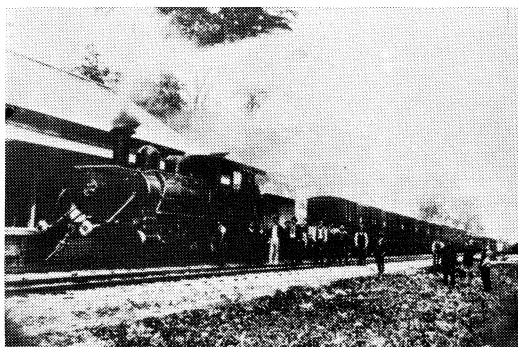


しかし、世が非常事態に突入し日華事変・太平洋戦争となつて着工に至らなかつた経緯がある。

第十一節 鉄道 駅

空知太駅

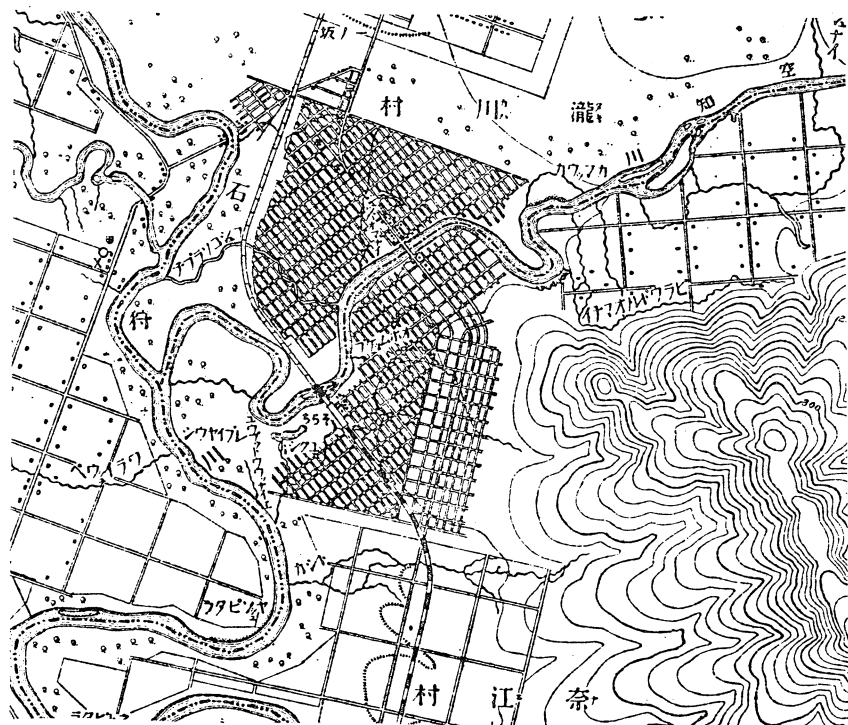
北海道炭礦鉄道会社が砂川から空知太まで鉄道を延長したのは明治二十五年二月であつて、当時としては北海道最北端の終着駅であつた。空知太駅ができてからの空知太は俄然活気を呈しまさにその全盛時代ともいふべきもので、上川方面へ行く移住者はまず空知太駅で下車し、空知川を経て空知太市街(滝川)に入るため、駅前は一軒屋をはじめ各種の商店が軒を並べたといわれる。しかしこれは長く続かなかつた。



空知太駅と列車

明治三十一年七月上川線鉄道が敷かれるまでは、道庁でも空知川を挟んで空知太に一大都市を建設する予定であつたようである。この辺り帯が市街地割になつてゐる。そして南空知太には荷物を扱う駅を、空知川右岸の北空知太には旅客を扱う駅を作る計画であつたらしいが上川線の開通にあつたら、滝川駅は右岸からはるかに離れて作られたため、空知太駅はその必

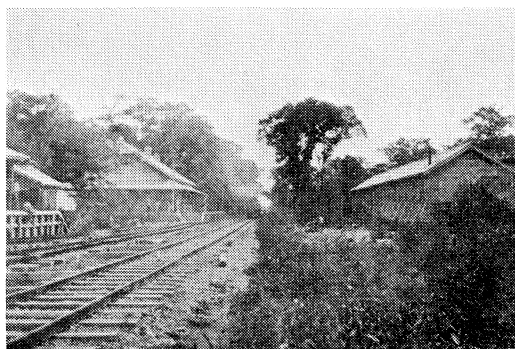
明治30年製版地図



要性を失つてしまつたのである。

そのうえ明治三十一年九月の大洪水で多くの住民が旭川へ移つてしまひ、空知太の大都市計画も流れてしまつたことは惜しいことであつた。

大正十五年十月二十日に美唄・砂川間の複線完成となつたが、滝



明治時代の滝川停車場



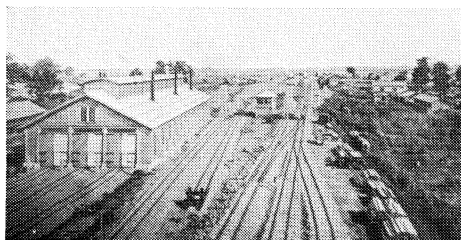
滝川駅と列車



前滝川駅



大正2年の滝川駅



大正2年駅構内

川までの延長がなされなかったため、空知太駅は大正十五年九月一日からは空知太信号所として開設されていた。
しかし、昭和三十一年十一月二十日滝川・砂川間の複線開通により、その必要性がなくなり廃止された。

滝川駅 滝川駅は明治三十一年七月十五日鉄道上川線の開通とともに、空知太駅（奈江村南空知太・現砂川市）を滝川に移転して、滝川駅と改称され、翌十六日から営業を開始した。

大正二年十一月十日下富良野線の開通以後、旅客貨物の輸送が増加して駅舎・構内配線・倉庫などの設備を次々と拡張している。

大正十四年七月五日駅舎と構内が狭くなったので、若干これを北の現在地に移動して改築工事に着手し、同年十一月一日に竣工した。
昭和十一年十月、天皇の御来道に際し跨線橋の移設改築並びに構

内連動装置などの大改修が行われた。

さらに昭和十三年北海道人造石油株式会社は滝川に設置決定となり翌十四年六月専用岐線の布設が着工され、十五年に完成をみているが、終戦後は人石を解体して北海道電力滝川火力発電所が敷地、岐線ともに使用している。

昭和三十七年老朽駅舎の新改築を行い、総工費六、五〇〇万円をもって鉄筋コンクリート二階建て一部地下一階（二階八九〇平方メートル、二階七二〇平方メートル、地下二二六平方メートル）延一、八三六平方メートルが同年十二月十四日に竣工開営

した。

なお駅舎改修とあわせて駅前が狭く、市の表玄関としてふさわしくないことから、駅前広場を造成することになり、翌三十八年十月に着手、家屋の一部を移転させて間口七五メートル、奥行四〇メートル規模の路盤工事と舗装工事とあわせて駅前ロータリー式道路が同年十一月に完成した。さらに現在の噴水のある広場となったのは昭和五十二年夏から家屋の撤去が始まり、翌五十三年に広場の公園化をはかったもので五十四年四月二十八日に竣工をみたものである。

歴代駅長

初代	三原喜一郎	明治三・七・二	就任年月日
三代	荻野 操	不詳	不詳
五代	佐藤権十郎	不詳	不詳
七代	重山寿一郎	不詳	不詳
九代	今村 豊吉	不詳	不詳
二代	白尾金太郎	不詳	不詳
三代	山田 太作	大正三・九・三	不詳
五代	松田 是一	昭和四・三・三〇	不詳
七代	渡辺 栄助	九・六・四	不詳
元代	小栗富三郎	一四・八・三〇	不詳
三代	安田 実	一六・六・五	不詳
三代	柏木三治郎	三・三・〇	不詳
五代	今村 順一	三・三・三	不詳
七代	川井小太郎	七・七・三〇	不詳
元代	堀川 勝蔵	三・二・五	不詳
三代	西田政次郎	六・二・〇	不詳
三代	柏木 米一	四・一〇・四	不詳
五代	樋口 尚雄	四・二・〇	不詳
元代	大森 猛夫	五・二・〇	不詳
二代	佐藤 沢	不詳	就任年月日
四代	吉村大次郎	不詳	不詳
六代	三崎 竜彦	不詳	不詳
八代	土肥関次郎	不詳	不詳
二代	山田甚之丞	不詳	不詳
三代	岩崎 卓直	不詳	不詳
四代	熊谷 綾雄	大正四・六・二	不詳
六代	高橋 重逸	昭和七・三・四	不詳
八代	安居 豊治	三・三・二	不詳
二代	武田 正行	一七・三・〇	不詳
三代	園部 勇	一九・〇・一	不詳
四代	石崎 泰治	三・三・五	不詳
六代	末広 忠	三・三・六	不詳
八代	山本 広治	三・三・三〇	不詳
三代	阿部 清吉	六・二・〇	不詳
三代	清水 清一	四・二・一	不詳
四代	飛鳥 忠雄	四・二・〇	不詳
五代	橋 正雄	四・二・九	不詳
元代	大島 光雄	五・二・〇	不詳

元代 横江 嘉道 昭和五・三・一〇
職員数(昭和五十四年七月現在)

駅 長	一 助 役	二六	運転主任	七
庶務係	八 旅客係	二四	小荷物係	一三
貨物係	七 運輸指導係	七	輸送係	二一
運 転 係	四六 構内指導係	六七	踏切保安係	三
計	二三〇			

構内総延長 二万九、七〇七メートル

国鉄 二万三、三二六メートル 北電 五、六一七メートル

不二 七四四メートル

構内総面積 二七万三、八六〇平方メートル

構内最大長 二、一九七メートル 構内最大幅 三〇〇メートル

運輸概況(滝川駅)

	明治四年度	大正六年度	昭和八年度	昭和三年度	昭和五年度
乗客	七、〇三人	三、五七七人	三、九〇一人	一、三三四、〇三人	一、三、四、九〇〇人
降客	六、八〇四	一、四、七、七〇	三、四、〇、四四	一、一、九、九、〇四	一、三、九、一、〇〇
發送貨物	三、三、七、〇トン	五、六、五、三三トン	四、〇、六、〇、六〇トン	七、三、三、七、七〇トン	六、九、三、三、三三トン
到着貨物	二、九、四、七	三、一、〇、〇	四、五、三、三六	一、一、九、三、三四	七、七、〇、二一

△北海道鉄道管理局資料・町勢要覧・市統計書▽

貨物	区 分		昭和四〇年		昭和五二年	
	到 着	送 出	数	一日平均	数	一日平均
小荷物	中 継	到 着	五、七、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
乗 降 人 員	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇
	送 出	送 出	一、四、〇、七、〇〇	一、六、〇、〇〇	二、四、一、〇〇	七、〇、〇〇



