

『新千歳市史』情報紙

志古律ぶらす

＋第2号

平成29年2月

千歳市総務部主幹
(市史編さん担当)

千歳の戦車道路（A・B・C経路）

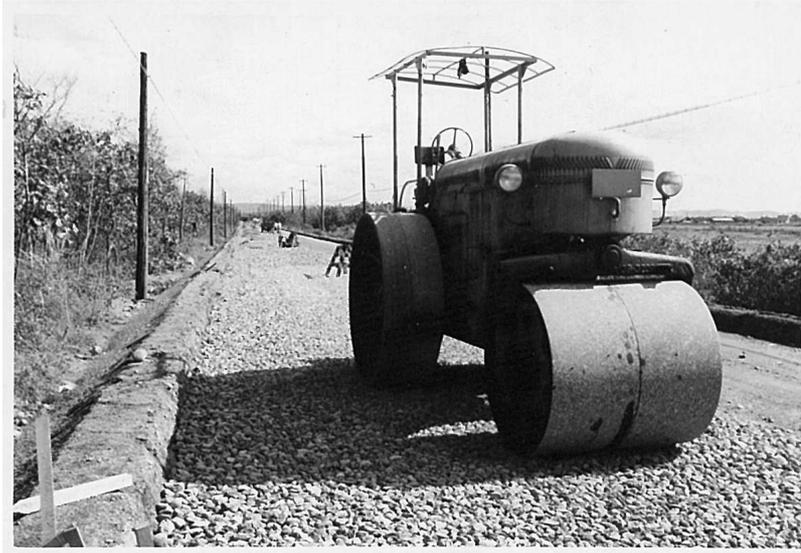
市史主任編集員

守屋 憲治

守屋 憲治
守屋 憲治
総務部主幹

《目次》

千歳の戦車道路(A・B・C経路)
秦一明には長女「とく」がいた
雑感 市史編さんの進捗について



C経路となる市道根志越東道路の造成風景(昭和37年撮影)

昭和26年から米軍キャンプとして再活用された元千歳海軍第二航空基地（S27）二基地、現・陸上自衛隊東千歳駐屯地から装軌車輛が、接收された元島松陸軍演習場（現・北海道大演習場）へ移動するためのルートがあった。A経路、B経路は26年6月にオクラホマ州兵第45歩兵師団が使用を開始した。45師団は歩兵連隊隷下の支援戦車中隊、砲兵連隊などを有していた。後に駐屯する第1騎兵師団はハーフトラック（APC）半装軌装甲兵車などで移動する機械化歩兵部隊であり砲兵連隊、戦車大隊などがパッケージされていた。現在まで3ルートが設定され、C経路は陸自が設定し現在に至っている。

いずれの経路であつても装軌車が鉄道を越える場合とアスファルト舗装道路横断にあつては、警報機誤作動防止と舗装養生のため毛布などを敷いた。

なお、国内で戦車などの装軌車が公道を移動ルートとしている例は千歳以外にはない。これは、野戦砲実弾射撃の演習場を必要としなかった海軍の航空基地を陸上部隊がキャンプ、駐屯地として使用していることが理由である。時代とともに変遷した3ルートをみてみたい。

A経路 A経路は二基地正面から二基地道路（現・東大通）を西進、国鉄線を越え右折、第2停車場線（現・中央大通）から千歳駅前通（コンクリート道路）、地方費道札幌浦河線（現・国道36号）で島松演習場に移動した（図中A1）。ルートは中心市街地を避けて設定されていた。2、半積6輪駆動トラック（GMC）、全輪駆動のウェボンキャリア、ジープなどの装輪車主体だったが、戦車、APC、砲兵トラクター（砲牽引車）などの移動にも利用された（青葉在住、元保安隊特科・山口良二談/S37第7戦車大隊東千歳↓北千歳移駐時ルート）。また、装輪車は二基地道路・札幌浦河線（通称・室蘭街道）も使った。

A経路の大部分が室蘭街道と重なる。定山溪鉄道豊平踏切から千歳橋間が札幌・千歳道路として27年10月1日から改良工事に着手、翌年11月2日に竣工した。工事にあたり、第3工区千歳・島松間のうち長都・島松間約10^キは一本道であることから仮道が必要としたこと、米軍戦車の通行を考慮してアスファルトコンクリートとしたことが『札幌・千歳間道路物語』に記述がある。

