

第五編

交通・通信

第一章 交通

第一節 交通機関の変化と発達

一、自家用車の普及と道路整備

自動車保有 昭和四十年（一九六五）以降、わが国はオートメーションによる量産体制が整うと自動車の大衆化台数の変化が一段に進み、乗用車が一段と普及してマイカー時代と呼ばれる車社会を迎えた。苫小牧市一世帯当たりの乗用車保有台数は、同四十年の〇・〇七台（一四・六世帯に一台）が、同五十年（七五）〇・四九台、同六十年（八五）〇・七七台と急増し、平成十年（九八）には〇・九七台で、ほぼ一世帯に一台を保有する時代を迎えた。

昭和四十八年度（七三）北海道運輸局室蘭陸運事務所に登録された苫小牧市内の自動車台数が三万三、二一八台を記録し、室蘭市を抜いて道内第六位の車保有都市になった。さらに、同五十二年（七八）七月末現在の苫小牧市の登録自動車台数（軽自動車含む）が四万九、九九一台となり、同年度内に五万台の万台に乗るのは確実と室蘭地区自動車協会が発表した。当時の道内五万台突破都市は、札幌市、旭川市、函館市、釧路市、帯広市の五都市で、同五十四年度（七九）には、苫小牧市もその仲間入りとなった。一方、人口比のマイカー普及率でも、同五十二年度（七七）末には一・六世帯に一台の割合となり、全道一の帯広市の一・四世帯に僅か及ばなかったものの、文字通り道内有数

苦小牧市史（追補編）

の車都市となつたわけである。⁽¹⁾

苦小牧市の自動車保有台数（昭和四十九年以降）

年次	総数	乗用		貨物		乗合		特種	大型特殊	軽自動車	小型三輪
昭和49	三三、八一五	普通	小型	普通	小型	普通	小型	七二二	五三二	三八〇一	一八七
50	三五、八四七	二二二	二二、〇二〇	一、七九六	五、八六七	一四四	一八〇	七六七	五〇三	三七〇二	一九二
51	三八、二二二	二四四	二四、八二〇	一、七七一	六、三六八	一六三	一七七	六〇三	五四八	三〇五九	一八四
52	四四、一七三	二八一	二八、五八〇	二、四二七	七、二三六	七二二	一九四	八五一	六〇五	二、九二二	一八七
53	四七、四九九	三二〇	三二、一一二	二、六三二	七、七〇七	一六六	二二一	八九二	六四九	二、八二〇	一六八
54	五二、六七六	三八〇	三三、七二四	三、〇五五	八、三二三	一八四	二二二	一、〇五五	七二七	二、七〇三	一七四
55	五五、九三八	四六一	三八、六二二	三、四四二	八、八〇四	一九八	二二二	一、一四三	八〇七	二、七〇〇	二二四
56	五八、九九八	五三二	三八、六二四	三、六九九	九、一三〇	二〇一	二二七	一、二五〇	七七三	二、八八三	二四〇
57	六一、四五八	六〇九	四〇、四九一	三、八三三	九、一四四	二〇四	二二七	一、二五〇	七八〇	三、一六三	二四九
58	六一、九二五	六二二	四一、六〇一	三、九三三	八、八八六	二〇七	一九八	一、二九一	八五二	三、五五〇	二九九
59	六六、三七二	六二九	四三、〇四四	三、九五五	八、八八二	二〇八	一九〇	一、四〇六	九一八	六、一六六	三六八
60	六七、七五一	六二〇	四三、六八八	三、九七一	八、〇八七	二二五	一八五	一、四三六	九一六	七、二二六	四四二
61	六九、四六四	五七〇	四四、一六九	四、一五七	八、〇一六	二二八	一七四	一、四九六	九五六	八、一九二	五〇八
62	七一、三七五	五八八	四四、七四九	四、六七九	七、九八三	二二八	一六八	一、五四九	一、〇三二	九、四三二	五九〇
63	七四、二二二	五八四	四六、五七五	五、二二八	八、一〇〇	二二七	一六七	一、七四八	一、一七一	一〇、七五二	七二四
平成元年	七七、七〇六	七三四	四八、八六四	五、六四三	八、二四九	二三五	一八三	一、七四八	一、一〇一	一一、八三〇	八九三
2	八二、二九八	一、一三八	五〇、九〇七	六、〇七四	八、三六三	二四三	一八二	一、八五七	一、二六三	一二、八七八	九四九
3	八七、二九八	二、〇七八	五二、二九七	六、四一四	八、四五〇	二五五	一九七	一九五三	一、三四二	一三、八七八	一、〇〇三
4	九一、六九七	三、八二八	五三、一三一	六、五二〇	八、四三三	二七三	一九二	二、〇九五	一、三四一	一四、六三三	一、〇四一
5	九五、四六二										

平6	7	8	9	10
九九、一四八	一〇三、七六四	一〇八、四七〇	一一三、一〇一	一二一、五五四
六〇、三三	八四、八七	一一、一七七	一四、二四三	一六、四八二
五三、三七八	五三、二〇五	五三、四七一	五三、一六六	五三、三二二
六七、七八	七二、四一	七六、〇三	七八、三三	七三、三二
八四、四一	八四、七五	八三、四三	八二、六三	八一、四九
四二、七八	四七、七七	五二、九七	五七、七一	六二、〇一
二八、二二	二九、二一	二九、三	二九、一	三〇、一
一九、六	一九、八	二〇、〇	二〇、九	二〇、五
一一、二〇八	一一、三〇	一一、五六〇	一二、七四九	一二、八四七
一一、二五	一一、三九	一一、六	一一、三三	一一、五九
一五、三三六	一六、二七六	一七、一四一	一八、〇八二	一八、九四五
一〇、四三	一〇、八一	一〇、七九	一一、一五一	一一、三二二

『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

平成七年（九五）三月末現在の室蘭陸運支局調べによると、苦小牧市内の車両総数が初めて一〇万台の万台に乗った。その当時は年間に三、六〇〇台から四、六〇〇台の範囲で増加しており、同二年（九〇）の三月時点に比べると、五年間で二五パーセントも増加したことになる。種類では依然として乗用車が全体の約六割を占めているが、これは郊外へ伸びた住宅地からのマイカー通勤者の増加が、乗用車の伸びを裏付けていたとみられる。また、乗用車に次ぐ貨物車の増加ぶりは、第二次産業が集積して物流の中継基地となっていた苦小牧市を象徴している。

したがって、当然交通事故も多くなり、人身事故だけで年間に一、〇〇〇件以上になるなどの大きな社会問題を巻き起こし、早急に道路整備をする必要に迫られた。²⁾

道路整備 苦小牧市は、海岸線に沿った平坦部に市街地を形成し、東部地域の臨海工業地帯と西部の住居系地帯とに二分された職住分離の配置になっていた。

備 状 況 この東西両地域を結ぶ主要道路には、中心市街地を縦断する国道三六号とバイパス機能を持って鉄北地区を縦断する道道苦小牧環状線の二道があるものの、交通量の激増によつて交通機関の円滑化・高速化が非常に困難な状況下にあった。殊に冬季の路面凍結期には車両の渋滞が著しく、そのうえ平成五年（九三）以来のノースパイク時代を迎えるに至つては職住間通勤三〇分圏は夢となり全く実現不可能な状況になっていた。

苦小牧市は工業開発を中心に都市化が急進展したことで、交通網整備が行政上の大きな課題となった。特に市街地を東西に縦断して西部の居住地区と都心部及び東部の工業地域を結ぶ国道三六号、道道苦小牧環状線、市道三条通の三路線は幹線道路でもあり、交通混雑の緩和に車線拡幅等の整備を熱望する市民の声が多かった。

国道三六号は道央圏の大動脈となる基幹道路で、室蘭開発建設部苦小牧道路事務所が管轄する苦小牧区間は三五・九キロメートルに及び、北海道の経済や社会発展の最重要路線の一つになっている。

昭和六十年（八五）の調査では、一日当たりの交通量が道内国道四二路線の平均五、六〇〇台に対して六・七倍の三万八、〇〇〇台にのぼり、そのうえ大型車両の混入率が四〇パーセント近いという状況にあった。そこで、同四十年（六六）第六次く第七次道路整備五ヵ年計画などに打ち出された路線整備四車線化方針を基に、苦小牧市内区間での道路と橋梁の拡幅舗装工事が錦岡地区から始まり、同五十六年度（八一）まで樽前地区、沼ノ端地区、同五十八年度（八三）より明野地区、ウトナイ地区、植苗地区で工事が行なわれた。⁽³⁾

また、この間に、明野地区で国道三六号と道道苦小牧線（明野バイパス）が斜めに接続していたのを、同六十三年度（八八）に直角に切り替えて二車線から四車線にした。この明野地区のルート切り替えは、臨海工業地帯における交通渋滞の解消に大きな役割を果たす結果となった。

しかし、その後の四車線化などの拡幅工事は、道央自動車道の開通で交通量が緩和されたとして大きな進展を見せず、平成二年度（九〇）以降にウトナイ地区、植苗地区で行なわれてきたものの、同十一年（九九）に至っても美沢・植苗地区、樽前・社台地区が残されており、全線の四車線化早期実現に期待が寄せられている。

別名で「バイパス」と呼ばれる道道苦小牧環状線は、昭和四十七年（七二）四月より、市道双葉三条通、勇払沼ノ端通、臨海南通が国道三六号の補助ルートとして道道に認可され、臨海工業地帯の石油基地から勇払、沼ノ端を通り、

明野準工業団地、鉄北地区の美園町、清水町、見山町、ベッドタウンの糸井団地、錦岡・錦西ニュータウンを経て国道三六号に通ずる全長二五キロメートルの幹線道路である。

昭和五十一年度（七六）に明野く糸井団地間の約二キロメートルの舗装整備を完了した後に、順次道路の延長が行なわれてきた。同五十五年（八〇）に道央自動車道の開通に合わせて道道苦小牧西インター通に接続させ、平成元年（八九）には錦多峰川通まで延長された。さらに、同年四月、錦多峰川通以西の双葉三条通及び覚生川通の道道昇格が決定し、路盤整備と舗装等の工事が進められた。

また、都市化の進展で鉄北西部地区の住宅造成が増え、同路線の交通量が増大して朝夕ラッシュ時にかんりの交通混雑をみせていた状況から、同五十七年（八二）より車線拡幅工事が行なわれて、平成元年（八九）には錦多峰川通までの全線が四車線乃至六車線となりバイパス機能がかなり復調した。しかし、都心部と西部住宅地間の交通量の激増は鉄北だけに限らず、国道三六号など鉄南地区の交通網についても改善整備が必要となってきた。

市道三条通は、駅前中央通から糸井停車場通の接点まで、延長四、三七〇メートルの市道バス路線である。同路線は国道三六号の車両増加に伴って年々交通量が増え、苦小牧警察署交通課の話によると、一日の交通量は平均九、五〇〇台で多いときには一万二、〇〇〇台にも及ぶ国道三六号の副道的役割を担っている都市計画道路である。しかし、同路線は幅員八メートルと道幅が狭いうえに大型車などの交通規制がなく、安全面を心配する地域住民からは交通量に見合った安全施設の整備を強く望む声が出されていた。⁴

こうしたことから、同四十八年度（七三）より有珠川から糸井停車場通までの路盤整備と舗装工事を、併せて同四十九年度（七四）からは駅前通から苦小牧川（平成六年三月廃川）までの拡幅工事を、同五十二年（七七）に全線が一八乃至二〇メートル幅の四車線となった。

さて、わが国の国民所得の水準は昭和四十年代（六五）中頃から著しく向上してきたが、その急速な高度成長過程から公害等による生活環境の悪化がクローズアップされ、地域の特性に応じた豊かな環境の創造が課題として認識されはじめると、これまでは依然として低かった社会資本整備への公共投資が徐々に増えるようになった。

苫小牧市においても、快適な都市生活と活発な産業活動に欠かすことのできない道路交通網の整備に、同五十二年度（七七）以来三カ年ごとに更新する「市道整備三カ年計画」を策定して円滑な交通の確保と都市景観に配慮しながら、幹線道路の拡幅、生活道路の改良舗装、歩行者・自転車専用道、コミュニティ道路などの整備事業が進められてきた。

特に、車優先を見直して車道を圧縮したり植樹帯を大幅に採り入れるなどして親しみと潤いのある快適で緑豊かな生活道路、シンボルロード事業によるメインストリートの活性化、錦大沼公園・総合運動公園・大学演習林・ウトナイ湖・海浜公園など複数の観光資源を連携する自転車道路網など、特色ある道路建設が行なわれてきた。

しかし、苫小牧市は工業開発で発展途上にあるなか特に道路整備に力を注いではきたものの、その舗装整備が進む一方で道路延長の伸びも目覚ましかった。一例として、同五十六年度（八一）当初には、市道実延長五九〇・二キロメートルに舗装延長が一七九・八キロメートルと舗装率三〇・二パーセントを見込んでいたものが、第一九回定例苫小牧市議会（昭和五十七年二月）において市道認定が相次ぎ、市道実延長は六五七・三キロメートルに膨らんで舗装率が二七・四パーセントとなる結果の如く、苫小牧市の道路整備は舗装率で見ると限り一向に高まる気配がなかった。

苫小牧市の市道舗装率が六〇パーセントを超えたのは平成二年（九〇）になってからである。だが、この時点で舗装率が苫小牧市を上回っている道内都市は、室蘭市（〇・八九一）、登別市（〇・七一一）、函館市（〇・六一五）の僅か三都市だけで、札幌市（〇・五五五）を除く道内市部の平均舗装率が三五パーセントと全道的に低率であった。⁵⁾

苫小牧市内の道路延長・舗装状況（昭和四十九年以降）

昭49																				年次			
10	9	8	7	6	5	4	3	2	平元	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50
五	五	五	五	五	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四
七八八	七八四	七八四	七八四	七八四	七八六	七七六	七七六	二二六	二二六	一一三〇	一一三三	二一九七	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇
七八八	七八四	七八四	七八四	七八四	七八六	七七六	七七六	二二六	二二六	一一三〇	一一三三	二一九七	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇	八〇〇
一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇
八	八	八	八	八	一〇	九	九	九	九	九	九	七	六	六	六	六	六	六	六	五	五	五	五
八四・二	八四・二	八四・二	八四・二	八四・二	八四・七	七九六	七九七	七九七	七九七	七・〇	六五・一	六八・一	六八・一	七〇・三	七〇・三	六七・九	六七・九	六六・四	六六・四	六四・九	六四・九	六三・五	六五・九
七四・一	七四・一	七三・六	七三・七	七三・九	六五・二	六三・四	六三・四	五五・七	五五・七	七・八	七・四	七・三	七・五	五三・五	五三・五	四八・五	四七・五	四六・三	三九・三	三九・三	二九・八	三〇・四	四六・二
八八・〇	八八・〇	八六・七	八四・七	八三・七	八一・九	七九・五	七九・五	七八・四	七八・四	七八・四	七六・三	七五・三	七五・三	七六・一	七六・一	七二・四	七〇・〇	六九・八	六〇・六	六〇・六	四七・〇	四六・二	
二、四六四	二、四五九	二、四三七	二、四三六	二、一五三	二、一三九	二、〇〇三	二、〇〇三	一、八七二	一、八〇六	一、八七二	一、五四九	一、四四二	一、四四二	一、二五〇	一、二五〇	九三・一	九二・一	八七・三	八七・三	八七・四	八五・〇	八四・一	
八七・三	八七・三	八六・四	八六・四	八〇・一	七九・六	七七・四	七七・四	七四・〇	七・九	七・九	六八・四	六八・四	六八・五	六四・八	六四・八	五八・九	五八・七	五七・六	五七・六	五七・七	五七・四	五七・四	
五六・二	五五・二	五四・六	五四・六	五〇・七	四九・三	四四・六	四四・六	四三・六	三九・一	三九・一	二七・五	二四・二	二四・二	一九・二	一九・二	一四・二	一三・一	一〇・九	九九・〇	九九・〇	八九・九	七八・八	
六四・三	六三・四	六一・九	六一・九	六三・三	六一・四	五九・二	五九・二	五八・九	五五・五	五五・五	四〇・三	三七・七	三一・〇	二九・四	二七・八	二四・一	二二・五	一九・三	一八・二	一七・二	一五・五	一三・八	
一、〇三七	一、〇三七	一、〇三七	一、〇三七	九六・四	九五・六	九五・七	九五・七	九一・八	九一・五	七三・四	八二・六	八二・六	八二・五	八〇・四	七七・八	七七・五	七三・五	七三・五	七二・五	七二・五	七三・二	七二・三	

（『苫小牧市統計書』 各年 苫小牧市企画調整部企画課より作成）

アンダーパス 苦小牧市は、そのほぼ中央を東西に伸びる国鉄（平成元年民営化）室蘭本線によって市街地が鉄と跨線橋 南と鉄北地区に二分され、この鉄道を挟んで国道三六号（鉄南地区）と道道苦小牧環状線（鉄北地区）が並走して細長い町並みを形成している。従って、この分断されている鉄南・鉄北両地区を結ぶ交通ルートの確保は、苦小牧市の都市機能を高める最大課題の一つになっていた。

昭和四十九年（七四）九月に西部地区に開通した花園跨線橋と、東部地区既設の沼ノ端、港、中野、緑跨線橋の鉄道と立体交差する五ルートによって、鉄道南北間の車両交通面での障害が多少は緩和されてきた。しかし、通勤、通学、買物客などによる往来人口の増加や輻輳する自動車交通で混雑する駅南の市内中心部には、同二十八年（五三）に通称オテーネ通り第一踏切跡に架けられ、日に四〇五、〇〇〇人もの通行があったといわれる程多くの市民に利用された「人道跨線橋」があるのみで、中心部を南北に貫通する道路建設は多くの市民が待ち望んでいるものであった。当時、苦小牧市では一層の商業業務機能の集積が予想される中心部都市改造事業が進められており、同五十二年（七七）からは駅前地区に引き続いて若草町・木場町地区で区画整理事業が行なわれたが、その事業の目玉ともいえる待望の地下歩車道「旭大通アンダーパス」が同六十一年（八六）十二月二日に完成して供用開始された。

この「旭大通アンダーパス」は、前浜海岸近くの汐見通から旭町の官庁街や駅北口商店街を経て道道苦小牧環状線に通ずる市道で、国道三六号・JR鉄道・道道苦小牧環状線との連結機能を備えて誕生した最重要幹線道路である。

アンダーパス部の規模は、延長国鉄交差部三八メートルを含む四六六メートル、幅員は車道一四・五メートルに歩道四・五メートルである。工事費は国鉄交差部一四億三、〇〇〇万円、その他施工部一五億三、〇〇〇万円。昭和五十七年（八二）五月着工。その施工では、中心地区ということで地下水、騒音・振動等を最小限度に抑えて周辺地盤の安定を図る工法や、歩道凍結防止に歩道床下循環装置「地下水を用いた無撒水消雪工」の採用などに関係方面の注

目を集めた。⁽⁶⁾

この市民待望のアンダーパス開通によって、緑・中野・花園各跨線橋での朝夕交通ラッシュの緩和や、錦岡から鉄南中心部まで初めて結ばれるバス路線「鉄北經由、錦岡・旭大通線」の新設など、中心部の交通体系が大きく塗り替えられて都市の基盤整備は大きく前進した。また、この都市機能の高まりによって駅南北商店街間の通行の不便さが一挙に解消され、苦小牧経済の活力アップに大きな影響を及ぼす好結果が得られたことはいうまでもない。

苦小牧市西部地域の「錦岡跨線橋」と「はまなす跨線橋」間に立体交差道路が無かった時代は、二ヶ所の踏切でJR線を横断していた。なかでも、しらかば町と永福町を結ぶ「新通り踏切」は、川沿町・柏木町の宅地化で平均一万台（平成元年度調査）を超える車両通過があり、踏切遮断の長い時などは待機車両が延々と長蛇の列をなす程であった。

苦小牧市では、この地区への立体交差道路新設は「朝晩の混雑解消につながるほか、今後も西部の宅地化が進み利用が高まる」（市道路課）として、平成元年度（八九）からの予備設計で工事費や景観を検討してきた。その結果、糸井西通に平行する小泉の沢川の地下水の関係上アンダーパス方式は難しいと判断し、糸井東通の「はまなす跨線橋」と同規模の高架橋の建設が決定した。

同二年度（九〇）から糸井西通立体交差調査・設計・用地買収に取り組み、総延長は高架部二九四メートルを含む五八〇メートル、総幅員三七メートル、最大地上高九・九メートル、車道四車線に歩道を設ける規模であった。総事



旭大通りアンダーパス

J R 室蘭本線立体交差道路

— (J R 線下り) —	
日高自動車道路 沼ノ端ノ道橋	(H 10 年開通)
国道三三四号 沼ノ端ノ線橋	(S 44 年開通)
苦小牧港通 港ノ線橋	(S 43 年開通)
国道二六号 中野ノ線橋	(S 38 年開通)
音羽 中野 地下歩道	(S 48 年開通)
国道二七六号 緑ノ線橋	(S 42 年開通)
緑 中野地 下歩道	(S 47 年開通)
旭大通アン ダーバス	(S 61 年開通)
J R 苦小牧駅自由通路	(S 57 年開通)
西野大通 花園ノ線橋	(S 49 年開通)
花園 青葉 地下歩道	(S 54 年開通)
糸井東通 はまなすノ線橋	(H 元年開通)
糸井西通 かわけえノ線橋	(H 9 年開通)
道道苦小牧西インター通鋪岡ノ線橋	(S 55 年開通)
— (J R 線上り) —	

業費は約二八億五、〇〇万円で、国の補助事業として建設費が助成された。

苦小牧市は、当初、平成五年度（九三）着工を予定していたが、国の大型補正予算活用による景気浮揚策として同四年（九二）に前倒しして着手した。建設にあたっては、「従来路盤の下層に使っていた P C 鋼線を上層にも使ってけた厚を薄くする」（市道路課）市内初の工法を採用して勾配を緩くしたり、上部にゴムを取り付けた「インターロッキングブロック」を舗装面に採用するなど、スタッドレス化に向けた凍結路面対策が施された。また、歩道にフード付きらせん状階段の設置、改良ハマナスの低木を植栽、擁壁部にみかげ石の端材でハナシヨウブやアイスホッケーのレリーフ画が施されるなどして環境や景観への配慮もなされた。^(?)

同九年（九七）十一月七日、着工以来八カ年を費やして、二万八、八〇〇台を一日の最大交通容量とする「かわぞえ跨線橋」が完工した。鳥越市長ほか関係者出席のもとで多くの市民に見守られて開通式が挙行され、当面は一万台の車両通過を見込んで同日の午後から供用開始となった。

注(1) 『北海道新聞』 昭和五十三年九月七日号 北海道新聞社

(2) 『苫小牧民報』 昭和六十二年三月四日号 苫小牧民報社

(3) 『二世紀へ駆ける』 平成六年 室蘭開発建設部苫小牧道路事務所

(4) 『苫小牧民報』 昭和四十九年二月二十五日号 苫小牧民報社

(5) 『苫小牧民報』 平成三年三月十九日号 苫小牧民報社

(6) 『新聞切抜綴―道路①』 昭和四十八年～同六十二年 苫小牧市史編集事務局編

(7) 『新聞切抜綴―道路②』 昭和六十三年～平成十年 苫小牧市史編集事務局編

二、交通事故と安全対策

交通事故 わが国の交通事故死者数の増加ぶりは、昭和三十年（一九五五）の六、三七九人から、同三十九年件数の増加（六四）に一万人を超え、同四十五年（七〇）には最悪の一万六、七六五人を記録するに至った。

同二十二年（四七）に「道路交通取締法」が制定されたが、道路環境整備の立ち遅れと自動車の増加で交通事故が急増した。とくに歩行者を巻き込んだ事故多発で、クルマの通行方法などを時代の変化に合わせて抜本的に改める必要に迫られた。そこで、同三十五年（六〇）に道路交通取締法を全面改正し、新たに「道路交通法」が制定された。

しかし、同法が制定されたこの年は高度経済成長政策が始まった年で、本格的に押し寄せたモータリゼーションの波にドライバーも歩行者も適応できず、またその波を受容できる社会的条件も整っていなかったために、交通事故死者数はますます増加の一途をたどる結果となった。

交通事故の犠牲者が日清戦争の戦没者数（約一万七、〇〇〇人）に並ぶことから、「交通戦争」という言葉がうまれた昭和四十五年（七〇）は、北海道においても交通事故発生件数三万〇、〇四二件、負傷者数四万三、六四一人、死者数八八二人となり、交通事故の最悪記録を残した。この年の都道府県における交通事故死者数上位は、一位は北海道（八八二人）。続いて、二位愛知県（八五一人）、三位大阪府（八四八人）、四位埼玉県（八四五人）、五位東京都（八二四人）の順となっており、北海道は「死者全国一」という極めて憂慮すべき事態となった。その後も全国の一位二位に位置しており、同四十九年（七四）の全国五位は異例ともいえるものであった。



市内中心街を走る国道 36 号

同四十五年の道内の死亡交通事故の五六パーセントは国道において発生しており、国道三六号は別名「棺桶国道」ともいわれる程であった。苦小牧警察署管内の国道で発生した交通死亡事故の主なものを見ても、同年九月追分町（ダンブカーに乗用車が正面衝突、三人死亡、一人けが）同年十月鶴川町（トラックに乗用車が衝突、三人即死、二人けが）同年十一月白老町（トラックにライトバンが衝突、三人即死、一人けが）同年十一月苦小牧市植苗（タンクローリー車に乗用車が正面衝突、四人死亡、一人けが）同年十二月苦小牧市内（タンクローリー車にライトバンが正面衝突、四人死亡）と、そのいずれもが国道で起きた事故であった。また、支庁別の事故発生件数は石狩、上川、渡島、胆振、空知が、支庁別死者数は石狩、空知、上川、胆振、十勝などに多くみられた。

同四十五年苦小牧警察署管内の交通事故の発生状況は、発生件数一、一七

七件（苦小牧市八五二件）、死者数七五人（苦小牧市内四一人、負傷者一、八二九人（苦小牧市一、三二〇人）となつて管内交通事故発生件数のピークに達した。苦小牧市内の死亡事故の発生道路は、国道（国道三六号は二七人）三一人、道道二人、市道七人、その他一人と国道での事故が圧倒的であつた。死亡交通事故の状況では、人对車両の事故死が全体の二五パーセント、車両対車両事故が五九パーセント（うち正面衝突によるものが約四〇パーセント）、単独車両の事故と踏切事故が各々八パーセントとなつた。また、事故の第一当事者年令は、二〇才代五三パーセント、三〇才代二五パーセント、四〇才代一二パーセント、五〇才以上が六パーセント、一九才以下が五パーセント。第二当事者（歩行者のみ）年令は、一二才以下と六〇才以上が四三パーセントにもなり、この頃から幼児と六〇才以上の老人が被害にあふケースが多くなつた。

苦小牧市内交通事故一覽表（昭和五十三年以降、単位・件、人）

年次	発生件数	事故原因						その他	死者	負傷者
		安全運転義務違反	歩行者保護義務違反	車間距離不保持違反	交差点徐行違反	追越方法違反	飲酒運転違反			
昭和53年	五七〇	三五四	二六	二五	三二	三	五	二六	一	八三三
54年	六三一	四一一	二二	一三	一九	五	四	一五六	九	八九一
55年	五四六	三四四	三七	八	一五	六	一〇	二二六	二	七三三
56年	五七一	三九七	三一	五	一〇	〇	七	一一二	二	七六五
57年	六五〇	四七二	二六	〇	二二	三	一一	一一七	一五	八五〇
58年	七四七	五八〇	二二	一	二五	一	一〇	二三八	二七	一、〇〇七
59年	六九六	五二八	七	一	二〇	四	一三	二二三	二二	九一四
60年	六九九	四三六	二七	三	七	一	一五	二二〇	一三	九二五
61年	七八六	三六五	三一	一六	一三	七	一六	三四八	一四	七八六
62年	六二九	一四〇	四三	一	一一	六	一〇	四一八	八	八二〇

昭和63年	七六八	三〇〇	一七	二	一五	一〇	一三	四一	一八	九六五
平成元年	九一二	五三二	二六	八	二四	三	一二	三〇七	一五	一、六六五
2年	九四六	六七六	一七	二三	三九	八	一	一八二	一五	一、一八一
3年	九〇二	五三五	二五	四七	六一	九	一	七四	一六	一、二五六
4年	九三三	四八六	三八	三三	一〇〇	一三	三	二五〇	一五	一、二六九
5年	八八八	五一六	二八	一一	六七	二	四	二五八	二〇	一、二六八
6年	九八一	六〇〇	二二	五	一五	四	一	三三七	一四	一、二七八
7年	一、〇四五	六八二	二九	七	二九	三	三	二九一	二一	一、二〇八
8年	一、〇三〇	七三八	三七	三	一四	二	〇	二三六	一四	一、一五七
9年	一、〇四四	七九〇	二七	一	二八	二	〇	一九六	一六	一、一三七
10年	一一、二二一	九五〇	二二	一	一一	九	〇	二三八	二一	一、一五六

苦小牧市における自動車の増加は益々増え続けて止むところを知らず、道路整備、安全施設、交通規制等の道路交通をめぐる環境整備に連繋を欠くうえ、運転モラルの低下も要因となつて悲惨な事故があとを断たない状況であつた。

苦小牧地域が道央新産都市の中核として急速に開発が進んでいただけに、狭い道路で渋滞する大型車の連続に、追従一般車両が無理な追越しをかけて対向車両と正面衝突する事故が頻発した。死者数激増で遂に警察署単位で全国一の記録を残してしまつた。

1266

これを受けて中央交通安全対策会議は「交通安全基本計画」を策定し、警察庁・建設省・文部省など国をあげての交通安全対策に取り組んだ。また、各地方自治体や事業主などの民間も一体となって歩道、歩道橋、信号機、交通管制センターなど諸施設の増強、取り締まり強化、交通安全教育の徹底、交通安全運動の推進などが行なわれ、その効果が働いて昭和五十四年（七九）には交通事故死者数が半減した^③。

苫小牧市においても交通事故死者数に限っては、同四十九年（七四）～平成九年（九七）まで、年平均一四・二人で推移してきた。中でも、死者数が一ケタの「八人」を記録した昭和六十二年（八七）は、市内の交通事故統計記録が残る同三十六年（六一）以降の最小記録となった。だがその反面、突如として二〇人台に急上昇して非常事態宣言や市長談話などが相次いで出された同五十五年（八〇）、平成五年（九三）、同七年（九五）をみると、交通事故の抑止力が定着したとは言い難い結果である。しかも、昭和四十五年（七〇）の最悪記録が、同六十三年（八八）から再び上昇に転じた交通事故によって次々に塗り替えられていった。

そして、このような状況を背景にして、第二次「交通戦争」時代ともいえる世紀末を迎えたのである。

安 全 交通安全対策基本法と北海道の交通安全計画に基づいて作成された「苫小牧市交通安全計画」も、対 策 昭和四十六年（七一）以来六次にわたって策定されてきた。以来、国・道の関係地方行政機関、苫小牧市、及び関係民間団体などによって実施され、着実な進展を続けてきた。

「苫小牧市交通安全計画」は、人命尊重の理念の下、死傷事故の根絶を目指す立場に立つて交通事故の実態に対応した安全施策を講ずる。との観点から、①交通機関が原因の事故防止対策、②運転する人間に関する安全対策と交通安全思想の高揚、③交通環境に係わる安全対策、などの構想を持ち、第一章「道路交通の安全」で、①交通安全施設等の整備、②交通安全思想の普及と徹底、③安全運転の確保、④自転車の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救

急、救助体制の整備、⑦損害賠償の適正化、⑧冬期の交通安全の確保。第二章「踏切道における交通の安全」では、①踏切道の立体交差及び構造改良の促進、②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施、などを策定し、官民一体となつて計画推進に努めるものとしてきた。

さらに、各年度の具体的な実施計画は人命尊重を基本理念とし、交通安全は自分自身の問題と考えて行動する「わたしも交通安全運動」を軸にして、重点目標の、①交通安全組織の指導育成、②地域の交通環境の整備、③交通安全運動の推進、④交通安全教育の強化、⑤広報活動の徹底、などについて、関係機関、団体をはじめ市民が一丸となつて事故未然防止の積極的推進を図るものとしている。

