

# 大阪メタルカレーOFF

序

明日はnagajisさん主宰の恒例イベント「メタルカレーOFF」が大阪で開かれるとのこと、私も初めてこれに参加すべく、今日は朝一番に自宅を出た。最寄りの八王子ICから中央道に乗ると、流石に土曜の朝らしく通行量が多い。定番のカツカレーを朝食とするため立ち寄った談合坂SAは満車寸前だった。あぶないあぶない。

ETCの高速休日1000円になつてから、東京と大阪を往復するのにも抵抗が少なくなったが、最初のうちは悩んだりしたものだ。

**中央道と東名道、どっちを使った方が早く行けるのだろうか...**と。

たぶん、同じ疑問を感じて両方のルートを往復してみた人も少なくないと思うが、結果はどうだっただろう。これはもう、ほぼ例外なく一方の勝利に終わったのではないだろうか。10回に9回までは、中央道の方が近く、そして早かったはずだ。

事実、調べてみると東名道の東京IC〜小牧JCT間が約340kmであるのに対して、**中央道の高井戸IC〜小牧JCT間は約287kmと、50km以上も近いのである。**確かに東海道の方が平均的な車線数も多いし、アップダウンは少ないのだが、この距離差は大きい。

カツカレーを食べ終え、渋滞が始まらぬうちに出発した。八王



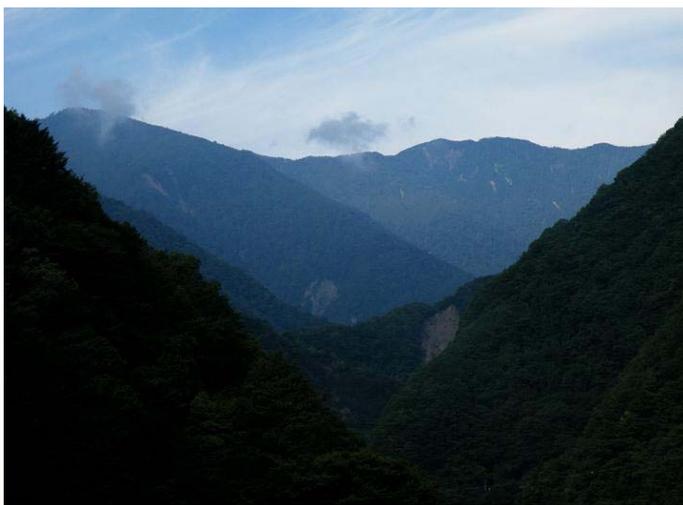
混み合う談合坂SA。

# 大隈メタルカレーOFF

子から約45kmの所にある大月JCTではそのまま本線を進む。まもなく真つ正面に巨大な富士山の下半分が見えてきた、上の方は白い雲に隠れているが、西の雲は切れ始めているので、天気は回復しそうだ。

富士吉田JCTで東富士五湖道路を左に分け、本線は樹海に高く盛り土された道を真西へ向かう。次の精進湖ICの出口レーンが渋滞しているのを脇目に見る。行楽客の多くがここで降りるのは毎度のことだ。やや長いトンネルを数本抜けると延々と長い下り坂である。ここは覆面パトも多い所で、前に一度やられているし注意しなくては。

下りきった所が、八王子から105kmの富士川ICだ。ここではいま、中部横断自動車道と交差する富士川JCTの工事が始まっている。そしてここからまた長い長い登り坂が始まる。数年前に登坂車線が出来たのでずっと3車線だが、それでも道一杯に車・車・車。早川ICを過ぎて山梨県内最後の雨畑湖SAに入る。トイレ休憩。ここは見晴らしの良いSAとして知られているが、予想通りに青空が広がってきたのに気をよくした私は、敷地内の展望台に上ってみた。これから越える南アルプスの峰々が爽快だ。深呼吸をして背筋を伸ばす。



雨畑湖SAからの南アルプスの眺め。

運転再開。ここから先は中央道最大の難工事だった山岳区間だ。幾つかの短いトンネルを抜けると、いよいよ一本目の長大トンネ

## 大隈メタルカレーOFF

ルである**硯石トンネル**（7025m）に入る。ちょうどその中に静岡との県境があり、側壁のタイルに大きく静岡と描かれている。トンネルを出るとすぐに**大井川IC**だが、ここは一年のほとんどの期間封鎖されているという珍しいインター。今日もやはり接続する県道の落石通行止で封鎖されていた。しかし併設されたPAの駐車場だけは賑わっているようだった。