滝川駅と駅前



滝川駅構内流雪溝排雪作業

収入		旅客		貨物	
一五、四〇、〇〇〇円	一、四六、〇〇〇円	一、四六、〇〇〇円	一、四六、〇〇〇円	一、四六、〇〇〇円	一、四六、〇〇〇円
八、六四、〇〇〇円	二、四一、〇〇〇円	八、六四、〇〇〇円	二、四一、〇〇〇円	八、六四、〇〇〇円	二、四一、〇〇〇円
七、五五、〇〇〇円	三、二一、〇〇〇円	七、五五、〇〇〇円	三、二一、〇〇〇円	七、五五、〇〇〇円	三、二一、〇〇〇円
五、六〇、〇〇〇円	四、一四、〇〇〇円	五、六〇、〇〇〇円	四、一四、〇〇〇円	五、六〇、〇〇〇円	四、一四、〇〇〇円
二、五〇、〇〇〇円	五、〇七、〇〇〇円	二、五〇、〇〇〇円	五、〇七、〇〇〇円	二、五〇、〇〇〇円	五、〇七、〇〇〇円
七、六〇、〇〇〇円	七、六〇、〇〇〇円	七、六〇、〇〇〇円	七、六〇、〇〇〇円	七、六〇、〇〇〇円	七、六〇、〇〇〇円

〈滝川駅資料〉

滝川駅構内流雪溝 滝川地方は多雪地帯で滝川駅構内の除雪には毎年多額の費用を投入していた。大雪に見舞われると除雪がはかどらないため、大量の貨車が構内にクギづけになることがしばしばであった。

そこで迅速に除排雪をはかる方法として、青森、小樽築港駅が海水を流す流雪溝を用いているのと同じように、駅構内に流雪溝を作ることとした。というのは昭和三十五年にたまたま滝川市内に建設中の北電火力発電所が完成して、運転を開始すれば、大量の発電機

冷却水を放出することを知り、これを水源として導き、高温の排水溝を作れば大量の雪処理ができるというもので、札幌鉄道管理局では北電と交渉を進めて快諾を得たのである。

流雪溝を軌道に沿って作り、ラッセル車が通るだけで側溝に雪が集まり、流されていくので排雪のために従来のように貨車に雪の積み降しを省くため、能率が数倍あがり、人手も少なく除排雪費用が毎年数百万円も軽減できるというものである。

昭和三十五年九月七日工事に着手し、同月二十二日午後一時半から同構内で起工式が行われた。この第一期工事は同年十二月二十日に完成したが、その内容は次のとおりである。

送水管 北電から滝川駅構内まで二、六四四メートル、直径五〇センチメートル

流雪溝 距離七五〇メートル、幅六〇センチメートル、深さ五〇〜一六〇センチメートル

工事費 四、四九三万三、〇〇〇円

完成後、同月二十四日午前九時試運転が行われたが、水温十七・八度で流融雪に大きな成果を得て完成を祝った。さらに翌年度第二期工事を進めることにして昭和三十六年七月二十四日に着工され、流雪溝延長一、二四九メートルを工費三、三一九万円で三十七年一月九日竣工を見た。これで滝川駅の一番・二番ホーム間の除排雪はスピードアップされ、構内の除雪も一段と迅速になったのである。

その後、四十二・三年と同様施設六〇四・七メートルを増設して鉄道沿線も排雪できるようにした。さらに増設をはかることになり昭和五十一年には三番・四番ホームの間に幅一・五メートル、深さ

一・七メートル、長さ三八五メートルの融雪溝を同年十二月十日に完成を見て効果をあげ、大雪があっても滝川駅構内においては貨車・列車の停滞、滞貨はなくなっている。

滝川機関区 明治三十一年五月上川線布設にあたり旭川と滝川に機関庫が設置された。これに先だち同年四月に旭川に機関事務所が置かれ、六月に旭川運輸事務所を開設して運営がはかられていた。大正二年十一月十日滝川・下富良野間鉄道開通と同時に岩見沢機関庫分庫として開設され、当時の総員は六〇名であった。

その後大正十二年四月一日から旭川機関庫分庫となり、さらに昭和七年九月一日深川機関庫分庫と変わり、昭和十一年九月一日官制改正によって深川機関区滝川支区となり、総員九七名に増加した。

昭和二十六年三月三十一日機関車庫一、七〇〇平方メートル、鉄骨矩形（機関車一〇両収容）および付属建物一五棟一、一〇〇平方メートルを新築落成した。

昭和二十六年二月二十一日砂川転向、給炭水所が岩見沢機関区から移管され、昭和二十八年九月一日芦別転向、給水所が芦別駅から移管された。

昭和三十六年十月一日ディーゼル特急「おおぞら」が函館〜旭川間に登場、昭和四十三年八月二十八日小樽・滝川間の電化完成（交流二万ボルト）、昭和四十四年十月一日滝川・旭川間電化完成、昭和五十年十二月九日ディーゼル機関車の置替え完了、同月九日蒸気機関車完全廃止と業務体制に変化をみた。なお、この年車両基地統廃合問題があり、市議会では「基地廃止反対」を決議して、国鉄当局

に陳情して存続となった経緯がある。

昭和五十一年十二月一日砂川及び芦別転向所を各駅に移管し、同日組織改正があり、北海道総局滝川機関区であったものが札幌鉄道管理局滝川機関区となって現在に至っている。

現在の組織

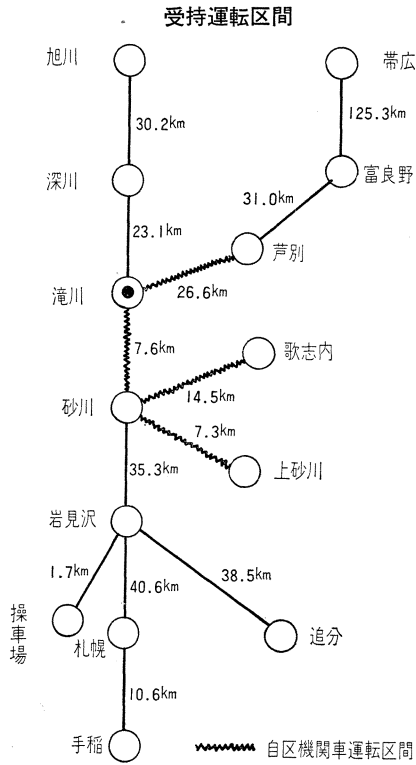
- 管理（区長・助役） 一四名
- 検修（車両検査長・検査係・検修係） 二八名
- 運転（機関士・気運士・機関助手） 二三八名
- 構内運転（運転管理係・運転係・構内運転係） 二四名
- 整備（構内整備係） 一四名
- 事務（事務掛） 一二名
- 計 三三〇名

歴代区長
分庫時代
就任年月日

- 初代 弓田 茂 大正三・二・一〇 二代 草野時次郎 大正三・三・三三
- 三代 白木力三郎 同 六・八・四 四代 佐藤 小吉 同 八・九・五
- 五代 高瀬 義正 同 九・一〇・一 六代 石田 清成 同 一〇・四・七
- 七代 目時 清成 同 一・五・二 八代 大関謹次郎 同 三・三・五
- 九代 鈴木 寅了 昭和三・三・六 二代 玉井 頼介 昭和六・三・三
- 二代 支区長 額田寛一 同二・二・六

機関区昇格後

- 初代 安田 喜市 昭和四・二・二五 二代 本田 昇 昭和九・二・二五
- 三代 三上 五作 同 一〇・三・七 四代 原田 清 同 一三・九・一〇
- 五代 十川 明夫 同 一五・二・一 六代 田隅 俊二 同 一六・六・三
- 七代 田中 信 同 一六・七・一〇 八代 上井 清作 同 一三・二・二六
- 九代 河路 俊昭 同 一三・八・六 〇代 上部 重勝 同 一四・一・八
- 二代 中川 武雄 同 一三・二・一〇 三代 村井 貞雄 同 一六・二・一
- 三代 小田 芳信 同 一四・二・一 四代 岡崎 信弘 同 一四・二・二四
- 五代 森野 千秋 同 一四・二・一 六代 横山 隆 同 一四・二・一〇



昭和十一年現在の建物及び付属建物七八六・九平方メートルが竣功した。昭和二十四年十二月一日滝川は富良野保線区の管轄に移され、昭和二十八年八月二十六日富良野保線区の廃止に伴い、滝川保線区が開設されたもので、このとき岩見沢保線区から砂川、歌志内

区の管轄となった。大正十一年十月一日岩見沢保線区が開設されて、滝川は深川保線区空知太から旭川まで開通したときに設置されたと思われるが明らかではない。

滝川保線区 明治三十一年七月十六日北海道庁鉄道部上川線が

三代 大谷 久夫 昭和罫・二一	六代 逢坂 徳男 昭和罫・二七
元代 横川 勉 同罫・二〇	三代 山本 孝 同罫・三〇
その他	
機関車配置両数 DL・八両	一日の使用水量 二五〇トン
一日の運転軒数 六五三キロメートル	一日の取扱機関車 一〇二両
一日の軽油使用量 一五・五キロリットル	年間総経費 一四億円

分区分管内を併合し、富良野にあった鍛冶場も滝川へ移設して滝川派出所鍛冶場とした。

昭和三十五年十二月五日砂川運輸区発足とともに上砂川線と歌志内線を分離、昭和四十年十二月一日滝川保線区所管の建築分区及び営林班を分離、四十三年二月一日運輸区の廃止に伴い、上砂川線、歌志内線区間は再併合した。

昭和四十三年十二月十日近代化計画に基づき根室本線芦別・富良野間の芦別・滝里・富良野分区を併合して芦別保線支区を発足させ翌四十四年十月十一日函館本線三五七キロメートルから滝川までと根室本線滝川から芦別までの線路分区及び線路班が整理統合され、砂川と滝川に保線支区・軌道検査班を置き、三支区となって現在にいたっている。担当業務は線路建設物（電気関係を除く）の保守、施



滝川機関庫



滝川保線区

工並びに線路用器材の保守、用地の管理及び保守である。

職員数（昭和五十四年四月現在）

区長	一	支区長	三	助役	二
事務掛	一三	技術掛	一四	工事技術掛	三
構造物検査長	二	構造物検査掛	二	軌道検査長	一二
軌道検査掛	四三	保線指導掛	三	軌道作業長	一二
軌道副長	一五	保線機械掛	三〇	軌道掛	五九
計	二二四				

担当線路

- 函館本線（奈井江・江部乙間一五キロメートル）
- 根室本線（滝川・富良野間六一キロメートル）
- 上砂川線（砂川・上砂川間六・九二キロメートル）
- 歌志内線（砂川・歌志内間一四・四八キロメートル）
- 富良野線（富良野・中富良野間〇・七五キロメートル）
- 保線軌道延長
- 本線一一三・一五キロメートル 準本線三一・六三キロメートル
- 側線五六・五六キロメートル 専用線一一・六六キロメートル
- 合計延長二二三キロメートル

歴代区長 就任年月

初代 辻 七重郎	昭和六・八	二代 側見 文夫	昭和元・九
三代 宍戸 仁	同 三・二	四代 沖 数一	同 三・二
五代 新田 弘	同 六・二	六代 榊 茂	同 四・二
七代 佐々木 允	同 四・二	八代 原田 巖	同 四・二
九代 工藤 圭次	同 四・二	〇代 菅生 邦孝	同 五・二
二代 河野喜八郎	同 五・二	三代 浅野 弘	同 五・三

