

北海道新幹線札幌延伸に向けて(3)

～ 長万部町の取組み ～

はじめに

本シリーズでは、第1回目として「北海道新幹線が必要な理由」(調査レポート11月号)について触れ、また第2回目として「北海道新幹線が札幌市に与える影響」(同12月号)に注目した。

そこで本号以降は北海道新幹線の札幌延伸にむけて、新幹線駅設置予定の各市町が、現在どのような取組みを行っているか、また既設新幹線駅の例から、まちづくりの際にどのような点に留意すべきか等について考えてみたい。

まず本号では、古くから交通の要衝として栄えてきた長万部町の現在の取組みや周辺の動きなどを採り上げる。

1. 北海道新幹線長万部駅の概要

- ・新幹線長万部駅に関して来年度から「駅部調査」が実施される予定であり、着工が現実味を帯びてきた。
- ・新幹線開業によって長万部～札幌は約25分で結ばれるなど、各地へのアクセス時間が短縮される。
- ・長万部を結節点として、各地から胆振方面へのアクセスも改善される。
- ・高速道路の整備と相俟って、将来的には道内有数の物流拠点となることも予想される。

新幹線長万部駅については、来年度から「駅部調査」が実施される見通しである。この「駅部調査」とは、新幹線未着工の区間で、構想段階にある駅と周辺整備計画との整合性を図るべく、駅の位置や駅舎の規模・構造などに関する調査を行うものである。従ってこの調査が実施されるということは、新幹線長万部駅の着工が現実性を帯びてきたと考えることができる。

さてその新幹線長万部駅は現在の長万部駅に併設される予定であり、長万部町の計画書による駅舎イメージは図表1の通りである。

図表1 長万部新駅舎のイメージ図(資料:長万部町)



また長万部駅を利用する地域(駅勢圏)は図表2の通りと予測され、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には22万人前後になると考えられる。さらに道外からの観光客が新幹線を利用して洞爺や登別等へ向かう場合、当駅が起点となる見通しであり、これらを考え合わせると当駅

図表2 新幹線長万部駅利用地域と将来人口(予想人口は国立社会保障・人口問題研究所予測による)(単位:人)



の1日乗降客は3,000人～5,000人前後になると思われる。

なお新幹線長万部駅は新函館方面から来ると新八雲の次駅となり、また札幌からは新小樽・倶知安を経て同駅に至る計画となっている。各地への予想所要時間はおよそ図表3の通りであり、長万部と札幌および長万部と首都圏などのアクセス時間は確実に短縮される。

図表3 新幹線開業後の長万部・東室蘭と各地の所要時間

		現在	新幹線開業後	差異
札幌～長万部	鉄道利用	約2時間5分	約25分	1時間40分
長万部～函館	鉄道利用	約1時間15分	約30分	45分
長万部～東京	飛行機利用	約5時間20分	約3時間35分	1時間45分
東室蘭～東京	飛行機利用	約4時間20分	約4時間20分	—
	鉄道利用	約7時間30分		3時間10分

※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会)およびlivedoor路線検索により独自に推計

※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる

またここで注目すべき点は、長万部を結節点として胆振方面へのアクセスも改善されることである。例えば東京から東室蘭までは約4時間20分で結ばれる見込みであり、首都圏から室蘭まで、陸路と空路の2つの交通手段が確立される。したがって新幹線長万部駅は従来にも増して「交通の要衝」としての役割が高まるものと考えられる。

さらに道路とのアクセスについても、新長万部駅は北海道縦貫道の長万部ICに程近いことから、将来は観光・物流など様々な面で、本州・道南と道内各地を結ぶ道内有数の拠点となるに違いない。

実際、これを見越すかのように、長万部郵便局が(郵便局再編に伴い)本年3月より、道南の森町から日本海側のせたな町および胆振の洞爺湖町に至る広い地域をカバーする「統括センター」に指定されたほか、住宅用生コン・パイルを製造販売する企業も長万部に拠点を設け、この4月より営業を開始する。さらに大手企業等が食肉用の豚や牛を飼育する施設を開設する計画も出ている。

