

峠の記 上信国境の峠道

その2 . 角間峠から入山峠まで

鳥居峠から県境は南東に向きを変え鹿沢温泉を取り囲むような形の湯の丸高原を縫うようにして東へ進み、上信国境の最高峰である浅間山に達する。浅間山の噴火口を横切り最高点 2568mを掠めて更に東へ進み、旧草軽電鉄の国境平駅の在ったあたりから南下して上信国境の峠の中心とも言える碓氷峠、入山峠に達する。この間にある峠は峠と言う名称がないものを含め 10ヶ所、その1と合わせて上信国境延長約 200Kmのほぼ北半分になる。

目次にかえて

名称	2.5万地図	標高	道路種類:所在地(平成大合併前の地名)
10. 角間峠	孺恋田代	1820m	山道:旧鹿沢から真田町真田温泉へ、信州側は通行止
11. 地藏峠	孺恋田代	1723m	L94:湯の丸山と籠登山の鞍部、旧鹿沢から東部町へ
12. 車坂峠	車坂峠	1973m	林道高峰線:愛称フェリーパークライン、黒斑山と高峰山の鞍部
13. 湯の平越	浅間山	2125m	廃道:浅間火口原の北西鬼押し溶岩流の西
14. 国境平	北軽井沢	1265m	廃道:旧草軽電鉄軌道敷、旧国境平駅
15. 浅間越	浅間山	1655m	R146:長野県内 峠の茶屋 、県境は 1.8Km 北
16. 碓氷峠(旧)	軽井沢	1180m	群馬側山道、長野側車道:五街道以前鎌倉時代に開かれた
17. 碓氷峠	軽井沢	957m	R18:明治 16 年に着工翌年完成、長野県が工事に当たった
18. 入山峠	南軽井沢	1035m	R18 バイパス:昭和 46 年道路公団によって開通
19. 入山峠(旧)	南軽井沢	1030m	林道赤坂線:古代東山道時代の碓日坂

太字は 2.5 万地図に名前が記載されているもの。

文学の中の峠で印象深いのは、司馬遼太郎の「峠」である。長岡藩家老河井継之助の生涯を綴ったもので越後と会津の峠「六十里越え」がその物語の象徴として登場する。ひたすら前上方に向かって登って行く「坂の上の雲」とは対照的に人生の最後を「峠」を下るように表現しているところが意味深い。川端康成の「雪国」も峠(トンネル)があまりにも有名な冒頭の「国境の長いトンネルを抜けると、雪国であった」とある。また「伊豆の踊り子」にも「道がつづら折れになって、いよいよ天城峠に迫ったと思う頃、雨脚が杉の密林を白く染めながらすすまじい早さで麓から私を追ってきた」という冒頭の文章がある。川端康成は峠(トンネル)を現実と夢(美)の二つの世界との結節点としてあらわしているように思う。カール ブッセの詩「山の彼方の空遠く、幸い住むと人のいう……」峠という言葉は出てこないものの落語にまで登場して有名になった。またミュージカル映画「略奪された七人の花嫁」では雪で閉ざされた峠が重要な役割を果たしている。

10. 角間峠 1820m (吾妻郡孺恋村 ~ 長野県小県郡真田町)

2004年7月22日

角間峠の辺りは猿飛佐助修行の地だという話を聞いたのは、高校時代の友人が通う大学の寮が鹿沢にあり彼から聞いたような記憶がある。猿飛佐助なんて講談の真田十勇士でしか知らないから実在の人物とは思っていなかった。鹿沢温泉と湯の丸高原は、今でもレンゲツツジの最盛期には少しは観光地ら

しくなる以外、観光地としては些か浮世離れたところがある静かな温泉地であり、心を休ませたい時には最適な場所だと大切にしている。

鹿沢地蔵峠は蓼科方面へ行く時によく利用するが、角間峠は車が通れない峠なので、訪れる機会がないまま過ぎていた。今年の夏は取り立てて大きな山行の機会も無くノンビリ過ごしていたが、思い立って角間峠へ出掛けて見た。旧鹿沢の百番観音の少し上手に広い駐車場があり、鹿沢のスキー場を登って角間峠方面に行く道がある。草息れの暑い道を登るのかなと警戒したが、ゲレンデ脇



