

清水高原(きよみずこうげん)歳時記(長野県道完走編)

≪長野県山形村≫(やまがたむら)

第4集

(長野県道1号線~508号線)

NO.22 信濃の国は10州に境連ぬる国にして(埼玉県編)

(長野県道68号走破)(長野県道106号走破)

NO.23 信濃の国は10州に境連ぬる国にして(富山県編)

(長野県道45号走破)

NO.24 御岳スカイラインを再挑戦で走破しました

(長野県道256号走破)(長野県道263号走破)

NO.25 県道1号線は南信の天竜川沿いに(しかも長野・愛知・静岡共通)

(長野県道1号/愛知県道1号/静岡県道1号走破)

NO.26 千曲ビューライン

(長野県道423号走破)

NO.27 県道94号・群馬県(鹿沢温泉・雪山賛歌)側を

(長野県道94号走破)

NO.28 今思えば足に筋肉をつけた中学・高校通学

清水高原(きよみずこうげん)歳時記 (長野県道完走編)

NO 道 22

《長野県山形村》(やまがたむら) 2023.10.1

信濃の国は 10 州に境連ぬる国にして (埼玉編)

澤田 繁 著

(長野県道 68 号走破) (長野県道 106 号/山梨県道 610 号走破)

県歌「信濃の国」は 1 番から 6 番までである。1 番の歌詞、信濃の国は十州に 境連ぬる国にして 聳ゆる山はいや高く 流るる川はいや遠し 松本伊那佐久善光寺 四つの平は肥沃の地 海こそなけれ物さわに 芳ず足らわぬ事ぞなき。

2013 年 1 月の長野県広報から抜粋、<信濃の国は、1899 年 (明治 32 年) 長野県師範学校教諭の浅井 冽が作詞、翌 1900 年 (明治 33 年) 同校教諭の北村季晴が作曲しました。「信濃の国」はもともと信濃教育会がつくった唱歌です。当時は教育の場にも日清戦争の影響が及んでおり、これを心配した県道同会が戦争とは離れたテーマを教材とすることを目的に長野県師範学校の教諭に作成を依頼したもので、「地理歴史唱歌」6 作品の中の 1 つでした。1900 年に行われた師範学校の運動会で女子部生徒の遊戯 (今でいえばダンス) に使われたのが、「信濃の国」が初めて披露された場であるといわれています。その後「信濃の国」は、師範学校の卒業生が県内の学校で生徒に教えたことから各地に広がり、歳月を経て、親から子へ、子から孫へという形で歌い継がれてきました。>

冒頭の“信濃の国は十州に 境連ぬる国にして”は、今まで国道や高速道路で県境を越えていたのが、県道制覇の目的にとって、県境を超えるのにどのくらいの容量 (時間・道路の状態) があるのか、未知数でした。とりあえず数的なものの一覧表を作成してみました。

十州	隣接県	県道 (紹介済) (紹介中)	国道	高速道路	特記
越後	新潟	9 【95・96・97・*114(新潟 225)・119(新潟 280)・407(新潟 238)・411(新潟 412)・504・507(新潟 239)】	6【18・117・148・292・403・405】	1【上信越】	*未開通
上野	群馬	10【43・44・92・93・94・▼*108・*112・124・133(群馬市道)・406】	7【18・18(ハ ^イ パス)・144・146・254・292・299・*405】	1【上信越】	*未開通 ▼林道經由 高峰・鬼押出
武蔵	埼玉	0	0	0	林道(三国峠)
甲斐	山梨	3【11・11(鉢巻)・17・106(山梨 610)】	2【20・141】	1【中央道】 中部横断	平沢峠・諸水橋 南アルプス林道
駿河・遠江	静岡	1【369(静岡市道)】	1【*152】	0 三遠南信	
三河	愛知	4【1・10・74・101】	2【151・153】	0	愛知 506.507→ 売木村
美濃・飛騨	岐阜	5【☆5(乗鞍)・6・7・39・▽486(真弓峠)】	5【19・158・256・361・418】	1【中央道】 中部縦貫	☆マカー× ▽林道通行止× 川上峠
越中	富山	0	0	0	黒部ダム

