

第5章 交通・通信

第1節 飛行場・空港

第1項 基地内ターミナル

敗戦直後の定期航空と航空禁止令

昭和20（1945）年8月15日、米英との大戦は終わった。連合国軍最高司令官は、日本陸海軍に対する一般命令「SCAPIN（連合国軍最高司令官指令）第1号」を9月2日に発出した。航空に関する命令内容は、「飛行場、航空保安施設を良好な状態で維持せよ」とのことだった。

この間、日本機は飛行制限を受けた。「日本の飛行機は8月24日18時以降の飛行を禁止する。飛行するものは撃墜する」というものであった。飛行禁止命令は空襲で陸上交通と通信が麻痺していた日本の終戦事務処理の連絡手段がなくなるに等しかった。

日本政府は連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）に対して主要都市間の連絡飛行を懇請、9月12日付SCAPIN23で東京を中心とした急行便1、普通便3の4路線が認められた。

9月14日から日本人の自主運航によって1日4便の終戦連絡定期（緑十字飛行「グリーンクロスフライト」）が運航された。北海道方面は普通便の第3航空路として東京―仙台矢本（現・空自松島）―青森油川―札幌間が、月・火・木の週3便運航された。東京羽田飛行場が米陸軍に接収されていたため千葉県陸軍松戸飛行場を代替として使い、札幌は北24条の札幌第二飛行場を使った。緑十字飛行は10月9日をもってGHQから運航が禁止された。その理由は陸上交通が次第に回復、整備されつつあり航空機を使用する必要がなくなったということであったが、実情は惨憺たるもので

あった。

緑十字飛行の運航禁止によって終戦連絡事務の人員および郵便物と貨物の移動が停滞した。これを受け10月10日からは代替として米軍による帝国航空便（インペリアルクーリエ）が運航された（S21・2・6廃止）。週4便が運行され東京立川飛行場から第一千歳（14日初便のみ北24条・札幌第二）に飛来した。仙台矢本と青森油川に寄港して所要時間は6時間だった。

11月28日にSCAPIN301（民間航空活動の全面禁止に関する指令（航空禁止令））が発出され民間航空関係の政府機構等の廃止、会社等の解散等のほか、航空機に関する研究・実験・運用等の活動は12月31日をもって一切禁止された。これは自主運航禁止に留まらず、米英が畏怖した日本の航空技術を完全に壊滅させ戦力再編の可能性を絶つことに狙いがあった。

一般命令第1号を受け、国内主要飛行場の再整備が始まった（第14章「米軍千歳基地」参照）。また、GHQの気象協力指令に基づいて21年3月13日（業務開始5月1日）から24年3月31日までの間、札幌管区気象台千歳測候所（職員15人前後・中央気象台所属）が錦町4丁目にあった元陸軍北部憲兵隊司令部直轄千歳分隊庁舎に新設され、米軍基地気象隊で勤務した。**民間航空再開に向けて**

海外機の動きと航空禁止令の緩和 航空禁止令によって日本機が飛ばないうちに我が国からの国際航空輸送は外国機の独壇場となった。

昭和22（1947）年7月にはノースウエスト航空（NWA）がアラスカ経由ニューヨーク―マニラ線を、9月にはパン・アメリカン航空（PAA）が給油のためウエーク島を経由して北米線を開設したのに続き、英国海外航空（BOAC）、カナダ太平洋航空（CPA）、カンタス・エンパイア航空（QEA）、フィリピン航空（PAL）、民航空運公司（CAT・中華民国）、タイ太平洋航空（POAS）、フランス・ワールド航空（TA

W)、スカンジナビア航空(SAS・北欧3国共同)、オランダ航空(KLM)が26年までに陸統と日本に乗り入れていた。

25年6月26日、GHQは1月1日現在において日本を飛行することが認められているNWA、PAA、BOAC、CPA、QEA、PAL、CATの7社が共同で運航する1社に限って国内航空輸送を許可するというSCAPIN2106(日本国内航空運送事業運営に関する覚書)を日本政府に通達した。途中で英国系のBOAC、QEAの2社が抜けたが、25年末には日本国内航空(JDAC)が設立された。

26年1月27日、GHQは方針を転換し「日本政府は日本人の支配する特定の法人に国内運送事業の活動を免許することができる」というSCAPIN2106-2(日本資本による国内航空運送事業免許の覚書)を達達したが、運航は2106で認められた海外7社の中から選定しなければならなかった。所詮、航空禁止令の緩和といっても、ただ単に日本人が海外会社によって国内の定期航空を行うもので、日本人が購入した航空機の運航について認めるものではなかった。

3月31日には次の5社が免許を申請した。

日本航空(株)―日糖(株)藤山愛一郎 国際運輸(株)―国際自動車(株)波多野元二
 日本航空輸送(株)―東急(株)鈴木幸七 日本航空(株)―尾崎行輝(元・飛行家)
 日本航空輸送(株)―青木春男(元・テストパイロット、後・青木航空(株)設立)

4月16・17日の両日に公聴会が開催され、5月22日に運輸省は運輸審議会の諮問・答申に従い日本航空(発起人総代・日糖藤山愛一郎)に国内定期航空輸送事業の免許を下付した。運輸省は5社の申請内容を相互補完するため日本航空輸送―東急と日本航空―尾崎の合流を画策、7月31日の創立総会(3社統合)を経て8月1日に旧・日本航空(株)〔S28・特殊会社)が設立された。日航の営業の開始は8月中といわれた。

朝鮮戦争の勃発で内外の情勢は大きく変化した。さらに、「他国による自国内の地点間運航を禁止する」という航空権益を日本側が強く主張したことと、外国各社の利害が複雑に絡み合ったことなどから計画は進展・具体化せず、日本政府はGHQと交渉の結果、資格のある外国会社のうちから1社を選んで交渉することの了解を取り付けた。

航空禁止令緩和の背景には、朝鮮戦争勃発のほかに少しずつ進捗していた対日講和があった(サンフランシスコ平和条約締結は9月8日)。

民航飛行場の指定と日航試験機「金星」飛来せず SCAPIN2106が発出されると道内ではこの飛行場が民間航空用となるのかに関心事になった。道都札幌への利便を考えると日本陸軍が戦時中に建設した丘珠の札幌第一飛行場が有利であったが、千歳も町勢の伸張を考えると負けられない勝負で両者の間で激しい競願、誘致合戦となった。

千歳町はGHQに対して「北海道千歳町に在る千歳飛行場を日本国内航空運送事業の開始にあたって航空会社で使用せしむるよう懇請する」と願い出た。また、国内航空事業を構成する海外会社にも同様の要請を行った。さらに、昭和25年11月24日には山崎町長をはじめ議会関係者が上京、内閣総理大臣、関係省庁に千歳を北海道の民間航空用飛行場とする陳情活動を精力的に行った。両者ともに滑走路延長は1200mであった。札幌は戦前の実績をもとに運動し、千歳は積雪量の少なさと通年風向が南北に卓越することなど気象条件の優位性をデータをもってアピールした。

26年3月9日、民間航空運送事業再開に関する閣議了解がなされた。了解事項は、さしあたり札幌―青森―仙台―東京―名古屋―大阪―岩国―福岡の本土縦貫路線を開設すること。開設にあたっては極力、現在米軍使用中の飛行場の利用を懇請し必要な予算措置を速やかに講ずるとした。

5月10日に航空庁長官からの4日付「東京―札幌間航空路の開設につい

て（通知）が来簡、「2 使用飛行場について 北海道における使用飛行場は、現在の施設の状況からさしあたり千歳飛行場の使用を予定していません」と通知されたが、恒久的な空港の整備については27年度以降に具体化していくこととあった。丘珠との誘致合戦は30年代前半まで続けられた。

8月1日に設立された日航は、15日には福岡、札幌に事務所を開設、20日にはスチュワーデス（客室乗務員）15人を採用した。札幌出張所の飛行場事務所は基地正門前の新保旅館玄関脇の和室に置いた。

先述したとおりJ D A C内の調整は不調に終わり、日航はP A LからダグラスDC-3をチャーター、8月25日に羽田に到着した。主翼には日の丸、胴体上部に「日本航空」、客室扉上に「J A L」、そして操縦席後方に「金星」が新たに書き入れられた。しかし、運航全般でチャーターしたたぬ垂直尾翼にフィリピン国旗、「J A L」の下には英文で「フィリピン航空からのチャーター機」などが記されていた。

金星は各界の知名人を招待して日本各地へ試験・披露飛行を実施した。飛行は客室乗務員を乗せ本番さながらのものとなった。

8月27日に東京周辺、28日には羽田―伊丹（S 33大阪）―羽田、そして29日には羽田―伊丹―板付（S 47福岡）―大阪周辺―羽田を飛んだ。28日に航空保安事務所長から千歳町に電話があり、31日に予定されている千歳への試験飛行は9月1日に変更となったという記録が残る。

9月1日午前11時25分の金星の千歳到着にあわせ、第45歩兵師団長スタイロン少将をはじめとする進駐軍関係者ほか運輸省、北海道庁、札幌市をはじめとする道内市町村関係者など総勢500人をもって民間航空千歳空港開設祝賀懇談会を基地格納庫で開催する運びとなっていた。しかし、8月29日午後10時12分、祝賀懇談会の準備のため残業をしていた町の職員は1通の電報を接受した。

ウナ チトセムケヒコイカンナガ ラシヨハンノジ ゼ ウニヨリトウブン
エンキスル」シユクガ オテハイチュートカンガ ヘルモアシカラズ オユル
シコウ」ニホンコウクウ（至急 千歳向け飛行遺憾ながら諸般の事情により当
分延期する 祝賀お心配中と考えるも悪しからお許し乞う 日本航空）

金星による試験飛行が中止された経過について、町の起案用紙に鉛筆書きされた8月30日のメモが残されている。文面などから「日航運送課長発
北海道営業事務所長宛電報」を役場が電話連絡を受け、筆記したものと思
われる。

運送課長発

事ム所長発

九月一日に行はれる予定であった試験飛行は以下の理由に基く営業開始
遅延のため当分の間延期することとなった

一、日航とJ D A Cとのチャーター契約は八月中旬に大体円満に内定し使用
航空機もP A L三機C A T三機の供出も内定して九月五日頃営業開始の見
通しもついたので既報の通り試験飛行実施計画された

二、然るに最近に到ってJ D A C側はその構成メンバー各社意見が纏らず早
ヤトモ十月中旬までは会社設立は不可能と云ふ事が明らかになった

三、日航としては諸般の準備も整ったので速に営業開始を要望し外国社側の
日航とP A Lとの直接契約をJ D A Cの出来る迄暫定的に認める態度に出
ている

四、日航は目下九月中旬営業開始を目標にP A Lと接衝中であるがチャ
ター料其の他について初めからやり直して交渉は難航すると見られている
ので九月一日の飛行は一応取止めた次第である

「よみうり平和号」の飛来 航空禁止令緩和の動きが具体化するなか、
読売新聞は一つの企画を立てた。読売は戦前の航空界で朝日、毎日両新聞
社との新聞空中戦に遅れを取っていたが、航空禁止緩和を機会に旅客機を

チャーターし各界の名士を招待、日本の空に平和、独立が到来したことを紙上から国民に知らせようとした。しかし、読売の企画に乗る海外会社はなかなか見つからなかった。ようやく、CATのカーチスC-46をチャーターすることができた。CAT塗装のまま機首に「よみうり平和号」と大きく記し、その下に日章旗を描いた。

戦後初めて日章旗を描いた飛行機となったが未だ占領下であり、青い日本の空は日本のものではなかった。復興なりつつある地上の様子を空中撮影することが許可されず、スケッチで対応せざるを得なかった。

敗戦からちょうど6年目の昭和26年8月15日、羽田を離陸し東北地方の主要都市を空から訪問、札幌経由で千歳に着陸した。飛行場では北部兵站部司令部千歳地区司令マーチン大佐主催の歓迎会が行われた。

よみうり平和号には航空機設計の木村秀政、『鞍馬天狗』シリーズの作者大佛次郎、シャンソン歌手越路吹雪ら30人が乗っていた。

千歳を飛び立ったよみうり平和号はその後、釧路―帯広―函館―青森―盛岡―仙台―福島―郡山―宇都宮上空を訪問飛行し羽田に着陸、その日のうちに伊豆諸島大島までを往復した。16日には日本一周を達成した。

26年9月にはサンフランシスコ講和会議に吉田茂首相が全権として出席、8日には自由主義陣営48カ国と単独講和・サンフランシスコ平和条約を、同時に日米安全保障条約を締結した。

この当時、羽田は米空軍の航空基地で一般命令第1号を受け20年9月から翌年6月までの第1期拡張工事によって延伸され、A滑走路2133m¹×46m²とB滑走路1676m³×45m⁴はともにアスファルト舗装となっていた（S30・A滑走路2550m⁵）。

民間航空再開

日航試験機「もく星」の飛来 運航会社については先述のとおりGHQ

と交渉の結果、資格のある外国会社のうちから1社を選んで交渉することの了解を取り付けていた。当時、最も理解ある態度を示したのがNWAだった。昭和26（1951）年10月11日に機材、乗員、整備など運航全般をNWAが担任し、日航は飛行実績に応じてチャーター料を支払うウェットリース方式の契約が締結された。

10月15日、試験飛行の日程が決まらないなか、役場は山崎友吉町長名で日航社長宛に「テストフライトの期日について準備の都合もありお知らせを乞う」と電報を打った。回答は22日とのことだった。

10月16日朝、航空庁からも町役場に1本の電話が入った。「諸般の事情により延期していた民間航空の試験飛行は22日に行い、25日から定期航空と決定された模様であるが時刻は不明である」。午後になって試験機の千歳到着は午後1時6分と知らせがあった。数日後、日航から機材到着の遅延から試験飛行はさらに23日に延期と知らされた。

22日夜、米本土からハワイ―ウェーク島を経由して中型双発のマーチン21012スカイライナー^①が羽田に空輸された。機体は無塗装で米登録記号であるN93043だけが記されていた。9時30分だけ記されていた。夜を徹して渡洋のため増設された機内燃料タンクを撤去、通路を挟み2座席ずつ18列の座席を設置した。機内はブルー・グレーで統一されていた。同時進行で日航機と



写真5-1 千歳への試飛行出発直前のもく星とスチュワーズ 機体は未塗装状態である（ウィキペディア）



写真5-2 民間航空再開を祝う児童生徒
(千歳神社第一鳥居前)

に9月20日に制定された「日の丸の上に航空機（JALの3文字を左右対称にしてデザイン）を重ねた」初期の社章を書き入れた。

23日、金星で未実施だった北方コースの試験飛行が実施された。

千歳では市街地の各戸に日の丸が掲げられた。民間航空千歳空港開設記念祝賀懇談会出席者の受付場所となる千歳駅前と新保旅館前のほか各所に祝賀塔が、錦町十字街と千歳高校前にはアーチが建てられ、小学生から高校生までの約300人が日の丸の小旗を持つての旗行列が行われ試験飛行の実施をいやが上にも盛り上げた。

もく星は大庭哲夫航空庁長官、柳田日航社長夫妻、D・J・キングNW A副社長夫妻、田中敏文北海道知事ら満席の試乗招待客を乗せ、午後1時5分に小雨交じり羽田を千歳に向け離陸した。エプロンでは客室乗務員十数人のほか日航関係者が見送った。同乗した新聞記者は、戦前の羽田と比べると見違える様に整備されたが日本人が少なく「乗せてもらう」という劣等感を持たなければよいがと心配になる、さらに客室乗務員佐々木喜久子の制服が夏服であったため戦いに敗れた日本の民間航空という印象を与

するため胴体上部に「日本航空」、キャノピー（操縦席風防）後方非常扉に「もく星」の文字と、キャノピー下方

えてわびしいと試乗記に書いた。

離陸直後から雲中飛行が続いた。もく星は昭和21年初飛行の戦後機でありながら与圧装置を持たないため高度7000フィート（約2100メートル）を時速240ノット（約390キロ）で飛行した。松島上空では地上の雨が猛烈な吹雪となつてキャノピーにたたき付けた。不時着場に指定された矢本には午後2時31分に着陸した。3時に矢本を離陸、同じく不時着場に指定されている三沢に4時4分に着陸し給油作業が始まった。機外に降り立った大庭長官には地元からリングと花束が贈られた。5時30分に三沢を後にし、津軽海峡の漁火を眼下に見ながら6時35分に千歳基地から発進されるラジオビーコンを受信し自動方向探知機に誘導された。

試乗客は「前輪式のため大型機のように水平に停まる。巡航速度もDC-13の1・5倍、旅客機のアプレゲール」と褒め称えた。しかし、実態は主翼の強度不足から米国内で空中分解や事故が相次ぎ、生産僅かに31機中墜落等による全損率は4割に近く、日本でもエンジン換装、飛行中のドア脱落など技術的にも商業的にもモノにならない駄作機だった。NWAは運航に信頼性が乏しい余剰機をリースしたと思われるも仕方がなかった。

もく星は午後7時前に格納庫前に駐機した。機尾の格納階段から降り立った大庭長官、柳田夫妻、キング夫妻、田中知事、米人操縦士に対して、午前11時半から待ち続けた振袖姿の千歳小学校の児童会役員森本多嘉子、熊谷紀代子、長谷川佳子、千歳中学校の生徒会役員堤千佳子、五十嵐幸子、達見貞子からそれぞれ花束が贈られた。

千歳到着時刻が当初の午後1時から4時、4時50分、5時とめまぐるしく変更となった。

空港開設記念祝賀懇談会は紅白の幕と万国旗に飾られた格納庫内において午後1時30分から開催される予定であったが、もく星の羽田出発が午後

1時過ぎだったため千歳到着が相当遅れるであろうことは判断がついた。

到着に合わせて始まる祝賀懇談会であったが午後2時過ぎには出席者が貸切の北海道中央バスで会場に入ってきた。進駐軍以外はいかなる人物であつても公用車、自家用車ではゲートを通過できず必ずバスに乗らなければならなかった。米軍のセキュリティは厳重を極めた。

進駐軍の将官、高級将校も顔をそろえた。いつになったら到着するのかわからないもく星を待つわけにもいかなかった。時間の都合もあり祝賀懇談会は2時間以上遅れて3時40分から始まった。

祝賀行事の主催者挨拶は田中知事が機上の人となつていたので急遽佐久間副知事が祝辞を代わって読み上げ、千歳地区司令マーチン大佐が日本語でスピーチを行った。山崎町長の挨拶の後、祝宴に入った。進駐軍関係者22人、町内108人、町外203人、その他関係者を合わせ総勢500人参加の国際色豊かな盛大なものとなり、町内の飲食店から動員された80人のホステスがサービスにあたった。

千歳で行われる2回の招待飛行は到着が午後7時と遅延したため中止、もく星は午後8時5分千歳を離陸、11時35分に雨の羽田に帰着した。

深夜、もく星は25日からの暫定飛行に向け、窓枠を囲むように機首から機尾までの赤い帯とその下に紺色のストライプを、主翼には日の丸、垂直尾翼にはためく日章旗を描き入れた。

マーチン機の2番機「すい星」は未到着、大型4発のDC-4スカイマスター「てんおう星」が到着間近の情報があつた。25日の札幌線は機材繰りから欠航、26日はてんおう星で運航との報告が札幌事務所から発表された。しかし、すい星、てんおう星ともに日本到着が遅れた。当時の日航マーチン機には、もく星、すい星、きん星、ど星、か星という太陽系惑星の愛称が与えられた。

(本稿においては民航札幌線(羽田―千歳)を札幌丘珠空港発着と区別するため「千歳線」とする)

註(1) スカイライナーとは、TWAがマーチン4-0-4採用時の社内呼称(愛称)で日航が流用した。愛称を日航タイムテーブルに使用した。

(2) スカイマスターとは、同型の米陸軍C-54の愛称で日航の混用。

日航機暫定就航 昭和26年10月25日から日航の暫定就航が始まったが、米国から2番機となるすい星の到着が遅れたため千歳線、大阪(伊丹)線各1往復は欠航となった。この日、もく星は午前7時42分に旅客36人を乗せて羽田を離陸、9時16分伊丹に着陸、15分後に離陸し11時19分板付に到着した。

機数が充足された暫定運航では、羽田を午前8時40分に離陸し11時20分に千歳着、1時間後の午後12時20分に離陸して3時に羽田に帰着するものであったが、初飛来の26日は1機で日本本土を縦貫しなければならなかった。運航ダイヤによると、もく星は羽田を午前7時30分に離陸、伊丹を経由し板付に到着、復路を飛行し午後2時50分羽田に戻り、休む間もなく千歳への乗客・貨物を乗せ3時45分に離陸、千歳には日没後の6時20分に着くことになっていた。さらに、40分後の7時には千歳を出発し、9時40分羽田に帰着し1日の飛行を終えた。

羽田―千歳間は2時間40分を要した。大人1人の運賃は2割の通行税を含んで26年4月時点の大卒公務員(現・上級職)初任給の2ヵ月分に近似する1万200円と高額だった。また、搭乗手続きのため札幌・日通支社内の市内営業所への集合時間は飛行機出発時刻の1時間50分前とされ、日航連絡バス(中央バス貸切車)に乗らなければ基地のゲートを通過することができず基地内発着の不自由さをかこつた。札幌市内―千歳飛行場間のバス運賃は搭乗者50円、送迎者は135円で所要時間は70分だった。

空港と航路の気象観測のため民間航空再開に伴い千歳航空測候所が設けられた。2番機のすい星は29日に就航した。

もく星はこの年11月8日に伊丹から羽田への帰航中に非常口が脱落、27年4月20日には伊豆諸島大島の三原山御神火茶屋付近に墜落し乗員、乗客37人全員が死亡した。日航は自主運航時にマーチン4機を返却した。

基地内ターミナルの時代

日航機就航とターミナルの完成 昭和26（1951）年11月1日、千歳線の正規ダイヤによる就航が始まったが、てんおう星が未到着のためマーチン機が代替運航され5時間以上の遅発となった（正規便数Ⅱ千歳線1往復、伊丹線3往復、伊丹・板付線1往復）。

2日から千歳線にてんおう星が就航した。てんおう星は操縦席上部と水平尾翼下部、窓周りが紺というNWA塗装のままだったが、胴体上部に「日本航空」、キャノピー後方に「てんおう星」の文字、赤い垂直尾翼に日章旗を描き入れた。羽田を午前10時に出発したが、巡航速度がもく星よりも遅く3時間の飛行で千歳に着いた。羽田行きは午後2時20分に千歳を離陸、5時20分に着陸した。

3、4、5日の3日間はてんおう星が運航不能でマーチン機が代替をこなした。

11月16日、航空庁が総工費約900万円で9月末から工事を急いでいた平屋建て120坪のモダンなターミナルビルが竣工した。建築は札幌の岡建設㈱が請け負った。建物は奥行き短い山形格納庫（現・304格）の市街地側でエプロンに面し、屋根は青色、壁はクリーム色、窓枠は褐色、床はタイル張りで仕上げられた。窓は二重、各室にスチーム暖房が施された寒冷地仕様、さらに待合室には外国製の灯油ヒーターが1台あったが厳寒期には不十分で木製の大きな火鉢を置いて補助暖房としなければなら

なかった。航空庁札幌航空保安事務所、札幌管区気象台千歳航空測候所（9月1日開設）、日航飛行場事務所、出光興産のほか、旅客の利便のため地元業者である本町のレストラン・マナベのコーヒーショップ、土産物店として山三渡部商店が入居した。また、郵便、電報、電話のサービスも整った。

搭乗者の氏名は翌日の新聞に「千歳便り」（『北海道新聞』）、「航空往来」（『北海タイムス』）として掲載された。運賃が大卒公務員

の2ヵ月分とあつて飛行機は庶民の交通機関ではなく、搭乗者は特別職等公務員、企業経営者など限られた人々であった。利用頻度においては試験飛行の機上で新聞記者の取材に「東北を飛び越えて北海道と東京がずっと近くなった。行政の能率化に大きなプラスだよ」と応じた田中知事が群を抜いていた。

札幌から東京へ空路を利用した場合の所要時間は、札幌市内営業所―千歳飛行場1時間50分、空路3時間、羽田―銀座・東京営業所45分に搭乗降時間を加えて約6時間であった（国鉄蒸機客車急行Ⅱ札幌―上野間26時間41分、運賃2940円）

26年11月6日、日本は国連から国際民間航空機関（ICAO）加盟を承認された。27年3月30日、ICAOは日本機の国籍記号を新たに「JA」と決めた。敗戦までは「J」とアルファベット1文字の航空先進国であつ



写真5-3 民航ターミナル前に駐機するDC-4てんおう星（山形格納庫の上に管制室が見える）



写真5-4 完成直後の民航ターミナル正面（米空軍千歳基地内）

たものが、後進国扱いの2文字となりゼロからの出発となった。

日航は、27年1月11日の便から米空軍の要請によってこれまで不時着場に指定されていた三沢に寄港を始めた。

3月4日、襟裳岬東方沖50^キ・深さ54^キを震源とするマグニチュード8・2の十勝沖地震が発生し、現・浦幌町で震度6、浜中町霧多布を6・5^ハの津波が襲い甚大な被害が発生した。内外報道機関9社の求めによって日航初の貸切飛行が羽田―千歳―被災地上空で行われた。

日航機自主運航 昭和27年10月25日、日航は4月28日の対日講和条約の発効を受け自主運行を開始、DC-4の塗色は胴体と垂直尾翼を赤と紺のストライプとし、愛称も十勝（旧・てんおう星）、高千穂、穂高など山岳名とした。28年10月2日にはDC-6Bを千歳線に導入し快適な空の旅を提供した（S28・10・1〜S62・11・18）日本航空株式会社法による日本航空（株）。DC-6は翌年2月からの国際線定期便に備え導入したもので、社名表記と“City of Sapporo”など国内都市名の愛称表記は国際線ということから英語になった（40年代までは旅客機の数がなく固有の愛称が付された（除・全日空））。

昭和天皇の戦後全国巡幸は8年半をかけ全行程3万3000^キ、総日数165日、最後の地が29年8月23日の千歳であった。この日、天皇は午前

11時50分から北栄小学校において1万9000人の奉迎を受け、午後0時22分千歳発の御召機DC-6 “City of Tokyo” で還幸された。この時が昭和天皇と香淳皇后にとつての初めての空の旅であり、タラップ上で手を振るにこやかな写真が残されている。

千歳空港事務所 昭和20年11月28日に発出された航空禁止令の例外は、日本政府によるラジオビーコンおよび航空灯台の運用、若干の航空保安業務の継続だけだった。運輸通信省航空局は20年12月31日に廃止となったが一部が通信院電波局に航空保安部として入り、21年7月1日には通信省航空保安部となった。航空保安部員は米軍飛行場に派遣され、米兵監視のもと航空保安施設の維持管理、運営に当たった。

千歳における航空保安業務は22年5月12日に通信省航空保安部千歳支所として開設され、丘珠には千歳管轄の出張所を置いた。24年6月に航空保安部は航空保安庁に昇格し電気通信省の外局となった。25年12月12日には運輸省航空庁となり千歳支所は札幌航空保安事務所と改称され、26年11月に基地内ターミナルに移転、27年7月15日に航空法が公布・施行され、8月1日に航空庁は運輸省の内局となり航空局と改称した。航空法の目的は、航空機の運航および保安施設の安全と秩序の確保にあった。

31年11月に稚内出張所を設置した。34年4月には函館出張所を置き丘珠を廃止した。35年4月に女満別出張所、37年4月には丘珠出張所を再設置した。この間、函館、釧路が36年4月に、稚内が37年4月に航空保安事務所に昇格し管轄外となった。

38年4月には千歳空港ターミナルビルに移転するとともに札幌市北三十七条東26丁目札幌管制所を設置、40年5月には札幌航空保安事務所を千歳航空保安事務所と改称するとともに丘珠を航空保安事務所として分離、41年4月に旭川出張所を新設、5月には札幌管制所を交通管制部に昇格さ

せ航空局の管轄とした。

42年10月に運輸省地方支部局の一つとして地方航空局が2局新設され、東日本は東京航空局の管轄とし名称も新たに東京航空局千歳空港事務所となった。この時点で旭川出張所を分離した。

新千歳空港が開港する直前の60年における空港事務所の組織は所長、次長の下に総務課、施設課、先任交通管制情報官(元・航務課、通信課)・通信官・技術官(元・通信技術課、管制技術課)の66人体制であった。また管轄区域は、千歳市、恵庭市、後志・上川・留萌・空知・胆振・日高支庁管内となっていた。

日本ヘリコプター輸送(↓全日本空輸) 機就航 昭和27年の新航空法で小規模航空会社5社⇨日本ヘリコプター、極東、青木、大和、西日本が運輸大臣に事業免許を申請した。日本ヘリコプター輸送(株)は、見土路昌一、中野勝義らが20年に設立した旧航空関係者救済事業団体である(社)興民社を母体としていた。

運輸省は航空審議会が国内ローカル線の定期航空輸送は大阪以东と以西の2ブロックに分けることが適当としたことを受け、運輸審議会に諮問した。運輸審議会は審議の結果、大阪以东を日本ヘリコプター輸送、以西を極東航空(株)と答申した。

答申を受け、日本ヘリコプター輸送に航空機使用事業免許が下りたのは27年10月21日のこと。ヘリコプターによる営業は当時としては時宜を得たもので電源開発、農地・林野への薬剤散布、空中宣伝などの需要が期待された(同日、極東航空にも航空機使用事業免許下付)。

日本ヘリコプター輸送は翌年10月15日には定期航空運送事業の免許を取得し、12月15日には英国製小型双発のデハビランドDH-104ダブによる1番機が羽田⇨伊丹間に就航した。1番機は貨物便であったが、翌年の

2月1日には初の旅客便が伊丹に飛んだ。3月からは小型4発のDH-114ヘロンで小牧(S35名古屋)を経由した。

千歳乗り入れは29年8月10日。羽田⇨三沢⇨千歳線においてDH-114で1日1便の旅客貨物輸送を開始した。15席程度では65席前後のDH-114との機材差は真に大きく蟻螂の斧の感ではあったが、「現在窮乏、将来有望」大いなる翼の始まりでもあった。10月には千歳空港支店の原点・千歳駐在が配置された。114は、日航からのリース機だったため、日航の機体塗色に日本ヘリコプター輸送の社章マークであるレオナルド・ダ・ビンチのヘリコプター原型・スパイラルを垂直尾翼に描いた。なお、通常の塗色は機首から窓周りが紺帯となっていた。固定翼機による定期航空路運輸から11月には社名を通称「日ペリ航空」とし、機体の社名表記も「日本ヘリコプター」から「日ペリ航空」と塗り替えた。

千歳就航から2年となる31年8月15日、千歳毎日新聞社とタイアップして支笏湖上空観光遊覧飛行「納涼遊覧空の旅」を行った。10席程度のDH-114を使い、最短飛行時間は15分で料金は1500円だった。

31年、日ペリと極東航空の合併折衝が始まった。31年12月28日に合併仮契約調印、32年10月30日には合併契約書に調印した。12月1日、日本ヘリコプター輸送は商号を全日本空輸(株)と改称した。その後、航空局経由で運輸大臣に事業合併認可申請をなした。運輸大臣認可、株主総会承認などを経て、33年3月1日に北海道から九州までの太平洋岸幹線航路と後の西日本におけるビーム・ラインの原型をもつ全日本空輸(ANA)が発足した。

北日本航空(↓日本国内航空⇨東亜国内航空⇨日本エアシステム) 機就航 北日本航空(NJA)は札幌に本社があった昭和28年設立のローカル航空会社で、30年5月に国内で初めてDC-3を導入したことで知られる。しかし、道内飛行場が未整備で、丘珠⇨女満別(海軍美幌第2)⇨西春

別（陸軍計根別第4）↓丘珠を不定期運航で開始したのは32年7月だった。35年からはDC-3、コンベアCV240を導入、37年から定期航空を開始したが、北海道という限られた地域と季節による需要の変動が大きく安定的に収入を得ることが難しかった。

千歳初乗り入れはDC-3による季節運航千歳―稚内線として34年（S54通年運航）のことで、36年には函館、釧路に、37年には秋田、女満別に航路を開設した。

ローカル航空は採算面、安全面から合併による合理化と体質強化を迫られたことから、39年に北日本航空、富士航空、日東航空の3社合併によって日本国内航空（JDA）となった。北日本航空の純資産は38年8月末時点で3600万円、資本金9億円に対して4割に過ぎなかった。合併時の保有機はDC-3が2機、CV240が5機だった。

日本国内航空は46年には東亜航空と合併し東亜国内航空（TDA）となり、63年に日本エアシステム（JAS）と改称した。その後、日本エアシステムは平成16（2004）年4月1日をもって日本航空ブランドの国内路線会社となり消滅した。

運航機材と輸送人員（昭和37年まで） 昭和26年11月から日航DC-4による正規運航が始まったが28年1月までは1日1便、2月から2便となった。29年1月には1便が冬期運休、7月1日から10月4日の間は2便体制に復し三沢への寄港を止めた。29年8月就航の日ペリ・ヘロンは1日1便だったが冬には不定期となった。

30年になると日航はこれまで千歳に飛んできていたDC-6を中心に夏の間はDC-4を2便増便した。全日空は30年のDC-3導入とともにスケジュールを採用したが、DC-3の初飛来は31年1月29日のウィーン少年合唱団来道の特別便運航の時、5月末には現在も続けられている千

歳近郊のすずらんを全日空機が立ち寄る都市の日赤病院に届けるすずらん慰問が始まった。

32年7月1日から日航は夏の間、割引夜行便であるオーロラ便をDC-4で運航、4便体制となった。オーロラ便は午前0時30分に羽田を立ち進路を北に、夜の静寂が明けようとする4時に千歳に到着した。ロマンチックなイメージが重なる夜間飛行オーロラ便は、日本経済の成長期に寸暇を惜しむ多くの企業戦士によって利用されたほか、34年6月からは『スポーツニッポン（東京支社版）』の札幌現地印刷（S34・4毎日新聞社北海道発行所開設）の原版輸送にも使われた（S37通年／午前1時45分発・5時10分着）。

33年から日航はオーロラ便を含め6便、「日本の空をもれなくネットワークする全日空」は6月1日からDC-3の羽田―仙台線を延伸する形で千歳に乗り入れた。8月12日、羽田から小牧に向かった全日空DC-3が伊豆下田沖で遭難したことをきっかけに経営が苦しくなったことから、運輸省は経営基盤強化のため全日空に日航独占の幹線に参入することを認めた。このダブル・トラックの措置が羽田―千歳線における新鋭機材投入競争の端緒となるのだった。

乗降の旅客数をみたい。

26年は2ヵ月ほどの運行で5416人、通年となった27年は3万6225人（99人／日）、2機体制となった28年は6万4141人、



写真5-5 前輪式の日航DC-4と尾輪式の全日空DC-3（F-86Fも一緒に駐機）

日ペリが参入した29年になると7万9310人と着実に増えてきた。30年は8万8616人、31年に10万8191人、32年には13万1680人と増加の一途をたどり、全日空がDC-3を投入した33年には14万5663人(399人/日)となった。

この当時、ジェット戦闘機基地でありながら北海道側の拠点空港となりつつあった千歳飛行場には2700坪の滑走路が1本あるだけだった。

航空自衛隊はマツハ2級のF-X次期主力戦闘機、民航においても大型4発旅客機の就航が確実視され、空自機と民航機が輻輳する危険性と4発旅客機に対応できる強度をもつ新滑走路の整備計画が具体化された。

全日空は34年10月4日、DC-3千歳便で塩釜神社航過時に機上結婚式を行い話題をさらった。10日からCV440メトロポリタンで1日1往復、羽田-千歳直行便を、15日からはDC-3で千歳-函館線の運航を開始した。

航空会社資料による34年乗降客数は18万3807人、1日平均では500人ほどであった。

全日空はさらに、35年3月にはジェットエンジンでプロペラを回す英国製ターボプロップのビッカーズ・バイカウント828の導入を決めたが、早期にジェット化のためバイカウント744をリースし8月1日から千歳線に投入した。744は日航機に比べ高速のうえ振動が少なく、全日空ターボプロップの優位は決定的となった。

劣勢に立たされた4往復体制の日航は35年8月12日のピュアジェットDC-8の国際線導入によって余剰となった国際線用DC-7Cセブンシーズを、18日から急遽千歳線に1日6往復を投入し全日空に対抗した。羽田-千歳間は日航が7往復とオーロラ便、3往復だった全日空も8月18日から1便増便した。(35年乗降客数24万6590人/航空3社就航便数1日平均17便)。

36年4月1日、不定期だった全日空DC-3使用の羽田-仙台-三沢-函館-千歳線が定期路線となった。

7月12日、全日空は待望の828を千歳線に2往復就航させたことから全日空ターボプロップの優位は揺らがなかった。(羽田-千歳間飛行時間、日航DC-4は2時間58分、全日空828は1時間38分)。搭乗率では、日航機が5割を割り全日空機は8割を超えた。この間、36年6月から日航は大阪直行ユーカラ便の運行を開始した。

全日空ターボプロップ攻勢に対抗する最後の切り札としてピュアジェットしか残されていない日航は、35年3月に東南アジア、南回り欧州線用に導入を決定し、36年9月4日に羽田に到着したばかりのCV880-22Mジェットアローを25日に国内線初ジェットとして1往復させた。初便は羽田から66分で千歳に降り立ちジェットの威力を知らしめ搭乗率は9割を越えたが、戦闘機用発動機の物凄い爆音と離陸時の真黒な排気煙が不評をかった。DC-7、880の投入で機材差を回復したが、長距離用国際線機材を短距離国内



写真5-7 定期ピュアジェット初便(日航CV880)



写真5-6 日航DC-7Cと全日空バイカウント828



写真5-8 御召機DC-8 日本航空MIYAJIMA

線に導入したことで運航費用が増大し経営を圧迫した。

36年4月の時点で羽田―千歳間は、日航が5往復(夏季オーロラ便1増)で全日空が4往復、10月からは日航が7往復で全日空が4往復を運航した(36年乗降客数35万9146人、1日平均25便)。

この間の諸相として、36年1月から3月までの間、北日本航空機が積雪が多く除雪が追いつかない丘珠から3月下旬まで一時移転してきた。4月19日には5月24日挙行の第12回植樹祭御召機となる日航ピュアジェットDC-8-32型4番機「MIYAJIMA」による試験飛行が実施され、千歳飛行場ジェット旅客機第1号となった。DC-8は機体の優美さから「ジュラルミンを着たヴィーナス」、「空の貴婦人」と謳われた。

12月1日に2700メートルの新たな東側滑走路が供用を開始した(S35・

8・13着工)。19日には、6月29日の

防衛庁が管理する飛行場としての告示を受け、航空法第56条第5項の告示による(軍民)共用飛行場となった。この年の9月には千歳飛行場東側において民間航空専用地域整備工事が着工、37年4月には基礎工事に着手、ターミナルビルの躯体が形になりつつあった9月には空自千歳にF-104戦闘機が配備された。

基地内ターミナル最後の年となる37年8月、幹線では日航(羽田9往復、大阪3往復)、全日空(羽田4往復(うち1便仙台・三沢経由)、合わせて羽

田13往復、大阪3往復となっていたが、日航ジェットの就航はなく、全日空バイカウントは2便となっていた(全路線19往復)。この年の旅客数は49万4099人、1日平均35便であった。

搭乗者の会社別占有率は次のとおり日航が群を抜いていた。

日航占有率―26年(28年100割、29年(31年)、32年88割、33年86割、34年88割、35年77割。残りが全日空占有率。

各社占有率―36年日航72割・全日空25割・国内航空3割、37年日航64割・全日空28割・国内航空8割(要覧「ちとせ」)

对本州旅客輸送シェアについてみると、37年度の青函航路連絡船は1日に5往復で年間312万5000人を輸送した。航空機シェアは14割に過ぎなかったが、国鉄特急と連絡船を乗り継いで20時間に及ぶ移動に比べ飛躍的な時間の短さはすでに圧倒的なものとなっていた。

4月1日における羽田までの運賃は、日航(DC-6、DC-7)と全日空機では通行税533円を加えて1万1200円だったが、低速で仙台、三沢に寄港し飛行時間が5時間5分と長いDC-3便は9300円と低廉になっていた。日航大阪便は1万7200円だった。国鉄初乗り10円、葉書5円のこの年、大学卒業者の初任給は1万7130円、道民にとって飛行機での上京は高嶺の花であった。



写真5-9 最終形の基地内民航ターミナル エプロン側2階建て部分は35年7月増築

日航機連山滑走路着陸

昭和36(1961)年4月3日、雲高1000^{フィート}、雲量4割程度の視界不良のなか、乗客72人を乗せた米人操縦の日航DC-7C(City of San Francisco)が管制の許可を得ずに雪が残る陸自東千歳の第2滑走路(連山滑走路/2500^{メートル})に誤って着陸した。機体、乗員乗客に異常はなく、翌日、空自の支援で羽田に帰った。視界不良のなか千歳飛行場と方位、滑走路長がほぼ同じことから誤認したものだった。

航空政策(昭和37年)

昭和37(1962)年8月15日、運輸省は日航と全日空の連携強化、運賃体系の統一など羽田―千歳間など幹線のあり方と連帯輸送の基本方針を示した。これは新機材投入競争による安全面での不安を憂慮してのものだった。

日本航空及び全日本空輸の提携の強化に関する基本方針(要約)

一 幹線における就航便数は概ね昭和三十八年度において日航六に対し全日空四、四十年より便数比を五対五としこの比率をもって両社の関係を安定させる。(一略)

三 幹線における使用機材は出来得る限り質的な均等を図り、新型機材導入については出来得る限り同一機種を採用することが肝要である。

四 幹線における運賃収入のプール制実施につき早急に検討する。

この基本方針を受け、日航と全日空は羽田―千歳間における新機材競争から旅客サービス向上の取り組みに方向を転換する。旅客・手荷物の連帯輸送が実施された。さらに、レシプロ機を置き換える新機材導入についても同一機種の採用が協議され、39年1月にリアエンジン3発、T字尾翼という斬新なデザインをもつボーイング727の採用が正式決定した。

千歳航空協会と航空少年団

千歳航空協会 千歳航空協会は空港ターミナルビルが供用された10日後、昭和38(1963)年4月10日に航空思想の普及啓発と会員の航空知識向上を図る目的で設立された。初代の会長には米田忠雄市長が就き、事務局は市の空港所管課が担当、設立当初から市内空港関連行事に協賛・後援を続けている。

事業として43年から視察研修旅行、45年から研修会、平成3(1991)年からは視察会を実施、11年からは会報『千歳航空協会』を発行している。昭和44年には北海道航空協会に加入した。

主催事業として平成18(2006)年に幼児向け歴史紙芝居『ちとせくうこうのはじまり』、『さかいけんじろうひこうしものがたり』の作製、19年には会員による現・空港公園レイアウトの市への提言がある。さらに、21年に毎日新聞後援の「ニッポン」号千歳出発70周年記念パネル展を実施、23年には『千歳航空協会設立50周年記念誌』を刊行した。協賛事業としては7年に「千歳飛行場を造った村民顕彰の碑」の建立、以来、千歳着陸場1番機となる酒井憲次郎操縦の小樽新聞社機「北海」第1号機が着陸した大正15年10月22日を記念し、毎年10月22日には市と共催し顕彰碑前で空港開港献花式を行っている(22日が土日曜日等↓直前平日)。さらに、14年には「酒井飛行士ブロンズ像」建設事業に協賛し、また、視察研修先として、鳥取県東伯町城山の酒井片桐飛行殉難碑(H13/現・琴浦町)、新津市広大寺の故一等飛行機操縦士酒井憲次郎之碑(H15/現・新潟市秋葉区)、かかみがはら航空宇宙科学博物館・航空自衛隊浜松広報館(H17)などが挙げられる。

航空少年団 昭和40年9月19日、千歳航空少年団(現・航空少年団とは別組織)が道内で初めて結成され名古屋団などと交流した。43年第5回空

港まつりでパラセーリングを展示、49年8月には千歳原で開催の第6回日本ジャンボリーにおいてパラセーリング中に上空から「大空 友好緑の大地」などと書かれた大きな垂れ幕で全国のボーイスカウトを歓迎した。48年から10年間、空港まつりが中断したことから活動も沈滞、団員数の減少から航空少年団は消滅した。

平成3（1991）年9月22日、関係者の努力で千歳航空少年団（全国14番目）が誕生した。日本航空専門学校支援を得てパラセーリングやスノーモビル訓練、ペットボトルロケットの製作などに取り組み航空知識を習得、学校では得られない団体生活のルールを学んでいる。小学校3年から中学生の団員、幹部として高校生と大学生、合わせて60人ほどが在籍している。

参考文献 2項末参照

第2項 千歳空港

ターミナルビル

ターミナルビル建設まで 海軍千歳第一航空基地（現・航空自衛隊千歳基地千歳飛行場）は敗戦直後から米航空部隊基地として使用されていたが、昭和32（1957）年5月の第2航空団の移駐によって、千歳飛行場の日本返還も組上にあがってきた。

千歳飛行場は軍用飛行場であったため、空港での町おこしを考える千歳町幹部は民間航空専用地域の設定と空港ターミナルビルの建設を熱望した。町は32年頃、飛行場を「北海道を代表する空港から『北海道空港』とし、ターミナルビル建設促進用のPR小冊子の表題を『北海道空港』とした。

当時、1日10往復程度の旅客機に対して航空局、航空会社ともにターミナル施設の必要性に逼迫した感を有していなかった。

千歳の民航地区ターミナル建設の端緒は次のとおりである。

（略）昭和32年6月当時の山崎町長が上京し、林航空局長、今井管理部長、関口技術部長同席でその必要性を要請したが、その際、局長から、「北海道空港の整備をいままで放置していたことは誠に申し訳ない、早急に現地を調査させて整備したい」とのべられ、また日航松尾副社長もターミナルは日航で建設することは困難であるが、地元千歳が会社組織で建てられるのであれば出資するし、その他できるだけのご協力はするとの言葉添いがあり、直ちにターミナルビル設計計画に着手し、敷地の選定、会社設立などの諸準備が進められた。

32年7月13日に北海道議会において「千歳空港の整備方についての請願書」が、10月16日には「北海道空港整備に関する意見要望書」が満場一致で可決され、内閣総理大臣、衆参両院議長、関係大臣などに提出された。33年12月に「千歳空港を国際空港として早急整備指定方についての請願」、翌年3月には「千歳空港を北海道空港および国際空港として早急に整備することについての請願」が北海道議会に提出された。以来、千歳を国際線が就航する拠点空港・第1種空港指定とその整備促進についての運動が続けられ、34年5月2日には請願が衆参両院で採択となった。

34年7月20日には飛行場地区が日本に返還され、これを機に千歳市が運輸省航空局、防衛庁、北海道開発局などに陳情調整の結果、民間専用地域を滑走路の東側に設けるとの基本方針が決定した。この方針が広大な千歳飛行場を挟んだ西側の空自施設地区とはエリアが隔絶した東側の国鉄千歳線と国道36号に面した位置にターミナルビルを設けることとなり、このことが軍民共用飛行場でありながら民間航空のイメージが強い千歳空港へと繋がった。（滑走路の整備Ⅱ第14章「東側滑走路」項参照）

ターミナルビルの建設 昭和33年、千歳は市制を施行し34年に2代目市

長として米田忠雄が就いた。米田もターミナル実現に熱意をもっていた。米田は親しかった日本技術開発(株)の専務取締役だった松尾三郎の賛同とターミナルビルの無償設計を得るとともに、紹介された由仁町出身のニッポン放送社長鹿内信隆からは北海道にゆかりのある財界人を取りまとめてもらうことになった。また、発起人ともなるべき人物として、32年に北海道拓殖銀行を副頭取で退職した松下利夫に参画を要請したが、松下の「人生一業」の信念からすぐに賛同を得ることはできなかった。松下はその後の経過について、北海道空港『20年の歩み』に談話を寄せている。

「私と北海道空港株式会社」(略)当時の米田市長からの熱心な誘いや、またごく親しい友人からも「君は北海道で約40年間すごし、その間有形、無形に恩恵を受けたはず。今後は、北海道に何らかの形でお返しすべきだろう。その意味からも、千歳空港を北海道の玄関とするために、是非協力してほしい」と説得されて、発起人代表として引き受けることになり、以来会社ともにもここまで歩んできた。

航空局はじめ関係多方面と協議の結果、ターミナルの公共性から北海道と近隣市などの積極的な参画を求めることとなり、36年9月29日設立発起人会、10月30日に設立総会が、ニッポン放送、フジテレビの入居する東京千代田区有楽町の糖業会館で開催された。

設立発起人会と設立総会では、商号を北海道空港(株)、本社を千歳市に置くとした。総資本金は2億円で当初は5000万円とし地方公共団体が半分(北海道・千歳市1000万円、札幌市300万円、苫小牧市・室蘭市100万円)をもった。発行株式総数は額面5000円・40万株とし当初は10万株を発行し設立発起人が9万株を引き受けた。代表取締役社長には発起人代表の松下利夫が就いた。

民航専用地域建設が現実のものとなった36年、北海道開発局は建設中の

空自東側滑走路に平行する民間航空機用の誘導路と駐機場などの整備に着手し、ターミナルビル開業に合わせ供用を開始した。

36年12月19日付け運輸省告示をもって航空法第56条の5第2項の規定に基づき、空自千歳飛行場は公衆の利便を増進するため20日から共用飛行場と指定する告示を受けた。12月26日、「千歳空港ターミナルビル建設申請書」が基地内ターミナルの札幌航空保安事務所経由で航空局に提出された。当時の北海道空港の事務所はフジテレビ内にあった。

37年4月26日、雪解けを待つターミナルビル基礎工事が始まり5月1日に本社事務所を幸町5丁目の木造2階建て千歳市森林組合事務所に移した。5月14日には町村金吾北海道知事をはじめとする60人ほどの来賓を迎え地鎮祭が執り行われ、翌日からターミナルビル建設工事に着手した。地鎮祭後の着工祝賀会は、当時の市内にはホテルも未だなく市役所で最も広い空間だった2階の議場に市旗と紅白の幕を張って行われた。

38年3月29日竣工したターミナルビルを、30日の『北海タイムス』夕刊は「千歳民間航空専用空港完成を祝う 近代的装いも新た／日本一ターミナルビルも」の見出しと写真5葉で民航地域の概要を伝えた。

本道の「空の表玄関」千歳空港に新しく民間航空専用区域が誕生、国内線では「日本一」をほこるマンモス民間航空ターミナルビルも近代的装いを



写真5-10 市旧庁舎2階の議場におけるターミナルビル着工祝賀会

こらしてででき上がり、きょう三十日道内、道外から知名人約五百人が出席して盛大な新民間航空地区諸施設完成祝賀会を催し、花やかに民間航空史の一歩をかざることになった。

新しい専用地区はふるい民間航空ターミナルから二つの滑走路をへだてたちょうど向かい側。札幌―室蘭間を結ぶ国道三十六号線沿いの平たんな敷地約六千平方メートルに設けられたもの。昨年春から建設中だった民間航空ターミナルをはじめ、駐機場、誘導路、駐車場、各照明施設の工費はザッと五億四千八百万円におよぶという。

北海道空港株式会社所有の民間航空ターミナルビルは鉄筋コンクリート、一部二階建て、延べ約四千四百平方メートルのモダンな建物で一階には日航、全日空、北日本航空、道観光物産会、みやげ品店、レストランなど民間十一社と約六百平方メートルの待ち合い室。二階は航空保安事務所と航空測候所がそれぞれはいり、航空保安事務所には道内各飛行場からの連絡を自動的に送受信するテレタイプや航空気象の各種観測機械機器がズラリとすえつけられてすっきりオートメ化された。正面に支笏湖をいただく山なみをのぞむビル屋上も一般の見学者に開放される。

全面舗装の駐車場は普通自動車なら三百三十六台がいちどに収容できる広さで、夜は三十八基の水銀灯がいつせいにともる豪華版。ビル正面の駐機場はこれまでの三機から大型旅客機で九機が楽々とまることができ、観光シーゾンのラッシュ時でも混雑せずフルにさばけるといふ。特に駐機場の照明施設は野球場ナイター照明のような五基（三十二灯）の水銀灯と白熱灯を設備、千歳の夜空を美しくいろどり、きつと新名所になるにちがいない。新民間航空地区の出現で、狭い自衛隊共用の悩みやトラブルも解消され、空の玄関にふさわしい「空港」としてデビュー、民間航空発展の前途にパッと明るさをくわえた。（千歳）（引用者補正・航空測所↓航空測候所）

ターミナルビルへは、市内から基地内時代に引き続きレストラン・マナベと山三ふじや空港店、新たにスカイショップ小笠原が出店した。

千歳空港ターミナルビルは4月1日供用を開始、日航CV880「MATSU」が就航一番機となった。国道36号からの進入路正面2階壁面には三菱マークとネオン管「千歳空港」、デジタルの時計と温度計が取り付けられた。10日には航空思想の普及を目的に千歳航空協会が設立され、翌年からは9月20日の航空の日に合わせて航空まつりが開催され空都千歳を道内外にアピールした。

国道36号から空港への出入口には千歳市によって前年秋に、飛行場地区日本返還、東側滑走路完成、ターミナルビル着工など一連の動きを記念した高さ2・7メートル、横4メートルのデザイン性溢れる翼形の「千歳空港」モニュメントが建てられ、来道記念写真の背景となった（揮毫・町村知事、管理・航空保安事務所/移設地↓旧・空港公園（新千歳）↓美々・道道130号沿い↓平和・国道36号沿い（現在地/S39設置場所近傍））。

