―千歳線八十年の歩みを振り返る―

小さな私鉄の大きな変身

守屋憲治
千歳市選挙管理委員会事務局長

key word　北海道鉄道　開業日　戦前の動力車　戦時買収　千歳線
引き込み線　ＲＴＯ　国鉄白紙改正　複線化　線路移設
鉄空一貫

はじめに

千歳は交通の要衝といわれる。空路、鉄路、道路が密接に連帯しているからだ。これは、近代における世界のうねり、それに対応する日本の動き、北海道の地理的位置などが大きく作用してきたことは言を待たない。

空路のポイントは飛行場で、単純な物言いをすると矩形（くけい）の広場となる。人は矩形の広場に興味を持たない。しかし、メカニカルな戦闘機、バラエティに富んだ旅客機は興味を沸き立たしてくれる対象である。

ひるがえって鉄道は人々の生活の中にある。多くの人は、力強い蒸気機関車、カラフルな特急列車に魅せられるが、身近故か、鉄路の歴史には頓着がない。

今年は北海道最大の幹線「千歳線」が、開業して八十年という記念すべき年である。

本稿では、あまり顧みられることがなかった千歳線の歩みを振り返ってみたい。

平成十七年三月、倶知安町のホテルを会場に「しりべしｉネットシンポジウム」が開催された。東海旅客鉄道の元社長で現相談役の須田寛は、基調講演『地域におけるニュー・ツーリズムの展開』の冒頭、千歳線について

（略）私は昔の国鉄の出身でございまして、・・・倶知安町のある函館本線、昔はやはり北海道の大幹線でありまして・・・いわゆる山越えの部分、これを山線と言っております。（今は）室蘭本線が事実上のメインラインになってしまった・・・勾配がなかったからと、色んな輸送上の条件はありましたが、これをこうしたのは私は進駐軍、占領軍だったと思っております。千歳線というのが国鉄線ではありませんでした。北海道鉄道という会社だった・・・要するに私鉄で・・・しかも、小さな私鉄で、単線の列車が細々と走っておった。戦争中にそういうものを軍事輸送に使うために、当時の国鉄に買収をいたしまして千歳線になったわけであります。それから終戦後しばらくの間は、千歳線の列車というのは、苫小牧と・・・札幌の間を行ったり来たりしているだけで、どこの線区とも直通はいたしておりませんでした。・・・進駐軍の専用列車・・・それを室蘭線、千歳線経由で運転しろと言う指示があって、初めて今の海線回りの列車ができた。・・・やってみたらこれはいいじゃないかということになったということです。なぜかというと言いますと、勾配がないのです。・・・ほとんど軽便鉄道みたいな路線だったのですが、千歳線を完全な複線電化という最も近代的な路線に変えて今の姿になったわけです（略）

と述べている。

須田寛の千歳線に関する話は、国鉄の人間が戦前の千歳線をどう見ていたのかが判るとともに、端的に千歳線の歴史の的を射て妙ではある。

千歳は、古来、勇払からシコツ（千歳）を経由して石狩に至る道筋にあった。太平洋から日本海に出るうえでシコツ越えは、美々川、千歳川などの河川を利用できるうえ、陸路部分も高低差が少ないなど、ここを往来する人々は多かった。日本列島の分水嶺で最も高度の低いのが、千歳駒里である。行程のほぼ中間に位置する千歳は宿場として栄えた。十七世紀末に千歳神社の礎となる蝦夷地最古の志古津弁天堂が建立されている。何らかの信仰を欲する集団がいたということであり、シコツの繁栄の証しである。

ルートは、勇払川－美々川－美沢川－陸路－千歳川－石狩川となる大部分が河川のルートであるが、江戸文化期に蝦夷地において初めての馬車道が美々－千歳間にできた。明治五年には、室蘭街道が敷設され、その宿場町として栄えたが、明治二十五年室蘭線の開業によって千歳は裏街道の一寒村に落ちぶれ果てた。その千歳に淡い希望をもたらすかも知れない鉄道が大正十五年に開業した。

その鉄道が、今年八月に開業八十年を迎える北海道旅客鉄道（以下「ＪＲ北海道」）千歳線である。本稿では、北海道鉄道線の生い立ち、国鉄の戦時買収、進駐軍専用列車の運行、速達性向上のため中間駅全てに停車せず、要衝駅のみに停車する優等列車（特別急行・急行・準急行）の運行など近代的な姿になっていく千歳線の歴史を振り返ってみたい。

なお、紙面の都合から現在のＪＲ北海道千歳線の前身である北海道鉄道札幌線（以下「札幌線」）沼ノ端駅以遠の金山線、定山渓鉄道などの連帯線、鉄道疑獄、石勝線建設、市外の岐線、そして千歳市内高架化事業と駅舎などについて詳しく述べることができないことを、あらかじめお断りしておきたい。

一．北海道鉱業鉄道から北海道鉄道へ

北海道鉄道は、沼ノ端－辺富内間の金山線六十六．〇キロと苗穂－沼ノ端間の札幌線六十二．六キロからなる全長百二十八．六キロの私鉄である。旧名を金山鉄道、北海道鉱業鉄道と呼ぶ。金山線は室蘭の楢崎平太郎が免許出願人、加えて小樽の犬上慶五郎、函館の渡辺孝平と堤清六らが北海道鉱業鉄道を設立し、建設資金は川崎銀行の支援を受けた。

苫小牧の王子製紙が北海道鉄道の経営に参画するのは、楢崎が第一次欧州大戦後の不況を原因とする累積した債務整理にあった。富士製紙に相談したところライバル会社である王子製紙の藤原銀次郎社長の耳に入り、王子製紙が楢崎等所有株を肩代わりして北海道鉄道最大の株主となったものである。

王子製紙には、北海道鉄道のほか経営もしくは経営に関与した道内の鉄道があった。後に日高本線となる苫小牧軽便鉄道（浜線）と日高拓殖鉄道、定山渓鉄道、士別軌道、沙流軌道、そして王子製紙苫小牧工場の土場と支笏湖畔・第四発電所のある上千歳（かみちとせ）を結んだ通称山線の王子軽便鉄道などであった。さらに、朝鮮、樺太においても鉄道経営にあたった。

初期の北海道鉄道が小規模私鉄ということからか、資料によって大きく工事過程の年次が違っていることが多い。札幌線開業までを、株主であった楢崎の『楢崎産業株式会社六十年史』、『王子製紙社史

第４巻』、加えて大正十五年八月の北海タイムスと小樽新聞によって見ていきたい。（註・一）

大正六年　九月　　金山鉄道設立
七年　七月　　金山線敷設免許
七年十二月十七日　　北海道鉱業鉄道設立総会
八年十二月　　札幌線敷設免許申請
九年　八月　三日　　札幌線敷設免許

北海道鉱業鉄道から北海道鉄道への社名変更は、大正九年十一月、辺富内（へとない）に炭鉱事務所を開設し、炭層の調査を実施した結果であった。調査の結果、採算が取れないとのことだった。社名から「鉱業」の二文字を削除し、鉄道会社設立の主目的を旅客輸送に転換するというものだった。札幌線の免許によって、北海道の二大港である室蘭港と小樽港を、道都札幌を介して短絡する路線は将来性のあるものであった。社名の変更は大正十三年二月二十二日からである。『楢崎産業株式会社六十年史』では自社資料への信頼からか、（北海道鉄道年表によれば大正十三年三月十三日）と括弧書きで注釈している。

金山線は、三期に分けて工事を行い、完成次第、営業を開始し大正十二年十一月に全線営業にこぎつけた。

札幌線について見てみる。『楢崎産業株式会社六十年史』、『王子製紙社史第４巻』では工事着手を夫々十二年の十二月と十月としている。昭和五十五年国鉄北海道総局発行の『北海道鉄道百年史』によれば九年十月一日となっており、株主会社の社史とは大きく乖離している。

註・一　北海タイムスと小樽新聞を中核とする道内十一紙は昭和十七年、新聞事業令によって統合され北海道新聞となった。本社は現在、北海道新聞本社がある札幌市大通り西三丁目の北海タイムス社屋が使われた。

二．新聞の記事に見る全通、認可、開業の日

現在、千歳線に関する記述の多くは開業日を、楢崎産業と王子製紙の社史にある八月二十二日を除いて、例外なく北海道鉄道史のバイブルである『北海道鉄道百年史』の八月二十一日を典拠としている。

鉄道は、全線が一条のレールで結ばれ列車が運行できる状態を示す「全通」、鉄道省の監査を受けた後の合格を示す「認可」、営業運転を開始した「開業」に大きく分けることができる。開通という言葉は、全通、認可、開業のいずれにも該当する紛らわしさを持っている。

北海道の最大幹線である千歳線は、その誕生が、国有鉄道ではなく軽便鉄道のような私鉄だった。誕生の経過が曖昧なままである。これについては、当時の北海タイムスと小樽新聞の北海道鉄道関連記事を読むことによって調べとしたい。文中、一哩（まいる）は一・六〇九三キロ（キロ）である。

北海タイムス大正十五年八月二十三日付の四面にわたる特集

「北海道鉄道開通記念」北海道鉄道札幌線　沼ノ端苗穂間開通す
胆振十勝日高石狩四ヶ国の富源開発の使命を帯び

工事及び沿線概況

総説　北海道鉄道札幌線は鉄道省室蘭本線沼ノ端駅に起り根室（ママ）本線苗穂駅に連絡する三十八哩分の線路で・・・・大正九年八月免許を得翌十年五月より実測に着手し大正十二年六月工事施行認可を得同年十月より用地買収を開始し大正十四年四月に至り・・・・土工橋梁の工事を起工し・・・・今年本月を以て全区間何も竣工したもので軌条は六十封度（ポンド）を使用し各橋梁は総て本工事を施してある

