

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 1 集

（長野県道 1 号線～508 号線）

NO.1 ウェストンはなぜ保福寺峠をって上高地にいったのか？

（長野県道 181 号走破）

NO.2 五稜郭のお城の内にある田口小学校が今日で閉校に

（長野県道 93 号/群馬県道 93 号走破）

NO.3 松本盆地の松本市・塩尻市を起点とする国道が7+（通過1）

NO.4 三才山トンネル（国道 254 号線）が無料化になりました

（長野県道 174 号走破＝旧国道 254 号の 1 部）

NO.5 高速道路が県道完走には欠かせない

NO.6 米子大瀑布は、道路回復と徒歩 30 分の壁に阻まれる

（長野県道 349 号走破）（長野県道 346 号走破）（長野県道 58 号走破）

NO.7 千国街道（塩の道）県境（新潟県）に行きました

（長野県道 114 号/新潟県道 225 号走破）（長野県道 433 号走破）

NO.8 熊から距離をとるための下草刈作業道がつつじを見る鑑賞道路に

ウェストンはなぜ保福寺峠をって上高地にいったのか？

澤田 繁 著

(長野県道 181 号走破)

松本から上田に行くルートのひとつに旧四賀村の保福寺峠を越えて青木村を経由して上田に行く道がある。

2021 年 8 月 24 日、県道 181 号線の未走破区間にいどみました。6 月には集落を超えて山道に入るところで工事中通行止めにあい再挑戦です。今回は、東山道の錦織(錦部)駅から浦野駅までを記述。

県道 181 号は国道 19 号の田沢北交差点から青木村奈良本の県道 12 号との交点までで、田沢北から錦部までは県道 57 号と国道 143 号との重複区間となる。奈良本から



青木村交差点までは県道 12 号を走り、青木村交差点から浦野駅までは村道といった構成です。

錦部郵便局前を通過し、前に訪れた福寿草の群生地横を通り、養老の滝の創始者の地元である信州ゴールデンキャッスル横を通り、さらに川沿いの道を進み、いよいよ山道に入りました。

峠までところどころ東山道の道が存在して、興味をそそるが素通りで峠に到着、ここにウェストンの碑が保福寺峠になぜ？、2023 年 2 月に入り気になっていたもので調べて見ました。



ウェストンさんが、上高地から槍ヶ岳に登頂に来たのが明治 24 年(1891 年) 8 月のこと、このころの新宿と安曇野の行き来をちらっと書いた小説(臼井吉見著「安曇野」)に明科駅(中央線ではなかった気がする)まで列車で。

このヒントで、長野県の鉄道の敷設の経緯を調べることにしました。

新橋横浜間の鉄道が開設されたのが明治 5 年(1872 年)高崎線の開業が明治 17 年(1884 年)、当初は高崎から中山道添いを京都/神戸までの予定で進めていたのだが、費用面から東海道沿いに 1886 年に変更し、東海道本線が明治 22 年(1889 年)開業にいたった。

長野県への延伸状況は、高崎から横川までは明治 18 年(1885 年)には開業、そこから軽井沢までは難所で完成は 8 年後の明治 26 年(1893 年)となった。長野へは直江津までの物資輸送のための鉄道を格上げし明治 19 年(1886 年)には開業している。その後上田・軽井沢まで明治 21 年(1888 年)までに開業している。新宿からの中央本線においては、新宿・八王子間が明治 22 年に開業したものの、甲府までは明治 36 年までかかっている。

ウェストンさんは、当時の状況から推察すると、東京から一番楽に上高地行くには、開業している鉄道を利用し、開通している横川まで鉄道で、碓氷峠を徒歩(？→碓氷馬車鉄道(明治 21-26))で超えて、軽井沢から上田まで鉄道を利用した。上田からは保福寺峠を越えて上高地に行くのが最適と思ったに違いない。

