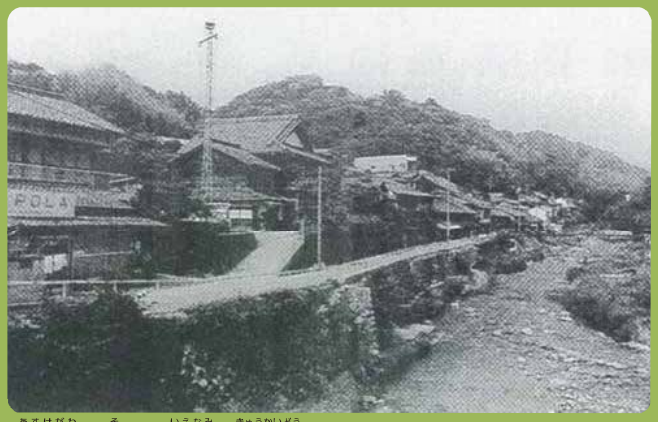
国道153号の歴史
中馬街道

●古くから尾張名古屋と信州飯田を結ぶ「飯田街道」は、三河湾で作られた「塩」を信州方面へ運ぶ大変重要なルートでした。

●中馬と呼ばれる輸送機関を利用したことから、「塩の道」とも「中馬街道」とも呼ばれ、海や山の物資が行き交う物資輸送の幹線路を担っていました。



足助川に沿った家並と旧街道

提供：豊田市

「中馬」馬の背による輸送。「塩」は、一頭の馬の背に四俵つけて運搬していました。

提供：豊田市

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

国道153号の歴史
現在の道路

足助バイパス（H22年：全線開通）

●昭和40年（1965年）名古屋市東区から豊田市・飯田市を経て、長野県塩尻市までの区間が、一般国道153号の路線指定を受けました。

道の駅
どんぐりの里
いなぶ

地域特産品
（米粉パン）
の販売

香嵐渓

提供：豊田市

●名古屋市及び豊田市周辺においては産業道路としての役割、三河山間部や長野方面に向けては行楽地へのアクセス道路としての役割を担う道路として親しまれています。

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神トンネルの変遷
伊勢神峠

～明治期

●伊勢神峠は標高780mに位置し、かつては「中馬街道」の難所の１つで、多くの中馬や善光寺への参拝者がこの峠を往来しました。

伊勢神峠

中馬による輸送（明治末年）　提供：豊田市

●江戸時代末期、古橋源六郎暉皃によって、伊勢神峠の頂上に伊勢神宮の遥拝所が設けられてから、伊勢神峠と呼ばれるようになりました。

伊勢神宮遥拝所　提供：豊田市

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神トンネルの変遷
伊世賀美隧道

明治期～昭和期

●中馬街道の難所の1つであった「伊勢神峠」に、明治30年（1897年）、伊世賀美隧道が完成し、平成12年（2000年）に国の登録有形文化財に指定されました。

●東海地方に現存する明治期の石巻造りのトンネルは、伊世賀美隧道と天城山隧道（静岡県伊豆市）のみです。

通行状況（昭和30年代）　提供：豊田市

伊世賀美隧道　当初はレンガによる巻き立てのトンネルとして設計されましたが、現地の地層や湧水による崩落の可能性から、石巻きに変更されました。

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神トンネルの変遷

伊勢神トンネル

昭和期～

●モータリゼーションの発達により、自動車・大型トラックが交通の主流となったため、伊勢神トンネルが昭和35年(1960年)に開通しました。

●愛知県と長野県の広域物流を担うとともに、豊田市中心部と明川・稲武地区を結ぶ唯一の幹線道路として地域の生活を支援しています。

大型車の通行状況

伊勢神トンネル周辺の道路

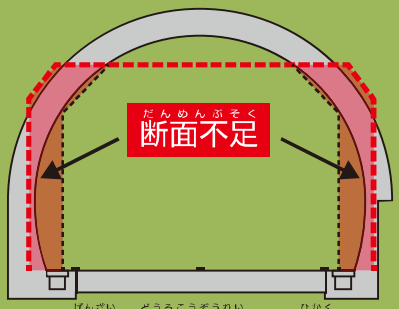
国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神改良事業

