

空に描く未来

SHAPING THE FUTURE IN THE SKY



1926-2026

AIRPORT CITY HISTORY

→ **CTS**
NEW CHITOSE AIRPORT



空に描く

SHAPING THE FUTURE IN THE SKY

未来

北の大地と世界をつなぐゲートウェイとして、

千歳市は空港の発展とともに歩み、

空を越えて未来を切り拓いてきた。

この地に息づく歴史と、これからの飛翔を見つめて—

—いま、100年の物語が空に描かれる。



HOKKAII No.1



KENJIRO SAKAI



1926 - 2026

AIRPORT CITY HISTORY



→ **CTS**
NEW CHITOSE AIRPORT

SHAPING THE FUTURE IN THE SKY



CONTENTS →

Chapter

01 ↗
A 5-14

千歳市と空港
Chitose City and Airport

Chapter

02 ↗
B 15-20

千歳市空港開港100年の歴史
100 Years since the Airport Opening in Chitose City

Chapter

03 ↗
C 21-58

千歳市空港開港100年へつなぐ想い
Reflections on 100 Years of Aviation in Chitose City

Chapter

04 ↗
D 59-66

資料編
Reference Materials

Chapter
01 ↗
A 5-14

千歳市と空港

Chitose City and Airport

Chitose City and Airport.

数字で見る千歳市 →

Chitose City by the Numbers



1

地勢・気候

平均気温 →
過去5年間の平均
(2020～2024年)



8.4℃

北海道の中でも内陸性
気候の特徴を持ち、寒暖
の差が大きい地域です。

降水量 →

過去5年間の平均
(2020～2024年)



930.1mm

千歳市の年間降水量は約1,000
ミリ程度で、梅雨や台風の影響が
少なく、道内では比較的降水量
が少ないという特徴があります。

降雪量 →

過去5年間の平均
(2020～2024年)



215cm

道内の他地域に比べて降雪量
は比較的少なく、冬期の交通ア
クセスが安定しています。

面積 →



594.50km²

千歳市は、札幌市・苫小牧市など4市4町に
隣接。面積は東京23区とほぼ同じで、国立公
園を有し自然に恵まれているのが特徴です。

森林面積 →

(2024年)



312.17km²

千歳市総面積の54%を森林が占め、
市民が身近に豊かな自然環境を享受
できる緑豊かなまちとなっています。

3

人口・生活環境

人口 → (2025年)

96,503人



ラビダス工場建設による人口増加が見込まれ、
将来推計人口も上方修正されています。

公園数 →

228カ所



総合公園である青葉公園をはじめ、環境に
恵まれた多くの公園があります。

小中学校数 →



小学校数

18校



中学校数

9校

市域全体をカバーする充実した
教育環境を整備しています。

下水道 →
普及率

(2024年)



98.4%

トイレの水洗化率は99.9%。いづれ
も高い水準で市民の生活環境と
千歳川の清流を守っています。

高齢化率 →

23.2%



全国平均(29.1%)と比較して低く、比較的
若い人口構成となっています。

(2021年1月1日現在 住民基本台帳)

2

経済・観光

事業者数 → (2021年)

3,135社

交通アクセスの良さから物流拠点や
製造業の立地が増加しています。



工業団地数 →

11カ所

千歳市の工業団地には、自動車、電機、食品、飲料、物流、
研究施設等多様な業種の企業が立地。千歳市ではまちの
成長につながる企業誘致を積極的に推進しています。

市内観光入込客数 →

(2024年度)



184万5,100人

新千歳空港を有する交通の要衝として、
道内観光の拠点となっています。

ふるさと納税額 →

(2024年度)

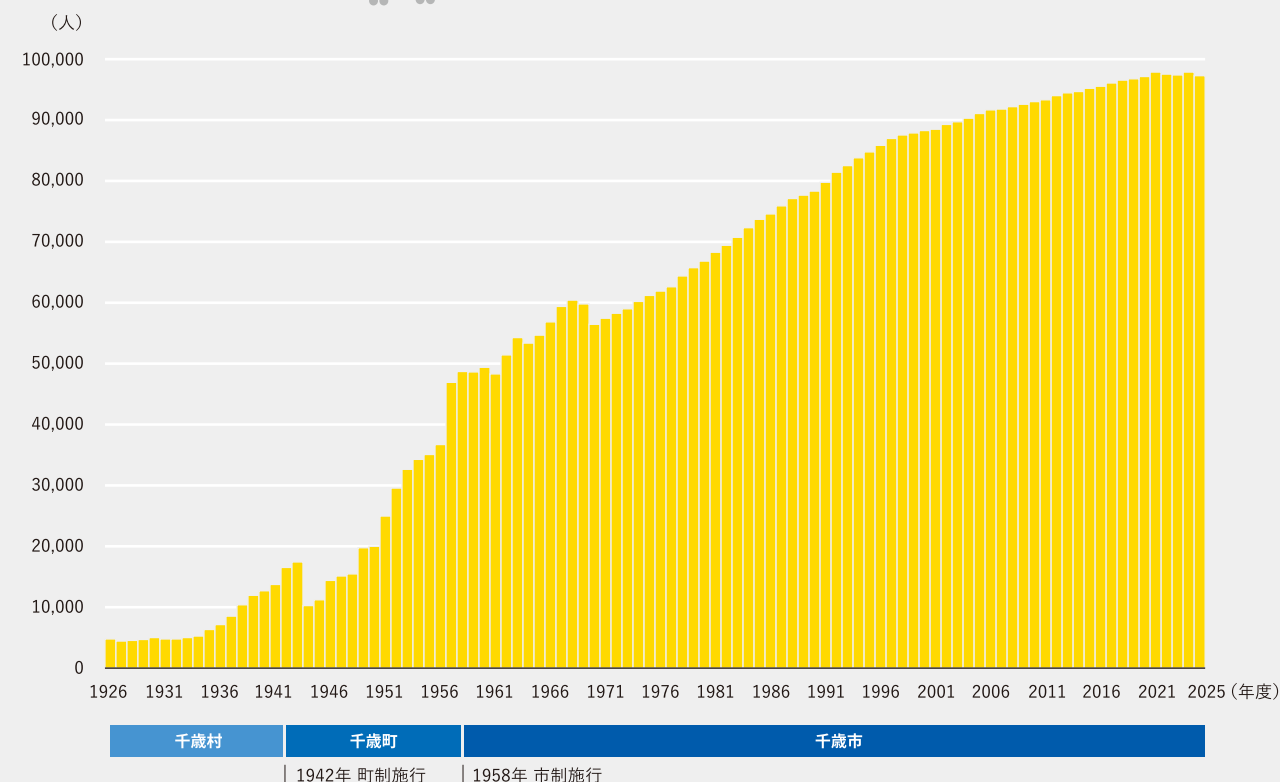


74億7,638万円

ビールやお菓子をはじめ、多様な返礼品が人気を集め、
毎年安定した寄附額となっています。



千歳市人口推移 →

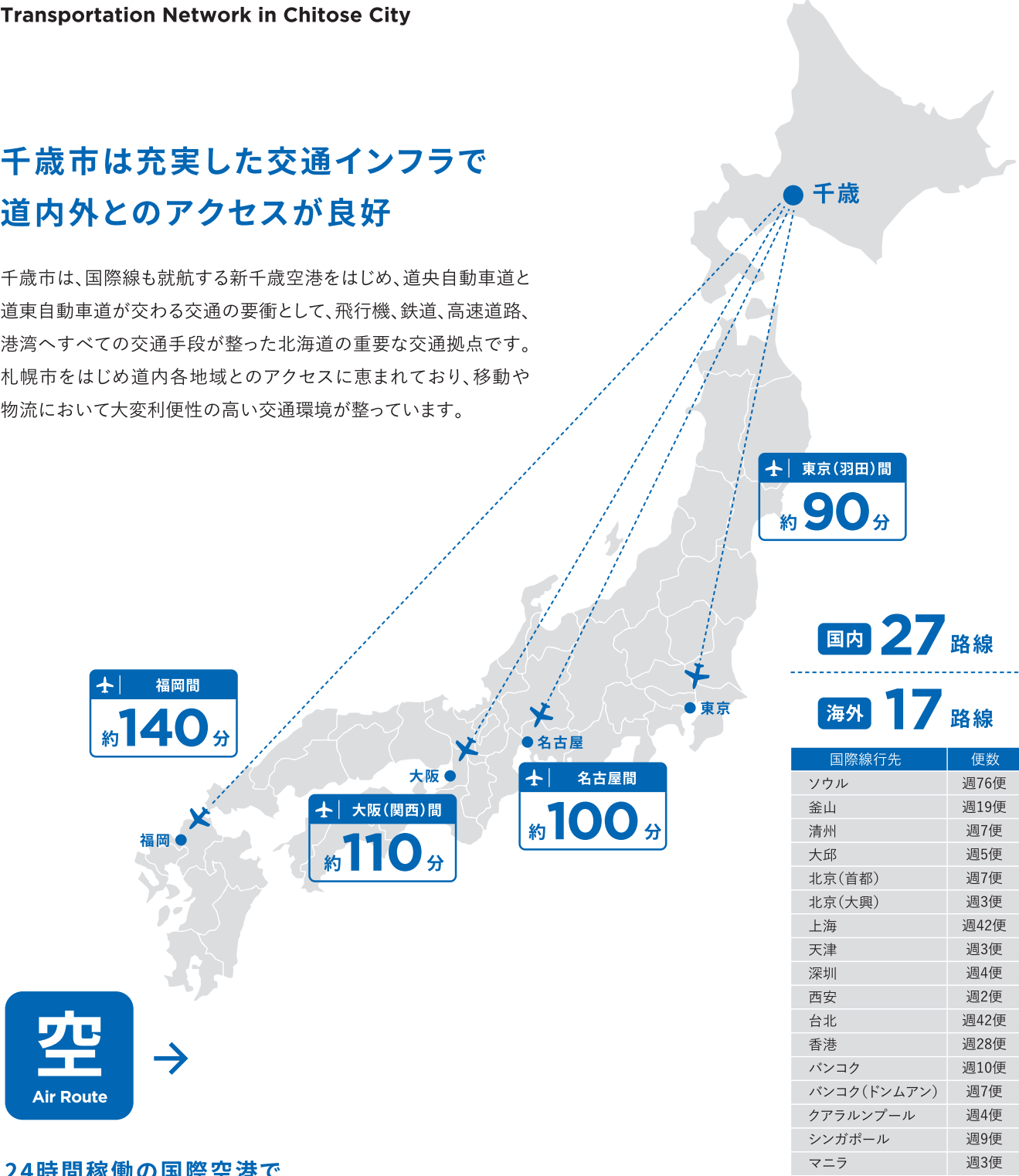


千歳市の交通環境 →

Transportation Network in Chitose City

千歳市は充実した交通インフラで 道内外とのアクセスが良好

千歳市は、国際線も就航する新千歳空港をはじめ、道央自動車道と道東自動車道が交わる交通の要衝として、飛行機、鉄道、高速道路、港湾へすべての交通手段が整った北海道の重要な交通拠点です。札幌市をはじめ道内各地域とのアクセスに恵まれており、移動や物流において大変利便性の高い交通環境が整っています。



24時間稼働の国際空港で 多様な輸送ニーズにも対応

新千歳空港では当日配送サービスを提供しているほか、迅速な通関手続きが可能な国際航空貨物は保稅輸送も活発に行われるなど物流の拠点としても高く評価されています。

- ➡ 東京、大阪、名古屋など国内27路線・海外17路線の定期便就航。
- ➡ 1994年、日本初の24時間運用開始。深夜便や即日輸送を実現。
- ➡ 航空貨物の保稅輸送※で成田・関西空港を経由して世界へ輸出。

※航空貨物の通関を千歳で行い、「即日申告、即日飛び」による輸送形態



主要港とのアクセスに加え 国際コンテナ航路も多数

国内主要港へのアクセスの良さは、マイカーでのフェリー移動など到大変便利です。また、大型船が入港する各港湾との優れたアクセス環境も千歳市の優位性となっており、北米やアジアへの国際コンテナ航路をはじめ、東京・大阪・横浜等への国内コンテナ航路など広範な輸送に対応できることも大きな特徴です。

●周辺港のデータ

港湾名	港格	所要時間(距離)
苫小牧港	国際拠点港湾	約35分(約32km)
室蘭港	国際拠点港湾	約70分(約94km)
石狩湾新港	重要港湾	約60分(約64km)
小樽港	重要港湾	約65分(約78km)

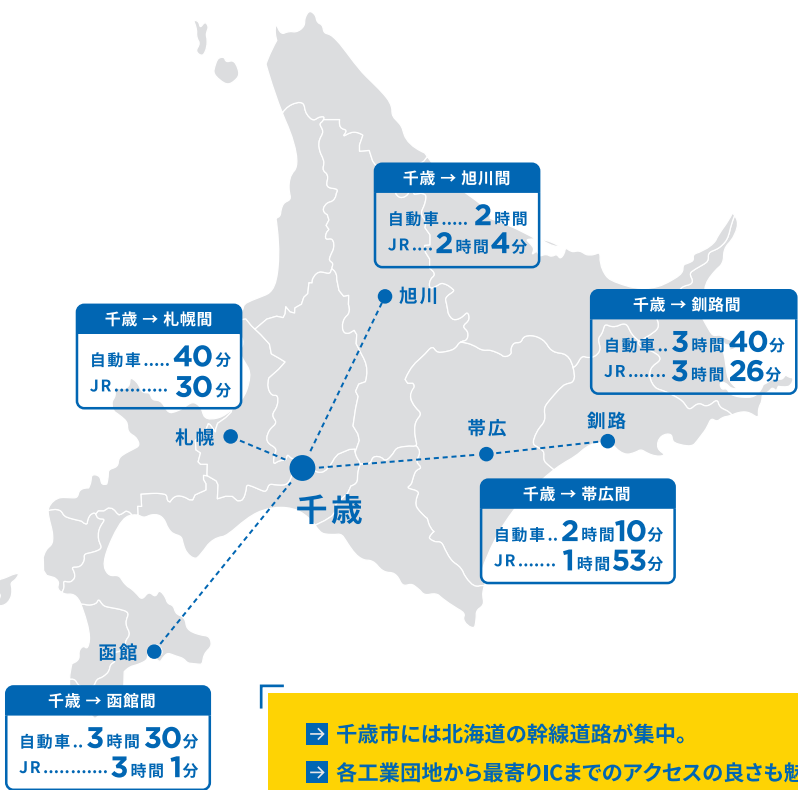
※参考:千歳市工業団地「立地の魅力まるわかりガイド2025」

- ➡ 大型船舶が就航する苫小牧、石狩、室蘭、小樽各港とアクセス良好。
- ➡ 道内港湾貨物取扱量の5割を占める国際拠点港湾の苫小牧港まで車で約35分。
- ➡ 国内フェリー航路も八戸・仙台・名古屋など7航路と充実。

陸 Land Route

道路・鉄道網の充実により 道内外への迅速な輸送が可能

国道36号・337号などの幹線道路、道央自動車道と道東自動車道が交わる立地のため、道内各地への移動が便利で、JR千歳線を利用した移動も快適です。また、これらの交通網は北海道内各地との迅速な物資輸送を可能にし、JR千歳線は北海道最大の輸送量を誇り、東京・名古屋・大阪～札幌間のコンテナ列車による翌日輸送体制が確立されており、効率的な物流ネットワークを形成しています。



- ➡ 千歳市には北海道の幹線道路が集中。
- ➡ 各工業団地から最寄りICまでのアクセスの良さも魅力。
- ➡ コンテナ列車は道内36本、道外は121本が運行。

数字で見る新千歳空港 →

New Chitose Airport by the Numbers

* New Chitose Airport

年間乗降客数 →

2,584万人

国内線は東京国際空港(羽田)に次ぐ第2位の乗降客数を誇り、北海道の空の玄関口として機能しています。

※新千歳空港の航空概況速報より(2025年1月～12月)

滑走路本数 →

2本

A 滑走路3,000m
B 滑走路3,000m

2本の滑走路により、効率的な運用を行っています。1994年からは24時間運用が可能となり、国際拠点空港としての機能を支えています。

※北海道エアポート(株)公式サイトより

空港面積 →

728ha

広大な敷地に各種施設を効率的に配置し、将来の拡張にも対応可能な空間を確保しています。

※北海道エアポート(株)公式サイトより

商業施設店舗数 →

約200店舗

ターミナル内には多くのお土産店やレストランがあり、空港利用者だけでなく地元住民の買い物スポットとしても人気です。

※2025年12月現在(ポップアップ店舗を含む)

除雪作業時間 →

約20分

プラウ除雪車、スノーバ除雪車、ロータリ除雪車による雁行隊形で行う全幅一方向除雪でわずか20分程度で除雪が完了します。

年間着陸回数 → (国内6位)