この六十ポンドレールは、独ボーム社一九二五年製。レールには「Ⓥ.B.V.G.BOCHUM.1925.H.R」と刻印されている。H.Rは、北海道鉄道発注の意である。

太田幸夫著『レールの旅路』によれば、旧札幌駅三番ホーム上屋支柱に大量に使用されていたという。レールは、国鉄北海道総局から北海道開拓記念館に寄贈され、産業コーナーにおいて見ることができる。

全通について北海タイムス八月十一日付に

開業日

目前に迫つた　北海道鉄道札幌線　今は監査を俟つのみ

岩見沢経由に比し二十五哩短縮

「・・・・建築列車はさる九日全線開通の運びに至っているから会社側の努力如何によっては初期の通り十五日開業も困難ではあるまいと思はれる・・・・」

認可については北海タイムス八月二十二日付に

北沼鉄道認可　営業開始を

「〔東京電話〕北海道鉄道の札幌線（苗穂沼ノ端三十九哩）は二十一日午後鉄道省よりの認可の指令があった」

開業について北海タイムス八月二十一日付に

沼ノ端苗穂間鉄道　愈々開業　旗行列花角力定めし盛大ならん

「沼ノ端苗穂間鉄道は愈々二十二日開通に決定した・・・・」

とある。

記事の経過を踏まえると北海道鉄道札幌線は、八月九日までに全ての工事が完了し全線が運行可能となった。二十一日、鉄道省監査官の監査に合格。認可後は二十二日営業運転開始と社内決定していたので二十二日に開業となったということであろう。

そして、北海タイムス、小樽新聞ともに当開業の翌日二十三日に札幌線開業記念特集を組んでいる。しかし、特集記事の中に開業日は出てこない。当時、新聞編集技術の問題としてあらかじめ予定稿を用意するのが一般的であった。この記事もそうした予定稿であった可能性が高い。

開通祝賀会は、小樽新聞九月二日付夕刊に

「三十一日午前十一時から東札幌駅前大広場で行われ、餅がまかれた。三十一日午後一時十分、郵便空輸のため旭川に向かう途中の酒井憲次郎操縦の「北海」第二号機（註−二）が「祝北海道鉄道開業」のビ

写真ー１　昭和初期の千歳駅構内（『三村銘鑑録』）

ラを観衆歓呼のなか散布した。祝意を表す旋回飛行を行った後、機種を江別方向に向けた。その夜は、午後七時から関係者約二百名が札幌いく代で祝賀会を開いた」

とある。

以上が、新聞記事から見た開業の経過であるが、『楢崎産業株式会社六十年史』『王子製紙社史第４巻』ともに開業日は八月二十二日となっているが、『北海道鉄道百年史』には、全通、認可、開業の区別はない。単に買収鉄道の項で苫小牧軽便鉄道、日高拓殖鉄道、胆振縦貫鉄道など五社線区とともに簡単に記述されているに過ぎない。さらに、北海道鉄道金山線の延長線として扱われているため、わずかな行数の建設経過の後に「八月二十一日から営業運転を開始」したと記述している。

国鉄としては、小さな私鉄の単線で軽便鉄道のような北海道鉄道の国有化以前にあまり資料的価値を見出していない。国鉄中心の日本交通公社『時刻表』と同じく、『北海道鉄道百年史』における私鉄部分の記述には官尊民卑の感が否めない。

先述のとおり、本稿では開業日二十二日説をとった。「千歳」を冠した線区であることから『新千歳市史』刊行に際しては、精度を高め、開業日を再度、検証したい。

なお、開業当時、線名が札幌線、札沼線、札苗線といろいろな呼ばれ方をしていたが、正式名称は札幌線である。

札幌線開業にまつわるエピソードを紹介しておこう（註－三）。

開業日については千歳線沿線の市町村史は八月というばかりであった。昭和五十九年刊行の『増補千歳市史』を執筆した長見義三は、「開業日に諸説があり、統一の仕様もなく関係自治体と国鉄が集まって二十一日に決めたのだ」と嘲笑するかのように話した。

北海道鉄道線が国鉄に買収になる以前、昭和十五年に紀元二千六百年を記念して編纂（へんさん）された『苫小牧町史』の本文には北海道鉄道に関する記述が全くない。昭和四十三年に『苫小牧地方鉄道史』を著し、平成十三年刊行の『苫小牧市史追補編』の編集事務局長として執筆とともに編纂を担った市職員堀江敏夫は「昭和十五年の苫小牧町事務報告書は保存がない。あったとしても北鉄の記述はないだろう。当時、王子は苫小牧町に対して大きな影響力があり、町は王子に対して過敏になっていた」と話した。

新聞の鉄道開通記念特集記事に大正十五年当時の石狩南部地区三市の様子を垣間見てみよう。見出しは、

天産もゆたかな理想郷恵庭村　・・・

二駅設置され交通完成し今後は一大発展

神に恵まれた平和な村　道米の原産地　広島村

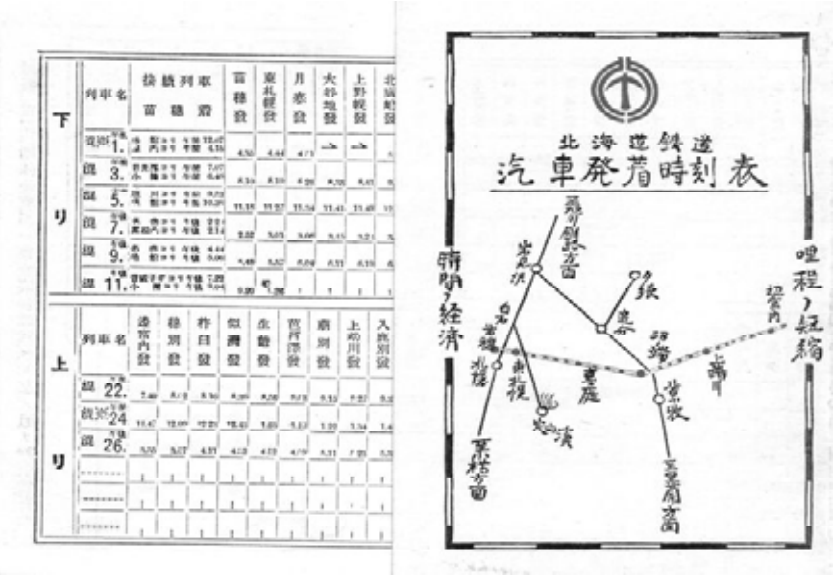
水清く静寂太古を偲ぶ支笏湖畔　自然に恵まれた千歳村

と恵庭の優位性ばかりが目立つ、千歳の特色は、手つかずの自然だけといわんばかりである。

当時、恵庭の人口は六，一六四人と豊平の六，六四三人に迫る勢

いであった。ひるがえって千歳は広島よりも四百人以上も少ない二、八六二人。生産額も恵庭の百五十五万円に対して千歳は九十三万円と僅かなものだった。

恵庭昭和史研究会の山岸貢は、当時の様子を古老からの聞き取りを元に平成六年二月、千歳民報紙上に『汽車が来た！プラットホームの仰天山車』「恵庭今昔物語27」として発表している。これによれば、



写真－２　北海道鉄道汽車発着時刻表（大正 15 年 8 月改正）

社章は、前身の北海道鉱業鉄道当時と同じである。中央に鉱業の象徴ツルハシ，周囲に円形で「北」をデザインしている。要衝駅は恵庭になっていて、千歳が描かれていない。

（略）恵庭尋常小学校で開通祝賀会が行われたが、犬上北鉄社長、岡田代議士、道議、支庁長や近隣村の来賓も多数集まり、村中の酌婦も招集され、延々四時間の開村以来の大祝賀会となったのである。（略）一方、恵庭駅は万国旗を飾りたて、掛け小屋を作って・・・余興を楽しんだ。開通の祝いは、島松の村民も同じであった。・・・大きな山車を中心に大行列を作って島松駅に向かった（略）

という。

恵庭の村民は、列車が停車するたびに大騒ぎ。また、鉄道の開通で、二駅周辺の市街地が一気に形成されたというが、この種の話を千歳では聞いた試しがない。千歳駅は、人家のまばらな川北に建てられた。恵庭のように鉄道開通によって駅前に市街地が形成されることもなかった。市街地の人口も少なく、産業も目立ったものがないなかで、鉄道開通の祝賀を行う余裕もなかったということなのか。

当時の千歳の人たちは鉄道が裏街道の一寒村に落ちぶれ果てていた旧宿場町に、淡い希望をもたらすかも知れないと考えなかったのだろうか。

註－二　「北海」第二号機は、九月に美唄光珠内上空を飛行中エンジン不調から不時着、小破する。十月二十二日、千歳に飛来するのは、同型機の一号機である。小樽新聞社航空部に操縦士は酒井憲次郎一人しか在籍していなかった。

註－三　エピソードは、昭和末期に聞き取りしたものである。

三．札幌線の停車場

札幌線の停車場を区間・累計キロ程、開業年月日を示し、金山線に

ついては札幌線開業時の停車場名のみを列挙する（表－一）。なお、（貨）は貨物専用駅、〈駅名〉は、昭和十八年八月一日国鉄富内線発足時改称の駅名を示す。（Mは明治、Tは大正、Sは昭和を示す。）

金山線は、沼ノ端－北松田（貨）－ニナルカ（貨）・〈静川〉－上厚真－入鹿別（いりしかべつ）－上鵡川〈豊城〉－萌別（もえべつ）〈春日〉－芭露沢（ばろさわ）（貨）－生鼈（いくべつ）〈旭岡〉－似湾（にわん）〈栄〉－杵臼（きねうす）〈豊田〉－〈穂別〉－深牛（ふかうし）（貨）－辺富内〈富内〉である。苗穂からの累計は百二十八・六キロであった。