ターミナルビル開業とジェットの時代表 千歳空港ターミナルビルは航空



写真5-11 完成直後の千歳空港ターミナルビル
2階部分が官庁エリアで、新千歳移転まで外観に変化はなかった。右下は空港出入口に設置された翼形「千歳空港」モニュメント。



写真5-12 千歳空港エプロン（全日空ボーイング727と日航コンベアCV880）

旅客の増大に対応するため4度にわたる大規模な増築を行い、平成4年の新千歳移行を迎える。千歳空港乗降客数とターミナルビルの拡張、各社の運航機材と新規路線開設などについて国内縦貫幹線を主にみてみたい。

昭和38年のターミナルビル供用当初は、鉄筋コンクリート造り一部2階建3416平方メートルで、市街地側2階建部分が官庁スペースとなっていた。38年の旅客（乗降）数は約53万人、

航した。

国内航空は40年3月1日、羽田間にCV880「銀座」を就航させ、前年から千歳を拠点に帯広、女満別（S40・6）、釧路、函館（S41・5）と次々に道内ローカル空港をCV240で結んでいった。

この間、39年2月24日から5日間、我が国初のターボプロップ機で戦後初の国産旅客機となった日本航空機製造YS-11試作2号機が耐寒試験のため飛来した。9月9日には同機がチャーターされ東京オリンピック



写真5-13 耐寒試験で飛来したYS-11試作2号機

1日30便程度の就航であった。

39年5月25日、全日空が羽田―千歳間にリアエンジン、T字尾翼の斬新なボーイング727を国内で最初に就航させた。本来は40年から日航と同時期に導入する予定だったが、ユニテッド航空から727をチャーターし1年早く就航させた結果だった。10月には羽田―千歳間50分を記録した。41年になると国内航空も727を就航させ、国内大手3社が同一機種を採用した。

全日空は727導入直後、橋幸夫と吉永小百合のデュエットで727イメージソング『そこは青い空だった』を発表した。「夢のジェット機727…そこは青い空だった 青い日本の空だった」が毎日のようにテレビから流れ、航空大衆化時代の幕開けを告げ、少年を大空に誘った。

DC-3が3月15日に全日空定期旅客路線から引退し、代替としてオランダ製ターボプロップ機のフォッカーF-27フレンドシップが千歳線に就

聖火輸送機全日空「聖火」として2空団第103飛行隊F-86D戦闘機に護られて千歳に着陸、日本の航空復活をアピールした。

40年6月に全日空は名古屋―千歳間アカシア便を828で開設した。41年2月4日には、札幌雪まつりで来道していた観光客らを乗せた千歳発全日空727が東京湾に墜落、乗員乗客133人全員が死亡する未曾有の航空機事故が発生した。

41年7月から日航と全日空が、39年10月1日開業の国鉄東海道新幹線超特急「ひかり」に対抗するため青少年割引運賃（スカイメイト）を羽田―大阪伊丹間に設定、42年11月からは千歳線にも適用した。

日航は32年7月から運航していた深夜便・オーロラ便を42年12月に国内航空に移譲、43年4月からYSで大阪―羽田―千歳をポールスターとして運航を開始した（S49・10）。全日空は44年7月に727で大阪―千歳



写真5-14 搭乗機に向かう客室乗務員と乗客 (S40頃/北海道空港提供)

線を新設した。また、この年5月にボーイング737導入を契機に機体塗色をスカイブルーのモヒカンルックとして順次塗り替えた(S48千歳就航)。

高速大量輸送の時代の幕開け 日本経済の高度成長と北海道観光ブーム、加えてスカイメイトの割安感などから航空機のニーズは日増しに高まっていた。旅客数も昭和42年に100万人を突破、44年には約177万人となり、1日当たりの便数も40年に30便程度だったものが漸増、44年には56便程度となった。この当時の屋上デッキ見学送迎者は年間25万人を数えた。

45年3月から大阪千里丘陵において77カ国参加の日本万国博覧会(大阪万博(9月))が開催され、航空需要は大いに上昇した。各社各便はほぼ全便満席状態となりターミナルビルは旅客であふれた。4月1日、日航は座席数最大234の長胴型DC-8-61を投入、全日空も座席数最大178の長胴型727-200で対抗し、大型機による高速大量輸送の時代に入った。一時期、両社の羽田-千歳間就航機体は長胴型単一機種となった。

ターミナルビルは45年10月には官庁部分を除いて3階建て増改築が竣工、1階が到着、2階を出発と機能的に分離した。搭乗待合室・通路を含んだ全館面積は1万714平方メートルとなった。10月31日には日航CV880初号機「SAKURA」が国内最終運航で飛来した。

屋上送迎デッキには航空思想普及

のため航空教室のほか、用途廃止となった2空団第103飛行隊のF-86D戦闘機が46年9月から53年5月までの間展示された(S44・7ビル南側前庭)。デッキにはコイン式大型双眼鏡が置かれ、F-104戦闘機の列線が丸見えの大らかな時代だった。F-86D撤去跡には子ども遊園地、ゲームコーナーが置かれた。見学送迎者は年間40万人前後で推移した。

46年7月から日航が福岡と千歳を直行で結びレインボー便と称した。この月3日に東亜国内の丘珠発函館行YS「ばんだい」が七飯町横津岳に墜落し乗員乗客68人全員が死亡した。また、30日には全日空千歳発羽田行727-200が、ジェットルートに入った1空団(浜松)松島派遣隊訓練生が操縦するF-86F戦闘機に岩手県盛岡西方雲石上空で追突するように接触し空中分解、乗員乗客163人全員が死亡するなど事故が相次いだ。

この頃、千歳には旅客機乗降用の搭乗橋(ボーディングブリッジ)は未整備でタラップとターミナルビルの地上区間は客室乗務員などの誘導に従った。荒天時や積雪期における乗降は濡れる、汚れる、滑るといった今からは想像ができない状態だった。ノーズイン形式搭乗橋の整備は46年12月のことで搭乗待合室(ゲートラウンジ)も同時に整った。札幌オリンピック冬季大会選手団を乗せた外国機の来港が目前に迫っていた。

「45・47体制」下の千歳

「45・47体制」昭和45(1970)年11月20日に閣議了解された「航空企業の運営体制について」と47年7月1日の運輸大臣通達「航空企業の運営体制について」が昭和末期における日本の航空業界を規定した。

閣議了解事項「航空企業の運営体制について」(国内線関連部分要約)

航空の大量高速輸送の進展に即応しつつ、利用者の利便の増進と安全性の確保を期する観点から、航空企業の運営体制については、下記の方針により、施策を推進するものとする。

582万人と600万を窺うまでになった。旅客数に比例して就航便数も増え40年台後半に1日70便前後であったものが、50年は一気に105便に跳ね上がり、51年には116便までになった。

50年3月の幹線行先別就航数は羽田26便（JAL14、ANA11、TDA1）、名古屋全日空2便、大阪日航・全日空各3便、福岡日航1便だった（ローカル就航数・ANA仙台3＋北陸1／TDA道内12＋東北4）。

新千歳建設とターミナルビル 昭和50年11月10日、新千歳空港の本格着工を迎え、北海道新千歳空港建設促進期成会による工事安全祈願祭と着工記念祝賀会が行われた。エプロンと誘導路の工事は9月2日に始まっているが、新千歳の標点付近での工事安全祈願祭には60人ほどの関係者が参列、堂垣内知事、東峰千歳市長など6人による鉄入れ、続いて西田信一元・北海道開発庁長官らによる玉串奉奠が行われた。その後、市内千代田町3丁目のビートル101・4階ホールで200人以上が出席して着工記念祝賀会が行われた。

この当時、総需要抑制という名のもと景気引き締め政策の渦中において、大型公共事業が抑制され2次にわたるオイルショックによる経済混乱もあった。このことから新千歳の開港は50年代後半から60年ぐらいいまで伸びる公算が大といわれた（S63・新千歳A滑走路供用）。

ターミナルビルの旅客数は51年には600万人に迫る勢いを見せた。このままでは60年に1000万を突破しそうな勢いとなり旅客需要増大に対処することが至上命題となっていた。

51年12月、本館南側に前面ガラス張りの第2到着ターミナルビルが完成した。本館1階を第1到着として全日空が使用、第2到着は日航と東亜国内が使った。発券カウンターは本館1階、出発ロビーは本館2階となっていた（2万6293平方メートル）。

新千歳が徐々に具現化する52年4月11日、航空局から「千歳飛行場ターミナル施設暫定計画」が発出された。新千歳の建設を考慮し現空港施設への投資を必要最小限度に留めつつ、ターミナルビルについても同様な考え方で55年度の旅客需要に対応することを限度とし、その後の需要増大については施設の効率的な運用で対応することとされた。要するに二重投資を避けつつ、航空会社ごとの到着・出発ではなく機能別方式とすること、さらに搭乗待合室の増設、発券ロビー対策を急務とした。

新千歳移行に向けてー空港と周辺の諸相 昭和52年10月からは日航ジャンボ、全日空トライスターが大阪への飛行を開始した。53年6月8日からは日航が開港したばかりの成田（新東京）との間に727を就航、54年1月25日には全日空が待望の747SRスーパージャンボで羽田と福岡から千歳を結んだ。

道内ローカルでは、55年5月27日に日本近距離航空（NK A）がYSで中標津線、稚内線を開設した。近距離航空は49年に国内航空各社の資本で設立、62年に全日空資本のエアニッポン（ANK）となり平成24（2012）年全日空と合併した。昭和56年にはYSの基地を丘珠に移した。

55年5月29日、本町4丁目の恵庭営林署千歳担当区事務所跡地に千歳市も出資する千歳国際ホテル（株）ホテル日航千歳が大宴会場を備えた8階建て客室168の国際ホテルとしてオープン、札幌市内のホテルを借り上げていた日航搭乗員の宿舎にもなった（H23・6）ホテルグランテラス千歳）。

10月1日には航空機と列車の役割の見直しから国鉄千歳空港駅が開業、ターミナル本館2階出発部分から徒歩4分で空港駅とを結ぶ全長220メートルの連絡歩道橋が完成した。備え付けの手押しカートに手荷物を満載し、空港駅との間をゴロゴロガラガラと行き交う旅行者の姿が名物となった。

旅客数は52年に653万人、53年695万人、54年762万人、55年



写真5-16 第3ビルが完成し一体化されたターミナルビル
(S56.8頃/北海道空港提供)

本館(空港駅連絡歩道橋以右)と第2到着(左端・前面ガラス張り)の中間が第3ビルで翌年に4階となる

には785万人と留まることを知らなかった。就航便数は55年には1日平均132便までになっていた。

56年6月1日、東亜国内初のワイドボディである欧州エアバスA300がレインボーカラーで羽田と千歳を結び存在感を示した。

ターミナルビルの増改築は「千歳飛行場ターミナル施設暫定計画」を受け、56

年7月に本館と第2到着ビルの間、鉄骨造り地下1階地上3階(一部5階建て)の通称第3ビルとして竣工した。第3ビルの完成によってターミナルビルは本館東端の官庁部分を除き、外観を白の軽量気泡コンクリート(ALC)板で一体成形し巨大な建物(4万6000平方メートル)となった。1階に発券ロビーと到着ロビー、2階に出発ロビーと売店、3階が食堂街という機能別に分けられた。搭乗待合も52年、54年、55年と増築されていった。57年12月には第3ビル3階部分に4階をかさ上げ、新千歳に移転する時点のターミナルビルの姿が出来上がった(4万8023平方メートル)。

NTT東日本道央支社のデータでは、ターミナルビルには北海道の拠点ということから出発到着、ダイヤの乱れを家人、勤務先などに連絡する公衆電話が60年10月末時点で135台設置され、通話先は道外が35割となっていた。設置数は羽田、伊丹、成田、福岡に次いで5番目となっていたが、

長距離通話が多いことから硬貨の「黄色の電話」を避け、テレホンカードが使える「緑の電話」の普及率が成田の75割に次いで60割を越えていた。緑の電話は57年12月23日に道内で初めて設置されていた。

全日空は57年、創立30周年とセミワイドボディのボーイング767-200導入を記念して機体塗色をソニックを連想させる鋭角なトリトンブルー、垂直尾翼を社章「スパイラル」から「ANA」に変えた。

58年2月にはジェットが国鉄特急に敗北する出来事があった。56年3月帯広線に投入した東亜国内のDC-9は、10月開業の石勝線によって搭乗率が低下し、YSに替えるも搭乗率は改善されず運航休止に追い込まれた。また、58年は千歳空港まつりが10年ぶりに復活した年でもあった。

59年9月からは近距離航空の中標津線が再び千歳発着となった。60年4月から全日空は名古屋線(小牧)に767を就航させ、11月からは日航も767で千歳と羽田、福岡間を結んだ。

旅客数は59年に832万人、就航便数は125便となった。

60年3月の行先別幹線就航数をみると羽田23便(JAL11、ANA10、TDA2)、成田日航1便、名古屋全日空4便、大阪日航・全日空各3便、福岡日航1便、那覇日航週4便となっていた(ローカル就航数・ANA仙台5+北陸2/TDA道内14+東北6/NKA道内2)。60年は就航便数130便、旅客数は856万人を超えた。

「45・47体制」崩壊 昭和60年12月17日、「45・47体制」が廃止された。

45・47体制は、航空会社の事業分担を決めた航空政策の通称で規制内容が強く「航空憲法」とも揶揄されたことは前述した。45・47体制から10年余り、航空産業は大きく成長することになったが、このままでは増大し多様化する航空需要に対応する事業拡大ができないばかりか、国際航路においては国益を損なうことが危惧された。政府は航空政策の規制主義から規制

緩和、航空事業の棲み分けから競争原理導入へと方針を転換した。

規制緩和によって国内線1社運航はダブルトラックになったほか、日航を特殊法人とする日本航空株式会社法が62年に廃止され完全民営化、ナショナル・フラッグ・キャリアではなくなった。さらに平成8(1996)年にはスカイマークエアラインズ(株)(H18)スカイマーク)、北海道国際航空(株)(H24)AIR DO)が新規参入することとなった。

昭和62年4月25日、日航も全日空に続き767で名古屋―千歳を結び、63年6月1日に全日空が737で羽田、稚内(季節運航)を結んだ。

この間、62年8月19日、2空団203飛行隊のF-15戦闘機が千歳上空3600m以上高度差ゼロで新潟発全日空737の1700m以上前方を横切るニアミスが発生、軍民共用の現実を知らしめた。運輸省は空自機に過失があるとして千歳管制隊に安全確保のため異例の特別監査を実施した。

63年12月31日、年間旅客数はついに1000万人を越えた。この年の1日平均就航は143便にまで増えていた。この間、日航DC-8による最終フライト(貨物便)が12月23日に行われた。

63年7月20日には新千歳A滑走路が供用され新千歳空港が開港したが、千歳空港ターミナルビルは平成4年6月いっぱいまで使われた。3年の旅客数は1412万人となり容量の限度を超える混雑を極めた。

空港・鉄道60周年「昔を偲ぶ集い」 昭和57年頃、平坦なママチ原野で行われていた新千歳建設工事を一望することができるよう北海道開発局が「お立ち台」と呼ばれた見晴台を造った。多くの視察、見学者が登ったお立ち台は現在の新千歳空港ターミナル地区の南側にあった。土を盛り上げた10mほどの丘からの眺めに遮るものは何もなくあった。

61年8月10日に千歳飛行場開場と千歳線開業60周年の記念事業として「昔を偲ぶ集い」が真新しい新千歳エプロンの一角で開かれた。

63年開港予定の新千歳を意識してのものだった。そのため、大正15

(1926)年に初飛来した酒井憲次郎操縦小樽新聞社機「北海」の代わりに新妻東一が操縦する小型複

葉機ピッツ・スペシャルS-12 S-レッドイーグル」と、昭和9(1934)年の千歳飛行場開き

に北海タイムス社機「北斗」で着陸した北海道民間航空の祖・上出松太郎を招待した。上出は87歳で

羽田―千歳間の旅客数が世界一となったのは、航空機の大型化、北海道観光ブームによって空港旅客数が700万人に迫った昭和53年といわれる。北海道空港社史『20

年の歩み―千歳空港とターミナルビルの変遷―』に「なかでも千歳―東京路線は、53年に400万人を突破し、ニューヨーク―ワシントン路線を抜き、世界一の座に就いた」とあるが、根拠資料につい

た



写真5-17 「昔を偲ぶ集い」で花束を受け取る上出松太郎と新妻東一



写真5-18 大型旅客機象徴であるワイドボディ・ボーイング747(H2/藤村秀嗣撮影)

では触れられていない。

平成3(1991)年8月12日付『千歳民報』は「世界一のドル箱路線／新千歳羽田間690万人運ぶ―昨年」の見出しで運輸省が発表した路線別輸送実績ランキングの結果を報じた。

新千歳と羽田間は「世界一のドル箱路線」と形容されているが、運輸省がまとめた一昨年の世界の単一路線別旅客輸送実績によると、新千歳と羽田間は六百九十万人で世界第一位だった。まさに「ドル箱路線」を実証した(リード)。

世界の単一路線別旅客輸送実績(1989年) ①羽田―千歳690万人
②羽田―福岡508万人 ③羽田―大阪388万人 ④ニューヨーク―ボストン317万人 ⑤ニューヨーク―ロサンゼルス311万人 ⑥ニューヨーク―ワシントン297万人 ⑦ロンドン―パリ285万人 ⑧ニューヨーク―シカゴ244万人 ⑨ロンドン―ニューヨーク241万人 ⑩ニューヨーク―マイアミ220万人(註・万人以下切捨)

世界の単一路線別旅客輸送実績で国内路線が1位から3位までを独占していた。首都圏から地方空港の整備が遅れていた北海道、九州、関西の各地に行くにはいったん国内拠点空港である千歳、福岡、大阪(伊丹)に降り立つ必要があった。さらに北海道に向かうには、大阪(東海道新幹線)、福岡(山陽新幹線)が持っている新幹線の選択肢がないことも順位を押し上げたと考えられる。また、陸路の移動手段としては高速自動車道も挙げられるが、首都圏と北海道は長距離でかつ津軽海峡で分断されている。

航空貨物

旅客機には貨物室があり、旅客ターミナルが供用した昭和38(1963)年12月に日航(750平方メートル)、全日空(819平方メートル)の貨物ビルがそれぞれ完成した。場所はターミナル南側、現在の海上保安庁格納庫北隣接

地にあった。貨物の取扱量は、航空機の大型化、就航便数の増加に伴って右肩上がりに増えていった。

航空貨物の増加に対応するため全日空は47年12月に2階・地下1階建て1467平方メートルの新貨物ビルを、日航も49年9月に2225平方メートルの新貨物ビルを完成させた。日航貨物ビルのうち470平方メートルを東亜国内が使った。全日空貨物ビルは53年12月に増築によって2387平方メートルに、日航貨物ビルも59年に3430平方メートル(うちTDA1070平方メートル)となった。

49年9月19日に貨物ビル向かいに北海道空港が2棟からなる空港貨物ビル(1160平方メートル)を建設、10社の営業所・支店を開設したが年末には急増する貨物のため屋外での荷捌きを強いられた。59年12月に一部2階建て2100平方メートルの新貨物ビルが完成、12社が入居した。

市資料として残る最も古い貨物の数値は35年のもので、年間取扱量は1394ト(うち発送255ト・18割)、90割が日航機によるものだった。貨物は42年に1万ト、46年に2万ト、48年に3万トと急増した。51年には3万9371トと4万トに迫り、53年に6万トを超えた。この間、52年4月に日航が貨物ビル内に約120平方メートルの保税上屋を開設、通関の時間ロス解消につなげた。53年12月には全日空が貨物ビルを増築した。55年に8万2091ト、57年には10万トを越え、千歳空港最後の年となった62年には16万5460トと前年比15割増となった。

国際空港・千歳から世界へ

国際化の端緒 空港を国際空港に昇格させるということは、空港所在の自治体であれば願望としては至極当然のことである。しかし、搭乗需要があるのか、出入国のためC(税関 Customs) I(出入国管理 Immigration) Q(検疫 Quarantine)の施設が整うのかなど課題は多い。

千歳を国際空港にという運動は、昭和32(1957)年10月の北海道議

会における政府への要望意見書が議決されたのが嚆矢とされる。千歳市から北海道と国への請願は、基地内ターミナル時代の34年3月に道議会と衆参両院院に対して「千歳空港を第1種空港に昇格するよう措置されたいとの請願」が最初であった(5月採択)。

戦後、我が国の国際空港について振りかえてみる。

日本の民航再開以前から米英の外航機が乗り入れていた羽田(S27米軍返還)東京国際空港)、伊丹(S33返還)大阪空港)が第1種空港になったのは34年のことだった。さらに、小牧(S33返還)が国内航空路線の拠点として位置付けられる第2種空港に指定され名古屋空港となったのが35年、41年に国際定期便(名古屋-大阪-台北-香港)が開設された。板付-釜山間は40年に開設され、47年に返還、第2種空港に指定され福岡空港となっている。人口集積が進んだ地域でさえ空港の国際化は遅々としたものだった(名古屋空港↓H17)名古屋飛行場(県営名古屋空港)。

30年代初めの北海道における千歳空港の国際化は都府県空港・地域の例をみるまでもなく時期尚早だったといわざるを得なかった。

札幌五輪-臨時国際空港 千歳国際化の機運が高まったのは、札幌オリンピック冬季大会決定の時であった。昭和40年1月11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、27日に申請が承認された。札幌が開催地として決定したのは、41年4月26日にローマで開催された第64回IOC国際オリンピック委員会総会の第1回投票であった。札幌オリンピック決定で外国選手団受け入れのためCIQの整った国際空港が必要となることから、千歳国際化の機運が一気に盛り上がった。

44年10月1日、千歳空港は出入国港に指定された。

47年、札幌オリンピック参加のため海外からの直行便を迎え入れる千歳

空港は臨時のCIQを整備、1月7日にカナダ・ボブスレーチームの器材を搭載したカナダ空軍機の飛来で臨時的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17機、出国10機で2791人を記録した。ルフトハンザドイツ航空、スイス航空、エールフランス、パンアメリカン航空、スカンジナビア航空、ノルウェー航空、エアフロート、インターフルーク、タイ航空、コリアンエアなどが飛来、千歳は一時の国際空港と化した。

国際チャーター便とCIQの整備 昭和53年1月31日、札幌市内のホテルで北海道および札幌、室蘭、苫小牧、千歳の4市、航空3社、経済団体のほか、CIQ管轄官庁、北海道開発局、国鉄北海道総局など21団体が集まって千歳空港の国際化実現に取り組み組織である千歳空港国際化推進協議会が立ち上がった。会長に道副知事、副会長に東峰千歳市長を選んだが席上、「函館検疫所からは「事務的段階で千歳の検疫認可は国益がなければ難しい」との意見も出された。また、「定期便の就航がなければ植物検疫飛行場の指定はできない」とされた。

9月7日には千歳空港国際化推進道民大会が札幌で開催され、同じ頃、千歳空港国際化促進市民の会が伊藤弘二を会長に発足し12月12日に東南アジア視察-千歳市民号(全日空727)でマニラに飛び立った。

この年の11月5日に運輸省は千歳、熊本、長崎に国際線就航の整備方針を決め、22日には日航が長崎、熊本、小松、千歳の国際線就航を要望した。千歳空港は準国際空港として、52年に2便だった国際チャーター便が、53年には39便で旅客は5000人を超えた。53年4月からは日航が727で月1回のソウル線の運航を始めたが、帰路は福岡で解散となった。千歳における入国検疫について函館検疫所の理解が得られなかったための措置だった。さらにこの年、旅行業者がホテルを含めたツアーで航空機を貸し切る

個人旅行に近い包括旅行チャーター（ITC）が導入されて海外はさらに身近になり、54年1月8日に日航マニラ行が初便として飛び立った。

54年の国際便は出入国計で204便、旅客も3万人を超えて日常的なものになりつつあったが、さらなる国際チャーター便の増便は千歳が防衛庁との共用飛行場であることが最大の課題となった。

CIQ事務所の変遷と職員常駐時期についてみたい。

54年7月1日に検疫飛行場に指定され函館検疫所室蘭支所苫小牧出張所千歳空港出張所が開設、5日に1番機となる日航DC-8がマニラから入国した。道民にとって道外空港に立ち寄り千歳に帰ってこられることから余計な宿泊費や交通費が抑えられ、果物や花木、朝鮮人参、ビーフジャーキーなどを持ち込めることになった。航空会社にとっても約30万円という着陸料や離陸時の燃料代が節約できた。

函館検疫所室蘭支所苫小牧出張所千歳空港出張所は、平成3年4月1日から職員が常駐。3年10月1日に小樽検疫所苫小牧支所千歳空港出張所と改称、9年2月1日に千歳空港検疫所支所に昇格した。

植物検疫（PQ）・動物検疫（AQ）飛行場には昭和56年3月16日に指定された。横浜植物防疫所札幌支所が56年3月23日に開設されたが、千歳を付した名称は特になかった。平成4年7月1日の新空港ビル供用開始時から職員が常駐、27年4月10日に新千歳空港出張所となった。動物検疫所小樽出張所千歳空港事務所は昭和56年3月16日に開設、平成5年1月1日から北海道出張所（小樽）千歳分室となり職員が常駐、8年4月1日には千歳分室が北海道出張所、29年4月1日に北海道・東北支所となった。

税関空港には昭和56年3月20日に指定された。税関の千歳における歴史は29年1月の函館税関小樽税関支署札幌出張所千歳分室が東雲町2丁目開設されたことに始まる。30年9月1日に函館税関札幌税関支署千歳出張

所となったが、49年3月に現・市庁舎建設のため東雲町3丁目に移転した（後・税関東雲寮）。54年7月16日に日航貨物ビルに転居、職員が常駐となった。その後、56年2月9日に第2到着ビルに転居、平成4年7月1日の新空港ビル供用開始で新ビルに入居、23年7月1日に千歳税関支署に昇格した。

札幌入国管理局苫小牧港出張所は平成2年10月に拠点を千歳に移し職員が常駐、3年4月12日には名称を千歳苫小牧出張所とした。

国際定期便就航 昭和55年12月23日にターミナルビル南側、第8搭乗待合室直前に元の日航器材庫（S45建）を再活用した赤い三角屋根の鉄骨平屋一部2階建てCIQ施設Ⅱ国際線旅客専用ターミナル（877平方メートル）が完成したが、内部は出入国の区分もない応急的なものだった。

56年2月19日、防衛庁は「道民の強い要望に応え千歳から成田經由ホルルへの、日航による定期国際航空路線の就航を暫定措置として認める」と発表した。3月23日午後5時、日航DC-8-62はみぞれが上がった空を成田に向け飛び立った。千歳が全国12港目となる国際定期航空便が就航する空港となった時だった。国際線といってもDC-8の役割は成田までで、その先ホルルへは747への乗り換えが必要な国際線もどきの国際線接続連絡便だった。

初便運航に先立ち、正午から国際定期航空路開設記念行事がホテル日航千歳において道内政財界の370人が出席して行われ、東峰市長は「運動の成果を今度は新空港建設促進に向けた」、堂垣内知事は「関係機関の長年の協力に感謝する。防衛庁の理解を得られたのも印象深い」と述べた。

出発前、国際線ターミナルビルで就航式が行われ、「札幌ー成田ーホルル定期便就航第一便」の横看板の前で知事、日航副社長、空港長、2空団司令、千歳市長がテープカットを行って就航を祝った。初便には知事を



写真5-19 国際定期便就航第1便テープカットの北海道知事（左から3人目）、千歳市長（左から2人目）ら

団長とする記念訪米団30人と一般道民145人が乗り込んだ。

この年は、26年8月1日に日航が創立して30周年でもあった。30周年と国際定期便を記念して7月5日に第1回千歳日航ポピュラーマラソン（現・千歳JAL国際マラソン）を市の協力を得て開催した。

千歳ー成田間のDC-8-62の提供座席数は最大165席で採算ベースとなる搭乗率は65割とされていた。千歳ー成田ーホノルル定期便は土日曜日の結婚式からの新婚旅行者を当て込んだが、海外旅行の需要の低さと週1回・月曜日のみの変則運航で利用は伸びず、千歳発着の利用者は月に410人程度（搭乗率31割）だった。57年11月には運航を金曜日としたが搭乗率は採算ベースを大きく下回る23割にとどまった。さらに、58年4月からは運航を水曜日に変更し機材も727と小型化した。相変わらずの不採算お荷物路線となっていた。

利用が伸び悩んだ千歳ー成田ーホノルル定期便は、新千歳空港第1期工事の完成と時を同じくして62年12月30日をもって運休となった。

国際定期便がなくなりCIQの存続が大きな問題となった。新空港の新規国際路線誘致と国際エアカーゴにCIQは不可欠であり、北海道、千歳市、経済団体、新千歳空港建設促進期成会は関係省庁に

陳情を続けた。

新千歳空港開港時、就航する国際定期便は1便もなかった。

参考文献

- イカロス出版『日本の空港シリーズ③新千歳空港』2005年／運輸省千歳空港事務所『千歳空港の概要』1983年／佐伯邦昭インターネット航空雑誌『ヒコークイーン』／札幌管区気象台『札幌気象百年史』1976年／総合政策研究会『日本の航空政策』ダイヤモンド社1964年／全日本空輸『大空へ十年』1962年、『限りなく大空へー全日空の30年ー』1983年、『大空への挑戦ーANA50年の航跡ー』2004年、HP／千歳航空協会『千歳航空協会設立50周年記念誌』2014年／千歳市『北海道空港』1957年、要覧『ちとせ』各年、『千歳市史』1969年／日本航空『日本航空10年の歩み』1964年、HP／北海道開発局長官房広報室『北海道開発局四十五年史』1998年／北海道空港『北海道空港20年の歩みー千歳空港ターミナルビルの変遷ー』1981年、『新時代へ』1961↓1986
- 北海道空港25年史』1986年、『しなやかな地球人』1961↓1992北海道空港30年史』1992年、『AIRPORT NOW』各号／守屋憲治『米空軍千歳基地』新千歳市史機関誌『志古津』第12号2010年、『民間航空・千歳空港開設』『志古津』第13号2011年、『石勝線を形成する工事線・追分線史』『志古津』第15号2012年／『北海タイムス』／『北海道新聞』／『千歳民報』

第3項 新千歳空港

新空港の建設運動

新空港の建設構想は、昭和47（1972）年の冬季オリンピック札幌大会開催に向けた道内の国際空港整備、将来の航空需要への対応が求められる中で、千歳空港が自衛隊との共用であることが問題視され民間専用の空

港が必要と考えられたことから始まった。

千歳空港を第1種空港、国際空港へ昇格させることについては、32年10月の北海道議会において「千歳空港の軍併用と、それに伴う民航の就航機大型化、利用者漸増による増便等の隘路をすみやかに打開するため、内容の整備を行い名実ともに北海道空港としての改善をはかられたい。さらに国際空港としての適地も有する千歳空港を高度に利用できるように、漸次行政上の措置を進めるべきである」との要望意見書が決議され政府へと要望されている。さらに34年には市が提出した第1種空港への昇格を求める請願が北海道議会および衆参両議院において採択されたほか、関係省庁へ行われた陳情活動が理解を得られ、札幌での冬季オリンピック開催の決定を契機に一層運動が活発化していた。

そのような中、41年6月、札幌グランドホテル新館落成披露への出席等のため来道した川島正次郎自由民主党副総裁が記者会見で次のように発言した。

数日前、佐藤首相と話し合い、千歳空港を国際空港に昇格させることに決定した。現在の飛行場を、そのまま整備拡張するか、あるいはずっと東の方に、さらに大規模なものをつくるかは、これから本格的に研究するが、いずれにしても超音速ジェット旅客機（スーパーソニック）が離着陸できるものをつくりたい。一、二年の間に完成し、冬季オリンピック札幌大会まで、間に合わせる考えだが、これは単にオリンピックのためだけではない。将来の北海道経済の発展を考えて行うもので、完成すると東京、大阪に次いで三番目の国際空港となる。（S41・6・30『北海タイムス』）

念願であった国際空港への昇格という朗報に市は喜びに沸いた。ちなみに川島発言にある「東の方に、さらに大規模なもの」とは、終戦時に完成した連山滑走路の活用を考えてのものといわれる。

川島発言から1週間後の7月4日、道内視察のために来道した福田篤泰北海道開発庁長官も新聞記者からの取材に、川島発言を全面的に支持し現在の千歳空港のほかに新空港を建設し、航空自衛隊の使用と民間使用の空港の2本立てにしたい旨を語った。これら2人の発言いづれからも、新空港は千歳市内に建設されるものと歓迎していた。

ところが、福田長官は帰京後の7月8日、閣議後の記者会見において予算の問題に触れ、国際空港新設には約150億円かかり、できれば次年度予算に建設費の一部を計上したいと述べた中で、川島発言での千歳空港の拡張整備を中心にするという考えから離れ、新設一本で候補地は全く白紙と発言したことに千歳市は動揺した。

そして所管大臣である中村寅太運輸大臣、福田道開発庁長官が7月15日閣議後の記者会見で、「千歳空港を自衛隊専用空港とし、札幌周辺に新しい国際空港をつくる計画で、きたる22日防衛庁長官を交えた3者会談でこの方針を正式決定し、閣議了解を得る」旨を発表。さらに同日、札幌市内ホテルで開催された札幌経済協議会（会長・原田與作札幌市長）総会において「道内に設置する国際空港は千歳から分離し、石狩管内石狩町おやふら生振に設けるのが理想的である」との意見がまとめられ、関係省庁へ働きかけていくことが決まった。千歳空港の自衛隊共用は好ましくなく、生振の位置は千歳と気象条件の異なる日本海側で札幌に近い。また、生振は千歳に比べ積雪量が多い（積雪1日の日が年間で生振94日、千歳16日）が、霧は少ない（生振17日、千歳59日）などの好条件も挙げられた。

これらを受け米田市長は、急遽翌16日に臨時市議会を招集し経過を説明するとともに「従来市は国民として国家目的である国防に協力すべきである」という基本的態度から千歳空港は自衛隊と共用によりその維持発展を図る方針をとってきたが、今回の関係大臣の談話は市に対し二者択一の態度

を明らかにすることを求めたものと判断しなければならぬ」とし、民間空港は千歳の生命線であると訴え議会に決議を要請した。議会もこれに応じ「千歳空港を民間専用の第1種空港に指定し、さらに国際空港として必要な諸設備の整備を図りたい」との政府、関係大臣に対する要望意見書を決議。また、10人で構成されていた市議会空港対策特別委員会を拡大強化して全議員で構成することとした。翌17日には米田市長、吉田信一市議会議長、小池金吾商工会議所会頭ら11人が上京し、関係大臣発言の真意を確かめるとともに政府、国会等に強力な要望運動を行った。同時に日高、胆振、空知などの近隣市町村に賛同を求め、胆振地方総合開発期成会のほか23の市町村と議会から要望書への署名を取り付けた。

7月22日の福田道開発庁長官、中村運輸大臣、松野頼三防衛庁長官の3者会談の結果が、3大臣の申し合わせ事項として閣議に報告された。

北海道国際空港に関する申し合わせ事項

1. 千歳空港は、原則として防衛庁関係と民間関係とを分離する方向で検討する。
2. 北海道の国際空港の件については、前向きに検討する。
3. 上記に関しては、今後関係機関の連絡会議を設けて審議検討を進める。

昭和41年7月22日 運輸大臣

防衛庁長官

北海道開発庁長官

閣議了解

この内容から千歳空港を自衛隊専用とする方針決定は免れたが、樂觀できる状況ではないとみて強力な陳情運動が続けられた。

42年、北海道出身の在京者団体である北海道倶楽部(理事長・鹿内信隆)が開道百年記念事業として「北海道に国際空港を設置する運動」を展開する。その中で北海道国際空港の最適地は千歳空港であり、現在の千歳飛行

場に民間専用の滑走路を追加することが最も妥当であろうと打ち出し、鹿内理事長自ら政府や関係省庁、経済界、航空関係者等に働きかけを強める。町村金五北海道知事も道議会第2回定例会において、伊藤弘議員の質問に対し「札幌冬季オリンピックや将来の超音速機時代に備え、千歳空港を整備し、国際空港にする方向で政府と折衝したい」旨の答弁をした。

鹿内は、米田市長が空港ターミナルビル建設の請願運動に奔走していた際に親しい友人の松尾三郎日本技術開発(株)専務取締役を介して知り合い、北海道にゆかりのある財界人を取りまとめるなど力を発揮し、(株)ニッポン放送代表取締役だった36年、北海道空港(株)設立の際に発起人として経済界に働きかけを行った人物である。

42年7月26日、千歳空港の現地視察を終えた大橋武夫運輸大臣は記者会見で、「千歳空港は軍民分離の方向で検討を進めており、運輸、防衛、道開発庁の3者で意見が一致している。国際空港の新設については、石狩町生振など札幌に近い場所との要望も強いが、積雪の関係などを考慮し、千歳周辺に絞って決める」と述べ、石狩地区への新空港建設は消えた。また、「現在の東側滑走路より1500メートル離して、長さ2000メートル級の滑走路1本を新設、これを民航専用とし軍民分離を図りたい」とも述べた。1500メートル離すことで戦闘機と民航機が同時に離着陸できるようになり、もちろん47年の冬季オリンピック札幌大会に間に合わせる予定であった。45年6月、関係省庁の3相会談が行われ、新空港について次のとおり申し合わせがなされた。

千歳飛行場の分離等に関する申し合わせ事項

1. 現千歳飛行場の東側または西側に、新たに民間空港(以下「新空港」という。)を建設することとする。
2. 新空港の整備は、新たに発足する空港整備5カ年計画(昭和46年―50

年)に、その一部を組み入れて行う。

3. 防衛庁は、新空港整備に関し、協力するものとする。
4. 新空港は、北方圏諸国などとの国際交流の進展に関連して、国際的空港の規模において整備する。
5. 分離が完了するまでの間、現千歳飛行場の民航部分を、空港整備法に基づき空港として取扱うための措置について検討する。
6. 冬季オリンピック直行便の受け入れについては支障のないようにする。

昭和45年6月24日 運輸大臣 橋本 登美三郎

防衛庁長官 中曾根 康弘

北海道開発庁長官 西田 信一

国際空港・第1種空港を目指し折衝してきたが、橋本運輸大臣の起草で「国際的空港」となり第2種空港として整備することとなった。

新千歳空港の滑走路の位置については45年10月、3省庁(運輸省・防衛庁・北海道開発庁)連絡会議において、「千歳飛行場東側滑走路と平行に東側へ1500メートル程度離し、現民間航空関係施設との関連を考慮して設置すること」で合意した。これにより国鉄千歳線との立体交差も検討され、ターミナル地域は新滑走路の中央部分への設置が望ましいとされた。さらに北海道開発庁事務次官から知事へ用地の先行確保が要請された。

新空港の供用開始は51年頃を予定し、冬季オリンピックは千歳空港のままで受け入れ態勢を整えることとなった。

46年6月、新空港の位置が東側滑走路から東寄りに1500メートル、市街地から4000メートルの距離、全長3000メートル(将来4000メートル)、幅60メートル以内。北海道は46、47年度に特別会計を設け、空港建設用地の先行取得業務を北海道開発用地公社に委託した(48年度は特別会計を廃止し北海道土地開発公社を設立して引き継いだ)。

また、46年7月30日、岩手県雫石町上空で千歳空港発全日空ボーイング727-200型機と航空自衛隊F-86Fジェット戦闘機が接触し、乗客乗員161人が死亡するという世界最大の航空事故が発生し、政府も市民も航空安全を目指す「軍民分離」を求める意識がさらに高まった。

47年3月17日、第2次空港整備5カ年計画(S46-50)が閣議決定され、加速する航空輸送需要の伸びに対する新たな空港整備が盛り込まれた。翌年3日には、北海道内の産業経済団体、関係自治体で構成する新千歳空港建設促進期成会が結成され、新千歳空港の早期建設をめざした官民一体の強力な運動が始められた。

新千歳空港開港

昭和48(1973)年9月に新千歳空港整備基本計画が策定され、12月24日に設置が告示。49年9月には第2種空港に指定され、翌年11月、第1期工事が着工した。当初の計画では、3000メートル滑走路2本と年間3600万人まで対応可能なターミナル施設を整備することとし、そのうち53年12月1日に滑走路1本とこれに対応する諸施設を整備し開港する予定としていた。しかし、オイルショック以降、国内の経済および社会情勢は大きく変化し、航空需要の低迷、国の財政状況の悪化による公共事業の抑制、さらには用地買収交渉の難航等により工事は大幅に遅れることとなる。運輸省は60年11月、供用予定期日を含めた整備基本計画を変更し、翌61年3月に告示、新千歳空港開港は63年7月20日に設定された。

新千歳空港整備基本計画(変更計画)の概要

1. 計画の基本方針

(ア) 新千歳空港は国内航空路線網の基幹空港とするとともに今後の北海道地域における国際航空の拠点とする。

(イ) 航空輸送需要の動向、事業の進捗状況を勘案して段階的に建設を

進める。

(ウ) 積雪寒冷地に適合した施設配置、規模とし、万全の除雪対策を講ずるものとする。

2. 計画の概要

(ア) 計画規模(全体計画)

滑走路(3000^{メートル}×60^{メートル}) 2本及びこれらに付帯する誘導路、

航空保安施設及びターミナル施設等。面積約719^{ヘクタール}。

(イ) 施設展開計画

新空港の早期供用を図り、航空輸送需要に比べ過不足がなく均衡のとれた規模とするため、次のとおり段階的に整備する。

第Ⅰ期 昭和63年7月20日を目途に別表及び別図1のとおり滑走路A、着陸帯A及びこれらに付帯する誘導路、航空保安施設等を整備する。この場合、ターミナル施設は現有施設を使用する他、千歳飛行場の滑走路を併用することにより、運用の効率化を図る。

第Ⅱ期 昭和67年7月1日を目途に別表及び別図2のとおりターミナル諸施設を整備するとともに、新ターミナルへの全面展開を図る。

第Ⅲ期 昭和75年7月1日を目途に別表及び別図3のとおり滑走路B、着陸帯B及びこれらに付帯する誘導路、航空保安施設及びターミナル諸施設を整備する。

なお、第Ⅱ期以降については、航空輸送需要の動向等を勘案しながら整備を進めるものとする。

(ウ) 需要予測

新千歳空港の航空需要予測値は左表に示すとおりである。

48年の当初計画との主な変更点は、需要予測の年間旅客数が当初3600万人を2462万人、2段階整備計画を3段階にし、供用開始予定期日は、第1期を53年12月1日から63年7月20日、第2期を60年12月1日から67年7月1日に延期し、新たな第3期は75年7月1日とした。また、ターミナルビルの形状が当初の台形から半円形となった。その後、第1期計画の整備は順調に進められ、62年12月に新滑走路(A滑走路)が完成。その年、千歳空港の年間乗降客数は1000万人を突破した。

そして着工から13年の歳月を経て、63年7月20日、新千歳空港は開港の日を迎えた。

この日午前9時から、新滑走路の誘導路付近で関係



写真5-20 国際エアカーゴ初便



写真5-21 新千歳空港供用開始セレモニー

表5-1 新千歳空港需要予測値

(旅客：千人 貨物：千ト)

	65年度	70年度	75年度	最終
国内旅客	12,000	14,400	16,600	22,800
国際旅客	630	800	980	1,820
国内貨物	230	320	430	920
国際貨物	4	6	8	21

者による修祓式、続いて鉄入れ式が行われ、くす玉が割られた後、東京行きの全日空一番機が飛び立った。この直後、アンカレッジ発の日本航空の貨物専用ジャンボ機2機とアメリカのエメリー・ワールドワイド社、フライング・タイガー社の各1機が到着。旧空港のナイトステイエプロン25番スロットで国際エアカーゴ初便歓迎行事が行われ、海産・青果物が機体から降ろされた。

また、同日午前11時から市民文化センターで行われた開港式には約800人、午後0時30分から市内ホテルで開催された開港記念祝賀会には約1000人が出席した。祝賀会では主催者である新千歳空港開港記念行事実行委員会委員長の横路孝弘道知事の挨拶の後、梅沢市長の音頭で鏡開きが行われ、新空港開港を盛大に祝った。

新管制塔運用開始

昭和46(1971)年、運輸省、防衛庁、北海道開発庁の3省庁会議で新しい滑走路の建設場所は決まったが、管制の担当・管制塔の位置は未解決のままだった。

管制業務について、旧空港は防衛庁が所有し管制も運輸省が防衛庁に権限を委任して運用してきたが、民間専用となる新空港は運輸省が担当するのが原則となる。しかし、間隔1500メートルという軍民の隣接する滑走路では「管制の一元化」は避けられず、運輸省と防衛庁の間で調整が続いていた。59年12月、「両空港の管制空域がほぼ同一のため一元的な管制業務をするのが効率的である」、「『北の守り』を重視する防衛庁が周辺の管制を手放すことができない」などの理由から、旧空港に引き続き航空自衛隊が管制を担当することで合意に達した。民間専用空港の管制を自衛隊が担うことは前例がなく両面管制は国内初であった。

管制塔の位置は、新滑走路が千歳飛行場から東側に1500メートル離れる

ため、旧管制塔の位置で安全な飛行を確保する航空管制は困難であった。

新しい管制塔は誘導路および飛行経路全体が見える位置でなければならぬことから、両飛行場の接地帯の中心とするのが望ましいと考えられたが、他の施設建設との調整から、70メートル西側に設置することで決定した。

管制塔の高さは70・6メートルで16階ビルに匹敵し、成田空港(63・7メートル)を抜いて当時の日本一。管制室等には最新の機材を備え、約90人が3交代による24時間体制で管制業務を行うこととなり、新空港が開港する1ヵ月前の63年6月20日から開始された。

その後、飛行場面(滑走路や誘導路など)を監視するレーダー装置が更新されたほか、マイクロバースト(空から地上に向けて強い風が吹く現象)等を検知する装置や航空機向けの緊急地震情報を提供する装置が導入されるなどの近代化により航空機運航の安全性向上が図られている。

機体の大きさ、性能が違えば自衛隊機と民間航空機の管制を担う千歳管制隊は、航空管制取扱回数1日400〜500、平成26(2014)年度は約16万機以上(通過機を含む)に対し管制業務を行い、約8万2000機であった新空港開港時に比べ2倍となっている。また26年8月9日、昭和37年の管制業務開始以来、航空管制無事故500万回を達成した。

国際エアカーゴ基地構想

日本経済の国際化に伴い、国際間の航空貨物輸送が目覚ましい伸びを示し、



写真5-22 新千歳空港管制塔内(『H28写真誌ちとせ』より=航空自衛隊千歳基地提供)

国内における国際航空貨物が新東京国際空港(現・成田国際空港)に集中し、将来増加する需要に対応しきれないことが予想されていた。道は、新千歳空港がその代替・補完空港として日本の国際航空貨物輸送を担うとともにアジアと欧米間の中継点となり、北海道全体の経済活性化を目指す「国際エアカーゴ基地構想」を北海道新長期総合計画(S63~H9)に戦略プロジェクトの最重点施策として盛り込んだ。

構想の背景として、日本の国際航空貨物輸送において全路線の貨物量の約50%を占める「太平洋線」と「北回り欧州線」の航空ルート上に新千歳空港があり、特にアンカレジ空港との距離は新東京国際空港と比べて685^キ近いことから、アジア、欧米との効率のよい貨物輸送のネットワークを形成し、中継基地としても有利な地理的位置にあること、将来の空港拡張や関連事業の展開にも必要な用地を比較的容易に確保できると、陸・海・空の国内輸送ルートが充実していることが挙げられた。構想での貨物取扱目標値は、当面年間約2万ト(週2便)を目指し、平成12(2000)年には約20万ト(週20便)を掲げ、エアカーゴ基地実現のために国際線の誘致、24時間空港化、CIQ(税関・出入国管理・検疫)体制づくりなどが求められた。

北海道新長期総合計画を取りまとめた昭和61(1986)年の段階からこの構想は最優先プロジェクトと判断され、これを受けて経済界も動き出す。61年7月15日、国際航空貨物の取り扱いを目的に、道経連、道商連など道内主要経済4団体に加盟する26社の出資により札幌国際エアカーゴターミナル(株)(略称SIACT)が資本金3億円で設立された。新千歳空港の貨物ターミナル地区で国際貨物の共同上屋を建設・運営し国際エアカーゴ基地構想を民間側で具体的に進める役割を担う。純民間組織であったSIACTは63年度、10億円に増資し北海道と札幌市、千歳市、苫小牧

市など関連市にも出資を要請し第3セクターとなった。北海道が1億円、札幌市の3000万円に次ぎ、千歳市は500株2500万円を出資し12月5日の臨時総会で梅沢市長が取締役役に就任した。平成2年8月には輸出入貨物の荷捌きを行うための国際便専用の航空貨物取扱施設(保税上屋)を建設した。年間2万トの貨物処理能力を持ち、国際航空貨物通運業者13社がテナントとして入った。

また、昭和62年7月3日には新千歳空港の国際化、国際エアカーゴ基地形成の推進を図るため、経済団体、自治体、関係団体等46団体からなる新千歳空港国際化推進協議会(会長・北海道知事)が発足した。63年の新千歳空港開港に向け、横路知事が訪米するなど強力なアメリカ航空会社の乗り入れ誘致活動を展開し、エメリー・ワールドワイド社、フライング・タイガー社の就航が実現し、開港日には2社の貨物機が到着した。

国における航空政策の中でも地方空港の活用が目され、特に新千歳空港は平成3年6月の運輸政策審議会国際部会における「今後の国際航空政策のあり方について」の答申および同年11月の第6次空港整備5ヵ年計画策定のための航空審議会最終答申において、方面別ゲートウェイとして位置づけられた。また、国際エアカーゴ基地構想の前提となる空港の24時間化は、長期にわたる千歳・苫小牧の航路下住民との話し合いの末、6年4月、合意に達し、6月23日から国際航空貨物の24時間運用が開始された。

構想当初は、東北地方の貨物や成田空港で処理し切れない貨物の受け入れを想定していたが、仙台空港における国際貨物処理の伸び、成田国際空港の物流施設の拡充、関西国際空港や中部国際空港の開港により日本全体の航空貨物処理能力が向上し、新千歳空港を利用する貨物が集まらず、特に深夜早朝時間帯の貨物便の利用は、6年度に3便、7年度に1便、それ以降は1便も運行しない年度が続いた。対照的に国際旅客便と外国機給油

のためのテクニカル・ランディングが好調となる。こうした国際的な人の流れから将来的には情報やモノの流れにつながっていくことが期待されるとし、道が策定する第3次北海道長期総合計画（H10～19）、新・北海道総合計画（H20～29）では、「国際エアカーゴ基地」の文言は消え、人的交流の拡大も含めた「新千歳空港国際拠点空港化」の推進の中に埋没した。**24時間運用**

住民への説明・地域協議会の設立 時差のある海外との間で運航する国際空港は、夜間でも離発着できることが要件となる。開港当初から新千歳空港は、国際エアカーゴ基地構想実現のための24時間運用が必須条件であり最大の懸案事項でもあった。また、旧空港よりさらに市街地から離れ騒音の影響が小さく、24時間運用が可能であると考えられていた。

国際エアカーゴ基地構想および24時間運用について地域住民と本格的な話し合いの場がもたれたのは、開港を翌年に控えた昭和62（1987）年8月27日が初めてだった。市が運輸省に提示を求めていた「新千歳空港及び千歳飛行場周辺における航空機騒音予測」が作成されたことから、その飛行経路となる住民の代表を対象に日の出丘町内会館で行われた。道から国際エアカーゴ基地構想、市からは騒音予測について説明がなされたが、住民からは夜間の騒音が安眠を妨げる不安のほか地元説明に先行して計画が進められていること（知事によるアメリカ航空貨物会社への乗り入れ要請など）への不信など反発の声が上がった。その後、市および道は各地区への説明会を重ねたが、住民の不安と不信を解消できなかった。

平成元（1989）年10月25日、祝梅コミュニティセンターで開催された説明会において、道は具体的な対策を協議する場として関係町内会代表、市で協議会を作ること提案し、2年2月17日、新千歳空港の24時間運用を巡る千歳市地域協議会（地域協議会）が設立された。関係町内会は、

日の出南町内会、旭ヶ丘町内会、旭ヶ丘西官舎会、旭ヶ丘東官舎会、寿町内会、寿官舎町内会、弥生町内会、弥生1丁目・道住・市住町内会、梅ヶ丘1丁目町内会、祝梅開拓1組、祝梅開拓2組で構成され、第3回協議会（H2・5）から若葉団地町内会と日の出北町内会、13回（H5・1）からは根志越地区、第14回（5年6月）からはあけぼの団地町内会、第20回（H6・9）から祝梅連合会と駒里連合会が加盟した。また、2年3月24日には苫小牧市でも同様の地域協議会が設立された。

対策案の提示とテストフライト その後、各町内会からの要望事項を集約し、平成3年9月の第9回地域協議会において道は初めて対策案を提示した。

深夜・早朝の時間帯（午後10時～午前7時）での1日の離着陸回数は、国際貨物便4回、国内貨物便2回の計6回（3往復相当）と想定された。住宅防音工事対象区域は70W E C P N L^①（加重等価平均感覚騒音レベル）以上の区域とし、85W E C P N L以上は希望者に移転補償等を行う。対象は区域指定日時点で所在する住宅等としたが、防衛施設庁による防音工事対象住宅は除かれた。対策実施期間は4年度から10年度の7年間。1世帯あたりの対象室数は「家族数+1」で最大5室まで。冷房装置を1世帯に1セット設置するなどとし、その他に地域振興等対策として公園や街路など生活環境施設の整備促進などが盛り込まれた。しかし住民が納得できるものではなく、防音工事の全室実施や内容の充実、具体的な地域振興策の提示、官民空域分離の検討などが求められた。またテストフライトによる騒音の実測、体感が必要とされ、5年3月と7月に冬季・夏季の2回テストフライトが実施された。