77,731回

1日平均約400回の離着陸があり、日本有数の発着回数を誇ります。

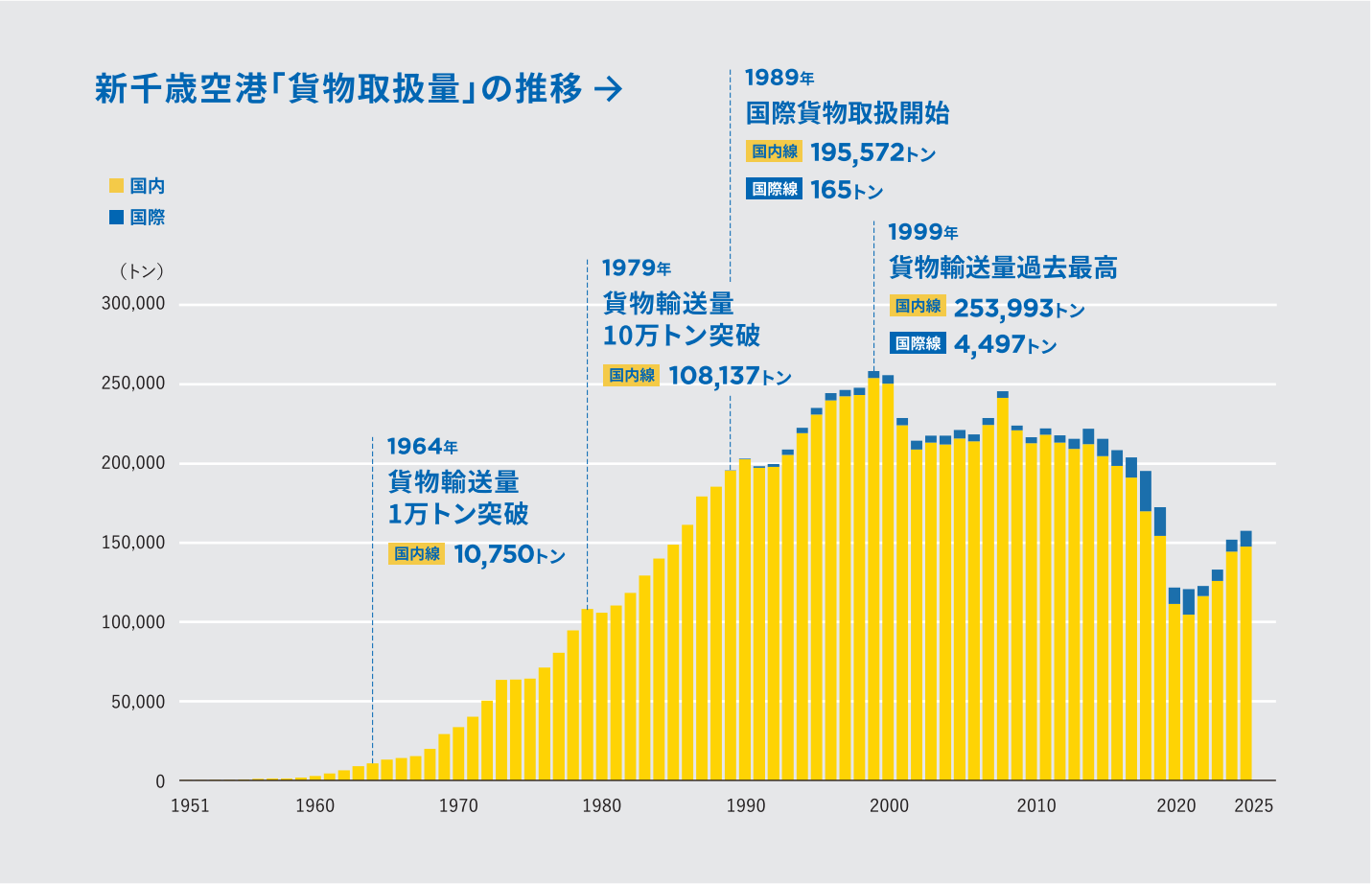
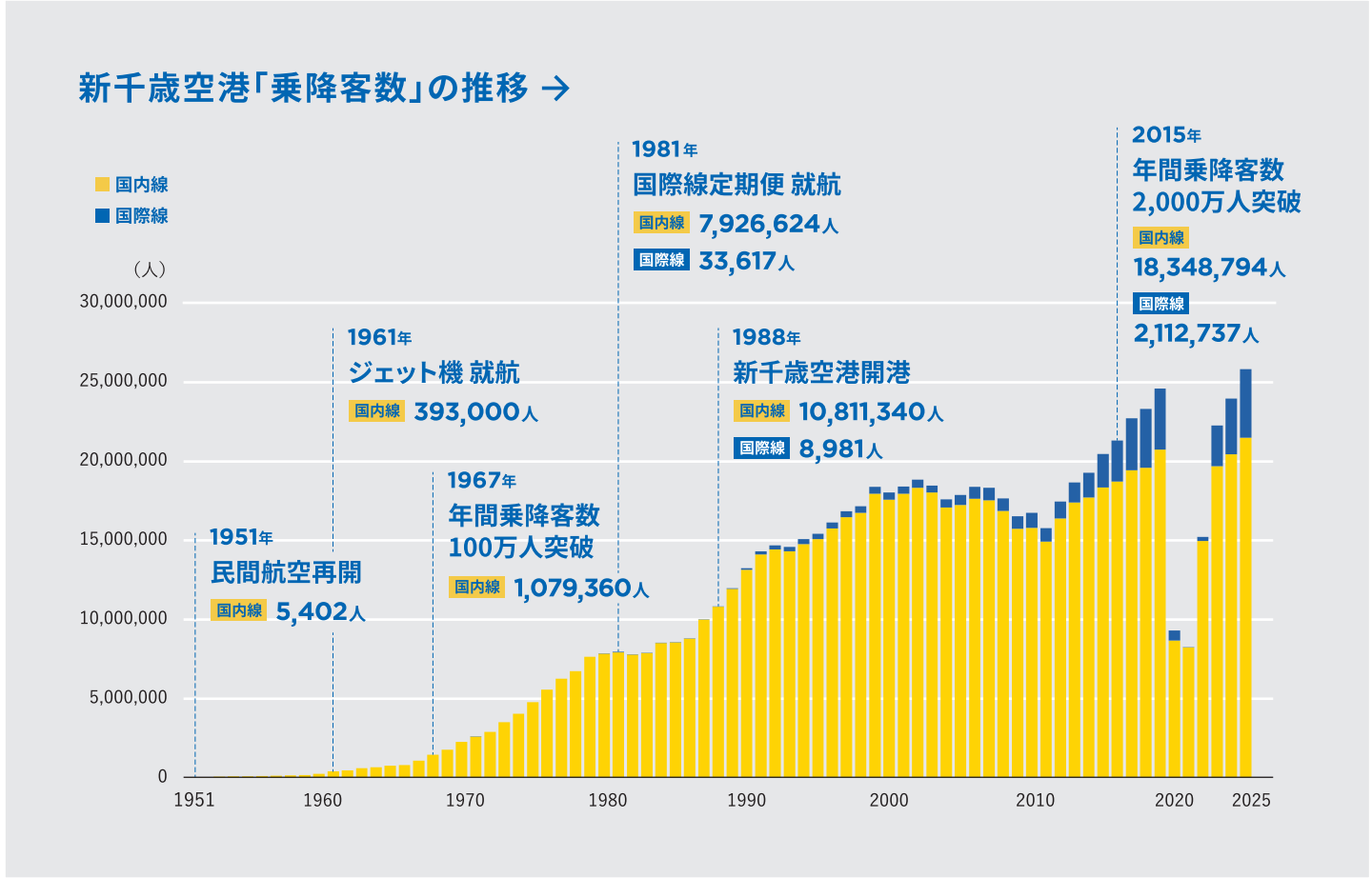
※国土交通省「令和6年・空港管理状況調査」より

駐車場収容台数 →

5,227台

複数の立体駐車場と平面駐車場を備え、長期・短期の利用に対応しています。

※北海道エアポート(株)公式サイトより



北の空を守る航空自衛隊千歳基地第2航空団 →

The 2nd Air Wing, Chitose Air Base: Defending the Northern Skies



千歳着陸場を永続的な飛行場として活用するというかつての村民の願いは海軍航空基地の誘致を叶え、現在の航空自衛隊千歳基地の千歳飛行場につながっています。

千歳市には現在、航空自衛隊基地が1つと陸上自衛隊駐屯地が2つあり、北端を守る重要な防衛拠点となっています。市内に居住する自衛官とその家族は千歳市の人口の約25%を占めています。



→ 国賓の輸送、国際緊急援助活動 「日本国政府専用機の運航」

航空自衛隊千歳基地に所在する特別航空輸送隊が政府専用機の運用を行っています。主な任務として、総理大臣等国賓の輸送や、国際緊急援助活動のための隊員派遣、支援物資の輸送などを行っています。特別輸送機は2019年4月にボーイング747からボーイング777に機種更新を行い、これまでに両機種合わせて任務運航を350回以上実施。また現在までに、100カ国以上に対して任務運航等を実施しています。



写真提供：航空自衛隊HP mod.go.jp/asdf



→ 毎年5万人が訪れる 「千歳のまちの航空祭」

F-15戦闘機の機動飛行や千歳基地にのみ配備されている特別輸送機(政府専用機)のほか、F-35戦闘機、F-2戦闘機、ブルーインパルスなどが参加することもあり、迫力満点のプログラムとなっています。そのほか、音楽隊の演奏や警備犬の訓練展示など大人から子どもまで多くの方が訪れるイベントとなっています。

→ 道民の安全と安心を守る 「救助・支援活動」

千歳市に所在する陸上自衛隊東千歳駐屯地・北千歳駐屯地、航空自衛隊千歳基地は、平時における国防を担っていることはもちろん、災害発生等の緊急時には、救助・支援活動を行う心強い存在となります。北海道は離島が多数存在し、冬季は特に厳しい気象環境となり、緊急患者空輸や海難救助での出動など、道民の安全・安心を支えています。



写真提供：千歳基地HP mod.go.jp/chitose



Chapter

02

15-20

千歳市空港開港 100年の歴史

100 Years since the Airport Opening in Chitose City

100 Years of History since the Opening of Chitose Airport

千歳市空港開港100年の歴史 →

A 100-Year History of Chitose City and the Airport

→1926-1979

1926年、先人の夢が小さな着陸場を千歳に生み出した。

それは戦火を経て、やがて民間の翼が舞い降りるまでになった。

幾多の困難に直面しながらも、千歳は空と共に生きる道を貫き続けた。

小さな夢は確かな礎となり、次なる飛躍への道を切り拓いていく。



1926

8 北海道鉄道札幌線が開通、千歳駅開業

10 村民の熱い想いで手造りの着陸場を造成

10 小樽新聞社の「北海」第1号（酒井憲次郎操縦）が千歳村に飛来



▲昭和初期の千歳駅



▲千歳に初めて降り立った「北海」第1号

1942

5 千歳村が町制施行で千歳町に

1945

8 第2次世界大戦終戦

8 海軍第二千歳滑走路2,500m完成（当時国内最長の連山滑走路）

10 連合国軍米軍（陸軍第5航空軍航空部隊）が千歳に進駐



▲民間航空再開を祝う町民

1951

5 航空庁、米空軍千歳基地を北海道空港（北海道の拠点空港）に指定

8 戦後初の民間航空機「よみうり平和号」が飛来

10 千歳空港開設記念祝賀懇談会（民間航空再開飛行試験機「もく星」飛来）

10 民間航空再開

10 日本航空 就航（羽田線）

11 千歳空港ターミナルビル完成（米空軍基地内）

1954

8 日本ヘリコプター輸送（現全日本空輸）就航（羽田線）



▲当時の千歳空港ターミナル

1961

6 千歳飛行場、防衛庁管理飛行場として告示

10 北海道空港（株）設立（空港ターミナルビル建設・運営会社）

12 東側滑走路供用開始

12 千歳飛行場、自衛隊との共用飛行場指定、管制塔供用開始

1962

9 航空自衛隊千歳基地にF-104J 戦闘機が配備

1963

4 千歳空港ターミナルビル供用開始

1970

12 東側滑走路を3,000mに延長

1972

2 札幌オリンピック開催

1973

9 新千歳空港整備基本計画決定

12 新千歳空港設置告示

1974

4 大型旅客機就航

4 日本航空ボーイング747（羽田線）

4 全日本空輸ロッキードL-1011（羽田線）

10 航空自衛隊千歳基地にF-4EJ 戦闘機が配備

1975

3 東亜国内航空 就航（羽田線）

6 米軍千歳基地完全閉鎖

→ 着陸場時代

1920-

1927

8 北海タイムス社の「北斗」第5号が飛来



▲「北斗」第5号飛来の様子

→ 飛行場時代

1930-

1932

7 「空輸計画ヲ伴フ飛行場建設ノ儀ニ付請願」を提出

1933

2 「陸軍飛行場設置請願書」を提出

1934

9 千歳村陸軍飛行隊設置速成会設立

10 千歳飛行場第1期拡張工事完了（面積約4万5千坪）

10 千歳飛行場開場式

10 北海タイムス社の「北斗」が飛来

1935

2 陸軍飛行隊設置の陳情請願

6 千歳飛行場第2期拡張工事完了（面積約10万坪）

8 陸軍航空特別演習実施

1940-

1936

6 千歳飛行場第3期拡張工事完了（面積約17万坪）

10 陸軍特別大演習実施

10 初の旅客機飛来（日本航空輸送）

1937

8 千歳に海軍航空隊基地設置正式決定

1939

8 日本発世界一周機「ニッポン」、米アラスカ州ノームに向け出発

9 第2次世界大戦開戦

11 千歳海軍航空隊開庁、開隊式挙行



▲第3期拡張工事後の千歳飛行場



▲海軍航空隊の設置を歓迎する緑門と北海道鉄道の職員

→ 千歳空港時代

1950-

1957

9 航空自衛隊千歳基地開庁 F-86F 戦闘機配備

1958

6 米空軍完全撤退

7 千歳町が市制施行で千歳市に

1959

7 千歳飛行場地区全面的に日本へ返還



▲航空自衛隊千歳基地が開庁

1960-

1964

9 東京オリンピック聖火空路到着（YS-11「オリンピック」）

1967

7 千歳空港着陸10万機突破

11 年間乗降客数100万人突破

1969

10 千歳空港を出入国港に指定



▲東京オリンピック聖火リレー（市内錦町を札幌方面へ向かう）

1970-

1976

10 千歳飛行場開設50周年記念式典

12 千歳空港第2到着ターミナルビル供用開始

1978

1 千歳空港国際化促進協議会発足

1979

2 千歳空港累計乗降客数5,000万人突破（全国で4番目）

7 千歳空港が検疫飛行場に指定

8 千歳市開基100年記念式典



▲千歳空港乗降客、民間航空再開以来5,000万人達成

千歳市空港開港100年の歴史 →

A 100-Year History of Chitose City and the Airport

→1980-2026



新たな時代の幕開けと共に、千歳の空は更なる広がりを見せた。

新千歳空港の誕生は、北海道と世界を結ぶ扉となり、

人々の夢と希望を運び続けている。

百年の歴史を機に、翼に夢を乗せて次の100年へと想いは続いていく。

1980

- 10 国鉄千歳空港駅開業
- 10 空港駅とターミナルビル間
全長220mの連絡歩道橋供用開始

1981

- 3 千歳空港が植物・動物検疫飛行場に指定
- 3 千歳空港が税関空港に指定
- 3 千歳空港国際定期便初就航
(日本航空 成田経由ホノルル線)
- 7 千歳空港第3ターミナルビル供用開始



▲ 空港と国鉄(現JR)が連絡通路でつながった日本で初めての駅として千歳空港駅(現南千歳駅)開業



▲ 第3ビルが完成し一体化されたターミナルビル

1990

- 12 航空自衛隊千歳基地200ビル
(海軍航空隊司令部庁舎)大規模改修
- 1991 4 札幌入国管理局千歳・苫小牧出張所開設

→ 千歳空港時代

1980-

1983

- 4 航空自衛隊千歳基地にF-15J型戦闘機が配備(第2航空団)
- 6 千歳-ホノルル線乗降客数1万人突破

1984

- 12 年間乗降客数800万人突破

1986

- 3 新千歳空港建設整備変更基本計画告示
- 7 札幌国際エアカーゴターミナル設立
- 8 千歳飛行場・鉄道千歳線60周年記念事業
「昔を偲ぶ集い」

1987

- 7 新千歳空港国際化推進協議会設立
- 12 新千歳空港第1期工事完成
- 12 年間乗降客数1,000万人突破

1988

- 6 新千歳空港管制塔運用開始
(千歳管制隊)
- 7 新千歳空港開港
- 7 A滑走路供用開始



▲ セレモニー参加者と全日空1番機

→ 新千歳空港時代

1990-

1992

- 7 新千歳空港ターミナルビル供用開始
- 7 JR北海道新千歳空港駅開業
(旧千歳空港駅は南千歳駅に改称)
- 7 政府専用機格納庫完成(千歳基地)

1993

- 2 政府専用機初運航(要人渡来)
- 9 「北海」第1号のブロンズ像除幕式



▲ 供用開始直前の新ターミナルビル

1994

- 6 新千歳空港が国内初の24時間運用開始
- 6 深夜早朝便初就航
- 11 国際定期便乗降客数累計100万人突破
- 12 年間乗降客数1,500万人突破

1995

- 3 千歳ワールド・マーケット・プレイスNEWS開業

1996

- 4 新千歳空港B滑走路が供用開始
- 9 千歳飛行場を造った村民顕彰の碑除幕式
- 9 乗降客数累計2億5,000万人突破
- 10 千歳線開通・千歳空港開港70周年記念式典、
市民フォーラム

1998

- 12 北海道国際航空(エア・ドゥ)(現AIRDO)
就航(羽田線)

1999

- 4 スカイマークエアラインズ(現スカイマーク)
就航(伊丹線)
- 10 乗降客数累計3億人突破

2001

- 10 千歳空港開港75周年・
民間航空再開50周年
記念式典

2002

- 10 「北海」第1号操縦士
酒井憲次郎の
ブロンズ像除幕式



▲ 酒井憲次郎のブロンズ像

2003

- 12 深夜貨物定期便 就航
(全日空新千歳-羽田)