所有機械類

貨物自動車	一五台	特殊自動車（マイクロバス）	六台
軌道モーターカー	六台	マクラギ交換機	一台
ブルドーザー	二台	側雪処理機	二台

滝川車掌区 大正二年十一月十日根室本線の開通時に旭川車掌

所滝川支所として開設され、昭和二十二年一月十日滝川車掌区として旭川車掌区から分離独立した。

昭和二十四年十二月一日札幌鉄道管理局の所管となり、同時に富良野車掌支区を管轄して今日にいたっている。

庁舎は大正二年十一月建築の木造平家であったが、昭和三十七年十二月十四日滝川駅現業綜合庁舎の落成に伴い、二階を車掌区事務所とし移転した。

業務内容は滝川を中心とする始発、乗継ぎ列車客貨車ともに、函館本線は札幌・新旭川間、歌志内線・上砂川線、根室本線は滝川・釧路間、室蘭本線は東室蘭までを一日当たり五、四一一・三キロメートルが乗務区域として客扱い、乗務検査を担当している。

組織・職員数

管理者（区長・助役）	六名	庶務掛	二名
運用教導掛	四名	車掌長	三名
列車掛	三六名	用務掛	三名
計	九四名	支区従事員	二四名

歴代区長

初代 高津長太郎	昭和三・一〇	二代 佐々木哲雄	昭和三・二・四
三代 片桐 誠一	同 二・五・二・六	四代 矢野 武雄	同 三・二・五
五代 鏡 健次郎	同 三・二・元	六代 大窪 幸作	同 三・二・〇
七代 小林 進	同 三・二・〇	八代 佐々 春義	同 元・二・三
九代 田中 美由	同 四・二・一	〇代 小関 誠二	同 四・二・一
二代 安井 正民	同 四・二・〇	三代 水田 義衝	同 四・一・四
三代 長間 弘	同 四・二・九	四代 四戸 利男	同 五・一・〇
五代 石原 英二	同 五・二・三	六代 橋本 鉄男	同 五・三・〇

滝川客貨車区 大正十一年六月一日岩見沢検査所滝川分所として開設され、その後機構改革が行われて名称もしばしば改められた。

大正十二年四月一日岩見沢検査所から旭川検査所に移管され、昭和十一年九月十一日旭川検査区滝川検査支区と改称した。

昭和二十二年十一月一日滝川検査区として独立昇格、富良野支区及び新得派出所が所属した。昭和二十四年九月二十日旧札幌鉄道局が札幌・旭川・釧路の三局に分割され、新得派出所は釧路鉄道局に移管された。

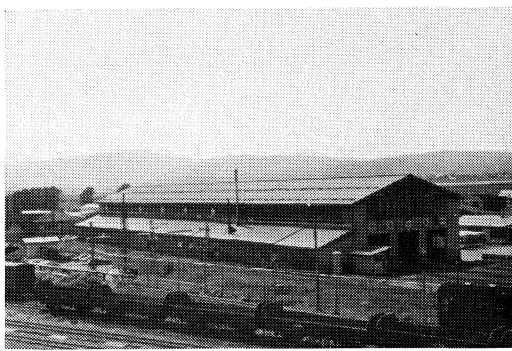
昭和二十五年二月十日機構改革により、滝川検査区と岩見沢車電区滝川支区とが統合されて、現在の滝川客貨車区と改称し、出先機関を富良野支区、砂川支区に置いた。

昭和二十七年十一月業務増加に伴い、芦別派出所が新設され、昭和

三十年六月十三日豊沼派出所、同

三十六年十月奈井江派出所が新設され、さらに三十九年十月に赤平派出所が新設された。

しかし、昭和四十四年三月機構改革が行われ、列車掛による乗務検査制度が採用されて、各支区・各派出所が廃止されて、現在は本区だけとなっている。なお事務庁舎並びに検修庫は昭和三十七年四月に新築されて現在に至っている。



滝川客貨車区全景

るものである。

業務状況

業務内容(一)事務、(二)技術、(三)仕業検査、(四)乗務検査、(五)貨車検査修繕、(六)電気検査修繕の六部門に分れ、職員数は区長以下七九名

乗務担当区域

根室本線は富良野まで、函館本線北は新旭川、南は岩見沢を経て東室蘭まで、
 料数二八八・六料

応急作業担当区域

奈井江、上砂川、歌志内、江部乙、鹿越、中富良野の一四七・六料

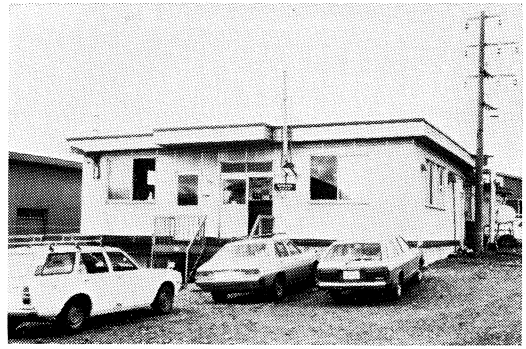
歴代区長	就任年月日	就任年月日
初代 石川 一男	昭和三・三・二	二代 長嶋武三郎
三代 高松 悦雄	同 三・三・六	四代 菅原 慶三
五代 原田 正吉	同 三・三・二	六代 木島重史郎
七代 中山三千夫	同 三・三・一	八代 笹尾 正市
九代 中村徳十郎	同 三・三・〇	〇代 武口 守一
二代 福内 義一	同 三・三・三	

札幌電力区滝川電力支区

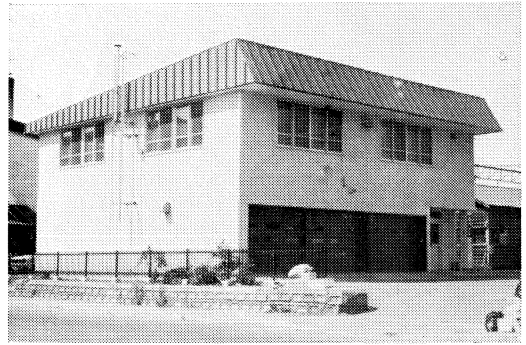
鉄道における電気設備も時代の要請に

より多くなり、昭和二十三年一月旭川電力区滝川電力分区が開設された(職員数滝川在勤一〇名)。昭和二十四年十二月境界を変更して札幌電力区に編入され、さらに昭和三十九年四月十八日電気新保守体制が実施されて電力区が廃止となり、電気区に分割統合されることになり岩見沢電気区滝川電力支区となった(支区職員二十二名)。

その後国鉄第三次長期計画に基づき小樽・旭川間の電化が決定して昭和四十年から工事が着工され、昭和四十三年七月二十三日小樽・滝川間の電化事業のため、より新しい設備検査体系と修繕体系を進めて電気区から電力区を分離、小樽・札幌・白石・岩見沢・滝川



滝川電力支区



札幌建築区滝川支区

の五支区を管轄として札幌電力区を再設置した。

昭和四十三年八月六日札幌・滝川間電化完成、同月二十八日開業翌四十四年八月六日滝川・旭川間電化完成、同年十月一日同開業の体制に入った。

昭和五十二年四月一日電気保守体系近代化として「設備のメンテナンス」「集中監視装置の導入」「電気検測車の導入」「新しい保全管理手法の導入」「保守体制の改善」などの諸施策を組み合わせて、定期検査を必ずしも必要としない設備にまで引上げ、仮移行を行った。さらに昭和五十三年一月一日近代化本移行の実施をみている。

なお滝川電力支区詰所は昭和四十四年三月三十日有明町一丁目一の五に新築落成をみた。

職員数

支区長 一名 助役 二名 事務掛 一名
 技術掛 二名 電力検査長 八名 電力検査掛 三名
 電気掛 六名 計 二三名

担当区域

電化区間 二三、八〇二メートル（函館本線三四八・一九八キロメートル・三七二キロメートル間）
 非電化自動信号区間 六一、〇五八メートル
 非電化非自動信号区間 二三、四二〇メートル

計 一〇八、二八二メートル
 電力分区長
 根室本線六一・〇五八キロメートルまで
 富良野線〇・七五キロメートル
 上砂川線・歌志内線

初代 中山 和一 不詳 就任年月日
 二代 杉谷 博司 不詳 就任年月日

三代 丹野 勤 不詳 四代 紀室 伝雄 不詳
 元・五まで

電力支区長

初代 菱川 清 昭和元・五 二代 武田 成之 昭和四・八
 三代 鶴沢 芳雄 〃 四・五 四代 荒井賢太郎 〃 四・八
 五代 永瀬 静夫 〃 四・〇 六代 福原 信一 〃 四・二
 七代 井上 博 〃 五・二 八代 中田 照雄 〃 五・二

札幌建築区滝川支区 担当区域内の建築物保全業務は滝川保線区

が行っていたが、昭和四十年十二月機構改正により建築物保守は札幌建築区が行うことになり、滝川支区が設置された。

事務所は開設時に国鉄作業班作業場を改築利用したが、この位置が商業地区内であり、かつ準防火建物として不適合であったので、昭和五十四年二月栄町四丁目九番二号に総工費約三千万円をもって鉄骨造二階建て、延べ床面積三〇〇平方メートルの支区庁舎を新築

した。

業務内容は国鉄関係の駅舎ほか建築物と職員住宅を含めての保守管理である。

管理建物総面積は七万八、〇〇〇平方メートル、棟数九〇〇棟である。

職員数

支区长	一	助役	一	営繕	二	工事	二
検査長	二	検査掛	四	事務掛	一	計	一三

歴代支区长 就任年月日

初代	笠 博	昭和〇・三	二代	荒川 清	昭和〇・二
三代	篠崎 久雄	〃 〃 〇・二	四代	牧野 勇	〃 〃 〇・二
五代	今 昭治郎	〃 〃 五・二	六代	谷村 和三	〃 〃 五・四

就任年月日

滝川駐在運輸長室

合理的で能率的な運営をはかり、公共の福祉を増進するため広範な現業機関の実態をつかむことは容易でない。

そこで札幌鉄道管理局内を札幌・室蘭・滝川の三地区に分けて局長の補助機関として運輸長室を置くことになった。

担当区域内の運輸に関する現業機関関係、すなわち列車の運転、旅客、手小荷物及び貨物の取扱、客車、貨車、駅、車掌区、機関区、客貨車区などの従業員並びに作業に関するいっさいの指導監督に当たるのがその任務である。

昭和二十七年八月五日滝川駅の休養室を改造して滝川駐在運輸長室が設置され、運輸長と副運輸長三名が配置された。

鉄道の輸送分野はその後漸次自動車の普及や航空機関の進出によって、かつての独占的地位が失われつつある実情から、国鉄では指

導面の強化がより一層要望され、昭和三十一年十一月に運輸長付が二名増員された。

さらに労働問題の円滑な処理にあたるため、駅長、区長など管理職らに労働関係法規の周知徹底をはかり、労務管理に寄与させるため、昭和三十五年三月運輸長付を一名増員した。

昭和三十七年十二月十四日滝川駅新改築竣工により事務所を駅内とした。その後、昭和四十三年合理化・近代化の推進と地域の実状に即して、岩見沢に運輸長室が設置されることになり、この地区を分離して今日に至っている。

職員数

運輸長	一名	補佐	一名	副運輸長	三名	計	五名
-----	----	----	----	------	----	---	----

現業機関の数及び職員数

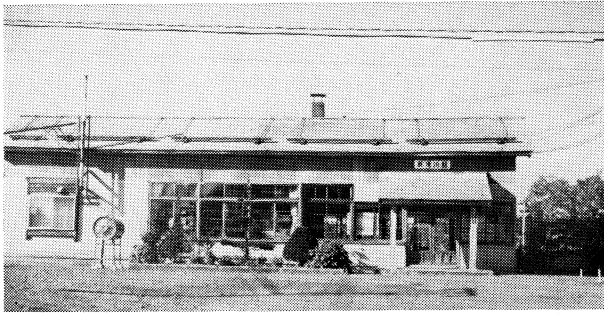
駅	二七	客貨車区	一	七九
車掌区	二	保線区	四	二二四
機関区	二	建築支区	一	一三
電気関係支区	三	その他	四	二一
計	四四			一、七〇一