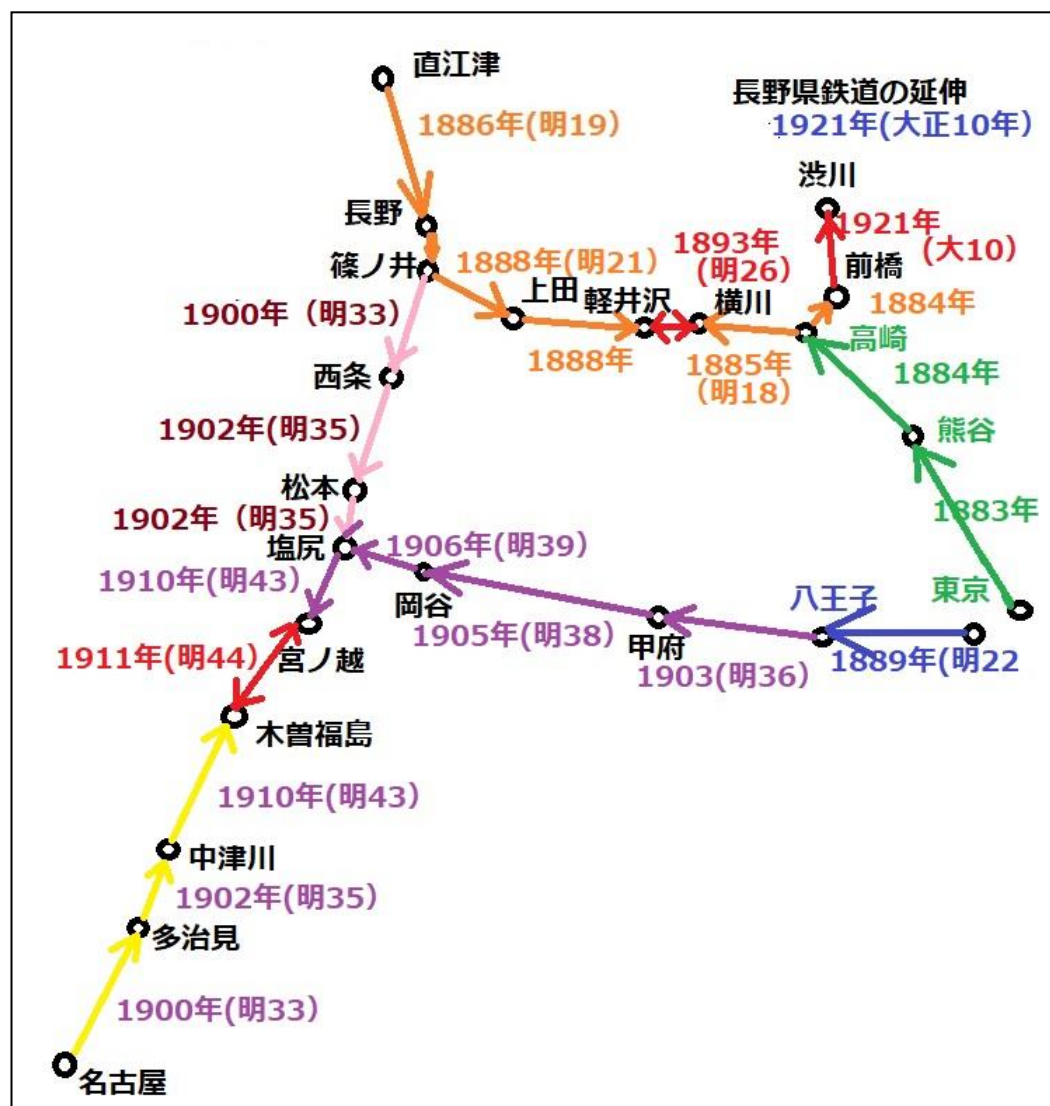
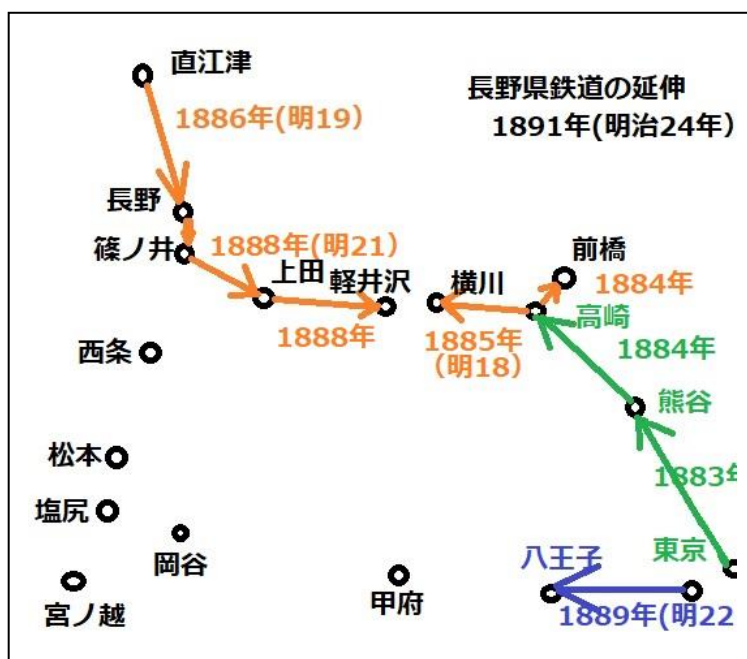
上田からは人力車で、多分東山道を通り、浦野駅に至り、浦野駅となんらかの関係のある国宝大法寺の下を

通り現在の青木村役場付近を通り奈良本まで、現在長野県道 12 号が通っているが、当時は東山道（現在も東山道が整備され歩ける）を通して、現在県道 181 号の終点でもあり、県道 12 号と県道 181 号の交点から山道に入ります、ここも東山道を通り、保福寺峠に至り、ここで日本アルプスの絶景に感動したものと思われる。

右図は、明治 24 年現在の開通区間を示すもので、明治 25 年には中央本線と信越本線を結ぶ中央連絡線が検討され、上田と結ぶ保福寺線・犀川添いの犀川線・篠ノ井線など 6 路線が候補となり、建設費や開業後の運営などの面から篠ノ井線案に決定した。

篠ノ井から順次延伸され、西条駅までは明治 33 年（1900 年）・塩尻駅までは明治 35 年（1902 年）までに開通した。

中央本線も塩尻までは明治 39 年（1906 年）に開通にこぎつけ、中央西線にあたる区間は、名古屋側からと塩尻側から開通に向けて延伸され、宮ノ越―木曽福島間が明治 44 年（1911 年）に開通し全線開通となった。