平成三年度（九二）の実施状況をみると、交通環境の整備に関しては、地域住民からの要望を加味したなかでスクー
ルゾーン及び通学路を重点に、信号機の設置及び改良、横断歩道の設置と防護柵、歩道灯の設置、スクールゾーン大
型標識板設置、幼児ゾーン・シルバークロスを新設整備するなど、より一層の安全確保に努めてきている。

苦小牧市内の交通安全施設の状態（昭和五十七年以降、平成七年以降統計変更）

年 度	交 通 信 号 機（基）	歩 道 橋 横 断 歩 道 横 断 歩 道 灯 安 全 防 護 柵	ス ク ー ル ゾ ー ン
昭和57年度	感 応 式	凍 結 溶 燃 式 溶 着 式 直 射 標 示 式	ビームパイプ式
58年度	四	二	一〇
59年度	七	二	九
60年度	七	二	二一
61年度	四	三	七
62年度	四	三	二二
		新設 八、撤去 一五	一〇
		新設 五	二二
		新設 五	七
		新設 四	二一
		新設 一、移設 四	九
		新設 二、撤去 五	一〇
		新設 一、移設 四	二六〇
		新設 一、移設 四	三〇八
		新設 一、移設 四	二〇〇
		新設 一、移設 四	二〇〇
		新設 一、移設 四	一九六
		新設 一、移設 四	一三四
		新設 一、移設 四	三

昭和63年度	平成元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
二	四	四	一七	一二	一六〇	一六七	一八九	一八九	一九一	二八
四	六	四	九	五	一六〇	一二五	一二三	一二四	二二九	二八
一					一三	一三	一三	一三	一三	一三
九	一	五			七三三	七六一	七六四	七六八	七七三	七七三
新設八、撤去一五	新設九、撤去一二	新設一、撤去二	新設一〇、撤去一六	新設一〇、撤去一〇	新設一〇、撤去三	新設六、撤去三				
一二	九	八	七	六	八	七				
一〇一	九四	六三	八二	一三	六六	九九				
三	三	三	三	三	五	二二				

『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画部より作成

また、市民総ぐるみ運動では、「安全はスピードダウンとゆとりから」のスローガンのもとに、自ら交通安全の場に参加する「わたしも交通安全運動」期別運動のほか、通年運動、対象者別運動、地域職域運動などを市民運動にして展開した。秋の交通安全運動期間中には、関係機関・団体・小中高校などから二万五、〇〇〇人余りが幹線沿道に集まり、各々が小旗をふって交通安全を呼びかける「人の波」運動も行なわれた。

交通事故死ゼロ一〇〇日運動は、毎月一日（交通事故死ゼロの日）と十五日（道民交通安全の日）に、街頭広報や各期交通安全運動の中で一〇〇日運動の周知と定着を図りながら推進してきた。事故死ゼロ二六六日を最長日数に、過去八回の交通事故死ゼロ一〇〇日が達成されてきた。①一二五日（昭和五十年一月九日から）、②一四六日（同五十年十二月二十三日から）、③一三七日（昭和五十二年一月三十日から）、④一〇一日（昭和五十二年十二月十二日）、⑤一〇四日（昭和五十三年四月九日から）、⑥一六〇日（昭和五十四年九月十三日から）、⑦一一九日（昭和五十六年十

二月十三日から）、⑧二六六日（昭和六十年十二月二十八日から）であった。^①

さらに、交通安全教育については、交通安全母の会などが中心となり、幼児と高齢者を重点に幼稚園、保育所、老人クラブ、町内会において実施。小・中学校と連携して青空交通教室、自転車教室、家庭教育、安全運動体験などを通じて理解と実践力の定着に努めてきた。^⑤

交通事故は、いかに意図的計画的で積極的な安全対策が施されていても、時として予測をはるかに超えて異常な増加をみることがある。そのような事態には年次・年度計画による対策だけでは対応し切れないものがり、苦小牧市においては「交通事故非常事態宣言」や「緊急談話・警告」等の、全市的で強力な緊急対策が発令される特別な取り組みも講じられた。

交通事故

「交通戦争」といわれた時代に、年間四一人にも上る交通事故死者を数えた苦小牧市は、輪禍死撲非常事態宣言 滅への全市的盛り上がりを原動力に安全対策を展開した。昭和四十五年（七〇）をピークに年々犠牲者を減少させ、同四十九年（七四）には九人に食い止めて初めて十人を割り込み、「第一次苦小牧市交通安全事業五カ年計画」が評価された。

ところが、翌五十年（七五）後半になると、それまでの歩行者と車の不注意が原因の避けられる事故から一変して、車対車の暴走による大型事故が頻発した。特に、苦小牧市内では、十月十二日に国道二七六号支笏湖道路のカーブで、乗用車が対向車線の普通トラックに時速一〇〇キロメートルを超えるスピードで激突し、二人が死亡し二人が重傷となった。また、同月二十六日には錦岡の国道三六号で、前を走っている乗用車二台を追い越そうとした普通トラックが対向してきた大型バスに激突し、一人が死亡し七人が負傷。交通事故死亡統計は、十月の事故三件に死者四人という異常なハイペースで、いっきよに九人となって前年の年間記録に肩を並べた。

苫小牧市は、車対車の暴走型事故急増の気配を見せる異常事態に苫小牧署からの要請もあり、昭和五十年（七五）十月二十七日に大泉源郎市長は「非常事態宣言」を発して、市民総ぐるみ交通安全運動へ協力を呼び掛けた。

苫小牧市交通安全対策本部は、この非常事態を受けて、無謀運転による、①スピードの出し過ぎ、②無理な追い越し、③飲酒運転、④過労過積載などの追放を最重要目標に、苫小牧警察署、苫小牧市交通安全協会とタイアップして「死亡事故多発非常事態交通安全特別運動」を実施した。

苫小牧警察署は、同年十月三十一日より、非常事態に対処した交通取り締まりを、市内主要道路の各所で行なった。これまでは力による違反行為摘発の取り締まりで事故防止に臨んだが、この方針を一転して「あなたなら事故を無くするには、どうしたらよいと思いますか？」と、ドライバーと共に考える「CR作戦」（Community Relations）に転換。これは全道でも初めての試みで、関係各方面の注目を集めたものとなった。さらに「法話作戦」として、管内八六のお寺、教会、各種宗教団体に交通事故の現状について文書を発送し、法話の中に無残な交通事故防止の訴えを依頼した。苫小牧署は「ありがたいお説教の中での訴えだけに、大きな効果が期待できる」としていた。同年十一月一日より行なわれた事故防止の街頭啓発では、歩行者やドライバーに無残な事故現場の写真入りパンフレットを配布した。また、交通安全の日の一日と十五日には、婦人交通指導員と市理事者も街頭に立つて事故防止を訴えた。

同月二十二日、市内小学校一六校が、初の「交通安全旗リレー」運動を行った。苫小牧東小学校からスタートして若草小学校、緑小学校へと順次一週間交替で交通安全旗をリレーするなか、児童の安全教育と意識高揚を図りながら交通事故撲滅の芽を大きく育てるのがねらい。安全旗を手渡された各小学校では、「交通安全で明るい未来」「さあ、青だ。よく確かめて、ハイ横断」など個別の目標を決め、校内放送、学校便りなどの広報活動をはじめ、各地域ごと

苫小牧市史（追補編）

の交通班を作って登下校指導などが行なわれた。翌年の昭和五十一年（七六）五月十日、リレーされた安全旗には各校の交通安全標語が取り付けられ、最終の沼ノ端小学校児童より半年ぶりに大泉源郎苫小牧市長へ戻された。

また、同年十一月五日、続発する交通事故に悩む対策本部は、初めて「町内会交通安全担当者会議」を開催して事故撲滅のチエを出しあった。その後、各町内会、ライオンズクラブ、事業所、各団体などが独自の取り組みを行い、交通事故返上を訴えたのである。

そのほか、交通安全活動を熱心に行なっている苫小牧市交通安全指導員会（昭和四十七年一月二十六日結成）と苫小牧市交通安全母の会・連合会（昭和四十九年九月三十日結成）などがある。

苫小牧市の交通事故非常事態宣言

・昭和四十七年七月十七日	非常事態宣言	苫小牧市
・昭和四十八年六月十三日	"	苫小牧市
・昭和五十年十二月十七日	"	苫小牧市
・昭和五十三年四月十日	"	苫小牧警察署
・昭和五十五年十月三日	"	苫小牧警察署
・昭和六十年七月八日	市長談話	苫小牧市
・昭和六十一年十一月九日	知事緊急声明	北海道
・昭和六十一年十一月十三日	非常事態宣言	苫小牧市
・昭和六十三年十月十二日	"	苫小牧市
・平成四年九月二十五日	"	苫小牧市

・平成五年十二月十日

市長談話

苦小牧市

・平成七年十一月六日

"

苦小牧市

・平成八年八月二十三日

市長警告

苦小牧市

(『苦小牧民報』 各号 苦小牧民報社より作成)

市民交通 昭和四十四年(六九)の苦小牧市民交通障害保障条例に基づいて、保険期間を毎年五月一日から翌

傷害保険 年四月三十日までの一年間としてスタートした市民交通障害保険制度は、苦小牧市が代表保険契約者となつて民間保険会社と契約する団体加入保険で、市民から募つた加入者が交通事故に遭つた際に保険金が支払われるものである。

苦小牧市民交通傷害保障条例 (昭和四十四年四月一日条例第五号)

(目的)

第一条 この条例は、交通事故により死亡し、又は傷害を受けた者を救済するため、市民交通傷害制度(以下「制度」という。)を設け、もつて市民生活の安定と福祉の増進に寄与することを目的とする。

(加入者の範囲)

第二条 この制度に加入することができる者は、本市の区域内に居住し、住民基本台帳法(昭和四十二年法律八一号)又は外国人登録法(昭和二十七年法律第一二五号)により苦小牧市(以下「市」という。)に登録している者とする。

(制度の内容)

第三条 この制度は、市を保険契約者、加入者を被保険者とし、苦小牧市の指定する損害保険会社を保険者とし、担保条件、保険料、保険金その他の内容は、市と当該損害保険会社との間で締結する市民交通傷害保険契約に基づくものとする。

（加入手続）

第四条 この制度に加入しようとする者は、加入申込みの際に、保険料相当額を市に納付しなければならない。

ただし、市長が別に定める者については、保険料の全部又は一部を市が負担するものとする。

（雑則）

第五条 この条例の施行について必要な事項は、市長が定める。

附 則 この条例は、昭和四十四年五月一日から施行する。

〔苫小牧市例規類集④く防災〕 平成十一年加除分 苫小牧市

掛け金は一口三六〇円、四八〇円、六〇〇円と三段階が設定されており初年度の昭和四十四年（六九）は「一日一円保険」といわれる一口の掛け金が三六〇円で始まった。この保険料の算定方法は、過去三年間の収入と支出のバランスを考慮し、損害保障率が五〇パーセント未満の自治体に対しては三六〇円、五〇パーセントを上回る場合に月額四八〇円乃至六〇〇円という規定になっている。

対象となる交通事故は、日本国内で発生した道路交通法第二条八号に規定する車両（自動車、原動機付自転車、軽車両、及びトロリーバスをいう。）及び汽車、電車、モノレール、気動車による人身事故で次の場合を対象としている。

- (1) 搭乗している車両の衝突、つい落、転覆、火災、爆発等。
- (2) 搭乗している車両から転落。
- (3) 車両に搭乗していない場合で、通行中の車両との衝突、接触等。

加入者数は初年度約八、二〇〇人であったが、昭和四十五年度（七〇）は一万人を超え、事故死者が大きく減少した同五十年代（七五）は順調に伸び続け、同五十八年度（八三）には二万一、八〇〇人余と全人口の一三パーセン

トに達した。しかし、その後加入者は減少に転じて昭和六十二年度（八七）に一万人を割って以降低迷を続け、平成五年度（九三）には、六、六四〇人と全人口の約四パーセントにまで加入率が下落している。

苦小牧市交通災害共済の給付状況一覧（昭和五十年以降、単位・千円）

年次	総数		死亡		災害					
	件数	金額	件数	金額	六カ月以上		三カ月以上		一カ月以上	
昭和50年	五七	三、〇二五	一	八〇〇	七	八四〇	一一	八一〇	一六	三八〇
51年	八八	五、〇二〇	二	一、六〇〇	一六	一、六六〇	一一	六七〇	二八	五二〇
52年	九二	六、八八〇	三	二、四〇〇	一三	二、四六〇	一九	一、三三〇	二二	五二〇
53年	八四	三、四八五	〇	〇	一四	一、六八〇	一六	九八〇	二二	二四〇
54年	六八	二、八二五	〇	〇	一〇	一、二〇〇	一〇	六六〇	一八	五九〇
55年	六一	二、九九〇	一	八〇〇	三	四八〇	六九	六九〇	二九	三七〇
56年	七七	四、〇六〇	一	八〇〇	一〇	一、四四〇	二六	七三〇	二二	二五〇
57年	一四九	一、二、一〇五	二	四〇〇	二七	五、一六〇	二六	二、六四〇	四九	五四〇
58年	一六一	一、六、一五五	二	四〇〇	三三	八、一二〇	一六	一、五五〇	五二	一、八一〇
59年	一六三	一、五、三七〇	二	四〇〇	二二	六、一二〇	三〇	二、六七〇	五五	一、九九〇
60年	二二六	九、六九五	〇	〇	二六	五、一六〇	二五	二、七四〇	三〇	一、二四〇
61年	七〇	八、二九五	二	三、〇〇〇	一七	三、〇〇〇	一五	一、五三〇	二五	九四〇
62年	八四	七、七九〇	一	一、〇〇〇	二一	二、二八〇	二二	一、六五〇	二一	一、九〇
63年	七七	六、七八〇	一	一、〇〇〇	二二	二、一八〇	一七	一、八七〇	二一	一、七〇
平成元年	八六	七、二四〇	二	二、〇〇〇	二二	二、一八〇	一七	一、六五〇	二一	一、七〇
2年	六七	七、六三〇	一	一、〇〇〇	一〇	九六〇	二二	一、二二〇	二一	一、二二〇
3年	五一	四、〇一〇	一	一、〇〇〇	六	八四〇	一七	九九〇	二一	一、二二〇
4年	六七	三、四九五	一	一、〇〇〇	七	八四〇	一七	九九〇	二一	一、二二〇
5年	四八	六、二六〇	一	二、〇〇〇	八	一、五六〇	二一	一、六二〇	二一	一、二二〇

苦小牧市史（追補編）

平成6年	7年	8年	9年	10年
四一	四四	四〇	三三	三五
二、八八五	三、九一〇	七、六四〇	四、九〇〇	一、八八〇
〇	一	二	二	〇
〇	一、〇〇〇	四、〇〇〇	三、〇〇〇	〇
二	四	七	三	三
四八〇	七二〇	一、六八〇	六〇〇	七二〇
一五	二一	九	七	六
一、五八〇	一、二五〇	一、一三〇	七六〇	四四〇
一九	一七	一六	一〇	一六
七五〇	七五〇	七四〇	三九〇	五九〇
四	八	四	九	六
七〇	一六〇	七〇	一三〇	一〇〇
一	三	二	二	四
五	三〇	二〇	二〇	三〇

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

注（1）『日本の統計』 各年 総務庁統計局、『道民生活白書』 各年 北海道

（2）『苦小牧市の交通事故』 各年 苦小牧市交通安全対策本部、『交通統計』 各年 苦小牧警察署

（3）『自動車教育資料「自動車、そして人」』 平成十年 財団法人日本自動車教育振興財団

（4）『苦小牧市交通安全計画、重点目標』 平成三年 苦小牧市交通安全対策本部

（5）『苦小牧民報』 昭和五十年十二月三十一日号 苦小牧民報社

三、交通施設の設置

交通安全 昭和五十二年（一九七七）、社団法人苦小牧地区交通安全協会では、自動車の普及とドライバー人センター 口増に対応し、交通安全講習などのより活発な交通安全活動の推進には交通会館が必要であるとて、建設準備委員会、特別委員会などを設置した。

苦小牧警察署管内運転免許証所有者一覽表 (昭和五十年以降、単位・人)

年次	総数	大 型	普 通	大 型	普 通	大 特	二 輪	小 特	現 付	牽 引
昭和50年	七六、八二三	三、三六七	一、二四五	四、五六八	四八、二八二	四七八	一〇、〇一一	八八	八、七七二	
51年	八〇、八六五	三、五六〇	一、一五二	四、六五〇	五一、五八四	五〇一	一〇、〇九〇	九〇	九、一三八	
52年	八五、一四二	三、七二一	一、一〇三	四、七四八	五五、〇六一	五二四	一〇、一三〇	九一	九、五五四	
53年	六七、〇一八	三、五一一	一、一九四	四、四三三	五三、四二二	八二	一、七五五	八〇	二、九一一	
54年	六九、三三〇	三、六九六	一、一三三	四、七一九	五六、四二一	一四	七、七	八二	三、〇九九	
55年	七三、七七二	三八、八五	一、二八八	五、〇六二	五九、六七二	一四	八八	八二	三、七四一	
56年	七七、〇三七	三、九三七	一、三〇一	五、三七七	六三、三九〇	四九	九九	八三	三、八〇一	
57年	八二、七七六	三、一一一	一、三五九	五、七五六	六七、八九九	四六	一八六	八三	四、四四六	
58年	八三、三六五	三、〇八五	一、三三四	五、八三六	六八、一九三	五一	二五〇	八三	四、五三三	
59年	八四、五七五	三、一一三	一、三三九	五、九八九	六八、四七	一七	三六〇	八四	五、〇二二	
60年	八八、六〇三	三、六九三	一、四七三	七、四七〇	七二、九〇	一五	六五三	一九	二、二六〇	
61年	九〇、二六五	三、七七七	一、四三九	七、五五〇	七四、六二	一六	六二八	一八	二、二六	
62年	九二、二五七	三、九〇六	一、四二二	七、七七四	七六、三二二	一五	六二八	一八	二、〇一一	
平成元年	九四、三〇三	四、〇三六	一、三八三	八、〇七五	七八、四二	一五	五八五	一八	一、七七五	
2年	九六、九七九	四、一〇八	一、三七五	八、五六八	八三、六二九	一三	五六八	一五	一、五七七	
3年	一〇二、九〇八	四、一六四	一、三七〇	八、九七三	八六、三八五	一二	五六一	一三	一、四三〇	
4年	一〇六、〇六四	四、一八一	一、三五四	九、三〇四	八九、三七三	一二	五〇六	一一	一、三三六	
5年	一〇九、三八一	四、二五三	一、三五九	九、六一六	九二、四九六	一二	四四六	一一	一、二八九	
6年	一一二、九六一	四、三〇四	一、三五五	九、九三八	九五、八三八	一二	四一五	一〇	一、二〇九	
7年	一一六、二三四	四、三六一	一、三四八	一〇、三三七	九八、五七七	一二	四〇九	一〇	一、〇八〇	
8年	一二一、八九四	四、三八六	一、三四一	一〇、七三二	一〇一、〇九五	一三	三八〇	一一	一、〇二六	
9年	一二二、五六二	(男七三、六三九) (女四七、九二三)	(男七四、七九六) (女四九、三二二)							
10年	一二四、一一八									

四四

※平成九年から統計方法に変更、免許証所有者のみとなる。

〔苦小牧市統計書〕 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

昭和五十三年（八七）から本格的に会館建設実現のために国や道、管内市町村などへ働きかけたが、結果的には建設用地は確保できたものの資金調達が絶望的となってこれを断念した。同協会はその後の対応策として、苦小牧市の会館として建設ができないものかと、大泉源郎市長にこれまでの経過を説明するとともに管内交通事情から会館が必要と陳情した。

同五十七年（八二）六月、第二回苦小牧市定例市議会議案「昭和五十七年度一般会計予算補正」の中に、交通安全の普及、指導の場となる会館建設については補助金と特定財源の見通しがたったとの理由で、交通安全対策費として交通安全センター建設事業費七、七六〇万円の増額を提案した。審議の結果、同年七月に可決成立し、同年九月末に苦小牧警察署地続きの署長公宅跡に着工した。

同五十八年（八三）二月、総工費八、一九三万円（内訳 市費四、六六四万円、道補助金一、九〇〇万円、寄付金一、六二九万円）で、延べ三九三・一八平方メートル二階建の苦小牧市交通安全センターが完工した。また、同年二月第二回苦小牧市定例市議会において苦小牧市交通安全センター条例が可決成立した。¹⁾

苦小牧市交通安全センター条例（昭和五十八年三月十四日条例第六号）

（設置）

第一条 地域における交通安全の推進を図り、もって市民生活の安定に寄与するため、苦小牧市交通安全センター（以下「センター」という。）を苦小牧市旭町三丁目五番一二号に設置する。

（事業等）

第二条 センターは、前条の目的を達成するため、関係団体又は個人の交通安全活動の拠点として使用に供するとともに、次の各号に掲げる事業を行なう。

(一) 交通安全の意識の高揚及び知識の向上のための研修会、講習会、展示会等の開催に関すること。

(二) その他交通安全を目的とする事業に関すること。

(使用許可)

第三条 センターを使用しようとする者は、あらかじめ市長の許可を受けなければならない。

2 市長は、前項の許可をする場合において、センターの管理運営上必要があると認めるときは、条件を付することができる。

3 市長は、次の各号の一に該当すると認めたときは、センターの使用を許可しない。

(一) 公の秩序を乱し、又は善良な風俗を害するおそれがあるとき。

(二) センターの建物又は備付物件をき損し、又は滅失するおそれがあるとき。

(三) その他センターの管理運営上適当と認められないとき。

(目的外使用等の禁止)

第四条 前条の規定によりセンターの使用許可を受けた者（以下「使用者」という。）は、許可を受けた目的以外にセンターを使用し、又はセンターを使用する権利を 他人に譲渡し、若しくは他人に貸与してはならない。

(使用許可の取消し等)

第五条 市長は、次の各号の一に該当するときは、使用許可を取り消し、若しくはその条件を変更し、又は使用を停止することができる。

(一) 使用者がこの条例又はこれに基づく規則に違反したとき。

(二) 使用者が使用許可の条件に違反したとき。

(三) 使用許可の申請に不正があったとき。

(四) センターの管理運営上支障があるとき。

苦小牧市史（追補編）

（賠償）

第六条 使用者が建物又は備付物件をき損し、又は滅失したときは、市長の定めるところによりその損害を賠償しなければならない。

ただし、市長が特別の理由があると認めるときは、この限りでない。

（販売行為等の制限）

第七条 あらかじめ市長の許可を受けた者以外の者は、センター（センターの敷地を含む。）において、物品の販売、寄付の要請その他これらに類する行為を行なつてはならない。

（委託）

第八条 市長は、センターの管理運営上必要があると認めるときは、センターの管理の全部又は一部を適当と認める公共団体に委託することができる。

（委任）

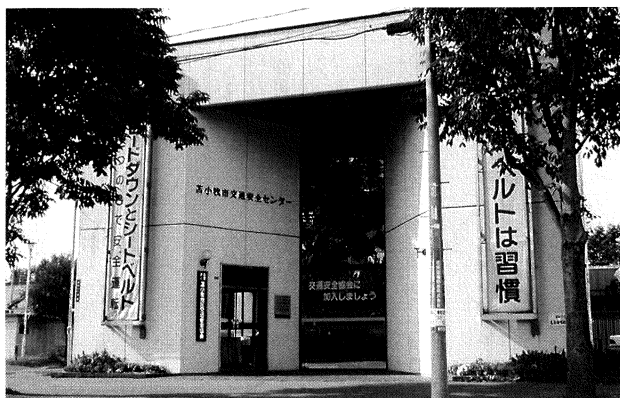
第九条 この条例の施行について必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、昭和五十八年四月一日から施行する。

附 則（昭和三年七月十三日条例第十二号改正抄）

一、この条例は、公布の日から施行する。



苦小牧市交通安全センター

昭和五十八年（八三）三月十六日、苦小牧市長と苦小牧地区交通安全協会長とによる「業務委託契約書」が締結。同年四月一日、苦小牧市交通安全センター落成開館式が行なわれ、交通安全活動の拠点としてオープンした。同センターは、苦小牧地区交通安全協会によって運営管理されることとなった。^②

駅南北を結ぶ 平成元年（八九）十月、J R 苦小牧駅公共通路北口とファンタジードーム、長崎屋苦小牧店を結ぶスカイウエー ぶスカイウエー（立体横断歩道橋）と、さらにJ R 苦小牧駅南口とサンプラザを結ぶ計画も浮上した。しかし、当初はこの計画による苦小牧駅中心の商業体系の高まりを懸念する声もあつて、長崎屋側は「当面、本体（ドーム）の完成を目指し、関係者との協議を進めた上で将来的に歩道橋をつくりたい」と既存商業者への影響を踏まえた慎重な姿勢を示していた。しかし、その後実施計画が市に提出されるなどして建築基準や消防法上の問題等をクリアー、結局、計画はジワジワと進展して着工に至ったのである。

同二年（九〇）五月、長崎屋系列のサンランド（本社東京、安中永光社長）では、大型レジャー施設「ファンタジードーム」と長崎屋苦小牧店、及びJ R 苦小牧駅北口を結ぶ鉄北スカイウエーに着工した。また、サンプラザ（本社苦小牧市、小山藤一郎社長）が計画するJ R 苦小牧駅とサンプラザを結ぶ鉄南スカイウエーも、主材料の鉄骨調達に時間がかかることから若干遅れ、七月に地鎮祭を行なったあと本格的な新築工事に着手した。

同年八月、サンランド建設のJ R 苦小牧駅北口～ファンタジードーム～長崎屋苦小牧店をつなぐ通路、両側ガラス張りのJ R 苦小牧駅北口スカイウエーが、高さ地上五・五メートル、内幅四・六メートル（有効幅三・八メートル）、長さは駅側通路六七・七メートル、長崎屋側通路六三・七メートルで完成。同年八月三十日の開通式には、長崎屋関係者をはじめJ R 北海道や苦小牧市、苦小牧商工会議所などから約五〇人が参加し、テープカットと渡り初めセレモニーが行なわれた。同年九月五日のファンタジードーム正式オープン後は、両施設ともサンファンタジーとまこまい



苦小牧駅南口スカイウエー

（本社苦小牧、藤間四郎社長）の管理運営となった。

また、平成二年（九〇）十二月六日、JR苦小牧駅南口スカイウエーが完成して、サンプラザ正面広場で開通記念セレモニーが行なわれた。サンプラザ小山藤一郎社長が「南口スカイウエーは市民に便利さを提供し、中心街活性化の一助にしよう」と最善を尽くして建設した。これからは市民の財産として活用してほしい」とあいさつ。渡り初め式では、市民代表として招待された市内樽前在住の堀栄次郎・ミツエ夫妻、文夫・みつ子夫妻、勝・恵美子夫妻の三世代同居一家をはじめ、鳥越忠行市長や関係者、市民二、〇〇〇人が参加して盛大に行なわれた。^③

駐車場の 昭和四十七年（七二）の、苦小牧市の人口は約三万五、〇

設置 〇〇世帯の一万五、〇〇〇人。自動車保有台数は、室蘭陸

運事務所の調べで約二万九、〇〇〇台。前年度に比べて四、五〇〇台のアップで、なかでも乗用車は前年度比三、三〇〇台と驚異的な伸びを示していた。

また、車激増の一方でビル建設もラッシュを迎えて、市街地には次々とビルが立ち並びはじめた。これにより、駐車場として使用されていた空き地が減少して、駐車難はドライバーの深刻な問題になりはじめたのである。

他方、交通事故は、同四十五年（七〇）をピークに年々減少傾向にありながらも、速度違反、飲酒運転、駐車違反、歩行者保護義務違反、交差点徐行違反などは依然増加しつつあり、その結果、①追突事故、②出会い頭の交差点衝突事故、③駐車禁止でない道路での歩行者接触事故、などが日毎に増えていった。

苫小牧警察署はこれらの事故対策として、管内の国道三六号、二三四号、二三五号、二七六号の主要幹線道路に、速度制限、はみ出し禁止、駐車禁止四一カ所の交通規制区域を定めた。国道のこの規制区域では、前年一年間の交通事故数が二六〇件にも上り、死者七人・傷者三八八人と多発した箇所だけに、大幅な事故ダウンに期待を高め、昭和四十七年（七二）六月一日からこれを実施した。さらに同月二十日にも、歩行者の保護と交通の流れに重点を置いた事故防止策として、苫小牧市内に大型車通行禁止二ヶ所、速度制限一二カ所、回転禁止一ヶ所、一時停止三二カ所、駐車禁止一三カ所、横断歩道四一カ所、路側帯一ヶ所の一〇一カ所に交通規制を追加実施した。

さらに、モーターゼーションの進展による自動車保有台数増加に伴い、道路を保管場所にしては道路交通が著しく阻害されるとあって、同三十七年（六二）に道路を自動車の保管場所にしないよう義務づけること等を内容とした「自動車の保管場所の確保等に関する法律」が制定され、同四十八年（七三）六月一日より市制都市に適用となった。苫小牧警察署はこれに歩調を合わせ、苫小牧市内の道道・市道に速度制限一二カ所・駐車禁止一四カ所・はみ出し通行禁止一ヶ所・指定方向外通行禁止二ヶ所の新たな交通規制区域二九カ所を設けて実施し、交通巡視員を増員して交通違反や駐車違反に対する厳しい取り締まりに当たった。ところがこの年、過去最多交通事故を記録した昭和四十五年（七〇）の統計を超える勢いで死亡交通事故が発生した。苫小牧市はただちに非常事態宣言を発し、非常事態突破週間など市民総ぐるみ運動でこれの対処防止に努めた。結果は、犠牲者は二四人となり、人口一〇万人以上の全国一六九都市中一七位にランクされるものとなった。

同四十九年（七四）十月九日、苫小牧警察署はこれまでの経緯を踏まえて、他市で実施している総合交通規制の導入に踏み切った。従来の個別規制と異なるこの総合規制は、駅前通り・三条通り・旧苫小牧川に囲まれる区域に、歩行者専用道路、一方通行、指定方向進行、大型車通行止め、速度制限を多様に組合せた総合的な交通規制を創りだし、

①歩行者、自転車^④の安全確保、②幹線道路における安全ルートの確保、③交通の流れの単純化と分離分散、を図るのがねらいであつた。

前年一年間に事故発生三四件・傷者三九人を記録した対象区域（錦町、大町、本町、幸町、本幸町、寿町、栄町）は、都市化、産業化の波が東西に伸びる苦小牧市の中心商業空間。国道三六号を中心に商店や公共施設がひしめき合い、当然のことながら人とクルマの量が多い。マス目のように走っている市道の裏通りは、歩行者、自転車などのいわゆる交通弱者にとっては危険このうえない状態で、この地区で総合交通規制に踏み切らざるを得なかつた背景には、こうした最悪の交通状況があつたのである。

これら連続四度の大規模交通規制や車庫法の適用によつて、市内中心部路上の大部分が駐車禁止区域になり、駐車難は一般市民のみならず商店街や企業にとつて深刻な問題になつた。

苦小牧市の駐車場事情は、昭和四十八年（七三）十月、王子不動産が中心部再開発の一環として苦小牧市表町に建設を進めていた「苦小牧パーキングビル」が、苦小牧市内初の駐車場ビルとして完成した。鉄筋コンクリート造り地下一階地上六階、延べ床面積五、〇九五平方メートルで一四〇台が駐車可能であつた。中心街ビルの集約化、高層化の進む町づくりの中、パーキングビルによる駐車場難の解決策は大いに注目されることとなつた。

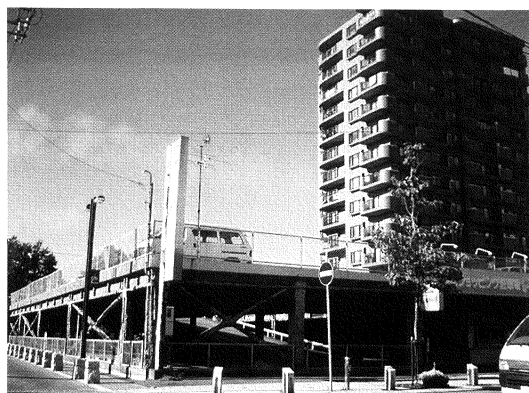
同五十一年（七六）、苦小牧市内初の「ショッピング駐車場」が旭町三丁目の苦小牧東小学校西側に完成した。これは駐車場不足に悩む中心商店街や消費者に利便をと、苦小牧市が市有地を提供し、管理運営一切が苦小牧商工会議所に委託されて実現をみた。収容台数約六〇台で、錦町、表町などの商店利用の場合は駐車券がサービスされ、購買客は駐車料金が無料になる仕組みである。商店街の同駐車場に対する大きな期待を背負つて、歳末商戦が最大の山場となる同年十二月二十五日にオープンした。



