

【第1部 基調講演】

権兵衛峠道路の歩みと広域交流圏の実現を目指して

国土交通省 中部地方整備局 道路部長

小野寺 誠一 様



ただいまご紹介をいただきました、国土交通省中部地方整備局の小野寺でございます。権兵衛峠道路開通10周年記念シンポジウムの開催、誠に

ありがとうございます。今回、このシンポジウムで話をさせていただくということで、私も、改めてこういった「権兵衛街道」などの本で、この道路の開通の歩みを勉強させていただきました。

その中で、江戸時代の古畑権兵衛さんのころから、伊那谷と木曾谷とを結ぶことにかけての思い、また、先ほど小学生の方がご紹介していましたが、「伊那節」の中にも権兵衛峠のことが歌われているということを知りました。そういった地域の思い、また、この権兵衛峠道路の事業化に向けまして、市町村長さんが非常に熱心に、資料によりまして、半年で20回以上も東京に要望に出掛けたといったこともございまして、そういった熱心な活動、さらには、地域の皆様のこの道路にかける思いというものをあらためて再認識させていただいたところです。

また、この権兵衛峠道路も開通から10周年ということでございまして、地域の皆様に様々にご利用いただい

ましていることも改めて勉強させていただいたところです。

<目次>

- 権兵衛峠道路の歩み
- 地域の活力を生み出す取り組み
- 広域交流圏の実現を目指して

今日は、このシンポジウムの冒頭にあたりまして、私の方からは、権兵衛峠道路の開通までの歩みを簡単に振り返りたいと思います。それと併せまして、伊那谷、木曾谷だけではなくて、広域に渡りまして効果をもたらすでありましょう権兵衛峠道路の可能性について、簡単にお話をさせていただきたいと思います。

国道361号伊那木曾連絡道路の位置図



まず、権兵衛峠道路の概要です。皆さんは重々ご存じだと思いますけれど

も、国道 361 号にある道路ということ
 です。この 361 号といいますのは、伊
 那から高山まで東西に結ぶ道路とい
 うことで、国道になりましたのが昭和 50
 年です。権兵衛峠道路が今年で 10 周年
 ということですが、361 号も、今年で
 40 周年ということですので、お互いに記念す
 べき年かと思えます。

また、権兵衛峠道路は、361 号とい
 うだけではなくて、高規格道路「伊那
 木曾連絡道路」にも指定されています。
 この地域高規格道路は、なかなか聞き
 慣れない言葉であろうかと思いますが、
 約 100 キロで走行できる高速道路を補
 完するようなかたちで、地域間の交流
 を活発化させるために重要な路線を
 「地域高規格道路」と国が指定してお
 り、時速 60 キロ以上で走行可能な規格
 の高い道路として整備を行うものです。
 この権兵衛峠道路につきましても、伊
 那谷から木曾谷の間、約 20 キロが地域
 高規格道路に指定されています。

国道 361 号が国道ということですが、
 管理は長野県と岐阜県の方でしており
 まして、本来であれば、権兵衛峠道路
 も長野県さんの方で事業化をして工事
 を行っていただくところですが、ま
 だ、これから紹介いたしますが、この
 トンネル工事は、技術的に非常に厳
 しい条件の中での工事であることも
 あり、権兵衛トンネルを中心とし
 ました 6.1 キロの区間を国において
 直接事業を行うと。これは権限代行
 事業と言いますが、こういったことで、
 平成 5 年度から国において事業を行
 ってきたものです。それ以外の、例
 えば姥神峠の区間や、ほかの区間につ
 きましては、長野県さんで整備を行っ
 ている

ただとこです。

国道361号権兵衛峠道路の経緯

- S55 調査開始
- H5 事業化(国による権限代行)
- H7 地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」
整備区間指定・工事着手
- H10. 10 権兵衛トンネル工事着工
- H11. 10 トンネル本坑の切羽崩落
- H15. 11 トンネル本坑貫通
- H18. 2. 4 権兵衛峠道路の開通

