

# 志古津

過去からのメッセージ

Message From the past

HOKKAIDO  
CHITOSE-CITY

<掲載史稿>

千歳 恵庭岳におけるオリンピックの記憶	守屋 憲治
恵庭岳滑降コース緑化復元から40年	先田 次雄
支笏湖畔有料道路史	大島 仁

丹羽文雄著『晩秋』より

…船がようやく岸に近付いた。一つの岬をまわると、洋風の建物がせまってきた。オコタンペである。…建物といえば、ホテル一軒であった。

…スーツケースをもって栈橋に下り立つと、…ひどく人なつかしい思いがした。それほど湖といい、あたりの山々といい、人間臭がなくて、自然の感じが濃厚だった。栈橋からホテルまでのゆるい傾斜が、素朴な道で、個人の別荘にでも来たような気がした。

(恵庭岳で札幌五輪滑降コースの工事が始まる以前のオコタンの情景である)



## 札幌オリンピック冬季大会記念



郵政省

大蔵省印刷局製造

目次

千歳 恵庭岳におけるオリンピックの記憶  
 ・札幌オリンピック滑降競技周辺史  
 …… 守屋 憲治 …… 1

恵庭岳滑降コース緑化復元から四〇年  
 ・コース跡地の現状を見る  
 …… 先田 次雄 …… 23

支笏湖畔有料道路史  
 …… 大島 仁 …… 31

あとがき



恵庭岳滑降競技場跡と山頂に無線中継施設がある紋別岳(昭和50年頃撮影)  
 二本の滑降コース跡のうち右側が男子コースだった 男女コースの間に索道跡と中間ヘリポート跡がある 無線中継施設は競技のカラー国際映像を札幌の放送センターへ送信、インテルサットを利用して海外放送された 支笏湖と紋別岳の境には支笏湖畔有料道路が白い線となって見られる 右下にわずかに見える湖岸はオコタン

表紙の写真  
 (大) オリンピックに向け工事中の恵庭岳周辺(昭和44年頃撮影)  
 南西斜面を切り開いた滑降コースと山麓の市道支笏湖周辺道路(後・道道支笏湖線)が白い筋となって目立つ 現在、滑降コース跡が林相から判断でき、オコタンに人影はなくオリンピック後に舗装された支笏湖線を走る車もない 手前は秘湖オコタンペ、対岸は樽前山  
 (小) 札幌オリンピック冬季大会記念小型切手シート(原寸)  
 フィギュアスケート、ボブスレーとともに恵庭岳を滑降する日本選手が描かれている 市役所向かいにあった胆振千歳郵便局(平成2年改称・千歳郵便局)では昭和47年2月3日から6000シートが発売された

※ 本文中「ママ」は、原文のまま引用したことを表している。

あとがき

「虹と雪のバラード」を耳にすると気持ちは一瞬にして青春に帰る。演歌調の「東京五輪音頭」とは違い、サッポロが変貌するイメージの歌詞がいい。

冬季オリンピックが札幌と決まったのは苦小牧東高校一年の時だった。その翌冬、高丘にオリンピックのためのスケートリンクが完成した。しかし、一介の高校生には、オリンピックムードは未だ高まりをみせていなかったような気がする。

札幌で予備校に通っていた年の秋、オリンピックに向けて地下鉄の工事が始まり、国道36号豊平踏切の交通渋滞から定山溪鉄道が廃止された。桑園から定鉄豊平、往復一〇<sup>分</sup>ほどを歩き「思い出の電車乗車券」を求め、今もストックブックに収まっている。

翌年の夏は、オコタンに通じるオリンピック道路拡幅のための測量アルバイトとしてポロピナイの山中で発破の音を聞き続けた。

「虹と雪のバラード」が流行ったときは東京にいた。新宿から各駅停車で一つ目の駅のそばに父親が勤める製紙会社の独身寮があった。社員と同居する北新宿・柏木の寮で二階の和室にテレビがあった。当時、テレビがそれぞれの部屋にある時代ではなかった。札幌のオリンピックは、このテレビがすべてだった。寮生とともに酒を飲みながらの観戦の思い出は、日本にメダルは無理といわれたなかでの

「日の丸飛行隊」の快挙に尽きる。

オリンピックが終わって一週間後、体育の単位をとるため富士急ハイランドで三日間のスケート合宿。世間は連合赤軍の浅間山荘事件に揺れていた。テレビは事件を中継した。この合宿で長い付き合いとなる三重県のM君と知り逢えた。史跡となっていた三雲村の実家には幾度か泊まりに出かけた。

今号の執筆にあたり滑降コース跡を見てみたいと、四人で恵庭岳に向かった。競技場入口の橋は外され、残された橋台は苔むし廃線跡のように見えた。オコタンの美しい砂浜を眺め、閉ざされたグラウンドホテルを迂回、廃道となった作業道を小一時間程歩いてゴール跡と思しき地点に辿り着いた。シラカバは朽ち、アカエゾマツは細く貧相な姿をさらしていた。急流オコタンペ川が清冽だった。

若い頃、何度かドライブした奥潭から美笛の道路も土砂崩れのため通行止めとなって支笏湖を一周することができなくなった。数年前、北新宿を歩きたくなくて訪ねたことがある。周りの風景に変わりはなかったが寮も、たまり場だった安い焼鳥屋もなくなっていた。そして、M君も数年前に他界した。今、青春の思い出は少しずつ記憶の中だけのものになりつつある。

恵庭岳におけるオリンピックの記憶も林相復元に比例するかに人々の記憶から遠ざかる。(M)

志古津 第19号

『新千歳市史』機関誌

平成二十六年三月

発行 千歳市

〒066-8686

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)〇一三七

FAX 〇一三三(二三)八八五二

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(三三)二二二九

※ 本誌の内容は、千歳市ホームページでも見るができます。  
 ◎HP : <http://www.city.chitose.hokkaido.jp>  
 「メインページ」→「教育と文化」→「文化財・歴史」

◎

# 千歳恵庭岳におけるオリンピックピックの記憶

## 札幌オリンピックピック滑降競技周辺史

守 屋 憲 治

千歳市史編集委員会専門部員

一九七二（S 47）年二月三日から十三日までの間、札幌と千歳においてアジアで初の冬季オリンピック大会が開催された。1972年第11回オリンピック冬季競技大会（札幌オリンピック冬季大会）である。

札幌ではオリンピックと四月の政令指定都市施行に向け、前年の末に大通の下に道内初の地下街オーロラタウン、ポールタウンができ、高速電車（地下鉄）が真駒内・北24条間に走り始めた。町ができる美しい町が・・・生まれかわるサッポロの地に”とトワ・エ・モワが歌うオリンピックのテーマソング「虹と雪のバラード」が溢れるようにまちに流れた。

開会式が行われた真駒内スピードスケート競技場において清楚な白いコースチュームに身を包んだ聖火ランナーのスケートイング姿が今も脳裏に残る。競技では宮の森の国旗掲揚塔三本全てに日章旗を翻翻と翻させた「日の丸飛行隊」カミソリ金野、ベテラン青地、エース笠谷の飛翔が昨日のことのようだ。また、「札幌の恋人」と呼ばれたジャネット・リンのそばかすの笑顔も思い出される。

二〇〇五（H 17）年には大倉山ジャンプ競技場正面に「虹と雪のバラード」の歌碑が設置された。歌碑は詩人であり札幌医大の整形外科医だった河邨文一郎の筆を陰刻したものだ。「虹と雪のバラード」は発表から四〇

年を経た今も札幌を代表する愛唱歌として頻繁に耳にする。

アルペンスキー競技の精華は最高速度が一五〇キに及ぶというダウンヒル（滑降）である。支笏湖北岸の雄峰恵庭岳（一二二〇メートル / e - en - iwa 頭・尖った・岩山）では湖に飛び込むような急峻なコースで戦いが繰り広げられた。今、支笏湖温泉街から見る恵庭岳は何事もなかったように聳えている。恵庭岳におけるオリンピック滑降競技の周辺において記録として残すべき事柄を周辺史としてまとめてみたい。なお、恵庭岳は山頂部を含めた南斜面が千歳市域である。

（年表記はオリンピック名に西暦が冠されることから通算に便利なように本稿に限り西暦とした。「〇〇年第〇回オリンピック」は算用数字とした）

### 幻の札幌オリンピック

戦前の一九四〇（S 15）年にアジア初の夏季オリンピックとして開催される予定であった第12回オリンピック夏季東京大会に合わせ、第五回となるアジア初のオリンピック冬季大会が札幌で開催されることが決定していたことを知る人は少ない。戦前、オリンピック冬季大会はオリンピック憲章によつて夏季開催国がその権利を有していた（さらに一九九二（H 4）年までは夏と冬のオリンピックは同年開催だった）。

オリンピック東京大会の目的は、一九四〇（S 15）年が神話として伝わる神武天皇の大和平定と橿原宮かしはらのみやでの即位二六〇〇年を記念する「紀元二千六百年」にあたつてのことの記念事業とすること、一九三三（T 12）年九月に発生した関東大震災からの帝都復興を世界にアピールすることにあった。また、東京月島では日本万国博覧会が計画され、省線（↓国電↓JR線）有楽町から銀座4丁目を経て会場に直行するため築造されたのが隅田川に架かる晴海通の跳開橋からどき橋＝勝鬨橋である。

『新札幌市史』によると札幌オリンピック冬季大会は「昭和十五年二月三日から十四日までとされ、ボブスレーのコースを神社山、スケート競技場を中島公園、回転競技は三角山、滑降競技は手稲山、ジャンプは大倉山、シャンツェ、選手宿舎は新設予定の小学校、・・・」とある。また、一九六一（S36）年発行『一九六八年オリンピック冬季大会札幌招致の追加資料』には「（一九四〇年）第五回冬季オリンピック大会札幌開催の競技施設として準備したのは次のとおりである。2スキー競技場 D滑降競技（新設）手稲山 標高差230米／平均斜度10度／距離5杆」とあり、滑降競技会場は手稲山だったことがわかる。

東京大会の決定は一九三六（S11）年七月に開催されたベルリンでの国際オリンピック委員会（IOC）総会で、札幌大会は一九三七年六月開催のワルソー（ワルシャワ）総会で決定された。

しかし、札幌決定の一カ月後の七月七日、一九〇〇（M33）年に起った北清事変（義和団の乱）後の議定書に基づき米英仏伊などの列強国軍と同様に北京郊外永定河盧溝橋付近に駐屯していた日本の支那駐屯軍に対して何者かが発砲したことで軍事衝突が発生した。盧溝橋事件である。その後、戦火の拡大に伴い事件は北支事変、支那事変と名を変えた（戦後は中華民国の略称から「日華事変」、さらに実態から「日中戦争」と変化した）。一九三八（S13）年四月には国家総動員法が公布され、議会の承認なしに物資や労働力を動員できる戦時体制となっていた。

盧溝橋から一年後の一九三八年七月十五日、政府はオリンピック開催の返上を通達、翌日には開催中止、大会返上が決まり札幌オリンピックは幻となった。

その後の幻についても簡単に記しておきたい。

二度目は一九六四（S39）年のオリンピック夏季大会を東京に招致しよ

うとする動きが中央で盛り上がり、一九六四年オリンピック冬季大会を札幌に招致しようと一九五七（S32）年三月に札幌市議会において意見書を可決した。全道一丸となって招致に努めたが東京大会のみ決定した。一九六四年第九回オリンピック冬季大会はオーストリアのインスブルック開催となった。

さらに、一九六四（S39）年には一九六八年開催の第十回オリンピック冬季大会誘招致にあたって札幌は仏のグルノーブルに敗れた。

#### 滑降競技場の選定

オリンピックは開催都市で全ての競技が繰り広げられるという前提がある。札幌オリンピック冬季大会では、スケートが真駒内屋内・屋外競技場、月寒体育館、美香保体育館、スキージャンプは大倉山と宮の森で、アルペンスキーの回転、大回転とそり競技は手稲山（一〇二三・一）と、札幌市内を主に開催された。

滑降はアルペンスキーで最も難しく勇気と忍耐力と鋭い反射神経、そして技術が要求される。スタートからフィニッシュまで二分前後で複雑なコースと斜度をスピードの最大の敵である風圧を避け、クローチングフォームで滑り降りる競技である。その滑降競技だけが開催都市である札幌ではなく、千歳の恵庭岳で開催された理由は何だったのだろうか。

札幌市内と近郊には手稲山のほか、一五〇〇級の余市岳、無意根山、一四〇〇級の中岳、一三〇〇級の恵庭岳、漁岳、白井岳、狭薄山、札幌岳、朝里岳などの山々がある。しかし、その中で急峻で滑降競技規定に定められたコースの標高差と斜度を確保できるのは、エゾマツ、トドマツの原生林が広がる恵庭岳がただ一つの山であった。恵庭岳は当時、支笏洞爺国立公園の特別地域に指定されていた（現在は第二種特別地域である

が当時は地種区分が未定であった)。

一九六五(S40)年五月七日、札幌ローヤルホテルでオリンピック冬季大会札幌招致委員会設立総会が開催された。当日、配布された設立総会関係資料集に「(1972(S47)年)第11回オリンピック冬季大会札幌招致申請書」がある。申請書・I計画書・4施設には「既にある施設を改修または拡充し、さらに必要な施設を新設する。(前回の1968年第10回オリンピック冬季競技大会招致に際しての計画と概ね同じ)」とし、表中に「施設名・滑降コース 場所・恵庭岳 標高・1200m オリンピック村からの所要時間・40分 規模・男子用1、女子用1、リフト付」とある。摘要欄は空欄で、手稲山アルペン競技会場摘要欄・手稲山回転コース⇨コース敷地は39年末に造成済⇨とは違い、恵庭岳滑降コースは未整備を表していた。

4施設の恵庭岳滑降コース摘要欄の空欄⇨第10回オリンピック冬季競技大会招致に際して、どこを滑降コースとして予定していたのかを道立図書館所蔵史料で確認した。

一九六一(S36)年十月札幌市発行『1968年オリンピック冬季大会札幌招致の追加資料』の付図(「札幌市内道路図」「札幌近郊主幹道路図」「1968年第10回オリンピック冬季大会札幌会場全体図」)これら地図に見るアルペン会場は手稲山)には恵庭岳を特定できるものはなく、招致委員会名簿には手稲町長名があるものの千歳市長の名はなかった。史料からは第10回オリンピック冬季大会を招致するにあつては滑降競技の会場として恵庭岳を選定していたことは窺えなかった。

しかし、一九六五(S40)年発行の対IOC回答書添付資料⇨招致用技術関係パンフレット(和文)である『SAPPORO(第11回オリンピック冬季大会開催地に立候補している札幌の計画)』には、「(恵庭岳南西斜面

のコースは)1961(S36)年4月にFIS滑降回転競技委員長フリードル・ウオルフガンク氏によって、視察調査され、設定された」と記述され、恵庭岳全貌写真、地形図、縦断面面の欄がある(FIS⇨国際スキー連盟)。

また、一九六三年六月十九日開催の『第10回オリンピック冬季大会札幌招致委員会第2回総会資料』によると、七月には在日外国通信社支社長らを招待して北海道旅行の計画が報告された。計画によると、七月四日には千歳飛行場から支笏湖畔を経由、北海道炭礦汽船(北炭)系支笏湖観光運輸の客船でオコタン温泉支笏湖グランドホテル(北炭系北海道不動産経営(後・三井観光開発・現・グランビスタホテル&リゾート)・60開業⇨61別館建設⇨83休業⇨92廃業)に宿泊、翌日は札幌市内の競技場と選手村予定地を視察し札幌グランドホテル泊、三日目には希望によりゴルフ、近郊の名勝負学を行う予定とされた。オコタン温泉投宿の目的は書かれてはいない。しかし、二日目の予定から滑降競技コースの設定が予定される恵庭岳南西斜面の視察が容易に推察でき、札幌招致委員会は当初から滑降競技は恵庭岳ありきということが窺えるのであつた。

ウオルフガングのコース設定と『1968年オリンピック冬季大会札幌招致の追加資料(付図)』に整合性を見出すことができない理由は何なのだろうか。



写真1 支笏湖グランドホテル本館  
湖畔から定期船でグランドホテル着桟まで1時間10分、ホテルは豪華な別荘風の美しさを湖に写していた

札幌は一九六四（S39）年一月二十九日、1968年第10回オリンピック冬季大会誘致にあたって仏のグルノーブルに敗れたが、一カ月後の十二月市議会に再度、冬季大会招致を上程、当該議案を二十三日に可決した（グルノーブルオリンピック冬季大会は、記録映画「白い恋人たち」Ⅱ監督クロード・ルルーシュ、音楽フランシス・レイで知られる）。

年が明けた一九六五（S40）年一月十一日、札幌招致委員会は第11回オリンピック冬季大会誘致申請書をJOC（日本オリンピック委員会）に提出し、二十七日に申請が承認された。この間、十月中旬にIOC委員、FIS会長のM・ホドラーによる札幌視察が実施された。

いずれにしても一九六一（S36）年四月のウォルフガングの現地調査以降、滑降競技は急峻なコース設定が可能である恵庭岳という暗黙の了解事項は、国立公園特別地域内における風致維持規制にもかかわらず公然のものとなった。なお、札幌が開催地として決定したのは、一九六六年四月二十六日にローマで開催された第六回IOC総会の第一回投票である。

設立総会関係資料集「委員名簿案」道内関係市町村等欄においては、千歳市長、手稲町長、恵庭町長が北海道市長会、北海道町村会の前に名を連ねていた。千歳市は恵庭岳滑降競技会場、手稲町（67札幌市編入、72西区、89手稲区）は手稲山回転・大回転競技、そり競技会場の所在である。

恵庭町（70市制）は道道札幌支笏湖線（67開通）で真駒内から滑降競技会場へ至る通過自治体であった。『恵庭市史』は札幌オリンピック冬季大会について、「恵庭市史年表」で「一九七二年一月二十九日、冬季オリンピック聖火リレー通過」とのみ触れている。

### 滑降競技場の決定

一九六五（S40）年作成『SAPPORO（第11回オリンピック冬季大会開

催地に立候補している札幌の計画』に恵庭岳滑降競技コースの概要が初出する。

競技の施設（略）最も遠いもので約30km内にあり大会の運営に非常に便利

である。オリンピック村から各競技場までの距離は次の通りで

ある。滑降コース（恵庭岳）30km。

男子滑降競技コースの概略（恵庭岳第2峰）

技術的資料

出発点標高 1200m 距離 3100m

決勝点標高 320m 標高差 880m

出発点は恵庭岳の第2峰にある第1リフトの上の駅に設けられる。（略）このコースはまず南に面している急な斜面をS形カーブで標高850メートルのところまで降りる。そこから、南西面に伸びている起伏のある広い広野をS字カーブで横切り次いでコースはE3（リフト）に沿って走っている。チェアリフトケーブルが支笏湖に向かって30度28分の傾斜のある鋭い斜面を通過して真直ぐ降りる。このコースは70mの幅で伐採される、そうして回転の位置は、そのコースとスピードに応じて凹部に置かれ、選手を危険から保護している。

女子滑降コースの概略（恵庭岳）

技術的資料

出発点標高 1000m 距離 2680m

決勝点標高 320m 標高差 680m

出発点はE1リフトの上から約200m横の降りたところにある平行線の山の道を行けば着く（要約）。コースはまず南西に向かいS形カーブを通り、海拔約708・5mの平原の下まで、うねっている中腹をとおる。そこから支笏湖に向かって30度28分の急な斜面を降り決勝線に入る。女子コースの危険を排除するため特別な安全手段がとられる。それには70mの幅によく伐採され

たコースを作り、そのコースから余計な障害を取り除く。

この恵庭岳南西斜面のコースは、一九六一（S36）年四月にFIS滑降回転競技委員長のウオルフガングによって設定されたことは前述した。ウオルフガング来道の目的は1968年オリンピック冬季大会札幌招致に向けての滑降コースの選定要請にあった。この時、北海道スキー連盟関係者は手稲山と戦前から東洋のサンモリッツと謳われたニセコアンヌプリ（一三〇八）のニセコ比羅夫スキー場（現・ニセコグラン・ヒラフスキー場）を推したところウオルフガングは「滑降コースは恵庭岳しかない」と最後まで首を縦に振らなかったという逸聞があるという。また、ニセコ山系はガスの発生など気象条件が悪いともいわれた。