担当区域

函館本線	奈井江・江部乙間	二〇・五キロメートル
	砂川・上砂川間	七・三
根室本線	滝川・布部間	六一・〇
	富良野線	〇・七五
	歌志内線	一四・五
計		一〇四・〇五

歴代運輸長

初代	武田勝之助	昭和三・八・五	二代	佐藤 勝雄	昭和三・三・二五
----	-------	---------	----	-------	----------



東滝川駅

三代 山下 一 昭和三・三・六
 五代 狩野 時雄 〃 六・三・一
 七代 飛鳥 忠雄 〃 〇・三・一
 九代 松本 正明 〃 〇・三・二〇
 二代 西川 繁雄 〃 五・三・二〇
 三代 大関 正美 〃 五・三・三三

東滝川駅 下富良野線(根室本線)の布設にあたり、その分岐点について、明治四十三年六月十日滝川に決定をみて以来、次の駅の幌倉駅位置問題で論議され決定が遅れた。

明治四十四年二月小林農場主小林和三郎の土地無償提供により、急速に現在位置が決定されて工事がはじめられ、大正二年十一月十日下富良野線が開通し、幌倉駅の業務開始となった。

その後昭和三十年滝川町の町名字名の改正により、幌倉が東滝川と改称されたのに伴い、東滝川駅となつて今日にいたっている。

昭和三十六年九月十三日貨物集約化により貨物取扱廃止となった。なお現駅舎は昭和二十五年に改築されたもので、建築面積一二六・九平方メートル、平屋木造モルタル塗りである。滝川起点七・二キロメートル。

歴代駅長
 初代 高橋 多助 就任年月日 大正三・二・二〇
 二代 対島 儀松 〃 六・五・三〇

三代 富樫 正 大正〇・四・三
 五代 白土 泰 〃 三・二・〇
 七代 村戸 庄蔵 昭和七・八・〇
 九代 浜井 勇 〃 一五・四・〇
 二代 東口助次郎 〃 二〇・七・〇
 三代 高宮 静 〃 六・八・六
 五代 室井 行雄 〃 三・三・〇
 七代 古関 博 〃 六・三・三
 九代 岩尾 武 〃 〇・三・一
 三代 井川 貞利 〃 〇・三・元
 三代 荒井 俊夫 〃 五・三・〇
 住居表示 昭和五十三年十月一日住居表示変更により
 滝川市東滝川町三丁目四番一号

四代 大島仁三郎 大正三・三・〇
 六代 迎 与三吉 〃 一四・六・七
 八代 伝住 万義 昭和〇・三・五
 〇代 西方 憲誠 〃 一八・九・七
 三代 小峠 秀男 〃 二六・三・三
 四代 永田 徳治 〃 三・三・六
 六代 酒井 正 〃 七・三・〇
 八代 後藤 武雄 〃 四・三・一
 〇代 荒山 定男 〃 〇・三・〇
 三代 白岩 繁 〃 〇・三・五
 四代 蓮沼 滋光 〃 五・三・〇

運輸概況

区 分	大正六年度		昭和八年度		昭和九年度		昭和四年度		昭和四年度		昭和五年度	
	乗客	貨物	乗客	貨物	乗客	貨物	乗客	貨物	乗客	貨物	乗客	貨物
乗客	一六、八五八人	一七、七三三	二五、三六八人	三〇、〇〇〇	三〇、九八八人	三三、七七一	三三、七七一	一七、二八八人	一七、二八八人	一七、二八八人	一七、二八八人	一七、二八八人
貨物	一、二二三	一、二二三	三、一四〇トン	三、一四〇トン	三、一四〇トン	三、一四〇トン	三、一四〇トン	一、二二三	一、二二三	一、二二三	一、二二三	一、二二三
計	一八、〇八六	一八、九五六	二九、五〇八	三三、八四一	三四、一二八	三六、九〇八	三六、九〇八	一八、五一一	一八、五一一	一八、五一一	一八、五一一	一八、五一一

注 昭和九年までは町勢要覧・昭和四〇年以降は駅資料に基く市統計書による。

昭和五十三年度状況

普通乗車 年度計 一日平均
 人員 三、二二七人 九人
 定 期 二、一二八人 六人
 計 五、三五五人 一五人
 荷物発送 年度計 一個
 四三六個
 計 三、二四二 九
 到着 三、六七八 一〇

年度計 一日平均
 旅客収入 二、六八八千円 七三百円
 荷物収入 四六六千円 一三百円
 計 三、一五四千円 八六百円

江部乙駅 明治二十一年に鉄道用地が測量されて以来。一〇カ年を経た明治三十一年七月十六日に上川線が開通し、江部乙駅が西十丁目と西十一丁目の中間地点の西十一丁目寄りに、滝川駅から四マイル六三チェーン（約七・七キロメートル）に設置された。

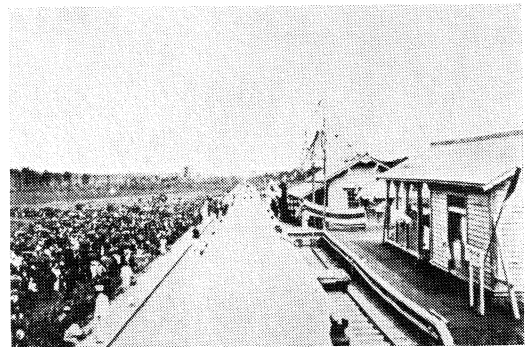
総建て坪四二坪の木造平屋建ての江部乙駅であるが、この位置は飲料水も悪く、道路の開削や家屋の建築に適さない泥炭地帯で、駅周辺の発展に期待がもてないことから、明治三十四年に西十二丁目の北側にあたる現在地に移転した。

大正十五年二月駅舎老朽により、わずか北方に移して改築がなされ、床面はコンクリート打ちとなった。この改築に伴って旅客増加に備えて跨線橋も設置され、階段幅一・八メートル、通路幅一・五メートルの木造跨線橋が完成した。

終戦後、江部乙町の人口もしだいに増加し、通勤通学に、またりんごの出廻期には買出しなど旅客が多く、駅が混雑するところから駅舎・跨線橋が狭く、また危険な状態であるので改築請願が関係方面になされ、漸く昭和二十七年十月新駅舎の建築着手となった。

翌二十八年二月十日新駅舎での業務を開始、同月二十七日鉄筋コンクリート・総建て坪五八坪（約百九十一・五平方メートル）、（事務室一八・二四坪・待合室三三・四二坪、休養室その他六・三四坪）が工事費四三〇万円をもって竣工した。

昭和二十九年九月二十六日の台風十五号で老朽跨線橋が崩壊したため改築することになった跨線橋は翌三十年二月一日鉄骨コンクリート製で完成した。



最初の江部乙駅と開通式風景



江部乙駅

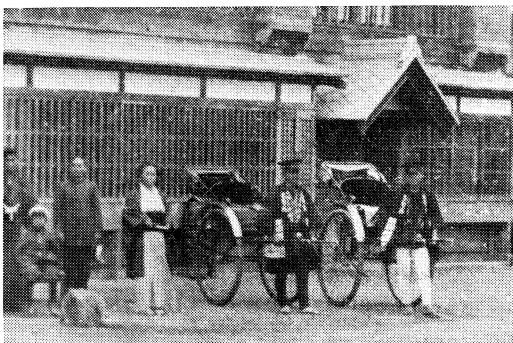
昭和三十九年七月、八月と下りホーム増設により跨線橋増築、昭和四十一年十月一日複線化の準備のため同年四月から転てつ機・信号機の移設・新設が行われた。

また、昭和四十四年十月一日札幌、旭川間電化工事完成に伴い電車急行の一往復停車駅となっている。なお、江部乙駅は旭川鉄道管理局の管轄である。

職員の増減

明治三十二年七月（開駅）	駅長一、助役一、職員四、計六人
昭和一四年	駅長一、助役二、職員一〇、計一三
昭和二四年	駅長一、助役三、職員一六、計二〇
昭和五四年	駅長一、助役三、職員一〇、計一四
歴代駅長	

初代 佐々木 弥	就任年月 明治三・七
二代 傍島 開哉	就任年月 明治三・二



大正12年ごろの人力車と車夫



人力車

明治44年8月皇太子殿下下り道の際侍従を新十津川村につかわせ、滝川から人力車を使用した。



滝川最初の自転車と清水ヨシ

て一二台と増えている。また江部乙地区にも一、二台あったという。

このころから自動車の利用もあるが、滝川駅前で客待ちをしたり医師の往診や遊郭・旅館などの客用に人力車が使われ、結構利用されていた。

昭和も初期となると乗用自動車が使われ出して人力車は半減し、昭和八・九年に五台から三台となり、昭和十年代には姿を消していったのである。

自転車 滝川に自転車が入ったのは明治四十年代に入ってからのものである。婦人では産婆業の清水ヨシが四二円で購入した婦人用自転車が最初といわれている（注、滝川で最初の自転車ともいわれるが明らかでない）。

清水ヨシは明治三十七年二七歳の時、山形県から滝川に来て産婆

業を開業した。

当時乗物としては人力車があるだけで、仕事の関係から車夫を急がせ、また先方に対しても心付けなどの迷惑をかける点を慮って思い切って自転車を買ったものである。

当時自転車は誠に珍しいもので、練習中遠方からわざわざ見に来たりする者さえあった。拓銀角から名店ビルにかけて緩い坂があり、よくそこで練習をしたものである。

急ぎの仕事に適したので仕事が繁昌し滝川じゅう行かぬところはなく、新十津川村へまでよく行ったものである。どこへ行っても珍らしがられ、みな外へ出て来て眺めたものである。

〔清水ヨシ談・昭和三十四年八三歳の時〕

清水ヨシは婦人用自転車が発売されたことを知って東京の知人に頼んで取り寄せたものである。

大正二年に滝川町内の自転車数が三一台、翌三年には倍増の六三台となり、六年には一三一台としいに所有者が多くなった。

大正末期になると各商店・企業は一、二台を備えるようになり、通勤者も使用するようになった。



最近の自転車

昭和元年には六八〇台、同七年に九九二台、翌八年に一、二〇〇台と昭和年代には急速な伸びを示している。昭和十一年には滝川町が一、三七八台、江部乙町が四四九台、同十七年には二、七〇〇台と八三〇台、同二十五年が三、一〇〇台と一、一一〇台、同三十二年は四、六五〇台と一、二二三台で計五、八七三台となるが、この年の戸数は九、六五〇戸であるので、一・六四戸に一台の割となる。

最近の自転車台数は明らかでないものの、一戸に一台平均には達しているものと思われる。なお、近年は自動車の普及により成人の自転車乗用は減少傾向にあり、反面、青少年のスポーツ車タイプが増加しており、五段変速機付き、折たたみ式など型式の多様変形もみられるようになった。