…千歳〜島松間の演習場までの区間には約10kmの平行仮道を新設した。…この平行仮道は、道路開通後、演習車両、特にキャタピラ道路として有効に利用されたものであった。／（舗装工法決定にあたっては最重交通で特車を含んでいることから）千歳市街の既設コンクリート舗装の摩損状態からみて、舗装の表層は良質のアスファルトコンクリートによって構成され、キャタピラ等の摩損に耐えることが要求された。

『札幌・千歳間道路物語』の記述から駅前通コンクリート道路を米軍装軌車が通行していたこと、札幌・千歳道路の舗装が完成した28年以降も平行仮道をA経路としていたことがわかる（装軌車通行終期不詳：騎兵師団撤退時か）。

A経路は45師団の来駐当初から使われたが、それ以前に第一基地（現・空自千歳）に進駐していた占領部隊は小規模で野戦砲などの重装備もなかった。また、米軍は27年に保安隊千歳駐屯地（現・北千歳）ができてからは室蘭街道から東10線で左折（図中A2）、駐屯地からキキョウが原、坊主山付近を通過して演習場に向かうこともあったという。

新橋通をA経路とする説があるが新橋は、札幌・千歳道路工事中の千歳橋迂回路Ⅱ仮橋として28年2月末に架設された。既出の山口は「歩道もない車道木橋で強度が低くGMCの通行も危険だった」と述懐する。幅員も狭くGMCの擦れ違いもままならない千歳一の目抜き通りに装軌車移動ルートを設定するはずもなく、なによりもA経路使用開始時には架橋されていなかった。

B経路 B経路は二基地南門から現・南千歳アンダーパス方向を斜めに進み国鉄線を越え、室蘭街道を渡り千歳飛行場滑走路南端を西進（図中B1・1）、ママチ山林Ⅱ泉沢を通過し烏柵舞橋（うさくまゐり）に向かった。千歳川渡河後は孵化場道路（ふかば）を通行、漁川（いさりがわ）を渡り盤尻（ばんじり）に至った。35年に東側滑走路の新設工事が始まってから

は国道をさらに南下、御前水の坂の途中で旧室蘭街道に入った（図中B1・2）。林道を走行することから装輪車が随伴しない装軌車のルートで、距離が長く移動に時間を要した。

26年6月から45師団支援戦車中隊が駒里の農地（S26・4・10 接收〜29・12・31 解除／接收地内の耕作は可能）で演習、かつ鉄道以西に移動した。27年にはM26重戦車装備の第1騎兵師団第70戦車大隊が二基地に駐留した。28年秋に開拓農民が騎兵師団長と交渉、悲願のB経路鉄道以東の原型となる農地内移動ルート（後・平和道路）が出来上がったことにより農地での訓練は行われなくなった。しかし、残念なことに保安隊南恵庭の第101特車大隊所属のM24軽特車が、29年6月24日から10日間にわたり農地内で訓練を行った。30年の騎兵師団撤退後は陸自がC経路を専ら使用する37年頃まで使用されたと考えられる。

後述のC経路問題が惹起された43年11月13日に陸自装軌車の大部隊がB経路を踏破した。移動にあたってナイベツ川に仮橋を架ける計画もあったが、市ガス水道局の水道水源汚濁の懸念による反対で取りやめとなった。

なお、板敷誘導路跡（第2平和道路・図中B2）を通行する場合は、柏台通踏切（現・南千歳駅）を越え室蘭街道を約2^キ南下し右折、滑走路南端に進んだ。

新たな証言 本論のチェックを依頼した北栄の元自衛官佐々木信雄から戦車移動経路の歴史はBの方が古いという新たな証言が飛び出た。AとBを取り違えているとの指摘だった。佐々木は25年に警察予備隊（帯広特科）に入隊し29年に異動で来千、53年に退官した。部隊勤務の大部分が特科であった。ママチ山林を越える経路では千歳川兩岸の登坂が最も難所だったという。また、A、Bとは単なる呼称であることから敢えて直すこともないとも話した。