苦小牧パーキングビル



苦小牧駐車場ビル



錦町ショッピング駐車場

さて、昭和四十六年度（七二）より、苦小牧市は将来展望にたった都心づくりの駅前土地区画整理事業と商店街の振興を基調にした市街地再開発事業に着手したが、これらの都市改造事業の一環として駅前駐車場ビルの建設計画が持ち上がった。しかし、この駐車場ビル一階に市営バスターミナルが併設されることと絡んで苦小牧市と苦小牧商店街連合会が対立し、定例苦小牧市議会に建設審査特別委員会が設置されるなどの経緯があった。最終的には市営バス駅前ターミナルとの併設が是認されて、同五十二年（七七）十二月に駐車場ビル建設が始まった。苦小牧市とサンプルザ管理会社の株式会社トマック（佐藤秀直社長）が共同出資する「苦小牧駐車場管理会社」（資本金一、五〇〇万円

伊藤一男社長）により、昭和五十三年（七八）六月一日に完工オープンした。鉄筋コンクリート造り五階建て延べ総床面積約一万二、〇〇〇平方メートルの同駐車場は、一階を苦小牧市交通部が使用し、二階以上が収容台数四七九台の駐車場。駐車場利用区分は、四〇〇台分をサンプラザビル利用客用に、残る七九台分を一般利用者の有料駐車用として開場した。^⑤

また、駅裏地区においても、長崎屋苦小牧店が鉄筋コンクリート三階建て六〇〇台収容の立体駐車場を、さらに隣接するイトーヨーカ堂苦小牧店でも鉄筋コンクリート五階建て八〇〇台収容の駐車場を各々建設した。これにより、駅周辺は大規模な駐車場ビルの建設ラッシュとなったのである。

これら駅周辺への商業集積が進む一方で、同五十三年六月二十四日、「苦小牧錦町地区再開発期成会」（太田俊雄会長）が結成され、中心商業地としての機能再生をめざす錦町地区の再開発事業が推進された。同五十四年（七九）六月、苦小牧市発表の再開発指針とも言える「錦町地区市街地再開発事業基本計画」によって、錦町中心街の再開発は店舗、ホテル、住宅、文化施設に、駐車場をミックスした方式で進められる方向が示された。

特に、錦町は大量輸送網との接点に欠けるという問題を抱えた地区であり、公共駐車場早期実現は当面する重要事業との認識から、同五十七年（八二）三月二十日に苦小牧錦町駐車場事業協同組合（深沢重男理事長）を設立した。同五十八年（八三）十月二十日、ホテルサンルートとトピアに次ぐ再開発事業第三弾の「錦町ショッピング駐車場」を錦町二丁目の陽願寺跡地に着工。同年十二月十六日、年末商戦に間に合うようにと急ピッチで工事が進められた結果、鉄骨造り平屋建て延べ面積三、二〇〇平方メートルで、収容台数一一八台の二層式駐車場が完成した。総事業費四億五、〇〇〇万円の八〇パーセントを無利子の特定高度化資金で賄いオープンさせた。

しかし、この間にも苦小牧の商業環境はますます厳しさを増し、一条銀座通りから転廃業する商店が始め、それ

ら跡地に娯楽場パークなどの個人営業駐車場が続々オープンするなか、運命共同体ともいえるトピアとともに、中心商業地機能の再生という重い十字架を背負いながらの開場となったのである。⁽⁶⁾

注(1) 『第二一回定例苫小牧市議会会議録』 昭和五十七年六月 苫小牧市議会事務局

(2) 『三〇年のあゆみ』 昭和六十一年 社団法人苫小牧地区交通安全協会

(3) 『苫小牧民報』 平成二年十二月六日号 苫小牧民報社

(4) 『新聞切抜綴―交通事故①』 昭和四十八年〜同六十二年 苫小牧市史編集事務局編

(5) 『苫小牧民報』 昭和五十三年六月一日号 苫小牧民報社

(6) 『苫小牧民報』 昭和五十八年十二月十六日号 苫小牧民報社

第二節 各種交通機関

一、鉄 道

千歳・室蘭 昭和三十八年（一九六三）四月から第二期北海道総合開発が発足した。新産業都市区域指定の道央線の電化 地帯には、第二次産業が誘致育成されて産業構造の高度化が図られてきた。この本道開発計画の着実な進展による輸送需要の増加は目覚ましく、ことに道央中核都市の札幌市における産業経済の発展と、人口の集中傾

向は極めて顕著なものとなり、この発展に即応して増大する輸送需要に対応するために、札幌市を中心とする小樽、旭川、室蘭各方面への放射状の輸送網整備と増強が最重要となってきた。

昭和三十九年（六四）、国鉄函館本線、千歳線、室蘭本線三幹線の複線・電化による輸送改善は国鉄の使命であるとして、幹線電化計画を立てて電化工事を推進した。同四十一年（六六）五月より同四十四年（六九）十月を第一期として小樽より旭川間の電化工事が行なわれ、同四十三年（六八）八月二十八日、小樽より滝川間、同四十四年（六九）十月一日、滝川より旭川間の電気運転による営業を開始し、小樽より旭川間の全線が一貫運転されるようになった。

さて、千歳線及び室蘭本線の電化については、製鉄、石油、製紙、造船、非鉄金属などの有力企業が集中して物資流通の結節点となる千歳線、室蘭本線、日高線は、観光資源の活用、苫小牧東部大規模工業基地、新千歳空港の建設などにより今後ますます輸送需要が飛躍的に増大するとの理由により、三線沿線の二七市町村が「千歳・室蘭・日高本線複線電化促進期成会」（会長、長谷川正治室蘭市長）を結成して期成活動を推進した。同四十九年（七四）八月、同会正副会長により、国鉄道総局、運輸省、道開発庁、国鉄本社等へ複線化と電化の早期実現を陳情した。国鉄当局では第二期電化計画の中に予定しており、①札幌より苫小牧間の千歳線電化を優先、②次いで室蘭本線の電化を実施、③日高線の電化は当面考えず複線化を検討する。との意向を伝え、その調査費を同五十年（七五）の予算要求にあげたことも明らかにした。^①

電化工事の納入式

国鉄では、第二期計画の千歳線苗穂ノ沼ノ端間及び室蘭本線沼ノ端ノ室蘭間について、①札幌市の人口と産業は近年千歳線沿線にも伸びて、通勤・通学の輸送需要が増大している。②苫小牧市は臨海工業及び流通基地としての建設が軌道に乗り、更に近年苫小牧東部大規模工業基地開発計画が進められ人口と産業は札幌市について目ざましい発展が期待される。③室蘭市は本道唯一の特定重要港湾を擁し、鉄鋼・石油等を中心とする臨海工業都市としての機能を持ち、近年はその周辺にも工業化が進められている。④札幌市、苫小牧市、室蘭市の三都市を連絡する道央南部のベルト地帯が、一つの経済圏を形成しようとする情勢にある。⑤千歳市は北海道の空の玄関口千歳空港を擁し、年々利用客が増大して札幌市との接続のスピード化が要望されている。⑥沿線は登別温泉、白老等の観光資源に恵まれ、そのうえ途中には支笏湖洞耶国立公園、襟裳道立自然公園への玄関口があり、探勝客は年々増加している。⑦この区間は、線区分類では幹線区に属して、しかも道内で営業収支係数の最も良好なところで、列車回数は一日上下で一七〇回を超え、全国非電化区間中のトップにある。⑧複線化工事は昭和三十八年（六三）九月に完了し、自動閉そく（運転保安装置）区間にもなっており、電化工事上の諸条件が整っている。と、電化の必要性を認め、同五十年（七五）六月より調査費二、五三〇万円を投入して地質、トンネル、電力導入などの調査を行い、同五十二年（七七）十二月十三日、総延長一三五・一キロメートルの電化工事を決定した。

同五十二年（七八）に運輸大臣の認可を得て、同年六月二十一日、苫小牧市沼ノ端で行なわれたくわ入れ式と一号柱の銘板除幕式と苫小牧市民会館での起工式により、沿線住民待望の国鉄千歳線、室蘭本線の電化工事は開始された。電化される一三五・一キロメートルの電圧は、函館本線と同じ交流の二万ボルトを使用し、起電方式は函館本線のブースタートランスとは異なり、変電所設置間隔が大きく、しかも電圧降下が少なく電車の馬力維持に適したオートトランスを採用。電車線路総延長三〇六キロメートルを架設、電柱は五、一二二本建植、苫小牧駅のご線橋、ホーム

の改修、苫小牧機関区の増強。車両に特急用新造電車二四両と近郊用電車五五両を投入。さらに列車集中制御装置（CTC）を新設したことで、列車運行の安全を札幌から遠隔制御できるようになった²⁾。

昭和五十五年（八〇）十月一日、国鉄北海道総局が北海道鉄道百年に当たって「二十一世紀の鉄道」への脱皮を図るため、最も力を注いできた千歳線、室蘭本線の電化が総工費一五〇億円をかけて完成し、この日から北海道二番目の電車線として登場。これによって、札幌～室蘭間普通列車の七一・パーセントがディーゼルから電車に換わったほか、時速一〇〇キロメートル以上のスピードで快走するＬ特急「ライラック」が一日七往復となった。

また、この日より国鉄ダイヤが二年ぶり改正され、同時に千歳空港駅が使用開始になって、初めて「ジェットとレール」がドッキングするなど、道央圏輸送体系の新しい幕開けが告げられた。

苫小牧駅舎 明治二十五年（一八九二）八月一日、石炭輸送を目的とした北海道炭砒鉄道の室蘭線（室蘭～岩見

の 改 築 沢間）開通によって、その沿線に室蘭（輪西）、幌別、登別、白老、苫小牧、追分、由仁の各停車場が開設された。これが苫小牧駅の誕生である。当時の苫小牧は胆振東部の中心地ではあったが、人口もわずか千人たらずの一寒村にすぎず、一日五く六人の旅客と苫小牧沖で獲れた魚類を貨物にする、駅員三く四名程度の一簡易駅であつた。しかし、王子製紙苫小牧工場の操業によって乗降客や貨物量が急増し、同四十四年（一九一一）、皇太子殿下の来道を機に、こ線橋を含む苫小牧駅舎の全面改築が洋館形式を取り入れて行なわれ、同年九月一日、胆振日高地区



第一号車Ｌ特急「ライラック」

随一の駅舎が完成した。

昭和二年（二七）以降、苫小牧く沙瑠太（富川）と沙留太く静内間の、苫小牧軽便鉄道と日高拓殖鉄道が買収されて国有日高線になった。また、旧長輪線の室蘭く長万部間が開通して函館まで接続した。そして、沼ノ端く苗穂間の北海道鉄道が苫小牧駅に乗り入れるなどにより、苫小牧駅は重要中継地点としてその使命をますます高め、同十一年（三六）七月、陸軍特別大演習を機に駅本屋が改築となった。また、同十八年（四三）十月五日、北海道鉄道の国有化に伴い本屋構内を改良した。さらに、同二十九年（五四）八月九日、天皇・皇后両陛下ご巡行に際して、苫小牧駅拡張工事と駅前広場の整備が行なわれた。

その後には、同三十六年（六一）、「おおぞら」などの各特急列車の停車駅となった。或いは、同三十八年（六三）苫小牧港築設開港以後、貨物取扱量が全国一、二位の上位を占めるなど、苫小牧駅はますます飛躍的に大きな発展を遂げてきたのである。⁽³⁾

一方、人口増の著しい苫小牧市では、将来展望にたったマチづくりを目指して、昭和四十二年（六七）に「都市改造事務所」を開設し、同四十六年度（七一）、駅前交通広場や駅前通り副道などの新設を含む中心商業地区（駅前）土地区画整理事業に着手。次いで同五十二年度（七七）、若草町、木場町両地区の区画整理事業を行なった。

また、これらの都市改造事業と平行して市街地再開発事業も行なわれ、同五十二年（七七）十一月、苫小牧駅前地区市街地再開発組合（佐藤秀直理事長）



旧苫小牧駅

が、日胆最大級の店舗「サンプラザ」を建設オープンさせた。

その他、駅裏の木場町商業ゾーンに、昭和四十八年（七三）十月、長崎屋苦小牧店「サン・ショッピンゲンター」が、同五十三年（七八）六月、「イトーヨーカドー苦小牧店」が相次いで開店して、中心街区に大型店が立ちならぶマチ並みができていった。しかし、肝心の苦小牧駅が鉄南の方を向いているがために、都心にありながら駅裏大型店の性格づけはあくまでも郊外店舗となっていたのである。

工業開発を軸に都市化が進む苦小牧市で、鉄南をしのぐ人口を抱えて急進展する鉄北地域だが、そのマチづくりの阻害要因となるのが国鉄苦小牧駅であるとして、同五十一年（七六）八月、市民組織「苦小牧駅舎改築と駅北口開設運動推進委員会」（元茂重忠委員長）が発足した。同会は市民世論の結集を目指して、老朽化駅舎の全面改築と駅北昇降口の開設、駅トイレの水洗化早期実現を掲げて署名運動を展開した。さらに駅舎改築期成会設置を計画していた大泉源郎市長に請願し、同年九月の第七回定例市議会において採択となった。

次いで同五十二年（七七）二月、苦小牧市議会建設委員会（三浦英一委員長）が苦小牧駅の改築と駅北口設置について国鉄道総局長、国鉄札幌工務局長、札幌鉄道管理局長に強く陳情したが、国鉄側は輸送力増強を根底に「電化が第一、その後に駅舎の改築」との考えを示した。⁴

同五十三年（七八）五月、駅前の都市改造事業が駅前交通広場や駐車場ビル建設を完了し、加えて国鉄電化の着工により駅舎改築気運は一挙に盛り上がった。同五十四年（七九）六月、苦小牧市議会の駅舎改築特別委員会（畑宣佳委員長）、同年九月、苦小牧商工会議所の駅舎改築特別委員会（太田俊雄委員長）がそれぞれ設置され、国鉄道総局や国鉄本社などに駅舎改築の陳情が行なわれた。さらに、苦小牧市が札幌鉄道管理局との調整を精力的に行うなどにより、国鉄側も地元の事情に深い理解を示すところとなった。同五十五年（八〇）二月二十五日、改築の箇所付けを決



新苦小牧駅

める国鉄本社の「昭和五十四年度第三次利用債選定工事設備投資会議」において、「苦小牧駅は苦小牧市が開発した駅前広場との不調和が著しく、かつ老朽化し、地域住民が駅本屋改築について長い間にわたり強い要望がなされてきた」とのことから、苦小牧市が引き受ける利用債工事として苦小牧駅舎改築が決定された。

ところが、改築決定後明らかにされた建設計画の中に、新駅舎と自由通路は予想されていたものの、その他にショッピングなどの事業用駅ビル併設構想が持ち上がったため、地元商業者がこれを大型店出店ととらえて計画に反対する局面もあった。しかしこれには、国鉄、苦小牧市商店街振興組合連合会など関係四者が精力的に意見調整を図り、結局当初の国鉄構想を縮小することで決着した。昭和五十六年（八二）四月、国鉄、苦小牧市などが出資する苦小牧ステーションビル株式会社（藤田隆一社長）が設立され、苦小牧駅ビルの新築の起工式が行なわれ、実に四十六年ぶり三度目の新駅舎建設に着手したのである。

同五十七年（八二）十月一日、秋晴れの青空に映えて鮮やかな真っ白い駅舎は、鉄筋コンクリート造り三階建てで、延べ二、二〇〇平方メートル。室蘭本線をまたぐ自由通路は、幅六メートル、長さ一二〇メートルで、面積一、〇七〇平方メートル。駅舎を国鉄が、自由通路を苦小牧市が、合わせて一一億三、〇〇〇万円の費用をかけて完成オープンした。

つづいて、苦小牧ステーションビル株式会社が、総額一二億円をかけて建設した三階建て延べ五、四六七平方メートルの「苦小牧エスタ」竣工式を行い、翌十月二日に、テナント三八店が入居して開店。市民など二、〇〇〇人が集まる中で、オープンセレモニーと記念セールが行なわれた。また、このエスタオープンに照準を合わせて、周辺の大形店も各種セールを展開し、商業激戦『秋の陣』が華々しく幕開けした。

都心部に一大変革をもたらす契機となった苦小牧駅舎の改築であった。装いも新たなマチなみに加えて、南北市民の自由に往来する人波がその雰囲気をはらりと変えていったのであった。

国鉄の合理化 昭和四十年代（六五）に入り、人口の都市集中化による地方町村の過疎化、道路の改善によると無人駅 自動車の普及により国鉄の営業収支は次第に悪化の傾向を辿るようになった。同四十四年度（六九）、国鉄の道内三七線区中採算のとれる黒字線は一つもなく、赤字額は四七九億円に達して、赤字線全国一位の根北線を廃止に踏み切った。

同四十五年（七〇）十二月、国鉄諮問委員会は全国二四七の全路線を幹線系線区と地方交通線区に二分し、①幹線六七線区は自主経営。②地方交通線一八〇線区は地方公社が廃止。などと述べた意見書「国鉄の経営をいかにするべきか」を国鉄総裁へ提出。こうした情勢から、国鉄北海道総局では道内地方交通線の営業近代化に着手して、閑散駅の集約（廃止）、停留所化（駅員無配置、業務委託、荷物取扱範囲の簡素化等の合理化施策を推進し、更に、昭和五十二年（七七）度からは幹線系線区を含む貨物取扱の廃止など、つぎつぎに徹底した経営改善策を打ち出した。

その一つに、同五十一年（七六）六月十五日、日高本線と富内線の停留所化駅（駅員無配置）、貨物取扱廃止駅などの経営近代化計画を発表。続く同五十二年（七七）八月十日には、全道一一一駅の貨物取扱廃止計画を発表し、さらに、同五十三年（七八）一月三十日、貨物営業合理化計画の第二弾として九八駅の貨物取扱廃止計画を追加して、三

昭和四十八年度（七三）の取扱指数を一〇〇として、同五十一年度（七六）までの発着貨物量を調査した。その結果、同四十八年度を超える貨物取扱駅は苫小牧駅ただ一つという状況で、実情は国鉄側の考えているようにかなり厳しいものとなっていた。

しかし、苫小牧市、早来町、厚真町は、この国鉄の貨物取扱廃止計画が将来展望を無視した一方的措置であるとして、同五十二年（七七）十二月七日、一市二町が一体になって国鉄北海道総局、札幌鉄道管理局へ陳情した。地域の特殊性を強調し、苫東開発による人口増や都市化に伴う膨大な量の生活物資及び産業物資の発生等の予測などを力説して貨物取扱廃止計画の撤回を訴えた。これに対して国鉄側は「具体的計画が固まった段階で地元と協議したい」などと地元の考え方に理解を示しながらも、財政難の国鉄としては計画そのものはスムーズに移行していくとの厳しい姿勢を示したのであった。

さらに、これに加えて同五十四年（七九）五月に植苗駅、沼ノ端駅、糸井駅、錦岡駅の無人化、業務委託などの国鉄経営近代化計画も明らかにされたが、これには住民の足を守る苫小牧市民会議（大平盛雄ほか四、八六二人）が「錦岡・沼ノ端両駅の民間委託、糸井・植苗駅の無人化」に反対するとして、苫小牧市議会に国鉄経営近代化計画反対の決議を求めた。しかし、同年十一月、これを付託された苫小牧市議会総務委員会（木村寿治郎委員長）における質疑で、安全確保と駅環境上の問題がいかに関係が解決されるかに意見は集中したが、「市民にできるだけ不便をかけないよう最大の努力をしてほしい」と意見を付して請願を不採択とした。同年十二月二十一日、第六回定例苫小牧市議会本会議に報告し、賛成多数で可決した。これら国鉄の経営近代化計画には、苫小牧市、白老町など七市十町一村の「過疎化に拍車をかける」との強い反発によって実施が延び延びとなっていたが、同五十五年（八〇）五月十五日、札幌鉄道管理局は、沿線市町村の合意を取りつけて駅の無人化と貨物取扱廃止の合理化実施に踏み切った。

ところが、その後国鉄道総局がまとめた昭和五十七年度（八二）の経営成績をみると、旅客収入こそ前年度の二〇億円増で七三五億円となったが、貨物収入は逆に前年度より三九億円もの大幅減少で三六一億円と落ち込んだ。

営業係数（一〇〇円の収入を得るためにいくら経費がかかるかを示した数）では、千歳線一五九円、石勝線二八八円、室蘭本線三〇三元となる一方、地方交通線の胆振線一、八二〇円、富内線二、〇二一円、日高線七〇八円となつて経費が激増していた。このため、同五十八年（八三）八月、札幌鉄道管理局では、国鉄本社の業務体制方針に沿う貨物営業合理化と駅体制再編成などの営業近代化計画を発表し、同五十九年（八四）三月三十一日より実施に移され、



J R 錦岡駅



J R 沼ノ端駅



J R 植苗駅

苫小牧駅を除く市内五駅が無人化となり、乗車券簡易発売などの窓口業務が委託（植苗駅は駅管理業務のみ）される停留所となったのである。

国鉄から 北海道の鉄道は、アメリカ人土木技師ジョセフ・U・クロフォードの助力によって、明治十三年 J R へ（二八八〇）十一月二十八日の手宮・幌内間開通に始まり、同三十九年（一九〇六）には富国強兵の近代国家形成に向けた鉄道の国有化がなされ、以来戦後の復興や本道開発に果たした多大の業績が鉄路一二〇年の歴史に刻まれてきた。

しかし、東京オリンピック開催の昭和三十九年（六四）に、新幹線開業という輸送革命をもたらした国鉄ではあったが、以後の長期累積赤字を抱えてその再建計画が実らず、ついに同五十七年（八二）臨時行政調査会が国鉄の分割民営化による経営建直しを政府に答申した。同五十八年（八三）国鉄再建を検討する委員会設置法案が通常国会で可決成立して、同年六月十日国鉄再建管理委員会が発足した。

同六十年（八五）七月二十六日、国鉄再建管理委員会（亀井正夫委員長）は、①日本国有鉄道を同六十二年四月に全国六分割し民営化する。②余剰人員九万三、〇〇〇人のうち、二万人は希望退職、四万一、〇〇〇人は三年内に国と地方自治体に転職をあっせんする。③国鉄長期債務三七兆三、〇〇〇億円の政府負担分を一六兆七、〇〇〇億円とする。などの「鉄道の未来を拓くために」と副題のついた「国鉄改革に関する意見」（答申）を、中曽根康弘首相に提出した。

分割・民営化に向けた動きは、同六十一年（八六）六月三十日、二八万国鉄職員に厳しい選択を迫る希望退職者募集で始まった。国鉄の余剰人員は六万一、〇〇〇人にのぼり、うち四万一、〇〇〇人は国鉄清算事業団が引き継ぐが、残る二万人を希望退職による減員として予定していた。

北海道の余剰人員は一万三、〇〇〇人とされ、苫小牧運輸長管内の職員約九五〇人のうち、一五〇人程度が余剰人員とされた。職員の多数は「地元」と「公務員」の希望傾向が強く、「民間」志望者は少なかった。しかも円高不況など企業の経営環境が厳しい中で求人は思うようにいかなかった。苫小牧市は、昭和六十一年（八六）七月一日付で、国鉄の余剰人員一〇人を採用し辞令交付した。道内の自治体に先がけての国鉄余剰人員採用は、その方針をめぐってかなりの論議が渦巻いたが、結果的には採用枠一〇人全員が国鉄職員で市長部局と教育委員会にそれぞれ配置された。

同六十一年十一月一日、民営化される新会社ダイヤともなる国鉄ラストのダイヤ改正が行なわれ、札幌、旭川など都市圏で新駅を開業させて一七四本の列車を増発。また、「フラノエクスプレス」リポート列車がデビューするなどの明るい話題もある一方で、同五十八年（八三）十月から特定地方交通線の白糠線など一五線区がつぎつぎと廃線になった。

同三十九年（六四）に鶴川町～日高町間八二・五キロメートル全線開通の富内線も、同六十一年（八六）十月三十一日限りで廃線となった。この日、午前七時二十七分苫小牧駅発の臨時列車「さよなら富内号」（山崎伸一運転手 五両編成）は、沿線住民と鉄道マニアによつて満席状態で終着日高駅に到着。駅構内で行なわれたお別れ式で、「富内線の歴史は、廃止反対への歴史でもあった。開通にかけた先人の郷土愛、廃止反対にかけた住民の情熱は将来とも変わることはない。」と占部日高町長があいさつ。万感の思いを乗せて還ることのない最終列車に、「ありがとう」と沿線



J R 北海道の設立総会



国鉄苫小牧駅最後の日

各駅の「蛍の光」が深夜まで流れていた。⁽⁶⁾

昭和六十一年（八六）十一月二十八日、国鉄の全国六分割民営化を定めた「日本国有鉄道改革法案」など国鉄改革関連八法案が参院本会議で可決成立した。国鉄は同六十二年（八七）四月一日に全国六旅客鉄道会社と貨物鉄道会社などに分割され、株式は当初清算事業団の所有となるが、経営が軌道に乗り次第民間に放出して純民間会社に移行させることとなった。政府による新会社の職員数、資産、債務などを盛り込んだ基本計画策定と会社設立委員の任命がなされ、いよいよ新会社設立総会にむけてその準備が進められることとなった。

同六十二年（八七）二月十六日、同年四月の分割新会社移行を前にして、この日から新会社の採用通知が始まり、苫小牧駅や苫小牧機関区は三日間にわたって職員一人ひとりに通知された。労働組合別にみると、国鉄改革推進に積極的に協力してほぼ一〇〇パーセント採用の組合と、批判的な姿勢を貫いた組合とでは厳しく明暗を分ける結果となった。

同年三月二十三日、資本金九〇億円、社員一万三、〇〇〇人、鉄道六三一駅・三、一七七キロメートルを有し、北の大地に根を下ろす北海道旅客鉄道株式会社（ＪＲ北海道）の設立総会が札幌グランドホテルで開かれ、代表取締役会長に東條猛猪北海道拓殖銀行相談役、同じく社長に大森義弘国鉄北海道総局長をそれぞれ選任。両氏を含め取締役一一人と監査役二人の役員が選ばれ、定款も正式決定した。

東條猛猪会長は「先人が苦心の末築いた鉄道を守るのは道内に生きる経済人の宿命。やるべきは旅客収入と関連事業収入のふたつを増やす一方で、経費節減に努めること。知恵を絞って生き残ることが、新会社に課せられた課題だ」と抱負を語り、職員には「お客さまは神様の原点を肝に銘じ、乗客が増えれば収入が上がり、社員の所得も伸びるという民間企業の発想に頭を切り替えてほしい」と訴えた。

昭和六十二年度（八七）の営業収支は、営業収入八六一億円、営業費用一、三五六億円で、差し引き四九五億円の欠損見通しとなり、この損失は経営安定基金（六、八二二億円）

の運用益で埋めて九億円の黒字を計上。つまり、収入のほぼ四割を安定基金に頼る勘定で、大きな期待の中に不安の混じる船出となった。

同年三月三十一日午前八時半、国鉄としては最後の朝、苦小牧駅事務室の点呼に「いよいよあすが新会社の発足日です。移行準備の成果が問われます。きょう一日を締めくくってあすからの新しい基礎づくりに精励してください」と、中山善彦苦小牧駅長の訓示に耳を傾ける職員の緊張した面持ち。苦小牧駅では、合理化の経緯を含んで祝賀セレモニーは実施しない方針だが、新会社移行に合わせた「JR北海道になりました」などと横断幕や社旗などを掲げ、「国鉄」の文字入り掲示物はすべて「JR」のものに張り替えられた。また、最終列車の降車客には、新会社誕生の記念品がプレゼントされた。



J R 苦小牧駅の開業

改札口で午後十一時五十九分着の国鉄最終便利利用者を迎え入れた職員が、昭和六十二年（八七）四月一日の午前五時五十四分にＪＲ始発列車のために再び改札口に立つ。改札口には「きょうからＪＲ北海道になりました。より一層のご利用をお願いします」と、列車が到着するたびに「新生ＪＲ北海道」のアナウンスが繰り返し流れていた。

駅事務所で社員一人ひとりに社員証とネームプレートが配られ、新会社の業務開始。エンジ色の揃いのネクタイをしめた社員を前に中山善彦駅長が「民間の意味を十分考えて業務に精励してください」と訓示。この日非番の社員も市中セールスを行い、時刻表やパンフレットを配って「新生ＪＲ北海道」を市民にＰＲしていた。^⑦

注（１）『新苫小牧駅 苫小牧エスタ』昭和五十七年 苫小牧駅改築記念誌

（２）『苫小牧民報』昭和四十九年八月九日号 苫小牧民報社

（３）『苫小牧地方鉄道史』昭和四十三年 堀江敏夫著 苫小牧地方史研究会

（４）『苫小牧民報』昭和五十一年八月三十日号 苫小牧民報社

（５）『北海道鉄道百年史 下』昭和五十六年 日本国有鉄道北海道総局

（６）『北海道新聞』昭和六十一年十一月一日号 北海道新聞社

（７）『ＪＲ北海道この一〇年』平成九年 北海道旅客鉄道株式会社

二、陸上交通

道央自動車

国土の普遍的開発、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を目的として、昭和四十一年道の延長（六六）七月、東海道、関越など既存の自動車道建設法六法を統合拡充して三三路線約七、六〇〇キロメートルの予定路線を定めた「国土開発幹線自動車道建設法」が制定。その後、同六十二年（八七）九月、「第四次全国総合開発計画」を受けて同法の一部が改正され、一万四、〇〇〇キロメートルの高規格幹線道路網の一部として、一万一、五二〇キロメートルが高速自動車国道予定路線になった。以後、高速自動車国道は原則として、この予定路線の中から選ばれ建設されることとなったのである。

北海道については、北海道縦貫自動車道（函館～稚内）と北海道横断自動車道釧路線及び北見線（小樽～釧路及び北見）の二自動車道三路線延長一、〇六三キロメートルが「国土開発幹線自動車道建設法」で定められ、以来、国土開発幹線自動車道建設審議会により逐次基本計画、整備計画の決定をみて工事が進められてきた。

同三十八年度（六三）、北海道開発局が直轄調査に着手し、同四十二年（六七）十一月、第十七回国土開発幹線自動車道建設審議会において道央自動車道（北海道縦貫自動車道）千歳～札幌間の基本計画と、同四十三年（六八）三月に千歳～北広島間二三キロメートルの高速自動車国道新設整備計画が決定をみ、札幌冬期オリンピック前年の同四十六年（七一）十二月に完成して道内初の高速自動車道路が供用となった。

他方、北海道横断自動車道小樽～札幌西間延長二四キロメートルは、当初一般国道五号のバイパスとして一般有料道路事業で施行し、同四十二年（六七）十二月に供用開始となったが、同四十八年（七三）四月一日に高速自動車国道北海道横断自動車道に切り替えられた。^①

昭和四十五年（七〇）六月、道央自動車道の延長工事（苦小牧東く千歳間一一・九キロメートル、及び苦小牧西く苦小牧東間一七・五キロメートル）の施行命令を受けた日本道路公団札幌建設局は総需要抑制策や用地買収の遅れなどで着工が足踏みとなり、同五十年（七五）七月二十五日になってようやく整備計画の一部である苦小牧東く千歳間四工区の建設工事が発注され、同年九月五日に千歳市泉沢の工事起点において着工式と安全祈願祭が行なわれたのである。

