

中央自動車道長野線と長野県の観光

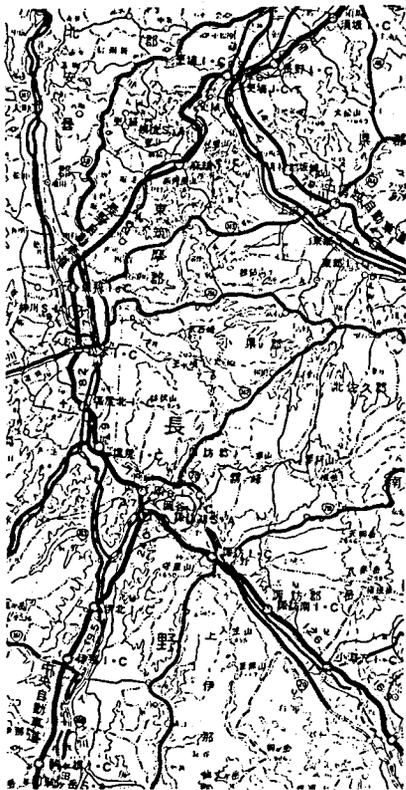
小林 幹 男

はじめに

中央自動車道西宮線は、昭和50（1975）年に駒ヶ根～中津川間が開通し、さらに、昭和58（1983）年に高井戸～西宮間の全線が開通して、長野県も愈々本格的な高速自動車道時代に突入した。

この路線は、関東から、諏訪・伊那谷の工業地域、観光・リゾート地域を通り、県内総延長122.2kmの自動車道で、岐阜県境の恵那山を8,649mのトンネルで貫き、中京地域に通じている（図1）。

図1 長野県の高速度路



中央自動車道長野線（長野自動車道、以下この通称によって記述する）は、岡谷市で中央自動車道西宮線と分岐し、松本平を通して更埴市で関越自動車道上越線（上信越自動車道、以下この通称によって記述する）に接続する総延長75.8kmの自動車道である。

この路線は、長野県の中心部を縦断し、中信地方の観光、産業・経済の発展に大きな影響を及ぼしている。周辺の観光地に与える影響は、今後の観光県長野を考える上で、看過できない問題である。

本研究の動機とねらいは、このような趣旨に基づくものである。

また、長野県には、さらに県の東北部を横断する上信越自動車道が計画されている。この自動車道は、関東から佐久平に入り、小諸市・上田市を通して更埴市で長野自動車道と接続し、長野市・須坂市・中野市を経て上越地方に通じる県内総延長111.2kmの自動車道である。この路線は、平成4（1992）年度中に藤岡市～佐久市間と更埴J.C.T～須坂市間が開通する予定である。

この研究の第二のねらいは、昭和63（1988）年8月までに供用を開始した長野自動車道塩尻～豊科間4ヶ所のインターチェンジの利用状況とその特色、周辺観光地への影響、各観光地の利用状況等を調査・研究することによって、長野市周辺に設置されるインターチェンジの利用形態を予測し、北信濃を中心にする観光地の課題を明らかにしようとするものである。

本稿に使用する資料は、日本道路公団名古屋管理局松本管理事務所（以下松本管理事務所と略称する）、

長野県商工部観光課、及び松本市・上田市・坂城町など高速自動車道沿線の各市町村から提供されたものである。

1 中央自動車道と地域社会への影響

(1) 中央自動車道の建設

わが国の高速道路計画は、ドイツのアウトバーン建設に刺激されて、昭和15（1940）年ごろ、内務省によって始められた。内務省土木局は、昭和18（1943）年に約5,400kmの全国自動車道路網建設計画を策定した。しかし、この計画は、戦争の激化によって中断され、昭和27（1952）年に戦前の調査計画を検討して、東京～神戸間の高速道路建設のための調査が再開された。

日本道路公団が、昭和31（1956）年に特殊法人として設立され、日本道路公団法によれば、道路公団は高速道路と一般有料道路、及び関連施設を建設・管理する全国的組織として、円滑な交通を確保する役割を担っている。

