特濃！ 廃道あるき　第三四回

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

“明けない冬期閉鎖”6年目の真相に挑む！

所在地
　長野県松本市
探索日
　平成２０年９月９日

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

前説：

※今回のレポートは、前々号（本誌63号）の続編ですが、本号のみでも読めるようになっています。

◇迂回路が存在しない国道158号の脆弱さ

今年（平成23年）6月23日、松本市の上高地入り口にあたる「釜トンネル」付近で突如起きた大規模な土砂崩れは、国道158号と県道上高地（かみこうち）公園線の路盤を埋め、上高地一帯に観光客や旅館の従業員ら1200人あまりが足止めされるという非常事態を発生させた。【実際のニュース記事】

平成20年に撮影した、国道158号ワラビ沢付近。今回も右の崩壊地が崩れたのかは不明。

このニュースに触れた私は、今から3年前（平成20年）の秋口に探索した、**あの廃道**がもし健在だったら、便利な迂回路になっていたのになぁと思い出した。それが（前々回と）今回取り上げる、「**上高地乗鞍（のりくら）スーパー林道**」である。

そこは今からほんの9年前の夏まで、上高地や白骨（しらほね）温泉、或いは乗鞍高原を訪れる人々が、普通にドライブコースに組み込むような、よく知られた道だった。

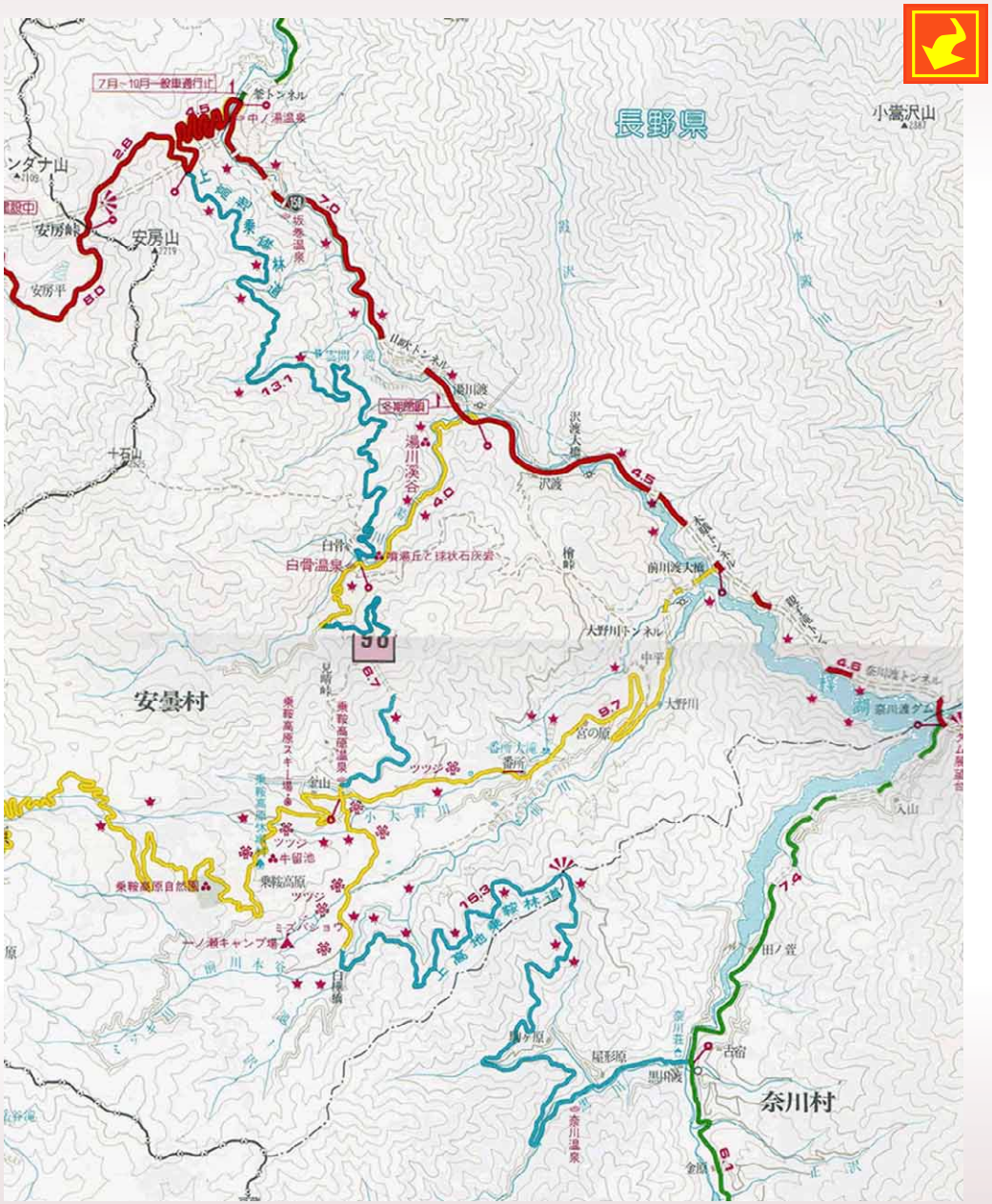
上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

