周辺整備に本腰を入れることになり、東6線踏切の拡幅も合わせて行うこととした。計画は地元・長都駅前町内会の高田義一会長に事前説明され、大きな賛同を得た。駅周辺整備の裏には、鉄道高架の延長が実現困難なことがあった。整備によって大型車がすれ違ふことが難しかった東6線踏切が拡幅されるとともに、跨線橋（自由通路）建設によって列車乗降時に踏切を横断する必要がなくなり安全性が向上するというものだった。

長都駅前広場整備計画には、東口四七〇〇平方メートルにロータリー、東屋と芝生広場、大型時計、グリーンベルトを、西口九七〇〇平方メートルに駅前広場を設け、東西を連絡する跨線橋などが盛り込まれた。また東西ともにバス停留所、一般駐車場、駐輪場、タクシー乗り場が設置されることとなった。計画は平成六年度の完成を目指し、総事業費は約五億円が見込まれた。

おさつ駅前土地区画整理組合の分譲地では住宅の張り付きも急ピッチで進み、平成二年四月にはおさつ団地町内会が発足した。先行造成された長都駅前団地、パークタウンおさつなどを取り込み四年十月には住居表示が実施され、北信濃から新たに長都駅前一〜四丁目、北陽一〜四丁目と北光六・七丁目が生じた。

#### 東口広場の整備とスカイロード建設

平成四年、跨線橋の部材は既に発注工場である五洋建設室蘭製作所で完成していたが現地長都における設置工事が停滞した。停滞の原因は地元・長都駅前町内会からの陳情によるものだった。計画では東口広場の整備によって東6線から恵庭方一〇〇メートルの鉄北通を機能面、安全面を考慮し閉鎖、車両を産労団地利便施設西端の通りに誘導しようとするものであった（鉄北通の終点は東6線で、東6線以北は東2号道路と呼ぶが本稿では通称「鉄北通」を用いる）。

平成四年二月、千歳市議会議長に提出された長都駅前町内会（戸田泰介会長の総意とされる『陳情書』によると）「新築港開港に合わせ、（略）踏切の閉鎖時間は更に長くなることは確実であります。現在でさえ渋滞をさけて生活道路を迂回する車が増え、環境の悪化と事故の危険にさらされ……」と、鉄北通×東6線交差点の交通混雑が住宅街に移行することが予想されるというものであり、これによって工事の推進は困難となった。一方、七月には長都駅前広場の整備促進を進める会（木村清会長）から「駅前広場という機能からして、



写真3 国鉄711系交流近郊型電車  
(平成22年オレンジカード)

(略)『車と歩行者』分離という考え方は当然のことであり、また閉鎖により交差道路を一本減らすことが逆に交通混雑緩和にもなると考える……』という真逆の意見で早期完成を求める『陳情書』が提出された。長都駅東口整備の考えは長都駅前町内会を賛否で二分した。

平成四年七月一日に開業した新千歳空港国内線旅客ターミナルビル地下には南千歳(旧・千歳空港駅)から支線(地下)で結ばれた新千歳空港駅が新設され、ダイヤ改正後の営業一番列車として普通列車の赤い電車が入線した。

ダイヤ改正によって昭和六十三年三月から走り始めていた快速「空港ライナー」、小樽直通快速「マリンライナー」は、新千歳空港乗り入れを機に快速「エアポート」と愛称を改め上下二五本から一〇〇本へと大幅に増発された。

エアポートには六十三年十一月から営業運用されたステンレス721系が主に用いられた。なお、空港ライナー・マリンライナーは上下四本が長都にも停車した(H3・10時刻表)。ダイヤ改正によって普通列車本数は下り六五本、上り五九本が運行され全列車が長都に停車するようになった(含・休日運休)。この時点で列車運転本数は現在とほぼ同じになった。