恵庭岳を含む支笏湖地区は一九四九（S24）年五月十六日に国立公園に指定されていたが滑降会場としては恵庭岳ありき、国家的事業という大義名分と錦の御旗があるならばある程度のことば許されるといった考えがオリンピック冬季大会札幌招致関係者にあつたのであろうか。この当時、日本においては自然保護意識が未だ醸成されていなかった。我が国において自然環境の保護などを所掌の一部とする厚生省から、環境問題専門の役所である環境庁が独立したのは一九七一（S46）年、省への昇格は二〇〇一（H13）年のことであつた。

一九六六（S41）年七月二十六日、札幌オリンピック冬季大会組織委員会（組織委員会）が発足した。九月五日に初めての関連施設専門委員会スキー小委員会が東京で開催され、恵庭岳滑降コースが検討された。小委員会は、二十日には恵庭岳、大倉山などを視察後、札幌グランドホテルへ移動して滑降会場は恵庭岳と内定した。

千歳市は、恵庭岳においての滑降競技実施が千歳空港の国際化、支笏湖振興のため丸駒温泉・奥潭（おくたんオコタン）間道路新設などによる支笏湖岸一

周道路の整備に期待が高まったが、八月三十一日の『毎日新聞』朝刊に載つた恵庭岳滑降コース変更の記事に慌てた（記事要旨）。

現地調査のうえ結論 恵庭岳滑降コース

大崎厚生省国立公園局長は「組織委としてまだ基本的なコースの設立や施設計画など正式決定していないので、いまのところなにもいえない」と次のように考えを明らかにした。

木原全日本スキー連盟会長から現在の予定コース以外に好条件のところはないので、ぜひ認可してほしいとの話があつたが、厚生省としては同地区の標高、地形、距離などの調査や付帯施設をどのような場所に設定するかなどの具体案がはつきりしなければ判断できない。

このようななか、十月七日の第三回組織委員会滑降競技の会場を恵庭岳とし、厚生省と折衝することと諸般の調査を行うことが決まった。

十月二十六日開催の第二回札幌オリンピック冬季大会準備推進連絡会議で配布された資料の隅に「場所は決定したが国立公園である為、厚生省と折衝11月1日に決定の予定」と出席した東峯元次のメモがある。準備推進連絡会議は在札幌官庁で構成され、東峯は千歳市から参加した助役（75（S50）〜87千歳市長／75↓東峯）だった。

第二回準備推進連絡会議配布資料（第一回（九月九日）議事録）にも

○滑降コース

厚生省から、自然保護の見地から恵庭岳の使用について、ストップがかかつたが、その後、木原全日本スキー連盟会長が厚生省と話し合い、その使用についての手続きを進めており、目下順調に取進んでいる。

と、競技場設置予定地について報告がされている。

第二回準備推進連絡会議においても恵庭岳については、厚生省と折衝することが報告されるにとどまった。質疑応答で東峯助役は積極的な折衝を

迫った。

東峯千歳市助役 千歳市として重大な関心を持っているのは恵庭岳（男女滑降に使用）で、さきほど河村組織委副参事よりの報告で、恵庭岳に決定されたが国立公園であるがために使用問題について厚生省と折衝していると拝聴したが、積極的な折衝を願いたい。

河村組織委副参事 恵庭岳の件については、過日中央で国立公園の審議会が行われ、上村組織委員長、武田同副会長、佐藤同事務局長が出席され種々説明がなされたが、その詳しい報告内容についてはまだ聞いていない。十一月一日東京で行われる競技及び専門委においてこれらのことがはっきりすると思われるので、その後において報告できると思います。

東峯の発言から、千歳が国立公園所在都市であつてもオリンピックを機に支笏湖の観光地としての地位向上を目論み、恵庭岳における滑降競技実施に大きな期待を持っていたことが窺える。

自然保護の観点から恵庭岳の開発ストップという厚生省の意向が示されていたが、北海道営林局では下草除去の除草剤を試験的に散布するなどコース設営の準備は進んでいた。

十月二十七日からの三日間、FISアルペンコース小委員会委員長等による大倉山、手稲山、恵庭岳などの視察があり、年明けの一九六七（S42）年一月からは北海道大学山岳部の協力を得て男女滑降コースの気象観測が開始された。

一九六七年一月に発行された組織委員会の活動状況を掲載した会報『札幌冬季オリンピック』第一号の表紙は、厳冬の支笏湖に浮かぶ急峻な恵庭岳のカラー写真であつた。未だ、厚生省の許可が下りないなか、組織委員会会報初号の表紙に恵庭岳を採用したのはオリンピックは国家的事業であるとの意識の表れか。

三月八日から十四日までの間、FISアルペンコース小委員会委員長等が恵庭岳、手稲山の競技場予定地を踏査し、恵庭岳では男女滑降競技コースのスタート、センターライン、フィニッシュを設定した。厚生省の許可は形だけのものになりつつあつた。

#### 苦小牧スピードスケート競技場

札幌オリンピック冬季大会苦小牧スピードスケート競技場は苦小牧市ハイルンドスポーツセンター屋外リンクとして知られる。

当初スピードスケート補助競技場（練習用リンク）は真駒内に建設される予定であつたが、開会式が予定される真駒内スピードスケート場の隣接ではオリンピック後に撤去されてしまうことから、選手村から一時間交通距離圏内に新設となつた。

練習用リンク誘致には千歳、苦小牧、小樽が立候補した。建設主体は決定した市になる施設であつた。千歳は可能な限り国費で願いたいと要望していたが、苦小牧が熱心で市長、市議会議長がスケート小委員会に出席、誘致の陳情書を提出した。苦小牧には氷都としての意地があつた。

一九六六（S41）年十月十七日に地元選出の国会議員のバックアップもあり練習用リンクは札幌からの道路を改修することを条件に苦小牧に内定し、十二月二十日開催の組織委員会第四回実行委員会で苦小牧と決定した。

苦小牧は当初、緑ヶ丘公園西方の金太郎の沢（91く金太郎の池）付近を候補地に考えていたが一九六七年になってオリンピック施設委員会は現地調査の結果、火葬場と墓地があるオテーネ（湿地の意）の山間を適地とした。

練習用リンクは一九六七年四月十六日に起工、墓地を移転、陸自第七師団第七施設大隊が四月から八月にかけスクレーパー四台、ブルドーザー二台を駆使する部外工事を実施、札幌オリンピック競技施設第一号として



十二月十日にオープンした。総工費二億五千万円、このうち国庫補助が九千万円、残りを苦小牧と道が折半して負担した。

リンクは一周四〇〇呎、幅一五呎、北海道初の屋外パイピングリンクで日本選手の強化に使用されたほか、市民にも開放された。

一九六八年秋には加山雄三主演の『フレッシュマン若大将』のロケ地となり、一九六九年の正月映画として公開された。マドンナ役は酒井和歌子、苦小牧での上映は王子娯楽場だった。練習用リンクは筆者の実家に近く、高校二年の冬に滑走に行ったことが思い出される。

## 滑降競技場の建設

滑降競技会場の建設は自然保護に逆行すると北海道自然保護協会が反対、厚生省国立公園局も同様の考えから難色を示していた。このようななか、一九六七（S42）年三月十五日に開催された厚生大臣の諮問機関である自然公園審議会の管理・計画総合部会に対して組織委員会が、自然保護の観点から大会終了後には施設を撤去することを恵庭岳使用の条件とするを申し入れた。審議会は非公式ながら、この条件を呑んだ。



写真2 恵庭岳滑降競技場起工式ゲート  
ゲートは安全索道、三菱電機、岩倉組が提供したオコタンベ川仮橋の位置は大きなコンクリートの橋台が残る

恵庭岳の競技会場施設は仮設とすることが、三月二十八日に開催された第五回組織委員会です承された。

一九六八年七月四日、支笏洞爺国立公園特別地域内（林野庁

所管国有林）恵庭岳の原始林を伐採し、オリンピック滑降競技場とするこの許可が厚生大臣から下りた。厚生大臣の許可条件として「大会終了後は、施設を撤去するとともに、伐採跡地には、早急に従来の林相を回復し得るような方法で植林すること」とされたが、これは一九六六年に北海道自然保護協会が厚生省に提出した要望書『恵庭岳南西斜面におけるオリンピック施設計画について』の提言に沿うものだった。

八月二十四日に千歳の市民会館（現・教委庁舎）で「恵庭岳を中心としたオリンピック関係者打合せ」においても札幌営林局の計画課長補佐と管理課長補佐は①土地所有者として関心を持っているのは木の伐採であり、原則として予定を変更しないようにしてもらいたい②国土保全のため測量、予算措置は充分にしてもらいたい③各施設間の道路は営林署の既設道路利用で計画を進めてほしい④自然景観を阻害しないようにしてもらいたい など、林野の保護を訴えた。組織委員会総務課長は、施設担当も留意するが、後日開催される施設専門委員会には営林局長が出席する予定なので国有林野の保護について充分に発言してほしいと応じた。

九月十九日、秋晴れのなか日章旗とオリンピック旗を翻らせた女子滑降コースフィニッシュ地点で恵庭岳滑降競技場の起工式が行われた。起工式には灘尾文部大臣、竹田組織委員会副会長、西田信一組織委員（苦小牧、70札幌オリンピック担当大臣）、米田忠雄千歳市長など一五〇余人が出席、神式に則って厳かに執り行われた。二十日付『千歳民報』に当日の様子をみてみたい。

五輪旗のもと起工式 雄大な景色の男女コース  
（略）コース建設工事は、本年六月から岩倉組の手で進められセンターラインを中心に三、四十呎幅の立ち木伐採は終わっている。きられたエゾ、トド松、カバ、シナは六千六百本（二千二百立方呎）で必要最小限にとどめ、自然

保護につとめたという。(略) 施設はすべてオリンピック前年の四十六年秋に完成する。建設主体は組織委員会、事業費総額は七億四千万円といわれる。

(略)

組織委の第一号 竹田副会長喜びを語る

(略) 恵庭岳競技場は、世界に例のない雄大なコースだが、それだけに大自然が相手でありできるだけ自然を保護するということもあり難工事なる工事を担当するものには苦勞が多いと思うが、計画どおり完成を急いでほしい。

(略)

東京大会以上の成功を 灘尾文相の祝辞

(略) 恵庭岳は滑降としては、まれにみる風光明媚なところに建設されるが各国の役員、選手もきつとらやましがることだろう。期待どおりの立派な競技場を完成させ、東京大会にまさる成功をおさめてもらいたい。

三八度の急斜面も 競技施設の全体計画

(略) 恵庭岳滑降競技場の施設概要は次のとおり。

▽男子滑降コース (四十四年秋完成予定) 全長二千六百<sup>メートル</sup>、平均斜度十七度、幅員平均四十<sup>メートル</sup>。

▽女子滑降コース (同) 全長二千百<sup>メートル</sup>、平均斜度十四度、幅員平均四十<sup>メートル</sup>。

▽ロープウエー (四十四年十一月完成予定) 全長千八百<sup>メートル</sup>。能力は、三十一人乗りゴンドラ四台で、毎時三百三十人を輸送する。秒速五<sup>メートル</sup>。

▽リフト (同) 全長三百八十四<sup>メートル</sup>、チェア式で一人乗り、毎時五百十四人の輸送能力を持つ。

コースはいずれもうっそうとした原始林の中をかけるが、最高三十八度という急斜面を含んでいる超国際級。(略)

この年は北海道百年という意義深いときだった。九月二日には昭和天皇ご夫妻のご臨席を仰ぎ札幌円山競技場で記念式典が挙行された。野幌の天

然林を永久に保存することが決まり、開拓記念館(北海道博物館)と開拓の村(北海道明治村)、高さ百<sup>メートル</sup>の記念塔の建設が始まった。また、地方(一四支庁)記念施設として石狩管内ではモラップに青年の家支笏湖青年研修センター(69完成、05廃止)が建設された。

### 恵庭岳へのルート(一)

札幌都心部・真駒内の選手村(現・五輪団地)からの道道札幌支笏湖線と盤尻からオコタンまでの市道支笏湖周辺道路、さらに日の目を見なかった恵庭岳山麓湖岸の丸駒オコタン道路など恵庭岳滑降競技場へのルートについてみてみたい。一般車両が通行できるものに限定し、林道・作業道、送電線・鉄道管理道路については略したい(支笏湖街道(藤の沢経由)、光竜鉱山恵庭停車場線(漁川沿) 〓省略)。

### 道道札幌支笏湖線(現・国道453号)

真駒内の選手村と恵庭岳滑降競技会場を結んだのが道道512号札幌支笏湖線と道道78号支笏湖線である。道道512号札幌支笏湖線道路構想の始まりは一九四八(S23)年十一月十八日に千歳町から札幌土木現業所に提出された「支笏湖方面道路実地調査方お願いについて」と、翌年四月に札幌地方綜合開発協議会(札幌市・豊平・江別・琴似・石狩町、札幌・白石・手稲・篠路村)と千歳町が北海道知事と道議会議長に提出した請願書「支笏湖観光産業道路開設について請願」に端を発する。いずれの請願も支笏湖畔から明治前期に官営製材所器械所があった器械場(現・滝野地区)までの間三二<sup>キロ</sup>に道路を開削し、札幌方面からの観光客を千歳市街経由ではなく短絡ルートで呼び込み国立公園支笏湖の振興に資することが目的であった。なお、支笏湖の国立公園指定は一九四九年五月十六日である。

請願は採択され道費による開削が一九五六(S31)年十一月に始まり、

一九五八年十一月一日に札幌、小樽方面との交点である石切山・丸駒間の道路が開通した。施工は南恵庭駐屯地の陸自第一施設群が部外工事として行った。丸駒温泉から湖畔までは船を利用しなければならなかったが、千歳市街を経由しない札幌への短絡ルートが出来上がった。しかし、翌年には豪雨による土砂災害で寸断され通行不能となってしまった。

一九六〇（S35）年四月一日には札幌・丸駒間四五<sup>キ</sup>が道道308号丸駒札幌線として道路認定された。線形については幌美内・盤尻間は既存道路を改良し、石山（常盤）までの間二五<sup>キ</sup>は新たなルートを開削、国立公園を含む自然環境に配慮し豪雪対策として片切り、片盛りとし谷側の開放に努め除雪に考慮した。石山・ポロピナイ間三三<sup>キ</sup>は一九六三年に着工、一九六五年四月一日には湖畔・ポロピナイ間七<sup>キ</sup>の湖畔道路（着工63・10後・支笏湖畔有料道路）工事区間を含め道道512号札幌支笏湖線と改称した。



写真3 支笏湖有料道路開通式  
開通式は料金所で行われた。有料道路は当初は「支笏湖畔」ではなく「支笏湖」と冠していたのだろうか

工事はオリンピックを考慮した異例のスピードで一九六七（S42）年九月二十日に有料道路と同時開通、一九七〇年に全線が完成、オリンピック前年の一九七一年に全線の舗装が完了した（93・4↓国道453号）。紋別岳スカイライン構想もあった支笏湖畔有料道路の完成によって、湖畔と札幌を結ぶ支笏湖観光産業道路当初構想の観光ルート

が具現化した。

一九六九（S44）年七月一日には、支笏湖観光運輸（支笏湖観光バス）と北海道中央バスが札幌・湖畔間に直通バスを走らせた。支笏湖観光バスの起点は札幌駅前（西武札幌↓駐車場）、支笏湖畔バスターミナルからは支笏湖グランドホテルと支笏内への便も設定された。

道道丸駒線（ポロピナイ・丸駒） 支笏湖畔有料道路が湖沿いに開通したのに伴いポロピナイ・丸駒間二・八<sup>キ</sup>が道道苦小牧支笏湖線として一九六七（S42）年九月に開通、これまで船便に頼っていた湖畔からポロピナイ、丸駒へも自動車での通行が可能になった。一九七二年二月四日に道道730号丸駒線として路線認定された。

市道支笏湖周辺道路↓道道支笏湖線（含・丸駒オコタン道路） 盤尻（道道512号交点）・オコタン・（支笏湖西岸）・美笛を結ぶ道道78号についてみてみたい。

オリンピック道路ではない丸山・（支笏湖南岸）・美笛・オコタン間は一九五八（S33）年から四年間をかけた苦小牧営林署木材輸送事業林道（支笏湖畔林道）として開削された。また、道道札幌支笏湖線から盤尻で分岐、オコタン・ペ湖を通り恵庭岳南西山麓オコタンを結ぶ九<sup>キ</sup>を千歳市道支笏湖周辺道路といった。

市道支笏湖周辺道路は一九六三（S38）年八月一日に北海道開発のため「開発道路」としての指定を受けオコタン側から工事に着手、翌年には道道側も着手した。一九六九年開通、一九七〇年完成予定で工事は進められた。路線の一部は国立公園特別保護地区にかかり、全線が国立公園と水源涵養保安林内にあった。札幌都心部からオコタンまでは三六<sup>キ</sup>の距離であった。

本路線は、林産資源開発、鉱業開発、産業開発、さらに観光と幅広い重

要な使命を以て開発道路に指定されたとされる。しかし、市道とはいえ経費には国費が充てられ施工は札幌開発建設部千歳出張所が担当、将来的に道路に格上げされることが約束されていた。つまり、一九七二年札幌オリンピックの決定を予想し暫定開通までの工事期間を勘案、一九六三（S38）年度から工事を開始しなければ、全日本冬季競技総合大会（70・2・8）15／プレオリンピック）、札幌国際冬季スポーツ大会（71・2・7）13（滑降5〜10）／プレオリンピック）、オリンピックと三カ年のスケジュールをこなせないことに理由があった。

市道支笏湖周辺道路の新設は、測量と設計の期間を考えると終点オコタンにある恵庭岳南西斜面が一九六一年四月にFIS滑降回転競技委員長ウォルフガングによって現地調査され、コースも設定されていた時期と完全に符合するのであった。滑降コース以外にあってもオリンピックありきで進んで行っていたことを物語るものであった。また、終点には北炭系の支笏湖ランドホテルがあり、北炭会長荻原吉太郎から自民党有力者へ道路建設の働きかけがあったともいう。

札幌オリンピックが決まった一九六六（S41）年から組織委員会関連施設専門委員会の道路小委員会の委員だった千歳の東峯助役は、国立公園特別地域となる丸駒・オコタン間の山腹七<sub>キ</sub>を開削して恵庭岳一周自動車道路を造る必要性をことあるごとに説いた。理由はオリンピック関連道路として丸駒・オコタン間を施工させ、オリンピック後の支笏湖観光の振興に供することにあった。また、丸駒オコタン道路は道道札幌支笏湖線改良と優先順位が入れ替わったが、内々に建設の方向にあったともいう。

十二月五日の道路小委員会に置いて基本方針一〇項目が決まった。道路整備はオリンピックに限定せず、将来を見越したものとした。丸駒・オコタン間を含む恵庭岳一周道路の新設と、札幌・滑降競技会場間の観客はバ

ス輸送とし、千歳・苫小牧・滑降競技会場間の道路を整備するとした。

しかし、一九六九（S44）年三月十五日開催の道路小委員会の席上、丸駒オコタン道路の断念が堂垣内尚弘委員長から通告された。理由は、北海道自然保護協会に対して道路開削について意見を求めたところ「予定地は珍しい針闊混<sup>しんかつま</sup>漣の林相で開発は認め難く交通には船便を利用すべき」との考えが示され、町村金吾北海道知事も協会の意見を尊重するとのことであった（闊↓闊葉樹⇨広葉樹）。丸駒・オコタン間の代替として市道支笏湖周辺道路を道路に昇格させ拡幅するという事になった。

町村知事が丸駒・オコタン間の道路建設案に異議を唱え見識の高さを示したことは、滑降競技コース跡と比較すると保全された自然は小さいが、忘れ難いものと今も評価される。結果、丸駒温泉の丸駒温泉旅館も盲腸線終点の秘湯を維持することとなった。

一九六九年十一月、三カ月後にプレプレオリンピックを控えた市道支笏湖周辺道路は九<sub>キ</sub>の二重線砂利道として開通した（表紙写真参照）。

しかし、盤尻・オコタン間はプレプレオリンピックを直前に控えた一九七〇（S45）年二月に大雪による雪崩が発生、落石の危険に晒されるなど交通が遮断され惨憺たる状況に見舞われた。しかし、三月三十一日には道道昇格の既定方針どおりにオリンピック遂行の重要路線として、支笏湖畔林道を加え路線認定され道道673号支笏湖線となった（94・10改番78号／97・11）オコタン・美笛間土砂崩れ通行止）。沿道にオコタンペ湖、支笏湖ランドホテルなどがあることからオリンピック終了後も国立公園支笏湖の観光振興に大いに役立つと期待された。

一九七〇年三月に盤尻・オコタン間は道道認定を受けたが、雪崩防止対策の改良工事をプレオリンピックまでに行わなければならないことで、危険区間五・五<sub>キ</sub>を三車線化にして落雪・落石・雪崩防止柵を設置するなどの

