

ちとせ路線バス事始

小 田 賢 一

千歳市総務部税務課長

近年、モーターゼーションの進展により路線バスの衰退が叫ばれて久しい。千歳市も例外ではなく、昭和四十五年度には九百万人の利用者が平成二十一年度には二百七十五万人にまで減少してしまった。その路線バスが隆盛を極めた頃を知る世代は、同時にマイカーブームの波に乗り、路線バス衰退のきっかけを作った当事者でもあった。

平成十四年の道路運送法の改正に伴う規制緩和がそれに拍車をかけることになったと言われている。

碧空をジェット機が金属音を置き去りにして飛び、未舗装の道路を買い物の主婦を揺らしながらバスが走る。窓から差し込む西日は四辺形にゆがみ、勤め人や部活を終えた学生の横顔を朱に染める。

バスという存在を通して、記録に残る千歳の街を覗いてみよう。

バス事業の始まり

北海道のバス事業は根室で大正三年に始まったのが最初といわれている。その後、函館、室蘭、北見で営業が相次ぎ、大正末期から昭和初期にかけて道内各地に広がった。当時のバス事業は法的な規制がほとんどなく、ある程度の資金と車両があれば誰でも営業免許を受けることができたうえ、世界的な不景気の中、日銭が稼げる現金商売ということも零細事業者の乱立を招いた理由であった。しかし、悪路による車の維持管理費の増嵩

や積雪時の運行不能などのほか、競合によるダンピングで経営は安定せず、廃業・譲渡などが頻繁に繰り返された時代でもあった。

千歳におけるバス事業の嚆矢は、大正十五年四月に追分の田尻某が千歳駅―孵化場間に定期運行路線を開設したという記録がある。北海道鉄道札幌線の開業が同年八月であるから、開業を見越しての運行だったのかもしれない。この時はフォード製六人乗りバスを一台利用し運賃は一人五〇銭だった。この年の夏には、千歳駅前で旅館業を営む吉田二郎経営の千歳自動車合資会社が譲り受け運行を継続した。

つまり、この大正十五年は、鉄道開通をきっかけに空陸の交通輸送手段が一挙に出現した年であったことになる。

バス路線の終点である孵化場は明治二十一年に開設され、当時はその規模と設備から東洋一といわれていた。王子発電所（第一）は四十一年の竣工であり、大正十一年の『千歳村勢一覽』からは、この二つは支笏湖と並んで千歳村の名所として紹介されていた。

中でも支笏湖は幽谷の避暑地として有名になりつつあり、王子の別邸（支笏湖倶楽部）には皇族や高官がよく訪れていた。しかし、千歳から支



写真1 シボレー製北海道鉄道バスと千歳駅舎

笏湖への自動車道は完成されておらず、支笏湖への経路は苫小牧から王子製紙苫小牧工場専用鉄道（山線）を利用するか、千歳駅から孵化場まで自動車で行き、孵化場から一キを歩いて王子第四発電所まで歩き、そこから山線に便乗するかのも二通りであった。このバス路線は千歳から支笏湖への重要な乗り継ぎ手段であったが、当時の案内書にはいずれも、支笏湖へ行くのには苫小牧からの道しかなないように書かれていたのだった。

千歳としては、支笏湖を村の観光地として売り出すためには、大都市札幌からの観光客の呼び込みが必要であり、それには支笏湖への直通の玄関口が千歳でなければならなかったはずである。千歳・支笏湖間の自動車道開通は湖畔の住民だけでなく村としての切望でもあった。

昭和八年になって村の要望活動が実り、拓殖費支弁地方費道として自動車の通れる道に改修された。

昭和十五年の案内書『北海道案内』の中に、「近年湖畔迄自動車道が開通し（中略）乗合自動車で約一時間（片道七拾五銭）」とバス運行について書かれている。

今でこそ新緑から紅葉の時期には格好のドライブコースとされる支笏湖道路であるが、昭和三十四年に舗装工事に着手、現在の姿になるのは四十年になってからのことである。

北鉄バスから戦時統合へ

昭和十二年には北海道鉄道が吉田から経営権の委譲を受け、北海道鉄道バス（北鉄バス）として千歳駅から支笏湖までの定期運行を開始した。その運行経路は、昭和十三年度『千歳村勢要覧』添付の千歳村全図にバス路線として記されており、市街からは孵化場を回って現在の支笏湖道路に合流し、山線と並行して支笏湖に至る道である。したがって終点停留所は現

在の湖畔・公共駐車場側ではなく山線鉄橋付近・千歳川右岸であった。

昭和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（上千歳）・第四発電所・第三発電所・水溜・分岐点に停まり、終点支笏湖であった。

車両はシボレー製ボンネットタイプを四台使用し、女性車掌が添乗していた。

北海道鉄道がバス事業を開始した昭和十二年、日華事変が勃発した。大陸での戦火拡大は世界的な緊張を招き、日本は諸外国からのガソリン入手が困難となった。政府（鉄道省）は戦時体制をひき、ガソリン配給規制などを行うとともに、自動車燃料を木炭や薪などの代用燃料へ転換することを強く促した。こうしてガソリンの代わりに代用燃料をガス化してエンジンを動かす代燃車^①への移行が急ピッチで進められた。