執筆者は今回の戦車道路の調査から次のことを推論した。

A、Bの2ルートは45師団来駐とともに同時期に使用を開始したことは先に述べた。駒里の農地にはタコツボが多く掘られていたという証言から戦車の歩兵直協訓練の場で、実弾射撃の訓練はママチ山林を越えて島松で行っていたのだろう（自走砲も同じ）。また、野戦砲牽引の砲兵トラクターやAPCなどの装軌車は

林道走破が危険なことから装軌車とともにコンクリート道路・室蘭街道を使い、札幌・千歳道路舗装完成後はコンクリート道路・旧室蘭街道・キヤタピラ道路を使用したのだからことは推測に難くない。

市街地經由のルートが装軌車の騒音問題などからママチ山林ルートよりも先に使用停止になり、後年になって「A」を付されたと考えるのが至当であろう。

いずれにしてもA・B経路については在干関係者も少なく未解明の部分が多い。以下のC経路を含め本論の過誤を指摘願いたい。

C経路 C経路は駐屯地正面北から根志越東道路（S34市道認定／現・祝梅根志越線）を進み、道道213号千歳由仁線（現・国道337号）を經由して千歳第二小学校付近で南28号に入り、東7線（当初10線、9線、8線）で左折、国鉄線、国道36号を越え直進して演習場に入った。37年の機械化部隊である第7混成団（S37・8・15第7師団改編）移駐以降から使われ、市民は日常的に「戦車道路」と呼んでいる（42年頃、鉄道以東において戦車が東11線を走行し、11線以南の現・中央大通がコンクリート舗装されていたという証言もある）。

市は40年4月から鉄道以西の東7線周辺において市営工場団地（現・第一工業団地）の分譲を開始し、翌年から多くの工場が操業を開始した。また、国道以西においても自由ヶ丘団地町内会が40年に発足するなど東7線沿線は装軌車が地響きと騒音、砂塵を巻上げて走行する環境ではなく苦情も多くなってきた。新たなルート設定が求められ、戦車道路は南28号を北上し東5線で左折、国鉄線を越えると東4線に合流して演習場を指すこととなった。

43年から市は新C経路の整備に取り組んだが、農業地帯を通ることから粉塵による農業被害が懸念され補償問題も提起された。

国鉄線との立体交差である東4線跨線道路は千歳線複線化工事に合わせ44年11月から45年3月までの間に架橋を終えた。また、国道36号との立体交差である長都跨線橋は45年9月から12月に工事が行われた。

46年から造成を開始した第三工場団地を縦貫する東4線は装軌車の通行と除雪堆積を考慮してコンクリート舗装4車線で工事を開始した。

47年12月1日から大部分が未舗装のまま新C経路の供用を開始し、市街地、住宅街を装軌車が走るといふ難問は一応解決をみた。振動、騒音、粉塵被害を防ぐための全長約10^キ、幅員7^ミ、厚さ25^{センチ}のコンクリート舗装は49年9月に始まり9年後の58年12月に全線が完成した。

しかし、演習場出入口に隣接する第三工場団地東4線・南33号交点付近では車体やカタピラに付着した泥土が落下し粉塵化することで、精密機械や製品に悪影響を与える問題は未解決のままになっていた。この対策として道央自動車道以西において、東千歳駐屯地連山滑走路を切り取ったコンクリート板で造った通路や、千歳飛行場滑走路打替における撤去コンクリート片の上を通行することで生じる振動によって泥土を落下させる研究などが行われた。抜本的な解決策として62年10月に道央自動車道を跨ぐ空沢橋を挟んで両側約160^ミ、幅7^ミをコンクリート舗装、平成元年3月には戦車洗浄施設が建設された。

陸自の戦車は創設時にあつては米軍供与75（76）^ミ砲装備のM24軽戦車（重量18^ト／^トS39）、M4中戦車（30^ト／^トS45頃）、M41軽戦車（23^ト／^トS55）であつた。37年からは陸軍四式中戦車（主砲75^{mm}砲・重量30^ト・エンジン410^{PS}）の流れを汲む戦後初の国産61式中戦車（90^{mm}・35^ト・570^{PS}）、51年には74式戦車（105^{mm}・38^ト・720^{PS}）が配備された。装甲車、自走榴弾砲なども新装備導入の都度大型化していった。

