

第5章 社会的インフラストラクチャーの整備

第1節 都市計画と市街地の形成

(1) 都市計画の変遷

都市計画制度

1919（大正8）年の都市計画法（旧法）における都市計画は、「交通、衛生、保安、防空、経済等に関し永久に公共の安寧を維持し又は福利を増進するための重要施設の計画」とされており、施設整備が主体の制度であり、対象は当初東京など6都市であった。その後、1923（大正12）年に25都市へ、1933（昭和8）年に全市及び市に準じた町村へ、拡大された。

旧法時代、北海道では1922（大正11）年に市制施行となった都市のうち札幌、函館、小樽で、近代的な都市整備を目的として1923年に都市計画法の適用を受ける都市となった。その後も旭川市、室蘭市、釧路市などが同法の適用を受けた。しかし、これらの都市で実際に都市計画が決定されたのは、その後10年以上を経てからであった。たとえば函館市は大火のあった1934（昭和9）年、札幌市は1936（昭和11）年のことであった。

戦災からの復興を経て、高度経済成長に伴う市街地拡大に対応するため、1968（昭和43）年、土地利用のコントロールと施設整備を一体的に進める都市計画法（新法）が制定された。新法では、「都市の無秩序な拡大を防止し、秩序ある発展を図ること」を目的とし、区域区分（線引き）制度と開発許可制度を創設し、すべての都市計画施設の区域において建築制限を設けた。また、対象となる地域は全国とし、公告、縦覧等の住民参加手続を経て、都道府県や市町村等が決定するものとされた。

1968年の新法施行後、北海道の都市計画区域に指定されている市町村は、2024（令和6）年時点で、札幌圏の市町をはじめとする99市町（35

市、64町）である。

当別町の都市計画

当別町では、昭和40年代に石狩湾新港の大型プロジェクトの影響で開発事業が進んだことで土地利用における弊害が生じることを懸念し、新法に基づく「都市計画」の導入に踏み切った。1975（昭和50）年6月、当別町総合開発計画などの上位計画をもとに、町の動向と産業との調和、文化的な都市生活、機能的な都市活動を行うべく、適切な制限のもとに合理的な土地利用を図ることを目的として、「都市計画」を行うこととした。

町では一体的な土地利用を行うこととし、整備、開発、保全する区域として、青山以北を除く当時の行政区域の約43％にあたる1万8013haを、都市計画区域に指定した。その後、1996（平成8）年6月14日に当別町上当別の一部行政界が石狩町（現・石狩市）との間で確定したことから、1997（平成9）年8月29日には計画区域が1万7969haに変更された。2021（令和3）年3月には測量精度の高度化により面積の修正が行われ、1万6768haとなっている（次頁図1）。

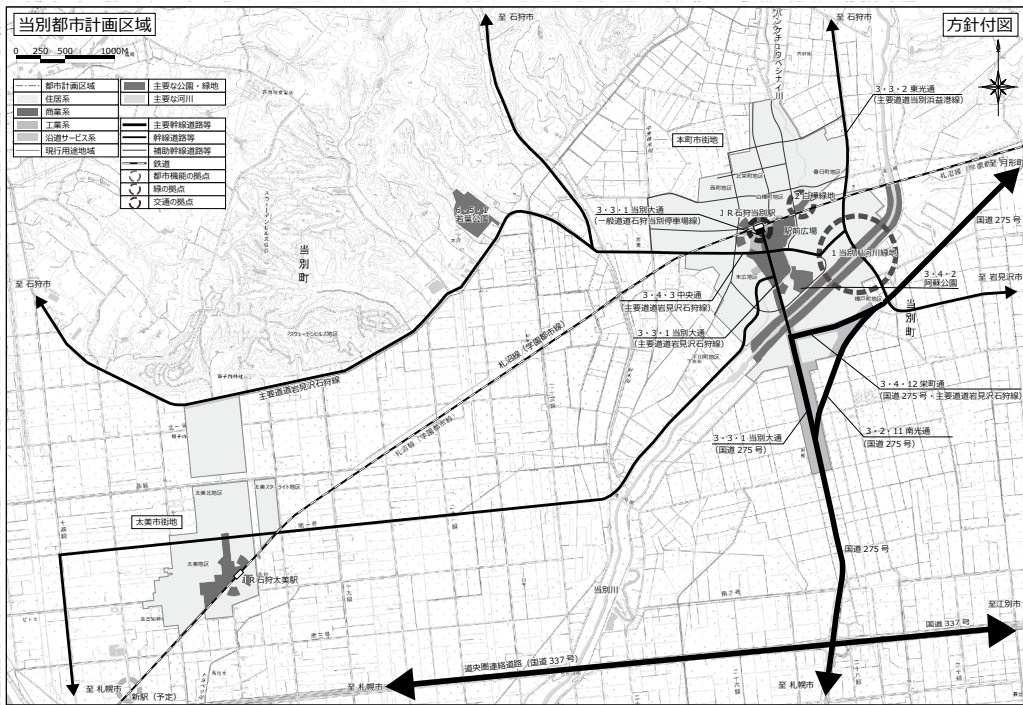
地域地区

〈用途地域〉

1976（昭和51）年12月には、本町地区の中心市街地をとりまく約301haの区域に対して、都市活動の機能性、都市生活の安全性などの普及を目的として、市街地整備の推進を策定する用途地域の指定を行った。1989（平成元）年に、用途地域指定面積の一部見直しを行った。その概要は表1、表2（P490）の通りである。

また、1996（平成8）年3月には、特別用途地区として特別工業地区が設定された。特別工業地区とは用途地域内で特別な目的によって土地を利用する場合に、土地利用の増進、環境保護などを期して設定される地区のことであり、樺戸町、対雁の各一部に20haが設けられた。2021（令和3）年時点での本町地区、太美地区の用途地域の指定は、それぞれ次頁図2、図3の通りである。

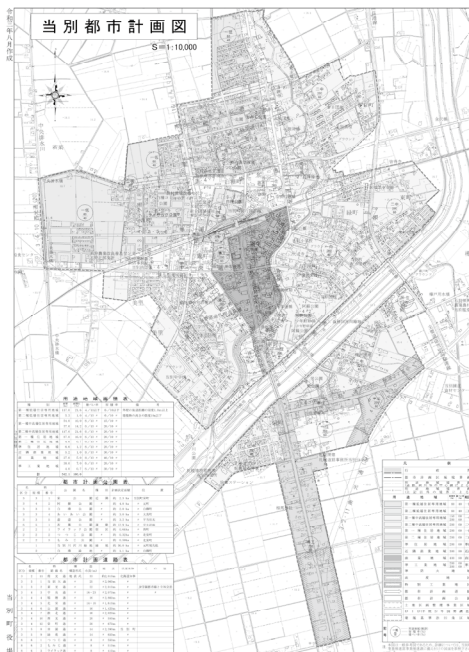
図1 当別都市計画区域



資料：当別町

※都市計画区域のうち、本町地区と太美地区を抜粋した。

図2 本町地区の用途地域指定図の概況



資料：当別町（2021年8月作成）

図3 太美地区の用途地域指定図の概況



資料：当別町（2021年8月作成）

※図2、図3の色分けは、次頁表1、表2の「第1種低層住居専用地域」など、各用途地域を示している。

表1 用途地域変遷一覧（1976年・1989年）

告示年月日	第1種住居 専用地域		第2種住居 専用地域		住居地域		近隣商業地域		商業地域		準工業地域	
	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)
1976年12月28日	66	21.9	68	22.6	133	44.2	1	0.3	16	5.3	17	5.7
1990年4月3日	66	20.3	85	26.2	140	43.1	1	0.3	16	4.9	17	5.2

告示年月日	工業地域		工業専用地域		合計	
	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)
1976年12月28日	-	-	-	-	301	100
1990年4月3日	-	-	-	-	325	100

資料：当別町

表2 用途地域変遷一覧（1996年・2021年）

告示年月日	第1種低層住居 専用地域		第2種低層住居 専用地域		第1種中高層住居 専用地域		第2種中高層住居 専用地域		第1種住居地域		第2種住居地域	
	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)
1996年3月29日	117	21.6	5.3	1	131	24.2	117	21.6	87	16	4	0.7
2021年8月26日	117	21.6	5.3	1	131	24.2	117	21.6	87	16	4	0.7

告示年月日	準住居地域		近隣商業地域		商業地域		準工業地域		合計	
	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)
1996年3月29日	6.6	1.2	5.2	1	27	5	42	7.7	542.1	100
2021年8月26日	6.6	1.2	5.2	1	27	5	42	7.7	542.1	100

資料：当別町

〈準防火地域・高度地区〉

準防火地域とは市街地において火災を防止するために建築物を構造的に規制し、都市の不燃化、延焼防止、災害時の避難路設定などを目的として定めたものである。1976（昭和51）年12月に設定され、1996（平成8）年3月に面積が変更となった。変更内容は次頁表3の通りである。

高度地区とは、市街地の環境維持及び土地利用の促進を図り、建築物の高さの最高限度または最低限度を設定したものである。1996年3月に

太美町、獅子内、字当別太の一部（第1種中高層住居専用地域）において、合計54haが設定されている。

表3 準防火地域

告知年月日	面積 (ha)	備考
1976年12月28日	17	大町の全部、泉町、旭町、万代町の各一部
1996年3月29日	32	弥生の全部、園生、錦町、幸町の各一部、太美町、当別太の各一部

資料：当別町

都市計画による整備対象施設

1976(昭和51)年9月、7本の道路が都市計画道路に指定された。2012(平成24)年11月現在の都市計画道路の指定、整備状況は表4の通りである。また次頁図4は、都市計画道路の位置を示したものである。

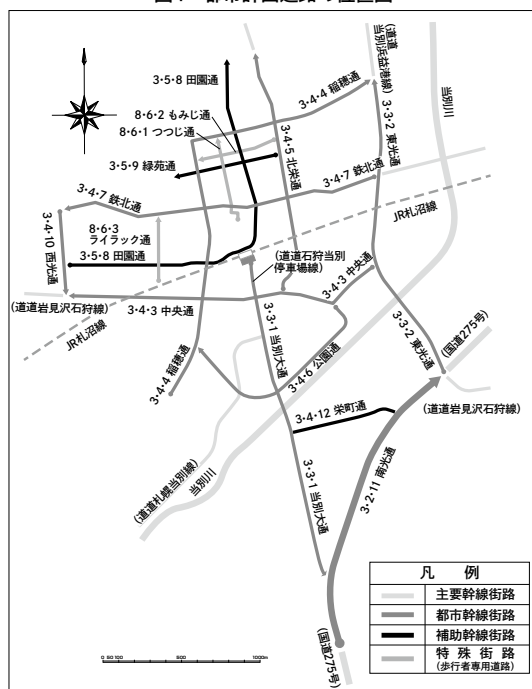
1976年6月には都市計画公園として、栄公園、阿蘇公園、若葉公園が指定された。その後の整備状況は、次頁表5の通りである。

表4 都市計画道路の整備状況（2012年11月現在）

名称	主な幅員(m)	延長(m)	車線数	当初計画決定年月日	最終変更年月日	改良済延長(m)	整備率(%)
南光通	33	2,010	4	1991年7月9日	2005年11月22日	0	0
当別大通	25	2,060	2	1976年9月11日	2007年2月16日	1,110	54
東光通	22	2,010	2	〃	2005年11月22日	0	0
中央通	16	2,070	2	〃	2001年11月30日	500	24
稲穂通	16	2,860	2	〃	2005年11月22日	2,230	78
北栄通	16	1,610	2	〃	1999年12月7日	1,610	100
公園通	16	1,420	2	〃	2007年2月16日	0	0
鉄北通	16	2,020	2	〃	2005年11月22日	970	48
西光通	20	550	2	1985年9月9日	〃	0	0
栄町通	20	670	2	1991年7月9日	〃	0	0
田園通	14	2,390	2	1979年1月10日	2007年2月16日	1,770	74
緑苑通	14	650	2	〃	〃	650	100
つつじ通	8	550	-	〃	1991年7月12日	430	78
もみじ通	8	510	-	〃		510	100
ライラック通	8	410	-	〃		410	100
合計		21,790				10,190	47

資料：当別町

図4 都市計画道路の位置図



資料：当別町

表5 都市計画公園・緑地 (2012年9月現在)

種別	名称	位置	計画決定 面積(ha)	供用面積 (ha)	当初計画決定年月日	最終変更年月日
近隣	栄公園	栄町	2.3	2.3	1976年6月28日	
	阿蘇公園	元町	4.8	4.8	〃	1995年8月29日
	白樺公園	白樺町	2	2	1989年10月2日	
	あいあい公園	太美町	3	3	1997年8月13日	1999年8月13日
	遊遊公園	当別太	3.2	3.2	〃	
運動	若葉公園	字上当別	12.9	5	1976年6月28日	2012年8月27日
街区	ライラック公園	西町	0.64	0.64	1988年11月17日	
	つつじ公園	北栄町	0.32	0.32	〃	
	もみじ公園	北栄町	0.59	0.59	〃	
緑地	当別川河川緑地	元町地先他	36	4.9	1991年12月6日	
	白樺緑地	白樺町	1.1	1.1	1995年9月4日	
合計		9公園・2緑地	66.85	27.85		

※種別については、次の通りである。「近隣」…近隣に居住する者の利用に供するもの。「運動」…都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とするもの。「街区」…主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とするもの。「緑地」…主として自然的環境を有し、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上、及び緑道の用に供することを目的とする公共空地。

資料：当別町

土地区画整理事業

土地区画整理事業は、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図るものである。企画・調査に始まり、都市計画、事業計画等の計画や換地設計等を経て、換地処分・清算を行う。町では次頁表6のように、二つの地区で土地区画整理事業を行った。その内容は、それぞれ下記の通りである。

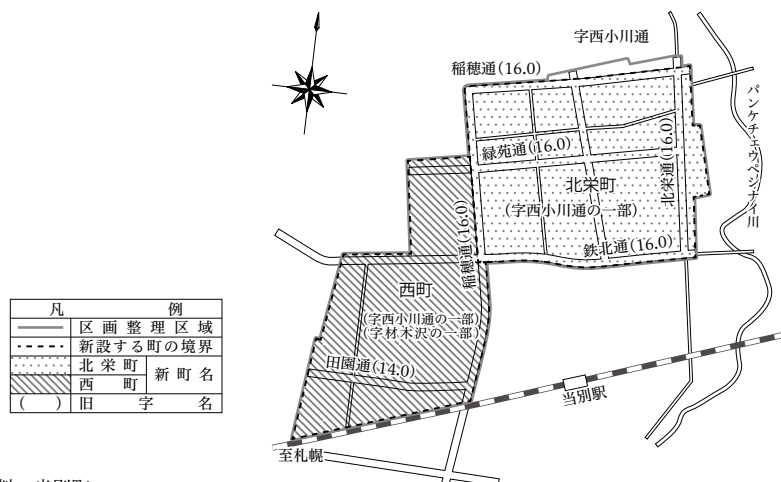
〈鉄北第1地区土地区画整理事業〉

鉄北第1地区については、1977（昭和52）年秋に調査を始め、1979（昭和54）年1月に北栄町、六軒町、西町および材木沢の各一部からなる約51.5haの地区について、土地区画整理事業の都市計画決定が告示された。計画の内容は、都市計画街路、特殊街路（自転車・歩行者専用道路）、区画街路の総延長約13.5km、緑地公園面積約1.8haを配置し、住環境を整備、改善、向上させるものであった。総事業費は約35億2000万円であった。この計画は、目指すべき将来像を「緑豊かな田園都市」とし、1980（昭和55）年に策定された「当別町総合開発新計画」（第2次総合計画、1980～1989年）にも盛り込まれ、1980年に造成工事に着手した。