2. 北海道新幹線における長万部駅の位置づけ

- ・新幹線長万部駅は様々な可能性を秘めた「広域多目的玄関口」となる。
- ・観光に関しては、地元・日本海側・洞爺、登別等だけでなく、全道観光の玄関口になる。
- ・ライフスタイルも変化し、新幹線は地元住民の通勤・通学の足となる。
- ・室蘭、苫小牧など道内有数の製造業拠点へのアクセスを担うほか、駅周辺が物流基地となる可能性や学術都市圏の一翼を担うなど、ビジネスにおける様々な可能性を持つ。

新幹線長万部駅は同町の策定した「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」でも示されている通り、広域玄関口としての機能を有する。しかもそれは単なる「玄関」ではなく、様々な可能性を秘めた「多目的玄関」とも言うべきものである。そこでまず、北海道新幹線における長万部駅の位置づけについて整理してみたい。

(1) 観光の玄関口

北海道新幹線の開業効果としてまず挙げられるのが「観光の振興」である。長万部は駅周辺域に長万部温泉・二股ラジウム温泉などの観光資源を有するほか、隣接地にも黒松内など本州とは異質性の高い地域が控えている。したがって長万部駅はまず第一に、これら地元観光地への玄関口となる。加えて、北檜山・瀬棚といった日本海側への玄関口ともなる。またさらに、全国的に知名度が高い洞爺・登別へのアクセスも当駅が起点になるであろう。

そのほか、ごく当たり前のことではあるが忘れがちな点として、長万部は「道内全域の観光玄関口」になるということが挙げられる。図表4は関東や東北等の在住者に対して「新幹線が新函館まで開業した場合、どこを訪みたいか」を尋ねた結果であるが、新函館駅開業の段階で、既に函館を拠点として道東や道北まで足を伸ばしたいと希望する人が存在する。したがって北海道新幹線が札幌まで開業した場合、長万部駅を起点としてレンタカーで道内全域を周遊するケースも考えられる。

(2) 地元住民の生活の拠点

新幹線はライフスタイルを変化させるといわれる。事実、先に開業した九州新幹線においては、新幹線を使って地方から鹿児島へ通勤・通学する人々が増加している。(図表5) また通院にも新幹線が利用されているという。これを長万部に置き換えてみると、将来、長万部駅は函館や札幌への通勤・通学の拠点となることが予想される。加えて札幌でのコンサートやプロ野球を日帰りで楽しむことができるようになるかもしれない。

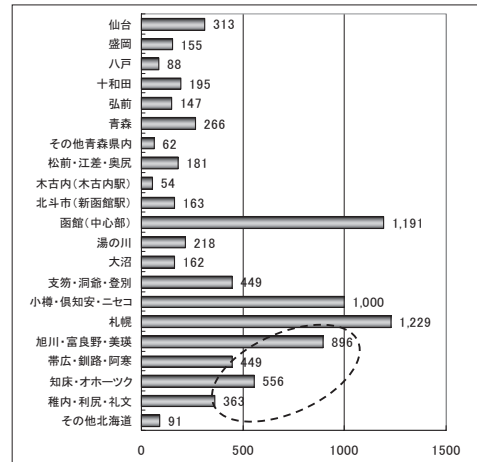
そのほか住民が道内外へ観光などで出向く場合にもメリットがある。例えば、旭山動物園も日帰り圏内となるほか、東北や北関東への観光も便利になる。また東京理科大学の長万部キャンパスに通う学生が帰省する際の利便性も高まるに違いない。

(3) ビジネス・学術の拠点

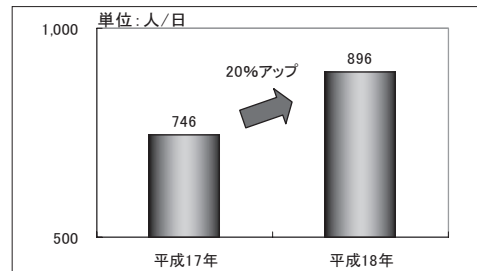
既設新幹線はビジネスに活用されるケースが多い。新幹線は目的地まで乗換え等がないことから、移動時間をフルに利用することができる。このため、車内では日常的に商談に向けた打合せなどが行われている。また車内でパソコンを利用する人や中には設計図を広げ図面をチェックするような人も見かける。このような新幹線の特性から、長万部駅が室蘭や苫小牧といった道内有数の製造業拠点へのアクセスを担うことは明白である。加えて、人的な交流だけでなく、将来は同駅周辺が物流基地となることも考えられる。現在、色々なハードルはあるものの、新幹線を利用した物流の可能性が検討されている。これが実現すれば、交通の要衝である長万部は陸運の大きな拠点となるであろう。