一方でバス事業は、昭和初期からの乱立が尾を引き、過当なダンピング競争などによる経営悪化が深刻となり、減便や廃止といった利便性低下の弊害が発生していた。このような状況を見越させなかった政府は、経営安定のため事業者の統合を進めたいバス業界からの要請もあり、昭和十三年に「陸上交通事業調整法」を制定した。

この法律は「国家総動員法」



写真2 北鉄バスと女性車掌

と同じ年に制定されたため、同法による国家統制と同様に見られるが、その目指したものは競争を排し企業の統合による合理的な輸送体制を確立し、利用者の利便性を向上させようというものであった。しかし、戦局の拡大とともに同法は強制的な統合に向けた後ろ盾となり、当初の趣旨は埋没してしまうこととなった。

戦時体制下での締め付けは厳しさを増し、昭和十六年にはとうとうバス事業へのガソリン配給が停止した。

昭和十七年、政府は各都道府県を一から数ブロックに分けて一社に統合するように方針を出した。この方針に基づき北海道庁警察部は、道内各地の交通事情の調査や統合主体の選定を進め、全道七地区統合案をバス業界に示した。バス業界では北海道乗合運送事業組合に設置した事業統制委員会において協議と検討を重ね、十八年から十九年にかけて各地区で新会社の設立をみることとなった。

北海道鉄道では、そのバス部門（北鉄バス）を事業譲渡する形で統合されることになった。札幌地区では二一社が統合し総車両一七五台²⁾を保有する新会社が誕生した。

本道におけるバス統合会社は次のとおりである。

- 一 札幌地区 北海道中央乗合自動車株式会社
- 二 函館地区 函館乗合株式会社
- 三 室蘭地区 道南乗合自動車株式会社
- 四 旭川地区 道北乗合自動車株式会社
- 五 十勝地区 帯広乗合自動車株式会社
- 六 釧路地区 東邦交通株式会社
- 七 北見地区 北見乗合自動車株式会社

この外に公営交通の札幌市と函館市の二社が存続することになった。全

道で九十九を数えた事業者が九つの新会社に激減した大統合であり、このときに生まれた新会社と営業エリアが、北海道における戦後から現在まで続くバス業界の基本的な勢力地図の基となった。

ちなみに、北海道中央乗合自動車株式会社の札幌地区の範囲は、札幌、小樽を中心とした寿都以北、厚田、空知（滝川・深川・美唄）、夕張地方とされた。千歳は札幌地区の南限であった。

戦後、旭川、十勝、北見、釧路の各地区では統合会社の分割が行われ営業エリアも再編されたが、札幌地区での分割はなかった。後の「北海道中央バス」の営業エリアが道内でも突出して広いのはこのような背景があったからである。

註（一）代燃車の燃料と

しては木炭・薪が主であったが、他にコークスやアルコールなども利用された。北海道中央バスが創立五十周年を記念して、スクラップ同然の車両から当時の代燃車を復元した。実際に薪を燃やして走行可能なこのバスは『薪バス「まき太郎」』と命名され、道内のバスイベントなどに出動している。千歳にも



写真3 中央バス代燃車 「まき太郎」
塗色は車体上部・下部ライン-青、タイヤハウス・車体側面-赤で、写真4と同じ塗り分け

「環境フェア」での公共交通利用啓発のために三度やって来た。モクモクと煙を吐き出すバスは来場者の注目を集め、試乗は常に満員となった。

註(2) 新会社スタート時に各統合業者から譲渡を受けた一七五台のうち、この時点で老朽化し使用不能なのが二七台あり、使用できるのは一四八台であった。車種は米車のシボレー、フォードなどや国産のトヨタ、ニッサンなど八種類もあり、使用燃料も木炭、薪、天然ガスなど雑多で、車の補修や燃料確保に苦労した。

戦後のバス復興と路線拡張競争

昭和二十年十月、運輸省は戦後復興促進のため、バス事業の早急な再建が必要なことから、自動車局長名で各都道府県知事あてに「旅客自動車運送事業再建計画に関する件」の通達を出し、計画を推進するよう指示した。北海道庁警察部は、この通達に基づき北海道乗合運送事業組合を中心としてバス事業の再建を図るよう指導した。各バス事業者は同組合が策定した再建計画に基づき、可動車両を日本軍の放出車両や進駐軍の払下げ車両の改造などによって賄い、輸送確保と路線の復旧に努めた。

終戦後まもなく、市民生活の復興や産業の復旧、また引揚者の急増などによって、鉄道や貨物の輸送需要は増加したが、自動車運送に欠かせないガソリンや代用燃料は不足していた。昭和二十一年度からガソリンの輸入供給が認められたが、もっぱら重要貨物輸送用でありバスには認められなかった。バスは相変わらず木炭、薪などの代用燃料で走り続けなければならなかった。