2006

- 10 千歳空港開港80年記念(献花式)
- 12 新千歳-羽田線 年間乗降客数1,000万人突破

2008

- 4 空港公園オープン(柏台南)
- 9 千歳市市制施行50周年記念式典



▲ 新千歳空港国際線旅客ターミナルビルと開館セレモニー



2010

- 3 新千歳空港国際線旅客ターミナルビル供用開始
- 7 エアーニッポンネットワーク北海道内路線再編
(釧路線、函館線、稚内線、女満別線、中標津線)

2011

- 7 新千歳空港国内線旅客ターミナル
商業施設リニューアルオープン
- 10 千歳空港開港85周年・
民間航空再開60周年記念行事



▲ 国内線ターミナルビルが大規模改修・増築された

2012

- 4 初のLCC 就航
- 4 Peach 就航(関西線)
- 12 国際線年間乗降客数100万人突破

2013

- 11 新千歳空港LCC利用者数累計200万人突破

2014

- 8 航空自衛隊千歳基地管制隊、
無事故管制500万回達成

2020

- 1 北海道エアポート(株)が
道内7空港のビル施設等事業を開始
- 2 ポルトムインターナショナル北海道開業
- 2 コロナ禍の影響で国際線発着便が
ゼロとなる
- 6 北海道エアポート(株)が
新千歳空港の空港運営事業を開始

2022

- 7 2年4か月ぶりの国際線定期便再開
(大韓航空 ソウル線)

2015

- 8 千歳市地域協議会、新千歳空港の
深夜・早朝便拡大基本合意
- 12 国際線年間乗降客数200万人突破

2016

- 10 千歳空港開港90周年記念行事

2017

- 12 国際線年間乗降客数300万人突破
- 12 新千歳-羽田線、路線別年間乗降客数が
国内197路線で最多(905万1,293人)

2018

- 12 JR北海道新千歳空港駅
リニューアルオープン

2019

- 8 北海道エアポート(株)設立
(道内7空港の運営会社)
- 8 新千歳空港国際線旅客
ターミナルビル増築部分
供用開始



▲ 国際線ターミナルビルは当初から大幅に増築された

AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 01

→ 空港と都市の発展



AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 02

→ 戦前から戦後の千歳



AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 03

→ 米軍と千歳



AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 04

→ 千歳の空と自衛隊



AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 05

→ グランドスタッフが見た千歳と空港



AIRPORT HISTORY
INTERVIEW 06

→ 空に描く未来
日本航空大学校・北海道校



Chapter
03
21-58

千歳市空港開港 100年へつなぐ想い →

Reflections on 100 Years of Aviation in Chitose City



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

01

ー千歳市空港開港100年へつなぐ想いー

空港と都市の発展

共に千歳のまちを盛り上げてきた仲間

山口:私が千歳の市長を務めた時期と、瀧澤さんの山三ふじや社長の任期がほとんど同じでしたね。昔から公私共に大変お世話になっております。

瀧澤:山口さんは「信念の人」だと思っています。全方位を見ながら、その信念のもとに周りを巻き込んで多大な成果を上げられてきた方ですよ。

山口:瀧澤さんには本当に感謝しています。会社の経営にも携わりながら商工会議所の会頭まで務められて、千歳市全体のことを考えていただきました。

瀧澤:山口さんが千歳をどんな風にしていきたいのか、そのイメージが自然と共有できました。何よりもご自身が楽しんでいるから、みんながついてくるんですよ。

山口:千歳を語る上で、やはり空港の存在は大きいですね。就任当初は千歳市の財政が非常に逼迫^{ひっぱく}していて大変でした。「入るを量りて出づるを制す」という原則に則^{したが}って、まずはこの財政の健全化に着手しました。

瀧澤:空港があったから企業誘致も進みましたし、うちも空港や自衛隊の中に出店していますから。経済の上でも空港や航空自衛隊の恩恵は多大ですね。

山口:昔は軍事優先という面がありましたが、経済の重要性がどんどん高まってきました。自衛隊と千歳の関係では「自衛隊の皆さんが安心して子育てができるような環境を作りましょう」というスタンスを取りました。

瀧澤:生活の場としての千歳市を重視した取り組みが功を奏したわけですね。



お話を聞いた方

山口 幸太郎 さん

Koutaro Yamaguchi

前千歳市長。千歳市議会議員、北海道議会議員を経て2003年に市長に就任し、5期にわたって市政を牽引。

連綿と受け継がれてきたまちと空港の歴史

瀧澤:1926年に飛行機が到着した時、村民総出で歓声を上げて出迎えたそうです。千歳は地盤が固い火山灰地で農業には向きませんでした。この土地が実は空港に適していたんですね。

山口:空港の歴史は挑戦の連続でした。1932年に初めて民間空港として申請した際には認められませんでした。1936年に再申請したもののこれも却下。「民間空港がダメなら軍の飛行場に」と方向転換して海軍に働きかけて、1939年に海軍航空隊が誕生しました。

瀧澤:飛行場は村の悲願でしたから。当時その夢を思い描いていた3人が、村長の山田旦さん、郵便局長の中川種次郎さん、そして我々山三ふじやグループ創業者の渡部栄蔵。その血が流れているのは私の誇りの一つです。

山口:民間空港としては、1951年に北海道の拠点空港として認められました。札幌や苫小牧と比較して、雪が少なく風向きがほぼ南北方向のみという千歳の地理的な条件が高く評価されたのです。

瀧澤:その頃の航空券は東京まで8,500円。ラーメン1杯が30円、お米10kgが440円という時代です。飛行機に乗った人は新聞に名前が出るほどのステータスだったそうです。

山口:空港はまだ一般市民からは遠い存在でした。

瀧澤:我々が小さい頃は米軍基地があって、そこに英会話を習いに行っていて、ハンバーガーやコーラなど初めての味に出合った記憶があります。

山口:授業中に戦闘機がスクランブル発進すると、その騒音で何も聞こえなくなったりして。

瀧澤:米軍のおかげで潤ったことは確かですが、一方で基地の周辺には歓楽街があり、風紀の乱れも懸念されましたね。

山口:あの時代の光と影といったところでしょうか。世の中が平和になるにつれ、次第に落ち着いていきましたが。

瀧澤:空港の存在が大きくなったのは、1988年に新千歳空港になってからです。当時の商業施設の売り上げが急増して、空港の経済的な影響力が高まりました。

山口:市長選挙で「空港対策」というカテゴリーが生まれるほどでした。

次の世代に伝えていきたい“スピリット・オブ・チトセ”

瀧澤:今のAI時代に生きる子どもたちにも、苦労した開拓の精神や、一致団結して着陸場を作った先人たちの思いに学ぶ「スピリット・オブ・チトセ」を教えて、大事にしたいと思います。

山口:千歳市としても、子どもたちに歴史を伝えるための紙芝居やパンフレット、動画などを作っています。空港のまちで育つ子どもたちの国際性を育みたいんですよ。

瀧澤:そうですね。空港は人、貨物、そして情報を運ぶ場所ですから、新千歳空港にはもっと国際的なハブ空港になってほしいと願っています。

山口:「千歳に立てば世界が見える」という言葉がありますが、これからは半導体関連の技術者など、世界から人材が集まってくるでしょう。そういう人々が暮らしやすい環境を整える上でも、お互いの対話は不可欠です。

瀧澤:山口さんが市長をされていた時、町内会などに出向く「出前講座」で市民と直接話す機会がありましたね。

山口:こちらから出かけてコミュニケーションをとることが大切です。「わざわざ来てくれた」という気持ちになってもらえると、理解も深まりますから。

瀧澤:人と人のつながりを大事にすること、それが地域の発展にとって何よりも重要です。



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

01



お話を聞いた方

瀧澤 順久 さん

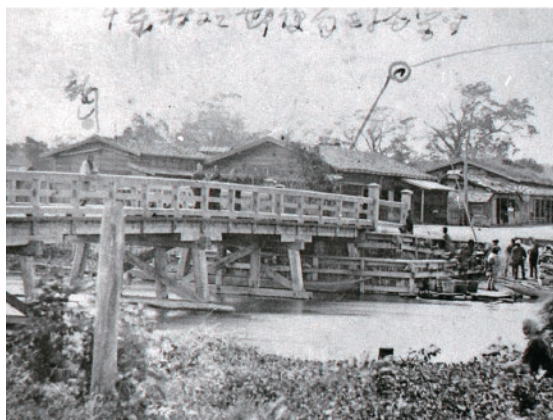
Yorihisa Takizawa

株式会社山三ふじや会長。千歳商工会議所会頭や千歳観光連盟会長、千歳ロータリークラブ会長などを歴任。

小さな寒村に見えた光 →

A Ray of Hope for a Small Cold Village

→01



開拓の地に生まれた小さな村

蝦夷地(北海道)の開拓にあたり、明治政府は開拓使が担当した地域以外を志願する藩などに分領支配させました。この際に千歳を一時的に支配した高知藩は、大工や農夫などを移住させて開墾を始め、蕎麦類のほかに水稻の栽培も試されました。その後分領支配が廃止となり、1880年には千歳村戸長役場が設置されて行政の基盤が整いました。開拓にあたった人々は力を合わせて道路や橋を作り、千歳の礎を築いていきました。



→02

千年の繁栄を願う名前「千歳」

千歳の旧名の「シコツ」は、「大きな窪地」を意味するアイヌ語です。徳川幕府が蝦夷地を直轄した際に派遣された箱館奉行の羽太正養が「シコツ」という音の響きを嫌い、この一帯が鶴の生息地だったことから「鶴は千年」の故事にちなんで、1805年にシコツ川を千歳川に改めました。これが千歳という地名の由来とされています。現在、シコツの名称が残っているのは「支笏湖」のみとなりました。「千歳」には長く繁栄が続くことへの願いが込められているといえます。

→03

不毛の大地で 語り合った未来



大正時代のはじめ、千歳はまだ小さな寒村でした。現在の新千歳空港がある地域には、幾度も噴火を繰り返した樽前山の火山灰や火山礫で覆われ、農業には適さない不毛の大地が広がっていました。そんな千歳村で今につながる夢を思い描いた3人の村民がいました。村長の山田旦、郵便局長の中川種次郎、そして村議会議員であり山三ふじやグループ創業者の渡部栄蔵です。渡部の回想によると3人は、この広大な火山灰地を利用して、飛行場にできないものかと語り合ったといいます。

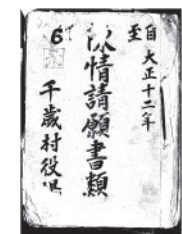
→04

空への扉を開くーサンナシの沢と飛行場誘致ー

1913年9月7日、北海道の空に飛行機が初めて飛びました。鳥飼式隼号という機体を使って札幌村で行われたイベントで、入場料は大人30銭でした。その1カ月後の10月19日には、現在の月寒屋外競技場の一帯で実質的な初飛行が行われています。上空を2周旋回し、滞空時間はわずか2分間でしたが、集まった人々は飛行機の離陸から着陸までを目にしました。3人が飛行場の夢を語り合ったのは、それからわずか3年後のことだったのです。注目したのは、市街地の南方にあった「サンナシの沢」という広大な平地。この火山灰地を活かすため、地元では飛行場誘致の活動を始めました。



→05



時代の先を見つめた請願活動

飛行機は危険な乗り物というのが一般的な認識で、人々には飛行場という概念すらなかった時代です。村民のほとんどが、実物の飛行機など見たこともないという中での手探りの活動でした。1922年に逓信大臣に国設飛行場誘致の請願を行い、翌1923年には、北海道6区(札幌支庁)選出の岡田伊太郎を紹介議員とする「北海道千歳郡千歳村字『ママチ』ニ航空場設置ノ件」が国会で採択されました。日本で定期航空路が開設されたのは1929年、北海道の定期航空用飛行場が帝国議会で可決されたのは1932年のこと。千歳村の人々は時代の先を見ていたのです。

空に夢を描いた時代

ー世界と日本の飛行機の幕開けー

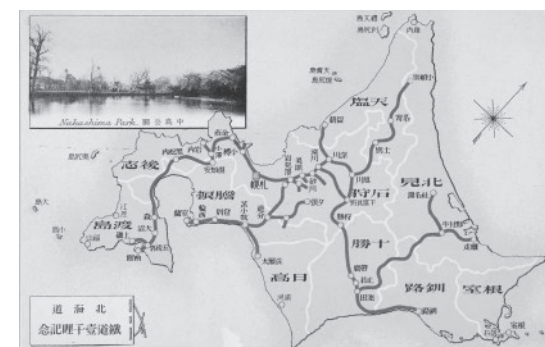
1903年12月、アメリカのライト兄弟が世界初の動力飛行に成功すると、日本でも1910年12月19日に東京の陸軍代々木練兵場(現・代々木公園)で、徳川好敏大尉と日野熊蔵大尉による国内初の公式飛揚が行われました。この日は「日本航空発祥の日」とされ、その離陸地点となった代々木公園の一角には記念碑と両大尉の胸像があります。1916年には「空中曲芸の王者」と呼ばれたアメリカのアート・スミスが来日し、北海道でも飛行を披露しました。

Column

Column

飛行機が千歳に着陸した日 →

The Historic First Landing in Chitose



→06

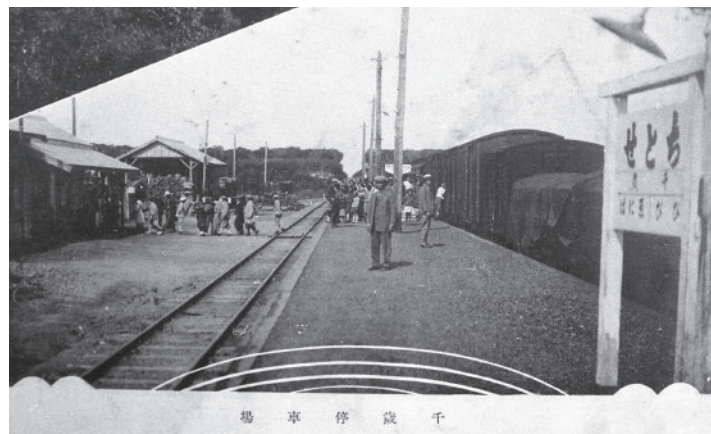
鉄道の賑わいから取り残される

太平洋から日本海に抜ける行路にあった千歳は、江戸時代から宿場として栄えていました。明治に入ると札幌本道（室蘭街道）が通り、千歳はさらに栄えましたが、明治政府は鉄道の整備を急ぎました。これは幌内炭鉱の石炭を本州へ移送するためで、1880年に手宮から札幌を結ぶ北海道初の鉄道が開業し、1892年には岩見沢から室蘭までの室蘭線が開業しました。炭鉱と小樽港・室蘭港が鉄道で結ばれた一方、千歳は鉄道のルートから外れてしまいました。

→07

札幌線の開通で動き出した歯車

1926年8月、北海道鉄道の札幌線（苗穂－沼ノ端）が開通し、千歳村に念願の駅が建設されました。その直後に小樽新聞社の社員が村役場を訪れて「鉄道が開通した千歳村で、当社が主催する観楓会を行う。神社山で昼食会を開くので、約300人の参加者の湯茶の接待をしてもらえないだろうか」と依頼しました。快諾した役場が、特産物のヤマブドウやじゃがいも、三平汁でのもてなしを申し出たことで、事態は大きく動きます。



→08

千歳に飛行機を 着陸させてほしい



千歳村の歓待に感激した小樽新聞社の社員は、会社が購入した飛行機を飛ばして、千歳上空から宣伝ビラを撒くことを提案しました。すると村では「飛行機を着陸させて、間近で見せてほしい」と願い出ます。着陸場がない村の無謀な要望でしたが、その数日後、着陸場選定のために操縦士が村を訪れました。この操縦士こそ、千歳の歴史に名を刻む酒井憲次郎です。いくつかの候補地を訪れた酒井は、かつて山田・中川・渡部の3人が注目したサンナシの沢を選びました。離着陸のためには、長さ約200m・幅約110mの土地を整地する必要があります。臨時で開かれた村民大会で、村民は着陸場建設に賛同しました。

→09

村の団結力が着陸場を造った

着陸場の造成工事は村をあげての一大プロジェクトであり、酒井はその造成方法の指導にも携わりました。サンナシの沢には大量の木を伐採した後の根株があちこちに残っており、この根を抜くのが重労働でした。青年団や婦人会、小学生までが参加して、珍しい飛行機を見るために一致団結して整地作業に汗を流しました。集まった150人の手によって、わずか2日間で着陸場が完成。みんなが一丸となって困難に立ち向かった強い団結力は、その後「Spirit of Chitose（スピリット・オブ・チトセ）」と呼ばれるようになりました。

→10

初めての飛行機着陸に沸く村民

1926年10月22日、着陸場の周辺は早朝、近くの恵庭や北広島のあたりからも集まった、1万人ほどの群衆で埋め尽くされました。そして午後1時過ぎ、遠くの西の空に現れた小さな飛行機は、見る間に着陸場へ近づき、千歳の空を旋回して小樽新聞社の宣伝ビラを撒きながら、出来たての着陸場に着陸しました。これこそ、酒井が操縦する小樽新聞社の飛行機でした。飛行機がふわりと着地した瞬間、村民から大きな歓声が上がりました。子どもたちは興奮して駆け寄り、大人たちも初めて間近で見る飛行機に驚きの声を上げました。



→11

人々の心に芽生えた空への憧れ

このとき千歳に着陸した飛行機は、海軍が採用していた「一〇式艦上偵察機」をベースにした機体の「北海」第1号でした。一〇式艦上偵察機は、海軍から注文を受けたイギリス人技師のハーバード・スミス設計による複葉機で、のちに多くが民間に払い下げられました。「北海」第1号の千歳着陸場での滞在はわずか2時間程度でしたが、別れを惜しむ村民たちの万歳が響き渡る中、酒井の操縦する飛行機は鮮やかに離陸し、別れを惜しむかのように旋回飛行して北の空に消えていきました。千歳村と飛行機の深い縁が始まり、村民の心に空への憧れが芽生えた記念すべき日でした。



