

「真夏の野辺山&軽井沢高原ルート」

H30/7/30~8/1

【小淵沢→軽井沢→高崎 / 163km】

[猛暑を避け往復輪行で野辺山&軽井沢の高原地帯を走った旅の記録]



野辺山にある JR 最高地点 (1,375m)。JR 小海線の清里駅と野辺山駅の間地点の踏切の近くにありません。実はこの場所、40年前の8月にも上高地方面の帰りに来ています。(↓下の写真)



当時はまだ「日本国有鉄道」最高地点と目標に記されています。今見ると40年前の木標の台座は、石を積み上げた質素なつくり。



おまけのワンショット。40年前、東京より自走して松本城に到着。これから上高地、野尻湖に向かう。キャンプ車三台の貴重な一枚。左のブルーの東叡キャンピング(初代)が私の愛車。

小淵沢 → 軽井沢 → 高崎へのルート (走行距離 163.95km)


▶ 一日目 [小淵沢駅 → 八峯苑鹿の湯 → 八ヶ岳ポニーYH/26.48km 散策した距離込み]



▶ 二日目 [八ヶ岳ポニーYH → 軽井沢 → 高崎駅/138.10km]



第一日目：7/30(自宅～八峯苑鹿の湯/長野県～小淵沢/山梨県)

- ・ルート：小淵沢駅～(県道11号)～八峯苑鹿の湯～八ヶ岳ポニーYH
- ・走行距離：26.48 km
- ・天気：

実は、今回の日程で東京より国道17号線で三国峠を経て新潟まで走破する計画でした。折しも、記録的な猛暑。灼熱の前橋などを経由するルート、さすがに諦めました。

そこで思いついたのが、高原ルートです。往復は輪行し、平地の猛暑を回避して高原地帯を走る今回のルートでした。平日に、往路はJR中央本線/高尾駅～小淵沢駅の普通列車、復路は高崎駅～新宿駅までの湘南新宿ライン特別快速を利用し、特急券や予約の必要も無く気軽に行くことができるのも魅力でした。往路の高尾駅、復路の高崎駅からの列車は、いずれも始発で座席の確保も容易でした。

JR中央本線は、普通列車で遠くは長野(14:02発/高尾→18:53着/長野)まで直通運転しています。信州方面はもちろん、新潟方面へのアクセスにも使えます。

高崎へのアクセスに便利な湘南新宿ライン特別快速は、栃木県日光方面、新潟方面へのアクセスにも使えそうです。今回は、そんな魅力ある普通列車に乗ってみて、その可能性(おおげさかな)も探してみたいと思っていました。余談ですが、紀伊半島を一周した際、その基点となる豊橋駅まで東海道線の普通電車を乗り継いで行きました。小田原より実に乗り換えが、3回(熱海、静岡、浜松)ありました。重い輪行袋を担いでの多数の乗り換えは現実的でないことがよくわかりました。ただ、普通列車の旅は、旅心をくすぐります。

▶小淵沢へのアクセス：

JR中央本線　：　高尾発10:26　→　小淵沢着13:06(運賃2,268円)

自宅最寄り駅まで自走し、輪行してJR中央本線小淵沢行きの始発駅・高尾駅まで向かいました。八王子駅で高尾行きの電車を待っていると、人が線路内に入ったということで、どこからかの駅～豊田駅間、電車が止まっているとのアナウンスが聞こえてきました。何とも幸先が悪い…。数十分の後、ようやく運転が再開し、高尾駅まで移動できました。そんなこともあるかと、余裕を持って高尾駅に向かっていました。10:26発の小淵沢行きは、高尾駅が始発です。時間通りに入線し、輪行袋を担ぎ込みました。平日の昼間、車内はガラガラでした。(平日の昼間の移動ならストレス無く使えるような路線だとわかりました。)しかし、東京方面からの接続列車を待つために、定刻より30分ほど遅れての出発となりました。この日は、移動日+温泉への入湯だけのスケジュールでした。