北海道中央乗合自動車にディーゼル車が入ったのは昭和二十三年で、翌二十四年には自動車用軽油の割当が幾分緩和された。車両の増加と性能向上、道路条件の好転、燃料統制の撤廃などによって、バス路線も目覚しく

拡張していった。

この時期になると、戦時中に休止していた事業者の中でまず私鉄系の事業者がバス事業を再開した。千歳近郊では定山溪鉄道（札幌市／現・じょうてつバス）や早来鉄道（厚真村／現・あつまバス）であった。また、国鉄も国の復興政策と資本をバックにバス事業への進出を図った。広大で人口密度の低い本道においては、疲弊した民間事業者ではバス路線網の整備は無理という考えによるものであったが、各地で民間事業者と免許の争奪戦を繰り広げることとなった。

千歳線の免許争奪戦

昭和二十二年に札幌―千歳間（千歳線）の路線免許を北海道中央乗合自動車取得した。この免許獲得にも国鉄との相克があったことが『北海道中央バス五十年史』に詳しく書かれている。少し長いが原文を引用しよう。

昭和二十一年四月、当社は札幌（厚別）から北広島を経て長沼町を結ぶ路線と、同年七月、札幌―千歳間（国道36号経由）の路線免許を申請したが、これに対して国鉄バスも札幌―北広島―恵庭間の路線免許を申請し、競願となった。当時は戦後の食料難の時代で農産物の豊富な長沼は、札幌市民の買出しに距離的にも都合がよく、バスの運行を望む声が強かったのである。一方、札幌―千歳間は国道というものの、カーブや急坂の多い悪路でバス運行は時期尚早と思われる。国鉄側は「列車と並行する路線には原則として新規免許を与えない」という当時の国の方針をタテに、当社の締め出しを図ったが、この交渉に当たった加藤幸吉専務（当時）は、将来的に展望した場合、長沼線のほうはあきらめても、千歳線を手に入れたほうが得策と判断、長沼線の申請を取り下げた。これに対して国鉄も札幌―北広島―恵庭間の申

請を取り下げた。そして当社は昭和二十二年四月に千歳線の路線免許を取得した(略)

注(一) 競願きょうがんとは、複数の個人又は法人(バス会社)がある事柄(バス路線)の許可を受けるために競って官公署(運輸局)に願い出ることをいう。当時は競願の場合、バス会社同士で協議するか陸運局が調整するかであった。

北海道中央バス、千歳へ進出

昭和二十二年九月一日に北海道中央乗合自動車は千歳に営業所を新設した。場所は現在のサンクス千歳本町店の南隣である。その後同社は札幌地区の各自治体に営業所を新設し、バス路線網を張り巡らしていく。

昭和二十四年六月、北海道中央乗合自動車は、社名を北海道中央バス株



図1 三川線・長都線

式会社(中央バス)と改称した。同社はこの年の四月には千歳・三川線(千歳駅前・三川駅前)の免許を取得し運行を開始し、続いて翌二十五年五月には長都線(千歳駅前・長都小学校經由・島松駅)の免許を取得した。戦後の食料事情も背景にあったのか、いずれの路線も千歳から鉄道線路と並行しないで農産物の流通拠点駅へと繋いでいる(図1参照)。

昭和二十六年十月には民間航空再開とともに、日本航空と札幌・千歳空港間に日航利用旅客送迎用貸切バスを運行している。当時の民間航空ターミナルは米空軍千歳基地(現・空自千歳基地)の中にあり、正面ゲートに近く、国道にも面した営業所は格好の営業拠点であった。その国道36号は二十八年に札幌・千歳間が全線舗装された。いわゆる弾丸道路である。カーブや坂の勾配をゆるくするなど切替工事が行われ、バスの走行環境は格段に向上し、千歳線は中央バスのドル箱路線となったのである。

注(一) 平成十六年、千歳駅前ペウレ一階にバスターミナル機能が移転するまで本町にあった中央バス千歳ターミナルの北西一角に中央バスの関連旅行会社シービーツアーズの建物があった位置。

支笏湖へのバス路線

支笏洞爺国立公園の指定は昭和二十四年五月のことだった。当時の支笏湖畔には、王子の別邸(支笏湖倶楽部)と宿舎、営林署、郵便局、小学校などの施設があったが、菱中興業経営の翠明閣(米軍接收中)以外にホテルなどはまだ整備されていなかった(支笏湖観光ホテルが建設中)。観光地らしいものといえば、戦後まもなくから小規模な売店や貸ボート・遊覧船の営業がされていたぐらいであった。