平成4年6月には120^ミ砲搭載、重量50^トと、これまでの日本戦車とは一線を画し北海道専用ともいえる90式戦車が配備された。攻撃力と防御力が強化され重量が増すことによってエンジン出力も74式の倍となる1500馬力となって騒音、振動問題がこれまで以上に危惧された。

5年2月、市庁内にC経路対策委員会が設置されルート変更を含め検討を重ねたが、6年11月末に市街地形成の形状から現ルートを維持することとし、装軌車の走行速度、走行間隔、統制員の配置などの移動方法と緩衝地帯のあり方の検討結果をまとめた。これを受け、7年3月には市と沿線農業者を中核とするC経路対策会議（H6・7発足）が覚書を交わした。その後も、C経路沿線における幸

福、勇舞、みどり台地区の住宅団地造成に絡み、周辺環境維持のため種々の施策、整備が行われている。

ここまでC経路について述べてきたが、防衛省自衛隊関係者や研究者を読者層とする『軍事研究（2016年7月号）』の表紙を根志越橋を渡る直前の90式戦車が飾った。カラーグラビアにも写真と解説が載った（撮影・鈴崎利治）。

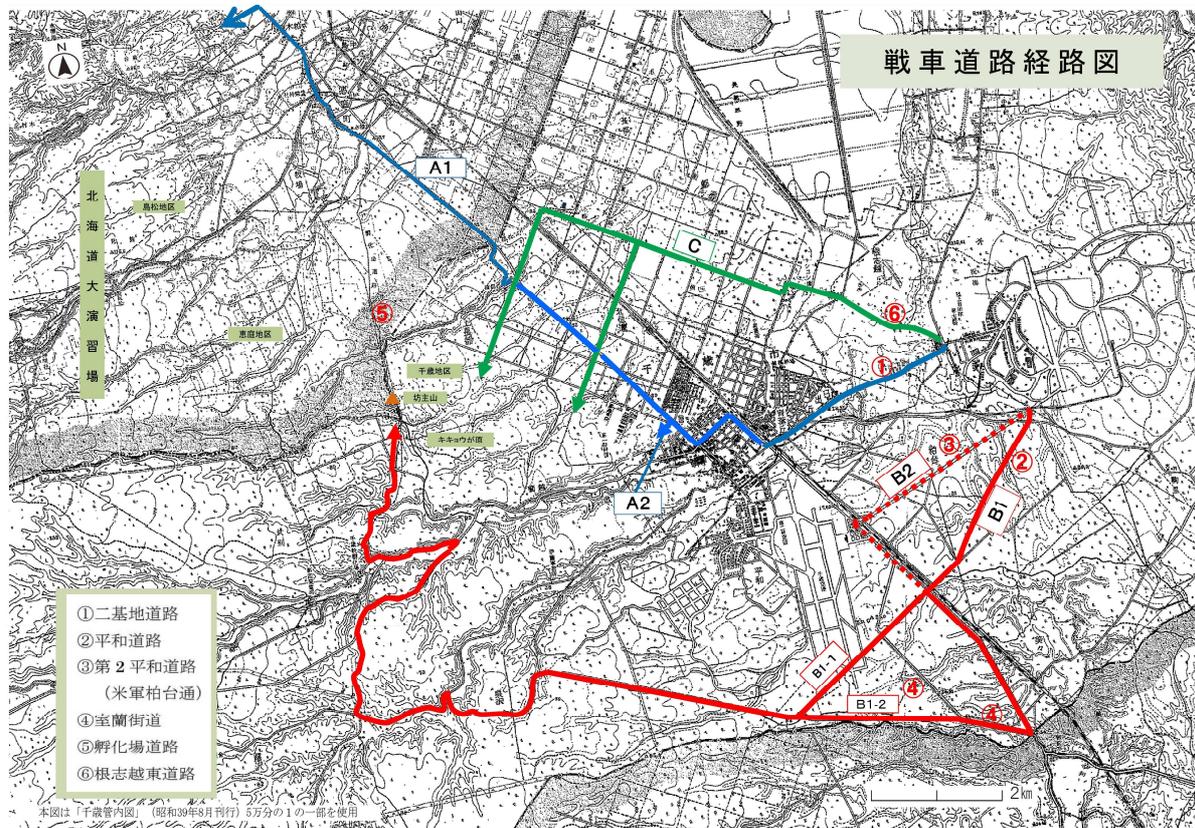
「東千歳駐屯地祭 ザ・デイ・アフター 戦車、C経路を行く」…国道337号を走る第73戦車連隊の90式戦車。各車は間隔を広くとり、時速10km程度でゆっくりと進む。地元民間車両は慣れたもので次々と戦車を追い越していく。…