合意 平成5年11月の第16回地域協議会において道は、これまでの各町内からの要望とテストフライトの結果を踏まえた対策案を再度提示した。



写真5-23 新千歳空港24時間運用調印式

主な追加内容は、国による防音工事対象住宅も対象とすること、70WEC PNL以上の区域と同じ町内会の中で70未満の区域も準対策区域等として対策を行うこと、地域振興対策として30億円の基金運用益を町内会事業と設置した機器更新に助成することや温水プールを建設することなどが提示された。

6年2月14日の第17回地域協議会ではさらに、区域指定日から1年の間に新築された住宅も対象とするほか、防音工事の助成限度額の増額や助成対象メニューに内窓の取替えを追加した。提示された対策案に対し15のうち10の町内会が大筋で合意する意向を示し、市はあと一歩という段階にきたと手ごたえを感じていた。

しかし、その翌日に開催された苫小牧市地域協議会において、鳥越忠行市長は防音工事に苫小牧市独自の上乗せを行う対策案を提示した。苫小牧市地域協議会は行政への不信から2年3月の設立から2年4ヵ月間開催さ

れないという空白を生み、再開後も騒音レベルの高い植苗地区が防音工事の強化を強く要望していたことが背景にあった。防音工事の対象世帯が苫小牧50戸に対し千歳は3000戸にも及んでいたため、千歳市が苫小牧市と同様の上乗せ対策をすることは財政的に不可能であった。防音工事において両市の間で差は生じないことが約束であると道へ激しく抗議し、苫小牧市だけが手厚い対策内容となることで千歳住民の合意が得られないことを恐れた。しかし住民は冷静に状況

を理解していた。工事への上乗せはせず、地域振興対策として複数の町内から要望のあったメムシ公園整備の用地取得を独自対策として上乗せすることで合意が実現した。当時の市企画部長・松岡信之は「千歳の住民は空港への思い入れが強いということを改めて実感した」（H6・3・15千歳民報）。

7年に及ぶ協議を経て、6年3月11日、第18回地域協議会において基本合意がなされ、4月20日に市内ホテルで開催された第19回地域協議会で合意内容が承認され、引き続き調印式が行われた。横路道知事、東川市長、そして意見集約に辛労を尽くした15町内会の代表が合意書と確認事項に調印した。苫小牧市地域協議会でも翌21日に調印式が行われた。

合意書の主な内容は次のとおり。

- ・ 24時間運用時間は、従前の利用時間に加えて0時から7時及び22時～24時の時間帯。
 - ・ 深夜・早朝時間帯に離着陸できる航空機は、国際・国内航空貨物便で、離着陸回数は1日当たり最大6回（3往復相当）とする。
 - ・ 住宅防音等対策及び地域振興等対策を実施する。
 - ・ 住宅防音対策は、区域指定日（6月1日）において該当区域内に現に所在する住宅等を対象とする。ただし区域指定日から1年を経過する日までの間に新築された住宅も対策の対象とする。
 - ・ 住宅防音対策の実施期間は、平成6年から12年度までの7年間とする。
 - ・ 基金（30億）を設置し、運用益を町内会活動費と防音工事設置機器更新に充てる。
 - ・ 地域振興対策として、温水プール・祝梅方面消防出張所の建設、メムシ川周辺公園整備の用地取得（市独自対策）を実施する。
- このほか、協議会で出された北海道および市への要望等に対応していく

ことが盛り込まれた。また、これら対策事業を実施するため道、千歳市、苫小牧市により同年6月、(財)新千歳空港周辺環境整備財団が設立された。

合意から2ヵ月後の6年6月23日、新千歳空港は国内初の24時間空港として運用を開始した。第1便は同月30日、日本航空1031便、ニューヨーク発アンカレッジ経由成田行ききの貨物便が新千歳に寄航し午前5時47分に到着した。歓迎セレモニーには横路知事、東川市長のほか約1000人の関係者が出席しテープカットや機長への花束贈呈などを行った。到着機からは札幌へ運ばれるアラスカ産のベニザケやスジコなど27・7トの積荷が降ろされた。

しかし、翌年度までの貨物チャーター便乗り入れは計4便で、8年度以降、深夜・早朝の国際貨物便は利用されない状況が続いた。

6 枠の弾力化（KLMの就航と旅客便の追加） 平成8年10月、日本とオランダの航空当局協議でアムステルダム―新千歳―名古屋線の路線開設が合意された。この運航にあたり早朝の時間帯（午前6時着・7時発）に新千歳空港の離発着が必要となることから、24時間運用合意書第2条第2項に定める国際貨物便等の1日最大6回の離着陸という規定について、6回の範囲内でKLMオランダ航空の旅客便も認めることで住民と合意し（H9・5第24回協議会）、苫小牧市側も同月合意した。9年10月、名古屋―新千歳―アムステルダム線が就航した（同時多発テロなどの影響によりH14・2運休）。

さらに翌10年には、日米航空交渉の決着や東京国際空港（羽田）C滑走路の24時間運用に伴い、またも道庁から6枠の弾力運用が求められ、6月、国際・国内の旅客便も6枠の対象に含めることが両地域協議会において合意され覚書に調印。翌月に全日空が深夜定期旅客便を初就航した。

その後15年11月、ヤマト運輸が北海道と関東間で荷物を翌日配達する

「超速宅急便」を始め、全日空の深夜貨物定期便が就航。羽田午前1時5分発―新千歳2時45分着、新千歳午前1時30分発―羽田3時10分着の毎日2便のほか旅客便も4便利用し、発着6枠が全て利用されるようになった。19年4月には佐川急便グループのギャラクシーエアラインズの深夜貨物定期便が就航。関空午後10時45分発―新千歳午前0時35分着、新千歳午前2時20分発―羽田3時50分着の2便が追加となり、国内貨物便4枠、国内旅客便2枠となった。しかし整備・運行等のコスト増大と原油高に伴う航空機燃料の高騰等から収益が悪化し20年10月に撤退。全日空の深夜貨物便も22年10月31日から土日・祝日の翌日が運休となり、空き枠は国内旅客便で埋められた。

枠拡大 平成22年度に羽田空港が拡張し完全24時間化が図られ、羽田を中心に航空ネットワークの再編が進むことにより地方空港間の競争が激しくなると予想された。道は新千歳空港の機能強化に取り組むこととし、特に深夜・早朝時間帯の運用は、多種多様な旅客ニーズや生鮮食品の首都圏、関西圏への翌日配達など北海道活性化への波及効果が大きいため、国際線旅客ターミナルビルが翌年オープン予定であることから、深夜・早朝便6枠の拡大を目指すことにした。

21年1月29日、第36回地域協議会において、道は深夜・早朝時間帯の運用など新千歳空港の機能拡充について住民の理解と協力を求めたが、住民はこれを実質的な「枠拡大要請」と捉えた。一方、苫小牧市地域協議会は滑走路延長合意白紙撤回（後述）以来、開催されないままであった。

21年6月6日、第37回地域協議会で深夜・早朝枠拡大の方針について正式に道から住民へ示された。苫小牧市側は6年ぶりとなる6月3日に開催され、副知事は滑走路延長合意が白紙撤回を招いた道の対応を謝罪し、深夜・早朝時間帯発着枠拡大について協議を開始することを提案した。

その後、航空会社の経営破たん、枠の一部運休など航空情勢の変化がある中、22年11月27日、第40回地域協議会で道は、枠拡大に向けた「基本方針」を示し、羽田空港再拡張の最終段階となる25年度を目途に航空情勢を見極め、必要枠数や対策を示すこととした。道は、航空会社へのニーズ調査等を踏まえた必要枠数24枠（12往復相当）に、道の政策として深夜・早朝時間帯を活用するメリットが大きい国際旅客便4枠と国際貨物便2枠を加え、30枠（15往復相当）への拡大が必要と考えた。

25年12月14日、第45回地域協議会で道は、深夜・早朝時間帯発着枠を6枠から30枠への拡大、併せて住宅防音工事などの対策案を提示した（苫小牧市地域協議会はH26・2・19）。しかし住民は、枠の大幅な拡大に対する不安、住宅防音対策の内容が極めて不十分であると受け止め、道に対する不信感を強め反発、26年3月28日には意見書を取りまとめ道に提出するなど協議は難航し両者間に深い溝ができた。同年11月、これを打開するため、市長が仲を取り持つ形で知事と住民との懇談会を開催。知事は、住民に枠拡大に対する思いや30枠の必要性などを説明し、住民の意見を踏まえ住宅防音対策を充実することなどを住民に約束した。これをきっかけに協議が進展し、住宅防音対策について、24時間運用合意から枠拡大合意の間に建てられた住宅等約3300戸を対象に防音工事が実施されるほか、寝室の静穏な住環境を保持するための内窓を設置、増加する24枠は午後10時から午前0時と午前6時から7時に運行時間帯を制限することとした。また地域振興策として26億円の基金を設置し騒音防止対策や生活環境整備事業等に充てることとし、27年8月22日、第48回地域協議会で基本合意に至った。引き続き調印式を開催し、「深夜・早朝の時間帯における航空機の離着陸回数の変更に関する覚書」を締結した（苫小牧市地域協議会はH27・3・19締結）。この合意を受け10月15日、30枠に拡大した運用が開始

された。

註(1) Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Levelの頭文字で直訳すると「加重等価平均感覚騒音レベル」。一般に「(航空機騒音の)うるささ指数」と呼ばれる。航空機騒音の特徴を取り入れた単位としてICAO(国際民間航空機構)で提案された国際単位。1機ごとの騒音レベルに時間ごとの飛行機数をウェイト付けして加味したものである。

第2ターミナル問題と滑走路延長合意の白紙撤回

平成10(1998)年、新千歳空港24時間運用の6枠に国際・国内旅客便を含める覚書に調印した翌月の7月から、道と苫小牧市は関係地域住民に対し滑走路の苫小牧側500m延長について説明を始めた。滑走路延長は冬季間の安定就航や長距離国際線誘致に必要であり、第7次空港整備5カ年計画にも位置づけられ、北海道経済活性化のためにさらなる空港機能の充実を図るというものであった。しかし対策内容への不満と24時間運用合意における地域振興策(植苗美沢土地利用計画の検証)が滞っていることへの不信などから苫小牧住民は反発した。3年に及ぶ話し合いの結果、13年11月18日、堀達也道知事、鳥越市長、各地区の住民代表5人が「新千歳空港の滑走路延長に関する合意書及び確認事項」に署名・押印した。その合意書確認事項に、道が誠意を持って対応するべきとして「第2ターミナルビルの苫小牧市域内での建設」とあった。国のマスタープランにある現ビルに隣接する千歳市域内建設を変更するものであった。

これを受け道は第2ターミナルビルを苫小牧市域に建設することを政策に盛り込み、国に対し要望した。苫小牧市域への建設により両ターミナルビルの距離は1800mとなり、用地取得、造成費だけでも63億円かかるほか、JRの延伸分や上下水道整備上積などの費用が想定され、当然のことながら国は「利便性、コスト面から現実的ではない」と回答。道庁内部

に設置したワーキンググループも「国の考え方を変更させるだけの材料が得られなかった」と結論付けた。15年7月25日、苫小牧市地域協議会において道副知事とその旨を説明し「改めて国に要望することは考えていない」と述べた。これを誠意のない対応として苫小牧住民の不信感は頂点に達し、苫小牧市の植苗町内会連合会が9月10日に滑走路延長合意の白紙撤回を決定。これに沼ノ端の4町内会、勇私の2町内会も追随し、10月24日、「新千歳空港滑走路延長に関する合意事項すべてを白紙撤回する」との文書を道知事、苫小牧市長宛てに提出するに至った。

その後、道と住民の協議は膠着状態となり、深夜・早朝枠拡大が優先されると滑走路延長問題は中長期的な課題として位置づけられ、地元の合意形成のほか長距離国際線の就航見通しも乏しいことなどから、延長自体の必要性について問われる状況となっている。

新千歳空港旅客ターミナルビルの建設

新千歳空港整備基本計画の第1期工事として昭和63（1988）年7月、A滑走路と誘導路等が供用を開始し新千歳空港が開港した。同年から第2期工事が本格化し、翌年の平成元（1989）年7月8日、2期工事のメインである新旅客ターミナルビルの起工式が行われた。新ターミナルビルの建設推移が『北海道空港35年史』に次のように記されている。

昭和63年4月、ビル建設のためのボーリング調査を開始、平成元年7月8日には起工式が行われた。この頃には工事を担当する共同事業者の現地事務所が建ち並び、建設用地内の掘削と土砂の運び出しも始まった。基礎工事は順調に進み、翌年6月には半円周型ターミナルビルの地下部分の輪郭が浮き彫りになった。平成2年7月17日、新ターミナルビルは立柱式を迎え、地上へと立ち上がる。8月末には国際線施設の増築工事が始まり、翌3年に入ると旅客ターミナルビル内部の施工へと移っていった。そして12月には機内食

を製造するケータリング施設が着工し、4年になると建設工事もいよいよ最終段階に近づいた。平成4年7月1日、半円周型の新ターミナルビルがさうとデビュー。新千歳空港の新しい歴史がここに始まった。

アメリカテキサス州のダラス・フォートワース空港をモデルにした国内初の半円周型の新ターミナルビルは、地上4階（一部5階）建て、地下2階。高さ約26^{メートル}、外周約850^{メートル}から17基のボーディングブリッジ（国内14、国際3）が伸びる。延べ床面積約15万3000平方^{メートル}、国内では成田空港に次ぐ2番目の規模で旧ターミナルビルの約3倍の広さとなった。

1階を到着ロビー、2階を出発カウンターとロビーとし、出発は2階から、到着は2階から降りて1階の手荷物預かり所へと旅客の導線をより短くスムーズな流れを確保した。吹き抜けとなっている2階は中央の広場「セントープラザ」を囲むように土産店などが広がり、3階の飲食店街と合わせた面積は約9600平方^{メートル}と旧ビルの2・6倍となった。4階は団体待合室やVIP室。3階から5階には三井アーバンホテル（三井観光株）が併設された。

ビル前面には約2800台分の駐車場を配置し、旧ターミナルビルより約3000台増えたが、従業員用の駐車場が別に設けられたため実質的には1000台以上の拡張となった。サンルーフ付きの歩道とバスプールを境界にAからDに分かれ、ACを千歳観光連盟、BDを航空公害防止協会（H5）空港環境整備協会、H30）空港振興・環境整備支援機構に名称変更）が管理することとなった。

また、国内で初めてターミナルビル地下にJRが乗り入れ、札幌駅との間に15分おきで快速列車が運行する新千歳空港駅が開設された。

新ビル供用開始の前年には年間乗降客数が1432万人となり、羽田、大阪、成田に次いで4番目。国内線では6月に日本エアシステムの長崎、

大分、宮崎、熊本への直行便が加わり30路線。国際線では元年に大韓航空のソウル線、2年にはコンチネンタル航空のグアム・サイパン線、キャセイパシフィック航空・日本航空の共同運航による香港線、そして4年2月には日本航空がホノルル線を4年ぶりに再開し4路線が就航していた。

航空会社やテナントなどの新ビルへの引っ越し準備は1ヵ月程前から始まった。4年6月30日『千歳民報』によると、引っ越し費用は航空3社合わせて3億円、1ヵ月間で4トトラック800台、約4500人が携わったという。そしてビルオープン前日深夜に人知れず「大移動」が行われた。『北海道空港30年史』にその様子が書かれている。

平成4年6月30日午後10時から、翌7月1日午前3時30分まで、5000人以上の人々の手で旧ビルから新ターミナルビルへの引越しが行われた。

日本通運では作業員1100人、車両延べ150台を動員、最終便が飛び立つと同時に作業開始。分解された手荷物検査装置や、クレーンで5トコンテナに積まれた荷物が次々と待ち受けるトラックへ。午後11時、搭乗用タラップ車、コンテナ牽引車などの空港車両が誘導路を横切り、2・2^キ先の新ビルのスポットへ移動する列が続いた。運び込まれた荷物は、「搬入組」にバトンタッチ、司令官の指示で新ビル内の所定の場所に納められる。最後の作業として新ビルの床4・5^キにわたって張られたベニヤ板を撤去。

搬出と搬入の息がピッタリ合い、夜を徹しての重労働も予想以上に速く進んで、1日午前3時半、第1便の運航に支障なく「世紀の大移動」が無事完了した。

新旅客ターミナルビル、貨物ビル、エプロン、構内道路、駐車場、JR新千歳空港駅などが4年7月1日に供用開始となり、北海道の玄関口の「顔」が一新されるとともに、完全な「軍民分離」を果たし民間専用の空港となった。新ターミナル地区供用開始記念行事として、空港エプロンで

は奥田敬和運輸大臣、伊江朝雄道開発庁長官、横路道知事、東川千歳市長ら関係者によるテープカット、市民文化センターでは同関係者と600人の市民などが出席して完成記念式典が実施された。

B滑走路の建設

国の第6次空港整備5ヵ年計画（H3〜7）が、平成3（1991）年11月に閣議決定され、新千歳空港B滑走路の整備が盛り込まれた。

B滑走路は空港整備基本計画第3期計画のメインであり、既存のA滑走路と同じ3000^{メートル}×60^{メートル}でA滑走路の南東地区に平行に位置する。第3期計画の当初完成予定は12年であったが、国内・国際路線の新設が相次ぎ、乗降客数、貨物取扱量も年々増加し新千歳空港の果たす役割が急速に高まり、千歳市はもろろ道内の経済界などから早期完成の要望も強くなったことから整備予定を大幅に早めることとなった。5年6月に工事が着工され、3年をかけて完成し8年4月26日に供用が開始された。国内で3000^{メートル}級の滑走路を2本以上もつ空港は、羽田に次いで2番目。名実ともに国内の拠点空港としての機能を備えることとなった。

基本的にA滑走路は離陸、B滑走路は着陸に使用され、1時間あたりの離発着能力は従来の24回から30回に高まると見込まれた。また、冬期間には2本の滑走路を交互に除雪することにより欠航や遅れを解消できる。それまではA滑走路が閉鎖された場合、防衛庁管理の千歳飛行場の滑走路を使用して



写真5-24 新千歳空港ターミナルビル

いたため、より完全な「軍民分離」が図られることとなった。

B滑走路への着陸一番機となった羽田発全日空57便（午前10時18分着）の到着に合わせ、駐機場では関係者によるテープカットが行われ、続いて除雪車庫を会場に記念式典、市内ホテルにて祝賀会が開催された。

気象庁ドップラーレーダー

昭和50（1975）年6月、アメリカのジョン・F・ケネディ国際空港において、雷を伴う激しい雨の中で旅客機が着陸に失敗する航空事故が発生した。事故の原因は発達した積乱雲からの激しい下向きの突風「ダウンバースト」であった。その後、アメリカ連邦航空局は風向や風速の急変を探知する空港気象ドップラーレーダーを主要空港に設置した。

気象庁は平成7（1995）年2月、関西国際空港にドップラーレーダー国内第1号機を設置し、その後、成田、羽田に次ぐ国内第4号機として新千歳空港に建設、12年10月2日に運用を開始した。高さ40^{メートル}、総工費15億円。最上部にある直径約11・6^{メートル}のレーダードームの中で直径7^{メートル}のパラボラアンテナが回転しながら電波を発信している。

ドップラーレーダーは雨粒に反射した周波数の変化などによって、従来のレーダーでは観測できなかった風向きや風速を雨量などとともに立体的に観測できるもので、半径120^{キロメートル}まで観測できる。

特に、空港周辺で発生するダウンバーストや風が急変する低層ウインドシャワーは航空機の離発着に深刻な影響を与える。こうした風や雨の強さを観測し、リアルタイムで航空管制官を通じてパイロットに伝え、航空機運航における危機回避に画期的な効果をもたらした。

旧共産圏からの乗り入れ緩和

平成3（1991）年2月28日午後1時20分、ソ連アエロフロート（民間航空管理局）のイリュージン62型機が新千歳空港に到着した。札幌ユニ

バーシアード冬季大会に参加する選手団121人が乗り、「国際的スポーツ大会に参加する選手団運び」という特例として日本政府が入港を認めた。ソ連機が千歳に乗り入れたのは昭和47（1972）年の札幌冬季オリンピック以来19年ぶりだった。

新千歳空港は、安全保障の観点から隣接する航空自衛隊千歳飛行場での部隊運用・訓練との調整を図るため、ソ連・中国など共産圏の民航機乗り入れは特殊なケースを除き認めなかったが、平成5年6月にウラジオストクで開催される「北海道フェア」の参加者を日本から運ぶため、日本航空のチャーター機がロシアに入港する見返りにロシアのチャーター機乗り入れを求められた。運輸省と防衛庁が協議し国際法上の相互主義に基づき1便ずつの相互乗り入れを認めた。ロシアからのチャーター機は東京の旅行代理店がサハリン出身者などの観光・墓参を目的にユジノサハリンスクへのツアーを企画したものの、同年7月19日、新千歳に入港した。

中国のチャーター機が千歳に初乗り入れたのは5年10月だった。全日空のチャーター機が新千歳からハルビンへ運航することから、相互主義の原則を適用し、中国国際航空のチャーター機が日本の観光客を乗せて10月20日に上海へ出発するため新千歳に入港した。冷戦構造の崩壊を反映し、その後も旧共産圏からのチャーター便は増加したが、航空自衛隊の「戦闘機の訓練を行うウイークデーに旧共産国航空機の出入港は民間機といえども好ましくない」（北海道空港株調査室 1996）との立場から土・日、祝日に限定された。

10年6月28日、中国北方航空による瀋陽と初の定期便が就航した。その後、13年には中国西北航空による上海線、サハリン航空のユジノサハリンスク線の定期便が就航。出入国の集中による混雑解消、中国からの観光需要への対応のため防衛庁が容認し、乗り入れ曜日・時間帯についても土・

日曜日のほか、訓練の少ない水曜日の午前11時20分から午後1時50分と金曜日の午後5時以降にも拡大された。さらに国土交通省による「訪日外国人3000万人プログラム」の最重要市場である中国をはじめとする外国人観光客の拡大を図るために国土交通省と防衛省の間で合意に至り、新国際線旅客ターミナルビルオープン直後の22年3月28日から、火・水曜日の正午から午後4時までが乗り入れ可能時間に追加された。その後、28年からはさらに制限緩和が進み毎日運行ができるようになった。

国際線ターミナルエリアの拡充と新ビル建設

新千歳空港ターミナルビル建設が着工した翌年、国際線ターミナルエリアの整備が始まり、国際線エリアは新ターミナルビル北側の一部とされた。国際定期便の開設が相次いだことから、当初計画より広い延べ床面積1万1255平方メートルとし旧ターミナルの約3・5倍、ボーディングブリッジは3基設置された。ターミナルビル供用開始からも国際線旅客は順調に増加し、平成6（1994）年に30万人、10年には40万人を超え、14年は国が訪日外国人の増加を目指しビジット・ジャパン・キャンペーンを展開する中、50万人を突破した。就航路線も新空港開港以来、ソウル、グアム・サイパン、香港、ホノルル、ターミナルビル供用開始後もケアンズ、アムステルダム、瀋陽、ユジノサハリンスク、上海などと続々と定期便が就航し、チャーター便も急増した。

国際便の発着は水曜日と日曜日、時間帯も正午前後に集中。ほぼ同じ時間帯に5機から6機が入港するときもあった。出入国の検査場が1カ所でスペースが狭いことから入国手続きを待つ人でごった返し、ボーディングブリッジや機内で数時間待たされることも多かった。航空自衛隊千歳基地と隣接し防衛上の理由から、一部外国機に乗り入れ可能な曜日・時間帯に制限があるため発着便を分散させることは難しかった。外国人観光客に

とって北海道の玄関口としての印象が悪くなることを懸念し、市も13年から国際線ターミナルの機能拡充を国に強く要望し続けた。しかし「利用が集中する時期と閑散期の差が大きい」として抜本的な施設の改善がされなかったため、北海道空港(株)は搭乗待合室を拡張、0番駐機場にボーディングブリッジを新設。入国管理局でも大型モニターで観光情報を放映したり、夏場に大型扇風機を設置するなど当面の対応でしのいでいた。

16、17年度からの国土交通省による調査・検討の結果、現ビル拡張案と西側地区への新ビル建設案を道に示した。道は経済界、自治体、CIQなどと協議し、将来的な利用者の利便性を確保するため「西側地区への新設」を選択した。18年4月、新国際線旅客ターミナルビルの建設・運営の事業主体が公募され、9月、北海道空港(株)が選定された。

新国際線ビル建設の位置は、現ターミナルビルの西側300メートルで2万6600平方メートルの広さ。空港公園やバス駐車場として利用されていた。

20年5月24日、建設用地で関係者約130人が出席して起工式が行われ、鹿島・宮坂・荒井特定建設工事共同企業体による工事が着工した。着工から2年、総工費約206億円をかけ、22年2月24日に竣工式、3月26日、新国際線旅客ターミナルビルがオープンした。

地上4階・地下1階建て、延べ床面積6万1270平方メートルで旧施設の約5倍となった。1階はバス・タクシー乗降場など、2階は入国検査場、



写真5-25 新千歳空港国際線旅客ターミナルビルオープンセレモニー

税関検査場などの到着フロア、3階は出国検査場などの出発フロア。土産品などの商業施設が2階、3階に設置され、3階の出国手続きを終えた制限エリア内には多くの免税店が並んだ。4階にはラウンジやフードコートが設置された。また、国内線ターミナルとは2階部分で長さ230mの連絡橋でつながれ、8基の歩く歩道が設置された。

駐機スポットは大型機3カ所を含む6カ所、ボーディングブリッジは8基。旧施設と比べると入国審査のブースは6カ所から10カ所、1基しかなかった手荷物用のターンテーブルも2基となり、将来さらに1基増設できるようにスペースを確保した。出国手続きでは搭乗手続き前の手荷物検査が不要になる「インライン検査方式」を導入し、セキュリティゲートも2基に増やすなどにより、1時間あたりの対応客数が旧施設の200人から530人となり、将来的には730人の対応まで拡張可能となった。

供用開始から4年、アジア圏からの観光客が急増し続け国際線乗降客が150万人を突破した。さらに円安傾向と26年10月からの新免税制度により免税対象品目が拡大したことによる外国人旅行者の購買量も増えて、保安検査に時間がかかるようになり、ターミナル内での混雑状況が発生してきたことから、国交省や関係機関が連携しながら、搭乗手続き用カウンターや手荷物検査装置、保安検査場の増設などが検討されている。

国内線ターミナルのリニューアル

国際線旅客ターミナルの建設と併せ、国内線旅客ターミナルのリニューアル工事も平成21(2009)年8月に始められ、23年7月に第1期オープン、12月に第2期オープンを迎えた。

国内線ビルから駐車場に伸びるように4階建てが増築され、2階から4階は新しい土産物店や飲食店のほか、映画館や天然温泉施設、子どもたちが楽しめるテーマパークやミュージアムなど、旅行者だけでなく地域の

人々も楽しめる空港ビルとなった。

乗降客数の推移と就航路線の沿革

新千歳空港の乗降客数は開港以来、国内外路線ともに堅調に増加を続けてきた。中でも羽田線は、平成18(2006)年に単一路線で国内初の年間1000万人を超え、26年実績で約947万人と世界最高水準を維持している。また、就航路線のうち国内線は景気的情勢を反映して就航と運休が繰り返され、国際線は運休へと至る路線はあるものの、アジア圏を中心に新規路線を順調に増やしてきた。

開港の翌年となる元年にはソウル線、2年にはグアム線と香港線が就航ターミナルビルが供用を開始した4年にはカンタス航空によるケアンズ線が就航したが、翌5年には11年ぶりに前年実績を割り込んだ。特に全旅客の半数を占める羽田線が前年比5・4割減と落ち込んだことが大きな原因となった。長引く不況によりビジネス客の利用が悪化したほか、観光ブームが一段落したこと、地方空港路線の充実により道内他空港へ流れたことも背景にあると考えられた。

9年10月、待望のアムステルダム線が就航した。就航前、ロシアは当路線がシベリア上空を通過する見返りに新千歳へのロシア機乗り入れを要請。日口の航空交渉の結果、日本側がこれに同意した。また、新千歳空港の24時間運用で貨物機限定とされていた航空直下住民との合意内容を、「KLM機のみ」旅客機の追加を認めたことなどから就航実現に結びついた。北海道初の欧州直行便の就航に北海道、千歳、苫小牧、そして道内経済界が沸いた。名古屋発着で安定した乗客を確保し好調に推移したが、13年9月に発生したアメリカ同時多発テロの影響により航空需要が落ち込んだことが大きな原因となり、14年2月に運休となった。

10年3月には、ケアンズ線が他の好調なアジア線などに機材を振り分け

るという理由で運休となるが、6月に中国定期路線初の瀋陽線が就航した。12年は、前年に突破した1800万人の大白を維持したものの前年比減。有珠山噴火や団体運賃の値上げが響いたとされ、特に関西線が14割減であった。13年7月には、前年の日ロ航空協議で両国が合意したユジノサハリンスク線が就航、使用機材は小型プロペラ機AN24。同年8月には中国2路線目となる上海線が就航した。ロシアとの路線は22年にハバロフスク線も就航するが24年に運休となっている。

15年は、景気低迷の影響で国内線も減少となったが、開港以来増加を続けてきた国際線が、新型肺炎（SARS）やイラク戦争の影響、ホノルル線の休止などが重なり大幅に落ち込んだ。16年は、2年連続の減少となり1800万人台を割り込んだ。香港、ソウル、台北線が大きな伸びをみせ、ケアンズ線が11月に再開し、国際線は過去最高となったものの、国内線は羽田や関西線が大きく落ち込み、団体ツアー料金が安い沖縄に観光需要が流れたのではないかと推測された。

19年は、国内線は微減だったものの、国際線は北京、大連線が就航するなどアジア圏を中心に伸び、初めて80万人を突破したが、ケアンズ線が再び運航中止となった。21年は、長引く不況とともに新型インフルエンザの影響が大きく、国内線が13年ぶりに1600万人を割り込み、国際線も伸びず前年に続き減少となった。冬期間の大雪による欠航も響いたという。22年は、国際線が大幅に伸び、前年比19・1割増の94万7148人と初の90万人台に達した。中国、韓国、台湾などの路線が好調で、個人観光ビザの発給要件が緩和された中国の上海線や北京線が大きく伸びた。23年は、東日本大震災や福島第1原発事故の影響が大きく、国際線で大きく減少、国内線も旅行などを自粛する傾向が見られ、夏ごろから回復したものの、国内線で5・5割、国際線で11・1割減少し、7年以來の1500万

人台まで落ち込んだ。

24年から26年は、国内線はLCC（格安航空）就航の効果もあり堅調な伸びを見せ、国際線はソウル、香港、台湾線が大きな伸びを続けたほか、24年10月に就航したホノルル線とバンコク線が加わり、25年の東南アジア諸国の訪日ビザ発給要件緩和や円安なども後押しし過去最高を更新し続けた。そして、27年には国際線の乗降客数が一気に200万人を超え、全体でも初めて2000万人を突破した。

貨物取扱量の推移

貨物の取扱量については、国内貨物は開港以来ほぼ横ばいに推移している。国際貨物は国際エアカーゴ基地構想で設定された目標には届かないものの順調な伸びを続けてきた。

平成6（1994）年には、国際貨物取扱量が初めて5000トンを突破、12年にもソウル線が機材の大型化で4・3倍増となるなどと大きく増加した。15年は乗降客数と同様、SARSやイラク情勢が影響し、21年は世界同時不況などが影響し、国際貨物が減少したものと思われる。

しかし23年は東日本大震災で乗降客数が減少したにもかかわらず、貨物は国内・国際ともに前年より増加し、被災地への物資輸送が多かったものと予想される。

輸出貨物が輸入のほぼ3分の1という輸入超過の状態が続いていたが、24年頃から道産ホタテなどの輸出が増え、25年からは輸出が上回るようになった。

国内航空会社の推移と格安航空会社の参入

就航する国内航空会社は、千歳空港時代から日本航空、全日本空輸、日本エアシステムが就航。新空港開港以降は、平成10（1998）年12月から北海道国際航空（H24・10）（AIRDO）が新千歳―羽田間を1日

6往復で運航開始。スカイマークエアラインズ(株)(H18・10)スカイマーク(株)が11年4月に新千歳ー大阪(伊丹)間で就航(12年に運休するが18年から羽田線を新設)。22年4月には前年に開港した静岡空港間にフジドリームエアラインズが双発ジェット機ERJ175で就航した。

さらに24年3月にピーチ・アビエーション、7月にジェットスター・ジャパン、8月にエアアジア・ジャパン(H25・11)バニラ・エア)の格安航空会社(LCC)3社が相次いで就航した。当初、ピーチ・アビエーションは関西線、ジェットスター・ジャパンは成田線と関西線、エアアジア・ジャパンは成田線に就航し、さらにジェットスター・ジャパンは25年3月から中部線にも就航するなど北海道と首都圏、関西圏、中京圏を結ぶLCC路線が整備され、新たな乗降客の開拓、乗降客数を押し上げている。

新千歳空港の特徴

新千歳空港の乗降客数は羽田、成田、福岡に次いで国内4番目(S26実績)だが、そのほかの現・新千歳空港ならではの特徴を挙げてみる。

最も知られているのは前項で書かれているように、新千歳ー羽田間の乗降客数が単一路線としては世界一レベルにあること。国土交通省のデータから日本一は間違いないが、他国では路線の提供座席数しか公表していないところもあるため、乗降客数では比較できない。(一財)日本航空機開発協会の航空機関連データによると、世界の路線別航空旅客(出典OAG)では、平成27(2015)年9月15日の週の一日平均提供座席数は、新千歳ー羽田が4万2105席で世界第1位、第2位は韓国・ソウルー済州島(3万9504席)、第3位はブラジル・リオデジャネイローサンパウロ(3万8259席)であった。4位には羽田ー福岡、5位には羽田ー大阪がランクインしている。25・26年はともに1位がリオデジャネイローサンパウロで新千歳ー羽田は2位だった。いずれも僅差で世界一を争っている。

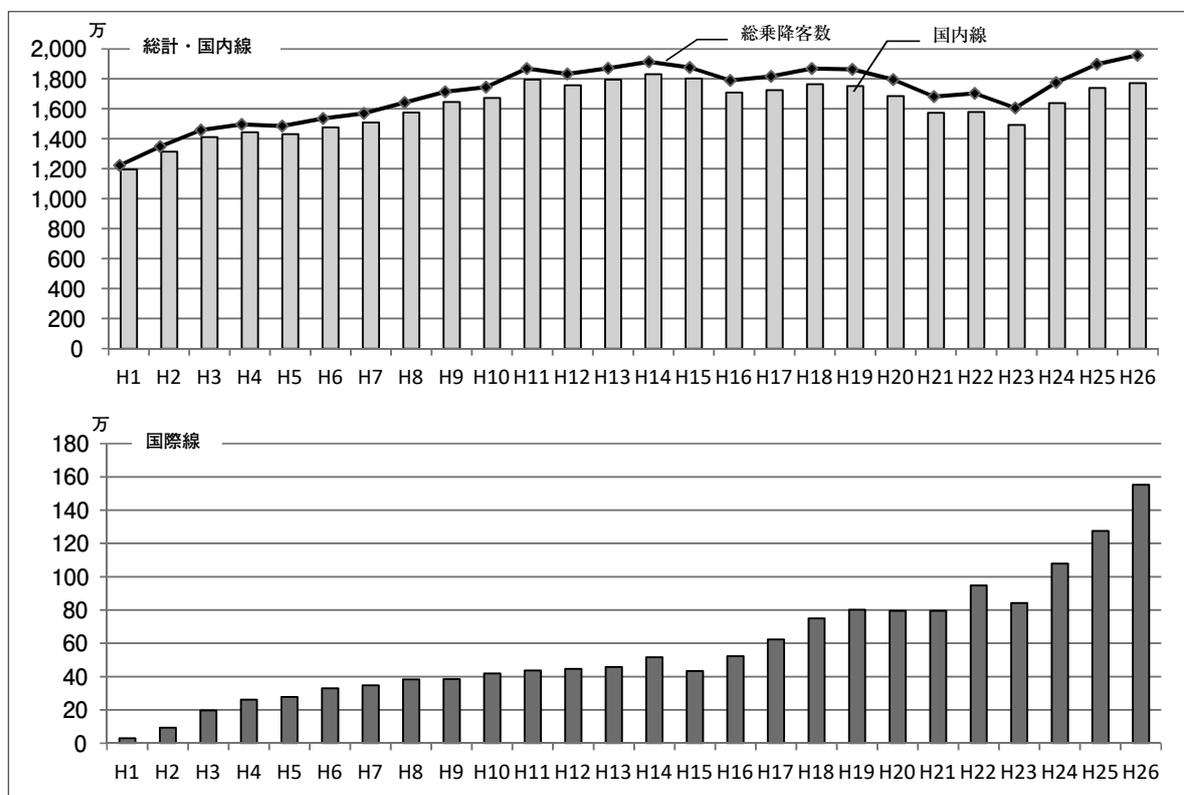


図5-1 新千歳空港乗降客数の推移

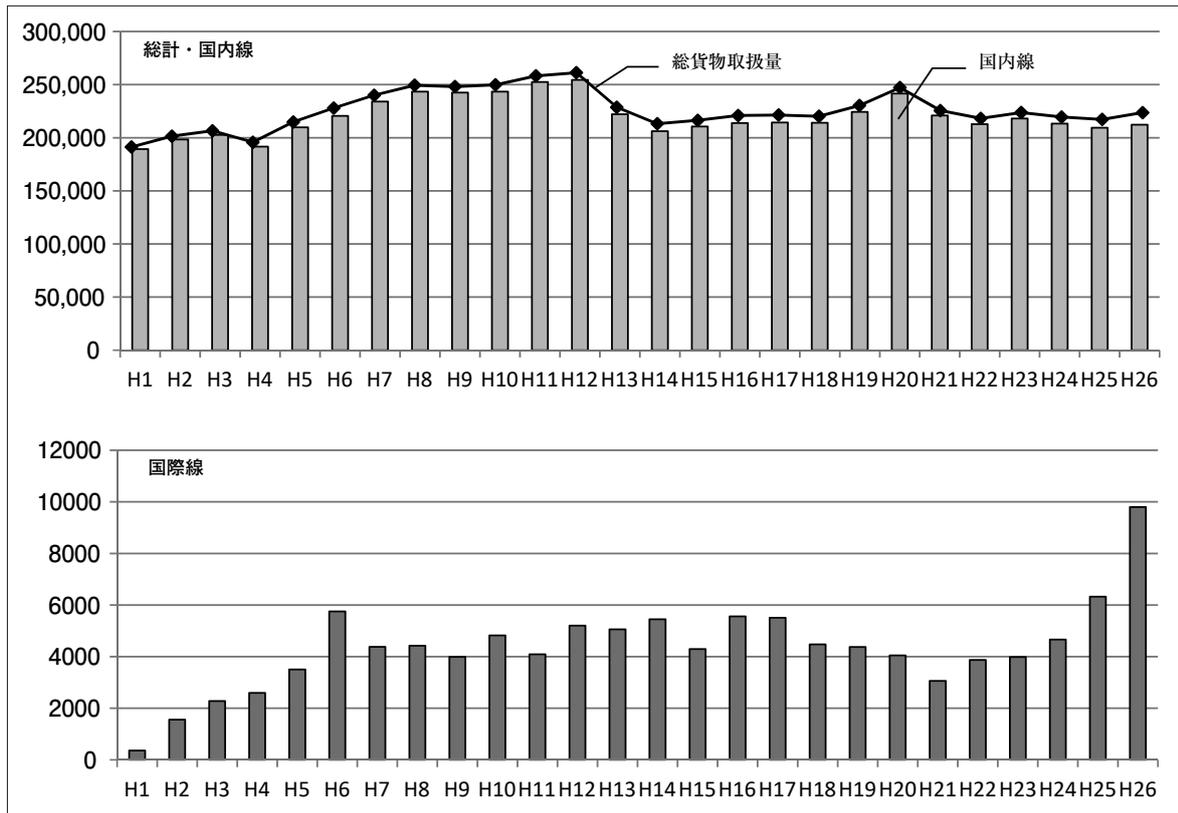


図5-2 新千歳空港貨物取扱量の推移

表5-2 新千歳空港国際路線就航状況 (平成27年3月現在)

路線名	航空会社	就航日	運航状況
ホノルル	JALウェイズ	S56. 3.23	運休
	ハワイアン航空	H24.10.31	週3往復
ソウル	大韓航空/日本航空	H1. 6. 2	週12往復
	ジンエアー	H23. 7. 15	週12往復
	ティーウェイ航空	H25.12.23	毎日
グアム	ユナイテッド航空/全日本空輸	H2. 7. 2	週2往復
香港	キャセイパシフィック航空/日本航空	H2. 10.28	週4往復
	香港航空	H26.12.19	週5往復
	香港エクスプレス航空	H20.11. 3	運休
ケアンズ・メルボルン	カンタス航空	H4. 10.27	運休
アムステルダム	KLMオランダ航空	H9. 10.29	運休
瀋陽	中国南方航空	H10. 6.28	運休
ユジノサハリンスク	サハリン航空	H13. 7.22	週2往復
上海	中国東方航空/日本航空	H13. 8. 1	週5往復
	春秋航空	H26.10.26	週5往復
台北	エバー航空/全日本空輸	H15. 3.30	毎日
	中華航空	H18. 7. 1	毎日
	トランスアジア航空	H24. 9. 4	週2往復
釜山	大韓航空	H18. 6. 1	週3往復
北京	中国国際航空/全日本空輸	H19. 4.18	週4往復
大連	中国南方航空	H19. 5. 2	運休
ハバロフスク	サハリン航空	H22.12.28	運休
バンコク	タイ国際航空/全日本空輸	H24.10.31	毎日
広州	中国南方航空	H26. 1.28	運休
高雄	中華航空	H27. 2. 1	週5往復
天津	天津航空	H27. 3.29	週2往復

新千歳空港が初というのもいくつかある。前述したが6年、航路直下住民との合意を経て国内初の24時間運用が開始された。昭和58(1983)年版の『運輸白書』で世界の主要空港の現状として「我が国との間に路線を有する大多数の空港においては、24時間運用が可能である。特にシンガポール・チャンギー空港、パリ・シャルル・ド・ゴール空港等では全く規制がなく、そのほかロンドン・ヒースロー空港、フランクフルト・マイン空港、アムステルダム・スキポール空港、ニューヨーク・J・F・ケネ

デイス空港等では、若干の規制はあるものの24時間運用が可能である。我が国においては、24時間運用の可能な空港はまだなく、施設・運用両面において世界的水準に達していない状況である」と新千歳24時間運用の13年も前から必要性が認識されていたことがわかる。

現在、24時間運用している空港は、羽田、関西、中部、新千歳、那覇、北九州の6空港で、成田や福岡は運用可能だが騒音問題などに配慮して時間を制限している。関西国際空港は平成19年8月の2本目の滑走路供用開始から旅客・航空貨物の両方で完全24時間運用を開始した。

航空管制について、千歳空港時代のように航空自衛隊が民間機の管制業務も行っている共用空港は三沢、茨城、名古屋、小松、米子があるが、民間機の新千歳空港と自衛隊機の千歳飛行場を統一的に両面管制するのは国内唯一である。千歳飛行場と隣接しているため、空港構内道路から政府専用機の離発着、格納庫から2機並んで出ている尾翼を見られるのは新千歳のほかにない。

雪国ならではの特徴として、国内で初めて実施されたクールプロジェクトとデアイシングエプロンがある。クールプロジェクトは、空港内の除雪などから雪山を造成し、防除雪氷剤の流出量を減らして河川の汚れの指標であるBOD（生物化学的酸素要求量）を低減するとともに、この雪山の冷熱をターミナルビルの夏期冷房の熱源として活用しCO₂排出を削減するもので、19年度から取り組み、22年春から運用を開始している。

また、積雪寒冷地空港では航空機の離陸前、翼などについた雪や氷を取り除き凍結防止の薬剤等の散布（デアイシング）が必要になる。従来新千歳空港ではターミナルビル前面のエプロンで行っていた。冬期間に多い北風の時には離陸までに国内線ターミナルビルから約3^キ、国際線ターミナルビルから約5^キ以上を陸上走行し、降雪による滑走路の除雪作業などの

影響により離陸待ちが発生すると、防除雪氷剤の効果が切れて再度デアイシング作業が必要となることが年間約50便発生していた。22年12月、国内初のデアイシング専用のエプロンが滑走路に近い場所に設置され、スポット運用の混乱を防ぎ航空機の遅延を減らしている。

千歳飛行場を造った村民顕彰の碑と空港公園

平成5（1993）年9月、北海道新聞社が創立50周年を記念し、大正15（1926）年に千歳村民手づくりの着陸場に一番機として着陸した小樽新聞社（現・北海道新聞社）の社機「北海」第1号のブロンズ像を市に寄贈した。ブロンズ像は実物の3分の1の大きさで長さ2・7^{メートル}、幅4^{メートル}。富山県在住の工芸家・久田鉄也が製作した。9月20日に新千歳空港内緑地に設置され、関係者や航空少年団の代表などにより除幕された。

この緑地は、空港構内道路をまたぐ連絡橋の出入り口部分にあり、国土交通省北海道開発局札幌開発建設部千歳空港建設事業所が同年8月から整備を進めていた。面積は3700平方^{メートル}、新千歳空港のミニチュアのような造りにし、通路は滑走路、日よけのパイプはターミナルビルをイメージ。広場の中央には北海道をシルエットで模った時計が置かれた。7年11月、「空港公園翼の広場」と名付けられオープンした。この地は国際線旅客ターミナルビルが建設されるまで市が国から借用し、千歳航空協会（S38設立）を中心に空港の歴史を後世に引き継いでいく場となった。

8年、着陸場造成から70年を迎え、千歳航空協会と市が中心となり記念事業として着陸場を造った先人の偉業を讃える石碑を空港広場に建立することを計画し、千歳飛行場を造った村民顕彰の碑建立実行委員会（委員長・島倉充平）が設立された。市民、企業、団体などに協賛を求め、協賛金は324件、702万3000円、街頭募金で3万3000円、合計で705万6000円が集まった。加えて市から350万円が補助された。

碑の建立費用に870万円。同時に記念誌も刊行された。

「千歳飛行場を造った村民顕彰の碑」は高さ2・9メートル、横幅5・3メートル、奥行き1・8メートル。重さは50トンの日高石であった。碑には、「鉄振う 村人の夢 ここに舞う」（碑文・和田明彦、揮毫・榊原武雄）と記され、大谷敏三が次のように解説した。

千歳飛行場ここに始まる

大正十五年、村民の労力奉仕で造られた小さな着陸場に歓喜に迎えられて複製機が着陸した

昭和九年、千歳飛行場として開場し、さらに十一年まで村民の手による拡張工事が行われた

子供から老人まで共に汗を流した飛行場は、今、翼を世界に広げる

飛行場開設七十年を記念して村民の偉業を讃え、千歳市民の誇りとして碑を建立する

8年9月21日に関係者による除幕式が行われ、碑文とともに、鉄を振るい着陸場を造り一番機を歓喜で迎える村民が描かれた銘板（原図・西山史真子）が姿を現した。

さらに、千歳航空協会創立40年を翌年に控えた14年、「北海」第1号の操縦士・酒井憲次郎のブロンズ像建立が計画された。この年は酒井飛行士没後70年という年でもあった。建立実行委員会が千歳航空協会をはじめ航空会社、市町内会連絡協議会などで組織され、事業は市民から寄付を募り、193個人、48団体から415万1000円集まった。

茨城県在住の彫刻家、山口奉宏に依頼し、製作された高さ1・7メートルの飛行服を着た等身全身像（+台座1・5メートル）は、10月19日に空輸され空港広場に設置された。除幕式は酒井飛行士が飛来した10月22日に開催された。実行委員会関係者のほか、酒井飛行士の故郷・新潟市秋葉区古津から、甥

の酒井秀雄、忠雄のほか、酒井飛行士が八橋沖で遭難したとされ城山に殉難碑が建つ鳥取県東伯町からも横山国徳助役らが出席した。

これで空港公園に飛行場のはじまりを後世につなぐ3つのシンボルが揃った。

しかし、国際線旅客数の急激な増加による混雑解消のため、国際線旅客ターミナルビルの新設計画が21年度の供用開始に向けて動き出し、その建設予定地が空港公園を含むターミナルビルの西側地区となった。

国から借用していた空港公園内の3つのシンボルは移設を余儀なくされたが、空港敷地内への移設では、その後も空港の整備計画に左右される。献花式を行える敷地が確保され、多くの人の目に触れる空港周辺の適地を検討した結果、市が新たな公園の整備を予定していた南千歳駅東側、アウトレットモール・レラの隣接地（柏台南1丁目5）に決まった。

新しい公園のデザインは千歳航空協会会員の守屋憲治が描いた。公園中央に、大正15年に村民が造成した着陸場を5分の1に縮尺、方角も合わせた広場を配置し、そこへ向かい飛来するように北海第1号機ミニユメントを置いた。

平成20年4月24日、新空港公園がオープンした。当日はあいにくの雨となり、隣接する千歳アルカディアプラザでテーブルカット等のセレモニーが行われた。公園内には飛行場歴史の説明板も設置され、周囲には、酒井操縦士の親族である酒井隆行から寄贈を受けたシヤクナゲとツツジ51本が植えられた。

8年の村民顕彰の碑設置から、10月22日の記念日には碑の前で先人の偉業を讃える空港開港記念献花式が市主催で行われるようになり、11年からは市と千歳航空協会の共催で続けられている。

参考文献

気象庁HP／航空自衛隊千歳基地『航空自衛隊千歳基地50年史』2008年／国土交通省「空港管理状況調書」／札幌国際エアカーゴ(株)HP／新千歳航空測候所HP／千歳空港を造った村民顕彰の碑建立実行委員会『千歳飛行場開設70年 鍬振う村人の夢ここに舞う』1996年／千歳航空協会『千歳航空協会設立50周年記念誌』2014年／千歳市『要覧ちとせ』／日本航空機開発協会「航空機関連データ平成27年版」2016年／北海道開発局Web広報誌「かいはつグラフ12月号」2010年／北海道空港(株)『北海道空港25年史』1986年、『北海道空港30年史』1992年、『北海道空港35年史』1997年、『北海道空港50年史』2012年／北海道空港(株)調査室『新千歳国際化の軌跡』1996年／『千歳民報』／『北海道タイムス』／『北海道新聞』

第2節 鉄道

第1項 千歳線

RTOの時代

敗戦時の千歳駅 昭和20(1945)年8月15日正午の玉音『終戦の詔勅』放送以降も列車は運行を続けた。7月14、15日の米機動部隊の北海道空襲で青函航路は船舶、港湾施設ともに壊滅的被害を受けたが、道内鉄道施設の被害は軽微で千歳線は被害を免れた。千歳駅に跨線橋はなく、ホームは改札口から踏切状の構内通路で下り線を横断、欠き切り階段を上る島式の1面2線だった。駅裏に側線、千歳川寄りに転車台、貨物上屋は駅舎の札幌寄りにあった。

駅舎は初代ではなく、北海道鉄道が戦時買収された18年8月以前に改築されていた(S17・12「戦時買収協定成立」)。敗戦時の乗降客数については防諜上から統計がなく不詳であるが、国有化直後の18年11月に駅構内拡張と跨線橋架設の陳情書が町から国鉄札幌鉄道局長に提出され、その中に「昇降人員日々壺千数百人ヲ超ユルモノト仄聞スルニ」とある。また、戦時中の汽車通学は札幌に100人、苫小牧へ50人ほどであった(戦前乗車人員／日―S4＝38人、S13＝90人)。海軍航



写真5-26 第2代千歳駅(S20冬/ASAチトセ協会提供)

空廠の操業などから客貨の大幅な増大が理由であろう。

註(1) これまで、『増補千歳市史』で昭和23年の駅舎全焼について「大正十五年以来の最初の千歳駅の駅舎が焼失した」と記されているように、敗戦時の駅舎が初代とされてきた。しかし、北海道鉄道時代の千歳駅長の子息・角鹿満男や、国鉄移管時(S18)に駅員として異動してきた木谷美次が所有する写真や証言から、北鉄時代に改築され国鉄に引き継がれた2代目駅舎であることが判明した。改築は17年の蓋然性が高い。

RTO 連合国軍米軍は北海道占領に先立ち鉄道の実態を調査することになった。自動車産業が欧米に比べ著しく遅れ、舗装道路も少ない当時の日本の道路状況を考えると当然のことで鉄道の定刻制と大量輸送体制が特に重用された。

昭和20年9月23日、占領軍である米陸軍第8軍の鉄道輸送を担当する第3軍用鉄道部隊(3rd Military Railway Service ≡ 3rd MRS)司令官のベッソン中将が担当将兵とともに千歳飛行場に飛来した。すぐに、札幌、小樽、函館、室蘭、追分の鉄道施設を視察、輸送のための改善点を指摘、関連施設や優等車両の接收、札幌などの主要駅にRTO (Railway Transportation Office ≡ 鉄道輸送事務所)の開設を指示した。また、日本占領期の国営鉄道(運輸省管・国鉄)は連合国軍民間輸送司令部(CTS)の管轄下におかれた。