角間峠を望み、猿飛佐助修行の地の標柱

の林に中を上り、かなり高度を上げてからゲレンデを横切って角間峠方面への道に達する。その辺りに猿飛佐助修行の地と書かれた大分古くなった標柱が立っている。

辺りは牧場で遠くに牛の姿が見られる。峠と思われる山の鞍部目指して右へ右へと登り進む。全く静かな山道で誰一人あわず、道連れはトンボと鳥の声だけだった。もう峠は間近と思える辺りで東屋の屋根が見え、あそこで一息入れようと頑張る。高原とは言え夏はやはり暑い、汗を拭いて冷たいお茶を飲み出掛けようとしたら、牛達が道を塞いでゆったり休んでいるのではないか、尻尾で虫を追い払いながら、時々こちらを警戒するような目つきでジロリと見る。子牛が5頭ばかり、それを守る様に大きな母牛と立派な角を持った雄牛が4頭、おとなしそうだが子牛を守るためにこちらにブツカッてきたら吹っ



飛ばされてしまう。ここは牧場なのだから道を塞いでも文句は言えない。仕方なく、敵意は無いという優しい気持ちをだして少し下手の草の中を回り道して行く、親牛は暫くこちらの行動を見ていたがやがて無関心そうになったので、こちらも安心して道に戻り、牧場を出て更に峠を目指して進む。

峠は近そうに思えたが山腹を少し廻りこんだところにある、緩やかな登りがかなり続いた。取りたてて特別な印象のない峠、指導標と反対側の真田

角間峠 真田への道は通行止 へ下りる道が道路崩壊のため通行止めという標識が目立つ。真田側の道は草が生い茂っていてかなりの期間通行止の状態にあることを示している。

一息入れて、指導標に従い角間山へ登る。笹が茂っているが結構高山植物が多く、目を楽しませてくれる。クガイソウ、シモツケソウ、ツリガネニンジン、ヤナギラン、マルバダケブキ、マツムシソウなど。

角間山頂上、正面に四阿山

角間山の頂上(1,980m)は正面にゆったりと裾野



を広げる四阿山、根子岳、少し遠くに横手山、本白根山、間近には浅間山、籠の登山、湯の丸山と続き、手前には村上山、棧敷山が蹲る。眺望を楽しんだのち峠へ下り、今度は牧場の中を通らずに、旧鹿沢寄りの沢に沿って林の中を下り、駐車場の少し下手に出て本日終了とした。

浅間山とマルバダケブキ、ヤナギラン

今回訪れる事ができなかったが信州側真田町は戦国時代真田氏の本拠地松尾城がある。角間川を遡ると湯の丸山と烏帽子山の北面の断崖が迫る角間渓谷となり、角間温泉、岩屋観音堂がある。真田

氏は角間峠、鳥居峠を掌握して、北上州沼田に至る穀倉地帯を支配していた。この峠道は真田氏の両支配地を結ぶ軍道の要衝であった。



11. 地蔵峠 (鹿沢地蔵峠) 1723m (甘楽郡下仁田町～長野県小県郡東部町)

12. 車坂峠 1973m (吾妻郡嬭恋村～長野県小諸市)

2004年11月7日

13. 湯の平越え 2125m (廃道、甘楽郡下仁田町～長野県北佐久郡御代田町)

この日の峠巡りは、国境平から始まり、浅間越、和美峠、香坂越、矢川峠を巡って、草津へ戻る途中佐久から車坂峠に登り、高峰山、籠ノ登山の間をぬって湯の丸高原にある地蔵峠(鹿沢地蔵峠)から旧鹿沢、新鹿沢から嬭恋田代を經由して草津へ戻る長い長い峠めぐりであった。

車坂峠 佐久から R18 をほんの少し走ってすぐに北上、広域農道浅間サンラインを走る。車坂峠への分岐は立体交差になっている。浅間山の緩やかな裾野を登り、やがてカラマツ林になり道は急登になる。黄葉真っ盛りのカラマツが青空をバックに美しい。時々浅間の噴煙が流れる。峠の頂上に建つ自然観察センターの建物が見える。



