

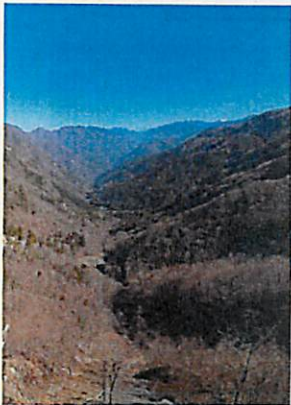
青崩峠道路



青崩峠(県境 海拔1,082m)

～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繋ぐ5.9kmの新しい道～

青崩峠より長野県側を望む



平成26年3月8日

国土交通省中部地方整備局
飯田国道事務所

1. 青崩峠道路の概要



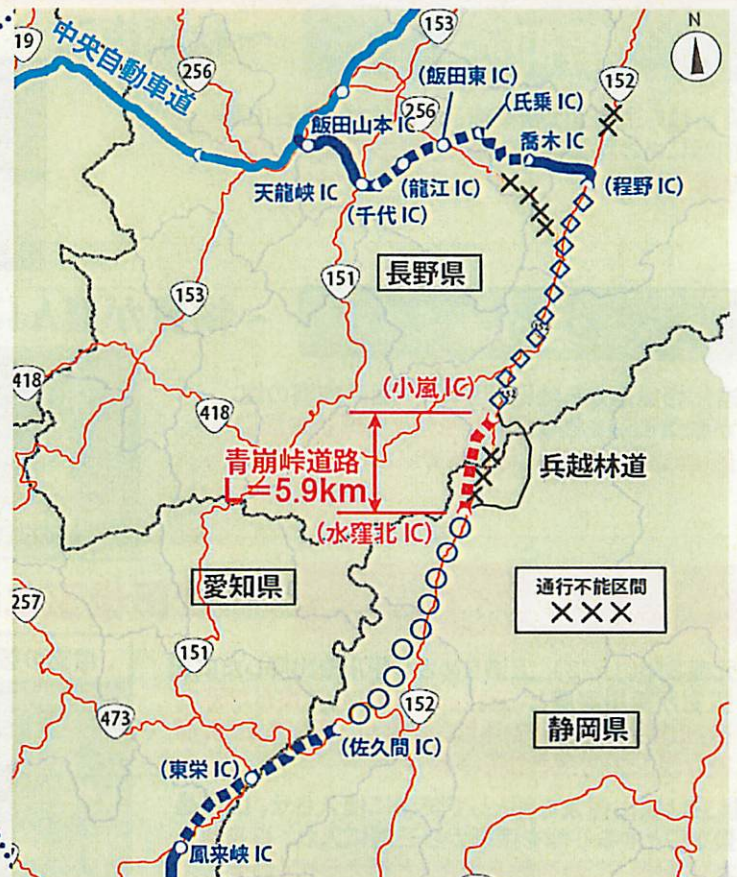
青崩峠道路の概要

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：(自) 長野県飯田市南信濃八重河内
いいだ みなみしなの やえごうち

(至) 静岡県浜松市水窪町奥領家
はままつ みさくぼちようおくりょうけ

延長：約5.9km
構造規格：第1種第4級 設計速度：60km/h
車線数：2車線



2. 青崩峠の歴史(1)

- ◆青崩峠(1082m)は、飯田市南信濃と浜松市天竜区水窪町の境界、まさに信州と遠州の境に位置する
- ◆中央構造線が走り軟弱な岩盤となっており、青色を呈する岩盤のため青崩峠と呼ばれるようになった
- ◆かつては、風が吹けば砂塵が舞い、雨が降れば泥と化して、旅人の足がさらわれるような道であったと言われている

青崩峠(県境 海拔1,082m)より撮影



青崩峠:長野県側西方向から撮影



2

3. 青崩峠の歴史(2)

信仰の道

～秋葉街道～

- ・青崩峠を通る道は秋葉街道と呼ばれ、赤石山脈南端にある秋葉寺への参詣道として庶民の信仰を集めた



秋葉街道にある庚申塚(こうしんづか)



塩の道

～物資が盛んに運ばれていた峠～

- ・遠州相良港から陸揚げされた、瀬戸内海の塩が秋葉街道を通り青崩峠を越えて諏訪方面に運ばれ、「塩の道」と呼ばれていた



塩の道を示す石碑

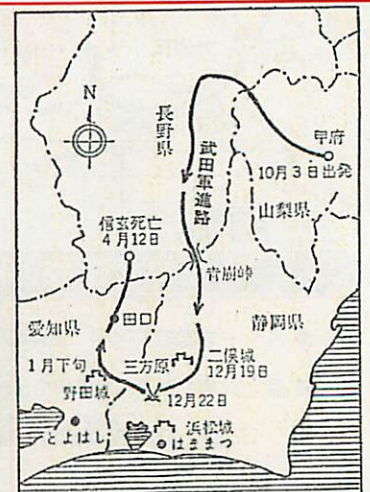
戦の道

～武田信玄と青崩峠～

- ・元龜3年(1572)、上洛をめざし甲府を出陣した武田信玄が徳川家康と「三方ヶ原の戦い」に挑んだ時の遠征途中、青崩峠で休憩した岩が、現在も史跡(腰掛け岩)として残されている
- ・信玄は秋山信友を将として美濃に侵入させ、山県昌景を将とする一隊を伊那から三河に入れ、自身は、本体を率いて青崩峠を越えたと伝えられている



