

連載工事報告

恵那山トンネルの施工

(その2)

— 恵那山トンネルの調査経緯と全体計画 —

佐藤亮典*
中道文基**

まえがき

日本武尊が御東征のときに越えたと伝わる神坂峠(1595m)の言い伝えや、この地区がわが国の内陸交通の要衝として非常に古くから拓かれ、奈良朝時代にはすでに東山道として、多くの宿駅が常置されていたと言う伝説等については、すでに、「恵那山トンネル 建設への歴史的背景(本誌1972年1月号)」に詳述されているが、それらの背景は別としても、名古屋市から東へ、順次、多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市と伸びる段丘を塞ぐ木曾谷と、諏訪湖に源を発する天竜川に沿って天竜峡まで約60kmにかなり広く拓けている伊那盆地を南に閉じる伊那谷とを直結するこの恵那山トンネルの果たす役割と意義については、すでに各誌上でいふ古されたことではあるが、きわめて、大きいものがある。

本文は、「建設への背景」を引きついで、恵那山トンネルの全体計画とそれに至る調査の経緯を織り込みながら、概観しようとするものである。

(1) 中央道調査の経緯

恵那山トンネルの計画を記すに先き立って、全体として、中央道そのものの調査経緯に触れておく必要がある。

中央道の調査は、道路公団による段階までを含めて、次の4つの期間にわけられよう。

i) 予備調査期間(戦後～昭和31年)

戦後の荒廃した国土に立って、その背景部に高速道路を通そうという構想を抱いた先覚者は、田中清一氏である。氏は、まず、東京～神戸間約500kmを一直線で結ぶことを考え、自費の調査により、富士吉田を経て、赤

石、木曾の山脈を横断し、名古屋に出るルートを発表した。これが中央道の初名乗りであり、昭和29年の第19国会に、「国土開発中央道事業法案」の提案に至るもので、のちの「国土開発縦貫自動車道建設法」の母体ともなるものである。

こうした民間の動きに対し、建設省でも、昭和28、29年の両年度に調査費を投入し、また、上記「中央道法案」が提案されると同時に、中央道調査審議会(昭和29年6月)が設けられ、予備調査の時代にはいったものである。

ii) 直轄調査期間(昭和22年～昭和38年)

この中央道事業法案は、その莫大なる事業費、経過地域の苛酷な気象条件および3km以上の長大トンネルを5本も有する設計技術上の問題等を含んでいたため、衆議院では継続審議、参議院では審議未了となった。

しかしながら、昭和30年7月の第22国会への改めての提案、つづく昭和32年3月の第26国会での「国土開発縦貫自動車道建設法」の可決成立へとすすみ、建設省による本格的な直轄調査が開始されることになった。

調査は、昭和32年から34年にかけて実施され、「国土開発縦貫自動車道中央自動車道調査報告書(昭和34年12月)」として発表された。

その結果は表-1のように、延長3km以上のトンネルが5本もあり、このうちの神坂トンネルは、木曾山脈横断のもので、恵那山のやや北寄り富士見台の下を通ることになっており、現在の計画路線とはほぼ一致するものである。

このような長大トンネルと長大橋の連続する、いわゆる赤石ルートは、当時、技術的には可能とされたが、山岳道路の防災管理と経済効果の点から疑問視された。

昭和36年6月～7月にかけての伊那谷地区に発生した梅雨前線に伴う集中豪雨による大災害を契機として、

* 日本道路公団名古屋支社建設第二部長

** 同工務課長