赤い電車は基本三両編成(一部六両編成)だったが、新千歳空港発着の721系エアポートは全て六両編成となった。早朝夜間に新千歳空港を発着する上下二〇本(含・休日運休)の普通列車も快

速編成のため、長都のホームもこれまでの六〇級から六両編成に対応できる一二〇級に延伸された。

東口広場の整備と跨線橋の工事は地元調整が付いていないことから先送りととなり、西口広場の整備に振り替えられた。十一月中旬から始まった西口広場の整備事業は八〇台分の駐車場の舗装、広場のインターロッキング舗装、植栽などを終え十二月までに完成した。

地元町内会を二分する形となった長都駅東口整備問題を解決するため千歳市は多方面から駅利用者の意見を聴取した。北陽高、千歳工業クラブのほか、おさつ団地をはじめとする周辺町内会など十三団体に意向を確認した結果、街の顔が出来ること、安全が確保できることから市の計画案のとおり推進してほしいという意見が圧倒的に多かった。

平成五年度になって千歳市は跨線橋の建設に着手する方針を固めた。最終的ともいえる決断を下した理由は、支線・新千歳空港の開業による列車増発、全普通列車の長都停車という利便性の向上に相反し、上り普通列車が停車すると東6線踏切の遮断時間が長くなり線路横断の事故防止対策が急務だということ、さらに事業が国の補助事業ということにあった。

計画された跨線橋は高さ約六メートル、両側にらせん状の階段を建て、幅一・五メートル・長さ三二メートルの通路で上下線を跨ぐものだったが、乗換通路がなくホームには降りられない構造だった。階段、通路部分ともにポリカーボネート(透明なプラスチック樹脂)で覆うこととした。工費は約二億円で、工事は線路・架線を跨ぐ空中で行なわれることからJR北海道が行なうことになった。

東口広場に絡む二件の陳情は市議会の任期が平成五年五月までということから審議未了のまま廃案となった。六月になると『長都駅東口広場の整備促進について』が、七月に入ると見直し派から『長都駅東側整備について』が新たに提出された。おさつ団地町内会も七月に整備促進の陳情活動を行なった。



写真4 JR長都駅東口簡易駅舎と跨線橋（おさつスカイロード）  
（平成24年10月撮影）  
駐車場（東口広場）と自転車置場の間を縦貫するのが鉄北通

しかし、見直しを求める長都駅前町内会長からの陳情内容は、鉄北通を現状のまま残すこと、連絡通路は地下道にすること、東口広場はできる限り駐車場とすること、鉄道高架を早期に実現することなど、計画を根底から改めなければならぬ難題が盛り込まれていた。特に鉄北通（東6線以北の東2号道路一〇〇区間）を閉鎖することに「先人の労苦を無にする行為であり納得できない」と頑なに主張した。

千歳市は事故防止と補助事業の観点から事業の執行を延ばすことは出来ないとして六月二十五日にJR北海道との契約を締結した（S57・2長都駅構内／線路横断女性上り貨物列車轢死事故発生）。

千歳市と見直し陳情を提出した長都駅前町内会との話し合いは、東川市長が事業進展のために歩み寄る形Ⅱ東口広場内を鉄北通が縦貫することで最終決着を見た。結論として、鉄北通の線形を東側に膨らむ形で残し跨線橋建設の障害とならないようにすることとした。また鉄北通の

存続は鉄道高架実現までとしたが、鉄北通の交通量が増え跨線橋利用者の横断に危険が生じるなどの状況の変化が現れたときは再度協議するという事になった。このような経過をたどり当初の東口広場の整備計画は頓挫してしまっ

た。跨線橋の建設工事は平成五年八月二十七日から始まり、厳寒となる十二月末までに基礎工事が行なわれた。六年七月から五洋建設において製作済みだった部材の現地組み立てが始まった。跨線橋の完成に先立ち名称を市民から公募、審査を経て「おさつスカイロード」と名がつけられた。開通式は十二月十七日に東川市長、長都駅前町内会長山文四郎会長らが出席して盛大に行われた。