停車場名	区間キロ程	累計キロ程	開業年月日	備　　考
苗　穂	0.0	0.0	函館本線	開業M43. 5.16
東札幌	3.1	3.1	T15, 8.22	廃止S61.11. 1
月　寒	2.7	5.8	T15, 8.22	廃止S51,10. 1
大谷地（貨）	3.1	8.9	T15, 8.22	廃止S48. 9. 9
上野幌	3.5	12.4	T15, 8.22	移設S48. 9. 9
北広島	9.5	21.9	T15, 8.22	
島　松	6.5	28.4	T15, 8.22	
恵　庭	4.7	33.1	T15, 8.22	
千　歳	8.1	41.2	T15, 8.22	
美　々	7.4	48.6	T15, 8.22	
植苗（貨）	7.5	56.1	T15, 8.22	
沼ノ端	6.5	62.6	室蘭本線	開業M31. 2. 1

表－１　北海道鉄道札幌線停車場名・区間キロ程・開業日等（註－４）

写真－３　金山線入鹿別駅跡（厚真町鹿沼）

廃線跡は道道 1046 号鵡川厚真線となっている。納屋の向いに駅があった。手前の道路が広いのは貨物用引き込み線があったためである。現在は、改良され同一の幅員となっている（平成元年廃線跡調査　撮影・三浦）。

金山線の沼ノ端－辺富内は、昭和十八年八月一日に戦時買収され国鉄富内線（註－五）となった。沼ノ端－上鵡川間は、その年の十一月一日に廃止され、その代替として苫小牧－鵡川間を日高線（旧苫小牧軽便鉄道）と共有した。さらに、鵡川－豊城間を建設、鵡川－富内間を富内線と呼んだ。北松田、芭露沢、深牛の貨物専用駅は、国有化時点で廃止になった。

註－四　札幌線の表にある東札幌、月寒（つきさっぷ）は、昭和四十八年九月に旅客取り扱いを廃止、上野幌は新線に移設される。

表にない駅　白石－明治三十六年、長都－昭和三十三年、新札幌－四十八年、千歳空港（平成四年改称・南千歳）－五十五年、平和・六十一年、サッポロビール庭園－平成二年、支線・新千歳空港－四年の開業である。

註・五　富内線は国有化後、昭和三十三年に振内、三十九年に日高町まで延伸され、六十一年十月三十一日廃止された。

四．戦前・戦中の動力車等

開業時の沼ノ端・苗穂間は一日五往復、客貨混合列車が二時間二十分をかけ運転された。停車時間を含む表定速度は時速二十六キロだった。千歳・苗穂間は一時間三十分をかけた。ＪＲでは一時間弱であるが、当時としてはかなりのスピードである。その編成は、ボギー客車二両、貨車三両、緩急車（手動ブレーキ付貨物積載・車掌乗務車）二両の七両で、蒸気機関車が牽引した。

北海道鉄道は五両以上のタンク式と三両のテンダ式蒸気機関車を保有していた。テンダ式蒸気機関車は、札幌線開業に際して購入された米ボールドウィン製の機関車である。後部に炭水車を連結したテンダ式北７形だった。北７形の軸配置は、先台車「１」に動輪「３＝ＡＢＣ」の「１Ｃ」、炭水車を含んだ全長は十六・二メートル、運転整備重量が六十六・一トンだった。

なお、タンク式とはボイラの両側に水槽、運転室の後部に水槽と石炭を積むタンクを装備したものでボールドウィン製が二機種三両、独コッペル製が一機種二両在籍していた。タンク式五両の種別は、鉄道省買収時の状況である。

北海道鉄道は戦時輸送体制強化のため昭和十八年八月一日、国鉄に統合された。北海道鉄道所有のテンダ式北７形北７号から９号機は、小樽築港機関区に転じ、入替え機として使用され７２００形７２２５号から７２２７号機と呼ばれたが二十三年から二十四年にかけ廃車となった。タンク式は国鉄買収後、ボールドウィン製の北１形北１号機だけが東札幌に残った。ほかのタンク式四両は、道内各地の機関区に配属され、コッペル製の北５形北６号機が最も遠い釧路に行った。全機が、二十四年までに逐次廃車になった。

その後、７２２５号機は宗谷管内豊富町の日曹炭鉱天塩鉱業所専用鉄道（註・六）に売却され、７２２８号機と改号し９６００形の補機として運用された。

日曹炭鉱天塩鉱業所を退職後、豊富町に就職したという新田昭は、「７２２８号機は昭和二十九年頃に休車となり、その後、道央地区の炭坑へ移籍したといわれています。機関車は、平均で千分の二十五という急勾配を喘ぎ喘ぎ登っていました。国鉄から譲渡された９６００形は改号していません。７２２５号機だけが改号された理由は判りません」という。

写真－４　7228 号機

日曹炭鉱天塩鉱業所専用鉄道「一坑」留置線で休車する旧北鉄「北７」（昭和 36 年　撮影　所蔵・星）。

北７形の諸元は、臼井茂信編著の『日本蒸気機関車形式図集成』によった。備考に「国鉄刊行の形式図は発行されていない」とあり、形式図にあっても軽便鉄道のような小さな単線の私鉄が輸入した動力車に資料的価値はなかったのだろうか。

昭和二十四年以前は、気動車を蒸気動車と内燃動車に分け、内燃動車をガソリンとディーゼルに区分していた。北海道で始めての気動車は、室蘭－東室蘭間で使用されたガソリン動車キハ４１５００、電車は昭和三年に東札幌－定山渓間を走った定山渓鉄道モハ１００形大型電動客車（以下「電車」）である。定山渓鉄道は六年七月から札幌線苗穂まで乗り入れ、架線していた。三十二年八月に札幌駅乗り入れのためディーゼル動車キハ７０００形を導入した。四十四年九月十日に廃止となったが、国道36号に隣接していた豊平駅舎とプラットホーム（以下「ホーム」）は、平成十七年九月の解体までじょうてつ本社として使われていた。

写真－５　千歳駅に停車するガソリン動車 552 号車（昭和 15 年頃　千歳市所蔵）

北海道鉄道は昭和十年十二月に鋼製二軸ボギーのガソリン動車５０１形（国鉄４０３５０形）定員八十八人乗り二両を、十五年九月から鋼製２軸ボギー５５０形（国鉄４０３６０形）定員百人乗り六両の運転を開始している。導入の理由は旅客の多い札幌線の運転回数の増と運転時間の短縮にあった。

写真－６　千歳駅舎と支笏湖行路線バス（昭和 15 年頃　千歳市所蔵）

また、札幌線は線区の両端を省線に制され、都市間輸送が中途半端だった。省線を除いて連帯するのは、定山渓鉄道と昭和二年に札幌市電となる札幌電気軌道の道庁方面へ向かう路面電車苗穂線の会社線二線だけであった。苗穂方面は札幌駅まで、沼ノ端方面は苫小牧駅までの乗り入れが待たれた。昭和九年十月一日から北海道鉄道旅客列車が苫小牧駅に乗り入れとなり、十二月からはガソリン動車が運転された。さらに、十五年十月二十六日、北海道鉄道ガソリン動車が札幌駅に乗り入れ、苫小牧－札幌間が一日四往復、直通運転となった。

運転時間については、蒸気機関車で沼の端－苗穂間二時間二十分程度だったものが、ガソリン動車の導入で苫小牧－札幌間が一時間三十分程度にスピードアップされた。

札幌線は、国鉄線ではないが北海道において旅客輸送を始めて無煙化した路線として知られる。このようなことから高齢者で千歳線沿線に住んでいる人の多くは「千歳線には戦時中からディーゼルカーが走っていた」という。

北海道鉄道は千歳駅からのバス運輸営業も行っていた。昭和十二年から営業運転を開始、貸切運行も行った。十七年の時刻表では支笏湖方面に午前二便、午後一便が運行され、千歳駅前を出発、千歳

市街－烏柵舞－孵化場－山線終点（王子山線・上千歳）－第四発電所－第三発電所－水溜－分岐点に停まり、終点支笏湖と運行された。四台のバスを所有していた。昭和十八年二月、札樽地区のバス事業者二十一社がこぞって新会社にバス事業を譲渡し、北海道中央乗合自動車が発足、三月一日から営業を開始した（註－七）。この時、使用に耐え得る北海道鉄道のバスはなかった。

バスは米シボレー製といわれるボンネットタイプである。型式については北海道中央バス整備課の退職者会に問い合わせたこともあったが解からずじまいだった。

註－六　日曹炭鉱天塩鉱業所専用鉄道は昭和十五年二月に開設し、四十七年九月に廃止された。宗谷本線豊富駅から東約二十キロの専用線。日曹炭鉱鉄道で走っていた９６００形43号機が、札幌苗穂のサッポロビール園に静態保存されている。

註－七　本社は小樽市街自動車社屋を当てた。北海道中央乗合自動車は、昭和二十四年六月三日に北海道中央バスと社名を変更した。千歳営業所は、昭和二十二年九月一日に開設、ホテル日航千歳前にあった旧営業所は三十四年十二月八日に新築されたが、駅前バスターミナル施設供用に伴う市内バス路線再編に伴い平成十七年三月末を以って閉鎖された。

五．戦時買収

大正末期から昭和初期にかけての海軍軍縮会議であるワシントン会議、ロンドン軍縮会議で日本は、主力艦、補助艦の対米英保有比率を六割に制限された。主力艦とは戦艦、航空母艦を、補助艦とは巡洋艦、駆逐艦、潜水艦をさす。海軍は、米国アラスカ・ダッジハーバーからアリューシャン列島沿いに南下するであろう米国艦隊に対して遙か洋上、航空機による魚雷攻撃で敵戦力を減少せしめ、連合艦隊との洋上艦隊決戦で敵を撃滅するという邀撃（ようげき）作戦を考えた。