1983（昭和58）年度には鉄北通りが整備され、従来の「迷路」のようであった通りの直線化が完了した（次頁表6）。

1991（平成3）年度に整理事業は完了し、図5のような区画に整理された。これに伴い、1993（平成5）年、後述するように字名（町名）の改正が行われた。

図5 土地区画整理事業後の鉄北第1地区



資料：当別町

表6 土地区画整理事業（2021年8月現在）

事業名	告示年月日	計画面積 (ha)	完成事業年度	施工面積 (ha)
鉄北第一地区 土地区画整理事業	1979年1月11日 決定	51.5	1991年12月24日	51.5
幸町土地区画整理事業	1996年8月14日 決定	10.2	2009年3月6日	10.2
	2005年10月4日 決定	5.7	2009年3月6日	5.7

資料：当別町

〈幸町土地区画整理事業〉

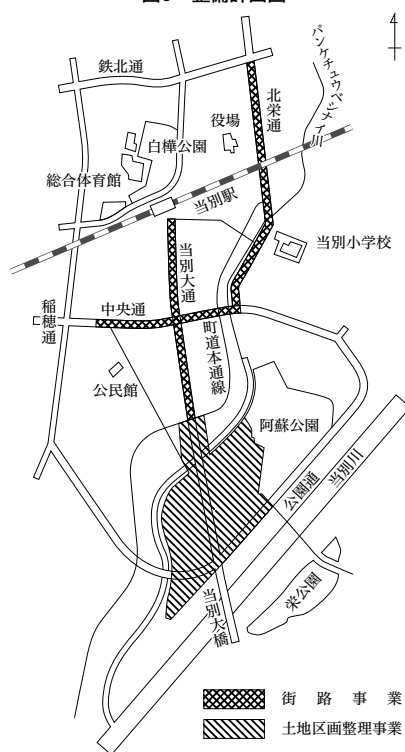
幸町地区は中心市街地や栄町方面と一体的に発展し、1965（昭和40）年ころの地区人口は約1000人であった。しかし、その後の当別川切替工事*¹によって、パンケチュウベシナイ川や当別川、阿蘇公園に囲まれ、他の地域とは分断された地区となり、地区人口も約330人（1995年までの10年間）ほどで推移していた。また地区内の道路は狭く、行きどまりの私道もあり、地区内の国道の交差点が変則的であるなど、住環境や防災、交通安全面についても課題を抱えていた。隣接する弥生地区の一部も、道路などが未整備のほか、土地の効率的な利用に支障があった。

こうした背景から、1995（平成7）年度から、幸町と弥生の一部で土地区画整理事業調査が行われた。1996（平成8）年には幸町土地区画整理事業の都市計画が決定した（図6）。なお、当別大通の整備は、JR当別駅から町道本通線までの道道区間を街路整備事業で、またその延長線上の町道本通線から当別大橋までの間については、幸町土地区画整理事業による整備とした。計画面積は10.2ha、総事業費は17億6300万円であった。

また町では、2004（平成16）年度から国土交通省の事業採択を受け、幸町地区において、「まちづくり交付金」を活用して、区画整理事業区域内の区画道路、公園、当別大通の平板ブロック等の整備に取り組んだ。この事業期間は、2004年度から2007（平成19）年度までの4カ年で、2007年度で事業を終了した。この事業を含めて、2008（平成20）年度

*1 当別川切替工事については、第3節を参照

図6 整備計画図



資料：『広報とうべつ』1995年5月号

に幸町土地区画整理事業は完了した（前頁表6）。

字名廃止と町名整備

戦後、社会生活が落ち着き、人口が増え、住民の活動が活発化すると、地域においては、土地管理や各種証明時における住居表示をめぐる混乱が表面化するようになった。この事態について、1990（平成2）年12月の町議会で、配野定平町長は「字界、字名等の混乱については十分認識している」が、字名変更は「膨大な費用と時間を要する」として、解決に向けて努力すると答弁した。その後、町では1991（平成3）年度から「字名（町名）の改正作業」に着手した。

鉄北第1地区土地区画整理事業の完了後、1993（平成5）年2月、字西

表7 旧新地番対照表

実施年度	旧字名	新町名	実施年度	旧字名	新町名
1993年2月1日	字西小川通	白樺町、北栄町	1998年3月9日	東小川通	若葉
	字東小川通	白樺町、北栄町		字西小川通	若葉、西町
1994年2月1日	字樺戸通	元町		字下川通	若葉
	字対雁通	元町		字川下通	若葉
	字西小川通	東町、春日町		字材木沢	若葉、西町
	字大川上通	元町、緑町、東町		字田の沢	若葉
	字東小川通	春日町、東町、緑町、元町		当別町	若葉
	当別町	美里、園生、錦町	1999年2月1日	字上当別	獅子内、スウェーデンヒルズ
1995年2月20日	字弁華別	弥生		字高岡	獅子内、スウェーデンヒルズ
	字樺戸通	幸町		字獅子内	獅子内、スウェーデンヒルズ
	字対雁通	幸町、末広		字大沢	獅子内、スウェーデンヒルズ
	字東小川通	美里、幸町		字ビトエ	獅子内
	字材木沢	美里、錦町		当別町	獅子内、スウェーデンヒルズ
	字西小川通	弥生、園生、錦町、末広、美里	2000年2月7日	字東小川通	当別太、太美南、ビトエ
	字下川通	末広、美里、弥生、幸町		字西小川通	ビトエ
	字川下通	弥生、美里、末広		字川下通	当別太
1996年2月1日	字大川上通	樺戸町		字当別太	当別太、ビトエ、太美南、太美スターライト
	当別町	樺戸町、下川町		字ビトエ	ビトエ、当別太
	字東小川通	樺戸町、下川町、栄町		当別町	当別太、ビトエ
	字金沢	樺戸町	2002年5月20日	字東小川通	川下
	字西小川通	樺戸町		字西小川通	川下
	字材木沢	下川町		字下川通	川下
	字川下通	樺戸町、下川町、栄町		字川下通	川下
	字対雁通	栄町、樺戸町、下川町		字対雁通	川下
	字下川通	下川町、栄町		字蔵岱	川下
	字樺戸通	樺戸町、栄町		字材木沢	川下
1997年3月1日	字西小川通	六軒町		字獅子内	川下
	字東小川通	六軒町		字当別太	川下
	字田の沢	六軒町		字大沢	川下
	字材木沢	六軒町		当別町	川下
	字弁華別	六軒町	2003年2月3日	字東小川通	蔵岱
	当別町	六軒町、対雁		字川下通	蔵岱
	字対雁通	対雁		字対雁通	蔵岱
	字川下通	対雁		字蔵岱	蔵岱
	字東裏	対雁		字東裏	蔵岱
				当別町	蔵岱

資料：当別町

小川通・字東小川通の一部が、白樺町・北栄町と変更された。町名整備事業は2003（平成15）年まで実施されたが、その後は行われていない。その実施経過は、前頁表7の通りであった。

（2）都市計画マスタープラン

当別町都市計画マスタープラン

1992（平成4）年の一部改正により、都市計画法第18条の2に規定される都市計画マスタープランとは、暮らしやすい都市づくりを進めるために住民参加のもとに望ましい都市像を明らかにし、都市関係施策を総合的、体系的に展開することを目的として策定されるもので、都市計画区域を有する市町村では策定が責務となった。

町ではこうした法律のもとに2002（平成14）年、当別町第4次総合計画に即して「当別町都市計画マスタープラン」を策定した。同計画は平成33年を目標時期とし、住民との対話を重視しながら策定された。その役割として「当別町の望ましい都市像を明確にすること」、「都市計画の整合性や総合性を確保すること」、「個別の都市計画に関して決定や変更の方向性を示すこと」、「都市計画の目標を町民にわかりやすく示し、理解を深めること」が定められた。また同計画では「都市づくりの理念」として「美しく、個性的で、暮らしやすい都市の形成」を設定した。さらに、「都市づくりの理念」に則り、誇りを持って暮らし続けられる都市づくりを進めるために「都市づくりの目標」を下記のように設定した。

- 美しい…都市の輪郭となっている北西側の森林や南側の石狩川、また、平野部を貫流する当別川、市街地周辺の農地など、当別町に残る美しい風景、景観を守り、磨き、資産として未来に残すとともに、これらの自然資源と調和できる都市空間を形成する。
- 個性的な…入植以来の歴史やスウェーデンとの国際交流、花卉栽培など、個性的な環境や活動を当別町の強みとして再認識し、強みを生かした都市づくりを展開するとともに、新たな個性を発掘、創出し、一番（No.1）よりも唯一（Only One）を目指して都市づくりを進める。
- 暮らしやすい…当別町は、大都市近郊の田園都市であり、大都市に比べゆるやかな時間の流れが感じられ、今後も、過度な都市化を進めることなく、子供から高齢者まで多世代が快適で、使いやすく、

暮らしやすい都市空間を形成する。

当別町都市計画マスタープランでは2021（令和3）年度の計画人口を3万人とし、将来の土地利用面積は672haとした。都市づくりの基本方針は表8の通りである。

表8 都市づくりの基本方針の体系

土地利用の基本方針	市街地の輪郭の形成	環境保全の基本方針	農地、森林の保全
	住宅系土地利用の推進		河川の保全、上水の確保
	商業系土地利用の推進		市街地内、農業集落内の緑地の保全
	工業流通系土地利用の推進		自然エネルギーの活用
	農地の保全、農業集落の形成		
交通の基本方針	自動車系道路の整備	景観の基本方針	駅前・商業地景観の形成
	歩行者系道路の整備		住宅地景観の形成
	公共交通の充実		自然景観の保全
			沿道景観の形成
公園、河川の基本方針	公園の整備		歴史景観の保全創出
	広場の整備	防災の基本方針	災害予防の推進
	グリーンベルトの形成		災害時対策の推進
	河川の整備		バリアフリーの推進
			防犯対策の推進

資料：当別町

表9 地域別の構想

地域	地域づくりのテーマ	地域づくりの目標
本町地域	花と川、歴史をいかした 当別町の美しい中心街の形成	1. 歩いて楽しい賑やかな中心部の形成
		2. 潤いの感じられる個性的な住宅地の形成
		3. わかりやすく安全な道路網の形成
		4. 風雪から市街地を守る緑の輪郭の形成
西部地域	緑に囲まれた統一感の 感じられる美しい市街地の 形成	1. 統一感の感じられる個性的な街並みの形成
		2. 宅地需要に対応できる計画的なまちづくりの推進
		3. 環境資源を取り入れた潤いのある市街地の形成
		4. 地域住民が主体的に関わるまちづくりの推進
本町周辺田園地帯	田園、森林の保全・活用と、 達人をいかした 地域コミュニティの形成	1. 基幹産業を振興する豊かな農地等の保全
		2. 農地や森林と調和したのどかな農村風景の形成
		3. 地域内の交流、都市との交流が継続するまちづくりの推進
		4. 地域住民の自主的な活動による人づくりと 参加型の地域づくりの推進

資料：当別町

また、同計画では地域ごとの構想も策定された。地域別構想は前頁表9の通りである。

当別町都市計画マスタープラン改訂版（2012年度版）

当別町都市計画マスタープランにより、まちづくりに関する各種施策が展開されたが、長引く景気の低迷により土地利用が低迷し、社会経済状況の変化により計画を見直す必要が生じた。町では人口が2010（平成22）年4月時点で1万8774人までに減少し、世帯数も2002（平成14）年ころから横ばいとなっていた。また、2006（平成18）年の都市計画法改正や当別町第5次総合計画の策定により方針が見直されるなどの関係法令、上位計画の変更があった。こうした状況から、「市街地拡大を想定したまちづくりから、持続可能なまちづくりへの転換」の必要があり、さらに、「都市の安定したまちづくり」への転換が求められたため、同マスタープランの見直しを実施した。

計画人口は、近年の人口減少や用途地域の収容人口などに即して、2021（令和3）年度末までに2万人とした。土地利用フレームについては用途地域内の収容可能人口が2万1000人であることを踏まえた上で、用途地域内の未利用地解消を図りながらコンパクトな市街地形成を基本とした。

都市づくりの基本方針では、無秩序な市街地拡大防止を目的として「コンパクトな市街地の形成」、来訪者向けの案内サインの設置などを方針とした「交通誘導」、下水設備、雨水排水設備の整備を目的とした「下水道の整備、上水の確保」、観光振興を目的とした「観光資源の創出」が新たに盛り込まれ、当別町の新たなまちづくりに資するものとした。

当別町都市計画マスタープラン改訂版（2021年度版）

2021（令和3）年度には再び当別町都市計画マスタープランの見直しが行われた。見直しの経緯としては人口が依然として減少の一途を辿っていることや、当別町第6次総合計画や都市機能の集約を図りコンパクトなまちづくりを推進する計画である「当別町立地適正化計画」がそれぞれ2020（令和2）年に策定されたことなどがあり、これらの社会経済的状況や上位計画との関係を踏まえてのことだった。計画策定にあたっては、「当別町立地適正化計画」と「当別町第6次総合計画」（ともに

2020年3月策定）に伴って行われたアンケート調査や住民ワークショップ、グループインタビューの結果を活用し、住民の意向を取り入れた。

目標時期は2040（令和22）年とした。都市づくりの目標として、都市づくりの理念に基づき、「住民の生活のしやすさ・楽しさ」、「健康を守り・育てる」、「大都市近郊の緑豊かな住環境」、「あらゆる人が幸せに暮らせるまち」として定住可能な都市づくりを進め、コンパクトで利便性と持続性の高いまちづくりを進めるとした。また、環境保全の視点から持続可能な低炭素型都市構造への転換を目指すとしている。基本方針としては、JR新駅（ロイズタウン駅）設置予定地周辺である太美市街地や道の駅周辺などの開発、連携強化が新たに盛り込まれている。

（3）住宅地の開発

当別町土地開発公社の設立等

当別町土地開発公社は、都市の健全な発展と秩序ある整備を推進するために1972（昭和47）年に制定された公用地の拡大の推進に関する法律に基づき、当時の地価高騰などに対応し、町の総合開発計画を踏まえた公共用地等の先行取得や、管理、処分等を行うことを目的として、同年11月に設立された。

当初は、上口正一町長を理事長とし、事業内容は、車両センター用地や町営中小屋スキー場ゲレンデ用地をはじめ、公共施設用地、公園用地、道路拡幅用地などを地権者から取得し、町等へ売却を行うこと等であった。

1995（平成7）年度からは、後述する末広および下川町の「ゆとりっち稲穂」について、用地取得と宅地造成、分譲等を主な事業として行っ

てきたが、不動産不況等の理由から残区画の売却は進まなかった。

右肩上がりの経済構造が崩壊し、土地の先行取得のメリットが失われたこと等もあり、2009（平成21）年度から、町と公社との間で解散に向けた協議が進められ、町債により公社の長期借入金の償還を行うこととして、2010（平成22）年6月の町議会で公社解散について承認を得た。2011（平成23）年度には、北海道から