スカイロードの完成によって東6線踏切を横断する歩行者は日中を中心に一日六時間余といわれる遮断機から解放されるとともに、東口における風雨、風雪時の列車待ちが苦でなくなった。

平成七年十月から長都駅利用者の大部分が利用する東口広場の整備が始まったが、人車が混在することで駅前広場のルールともいえる人車分離から逸脱するものとなった。産労団地利便施設用地側（木村商店前）には路線バス巡回場と中央バス「長都駅前」が設けられることになった（Ⅱバス停留所）。整備といっても単に線路と鉄北通の間に駐輪場、その奥に駐車を造るだけで駅利用者の集う広場はなく、植栽の緑もない駐車場は十二月中旬に市費のみで完成した。アスファルトを敷き固められた東口広場という名の駐車場は、インターロッキング舗装や植栽が施された西口広場とは比較する術もないほどに貧相で、加えて道路横断という危険を伴うものとなった。

その後、平成八年には計画どおりにスカイロードからホームへ下りられる乗換通路の建設が始まった。工期は十月から年末までで工事費は地方財政法の絡みもあって市費約一億円が支出された。増設工事は通路患側側に幅一・五メートルの新通路をホーム間幅で増設、ホーム二面に下りる幅一・五メートルの階段を取り付け

た。乗換通路の完成で上下線ホーム間の移動にらせん状階段を昇降する必要がなくなり利便性が格段に向上した。

平成十年、長都が無人駅で一日の平均乗車人員が不詳のため千歳市が独自の調査を行ったところ五八七人であった。その後調査が行われたことはない。

また、路線バス旋回場Ⅱ「長都駅東口(旧「長都駅前」)」は急曲で狭く、特に冬季の除雪との兼ね合いから使われなくなりバス停も東6線通に移設された。

東口広場が初期の計画どおりに整備されていたならば、住宅街の交流の場として十二分にその役割を担ったことだろう。

#### (1) 千歳線千歳・長都間踏切交通量調査

本調査は千歳市が市内鉄道高架延伸に資するため、平成二十五年一月十七日午前七時から午後七時の間に行われた。東6線踏切の結果要旨は次のとおり。

- ・列車通過本数 二四三本
- ・踏切遮断回数 一九〇回
- ・踏切遮断時間 四時間十分
- ・踏切停車車両 七五三台
- ・踏切通過車両 三六五五台(普通車三三三六台 大型車三一九台)

なお、東7線踏切の同日同時時間帯における遮断回数・時間は一八八回・三時間五十八分、東8線踏切のそれは二〇二回・三時間十八分という結果であった。

執筆者、調査対象時間外に全運行列車の三〇割が通過することから東6線踏切における全日遮断時間は、列車の速度向上を考慮しても平成五年当時の遮断時間である六時間余と変わらないと判断される。また、交通量が多く長都駅構内にあることからJR踏切事故防止キャンペーンでは千歳線内唯一の啓発箇所となっている。

#### 参考 長都駅周辺の土地画整理事業と住環境の整備

平成十年九月に勇舞地区(北信濃)五三・六ヶ、十二年八月にはおさつ駅みどり台地区(長都・上長都)七二・七ヶが造成を開始し、長都駅前地区と合わせて二八五ヶに及ぶ大規模な住宅団地が造成されたほか、小規模ながら周辺に北陽地区、勇

舞第一地区などの住宅団地が造成された。当該地区の住居表示については、十七年十月に勇舞一〜八丁目、二十五年二月には、みどり台北一〜五丁目、みどり台南一〜四丁目、長都駅前五丁目が新たに誕生した。