また長万部には東京理科大学長万部キャンパスがある。函館の各大学・室蘭工業大学・小樽商科大学・札幌の各大学など、新幹線沿線および周辺の大学が連携し「学術研究都市圏」が形成されれば、長万部はその一翼を担うことになり、産学官連携の拠点ともなり得る。実際九州では九州経済連合会の協力の下、九州大学とその半日圏域にある産官学が連携して「九州大学学術研究都市推進機構」を立ち上げ、プロジェクトを推進している。また当地の東京理科大学も新幹線の開業効果として、「学術・文化交流が盛んになり、教育のレベルや質が向上する」点に期待を寄せている。以上から学術都市圏構想は実現可能性が高いと思われる。

図表4 北海道新幹線が新函館まで開業した場合、新幹線を利用して訪みたい場所 (資料：北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議)



図表5 九州新幹線定期券利用者推移(資料：JR九州)



3. 長万部町の駅周辺整備構想

- ・平成18年12月に「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」が策定された。
- ・同構想の目的は、新幹線長万部駅の周辺整備をまちづくり総合計画と整合させ、かつ新幹線開業効果を最大限にすることにある。
- ・構想には駅前広場やアクセス道路などの整備、鉄道によって分断されている市街地のアクセス改善、商店街や長万部温泉活性化などについて具体策も盛り込まれている。

さて、昨年12月に長万部町では「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」を策定している。そこで次に同構想策定の目的と特徴的な点などを取り上げてみたい。

(1) 構想の目的

今回策定された構想は来年度実施される予定の「駅部調査」に向けたものであり、現段階では「計画」ではなく、あくまで「構想」の域を出ないものである。しかしながら、その内容は前述の長万部駅に求められる機能を十分意識したものになっている。また同構想は、新幹線長万部駅の周辺整備をまちづくり総合計画と整合させ、かつ新幹線開業効果を最大限にすることを目的としている。このためその中ではまちづくりの課題と対策についても言及されており、特に

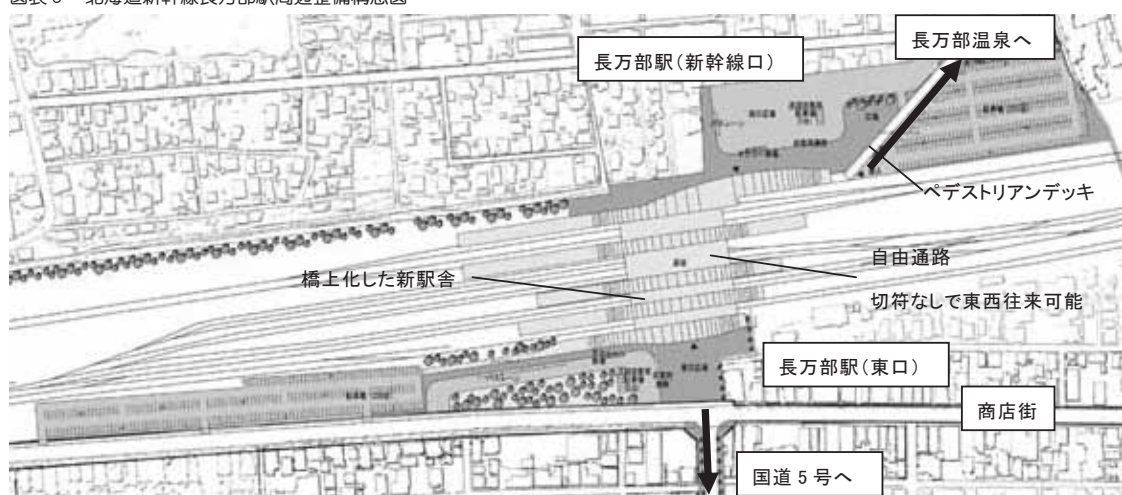
- ① 在来線駅前も含めた駅前広場・アクセス道路などの整備
- ② 現在JR函館本線によって東西に分断されている市街地のアクセス改善
- ③ 既存商店街および長万部温泉の活性化策

