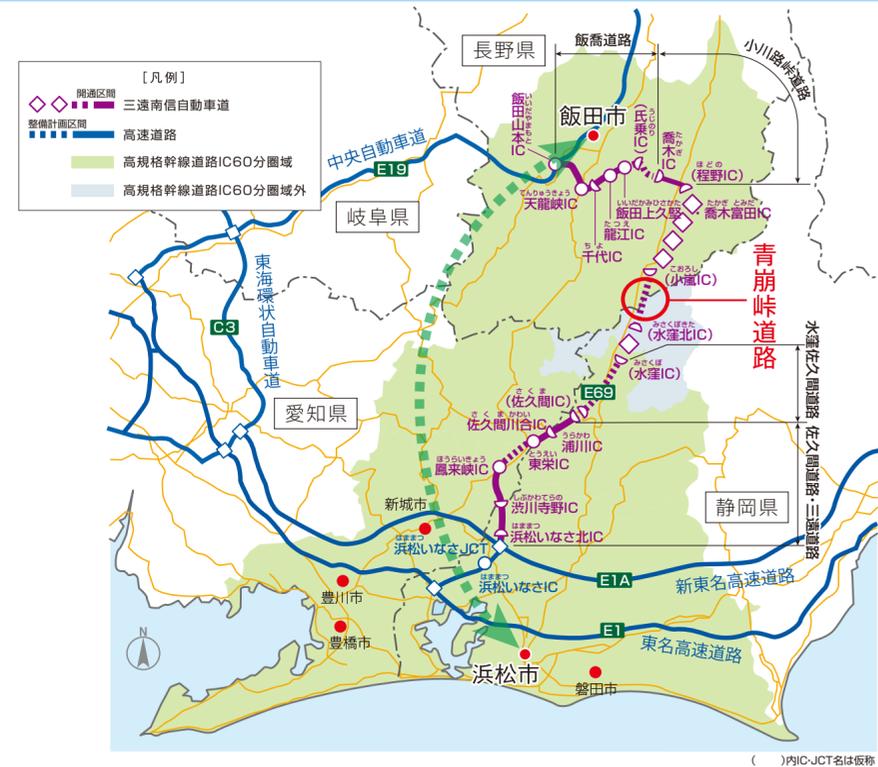


長野・静岡両県に交流の未来を開きます。



三遠南信自動車道の事業概要

三遠南信自動車道(一般国道474号)は、長野県飯田市山本から静岡県浜松市北区引佐町に至る延長約100kmの高規格道路であり、中央自動車道、新東名高速道路と連絡し、地域間の連携強化を図り、奥三河、遠州、南信州地域の秩序ある開発、発展に大きく寄与する重要な路線で、飯橋道路、小川路峠道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路などから成る一般国道の自動車専用道路です。

- 1 既存の高速交通体系から取り残された地域への高速サービスの提供
- 2 災害に強い道路網の構築・地域医療サービス向上への支援
- 3 三遠南信地域の交流促進と連携強化による地域への寄与



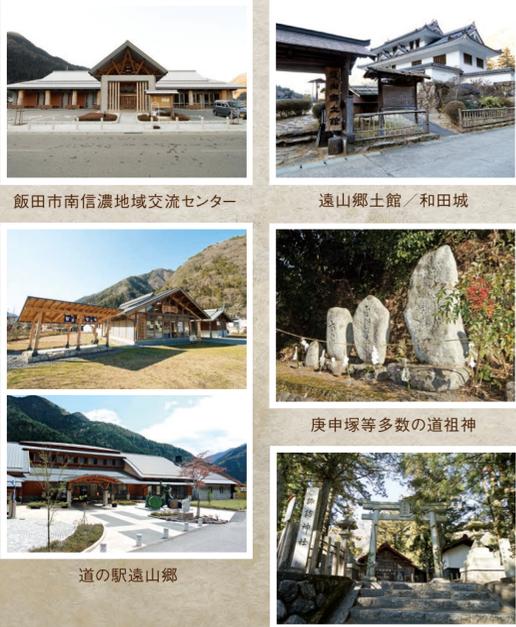
■高規格道路ネットワーク図
新広域道路交通計画における、国土を縦断あるいは横断し、全国の主要都市間を連結して、その時間距離の短縮を図る国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワーク。求められるサービスレベルが概ね60km/h以上の道路。