C経路を南恵庭に向けて走行する90式戦車

資料に見る本論以外の経路概要 平成17年に千歳地方隊友会が編集した『北海道大演習場五十年物語』にある松岡政雄の「昔はA・B・C3本の経路があった。国道36号線は毛布を敷いて横断」は次のとおりである。

A経路（東千歳）正面の横を通り、師団通り、朝日町、本町の36号線を地蔵さん四差路（旭友）を左折して高圧四差路に至る。主に装輪車が使用し、装軌車はAPCが使用していたが36号線の交通量が多く、かつ、装軌車の騒音問題で使用されなくなった。（著者註・旭友⇨現・業務スパー⇨東7線/四差路⇨正しくは四又路）



— A経路 — — B経路 — — C経路 —

B経路 東千歳の南門からアウサリ（現南千歳駅付近）でJ R千歳線を越え（鉄道線を越えるときは線路に毛布を敷く（※装軌車の鉄履帯により警報機が鳴り出すのを防ぐため））、36号線を南下し、御前水の坂の手前で右に入り、森林地帯を現臨空工業団地付近を通過し、烏柵舞橋からキキョウケ原の演習場へ、この経路は森林地帯を通過するため装軌車は同行できず、時間を要するので殆ど利用されなかった。

C経路 現在のC経路は36号線の交通量が多くなってからで、昭和40年ころまでは信号機はごもなく、南28号通を東7線で左折し、地蔵さん四差路を通り高圧四差路に至る。装軌車が36号線を通過するときは、部隊は縦隊を収縮させ、民間車は止めて、転用毛布を道路に敷き（36号線の路面の損傷防止）一気に通過させていた。

もう一つの資料は千歳市発行『千歳市と基地』第3章中の「C経路の装軌車走行による障害」にある（3ルートの概要）である。

A経路は、現在の東大通から旧国道36号で市街地（朝日町、東雲町、本町、錦町）に進入し、新橋通りを北上して国道に平行な恵庭、島松に移動したコース

B経路は、現在の道道早来千歳線を経由し、主に東千歳駐屯地の南側ゲートを出て、JR横断後旧空港ターミナル前の広場を通り飛行場南側を西へ進み、烏柵舞橋をわたり俗名「ふ化場通り」を北上するコース

C経路は、市道祝梅根志越線及び現国道337号を経由して市道南28号を通り、南下するルートであり、市街化が進むとともに東10線から東方向へ推移し、現在は東4線に定着したコース

以前のC経路は、JR並びに国道と平面交差することによる交通上の問題、未舗装による農作物への砂塵被害の補償、道路の損傷が問題となっていました。

2つの資料を原文のままに引用したがB経路が判りづらい。

「昔はA・B・C…」においては、第2平和道路（S37 ASA柏台通）である板敷誘導路跡通行を示しているばかりである。さらに、御前水の記述は35年に東側滑走路の建設が始まり現・南千歳アンダーパスを通過、直進ができなくなった以降のことである。いずれにしても平和道路通行は第2平和道路+国道36号＝三角形の2辺と比べると直線で距離も短かった。また、『千歳市と基地』の記述

をもとに具体的な経路を思い描くことは難しい。

戦車輸送エピソード 奥田二郎の『北海道米軍太平記』に千歳進駐部隊の戦車貨車輸送の記述があり、米軍の無理がとおらなかつた唯一の例としている。

あるとき旧日本軍の二倍もあるような重戦車を、千歳から函館まで運べという命令が出た（国鉄は命令なので無理を承知で貨車に積載した）。戦車は千歳から札幌を通過して、朝里まで積まれてきた。ここに最初のトンネルがあった。列車はトンネルの一步手前で停止した。「この通りです」なるほど戦車の巨体はトンネルの天井より一メートルも高いのだ。…（著者註、形式は不明だが1台は大きな表現）