などについて具体的対応策も盛り込まれている。

(2) 具体的内容

その具体策を含め、構想を視覚化したものが図表6である。ここに記されている事項の主なもののは次の通り。

図表6 北海道新幹線長万部駅周辺整備構想図



- ① 長万部駅を胆振や日本海側を結ぶ広域玄関口と捉え、駅前には新幹線口（西口）と在来線口（東口）の両側を整備する。
- ② 駅前と国道5号線のアクセス道路を整備するほか、東西の両地区に駐車場やバスターミナ

ル機能を持たせる。

- ③ 市街地の東西交流活性化のため、新駅には切符を購入しなくても東西を往来できる自由通路を設置するとともに、改札等の駅舎機能は橋上化する。
- ④ 既存商店街を活性化するため、同地区での特産品販売および地場食材を活用した飲食業の経営を促すほか、屋台村の設置も検討する。
- ⑤ 温泉街活性化のために新幹線口から温泉街に向けたペDESTリアンデッキを整備し、駅利用客の誘導を図るほか、足湯の設置などを検討する。

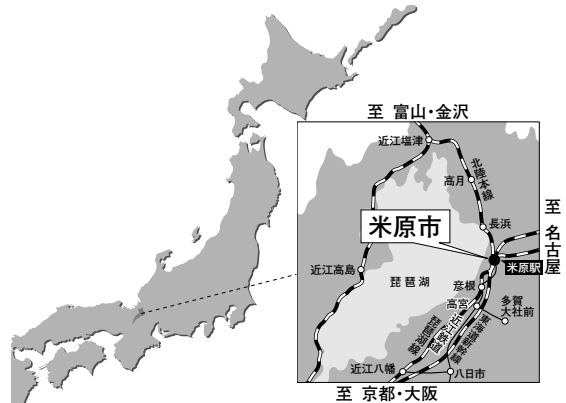
なお現在長万部町では、行政と地域住民・企業などが一丸となり、新幹線誘致運動に取り組んでいるほか、上記構想を具体化していく為の方策も順次検討中である。

4. 既設新幹線駅の参考例

- ・既設新幹線駅の参考例として、駅の性格や現状の問題点などで共通点の多い、滋賀県の米原駅を取り上げる。
- ・長万部と米原の共通点は、交通の要衝・国鉄のまちとして栄えたこと、国鉄の民営化以降、町の活気が失われていること、鉄道によって市街地が分断されていることなどである。
- ・米原の抱える問題は、市街地分断のほか、旧国鉄用地で未利用となっている区域が存在すること、駅前の土地利用について民間の自由裁量に任せた結果、産業集積が望めない形となってしまったことなどがある。
- ・米原では諸問題への対策として、駅に東西市街地をつなぐ自由通路を設置するほか、駅前地区の再開発を実施する。
- ・また地域特性を活かし、まち全体を活性化するため、大規模な物流基地建設構想を推進中。
- ・米原の例から、まちづくりにおける長期的視点の重要性、市街地交流策の実施方法、地元の意向が反映できる計画的整備の重要性、地域の利点を活用した都市再生のあり方などを学ぶことができる。

ここまで新幹線長万部駅の位置づけや、町が考えている長万部のまちづくり構想について触れてきた。しかし今後実際にまちづくりを進め、新幹線開業による効果を最大限享受する為には、既存新幹線駅とその周辺のまちづくりから学ぶ必要もある。図表7 滋賀県米原市の位置（資料：米原市）

ただし一口に「既存駅を参考にする」といってもそこには様々な切り口が存在する。例えば「誰が主体になってまちづくりを進めるか」という点では長野県の佐久平駅（県外大規模資本依存型）と青森県の八戸駅（地元商工会議所主導型）などの例が参考になる。また「駅の機能」といった具体的な点に関しては、熊本県の新八代駅（在来線と新幹線の乗換えに方法について）や鹿児島中央駅（改札や自由通



路について)などが参考になるだろう。

また別の切り口として、「駅の性格」などで共通点の多い地域の例を基に、まちづくり全般を考える方法もある。そこで今回は「駅の性格や現状の問題点」などで共通点の多い、滋賀県米原市を例に長万部におけるまちづくりの留意点について考えてみたい。