伊勢神トンネル周辺の課題

課題① トンネルの断面不足

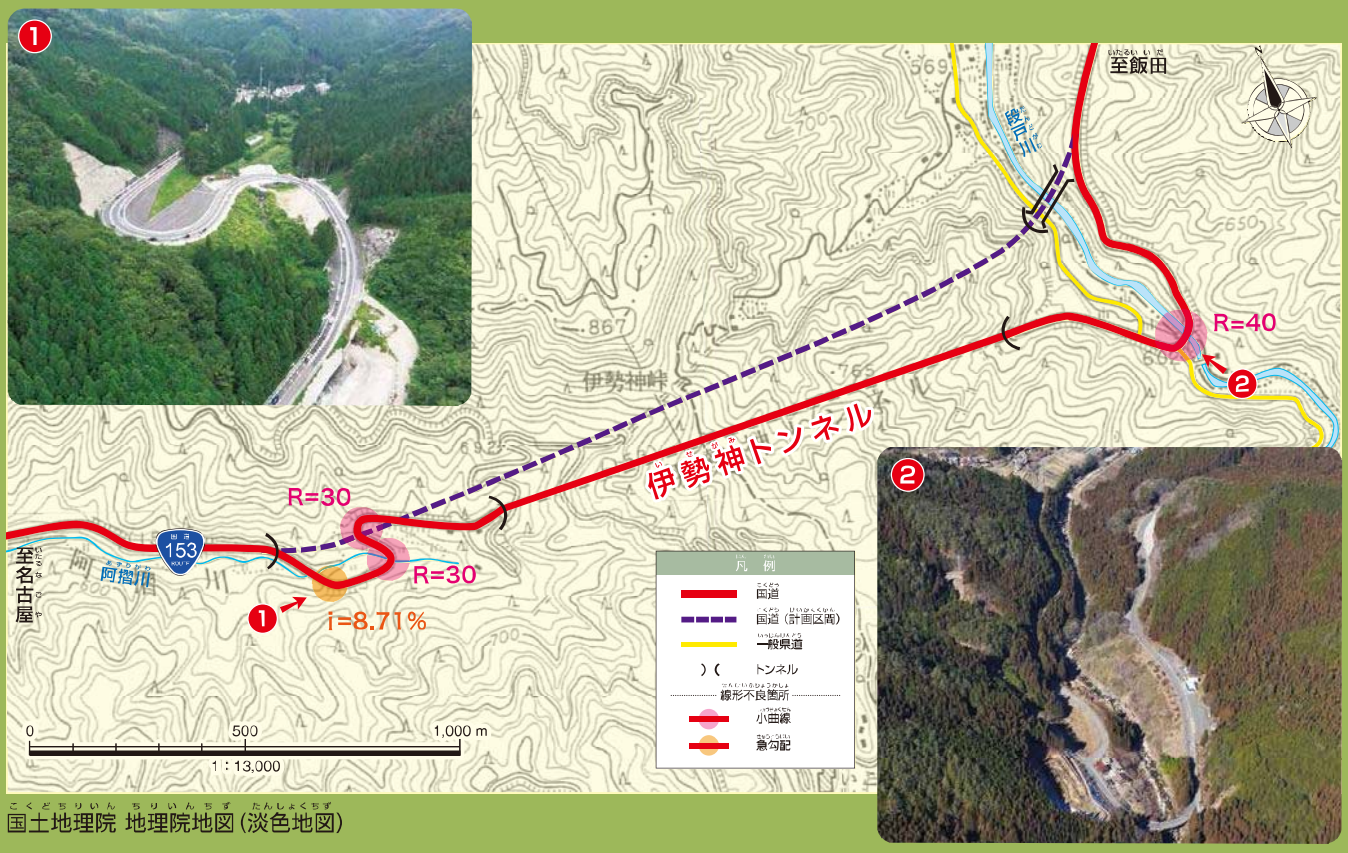
●伊勢神トンネルは、昭和33年制定の道路構造令に準拠した設計となっており、現在の基準では内空断面が不足しています。そのため車線幅員、高さ不足と合わせて大型車すれ違いが困難な状況です。