部隊名、時期の記述はないが、RTOということから20年から27年の間、それも戦後間もないころのことであろう。千歳進駐の歩兵部隊が戦車を有していたことを示している。なお、日本戦車は八九式から61式まで鉄道輸送を考慮して全幅、全高ともに建築限界内に抑えられていた。

参考文献

- 奥田二郎 『北海道米軍太平記・黒と赤の日誌』 昭和36年
- 北千歳駐屯地 『北千歳駐屯地開庁40周年記念誌』 平成4年
- 千歳市 『千歳市と基地 平成24年度』 平成25年・『千歳市史』 昭和44年
- 千歳市開拓農業協同組合 『砂礫に耕す、開拓農協四十年の記録』 昭和59年
- 千歳民報社 『千歳民報』
- 北海道道路史調査会 『札幌・千歳間道路物語』 平成15年
- 松岡政雄 「昔はA・B・C3本の経路があった」 『北海道大演習場五十年物語』 防衛弘済会札幌支部（千歳地方隊友会） 平成17年
- 協力
（株）ジャン・ミリタリー・レビュー（『軍事研究』）／鈴木利治
佐々木信雄
山口良二

秦一明には長女「とく」がいた

二代目戸長秦一明を讃える会会員

守屋 憲 治

秦一明については、平成21年3月発行の新千歳市史機関誌『志古津』第9号に二代目戸長秦一明を讃える会の東川孝会長が寄稿した「秦一明と二〇年」二代目戸長の人物像を求めて」を、「一読願うとして（『志古津』は千歳市ホームページで閲覧可能）**志古津**で検索」、簡単に履歴を記したい。

文政11（1828）年 伊予国新居郡榑木村に生まれる

（親兵隊長、函衛隊長兼砲兵隊長、函館税関吏などを歴任）

明治13（1880）年 千歳郡各村（現・千歳市、恵庭市）戸長に任命

14年 明治天皇北海道御巡幸 千歳行在所にお迎えし大任を果

たす

17年 戸長現職のまま千歳で病死

会長は3年から3期12年にわたって千歳市長の職にあった。讃える会は会長が収入役であった元年に設立され、秦一明に関わる事項の研究と命日の墓参を続けたが、会員の高齢化などから発足20年を区切りとして休会となっていた。そして27年8月18日、会長は81歳で亡くなった。

「秦一明と二〇年」・図1 秦・塩谷家の家系図（一部）には一明と妻まきとの間に、長男殿三、養女くら、次女かねの3人の子が記載されている（図1）。以前から讃える会会員一同、なぜ長女の名がないのか疑問だった。一明に関する資料はすべて明治以降のもので、すでに結婚のため家を出た長女を家族として記載しなかったということか…とも考えられた。

一明の次女かねは恵庭の塩谷栄作に嫁ぎ子孫を知ることができたが現在では

それを辿ることもできない。函衛隊隊員から後に開拓使根室出張所に赴任していた長男殿三と養女くらのその後は現在まで不明である。

28年10月初め、市史編さん担当部署に静岡県浜松市中区に住む伊野田正年氏から市の広報広聴課を経由して電話が入った。讃える会の会員であった私がかたま電話をとった。内容は驚愕すべきものだった。秦一明が没して130年以上が経過、もう新たな事実は出ないだろうとあきらめていたところ伊野田氏は次のように語った。

「高齢なものが家系図をまとめないと資料は消えてしまう。これが務めと思って残された資料から家系を調べ、その数は800人近くになった。そのうちの1人に、岡田安貞（天保12（1841）年10月10日生）の妻「とく」（嘉永5（1852）年9月22日生）」がいて、戸籍簿に父・秦斗鬼三と記載されていた。秦斗鬼三についてインターネット検索をかけたところ千歳市の公式ホームページの『志古津』に行き着いた。秦斗鬼三は秦一明と同一人物（M3改名）と記述されていることから電話した次第だ」という。

戸籍簿によると、とくは明治元（1868）年9月20日、東京府赤坂区宮益町（現・港区赤坂総合支所管下）から入籍とあるという（札幌県官員履歴書にある一明の原籍は青森県東津軽郡青森大町…安政元（1854）年2月20日青森大町にて次女かね出生）。