遠山郷の歴史と観光情報施設



遠山の霜月祭

国重要無形民俗文化財
■開催日 / 毎年12月
■場所 / 熊野神社ほか地域内の複数の神社
 日本国中の神々を呼び集めて湯立神楽を奉納する霜月祭は、厳しい自然の中に息づく素朴な信仰とエネルギーを今に伝える行事です。祭りは熊野神社のほか、正八幡神社、宇佐八幡神社、白山神社、稲荷神社、日月神社などの神社で行われます。



峠の国盗り綱引き合戦

■開催日 / 毎年10月の第4日曜日 **■場所** / 兵越峠(ヒヨ一越峠)



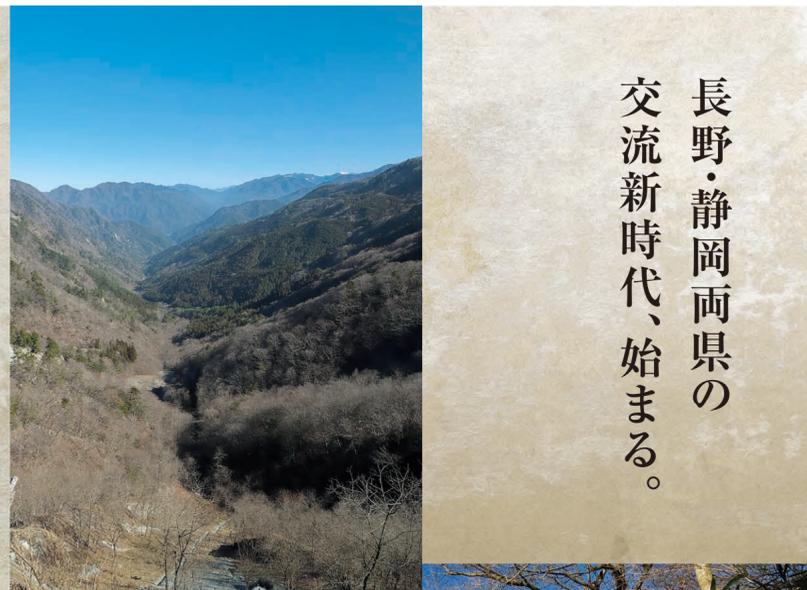
毎年10月の第4日曜日。紅葉に染まる兵越峠で長野と静岡の県境をかけた「峠の国盗り綱引き合戦」が繰り広げられます。信州軍は長野県飯田市南信濃、遠州軍は静岡県浜松市天竜区水窪町。両市の商工会青年部から選抜された15人ずつのチームが綱引きの三本勝負を行い、勝った方は「国境」を1メートル相手側に移動できるというもの。このユニークなお祭りは、昭和62年から始まった両地域の交流と地域おこしを目的とした行事で、地域はもちろん観光客も参加できるイベントもあり、毎年多くの人々でにぎわいます。

国土交通省中部地方整備局
飯田国道事務所
 〒395-0024 長野県飯田市東栄町3350
 TEL.0265-53-7200(代表)
<https://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/>

三遠南信自動車道

青崩峠道路

長野・静岡両県の交流新時代、始まる。

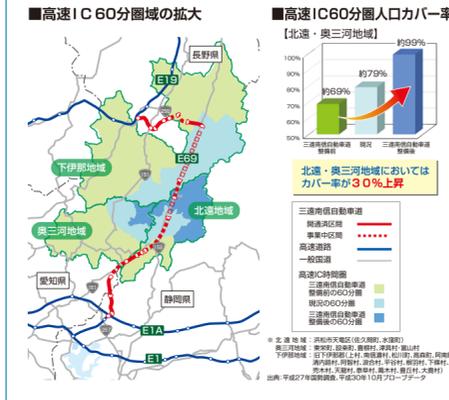


県境の地域が高速交通体系につながることで、

1 広域交流の促進、三遠南信地域の連携強化

広域交通から閉ざされていた地域の、交流と連携が始まります。

県境付近では高速ICアクセス60分カバー圏域に達していません。三遠南信自動車道の整備により、北遠・奥三河地域、下伊那地域のIC60分カバー圏人口がほぼ100%となるなど、人口割合が大幅に増加し、飯田市・浜松市などの都市間の速達性が向上します。



3 救急医療サービスの支援

高齢化が進む地域に、安心の救急医療サービスの提供を支援します。

三遠南信地域のうち、長野県と静岡県の県境付近の地域である旧上村・旧南信濃村の救急出動件数は年々増加傾向にあり、その搬送人員の多くが高齢者です。平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況です。