もうすぐ車坂峠 車坂峠から浅間の噴煙

カラマツ林が切れ車坂峠の頂上はアサマ 2000 スキー場の大きな駐車場、レストハウス、少し離れて高峰温泉があり賑やかだ。ここから直接村上山の東麓を通って鳥居峠に通じる R144 に出ることも出来るが、かなりの悪路のうえ、景色もたいした事はないのであまり通りたいくない道である。同じ悪路なら鹿沢地蔵峠へ行く道のほうが展望もあり楽しい道だ。車坂峠の辺りでは黒斑山が視界を遮っているため浅間山は見えないが噴煙は豪勢





に立ち昇っている。

車坂峠から浅間の噴煙

鹿沢地藏峠

峠の八十番観音

高峰温泉の前を通過して、浅間連山の一番外側になる山稜を縫う道路に入る。未舗装の悪路だが道幅もありそれほど走り難いわけではない。振り返りながら車坂峠や黒斑山、浅間山の噴煙を眺め、やがて通称コマクサ峠に到着。ここは駐車場もあり立派なトイレもある。三方ヶ峰にはコマクサが保護育成されているし、池の平湿原には貴重な植物があり、監視員が常駐している。



ここからは舗装道路になり楽に鹿沢地藏峠に下ることが出来る。途中カラマツ林越しに見る湯の丸山も美しい。地藏峠頂上は八十番観音があり、旧鹿沢温泉に百番観音がある。地藏峠から急な下りで旧鹿沢に着き百番観音を拝んで田代へ下る。田代からは万座鹿沢口へ下りずに途中から孺恋パノラマロードに入る。夕暮れの浅間山を眺めながら草津谷所へ向かう、今日は思わぬロングドライブになったが、秋晴れの日を楽しく過ごし、収穫の多い一日であった。

鹿沢温泉の百番観音



湯の平越え

信州側の湯の平から

浅間の火口原を横切って、「Jバンド（写真右端のピークが仙人岳その左の段の部分）からバカ尾根」という鬼押し溶岩流の西側の長い尾根（写真の右端近く高い木の後側がバカ尾根と見られる）を通り孺恋村の溶岩樹形に出る登山道で、古い地図（日地出版「浅間・菅平」登山ハイキング地図 1955年）には記載があるが、既に廃道になっていると思われる。



湯の平越え

現時点では登山禁止区域に入っているの確認できない。溶岩樹形からアプローチして見たが、樹林帯の道を暫く登り標高 1500mあたりで道が途切れてしまう。嬭恋村から浅間山へかけては2,3本山道の記載があるがいずれも標高 1500mから 1700mあたりで途切れていて、車坂峠へ至る道のみが車でようやく走ることが出来る。(湯の平越は2.5万地図に標記なし)

14. 国境平 1265m (吾妻郡長野原町～長野県北佐久郡軽井沢町)

2004年11月7日

国境平は峠と言う名はついていないが、廃線になった草軽電鉄が上州から信州へ国境を越える位置にあり、停車場にこの名前がつけられたのである。上信国境の峠のうち電車で越えることのできた唯一の峠とも言える。地図上では明らかに峠と呼んで差し支えない地形と見えるが、実地に見ておかなければと出掛けた。実は草軽電鉄が廃線になる前年の夏に軽井沢から草津まで、名残を惜しんで乗車したのだが国境平については殆ど記憶がない。

県境標識

R146を浅間越の少し手前、県境の標識のある所で県境に沿って東に進む。浅間牧場の牧柵に沿って太平洋クラブ軽井沢コースの入口を通過し、プレジデントリゾート軽井沢C.C.とゴルフ場通りを過ぎて新しく出来た軽井沢スノーパークにつく。廃線になる直前の昭和36年の夏、草軽電鉄に乗って通過した国境平の面影は全くなく何処か見当もつかない感じだったが、まだ雪の積もらないスキー場の中腹に登り見渡すと、どうやらプレジデントリゾートとスノーパークに入口に当たる十字路が地形的に昔の国境平だったのではないかと思われる。草軽電鉄が廃線になってから約40年になるのだから面影も無くなっても仕方のないことだろう。

この辺りが国境平と呼ばれていたであろう

草軽電鉄は軽井沢から三笠經由小瀬温泉、長日向から国境平で県境を越え、二度上、栗平、北軽井沢、上州三原、万座温泉口、谷所、草津温泉へと進んで行った。終点の草津温泉は湯畑からはだいぶ離れた、旧草津東急ホテルの手前で、現在は小公園に記念碑が残されている。二度上は現在の二度上峠の