この支笏湖の国立公園化にいち早く反応したのは、王子発電所の設置以来、歴史的にも支笏湖を奥座敷と考えていた苫小牧であった。

昭和二十五年八月二十四日、支笏湖・苫小牧間の道路（支笏湖産業道路／現・国道276号）が完成し、同時に苫小牧市営バスが開業した。翌二十五日には苫小牧・支笏湖間のバス路線の運行を開始した。観光が産業として発展する幕開けの時代であり、この路線は苫小牧市営バスのドル箱路線となった。苫小牧・支笏湖間の所要時間は四十五分、運賃は七〇円であった。

苫小牧市営バスに遅れること約一年、昭和二十六年六月には中央バスが札幌・支笏湖線（千歳回り）の運行を開始した。

昭和三十年頃には支笏湖への観光客も増加し、湖畔で営業する貸ボート業者により支笏湖観光船企業組合が結成された。組合は昭和三十五年には北炭観光開発（株）に譲渡され、その後支笏湖観光運輸（株）として運輸部門が独立しバス路線を運行した。路線は、札幌五番館前・支笏湖畔、支笏湖畔・支笏湖グランドホテル（奥譚）、支笏湖畔・^{シヤモナイ}支笏内があったが、昭和五十年代後半にバス事業から撤退した。

市内バス路線をめぐる動き

千歳は昭和二十六年のオクラホマ州兵師団の駐留から人口が急激に増加していた。朝鮮戦争終結後の米



写真4 陸自東千歳駐屯地内の中央バス
今も変わらず営内をバスが走っている
（昭和30年代初頭）

軍引き上げ後も、二十七年には保安隊が北千歳に、二十九年には保安隊が自衛隊と改称され新たに二基地（東千歳）へ、三十二年には航空自衛隊が千歳基地に移駐した。人口は三万人を突破し、三十三年七月には市制が施行された。

すでに市内では、二十九年に中央バスが二基地線（現・東千歳線／千歳駅前・東千歳駐屯地）の運行を開始し、多くの自衛官やクマ基地の要員を基地内まで運んでいた。

また、苫小牧市営バスも千歳市本町二丁目（千歳橋付近）までの路線免許を昭和三十四年二月に取得し運行を開始している（五十年十二月ダイヤ改正で空港までとなる）。

同時期の昭和三十四年十二月には、中央バスがそれまでの千歳営業所の隣地に千歳ターミナルを新築した。このターミナルを起点としての千歳市内バス路線の運行も視野にあったのだろう。

昭和三十年代後半は千歳市の現在を方向付けた事業が実施されていった時代であった。クマ基地閉鎖による要員の雇用確保を狙った工場誘致のための市営工業団地造成、郊外地区の区画整理事業などまちづくりの基礎となった事案が多かった。

昭和三十九年一月、市街地拡大による周辺住民からの強い要望を受け、



写真5 中央バス千歳ターミナル
待合室には売店もあり賑わった
（昭和35年）

ハイヤー業を営む千歳交通（株）は千歳市内の乗合バス運行を開始するため、札幌陸運局に一般乗合旅客自動車経営免許の申請を行った。

申請路線は、北栄団地・千歳駅・末広団地、大和団地・千歳駅・青葉ヶ丘、真町・仲の橋通り・千代田町、真町・自衛隊前（北部隊）の四路線であった。

この千歳交通の申請をきっかけに、早来バス（現・あつまバス）と夕鉄バス（夕張市／夕張鉄道）が三月に、そして中央バスが四月に相次いで市内路線を申請し四社の競願となった。早来バスはすでに千歳駅前・厚真間の路線を運行しており千歳は営業エリアであったし、夕鉄バスには石狩管内への新たな事業区域拡大の意図があったと思われる。

各会社の申請路線は次のとおりである。

早来バス 千代田町六丁目・末広団地・錦町三丁目・大和団地、日の出

丘・北信濃

夕鉄バス 北信濃団地・青葉団地北循環、大和団地・末広団地循環、

北部隊前・真町

中央バス 千歳ターミナル・北海少年院前、千歳ターミナル・北栄団地、

千歳ターミナル・末広団地

各社が申請した昭和三十九年時点では、すでに北栄町、大和町、末広町において住宅団地が形成されており、必然的に路線も住宅団地と市中心部を結ぶものとなっている。また、北部隊を路線に取り込んでいるのは、中央バスの東千歳線のように自衛官の利用を見越しているものだろう。

モーターリゼーションの本格的到来の前であり、新興住宅地のマイカーを持たない住民の関心は高かったが、前代未聞の四社による競願ということと認可は難航した。昭和四十年一月には札幌陸運局により競合する四社が出席しての聴聞会が行われたが、陸運局はなかなか裁定を出さなかった。