道路防災工事が秋から初冬にかけ施工された。

さらに、プレオリンピック後の一九七一年には滑降競技会場への取付道路分岐の位置から札幌方向一・五<sup>キ</sup>を四車線化した。この拡幅措置は国立公園内のため駐車場の確保が難しいこと、自然破壊を最小限にとどめることへの善後策であった

筆者は一九七〇年の夏、道路拡幅工事に伴う測量の臨時補助作業員としてオコタンの現場にいた。恵庭岳周辺は発破の音が断続的に鳴り響き車両が砂埃を上げ走った。翌年の晩秋までに工事を終えなければならないという緊迫が見て取れた。

**道道千歳支笏湖線（名称・支笏湖公園線（支笏湖公園・千歳））** 戦前において千歳から支笏湖畔に至るルートとしては、王子製紙苫小牧工場専用鉄道（山線／08開業）への乗車が一般的である（千歳最寄駅↑千歳（19開業／王子製紙千歳川第四発電所）、一般乗車↑22）。また、支笏湖を一周する歩道が完成したのは一九二〇（T9）年といわれているが、物資の輸送は専ら船に頼った。支笏湖畔から丸駒温泉までは約九<sup>キ</sup>、美笛川口までは約一六<sup>キ</sup>、オコタンまでは約一五<sup>キ</sup>の水程であった。

明治中期に開削されたと思われる千歳から孵化場までの蘭越道路と一九三七（S12）年に千歳から支笏湖畔へ北海道鉄道がバスを走らせた烏柵舞道路（孵化場・支笏湖畔↑33開削／うち孵化場・上千歳↑20開削）は千歳支笏湖街道と呼ばれ、一九三八年九月二十八日には地方費道に昇格した。千歳支笏湖線は一九五四（S29）年三月三十日に道道37号支笏湖公園線として路線認定、一九六六（S41）年八月に全線舗装、一九九四（H6）年十月に16号に改番した。

なお、北海道中央バスは一九五一（S26）年六月から札幌（千歳市街）湖畔にバスを走らせた。

**国道276号（苫小牧・支笏湖）** 苫小牧から支笏湖にいたる道路は一九五〇（S25）年八月二十四日に国費に拠った市道支笏湖産業道路として

開通した。開通の翌日から苫小牧市営バス支笏湖線が運行、翌年五月十日には山線が廃止された。一九五四年三月三十日には道道68号苫小牧支笏湖線に昇格し一九六八（S43）年に舗装された。一九七〇年四月には道道四路線とともに俱知安・苫小牧間の国道276号に再昇格、一九九三（H5）年四月からは岩内以遠を国道229号と重複し江差までを結んでいる。

#### 滑降競技場施設とコースの整備

滑降コースの施設の概要は次のとおりである。

・男子コース↑スタート標高1126m、コース全長2636m、最大斜度37度（平均17度）

・女子コース↑スタート標高870m、コース全長2108m、最大斜度35度（平均14度）

・ロープウェイ及びチェアリフト

ロープウェイ↑工事着工 昭和43年7月上旬↑完成昭和45年1月下旬

3線交差式 乗車定員31人乗り 毎時330人の輸送

機械装置↑リアクトル制御方式 駆動装置は山麓において

第1区間884m、第2区間830m

チェアリフト↑チェアの数 58個、1.3m/Sの速度 毎時400人の輸送

リフト延長330m

着工 昭和44年9月上旬↑完成 昭和45年1月下旬

・建築施設関係 選手用建物（スタートハウス、ワックスルーム、選手控室）

競技運営建物（運営本部、駅舎、整備員宿泊棟等）

報道関係用建物（プレスセンター、放送ブース、調整室）



写真4 コースを造成する支援隊員  
急斜面で飛雪を溜める雪柵用の  
ブロックを運ぶ(1971年12月撮影)

選手、役員等の休憩室(中間ハウス、頂上ハウス)  
 ・付属施設 会場内道路と照明設備 給水ポンプ及び濾過設備 自家発電設備  
 ・その他の施設 ヘリポート(山麓、中間)各1ha(救急用ヘリコプター)  
 電光掲示板(自動車にセットされている移動式)  
 (『札幌オリンピック冬季大会資料集VOL2』「競技場施設の経緯」から)  
 各種工事は苦小牧の岩倉組と岩倉組土建、ロープウェイ、チェアリフトに関しては滋賀県の安全索道が施工した。ロープウェイは各種工事の資材輸送に用いることから特に建設を急ぎ、一九六八年九月の起工式を待たずに厚生省の許可が下りると同時に着工され、完成がプレオリンピック直前だったことが工事期間からも読み取れる。  
 滑降競技施設建設の総事業費は最終的に八億三千三百六十万二千円となり、競技施設整備事業費全体の九割を占める大規模なものとなった。  
 『北海道大学低温科学研究所業績』第1228号に収録されている黒岩大輔の「第11回札幌オリンピック冬季大会における雪氷調査」は組織委員会の委嘱によって四年間にわたり調査を行ったまとめである。

「I. 恵庭岳滑降コースの雪」中、コースの整備状況の記述を一部引用したい(要約)。

#### I. 恵庭岳滑降コースの雪

1971年12月初め30~40cmの湿った雪が降って両コースの基礎づくりが始まった。しかし、そのあとしばらくの間雪がふらず、かためた雪が風でふきとばされ、場所によっては地面が露出した。コースの周辺の森のなかから30cm×40cm角の雪のブロックを運びそれを積み上げて一辺が2m×2mの矩形の柵をゴール付近では約1m、スタート付近では30cm位の高さでつくった。風が吹くと飛雪が柵のなかに落ちて溜る。溜った雪はすかさずふかためるわけである。

1972年1月中旬には雨さえふってかなりの雪がとけてしまった。裸地にはアルミニウム樋とスノーシューターで林のなかから雪を輸送して埋めなければならなかった。樋は2.1km、面積は4万7000㎡、雪の量は2万7100㎡に達し、スキーで平らにならされた。

1月29日~30日と2月2日~3日にかけて新雪があった。全コースから新雪約1万5600㎡を除かねばならなかった。

滑降競技コースの整備は札幌オリンピック支援集団の滑降競技支援隊(支援隊)の担当で、第七師団を主力とした第七特科連隊副連隊長石崎二佐以下三三四人で編成された。主要装備は輸送車両としてボンネット一七台、ジープ六台、ウエポンキャリア一台のほか60式3t雪上車三両が配属された。コース造りは支援隊員のスキー板とつば足の圧雪をもって行われ、雪上車もピステン代わりに活躍した。

支援隊は十二月七日に東千歳駐屯地で編成結団式を行い、翌日から現地に入り尽力した。コース整備にはスキー競技役員一〇数名も加わった。一月上旬からの樋とシューターによる集雪は苦難に満ちたものだったが、日

増しにコースとしての仕上がりをかせていった。

一月二十七日、コースはF I S アルペン技術部の検査に合格した。伊のR・ブラットナーは「自衛隊員の人海戦術で見事なコースができた」と支隊の労苦を讃えた。二十八日には、これ以上望むべくもない完璧な状態のコースが選手団、報道機関にお披露目、二十九日からは全競技役員が集結しての大会準備と選手の本番に向けた試走が始まった。

男子公式練習初日の二月二日、六〇<sup>セ</sup>ほどの降雪がありコース全体は支隊によって除雪されたが吹雪による視界不良のため公式練習は中止となった。

(一) ロープウェイ(索道) オリンピック号(搬器) のその後

札幌オリンピック終了後、索道施設一本は一九七三(S 48)年から登別温泉ケーブルのぼりべつクマ牧場で運用されている。ゴンドラ(搬器)は一九九二(H 4)年まで使われ、以降は山麓駐車場南東隅で物置となっている。係員によると「搬器の老朽化が著しく駅から見える二・五面をコンパネで目隠した。搬器以外の索道施設は餌などをクマ山に運ぶ貨物用となっている。温泉街から山麓駅までのチェアリフト(シングルリフト)もオリンピックで使った(恵庭山頂駅・男子スタート地点)というが、現在は休止中である」。なお、搬器の塗色は白地に窓枠周りが青とオリンピック当時のままであった。

(13・11・23現地訪問)

## 恵庭岳へのルート(II・湖畔・オコタン航路)

恵庭岳において滑降競技が開催されたのは一九七二(S 47)年二月四日から七日までの四日間だった。この間、一般車両は支笏湖畔有料道路を含む道道札幌支笏湖線・支笏湖線の通行を午前十一時三十分から競技終了の一時間後まで禁止し、終日にわたって駐車禁止とした。通行できるのは選

手と大会役員の車両だけだった。理由は盤尻・オコタン間の道道支笏湖線の幅員の狭さにあった。

千歳市内からの大会観戦者は、午前九時四十五分の中央バス千歳ターミナル発のバスに乗車、十時二十四分に支笏湖畔バスターミナルに着いた(六日・二便増発)。湖畔からは支笏湖観光運輸の客船に乗船、午前十一時(六日・十一時十分)に出航、一五<sup>キ</sup>・五〇分の航行でオコタンに着棧、徒歩一三分で会場に到着した。千歳市内からはバス賃百十円、船賃二百十円(片道)で二時間二〇分程度を要した。

船は四、五、七日は客船美笛丸(61進水、五五<sup>ト</sup>、定員二二二)、六日はオリンピックのため前年五月に新造された客船えにわ丸(六八<sup>ト</sup>、定員二〇〇)が用いられた。両船共に二五〇馬力の鋼船であった。当時、客船は道路事情から冬も湖畔と(ポロピナイ・丸駒温泉・グランドホテル経由)オコタン荘(後・グランドホテル新館)往復を二時間以上かけ周航していた。なお、湖上輸送のリハーサルはプレオリンピック時に、本番とほぼ同時刻の午前十時五十分湖畔出航の一日一往復で実施されていた。

オリンピック開催時、支笏湖観光運輸には客船として美笛丸、えにわ丸のほか、白銀丸(元・千歳鉱山所有、50進水、二〇<sup>ト</sup>鋼船、定員三二)、みどり丸(元・菱中通船部所有二七<sup>ト</sup>鋼船、定員八五)、第一樽前丸(七<sup>ト</sup>木船、定員三二)の五隻のほか、快速艇一二隻が在籍していた。

札幌市内からの来場は、中央バス札幌ターミナルと北一条に設けられた臨時バスセンター発で一日片道一三便が唯一の手段だった。

## 千歳市内聖火リレー

聖火リレーの目的は道内各地にオリンピッククムードを盛り上げ、これを契機に冬季スポーツの振興を図ろうとするものであった。

オリンピックでの採火は一九七二（S46）年十二月二十八日、沖縄を經由し一九七二年元旦に羽田に到着した。翌日、国立競技場から国内聖火リレーが出発、甲府を經由し、その後は佐久、宇都宮經由東北本線と長野、新潟經由奥羽本線に沿うルートとし十九日に青森で集火した。二十日、聖火は津軽丸型鉄道連絡船大雪丸で津軽海峡を横断、海自護衛艦隊旗艦<sup>照</sup>てるづき<sup>月</sup>他四隻の護衛艦が警戒に就いた。函館に着いた聖火は、道内不定期航空会社横浜航空（名義・野崎産業）のセスナ402A型双発レシプロ機そよかぜ<sup>他</sup>一機で釧路（道東コース）と稚内（道北コース）に空輸、函館（道南コース）とともに道内三コースで聖火リレーが開始された。

千歳を走り抜けるのは道東コースだった。コースは国道で、人家がないところでは聖火を車載した。釧路空港に着いた聖火は、釧路・根室・弟子屈・網走・北見・足寄・帯広を巡り、えりもからは太平洋を見ながら苦小牧に到着したのが二十七日、翌日は予備日となった。車列は無線車（パトカー）を先頭に先行車六台、その後パトカーに前後を守られたリレー隊車として聖火灯、点火灯を積んだ組織委員会などの六台が続いた。後行車としては担当区間を走り終えたリレー隊員を乗せるバスなどが走った。市街においてはリレー隊車列の前に聖火を掲げた正走者、予備トーチを担当する副走者二人、オリンピック旗を持った一〇人の随走者が走った。

聖火リレー最終日一月二十九日、苦小牧から千歳を経て恵庭に向かうリレー隊の動きを『札幌オリンピック冬季大会国内聖火リレー北海道実施要領』などにみると次のとおりである（受渡地点名＝ママ）。

出発時刻	受渡地点名	走行種別距離（キロメートル）
10時27分	明野ストア	車輻 21.9
11時04分	千歳市朝日8十字路①	走者 1.0（支庁境引継式典）
11分	中央バス千歳ターミナル②	走者 0.7

16分	千歳駅十字路③	走者 1.2
24分	昭石ガソリンスタンド④	走者 1.5
34分	サントリーウイスキー工場	車輻 4.2
43分	森永乳業KL	恵庭市へ引き継ぎ

- 正走者 正走者・副走者・随走者所属
- ① 稲川 勉（青葉中学校） 青葉中運動部員2年生
  - ② 広内 四郎（千歳中学校） 千歳中運動部員2・3年・卒業生
  - ③ 上山 勇治（千歳高等学校） 千歳高陸上競技部員
  - ④ 伊藤 孝志（陸自第11普通科連隊） 三部隊・東千歳7北千歳3空自3

受渡地点のうち、中央バス千歳ターミナルはホテルグランテラス千歳の向かいにあった。また、千歳駅十字路とは錦町十字街のことで、昭石ガソリンスタンドは現在の牛井チェーン店・すき家36号千歳店の位置にあった。当日は十時三十分まで広報車と消防望楼から聖火リレーの広報が行われ、沿道に集まった五〇〇〇人以上の市民に日の丸の小旗が配られた。各中継所には無線機が備えられ、救護員として医師と看護婦が配置されるなど万全が期された。

聖火リレーはリレー隊員、実行委員会のチームワークも良く定刻どおりに進んだ。時間帯はプレオリンピック時のリハーサルと同一、リレー隊員も他部隊に異動した自衛隊員五人と千歳高校から転校した一人を除いて同じだった。

聖火は千歳から恵庭、広島を経て午後二時過ぎ、札幌の道庁赤れんが庁舎前で三コース合同の到着式を行った。同じころ、千歳市民会館ではリレー隊の解散式が行われ組織委員会からの記念メダルが贈られた。また、トーチは各リレー隊に、ユニフォームは走者に記念品として渡された。

本稿執筆に当たり各隊トーチの保管状況を調べたところ、三部隊混成リ





写真5 男子滑降コースのフィニッシュ地点  
女子のフィニッシュ地点は左方、コース上空にオリンピック号が運行している

レー隊正走者が所属する第十一普通科連隊では、トーチを第七師団東千歳史料館に移管していた。史料館ではソチオリンピック冬季大会の開催が近いことと2020年東京オリンピック大会の開催が決定したことから、倉庫に分解格納されていたトーチを組み立て、車両用国旗（小旗）、ポスター類などとともにオリンピックコーナーを新設し展示している。青葉中学校、千歳中学校、千歳高校においては、校内に見当たらずに備品台帳にも記載がないことから残念ながら廃棄されたものと思われる。

### 滑降競技と聖火台

**滑降競技** 滑降競技日程は二月四日の本番を想定した女子ノンストップトレーニング（NST）から始まった。七日の男子本番までの四日間は晴天が続き、日程は『資料集VOL2』によると次のようであった（要約）。

- 四日 女子NST 午後1時31分～3時
  - 五日 女子滑降 午後1時30分～2時16分
  - （スイス、オーストリア、米など13カ国の41選手が滑降）
  - 六日 男子NST 午後1時31分～3時30分
  - 七日 男子滑降 午後1時30分～2時30分
  - （スイス、オーストリア、ノルウェーなど20カ国の55選手が滑降）
- 滑降競技は義務である三日間の

公式練習を経て一本のタイムで順位を競う。競技本番では一人の転倒者もなく順調に競技が進んだ結果、女子では約一五分、男子では一時間も早く日程を消化した。コースの万全性を示した結果であり、各関門に配置された支援隊員の最終整備の成果であった。

「第11回札幌オリンピック冬季大会における雪氷調査」に選手、役員の評価を見ると次のとおりである（要約）。

#### V. 第11回札幌オリンピック冬季大会の雪氷に対する選手、役員の評価

オリンピックアルペン競技技術顧問団のプラットナー氏及びスピース氏は1月21日～22日、整備中の恵庭岳滑降コース及び手稲山の回転コースを視察し、また、競技開始前日の各コースを点検し、オリンピック監督者会議の席上で人工的に処理されたスキーコースは大変良好であると公式にのべている。また競技レフェリーの一人は過去25年間のレースのうち最高のコースであると賛辞を送っている。謝辞を多分に含んでいたとはいえ、競技用として使用に耐えうるものであったことは確実である。しかし、選手の意見は、恵庭岳の滑降コースは別として手稲山回転コースの雪は少し柔らかすぎるというものが多かった。

審判、選手から excellent splendid perfect と絶賛された恵庭岳の滑降コースは、男女ともに出場選手全員が一人の転倒者もなくフィニッシュするという滑降競技史上まれな結果を残した。

表彰式は恵庭岳会場では行われなかった。女子は八日に手稲山女子大回転競技場運営本部（現存）で、男子は十日に真駒内屋内スケート競技場において執り行われた。なお、アルペン競技は女子滑降のほかは全て真駒内屋内スケート競技場において実施された。

**恵庭岳滑降競技場聖火台** オリンピックと聖火には密接な関わりがあるが、全ての競技会場に聖火が点<sup>とも</sup>ざされていたわけではない。聖火台は主競技



写真6 恵庭岳滑降競技場聖火分火台(完成予想図)  
聖火台は女子滑降コースのフィニッシュ地点に建設された

会場である真駒内スピードスケート競技場のほか、手稲山と恵庭岳滑降競技場の三方所のみ設置された。真駒内の楕円球を半分にかットしたようなプロンズの聖火台は国際ロータリー第三五〇地区（北海道）が、手稲山のコンクリート斜柱が大空へ伸びるダイナミックな聖火台は八社からなる手稲山聖火台建設委員会から組織委員会に寄贈されたものだった。大倉山にも聖火台が建設される計画があったが具体化しなかった。

恵庭岳の聖火台は正しくは「恵庭岳滑降競技場聖火分火台」と呼ばれ、千歳市を中核にした恵庭岳聖火台建設協賛会が組織委員会に寄付したもので女子コースのフィニッシュ上手に建てられた。建設に協賛したのは、地元千歳市のほか、隣接する苫小牧市と恵庭市、支笏湖と縁が深い王子製紙と三井観光開発、空港関連として航空三社（日本航空、全日本空輸（現・ANA）、東亜国内航空（後・日本エアシステム・消滅））、北海道空港とそのテナント会・北海道空港振興会の一〇団体であった。協賛金は建設オリピック後の移築費用を含め一〇〇〇万円といわれる。

聖火台は細い四角柱の上に褐色の矩形鋼板をつなぎ合わせ逆円錐状に二

重にした形状で、約八メートルの高さだった。一九七一年十一月八日に工事着手、十二月二十五日に完成式と贈呈式が行われた。開会式当日の二月三日に真駒内から分火され競技最終日の七日までの間、恵庭岳山麓に日輪の火が赫奕と燃え上がり選手の士気を大いに鼓舞した。

聖火台のその後について当時の複数の関係者は、「聖火台は一九七二年七月に組織委員会から返還され千歳市に寄贈されたが、一九七八（S53）年自然の村閉鎖当初は清掃事業所内に分解格納し、その後はスポーツセンターに収納された」という。なお、真駒内と手稲山の聖火台は今も現地に見られる。また、競技会場とは別に札幌市役所（71建）の大通側にも特設聖火台が設けられ、一月三十日に大通西8丁目広場で集火された道内三コースの聖火が開会式当日まで燃えた（現存：札幌市役所前聖火台広場）。

#### 千歳市内のオリピックムード

**歓迎の旗・記念塔と掲示** 札幌オリピック参加のため海外からの直行便、チャーター機を迎え入れる千歳空港は、一九七二年（S47）年一月七日のカナダ空軍機の飛来で臨時国際空港のスタートを切った。大会期間中、選手、役員、報道機関を乗せた直行便は入国便一七機、出国便一〇機のほか、国内線が参加三五カ国の選手団を輸送した。