二度上峠から国境平(スノーパーク) 2005.2.9

登り口の少し西にあったと思われる。草軽電鉄唯一のスイッチバックがあり、スイッチバックを「二度上げ」と呼んだところからこの名前が生まれたそうである。

(注) 草軽電鉄が廃線になったのは昭和 37 年 1 月 31 日。

15 . 浅間越 (峰の茶屋) 1655m (吾妻郡長野原町 ~ 長野県北佐久郡軽井沢町) 2004 年 11 月 7 日



国境平の次は浅間越。今は峰の茶屋と称されていて茶屋がある。ここは明らかに長野県内で、先ほど国境平へ向かった R146 の分岐点が県境である。そこから 2 Km ほど車では登りとは意識されないほど緩やかに登って長野県に入った所に R146 の最高点 1655m がありここが峠になっている。したがって、本来なら県境の峠から除外すべきであろうが、上信国境の主役ともいえる浅間山の中腹を越える峠道として古くから親しまれていたところである。さらに、現在も R146 の他に浅間白根火山ルートの鬼押ハイウエーと白

糸ハイランドウエーの結節点にもなっている。今も昔も、上信国境の重要な位置を占めているので例外として取り上げる事にする。

峠といっても、坦々たる舗装道路で走りぬけることが出来る普通の道でしかない。浅間山の眺めも特に取立てていうほどのものもなく、この地点よりも上州側で言えば少し下ったハイランドパークとか分去茶屋の辺りの方が良いし、信州側では満山望の周辺のほうが遥かに良い眺めである。



R146 中軽井沢方向から、左から鬼押ハイウエー、R146 北軽井沢方向、白糸ハイランドウエー、峰の茶屋

16 . 碓氷峠 (旧) 1180m (群馬県碓氷郡松井田町 ~ 長野県北佐久郡軽井沢町) 2004 年 4 月 23 日

旧碓氷峠は旧中山道の難所、2 万 5 千地図には県境を挟んで 2 ヶ所に単に「峠」とのみ記載されている。実はこれは峠の名称ではなく峠と言う地名で、上州、信州の両方に同じ名前の地名がある。こんな事を含めて碓氷峠はまさに峠の中の峠と言って良いのではないだろうか。

日本武尊の昔からここは峠として



重要な地位を占めていたと言われるのも当然と思う。しかし、最近の研究では日本武尊に出てくる碓日坂は、その後の出土品から現在の入山峠であるということがほぼ確実であるとされるに至った。学問的な位置はそれとして、やはり旧碓氷峠は歴史の重みをずしりと着けている峠の中の峠である。



現在は旧軽井沢から峠の頂上まで車で入ることができ、シーズン中はミニバスも走るということであるが、上州側は細々とした山道のみである。峠の頂上には熊野神社があり神社の参道の中央に群馬県と長野県の県境が存在する。神社は両県にまたがって存在するということであり、春と秋のこの社の祭りは松井田町と軽井沢町の氏子が共同で行っているそうである。また、江戸時代(安政二年)安中藩主・板倉勝明が藩士の練成のため城内から中仙道を走り熊野神社に至る安政遠足の決勝点でもあったといわ

れ、現在は毎年5月に侍姿などに扮した市民ランナーが走るサムライマラソンが行われている。

信州高山村の枝垂れ桜を見物に来た友人と帰り道、軽井沢から寄り道をして車で碓氷峠へ登った。旧軽井沢の町を抜け山道にはいる。シーズン前なので町もそれほどの混雑ではなく、山道はほとんど車に出会わない。細いが緩やかに登る道



は走りやすい。やがて峠の頂上へ。何軒かの茶店、宿屋など

が並ぶが、何処もまだ休業中。熊野神社の先へ車を止め、神社に参拝。日本武尊にまつわる記念碑などがあちこちにあり歴史の旧さを思わせる。神社の正面の参道の中央に赤い字を彫り込んだ群馬、長野県境を示す石が嵌め込まれている。入り口には熊野神社の由来などを記した看板があり、興味深く読ませてもらった。参拝を済ませ、サンセットポイントという見晴台に向かう。冬の晴れた日のサンセットポイントから妙義