翌年4月には国土開発縦貫自動車道建設法が議員立法で制定され、この3,000km構想では、「国土の普遍的開発を図り、画期的な産業の立地振興、及び国民生活の拡大を期し、新都市、新農村の建設を促進する。」として、地域振興を中核に据え、東京～名古屋間の路線を中央道案で計画した。

しかし、この中央道案は、複雑な地域の利害関係がからんで東海道案と対立し、激論が展開された。結局この問題は、昭和37（1962）年の国会審議に持越され、両案が同時に成立することによって決着した。

このような事情で、この高速道路計画は、両案が共通する名神高速道（古牧～西宮間189km）から施工することになり、昭和32（1957）年10月に施行命令が出され、外資などの借入金によって着工された。そして、昭和38（1963）年7月には、栗東～尼崎間71kmが開通し、わが国の高速自動車道路供用の端緒となった。

また、外資などの借入金を導入して建設する方式は、わが国の高速道路が有料制という独特の制度を採用することにもなった。

中央自動車道は、昭和32年の国土開発縦貫自動車道建設法によって、東北・北海道・中国・四国・九州の各自動車道とともに予定路線に組込まれた。

この路線の施行命令は、昭和41（1966）年に出され、昭和48（1973）年に瑞浪～多治見間が開通した。このときわが国の高速道路は、ようやく総延長1,000kmに達したのである。

中央自動車道は、その後10年余の歳月を費やし、昭和58年11月10日に総延長273kmの全線が開通して、長野県の南信地方も、ようやく関東・中京と高速道路で結ばれ、高速交通時代を迎えた。

中央自動車道は、諏訪・伊那地方の物流・観光に大きな影響を与え、諏訪・岡谷地区の諸産業は、この路線の開通によって、さらに好条件の立地を求めて上伊那地区に進出し、周辺地域へと拡大した。

また、諏訪郡原村では、恵まれた自然環境と時間的距離の短縮という高速道路のメリットを大都

市との交流による村づくりに生かして成果をあげている。

伊那地方では、駒ヶ根市の昭和伊南病院・伊那中央病院などを核とする広域医療システムづくりを企画し、また、中央アルプスの駒ヶ岳・千畳敷カールと山麓の高原を中心に観光開発を進めている。この結果、広域医療システムの定着と観光面での発展が著しい。

表1 駒ヶ根市の観光

単位100人

	40年	50年	60年	62年
県内	1,076	2,964	3,657	3,848
県外	377	4,104	7,479	8,643
総数	1,453	7,068	11,136	12,491

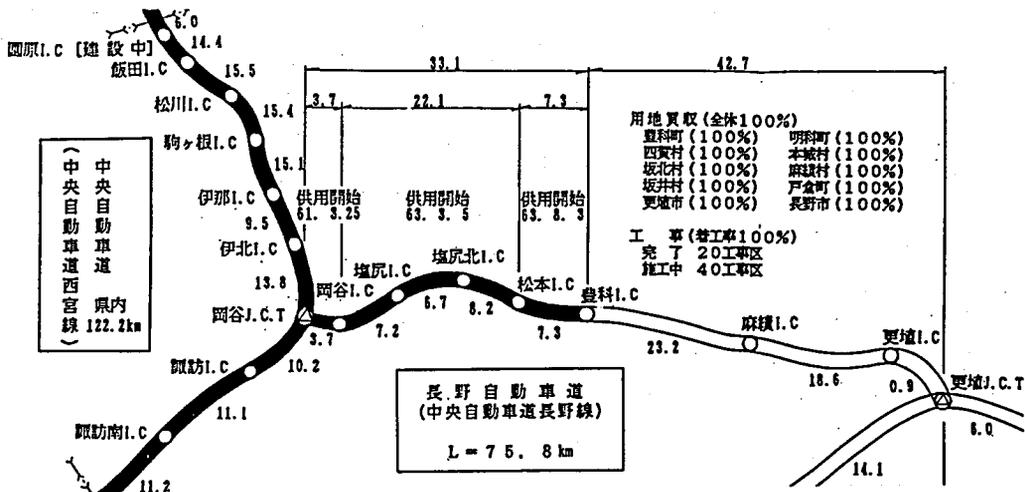
駒ヶ根市の観光客は、表1のとおり昭和62(1987)年の観光客が、昭和40(1965)年と比較して86%も増加し、延数が1,249,100人となっている。特に、県外客の増加が著しく、この間の増加率は、約23倍となっている。これは高速道を利用した観光客の増加とみることができる。