新聞社が先導した北の航空 →

Newspapers Drive Northern Aviation Growth

→12



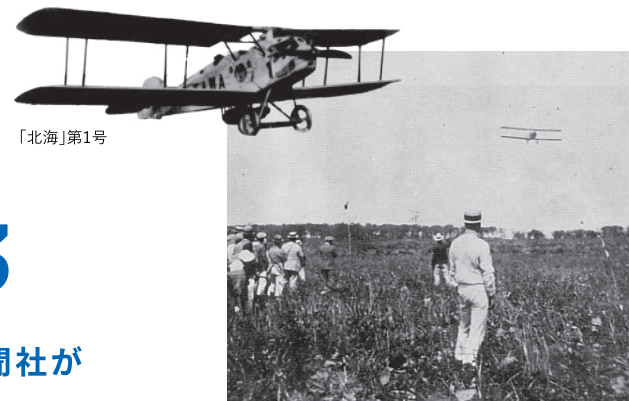
千歳の空を飛んだ 酒井憲次郎

1903年に新潟県に生まれた酒井憲次郎は、所沢陸軍飛行学校で飛行技術を学び、1925年に一等飛行機操縦士となりました。1926年8月に小樽新聞社に入社し、その年の12月に退社しています。「北海」第1号で千歳着陸場へ飛行したのは、そのわずか5カ月間の間のことでした。パイロットとしての腕は確かで、小樽新聞社から朝日新聞社航空部に移ったあとの1928年には、国際飛行連盟が各国の最優秀パイロットに贈る最高の栄誉「ハーモン・トロフィー」を受賞しています。

→13

二大新聞社が 繰り広げた「空中戦」

大正時代、北海道では1894年創刊の「小樽新聞」と1887年創刊の「北海タイムス」が販売部数を競っていました。両社は1926年にそれぞれ海軍から払い下げられた飛行機を導入し、当時日本中の新聞社が繰り広げていた「空中戦」と呼ばれる取材合戦を展開。北海タイムス社の社機は「北斗」、小樽新聞社の社機は「北海」と命名され、時にはビラ撒きや宣伝飛行を行うなど、北海道の空を文字通りに飛び回りました。



「北海」第1号

「北斗」第5号飛来の様子

→14



短命に終わった北海道初の定期航空路

飛行機の導入は、北海道での定期航空路開設も視野に入れたものでした。小樽新聞社が1926年6月6日付の紙上で「北海道定期航空協会設立計画」を発表したものの、逓信省が7月10日に定期航空路開設を認可したのは北海タイムス社でした。これにより、8月23日に札幌－旭川間で道内初の定期航空便が実現したのです。北海タイムスは8月26日の紙面で「近く北海道飛行協会設立」を発表しましたが、わずか3回の飛行で定期航空は中止になってしまいました。

→15

簡易的な着陸場から永続的な飛行場へ

小樽新聞社の「北海」第1号の着陸から1年後の1927年8月、今度は北海タイムス社の「北斗」第5号が着陸し、千歳着陸場の名は次第に世間に広まっていきました。千歳村では、着陸場を永続的な飛行場として活用したいと考えるようになり、ここから本格的に千歳の空港の歴史が始まりました。また、ライバル関係だった小樽新聞社と北海タイムス社は、国家総動員法・新聞事業令による統制の結果、1942年に道内11紙からなる「北海道新聞」に統合されています。



空の先駆者の早すぎた死 —それからの酒井憲次郎—

酒井は、1931年に再び北海道の空を飛んでいます。世界初の大西洋無着陸横断で有名なリンドバーグが太平洋航路調査を行った際、根室上空でリンドバーグ機を空中取材し、その後に着水地点の根室港まで誘導するという大役を見事に果たしました。その翌年の1932年9月、大阪毎日新聞社と朝日新聞社との間で、日本が満州国を承認した日満議定書の調印式を撮影した写真をどちらが先に記事にするかの競争が起こりました。最新鋭機を投入した大阪毎日新聞に対し、はるかに性能で劣る「プス・モス通信機」で対抗せざるを得なかった朝日新聞は、日本海を無着陸で横断する危険な航路を選択。酒井が操縦する通信機は、激しい雨の中で海に消えました。29歳の早すぎる死でした。その功績を後世に伝えるため、没後70年にあたる2002年に千歳着陸場へ降り立った酒井のブロンズ像が新千歳空港内に建立されました。





→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

02

ー千歳市空港開港100年へつなぐ想いー

戦前から戦後の千歳

鳥瞰図や米軍の写真が物語る昔の千歳

中村:初めてお会いしたのは、橋爪さんに新千歳市史・下巻の編さん委員になっていた頃ですね。

橋爪:編さん委員会は2015年8月に始まりましたから、もう10年ほど前になりますか。

中村:「千歳温故知新の会」の代表をお務めで、市内の歴史をよくご存じということでお願いした次第です。

橋爪:私の先祖は札幌郡篠路村に入植した屯田兵でしたが、私は生まれも育ちも千歳です。歴史にはそれほど興味がありませんでしたが、きっかけは昭和30年代のカラー写真ですね。駐留していた米軍の方々が撮った当時の千歳の写真がたくさん残っています。

中村:アメリカに帰った方がインターネット上にアップしている写真もありますね。

橋爪:その写真を見て、当時と今のまちの変化に興味を持ったわけです。あとは鳥瞰図ですね。鳥瞰図絵師の吉田初三郎さんが1951年の日本航空機就航を記念して描いたものが残っていますが、これがとてもいい。千歳町当時の空港をはじめ、駅や学校、病院なども描かれており、当時の状況を現在と対比させながらまちの変遷を見ることができ、大変興味深い。

中村:当時、全国各地で観光ブームが起きて鳥瞰図が流行したんですよね。民航再開に合わせて観光パンフレットを作る際に、千歳でもその絵を描いてもらったようです。

まちに影響を与えた海軍航空隊と米軍航空部隊

中村:千歳のまちが大きく様変わりしたのは、やはり海軍が来たあたりですか。

橋爪:苫小牧の沼ノ端から札幌の苗穂まで鉄道が走り、駅ができたのが最初ですね。当然、人がたくさん来るわけですよ。さらに1939年に千歳海軍航空隊が開庁して、軍関係者が一気に千歳に来了。まちの人口も増えて、軍の官舎をはじめ、一般住民の銭湯が建てられたのもこの頃からです。

中村:海軍航空隊が来た翌年の1940年には、駅前から基地を結ぶコンクリート舗装道路ができていますね。

橋爪:道内では帯広に続き2番目の早さでした。人口が数千人の田舎町にはあり得ないものが、軍の力で生まれた。それが今の国道36号です。

中村:戦後に米軍が千歳に駐留していたことの影響は?

橋爪:良きにつけ悪しきにつけ、非常に大きかったですよね。今の千歳のまちはその歴史から成り立っているわけですから。

中村:当時の風潮として軍隊や戦争というものが忌避されていたようですが、千歳はちょっと別だったんでしょうか。

橋爪:米軍基地がまちの経済の中心でしたから、住民の中には基地内で働く方や米軍相手のお店も多かった。そんな中、千歳駐留軍労働組合が日常生活に密着して、民主的ではあるが、改革を求める動きをしていたようですね。戦後、昭和天皇が戦災復興状況ご視察の道内行啓を終えられて飛行機で千歳から離道される際は、労組は一時的にストライキを中止していたそうです。そんな姿勢が住民にも受け入れられていたのではないのでしょうか。

中村:1957年に空軍が青森の三沢基地に移り、米軍基地で働いていた人たちが大量に失業します。その受け皿として工業団地が作られました。

橋爪:千歳への企業進出が本格化したわけです。まちの発展はそういう一連の流れの中にあったということですね。

中村:橋爪さんが勤めていた企業の松下電器も、都道府県に一工場の名のもとに、企業誘致で千歳に進出したそうですね。

橋爪:当初は手稲の工業団地に工場を作る話もありました。決め手になったのはやはり空港ですよ。空港があって土地もある、ここで家電物ではなく付加価値の高い電子機器部品を作る想定であった、と当時の新聞報道にもありました。

今こそ“スピリット・オブ・チトセ”の真の意味を

橋爪:千歳のまちが排他的でないのは、人の移動がものすごく激しいからでしょうね。

中村:確かに。自衛隊の異動も含めて毎年6,000人ぐらいの出入りはありますから。

橋爪:だから排他的になっていられない。そういう意味ではいいまちかもしれません。

中村:千歳の人のたくましさというか、融和して受け入れて、どんどん変わっていく社会情勢に対応して新しい商売を考えて…その源は何でしょうね。

橋爪:以前お話を伺った方が、戦後に生きるためにいろんなことをやって、周りが協力してくれたとおっしゃっていて。そんな人と人とのつながりじゃないかなと思いますね。

中村:力を合わせて着陸場を作ったという話にもつながりますが、先人たちの努力を知ってまちに愛着を持ってもらいたいという思いはあります。

橋爪:ここで言っておきたいのは、「スピリット・オブ・チトセ」という言葉を100年前の開拓精神や「北海」第1号と安易に結びつけてほしくないということです。この言葉を最初に用いたのは、山三ふじやの故・渡部茂氏で、北海道のこの小さな町と世界の都市との結びつきを願ってつくられたフレーズで、国際交流に積極的だった茂氏が千歳市民の気持ちを表す言葉としてよく使っており、空港から世界を目指す千歳人の精神を語ったものです。

中村:やはり我々が本当に自らの力で羽ばたいていくというのが原点ですね。

橋爪:千歳というまちは国際都市になれるんだという志、それが「スピリット・オブ・チトセ」だと思いますね。



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

02



お話を聞いた方

中村 康文 さん

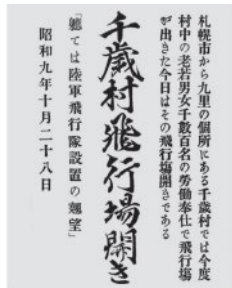
Yasufumi Nakamura

千歳市職員。市史編さん担当として、橋爪氏らとともに『新千歳市史 通史 編下巻』を編纂。

飛行場請願から海軍航空隊開庁へ →

Airfield Petition Leading to Naval Air Corps Establishment

→01



国営飛行場の設置請願と第1期拡張工事

千歳村では、1929年2月に国営飛行場の設置を貴族院・衆議院の両院に請願し、衆議院を通過して採択されたものの実現には至りませんでした。村では1934年に「千歳村陸軍飛行隊設置速成会」を組織し、5万坪の整備を目指して第1期拡張工事がスタートしました。村費から740円を支出し、村民のボランティアによる作業が行われ、約1カ月間で4万5,000坪の飛行場が完成。10月28日には新飛行場の開場式と竣工祝賀会が開かれました。

陸軍飛行隊設置の 陳情請願

開場の翌年の1935年2月、千歳村の清水村長らが860人の村民の署名捺印を携えて陸軍飛行隊設置の陳情請願を行いました。3月9日には、航空演習の飛行場を探していた陸軍航空特別演習計画責任者・青木喬航空兵少佐が千歳を訪れています。「札幌、帯広にも飛行場はあるが演習には狭すぎる。千歳も狭すぎる」という青木少佐の言葉を、千歳村は陸軍飛行隊誘致の好機と考え、飛行場の拡張工事に着手します。

→02

→03



北海道最大の面積となった千歳飛行場

1935年6月6日に竣工した第2期拡張工事で、第1期の4万5,000坪を合わせた千歳飛行場の面積は10万3,000坪あまりの規模になりました。8月17日から23日にかけて実施された航空特別演習では、千歳上空において演習や模擬空中戦が展開されています。陸軍特別大演習が北海道で実施されることを知った村では、第3期拡張工事を計画・推進。1936年6月20日、17万2,000坪と北海道最大の面積となった新しい千歳飛行場が完成します。



陸軍特別大演習と天皇行幸

ソ連との戦争を想定した陸軍特別大演習では、満州と似た地形を持つ千歳の長都沼周辺で、北軍・旭川第七師団と南軍・弘前第八師団による模擬戦が行われました。大演習は10月2日の夜半に始まり、4日の大暴風雨のため昭和天皇による統監は中止となりました。千歳野外統監部では、三笠宮、朝香宮、東久邇宮の三宮殿下が戦闘を観戦されています。この大演習で飛行大隊用とされた千歳飛行場は連絡飛行場として使われたほか、南軍の戦車や装甲自動車が宿営しました。

→04

→05

ついに千歳海軍 航空隊基地が決定

1937年7月の盧溝橋事件を発端に、日本と中国の間で戦争が本格化します。日中戦争の戦局が拡大する中、日本は第三国の干渉を避けるために航空基地の整備を急ぎました。同じ年の4月に北海道西部で海軍航空隊基地適地の選定調査が行われており、千歳のほか、石狩、苫小牧が候補に挙げられていました。8月には海軍から航空基地決定の知らせが入り、10月18日に千歳海軍航空隊基地の起工式が行われました。



→06

千歳海軍航空隊の開庁

千歳海軍航空隊の開庁は1939年11月1日のことです。11月4日には祝賀式典が挙行され、駅前に歓迎の緑門（アーチ）が建てられる中、海軍軍楽隊を先頭に式典参加者が隊列を組んで駅から部隊まで行進しました。祝賀会には札幌から大勢の芸者が呼ばれ、和服に割烹着姿の国防婦人会員も動員され、華やいだ雰囲気でした。ほかに、軍楽隊の演奏や海軍戦闘機による曲技飛行などが基地見学に集まった多くの村民を魅了しました。

→07

連山滑走路

海軍は千歳を連山基地とするため、第二千歳にあった滑走路を2,500mに延伸するべく、工事を急ぎます。完成の予定日は1945年8月15日。戦争に負けたことが国民に告げられたその日でした。正午の玉音放送を聞いた後も工事は続行し、夕方に完成。敗戦を知ってなお、黙々と作業を続けた作業員たちはその日、何を思ったのでしょうか。第二滑走路の存在が国民に知られたのは戦後のこと。4発大型陸上攻撃機「連山」の離発着の為に建設された滑走路であることから、通称「連山滑走路」と呼ばれ、今でもその原型が東千歳駐屯地に残っています。1961年、乗客72人を乗せた日本航空ダグラスDC-7が管制の許可を得ずに連山滑走路に誤って着陸しました。視界不良のなか千歳飛行場と方位、滑走路長がほぼ同じことから誤認したことが原因でした。

Column



写真提供：大阪毎日新聞社

貴婦人と呼ばれた 日本初の世界一周機「ニッポン」

1939年8月27日、1機の飛行機が千歳飛行場からアラスカを目指して飛び立ちました。国際親善と在外邦人の激励を目的に世界一周をめざした「ニッポン」は、そのスマートで美しい機体から「貴婦人」と呼ばれた三菱重工製の双発機です。その時点ではまだ海軍基地が建設中だったため、千歳ではなく根室や札幌飛行場から出発したことに偽装されました。その後、「ニッポン」は航路を選びながら順調なフライトを続け、55日間で世界一周を成し遂げています。

Column

平和とともに訪れた空の時代 →

Peace Ushers in the Era of Aviation



敗戦直後の航空禁止令

1941年12月8日の日本軍によるハワイ真珠湾攻撃で幕を開けた太平洋戦争は、1945年8月15日に日本の無条件降伏で終戦を迎えます。終戦まもなく、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）により、飛行場と航空保安施設の維持とともに日本機の飛行禁止が命令されました。空襲で陸上交通と通信網が壊滅的となっていたため、日本政府はGHQに主要都市間の連絡飛行を懇願。東京を中心とした1日4便の定期便が自主運航されましたが、わずか1カ月弱で禁止されてしまいます。

→08

→10

日航の試験機「もく星」が日本へ

1951年3月に民間航空運送事業再開が閣議決定され、8月1日には日本航空株式会社が設立されました。試験機の「金星」が千歳に来ることはありませんでしたが、10月23日に新たな機体による試験飛行が決定します。ところが、日航がノースウエスト航空に手配していた試験機がアメリカ本土からハワイを経由して羽田に到着したのはその前日の22日のことでした。夜を徹して機内燃料タンクの撤去や座席36席の設置が行われ、未塗装の機体には日本航空の文字と社章、そして「もく星」という機体名だけが描かれました。



→11

予定通りにはいかなかった初の試験飛行

1951年10月23日、日航の北方コース試験飛行が実施されました。駅前をはじめ各所に祝賀塔やアーチが建てられ、町中に日の丸が掲げられたほか、約300人の児童・生徒による旗行列が行われるなど、千歳は祝賀ムード一色となりました。午後1時5分に羽田を離陸した「もく星」は、悪天候により宮城県の大森飛行場に着陸。その後給油のために青森県の三沢飛行場に立ち寄り、当初の予定を大幅に過ぎた午後7時前に千歳飛行場に着陸しました。空港開設記念祝賀懇談会は、「もく星」の到着を待つことなく午後3時40分に始まっており、予定されていた2回の招待飛行も中止となりました。「もく星」は1時間ほどの滞在で、午後8時5分に千歳を離陸して羽田へ戻りました。



→12

正規ダイヤでの千歳線の就航が始まる

試験飛行の3日後の10月26日から日航の暫定就航が始まりました。羽田-千歳間の所要時間は2時間40分、運賃は1万200円。当時の大卒公務員の初任給2カ月分に相当する高額で、搭乗者の氏名が翌日の新聞に掲載されるほどのステイタスでした。また、日航連絡バスに乗りなければ基地のゲートを通できないため、バスが出発する札幌で搭乗手続きをするという手間と時間を必要とするものでした。11月1日には正規ダイヤによる千歳線の就航が始まり、2日から新たに配備された「てんおう星」による羽田-千歳1往復の運航がスタートしました。