山と遠く赤久縄山、御荷鉾山の山波

2005.12.11



神社のやや南に広い台地があり、薄曇の霧を通して妙義山の峨峨たる山波が望まれる。名古屋の富豪近藤友右衛門が整備して町に寄付したもので、初冬の展望の良い時期にもう一度このサンセットポイントを訪れてみたいと思いながら峠を下った。

17. 碓氷峠（新）957m（碓氷郡松井田町～長野県北佐久郡軽井沢町）

18. 入山峠（新）1035m（碓氷郡松井田町～長野県北佐久郡軽井沢町）

2004年11月24日

19. 入山峠（旧）1030m（碓氷郡松井田町～長野県北佐久郡軽井沢町）

入山峠は碓氷バイパスの峠として、上信自動車道が開通するまでは最も交通量の多い峠であった。古代東山道時代の碓日坂は現在の碓氷峠（R18）であるといわれていたが、昭和30年入山峠から祭祀に用いた幣がたくさん発掘され、東山道の碓日坂は現在の入山峠であることが確認された。鎌倉時代に松井田町坂本から旧碓氷峠を越える道が開削された。江戸時代に五街道が制定され中山道は新碓氷峠を通ることになった。（坂本と言う地名は峠の麓と言う意味で多くの峠の入口にこの地名がある。峠と言う言葉は比較的新しく、古くは「坂」と称されていたので「坂本」となったのであろう。）

中山道は碓氷峠のほか和田峠、木曾鳥居峠、木曾の棧、美濃大田の渡しと共に中仙道の難所となっ



群馬県から長野県へ 碓氷峠 R18



入山峠 R18 バイパス

ていたが、東海道は富士川、安倍川、大井川、天竜川の渡しがあり、宮から桑名の間は海上七里の渡しとして船で海上を往来していたので、東海道を避けて中山道を通る人達が少なくなく、さらに、「今切」のように忌み嫌われる地名がないため、皇女和宮のように嫁入り道中は中山道を通る慣わしであった。

1961年カーブの多い新碓氷峠（R18）を避けて入山峠を越える R18 碓氷バイパス（有料）が開通した。更に、1993年には上信越自動車道が佐久インターまで開通、さらに北陸新幹線が長野まで開通し、新碓氷峠を登る JR のアプト式軌道は横川・軽井沢間が廃止になり、軽井沢・長野間の在来線は第3セクター「しなの鉄道」として運行されている。新・旧碓氷峠・入山峠を巡る峠道の変転は激しいものがある。今は入山峠の碓氷バイパスは無料開放されていてごく普通に利用されている。R18 碓氷峠はカーブが多いが静かな山道で紅葉の季節などは美しい景色を堪能するドライブが楽しめる。

碓氷峠に関し明治17年の開通から、碓氷峠（新） 秋晴れというより 26年のアプト式鉄道の開通などの来小春日和の11月24日出発が少し歴を記した記念碑。 昭和8年建立。



遅くなったので、旧碓氷峠サンセットポイントからの展望は省略して、碓氷峠に向かう。碓氷峠は静かな峠道である。所々名残りの紅葉が斜めになった光線を浴びて光るのが良い雰囲気を出している。峠道は急カーブが多く傾斜もあるので気楽にと言うわけにはいかないが、休日明けのせいか交通量が非常に少なく、どの車もゆっくり走っているので安心して走れる。

碓氷峠鉄道遺構第3橋梁



旧信越線のアプト区間は鉄道遺構として保存されており、赤煉瓦を積上げたアーチ橋は懐かしさを覚える。架線は外された所、残された所があり、トンネルも入口がきっちり塞がれた所もあるが、簡単な侵入禁止の柵だけの所もある。

坂本宿の手前に碓氷湖を作る坂本ダムがあり周辺は公園になっていて、穏やかな陽射しを浴びてノンビリ休んでいる人を見かける。湖岸を少し散歩してから坂本宿へ、しかしここも眠ったような静かな町で軽井沢を出てから全く店がなく昼食もとれない。結局松井田へ出て、いや応なしに「峠の釜飯」になってしまった。昔信州へスキーに行く時などこの釜飯は贅沢な楽しみであったが、今は特別美味しいとも思わなくなったのはこちらが贅沢になったのであろうか。



