



交通の要衝としての150年、 そしてこれから。

北海道新幹線の整備計画が決定してから半世紀余り、令和12年度(予定)に北海道新幹線の新函館北斗～札幌間が延伸し、長万部駅が誕生する。かつて「鉄道の町」として栄えた歴史を振り返るとともに、新幹線駅のある新時代のまちづくりに迫る。



令和12年度、北海道新幹線 新函館北斗～札幌間が開業予定。

約40年越しの計画がついに
正式認可

北海道新幹線の青森～札幌間の整備計画が決定されたのは、昭和48(1973)年11月だった。日本列島を高速道路・新幹線などの高速交通網で結び、地方の過疎化と都市の過密化を同時に解決しようという日本列島改造論が提唱されていた時代である。このとき青函トンネルはまだ開通していなかった(昭和63年開通)。

新青森～新函館北斗間は、平成17(2005)年4月に工事実施計画が認可され、着工した。そして、新函館北斗～札幌間は平成24年6月に工事実施計画が認可された。同年8月には沿線の中間地点である長万部町で、国土交通大臣や知事、白井捷一町長(当時)はじめ約200人が出席し、起工式・祝賀会が盛大に行われた。39年もの歳月を要して、ようやく路線全線の完成に向けて大きく前進することとなった。

さらに平成27年1月、政府・与党の申し合わせとしては令和17(2035)年度末予定だった新函館北斗～札幌間の延伸を5年前倒して令和12年度末とすることを決めた。

平成28年3月26日、北海道新幹線新青森～新函館北斗間が開業し、東北新幹線と合わせ東京から最短3時間57分で繋がることとなった。

平成24年6月に認可された計画では、長万部駅の大部分が地平線路の予定と

なっていた。しかし、東日本大震災(平成23年)の教訓から、津波時の防災という視点では課題が残る。北海道と当町の要請を踏まえ再検討した末、平成29年6月、正式に高架化が決まり、地面から新幹線線路までの高さ約14mの高架駅に変更となった。

長万部から東京へ、
約4時間半で

北海道新幹線は新函館北斗の後、新八雲駅(仮称)、長万部駅、倶知安駅、新小樽駅(仮称)、そして札幌駅という順になる。総区間は212km。豪雪地が多いことなどから、約80%がトンネルとなる。長万部町区間では、約30kmのうち沿線で最多の約22kmが地上(明かり区間)を走ることとなる。ここで乗客は噴火湾の景色を見ることができるよう。

現在運行中の北海道新幹線(新青森～新函館北斗間)の最高速度は時速260kmであるが、JR北海道は、時速320kmでの走行を実現し、札幌延伸時に東京～札幌間4時間半の運行を目指すとしている。

時速260kmなら長万部から札幌まで39分(現在約2時間20分)、新函館北斗まで25分(現在約1時間20分)、そして東京まで約4時間半(現在約6時間)となる(※)。時速320kmへの高速化が実現すれば、長万部から東京間はさらに早く結ばれることとなる。

北海道新幹線の歩み

- 1973.11 北海道新幹線整備計画決定
- 1988.3 青函トンネル開業
- 1998.2 駅・ルート概要公表
- 2005.4 新青森～新函館北斗間、工事実施計画認可
- 2005.5 新青森～新函館北斗間、起工式
- 2010.12 東北新幹線全線開業(東京～新青森)
- 2012.6 新函館北斗～札幌間、工事実施計画認可
- 2012.8 新函館北斗～札幌間、起工式
- 2015.1 開業時期を2035年度から2030年度末へ前倒し
- 2016.3 北海道新幹線(新青森～新函館北斗)開業
- 2017.6 新幹線長万部駅の高架化が決定
- 2019.1 内浦トンネル(静狩工区)掘削開始
- 2020.11 豊野トンネル・国縫トンネル掘削開始(全てのトンネル工事開始)
- 2022.3 新幹線高架橋工事のため、中央跨線橋(元町～温泉)が通行止めに
- 2022.11 国縫トンネル他工区の貫通式



新函館北斗～札幌間、建設工事起工式(平成24年)



豊野トンネル貫通・親子見学会(令和5年)

※国土交通省鉄道局「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」(平成24年)に基づく。

鉄道の町から モータリゼーションの時代へ。

昭和初期から中期にかけて鉄道の町として大いに栄え、マイカーブーム以降は国道沿いのドライブイン街が全国的に有名となり、さらに平成期には高速道路網が敷かれた長万部町。交通の要衝としてにぎわってきた町の変遷を振り返る。

3路線が走る鉄道の要衝

長万部に初めて蒸気機関車による鉄道が登場したのは、明治36（1903）年のことであった。北海道鉄道株式会社の計画により函館～小樽間の鉄道（後の函館本線）の森～熱帯間が開業し、国縫駅、長万部駅、二股駅ができた。翌年、同線は全通し、蕨岱、紋別（中の沢）に停車駅ができた。