この工事区間は全線四車線の、構造的に時速一二〇キロメートルまで耐えられる（制限時速は夏季一〇〇キロメートル、冬季八〇キロメートル）自動車道で、途中、苦小牧市美沢にはアルミ精錬の過程で排出される赤泥を用いたカラー舗装のパーキングエリア（上下線合計九四台駐車可）や、冬期間の路面凍結剥離を防ぐ柔らかいアスファルトづくりなどに幅広い工夫と配慮が施された。特に、道央自動車道千歳インターチェンジ（ＩＣ）く苦小牧東ＩＣ間には、自然の植生そのままの林を利用した一三メートルの広幅中央分離帯を設けて快適で安全な走行環境をつくるなど、北海道を代表する高速道路にふさわしいものとして、平成八年（九六）の第九回『人間道路会議賞』（生活者の豊かさを支え、活力ある地域をつくり、良好な環境を創造するなど、「人と車の調和のとれた道路づくり」に優れたものを表彰）を受賞した。^②

さて、高速道路基礎工事の土木工事が順調に進む昭和五十一年（七六）三月、苦小牧東ＩＣ建設を決めた日本道路公団は、植苗の湿原を通過して国道三六号と結ぶ取付道路について、「苦東開発が進んだ段階で苦東基地から高速道路への流れを考えなくてはならず、国道三六号く苦東基地へのルートと国道三六号く高速道路への取付道路は表裏一体のものである」と、産業道路建設の重要性を強調して計画ルートの理解と湿原の一部通過を求めた。

問題となつたのは、ウトナイ湖北西部に広がるトキサタマップ湿原で、ここには本道低層湿原の代表的なハンノキ

やヨシ群落と、オオヨシキリ、オオバン、オオヨシゴイなどの数多い野鳥の棲息採餌場がある。また、ウトナイ湖に流入するトキサタマップ川の地下水系も美々川、ウトナイ湖、勇払湿原と同じで、苫小牧市が、昭和五十一年（七六）三月に、学術的にも景観的にも貴重な「残すべき自然」の第一号として自然保護地区に指定した湿原で、「道路が建設されると湿原が分断されて枯渇化を招く」と自然保護関係者に苦しい選択が迫られた。

同五十二年（七七）六月、苫小牧市自然環境保全審議会において、北海道が提示した環境調査及び自然環境保全対策の完全履行を条件に取付道路「道道苫小牧東インター線」の湿原通過を認める結果とはなったが、苫小牧市・北海道双方の職員による湿原工事部パトロールでは、環境保全に万全を期す取り組みに務めていた。

同五十三年（七八）十月二十四日、苫小牧市民待望の高速道路（苫小牧東IC～千歳IC間）が三年余、総工費一一億円を費やして完成開通した。午前には、日本道路公団、北海道、苫小牧市、千歳市、工事関係者など約一五〇人が出席して開通式を行い、午後三時から供用開始になった。

ところが、残る苫小牧西～苫小牧東間については、施行命令から実に三年九カ月ぶりの同五十一年三月三十日になって、ようやくその建設ルートが発表されるに至った。ルートの決定が暗礁に乗り上げていたのは、「農業の振興・営農に致命的な影響がある」としてルート変更を求める樽前・錦岡地区住民の強い反発もあったが、特に、北大演習林が予定ルートに含まれたことから、「学術的な研究林として高い評価の北大演習林の高速道路通過に反対」と、同四十八年



高速道路苫小牧東～千歳間開通を報ずる新聞

（七三）十一月以来運動を続けてきた苦小牧自然保護協会（対馬豊三会長）や、「排気ガスや騒音公害」を問題とする北美國・北明野地区の沿線住民の反対運動によるものであった。しかし、最終的には、「北大としては高速自動車道に反対しているわけではない。極力森林を守り、市街地への影響を避けようと検討してきた」と北海道大学苦小牧地方演習林（石城謙吉林長）が住民生活への影響を考慮して、市街地通過も止むを得ないとする道路公団側最終案の演習林最南端通過ルートを決める結果となったのである。

昭和五十二年（七七）、十月から予備工事を進めていた道路公団苦小牧工事事務所が、苦小牧西ICと苦小牧東IC区間を五工区に分けて工事を発注。昭和五十三年（七八）から本格的工事に入り、山を削って谷を埋める土木工

道央自動車道の開通状況

道路名	供用区間	延長 km	供用開始
道央自動車道	千歳～北広島	二三・一	S46・12
	苦小牧東～千歳	二・五	53・10
	北広島～札幌	一・八	54・12
	苦小牧西～苦小牧東	一・六	55・10
	白老～苦小牧西	一・八	58・11
	札幌南～札幌	一・九	60・10
	登別東～白老	一・一	60・10
	登別室蘭～登別東	一・〇	61・10
	登別室蘭～室蘭	一・三	H3・10
	室蘭～伊達	一・一	4・10
道央自動車道	伊達～虻田	四・九	6・10
	虻田～長万部	九・一	9・10

（『苦小牧民報』各年 苦小牧民報社より）

事、トキサタマップ川、勇払川、幌内川、有珠川、小糸魚川、勇払高架に一〇メートル以上の橋梁工事、路面舗装、付帯工事等のほか、国道二七六号との立体交差近くには高速路線バス停留所も設けられた。

道央自動車道苦小牧西ICと苦小牧東IC間一七・五キロメートルは、同四十五年（七〇）から一〇年の歳月と約二九二億円を費やして建設を進め、同五十五年（八〇）十月二十九日に竣工した。当日、午前十一時から苦小牧西ICでテープカットやパレードなどで開通を祝い、午後三時より営業を開始した。同五十四年秋、北広島と札幌南間の五・三キロメートルが開通。これにより苦小牧西ICと札幌南IC間が五

七・五キロメートルの大動脈で結ばれ、経済界はこぞって「道民生活の向上に大きく貢献」と開通を歓迎していた。

昭和四十七年（七二）六月、登別～苫小牧西間が整備計画路線に昇格。建設大臣の施行命令が出て、同五十四年の白老・ポロト両トンネル工事を皮切りに、室蘭東ＩＣ～苫小牧西ＩＣ間の建設に着手した。同五十八年（八三）十一月三十日、白老ＩＣ～苫小牧西ＩＣ間一五・八キロメートルが総工事費約三九七億円をかけて完成。主な工事としては、道内の高速自動車道では初の「白老トンネル、ポロトトンネル」と、車両橋としては国内初のＰＣ（プレストレスト・コンクリート）斜張橋と呼ばれる一本支柱のつり橋「錦岡第三道橋」や、せりだし工法とも言えるデイビダージュ工法の無橋脚「ポロト橋」など新工法の橋梁工事に特色を伺うことができる。

以後、北海道縦貫自動車道は、同六十一年度（八六）末までに登別室蘭～岩見沢間一四二・五キロメートルが、平成二年（九〇）十月までに岩見沢から旭川鷹栖までの九三・四キロメートル、平成六年（九四）三月までに登別室蘭から虻田洞爺湖まで三三・八キロメートルが開通しており、一方、北海道横断自動車道においても、平成四年（九二）九月に札幌西ＩＣ～札幌ジャンクション間の一四キロメートルが、また、道東部においても同七年（九五）十月に十勝清水～池田までの五〇・三キロメートルが開通している。

このように、逐次整備が図られてきてはいるが、全国の整備水準と比較すると大きく遅れをとっている。同八年度（九六）末で、全国では全体延長の七八パーセントが整備計画されているのに対し、北海道においては六三パーセントが決定されているにすぎない。また、全国では五三パーセントが既に供用されているのに対し、北海道においてはまだ二六パーセントしか供用されていない状況である。^③

日高高規格 モータリゼーションの著しい進展に伴い、自動車輸送がますます重要な役割を担ってきており、**道路の新設** た、国土の均衡ある発展、地域の活性化を図るための基盤施設として高速定時性を有する質の高い幹

線道路ネットワークづくりへの要請が高まるなか、昭和六十二年（八七）六月の道路審議会答申に基づいて全国一四、〇〇〇キロメートルの高規格幹線道路網計画が決定された。この高規格幹線道路の整備に当たっては、効率的な整備を図る観点から、路線の性格を勘案し、「国土開発幹線自動車道（高速自動車道）」又は「一般国道の自動車専用道路」として、それぞれ約一万一、五二〇キロメートル、約二、四八〇キロメートルを整備することとしたのである。

一般国道の自動車専用道路は、①高速自動車国道と同じ機能を持ち、利用者に同様の高速交通サービスを提供する。②早急な整備が要請されることから、原則として有料制を活用して整備を行なう。③構造、サービス、料金の水準等についても、高速自動車国道と整合性をもたせるとされた。北海道においては、①日高自動車道、②深川・留萌自動車道、③旭川・紋別自動車道、④帯広・広尾自動車道、⑤函館・江差自動車道、の五路線四五〇キロメートルが一般国道の自動車専用道路に指定された。^④

日高自動車道は、道央の産業・流通拠点都市苫小牧市から日高支庁所在地浦河町まで延長一二〇キロメートルの高規格幹線道路である。これまでは、一般国道二三五号が胆振地方と日高地方を結ぶ唯一の幹線道路として地域の産業、経済を支える大動脈として機能してきた。しかし、海岸線に沿って走るこの国道二三五号は、区間のほとんどが二車線幅のため、建設や農業用などの低速車が入り込むと追越しは難しく、その上補修工事などが始まると片側交互通行を余儀なくされた。また、崖崩れ多発区間もあり、いったん通行不可能になると日高方面から道央地区への生命線が断たれることになる。加えて、苫小牧港の物流機能増による日高經由道東間トラック輸送が俄に増え、これらの車両も国道二三五号を利用した。したがって、物流・車両通行の円滑な流れを確保して胆振東部および日高管内の住民生活向上と産業振興を図るには、国道二三五号の他に高規格道路を整備して幹線道路の複線化と、自動車専用道による通行のスピードアップが求められていたのである。



日高自動車道・苫東道路図

北海道開発局室蘭開発建設部がまとめた胆振・日高管内の第十次道路整備五カ年計画（昭和六十三年～平成四年）によると、道内の高規格自動車道で唯一着工している苫東道路に重点投資して事業を促進するとして、苫小牧東インターチェンジ（IC）～厚真町延長約一九・七キロメートルを「苫東道路」と位置付け、ルートは道央自動車道苫小牧東ICを起点に、道道苫小牧東インター線、国道二三四号に平行して進み、沼ノ端西以东の苫東基地内では国道二三五号の中心部分を活用して厚真町に抜けるものである。

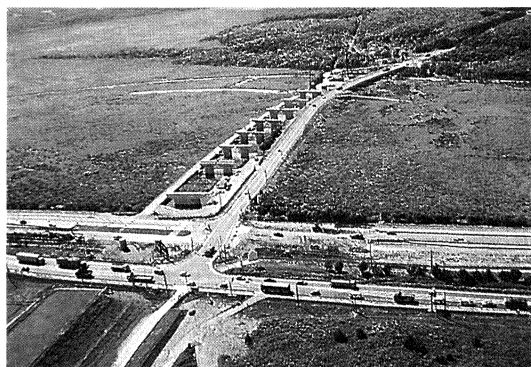
苫東道路の建設は、国の昭和六十二年補正予算でJR線との立体交差基礎工事の一部着工し、同六十三年（八八）四月七日、同六十三年度予算に五七億円が盛り込まれて本格的事業に着手した。

平成二年度（九〇）、一般道路との区別に盛り土や高架区間が多くなることから、その地盤安定を図る土木工事が主体となったが、折しも、その前年の同元年（八九）十月十七日、米カリフォルニア州サンフランシスコ市においてマグニチュード六・九の強い地震が発生して、低層ビルの倒壊や高速道路の損壊による多数の犠

死者をだした。その原因は、埋め立てによるぜい弱な砂の層が液状化して一気に陥没したことによるもので、この液状化現象は苦東道路においても起きる恐れがあることから、苦小牧道路事務所では開発局土木研究所や室蘭工業大学と調査研究を進めて対策に取り組んだ。

国道三十六号からJR線までのウトナイ工区は、地表から二十メートルまでの地質にゆるい細砂と火山灰層が堆積し、柏原地区では泥炭層であった。調査の結果は、これらの土質が液状化の可能性を持つと判定した。そこで対策工事も使い分けて行われることになり、柏原地区は液状の特殊セメントを土と混ぜながら地中に円柱杭を築く「噴射かくはん工法」を、ウトナイ地区は砂を杭状に打ち込んで地盤を固める「サンドコンパクションパイル工法」が採用された。そして、これらの土木工事結果の調査には、ウトナイ工区中間点の地中に地震計三基と水圧計が埋設され、データを解析して対策効果の確認が行なわれたが、この地震計による土木効果調査は全国で初めてのものであった。

平成六年（九四）九月、建設中の苦東道路の橋の色が統一された。「周辺の環境を損なわないよう配慮した」と、区間内



国道 36 号に立体交差の苦東道路



苦東道路沼ノ端ランプウエー

の橋を湿原部、平野部、長大橋の三種類に分けてグレー系色、クリーム系色に統一して配色した。高速道路で多用されているコンクリート橋は、軟弱地盤が多い地層では重さによる沈下の影響が大きくて苦東道路には向かないという。そのために、五ヶ所のコンクリート橋以外は全て鋼橋になることから、道内の高速道路建設には珍しい色調の統一が施されたのである。⁽⁵⁾

苦東道路の開通を報ずる新聞

昭和六十三年（八八）に事業着手した苦東道路は、平成十年（九八）三月二十三日に、苦小牧東ＩＣ～沼ノ端西ＩＣ区間が完成し供用開始となった。当初、苦東道路全線開通を目指したが、橋梁下部工事の軟弱地盤対策に手間取り、工費二九〇億円の四車線有料四キロメートル区間が先行開通した。この日、午前十一時より沼ノ端ＩＣの特設会場において、北海道開発局と日本道路公団主催で行なわれた日高自動車道初の開通式には、東胆振、日高の沿線市町村首長らが出席して念願の新交通動脈開通を祝った。

続いて、同年七月六日、残る沼ノ端ＩＣ～厚真ＩＣ区間一五・七キロメートルも完成して、苦東道路延長一九・七キロメートルが全線開通となった。この沼ノ端ＩＣ～厚真ＩＣ間は、設計速度一〇〇キロメートルの暫定二車線無料区間で、三ヶ所のＩＣ付近に追越し車線を設けてある。静川大橋など安平川周辺の軟弱地盤対策などに時間がかかり、当初予定より約三ヵ月遅れて工費七二〇億円で完成した。開通式は、同日午前中に厚真ＩＣで行なわれ、北海道開発局・沿線自治体・工事関係者ら二〇〇人が出席し、テープカット

やパレードで二二世紀を担う高速交通ネットワーク網の供用開始を祝した。⁶⁾

平成十年（九八）十月六日～二十日の間、室蘭開発建設部苫小牧道路事務所が苫東道路の共和高架橋と柏原に自動車両感知機を設置して行なった通行量調査のまとめによると、共和地点の初日の上下便約二、〇〇〇台が、連休の二十日には約八、〇〇〇台にまで増え、しかも大形車両より乗用車の通行が多いことから土・日曜日の利用率の高いことがうかがえるとしていた。また、平行する国道二三五号の平均通行量一万四、〇〇〇台に比べて「日高自動車道は、その半分以上の利用を見込んでいたので、まずまずの結果」と、当初期待された苫東地区への物流効果はそれほどないが、胆振管内の厚真・鶴川町や日高管内各町と道央を往来する車の利用に期待が持てると評価した。

国道二三五号 苫小牧経済の発展拠点とする苫小牧港東港区は、昭和五十一年（七六）八月七日、漁民・地区労働者の切り替え など苫小牧港東港反対者が抗議のこぶしを振り上げる中で警官隊を導入して起工式が行なわれて工事が始まった。

この苫小牧東部大規模工業基地の開発計画は、掘り込み式の苫小牧港東港を構築し、総面積一万二、二五〇ヘクタールに工業用地五、六八〇ヘクタールに及ぶ臨海・臨空の生産拠点を創り、地方圏における基幹資源型工業の新たな発展基地をつくる目的のものである。

この苫小牧港東港区は、同四十七年（七二）に初めて事業費がついて作業船舶溜から建設工事が始まり、正式な工事は同五十一年度（七六）からで、同五十五年度（八〇）までに五〇〇億円超を投資し、着工四年目にして早くも第一船を迎え入れるに至ったのである。

さて、この苫小牧港東港区の建設に当たっては、国鉄日高本線の付替えと国道二三五号の切り替えが、同四十六年（七一）八月策定の苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画で明らかにされた。

国道二三五号は、苦小牧と浦河町を結ぶ実延長一・一五・七キロメートルの路線で、苦小牧東部工業地帯を経由して道央と日高、道東を結ぶ幹線道路ではあるが、沼ノ端から海岸線沿いに浜厚真へ抜けるルートが、苦小牧港東港の中央水路および東水路掘り込みによって分断されるため、JR日高線とともに路線切り替えを余儀なくされていたのである。予定する移設ルートは、国道三六号のウトナイ湖南側から道道上厚真と苦小牧線に乗って東部工業基地東側の浜厚真で元の国道二三五号路線に結ぶ一九キロメートルの路線で、切り替え工事にとまなう実測線、地質、用地、埋蔵文化財などの調査設計業務が、室蘭開発建設部苦小牧道路事務所によって昭和五十六年（八二）と同五十八年（八三）にかけて実施された。

都市計画道路は、同四十三年（六八）に決定されたが、これまでの間にマチづくりの基本を大きく変化させる苦東工業基地が出現し、しかも同基地の街路が示されていないことなどにより、同五十三年（七八）、一層膨らむ都市の動向に対応した見直し作業が、苦小牧圏域の一市四町（苦小牧市、白老町、厚真町、鶴川町、早来町）によって行なわれた。

苦東工業基地の開発基本計画に基づいて、国道二三五号を基地中央の緩衝緑地帯を東西に走るルートに切り替え、さらに道央自動車道苦小牧東ICに接続させるなどして、苦東工業基地づくりを主眼に苦小牧圏域都市計画道路網の見直しがなされた。⁷⁾

同五十八年（八三）八月、室蘭開発建設部による国道二三五号移設工事が厚真町共和地区約三・四キロメートル区間で着手され、厚真川にかかる新浜厚真橋から石油備蓄基地東側までの盛り土工事と橋梁基礎工事が行なわれた。この工区はもともと水田や湿地帯のため軟弱な地盤の安定が先決であるとして、いったん高さ三・五メートルまで土を盛り上げて重量をかける圧着沈下（プレロード）が行なわれた。

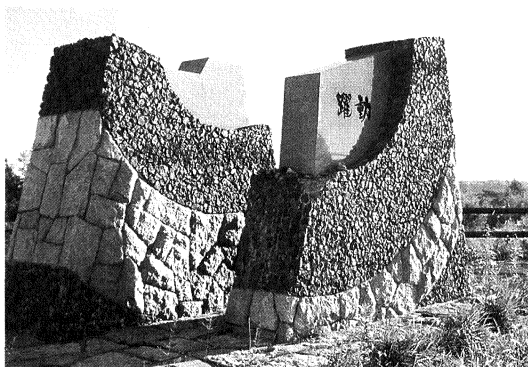
昭和五十九年度（八四）は、柏原地区など一三キロメートルの盛り土・切り土と安平川橋などの橋梁工事が行なわれ、同六十年（八五）～同六十一年（八六）にかけては道道上厚真～苦小牧線と重なる部分が逐次開通されていた。また、手つかずだったＪＲ日高線と交差する延長一七五メートルのご線橋工事にも着手した。

同六十二年度（八七）は、新勇弘川橋、新厚真橋、浜厚真ご線橋の工事と、厚真町共和地区の軟弱地盤部分の仕上げ工事が行なわれ、国道二三五号の苦東工業基地関連の切り替え道路一六・三キロメートルが、将来四～六車線の設計のまま交通量の関係から当面暫定二車線で完成した。同年十二月四日の開通式は、完成したばかりの苦東大橋のたもとで神事による工事完成感謝の玉串が捧げられ、小沢栄室蘭開発建設部長、鳥越忠行市長らの手でテープカットが行なわれて移設全線が供用となった。

この国道切り替え工事費は、道路法第五十八条の規定に基づいて原因者の負担で移設しなければならない。そこで、港湾整備上国道二三五号の移設を必要とする港湾管理者が現道機能補償分を、また港湾整備による交通需要増から交通緩和を必要とする道路管理者が機能向上分を、それぞれ負担して整備することとなった。

切り替え区間は、沼ノ端～浜厚真間の延長一六・三キロメートルで、総事業費は港湾負担分を加えて一三五億四、七九〇万円であった。このうち道路管理者負担五二億九、五四〇万円で、残り八二億五、二五〇万円は、港湾管理者である原因者負担となった。

この区間の道路は、延長一六・三キロメートルのうち、約七割強に当たる一



苦東道路のモニュメント

二キロメートルが、泥炭および粘性土による軟弱地盤であり、その規模は最大厚さ三〇メートルにも達した。この対策として低盛土部分は経済性と工期などから載荷重工法（フレローディング）を採用し、また橋台背面など高盛土箇所では、緩速段階施行や混合処理工法等を採用して軟弱地盤の対策に当たった。

沈下量は〇・五×三・〇メートルと異なるが、予想した沈下量の八〇×九〇パーセントに達している。載荷重工法に使用した約八六万五、〇〇〇立方メートルの土量は、苫小牧港東港から浚渫された砂と、日軽金（日本軽金属株式会社）苫小牧工場のアルミナ製造工程から排出された赤泥に改良を加えたもの（脱水してセメントを混入）が利用された。特に、産業廃棄物の改良赤土は、苫小牧市の総合運動公園、苫東E地区の盛土試験、国道三六号美々試験道路での使用経緯から、国道二三五号の道路造成に大量使用された。^⑧

苫東大橋は橋長が三七メートルのもので、上部の構造は三径間連続鋼鈹桁とし、基礎には直径一メートルのベノト杭を使用している。浜厚真橋は橋長が一七五メートルの二径間連続鋼床版二主桁となっている。浜厚真こ線橋は橋長が一七五メートルで、鋼床版連続鈹桁とした。また、これら浜厚真橋や浜厚真こ線橋には鋼床版を採用したことから、橋面舗装にグースアスファルト混合物を使用している。

この切り替え工事の完成を記念して、工事起点となる苫東大橋のたもとには、樽前山の雄大な姿と苫小牧港東港及び国道二三五号の飛躍を願って刻んだ「躍動」と、終点の浜厚真橋のたもとには、大空に羽ばたく鳥と太平洋の荒波を表現した「飛翔」の、二つの記念碑が建立されたことはあまり知られていない。^⑨

注(1)(3) 『北海道開発局四十五年史』 平成十年 北海道開発局

(2) 『苫小牧民報』 平成八年六月二十七日号 苫小牧民報社

苫小牧市史（追補編）

- (4) 『二一世紀へ駆ける』 平成六年 北海道開発局室蘭開発建設部
- (5) 『苫小牧民報』 平成六年十月三日号 苫小牧民報社
- (6) 『新聞切抜綴―道路②』 昭和六十三年～平成十二年 苫小牧市史編集事務局編
- (7) 『苫小牧民報』 昭和五十七年五月二十二日号 苫小牧民報社
- (8) 『苫小牧民報』 昭和五十八年七月一三日号 苫小牧民報社
- (9) 『北海道の碑物語』 平成七年七月一日 北海道開発技術センター

三、海上交通

フェリーの 苫小牧港のカーフェリーは、昭和四十七年（一九七二）に東京間の定期航路開設以来、各社が八戸、利用状況 仙台、名古屋と次々に航路を開設した。これに歩調を合わせ、利用実績も年ごとに伸びてきた。

同五十年（七五）、苫小牧港は新航路開設と増便によって、六航路に六社一二隻が就航する道内一のカーフェリー基地となり、就航三年目にして早くも年間旅客利用者が五〇万人を突破した。苫小牧港を基地とするカーフェリーは、まさに北海道と本州を結ぶ大動脈としての重要な輸送路になったのである。苫小牧港全体の取扱貨物量は三、一四七万トンに達して全道一の取扱港湾になったが、ほぼその三分の一に当たる一、〇〇四万トンがカーフェリーによるものであった。不況で荷動きが鈍っていたにも拘らずフェリーが苫小牧港に集中したのは、小樽、釧路など他港湾とは比較にならない高い経済効率によるもので、これ以降はフェリー就航申請が後を断たなかった。

同五十年（七五）以来、苫小牧港の取扱貨物量は道内一を堅持し、同五十五年（八〇）には四、九三八万七、〇〇

〇トンと五、〇〇〇万トンの大台に迫る取り扱い実績を残した。また、外国貿易においても、輸出入額で三、〇〇〇億円を突破した。これによって、昭和五十六年（八一）五月二十六日、苫小牧港は外国貿易推進上重要な港と認定され、横浜、東京などに次ぐ一八港目の特定重要港湾に昇格して、名実ともに全道一の港湾に成長したのである。

ところが、この同五十六年（八一）のフェリー利用実績は景気低迷によって輸送需要が減少し、頼みのトラックまでもが低調になり、初めて前年実績を下回る結果に終わった。長時間の船旅に旅客利用が落ち込むという現象は見られたが、トラック航送に限っては、シャシー（荷台）を切り離して積み込む方式の普及もあって、毎年前年実績を上回る成績を残してきた。オイルショックによる運賃値上げの際であってさえも、大量輸送の方が結果的にコスト安となる上、トラック運転者の疲労軽減要素も加わって、トラックの利用実績は減ることが無かったのである。

しかし、この年は各航路とも対前年比で軒並みの減少をみせ、旅客人数マイナスイナス九パーセント、自動車台数マイナスイナス八パーセント、取扱貨物量マイナスイナス七パーセントという厳しい結果となり、この傾向は茨城県大洗航路開設後まで続いた。^①

さて、苫小牧港のフェリー埠頭は、昭和五十年（七五）一月、新フェリーターミナルビルが竣工。同年四月にターミナルビルに直結する二バースが供用開始となった。その後、本道と北関東を結ぶ大洗航路開設に伴い、同六十年（八五）第三バースが増設された。

この大洗と結ぶ苫小牧、室蘭港それぞれの航送実績をみると、開設したばかりの昭和六十年（八五）は、旅客が室蘭港、トラックは僅かな差で苫小牧港が優位。ところが、翌六十一年（八六）にこれが逆転した。旅客で苫小牧は増えたが、トラックは室蘭が苫小牧を上回る伸びをみせ、苫小牧港の地理的、経済的優位性のなかで室蘭港の集荷努力が目立った。

苫小牧市史（追補編）

昭和六十三年（八八）を迎えると、内需拡大による景気好転でようやく荷動きが活発になり、多数の商品乗用車が陸揚げされるなどして前年を一一パーセント上回り、トラックも建築ブームによる鉄鋼資材運搬などで五・六パーセント増加した。また、旅客では、豪華フェリー投入で「船旅志向」の需要が開拓され、好景気、企業の時短による長期休暇などもあつて利用数が増加した。一方、苫小牧港全体としても、同五十三年（七八）以来一〇年間維持してきた貨物取扱量四、〇〇〇万トン台は、開港二十五年目にしてついに五、〇〇〇万トンを超えることができた。

苫小牧港のフェリー利用状況の推移（単位・人、トン）

年次	区分	八 旅		仙 戸		大 台		洗 物		東 京		名 占		屋
		旅	客	旅	客	旅	客	旅	客	旅	客	旅	客	物
昭和58年	移入	一一九、九〇三	二、八六九	九六、一六〇	二、一〇六					二二、一四六	二七、四八九	三二、一六五	七、二七一	一、一五〇
	移出	一一三、七八〇	二、九八九	八〇、八二九	一、八二三					二五、四三三	三、五〇三	一一、九二一	一、一〇五	
59年	移入	二二七、〇五六	二、九八九	六九、四六七	二、一〇〇					三〇、三九七	三、六〇〇	一一、一三六	一、一三二	
	移出	一一七、一七四	二、九六六	八二、〇八八	一、八九〇					二二、三五一	二、六七〇	六、三九九	七、七三	
60年	移入	一一三、三四七	二、九三〇	九二、九〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
61年	移入	一一三、四九二	二、九二一	九〇、〇〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
平成2年	移入	一一三、四九二	二、九二一	九〇、〇〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
3年	移入	一一三、四九二	二、九二一	九〇、〇〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
4年	移入	一一三、四九二	二、九二一	九〇、〇〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
5年	移入	一一三、四九二	二、九二一	九〇、〇〇七	一、八六〇					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	
	移出	一一〇、九三六	二、九二一	七四、四四七	一、七四九					二二、四七九	二、五五九	六、三九九	七、七三	

平成6年	移入	移出	7年	移入	移出	9年	移入	移出	10年	移入	移出
	一四〇、七六七	四七、六二		一六、三三九	四〇〇〇		三七、三八	三、〇〇四		一七、四八二	四、九九五
	一六、一九八二	五、一三三		一〇七、二〇四	四〇、〇一七		三、三五四	三、二二七		二、八九六	五、五六一
	一三七、二四八	四六、七四		一〇六、九九	四三、五二		三、七四	一七、〇〇四		一、〇八六	一、三二五
	一六〇、五五四	五、一五八		一〇〇、〇一〇	四三、三四		三、九八	二〇、九八〇		五、七三二	一、四〇八
	一三〇、八八五	四、五六七		一〇四、五七四	四五、〇		三、八八九	一三、六八九		四、六五三	一、二八四
	一五五、八五八	五、四三三		九六、一七	四二、八〇		三、九二六	一八、九二六		五、一五七	一、三〇七
	一三七、三三二	四、七三七		九六、二九五	四、一九〇		四、二八五	一〇、四四一		四、一〇四	一、〇一五
	一六八、七八六	五、八七九		九一、一九四	三八、八八		四、三三六	一五、三二一		四、八〇八	一、二八九

『苦小牧港統計年俵』 各年 苦小牧港管理組合より作成

苦小牧港フェリー運航状況（平成十一年八月現在）

航路	会社	船名	運航便日数	航行時間	備考
八戸	川崎近海汽船		一日三便	九時間	シルバーフェリーを合併
仙台	東日本フェリー		各二日一便	一六・五時間	昭和五〇年八月一日就航
大洗	太平洋フェリー		週六便	一五時間	
東京	ブルーハイウェイライン		週四便	一九・五時間	
（貨物専用）					
仙台・名古屋	川崎近海汽船		週二便	三〇時間	
秋田・新潟	太平洋フェリー		二日一便	三八時間	昭和四八年四月一日就航
秋田・新潟	新日本海フェリー		一日一便	一九時間	
秋田・新潟・敦賀	新日本フェリー		週一便	三三時間	

『苦小牧港市勢要覧'99』 平成十一年 苦小牧市企画調整部企画課

しかし、その後バブル景気後退によって北海道く本州間の物流需要が落ち込み、平成四年（九二）の輸送実績は前年割れとなり、好況時のフェリー輸送実績が持続できなくなった。同五年（九三）も、自動車台数、取扱貨物量、そ

して北海道観光ブームで需要の勢いが根強く残っていた旅客人数をも含めて、平成三年（九一）実績を三〇六パーセント余り下回る結果となったのである。

ところで、その不況下における集荷客競争が激化するなか、「フェリー利用修学旅行促進連絡会」の働きかけによって、苫小牧市内の植苗、沼ノ端、光洋、明野、開成、東、勇弘、和光、啓北など九中学校が、修学旅行にフェリーを利用するというホットな話題も残されている。船旅をしたことのない市民の多い中、中学生のフェリー乗船が「貴重な体験になること間違いなし」と関係者は大いに期待した。結果、平成七年（九五）に、北海道教育委員会が修学旅行基準を改正してフェリー利用は正式認可となったのである。

しかし、その後のフェリー輸送実績に大きな好転はみられず、同七〇九年（九五〇九七）の旅客輸送人数をみると、不況感による旅行控えや他輸送機関との競合などによる影響で、ゴールデンウィークや夏休みなどの繁忙期に軒並み実績を下げた。また、これまでは確実に実績を上げてきた自動車、特に好調のシャシーまでもが四年ぶりのマイナスに転じ、同八年（九六）はようやく達成した取扱貨物量四、〇〇〇万トンの大台を割り込む結果を招いたのである。^②

大洗フェリー 本道と関東を結ぶカーフェリーは、昭和四十七年（七二）四月に開設した東京航路に、その当時、航路の開設 三日二便の日本沿海フェリーが就航していた。そこへ、苫小牧と東京間の航行時間三〇時間をほぼ一〇時間も短縮する、本道と東京・関東圏を結ぶカーフェリー計画が浮上してきた。