「父・秦斗鬼三」という名、長女「とく」は次女かねとの年の差が1歳7ヵ月を考えると、「とく」は秦一明の長女である蓋然性が高い。

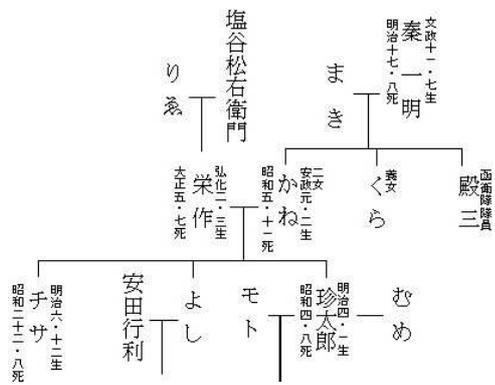


図1 秦・塩谷家の家系図（一部）

明治元年7月15日に地方行政機関である函館裁判所の趨事席(同心格)になる以前の7年間、斗鬼三の履歴は全く不明であるが、この住所の意味するところは何なのであろうか。秦斗鬼三は江戸に住まいしていたのか。住んでいたのなら何をしていたのか。知るすべもないが興味深いものがある。

伊野田氏の話は続いた。

「安貞ととくの間には3男4女の子があつた(ほかに養女)が、次女かね(M13生)の結婚相手が芥田菊太郎で明治43年5月15日入籍となっている。菊太郎は昭和4年64歳の時、女子の商業学校を創りたいという若き日の思いを実現させ4年制実業学校の浜松女子商業学校を設立した。現在の浜松修学舎中学校・高等学校である。また、私は安貞の長男の子(次男)の系譜である」という。

長女とくに話を戻したい。

とくの夫である岡田安貞は明治33(1900)年7月22日に58歳で亡くなり、とくは夫の死後、40年9月3日に浜名郡浜松町(現・浜松市)において54歳で亡くなったという。伊野田氏によると、とくの東京の戸籍は昭和20年の空襲で焼失しているとのこと。

この度の伊野田氏の情報によって、これまで不明だった長女の存在が確認でき一明の末裔を知ることができた。伊野田氏に感謝申し上げたい。

とくの存在によって讚える会の事務局長、会員とも話し合う機会をもてた。野元和光事務局長は「秦さんは明治14年に千歳教育所の設立に尽力し、自らも教鞭をとったことが知られている。この度長女とくさんの存在が分かり、秦さんの孫が教育者であることに何かしらの縁を感じる。会長が存命ならば子孫の方と交流など情報交換の機会をもつたであろうことは想像に難くない」と話した。「秦さん」とはもちろん秦戸長のことである。讚える会の会員が日常的に戸長を話題にする時、親近感と併せ敬愛の情を込めてさん付けで呼んだ。

この度のとくさんの存在で讚える会として何等かの行動を考えると、有志で墓碑周りの除草などを今夏から再び行おうということになった。秦さんも、東川会長も喜んでくれることであろう。

『志古津ぐらす』を仏前に早く届けたいと思う今日この頃である。

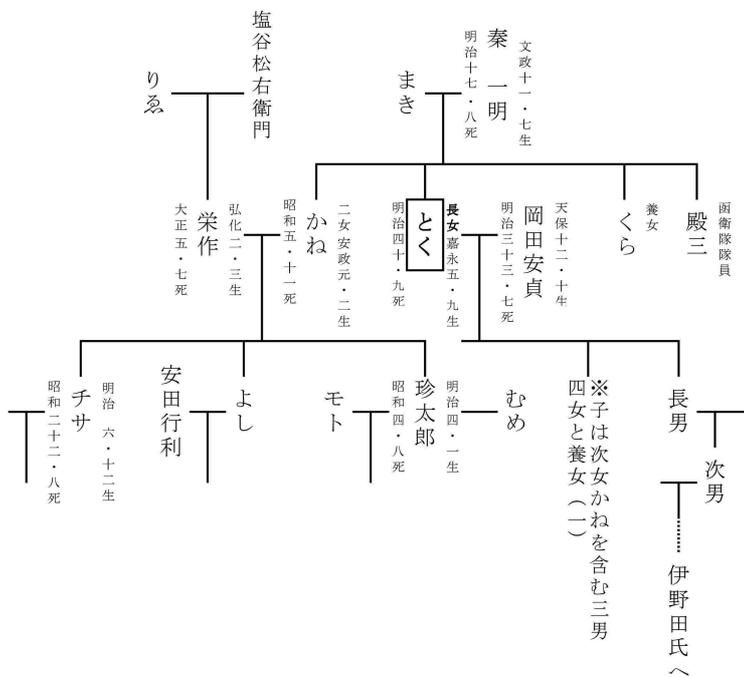


図2 「とく」を加えた秦・塩谷家の家系図(一部)