また、駒ヶ根市では、工場の誘致による工業化を推進し、昭和60(1985)年の駒ヶ根市の産業別人口は、昭和40年と比較して第1次産業が、28.6%減少しているのに対し、第2次産業が18.2%、第3次産業が10.4%も増加し、産業構造の急速な高度化がみられる。

(2) 長野自動車道の建設

長野自動車道は、昭和45(1970)年に岡谷・松本間の基本計画が策定され、昭和48(1973)年10月に施行命令が出された。この路線については、昭和53(1978)年12月に発表され、8年後の昭和61(1986)年に、高架橋とトンネルを主体とする3.7kmの岡谷J.C.T～岡谷間の供用が開始された。

図2 中央自動車道のI.C



その後、図2のとおり昭和63（1988）年8月までに岡谷J.C.T～豊科33.1kmが完成して供用を開始し、中信地方にも愈々本格的な高速交通時代の波が訪れた。

現在わが国の高速道路は、当初の「国土縦断型」から国土開発幹線自動車道構想によって「横断型」を加え、さらに高規格幹線構想によって「網の目型」へと発展しつつある。

しかし、予定路線の総延長11,520kmに対し、現状は、平成3（1991）年12月に中国横断道千代田～旭間が供用を開始して、ようやく総延長が5,000kmに達し、予定路線の約40%が供用路線となった。

2 インターチェンジの利用形態

(1) インターチェンジの類型

高速道路は、インターチェンジによって一般道路と接続し、有料制を採用しているわが国では、料金所としても重要な機能を果たしている。

インターチェンジは、その立地条件によって、地方の産業・経済・観光資源と密接に結びつき、物流・観光・通勤などの諸機能をもって、工業型・観光型・農業型・水産型・地方拠点都市型など、いくつかのパターンに分類することができる。

わが国の高速道路のインターチェンジは、諸外国の配置基準を参考にして設置され、現在全国に450ヶ所のインターチェンジがつくられている。

中央自動車道西宮線の長野県部分のインターチェンジは、当初7ヶ所であったが、平成4年（1992）3月に飯田I.Cと中津川I.Cの間に園原I.Cが供用を開始して8ヶ所となった。

県内の各インターチェンジの間隔は、図2のとおり平均間隔が15.2kmで、平野部タイプの基準になっている。

名神高速道路では、当初大都市周辺部5～10km、平野部15～25km、山間部29～30km間隔とされ、平均間隔が14.6kmであったが、その後5ヶ所のインターチェンジが増設されて、現在は平均間隔10.5kmになっている。

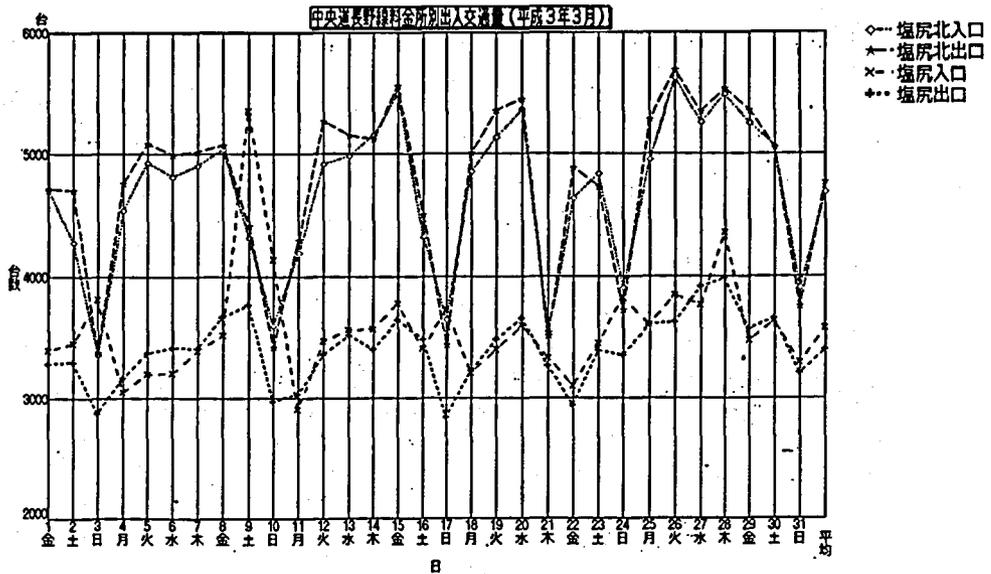
長野自動車道の供用インターチェンジは、岡谷・塩尻・塩尻北・松本・豊科の5ヶ所で、その間隔は図1に示すとおり平均7.35kmである。