荷馬車・馬櫓・荷車 開拓当初の作業は人力であったが、しだいに馬の導入をはかって能率をあげるようになった。

屯田兵口達簿の明治二十三年七月十八日に大隊長論達として「家族乗馬シアルトキ上官ニ出逢フトキハ下馬スルニ及ハス冠物等ヲ脱シ容儀ヲ正シ礼意ヲ表スベシ」とあり、このことから馬を飼い農業に入ったことが伺われる。

明治三十五、六年ごろには中央バスターミナルの裏手に馬場があつて春秋二回に競馬を行ったとき、近隣町村から相当の出馬があつたということで、馬の数も増えてきた。明治四十三年の滝川町には馬が五七九頭、江部乙村は四二九頭を数えている。したがって馬車、馬櫓は当時最高の運搬具であり、昭和二十年代まで続くことになる。

大正二年刊の滝川町發展史には荷馬車五三六、荷車七三とあり、大正七年刊の滝川町勢一班に大正四年荷積馬車一九五、荷車七四となつており、馬車数に大きな開きがある。

大正八年までは二〇〇台どまりが正しいようである。しかし大正九年に至つて四五一と急激に増え、昭和年代も四〇〇台代程度であつた。

明治時代の馬車は車輪幅が狭く二寸(約六センチメートル)以下の木製車輪に鉄輪をはめたものが使われ、重い荷を曳くと通路に溝をつくり、雨降りには道路が泥田のようになって車輪が埋まって動けなくなるのが普通であつた。このため荷傷みも多かったのである。

大正時代に入ると道路に砂利も入りよくなつたうえに、車輪幅も三寸(約十センチメートル)に改良され悪路でも比較的に曳きやすくなつた。

大正末期の荷馬車は一台五十五円位、馬櫓は一台二十七円くらいであつた。

昭和八、九年ごろになると自動車のタイヤをつけた保道車が従来の木製車輪に替わつて使われだし、曳きやすく音もなく、品傷みも

少なく、また多く運ぶことができるようになった。

道路が良くなって馬が曳きやすくなると積載量を多くするためにタイヤの径を小さいものにして、荷台を上広くしたものが使われるようになった。

馬櫓は冬道に欠かせない運搬具で、木枠を組み合わせた櫓に梶棒を左右に付け、馬に曳かせるものである。

馬の数に比べ比較的になく、大正初期までの数について不明であるが、大正八年に一三五（旧滝川町）、昭和二十二年は滝川町で農用五二〇、その他一〇〇、江部乙村は一般六五〇、営業一五となっている。

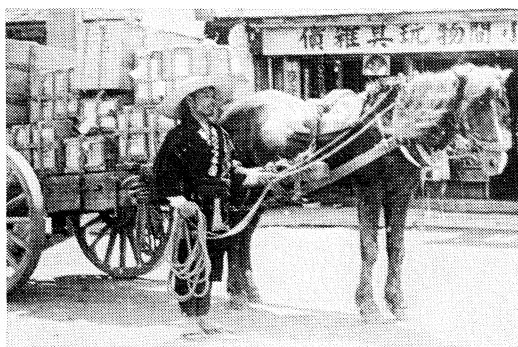
荷車は人力の荷物運搬具で、大正二年に七三、大正七年一二四、昭和元年二三五（注いずれも滝川町）とだいに増えている。

昭和の初期に入ると木製荷車に替わってリヤカーが使われるようになり、急速に普及して荷車は使われなくなった。昭和二十二年にはリヤカー五〇三、荷車五〇（滝川町）、江部乙村はリヤカー二五〇であった。

荷車は終戦後間もなく姿を消すことになったが、荷馬車、馬櫓は昭和三十年代に入って耕耘機が導入されだして馬が減少してからは同様に少なくなり、農業近代化の波にのりトラクターの普及に伴いまったく馬の必要性がなくなって、昭和三十五、六年からは馬・荷馬車・馬櫓はほとんど使われない状態となった。



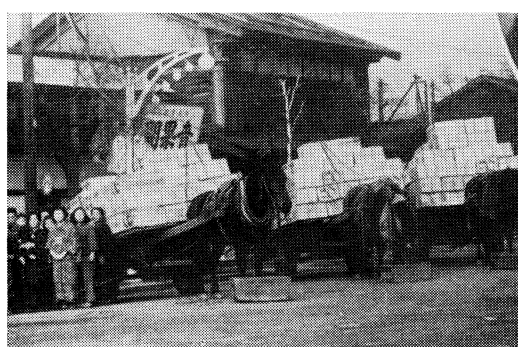
馬 櫓



大正末期荷馬車と車夫



荷 車



保道車（積荷が多くなった）

諸車調数

区分	荷積馬車	荷車	人力車	自転車	馬	櫛	摘要
大正二年	五〇六	七三	三三	三			滝川町発展史
同四年	一九五	七四	三三	三			滝川町勢一斑
同五年	三三〇	八四	三三	六			同右
同六年	二六	九	四	二			同右
同七年	二五三	二四	四	二			大正十年町勢一覽
同八年	二六	二四	九	二			同右
同九年	四五	一〇	〇	二			同右
昭和元年	四三	三五	三	六〇	五四		町予算書
同七年	四三		五	九二			昭和十年町要覽
同八年	四五		五	一〇〇			同右
同九年	四〇		三	一〇九			同右
同十一年	三〇〇	營業用 四〇〇		四			滝川町予算書
同十一年	三〇〇	營業用 四〇〇		四			滝川町予算書
同十二年	三六	リヤカー 一三		二七〇	農業 他		滝川町予算書
同十二年	八五	リヤカー 二五〇		七〇	營業 一般		江部乙町
同二十三年	一〇〇			六五〇			滝川町
同二十三年	一七	リヤカー 二〇		一、三三			江部乙町
同二十三年	三六	リヤカー 五三		五八〇			滝川町

滝川最初の自動車と飛行機

滝川で最初に自動車を走らせたのは

大正六年八月二十八日アメリカ人のアート・スミスという人が、今の二の坂町の滝の川公園にあたる屯田練兵場跡で飛行機を操縦するために来た時で、自動車も飛行機も珍らしく入場券を出してたくさんの人々が集まった。

このときのことを「ゆうべおっと」第十四号に一木ノブが述べている。

私が滝川町立第一小学校補習科二年生で十六歳の時でした。当時はまだ自転車が多軒に一台くらいしか無い時代の事で、オートバイも自動車も無く車と言えば馬車が唯一の交通機関でした。滝川駅前人力車が四、五台客を待ち合せて、車夫が引いて走り今のハイヤーの役をしていました。

この時代ですから空を飛ぶ飛行機など夢のような話です。当日は近隣町村はもろろん遠く岩見沢・美唄・深川方面から見物客が前日から押し寄せ、野宿をして開場を待っているありさまでした。

飛行機は前の会場から解体して汽車で運び、滝川駅から何台もの馬車で運び会場を組み立てられたと聞きました。

今の飛行機は単葉ですが、スミス飛行機は複葉で現在のセスナ機くらいの小型でプロペラが後部についており、人はその前に座席がありました。

私たちは学校の先生の引率で団体で入場しましたが、入場料は大人が見立席五十銭、棧敷席一円四、五十銭であったと記憶しています。会場は見物人が十重二十重に取巻き満員で木戸止めとなり、会場周囲の大ヤチダモその他の木は見物人が鈴成りに登り、また横の第二小学校校庭など大勢の人で大混雑でした。騎馬警察官が数頭会場のまわりの警備に当たり物々しい警戒です。

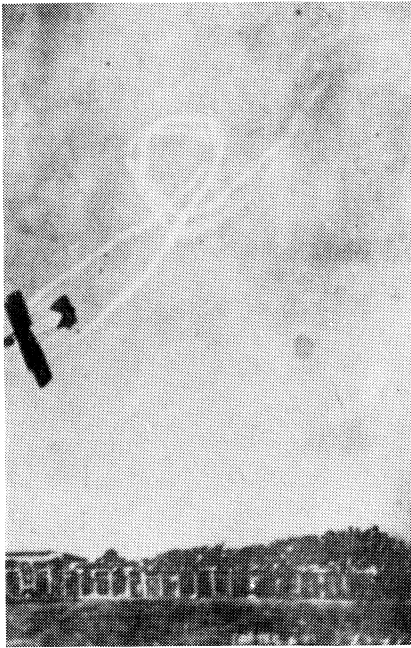
スミス飛行士は二十五、六歳位で五尺二、三寸(約一メートル六〇センチ)の小柄な人でした。四十歳位の母親と一緒に母さんの洋装が私たちが珍らしく思いました。スミスさんは札幌市の興業で飛行機から落ちたとの事で、ちょっとびっこを引いていました。

さて飛行機に搭乗する時は飛行服に身をかけたためバンドでしっかりとからだを締め、合図と共に整備員がプロペラを手で力一杯回すと、エンジンが始動し飛び上りました。

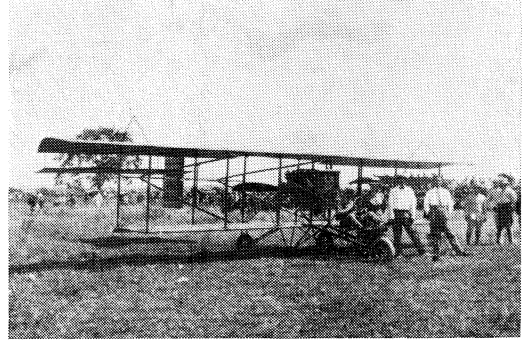
上空を静かに旋回しながら、横転、逆転、宙返り、木の葉落しなど何回も何回も繰り返して手に汗握る高等飛行の特技披露を行い最後にキリモミ急転下で会場に着陸します。

この飛行は二、三回行われたと思いますが、見物客は生れて初めて見る飛行機ショーに酔いヤンヤと大喝采を送るのであります。昼食の時滝川町からト

スキピの焼いたのを出したところ、バターをつけて食べたという話を聞き、私たちは外国人はバターが好きなのだなあと思いました。
飛行ショーが終わってから最後は、スミスさんが持参した豆自動車（小型自



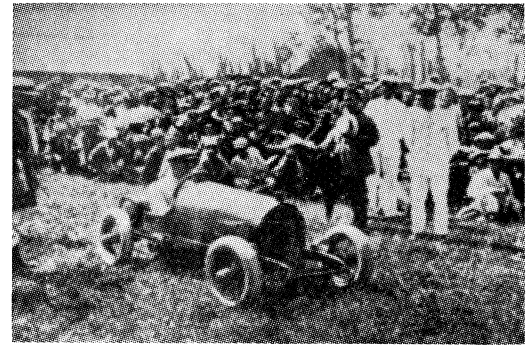
アート・スミスの飛行



アート・スミスと飛行機



アート・スミスと母親



アート・スミスの自動車



アート・スミス飛行大会入場券

動車）の運転です。車の色は黄色で助手席に同乗して手を振って愛嬌をふりまきながら会場を数回回り、私たちは自動車も初めて見るので大拍手で喜びました。

この日は道路端に露店が並び、模型飛行機やスミス飛行の絵葉書などがよく売れていました。また増田空知支庁長から、甲斐絹織の反物を記念にスミスさんのお母さんにプレゼントして大変喜ばれたとの事があります。

