

道民カレッジ主催講座

令和8年度第1回インターネット講座

「千歳空港100年物語 ～スピリット・オブ・チトセ～」

資 料



千歳航空協会 会長 山口 幸太郎 氏



千歳市企画部 主幹 中村 充 氏

道民カレッジ

今では世界と千歳をつなぐ空の玄関となっている新千歳空港。その始まりは千歳の人々が自分たちの手で作った小さな飛行場でした。

千歳空港の始まり 山口氏

千歳の地に空港が開港してから 2026 年で 100 年を迎えます。100 年前の 10 月 22 日、北海道新聞社の「北海」第 1 号が、村民が手作りした 1 本の 200m×110m の着陸場に初めて降りました。きっかけとなったのは、その年の 8 月 22 日に札幌―千歳を結ぶ鉄道・千歳線が開通し、それを記念して小樽新聞（現在の北海道新聞社）が千歳の孵化場で開いた観楓会でした。昼食をとる食堂やレストランが無いので千歳市役所に湯茶のサービスを相談したところ、市役所では大いに歓迎して三平汁やかぼちゃの料理を作ってふるまいました。その御礼に新聞社で持っている飛行機を飛ばして空からビラを撒きましようかと提案したところ「着陸した飛行機を見たい」との希望が高まり、滑走路を手作りするための村民大会を開いて滑走路を作り、見事に飛行機が降りたのが始まりです。飛行機を見たいという熱い思いから、手作りの着陸場が作られました。

スピリット・オブ・チトセ① 中村氏

外から来る人に好きになってもらいたいという気持ち、「おもてなし」の精神がスピリット・オブ・チトセの一つかと思います。また、「飛行機が見たい」という思いから無償で着陸場をみんなで作るようなところですよ。

紆余曲折 戦前・戦後 （解説）

千歳における飛行場の歴史は大正 15 年の「北海」1 号機に始まり、その後も飛行場を求める機運が高まるのですが、紆余曲折、その歴史は光と影を共にかかえることとなりました。

民間航空路線に立候補するも、都市部に近い丘珠空港に破れました。そこで、誘致の対象は民間から陸軍に移り、陸軍の要望に応えるために村をあげて大規模な拡張工事に取り組みました。またもや村民総出で拡張工事を行ったのです。しかし、投資と努力を重ねたものの陸軍の飛行場は最終的に帯広に決まりました。それでも千歳は諦めず、次は海軍航空隊に働きかけました。土地の無償提供や国道の移設など、村を挙げた努力が身を結び、1939 年、ついに千歳海軍航空隊が誕生しました。

1945 年、戦争が終わり、日本の空は GHQ の管理下に置かれました。日本人による航空運航も禁止され、空港は大きな転換期を迎えます。1951 年に航空規制が緩和され、民間航空が再び動き始めました。千歳は北海道の空港として選ばれ、自衛隊と民間が共に使う空港として歩み始めます。その後も空港のあり方を巡る議論やオイルショックなど、多くの困難を乗り越えました。

1988 年に新千歳空港が開港し、民間主体の運営へと移行して国内外から多くの人が行き交う空港へと成長しました。2019 年からのコロナ禍による大きな打撃を乗り越え、再び人と空をつなぐ玄関口として現在に至ります。幾度の挑戦と挫折を乗り越え、千歳は自らの手で空への道を切り開きました。空を目指し続けた思いが、今日の新千歳空港へつながっているのです。

スピリット・オブ・チトセ② 中村氏

着陸場をなんとか広げて使ってもらいたいという思いがあり、しかし何回もうまくいかず、それでも諦めない。普通なら途中で諦めるようなところを諦めないで「じゃあこうしよう」というような感じでどんどん粘り強くやっていく。そういったところが、スピリット・オブ・チトセなのかなと思っています。

実際、私も市役所に入って仕事をしてみて「あ、これだからもう仕方がない、諦めようかな」というところでも諦めない人が多いのです。「もうちょっと考えてみよう」諦めが悪いというか、粘り強いというか。そういった気質は非常に感じるマチだという気がしています。

100 年後の空港を紹介 山口氏

1. 地の利をいかした飛行場

石狩平野の中でも非常に広大な土地に恵まれていて、そのような地の利を活かして飛行場ができました。風向きも一定です。広くて強固な地盤は火山灰地によるものです。雨が降って固まっており、雨が降っても緩むことはない強固な地盤です。政府専用機が2機、常駐しています。これは他の空港にはありません。自衛隊が管制しています。民間と自衛隊が共存しており、1日400機以上の航空便が往来します。自衛隊の円滑な管制によっていざ有事という時にも自衛隊が管制できるという大きな利点もあります。