2 災害に強い地域間ネットワークの構築

災害に強い、安全・安心なネットワークを形成します。

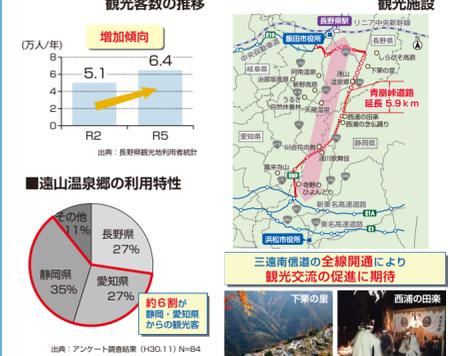
国道152号の長野県と静岡県境の区間は通行不能区間となっているため、越界するには狭隘で脆弱な市道を利用する必要があります。また、三遠南信地域は事前通行規制区間が多く、災害時に連絡できる道路がありません。



4 地域活性化の支援

都市部からのアクセスが向上し、観光促進にも期待できます。

国道152号沿線の遠山郷周辺は多くの観光資源を保有し、コロナ禍で観光客は減少しましたが、近年は増加傾向となっています。遠山温泉郷の観光客の約6割は静岡・愛知県からの来訪者です。青崩峠道路等の開通により、一層の観光交流の促進が期待されます。





南信濃まちづくり委員会
(元)委員長
高根 一六さん



▲アンパマイ館
「アンパマイ」は、この地方の方言で「遊びましょう」という意味の方言「あばまいか」に由来する。遠山郷(南信濃・上村)の観光と交流の情報発信拠点。温泉施設「かぐらの湯」とともに、道の駅遠山郷の敷地内にある。

いい道ができる。 でも通過点にしないことが大切。

人口およそ2,000人の旧南信濃村は、飯田市との市町村合併により10万都市の仲間入りしました。しかし、だからといって中山間地として抱える、かねてよりの課題が一気に解決するわけではありません。市ができないことを地域の自分たちで考えて取り組んでいくのが「南信濃まちづくり委員会」の役割だと思っています。遠山郷と呼ばれるこの地域は、南アルプスをはじめとする観光、農産物、林業などが主な産業。青崩峠道路ができることにより、そのすべてに希望が持てるようになりますが、とりわけ観光に期待したいですね。今は閉ざされている遠山郷から海を望む浜松まで2時間半から3時間くらいかかっていますが、この道路ができれば所要時間は半分位になります。とはいえ、交通の便が良くなって遠山郷が通過点になってしまっはいけない。より多くの人が訪れたい魅力を提供していくのが私たちの「まちづくり」なんです。近年、遠山郷は「神様王国」として庶民信仰の里をアピールしており、ウォーキング

コースや和田三十三霊場の整備を進めています。かつて青崩峠を経て遠州と信州を結んだ秋葉古道は、塩や魚とともに、全国各地の信仰をこの地にもたらし、秋葉様はもちろん、金比羅様、津島様、愛宕様などいくつもの信仰が根付き、所要所に道祖神や水神様が祀られました。遠山郷の人々は時代が変わっても信仰の心を忘れず、今も神様との関わりを大切にしています。こうした風土、文化をより多くの人に知っていただくことも、これからの観光のあり方ではないかと思っています。また、秋葉古道の歴史的な価値を見直し、地域の暮らしと一体になった整備も必要ですね。遠山郷が通過点でなく目的地になれば観光をはじめ産業が活性化します。そうすれば都会に行った若い人たちが戻ってきて仕事があるし、よその地域からここに住みたいと思う人も出てくるはず。私たちは青崩峠道路をきっかけに、元気のある遠山郷をつくりたいと願っています。

(取材当時)

先祖代々、住み続けた場所。 でも、これからの時代に希望を託して。

祖母 この家の敷地の中を秋葉街道が通っているんですよ。昔は往来も多かったんでしょうね。明治時代の中頃まで宿を営んで、古い宿帳や証文の類がたくさん残されているんです。中には宝暦年間(1751~1764)のものもあり、少なくとも250年以上前からここに住み続けているんですね。宿は娘夫婦が18年前に民宿として再興しました。昔からの建物に手を加えて営業していましたが、道路の工事が始まるということで、3年ほど前にちよつ下の八重河内という場所に移って営業しています。屋号の「島畑」は、もともとはこの地籍で、昔は5軒くらいの集落だったんですが、みんな出て行ってうち一軒になってしまいましたね。

母 私が学校に通っていた頃は、まだ小嵐川の上流に5~6軒家があって人の通りもありました。その中に同級生がひとりいて、学校までかなりの距離があったので疲れてしまつてとでも帰れない。だからよくうちに泊まって、三日おきくらいにしか家に帰れないというくらい。電話も役割ですね。