県道・国道が県境にない県は埼玉県と富山県の 2 県である。

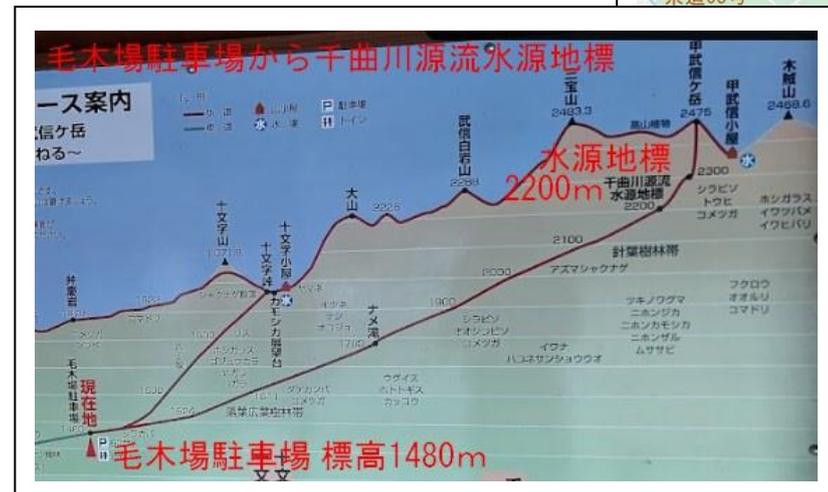
2023. 9. 19 埼玉県の三国峠は、なんとか通行出来ると聞いていたので、行って見ることにしました。松本 (山形村) から野辺山駅に最短でいくには、塩尻北インターから長坂インターまで中央高速 (将来の中部横断道が完成すれば野辺山インターまでいけるが) で行き、山梨県道 32 号を 500m・28 号線 (北杜八ヶ岳公園線)・国

道 141 号線のルートである。今回もこのルートで野辺山駅までいき、200m先を右折してレタス街道に 1km 走ると川上村に入りました。この道運送用のトラックが目につきます、高原野菜で豊かな村、村中野菜畑になっている。ナナーズ川上店の三差路で県道 68 号線に出ます、東に東にと県道をいくと梓山地区の道標があるところに出ました。左折してすぐ道路案内に通行止めの表示がでも峠まではいけそう、まだまだ野菜畑はありましたがしばらくいくと山道に入りました、舗装はされているがかなり傷んでいる所がほとんどの道、パンクをしないように慎重に進む、



ようやく三国峠に着きました。先客はバイクの 2 人・先に行けるかと聞いたら峠の向こうは通行止めで止められているとのこと。車を降りて峠の先の埼玉県に足を入れましたがそこまで。しばらくして同じ道を慎重に戻りました。

2021. 11. 23 梓山の道標のところから県道 68 号線の延長みたいな道を千曲川源流を求めて走りました。車は毛木場駐車場までで、結構駐車してある車があった。ここから徒歩で 3 時間、甲武信ヶ岳に登る途中のところに「千曲川信濃川水源地標」があるとのこと、かなり近く



までは来たが私にとってハードルは高い。案内板に「川上犬」が掲載されていた。村の説明を見ると、川上犬は、川上村を原産とする「山梨・埼玉・群馬・長野にまたがる秩父山塊のヤマイヌ（ホノオカミ）が、猟師によって飼育慣らされたもの」



との言い伝えも残るほど運動能力が高く、野性味が強い。川上村は標高 1100m～1400mに位置するため寒冷的な気候で、ヤマメの生息地と合致する。(ここまで村の説明) 道標近くの県道 68 号の終点に戻り、この日(2021. 11. 23)は県道 68 号線を走破して帰宅しました。途中信濃川上駅に寄りました。県道 68 号に戻り小海線の沿線部分(下りの谷間)を走りながら国道 141 号線に出ました(県道 68 号始点)。

再び 2023. 9. 19 ナナーズ川上店の前まで戻って来ました。1km行って左折し長野県道 106 号/山梨県道 610 号

(原浅尾葦崎線)に入りました。信州峠までは川上村らしく野菜畑もありなだらかな感じでした。山梨県との県境の信州峠で長野県道 106 号から山梨県道 610 号に番号が変わります。信州峠からは下りがつづく、峠から標高で 600m くらい下った標高 880m のところに塩川ダムのダム湖としてみずがき湖があり、雪山トンネルを抜けたところに山梨県道 23 号線と合流する。

山梨県道 610 号線は、合流後最後まで山梨県道 23 号線と重複している。山梨県道 23 号線を葦崎方面に更に下る、途中浅尾地区を通り、標高 380m まで下り葦崎市駒井交差点(国道 141 号交点)の終点に到着。その日は須玉インターに向かい中央高速で帰宅した。

2020.9.8 に山梨県から信州峠を越えた時は、初めて行く「ハイジの村」を最初に目指したので、葦崎インターで降りて山梨県道 27 号線を山の方へ富久保交差点を左折し、山梨県道 616 号～茅ヶ岳広域農道を走り、道沿いにあるハイジの村に到着し園内散策と食事をして、再び広域農道～県道 23 号(県道 610 号重複



区間)を走り県道 610 号線と分岐して信州峠に向かう寸前の雪山トンネル前で工事中通行止めにあった。さいわいかどうか迂回路があったので思い切って行くことにしました。