(1) 米原と長万部の共通点

米原と長万部は多くの点で共通点がある。第一に両者が古くから交通の要衝として栄えてきたことである。米原は古くは中山道と北国街道（畿内と北陸を結ぶ街道）の分岐点として賑った地域であり、鉄道の時代になっても関西・東海・北陸を結ぶ陸路の結節点として栄え、「国鉄のまち」といわれていた。(図表7)

一方、長万部もかつて国鉄の機関区が置かれ、室蘭本線・函館本線・瀬棚ほかの日本海に至る交通の起点として栄えたことは周知の通りである。そして第二の共通点は、国鉄分割民営化以降、駅業務に従事する人が減少したこと等から、駅前の活気が失われてしまった点である。また第三に市街地が鉄道によって分断され、地域住民の交流が妨げられている点も共通している。これ以外にも既存商店街側の後背地が狭いといった地形の問題や旧国鉄用地の有効活用が図られていない点、新幹線駅が地上駅(長万部も地上駅になる計画)であることなど様々な共通点がある。

(2) 米原駅および周辺地域発展の様子

さてその米原駅であるが、昭和39年10月には早くも東海道新幹線の駅が開業している(当初は「こだま」のみ停車)。さらに昭和47年には「ひかり」も停車するようになり、北陸方面への玄関口として、駅の役割はさらに重要なものとなっていった。

またこれと前後して、周辺地域では手狭になった従来の駅前(東口)以外に駅裏(現在の西口)の開発が進められ、市役所(当時は米原町役場)も同時期に駅裏側に移設された。そしてその後、

駅裏側の地域発展に伴って昭和54年に駅西口が竣工し、現在に至っている。(図表8)

なお、現在の米原駅はJR東海(新幹線管轄)、JR西日本(在来線管轄)、近江鉄道(私鉄)の3社の路線が乗り入れる形となっており、1日5,000人以上の乗降がある。

(3) 米原の問題点

米原では大別して以下の3つの問題点が挙げられている。

- ① 米原駅周辺は鉄道によって東西に分断されており、歩行者の東西移動は幅員狭小な地下通路で行なわれている。(図表9)この為に住民の交流も妨げられており、地域発展の障害となっている。
- ② 駅東口側(従来から拓けていた地域)には、旧国鉄用地で現在未利用となっている約25,000㎡におよぶ区域が存在するほか、国鉄職員減少等に伴って駅前自体にも活気がなくなっている。
- ③ 一方駅西口側(新たに拓けた地域)は、民間の自由裁量によって土地利用が行なわれた結

図表8 米原駅西口の様子



図表9 米原市街の東西を結ぶ地下通路



果、青空駐車場が目立つ、産業集積の望めない駅前となっている。(図表10)

(4) 米原の取組み

以上の諸問題に対処する為、現在米原では、新幹線開業後実に約40年を経て、駅周辺の大規模な整備に着手している。その概要は次の通りである。

① 米原駅東西自由通路・橋上駅舎整備事業… (図表11)

市街地の東西交流改善や駅利用者の利便性向上を目指し、米原駅に自由通路が設置される。また高齢者・身体障害者への配慮から、駅構内各所にエレベーターやエスカレーターが設置される予定である。なお事業規模は約41億円となっており、国から交通結節点改善事業や交通バリアフリー整備事業などに対する補助を得て実施される見通しである。

② 米原駅東部土地区画整理事業… (図表12)

駅東口側の有効利用と賑い創出のため、土地区画整理事業を実施するもので、ポイントは
・従来駅前開発のネックとなっていた近江鉄道の移設
・旧国鉄用地の活用
の2点。完成後は広大な商業域が生まれる予定である。

事業規模は約87億円で、うち保留地処分金を除いた部分は約53億円となっており、国の補助を得て実施されている事業である。

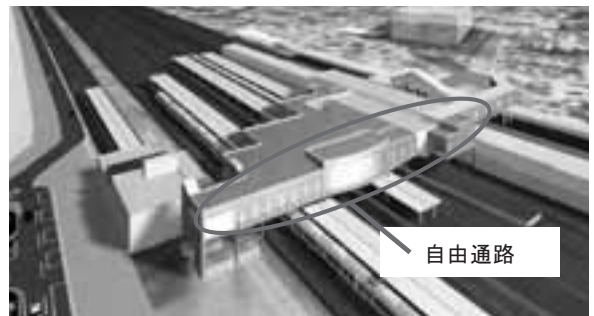
③ 滋賀統合物流センター (SILC) 構想… (図表13)