写真1 中小屋スキー場で開かれた道民スポーツ大会（1974年）

の解散認可等、清算に係る事業を取り進め、同年11月に解散した。

ゆとりっち稲穂

町は、青山地区の当別ダム建設事業によって土地、住居等が水没し、居住地の移転が必要となった住民の生活再建対策として、代替宅地となる「ゆとりっち稲穂」の造成事業を実施することとし、前述の当別町土地開発公社に事業を依頼した。公社は、末広および下川町の農地等、約3万2900㎡の宅地造成等を1995（平成7）年度から着手した。

1997（平成9）年度には、当初の移転希望の世帯数と同じ58区画の造成等が完了し、対象となる住民との契約を進めたが、最終的な成約は7区画に留まったため、翌年度から一般分譲を行うこととなった。2002（平成14）年度まで一般分譲を行い、新たに25区画が売却された。

長期借入金の償還等のため、残区画の販売が急がれるなか、公社は分譲価格の見直しや、住宅設備に対する助成など、様々な販売促進策を実施したが、景気の低迷が一層深刻化していたことから、2003（平成15）年度から2009（平成21）年度までの7年間、新たな成約は無く、公社解散後も、残区画の販売状況は好転しなかった。

その後、2013（平成25）年ころから隣接する札幌市内において土地価格の上昇が続いていたことや、2018（平成30）年度以降、小中一貫教育の義務教育学校「とうべつ学園」の建設や、「ロイズタウン駅」の新設などの取り組みにより、当別町へ注目が集まるようになったことから、2019（令和元）年度ころから、急激に販売件数が増加し、2023（令和5）年9月には完売となった。現在、43戸の住宅が建設され、44世帯が暮らしている。

スウェーデンヒルズ地区

1970（昭和45）年に閣議決定された「第3期北海道総合開発計画（昭和46～55年）」に基づいて、石狩湾新港とその後背地に工業団地の建設が計画された。同計画の構想段階からそこで働く人々の住宅地の確保が問題となり、その適地として、当別町獅子内地区の丘陵地が浮上した。そこでの住宅地建設計画が進められ、この住宅地が現在のスウェーデンヒルズになった。

1976（昭和51）年、(株)スウェーデンハウスの創業者は、優れた住宅

を求め海外を視察し、北欧住宅の高性能と豊かさに深く感銘を受けた。1978（昭和53）年、都倉栄二元スウェーデン大使を北海道に招待し、当住宅地への助言を求めたところ、「スウェーデン村構想」の示唆を得た。都倉元大使がこの提案を行ったのは、離任時にスウェーデン国王からスウェーデンと日本との交流の足がかりを作って欲しいとの依頼を受けていたためであった。

前述した住宅地建設計画の実現に向け、スウェーデン住宅を中心とするニュータウン建設計画を進めていた(株)グリーンタウン（現・(株)北洋交易）が、1979（昭和54）年にニュータウン計画「スウェーデン村構想」（スウェーデン住宅を中心としたまちづくり計画）を立案し、当別町に提案した。同年、町はこの提案を受け入れ、誘致を表明した。

1983（昭和58）年3月、日本とスウェーデンの経済的・文化的交流促進のため、財団法人スウェーデン交流センター（現・一般財団法人）が設立された。同年6月、スウェーデン村（現・スウェーデンヒルズ）の建設事業が着工となった。

1986（昭和61）年8月、スウェーデンヒルズの中心にスウェーデン交流センターが落成し、落成式には駐日スウェーデン大使のほか、レクサンド市から市長を団長とする交流使節団が参加した。こうして現在のスウェーデンヒルズの基盤が整うこととなった。1983年に開始された造成地域は獅子内丘陵地の一帯、約300haで92戸のスウェーデン住宅を予定していた。道路、公園、上下水道などの整備も進み、1984（昭和59）年から販売が開始された。



写真2 スウェーデンヒルズの街並み

スウェーデンヒルズの特徴は、総面積の約3分の1を自然のままに残し、電線を地中埋設するなど、スウェーデンを思わせる美しい街並みを実現していることである。2025（令和7）年までに約500棟が建設され、2025年4月現在の人口は844人となっている。

金沢地区 当別田園プロジェクト

1998（平成10）年に公布・施行された「優良田園住宅の建設の促進に関する法律」を受けて、辻野建設工業(株)は「当別田園住宅プロジェクト」の名称で、金沢地区において住宅開発を開始した。同プロジェクトは特徴として、「農的な暮らし」や「小動物との共生」、「起業・アトリエ・創作活動」、「自然の中での子育て」などをコンセプトとしている。

山裾に広がる緑豊かな環境に住宅が点在し、里山らしい景観を形成している。個々の住宅は注文建築であり、住む人のライフスタイルにふさわしい設計をしているとともに、シルバーの三角屋根をデザインとして統一し、田園住宅の一体性を確保している。また、暖房設備として薪ストーブを設置し、実用としている住宅も多い。

2025（令和7）年現在、累計で約40棟が建設され、地区の人口は約90人となっている。



写真3 金沢地区の優良田園住宅

第2節 交通網の変遷

道路と橋の概況

開拓当初、当別と聚富を結ぶ仮道が開かれたが、その後、明治の前半に対雁を経て札幌に至る対雁道路、対雁から中小屋までの樺戸道路が建設された。1898（明治31）年には、獅子内山の麓を迂回するルート（石狩道路、いわゆる新道）が整備された。その後、厚田に至る道路、浜益に至る道路などが整備された。

また、大正時代から1937（昭和12）年ころまでに村道の整備が進んだ。戦後は1951（昭和26）年ころより町道の整備が始まった。『当別町史』によれば、1920（大正9）年から1969（昭和44）年までの村道・町道の総延長は約371.5km、路線数は200路線となっている。

1969年には、当別町内を通る道道札幌沼田線が国道275号に昇格した。主要道路である当別栗沢線（1950年）、当別浜益港線（1954年）、石狩太美停車場線（1961年）、当別望来線（1966年）が、それぞれ道道に昇格した。2025（令和7）年現在の国道、道道は図7の通りである。

図7 町内の国道と道道



資料：当別町

橋梁は永久橋への切り替え工事が行われるものが増え、1969年度までに永久橋が68カ所で総延長694.54m、木橋が160カ所で総延長1325.91mとなった。

2025（令和7）年時点で道路は国道、道道及び町道の総延長が約503.1km、路線数が543路線となり、永久橋は170カ所、総延長が3666.6mとなっている。

国の土木事業担当機関として、1951年7月1日、北海道開発局が設置されたのと同時に、当別町にも1920年から存在した土木派出所の業務を分離して、北海道開発局札幌開発建設部当別出張所と北海道土木現業所当別出張所が設置された。

（1）国道

国道275号と拡幅工事

町内における国道275号は、岩出山伊達家第三次移民を現在の対雁に移住させるために、1880（明治13）年6月に開通した対雁通と、樺戸集治監の物資輸送を目的として同集治監囚人を使役し、1888（明治21）年竣工の当別から金沢、中小屋を経て月形に至る道（『当別村史』によれば、月形道路）が始まりである。

このルートは1954（昭和29）年4月には主要道道札幌沼田線に指定され、1969（昭和44）年12月4日に国道275号に昇格している。当初は起点を札幌市、終点を北竜町とし、江別市、当別町、月形町、新十津川町を主な経由地とした。1974（昭和49）年11月には美深町まで延伸されている。

その後、交通混雑解消と冬季の吹雪による視界不良の解消を目的として、1987（昭和62）年から当別町内の延長2.9kmの2車線を4車線にする拡幅工事が行われ、2002（平成14）年度中に竣工をみている。

また、2000（平成12）年度からは江別市と当別町を結ぶ道路の交通混雑緩和、物流の効率化、道路交通の安全性向上などを目的として、蕨岱の国道275号の2車線部分「延長3.3km」を4車線に拡幅する工事に着手し、2011（平成23）年度中に竣工した。



写真4 片側1車線だった国道275号の様子（1991年）

第七次道路整備五箇年計画

国では1973（昭和48）年度から1977（昭和52）年度にかけて「第七次道路整備五箇年計画」を実施した。本計画は高速自動車国道、本州四国連絡橋などの基幹道路、都市周辺の幹線道路、地方道の整備、歩道の整備などであった。

このうち、北海道地域では1兆600億円の一般道路事業費が計上され、一次改築では一般国道の在来路線の完了、二次改築では交通安全対策、4車線化拡幅事業、バイパス事業などが計画された（『北海道道路史』行政・計画編）。

同計画の中で1974（昭和49）年中には交通需要増大への対応、道路網の体系的整備を目的として全国73路線（5867km）が一般国道に指定され、1975（昭和50）年4月より施行された。この73路線の内の1路線が、千歳市から当別町を經由して小樽市を結ぶ国道337号であり、道道9路線（千歳由仁線、栗山恵庭線、札幌夕張線、江別長沼線、栗山大曲線、月形江別線、当別石狩線、小樽石狩線、岩見沢石狩線）に加え、札幌市道1路線（小樽石狩線）、江別市道1路線（対雁新道）、長沼町道1路線（千歳線）を一本化し、国道337号として指定された。

道央圏連絡道路（当別バイパス）国道337号

道央圏連絡道路は千歳を起点とし、小樽市に至る延長80kmの地域高規格道路である。国際的な交流拠点である新千歳空港、国際的拠点苫小牧港、重要港湾石狩湾新港及び小樽港を結び、札幌圏における人・物流の連携を図る重要な役割を果たすことを目的として、現在も整備が進められている。

このうち、「当別バイパス」は石狩市生振から当別町蕨岱の国道275号までを結び、まず1981（昭和56）年11月に着工し、1988（昭和63）年8月10日に石狩川に札幌大橋が架橋（後述）され、札幌大橋の前後の1.8kmの供用が開始された。

1992（平成4）年からは北海道開発局が町道西部南四号を国道337号のバイパスに改修する工事に着手し、1996（平成8）年12月10日には、当別町ビトエ14線から当別太16線までの1.1kmの区間を国道337号として供用を開始した。同区間は幅員が路肩を含めて車道10m、歩道3.5mで暫定2車線での開通であり、当別町から札幌大橋を通り、札幌市北区あ

いの里、石狩市茨戸川に同時期竣工の生振大橋を通り石狩市花川に連絡することとなった。1999（平成11）年度までに当別太町道16線から19線付近の1.6kmが、供用を開始している。

2003（平成15）年3月31日には当別川橋を含めた当別町蔵岱の国道275号との交差点までの15.4kmが開業し、これにより当別バイパスが全通することとなった。

同日、道央圏連絡道路当別地区建設促進期成会主催で、開通記念式典が執り行われた。堀達也北海道知事（同会長）、泉亭俊彦町長、地元町内会長、沿線住民200人が出席した。なお、同バイパスの開通により、石狩市八幡と当別町栄町を結んでいた国道337号は、翌4月1日より道道岩見沢石狩線に変更された。

2011（平成23）年3月5日までに、美原道路の江別市美原ランプから、当別町蔵岱ランプまでの5.7kmが竣工し、同日に江別市美原から当別町蔵岱の国道275号までの全長8kmが、美原道路として供用を開始した。

2016（平成28）年1月15日には当別バイパスの全線4車線開通となり、開通後には交通量が1.6倍に増加し、交通事故が6割減少した。また2017（平成29）年9月23日には、当別バイパス沿線に「北欧の風 道の駅とらべつ」*2が開業している。

*2 道の駅については、第6章を参照

なお、国道451号は石狩市浜益区から滝川市に至る一般国道である。全線の供用開始は1993（平成5）年4月1日であった。当別川の上流部（字青山奥四番川付近）で、道道28号当別浜益港線が接続している。



写真5 国道275号と国道337号が立体交差する蔵岱

(2) 道道・町道

一般道路からの昇格

1960年代までに、当別町内の多くの道道は一般道路から昇格している。表10は1979（昭和54）年から1994（平成6）年にかけての道道の整備状況を示したものである。この表から、1994年までに当別町内の道道の整備がすべて完了していたことが分かる。

表を見ると、まず当別浜益港線は1979年に改良率が約81％であったのが、1994年には改良が完了し、舗装事業も1979年に約75％であったのが、1994年には100％になっている。なお、当別浜益港線は2013（平成25）年の当別ダム使用開始に合わせて、2012（平成24）年2月までに付け替え工事が竣工し、供用を開始している。

札幌当別線は1980（昭和55）年の時点で改良率が約47％であったが、1990（平成2）年には約99％となり、1994年には改良事業が完了している。望来当別線は1979年時点で改良率が約66％であったのが、1987（昭和62）年の時点で約86％となり、1994年には改良が完了している。月形厚田線は1979年時点の改良率が約58％であったのが、1987年には約92％となり、1994年には100％となっている。

また先述のように、2003（平成15）年3月の当別バイパス開通により

表10 道道の整備状況

(単位：m・％)

路線名/年次		1979年	1980年	1985年	1987年	1990年	1994年
当別浜益港線	実延長	40,534	40,365	40,313	40,012	39,870	39,603
	未改良	7,618	5,577	4,935	4,437	3,701	0
	改良済	32,916	34,788	35,378	35,575	36,169	39,603
	改良率	81.20	86.18	87.76	88.00	90.72	100.00
	砂利道	10,018	6,777	6,415	5,434	3,921	0
	舗装道	30,516	33,588	33,898	34,578	35,949	39,603
	舗装率	75.28	83.21	84.09	86.00	90.17	100.00
岩見沢石狩線	実延長	4,458	4,458	4,332	4,332	4,332	4,332
	未改良	0	0	0	0	0	0
	改良済	4,458	4,458	4,332	4,332	4,332	4,332
	改良率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	砂利道	0	0	0	0	0	0
	舗装道	4,458	4,458	4,332	4,332	4,332	4,332
	舗装率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
石狩当別 停車場線	実延長	563	563	563	562	562	562
	未改良	0	0	0	0	0	0
	改良済	563	563	563	562	562	562
	改良率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	砂利道	0	0	0	0	0	0
	舗装道	563	563	563	562	562	562
	舗装率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