組織委員会は外国選手団が北海道における第一歩を記す千歳空港ターミナルビル前に、一月十日から日章旗、オリピック旗、札幌市旗と海外三四カ国の国旗がアルファベット順に高さ一〇メートルほどのポールに掲揚された。また、上部三面に正方形の中に日の丸、雪の結晶、五輪+SAPPORO '72を連ねたシンボルマーク（表紙・小型切手シート参照）を描いた千歳空港の札幌オリピック記念塔は夜間にはライトアップされ雪に映えた。記念塔は高さが一〇メートル、正方角柱と不等辺三角柱を組み合わせた変形五角柱の

巨大なものだった。旗の波と記念塔は空港利用者や国道を行く人々にオリンピックをアピールした。

また、千歳市も空港の参加国国旗掲揚に先立ち年末に歓迎塔を設置した。歓迎塔は高さが七層ほどの四角柱で、正面にシンボルマークが描かれ、オリンピックカラーである青、黄、緑、赤のラインを縦に入れた。国道沿いの錦町十字街と朝日町八丁目、道道千歳インター線には開校を元日に控えた真町中学校（現・道千歳高等支援学校）前に設置した。

さらに、朝日町八丁目の丸善石油・北日本石油千歳給油所（現・コスモ石油・北日本石油千歳空港SS）では、車で札幌に向かう選手団がガソリンスタンドの前を通過することから休憩室の窓いっぱいにはシンボルマークとYOKOSOを描き、開催地市民として遠来の客を歓迎した。

一月十八日には千歳市役所庁舎屋上（旧庁舎／現・総合福祉センター）に幅三五層の巨大看板「札幌オリンピック冬季大会・シンボルマーク・ようこそ 世界はひとつ」が掲げられるとともにオリンピック旗が翻った。

これらのオリンピック旗や歓迎看板は道行く市民に目前に迫ったオリンピックのムードを高揚させた。

**千歳市総務課オリンピック係** オリンピック関係事務は一九七二年オリンピック冬季大会が札幌に決定する以前から企画課が所管していたが、プレオリンピックを翌年に控えた一九七〇（S45）年九月の組織改正で総務課にオリンピック係を新設した。所掌事務はオリンピック関係団体との連絡調整などとした。オリンピックを目前に控えた一九七一年の十二月には庁内業務の円滑な連絡調整と各機関との連絡体制強化のため札幌オリンピック冬季大会業務連絡協議会を立ち上げた。東峯助役が議長、各部長等が構成員となった。オリンピック係の広範な事務が、教育委員会など関係部局を取り込むことで連携が密になった。

また、千歳市は組織委員会からの要請によって各種備品買出しのほか、一九七二年一月中旬から二月中旬までの間、職員を派遣し大会運営に協力した。内訳は千歳空港事務所に七人、滑降競技会場事務所に三人、防火警備員として一日五人の消防職員、競技役員として九人のほか、十二月からの搬器運転要員五人で総数二九人に及んだ。

**オリンピック市民の集い** 「オリンピック市民の集い」は、市民と来千した多くの観光客にオリンピックを楽しんでもらおうと開催されたミニ雪まつりでオリンピック開催期間中の二月五日に開催された。

オリンピック市民の集いは、一九六六（S41）年から続く千歳氷上カーニバル大会を衣替えしたものだ。一九七一年一月に千歳中学校特設リンクで開催された第六回大会には、オリンピック開会式において聖火スクーターイングラナーとなった全道フィギュアスケート大会中学チャンピオンの辻村いずみが模範演技を披露した。

オリンピック市民の集いの会場となった市営工場団地特設会場は、第二工場団地内で一九六六年に伊藤ハム栄養食品が立地したが一九七〇年に解約となった工場用地（79↓キリンビール北海道千歳工場用地）で、砂利道の第二停車場線（現・中央大通）を挟んでサントリー千歳プラントが操業（67〜06）していた。

雪像は宇治の平等院鳳凰堂で幅三〇層、高さ一〇層、奥行き一〇層と大きなもので、制作は陸自第一特科団第一特科群隊員延べ一七〇〇人が動員された。サントリーでは従業員が高さ五層の雪のジャンボウイスキー「サントリーオールド」を工場敷地内に作った。当時、オールドは「ダルマ」と愛称された70年代人気の高級ウイスキーで、サテライトの千歳プラントからも主力商品として瓶詰出荷されていた。

本番当日は午前十一時に開場、市役所軽音楽バンドのブルーススターズ、

千歳市民合唱団、陸自幌別駐屯地北海自衛太鼓、SPG（サントリー・パブリシティ・ガールズ）のアトラクション、日が暮れてからは氷上カーニバル当時から恒例の雪中花火大会が行われた。中央バスの臨時便も運行され、多くの市民で賑わった会場には「虹と雪のバラード」が流れオリンピッククムードはいやがうえにも盛り上がった。

氷上カーニバルは、一九六五年一月に札幌招致委員会が第11回オリンピック冬季大会誘致申請書をJOCに提出したことを受け第一回が開催され、札幌オリンピックとともに開催された市民の集いを以て終焉を迎えた。氷上カーニバルはオリンピッククムードを盛り上げるための徒花だった。以降、市街において冬の市民参加型スポーツイベントは行われていない。

#### 支笏湖自然の村

支笏湖自然の村（自然の村）とは、札幌オリンピック冬季大会記念事業として残存施設を活用し青少年に自然と接する機会を与えようとした千歳市営の教育施設であった。

開村は、滑降競技会場について「大会終了後は、施設を撤去するとともに、伐採跡地には、早急に従来の林相を回復し得るような方法で植林すること」という環境庁の既定方針に抗したもので、札幌営林局の用地使用と環境庁の施設工作の許可が下りたのは一九七四（S49）年の八月になってからだった。

オリンピックの残存施設は整備員宿舎（A棟五〇三平方メートル・宿泊室（五〇人）、食堂）、サブプレスセンター（B棟六三八平方メートル・宿泊室（八〇人））、運営本部（C棟八八四平方メートル・食堂、炊事室）の三棟だったが、三棟ともに林相復原を考慮した簡易なプレハブ構造だった。A棟は女子ゴールのオコタンペ川方、B・C棟は女子フィニッシュ上手でC棟の横には

自然の村のシンボル、発火装置をはずした聖火台があった。

千歳市が自然保護団体の開村反対を押し切り施設をオープンさせた理由については疑問が残る。当時、支笏湖周辺には一九五五（S30）年に日本ユースホステル協会が直営第一号として開設した支笏湖ユースホステルのほか、市所管で一九六九年開設の青年の家支笏湖青少年研修センター（05閉所）、一九七四年開設の支笏湖勤労青少年フレンドシップセンター（03閉所）のほかモラップキャンプ場（50開設）、ポロピナイキャンプ場（61開設）などの青少年を対象とした宿泊施設があった。さらに、支笏湖温泉街には支笏湖畔国民休暇村（現・休暇村支笏湖／77開業）の建設も予定されていた。支笏湖周辺の青少年施設は明らかに供給過剰にあり、交通の便に恵まれないオコタンに青少年を集めるには困難が伴うことは容易に想像できた。真の狙いは将来的なオコタンの観光開発だったのであろう。

自然の村の開村は一九七五（S50）年六月、施設の周辺に自然の林相を崩すサクラを植樹するなど自然保護団体との軋轢を残したまま開村となった。利用期間は六月から九月末までの四カ月間で宿泊定員は一三〇人、食事は持ち込み食材による自炊で食器と寝具を貸与した。市は期間中一万人以上の来村を見込んでいた。来村者の交通手段として初年度は市役所・自然の村間五〇<sup>キ</sup>を退役した老朽スクールバスで送迎したが、翌年度には運行が不能となって代替措置を取らざるを得なくなった。

開村にあたって環境庁から認められたのは耐用年数内の施設の利用だけで国立公園特別地域内ということから植物や昆虫の採集にも厳しい規制があり、利用人員も二八〇〇人、一三〇〇人、三年目の一九七七年はA棟のみの開放で八六二人と年を追うごとにじり貧となった。三年目の九月には施設の老朽化と財政事情から廃村の方針を固めざるを得なかった。

競技会場建設の許可条件である林相復原を押し切ってまで開村したが事

前評価が甘かったのか、初期投資、運転経費、解体・復原費用あわせて一億円近い金額を費やし三年という短期間で頓挫した。一九七八（S53）年三月に廃村、七月から八月にかけて施設を解体、翌年に復原植栽を行った。

オリンピック当時からの自家発電装置建屋は、オコタンペ川右岸・道道支笏湖線から自然の村に向かう橋のたもとにあった。当時在職した市ガス水道局職員によると、一九七九（S54）年に一基当たり高圧六六〇〇ボルトの発電機は廃村にあたってリユースするため、製造元の三菱電機でオーバーホールされガス水道局の施設に転用された。一基はガス工場全体の非常用電源として、一基は蘭越浄水場に設置され泉沢への新設水道三・三キロの山越え圧送用電源に使われた（97ガス事業譲渡↓北海道ガス）。

### 野ざらしのオリンピック顕彰碑

一九八六（S61）年十月、『朝日新聞』は「札幌オリンピック滑降競技入賞者顕彰碑が恵庭岳山中に野ざらし状態で放置されている。日本体育協会は札幌市の『冬のスポーツ博物館』への移設計画を打ち出した」と報じた。現地調査を行ったのは組織委員会の事務を引き継いだ日本体育協会（日



写真7 野ざらしのオリンピック顕彰碑  
シンボルマークのプレートが持ち去られている  
(1986年10月撮影：先田次雄)

体協)の総務部長一行だった。日体協としては碑の維持管理は地元との先入観があつたのか。一般的な競技会場であればオリンピック開催のシンボルとして大切

にするであろうが、滑降会場は復原中の林野であった。

顕彰碑は「冬季祭典のモニュメント」として温かく見守られなければならないものだったが、滑降コースの復原工事が始まろうとしていた現地に碑を設置したのはどのような理由からだつたのだろうか。恵庭岳と同様な事例がほかにもある。クロスカントリースキーとライフル射撃を組み合わせたバイアスロンが行われた陸自北海道大演習場西岡地区内・西岡距離競技場の碑も、防衛庁用地に立ち入り禁止ということから市民が碑を目にすることができない地となっていた。

恵庭岳の顕彰碑は縦横一・二メートルの白御影石の台座に一辺四方の黒御影石の銘板を取り付けたもので、銘板には滑降競技男女の一位から六位までの入賞者名と国名三文字コードが刻まれていた（84ロサンゼルスオリンピックくく八位まで）。日体協の現地調査時点において銘板のシンボルマークのプレートは失われ、縁も欠けている状態だった。碑は設置から一四年が経ちクマザサに覆われていた。放置が明らかになってから千歳市教育委員会体育課は、日体協、道体協、札幌市を訪れ所有権と管理責任がどこにあるのかを調査したが、はつきりしたことは分からずじまいだった。

千歳市は移転先として「開催地である千歳への移転を考慮したい」と口頭で日体協に申し入れるとともに、受け入れ先として有力視されている札幌市の意向を打診した。その後、日体協に文書で「移転先として青葉公園の百年記念塔付近を考えている」と伝えたが、市立図書館（88開館）の建設中で場所については未定とした。

年が明けて日体協との協議の結果、顕彰碑を青葉公園に移設することで合意、三月には千歳移転が正式に決まったという文書が来簡した。恵庭岳山麓の雪解けを待って市教委職員が建設業者とともに碑を市内へ搬出した。

顕彰碑は当初、青葉公園に新たな台座を作り公開することを考えた。し

かし、検討の結果、十月にはスポーツセンター（78開館）一階ホール・アリーナ入口の壁に銘板が取り付けられた。スポーツセンター内であれば、いたずらによって壊される恐れがないことが最大の理由だった。

銘板の設置にあたって失われたシンボルマークプレートのリプリカ作成を日体協では判断できず、最終的にはJOCからIOCにお伺いをたてたという。また、欠けていた銘板の縁は形を整えるため切りそろえられたためひと回り小さくなってしまった。

放置問題が公になってから一年、銘板は安住の地を得た。なお、バイアスロンの顕彰碑は時を同じくして札幌中島公園内の冬のスポーツ博物館に移設された。

## おわりに

恵庭岳滑降競技場の復原について、1956年伊コルティナダンペッツオオリンピック冬季大会と1958年アルペンスキー世界選手権大会でアルペンスキー滑降、回転、大回転で金メダルを獲ったオーストリアアナショナルチーム監督トニー・ザイラーと、1968年オリンピック冬季大会を開催した仏グルノーブル市長デュブドウの言葉、オリンピックが終わって四カ月後に開催された第六八国会、衆議院公害対策並びに環境保全特別委員会における島本虎三委員の質問に対する大石武一環境庁長官の答弁を本稿の終わりに引用したい。大石は四日市ぜんそく事件、尾瀬自動車道建設中止、水俣病患者認定など毅然とした対応で知られる。

『自然の美しさは金にはかえられない。一般に開放するにはコースが狭すぎ。自然を守る決意は立派だね』（トニー・ザイラー）

『スポーツよりも自然、生活環境を守ることが大事、参考にしたい』（デュブドウ・グルノーブル市長）

巨費を投じた会場にあつまり見切りをつける「いさぎよさ」に、外国人はおほめのことばを残して去った。経済大国への皮肉がちよっぴり。

（男子滑降翌日二月八日付『北海道新聞』朝刊スポーツ面「エニワの感傷」）

○島本委員（略）札幌の冬季オリンピック大会、これは偉大なる成功裏に終わりました。しかし、終わる条件として、自然の保護だけは完全にさせなければならぬ（略）この復旧計画はどうなっていますか。もう実施されてございますか。

○大石国務大臣 わずか三日か四日の滑降レースのために、あの貴重な恵庭岳の自然を破壊したということは、私は残念に思います。たとえどのようなオリンピックであろうと、大義名分とかにしきの御旗がありましても、あの自然を破壊したということは、私はいま非常に残念に思います。しかしそうきまつたことはしかたがありません。それは当時のいろいろな自然保護関係の人が懸命の努力をしてあのような復旧計画を約束して認めたというところに私はその努力のあとを感じるわけでございます。御承知のように、あの競技が終わりました翌日からすでに設備が取り払われております。（略）

（一九七二年六月十三日『衆議院会議録情報』）



写真8 市内唯一のオリンピックの記憶・顕彰碑  
滑降では男子がB・ルッシ(ソチ滑降コース設計)、女子は慧星マリー=T・ナディヒが金メダル、ともにスイスであった(2014年11月・森谷淳二撮影)



写真9 中央バス・札幌オリンピック冬季大会記念乗車券(×0.8)  
 女子N S Tから男子滑降競技までの4日間、1日13往復の連絡バスが運行された。うち上り4便が北1条を經由、全便およそ70分で中央バス札幌ターミナルと恵庭岳会場を結んだ。中央バスはオリンピック期間中、全社の貸切車と一部路線車を札幌に集結させ、特別体制を敷いて会場輸送任務を達成した。なお、本券は中央バス初の記念乗車券である。

参考文献

- 千歳市編纂文書『41札幌オリンピック関係』綴 昭和四十一年ほか  
 札幌オリンピック冬季大会組織委員会『札幌オリンピック冬季大会資料集VOL  
 1・2』／『第11回オリンピック冬季大会公式報告書』 昭和四十七年  
 札幌市『1968年オリンピック冬季大会札幌招致の追加資料』 昭和三十六年



(参考) 北海道放送のオリンピック記念スタンプ



(参考) 男子滑降競技プログラム  
 大きさはB列5判

第10回オリンピック冬季大会札幌招致委員会『招致委員会書類綴』 昭和三十八年

第11回冬季オリンピック札幌大会滑降競技プログラム(2/7)

黒岩大輔「第11回札幌オリンピック冬季大会における雪氷調査」『北海道大学

低温科学研究所業績』第1228号 昭和四十七年

千歳市『躍進千歳の姿』 昭和二十四年／『千歳市史』 昭和四十四年／『新千

歳市史』 平成二十二年／『要覧ちとせ』各号／『広報ちとせ』各号

札幌開発建設部『市道支笏湖周辺道路新設工事概要』 昭和四十三年

苫小牧市『苫小牧市史』 昭和五十一年

札幌市『新札幌市史』 平成十四年

恵庭市『恵庭市史』 昭和五十四年

国立国会図書館 国会会議録検索システム

北海道道路史調査会『北海道道路史Ⅰ・Ⅱ』 平成二年

Shear.com WEBサイト「オリンピック号(恵庭岳)」『失われたロープウェイ

イ』 平成二十一年

丸駒温泉『原始の森と湖に…支笏湖丸駒温泉旅館80年』 平成七年

高橋長助『国立公園支笏湖沿革史』 昭和四十七年

『千歳民報』／『北海道新聞』／『毎日新聞』／『朝日新聞』

協力

札幌ウィンタースポーツミュージアム／陸自第七師団東千歳史料館／千歳市教

育委員会／北海道千歳高等学校／インターネット航空雑誌『ヒコーキ雲』佐伯邦

昭／原智浩／先田次雄／佐々木拓人／村上和敏ほか多くの関係者の皆さん

写真協力 先田次雄／森谷淳二／前田克利

レファレンス 千歳市立図書館／富良野市立図書館

機関誌『志古津』第19号共通地図(1)

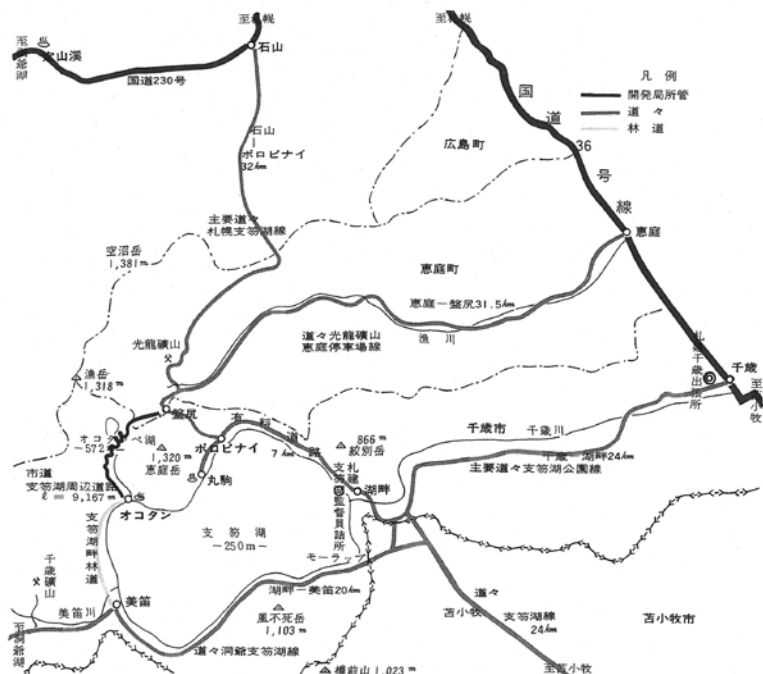


図1 札幌開発建設部『市道支笏湖周辺道路新設工事概要』掲載図 1968年当時の道路名となっている



# 恵庭岳滑降コース緑化復元から四〇年

― コース跡地の現状を見る ―

先 田 次 雄

自然公園財団支笏湖支部職員

はじめに

札幌冬季オリンピック恵庭岳滑降競技場との出会いは昭和四十二（一九六七）年五月、苫小牧東高校の山岳部員としてオコタンペ湖を挟んで西側に位置する漁岳（いざりだけ）（二二九メ）を目指した時だと思っている。

その前年、中学三年生の時初めてオコタンペ湖を訪れたが、オリンピックを意識させるものは何もなかった。当時、オコタンペ湖への道は、湖畔（現・支笏湖温泉）から船に乗って支笏湖グランドホテルのある奥潭（おくたん）（オコタン）湖岸まで行き、そこからオコタンペ川沿いにオコタンペ湖、そして漁岳を目指した。その時も、前年同様に川沿いの小道を登るはずだったが、立派な道が造成中で驚いた記憶がある。

それから高校を卒業するまでの毎年五月、この道を登って漁岳に向かった。そのたびに道路の整備が進み、南西斜面に滑降コースが浮かび上がっていた。雪のない時期のスキー場を眺めると、樹木が伐採された跡地であるゲレンデがまるで土砂崩れの跡のように見えるのと同じだった。

昭和四十七（一九七二）年の札幌冬季オリンピックは東京でテレビ観戦だったと思う。ほとんど記憶に残っていないが、滑降コースについてはテレビのアナウンサーがコース終盤の急斜面を「まるで湖に飛び込むようだ」

