

# ふるさと奥尻通信

平成26年5月31日  
奥尻町教育委員会発行  
事務局：01397-2-3890

海洋研修センターと稲穂ふれあい研修センターにて無料配布しています。奥尻町役場ホームページからもダウンロードできます。

## 巻頭語

今年もホッケの顔は少なかったが、ブナの山々は新緑が芽吹き、いよいよ島にも本格的な春がやってきた。雪がとけたらあれをしよう、これをしようと思っていたのに。何からしようか…。

## 特集 奥尻空港物語

定期航空路は離島の重要な交通機関です。奥尻島にも南端の米岡の台地上に「奥尻空港」があり、奥尻-函館間を30分で結んでいます。航路は1日1往復となっていて、概ね昼前後に離発着しています。

そもそも奥尻に空港を整備するきっかけは、昭和28年(1953)に制定された離島振興法の施行によるところが大きいと言えます。

町では昭和39年に空港建設を国に強く要望し、同45年度に道開発基金から3000万円を借り入れることで開発用地を取得し、翌年には地元で「奥尻空港建設促進期成会」(中野利右工門会長)が組織されるなど、積極的な働きかけがなされてきました。結果、同48年、国費7600万円にて空港を整備することが決定し、建設地として海成段丘が発達した米岡地区が選定されました。こうして島民の長年の悲願が達成されたのでした。

規模は東西60m、南北920mの着陸帯の中に、幅25m、長さ800mの滑走路を設け、他に誘導路、エプロン、ターミナルビルなどが一挙に整備されました。事業は山田組が請け負いました。



SAAB340BWT型機

★性能諸元★

|      |        |        |         |
|------|--------|--------|---------|
| 乗員   | 3名     | 巡航速度   | 463km   |
| 乗客   | 36名    | 最高巡航高度 | 7620m   |
| 航続距離 | 1417km | 出力     | 1870shp |
| 全長   | 19.73m | プロペラ   | 4枚羽     |
| 全幅   | 22.75m | 最大離陸   | 13トン    |
| 全高   | 6.97m  | 保有機数   | 3機      |



第1期拡張工事 平成14年頃

就航第一便が降り立ったのは昭和49年10月15日のことでした。就航機はデハビランドカナダDHC-6ツインオッター、「赤いビウオ」の異名を持つ20人乗り旅客機で、日本近距離航空株式会社が運行し、札幌-奥尻-函館を結ぶこととなりました。その後、札幌直通便が無くなるなどのダイヤ改正がありましたが、長く町民に親しまれた機体でした。

昭和62年(1987)には、会社名がエアー・ニッポン(ANK)に変わり、平成6年7月22日からは函館空港線をエアー北海道(ADK)へ移管しました。

また、同年より新空港の整備が検討され、基本計画、設計、環境調査が順次行われていき、平成12・13年には用地内に存在した砥石遺跡の発掘調査が大規模に実施されました。その結果、縄文時代中期の土器や石器が大量に出土し、大小600基もの穴が見つかりました。この穴は一種の集団墓であったことが想定されています。

遺跡調査終了後から大規模造成工事が開始され、平成16年には一部新滑走路(800m)が供用開始となりました。そして同18年からの滑走路全線完成(1500m)をもって北海道エアシステム(HAC)が参入し、ツインオッターに代わってSAAB340B型機が就航しました。便数は1日1往復のみとなりましたが、乗客も19人乗りであったものから、36人乗りとなり、貴重な離島の足として確立されていきました。

搭乗にあたり、島民は割引が適用され、所定の「離島住民航空運賃割引証」を提示することで片道6800円(平成26年度)となっており、フェリー欠航時などには大変混雑しています。



DHC-6ツインオッター



拡張前の滑走路 昭和50年代