信玄の腰掛け岩



「出典:南信濃村史 遠山」

3

4. 青崩峠の近代史

まぼろし

幻の国道、152号

旧天竜市・飯田市間97kmが国道152号として路線指定され、昭和45年4月1日に施行されたが、青崩峠は不通区間となっており、「幻の国道」と言われている



青崩峠の歴史(明治～昭和)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1901年(明治34年8月1日) | ● 秋葉街道が県道に昇格 |
| 1909年(明治42年1月19日) | ● 村長が青崩線改修陳情のため静岡県周智郡役所へ |
| 1951年(大正4年) | ● 秋葉街道大改修 |
| 1964年(昭和39年12月28日) | ● 県道大鹿水窪線 主要地方道に指定 |
| 1970年(昭和45年4月1日) | ● 旧天竜市・飯田市間国道152号として昇格 |
| 1973年(昭和48年8月23日) | ● 峰越林道ヒヨ一越線開通 |

出典:南信濃村 村史(年表)より⁴

5. 青崩峠の史跡



1 青崩神社の石像



2 青崩峠の石碑



3 青崩峠の石像



4 青崩峠



5 建次屋敷跡



6 武田信玄の腰掛け岩



6. 青崩峠周辺の伝統行事・景観

遠山郷の霜月祭り

国重要無形民俗文化財



峠の国盗り綱引き合戦

長野と静岡の県境をかけた綱引き合戦



下栗の里

日本のチロル



しらびそ高原

標高約1,900mの
アルプス展望台



6

7. 青崩峠道路の事業経緯(ルート検討編)

事業の経緯

昭和58年

昭和62年6月30日

平成元年8月8日

平成4年度

平成5年度

平成14年度

一般国道152号の一次改築・権限代行として事業化

高規格幹線道路三遠南信自動車道として閣議決定

基本計画決定(長野県南信濃村～静岡県水窪町)

事業化区間延伸

一般国道474号に路線指定

青崩峠道路懇談会(PI)を実施(4回開催)

青崩峠道路懇談会概要

開催日時

- ・第1回懇談会(H14.7.31)
- ・第2回懇談会(H14.9.2)
- ・第3回懇談会(H14.11.11)
- ・第4回懇談会(H14.12.7)

→【提言】

早期整備、防災、コスト、地域の利便性など
総合的な観点から

候補ルート、4ルート帯を提示!

- A案(中央構造線東側)
- B案(中央構造線西側)
- C案(中央構造線西側)
- D案(現道活用案)

B案(中央構造線西側)が最適と提言を受ける

早期整備・コスト・地域の利便性などの総合的な観点よりルートは、中央構造線西側の最短ルートとし、2車線で整備することが望ましい

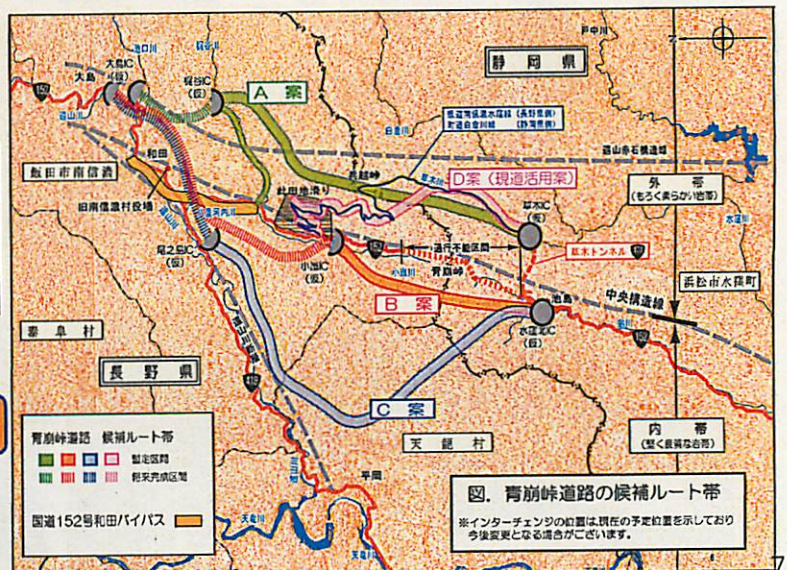
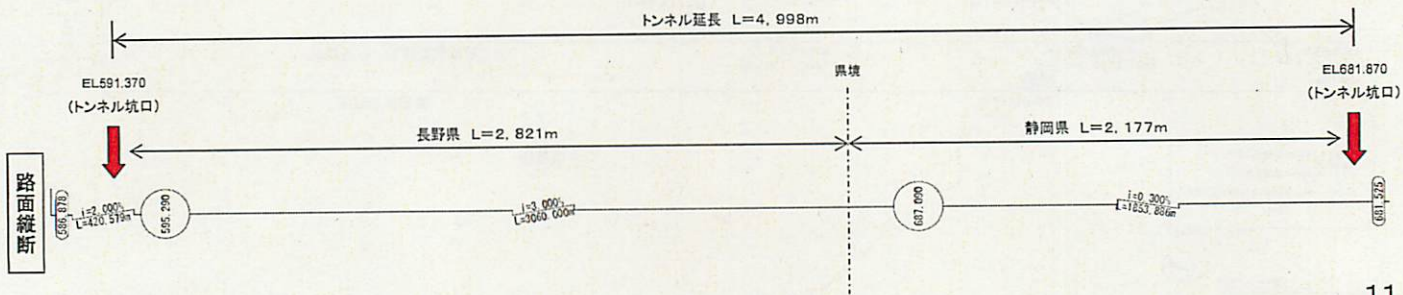
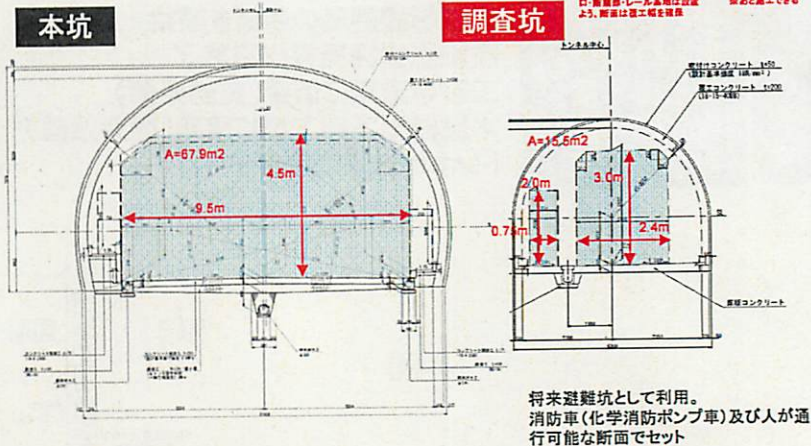