篠ノ井線の思い出はまだ蒸気機関車が走っていたころ、冠着トンネルでの窓閉めや、姨捨駅などでのスイッチバックや姨捨の登り勾配を複数（何台か忘れたが3台以上連結？）の蒸気機関車が急勾配の坂を登る姿が圧巻だった事など・・・

昭和 45 年大学を卒業した年、ディーゼル機関車を 30 台配置して「さよなら篠ノ井線蒸気機関車」を催した。

電化は年後の昭和 48 年で、昭和 51 年妻の記憶では娘がお腹にいる頃検診のため長野に通院したときまだ蒸気機関車も足っていたとの事。

卒業シーズンのニュースとして、五稜郭様式のお城の内にある小学校が最後の卒業式を行い、閉校となるとのこと、この地域の 4 つの小学校が一つになるようだ。

2021 年 9 月 1 日、佐久臼田インターから臼田駅方面に向かった。今日の目的は龍岡(たつおか)城と県道 93 号を走る事。

県道 93 号は、長野県と群馬県にまたがる県道で、始点は国道 141 号線の城山北交差点、ここから臼田駅前を通り龍岡城南の



交差点で龍岡城に寄り道をする、龍岡城は国内に 2 つの五稜郭構造の城で(1 つは函館五稜郭)、1867 年(慶応 7 年) 田野口藩主松平乗謨建設した城で、この城内に明治に入り田野口村の尚友学校が移転し現在の田口小学校に至った。北側から五稜郭に入ると校庭の向こうに校舎が見えた。

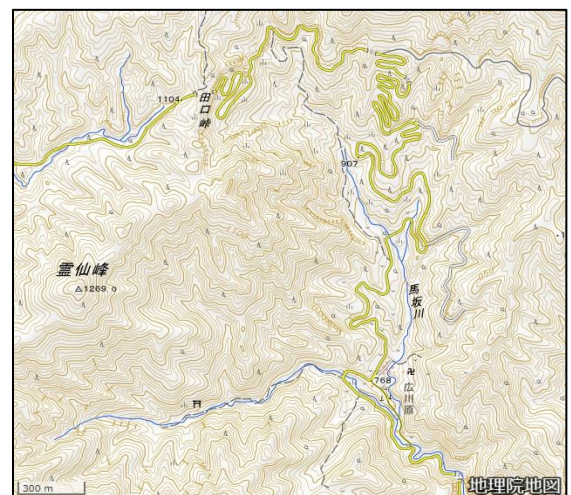
長野県道 93 号に戻り田口峠に向かう、田口峠まではさほどのカーブもなく比較的緩やかに登っていきます



田口峠を越えてから、急に急傾斜のカーブの多い山道に変わりました、結構慎重に下って行きました、洞穴群の表示がありました通過、少し傾斜が収まり溪谷添いを走り、ようやく群馬県に入りました。

ここからは群馬県道 93 号線になり、南牧村(なんもく)は一見長野県と思ったが群馬県にもありましたね、蟬の溪谷で一休みし、群馬県道 45 号線と合流し、下仁田の町に、ねぎはかなりおいしい、仲町交差点で 45 号線と別れ、上信電鉄の終着駅(下仁田駅)の横を通り、国道 254 号線との交点の石神交差点につきました(群馬県道 93 号の終点)。

<http://www.go.tvn.ne.jp/~sawada/saijiki/saijikihome.htm>



松本・塩尻を起点(始点/終点)とする国道が7つ、通過する国道がひとつある。通過する国道は19号線
起点とする国道が20号・143号・147号・153号・158号・254号・403号線です。

律令時代(大化の改新以後中央集権国家の政策)畿内と地方を国府と駅で結ぶ官道として、東山道などが整備され、その後現在の国道と高速道のもととなった。また、縄文時代の黒曜石(狩猟などの矢じりに使用)を運ぶ道として、諏訪産のものは約半径250km以上運ばれたことが遺跡の発掘で分かっている。その後は生活必需品の塩を内陸部に運ぶ道として、塩田法が発展(万葉時代以降)してからあちこちに塩の道が整備されそれも国道のもととなっている。

国道19号線/長野西尾張部(国道20号交点)一名古屋市熱田区(国道1号線交点)

国道20号線/塩尻市高井出(国19)—東京日本橋(国1) 国道143号線/松本渚(国19)—上田上塩尻北(国18)

国道147号線/松本(国19)—大町大黒町(国148) 国道153号/塩尻市高井出(国19)—一名古屋市東区(国19)

国道158号線/松本渚(国19)—福井市(国8) 国道254号/松本平瀬口(国19)—東京都文京区(国17)

国道403号線/松本渚(国19)—新潟市明石・木橋交差点(国道8)



三才山トンネル(国道 254 号線)が無料化になりました

澤田 繁 著

(長野県道 174 号走破=旧国道 254 号の 1 部)

2020 年国道 254 号線の三才山トンネルが無料化になりました。三才山トンネルが完成したのが昭和 51 年(1976 年)私が卒業して入社したのが昭和 47 年でしたので、工事が行われていることは、工事に携わった友人から聞いていた。

