

人・物の交流を促進

- 01 ● 長野県～岐阜県
- 02 ● 北海道
- 03 ● 山形県
- 04 ● 福島県～新潟県
- 05 ● 愛媛県



首都圏まで片道90分短縮、観光客は1.4倍に

飛騨〜信州間の通年運行が実現。
早く快適な移動で首都圏への直行バスも開設



旧158号。坂がきつく、道幅も狭い。
約30分をかけてつづら折りの峠を越えなければならなかった

長野県
岐阜県



平湯温泉で知られる岐阜県上宝村と、隣の長野県安曇村をトンネルで結ぶ安房峠道路

トンネル開通で幹線道路の役割を発揮

観光の町・飛騨高山から東へ30キロほど行ったところに安房峠あほう道路がある。松本市と福井市をつなぐ国道158号中部縦貫自動車道プロジェクトの最大の難所、安房峠を通過する延長約6・3キロの道路で、そのほとんどがトンネルである。

安房峠は標高1790メートルに位置し、旧国道158号のこの付近はつづら折りの急勾配で、道幅が狭くカーブでのすれ違いは至難の業だった。11月中旬から5月上旬までは積雪のため完全通行止めになった。降雨による交通規制も多く、大幅な迂回を余儀なくされた。おまけに観光シーズンともなれば渋滞となり、峠を越えるのに通常30分のところ5〜6時間かかることもあったという。

住民たちにとって安房トンネルの完成はまさに悲願であった。にもかかわらず、完成までに調査開始から33年、工事開始から19年（昭和53〜平成9年）

もの歳月を費やした。北アルプスの火山地帯を横断するため、熱水や火山性ガスの発生、地下水の大量出水などの危険があり、その対策が困難を極めたからだ。途中、掘削の際に思いもよらぬ水蒸気爆発事故で4名の尊い命を失い、工事は一時中断されたが、より慎重な対応と高度な技術を駆使して難工事を克服。また、豊富な水資源や森林資源など貴重な自然環境を有する中部山岳国立公園内にあるため、自然の生態系との共存にも取り組んだ。現存する植生を復元したり、熊などの大きな動物も通れるような地下道・動物用ボックスカルバートを設けたり、側道には小動物の落下防止も施されている。さらに、地熱や温泉水を利用して路面の雪を溶かすといった積雪対策も行われている。

平成9年12月6日、念願の安房峠道路が完成。降雨や積雪による通行止めは一気に解消され、通常通行が実現した。走行距離は約10キロの短縮、走行時間はわずか5分となり、走行費の節約や渋滞解消に

もつながった。急な坂道のヘアピンカーブからも解放され、大型車も安全で快適な運転ができるようになり、荷積みの傷みの心配も減ったことから輸送能力が高まった。開通1年後の利用者台数は、予想の90万台をはるかに超える120万台に到達。安房峠道路の開通は飛騨地方への物流や人の流れを大きく変え、昭和9年の国鉄(現JR)高山本線開通に続く「飛騨の第2の夜明け」となったのである。

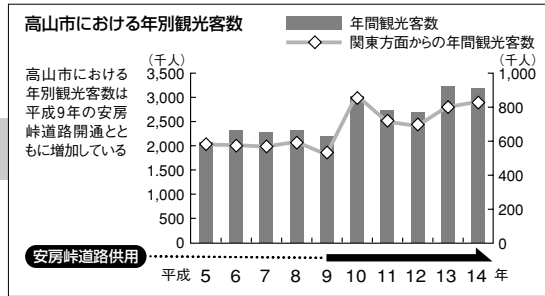
首都圏が身近になり、観光客が増大

「いよいよ300万人の観光客を迎える時代になった」と喜びを隠さないのは、ホテルなどのサービスを営むかたわら、高山商工会議所会頭や飛騨高山観光協会会長などを務め、高山の観光客誘致に貢献する蓑谷^{みわたか}穆さん。蓑谷さんが差し出した「高山市における年別観光客数」のグラフを見ると、安房峠道路開通前までは年間平均220万人だった観光客数が、開通1年後には年間293万人にアップ。平

成13年以降は年間300万人を突破している。主に関東方面から訪れる観光客で、年間観光客数は前後5年間合計比で約1.4倍になった。

その経済効果は、安房峠道路開通1年後の東海総研の発表によると、1170億円にも上るといふ。内訳は観光消費が193億円、観光関連への民間投資が251億円、それらが誘発した波及効果が725億円。これは、建設費の860億円を大きく上回る金額である。その年以後も観光客は増加しているので、計り知れない経済効果があると考えられる。

「開通前は高井戸ICから中央自動車道を通じて中津川ICまで行き、下呂を抜けて高山へ入るのが一般的でした。そのころは車で片道6時間はかかった。それが松本IC経由で来られるようになった今では、およそ4時間半に短縮されました」と蓑谷さん。それは、新たに開設された高山↔新宿間を結ぶ高速バスの利用率にも如実に現れている。月平均利用者数は開始当初で5000人を超え、平成13年には600