スミス飛行大会は道内の主な所で開催されたもので、当時は忘れることの出来ない強い印象を与えた行事であり、自動車や飛行機が大きな魅力となったものである。

自動車 アート・スミス飛行大会があつてその後間もなく、

人力車をやっていた遊見勝由が母衣掛の乗用自動車を一台買い入れて、本通り四丁目裏（現在の本町二丁目一番）で営業を始めた。しかしこれは採算がとれず止めてしまった。

大正八年に今井一彦が一の坂下の城下町（現在の六丁目一番）に
乗用自動車二台で営業を始めた。大正十一年七月に摂政宮の来道に
際し、新車一台を仰せつかつて各地へ随行したといわれるが、今井
も営業が思わしくなく三カ年ほどで止めた。

△「滝川市史」・今井定次郎談より▽

このころ、さきの渺見と斉藤某が共同で自動車と人力車の二本建
てで本町一丁目二番において再度営業をはじめ、貨物自動車を入れ
て新十津川村西徳富（現、吉野町）まで定期輸送も営み、大正十二年に
は林義清が旭川から乗用自動車一台を入れ、駅前通り（現栄町二丁目
二番）で「ツバメ」という自動車業をはじめた。

新しい事業を起こすことは大変なことで、客の奪い合いは運賃を
下げてまでの張り合いとなり、お互いに損をして行き詰まっていま
った。

この時、滝川の有力者であった五十嵐太郎吉、前田久吉が仲裁の
労をとり、両者合同して滝川自動車運輸株式会社を設立させること
になった。しかし、当時としては営業採算に合うまでに達せず大正
十五年に売却の止むなきに至ったが、この会社は後の滝川バス株式
会社となった。

大正年代の自動車数は大正九年に初めて一台（町勢一斑大正十年刊）
を記録しており、昭和元年には二台となっている。

△「滝川町予算書」▽

昭和七、八年は八台、昭和九年は乗用自動車八台と貨物自動車四
台、昭和十一年は乗用四二台、貨物二一台と増加している。同十三

年五月一日自動車燃料ガソリンは切符制度の割り当て配給制度とな
った。昭和十五年ごろになると自動三輪車も四、五台使われている
が、戦時色が濃くなると燃料面で不自由となり個人使用はできなく
なった。

昭和十六年九月にバスに対するガソリン配給の停止があった。運
送会社のトラック、バスは木片を燃やす木炭車となり、ガソリン車
はほとんど軍事用に使われた。

終戦後は軍の払下げを受けたトラックや米軍の使ったジープなど
が民間にもみられるようになり、昭和二十七、八年ごろになると自
転車に小さな動力を取り付けた「カブ」自転車が流行し、続いて
「スクーター」も普及してきた。

滝川で初めてオートバイに乗ったのは昭和二年に久保正幹（栄町）
が農場を巡視するために使った。同じころ太田信吉、北村三右エ門
も購入して乗り回していたといわれる。

「江部乙では昭和三年に鈴木盈三が最初で、間もなく十枝内獣医
が乗った。江部乙での自動車は昭和六年に駅前の通に貨物トラク
が入ったのが最初であり、自家用車は昭和二十六、七年ごろに吉田
恵医院が最初である。」

△「江部乙町鈴木一談」▽

スクーターは女性でも乗り易いことから急激に普及したものの、
三十五、六年ごろになると急減し、やがて姿をみせなくなり、オー
トバイ、自動三輪貨物車の普及をみて、これに続いて普通自動車の
急増となった。

自動車の普及発達は社会生活を向上させた反面、交通事故の増加

を招き、交通安全・災害補償問題など現代社会生活に切り離せない一端を担うようになった。

自動車数

年別	乗用自動車			貨物自動車		
	乗用自動車	貨物自動車	乗用自動車	貨物自動車	乗用自動車	貨物自動車
大正九年	一	—	—	—	—	—
昭和元年	二	—	—	—	—	—
昭和七年	八	—	—	—	—	—
昭和八年	—	—	—	—	—	—
昭和九年	—	—	—	—	—	—
同一年	—	—	—	—	—	—
昭和八年	八	—	—	—	—	—
昭和九年	八	—	—	—	—	—
同一年	—	—	—	—	—	—
昭和八年	—	—	—	—	—	—
昭和九年	—	—	—	—	—	—
同一年	—	—	—	—	—	—
昭和八年	—	—	—	—	—	—
昭和九年	—	—	—	—	—	—
同一年	—	—	—	—	—	—
昭和八年	—	—	—	—	—	—
昭和九年	—	—	—	—	—	—
同一年	—	—	—	—	—	—

△「大正十年町勢一覽・昭和十年町勢要覽・滝川町予算書」▽

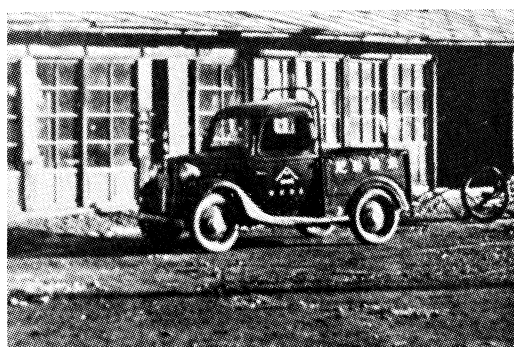
区分	乗用車			トラック		
	官署用	家用	営業用	官署用	家用	営業用
昭和三年四月	—	—	—	—	—	—
昭和五年	—	—	—	—	—	—
昭和七年	—	—	—	—	—	—
昭和八年	—	—	—	—	—	—
昭和九年	—	—	—	—	—	—
昭和十年	—	—	—	—	—	—
昭和十一年	—	—	—	—	—	—
昭和十二年	—	—	—	—	—	—
昭和十三年	—	—	—	—	—	—
昭和十四年	—	—	—	—	—	—
昭和十五年	—	—	—	—	—	—
昭和十六年	—	—	—	—	—	—
昭和十七年	—	—	—	—	—	—
昭和十八年	—	—	—	—	—	—
昭和十九年	—	—	—	—	—	—
昭和二十年	—	—	—	—	—	—
昭和二十一年	—	—	—	—	—	—
昭和二十二年	—	—	—	—	—	—
昭和二十三年	—	—	—	—	—	—
昭和二十四年	—	—	—	—	—	—
昭和二十五年	—	—	—	—	—	—
昭和二十六年	—	—	—	—	—	—
昭和二十七年	—	—	—	—	—	—
昭和二十八年	—	—	—	—	—	—
昭和二十九年	—	—	—	—	—	—
昭和三十年	—	—	—	—	—	—

△滝川町調▽

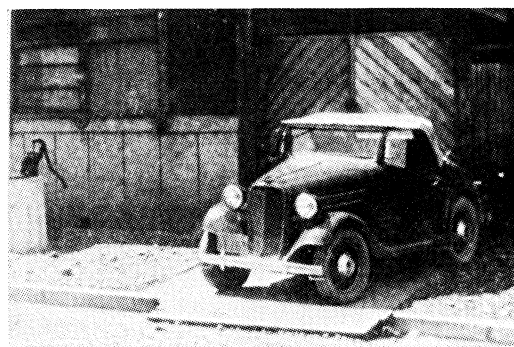
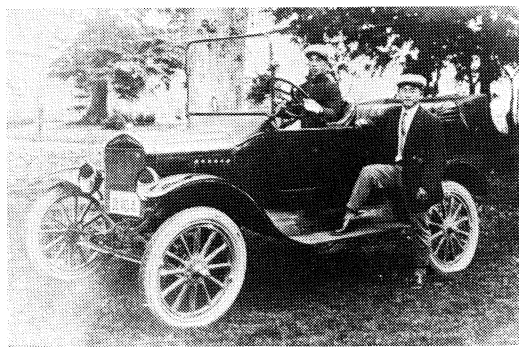
車種別自動車実在数調（各年度末数）

年度	総数	乗用	特殊	小型	乗合	貨物	軽自動車	その他	摘要
47	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
46	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
45	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
44	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
43	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
42	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
41	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
40	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
39	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
38	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
37	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市
36	二、一三三	二、一三三	—	—	—	—	—	—	旧滝川市

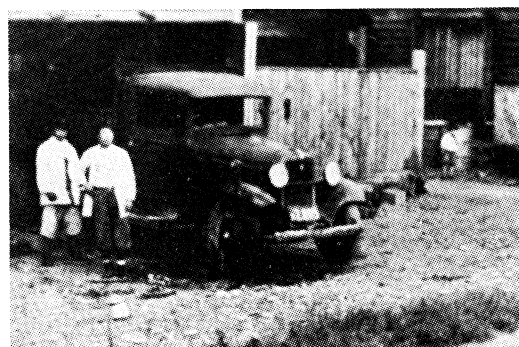
第一章 交通・運輸



大正10年代今井自動車のフォード車



昭和15年ごろの自動車



昭和15年ごろの自動車

昭和十六年三月十日社団法人日本乗合自動車協会北海道支部が解散して北海道乗合自動車運送事業組合が創立され、物資の共同購入機関となった。昭和十七年八月二十一日鉄道省から旅客自動車運送事業統合が示され、各道府県をないし数箇の交通圏に分ける統合指導があり、同年十月十二日北海道における統合要綱により道内八地方の指定があった。空知地区は札幌地区に入り後志、石狩も含まれた。このころから太平洋戦争は一段と激しく物資も窮乏してきてた。

翌昭和十八年三月一日戦時の強制合同令によって、滝川バス株式会社と他二十社をもって北海道中央乗合自動車株式会社が設立され、本社は小樽市稲穂町東三丁目二九番地に、資本金一三五万円、各統合業者から引き継いだバス車両は合計一七五台、うち稼働可能車両一四八台、初代社長に杉江仙次郎が就任、従業員二一八名、免許路線七〇六キロメートルで仮営業を開始した。支社は小樽と札幌に置き滝川営業所は札幌支社に包括された。

昭和十八年十二月一日運輸通信大臣より旅客自動車運送事業の認可を受け、翌十九年一月二十七日設立登記を完了して正式発足した。

昭和二十四年六月三日社名を北海道中央バス株式会社に改称、同年十月六日一般貸切旅客自動車運送事業免許を得て貸切事業を併設した。

昭和五十四年三月三十一日現在では次の会社内容である。

資本金 八億円 現在社長名 中島 秀雄

(昭和五十二年六月就任)
バス車両数 一、〇二六両(乗合八一〇両、貸切二一六両)
除雪車両数 二三四両 乗合免許路線二、二〇一メートル
(全ワンマン化)

社員数 二、三九八名(男一、九五六名、女四四二名)
内 訳 事務 男二九四名 女一三名、整備 男一八九名、女一名
乗務員男一、四六八名、車掌女二二名、観光ガイド女二八八名
用務員 男五名

事業内容 1 一般乗合旅客自動車運送事業

2 一般貸切旅客自動車運送事業

3 自動車整備事業

本社 小樽市色内町一丁目八番六号 東京事務所

支社 札幌市中央区大通東一丁目三番地

事業部及び営業所(一)内が営業所

小樽事業部(真栄・おたもい・余市・岩内)

札幌乗合事業部(平岡・南郷・大曲・札幌北・石狩)

札幌貸切事業部(千歳・江別・月寒・函館)

空知事業部(滝川・砂川・芦別・深川・旭川・岩見沢・栗山・美唄)