現在の道路構造令との比較

課題② トンネル周辺の線形不良箇所

●伊勢神トンネル前後には、小曲線（最小R＝30m）、急勾配（最急i＝8.71%）などの線形不良箇所が存在しており、大型車等の低速走行車両への無理な追越し、追抜きによる正面衝突事故や、車線逸脱による接触・工作物衝突、転倒等の事故も発生しています。



国土地理院 地理院地図（淡色地図）

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神改良事業

生まれ変わる伊勢神トンネル

完成イメージパース

期待される整備効果

●トンネル断面不足の解消

伊勢神トンネルは、内空断面が不足しており、トンネル内での大型車同士のすれ違いが困難となっているため、断面不足の解消によって、スムーズな交通の確保が期待されます。

●トンネル前後の線形不良箇所の回避

伊勢神トンネル前後区間は、小曲線、急勾配などの線形不良箇所が存在しているため、線形不良を解消し、より安全で安心な道路が期待されます。

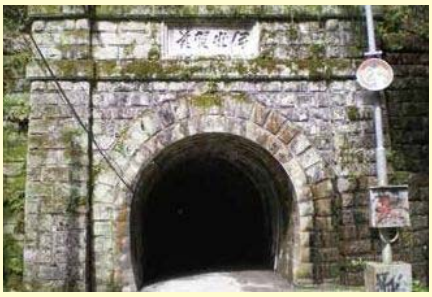
大型車のすれ違い困難が解消

トンネル前後区間における線形不良区間が解消

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

伊勢神トンネルの歴史
技術の進展

明治のトンネル（伊世賀美隧道）



【完成】 1897年（明治30年）
【延長】 308m
【幅員】 3.2m
【高さ】 3.1m

⇒

昭和のトンネル（伊勢神トンネル）

【完成】 1960年（昭和35年）
【延長】 1,245m
【幅員】 6.5m
【高さ】 4.5m

⇒

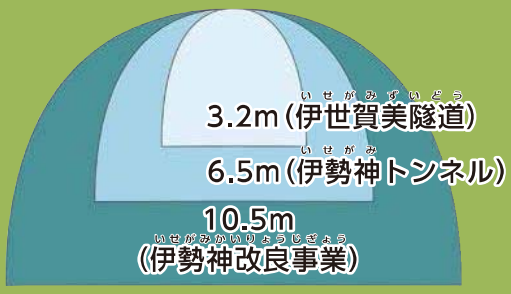
将来のトンネル（伊勢神改良事業）

【事業中】
【延長】 1,901m
【幅員】 10.5m
【高さ】 6.2m

トンネル技術の進展とともに、延長が長く、断面が大きく変化

トンネルルートの変遷

トンネル断面の変化



工事状況

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

明治期における建築物
現存する歴史・文化資産

足助の町並み

稲武の町並み

旧稲橋銀行足助支店

明治36年(1903年)開設

●現存する建物は、大正元年(1912年)に竣工した銀行建築で、木造2階建、切妻造、桟瓦葺、塗籠造で外壁に白漆喰を塗って耐火性を高めています。現在は、足助中馬館として、一般公開されています。