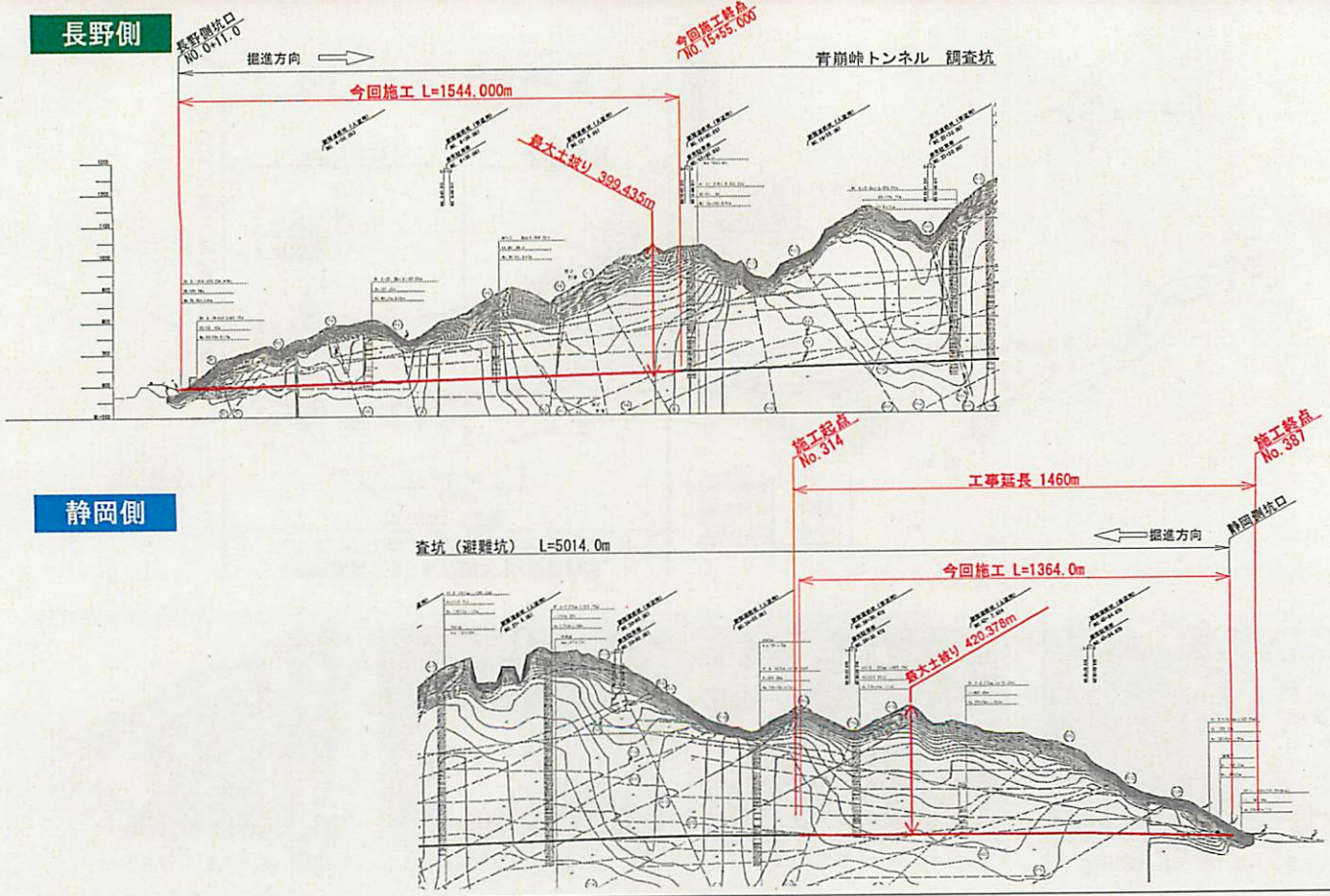
図. 青崩峠道路の候補ルート帯
※インターチェンジの位置は現在の予定位置を示しており今後変更となる場合がございます。