この作戦のために作られた雷撃を担える長距離爆撃機を陸上攻撃機という。機種としては九六式陸上攻撃機、一式陸上攻撃機が知られる。特に九六陸攻は、支那（しな）事変（日華事変）において台湾台中、九州大村から東シナ海を越え欧亜（ユーラシア）大陸東縁・中華民国への渡洋爆撃で名を馳せ、国民から「中攻」と呼ばれ親しまれた。

海軍は、大圏航路でダッジハーバーから本土に最も至近な北海道の千歳と美幌に航空基地を建設した。千歳基地は昭和十四年、美幌基地は十五年に開設した。千歳基地は二十年の敗戦までに、四発の大型攻撃機を飛ばすための国内最長二千五百㍍の滑走路を含む四本の滑走路が一体となった一大航空要塞と化した。

『増補千歳市史』では、東アジア太平洋の戦線で第二次世界大戦に参戦する直前、昭和十六年八月に北海道鉄道の手によって海軍引き込み線が敷設されたとする記述がある。しかし、燃料をはじめとする軍需物資を開庁から二年間もトラックとタンクローリーで輸送したであろうか。

昭和十七年三月発行の（海軍）水路部編『海軍航空基地資料　第1』は、十五年二月までに蒐集した航空隊と水路部の調査資料によって、現状のまま使用できると認められる航空基地を編纂したと序にある。「千歳海軍航空隊」の項には、開庁時の格納庫・兵舎の配置とともに引き込み線が描かれている図が収録されている。冬期に鉄道建設工事ができないことを勘案すると、十四年の記録であろう。収録されているデータには、「十四年十一月調」とある。しかし、さ

らに遡って引き込み線は、飛行場の建設資材輸送のため、十二年の工事着工後すぐに敷設されたと考えるのが妥当であろう。戦後、水路部は海上保安庁に属し、平成十四年に海洋情報部と組織替えした。

引き込み線は、後に第四十一海軍航空廠となる軍需部倉庫敷地内を経由して爆弾庫まで敷設された。さらに燃料支線と軍需部支線（後の航空廠支線）も敷設された。

海軍では複数両のガソリン機関車を購入して、貨車の牽引や入れ換えにあたった。

当時、札幌線の列車は航空基地のそばを通る度、基地に面した側の乗客は木製のブラインドを降ろし、基地が見えないよう遮蔽しなければならなかった。防諜と言われれば、国民の義務として反対する者はいない時代だった。しかし、車窓の遮蔽まで求めた軍の機密主義がどれほどの効果をもたらしたのか、その結果はそれほどの時間をかけず現実のものとなって判明した。

昭和十七年十二月、兵員輸送や物資輸送など戦争遂行上必要とされる私鉄として北海道鉄道線の買収について王子製紙と鉄道省の協定が成立、十八年十月一日国鉄に編入された。買収時、車両は蒸気機関車八両、ガソリン動車八両、客車十二両、貨車百三両の陣容であった。貨車は七割が軽積載用の無蓋車「ト」「トム」だった。ラッセル式雪かき車の保有はなく、積雪時は国鉄から借用した。

戦争遂行上必要とされる私鉄の買収を戦時買収という。北海道においては十九年に大滝徳舜別鉱山の鉄鋼石を室蘭の製鉄所に運ぶ胆振縦貫鉄道、後の国鉄胆振線の例がある。

買収後、札幌線は国有鉄道である省線千歳線となった。国鉄は、昭和三年に現在の室蘭本線の一部になっている長万部‐輪西間の長輪線を高速運行可能な幹線鉄道として完成させた。国鉄は、函館本線倶知安を経由する山線よりも曲線、勾配が少ない、俗に海線回りと呼ばれる室蘭本線、千歳線経由で札幌に出ることができるルートを手に入れた。

しかし、函館本線、室蘭本線は高速運行が可能な幹線鉄道であっても、千歳線の路盤の軟弱に隘路があった。

このことを明示する例として、昭和十一年十月の第三十四回陸軍特別大演習の作戦部隊における鉄道利用が挙げられる。札幌線に省形蒸気機関車が入線したのは、この時が初めてだった。特別大演習は三十四回目が最後の演習で北海道では初の開催であった。千歳にも統監部が置かれた。千歳周辺開催の目的は、長都沼周辺の湿地帯が将来戦場となることが予想される満州の泥濘を想起できることにあった。特別大演習において札幌線にも装甲列車、兵員輸送列車が走った。

蒸気機関車を見ると室蘭本線、函館本線では幹線貨物機の９６０形十八両が走ったが、札幌線では簡易線区用のＣ56形九両を使った。また、蒸気機関車の牽引両数にあっては、札幌線は室蘭本線の「1」にたいして「0.5」とされた。これらのことから札幌線路盤の軟弱性が判るのである（註‐八）。

この札幌線路盤の軟弱性が隘路となって、函館‐札幌間のメインラインは、函館本線は距離が長く、曲線・勾配が多くあろうとも千歳回りとはならなかった。国鉄に買収された段階では小さな私鉄の大きな変身は時期尚早で、ただ苫小牧と札幌の間を往復するだけだった。

買収にあたり余剰となった動力車の経過は先述したが、ガソリン動車５５０形は昭和二十三年まで国鉄に在籍した。戦争が激しさを増した買収後は燃料統制のため休車状態となった。廃車後も二両が

定山渓鉄道に購入され、数度にわたる改造を受けながら長らく使用された。ほかのガソリン動車も鉄道史学会会員であり鉄道写真家として知られる星良助によると、雄別炭鉱鉄道、釧路臨海鉄道で活躍したという。

註・八　蒸機比較。９６００形（キューロク）は大正二年式の貨物機で、欧州大戦後の大型貨物機Ｄ50形を経て、満州事変後の戦時体制下貨物機として日本を代表する蒸機Ｄ51形（デコイチ）につながる大正時代の名機。Ｃ56形は、支線・入換え用の小型タンク式Ｃ11形をさらに小型軽量化したＣ12形に長距離走行用のテンダを付けた機種で、戦時中は軍に大量供出された。

南方戦線では、陸軍鉄道連隊が設計・施工し、アレック・ギネスと早川雪州が好演した映画「戦場に架ける橋」の舞台・ケノオイ河（英名・クワイ河）を含む泰緬鉄道で、戦後もタイ国鉄で大いに活躍した。昭和五十四年にタイ国鉄から奇跡的に二両が日本に帰還。44号機は元苗穂機関区所属の蒸機で、現在、大井川鉄道で動態保存機として営業運転中、排煙板（デフレクター）がない31号機は靖国神社遊就館に奉納・展示されている。

Ｃ11形１７１号機はＪＲ北海道の動態保存機「すずらん」として、Ｃ11形２０７号機は同じく「ＳＬニセコ号」として知られる。しかし、「ＳＬニセコ号」は非力であり、急勾配の倶知安経由山線で四両の客車を牽くことは荷が重く最後尾に後補機のディーゼル機関車を必要とする。「すずらん」にもディーゼル機関車が最後尾に付随する。これは深川から増毛に向かう正向きが、留萌まで逆行（プッシュ）できないことによる牽引用である。この時、Ｃ11はぶら下がりである（列車名は愛称表示板によった）。

六．千歳市内における引き込み線

海軍用の引き込み線は、敗戦後米軍に使われ、米軍撤退後は自衛隊に引き継がれた。

海軍第一基地引き込み線は、千歳駅から苫小牧方面に進みに千歳川鉄橋を渡るとすぐに右に分岐、本線と並走し由仁街道（二基地道路・師団通り・東大通り）を過ぎて右にカーブ、航空廠を左に見て営門付近から終点爆弾庫をめざした。ガソリン機関車が、航空機部品、燃料、爆弾、魚雷をはじめ生活物資を運んだ。爆弾庫に向かう線とは別に、燃料庫地区に向かう燃料用支線と軍需部支線が設けられ燃料と航空隊向け物資が運ばれた。全長は、二．七キロである。

戦後、米軍時代には、燃料用支線の終点付近には第三ＰＯＬ（petrol, oils and lubricants＝燃料潤滑油類）地区、COAL YARD（貯炭場）、モータープール（大規模駐車場）、航空廠の建物を利用した米軍補給倉庫があった。元航空廠共済病院で米軍高校に用いられたこともある区画１００地区の１００号館は、航空自衛隊によって一部を一時期小荷物受渡所として停留場の役を担ったこともあった。