国道 254 号線は、昭和 40 年(1965 年)東京―佐久間を一般国道としてスタート、昭和 45 年(1970 年)には延伸され佐久―松本間が制定された、当時は三才山には車道はなくトンネルを開けて松本―佐久間が通過出来る国道になった。

現在の路線になるまでは、松本から三才山トンネルまでは、^{ほら}洞交差点から^{めとば}女鳥羽川沿いに浅間橋までしばらく工事をしながら平成 6 年(1994 年)松本トンネルが出来るまで使用していた。三才山トンネルを通過すると料金所があり、^{かきゆ}鹿教湯までは現在の道路はなく、左折して山道を下り川添いを鹿教湯までいった覚えがある。途中の内村ダムが完成した昭和 58 年(1983 年)までには、トンネルから鹿教湯までの道が完成したことになるが。

丸子までは、開通してから現在までよく利用してきた、年々バイパスは増えている区間でもある。国道 254 号は小屋坂トンネルが出来るまでは、県道 174 号線であった、そのことを思いながら 2020 年 10 月 20 日に走りました。

丸子から立科町までは、丸子からすぐ山道に入り山を越えて立科町にいった記憶がある、現在は宇山バイパスが 2005 年から 2019 年にかけて整備されこちらを利用している。

下仁田はここ数年の間、毎年 1 回以上は訪れる場所です。県道 43 号・44 号・93 号・108 号が長野県から下仁田に向かっているからです。

ここに国道 254 号線が最も主要道路として加わります。内山トンネルが完成したのが昭和 53 年(1978 年)さらに内山道路として全線が改良されたのが平成元年(1989 年)のことです、急勾配のため橋とトンネル、カーブの連続の道路となりました。下仁田では、ネギ(下仁田ネギ)とこんにゃくを買って帰りました。



下仁田から富岡・吉井までは、上信越自動車道が平行して走っている、本庄市児玉町から寄井・川越までは関越自動車道が平行しておりあとは川越街道として東京日本橋に向かって

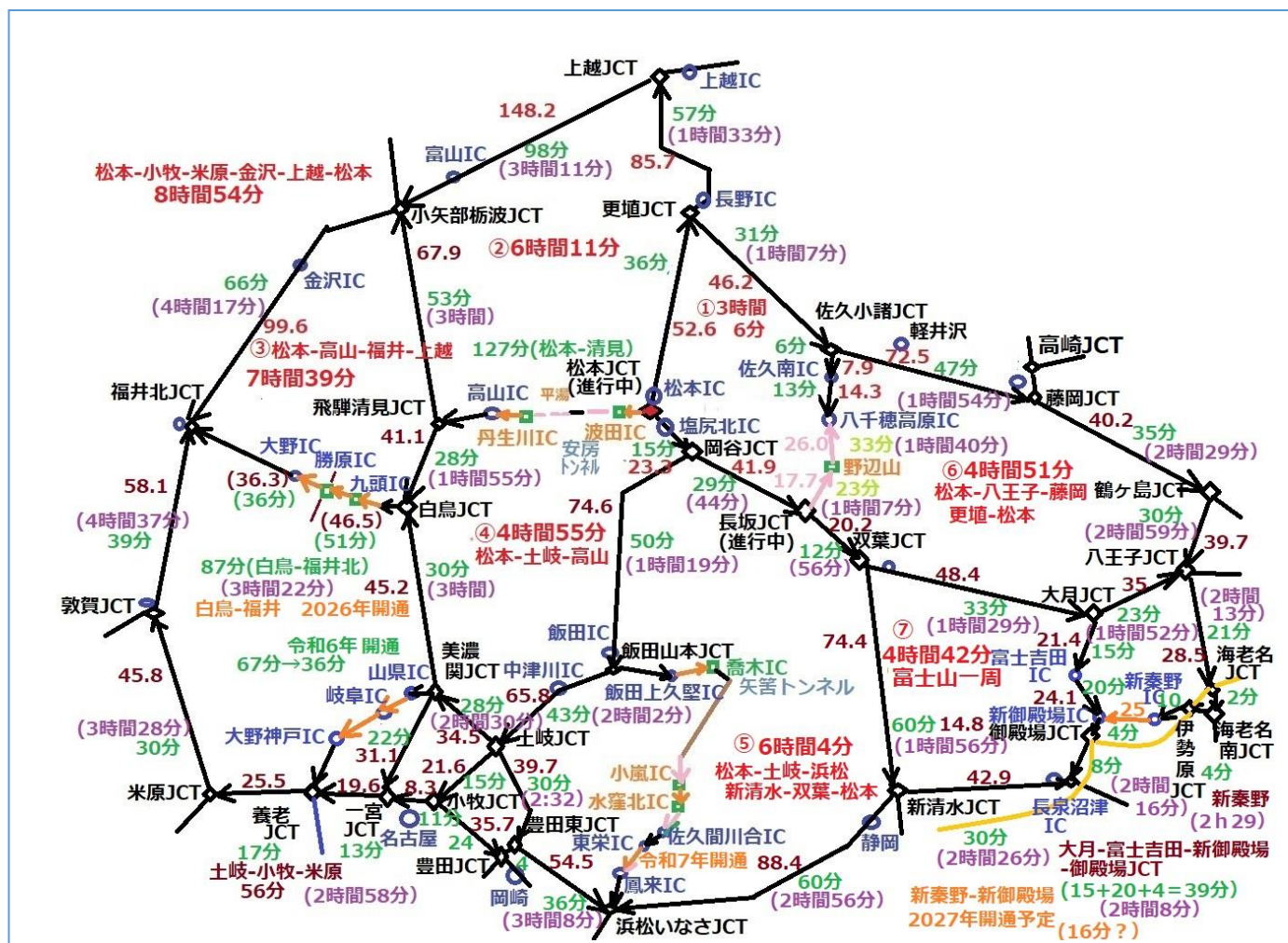
川越までは、高速を使いききましたが、せめて川越から吉井まで国道 254 号を走り、松本―川越間を走破したいと思っている。