10. 青崩トンネル計画諸元一幾何構造

	本坑	調査坑
道路規格	第1種4級	
設計速度	V=60km/h	
計画交通量	27百台/日	
トンネル防災等級	A等級	
舗装構成	連続鉄筋Co舗装 Co(20cm)+RC(15cm)	
トンネル延長	4,998m	5,014m
幅員	1.25+3.5@2+1.25=9.5m 内空幅11.6m(A=67.9m ²)	内空幅4.7m(A=15.5m ²)
建築限界	4.5m	3.0m(化学消防ポンプ車)
平面線形	R=1,000m(Min)	R=40m(Min)
縦断勾配	i=3.0%(Max)	i=3.0%(Max)
横断勾配	1.5%押み(直線部)	1.5%(凹)
非常駐車帯	約750mピッチ(上下線千鳥配置)	

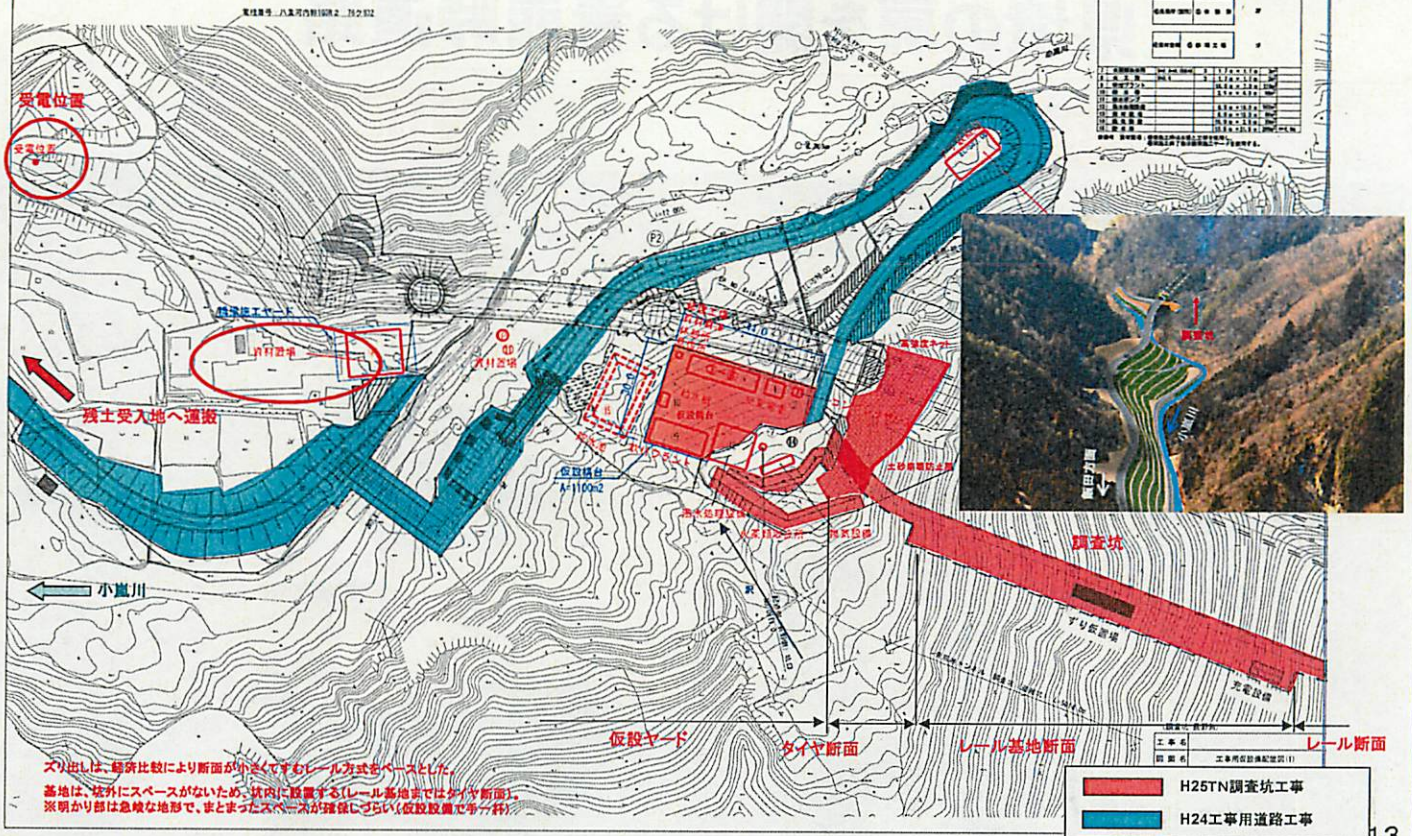


11. 青崩トンネル(調査坑)平成25年度発注工事



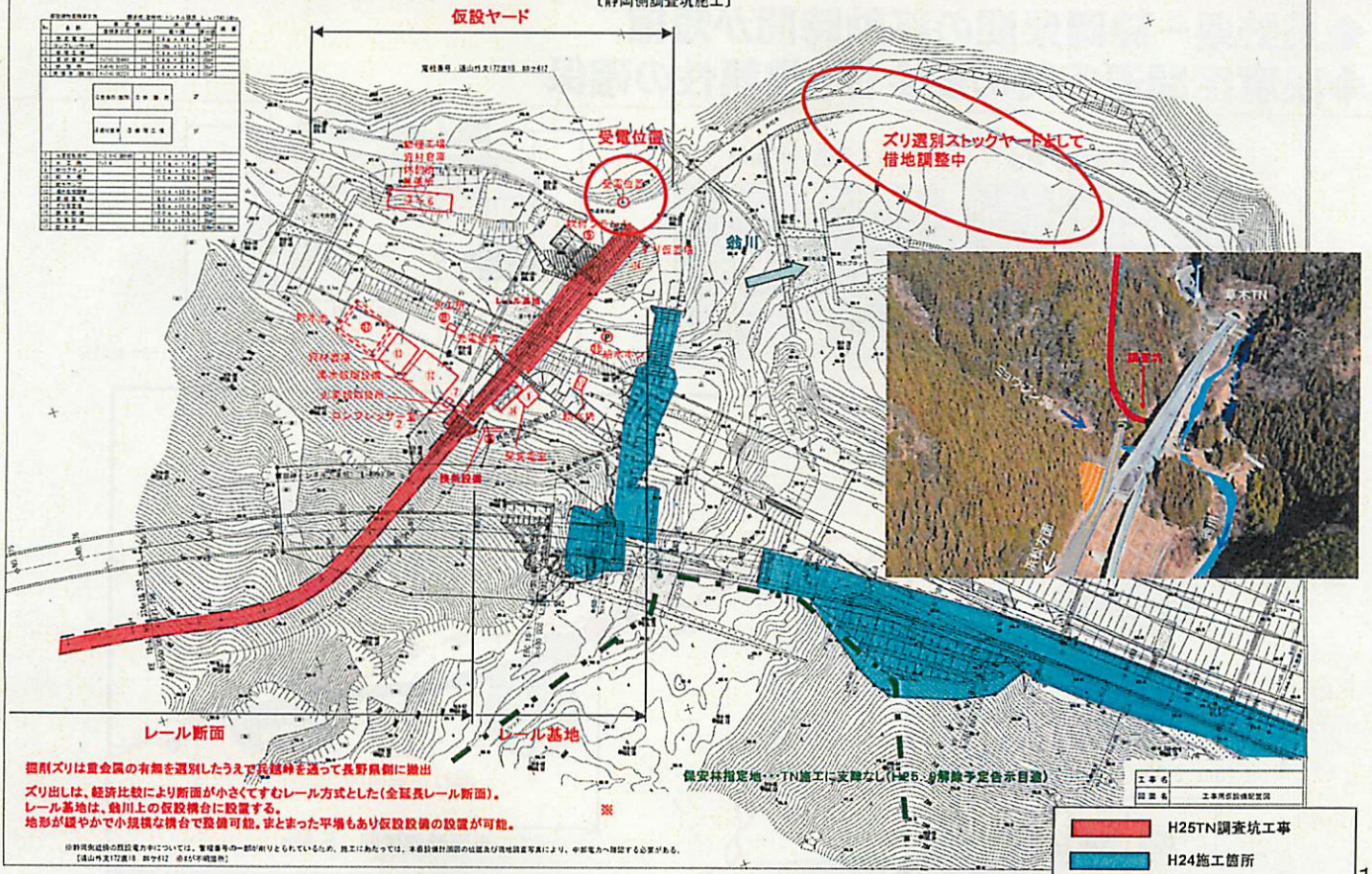
12. 長野側工事計画

工所用仮設備配置図(1) S=1:500
〔長野側調査坑施工〕



13. 静岡側工事計画

工所用仮設備配置図 S=1:500
〔静岡側調査坑施工〕



14. 青崩峠道路の整備イメージ

県境の扉を開ける青崩峠道路

長野県側



静岡県側



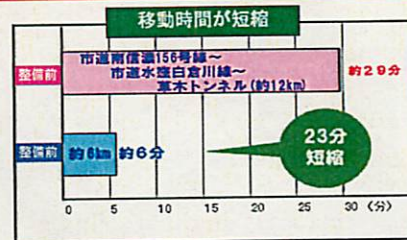
15. 青崩峠道路の整備効果

- ◆長野県—静岡県間の移動時間が短縮
- ◆県境区間通行時の安全性、信頼性の確保