鉄道は戦後復興に欠かせないものだったが、動力車は蒸気機関車(蒸機)で採炭を担った朝鮮人徴用工の帰郷による出炭不足、戦時中の乱掘による炭質低下からのカロリー不足は目を覆うばかりであり配給も不十分だった。燃料節約の間引きダイヤに加えて、戦時下の酷使による車両、施設の荒廃で運行率は最悪の状況下、鉄道は占領軍輸送など多くの難題を抱えた。

北海道内線区と青函航路は3rd MRS管下の札幌地区輸送司令部

(DTO)が担任、主要駅にRTOが置かれた。札幌RTOは占領米軍が小樽に上陸する前日の10月4日に開設された。国鉄の中に絶対的命権を有する別個の鉄道組織であるMRSができたことによって占領軍輸送の歴史が始まった。

占領軍専用列車は、占領翌日の6日から一部が運行された。苗穂―苫小牧間は11月24日から、21年9月14日からは札幌―苗穂―千歳間に専用列車が走り始めた。ぶどう色の客車の窓下に白帯オリーブを入れ「US ARMY」と記した白帯車の運行は、日本人の乗車する三等車に優先された。

千歳では米軍占領に合わせ苫小牧方にあった駅舎入口に「Chitose Station」の表札を掲げたが、RTOの開設は21年7月25日のこと。同じ頃に待合と券売窓口を残して札幌寄り部分を取り壊し、一部2階建てで庇型ポーチがある米軍将兵専用待合施設に増改築しRTOの表札を掲げた。

RTO開設は飛行場からの兵員輸送、東京直通専用列車の運行計画などが要因と推測できる。『千歳市史』によると21年当時の千歳駅には、普通駅員19人に対してRTOには12人が配置されていた。当時、占領軍基地要員で通訳だった長見義三(後に『増補千歳市史』編さん)によると、千歳RTO担当官は陸軍中尉で22年の千歳駅の職員は44人だったという。

本線の胎動「ヤンキー・リミテッド」 函館―札幌間の占領軍専用列車は昭和21年2月11日から、上野―札幌間における乗換不要の直通専用列車「Yankee Limited」(北部特急)は4月22日から運行を開始した。列車はメインラインである山線函館本線を経由していたが、21年11月5日から第8軍の指示によって司令部のある横浜を起終点として東京―常磐線―千歳―札幌となった(千歳線初の苫小牧以遠運行列車)。目的は急勾配と急曲線がなくなることからのスピードアップにあった。また、直通とは青函航路連絡船に一等寝台車と荷物車の3両を車両甲板に収容して航送する方

法である（S 29 洞爺丸遭難↓中止）。

「ヤンキー・リミテッド」は千歳にも停車した。21年2月ダイヤでは上りで札幌―千歳間が1時間、札幌から函館までは7時間と山線經由よりも1時間短縮された。札幌を発つと東札幌―千歳―沼ノ端―苫小牧―登別―東室蘭―虻田（S 37 改称・洞爺）―長万部―森―軍川（S 39 大沼）―函館、本州では17駅に停車し横浜に着いた。青函航路は4時間（上り／4時間30分）、下りは22時横浜発、翌々日の7時20分に札幌着と34時間（上り35時間40分）で結んだ。24年2月時点の上り列車編成は、蒸機＋荷物車＋荷物車＋一等寝台車＋二等寝台車＋（増結・二等寝台車）札幌―函館間）となっていた。

千歳線には「ヤンキー・リミテッド」のほか、1日最大4本（S 22）の定期白帯車が、必要に応じ函館―苗穂間に臨時軍用貨物列車が運行された。

苫小牧には21年2月1日にRTOが開設されている。24年に苗穂と東札幌に、26年には島松と恵庭に補助RTOが開設された。北海道には14旅客RTOが開設されたが米軍の必要度に応じて、廃止、補助化が頻繁に行われた。千歳RTOは、25年3月10日に補助化され27年3月31日をもって全廃された。

昭和20年代の千歳線

敗戦後の千歳線列車運行は、札幌―苫小牧、千歳（恵庭）―苫小牧各1往復のほか、苗穂―苫小牧が2、3往復という惨況で、蒸機は簡易線区用の客貨両用テンダC 56形が主用され三等客車を牽引した。戦時中の札幌―苫小牧間4往復体制に戻るの昭和25（1950）年10月1日ダイヤ改正からで、苗穂―苫小牧、恵庭―苫小牧も各1往復あった。この改正で札幌―室蘭間に蒸機準急客車（S 26）「エルム」が走り千歳線優等列車の嚆

矢となり、千歳―札幌間を55分で結んだ。

26年6月1日には公共企業体である日本国有鉄道が発足した。国鉄発足直前の米第45歩兵師団来駐以降、兵員と装備の輸送には室蘭本線が使われたが、道東、道北と道南を結ぶ幹線であり米軍の移動時は混乱を極めた。

27年4月1日、28日の講和条約発効を前倒しに「ヤンキー・リミテッド」が一般旅客の乗車

を一部認める「特殊列車」となり、29年10月1日からは蒸機急行客車「洞爺」（本州⇌常磐線經由「十和田」）となった。

28年12月からは全ての旅客列車、客貨混合列車が札幌発着となった。

千歳駅全焼

2代目駅舎は昭和23（1948）年2月、3代目駅舎は28年1月と2度にわたり全焼している。

千歳駅焼く

二十二日午後一時四十分頃千歳線（札幌―苫小牧）千歳駅から発火、ホーム上屋を除いた駅本屋、付属建物全部を焼いて、午後三時鎮火した。原因損害取調中

仮駅は貨物倉庫で対応した。町は駅舎の早期再建を札幌鉄道局に陳情した。

千歳駅々本屋及附属施設急速復旧方についての陳情書



写真5-27 千歳駅通勤風景 C56形同士の交換、進入する下り列車（S20冬/ASA チトセ協会提供）

(略) 千歳駅は千歳線において連合軍進駐々屯地としての特殊性と旅客物資の輻輳随一の駅でありまして亦RTOの関係施設を必要とし早急復旧を要することは他の連合軍施設に対する全面的な協力と相俟って平和条約締結に好感を得られる寄与、延いては将来自他共に所謂国際的空港絶対優位性に拍車をかけ、且つ、国際観光地支笏湖を控える千歳町の特異性も御考慮に入れられて名実共に、千歳の表玄関として完備せる駅の実現を見ますよう次の諸点を併せ町民一同を代表し本町議会一致の決議により、本願に及びます次第でありますからよろしくお願いいたします。

具体的な陳情項目は、駅舎は7月までに再建願いたい、併せて駅舎側単式ホームの新設、既設島式ホームへの地下道新設のほか、駅長室の個室化、待合室の拡大、手小荷物室専用取扱口の新設、貨物線の増設など駅機能の拡充などであった。

3代目駅舎は9月18日に着工し12月31日に完成、年明けの6日から供用した。設置時期は不明であるが札幌方に荷役用テルハー(索道)があった。24年発行『躍進千歳の姿』には「千歳町の表玄関として面目新たな駅舎の新設なり連合軍駐屯地として又国立公園支笏湖の名に恥ないものがある」とされた。しゃれた三角屋根を駅前通の延長線上においた木造モルタル塗の一部2階建てで、待合は吹き抜けだった。この駅舎も5年後の28年に焼失した。

けさ千歳駅全焼 二度目の災禍 手小荷物90個も 早かつた火の手

【千歳発】二十八日午前五時五十分千歳発苦小牧行き下り五三列車が発車の際駅本屋の天井が燃えているのを駅員が発見、町消防署に急報したが、無風状態であったにもかかわらず、火のまわりが意外に早くポンプが駆けつけるときは全建物に燃え広がって同建物木造モルタル塗り(一部二階建)二百五十坪(事務室、駅長室、RTO、待合室、手小荷物室、当直室その他)を

全焼、乗車券、書類、備品の大半、および手小荷物約九十個を焼いて同七時鎮火した。…緊急処置として本屋隣りの職員購買部の建物を臨時乗車券発売所に、…平常業務を開始した。

(S28・1・29 『北海道新聞』夕刊リード部/註・発着駅はママ)

旧日米安全保障条約(S27)による米軍の駐留継続から新たな輸送協定が結ばれていたため記事中に「RTO」とある。29日付『北海道新聞』夕刊には、1階事務室隣り外勤話所のストーブの煙突が外れ天井のテックスに燃え移ったことが出火原因と掲載された。RTOは駅舎の北端にあった。4代目となる千歳駅舎は29年4月10日に竣工した。鉄筋コンクリート造りの平屋建て、駅舎と1番線が一体化した単式と島式の複合型(国鉄型)ホーム2面3線で新たに跨線橋が設けられたほかホーム上屋も整備された。高架下駅が供用される55年まで四半世紀にわたって千歳の玄関口となった。白紙改正と本線化(昭和30年代)

戦後10年、日本は朝鮮動乱の需要を契機に徐々に復興し、北海道にも昭和30年代になるとディーゼル自動車(気動車)が走り始めた。

昭和28(1953)年5月16日からC57形牽引の小樽-虻田間準急「たるまえ」(S36)が、千歳線經由洞爺湖温泉に向けて運転を開始した。30年6月1日には千歳線初となるキハ17形が運行、10月には15両の気動車によって普通列車は無煙化された。12月1日のダイヤ改正で札幌



写真5-28 昭和37年8月 由仁街道踏切(現・東大通)を通過する気動車

― 苫小牧間7往復、札幌―千歳間は6・5往復となった。

31年11月19日には「洞爺」が「すすらん」(S60)と改称し、道内初の急行気動車(急気)となった。

気動車の導入によって速度が向上、客貨分離が一気に進んだ。

33年10月1日ダイヤ改正で急客「石狩」(S43)が函館―札幌間を、札幌―室蘭間には「ちとせ」の原型となる気動車が走り始め、34年9月22日には準急「ちとせ」が札幌―室蘭・虻田間の運行を開始、35年4月22日に日高本線初の優等列車・ビジネス準急「日高」が札幌―様似間を走り始めた。この頃、旅客列車が大幅に気動車化した。千歳には全優等列車が停車した。

日本経済の高度成長による急激な輸送力増強需要に対応するため、これまでの線区対応の改正ではなく全国全面改正と位置づけられる国鉄初の白紙改正が36年10月1日に行われ「サンロクトオ」と呼ばれた。白紙改正に備え35年に千歳線本線化のため軌道改良が行われた。千歳駅構内でも道床の引下げ、構内の拡張(信号地区延長)、引き上げ線の大幅延長、交換施設改良が進められ高架移行前の地上駅の姿ができた。

これまで特別急行列車といえば一部線区の代表的列車だったが、北海道から九州までの主要路線全てが特急運転線区となった。これは前年、未電化区間の上野―常磐線―青森間に投入されたボンネット形キハ80系特急形気動車キハ81形「はつかり」の開発成功にあり、国鉄黄金時代の到来であった。

北海道においても36年10月1日からキハ82形特急形気動車「おおぞら」が時速100^{キロ}で走り始めた。千歳線を経由し、函館―旭川間が6時間30分、函館―札幌間は4時間30分だったが、千歳線内の停車はなかった。

『広報ちとせ』10月1日号は「特急の通過に注意 10月1日のダイヤ改

正で、上り20時7分、下り8時47分に千歳を60^{キロ}のスピードで通過しますので、ふみきり通過には充分注意してください」と啓発するほどだった。「おおぞら」は半流線形、国鉄特急色が鮮やかだった。跨線橋、線路脇では少年が疾走する「おおぞら」に手を振り、それに応える運転士の風景があった。

上野から札幌が「はつかり」と「おおぞら」を乗り継いで19時間55分(上り20時間5分)となり、20時間の壁を突破した(従来山線下り21時間37分)。白紙改正では、函館―小樽―網走間準客「はまなす」が旭川―網走間の気動車急行に格上げとなった。このため函館―旭川間に準客「たるまえ」が運行した。函館―札幌間の山線函館本線は全長286^{キロ}で、海線千歳線回りの321^{キロ}に対して距離でこそ35^{キロ}短い、10^{パーセント}以上の急勾配と急カーブの連続から列車は速度を上げることができなかった。

37年10月1日の改正では、釧路行きを連結した「おおぞら」は函館―滝川間13連編成で見る者を圧倒した。循環準急「いぶり」が札幌―胆振線↓千歳↓札幌と反時計回り⇨内回りで土日運行(S38⇨両方向定期化)し、行楽列車として温泉客やスキー客を北湯沢、喜茂別方面に運んだ。さらに、急気「アカシア」が函館―札幌間を走り始めた。

38年6月1日にはこれまで不定期(S34)だった札幌―様似間準急「えりも」(S41急気⇨61)が定期化した。当時、普通・準急用の一般形気動車はキハ22形、急行は急行形キハ56系が主体であった。この間、35年7月に市は観光客も増えた千歳駅タクシー乗り場に潤いをと小便小僧を国鉄に寄贈したがすぐに壊された。公德心のなさから修理の都度に壊され、39年から55年の高架化まで台座利用の水飲み場として存置した。

千歳市内専用線

米軍専用線(後・空自専用線) 後に航空自衛隊専用線となる米軍第1

基地専用線は、海軍専用線を接続したものである。千歳駅から苫小牧方に進み、千歳川橋梁を渡るとすぐに右に分岐、千歳線と並走し由仁街道（東大通）通過後に右にカーブ、左に補給倉庫（旧・空廠修理工場）を見て終点は爆弾庫だった。全長4・3^{キロ}で、昭和40年代後半の使用は1・8^{キロ}となっていた。

補給倉庫手前から分かれた燃料用支線の終点付近には第3POL（貯油施設）地区、コールヤード（貯炭場）、モータープール（車両管理部隊）があり、補給倉庫と100ビルには貨物側線が設けられていた。米軍撤退後、空自は100ビルを外来宿舎のほか小荷物受渡所として使った。昭和47（1972）年度当時の年間取扱量は約2万8000^トで130往復程度、主用途は本輪西に近い日本石油精製株式会社室蘭製油所（現・JXTGエネルギー室蘭製造所）の専用線ヤードからのジェット燃料輸送にあった。

53年12月1日付で鉄道高架工事のため用途廃止となり、北海道重要幹線道路である国道36号朝日町8丁目の苫小牧街道踏切による交通遮断が解消された。燃料輸送はタンク貨車からタンクローリーに替わり、翌年3月に線路が撤去された。廃線跡は新国道36号下り車線となっている。

米軍第2基地専用線 米軍第2基地専用線（岐線）は第45歩兵師団が進駐した昭和26年に再敷設された。千歳から苫小牧方に進み由仁街道で左に分岐、カーブを描きながら旧・道道177号早来千歳線（S32〜42/現・市道駒里柏台線）に沿っていた。線路は51年に撤去されたが、廃線跡の大部分が残っている。

岐線終点にはホームとPOLが建設され、巨大な2基のタンクと汲み上げ用サッカロッド・ポンプ2基があった。また、人員乗降のほか車両等積降用の線路が現在の柏通用門で北に分岐し、現・西地区の整備工場区域まで伸びていた。頭端は3面3線で入換用の渡り線もあった。第2基地が

陸自駐屯地となつてからも、第3基地の米軍は専用線を管理し駐屯地内通行権を維持した。また、陸自の大規模演習時には隊員輸送のため国鉄列車が入線した。

岐線の貨物輸送は43年度をもって終わつた。43年度の取扱数量は発送約330^ト、到着約1300^トであった。

岐線で40年大映作品『兵隊やくざ』、47年の日本テレビ『鉄道一〇〇年 大いなる旅路』が撮影された。勝新太郎主演の『兵隊やくざ』では9600形が満州を想定し、中尾彬が鉄道員に扮した『大いなる旅路』では道内最古「義経」形蒸機「しづか」が幌内鉄道を仮装して走つた。51年の線路撤去後も西地区に100^トホーム1本が残り、装甲車などを大型トラーに積載する際に使われていたが平成25（2013）年晩秋に撤去された。POL遺棄施設は平成初期に撤去されたが20^トほどのホーム1本が残置する。全長は6・9^{キロ}であった。一時期は石勝線に転用する計画もあった。

恵庭営林署専用線 恵庭営林署千歳伐採事業所千歳貯木場が現・イオン駐車場北側・東11線以北一帯にあった。専用線は千歳から札幌方に進んで伐採事業所通過後に左折、現・ANAKラウンプラザホテル千歳と千歳市民文化センター敷の南を伸の橋通まで進んだ。延長は410^トだった。

元・営林署職員で史家の地蔵慶



写真5-29 演習から帰隊した第23普通科連隊隊員（東千歳駐屯地/S43.2/北部方面総監部提供）

護は、「貯木場は、烏柵舞、紋別地区から伐出される木材のため昭和20年に設置され、21年に道内各地への貨車輸送のため専用線が敷設されました。トラック輸送の進展により35年に自動車道に転換、自動車道も48年に撤去になりました」と述懐した。

貯木場用地の大半は52年と57年に千歳市が買収、54年の開庁1000年を記念した市民文化センターが59年に開館した。

長都駅開業

東6線駅構想 千歳線以南の長都地区入植は昭和21(1946)年から22年にかけてであった。22年7月、戦後復興と町勢振興のため千歳町総合計画書が策定され、東6線に簡易乗降貨物取扱駅(仮称東6線駅)の設置の記述がある。その後、緊急入植などによって周辺の人口も漸増し、28年には仮称長都駅として国鉄に設置を請願することとなった。長都駅設置期成同盟の会長には2年入植の酪農業中村茂が就いた。

請願は町を経由し副願を添えたうえ札幌鉄道管理局に提出された。千歳市に請願内容とほぼ同じと思われる「副願書」が残されている。

副願書

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

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

右副願いたします。

昭和二十八年 月 日

北海道千歳郡千歳町長 山崎 友吉

同 千歳町議会議長 渡部 栄蔵

長都駅 長都駅は無人駅であり、『北海道鉄道百年史(下)』巻末年表に「昭和33年7・1千歳線長都停車場(駅員無配置)開業」とあるばかりである。長都駅は当初、昭和33年3月1日に長都仮乗降場として設置されているので、少なくとも列車1両20^ト程度の簡易なホームがあったと思われる。仮乗降場は国鉄本社の認可を必要とせず札幌局の判断のみで設置できたが、運賃計算上の営業キロの設定がなかった。このことから、長都から千歳まで乗車した場合は隣駅恵庭からの運賃を支払わなければならなかった。『増補千歳市史』に次の記述がある。

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

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

長都駅は33年7月1日に出発信号機などがない停留所として開業した。この日は市制施行記念式典が行われたため、開業式は2日後に落成式として実施された。地域住民は、駅が千歳と恵庭の中間にあったことから「長都中間駅」と呼んだ。待合はなく、60^ト級1面1線の上屋のないホームは上り左側、スロープは東6線側千歳方のみに設けられ千歳沿線道路(11線踏切)5線、現・鉄北通)と結ばれた。



写真5-30 長都駅に停車する下り列車 (S33.11)

『時刻表 昭和三十三年七月号』「千歳線」に長都が初出する。

千歳線は上下各16本運転、蒸機牽引の急行1本、準急2本の優等列車以外は、気動車が主体の普通列車で上り13本（千歳終着3本）のうち長都に停車するのは6本、下り13本（千歳始発4本）のうち長都に停車するのは5本という運転であり、普通列車は苫小牧・千歳―札幌間を往復するばかりであった。

札幌駅0番ホーム

昭和27（1952）年に4階建て民衆駅（S40⇨5階増築／H8解体）として地下に札幌ステーションデパート、ニュース劇場が入る4代目札幌駅舎が開業した。当初は3面5線の複合型だったが、後に札幌線第4ホーム6番線（函館上下副本線）、7番線（札幌線折り返し）を増設し4面7線となり、千歳線列車は2番線（函館上り副本線）、5番線（函館上下副本線）を発着した。

36年に準急「ちとせ」は5往復、37年には7往復となった。さらに函館本線、札幌線も列車増発、函館本線と千歳線を直通運転する列車も増加傾向にあり、千歳線普通折り返し列車がホームを占拠するのが困難な状況となった。このため、38年2月に札幌―苗穂間3線増線に着手した折、千歳線折り返し対応の0番ホームが新設された。本屋1番ホーム東端の跨線橋付近から半島式に「く」の字形となる長さ110mの切欠き状ホームを新設、電鉄会社定山溪鉄道の気動車も入線した。地上駅時代の札幌駅は最終的に

5面9線となった（0・4番線⇨千歳線折り返し等、3・6番線⇨函館本線上下本線、8番線⇨札幌線折り返し。1・2・5番線⇨主に千歳線・函館本線運行優等列車、7番線⇨主に札幌線）。

線路移設と複線化（昭和40年代）

線路移設と複線化 昭和30年代後半における千歳線の線路移設と複線化は、客貨輸送量の増大とともに焦眉なものとなってきた。

新特急として昭和39（1964）年10月1日に函館―網走・釧路間「おとり」（～S63）、40年10月1日函館―旭川間「北斗」のほか、44年10月1日に函館―札幌間「エルム」（～S46）が運行を開始した。準急では40年10月1日「とうや」（～S47）が運行を始め、41年3月5日には営業キロ100km以上の準急「ちとせ」（～H2）が、「いぶり」（～S55）、「日高」、「とうや」、「えりも」、「たるまえ」（～S43）とともに急行に昇格した。

千歳線は単線で、上り上野幌―北広島間の榎山で1000m進んで15・2mの登坂勾配があり重量貨物列車は補助機関車を必要とした。さらに苗穂を出発し豊平川橋梁を渡った直後と、東札幌出発直後に半径260mから360mのクランク状急曲線という運行障害があった。上野幌から大谷地を過ぎると南郷通と栄通に挟まれた沿線は住宅や工場が密集し、かつ踏切が多いことから速度が上げられなかった。また、線路容量も限界となり客貨輸送力増強の観点から別ルートによる複線化が待たれ、厚別寄りのルートが札幌市の都市計画を前提に設定された。

千歳線蒸機は貨物用テンダD51形のほか、補機として旅客用テンダC57形と客貨両用テンダC58形があり、線路移設複線化と併せて無煙化された。『札幌工事局七〇年史』は千歳線線路増設を次のように概括している。

（略）本線区の輸送量は年々増加し、線路容量は限界に達し、この窮状打開のため、札幌地区改良計画・貨物操配基地構想並びに小樽―旭川電化計画を

配慮して、複線化計画が策定され、昭和40年2月上野幌―沼ノ端間腹付線増
で工事に着手、苗穂―北広島間は在来線が急こう配、急曲線の連続でかつ住
宅密集地帯のため別線複線で昭和42年9月着工し、昭和40年以降逐次開業し、
昭和48年9月9日8年有余の歳月と約11.5億円の巨費をもって60・1 km
(マイナス2・5 km) 全線の複線化が達成された。

「腹付線増」とは、新たな線路を既存線路の脇に増設することで、千歳
―長都―恵庭間にあつては在来線下り左方に施工されたが、この区間は直
線で地域条件も良く単年度で開業できた。39年9月に着工、40年3月29日
路盤工事に着手、9月22日に軌道工事が竣工、複線の使用開始は同月27日
のことであり長都は2面2線となった。複線化工事は千歳―恵庭を手始め
に、北広島―恵庭(S41・9・7)、美々―植苗(S43・8・23)、千歳―
美々(S43・11・25)、植苗―沼ノ端(S44・9・25)が順次終了した。

北広島―苗穂間別線複線化が供用した48年9月9日に新札幌、札幌貨物
ターミナルが開業した。札幌―手稲―江別、札幌―千歳間の全信号を停止
列車135本を計画運休(代行バス486台)して移設切替工事が行われ
千歳線は現ルートの新札幌経由となった。これで累計キロ程は、北海道鉄
道開業時より2・4^キ短く北広島―苗穂間の最大急曲線は半径800^以以
上、勾配も10^以以下に緩和された。旧線最終列車は苫小牧行の普通気動車、
新線一番列車は函館行の特急「北斗」2号だった。

なお、旧ルート・月寒―白石間は新ルート開業後も、アサヒビール積出
しの貨物線として51年9月末まで存続した。

この間、47年2月に札幌と千歳で冬季五輪が開催され、臨時特急「オリ
ンピア」2号が道外の観戦者を運んだ(1号は上野―青森間臨時寝台特急)。
複線化によって列車容量が増大した後の列車運行を見てみたい。

49年10月では上下ともに特急が7本、急行が12本(うち「ちとせ」11

本)、千歳発着を含む普通列車は13本の計64本が運行した(期間運行を除
く)。急行は千歳線内では基本千歳のみ停車(通過1本、島松―恵庭各
1本停車)して最速で札幌34分、苫小牧は22分となった。

なお、旧線跡は道道札幌恵庭自転車道線(北広島―白石)となっている。

註(1) 千歳市管内には千歳線のほか室蘭本線が東端を4^キに渡り縦貫して
いる。50年12月14日、C57形135号機が客車8両に満員の1500人を
乗せ、国鉄蒸機による旅客営業最終列車として室蘭―岩見沢間に運転さ
れ、旅客列車無煙化が達成された。

千歳駅客貨輸送の推移 千歳駅の1日平均乗車人員の推移をみると復興
期の昭和22年に676人、24年が727人、25年842人となっていた。

25年に朝鮮戦争が勃発、26年に米第45歩兵師団が進駐すると二基地の使
用が開始され進駐軍基地要員の確保は千歳だけでは困難となった。このこ
とから千歳涉外労務管理事務所が札幌、苫小牧からの臨時列車を仕立て
必要人員を確保しなければならなくなった。乗車人員は26年に2333
人、27年に3304人、28年にはピークの4715人となった。30年3月
には第1騎兵師団が、32年4月には米空軍も移駐した。29年から31年まで
2000人を超えた乗車人員は、その後47年まで2000人を超えること
なく推移した。複線化、線路移設で利便性が向上した48年に2063人、
52年に2757人、電化開業年の55年には2809人と右肩上がりに増え
ていった。

定期券使用率を見ると基地要員の列車通勤がピークとなった28年が76^以
と群を抜き、26年以降50年前後までは60^以から65^以前後で推移した。

貨物の1日平均取扱量は第45師団在千の26年に発送307^ト、到着
1395^ト、総計1702^トとピークで、米空軍が駐留していた27年
914^ト(総計)、28年999^ト、29年766^トが続いた。その後32年以

降は500トを越えることなく概ね300〜400トで推移した。到着ではジェット燃料と石炭の取り扱いが目立った。発送量は30年代初めが取扱全体の3割程度、その後42年までが2割前後、以降は1割前後で推移した。30年代初めの1日平均貨車取扱数は約50両、その後は約40両ほどであった。

鉄道高架・電化の建設

高架の必要性と当初計画 千歳市は昭和38(1963)年に総合建設計画を樹立、39年には新産業都市建設促進法の指定を受けるとともに市街地も都市化していった。しかし、千歳線が市街地を東西に分断することによって一体的な発展が阻害されていた。さらに、朝日町8丁目以南は国道36号が、以北は第二停車場線(現・中央大通)が鉄道とわずか30mで並走していた。踏切が遮断されると停車車両が30mに収まりきれず、幹線の渋滞を招き踏切事故を誘発する不安が付きまとった。

この解決の手段として連続立体交差が考えられた。

42年4月始動の千歳市総合建設計画後期整備計画の重点事項として千歳線の鉄道高架が計画されたことを受け、市は4月5日に日本交通技術㈱と「国鉄千歳駅付近立体計画」について設計委託契約を締結した。43年4月15日には東10線から南長沼用水までの2508m(高架橋730m(東11線―千歳川間凹地)、千歳川南側盛土616m、南北取付1162m)の鉄道高架を26億5000万円、長都貨物駅を4億円で整備する計画案をまとめた。

現在の鉄道高架(約10km)に比べ、総延長が短いことに加え千歳駅正面と駅前広場は東口、空自と米軍の専用線は存続などの点で相違があった。

45年6月29日に市議会で「国鉄千歳線の高架に関する要望意見書」を可決し内閣総理大臣、国鉄総裁ほかに提出、46年12月17日には国鉄高架促進特別委員会が設置されるに及んで、翌年4月に市内156団体が千歳市鉄

道高架建設促進期成会を結成し吉田信一が会長に就いた。7月29日には北海道議会で前年10月5日に市議会が提出した「千歳市街における鉄道の高架についての請願」が採択され、北海道知事から国鉄北海道総局長に鉄道高架事業調査を依頼、総局長はこれを札幌工事局に委任した。

この間、46年6月6日朝、恵庭市島松の千歳線南23号において警報機のみ踏切で警報を無視した火山灰運搬ダンプカーが札幌発様似行急行「えりも」1号2両編成と衝突、死者2人、重軽傷者77人という道内最悪の踏切事故が発生し、千歳市内における鉄道高架の必要性が叫ばれた。

地上駅構内配線と踏切 構内(マチ川―東11線踏切先)には駅本屋180m複合型ホーム2面3線(1〜3番線)、側線4線(4〜7番線)、本屋苗穂方に貨物上屋と貨物線2線(1線切欠き状短ホーム)、石炭70mホーム1線の全10線、ほかに引き上げ線3線と転車台線が敷設されていた。

構内である千歳由仁線踏切(国道337号/通称末広踏切)には4線、千歳川橋梁は上り引き上げ線を含んで3線、東11線踏切には上り引き上げ線を含めて3線、由仁街道踏切(東大通)は専用線2線を含め4線が敷設されていた。交通量最多の末広踏切は踏切保安係が踏切標板付ワイヤーを手動で昇開操作していた(末広踏切以外は、警報機に遮断機付きの踏切)。

昭和48年度の交通量調査では東11線踏切の遮断は1日127回4時間19分、末広踏切が109回3時間44分という結果であった(S44・6末広踏切1123回5時間40分)。51年7月の列車交通量(遮断)は駅北側で146回、南側で136回、遮断時間は末広踏切で5時間10分、東11線踏切で4時間19分、根志越街道踏切(川南通)は3時間47分となっていた。なお、47年までの5年間、死亡踏切事故が4件あった(11線×2、9線、根志越街道)。

高架建設 昭和48年4月、北海道と千歳市は鉄道高架事業調査要綱に基づいて実施した基礎調査と基礎資料を基に、合理的かつ経済的な構造形式を決定するための調査を行った（北海道街路事業）。

調査結果における特記事項（括弧内・引用者註）

・高架区間 東9線踏切から由仁街道踏切までを除去する四一八五・二三mの区間とする。（高架部分を東11線―千歳川とすると工事が安価に済むが、高架外に踏切が残り鉄北の発展を阻害する。東9線踏切―由仁街道踏切間が高架採択基準に合致した）

・平面線形 現在線に支障なく北側に高架を新設する案に決定した。（北側地価が低廉、駅前正面を西側に配置できるほか、工事中主要市街地側の交通混雑を避けられる）

・航空自衛隊専用線 専用線を在置することは問題点が多く、防衛庁側と協議中である。（貨物駅を恵庭としても上下本線横断があり本線列車運行本数を制約させる）

・貨物駅 千歳駅での一般貨物扱いは廃止することとし、暫定的に恵庭駅に移転することで積算してある。千歳市から市営工場団地内長都駅に移転してほしいという強い要望があり、国鉄側ともさらに検討して決定したい。（長都駅の貨物駅昇格と工場敷内引込線敷設は企業誘致の重要項目であった）

50年4月に事業採択、51年12月21日に都市計画都市高速鉄道事業として北信濃―美々間約1万1300^メが都市計画決定（北海道告示）された。52年8月には建設大臣から都市計画事業として認可（建設省告示）され、9月から用地買収に着手、対象は土地3万7000平方^メ・79人、建物55戸・48人などとなっていた（S54・5用地買収完了）。この年、新設道路追加、駅前広場新設などの高架事業に伴う都市計画道路の変更が告示され

た。

53年8月8日、北見、旭川に次いで道内3番目となる街路事業鉄道高架事業の起工鋳入れ式が、国鉄総裁（代理本社施設局長）、国鉄道総局長、札幌局長、東峰千歳市長、吉田促進期成会長など50人が出席して上り高架が最初の立体交差となる東9線踏切付近で行われた。高架工事を担当する札幌工務局千歳工務区が建設中のニチイ（現・イオン）向かいの鉄道用地に新設された。

「鉄道高架は市民の願い」のキャッチフレーズのもと、総事業費138億円をかけ高架延長4390^メ、うち高架橋3336^メ・盛土となる取付部1054^メ（長都方544^メ、美々方511^メ）の工事が始まった。

電化工事 高架鋳入れ式に先立つ53年6月21日、千歳線・札幌―沼ノ端間、室蘭本線・沼ノ端―室蘭間の電化工事鋳入れ式が高木国鉄総裁、堂垣内国鉄複線化電化促進期成会長（知事）らが出席して電化2線の結節点である沼ノ端駅構内で行われた。総裁の出席で国鉄の力の入れようがよくわかる。

電化される区間は幹線区に属し道内で営業係数が最も良好で、列車回数は1日上下170回を越え全国非電化区間中トップだった。電化は交流2万^{ボルト}、函館本線・小樽―旭川間に次いで道内2番目となった。国鉄は工事費190億円の利用債を発行、うち130億円を国鉄複線化電化促進期成会が引き受けた。

モーターで走行する電車には架線柱、架線、変電施設などを必要とするが、気動車のように重量がかさむディーゼルエンジン、軽油の搭載がなく、軽量で加減速性能が高いうえに騒音が低く乗り心地に優れていた。電化はローカル線区扱いだった札幌圏の近代化と速度向上を旨としたが、北海道、経済界、沿線自治体が改良運動を開始して10年余が経過していた。



写真5-31 鉄道高架工事と下り急行「ちとせ」(東11線踏切/S54)



写真5-32 地上千歳駅構内(東11線踏切から木谷美次撮影)

貨物取扱廃止 昭和54年4月30日、翌年に控えた千歳市内高架化・電化開業に伴う千歳駅貨物取扱業務終了式が行なわれた。最盛期の20年代後期には1日200両に及ぶ貨車が着発、晩年の貨物の大半を占めた空自ジェット燃料輸送業務も前年11月で終わっていた。業務終了式ではディーゼル機関車DD51形が「さようなら貨物」の横断幕を張ったパレット荷役用有蓋貨車3両の入替作業を行ない、貨物取扱いを終えた。

昭和55年7月10日高架供用 在来線から10^{メートル}東に寄った高架部分を9工区に分けた工事は順調に進み、昭和55年3月中に踏切部の橋桁の架橋を終えた。高架部はスラブ軌道でプレキャストコンクリート(PC)盤の上に200^{メートル}のロングレールを敷設し乗り心地の向上を図り、市街地を考慮して1・5^{メートル}の防音壁を設けた。高架工事に合わせ電化の架線柱設置も行われ、新設される9線中通(千歳自動車整備協同組合北側)、栄町用水通(現・ハイパーホテル千歳北側)、川沿通(千歳川左岸)、青葉通(現・札幌商事(株)千歳支店ガスタンド北

側)の道路予定地空間も設けられた。

7月9日深夜から10日午前5時前までに国鉄職員ら410人が動員され在来線から高架線への線路切替が行われた。午前3時に東9線から由仁街道までの踏切6カ所が廃止となり、5時4分には上り貨物列車が高架一番列車として千歳駅を通過、数日間は廃止踏切に一旦停止する車両が絶えなかった。

開通式は千歳駅1番線9時38分発函館行急行「すずらん」2号の乗務員に花束が贈り、国鉄道総局長、鈴木駅長、東峰市長らがテープカットで開通を祝った。高架下駅は未成で地上駅と仮通路で結ばれていたが、2階は通路が交差するコンコース、3階の230^{メートル}ホームは島式2面4線となっていた。

9月1日高架下駅供用 昭和55年9月1日、5代目千歳駅となる高架下駅が明るいオレンジ色、防音壁が茶色で供用を開始した。駅舎は、国鉄が積雪寒冷地に建築する高架下駅であったことから57年開業予定の東北・上越新幹線駅舎の試作となっていた。1階の事務室、待合室など駅施設床面積はこれまでの2倍強となった。高架下駅供用に伴って地上駅とホームを解体、駅前広場予定地も9月中に整地された。また、「千歳高架駅完成記念入場券」も発売された。

多くの市民は「千歳規模の街にどうしてこのような大事業が結実したのか実感が沸かない」と戸惑いを隠しえなかったというが、利便性は格段に向上した。

10月1日電化開業に向けて 昭和55年7月16日、交流2万^{ボルト}の通電が開始された。広報『ちとせ』は電化に伴う事故防止のため千歳駅からのお知らせの形で「二万ボルト千歳を走る 国鉄千歳線に七月中旬通電―事故防止にご協力を」と訴えた。国鉄は風で飛ばされた農業用ビニール、荷台

を傾けたまま高架橋下を通過するダンプカーが不安だった。

8月4日には電気検測試験車が集電などの試験を行い、5日から8日には千歳にも停車するエル（L）特急781系電車が白石―室蘭間を1日1往復の試運転を行った。さらに電化開業日10月1日の前日まで特急電車のほか交流近郊形電車も慣熟の練習運転が重ねられた。

参考文献 3項末参照

第2項 石勝線建設

南部横断線の胎動

石勝線とは 石勝線は工事線であった追分線（千歳空港（現・南千歳）―追分）のほかに、紅葉山線の一部（紅葉山（現・新夕張）―占冠）と狩勝線の一部（占冠―上落合信号場）があり、中間に既設の夕張線（追分―紅葉山）を挟む線形で4線132・4^キを総称して石勝線とする。北海道の背嶺日高山脈を貫き、根室本線上落合信号場―新得を経由して道央と道東を結ぶ石勝線名の由来は石狩国十勝国連絡線である。後に鉄道建設審議会委員、参議院議員となる江藤智が昭和20年代中期、札幌鉄道管理局長在任時に名付けたものといわれている。

石勝線に関する計画の端緒は大正11（1922）年4月11日制定の鉄道敷設法（改正鉄道敷設法）の建設予定線別表にある。

第百三十四号 胆振国鶴川ヨリ石狩国金山ニ至ル鉄道及「ペンケオロロップナイ」附近ヨリ分岐シテ石狩国登川ニ至ル鉄道（引用者註・ペンケオロロップナイ）

第百三十七号 石狩国白石ヨリ胆振国広島ヲ経テ追分ニ至ル鉄道及広島ヨリ分岐シテ苫小牧ニ至ル鉄道（引用者註・広島⇨北広島（市）

旧名)

第百四十二号ノ二 十勝国御影附近ヨリ日高国右左府ヲ経テ胆振国辺富内ニ至ル鉄道（引用者註・右左府⇨日高（町）旧名)

石勝線開業以前の札幌―帯広間は、函館本線、根室本線を経由していた。道東開発―南部横断線 昭和23（1948）年7月31日、戦後日本の自活上必須となる北海道の資源の開発と幹線鉄道の先行敷設について、運輸省施設局線路課が『北海道の開発と鉄道の建設』と題してクロームなどの鉱物資源が有力視される札幌―帯広間の南部横断線を含む10路線のレポートを発表、幹線強化において狩勝峠の改良なくして道東地区の開発は望み得ないとした点である。根室本線最大の難所である狩勝峠は上り下りとも25^ミの急勾配と急曲線、老朽化した狩勝トンネル（M40・954^ミ）も25^ミの片勾配で難所だった。

石勝線新設促進期成連合会の設立 昭和24年4月18日、空知郡南富良野村長村上壽造は道東と道央を結ぶ唯一のルートである根室本線が飽和状態にあり、仮称南部横断線紅葉山―金山間を早急に敷設願いたいと衆参両議院議長と運輸大臣に請願書を提出、同月25日に受理された。実施機運醸成のため8月8日に衆議院運輸委員長に要望書を提出した。しかし、南富良野村単独の運動では目的達成が困難なので11月18日付文書で千歳町に協力を要請してきた。協力要請は穂別村、夕張市に対しても行われた。

これといった産業のない千歳町は、分岐点になれば工機部の設置、支笏湖観光の振興に寄与すると考え「全面的に賛同する」とした。

26年5月23日、札幌市において石勝線新設促進協議会が3市（帯広、夕張、札幌）6町（千歳、恵庭ほか）7村（占冠、南富良野、広島、追分ほか）を集めて開催され、石勝線新設促進期成連合会（期成会）が結成された。10月29日に富良野町商工会館で期成会第1回の総会が開催された。期成

会は富良野沿線8カ町村を加え24市町村になっていた（S41125市町村）。夕張市長代理からは帯広―長万部間で既設線に対して82^キ短縮されること、高橋千歳町助役からは千歳―追分間の新線について千歳進駐の米軍当局も賛同している旨の報告があり、宣言、決議をもって会議を終えた。会長には夕張市長が選任され、千歳町長は評議員となった。

広島―追分間予定路線筋は、石狩低地帯千歳川流域の中之沢原野、長都原野など広範な湿地帯で軟弱地盤だった。予定線に編入時、北海道建設事務所の所管によって実測調査が行われたが、当初から追分線の起点は湿地帯を避け追分に至近な千歳という暗黙の了解があったと考えられる。

請願石勝線ルートと進駐軍専用線 夕張線紅葉山以東、根室本線金山までの当初の線形である請願石勝線ルートは、トマム越え（石勝線占冠―上落合間）と紅葉山―占冠間の長大なトンネルを迂回する線形となっていた。追分線について見てみたい。昭和26年5月17日には石狩南部の千歳町、恵庭町、広島村から構成される3町村振興会幹事会が千歳において開催された。席上、千歳町長から「現在、軍用鉄道が海軍時代の第3基地まで敷設されている。追分まで僅かしかないものでこれを結び、客車の運行する運動をしたい」と提案、出席していた首長と議会議長は賛同した。この幹事会を受け広島村で開催された6月1日の総会では強力に運動することが決まった。米軍専用線は千歳から約8・9^キ、追分までは直線で約8^キと至近だった。

28年3月5日には、道知事、道議会議長、道開発局長、国鉄北海道総支配人などに対して、千歳町と追分村で「国鉄千歳線千歳駅より室蘭本線追分駅間の鉄道布設方についての陳情書」をもって追分線新設陳情を行った。さらに12月には夕張市も加え再度陳情活動を行った。

この間、6月6日から7日には衆参両議院において石勝線新設請願が採

択決定された（S31・6・2衆議院再度請願採択決定）。

追分線起点問題

広分線問題と調査線決定 広分線とは改正鉄道敷設法にある広島―追分間鉄道を指し、昭和31（1956）年頃から広島村が起点駅の名乗りを上げ陳情活動に乗り出した。この場合のルートは、広島―長沼―由仁―追分が考えられていた。

広島村の主張は法定線ということにあったが、この行動は26年5月以来の3町村振興会における審議決定を覆すものであったばかりか、26年10月の期成会宣言にも反するものだった。この結果、19年以來何事をなすにもブロック活動を行ってきた3町村振興会は31年度をもって解散した。

広分線問題が惹起していた31年8月29日付『北海タイムス』は「石勝線の分岐点は 千歳駅が内定 正木議員が朗報をもたらす」と報じた。

国鉄新線について運輸大臣に答申する鉄道建設審議会（鉄道審議会）の第20回総会が32年4月3日に首相官邸で開かれる前日、苫小牧出身の衆議院議員篠田弘作から千歳町に電報があった。

セキシヨウセン」三二ネンド チヨウサヒツクコトニケツテイシタ

さらに審議会当日、建設促進上京運動のため3月25日から上京していた町長山崎友吉からも調査線に決定した旨の電報が入った。

4月4日付『北海道新聞』は「本道四着工線決る」の見出しで石狩・十勝連絡線について次のように報じている。調査線―石狩・十勝連絡線は石勝線に代わるもので3線から成っていた（括弧内引用者註「線名と延長」）。

…このうちもつとも重要性をもっているのは石狩、十勝連絡船といわれている

同線は国鉄や運輸省の構想によると現在着工中の辺富内線の未着工区間石左府―御影間（辺富内線79^キ）と登川から紅葉山―ペンケオロップナイを経る。て金山に至る線（石勝線66・6^キ）、北広島から追分にいたる線（広分線16・

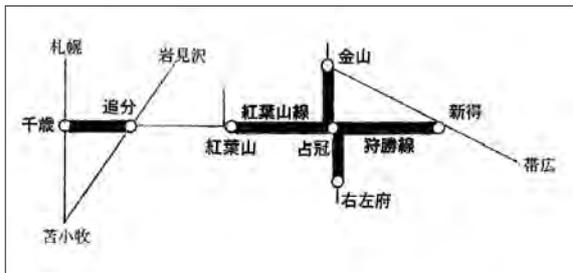


図5-3 石狩・十勝連絡鉄道概念図（細線＝既設国鉄線、追分―紅葉山（現・新夕張）＝夕張線／守屋憲治作図）

5^キ）の三線を一本にして横に結ぶ線となる、ルートは今後国鉄が調査して決定されるが将来道東地区の幹線として沿線開発や釧路、帯広地区と室蘭地区を連絡するものとして期待されている

広分線問題と工事線決定 昭和32年3月22日、懸案であつた石勝線が鉄道審議会で調査線となる見込みから、千歳町は追分町と連名で工事線に決定されたときは直ちに起点駅を千歳に決定するよう町長、町議会議長4者連名の請願書を作成、5月27日の南条建設大臣来道時に活用された。

審議会の決定を受け、国鉄札幌工務局は「ただちに着工」とされた工事線と調査線について、札幌通産局に沿線の地下資源開発面での検討を依頼、12月3日に調査線は「鉱物資源の豊かさから石狩・十勝連絡線を建設順位第1位にあげて早期着工、工事線昇格を推進すべき」との回答を得た。

期成会は広分線が調査線となつたが、千歳、広島と2つの起点駅案があつたのでは内部が統一されていないといふことで工事線決定にブレーキがかかり調査が後回しになることを恐れた。33年8月29日に支笏湖畔翠明閣で臨時総会を開催、「石勝線の促進運動に関しては連合会一本の行動とし、前項（国鉄一任）に反する分派行動は一切為さざることを申し合わせた。

期成会加盟市町村は工事線昇格を目指してさらに陳情活動を活発にさせた。特に、34年に入つてからは正月と盆を除いて毎月のように上京し促進運動を行なう熱の入れようだった。

第25回鉄道審議会が11月9日、赤坂プリンスホテルで開催された。審議の結果、道内2線を含む11線が工事線として運輸大臣に建議された。

鉄道敷設法第四条第三項に基く鉄道新線に関する建議

鉄道建設審議会の決議に基き左のとおり建議する。（略）

記（引用者註・石狩・十勝連絡線のみ引用）

一、（二）石狩・十勝連絡線

石狩・十勝連絡線（北広島―追分間、紅葉山―金山間、右左府―御影附近間）は長大路線であるので、工事の難易、開発効果、予算の規模等を勘案し、投資効果のすみやかに發揮し得る区間より着工するものとする。

建議にある北広島―追分間は単に法定線の起点であり、難易度等の付帯意見は追分―千歳間を先行着工することを示していた。紅葉山―占冠―金山間が紅葉山線、右左府―占冠―新得間は狩勝線となつた。紅葉山、狩勝2線の取り合ひは図5-3のとおりであり、交点が占冠、右端が新得、左端は紅葉山（新夕張）、上端が金山、下端は右左府（日高町）となり、横線が石勝線だった。

新設促進上京運動に参加していた米田市長から午後7時頃電報が入つた。

セキセウセンキマルカンケイシヤニシラセコウ」ヨネタ

石勝線の建設

国鉄と鉄建公団 国営鉄道（運輸省）は戦後のインフレーションのほか、復員兵の職場復帰、外地鉄道員の受け皿による雇用増などで財政は極度に悪化していった。効率的独立採算を目指し昭和24（1949）年6月に誕生したのが公共企業体日本国有鉄道だったが、老朽化車両と戦時急造決戦形車両が多かつた。

32年から国鉄の第1次5カ年計画に基づき蒸機の電車化、自動車化による老朽車両の更新、車両増備と複線化などの輸送力増強を推進したが、世

はオリンピック景気に湧き自動車の急激な発展は国鉄から客貨を奪う勢いを見せた。このようなことから第1次5カ年計画期間中の36年には第2次計画を急遽樹立、第1次計画の集大成としてサンロクトオ（36年10月）白紙ダイヤ改正を実施した。

39年には東京五輪開会式9日前の10月1日に東海道新幹線が開業した。この年、北海道支社は『国鉄北海道の現状とその対策』のなかで、石勝線の完成促進、輸送力と速度の向上には千歳線の複線化が急務であるとした。この間、35年には全国の赤字路線50線区が国鉄の方針としてバス転換が打ち出された。2割を超える11線区が北海道にあった。

様々な議論を経て国鉄に代わり新線を建設、建設した鉄道施設の貸付けと譲渡を行うことを目的に、国と国鉄が出資して39年3月23日に設立されたのが日本鉄道建設公団（鉄建公団／現・鉄道・運輸機構）だった。

占冠―新得間正式認可 昭和36年4月25日、鉄道審議会が開催され本道からは石勝線と名羽線（深名線・羽幌線連絡鉄道Ⅱ未成線）が新規着工線となった。26日、米田市長宛に衆議院議員寿原正一から電報が届いた。

セキシヨウセンケンセツヒ一オクツイタ」シユウギ インスハラシヨウイチ

狩勝線新得―占冠間は計画、用地の選定・買収などの事務手続きを行なって7月14日、運輸大臣から建設許可が下りた。この当時、国鉄は在来新線で幹線としての使命を持つものは石勝線以外にないとの考えだった。

37年3月23日に狩勝新線のトンネル建設工事に先行着手した。新狩勝トンネル内で根室本線と合流する狩勝新線は41年9月30日から供用され急曲線・急勾配が解消された。石勝線が形となつてはじめて現れた。

東千歳駐屯地・演習場通過コース 昭和36年7月、新得―占冠間が正式許可となると東千歳駐屯地・演習場通過コースについても具体的な動きを見せはじめた。当初、演習場通過に否定的だった陸自側も訓練に支障がな

いかぎり極力協力するという姿勢に傾いていった。

39年2月、陸自、国鉄札幌工事局、千歳市などが集まって石勝線の打合せ会議が千歳市役所で開催された。国鉄側は石勝線を函館本線並みの幹線とするため現状の線形では高速運転ができないことから専用線流用案Ⅱ専用線を延長、弾薬支処南方を通過し小火器射撃場を分断する線形は不可能としたが、線路敷はある程度を使いたいとし追分線のルートに大きな変更はなかった。また、分岐点については千歳が有力であるとの見解を示した。

千歳分岐決定と工事で着工線 『北海道鉄道百年史（下）』に、追分線の建設は昭和39年3月の鉄建公団設立により所管が移り、6月25日に工事線に昇格し正式に追分線となったとある。この頃すでに鉄建公団内部においては演習場通過コースについては射撃場などの問題点があることから迂回、年々増え続ける空港利用客の取り込みを念頭に空港ターミナルビル付近で分岐、起点として駅を設ける現ルートを志向していたと思われる。

40年1月の上京運動の記録によると、北海道出身の松浦周太郎運輸大臣から千歳市長、広島村長同席の場で「追分線の分岐点は千歳に決まった。条件として広島―江別の道路舗装を促進する」と発言があり、千歳―追分間の起点変更が期成会に対して初出する。

米軍用地の一部返還を含む予備交渉には39年8月から約2カ年を要した（柏台通廃止→クマスターション道路（現・鉄北通）新設等）。また、空港付近に駅設置の場合、高さが地上15m以下では電波障害が発生しないことが確認された。

40年5月に中心測量を実施、成果を得て国鉄北海道支社と協議、9月に路盤工事に関する工事実施計画書を国鉄に提出、12月28日付けで運輸大臣から認可となった。追分線の開業は43年10月、予算総額は34億円とされた。41年1月10日に鉄建公団札幌支社千歳建設事務所が新保旅館に仮置き、3



写真5-33 追分線起工修祓式（踏切を通過するD50形蒸機、正面に空港ターミナルビル）

月末に新事務所が朝日町7丁目に完成した。

1月18日午前、追分線の起点となる空港ターミナルビル前の柏台通踏切を渡った左手の2基地A・S Aの手前で、神式に則って起工修祓式を行ない、市民会館で追分線着工式を行なった後、千歳小体育館において祝賀会となった。

路盤工事は時間を要する朝日山の隧道掘削から始まり、41年1月22日から42年12月の間に完成させた。また、追分付近の路盤は室蘭本線との交差点の盛土を含め41年8月から42年12月の間に、比較的平坦で工事が少ない駒里付近については41年11月から42年3月までに工事を終えた。さらに、室蘭本線跨線線路橋の鉄桁架設は43年5月に、千歳線交差施設と千歳線複線化に伴う分岐地点路盤については札幌工事が施工し44年3月に完成した。

軌道の敷設は追分第1トンネル（S42・9ノ43・3）で休眠、47年度に再開、49年中に敷設を終えた。

追分線開業の遅れ 追分線の開業は当初、昭和43年10月とされたが財政硬直化などの影響によって困難となった。軌道敷設を作業中の48年に入る

と総需要抑制と呼ばれた景気引き締め政策に転換、大型公共事業が抑制され石油ショックによる経済混乱も起きた。

52年6月24日、3工事線の駅・建物工事、信号、CTC（列車集中制御

装置）などの開業設備工事について運輸大臣の認可を得た。この時点では54年度竣工とされた。10月6日には紅葉山線34^キと狩勝線55^キのレール締結式が接点である占冠駅予定地で行なわれた。53年4月、鉄建公団札幌支社は千歳線・室蘭本線電化開業が55年10月完成を目指して工事中であり、同時に石勝線も開業させたいとの方針で9月の国鉄北海道総局との打合せでも確認された。しかし、国鉄は合理化を実施しても相当の人員増は避けられないとして開業時期は55年度以降のできるだけ早い時期としか明らかにしなかった。また、経路短絡による運賃計算キロ程の修正による減収の影響も懸念した。