本稿では、岡谷を除く塩尻・塩尻北・松本・豊科の各インターチェンジの利用状況と特色について検討し、その実態をできるだけ明らかにしたいと考える。ここに使用する資料は、すべて松本管理事務所から提供されたものである。

(2) 塩尻インターチェンジの二面性

図3は、塩尻I.Cと塩尻北I.Cの平成3（1991）年3月の日別・曜日別利用状況を示したものである。この月の1日平均入線車両は3,576台、出線車両が3,393台で、利用台数は長野自動車道4インターチェンジの中で最も少ない。この利用台数は、最も利用の多い豊科I.Cの約44.6%である。しかし、通過総数の1日平均台数は、前年比108%と逐年増加している。

図3 塩尻I.Cと塩尻北I.Cの曜日別利用状況



このインターチェンジの利用パターンは、基本的には出入線車両とも休日と日曜日に減少し、火曜日から金曜日に増加する高原型で、通勤・物流に利用されていることがわかる。しかし、季節的、あるいは連休などのゴールデンウィークには、逆に入線車両が土曜など休日の前日に増加する観光型の傾向も認められ、物流と観光の二面的利用を示している。これは木曾方面から入る観光客の動きを示すものと考えられる。

(3) 塩尻北インターチェンジと地域産業

塩尻北I.Cは、出入線車両ともに日曜日などの休日に激減し、火曜日から金曜日には高原状に増加するパターンを示している。これは典型的な通勤・物流型のタイプで、地域産業の実態から推考して工業型に分類される。

このパターンは、連休・年末年始を除く通年の傾向で、このインターチェンジが供用を開始した昭和63(1988)年3月から平成4(1992)年1月までの諸資料によっても基本的に変化がない。

このインターチェンジは、平成3年3月の1日平均通過台数が、入線車両3,881台、出線車両3,971台、計7,852台で、利用車両数は、豊科I.C・松本I.Cに次いでいる。

(4) 松本インターチェンジと地域の課題

図4は松本I.Cと豊科I.Cの平成3年2月の日別・曜日別利用状況を示したものである。このグラフをみると、入線車両は休日の日曜日に増加し、出線車両は休日前日の土曜日に増加する典型的な観光型を示している。

利用台数は、季節により利用台数の増減はあるが、利用のパターンには通年変化が認められない。この月の1日平均利用総台数は9,044台、入線車両平均が4,516台(日曜日平均5,573台)、出線車両平均が4,528台(土曜日平均6,120台)である。