本構想は、交通の要衝という利点を活かし、駅南部の農地16.5haに大規模な物流拠点を設けるという計画で、整備費は約180億円と見込まれる。平成17年に滋賀県が独自に推進する「経済振興特別区域」の認定を受け、県の支援を受けながら、産官学および金融機関の連携の下に事業が推進されている。

図表10 米原駅西口周辺の様子 (資料：米原市～青空駐車場が広がり、産業集積が難しい)



図表11 米原駅東西自由通路・橋上駅舎整備事業 (資料：米原市)



図表12 米原駅東部土地区画整理事業 (資料：米原市)



図表13 滋賀統合物流センター構想図 (資料：米原市)



事業の具体的内容は

- ・ ITを活用した効率的仕分け、発送、保管、保税システム構築
 - ・ モーダルシフト*の推進
 - ・ 災害時に日常流通している物品を公共利用するための仕組みづくり
 - ・ 物流労働市場に優秀な人材を供給する為の人材育成事業
- などが柱となっており、当初年間100万 t 以上、15年後には320万 t の集荷を見込む。
- また本構想のまちづくりへの効果は、米原市によると、
- ・ 生産誘発額305億円／年、雇用誘発1,883人／年
 - ・ モーダルシフトによるCO₂削減66,896 t／年、省エネ効果（軽油削減）3,420万 ℓ／年、および道路渋滞の緩和
 - ・ 災害時への対策
- などとなっている。

この構想は地域特性を活かした都市再生策として、全国的にも注目を集めるユニークなものである。

（５）米原のまちづくりに学ぶべき点

以上米原市の取り組みを取り上げたが、同地区の例から長万部のまちづくりにおいて留意すべき点として次のことが挙げられよう。

① 長期的視点の重要性

米原では、新幹線開業後40年以上経た現在になって、駅および駅舎整備に100億円以上の投資を実施することになっている。確かに、新幹線開業当時では読みきれない事項や国鉄民営化後、米原駅の管轄が複雑な形となったなどの要因はあるものの、駅裏側（西口）の発展の可能性やそれに伴う東西交流の重要性については同地域でも従前から指摘されていた。

したがって長万部のまちづくりも、新幹線開業によって町全体が変化する可能性を視野に入れ、長期的なビジョンの下に策定される必要がある。他地域の話になるが、例えば新山口駅前（山口市）は30年の歳月をかけて、区画整理事業が実施されている。

「20年あるいは30年先に長万部はどういう町でありたいか」をまず明確にする必要があるだろう。

② 東西市街地交流方法の確立

米原で問題となっている鉄路による市街地の分断は、実は全国各地でも発生している。そして対策を講じなかった地域の多くでは、新たに設けられた新幹線側の駅前が発展し、中心であった在来線側の商店街は衰退している。このことから市街地を一体化するための方策はまちづくりに欠かせないものであろう。

長万部においては先に触れた駅周辺整備構想で、東西の交流活性化のために自由通路を設置する予定になっている。しかし町内には在来線および新幹線を高架化して道路を鉄路の下に通すことで、市街地分断を解消したいとの意見もあるようだ。

*物品を運搬する際、トラック輸送から鉄道・海運など環境への負荷が小さい輸送方法に切り替えること

確かに鉄道を高架にすれば、現在分断されている市街地の一体化がスムーズに行える。しかしその費用は長万部駅の前後3kmを整備すると仮定した場合、150億円以上と予想される。また国の補助も得にくいなどのデメリットがある。対して自由通路設置は約20億円と見込まれ、また国の補助も得やすい。(図表14) したがって費用対効果を考えて自由通路設置が現実的な線と考えられる。

図表14 鉄道高架化と自由通路整備の事業費比較

1. 鉄道の高架化事業例

	キロ当たり 事業費
北海道旭川駅周辺限度額立体交差事業	155億円
北海道野幌駅周辺連続立体交差事業	60億円
大阪市杉本駅周辺連続立体交差事業	184億円
福岡市東区鹿児島本線連続立体交差事業	55億円
徳島県佐古駅周辺連続立体交差事業	63億円
北九州市折尾駅周辺連続立体交差事業	78億円