初めて乗る中央本線の普通列車、6両編成の車内には長距離普通列車なので、トイレもありました。小淵沢まで、所要2時間40分です。トイレの心配はなきにしもあらず。大月を過ぎた辺りからか、山々が見え車窓からの風景を楽しめました。のんびりとした普通列車の旅は、やっぱりいいものです。結局、小淵沢まで車内はガラガラな状態でした。始発駅から小淵沢まで乗車したのは、私の乗車した車両では、私と前に座っていたおばさんの二人だけでした。

小淵沢駅に到着した時には、30分の遅れを取り戻し、定刻13:06に到着しました。日本の鉄道は、やはりすばらしいです。(ちょっと感動)。ロードバイクを組み立てる前に、少し遅い昼食を取ることにしました。構内に立ち食いそば屋があることを事前に調べておきました。天玉うどん(460円)+いなり(90円)で腹ごしらえしました。「丸政 小淵沢駅改札横そば店(食べログ評価 '3.36)」で食べた天玉うどんがクセになりそうです。



閑散とした小淵沢駅の外でロードバイクを組み立て、八峯苑鹿の湯に向かいました。H27年から始めた日本縦断では、日本の沿岸部を走ることが多く、内陸県は素通りしがちです。長野県は、40年前に上高地などにテントを担いでロングツーリングして以来の自転車での走行です。(個人的に感無量)

標高886mの小淵沢駅より鹿の湯がある八峯苑(1,258m)までは、標高差372m。距離的には10kmほどですが、その上りのきついこと。さすがに標高も高いので、汗はそれほどかかないものの、足はパンパン、息をゼーゼーしながらペダルを漕ぎました。

山梨県より長野県の八峯苑に到着。平日、それも夏休みに入ったばかり、さぞかしごった返していると思いきや、駐車場はガラガラでした。

▶鹿の湯(長野県諏訪郡富士見町境12067) :

『鹿の湯は、その地下1,800mから湧き出す源泉100%の温泉です。地球の4大プレートが舞めき合うフォッサ・マグナの中央部に位置する鹿の湯は、地下深くの古期岩体の中で、恒久の時の流れとともに育まれてきた類まれな名湯です。』(料金：600円)

『泉質：硫酸塩泉、効能：神経痛、筋肉痛、関節痛、冷え性、疲労回復、健康増進、固有の効能、切り傷、やけど、慢性皮膚病』
(八峯苑HP抜粋 <http://happoen.jp/hotspa.html>)

鹿の湯は近代的な建物で、とてもきれいでした。この温泉の特徴は、硫酸塩泉であることと、また湯の温度が比較的温めで長湯ができました。露天風呂があり、のんびり過ごすのには最高の場所でした。温泉もガラガラで、ちょうど湯から上がった時に、合宿している高校生の10名ほどがやってきました。八峯苑には、体育館もあり合宿なども行われていました。畳敷きの休憩室があり、30分ほど仮眠することができました。（←この30分の仮眠、効果大です。）

長野県の鹿の湯から再び山梨県側の小淵沢へ。八ヶ岳ポニーYHの標高は、およそ979m、せっかく上った道を279m下ることになります。明日は、佐久市方面へ同じ道をまた上ることになります。やれやれ。YHは、道の駅 こぶちざわの信号を左に折れた先にありました。近くには山梨県馬術競技場があり、別荘地の中に佇む場所にありました。ご多分に漏れず、YHはわかりづらい場所にありました。宿泊客は、老夫婦一組と私だけのようでした。夏休みにも関わらず、宿泊客は三名だけでした。日本縦断中に、幾度もYHに泊まりましたが、客層も随分と様変わりしました。私の年代でも、若手だそうです。笑えるような、笑えないような。ユースホステルの「ユース」という文字が消えてしまわないか心配です。今の若者は旅をしなくなりました。