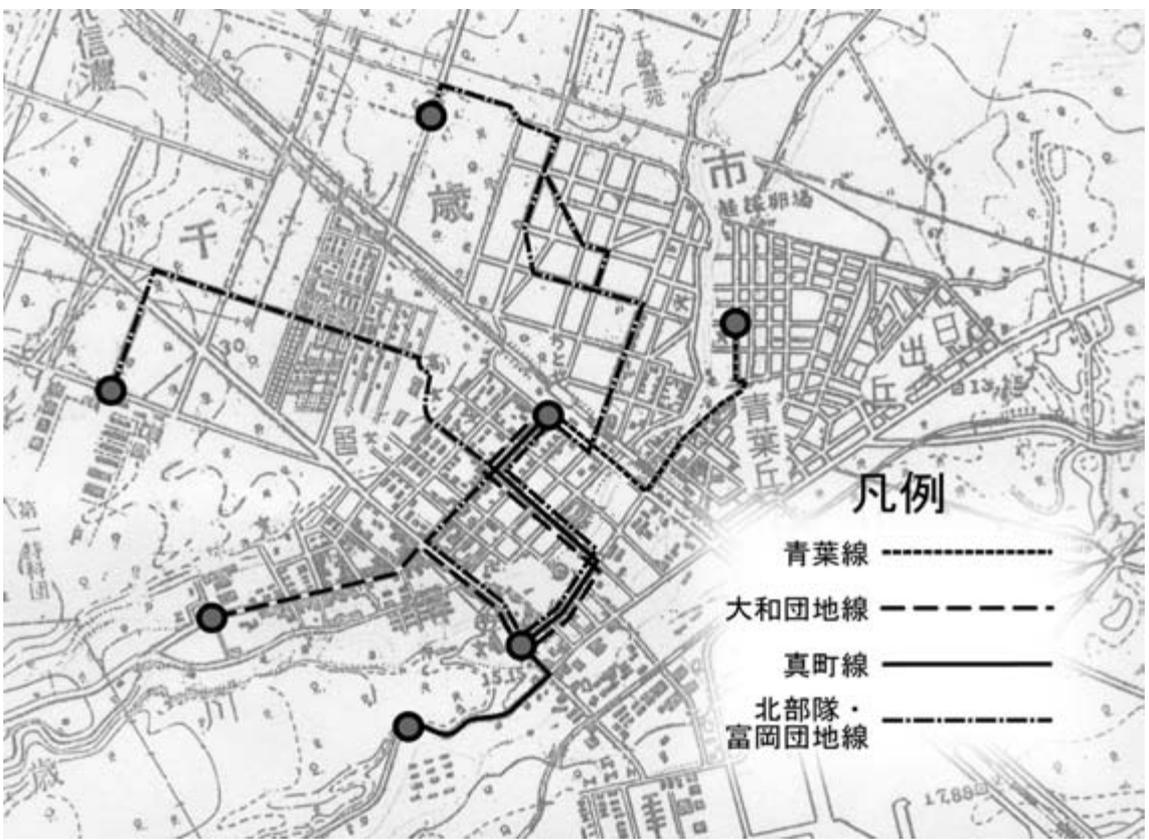


図2 千歳バス申請路線図（昭和41年）

千歳バスの誕生と免許申請

市内バス路線の認可が棚さらしになっている間に、バスをめぐる新たな動きが出ていた。千歳交通が市内バス路線の運行を目指して夕鉄バスと業務提携し、新たに千歳バス株式会社を設立したのである。千歳交通は千歳の老舗企業である山三ふじや傘下の企業であり、地元運輸事業者として市民に親しまれていた。また、かねて市や千歳商工会議所から要請を受けていたことに応えるものだった。

昭和四十年十二月十五日、夕張鉄道社長佐方快之と千歳交通社長渡部茂の名前で業務提携協定書が取り交わされた。その協定書には「相互の経営の発展伸長を期して、新会社を設立する」とあり、新会社の名称も「千歳バス株式会社」と謳われ、同年十二月二十四日、千歳バスが設立された。千歳交通は貸切バス部門を千歳バスに譲渡する形をとった。この提携により夕鉄バスは市内バス運行申請を取り下げた。

新会社は資本金一〇〇万円、大型バス一〇台、小型バス五台での出発となった。この一〇台の大型バスのうち五台は夕鉄バスからの譲渡によるものだった。本社は千代田町六丁目一〇番地に事務所とバス五台が収容できる車庫を併設し業務を開始した。現在のイオン千歳店東側入口あたりである。

昭和四十一年一月、千歳バスは札幌陸運局長あてに次の四路線の新設免許申請を行った(図2参照)。

- ①青葉線(青葉中学校・千歳駅前)、②真町線(真町・千歳駅前)、③大和団地線(大和団地・千歳駅前)、④北部隊・富岡団地線(北部隊・北栄団地・市中心街・末広団地・富岡団地)(執筆者註 富岡はママ。以下同じ)