最初に東京に車でいったのが、昭和 46 年(1971 年)長野から 18 号線でした。

県道走破には、高速道路利用が有効の手段でした、主なパターンは、走破予定の県道近くのインターチェンジ降りて、そこから県道の始点を目指します、県道の長さなど日によって走破本数はかわりますが、当日の最後の県道を走り終えたところから一番近いインターチェンジに乗って帰るパターンです。年々スマートインターチェンジが増えていきますので県道走破にはかなり役立っています、ちなみに筑北スマートインターチェンジが令和5年度中・諏訪が2023年度(令和5年度)完成予定です、筑北は3月21日に諏訪は4月4日に様子を見てきました。ちなみに利用度No.1の姨捨を除いて県道制覇で利用したスマートインターは、梓川・小布施・小黒川・駒ヶ岳・座光寺です。

時々県道制覇以外のドライブでの高速道路利用は、日帰り行動範囲を広げてくれています。2月21日は熱海まで行きました、沼津までは2時間26分ですので往復5時間弱です、約3時間くらいは周辺を走れます。今回は熱海まで45分でさらに長浜海浜公園まで足を延ばして桜などの花見をしてきました。

年とともに高速道路利用の日帰り旅行の時間が短くなっていますが今は8時間くらいまでなら?、下図の高速道路網での周遊コースと時間は、①松本-長坂-野辺山-佐久-更埴:3時間6分、②松本-高山-富山-上越:6時間11分、③松本-高山-福井-富山-上越:7時間39分、④松本-土岐-関-高山:4時間55分、⑤松本-土岐-浜松-新清水-双葉:6時間4分、⑥松本-八王子-藤岡-更埴:4時間51分、⑦富士山一周(松本-大月-富士吉田-御殿場-新清水(時間あれば朝霧高原経由)-双葉:4時間42分。



米子大瀑布は、道路回復と徒歩 30 分の壁に阻まれる

澤田 繁 著

(長野県道 349 号走破)(長野県道 346 号走破)(長野県道 58 号走破)

県道走破も残り少なくなってきました。2023 年 4 月 11 日須坂長野東インターで降りて、県道 58 号線に入る。県道 58 号線は長野須坂インター線と呼ばれ、インターからほぼ真西に 8 km、長野駅までのほぼ直線道路(起点は長野駅東口から 600m 南部小学校北交差点を左折 200m の七瀬南部交差点です)、インターからは、国道 403 号と共用され幸高町交差点を右折して単独 58 号線となり、国道 406 号との交点の仁礼交差点で終了となる。

まずは米子不動尊をがある未走破の県道 349 号を目指す、国道 403 号を須坂市街地の方向に下り、南原町東の交差点右折して県道 349 号・346 号にはいりました。1 km で 346 号と分岐する 346 号は、数



年前に蓮華つつじを見に山道を登り、標高 1500m 付近の五味池破風高原を散策して 100 万株といわれる蓮華つつじの一部を鑑賞しました、天気が良ければアルプスの山の景色いいところですがその日は見えませんでした(写真のみで勘弁)。

県道 349 号は少しずつ登りながら進む、若いときに 1 度不動尊を訪れたことがあるが、全く道の景色などは記憶にない、県道添いにこなかったかもしれない。400m 手前で左折しなかったため県道はずれてしまった。左に不動尊を見ながらさらに 500m 進んで県道に戻った。県道制覇が第一なので、そのまま進んで狭いトンネルを抜け須坂市清掃センターであとは未舗装の山道なので、終点と見て引き返し米子不動尊につきました。

駐車場に車をとめて、階段の上にある本堂にお参りにいきました。ここは記憶にありました(ぼけていない感がしてほっとした)。女房の実家の祖母が信心としてこの寺によく来ていたのは知っていたが、女房の高校受験の合格祈願にまできたと初めて聞いてびっくりでした。本堂でお参りしたとき、六文銭の家紋が見えたので、真田と関係があると思った、家に帰って調べてみたら、反対側に上杉の杉笹の家紋があるそう。上杉謙信が 4 回目の川中島の戦いに先勝祈願に訪れたことや、本尊不動明王が謙信公の念持仏などが書いてあった。

駐車場に帰って、米子瀑布にこうと地図を見ながらまずは米子川を渡ってから山の方へと出発しました。





川を渡って 200m くらいで林道米子不動線にでましたが 5 月まで通行止めとなっていました残念。これも帰って調べたらこれまで災害復旧をされていて今年から通行できるようになるみたいです。