表10 道道の整備状況（続き）

路線名/年次		1979年	1980年	1985年	1987年	1990年	1994年
札幌当別線	実延長		10,202	10,202	10,196	10,196	10,196
	未改良		5,378	5,378	678	64	0
	改良済		4,824	4,824	9,518	10,132	10,196
	改良率		47.28	47.28	93.00	99.37	100.00
	砂利道		5,378	5,378	4,159	110	0
	舗装道		4,824	4,824	6,037	10,086	10,196
	舗装率		47.38	47.28	59.00	98.92	100.00
望来当別線	実延長	4,599	4,599	4,599	4,647	4,647	4,733
	未改良	1,568	748	748	619	619	0
	改良済	3,031	3,851	3,851	4,028	4,028	4,733
	改良率	65.90	83.74	83.74	86.00	86.68	100.00
	砂利道	1,660	748	748	619	619	0
	舗装道	2,939	3,851	3,851	4,028	4,028	4,733
	舗装率	63.90	83.74	83.74	86.00	86.68	100.00
中原金沢線	実延長	380	380	380	410	410	410
	未改良	0	0	0	0	0	0
	改良済	380	380	380	410	410	410
	改良率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	砂利道	380	380	350	410	0	0
	舗装道	0	0	30	410	410	410
	舗装率	0	0	7.89	0	100.00	100.00
月形厚田線	実延長	10,375	10,408	10,006	9,990	9,847	9,847
	未改良	4,358	1,768	1,518	719	180	0
	改良済	6,017	8,640	8,488	9,271	9,667	9,847
	改良率	57.99	83.01	84.83	92.00	98.17	100.00
	砂利道	6,184	2,528	2,048	1,319	1,176	0
	舗装道	4,191	7,880	7,958	8,671	8,671	9,847
	舗装率	40.39	75.71	79.53	86.00	88.06	100.00
滝川浜益線	実延長	8,358	8,358	8,371	8,371	8,371	
	未改良	0	0	0	0	0	
	改良済	8,358	8,358	8,371	8,371	8,371	
	改良率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	砂利道	0	0	0	0	0	
	舗装道	8,358	8,358	8,371	8,371	8,371	
	舗装率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
新篠津金沢線	実延長	110	110	110	122	122	122
	未改良	0	0	0	0	0	0
	改良済	110	110	110	122	122	122
	改良率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	砂利道	0	0	0	0	0	0
	舗装道	110	110	110	122	122	122
	舗装率	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
石狩太美 停車場線	実延長	1,833					
	未改良	0					
	改良済	1,833					
	改良率	100.00					
	砂利道	0					
	舗装道	1,833					
	舗装率	100.00					

資料：『当別町勢要覧』各年より作成

※滝川浜益線は1993年4月に国道451号に昇格

※石狩太美停車場線は1981年7月23日付で廃止

旧国道337号は道道岩見沢石狩線に変更された。同道路の一部を通行止めにした上で、JR石狩当別駅方向に延長370mの道路を整備し、当別川に架かる当別大橋に接続した。同道路には歩道を新設した。この道路は当別町が1976（昭和51）年度から計画していた同駅から国道275号を結ぶ「当別大通」の一部となった。

地域別の町道の整備状況を見ると、本町地区と太美町、獅子内などの西当別地区では、1978（昭和53）年から2017（平成29）年までの間で町道の整備が進んだ。このうち、稲穂通りは1992（平成4）年までに約2.2km整備が進み、本町東部を縦に延びる南七号線は1986（昭和61）年までに約9.5kmの整備が行われた。

茂平沢、中小屋、青山南部では約40kmにわたって整備が進んだ。期間は1978年から2017年までである。この内、中小屋線は1986年までに約5.6kmの整備が進み、当別茂平沢線は1986年までに約4.7kmの整備が行われている。なお、茂平沢にあるみどり野では1984（昭和59）年3月までに町道の整備が進み、約9.4kmが供用を開始した。

青山中部と青山北部では1978年から1996（平成8）年までに約27kmにわたって整備が進んだ。この内、青山一番川一号線は1986年までに約4.3kmの整備が実施された。

西当別地区では宅地開発などの理由で、1978年から2003年まで整備が進んだ。その中でスウェーデンヒルズでは、1985（昭和60）年から2001（平成13）年にかけて道路整備が進み、総延長は約11kmとなっている。その町道の多くに「ストックホルム通線」、「イヨーテポリ線」などスウェーデン語の名称が付けられている。住宅地である太美スターライトでは1993（平成5）年に約2.7kmにわたり町道の整備が行われた。

表11-1、表11-2は当別町内の町道の延長状況、改良状況を示したものである。これによると、1979年に219路線であったものが、2001年には

表11-1 町道の延長・改良状況

(単位：m・%)

		1979年	1980年	1985年	1987年	1990年	1994年	1999年	2001年
路線数		219	298	327	359	386	448	448	522
実延長		400,151	420,356	425,085	432,776	439,928	454,181	456,094	459,579
改良状況	未改良	313,768	295,017	291,590	263,010	237,421	199,534	175,891	154,416
	改良済	86,383	125,339	133,495	133,495	202,507	254,647	280,203	305,163
	改良率	21.58	29.82	31.40	39.23	46.03	56.07	61.44	66.40
路面状況	砂利道	374,640	341,609	338,895	321,116	286,770	235,170	205,253	175,190
	舗装道	25,511	78,747	86,190	111,660	153,158	219,011	250,841	284,389
	舗装率	6.37	18.73	20.28	25.80	34.81	48.22	55.00	61.88

資料：『当別町勢要覧 資料編』各年より作成

520路線を超えている。延長距離は1979年に400kmであったのが、2001年には459kmにまで達している。改良率は1979年に約22%であったのが、2001年には約66%にまで達している。舗装状況は1979年には約6%であったのが、2001年には約62%にまで達している。

2004（平成16）年以降、路線数は大きく伸びていないものの、実延長、改良率、舗装率とも、着実に伸長している（表11-2）。

表11-2 町道の延長・改良状況

（単位：m・%）

		2004年	2007年	2010年	2013年	2016年	2019年	2022年
路線数		530	536	535	532	532	543	543
実延長		457,296.42	460,721.59	459,658.55	461,235.07	480,707.00	480,706.00	480,774.73
改良状況	未改良	146,908.05	146,257.60	145,384.86	136,766.16	130,917.00	130,911.00	130,911.82
	改良済	310,388.37	314,463.99	314,273.69	324,468.91	349,790.00	349,795.00	349,862.91
	改良率	67.87	68.25	68.37	70.35	72.77	72.77	72.77
路面状況	砂利道	168,889.99	167,150.70	165,535.55	155,219.11	154,108.00	154,103.00	154,150.43
	舗装道	288,406.43	293,570.89	294,123.00	306,015.96	326,599.00	326,603.00	326,624.30
	舗装率	63.07	63.72	63.99	66.35	67.94	67.94	67.94

資料：当別町

（3）橋梁

札幌大橋建設までの経緯

当別町と札幌市を結ぶ大橋梁として、1988（昭和63）年8月に開通した札幌大橋は、1981（昭和56）年11月4日に建設が着工されたが、建設陳情活動は1950年代から行われてきた。当別町は石狩川を隔てて札幌市に隣接しているが、直接札幌市に行くルートがなく、札幌市へは江別市または石狩町を通る必要があった。

1951（昭和26）年、近藤辰雄町長が国に架橋建設を働きかけたのを始まりとして、1956（昭和31）年5月23日には町を訪れた北海道開発庁政務次官に札幌大橋架橋を陳情した。1957（昭和32）年5月24日には、来町した北海道開発庁長官に、同年8月1日には来町した石井光次郎副総理に、それぞれ陳情した。同年9月には、岸信介総理大臣が来町し、約4000人の出迎えの中で「札幌大橋の実現」のプラカードを目にし、「要望事項は良くわかりますので、担当の農相や建設相とも話し合っ私も努力したい」と述べた。さらに1958（昭和33）年7月5日には篠津総合開発事業視察の



写真6 札幌大橋の早期着工を求める集会の様子（1958年）

ために来町した山口喜久一郎開発庁長官ら21名に対し、近藤町長は「篠津総合開発百二十億弁当を札幌大はしで食べて一日も早く完成するようにして下さい」とウイットに富んだ挨拶をし、札幌大橋架橋を陳情しており、山口長官は、「札幌大橋完成実現に努力したい」と語っている。

1959（昭和34）年12月には近藤町長と猪瀬寧雄北海道開発局長との対談が行われ、その中で札幌大橋架橋が話題に上がっている。猪瀬開発局長は今年冬に実地調査を行うとし、「石狩川周辺地域に影響を与えることになるため架橋したい、架橋にあたっては技術面についても考慮しなければならない」と発言した。近藤町長は「経済効果があがるような架橋場所を選定してほしい」と発言している。

1974（昭和49）年には札幌市、岩見沢市、当別町、石狩町、新篠津村、北村の2市2町2村で「札幌大橋建設促進期成会」を設立し、建設促進を要請するなど、周辺自治体が一体となって陳情活動が行われた。

札幌大橋の建設と開通

1980（昭和55）年に事業着工が採択された札幌大橋の工事は、北海道開発局札幌開発建設部が担当した。1981（昭和56）年度に着工され、1987（昭和62）年7月16日には橋げたの設置作業が完了した。

そして着工から約8年の歳月をかけ、1988（昭和63）年8月10日に札幌大橋は開通となった。上下各一車両、片側に2.5mの歩道が設けられ、幅13m、全長985.3m。当時、北海道内では石狩河口橋（1412.7m）に次ぐ、2番目の長さの橋として完成した。工費は約70億円であった。

開通式に先立ち、札幌市側の橋上で午後2時から^{しょうばつしき}修祓式が行われた。上草義輝道開発政務次官、高橋陽一札幌開発建設部長、配野定平当別町長など関係者約100名が出席し、札幌大橋の完成を祝った。開通式ではテープカットやくす玉割りが行われた後、当別町青年団体協議会会員7名による当別太鼓が鳴り響く中、町民による渡り初めが行われた。その後午後3時から一般車両の通行が開始された。



写真7 札幌大橋の渡り初め

石狩大橋

1879（明治12）年以降、石狩川では当別と江別の間で、渡船によって人・物資の往来が行われていた。しかし、物資輸送の量が増えるにつれ、当別と江別の発展に影響が生じてきた。そのため、1907（明治40）年以降、関係各町村が連携して石狩川への架橋を目的とする請願陳情が行われた。

1916（大正5）年に久保田政周内務次官の現地視察があり、架橋が採択され、その工事費の内、2万5000円を関係町村から寄付することとなった。寄付金は当別村と江別村で折半することとし、当別村では村費から7500円、一般村民から5000円の寄付を求めた。

こうして、石狩川に架かる橋建設が着工となった。当初は木橋とする計画であったが、洪水により橋脚の一部が破損して流失したことから、設計を一部変更して橋中央部を鉄橋一連とした。建設工事は第一次世界大戦の影響による物価高騰などが原因で工事費が増額したことから3年の月日を費やし、1920（大正9）年4月に竣工した。トラス橋で橋梁の長さは1200尺（60.6m）、幅員15尺（4.5m）であり、工事費は30万円となった。そして、同年4月16日には当別村と江別村で竣工祝賀会が挙行された。

1952（昭和27）年には、木トラス部分を鋼製に架け替える工事が行われた。竣工した鋼橋は全長193.8m、幅員5.5m、自重298tとなった。

その後、交通量の増加、橋梁の老朽化、河川改修事業などから旧橋梁の下流に新しく架橋することとなった。新たな橋梁は1972（昭和47）年に基礎工事に着手し、1976（昭和51）年に一部分が暫定供用を開始した。全体が竣工したのは1979（昭和54）年のことで、橋全長が894mで幅員が8.75m（車道6.75m＋歩道2.0m）であった。同年12月11日、新橋梁の完成式典と祝賀会が江別市で挙行された（『石狩川の橋物語』）。

新石狩大橋

新石狩大橋は主要道道札幌沼田線（現・国道275号）の橋で、石狩川に架かる。1964（昭和39）年に着工し、1968（昭和43）年に竣工した。橋長917.8m、幅員8mの桁橋である。総工費は11億6693万7000円であった。同年10月31日、渡橋式が盛大に執り行われた。

新石狩大橋の開通後は当別町から札幌市までの距離が約6km、所要時



写真8 開通当初の新石狩大橋（1968年）

間が30分以内にそれぞれ短縮され、地元住民から大変喜ばれた。なお、同橋開通により、それまで当別町と札幌市の間で運行されていた中央バスは、江別市を素通りするダイヤに変更され、所要時間が短縮された。この橋の開通により、札幌市への通勤等の利便性は大きく向上した（『石狩川の橋物語』）。

橋梁の長寿命化修繕計画

次頁表12は1979（昭和54）年から2001（平成13）年までの当別町内の橋梁の延長状況を示したものである。この表から、国道337号が1979年から約5倍の距離に伸びていることが分かる。当別浜益港線は1979年時点で約600m、2001年には944mにまで伸びている。町道は1979年に2569mだったのが、2001年には3022mまで整備、延長されていることが分かる。

パンケチュウベシナイ川に架かる幸橋は、1957（昭和32）年建設の旧橋の老朽化が進み、1982（昭和57）年に当別町が約1億3400万円の事業費をかけて架け替え、1983（昭和58）年7月に竣工した。全長18mの鋼橋で、車道は7.5m、歩道が2mであった。

当別川を隔てて弁華別小学校と弁華別中学校を結ぶ「学校橋」は、2001年3月27日に完成した。周辺地域の人口が増えてきたためで、総工費6億9100万円で、幅11.8m、全長128mであった。

2002（平成14）年10月1日には町道の本通線に「本通橋」が開通し、開通式が行われた。総事業費2億4500万円で、本通付近の商店街の活性化になると期待されたが、現在は全長20.4mの歩行者専用道路として使用されている。

2013（平成25）年、町は管理する156の橋梁を対象とした橋梁長寿命化修繕計画を策定した。これは、架橋から50年が経過した橋梁が2012

(平成24)年度には全体の7%、2030(令和12)年度は78%に達するため、計画的な対応が必要として策定されたものである。2013年度からの60年間に約100億円の事業費をもって予防保全対策を実施し、対象となる橋梁は長さが80m以上ある当別川や篠津運河などに架かる9橋、用排水路、小規模河川に架かる20m未満の小規模橋梁が147橋となっている。

表12 橋梁距離数の延長状況

(単位：m・%)

	路線名	1979年	1980年	1985年	1987年	1990年	1994年	1997年	2001年
国道	総数	291	291	291	278	509	567	1,415	1,415
	275号	20	20	20	16	16	16	16	16
	337号	271	271	271	262	493	493	1,341	1,341
	451号							58	58
道道	総数	781	820	822	822	827	781	1,112	1,112
	当別浜益港線	595	603	605	607	615	616	944	944
	岩見沢石狩線	8	8	8	8	8	14	17	17
	石狩当別停車場線	0	0	0	0	0	0	0	0
	札幌当別線		44	44	43	38	43	43	43
	望来当別線	32	32	32	33	33	33	33	33
	中原金沢線	-	0	0	0	0	0	0	0
	月形厚田線	75	75	75	75	75	75	75	75
	滝川浜益線	58	58	58	58	58			
	新篠津金沢線	0	0	0	0	0	0	0	0
	石狩太美停車場線	13							
	町道	2,569	2,664	2,665	2,776	3,100	3,219	3,249	3,022

資料：『当別町勢要覧』各年より作成

※滝川浜益線は1993年4月に国道451号線に昇格

※石狩太美停車場線は1981年7月23日付で廃止

(4) 鉄道

国鉄札沼線の復元

戦時中に線路が撤去されバス輸送に切り替わっていた国鉄札沼線は、戦後関係住民の復元運動が展開されたこともあり、石狩当別－浦臼間が1946(昭和21)年8月に線路復元に向けて着工し、同年12月10日に営業を再開した。浦臼－雨竜間が1953(昭和28)年11月3日に開通、1956(昭和31)年11月16日には雨竜－沼田間が復元され、札沼線全線が復元された。その後1968(昭和43)年ごろから国鉄の合理化運営を目的として全国の赤字路線廃止が浮上し、その中に札沼線が含まれていたことから、沿線自治体でも廃止反対運動が展開されたが、1972(昭和47)年には新十津川から石狩沼田の間の区間が廃止となった。