迂回路は、山梨県道 23 号をそのまま増富温泉の方に、増富温泉はちょっと温泉らしさはあったが通過した。ここからクリスタルラインと合流するまでがきれいな川沿いの傾斜のある道がつづく私お勧めの道です。クリスタルラインは山梨県の甲州市から北の山間を走って信州峠までの長い道でまだ全部通しては走っていない。ただ、ここから途中までいき昇仙峡に下ったことはある。合流点を左折して岩山が特徴の瑞牆(みずがき)山に沿って山道を進んで山梨県道 610 号線に出た(迂回路終了)。

歳時記ホームはこちら <http://www.go.tvm.ne.jp/~sawada/saijiki/saijikihome.htm>



清水高原(きよみずこうげん)歳時記 (長野県道完走編)

NO 道23

《長野県山形村》(やまがたむら) 2023.10.2

信濃の国は10州に境連ぬる国にして(富山県編)

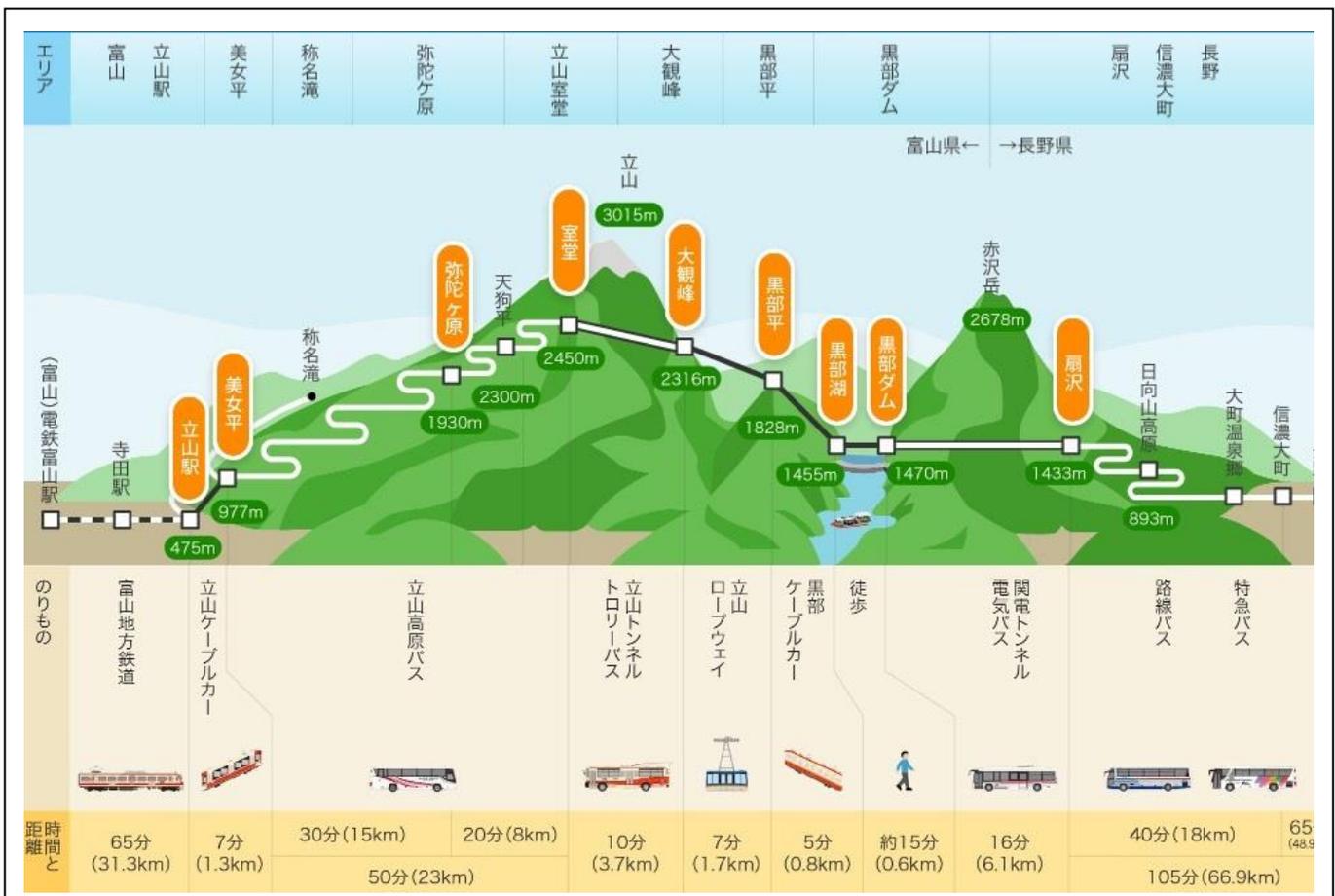
澤田 繁 著

(長野県道45号走破)