それが大洗航路である。この大洗航路については、重要港湾指定、フェリー基地化、そしてフェリー誘致陳情団来苦など、苫小牧港のカーフェリー初就航当時から航路開設への働きかけがあったのである。

苫小牧港カーフェリー基地の収容能力が限界に達していた同五十一年（七六）には、新日本フェリーなど数社が、運輸省当局に苫小牧と大洗間の就航申請を提出する動きも見られた。また、大洗港が整備されてフェリー岸壁の供用

見通しがついた昭和五十五年（八〇）頃になると、それまでは空白地帯となっていた北関東地方が、ひいては東京をもシエアとすることから大きな関心の的になり、室蘭港、十勝港、釧路港などが相次いで航路誘致の名乗りを上げたのである。

さて、注目の大洗フェリー航路の誘致が激化し始めたのは昭和五十六年（八一）で、「大洗く室蘭は、大洗く苦小牧より経済的に有利」（北海道内港海運組合理事長 川端末松理事長）とする川端試算の公表をきっかけに、室蘭、苦小牧両港の経済性論議がにわかに活発となり、『蘭苦戦争』とまで言われたしのぎを削る誘致運動が展開された。

同五十九年（八四）六月二十二日、業界ばかりでなく地域ぐるみの航路誘致合戦を経て、茨城県大洗港く苦小牧港・室蘭港間のフェリー航路に運輸省の正式認可が下りた。同六十年（八五）三月十七日、苦小牧港西港では出迎えの板谷實市長ら苦小牧市民の見守るなか、大洗航路第一船の日本沿海フェリー「さつぽろ丸」（二万一、〇九七トン、太田垣忠男船長）が入港した。これまで、東京航路に比べて魅力度の高い大洗航路に各フェリー会社の注目が集まり、大洗く室蘭、苦小牧、釧路間などに一一件もの就航申請が相次いだ。しかし、二度にわたるオイルショックによってフェリー航送への需要が頭打ちとなったことから、運輸省では、航路乱立による撤退や縮小の形で淘汰が進んだ関西く九州間の二の舞を避けるべく、同五十八年（八三）に大洗航路を申請した各船会社を調整し、一一件の全申請をいったん取り下げ、大洗く苦小牧（日本沿海フェリー）、大洗く室蘭（東日本フェリー）二件のみとして



大洗航路の第一船入港

認可。最初の航路申請から実に十二年八カ月ぶりに北海道と北関東が結ばれ、宿願実現に喜びの歓迎式が行なわれた。⁽³⁾

海上貨物 苦小牧港が開港した昭和三十八年（六三）の貨物量は八一万六、〇〇〇トン。入港第一船は石炭の

取扱量 積み出し船で取扱貨物の九割以上を石炭で占め、輸送機械や非金属鉱物はわずか八、〇〇〇トンであつた。翌年の同三十九年（六四）に初めて輸入貨物（原木）を取り扱い、移輸出入トータルが一気に二七〇万トンに達した。同四十一年（六六）、外国貿易港の指定を受けて輸出貨物が四、〇〇〇トン記録した。貨物量が一、〇〇〇万トンの大台を突破した同四十五年（七〇）は臨海部に企業立地が相次ぎ、輸入量も九一万五、〇〇〇トンと前年の八倍にはね上がった。

同四十七年（七二）からフェリー航路の開設が相次ぎ、貨物量トータルでは輸送機械の移出入が六割を占めて石炭に逆転した。また、石油メーカ―立地などで原油輸入量が急増し、同五十年（七五）の貨物量は三、一四七万三、〇〇〇トンとなつて全道一の港湾に輝いた。

しかし、同五十三年（七八）に四、〇〇〇万トン台を突破してから、五、〇〇〇万トン台に乗るまでには十一年を費やしている。不況などの景況で内外ともに航路が定着して貨物量が安定期に入つたためといわれ、輸送機械、石油製品、原油、木材、輸入石炭が主要品目として定着するかたわら、移出品目上位にあつた石炭の名前は完全に消え去つた。

平成時代（八九）を迎えると、バブル期の活発な物流により同三年（九一）に貨物量が七、〇〇〇万トン記録した。その後不況の影響で一時停滞気味とはなつたが、同七年（九五）以降の貨物量が八、〇〇〇万トン台に上昇して推移している。

さて、同八年（九六）四月をもつて、苦小牧港は、外国貿易船税関港指定から三十年が経過。関税法に基づいて開

港した昭和四十一年（六六）の入港船舶数五七隻が、三十年目を迎えた平成七年（九五）には一、〇〇〇隻を突破し、累計で約一万六、〇〇〇隻に到達している。わずか二〇億円足らずの貿易額も、開港から五年後には一〇〇億円。八年後には早くも一、〇〇〇億円の大台を超えるなど、苫小牧港国際化への急速な進展ぶりがうかがえる。その後は、苫小牧港西港を中心とする臨海工業地帯に進出した大手企業や、大消費地札幌市に近いことなどから貨物が集中。その物流コストを低く抑えようと相次いで開設した外貿コンテナ航路などにより、同九年（九七）には貿易額が四、四六〇億円と、開港時の約二〇〇倍にも膨らんだことになる。

なお、入港船舶数、貨物取扱量などについては、第七編の「苫小牧港」を参照のこと。

タンカーの 海に囲まれている日本では、海を生産の場合、輸送の場合、レジャーの場に活用して大きな恩恵を享受座礁事故 してきた反面、無限のごみ捨て場として安易に廃棄物を海に棄ててきた。近年の経済の急成長と国民生活の向上に伴って発生する大量の廃棄物、油輸送量増加に比例して増える廃油量、その他自然還元しにくい産業廃棄物質等が海洋に流入し、もはや海洋の浄化能力を上回る汚染が進行している。景観破壊、ごみや悪臭による不快感、海水浴場の使用不能化、異臭魚の発生、水産資源の枯渇など、海洋の利用に重大な悪影響を及ぼすに至っている。

海洋汚染原因物質の主要なものは、一、油（①船舶の活動に伴って発生する廃油、②船舶の海難事故により流出する積載油及び燃料油、③工場やシーバス等から排出される油）二、廃棄物（①工場排水、②産業廃棄物や一般生活廃棄物、③都市下水、④船舶の活動に伴って生ずる汚水など）がある。

わが国における海洋の汚染防止には、一、法律による汚染物質の流入規制 ①海洋汚染防止法（昭和四十五年法律第一三六号）、②港則法（昭和二十三年第一七四号）、③水産資源保護法（昭和二十六年第三二三号）、④廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年第一三七号）などで、二、法規制を担保するための施設設備の整備促進、三、

監視取締体制の整備、四、観測体制の充実、五、海洋汚染防止思想の普及、などの措置が講じられてきた。また、海洋が汚染された場合には、引き続き汚染物質の排出を食い止めて海洋汚染を最小限度におさえるとともに、排出された汚染物質を回収する等により海洋環境を回復するために、通報義務、応急措置義務、防除措置義務等が定められている。

苦小牧における船舶事故、なかでもタンカーの事故は、平成四年（九二）七月二十四日午後〇時二〇分頃、荷揚げのために寄港した日産プリンス海運（本社神戸市）の液化石油ガス（LPG）タンカー「第三〇ぷりんす丸」（佐井保行船長、乗組員八人、九九五t）が、出航中に苦小牧港西港港口近くの第二船だまり岸壁に衝突し、船上パイプの一部を切断して、一時ガスが外部に漏れ出した。事故当時は海上に霧が立ちこめて視界が悪かったが、安全確認を十分に行なわなかったのが事故原因と見られた。この危険物積載タンカーの事故は、昭和三十八年（六三）四月の苦小牧港に第一船が入港して以来初めてのことで、港湾の安全対策を講じてきた関係者に大きなショックを与える事故となった。

二ヵ月後の同四年九月三〇日、ブラジル船籍のタンカー「メリティ号」（ホセ・ナシメント船長、乗組員二十七人、一万六、二四一t）が濃硫酸を積み込むために寄港し苦小牧港西港沖合に停泊していたが、折から強風に流されて市内元町三丁目の沖合約一〇〇メートルの砂地に座礁し、全長約一七〇メートルの巨大な船体左舷を岸に向け、海岸線とほぼ平行にした状態で立往生した。苦小牧海上保安署によると、苦小牧海域における一万トン級船舶の座礁事故は今回が初めてとのことで、改めて気象悪条件下における船舶の航行に警鐘を鳴らした。幸い、この事故による人的被害はなく、危険物も積載していなかったことで最悪の事態は免れた。

さらに、そのおよそ一ヵ月後の平成四年十一月五日、苦小牧港西港ケミカル埠頭で濃硫酸約三、八〇〇トンを積載



メリティ号の座礁



ノード・ホープ号の座礁

せるか時間経過を待つより手立ての無い始末の悪い物質である。

開港満三十周年目前の苦小牧港西港では、七月以降大型タンカーによる事故が続発して、「安全」の二文字が足元から揺らぎつつあった。

この事態を重く見た苦小牧海上保安署（野上進署長）は、平成四年（九二）十一月九日、市内の船舶会社と代理店約七〇社に対して、「船舶による海上特に港内交通安全確保について」と題する文書で、「いずれも危険物取扱船であったことに危惧を覚える。苦小牧港の場合、事故が発生すると、その構造的特殊性から港の閉鎖という重大な結果を招

した、シンガポール船籍のケミカルタンカー「インカ・デューリー号」（許宗霊船長、乗組員一九人、二、〇五二ト）が台湾に向けて離岸し、航路を逸脱して港内の浅瀬に座礁した。海上保安署の信号所交通管制官が、航路逸脱に気付いて注意を促したが間に合わなかった。船体に異常はなく、乗組員も無事であった。当時、取扱高の比較的小さい濃硫酸については油のような防御策が講じられておらず、万一流出の場合には中和さ

き、その影響は計り知れないものがある」と警告し、年末年始の海上輸送繁忙期を控え、「安全基準の再確認と事故の未然防止に努めてほしい」と訴えた。⁽⁴⁾

ところが、年が明けた平成五年（九三）一月二十七日、苦小牧港西港沖合いで沖待ちしていたリベリア船籍の貨物船「ノード・ホープ号」（ラスカヌーゲン船長、九、一八七t、乗組員二三人）が、おりからの強風を受けて市内元町一丁目の海岸に流されて座礁した。横向きになった船体は、岸から約五〇メートルに設置の消波ブロックに衝突して船倉に亀裂が入り、破損した船体から流出した油が南西の沖合にむかつて幅二〇〇×五〇〇メートル、長さ約八キロメートルの帯状となって海面を覆っていた。流出油の回収には、油処理剤で中和させて固形化沈殿させる方法と、吸収マットで回収する二通りの作業が行なわれた。

ノードホープ号は、座礁直後から二月下旬までに四度重油を流出。砂浜をどす黒く染めた重油が約三〇〇羽の海鳥を犠牲にし、漁業被害への不安といらだちを漁業者に植えつけて四カ月ぶりの同年五月二十四日ようやく離礁した。

注(1) 『苦小牧民報』 昭和五十七年一月十五日号 苦小牧民報社

(2) 『新聞切抜綴―フェリー④』 平成八年〜同十二年 苦小牧市史編集事務局編

(3) 『苦小牧民報』 昭和六十年三月一三日号 苦小牧民報社

(4) 『新聞切抜綴・船舶事故（衝突・座礁）』 昭和五十一年〜平成九年 苦小牧市史編集事務局編

第三節 バスとハイヤー

一、市営バスと民間バス

市営バスの 苦小牧市営バスは、昭和二十五年（一九五〇）八月二十五日に一般乗合旅客自動車運送事業、同二
運行状況 十六年（五一）五月十九日に一般貸切旅客自動車運送事業の営業を開始した。以来、苦小牧市は工業
都市、港湾都市として一大発展を遂げ、同四十年代（六五）後半の人口急増期にはバス需要が飛躍的に伸び、同五
十年代（七五）の年間利用者が一、五二八万五、〇〇〇人に及び、一日当たり約四万二、〇〇〇人（同五十年の苦
小牧市人口約一三万三、三〇〇人に占める割合三一・四％）を数えて公共交通機関としての使命を担う実績を残した
のである。

しかし、その一方、同四十八年（七三）秋の石油パニックによる人件費や燃料費の急騰がバス事業輸送原価を押し
上げ、以来、苦小牧市のバス事業は極めて厳しい経営となった。しかも、職住分離政策によつて東西に膨れ上がる一
方の都市形態の中で、赤字であっても存続させなければならない公営企業の宿命を抱え、人件費削減、路線再編成、
停留所・営業所配置などの経営近代化と運賃改定を行いながら、「市民の足」としてニーズに応えるサービスの向上が
図られてきたのである。

そのサービスの一環として、同四十八年（七三）春から老人及び身障者に優待席が設けられた。ラッシュ時など座
れずにいる老人や身障者の事故未然防止に設けられたもので、優待席の傍らには「黄色に塗られている座席は、老人・

身障者の方の優待席となつて居りますので、お乗り合わせの時にはおゆずり下さる様御協力願います」とステッカーで表示。こうした優待席は北九州市に始まり、道内では苦小牧市営バスが初採用したのである。また、これに続いて、昭和五十年（七五）一月、これまで畜犬類の乗車が禁止であつた市営バスが、盲人の手足ともいえる盲導犬に限つて乗車が許可された。

市営バスは、経営の近代化の一環として市内線乗合バスのワンマン化を進めてきたが、同四十八年（七三）からは、勇払線、支笏湖線、千歳線、糸井線、三条糸井線、山手中野線、中野線、樽前ハイランド線など郊外線のワンマンバス化も進められた。これにより、距離によつて料金が異なるため郊外線には市内線の「前払い」方式が当てはまらず、乗降が中乗り前降りの「後払い」方式に変わったのである。^①

バス路線に関しては、同四十八年（七三）十二月、道道苦小牧環状線の工事完了に伴い、美園町の駒澤大学前（旧）と啓北町二丁目を結ぶ「鉄北線」が新設されて、山手と住吉、美園地区が一本の路線でつながつた。同五十年（七五）五月、宮の森とシーアイタウンへの乗り入れ路線を新設した。この地区は、民間会社が土地造成を行つて一般市民に住宅地が売り出されたところで、これまで市営バス路線の対象外になつていた。しかし、二〇〇戸近い住民から生活の不便が再三訴えられ、その要望に応えたものである。^②

新しい駅前バスターミナルが完成オープンした同五十三年（七八）十一月、交通ラッシュ対策として、三条糸井線、鉄北線、ときわ澄川線、美園線の増便。糸井団地線、シーアイ団地線、宮の森団地線、ときわ澄川線の最終便を時間延長した。また、買物や病院通院者に利便をと、錦岡線、三条糸井線、鉄北線など八路線をオフラッシュ時間帯に増便した。さらに、特に父母からの強い要望によつて、駒澤大学前（旧）く南高校間に直通通学バスが新設された。^③

同五十五年（八〇）十月には、市営バスの創業三〇周年を祝して記念乗車券が発売された。以後、これを第一号に

ほぼ毎年発行され、平成九年（九七）に第二九号が発売された。

昭和五十七年（八二）十月一日、新しい苫小牧駅舎と、エスタ、自由通路が建設され、駅北口には交通広場が完成オープンした。この駅北口へは、一七便に増便した鉄北線全便のほか、苫東高、駒澤高校の学生専用バスなど二三便が乗り入れ、また、東明野線があけぼの企業団地まで乗り入れることになって「あけぼの団地線」と改めるなど、市営バスはこの年に大幅な路線変更を行なったのである。⁽⁴⁾

同六十一年（八六）十二月一日、苫小牧市民待望の旭大通アンダーパス完成により、市営バスに新しい路線が誕生した。始発を駅前バスターミナルに、国道三六号、旭大通アンダーパス、道道苫小牧環状線を通じて錦岡に至る「錦岡旭大通線」が新設されたのである。旭大通アンダーパス開通の同年十二月二日午後二時三〇分より運行を開始し、翌年には路線を錦西ニュータウンまで延長して「錦西ニュータウン線」と路線名を改めた。

しかし、これらの路線新設や運行時間延長などサービス向上に努める市営バスではあったが、同五十三年度（七八）をピークに利用者が年々降下し、そのうえ諸経費の増加も相俟って財政悪化が度々懸念されるようになった。

同五十七年（八二）四月、大泉源郎市長の諮問を受けた苫小牧市公営企業等調査審議会（阿部敏雄会長）は、公共輸送機関として「市民ニーズと輸送効率のバランスを重視して、大胆かつ積極的な路線の再編成を行なうべき」と答申した。同五十八年（八三）九月、これを受けて路線の編成作業を進めてきた苫小牧市交通部（宇治昇部長）は、昭



苫小牧駅北口のバス停

和五十七〜五十八年（八二〜八三）の二年間でバス路線の再編成計画をまとめるとして、編成に必要な諸調査の結果を発表した。

それによると、同五十六年度（八一）、市内一、三〇〇世帯を対象に行なった、(1)時間、(2)運賃、(3)運行系統、(4)総合評価、のアンケート調査の結果から、道道苫小牧環状線に沿って都心から錦岡に至る地域に、市営バスに対する不満の集中していることが分かった。ただし、道内の他都市に比べて利用者の不満度合いが低いことから、サービス水準の維持継続を如何に図るべきかを中心課題にして路線の再編成に当たることとしたのである。

続く同五十七年（八二）度、北海道開発コンサルタントに委託して行なったOD調査（バス利用者の出発地と目的地から将来のバス需要量を推計する）を基に、二年間を費やして短期的路線変更計画と長期的で大規模な路線再編成が検討された。

短期的計画は、鉄北北口線、山手北光線、樽前ハイランド線などの部分的な路線変更であり、同五十八年（八三）十一月のダイヤ改正時に注目されたのは、人口増加の目立つ西部地区において、これまでは道道苫小牧環状線中心の幹線輸送であったのを変更して、利用者増が見込まれる町内にまで細かくバスを乗り入れた点であった。また、平成二年（九〇）をメドの長期的展望にたった計画では、地区ターミナルを建設して行なう大規模な路線再編成計画が提案されていた。^⑤

同元年（八九）十月九日、苫小牧市は新たな自動車運送事業の健全化策に取り組む方針を固め、鳥越忠行市長が苫小牧市公営企業等調査審議会（佐々木孝一会長）に「苫小牧市自動車運送事業の健全な運営管理の方策」について諮問した。同審議会からは、バス利用客の落ち込み原因として、(1)市内人口の停滞とマイカーの急速な普及、(2)高校生の自転車通学志向、(3)JR駅の新設などを挙げながらも、市営バスは市民の重要な交通手段としてサービスを続ける

必要があるとして、西部地区に営業所の新設と路線再編成の早期実現を要請する答申となった。

平成二年（九〇）十一月二十六日、苫小牧市交通部は、宅地化の進む西部地区の利便性を高め、回送によるロスタイムを減らそうと錦西ニュータウンに営業所を建設し、昭和二十五年（五〇）のバス事業開始以来四〇周年目の節目にあたる平成二年十二月二十四日、赤字経営に悩む苫小牧市営バスは起死回生の大幅な路線再編成を行なった。

市営バスの年間利用者は、昭和五十三年度（七八）の約一、五〇〇万人（一般乗合）をピークに年々降下して、平成元年度（八九）には約一、〇〇〇万人にまで落ち込み、年毎に五〇万人も減少する深刻な状況になっていた。こうした中、苫小牧市交通部は路線や系統網を見直して運行効率を高め、利用者へのサービス向上によってバス離れに歯止めをかけようと、アンケートや流動調査を基に、これまでの二九路線四四系統六〇五便を二三路線三二系統五四九便に集約する路線再編整備計画を実現させたのである。

新路線は市民ニーズや都市形態に合わせ、JR苫小牧駅をはさんで点在する高校や公共施設へ乗り継ぎなしに連結する路線と、東部地区と西部地区の人口集積地を結ぶ路線の再編成が特徴であった。これによる営業キロ数はこれまでを二三〇キロメートル延長して八、三三〇キロメートルに、回送キロ数は二五〇キロメートル短縮して五四〇キロメートルと合理化し、停留所には「住宅地から五く六分で着くよう」配置数を三〇カ所増やして六一〇カ所とした。

市営バスの路線再編成に伴う新ダイヤ施行日の同二年（九〇）十二月二十四日、新設「錦西営業所」に近在市民を招いて盛大な開設記念式典が行なわれた。鳥越忠行市長は「市営バスができて四十年の間で最大の危機に直面。毎年五〇万人の利用者減を食い止めるために、市民に愛してもらえる住民の足として大幅な改正をさせてもらった」と、経営の厳しさへの理解と協力を求めるあいさつが述べられた。^⑥

また、この路線編成間もない同三年（九一）二月、センサー感知のトラフィックレコーダーをバスに取り付けて、

苦小牧市史（追補編）

全路線で大がかりな利用調査が行なわれた。

市営バスの輸送状況一覽表（昭和五十年以降）

年 度	車 輛 数	乗 合 数	貸 切	運 行 数	乗 合 数	貸 切	乗 車 人 数	前 年 比	貸 切	前 年 比
昭和50年度	一一五	一〇二	一三	三、〇七九	一、七四七	九六二	一五二八五	一、二七二	六三八	九九
51年度	一一六	一〇三	一三	三、七五四	一、九三四	八二〇	一四八五一	△三八一	五八六	△五二
52年度	一一一	九九	一二	三、六七四	一、九二七	七四七	一五二二七	三八一	五七一	△一五
53年度	一〇六	九六	一〇	三、五八〇	一、九〇九	六七一	一五一九七	二五	五三	△四五
54年度	一〇六	九六	一〇	三、五七五	一、八九六	六七九	一四五五五	△六三九	五三	△三
55年度	一〇六	九六	一〇	三、五六五	一、九三五	六三〇	一四三七六	△一八二	五六	△三
56年度	一〇三	九三	一一	三、六六九	一、九四九	七二〇	一三、四二〇	△四三〇	五四	二八
57年度	一〇一	九〇	一一	三、七〇九	三、〇四四	六六五	一三、二七六	△一四四	四三四	△二〇
58年度	一〇一	九〇	一一	三、八四三	三、一八六	六五七	一二、九七四	△六三八	三三六	△九八
59年度	一〇〇	八五	一一	四、〇三一	三、二四八	七八三	一二、六九八	△三〇七	三六七	三一
60年度	一〇〇	八五	一一	四、一三七	三、三七五	七六二	一二、二七二	△一五四	四二六	△五九
61年度	一〇一	八六	一一	四、二五八	三、四四〇	八一八	一一、一〇五	△四七五	四〇三	△二三
62年度	一〇五	九一	一一	四、四二八	三、五五一	九〇三	一一、七六六	△三七	三七六	△二七
63年度	一〇六	九一	一一	四、四二七	三、五二四	九〇三	一一、二三四	△五四八	三八二	△六
平成元年度	一〇五	九〇	一一	四、二七七	三、五二五	九〇三	一〇、六九九	△五五五	三八二	△〇
2年度	一〇七	九二	一一	四、二七七	三、五二五	七五二	一〇、三五一	△二六三	二九八	△八四
3年度	一〇九	九四	一一	四、一三七	三、五〇一	七三六	一〇、二四七	△一一三	三〇六	△八
4年度	一〇九	九四	一一	四、一七七	三、五〇二	六七五	一〇、一七七	△一七	二五三	△五三
5年度	一〇九	九四	一一	四、〇八九	三、四三八	六五一	九九九六七	△二二六	二五九	△六
6年度	一〇七	九二	一一	三、九四一	三、三五〇	六九一	九三七四	△五九九	二六五	△六
7年度	一〇八	九三	一一	三、九八二	三、二六四	七八	九三二一	△六二	二七四	△九

平成8年度	9年度	10年度								
一〇九	一一〇	一一〇	九四	一五	三、九八五	三、二七二	七二三	九二二	八九六七	△ 八〇
一一〇	九五	九五	一五	一五	四〇八九	三、二九三	七九六	八八五四	八五八七	△ 三八〇
				一五	三、九七七	三、二四二	七三四	五八二八	五五七九	△ 三〇八
										△ 一五五
										△ 一九
										△ 一二
										△ 一八

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

それによると、一日の平均利用人員は三万一九四人。過去五年間の同調査結果との比較では、昭和六十二年（八七）三万一、〇三八人、同六十三年（八八）三万一、五九九人、平成元年（八九）三万一〇五人、同二年（九〇）三万一九二人と推移して、「平成元年に大きく減少して以来、利用人数は落ちてきている」と同部ではみていた。さらに、平成三年（九一）五月の利用者ニーズ把握調査から、Ⅰ、停留所の利用は、(1)一日三〇〇人以上が乗車する停留所は、①駅通十字街、②新富一丁目、③市立病院前、④苦信本店前、(2)一日四〇〇人以上降車の停留所は、①駅通十字街、②苦信本店前、③市立病院前、④新富一丁目、となっており、通勤・通学・買物に利便性の高い中心部と公営住宅を抱えている地域の停留所となった。Ⅱ、利用度の高い路線では、①永福（三条）交通路線、②鉄北北口線、③日新（国道）交通路線、④澄川錦岡線で、一日に一、五〇〇人〇人〇人、五〇〇人が利用。路線再編成によって乗り継ぎを減らしたことが、東西に伸びる路線の利用を多くしたと分析していた。

また、アンケートからは、(1)市営バス利用客は、七八・五パーセントを女性客で占め、年代では四〇〇七〇歳が三七・二パーセント、中高生が二七・二パーセント。(2)利用目的は、通勤が三四・八パーセント、通学二二・六パーセントとなった。(3)利用者の乗り継ぎ有無については、乗り継ぎ無しが九六・二パーセント。(4)停留所までの所用時間については、「満足」が八七・二パーセント、「不満」が一二・七パーセントで、これから路線再編成効果が如実に顕れる結果が得られたとしていた。⁷⁾

市営バスは、これまで支笏湖線、上厚真線、千歳線、社台線の四線を市外線として運行してきたが、「社台線」は昭和五十三年（七八）の路線変更時にジョイランド樽前線に統合されて廃線となった。そして、その後も赤字経営に悩む市営バスでは市外線の廃止を次々に断行したのである。

「支笏湖線」は、苫小牧市営バス開業の同二十五年（五〇）以来共に歩んできた古い路線であり、市営バスターミナルと支笏湖間（二五km）を一日四往復（冬期間三往復）運行していた。しかし、平成四年（九二）度には延べ利用者



苫小牧市交通部庁舎（新開町）

数が約三万五、〇〇〇人と、一日平均で一〇〇人を割り込むようになり、赤字額も二、七二九万二、〇〇〇円と一〇〇円の収入に三七四円かかる超赤字路線となって廃止を決定した。同五年（九三）九月末、北海道中央バス（本社小樽市、加藤信吉社長）に引き継がれた。続いて、平成六年度（九四）に、不採算路線の「上厚真線」も廃止されて厚真バス（本社厚真町、山崎武社長）が運行することになった。昭和二十七年（五二）九月開設の「上厚真線」（旧静川線）は、一時厚真町や市内柏原、静川からの通学生で込み合う時期もあったが、苫小牧東部大規模工業基地の開発によって柏原、静川の両小学校が廃校（昭和四十六年（七二）三月三十一日閉校）になるなど、利用者が一日平均延べ十数人に激減し、平成四年度（九二）に約一、二〇〇万円の赤字線となって廃止した。苫小牧市営バス市外線は、唯一「千歳線」のみとなったのである。⁽⁸⁾

市営バスの乗客数は、同三年度（九一）に一、〇〇〇万人の大台を割り込

んだが、その後一時減少幅が縮小して「乗客減に歯止めがかかった」かに見られた。しかし、再び拡大に転じた平成六年度（九四）は六〇万人もの大幅な減少が、さらに、同九年度（九七）は、乗客数約八五〇万人と往時の六割にまで落ち込んで低迷した。

苫小牧市交通部は、乗客減の原因を、①学校や企業の週休制の進展、②学生の自転車利用の増加、③軽自動車の伸び、など一層のマイカー普及とおさえて、効率的な路線の編成、プリペイドカードの導入、待合所増設、などで利便性を高めて集客力増強を図った。また、同十年（九八）四月一日、苫小牧駒澤大学開学による年間十七万人の乗客増を見込んで、鉄北北口線、澄川錦岡線、川沿ときわ線、錦西光洋線、錦西文化公園線、錦西うぐいす団地線を「駒澤大学前」発着便に変更し、これに既存の樽前ガロー線を加えて二〇〇便余りを配車するという徹底した「駒大シフト」のダイヤ改正を行なった。⁽⁹⁾

だがしかし、この駒澤大学の開学効果は実現を見ず、結局乗客のバス離れを阻止することはできなかった。同十年度（九八）の苫小牧市公営企業会計決算審査意見書には、「乗車人員は依然として減少傾向が続き、運送収益が計画を下回る深刻な状況になっている。本年度より導入したバスカードシステムのデータを活用し、市民の利便性の向上はもとより、効率的な運行経路の編成による乗客の確保に努めるとともに、今後とも経営健全化に一層の努力を期待するものである」との厳しい意見が付されている。

苫小牧市営バスは、バス事業規制緩和による民間会社との競争激化必至の中、貸切部門の段階的廃止を表明した。続く乗合バス自由化に対しても、既に道南バスと厚真バスが苫小牧市内黒字路線への参入意向を示しており、民間と事業競争になれば経営健全化は困難になるとの予測は避けられない。公共交通の使命と役割を担う苫小牧市営バスが、規制緩和による乗合バス市場開放にどう対処すべきか、いまそれが問われる時代を迎えたのである。

苦小牧市史（追補編）

運賃については、昭和四十八年（七三）八月以降九回の改訂が行われてきたが、平成八年（九六）九月に均一区間を四区間に分割しての加算料金方式に改められた。

なお、営業損益関係については第一編の「自動車運送事業企業会計」を参照されたい。

一般乗合自動車の運賃改訂一覧表（昭和四十八年以降）

議 決	申 請	認 可	実 施	賃 率	均一制運賃
昭和48・6・11	昭和48・6・25	昭和48・7・25	昭和48・8・10	一〇円八〇銭（最低三〇円）	四〇円
50・7・1	50・7・2	50・8・12	50・8・20	一六円五〇銭（最低五〇円）	六〇円
51・6・23	51・6・23	51・8・9	51・8・25	一八円六〇銭（最低六〇円）	八〇円
53・9・26	53・9・26	53・11・16	53・11・26	二二円一〇銭（最低七〇円）	九〇円
55・9・26	55・9・27	55・10・21	55・10・29	二四円八〇銭（最低八〇円）	一〇〇円
57・9・24	57・8・13	57・9・24	57・10・1	二八円八〇銭（最低一〇〇円）	一一〇円
59・9・20	59・8・9	59・10・3	59・10・11	三一円六〇銭（最低一〇〇円）	一二〇円
平成2・3・12	平成2・3・12	平成2・5・24	平成2・6・1	三四円三〇銭（最低一二〇円）	一四〇円
5・6・18	5・7・20	5・9・21	5・10・1	三七円六〇銭（最低一四〇円）	一五〇円
8・6・21	8・6・28	8・8・22	8・9・1	三九円三〇銭（最低一五〇円）	一六〇円
					一八〇円
					二〇〇円
					加算料金方式

（『議会要覧・市政要覧』 各年 苦小牧市議会事務局より作成）

バスターミナルと 市営バスは路線の大部分を駅前発着便とすることから、昭和三十四年（五九）八月に王子町営業所の移転新築 三丁目の旧苦小牧駅前に鉄筋コンクリート三階建ての観光センターを建設し、市交通部の一部

を移転させてバスターミナル業務を行なってきたが、昭和五十二年（七八）六月に、狹隘かつ老朽化した同施設を駅前再開発地区の交通広場東側へ移転すべく市議会に提案した。しかし、市議会では、購買客が駅中心に集中する傾向、駅前通り商店街からの客離れ、中心商店街振興策の確立などについて論議が巻き起こり、一時は、大泉源郎市長が難航する議会収拾にバスターミナル建設を撤回する場面もあったが、翌五十三年（七八）二月の補正予算にこれを提出して原案可決された。

新しいバスターミナルは総工費一億七、〇〇〇万円余をかけて、苦小牧駐車場管理会社が所有する表町五丁目の駐車場ビル一階に建設。バス乗り場は、誘導車路二、九二八平方メートルとホーム九五三平方メートルの三ホーム一五バス。また、建物六九八平方メートル内部は、二六二平方メートルの待合室をはじめ、売店、案内室などのほかに運行管理室や乗務員室などが設けられた。