当別町営軌道

戦後の緊急開拓事業の一環として、青山奥地域の開拓事業が進められたことから、同地への利便性向上を目的として、1949（昭和24）年



写真9 当時当別町営軌道で使用された機関車

6月1日までに当別町営軌道の当別－青山橋間が、1952（昭和27）年に大袋（現在の青山ダムから1kmほど下流あたり）まで開通した。その後、冬季間に運転が不可能であったこと、施設の老朽化、自然災害などの問題があったことで、1956（昭和31）年3月31日に廃止となった。

貨物取扱廃止と大学前駅の開業

1976（昭和51）年12月、当時の国鉄再建の政策の一つとして、1980（昭和55）年度を目標に1495駅ある貨物取扱駅を1000駅に減らすなどの貨物営業合理化の方針が示された。国鉄の労働組合はこの方針を受けて貨物合理化反対の運動を展開し、北海道内でも「住民の足を守る道民会議」、「全北海道労働組合協議会（全道労協）」、「北海道交通運輸労働組合協議会」が反対運動を展開した。1978（昭和53）年6月30日までに一部の沿線自治体の議会でも反対を決議し、当別町でも反対を決議している（『資料北海道労働運動史』）。

しかし、1979（昭和54）年2月1日、札沼線の桑園駅－新十津川駅間の貨物営業が廃止となった。それとともに、石狩金沢、本中小屋、中小屋の各駅を無人駅とし、石狩太美駅が業務委託となった（『北海道鉄道百年史』下巻）。

こうした町内の鉄道設備の合理化が進んだ後に、地元住民、有志者によって要求されたのが石狩当別－石狩金沢間の大学前駅の設置である。



写真10 大学前駅の風景（1991年）

同駅は札沼線の貨物取り扱い廃止など合理化の見返りとして要求していたもので、「当別・金沢駅間乗降場設置促進期成会」（会長 渡辺享東日本学園大学理事長）が約3200万円の工事を全額負担し、町の6番目の駅として1981（昭和56）年12月1日、石狩当別－石狩金沢間の東日本学園大学（現・北海道医療大学）付近に「大学前駅」が開業した。

開業当時から無人駅でホームは延長90m、幅3mである。一日に上り便、下り便17本の列車が発着していた。

それまで東日本学園関係者や病院利用者は石狩当別駅、中央バス当別ターミナルと同学園を結ぶバスで通っていたことから、新駅開業に期待感を持っていたことがうかがえる。

1995（平成7）年3月には「大学前駅」は「北海道医療大学駅」と名称を変更した。

JR北海道は新十津川－石狩沼田間の廃止、沿線への大学設置、宅地開発の進行などによる利用客の増加という実情に鑑み、イメージアップを目的として札沼線の愛称を募集し、1991（平成3）年3月16日から「学園都市線」という愛称を付けた。



写真11 北海道医療大学駅に停車している電車

駅舎の近代化

石狩太美駅（現・太美駅）の駅舎は札沼線開通と同時に設置された柱、土台、外装材の劣化が著しかったため、1990（平成2）年11月に改築された。同駅の改築は、JR北海道の全面改築計画と合わせて行った。当別町地域振興対策基本計画「リフレッシュとうべつ」の一環として、駅舎をスウェーデン風建築物としてスウェーデン交流センターに似せたデザインにし、スウェーデンヒルズと太美市街を結ぶスウェーデン大通りと合わせて、今後の国際化に対応したまちづくりの先駆とすることとした。

1990年8月に着工し、同年11月4日、駅前広場で関係者や町民200人が出席して、落成式を行った。新駅舎は木造平屋建て157.68㎡、待合コンコース、太美出張所と町民サロン、トイレなどが設置された。総工費は4500万円で、町がふるさと創生資金から2570万円を支出し、残りはJR北海道が負担した。

2022（令和4）年2月には、出入り口付近のバリアフリー化工事（スロープ設置）と南口待合所工事を行っている。

また1994（平成6）年11月、石狩当別駅（現・当別駅）が新駅舎に改築された。旧駅舎は1934（昭和9）年建設で老朽化したことから、当別町とJR北海道が1993（平成5）年10月から新駅舎の建設を進め、1994年

11月に落成した。新駅舎は鉄骨造り2階建ての橋上駅舎となり、駅舎部分の面積は延べ約590㎡で、駅事務所と改札口は2階部分に設置された。駅舎と一体化して線路をまたぐ幅6m、長さ50mの自由通路も設置され、両端にはエレベーターが設置された。総工費は9億8000万円で、約9割を町が負担した。

1996（平成8）年12月、同駅周辺の整備事業のうち、南側広場整備の第一期分が完成した。約2200㎡の広場が造られ、2台分のタクシー乗降場と路線バス乗降場が設置され、全面舗装の一般駐車スペース23台分が整備された。

1999（平成11）年11月には同駅改札内にエレベーター2基が設置された。これは、1996年に当別町身体障害者福祉協会などが町に要望書を提出したのを受け、JR北海道と道運輸局にエレベーター設置を要望したものである。1998（平成10）年度から始まった運輸省の交通施設バリアフリー化設備整備事業の対象となり、同年8月から工事を進め、翌年11月に完成した。総事業費は約8200万円で国、当別町、JR北海道が3分の1ずつ負担した。当別駅の乗車人数は表13のように推移している。

表13 当別駅の乗車人員

(単位：人)

年度	一日平均乗車数	年度	一日平均乗車数	年度	一日平均乗車数
1987	2,020	1999	2,460	2011	2,280
1988	1,940	2000	2,490	2012	2,320
1989	1,910	2001	2,420	2013	2,398
1990	1,960	2002	2,440	2014	2,407
1991	2,150	2003	2,450	2015	2,439
1992	2,240	2004	2,400	2016	2,457
1993	2,310	2005	2,390	2017	2,436
1994	2,420	2006	2,380	2018	2,413
1995	2,450	2007	2,370	2019	2,320
1996	2,530	2008	2,340	2020	1,673
1997	2,420	2009	2,280	2021	1,472
1998	2,420	2010	2,280		

資料：JR北海道

二代目石狩川橋梁の完成

1934（昭和9）年に竣工した石狩川橋梁は、1997（平成9）年から架け替え工事が進められ、2001（平成13）年10月に二代目石狩川橋梁が竣工した。全長1064mで、総工費は123億円であった。この区間は強風によって列車の運休、徐行運転が発生していたため、防風設備も設置された。

札沼線の電化開業

2012（平成24）年6月、桑園－北海道医療大学間が電化開業した。同区間では沿線人口増加に伴い利用客が増加し、サービス改善が求められていた。この区間を電化することで札幌圏一体となった高速鉄道ネットワークを形成し、所要時間短縮、混雑緩和などによるサービス向上が図られた。札沼線電化については1994（平成6）年に当別町、月形町、浦臼町、新十津川町、新篠津村の町村長、町村議会議長で構成された「札沼線整備促進期成会」（2007年5月解散）が要望を出していた。

工事は2009（平成21）年12月10日に起工し、2012年3月に完了した。工事区間は28.9kmで、内容は篠路変電所新設、電車線等電力設備新設、信号、通信設備改修等であった。事業主体は第三セクター「北海道高速鉄道開発（株）」であった。工事費は46億円（あいの里公園－北海道医療大学間は11億円）。このうち北海道と当別町が最終的に1億1000万円を負担することとなった。

2012年5月15日に新型電車「733系電車」の試運転、試乗会を行い、同年6月1日には、桑園－北海道医療大学間の電化開業となった。当日は石狩当別駅南口で町主催のイベントが行われた。これにより同区間運転の列車の約7割が電車運行となり、同年10月のダイヤ改正により全列車が電車での運転となった。



写真12 冬景色の中を走る札沼線の電車

北海道医療大学駅－新十津川駅間の廃止

2016（平成28）年11月、JR北海道は「単独では維持困難」とする10路線13区間を発表した。札沼線北海道医療大学－新十津川間もその中に含まれ、当別町内では石狩金沢、本中小屋、中小屋の3駅が対象となった。2017（平成29）年4月21日、札沼線沿線4町（当別、月形、浦臼、新十津川）の町長とJR北海道、北海道の関係者が意見交換会を開いた。その後も4町長の意見交換会は定期的で開催され、2018（平成30）年1月には「第1回札沼線沿線まちづくり検討会議」が開かれた。

一方、北海道は総合交通政策検討会議で、道内鉄道網の在り方に関する「鉄道ネットワークワーキングチーム会議」の報告書を公開し、その中で札沼線は「バス転換も視野に、地域における検討、協議を進めてい

くことが適当である」とした。

2018（平成30）年2月16日に行われたJR札沼線沿線まちづくり検討会議で、JR北海道が札沼線廃止後の代替バス案を初めて示した。

同年3月以降、札沼線沿線4町はバス路線拡充、新設などをJR北海道と個別協議する方針を決め、4月27日には沿線4町長と高橋はるみ知事との意見交換会が浦臼町で行われ、会合内で宮司正毅町長は「町内3駅の住民との対話を進めている」と現状を報告している。



写真13 当別町総合保健福祉センターゆとろで開かれた町と町民との意見交換会（2018年5月15日）

同年5月15日には総合保健福祉センターゆとろで、札沼線路線問題に関する町と町民との意見交換会が開かれた。町はJR北海道と今後の公共交通機関の在り方についての個別協議を開始したと報告し、またJR北海道側がバス転換や北海道医療大学駅の改修を提案していることを説明した。札沼線存続へのこのような取り組みが行われた後、路線存続を要求していた月形町と、同町に歩調を合わせていた当別町は、同年

10月12日に札沼線「北海道医療大学－新十津川間」の廃止を容認した。

その後、沿線4町とJR北海道が協議を行い、同年12月、札沼線「北海道医療大学－新十津川間」の廃止日を2020（令和2）年5月7日とする方向で一致した。12月20日に月形町役場で廃止に関する覚書を締結し、併せてJR北海道が所有する鉄道用地や設備の無償譲渡、設備撤去の際の財政支援などにも合意した。また、JR北海道が今後の20年分の当別－浦臼間のバス運行や、既存のバス運行の支援などの交通体系整備に14億8600万円（4町合計）、まちづくり支援に3億3000万円（同）を支援することとした。



写真14 札沼線代替バス「とべ～る号」

2020年4月17日、北海道医療大学－新十津川間で最終運行が行われた。本来は同年5月6日に運行予定であったが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため前倒しの最終運行となった。またこの廃止に先行して、石狩当別駅と石狩月形駅を結ぶ代替バス「月形当別線」（愛称・とべ～る号）の運行が開始された。

ロイズタウン駅の開業

「ロイズタウン駅」は、町と町内に生産拠点を置く株式会社ロイズコンフェクト（以下、ロイズと略称）が連繋して、JR北海道に要望して実現した請願駅である。札沼線のあいの里公園駅と石狩太美駅（現・太美駅）の間に設置された。新駅はロイズの従業員の利用だけでなく、「北欧の風 道の駅とうべつ」とともに町内に人を呼び込む拠点としての役割が期待され、無人駅として、2022（令和4）年3月12日に開業した。

請願駅とは、駅舎の新設や周辺整備は要望者側が負担し、駅設置後の運営管理はJRが行うものである。経営難から路線の廃止を進めていたJR北海道には難しい決断であったが、その実現には、札沼線の廃止をめぐる沿線自治体（町内では石狩金沢、本中小屋、中小屋の3駅が廃止）とJR北海道との個別協議の中で、当別町が廃止に見合う条件として、終着駅となる北海道医療大学駅の整備、札幌駅－医療大学駅間の増便などの合意があった。

2022年3月10日にロイズタウン駅舎前で完成記念式典が執り行われた。後藤正洋町長、ロイズコンフェクト山崎泰博代表取締役社長、JR北海道島田修代表取締役社長が出席し、テープカットが行われ、同年3月12日に開業した。開業を記念して町ではふれあい倉庫内カルチャーホールで札沼線、当別町営軌道、江当軌道に関する資料の展示会を行った。また、JR北海道ではロイズタウン駅と町の魅力を広く周知するため、開業当日に町内を周遊する記念ツアーを行った。同時に町民限定で特急型車両体験乗車会を実施し、札幌駅－当別駅間で臨時列車を運転した。



写真15 ロイズタウン駅の開業式

（5）バス事業

戦後の自動車事業

1943（昭和18）年、北海道中央乗合自動車株式会社江別営業所は石狩当別駅までバスの乗り入れを開始し、翌1944（昭和19）年には太美駅－厚田村、1949（昭和24）年には、当別駅－太美駅－厚田村、当別駅－青山中央、当別－札幌間でそれぞれ運行を開始し、さらに滝川町

から四番川－浜益村でも中央バス滝川営業所による運行が行われた。1950（昭和25）年4月、中央バスは当別町全般に乗り入れることとなり、太美町に太美営業所が設置された。

1955（昭和30）年10月、同営業所は当別営業所として、末広町（現・末広）に事務所を新築移転した。1968（昭和43）年11月20日、新石狩大橋の開通により当別－札幌間直通急行バスが運行を開始した。『当別町史』には、当別－札幌線（17往復）、当別－江別線（5往復）、当別－浜益線（10往復）、当別－新篠津線（8往復）、当別－厚田線（5往復）などが運行されていたことが記されており、1970（昭和45）年ころの状況がうかがえる。

当江線の変遷

当別と江別を結ぶ当江線は、1943（昭和18）年に北海道中央乗合自動車株式会社（現・北海道中央バス）によって運行が開始され、2000（平成12）年に事業者が中央バスから札幌第一観光バスに移った。しかし、



写真16 当江線のバス（1999年）

利用者が減少し赤字経営が続き、2004（平成16）年度実績では年間1027万円の赤字を計上した。同路線では2002（平成14）年から北海道の補助対象路線として運行を続けてきたが、経営難が改善されることはなかった。こうした経緯から、当江線を2006（平成18）年3月末で廃止し、代替バスによる運行となった。

2006年4月以降は有限会社下段モータース（以下、下段モータースと略称）が代替バスを運行した。しかし、利用者数減少を食い止めることができず当別町、江別市、下段モータースの三者で協議を重ねた結果、2016（平成28）年3月1日をもって運行を終了した。

青山線の経営移管

石狩当別駅（現・当別駅）と青山中央を結ぶ青山線は、1949（昭和24）年に運行を開始した。この路線は赤字が続き、北海道中央バスは1989（平成元）年ごろから町に対して廃止か、町営による存続を申請してい

た。町では1993（平成5）年10月、別のバス会社に依頼するかたちで同路線の存続を決定し、1994（平成6）年4月1日、札幌第一観光バスに経営と運行を委託した。その後、下段モータースに委託され、さらに後述する当別ふれあいバスに統合された。

石狩町に至る路線

北海道中央バスの石狩町（現・石狩市）八幡町母子会館－当別ターミナル間のバス路線は、八幡町母子会館から厚田村を経由して当別ターミナルまでを結ぶ25.4kmの路線である。1995（平成7）年9月時点では1日2往復あり、通学、通勤などで1日30～40人が利用していた。しかし、年々利用客が減少したことから、中央バスでは不採算路線として廃止の方針を示した。これに対して、1995年9月、石狩町は当別町、厚田村とともに同バス路線の存続を申請したが、1996（平成8）年に廃止となった。