図4 松本I.Cと豊科I.Cの曜日別利用状況

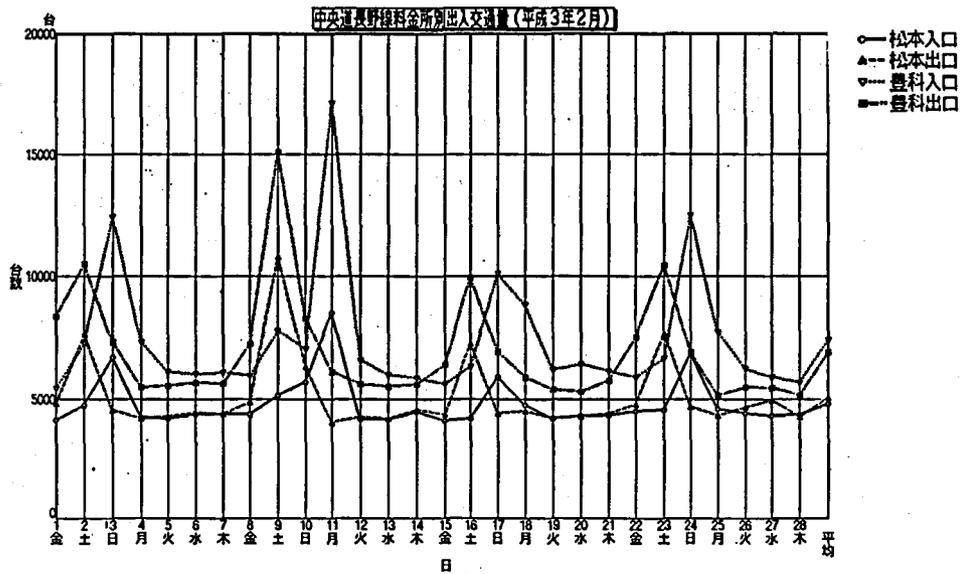
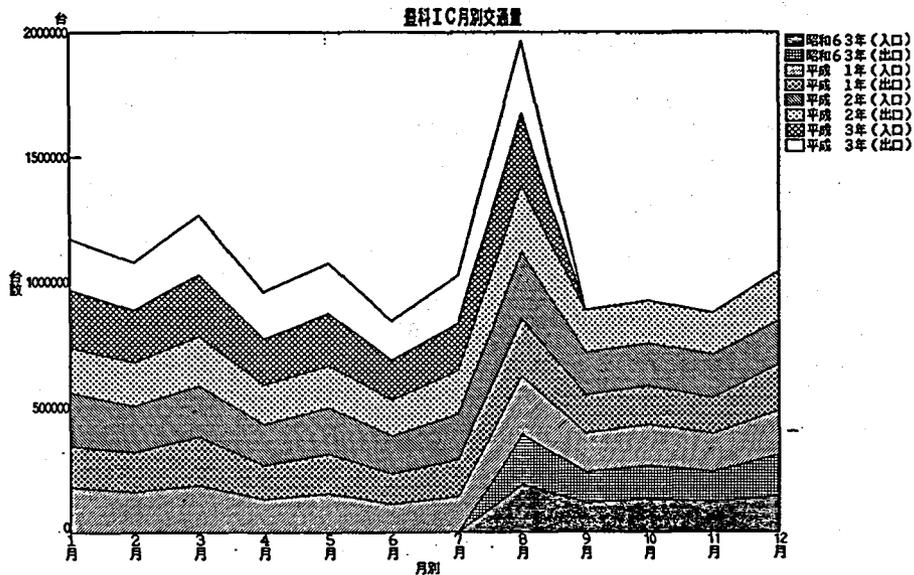


図5 松本I.Cの利用状況



松本I.Cの月別利用状況は、図5に示すとおり春から夏の観光シーズンに多い。スキー客などの多くは、豊科I.Cを利用していることが伺える。

松本市は、東信の上田市と比較すると、人口が1.68倍、産業別人口では、第1次産業1.65倍、第2次産業1.25倍、第3次産業2.16倍で、第3次産業人口の比率が高い。さらに商店数では2倍、従業員数では2.19倍、販売額では3.38倍で、上田市との人口比では約2倍に達し、商業都市としての性格が強い。これに対し鉱工業出荷額では1.11倍で、上田市が工業都市的性格をもっているのに対

