

UNITE  
FOR  
GOOD

2025～2026年度  
RI会長メッセージ

よいことのために手を取りあおう

WEEKLY REPORT

JUNE.10.2026 第2187回

UEDA EAST  
上田東ロータリークラブ

第2600地区 東信第2グループ 創立1978.6.14

会長/山寺高太郎 幹事/倉島博 会報委員長/松山賢太郎

例会: 毎週水曜日 午後12:30～1:30

会場: 上田東急REIホテル

事務局: 上田市天神4-24-1 上田東急REIホテル 3F

TEL 0268-21-3500 FAX 0268-21-3501

URL: <http://www6.ueda.ne.jp/~uedaeast-rc/>

E-mail: [uedaeast-rc@po6.ueda.ne.jp](mailto:uedaeast-rc@po6.ueda.ne.jp)

## イニシエーションスピーチ



一之瀬 治君  
(真田陸送株式会社)

私は昭和37年(1962年)、旧真田町の山奥に生まれました。かつて真田幸村が沼田と上田の間を行き来した時代の街道沿い、千曲川にそそぐ神川の源流付近です。先祖はきれいな水と、きれいな水で育った岩魚をたんぱく源として住み着いたものと思われま

す。長保育園から大日向小学校に入学、全校児童85名の小さな小学校でしたので、2年生になると同時に現在の長小学校に統合。思い出す小学校時代の主な出来事は、大阪万博に行き「月の石」を見たこと、札幌オリンピックの日の丸飛行隊の活躍、あさま山荘事件で一日中テレビを視ていたこと、沖縄の返還、便利だった上田電鉄真田線の廃止、オイルショックで大人が騒いでいた事等々、昭和40年代を楽しく、よく遊びよく遊びました。

真田中学校から男女共学となって3期目の上田染谷丘高校へと進学。大学は「日本のカルチャータン」と言われる神田駿河台で学びながら?気楽な4年間を過ごしました。大学の4年間は東京小金井市にありました「信濃寮」という長野県人の集う学生自治寮で生活をしまして、その時、いわゆる「同じ釜の飯を食った仲間」を得ることができたことが一番の財産だと思っています。

当時首都圏に県人会の寮が8つありましたが「信濃寮」も5年前に100年余の歴史に幕を下ろし残念なことです。財団法人でしたので土地等売却した残余財産は県に寄付され、県内出身の現役大学生の奨学制度等に役立っています。アルバイトにも精を出し、銀座の画廊や浅草の佃煮屋など(時給は500円～600円)当時とすれば高額バイトでした。毎月の寮費が(駅から徒歩10分、鉄筋コンクリート3階建て、4畳半個室、朝夕2食付)23,000～24,000円。今倍になったとしても、この物価高の時代、残しておけばよかったのかもしれない。今後も、子供を都会で勉強させることは本当に大変なことだと思いつくづきます。「良い目、良い席、良い友」に恵まれ大学を無事卒業、帰郷し、地元の同業他社で4年ほどお世話になり、自分の会社に戻り現在に至ります。

大正期、曾祖父の代から信州と上州(群馬県)の境の街道で双方からの物資を買い、運送。人力、馬の背中、荷車、馬車、そして自動車へと輸送手段が変化するなか、太平洋戦争が始まると、国(軍)の命令で当時の警察署単位で業者が1つに統合させられ、戦後しばらくはその戦時統合会社(「上田貨物」)で営業していましたが、昭和29年分離し新法の下でそれぞれ会社を設立したという経緯です。同時に分かれた会社で現在残っているのは上塩尻の「川西陸送」さん、塩田平の「塩田運輸」さんだけになってしまいました。上田小県も当時はまだ工業の勃興前であり、主な輸送品目は農産品、建築資材である木材その他生活物資程度でした。現在、当社のメイン貨物はJA関連の農産品ですが、建築資材や生活関連物資全般で死体以外はすべて輸送します。

山寺会長とのお付き合いも、先代からさせていただきました。LPガスも現在はタンクローリーによる輸送ですが、最初のころは三重県の四日市から50キロボンベで輸送した記録が残っています。菅平高原での高原野菜栽培が盛んになると、大消費地、大都市への出荷が始まりました。当時は高速道路もなく、一級国道でもすべて舗装されていたわけではありません。産地菅平の山から上田電鉄真田線の終点真田駅までトラックで運び、貨車に積み替え上田駅へ、国鉄の貨物列車で大消費地、市場へと輸送しました。鉄道輸送の時代は山手線神田駅のすぐ横に日本一の青果物市場がありましたし、物流の巨人日本通運の本社は今でも神田にあります。今では、朝採れた野菜が翌日には食卓に並びますが、当時は市場まで2～3日、食卓に上るには3～4日かかるのは普通でした。モーターリゼーションの幕が開き、道路環境が向上し車両の大型化が進むと、トラックにより直接市場まで輸送する時代となり、次第に貨車輸送は廃れていきました。

信州から外に出るためには必ず峠を越えなければならず、それは強靱な心身の運転士の存在により成立していました。今や、軽自動車さえ当たり前のパワーステアリングが当時あるわけもなく、「碓氷バイパス」はまだ無く、碓井峠の旧道をねじり鉢巻きで、それこそ命がけでハンドルを切って上り下りをしていました。現在は絶