2. 自由通路整備例

	総事業費	整備内容
青森県八戸駅	18億円	6m×117m
長野県佐久平駅	18億円	6m×83m
神奈川県海老名駅	30億円	12m×88m

問題はどのようにして、自由通路を使った東西交流を確立するか、という点である。今後の高齢化社会を考えれば通路のバリアフリー化は当然であろう。それに加えて、例えば駅東口の商店街・食品スーパーと新幹線口側の長万部温泉が連携するのはどうだろうか。商店街で買い物をした場合には長万部温泉の入浴を割引し、逆に温泉に正規料金で入浴した場合には商店街の買い物を割引く等々の連携ができないものであろうか。いずれにしても如何にして自由通路を有効利用するかという点がポイントとなるであろう。

③ 地元の意向が反映できる計画的整備の重要性

米原駅の西口は、民間経営の青空駐車場が乱立し、商業集積などが進まない原因となっている。しかしこの点に関しては米原市も対策を打っていないのが現状である。米原市では「西口の土地区画整理を実施した際にしっかりした地区計画を策定すべきだった」としている。このことからまちづくりにおいては、当然ではあるが「計画的整備」が必要であることを再認識させられる。

またその計画には地元主導で、地元の意向に沿ったまちづくりが出来る仕組みを織り込む必要もある。例えば新幹線佐久平（長野県）の駅前には県外の大手資本を中心に急激に商業集積が進んだ。しかしその一方で、かつて32億円を投じて再開発を行った市内の既存商店街は、空き店舗が続出するなど大きな打撃を受けている。長万部においても同様のケースが考えられる。したがって整備計画は地域住民の意向をしっかり反映できるものにする必要がある。

④ 地域の利点を活用した産業立地・都市再生への取組み

米原は関西と東海・北陸を結ぶ、鉄道・道路網の結節点であることを利用し、都市再生策として大規模物流センター建設に着手している。一方、長万部も新幹線開通によって、人的交流・物流の両面で交通結節点としての役割が増大することは既に触れたとおりである。従って新たな産業として長万部においても物流基地の設置が考えられる。また長万部に物流拠点ができることは、周辺地域の活性化にもつながる可能性がある。例えば噴火湾の活ホタテなど生鮮品輸送に有効であるほか、黒松内・八雲ほかの畜産加工食品移出についても利便性が高まるものと考えられる。さらに高速道路網の整備によって、その効果は道央圏はもとより、道東・道北まで波及する可能性もある。加えて函館港・小樽港を利用

した、ロシア・中国東北地域など海外貿易にも同物流基地を活用できる。なお、この構想を実現する為には、北海道庁や国の支援が必要であるほか、民間企業・金融も含めた産学官金の連携が不可欠である。

また物流以外にも、長万部は食品加工業を中心に様々な産業立地の可能性を持っている。今後のまちづくりを進めるにあたっては、今一度、長万部町をはじめとした周辺地域が持っている「強み」を確認する必要がある。

5. 今後の検討課題

- ・ 広域観光を実現する為には、ソフト面について民間が中心となって展開する必要がある。
- ・ 商店街活性化は、地元スーパーとの連携強化と同スーパーとの差別化の両方が要求される。
- ・ 新幹線利用者向けに、地元食材利用のレストランを設けたり、地元色豊かなおみやげ品の開発などを実施することも有用である。
- ・ 長万部温泉活性化には、地元需要の掘り起こしや商店街との連携、周辺温泉との連携などが考えられる。
- ・ コンパクトシティの実現や商店街振興のほか、様々な産業を活性化するためには、駅周辺に住宅用地を確保することが求められる。

北海道新幹線が札幌まで延伸されるか否かはここ1～2年の間に決定する。そして仮に延伸が決定すれば、その後約10年で新幹線長万部駅が誕生することになる。そう考えるとまちづくりのために残された時間は多くはない。そこで最後に長万部における今後の検討課題について簡単に触れてみたい。

(1) 広域観光の実現

北海道新幹線の効用として最も期待されているのが「観光」である。そして長万部は広域の玄関口となることは既に述べた。そこでまず今後検討が必要なのは、いかにして「広域観光を実現し、リピーターを確保するか」という点である。