◇封鎖された「C区間」の現状は「不明」

昭和63年発行の道路地図帳には、現在共に松本市の一部となっている奈川村と安曇村を結ぶ、「上高地乗鞍林道」と注記された**有料道路の青線が、はっきりと描かれている。**

今回、国道が通行止めになったワサビ沢は【このあたり】だから、林道が生きていたら、ちょうど良い迂回路になるはずだった。

ちなみに、平成17年7月にも国道158号の沢渡付近で大規模な土砂崩れがあり、国道は1ヶ月近く通行止めになった。だが、その際には、林道の後述する「B区間」が迂回路として活躍した。



「グランプリ10万分の１十部道路地図（昭文社）1988.5」より転載。

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

利用料　KAMIKOUCHI NORIKURA SUPER RINDO

●下記料金は、片道1回限りの金額です。

区間延長 / 車種別	A区間 (15.3km) 奈川温泉～乗鞍高原温泉	B区間 (6.7km) 乗鞍高原温泉～白骨温泉	C区間 (13.1km) 白骨温泉～安房峠	全区間 (35.1km)
大型	1.820円	950円	1.070円	3.840円
中型	1.420円	680円	810円	2.910円
小型	860円	420円	560円	1.840円
二輪	310円	210円	260円	780円

「上高地乗鞍スーパー林道公式サイト」より転載（同サイトは既に封鎖されているため、「インターネットアーカイブ」に保存されていたものを利用している）。

なお、今回の廃道探索よりも遙か前、この道がまだ有料道路として現役だった当時を、私は助手席で体験しているようである。実家にあったアルバムの一冊に、昭和62年に乗鞍高原で撮影した家族旅行の写真とあわせて、この道の「５００円」という通行券が綴じられていたのだ。だが、残念ながら、どんな道だったかの記憶は、ない。

この有料林道が無料解放されたのは平成20年である。それまでは全体をＡ・Ｂ・Ｃの３つの区間に分け、それぞれ料金を徴収していた。通行料金は平成15年当時で次の通りであった。