明治末年

提供：豊田市

明治用水旧頭首工

明治42年(1909年)竣工

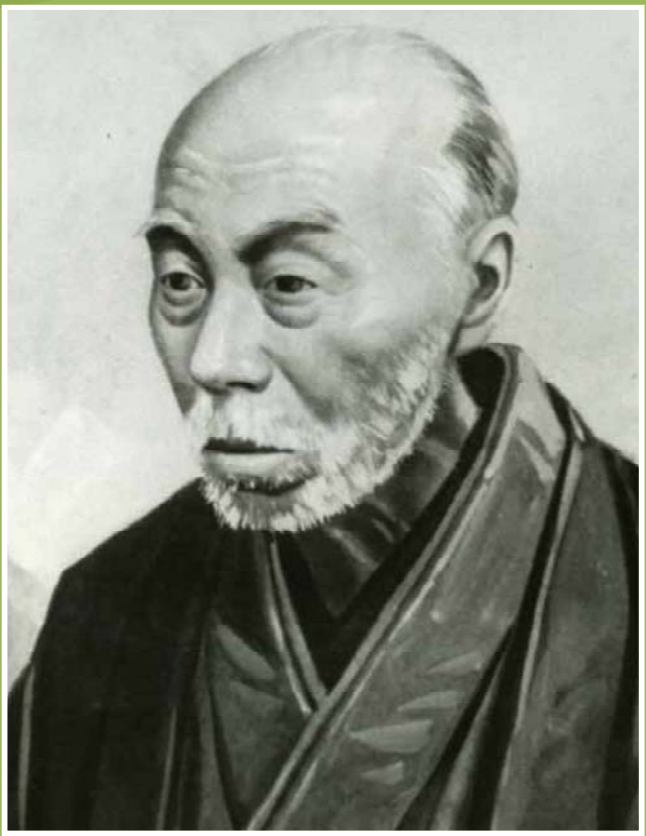
●人造石という特徴的な材料を用いて築造された我が国初期のアーチ式大規模取水堰です。
●人造石による大規模な堰堤の現存する唯一の例と云われています。

運用状況

提供：農林水産省矢作川総合第二期農地防災事業所

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

明治期に活躍した偉人
古橋源六郎暉皃



古橋源六郎暉皃　　提供：豊田市

生　年：1813年（文化10年）
没　年：1892年（明治25年）
江戸時代後期～明治期の農業指導者

- 村の殖産興業に尽力し、林業をはじめ茶、養蚕、煙草、産馬改良などの事業に取り組みました。
- 明治11年には近郷の農民有志と農談会※を結成しました。
- 明治16年には官有林の払下げを受けて植樹を呼びかけ、稲橋村（稲武町）の経済の基礎を確立しました。

※農談会：農事改良に役立つ知識や経験を交換し、互いに取り入れ普及・奨励し役立てようと開かれた会議

第187回国会における安倍総理大臣の所信表明演説
【地方創生】

『天は、なぜ、自分を、すり鉢のような谷間に生まれさせたのだ？』三河の稲橋村に生まれた、明治時代の農業指導者、古橋源六郎暉皃は、貧しい村に生まれた境遇を、こう嘆いていたと言います。しかし、ある時、峠の上から、周囲の山々や平野を見渡しながら、一つの確信に至りました。

『天は、水郷には魚や塩、平野には穀物や野菜、山村にはたくさんの樹木を、それぞれ与えているのだ』そう確信した彼は、植林、養蚕、茶の栽培など、土地に合った産業を新たに興し、稲橋村を豊かな村へと発展させることに成功しました。

古橋懐古館

暉皃は、常に豊村、さらに国を豊かにすることを考え、林業をはじめ公益のために尽くしました。ここには貴重な歴史資料や書画が展示されています。

古橋懐古館

大井平公園

暉皃が天保の飢饉※に際して郷民を救い、郷学校を興し農談会を創始、共存共栄の林業を実践、その逝去に郡農会が頌徳碑を建立した公園です。

大井平公園（古橋翁頌徳碑）

※天保の飢饉：1833～36年（天保4～7年）における全国的な大飢饉。異常低温による大凶作となり、米価が高騰して餓死者が続出しました。

国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所