権兵衛峠道路の経緯です。昭和 55 年
 から、計画調査を開始いたしまして、
 先ほど申し上げましたとおり、平成 5
 年度より、国により事業化をしていま
 す。平成 7 年には、地域高規格道路に
 指定され、同じ年に、工事にも着手し
 た。さらに、平成 10 年には、トンネ
 ル工事にも着手しています。ただ、工
 事の段階におきまして、トンネル内
 で地盤が崩落したり、また、地下水が
 吹き出すなど、トラブルに多く見舞
 われまして、工事に非常に苦労しな
 がら、平成 15 年にトンネルが貫通し
 た。その後、平成 18 年 2 月 4 日、
 今から約 10 年前ですが、道路が開
 通しました。

権兵衛峠道路の概要



この道路の概要は、皆さんは重々ご
 存じだと思いますけれども、左側に
 あります写真は、伊那市側から木曾
 町の方を上空から撮影した写真です。こ

の道路は、権兵衛峠の下、深いところで500メートルぐらいありますが、その下を4.5キロのトンネルで結ぶ道路です。また、このトンネル自体も標高1,000メートルを超えるところにありまして、非常に高いところを通る道路です。

この権兵衛峠は、江戸時代に古畑権兵衛さんが中心となって開いた道路、街道というふうに聞いておりまして、おそらく、右下の写真のようなかたちで、馬に米などを載せながら行き来していたのかと思います。

この後、明治、大正、昭和にかけて、例えば木曾谷の方では、鉄道、中央本線が開通したり、また、国道19号の整備が進みました。そして、伊那谷の方では、飯田線が開通したり、また、中央自動車道が開通するといったかたちで、両方の谷では南北方向の交通網の整備が進んできた。さらには、国道361号も、木曾から高山方面にかけての間の区間が順次、整備が進んできました。

そういった中で、この伊那谷、木曾谷の間の区間につきましても、権兵衛峠道路の区間の整備の期待が高まってきたということで、非常に熱心な要望活動などを行っていただいた結果、この事業が開始され、右上の写真のような現在の状況になっているところだと思います。

権兵衛トンネルに着工したときの写真です。平成5年度の事業化以降、詳細な調査や設計などを進めまして、平成10年10月に伊那谷側から、また、平成11年3月には木曾谷側から、トンネルの本坑工事に着手しています。

権兵衛トンネルの着工(平成10年10月)

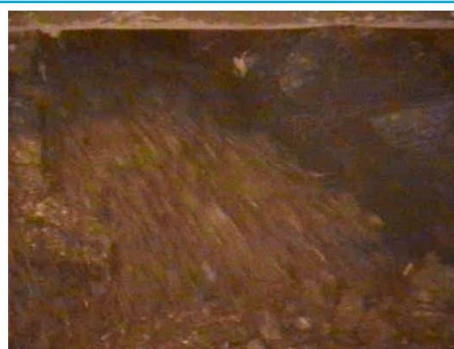


6

この権兵衛トンネルは、トンネルにほぼ並行して、境峠－神谷断層帯という大きな断層が走っており、この断層から様々な小さな断層がトンネル周辺に存在しています。また、地盤自体も非常にもろい地層を含んでいるということで、工事の当初から難工事になることが予想されていたトンネルです。

伊那谷側の掘削を開始してから1年経過した平成11年10月には、工事中に大きな異変が発生しました。当時の様子を映像で見ただけであればと思います。

トンネル本坑における切羽の崩落(平成11年10月)



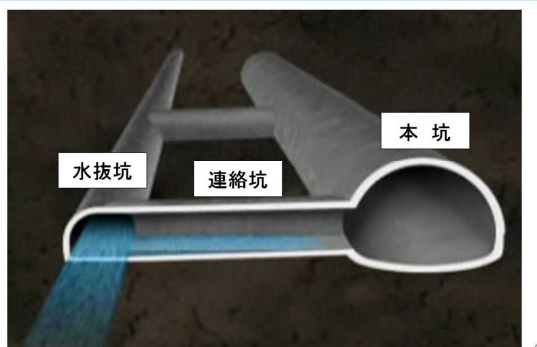
7

(ナレーション) 平成11年10月、伊那側で異変は起こった。坑口から310メートル付近で大規模な現場崩壊が発生した。水とともに100 m³に及ぶ土砂が崩落し、掘削は中断した。

(小野寺道路部長) ご覧いただきまし

たとおり、掘削中のトンネルの掘削面が崩落しまして、大量の地下水が湧き出して、このまま工事を続行することが不可能な状況に陥ったということです。このため、学識経験者から構成されます検討委員会を設置しまして、この対策について検討を行いました。