整備工場 小樽・札幌・空知

空知事業部は当初滝川営業所として滝川バス株式会社を吸収し昭和十八年三月一日から営業に入った。滝川バスはトヨタ三台、フォード一台、ニッサン一台のバス所有で、いずれも木炭の代燃車であり、非重要産業部面として車両・資材なども不足がちで、苦難な環境に耐えて営業を続けていたものである。

昭和十七年八月現在の運行状況については(注・滝川バスの運行)

	距離	運賃	所要時間
滝川駅〜吉野町	一七・八	七〇銭	一・一〇分
〃 〃 石狩橋本	五・〇	一五	二〇
〃 〃 中徳富	六・〇	二五	二五

歴代滝川営業所長

初代 中島 秀雄 昭和二・六・三一 二代 菊地 正次 昭和四・九・一
 三代 (主任) 峯廻 幸夫 // 元・七・一 四代 加藤 直敏 // 五・二・七
 五代 坂口 高秀 // 六・二・三 六代 毛利 久雄 // 五・三・三
 中央バス空知事業部運行数・滝川市内線乗客数

年度	線数		運行回数					車両数		
	市内客(千人)	滝川乗	総数	幌見方面	別平方面	萌深方面	内志方面		益方面	市内線
48	一九〇五	三九、七〇	三九、七〇	三、六〇	三、六〇	三、六〇	二、八〇	二、八〇	三、三〇	三
49	二七〇〇	三五、七〇	三五、七〇	四、三〇	四、三〇	四、三〇	二、八〇	二、八〇	三、三〇	三
50	二九〇〇	三八、五七	三八、五七	四、三〇	四、三〇	四、三〇	二、八〇	二、八〇	三、三〇	三
51	二五三三	二七、八三	二七、八三	四、一七	四、一七	四、一七	二、六〇	二、六〇	三、三〇	三
52	二五七七	二七、八三	二七、八三	四、一七	四、一七	四、一七	二、六〇	二、六〇	三、三〇	三

注 1 「運行回数」は片道一回とする。

2 空知事業部資料による

国鉄滝川自動車営業所 昭和十八年九月三十日太平洋戦争が苛烈となり、石狩月形・石狩沼田間の営業が停止され、鉄道は逐次撤去されることになった。

国鉄では翌十月一日に浦臼・石狩追分間二四キロメートルの鉄道撤去と同時に鉄道代行路線として、滝川に本区、月形、和、浦臼に支区、当別に派出所を設け滝川自動車区が営業を開始した。

昭和十九年七月一日、さらに石狩追分・石狩沼田間一九キロメートル、浦臼・石狩当別間四一キロメートルも撤去することになり、全線九四キロメートルにわたる石狩川右岸の沃野を縦貫してその包蔵する米、雑穀類並びにその背後の山岳から出る無限の林産物、鉾

物の搬出に、自動車をもって運営にあたることになったのである。しかし、昭和二十一年八月戦後の復元請願が容れられて、同年十二月三日鉄道が浦臼まで復元した。

昭和二十二年十二月二十七日石狩当別派出所を札幌管理部に移管し、月形支区を岩見沢自動車区に移管した。

昭和二十四年九月二十日滝川自動車営業所を改称し、岩見沢自動車区を併合、月形に支所、岩見沢、浦臼に派出所を置いた。

昭和二十五年十一月一日岩見沢派出所を支所に昇格、月形支所を派出所に、また昭和二十六年十一月二十日和支所を派出所に変更、昭和二十八年十月一日金山自動車営業所を併合し、同日、和、浦臼派出所を廃止、昭和三十一年十二月十六日札沼全線の復元をみたので、今までの旅客、貨物輸送を旅客輸送だけとした。

営業所と車庫

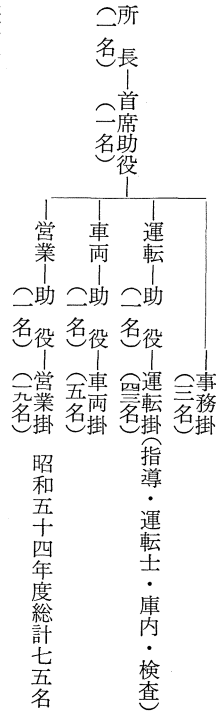


昭和三十五年四月一日岩見沢支所を札幌自動車営業所に移管した。昭和四十七年六月十九日新十津川・沼田間の札沼線列車運行廃止に伴い、滝川・石狩沼田間旅客バスの運行を開始し、その後各地の要請に応じて路線の延長をみて現在に至っている。

また、昭和四十七年に機構の整理統合・合理化の実施により乗務車掌の削減を行い、ワンマンカー

を配備しており、現在添乗車掌路線は砂川・下四号線と黄白内・奈良江間のみとなっている。

◎組織機構



◎歴代所長

初代	就任年月	二代	就任年月
田中留次郎	昭和二六・〇・一	長谷川 薫	昭和二〇・三・七
松井 久雄	同 三・一・〇	市原 藤助	同 七・三・〇
吉田 俊之	同 三・三・五	市原 正雄	同 三・二・六
伊藤 功吉	同 三・三・一	平沢 幸晴	同 四・三・三
横岡 慶勝	同 四・三・一	野村 武正	同 四・三・一
小林 茲	同 四・三・〇	高橋 政夫	同 四・三・五
中山 晁一	同 五・三・七	堀 義信	同 五・三・〇
溝渕 稔	同 五・三・〇		

◎営業施設

営業事務所は昭和十八年十月一日八四四・一平方メートルを建築し(事務所兼車庫)、昭和二十年八月一日同附属建物五八五・四平方メートル並びに滝川駅案内所六二・四平方メートルを新設した。
昭和二十三年十二月二十日浦臼車庫二二九・一平方メートルを新設して営業を行っていたが、それぞれ老朽となったので次のとおり改築した。

面	積	新改築年月日	位置
営業所事務所	二三七・五平方メートル	昭和四二・一二・七	有明町鉄道用地内
車庫	六三〇・〇	同 四四・一二・	同
附属倉庫	四八・四	同 三六・一〇・二九	同
駅前乗務員詰所	二七・〇	同 四七・一一・一	栄町鉄道用地内
旅客上家	四六・一	同 右	同

待合室 一三・六
浦臼車庫 一〇九・九
石狩本線 四九・八キロメートル
滝川(石狩月形) 三八・七キロメートル、砂川(下四号線) 五・〇キロメートル、奈良江(黄白内) 六・一キロメートル
沼田線 四九・三キロメートル
橋本町(石狩沼田) 三二・六キロメートル、大和市街(志寸入口) 四線三号(上三号) 五・二キロメートル、碧水市街(奥美葉牛) 七・〇キロメートル、雨竜市街(暑寒ダム) 一一・一キロメートル
川上線 一一・一キロメートル
雨竜市街(暑寒ダム) 一一・一キロメートル

2 各路線区間往復運行数
滝川(石狩沼田) (一一)、滝川(和間) (一九)、滝川(雨竜間) (三三)、滝川(浦臼間) (一一)、滝川(花月間) (一一)、奈良江(黄白内) (一)、滝川(菊水間) (二・八・五)、砂川(花月間) (一一)、雨竜(第二新竜橋間) (四)、滝川(石狩新宮間) (二)、浦臼(石狩月形間) (二)、大和循環線 (二)、十三戸(面白内間) (五)、碧水(奥美葉牛間) (六) [注 ()内は往復回数である。]

3 乗人員数 昭和五十四年は一日平均四、六七〇人である。
(昭和三十五年は一日平均七、一二六人であった。)

国鉄バス運行回数・乗客数

年度	乗客数 (千人)	運行回数		車両数
		総数	津浦方面	
52	一、七七〇	四一、五四〇	二四、七五〇	二〇
51	一、八五一	四一、六一〇	二四、八二〇	二〇
50	二、〇五七	四一、六一〇	二四、八二〇	二〇
49	二、二三五	四一、六一〇	二四、八二〇	二〇
48	二、五一七	三六、五〇〇	一八、九八〇	二〇

第十四節 交通安全

交通安全の推進 自動車の普及発達は経済社会、日常生活に大きな向上をもたらした反面、社会生活をおびやかす一面もあり日常生活に変化を与えるようになった。

従来の路上歩行や子供たちの遊びが危険となり、道路の横断にも信号機の指示を受け、遊び場として遊園地や自動車の駐車施設として駐車場など、交通安全のための各種公共施設整備を余儀なくされるなどがあり、戦前には夢想だにしなかった交通安全は今や社会生活に切り離すことのできない、大きな問題として発展したのである。

昭和二十年代の後半に入ると自動車が増加してきたため、各地に交通事故が発生するようになった。

昭和二十九年六月一日滝川警察署管内でもこれに対処するため、滝川町・江部乙町・新十津川村・浜益村を含めて、自主的な滝川交通安全協会が設立されて交通安全運動の推進がはかれることになり、滝川警察署ともども徹底指導体制をとるようになった。

しかし、昭和三十年代に入るとさらに自動車が増し、事故も比例して多くなり運転者自らも安全運転を呼びかける動きとなって、昭和三十五年十月十八日滝川自動車運転者会が発足した。交通安全の啓蒙が続けられたが、全市的な立場の安全対策の必要性から交通関係団体及び市内各種団体の代表者をもって昭和三十七年三月二十

七日滝川市交通安全運動推進協議会が組織され、強力な安全運動の推進をはかることになった。

同年八月交通指導員も街頭に立つようになり、春、秋の交通安全運動も活発に行うようになった。昭和三十九年五月一日滝川市が、また同年十月一日江部乙町は「交通安全地区」の宣言決議を行い、安全運動の強化をはかった。

昭和四十年代に入ると事故多発傾向を見せ始め、通園、通学児童生徒の安全を守る「緑のおばさん」が各地でみられるようになり、滝川市では昭和四十一年から二名が街頭指導を行うようになり、翌四十二年十月からは交通指導員の結束があつて、自発的に会の組織が行われ、市内各種行事がある場合には積極的な交通指導を進めるようになった。

交通事故による被害者の救済体制として中空知五市六町では昭和四十三年四月一日中空知交通災害共済組合を設置して直営方式による共済制度を発足させた。一日一円で万一に備える互助制度であるが当初は加入率が低く、事故見舞金が上回る赤字財政が続いた。

激増する交通事故に対応して昭和四十五年四月一日市行政の立場から交通安全指導をはかるため、滝川市交通安全指導員等設置規則を、また同年八月一日江部乙交通指導員設置規則が公布された。

このころまで全国的に交通事故死が増加傾向を示し、各自治体、警察において安全対策に熱心な取組みを行い、事故減少のため各種の施設整備や安全運動の積極的な措置が講じられ、滝川市では四十五年度から交通公害係を新設している。

最近一〇カ年間の全国交通事故死をみても、昭和四十五年をピークとして減少傾向であり、警察をはじめ関係者の努力が報いられたことは喜ばしいことである。

全国交通事故死者数調（警察庁調べ）

昭和四四年	一四、五五	昭和四五年	一六、七五
同 四四年	一六、五五	同 四六年	一四、五五
同 四五年	一六、七五	同 四七年	一四、五五
同 四六年	一六、七五	同 四八年	一四、五五
同 四七年	一六、七五	同 四九年	一四、五五
同 四八年	一六、七五	同 五〇年	一四、五五