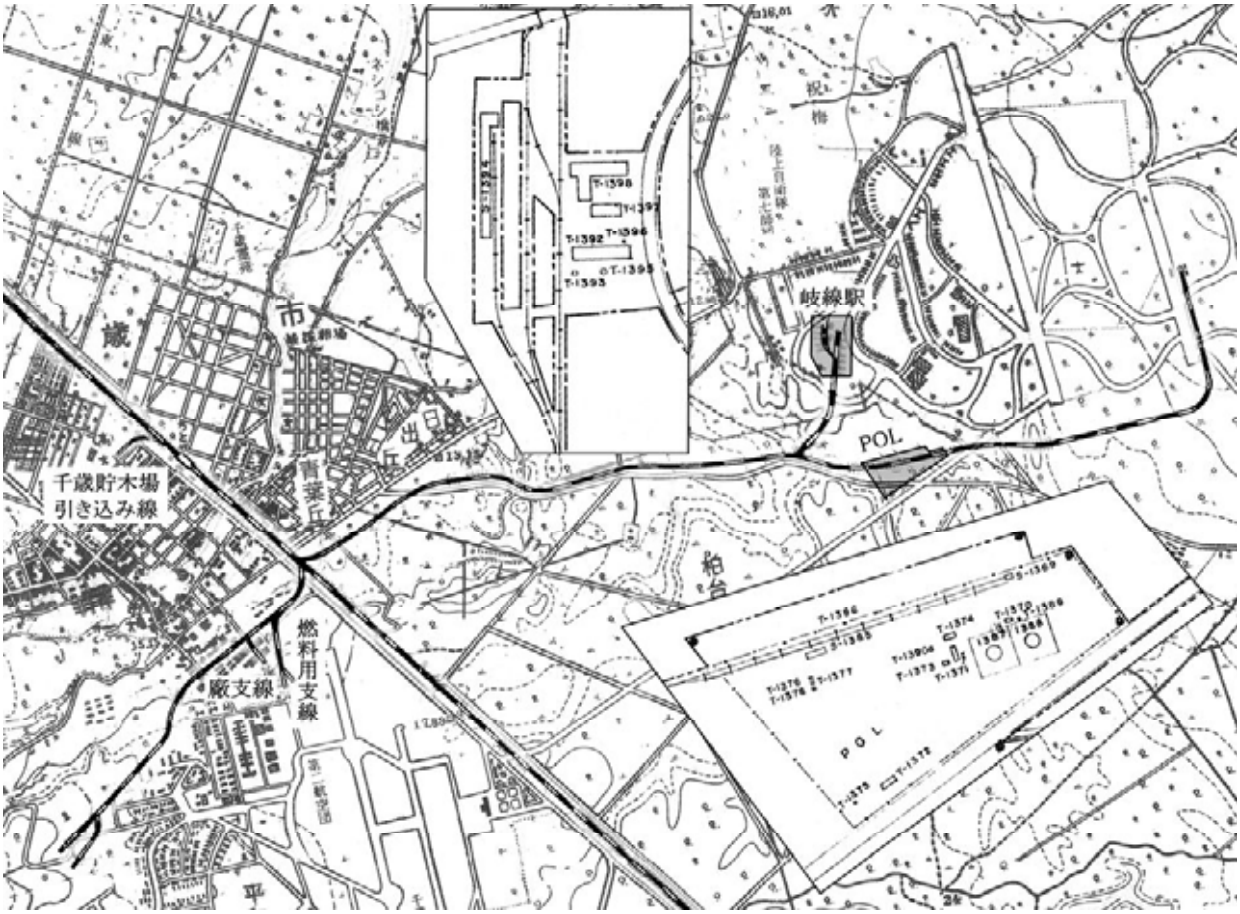
昭和五十五年七月十日の千歳線高架供用開始に向け、五十三年十二月一日に用途廃止となり、翌年三月レール

写真ー７　第２基地引き込み線
旧 POL 地区に残るホームとタンク（昭和 60 年）。

が撤去された。廃止路線の跡は現在、国道36号下り走行車線となっている。

海軍第二基地引き込み線建設の目的は、第二・三基地建設資材の運搬にあった。線路は、千歳駅から苫小牧方面に進み二基地道路手前で左に分岐、カーブを描きながら現在の市道駒里柏台線に至る市道の路側帯に沿って敷設された。廃線は昭和五十一年廃線跡の大部分が残っている。

基地建設に当たっては千歳恵庭の荷馬車組合が海軍に徴用され、千歳駅から建設現場まで資材の運搬に担当した。鉄道の役割は滑走路路盤材となる札幌石山の札幌軟石などの重量物を、定山渓鉄道線と札幌線（千歳線）を経由して運搬することにあった。ほかに建設資材や、航空機の運用が開始されてからは燃料も運ばれた。敗戦によって線路は国鉄に回収され、枕木は住民がその冬の燃料にしたという。海軍引き込み線は敗戦時、第三滑走路東側中間の米軍が設定した直線路のC道あたりまで延伸していた。連山滑走路建設時にどこまで線路が敷設されていたかの資料はない。連山滑走路の建設を考えると昭和二十四年に米軍が再敷設した米軍岐線とは基地内ルートに差異があるのは当然である。後に、連山滑走路といわれる千三百㍍の第二基地滑走路南端の幅広部分が、連山滑走路延伸中の終点で貨物をトロッコへ積み替える作業用地だったと考えられる。昭和二十一年に米陸軍第五航空軍司令部が作図した五千分の一千歳陸軍航空基地位置図には、線路跡が誘導路に改修されたような痕跡の線形がある。米軍岐線時代は海軍第一基地横滑走路東端と連山滑走路南端を結ぶ板敷誘導路跡と市道駒



図ー１　引き込み線配線図

網掛け部分詳細図は、第 12USASA(United States Army Security Agency)=米陸軍保安部隊 FACⅡ1002 境界図の一部である。図は、昭和 39 年８月発行「千歳市管内図」５万分の１の複製である。

里柏台線が交差する地点が終点だった。終点にはホームとＰＯＬが建設され、巨大な二基のタンクとオイルくみ上げポンプが平成になっても残っていた。今は、ホームのみを市道から見ることができる。また、人員乗降のほか車両等積み降し用の線路が、WATER POINT（給水場）の南方でＰＯＬ行と分岐し、北に向かい西地区の整備工場区域まで伸びていた。頭端部は三線に分かれてホームが設けられ、入れ替え用の渡り線もあった。旅客、貨物を取り扱い、正に「岐線駅（terminal=端末地）」であった。一本のホームが今も残り、ＡＰＣ（armored parson carrier＝装甲人員輸送車）の大型トレーラー積み降ろしに使われているという。全長は七．六㌔である。

米軍岐線は、後に米進駐軍キャンプ千歳ＦＡＣ（facilities＝施設）１０５４を分離するキャンプ千歳補助施設ＦＡＣⅡ１００２に含まれていた。この米軍岐線が一時期、石勝線の一部とする案のほか、東千歳駐屯地への通勤に利用できるようにとの陳情があったと『千歳市史』は記している。

米軍岐線が映画撮影に使われたエピソードを紹介しておこう。

大映「兵隊やくざ（脱走編）」のラストシーン、出演の大宮二等兵・勝新太郎と有田上等兵・田村高廣が、蒸気機関車だけを切り離し脱走する場面。岐線沿線が、雪の満州そのものということで昭和三十九年の冬に撮影された。監督は増村保造、国鉄の協力で撮影はスムースだったという。当時、列車の運行は一日二本。機関車は９６００形２３８号機が使われた。

また、昭和四十七年の鉄道百周年を記念した日本テレビのドラマ「大いなる旅路」で、北海道における鉄道敷設に関するシーンも撮影されている。「弁慶」の代役として小樽手宮の北海道鉄道記念館に静態保存されていた「しずか」のナンバープレートを「２」に付け替え岐線を走った。「しずか」が自走できなかったためモーターカーを貨車に偽装して「しずか」を押した。番組の主題歌は小椋桂の「この胸の高なりを」だった。

恵庭営林署の千歳伐採事業所千歳貯木場も引き込み線を有していた。貯木場は、現在の市民文化センターテニスコートと駐車場にあった。線路は千歳駅を札幌方面に進んですぐに左に分岐、伐採事業所で左に折れ、現在の千歳全日空ホテルと市民文化センターの敷地を千歳高校に向かって進んだ。延長は四百十㍍だった。

郷土史家で松浦武四郎の研究で知られる元営林署職員の地蔵慶護によれば、「貯木場は、烏柵舞、紋別地区から伐出される木材のため昭和二十年に設置され、二十一年に道内各地への貨車輸送のため引き込み線が敷設されました。トラック輸送の進展により三十五年に撤去され自動車道に転換、自動車道も四十八年に撤去になりました」という。その後、貯木場だった用地の大半は五十二年と五十七年に千歳市に売却、千歳の開庁百年を記念した市民文化センターが五十九年に開館し、現在に至っている。現在のポスフールの敷地には渡部木材の土場があり、その製材工場が通りの向かいに曳き舞され大型の家具店として使われている。

写真－８　千歳貯木場引き込み線

丸太は渡部木材に運ぶため崩してある（昭和30年　撮影　所蔵・地蔵）。

七、ＲＴＯ(railroad transportation office)の時代

鉄道と軍隊の密接度は高い。特に道路事情が悪く、自動車輸送が未発達の時代には鉄道の定時定刻制と大量輸送体制が特に重用された。戦車の輸送においてもしかり、日本においては、戦前の八九式から戦後の六一式までは国鉄の貨車積載限界が戦車の全幅となっていたほどである。また、国鉄の経営合理化で道北の海岸線を走る赤字ローカル各線が廃止の時、ソ連北方脅威論の中、陸上自衛隊では部隊の急速展開を如何に行うべきか困惑したという。

敗戦となって連合国軍が日本占領のため鉄道の実態を調査したのは、自動車産業が欧米に比べ大きく遅れ、舗装道路もない、当時の日本の道路状況を考えると当然のことだった。

当時、北海道においては積雪時の道路除雪という概念すらなかった。北海道中央バスには大雪の中、九七式中戦車の武装を取り去り、幌付の大型そりを牽き代替運輸する写真が残っている。また、バス路線を確保するため五両以上の九五式軽戦車改造の除雪車が活躍した。国道除雪は札幌周辺において、海軍千歳航空基地の滑走路用大形除雪車Ｂ型の運用が始まりとされる。これ以前、運転手という職種は冬季、一時帰郷するのが常だった。しかし、鉄道においては「義経」「弁慶」の時代から雪払車（ゆきはらいしゃ）と呼ばれるラッセル式雪かき車があり、積雪時の鉄路確保に努めていた。

北海道には敗戦直後の昭和二十年九月二十三日、米軍鉄道輸送部隊司令官のベッソン代将が担当将兵とともに千歳飛行場に飛来した。すぐに、札幌、小樽、函館、室蘭、追分の鉄道施設を視察、輸送のための改善点を指摘、関連施設や優等車両の接収、札幌、小樽、旭川、函館など主要駅のＲＴＯ（鉄道輸送事務所）開設を決めた。

占領軍である米陸軍第八軍の鉄道輸送は、ＭＲＳ（軍用鉄道輸送軍）第三鉄道輸送司令部が担当。北海道と青函鉄道連絡船はＭＲＳ管下の札幌ＤＴＯ（地区輸送司令部）が担任、傘下に各駅ＲＴＯが置かれた。札幌ＲＴＯは、進駐軍の主力である米軍が小樽に上陸する前日の十月四日に開設された。国鉄の中に絶対的命令権を有する別個の鉄道組織・ＲＴＯができたことによって、屈辱にまみれた進駐軍輸送の歴史が始まった。