トンネルの崩落対策工決定



このトンネル崩落対策として採用されましたのが、水抜坑の水抜トンネルの掘削です。今回の崩落は、大量の地下水が原因で崩落したということですので、本坑のトンネルから約25メートル脇に、本坑よりも小さな断面での水抜きのトンネルを本坑から先行して掘削することで、地盤内の地下水をあらかじめ廃棄するという対策を講じております。また、ところどころに連絡坑というトンネルも設けまして、これによって本坑のトンネルで大量に地下水が湧き出ても、この連絡坑を通して水抜坑から排水するという構造にしております。

なお、この水抜坑、水抜トンネルにつきましては、道路開通後は、トンネルの中で火災などの事故が起きたときの避難用トンネルとして現在も活用がされているものです。

左の写真が、本坑の脇に水抜きトンネルを工事している状況です。水抜ト

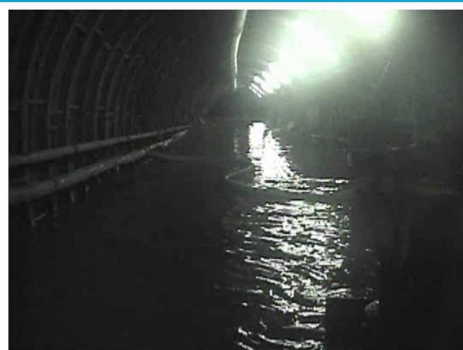
ンネルを工事する前は、本坑のトンネルで地下水が毎分1トンぐらい出ていたのですが、水抜トンネルをつくることによって、0.4トンぐらいまで減少し、それによって本坑のトンネル掘削面が安定して、掘削のスピードが速くなったということで効果が現れたところでした。

水抜坑施工後の本坑施工状況



こういったかたちで水抜坑の工事を始めてから、本坑のトンネルも順調に掘削を進められていましたが、本坑トンネル貫通が100メートルぐらいまで迫った平成15年1月に、今度は、木曾谷側の水抜坑においても、また大きな異変が生じました。これも映像で見ただけであればと思います。

水抜坑における切羽の崩落(平成15年1月)

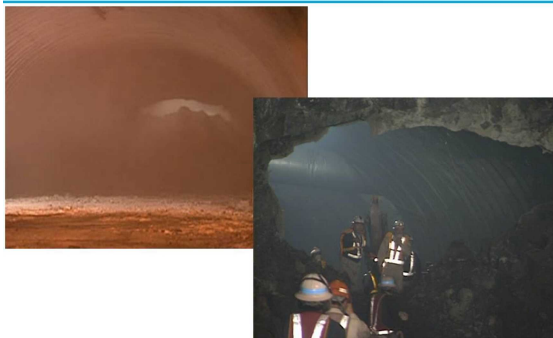


(ナレーション) 湧水は、毎分10トンに達した。下り勾配にかかってからの大量湧水は切羽を水没させたが、幸い作業員は異常に気づき早めに避難して

無事であった。後に、この湧水は複雑な断層破碎帯に蓄えられた地下水による突発的なものと判明したが、復旧におよそ2カ月半もの時を要した。

(小野寺道路部長) このように、また大きな崩落が起きたということです。今、ナレーションで「湧水が毎分10トンに達した」ということでしたが、これは量にすると、1秒間でドラム缶1本を満杯にするぐらいの量ということで、非常に大量の地下水が湧出したということです。それで、映像にもありましたとおり、復旧に2カ月半を要したということです。

トンネル本坑の貫通(平成15年11月)



こういった難工事の末、平成15年11月に、ついに本坑のトンネルが貫通のときを迎えました。これらの写真は貫通したときの伊那谷側からの写真ですが、貫通によりまして木曽谷側から光が差し込んでいるという非常に感動的な瞬間です。権兵衛トンネルは、延長4.5キロありますが、普通の条件であれば、工事着工から長くても3年程度で貫通するということですが、今回の権兵衛トンネルにつきましては約倍の5年かかったということです。それほど厳しい条件での工事であったということが分かるかと思います。

権兵衛峠道路の開通(平成18年2月)