このターミナルの特色は、①バス利用者の利便を図るため、行き先別に乗り場が特定された。②乗り場の横断歩道は、目の不自由な人にチャイム式の信号機と点字ブロックが取り付けられた。③苦小牧駅舎からターミナルまでは、屋根のかかった歩廊が設けられた。④バスの運行集中管理にマイクロコンピュータが活用されるようになった。

特に、この運行管理システムは、あらかじめバス発車時刻を記憶するマイクロコンピュータがホームのテレビカメラや在車探知装置から情報を得て、発車時刻の記録、ホーム待機バスの確認、次に入ってくるバスの調整など、運行



駅前バスターミナル

管理に十分機能を發揮していた。当時、このようなシステムが採用されていたバスターミナルは、全国でも苦小牧市営バスが初めてとのことである^⑪。

昭和五十三年（七八）十一月二十六日、完成した新しい市営バスターミナルの使用開始に伴い、この日から路線統合、停留所移設と名称変更、ダイヤ改正などが行なわれ、郊外線の社台線が樽前ハイランド線に統合されて廃線。また、駅前地区では、王子町と駅前本通りの一部路線を廃止して副道経由に変更し、停留所も「苦小牧駅前」と「駅通り」が廃止になった。



錦西バスターミナル

平成二年度（九〇）、苦小牧市交通部は昭和六十三年（八八）以来年間五〇万人のバス離れを防ごうと、路線再編成やダイヤ改正などの利用者サービス向上に努めてきた。しかし、東西に伸展する住宅街を路線とする市営バスにとっては、車庫・始発地・終着地間の配車回送ロスや、西部住宅地区・中心部間の朝夕ラッシュ及び凍結期渋滞対策の車両・乗務員配置は、燃料費・人件費などの経費削減を困難にさせていた。

そこで、苦小牧市は、経営近代化の推進に「人口急増の西部地区には小型バスセンターが必要」として営業所の新設を決定した。平成二年度（九〇）当初予算に用地取得、機器購入費を含む総額三億二、一〇〇万円の建設費をもって営業所建設を進め、暮れ押し迫る同二年十一月二十六日にこれを完成させた。

錦西ニュータウンの錦岡五七三番地に建設の「錦西営業所」は、敷地面積

六、四四八平方メートルに鉄筋コンクリート造り二階建て延べ三八〇平方メートルの管理棟と、点検整備棟、洗車場、給油スタンド、駐車場を設備していた。管理棟は一階が乗り場、事務所、待合室、乗務員室、警備室、トイレ、二階に会議室、仮眠室などが設けられた。点検整備棟は木造平屋建て三八〇平方メートルで、軽微な点検整備業務に対応できる。また、バス二六台収容の駐車場と容量一四キロリットルの地下タンクを備えた給油スタンドも付設された。

その他、同営業所の完成に合わせてNTTのINS（高度情報通信システム）を使ったテレビ会議システムを導入。市内新開町の交通部庁舎、駅前バスターミナル、錦西営業所に機器を配置して、点呼業務、各種連絡業務、定期券申込み受け付けなどの運行管理や営業連絡などに効果が発揮されてきた。¹⁹

苫小牧市営バスは、年の瀬迫る平成二年十二月二十四日、運行の効率化とより一層のサービス向上を目指して、昭和四十五年（七〇）の路線編成以来、実に二十年ぶりに大規模な路線再編成を実施したのである。

民間 間 苫小牧市内乗り入れの民間バスは、道南バス（本社室蘭市）、あつまバス（本社 厚真町）、北バス 北海道中央バス（本社小樽市）の三社である。

苫小牧駅前・札幌駅前間には、道南バスと中央バスの高速バスが運行し、同路線バスに限って両社発行の乗車券が共通に利用できるようになっていた。また、苫小牧・登別温泉間も、両社による路線バスが運行している。道南バスはこの他にも、苫小牧・新千歳空港間、苫小牧・浦河間・日高町間を運行している。

ところで、道南バスでは、苫小牧市の人口増や完成間もない新千歳空港を抱える道央圏観光客・ビジネス客の増加から、将来のバス需要拡大と保有車両増加を見込んで、同四年（九二）三月に表町の苫小牧営業所を柳町四丁目に移転新築した。一方、赤字続きで一段と厳しい経営が予想される苫小牧市営バスについて、市営バス運営検討委員会が将来方向を検討している最中の同十二年（二〇〇〇）十一月、道南バスは苫小牧市に対し、乗り合いバス規制緩和

苦小牧市史（追補編）

に向けた協調関係のネットワーク作りを提案した。両者の協調関係を築く上で、可能性の一つとして苦小牧市営バスの全面委譲に應じる体制があると示唆するなど、非公式ながらも民営委譲の打診があった⁽¹³⁾。

あつまバスは、平成三年（九二）四月一日に従来の早来運輸株式会社社名を変更したもので、早来バス当時から早来經由と浜厚真經由の苦小牧線二路線を運行してきた。ところが、同六年（九四）三月に苦小牧市営バス上厚真線が廃止になったことから、浜厚真經由苦小牧線を上厚真經由に変更して運行するようになった。また、その他に追分線にも苦小牧行き片道一便を開設運行している。同社も、規制緩和の市場解放に際しては、苦小牧市内路線への参入を表明しており、道南バスの動向とともに今後の成り行きが注目されている。

苦小牧市内発着の民間バス路線一覧表（平成十一年現在）

社名	路線名	始発	経由	終着	便数
道南バス株式会社	ハスカップ号	苦小牧駅前	苦小牧郵便局・ウトナイ団地	札幌駅前バスターミナル	往八、復九
	おんせん号	登別温泉	糸井駅通・苦小牧駅前・ウトナイ団地		往六、復三
	普通路線バス	苦小牧駅前	緑町郵便局・グラントホテルニュー王子、沼ノ端經由等あり	新千歳空港	往復二五
	特急うらかわ号	苦小牧駅前	錦岡	登別温泉	往六、復三
	特急びだか号	新千歳空港	苦小牧駅前・沼ノ端西	浦河バスターミナル	往復一
北海道中央バス株式会社	普通路線バス	苦小牧駅前	富川	日高バスターミナル	往復一
	高速とまこまい号	苦小牧駅前	市内	浦河バスターミナル	往復一
	高速のぼりべつ号	苦小牧駅前	市役所前・ウトナイ団地	札幌駅前バスターミナル	往六、復八
		フェリーターミナル	苦小牧駅前・市役所前・ウトナイ団地	札幌駅前バスターミナル	往三、復二
		登別温泉	苦小牧駅前・市役所前・ウトナイ団地	札幌駅前バスターミナル	往四、復五
		札幌駅前ターミナル		白老役場	往路のみ二

あつまバス 株式会社	苦小牧線		市役所前・緑小学校前・沼ノ端・早来 市役所前・開発ビル前・沼ノ端・早来 東高校前・駒澤高校前・拓男・上厚真 早来・緑小学校・市役所前	厚真	往復二 往四・復三 往復三 往路のみ一
	追分線	追分			

（『各社時刻表』 平成十一年 道南バス㈱、北海道中央バス㈱、あつまバス㈱より作成）

- 注(1) 『広報とまこまい』 昭和四十八年十一月二十日号 苦小牧市
- (2) 『苦小牧民報』 昭和五十年二月六日号 苦小牧民報社
- (3) 『広報とまこまい』 昭和五十三年十一月十日号 苦小牧市
- (4) 『広報とまこまい』 昭和五十七年十月一日号 苦小牧市
- (5) 『苦小牧民報』 昭和五十八年九月二十日号 苦小牧民報社
- (6) 『新聞切抜綴―市営バス』 昭和四十八年〳平成十年 苦小牧市史編集事務局編
- (7) 『苦小牧民報』 平成三年三月十四日号 苦小牧民報社
- (8) 『苦小牧民報』 平成五年九月三十日号 同六年三月十七日号 苦小牧民報社
- (9) 『新聞切抜綴―道路②』 昭和六十三年〳平成十二年 苦小牧市史編集事務局編
- (10) 『苦小牧民報』 昭和五十三年十一月二十七日号 苦小牧民報社
- (11) 『苦小牧民報』 平成二年十二月二十六日号 苦小牧民報社
- (12) 『苦小牧民報』 平成三年三月十四日号 苦小牧民報社

二、ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシー タクシーの営業形態には客を求めて路上を走行する流しタクシーと、駅前や営業所で待機
の 運 行 状 況 して客を待つタクシーとがあり、また、これを併用するものもある。ハイヤーの営業には流
しが禁止されているものもあり、東京、大阪などの大都会ではこの区別が実施されている。しかし、地方で通称ハイ
ヤーと呼ばれているのは、ハイヤーとタクシーの両方の機能を兼ねているのが普通であり、苫小牧でもこれに属して、
法人営業をハイヤーといい、個人営業をタクシーと呼んでいる。

苫小牧地区ハイヤー協同組合は共同チケットと共同集金事業を主な目的に昭
和四十四年（六九）九月に設立された。その後、市街密集地にある車庫の騒音、
排気ガス等の公害の防止、交通事故の防止とともに業界の高度化、合理化を図
るため、昭和四十八年（七三）に明野地区（あけぼの町三丁目）に一〇万平方
メートルの用地を取得して、総合管理センターなどの第一期工事に、総額一億
四、〇〇〇万円を共同投資し建設した。さらに、従業員福利厚生施設の浴場、
娯楽施設、体育館やグラウンド、運転演習場などの教育施設をも設けることに
なった。

同四十九年（七四）八月までに北海ハイヤー、道蓮タクシー、昭和ハイヤー
などが移転し、その後、日交タクシー、苫小牧ハイヤーも移転した。このよう
な集団化計画は、全道全国でも珍しい試みとして注目されていた。



苫小牧地区ハイヤー共同組合団地

昭和三十四年（五九）、神風タクシーが朝日新聞に取り上げられて大きな世論となり、運輸省は「自動車運送事業運輸規則」の一部を改正した。これによって、一日の最高乗務距離が規定され、タクシー事業者は運転手にノルマを課することができなくなった。さらに、仮眠施設の設備を省令で定めて、違反には罰則が適用されることになった。

この年、東京のタクシー増車について諮問を受けた自動車運送協議会は、増車に二、八〇〇台が必要と認められるとの結論を出し、分配についても、新規免許申請者、既存業者のいずれにも偏することのない適正な処置を、と答申した。そこで運輸省は、同年十二月にタクシーの個人営業認可の方針を決定した。個人営業は「四〇才以上、優良マーカー所持者」という審査基準に基づいて選考を行い、東京陸運局から一七三人に初免許が与えられ、年末に「個人」と表示のタクシーが街を走り始めたのである。なお、免許を受けたあとで、自動車を他人に貸したり、事業を譲ったりすることは原則として許されず、走行距離も「継続する二日間で三六五キロメートル」という制限がつけられた。

同四十七年（七二）六月十七日付で、苦小牧初の個人タクシー免許が一三人に許可された。同年七月十三日に個人タクシーがお目見えし、業者による「苦小牧個人タクシー協会」も発足した。⁽¹⁾

同五十一年（七六）、苦小牧市内のハイヤー法人一〇社（観光ハイヤー、金星ハイヤー、昭和ハイヤー、東興（東交）ハイヤー、道蓮タクシー、苦小牧ハイヤー、日交タクシー、北海ハイヤー、室蘭ハイヤー、臨港ハイヤー）と二六個人業者が、苦小牧警察署と結ぶ交通事故防止対策ホットライン「ダイヤル警報」を実施した。気象状況の変化、道路障害、交通事故の多発などが予測される場合に、同署から室蘭ハイヤーへ警報が発令され、つづいて各ハイヤー会社間で順に警報を伝達し、最後の昭和交通が同署へ発令完了を通報する。この間に、各社は無線で警報内容を伝える仕組みになっていた。第一回目の警報発令は八月三日で、「横断歩道上で死亡事故が発生、十分注意」の内容であった。当初一時間半近くかかった伝達時間も、次第に慣れて三〇〜四〇分で完了と順調な定着ぶりであった。苦小牧警

察署では、「事故予防の他に、ひき逃げ事件や凶悪事件発生にも警報を適用し、ハイ・タク業界の協力を得て事件の早期解決に結び付けたい」と、大きく期待しただけの成果は残されたのである。⁽²⁾

昭和五十四年（七九）五月十五日、「福祉タクシー」が苫小牧でスタートした。昭和ハイヤーと東興ハイヤーが、それぞれ一五台のタクシー車輻に身障者シンボルマークを張り、乗降困難な身障者に親身になって介添えし、かつ安全な輸送にあたることをねらいにしたものであつた。両社の労働組合が春闘の一環として会社側と交渉し、会社側も「懸案のことだったので協力する」との方針を示して実現した。両者は「このマークをつけることによって乱暴な運転、乗車拒否をなくし、市民から愛される運転ぶりを身につけようと実施に踏み切った」と説明した。苫小牧市内に福祉タクシーが登場したのは、札幌市に続いて道内二番目となつたのである。⁽³⁾



初の福祉ハイヤー

これに続いて、同五十六年（八一）五月一日より、障害者待望の「福祉ハイヤー」も運行を開始した。これは、苫小牧市が国際障害者年事業の一環として計画したもので、寝たきり老人や重度の障害者に交通機関を提供して、日常生活の利便と福祉の向上がねらい。苫小牧市が三八〇万円をかけて改造したボンゴ車を、苫小牧地区ハイヤー協同組合の北海ハイヤーが請負で運行するしくみであつた。また、利用者に対しても、二〇キロメートル（料金四、〇〇〇円）までの半額助成を年間に二四回利用できる道内に例のない制度であつた。利用対象者は、①一級から三級までの身体障害者手帳の交付を受けている下肢、体幹の機能障害者で、日常生活に常時車イスを使用する人。②

精神薄弱者で更正相談所、児童相談所などで重度の判定を受けた人、③六ヵ月以上寝たきりの状態にある六十五歳以上の人、となっており、およそ二七〇人が対象になった。

運行開始当初は、車イスのまま乗れるシステムや寝台ごと運べるということから好調なすべり出しではあったが、利用に当たっては前日までにハイヤー会社に予約しなければならず、急用に間に合わない、或いは、順番待ちに時間がかかる、などの不便さもあつて予想外に少ない利用状況となった。

また、請け負う北海ハイヤー側も、人件費、車検料、オイルやタイヤ交換など車輛維持費の全てを自腹で社会福祉に協力してきたが、折からの深刻な不況で赤字が累積して運営が危ぶまれるようになった。苫小牧市は、身障者に不可欠の福祉ハイヤーが廃止になっては大変と、年に三三〇万円の助成金で補助することとなったのである。

昭和六十一年（八六）十一月、貸切バスより小型で多人数利用の乗り物をとの二ーズと「白タク」防止のねらいを合わせて、陸運局では「ジャンボタクシー」をハイタク業者各社に一台限り認可すると通達した。同六十二年（八七）一月、北海交通（渡辺保社長当時）が道内初の運転者を除いて九人まで乗車できる「ジャンボタクシー」を配備し、昭和交通（斎藤賢社長当時）、千歳交通（結城黎二支店長当時）もこれに続いた。いずれも、運賃は初乗り（二・四kmまで）が四五〇円で、それ以後は三四〇メートル走行ごとに九〇円加算される大型タクシー並みで、利用は会社契約の他に、ゴルフコンペや宴会の送迎などが多い。ハイヤー・タクシー利用の掘り起こしを図る業界は、ジャンボタクシー投入が利用増に結び付くと期待が大きかった。⁴⁾

同六十二年（八七）十一月十日、苫小牧市内のハイヤー・タクシー会社と個人タクシーが足並みを揃えて、市内や周辺の観光地、名所、大手企業などを巡るルートを設定して観光路線営業を始めた。この「観光ハイヤー」は、すでに札幌、室蘭、函館などでも実施されており、一般客の乗車率が落ち込んでいる苫小牧も新メニューを提供して需要

拡大をと、業界ぐるみでルートを検討して道運輸局の認可を受けたものである。

運行は、各社ごとに利用者から予約申し込みを受け、前面に「観光」表示のハイヤーが宿泊先やJR苫小牧駅から出発した。市内、支笏湖、白老町、登別市など希望のコース巡りにお供をするしくみである。各社では、観光車輛の運転手を対象にして簡単なガイドができるような社内教育などを実施し、道内外の利用客に喜んで貰えるサービス向上に取り組んでいた。

平成八年（九六）の、苫小牧地区ハイヤー協同組合（渡辺保理事長当時）がまとめた輸送実績をみると、輸送回数は三四五万八、一一四回で、前年比六万四八九回（一・七二％）減小。総走行距離中、客を乗せて走った距離の割合を示す実車率は三七・四二パーセント。しかし、理想とする実車率は四五〇五〇パーセントといわれており、現状ではまだまだ厳しい状況に置かれていることになる。したがって、運送収入は三七億五、七二六万六、七八〇円と、前年比八、一七七万三、一二〇円（二・一三パーセント）の減少に、「景気後退や自家用車の普及で、もはや前年を上回ることとは不可能であった。下がるところまで下がったため落ち込み幅が

タクシー・ハイヤー運輸状況

年 度	事業者数		認可 台数 (台)	乗車 人員 (千人)
	法人	個人		
昭和50年度	一一	二二	二八九	七、四二三
51年度	一一	二六	二九四	七、六八三
52年度	一一	二六	二九七	七、六八三
53年度	一一	二七	三〇七	八、〇〇二
54年度	一一	二七	三〇七	八、〇〇二
55年度	一一	二八	三〇八	七、九〇〇
56年度	一一	三二	三一八	七、八五三
57年度	一一	三三	三一四	七、二九二
58年度	一一	三三	三一四	七、一〇〇
59年度	一一	三三	三一四	七、〇一〇
60年度	一一	三二	三一三	六、六二五
61年度	一一	三二	三一三	六、六二五
62年度	一一	三二	三一五	六、六二五
63年度	一一	三二	三一五	六、六二五
平成元年度	一一	三二	三一五	六、六八一
2年度	一一	三二	三一六	六、七五九
3年度	一一	三二	三一六	六、七五九
4年度	一一	三二	三一七	六、八六六
5年度	一一	三二	三一七	六、八六六
6年度	一一	三二	三一七	六、八六六
7年度	一一	三二	三一六	五、三九八
8年度	一一	三二	三一五	五、三九八
9年度	一一	三二	三一五	五、〇〇六
10年度	九	三二	三一五	四、五六二

（『苫小牧民報』 各号 苫小牧民報礼より作成）

前年よりも小さく、いよいよ底値安定期に入った」と、同組合事務局では厳しい表情を絶やすことはなかった。

この長引く不況とマイカー普及などによるタクシー離れは業界の経営に極めて深刻な情況を呈し、苦小牧市内二番目規模の千歳交通憐苦小牧支店（苦小牧ハイヤー）がついに閉鎖になった。「業界の構造的な不況から売り上げ不振となり、赤字運営が続いていた。苦東開発をはじめ長引く不況で客足が落ち、好転する見通しが立たない」として、さらに、営業譲渡が認められない苦小牧支店閉鎖になったのである。

ハイヤー 昭和三十一年（五六）のメーター制まで、苦小牧のハイヤーは区間制料金で、「当時は、もとの産タクシー料金 業会館（駅前通りと国道三八号の交点）を起点にした表ができていた。勇払までで五〇〇円ほど、札幌まで三、〇〇〇円弱くらい」と個人タクシー業者目黒優博（当時は昭和ハイヤー乗務員）さんは語った。^⑤

同年十月二十一日、室蘭陸運事務所管内初のメーター運賃が、苦小牧の昭和ハイヤーと苦小牧ハイヤー二社に、函館市に次ぐ道内二番目の認可となった。従って、これ以降の、同三十八年（六三）、同四十二年（六七）、同四十六年（七一）には、メーター制の料金改定が行なわれて、それぞれ値上げがされてきたのである。

その後の同四十九年（七四）一月三十日、オイル危機によるLPガスなどの燃料不足に、車輛部品や消耗品値上げりと人件費アップも加わってハイ・タク業界の経営が一段と困難になり、道内七地区のハイヤー・タクシー料金が一齐に値上げされ、暫定で平均一八・八九パーセントの引き上げとなった。苦小牧市内を走る全てのハイヤー・タクシーに、初乗り料金「一四〇円」と「料金換算表使用」のステッカーが貼られ、運転席と後部座席に料金換算表が貼りだされた。値上げ分が換算表に示す金額とあつて、乗客は換算表を見ながら渋い表情であつた。

さらに、続く同年十月十六日に、またも胆振・日高地区のハイヤー・タクシー料金がアップ率二八・五九パーセントで改定された。暫定分の一八・八九パーセントを加えると、実に五〇パーセント近い値上げとなったのである。し

かも、その上新料金認可にもなつて、深夜早朝（午後十時から午前五時まで）の利用客には、二〇パーセントの割り増し料金も追加されることになったのである。しかし、タクシー運転手の中には、夜間の客足が極端に落ちたと表情も様々であつた。⁽⁶⁾

昭和五十二年（七七）四月二日、平均アップ率一七・〇五パーセントの値上げが認可され、この値上げから、これまでの待ち時間料金制がなくなるかわりに、信号待ちでも料金の上がる時間・距離併用型の加算料金が新設された。こうして、同五十年代（七五）はほぼ二年サイクルで料金改定が行なわれてきたが、タクシー業界は苦小牧地区に限らず、打ち続く不況と相次ぐ公共料金の値上げやマイカーの普及などによつて年々客離れが深刻化した。同五十九年（八四）七月の値上げ後、十社（二八一台）が加盟する苦小牧地区ハイヤー協同組合では「他都市に比べ台数を制限してきたことで、苦しい中でも脱落者を出さないで来られた。減収は値上げ前とほぼ同じ五く六パーセント。固定客に変動はないが、流しの客はたしかに落ちている」（苦小牧地区ハイヤー協同組合）と、認可事業で合理化にくい業種だけに、抱える悩みの根は深い。一方、三二台が加盟する苦小牧個人タクシー協同組合では「法人に比べ、台数や人数体制で不利。実際に利用度数は落ちている。今後、無線時間の延長なども検討したい」（苦小牧個人タクシー協同組合）としながら、個人タクシーがモットーとしている「親切」「安全」「きれいな車」を、より強く打ち出して利用客増加に結び付けたいとしていた。⁽⁷⁾

同六十二年（八七）八月十五日、不況―客離れ―値上げ―客離れ、を繰り返して経営の苦しいハイ・タク業界近代化の一端にと、北海道運輸局は利用者が低迷している稚内市、岩見沢市、帯広市、釧路市、苦小牧市、室蘭市の六都市に供給力オーバーの地域指定を公示し、新免許や増車の申請見合わせと需給調整を指示した。中でも、特に利用減少が目立つ苦小牧と室蘭には、「預かり減車」を自主的に検討するようにと指導要請が行なわれたのである。

この「預かり減車」とは、持ち車の一〇〇一五パーセントの台数を約一ヶ年間減らすもので、車検とナンバープレートを上返してもらうというもので、利用状態が回復したら復帰させるが、回復しなければ継続減車するというもの。

苫小牧市内（一〇社二八一台）の客を乗せている時間が平均三〇パーセント台と採算ベースを割っており、実車率で四五パーセントを確保しないと経営は困難。幸いエネルギーコストが円高などでダウンして支えられていた。こうした実態から、減車は不振打開の特効薬ではあるが、一度減車したら回復がどうなるか先行き不安と受けとめ方は複雑で、業界内に自主的な減車の動きは生まれなかった。

その後、ハイヤー・タクシー運賃は平成三年（九一）、同五年（九三）と改定が行なわれた。従来、外税方式の消費税が内税方式に改められたほか、サービス向上のためとして、障害者割引制度の簡素化、点字による車内表示、領収書自動発行機の設置、空気清浄器装着などの条件も付された。

ハイヤー・タクシーの運賃改定表（昭和五十年以降）

改定年月日	車種／小型車		中型車		普通車		その他、割増料金など
	基本料金	加算料金	基本料金	加算料金	基本料金	加算料金	
昭和31	一・五 ^キ 一三〇円	1 ^キ 超過 五〇円	一・五 ^キ 一五〇円	1 ^キ 超過 七〇円	一・五 ^キ 二〇〇円	1 ^キ 超過 一〇〇円	区間制運賃
昭和52・4・10	一・四 ^キ 二六〇円	三八〇 ^ト 五〇円	一・四 ^キ 二七〇円	三六〇 ^ト 六〇円			待ち時間割増廃止。時間・距離併用（時速八 ^キ 以下走行）割増新設
昭和54・12・13	一・四 ^キ 三二〇円	四〇五 ^ト 六〇円	一・四 ^キ 三三〇円	三七五 ^ト 七〇円			
昭和56・12・13	一・四 ^キ 三五〇円	四〇五 ^ト 七〇円	一・四 ^キ 三六〇円	三七〇 ^ト 八〇円	一・四 ^キ 四一〇円	三六〇 ^ト 九〇円	時間・距離（時速一〇 ^キ 以下走行に改定）併用割増

苦小牧市史（追補編）

昭和 59・7・7	一・四 _半 三九〇円	三八〇 _半 七〇円	一・四 _半 四〇〇円	三五〇 _半 八〇円		時間・距離併用割増料金改定
平成 3・4・30	一・四 _半 四四〇円					
平成 5・8・4	一・四 _半 四八〇円		一・四 _半 五〇〇円		一・四 _半 五六〇円	
平成 9・4・1	一・四 _半 五二〇円		一・四 _半 五五〇円		一・四 _半 六一〇円	

『苦小牧民報』 各年各号 苦小牧民報社より作成

平成五年（九三）の運賃引き上げ以降も依然運輸収入が減少してきたことから、客離れには不安を抱きながらも、運賃引き上げを運輸省に申請。同九年（九七）四月一日、北海道C地区（苦小牧など中堅都市一〇市一〇町）のハイヤー・タクシー運賃が改定実施となった。しかし、苦小牧では大半の業者が値上げ申請をして認可になったのだが、個人タクシー三者が申請をしなかったために、苦小牧市内でこれまでの統一料金が初めて崩れるという現象が見られた。

これまで運輸省の許認可制度が後盾になつて過当競争の防止が図られてきたタクシー業界も、規制緩和の方針を運輸政策審議会が示したことによって大きな転換機を迎えつつある。

全国八四一のタクシー事業区域は地域ごとに営業車数が定められていたが、この制限が原則として撤廃されるため、地域によつて車両数が急増して過当競争を引き起こすタクシーの戦国時代到来が懸念されている。免許付与から許可に改める方針が新規算入を容易にし、台数増加を加速化すると思われる。規制緩和は、運賃に対しても上限設定を求めるだけの大幅な自由化を打ち出した。そうした状況下で初乗り運賃適用キロ数を短縮させたうえ、割安運賃を導入

しての需要掘り起こしを狙う業者が各地に現れている。ただ、長引く不況が影響して売り上げの増えない事例も多く、業界は試行錯誤の状況に置かれて今後の成り行きが注目されるところである。⁸⁾

- (注) ① 『新聞切抜綴―道路①』 昭和四十七年～同六十二年 苦小牧市史編集事務局編
(2) 『苦小牧民報』 昭和五十一年十月二十二日号 苦小牧民報社
(3) 『苦小牧民報』 昭和五十四年五月十五日号 苦小牧民報社
(4) 『苦小牧民報』 昭和六十二年四月二十九日号 苦小牧民報社
(5) 『苦小牧民報』 平成十二年五月三十日号 苦小牧民報社
(6) 『新聞切抜綴―道路②』 昭和六十三年～平成十二年 苦小牧市史編集事務局
(7) 『苦小牧民報』 昭和五十九年十月四日号 苦小牧民報社
(8) 『苦小牧民報』 平成九年三十一日号 苦小牧民報社

第二章 郵便・通信・エネルギー事業

第一節 郵便事業と郵便局

一、郵便事業

郵便局と 郵便局は郵政省管轄の国家機関であり、郵便事業、貯金事業及び簡易保険事業を行なっている。苦

郵便業務 小牧地方の郵便局は北海道郵政局の管轄のもと、郵便等の現業事業を行なう機関であり、国民生活に密接に結びつき、直接消費者に働きかける事業だけに、親しみを感じる行政機関でもある。

郵便局はお年寄りでも歩いて行ける距離とされ、全国平均では一・一キロメートルの距離にあるという。苦小牧市では小学校の数は二一校であるが、郵便局は普通・特定・簡易のものを合わせると二五局になり、小学校より多くなっている。

郵便局には、法的に分けると郵政省設置法による普通郵便局と特定郵便局に大別され、普通局は国の直轄であるのに対し、特定郵便局は特定郵便局長を長とする郵便局で、局長の自宅などを借りるかたちで経営される小規模なものである。さらに、簡易郵便法により設置される簡易郵便局は、地方公共団体、農協などや一定の資格をもっている個人又は法人に委託する郵便局である。

一方、機能面で分類すると、集配郵便局と無集配郵便局とに分けられ、苦小牧地方での集配郵便局は、普通局の苦小牧郵便局、特定局の錦岡郵便局と沼ノ端郵便局の三局だけである。苦小牧郵便局管轄には、①苦小牧旭町特定郵便局、②苦小牧三光特定郵便局、③苦小牧弥生特定郵便局、④苦小牧緑町特定郵便局、⑤苦小牧花園特定郵便局、⑥苦小牧本町特定郵便局、⑦苦小牧中野特定郵便局、⑧苦小牧しらかば特定郵便局、⑨苦小牧新富特定郵便局、⑩苦小牧木場特定郵便局、⑪苦小牧日吉特定郵便局、⑫苦小牧桜木特定郵便局、⑬苦小牧明野特定郵便局、⑭苦小牧川沿特定郵便局、⑮苦小牧ナナカマド特定郵便局、⑯苦小牧臨港簡易郵便局、⑰西山手簡易郵便局、⑱苦小牧日新簡易郵便局、⑲苦小牧シーアイ団地簡易郵便局の一九局。錦岡集配郵便局管轄には、①苦小牧澄川特定郵便局、②樽前簡易郵便局の二局。沼ノ端集配郵便局管轄は、①勇払特定郵便局の一局となっている。

集配局は窓口業務（郵便、為替貯金、簡易生命保険等）を行なうほか、郵便物をポストから取り集めたり、各家庭への配達、積立貯金、簡易保険料の集金を行なうのに対して、無集配局は窓口業務だけを行なう郵便局である。^①

また、簡易郵便局は窓口業務だけで、ATM（現金自動支払・預金機）やCD（現金自動支払機）は置いていない。郵便物取扱 郵便物数の推移をみると、昭和三十年代（五五）に戦前の水準の四九億通に回復した後、経済の高数の変化 度成長と共に順調な増加を続け、同四十年代（六五）には九六億通と十年間で倍増した。さらにその後も年平均四・五パーセントの増加を示し、同五十年代（七五）には一四一億通に達したのであった。

しかし、同五十年代に二度の料金改訂の影響等もあり、年平均一・七パーセントの増加に止まった。同六十年代（八五）に入ると、経済の好況を背景に、各業界の積極的な営業活動による料金別後納郵便物やダイレクトメールなど公告媒体としての郵便利用の増加により、平成三年度（九一）の郵便物取扱総数は二三九億通になった。^②

苦小牧市における郵便取扱量は、人口増加に伴い年々増加しており、人口が九万人に届かなかった昭和四十一年度

(六六) には引受が八七万六、六一二通、配達が七五万六、三四二通であつたものが、人口が一三万人を超えた昭和五十年(七五) には引受が一、六三万三、二五八通、配達が一、五四万三、四五三通となつており、人口では一・四八倍であつたのに対し、郵便物は引受で一・八六倍、配達で二・〇四倍になつていた。