利用料 KAMIKOUCHI NORIKURA SUPER RINDO

●下記料金は、片道1回限りの金額です。

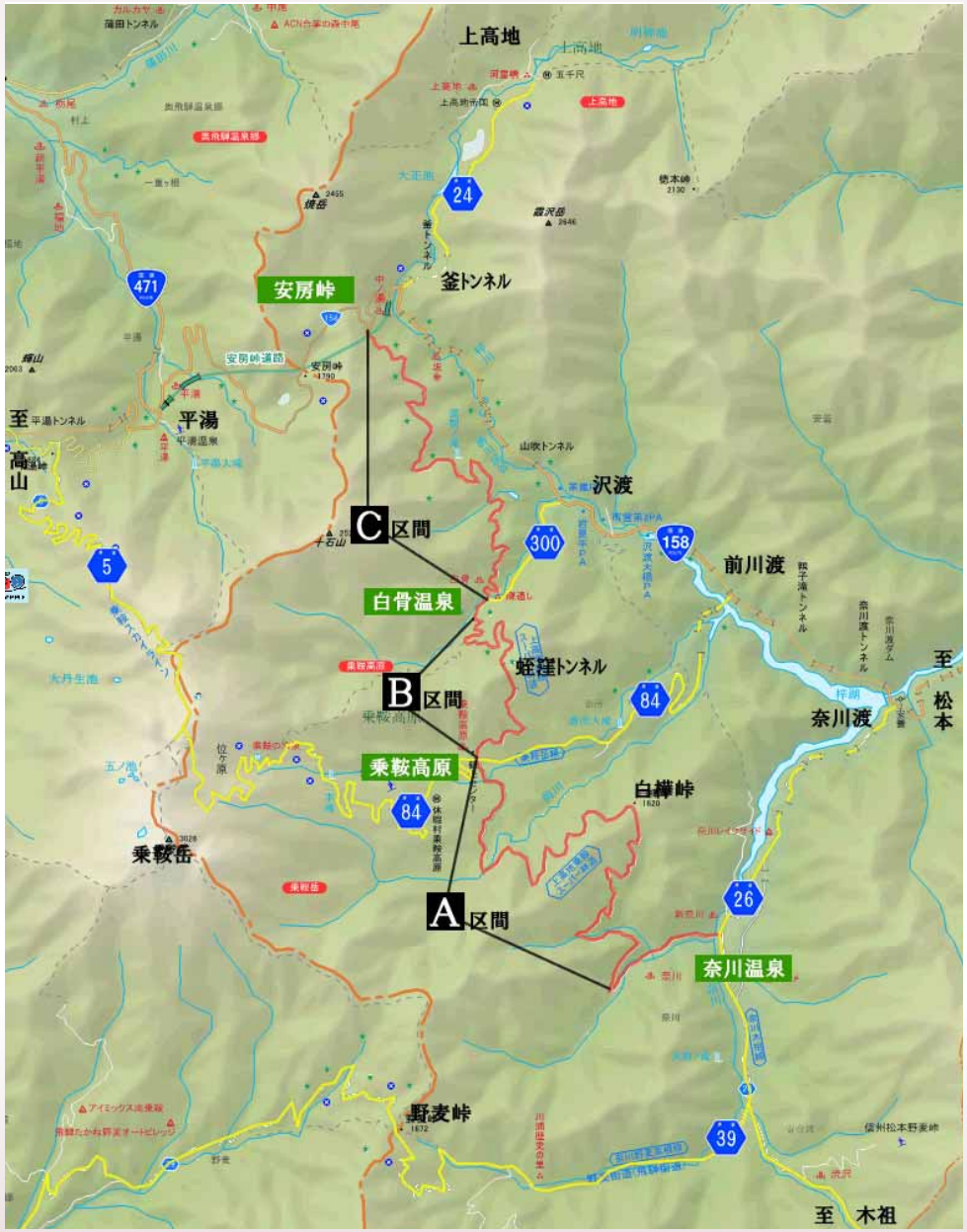
区間延長 車種別	A区間 (15.3km) 奈川温泉～ 乗鞍高原温泉	B区間 (6.7km) 乗鞍高原温泉～ 白骨温泉	C区間 (13.1km) 白骨温泉～ 安房峠
大型	1.820円	950円	閉 鎖
中型	1.420円	680円	閉 鎖
小型	860円	420円	閉 鎖
二輪	310円	210円	閉 鎖

「上高地乗鞍スーパー林道公式サイト」より転載（同サイトは既に封鎖されているため…以下略）。

小型車（普通車）の場合、A区間（奈川温泉～乗鞍高原温泉：15.3km）860円、B区間（乗鞍高原温泉～白骨温泉：6.7km）420円、C区間（白骨温泉～安房峠：13.1km）560円、全線（35.1km）1840円の料金であった。

これは無料開放前年の平成19年当時の通行料金表である。A・B区間の料金に変化は無いが、**C区間には全車種に赤字の「封鎖」の文字が躍っている。**

C区間（白骨温泉～安房峠：13.1km）については、無料開放になる前に封鎖され、そのまま現在も解放されていないのである。



上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

通行料無料化と共に消滅した「上高地乗鞍スーパー林道公式サイト」を【インターネットアーカイブ】でさかのぼる事が出来る最も古い記事は、平成15年10月のものだが、そこに「**C区間…春の雪崩の影響で今シーズンは通行止**」の記述を見つけた。また、【ウィキペディアの上高地乗鞍スーパー林道の頁】にも、「**C区間は２００３年に雪崩に伴う橋梁等の流出により、２０１１年現在に至るまで閉鎖されている**」とある。

詳しい被災の状況などは不明ながら、C区間は平成14年11月頃に例年通りの冬期閉鎖となってから、これまで一度も解放されていないようである。したがって、探索当時で閉鎖から6年目。現在は9年目ということになる。