住環境としては、平成三年三月におさつタウンセンターが完成、十二月に長都駅前郵便局が開局、六年四月には北陽小学校が開校した。八年八月にフードD5(現・フードD千歳食彩館)が、十二年十一月にはイトーヨーカドー千歳店が入店した。「ゆうまいタウンプラザ(二十二年二月閉店/現・ちとせモール・二十一年四月開店・スーパーアークス長都店入店)」がオープンし買い物が便利になった。十四年九月には千歳市民病院が移転開院した。さらに、二十四年四月には勇舞中学校が開校し、二十五年五月には苫小牧信用金庫長都支店が開店する。

#### 長都駅着発バス路線

長都駅前に中央バスが乗り入れるまでの経過は次のとおりである。

中央バスが市内路線を運行したのは昭和四十二年十月二十六日で長都駅方面には富丘団地線(千歳ターミナル・千歳駅前・富丘団地)を開設した。その後、利用者の要望を受け五十九年四月十日には「ひばりヶ丘団地」、六十三年十二月一日からは「北陽高校前」まで路線を延伸した。この路線の終点をさらに伸ばす形で「長都駅前」に到達したのが平成四年四月一日のことだった。

長都駅勢圏内西口方面のバス路線としては桜木線(千歳ターミナル・千歳高校前・桜木小学校前・桜木四丁目)と工場団地線(終点「市営工場団地」中央大通北端)があった(千歳ターミナルⅡ現・ホテルグランテラス千歳向かい)。

平成十二年四月一日から桜木線と富丘線を統合して桜木・長都線(千歳ターミナル着発/桜木・長都先回り二系統)が開設された。新規路線は、十一月にイトーヨーカドーが開店、十四年九月には千歳市民病院の移転開院が予定



写真5 「長都駅西口」着発の中央バス（平成25年1月撮影<sup>㉞</sup>）  
桜木・長都線<sup>①</sup>桜木先回り便 後方が千歳市管理のJRロコ  
のない西口構外待合室と跨線橋 西口簡易駅舎は待合室に隠  
れて見えない

線の発着は「千歳駅前」となり千歳ターミナルを廃止、路線も一部変更された。

### 近年の長都駅

平成元年の西口構外待合室に続き四年には西口駅前広場、六年の跨線橋、七年の東口駐車場、そして八年には跨線橋乗換通路と整備が進む長都駅の機能が十一年八月に建設された東西の簡易駅舎によってさらに充実した。

駅舎は上下線対称で幅が約三・六<sup>㉞</sup>、長さ一〇<sup>㉞</sup>程度の箱型で二室から構成されている。一つは出入口+改札口で乗換通路口と一体化し一一畳程の広さがある。近距離行先指定の簡易自動券売機、フラップドアのない入場専用自動改

されることによる利用増を見込んでのものであった。これにより桜木、自由ヶ丘方面と長都駅が直結された。十六年四月一日、千歳駅北口直結の複合商業施設へウレ一階に中央バス総合案内所を開設、千歳相互観光バスとあ

つまバスの市内路線ターミナル機能も付与された。これによって、桜木・長都

路線も一部変更され

札機と集札箱が置かれ、改札口付近は架線柱を避けるために幅が狭い。一つはホーム上屋の代わりとなる一連四座の椅子を置いた八畳程度の構内待合室で無人駅ならではの構造となっている。ホームと一体になったことから荒天時の待合機能は一段と向上した（トイレ設備・市有西口構外待合室のみ）。

しかし、東口簡易駅舎は床面を上りホームと連続にするため、階段と舗装された斜面で鉄北通の歩道と結ばれ凍結時は危険な状態となる（下りホーム、西口簡易駅舎・構外待合室は連続）。さらに東口にはロータリーがないため通勤通学時間帯の列車到着前後、駅舎前の鉄北通には送迎車や営業車が列を成して駐停車、道幅が狭くなり人車通行の妨げとなっている。