林道を車で駐車場まで、そこから 30 分歩くと米子瀑布群が見れるようだ。今往復で 1 時間歩けるか不安・・・無理か見たつもりで・・・

NHK の大河ドラマ「真田丸」タイトルになった米子瀑布、通行止め地点は 650m これから曲がりくねった山道を登り標高 1500m の駐車場に、ここから徒歩になり案内では 30 分で到着する。

滝は 2 本、右側が根子岳を源流とする「不動滝」、左側が四阿山（あずまやさん）を源流とする「権現滝」二つの滝のふもとには奥の院がある。奥の院を拠点に滝行が行われる、滝の落差は 100m ほどあり、日本 1 の滝行が出来る。



清水高原(きよみすこうげん)歳時記(長野県道完走編)

NO 道7

《長野県山形村》(やまがたむら) 2023.4.18

千国街道(塩の道)県境(新潟県)に行きました 澤田 繁 著

(長野県道 114 号/新潟県道 225 号走破)(長野県道 433 号走破)

2023 年 4 月 18 日、走破していない県境をまたぐ県道 3 つのうち「川尻小谷糸魚川線＝長野県道 114 号・新潟県道 225 号」を走りに出発しました。自宅から県道 25 号・306 号を使い大町まで、そこから国道 147 号・148 号を走り、中土駅まで行きました。

今回はずっと国道を走ったが、2022 年 5 月 10 日の日に、街道の名前の元となる千国から牛方宿を通り梅池・岩岳のスキー場横を通り信濃森上駅までの県道 433 号線も塩の道として山間部を通っている。

千国から小谷までは姫川添いに塩の道が開かれていたが、小谷から糸魚川までは、姫川の急峻な溪谷を回避するため、谷添いから離れた山系に移行していた。道は川の東と西に分かれ存在するが東側が千国街道となっている。

中土駅が県道 114 号は起点となっている。駅出発し姫川を渡り国道 148 号線を横切り山道に向かう、塩の道はいろ



いろ調べてみましたが、国道から 2 km いったところで分岐して登り下りの山道のような。中土が標高 500m・地蔵峠が 1000m さらに大峠が 1200m、次にいくつめかの谷を越え 750m の峠を越えて戸土分校跡 (600m) の県境に至る。県道 114 号に戻るとさらに登り、小谷温泉・雨飾荘まで達したがここで通行止めとなりました。ここで引き返すことになりました。

塩は古来から存在しているのは明らかですが塩づくりは日本ではいつごろから始まったのか少し調べてみましたが、3000～4000 年前・縄文後期頃から、獲物の内臓・魚や海藻を干した物に付着した塩の結晶を採取していたが、万葉時代 (7 世紀前半から) からは、^{あげはま}揚浜式塩田等の塩田法に移行した。江戸から明治にかけて塩田法

は発達した。糸魚川の塩づくりはよくわかりませんが、塩の道は古代(?) から存在していたようです。室町時代の穂高神社には記載が残っているようです。江戸時代に入り、糸魚川には信州向けの塩問屋が 6 軒あり、実際に取り扱われる塩として、周辺の地塩より瀬戸内海の塩のようだ。

国道 148 号線に戻り北上して新潟県に入りさらに行く^{ねちだに}と根知谷入口の交差点に到達、ここが長野県道 114 号の終点となる。この路線は新潟県と長野県にまたがっており県境で長野県道と新潟県道になる、県境をまたぐ県道の多くはなぜか番号が共通していることが多いが、ここでは新潟県が 225 号・長野県が 114 号と異

なった番号となっている。右折して新潟県道 225 号線に入るとすぐ左手にフォッサマグマパークが見えました。新潟県の山として、妙高山・火打山・焼山・雨飾山が清水高原のテニスコート付近から見えるが雨飾山だけが近くにきた時特定できずにいた。中土から 114 号を走っても雨飾山は見えず登山口の案内のみが目についていた。新潟県道 225 号線・塩の道山口宿近辺でこれぞ雨飾山？が見えたので、車から降りて写真に収めた。家に帰り地理院の 3D



を使い確かめた。

先に県道 114 号を走破しようと、千国街道を南下・山道を登っていくと県境の標識を見つけた、道も狭くなりナビにも県道 114 号の表示がでた、戸土分校跡が県境近くにあり更に 300m 程行ったところで通行止めになっていたので引き返しました。戸土分校は長野県で唯一海が見える小学校として明治以来の学校、昭和 24 年には小谷中学校戸土分校として併設されたが昭和 49 年に閉校となった。

新潟県道 225 号から西に旧道があり、山口宿場の関所



跡の碑を見つけた。千国街道にはこの山口関所と小谷関所があった。塩の道の感じがする。牛で塩を運んでこれから山道に入っていく・・・

塩の道資料館がある程度目当てであったが今日はあいにく閉まっていた。わらぶきの家屋を利用していい趣があった。



下草刈は山に住む場合は必須作業です。熊から身を守るため、出会いがしらの衝突だけは命とりとなります、長年かけ草刈りを広げていっています。現在は周辺の5軒で共通に考えるまでに広がりました。