夕食は提供出来ない旨、聞いていたので、道の駅 こぶちざわまで自転車で食べに行きました。この道の駅は温泉施設併設です。鹿の湯に入ったので、次回のお楽しみとしました。この日は、移動して温泉に浸かっただけの一日となりました。現在進行中の分割走破による日本縦断、ついつい走ってばかりなので、たまにはこんなライドもいいものです。



八峯苑鹿の湯のエントランス。この温泉はお勧めです～。

第二日目：7/31(小淵沢/山梨県～高崎/群馬県)

- ・ルート：八ヶ岳ポニーYH ～ (県道11号/国道141号) ～ 佐久 ～ (国道18号) ～ 高崎
- ・走行距離：136.26km(積算走行距離：162.74km) 平均速度：20.8km/h 最高速度：n/a
- ・走行時間：6時間32分
- ・天気：☀

標高979m、さすがに前泊の八ヶ岳ポニーYHは、エアコン要らず。湿度といい快適に就寝できました。ただ、老夫婦の朝の早いこと。5時起床で、散歩に出掛ける際、すっかり起こされてしまいました。

7:30、朝食の準備ができました。トースト2枚と出された目玉焼き、サラダなどを頂き、8時過ぎにYHを出発しました。爽やかな高原の朝でした。昨日、鹿の湯に行った際上った県道11号線を再度上ることに。こう配9%の標識も。標高が高くそれほど汗をかくことなく、清里まで上って行きました。

八ヶ岳高原ラインの途中で、何だか見たことのあるライディングフォームのロードバイクが勢い良く下ってきました。もしか、高校時代の他校自転車部のN君では？声をかける暇見なく彼は下って行きました。N君とは栃の葉国体少年の部と一緒に団体追い抜きを走った仲。高校時代から頭角をあらわし東ドイツのジュニア世界選手権出場、その後も日本代表として日の丸を背負ったレジェンドです。後でSNSにて確認したところ、やはり野辺山でペンションを営んでいるN君でした。「なんでウチに泊まらないの～」と言われました。合宿なども受け入れており、忙しいと思い、他の宿を取ったのでした。次回は、N君のペンションに泊まらないと…。

清里で国道141号線に合流し、立ち寄った野辺山のJR最高地点付近の気温は27°Cを指していました。ほぼ上り、かなりバテバテになりました。お約束の一枚を取りましたが、実は40年前の8月にもこの場所で写真を撮っていました。このJR最高地点の前にあるホテルは、家族でスキーに来るときの定宿でした。

国道141号に入ると、トラックが増え、勢い良く抜かしてきます。その側方間隔の狭いこと。恐怖～。日本縦断中、かなりの都道府県を走りましたが、こんな国道初めてでした！抜かし方でもそのお国柄が伺えます。和歌山県では、減速してそんな側方間隔いらいないよ～、くらい大回りしてくれました。

佐久市まで、ほぼ下り基調、気持ち良かった～。但し、途中至る所に下り坂には縦線（グルーピング加工路面）が道路に刻み込まれていました。車にとっては、グリップ力の向上などメリットがあるそうですが、二輪特にタイヤが細いロードバイクには恐怖としかありません。だまっておとなしく減速して下って行きました。

YHから佐久市まで70km。正午を過ぎると気温が上昇し、たまらず、国道沿いの食堂に緊急ピットインすることにしました。クーラーで体を冷やし、水分塩分の補給ができました。昼食後、国道18号線で軽井沢方面に向かいました。現代風の軽井沢駅に立ち寄り、待ち構えるのは、碓氷峠（標高960m）。小諸側からだと、そんなに苦労することなくなるとなく到着しました。

実は、ここからが、この日のメインでした。国道18号線は、車も疎らな田舎道になっていました。台風の影響か、道路には枝がいたるところにあり、ヒヤヒヤしました。圧巻は、旧信越本線のめがね橋（碓氷第三橋梁）。こんな急峻な山間部をラック式蒸気機関車が走っていたのが、信じられません。