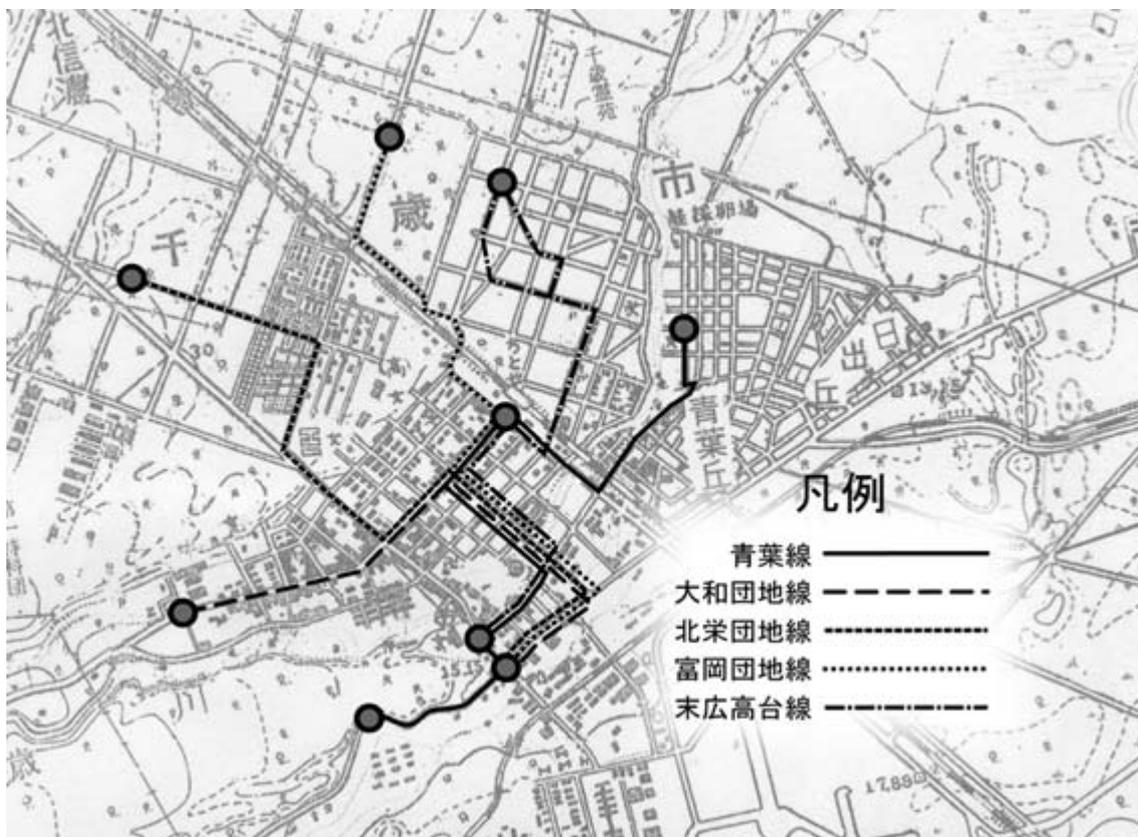


図3 市内バス運行路線図(昭和42年)

千歳市議会、意見書を札幌陸運局へ提出

市内バス路線に対する市民要望は日に日に高まり、市議会をも動かすこととなった。昭和四十一年の第四回定例市議会で意見案第一号「市内循環バス運行に関する要望意見書」が提案され議決された。その提案理由は、市民の生活環境向上をはかるため、早期に市内バスの運行ができるよう関係当局に要望するためであった。関係当局とは札幌陸運局であり、陸運局長あてに提出されたものである。意見書の概要は次のとおりである。

本市は、(略)最近有力企業の立地が相次ぎ、人口はますます増大の傾向にあり、市郊外への発展きわめて悪く、市内バス運行の要望が非常に高い状況にあります。仄聞するところによると、三年前より民間バス会社数社から市内バス運行免許申請がなされている由ですが、未だこれが決定されておられないことは、市民の福祉増進、市民生活環境の向上を考えると、まことに遺憾のきわみであります。(略)市民の強い要望とこれを勘案した当市の基本的な希望路線を別紙として添付いたしますので、最も適切なる会社にすみやかに免許を与えるよう要望いたします。

かなり強い語調で不満を述べ、免許がおりない理由の公開までを要望する内容となっている。自治体の議会が、民間会社へのバス路線免許交付を催促することは現行制度では考えられないことであるが、当時の差し迫った状況を読み取ることができる。

ちなみに、添付した希望路線とは千歳バスが申請した路線と同じものであり、適切な会社とは同社を指すものであろう。

希望の市内バス、運行開始

このような動きの中、中央バスは昭和四十二年一月二十四日付で一般乗

合旅客自動車運送事業経営免許申請書を札幌陸運局に提出した。内容は三十九年に申請した路線を延長、一部廃止するものであったが、末広団地線、青葉団地線が新たに加えられ、前年の千歳バスの申請路線とほぼ重なるものとなった。

札幌陸運局は、昭和四十二年二月一日に申請路線案を公示し、「北海道中央バス株式会社申請の一般乗合旅客自動車運送事業の経営について」という件名で千歳バスに利害関係者として陳述を求めた。千歳バスは、中央バスが申請している路線は自社が四十一年一月に申請したものと競合するとして反対の意思表示を示し、聴聞会の申請を二月九日付け文書で回答した。もちろん、中央バスにも同様の措置が取られた。