熊との遭遇は回数の差はありますが5軒ともにあります、共通しているのは家のすぐそばで見ていることです。清水高原の熊は、食べ物目当てが多いようで、夏の蟻は熊にとっては貴重なもので木に発生(切り株・倒してたままの木)したもの食べる。蜂蜜は好物ですので軒下のハチの巣は注意が必要、秋は食べ物が豊富ということであまり人家にはこないが、クルミの木が家のそばにある5軒のうち1軒は狙われている。秋には熊は冬眠のため里にもいくものいる(実態はわかりません)、5軒の家の近くが熊の通り道になっているようで、熊棚(熊が栗の木に登って枝を折って実を食べ枝を尻に敷き詰めていくと鳥の巣のような形が残る)も複数見つかっています。草刈りを広げたのは、熊棚のほか明らかに熊が休む場所が藪状態の中に見つたから心理的に藪が家より少しでも遠くになれば安心と広げています。

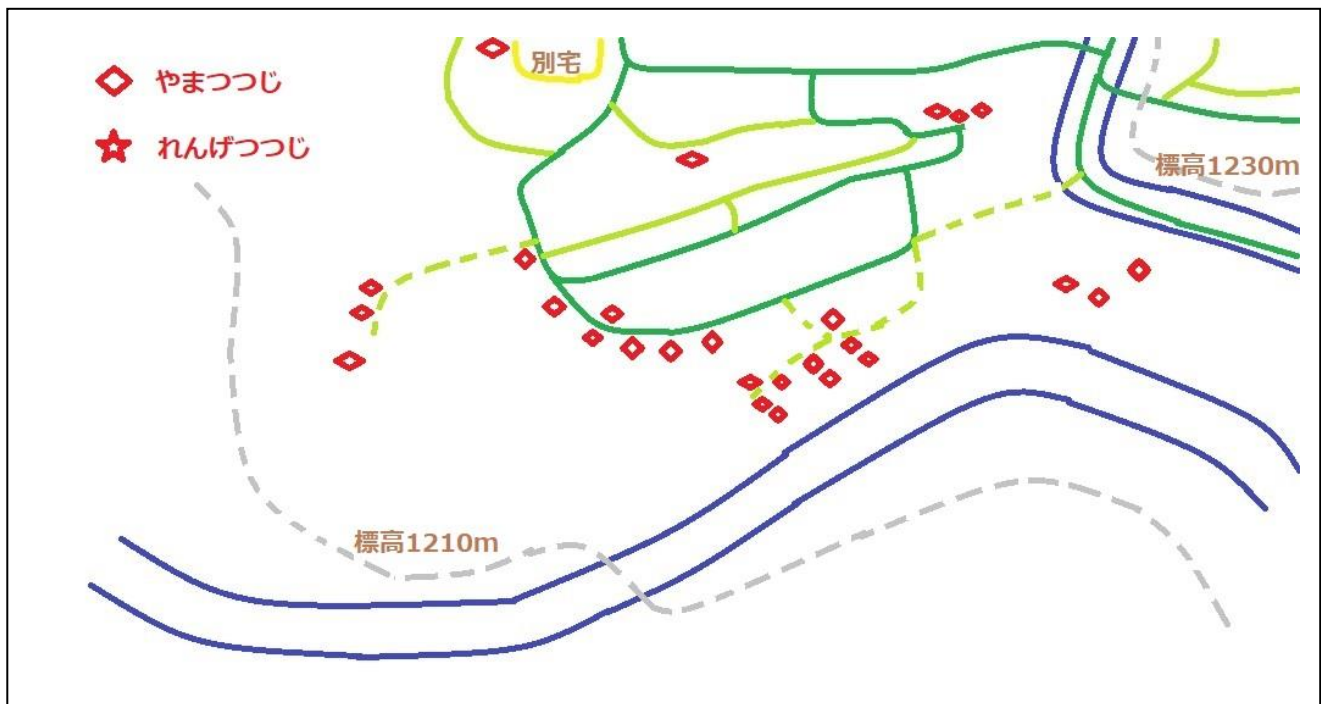
下草刈りは、長いこと剪定ばさみでやっていましたので、小さなつつじの木や笹ゆりなど、きまった木等は残しながら行っていました。10年くらい前からは草刈り機を投入して剪定ばさみと併用で行っています。

作業道は、草刈りを行うために最初に道になる部分を刈ってそこを中心に行きます、ある程度周辺を刈りまた次の道になる部分を刈ります、そうしているうちに図のような作業道が出来ました。

今回は道に添ってつつじの分布を調べ掲載しましたのでつつじ鑑賞を楽しんでください。なおこのつつじは一斉に咲かないので、ぱーと感はないですが長いこと楽しむことが出来ます、ちなみに今年はむらさきやまつつつじが5月6日現在満開です。