▶碓氷峠：『碓氷峠は群馬県と長野県の県境にあり、信濃川水系と利根川水系とを分ける中央分水嶺。江戸時代には中山道において、旧碓氷峠が本道とされた。1893年、官営鉄道中山道線の横川～軽井沢間が開通した。』（ウィキペディアより引用）

数えきれないカーブがある碓氷峠の下りは、横川あたりまで続きました。車の往来がないので、道に落ちている枝を避けながら慎重に下って行きました。横川と言えば、釜めしの『おぎのや』です。ありました！しかし、通過したのは15:30過ぎ、すでに佐久市で昼食を取り、満腹状態でした。昼食の時間に名物がある場所を通過できないことが、日本縦断中幾度もありました。このあたりが、自転車旅のつらいところです。

▶おぎのや：『1885年創業。信越本線の横川 - 軽井沢間は碓氷峠の険難に阻まれており、1963年のアプト式廃止までは電気機関車をED42形などの区間専用車へ付け替えるため、それ以降1997年（平成9年）10月1日の北陸新幹線高崎 - 長野間先行開業まではEF63形補助機関車の連結を行うため、全ての列車が当駅に長時間停車していた。従って当駅は駅弁を販売するに適していた。駅弁を売り終え、列車が発車する際には、販売員一同が整列し、列車がホームを去るまで深々とお辞儀をするのがお決まりであった。

業績は必ずしも好調ではなかったが、1957年（昭和32年）に「峠の釜めし」を発売してヒットを飛ばしたことにより、脚光を浴びるようになった。』（ウィキペディアより転載）

さすがに高崎に近づくとつれ、気温が高くなってきました。この日の近隣前橋の最高気温は、34.2℃でした。ここでも無理せず、コンビニで休憩することにしました。イトインコーナーもなく、店舗外の日陰にいてもかなりの体感温度でした。高崎まで残り10km、何とか走り高崎駅には、17:06に到着しました。真夏のサイクリングは、しんどいです。

後泊として、高崎駅前のビジネスホテルを予約しておきました。平日の夕方、輪行で都心を通って帰宅するのを避けるためでもありました。この日の走行距離は136km、普段とあまり変わらない走行距離ですが、やはり暑さでかなり体力を消耗し、クタクタでした。

輪行袋に詰め込んだロードバイクをホテルの部屋を持ち込みました。これで盗難など一安心。翌朝、高崎からは始発なので、余裕で着座できました。次は東武日光から国道122号線わたらせ渓谷鉄道沿いを走り、高崎駅から湘南新宿ラインに接続して帰路に着くことも検討中です。9:26発の湘南新宿ライン特別快速で帰宅の途につきました。