千歳にＲＴＯが開設されたのは、昭和二十一年七月二十五日であった。

敗戦の年十月五日、占領米軍小樽上陸部隊の一部は、その日のうちに、後に米軍が区画した２００地区にあることから２００号館と呼ばれる海軍千歳航空基地司令部庁舎に入った。

千歳線の路盤が脆弱だとしても、占領軍部隊が進駐した航空基地チトセを通過する鉄道の利用は避けて通れない。また、千歳飛行場に到着した占領軍将兵を道内各地の基地に輸送する駐留輸送のためにも千歳駅は必要だったはずである。千歳駅にＲＴＯが設置されなかったのではなく、札幌駅の直轄だったものと推察できる。『千歳市史』によると昭和二十一年、普通駅員十九名に対してＲＴＯには十二名が配置されていた。千歳駅に関するＲＴＯ資料は全くといってよいほどない。時期は不明であるが、初代の千歳駅鉄道輸送官は、『増補千歳市史』によると米陸軍第五航空軍のケール中尉であるという。千歳駅ＲＴＯは、駅舎の最も札幌よりの一角に設置された。ＲＴＯの看板を掲げ、通訳が配置された。そして、駅名標をはじめ全ての表示に日本文字とともにアルファベット・ローマ字が併記された。

この当時の千歳駅舎は木造平屋建てで、プラットホームと一体的な造りではなく、線路と同じレベル（面）にあった。跨線橋や地下道があるわけでもなく、駅舎から離れた一本のホームの両側に線路

（交換設備）が敷かれている島式ホームだった。乗客は改札後、線路を渡りホームに上がった。ホームには短い上屋が設置されていた。駅舎の反対側に行き止まりの入れ換え用側線が一本あったが、滞泊庫はなかった。千歳川寄り先端に転車台があったが、戦時中に設けられたようだ。また、貨物ホームは駅舎の札幌寄りにあり、貨物側線が敷かれ貨物用の上屋があった。千歳駅舎は開業時のままであった。当時としては珍しいホーム配置ではなく、このタイプの駅は今でも郡部で普通に見ることができる。この駅舎は、昭和二十三年二月二十二日、焼失した。

道内の進駐軍基地を結ぶ専用列車は、二十年十月六日から一部が運行された。苗穂－苫小牧間の専用列車は十一月二十四日から、札幌－苗穂－千歳間の専用列車は二十一年九月十四日から走り始めた。進駐軍真駒内駐屯地（註－九）－苗穂までの間には、国鉄に買収された北海道鉄道のガソリン動車が一時期シャトル運用されたという。

茶色の客車・寝台車・荷物車の窓下に白い帯を描いたため白帯車（はくたいしゃ）と呼ばれる進駐軍専用車両の運行は、日本人の乗車する全て一般車の運行に優先された。白帯には「U.S.ARMY」と書かれていた。日本人用車両は白帯車に比べ程度が悪く、すし詰め状態であったが、米将兵一人の乗降であってもＲＴＯの命令で列車を編成、岐線に入線させなければならなかった。

函館－札幌間の専用列車は二十一年二月十一日から、上野－札幌間の道内、本州で別々の列車に乗り継がなくてよい専用直通列車は四月二十二日に運行を開始した。いずれの列車も運行は山線であるメインライン函館本線を経由していた。

十一月五日からは、専用直通列車は、進駐軍の指示によって室蘭本線、千歳線経由、目的地は第八軍の司令部がある横浜となった。目的は、距離が短くなることと急曲線がなくなることからのスピードアップにあった。直通とは青函鉄道連絡船で、直接寝台車とチッキ用の荷物車など三両を船内に収容し航走する方法である。（註－十）

千歳線回りの列車番号は、下り１２０１、上り１２０２でともに千歳にも停車した。上りで札幌－千歳間が一時間、札幌－函館までが七時間と山線経由よりも一時間運行時間が短縮された。この時が、千歳線に初めて優等列車が運行したときであったが、千歳の人にとっての優等列車の運行には、今しばらくの時間がかかった。

千歳線には、１２０１列車を含め一日最大六本の定期白帯車が運行された。

昭和二十四年に苗穂と東札幌に、二十六年に島松と恵庭に補助ＲＴＯが開設された。なお、苫小牧には二十一年二月一日にＲＴＯが開設されている。全道的に見ると十四旅客ＲＴＯが開設されたが米軍の重要度の変化によって、廃止、補助化が頻繁に行われた。千歳のＲＴＯは、二十五年三月十日に廃止され補助化となって二十七年三月三十一日を以て全廃された。それでも白帯車は、日本独立の四月二十八日（対日平和条約（サンフランシスコ講和条約）発効・日米安全保障条約締結）に先立つ一日から特殊列車と名を変え八月末まで運行された。

千歳には、米陸軍第十一空挺師団、第七歩兵師団、オクラホマ州兵第四十五師団、第一騎兵師団などが駐留していた。移動は小樽港への上陸、小樽港からの乗船が一般的であったが、大規模な鉄道による長距離輸送もあった。昭和二十五年八月、千歳駐留の第七歩兵師団は列車で離道、群馬県内で部隊を戦時編成に変更し、横浜港から戦争が始まったばかりの朝鮮半島に向かった。約一か月にわたっ

た輸送が終了したあと、米軍から感謝の言葉が伝えられ、それ以降国鉄北海道に対する進駐軍の信頼は一気に向上したという。

この頃の千歳と千歳線の様子を「札幌文学」編集人の小松茂が、札幌市教育委員会編「札幌の駅」に『沿線有情〈千歳線〉』として書いている。

（略）・・・千歳線にも敗戦の暗いトンネルの中を走り続けなければならぬ運命が待ち受けていた。

千歳の街にアメリカ兵が溢れ出し、戦闘機が低く家並みをかすめて飛ぶ度に市民達が耳を覆う日が続いた。千歳線も実権が米軍の手に移り、『駐臨』何号と呼ばれる米軍専用車が、肩をすぼめている普通列車の側を轟然と駆け抜けて行った。

やがて朝鮮動乱が始まり千歳に一万近い州兵が集結した頃、私は二年ほど千歳に住んでいた。街はアメリカ兵のスラングの飛び交う原色の街と化し、米兵相手の商売に狂奔していた頃である。細い小路の隅々まで娼婦のいる店がひしめき、土曜日曜ともなれば、列車は遠く旭川・小樽方面から米兵相手の女を運んできた。部屋を持たぬ彼女らは、千歳川の川べりや公園の茂みの中で闇にまぎれて春を売った。そして躯（からだ）の芯まで蝕む疲労を代償に手にした幾ばくかの金を持って、月曜の朝彼女たちは列車に乗って帰っていった。日本人が何かをして食いつないで行かねばならない時代だった。千歳で働くのは九州出身の女が多く、北海道の女たちは九州の基地を求める者が多かったという。・・・

あの頃、千歳から札幌へ向かう列車は超満員に膨（ふく）れ上がっていた。オンリーを連れたGIたちに混じって、私も幾度か札幌へ出かけた。

『沿線有情〈千歳線〉』の文中に「一万近い州兵が集結した頃」とある。オクラホマ州兵の移駐は昭和二十六年四月に始まることから、その年の夏の情景だろうか。

ベニヤとペンキの街は、これから朝鮮の戦場に向かう米兵と帰還した米兵でごった返した。死に対する恐怖と死からの解放が、米兵を酒と女に群れさせた。千歳に棲む娼婦は二千を超えた。女たちの生活と生（な）り業（わい）の場は狭く、縦長の小さな窓が付けられていた。狭い部屋には布団とミカン箱しかなかったという。今でも、享楽を求めた米兵で溢れかえった地区にはハウスとおぼしき小さなアパートが残っている。

敗戦後、札幌－苫小牧間が一往復のほか、苗穂－苫小牧と千歳（恵庭）－苫小牧が数本という惨めな列車運転の状況が続いた。戦時中の札幌－苫小牧間四往復体制に戻るのは、昭和二十五年十月になってからだ。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。

米軍専用列車を除き一般用優等列車は、昭和二十五年十月一日ダイヤ改正の札幌－室蘭間の急行四往復に始まり、後の「エルム」に続く。二十九年十月一日には札幌－函館間の旧白帯車が、特殊列車を経て「洞爺」に、そして、三十一年十一月十九日には急行「すずらん」と改称した。「すずらん」は三十五年七月一日に、キハ55系で道内初のディーゼル動車（以下「気動車」）急行となったが、本州仕様で耐寒艤装が施されてなかった。三十四年九月二十二日には、気動車準急「ちとせ」（註－十一）が札幌－室蘭・虻田間の運行を開始した。旅客列車が大幅に気動車化していくのもこの時期からである。また、この頃、春から秋にかけて週末運転を開始したC57形牽引の快速「たるまえ」も千歳ゆかりの名で懐かしい。札幌－倶知安－伊達紋別－札幌と円を描くように走る循環準急「いぶり」は、「ちとせ」

写真ー９　「ちとせ」愛称板

に併結され五十五年まで走った。

この間、昭和三十年六月には千歳線に初めてキハ17形一般用気動車が運行。十月には、十五両の気動車をもって蒸機普通客車が気動車に置き換わった。この年は、初めて北海道仕様の耐寒艤装を施したキハ12形が配置された年だった。これによって速度が向上、客貨分離が一気に進んだ。

註・九　真駒内駐屯地はキャンプ・クロフォードと呼ばれ、第十一空挺師団が建設した。昭和二十一年から十年間、真駒内駅から二・七キロの岐線が敷設されていた。地下鉄路線の一部は、定山渓鉄道廃線跡を利用している。