し対照的である。

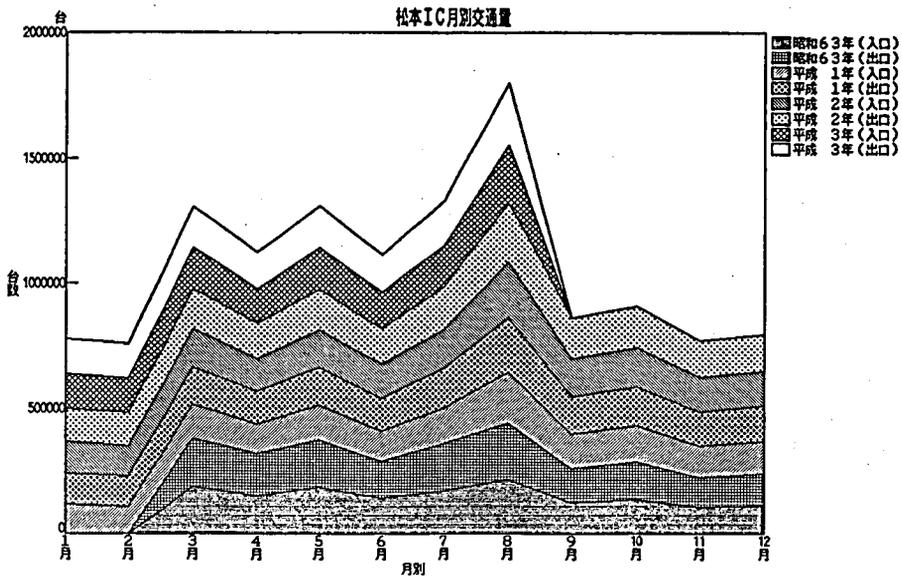
このように本県の代表的な商業都市である松本市の課題は、高速道路の高速性・利便性を商業活動に有効に生かすことである。長野県企業合理化協会の調査報告書『車社会における勤労者の買物行動』（平成2年度）によれば、高速道路を利用した買物は、全体として57.6%が松本市とあり、最も高い買物客の比率を示している（このアンケートは、複数の解答を認めている）。

しかし、反面30.3%が東京都へ、24.2%が名古屋市へ出て買物をし、特にまとまった買物、高額な買物が県外で行われている点などを注意する必要がある。商業都市松本市は、郊外店の問題や魅力ある町づくり、市街地の駐車場問題など課題が多い。

(5) 豊科インターチェンジと地域観光

図4による豊科I.Cの利用パターンは、松本I.Cよりもさらに顕著に休日前日に出現し、休日に入線車両が増加する（帰る）典型的な観光型を示している。この利用形態は、夏の観光シーズンと冬のスキーシーズンには、1日の出入線車両がそれぞれ15,000台以上を記録し、大町市方面へのアクセス道路の渋滞などが問題になっている。

図6 豊科I.Cの利用状況



豊科I.Cの月別利用状況は、図6のとおり年々増加傾向にある。また、年間をとおしてほぼ平均した利用状況であるが、供用開始以来夏の8月の利用が突出して多い。

平成3年3月の1日平均利用台数は、入線車両7,401台（日曜日平均10,514台）出線車両6,930台（土曜日平均11,509台）、計14,331台であり、前年比日平均では113%で、順調な利用率の伸びを示している。