循環バスの運行

2000（平成12）年2月、札幌第一観光が通勤通学者を対象に、2週間にわたって循環バスを実験運行した。同年8月には、本町地区の市街地で2度目の循環バスの実験運行が行われた。期間は4週間で、自動車の運転ができない高齢者や中高年を対象とした。ルートはJR石狩当別駅（当時）北口を起点とし、春日町、樺戸町を経由して同駅南口に戻る東コースと、同駅南口から北栄町を経て末広町を周り、再び同駅北口へ向かう西コースに分かれていた。約400mおきに32カ所の停留所を設置し、約40分で1周することとした。1周した後、同駅北口に着いたバスは折り返して同じルートを逆の順序で周り、合計1日20便運行することとした。運行主体は8月21日から9月2日までが札幌第一観光バス、9月4日から16日までが下段モータースであった。4週間で172人が乗車した。

循環バスの試験運行は、2001（平成13）年12月1日から2002（平成14）年3月30日までの間でも実施された。ルートは東回りと西回りがあり、東回りはJR石狩当別駅北口を起点とし春日団地、樺戸団地などを経由して出発地点に戻る6.7kmのコースであった。西回りコースはほとんど同じ行程を逆に走行した。停留所は15カ所設置した。運行主体は札幌第一観光バスであった。

コミュニティバス（当別ふれあいバス）の実証運行

2006（平成18）年4月から、町ではコミュニティバスの実証運行事業が開始された。当時の生活交通の特徴として、以下の4点が挙げられた。

- ①275号と337号の二つの国道
- ②JR札沼線を利用すると約40分で札幌に通勤ができ、JR石狩当別駅、JR石狩太美駅の各駅を中心に市街地が展開されている
- ③市街地の郊外には農地が広がり、住宅が点在している
- ④町が運営するスクールバス、福祉バス、企業、病院による運行バスがある

しかしながら、コミュニティバスが開始される以前には、町内で運行されていた乗合バスは当江線（当別町－江別市）、青山線（JR石狩当別駅－町内青山地区）の2路線のみであり、地域住民のための総合的バス路線がなかった。

このため2005（平成17）年度に当別町バス交通体系調査事業を実施し、委員会が設置され、町内及び札幌市あいの里地区まで運行されている複数のバスの調査、検討を行った。その結果、民間のバスとスクールバス、福祉バスなどを統合し、管理の一元化を行うことにより、合理的で効率的な運行路線、ダイヤの構築ができるとされた。また、運行経費の削減と環境への負担軽減、地域住民への新たな生活交通手段の提供などの効果が、一定程度明らかにされた。その結果をもとに、コミュニティバス事業の導入に向け、検討が進められた。

その後コミュニティバスは町と、独自でバス運行を行っていた北海道医療大学、北洋交易株式会社、とうべつ整形外科の4事業者により運営されることとなり、実際のバス運行は下段モータースが行うこととなった。また、町、参加事業者、運行事業者から構成される当別町コミュニティバス運行事業者連絡会議が設置された。

運行体系については、参加事業者が町に負担金を出し、町は運行事業者にバス事業を運行委託し、運行事業者は町に報告を行うこととされた。

運行路線は当初、石狩当別駅を発着点として市街地を8の字に運行する市街地循環線（昇順、降順）、西当別線、あいの里線、金沢線、みどり野線、青山線であり、大人運賃は一律200円であった。

当別ふれあいバスの変遷

2006（平成18）年4月から運行を開始した当別ふれあいバス（以下、ふれバ）は、当初平日87便、休日30便で運行されていたが、7月末までの4カ月間の乗降客数が、当初予想の3倍に上る約4万人に達した。各月の乗降客数は9500～1万人となり、当初見込みの月間3319人を大きく上回った。また、スタンプカード配布、町老人クラブ連合会会員に「無料お試し乗車券」の提供などを行い、利用促進を図った。

ふれバの年度別乗降客数は表14の通りである。

2007（平成19）年度には新たに路線、運賃など運行形態、計画の協議を行う「地域公共交通会議」が設置された。2008（平成20）年度には同会議の構成員に道路管理者、鉄道事業者を加え、「地域公共交通活性化協議会」が組織された。同協議会は補助金の申請主体となり、運行事業者に運行を委託し、運行事業者は同協議会に報告を行った。2009（平成21）年にはノンステップバス（低床車）が導入された。

また2009年8月までに、従来運転手が口頭で案内していた降車バス停案内を自動化する車内アナウンスシステムが設置された。このような経過を経て、2006年度より国の補助金を活用して行ってきた実証運行は、2010年度で終了し、2011（平成23）年4月から本格運行が開始された。



写真17 当別ふれあいバスの実証運行の出発式（2006年4月）

表14 当別ふれあいバス乗降客数

（単位：人）

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
2006	9,494	9,957	10,800	9,585	9,593	10,967	11,088	11,867	14,114	12,374	13,475	12,093	135,407
2007	10,137	10,566	10,454	9,921	8,913	9,474	10,748	12,209	12,737	11,876	12,791	10,475	130,301
2008	10,071	10,353	11,197	11,375	8,786	10,663	11,970	11,425	13,028	12,186	11,999	10,767	133,820
2009	11,325	10,307	11,899	12,322	9,093	11,526	12,172	12,705	13,565	12,305	12,361	10,921	140,501
2010	13,270	11,373	11,837	11,928	9,238	11,811	12,376	13,131	12,551	11,472	11,285	9,707	139,979
2011	11,635	11,152	11,616	11,698	9,377	12,249	12,724	12,913	12,430	10,820	11,002	9,367	136,983
2012	11,020	10,954	10,914	11,582	8,944	10,916	11,576	12,229	11,495	11,350	10,167	9,916	131,043
2013	11,750	11,129	10,937	11,840	9,186	10,745	12,004	12,567	12,164	11,606	10,847	9,385	134,160
2014	11,941	11,237	11,572	12,290	9,032	10,913	12,109	11,270	11,872	12,250	11,150	9,647	135,283
2015	12,689	11,267	12,869	13,429	9,286	11,769	12,296	12,299	12,276	11,823	11,393	9,716	141,112

資料：当別町地域公共交通活性化協議会

本格運行後の取り組み

*3 利用者の予約に応じて運行する柔軟なバスの運行形態

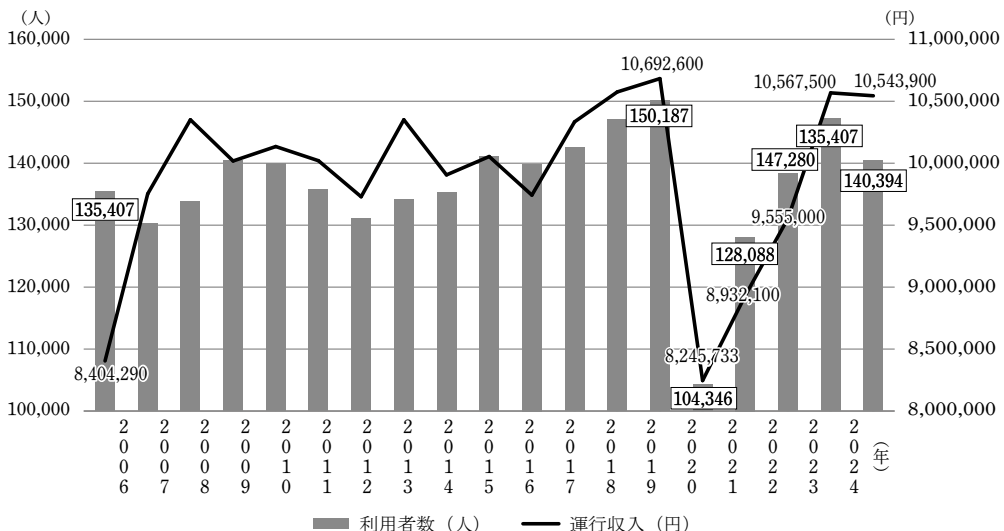
市街地循環線は、利用者が乗車を希望する場所から乗車が可能な市街地予約型線（デマンドバス^{*3}）に移行し、2015（平成27）年10月1日に運行を開始した。当別町総合福祉センターゆとろを中心に巡回するゆとろ線は、2006（平成18）年12月から運行を開始したが、2007（平成19）年10月から町内の大型スーパーを中心に巡回する「買い物ふれバ」に振り替えとなった。しかし、「買い物ふれバ」は乗客数が伸びなかったため、2009（平成21）年4月に廃止となった。また2008（平成20）年にはJR北海道の最終便に合わせた予約型深夜バス「SuiSuiふれバ」が運行を開始したが、採算ラインに達せず2010（平成22）年12月に廃止となった。2017（平成29）年9月25日には、同年9月に「北欧の風 道の駅とうべつ」が開業したことに伴い、西当別道の駅線が太美地区周辺で運行を開始した。



写真18 当別ふれあいバス

2022（令和4）年4月1日現在、町では市街地予約型線（デマンドバス）、青山線、あいの里金沢線（西当別あいの里線・金沢線）、西当別道の駅線の4路線を6台のバスで運行している。当別ふれあいバス運行の利用者数・運賃収入は図8のように推移した。また運行経費の推移は次頁表15の通りである。

図8 利用者数・運賃収入の推移



資料：当別町地域公共交通活性化協議会

表15 運行経費の推移

年度	運行経費(千円)	キロ単価(円)	年度	運行経費(千円)	キロ単価(円)
2006	51,048	192.8	2015	54,751	194.4
2007	50,174	192.6	2016	54,710	211.4
2008	50,017	181.4	2017	61,194	225.6
2009	50,024	168.8	2018	65,705	220.7
2010	46,416	170.1	2019	68,098	230
2011	41,507	156.1	2020	67,001	223.5
2012	47,828	175.6	2021	69,967	234.7
2013	54,270	182.1	2022	71,723	238.9
2014	54,134	185.6	2023	69,651	232.4

資料：当別町地域公共交通活性化協議会実績報告書

※キロ単価は1km当たりの運行コスト

環境への取り組み

ふれバではバイオディーゼル燃料を使用している。2006（平成18）年10月に試験使用され、翌年4月から4台すべてのバスで使用が開始された。同年8月からは当別町役場ほか町内2カ所で廃食油の回収を開始し、バイオディーゼル燃料に精製している。2009（平成21）年1月にはオフセットクレジット（J-VER）の創出モデル事業として認可された。

2015（平成27）年からは下段モータースと共同体「ene・BUSコンソーシアム」を設立し、下川町に発電出力48kWのソーラーパネル160枚を備えた「ゆとりっち稲穂太陽光発電所」を設置した。同発電所での収益をふれバの運行経費に充てており、CO₂削減に貢献している。

このような取り組みが評価され、2009年以降、国土交通大臣賞、JCOMMプロジェクト賞、JCOMMデザイン賞・JCOMMマネジメント賞、低炭素杯2011優秀賞、第6回EST交通環境大臣優秀賞を、それぞれ受賞している。

モビリティマネジメントの実施

ふれバの利用促進など、町のモビリティマネジメント^{*4}の取り組みとして、2008（平成20）年度から毎年町内の小学校5年生を対象に地球温

コミュニティバスと、まちの情報をとお知らせします。

とうべつバス通信

2008年11月1日発行 | 発行・当別町地域公共交通活性化協議会

「使用済みてんぷら油」でバスが走ります。

廃油回収キャンペーン

2008年11月～12月

使用済みてんぷら油は、バスの燃料に

ーてんぷら油の回収にご協力をお願いしますー

回収方法

使い終わった「てんぷら油」を
ペットボトルに入れて
お待ちください。

500ミリリットル分
で「当別ふれあいバス回数券」を
差し上げます。

回収場所

- バス車内（運転手にお渡しください）
バス停でも回収を行っておりますので、バスに乗らない方もぜひお声がけください。
- 当別町役場 環境生活課
- 下段モータース（神戸町1055-22）
- 当別熱源（末広380）

「ふれバ」は、BDF（バイオディーゼル・フリーバル）と呼ばれる、食料から精製する食用植物油を回収して、まちの公共交通に活用する取り組みです。当別町内では不足をそのほかの町から補っており、町外の飲食店から回収している「資源」で、燃料として生まれ変わることができる「資源」でもあります。

この機会に、ぜひご家庭で不用の食用油で、このキャンペーンを走らせてみましょう。

毎日運行中です。

コミュニティバス、
本バス通信へ
お問い合わせ

当別町地域公共交通
活性化協議会事務局
（当別町立南陽小学校内）

〒061-0292
当別町南陽158-9
TEL 0113-23-3042
FAX 0113-23-3206

ふれバ

写真19 てんぷら油の回収キャンペーンを伝える「とうべつバス通信」（2008年11月）

*4 人々のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等）に適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと

暖化の観点から公共交通の重要性を教える「かしこいクルマの使い方」、バイオディーゼル燃料を学習する「バイオディーゼル燃料の学習」の授業を実施している。また中学校向け、大学生向け、住民向けにもモビリティマネジメントを実施している。

*5 当別町が道内有数の豪雪地帯であること、住宅地の散居状態、町内の高齢化進展などの問題を背景として、公共交通の利便性向上、交通空白地の移動手段確保、買い物時の利便性向上を目的として設定された交通改善プロジェクト。計画としてはロケーションシステムの実証実験、本格導入、定額タクシーサービスの実証実験、デリバリーサービスのモニター実験・本格導入を目的としたMasSアプリの開発・実装、まちづくりとの政策的統合の検討であった

また2009（平成21）年、2010（平成22）年にはニューズレターを発行し、2013（平成25）年、2014（平成26）年には夏休み、冬休みの学校の長期休暇に合わせて格安の応援券（定期券）の販売を行った。2013年6月にはノーマイカーウィークを実施し、ふれバの利用促進を期した。

2019（令和元）年からは、町内交通の課題解決に向けた新たな移動の仕組みである「当別版Local MasS^{*5}」構築のための取り組みが進められた。

ふれバ事業に関する「当別版Local MasS」プロジェクトの実施内容は表16の通りである。この表にある「MasSアプリとペナビ」は、バス利用促進向上を目的として開発された携帯電話用アプリケーションソフトであり、ふれバの遅延状況やデマンドバスの予約確認などが行える機能を備えている。

表16 Local MasS事業における導入機能等

年度	項目	内容	備考
2019	「MasSアプリとペナビ」の開発・実装	①バス遅延状況確認機能 ②デマンドバス予約状況 ③お知らせ・経路探索機能 ④モバイルチケットの導入	開始時期：2020年3月
	主要個所におけるバス運行情報の提供	⑤デジタルサイネージの設置	
2020	「MasSアプリとペナビ」の機能拡張	⑥車内の混雑状況確認機能	
2021	デジタルサイネージの機能拡張	テロップ及び画像切り替え機能の追加	
2022	車載タブレット改修	⑦自動音声システムの導入	運用開始時期：2023年5月