註・十　寝台車の航走は、昭和二十九年九月の台風15号によって「洞爺丸」など五隻の鉄道連絡船が沈没し、乗客千余名が一瞬にして海底に呑まれるという悲劇まで続けられた。

その後、事故があった場合、客車や寝台車の航走は危険ということで廃止となった。

註・十一　準急「ちとせ」は、昭和四十八年の千歳線複線時に急行に格上げ、五十五年の電化開業時に七本がL特急「ライラック」の増発として特急に昇格する。「ちとせ」は平成二年全廃。

八．国鉄白紙改正

国鉄の列車運行は敗戦の日も休まず続けられ、復興の大きな力となった、ダイヤは最悪の状態、蒸気機関車全盛時代であったが石炭不足、炭質低下のカロリー不足は目を覆うばかりであった。しかし、徐々に復興、北海道にも昭和三十年代になると気動車の急行・準急が走り始めたのは、先述のとおりである。

高度成長期に入り急激な輸送力増強需要に対応するため、これまでの線区対応の改正ではなく、全国全面改正と位置づけられる国鉄初の「白紙改正」が昭和三十六年十月改正だった。この改正は、「サン・ロク・トウ」の国鉄白紙ダイヤ大改正と呼ばれる。

これまで特急といえば限られた線区の代表的列車だったが、北海道から九州までの主要路線全てが特急運転線区となった。これは、前年、非電化区間の上野－青森間常磐線回りに投入されたブルドッグの愛称を持つボンネット型の80系気動車特急キハ81形「はつかり」の開発成功にあった。戦後の国鉄黄金時代の到来であった。

北海道においても昭和三十六年十月一日から初の80系気動車特急キハ82形「おおぞら」が走り始めた。旭川－函館間が六時間三十分、札幌－函館間が四時間三十分。千歳線と室蘭本線を経由したが、千歳駅への停車はなかった。この時点で、札幌から東京上野までが特急「おおぞら」と特急「はつかり」を乗り継いで所要時間十九時間五十五分となり、二十時間の壁を突破した。それ以前は、道内が山線回り急行「大雪」であったため、上野まで二十一時間三十七分を要していた。この当時、函館－青森間の青函鉄道連絡船は、四時間二十五分で海峡を航行していた。（註－十二）

キハ82形は分割・併合が容易なように、前面が貫通型ながら半流線形で大型曲面ガラスの高運転台を採用、各所にメッキをあしらっていた。クリーム色の車体にこぶりな無地の列車愛称表示板を挟んだ赤色の翼と流れるような窓枠ラインの塗り分けも絶妙でバランスが良かった。屋上の冷房用室外機がアクセントになっていた。さらに、食堂車を中間車とした場合に左右対称となる編成美など鉄道ファンばかりでなく多くの道民を魅了した。

沿線の少年達は「おおぞら」の通過を待った。少年達は跨線橋で、線路脇で「おおぞら」に手を振り、運転士がそれに応えた。誰しもが北海道に走り始めた特急が誇らしかった。そんな時代だった。

白紙改正では、函館－網走間蒸機客車準急「はまなす」が旭川－網走間の気動車急行に格上げとなった。このため函館－旭川間に蒸機客車準急「たるまえ」が四十年まで運行した。函館－長万部間を蒸気機関車C62形によって牽引、C62形が千歳線に入線したこともあったという。この時点で函館から札幌に向かう蒸機客車急行「大雪」と、釧路に向かう蒸機客車急行「まりも」以外の優等列車は、全て千歳線経由として輸送力増強を図った。

また、昭和三十七年十月の改正によって釧路行きを連結した函館－滝川間の「おおぞら」は、十三連という長大編成で運用され、見る者を圧倒した。

ここで、函館－札幌間の倶知安経由山線回りと東室蘭・千歳経由海線回りの距離と速度について比較してみたい。

山線回りは全長二百八十六キロで、海線回りの三百二十一キロに対して三十五キロ短いが、千分の十以上の急勾配の連続と急カーブの連続から列車は速度を上げることができなかった。このため、所要時間は同じ80系気動車特急を用いた昭和五十年頃の海線回り「おおぞら」1号の四時間五分に対して、四十三年に設定された山線回り「北海」は四時間二十五分を要した。表定速度も「おおぞら」1号の時速七十八キロに対して、「北海」は六十五キロと低速だった。これらは、海線回りの絶対的優位性を物語る数値である。

「北海」は、ルートに都市も少なく昭和六十一年に廃止、以後、山線に特急をはじめとする優等列車は運行されていない。現在に至っては電子閉塞方式で運転要員も極端に少なく、完璧にローカル線の佇まいである。函館本線という名称だけが往時の華やかさを語っている。小樽－長万部間を走破するのは、上り四本、下り七本のたらこ色普通気動車だけとなってしまった。

現在、海線回り最速で札幌と函館を結ぶ281系振子式気動車特急「スーパー北斗」17号は、所要時間で三時間、表定速度は百六キロである。

写真－10　281系振子式特急用気動車

註－十二　青函鉄道連絡船の運航時間短縮は、速力十八・二ノットの新客貨船「津軽丸」型六番船「羊蹄丸」の就航を待って、昭和四十一年十月から三時間五十分になった。「津軽丸」型は世界最大級の鉄道連絡船で、デザインもすばらしく、その優雅な姿は「海峡の女王」と呼ばれた。同型船七隻全てがそろうのは、運航時間短縮の一か月後「十和田丸」就航の時だった。

「津軽丸」型は、これまでの黒一色（はなだいろ）だった連絡船の船体下部がカラフルになった。「津軽丸」は縹色、「羊蹄丸」は赤、そして「十和田丸」はオレンジと鮮やかだった。

九．複線化と線路移設

千歳線の線路増設・複線化は、客貨輸送量の増大とともに焦眉なものとなってきた。

図ー２　旧千歳線の位置

複線化工事は昭和四十年完成の恵庭ー千歳間を手始めに、四十四年までに北広島ー恵庭間、千歳ー美々間、美々ー植苗間、植苗ー沼ノ端間が順次終了した。

北広島ー苗穂間には、多くの問題があった。南郷通と栄通に挟まれた月寒ー東札幌間の東札幌進入直前と、函館本線に合流するため豊平川鉄橋を渡る直前には、半径二百六十から三百六十㍍の急曲線が連続した。また、上野幌ー北広島間には急勾配があった。

さらに、上野幌から札幌に近づくにつれ、住宅や工場の密集地帯を行くことから踏切が多く、輸送力増強の切り札である複線化や速度向上の障害となった。

写真ー11　月寒→東札幌間の急曲線

列車は矢印ビルの手前を通り、右側の操車場照明塔下を通過、東札幌駅に入線する（昭和 61 年廃線跡調査　撮影・三浦）。

厚別寄りの別線ルートが、札幌市の都市計画を前提に設定された。新路線への切り替えは四十二年九月に工事着工、四十八年九月九日に複線としての使用を開始した。

九月九日は札幌・手稲ー江別、札幌ー千歳間の列車百三十五本を計画運休して移設切り替え工事が行われ、現在の白石、札幌貨物ターミナル、新札幌、（新）上野幌を経由するようになった。これで、千歳線の累計キロ程は、北海道鉄道が建設した当時よりも二・五㌔短くなり、北広島ー苗穂間の最大急曲線は半径八百㍍以上、勾配も千分の十以下に緩和された。旧千歳線最終列車は苫小牧行の普通気動車、新千歳線処女列車は函館行の気動車特急「北斗」２号だった。

千歳線全線複線化で、輸送量は倍加、列車速度の向上に対応が可能となった。この複線化と北広島ー苗穂間の移設切り替えで、国鉄線となって二十年目の千歳線が、真に大幹線として大きな変身を遂げる準備が整った。

線路の移設で廃止、旅客取り扱いを終えた駅のその後、廃線跡の現状は次のとおりである（踏査結果）。

白石区菊水七条四丁目にあった東札幌駅は、千歳線切り替え後、函館本線に編入、昭和六十一年十一月一日まで貨物駅として使われ

た。操車場があったせいで跡地は広大な更地になっている。苗穂寄りに札幌コンベンションセンターが建っている。

廃線跡に鉄道築堤など地形に関わるもの以外、つまり、建築の残存物としての遺構を見出すことは難しい。東札幌駅と月寒駅間の望月寒川に廃線後も長く残っていた鉄橋が、今は橋台だけとなってサイクリングロード高架橋橋脚の一部として残るだけである。

月寒駅は白石区栄通四丁目にあった。ちょうど、アサヒビール北海道工場の真裏に位置していた。千歳線移設後は、函館本線のビール積出し専用貨物駅として使われたが、昭和五十一年十月一日に廃止された。駅名標を模したモニュメントが建っている。

大谷地駅は、白石区栄通十九丁目にあった。駅跡を示すかのように細長い公園になっている。上野幌駅は厚別区厚別南五丁目にあって、きれいな花壇で有名な駅だった。線路跡はテニスコートになっている。駅舎があった場所はホームよりも少し高く、枕木の階段があった。大谷地駅跡、上野幌駅跡には説明板が建てられている。

写真－12　大谷地駅とキハ 22

キハ 22 は、昭和 33 年導入の道内で最も一般的な気動車。耐寒のため小さな窓とデッキ式、板張りの床などを装備した。

これらの廃止された駅を結ぶ廃線跡の大部分は、サイクリングロードになっている。現在、千歳線の北広島から上野幌、上り左方向に白い柵が始終見え隠れする。廃線跡のサイクリングロードである。（7ページ　表－1参照）

十．鉄空一貫（まとめとして）

千歳市民が市内から特急列車に乗車できるようになるのは、千歳線が電化開業する昭和五十五年十月一日まで待たなければならなかった。四十年代に多くの人々が鉄道によって本州を目指したものが、五十年代にはいると航空機時代の到来ということで本州への鉄道での連絡シェアは僅か五％までに凋落してしまった。この状態を打破するため鉄道は航空機に対抗するのではなく、空港を介して航空機と連帯運用する「鉄空一貫」思想のもと、戦時中の戦闘機用踏切の位置（註－十三）に建設予定だった石勝線信号所を駅に格上げした千歳空港駅の建設を進めた。