などと声を張り上げていたことが強く印象に残っている。

コース跡に踏み込んだのはオリンピックの翌年。その次が、会場跡地に放置された顕彰碑が話題になった昭和六十一（一九八六）年。

長野冬季オリンピックの滑降コースが問題となった平成八（一九九六）年にも登った。植樹されたアカエゾマツがまだ背丈ぐらいいだった。標高八〇〇付近で、黒い動物が走り去るのを見て一瞬仔グマかと緊張したが、エゾタヌキと分かって安心した思い出がある。この辺まで登れば切り立った山頂部がよく見えた。この年は二回登った。

平成二十三（二〇一一）年四月、思い立って丹鳴岳（になるだけ）（一〇四〇）に登った。天候が悪化して途中で引き返したが、標高九〇〇を越えたと北東方向に恵庭岳南西斜面のほぼ全体が見えた。この時季、この方向から眺めたのはほぼ二〇年ぶりだった。最初に目に入ったのは斜面下部に浮かび



写真1 丹鳴岳頂上直下から望む恵庭岳南西斜面  
下部の交差する2本の帯が滑降コース跡地  
(筆者撮影)

上がった二本の黒い帯だった。植えられた針葉樹が大きく立派に育っている姿だった。雪に覆われた斜面に走る針葉樹の黒い帯は、ここで滑降競技が開催された「記念すべき証し」だったが、どう見ても周囲との違和感が大きかった。

その年の秋、定年後の第二の職場で恵庭岳を毎日のように眺めるようになってから、マスコミの友人に頼

まれて一緒にコース跡地を登った。「札幌オリンピックから四〇年」のための取材が目的だった。筆者は、気になっていた「違和感」の現場を見てやるつもりだった。だが、準備不足で果たせず、翌年も一回。さらに平成二十五年には二回も登ってしまった。

植物や土木の専門家ではない筆者に森林復元の学術的な状況など分かるわけもないが、「違和感」の様子をしっかりと確認し、自分と滑降コースの関わりに一つの区切りをつけたかったのだと思う。

### 滑降コースの概要

恵庭岳は支笏湖の北岸に位置する標高一三三〇呎の円錐形で急峻な活火山。厚い溶岩と溶岩ドームに覆われているのが大きな特徴で、約二万年前の大規模な噴火による溶岩流の噴出で原型が形成された。二万年前から始まる活動は現代まで六期に分けられ、約二〇〇〇年前の第五期に山頂部から山体西麓で溶岩が流出し、オコタンペ川をせき止めてオコタンペ湖を誕生させた。この時期の山頂部から山麓部まで続く溶岩流の上に滑降コースが造成された。

植生は山麓部がハリギリ、ミズナラ、ホオノキ、ナナカマド、ダケカンバやミヤマハンノキなどの広葉樹が中心でエゾマツやトドマツは少ない。中腹に入るとエゾマツやトドマツが増えダケカンバを交えた混交林になる。山頂部ではダケカンバやミヤマハンノキが多く、ハイマツのほかミネヤナギやイワヒゲなどの高山植物も交じってくる。

恵庭岳滑降競技場の造成は昭和四十三（一九六八）年六月から始められオリンピック前年の四十六年十一月まで続いた。造成には六つのダイナマイトが使われ、爆破後にブルドーザーで整地が行われた。

完成した男子コースは標高三五四〜一二六呎、コース長二六三六呎、

平均斜度一七度、最大斜度三七度。女子コースは標高三三六〜八七〇呎、コース長二一〇八呎、平均斜度一四度、最大斜度三五度。幅は男女コース共に二〇〜六〇呎。

男女のコースの間に第一区間延長八八四呎、第二区間延長八三〇呎のロープウェイ二本、その上部に三三〇呎のチェアリフト一本が設けられた。伐開コースも含め用地は四三・四畝、森林伐採量は約二九〇〇立方呎、土工量は約六万五〇〇〇立方呎となっている。

立木伐採と整地は昭和四十三年から始まり、四十四年にはコース全域約二〇畝にホワイトクローバなどの牧草類が肥料、土壌改良材などとともに空中散布されている。

付帯施設はコース上からスタートロッジ、スタートハウス、中間ステーション、ヘリポート、山麓部には聖火台、運営本部、プレスセンター、宿舎、ヘリポート、駐車場など合わせて三八棟が建設されている。

### 緑化復元工事

オリンピック終了後、全日本スキー連盟などによるコースの存続運動もあり、撤去復元方針が決まりオリンピック組織委員会の復元計画案がまとまったのは四カ月を経た昭和四十七（一九七二）年六月になってからだった。

最大の課題は、伐開し荒廃したコースを緑化するための斜面の安定化だった。安定化のための擁壁など、どの程度の土木工作物が必要になるかということ、北大の東三郎教授（現・森林空間研究所主宰）などの指導を受けて、地上にあまり突出しない低構造の工作物を有機的に配置し、オリンピックで使用した施設の解体材、現地資材を活用した土留工としての緑化基礎工が計画された。

特に斜面上層の安定を図り崩落や雪崩の発生を防止するため男子コーススタート直下と男女コース、ゴール直前の急斜面には地表面に金網を張る面状基礎工。ゴール直前などの急斜面にはコンクリートブロックの埋設基礎工、砂よりも径の大きな石で水を通しやすい礫を用いた埋設排水溝である礫暗渠工、ヤナギ網柵工。比較的斜度の穏やかな場所には八〇度の間隔を置いて上部を開け放した明渠排水工などが計画された。ロープウェイ駅舎の基礎コンクリートは、斜面の浸食防止に有効と考えられて残置された。

緑化復元対象面積は三二・二ヘクタールで、その緑化復元といっても林相を元どおりに復元するのは事実上不可能なため「その近似値の森林を目指す」ことを目標にアカエゾマツ、トドマツ、ダケカンバ、イタヤカエデ、ナナカマド、ケヤマハンノキの苗を、「画一的にならないように植え込む」とした。本来植えるべきだったエゾマツは、関係者の談話などを読むと「入手できなかった」という。種子から直接苗木を育てることが難しかった当時の事情はあったのだろうが、国家的事業の後始末としては、ちよつとお粗末な気がするの筆者だけだろうか。入手難を口実に育てやすく成長が早いアカエゾマツを活用したと勘ぐりたくなる。

植栽密度は通常は一畝当たり二〇〇本だが、ここでは畝当たり三〇〇〇〜四〇〇〇本とし、植穴を不整形に配して各植穴には土壌改良材、肥料を混入した客土が行われた。標高七〇〇メートル以上ではポット苗が使われた。それ以下は普通苗を使い、一本植えのほか針葉樹と広葉樹、針葉樹のみ、広葉樹のみの束植えも行われた。束植えによって幼齢期の環境抵抗力を高めるとともに、優勢樹がより早く針広混交林になるよう期待したという。オリンピック終了後、施設の撤去、保全工事、緑化工事の大部分は昭和四十七、四十八年度に札幌オリンピック組織委員会が実施。四十九年に同

組織委員会解散した後の緑化復元は日本体育協会に引き継がれ、北海道がその委託を受けて行った。

植栽は昭和四十八年から開始され、施設跡地には草生工が行われ、六十一（一九八六）年までの一二年間に補植、下草刈り、野鼠駆除、追肥などの保育・管理事業が行われた。

工事が終わった翌年に日本体育協会の委託で林業土木コンサルタンツ北海道支所による状況調査が行われ『恵庭岳滑降競技場復元工事調査報告書（『最終報告書』）がまとめられた。『最終報告書』では「わが国唯一の森林復元の成功例」、「周辺との調和、同化は時間とともに解決される」と評価している。

『最終報告書』を受けて、関係者による終了確認会議が開かれ、平成元（一九八九）年、日本体育協会は苫小牧営林署に工事の終了届け出を行い、土地は国有林に戻された。

なお、施設の一部は仮設工作物の耐用年限内に限り野外自然教育施設への転用が認められ、奥潭地区の観光開発を目論んだ千歳市の支笏湖自然の村として昭和五十（一九七五）年六月に開村（開村期間六〜九月）したが、利用が伸びずに三年後の昭和五十三年に閉村した。この間の利用者は四九六二人だった。施設は翌年解体されている。

#### 競技場跡地へ、平成二五（二〇一三）年十月

オリンピック会場跡地へ行くには、以前は道道支笏湖線からオコタンペ川を渡る橋があったが、すでに外されて残っているのは橋台だけになっている。この橋台が残されている最大の構造物だろう。現在は道道の通行止め地点からほとんど廃道といえるほど荒れた林道を登っていくしかない。

その林道を進むと恵庭岳の登山道になっている西沢コースへの分岐に



写真2 オコタンペ川に残る会場入口橋の橋台



写真3 斜面に設けられた土留め用コンクリートブロック擁壁  
(標高400m付近)

突き当たる。余談になるが、滑降コースになった斜面より南側に位置する沢を西沢と呼び、その北側にある尾根（斜面）を南西斜面と呼ぶようになったことについては、いまだに不思議に思っている。

ともあれ、分岐を西側に進むと、チシマザサの生い茂った周囲の森とは様子はかなり違うダケカンバの林にでる。ここが男子コースのゴール地点。さらに進んで小さな尾根を回りこむとやはりダケカンバの林とその奥にアカエゾマツが見えるちよつとした広場にでる。ここが女子のゴール地点になる。男女のゴール付近はダケカンバを優占種とし、さらに林相が画一化しないよう植樹が行われたとされているが、とてもそうは思えない。

今回登ったのは女子ゴールからで、男女コースの合流点から男子コースに入った。以前に登った最初から男子コースと考えていたが、踏み分け道がはっきりしないため、標識がしっかり付いている女子コースを選んだ。

女子コースの西側にはコース最後の急斜面の上に出る作業道が作られている。その作業道に入ると周囲はアカエゾマツの植林地になっている。標高約三四〇㍎。陽光が差し込む作業道沿いには天然更新の高さ一㍎前後のトドマツの幼木が並んでいる。アカエゾマツの林内はフッキソウなどエゾシカの食べない種類ばかりが目についた。

作業道を離れしばらく進むと斜面がきつくなり、ゴール直前の急斜面に入る。標高三七〇㍎付近で最初の土留め用コンクリートブロック擁壁が出現した。標高四〇〇㍎を超えると斜面の露岩が増え、まるでガレ場といった雰囲気になる。斜面を横断するブロック擁壁の間隔が狭まり、露岩を固定する金網がコース全面に張られ、その金網を支えるために直径一㍎のワイヤーが縦横に張られていた。金網は錆びてはずたになつていたが、十分に機能を発揮してきたのだろう。露岩が崩れたり表土が流れた形跡はなかった。

土砂が溜り安定しているブロック擁壁のすぐ上は、植えられたダケカンバが比較的よく成長していた。ただし大きな岩が重なっているところでは根が十分に張れず育ちきれない細いダケカンバやケヤマハンノキがチシマザサに紛れていた。

標高五〇〇㍎で急斜面が終わり緩斜面に入る。男女のコースが交差するあたりで、植林幅は一〇〇㍎ぐらいありそうだ。植えられたダケカンバが一〇㍎以上に伸びている。その中を道標にしたがって進むが、まるでシラカバ並木を歩いているようだ。その周囲にアカエゾマツやトドマツが整然と並んでいた。コース外側の天然林からアオダモやドロヤナギが侵入していた。

オリンピック前年の昭和四十六（一九七二）年一月に同じ場所を撮った写真がある。苦小牧の泉田健一が仲間と「滑降コースを滑ってやろう」と



写真4 五輪開催前年の女子滑降コースとゴンドラ  
(昭和46年1月18日撮影：泉田 健一)



写真5 生育が極端に悪い標高600m付近のアカエゾマツ林



写真6 草地となっているロープウェイ終点の広場



写真7 まとまって根返りしたアカエゾマツ

入り込んだ時に写したものだ。勇んでコースを登ったものの「ゴール手前の最大傾斜の斜面（壁）に来るときつくて滑るところではなく斜滑降とキックターンで下りた」と振り返り、青い支笏湖に向かって滑り降りていくのが強く印象に残っているという。

筆者もオリンピックの翌年に同じ場所まで登った。スキーを滑るつもりではなく「コースを見てやろう」という野次馬的興味からだだった。天気が悪くて湖と山の絶景は拝めなかったが、オリンピックの雰囲気は楽しむことができた。

標高六〇〇<sup>㊦</sup>を超えると植栽されたアカエゾマツ、ダケカンバ、トドマツの生育度が落ちてくる。標高六五〇<sup>㊦</sup>あたりから土留めのブロック擁壁、金網が多数出現する。露岩地では周囲からのチシマザサの侵入も多い。ただし、斜面が平坦になったところでは直径三〇<sup>㊦</sup>を超えるとトドマツが並んでいた。

同時に、このあたりからトドマツやアカエゾマツの風倒木が目立つよう

になった。

葉が緑でまだ松脂臭が漂う直径三〇<sup>㊦</sup>もあるトドマツが数本まとまって倒れていた。直径二〇<sup>㊦</sup>クラスのアカエゾマツが十数本まとまって倒れているところもあった。いずれの根も浅く、根と表土がまるでカーペットのようにめくれ上がっていた。このサイズの風倒木がまとまってあったのは、この場所だけだったと思う。地形的要因で最近かなり強い風が吹き抜けたのかもしれない。

標高八〇〇<sup>㊦</sup>を超えると、植えられたアカエゾマツ、ナナカマド、ダケカンバの生育が極端に悪くなった。ダケカンバは細くともなんとか伸びているが、チシマザサに覆われ隠れてしまいそうなアカエゾマツはちよつとかわいそうだった。八二〇<sup>㊦</sup>で、今年と思われる腐った倒木につくられたアリの巣を壊したヒグマの痕跡を見つけた。

九二〇<sup>㊦</sup>でロープウェイ終点の女子スタート地点に出た。斜面を幅三〇<sup>㊦</sup>削って平らにした広場で、ハンノキ類が主に植えられたはずだが

草地になっていた。女子スタート側（北側）に直径三八センチの金属支柱が二本切断されて基礎とともに残っていた。男子コースの下を潜ったアーチ状の金属板をつないだトンネルもあり、中には廃材が投げ込まれていた。周囲には陶器の破片やトタン板、ワイヤーの固定金具などが半分以上埋まった状態で散らばっていた。

施設解体の従事者から「運びきれない資材は、近くの沢に投げ込んで始末した」との話を聞いたことがあり、北側の沢に下りてみたが、十分な時間もなく何も見つけることはできなかった。

標高一〇〇〇メートルを超え、男子スタート地点近くなると、風雪で枝や幹が横に伸びたいじけたダケカンバばかりが目につく。土留めに張られた金網はワイヤーではなく鉄パイプで固定されていた。周囲にはやはりいじけた樹高の低いナナカマド、ハイマツ、ヤナギなどがあつたが、植栽が自然侵入かの見分けは付かなかった。

驚いたのは、こんな場所にもエゾシカの新しい糞があつたことだ。周囲



写真8 投げ込まれた廃材が残るトンネルの上部



写真9 男子スタート地点付近の斜面

をよく見ると足跡もたくさんあつた。たしかに、ここに登ってくるまでの道にはペンキやテープなど多くの標識があつたものの道の実態はシカ道そのものだった。それにしても「ここまで登って来るなよ」と言いたくなる。肥料の袋や樹木の生育調査に使つたとのだるうプラスチックの標識杭など人間の残したのも案外多かつた。平成二十三（二〇一一）年秋にここまで来たときには、オリンピック時コース沿いに立てられた三角形の小旗を見つけ、今回もう一つと期待していたが見つけられなかった。

男子スタート地点まで行き着くと、斜面というより岩壁に立っているような気分になる。ここに足場を組んでスタートハウスを設置した関係者の苦勞が思い浮かぶ。振り返ると正面に真っ青な湖の西半分が見えた。急斜面を北側に回ると、葉を落としたダケカンバ越しにオコタンペ湖が目飛び込んできた。

#### 最後に

「違和感」を感じたコース跡地を自分なりに歩いて、見た、その実感は単純なものだった。『最終報告書』でどのように「わが国唯一の森林復元の成功例」と評価していても、なんのことはないただの「造林地」ということだった。支笏湖周辺の天然林で感じる空気とは異質だった。

ともあれ、関係者の長年の努力で、本来あるべきでないアカエゾマツが植えられるなど伐採前と林相は違うものの、森林の再生が曲がりなりにも進んでいると思つた。同時に湖の対岸にある樽前山（一〇四一メートル）のことを考えてしまった。

樽前山が、その山麓を火砕流で最後に埋め尽くした元文四（一七三九）年の大噴火を起こしてから二七〇年余り。火砕流に埋まって消滅した山麓の樹木はやつと標高七〇〇メートル前後まで登ってきた。稜線まであと三〇〇メートル。

樽前山と恵庭岳を同列に考えることはできないが、恵庭岳のコース復元が始まってからわずか四〇年。『最終報告書』の「周辺との調和、同化は時間とともに解決される」とはいつたいつのことなのだろうか。新たな森になるには、まだまだとてつもなく長い年月が必要だろう。

話は変わるが、標高一〇〇〇付近に、リフト用なのか電柱用なのは分からないが切り倒された金属支柱が一本残されている。一息ついて座るにはちょうど良い太さの支柱には、赤いペンキで「お休み下さい」と書き込んであり、いつもここで一服する。長年にわたり植樹木の保育、管理にあたった人たちのささやかなご愛嬌なのだろう。いつもたばこをふかしながら「ありがとうございます」とお礼の言葉を忘れないようにしている。

(本稿掲載の滑降競技場跡地写真は平成二十五年十月筆者撮影である)

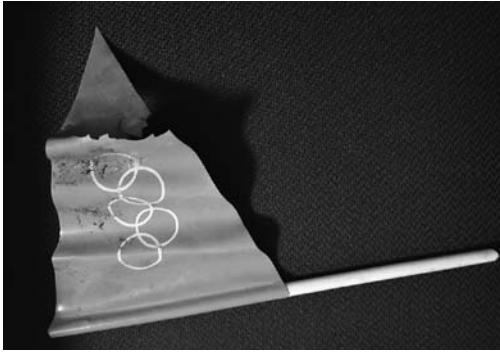


写真10 標高1,000m付近で見つけたコースに沿って並べられた小三角旗



写真11 赤ペンキで「お休み下さい」と書かれた金属支柱

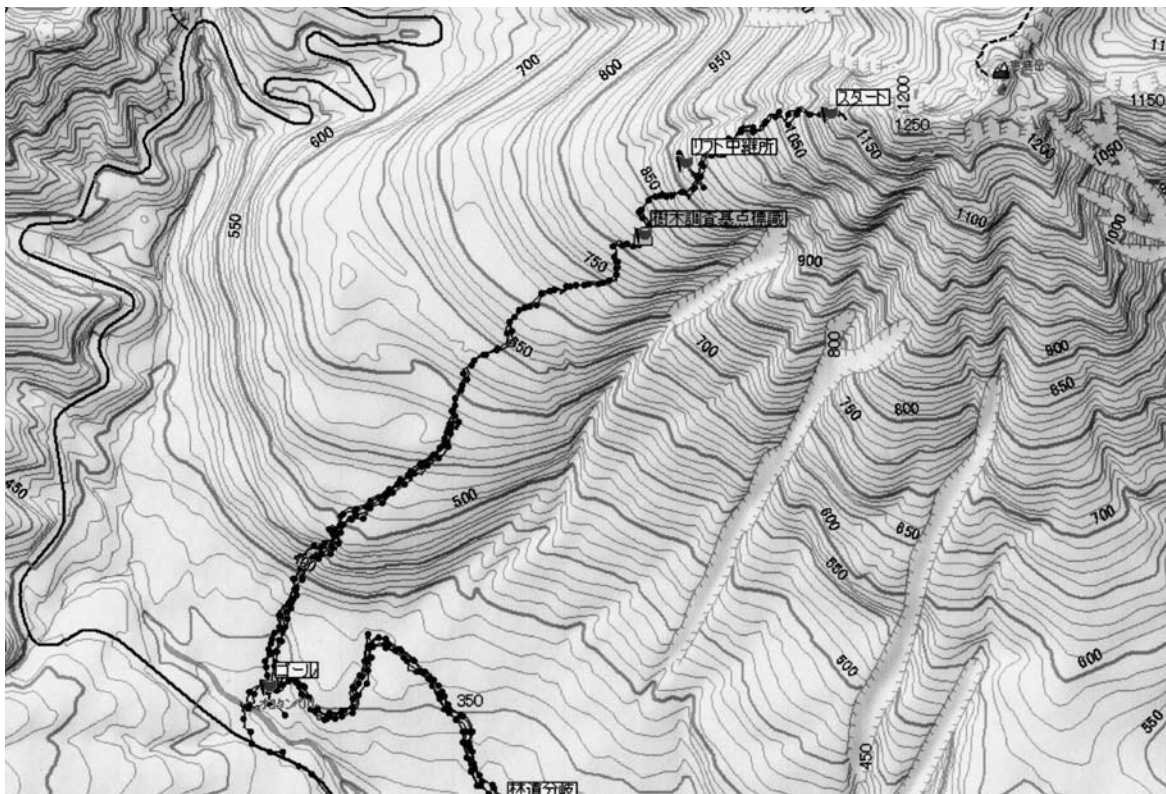
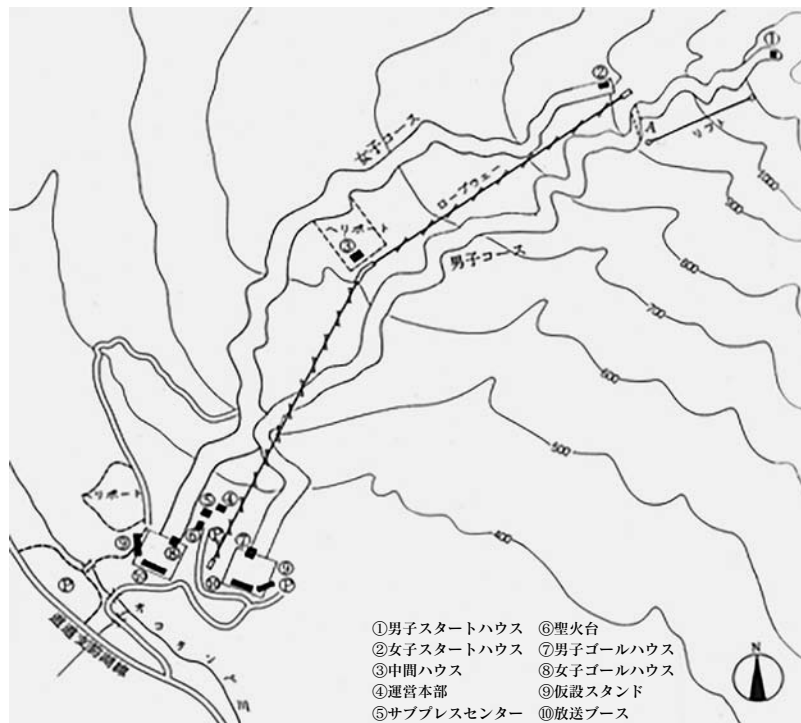