福 岡 ・ 東 京 ・ 札 幌 間 往 (日本航空)											
運賃	寄 航 地	502	504	506	料 程	運賃	寄 航 地	501	503		
バス	企業会館前	800	910	1650	.....	バス	羽 田	620	1500		
.....	千 歳	700	1010	1750	.....	.....	羽 田	700	1540		
.....	千 歳	750	1040	1800	.....	.....	羽 田	720	1400		
1,700	羽 田	1050	1310	2100	.....	839.0	千 歳	950	1700		
バス	羽 田	1120	1400	2180	.....	バス	企業会館前	1110	1820		
101	303	305	307	309	料 程	運賃	寄 航 地	102	302	304	104
1100	1150	1510	1750	2030	0.0	円	登 車	京 都	840	1250	1650
1250	.....	1700	1820	2020	588.0	6,500	登 車	大 阪	800	1050	1440
.....	.....	1720	.....	.....	1012.0	12,600	登 車	同 じ	840	1025	1
.....	.....	1500	1915	.....	.....	.....	登 車	同 じ	840	1350	.....
[合時刻はバス出発時刻の10分前。●札幌-千歳間連絡バスは搭乗者に限り無賃。見送人は150円。乗客。●小児5割引。●良人に同伴する婦人と前12歳から18歳までの小児は1割引。●往復の場合1割引。20名以上、20名につき2名無賃。20名を超えて10名毎に名無賃。●手続品は15キログラムまで。運賃は日本交通公社、日本航空その他の代理店より前日より受付。]											
札 幌 ・ 東 京 ・ 大 阪 間 往 (日ペリ航空)											
(毎 日)	(毎 日)	(毎 日)	(毎 日)	(毎 日)	料 程	運賃	寄 航 地	(毎 日)	(毎 日)	(毎 日)	(毎 日)
100	850	1300	1850	2350	0.0	円	登 車	三 沢	1205	1515	1855
1040	1040	1480	2040	2540	7,100	登 車	大 阪	1150	1450	1750	2050
1055	1055	1505	2060	2560	10,500	登 車	東 京	800	1100	1400	1700
850	1145	1585	2145	2645	15,900	登 車	名 古 屋	.....	1020	1145	1555
.....	.....	.....	.....	.....	15,800	登 車	大 阪	.....	850	1000	1400
[合は札幌営業所(北1西4)を出発時刻の1時間45分前。東京営業所(芝田町)を1時間前。札幌営業所として3.5坪の区域内に限り千歳自衛隊をハイヤー無賃。●往復1割引。●小児5割引。●良親上乗12歳-18歳の子どもは1割引。●同乗者名乗1割引。●無賃は各航空会社より前日より受付。]											

→13

モダンなターミナルビルが完成

千歳線の就航から半月ほど経った1951年11月16日、航空庁が工事を急いでいた平屋建て120坪のターミナルビルが竣工しました。総工費約900万円、青色の屋根とクリーム色の壁のモダンな建物で、床はタイル張り仕上げ、二重窓、各室にスチーム暖房が設置された寒冷地仕様でした。ターミナルビルには、航空庁札幌航空保安事務所や札幌管区気象台千歳航空測候所などのほか、地元業社であるレストラン・マナベのコーヒーストップや山三ふじや渡部商店の土産物店が入居しました。





→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

03

一千歳市空港開港100年へつなぐ想いー

米軍と千歳

米軍の景気の良さに圧倒され続けた時代

五十嵐:私の親が駅前で理容院をやっていて、米軍さんからは結構高い料金を頂いていた。

玉木:当時は1ドル360円の時代ですよ。

五十嵐:そうです。カットで確か市民は100円くらいだったところを、米軍さんは50セントの180円でした。終わると1,000円札を出して、お釣りはいらなからと。

鈴木:うちの店でも同じでした。コーヒー1杯が、11時までのモーニングは130円でそれ以降は150円だったんです。お札で払った米軍さんが、お釣りをチップにしてくれて。

斉藤:景気のいい話ですね……今じゃ考えられない。

鈴木:閉めた後に店の中を掃除すると、あちこちから小銭が出てくるんです。米軍のお客さんからすると落とした小銭なんていちいち拾うまでもない、という感じだったんでしょう。

五十嵐:その頃は千歳に美容院も少なく、1日に200人から300人くらいのカットをやっていました。従業員も数十人いましたが、みんな毎日ヘトヘトでした。

鈴木:喫茶店は中心街周辺に40軒以上あったと思います。うちには近くにレコード店やキャバレーもあって賑わっていたので、ついでに寄るお客さんも多かったですね。

お話を聞いた方

斉藤 正志 さん
Masashi Saitoh

ヘアポイントすみれ代表取締役。
1950年に創業した千歳駅前の美容室
には、親子三代で通うファンも多い。



五十嵐 宏 さん
Hiroshi Igarashi

いがらし理容院取締役会長、元ニューサ
ンロード商店街理事長。1952年創業と、
市内の理容院では最も長い歴史を刻む。



お話を聞いた方

鈴木 英範 さん
Hidenori Suzuki

東亜珈琲館代表取締役。1974年の創
業以来、千歳に根付いた喫茶店として
営業を続け、新千歳空港にも出店。



玉木 健次 さん
Kenji Tamaki

玉木時計宝石店店主。1952年から続くまち
の老舗時計店として、メガネや宝飾関係
なども扱っている。



鈴木:米軍ではジャズが流行っていましたが、うちでは軽音楽を流していました。米軍のお客さんを接客するうちに自然と英語が話せるようになるので、この世代で商売をされている方だと英語で会話できる方が結構いますね。

札幌にもないアメリカの文化が千歳にはあった

玉木:僕らの世代で米軍の思い出といえば、基地の開放日ですね。行くと無料でジュースやホットドッグがもらえるんですが、100%のオレンジジュースやフランクフルトのホットドッグとか、そこで初めて口にするものばかりで。

斉藤:日本ではジュースといえば粉ジュース、ホットドッグといえば魚肉ソーセージの時代でしたから。

玉木:子どもはもちろん大人も並んで、もう夢中になって食べていましたよ。

五十嵐:年に数回の交流の場として、千歳市民をもてなしてくれていたんですよ。

斉藤:米軍基地でボイラーマンをしていた父が持ち帰ってきたコーラを、家族7人でちょっとずつ味見したことがあります。確かペプシだったと思いますけど。ちょっと甘い薬みみたいな味だと思いましたね。

鈴木:札幌にもなかったようなアメリカの文化が千歳にはありました。米軍専用バスが街中を走って、米兵やその家族が自由に乗り降りしていたり。

斉藤:自家用車なんてない時代ですから、見かけるたびに羨ましいと思っていましたね。

五十嵐:当時の千歳は遊ぶところが多かったんですよ。映画館は最盛期で5館、パチンコ屋さんがものすごく多くて、他にもスマートボールだとか麻雀荘だとか。若い人たちもダンスホールだとかいろいろなところで遊んでいました。

斉藤:そのダンスホールは「ニュージャパン」ですかね。僕らの頃は「セリナ」というダンスホールがあって、仲間とよく行ったものです。

玉木:ファッションでも食べ物でも、最新の流行が見たければ札幌ではなく空港に行けといわれていました。

鈴木:その千歳の発展は、やはり米軍基地と自衛隊を抜きには語れません。

五十嵐:昔も今も千歳では、親しみを込めて「自衛隊さん」と呼ぶ人が多いです。自衛隊のおかげで我々の生活が成り立っているということですよ。

鈴木:以前はどこの店でも自衛隊指定という看板を掲げていました。それが信頼の証だったんですよ。

未来の千歳もコミュニティを大事にするために

五十嵐:今の千歳の経済界はほとんどが2代目ですが、みんな大人しくて、まちのために一肌脱ごうという人が昔に比べると少ないような気がします。

鈴木:確かに、私たちの頃とは意識がずいぶん変わったと感じますね。

玉木:同業者であっても一緒に儲けようという関係性が、外部から来たビジネスにのみ込まれることで変わってしまったように思います。

斉藤:うちの商店街では後継者がいないのが悩みで、店主の高齢化が課題になっています。

玉木:若い経営者の中心はJC*ですが、メンバーも増えていて能力が高い人も多くて。だから僕は、このまちは良くなるだろうと楽観的です。

斉藤:ラピダスにも全国から若い才能が集まると思うので、それが1つの起爆剤になってくれるといいのですが。

五十嵐:新しい人がどんどん千歳に入ってきてくれるのはありがたいですが、やはりコミュニティを大事にしてほしいですね。昔の千歳は隣近所で助け合うのが当たり前でしたから。

鈴木:高校生の頃に常連だったお客さんが数十年ぶりに千歳に帰ってきて、また店に来てくれたんですよ。もう本当に懐かしくて、嬉しくなりました。

玉木:これからも、そんないい関係を築けるまちでありたいですね。

※青年会議所

米軍とアメリカ文化 →

American Culture Brought by U.S. Forces

→01



オクラホマ州兵第45師団の進駐

1950年6月25日に始まった朝鮮戦争は、北朝鮮を占領するソ連と韓国を占領するアメリカとの戦いでもありました。1951年4月、米陸軍第45歩兵師団（オクラホマ州兵部隊）の主力1万5,000人が増援部隊として千歳に進駐したことが、まちを大きく変えることになります。米兵相手の商売をもくろむ人々が全国各地から集まり、彼らが湯水のように使う金や進駐軍関係の雇用、宿舍の建設などで町は大いに潤いました。この「オクラホマ景気」で千歳の人口も増え始め、1952年には1年で5,000人以上も増えて2万5,000人以上を数えるまでにしました。

→02



歓楽街での風紀の乱れが問題に

米軍基地に近い朝日町や東雲町を中心に米兵専用のキャバレーやバーが建ち並び、清水町にはバラック建て屋台の飲食店が日に数軒のペースで乱立。1949年にはわずか11軒だった飲食店が2年後の1951年には130軒に急増し、そのうち65軒はビアホールでした。米軍相手の女性のハウスも次々と建ち、歓楽街と化した千歳の市街地では米兵が奔放にふるまうようになります。風紀の乱れなどが大きな問題となりましたが、規制する条例などもない時代でした。



基地開放イベントなどでの交流

1953年7月の朝鮮戦争休戦をうけて1954年8月に米駐留軍が北海道から撤退を開始します。その後、自衛隊への移管によって米軍はさらに縮小され、第3地区に集約。残った陸軍第12保安野戦部隊（ASAチトセ）の基地は「クマ基地」と名付けられました。米兵と一般市民との交流は多くありませんでしたが、「ASAカーニバル」と呼ばれたクマ基地の開放イベントや、のちに「日米フレンドシップデー」となる「三軍統合記念日」では、多くの市民がクマ基地を訪れました。

→04

アメリカ仕込みの本格ソリレース

また、少年たちが交流する日米対抗スポーツ大会も頻繁に開催されました。特に1963年から始まった「日米子ども雪祭り大会」は、本格的な冬のイベントでした。アメリカ国内で人気があった、せっけんの木箱に車輪とハンドルを付けて競うレース「ソープ・ボックス・ダービー」の冬版で、10歳から13歳までの少年がボブスレーのようなハンドル付きのソリで斜面を滑り降りるスピードを競うものです。このイベントは、千歳市とASAチトセの共催で撤退前年の1970年まで毎年開催されました。



→05



アメリカの文化やライフスタイル

アメリカの文化やライフスタイルは、当時の日本人にとって憧れの的でした。ASAカーニバルに参加した千歳の人々は、ポップコーンを食べてコーラを飲むという、映画やテレビドラマでしか目にしたことのない体験を楽しみました。また、基地内にあったボウリング場やスーパーマーケットなど、まだ日本ではなじみのなかった施設も人々を大いに驚かせました。

→06

最先端の音楽シーンに触れた千歳の若者

千歳の街中では、AFRS (Armed Forces Radio Service) の極東地域放送であるFEN (Far East Network) という在日米軍人向けのラジオ放送を聴くことができました。初期のFENでは、当時の米兵に人気があったジャズやカントリーが主に放送され、1960年代になるとポップミュージックやブラックミュージックが多く流れるようになります。FENを通じてアメリカの最先端の音楽シーンに触れていた千歳の若者たちは、知らぬ間に国際的な感覚を磨いていたといえるでしょう。



高度経済成長時代の北海道・千歳 →

Chitose, Hokkaido During The Era of Rapid Economic Growth.

→07

失業者対策としての工場誘致

米軍基地ではたくさんの日本人が働いていましたが、部隊の再編成や合理化などに伴う解雇も多い不安定な職場環境でした。1950年代の後半になると、千歳でも基地要員の大量解雇が始まります。1958年の市政施行で誕生した千歳市では、失業者対策として工場の誘致が急務とされました。1959年には「千歳市工場誘致条例」が議会で可決され、市内で工場適地調査が行われました。その中の一つ「北信濃地区」が1962年に工場適地に指定され、1965年に「北信濃工業団地（のちに千歳市営工場団地と改称）」として分譲が開始されます。

企業の評価が高い

北海道初の公営工業団地

1964年、北海道で初めての自治体による工業団地が造成されて以来、千歳市内の工業団地は増え続け、2015年6月に造成完了した「新千歳空港ロジスティクスセンター」まで11カ所を数えるまでにしました。2015年時点の団地分譲率は全体で約7割、立地企業数は250社を超え、業種も食料品や飲料、電子部品、自動車部品、機械、医薬品などの製造業のほか、印刷、パッケージ、運輸・物流、試験研究関連など多岐にわたっています。空・陸・海の交通アクセスの良さを始め、自然災害のリスクが少ないことや、優秀な人材の豊富さ、支援体制の充実などがその人気の要因です。



札幌－千歳間の 全面改良舗装工事

→09

札幌と室蘭を結ぶ「室蘭街道」は、戦後に千歳飛行場と札幌の米軍司令部との連絡道路となりました。米軍連絡シャトルバスや演習用車両のほか民間のバス路線も開設され、交通量が増加したため、騒音や路面の損傷などのトラブルが深刻化します。その解消のため、国道36号・札幌－千歳間34.5kmの全面改良舗装工事が1952年10月に始まりました。総労働者数は約34万人に達し、ブルドーザーやローラー、トラックなど約250台の機械が現場で休みなく働き続けました。

→10

1年あまりで完成した「弾丸道路」

発足したばかりの北海道開発局では、この大規模な工事を短期間で完成させるために、当時の主流だったコンクリート舗装ではなくアスファルト舗装を選択しました。最新技術のアスファルト舗装はコストが低くメンテナンスが容易で、北国の冬の舗装道路の凍上対策にもなるものでした。工事は超ハイペースで進み、わずか1年1カ月後の1953年11月に完成した道路は、通称「弾丸道路」と呼ばれるようになります。採用されたアスファルト舗装は全国的高速道路建設にも活かされ、北海道発の技術を全国に知らしめました。



新たなターミナルビルと ジェットの時代

→11

1959年7月20日に千歳飛行場の飛行場地区が日本に返還されました。これを機に民間航空専用地域と新たなターミナルビルを設ける基本方針が決定し、1961年に運営会社の北海道空港株式会社が設立。1962年4月26日に工事を開始し、翌年の3月29日に鉄筋コンクリートの一部2階建て、延べ約4,400㎡の新ターミナルビルが竣工し、4月1日に供用を開始しました。1964年には、全日本空輸がジェット旅客機のボーイング727を国内で初めて就航させ、羽田－千歳間を50分で結びました。他の航空会社もこれに追随し、ジェットの時代が到来します。



→13

「45・47体制」下で第2種空港に指定

1970(昭和45)年に閣議了承、1972(昭和47)年に運輸大臣通達、のちに「45・47体制」と呼ばれた「航空企業の運営体制について」は、日本の航空業界の方向性を決定づけました。航空機のジェット化・大型化を推進する45・47体制によって、国内線にワイドボディ機の導入が進むとともに、1971年には東亜国内航空が発足します。さらに、1974年9月30日に千歳空港が国内航空路線の拠点・第2種空港に指定されます。12月1日には東亜国内航空が札幌丘珠から千歳に拠点を移し、日本航空・全日本空輸との乗り継ぎが便利になりました。



→12

どんどん身近になっていく空の旅

1964年に開業した東海道新幹線に対抗するため、日本航空と全日本空輸は1966年にスカイメイト(青少年割引運賃)を設定しました。当初は羽田－大阪伊丹間でしたが、1967年11月からは千歳線にも適用されました。日本経済の高度成長と観光ブーム、そしてスカイメイトの割安感などから航空機のニーズは高まり、旅客数も1967年に100万人を突破しました。1970年に大阪で開催された日本万国博覧会で航空需要はさらに急増し、大型機による高速大量輸送の時代に入っていきます。

国道36号が「弾丸道路」と呼ばれた理由

弾丸道路という通称の由来には諸説あります。「米軍の弾丸運搬に使われたから」という説や、驚異的な早さで完成した「弾丸のような実質工事だったから」という説、アスファルト舗装で「車が弾丸のように速く走行できるから」という説が代表的です。チャレンジ精神が旺盛な技術者たちが試行錯誤を繰り返しながら完成させ、北海道に限らず全国の道路改良の指標となった弾丸道路は、2021年度に土木学会選奨土木遺産に認定されています。





04 千歳の空と自衛隊

防衛省の管制官が民間航空機も管制する共用空港

渥美: 飛行機が降り立つ場所は、飛行場や着陸場、空港など様々な呼び名がありますね。千歳村に飛行機が降り立ってから100年経つわけですか。

藤山: 飛行場から千歳空港、そして新千歳空港と、100年間でずいぶん変わりました。

朝倉: 我々基地勤務OBの千鷲会(ちしゅうかい)も結成以来40年以上を数えます。我が国の官民共用飛行場では、航空行政と安全保障という二つの重大要素を適切に実行するように求められていました。