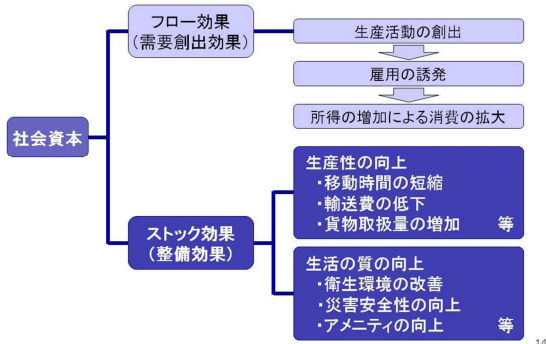
トンネルの貫通後、トンネルの施設の工事や舗装工事を進めまして、平成18年2月に、ついに開通のときを迎えることができました。これはやはり、地域の方々にとっても非常に感動的な瞬間だったと思います。また、国交省にとりましても、難工事の末での開通ということで、非常に喜ばしい瞬間であったと思います。開通にこぎ着けられたのも、ひとえに地域の皆様をはじめとしまして、権兵衛峠トンネルの実現に向けて様々な活動、働きかけを行っていただきました方々のご尽力やご協力のおかげだと思っています。この場をお借りしまして、改めて敬意を表したいと思います。

以上が権兵衛峠道路の開通までの歩みですが、道路ができておしまいということではなくて、できてから、どう使うのか。また、どのように生活の改善につなげるのか。さらには、地域活性化にどう活用するのかが非常に重要になってきます。

このような道路ができてからの効果を「ストック効果」と言いますが、権兵衛峠トンネル道路自体のストック効果については、後ほど、長野県の油井建設技監さんの方から紹介されると伺っています。私からは、この権兵衛峠

道路のストック効果をどのように広いエリアに波及させていくのかということで、まずは、本地域における周辺での道路整備の状況と、その効果の事例を簡単にご紹介したいと思います。

社会インフラのストック効果



まず、「ストック効果」といったキーワードがありますが、簡単に申し上げますと、道路など社会資本整備を行うことよっての効果ということで「フロー効果」と「ストック効果」があると言われています。

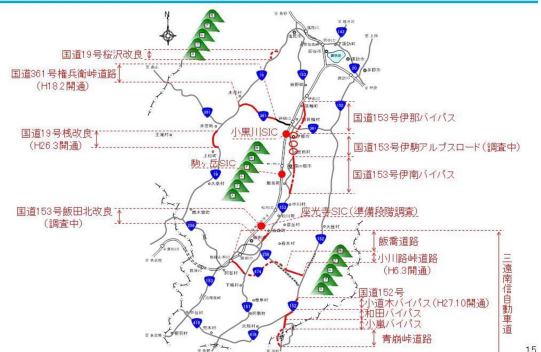
「フロー効果」につきましては、工事を行うことによって、例えば給料を払ったり、資機材を買ったりということでお金が広く出回って、消費が拡大するというような直接的な効果のことを言います。

これに対して「ストック効果」は、道路ができることによって、例えば移動時間が短縮して輸送費が安くなる、輸送量が増えるといったかたちでの生産性の向上など、また、救急病院に行きやすくなる、災害に対する安定性が高まるといったような生活の質の向上、こういう効果を「ストック効果」と呼んでいます。これが道路をつくる本来の効果で、我々が何のために道路をつくるのかというと、こういったストック効果を最大限発揮させるためと言

っても過言ではないと思っています。

こういった道路によりまして、伊那・木曽地域における活力を生み出し、また、これらの効果を広いエリアに波及させるために、この地域におきまして様々な道路事業が行われております。主な道路事業としては、ここに挙げているものがあります。

南信地域の道路位置図



例えば、飯田から浜松市にかけて、三遠南信自動車道の整備が進められています。国道153号におきましては、伊南バイパスと伊那バイパスが現在整備中です。また、長野県さんの方で、伊駒アルプスロードや、飯田北改良の計画策定も現在行われていると聞いています。木曽谷の方で、国道19号では、桜沢改良が、昨年（平成26年）3月に開通しています。また、現在、塩尻市におきまして、約2キロのバイパスである桜沢改良も行っています。