(取材当時)



島畑にお住まいの
山崎さん家族



▲宿帳
この宿帳は明治25年(1892)のもの。この他にも、江戸時代中期から後期にかけての年代が記された文書、証文などが数多く残る。「島畑」は、300年近く前からこの地で宿を営んでいたと推察される。

Route 474



通行不能な青崩峠を回避し、一年を通して安全で快適に地域をつなぐ新しい道。



●事業目的

- 一般国道474号青崩峠道路は、高規格道路「三遠南信自動車道」の一部を構成し、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路です。次の4点を主な目的として事業を推進しています。
 - ①広域交流の促進、三遠南信地域の連携強化
 - ②災害に強い地域間ネットワークの構築
 - ③救急医療サービスの支援
 - ④地域活性化の支援

●計画概要

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路
起 終 点：(起点)長野県飯田市南信濃八重河内 (終点)静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家
延長：5.9km 車線数：2車線
道路規格：第1種第4級 設計速度：60km/h

●地質的な特色

中央構造線上にある青崩峠

国道152号は、長野県上田市を起点として静岡県浜松市を終点とする一般国道です。この国道には、2箇所不通区間があり、その一つが「長野・静岡県境の青崩峠」区間です。この地域は、日本を二分する大断層である中央構造線(断層帯)に沿った谷筋が形成されており、青崩峠はこの谷筋の谷頭に位置しています。中央構造線は、九州の八代から、徳島、伊勢を経て諏訪の南を通り、群馬県の下仁田、埼玉県の高麗川付近でも確認された、陸地上で追跡できる1000km以上連続した大断層です。中央構造線はフォッサ・マグナ、糸魚川-静岡構造線とは全く別のもので、西南日本では、中央構造線を境界として、その北側を西南日本内帯、南側を西南日本外帯と呼んで区別しています。青崩峠付近は、中央構造線の活動影響を受け脆弱化した岩盤が残存して分布しています。そのため青崩峠付近では崖崩れ等が多発し、その名の示すとおり、崩壊による急崖が連続する険しい地形が形成されています。国道152号が青崩峠付近で不通であったのは、厳しい地形・地質環境も、理由の一要素であると言えます。このように脆弱な岩盤が分布し急峻地形をなす場所では、道路建設やその維持が非常に困難な状況にあります。そこで、急峻地形および不良地山を回避した青崩峠西側を通過する、トンネルを主体とした道路整備によって、通行不能区間の解消を実現します。



青崩峠を長野県側・西方より撮影(2010年3月)

青崩峠の歴史

青崩峠を通る道は古くからあり、縄文・弥生時代からと考えられています。神武天皇の東征の命によって元湯彦命が三河から信州に侵攻した折り、この青崩峠を通ったという伝承があるほどです。また、秋葉山信仰が盛んになると、秋葉山を中心とする街道がいくつも見られましたが、信州から青崩峠を通り秋葉山へ至る道は、秋葉街道とか秋葉道と呼ばれるようになりました。秋葉街道は信仰の道として知られていますが、南北朝、戦国時代には武將たちが通った戦略的に重要な道でもありました。また、江戸時代、青崩峠の北には、幕府の薬木島番所がありました。当時から青崩峠は国境の要所で、元和元年の大坂夏の陣の後、豊臣方の落人が信州側へ進入することを防ぐために、徳川家康の命を受け、当時このあたりを支配していた遠山土佐守が番所を設けたといわれています。以来、明治3年(1870)に廃止されるまで、代々遠山氏の末裔が番所の役

人となり往来する人々や物資の取締をしていた。秋葉街道は参勤交代の道とはなっていないが、江戸時代には秋葉詣や普光寺詣の人々、地域の人たちの日常的な往来とともに生活物資も運ばれていました。遠州側へは白木、樽木、木地物、曲物、米、水引などが運ばれ、信州へはお茶、楮、コニヤクが運ばれていました。また遠州相良港から陸揚げされた、主に瀬戸内海産の塩が秋葉街道を通り青崩峠を越え信州の諏訪方面に運ばれていました。もちろん、塩は三河方面から三州街道を通り足助から信州へ運ばれてもいましたが、これは南から運ばれてくるので「南塩」と呼ばれ、日本海側から信州に入ってくる塩は「北塩」と呼ばれていました。この南から運ばれる塩の通り道だったことから、秋葉街道は「塩の道」とも呼ばれています。



青崩峠



梁木島番所跡



「塩の道」石碑