酒井: そもそも国土交通省と防衛省の管制官は同じ資格です。管制官として国土交通大臣の免許を受けて、自衛隊の基地や

普通の民間空港に赴任するわけです。

朝倉: 自衛隊機と民間航空機は別々の飛行場で管制されるのが通常ですが、千歳では防衛省の管制官が戦闘機に加えて民間航空機の管制もする一元的な管制状況が続いています。

酒井: 私が最初に勤務した1966年当時は、旧運輸省の管制官と防衛庁の管制官と一緒に勤務していた時期もあります。飛行場の業務はもともと防衛庁が運用していて、その中に運輸省が入っていたという感じでした。

村田: 私は1977年から1985年まで8年あまり千歳基地におりました。当時は滑走路が2本の時代で、管制権者は防衛庁だけです。その防衛庁の許可なくして民間航空機は離着陸できないという状況でした。

朝倉: 飛行場では騒音軽減のため、周辺住民への配慮が不可欠

です。しかし第2航空団を指揮する立場からすると戦闘機の発進を重視せざるを得ませんでした。

渥美: そういえば、千歳基地の滑走路を民間航空機も使用していた頃、毎朝、自衛隊の飛行場勤務隊の隊員が、前日に着陸した機種別・航空会社別の回数を知らせるため、ジープで空港の事務所まで赴いていましたね。

航空行政と安全保障の共存という難題をこなす

朝倉: 民間航空機と自衛隊機が使用している共用飛行場は国内に数力所あり、そこでの管制官にかかる重圧は相当なものです。

酒井: 民間と自衛隊、その両方の特色を理解しないと仕事になりません。また防衛省の管制官でも、道内なら函館、旭川、帯広、釧路、女満別の空港に勤務している人もいます。

渥美: 千歳の管制官は、深い知識、視野の広さ、安全への姿勢など極めて多くのことが求められる存在だと感じていました。

酒井: 多様な経験を積む千歳の管制官は、いろいろな事態に対応できるようになるんです。

藤山: 私はF-104戦闘機のパイロットをしていました。民間航空機に比べて戦闘機の速度は3〜4割増しで、スピードが違うと飛行時の管制間隔も全く違ってきます。自衛隊だけで運用する飛行場と比べると、千歳は技術的な負荷が段違いに大きいですね。

酒井: 千歳では自衛隊の緊急発進は最優先ですが、戦闘機でも、通常の訓練では民間航空機も含めてFirst come, first served(先着順)が管制の基本原則でした。

村田: ソ連の航空活動が非常に盛んな時代で、スクランブル発進が多発していました。その合間を縫って民間の離着陸枠を確保する、その采配は当時司令部、防衛部に兼務していた私が担当していました。

朝倉: 当時の采配には一定の基準がありましたね。

村田: 従業員数や保有機材数などを基にした「4対2対1の比率」がありまして、4が日本航空、2が全日空、1が日本エアシステムです。基本はその比率で振り分けていました。

藤山: 戦闘機は燃料が限られるので、天候急変などの際、速やかに帰投する必要があります。燃料に余裕のある民間航空機を少し遠回りに飛行してもらい、間隙を縫って戦闘機を安全に着陸させる、という運用がしばしば行われていました。

渥美: 私は写真班のカメラマンでした。あらゆる場面を記録した中で、特に印象深いのは事故や緊急事態への対応訓練です。どんな状況でも発進できるよう、常に滑走路の雪氷状況を把握してブレーキングアクション(制動効果)の測定も行っていました。

朝倉: 雪氷といえば、旅客機が着陸時滑走路で滑り、路外に飛び出してしまった事故では、施設隊の人達が活躍しました。自分たちのためにやっていた訓練での工夫が、結果的に民間航空機の運航にも役立ったわけですね。

自然も残しつつ空港とともに発展していくまちに

朝倉: 1967年に初めて千歳に来て、以来東京・千歳間を行ったり来たりを繰り返し、基地司令を拝命したのは1988年でした。新千歳空港が開港した時期です。

酒井: 我々が最初に来た時は、1日に100便から150便程度の交通量でしたが、今はもう400便を超えています。札幌オリンピックの頃から徐々に増えたように思います。

村田: 私はその後、日本航空に転籍しましたが、民間の立場から言うと、滑走路が見えなくても着陸できるオートランド(自動着陸システム)機能を有する新千歳空港は貴重ですね。

渥美: 16機編隊の写真を見ると新千歳空港ターミナルと滑走路の様相が現在と違います。私が来た頃はまだ駅舎は小さかったです。

藤山: 私は1981年に千歳にきましたが、街中はほとんど変わっていないと感じます。最近はやインバウンドも増えましたが、旅行者が千歳を素通りしてしまうのがもったいなくて。

朝倉: 千歳の人口は今10万人くらいですが、人口が増えればいいという話ではなく、自然環境も残しつつ空港とともに発展していく姿が理想ではないでしょうか。

酒井: 空港は最先端の知の集積場です。空港に関わる若い人たちにとても、新たな技術や知識を得る場になってほしいですね。

お話を聞いた方

朝倉 範夫 さん

Norio Asakura

元第2航空団司令兼ねて千歳基地司令。自ら戦闘機を操縦し、第2航空団を指揮。千歳基地司令を兼務。



酒井 峰夫 さん

Mineo Sakai

元千歳管制隊員。管制官として千歳基地発着の自衛隊機と民航空機の管制に従事。



村田 由友 さん

Yoshitomo Murata

元第2航空団飛行群第302飛行隊員兼ねて司令部防衛部員。F-4EJ戦闘機で北部航空方面の防空、対領空侵犯措置に従事。



渥美 伸悦 さん

Shinetsu Atsumi

元第2航空団整備補給群装備隊員。情報写真特技員として各種記録写真等の撮影・現像業務に従事。



藤山 恵光 さん

Keimitsu Fujiyama

元第2航空団飛行群第203飛行隊員、司令部防衛部長。戦闘機操縦者としてF-104、F-15に搭乗、スクランブル任務を経て第2航空団司令部防衛部長。



自衛隊による管制と駅の誕生 →

JSDF Air Traffic Control and the Establishment of the Railway Station

→01



自衛隊の千歳管制隊による管制体制

1957年9月2日の航空自衛隊千歳基地開庁と同時に発足したのが千歳管制分遣隊、のちの千歳管制隊です。隊員たちは運輸省職員とともに米空軍からOJTを受け、管制の実務を現場で習得していきました。1958年9月には管制業務が米空軍から運輸省に移管され、1962年に千歳管制隊が運輸省から管制業務を引き継ぎました。東側滑走路の供用にあって、自衛隊機の高速化、民間航空機の大型化と離着陸回数増大に対応する高さ27mの管制塔の運用が同じ年の3月から始まり、千歳管制隊はこの新しい管制室で管制業務を行いました。



→02

常に最新鋭のシステムを導入

新管制塔には最新鋭のシステムが次々と導入されました。1966年に航空自衛隊初のRAPCON(レーダー進入着陸誘導管制装置)が運用を開始し、1972年にはASDE(飛行場面監視レーダー)により、地上航空機の移動が捕捉管理できるようになります。さらに、1979年にはFADP(飛行管理情報システム)で飛行管理が自動化。1980年に航空自衛隊初の導入となったARTS(ターミナルレーダー情報処理システム)は、RAPCONにコンピューターを連動させるものです。飛行中の機体の位置、便名、高度、方向、速度などの諸情報をスコープ上に見やすく表示する機能で航空機の動きが視覚化され、安全性と効率が一段と向上しました。1982年から、このRAPCONに直結し、120海里先からの航空機情報を得られるASR(管制塔空域監視レーダー)の運用が始まりました。

→03

過密状態でも継続された無事故管制

管制空域は千歳から45～50海里で、南は苫小牧沖太平洋上、東は日高山脈、北は岩見沢と芦別岳付近という扇形で、その要が札幌です。扇の親骨にあたる北と西に航空路が設けられ、そこを速度が異なる自衛隊機と民間航空機が共有しています。管制回数はローアプローチ、タッチアンドゴーを除いて年間7万1000回以上、うち64%が民間航空機で、ラッシュ時は3分間に1機の割合で民間航空機・自衛隊機・海上保安庁機が入り乱れて離発着する過密状態でした。そんな厳しい条件下で無事故管制は続き、1967年6月30日に10万回、1978年10月11日に100万回を達成。150万回目は1985年7月2日、仙台発の全日空ボーイング727の着陸管制でした。無事故管制150万回を祝い、管制隊長、担当管制隊員、当該機操縦士に全日空の社員から花束が贈られました。

→04

国内初の東西両面管制の管制業務

新千歳空港開港の1カ月前の1988年6月20日、シンガポール・チャンギ空港管制塔に次ぐ世界第2位(当時)の高さ70.6mの新管制塔が運用を開始しました。国内初の東西両面管制の管制業務は、国土交通大臣からの権限委任を受けた防衛大臣(航空自衛隊千歳管制隊)が引き続き実施しています。1989年3月16日に新編された航空支援集団航空保安管制群に隷属し、2000年3月22日に無事故管制300万回を達成しました。2014年8月9日には無事故管制500万回を達成。現在も、国内空港で4本の滑走路を管制しているのは羽田と新千歳だけです。

→05

災害派遣に対応する千歳救難隊

1958年の米空軍撤退以降、航空自衛隊が航空救難に対応するようになりました。1959年には千歳救難分遣隊(現・千歳救難隊)が新設され、捜索機(固定翼)、救助機(回転翼)が配備されています。救難隊は自衛隊機の行方不明事故における航空救難を本務に、第一管区海上保安本部、北海道警察の航空部隊が悪天候で対応できない救難や急患輸送の要請に災害派遣として対応するため、技量にすぐれた操縦士と救難員が待機しています。

→06



ジェット&レールを実現した千歳空港駅

1980年10月には国鉄の千歳空港駅が開業。国鉄初の空港密着型駅として、ジェット&レールが実現しました。ターミナル本館2階出発部分と駅を結ぶ全長220mの連絡歩道橋では、備え付けの手押しカートに手荷物を満載して行き交う旅行者の姿が名物になりました。民営化されたJR北海道では、1988年3月のダイヤ改正で快速「空港ライナー」「マリンライナー」を運行し、札幌方面からのアクセスがさらに便利になりました。1992年の新千歳空港駅開業に伴い、千歳空港駅は南千歳駅に改称され、シンボルだった連絡橋も撤去されました。

Column



千歳に政府専用機がある理由

皇族の外国ご訪問や内閣総理大臣の外遊のほか、在外邦人の保護などにも使われる政府専用機。1970年代にボーイング747(ジャンボ)2機の導入を決めたことがその歴史の始まりです。政府専用機の駐機場所として、羽田や成田に比べて敷地に余裕があった新千歳が選ばれ、1991年11月14日に1号機、20日に2号機が航空自衛隊千歳基地に到着しました。要人輸送などで活躍した747でしたが、2019年に後継機のボーイング777にその役割を譲りました。

Column



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

05

—千歳市空港開港100年へつなぐ想い—

グランドスタッフが見た 千歳と空港



お話を聞いた方

桐澤 敦子 さん

Atsuko Kirisawa

森の旅亭びえい女将。千歳空港と
新千歳空港でグランドスタッフを務
めた経験を生かし接客にあたる。

千歳～羽田線が旅客数世界一を誇った時代

美瑛町に誕生した温泉宿の女将になって、もう15年目になります。以前は日本航空（JAL）で、千歳空港と新千歳空港のグランドスタッフを務めていました。私が入社した当時は千歳と羽田を結ぶ路線が世界一の旅客数を誇っていて、その路線の運航をサポートするという仕事は忙しくて大変でしたが、それ以上に嬉しさと楽しさを感じていました。

1970年代はまだまだ飛行機の運賃が高く、お仕事で利用される方や経済的な余裕のある方、それから米軍の方が主なお客様でした。米軍の方向けのチケットは日本人と違って発券方法が特殊で、それにけっこう苦労していました。

その頃の千歳には国際線の定期便がなく、すべてチャーター機でした。チャーター機を飛ばす時には、あらかじめ申請をして各方面に連絡し、千歳空港当当地域の税関、出入国管理局、検疫所から出入国検査に来てもらいました。新千歳空港が世界各国の空港と結ばれた今となっては笑い話のようなドタバタもあったと記憶しています。

ターミナルも現在とは比べものにならないくらいにコンパクトでしたが、そこで働いているスタッフの団結力は強かったと思います。仕事中はもちろん、仕事が終わると声を掛け合ってみんなで飲みに行ったり、社内レクリエーションもほとんど全員参加だったり。規模が大きくなって人数が増えるにつれてそんな雰囲気も薄れていきましたが、あの熱気は今でも懐かしく思い出されます。

新千歳空港へのターミナル移転が最大の転機

JAL時代に一番大変だったのが、新千歳空港へのターミナル移転です。ベテランのグランドスタッフとして旅客サービス施設を担当することになり、毎日ヘルメットをかぶって現場に通っていました。VIPルームはどんな仕様にするか、このカウンターは何に使うか、設計担当の方と細かく打ち合わせをしながら不慣れな仕事を進めていきました。

それと同時に取扱要領の問題もありました。施設が変わると、業務や事務処理を行う際の具体的な手順や方法、基準などを定めた取扱要領を全て変えなければなりません。これにもかなりの時間がかかりました。

そして千歳空港の最終日、20時20分発の最終便を待って機器を新しいターミナルに移動させました。それまでに移せるものはあらかじめ運んでいましたが、チェックイン機など最終便まで必要な機器もあるので、どうしてもそれ以降の作業になります。また、翌朝8時の始発便までに万全な用意を調えなければならないので、時間との闘いでした。

今でも鮮明に覚えているのは、引っ越しを全部終えて真新しいターミナルに移転したときに、50人ほどのスタッフ全員で「これからもよろしくお願いします」と挨拶したことです。ここから空港の新たな歴史が始まっていくことを肌で感じました。

実際に新しいターミナルになって、空港は大きく変わったと思います。運航する航空会社も多くなって、小規模なエアラインやLCCも増えて、空の旅がどんどん身近なものになりました。インバウンドのお客様が気軽に北海道旅行を楽しめるようになった一方、皆さんが判で押したように「白い恋人」の紙袋を下げていることが興味深く、カウンターの中からよく眺めていたものです。

ところが、定年まで勤めようと思っていたJALが2010年1月19日に経営破綻して、退職することになりました。1年ほどのんびりした後、やはり仕事がしたいと思ってJAL退職者専用の求人を探し、今の宿に女将として採用されたのです。



言葉よりも気持ちで海外客をおもてなしするまちに

コロナ禍の反動もあって海外から北海道を訪れるお客様が増えていますが、そのほとんどが新千歳空港の利用者です。千歳市内にも観光スポットはありますが、当館がある美瑛をはじめ各地に魅力的な観光地が多彩で、それが北海道の一番の魅力になっています。

そんな北海道でずっとお客様をお迎えしてきた私が大事にしているのは「気持ち」です。当館のお客様にも英語が通じない方がたくさんいらっしゃいますが、身振り手振りを交えたり、翻訳アプリを駆使したり、とにかく心を開いて接すると、言葉よりも気持ちが通じ合えるように思うのです。

美瑛で働いている今も、私のホームタウンは千歳です。航空自衛隊でF-4戦闘機のパイロットをしていた夫とも千歳で出会いましたし(笑)。これからラピダスさんが本格始動していくと千歳のまちも活性化されると思いますし、人や物を運ぶための国際便もより増えていくのではないのでしょうか。

開港から100年を迎え、新千歳空港の役割もますます大きなものになっています。インバウンドのお客様の中には、事前情報をほとんど持たずに北海道を訪れる方も少なくありません。市民がそんな方を親切におもてなしして、「さすがは北海道の空の玄関口だ」と言われるようなまちになってほしいですね。



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

05

国際空港への道と新旅客ターミナル →

Airport Internationalization and the New Passenger Terminal



→01

千歳空港の国際化が検討される

1966年に冬季札幌オリンピック開催が決定したことで、CIQ（税関・出入国管理・検疫）の整った国際空港が必要となり、千歳空港の国際化が本格的に検討されるようになりました。1972年、オリンピック参加のために海外からの直行便を迎え入れた千歳空港では、臨時のCIQを整備。大会期間中の直行便は入国17機・出国10機、計2,791人の乗降客数を数え、一時的ながら千歳空港は国際空港となったのです。

→02

ますます高まる国際空港への機運

1978年1月、千歳空港の国際化実現に取り組む「千歳空港国際化促進協議会」が立ち上がりました。9月には「千歳空港国際化促進道民大会」が札幌で開催され、国際化の機運がますます高まりました。11月5日には運輸省が千歳、熊本、長崎の各空港に国際線就航の整備方針を決定。千歳空港は準国際空港となり、1977年に2便だった国際チャーター便が翌年には39便に急増しました。

→03



念願のハワイ・ホノルル便就航

1981年2月、防衛庁が「道民の強い要望に応え千歳から成田経由ホノルルへの、日航による定期国際航空路線の就航を暫定処置として認める」と発表。これを受け、翌3月に日航が千歳からホノルルへの定期便を就航しました。国際線という名目でしたが、実際は千歳からダグラスDC-8で成田へ、成田でボーイング747に乗り換えてホノルルへと向かう国際接続連絡便でした。週1便・月曜のみの変則的な運航ながら、千歳－成田－ホノルル定期便は1987年12月30日の新千歳空港第1期工事の完成まで運航を続けました。憧れのハワイへの翼は、その後の海外旅行需要アップにつながる礎となったのです。