3 長野県の観光地

(1) 観光対象と観光資源の区分

観光資源と観光対象の定義と区分は、定説と云えるものはない。

日本交通公社の『観光交通資源調査報告書』（1972）は、観光資源を自然資源と人文資源に区分し、次のように分類している。

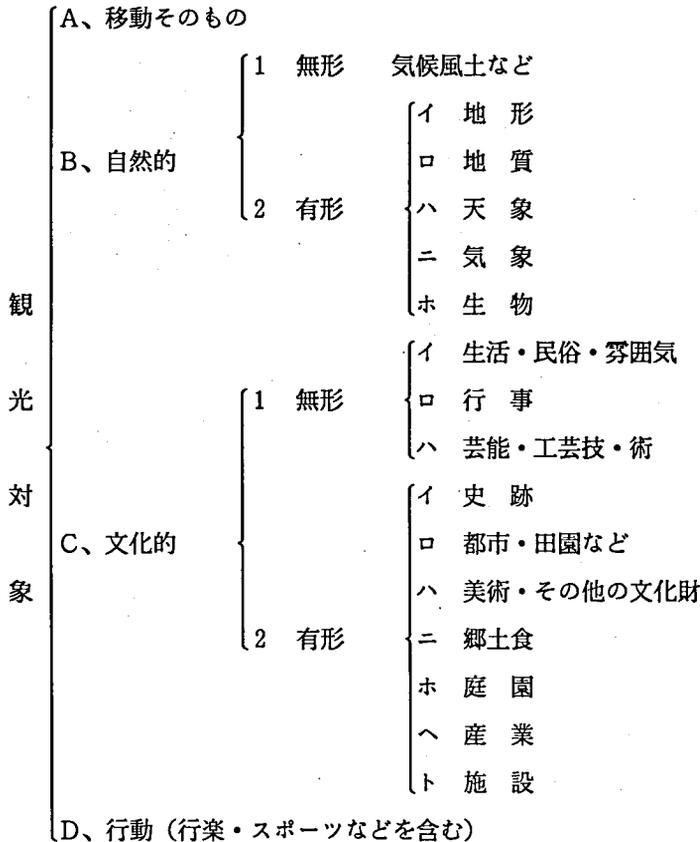
自然資源

山岳, 高原, 原野, 湿原, 湖沼, 峡谷, 滝, 河川, 海岸, 岬, 島嶼, 岩石, 洞窟, 動物, 植物, 自然現象

人文資源

史跡, 社寺, 城跡, 城郭, 庭園, 公園, 歴史景観, 郷土景観, 年中行事

また、観光対象の定義と区分についても、観光目的や観光地の利用形態によって多様であるが、財団法人国際観光記念行事協力会の『観光と観光事業』（1967）では、次のように分類している。



長野県は、自然環境に恵まれ、観光資源も豊かである。海辺の自然資源を除けば、すべての観光資源を充足している。今後の課題は、自然環境との調和、自然にやさしい観光開発と観光資源の活用が大切である。

(2) 観光地の利用状況の変化

長野県商工部観光課では、県内の観光地260箇所を8ブロックに分けて、毎年1月1日から12月31日までの1年間の『観光地利用者統計調査結果』をまとめている。

長野県は、自然環境と観光資源に恵まれ、平成2（1989）年の県内観光地利用者の延数は1億47万人、前年比で453万人、4.7%の増加である。

観光地の利用形態では、長野自動車道など高速道路の開通によって、県外からの観光客が年々増加し、日帰り客が僅かに増加傾向にあるなどの変化がみられる。また、全県的にみた平成2年の県内客と県外客の割合は、県内客28.8%に対し県外客が71.2%、日帰り客と宿泊客の割合は、日帰り客が53.9%に対し宿泊客46.1%である。

観光地の利用状況は、全県的にみたマクロな変化を把握するとともに、地域別にみたミクロな変化にも注目する必要がある。

表2 観光地の利用状況

単位100人

観光地	昭和60	昭和63	平成1	平成2
上高地	8,465	12,989	12,397	14,404
乗鞍	3,505	6,255	7,238	8,288
黒部ダム	10,801	12,757	14,556	15,912
八方尾根	8,090	8,321	9,675	9,028
梅池高原	2,197	2,761	3,477	3,622
白馬山麓	3,915	5,400	6,504	6,261
碓氷美術館	4,152	5,339	5,075	5,161
松本城	7,299	9,175	9,878	10,047
浅間温泉	5,576	6,024	6,218	6,264

本稿では長野自動車道の影響を検証するため、長野自動車道が供用を開始する昭和63年以後と、供用を開始する以前の昭和60年のデータを分析してみた。表2は調査対象とした観光地の中から、代表的な観光地の一部を抽出したものである。

この結果、長野自動車道沿線の松本平でも、利用客の急増した上高地・乗鞍・黒部ダム・白馬山麓などの観光地がある反面、梅池高原や碓氷美術館・浅間温泉などのように増加が余り目立たない観光地がある。

これは鉄道や路線バスなどの他の交通手段の利用が困難な観光地と、比較的容易に利用できる観光地、スキーなどの季節的利用が主な理由と考えられる。しかし、観光客のニーズに応じた対応、対策も今後の課題であろう。

また、長野自動車道が開通していない沿線の観光地、及び上信越自動車道沿線の観光地についても、できるだけ多くの資料を収集して検討してみた。この結果、北信地方の善光寺、志賀高原・湯田中温泉などの代表的観光地は、長野自動車道が豊科I.Cまで開通したことによる影響はほとんど

ど認められない。

また、東信地方の観光地や中央自動車道西宮線の I.C から利用できる美ヶ原高原・蓼科高原などの観光地も、有意の変化は認められない。しかし、戸倉上山田温泉の県外利用客は、長野自動車道の開通以後、やや減少傾向にある。これは観光客が、交通が便利で、周辺に観光資源が豊かな他の観光地に流れた結果であろうか。