2021.7.20 立山連峰をまじかに見える場所(室堂2450m)にいる。この年になるまで一度も来たことがなかった。目の前に雄山(3003m)が見え山頂近くの建物も見える。室堂平にはいろいろ散策コースがあるが、みくりが池方面に少し歩いて見たがまねごとに過ぎなかった。食堂で食事をして、みやげものを見ながら店内をうろうろしていると中学生の集団登山に会いました。富山県の中学生らしくケーブルカー・バスで室堂に到着、元気がいい。



みやげものとして「佐々成政の酒」を買いました。逸話として小牧・長久手の戦い(1584年)、秀吉と和睦しようとした家康を説得するため、厳冬の立山連峰を超える「さらさら越え」を敢行したことで知られる成政(織田信長に仕えた武将)。前から聞いてはいたが、戦国時代の進軍では野を越え山を越えが当たり前のようだが冬のアルプス越えはハードルが高かったろう。塩の道「千国街道」でも糸魚川(新潟県)の塩問屋に意地悪された時、アルプス越えで富山県の塩と取引したことがあったが、冬の厳しさに負けてすぐに道を閉じてし



まったとの事。

来た時の道を帰ります。室堂から立山トンネルトロリーバスに乗ってトンネルを抜け大観峰に到着。大観峰

の展望台ではダム湖が眼下に針ノ木岳（長野県と富山県の県境）を中心としたアルプスが見えます。ここから立山ロープウェイ（全長 1.7 km ワンスパン方式）に乗って黒部平に到着。黒部平から全線トンネルの黒部ケーブルカーに乗って黒部湖に到着。少し歩いて下ってダムに到



着した。ダムを見ながらダムの上に来た広い幅の通路を歩いて対岸まで渡る。今回、ダム周辺は素通

りして、関電トンネル電気バスに乗り扇沢駅に到着した。本題の長野県と富山県の県境は関電トンネル（5430 m）の中間近くにありました。県境のすぐ傍に「黒部の太陽」の 80mの破砕帯（突破に 7ヶ月）がありました。関電トンネルバスは 1964 年開業（トロリー）2019 年（電気バス）。立山トンネルバスは 1971 年開業（ディーゼル）1996 年（トロリー）2025 年（電気になる）、日本最後のトロリーバスに乗れたかも。

扇沢からは、途中、日向山高原を見て、大町温泉郷に寄り、県道 45 号線を終点（始点）の県道 31 号との交点の文化会館入口交差点まで走り、アルプスの山沿いに県道（306 号・25 号）で帰宅しました。



2023. 10. 3 木曾町の福島トンネルに入る手前に、以前から探していた「トンネル完成表記」の場所を発見しました。トンネルを抜け、木曾福島道の駅「木曾市場」で“何度も立ち寄っていたが初めての”食事をしました。戻って元橋交差点を左折して県道 20 号(開田三岳福島線)を王滝村に向かいました。三岳黒沢交差点を左折して県道 256 号(三岳王滝黒沢線)に入りました。王滝村に入ってすぐのところに「御岳百草丸」の本社



工場があり(数年前に見学をした)横を通り、火曜日が定休日の「日野百草丸の売店」の横を通り、牧尾ダムに到着しました。百草店の看板は他にも2軒ほど見受けられたがそれぞれ成分が違うようで今は「御岳百草丸」を服用しています。ダム湖の御岳湖左岸をしばらく走ると途中、長野県西部地震の震災慰霊碑があった。王滝村を震源にした推定震度6(烈震)で土砂崩落(写真は三笠山下の駐車場からの御岳の崩落)



が多数箇所発生し、多くの犠牲者が出た地震でした。地震の起きたのは1984年(昭和59年)9月のことでしたが、その前の1979年(昭和54年)の御岳噴火が予兆と言われている。この噴火は、私が会社のコート(松本市村井)でテニスをしての帰りに、車にうっすら火山灰が着いたのを覚えている。

王滝村中心地を抜け山道に入っていく、県道256号線の沿線の御岳一合目に(王滝)御嶽神社里宮がある。木曾御嶽山への山岳信仰に基づく現地の神社で、山頂に奥社がある。子供の頃、近く(源池小学校の北)に「御岳行者」の家があり、不思議な力を感じる場所でした。修験者は御嶽古道(車道を走るとところどころ古道表示がある)を歩き滝で身を清め霊場を巡りながら頂上を目指す。御嶽信仰の起源は、大宝2年(702年)信濃国司の高根道基が山頂に奥社を創建したのが始まり。