運送業や宿泊業を営む者が多かった長万部では、当初鉄道の開通を歓迎しない住民も多かった。実際、一時的に不況に見舞われたが、やがて鉄道は長万部に新たな活力を生み出していくこととなった。明治40年、政府は北海道鉄道を買収、国有化した。

大正12（1923）年、長輪線（後の室蘭本線）の長万部～静狩間が開通した。静狩駅から約1km北方に、大正期から静狩金山が開かれ、鉄道がその輸送に貢献し、静狩の街に繁栄をもたらした。

り、町の特産品の一つになった。

昭和20～30年代は、長万部における鉄道の最盛期である。人々の足として生活物資の輸送手段として鉄道の果たす役割は非常に大きかった。また、長万部機関庫があったため、町民には国鉄職員が多数を占め、ピークとなる昭和40年には、町内だけで1300人を超える職員を数え、家族も含めれば相当数に及んだ。鉄道職員の中から町議会議員が何人も選出されたのもこの時代である。

しかし、昭和40年代以降、自動車の大衆化が進むとともに、昭和45年には、国鉄の合理化が始まり、各路線の蒸気機関車は相次いで姿を消した。町の人口も昭和40年の1万6894人をピークに減少傾向に向かった。

昭和62年3月、瀬棚線が廃止となり、バス転換された。この年、国鉄が民営化された。昭和57年には国鉄機関庫総合庁舎が町内に建設されていたが、国鉄民営化とともに職員の異動も進み、平成4年、長万部機関庫が廃止された。同年、町内では長万部駅以外の全ての駅が無人化された。

自動車交通の大衆化と 国道の変遷

昭和20年代半ばころ、長万部町内には自動車はわずか数台しかなかった。しかし、自動車の大衆化とともに道路環境の改善も進み、昭和40年代初期までに長万部付近の幹線国道はほぼ舗装を完了した。

長万部町内を走る国道は、国道5号、37号、230号の3本である。国道5号は、函館市から後志管内を経由して、札



長万部駅構内からの眺め（昭和26年）

昭和になると、長万部は鉄道の町として様相を呈し始めた。

昭和2（1927）年、瀬棚線の国縫～花石間が開通。翌3年には、長輪線が全線開通、そして瀬棚線は7年に全線が開通した。こうして長万部は、3路線が走る鉄道の要衝として存在感を増した。この年、黒松内にあった機関庫が移転し、長万部機関庫となり、長万部といえば鉄道と言える時代が到来した。

人流・物流の大動脈、 そして国鉄職員の町

戦後の昭和25（1950）年には、長万部駅で駅弁「かにめし」の販売が始ま

幌市中央区に至る実延長301kmの一般国道である。国道37号は、長万部町で5号から分離し、室蘭市に至る実延長約84kmの一般国道。230号は、札幌市からせたな町へと至る実延長約148kmの一般国道で、国縫から西へ分岐する。

舗装が進み走りやすくなった国道は、昭和40年代のモータリゼーションの進展とともに急速に自動車交通の比重を高めた。昭和40年代半ばまでに、当時本町通を併用していた国道5号では駐車禁止措置、歩道車道の分離などの措置が取られた。こうした中、市街地の不便を避けて、大浜、中の沢の国道沿いにドライブイン街が出現することとなった。往時にはいろいろな看板のドライブインが軒を連ね、全国的にも有名な存在となった。

市街地を避け、噴火湾沿いを走る国道5号長万部バイパスが全線開通したのは、平成12（2000）年のことであった。

一方、平成9年には道央自動車道の虻田洞爺湖IC～長万部IC間が開通、さらに13年には長万部IC～国縫IC間が開通した。長万部ICから札幌南ICまで約2時間15分、大沼公園ICまでを約1時間で結ぶ。

自動車の流れは、急速に国道5号から道央自動車道へと移り、ドライブイン街は往時の勢いを失った。令和の現在でも営業を続ける少数の店と、かつての栄華の名残を見せる空き店舗群が昭和の香りを漂わせるレトロスポットとなっている。

長万部をめぐる鉄道と道路の歩み

- 1891** 函館～札幌（定山溪経由）新道開通
- 1903** 森～熱帯間鉄道が開通、二股・長万部・国縫の各停車駅が開業
- 1923** 長輪線長万部～静狩間が開通
- 1927** 瀬棚線、国縫～花石間開通
- 1928** 長輪線全線開通
- 1932** 瀬棚線全線開通、長万部機関庫設置
- 1934頃** 長万部市街地国道幅員拡張
- 1952** 1級・2級国道指定。現在の5号・37号の基本ルート確立
- 1959** 長万部小学校～役場（現NTT）前の舗装完了
- 1962** 長万部市街～国縫間の舗装完了
- 1965** 国道の級別区分廃止
- 1966** 国道5号線市街地付近、追越・駐車禁止
- 1967** 国道37号線、静狩～豊浦間29kmに9か所のトンネルを掘削、現ルート完成
- 1969** 国縫～瀬棚間が国道277号に昇格
- 1970** このころから国鉄合理化開始
国道5号線、全線舗装完了
- 1974頃** 国道277号線国縫～瀬棚間、全線舗装完了
- 1981** 国鉄赤字40線廃止案発表
- 1982** 国道277号線国縫～瀬棚間を国道230号に編入
国鉄機関庫総合庁舎完成