古都高山を象徴する古い町並み。格子戸や酒ばやし、老舗ののれんが軒を連ねる

0人に達し、なおも増え続けているのだ。中津川IC經由より松本IC經由の方が高速道路料金が10000円ほど安いことも、バスの利用者数増加に拍車をかけている理由だろう。さらに養谷さんはこう話す。

「高校を卒業した若者たちが進学先に選ぶのは、関東方面が約80%、17〜18%が中部、残りが関西方面というおもしろいデータも出ています。高山の人にとつて東京は名古屋より身近な場所になっているようです」

飛騨高山は、江戸時代から明治維新までの177年間、徳川幕府直轄の天領として江戸の文化を反映してきたところ。古くから高山は岐阜県の窓口であり、安房峠道路の開通をきっかけに窓口が広がったと言えよう。若い人の心にもそうした意識が芽生えているのかもしれない。

市と民間と国の協働による町づくり

2004年春、日経産業消費研究所が発表した

「観光魅力度調査」で高山は、京都・四条と祇園、札幌、神戸、鎌倉、横浜・中華街と元町に次いで総合6位を獲得した。人口10万人以下の小都市としてはトップを誇る。安房峠道路開通に伴い、10年ほど前から始めた観光誘致キャンペーンでも手応えは上々。高山市内の観光施設19カ所が、無料で入館できる通行手形プレゼント付きのうちわを首都圏や関西圏を中心に全国の主要駅で配布したところ、なんと5%ものうちわの回収率が得られたそうだ。

飛騨高山の魅力を蓑谷さんにかがうと、「外国人の観光客から『高山はリアルジャパンだ』といわれています」という答えが返ってきた。「天領の時代になって江戸文化が入ってくるずっと昔には、飛騨の匠によって京文化が持ち込まれました。高山は江戸と京の文化がミックスされて独自の町人文化を築いてきたところ。最近の観光地は『リトル東京』の傾向がありますが、高山は高山であり続けているところがいいのかもしれない」と。



高山市商工会議所会頭などを務め、高山の活性化に貢献している蓑谷穆さん

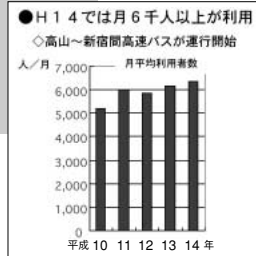


高山陣屋・朝市

江戸時代から明治維新までの177年間、徳川幕府直轄の天領として江戸から派遣された代官たちが飛騨の政治をつかさどっていた場所。全国で唯一現存する陣屋であり、国の重要文化財となっている。陣屋前では夏期は6時～12時、冬期は7時～12時に朝市が開かれ、新鮮な野菜や果物や花などが訪れる人々を楽しませている。



毎年4月と10月に行う高山祭り。豪華な屋台行列など日本三大美祭の一つに数えられる



荻谷さんは、高山観光のメインスポットの一つである古い町並みが続く上一之町に住む。この町に嫁いだ人は、毎朝6時には起きて水を打ち、冬は雪またじ（雪かき）をし、家の前や隣近所の美化に努める。町角のコミュニティ広場やトイレの美化も忘れない。地域の人々に自然に身に付いている「もてなしの心」、これこそが一番の観光財産なのだという。

「飛驒の第2の夜明け」は、まだ始まったばかり。

安房峠道路開通後の効果は、中部縦貫自動車道の部分開通による効果にすぎない。今後、松本市から福井市までの延長160キロのすべての区間が整備されれば、中央自動車道長野線や東海北陸自動車道、北陸自動車道とも連結することになり、中部・関東・北陸を結ぶ壮大な高速自動車道ネットワークが形成される。すると、高山〜新宿間の高速バスがさらに1時間短縮できると見込まれ、観光を軸にした地域振興や産業経済のさらなる発展に大きな役割を果たすものと期待される。

また、高山は松本市や金沢市とともに「国際観光モデル地区」に指定され、市や民間企業・諸施設、市民一人ひとりにも観光都市としての意識が高まりつつある。

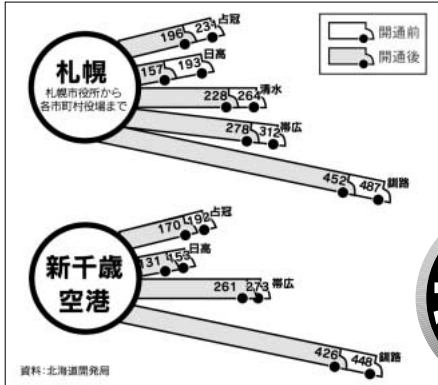
高速交通網の確保や道路整備という国の取り組み、宿泊施設や観光関連施設などの設備投資といった民間の取り組み、それに合わせて市の取り組みも積極的に始まった。古い町並みの保全はもちろん、世界各国からの観光客のための何種類もの観光案内の作成、車いすの利用者や視覚障害者のためのユニバーサルサービスもその一つ。観光客の増加により町が車であふれてしまうことのないように、市民の生活道路を確保し、物流・産業道路の棲み分けをしながら、郊外や高山駅周辺に駐車場をつくってシャトルバスを走らせるといった計画も進められている。地域の人たちが受け継ぎ育んできた歴史や伝統文化を土台に、市・民間・国が協働すれば、地域はよりよくなることを、この町は教えてくれている。