畑薙湖を左に見下ろしながら、ヤレヤレトンネルという変わった名のトンネルをくぐると、いよいよ残雪を頂いた赤石山脈主稜線へと向き直る。この大山脈を前に「やったるで！」という気持ちにさせる車窓はいつ見ても素晴らしいもので、「日本の道100選」に選ばれているのも頷ける。そして中央道では**恵那山トンネル**に次いで長く、全国でも6番目（5位が**恵那山トンネル**、7位が**新神戸トンネル**）という**赤石トンネル**（8058m）に入る。このトンネルの中央付近が長野県との境であるが、そこは日本の高速で一番高い標高1095mの峠である。

トンネルを抜けると素晴らしい青空。人家の見えない遠山川の深い谷間を、中小のトンネルを連ねて延々下る。近年の町村合併でこの辺りも飯田市だが、とてもそんな雰囲気にはならないまま、国道152号との交差点に造られた**木沢IC**だ。ここでは将来的に三遠南信自動車道と分岐する計画がある。



赤石トンネル内部。中央構造線に近く、非常な難工事だった。

# 大隈メタルカレーOFF

富士川ICからここまでの約55kmの区間が、東西両京を最短で結ぶ中央道の要と言える部分であり、「南アルプスハイウェイ」と愛称されている。暫定2車線で開通した当時は、渋滞のためトンネル内に3時間以上も閉じ込められることもあったらしい。

ここからはアルペン的な山岳風景から日本的な里山風景に戻るが、次の天竜峡ICまでの区間も伊那山地越えでトンネルが多い。特に鍵懸トンネル（4690m）と千代トンネル（3110m）が長く、中央道の第4位と5位を占める。そして阿智JCTで諏訪方面から来る伊那自動車道と合流し、次の菌原ICを通過すると、中央道最長の恵那山トンネル（8649m）である。このトンネルは当初**神坂トンネル**として建設されていた。

結局、東名道との合流地点である小牧JCTを通過したのは、八王子で乗ってちょうど3時間後だった。小牧JCTから吹田JCTまでも中央道の一部だが、ここは昔から名神高速の名前の方が通り良いようだ。そして昼前には無事nagajis宅に到着し、二人で翌朝の計画をむふふ…と立案したのだが、その話はまた今度としよう。