里宮を過ぎると道路脇に碑か墓のようなものが集団で現れる。御嶽信仰の人々が講ごとに御嶽古道や登山道の脇に建てた石碑です。御嶽山の山岳信仰者の靈魂は死後、御嶽山(おやま)を安住の地とするとされています。石碑は「霊神碑」で、御嶽山を心のよりどころとした驚い信仰者の魂が、おやまに還るように祈念して建てられたもので、御嶽山全体で2万基を超える数です。多くはないがところどころ石碑に「紙垂がたらされた

しめ縄」がまかされていた。人々が信仰にいられていることが伺えた。

今年の春先(2023.3.14)にはスキー場まで来たが、そこから先は通行止めになっていた。3月はスキー場はやっていたので通行止めは仕方ない状態でしたので、以後再度挑戦することにしたのが今日になったという事です。

2車線の山道は、徐々に標高が上がり、スキーのゲレンデも通るので景色がよく開放感は十分あった。三笠山をぐる

っと回り標高約 2200mの駐車場に着いた。御嶽山(写真は 2200m駐車場からの御嶽山)が真近に見えた。

三笠山には三笠神社があり、七合目ともある。麓の里宮のところが一合目でしたので、あと八九十(山頂)合目を残すのみのところまでまで上がって来ました。信仰の山が始まりのこの表示、標高や距離の等分割ではなく、登山の難易度・かかる時間・休憩ポイントなどで感覚的に決められているのがほとんどのようだ。

山を下りて、玉滝村の集落の下の御岳ダムの右岸を通り、県道 256 号・20 号を通り元橋交差点で国道 19 号に出て、途中福島トンネル出口付近で車を停めて「トンネル完成表記」を写真に収めて帰りました。



2021.1.14 開田高原(県道 20 号)から三岳「白川の氷柱」を見に行つた帰り、三岳黒沢の交差点を通り元橋の交差点方面に、元橋交差点手前 300mの川合の三差路(県道 263 号始点)を左折、県立木曽病院の横を通り、対岸にある木曽福島駅近くまで行くと、その先は一方通行となり、酒銘柄「中乗さん」の中善酒造店前から 400 m程行くと終点の行人橋西の中畑三差路に出る。県道 263 号(川合中畑線)走破。

福島トンネル完成の 1972 年(昭和 47 年)以前は、国道 19 号線は、行人橋東を經由して現県道 461 号を通過していた。国道 361 号も国道 19 号と重複して行人橋東まで来ており、19 号と分岐して行人橋を渡り、中畑の三差路を北に進み旧開田村に行っていた。このころテニス大会が各地で行われ開田高原にもこの道を通って行った。現在の分岐は木曽大橋交差点からで国道 361 号は木曽大橋(何年に出来たか不明)を渡って開田高原に行っている。

(長野県道1号/愛知県道1号/静岡県道1号走破)

国道1号線がどこかは大体の人は分かる、日本橋から愛知県までは、旧東海道の沿っており、愛知県や静岡県に出かけると必ず遭遇する。愛知県から大阪府までは、旧東海道および京街道(大阪街道)に沿っている終点は、大阪市北区の梅田街道との交点となっているが、私にとって愛知県以西はかなり曖昧であった。愛知県から三重県を通り甲賀市を通り草津に抜けていくのが旧東海道で、列車の東海道本線は草津までは旧中山道に沿っていたのが曖昧の原因であった。

県道1号線は、長野県飯田市下久堅知久平 919 番の1地先(国道256号交点)から静岡県浜松市天竜区佐久間町川上(静岡県道9号交点)の長野・愛知・静岡県にまたがる路線。

長い路線の県道1号線は、2020.9.14 と 2020.12.8 と 2021.12.14 の3回にわけて走りました。県道1号線の始点は結構わかりづらい、飯田インターから国道153号(飯田バイパス)から国道256/151号線(入り方注意)に、国道256号線を国道151号線と分岐し天竜川に向かう、水神橋を渡ると登りが始まり約1km先が県道1号線の始点である下久堅知久平の三差路となる。始点から千代インターまでは寄り道として天竜峡があり、つつじ・桜の花が咲くのが長野県では早いので何回か訪れた。県道1号線のすぐ横の天竜川左岸には桜街道が育っているが八重桜が主体なので開花時期がソメイヨシノに比べ遅くなっているので注意が必要になる。千代インター付近にある千代駅を興味本位で訪れたことがあるが、こんなところにあるのかと思いつつ行ったが、狭い細い下り道の先に存在していました。