図1 全地球測位網(GPS)による恵庭岳女子滑降コース登山軌跡図

引用文献参考

- 千歳市『千歳市史』 昭和四十四年／『新千歳市史』 平成二十二年  
 依浩三『札幌オリンピック滑降コースの場合』 日本森林技術協会『林業技術』  
 昭和五十二年八月号  
 菊池俊一ほか『恵庭岳滑降コース跡地の植生復元』 日本林学会北海道支部論  
 文集 平成六年  
 北海道自然保護協会・これまでの行動2003 WEBサイト『恵庭岳滑降コー  
 ス跡地復元を「従来の林相」へ導くため適切な管理の実施を求める要望  
 書』 平成十五年九月  
 若松幹男『支笏湖学のすすめ』 WEBサイト北海道地質調査業協会  
 苫小牧市『苫小牧市史』 昭和五十一年  
 8beat.com WEBサイト「オリンピック号(恵庭岳)」『失われたロープウェイ』  
 平成二十一年  
 高橋長助『国立公園支笏湖沿革史』 昭和四十七年  
 美しい自然公園4『支笏湖』 自然公園財団 平成二十年  
 『千歳民報』／『北海道新聞』／『毎日新聞』／『朝日新聞』／『北海タイム  
 ス』  
 協力  
 守屋憲治／泉田健一／小西淳一ほか多くの関係者の皆さん

『志古津』第19号共通地図(Ⅱ)



図Ⅱ 恵庭岳滑降競技場  
 組織委員会『第11回オリンピック冬季大会公式報告書』掲載図  
 索道＝恵庭山麓駅 - (第1区間) - 恵庭中間駅 - (第2区間) - 恵庭頂上駅  
 A＝恵庭頂上駅 - リフト間トンネル



# 支笏湖畔有料道路史

大島 仁

室蘭市八丁平

はじめに

支笏湖北岸のポロピナイと支笏湖温泉を結ぶ道は、支笏湖畔有料道路として昭和四十二（一九六七）年九月に開通し、五十九年四月に無料化された路線である。当時は道道札幌支笏湖線の一部で、平成四（一九九二）年四月三日の政令第一〇四号で一般国道453号に指定され、翌五年四月一日に昇格した。

有料道路だった事実は広く知られている反面、歴史的経緯を網羅した文献をほとんど見かけない。本稿は建設から無料開放に至る経過をまとめ、また有料道路と関係する道路の歴史に触れたものである。

## 支笏湖をめぐる道路概観（札幌支笏湖間を除く）

支笏洞爺国立公園の景勝地、支笏湖の周囲四〇・四キロに、昭和二十年代まで周遊する道路はなかった。標高六〇七メートルのモラツプ山、一一〇三メートルの風不死岳、六八一メートルの多峰古峰山、一〇四〇メートルの丹鳴岳、一三二〇メートルの恵庭岳、八六六メートルの紋別岳といった山々に囲まれた一帯は明治二十二（一八八九）年に御料林へ編入され、開発の手が及ばなかった。大正十三（一九二四）年発行の北海道庁編『北海道史蹟名勝天然紀念物調査報告書』では「四囲の山岳はことごとく太古の森林のまま湖畔にそばだつた」「湖畔周遊の道路開削の必要あり然れども自然の風致を破壊せざるを要す」と記されて

いる。

王子製紙が苦小牧工場を建設するにあたり、千歳川を工場用の水力電源開発に利用するため、資材運搬を目的に王子製紙苦小牧工場専用鉄道（王子軽便鉄道）を開業したのは、明治四十一（一九〇八）年八月二十一日である。苦小牧から現在の国道276号に並行して湖畔を結んだ。途中の分岐点より千歳川に沿って東へ向かう路線は、大正八（一九一九）年に十歳まで達した。沿線住民の物資輸送や周辺の木材搬出に活躍し、大正十一年四月から一般乗車が認められ、観光にも利用されるようになった。

千歳から湖畔へは、明治十（一八七七）年頃に開削された支笏湖街道があった。しかし大正末期には廃れており、王子軽便鉄道の乗車が認められると、明治二十一年開設の千歳中央孵化場を通って王子千歳第四発電所まで歩き、王子軽便鉄道を利用して支笏湖へ行くのが一般的になった。湖畔まで自動車を通れるようになったのは昭和八（一九三三）年である。十三年九月二十八日、地方費道千歳支笏湖線に認定された。

西岸のモシルン美笛川上流で昭和八年に金鉱脈が発見され、十一年より千歳鉱山が本格操業を始めると、鉱石は川沿いに敷設された専用軌道で美笛の棧橋へ運ばれて船で航送され、湖畔で王子軽便鉄道に積み替えられて苦小牧へ、さらに精錬所のある上川村天幕まで運送された。秋田県の田沢湖に次ぐ最大水深三六三メートル、平均水深二六五・四メートルの支笏湖は日本最北の不凍湖ゆえ、冬でも支障をきたさなかった。鉱山と美笛の棧橋の間は二十七（一九五二）年にトラック輸送へ切り替えられた。

大滝村を結ぶ美笛峠の千歳側は昭和二十九年に着工し、三十三年十一月十二日に完工式が挙行された。関係者一行が乗用車とバス一〇数台で大滝側から乗り入れ、千歳鉱山小学校の一年生から三年生まで児童一四〇人が日の丸の小旗を振って出迎えた。美笛峠の開通以降、夏期は鉱石を国鉄新

大滝駅へ搬出し、国鉄線で瀬戸内海直島の三菱精錬場へ輸送した。

終戦から間もない昭和二十五年八月二十四日に苦小牧と支笏湖畔を結ぶ道路が完成、翌日から苦小牧市営バスの運行が始まった。王子軽便鉄道は役割を譲って翌二十六年五月に廃止、八月までに線路は撤去された。二十九年一月二十日、建設省告示第一六号で千歳支笏湖線は主要地方道に指定され、同年三月三十日の北海道告示第五〇三号で道道支笏湖公園線に認定された。同時に、苦小牧と湖畔を結ぶルートも道道苦小牧支笏湖線に認定されている。支笏湖公園線の改良舗装は四十一年に完成した。

昭和三十三年（一九五八）年に札幌管林局の手で支笏湖南岸沿いの林道が着工された。モラップから美笛の区間は三十五年に完成したものの路盤が悪く、冬の鉱石輸送は依然として船に頼っていた。三十六年三月三十一日の北海道告示第六一六号で、美笛峠を越えて長流川沿いに進むルートが道道千歳大滝伊達線に認定された。三十九年までにトラックが通れるよう整備され、同年十二月二十八日の建設省告示第三六二〇号で主要地方道に指定、四十年四月一日の北海道告示第六二三号で洞爺湖支笏湖線となる。船を用いた鉱石輸送は同年五月に終止符を打った。四十四年に延長三三五㍎の美笛トンネルが開通している。

苦小牧を起点に支笏湖南岸・美笛峠・喜茂別を経て、俱知安に通じる路線は昭和四十四（一九六九）年十二月八日政令第二八〇号で一般国道276号に指定、翌四十五年四月一日より昇格した。苦小牧・モラップの舗装完成は翌四十六年である。札幌開発建設部は、未舗装・未改良区間がほとんどを占めるルートの長期整備計画を策定した。

多峰古峰山の西に位置する砥石山付近は、切り立った崖と湖畔に挟まれた最大の難所であった。昭和四十五年三月十六日、雪崩に巻き込まれた車を救出しようとして一人が亡くなる事故が発生した。また夏は土砂崩れが

発生して幾度も通行止めとなり、早急な解消が望まれた。抜本的な対策として、危険箇所山の側に延長九九五㍎の支笏トンネルを四十七年着工、四十九年に完成しルートを切り替えた。支笏トンネルと美笛トンネル間の改良舗装は五十三年に完了している。またモラップ・風不死岳北東麓までは樽前山の土砂流出対策を施し、五十五年に改良舗装が完了した。

その後は延長一五四㍎の滝笛トンネルで美笛峠を貫くルート建設が優先された。複数のルート案が検討され、切り土や盛り土による環境破壊を最小限に留め、景観の調和に配慮する観点から線形を決定した。急斜面に八カ所の橋梁を架ける難工事、調査から一一年の歳月を要し昭和五十九年十月五日に開通、通年通行を実現させた。風不死岳の麓から苔の洞門を経て、支笏トンネル手前までの改良と舗装工事が本格化したのは翌六十年以降である。急勾配・急曲線を緩やかにし、モラップのキャンプ場を回避するルートを新設した。百八十九億八千万円を投じた事業は平成元（一九八九）年に終了した。新千歳空港とニセコ方面を短絡する観光路線として、国道276号は重要な役割を果たしている。

美笛からオコタンに至る林道は昭和三十六（一九六一）年に開削され、四十五年に道道支笏湖線の一部となった。大規模な改良は五十年に美笛川に架かる美笛橋を架け換え、五十五年と五十六年に橋梁三カ所を架け換えた程度である。幅員は約三㍎。両側とも断崖で、山側は脆く岩盤が露出しており、落石や土砂崩れが絶えず、災害が起こる度に修復してきた。平成十（一九九八）年五月に多数の落石・土砂崩れが発見され、通り抜けできなくなった。落石の除去・防止など、安全対策工事を行うも崩落が止まらず、十五年の調査で危険箇所は一六を数えた。美笛キャンプ場入口からオコタンまでは、その後も通行不能が続いている。洞爺湖方面と札幌を短絡するルートであり、また支笏湖を周遊できる面からも、整備を望む声は依

然多い。

平成二十三年九月三十日の千歳市議会第三回定例会の席上、細見正義議員がこの問題を質している。

○細見議員 (略) 支笏湖一周道路の整備についてであります。四〇年ほど以前にもなるうかと思えますけれども、私は、車で支笏湖一周ドライブをしたことが三回ほどありました。現在は、オコタンから美笛までが通行止めとなっており、一周することはできない現状にあります。支笏湖は、周囲約四〇<sup>キ</sup>と認識しておりますが、フルマソンは、四二・一九五<sup>キ</sup>でありますから、道路さえあれば、支笏湖周回マソン大会の開催も可能となります。全国一位の水質を誇る支笏湖と森林浴の中、心地よい汗を流すことは、観光客に大きな感動を与え、人気を博するものと考えます。また、現在、整備されております湖岸道路のたび重なる風雪水害による通行止めに対応する危機管理の観点からも、道路整備は必要と考えますことから御所見を伺います。(略)

○山口市長 (略) 現在、通行止めになっております道道支笏湖線的美笛・オコタン間の整備予定については、道路を管理している札幌建設管理部からでは、この区間は落石のおそれがあることから、通行止めとしており、今後の整備予定については、国立公園内の自然環境の保全や地形、地盤などによる工事上の難しい問題があることから…今後の整備動向を、よく注視してまいりたいと考えております。(略)

次項から、支笏湖畔有料道路にまつわる歴史を詳述する。道道支笏湖線のオコタンから札幌寄りの区間についても、関連して記述する。

### 道道札幌支笏湖線の着工まで

現在は国道453号の一部である札幌市南区常盤と支笏湖温泉のルートは、昭和三〇年代半ばまで未開通の状態であった。

整備を希望する札幌市や近隣町村の関係者は、昭和二十三(一九四八)年の春に実地踏査を行った。丸駒温泉から恵庭村漁川上流を経て豊平町石切山まで、堅雪の中を歩く行程である。その成果をもって同年十一月、千歳町長名で札幌土木現業所長あて「支笏湖方面道路実地調査方お願について」の請願書を提出した。続いて翌二十四年、札幌市と関係市町村による札幌地方総合開発協議会名で「支笏湖観光産業道路開設の件」の請願書を北海道知事と北海道議会議長あてに提出し、同年八月十六日の道議会第三回定例会土木常任委員会で採択された。さらに二十六年十一月二十六日の参議院本会議において、「支笏湖を中心とする観光産業道路開さくに関する請願」が全会一致で採択されている。

丸駒温泉と石切山の間は道費により開削され、昭和三十三(一九五八)年に道路が完成した。恵庭町奥漁<sup>おくいさほ</sup>から豊平町常盤までは現在とルートが異なる。金山沢を渡ってラルマナイ川上流の造林小屋に抜け、東に六〇〇<sup>メ</sup>餘り進み北へ向きを変えて豊平町に入った。三十五年修正の5万分1地形図「石山」によると、厚別川上流の東に沿って滝野橋付近へ下る道と、急な谷を下り厚別川を渡って同川沿いに下る道が描かれている。

昭和三十五年四月一日北海道告示六三三二号により丸駒温泉と札幌の間が道道丸駒札幌線に認定された。総延長約四五<sup>キ</sup>のうち一五<sup>キ</sup>は幅員が三・五<sup>メ</sup>未滿かつ自動車交通不能であった。

恵庭から漁川沿いに遡って、丸駒温泉・石切山の道路と接続する町道・林道の恵庭支笏湖線も昭和三十三年に開通している。建設の意欲がうかがえる記録に、二十六年二月二十七日に北海道知事へ宛てた「町となすことについての申請」がある。五十四(一九七九)年発行の『恵庭市史』から引用する。

村の西端は支笏洞爺国立公園に指定せられており、その付近に光竜鉱山があ

り、また一帯の山林は営林署において経営せられておりますが、これと本村を結ぶ産業観光道路の急設を要するのでありますが、相当巨費を要するのでそれぞれ委員を上げて検討中であります。

昭和三十六（一九六一）年に道道光竜鉦山恵庭停車場線に認定された。

総延長は約三一・五<sup>五</sup>で、自動車の通行が全線で可能だった。その後五十七年には主要地方道へ昇格し、道道恵庭岳公園線となった。漁川ダムを過ぎてから上流の区間は幅員が狭い上に落石や土砂崩れが多く、平成十六（二〇〇四）年に市道恵庭溪谷線と恵庭林道へ降格され通行禁止になっている。代わって漁川支流ラルマナイ川沿いのラルマナイ林道が平成元（一九八九）年度より改良され、九年十月七日に開通し恵庭岳公園線のルートを切り替えた。

先述した支笏湖をめぐる道路概観において解説しなかったポロピナイと湖畔の間は支笏洞爺国立公園計画の規定で車道建設が不可能な状況にあり、湖畔と丸駒温泉を直結する輸送機関は船のみであった。次に詳述したい。支笏湖と周辺一帯が昭和二十四（一九四九）年に支笏洞爺国立公園に指定されたのち、最初の国立公園計画が策定されたのは二十八年である。計画は特別保護地区や立入り規制地区・乗入れ規制地区などの特別地域を定めるほか、利用施設計画を定め開発を規制するもので、特別地域において道路を建設する場合は国の認可が必要となり、景観に配慮した事業を施工しなければならない。支笏湖の周囲は特別地域に、オコタンペ湖の周囲は特別保護地区に指定されている。

昭和二十八年九月二十二日の厚生省告示第三〇七号に搭載された支笏洞爺国立公園計画等の概要から、支笏湖を囲む道路を抜粋する。

車道 起点、北海道千歳郡千歳町恵庭岳北麓（国立公園境界） 終点、同町ポロピナイ

起点、千歳町分岐点（国立公園境界） 終点、同町湖畔

起点、千歳町丸山遠見（国立公園境界） 終点、同町分岐点

起点、千歳町十三哩 終点、同町ポロピナイ 主要経過地、モラップ、美笛、丸駒温泉

歩道 起点、千歳町ポロピナイ 終点、同町モラップ 主要経過地、支笏湖

畔

昭和三十五年九月に道が示した支笏湖周辺整備方針では国立公園計画以外の施設を認めず、施設を造る際は湖岸沿いの立木伐採を必要最小限に留めるとし、ポロピナイと湖畔の間は歩道を建設するとしていた。モラップから美笛を経てオコタンに至る林道は、認可を受けて開削している。

一方で、同年の第二回定例道議会では北海道不動産萩原吉太郎社長提出の請願「支笏湖一周道路開さくの件」が七月十八日の建設常任委員会で採択された。請願採択から五カ月後の十二月二十六日、公園計画の変更と事業概要が厚生省より告示された。ポロピナイと湖畔の間を歩道から車道へ変更し、支笏湖周回線道路事業として建設が決定したのである。

萩原吉太郎は北海道炭礦汽船の社長であり、昭和三十五年にはオコタンに支笏湖グランドホテルを開業し、遊覧船事業の支笏湖観光運輸を北海道不動産の傘下に収めている。北海道不動産は後に、北炭観光開発、三井観光開発、グランビスタホテル&リゾートと社名を変更した。支笏湖観光運輸はその後、札幌に本社を置く加森観光の傘下へ移っている。

### 有料道路の建設

昭和三十七（一九六二）年七月十日に第二期北海道総合開発計画が閣議決定してから事業は具体性を帯び、同年度に北海道開発局と北海道がそれぞれ動き始めた。

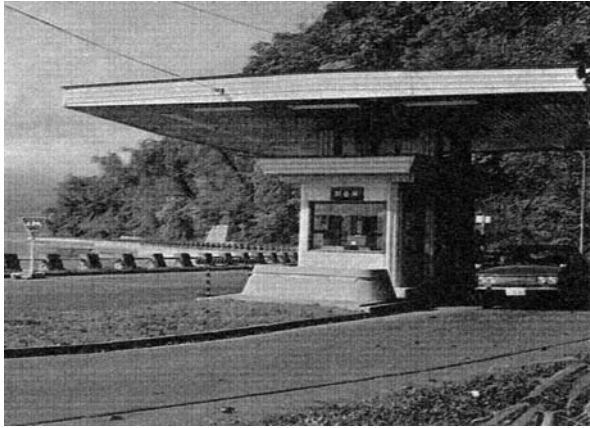


写真1 湖畔側に設けられた料金所  
毎年4月の開通式では紅白のテープカットとくす玉  
割り恒例であった(千歳市史編纂資料)

開発局はオコタン・丸駒温泉・ポロピナイ・湖畔に関する『開発道路支笏湖周辺線路経済調査報告書』を昭和三十八年三月に発表した。この中でポロピナイ・湖畔は総事業費三億五千万円を投じ四十五年度までに完成、開通時の年間交通量は六万五七七一台と試算している。オコタン・丸駒温泉・ポロピナイについては後述する。