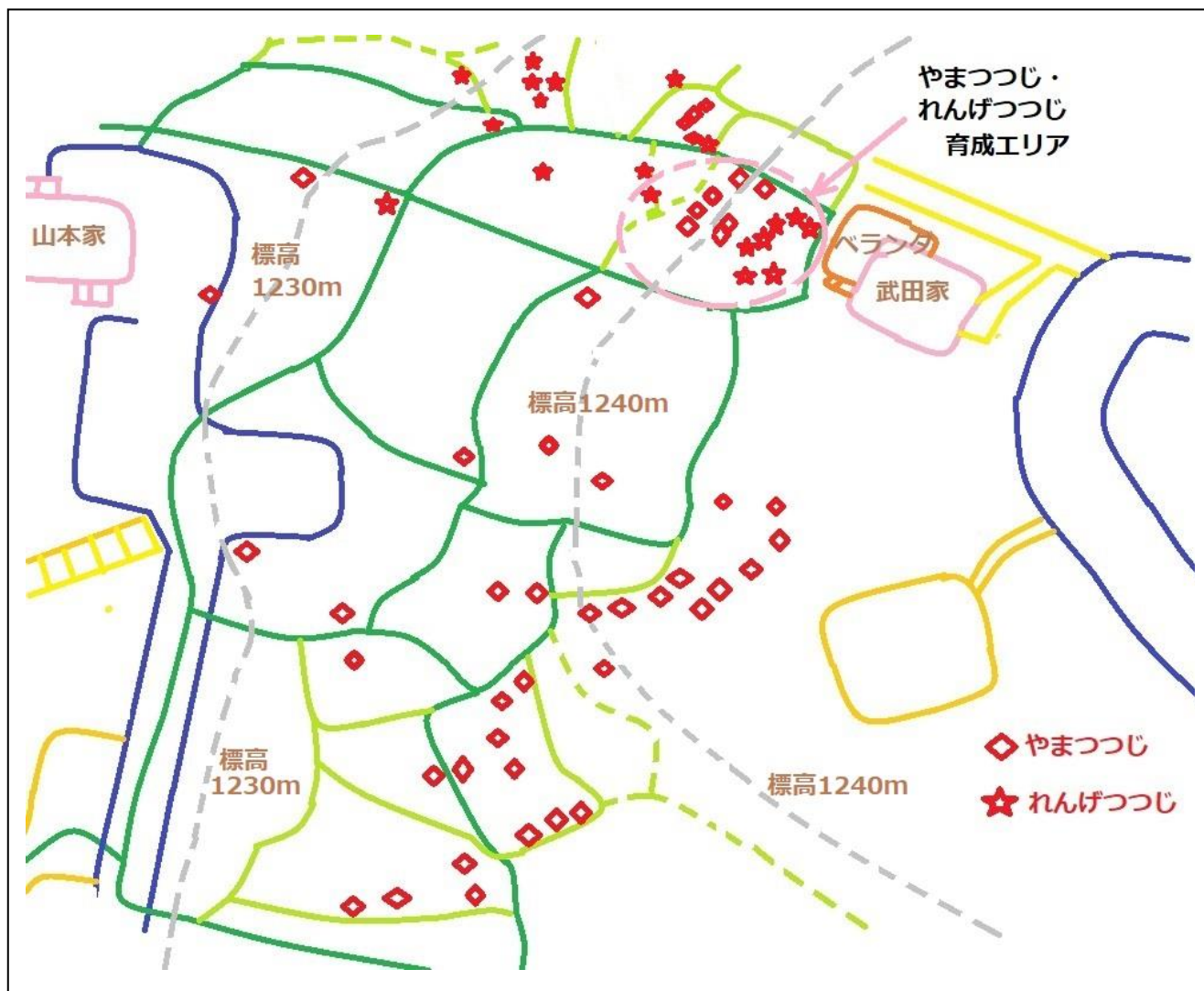
この辺一帯はやまつつつじの巨木が多く、唐松植林前から植わっていた木です。太陽のあたり具合でここ50年以上の成長が大きく違ってきます。つつじは自然のままの成長に任せましたので1番大きくなった木は身長4m20cmで幹の太さが6cmでした。



れんげつつじは、草刈りをしていると小さな木がでてくる。2・3年観察してもなかなか成長しない。唐松植林前には多くあったと思われる。日にあてないといつまでも成長しないことも分かった。数年前に引き込み道路の脇の日の当たる場所に10数株を植えたところ、結構成長し花も今年は数多く咲きそうです。



既存のやまつつじを成長させるには日の当たるようにすることですが、なかなか唐松や松の下の木はむずかしい、せめて周りの草刈りが必要。こうしたなかで草刈りを続けていたで日当たりが確保できた場所としてやまつつじ育成エリア2に小さなやまつつじが多く発生してきた、やまつつじ育成エリア1は前から日当たりがよく中くらいまで育ったやまつつじが数多くあるエリアとなり昨年は花が見えるように整備した。



やまつつじ・れんげつつじを人工的に100本単位で増やしたいと3年前から模索している。やまつつじ・れんげつつじ育成エリアでは、①れんげつつじの小木の移植・これは前に実証済みです。今年は花を咲かせます。②やまつつじの枝に重しをのして土に接する・これは定番ですが数が限られます。③やまつつじの挿し木・友人に頼んで里の畑で行ったが、挿し木自体はかなりの成功率でしたが冬が、なかなかこせず率が落ちるが今育っています。④やまつつじの小木の移植・これからだがある程度の数と面積エリアが必要と思われる。

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