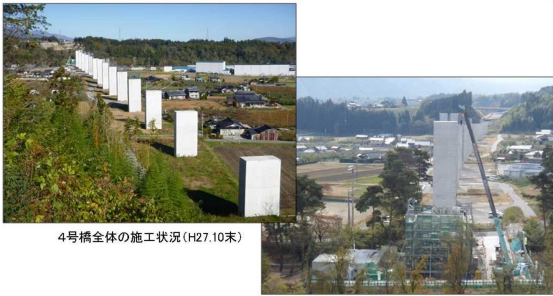
さらに、高速道路を使いやすくすることで、ETC専用のスマートインターチェンジも、現在、駒ヶ岳サービスエリアと小黒川パーキングエリアで整備中です。また、飯田の近くの座光寺パーキングエリアにおいてスマートインターチェンジの計画づくりも行われています。

このうち、主な道路事業の状況と、

その効果について簡単にご紹介いたします。

国道153号伊南バイパスの整備状況

○平成30年度の全線開通に向け、長大橋である4号橋(L=990m)の下部工事を推進中。



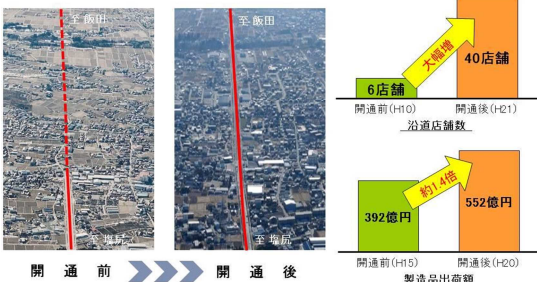
4号橋全体の施工状況 (H27.10末)

4号橋・P15橋脚の施工状況 (H27.10末) 16

まず、伊南バイパスです。これはご存じのとおり、飯島町から駒ヶ根市を結ぶ9.2キロのバイパスで、ここも、県に代わって国が権限代行で事業を行っているものです。状況としては、皆さんよくご存じだと思いますが、かなりの部分を供用していて、全体で7.4キロが供用しています。残る1.8キロは飯島町から駒ヶ根市までの区間ですが、現在、工事を行っています。現在の現場の状況としては、このように橋を架ける橋脚が建設されていて、全部で16本ありますが、この上に、これから橋桁を架ける予定です。平成30年度の全線開通を目指して、現在、工事を進めているものです。これができると、今度は、飯田方面から権兵衛峠を通過して木曾谷にも行きやすくなるのではないかと思います。

国道153号伊南バイパスのストック効果

○駒ヶ根市区の全線開通により、渋滞緩和・アクセス向上が図られ、伊南バイパスの沿道において、**店舗数増加**や**製造品出荷額増加**などのストック効果が発現。



その効果としては、例えば駒ヶ根市内では、周辺にこれだけの店舗・住宅が立地をして、店舗数や製品出荷額も大きく伸びているというストック効果も見られているところです。

また、三遠南信自動車道につきましても、全体で100キロありますが、現在、約3割の区間が供用していて、長野県側では、中央自動車道の飯田山本インターから天龍峡インターの間、また、その少し東側に4キロの矢筈トンネルがありますが、その間が供用しています。現在、天龍峡から矢筈トンネルまでの区間と、あと、静岡県との県境にある青崩峠でトンネルの工事を行っています。

三遠南信自動車道の整備状況

○天竜川に架橋される天龍峡大橋については、下部工事を推進するとともに、上部工の工場製作中。



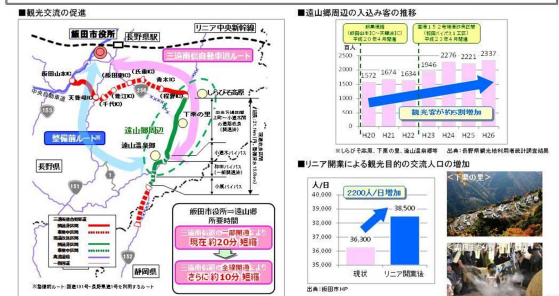
天龍峡大橋完成イメージ

左岸側下部工の施工状況 (H27.10末) 18

写真にあるのは、天龍峡に架ける予定の橋のイメージ図で、こういった景観に配慮した橋を架ける予定です。現在、その橋を支える下部工の工事を進めているところです。

三遠南信自動車道のストック効果

○飯倉道路(飯田山本IC~天龍峡IC)などの開通後、**遠山郷周辺の観光客数が増加**。
○三遠南信自動車道全線開通とリニア中央幹線開業により、**一層の観光交流の促進が期待**。