封鎖された道の現状は、どうなっているのか。このまま廃止されようとしているのか。それとも、復旧工事が現在も続いているのか。そんな疑問を抱いたが、当時その答えはネット上になく、実際に現地を見たい欲求に繋がった。

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

◇「上高地乗鞍林道」小史1：基本計画

現地の状況を見てもらう前に、簡単にではあるが、この道の歴史を紹介しておこう。

「上高地乗鞍スーパー林道」という名で長い間親しまれていたこの道だが、建設時には奈川安曇林道と呼ばれていた。事業としての正式名は次の通りである。

特定森林地域開発林道
奈川安曇線

これは、特定森林地域開発林道事業という国営事業により計画された林道であり、林野庁の外郭団体として昭和31年に創設された森林開発公団が建設を担当した。

特定森林地域開発林道事業は、政府の所得倍増計画が進展し、国内の木材需要が極めて逼迫していた昭和40年に、未開発森林の大規模な開発および地域間格差是正の手段として、林業専用ではなく地域開発にも活用出来る高規格な林道（スーパー林道）を建設しようという目的をもって閣議決定された。そして同年にパイロット事業として取り組む、次の3路線が決定された。

・長野県の乗鞍岳山麓地域→奈川安曇線
・岩手県の岩泉町地域→奥岩泉線
・北海道の白糠町周辺地域→道東線

奈川安曇線は、最終的に全国で23路線が建設されるスーパー林道の第一号として、昭和40年7月19日に政令で路線が決定され、同年11月17日に公団は、実施計画を公表した。