資料：当別町

第3節 治水事業

戦後の河川改修事業

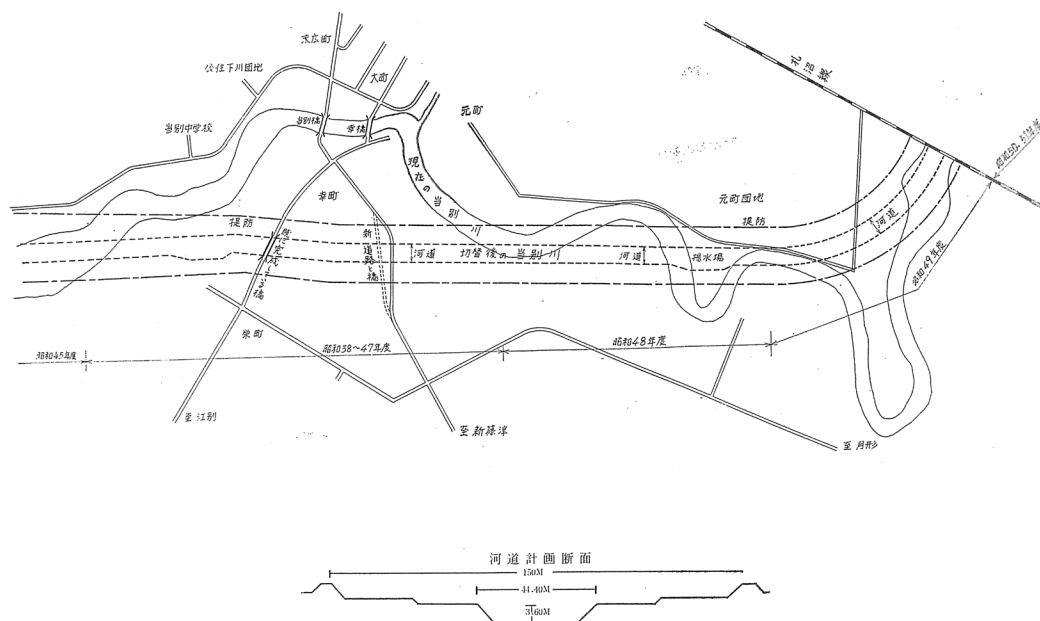
当別町は開拓以来、石狩川、当別川などの河川の氾濫による水害^{*6}に悩まされてきた。石狩川については1898（明治31）年9月の台風による被害（氾濫面積15万ha、死者112人）をはじめ、数々の水害に見舞われ、明治末期から治水事業に取り組んできた。また当別川については特に1961（昭和36）年、1962（昭和37）年の洪水により当別町市街地が浸水し、第一次産業にも大きな被害が出た。このため北海道では既設堤防から上流の札沼線鉄橋までの6kmを一工区として、1963（昭和38）年より当別川切替工事に着手した。

*6 水害については、第8章第1節、第9章第2節を参照



写真20 完成が近づいた当別川のショートカット工事(1972年)

図9 当別川改修工事平面略図



資料：『広報とうべつ』



写真21 パンケチュウベシナイ川の清掃の様子（1987年）

1971（昭和46）年度から本格的に工事が進められた当別川切替工事の一部が完成し、1972（昭和47）年12月18日から通水が開始された。この改修工事は長きにわたり問題となっていた洪水の被害を無くすため、氾濫の原因となる箇所をショートカットすることが目的であった。通水口は元町から入り幸町を直線で抜け、下川町周辺で本流に合流するというものであった。

この他、同年には四番川地区、材木沢、獅子内で、河川災害復旧工事が行われた。

1981（昭和56）年には56水害の災害復旧工事が同年から数年間にわたって、弁華別を流れる篠崎川、獅子内を流れる基線川、川下を流れるトヨベリ川など、町内の中小河川の多くで行われた。本町市街地を流れるパンケチュウベシナイ川については、1986（昭和61）年から本格的に改修工事が進められ、2020（令和2）年までほぼ毎年のように工事が行われた。

1990年代以降では災害復旧工事も含めて、トヨベリ川、青山奥を流

表17 河川改修の一覧（2000年～2020年）

年度	改修河川
2000	七号排水川ほか2河川、逆川、ガンビ沢川
2001	材木川ほか3河川、逆川、ガンビ沢川
2002	パンケチュウベシナイ川、ガンビ沢川
2003	ガンビ沢川
2004	パンケチュウベシナイ川
2005	パンケチュウベシナイ川、ガンビ沢川
2006	パンケチュウベシナイ川、ガンビ沢川
2007	パンケチュウベシナイ川
2008	パンケチュウベシナイ川
2009	パンケチュウベシナイ川
2010	パンケチュウベシナイ川、ガンビ沢川
2011	パンケチュウベシナイ川、ガンビ沢川、二番川、温泉の沢川ほか1河川
2012	パンケチュウベシナイ川
2013	パンケチュウベシナイ川
2014	パンケチュウベシナイ川、七号排水川ほか
2015	パンケチュウベシナイ川、中央排水川ほか
2016	パンケチュウベシナイ川、温泉の沢川
2017	パンケチュウベシナイ川、七号排水川、材木川、緑川、温泉の沢川
2018	七号排水川、弁ケ別川、材木川、温泉の沢川
2019	基線川、パンケチュウベシナイ川、七号排水川、大沢川、基線川、トヨベリ川
2020	パンケチュウベシナイ川、二番川、弁ケ別川、材木川

資料：当別町

れる二番川、金沢を流れる^{さかさかわ}逆川、若葉を流れる材木川や中央排水川、獅子内を流れるガンビ沢川などで改修工事が進められてきた。2000（平成12）年以降に改修が行われた河川は、前頁表17の通りである。

水と生き物の郷 トウ・ペッ

当別町南部に広がる田園地帯は、氾濫原をはじめとした低湿地が大部分を占めていた。いわゆる「暴れ川」であった石狩川流域では、治水工事と利水工事が、明治から昭和まで重点的に行われた結果、水害を大きく減少させ、農業生産が安定した。しかし、その一方で自然植生は急速に姿を消すこととなり、河畔林や防風林や水路などに、わずかに残る程度となった。

そこで、石狩川治水工事に伴い、「水と生き物の郷 トウ・ペッ」が実施された。これは、当別川との合流地点に造成された排泥池を再整備し、かつて流域に広がっていた湿地環境と生態系を復元する取り組みである。この場所は、河川の流路と一部が繋がった半閉鎖水域である「ワンド」や、陸から水中までの連続的な植生を保った水域、河畔林、草地といった環境が一体的に存在することによって、いろいろな動植物のすみかとなっている。



写真22 水と生き物の郷 トウ・ペッの植生

第4節 郵便・通信事業

(1) 郵便事業等

戦後の郵便事業等の展開

*7 郵便、通信などを指し、戦前には1885年に新設された通信省が通信、海運、郵便事業などを管掌した。1943年に通信省は解体され、通信院が郵政および電気通信事業、電波行政を管掌することとなり、さらに敗戦後の1946年、通信院は通信省と改称された。1949年、通信省は郵政省と電気通信省に分割された

通信業務^{ていしん}*7は1949（昭和24）年6月に通信省が郵政省、電気通信省の2省に分割されたことで、郵便事業と通信事業が分離された。その後、1952（昭和27）年には電気通信省が廃止となり、日本電電公社が設立された。

当別郵便局では、1897（明治30）年に電報業務を開始し、その後電話交換業務も担っており、戦後は日本電信電話公社の委託を受け電話事業も扱ったが、1965（昭和40）年10月に当別電報電話局開局に伴い、電話事業を同局に移管した。同郵便局には1968（昭和43）年12月に小型郵便用自動車配置され、同郵便局と石狩当別間で郵便輸送を行った。また、太美郵便局では1965年11月に、弁華別郵便局では1967（昭和42）年3月に、それぞれ電話事業を当別電報電話局に移管した。

1949年6月、簡易郵便法が施行され、町では青山四番川簡易郵便局が1959（昭和34）年に、本中小屋簡易郵便局が1962（昭和37）年に、石狩金沢簡易郵便局、六軒町簡易郵便局、東裏簡易郵便局がそれぞれ1963（昭和38）年に開局した。

郵便事業の変遷

1984（昭和59）年の町内の郵便設備は表18の通りである。

その後当別郵便局が老朽化したため、1993（平成5）年1月から旧庁舎跡地（弥生町）に新局舎の建設作業が始まった。建物は鉄筋コンクリート造2階建て、床面積は約1070㎡で、総工費約3億1300万円であった。1階に町民が集うコミュニティルームがあり、正面通路にはロードヒーティングが設置された。正面両サイドの壁の一部は、コンクリート

表18 郵便設備の状況

年	簡易局	集配局	無集配局	局総数	切手 売捌所	ポスト	自転車	原動機付 自転車	二輪車	その他 配達車
1984年	6	4	1	11	28	37	13	5	20	7

資料：『当別町要覧 資料編』

を化粧型枠で造った石積み風で、1階はこう配屋根にするなど、町屋風の外観となった。同年12月5日、新局舎が完成し、祝賀会が行われた。

また1993年10月20日には、石狩太美郵便局の新局舎が、町道スウェーデン大通線沿いに完成した。スウェーデン風の建物で、JR石狩太美駅（現・太美駅）の北側約400mの場所に建築された。木造平屋建（一部2階建）床面積が329㎡となり、旧局舎の約2倍の面積を有した。講習会、展示会などに使用できるコミュニティルームも設置された。



写真23 当別郵便局



写真24 新築された石狩太美郵便局（1993年）

（2）通信事業

戦後の通信事業の発展

街頭放送施設として、字西小川通55番地にTHK当別放声社が設置され、1956（昭和31）年6月27日より放送開始となった。

1958（昭和33）年12月25日、日本電電公社の通信サービスの合理化を期し、市外電話の迅速化、テレビ放送などの回線を極超短波で実施するために、中小屋極超短波無線中継所が設置された。また1965（昭和40）年10月9日には、石狩当別電報電話局が設置され、通信事業の近代化が図られた。

戦前、一部の地域で実施されていたラジオ共同聴取^{*8}は、戦後になると、電波が弱く、電気が来ていない家を抱える農山村に普及した。特に北海道での普及率は高く、1955（昭和30）年には無電化地域の60%の世帯が加入していた。ラジオの再送信のみを行う施設もあったが、多くの施設には親受信機にマイクとレコードプレーヤが備えられ、告知など独自の放送が行われていた。

このラジオ共同聴取のために農事組合、農業協同組合などが組合を設

^{*8} 親受信機に戸別に設置した多数のスピーカを有線で接続し、音声信号を専用の電線で伝送し、地域内の住民が共同で聴取する方式。共同聴取施設は昭和初期から、放送協会（当時）が費用を負担して設置、管理し、割安な料金で提供した

立し、設備設置、運営などを行ったが、町で参加した組織は、弁華別第12農事組合、青山中央ラジオ共同聴取組合、与六沢ラジオ共同聴取組合、当別町開拓農業協同組合、当別太農事組合、東裏開拓農業協同組合、豊丘開拓農業協同組合であった。

電話事業では1958年から、地域団体加入電話が町内に普及した。これは複数の加入者が一つの回線を利用するもので、居住者が組合を設立して日本電電公社と契約し、交換業務などの費用を組合員が負担して、電話通信が行えるものである。弁華別地域団体加入電話組合、東当別地域団体加入電話組合、当別高岡地域団体加入電話組合が結成されたほか、当別町農業協同組合が地域団体加入電話組合として活動を行った。

公衆電話については、日本電電公社が認可した者に委託して利用ができる農村委託公衆電話の仕組みがあった。1957(昭和32)年から1966(昭和41)年までの間に、蕨岱小学校、川下小学校、東裏小学校、川下地区近藤清松氏宅、金沢地区弘本英一氏宅、材木沢小学校、弁華別航空自衛隊、二股小学校、二番川大久保商店、沼ノ沢小松商店、三番川小学校、当別町四番川出張所に、それぞれこの委託電話が設置された。

電話事業の発展

町内における電話加入状況は表19の通りである。この表からは1979(昭和54)年から1986(昭和61)年の間に総数が約4900台から約5600台の間で推移し、普及率は約67%から約77%の間で推移していることが分かる。

表19 電話加入状況

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
世帯数	5,062	5,309	5,128	5,121	5,182	5,152	5,283	5,363
事務用	1,490	1,522	1,526	1,539	1,540	1,490	1,506	1,516
住宅用	3,404	3,543	3,652	3,758	3,854	3,971	3,999	4,142
普及率(%)	67	67	71	73	74	77	76	77
総数	4,894	5,065	5,178	5,297	5,394	5,461	5,505	5,640

資料：『当別町要覧 資料編』

1972(昭和47)年11月からダイヤル通話料金が改定され、広域時分制が導入された。これは市外通話と市内通話の区分を廃止し、併せて市内通話の定額料金も廃止するものであった。これにより最低の料金を3分までごとに7円とした。最低料金で通話できる範囲が従来の市内通話

区域をいくつかまとめた「単位料金区域」に拡大されたことにより、「当別単位料金区域」には当別、太美、中小屋、青山の4局が含まれたため、従来の通話料金を下げることができた。

1978（昭和53）年12月15日からは、電話番号の案内や100番通話を取り扱う局が変更となり、従来、当別電報電話局で取り扱っていた電話番号案内、100番通話の業務は、札幌市外電話局で取り扱うこととなった。市外局番なしの104番は、従来は当別町内だけの案内であったが当別、札幌、江別、広島、南幌、石狩、厚田、浜益の8市町村を案内することとなった。

1980（昭和55）年7月29日には、当別町の一般加入電話が5000台を超えた。同年9月30日、太美地区の電話需要増加などに対応するために太美交換局の新設備が完成しサービス業務を開始した。太美交換局に設置された交換機は当時、最新式のものであった。

（3）インターネット インターネットの普及

高速ブロードバンドサービスを希望する町民有志が、2004（平成16）年2月に「実現を目指す会」を結成し、約800件の仮申込書をまとめてNTTなど関係者に働きかけ、この結果、同年11月、当別町内に初めて高速ブロードバンドサービスが開通した。同年11月22日、西当別コミュニティーセンターで記念イベントが開かれた。約300人が開通を祝い、イベントの冒頭では高橋はるみ知事と泉亭俊彦町長のテレビ電話対談が行われた。

2008（平成20）年度には、「当別町地域情報化計画」が策定された。その目的として「豊かで活力ある」まちづくりにITなどの活用が求められており、情報端末・ネットワークを有効に活用するために、町民のさらなるIT活用が可能な取り組みが必要であるためとした。

同計画では町民が「ITの恩恵を実感できるよ

当別町全域に光回線を整備します

新しい生活様式の インフラ整備のために

新型コロナウイルス感染症により新生活様式の定着が求められることから、当別町では新型コロナウイルス感染症対策の交付金を活用して、光ブロードバンドサービス未提供エリアへの光回線整備を進めます。

光回線が整備されると...