こういった部分開通している三遠南信自動車道のストック効果として、飯田の奥のほうにある遠山郷の観光客が1.5倍に増加しているという効果も見られています。

今後、三遠南信自動車道が全線開通し、さらにはリニアが開通することによりまして、さらに観光交流が促進されるのではないかと考えています。また、浜松等はじめ静岡方面から三遠南信自動車道を通して、伊那方面、また木曾谷へも多くの方々が来られるのではないかと期待されることです。

このように周辺地域におきましても道路整備が進められていて、こういったことは、権兵衛峠道路も、木曾谷と伊那谷を結ぶといった効果だけではなくて、さらに広域的な交流を実現する可能性は高まってきているのではないかとことです。ここでは、そのうち、特に「観光」に着目しまして、広域交流の可能性について少しご紹介したいと思います。

リニア中央新幹線開業

○リニア中央新幹線開業による大都市間との時間短縮により、南信地域の交流人口増加が期待。



この地域において、今後、大きなインパクトを及ぼすのが、リニア中央新幹線だと思います。これから12年後の2027年に東京-名古屋間が開業する予定です。これができることにより、南信地域に東京から1時間以内、また、

名古屋から30分以内で結ばれるということ、非常に広域的な交流人口の増加が期待されるのではないかとことです。さらには、心理的な距離感もかなり近くなるということと併せて、こちらに来てからの滞在時間も長くなるので、いろいろなところを訪れていただくことで、この地域の中でも広域的な交流がさらに進むのではないかと考えています。

高速鉄道による地域にもたらす効果(北陸新幹線の場合)

○北陸新幹線の金沢までの延伸により大都市間との時間短縮され、金沢の観光来客数が増加。



このような高速鉄道の効果の例として、今年3月に金沢まで開業した北陸新幹線の例を少しご紹介します。北陸新幹線も、金沢までは、これまで約4時間かかっていたのが1時間20分短縮され、これによりまして、金沢にもかなり多くの観光客が訪れています。一例として、金沢城の来客数が1.5倍に増えているという状況が見られています。

こういった効果も金沢だけではなくて、北陸新幹線を使って、高山や白川郷まで足を延ばす客も増えていると聞いており、広域に渡り交流人口が増加しているような状況も見られているところです。

北陸新幹線は4時間から約2時間半という短縮ですが、リニア新幹線ができますと、飯田まで、今はおそらく東

京から4時間ぐらいかかっているのが、45分ということで非常に大きなインパクトがあると。ですから、これ以上のインパクトが期待できるのではないかと考えています。

昇龍道プロジェクト

○中部9県を巡る広域観光周遊ルート「昇龍道」を形成。一連の魅力ある観光地を海外へ発信。



23

また、最近では、国内の観光客だけではなく、海外からのインバウンドの観光客が非常に増加していて、今後、これらの海外からの観光客の皆さんに、いかにいろいろな地域に行っていくかということが非常に重要になってきます。このため国では、海外から来られる観光客にお勧めするルートということで、広域観光周遊ルートを全国で7ルート選定しています。このうち、中部地方では、先ほど伊那市長さんの方からご紹介がありました「昇龍道」というルートが選定されています。

この昇龍道は、この図にありますように、能登半島を龍の頭に、あと、伊勢から熊野のところを龍の尾っぽに見立て、太平洋側と日本海側を結ぶルートを「昇龍道」と命名しています。このルートの特徴的なところは、やはり龍のようにうねっていることで、例えば、単にルートといっても、名古屋から高山、白川郷へ行って金沢に抜けるときに直線で行くだけではなくて、いろいろなルートを回るのが特徴かなと

思っています。現在も、いろいろなルートが提案されています。

このため、例えば、今後は、名古屋から伊那谷に来て、権兵衛峠を通過して、木曾谷、高山、金沢へ抜ける、そういうルートも非常に有力だと考えています。こういった観光交流ルートを支えるのは、やはり道路で、権兵衛峠道路をはじめとした国道361号も非常に重要な道路になってくると考えています。

観光資源【自然環境】



24

ただ、こういった観光交流ルートを指定しても、これらのルート周辺に魅力的な観光資源がなければ観光客は来ないということですが、この国道361号沿線はじめ、当地域には非常にたくさんの観光資源があると思っています。例えば自然環境の面でも、千畳敷カールや御嶽山をはじめとして、四季さまざまな景観を有する名勝地がありまして、これらを順番に巡るルートが考えられると思います。