この当初の計画は、工事が進展する中で何度か修正されるが、概略次のようなものであった。

奈川安曇線

・総延長　35.7km

・事業費　12億5871万円

・事業期間　昭和40～43年度

・林道の規格・構造

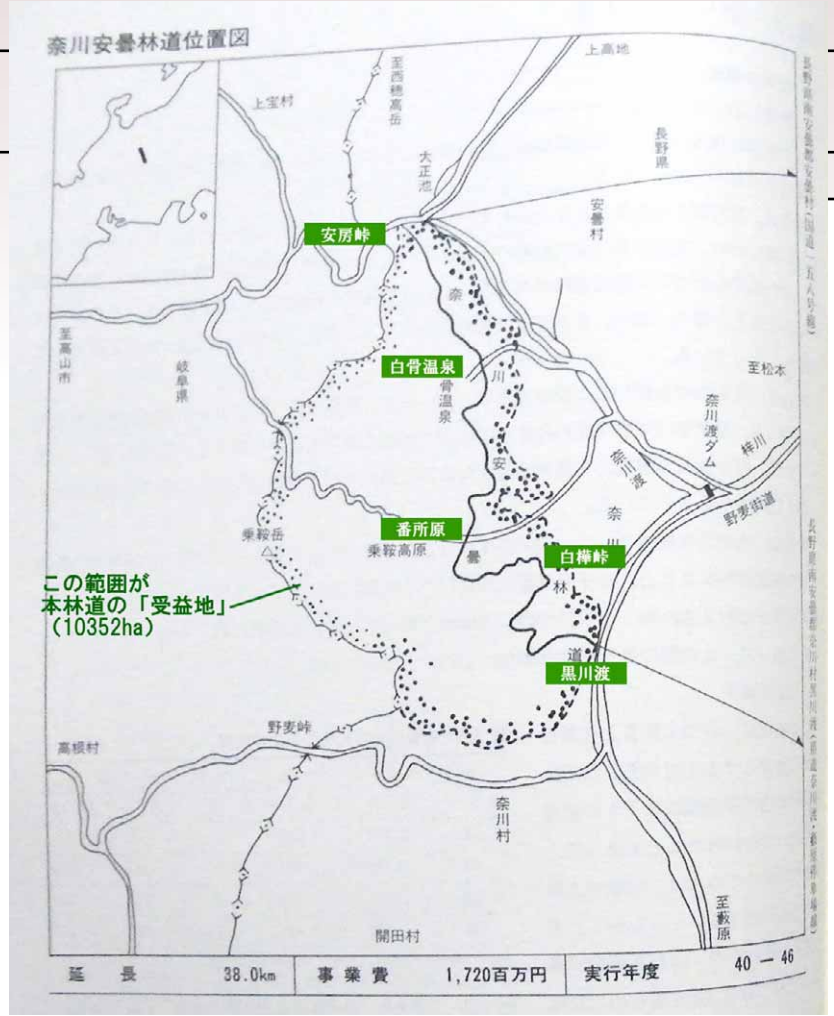
幅員　4.6m

最小半径　15.0m

最急勾配　10.0％

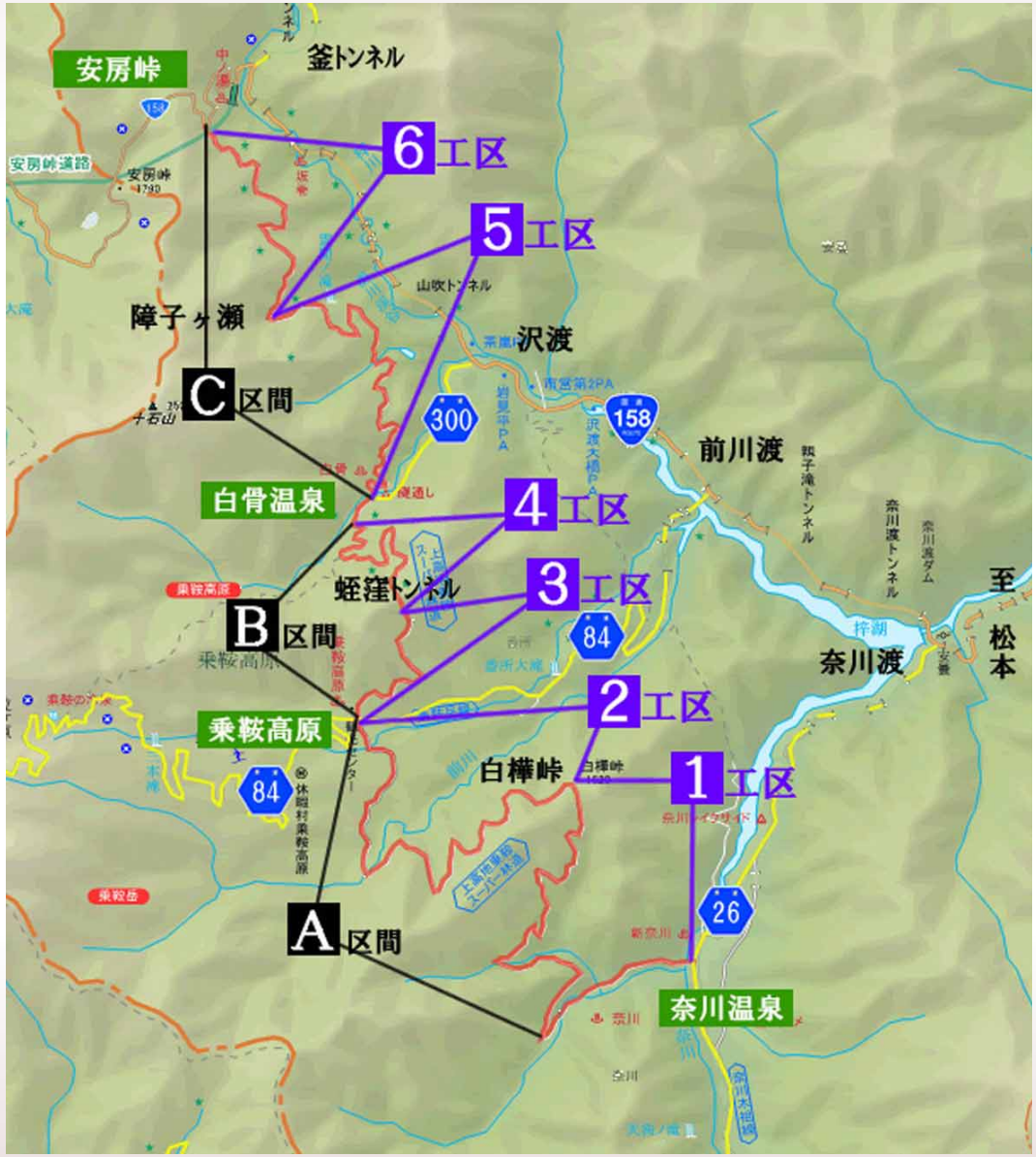
・路線の通過位置

奈川村字黒川渡（くろかわど）地内の県道奈川渡・薮原停車場線を起点として西南西に進み、白樺峠付近で同郡安曇村に入り、番所原（ばんどころはら）、白骨（しらほね）を経由して同村447番地地内で国道158号線に接する地点を終点とする。