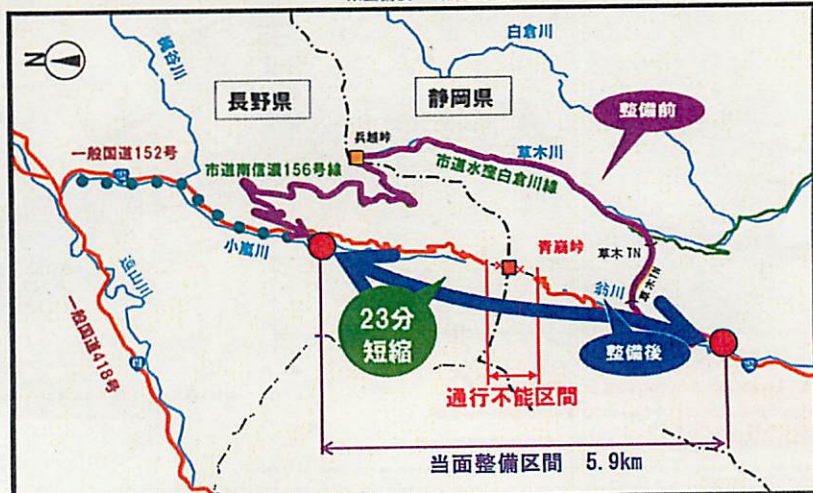
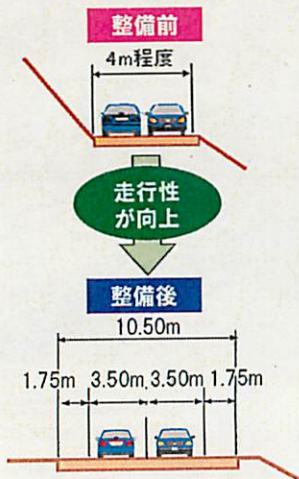
◇冬季路面凍結が懸念



◇すれ違いが困難



※整備前 = (市道 8km/20km/h + 草木TN 4km/50km/h) × 60 = 約29分
 ※整備後 = (計画道路 6km/60km/h) × 60 = 約6分



16. 青崩峠道路の整備効果

◆国道152号の通行不能区間の解消



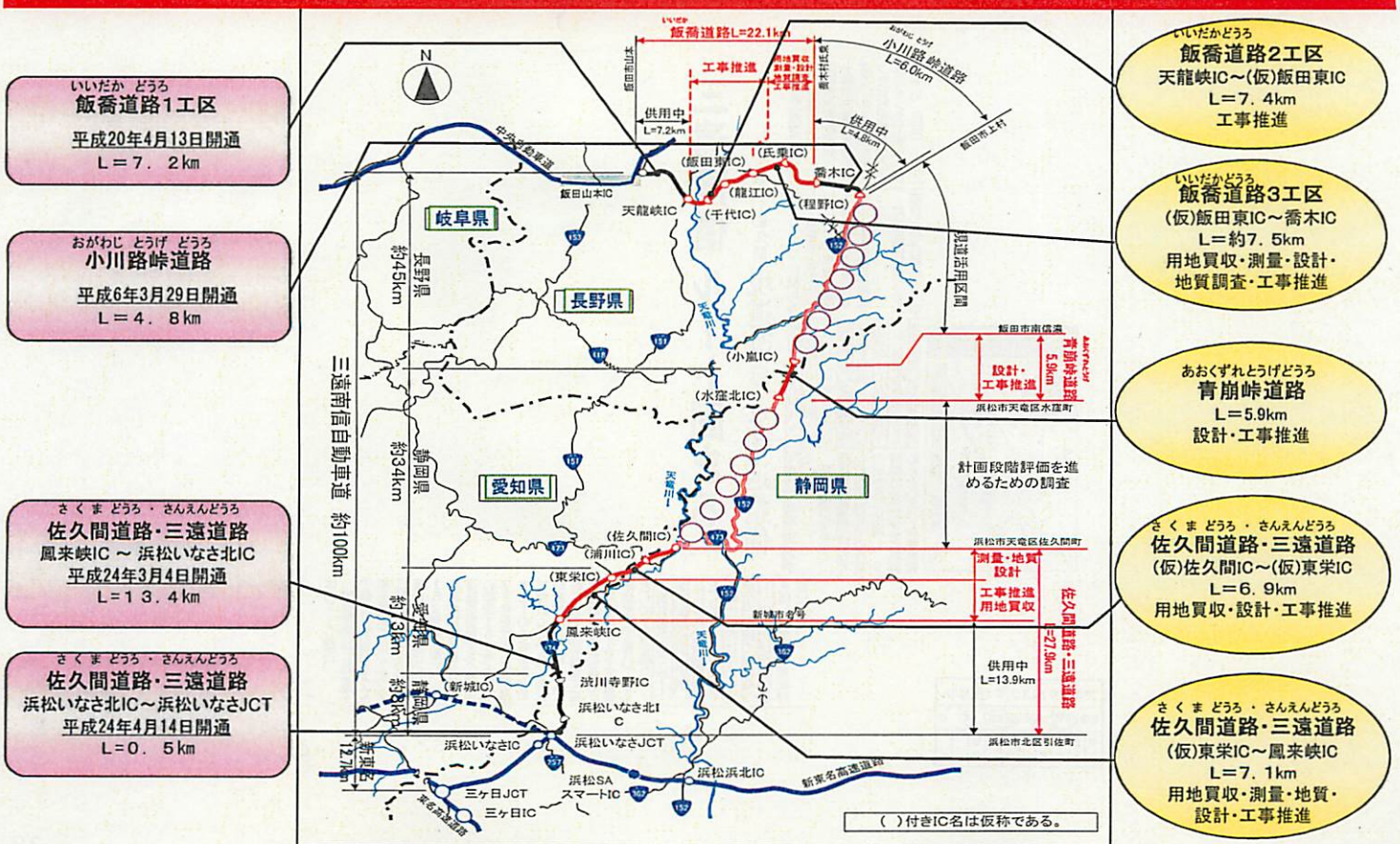
国道152号の災害通行止め H18.9.3発生

H18年9月10日 読売新聞

国道152号 災害発生状況

(大鹿村大河原下青木)