エアポートを含む優等列車では英語の自動車内放送が流れる。近年、道内を列車旅行する外国人が増加する傾向にあり、英語圏以外の乗客が安心して列車を利用できるようにと2008洞爺湖サミットの前年、平成十九年十月のダイヤ改正時から駅に番号を付した。長都は「H12」とされ、駅名標と車内のインフォメーションボードに表示される。H12とは、札幌（01）を一番として千歳線経由で函館（H）に向かって一二番目が長都であることを表している（千歳H13／南千歳H14／新千歳空港AP15／美々H15／追分K（釧路）15）。

平成二十年十月二十五日からエゾモモンガがキャラクターのICカード乗車券<sup>キタカ</sup>Kiacaを、千歳線をはじめとする札幌圏の五五駅（札幌・苫小牧・桑園・北海道医療大学、小樽・岩見沢）で使用を開始、長都は無人のため読み取り専用の簡易Kiacaが設置された。KiacaとはJR（北）<sup>北</sup>海道のIC（カ）<sup>カ</sup>ードが由来という（H25・3・23）交通系ICカード全国相互利用開始）。

無人駅故の安全対策として、平成二十一年九月には防犯カメラが跨線橋内外に三カ所のほか西口構外待合室内に不審者対策を目的に設置された。また、駅周辺には死角ができないよう防犯灯が整備されている。

最後に無人のため不詳とされる長都駅の乗車人員を考えてみたい。

平成二十四年四月の住民基本台帳にみる長都駅<sup>ニ</sup>徒歩圏内の人口は二万三三四人（長都駅前、北陽、北光、勇舞、北信濃、上長都、自由ヶ丘、北斗、桜木）となり、十年当時の同一地区内人口の約一・四倍に増加している。このことから十年の一日乗車人員五八七人（うち北陽高校生約二二〇人）を基に現状を推計すると、七六六人（うち北陽高校生三三八人）となる。一日の乗降客数は一五三〇人程度、年間では五六万人が長都を利用していることになる。オホーツク圏の中核駅・北見（H22・乗車810）に迫る数値となっている。

（1）長都駅一日乗降客数

ディ・アイ・コンサルタンツ『出店戦略情報局』全国駅データベース（無人駅）  
独自調査 によると二二八〇人とされる。この数値はJR北海道全四六五（うち有人一・一三）駅中五四位となる。順位は推計値である一五三〇人程度においても大きく変わらない（全国駅データベース・美々駅一日乗降客数三人）。

・千歳線東6線踏切通過定期列車本数（平成二十四年十月二十七日ダイヤ改正）

J R 上り 特急31（うちL特急5） 急行1 快速57 普通59・長都停車

下り 特急31（うちL特急5） 急行1 快速59 普通58・長都停車

J R F 上り 貨物24

下り 貨物25 （JR+JRF+臨時）346+α

・千歳市内JR直営駅一日平均乗車人員（平成二十三年度／○内は全道順位）

千歳 八〇六〇人⑧ 南千歳一四八〇 新千歳空港 一万一六一〇人④

## 参考・引用文献

長見義三『ちとせ地名散歩』昭和五十一年 北海道新聞社

千歳市農業協同組合『千歳市農業協同組合史』昭和五十九年

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

北海道開発局『大学排水と長都沼・国宮かんがい排水事業「ネシコシ地区」事業誌』

平成七年

日本国有鉄道札幌工務局70年史編集委員会『札幌工務局70年史』日本国有鉄道札幌工務局 昭和五十二年

日本交通公社 日本国有鉄道監修『時刻表』昭和三十三年五月号ほか各種『時刻表』

『日本鉄道旅行地図帳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『日本鉄道旅行歴史地図帳1号北海道』新潮社 平成二十二年