この問題は、別所温泉の県外客が、増加傾向にあることを考えると、戸倉上山田温泉の大衆的観光化が、信州の自然美を求める観光客のニーズと矛盾し、ギャップを生んでいるとも考えられる。

ま と め

高速道路の波及効果は、まず沿線の観光地の利用に顕著にあらわれ、次第に他の産業部門に及ぶことが、先進地の動向から知られている。また、観光資源の活用と開発は、自然環境の保護が強く叫ばれている今日、自然にやさしい対応が重要である。

最近の観光客は、バスツアーを広く利用し、300km以上の遠隔地を旅することも稀ではない。観光客の選択は、その観光地の知名度とルート観光の利便性が大きく左右していることも見逃せない。

長野市とその周辺地域の観光は、森の杏、松代・小布施の史跡、川中島の古戦場、善光寺、戸隠の寺社と自然、野尻湖・志賀高原の自然などの「点の観光」ではなく、いくつかの観光地を多角的に利用するルート観光づくりが課題になる。

長野自動車道のインターチェンジが建設される麻績は、古代「更級郡九郷」の一つで、その最南端に位置し、延喜の官道の麻績駅が置かれた所である。また、平安時代の末期には、伊勢神宮の荘園「麻績御厨」が設けられた地である。

さらに、江戸時代には、善光寺街道の麻績宿として、善光寺詣りや伊勢詣りの人々で賑わい、松尾芭蕉をはじめ多くの文人墨客が往来した。

明治33(1900)年に篠ノ井線麻績駅が開設され、現在長野自動車道麻績 I.C が建設されている交通の要衝である。

しかし、最近は人口が流出して過疎の村になりつつある。麻績村の昭和60年の人口動態は、常住人口が3,805人、流入が322人、流出924人、昼間人口と常住人口の差は602人である。昭和63年の総人口は、3,624人である。

麻績村には、既に少数の工場が進出している。しかし、今後工場を誘致し、大規模な工業団地の造成を可能とする立地条件は考え憎く、労働力の確保も困難である。

麻績村の現在の産業の主体は、観光と農業である。しかし、平成2年の聖高原の利用客は、173,700人で、その約80%の139,100人が県内の客である。今後の別荘地の開発、観光資源の開発も、自然環境との調和、自然保護の問題を考えると、決して容易な問題ではない。また、周辺地域にも、大きな集客力をもつ観光地は見当たらない。

麻績 I.C は、長野自動車道の現存インターチェンジの利用状況から推考して、観光・物流の拠点と

して利用される要因は見当たらない。恐らく、上田方面への出入口I.Cとしての機能が中心になるものと考えられる。

上信越自動車道の更埴I.Cと長野I.Cは、物流インターチェンジとしての機能が考えられる。特に、更埴市は岡谷J.C.Tの立地条件とは大いに異なり、善光寺平の南端に位置し、諸産業発展の基盤になる広大な土地がある。更埴I.Cの周辺は、東西物流の拠点として活用される可能性が大きく、工業地域として発展する条件も整っている。

更埴市では、既に八幡地区に工業団地を造成し、企業の進出がはじまっている。この地域の有効利用と発展のためには、綿密な都市計画に基づく地域開発が重要である。

中野I.Cは、観光型のインターチェンジとして、志賀高原方面への出入口になることは間違いない。また、新鮮さを求める農産物の物流インターチェンジとしての機能も活用することができる。

この研究は、本年度の途中から着手し、学生諸君とともに各地域のデータを分析し、研究を進めているところである。従って、本稿は、研究の中間的まとめである。今後さらに、綿密な調査と研究によって問題を考究したい。

この研究のために、多くの機関から資料をいただき、多くの皆さんからご支援・ご指導を賜った。ここに心から謝意を表し、今後のご協力を重ねてお願いする次第である。

参 考 文 献

- 1) 全国高速自動車国道建設協議会編
『高速道便覧』87年版
- 2) 渡辺千賀恵・田中聖人
『<高速道路の波及効果>研究の足跡』
「高速道路と自動車」VOL35 NO2
- 3) 市川義博『高速道路計画の変遷と将来』
「高速道路と自動車」VOL35 NO3
- 4) 日本道路公団審議室
『高速道路とまちづくり』