2. 3000m 級の滑走路が4本

3000m 級の滑走路が4本あります。千歳空港には4本の滑走路があって飛行場が2つあります。新千歳空港と自衛隊の千歳飛行場、区分としては違う区分で、正確には空港と飛行場、2つの空港があることになります。

3. 単一路線での旅客数

特に申し上げたいのは羽田―千歳の単一路線での旅客数では世界では屈指なのです。過去最高が980万人だったのが、2025年には1000万人を超えて1044万人を記録しました。

4. 乗降客の変化

コロナの前後で比較すると歴然としています。令和元年では2460万人という非常に大きな数字の乗客がありましたが民間委託がスタートした年にコロナの蔓延があり、乗降客が半減するという大変厳しいスタートを迎えました。しかし乗客数は年々回復し、2025年度には2602万人を記録しました。

5. 日本初の24時間空港

日本初の24時間空港でもあります。平成6年に6枠に限って24時間を認め、平成27年には30枠に拡大して24時間航空を認めるということになりました。現実的には夜の7時から10時までの運航が多くて、10時を超えるのはそれほどの便数はありません。5、6便なのですが、それでも有効に活用していただいています。

6. 除雪体制の完備

除雪体制が完備しています。もともと雪の少ないところではありますが時として大雪になります。それを素早く除雪する体制が整っており、3000mの滑走路を20分で除雪できる能力を持っています。

7. JRが直結

空港内にJRが直結しています。これは平成4年にできましたが、当時は日本で初めてでした。これも千歳空港の大きな特徴の一つです。

8. 世界ランキング

世界35位まで上がってきました。英国のスカイラックス社では、空港の需要や形態や利用のことや総合的な観点から採点し、毎年ランキングを発表しています。2024年には「その年に最も改善された空港」の部門で一位になりました。新千歳空港の施設整備やレストラン、ショッピング、案内板、清潔さに加えて映画館や温泉もあるエンターテインメント性が非常に評価されました。また、2026年には世界で最も清潔な空港で第一位になりました。

色々と申し上げましたが、ほかに無い素晴らしい空港だと思っています。

新千歳空港を見て感動 中村氏

新千歳空港のターミナルがオープンしてから行って見てびっくりしました。立派で。その前の年はまだ大学生でした。いまの南千歳駅で電車を降りて、長い通路を渡って千歳空港ターミナルまで行っていました。それがあんな風になっているなんてすごい、と、本当にびっくりしました。

まとめ (解説)

新千歳空港には世界から見ても誇れる、たくさんの魅力が詰まっています。

未来へのメッセージ① 中村氏

千歳市には工業団地が11箇所あり、そこに企業が250社以上立地します。どこも転勤のある職場なので、どんどん新しい方が入れ替わっていきます。受け入れていかないとマチが動かないため、閉鎖的な要素はなくて開放的なマチだだと思います。転勤して色々な場所に住んで、最終的に定年退職した後、ここの環境が気に入ったからということで永住してくれる方も沢山いらっしゃると思っています。

空港と共にマチが発展してきたという歴史を持っているので、今住んでいる皆さんとか子供たちにはそのようなマチだと知ってもらいたいです。この先、色々なところに転勤したり就職したりしても、千歳にとって空港は宝物だと思っているので、何かあった時には空港のことを思い出して、このマチのために戻ってくるとか空港をさらに引き継いでいってほしいなと思っています。

未来へのメッセージ② 山口氏

北海道自体もそうですが、開拓の精神が北海道の発展を担ってきました。国の政策は当然あったのですが、道民の方々がこれまでの生活を基盤としながらも愛着心を持ち、ことにあたって一致協力するという精神が北海道の開拓精神だったと思うのです。

その上に新千歳空港が成り立っているし、ピンチがチャンスの裏表だったと思うのです。例えば千歳の近辺は樽前山の噴火が何万年も前から続いていて、降灰した火山灰地によって非常に強固な地盤ができました。飛行場には向いているけれども農業には適さない不毛の地でもありました。不毛な地の背中合わせに強固な地盤があり、その地盤が空港の誘致に結び付きました。ピンチはチャンスと隣り合わせであり、不撓不屈の精神ですよね、何事にでも負けないで知恵を絞る、そして夢を持つということです。私達もその開拓精神は伝えていきたいなと思っています。