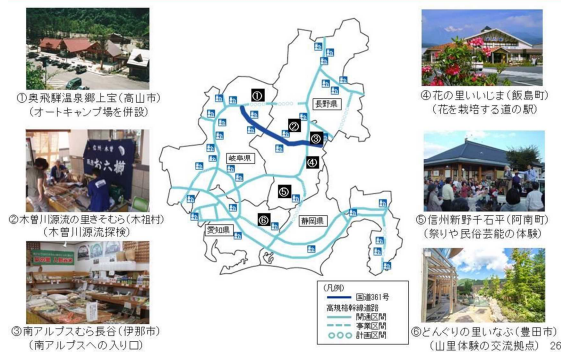
観光資源【歴史・文化】



25

また、歴史文化といった意味でも、様々な祭りや歴史的観光地が存在する地域でもあります。

観光資源[道の駅]



さらには、最近では「道の駅」が非常に好評で、道の駅だけを巡る旅も人気を博しています。また、観光地を巡るときにも、途中で立ち寄って休憩する場所が当然必要になってきて、そういった意味で、ルート上に道の駅があることは1つ大きなメリットになるかと思っています。幸い、この地域には、伊那谷で6カ所、木曽谷で7カ所、飛騨高山地域で12カ所と、全国にも例がないほど道の駅がたくさんあります。そういった道の駅を活用しながらの観光ルートも、今後、人気のルートになるのではないかと思います。

道路ネットワーク整備による観光広域交流圏の実現(権兵衛峠道路の場合)

- 権兵衛峠道路の開通により、伊那谷～木曽町間の移動時間が約120分から約50分に大幅短縮。
- 観光地である「奈良井宿」の観光客数が増加し、さらに伊那・木曽・高山で共同観光イベントを開催。

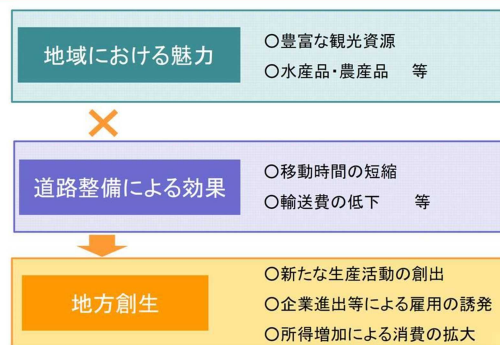


また、すでに361号を活用しての観光ルートの活用ということで、さまざまな取り組みが行われております。例

えば、下の方に「山麓一(361)の麵街道」とありますが、麺類の食べ歩きで、例えば、伊那市でローメンを食べ、木曽谷でそばを食べて、最後は高山でラーメンを食べる。そういった、食べ歩きをキーワードにした観光ルートも提案されていると聞いています。

このように多くの資源を生かしながら、権兵衛峠道路を軸にして、さらなる広域交流の可能性が非常に多い地域だと思っていますので、今後とも引き続き、地域が連携しながら地域活性化に向けて様々な取り組みを進めていただければと思います。

地方創生のための道路の役割



結びといたしまして、今まで話をしたとおり、道路というのは、つくるだけが目的ではなくて、地域づくりや、地方創生など、効果を発現させるための手段というように考えています。こういった道路を生かして、また、地域にある魅力的な多くの資源を活用しながら、いかに地方創生につなげていくのかが、人口減少が進むであろう今後の地域にとって非常に重要な課題であると思っています。幸い、当地域では、今後、三遠南信自動車道、また、リニア新幹線の開業など、インフラ整備がさらに進む、非常に有利で元気な地域であると思っていますので、権兵衛峠

道路を一つの核として、引き続き、これらを活用した地域づくりに皆さんでぜひ取り組んでいただきたいと思います。

もちろん、こういったポテンシャルをさらに発揮させるためには、道路整備が必要な箇所は、まだまだあるかと思えます。我々としても、引き続き、そういった道路整備につきまして皆さ

んと協力しながら努力していきたいと思っておりますので、ぜひ引き続き、ご支援、ご協力をいただきたいと思います。

非常に雑ぱくで早口な説明になりましたが、以上で私のお話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。