石勝線は55年度開業で工事は進められたが、最終的に国鉄北海道総局主要プロジェクトの推進上から56年10月1日開業となった。

石勝線開業

昭和56年10月1日 石勝線は2市7町1村を貫き総延長132・4^キ（新規開業82・9^キ、うち追分線17・6^キ）、最急勾配12^{パーミル}、最小曲線半径は基本800^{メートル}の主要幹線および大都市交通線、鉄建公団総工費は694億円（うち追分線108億円）である。石勝線は根室本線經由よりも札幌―帯広間で46・5^キ、苫小牧―帯広間で105・9^キの輸送短縮を実現した。

昭和55（1980）年11月の踏み固め試運転、56年5月からの監査、評定会を経て6月9日に建築限界測定用試験車の入線試験、10日には貨物列車牽引試験、特急列車走行試験が、7月2日から開業前日までは習熟のための練習運転が実施された。

56年10月の日本交通公社全国版『時刻表』表紙は、「千歳空港から短絡ルート石勝線開業」の文字と「空港駅に停車するライラックと連絡橋、空港ビル」の俯瞰写真だった。表紙は、時の鉄道のエポックを表現するもので、



写真5-34 高架、電化、石勝線を祝う横断幕（駅前通りグリーンベルト歩道橋／木谷美次撮影）

前年の千歳空港駅開業とともに在来新線最後の幹線となる石勝線の完成を祝っていた。また、鉄建公団が手がけた新線開業では最長の記録となった。石勝線には根室本線を経由していた特急「おおぞら」のほか、急行「まりも」、千歳―追分間普通列車2往復、貨物列車7往復が設定された。特急「おおぞら」にはキハ80系のほか新たにキハ183系も加わり、これまでの札幌―釧路間6時間7分を1時間以上速達の4時間59分とした。

石勝線初の列車は、開業前夜の9月30日22時35分に釧路を発った客車急行「まりも」4号で10月1日5時40分に千歳空港から札幌に向け出発、下りでは7時45分千歳発普通が7時50分追分に向かった。

開業セレモニー「歓迎・出発行事」は空港駅から石勝線全線を走破する8時5分札幌発下り特急「おおぞら」1号が到着する8時40分から行なわれた。陸自第7音楽隊のファンファーレのなか進入・停車、全日空と日航の客室乗務員から運転士と車掌に市章が入った金杯セットと花束が贈られた。1分停車後、「おおぞら」は釧路を目指し出発した（千歳空港駅開業の経過については第3項・空港連絡鉄道に詳述）。

石勝線0キロポスト・「石勝線0キロ標」 石勝

線開業の日、石勝線0キロポストがある2（現・3）番線のホーム上に千歳空港駅のシンボルともいえるべき「石勝線0キロ標」がお目見えした。高さ50センチほどのコンクリート台座上、北海道を模った11の四方ほどの黒御影石に「石勝線0キロ標」、「千歳空港」、「新得」、「132・4キロ」、「開業昭和56年10月1日」などが刻まれた（上落合信号場―新得間は根室本線と重複）。

新千歳空港駅開業時、千歳空港という国鉄史上初の歴史的な駅名は南千歳と改称、0キロ標の「千歳空港」は「南千歳」と差し替えられた。空港ターミナルビルを結ぶ連絡橋も撤去され南千歳が千歳空港駅だった痕跡は失せた。

東亜国内航空帯広線撤退 石勝線開業で東亜国内ジェット路線千歳―帯広線の搭乗率が低下、DC-9機2往復を昭和56年11月からDC-9と、より小型のYS-11各1往復、さらに57年6月にはYS機2往復としたが搭乗率は回復しなかった。10月以降の運航休止を帯広市に通告したが猛反発にあいYS機1往復としたが、搭乗率4割を維持できずに58年2月に運航休止に追い込まれた。

駅弁販売 千歳空港駅構内営業許可を得た苫小牧駅構内立売のまるい弁当が、石勝線開業の翌月2日に航空機から降りた国鉄長距離利用客をターゲットに3・4（現1・2）番線ホームで駅弁販売を始めた。

参考文献 3項末参照

第3項 空港連絡鉄道

千歳空港駅開業

千歳空港駅の建設まで 石勝線の起点（現・南千歳駅構内）は昭和38（1963）年供用の千歳空港ターミナルビルから約200^{メートル}と至近だった。

鉄建公団札幌支社と国鉄北海道支社との協議では旅客駅新設で進められたが、国鉄本社では開業時の空港利用者の動向を確認すべきで時期尚早と判断され信号場となった。この時点では、専用線に新設予定の水谷に替わる駅として簡易委託駅駒里が起点から5・4^{キロ}地点に設置されることになった。

空港乗降客数は42年に100万、45年に200万、47年には300万、49年になると400万と急激に伸びた。この状況から信号場は空港の将来性を考慮して旅客駅とした方が良くとされ、49年6月の運輸大臣認可時に旅客駅として設置認可された。しかし、11月には諸般の情勢（要員問題）から、国鉄北海道総局から鉄建公団札幌支社に旅客駅設置取止めの申入れがあり、52年6月に千歳空港、駒里ともに信号場として変更認可されてしまった。

この間、51年11月に北海道総局から札幌支社に対して道内都市間旅客輸送計画の見直しに伴い、千歳空港信号場を再度旅客駅に変更したいとの要請があり、54年の北海道総局と札幌支社の協議、国鉄本社と鉄建公団本社の協議を経て、54年9月7日に旅客駅変更認可となった。千歳空港駅新設は对本州旅客輸送シェアの90^{パーセント}以上を航空機に奪われた国鉄北海道としては、電化開業と同時にダイヤの起点を海の玄関口函館から空の玄関口千歳空港に移し、空路と鉄路の協調によって対札幌アクセスを含む都市間旅客輸送を確保することとした。国鉄北海道の一大ターニングポイントだった。

この当時、空港から札幌への移動手段は、空港連絡バス60^台、自家用車30^台、タクシー10^台といわれていた。

10月1日千歳空港駅開業 昭和54年12月11日、千歳空港駅が起工、この年の空港乗降客数は765万人を超えた。駅は橋上、ホームは特急12両編成対応の260^{メートル}・2面4線で上りエスカレーターを備えるものだった。

開業半年前、55年4月には国道を跨ぐ空港ターミナル駅間連絡橋工事に着手した。全長220^{メートル}、幅5^{メートル}で国鉄、北海道空港、航空3社、北海道開発局が出資、航空旅客の手荷物には手押しカートを設置することとした。

9月30日には空港駅舎が落成、開業式と連絡橋渡り初めが万国旗の飾られた待合室で挙行された。総工費は駅舎が13億3000万円、連絡橋が4億5000万円だった。屋上の青色ネオン管による和英「千歳空港駅」と、青地に白い雪印の広告塔がターミナルビル、国道を往来する車から目立った。

10月1日、石勝線開業1年前における起点空港駅が先行開業、国鉄初の空港密着型駅としてジェット&レールを実現させた。駅長室には高木文雄国鉄総裁揮毫の書『鉄空一貫』が誇らしげに掲げられていた。この日、女優の岡田奈々が国鉄の制服姿に「一日駅長」のたすきを掛けて開業イベントに参加、駅舎を描いた開業記念の入場券も売り出された。空港駅に期待する国鉄の思いの大きさが伝わった。10月の日本交通公社全国版『時刻表』表紙は、「札幌駅に停車する特急「ライラック」、ホーム上の鉄道ファンと客室乗務員」の写真、「千歳・室蘭線電化完成、千歳空港駅開業」の文字が鉄空一貫の完成をアピールした。

電化に伴って11往復運行の急行「ちとせ」のうち7往復が旭川―室蘭間L特急「ライラック」（日4〜14回旭川―新千歳）に昇格、普通列車はセ

ミクロスシートの711系近郊型交流電車に置き換わった。ダイヤ改正で、空港駅→札幌間には「おおぞら」をはじめ特急6本（最速35分）、L特急7本（35分）のほか、急行8本（39分）、普通28本（48分）が設定された。L特急、急行ともに停車駅は千歳と新札幌のみだった。なお、61年からはL特急に「ホワイトアロー」（旭川→苫小牧、H2）が加わった。

58年は新空港敷きの形が整い、新空港ターミナルビル→空港駅間アクセスにも動きがあった。アクセスは連絡バスとしていたなか、運輸省は国鉄の乗入検討を表明したが莫大な建設コストが課題となった。このような状況下、三菱重工業(株)は建設費を抑えられる懸垂式モノレール構想（3両編成・定員157、延長3・6^キ、所要7分）を打ち出したが乗り換えが課題だった。

快速列車の運行

「快速」昭和55（1980）年10月1日の空港駅開業時、千歳線経由の全優等列車が停車するため国鉄は送迎、通勤を含む空港利用者の30^弱（1日当たり1万人程度）を取り込むことを目論んだ。空港利用客の取り込みは営業キロ程が短くなる石勝線開業によって生じる収入減に対応することが当初の目的となっていた。

国鉄は空港利用客を取り込むため、特急、急行の自由席に乗車ができる空港駅・千歳→札幌間企画乗車券「エアポート・シャトルきっぷ」（運賃+特急料金＝1290円→割引運賃800円）を発売した（普通運賃490円）。

また、道内快速の嚆矢として、早朝の手稲発空港駅行普通1本を羽田行旅客機初便に間に合わせるため札幌発後、白石と新札幌のみに停車させた。

56年10月のダイヤ改正で空港駅→札幌間に千歳、北広島、新札幌、白石

に停車する上り2本、下り2本の「快速」が設定された。

59年12月16日、ヘッドマーク「くる来る電車ポプラ号 SAPPORO」を掲出し等間隔・高頻度運転のシティ電車が運行を開始、「ポプラ号」は快速の素地を創り、「時刻表がなくても列車に乗れる」をキャッチフレーズとした。

さよなら国鉄／旅立ちJR 昭和62年4月1日、ポスターで「国鉄です。民営分割で元気になります。」「国鉄です。新発想で、地方の時代に応えます。」とした膨大な赤字の国鉄は6旅客鉄道と1貨物鉄道に分割、広大な面積と希薄な人口密度の北海道には独立採算が難しいとされる北海道旅客鉄道(株)(JR北海道)が「明日の北海道をのせて走ります」と発足した（鉄道営業キロ3177^キ・社員1万3000人→H26・4＝2649^キ・7100人）。

空港駅・千歳→札幌間普通運賃は700円、エアポート・シャトルきっぷは900円に改定、バスとの競争力を高めるため6月15日には羽田第2出発ロビーに100^キ自動券売機を設置した（空港→札幌連絡バス＝700円）。

快速「空港ライナー」昭和63年3月ダイヤ改正によって快速「空港ライナー」と小樽直通快速「マリンライナー」が走り始めた。快速は3両編成（一部6両編成）が基本で「空港ライナー」には、恵庭に停車しない空港連絡速達型（千歳、北広島（一部停車）、新札幌、白石に停車）、朝夕に設定された通過駅の少ない通勤主体型（長都、恵庭、恵み野、鳥松にも停車）など4通りの設定があった。運行本数は下り13本、上り12本となっていた。

11月1日、札幌駅高架化開業の日からステンレス車体に萌黄色の帯、転換クロスシートの721系近郊形交流電車が営業運転を開始した。

新千歳空港駅開業と快速「エアポート」 新千歳空港駅は平成4(1992)年7月1日に新千歳空港国内線旅客ターミナルビルの供用に合わせて開業した空港アクセスの要で、JR北海道唯一の地下駅となっている。支線は昭和63年9月26日の工安全祈願祭で着工、平成4年春から試運転を開始した。坑口部は雪囲いを兼ねて地上を這うよう下り勾配部分に露出している。千歳空港駅(新千歳空港駅開業↓南千歳)を出て苦小牧方460mからトンネルで、工事の大部分がオープンカット工法、JRと札幌開建が施工を分担した。

南千歳から単線2・6^キ、旅客ターミナルビル地下1階の新空港駅はデンマーク国鉄との共同プロジェクトによる機能美溢れるデザインの駅となった(H30改修・北海道デザイン)。改札は地下1階、地下2階に135^メ1面2線のホームがある。設備投資が多額となったことから加算運賃が適用された。新千歳空港乗り入れを機に「空港ライナー」は6両編成の快速「エアポート」と改称し、上下25本から一気に100本へと大幅に増発された。

「エアポート」は12年11月から座席指定用シートを導入、外装を紺+細赤帯とした。14年3月からは130^キ運転を開始、26年6月からは乗車定員を増やした萌黄帯・ロングシートの733系通勤形交流電車を導入した。23年の石勝線清風山信号場構内第1ニニウトンネル内での下り特急「スーパーおおぞら」の脱線火災事故を受け、130^キ運転の特急と快速は10~20^キ抑制の減速運転で車両への負荷を軽減、さらに検修体制を確保するため運転本数を削減する「ダイヤ変更」を25年11月から実施した。新空港駅-札幌間「エアポート」の平均所要時間は1分延びて37分となったが、本数は上り57本、下り59本に変わりなかった。

23年度国交省調査では、空港を利用する際の移動手段として、鉄道が51

割で最多、空港連絡バス11割、自家用車22割のほか貸切バスなどとなっている。

14年から新空港駅に乗り入れた旭川からのL特急形交流電車は千歳線内「エアポート」扱いの直通運転だったが、28年3月26日のダイヤ改正時に最高速度抑制と冬期間の雪による慢性的な遅延を避けるため札幌で系統分割した。「エアポート」運行本数上下116本に変化はなかった。17年からのリゾート列車入線取止めも冬季の安定運行のためであった。

千歳管内駅乗車人員の推移 昭和55年に千歳空港駅が開業、56年には石勝線が開業、平成4年の新千歳空港駅開業と旅客輸送の様相は大きく変わった。

千歳駅の乗車人員は市街の人口の伸びとともに急増していった。昭和50年に年間乗車人員90万人だったものが、55年に100万人、平成5年度に200万人、24年度には300万人となった。道内駅別順位で10年度代は長らく10位だったが、21年度以降は9位、23年度からは8位となった。26年度の1日平均乗車人員は8531人、年間311万人となっている。

多くの人々で賑わう千歳駅前に12年4月、本道出身で千歳を度々訪れた作家渡辺淳一直筆の撰文塔ができた。『北国通信』から「子供のころから僕は千歳線というのが好きだった。渡辺淳一」。渡辺直筆のペン字と蒸気機関車のシルエットは駅頭の風情に合いシンボルとなったが、26年に撤去された。撰文塔は、はまなす国体(H1)の広報塔をリユースしたもので、撰文、直筆依頼、蒸気画は市の職員チームが担当した。

空港駅(現・南千歳)開業の昭和55年は10月からの3ヵ月で18万人、58年に年間100万人、「空港ライナー」運行の63年には200万人を超えた。空港駅通年最終となった平成3年度は319万人、4年度は「エアポート」の運行した新空港駅と合算で433万人、17年度には新空港駅単独で

400万人に達した。26年度は514万人となり1日平均乗車人員は1万4085人を記録している。駅別順位では、10年度以降4位となっている(22年度5位)。

南千歳駅は一時的に年間11万人まで落ち込んだが、17年のアウトレットモールの開業などによって17年度以降は50万人台を維持している。長都駅は国交省国土数値情報2011～2013によると1日平均乗車人員は1111人、年間では40万人で北見を超え駅別順位は50位ほどである。美々駅はJR調査(H23～27)で1日平均乗車人員が0・6人となっていた。26年度のJR北海道における乗車人員の上位10駅は、①札幌(①) ②手稲(③) ③新札幌(④) ④新千歳空港(②) ⑤琴似 ⑥桑園 ⑦小樽 ⑧千歳 ⑨白石 ⑩北広島で、全駅が快速「エアポート」の発着・停車駅となっている(括弧内丸数字はH28順位)。

千歳、新千歳空港、南千歳、長都各駅の利用は順調であるが、近年、交通政策が道路に偏った結果、主要都市間で鉄道と高速自動車道・高規格道路が並走、輸送密度が最も高い線区の一つである千歳線の列車群も都市間高速バス、自家用車との厳しい競争にさらされている。さらに、JR北海道は国鉄特定地方交通線同等の赤字線区を総営業キロの2分の1も抱え線区維持に困難を極めている。

超電導リニアモーターカー

平成26(2014)年12月17日、リニア山梨実験線を延伸する形でJR東海の中央新幹線品川―名古屋間が着工した。リニアの動きが千歳にもあった。

昭和37(1962)年から磁気浮上式鉄道の研究を進めてきた国鉄鉄道技術研究所(現・鉄道総合技術研究所)は、45年に超電導リニアの検討を開始し47年には浮上走行実験に成功した。この成果を踏まえ52年から宮崎

実験線での走行試験を重ねたが7^キの単線で、勾配、トンネルがなく十分な試験ができなかった。62年、時の運輸大臣石原慎太郎の実験線視察後の発言を受け、63年に超電導磁気浮上式鉄道検討委員会が設置された。新実験線は時速500^キ運転が可能な全長40^キ程度に加え、勾配、トンネルも必要とした。

平成元年3月10日、国土庁は全国調査を実施し誘致の意思表示をした新実験線候補地18地点の中から新千歳空港―札幌、山梨、宮崎の3カ所を最終候補地にした。北海道実験線では、積雪寒冷の実験ができること、要求された距離を満たし、かつ実験終了後は速やかに新千歳―札幌間を8分で結ぶ空港連絡鉄道に転換できるというメリットがあった。

この間、道内においては、昭和61年7月に経済8団体によって北海道磁気浮上式超高速鉄道推進協議会、63年には地方議員、自民党国会議員による建設促進の組織が発足した。さらに推進協議会で決定された北海道リニアモーターカー検討委員会が新設された。千歳においてもリニアモーターカー建設促進期成会が平成元年8月7日に設立されたが、その日は図らずも新たな実験線が山梨に決まった日でもあった。単線高架シャトル方式の北海道実験線にはトンネルと勾配がなかったことが欠点だった。

8年に開設された山梨実験線では9年に有人浮上走行を開始し、独トランスラピッド、仏国鉄TGV(高速鉄道)がもつ鉄道速度記録を破り、27年4月にはL0系7両編成が記録を時速603^キに塗り替えた。なお、超電導リニアは低速時には車輪で走行、離陸後の浮上能力は10^{センチ}程である。

新千歳空港―札幌間には超電導リニアのほか、日本航空(株)が昭和50年代前期に空港連絡システムとして独自に調査、研究、開発に取り組んだHSST(High Speed Surface Transport)超高速地表面輸送機関)構想もあった。新千歳空港―札幌間9分の計画であったが、石油危機後の経営再

建過程にあることから浮上実験は56年3月までに終えた。H S S Tはトランスラピッドと同じく車輪を必要としない常電導リニアであり、浮上能力が1^兆と低く積雪時の運行が懸念された。

市内駅の諸相

新千歳空港駅を除く管内4駅の改修などの諸相は次のとおり。

千歳駅 鉄道高架によって貨物はチツキ(手荷物)の取り扱いのみとなったが宅配便におされ取扱量が激減、昭和57(1982)年3月から合理化を目的に北海道鉄道荷物会社に手小荷物取扱業務を委託、60年3月14日には廃止した。この手小荷物取扱スペースを利用して苫小牧のまるい弁当が立ち食いそばと駅弁の販売を始めたが、平成元(1989)年6月からの旅行センター(H元・3・15開業↓ツインクルプラザ/H28・3・31)新装オープンに伴う駅舎1階レイアウト変更で撤退した。

昭和55年供用の高架下駅は改札口から2階コンコースを抜け3階のホームまでに62段もの階段があり、交通弱者の障壁となった。昇降機の設置が市民運動として盛り上がりを見せ1万5000筆を超える署名が集まった。市社会福祉協議会は要望実現のため「人にやさしいまちづくり事業」の一環としてJ R北海道と協議、設置工事の費用約4億円を折半する協定を結んだ。社協は60年から積み立ててきた社会福祉基金2億500万円から支出することとした。

平成10年6月17日に工事着手、12月14日に東川市長、大鷹社協会会長、岡駅長らがテープカットしてエスカレーター6基(1F→2F昇降各1、2F→ホーム2面昇降各1)、エレベーター2基が運転を開始、合わせて自動改札機と身障者用トイレが整備された。千歳は、札幌、桑園、八軒、新千歳空港、帯広に次いで誰もが利用しやすいやさしい駅となった。

16年4月1日には、駅前大型商業施設ペウレ千歳(現・千歳ステーション

プラザ)の開業に合わせ2階に北口改札口(みどりの窓口、自動改札機)が新設され、都市計画通路である駅連絡歩道で商業施設内を通り抜け、交通量が市内一の中央大通駅前交差点を跨げるようになった。

19年10月1日からJ R北海道は主要路線に駅ナンバリングを実施した。千歳は札幌を01として函館(H)に向かつて13駅となることからH13とし、車内放送、駅名標の和英表記を理解できない外国人にも分かりやすくなった(長都H12、南千歳H14、新千歳空港AP15、美々H15)。また、20年10月25日からは千歳線全駅でIC乗車カードKitacaの使用を開始した。

なお、26年現在、市民の通勤、通学の足となっている千歳駅発着普通列車本数(除・快速「エアポート」上下116本)は、千歳線下り札幌方面では始発29本、室蘭発1本、苫小牧発20本、新千歳空港発5本。上りは終着30本、新千歳空港行7本、苫小牧行21本、東室蘭行1本となっていた。ほかに、千歳発着石勝線普通は上下各6本、札幌→東室蘭・室蘭間L特急「すずらん」(H29)特急は上下12本、札幌→青森間客車急行「はまなす」上下各1本(H28・3・26北海道新幹線開業時廃止)が運行した。さらに、日本貨物鉄道のコテナ列車が上下50本ほど通過している。

南千歳駅 平成10年、柏台南に約40分のオフィス・アルカディア(OA)が地域振興整備公団によって造成された。公団はOA地区への利便の向上を図るため、新設される駅北口から市道柏台旭ヶ丘通を越え東口交通広場へ降りる駅舎と一体化した延長約50^{メートル}、幅約5^{メートル}の連絡通路ペデストリアン・デッキを建設し8月に完成、9月に市に引き渡し12月1日から使用を開始した。

北口には(株)千歳国際ビジネス交流センターが運営する千歳アルカディア・プラザ(H13)、道内最大規模のアウトレットモール(H17開業)などがある。

6年に設立され、旧空港ターミナルビルを再活用した北海道地域輸入促進計画（FAZ）の実施主体である北海道エアフロント開発（株）が11年に倒産、13年2月には旧ビルとともに空港連絡歩道橋170mが解体撤去された。南千歳から国道を跨ぐ50mが国土交通省所管の自由通路として残った。南千歳は全優等列車の停車駅として26年現在、札幌―函館間「スーパー北斗」上下9本、「北斗」は季節運行で上下7本、札幌―釧路間「スーパーおおぞら」は上下12本、札幌―帯広間「スーパーとかち」が上下10本となっていた。「北斗」以外は高運転台の車体傾斜式特急形気動車で、ほかに本州連絡寝台特急上下6本・急行上下2本も停車した（本州連絡寝台列車＝北海道新幹線開業時廃止）。

長都駅 待合は昭和45年頃に農民が東口に造った2畳ほどのブロック造りに始まる（日3頃撤去）。52年6月に千歳北陽高校の列車通学生の利便対策としてトイレ付28平方mのブロック造り待合所が西口に建てられた。

57年2月、札幌行普通列車を降りた若い女性が構内を横断、東室蘭行の貨物列車にはねられる死亡事故が発生し安全対策が急務となった。

駅周辺の整備開発が急速に進む平成元年8月、貨物駅用地跡地に立地した（株）今村商店が千歳工場建設を記念して駅機能を持たない待合を市に寄贈することになった。駅構外に建設された長都駅前広場待合室は鉄骨造り平屋建112平方m、白い外観で水洗トイレと暖房が設備され11月4日に竣工した。

3年、千歳市は総事業費が5億円の長都駅前広場整備計画を立てた。東口4700平方mにロータリー、東屋と芝生広場、大型時計、グリーンベルトを、西口9700平方mには駅前広場を設け、東西を連絡する跨線橋などが盛り込まれた。東口広場の整備と跨線橋の工事は地元調整が付かないことから先送り、西口広場の整備を先行させ4年12月までに完成した。

この年の6月、ホームが新千歳空港駅開業に合わせ6両編成対応120m級に延長された。

5年8月27日、市は安全を優先し工費2億円で跨線橋の建設に着手した。跨線橋は高さ約6m、両側に螺旋状の階段を建て、幅1・5m、長さ31mの通路で架線上を跨ぐという特殊性からJR北海道が工事を担当した。

跨線橋開通式は6年12月17日に東川市長らが出席して盛大に行われた。踏切を横断する乗降客や歩行者は構内東6線踏切で日中を中心に1日6時間余といわれる遮断機から解放されるとともに、東口における風雨、風雪時の列車待ちが苦でなくなった。名称は市民から公募、桜木の中郡勇が提案した「おさつスカイロード」と命名された。さらに、8年10月から年末までの間に1億円を支出して乗換通路の新設工事が行われた。

11年8月にはJR北海道によってホームに接する40平方mほどの簡易駅舎が乗換通路を取込む形で東口と西口に建てられ簡易自動券売機、入場専用自動改札機、集札箱などが設置された。なお、東口は一部住民の反対によって鉄北通が残され、分断された広場用地は駐車場・駐輪場とバス旋回場になっていたが、30年10月から駅舎前道路を廃しロータリーを設ける再整備に着手した。

美々駅 美々は花壇の花文字で全国的に有名だったが、1日平均の乗客が5人（S53）に対して駅員が8人ということから昭和54年に経営合理化（無人化）の対象となった。無人化を打診された千歳市は市指定史跡美々貝塚の最寄駅として、見学者の安全を考慮し跨線橋の新設と駅舎の改築を条件に同意した。

グリーン屋根とブルーの側板を備えた跨線橋は2200万円で、54年8月に着工して55年3月末に完成した。5月15日には直営駅から停留所に降格となった。労使交渉は長引いたが10月1日、千歳線の電化とともに無



写真5-35 都市に最も近い秘境駅といわれた美々駅と跨線橋 (H27.9)

人化され国鉄型複合ホームの中心線2番線は千歳空港駅折返し列車などの退避線となった。56年には開業以来の木造駅舎も植苗と同型の簡易駅舎に改築された。平成7年頃には、10年開学予定の千歳科学技術大学通学生と美々ワールド立地企業通勤客の利便のため駅舎移転の動きもあったが、南千歳と至近であることから立ち消えとなった。28年6月、JRは赤字縮小のため鉄道事業を抜本的に見直す方針のもと、1日平均乗車人員が0・6人の美々廃止を市に打診、了承を得た。29年3月4日のダイヤ改正時に開業以来90年の営業を終えたが、構内には待避線のほか滞泊庫もあることから駅舎を美々信号場施設として残した。その後、跨線橋は29年10月、ホームは30年1月に撤去された。

参考文献

いき出版『写真アルバム―江別・千歳・恵庭・北広島』2017年／札幌駅『札幌駅百年史』1980年／田中和夫『北海道の鉄道』北海道新聞社2001年／千歳市『躍進千歳の姿』1949年、『千歳市史』1969年、『増補千歳市史』1984年／『要覧ちとせ』各年、『広報ちとせ』各号／中村光司『知られざる連合軍専用客車の全貌』JT Bパブリッシング2015年／日本交通技術(株)『千歳線高架化調査報告書』1968年、『千歳市内国鉄千歳線踏切立体交差化調査報

告書』1972年／日本交通公社(国鉄監修)『時刻表』各年／日本国有鉄道札幌工務局『北海道工務局七十年史』1977年／日本国有鉄道北海道総局『千歳市内千歳線連続立体交差事業計画概要』1974年、『北海道鉄道百年史(全三巻)』1983年／日本鉄道建設協会『図表と写真でつづる日本鉄道請負史』1997年／日本鉄道建設公団札幌支社『石勝線建設工事誌』1982年／日本鉄道旅行地図帳編集部編『日本鉄道旅行歴史地図帳1号 北海道』新潮社2010年／鉄道ビクトリアル7月号別冊アーカーブスセレクション11『北海道の鉄道1950～60』電気車研究会2005年／北海道、千歳市『昭和48年度北海道街路事業千歳市鉄道高架事業調査概要』1973年／北海道旅客鉄道HP、『時刻表』、『パンフレット』各種／北海道旅客鉄道監修『札幌駅116年の軌跡』(株)北海道ジェイ・アール・エージェンシー1996年／宮脇俊三・原田勝止『全線全駅鉄道の旅1北海道JR私鉄2800キロ』小学館1991年／守屋憲治『千歳線八十年の歩み振り返る―小さな私鉄の大きな変身―新千歳市史機関誌』『志古津』第4号2006年、『石勝線を形成する工事線・追分線史』同第15号2012年、『千歳線長都駅史』同第17号2013年／『千歳民報』／『北海道新聞』／『北海タイムス』／『石狩新報』

第3節 道路

第1項 戦後初期の道路行政

戦後初期の道路の整備

第二次世界大戦により日本経済は壊滅的打撃をうけ、復興までに相当な年月を要すると思われたが、昭和25（1950）年6月に勃発した朝鮮戦争の特需と世界経済の好況に伴う輸出増加により短期間での復興をみた。

この頃の千歳は、24年5月に支笏洞爺国立公園の指定をうけ、同年10月には開基70周年式典を挙行し、ようやく土木事業に力を入れ都市基盤整備に乗り出そうとする時期であった。この復興特需により、輸送手段としての自動車の需要と普及は、今まで遅れていた道路整備を強く後押しするものとなるはずだった。

しかし、26年5月、朝鮮出動前の後方訓練部隊として、米本土からオクラホマ州兵第45師団約1万5000人が進駐してくると街の様相は一変した。州兵は32週にわたる訓練期間を現・航空自衛隊千歳基地西側隣接地に設営された大型幕舎（テント）で過ごすこととなり、同時に米兵相手の商売を目論む人たちが全国から大量に流入したのだった。州兵は同年12月までに逐次朝鮮戦線に出動していったが、代わりに12月から1月にかけて第1騎兵師団が朝鮮から帰還し米軍の駐留は継続していった。

当時、2万人程度の人口であった千歳は、短期間に様々な人を大量に受け入れることとなり、増加する対策費（主に学校教育関連費用）で町の予算は危機的な状況に陥ることとなった。

26年度当初予算の土木費は646万3000円であり、その中で夏は耕地改良と道路補修、冬は除雪という目的でブルドーザーを1台購入した。翌27年度の土木費は1489万7000円と倍増し、教育費に次ぐ額で総

予算の13割を占めるに至った。もちろんこの額が全て道路整備に向けられたわけではない。同年度歳出予算説明では道路補修の内容として「幹線道路に対して若干の砂利穴埋を見込み東4線幹線道路根志越道路には多少重点的に考慮を払っている」という程度のものであった。この年の街路計画は380以下であったが、実績として同年度中に実施した主な道路整備は、道路補修が4件（2500以下）のみであった。町の急激な変化に道路整備は全く追いつかない状態が続いた。

札幌開発建設部千歳道路事務所

昭和25（1950）年に、北海道の豊富な未開発資源を総合的に開発することを目指して北海道開発法が制定され、北海道開発庁が誕生した。翌26年5月には、「北海道開発局を設置することを骨子とする北海道開発法の一部を改正する法律案」が国会に提出され、同年6月に参議院本会議で可決となり、北海道開発事業の実施体制が大きく変化することとなった。国の直轄公共事業については、北海道開発局が実施することになったのである。

北海道開発局は札幌市に設置され、26年7月にその下部機関として札幌開発建設部が設置された。その後、平成13（2001）年1月6日の中央省庁再編に伴い、北海道開発庁は国土交通省に移行し、北海道開発局は国土交通省の地方支分部局となった。北海道開発局の下には、札幌、旭川、釧路など道内の主要都市に10の開発建設部が置かれた。札幌開発建設部では、石狩・空知管内および上川管内の一部で、河川、道路、農業農村、空港、国営公園の社会基盤整備事業を進めるための建設工事の調査や設計、発注、検査などを行っている。

札幌開発建設部の設置とともに、全道114カ所の出張所、事業所の一つとして、千歳道路出張所は千代田町3丁目（現・北洋銀行千歳中央支店

横)の札幌土木現業所千歳出張所(後述)が移設した後に開設された。昭和28年に春日町1丁目(現・春日公園向かい)に移設し、51年に現在の北斗に移った。59年に千歳道路維持事業所に名称変更し、平成16年に現在の千歳道路事務所の名称となった。担当地区は千歳、恵庭、北広島、南幌、長沼の3市2町であり、管轄する国道は、36号、274号、276号、337号、453号の各一部区間と道央圏連絡道路の新千歳空港ランプから中央ランプまでの区間である。

26年4月1日現在の体制は所長以下、副所長1人、総務課6人、計画課5人、工務課12人の25人となっている。

空知総合振興局札幌建設管理部(旧札幌土木現業所)千歳出張所

北海道の開拓は、明治2(1869)年に設置された開拓使に始まり、19年に内務省直轄の北海道庁となり、30年には土木事業を執行する土木派出所、築港事務所、治水事務所が設置された。土木派出所は大正11(1922)年に土木事務所へ名称変更され、昭和14(1939)年に業務合理化を図るためそれまで道路、港湾、河川に分れていた事務所を統合して土木現業所が設置された。

千歳出張所は、米空軍千歳基地内の連合国設営工事と終戦処理費による道路整備や除雪作業の実施のため22年4月に千代田町3丁目に設置された。25年に北海道開発法が制定され、26年7月に北海道開発局および開発建設部が設置されたことから、従来北海道が行っていた土木事業は国(開発建設部)と北海道(土木現業所)とに二分され、札幌土木現業所は札幌、千歳、岩見沢、滝川、深川、当別、長沼に出張所を置いた。千歳出張所は国との事業分離により旧千歳町役場庁舎の一部を借り受け開設し、31年に東雲町5丁目に新築移転した後、50年に現在地である桂木6丁目に移転した。担当地区は、千歳、恵庭、北広島となっており、支笏湖は千歳川の一部と

して管理している。なお、千歳川にあつては国道36号千歳橋を境に上流が北海道、下流は国の管理区分である。

平成16(2004)年には、これまで北海道建設部の出先機関であった土木現業所は支庁の部局となり、22年4月には支庁改革のため札幌土木現業所から空知総合振興局札幌管理建設部として空知管内と石狩振興局の河川、道路、海岸等の管理および整備を担当することとなった。

平成26年4月1日現在の体制は、所長以下、次長1人、施設保全室長1人、技術係長1人、主査職3人を含む総勢16人となっている。

第2項 主要幹線の整備

国道36号(弾丸道路)

江戸中期から千歳川流域は「シコツ越え」と呼ばれる川を利用した交通の要衝として知られていた。江戸後期には当時の千歳の場所請負人らの開削により日本海と太平洋が陸路で結ばれ、後の札幌本道のもととなった。明治5(1872)年、北海道開拓使は北海道開発の基盤造りのため、開拓使顧問ホールレス・ケプロンの意見を採用して函館から室蘭を経由して札幌に至るまでの道路工事に着手した。翌年完成したこの道路が札幌本道と呼ばれ、そのうち室蘭から札幌までの区間(通称「室蘭街道」)が、今の国道36号の前身となった。千歳は、札幌とともに宿駅の一つになり、街道沿いの宿場町として栄えたのだった。しかし、「時代は陸上における大量高速の輸送手段として鉄道の整備を急いだ」(『新市史(上)』)のであり、札幌本道は、明治25年の岩見沢―苫小牧―室蘭間の室蘭線開業、そして大正15(1926)年の苗穂―沼ノ端間の北海道鉄道札幌線開業により、道都札幌への連絡交通路としての主役の座を降ろす。

再びこの道路が注目を浴びたのは、第二次世界大戦終結により海軍航空



写真5-36 北栄から見た36号 (S29)

隊基地が米軍に接収・拡張され、千歳飛行場と札幌の米軍司令部との連絡交通路としてであった。

22年には北海道中央バス(株)により札幌―千歳間に千歳線が、支笏洞爺国立公園に指定されたことなどにより26年に札幌―支笏湖間(千歳経由)のバス路線が開設されるなど、民生需要による自動車交通が頻繁となった。その重要性はますます高まる一方で、千歳―札幌(真駒内)間の米軍連絡シャトルバスや演習用車両の通行が増加し、振動や路面の損傷が激しかった。春先にはぬかるみとなり、また夏季は砂塵(ちゅうじん)朦朧、特に札幌月寒と千歳の市街地沿道の民家は毎日ほこりで真っ白になるほどであった。

こうした状況に当時の北海道開発局も「路幅が狭く、カーブは多く、路盤も弱いところに、駐留軍の車両通行が増加し一般交通が迷惑している」と、26年春頃この道路の改良・舗装計画書を建設省・大蔵省に提出した。

同年10月には羽田―千歳間の民間定期航空路が開始されたものの、悪路のため、札幌―千歳間の自動車、バス連絡に支障をきたす事態も起こるなど事態は深刻化していった。一方で米軍も朝鮮半島の戦闘が熾烈を極め、後方支援・訓練のため札幌の米軍司令部と千歳駐留軍基地との連絡に、この道路を年間を通じて円滑に使用しなければならぬという事情があった。27年10月、米軍の要請を受ける形で日米行政協定による国道36号

札幌―千歳間の全面改良舗装工事が実施された。この工事財源は日米安全保障諸費から全額支弁となり8億7000万円が投じられ、28年11月に着工後突貫工事をもってわずか1年1カ月の短期間で、延長34・5^キの改良・舗装道路が完成した。

この道路は誰ということなく「弾丸道路」と呼ばれていた。呼び名の由来については、当初は財源が安全保障費という軍事的な色合いであったことから弾薬を運ぶためという非難めいたものもあったが、完成後は驚異的な工事期間の短さからというもの、高規格道路構造により弾丸のようにスピードが出せるからというものなど様々な意味で使われてきた。この事業の前後に新聞などに多く使用されていたところから、世間一般にこの名称が浸透したと思われる。

この大規模工事を短期間で完成させるため、発足したばかりの北海道開発局ではメンテナンスの容易さとコスト削減、さらに北海道の舗装道路において悩みの種となっていた凍上対策のため、当時日本で主流だったコンクリート舗装ではなく最新技術であったアスファルト舗装とした。また、工期短縮のため大規模な機械化施工と細かい工区割など画期的な方式で工事が実行され、その後の寒冷地での道路建設のモデルケースになった。

註(1) 当時の札幌―千歳間の交通は「夏道」である現在の月寒・清田・大曲・島松沢・恵庭・千歳の2ルートと、「冬道」である白石・厚別・西の里・北広島・島松・恵庭・千歳の2ルートが季節によって区分されて使われていた。

市街地の舗装(昭和30年代)

国道36号は、昭和31(1956)年に本町交番角から朝日町7丁目までの900^ミが舗装され、翌32年には朝日町7丁目から美々・苦小牧方面への舗装がされたが、市街地の道路舗装は遅々として進まなかった。30年版『町勢要覧』に掲載された支笏湖の写真には「自然の美・豊富な森林・砂



写真5-37 仲の橋通トベカ舗装 (S30代)

路を造ることを急務とした。

町の防塵対策は、生活道路では5〜10センチの砂利を敷きならし、その上にアスファルトを3センチ程度敷いたトベカ舗装を標準とするものであったが、多くはアスファルト乳剤の散布といった簡易的なもので対応していた。正式の耐久性のある舗装ではなかったが、砂ほこりを抑えたり、一定の平坦性を保つことはでき、町民からは「洗濯物が外に干せるようになった」と随分喜ばれたという。

その後の舗装状況は、34年に市道第二停車場線（現・中央大通、幅員9メートル、延長324・6メートル）、36年に由仁街道（現・東大通、幅員6・5メートル、延長1・12キロ）が舗装されている。

33年の市制施行後、市は新しい行政の展開を図るべく総合計画の策定に着手し、38年に千歳市総合建設計画を策定した。計画策定時の市財政では

塵に悩む都市では考えも及ばない幽水の地・・・支笏湖」と説明書きがあり、市内の大部分は火山灰地特有の砂塵に悩まされていたことがわかる。町では交通量の多い道路のほとんどが砂塵に埋もれているとして、散水車の巡回のほかにも水撒きをしてほしいと『広報』で呼びかけをしていたほどであった。町としてもこの状態を座視していたわけではなく、砂ほこりがたえず、雨が降ってもぬからない道

市単独事業での舗装には着手できず、仲の橋通（駅前通交差点〜市役所前）が国庫補助事業の年次計画により舗装された。

この年の市内道路状況は、路線数107線（国道・道道を含む）、その延長は400・905キロであったが、舗装延長は24・286キロで、そのうち市道にあつては3・286キロ、舗装率1・12割にすぎなかった。

建設計画にある市道の整備内容は、76路線、延長243・163キロの改良と補修を行うこととしているが、その路線の多くは郊外路線であり切込砂利敷や火山灰敷がほとんどで、市街地の都市計画道路3路線のみに幅員拡張と舗装が盛り込まれた。

なお、国道、道道等の主要道路における計画内容は次のとおりであった。

(一) 国道

・国道36号 全線の幅員を9メートルから13メートルに拡幅

(二) 道道

・支笏公園園線 総延長24・2キロのうち未舗装分12・2キロの改良と舗装

(三) 幹線道路網

・千歳由仁線 幸町6丁目〜南30号交又点間の舗装と既設舗装の改修
・高速度自動車道 道央の南北を最短時間で結ぶ高速度自動車道路を新設

・道央横断道 北見から十勝、胆振両地方の北部を貫通する道央横断国道を新設

翌39年には新産業都市建設促進法の指定を受け、国からの財政上の特別措置を受けることとなった。この時期以降はとりあえず幹線を整備し、交通の時間的、経済的距離を短縮し、産業物流振興のため道路網の整備を優先せざるを得なかったという事情があった。

モーターゼーション時代の到来と舗装（昭和40年代）

昭和41（1966）年、日本の四輪車生産はアメリカ・西ドイツ（当時）に次ぐ世界第3位となった。市内の自動車登録台数も40年からの5年で約1万1300台の増加となり、マイカーブームの幕開けとなったこの年、市内自動車台数は3・1世帯に1台であった。この四輪車生産を支えたものは、日本全体の個人消費の急速な拡大であり、その根底にあったのは賃金増収による生活の安定化と自動車ローンの充実であったといわれている。

このマイカーブームは、貨物自動車の通行が多かった道路に個人所有の乗用車加わることによって道路の損耗度を高める結果となり、従来の防塵、平坦性、耐久性等の確保だけでなく、自動車快適・安全に走るための道路舗装を強く促した。すなわち、40年代には降雨時のスリップ事故の多発から、舗装路面のすべり抵抗が大きい混合物が要求されるようになり、45年頃にはスパイクタイヤによる摩耗・粉じんが顕在化したため、耐摩耗性混合物による舗装が標準的な工法となるのである。

一方で、42年には、市民待望の市内バスが中央バス3路線（富岡（丘）団地線、北栄線、大和団地線）、千歳バス（現・千歳相互観光バス）2路線（青葉線、末広線）で運行を開始したため、運航路線の未舗装道路付近にあつては砂ほこりや震動など周辺住民への影響も大きくなり、市道の舗装に対する住民要望も日々増大したのだった。

千歳方式簡易舗装（昭和50年代）

昭和50（1975）年度までの市道総延長は449・562^キで、このうち舗装済は19・185^キ、舗装率は4・26^割となっていた。このころは舗装基準となる日本道路協会の「アスファルト舗装要綱（以下「要綱」）による本格的舗装工事は費用がかかるため、交通量の少ない既存の生活道路などはトペカ舗装を実施し、防衛庁の調整交付金を財源とし毎年キロ単

位で舗装が延びていた時期であった。また、当時、市が実施した区画整理事業における道路でも多くは30^{センチ}の切込砂利に3^{センチ}厚のアスファルトをかぶせるものであったが、耐用年数の問題もあり年数を経るうちに凍上などで損耗していく度合いは高かった。市民からは次第に自動車の普及に伴い生活道路の舗装化の要望が高まり、市としてはより丈夫で安価な道路を造ることが課題となった。

当時の国の経済状況は、48年の第一次オイルショックの異常なインフレに対する抑制策の反動で景気は急速に下降し、戦後初のマイナス経済成長を記録し長期化の様相を見せていた。政府は財政金融両面からの景気浮揚策を講じることとし、51年度国家予算に当年度限りの臨時特例措置として市町村道路整備事業に対する起債（通称「臨道債」）に2000億円を計上した。この事業は地方公共団体が単独で実施するものとされ、市としても当初予算で1億円が計上された（年度途中の補正により最終的に2億円となった）。

この地方債計画が明らかになり、市の土木課では道路舗装計画の検討に入ったが、舗装の施工方式が問題となった。言うまでもなく、従来のトペカ舗装であればかなりの舗装延長は可能であったが、経年による耐久性などで要綱に基づく補助基準に適合するのは難しかった。かといって補助基準通りの路盤構造で施工すれば費用は高額となり、市民要望にかなう舗装延長は望むべくもなかった。

そこで市は、市内の凍結深度の実態を把握することとし、その年の冬に市内の住吉、花園、末広、高台など10カ所ほどを掘り凍結深度を調査した。調査結果を平均化して千歳の凍結深度は50^{センチ}として路盤を設計することとした。要綱基準では80^{センチ}であったが、市は路盤構造の基準そのものを実態に合わせることによって、工事費用を抑え舗装道路を延長することとした。

この路盤設計は要綱に載っていないことから、誰ともなく「千歳方式」と呼ばれるようになった。

この「千歳方式」の舗装断面は、細粒度アスコン（厚3センチ）、アスファルト安定処理（厚5センチ）、切込砂利40ミリ（厚12センチ）、難凍上性火山灰（厚30センチ）の計50センチの路盤厚であった。

この当時は今ほど車両も多くなか、大型車の通行も少なかったため震動はそれほど考慮されなかった。また、凍上抑制に使う切込砂利や砂は高価であったため、千歳近郊で採れる支笏火山の軽石流堆積物（礫）を使った。この火山灰（礫）は白っぽく小豆ほどの粒であり、品質検査によっても良質とされたものだった。51年度決算書によると、「市道舗装整備事業」という名称で2億円の事業費により川南通ほか20路線7・974キロの舗装を実施したとある。この事業費は当該年度の土木費全体の20割を占めていた。特に55年度から58年度にかけては道路工事が12億5千万円というレベルで推移したこともあり、この方式による舗装延長は319・912キロ、市道舗装率も52・8割となった。

「千歳方式」による舗装整備は51年度から始まり、61年度の防衛関係移転措置事業（自由ヶ丘地区）の会計検査で道路構造令（舗装設計基準）との不整合を指摘されるまでの11年間実施された。地域社会の成熟に伴う道路に対する様々な要望や、舗装に起因する環境への負荷を軽減する必要性の高まりなど、いわば時代の趨勢によりこの「千歳方式」の役割は終わることとなった。

近年の道路舗装と課題

平成26（2014）年4月1日現在の千歳市の市道延長は747・072キロあり、昭和50年代からの本格的な舗装整備着手により、現在の舗装延長は637・259キロ、舗装率85・3割となっている。一方で、平均

的な舗装の耐用年数は国土交通省が定める「舗装の構造に関する技術基準・同解説」によれば20年程度とされており、市内の整備後20年を経過した道路は、舗装整備延長の73割を占める状況となっている。また、現状の舗装道路は高度経済成長期以降に整備したものが多く、老朽化が進む道路の急増に対する適切な維持管理が課題となってきた。

全国的に同じような状況の中、平成24年12月に中央自動車道笹子トンネルで天井板落下事故が発生した。国はこの事故を重大視し、25年2月に各地方整備局、北海道開発局、各地方自治体等に対し「橋梁」、「舗装」、「道路付属物」などの道路ストックを対象とした総点検の実施を要請した。また、同年11月にはインフラ長寿基本計画を策定するとともに、翌26年6月に道路法を改正し、橋梁等の5年に1回の近接目視点検を義務化した。

市では26年度に舗装について市内の幹線道路、準幹線道路、その他緊急輸送道路、バス路線の合計121路線の約237キロを対象に道路ストック総点検を実施した。点検方法は専用車両を用いて「ひび割れ」、「わだち掘れ」、「平坦性」といった路面性状を把握するものだった。路面性状調査の結果は、調査延長237キロのうち早急な修繕が必要又は修繕を必要とする道路延長が73・5キロと調査延長の約3分の1を占める状況であった。

今後の対策には膨大な費用が必要となるものと想定されるが、持続可能な維持管理体制の構築と予防保全型の維持管理への移行が急務となっている。

恵千バイパス（千歳バイパス）

札幌市を起点として恵庭市、千歳市、苫小牧市などを経て室蘭市に至る一般国道36号は、昭和40年代には当時著しい発展を続ける道央ベルト地帯の大動脈として北海道の経済を支えていた。50年代に入ると、石狩湾新港、苫小牧東部工業基地および新千歳空港等の大規模プロジェクトの整備

によりその役割はさらに重要性を増していた。一方、経済の進展にともない年々交通量は増大し交通事故も多発した。沿線の住民は、通過車両の大型化による騒音や振動の発生に加え、渋滞の慢性化など道路環境の悪化に日々直面することとなり、これらの問題の早急な対応を望んだ。このような状況にあつて市は、千歳市第2期総合開発計画（S46～55）で国道36号バイパスの整備を位置づけ、47年末には現地ルートの確認（防衛庁所有地・祝梅と柏台）を行つてゐる。そして北海道開発局でも48年度から独自に調査を始めていた。

52年になるとバイパス整備の動きが表面化してくる。9月に千歳市交通公害対策期成会（舟生博会長）、恵庭地区町内会連絡協議会（藤井春松会長）の連名により、東峰千歳市長あてに「恵千バイパス促進について」の要望が出されている。千歳の期成会は国道36号沿線の主に朝日町、本町、錦町の住民から構成され、要望の内容は恵千バイパスの建設を国の第8次道路整備5カ年計画に計上するよう努力を期待するものであつた。12月には千歳市議会へも同内容の陳情書が提出された。これ以降、千歳市と恵庭市は共同して関係機関に陳情を重ねることになる。陳情理由は、「千歳、恵庭両市は国道36号で大量の車両交通を抱えており、その大半は通過する大型車両である。新千歳空港、苫小牧東部工業基地の進展により通過交通は激増する。その恒久対策として早期建設着手をお願いする」というものであつた。

一方、陳情先となつた北海道開発局や札幌開発建設部では、現実問題として国道36号の2車線区間の4車線化など二次改築が最優先と認識しており、その他にも建設予定地である南24号周辺の農地買収や防風林の解除など、地元で対応すべき未整理部分が課題であると千歳市に伝えていた。この時点で札幌開発建設部は、第8次道路整備5カ年計画での事業化は難し

いものと考えていたようだ。

55年7月の千歳市交通公害対策期成会との懇談の中で東峰市長は、国道36号が高速道路（道央自動車道）、中央大通の開通で交通量もある程度分散された事実を認めつつもバイパス着工の推進を表明した。これに対し地元新聞では、57年度までの着工は微妙という論調の記事を掲載している。58年発刊の『増補』では、恵千バイパスについて次のように記述しているが、このあたりまでの事情を踏まえたものであろう。

千歳市美々から千歳、恵庭の市外を迂回して柏木で再び国道三十六号に会する延長約一九キロメートル、現況では幅九・五メートルから二二メートルの未整備道路。恵庭側三・二キロメートルは、五十三年九月に都市計画決定しているが、千歳側は調査中。全事業費は約二五〇億円と予定され五十七年度までの第八次道路事業五カ年計画に組み入れようとしている。五十三年の調査段階では、市街地よりの南二六号とし、完成したところから国道の肩代わりをさせる構想もあつたが、その後南二四号に戻つていった。五十四年度の国の予算に調査費九五〇万円が計上された。これにより、五十四年度は、南二四号の航空写真などで位置決定を行うこととなつた。

市は第3期総合開発計画（S56～65）に恵千バイパスの早期実現を盛り込んだ。56年にも浜垣恵庭市長と連名で「国道36号恵千バイパス早期建設」の陳情を行つてゐるが、恵庭市の事情は千歳市と異なつた進展を見せていた。恵庭市では「恵み野」住宅団地の開発とのからみで既に53年度にルート予定地の南24号は都市計画決定されており、ルートに隣接した工業団地の計画も進んでいた。そして恵庭市は千歳側ルートの決定の遅れを尻目に、先行する形で59年3月に南24号から東2線へカーブして国道36号へつなげるルート（恵庭バイパス・恵庭市内部分8・8^キ）の承認を建設省から受けた。その直後の59年4月に開催された「千歳恵庭圏総合交通体系

連絡会議」の席上、千歳市側からバイパスルートについて新たな案が出された。それは恵庭バイパスから分岐して南28号を通るというルート案であり、恵庭市も基本的には了承した。しかし、このルートは南28号がC経路という防衛事案の特殊性を持つほか、土地利用の誘発性や技術的側面などから難しいものだった。市は地元アンケートの実施や他の開発計画などを勘案した結果、ルートを南27号に変更することとし、63年には千歳市議会の承認、平成元（1989）年には建設省から南27号をルート（千歳バイパス）とすることの承認を得た。市は3年に策定した千歳市第4期総合計画（H3～12）に千歳バイパス建設促進を盛り込み、建設促進期成会を設立し中央官庁等への要望活動を継続した。その間、昭和62年に着工した恵庭バイパスは8年に供用開始となっていた。