日高山脈を乗り越え、分断された地域をつなぐ



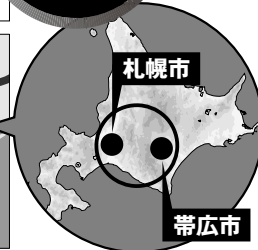
道路沿いの雄大な森林風景から、一般公募で「石勝樹海ロード」の愛称がつけられた

石勝樹海ロードの全面開通による走行時間の短縮(分)



地域の期待を乗せ
雄大な風景の中を走る
道央と道東の
最短ルート

北海道



長年に渡る地域の願いが ついに実現

道央と道東を最短距離でつなぐ幹線道路・国道274号は、樹々が織りなす雄大な森林風景から「石勝樹海ロード」と呼ばれている。連なる山々の中を抜けるこの道は、とりわけ秋の紅葉が美しく、峠越えの快適なドライブコースとして北海道でも有数の交通量を誇っている。

この石勝樹海ロードでつながる日高町と清水町。かつては北海道の屋根といわれる日高山脈によって分断されていた。直線にしてわずか40キロほどしか離れていないが、その間には、標高1300〜1600メートル級の山々が連なり、人が足を踏み入れることのない原始林が広がっていた。

明治、大正、昭和にかけて幾度となく踏査と探訪が繰り返され、地域住民が開削を求めて切なる陳情を行ったが、日高〜十勝間のルートの開削は見送られてきた。ところが、昭和29年9月、道内に大きな

被害を巻き起こした洞爺丸台風の来襲が思わぬきっかけとなった。約100万本の風倒林の処理が急務となり、翌30年に運搬路開削が予算化。林道の役目を併せ持つ日勝道路の開削が ついに実現することになったのだ。

日高町で生まれ育ち、現在は農業を営みながら日高町議会議員を務める鹿島信一さんは言う。

「中学校を卒業してすぐに工事の手伝いをしていましたから、馬の背に現場で働く人たちの生活物資を乗せ、森の奥へ奥へと入っていました。うっそうとした原生林にどんどん新しい道や橋が完成していくのが本当にうれしかったですね」

昭和40年10月15日、日勝峠を越えて二つの地域を結ぶ日勝道路は、着工以来10年の歳月をかけたついに開通の日を迎えた。「難工事に次ぐ難工事の末の開通でしたから、二つの地域が結ばれたときの喜びは言葉では言い表せないくらいのものであります。道路の完成は、地域の人々の精神的な支柱にもなり

ました」と鹿島さんは話す。

平成3年9月、福山～日高間の19・8キロが昭和41年の着工から四半世紀を経て完成、札幌～帯広間の国道274号の全線開通を迎えることとなった。

これにより道央と十勝は距離で約40キロ短縮、時間では約1時間の短縮となった。経済効果も大きく、札幌～帯広・釧路の都市間バス輸送客数が増加、また、十勝の基幹産業である農水産業の輸送量は開通前の10万トンから42万トンへと約4倍にも増えた。観光、物流の期待を乗せた北海道の新しい大動脈の誕生であった。

間接的に観光客を呼び入れる効果も

胆振管内の東側に位置する穂別町は、豊かな清流と原生林に囲まれた山あいの町だ。「森と化石とロマンの里」「ヘルシーフードタウン」をキャッチフレーズに、豊かな自然環境と化石資源を活かした町づくりを進めている。

しかし、ここ穂別町には平成3年の国道274号石勝樹海ロード全線開通を、手放しでは喜べない現実があった。穂別町観光協会事務局長の小野寺昭徳さんは言う。

「それまでは穂別町は道道が町のメインストリートの役目を果たしてきました。国道の開通で道道の交通量が激減することは明らかなく、国道は町の北約20キロを通過するため、観光客をどう呼び込むかが大きな問題でした」

町の中心商店街にもなっている道道夕張・平取線は、1日4000～5000台の交通量があったが、国道274号の全線開通後は交通量が減少。市街の飲食店やお土産店は大きな打撃を受けた。

「覚悟はしていましたが、やはり痛かったですね。ただ国道の開通はデメリットだけを運んできたわけではありません。さまざまな議論がなされてきましたが、個人的には長い目で見ればメリットの方が大きいのではないかと思います」と小野寺さん。