→04

満を持して開港した新千歳空港

北海道の国際空港整備が急がれる中、新空港の建設構想が具体化します。千歳空港を自衛隊専用空港とし、札幌周辺に新しい国際空港をつくる計画も持ち上がりましたが、積雪などの気象条件を鑑みて新空港を千歳周辺に置くことが決定されます。1973年に「新千歳空港整備基本計画」が策定、1974年に第2種空港に指定され、1975年から第1期工事が着工しましたが、オイルショック等により工事に遅れが生じ、1985年に基本整備計画が変更されました。1987年12月に新滑走路（A滑走路）が完成し、1988年7月20日、新千歳空港は開港を迎えました。

→05

半円形の新ターミナルビルが開業

新千歳空港の開港から第2期工事が本格化し、1989年7月8日に第2期のメインである新旅客ターミナルビルの起工式が行われました。アメリカのダラス・フォートワース空港をモデルにした、国内初の半円形の新ターミナルビルは、地上4階（一部5階）、地下1階、延べ床面積約15万3,000㎡と成田空港に次ぐ国内2番目の規模で、旧ビルの約3倍の広さでした。出発は2階から、到着は2階から降りて1階の手荷物預かり所とスムーズな導線を確保。さらにショップや飲食店の面積も旧ビルの2.6倍に増やし、訪れる人々の利便性をさらに高めました。新ターミナルビルは1992年7月1日に供用がスタートし、北海道の空の玄関口の顔が一新しました。



→06

地下直結型のJR新千歳空港駅

新ターミナルビルと同時に開業したJR北海道の「新千歳空港駅」は、空港へのアクセスのメインとなる地下駅です。1988年に当時の千歳空港駅の支線として着工し、1992年春に試運転を開始。ターミナルビル地下1階に直結する便利さと、美しく機能的な駅舎が大きな話題となりました。この乗り入れを機に、それまでの「空港ライナー」から6両編成の快速「エアポート」と改称し、運行本数も上下25本から上下100本へと一気に大增発されました。2025年3月時点で「エアポート」の運行本数は1日163本、札幌－新千歳空港間を最速33分で結んでいます。

抜群のチームワークで実現させた「世紀の大移動」

旧ターミナルから新ターミナルへの引っ越しは、準備を含めておよそ1か月に及ぶ一大プロジェクトでした。オープン前日の夜、5,000人以上もの人々が参加して引っ越し作業が行われました。最終便が飛び立つと同時に作業がスタート、分解された手荷物検査装置などコンテナに積まれた荷物が次々と4トントラックで運ばれます。新ビルに到着した荷物は、的確な指示で所定の場所に収められていきました。抜群のチームワークでスムーズに作業は進み、「世紀の大移動」はオープン日の午前3時半に無事完了しました。



それぞれの航空会社と千歳との関わり →

Each airline's relationship with Chitose

→07



千歳との関係が最も古い日本航空

日本航空 (JAL) は、1951年10月の羽田線就航以来、北海道の航空交通の中核であり続けています。1961年6月には大阪線の運航を開始、1971年には福岡との直行便を就航しました。1978年6月には開港間もない成田空港と千歳を結び、1981年3月には初の国際定期便であるホノルル線 (成田経由) を就航しています。年号が平成に変わった1989年以降はソウル線、香港線、上海線など、アジア主要都市への国際線も共同運航で展開。2025年11月現在、日本航空では新千歳空港から国内線13空港、国際線1空港への直行便を運航しています。

→08



新千歳から最多の路線を誇る全日本空輸

1954年8月、前身の日本ヘリコプター輸送が千歳-東京間に定期便を開設した全日本空輸 (ANA)。1959年10月に東京直行便を開設すると、1964年には斬新なT字尾翼のボーイング727を国内で初めて千歳-東京間に就航させました。1969年7月には大阪線を新設、1979年1月には羽田線と福岡線にスーパージャンボを就航しました。1988年7月20日の新千歳空港開港時、1番機として飛び立ったのも全日本空輸の羽田行きでした。その後は各地の空港への路線を拡大し、2025年11月現在、全日本空輸では新千歳空港から国内線22空港、国際線1空港への直行便を運航しています。

→09



北海道の航空事情を変えたエア・ドゥ

運輸省が定期運送航空会社の新規参入を認めたことを受けて、航空業界とは全く異業種の道内の起業家たちの手によって1996年11月に設立された「北海道の翼」——それが北海道国際航空 (エア・ドゥ) です。その1番機が新千歳空港から羽田空港へと飛び立ったのは、1998年12月20日のこと。片道16,000円の低運賃を掲げ、新千歳-羽田間を1日3往復したエア・ドゥは、利用者が幅広い価格の中から選べる空の旅の開拓者と呼べる存在です。その後、エア・ドゥは全日本空輸と業務提携を開始し、2012年には社名を「株式会社AIRDO」に改めています。2025年11月現在、AIRDOでは新千歳空港から羽田、神戸、名古屋、仙台、福岡の各空港への直行便を運航しています。

→10



空の旅をより身近にしたスカイマーク

エア・ドゥと同時期の1996年11月に設立されたスカイマークエアラインズ (現スカイマーク) は、徹底したコスト削減による低運賃を実現した航空会社です。新千歳空港に乗り入れたのは1999年4月、大阪伊丹空港を結ぶ路線でした。その翌年には大阪線は運休となりましたが、2006年4月には羽田線を就航。北海道への航空アクセスをより身近なものにしています。2025年11月現在、スカイマークでは新千歳空港から羽田、神戸、名古屋 (中部)、茨城、福岡の各空港への直行便を運航しています。

→11

LCCの参入で増加が続く乗降客数

航空業界に低価格という概念をもたらしたのがLCC (ローコストキャリア) と呼ばれる航空会社です。1970年代に世界初のLCCとなるサウスウエスト航空 (アメリカ) が起業し、21世紀に入ると世界各地の航空市場にLCCが相次いで参入しました。2012年には、日本でもPeach、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンのLCC3社が登場。この年にPeachが関西線、ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンが成田線に就航し、1年を待たずにLCC利用者数が100万人を突破しています。2025年では国内線で5社、国際線で8社のLCCが新千歳空港に就航し、その乗降客数も増え続けています。



→12

国内線旅客数トップのドル箱路線

国内線の乗降客数第1位を誇る新千歳-羽田線は、世界でも有数の輸送人員が多い路線でもあります。2006年には年間乗降客数が1,000万人を突破し、2020年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少したものの、2023年度に再び900万人を超え、2024年度の利用者も国内線乗降客数トップの約986万人となっています。時期によって便数の変動があるものの、新千歳-羽田線は2025年時点で1日に往復55便前後が運航しており、インバウンド (外国人観光客) を含めた北海道への観光需要に応えています。



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

06

ー千歳市空港開港100年へつなぐ想いー

空に描く未来

日本航空大学校・北海道校

→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

06



お話を聞いた方

森山 愛梨 さん

Airi Moriyama

日本航空大学校・北海道校：キャビンアテンダント・グランドスタッフ科
1年生（取材時）、ANA新千歳空港
（株）様：グランドスタッフ 内定

ずっと日常にあった
飛行機の世界で働きたい

生まれも育ちも千歳で、飛行機が見えたり、音が聞こえたりするのが当たり前の日常です。新千歳空港も私にとってはアミューズメント施設で、家族や友達と映画を見に行き、食事や買い物をする場所でした。

そんな中で航空業界に興味が出て、グランドスタッフを志望して勉強中です。切磋琢磨できる友人と毎日新しい刺激を受けながら学習できる環境が楽しいです。

好きな授業は航空機のモックアップ（実物大模型）での実習です。カートの扱いやドリンクサービスなど、ロールプレイング形式で実践的に学んでいます。あとは必須となる英語の勉強に力を入れていて、TOEICスコアのアップを目指しています。

卒業後は新千歳空港のグランドスタッフを希望しています。ずっと千歳で暮らしながら、皆さんの快適な空の旅のお手伝いをするのが夢です。



せつ さ た く ま

北海道の観光や物流を陰で支える整備士に

機械いじりが好きで、漠然とした憧れから航空整備士を目指しました。出身が千葉なので、当初は関東圏の専門学校に行こうと考えていたのですが、オープンキャンパスでこの学校のスケール感と充実した設備に触れて、学ぶならここしかないと思いました。何より、新千歳空港に近く飛行機を身近に感じられることで、モチベーションが保てていると思います。

北海道や千歳市には縁もゆかりもありませんでしたが、今ではどちらも大好きになりました。将来は新千歳空港で航空整備士として働くことが目標で、北海道を拠点とするエアラインへの就職を希望しています。

新千歳空港は、旅客はもちろん物流の拠点としても非常に重要な空港です。頭と体をフルに活用しながら安全第一の整備をして、間接的に北海道の観光や物流インフラを支える整備士になりたいです。



→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

06



お話を聞いた方

岸 健太郎 さん

Kentaro Kishi

日本航空大学校・北海道校：航空整備科
2年生（取材時）、（株）AIRDO
様：航空整備士 内定

アットホームな千歳のまちが学生を育ててくれる

グランドハンドリングは、航空機の離着陸の支援や誘導などを担う職種で、航空機が到着してから出発するまでの限られた時間内で業務を行わなければなりません。学生自らが学ぶ能動的な授業で、迅速かつ丁寧、そして正確に作業する姿勢が身につくように心がけています。新千歳空港では現場実習をさせていただいています。空港に近いのは大きなメリットで、実際に働いている方々の姿に触れることは一番の勉強になります。



スタッフが手を振って航空機を見送る「グッバイウェーブ」に憧れる学生も多いですね。

市内にはうちの学校をご存じの方が多く、学生にもアットホームに接してください。全国から集まる学生にとっても居心地のいいまちです。私自身もこの卒業生で、帯広から来て寮生活をしていましたが、当時から千歳の温かい雰囲気は変わりません。

→ AIRPORT HISTORY
INTERVIEW

06



お話を聞いた方

村松 拓哉 さん

Takuya Muramatsu

日本航空大学校・北海道校：グランドハンドリング科教員 学科長

新体制で世界への空路を広げる →

A New Platform Expanding Global Air Routes

→01



需要急増の国際線エリア

1992年に開業した新ターミナルビルでは、北側の一部が国際線エリアとされました。その後も国際線の旅客数は増加を続け、1994年に30万人、1998年には40万人を超え、2002年には50万人を突破。海外から新千歳空港に乗り入れる路線も増え、次々と定期便が就航するほかチャーター便も急増しました。当時は国際線の発着が水曜と日曜のみ、しかも正午前後に集中したため、1カ所しかない出入国検査場は常到大混雑し、大きな課題となっていました。

→02



国際線ターミナルがオープン

その抜本的な解決策として、新千歳空港国際線旅客ターミナルビルの建設・運営が2006年に決定。2008年に着工し、2010年3月26日に総工費約206億円をかけた国際線旅客ターミナルビルがオープンしました。地上4階・地下1階建てのビルでは、それぞれフロアを分けて入国検査場と出国検査場が配置され、1時間あたりの対応人数が2.5倍以上に増加。また、多くの免税店やラウンジ、フードコートなどが外国人観光客から歓迎されました。国内線ターミナルと結ぶ長さ230mの連絡橋には、歩く歩道が8基設けられました。

→03

インバウンドの北海道観光ブーム

日本を訪れる外国人観光客（インバウンド）は、2010年代に入ってから飛躍的に増加しました。このインバウンドブームを牽引したのがアジア圏からの観光客で、特に中国からの観光客がさまざまな商品を大量に買い込む「爆買い」が流行語になりました。北海道を訪れる外国人も同様に急増、特に多いのが新千歳空港との直行便がある韓国と台湾からの観光客です。道内が舞台の映画やドラマが中国や韓国で大ヒットしたことを受け、そのロケ地を訪れるインバウンドも後を絶ちません。また、同様に直行便が就航しているシンガポールやタイからの観光客には、雪が降る冬の北海道が高い人気を博しています。

→04

増加し続ける旅客数

2022年7月17日、2年4ヵ月ぶりに新千歳空港と韓国との定期便（大韓航空）が再開。政府が水際対策を緩和した10月11日以降は国際定期便の再開が相次ぎ、ソウル（韓国）線で週21往復、バンコク（タイ）線で週11往復、釜山（韓国）と台北（台湾）でそれぞれ週7往復、香港（中国）で週5往復、クアラルンプール（マレーシア）線で週4往復が運航を開始しました。2023年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことで旅客需要が回復し、2023年度には191万人、2024年度は389万人となり、旅客数は右肩上がり増加傾向にあります。



→05

HAPによる道内7空港の一括運営

新千歳をはじめ、稚内・釧路・函館・旭川・帯広・女満別の北海道内7空港の運営会社として、北海道エアポート株式会社（HAP）が設立されたのは2019年8月23日のこと。複数空港の一括民間委託は国内初の試みで、より効率的で柔軟な空港運営や広域的な観光振興を目的に、空港施設の所有権を国や道などに残し、運営権を民間事業者に委託する「コンセッション方式」が採られました。国土交通省から座学訓練、実技訓練、現場OJTなどの引き継ぎを受け、2020年1月15日の7空港のビル施設等事業開始に続き、2020年6月1日に新千歳空港、10月1日に旭川空港、2021年3月1日に残る5空港の空港運営事業を開始。HAPでは、7空港の特徴を活かして北海道全域へ送客するマルチ・ツーリズムゲートウェイを目指し、国内・国外観光客の来道率アップや国際線の路線拡大などに取り組んでいます。





Chapter

04

59-66

資料編

Reference Materials



1924	7	●「北海道千歳郡千歳村字『ママチ』ニ航空場設置ノ件」衆議院請願委員会採択
1926	8	●北海道鉄道札幌線が開通、千歳駅開業
	10	●小樽新聞社機、樽前山噴火空中取材（酒井憲次郎操縦「北海」第1号） ●小樽新聞社主催の観楓会を契機に千歳村の着陸場が完成 ●10月22日、酒井憲次郎が操縦する小樽新聞社の「北海」第1号が飛来
1927	8	●千歳着陸場に永田重治が操縦する北海タイムス社の「北斗」第5号が飛来
1929	2	●千歳村が内務・通信・陸軍大臣、貴衆両院議長に「航空場設置請願書」を提出
1932	7	●千歳村が内務・通信・陸軍大臣、貴衆両院議長に「空輸計画ヲ伴フ飛行場建設ノ儀ニ付請願」を提出
1933	2	●千歳村が北海道庁長官他に「陸軍飛行場設置請願書」を提出
	6	●札幌飛行場竣工（北24条）
1934	9	●千歳村陸軍飛行隊設置速成会設立
	10	●千歳飛行場の第1期拡張工事完了、面積4万5,000坪となる ●千歳飛行場の開場式挙行 ●千歳飛行場に上出松太郎が操縦する北海タイムス社の「北斗」飛来
1935	1	●千歳村は千歳飛行場の永続的な使用方法を検討する協議会を開催
	2	●千歳村長上京、関係部署に陸軍飛行隊設置を陳情
	3	●請願委員会で陸軍飛行隊設置請願採択
	6	●千歳飛行場の第2期拡張工事完了、面積10万3,620坪となる
	8	●陸軍航空特別演習実施、千歳上空でも演習実施
1936	6	●千歳飛行場の第3期拡張工事完了、面積が17万2,100坪以上に
	10	●陸軍特別大演習で東京－札幌間に航空輸送機が就航 ●千歳飛行場に初の旅客機（日本航空輸送ダグラスDC-2）が着陸



1937	4	●日本航空輸送が札幌－東京間の定期航空路（所要6時間）を開設
	8	●千歳への海軍航空隊基地の設置が正式決定
1939	8	●日本初世界一周機「ニッポン」が米アラスカ州ノームに向け出発
	9	●第2次世界大戦が開戦
	11	●千歳海軍航空隊が開庁、開隊式を挙行 ●千歳村の人口が1万人を突破
1942	5	●千歳村が町制施行で千歳町に
1943	7	●千歳海軍航空隊が解隊
1945	8	●海軍第二千歳滑走路2,500mが完成（当時国内最長の連山滑走路） ●第2次世界大戦が終戦
	10	●連合国軍米軍（陸軍第5航空軍航空部隊）が千歳に進駐
1947	5	●通信省航空保安部千歳支所が開設
1951	3	●民間航空再開協議了解（5月に航空庁通知・当面千歳飛行場使用）
	5	●航空庁、米空軍千歳基地を北海道空港（北海道の拠点空港）に指定
	8	●戦後初の民間航空機「よみうり平和号」が飛来
	9	●札幌管区気象台千歳航空測候所が開設
	10	●民間航空再開試験飛行の日本航空「もく星」（マーチン2-0-2）が飛来 ●千歳空港開設記念祝賀懇談会 ●民間航空再開 ●日本航空 就航（羽田線）
	11	●日本航空の正規ダイヤによる運航が開始 ●日本航空「てんおう星号」（ダグラスDC-4）が就航 ●千歳空港ターミナルビル完成（米空軍基地内）
1952	7	●東京国際空港（羽田空港）開港（米軍より返還）
1953	-	●千歳飛行場滑走路を2,700mに延伸
1954	1	●函館税関小樽税関支署札幌出張所千歳分室が開設