北海道は、平成18年度から21年度にかけて「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」を実施し、千歳バイパスの需要測定を行った。それによると、前回調査時より交通需要が減少見込みとなることが判明した。これは人口減少社会の到来などを踏まえた交通量の予測調査であるが、バイパスの必要性の低下を示すものであった。また、開発局でも千歳バイパスは新規道路の位置付けであり、すでに恵千バイパスとしての認識はなかった。22年2月、市は千歳市議会産業建設常任委員会において、千歳バイパス建設促進の要望活動断念と次期都市計画マスタープラン（H24・3策定）の構想から削除することを報告した。関係者に事業中止に係る説明会を開催するとともに、国に対し要望活動中止を伝えた。このようにして昭和46年から継続してきた整備計画は、時代の趨勢に伴う将来的な交通量減少に加え、周辺道路網の強化で代替可能と結論づけられ終止符が打たれた。

国道453号

昭和24（1949）年5月に支笏湖は支笏洞爺国立公園に指定されたが、

当時札幌から支笏湖への道路は未開通であり、その整備は札幌市や近隣町村、観光関係者が強く希望するところであった。国立公園指定に先立つ24年4月には、札幌市と関係市町村による札幌地方総合開発協議会が「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た。この請願は同年3月の道議会で採択され、31年11月に道費による開削が始まり、33年11月に石切山―丸駒温泉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い、36年4月に道道308号丸駒札幌線として道路認定された。38年には石山（常盤）―幌美内間の全面改良（線形・幅員等）工事と、幌美内―湖畔間の湖畔道路（後述・支笏湖畔有料道路）工事が着工し、第11回オリンピック冬季競技大会（札幌オリンピック）に間に合わせるため異例のスピードで42年9月に両区間が同時開通し、道道512号として路線認定された。

その後、平成5（1993）年4月1日に道道512号札幌支笏湖線（札幌市豊平区―千歳市水明郷）、道道723号洞爺湖大滝線の全区間、道道233号伊達洞爺線の一部区間を合わせ国道453号に昇格した。その結果、札幌市豊平区を起点とし、真駒内を縦貫し伊達市を終点とする延長88・7^キの一般国道となった。重複路線は苫小牧市丸山（丸山交点）―伊達市大滝区三階滝町（三階滝町交点）の国道276号である。

支笏湖畔有料道路 支笏湖北岸の幌美内と支笏湖畔を結ぶ道は、支笏湖畔有料道路として昭和38年10月に建設着手し、42年9月に開通、59年4月に無料化された路線である。全長6・97^キ、幅員5・5^{メートル}、2車線、総工費約6億1000万円であった。

有料道路が整備される以前は、湖畔と支笏湖北岸に位置する幌美内や丸駒温泉との間の交通手段は船のみであった。しかし、支笏湖観光を向上させるためにはこれらの地域と湖畔とを陸路で結び、かつ道道308号丸駒



写真5-38 支笏湖畔有料道路開通式(S42)

表5-3 支笏湖畔有料道路の料金(単位:円)

車種/適用開始年	S42	S51	
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
	マイクロ	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	

※S51料金改定

この道路は当初、観光道路として利用されていたが、次第に混雑する国道36号を避け、札幌と千歳・苫小牧を結ぶ産業道路として利用する割合が増えたこともあり、道路整備費の起債分の償還が完了したことから59年3月末で有料道路事業は廃止され、4月1

札幌線と連携させて札幌からの支笏湖畔への観光ルートを確認する必要があり道路を整備することとなったのである。

昭和37年7月10日に第2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た。北海道は幌美内一湖畔の有料道路開設を検討し、36年に道路建設の認可申請を済ませ、38年度当初には建設方針を固めた。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壁を築き、内部を埋め立てる工法で建設された。

料金徴収期間・時間は、5月から10月が午前7時から午後9時まで、4月と11月は午前9時から午後5時までとし、夜間は無料とされた。また、12月から3月までは通行車両が少なく、また運営経費もかさむため料金所は閉鎖し徴収は行われなかった。

なお、通行料金は、次のとおりである。

日から無料化された。

それまで支笏湖畔の商店街は夏季のみの営業であったが、冬季観光の目玉として、54年第1回千歳支笏湖水濤まつりを湖畔第5駐車場を会場に開催した。まつり実行委員会では札幌からの観光客を呼び込むため、札幌一幌美内間の通年開通を要望したが、札幌土木現業所では維持管理費の増額、安全性の観点から難色を示した。市・地域の粘り強い要望の結果、まつり期間中の日中に限り冬期も通行できるようになったのは、有料道路事業が59年4月に廃止されてから4年後の63年度以降である。さらに24時間通年開通が実現したのは、雪崩対策がほぼ完了した平成10年度まで待つこととなった。

平成26年9月11日支笏豪雨災害 平成26年(2014)9月11日未明から明け方にかけて、支笏湖周辺を中心に局地的に猛烈な雨が降った。札幌管区気象台は同日午前5時35分に、数十年に一度の大雨が予想される「大雨特別警報(土砂災害、浸水害)」を北海道で初めて発表した。支笏湖畔の国道453号を管理する札幌開発建設部千歳道路事務所では、10日深夜の大雨警報発令以降、管理体制を強化していたが、11日未明から降雨が強まり、現場パトロールでも猛烈な雨が確認されたことから即時に通行止めを判断し、特別警報の発令よりも早く、11日午前3時に通行止めを開始した。この決断がこの大災害において犠牲者を一人も出さなかったことにつながった。

この大雨による冠水、土砂崩れ等のため、支笏湖周辺では国道453号・276号の国道2路線・2区間をはじめとして各所で道路が寸断された。国道453号では札幌市南区滝野く千歳市支笏湖温泉間(29.5キロ)において土砂崩れ、橋梁損傷、路肩の損傷等がみられた。

国道453号のうち支笏湖畔沿いを走る千歳市幌美内から支笏湖温泉ま



写真5-39 土石流が発生した国道453号 (H26.9.12)
／札幌開発建設部提供

での区間(3・0^キ)では、計7カ所の自然斜面において土砂崩れ等が発生し、崩れた土砂の一部は支笏湖にも流れ込み道路が寸断された。この影響で丸駒温泉が孤立し宿泊客が一時足止めされた。札幌開発建設部は宿泊客を直ちに避難誘導するため、優先的にこの道路の啓開作業を進め、即日ルートを確保し、翌12日朝には丸駒温泉に自家用車で来ていた客を道路パトロールで来ていた客を道路パトロールカーの先導により避難誘導した。一方、丸駒温泉でも自社所有のクルーザーで湖畔へ宿泊客をピストン輸送し避難させた。

豪雨により発生した大量の土石流は、支笏湖に向けて恵庭岳の沢伝いに急斜面を流れ下りながら国道453号の道路や橋を飲み込んだ。復旧に向けては、地域で国道工事を担当する建設会社の多くが支援のため緊急出勤し、休日・昼夜関係なく24時間体制で作業にあたった。これら関係企業の総力により、10月9日13時に支笏湖周辺の紅葉シーズンに間に合わせるように通行止めが全面解除となった。当時、復旧作業を統括したのは札幌開発建設部次長の渡邊政義、現場指揮は千歳道路事務所長の坂憲浩であった。開通の数日後に湖畔で開催された「支笏湖紅葉まつり」には、千歳、苫小牧からはもとより、開通したばかりの国道453号を利用して札幌からも多くの観光客が訪れ、まつりは大盛況となった。わずか28日間での復旧に、開通を願っていた関係者・地域住民の喜びはひとしおであった。それ

とともに、道路管理を通じて日常生活を支える札幌開発建設部の圧倒的な総合力に賛辞を送ったのである。

国道276号(支笏国道・美笛峠新ルート)

一般国道276号はニセコ連峰を望む倶知安町を起点とし、支笏洞爺国立公園の中央に位置する支笏湖に沿い、勇払原野に広がる苫小牧市に至る路線である。

主な経過地は京極町、喜茂別町、伊達市(大滝地区)、千歳市となり、倶知安町から大滝地区美笛峠までの延長52・4^キを尻別国道、美笛峠から支笏湖畔モラップまでの延長23・9^キを支笏国道、モラップから苫小牧市に至る延長22・7^キを樽前国道と呼んでいる。

このうち、支笏国道の前身となる美笛峠から支笏湖畔に至る道路は、峠付近の森林資源の開発を目的とし、昭和29(1954)年に町村道大滝支笏湖線として13・9^キが国の開発道路の指定を受け着工された。難工事の末、まず美笛―大滝間道路が33年に完成した。美笛からモラップ間の道路は、湖畔周りの林道として札幌営林局が33年に開削に着手し35年に完成したが、冬期間は通行止めであった。また、樽前国道の前身となる湖畔から苫小牧に至る道路(産業道路)は、山線と呼ばれた王子軽便鉄道沿いに25年米軍貸与の機械により着工以来わずか7ヵ月程度で完成した。尻別国道の開削の歴史は古く、明治後期には倶知安―大滝間は開拓道路として開通していた。本格的な整備は戦後になってからであり、それぞれ30年頃に道路認定を受けている。なお、大滝から美笛峠までの間は27年までに開通した。

これら、尻別国道、支笏国道、樽前国道の前身となる主要道道洞爺湖支笏湖線が、44年12月政令第280号建設省告示609号により、45年4月1日に倶知安―喜茂別―大滝―美笛―支笏湖畔―苫小牧を結ぶ全長



写真5-40 支笏大橋 (H31.1.19/札幌開発建設部提供)

101・7^キの一般国道276号に昇格した。
45年の国道昇格を機に、急カーブ、急勾配が続き、危険箇所が多く、冬期間通行止めとなる美笹峠をはじめとする支笏国道の整備計画が策定され、改修工事が実施された。改修工事は、45～53年の美笹市街道路改良工事や千歳橋架換工事に引き続き、湖畔工区の改良工事、54～59年の美笹峠新ルート工事を行う美笹工区、60年以降の湖畔沿いの未改良道路の改築とモラップキャンパ場付近の道路付替工事などを行う丸山工区の3期、3工区に分けて実施された。国道昇格前は国立公園内であることと厳しい地形条件のため整備が遅れ、特に美笹峠から大滝方面へは落石や土砂崩落、雪崩など危険個所の多い未改良区間で、毎年12月から5月までの約半年間は通行止めを余儀なくされていた。なお、支笏国道には、美笹、支笏、滝笛トンネルがあり、美笹トンネルの竣工が一番古く44年に完成し、次いで支笏トンネルが49年に完成した。

54年、滝笛トンネルの着工にはじまる美笹峠の新ルートは延長6・533^キとなり、この区間が周囲を原生林に覆われた景勝地のうえ国立公園であることから、工事の計画・施工にあたっては、谷は全て橋梁で渡り、峠山頂はトンネルにするなど地形の改変を極力さけ自然と調和した道路づくりを目指した。この新ルートでは、延長1・545^キの滝笛トンネルをはじめとし、滝笛橋、春笛橋、夏笛橋、秋笛橋、冬笛橋、美笹橋、笹笛橋と中路式ローゼ桁が美しい支笏大橋など8橋と

各種法面防護工事などが行われた。49年の工事用道路として事業化されて以来、11年の歳月をかけ59年10月5日に開通、通年通行が実現した。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60年以降である。急勾配・急カーブを緩やかにし、モラップのキャンパ場を回避するルートを新設した。189億8000万円を投じた事業は平成元(1989)年に終了した。

道道16号支笏湖公園線

かつて千歳市街地から支笏湖畔までは、明治の頃に開削された本町4丁目交差点からマチ川沿いに御料林を抜ける支笏湖街道があったが、大正時代には廃れてしまっていた。大正11(1922)年に王子軽便鉄道に一般の乗車が認められると、人々は市街地から孵化場までの蘭越街道を通り、さらに1・5^キほどを王子千歳第四発電所まで歩き、そこから王子軽便鉄道に乗って支笏湖へ行くのが一般的となった。

当時の千歳は、支笏湖を幽谷の避暑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重要であると認識しており、それには千歳市街地から支笏湖への自動車道が何より必要だった。昭和8(1933)年、村の要望活動が実り、拓殖費支弁地方費道(現・道道)として自動車の通れる道に改修され、13年9月には地方費道千歳支笏湖線に認定された。

支笏湖と周辺一帯が24年5月に支笏洞爺国立公園に指定された後、29年に道道37号支笏湖公園線として路線認定され、平成6(1994)年10月には路線番号を16号に変更した。起点は千歳市錦町3丁目(国道36号と国道337号交点)、終点は苫小牧市丸山(国道276号交点)の総延長21・6^キである。シーニックバイウェイ北海道のルートとして春から秋にかけて格好のドライブコースとなっているが、現在のような快適な舗装道

路に整備されたのは41年になってのことである。

現在は、観光道路のほか道南への産業道路としての利用も多く、北海道では路側帯の拡張や中央分離帯の整備など安全対策を継続している。

サイクリングロード

昭和45（1970）年に制定された「自転車道の整備に関する法律」により、翌46年度から交通安全施設整備事業の中に自転車道などの整備を一項目として取り上げ整備が進められた。自転車交通の安全を確保し、あわせて心身の健全な発達に資することを目的として、48年度より大規模な自転車道路のうち整備の必要性の極めて高いものについて都道府県に事業費の2分の1を補助して整備を図ったものである。

このサイクリングロードは50年4月に道路認定され、正式名称は「北海道道872号支笏湖公園自転車道」といい、認定区間の起点は苫小牧市丸山、終点は千歳市春日町2丁目までの延長22・9^キである。ただし、自転車道路としての起点は支笏湖岸のモラップであり、道道16号支笏湖公園線終点まで国道276号と重複し、終点は錦町1丁目の国道36号交点（千歳橋）となる。そのほか大半の区間で道道16号と並行または重複しており、その区間の一部は王子軽便鉄道の廃線跡を利用している。なお、道道16号とはほぼ並行していながら、自動車道とは起点終点が逆となっている。

59年5月27日、着工から9年間の工事で全線開通した。当日は千歳サイクリング協会による「市民サイクリング」が開催され、市民が支笏湖公園線に沿って千歳川のほとりや国有林の中を走りぬけた。

現在も、サイクリングはもとよりランニングや散歩などで市民に親しまれている道である。また、毎年6月に開催される「千歳JAL国際マラソン」のコースとして、近年は陸上競技の実業団チームのトレーニングコースとして使用されることも多い。

シーニックバイウェイ

平成17（2005）年3月より北海道開発局では、道路を通じた美しい景観づくり、活力ある地域づくり、魅力ある観光空間づくりと地域環境における雇用の創出を目的として、米国で取り組まれている制度を参考に独自の「シーニックバイウェイ北海道」制度の運用を開始した。取組の背景には、「道の駅」人気やドライブ観光による地域経済への波及効果、北海道観光の個人型への移行によるレンタカー需要の拡大、さらに休耕田やシャッター商店街にみられる沿道環境の荒廃などの社会情勢があった。

シーニックバイウェイとは景観・シーン（Scene）の形容詞形シーニックと、わき道・寄り道を意味するバイウェイ（Byway）を組み合わせた言葉である。当初、複数のモデルルートを選定したが、第1号として新千歳空港とニセコ方面をむすぶ「支笏洞爺ニセコルート」が指定された。国道36号、国道276号、国道453号、道道16号支笏湖公園線はその中心的な路線の役割を果たしている。26年現在、全道12の指定ルート、2の候補ルートで、地域と行政が連携した取り組みが進められている。

主要市道の推移

第二停車場線（中央大通・道道258号早来千歳線） 昭和41（1966）年、日本の四輪車生産はアメリカ・西ドイツ（当時）に次ぐ世界第3位となり、市内の自動車登録台数も40年からの5年で急増し、道央の小都市である千歳にも高度経済成長期とマイカーブームの波が押し寄せてきた。この時期、貨物自動車の増加は産業発達の象徴となり、乗用車の伸びは個人消費の増加を意味したが、これらの混在により国道36号は恒常的な渋滞を引き起こしていた。市は、市内中心部を経由している国道36号の通過交通量を緩和させるため、千歳駅前を経由し上長都（第2工業団地内、現・パナソニック前）から朝日町8丁目交差点までの4・66^キを直線的に結ぶバ

イパスを計画した。当時の第二停車場線は朝日町8丁目から東11線（現・イオン千歳店前）までであり、東9線までの道路予定地にはブロック工場、電子計算機学校や自動車学校があったことから、富丘団地方面への市内バスも東11線からは踏切を渡って鉄北通りを抜けていた。

都市計画道路事業である第二停車場線の事業認可は45年6月8日付で北海道知事より告示され、事業期間は45年度から49年度までの5ヵ年計画とされた。順調に整備が進むかと思われたが、45・46年度の事業は札幌オリピック冬季大会開催を47年2月に控えた札幌市に国庫補助が重点的に配分され、年次計画は足踏み状態となった。市は年次計画の立ち遅れを取り戻すため、47年度予算に用地買収費・移転補償など約1億2000万円を要求し、先行して46年6月に事業用地買収に係る説明会を行っている。この時の買収対象地は68筆、5529・07平方メートル、対象者は21人であったが、47年度中に用地買収・建築物移転補償などを完了させた。48年度は要求額の満額に近い補助金交付により東11線から東9線に至る延長1387メートルの路盤整備と舗装工事を実施、同年12月4日に開通した。開通にあたっては、大型トラックの通過を制限するため50^キの速度規制や主要交差点4カ所（東雲町5丁目、清水町6丁目、栄町6丁目、北栄2丁目）での一時停止規制など安全確保対策が講じられた。49年度整備工事は清水町6丁目から朝日町8丁目の国道交差点区間とし、第二千歳橋の架け替え、車道4車線化のための拡幅工事が実施された。同年7月北海道告示により都市計画道路中央大通と呼称されることとなり、50年度には工業団地内2^キの整備工事を終えて51年に完全4車線のバイパスが完成した。

完成の直後から大消費地札幌と苫小牧、道南を結ぶ産業道路として通過交通量が増大し、その機能面から国道または道道へ昇格が検討された。60年度に初めて道道早来千歳線の延長部分として道道認定要望に向けた調査

書を提出し、以来、毎年要望を継続した。その結果、平成8（1996）年11月27日付で道道昇格が決定し、12月6日付北海道告示により「早来千歳線 千歳市美々1292地先から千歳市上長都960番1地先（一般国道36号交点）まで」とされた。なお、この道道は市道中央大通との重複認定であり、道路自体の維持管理は北海道が、沿線街路樹等の維持管理は市が行っている。

30号通・サーモン橋 市道30号通は、北光3丁目東8線を起点とし、花園3丁目を経由し千歳川をサーモン橋で越え、流通2丁目旭ヶ丘通を終点とする延長4200メートルの都市計画道路である。サーモン橋の完成以前の30号通は千歳川右岸の東郊、住吉地区と対岸の稲穂、花園地区で分断され、人道橋のみで連絡されていた。市は30号通沿いの住宅地形成が進む中で右岸地区から国道337号までの緊急避難経路として昭和58年からの5ヵ年計画で建設に着手することとした。同年から実施設計に着手、翌59年に護岸部分を着工した。同年11月30日には橋梁設置に伴う道路拡幅の変更が都市計画審議会で可決された。工事は61年度上部工事にとりかかり、62年度につり橋風の外観を作り上げ、市民公募により「サーモン橋」と命名した。また花園側の親柱には千歳川に関する松浦武四郎の謡と千歳川とサケとの歴史を、住吉側の親柱には夕張日誌にある千歳川番屋の図と解説文を入れることとした。11月18日に渡橋式を行い、テープカットの後に幼稚園児、関係者らが渡り初めを行った。総工費は4億1500万円、延長は77・8メートル、幅員18メートルで両側に幅3・5メートルの歩道が設けられた。サーモン橋の完成により、30号通は北光、高台地区と住吉、東郊地区を短絡する重要な幹線道路となることから交通量の増大が予想され、安全対策として川南通との交差点には信号機やガードレールが設置された。さらに道路ネットワークの充実が地域開発の進展を促すことを想定し、30号通サーモン橋右岸から

東大通までの沿線は商業業務地に位置付けられた。結果として平成4年に石黒ホーム（現・ホームマック）が住吉3丁目に進出後、5年にマツヤデンキが住吉1丁目、6年にパセオすみよしが住吉4丁目、同年ツタヤサーモンパーク店が東郊1丁目に開店するなど大型商業施設の進出が相次ぎ、8年にはホクレンショップが東郊2丁目に開店した。進出した商業施設のマーケティング担当者は、サーモン橋開通により30号通の交通便利性が高まり、住宅の張り付きとともに一定の商圏が確保できると見込んだことを立地の理由に挙げた。

このように30号通は、サーモン橋の完成により商業サービス機能が充実したことで、地域間の道路ネットワークとして郊外的生活拠点の形成に役割を果たした好例といえるだろう。

道央圏連絡道路

道央圏の物流拠点間を結ぶアクセス向上、札幌都心部を通過する交通が転換することによる交通渋滞緩和、及び広域交通ネットワーク形成を目的に今も整備が進められている。路線は千歳市を起点とし、長沼町、南幌町、江別市、当別町、札幌市、石狩市を結び小樽市に至る延長約80^キの地域高規格道路である。事業区間は新千歳空港ランプから北海道横断自動車道千歳東インターチェンジ（以下「IC」）に至る延長9・2^キの新千歳空港関連道路、泉郷道路（8・2^キ）のほか、江別市の美原バイパス（3・9^キ）、美原道路（8・0^キ）において整備を進めることとなった。

昭和63（1988）年7月に新千歳空港が開港し、平成元（1989）年に新千歳空港関連区間が事業化された。翌2年に新千歳空港ランプ区間が着工され、4年7月に新ターミナルビル供用開始に合わせ新千歳空港ランプ区間（国道36号―新千歳空港）の一部が供用開始した。6年には道央圏連絡道路が地域高規格道路に指定され、14年3月には国道36号―日の出

ランプ区間が、15年3月には日の出ランプ―寿ランプ間が暫定供用開始となった。平成22年3月には新千歳空港国際線ターミナルビルが供用開始となり、12月には寿ランプ―中央ランプ間（約6・7^キ）の開通で新千歳空港周辺から北海道横断自動車道千歳東ICへのアクセス性が向上することとなった。

中央ランプから南長沼ランプまでの泉郷道路は、13年度に事業化、18年度に工事着手し、31年度に供用開始予定であり、26年度末で事業進捗率46^キとなっている。江別から小樽までの区間はすでに開通しており、長沼―江別間の整備が残るのみとなっている。

道央自動車道

昭和41（1966）年7月に制定された国土開発幹線自動車道建設法の中で北海道は、縦貫道（函館―稚内）と横断道釧路線および北見線（小樽―釧路および北見）の2自動車道3路線合わせて1063^キと定められた。42年11月、第17回国土開発幹線自動車道建設審議会において、千歳―札幌間の基本計画が決定され、翌43年3月には千歳―北広島間整備計画が決定した。工事は札幌冬季オリンピック関連事業として46年をタイムリミットとされたが、千歳市と恵庭市を通るルートのひとつが国有地（自衛隊演習地）ということもあって短期間での施工となり、46年12月、千歳IC―北広島IC開の23^キが暫定2車線ながら北海道における最初の高速道路として供用開始となった。

新千歳空港インターチェンジ（道道新千歳空港インター線）

平成25（2013）年8月3日、新千歳空港と道央自動車道を直結する新たな交通ネットワーク形成を目的に新千歳空港ICが開通した。当日は好天に恵まれ午前10時から千歳市立泉沢小学校で開通式典を行い、新千歳空港ICへ移動して11時からテープカットとくす玉割を行い、参加者



写真5-41 新千歳空港インターチェンジ開通式

表明した。この箇所は既存の道道泉沢新千歳空港線を利用できコスト的にも最小限に抑えられると同時に、千歳臨空工業団地への企業誘致にも役立つという考えによるものであった。

道東自動車道

道東自動車道は、北海道を東西に横断する北海道横断自動車道の一部であり、千歳恵庭ジャンクション(JCT)を起点とし、千歳市、恵庭市、夕張市、帯広市等を経由し、釧路市に至る延長約259^キの高速自動車道であり、平成27(2015)年3月末現在、白糠ICまでの227^キが開通している。千歳恵庭JCTから夕張ICまでの区間は、昭和61(1986)年に整備計画が決定され、63年に路線発表の後、平成5年に工事に着手し、11年10月に開通した。この路線は道央自動車道の恵庭ICと千歳ICのほぼ中間に位置する千歳恵庭JCTで東側へ分岐

が料金所ゲートを通過した。

新千歳空港における空港アクセスの問題は北海道全体に影響を及ぼす問題となっていた。既存の千歳ICから空港へのアクセスルートは市街地を経由し、信号も10カ所と多いこともあって特に冬季は交通渋滞が発生し、空港利用者の定時性が損なわれていた。北海道は平成13年度から道央自動車道と新千歳空港を直結する追加ICの調査を開始し、平成19年に千歳臨空工業団地から近い千歳市泉沢地区に設置する方針を

し、国道36号、JR千歳線および千歳川を横断した後、千歳東ICで国道337号と連結、馬追丘陵を超え追分ICで国道234号と連結、さらに夕張川を横断し夕張ICで国道274号に連結する延長42.1^キである。これにより、千歳市(新千歳空港)から夕張市(夕張市紅葉山)までの走行時間が約20分程度短縮されることとなった。

一方、十勝地方では既に7年に十勝清水IC-池田IC間が先行開通していたが、急峻な日高山系に阻まれる形でトمامIC-十勝清水IC間の工事は難航していた。本来の目的である札幌方面とは接続されず、十勝地方内だけの高速道路の状態が長く続いた。しかし、19年10月にトمامIC-十勝清水IC間が開通し、21年には占冠IC-トمامIC間が開通すると道東方面へのアクセスが劇的に向上した。その後、23年10月に夕張IC-トمامIC間の開通により道央圏と帯広道東圏との連絡が強化され、物流はもちろん観光面での交通ネットワークが充実された。

電線類地中化

道路は本来、人や物を運ぶといった日常生活や経済活動に欠かすことのできない普遍的な機能だけでなく、現代社会においては、良好な居住環境を形成するとともに、通信機能や電気、水道、ガス等都市生活に必要な不可欠な設備の収容空間として重要な役割を担っている。

従来から水道、ガス等の公共施設は道路下へ埋設する地下占用の形式をとる場合が多いが、通信、電気に係る配電線や電話線は、通常、上空占用つまり電柱による架空線となっていた。ところが、その電柱は歩道上に設置され、歩道の有効幅員を狭め、歩行者、自転車、車椅子等の通行の妨げとなっている実態があった。また、都市化の進展に伴い上空に張り巡らされた電線は、災害時の消防活動の支障となるばかりでなく、2次災害の防止や避難路の確保といった安全面の確保、さらに都市景観上からも好まし

からざるものであった。このようなことから、都市内においては、道路のもつ機能を十分果たし、快適な道路環境を形成する上で障害となる電線・電話線の地中化の必要性が検討されてきた。

国においては、その本格的な事業展開に先立ち、昭和58(1983)年度から60年度にかけて全国の一般国道5カ所で試験施工を実施し、61年度には地中化事業の一層の推進等を盛り込んだ総合経済対策(経済対策閣僚会議決定)が定められた。その後も電線類地中化の着実な推進に向けた基本方針(H15・3・31閣係副大臣合意)や電線類地中化閣係副大臣合意(会社資本整備重点計画(H15・10・10閣議決定))などにより事業の推進を後押ししたのである。その結果、無電柱化は、経済対策、情報化、観光立国など様々な分野に寄与する施策であるとして、近年では道路分野のみならず国が行うさまざまな計画や政策などの政府決定事項に電線類地中化をはじめとする「無電柱化」の推進が盛り込まれることになった。

なお、無電柱化の手法は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外の無電柱化」(軒下配線・裏配線方式など)に大別され、今後の無電柱化は、「電線類地中化」に分類される「電線共同溝方式」(電力線・通信線などをまとめて収容)を基本として進めることとなっている。

千歳市では、平成13(2001)年度策定の千歳市交通バリアフリー基本構想において、JR千歳駅を中心とした旅客施設、公共施設や商業施設はもとよりそれらを連絡する道路等において、移動の円滑化を十分に図ることを目的として重点整備地区を設定し、地区内の施設、道路等についてバリアフリー化に向けた段階的な整備を推進することとした。この中で道路管理者ごとに実施すべき事業が盛り込まれ、共通の課題として電線類地中化構想の取り組みの推進があった。

基本構想に基づく市内の整備は、まずJR千歳駅周辺の国道337号

(駅前大通)において、16年度から19年度の期間で千代田町2丁目から清水町6丁目の800^号、20年度に千代田町2丁目から錦町3丁目の273^号、そして国道36号において21年度から24年度の期間で錦町1丁目から4丁目までの480^号の電線共同溝設置工事が実施された。また、道道早来千歳線(中央大通)においても17年度から19年度にかけて千代田町6丁目から栄町6丁目までの406^号の工事が実施された。

一方、市道における電線類地中化は、市民文化センター、中心街コミュニケーションセンターなどの公共施設、商店街、公園等をつなぐネットワーク経路として仲の橋通を整備対象と考えていた。しかし、整備費用が多額であること、街路幅員が狭く地上構造物の設置によりかえって通行の妨げになりかねないなどの課題が解消されず、具体的な整備計画までには至らなかった。

第3項 その他 除雪行政

北海道の道路除雪は昭和7(1932)年・8年頃から米国製トラクター2台を購入し、札幌市内で試験的に行われたのが始まりと言われているが、千歳市において同年代に道路除雪が機械で行われた記録はない。当時はおそらく、降雪後の道路は人や馬籠の往来により踏み固められ、せいぜい家の前を住民が除雪する程度であっただろう。本格的な道路除雪は、終戦後、占領軍の要求により20年度の冬から海軍千歳航空基地の滑走路除雪車を使って国道除雪が開始され、これが北海道の冬季交通に変革を及ぼす端緒となった。千歳市での道路除雪はというと、26年度に夏は耕地改良と道路補修、冬は除雪という目的でブルドーザーを1台購入した記録があるが、この機械を使用してどの程度の除雪が行われたのかは不明である。

当時、国内の積雪寒冷地域では、降雪や低温等の厳しい気象状況による道路の通行障害のため、産業経済活動から日常生活に至るまで大きな負担と不安を強いられていた。また、道路についても雪による路盤の破損や損傷、その復旧に要する費用が財政を圧迫していた時期でもあった。このような時代背景にあって、積雪寒冷地域の産業振興と民生の安定を図ることを目的として、31年に「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」(雪寒法)が制定された。雪寒法に基づく「雪寒事業」は、交通量の基準などにより雪寒指定道路を指定し、その道路の除雪や防雪事業に補助をする。30年代には全国的に道路改良の進捗に伴って除雪延長は著しく伸長することとなった。千歳市においても、人口増加による市街地拡大や市道の延長など、社会資本の整備に伴い除雪事業は拡大した。ちなみに、平成26(2014)年度における市内の雪寒指定道路は東大通他116線となっている。

昭和50年代初めには、積雪寒冷地で使用するスパイクタイヤにより路面を削る粉塵処理が環境的に重要な問題となり、「脱スパイク」の世論が高まった。その結果、平成4年度から札幌圏のスパイクタイヤ走行が禁止となると、今度は圧雪による「つるつる路面」への安全対策や渋滞の解消など、これまで以上の路面管理が求められるようになった。市は冬季における道路交通の確保の効率化を図るため、昭和59年度からの除排雪事業を59年5月に市内15社の企業で発足した除雪共同企業体である千歳市環境整備事業協同組合(藤川昭三代理事)へ一括して委託した。また、除雪作業費は毎年の降雪量や吹き溜まりの発生等により変動することから、平成19年度に除雪体制の安定的確保を目的として、降雪等が影響しない作業費の一部を支払う最低保証制度を導入している。

近年は道路管理に対する社会的要請はますます高度化、多様化の傾向に

あり、冬季の安全で円滑な交通の確保と快適な冬の生活環境づくりへのニーズは高く、これらを支える根幹である除雪作業はますます重要となってきた。それとともに、雪堆積場確保の困難化、除雪機械の不足、作業員の高齢化など管理面の課題に直面する一方、少子高齢化による地域の除雪の担い手不足や住宅間口の除雪の問題など、新たな課題が生じている。

そのような中、市は地域と市が協働で生活道路等の排雪を行うことにより、冬季間の生活環境の向上と交通安全の確保を図ることを目的に、3年からパートナードリッピング制度を導入した。当初は市道排雪事業実施要綱としてスタートしたのだが、地域の負担額が大きいことから利用が進まなかった。19年度に地域の利用負担軽減など見直しを行ったが、沿線住民の合意形成が難しく22年度まで実績がない状況が続いた。このことから制度自体を見直し、23年度から新たな除雪排雪支援制度として小型除雪機貸出事業および排雪用ダンブ支援事業を実施し、市民の利用を促している。

市は、総合計

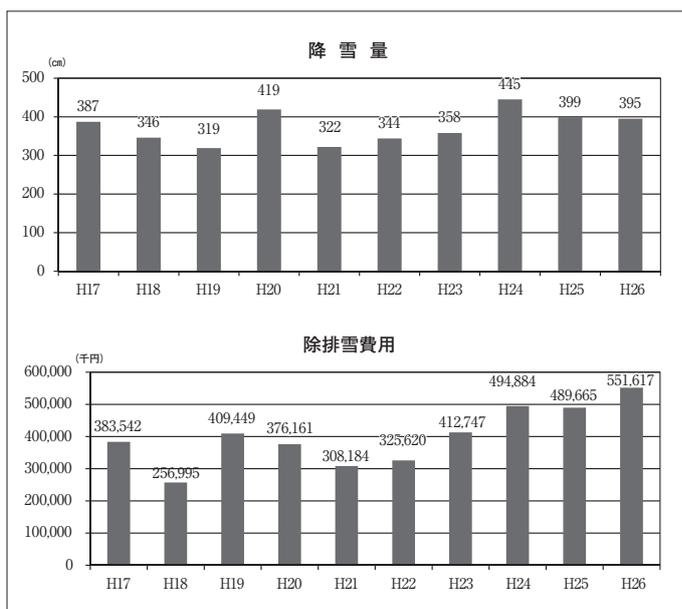


図5-4 過去10年間の降雪量と除雪費

画の中間見直しなどを機に、これまで10年、17年、20年、26年と「千歳市まちづくりアンケート」を実施してきた。これは生活環境をはじめとするまちづくり全般、市政運営等に関する評価や意向を把握し、計画に反映するためのものだが、「道路や歩道の除排雪」に対する重要度の高さや満足度の低さで常に1位または2位にランクされている。この事情は千歳市特有のものではなく、北海道の都市に共通した傾向であり、地域の除雪のあり方に対する市民・行政・除雪共同体との役割分担や相互連携がますます重要になってきたといえる。

市道の除雪延長は、車道が約700^キ、歩道が約200^キとなり、車道の延長約700^キを直線距離で表すと、これは千歳から栃木県宇都宮市に至る距離にあたる。グラフを見ると、降雪量は年ごとの変動はあるものの、除排雪費用はここ数年増加傾向にあり、そこには建設業界の人手不足など市が抱える多様な課題が内包されている。経費削減に取り組んでいるが決定打はない状況といえる。今後、現行の除排雪体制を維持するためには、除雪作業の効率的な運用など、人員が減少した場合でも安全と水準を維持できる方策の開発が期待される。

参考文献

大島仁「支笏湖畔有料道路史」『志古津』第19号2014年／小田賢一「千歳の道路舗装について」『志古津』第2号 2006年／支笏湖ビジターセンターHP「支笏湖年表」／千歳市『千歳市史』1969年、『増補千歳市史』1983年、『要覧ちとせ』各年、『千歳市道路維持修繕計画』2016年／千歳文化財保護協会『石に刻まれた千歳の歴史碑文編』2014年／道路行政研究会『道路行政』／北海道開発局『北海道開発技術の歩み』1991年／北海道開発局札幌開発建設部HP／北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所『道都からの創造 札幌道路事務

所20年の記録』1994年、『一般国道276号 支笏国道工事誌』1991年／北海道開発局札幌開発建設部『支笏湖周辺の国道の被災・復旧の記録』2014年／北海道札幌土木事業所『札幌土木事業所30年のあゆみ』1982年／北海道道路史調査会『北海道道路史 I 行政・計画編、II 路線史編』1990年、『札幌・千歳間道路物語』2003年／丸駒温泉旅館『原始の森と湖に・支笏湖丸駒温泉旅館80年』1995年／守屋憲治「米空軍千歳基地」『志古津』第12号2010年、『千歳 恵庭岳におけるオリンピックの記憶』『志古津』第19号2014年／『千歳民報』／『北海道新聞』



写真5-42 北鉄バスと女性車掌 (S12)

第4節 バス

第1項 市内路線バス

千歳のバス事業の始まり

千歳におけるバス事業の始まりは、大正15(1926)年4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。鉄道(北海道鉄道札幌線)開業が同年8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。この時はフォード乗用車を1台利用し運賃は1人50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が譲り受け運行を継続した。

昭和12(1937)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、13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。したがって終点バス停留所は現在の集団施設地区(第5駐車場)側ではなく中モラップを経由して山線終点(鉄橋)付近であった。17年の時刻表では支笏湖方面に午前2便、午後1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)―第三発電

所―第五発電所―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4台使用し、女性車掌が添乗していた。

戦後のバス復興

戦時体制下の昭和17(1942)年、政府は各都道府県のバス事業者を1〜数ブロックに分けて1社に統合するように旅客自動車運輸事業統合要綱を発表した。いわゆる戦時統合であるが、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7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、18年から19年にかけて各地区で新会社の設立をみることとなった。札幌地区では21社が統合し総車両175台を保有する新会社が誕生した。

道内のバス統合会社は次のとおりであった。

- 1 札幌地区 北海道中央乗合自動車株式会社
- 2 函館地区 函館乗合株式会社
- 3 室蘭地区 道南乗合自動車株式会社
- 4 旭川地区 道北乗合自動車株式会社
- 5 十勝地区 帯広乗合自動車株式会社
- 6 釧路地区 東邦交通株式会社
- 7 北見地区 北見乗合自動車株式会社

このほかに公営交通の札幌市と函館市の2社が存続することになった。全道で99を数えた事業者が9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、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。

20年10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「旅客自動車運輸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。この通達を受け戦時中に休止していた事業者の中でまず私鉄系の定山溪鉄道（札幌市 じょうてつバス）や早来鉄道（厚真村 現・あつまバス）がバス事業を再開した。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。

千歳近郊の路線拡張（北海道中央バス）

昭和17（1942）年のいわゆる戦時統合により石狩・空知・後志（小樽）からなる札幌地区の21社が統合し、19年に社名を北海道中央乗合自動車（株）として設立登記した。統合会社の中には、当時、千歳駅前と支笏湖間を走っていた北海道鉄道のバス事業（北鉄バス）も含まれていた。

22年には札幌―千歳間（千歳線）の路線免許を、北海道中央乗合自動車と国鉄が争い、結果として北海道中央乗合自動車取得した。同社は早速、同年9月1日に本町2丁目に営業所を新設した。その後も札幌地区の各自自治体に営業所の新設を続け、バス路線網を張り巡らしていった。24年6月、北海道中央乗合自動車（株）は、社名を北海道中央バス（以下「中央バス」と改称し、本社機能を戦時統合会社の母体会社の所在地であった小樽市に置いた。同社はこの年の4月には千歳・三川線（千歳駅前―嶮淵郵便局経由―三川駅前）の免許を取得し運行を開始し、続いて翌25年5

月には長都線（千歳駅前―長都小学校経由―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せず農産物の流通拠点駅とを繋いでいる。

26年6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た。1日1往復で4000円であり、日航が2500円を負担、残り1500円を利用客が負担することとし、片道50円を支払った。当時の民間航空ターミナルは米空軍千歳基地（現・航空自衛隊千歳基地）の中にあり、基地の正面ゲートに近く、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28年に札幌―千歳間が全線舗装された。カーブや坂の勾配を緩くするなどの切替工事が行われ、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。

中央バスにとって千歳は営業区域の南限であったが、千歳空港や国道36号沿線住民の利用需要などから千歳を都市間交通の拠点とした。その後も北千歳駐屯地、東千歳駐屯地、千歳基地開庁などによる人口増加と市街地の拡大は市内路線の延長につながっていった。

なお、平成19（2007）年4月から市内路線の運行を札幌第一観光バス（株）（千歳営業所・青葉2丁目4-3）に委託した。26年度現在、中央バスが運行している市内バス路線は次のとおりである



写真5-43 中央バス千歳営業所（S33頃／ASAチトセ協会提供）



写真5-44 中央バスターミナル (S40代)

桜木長都線、桜木空港線、大和線、空
港市内線、東千歳線、稲穂団地線、支
笏湖線

中央バス千歳ターミナル 昭和34
(1959)年、千歳ターミナルが
本町2丁目の営業所横に新築され市
内・市外路線の起終点となった。建
物は木造モルタル2階建てで、1階
に待合所と発券窓口や売店のほか事
務所があり、2階に会議室という構
造であった。待合所からは発着バー
スがプラットホーム式につながって
おり、バスの発着アナウンスが響く

とプラットホーム上に乗客が溢れるなど賑わった。平成16(2004)年
のJR千歳駅西口ターミナルビルの完成、それに合わせた市内路線の大幅
改編に伴いこの千歳ターミナルは廃止となり、営業所は青葉2丁目の青葉
車庫地に移動した。長く市民に親しまれた旧ターミナルの建物は同年夏に
取り壊された。

支笏湖へのバス路線(苫小牧市営バス・支笏湖観光バス)

支笏洞爺国立公園の指定は昭和24(1949)年5月のことだった。当
時の支笏湖畔には、王子製紙苫小牧工場倶楽部別荘(貴賓館)と宿舎、営
林署、郵便局、小学校などの施設があったが、王子製紙経営の翠明閣(接
収中)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は、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。25年8月24日、

支笏湖―苫小牧間の道路(支笏湖産業道路Ⅱ現・国道276号)が完成す
ると同時に苫小牧市営バスが開業した。翌25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、
支笏湖の国立公園化にいち早く対応した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45分、運賃は70円であっ
た。ちなみに、苫小牧市営バスに遅れること約1年、26年6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。

30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35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
ドホテル(オコタン)、支笏湖畔―支笏湖内シヤモナイがあったが、50年代後半にバス
事業から撤退した。

ちなみに、支笏内バス停は苔の洞門への入口に設置されており、平成9
(1997)年に中央バスが支笏湖畔ターミナル―苔の洞門間の路線を開
設し、夏の期間(6〜10月)だけ運行していた。観光客で賑わっていたが、
13年6月に発生した岩盤崩落で洞門内が立入禁止となり14年に路線は休止
となった。

支笏湖畔ターミナル 昭和40(1965)年に苫小牧市が千歳市湖畔番
外地(現・千歳市支笏湖温泉)に設置。苫小牧市営バスと中央バスの共用
ターミナルとなっていた。平成5(1993)年12月、苫小牧市営バスが
苫小牧駅―支笏湖間の路線を中央バスに譲渡し支笏湖から撤退し、施設は
中央バス専用となった。しかし、12年に苫小牧駅―支笏湖間の路線廃止と
ともに施設も廃止となった。現在は支笏湖温泉駐車場内に「支笏湖」停留
所がある。



写真5-45 基地内を走るバス (S30代)

市内バスの運行(千歳バス)

千歳は昭和26(1951)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った。朝鮮戦争終結後の米軍引き上げ後も、27年に保安隊が北千歳に駐屯し、29年には保安隊が自衛隊に改組され、東千歳駐屯地に札幌から第1特科団本部が移駐した。中央バスは二基地線(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まで運んだ。

32年8月に、浜松から第2航空団が千歳基地に移駐を完了し、翌33年に人口は4万人を超え7月に市制が施行された。千歳市の人口の伸びを踏まえ、苫小牧市交通課(市営バス)は34年2月に千歳市本町2丁目までの路線免許を取得し運行を開始した(S50・12ダイヤ改正で空港までとなった)。同年12月には、中央バスがバス路線の拡大を視野に、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。

30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。米軍撤退により解雇された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。

39年1月、市街地拡大による周辺住民からの強い要望を受け、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⇨自衛隊官舎の4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)と夕鉄バスが3月に、そして中央バスが4月に相次いで市内路線を申請し4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区域であったし、夕鉄バスには石狩管内への新たな営業区域拡大の意図があったと思われる。

千歳交通を除く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6丁目⇨末広町、錦町3丁目⇨大和町、日の出⇨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39年時点では、すでに北栄町、大和町、末広町、北信濃(現・信濃地区)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のだろう。モーターゼーションの到来前の時代であり、移動手段を持たない新興住宅地の住民の関心は高かったが、前代未聞の4社による競願ということで認可は難航した。40年1月には札幌陸運局により競合する4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。

市内バス路線の認可が棚さらしになっている間に、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)を設立した。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、かねてから市や千歳商

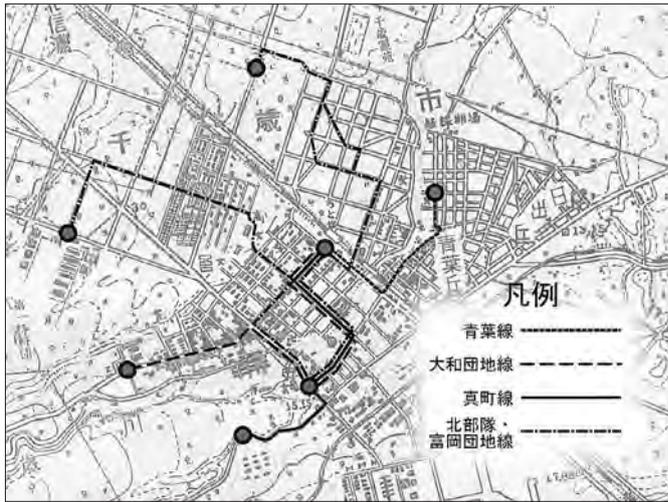


図5-5 S41市内運行路線図

- 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)

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。翌41年1月、千歳バスは札幌陸運局長あてに次の4路線の新設免許申請を行った。

市内バス路線に対する市民要望は日に日に高まり、41年の第4回市議会定例

会で議員による「市内循環バス運行に関する要望意見書」が提案され可決された。その提案理由は「市民の生活環境向上をはかるため、早期に市内循環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めざましい状況にあります。それに伴う市民の交通便利施設がきわめて悪く、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本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。

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った。

このような動きの中、中央バスは42年1月24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39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、42年2月1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41年1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2月9日付け文書で回答した。ここにきて、

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。40年12月15日、夕鉄バスを運営する夕張鉄道(株)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(略)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12月24日に設立された。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1000万円、大型バス10台、小型バス5台での出発となった。この10台の大型バスのうち5台は夕鉄バスからの譲渡によるものだった。本社は栄町6丁目に事務所とバス5台が収容できる車庫を併設し

市内バスの運行会社は中央バスと千歳バスの2社に絞られた。

42年9月21日、札幌陸運局において2社に対する最終的な聴聞会が行われ、9月末に裁定が下された。それを受けて千歳バスは、10月11日付けで大和団地線と北部隊・富岡（丘）団地線にかかる申請を取り下げ、10月18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19日に認可された。一方、中央バスは大和団地線、北栄団地線および富岡団地線の運行免許を取得した。大和団地線は支笏湖線との相互利用、富岡団地線は長都線を経由させることなど各既設の系統と関連させることで効果的な運行を見込んだと思われる。最低運賃は両社とも15円に設定された。市内バスの運行開始日は10月26日、開通式は25日と決定し、市は『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。開通式の模様は26日付け『北海道新聞』で短く伝えられている。

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。

市内バス路線の伸長

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46（1971）年には最低運賃を30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。昭和49年には最低運賃が40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、ひばりが丘団地（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が生じていた。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た。中央バスは、保有バス台数の関係や宅地開発ラッシュとマイカーの普及速度を見つつ路線を延長することとなり、46年から北栄団地線の終点を信濃町、東7線から工業団地まで延長する系統を新設し利用者の声に応えた。54年には、北栄団地線と支笏湖線に千歳空港を終点とする系統を新設し、増加する空港関連利用者をカバーした。

路線延長等の地域要望は議会への陳情となり、54年12月10日付陳情第29号として富丘線の延長が建設常任委員会に付託され継続審議となっていた。このような動きの中、東峰市長は56年の市議会第1回定例会での市長市政執行方針において、市内バスの必要性和同時にバス事業者2社が大幅な赤字運行であること、そして市民の足の確保のためバス会社と財政負担を含めた交渉を行うと声明した。市は国や北海道、近隣自治体の補助制度を参考に制度設計に取り組み、同年度中にバス路線確保対策として千歳市定期バスの運行に対する補助金交付要綱を定め、翌57年度から運用を始めた。内容は、運行路線ごとに赤字額（補助対象経費）の2分の1を一定の上限額を設け市が負担するというものであった。

市の補助制度確立もあって、中央バスが昭和57年3月のダイヤ改正時に、国道36号以南の北斗・自由ヶ丘地区の宅地開発による新路線要望に対応し、北栄団地線に千歳ターミナル―千歳高校經由桜木小学校までの系統を新設した。さらに、59年には懸案であった富丘団地線の終点をひばりが丘団地に延長、続いて62年には稲穂団地線を新設した。

平成に入っても路線の延長は続き、2年には桜木線の終点を桜木4丁目まで延長、4年には富丘団地線の終点を当時宅地開発著しい長都駅前まで延長している。5年ころから根志越第二区画整理事業の開始により同地区に多数の住宅が張り付き、7年には稲穂団地線の終点が根志越団地（清流7丁目）に延長した。延長路線の一方で、12年4月には長都線（千歳ターミナル―千歳駅前―長都小学校―島松駅前）が廃止となった。

千歳バス譲渡・千歳相互観光バス株

昭和50（1975）年8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5月に設立された千歳相互観光バス株（以下「相互バス」）であり、本社所在地は千歳バス事務所とされた。同社の母体は札幌と根室に自動車学校を持つほか観光関連事業を経営していた。12月16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45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。50年12月19日付けで青葉線、末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、乗客への影響は全く譲渡は完了し、千歳バスは51年3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、54年11月から泉沢向陽台線の運行を開始し、平成7（1995）年1月には本社および車庫を向陽台・里美2丁目へ移転した。

千歳市公共交通システム整備基本計画

平成10（1998）年度に策定した千歳市都市計画マスタープランでは千歳駅周辺をバスや鉄道の交通結節拠点として強化することを目標とし、さらに道から報告された千歳まちづくり交通計画調査でもJR千歳駅を中心とした公共交通の脆弱さが指摘された。これらがきっかけとなり、13年

度までに乗合バスの需給調整規則が撤廃されることや14年に市立病院が北光への移転を計画していることなどから、バス路線網の再編と千歳駅周辺の交通ターミナル機能の整備を柱とした公共交通システム整備基本計画を策定することとなった。

12年9月5日、市は計画を検討するために千歳市公共交通システム整備基本計画策定協議会を設置した。協議会は市のほか、市内に乗り入れているバス会社4社、JR北海道、北海道空港株、北海道運輸局など15団体で構成された。さらに同月7日に発足した学識経験者と市民40人からなる公共交通システム市民会議（座長・高野伸栄北海道大学助教授）の意見を反映させ、13年5月、公共交通システム整備基本計画が策定された。基本計画は交通ターミナル基本計画とバス路線網基本計画の2本立てとなり、千歳駅西口広場北側にバスターミナルを兼ねた駅前ビルを建設し、民間路線バス網は交通結節点となる千歳駅に集中させ、新しく開院する市立市民病院など主要な公共施設と千歳駅を結ぶ循環型コミュニティバスの導入が盛り込まれた。

整備基本計画を具体的に進めるため、市は本事業を交通バリアフリー法に基づく千歳駅周辺交通バリアフリー基本構想における道路特定事業のJR千歳駅周辺整備事業として位置づけた。千歳駅西口に隣接する商業ビルにバス待合所を確保しバスターミナル機能を設けるとともに、駅2階に新たに設置された改札口と公共用道路で結び、鉄道とバスとの交通結節点の改善を目指した。さらに道道早来千歳線を安全に横断する東西方向の移動円滑化および快適な歩行者ネットワーク形成のため、民間の商業ビル内に歩行者専用通路（千歳駅連絡通路Ⅱ幅員5メートル、延長約50メートル）を整備した。この歩行者専用通路は、建築物との複合的な空間を利用する都市計画法に基づく立体都市計画制度の活用全国第1号となるものだった。



写真5-46 再整備された千歳駅周辺

千歳駅周辺整備の工事は14年10月から始まり、市道菜通りの拡幅やバス専用道路、高架下の駐輪場、駅隣接商業ビルと駅舎を2階で結ぶ連絡歩道などの整備が進められた。また、商業ビルは第3セクターの北海道空港(株)が建設することとなり15年7月に着工し、JR、バス会社、市がそれぞれの役割を担い機能の集積を図ることとした。