【続く】

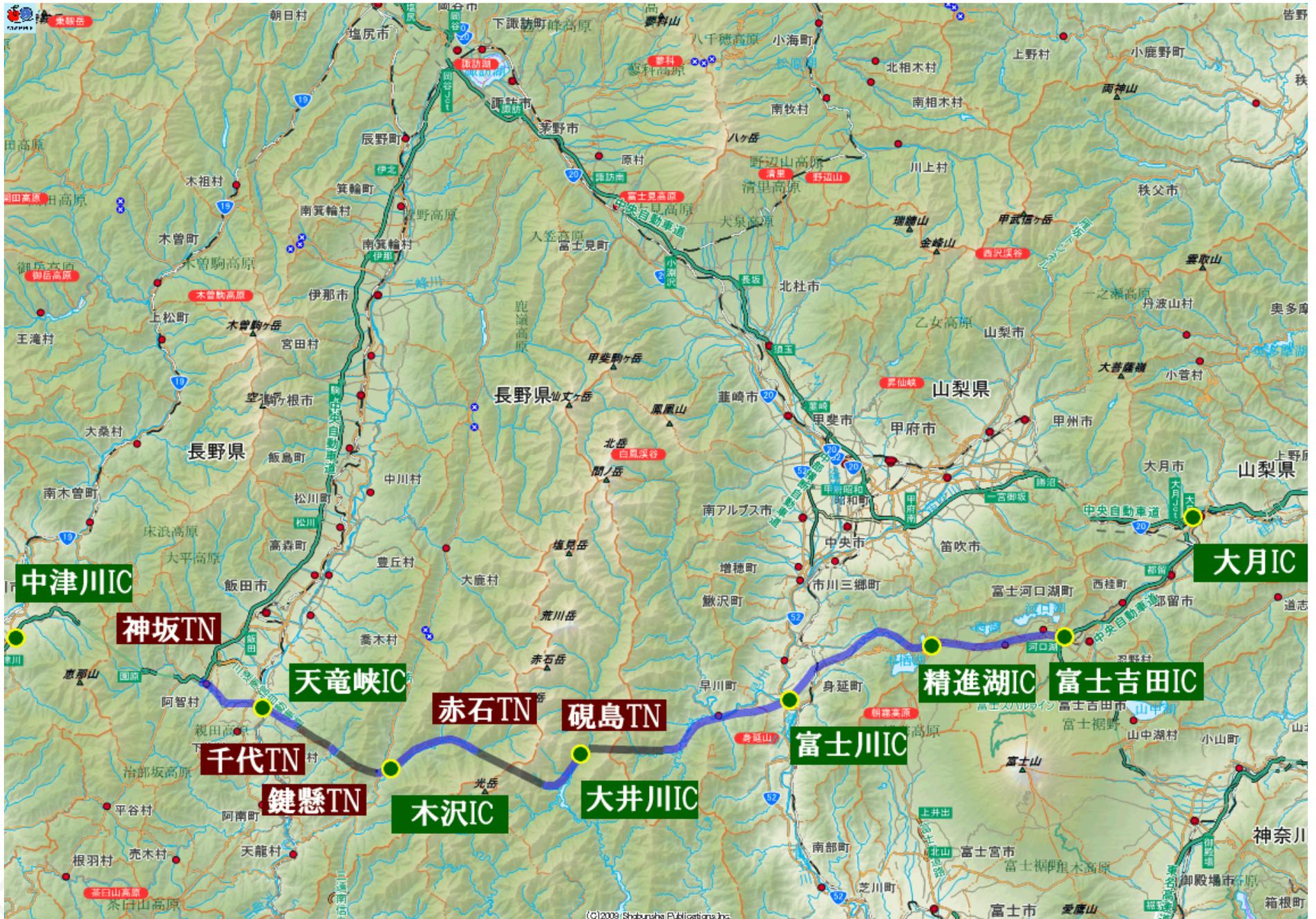
はい！

嘘でした！！

あなたはどこで「おかしさ」に気付かれましたか？ 最後まで「何をぬるいレポしてるんだ」としか思わなかった人は、よほど遠方にお住まいか、高速道路には全然興味ナツシングという人です。

私がいまレポトしたルートを地図に描くと、こんな風になりますよ。

ドーン！！



コイツはひどい妄想だ。

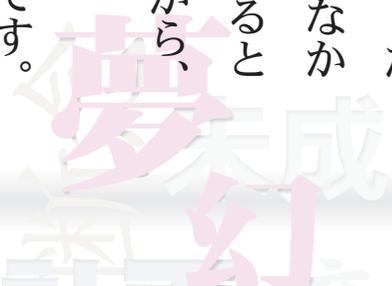
そう思った頃が私にもありました。でも、これは妄想なんかじゃないんです！ 前の〃偽レポート〃は大嘘でしたが、その中に出てくる**太字の地名**は全て現実に造られようとしていた構造物です。前ページの地図にあるインターチェンジやトンネルも全て、ちゃんと根拠のあるものです。

ご存じの人もいるのではないのでしょうか。中央自動車道が当初の計画では、諏訪と伊那谷を巡る現在のルートではなく、**南アルプス山脈と赤石山脈を大胆に貫通するルートであったこと**を。現在は支線のような**富士吉田線が実は本線だった**ということ

私がこの事に気付いたのは小学生の頃です。当時、親父が持っていた昭和40年頃の道路地図帳（縮尺40万分の1くらいで、とても実用に耐えるとは思えないものでした）には、「高速道路の予定線」としてはっきりこのルートが描かれていたのです。当時は「**西**」とか有りませんでしたから、学校の図書室かどこかで関係しそうな本を探して読んで、ひとり納得したのです。

でも、それ止まりだったんですね。当初の計画がそうだったとは分かってても、実際にどこをどう通っていたのかは分からなかった。それに、実際に工事されたけど中止になった区間があると、いうわけではないので、廃道探索の対象とはなり得ない。だから、ほとんど忘れていました。

でも、先日日野市の市政図書室に行ったら、見つけたんです。



今までになく詳しい資料。名前は「中央自動車道工事誌」（以下「工事誌」と略します）とあって、昭和45年に日本道路公団と高速道路八王子建設局（どちらも今はありませんね）が作ったぶ厚い技術誌です。ちなみに、昭和45年当時はまだ現在のルートの中央道も全部は出来ていませんでした。全線開通は昭和57年です。

今回は、少しも探索のないレポートです。でも、私は未成道路が好きなのと同じくらい、計画倒れになった道にも惹かれるんです。中央道の初期計画がどのようにして生まれ、なぜ廃案となっていたのか、それはどのような計画だったのかということ、**「工事誌」** および **「日本道路史」** を参考にして、出来るだけ分かり易く紹介してみたいと思います。題して…

## 夢幻の道を追う

どうです？　なんかワクワクしませんか？　今、JR東海がやるうとしている中央リニア新幹線建設は、未来の鉄道と盛んに宣伝されていますけれど、南アルプスを貫通する通路の建設自体は、昭和30年代に十分練られ、具体的な地質調査とルート選定までしていたんですよ。これがもし開通していたら…。夢が広がりますよね。東名道と中央道の力関係はどうなっていたでしょう？　沿道の都市の発展も違っていたかも知れません。第二東名なんて計画さえ生まれなかったかも。



# 夢幻の道を追う

第一回 中央自動車道

By ヨツキれん