千歳市『昭和二十八年 請願・陳情に関する綴り（その一）』昭和二十八年

『千歳市史』昭和四十四年／『増補千歳市史』昭和五十八年／『新千歳市史（通史編上巻）』平成二十二年

『新千歳市史』機関紙『志古津』第4号「小さな私鉄の大きな変身」、第13号

「ちとせ路線バス事始」、第15号「石勝線を形成する工事線・追分線史」

広報『ちとせ』各号／『要覧ちとせ』各年

恵庭市『恵庭市史』昭和五十四年

ディ・アイ・コンサルタント『出店戦略情報局』全国駅データベース

北海道旅客鉄道ホームページ

『週間 歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR・24号／石勝線・千歳線・札沼線』

朝日新聞出版 平成二十一年

『千歳毎日新聞』／『千歳民報』／『北海道新聞』

## 協力

千歳市議会事務局／小田賢一（市税務課長）／JR北海道千歳駅／北海道千歳北陽高等学校／千歳民報社／山地英明・写真撮影（Y）表示

## あとがき

正月休み、ジョンバで雪かきをしていると「間もなく列車が入ってきます。危険ですのでホームの後ろまで十分に下がってお待ちください」という長都駅の自動放送が流れてくる。歩いて七、八分の距離にあるが、冬の澄んだ空気のせいだろうか明瞭だ。

平成元年から造成が始まったおさつ団地に引越して来たのは翌年の「勤労感謝の日」だった。駅にも近く、どこへ行くにも便利だということで終の棲家になるのだろうかと思んだ地だった。

駅は仕事に旅行に私を目的地に誘う出発点である。国鉄最後の日、全国全線乗り放題の『謝恩フリーきっぷ』は千歳駅から乗ったが、新千歳空港一列車や休日『一日散歩きっぷ』などは長都駅にならなかった。

長都駅史は鉄道ファンとして、JRへ変わらざるを得なかった国鉄の思い出を少しでも残しておきたいの思いもあった。今回、自分が住む地域のことを駅に絡めてまとめることができてよかった。

跨線橋、駅前広場の整備は新聞で知っていたが、若かったこともあり町内会活動に疎遠で直接の関わりはなかった。今思えば、開拓道路に対する思いも解るが、緑溢れる東口広場が欲しかった。

一昨年从去年にかけて桂木にある「特殊地下壕」に動きがあった。急傾斜地を掘削したものであり、崩落を防ぐために国からの受託で埋め戻そうとする事業が始まったからだ。

新聞、テレビでは形状が同様なため防空壕・地下壕と呼ばれることも多いが、「壕」とは敵機の攻撃を避けるため地下に造られた構造物をいう。この「壕」が戦時中、千歳にあった第四十一海軍航空廠の隧道式分散工場のひとつであることを知る私にとっては違和感のある言葉であり、素直に受け入れがたいものだった。

何度かメディアの取材などに協力するため新設の通路を潜り工場跡に入る機会を得た。

坑口は、私が千歳に職を得る数年前に土砂で塞がれた。戦時中の基地位置図と昭和四十年代の実測からある程度のこととは解っていても、内部に入ることには叶わなかった。初めて入った時は夏本番であった。真つ暗でひんやりとした空間のライトの先に、少なからず興奮し感動したことを覚えている。

何らかの形で隧道式分散工場の戦後史についてもまとめておく必要性があると感じた。

さらに、昨年末にユネスコの世界遺産に登録すべく「北海道・北東北を中心とした縄文遺跡群」の一つに追加されたキウス周堤墓群については『新千歳市史』に詳しいが、世界遺産、縄文遺跡群、周堤墓のイロハが必要だ。キウスの周堤墓群のどこがどのような価値があるのか、全国的にどのような位置付けにあるのか。さらに、世界遺産に指定されるには、その後のあり方はどうするのかなど一市民として知りたいという思いが募るばかりである。

(M)

## 志古津 第17号

『新千歳市史』機関誌

平成二十五年三月

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) 三三三三

内線 二四七・二五一

FAX 〇一三三(二二) 八八五一

印刷 千歳印刷株式会社

北海道千歳市錦町三丁目三番地

TEL 〇一三三(二三) 二二二九

※ 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。

◎ 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