



堀米本村



荒井



小正月の火祭り「三九郎」

起源は平安時代にあり、県下では道祖神祭りと深く結びついている。

今は道祖神の前で数日にわたって焼く地区もなくなり、柳の枝に米粉の団子以外の物が付くまで変化してきた。

火祭りを司祭した「神主 福岡三九郎」、凶作・重税・疾病の三つの苦勞を焼く、三九郎と呼ぶ木製の人形を供えた等、名称の由来には諸説が残っている。中でも神主福岡三九郎と書かれた紙札が玄関先に貼られ、年ごとに選ばれた少年が目隠しをしたまま、版木を刷って紙札を作り、この少年を神に仕える尸童（よしまし）として、福岡三九郎と呼んだ事からも、人名由来が一般的とされている。

長い歴史の中で育まれてきた三九郎。今年も寒空の下、児童の囃し声に誘われた地域の老若男女が煌々と燃え盛った三九郎を訪れた。

令和2年1月1日現在	
世帯数	2,847 世帯
男	3,303 人
女	3,453 人
総人口	6,756 人



町区



小柴



堀米新田蛇原



中村



永田



大庭



南栗



北栗



三の宮

島立探訪

「水田地帯を貫く長野道」

前編 戦後の高速道路構想と中央道

今回は旅行、通勤、仕事、物流等に不可欠な道路で島立地区の中央を南北に貫く長野自動車道（長野道）について記します。

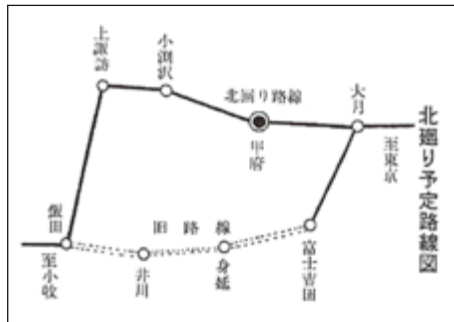
法令により道路名は長野自動車道、路線名は高速自動車国道中央自動車道長野線、最近では高速道路ナンバリングでE19と呼称されています。区間は岡谷JCT～更埴JCTで、延長約76キロメートルです。

戦後の高速道路構想は中央道と共に始まりました。中央道は1947(昭和22)年、のちに参議院議員となる沼津市の実業家、田中清一が発表した「総合国土開発田中案」に基づいて、南アルプスを貫通し東京～神戸を最短距離で結ぶ本州縦貫中央道路を建設すべきという内容でした。

55年、国土開発縦貫自動車道建設法案(縦貫道建設法)が国会に提出され、本州縦貫中央道路は中央自動車道(予定路線候補)に位置付けられました。縦貫道は道路運送法



平面図



出典:「身延町誌」
(<https://www.town.minobu.lg.jp/chosei/choushi/top.htm>)

に基づく有料事業の自動車道なのか、道路法の道路に位置付けることが可能なかが焦点になりました。道路運送事業は運輸省と建設省の共管道路は建設省所管で省庁間の縄張り争いが絡む問題でした。この時は巨額の建設費を理由に鳩山内閣は早急なる法案制定は認められないという態度を取ったことから面倒事を相手に押し付ける「消極的な縄張り争い」という状況でした。

一方、55年、高速自動車国道法案が国会に提出されました。道路法の道路で建設省所管を意味します。縦貫道建設法に含まれていない建設省推進の東海道ルート(東名ルート)建設に弾みがつくこととなります。57年、縦貫道建設法と高速自動車国道法が相次いで成立しました。中央道と東名ルートは高速自動車国道としての建設省所管となり、「縄張り争い」論争は双方とも建設省内の話となりました。今後は両ルートが共倒れになることを避けながら推進されていくこととなりました。

60年、縦貫道中央自動車道の予定路線を定める法律と東海道幹線自動車国道建設法が同時成立、高井戸IC(富士吉田ICと東京IC)静岡ICに施工命令が出され、東名高速は69年に東京IC(小牧JCT)が全線開通しました。一方の中央道は同年、調布IC(河口湖IC

まで開通したものの先線建設は延々と進まず、こうした状況に危機感を持っていた中央自動車道建設推進委員会(中央道推進委員会)の青木一男委員長は、南アルプスを貫通し天竜峡に抜ける井川ルートが凍結となるのを回避するため、現実的な諏訪回りルートへの変更を計りました。理由は「不経済な投資」と烙印された短絡的ルートを選択する優位性が薄れたことにありました。62年、委員長は山梨・長野両県に調査費の一部を負担する了解を取り付け、建設省に諏訪回りルートの調査推進を申し入れました。63年、中央道推進委員会(関係自治体首長らで構成)で委員長独断の中央道諏訪回りルートが提案されました。反対立場の身延町長は山梨県知事に説得され、地元自治体総意として諏訪回りルートへの変更が決定しました。両県は既に調査費を出しており既定路線(諏訪回り)の追認となりました。翌64年、「縦貫道建設法の一部改正で主な経由地から「井川附近」が外されて「諏訪附近」が追加され、諏訪ルートへの変更となりました。委員長は改正を見越して動いていたのでした。同年、

東海道幹線自動車国道建設法(東名高速建設の根拠法)成立は高速道路に関する法体系を揺さぶる大事件で、以降は作りたて道路ごとに個別法案が作られていくこととなり道路行政に混乱をもたらしました。この時、縦貫道建設法を改正する形で名称も改め国土開発幹線自動車道建設法(国幹道建設法)が66年に成立しました。縦貫道構想は縦貫道を幹とし、そこから補助路線(支線)を広げていくものでした。

高速自動車国道中央自動車道長野線は中央道ファミリーで64年に諏訪回りになった段階から長野、北陸方面への接続構想が語られるようになりました。62年、県庁新設が決定した際、西沢権一郎知事は飯田、松本、長野を結ぶ道路近代化を取り上げ「南北貫通弾丸道路」の建設を目指して昭和40年度に調査費を計上、これに対し建設省は66(昭和41)年、法律として中央道長野線を中央道の支線として予定路線に編入する決定をしました。これに伴って県が手掛けていた弾丸道路に関する調査資料も諏訪地区まで延長して建設省に提出することとなりました。【以下後編へ】