上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

◇「上高地乗鞍林道」小史２：建設工事



工事は全体を６つの工区に分けて行われた。奈川村黒川渡（奈川温泉）から安曇村番所（乗鞍高原）への第１第２工区。番所から白骨へ向けて第３第４工区。そして白骨から安房峠へ向けて第５第６工区となる。後の「C区間」はこの第５第６工区である。

工事は昭和40年12月に第１～第４工区で着手され、41年度から第５工区、43年度から第６工区が着手された。当初順調に工事は進んだが、43年度には第３工区のトンネル（蛭窪トンネル全長６９４ｍ）で落盤事故が発生するなど、北アルプスの険し

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

い地形と、冬期間の激しい積雪のため、次第に難工事となっていった。

当初の実施計画では、昭和43年度内の全線開通を目指していたが、「予想以上の労務・資材費の高騰と難工事のため」（開通式での公団吉村理事長の祝辞より）、工期は2度延長された。また、後に多くのスーパー林道の建設事業と激しく対立することになる自然保護運動が勃興しはじめたことも、事業費や事業期間の延長を余儀なくした。

こうした実施計画の変更は全部で4回行われたが、1回目の変更が最も大きかった。

実施計画　第1回変更
・公告日　昭和44年4月21日
・総延長　35.7km　↓　38.7km
・事業費　1.25億　↓　1.58億
・事業完了年度　43年　↓　45年
・変更理由
白骨温泉北部のトンネル計画見直しによる延長の増／自然保護関連工事による事業費の増／上記に伴う事業期間の延長

この1回目の変更によって、路線長が3kmも伸びているのだが、これを「白骨温泉北部のトンネル計画見直し」だけによるものだと考えるのは無理があるだろう。外にも路線の変更や区間の見直しがあったと思われるが、記録が無く詳細は不明である。

そしてこの後も昭和45年3月、46年3月、同10月と小規模な計画の変更があり、完成時の計画は次の通りであった。

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

奈川安曇線　（最終計画）
・事業費　17億1981万円
・事業期間　昭和40～46年度
・総延長　38.0km

★上部半断面のみで開通した蛭窪トンネル

「三十年史」には、建設途中の「特記事例」として、次のような事が書かれている。それはなかなか驚くべき内容だ。

44年の初秋、上高地は紅葉時期に入り人であふれていたが、台風の来襲により、国道158号線と県道白骨線が寸断されたため、上高地には約8000人、白骨温泉には約800人が孤立した。（中略）このため長野県知事は、ようやく上部半断面が貫通したばかりのこの林道の蛭窪トンネルを通行させるよう、公団に対して緊急要請してきた。公団は、これを受けて、工事中のトンネル上半部に急遽仮路面を構築し、救急車と救援物資輸送車の通行を確保し、この要請にこたえることができた。

それにしても、この前年に崩落事故が発生したばかりの蛭窪トンネルだけに、現場関係者は気が気でなかったことだろう。

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

◇「上高地乗鞍林道」小史3：開通と長野県への移管

昭和46年11月12日、安曇村と奈川村の村界にある白樺峠にて竣工式が行われた。テープカットの後、番所までパレードを行い、近くの大野川公民館で祝賀会が催されたという。この式に参列した吉村公団理事長は、祝辞の中で「従来の林道の殻を破った画期的な林道であり、公団がこのような意義深い事業を実施出来たことは無上の光栄である」と述べ、後に大きな是否を巻き起こすスーパー林道計画の第一歩を締めくくった。

だが、竣工直後は一般開放されず、そのまま長い冬期閉鎖に入った。この間の昭和47年3月に、林道は公団から長野県へと移管され、県はその管理を長野県林業公社に委任した。また、県はこの林道を「上高地乗鞍スーパー林道」と命名し、有料林道として一般に開放することとした。そして同年6月17日に改めて開通式が行われ、供用が開始された。

「安曇村誌第三巻」より転載。上高地乗鞍スーパー林道鈴蘭料金所。

開通後の利用状況については、初年度が5万1千台で、3年後の50年度には7万9千台、55年度には9万9千台と増加の一途を辿っているが、その後の記録は不明である。また、A、B、Cの三区間の交通量は均等ではなく、当初より乗鞍高原と白骨温泉という著名観光地を最短で結ぶB区間がずば抜けてい