16年4月1日、大規模改修された千歳駅西口広場と「ペウレ千歳」(H28千歳ステーションプラザに改称)と名付けられたバスターミナル機能をもつ大型商業施設の商業棟、ホテル棟および千歳駅連絡通路が完成した。このビルの開業に伴い、駅周辺に分散していたバス停が同ビル1階の西口と駅高架下の東口の2カ所に集約された。この日は午前9時から千歳駅1号連絡通路内でJR千歳駅周辺整備事業完成式と千歳駅市民サービスセンター開所式が行われた。続いて午前10時から商業ビル1階正面入り口で関係者がテープカットして同ビルのオープンを祝った。

千歳駅周辺交通バリアフリー基本構想

交通バリアフリー法とは「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」の略称であり、平成12(2000)年5月11日公布、11月15日に施行されたものである。その目的は、高齢者、身体障がい者等の自立した日常生活、社会生活を確保する必要性が増したことから、公共交通機関の旅客施設・車両等の構造、設備を改善する

ための措置、一定地区における通路その他の施設の整備を推進するための措置などを講ずること、公共交通機関を利用した移動の利便性、安全性の向上を図るとしている。千歳市においては、JR千歳駅を中心に徒歩圏内(500m以内)を想定し、市民利用の多い公共施設(市役所、総合福祉センター、市民文化センターや商業施設を含む地区をバリアフリー化重点整備地区に設定した。また、事業の実現可能性を担保するうえで12年度に策定した千歳市公共交通システム整備基本計画と連携した構想としたものである。

構想策定にあたっては、千歳市公共交通システム整備基本計画策定協議会に千歳市老人クラブ連合会、千歳市身体障害者福祉協会からメンバーが参画し議論に加わった。さらに同協議会バリアフリー専門部会に千歳聴力障害者協会、千歳市視覚障害者福祉協会、千歳市肢体不自由児父母の会が参画し、冬季・夏季の2回にわたり移動経路を仮定して現地調査を実施し改善点を確認した。このような利用者意見を反映させるとともに公共交通事業者、道路管理者や公安委員会との協議を経て、14年3月14日付で構想を作成、3月20日に国土交通省ホームページ上で公表された。北海道では室蘭市に次ぐ2番目、全国では8番目の構想策定であった。

基本構想の目標年次は22年とし、国や北海道、JR北海道、公安委員会などの関係機関がそれぞれ特定事業を実施することとなった。

乗合バス需給調整規制廃止

これまで路線バスへの事業参入は、道路運送法により需給調整規制を前提として免許が交付されていたため、新規の事業者が参入することは難しくなっていた。そこでバス事業の自由化競争を促進するため、平成14(2002)年2月に道路運送法が改正され、需給調整規制が廃止された。その結果として、乗合バス路線の廃止などが許可制から事前届出制に改正

され、不採算路線からの撤退が原則自由となった。公的補助も、赤字交通事業者に補助して全体のバス路線網を維持する考え方から、路線ごとにその存在必須性や運行事業者の妥当性を検討したうえで補助する考え方に大きく転換した。

この需給調整規制廃止と補助制度の見直しは、地域における公共交通に新たな問題をもたらした。バス路線の退出が許可制から届出制に緩和され、事業者は廃止届を出して6ヵ月経てば廃止できることとなったのである。補助制度においては、それまで市町村内路線も対象となっていた国庫補助が原則として複数市町村をまたぐ広域・幹線の経路に限定され、市町村自身による公共交通確保政策の必要性が高まったのだった。しかし、このような補助制度の変革を市とバス事業者は比較的冷静に受け止めていた。その要因として、まず昭和57（1982）年から市独自の赤字路線に対する補助制度が運用されていたことが挙げられる。次に、千歳市都市計画マスタープランに基づく千歳駅周辺のバスターミナル機能整備やバス路線網再編を目指した整備計画を既に平成13年3月に策定していたこと。そして、既に14年度から整備に着手し、16年4月の整備完成と路線網再編に向けた動きが顕在化していたからである。バス事業の関係者は市の補助制度には一定の評価をしたうえで、JR千歳駅とバス路線の交通ネットワークの充実により、公共交通の利便性向上と利用促進が図られるものと期待した。

循環型コミュニティバス「ビーバス」

コミュニティバスとは、従来の路線バスが運行していない公共交通空白地帯を補う移動手段として地方自治体等が主体となり、高齢者や主婦等の交通弱者といわれる住民を対象に低廉な運賃（100円程度）ワンコインで運行する形態のバスである。代表的な例としては武蔵野市の「ムーバス」や金沢市の「ふらっとバス」などがあり、住宅地の狭隘道路や商店街など

を小型バスで30分程度で周回する形態が一般的であった。

千歳市の循環型コミュニティバスも、従来のバス路線を補完する新しい交通機関としての構想に基づくものだった。平成13（2001）年9月と14年2月の秋季と冬季のそれぞれ1ヵ月間の試験運行を行い、利用実績を検証するとともに利用者にアンケートでニーズを探るフォローアップ調査などを行い最終的な運行ルートを決定した。千歳駅を発着点として「8の字」に同じルートを双方向に市内を循環する2つのコースが設定された。循環バスの名称とマークは公募し、8の字のハチ（蜂）Beから「ビーバス」と名付けられ（命名者 梅ヶ丘3丁目・工藤紀子）、マークも蜂をイメージしたものとなった。初代の車両はバリアフリーを意識し、車内段差のないフルフラット型のオムニノーバ・マルチライダーを採用した。車体はスウェーデンのオムニノーバ社製、シャーシとエンジンはフランス・ルノー製、輸入販売元は日産ディーゼル社であった。札幌発寒の工場ではヒーターの増設など寒冷地バス仕様に改修し、北海道中央バスと千歳相互観光バスがそれぞれ1台所有した。市は人件費、燃料費のほか購入車両の減価償却費相当分を経費とし、そこから運賃収入を差し引いた額を委託料とし両社に運行を委託した。市立市民病院開院前日の14年9月2日、再整備前の千歳駅前ロータリーでくす玉とテープカットによる出発式を行い本格運行を開始した。



写真5-47 初代ビーバス車両

路線延長はJR千歳駅を起点とし1周16・2^キ、所要時間70分、バス停は44カ所、運行便数は平日8便、土日祝日は6便、運賃は大人180円、こども90円であった。路線バスとの競合に配慮し、通勤・通学時間帯を避けた運行時間帯を設定した。JR千歳駅、市民病院や大型商業店舗などへの移動には便利だったが、今までの公共交通の空白地帯や最低限の公共施設も経路に入れたため、民間バス路線との重複区間が長くコミュニティバスとしては長大路線であった。運行開始後は、循環路線ゆえの目的地までの乗車時間の長さなどが影響し利用者数は16年度をピークに減少傾向となった。また、運賃を安く設定していることと運行距離が長大であることなどから収支の差額である委託料は多額なものとなった。

このように、課題を多く抱えながらの運行であったが、一方で路線延長や便数増加に対する要望も多く、高齢者を中心に乗降のしやすさ、低廉な運賃設定等による支持も得ていた。しかしながら、日常生活における市民の移動手段としてのバスの利用者は減少を続け、民間バス事業者は大きな赤字を抱えながら運行している実態は変わらなかった。ビーバスも自治体がいニシアティブを発揮した公共交通確保策として有効性はあったが、26年度以降、市全体の持続性のあるバス路線網の再構築のため、そのあり方が問われることとなった。

路線網再編後の市内バス

平成16(2004)年度のバス路線再編は、前述したようにJR千歳駅西口ビル(商業施設「ペウレ千歳」)にターミナル機能を位置づけることにより、JRとの結節強化や路線の効率化を図り、路線バスの衰退に歯止めをかけようとするものであった。再編するバス路線案は、中央バスと相互バスがそれぞれ作成した自社の路線案を、市やバス事業者が千歳市町内会連絡協議会、関係町内会等に説明し了承を得た後、市議会への報告を

待って、両バス事業者が事業計画の変更の届け出を北海道運輸局に行った。また、この再編は路線だけでなく利用環境の向上も目的であった。そのため、市内路線全てに系統番号を付番し、それまで各社ごとに作成していた路線図も統一して見やすくした。

バス路線再編の概要であるが、中央バスでは、本町のターミナル廃止に伴う千歳駅への起終点の集約と自社の重複経路の整理や稲穂団地線の循環路線化といった効率化を前面に押し出したものだった。相互バスでは、青葉線の経路は変更なく、泉沢向陽台線にあって向陽台地区内の起終点と経路を大幅に変更するとともに、高台線を延長する形で市民病院への直通バス路線を開設した。この市民病院への路線は、高まる地域要望に前年8月に1ヵ月間の試験運行を実施した上での本格運行だったが、試験運行では1往復当たり利用者は平均5・6人と厳しい結果であった。ビーバスにあっては路線の変更はなく、問題となっていた民間バス路線との重複が解消されることはなかった。また、市内バス路線全体の運賃体系についても踏み込むことはなかった。

このような内容でスタートした路線再編後の市内バスであったが、12年度の計画策定時の想定から、実際はバス運行台数も減少し路線距離も短縮していたことやJR千歳駅を中心としたバスの乗り継ぎについての抵抗感が予想以上だったこともあって、関係者が期待したとおりの利用者数の増加とはならなかった。

路線変更に対する市民の動き

平成16(2004)年4月1日からの路線再編にあたり相互バスは、向陽台地域から市民病院への直通路線の開設に合わせて若草地区における一部路線を廃止した。これを知った地区の住民からは3月18日に路線の維持を求める陳情が市と市議会に提出された。陳情の争点は、道路運送法施行

規則第15条の4の事業計画変更（廃止）届出における「旅客の利便を阻害しない」として期間短縮（30日前の届出）の特例を適用するため市が提出した「同意書」の効力の有無にあった。この場合の期間短縮には地方運輸局が公示する必要要件があり、その一つに「当該路線の存する市町村からの同意がある場合」と定められていた。地区住民からの従来路線を維持して欲しいとの要望は15年の試験運行段階から出ており、バス事業者はバス停周辺住民からの苦情や採算性等から路線の維持は難しいと回答していた。市としても、前年12月には市、バス事業者が千歳市町内会連絡協議会および向陽台の全ての町内会が加入している泉沢向陽台地域開発整備促進期成会に説明をして了解を得ていたとの認識であった。

この陳情は17年4月の市議会議員選挙により審議未了となり、18年3月に同趣旨で再度提出されることとなった。審議の結果、市には路線変更に関する権限がないことなどを理由として、19年12月本会議において陳情は不採択となった。しかし、地域の課題に関する合意形成について、議会等の場において市の関与や手続きの妥当性などが問われたことは、その後のバス路線問題に関する市の対応をより慎重なものとした。

そのような中であって、19年1月、中央バスは4月からの市内3路線の見直し計画を発表した。見直しには桜木・長都線での桜木4・5丁目のバス停廃止に伴う路線変更が含まれていた。市には事前に路線廃止に係る「同意書」の提出依頼があったが、市は同意せずバス会社と路線存続に向けた協議を選択した。発表後に中央バスは桜木地区で説明会を開催し、路線維持のための見直しであることを強調し理解を求めたが、住民からは反発が噴出した。1月29日には地域住民からバス停留所存続の陳情が出され、中央バスは市からの財政支援と運行便数の減便により存続を決定した。陳情は3月6日に取り下げられたが、存続がこの問題を解決したことにはなら

ないことは誰もが理解していた。陳情を出した桜木町内会では、春・秋の町内会清掃時にバス事業者に来てもらい、住民にバスカードの購入を呼び掛けるなど、地域自らがバス路線の存続へ向け動き出した。このような取り組みは全国的にも珍しく、中央バスでは有効な利用促進策として「千歳方式」と呼び、同地区で現在も続いている。

千歳市地域公共交通会議

全国的にもバス事業者の路線撤退が進む中であって、平成18（2006）年10月の道路運送法改正により公共交通の確保や利便性向上に必要な事項を協議することを目的として、各自自治体において地域公共交通会議の任意の設置が可能となった。千歳市においても、公共交通の維持と発展に関する取り組みが求められていたことから、地域や行政、専門知識を有する関係者等（バス事業者も含む）による協議の場として19年10月に設置した。むろん、千歳市での設置の背景には、前述のバス路線廃止にかかる問題の解決手段としての期待があったことは確かであるが、結果として当該地区住民からの要望について議論されることはなかった。その理由の一つとして会議の設置自体が任意であり、参加メンバーは市からの参加要請に対して応諾の義務はなかったことがある。バス会社としても地域の実情にあった交通の確保を協議する場としては歓迎するものの、自社路線に不利な議論が前提であれば参加しないことも可能であった。当初は運輸局も民間バス路線に関しての協議が可能な会議ではないとの見解を市に伝えており、市もまたこの会議を個別のバス問題を協議するのではなく、まち全体のバスの在り方を話し合う場として位置づけたのだった。第1回の会議ではバス利用者数や自家用車保有率など、市の交通の実態を確認するとともに利用促進策などが話し合われた。市民の足の確保と採算性のバランスをどう保つか、行政、地域にとって重い課題の解決を模索することとなった。

東千歳定期貸切バス

東千歳地区は、市街地から約20^キの農業地帯である。昭和56(1981)年11月までは、同地区に接する国鉄三川駅(由仁町)まで北海道中央バス(以下「中央バス」)による路線バスが千歳ターミナルから1日3往復運行されていた。しかし、同年12月、国鉄石勝線が10月に開通したことなどに伴い、路線は千歳市泉郷から3^キ先の長沼町幌内農協前でカットされ、その先の東千歳地区を抜け三川駅に行く路線は休止となった。これ以降、東千歳地区における公共交通機関は皆無となり、市街地へ通学する生徒は夏は自転車、オートバイ、徒歩で泉郷か幌内のバス停留所まで行き、冬は市内に下宿するしかない有様で、やむなく他市町の高校へ通う者もいた。さらに通院等でも時間および経済的な制約を受け日常生活に支障も出ることもあった。

このような現状を改善すべく東千歳地区住民は東千歳地区バス運行期成会を結成、58年7月9日に市役所を訪れ、期成会会長橋場孝光外7団体(東丘連合会、新川連合会、協和連合会、幌加連合会、東千歳中学校PTA会、東小学校PTA会、東千歳老人クラブ連合会)の連名により、「東千歳地域のバス運行について」の陳情書を市と市議会に提出した。市では当時の東川開発調整部長を筆頭として、早速中央バスに補助金支出を前提に運行を依頼した。しかし、中央バスでは過去において乗客がいなくて休止した赤字路線であり、全社的な路線合理化の中にあつて実現は大変厳しいとの返答であった。東千歳地区では農協が主体となったバス運行の案も出たが、札幌陸運局自動車部旅客第1課との協議では、組合員(従業員)以外を乗せるなら青ナンバーが必要とのことであり、そのほか様々な制約があり頓挫した。また、中央バス以外のバス会社への委託についても検討したが、過去の経過もあることから地元では中央バスとの協議を進めるこ

ととなった。

東千歳地区の要望は新年度からの運行再開であったため、市と中央バスとの協議は年末まで続き、中央バスからは路線バスの延長または新設は無理だが、ワンマン貸切方式でなら対応可能との回答を引き出し、同時にこの方式に要する費用は年間約1000万円と提示された。市では費用全額を負担することは市内路線に対する既存補助制度との整合性から困難と判断した。また、同様な事例を抱える他自治体への影響を懸念する陸運局の見解もあり、地区との協議の中で受益者負担の考え方を示唆し、新年度からの運行を目指すとした。市の主張は、この路線は学生のいる組合員だけが負担するということなく、地区の生活維持路線として住民全体で一定の費用を負担すべきというものであった。

期成会は、年明け1月から役員会、総会を開催し、負担金の趣旨などについて東千歳地区の合意形成を図る一方で、市とは地元負担金の割合について協議を重ねた。市は東千歳地区や議会の意向を踏まえつつ中央バスと調整を図り、3月上旬に新年度からバスを運行するとの最終回答が中央バスからあった。定期路線バスでは不採算となるので、運行費用の4割を地区住民が残り6割を市が負担するという定期貸切バスとした。地域ぐるみでのバス運行というのは全道でも例がない珍しい運行形式となった。

初便の運行は59年4月7日、この日午前7時30分から東丘の千歳市東部支所前で多くの住民が参加し開通式が行われ、橋場期成会会長、東峰市長らがテープカットして祝った。初便の乗客は関係者や住民で50人。住民らの盛大な拍手と花火に送られて出発した。

路線は、全線約24^キ、所要時間片道45分、朝夕1日2往復。千歳ターミナルから千歳高校、千歳北陽高校を経由、国道337号で泉郷に入ったあと、市道東丘郷線約7^キを走り、東千歳地区のほぼ中心を横断する路線。



写真5-48 東千歳定期貸切バス開通式

利用者には乗車整理券を期成会から配り、半年ごとに清算するものとした。整理券は乗車区間に応じて400円、300円、150円の3種類とし、小学生は半額とした。契約上の委託者は東千歳バス運行協議会、受託者は中央バスとなり、立会人として東峰千歳市長と橋場東千歳農業協同組合長が名を連ねた。

61年5月から運行事業者が中央バスから相互バスへ変更となった。中央バスは三川線の開設以来の東千歳地区になじみのあるバス会社ではあったが、運行費用の増加には運行協議会として対応しきれなかった。新しく運行事業者となった相互バスも大型バスを使用し平日1日3便（日祝は2便）同様のルートを運行した。しかし、その後も年間利用者は減少の一途をたどり、平成26年（2014）度には年間利用者が2000人を割り込んだ。地区の全体人口は減少傾向であったが、バス利用者層と推測さ

れる高校生と高齢者の人数はほぼ横ばいで推移しており、この年齢層の利用が少ないことも原因と考えられた。高校生の札幌方面への進学や高齢者の乗用車依存、加えて家族による送迎など事情は様々であった。このようなことから、これまで繰越金等で収支バランスを保っていた運行協議会の決算は赤字に陥る寸前となり、定期貸切バスの維持は困難となった。運行協議会では地区の公共交通を維持するためには運行委託料の低減を図る必要に迫られ、その方

策として使用車両の小型化に踏み切った。

27年4月から相互バスから千歳交通㈱へ運行受託者を変更し、同時に使用車両をワンボックス型のジャンボタクシーに変更して運行することとした。事業名は「東千歳定期貸切タクシー」となり再スタートを切ることもなった。

おさつジャンボバス

長都地区には、昭和25（1950）年から中央バスが開設した長都線（千歳ターミナルー長都小学校経由ー島松駅前）が運行していたが、平成12（2000）年3月末で廃止となっていた。長都地区には高齢者も多く通院や買い物などに公共交通の確保は喫緊の課題となっていた。地域住民は東千歳地区を運行している定期貸切バスを参考にして検討した結果、15年2月に長都・釜加地区の農家や住民で組織する長都・中長都・釜加バス運行協議会（駒澤徳男会長）を立ち上げ、市に支援を要請することとした。市は運行委託費用の6割を限度に補助することを決め、運行協議会が運営することでバス運行を実現した。住民負担と運賃収入、市の補助金を原資にタクシー会社（千歳交通・中里豊社長）に業務委託し、15年8月1日からおさつジャンボバスの運行を開始した。路線はJR千歳駅発着とし、市民病院や大型商業施設を経由し長都・釜加地区を回る33^キのコースで朝・昼・晩の1日3便運行する。土日祝日、お盆期間、年末年始は運休のため観光用の9人乗りのジャンボタクシーを使うことができた。料金は大人300円、小学生以下150円とし、バス停は無く利用者が手を挙げて車両を止める方法を採用した。バスの前面や側面には長都小・中学校の児童生徒のアイデアで、地域の特徴である野菜や牛をイラスト化したシンボルマークを付けた。

車を持たない住民の交通手段として運行していたが、高校通学者の減少

などで利用が低迷し、平成26年度の利用者は453人と1便あたり1人に満たない状況となった。運行協議会では住民のコストを抑えた新たな交通手段を模索し、デマンドタクシー（予約制乗合タクシー）による運営を検討している。

新たな交通戦略

平成25（2013）年10月、向陽台地区における路線再編モデル事業が実施された。新たに快速便や地区内に100円区間バスを運行したほか、日中のみの運行区間として、かつて陳情が出された従来の路線を復活させたのだった。その結果、地区の利用者は24年から26年にかけて7割増加することとなった。

25年度の市内公共交通の状況は、JR千歳駅を中心に中央バス8路線、相互バス3路線に加えビーバス（コミュニティバス）1路線の計12路線によりバス路線網を形成していた。この12路線のうち9路線が赤字運行となっており、このほかに「東千歳定期貸切バス」と「長都・中長都・釜加地区定期貸切タクシー」が運行していた。

市としても、路線バスは市民生活に欠かせない移動手段として、民間バス事業者への財政支援やビーバスを運行していたが、現状の路線をそのまま維持することは困難であった。このことから、市は次の一手として、持続可能な交通ネットワークを構築するため、利用者にとつての利便性とバス事業者の採算性、行政における公共性といった観点のバランスを図ることを目的に、26年度から新たに千歳市交通戦略プランの策定に向け動き出した。

市は、26年6月に第1回千歳市地域公共交通活性化協議会を開催し、年度内に3回の協議会と7回の専門委員会で議論した。専門委員会は戦略プランの中核機関である協議会の下、さらに具体的な事業を検討するために

設置したものであり、その構成は委員長の北海学園大学工学部生命工学科鈴木聡士教授以下、バス事業者2人、北海道運輸局、市民利用者2人、市からの7人であった。9月に市内の8785世帯の家族全員（2万2533票）に調査票を配布、普段の移動手段やバスの満足度等を把握する市民アンケート調査を実施した。さらに10月（夏季）と翌27年1月（冬季）には、市内全路線のバスに調査員が乗車し停留所ごとの乗降者数を把握するOD調査（起点から終点までを一体として把握する交通量調査）を実施した。また、JR千歳駅周辺における利用実態調査を行い再整備に向けた課題の抽出と並行して、市民公募の12人からなる「えさまち空間ワークショップ」で駅の機能等について研究を重ねた。これらの会議は27年度まで継続し戦略プランを完成させることとなる。

戦略プランの理念は公共交通のサービスの向上と持続可能な交通

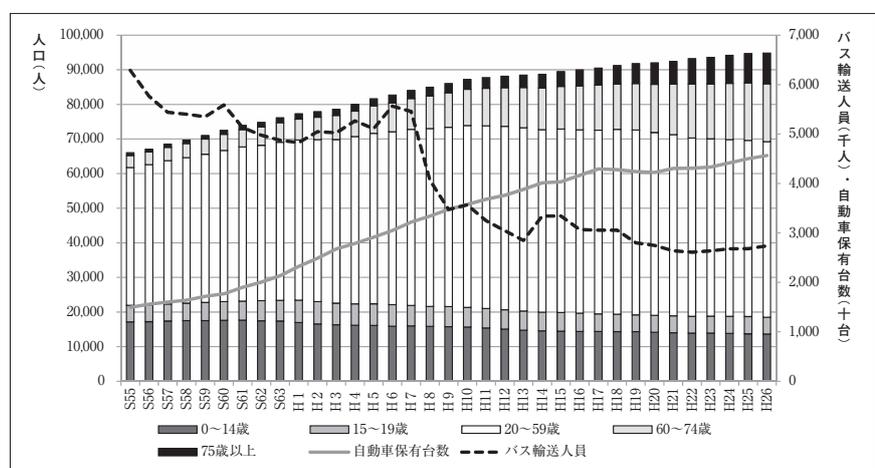


図5-6 バス輸送人員と自動車保有台数

ネットワークの構築にある。それには市民、交通事業者、行政、学術研究機関がそれぞれの役割を果たし、各種交通施策を展開することが必要であり、今後も関係者間による合意形成と連携した取り組みが欠かせない。

第2項 市外連絡バス

北海道中央バス(株)(本社・小樽市)

千歳と札幌を結ぶバスは、昭和26(1951)年、日本航空が東京国際空港―千歳空港間に就航した際、中央バスが委託契約をして貸切バスで航空機利用客を札幌まで運んだことに始まる。この契約は39年6月末をもって解除し、7月から路線バス日航線として運行を開始した。平成元(1989)年には日航線の名称が日本航空利用客専用との誤解を受けないよう空港連絡バスに改称した。その後、空港連絡バス事業においては空港利用客の札幌とのアクセス利便性を高めるため、北都交通との停車停留所や時刻表の共通化が行われ、14年には共通乗車券取り扱いが開始された。

このほか市外への路線バスでは、千歳線として千歳駅前―里塚中央―福住駅―札幌ターミナルの急行便と千歳駅前―北恵庭駐屯地―福住駅の普通便が運行している。

北都交通(株)(本社・札幌市)

戦後になって各種統制が撤廃される中、昭和25(1950)年7月に設立した北都タクシー(同年12月に北都ハイヤー(株)に改称)が前身である。29(1954)年8月、日本ヘリコプター輸送(通称「日ペリ」現・全日本空輸)が東京―三沢―千歳間を定員14人のデハビラント・ヘロン機を使用し定期航路を就航させ、札幌市内と千歳空港間を北都ハイヤーが日ペリ利用客を運んだ。30年にダグラスDC-3型機になり地上での旅客輸送も

大幅に増加したことから、日ペリ所有のバスを北都ハイヤーの乗務員が運行して対応した。これが現在の空港連絡バスの原型となった。

32年には日ペリが全日本空輸(全日空)となり、航空需要の増大に伴い機材はさらに大型化した。北都ハイヤーでは旅客輸送の増加に対応するため34年6月に新たなバス会社となる北都航空バス(株)を設立し、本社を北都ハイヤー本社に併設した。36年5月に貸切バス事業免許を取得、商号を北都バス(株)に変更し貸切バス事業を展開したが経営は思わしくなく、42年2月に北都バスを存続会社とし、黒字経営であった北都ハイヤーを吸収合併する形で北都交通(株)を設立した。その後、社内体制の合理化など経営健全化を図り、44年には丘珠空港に発着する全日空の旅客を対象とした丘珠線の運行を開始するなど、全日空と歩調をそろえて事業を拡大した。なお、同年7月にはバス営業所を国道36号に面した北斗4丁目に開設した(S50北広島市大曲に移転)。

しかし、55年10月に国鉄千歳空港駅(現・南千歳駅)が開業すると、国鉄千歳線は空港連絡鉄道としてバス事業に影響を及ぼすこととなった。平成4(1992)年のJR新千歳空港駅の開業を契機に中央バスとの共同運行を開始したが経営環境は厳しさを増した。さらに14年のバス事業規制緩和による価格競争などにより貸切事業は打撃を受け、16年に民事再生法の適用を受けた。この再生手続きは予定を6年前倒しで20年8月に完了し、25年10月には親会社である銀嶺バスと経営統合した。

同社のバス事業は空港連絡バス、都市間バス、定期観光バスのみで、いわゆる路線バスと言われる市内バスや郊外バスは運行していない。新千歳空港連絡バスとしては中央バスとの共同運行による札幌都心方面を中心とし、帯運観光との共同運行により十勝川温泉までの間を運行しているほか、苫小牧西港フェリーターミナルや定山溪温泉までを運行している。

道南バス株（本社・室蘭市）

大正14（1925）年に創業した室蘭自動車合資会社を前身とし、同年7月には室蘭駅―輪西駅間の運転許可を得て営業を開始した。昭和19（1944）年の戦時統合により胆振・日高・後志地区の9社が統合し、社名が道南乗合自動車株となった。

27年、戦後の経済復興による自動車交通の需要の高まりに応じ、社名を道南バス株に変更。バス事業をこれまでの路線バスのみから、観光用の貸切や長距離運行事業にも参入した。40年代に入ると、モーターゼーションの進行による利用者の減少や洞爺湖におけるレジャー事業の失敗により経営不振となり、50年に会社更生法の適用を受けた。その後、路線再整備等の合理化や観光貸切バス部門の強化などを行い経営安定化を図った。また、同時期の国鉄民営化に伴う廃止路線の代替バス運行のほか、JRバスや苫小牧市営バスの一部路線の運行受託など、路線バスによる地域の公共交通の確保を担った。

60年には空港連絡バスとして室蘭と千歳空港と結ぶ路線の運行に始まり、その後も新千歳空港を起点として、苫小牧（白老）、室蘭、浦河、穂別、登別温泉のほか、札幌へも中央バスとの共同運行で乗り入れている。平成24（2012）年4月1日、赤字が続いていた苫小牧市交通部のバス事業を完全受託し、室蘭、苫小牧、洞爺、日高地域で路線バス網を展開している。このほか路線バスとしては、千歳空港線が苫小牧駅前から沼ノ端駅・植苗を経由して新千歳空港までの路線が運行している。

夕張鉄道株・夕鉄バス（本社・夕張市）

大正13（1924）年、北海道炭礦汽船（北炭、以前の北海道炭礦鉄道）が同社の資材や石炭を輸送する目的で夕張鉄道を創設し、同鉄道の培養路線として昭和25（1950）年に設立した夕張乗合自動車が前身であ

る。27年に夕張―栗山間で運行を開始し、31年には上江別―札幌間を開業。鉄道では札幌に乗り入れできなかったが、バス路線により乗り入れを実現した。38年には夕張バス株を吸収合併した。40年には千歳市内の路線バス運行にあたり、千歳交通と業務提携を結び千歳バス（現・千歳相互観光バスの前身）の設立にかかわった。

千歳市では、平成2（1990）年から新千歳空港と石炭の歴史村、マウントレースイスキー場を結ぶ路線を、12月下旬から3月上旬までの冬期限定の路線として中央バスと共同運行しているのみである。

あつまバス株（本社・厚真町）

明治37（1904）年、三井物産合名会社が早来から振老（現・厚真）まで馬車軌道を敷設し、次いで幌内まで延長して木材等の運搬を行ったことに始まる。大正10（1921）年に早来軌道株が設立し軌道を所有し、昭和6（1931）年には馬からガソリン機関車軌道に改められた。19年に早来鉄道株に社名改称した。

26年に軌道を全線廃止し、旅客はバス、貨物はトラックに切り替え、早来運輸株と社名を変更した。当時のバス路線は厚真駅を起点に浜厚真線、鶴川線、早来線、千歳線、追分線を運行し、32年には苫小牧まで路線を延長している。35年に会社は東急グループ（現・じょうてつ）の系列会社に変わってトラック業務を廃止した。平成3（1991）年4月、あつまバス株と社名を変更、17年にはじょうてつと資本関係を解消し、東急グループから離脱した。

現行の路線はあつまバス待合所から上厚真經由苫小牧駅前、早来經由沼ノ端駅前、早来經由千歳駅前ほか全部で9路線となっている。利用客数は減少傾向にあり路線確保を図るため、路線ごとに国、北海道から補助金を受けておりその千歳線も対象となっている。

ニセコバス(株)(本社・ニセコ町)

昭和25(1950)年10月、ニセコ一帯の観光開発を目的に設立されたニセコ観光自動車(株)が前身である。ニセコ町を拠点とし、倶知安、黒松内方面への路線を展開した。43年に経営基盤の強化と合理化のため、地元株主70人の株式を集約し中央バスへ委譲して業務提携を図りグループ会社となった。商号もニセコバスに変更し、観光主体型から生活路線も併せたバス事業として再出発した。63年からは中央バスとの共同運行で、新千歳空港とニセコひらふ地区間を夏期限定(7月1日～8月31日)の定期観光バスを運行している。平成12(2000)年12月からは、これも中央バスとの共同運行により新千歳空港からニセコへのスキーバスを運行している。

参考文献

厚真町『厚真町史』1986年、『増補厚真町史』1998年／千歳市『千歳市交通戦略プラン Part1・2』2016年／道南バス(株)『道南バス70年史』1995年／ニセコ町『ニセコ町百年史 下巻』2002年／日本バス協会『バス事業百年史』2008年／早来町『早来町史』1973年／北海道中央バス(株)『北海道中央バス50年史』1996年／北海道バス協会HP／北都交通(株)『北都交通40年史』1990年／北都交通(株)HP／室蘭市『新室蘭史 第六巻』2007年／夕張市『追補夕張市史』1991年／夕張鉄道『ゆうてつ50年のあゆみ』／『千歳民報』／『北海道新聞』

第5節 ハイヤー

ハイヤー・タクシー

戦後の千歳市のハイヤー・タクシー業は、昭和25(1950)年1月に千歳ハイヤー(現・千歳交通)の設立から始まる。米駐留軍による需要も見込み、初代社長は新保鉄太郎、資本金100万円、車両2台という体制で、恵庭・札幌・苫小牧等を営業区域とした。26年には恵庭、28年には苫小牧、29年には島松と支笏湖にも営業所を開設した。また、当時の急激な街の膨張により利用者が急増すると、市外からも事業者の参入が相次ぐこととなり、26年に北海道交通(株)札幌支店千歳営業所と昭和交通(株)千歳支店が開業した。このような中、40年には、米軍基地で働いていた要員の退職者11人が集まりゆたか交通(株)を発足し、小型車5台から営業をスタートした。45年に北都交通(株)が全日空とタイアップした地上輸送拡大に対応するため、北斗4丁目の同社バス営業所建物内にハイヤー営業所を併設し、7台で営業を開始した。さらに47年7月にはクマ基地の閉鎖に伴う陸運局の離職者対策により全道で3番目となるつばさ交通(株)が18人、7台で市内北信濃に営業所を開設した。なお、つばさ交通は平成25(2013)年11月に北都交通と業務統合し、つばさ交通としての営業は終了している。

昭和37年11月、現在の一般社団法人北海道ハイヤー協会の前身である北海道乗用自動車協会の下部団体として千歳地区ハイヤー事業協同組合が設立された。会員は千歳・恵庭・広島の1市2町を営業区域とする4社であったが、会員相互の共栄共存と事業の向上発展を期すことを目的とした。現在の千歳地区ハイヤー事業協同組合には千歳市6社、恵庭市4社が加盟している。千歳市内のタクシー会社の26年度の現況は表5-4のとおりである。

表5-4 平成26年度 千歳市内のタクシー会社

会社名	設立年月	所在地	代表者	従業員数	車両台数
千歳交通(株)	S25.1	末広1-4-8	関本功(支店長)	115	小型53、中型1、大型1、特定大型6
ゆたか交通(株)	S40.8	信濃1-10-12	木村茂夫	49	小型23
千歳昭和交通(株)	S26.11	青葉6-14-6	加藤欽也	70	小型30、特定大型3
北都交通(株) 千歳支店	S45.12	北信濃783	岩下洋(支店長)	73	小型30、中型2、特定大型4
道央交通(株)	S46.1	里美2-17-2	渡邊保	48	小型16
金星自動車(株) 千歳営業所	S54.10	朝日町3-20	作並忠実(所長)	33	小型12
千歳北交ハイヤー(株)	S26.11	信濃1-8-14	栗原廣	35	小型41

輸送サービスなど、その期待される役割が多様化してきたことも後押しした。そして、21年に制定された「特定地域における一般旅客自動車運送事業の適正化・活性化特別措置法」第1条において「一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っている」と明記され、タクシーは名実ともに公共交通機関であると位置づけられた。さらに、地域にお

ハイヤーとタクシーはともに道路運送法において事業認可を受けている運送業であるが、ハイヤーを定義する条文は特定地域に存在せず、同法の事業種類ではタクシー事業として「一般乗用旅客自動車運送事業」と規定されている。また、その違いについて、かつては厳格な区別がされていなかったが、現在はタクシー業務適正化特別措置法（H26制定）において、「ハイヤー」とは運送の引き受けが営業所のみで行われるものであり、「タクシー」はそれ以外のものとされている。タクシーが公共交通機関であるかについては、これまでその業態などから様々な見解があったが、18年には改正道路運送法により地域公共交通会議への参画が一般的となり、地域の公共交通の一部との共通認識が徐々に形成されるところとなった。観光やビジネス需要への対応はもちろんのこと、介護・福祉分野や乗合

る輸送需要に対応しつつ、供給過剰となり地域公共交通としての機能を十分に発揮できない地域（特定地域・準特定地域）について、減車を含む地域計画を作成できるとしたこと、その後のタクシー業界に大きな影響を与えた。

この地域計画の作成は国に指定された地区・営業区域が対象となる。営業区域は法令で定められていて、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送をしなければならないとされる。営業区域はその域内でのタクシーの需給量を調整する目的で定められ、区域内は原則として料金設定が同一である。26年末現在、北海道で準特定地域に指定されたのは、札幌交通圏（江別市、石狩市の一部、北海道市）、小樽市、苫小牧交通圏ほか5交通圏に限られ千歳市は含まれていない。つまり、増車も減車も運輸局への届出と認可で行える状況であり、千歳市における登録車両台数は23年からの5年で微増傾向となっている。現在、タクシー業界はインバウンド需要の増加の一方で、労働環境の改善や人手不足などの課題に直面しているが、今後は公共交通機関としての安

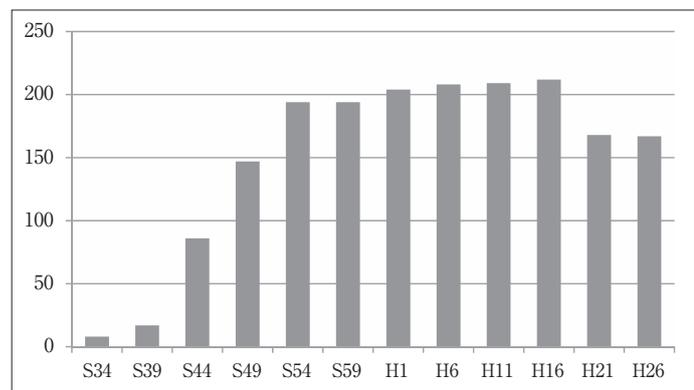


図5-7 タクシー登録台数の推移 (各年3月31日現在/千歳地区ハイヤー事業協同組合)
※市内タクシー登録台数の統計は昭和50年度から始まっており、それ以前の数字は自動車種別登録台数統計から乗合の小型車を抽出した。平成16年度集計までは組合所属の8社の集計だが、20年度で1社が組合を脱会したことにより21年度集計からは車両台数が減となっている。

全性とサービス向上への取組がさらに求められることになる。

参考文献

- 北都交通(株)『北都交通40年史』1990年／(株)山三ふじや『創業百年記念社史』2007年／『千歳民報』／『北海道新聞』
協力
一般社団法人北海道ハイヤー協会
千歳地区ハイヤー事業協同組合

第6節 交通一般

市内自動車登録台数・特徴

日本経済は昭和30(1955)年から45年にかけて世界に例を見ない高度成長を遂げた。こうした経済成長に伴う確実な所得の上昇は、個人消費の急速な拡大をもたらし、三種の神器(テレビ、電気冷蔵庫、電気洗濯機)の普及が一段落すると、「3C」と呼ばれる「カー、クーラー、カラーテレビ」が庶民の願望の的となった。こうした状況の下、自動車各メーカーは矢継ぎ早に1000ccクラスの大衆車を発売する。トヨタは36年にパブリカ、41年にカローラを、日産は34年にブルーバード、41年にサニーを発売している。加えて自動車ローンが一般化すると自動車購入が容易になりマイカーブームの到来を迎えたのである。

以来、我が国の自動車保有台数は爆発的増加を続けてきたが、近年、その増加率は急減してきた。今後、自動車保有台数がどう推移するかは、交通運輸部門ばかりでなく経済、社会、都市構造等あらゆる分野に大きな影響をもたらす恐れがある。

千歳市の自動車保有の状況について、乗用車の車種別保有台数を見ると、軽乗用車以外の乗用車は近年横ばいから微減傾向にあるのに対し、軽乗用車は直線的に増加を続けている。貨物車は、乗用車が一般家庭に普及するのに先立ち、昭和30年代後半からオート三輪をはじめとする小型貨物車が家内企業を中心に急速に導入され、39年度には小型貨物車が全車両の約85%近くを占めている。

乗用車は40年代前半から増え始め44年度に1万台を超えた。49年度は第一次オイルショックによる不景気で貨物車が減少し総数で減となっている。平成元(1989)年から6年にかけてはバブル期で車両購入も増加し、

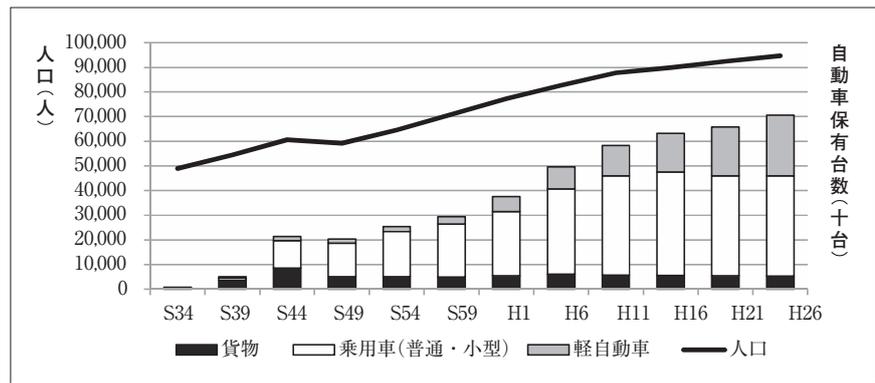


図5-8 市内自動車登録台数の推移

点に販売台数は急減しているが、市内での登録は微増という状況である。自動車需要の減少については、若者が自動車購入に消極的になったことが原因との分析もあるが、その背景にはスマートフォンの急速な普及などにより、若者の金銭消費の構造が変化したことが挙げられている。そうした中においても軽自動車は、車両価格や維持費が少額で済むメリットで人気が高くなっている。

車両の大型化（3ナンバー）とい

う傾向も見られた。その中で、元年の消費税導入に伴って実施された貨物車に対する優遇税制廃止によって、小型貨物車の販売台数及び保有数は突然減少に転じ、近年もその傾向は止まっていない。グラフにはないが8年には翌年から実施された消費税引上げを見越した駆け込み需要による増加もあったが、21年以降は前年のリーマンショックが影響したか微増となっている。それに比べ軽自動車は一貫して増加しており、26年度には全体の34・8%を占めている。同年度は21年度比7・3%の伸びであるが、軽自動車だけでは19・5%の伸びを見せている。全国的には27年度の軽自動車税増税を転換

交通安全都市宣言

高度経済成長に伴う交通事故は、昭和36年（1961）年の千歳警察署管内において死者13人、重軽傷者160人と、前年に比べ死者で8人、重軽傷者で14人と増加していた。このような情勢の中、37年3月12日の市議会第1回定例会初日において、決議案第1号「交通安全都市宣言」が議員提案により提出され、可決された。米田市長は対策に万全を期していきたいと表明し、具体的には交通安全推進運動委員会を結成して組織的に各種事業計画を遂行していくこととした。この年、北海道内では札幌市、江別市など多くの自治体が宣言を行った。人命尊重はもとより、産業、文化その他社会に及ぼす影響ははかりしれず、全市民の参加を期待する思いであった。

しかしながら、その後も車社会は急激な進展を見せ、交通事故の被害者は著しく増加し続けた。国は、45年に交通安全施設の一層の整備促進や効果的な対策を講じ、交通事故の抑止に努めるために交通安全対策基本法を制定した。実はこの年の交通事故による死者は1万6765人で、平成26（2014）年までの統計の中で最悪を記録した。「交通戦争」という言葉が生まれたのもこの頃である。

23年度に市町村における計画策定を努力義務とする法改正が行われたが、千歳市では交通安全に向けた市民意識が高いこともあって、すでに昭和46年度には第1次交通安全計画（S46～50）を策定している。その後も5年間ごとに計画を策定し各種施策の推進に努めており、第9次計画（H23～27）期間中の死者数は着実に減少している。

こうした中、飲酒に伴う交通事故や高齢者による交通事故の増加といった問題が顕在化している。なかでも飲酒に伴う交通事故として忘れてはならないのは、3人の子どもが亡くなった平成18年の「福岡海の中道大橋飲



写真5-50 千歳都市宣言塔（北栄2丁目/H4.3千歳市建立）



写真5-49 交通安全宣言都市碑（北斗4丁目国道36号脇/S37.3千歳ライオンズクラブ建立）

酒運転事故」である。この事故は社会問題化し、これを契機に法律も厳罰化された。現在、取り締まりの強化やシートベルトの義務化、自動車安全技术の進歩などにより死者は減少したが、いまだ飲酒運転などによる悲惨な事故は後を絶たない。

一方、人口に占める高齢者の比率が高まるにつれ、高齢者の交通事故や事故死が増加し始めた。高速道路の逆走、ブレーキとアクセルの踏み間違いなどが主な原因とされる。こうした問題の解決には、運転者の意識の向上や高齢者の身体機能の変化が運転能力に及ぼす影響等について、科学的な評価や広報の実施が不可欠である。千歳市は「全道一若いまち」であり、道内でも数少ない人口増加を続ける都市でもあるが、高齢化は着実に進行している。高齢化社会を踏まえた総合的な交通対策の推進が望まれている。

参考文献

（一財）自動車検査登録情報協会年報、／千歳市交通安全対策会議『第10次千歳市交通安全計画』2017年HP／内閣府HP

第7節 郵便

千歳郵便局

逓信省が創設された翌年の明治19（1886）年に郵便局を一から三等に区分した等級制（一・二等は国の直営、三等は地域の名士などから局舎の無償提供を受けた局）が昭和16（1941）年に廃止され、一・二等級郵便局は普通郵便局、三等郵便局は特定郵便局へ再編したことに伴い、同年2月1日、千歳郵便局は特定郵便局となった。

終戦後、24年6月に逓信省が電気通信と郵政の2省に分割されたことにより、26年12月1日、電報・電話業務は千歳郵便局の取り扱いから廃止となり千歳電報電話局が誕生。翌年10月31日、電報電話局は局舎を新築移転した。

26年10月に民間航空が再開され、東京―千歳間航空郵便線路が復活し、速達郵便物を航空搭載するようになった。また同年には札幌―厚田間の馬そり輸送が郵便専用自動車に切り替えられたことに始まり、30年5月には千歳・札幌間も郵便専用の自動車走るようになり、小包配達にも小型三輪車や軽四輪車が使用されるようになるなど郵便輸送体制が整備されていった。千歳郵便局の郵便物取扱量の推移は（表5-5）のとおり。

27年2月1日、千歳郵便局は普通郵便局に昇格した。しかし郵政省内の規定で普通郵便局は同一名称を使用できず、東京の世田谷にすでに「千歳郵便局」があったため使えなかった。そこで当時、千歳郡は胆振国（行政区は石狩支庁）に属していたことから「胆振千歳郵便局」に改称することとなった。これは平成2（1990）年に郵便局の名称の付定基準が改正



写真5-51 本町1丁目の局舎（『千歳・恵庭・広島三村銘鑑録』より）



写真5-52 本町3丁目の局舎



写真5-53 東雲町3丁目の局舎

表5-5 市内郵便物取扱量の推移

年度	内容	取扱量
S25	郵便	引受 1,075,822 配達 1,053,837
	小包	引受 10,964 配達 28,822
S35	郵便	引受 1,985,723 配達 2,836,891
	小包	引受 38,403 配達 56,539
S45	郵便	引受 3,815,899 配達 4,690,540
	小包	引受 72,066 配達 95,042
S50	郵便	引受 4,575,833 配達 6,233,211
	小包	引受 52,564 配達 109,352
H元	郵便	引受 7,251,606 配達 8,078,230
	小包	引受 191,665 配達 82,964
H10	郵便	引受 8,156,892 配達 10,720,900
	小包	引受 275,328 配達 124,538
H13	郵便	引受 7,105,000 配達 12,337,000
	小包	引受 262,000 配達 106,000

※『要覧ちとせ』より。
平成14年度以降、市町村ごとの取扱量は非公表となった。

され、普通郵便局にも同一名称が使用できるようになったことから同年11月30日に「千歳郵便局」の名称に戻されている。

昭和28年8月8日には本町3丁目11番地に局舎を新築（383・32平方メートル）し本町1丁目から向かい側へと移転した。

局舎はその後、31年11月に増築（本館735平方メートル、附属舎57・02平方

表5-6 郵便ポストと切手売捌所

年	郵便ポスト	切手売捌所
S25	9	9
S30	36	22
S38	43	37
S45	64	66
S50	71	50
S55	65	47
H元	82	64
H5	89	27
H10	94	110
H15	130	115
H20	126	121
H26	122	111

※要覧ちとせより（昭和45年以前は12月31日現在、50年～平成10年と26年は4月1日現在、平成15年と20年は3月末日現在の数字）。

（ト）。さらに市制施行以降人口が増え、郵便物の取扱量も市制施行された33年から2倍近くとなっていた43年11月10日、東雲町3丁目2番地に局舎を新築移転し、関係者約150人が出席して落成記念式典が行われた。

市内の郵便ポストは、25年の9カ所が2年後の27年には25カ所、30年には36カ所となり、街が大きくなっていることを物語っている。ちなみに45年1月、北海道拓殖銀行千歳支店（本町3丁目）前に市内で初めて屋外の私設郵便ポストが設置された。屋内ではすでに遠藤病院と千歳空港ビル内に設置されていたが、屋内では営業時間外には投函することができなかった。もともと拓銀千歳支店の隣に43年11月まで旧郵便局舎があったため、移転後の地域住民から設置の要望が寄せられ、同支店が6万3000円を負担して設置した。47年12月に同支店が千代田町3丁目に移転後は、同店舗を買い取った市ガス水道局が管理を引き継いだ。

また、63年には円筒状の郵便ポスト（丸型1号）のほとんどが角型ポストに更新された。更新後、市内81個のうち丸型がわずか3個となった。市内の郵便ポスト、切手売り捌き所は平成14年頃のコンビニエンスストアとの提携等により増え、その後は横ばいとなっている。

10年5月、千歳郵便局の新局舎がJR千歳駅前、千代田町7丁目101番地に完成し、6月8日に業務を開始した。千歳の人口増に伴う業務量の増大に対応するため

旧局舎の3・5倍の面積となった。また、防火対策として道内郵便局では初めてとなる局舎および周辺の消火活動に使用する

のための約100トの貯水ができる防火水槽を利用者駐車場の地下に設置した。

市内特定郵便局・簡易郵便局

支笏湖郵便局 明治期において支笏湖地区への郵便は苫小牧局の集配下にあり、王子製紙(株)の軽便鉄道によって運ばれ、軽便鉄道第四発電所と千歳市街との間に自動車道は完成されていなかった。しかし大正期から支笏湖への観光客や湖畔への定住者も多くなり、昭和2（1927）年6月、第一発電所のある千歳村大字烏柵舞村水溜りに支笏湖郵便取扱所（初代所長・谷本亀）が開設された。無集配で郵便、為替、貯金業務を始めたが、苫小牧から軽便鉄道による郵便物輸送は変わらなかった。その後、支笏湖畔の開発が進み、11年9月には水溜局を廃止し、湖畔に局舎を新設すると同時に三等郵便局「支笏湖郵便局」に昇格した。12年から集配業務、電信電話の取り扱いを始め、13年11月には局舎を湖沿いの旅館翠明閣と支笏湖孵化場の中間に移転新築。25年からは電話の交換業務を開始した。

31年7月1日から、千歳郵便局から湖畔まで1日1往復、直接輸送されるようになった。これまで湖畔には千歳から苫小牧局経由で送られ、同一町内でありながら2日から3日を要した。

45年10月25日には国道453号沿いの現在地へ局舎を新築し移転した。当時の谷本和夫郵便局長の私費による建設であった。

平成18（2006）年9月19日、日本郵政公社が進める集配拠点の再編に伴い集配業務を廃止した。翌年の民営化に向けて窓口業務だけを行う無集配局となり、支笏湖温泉、モラップ、幌美内、美笛、樽前山7合目ヒュッテなどを担当していた集配業務は千歳郵便局に移管された。

泉郷郵便局 昭和3年8月1日に千歳村字ケヌフチに胆振嶮淵郵便取扱所（初代所長・村上与一）が設置され、無集配で郵便、為替、貯金の事務

を取り扱った。それまでこの地域は隣村の追分郵便局の配達区域であった。その後11年9月に局舎を新築し、同時に三等郵便局「胆振嶮淵郵便局」に昇格、保険、年金、恩給なども扱うようになった。15年11月からは電信・電話の事務も開始し、16年には等級制が廃止され特定郵便局となった。

「嶮淵」が道北の天塩町にも同名の地名があり、誤送も多かったことから26年9月1日、字名が改正されたことにあわせて「泉郷郵便局」に改称された。翌年4月1日からは集配も開始され、泉郷、中央、協和の地区住民にとってなくてはならない存在となり、44年に局舎が新築された。

50年頃から利用者が減少し、平成3年6月30日付で廃局となったが、同年8月1日、地域の要望もあり業務を民間に委託する簡易郵便局として新たに開局した。

美笛郵便局・千歳富丘郵便局 昭和8年に金鉱が発見され11年に千歳鉱山(株)が創設、最盛期には約5000人が居住していた千歳村大字烏柵舞村字美笛に13年8月11日、美笛郵便局(初代局長・山本正)が開設された。無集配の三等郵便局で郵便、貯金、為替、保険の事務を取り扱った。15年7月に新築移転し、翌年2月1日には等級制が廃止され特定郵便局となり、17年1月21日からは電話・電信業務も開始した。

53年には千歳鉱山の経営悪化による合理化策として千歳鉱業所の職住分離により美笛郵便局は廃止となり、10月16日、地域住民から郵便局設置の強い要望があった富丘4丁目に移転し千歳富丘郵便局となった。笠原進作美笛郵便局長もそのまま初代の富丘郵便局長となった。

千歳駅前郵便局 市街地で本局以外に初めての郵便局として昭和33年7月1日、千代田町5丁目の駅前通・グリーンベルト横に無集配の特定郵便局として千歳駅前郵便局(初代局長・山口喜之助)が開局した。川北地区・末広・青葉丘などの住民にはとても便利になった。