これとは別に、道はポロピナイ・湖畔の有料道路開設を検討していた。昭和三十六年に道路建設の認可申請を済ませており、建設・大感両省と折衝を経て起債を充てる目途が立ち、三十八年度当初には建設方針を固めた。四十一年度に砂利道で開通させたのち、四十五年までに舗装の予定を立てている。通行料金は乗用車二〇〇円、トラック三〇〇円、バスは四〇〇円〜五〇〇円の案を元に交通量をも勘案し、工事費の償還に一八年、開通時の年間交通量を一七万台と見込んでいた。支笏湖の景観を損ねないよう、

湖岸に沿って斜面を切り崩さずにコンクリートブロックを積み立てて擁壁を施工し、内部を埋め立てる工法が採用された。

有料道路建設関連の議案は同年九月二十一日開会の第三回定例道議会に提出された。統一地方選挙と重なった影響で、提出が秋にずれ込んだ。

議案第三十四号 支笏湖畔有料道路新設事業の実施に関する件

道は、道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の規定に基づき、支笏湖畔有料道路を新設しようとする。

一 路線名及び工事場所 道道苫小牧支笏湖線 千歳市湖畔・同ポロピナイ間  
二 予定事業費 四億五千万円

三 工事予定期間 昭和三十八年十月から昭和四十一年三月まで

(説明) 道道苫小牧支笏湖線のうち、千歳市湖畔・同ポロピナイ間を有料道路として新設するため、道路整備特別措置法第八条第二項の規定に基づき、議決を得ようとするものである。

有料道路建設区間を道の管理とすべく、道道苫小牧支笏湖線の終点を湖畔からポロピナイへ変更する議案も提出している。事業費も三年継続で支出すると定めていた。

議会では有料道路の目的と継続費設定の是非が問題になった。道側は観光目的が主体で産業利用も期待できること、水中で工事を行う関係上、工期は水位の低い三月から五月が適しており、年度にまたがる点を考慮していると説明した。

もう一つの問題は未舗装で開通させる点である。砂利と舗装では道路条件が異なるので料金に差をつけるべきではないか、建設時に舗装すべきではないかとの意見が出された。道側は舗装計画を練り上げる計画があると説明し、「有料道路の建設に際して、今後舗装計画を練り上げ実施すること」という意見を付託して原案どおり可決された。

これを受けて舗装工事は開通前に実施することとなり、昭和四十一年(一九六六)年度と四十二年度に各五千万円を追加起債した。さらに道の予算からも建設費を支出したので、最終的な総事業費は六億九百九十万円となっている。



結果、交差箇所は恵庭市のラルマナイ川に架かる山水橋から約四〇〇メートル札幌寄りの地点のみとなり、自転車道は地下をくぐって支笏湖に向かう車線へ移るよう配慮された。札幌市の石山、常盤は現在歩道と化しており、札幌・支笏湖自転車道路と呼称される区間は常盤・ポロピナイの二五・七キロである。正式に独立した路線名を持たず、国道453号の道路敷地に含まれる。七割の勾配が全体の四分の一近くを占め、アップダウンにやや難があるのは否めない。

#### バス路線免許争奪戦

道道札幌支笏湖線経由の札幌・支笏湖直通路線バスは、昭和四十四（一九六九）年七月一日より運行を開始した。

支笏湖への観光客利用が見込まれ、五事業者が免許獲得に名乗りを上げた。北海道中央バス（中央バス）・札幌市（札幌市営バス）・道南バス・支笏湖観光運輸（支笏湖観光バス）・定山溪鉄道（じょうてつバス）である。運行系統はいずれも札幌中心部と支笏湖畔で、支笏湖観光運輸はオコタン・札幌とモラップ・札幌の運行を併せて申請した。同年四月十五・十六日に札幌市で現地公聴会を開いて審議した末、中央バスと支笏湖観光運輸が妥当との結論に達した。免許認可は六月二十四日である。

同年八月十九日の運輸省告示第二三八号に記載された答申書による、各事業者の申請内容は次のとおり。

（一）北海道中央バス株式会社は、現に、国道36号線による千歳経由の札幌・支笏湖間のバスを運行して申請地区間の輸送にあたっているが、申請ルートの利用客はそのほとんどが同既設バス系統から転移するものと見込み、同既設バス系統の運行回数を削減して申請ルートにバス運行を開始しようとするものであり、また同時に、湖上遊覧、サケ・マス孵化場見学をおりこんだ札幌・

湖畔・千歳経由・札幌の循環定期観光バスの運行をも計画している。

（二）札幌市は、来る冬季オリンピック大会の開催都市であるので、同市の経営する市内定期観光バスに加えて、オリンピック施設を紹介する定期観光コースを新設しようとするものである。

（三）道南バス株式会社は、現在洞爺湖と支笏湖西岸を結ぶバス運行を行なっているが、同社の札幌・洞爺湖間の既設バス系統等とあいまって、札幌市を中心とする支笏・洞爺国立公園の両湖を結ぶ周遊観光ルートを設定しようとするものである。

（四）支笏湖観光運輸株式会社は、現在湖畔の一部においてバス運行を行なっている外湖上の船舶運行をも行なっているが、同社の既設バス、船舶等と連携をとった一貫的運営を行ない、同湖来訪客及び湖畔地区住民の利便にも資しようとするものである。

（五）定山溪鉄道株式会社は、現在札幌・定山溪温泉間の地方鉄道事業及び支笏湖寄りの札幌市南西部地域の市内交通バスを中核とし一部郊外洞爺湖方面のバス運行等を行なっており、札幌市営高速軌道の免許により、同社の地方鉄道、バス事業ともに新局面を迎えているところであるが、今回、既設バスの系統とあいまって、札幌市を中心として支笏・洞爺両湖を結ぶ周遊観光ルートを設定しようとするものであり、また同時に、札幌・支笏湖下車休憩・札幌の定期観光バスの運行をも計画している。

審査では中央バスの申請内容が優位性ありとほぼ認められ、同社による主体的な事業が適当とした。支笏湖観光運輸は一貫的運営の利便性を勘案し、中央バスの事業を補充できるとした。また観光バスの運行は路線バスで充足されるので必要と認められず、道南バス・札幌市・定山溪鉄道の申請は却下された。なお道南バスの「洞爺湖と支笏湖西岸を結ぶバス」は、昭和三十四年八月四日に大滝・美笛の免許を取得、三十六年に洞爺湖温泉



写真2 開業当初の小型自動車用通行券の半券(×0.9)  
本券の地は青、刷色は茶である  
(千歳市史編纂資料)

美笛間で運行を開始した路線を指している。

運行開始時点の本数は中央バス九往復、支笏湖観光運輸三往復であった。需要量を見込んで、運輸審議会が必要運転本数と答申した数字である。

(参考) 昭和五〇年代に支笏湖観光運輸がバス事業を撤退して以後、中央バスの一社営業となる。期間は五月もしくは六月から十月までで、運行日を限定する便が存在した。同社の便数は昭和五十三年より八往復、六十三年より六往復に削減され、平成九(一九九七)年以降は運行期間を六月中旬から十月中旬とし、期間中毎日運行の四往復体制で推移した。二十一年を最後に、直通路線バスは運行されていない。

### 有料道路の運用

料金所 昭和四十二(一九六七)年九月二十日に施行された「北海道有料道路管理規程」は、料金徴収を次のように定めている(ルビ引用者)。

第九条 支笏湖畔有料道路の料金徴収場所は、次のとおりとする。

- (一) 千歳市湖畔
- (二) 千歳市幌美内ホロピナイ

付則には「第九条第二号の規定は、昭和四十三年四月一日から施行する」と但し書きがある。しかしながら予算と人員の不足により、実際は湖畔でのみ料金を徴収していた。ポロピナイから入ると終点で

料金を支払う形になる。途中で転回して引き返す利用者も少なからず存在し、道企業局はパトロールを強化する以上の手が打てなかった。また徴収時間は概ね午前七時ないし九時から午後五時ないし九時までで、営業期間中の夜間は無料開放していた。夜間の料金徴収を実施しなかったのは交通量が少なく、経費が却って高くなるとの判断からであった。

ポロピナイ起点付近に湖畔の料金所よりも小さい上り車線専用の料金所となる建物を造ったが、本来目的で使われることはなかった(写真4参照)。

**通行券** 通行券の様式も管理規程で定められていた。当初は横一・五<sup>セ</sup>、縦六<sup>セ</sup>で、車種別に地が色分けされ、「しこつこ」の文字が白抜き、道企業局の紋章が入る簡素なデザインだった。のちに横が長くなり、有料道路のカラー写真を配した様式に変更されている。

回数券も販売され、一枚綴りが一〇回分料金で発券された。昭和五十四年六月一日からは、身体障害者が運転する車両への割引制度が開始された。料金は普通車二〇〇円、小型車一三〇円、軽自動車八〇円である。

**収支** 有料道路事業は地方公営企業法を適用し、北海道企業局が資産の運営を行い、北海道有料道路事業会計によって収支を管理することになった。

当初は順調な経営とはいい難かった。有料道路事業会計では起債とその利子を毎年返済しなければならず、昭和四十二年度から四十六年度まで、返済額の平均は約四千九百万円に上った。営業収入では到底足りず、道の予算から長期借入金で償還費用を充てた。つまり、借金のための借金である。五十年程度まで続けられ、総額は四億六千万円余りに達した。

実質的な初年度となる昭和四十三年度は年間通行台数を一八万九千九百二十六台と予想した。けれども実際の通行台数は一〇万九千二百五十五台で、計画の五三・一割にとどまった(表1)。道道札幌支笏湖線の改良工事がたけなわで、通



昭和 年度	営業 日数	計画通行台数		実績通行台数(有料)	
		台数	一日平均	台数	一日平均
42	42	5,971	98	17,261	411
43	194	189,926	979	100,925	520
44	220	98,144	506	140,316	638
45	-	159,770	710	-	-
46	220	179,650	817	274,862	1,249
47	220	299,450	1,361	386,127	1,755
48	220	405,800	1,845	456,065	2,073
49	248	489,600	1,974	446,511	1,800
50	252	466,000	1,849	444,176	1,763
51	252	430,500	1,708	458,494	1,819
52	252	506,200	2,009	504,027	2,000
53	252	540,300	2,144	506,893	2,011
54	252	574,400	2,279	474,154	1,882
55	251	447,200	1,782	443,771	1,768
56	222	447,200	2,014	387,423	1,745
57	228	443,200	1,944	466,857	2,048
58	229	443,200	1,935	436,860	1,908

表1 支笏湖畔有料道路の通行実績  
実績通行台数(有料)は料金免除対象車を含む(参考：北海道企業局『事業決算報告書』)

行に支障をきたす箇所もあり、札幌方面からの利用者が少なかつた。見通しの甘さも指摘された道企業局は、翌四十四年度から四十八年度まで目標数値をやや控えめに設定するとともに、有料道路の宣伝に努めた。道道札幌支笏湖線の全線舗装化が完了し快適になる四十七年度以降に、通行量が伸びて収支も改善されると道企業局は期待した。事実、レジャーブームも手伝って通行台数は四十六年度から四十八年度の間は一八万台余りの増加を見せ、四十八年度は通行料収入が六千七百万円を超え、初めて単年度黒字を計上した。

だがオイルショック後の昭和四十九年度と五十年年度の通行台数は低迷し、通行料収入は微増にとどまった。支出では、正職員が開通時の三人から七人まで増えたこともあって人件費が増加し、欠損金の未処理は約二億円残っていた。このままでは償還計画に遅れが生じるのは必至で、道企業局は五十年夏に支笏湖畔の住民へ料金値上げを非公式に打診し、翌五十一年度より改定した。有料道路開通から無料開放まで、通行料金の改定はこの一回だけである(表2)。

利用者の九割を占める普通・小型車の料金が大幅に上昇したのに比べて路線バスは据え置き、一九人乗り以下のマイクロバスは一〇〇円値下げした。三〇人乗り以上の大型バスとの料金差を設けるべきと、国の指導が入ったことによる。昭和五十一年度より正職員を三人とし、人件費抑制も図った。

昭和五十(一九七五)年八月二十二日の道議会企業会計決算特別委員会で、三上頭一郎公営企業管理者は値上げに対する心情を述べている(抜粋)。

このわずか七<sup>キ</sup>の道路で、現在はたしか一般車一五〇円だと思いますが、これを値上げすることにつきましては私自身若干抵抗を感じており、そういう料金の値上げについてもそう多くは期待できないと思いますので、長期的な収益収支というものは、やはり当初の計画より数年間延ばして考えざるを得ないのではないかというのが現状でございます。

そうした思惑を反映し、昭和五十一年度の計画通行台数を前年比七・六割減に設定した。しかし値上げにもかかわらず利用者は好調に推移し、前年比三・二割増となった。料金収入は一億一千八百五十万円余りと前年より五千万円以上も増加し、黒字額も五千八百万円を超えた。通行台数も五十二年度と五十三年度は五〇万台をわずかに突破、通行料収入も一億三千万円に達し、ピークを迎えた。

利用の傾向として、混雑する国道36号を避ける札幌・苫小牧ルートとしての役割が高かった。また支笏湖のヒメマス漁に利用する車両が多く、解禁の有無が通行台数にも影響した。昭和五〇年代に入ると、平日は観光目的よりも仕事目的で利用する割合が増えた。また本州ナンバー車両の夏季利用が目についた。

昭和五十四年度の通行台数は五七万四四〇〇台の計画に対し、四七万四〇〇〇台余りと振るわなかった。尾腐れ病発生によるヒメマス禁漁が大きくな要因とみられ、以後五〇万台を超える通行台数を計画することはなかった。それでも毎年安定した黒子経営が続き、五十六年度には起債分を償還、五十八年度には道からの長期借入金も全額返済できる目途が立った。五〇年代に入ると、道議会では早期の無料開放を求める質問が度々あった。

車種／適用開始年		昭和42年	昭和51年
普通	乗 用	200	400
	貨 物	300	400
小型	乗 用	150	250
	貨 物	150	250
乗合バス	路 線	400	400
	マイク口	500	400
	そ の 他		1,000
軽・小型二輪・小型特殊		50	150
大型特殊		400	1,000
原動機付自転車		30	50
軽車両・自転車		20	50

表2 支笏湖畔有料道路の料金（単位：円）  
（参考：『北海道告示』）

道側はその都度、未償還を理由に無料開放には応じなかった。これは、地方公営企業法において出資について規定した第一八第二項の「地方公営企業の特別会計は地方公共団体の一般会計から出資を受けられる。また特別会計は受けた出資を利

益に応じて一般会計へ返納する」が根拠である。

昭和五十九（一九八四）年の第一回定例道議会に、北海道企業条例の一部を改正する条例案が提出された。有料道路事業を廃止するためである。条例案は三月三十一日に可決され、四月一日をもって無料化された。固定資産と剰余金は道の一般会計へ引き継がれた。道企業局では四〇年代に償還期間を二五年へ延長することも視野に入れ、五〇年代に入ると六十年程度ないし六十一年度の無料化を予定していた。結果として、値上げが償還を早めたのである。

#### 有料道路と災害

昭和四十五（一九七〇）年四月と五十六（一九八一）年八月に発生した災害は大きな爪跡を残した。特に前者は、有料道路の経営にも影を落とした。

**昭和四十五年四月** 七日から九日にかけて、前線を伴って北海道を西から東へ横断した低気圧は、南西部や道央を中心に大雨をもたらした。融雪期と重なって石狩川水系の水かさが増したほか、交通にも影響が出た。函館本線のニセコ・比羅夫間、胆振線の久保内・御園間で雪崩が発生した。国道229号の神恵内村と岩内町で落石と土砂崩れが起きている。そして有料道路が最たる被害を受けた。

七日から八日にかけて、料金所の湖畔寄りで幅三メートル、長さ三五メートルにわたり路面が決壊した。欄干・擁壁が湖に落ち、路面の中央が割れて湖水側の一車線が崩れていたのである。当夜の湖畔は最大瞬間風速二五・五メートル、一分間の平均最大風速二一・五メートルを記録している。風向きは南西で、樽前山や風不死岳から吹きおろして湖を波立て擁壁を叩きつけ、コンクリート下の基礎にあたる砂利をさらったのが原因であった。そうした事態に備え、



写真3 旧料金所跡  
上り車線は駐車スペースとなり、路面の一部に料金所の跡が見てとれる 写真手前は昭和45年の災害決壊箇所  
(撮影：山崎政孝)

建設時に水中へ投入したテトラポットが、決壊箇所には投入されていなかった。

点検した結果、湖畔から四<sup>キ</sup>の間に決壊の危険がある地点は一三カ所に上った。擁壁の内部が空洞化し、補修には陥没させる必要がある場所もあった。道企業局は前年同様四月二十五日から十一月三十日までと十四日に告示した営業期間を、二十四日に撤回した。

最大の被害発生箇所である料金所前では擁壁の位置に鋼矢板を打ち込み浸食と崩落の防止対策を施し、六月十一日より片側交互通行で開通させた。ただし料金は無料、午後七時から翌朝七時まで夜間通行止めの措置を取った。あわせて危険箇所の護岸工事やコンクリート打ち込み工事も行われ、さらに災害の可能性がある箇所の調査も実施し、事故を未然に防ぐ対策にも乗り出した。工事の完了は

十二月中旬の見込みとされたため、道企業局は四十五年の料金徴収を見送ることにした。同年の営業収入は二万六千六百三十二円に過ぎない。営業収入がないに等しいのは大きな打撃となり、約五千七百万円の赤字を計上した。

およそ二億五千万円を投入した復旧費は有料道路事業会計の支出に含まれない。昭和四十三年八月に、災害復旧に関する費用は道の一般会計で

負担する協定を文書で交わしていたのである。その時は国庫補助による災害復旧工事は道企業局の負担になっていたが、四十五年六月にそれも道の一般会計で負担するよう改定された。企業局が支出する維持管理費は、路面の保持清掃や穴埋め、側溝・路肩・法面の保持と除草、道路区画線の塗装、欄干と標識の維持修繕に使用された。

昭和五十六年八月 二十三日に台風15号が強い勢力を保ったまま北海道を縦断した。札幌の二四時間降水量は観測史上最高の二二〇<sup>ミ</sup>を記録している。道央と南西部を中心に家屋の浸水や田畑の冠水、河川の氾濫や土砂崩れなどが相次いで発生し、交通網は寸断された。三日夜から六日朝にかけても台風12号が寒冷前線を伴って北海道を襲い、石狩川水系の流域で二〇〇<sup>ミ</sup>、四〇〇<sup>ミ</sup>の総雨量を観測しており、影響が抜けないうちに追い打ちをかけられた。

有料道路は大きな被害を受けた。二十三日にポロピナイ起点から一<sup>キ</sup>地点で幅一〇<sup>ミ</sup>の土砂崩れが発生し、道路の山側法面二六<sup>ミ</sup>で路面下の土砂が一車線分流出した。さらに一・二<sup>キ</sup>地点から二・四<sup>キ</sup>地点のうち、九〇<sup>ミ</sup>にわたって湖岸の波返しと欄干が流出し、湖水側の路面が幅一・五<sup>ミ</sup>陥没していた。他に全線で路面陥没が一六カ所発見された。二度の豪雨で支笏湖の水位が高まり、瞬間最大風速三五<sup>ミ</sup>もの強風で打ち寄せた高波が原因であった。同月に支笏湖畔で記録した九五五<sup>ミ</sup>の月間降水量は、当地の観測史上最高である。

札幌土木現業所は崩れた土砂を取り除いて、八月二十九日より開通させた。午後九時から翌日午前六時まで夜間通行止めとし、最も被害の大きい一・四<sup>キ</sup>区間は片側交互通行であった。無料開放でなく料金を徴収する点が、四十五年と異なっている。

事前調査や国の災害査定などに時間を要し、土砂崩れ以外の被害箇所の



写真4 背景に恵庭岳を仰ぐポロピナイの起点付近  
前方カーブの先に見える建物はその後撤去され、現在はチェーン着脱場となっている  
(出典：『千歳市史』口絵)

現しなかった。国立公園計画では車道を建設するとされ、開発道路の予定区間にもなり、オリニック会場を循環するルートとして注目された。現在の国立公園計画では、歩道の整備を検討する区間と

### オコタンと丸駒温泉間の道路建設構想

復旧工事は十二月上旬から開始した。十二月二十八日までの予定だった五十六年の営業は、十一月三十日までで繰り上げている。波返しと欄干が流出した箇所は三工区に分けて施工し約五億四千五百万円の費用をその他の箇所は九工区に分けて施工し約一億七千万円の費用を投じた。翌五十七年四月十七日より営業を再開後も残工事が続き、完工は同年八月である。五十六年の通行台数は前年を二三割下回って三万七千五百〇〇台弱、通行料収入も一億円をわずかに上回るにとどまった。十二月の交通量が少ないとの理由から、五十七年度と五十八年度は十一月三十日で営業を打ち切っている。