千代インターから温田駅までは天竜川を離れ丘というか小山というか起伏のある道になる。米川が飯田市と泰阜村の境、温田駅そばの天竜川にかかる南宮大橋を渡ると阿南町に入る。ここからは天竜川に沿って進むが川沿いのイメージではなく崖の中腹を走る感じが続く、和知野川を渡ると天龍村になる。このあたりから平岡ダムのダム湖の湖面に近くなり、さらにダム手前1kmで天竜川を再び渡り左岸沿いに走る。平岡ダムを過ぎて1km程行くと国道418号と交わる。

2021.12.14 飯田上久堅・高木富田インターから矢筈トンネルを通り遠山郷から国道418号線を通り県道1号線との交点まで県道1号制覇のため足を進めた。県道1号と国道418号は暫く重複して走るが、道は1車線になり始め(飯田から平岡までは2車線でした)ました。平岡駅横を通過し、天竜川橋を渡り右岸にこの川面の標高は300m、右岸道路は佐久間ダムまで続く、橋を渡り1.4km程行くと国道418号とは別れ、



いよいよ県道1号線単独の道路となる。やや狭い崖の中腹の曲がりくねった道が始まる。いよいよ長野県境に到達、愛知県の標識の下を通過、豊根村に入りました。対岸は静岡県の浜松市、右岸をくねくねと南下した。途中久しぶりの橋があったので渡ってしまいました。渡ったところに飯田線のおおぞれの大嵐駅がありました。飯田線はここまで天竜川に沿っていましたがここから天竜川沿いから離れていきます。県道1号に戻りさらに南下、路線名になっている富山とみやまを通り南下、新豊根発電所横を通り南下、佐久間ダムによりやく（結構愛知県に入ってから長い）つきました。

佐久間ダムは、1956年（昭和31年）10月に完成したダムで着工から大型重機を駆使し4年間で完成に至った。ダム下の標高は200mくらいなので天龍村からは100mくらい降りた事になる。ダム高さは155.5mとなっているのでダム湖は天龍村まで達している。ダム建設によって水没などでの移転が必要な家屋は296戸、水没による飯田線、豊根発電所があった。飯田線は水没区間を大きく迂回した、飯田線の全線開通は1937年でそんなに年数は経っていませんが、大嵐駅から大原トンネルをあけ東に、水窪町・国道152号に沿って南下し峰トンネルで佐久間駅に至った。豊根発電所は、発電所建屋と取水口を移設して運転を継続した。1972年新豊根ダムが建設されそれに伴う新豊根発電所が建設され移設された。

佐久間ダムの上で車を止め上から下を見下ろしました（写真）。国道473号線と交差したので国道152号線のとの交点方向に向かいました。旧佐久間町付近を少し見てからUターンして県道1号線に戻りました。



ここから終点までの県道1号線は、三遠南信自動車道の開通（東栄—佐久間川合間の開通は2019年）したあとに、浜松に行く途中、まちがって東栄から川合まで乗ってしまい、迂回ついでに県道1号線を走りました。川合からは天竜川と離れ大千瀬川に沿って登る、最初は国道473号と重複しており浦川インター手前で分岐しさらに川を上り終点の浜松市天竜区佐久間川上（県道9号交点）に到達、その後東栄インターの1km先に戻りました。

2021.12.14 は川合から三遠南信自動車道を乗り国道151号を経由して浜松いなさJC—新清水JC—双葉JC—塩尻北インターで帰宅しました。

千曲ビューラインの再走

澤田 繁 著

(長野県道 423 号走破)

2020.7.28 麻績インターから青木村に、道の駅あおきに寄って上田から丸子に向かう。千曲ビューラインを走るつもりで行ったが、入口と出口が見つけれられずに中途半端の状態でしたので、今回(2023.10.17)は地図

にてよく調べて再走することにしました。今回も青木村から上田方面に宮島の信号を右折し、長野大学横を通り山を越え県道 82 号線に出る。ここから 800m先の南原交差点がビューラインの入口となる。直進して左に緩やかにカーブすればビューラインの表示がありました。



スタートは旧丸子町(現在は上田市)の御嶽堂地区、長瀬橋を渡り国道 152 号線の上を通り丘に登る。この丘を千曲川に近づいたり離れたたりして進む、旧北御牧村(現在は東御市)の八重原地区に入り景色の良いビュー



ポイントで車を止めて撮影した。その近くに芸術村の看板があったので少し覗いて見ました。池とか屋外展示や陶芸の小屋や宿泊施設などがありました。さらに進むと県道 40 号と交わり、そこに北御牧中学校があり、さらに県道を 200m程行くとビューラインは右に分かれる(ここには表示がないので要注意)。御八代大橋を渡り信号を佐久小諸方面に直進すると、丘に登って行く、旧北御牧村(現在は東御市)の御牧原地区に入りしばらく県道 423 号線と重複する。