1954	8	●日本ヘリコプター輸送(現全日本空輸) 就航(羽田線)
1955	9	●函館税関小樽税関支署札幌出張所千歳分室が札幌税関支署千歳出張所となる
1957	9	●航空自衛隊千歳基地が開庁 F-86F戦闘機配備
	11	●千歳町が千歳空港整備を陳情
1958	6	●米空軍が完全撤退
	7	●千歳町が市制施行で千歳市に
1959	7	●千歳飛行場全面的に日本へ返還
	-	●北日本航空 千歳就航
1960	5	●千歳飛行場東側滑走路新設着工
1961	6	●千歳飛行場が防衛庁管理の飛行場として告示
	8	●日本初のターボプロップ機(バイカウント844)就航(羽田線)
	9	●全日本空輸が札幌―東京間に夜間郵便貨物便を就航 ●ジェット旅客機(コンベア880)就航(羽田線)
	10	●千歳空港のターミナルビル建設・運営のための新会社、北海道空港(株)設立
	12	●東側滑走路供用開始 ●千歳空港が自衛隊との共用飛行場指定、管制塔供用開始
1962	1	●千歳空港の航空交通管制業務が米軍より航空自衛隊へ移管
	5	●千歳空港ターミナルビルが着工
	9	●航空自衛隊千歳基地にF-104J戦闘機が配備
1963	2	●千歳空港に国内初国産大型空港用レーダー完成
	4	●千歳空港ターミナルビル供用開始 ●千歳空港の民間航空専用地域供用を開始 ●空港警備警察官派出所開設 ●千歳航空協会設立
	12	●千歳空港に日本航空と全日本空輸の貨物ビル完成



1964	8	●第1回千歳空港まつり開催
	9	●東京オリンピック聖火リレー機YS-11「オリンピック」千歳空港に到着
	11	●千歳空港民間航空機専用地域第1期整備工事が完成
1965	9	●千歳航空少年団結成
	11	●千歳空港ターミナルビル第1別館供用開始
1967	7	●千歳空港着陸10万機を突破
	11	●年間乗降客数が100万人を突破
1969	7	●中央バス、千歳空港―支笏湖間運行
	10	●千歳空港が出入国港に指定される
1970	10	●千歳空港ターミナルビル本館増築工事が完成、供用開始
	12	●東側滑走路を3,000mに延長
	-	●千歳空港年間乗降客数200万人突破
1971	12	●千歳空港、ゲートラウンジ・ボーディングブリッジ新設
1972	2	●札幌オリンピック開催
1973	9	●千歳空港簡易郵便局開局 ●新千歳空港整備基本計画が決定
	11	●新千歳空港建設公聴会開催
	12	●運輸省告示524号で新千歳空港設置について告示
1974	4	●大型旅客機就航 ●日本航空ボーイング747(羽田線) ●全日本空輸ロッキードL-1011(羽田線)
	10	●航空自衛隊千歳基地にF-4EJ戦闘機が配備
1975	3	●東亜国内航空 就航(羽田線)
	6	●新千歳空港建設用地内埋蔵文化財分布調査実施 ●米軍千歳基地完全閉鎖



1975	11	●新千歳空港起工式
1976	10	●千歳飛行場開設50周年記念式典
	12	●千歳空港第2到着ターミナルビル供用開始
1977	8	●千歳空港第2フィンガー第3期増築工事・冷房工事完了
1978	1	●千歳空港国際化促進協議会発足
	5	●新東京国際空港(成田空港)開港
	6	●千歳―成田間空路開設
	9	●千歳空港国際化促進道民大会開催
	12	●千歳飛行場東側滑走路南方移動供用開始
	-	●千歳―東京間、航空3社53年度旅客実績世界一
1979	2	●千歳空港累計乗降客数が5,000万人を突破(全国で4番目)
	7	●千歳空港が検疫飛行場に指定
	8	●千歳市開基100年記念式典
	-	●中央バス、札幌―幌美内―支笏湖―千歳空港間運行
1980	2	●千歳空港ビル第2別館増築工事完了
	5	●千歳空港国際化促進全道大会が開催 ●日本近距離航空 就航 ●市内初都市型ホテル・ホテル日航千歳開業
	10	●国鉄千歳空港駅開業 ●空港駅とターミナルを結ぶ全長220mの連絡歩道橋供用開始
1981	1	●千歳空港ターミナルビル増改築部分供用開始
	3	●千歳空港が植物・動物検疫飛行場に指定 ●千歳空港が税関空港に指定 ●横浜植物防疫所札幌支所千歳空港が開設 ●千歳空港国際定期便初就航(日本航空ホノルル線)
	4	●千歳臨空工業団地分譲開始
	7	●第1回千歳日航ポピュラーマラソン大会 ●千歳空港第3ターミナルビル供用開始
1982	2	●新千歳空港建設整備連絡会議発足



1983	4	●航空自衛隊千歳基地にF-15J戦闘機が配備
	6	●千歳―ホノルル線の乗降客数が1万人を突破
	12	●航空3社機内放送「札幌千歳空港」から「千歳空港」に統一
1984	8	●千歳空港駅利用客数1,000万人突破
	12	●千歳空港の年間乗降客数が800万人を突破
1985	11	●新千歳空港建設整備変更基本計画策定
1986	3	●新千歳空港建設整備基本計画告示
	7	●札幌国際エアカーゴターミナル設立
	8	●千歳飛行場・鉄道千歳線60周年記念事業「昔を偲ぶ集い」
1987	3	●航空自衛隊北部航空警戒管制団第8移動警戒隊創設
	7	●新千歳空港国際化推進協議会設立
	12	●新千歳空港第1期工事完成 ●年間乗降客数が1,000万人を突破
1988	3	●新千歳空港国際化シンポジウム
	4	●日本航空学園千歳校開校
	6	●新千歳空港管制塔運用開始(千歳管制隊)
	7	●新千歳空港オープニングフェスティバル ●新千歳空港開港 ●A滑走路供用開始 ●国際エアカーゴ初便就航
1989	6	●大韓航空 就航(ソウル線)
	7	●新千歳空港ターミナルビル新築工事起工式
1990	1	●臨空工業団地業務施設用地名称「千歳サイエンスパーク」決定、分譲開始
	7	●コンチネンタル航空 就航(グアム・サイパン線)
	8	●国際航空貨物取扱施設竣工 ●エア―ニッポン就航(紋別線)
	10	●キャセイパシフィック航空就航(香港線)



1990	12	●航空自衛隊千歳基地200ビル (海軍航空隊司令部庁舎)大規模改修
1991	4	●札幌入国管理局 千歳・苫小牧出張所開設
	5	●日本航空 貨物定期便 就航 (香港-名古屋-新千歳-ニューヨーク線)
	9	●千歳航空少年団結団式
	10	●小樽検疫所苫小牧支所 千歳空港出張所に昇格 ●新千歳空港輸入食品届出窓口開設 ●日本ユニバーサル航空 就航(国内貨物専用)
1992	2	●新千歳空港簡易ガス事業火入れ式・供給開始 ●日本航空 就航再開(ホノルル線)
	7	●新千歳空港旅客ターミナルビルおよび関連諸施設供用開始 ●JR北海道新千歳空港駅開業(旧千歳空港駅は南千歳駅に改称) ●政府専用機格納庫完成(千歳基地) ●道央圏連絡道路、新千歳空港-国道36号供用開始
	10	●カンタス航空 就航(ケアンズ線)
1993	1	●動物検疫所千歳空港事務所が北海道出張所千歳分室に昇格
	2	●政府専用機初運航(要人渡来)
	3	●新千歳空港24時間運用第1回テストフライト
	7	●新千歳空港24時間運用第2回テストフライト
	9	●「北海」第1号のブロンズ像除幕式
1994	3	●北海道エアフロント開発創立総会
	4	●日本航空学園千歳校、日本航空専門学校に改称
	6	●新千歳空港が国内初の24時間運用開始 ●深夜早朝便初就航
	9	●関西国際空港開港、新千歳-関空線が開設
	11	●国際定期便乗降客数が累計100万人を達成
	12	●年間乗降客数が1,500万人を突破
1995	3	●千歳ワールド・マーケット・ブレイスNEWS開業 ●千歳市マルチメディア情報センター開設



1996	4	●動物検疫所千歳分室が北海道出張所に昇格 ●新千歳空港B滑走路が供用開始
	7	●千歳・新千歳空港乗降客数2億4,000万人突破
	9	●千歳飛行場を造った村民顕彰の碑除幕式 ●千歳線開通・千歳空港開港70周年記念式典挙行、 市民フォーラム開催 ●乗降客数累計2億5,000万人突破
	10	●千歳線開通・千歳空港開港70周年記念式典、市民フォーラム
1997	2	●小樽検疫所千歳空港出張所が千歳空港検疫所支所に昇格
	8	●第1回北海道スカイ&ピアフェスタちとせ開催
	10	●KLMオランダ航空 就航(アムステルダム線)
1998	3	●北海道エアシステム 就航(函館線)
	5	●ジェイ・エア 就航
	6	●中国北方航空 就航(瀋陽線)
	12	●北海道国際航空(エア・ドゥ)(現AIRDO) 就航(羽田線)
1999	3	●道央圏連絡道路、新千歳空港-日の出ランプ間共用
	4	●スカイマークエアラインズ(現スカイマーク) 就航(伊丹線)
	10	●乗降客数の累計が3億人を達成
	12	●年間乗降客数が1,800万人を突破
2000	5	●旧千歳空港ターミナルビル解体
	10	●新千歳空港で気象庁ドップラーレーダー運用開始
2001	4	●千歳オフィス・アルカディア開業
	7	●サハリン航空 就航(ユジノサハリンスク線)
	8	●中国西北航空 就航(上海線)
	10	●千歳空港開港75周年・民間航空再開50周年記念式典
	12	●キャセイ・パシフィック航空 再開(香港線) ●2001年度の新千歳-羽田線の旅客数が初めて900万人を突破
2002	3	●新千歳空港振興会設立



2002	10	●「北海」第1号操縦士酒井憲次郎のブロンズ像除幕式
2003	3	●エバー航空 就航(台北線)
	11	●中国東方航空・日本航空共同運航便 就航(台北線)
	12	●深夜貨物定期便 就航(全日空新千歳-羽田)
2004	11	●オーストラリア航空 就航(ケアンズ線)
2005	10	●エアトランセ 就航(函館-新千歳-帯広線)
	12	●道道泉沢新千歳空港線共用開始
2006	4	●スカイマーク 就航(羽田線)
	6	●大韓航空 就航(プサン線)
	7	●中華航空 就航(台北線) ●第1回スカイ・ピア&YOSAKOI祭
	10	●千歳空港開港80年記念(献花式)
	12	●新千歳-羽田線の年間乗降客数が1,000万人を突破
2007	4	●ギャラクシーエアラインズ(貨物専用) 就航 ●中国国際航空 就航(北京線)
	5	●中国南方航空 就航(大連線)
2008	4	●空港公園オープン(柏台南)
	5	●新千歳空港国際線旅客ターミナルビル 新築工事起工式を挙行
	9	●千歳市市制施行50周年記念式典
	11	●香港エクスプレス航空 就航(香港線)
2009	4	●新千歳空港利用者利便向上協議会発足
2010	3	●新千歳空港国際線旅客ターミナルビルが供用開始
	4	●フジドリームエアラインズ 就航(静岡線)
	7	●エアニッポンネットワーク北海道内路線再編 (釧路線、函館線、稚内線、女満別線、中標津線)
	8	●中国南方航空 再開(瀋陽線)



2010	12	●サハリン航空 就航(ハバロフスク線)
2011	5	●イースター航空 就航(ソウル線)
	7	●新千歳空港国内線旅客ターミナル商業施設が リニューアルオープン ●ジンエアー 就航(ソウル線)
	10	●千歳空港開港85周年・民間航空再開60周年記念行事
2012	3	●初のLCC 就航 ●Peach 就航(関西線)
	7	●ジェットスター・ジャパン 就航(成田線)
	8	●エアアジア・ジャパン 就航(成田線)
	9	●トランスアジア航空 就航(台北線)
	10	●タイエア 就航(バンコク線) ●ハワイアン航空 就航(ホノルル線)
	12	●国際線の年間乗降客数が100万人を突破
2013	8	●道央自動車道新千歳空港インターチェンジ開業
	11	●新千歳空港のLCC利用者数が累計200万人を突破
	12	●ティーウェイ航空 就航(ソウル線)
2014	1	●中国南方航空 就航(広州線) ●バニラ・エア 就航(成田線)
	8	●航空自衛隊千歳基地管制隊が無事故管制500万回を達成
	10	●春秋航空 就航(上海(浦東)線) ●第1回「新千歳空港国際アニメーション映画祭2014」開催
	11	●AIRDO国際チャーター便 初運航(台北)
	12	●香港航空 就航(香港線)
2015	2	●中華航空 就航(高雄線)
	3	●天津航空 就航(天津線) ●Peach 就航(成田線)
	4	●新千歳空港ロジスティクスセンターが分譲開始 ●横浜植物防疫所札幌支所千歳空港出張所が開設
	5	●エアアジアX 就航(バンコク線)



2015	8	●千歳市地域協議会、新千歳空港の深夜・早朝便の拡大について基本合意
	10	●エアアジアX 就航(クアラルンプール線)
	12	●エアブサン 就航(ブサン線) ●国際線の年間乗降客数が初めて200万人を突破 ●国内・国際線合計年間旅客数が初めて2,000万人を突破
2016	7	●アジアナ航空 就航(ソウル線) ●チェジュ航空 就航(ソウル線)
	8	●スプリングジャパン 就航(成田線)
	10	●スクート 就航(シンガポール線) ●千歳空港開港90周年記念行事 ●道内空港初の外国人観光案内所を設置
	12	●エアブサン 就航(テグ線)
2017	1	●海南航空 就航(杭州線)
	4	●動物検疫所北海道・東北支所となる ●吉祥航空 就航(上海(浦東)線)
	9	●北海道空港(株)が新千歳空港ターミナルビル事業を新千歳空港ターミナルビルディング(株)へ継承
	12	●国際線年間乗降客数が300万人を突破 ●路線別年間乗降客数で新千歳-羽田線が国内197路線最多(905万1,293人)となる
2018	5	●国土交通省が道内7空港運営権の公募を開始
	8	●フィリピン航空 就航(マニラ線)
	11	●エアソウル 就航(ソウル線)
	12	●年間乗降客数が2,331万2,543人と5年連続更新 ●ウラル航空 就航(ウラジオストク線) ●JR北海道新千歳空港駅リニューアルオープン
2019	3	●マリンド・エア 就航(クアラルンプール線)
	8	●道内7空港の運営を担当する北海道エアポート(株)が設立 ●国際線旅客ターミナルビル増築部分供用開始
	11	●深訓航空 就航(無錫線) ●山東航空 就航(青島線) ●奥凱航空 就航(天津線)



2019	12	●フィンエアー 就航(ヘルシンキ線)
2020	1	●北海道エアポート(株)が道内7空港のビル施設等運営事業を開始 ●厦門航空 就航(福州線) ●四川航空 就航(成都線)
	2	●ポルトムインターナショナル北海道が開業 ●コロナ禍の影響で国際線発着便がゼロとなる
	6	●北海道エアポート(株)が新千歳空港の滑走路等の運営事業を開始
2021	3	●道内7空港が完全民営化 (新千歳、稚内、釧路、函館、女満別、旭川、帯広)
	10	●フジドリームエアラインズ 就航(静岡線)
2022	7	●2年4か月ぶりの国際線定期便再開(大韓航空ソウル線)
	10	●スターラックス航空 就航(台北線)
2023	12	●ビジネスジェット専用ターミナルを供用開始
2024	11	●エアロK 就航(清州線)
	12	●北京首都航空 就航(北京(大興)線) ●タイ・ベトジェットエア 就航(バンコク線)
2025	1	●セブパシフィック航空 就航(マニラ線)
	4	●2024年度の乗降客数(国内線・国際線)が2,483万人と過去最多に
2026	10	●千歳市空港開港100年記念式典

冊子編集に参考とした資料

Reference Materials Used for Booklet Editing



参考文献

- 『新千歳市史通史編』(発行:千歳市)
- 『要覧ちとせ 令和7年度版』(発行:千歳市)
- 『千歳市工業団地立地の魅力まるわかりガイド』(発行:千歳市)
- 『数字でみる航空』(発行:日本航空協会)
- 『千歳航空協会設立50周年誌』(発行:千歳航空協会)



参考ウェブサイト

- 千歳市公式ウェブサイト
https://www.city.chitose.lg.jp/
- 北海道エアポート株式会社
https://www.hokkaido-airports.com/ja/corporate/
- 新千歳空港ターミナルビル
https://www.hokkaido-airports.com/ja/new-chitose/
- 国土交通省(空港管理状況調査)
https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000185.html
- 航空自衛隊千歳基地
https://www.mod.go.jp/asdf/chitose/
- ASA Chitose Association Inc Chitose/Hokkaido Area Photo Index
http://asachitose.com/ChHokPhotoindex.html
- 日本航空株式会社
https://www.jal.com/
- 全日本空輸株式会社
https://www.ana.co.jp/
- 株式会社AIRDO
https://www.airdo.jp/
- スカイマーク株式会社
https://www.skymark.co.jp/ja/
- 日本航空大学校・北海道校
https://www.jaa-tech.jp/



写真・資料および取材ご協力

- 千歳市
- 北海道エアポート株式会社
- 北海道空港株式会社
- 航空自衛隊
- 航空自衛隊千歳基地
- ASA Chitose Association Inc
- 日本航空株式会社
- 全日本空輸株式会社
- 株式会社AIRDO
- スカイマーク株式会社
- Peach Aviation株式会社
- 千歳航空協会
- 株式会社山三ふじや
- 千歳温故知新の会
- ヘアーポイントすみれ
- 五十嵐美容院
- 東亜珈琲館
- 玉木時計宝石店
- 航空自衛隊千歳基地OB会「千鷲会」
- 森の旅亭びえい
- 日本航空大学校・北海道校
- 江戸東京博物館
- 大阪毎日新聞社