紅葉の碓氷湖

(注) 矢ヶ崎峠を県境の峠としている資料もあるが、2.5万地図では県境より約500m北東にあり、明らかに県境の峠ではないと判断される。地図上の山道が昔と変わらないならば、碓氷峠の関所を避ける抜け道ではないかと想像でき、その為に県境の峠と認識されていたのかもしれない。

入山峠(新)



遅い昼食の後、今度はR18バイパスを登る。こちらは交通量が多く大型トラック、自家用車、小型トラック、バン、軽4輪が入り乱れて走る。しかもスピードが全く違う。追い越し車線をビュンビュン飛ばして行くのを横目で見ながら景色を眺めるが、どうも落ち着かない。

碓日坂の碑には万葉集の防人のうた「ひなくもり碓日の坂を越えしだに妹が恋しく忘れぬかも」が刻まれている。

先ほどの R18 の忘れ去られたような静かな峠道と比べてなんという落差だろう。せわしない気持ちになりながら、やがて入山峠頂上の路側駐車帯の大型トラックの間に車を押しこんで、碓日坂の碑を見に行く。 **妙義山の岩峰**

上り車線側にあるので道路横断は少し大袈裟だが命懸けだった。ここからは妙義の岩峰も見られ中々良い場所であるが、峠道は機能本位の味気ない道であった。



入山峠(旧)

昭和46年に碓氷バイパスが開通したが、それ以前に使われていた旧道で現在は林道赤坂線となっている。碓氷バイパスはほぼこの旧道に沿って作られている。入山峠では新旧の道が並んでおり、旧道の方が若干低いようである。2006.6.1 新和見峠と共に一度入山峠(旧)を見て置きたいと、新和見峠から松井田まで下って昼食の後、碓氷バイパスR18を上る。地図では数箇所旧道へ下りられそうな場所が記されている。登坂車線を他車に迷惑を掛けぬよう出来るだけゆっくり走るが、どこも入り口に通行止めのバーや鎖があり入れない。2ヶ所ほど頭上を跨ぐ橋があるし、並行して走る旧道らしきモノも見えるが、飛び上がったたり飛び降りたりするわけにはゆかない。結局、入山峠(新)の頂上に着いてしまった。頭上の横断橋には作業用の車両が置かれており、如何やら、旧道は碓氷バイパスのメンテナンス専用道路と化してしまっているようだ。しかし、古代祭祀跡として何等かの遺跡が残されている可能性もあり、もう少し調べて見る必要がある。そうしなければ、入山峠(旧)は未確認のままになってしまうであろう。



柳田国男は「峠」の語源は「たむけ（手向け）」から出ていると言う。直良信夫（考古学者）によれば日本で「峠」という文字が初めて用いられたのは江戸中期の「和漢三才図会」で、それまでは山の撓みで、低くくぼんでいる所を「たわ」、「たお」と呼んでいたという。また、古くは「峠」という字も言葉もなく「坂」と呼ばれていた。「坂本」と言う地名は多くの場合、峠の上り口につけられている。

道路の呼称・標識について一言。ここに出てきたようにR18、R18碓氷バイパスのように並行する国道に同じ番号がつけられている。しかも道路標識にはどちらも「18」とだけ記されていて、初めて訪れたものには一瞬迷うことがある。道路標識は一瞬でも迷うような事があってはならない物であるから区別して表示すべきではないだろうか。たとえば旧道は「18A」碓氷バイパスは「18B」などという具合に（A,Bでなくイ、ロ、ハでも良い）。実は、R17は北鴻巣付近で「旧R17」と「熊谷バイパスR17」に分岐、熊谷バイパスを行くと、深谷付近で更に「R17バイパス上武道路」に分岐する。しかも、「熊谷バイパス」は「深谷バイパス」と名を変え、岡部で「旧R17」合流するが、「R17上武道路」は伊勢崎市を通り高崎市を迂回して前橋市でようやく「旧R17」に合流する。初めての者にはR17が3本もあってはどれを走って良いやら迷ってしまううえ、下手をすると目的地を迂回してしまうことになる。

『峠の記』その3．へ続く