千歳線の電化開業に先立つ昭和五十五年七月十日、千歳市街地を分断、市街地の一体的形成の障害となる千歳線の高架が供用開始し、千歳高架駅が開業した。高架駅は、積雪寒冷の地の利を生かし、東北・上越新幹線駅舎の試作として、全て新幹線規格で建設され、二階にコンコースも設けられた。

そのころ、市広報は、電化に伴う事故防止のため千歳駅からのお知らせの形で「二万ボルト千歳を走る　国鉄千歳線に七月中旬通電－事故防止にご協力を・・・」と訴えた。国鉄は、農業用ビニールが架線に絡まることやダンプカーが荷台を上げたまま踏切を通過することが不安だった。

「鉄道高架は市民の願い」をキャッチフレーズにした国鉄千歳線千歳市内鉄道高架計画は、昭和五十一年八月に工事に着手したものだった。これに伴い貨物用線路の取り外しを迫られた。長都駅への貨物移転も検討したが実らず、貨物の大半を占めた航空燃料はタンクローリーに代替され、千歳駅貨物取り扱いは五十五年四月三十日をもって廃止された。貨物取り扱い駅は恵庭が至近だったが規模が

参考資料－１
定山渓鉄道
思い出の電車シリーズ①
モハ 100 型式電動客車
（9 ページ参照）

参考資料－２
千歳線複線化完成記念
80 系特急用気動車
（18 ページ参照）

参考資料－３
千歳高架駅完成記念
（21 ページ参照）

参考資料－４
千歳空港駅開業記念
（23 ページ参照）

参考資料－５
スピードアップ記念
781 系特急用電車
（23 ページ参照）

参考資料－６
石勝線開業記念
183 系特急用気動車
（23 ページ参照）

小さく、苫小牧一本松の苫小牧貨物駅、札幌白石の札幌貨物ターミナルが活用された。

昭和五十五年十月一日、千歳空港駅が開業した。ホームでは七十年代を代表する人気女性アイドル岡田奈々が、国鉄の制服制帽に「千歳空港駅　一日駅長　岡田奈々」のたすきを掛け清楚な笑顔を振りまいた。国鉄の千歳空港駅に対する期待の大きさを物語る一大イベントだった。

千歳空港駅と千歳空港旅客ターミナルビルの間には国道を跨ぐ、全長二百四十八㍍、幅五㍍の連絡歩道橋が空港駅という名にふさわしく全国で初めて設けられた。ガラガラと備え付けのカートを押す旅行者の姿が新たな名物となった。

写真ー13　石勝線「０」起点標と記念碑
（平成 18 年　南千歳駅）

道内運行千歳線経由の全ての特急が千歳空港駅に停車した。千歳駅にもビジネス特急「こだま」を連想させる７８１系電車特急「ライラック」が停車するようになった。都会的な非貫通形で着雪防止のため先頭部が傾斜、前面に警戒色の赤をあしらった特急標準色が鮮やかだった。現在、旧「ライラック」の「すずらん」は四両の短編成となったが、当時は六両の中長編成で特急電車の風格を備えていた。

千歳空港駅長室には、時の国鉄総裁高木文雄揮毫の「鉄空一貫」が誇らしげに掲げられた。この時、千歳線は本州連絡鉄道から空港連絡鉄道へと性格を大きく変えたのだった。つまり、国鉄北海道は本州指向型輸送体系を道内主要都市間輸送体系へ転換したのだった。

千歳空港駅開業の一年後、昭和五十六年十月一日、千歳線から分岐、石狩地方と十勝地方を連絡する石勝線が開業（註－十四）、名実ともに千歳線は北海道の最大幹線へと飛躍した。石勝線は、滝川－富良野－新得の根室本線から優等列車を、そして、東亜国内航空から帯広－千歳の航空路（註－十五）を奪った。

註－十三　踏切は、第二基地連山滑走路に向かう板敷誘導路の一部だった。国道からこの踏切を渡ってすぐ左側で、昭和四十一年一月十八日、石勝線の一部になる追分線の起工修祓式が行われた。ちょうど米軍 transmitter area MARS station（送受信区域内アマチュア無線局）の手前で、現在の南千歳駅三番ホーム下の「０」起点標の地点だった。

来賓の米軍クマ基地クラーク司令は、祝賀会招待に対する礼状に「発展の里程であるこのマイルトーンは、長く記憶されるでしょう」と記した。南千歳駅三・四番ホームに、北海道をかたどった黒御影石の「石勝線０キロ標」が建っていてクラーク司令の言葉を物語っている。

註・十四　全通・昭和五十二年十月六日、占冠駅予定地で狩勝線と紅葉山線のレール締結式を行った。夕張線は既設、追分線は四十九年に敷設済だった。これによって、南千歳－新得間全線が開通、作業用車輌などの走行が可能となった。

監査・五十六年六月五日～十五日、地上監査・オイラン車（建築限界測定車）入線試験・牽引実走行試験を実施、列車が安全に走行できることが最終的に確認された。

開業・五十六年十月一日、営業運転を開始した。『増補千歳市史』では、開業日を開通としている。

註・十五　平成十七年十月、コミュータ航空エアトランセが、東亜国内航空が撤退以降初めて新千歳・帯広間に就航した。機材は、レイセオンエアクラフト式双発ビーチクラフト１９００Ｄ型十八人乗りを使っているが、都心から空港までの所要時間、搭乗手続き時間を考えると飛行時間は短くとも鉄道の優位性は揺るぎない。

DISCOVER JAPAN「美しい日本と私」

昭和 45 年 10 月、国鉄は個人旅行切符販売促進キャンペーン「ディスカバー・ジャパン」を開始、テレビでは永六輔の「遠くへ行きたい」が放送され、ミニ周遊券が販売された。

全国約 1,400 の国鉄駅に、旅の思い出となるスタンプが用意された。千歳線関連では札幌、島松、千歳、苫小牧にスタンプが置かれた。

参考・引用文献

国鉄北海道総局　昭和五十六（一九八一）年　『北海道鉄道百年史（全三巻）』

国鉄札幌工事局　昭和五十二（一九七七）年　『北海道工事局七十年史』

国鉄札幌駅　昭和五十五（一九八〇）年　『札幌駅百年史』

日本鉄道建設公団札幌支社　昭和五十七（一九八二）年　『石勝線建設工事誌』

北海道ジェイ・アール・エージェンシー　平成八（一九九六）年　『札幌駅－１１６年の軌跡－』

ＪＲ北海道　平成元（一九八九）年　『HANDO・BOOK　1989』

水路部　昭和十七（一九四二）年　『海軍航空基地資料　第１』

北海道庁　昭和十三（一九三八）年　『昭和十一年陸軍特別大演習並地方行幸北海道庁記録』

王子製紙工業（株）　昭和三十四（一九五九）年　『王子製紙社史４』

楢崎産業（株）　昭和三十九（一九六四）年　『楢崎産業株式会社六十年史』

北海道中央バス（株）　昭和六十一（一九八六）年　『北海道中央バス四十年史』

星　良助　平成十二（二〇〇一）年　『星良助写真集　北国の汽笛２』ないねん出版

堀江敏夫　昭和四十三（一九六八）年　『苫小牧地方鉄道史』　苫小牧地方史研究会

守屋憲治　昭和六十（一九八五）年　『北の翼・千歳航空史・』　みやま書房

北洞孝雄　昭和五十五（一九八〇）年　『北海道鉄道百年』　北海道新聞

大久保邦彦・曽田英夫　昭和六十一（一九八六）年　「北海道鉄道のあゆ

み－時刻表の変遷－」『汽車旅行歴史シリーズ　全国鉄道と時刻表　１　北海道』　新人物往来社
小松　茂　昭和五十四（一九七九）年　「沿線有情〈千歳線〉」『札幌の駅』　札幌市教育委員会
臼井茂信　昭和四十三（一九六八）年　『日本蒸気機関車形式図集成』　誠文堂新光社
宮脇俊三・原田勝正　平成三（一九九一）年　『全線全駅鉄道の旅１・北海道　ＪＲ私鉄　２８００キロ』　小学館
太田幸夫　平成六（一九九四）年　『レールの旅路』　富士書院
須田　寛　平成十七（二〇〇五）年　「基調講演・地域におけるニュー・ツーリズムの展開」『しりべし－ネットシンポジウム・今始まる！しりべしのニュー・ツーリズムとまちづくり・』　後志観光連盟主催（www.shiribeshi-i.net/libs/sympo200503.pdf－）
鉄道ジャーナル社　『鉄道ジャーナル』
北海道大学図書館所蔵　『北海タイムス』
小樽市立図書館所蔵　『（マイクロフィルム）小樽新聞』
北広島村　昭和三十五（一九六〇）年　『北広島村史』
恵庭市　昭和五十四（一九七九）年　『恵庭市史』
苫小牧町　昭和十五年『紀元二千六百年記念苫小牧町史』
苫小牧市　昭和五十一（一九七六）年　『苫小牧市史』
千歳市　昭和四十四（一九六九）年　『千歳市史』
昭和五十八（一九八三）年　『増補千歳市史』
豊富町　昭和六十一（一九八六）年　『豊富町史』

協力（順不同）
国鉄千歳駅　ＪＲ北海道千歳駅・南千歳駅　北海道大学図書館　北海道中央バス整備課　恵庭市教育委員会　小樽市博物館
千歳・長見義三　小樽・星　良助　札幌・地蔵慶護　苫小牧・堀江敏夫
札幌・中居雅和　千歳・熊谷　昭　豊富・新田　昭　千歳・三浦　昇
札幌・塚越洋史
写真・資料等に特記のないものは、執筆者の所有である。