YouTubeなど
大規模の動画が
視聴可能に！

スマート農業
などのICT
活用可能に！

通信料の安い
固定電話が
利用可能に！

整備には対象地域の皆さまの 事前申込が重要となります

今回の事業は、現在光回線が未整備の地域に回線を整備する実質最後の機会となります。対象地域の皆さまには、町内会を通じて別途お知らせと事前申込書を配布します。

事前申込書の回答状況によっては、整備地区が縮小される可能性もあります。また、この機会を逃すと後から希望しても光ブロードバンドサービスが利用できない場合があります。

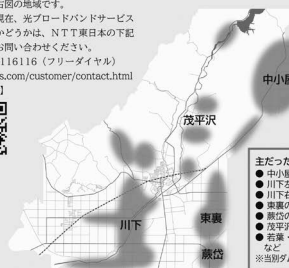
更に、既存のNTT東日本のADSL回線の場合は、2023年にサービス廃止を予定しているため、対象地域の皆さまについては、光回線を利用いただくために、事前申込をお願いします。

整備予定エリア

主な整備予定エリアは、光回線が未整備となっている右図の地域です。

ご自宅が現在、光ブロードバンドサービスを利用可能かどうかは、NTT東日本の下記の窓口にお問い合わせください。

☎0120-116116（フリーダイヤル）
https://flets.com/customer/contact.html
【QRコード】



- 主だった整備予定エリア
- 中小屋
 - 川下左岸
 - 川下右岸・当別太の一部
 - 東原の一部
 - 藤沢の一部
 - 西平沢の一部
 - 若葉・上当別の一部
 - など
- ※当別ダム以北は整備エリア外

担当：ICT推進課 ICT推進係（☎23-3767）

2020年10月号 5

写真25 光回線整備のお知らせ

うな施策」を進めることとし、「計画の基本理念」には「いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる」、「ゆとりと活力が感じられる町の実現」を掲げた。「重点施策」は「①広域連携した情報システムの活用を積極的に進め、システム全体の最適化を目指す」、「②町民自ら情報化に取り組み、町民本位の情報化の仕組みづくりを目指す」、「③情報システム全般のセキュリティ高度化、機能向上を目指す」とした。「取り組みの内容」には「利便性の向上と情報の充実を図ったホームページの刷新、町民の活動を支援するインターネットを活用したポータルサイトの構築、IT講習会の開催など」を掲げた。

また町では、すべての町民がデジタル技術の恩恵を受けられるデジタル田園都市の実現に向けて、2020（令和2）年度から町全域で光回線の整備を進める「当別町高度無線環境整備事業」を実施した。中心となる整備エリアは中小屋、東裏、蕨岱、川下右岸、川下左岸、当別太などであった。2022（令和4）年4月から光回線が利用できるようになり、2024（令和6）年度までに357回線を提供している。

第5節 公営住宅

公営住宅の整備

戦後の住宅政策は、住宅不足への対応から始まった。戦災による焼失、海外からの引揚げや復員により大量の住宅が不足し、これを解消するための国の機関として戦災復興院が設けられた。また、1950（昭和25）年には、低利で住宅の建設や購入資金を融資することを目的とした住宅金融公庫法が制定され、1951（昭和26）年には、低所得者向けに自治体が公営住宅を提供するための公営住宅法が制定された。

町でも人口増加による住宅需要が大きくなり、1967（昭和42）年度より3カ年計画で、第一次公営住宅特定計画団地造成を実施した。春日団地96戸の建設に始まり、1969（昭和44）年までに建設された団地は町営住宅第一種180戸、第二種120戸の合計300戸、道営住宅二種48戸で合計348戸となった。

表20は1985（昭和60）年から2001（平成13）年までの公営住宅の推移を示したものである。総数は530戸から500戸ほどで推移していることが分かる。

1993（平成5）年9月には春日町・春日団地



写真26 公営住宅の入居者打ち合わせ会議（1972年）

表20 公営住宅管理戸数の推移

年	総数	一種	二種
1985	536	252	284
1986	536	252	284
1987	526	242	284
1988	526	242	284
1989	534	242	292
1990	502	214	288
1991	478	190	288
1992	478	190	288
1993	478	190	288
1994	481	190	291
1995	481	190	291
1996	466	162	304
1997	498	178	320
1998～2001年	498	178	320

資料：『当別町要覧 資料編』

に鉄筋コンクリート造3階建ての町営住宅1棟が完成し、その後1997（平成9）年までに鉄筋コンクリート造3階と4階の集合住宅が7棟建設された。1998（平成10）年には道住宅建設促進会の公営住宅団地表彰を受けている。

当別町町営住宅長寿命化計画

町営住宅の整備を目的とした「町営住宅長寿命化計画」を2012（平成24）年度中にまとめ、翌年度から十カ年計画でスタートした。この計画では末広団地の74戸のうち半数に当たる37戸を廃止し、残り37戸を建て替え、また14戸を太美団地に移転、建設する予定とした。末広団地の建て替えについては2017（平成29）年度に基本設計を行い、37戸のうち18戸を2020（令和2）年度に建設し、残り19戸を2022（令和4）年度に建設する予定とした。その他、樺戸団地、みずほ団地（太美寿）、東町団地、北栄団地を対象にユニットバス化、3カ所給湯、高齢化対応、外壁屋根改修などを行うこととした。また、老朽化した一部の団地を廃止解体し、管理戸数を当初の498戸から419戸に縮小する見込みとした。

この計画により、2017年度にもみじ団地（北栄町）の用途廃止、翌2018（平成30）年度にひまわり団地（六軒町）の用途廃止が実施された。

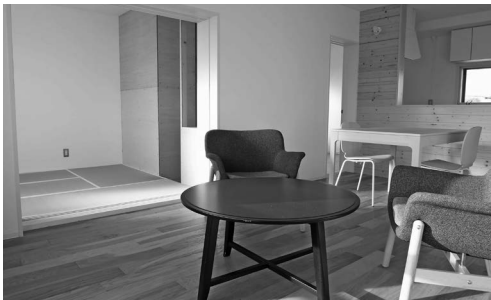


写真27 COCOTTOの様子

また、同年度から2021（令和3）年度にかけて、東町団地のユニットバス化、3カ所給湯、高齢化対応の改善（毎年1棟4戸ずつ）が実施された。また、町への定住促進等を図ることを目的として、旧教職員住宅を活用し、子育て世帯がゆとりをもって居住できる住宅に改修を行った公共賃貸住宅「COCOTTO」の整備が進められた。

第2期当別町町営住宅等長寿命化計画

その後、当別町の人口減少、少子高齢化の進行、町営住宅における建物の老朽化や空家の増加などが多くみられたことから計画の見直しが必要となった。そのため、当別町では「第2期当別町町営住宅等長寿命化計画」を策定し町営住宅などの長寿命化や老朽ストックの更新を目指すことを目的とした。「当別町住生活基本計画」などを上位計画とし、計

画期間を2022（令和4）年度から2031（令和13）年度の間とした。2031年度には戸数を300戸程度と設定した。事業方法は「現地建替」、「移転建替」、「全面的改善」、「個別改善」、「維持管理」、「用途廃止」とした。計画の概要は表21の通りである。

表21 第2期当別町町営住宅等長寿命化計画

団地名	竣功年度	構造	階数	事業方針	
				計画期間	次期計画期間
末広団地	1963～1966	簡易耐火	1階	用途廃止	
	1963	簡易耐火	2階	用途廃止	
東町団地	1970～1973	簡易耐火	1階	用途廃止	用途廃止
	—	—	—	維持管理	維持管理
	1972	簡易耐火	2階	用途廃止	用途廃止
春日団地	(旧) 1971	簡易耐火	1階	用途廃止	
	(新) 1993～1996	耐火	3・4階	改善 (長寿命化型福祉対応型)	改善 (長寿命化型福祉対応型)
樺戸団地	1971.1972	簡易耐火	1階	維持管理	用途廃止
	1978.1979.1981	簡易耐火	1階	維持管理	用途廃止
	1987.1988	簡易耐火	2階	維持管理	用途廃止
北栄団地	1978.1979.1982	簡易耐火	1階	維持管理	用途廃止
みずほ団地	1973	簡易耐火	1階	維持管理	用途廃止
(仮称) 本町地域新団地		耐火	未定	移転建替	移転建替
(仮称) 西部地域新団地		未定	未定		

資料：当別町

第6節 上下水道の整備

戦後の水道事業等

町では1953（昭和28）年に簡易水道が完成した後、人口増加に対応するために1963（昭和38）年に上水道計画第一次を策定し、第一次拡張事業として翌年より3カ年計画で上水道設備の整備を決定した。この計画により1966（昭和41）年には元町浄水場が完成し、その後計画第二次、第三次によりさらなる上水道整備が進められ、1969（昭和44）年3月までに給水人口は9532人に達した。

また、1955（昭和30）年には篠津地域泥炭地開発事業が発足した。この開拓事業実施地域では飲料水に恵まれていなかったため、1967（昭和42）年までに国営事業として専用水道を完成させ、給水を開始した。

上水道と浄水場の整備

1972（昭和47）年10月1日から、それまで国の管理で運営されてきた川下開拓者専用水道（1967年設置）を、町の簡易水道として管理することとなった。

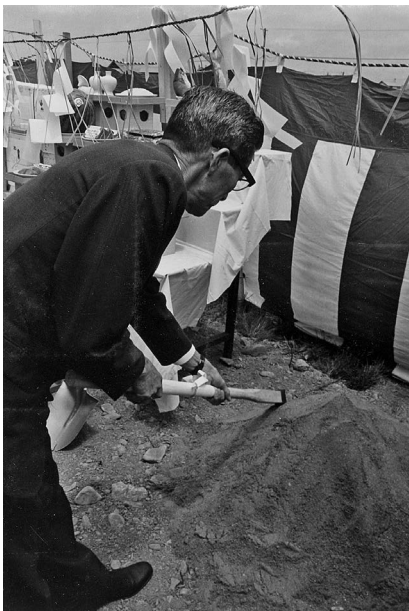


写真28 上水道拡張工事の起工式（1973年）

1973（昭和48）年からは給水量増加を目的として、第二次拡張事業が開始された。給水人口と給水使用料の増加に鑑み、当別川の流水を水道用水とするために当別土地改良区の協力を得て、北海道との折衝が続けた。その結果、水利権の見通しがつき、知事の認可を得て、着工となった。計画目標年次は1982（昭和57）年度とし、工期は1973年度から1976（昭和51）年度までの4カ年継続工事とした。

目標とする給水人口は2万人、一日の最大給水量は7200 m^3 、一人一日の最大給水量は360 ℓ とし、工事の内容は浄水場建設、取水設備、送水管敷設、配水池築造、配水管延長であった。工事費は6億9108万7000円となり、費用の大半を国からの借入金でまかなうこととなった。給水区域は青山以北、ビトエの中島を除く

当別町全域となった。

1973年から元町浄水場の拡張工事が行われ、翌年9月30日に完成した。新たな建物は鉄筋コンクリート造二階建て、主な設備として高速沈澱池1基、急速ろ過池3基などが設置された。1階にはポンプ室、薬品注入ポンプ室、薬品庫、自家発電、2階には管理室、水質試験室、受配電室などが設置され、建設費は3億9000万円であった。



写真29 元町浄水場の内部（1974年）

1976年11月15日には、材木沢に総工事費1億8900万円をもって配水池が竣工し、「景林配水池」と命名された。

また1978（昭和53）年11月に、青山中央に簡易水道施設が完成した。これは、従来地下水を飲み水としていた青山中央に、安定した水の供給を行うことを目的としたものであった。計画給水人口は230人、一日最大給水量約8900m³の規模で、1976年5月より工事費9400万円をもって工事が進められた。同年11月1日、青山簡易水道浄水場で通水式が行われた。

2006（平成18）年度から第三次拡張事業として、計画給水人口2万2900人、一日最大取水量1万1100m³を目途として、開始された。

その後2013（平成25）年4月1日、当別ダム^{*9}の完成と併せて青山に完成した当別浄水場が稼働を開始し、水道水の水源が切り替わった。

*9 当別ダムについては、第9章を参照

表22は上水道の整備状況についてまとめたものである。この表からは給水人口が1952（昭和27）年に約1500人であったのが、第二次拡張事業が開始された1973年には1万3000人を突破し、2000（平成12）年には

表22 水道事業の推移

年	計画給水人口（人）	計画給水量（m ³ /日）	給水区域内人口（人）	給水人口（人）	普及率（％）	一日平均給水量（m ³ ）	営業収益（千円）
1952	2,000	210	5,283	1,484	28.1	104	特会
1960	2,000	210	6,056	3,429	56.6	584	特会
1963	8,000	1,440	69,47	4,231	60.9	553	特会
1968	8,000	1,440	12,311	9,150	74.3	1,058	45,371
1973	20,000	7,200	16,675	13,276	79.6	2,182	104,153
1978	20,000	7,200	16,628	15,708	94.5	3,074	180,533
1984	20,000	7,200	16,476	16,276	98.8	3,722	245,511
1989	20,000	7,200	16,106	16,012	99.4	3,597	264,777
1993	17,770	7,200	18,805	18,319	97.4	3,633	386,459
2000	17,770	7,200	21,415	21,214	99.1	5,786	396,487

資料：『当別町要覧 資料編』

2万1000人を超えていることが分かる。普及率は1952年に約28％であったが、1973年には80％近くに達し、2000年には99％に達している。

表23は簡易水道の整備状況についてまとめたものである。普及率は1978年に約65％であったのが、1993（平成5）年には93％に達し、2000年には100％に達している。

表23 簡易水道事業の推移

年	計画給水人口（人）	計画給水量（㎡/日）	給水区域内人口（人）	給水人口（人）	普及率（％）	一日平均給水量（㎡）	営業収益（千円）
1978	230	88.7	230	149	64.7	15	3,673
1980	230	88.7	209	164	78.4	23	2,675
1983	320	88.7	303	271	89.4	32	4,163
1989	320	88.7	232	200	86.2	28	2,761
1993	270	88.7	289	269	93.1	39	3,770
1996	270	88.7	228	210	92.1	43	3,481
2000	270	88.7	7	7	100	21	529

資料：『当別町要覧 資料編』

当別ダムの完成により水道水の水源が切り替わる影響で、水道料金が値上げされることになった。町では2012（平成24）年5月ころから上下



写真30 当別町配水池

水道事業運営委員会を含めて値上げの方法等について検討し、最終的に2012年12月の町議会で、2013年度から一般家庭で上水道の利用料金を平均9.7％値上げする条例改正案が可決され、当別ダムが供用を開始した2013年4月から値上げが適用された。

下水道の整備

下水道の整備は1977（昭和52）年度から開始され、1985（昭和60）年度までに第1期計画区域である末広町、大町（現・弥生）、泉町（現・弥生）、旭町、西町、白樺町、万代町などでの整備を目標として行われることとなった。第3期計画までの事業費は約120億円と見込んで、策定された。

従来、生活排水は市街地を流れるパンケチュウベシナイ川を通じて当別川に流出していた。1971（昭和46）年の水質汚濁防止法の施行もあり、第一次総合開発計画に下水道整備が組み込まれた。この計画では、市街地の下水道施設整備と市街地形成のための污水处理施設設置の義務付け

の両方が必要だとし、市街地中心の約225haに1985年を目標に公共下水道を整備し、市街地下流に終末処理場の建設を進めるとした。また下水道整備に伴い水洗化の普及と太美町周辺の污水溝整備に努め、新しい住宅地形成に対し污水处理施設設置義務化を進めるとした。資金は下水道整備に約70億円の事業費を充てる計画であった（『当別町第2次総合計画』）。下水道設備は終末処理場^{*10}完成に合わせて、1985年9月から供用を開始した。

*10 終末処理場については、第3章第4節を参照

その後1992（平成4）年に「当別町農業集落排水施設条例」が制定され、同年12月1日から西当別地区の農業集落排水施設が一部供用開始となった。

当別町の水洗化率は1988（昭和63）年に約60％であったが、1993（平成5）年に85％を超え、2000（平成12）年に約95％に達した。また水洗化の戸数は、1985年には450戸であったが、1990（平成2）年までに2000戸に達し、1999（平成11）年までに5000戸に達した。

〈引用・参考文献〉

北海道道路史調査会『北海道道路史 1行政・計画編』（1990年）
三浦宏編著『石狩川の橋物語』（石狩川振興財団、2006年）
北海道労働部『資料北海道労働運動史 昭和53～57年』（1988年）
日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史 下巻』（1981年）