ここにきて、市内バスの運行会社は中央バスと千歳バスの二社に絞られた。中央バスには創業以来千歳市と共に歩んできたという自負があり、千歳バスは新会社ではあるが地元事業者としての意地があり、お互い引けない状況だったのだろう。

昭和四十二年九月二十一日、札幌陸運局において二社に対する最終的な聴聞会が行われ、九月末に裁定が下された。中央バスは大和団地線、北栄団地線及び富岡団地線の三路線、千歳バスは青葉線と末広高台線の二路線の運行免許を取得した。それを受けて千歳バスは、十月十一日付けで大和団地線と北部隊・富岡団地線にかかる申請を取り下げ、十月十八日には青葉線と末広高台線にかかる事業計画変更認可申請を行い翌日の十九日に認可された。

千歳バスにとっては申請路線の半分しか取れなかったことになる。札幌陸運局としては地元業者へも配慮したが、いかに夕鉄バスと提携したからといっても、実績のない新会社Ⅱ「新免会社」にすべての路線を委ねるわけには行かなかったということか。

ともあれ、市内バスは鉄道の北側が千歳バス、南側が中央バスという大まかな営業エリアが成立して運行することになった。最低運賃は両社とも十五円に設定された。

市内バスの運行開始日は十月二十六日、開通式は二十五日と決定し、市は、十月十五日付け『広報ちとせ』で市内バス運行にかかる開通式を市民に周知した(図3参照)。

市内バス開通式

市民待望の市内バスが十月二十六日より中央バス三路線、千歳バス二路線で運行を開始されることになり、これを記念して市内バス開通式を市の主催で次により行うことになりました。

日時 十月二十五日 十三時

場所 千歳駅前通りグリーンベルト

二十六日付け北海道新聞ではこの時の開通式の模様を短く伝えている。

きょうから運行 千歳市内循環バス

“六万市民の足”千歳市内循環バスの開通式が二十五日午後一時から市内幸町グリーンベルトで、関係者五十余人が出席して行われた。循環バスは三十九年から四十一年にかけ三つのバス会社競願という形で許可申請が出されていたが、この九月末、中央バス、千歳バスの二社に対してようやく札幌陸運局から認可され、開通の運びとなった。開通式には三台のバスが参加、東峰市助役がテープにはさみを入れたあと、市議、町会連絡協議会員などが乗り込み、約二十分間路線を試乗した。

運行開始直後の市内バスは順調に利用客を伸ばすが、マイカーの普及速度は予想以上に早かった。昭和四十六年には最低運賃を三十円に値上げし、

経費削減策としてワンマンバスが導入された。四十九年には最低運賃が四十円となり、利用客の減少を運賃値上げでカバーするという方策が繰り返されることとなった。

一方では自由ヶ丘団地、ひばりヶ丘団地(現・北光地区)、白樺団地(現・桂木地区)が造成され、郊外に延びる住宅団地にバス路線がついていけない状況だった。市には団地の町内会から路線の延長要望が相次ぎ、バス会社との交渉や調整に頭を痛めていた。千歳バス、中央バスともに保有バス台数の関係で稼働車両不足が生じており、何より各社とも赤字が確実と予想していたからである。

千歳バスから千歳相互観光バスへ

昭和五十年八月、千歳バスは乗合事業の譲渡を札幌陸運局に申請した。譲渡先は同年六月に設立された千歳相互観光バス株式会社(相互バス)で

千歳バス市内線時刻表 (43.11.1)

千歳駅前 → 東江高台

行先	千歳駅前	東江高台
千歳駅前	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30	7:15, 7:45, 8:15, 8:45, 9:15, 9:45, 10:15, 10:45, 11:15, 11:45, 12:15, 12:45, 13:15, 13:45, 14:15, 14:45, 15:15, 15:45, 16:15, 16:45, 17:15, 17:45, 18:15, 18:45, 19:15, 19:45, 20:15, 20:45, 21:15, 21:45, 22:15, 22:45, 23:15, 23:45

東江高台 → 千歳駅前

行先	東江高台	千歳駅前
東江高台	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30	7:15, 7:45, 8:15, 8:45, 9:15, 9:45, 10:15, 10:45, 11:15, 11:45, 12:15, 12:45, 13:15, 13:45, 14:15, 14:45, 15:15, 15:45, 16:15, 16:45, 17:15, 17:45, 18:15, 18:45, 19:15, 19:45, 20:15, 20:45, 21:15, 21:45, 22:15, 22:45, 23:15, 23:45

高町 → 千歳駅前

行先	高町	千歳駅前
高町	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30	7:15, 7:45, 8:15, 8:45, 9:15, 9:45, 10:15, 10:45, 11:15, 11:45, 12:15, 12:45, 13:15, 13:45, 14:15, 14:45, 15:15, 15:45, 16:15, 16:45, 17:15, 17:45, 18:15, 18:45, 19:15, 19:45, 20:15, 20:45, 21:15, 21:45, 22:15, 22:45, 23:15, 23:45