千歳末広郵便局 米軍の駐留から人口は急増し、町は将来の発展性を考え鉄道から東の末広地区に第2次区画整理事業を計画、昭和32年度から施行した。国勢調査で末広町の人口は30年の1267人から40年で5821人という伸びを見せ、青葉丘、日の出丘でも急激な増加をみせていた。その中で、39年12月16日、無集配の特定郵便局として末広町中区3丁目(現・末広4丁目8番)に千歳末広郵便局(初代局長・一柳清)が開局した。

千歳北栄郵便局 末広町と同様に北栄町も、昭和30年の国勢調査で人口1423人であったのが40年には4298人と急増し、北信濃、富丘団地へと発展していた中、40年12月1日、無集配の特定郵便局として北栄町(現・新富2丁目1番)に千歳北栄郵便局(初代局長・中浜慶介)が開局した。

千歳春日郵便局 本町3丁目にあった千歳郵便局が昭和43年11月10日に東雲町3丁目に移転し、春日町、大和町、錦町などの住民は不便になっていたが、同年12月2日、春日町3丁目に千歳春日郵便局(初代局長・菊地正利)が無集配の特定郵便局として開局した。

千歳梅ヶ丘郵便局 寿町内会の矢島渡会長が代表となり鉄東地区(寿、弥生、梅ヶ丘、日の出、青葉、住吉)の町内会が連名で特定郵便局誘致について市や市議会に陳情するなど長年の運動が実を結び、昭和57年12月11日、梅ヶ丘2丁目に無集配の特定郵便局として千歳梅ヶ丘郵便局(初代局長・岡西貢)が開局した。国鉄千歳線以東・千歳川以南では初めての郵便局となった。

千歳自由ヶ丘郵便局 昭和59年10月15日、自由ヶ丘3丁目に無集配特定郵便局の千歳自由ヶ丘郵便局(初代局長・尾形俊雄)が開局した。自由ヶ丘、北斗、北信濃、桜木方面の住民にとって非常に便利になった。

千歳白樺郵便局 昭和53年から住宅団地の分譲が始まっていた泉沢向陽台に60年11月25日に千歳白樺郵便局(初代局長・遠藤栄光)が開局し

た。無集配の特定郵便局として白樺2丁目に開局し、居住者がすでに約4000人になり商業施設や金融機関が進出する中、バスや自家用車で市街地の郵便局を利用していた住民待望の設置だった。

千歳長都駅前郵便局 JR長都駅に隣接し住宅地として将来の発展が認められ、地域から強い要望もあつた千歳長都駅前郵便局（初代局長・西野文雄）が平成3年11月25日、北信濃842（現・長都駅前2丁目）に開局した。

千歳ヤマセミ郵便局 千歳市のシンボル「市の鳥」から命名された千歳ヤマセミ郵便局（初代局長・豊田淳治）が平成10年10月5日に開局した。鳥の名前が付けられた郵便局は全国初。同年6月に千歳郵便局が東雲町からJR千歳駅前に移転したことに伴う地域住民からの郵便機能の維持を求める声も高まり、朝日町4丁目のビル1階に入居したものだ。

千歳東郊郵便局 平成11年11月29日、東郊2丁目に千歳東郊郵便局（初代局長・佐々木清）が市内で13番目の特定郵便局として開局した。開局を記念して29日、30日の両日、来局舎に貯金箱とタオルをプレゼントした。豊里、東郊、住吉地域住民待望の設置だった。

千歳空港簡易郵便局・新千歳空港内郵便局 昭和48年9月1日、千歳空港ビル2階の出発ロビーに簡易郵便局が開局した。空港関係者などからの強い要請を受け郵政省が検討し、千歳郵便局に勤務経験のあつた吉田徳弥が受託し全国の空港で初の設置となった。国内郵便の引き受け、交付のほか貯金、簡易保険などを扱った。

平成4年7月1日、新千歳空港ターミナルビルが供用開始され、旧ターミナルビルの千歳空港簡易郵便局は廃止され、同日に新ビル1階に新千歳空港内郵便局が特定郵便局として開局した。

6年に新千歳空港の乗降客が年間1500万人を突破し、同年6月には

24時間運用が開始されるなど利用者の増加が予測され、関係者や利用者からの要望の高まりを受け、7年4月1日から土・日、祝日の営業を始めた（保険、貯金を除く）。新東京国際空港郵便局（現・成田国際空港郵便局）に次いで国内2例目となった。

平成25年4月1日、千歳郵便局に統合され新千歳空港内分室となった。**札幌オリピック村郵便局恵庭岳滑降競技場臨時出張所** 昭和47年2月3日から23日まで開催された第11回オリピック冬季競技大会（札幌オリピック）のオリピック村（札幌市真駒内緑町4丁目）内に、1月10日から2月20日までの42日間、集配普通郵便局として札幌オリピック村郵便局が設置された。滑降種目は唯一札幌市外の恵庭岳で行われ、会場となった支笏湖オコタンに臨時出張所が設けられ、競技が行われた2月5日と7日の午後開設された。郵便切手類の売り捌き、内国郵便のうち普通扱い郵便の受付、外国郵便のうち書状・航空書簡・はがきの受付、特殊日付印および小型記念日付印の押印の取り扱いが行われた。

千歳郵便局・郵便事業会社千歳支店

平成10（1998）年に成立した中央省庁等改革基本法において、郵政事業は独立採算制のもとで自律的かつ弾力的な経営を可能とすることなどから、国営の新たな公社設立が定められ、日本郵政公社法の成立を経て15年4月、日本郵政公社が発足した。

さらに、公正かつ自由な競争を促進することにより多様で良質なサービスの実現などを目的に、19年10月1日、郵政民営化関連法に基づき日本郵政（持株会社）および4事業会社（郵便事業（株）、郵便局（株）、郵便貯金銀行（株）、郵便保険会社）が誕生し、郵政民営化がスタートした。これに伴い特定郵便局、普通郵便局の区分は廃止され、各郵便局は郵便局（株）が直接管理することとなった。千歳郵便局では名称はそのままだが分社化で郵便局会社と

郵便事業会社が同居することとなり新たな体制となった。この日、郵便事業会社千歳支店では午前8時30分から郵便課、集配課などの職員約100人を集めて記念式を行った。

また21年10月、「郵政事業に関する国民の権利として、国民共有の財産である郵便ネットワークを活用し、郵便・郵便貯金・簡易生命保険の基本的なサービスを全国あまねく公平にかつ利用者本位の簡便な方法により郵便局で一体的に利用できるようにする」ことなどを内容とする郵政改革の基本方針が閣議決定された。抜本的な見直しに取り組み、5分社化されていた日本郵政グループを4社体制（日本郵政、日本郵便、ゆうちょ銀行、かんぽ生命保険）に再編するなどの郵政民営化法等の一部を改正する等の法律が24年5月8日に公布された。

参考文献

胆振千歳郵便局「業務概要」1981年／佐々木秀司『北海道郵便局の移り変わり』1998年／総務省『情報通信白書』／千歳市『千歳市史』1969年、『増補千歳市史』1983年／北海道郵政局『北海道郵政30年史』1979年／『千歳民報』／『北海道新聞』

第8節 電信電話

千歳電報電話局・千歳電話中継所

千歳では千歳郵便取扱所において、明治41（1908）年1月から電信事務、大正元（1912）年10月から電話通話業務が開始された。電信電話は郵便事業に含まれていたが、戦後、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）による逋信省再編の勧告に基づき、政府は昭和24（1949）年6月、逋信省を郵政省と電気逋信省に分離し、8月に千歳電気逋信施設区が開設された。26年12月には機構改正により千歳郵便局の業務から電報電話の取り扱いが廃止され、千歳電報電話局が開局した（初代運用長・大野源次郎）。

翌年8月、効率的な経営でネットワークの拡張を達成するためには、官営ではなく経営の独立性をある程度与えた公共企業体が望ましいとの考えから、電気逋信省を廃止し日本電信電話公社（電電公社）が誕生した。同年10月31日、千歳電報電話局はそれまで同居していた郵便局舎から独立し千代田町2丁目に木造2階建ての局舎を新築し移転した。11月1日から局長制が実施され、大野が初代局長に就任した。

36年には11月の交換方式から自動式（ダイヤル式）電話への切り替えによる加入者増大への対応とともに千歳電話中継局の編入が予定され、9月11日には鉄筋コンクリート一部3階建て延べ面積2314・4平方メートルの新庁舎が千代田町2丁目16番に建設された。その後も電話の新設が増え、700台前後の設置が年を越し、申込みから設置まで2年にまたがる加入者が出るほどの伸長ぶりをみせ、45年12月、地上4階地下1階に増築し、延べ面積は4987・38平方メートルと2・15倍となった。

また、本州につながる長距離逋信網の確保を目的に札幌と渡島当別間に無装荷ケーブルの音声回線を開通させるため（S19・5開通）、同年1月、



写真5-54 昭和27年に新築され独立した電報電話局舎



写真5-55 右に電報電話局舎と鉄塔、奥に千歳空港が見える（千歳高校付近から撮影）

札幌搬送管理所千歳電話中継所が19年1月に開設された。戦時中は千歳海軍航空基地の有線通信の重要な拠点であり、戦後は米軍により利用されるとともに一般利用者の長距離通信に活躍した。36年11月12日、本町2丁目の千歳基地正門前から新築2ヵ月後の千歳電報電話局舎内に移転した。48年には4階建ての電報電話局舎の屋上に高さ36^{メートル}の鉄塔が建設され、局舎部分を含めた地上からの高さは約56^{メートル}。最上部に直径4^{メートル}のパラボラアンテナ4基が備えられた。航空法施行規則の「滑走路から半径3^{キロメートル}以内の高さ45^{メートル}以上の施設」に該当し、昼間障害標識が必要となり鉄塔の上部から5等分されて赤と白に彩色された（58年には同規則改正により7等分に塗り替えられた）。

日本経済が48年のオイルショックを契機として財政状況が悪化し、3公社5現業および特殊法人の民営化が論議された。その中で通信分野に民間活力を積極的に導入し通信事業の効率化や活性化、多様なニーズに応える

ため、通信改革関連3法案^①が国会に提出され、59年に成立、60年4月1日に施行された。

日本電信電話株式会社法により電電公社は株式会社に変更し、日本電信電話(株)(NTT)が設立された。北海道電気通信局はNTT北海道総支社となったが、地元の電報電話局は長年地域住民に慣れ親しんできたため、千歳電報電話局のまま改称は先送りとなったが、年号が変わった平成元(1989)年4月1日、NTTの全社的な機構改革に伴う措置で「電報電話局」の名称が消え、NTT千歳営業所となった。さらに9年6月、改正NTT法が成立し、11年7月1日に従来のNTTは持株会社となり、東日本電信電話(株)(NTT東日本)・西日本電信電話(株)(NTT西日本)の地域会社2社と長距離通信・国際通信を主に手がけるNTTコミュニケーションズ(株)の4社に分離分割され、千歳営業所はNTT東日本北海道支店の管轄となった。その後、NTTは電話サービスから総合的な情報流通企業へさらなる転換を目指し、14年までの北海道支店の経営改善を図るため、道内の16営業所のうち、千歳を含む13営業所が13年1月に廃止となった。

註(1) 日本電信電話株式会社法案、電気通信事業法案、日本電信電話株式

会社法及び電気通信事業法の施行に伴う関連法律の整備等に関する法律案

紋別岳無線中継所

千歳市の『要覧ちとせ』では昭和39(1964)年版から10年以上にわたって紋別岳(866^{メートル})を「眺望は素晴らしく太平洋、日高、エリモ、夕張、札幌、日本海、雄冬と実に北海道の5分の1の地域を一望に眺めることができる」と紹介している。

この見通しの良さを利用し山頂部に建てられたのが無線中継施設。最初に無線中継施設を設置したのは国家地方警察で、27年ごろ発行された千歳観光協会と苫小牧観光協会の『涼風は招くよ観光支笏へ 支笏湖案内図』

には山頂部に国警無線中継送信所、麓の支笏湖観光ホテル北側には国警送信所が記されている。高橋長助の『国立公園支笏湖沿革史 百年の支笏湖歌入物語』（1974年）では27年着工とされている。29年の旧警察法改正で国家地方警察が廃止されると、施設は北海道警察通信所として31年ごろまで使われた。

日本電信電話公社の『北海道無線史』（1979年）によると、電気通信省（後の日本電信電話公社、現在のNTT）は、29年4月に東京―大阪間に超多重電話とテレビ中継のため国内初のマイクロ波回線を建設した。続いて30年6月に東京―仙台間、11月には仙台―札幌間に着工して突貫工事が進められた。紋別岳の支笏無線中継所建設は30年4月に山頂まで約5^キの自動車道開削から始まった。同年4月12日付『苦小牧民報』に「今月中旬に起工式」の見出しとともに「トラックの便をはかるため環状に道路敷設工事を施工すると共に、道路工事と並行して頂上には鉄筋コンクリート造り80坪の無人局舎の建設にかかる」と載せられている。工事は31年10月に完成し、札幌から福岡間を結ぶ日本縦断幹線マイクロ波回線が確立された。同年12月19日にはテレビ放送が東京からの中継で開始された。

37年には稚内―鹿児島間2514^キが結ばれるとともに、紋別岳ではカラーテレビ中継機と札幌―東京間の自動電話中継機設置のための増築が完成している。47年の札幌オリンピックで恵庭岳を会場に行われた滑降競技のテレビ中継は紋別岳を経由して札幌に送られ、国内、全世界に送られた。紋別岳山頂には支笏無線中継所のほかNHKと北海道の建物がある。NHKの建物は平成10（1998）年に建てられた番組伝送専用施設、北海道の建物は11年に設置された樽前山噴火監視のための監視カメラと湖周辺に設けられた監視施設からの情報を中継する紋別岳中継局。NTTの無線中継所とNHK番組伝送専用施設は、いずれも紋別岳からイチャッコペ

山（829^ミ）に向かう稜線に沿って引かれた国立公園の境界線の外側に建てられ、国立公園内にあるのは北海道の中継局だけとなっている。

余談になるが、中継施設建設と保守のために作られた管理道路は一般車両に開放されていたことから、昭和31年2月に苦小牧市、苦小牧観光協会、苦小牧商工会議所が登山バス運行を計画。同年6月5日にジープ4台に13人が分乗して現地調査を行っている。『苦小牧民報』6月7日付の同行記によると、一行は「小型バスなら登れる」という確信を深めた」という。実現はしなかったが、その後も素晴らしい眺望を利用するロープウェイや展望台、林間スキー場などの構想が相次いだ。管理道路は、自動車の通行量が増えて道路の痛みがひどくなったため42年夏から一般車両の通行が禁止されている。

連合国軍基地内・千歳特別電話局

敗戦とともに進駐してきた連合国軍関連で、千歳基地内の通信施設では当初、海軍航空隊の自動交換設備をそのまま使用していたが、基地の拡張・整備に伴い新增設された。このほか、第2基地では通信局の直営工事により整備された自動交換設備により、オクラホマ州兵が駐屯したキャンプ・ストロングでは米軍の野戦用共電式交換機により、いずれも昭和26（1951）年10月から交換業務を開始した。これら各施設の保守は日本側が受託することとなり、25年11月に真駒内特別電話局が設置され、翌年5月にその千歳分室とともに札幌電報局千歳国際通話所、札幌電話局千歳分室が基地内に開設された。その後、同年12月に真駒内特別電話局千歳国際通話所が千歳電報電話局キャンプトセ内分室となり、さらに30年7月、千歳特別電話局に統合された。その後は米軍基地の縮小や撤退により36年1月に千歳特別電話局は廃止された。



写真5-56 千歳郵便局2階に同居していた電報電話局の電話交換士の女性が写る。(S26頃/中川一昌提供)

電話の自動即時化・電話サービス

昭和10(1935)年に千歳で電話交換の取り扱いが始まり36年まで交換手が仲立ちしてつなぐ磁石式電話だった。26年、中学卒業後に電話交換士となった有村ミヨコ(旧姓・野呂)は、本町1丁目にあった千歳郵便局(現・かめやホテル所在地)の2階で電話交換の業務を行った。「記憶では回線が122番まであって、電話がかかってくると表示板が開き、何番からかかってきたのがわかった。『○番へつないでほしい』と言われてつなぐが、2台の交換台に1人ずつ対応するので、かかってくるのがわかっていても対応中はつなげられずに待たせておくことになり、ずいぶん怒られた。近所に住んでいる人の中には、怒って交換の部屋に入って来る人もいたが、忙しくてつなげられない状況を見たら黙って帰って行った。24時間体制で日勤と泊まり勤務がそれぞれ2人いたが、泊まり明けで日勤の人が休むとそのまま勤務ということもあった」と当時を振り返る。

ダイヤルするだけで相手に直接つながらる自動式電話に切り替えられたのは36年11月25日午前0時から道内20番目だった。9月に完成した千代田町2丁目の新庁舎2階の自動交換機庫室で、配線盤に差し込まれていた絶縁体が抜き取られ自動交換機への切り替えが完了。市内の電話は一齐に自動電話に切り替えられた。消防本部は24日の夜から「火災の急報は119番にな

る」と広報車で呼びかけて回った。札幌、恵庭、支笏湖などと即時通話ができるようになり、電話加入数が35年の641件から36年には1064件へと急増した。さらに長距離市外通話は「103」への申し込みが必要だったが、40年8月22日から全国即時通話網に編入し、市外へ直接ダイヤル通話できる地域は全国主要520地域となった。また、千歳へかける市外局番は「012322」となった。

45年8月には支笏湖局の磁石式手動交換から自動改式工事が始まり、ユースホステル裏に無人のトレーラー交換機(クロスバーC23型)を設置し、10月23日からサービスが開始された。サービスエリアは丸駒、ポロピナイを除く湖岸ほぼ全域にわたり、「110」や「119」の緊急電話が即時通話できることに住民の安心が高まった。これは札幌冬季オリンピックを控えて湖畔地区を全国ダイヤル直通網に組み込もうとする計画から恩恵を受けたものであった。これに伴い電話番号の形態も変わり、支笏湖の市外局番が「012325」となった。千歳電報電話局も46年12月に最新のクロスバー自動交換機が導入され、市外局番の「01232」、市内局番の「3局」と「4局」が始まった。その後55年3月4日には市外扱いだった支笏湖電話交換局の市外局番が千歳電報電話局に編入され「01232」となった。市外局番の末尾「5」がなくなる代わりに市内局番「5」が加

表5-7 市外通話料金表

距離	7円で通話できる秒数
準市内	60
20 ^キ まで	50
30 ^キ まで	38
40 ^キ まで	30
60 ^キ まで	21
80 ^キ まで	15 (21)
100 ^キ まで	13 (21)
120 ^キ まで	10 (18)
160 ^キ まで	8 (15)
240 ^キ まで	6.5 (12)
320 ^キ まで	5 (9)

※()は夜間=20時~7時の秒数。S40.8広報より。

えられ、市内からは5ケタの番号でつながるようになった。農村地区では、地域の連絡手段として整備されていた有線放送施設を42年10月に農村集団自動電話(後に地域集団電話)に切り換えた。長都、中央、駒里

に交換局を設置し、初年度には567戸が加入し回線を共同で使用した。さらに47年度には対象地域が広域にわたるが戸数が少なく見送られてきた中央長都地区にも新設され、市内の可住地区に電話通信が行き渡った。その後、通話回線が飛躍的に増加し共同の回線では対応が困難となり、52年から一般加入電話への切り換えが始まり、栗山電報電話局の管轄であった東千歳も含め54年度で切り換えを完了し地域集団電話は姿を消した。

泉沢向陽台では住宅団地の造成が本格化した54年10月に電話交換局が開局した。架設能力800台規模のトレーラー交換機であったが、その後加入台数も増え、臨空工業団地進出企業による利用も見込まれることから、57年6月に新局舎を建設した。交換機は最新の電子式D20型、架設能力は2800台だが機械増設で数倍の規模まで対応でき、企業によるファクシミリや国際ダイヤル通話なども可能となった。千歳電報電話局が管理し局名は「第二千歳局」と付けられた。

また、42年12月からはテレックスのサービスが市内で開始された。テレックスは印刷電信機（テレタイプ）により企業などの加入電信加入者相互間でダイヤル自動即時により記録通信を行うもので、道内では34年3月に札幌で初めて開通した。通信の内容が記録され、不在受信が出来る、伝票の複写がとれるなどの利点から市内開始当初に9企業が加入。大手企業や金融機関が多かったという。

東京のセンターと直結し短縮ダイヤルや電話計算ができる押しボタン式のプッシュホンが46年に札幌、49年5月に千歳市内で販売が開始され、回転ダイヤル式の電話は徐々に姿を消していった。

平成元（1989）年2月2日には昭和10年から続けられてきた電話交換業務が廃止となった。また、コンピュータ化した電話番号案内システムに切り替わり、「104」にかけると札幌などの他地域局の交換台へとつ

ながるようになった。

注（1）小型・軽量の自動式電話交換機で、トレーラー式のトラックでも運搬が可能なことから名付けられた。

（2）農村、漁村など住民が広範囲に分散している地域で、いくつかの回線を共同で使用する設備。地域内の通話は料金がかからないが、他宅で通話中だと使用できない。

市内局番「2ケタ」への移行

千歳市は恵庭市とともに昭和59（1984）年5月15日、それまで1ケタだった市内局番を早急に2ケタにするよう千歳電報電話局に陳情した。市内局番の桁数はマチの規模を示し、両市にとって「道央圏の市で工場や住宅が増えているのに、市内局番が1ケタでは対外的に小さなマチの印象を与える」というのが陳情の理由だった。2ケタは「人口10万人が目途」だったが、両局が担当する両市の人口を合わせると約12万人であり条件は満たしているとした。局では両市の熱意に応えるため、市民への周知、電話帳の作成、機械の導入・改造等の準備を早急に進め、同年10月24日午後2時、市内局番2ケタが開始された。これにより両市の市外局番は、「01232」（千歳）と「01233」（恵庭）から、ともに「0123」となり、両市間で市外局番をダイヤルする手間が省けることとなった。また、複数の市が同じ市外局番となるのは道内で初のケースでもあった。

電話加入状況

戦後の北海道では、昭和20（1945）年の約3万8800件から電電公社発足時の27年の加入数は約7万2900件と倍増したものの、道民100人当たり0.8件と加入率は低かった。千歳町内では27年の人口2万5286人に対し電話加入数は240件で、市民100人当たり約0.9件という状況であった。電電公社は「申し込めばすぐつく電話」、「全

表5-8 北海道内の加入電話の開通数 (単位100件)

年	S19	S20	S21	S22	S23	S24	S25	S26	S27
加入数	396	388	400	441	490	520	577	650	729
増加率	0	-2.0	3.1	10.3	11.1	6.1	11.0	12.7	12.2

※『北海道の電信電話史』(S39)より

表5-9 市内の一般電話加入数の推移

年	S25	S27	S30	S35	S40	S46	S50	S56	H元	H9	H11	H20	H26
住宅用						1,057	9,234	16,190	23,044	30,252	30,480	19,950	12,530
事務用						3,500	4,676	5,474	7,653	10,241	10,221	7,710	3,012
計	139	240	563	641	1,643	4,557	13,910	21,664	30,697	40,493	40,701	27,660	15,542

※農村集団自動電話(地域集団電話)は除く。『要覧ちとせ』より

国どこへでもすぐかかる電話」の2つを大きな目標に掲げ、加入数は増え続けたが、49年には市内の加入電話1万494件に対し積滞電話(申し込んでもつかない電話)が2288件とピークとなり、一時は事務用電話で2年、住宅用は3年といった長期の待ちや、約3万円の設置費用が市価で10万円にもつり上がるといった事態もあったという。積滞電話は51年頃になってようやくほぼ解消された。特に住宅用電話の加入数は急速な増加を続けた。

市内加入数は56年度末に2万台を突破し、平成元(1989)年度末に3万台、9年度末に4万台を超えるが、携帯電話の普及に伴い11年の4万701台をピークに減少に転じる。『平成13年版 情報通信白書』によると、「平成12年には、携帯電話及びPHSの契約数を合わせた移動体通信の契約数は、加入電話とISDNの契約数を合わせた固定電話の契約数を超え、移動体通信の隆盛の流れが明らかとなっている」とし、26年度末の市内加入電話は1万5542台まで減少している。

公衆電話

日本で初めての公衆電話(当時は自働電話)は明治23(1890)年の電話創業時で電話交換局の窓口の「電話所」に置かれた。北海道内は33年に札幌での電話創業時に札幌電話交換局の大通電話所に設置されたのが最初であるという。千歳も電話交換業務が開始された昭和10(1935)年に千歳郵便局内に置かれたのではないかと推測される。

戦後は硬貨不足から硬貨を入れる公衆電話の普及が進まず、電話ボックスも設置費用が高く適所の確保が困難だったことから、公衆電話を店頭に設置することとした。これには2種類あり、1つは簡易公衆電話で一般の加入電話を店頭に置いてもらい公衆に利用させるもので26年11月から施行された。もう1つは委託公衆電話で電話局が店頭に置いてもらうもので同年12月に施行された。28年8月(道内では29年3月)から通常の加入電話(黒)と区別でき目立つように赤色に変えられた。しかし官庁や店先に置かれた赤電話では閉店とともに使用できず、30年代初めに夜間でも利用できる公衆電話ボックスが千歳駅前設置されたのが市内初と思われる。市内各地域から夜間も使用可能な公衆電話の設置が求められ、38年以前に映画館・千歳座の前に設置され、39年には北栄町の中里病院北栄診療所(現・新富2丁目)前と東雲町の市役所企業課(現・市役所本庁舎位置)前に新型のポール電話が設置された。その後、43年に富丘団地、北栄団地、真町



写真5-57 昭和39年8月、市企業課(現・市役所本庁舎所在)前に設置されたポール公衆電話

団地、青葉丘・泉沢団地、東雲団地、友楽劇場横（幸町）など各所に電話ボックスが設置され、44年には31カ所、48年には56カ所と増設されていた。ボックス内の電話は青電話だった。

42年11月15日、市外にも直接かけられる大型赤電話が、電報電話局内に2台、空港ビル内に7台のほか空自千歳基地、陸自北千歳駐屯地、片岡商店（錦町2丁目）に各2台の計15台が設置され、「ダイヤル市外通話もかけられます」と書かれた金帯シールが貼られていた。10円硬貨が6枚入り、10円で東京3秒、札幌38秒、苫小牧60秒、恵庭83秒の通話ができた。その後44年には10円硬貨が10枚入る大型青電話も空港ビル内に初めて設置された。

赤電話、青電話に続いて登場したのは100円硬貨が使える黄電話だった。札幌地下街の電電サービスとともに47年12月22日、千歳空港にも設置された。こまめに10円硬貨を入れなくて良いため長距離電話に便利で千歳空港での利用度は高かった。しかし難点はおつりが出ないこと。次に登場したのがテレホンカードを使用できる緑の磁気カード式公衆電話機で、57年12月23日、北海道内で初めて千歳空港に設置された。この日は4台、翌年1月に16台増設された。以後は緑の公衆電話が主役となり、赤電話、青電話、黄電話は見られなくなっていった。

また、平成元（1989）年頃、ホテル日航千歳内で国際通話のできる公衆電話を利用し、市街地にはそれ以外なかったとの証言がある。当時のホテル関係者に記憶はないが、国際通話ができる公衆電話は昭和59年3月に羽田と成田の両国際空港に設置されたのが国内初、同年8月に札幌に設置されたのが道内初といわれていることから、60年から平成元年頃に設置されたのではないかと推測される。

現在ではパソコンなどの携帯端末を接続してデータ通信や画像通信もで

きるデジタル公衆電話や非接触式のICテレホンカードを使用するICカード公衆電話など新機種も登場している。市内の公衆電話の設置数は、携帯電話の普及により平成7年度の976台をピークに減少し、26年度には154台となっている。

電報

私的な電報は電話が普及するまで、身内の危篤や死亡を知らせる緊急連絡手段に使われ、社交的・儀礼的に送られることはごく僅かであったが、昭和11（1936）年12月に慶弔電報規則が制定され、逓信省による結婚、栄転、入学、弔慰などの慶弔儀礼へのサービス充実と販売促進が図られた。しかし戦時色が濃くなる中、16年4月1日から市内電報、時間外電報を廃止するとともに慶弔電報の取り扱いを中止した。その後も不要不急通信の範囲が拡大され、重要通信の確保や物資節減などのため一般利用が規制されていった。

終戦後は一時中止となっていた市内電報や慶弔電報などが23年から27年にかけて段階的に復活していった。25年には大学・高校の合格通知電報がスタートした。市内では40年代前半をピークに利用が減少していくが、電報の普及により緊急連絡電報は激減する一方で、冠婚葬祭などメッセージを届ける祝電・弔電などの社交電報が定着していった。

電電公社が民営化されNITとなつて3年後の63年、従前のカタカナからひらがな、平成6（1994）年からは漢字も使用でき一般の文章と変わらないものとなった。電話での申込みに加え、9年からはインターネット（DIAL）からの24時間申込みができるようになっていた。冠婚葬祭の慶弔電報と同様に利用されるサービスとして、昭和56年に郵政省がファクシミリで送受信するため直筆のメッセージなどを送れる電子郵便（レタックス）を開始した。電信為替と同時に配達することもできたが、

平成19年の郵政民営化とともに電信為替の取り扱いは廃止された。

自動車電話・携帯電話

移動電話は昭和54（1979）年、電電公社によって自動車電話としてサービスが開始され、北海道では3年後の57年12月、千歳市、札幌市を含め14市町村で開通した。販売等は電電公社子会社の日本自動車電話サービス（株）北海道支社が行い、当時の新設費用は加入料300円、設備料8万円、基本料月額3万円のほか保証金20万円と高額だった。自動車内で利用することから高速道路や幹線道路沿いにネットワークが整備されたが、その後は携帯電話として通話エリアが拡大するとともに、端末の小型化・多機能化が進み利用者が増えていった。

インターネットの普及と地域情報の発信

1980年代後半からのパソコン通信の普及で電話を中心としてきた通信産業が大きな転換点を迎えることとなった。パソコン通信は音声の通信に加えデータによる通信が可能となり、さらに1990年代後半からはインターネットが企業や個人に急速に普及していき、メール通信やWebページの開設により世界中に情報発信することが可能となった。北海道内の中小企業でも、97・0%がインターネットを活用し、82・6%がホームページを開設している（27年3月調査『平成26年道内中小企業情報化実態調査報告書』北海道経済部産業振興局）。

市民に対する行政情報の提供や、市外に向けた食や観光情報など行政や関係機関、団体・個人による地域情報の発信にとってもインターネットの利用は欠かせないものとなっている。さらに平成19（2007）年に登場したアップル社のiPhoneに代表されるスマートフォンは、パソコンと同等の機能を搭載し、リアルタイムで情報の受発信ができることから急速に普及している。特に災害情報の伝達に携帯端末は有効に活用され、各

機関が発表する災害情報をいつでも入手できるほか、「緊急速報メール」として気象情報や避難情報が配信される。

一方で、インターネットを介して企業や行政機関などが保有するデータベースやシステムへの不正侵入やウイルスによるサーバー攻撃などの危機にさらされ、セキュリティの保持が課題となっている。

参考文献

N T T 東日本HP／総務省『情報通信白書』平成13年版 2001年／田村巖『北海道の電信電話年代記』2002年／千歳電報電話局・恵庭電報電話局『業務概要』1977年／千歳市『千歳市史』1969年、『増補千歳市史』1983年／日本電信電話公社北海道電気通信局『北海道の電信電話史』1964年／北栄南町内会『創立50周年記念誌』2006年／北海道『北海道IT活用推進プラン』2013年、『道内中小企業情報化実態調査報告書』2015年／『千歳民報』／『北海道新聞』

第9節 テレビ・ラジオ

第1項 テレビ

テレビ放送とチャンネル数

昭和28(1953)年2月の日本放送協会(NHK)によるテレビ放送開始に先駆け、家電メーカーの早川電機工業(現・シャープ)が、同年1月に国産第1号の14インチテレビ受像機を発売。価格は17万5000円であった。

テレビ放送開始から3年後の31年の年末に札幌およびその近郊(含・千歳)で放送が開始された。続いて翌年には道内民放の第1号として北海道放送(IBC)が送信所を手稲山に設置し放送を開始した。その後、34年札幌テレビ放送(STV)、さらにNHK教育テレビが37年に放送を開始した。これらはVHF帯と呼ばれる電波での配信であった。

43年には北海道テレビ放送(HTB)、47年に北海道文化放送(UHB)、平成元(1989)年に(株)テレビ北海道(TVh)が開設され、これらはUHF帯での配信であり、VHF帯とUHF帯では電波受信アンテナが異なることから2種類のアンテナが必要となるほか、テレビの受像機のほかに専用コンバーターを介してUHF帯の受信を行った。

その後、テレビは白黒の時代からカラーの時代へと向った。43年にはNHKがカラー放送の普及を目指し、ラジオ契約を廃止してカラー契約を創設した。カラーテレビの普及が進み、市内では46年にカラーテレビの受信契約数が白黒テレビを上回った。

北海道では平成18年から従来のアナログ方式からデジタル方式への移行が始まり、道央圏を中心にデジタル放送がスタートした。さらに23年7月24日の正午にはアナログ放送が終了した。これに伴い全国一律に地上波は

従来のアナログ放送から「地デジ」と呼ばれる現在の地上デジタル放送へ完全移行した。この地デジ化に伴い、デジタル放送専用のテレビが必要となり、家電メーカーでは買換え特需となった。

千歳における放送各社のチャンネルは、地デジ前はIBC=1、NHK=3、STV=5、NHK教育=12、TVh=17、UHB=27、HTB=35(ただし、UHF受信帯のチャンネルは17↓4、27↓7、35↓10にブリセットされていた)であったが、地デジではIBC=1、NHK=3、STV=5、NHK教育=2、TVh=7、UHB=8、HTB=6となった。

市内のテレビ普及と街頭放送

テレビ放送の始まった昭和30(1955)年頃のテレビは高価で1インチ1万円といわれ、なかなか一般家庭で購入できるものではなかった。33年のサラリーマン平均月給は1万6608円(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」)で、テレビの価格は月収の10倍前後のものであった。

31年に発行された『千歳町市街案内図』(千歳出版社 発行人 西村辰夫)に、当時の町内の商店広告が掲載されている。その中に千代田町5丁目(駅前通り)にあった^{せき}關ラジオ店の広告欄の中に「テレビ積立預金もあります。半金で現品をお渡し致します。6万円〜20万円」のキャッチフレーズがあり当時の販売方法の一端が垣間見える。また、当時の地元紙『千歳毎日新聞』の広告欄には「技術と信用の必要なテレビ買うなら日進商事で ナナオラ・サンヨー・シャープ・ゼネラル特約代理店 電気工事 日進商事合資会社」(本町1丁目)、「ラジオ修理部新設 此の度サービス部を新設しました。ラジオ・テレビに付きましたは親切に皆様の御相談に応じたいと存じます。御遠慮なく御利用下さいませ レコードとラジオの店 博信堂」(錦町1丁目)、「テレビはナショナル ナショナル本社でテレビ技術講習



図5-9 『千歳町市街案内図』での關ラジオ店の広告

を受けた技術者がサービスの万全を期しております ナショナル・テレビ特約店 牛島電器商会(千代田町3丁目)と、街中の電気店はラジオからテレビへと商戦がたくましく動き出したのが分かる。

このような中、高価なテレビは一般人には買えないため、放送を見るためには電気店前の「街頭テレビ放送」か、近所のテレビのある家に入りこんで観る時代であった。

当時は、大相撲、プロレスやプロ野球が放映されると大変な人気で、街頭のテレビの前には人だかりができていた。札幌では大通公園にHBCがテレビ普及のために街頭テレビを設置し大勢の人にテレビの面白さをアピールした。

千歳市内での街頭テレビは数年遅れた35年前後のことで、前述の關ラジオ店が店頭にテレビを置き、近所の住民をはじめ仕事帰りの人が群がっていた。番組としては連続ドラマの「バス通り裏」、一般視聴者参加のクイズ番組「私の秘密」、紅白チーム対抗のクイズ番組「ジェスチャー」、人

形劇の「チロリン村とくるみの木」、ウォルト・ディズニー・スタジオがアメリカで放送した日本版「ディズニールランド」などに人氣が集まった。

28年に日本におけるテレビ放送が始まったときの受信契約件数は全国で866件。千歳は33年で622件である。33年の千歳の世帯数は1万245世帯で16世帯に1台の普及であった。皇太子殿下

と正田美智子様のご成婚が中継された34年には契約件数が約7世帯に1台まで普及し、さらに東京オリンピック中継のあった39年には2世帯に1台となった。

35年から始まるカラー放送(北海道はS41から)とテレビの低価格化によって一家に1台から数台の時代へと普及が進み、平成25(2013)年度の受信契約数は3万3589件となった。

参考文献

- 各放送局公式HP/篠原直『昭和30年代のTVガイド』1983年/シャープ(株)『シャープ100年史「誠意と創意」の系譜』2012年/千歳市『要覧ちとせ』昭和42年版・昭和48年版・平成27年版、千歳市HP/西村辰夫『千歳町市街案内図』千歳出版社 1956年/『千歳民報』/『千歳毎日新聞』/『北海道新聞』

第2項 ラジオ

戦後のラジオ放送

生活の中のラジオ ラジオはテレビが普及する昭和30年代中期までにおいては音楽、スポーツ中継、ドラマ、演芸と娯楽の中心だった。ドラマとしては、番組が始まると銭湯の女湯が空になるといわれた「君の名は」、主題曲が有名な「鐘の鳴る丘」、吉永小百合、藤田弓子が出演した「赤胴鈴之助」、後にテレビドラマとなった「笛吹童子」が知られる。

30年代中期からは携帯型のトランジスタラジオが普及し大型の真空管ラジオを駆逐、ドライヴのカーラジオ、受験生の深夜放送のほか、仕事、家事をしながらと最も身近な情報源となっていた。また、近年においては災害時における緊急速報、情報収集の手段として大いに見直されている。

北海道のラジオ放送 戦後のラジオ放送は昭和20(1945)年8月15

日正午、日本放送協会（NHK/S34（正式略称）の玉音放送に始まる。千歳においても海軍基地、航空廠、分散工場などに将兵、工員のほか徴用工が整列して玉音を謹聴した。市街地、農村においてもラジオがある家の庭先に人々が集まった。

ラジオは娯楽と大陸における日本軍の戦果を知るため普及していった。16年3月末、千歳におけるラジオの普及率は25割ほどであった。

終戦直後の9月3日からNHK札幌放送局（S3開局）は三大都市圏のみで電波を発射していた教育系主体の第2放送を開始した。

27年3月10日には北海道放送（HBC）が、37年12月15日には札幌テレビ放送（STV/H17（STVラジオ）がラジオ放送を開始している。

超短波のFM放送は音質が良く音楽番組を重視した放送で知られる。NHK札幌が37年12月から実験放送を開始、44年3月1日から本放送を始めた。民放ではエフエム北海道（愛称AIR-G）が57年9月15日から、エフエム・ノースウェーブが平成5（1993）年8月1日から放送を開始している。

洋楽中心のエフエム・ノースウェーブは16年、親会社であった中堅ゼネコン（株）地崎工業の経営破綻によって、北海道空港（株）の子会社である株HK Iアクシス（元・北海道空港情報サービス／現・えんれいしゃ）が株式の53割を取得し現在に至っている。20年4月、新千歳空港国内線旅客ターミナルビル3階にFMノースウェーブのサテライトスタジオがオープンした（H24）。

28年10月19日、HBCとSTVラジオは千歳を含む道央圏で放送ネットワーク強化のためFM補完放送（ワイドFM）の本放送を開始した。

FEN（米軍極東放送網） FEN = Far East Network（極東放送網）とは、日本と韓国に駐留する米軍人、軍属とその家族など米軍関係者に向

けてニュースや娯楽番組を流す米軍の放送局である。

昭和20年10月5日の米軍北海道占領に先立つ9月23日にNHK札幌放送局の送信機材とスタジオを使ってAFRS = Armed Forces Radio Service（進駐軍放送）札幌がオンエア（札幌コールサインWLKD、出力7^{キロワット}、S25・2・18廃止）、26年9月1日には日本独立を控えたFENと呼ばれるようになった。AFRS札幌はキャンプ・クロフォードが完成すると早々に局を移動した。放送は米軍機関紙『星条旗新聞』とともに将兵の楽しみであり情報源であった。

28年にFEN札幌局が千歳空軍基地200ビル（司令部庁舎）2階に札幌千歳支局として中継局を開局、33年には千歳局と改称した。千歳ではスタジオをもちラジオばかりではなく、後年にはテレビ番組も制作した。ラジオは千歳局から周波数1570^{キロサイクル}（ヘルツ）で電波を発射した。テレビチャンネルは73、米製コンバーターによって基地外の日本家庭でも受像できた。

『増補』には、千歳高校コーラスクラブがFEN千歳の依頼で32年12月24日にクリスマスソング8曲を披露して米兵に好評であったことから、33年4月6日の復活祭にも讃美歌、日本民謡を披露したとある。

千歳においてはクマ基地のASAチトセ（第12保安野戦部隊）が撤退した45年以降もFEN三沢からの電波を中継して放送を続けたが、50年6月30日の米軍基地完全閉鎖に先立ち5月下旬に電波の発射を止め、OTH超水平線リーダーの撤去に合わせFENのアンテナも倒された。

FEN千歳の受信範囲はせいぜい恵庭くらいまでだったが、多くの市民をジャズやビッグバンドなど米音楽の虜としたことも忘れられない。

平成9年からはAFN = American Forces Network（米軍放送網）に改組、国内では北から三沢、東京（横田）、岩国、佐世保、沖縄（嘉手納）

に放送局がある。

参考文献

宇尾博介『駐留軍放送局物語』2017年閲覧／Jordan Racee『FEN小史』（試訳2018／08版）／千歳市『増補千歳市史』1983年／道内放送各局HP／『千歳民報』

第10節 マスメディア

地元紙の変遷

戦時中は厳しく統制されていた新聞界であったが、終戦後、連合国軍総司令官総司令部（GHQ）は直ちに日本政府による新聞統制を撤廃したが、新たに「日本に与うる新聞遵則」（プレスコード）を発し、報道機関にGHQ批判や原爆被害などに言及しないという制限付きで言論の自由を奨励した。都道府県1紙の新聞統廃も廃止され、全国各地で新聞の創刊、復刊が続いた。北海道内でも戦時中に統合された『北海道新聞』のみであったが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にもかかわらず創刊さ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。

昭和23（1948）年4月18日に創刊した『千歳サンデー毎日』の第2号（4月25日）の中で、編集局より「大へん皆様に可愛がられ、一千五百有余の購買者を以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た『千歳』については創刊時期、刊行間隔、購読料など詳細は不明だが、千歳町が約3000世帯の時代に1500以上もの購読者を得ていたことから農民を中心とした千歳町民に親しまれていた存在といえよう。

『千歳サンデー毎日』・『石狩新報』 創刊・昭和23年4月18日、東雲町2丁目。編集兼発行人・渡部郁郎。週刊で発行し月購読料20円、サイズ不明。千歳町農業会が発行していた『千歳』が農業会解散に伴い廃刊となり、町や各団体からの郷土の新聞発刊の必要性を求める声に応じて創刊された。発行部数は創刊時の約900から2000部に至り、20号（S23・9・28）からは恵庭・広島（現・北広島）まで対象範囲を拡大するとともに

『石狩新報』（月購読料25円）に改題した。その後まもなく事務所を幸町1丁目に移転するとともに恵庭村に支局を開設したが、第25号（S24・3・13）発刊後、用紙・費用の確保などが困難となり廃刊状況となった。

『千歳新聞』 創刊・昭和24年6月1日、本町1丁目。発行人・高橋肇、編集人・大越清記。月に3回程度発行し月購読料25円、サイズ不明。

前年春に創刊された『千歳サンデー毎日』および『石狩新報』が半年余りで廃刊状況となり、町民の期待も大きく創刊した。しかし、年に数度しか発行されなくなり『市史』によると「二十六年まで続いた」とあるが、31年1月に発行された「千歳町市街案内図」の発行所として「千歳出版社（千歳新聞） 発行人・西村辰夫」とあり、この頃まで新聞社は残っていたと考えられる。

『千歳新報』 創刊・昭和26年6月10日、東雲町1丁目。発行責任者・井田良三、編集者・浅見勝夫。隔日から月10回発行で月購読料100円、サイズは菊8判（新聞1¹/₂大）で1800部を発行した。

廃刊時期は不明だが、28年6月25日に開催された千歳・恵庭・広島三町村振興会総会の来賓名簿に「千歳新報社専務 浅見勝夫」とあることから、この頃までは発行していたと思われる。

『千歳毎日』 創刊・昭和27年10月15日、千代田町4丁目。発行責任者・山崎康吉（後に田浦新平）、編集人・浅見勝夫。創刊時はタブロイド判で購読料150円、後に菊8判で200円。

はじめ3年間は日曜、祭日の翌日以外は年中無休であった。朝刊で1500部程度であったが読者対象は千歳だけでなく、恵庭、広島にまで及び3000部までのびた。その後、夕刊に切り替え3300部を突破したが、購読料の集金がこげついで経営が行き詰り、37年10月10日に廃刊となった。

『日刊チトセ』 創刊・昭和30年7月13日、千代田町5丁目。タブロイド判で月購読料130円。

発行部数は1300部程度で、社長はじめ村上茂治、2代目山本芳久ほかに田端行雄などが経営に参加したが、32年3月に廃刊となった。

『千歳民報』 創刊・昭和38年7月20日、千代田町2丁目。発行人・苫小牧民報社千歳支社。

終戦まもなくの新聞統制法撤廃後、苫小牧では20年10月、青木集により『北海民報』が創刊された。「昭和23年に『日刊とまこまい』と題号を変更、週2回発行。さらに同年9月には『道南新聞』と再改題、昭和25年1月、『南北海』の創刊に協力するため廃刊となるまで隔日発行された」（『苫小牧民報五十年史』）。25年1月15日、苫小牧市大町に（株）南北海新聞社（社長・宮本義勝）が設立し『苫小牧民報』の前身となる『南北海』が創刊した。苫小牧工業港の起工式が行われた26年、より地域に密着した新聞作りを目指し、9月1日、地名を入れた『苫小牧民報』に改題。翌年1月1日に社名も苫小牧民報社に改称した。

「産業の立地条件及び都市施設を整備することにより、その地方の開発発展の中核となるべき」（新産業都市建設促進法第1条）として、39年4月の千歳、苫小牧、室蘭を含む道央地区の新産業都市指定を前に、38年7月20日『千歳民報』が創刊した。同年9月16日（第59号）のコラム「管制塔」に千歳民報創刊の意義が次のように述べられている。

苫小牧市と千歳市とは近い将来つながってしまう。いまのうちから意思の疎通をはかり、提携し、協力して将来の都市づくりのために備えるべきである。（中略）いま新産業都市建設を前にして、最も気づかわれている問題の一つに、指定区域内市町村間の功名争い、誘致合戦があげられている。これではせっかく指定しても仲間割れとなり、足の引っ張り合いとなつて、新産



写真5-58 千歳民報創刊号

都市の建設をはばむことになる。指定区域内の各市町村が、それぞれの特徴、持ち味をいかし、足りないところを補い合い、協力し合ってこそ、その指定区域全体の効果がある。(中略) 苦小牧民報と千歳民報という二つの紙面を、両市民の意見の交換の場としたのである。(後略)

苦小牧民報社千歳支社は千代田町2丁目の千歳商工会議所内の一室を借用して開設され、本社の編集次長だった中沢啓次初代支社長(後の第3代苦小牧民報社社長)をはじめ報道、営業、販売部員の6人が派遣された。『千歳民報』は、4ページ建ての朝刊として発行され、月購読料180円(一部6円)でスタートした。創刊された38年は新産業都市指定の前年であるとともに、千歳空港ターミナルビルの完成、北信濃地区の工業団地造成が始まるなど、千歳が大きく飛躍する幕開けの年でもあった。

その後、40年3月10日には恵庭支局が開設し、恵庭、広島にも地域新聞として拡大した。また、41年5月1日からは夕刊体制となったが、その理由として夕刊はその日のニュースを伝えるリアルタイム性のほか、朝刊に比べ編集・印刷・配達の行程を朝から夕方までに行うことができ人件費等の負担が小さいというメリットも考えられた。

千歳支社は、千歳商工会議所内から42年3月に千代田町1丁目1番地、56年6月に北斗3丁目1番16号北斗ビルに移転し、創刊25周年を迎えた63年10月、念願の新社屋を北斗2丁目10番11号に新築した。そして翌年4月20日、千歳支社は機構改革により千歳本社となり、苦小牧民報社副社長の谷沢康郎が千歳本社初代代表に就任。恵庭支局が千歳本社に属することとなった。恵庭支局も平成7(1995)年に新社屋が完成した。

25年に創刊50周年を迎え、10月4日に市内で祝賀会が開催された。

全国・ブロック紙、テレビの支局等

読売新聞社北海道支社千歳通信部 昭和34(1959)年5月、栄町1丁目1番地に千歳通信部を開設した。同月に北海道初となる札幌市内での印刷を開始したことに伴い、道内ニュースの掲載に力を入れようと取材体制を強化するため設置された。開設から記者1人の体制である。

朝日新聞社千歳支局 昭和36年2月、本町4丁目7番地に千歳駐在を設置した。34年から道内での印刷を開始し、空港、自衛隊などが所在し発展が見込まれることが設置の理由だった。57年に千歳駐在から千歳通信局、さらに平成16(2004)年に千歳支局へ昇格している。開設から現在まで記者1人の体制である。

毎日新聞社北海道報道部千歳 昭和43年2月、本町2丁目に報道部千歳駐在を開設した。30年代の日本の経済成長とともに本社も発展を続け、地方版も充実するとともに広域化し、34年から道内での印刷を開始した。そ

の後、道内各地に支局や通信部が設置された。平成12年頃に報道部千歳に名称変更した。体制は開設から記者1人である。

北海タイムス千歳支局 昭和26年11月、春日町2丁目1番地に千歳支局が置かれ、千歳、恵庭、広島を管轄とした。各地域に密着した紙面建てと内容の刷新を進めるため、26年から27年にかけて通信網の整備拡充の中で道内各地に支局が設置された。38年8月には錦町2丁目20番地に支局舎を新築した。しかし、34年の全国3紙の北海道進出から厳しい経営状況は続き、ついに平成10年9月1日、札幌地裁に自己破産を申請し翌2日の最終号をもって休刊となった。

北海道新聞社千歳支局 昭和27年4月、幸町5丁目10番地に支局長ほか1人の2人体制で開設した。前年10月の千歳―東京間の民間航空再開や米軍の駐留により、千歳の人口が急激に増えて発展著しい中、事件事故も多発しニュースに事欠かない街となっていたことなどが支局開設の理由と推測される。その後、27年10月に錦町1丁目10番地、31年9月には錦町2丁目12番地に移転し、42年7月には東雲町2丁目15番地に支局舎を新築した。さらに52年11月と平成7年11月に同じ場所で建替え、14年9月から支局長ほか3人の4人体制で千歳、恵庭を管轄している。

日本放送協会（NHK）千歳支局 昭和32年6月24日に開催された千歳・恵庭・広島三町村振興会総会の来賓名簿に「NHK千歳通信部長 八木橋栄一」とあるが前年同会議来賓名簿には名前がなく、また44年度『要覧千歳』の市内に所在する報道機関に「NHK千歳通信部 幸町4」の記載がある。このことからNHK札幌放送局テレビ放送開始の31年12月以降、32年6月以前に通信部が設置されたと推測され、幸町4丁目を拠点としていた。その後、63年7月の新千歳空港開港から千歳空港ターミナルビル内に千歳報道室を置き、平成4年7月の新千歳空港ターミナルビル供用開始と

ともに新ビル内へ移転。空港ビル内に設置されてから記者1人の体制である。

千歳市政記者クラブ

昭和32（1957）年3月3日の『千歳毎日』に、「記者クラブが発会千歳」の見出しがある。同年2月27日午後5時から、幸町1丁目の西洋軒で記者クラブの発会式が行われ、幹事に北海道新聞千歳支局長の上野勝好と北海タイムス千歳支局長の佐藤雄三が選ばれた。発会当初、市内に本支局等を設けていたのは北海道新聞社、北海タイムス社、千歳毎日新聞社で、NHKと日刊チトセ新聞社も可能性がある。翌年3月、市制施行を前に完成した町役場新庁舎の2階、町長室や議場と同じフロアに記者室が設けられた。51年4月に新築した市本庁舎にも引き続き設置され、市政記者クラブ加盟社の取材拠点とともに市からの情報発信の場となっている。

平成27（2015）年3月現在、千歳市政記者クラブ加盟社は17社。うち、朝日新聞、毎日新聞、読売新聞、北海道新聞、千歳民報、日本放送協会（NHK）、北海道放送（HBC）、札幌テレビ放送（STV）、北海道文化放送（UHB）、北海道テレビ放送（HTB）が常駐し、市内に支局や通信所などを構えている。

参考文献

- 佐藤陽一「北海道の新聞」『北海道の出版文化史』2008年／千歳市『千歳市史』、『広報ちとせ』、『要覧千歳』／苦小牧民報『苦小牧民報五十年史』2003年／北海タイムス『北海タイムス35年史』1981年／北海道新聞『北海道新聞60年史』2003年／毎日新聞『毎日新聞百年史』1972年／NHK札幌放送局『札幌とともに半世紀』1984年／『千歳民報』