- 1984** 瀬棚線の廃止が決定
- 1987** 国鉄分割民営化
小駅の無人化が進む
- 1989** 国道5号長万部バイパス着工
- 1992** 長万部機関庫廃止
国縫駅の簡易委託廃止により、町内全ての小駅が無人工
- 1997** 道央自動車道虻田洞爺湖IC～長万部IC間が開通
- 2000** 国道5号長万部バイパス全線開通
- 2001** 道央自動車道長万部IC～国縫IC間が開通
長万部公園と国道5号を結ぶふれあい大橋が開通



国縫IC完成（平成13年）



舗装された市街地（昭和40年代）



舗装中の市街地（旧国道）（昭和37年）



ドライブイン街（平成初年頃）



道央自動車道開通式（平成9年）



長万部駅前（昭和40年代）

新幹線開通と 新時代のまちづくり。

北海道新幹線新函館北斗～札幌間の
実施計画認可に伴い、長万部町では新
幹線開業に向けたまちづくりや新しい
長万部駅舎に関する計画がいち早く動
き出した。徐々に明らかになりつつあ
る駅舎デザインを中心とする今後のま
ちづくりについて紹介したい。

全高約28mの壮観、自由通路で
東西を連結

平成24（2012）年7月に北海道新
幹線新函館北斗～札幌間の実施計画が
認可されると、町は25年度から26年度
まで住民公募による「新幹線まちづくり
ワークショップ」を開催した。さらに新
函館北斗～新青森間が開業した平成28
年3月、町は「新幹線を核としたまちづ
くり実行計画」、続く29年3月には「新
幹線駅周辺整備計画」を策定した。

平成28年、新幹線駅周辺整備を目的
とし、民間の有識者や一般公募で集まっ
た町民で構成する「まちづくり推進会
議」を設置し、役場内の特別職と管理職
で構成する長万部まちづくり推進庁内プ
ロジェクトチームと連携し、「長万部ま
ちづくりアクションプラン」（同30年）
を策定、その後も計画の深化を続けてい
る。

新幹線駅は現在の長万部駅よりも西

区画整理事業を実施し、新たな市街地
が形成されることになる。駅舎も含めて
市街地周辺の景観は、一変することだろ
う。

長万部高校生参加の 駅デザイン構想

令和3（2021）年7月から新幹線
駅舎のデザインコンセプトづくりが始
まった。まちづくり推進会議に駅デザイ
ン検討委員会を設置し、7人の長万部高
校生が参加、黒谷心優さんが委員長を
務めた。こうした委員会に高校生が主力
として参加するのは極めて異例なこと
で、当時における新幹線まちづくりの大
きな特色となっている。

令和4年3月、同委員会は町に次のよ
うな駅デザインコンセプトを答申した。

「湯けむり香る噴火湾、人と時代の交
差点」

具体的には、このコンセプトをベース
にさらに次の3案に分かれる。

「テーマ①」汽笛が響く日だまりの温泉
駅（北海道の自然をイメージしたレトロ
な外観・古き良き長万部町の歴史を感
じさせる雰囲気駅舎）

「テーマ②」開放感あふれる次世代に繋
がる駅（サステナブルな駅舎の構築・ガ
ラス張りの中に道南の木材を活用した
駅の作り）

「テーマ③」みんなまんべんなくほか
が、緑いっぱい北の温泉駅（懐かしさを感じ
る景色を強調した駅舎デザイン・温泉を
イメージした温かな落ち着く雰囲気
の駅舎）

町は、こうしたデザインコンセプト要
望書を、鉄道・運輸機構北海道新幹線

側（山側）に設置される。従来、駅と線
路により街の東西が分断されていたが、
高架化と自由通路の設置により、東西の
往来が容易になる。

駅の全高は約28mの3階建てで、一般
的なビルの6～7階に相当する。駅の長
さは263mの予定だ。

自由通路の南側が新幹線駅舎、北側
が滞留空間で町が管理するエリアとなる。
西口には西口駅前広場とアクセス道路
を新設する。自由通路をわたって現在の
駅舎の東側（海側）の部分は、東口昇降
棟や東口駅前広場、立体駐車場を核と
した商業複合施設などで構成される。
東口から続く現在の市街地エリアは土地



駅デザイン検討委員会委員長より
町長へ駅デザインコンセプトの答申(令和4年)



駅デザイン検討委員会参加高校生の集合(令和4年)



駅デザイン検討委員会(令和4年)



駅デザイン検討委員会参加高校生による研修
(八戸市で滞留空間を視察)(令和4年)



駅デザインA案



駅デザインB案



駅デザインC案

図案提供:JRTT鉄道・運輸機構