なっている。

先述した『開発道路支笏湖周辺線路線路経済調査報告書』によれば、昭和四十(一九六五)年までにオコタン・ポロピナイ間を一億八千三百万円で建設するとしている。ただし恵庭岳の裏側を回る延長九・七<sup>キ</sup>の比較線も考えられるとも触れてあり、実際に建設されたのは比較線である。

北海道開発局は昭和三十八年度の開発道路昇格を強力に要請し、同年八月十六日に建設省告示第二〇九五号で指定された。その時のルートはポロピナイから丸駒温泉を経てオコタンが終点である。ところがわずか三カ月後の十一月十九日、建設省告示第二八三六号でオコタン・湖回りのルートへ変更されている。

昭和四十二年度に着手した橋長二五<sup>ミ</sup>の第一オコタン・橋は同年度に完成し、橋長四五<sup>ミ</sup>の第二オコタン・橋は翌四十三年度に完成した。第二オコタン・橋は当時では珍しい、曲線を描く橋梁である。急峻な斜面を開削する工事で、四十四年十月には未舗装ながら通行可能になった。同年九月五日の建設省告示第三四三五号で、指定区間がオコタン方向へ延長されている。四十五年三月三十一日の北海道告示第六七二号で美笛・オコタンの林道も含めて道道支笏湖線に認定され、同年十月一日に開発道路の指定は解除された。四十六年六月二十六日の建設省告示第一〇六九号で主要地方道に指定されている。オコタン・道道札幌支笏湖線交点の舗装化も同年に完了した。

道路建設の目的として林業・鉱業の輸送力向上や観光資源開発と共に、冬季オリンピック輸送道路の役割を担っていた。札幌市を会場に昭和四十七(一九七二)年開催が決まった大会で、スキー滑降競技の会場に恵庭岳が選ばれている。オコタン・湖を回るルートは、車道建設が本来不可能な特別保護地区である。自然保護と冬季オリンピック大会会場へのアクセス

を天秤にかけて議論した末、後者が勝つて異例の許可が下りた。その頃、札幌市は四十三年開催の冬期オリンピック大会に立候補し、スキー滑降競技の会場に恵庭岳が内定していた。この時は落選したが、続く大会にも立候補して四十一年四月二十六日に開催を射止めたのである。

オリンピック冬季大会組織委員会は、恵庭岳山麓を一周する道路を強く要望していた。札幌からのルートは関係者の輸送を中心とし観客はバス輸送に限定させ、自家用車の観客は支笏湖畔から有料道路経由で入る構想である。

オコタン・丸駒温泉道路に対し、北海道自然保護協会は支笏湖周辺に残る唯一と言ってもよい原生の天然林を失うとして断固反対した。組織委員会は自然保護協会へ説得を試みたが、功を奏さなかった。昭和四十四年八月の組織委員会道路小委員会を取り上げられた対案の一つ、美笛・オコタンの整備はトンネルが複数必要で、建設費も約二六億円と試算されており、工期的に間に合わないかと判断された。組織委員会は同年十一月十四日の総会で道路建設を議決し、町村知事に同意を働きかけた。知事が同意したとの情報が伝えられると、自然保護協会は反対運動を展開して巻き返しを図り、両者は一步も譲らなかつた。道は関係する自治体や石狩支庁、札幌管営林局や国立公園管理者などの意見を集約しつつ、正式な態度表明を先送りをする中、タイムリミットとなる四十五年度が迫った。道路建設は自然公園審議会の答申を受ける必要がある。同年六月までに同意が得られないと、オリンピック開催までの完成は困難とみられていた。

参議院北海道選挙区選出で組織委員会委員でもある、西田信一札幌オリンピック担当大臣は昭和四十五(一九七〇)年三月十日の参議院建設委員会、推進の立場から答弁した(抜粋)。

支笏湖周辺のわずか七<sub>五</sub>程度でございますから、北海道自然保護協会のほうで

も慎重な御意見でございますが、事オリンピック、国際的な大行事でございますから、自然を痛めないように配慮しながら、そこを通してもらいたいということ、実は私から内田厚生大臣によく御相談を申し上げまして、近く公園部長も現地へ行ってみようということになっております。道のほうもぜひやりたいたいとお考えでございますから、ぜひ御了解を得て建設を進めたいと、こう考えております。

道は必ずしも積極的に推進する立場とは言えなかつた。前年に開発道路に待避線や雪崩防止柵を設置する案を提示しており、関係団体の意見も踏まえ、新たな道路を建設しなくても、オリンピックの輸送に対応可能と判断していた。それでも組織委員会の再三の要請に、建設の意見書を厚生大臣に提出の方針であると、昭和四十五年三月二十六日付北海道新聞朝刊は伝えている。

二十六日午後には町村知事と組織委員会側の会談が持たれ、その場で知事は道路を建設しない旨を表明した。四月二十日に開かれた組織委員会総会に出席した町村知事は、自然保護の尊重と工期・工法の問題を理由に決議変更を求めた。西田大臣は先の国会発言を引き合いに出して再考を促すなど、知事の考えに難色を示す意見が複数の委員から出された。知事は開発道路Ⅱ道道支笏湖線の一部拡幅や雪崩対策を大会までに完全整備すると約束して押し切り、決議は変更されたのである。

昭和四十五年五月十一日の衆議院社会労働委員会、中村一成厚生大臣官房国立公園部長は、知事の決断について述べている(抜粋)。

北海道におかれまして、オリンピックのために新しい道路をつくるかどうか、北海道知事がいろいろな方面の意見を聞かれまして、千歳市の市長さんは賛成をされた。しかしその他の関係のところは皆さん方、道路の新設はやめて、既存の道路の拡幅等の処置をやるほうがいいという意見だった、こういう

ことで、北海道の知事とされましては、やはり既存の道路の拡幅でいく。もちろんこれは自然の保護という点から問題はありますけれども、また新しく支笏湖のまわりに道路をつくるよりも、このほうがやむを得ないと考えられたと承っております。

冬季オリンピック大会中、有料道路の通行は大会役員のみを制限し、一般車両の通行を禁止した。観客輸送は札幌からのバスと、支笏湖畔・オコタンの船で対応した。船の輸送は昭和四十五年夏に、組織委員会が北炭観光開発の萩原社長に申し入れたもので、当時の系列会社である支笏湖観光運輸は二〇〇人乗りの新造船えにわ丸（六八ト）を四十六年六月から就航させ、オリンピックに備えた。ちなみに、恵庭岳の会場で確保した駐車場は五九〇台分である。このうち会場入口よりオコタンへ向かう道道支笏湖線の路面は、二八〇台分の駐車場に供用された。

#### 道道札幌支笏湖線通年通行の壁

冬季オリンピック以前 冬季オリンピックの開催地が札幌に決定以後、北海道が最重要路線として整備した札幌支笏湖線の札幌市常盤・千歳市ポロピナイは、有料道路の営業終了と同時に冬季閉鎖となっていた。冬季オリンピック開催時の除雪は大きな課題である。

昭和四十三（一九六八）年三月十四日の第一回定例道議会予算特別委員会の席上で、対策の一つが明らかにされている（抜粋）。

○野中委員 本年度土木部の予算の中に、新規事業として自転車道路整備事業費一億五千万円を計上されているけれども、一体、個所はどこになるのか、また設置する目的は何なのか、この点を明確にしていきたい。

○中村土木部長 昭和四十三年度の着工予定のものは道道札幌支笏湖線でございます。いまして、その目的は、自転車を自動車交通から分離し、市街地は歩道とも分

離して、交通の安全を確保するため、また本路線は冬季オリンピック時におきまして、会場を結びます連絡道路としてきわめて重要な路線であり、除雪の効率的な作業をはかるため排雪スペースの増強をはかるためでございます。また青少年の健全な育成、体力の増進をはかることが目的となっております。

○野中委員 部長は本心からオリンピックのために自転車道路をつくる考えているのかどうか。

○中村土木部長 オリンピック関係の道道として所管しておる道路の中で、一番重要でございます。オリンピック村と恵庭との間の交通が常に確保されておらないと非常に競技進行において支障をきたす。特に二月でございますので、除雪につきましては、十分の上に十分の配慮をするという線から、排雪スペースの必要性は十分に出てくるので、完全にオリンピックを実施するためには、これらのものをつけておかなければならない、どうしても三年ないし四年のうちには完成したい。

自転車道の意義を道議会で問われることに、道側は排雪スペース確保の必要性を繰り返した。

除雪問題がクローズアップされたのは昭和四十五年である。冬季オリンピック大会の予行演習として、二月八日から十五日まで開催された全日本冬季競技総合大会Ⅱプレプレ五輪で、恵庭岳へ向かったバスが雪崩で立ち往生し、除雪態勢の弱さを露呈した。

一月三十一日から二月一日にかけて太平洋岸を北上した低気圧は、三十一日夜に襟裳岬南東約七〇キロに接近した時の気圧が九六二百で、台風並みの勢力であった。道東では猛吹雪、南西部では気温が一時的に上昇し暴風雨となり、渡島地方で家屋が浸水したほか、室蘭市で送電線が切断し二四時間以上の停電に見舞われた。暖気で雪崩も発生し、交通網は各地で混乱に陥った。

有料道路はこの影響を受け、料金所から約二キロの区間で雪崩が一八カ所発生し、復旧に数日を要した。昭和四十四年の営業終了後も継続していた除雪作業は、プレプレ五輪終了をもって中止した。元々雪崩の多い地帯であったにもかかわらず、冬季閉鎖していたこともあり、十分な対策は施していなかった。

二月八日から九日にかけて発達した低気圧が日本海を北上し、北海道は西沿岸や北部を中心に吹雪模様となった。道道札幌支笏湖線は四〇センチの積雪と地吹雪の中、九日朝には除雪を終えた。恵庭岳で行われる男子滑降競技の選手と関係者を乗せたバスが現地へ向かったが、開発道路に入つて一キロの地点で三メートルの雪に埋まっている路面が発見され、立ち往生した。恵庭町奥漁の除雪ステーションから出動したブルドーザーによる除雪作業は難航し、バスは札幌へ戻り競技は中止となった。恵庭岳会場の整備に向かうとした自衛隊員約六〇名は除雪ステーションで足止めされ、前日に会場入りしていた関係者約一五〇人が一時孤立状態になった。

この事態を受けて対策を見直し、雪崩の危険がある地点にスノーシールドをかぶせた。奥漁の除雪ステーションに最新鋭の車両二〇台以上を配備して二四時間態勢を敷き、競技開始三時間前までに二車線を確保した。

災害と将来の通年営業の面から対策が求められ、昭和四十五年度に建設されたのが支笏湖第一から第六までの覆道である(図1)。番号は湖畔(支笏湖温泉)に近い方が小さく、ポロピナイに近づくほど大きい。延長は順に五〇メートル、三〇メートル、三〇メートル、五〇メートル、二〇メートル、三六メートルとなっていた。

昭和四十六(一九七二)年に開催された札幌国際冬季スポーツ大会IIプレ五輪では天候に恵まれて雪が降らず、関係者は拍子抜けしたが、冬季オリンピック大会では滞りなく除雪され機能を果たした。

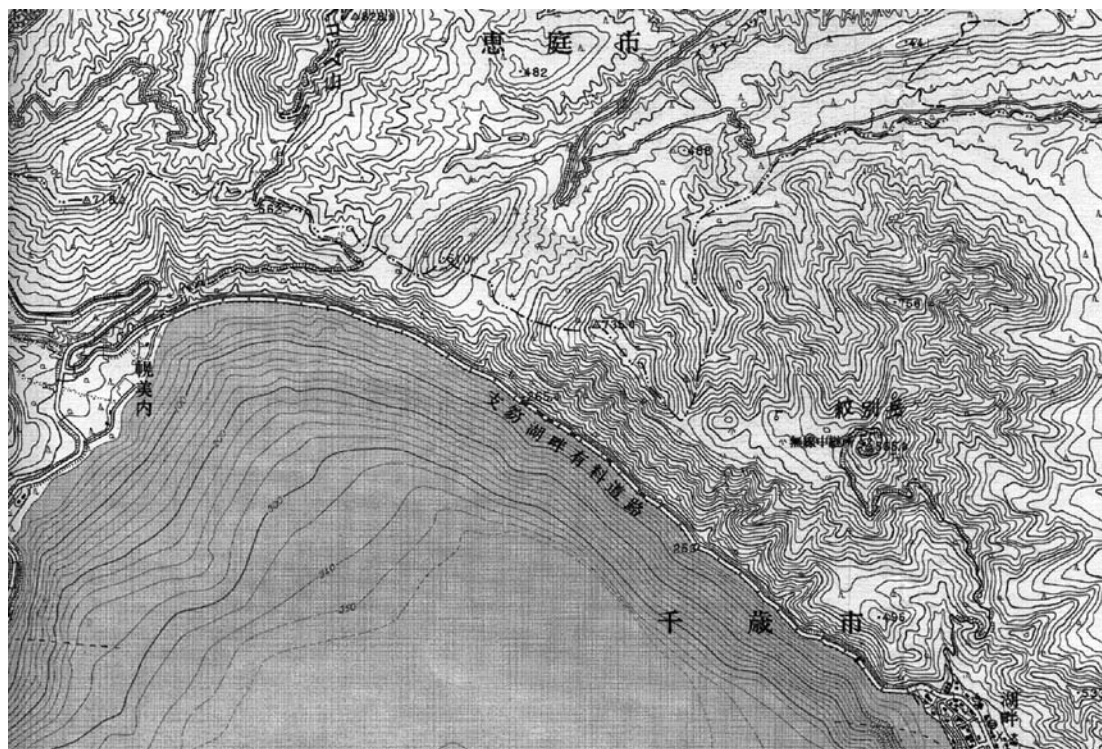


図1 有料道路時代の道道札幌支笏湖線  
「支笏湖畔有料道路」文字上部の濃く塗られている箇所は覆道を示している  
(国土地理院 5万分1地形図「樽前山」(昭和53年修正図の一部))

その後の覆道建設 昭和六十三（一九八八）年には最もポロピナイ寄り  
に延長四〇㊦の支笏湖第七覆道を新設したほか、平成十四（二〇〇二）年  
に第六覆道を三〇㊦延伸、十五年二月には第二覆道と第三覆道の間  
に延長四五㊦のポロピナイ覆道を新設、十六年に第三覆道を一七㊦延伸、十七年  
一月には第一覆道と第二覆道の間  
に延長三三㊦のモンベツ覆道を新設して  
いる。

**冬季オリンピック以後** 冬季オリンピックこそ万全の除雪態勢を敷いた  
道道札幌支笏湖線は、昭和四十七年度から雪崩対策の進んだ有料道路区間、  
さらに丸駒温泉までの除雪を始めた。生活道路確保の側面が濃く、冬の  
料金徴収は休業していた。札幌市南区常盤と道道丸駒線交点の除雪が見送  
られたからである。以前から冬期営業の意欲を持っていた道企業局に対し、  
札幌土木現業所は雪崩の危険や費用の面から除雪を計画していなかった。

昭和四十九（一九七四）年四月十一日、道企業局は当年度の料金徴収期  
間及び時刻を告示した。期間は四月二十五日から五十年三月三十一日まで。  
利便性を考慮して通年営業に踏み切った。冬期間の一日平均通行台数は二  
二五台、通常の営業期間の一〇分の一程度を予想した。ところが七カ月後  
の十一月三十日、徴収期間終了を十二月二十八日に繰り上げると告示した。  
除雪車両のやり繰りがつかず費用もないため、常盤・道道交点の除雪が中  
止されたのである。札幌から冬の観光客来訪を期待していた湖畔のホテ  
ル・旅館関係者の落胆は大きかった。

昭和五十年四月二十一日、道企業局は五十年年度の徴収期間終了日を十二  
月二十八日と定めた。

九月、千歳市と苫小牧市・室蘭市・登別市・白老町は関係機関に札幌支  
笏湖線の通年開通を陳情した。道企業局は前向きな姿勢を示したものの、

札幌土木現業所は維持管理費が高額に上るとの理由で難色を示し、要望は  
暗礁に乗り上げた。通年通行問題は進展を見ないまま、有料道路の料金徴  
収期間を終えた。

一方で、冬期閉鎖ならではの活用もあった。支笏・札幌・北海道歩くス  
キー大会に、真駒内カントリークラブ入口と道道丸駒線交点の間が使用さ  
れている。昭和五十六（一九八一）年度より六十二年度まで、堅雪のコン  
ディションとなる三月中旬に開催された。参加者は湖畔からバスでポロピ  
ナイへ入り、起伏に富む国有林を進みながら、ゴルフ場入口でゴルフする。  
多い時は一五〇〇人を超える参加者が、約二六㊦のコースで汗を流した。

昭和五十四年一月下旬から二月中旬にかけ、第一回となる千歳支笏湖氷  
濤まつりが千歳川に面した駐車場を舞台に開催され、現在に至っている。  
まつり実行委員会は札幌からの観光客を呼び込むため、道道札幌支笏湖線  
の冬期開通を要望したが、日中に限り冬期も通行できるようにしたのは、  
有料道路事業が五十九年四月に廃止されてから五年後の六十三年度以降で  
ある。しかし、まつり閉幕後は雪崩の恐れがあることから通行止めの措置  
が継続された。

二四時間通年通行が実現したのは、雪崩対策がほぼ完了した国道昇格後  
の平成十（一九九八）年度である。有料道路開通から三一年、有料事業廃  
止から一五年が経過していた。

#### おわりに

北海道が経営に携わった有料道路は、支笏湖畔有料道路が唯一である。  
当時としては巨額の工事費で早期完成が望まれたこと、札幌に近いことが  
有利に働き、産業開発よりも観光に主眼を置いた道路が生まれた。道は昭  
和四〇年代に第二の観光有料道路建設を模索したが、ついに実現しなかつ



た。支笏湖畔有料道路は、時代の申し子だったのかもしれない。

現在、道内においては高速自動車道を除くと、札幌振興公社が運営する藻岩山観光自動車道が唯一の有料道路である。

#### 参考文献

- 国立印刷局・官報情報検索サービス  
国立国会図書館・国会会議録検索システム  
佐々木昌治『樽前山麓の森林』一耕社 平成十七年  
札幌オリンピック冬季大会組織委員会『札幌オリンピック冬季大会組織委員会  
報第12号』昭和四十五年／『札幌オリンピック冬季大会資料集VOL  
2』昭和四十七年  
札幌開発建設部『さっけん35年写真小史』昭和六十二年／『一般国道276  
号 支笏国道工事誌』平成三年  
札幌市オリンピックビュ局『札幌オリンピック冬季大会観客輸送実施要領』昭和四  
十七年  
札幌土木現業所『工事概要 主要道道札幌支笏湖線』昭和四十四年  
自然公園美化管理財団『新・美しい自然公園 支笏湖』昭和六十三年  
俵浩三『北海道・緑の環境史』北海道大学出版会 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  
『要覧ちとせ』昭和三十九年、同四十四年、同四十六年  
『新千歳市史』機関紙『志古津』第4号・小田賢一『消えた旧街道』／  
第5号・守屋憲治『美笛・千歳鉱山専用軌道の一考察』／第18号・大  
野明男・守屋憲治『千歳における海軍地下壕等の戦後処理』  
道南バス『道南バス四十年史』昭和四十一年  
苫小牧市『苫小牧市史下巻』昭和五十一年

北海道開発局『トンネル、立体横断施設、覆道等現況調査』平成二十四年

北海道総務部『第11回冬季オリンピック札幌大会報告書』昭和四十八年

北海道造林振興協会『北海道林務部報 林・第一一〇号別刷』昭和三十六年

北海道中央バス『北海道中央バス五十年史』平成八年

北海道道路史調査会『北海道道路史2 技術編』平成二年

北海道土木部『北海道土木行政のあゆみ』昭和五十六年／『道路現況調査』

各年／『橋梁現況調査』各年

『千歳民報』／『北海道新聞』／『苫小牧民報』

北海道中央バスファンクラブ

#### 協力

北海道議会事務局／札幌市中央図書館／成瀬健太（旭川市）

写真協力 千歳市／山崎政孝（札幌市）

#### 編集者註

本稿の執筆者は、道道を中心に北海道の道路を調査・研究し、成果としてウェブ  
サイト『道道資料北海道』を平成十九年から開設、運営している。

## 『新千歳市史 通史編上巻』発売中

各分野の研究者32名と1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。

申し込み、お問い合わせは

〒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 〇一二三(二四)〇一三七

FAX 〇一二三(二二)八八五二