郵便物の特徴としてダイレクトメール等により、引受よりも配達の方が多くなつており、配達が五五〇六一パーセントを占めていた。

一方、小包についてはその初期には大多数を郵便局が占めていて、同五十六年度(八一) までは順調な伸びを示していたが、民間宅配便が急成長し、本市にもクロネコヤマト、日通ペリカン、フットワーク北海道などの大手宅配会社や青帽・赤帽の運送店が相次いで進出しており、郵便小包の大きな落ち込みとなつた。同五十六年度に引受が九万九、六四五個、配達が四五万七、七一〇個であつたものが、同五十九年度(八四) には引受二万七二個、配達八万七、八三〇個となつた。その後もしばらくは減少の一途を辿つていたが、「ふるさと小包」等の各種サービス改善を実施し、平成元年度(八九) から引受一〇万個、配達二〇万個を超えるようになり、その後も若干ながら増加を続けている。年賀状については、引受が若干多くなっているが、同五十一年度(七六) に引受約三五〇万通、配達約三四九万通であつたが、平成十年度(九八) には引受が約五七〇万通、配達が約五六八万通であつたから、ここ二十年の間に一・六倍の伸びに止まり、それほど大きな伸びはなかつたことになる。⁽³⁾

苦小牧市内の郵便物取扱数の推移 (昭和五十年以降、単位、通、個)

年 度	引 受	通 常 郵 便 総 数	引 受	配 達	引 受	配 達	小 包 郵 便	引 受	配 達
昭和51年度	一一、〇八九九二九	一四、三四五五三	三、四九七一六	三、四八七、五〇二	五三、八六五	一三七、六八五			

昭和52年度	一、〇七〇、八一五	一四六四八、一八〇	三、六三七、二四	三、五三二、二六七	四六、七二〇	一九二、三五五
53年度	九、五六四、四二四	一一、七四一、一六五	三、八二九、〇四八	三、六五七、九九六	四〇、六五五	一六七、〇五九
54年度	一三、一六三、八七八	一六、四一、一六七五	四、一六三、七八	三、七四九、一七五	四四、五七五	一八四、七二九
55年度	九、四四〇、四四一	一九七六八、七三〇	四、二四四、〇〇〇	三、九二七、〇〇〇	四七、八八九	一五九、二九三
56年度	一一、二九一、〇一〇	二二、八四六、九〇五	三、九四四、〇〇〇	三、七三二、〇〇〇	九、九六四五	四、五七七二〇
57年度	一四、三八〇、六六五	一九一七七、五〇五	四、一五三、〇〇〇	四、〇五二、〇〇〇	一五、六九五	一〇四、七五五
58年度	一三、二四六、七〇	一七、〇五六、六〇〇	四、一九七、〇〇〇	四、〇〇四、〇〇〇	一七、二六一	一一、四二〇
59年度	一四、七四一、〇〇〇	一七、八九四、四〇〇	四、一八〇、〇〇〇	三、九九六、〇〇〇	二〇、〇七二	八七、八三〇
60年度	一三、七〇八、八一五	一九五四六、四二〇	四、〇九八、〇〇〇	四、〇三二、〇〇〇	一七、二五五	一一、九〇一
61年度	一四、五七八、八〇〇	二三、三六四、五〇〇	四、二二五、〇〇〇	四、一九八、〇〇〇	二七、七〇〇	一三〇、八〇〇
62年度	一三、九八七、〇〇〇	一六、九六三、〇〇〇	四、五〇〇、〇〇〇	四、三三七、〇〇〇	三二、一〇九	一一三、四九〇
63年度	一七、三八五、〇〇〇	二一、〇八五、〇〇〇	四、三二二、〇〇〇	四、一六九、〇〇〇	五八、四九〇	一六八、六四〇
平成元年度	一五、五〇一、〇〇〇	二四、四九六、〇〇〇	五、六一八、〇〇〇	五、五八八、〇〇〇	一一、五六七八	二〇八、七四二
2年度	一五、一六七、八〇〇	二四、七八四、一〇〇	五、七二七、七〇〇	五、八二四、七〇〇	一六、一八四四	二五七、二一九
3年度	一八、六一六、〇〇〇	二七、一二三、五五五	五、九三三、〇〇一	五、九八〇、〇〇〇	二二、九七七	二六、一四六〇
4年度	一七、八九六、八二二	二六、八五〇、九三四	五、八四八、〇〇〇	六、一五五、〇三四	一六〇、三四七	二三八、四〇九
5年度	一八、〇七五、七八九	二七、一九四、四三三	五、八四八、〇〇〇	六、〇七八、〇〇〇	二七、八九四三	一三六、八八五
6年度	一八、二二〇、三九五	二七、三三六、三九五	五、九一一、〇〇〇	六、一三二、〇〇〇	二九、〇七三	一三八、〇六九
7年度	一八、四〇六、一五七	二七、五五六、〇八九	五、八二四、〇〇〇	六、四六四、〇〇〇	三二、一六三九	二七三、八六四
8年度	一八、八六三、三四六	二九、〇九六、三五一	六、一三七、三四四	六、一〇五、三四五	三五、一八八	二八二、〇八〇
9年度	一九、五八一、〇〇〇	三〇、九〇四、〇五五	五、九二八、〇〇〇	五、八六四、七五五	三五、四〇〇	二八三、二〇〇
10年度	二〇、七七一、一七七	二八、〇六八、四七四	五、七〇三、七九五	五、六七六、〇三三	一七、〇七五	二二九、四九〇

『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

郵便料金 昭和五十一年（七六）一月二十五日に郵便料金の改定があり、これまで二〇円だった封書が五〇円の改定に、一〇円だったはがきが二〇円になった。これは、同四十八年（七三）の人件費高騰などによって、

郵便事業財政が収支バランスを大きく欠いたことから、昭和四十九年（七四）に郵政審議会が郵政大臣に答申したもので、料金改定で財政基盤を確保した上で、より安定的なサービスの提供を望むとの要望付きであった。

だが、当時は石油危機という大問題に直面しており、産業界ばかりか家庭経済までも厳しい状況下におかれていたため、この時期に料金改定は行なうべきでないという省内や政界の判断があつて、国会での郵便法改正案は先送りされていたのである。

この改定は、封書が一举に三〇円アップ、はがきも一〇円アップという大幅な値上げであつたが、郵政審議会において財源確保に必要として算出されたものであつた。しかし、余りにも値上げ幅が大きかつただけに、これ以降の郵便利用状況にも大きな影響を与えるものとなつた。

改定は同五十一年（七六）一月から実施され、一時的に好転した郵便事業財政も、同五十三年度（七八）から再び悪化し、同五十四年度（七九）末には赤字借入金が二、四〇〇億円を越えると思込まれ、郵便事業運営が困難であるとして郵政審議会に対し「郵便事業財政健全化」について諮問したのである。郵政審議会はその方策には事業運営の効率化・合理化に併せ、郵便料金の値上げも止むを得ないとする答申を行なつた。

これをうけ郵政省は同五十五年（八〇）十二月に郵便料金等一部改定する法律を公布したが、施行については国民感情を考へて、翌五十六年（八一）一月二十日に封書を五〇円から六〇円に、はがきは同年四月一日に三〇円から四〇円にそれぞれ値上げしたのである。

その後の郵便料金は、平成元年（八九）四月一日の消費税導入により、封書六二円、はがき四一円となつた。

同四年（九二）十一月、小包料金が十二年ぶりの値上げになつた。これは、人件費の増加によつて一七三億円の赤字を生み、特に小包が七九億円の赤字となつたことから、平均一七・七パーセントの値上げとなつたものであつた。

新聞の配布方法を報ずる市広報

続く平成五年（九三）十一月、郵政大臣の諮問を受けた郵政審議会は、原案通りに平均二四パーセントの料金値上げを答申し、翌年早々に十三年ぶりの料金改定が決定した。このため、企業や役所では値上げ前に郵便を出すところや、封書からシール付きはがきに切り替えたりして節約するところが多く出た。苦小牧商工会議所は、年間約一〇万通の郵便を発送しているが、値上げ後は「一〇〇〇二〇〇万円のコストアップになる」と試算していた。また、信販業の苦小牧日専連でも、請求書や新規カードの郵送にかかる一カ月あたりの経費だけで「三〇〇四〇万円アップになる」と頭を痛めていたという。

この郵便料金改定によって、同六年（九四）一月二十四日に封書が六二円から八〇円に、はがきが四一円から五〇円にそれぞれ引き上げられたのである。⁽⁴⁾

苦小牧市は、この郵便料金改定に伴う郵便事業の効率化・合理化の影響をもろに受ける出来事があった。市は昭和二十五年（五〇）から、市政現況やお知

らせなどを掲載した広報紙「とまこまい」を発刊していたが、この広報紙は「第三种」郵便物として苦小牧市委託の配達員へ郵送され、そこから各家庭に配布される仕組みになっていた。ところが、会計検査院の調査で無料配布の市広報「とまこまい」は第三种郵便物に当たらないとされたため、郵政省は即座にこれを受け入れ、同五十六年（八一）二月にこの認可を取り消したのである。これにより、苦小牧市は経費の節約を図るため広報紙の郵送方式を改め、当時の市内七〇町内会に配布協力を依頼した上で、直接配布員へ届けることにしたのである。⁽⁵⁾

郵便

郵便番号制は昭和四十三年（六八）七月一日に始まったもので、当時の郵便番号は配達局を三ケタ番号制又は五ケタの番号で表し、その番号を区分機で読み取ることによって、郵便物の引受から配達局に到着するまでの作業を機械化するためのものであった。苦小牧地方は、苦小牧〇五三、錦岡〇五九―一二、沼ノ端〇五九―一三であった。

「郵便を早く確実にお届けします」のキャッチフレーズでスタートした郵便番号制ではあったが、実施当時の苦小牧市における状況をみると、苦小牧郵便局は事前に番号の記入などについて講習会を開いたり、チラシ、パンフレット、ポスターなどで協力を求めたが、実施初日の取り扱い郵便物には番号ナシが四〇パーセントと低調であった。同四十九年（七四）の郵政省発表記載率によると、全道平均が九三・二パーセントと全国平均の九五・二パーセントを大きく下回る不名誉な全国ワースト二となった。これは、郵便物が多い札幌局の記載率が特に低いことによるものであったが、その一方、道内でも大型局になっている苦小牧郵便局の記載率は、九六・四パーセントと全国平均を大きく上回る好成績を残すまでに向上し、同五十三年（七八）には九七パーセントと記載率が道内のトップクラスになった。⁽⁶⁾

郵便番号が郵便事業近代化の柱としてスタートした当時、東京中央郵便局に二台しかなかった郵便番号自動読取区分機も、一〇年後には六九局に一〇一台が配備されて活躍していた。しかし、この時点で苦小牧郵便局にはまだ配備されておらず、区分作業は人手によるものであった。もちろん郵便番号は、機械による区分に役立っているばかりでなく、人手による区分においても、その合理化・効率化に大きな効果を発揮していた。工業都市として発展途上の苦小牧市は企業の相次ぐ進出や人口増で郵便物が急増していただけに、区分作業能率を左右する郵便番号の記載率一〇〇パーセントを目標に、苦小牧郵便局では街頭キャンペーンを繰り広げ郵便番号の普及を訴えていた。

昭和五十五年（八〇）十一月一日の郵便物取扱数四万五、〇〇〇通の苦小牧郵便局に、郵便番号自動読取区分機が配備された。道内四番目の設置となった同機は、一時間に約一万七、〇〇〇通の処理能力を持つ小型区分機で、同局の目指す区分作業のスピード化・省力化に大きな威力を発揮することになった。

また、平成五年（九三）十月には、苦小牧郵便局はこれまでの郵便番号三ケタ自動読取区分機を更新して、新たに最新式の光学「あて名自動読取区分機」を導入した。同機は五ケタの郵便番号が読取り可能で、一時間の処理能力は、はがき二万五、〇〇〇通、封書一万七、〇〇〇通を一五四区分の住所に分類でき、熟練局員一〇人分の作業量に匹敵するものであった。⁷⁾

この郵便番号制もすっかり浸透定着し、三〇五ケタ番号によって配達局に到着するまでの作業は機械化されたのである。しかし、郵便物が配達局到着後の配達エリア区分や配達順に並べる（道順組立）作業については、ほとんどが従来のままの手作業で行なわれていた。郵政省はこの効率化課題には七ケタの番号制で機械化が可能と、郵便システムの大改革に新郵便番号制の導入を決定した。

それは、住所の漢字部分を表す七ケタ番号（苦小牧局は〇五三―〇〇×××〇八××、錦岡局〇五九―一二××、沼ノ端局〇五九―一三××）と、住所の丁目、番、号、棟、室などを表す手書き数字部分をバーコード変換して郵便物に印字し、それによって配達作業の道順組立まで機械処理する新システムであった。また、この機械化の局内作業効率化によって、郵便の迅速安定送達のほか、あて名の市区町村名省略、戸別の郵便番号設定大口事業所あて郵便物の所在地省略、あらかじめバーコードを印字した一定数以上の定型郵便料金割引など、良質低料金の郵便サービスが安定供給できるようになったのである。⁸⁾

郵便番号制が発足して三十年の平成八年（九六）一月、苦小牧市内の各郵便局は新年早々から新しい郵便番号制の

PRを開始した。番号簿の配布や検索などのサービスもスタートさせ、平成九年（九七）十月二十三日には、スタート一〇〇日前セレモニー開催など、新番号制の円滑導入をめざして万全の準備に取り組んでいた。

この新番号制対応の新型区分機は、従来のあて名自動読取区分機能に加え、郵便番号とあて名の住所を同時に読み取り、読み取った情報をバーコード化して郵便物に印字する機能と、郵便物に印字されたバーコード情報を読み取って、郵便物を配達順に並びかえる機能を有するもので、道内には札幌中央局、小樽局、苫小牧局など一〇局に配備された。

平成十年（九八）二月二日、この日全国一斉に新しい七ケタの郵便番号が使用され、バーコードによる発着郵便物の機械区分処理が始まった。

この二月末時点での、苫小牧郵便局区内の七ケタ番号記載率は、全国平均（六三・五パーセント）や道内平均（七四・八パーセント）を下回る五七パーセントという低水準で始まった。だが、三月以降は八五パーセント前後で推移し、七月には九二・八パーセントを記録した。以後、全国平均や道内平均を上回り、七ケタ郵便番号で投函する習慣は着々浸透定着していった。⁹⁾

注(1)(2) 『日本の郵政』 平成五年 株式会社郵研社

(3) 『市勢統計』 昭和四十六年 苫小牧市企画部企画課、『苫小牧市統計書』 各年 苫小牧市企画調整部企画課

(4)(8) 『日本の郵便グラフィティ』 平成十一年 同盟通信社

(5) 『苫小牧民報』 昭和五十六年三月十一日号 苫小牧民報社

(6) 『新聞切抜綴―通信』 昭和四十八年〜平成十二年 苫小牧市史編集事務局編

（7）『苫小牧民報』 平成五年十月二十六日号 苫小牧民報社

（9）『苫小牧民報』 平成十年十二月二十二日号 苫小牧民報社

二、昭和五十年以降の郵便局の変遷

苫小牧郵便局

苫小牧郵便局は、昭和四十年（一九六五）に、本町から旭町に移転新築した。中心市街地に二、の改築移転 ○二三平方メートルの敷地を持ち、鉄筋コンクリート造り二階建て延べ二、一七五平方メートルの局舎は、当時一日の郵便取扱数の二万八、〇〇〇通には十分の施設であった。しかし、その後の人口増や相次ぐ企業進出等によって取扱郵便量は五万六、〇〇〇通に急増し、職員的大幅な増加などで局舎の作業スペースがいよいよ限界に達したことから、同局はスムーズに業務のできる広い局舎の建設を再三にわたって北海道郵政局に要請していた。こうした現状から移転改築を決めた道郵政局は、苫小牧市に用地の斡旋を申し入れ、同五十三年（七八）二月に、王子製紙㈱と王子不動産㈱が市内若草町四丁目三に所有する五、八〇〇平方メートルの用地を確保することができた。これによって、苫小牧郵便局舎の改築は本決まりとなり、同五十四年（七九）三月に工事に着手した。新しい苫小牧郵便局舎は、総工費一億二、〇〇〇万円をかけて、翌五十五年（八〇）十月完成し、同月三十日、新装なった同局舎において新築落成記念式典が行なわれた。

新局舎は、地下一階地上三階建てで、一階は貯金、保険、郵便の窓口と郵便課作業室。二階は局長室、庶務会計課、集配課、会議室。三階は保険課、貯金外務室、食堂、休憩室、理髪室、浴室。地下は車庫になっており、乗用と荷物用のエレベーターが二基設備され、旧局舎の四倍の延べ八、〇三八平方メートルの広さであった。

苦小牧郵便局は郵便番号の最初の二ケタ「〇五」の郵便物を一括収集する、胆振・日高地方最大の拠点局である。このために、年末ともなると、例年パートやアルバイトなど約五〇〇人を募集増員して集配に対応してきた。しかし、その業務は局内で対応し切れず、毎年屋上にプレハブを仮設して行なっている状態であった。

こうした狭隘化解消の他に、新型区分機の入替えと増設が予定されていることもあって、平成九年（九七）九月、道郵政局は苦小牧郵便局舎の増築を決定し、翌十年（九八）五月より工事に着手した。工事期間中も窓口業務は継続されるが、集配課などその他の業務は市内花園町二丁目の仮設局舎で行なわれるため、長さ一〇メートル以上の区分機が分解されて引っ越した。

同局舎の増築工事は、同局の敷地を最大限に活用し、特に屋外駐車場を一階にして建築した鉄筋コンクリート四階建てによって、局舎の床面積はこれまでの二倍強の約一万八、〇〇〇平方メートルとなった。工事は、同十一年（九九）九月二十日に完成し、当日は記念イベント「お客様感謝デー」が行なわれ、訪れた利用者に紅白もちを配るなどして、増築工事の全面完成を祝っていた。^①

新設郵便局と 昭和四十九年（七四）現在の苦小牧市内の郵便局は本局と呼ばれる普通局（苦小牧郵便局）一局、廃止郵便局 市街地と周辺地に設置される特定局一〇局、特別に設置された簡易局四局の計一五局であった。^②その後、苦小牧市の人口増に伴う市街地の拡大と共に、郵便局のモットーとするお年寄りでも気軽に通える、各家庭か



改築した苦小牧郵便局

ら一・一キロメートル（全国平均距離）の範囲内に郵便局が新設されていた。

同五十六年（八一）九月二十一日、苦小牧旭町郵便局（無集配特定郵便局）が開設したが、この郵便局はいわゆる新設ではなく、苦小牧郵便局が若草町に移転新設したため、旭町地区が無局状態を呈することになったため、苦小牧駅前郵便局を旭町に移転し出来たものであった。このため長い伝統を持った駅前郵便局の名称が消えることになった。

五九年にピリオド これも歴史の推移

苦小牧駅前郵便局は、特定局としては市内では沼ノ端局に次いで二番目に古く、大正十年三月に開局している。当時は王子町の現・金浜食堂付近（現北洋銀行苦小牧支店前）に局舎を作ったが、大正十一年の三月に表町（現・福島屋旅館南隣）に移り、一年余後に表町七（現・吉村薬局）に移転。さらに、昭和三十七年一月には、表町一五の現位置となり、これまで五十七年間にわたって市民に親しまれてきた。

（『苦小牧民報』 昭和五十六年九月十二日号 苦小牧民報社）

これと同様のケースとしては、苦小牧三光郵便局がある。開局は、錦町に苦小牧錦町郵便局として開局したが、後に東町に移転して苦小牧東町郵便局と改称。そしてその後、隣接地旭町に苦小牧郵便局が移転してきたため、三光町四五に移転して苦小牧三光郵便局と改称した。さらに、同六十三年（八八）十月十七日に現住所に移転新築し現在に至っている。

住宅地として発展する糸井地区でもちょっとした変化があった。当初糸井地区には同四十四年（六九）九月一日に簡易郵便局としての苦小牧糸井郵便局（字糸井三四七番地の二）が開局した。その後も糸井地区の発展が続いたため、同五十年（七五）十月八日に糸井三一二番地の五二（現しらかば町五丁目）の地に特定局としての苦小牧糸井郵便局が新設された。このため、同日付けで簡易郵便局は苦小牧糸井北郵便局と改め、バイパス通りを挟んで東西に郵便局



集配局の錦岡郵便局



苦小牧本町郵便局



苦小牧中野郵便局

が置かれたのである。さらにその後、両局は所在地の町名から苦小牧しらかば郵便局（特定局）、苦小牧日新郵便局（簡易局・スーパーバルス内）に局名を改称したのである。

弥生、新富、大成地区の高層公住街、一般住宅地の整備により昭和五十二年（七七）十二月十一日に特定局の苦小牧新富郵便局が、駅裏整備により発展する木場町地区に同五十六年（八一）十二月十四日に特定郵便局の木場郵便局が開局した。

苦小牧市は、市総合計画の土地利用基本計画に伴う住居地域の基盤整備により、開発地域と住居地域に分散純化し

て基盤整備を行なうことになり、糸井から錦岡地区にかけては宅地化の拡大を図ることになった。このため、ベッドタウンと呼ばれる新興住宅団地が誕生し、昭和五十年（七五）以降は、苦小牧西部地区に次々に新しい郵便局が開設されていった。特定局としては同五十七年（八二）十二月四日開局の苦小牧桜木郵便局、同年同月十三日開局の苦小牧日吉郵便局、同六十年（八五）十一月二十五日開局の澄川郵便局、平成二年（九〇）十一月二十六日開局の川沿郵便局があり、簡易局では昭和五十四年（七九）十一月十五日開局の苦小牧シーアイタウン団地郵便局がある。

その後、産業構造の変化や生活利便重視の声の高まりと共に、土地利用の在り方に検討が加えられて市内東部地区にも住宅系地域が配置され、平成六年（九四）、明野新町六丁目に特定局の苦小牧明野郵便局が、同十年（九八）三月三十日には、明野新町二丁目に市内一九番目の特定郵便局の苦小牧ナナカマド郵便局が開局した。市内の郵便局が地名や町名を局名とするなか、植物の名を付けたのはめづらしいことであった。同局の開局セレモニーでは、「ナナカマドに信頼の実を育てたい」と若松局長があいさつし、鳥越忠行市長も「市の木のナナカマドを局名に使ったさわやかな郵便局」と祝辞を述べ、参加する地域住民と共に開局を祝ったのである。⁽³⁾

苦小牧市内郵便局一覧表

郵便局名	種別	機能区分	開局年月日	所在地	沿革
苦小牧	普通局	集配局	明治5・10・1	若草町4・2・8	・明治5・10・1 勇払村に勇払郡郵便取扱所設置、同6・10 苦小牧村に移り、昭和55・11・3 現在地に移転する。
苦小牧弥生	特定局	無集配局	昭和31・1・16	弥生町2・8・21	・昭和61・1・16 局舎改築。
苦小牧緑町	"	"	35・1・16	緑町1・25・15	・昭和49・11・11 局舎改築。
苦小牧花園	"	"	39・7・1	花園町3・10・20	・昭和39・7・1 山手郵便局として開設、同45・12・1 花園郵便局となり、同49・12・9 現在地に新築する。移転。
苦小牧本町	特定局	無集配局	40・12・16	本町1・3・4	・平成元・11・1 現在地に新築移転する。

『北海道郵便局の移り変り』 平成十年 北海道出版企画センター、『郵便局概要』 平成十年度版 苫小牧郵便局

苫小牧三光	特定局	無集配局	昭和42・2・1	三光町5・6・13	・平成元・11・1現在地に新築。昭和20・4・1錦町郵便局として開設、同25・12・1東町郵便局と改称、同42・2・1三光郵便局、同63・2・1現在地に移転する。
苫小牧中野	特定局	無集配局	44・1・16	元中野町4・15・16	・昭和63・12・12現在地に移転新築する。
苫小牧しらかは	"	"	50・10・8	しらかは町5・5・19	・昭和50・10・8糸井郵便局として開設、平成7・9・4しらかは郵便局と改称。
苫小牧新富	特定局	無集配局	52・10・11	新富町2・7・7	
苫小牧旭町	"	"	56・9・21	旭町2・2・12	・大正10・3・16苫小牧駅前郵便局として開局、苫小牧局が移転したため廃止、昭和56・9・21旭町郵便局として新設する。
苫小牧木場	特定局	無集配局	56・12・4	木場町3・1・23	
苫小牧桜木	"	"	57・12・4	桜木町3・17・18	
苫小牧日吉	"	"	57・12・13	日吉町1・5・30	
苫小牧明野	"	"	62・12・14	明野新町6・30・24	
苫小牧川沿	"	"	平成2・11・26	川沿町6・16・20	
苫小牧ナナカマド	"	"	10・3・30	明野新町2・2・29	
苫小牧臨港	簡易局		昭和40・3・15	元中野町2・1・27	
西山手	"	"	42・9・1	啓北町2・14・22	
苫小牧日新	"	"	44・9・1	日新町2・1・31	・昭和44・9・1糸井簡易郵便局、同50・10・8糸井北簡易郵便局と改称、平成3・7・8スパーバールス内に移転現局名に。
苫小牧シーアイ団地	簡易局	無集配局	55・11・15	有珠の沢町4・20・35	・昭和62・2・15現在地に移転新築する。
沼ノ端	特定局	集配局	明治35・12・1	沼ノ端六三六の一	・昭和53・12・17現在地に移転新築する。
勇払	"	無集配局	昭和17・5・26	勇払二九の四	・昭和56・11・2現在地に移転新築する。
錦岡	特定局	集配局	昭和3・8・1	青雲町1・23・10	
樽前	簡易局	集配局	41・3・25	樽前一〇の一	
苫小牧澄川	特定局	無集配局	60・11・31	澄川町3・2・2	
苫小牧ときわ	廃止局	"	昭和46・3・31	ときわ町2・20・ときわ簡易郵便局は一時閉鎖し、平成3・3・31に廃止となった。	

注（1）『苫小牧民報』 平成十年三月三十日号 苫小牧民報社

（2）『市勢統計書』 昭和四十八年版 苫小牧市企画部企画課

（3）『苫小牧民報』 平成十一年九月二十日号 苫小牧民報社

第二節 通 信 事 業

一、通信業務の分化と新業者の登場

電電公社から

苫小牧電報電話局では、苫小牧市の急速な発展に伴う電話需要数増加から、これに対応して昭和四十八年（一九七三）六月に電話七、五〇〇台収容能力を持つ苫小牧電報電話局東局を、同四十九年（七四）三月には一万六、〇〇〇台収容の同西局をそれぞれ開設し、市内局番を二ケタにするなどの対策を講じた。ところが、市内中心街の苫小牧電報電話局中局の施設は電話端子が二万二、〇〇〇台分で既に飽和状態となっていたことから、同四十九年九月に総工費約二億円で施設の増改築に着手し、同五十一年（七六）一月に最大容量四万端子の機械棟を完成させた。

その一方では、同五十一年（七六）十一月より、中局事務棟の新築工事も行なわれた。総工費約十三億円の新局舎は十五年先の情報社会を見越して建築されており、鉄骨鉄筋コンクリート建て地下一階地上九階延べ五、七〇〇平方メートル、地上からの高さ約四五メートル、当時としては市内一の高層ビルが、同五十三年（七八）七月完成した。

なお、昭和五十五年度（八〇）には、樽前山噴火や地震などの災害時により安定した情報の伝達をと、同中局機械棟屋上に高さ三五メートルのマイクロ波用の鉄塔が建設された。これにより同中局と東局間は同軸ケーブル回線に無線回線が加えられ、より充実した災害時情報の伝達網確保がなされたのである。

また、同五十九年（八四）五月、苫小牧電報電話局は一層需要の伸びが予想されるデータ通信システムとそれに関連するファックスなどのサービスに対応するため、同局東側敷地に約三億円をかけて増築工事を手がけ、翌年の同六十年（八五）八月、鉄筋コンクリート二階建て延べ一、六〇〇平方メートルのNTT苫小牧支店局舎を増築完成させた。

わが国においても、アメリカやヨーロッパとともに情報社会の高度化・多様化が進むなか、純国産光ファイバーの製造、超LSI（高密度集積回路）、大規模付加価値通信網（VAN）などの研究開発成果を集積したのが国際規格通信網の高度情報通信システム、いわゆる「INS」（インフォメーション ネットワーク システム）で、NTTは同六十三年（八八）四月に、世界に先駆けて商用サービスを開始している。

このINSサービスの完成は、各家庭に引かれた光ファイバーによる広域帯情報ネットワーク成立が条件とみられていたが、この光ファイバーによる伝送方式も既に同五十三年（七八）には電電公社によって開発がすすめられ、同六十年（八五）二月に旭川市と鹿児島市間日本縦貫ルートが完成して実用化されていたのである。

ところで、この間の同六十年（八五）四月一日、日本電信



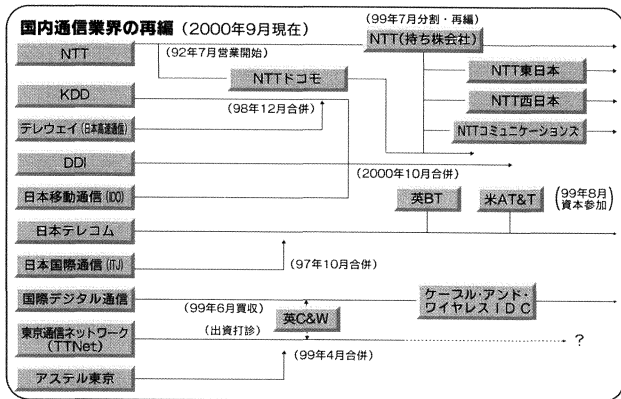
NTT苫小牧支店と中局機械棟

電話公社は三十余年続いた公社制度にピリオドを打ち、昭和六十年（八五）四月一日、資本金七、八〇〇億円、従業員三二万人という巨大企業の日本電信電話株式会社（NTT）として発足していた。^①

同時に、「この法律は、電気通信事業の公共性にかんがみ、その運営を適正かつ合理的なものとするにより、電気通信役務の円滑な提供を確保するとともにその利用者の利益を保護し、もって健全な発達及び国民の利便の確保を図り、公共の福祉を増進することを目的とする。」と、電気通信事業分野に競争原理を導入した新しい電気通信事業法（昭和五十九年十二月二十五日法律第七十八号）が施行されて、一〇〇年来独占のもとに発展してきた電気通信分野が自由化され、産業史に残る電電民営化による激烈な競争時代に突入したのである。

さらに、平成十一年（九九）七月一日、NTTは、同九年（九七）六月二十日に改正されたNTT法（第一条）日本電信電話株式会社は、東日本電信電話株式会社及び西日本電信電話株式会社がそれぞれ発行する株式の総数を保有し、これらの株式会社による適切かつ安定的な電気通信役務の提供の確保を図ること並びに電気通信の基盤となる電気通信技術に関する研究を行なうことを目的とする株式会社とする。東日本電信電話株式会社及び西日本電信電話株式会社は、地域電気通信事業を経営することを目的とする株式会社とする。）に基づいて、同一都道府県内に終始する通信を扱う地域通信会社の「NTT東日本、NTT西日本」と、都道府県を越える長距離や国際通信など長距離通信会社「NTTコミュニケーションズ」の三社に分離分割され、持ち株会社「NTT」の百パーセント子会社となる再編成が行なわれた。^③

第二電電 長い間、NTT前身の電電公社が独占してきた日本の電気通信事業への、新規事業者進出は予想しの登場 難いものがあったが、昭和五十九年（八四）四月、京セラを筆頭にウシオ電機、ソニーなどが「第二電電」を設立した。これに続く同年十月には旧国鉄グループの「日本テレコム」、さらには、同年十一月に道路公団グ



国内通信業界の再編 (2000年9月現在)

ループとトヨタ自動車による「日本高速通信」の三社が名乗りをあげた。そして、昭和六十年（八五）の新電気通信事業法施行により、同年六月に郵政省の事業許可が下りた。

新電気三社の当初計画は、有力企業の多い東京と大阪間にターゲットを絞ってユーザーを獲得し、専用回線による低料金通信サービスを行なうとなっており、ほとんど類似したものであった。そこで、専用回線の構築に、旧国鉄系

の日本テレコムと道路公団がバックの日本高速通信は、新幹線や高速道路を活用して光ファイバーを敷設し、第二電電は、東京と大阪間にマイクロ回線を設けて対処した。さらには、NTTより二四パーセントも安い料金を設定するなど、先行NTTとの厳しい競争が実感されるものとなったのである。

トップを切ったのは旧国鉄時代から蓄積した通信技術を生かした日本テレコムで、予定を二カ月繰り上げた同年八月に営業を開始し、続く十月に第二電電、十一月に日本高速通信がそれぞれ営業に入った。苦小牧市においては、平成二年に日本テレコム、平成三年に第二電電がサービスを開始した。⁽⁴⁾