▶新宿へのアクセス：

湘南新宿ライン特別快速　：　高崎発9:26　→　新宿着10:59（運賃1,944円）

↑この電車利用価値大です。知り合いのベテランサイクリストが新潟からの帰路乗車していたのをまねてみました。



H27年より日本縦断を開始して、ホステリングを再開。ペンション風のYHは、初めて。



ハケ岳高原ライン標高1,437m地点。この先で知り合いのロードバイクとすれ違いました。高原ルートだな～。空も青い！



野辺山の手前で長野県に突入。日本縦断中は海岸線を走るので、内陸県の走行は久方ぶり。



軽井沢より国道18号線の碓氷峠に到着。ここは長野県と群馬県との県境。しかし車の往来はほとんどなし…。



旧信越本線のめがね橋。長さは87.7mとか。これは圧巻！



めがね橋に近づいてみると煉瓦造りなのがよくわかります。



全国区「おぎのやの峠の釜めし」横川店。本店ではありません。食べたかったな～。



小淵沢より午後5時過ぎに高崎駅に到着。長い一日が終わりました。この日は高崎で後泊。

▷ 『小淵沢→軽井沢→高崎』を走って…&今後

▶ ルートについて：今回猛暑のため、東京→新潟行きを断念し、JRで小淵沢駅(標高 886m)まで輪行し、八ヶ岳高原ラインを経て佐久市まで走り、さらに国道 18 号線で軽井沢を経て高崎まで下るルートを取りました。佐久市に着いたのがお昼過ぎ、標高 692m(佐久市役所)でもこの日の最高気温は、33.9℃でした。暑くて死にそうでした～。八ヶ岳高原ラインでは、それほど汗をかきませんでした。野辺山に着き止まると暑さが身にしみました。高原ルート、走行中は、風を切っているのであまり暑いと感じませんでした。停まると猛暑実感でした。避暑地、軽井沢駅(標高 940.5m,この日の最高気温 29.2℃)でも同じような感じがしました。

標高が高い地点を走行しても、今年の猛暑は特別だったようです。

▶ 装備(ウェア)について：速乾性のTシャツの上にモンベル製の通気性を備えた半袖サイクルジャージに、日焼け防止のアームカバーを着用(夏仕様)しました。

下は、尻の部分に3Dパッドを装着しているモンベル製のサイクル ツーリングショーツ(半ズボン)を着用していました。しかし、日差しが強くなり日焼けしてしまいました。翌日帰宅し風呂に入ると、かなりヒリヒリして痛みを感じました。いつものように安全面を考慮し一番上には反射ベストを着用しました。

▶ 装備(自転車)について：今回はアンカー製アルミロードバイクでのライドでした。フロントバック+大型のサドルバックを装着しました。

大型のサドルバックの中には、着替え一式(外出用の薄手のズボン、ジャージ/上のみ、速乾性Tシャツ*2枚、パンツ*2枚、予備靴下*1枚など)、登山用のゴアテックス上下セパレートタイプの雨具、予備チューブを入れました。持ってみるとかなりの重量となりますが、走行中支障がでることはありませんでした。行程の長さに関係なく、いつも同じような装備となります。

▶ 車両トラブルについて：前回の天王寺→四国→都城で、リアエンドが内側に曲がり変速に支障をきたし参りました。バイクショップで修正してもらい、ついでにオーバーホールもしてもらいました。その際、輪行で曲げたのか、左側のSTIレバーの不具合も指摘され、泣く泣く交換しました。Shimano105のSTIレバーでも1万円以上します！泣。ヤマト便、飛行機輪行、電車輪行と日本中を走り回っているバイクなので致し方ありません。これからはなるべく電車輪行を活用し、自分自身で持ち帰るようにするつもりです。やっぱり他人任せは、いけません。

その点昔のランドナーは、メンテナンスが楽でした。5速でWレバー。多少エンドが曲がっても5速なので変速しますし、STIのようなフロント手元シフトと違い、ダウンチューブにWレバーがあるので、輪行時のダメージで支障が出たなんて話しは聞いたことがありません。

▶ 日程について：実質、一日目と二日目(136km)の二日間で、163kmと距離的には楽勝でした。おまけに今回は二日目の小淵沢→高崎がメインで、しかも小淵沢前泊、高崎後泊と万全の体制で望みました？縦断中はつい距離が延びてしまいますので、たまにはこんなサイクリングもいいものです。

■ 参考資料(地図)：

ライトマップル 関東道路地図 1:200,000 昭文社

■ ルート検索 :

NAVITIME(PC版) 自転車ルート検索「大通り優先」を走行
<http://www.navitime.co.jp/bicycle/>

■ 主な宿の予約手配 :

じゃらん <http://www.jalan.net/>
宿への直接予約(メール予約。山梨県八ヶ岳ポニーYH)

■ 自転車の輸送方法 :

往路 → 輪行/自宅最寄り駅→中央本線(高尾→小淵沢)
復路 → 輪行/湘南新宿ライン特別快速(高崎→新宿)→自宅最寄り駅

まだまだ日本を走る旅は続きます。

以上。