雑感 市史編さんの進捗について

『新千歳市史 通史編下巻』への原稿執筆者を選考し、執筆依頼をしたのが平成27年秋だった。市史編さん担当4人のほか、途中で追加依頼した方も含めて43人をお願いしている。約1年を経過したところで、4人から完成原稿を受領した。他の執筆者に進捗状況を確認したところ、「資料は収集しているが執筆には至っていない」が19人で大多数を占め、「取りかかっている」が7人。「取りかかっていない」は別として、しっかりと資料を集めてから執筆を始めるタイプと、書きながら必要な資料を探し進めていくタイプがあるので、順調な進捗状況なのかどうかは不明である。

昨年11月、執筆者の方々に昭和20年から30年代、『千歳民報』が創刊される前に千歳町内で発刊されていた地元新聞を資料として提供した。戦時中、新聞界は厳しく統制され、道内でも各地方新聞が『北海道新聞』1紙に統合された。しかし終戦後、GHQは直ちに日本政府による新聞統制を撤廃し、言論の自由を許可した。都道府県1紙の新聞統合も廃止され、全国各地で新聞の創刊、復刊が続き、北海道内でも各地で多くの新聞が生まれた。戦後まもない物不足で新聞用紙の確保や資材の調達が困難な状況であるにもかかわらず、多くの新聞が生まれたのは、戦時中の言論統制への反動と言論の自由への期待によるものだと思われる。

千歳の地元紙では『千歳サンデー毎日』（のちに改題して『石狩新報』）、『千歳新聞』、『千歳毎日』、『日刊チトセ』が北海道立図書館に一部残存していた。昭和44年に刊行した『千歳市史』には、さらに『千歳新報』の記述があるが存在は不明。そのほかに札幌市在住の地方新聞を研究している佐藤陽一氏が所蔵している『いしかり中部タイムス』も千歳で発刊していたとされている。

るが所在を確認できていない。また、『千歳サンデー毎日』第2号（S23・4・25）の中で、編集局より「大へん皆様に可愛がられ、1500有余の購読者を経て本町唯一の報道機関誌『千歳』も農業会の解散と共に廃刊してしまいました」とある。この千歳町農業会が発行していたという『千歳』も創刊時期、刊行間隔、購読料などの詳細は不明だが、町が約3000世帯の時代に1500部以上も購読があったといい、農家を中心に広く千歳町民に親しまれていた情報誌（紙？）と思われる。

新聞はその時代を知る貴重な資料となるが、昭和20年代から30年代の地元新聞はごく一部しか残されていない。読み終わった新聞は様々な用途に使用され、残しておく時代ではなかったかもしれない。特に農業会の『千歳』や『いしかり中部タイムス』の情報があればいただきたい。

◆ ◆ ◆
2月2日に通算第4回目の編さん委員会を実施し、その中で『新市史（下）』文中の数字表記について協議した。従来、縦書きの文章は漢数字、横書きは算用数字が原則とされていた。『新市史（上）』も漢数字を原則とした。しかし新聞は、平成21年6月1日から共同通信が新聞紙面制作記事の配信を原則算用数字にしたことに伴って、特に地方新聞の算用数字への移行が進んだ。『北海道新聞』、『千歳民報』も同日から移行している。いろいろ調べたが特に定めはなく、統一されていればよいようだ。固有名詞や慣用句以外は、算用数字のほうが読みやすいという方がおそらく多いと思う。この号は算用数字を試用してみた。「下巻」の刊行に向け、読みやすく違和感のない表記になるように検討していきたい。

なお、記事についての誤りや疑問点など、お気付きの点がありましたら市史編さん担当まで連絡をお願いします。（千歳市総務部主幹：市史編さん担当）