県道 423 号(御牧原大日方線)は、2022.10.4 県



道 153 号線御牧原三差路から入り県道 40 号との交点大日方まで走った。

御牧原は、信濃国最大の御料牧場があった台地であった。「牧」は古代から広い台地の原野に馬を放牧した場所で、平安時代には信濃の国の中に 16 ある「牧」の中で望月牧が最大とされその所在地が御牧原であった。

雪山賛歌のメロディーラインを走りました

澤田 繁 著

(長野県道/群馬県道 94号走破)

2023.10.17 千曲ビューラインを走った後、佐久北インターに乗り東部湯ノ丸インターで降りました。浅間サンライン(県道79号)を道の駅雷くるみの里方面に、別府交差点から県道94号線に入る。県道94号線は、長野県境から滋野駅までは2020.9.29 走りましたので今回は左折し峠を越えて群馬県側まで走ります。

県道94号線を登っていくと、道沿いに観音像が番号とともに設置してある。千手観音と十一面観音が目に付く、馬頭観音を探し聖観音も見つけましたがどのくらいあるのか? どういう意味があるのか分からず頂上に、頂上付近は紅葉が進み見頃になっていました。頂上に案内がありました。案内によると、東御市からこの地蔵峠を越えて群馬県嬲恋村の鹿沢温泉に至る道を



古くから湯道といい、その道すがらには、百体の観音様が祀られています。これを「百体観音石造町石」と言います。・・・と書いてあります。観音様の名前が気になっていたのので調べて見ました。その中で「六観音」の項が目にとまり、あと探せなかった如意輪観音と准胝観音を加えると六観音になり、六道輪廻の思想に基づき、六種の観音が六道(地獄・餓鬼・畜生・修羅・人・天)に迷う衆生を救うという考えから生まれたもの。この次には探せなかった2つを探せたいなと思いました。峠(地蔵峠)の観音様は八十番で十一面観音はじっくり見ました。

湯ノ丸の頂上にはスキー場があったり、登山口が複数あったりすると、頂上付近をうろうろしていませんか? 分水嶺の看板を見つけました。長野県に住んでいると(特に松本)海に行くときは日本海がいいか太平洋がいいか、常に迷ってしまう。長野県の分水嶺は峠がほとんどで日本海か太平洋に注ぐ境となっている。千曲川・梓川・奈良井川は日本海に、天竜川・木曾川は太平洋に流れている。考えて見ると地図上で線で引かれる存在なのだろう、この付近は群馬県と長野県の境の稜線が分水嶺と兼ねている。ちょっとおもしろいのが南に向かって流れた水が千曲川と合流し北の日本海に、北に





流れた水が利根川と合流し南の太平洋に注ぐことかな（あまりおもしろくないか？）。

峠の駐車場を出発しすぐに群馬県に入った。2020年の時通行止めで走れなかったところだ。3kmくらい下ったところが鹿沢温泉で、その手前に雪山賛歌の碑（見過ごした）がある。雪山賛歌は予想外のことでしたので帰ってから調べてみます。

鹿沢温泉から4km下ると新鹿沢温泉がある。その途中には雪山賛歌のメロディーラインがあり指定速度で走り聞き取ることが出来ました。

県道94号線の終点の田代交差点に到達し、左折し国道144号線を走り途中「ゆきむら夢工房」でお菓

子を買って上田菅平インターから高速に乗って千曲市の孫の家によって帰りました。

雪山賛歌について、雪山賛歌のおこりは以下の文章を見つけました。

「大正15年1月京都帝国大学の山岳部が鹿沢温泉でスキー合宿された。合宿が終ってから後に第1回南極越冬隊長をされた西堀栄三郎氏、京大カラコラム遠征隊長となった四手井綱彦氏、アフガニスタン遠征隊を勤めた酒戸弥二郎氏、並びに東大スキー部OBでのちにチャチャヌプリ遠征隊長をされた渡辺漸氏の4名にてスキーで新鹿沢へ下って宿泊されたが翌日天候が崩れ宿に閉じ込められた。

一行は、退屈まぎれに「山岳部の歌」を作ろうと言う事になり、曲をアメリカ民謡「いとしのクレメンタイン」としこれに合せて皆で上の句、下の句と持ち寄って作り上げたものであると言う。」