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

た。林業公社によって年々進められた舗装工事の進捗具合を見ても、昭和55年当時、B区間のみ完了していたが、A区間が約7割、C区間は5割であったことも、こうした事情をあらわしている。

その後の経緯については、情報は多くないが、最近に関して言えば、平成14年4月に長野県（林業公社）から地元の安曇村と奈川村に管理者が変更された。この経緯は不明である。実際の維持管理はあづみ森林組合に委任された。「公式サイト」を運用していたのも同組合である。

平成15年の春（冬期閉鎖期間中）にはC区間で雪崩が発生し、同区間は現在に至るまで封鎖されている。

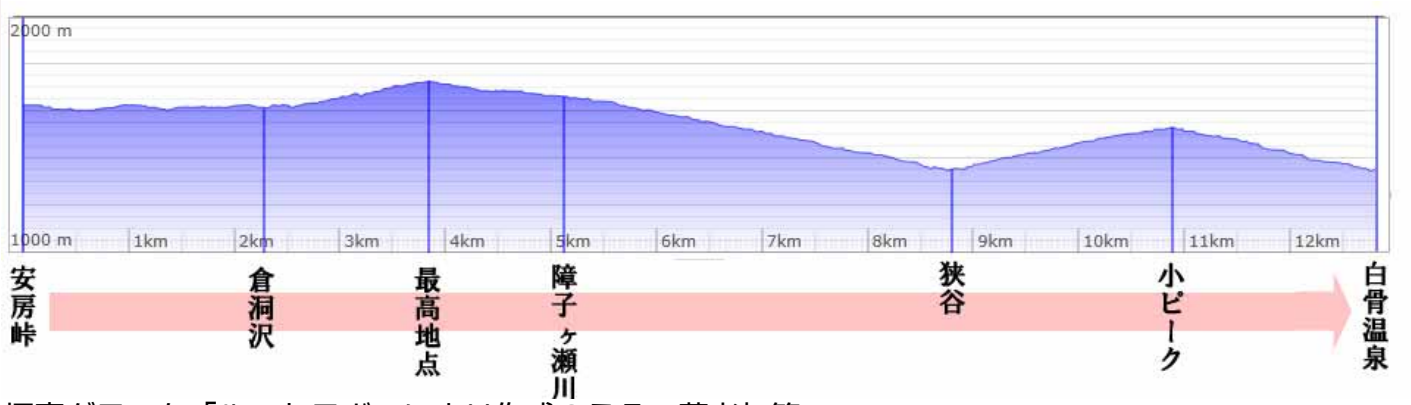
平成17年に安曇村と奈川村は松本市と合併し、管理者は自動的に松本市となった。したがって現在の林道は全線が松本市道であると思われる。また、平成19年にあづみ森林組合は、松本広域森林組合へと改組されている。平成20年からは、全区間で料金の徴収業務を終了し、無料開放された。

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

◇探索計画。C区間を北から南へ自転車で

今回の探索対象ははじめからC区間のみとした。これだけで13㎞もあり、全線が廃道だった場合、時間的にも体力的にも〝ビッグターゲット〟になる可能性が十分あった。

探索の手段はいつもの自転車（MTB）とし、行動は単独。探索の季節は（特に意図するところはなく）9月となった。



標高グラフを「ルートラボ」により作成のうえ、著者加筆。

【全体図】

探索はC区間（と林道全体）の終点である安房峠側から始め、南下してC区間の起点、白骨温泉を目指すことにした。この方向を選んだ理由は、その方が楽そうだったからである。

この方向で探索すると、標高1630mからスタートし、途中の標高1780mの最高所からは下り基調となって、途中一度だけ登り返しのピークがあるが、最終的に標高1330m付近の白骨温泉に下ることになる。

もっとも、この探索全体の起点と終点は、沢渡地区にある公営駐車場（標高約1000m）で固定されており、そこから安房峠へ向かう部分も自力（自転車の

上高地乗鞍スーパー林道［C区間］（後編）

自走）なのだから、上り下りの〝全体収支〟はコースの順逆で変化しない。ただ、廃道を上るのか下るのかという違いであり、私は後者を選んだのである。確実に突破が出来ないと、最悪の展開になるコース取りだが…。

さて、「前編」（本誌63号）では、林道探索の前哨戦となった、中ノ湯から林道入口までの国道１５８号安房峠旧道を紹介したが、今回はいよいよ林道本体の探索に入る。

続きを読む（ダウンロードページへ）