既存の新幹線駅を持つ自治体からのヒアリングでは、「行政としては、区画整理事業・駅舎建設などで手一杯の状況になってしまい、ソフト的な事業にはなかなか手が付けられなかった」との声が多かった。このことから広域観光を実現するには、まず民間や商工会などが中心となって、周辺市町村の商工会と連携しながら、

- ① 広域観光ルートづくり
- ② 駅周辺地域のPR活動
- ③ 旅行エージェント・ネット事業者・旅行関連媒体等への売り込み

などを実施していく必要がある。

(2) 商店活性化策と将来戦略

平成12年に長万部商工会が実施した「お買物アンケート調査」によると、町民の購買行動は貴金属・家電・家具等、専門品・買回品については札幌などの町外で購入する傾向がある。対して最寄品のうち、食料品は地元のスーパーで購入する層が半数以上であり、また書籍・文具、理容、飲食などに関しては地元商店街を利用するケースが多いことがわかる。(図表15)

したがって商店街の活性化のためには、地元スーパーとの連携も必要であり、あわせて地元スーパーとの差別化および最寄品のうち同スーパーが扱っていない品目・サービスの取扱いも検討する必要がある。

加えて、町の構想にある通り、他地域から新幹線を利用して長万部を訪れる人を主な対象として、商店街の中に、地元食材を使用したレストランを設けたり、商店街が一丸となって地元色豊かなおみやげ品の開発を行う、等の施策が必要となるであろう。

（３）長万部温泉の活性化策

現在函館では、ビジネスホテルの建設ラッシュが続いている。しかも各ビジネスホテルは温泉や大浴場まで完備していることから、湯の川地区の温泉ホテルは大きな打撃を受けているという。同様のことは新幹線延伸が決定すれば、長万部でも起こり得る。また観光地としては、洞爺や登別もライバルとなる。

したがって長万部温泉を活性化するためには、それらのホテル・旅館とは明確な差別化が必要となる。ひとつキーとなると思われるのは、地元の需要掘り起こしであり、その方法としては先に述べた、商店街や地元スーパーとの連携が考えられる。またもう少し広範囲で考えると、黒松内・豊浦・今金・北檜山などの温泉との連携も検討課題となろう。（温泉ラリーへの参加など）

また現在、長万部温泉では運動部の学生の合宿を積極的に引き受けるなど、他地域にないユニークな取組みを行っている。こういった取組みを伸ばしていくのもひとつの方策と考えられる。

（４）住宅基盤整備

新幹線によって人の交流が増加すれば住宅需要の増加も見込まれる。また長万部は函館や札幌へのアクセスが良好であり、通勤・通学にも適するため、他地域からの人口流入も考えられる。さらには首都圏からの移住やマルチハビテーション*などの需要も考えられる。したがって長万部駅周辺の整備計画には住宅基盤の整備を盛り込む必要がある。なおその場合には、駅周辺で居住空間整備を実施することで行政の効率化（いわゆるコンパクトシティー）の実現が可能となるほか、商店街振興策ともなる。

さらに住宅の増加は小売業以外の産業活性化にもつながる。例えば前述の長万部進出を決めた生コン・パイル製造業者は、新幹線開業の副次的効果として、長万部周辺地区の住宅需要増加に伴う売上にも期待を寄せているという。

また少子高齢化がすすむ中で、人口を維持し、町の機能を保つためにも、駅周辺整備計画における住宅用地の確保および定住促進のための施策実施は不可欠といえよう。

さて、本号では新幹線開業に向けた長万部町の取組みについて触れた。次号以降も今回と同様に、新幹線開業に向けた道内各地の動きについて採り上げたい。

図表15 長万部町民の買い物アンケート調査（資料：長万部商工会）

	地元商店街	地元スーパー	地元DIY	町外合計	不明
貴金属	226	20	2	1,044	1,297
家電	467	10	139	1,007	957
家具	378	8	149	714	1,315
生鮮食料品	245	1,126	63	319	725
一般食料品	192	1,092	303	281	465
日用雑貨	221	252	914	422	727
書籍・文具	1,045	32	108	668	571
外飲食・喫茶	736	35	5	724	814
理容・美容	1,246	10	0	499	700

* 一帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けること