雪よ岩よ われらが宿り

おれたちや町には 住めないからに

おれたちや町には 住めないからに

テントの中でも 月見はできる

雨が降ったら ぬれればいいさ

雨が降ったら ぬれればいいさ

シール（参考1）はずして パイプの煙

輝く尾根に 春風そよぐ

輝く尾根に 春風そよぐ

荒れて狂うは 吹雪の雪崩

俺達やそんなもの 恐れはせぬぞ

俺達やそんなもの 恐れはせぬぞ

朝日に輝く 新雪踏んで

今日も行こうよ あの嶺越えて

今日も行こうよ あの嶺越えて

山よさよなら ごきげんよろしゅう

また来る時にも 笑っておくれ

また来る時にも 笑っておくれ



西堀さん自筆の雪山賛歌の碑

（参考1）シール あざらしの皮で作った滑り止め帯

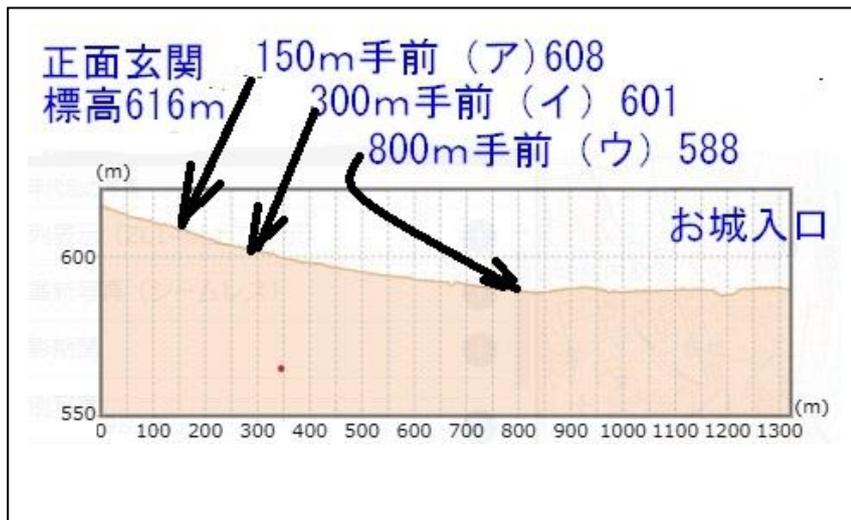
歳時記ホームはこちら <http://www.go.tvm.ne.jp/~sawada/saijiki/saijikihome.htm>

今思えば足に筋肉をつけた中学・高校通学

澤田 繁 著

今思えば、足腰に基礎的な筋肉をつけたのは、中学・高校の通学にある気がする。一番効いたのが高校時代の学校正門前の魔の坂(自分ではそう思っていた)を自転車でフルスピードでかけ登った事だと思います。

松本城入口の道は右に堀があり左は土産屋さんと第一会館のビル、入ってすぐ左に自転車も通れる道が城の内堀を回るようにあり、北西の角で一般道にでる。ここから300mいくと(図ウ)いよいよ



よ標高差28m距離800mの登りが始まる。500mは緩やかな登りであるが、残り300mは徐々に登りがきつくなる道である。ここを時間に余裕があるとき

のほうが少ない日々の通学を3年間も行った。高校の開始は1時限の授業でそのあとがホームルームであったため、先生が教室に来るまでに何とか教室に入ればセーフでした、入学祝いで兄にもらった腕時計を見ながら本気で自転車をこいでの通学でした。

小学校はすぐ近くでしたので、隣の家に遊びに行く感覚でした。そのため時間にはかなりルーズになって、遅刻回数もかなり多かった。その後どうも時間ぎりぎりでも物事を行う癖がついてしまって、この年まであまり改善されていない。

中学校は小学校から比べるとはるかに遠くなりました。距離1.5kmとと思っていましたが、最近計測すると1420mでしたが、いずれにしても毎日のことなので遠く感じていました。家を出ると小走りに裏道を進みます、当時車も通れない幅の道(一部現在も通れない)もあり、ほとんど未舗装の道でした。ここを下駄ばきでの小走り、これも筋肉づくりに効いた気がする。300mくらい本道(濃い赤)を歩き再び脇道に入り学校までの直線道路にでます。中学生でしたので時計は持っていませんので感覚的に時間調整をしながらここまで毎日きていました。この直線が曲者でした、直線の半分の位置で始業のチャイムが鳴りだせば楽勝、8割くらい手間だとかかなりきつく全速力でのダッシュが必要でした。中学での遅刻は正門にチャイム終了前に到達すれば遅刻にはなりません、正門には風紀委員が立ち、遅刻者はなんらかの罰を受けていました。私の記憶ではこの際どい勝負で負けたことがなかった記憶がある。

下の図は国土地理院から1961-69の間(中学1年~大学2年)の松本市街の航空写真地図で、書き込んだ線は、小学校(青)・中学校・高校・大学1年の4本です。高校・大学はメインと思われる道で、当時から同じ道を通るのがきらい(特に帰り)だったので、結果いろいろ街中を自由に通り、どこを通ったか記憶がなくなっていた。なおこの航空写真の年代を絞りたいと思っていますので情報をお寄せください。ひとつはライラック公園がいつできたかです。