17. 三遠南信自動車道全体の事業進捗状況



20. 三遠南信自動車道 事業進捗状況

佐久間道路・三遠道路

- 佐久間IC～東栄IC間は、平成30年度の供用を目標に工事を進めます。
- 東栄IC～鳳来峡IC間は、今年度は用地買収、測量、設計を実施します。



①東栄IC現状



②東栄IC現状



③佐久間第1トンネル(坑口)



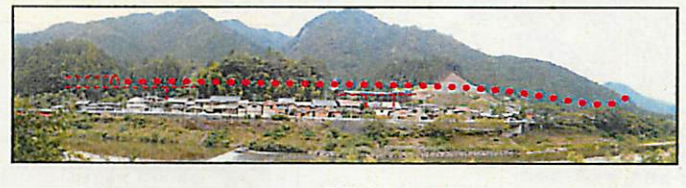
④浦川IC現状



⑤浦川IC現状



⑥佐久間IC現状



⑦佐久間IC現状

24

21. 三遠南信自動車道の整備効果①(広域ネットワーク構築)

① 広域ネットワークの構築

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 三遠南信地域のうち、長野県と静岡県との県境付近の地域は、高速道路ネットワークが未形成の状態となっているため、高規格幹線道路のICから60分以内に到達できない地域が存在します。
- 国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっており、越県するには狭小道路である兵越林道※1を利用する必要があります。そのため、飯田市から浜松市の都市間を移動する場合、国道151号を利用したルートで約200分を要します。

2) 事業の投資効果

- 三遠南信地域すべてがICアクセス60分カバー圏域となり、飯田市から浜松市間の所要時間が約170分と大幅に短縮します。

※1 兵越林道: 国道152号に並行する長野県と静岡県を越える道路の通称(長野県側: 県道南信濃水窪線、静岡県側: 浜松市道水窪白倉川線)

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■高規格幹線道路ICへの所要時間



2) 事業の投資効果

■高規格幹線道路ICへの所要時間の変化



■飯田市～浜松市間の所要時間



出典: H22道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)、三遠南信自動車道: 設計速度にて算出
60分カバー圏域は最寄の高規格幹線道路ICから旧市町村役場までの所要時間にて算出
※2 事業中区間: 飯筒道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路が対象

出典: H22道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)
60分カバー圏域は最寄の高規格幹線道路ICから旧市町村役場までの所要時間にて算出

25

22. 三遠南信自動車道の整備効果②(災害に強い道路機能確保)

② 災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

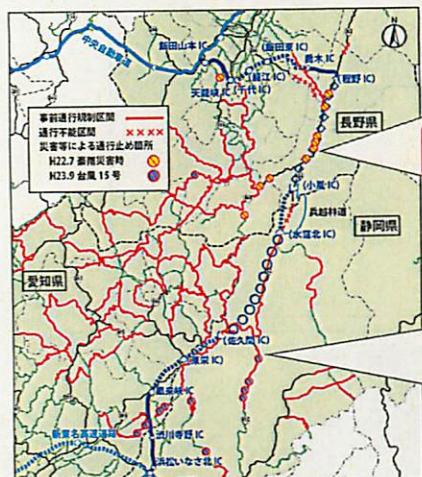
- 三遠南信自動車道の周辺の生活道路である国道や県道は、事前通行規制区間が多く存在します。
- 平成22年7月豪雨や平成23年9月の台風15号では、各地で落石や崩土などによる通行止めが発生し一時孤立化(旧上村・旧南信濃村)するなど、生活環境に大きな影響を及ぼしました。

2) 事業の投資効果

- 災害時においても事前通行規制区間を回避することができ、日常生活の中心地である飯田市や浜松市中心部へのアクセスが改善されます。
- 三遠南信地域では災害時に相互応援を行う協定を結んでおり、災害時の広域的な防災体制がより強化されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■事前通行規制区間と通行止め発生箇所



■H22.7豪雨災害時孤立集落発生状況



2) 事業の投資効果

■三遠南信災害時相互応援協定の支援



「三遠南信地域連携ビジョン」※における災害時の相互応援協定

- 1.救出・救護、応急復旧等に必要の職員の派遣
- 2.救出、医療、防疫、施設の応急復旧等に必要の資機材(車両を含む。)及び物資の提供又は貸与
- 3.食料、飲料水、生活必需品等の救援物資及びその供給に必要な資機材(車両を含む。)の提供
- 4.児童生徒その他被災者の一時受入れ
- 5.前各号に掲げるもののほか、特に要請のあった事項

※三遠南信地域連携ビジョン

三遠南信地域連携ビジョン:東三河、遠州、南信州地域エリアの市町村にて設立された「三遠南信250万流域都市圏の創造」をテーマにした三遠南信地域一体での地域づくり

23. 三遠南信自動車道の整備効果③(救急医療活動の支援)