青葉中野 → 千歳駅前

行先	青葉中野	千歳駅前
青葉中野	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30	7:15, 7:45, 8:15, 8:45, 9:15, 9:45, 10:15, 10:45, 11:15, 11:45, 12:15, 12:45, 13:15, 13:45, 14:15, 14:45, 15:15, 15:45, 16:15, 16:45, 17:15, 17:45, 18:15, 18:45, 19:15, 19:45, 20:15, 20:45, 21:15, 21:45, 22:15, 22:45, 23:15, 23:45

真町 → 千歳駅前

行先	真町	千歳駅前
真町	7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 9:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00, 22:30, 23:00, 23:30	7:15, 7:45, 8:15, 8:45, 9:15, 9:45, 10:15, 10:45, 11:15, 11:45, 12:15, 12:45, 13:15, 13:45, 14:15, 14:45, 15:15, 15:45, 16:15, 16:45, 17:15, 17:45, 18:15, 18:45, 19:15, 19:45, 20:15, 20:45, 21:15, 21:45, 22:15, 22:45, 23:15, 23:45

運行系統図

写真6 千歳バス時刻表
社章は千歳交通と同じ

ある。同社の母体は札幌と根室に自動車学校を持つほか観光業を営んでいた。十二月十六日の北海道新聞記事では、「千歳バス身売り」という見出しで経過を伝えている。それによると千歳バスは昭和四十五年頃から利用客が伸び悩み、中央バスのバス路線網の中で今後の業績向上を見込めないことから路線を手放したとある。

昭和五十年十二月十九日付で青葉線、未広高台線の譲渡が認可された。バス車両と社員はそのまま相互バスに引き継がれ、乗客への影響はなぐ譲渡は完了した。千歳バスは昭和五十一年三月をもって解散した。その後、相互バスは泉沢向陽台の開発に伴う交通対策として市から協力を要請され、昭和五十四年十一月から泉沢向陽台線の運行を開始した。平成七年一月には本社及び車庫を向陽台・里美二丁目へ移転している。

おわりに、近年のバス交通の動向と再生

千歳市は昭和四十五年頃をピークとして路線バスの輸送人員は減少傾向となり、長い右肩下がり状況が続いている。それは千歳市に限ったことではなく全国的な傾向といえる。その要因については研究し尽くされている感があるが、あえて再掲すると都市部では交通混雑による定時性の低下に伴う信頼性の喪失、地方部では人口減少による需要減少という事情が挙げられる。最大の要因がマイカーの普及であることに異論はない。



写真7 千歳バスと同じ外装で、リアにCHITOSE BUSと記した千歳相互観光バス（昭和60年）

平成十四年にはいわゆる規制緩和によって経営的視点での新規参入と撤退が可能となった。以後は国の補助制度は存続しながらも、バス路線の維持確保の責任は地方に任されることになった。

進行する高齢社会や環境に配慮した社会が求められる現代においては、公共交通の必要性は誰しもが認めるところであり、社会的インフラとしての期待は大きい。その期待は、地域の足の確保を求めてバス事業者や行政に対する要求を一層厳しいものとするのが予想される。

バス事業者を取り巻く経営環境や行政の財源問題とのギャップは大きく、どのように埋めていくかが今後の大きな課題といえよう。

もちろんバス事業者の自助努力も必要であるが限界もあり、補助制度についてもいずれ根本的な見直しを検討される場面も出てくるであろう。

このように、公共交通を社会的インフラと考えるとき、地域住民・行政・事業者が主体的に関わる必要性はよく言われることだが、問題を単に移動手段の有無だけでなく、「まちづくり」の観点から捉えるほうが住民の参画も得やすいのではないか。さらに言えば、バスでなければできないこととバス以外でできることの仕分けなど、新たな切り口による発想も必要であると考える。

本稿は、路線バスの草創期からの街の様相を、市内バス運行にいたるまでの動きを中心に考察してきた。考察事項については、不十分な部分や資料の不備、未調査があることも指摘されようが、あくまで入手できた資料の範囲での考察である点をご了解いただきたい。

資料を読むにつれ、街並みや人の流れは変わったが、昭和四十年代の路線バスを取り巻く状況は、現在も本質的に変わっていないことに気づかされる。

「百回の陳情より一回の利用」これは本州のとある私鉄駅に掲出して

ある標語であるが、地域で公共交通を支えることの大事さと気概を表した
ものとして印象的である。今後さらに、公共交通の社会的意義についての
議論が必要だと思われる。

主な参考文献

- 梅木通徳『北海道自動車交通史』『北海道交通史概説』
北海道中央バス『北海道中央バス五十年史』平成八年
日本バス協会『バス事業百年史』平成二十年
千歳市『千歳市史』昭和四十四年／『増補千歳市史』昭和五十八年
千歳市『広報ちとせ』
北海道新聞 苫小牧民報

協力

- 千歳相互観光バス
苫小牧市交通部（苫小牧市営バス）輸送課
北海道中央バスファンクラブ