平成九年（九七）七月、WTOの基本電気通信自由化合意によって、NTT以外の電気通信業者への外資規制廃止、国際・地域・遠距離など事業区分規制の撤廃などでグローバルな業界再編が進められた。

同九年（九七）六月、C&W社（英国）が国際デジタル通信を買収、同年十月に日本テレコムと日本国際通信が合併し、これにBT社（英国）・AT&T社（米国）が資本参加。さらには、同年十二月合併のKDDと日本高速

通信が、平成十二年（二〇〇〇）十月にはDDIグループ・日本移動通信と再合併してKDDIとなるなど、合併や統合、買収、出資など目まぐるしい変化があった。⁽⁵⁾

デジタル 昭和五十五年（八〇）、日本ではじめての光ファイバー通信が、千葉市内に導入された。それまで通信 普通の電話線などには、同軸ケーブルのように銅を素材にしたケーブルが使われてきた。この同軸ケーブルは高い周波数の信号の減衰が大きく、例えば東京と大阪間で同時に万人の声を送ろうとすると、約四〇〇回も増幅しなければならない。その点、電気信号を光の点滅に変換して光ファイバーで送るデジタル通信ならば、高い周波数の信号を八〇キロメートル以上も増幅せずに送ることができる。また、光信号をもちいているため電気信号特有の漏話、電磁誘導などの影響を受けずに信頼性の高い通信ができる。さらに、その原料は地球上のいたるところにある石英であり、経済化がはかりやすいというメリットがある。⁽⁶⁾

日本電信電話公社は、ファクシミリやデータ通信など情報伝送の需要増に対応するために、「夢の伝送路」と呼ばれる光ファイバー実用を目指して、全国十二ヶ所で試験を行なった。道内では、初めて札幌統制電話中継所と苦小牧電報電話局間に試験導入され、同五十七年（八二）五月二十六日より業務用として使用を開始している。

ますます高度化、多様化する情報社会にあつて、二十一世紀の高度情報通信システム（INS）の確立をめざして、日本電信電話公社は「旭川く鹿児島間日本縦貫光ファイバケーブル伝送路」の敷設に踏み切った。北海道の札幌く苦小牧く室蘭く（一部海底）く函館く福島四区間の敷設工事は、同五十八年（八三）十月十八日にトップをきって苦小牧く室蘭間で始められた。そして、同六十年（八五）二月に、旭川く鹿児島間（約三、四〇〇キロメートル）の夢の伝送路が完成した。さらに、日本電信電話公社がNTT（日本電信電話株式会社）と名を改め、北海道と本州間通信網のバックアップとして、同六十一年（八六）六月に苦小牧く八戸間二八〇キロメートルに光ファイバ海底ケーブル

ISDN加入数

年 別	ISDN
平成2年	
3年	
4年	
5年	一三二
6年	三七〇

年 別	ISDN
平成7年	五五五
8年	八一五
9年	一、三七九
10年	三、二二二
11年	六〇八二

『苫小牧市統計書』 各年より作成

たことで高品質かつ高信頼性の通信が可能になり、また、これまでに比べて大容量の情報を迅速に送ることができ、たとえば電話をかけながら同時にファクシミリで文章を送るといったことや映像の伝送も可能となったのである。

N T T北海道支社では、昭和六十三年（八八）に札幌、千歳、函館、旭川、帯広、釧路などでサービス（INSネット）を実施していたが、平成二年（九〇）より苫小牧、室蘭、岩見沢、小樽、北見などの地域にもサービスを拡大した。進出企業や物流企業などにとって本社との情報交換機能の充実是很重要的戦略となり、産業界の高度情報化に対応するISDNの活用は、企業立地が進む苫小牧で一定の広がりを見せていた。また、同九年（九七）に入ると、家庭や事業所のパソコン導入が盛んになり、インターネット利用者によるISDN回線への加入が倍増している。

を敷設するなど、高度情報社会の基盤整備が進められていよいよISDNの登場となるのである。⁷⁾

電話網の高度利用が飛躍的に進み、電話を含む高度情報社会の通信サービスとしてISDN（サービス総合デジタル網）が注目を集めるようになった。それは、人と人との音声による通信のほかに、ファクシミリやデータ、映像などの各種サービス信号をデジタル化し

注(1) 『北海道新聞』 昭和六十年三月二十九日号 北海道新聞社

(2) 『現行法規類集く電気通信(1)』 平成十一年十月加除分 第一法規出版

(3) 『苫小牧民報』 平成十一年七月一日号 苫小牧民報社

苫小牧市史（追補編）

（４）『ＮＴＴ』 平成二年 大月書店

（５）『知恵蔵—二〇〇一年版』 平成十三年 朝日新聞社

（６）『電話一〇〇年小史』 平成二年 ＮＴＴ

（７）『苫小牧民報』 昭和六十一年六月六日号 苫小牧民報社

二、電話と電報

電話加入数 北海道の加入電話は、昭和五十四年度（一九七九）末で一八三万加入に達し、人口一〇〇人当たりの増加の普及率では三三・〇パーセントと全国平均三二・四パーセントを若干上回っていた。

また、加入電話総数一八三万加入のうち、会社や商店などの事務用電話は五七万加入で、残り七割近い一二六万加入が住宅用電話となり、十年前と比較すると、事務用の約二倍に対して、住宅用は一倍にも急増していた。

また、公衆電話は、同五十四年度（八四）末で四万一、〇〇〇個を数え、十年前に比べて約二倍に増えた。これを人口一、〇〇〇人当たりの普及率でみると七・四個となつて、全国平均の七・三をわずかながら上回り、タバコ小売店に自動販売機を合わせた普及率の二倍近くとなつたのである。

苫小牧市内においても、都市の開発とともに電話需要は急激な高まりをみせて、昭和四十八年（七三）末には電話難が深刻化している。

同二十八年（五三）加入電話わずか七〇〇台が、同四十五年（七〇）の一万台から年々増加し、同四十七年（七二）二万台、翌同四十九年（七三）三万台となつて三八パーセントの伸び率は全道一となつた。また、この年以降は事務

苦小牧市内の電話加入数の推移（単位・台、％）

年次	総数	加	入		電		話		公衆電話	
			事務用	住宅用	比率	加入電話普及率	街頭用	店頭用		
昭和52年	四四、九九五	四四、一九八	一四、二三二	二九、九六六	六七・八	三三・二	二〇八	五八九		
53年	四七、七三五	四六、八五九	一四、三五一	三三、五〇七	六九・四	三三・一	二七八	五九八		
54年	五〇、五六七	四九、六四九	一四、九四〇	三四、七〇九	六九・九	三四・一	三二六	六〇二		
55年	五三、四二七	五一、四五一	一五、四四二	三七、〇一〇	七〇・六	三五・二	四一九	五五六		
56年	五五、七八一	五四、七三一	一五、八五六	三八、八七五	七一・〇	三六・九	四九四	五三七		
57年	五七、八四一	五六、七七〇	一六、七三五	四〇、五〇三	七一・三	三七・七	五六四	四七九		
58年	五九、七〇八	五八、六〇五	一七、二三八	四一、八七〇	七一・四	三八・五	六二四	四〇〇		
59年	六一、五七四	六〇、四六五	一七、四三六	四三、三三七	七二・七	三八・九	七〇九	三七八		
60年	六二、四三三	六一、三三九	一七、四四一	四四、一八三	七二・〇	三九・六	七四六	三七六		
61年	六三、四九三	六二、四四一	一七、四三三	四五、二〇八	七二・四	四〇・三	七六六	二七二		
62年	六四、五八六	六三、六〇五	一七、四三三	四六、一七二	七二・六	四一・九	七五九	二六五		
63年	六六、二二六	六五、二四六	一八、〇六五	四七、一八一	七二・三	四二・二	七五七	二二一		
平成元年	六七、九二五	六六、九四三	一九、一五七	四八、五五一	七二・五	四三・七	八四四	一四七		
2年	七〇、九三三	六九、六二二	二〇、一二六	五〇、四六四	七二・三	四四・一	八四二	一〇八		
3年	七三、五四三	七二、五六一		五一、四三五		四四・五	八八八	一〇〇		
4年	七五、四五四	七五、四六八				四七・五	九四二	七九		
5年	七九、二〇七	七八、二四〇					九九二	三四		
6年	八一、七七四	八〇、七九八					九九九			
7年	八五、一八六	八四、一九五					九九九			
8年	八六、九五二	八五、九五三					九九九			
9年	八八、一八四	八五、八一二					九九九			
10年	八九、四七五	八五、二四四					九九九			
11年	八七、〇五六	八〇、〇二〇					九九四			

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

用と住宅用の加入数が逆転した年でもあった。昭和五十五年（八〇）末の人口一〇〇人当り加入数三五・二台は札幌市に次いで全道二位の普及率で、住宅用電話比率の七〇・六パーセントも室蘭市に次いで全道二位となっていた。^①

しかし、昭和五十四年（七九）に当時の電電公社により、携帯・自動車電話サービスが開始され、やがて平成時代（八九）を迎えて伝統的な固定系電話から移動系電話へと需要に変化が現れ、同九年（九七）以降は全国の電話契約数が減少の方向にある。また、苦小牧市においても、同十年（九八）の加入総数約八万九、五〇〇台をピークに、同十一年（九九）には約八万七、〇〇〇台と初めて減少に転じ、その減少傾向は今も続いているようである。

モバイル通信 携帯電話、PHS、電子手帳、PDA、カーナビなどのモバイル（mobile 英 可動性…）の普及 及 端末（移動する端末装置）が爆発的に発達して高度な機能を持ち始めている。携帯電話から「ケータイ」と呼ばれる二〇〇一年のケータイのiモード、EZウェブ、J-スカイなどはインターネット接続のいちばん手軽なメディアとなっている。

言葉から文字へ、そして映像を手に入れたケータイだが、これからは第三世代の移動通信システムIMT-2000（ITUR〈国際電気通信連合無線通信セクター〉による国際標準方式の高速データ通信システム）が平成十三年（〇二）に開始され、更なるモバイル通信の発展普及が予測される。

電気通信技術審議会「次世代移動通信方式委員会報告」（同十一年九月）では、全国の携帯電話の総契約数が、同十一年度（九九）末五、六八五万契約であったが、同十二年度（二〇〇〇）末には六、四五〇万に、同二十二年度（二〇）末には八、一〇〇万契約に達し、二一世紀初頭のモバイル通信の普及率六一・九パーセントを推計している。^②

注(1) 『目で見る北海道の電気通信』⁸⁰⁾ 昭和五十五年 北海道電電公社

(2) 『通信白書』 平成十二年版 郵政省

第三節 エネルギー事業

一、電力

電力需要 現代は電気エネルギーの時代といわれるように、高度情報化の進展と相まって、国民生活や経済の飛躍的發展によって電気需要が伸び、日本の電灯普及率は同四十九年(七四)末にほぼ一〇〇パーセントと世界の最高水準に達していた。また、これに対応する大型電源開発には、苫小牧共同発電機や伊達発電所などの臨海型火力発電所が建設され、総需要電力量は着実な伸びを示していた。ところが、同四十八年(七三)十月の第一次石油危機発生によってぜい弱なエネルギー供給の構造を認識するところとなり、省資源、省エネルギーによる総需要抑制政策で鉄鋼、造船など構造不況業種は二〇〇海里問題等を抱えて経済活動の停滞を余儀なくされ、産業用電力の需要が伸び悩んでいった。同五十三年(八〇)後半の緩やかな景気回復から経済情勢が次第に拡大基調をたどり、同五十四年(七九)以降は電力需要の伸びが高まった。⁽¹⁾

さて、石油危機によるエネルギー資源確保の重要性から、エネルギーの対外依存低下をめざして石炭火力が再検討

苦小牧市内の電灯利用状況の推移（家庭用）（単位一MWHは一、〇〇〇KWH）

年 度	総 数			定 額		従 量	
	契約数（口）	使用量（MWH）	前年比（％）	使用量（MWH）	使用量（MWH）	使用量（MWH）	その他
昭和50年	四七、二一七	九一、九一七	一一・五	三、一四五	七五、三〇四	一三、六六八	
51年	四九、九六八	一〇〇、六八八	一〇・九	三、三九三	九六、五〇三	七九二	
52年	五四、〇三〇	一〇九、一一〇	一〇・八	五、二〇五	一〇三、一三一	六七四	
53年	五六、六六四	一二〇、一九五	一〇・二	五、六四一	一一三、七三四	八二〇	
54年	五八、九五七	一二八、二八三	一〇・六	六、九二六	一二〇、四〇〇	九五七	
55年	六二、六九〇	一三九、〇七五	一〇・三	七、七八九	一二一、五四二	七四四	
56年	六四、三八七	一三三、七〇二	一〇・三	七、六一八	一二五、八七七	六八二	
57年	六六、三七四	一三七、六五八	一〇・三	七、九八一	一二九、三五四	六八六	
58年	六七、一六一	一四五、七八四	一〇・六	八、二八五	一三五、八九四	一九〇九	
59年	六六、四五三	一四九、七七八	一〇・二	八、六三六	一三九、五〇九	一九八四	
60年	六七、四七四	一五一、八五四	一〇・一	八、九六一	一四一、二〇五	二、〇一三	
61年	六八、八五八	一五六、四三三	一〇・三	九、三六九	一四五、二六〇	二、一八二	
62年	六八、六九三	一六二、九三〇	一〇・四	九、七三四	一五九、七五八	二、一七三	
63年	七〇、〇一〇	一七一、五五一	一〇・五	一〇、一三九	一七〇、一九九	二、〇五九	
平成元年	七一、九〇九	一八二、六五二	一〇・六	一〇、五七八	一七八、三〇七	二、三五四	
2年	七四、二八七	一九一、四三三	一〇・八	一一、二〇七	一九〇、七一	二、七二四	
3年	七六、八四五	二〇四、六四二	一〇・六	一一、七五〇	二〇三、一九〇	二、七九一	
4年	七九、四九四	二一七、七三二	一〇・八	一二、四四三	二二二、四三六	二、〇六三	
5年	八〇、四六〇	二二五、九四一	一〇・四	一二、六二六	二二二、四三六	五二五	
6年	八二、〇八二	二四六、〇九一	一〇・七	一三、一三〇	二四九、四二三	七二六	
7年	八四、五六七	二六三、二六九	一〇・七	一三、六七五	二六五、七八二	七八四	
8年	八六、七二四	二八〇、二四一	一〇・六	一四、一五四	二七四、五一八	六九七	
9年	八八、三五一	二八九、三六九	一〇・三	一四、五六三	二八五、七二三	四七二	
10年	八九、四六一	三〇〇、七四八	一〇・三				

《苦小牧市統計書》 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

苦小牧市内の電力使用状況の推移（産業用）（単位一MWHは一、〇〇〇KWH）

年 度	契約数（口）	使用量（MWH）	前年比（％）	使用量（MWH）	使用量（MWH）	使用量（MWH）	使用量（MWH）
昭和50年	三、二二四	六三、一五五	一四七・九	三四、三三二	五四、一三五	四八、六四三	八、二四二
51年	三、二一〇	七七、二九四	一二二・二	四〇、〇七三	六七、二四〇	五四、一三二	七、九二
52年	四、一〇一	七七、七六五	九六・七	四八、八四四	六三、〇四二	六、一三	六七、四
53年	四、三八六	八七、六四八	一六六・六	六二、五三〇	七三、九六一	六七、一六七	八二、〇
54年	五、三四四	一九三、六五九	一三六・九	六五、二一八	一、〇四七、七八	七、一七三	九五、七
55年	四、八三七	一二、五四九	一〇五・一	六三、九七三	一、一、六〇三	七、一〇一	七、四四
56年	四、五七三	一二、八五一	八九・九	六六、六〇八	九八、〇五三七	七、三八〇	七、六〇〇
57年	四、三八〇	一二、四六八	九三・七	六九、三九七	九七、〇八一	七、八四二	六、六四
58年	四、〇三一	一、一七、五八八	一〇四・二	七六、三九四	一、〇七、二六六	七、八〇七	九、八五七
59年	四、〇八六	一、〇九、一六〇	九三・二	八一、一四二	九二、〇四八	八、〇九三	九、三四八
60年	四、〇九一	一、〇九、三二四	一〇〇・七	八五、九八四	九二、六五〇	八、三二五	七、四四四
61年	四、二二一	七、五五、一〇七	六八・七	九〇、九八八	五七、四〇三	八、九一七	五、九七五
62年	四、二三五	六、九三、五四二	九七・五	九四、五五八	五〇、七五四	九、三三八	五、五一一
63年	四、四一七	八、八六、二七九	一二三・二	一〇、三三〇	六八、七三三	九、〇九四	六、二八七
平成元年	四、四七五	一、〇九、一八六	九四・八	一一、三三八	八七、四八九	九、二六五	六、九〇七
02年	四、九七五	一、〇三、三五七	九三・五	一一、〇〇九	七九、八五二	九、八五六	七、一五二
03年	五、〇〇七	八、三七、八三〇	八六・六	一四、三七八	五八、〇八一	一、〇四、八四二	八、〇五一
04年	五、〇二三	八、五九、三三七	一〇七・二	一五、六四九	五五、〇四八	一、〇四、九三	八、二四〇
05年	四、九四三	八、八五、三三三	一〇七・二	一六、四三九	五五、七四三	一、一四、四四三	七、七〇八
06年	四、九四四	一、〇一、二四〇	一二四・四	一八、一三〇	七九、三二〇	一、一八、九六五	七、七二
07年	五、〇七三	一、二八、〇五〇	一二六・三	一八、八八一	九六、五一	一、二、五八三	八、五九八
08年	五、〇五四	一、一七、二二三	九一・五	一八、九四二	八五、二五八	一一、八九〇	八、六五一
09年	五、〇七五						
10年							

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

電気料金の改定推移（改定率％）

改定時期／単価	電 灯	電 気	合 計
平成十年二月十日	二三・四一	一六・三七	一九・〇〇

現行の電気料金（単位・円／k m h）

年	実施時期	電 灯	電 力	平 均
昭和26年	八月十三日	四四・〇〇	三三・〇〇	三七・五〇
27年	五月十一日	二七・七〇	四〇・二〇	三三・五〇
29年	十月一日	九・〇〇	一五・七〇	一三・二〇
49年	六月一日	二五・〇〇	五九・二〇	四三・三〇
51年	六月二六日	二八・五〇	三二・六〇	三〇・三〇
55年	二月十二日	三二・〇〇	三五・七〇	三四・二〇
56年	十月一日	一五・八〇	一九・五〇	一八・一〇
63年	一月一日	八・二〇	一二・八〇	一一・五〇
平成元年	四月一日	一・四〇	二・〇〇	一・八〇
8年	一月一日	一一・一八	二・三九四	一一・五〇
10年	二月十日	六・六七	六・六三	六・六五

（『北海道エネルギー概況』 平成元年 北海道経済部）

されるなど、石油代替エネルギーによる電源多様化の時代に入った。昭和六十一年（八六）の「円高不況」、平成二年（九〇）をピークの「バブル」とその崩壊で一進一退の景気の影響を受けながらも、同十年度（九八）の電灯需要は、オール電化住宅の著実な普及などによる時間帯別電灯が高い伸びを示しており、電力需要では前年割れとなったものの、業務用は百貨店やスーパーなどの郊外型店舗の増加による順調な伸び、小口電力需要もコンビニエンスストアの出店増や農業関連事業によって微増、大口電力需要でも食料品、輸送用機械生産で堅調に推移した。^②

電気料金 電気料金の値上げは、①石油を中心の推移 心とする燃料費の高騰、②設備関係

費の増加、③人件費増などを理由として、昭和四十九年（七四）六月に二十年ぶりの値上げをして以降、同五十年代（七五）に入ると立て続けに値上げ改定が行なわれ、その後は、円高差益や原子力への燃料転換に伴う燃料費低減分を還元するとして、暫定料金割引が行なわれてきた。そして、同六十三年（八八）以後はすべて値下げの料金改定になっている。また、平成元年（八九）の改定で、通増（ていぞう）料金制度が見直され、特別料金制度の廃止、

電灯需要の段階間料金格差率の縮小などが行なわれ、平成十年（一九八）改定においても、負荷標準化推進のためとして、低圧時間帯別電力や夜間負荷調整契約などが制度面に反映新設された。⁽³⁾

注（一）『北海道電力火力発電四十年史』平成四年 北海道電力株式会社火力部

（二）（三）『北海道エネルギー概況』平成十二年版 北海道経済部

二、ガスと集中暖房

都市ガスの 昭和三十六年（一九六二）六月、創業当初の苫小牧ガス株は、顧客の獲得と器具販売に活発な営業需要と供給を展開し、ガス販売量は同四十八年（七三）まで毎年八・七〜二四・二パーセントと増加した。同四十年（六六）の七二万立方メートルが、同四十八年（七三）には約三倍の二〇六万立方メートルと高い増加率で推移した。

ところが、同四十八年（七三）の第一次オイルショック後は景気停滞で住宅建設などが長期不振に陥ったが、苫小牧市は相次ぐ企業進出と人口増に支えられ、一般ガスの需要家数が同四十九〜五十五年（七四〜八〇）まで毎年一、二九三〜一、四二二戸のハイペースで増加していた。この間の公営住宅建て替えや市街地再開発に合わせて、西部圧送導管網の増設、駅北口などの中部圧送導管網の新設、糸井地区の日本軽金属社宅への都市ガス供給など需要開発のための設備投資に努めてきた。

苦小牧市内の都市ガス需要状況の推移（単位・千立方メートル）

年 度	総 戸 数	数 消費量	家 庭 戸 数	用 消費量	商 業 戸 数	用 消費量	官 公 庁 戸 数	用 消費量	医 療 戸 数	用 消費量	工 業 用 費 量
昭和50年度	一一、五二五	六〇五〇	一〇、八七一	二、一八七	五三四	一、三六六	四九	一四〇	六〇	一四六	
51年度	一二、六二二	六八二四	一一、九一〇	二、五九三	五八二	一、四一八	五三	一四九	六六	一三七	
52年度	一三、七二四	七三七〇	一二、九七二	二、八三三	六〇一	一、五七五	五四	一五六	六八	一四九	
53年度	一四、七三六	七二二五	一三、九〇八	三、〇三五	七〇〇	一、八七二	五七	一五四	七〇	一二九	
54年度	一六、二〇四	五五九〇	一五、二九〇	三、二六八	七七八	二、〇一七	六一	一六六	七五	一三九	
55年度	一七、七三七	五七九三	一六、七六〇	三、四九五	八三八	二、一九五	六四	一六七	七五	一三六	
56年度	一七、八六四	五九五八	一六、八七〇	三、六二九	八五四	二、〇二七	六三	一七〇	七七	一三九	
57年度	一九、九二〇	六二二一	一八、八七〇	三、八一九	九〇八	二、〇七六	七一	一六九	八三	一四六	
58年度	二〇、三四八	六八二三	一九、二四一	四、三八四	九五三	二、一九一	六九	一八九	八五	一五八	
59年度	二〇、八七五	六八五七	一九、七二七	四、三七四	九九四	二、一四六	六九	一六九	八五	一六八	
60年度	二一、五九八	六九四四	二〇、三九五	四、五〇二	一、〇四六	二、一二九	七一	一四四	八六	一六九	
61年度	二二、二二一	七〇八五	二二、〇〇〇	四、六九一	一、〇六五	二、〇七九	七一	一四四	八八	一七八	
62年度	二二、七二〇	七二七〇	二二、四七八	四、九二九	一、〇八二	二、〇六七	七二	一四四	八八	一七八	
63年度	二二、一六九	七三五一	二二、七五二	四、九七九	一、一三三	二、〇三三	八三	一四六	八九	一九四	
平成元年度	二〇、五七〇	七三三二	二一、八〇三	四、九九〇	一、一七八	二、〇三〇	八七	一四〇	九〇	二〇一	
2年度	二一、五五八	七六二〇	二二、四七二	五、三二七	一二九	二、〇五五	八九	一三六	九二	二〇一	
3年度	二六、八八三	七六九八	二五、三六〇	五、四四三	一二四	二、〇二七	八八	一三三	九四	一九一	
4年度	二七、七八七	七七一	二六、五八九	五、五五九	一、三六五	二、〇八六	一〇三	一六七	九五	一八四	
5年度	二八、一五二	七八〇八	二七、〇一六	五、五五三	一、三八四	二、一八四	一一一	二六六	九五	一九二	
6年度	二八、六一一	八三六二	二七、六〇一	五、五五九	一、三九五	二、二〇一	一一八	二八三	九九	一九二	
7年度	二九、二〇二	八四六二	二七、五七五	五、五四七	一、四〇四	二、二〇八	一二〇	四三九	一〇二	二四七	
8年度	二九、二〇二	八四六二	二七、五七五	五、五四七	一、四〇六	二、二八五	一二二	四六五	一〇一	二〇七	
9年度	二九、二〇二	八四六二	二七、五七五	五、五四七	一、四〇六	二、二八五	一二二	四六五	一〇一	二〇七	
10年度	二九、二〇二	八四六二	二七、五七五	五、五四七	一、四〇六	二、二八五	一二二	四六五	一〇一	二〇七	

（「苦小牧市統計書」 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

その後、昭和五十六～五十九年（八一～八四）になると不況の波に抗し切れずに、企業の進出も頭打ちとなって獲得需要数が一二七～五二七戸に激減。おりからの不況や金融引締め之苦しいなか、同五十七～五十八年（八二～八三）には三光町の新生台団地の新築二〇三戸にガス供給を行なっている。しかし、このような新設戸数減少が受注工事や器具売り上げに影響を及ぼして、同五十六年（八一）は前年比で受注工事が四六・三パーセントに、器具売上高が五八・三パーセントに下落した。これまで一般ガス販売量の平均増加率が一六パーセント台の好調な伸び率を維持してきただけに、同五十四年～五十八年（七九～八三）に四パーセント台へ低下し、同五十九年（八四）には僅か〇・五パーセントにまで低落した。その上、増加率一パーセント台の業務用にいたってはマイナスに転じる結果となった。

苫小牧市内の都市ガス供給の推移（各年三月末現在）

年次	戸数（戸）	給人口（人）	区域内 千キロカロリー／日	計量器取付数 （戸）	導管総延長 （m）	普及率（％） 区域内	全域
昭和50年	三八、二四五	一一〇、一九四	一、一九九五〇	一一、五二五	一四〇、一二九	三〇・一	二五・一
51年	三六、六四九	一一五、九〇一	一、一九九五〇	一二、六一一	一五二、三二一	三二・八	二六・九
52年	四〇、五八四	一二八、三四六	一、一九九五〇	一三、七二四	一六八、八〇〇	三三・八	二八・四
53年	四〇、七四八	一二八、五四六	一、一九九五〇	一四、七三六	一七四、五二五	三六・二	二九・五
54年	四三、二七六	一三三、三二七	一、一九九五〇	一六、二〇四	一八六、八九一	三七・四	三二・二
55年	四四、六七九	一三三、七四〇	一、一九九五〇	一七、七三七	二五七、八〇〇	四〇・三	三三・二
56年	四四、八四三	一三三、七四〇	一、一九九五〇	一七、八六四	二六八、三五〇	四〇・〇	三三・八
57年	四八、九三五	一三七、七九二	一、二六、四〇〇	一九、九二〇	二七六、四七八	四〇・七	三六・〇
58年	四九、五三五	一三八、七八六	一、二六、四〇〇	二〇、三四八	二八五、六六一	四一・一	三五・六
59年	五〇、八八一	一四一、八七四	一、二六、四〇〇	二〇、八七五	二九二、四〇〇	四一・〇	三七・七
60年	五一、六二〇	一四三、五四四	一、二六、四〇〇	二一、五九八	三〇三、二一八	四一・八	三七・九
61年	五二、二八五	一四三、五五八	一、二六、四〇〇	二二、二二一	三〇八、三四九	四二・五	三八・六
62年	五〇、三四〇	一三八、八四八	一、二六、四〇〇	二二、七二〇	二八〇、〇四三	四五・一	三九・三

苦小牧市史（追補編）

昭和63年 平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年
五〇、九〇八	五、一七三六	五三、一四八	五三、九九九	五五、九二九	五六、九九九	五七、七八二	五九、〇八一	五九、七一二	六〇、三六三
一三九、〇九六	一三九、五三六	一三九、八〇八	一四〇、八一二	一四四、三七三	一四五、三七一	一四五、四一八	一四七、三二五	一四六、二〇七	一四六、七〇〇
一、二二六、四〇〇	一、二二六、四〇〇	一、二二六、四〇〇	一、八〇二、一七〇	一、七二〇、〇三二	一、七二〇、〇三二	一、二二六、三九二	一、二二六、三〇一	一、二二六、九八三	一、二二六、一八一
二二、一六九	二四、〇五七	二五、一五八	二六、一九二	二七、五八七	二八、一五二	二八、六一一	二九、二一八	二九、二〇二	二九、三二七
二九四、二五一	三二五、五三〇	三三六、〇三〇	三五六、六七一	三七一、〇三三	三八八、三四一	四〇一、五四二	四一三、九八九	四二四、三二九	四三〇、五四〇
四八五、五	四六五、五	四七三、三	四八五、九	四八四、四	四八七、七	四八四、四	四八四、九	四八四、四	四八〇、〇
三九、六	四〇、五	四一、三	四二、一	四二、二	四二、二	四二、〇	四二、三	四二、六	四一、一

立方メートル／日

『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

円高不況などによって停滞していた住宅着工戸数は、昭和六十二年（八七）以後の景気回復基調に支えられて増加に転じたが、これに合わせて取り組んだ導管未整備地域解消事業が効を奏し、平成二年（九〇）には一般ガス新設戸数が十年ぶりに一、〇〇〇戸台を超える成果が得られ、これに簡易ガスを合わせると需要家数二万六、四三六戸を数えたのである。^{（一）}

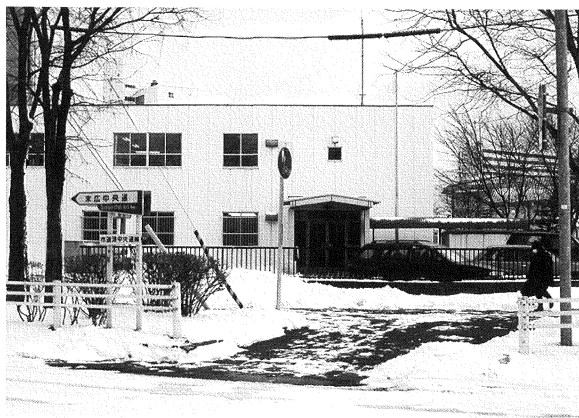
集 中 苦小牧市は、中心市街地の急速な発展と高層住宅建設計画に伴い、都市の生活環境向上と地域防災
暖 房 及び省エネルギーを図るとして熱供給事業を計画した。

苦小牧市における集中暖房方式の形態は、古くは王子製紙（株）苦小牧工場が工場の余剰蒸気を自社社宅等の暖房及び浴場利用していた。また、昭和四十四年（六九）には、苦小牧進出の日本軽金属（株）が、自社の社宅団地（五八〇戸）と関連施設等に独立プラントを設置して暖房と給湯を行なったことがあった。

熱供給事業者としては、昭和四十七年（七二）に、糸井団地の公営住宅等を対象とした「苦小牧熱サービス株」が誕生し、その翌年の同四十八年（七三）には、弥生、大成、青葉町地区の高層公営住宅を対象にした「苦小牧熱供給株」が営業している。

これに続く昭和四十九年（七四）四月、苦小牧で三番目の事業者として「株苦小牧エネルギー公社」が設立され、主として公官庁、高層公営住宅、商店街など大口の顧客に一年間を通じての給湯と冬期用暖房高温水供給を計画していた。しかし、同社は、創業当初に販売達成率が計画の八二・四パーセント程度にとどまる需要不振に陥った。その背景は、公営住宅建設の遅れ、既存官庁舎の利用転換の遅れ、そして新設公営住宅の入居率低下などが大きな要因となったようである。この当時、公営住宅への入居には、暖房・給湯料金が高いと敬遠されがちであったことは確かである。⁽²⁾

注(1)(2) 『苦小牧ガス三十年史』 平成五年 苦小牧ガス株式会社



株苦小牧エネルギー公社