交通事故及び事故死が減少したからといって、それでよいとわけではなく、事故皆無を目標に安全運動が展開されている。

昭和四十七年九月小学校を中心として半径五〇〇メートルのスクールゾーンの交通規制強化、街頭指導をはじめ、各校下父兄の参加による登下校街頭指導もみられるようになった。

毎年保育所、幼稚園の新入幼児には黄色の腕章・新一年生にはカバンカバーが篤志家、団体から寄せられるなど、子供と老人の歩行安全は特に注意が寄せられている。

同年七月十二日滝川警察署に女性交通巡視員二名の配置があり、街頭指導が行われるようになった。道内交通過密都市には昭和四十五年から配置されたもので、空知では岩見沢市に次いで二番目であり、駐車違反の摘発、交通整理、歩行者の誘導など権限を有する強力な指導体制をとるようになったのである。

昭和四十九年四月からは車道通行の自転車危険防止のため、積極的な歩道通行指導に切り替えられ、一部道路には自動車の時間制限め出し道路の設定も行われるようになった。

市民総ぐるみの交通安全運動は現在もお続けられ、四季の旬間月間運動や事故死絶滅特別月間など、一地域の運動に留まらず全道的な運動の展開として、交通安全は日常生活に大きな問題となっている。

交通事故発生状況

年 度	発生件数	死亡者	負傷者	計	摘 要
昭和三〇年	三八	一〇	二五	三五	滝川警察管内(滝川、江部乙、新十津川、浜益の各市町分)
同 三一年	三二	四	三二	三六	"
同 三二年	三五	四	三四	三八	"
同 三三年	三四	六	三六	四二	"
同 三四年	六五	六	七五	八一	"
同 三五年	六九	二	八〇	九二	"
同 三六年	八九	九	九八	一〇七	"
同 三七年	一〇五	七	一一〇	一二七	"()内は旧滝川市分のみである。
同 三八年	一三一	一七	一四五	一六二	"
同 三九年	一三二	一七	一四五	一六二	"
同 四〇年	一四八	一四	一八〇	二二二	"
同 四一年	一四六	一六	一七五	二二一	"
同 四二年	一八八	一一	二六〇	二七一	"
同 四三年	二二七	一一	二九六	三〇八	旧滝川市のみ
同 四四年	三三七	七	四五六	四六三	"
同 四五年	三二二	一五	四五四	四六九	"
同 四六年	三三四	一三	四四六	四五九	新・滝川市分
同 四七年	三一五	三	四八三	四八六	"
同 四八年	二六七	八	三七七	三八五	"
同 四九年	一八〇	四	二六五	二六九	"
同 五〇年	一四五	一	二一九	二二〇	"

歴代正副会長

会長 中島 正雄 昭和元・六・一
現在

副会長 田中君太郎 〃元・六・一
現在

同 北村 正雄 〃昭・四・一
現在

同 鶴田 儀夫 〃吾・四・一
現在

岩崎 庄一 昭和四・四・一
〃吾・二〇

石坂 繁夫 〃昭・四・一
現在

滝川市交通安全運動推進協議会

昭和三十年代中ごろから自動車

保有台数が急速に伸びるとともに交通事故の発生件数も急激に増加してきた。

これは全国的な傾向であって交通事故は大きな社会問題と発展してきた。滝川市においても例外ではなく、この問題に具体的に取組むことになって、昭和三十七年三月二十七日交通関係団体や管公庁の代表者を委員とする滝川市交通安全運動推進協議会を設立した。

交通道徳の向上、事故防止のため、安全運動推進に必要な事項を協議し、交通事故の皆無を期して住みよい滝川市を建設することを目的としている。

本協議会の事業は交通安全運動の企画立案、関係団体、官公署との連絡調整、実施と設備の促進、その他必要な事項を行うことであり、交通安全関係団体に対する大きな調整、指導の役を果たしている。委員には関係団体の代表者が自動的に選任されており、役員構成は会長、副会長三名、常任委員若干名、監事二名であるが、当初から会長に滝川市長、副会長には交通安全協会会長、自動車運転者協会会長、婦人団体連絡協議会会長が当たっている。

協議会には必要に応じ随時行われ、目的達成に大きな役割を果たしている。本協議会の事務局は滝川市役所に置かれている。

本協議会の委員構成は次のとおりである。

所	属	摘要	所	属	摘要
滝川市長		会長	滝川防犯協会長		
滝川市議会議長		常任委員	空知自動車学校長		
滝川警察署長		常任委員	札幌開発建設部滝川出張所		
滝川交通安全協会会長		副会長	札幌土木現業所滝川出張所		
滝川自動車運転者協会会長		副会長	陸上自衛隊滝川駐とんど地司令		
滝川駅長		常任委員	滝川商工会議所会頭		常任委員
滝川自動車営業所長		監事	滝川農業協同組合長		
滝川市教育委員会教育長		常任委員	滝川市民憲章推進委員長		
滝川市社会教育委員長		監事	滝川放送協会長		
滝川幼稚園長			滝川地区ハイヤー協会長		
滝川白樺幼稚園長			滝川料飲店組合長		
滝川市PTA連合会長			滝川安全運転監視者(車)会長		常任委員
滝川交通指導員会長		常任委員	安全運転管理者協議会滝川支部長		常任委員
滝川交通安全協会江部乙支部長		常任委員	報道機関代表者		
江部乙商工会長		常任委員	滝川ロータリークラブ		
市内校長会会長		常任委員	江部乙高等学校長		
滝川高等学校長		常任委員	江部乙地区労働組合協議会長		
滝川工業高等学校長		常任委員	江部乙農業協同組合長		
滝川西高等学校長		常任委員	江部乙駅長		
滝川地区広域消防事務組合消防長		常任委員	江部乙幼稚園長		
日本通運(株)滝川支店長		常任委員	滝川ライオンズクラブ		
			滝川市福祉事務所長		常任委員

中央、バス(特)滝川営業部長 滝川地区労働組合協議会長 滝川婦人団体連絡協議会長 滝川市青年団体協議会長 滝川市社会福祉協議会長	常任委員 副会長	滝川老人クラブ連合会長 滝川市行政推進員協議会長 滝川地区運行管理者会長 滝川青年会議所交通問題委員 会長	常任委員
--	-------------	---	------

滝川自動車運転者協会

交通安全の推進にあたって、警察の取締

りだけではこの実績が上がらず、全市民的な運動を盛り上げる必要がある。特に免許取得者が交通安全意識を強く持たなければ交通事故の減少につながらないものである。

昭和三十五年に稚内より滝川警察署に勤務となった竹田交通係長は滝川に運転者会が設立されていないことを知って、当時の署長浦川武雄と相談のうえ、二、三の有力運転者から設立について意見を聞き、賛意を得たので会の結成に動いた。

この年道警本部においても交通警察の重点目標の中に「運転者会の結成促進育成強化」がとり上げられた。

交通安全協会役員も両手をあげて賛成協力することになり、設立準備委員を作り、ついに昭和三十五年十月十八日滝川市民会館において滝川自動車運転者会の創立総会を開催するに至った。

本会は二十条からなる会則、三十五、六年度の予算、事業計画を決定、役員を選出して発足し、会の目的は運転者が道路交通の現況を自覚し、交通法令及び道徳を遵守し高度の運転技術を修め、親和協同の精神を培い、交通安全と秩序の維持に貢献することにある。

会の事業としては、①交通法規の講習、②運転技術の実務訓練、③レクリエーションの実施、④先進都市及び優良運転者会の視察調

査、⑤警察署、交通安全協会、その他関係機関との連絡協調、⑥免許(許可)証の定期検査、再交付申請などの事務連絡、⑦優良会員の表彰、⑧資料の配布、あっせん、交換、⑨その他、などを行うことにした。翌昭和三十六年十一月に協会と名称変更した。

本協会は四季の交通安全運動実施要領を定め、交通道徳の昂揚、秩序の確立など安全運動を積極的に展開することになって現在に及んでいる。会員は滝川地区全域の自動車、原動機付自転車の運転免許者で、約一万五千名に達している。

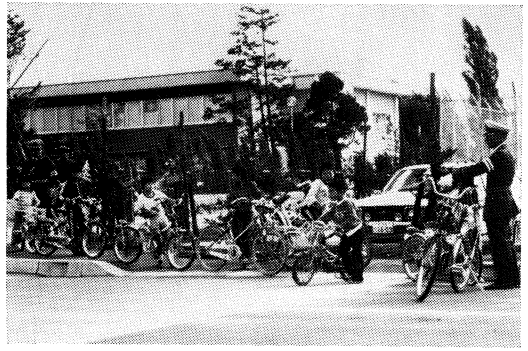
事務局は滝川警察署内においている。会設立後、婦人部、青年部ができ、特殊事業として老人ホーム、保育所、幼稚園を訪問して交通安全の普及を行っている。

歴代会長・副会長

会長	副会長	就任年月	退任年月
田中 君太郎	居林 茂	昭和三〇・一六	現在
田中 清義	田中 清義	同 右	昭和四二・一六
奥田 朝吉	同 右	同 右	同 四〇・一
武田 セイ	同 右	同 右	同 四二・一六
北 義雄	同 右	同 右	同 五二
神部 富美子	同 右	同 右	現在
中西 清一	同 右	同 右	現在
峰田 勲	同 右	同 右	同 四二
中村 春松	同 右	同 右	現在
千田 栄子	同 右	同 右	現在

滝川交通指導員会

自動車運転者会が昭和三十五年に発足して以来、役員数名が自発的に交通事故防止を呼びかけ、通園通学児など



交通安全指導



婦人指導員の街頭指導

に対する交通安全街頭指導活動を始めるようになった。

しかし、交通事故は増加傾向にあるところから、より指導強化をはかるため、地域ごとに交通指導員を選出してもらい、一七〇名を超える会員により昭和三十七年八月に自主的な交通指導員会を組織した。

毎朝夕に全員輪番に小学校下などの要所に立ち交通指導にあたり、交通安全の一日、一五日には全員が街頭指導をすることにした。

昭和四十二年十月危険性を伴う街頭指導であるため、市、警察署安全協会では交通指導員を三者により委嘱することになり、一七名が委嘱され、あらためて滝川交通指導員会が発足した。

昭和四十五年四月一日に滝川市交通安全指導員等設置規則が公布

され、江部乙町でも同年八月一日江部乙交通指導員設置規則を公布して、指導員の身分を市町の非常勤特別職とした。

会の組織としては会長、副会長、常任理事、理事、監事を置き、会員分担任として事務部、広報部、研究部、指導部及び機動隊部があり、機動隊は指導車により交通安全広報活動を行うことにしている。

交通指導員は各事業所から選出され、現在三六名範囲で任免されており平均年齢は四〇歳である。業務は交通事故の整理誘導、各種行事等の街頭雑踏整理を警察と連携をとりながら奉仕の精神をもって出動している。

なお、昭和四十四年七月滝川、江部乙、新十津川、浜益の交通指導員連合会（会長中西清一）を発足させ、昭和五十一年十一月には中空知広域交通指導員会協議会（会長中西清一）を設立させるなど広域交通指導の中心的な運動を展開した。さらに昭和五十四年八月北海道交通安全指導員連絡協議会に加入した。

歴代会 長・副会長

職名	氏名	就任年月	退任年月
会長	中西 清一	昭和三二〇	現在
副会長	鶴田 利一	同	現在
同	松元 久雄	同	昭和三三
同	中村 春松	同	現在