

道

Like parks, roads should be created and maintained to bring a sense of harmony and tranquility to all who pass through them.

は公園と同じで、通ることによって
心が和むように造られ、維持されなければならない。

北海道開発局札幌開発建設部長 ※

高橋 敏五郎

※昭和26年(1951)当時



■ 01: 初代北海道開発局札幌開発建設部長 高橋 敏五郎。「道路は公園と同じで、通ることによって心が和むように造られ、維持されなければならない」との確固たる道路造りの哲学を持っていた。

■ 02: かつては車両がすれ違うのも大変な道幅だった。

明治四年（一八七二）、札幌へのアクセス路として、わずか一年で開削された本願寺街道は、その後改修され、人々の往来や物資輸送を支える重要な交通路となった一方で、十七・四kmに一二八か所もの急カーブが連続する「魔の参道」と呼ばれる難所であった。さらに雪崩や豪雪による通行止めが頻発し、冬季の大半は閉鎖を余儀なくされていた。

昭和二六年（一九五一）、この課題に挑んだのが平均年齢二六歳の若き技術者たちである。定山溪道路改良事業所長・大谷光信は、「道路は公園と同じであり、通る人の心が和むように造られなければならない」という理念のもと、自然と調和する道路づくりを目指した。

シビックデザインの北の先駆者

大谷は、最も険しい区間に五つの橋梁、二つのトンネル、回廊や覆道を配置し、自然環境への影響を抑えながら難所を克服。その設計は、景観への配慮と徹底した雪対策を兼ね備えた先進的なものであり、後に「シビックデザインの北の先駆者」と高く評価されたのである。

昭和四四年（一九六九）の開通から五七年。令和八年（二〇二六）、定山溪国道を支える五つの構造物群が国の「登録有形文化財」となった。北海道の自然への深い愛情と道路作りに対する高い志、そして困難に立ち向かう強い意志によって生み出されたこの遺産を、私たちは未来へ受け継いでいく。

- 明治2(1869)年 ○ 東本願寺の現如上人により有珠新道(旧道)を開削
- 明治20(1887)年 ○ 薄別を経由する道路を北海道が拓殖費をもって施工(当時は馬車が通れる程度の幅)
- 明治27(1894)年 ○ 定山溪～洞爺湖間改修。中山峠に駅通が設置され、人々の往来や物資の輸送に大きな役割を果たす
- 昭和32(1957)年 ○ 総延長108.5kmにわたり大規模な改修を開始。工事は、舗装や除雪作業、交通安全といった面を考慮
- 昭和33(1958)年 ○ 定山溪～中山峠間において、5万分の1地形図によるペーパーロケーションを実施
- 昭和35(1960)年 ○ 全線踏査と路線の可能性を探り航空測量を実施
- 昭和38(1963)年 ○ 線形検討と実測、地質調査を実施し、総合的に検討した結果、現在の線形を決定
- 昭和39(1964)年 ○ 定山溪～中山峠間の工事着手
- 昭和40(1965)年 ○ 一般国道230号となる
- 昭和44(1969)年 ○ 10月、定山溪～中山峠間の改良工事終了に伴い、待望の通年供用開始



01



02

■ 01: 北海道開発局札幌開発建設部 定山溪道路改良事業所長 大谷光信(写真向かって前列左側)。高橋の道路造りの哲学を学んだ。大谷は道路の建設にあたり、山岳道路の建設についての各種論文を集め、猛烈に勉強したと伝えられている ■ 02: 冬の中山峠(標高700m付近)

北

海道は常に雪を考える。

In Hokkaido, road design must always take snow into account.

北海道開発局札幌開発建設部

定山溪道路改良事業所長 ※

大谷 光信

※昭和26年(1951)当時