③ 救急医療活動の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

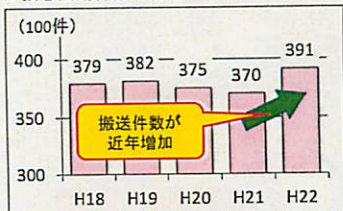
- 三遠南信地域の救急出動件数は増加しており、その搬送人員に占める高齢者の割合は全国平均に比べ高い状況です。
- 三遠南信自動車道沿線地域には、第三次救急医療施設に60分以内でたどり着けないエリアが存在しており、救命救急が困難な状況です。

2) 事業の投資効果

- 三遠南信自動車道事業中区間の整備※により、三遠南信地域における第三次救急医療施設への60分カバー圏域が拡大し、約7千人(3%)増加、南信地域では全市町村が60分カバー圏域となるなど、高次医療サービスが向上します。
- 佐久間道路・三遠道路(鳳来峡IC~浜松いなさJCT間)の開通後は搬送時間が短縮され、救急医療活動に貢献しています。

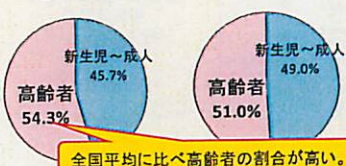
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■救急出動件数の推移(三遠南信地域)



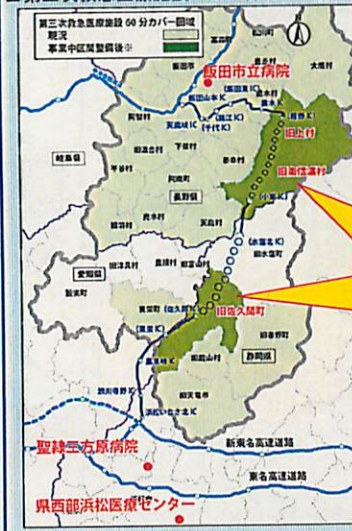
三遠南信地域:長野県飯田市・下伊那郡、静岡県浜松市、愛知県北設楽郡に設定

■救急出動人員の内訳(H22)



2) 事業の投資効果

■第三次救急医療施設への60分カバー圏域



■第三次医療施設への搬送回数と時間短縮(佐久間ICまで開通時)



搬送回数:天竜消防署佐久間出張所、新城消防本部ヒアリング結果
所要時間:H22道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)
三遠南信自動車道:設計速度にて算出

■消防本部へのヒアリング

新城消防本部の声
三遠道路(鳳来峡IC~浜松いなさJCT)の開通前に比べて、東栄病院から豊橋市民病院間の所要時間が約10分短縮したとともに、走行性が向上し患者さんや運転手の運転時の負担軽減にもなっています。

※事業中区間:飯倉道路、青前峠道路、佐久間道路・三遠道路が対象

24. 三遠南信自動車道の整備効果④(地域活性化の支援)

④ 地域活性化の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

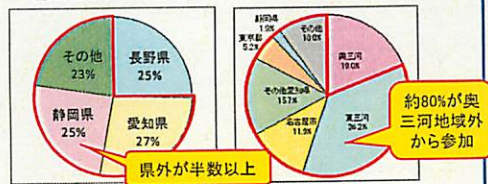
- 三遠南信自動車道の沿線は、多くの観光資源を保有しており、観光客の半数以上は県外や域外からの来訪者です。
- 観光客数は近年特に減少傾向にあり、域外からの観光客の来訪は地域活性化に重要となります。

2) 事業の投資効果

- 飯喬道路(飯田山本IC~天龍峡IC)の開通後、飯田市の主要な観光地である名勝天龍峡周辺では、観光客数が増加しました。
- 三遠南信自動車道事業中区間の整備※によるアクセス性向上から、三遠南信自動車道沿線地域の観光施設への観光客が増加し、地域の観光産業の活性化が期待されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 三遠南信自動車道周辺の観光客の利用特性
<遠山温泉郷(南信地域)> <東栄町花祭り(奥三河)>



出典:遠山温泉郷でのアンケート調査結果(H23.8.7) 出典:東栄町提供データ(H23.11現在)

- 三遠南信自動車道周辺の観光客の利用特性



出典:長野県観光地利用者統計調査結果、静岡県観光交流の動向、愛知県観光レクリエーション利用者統計

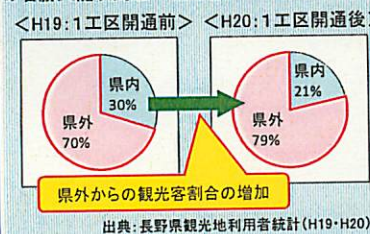
2) 事業の投資効果

- 名勝天龍峡周辺の県外から観光客数の推移



出典:長野県観光地利用者統計(H16~H22)

- 飯喬道路(飯田山本IC~天龍峡IC)開通前後の名勝天龍峡周辺の観光客内訳の変化

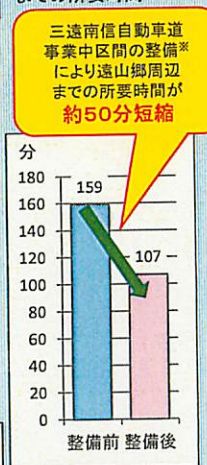


出典:長野県観光地利用者統計(H19~H20)

- 三遠南信自動車道周辺の主要な観光施設



- 浜松市から遠山温泉郷までの所要時間



出典:H22道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)三遠南信自動車道:設計速度にて算出

※事業中区間:飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路、三遠道路が対象

おわりに

