



## エジプトへ行ってみて

今井 秀正



3月3日から10日まで旅行会社のツアーでエジプトを訪ねました。数年ぶりの海外です。旅行会社のセットはどれも皆ほぼ同じということは、裏を返せば安全に効率よく回れる主な観光地は限られているということでしょうか。

カイロまで13時間ほど飛び、そこから国内線でアスワンへ。アスワンからはクルーズ船をホテル兼レストランとして途中コムオンボ、エドフで寄港し、観光をしながら“王家の谷”があるルクソールへ下ります。そして再び飛行機でカイロへ戻り、ギザやカイロ市内をまわるというコースです。治安の関係もあってか飛行機と船を利用することが一般的なようです。

何年か前、今回と同じエジプト航空を利用した折、上空からギザのピラミッドを見たことと、乗務員からアスワン方面の観光を是非と勧められたこともあり、アスワンダムとハイダム、併せてピラミッドも“麓で”見てみたい、そして出来たら入ってみたいと思っていました。季節的に変化する水量を制御して安定した水利にするとともに発電を目的とするダムがアスワンのダムということは地理の時間に習いました。アスワンハイダムは堰堤が二車線の道路になっていて、長さは3.8km、高さは111mとのことですが、規模が大きいためか高さはあまり感じさせないほどでした。ここで発電される電力は、エジプトの20%を賅っているのだとか。またダム湖(ナセル湖)は上流へ500km位あるようで、隣国スーダン領に達しています。湖から蒸発する水分で湿度が変わり、付近にある遺産の傷みが激しくなっているとの事でした。

ヌルーズ中に意外だったのは、ナイルの川幅(流れの)が思ったより狭く、アスワンからルクソールの間に限って言えば川幅一杯に水がある隅田川を2~3倍に広げた程度の印象があり、船は全く揺れることなく静かに進みます。アスワンからカイロまで500~600kmあっても標高差は70~80mなので川幅一杯の水の流れはあまり感じられず、音を立てて流れる島国日本の川はむしろ特殊な部類なのだろうと思います。

両岸の所々にはポンプ所と思われる施設が見られ、沿岸に住む人たちの生活用水や、農業用水に使われているようです。岸からわずかな距離で川に浸食されたゆるい傾斜地が終わり、急な崖(調べてみると70~80m程か)の上は砂漠になってしまいます。沿岸の面積は狭く、9000万人の人口のほとんどはカイロやアレキサンドリアなどの最下流の三角州上に住んでいることになります。そのほかに次のようなことに気が付きました。

1、有名な遺跡アブシンベル神殿はアスワンから南へ往復560km程あり、午前中に往復し、昼食は宿泊している船のレストランでというツアーで、早朝4時過ぎに朝食の弁当を持たされて出発。夜明けまで全く明かりが見えない真っ暗な砂漠の中の一本道を走り、車内灯を消したバスのおかげで数々の星と眉のような細い月が見られ、なかなか印象的で、砂漠の暗黒を見るというのも初めての経験でした。

周囲に何も無い道路には荷台に銃を備えた車両が待機している検問所が所々にあって、やはり欧州の国々や日本とは事情が異なることを感じました。

また、南北に走る道路の西側には、高さ2, 3mの石を積み上げたフェンスが何キロにもわたって作られていて、人力で少しずつ延長している工事現場が見られました。竣工というものがあるのかどうか。砂漠の砂から道路を守ることが目的のようですが、雇用対策という意味もあるのかもかもしれません。

アブシンベル神殿は、ナセル湖に沈んでしまった位置にあったものを、ユネスコの方で今の位置に移設したそうですが、あの巨大な砂岩でできている遺跡をブロック化して移動し、忠実に再現したということは、観光と石油輸出、出稼ぎが重要な収入源という国にとっては、大変重要なことだったと思われます。



2、観光客用のバスは、観光警察のパトカーが先導してくれました。カイロ市内の渋滞の中では予定時間で移動しなければならぬ事情を考慮してくれているものと思われます。また拳銃を持った警察官がバスに同乗しました。パトカーは我々の昼食時にはレストランの外で待っていてくれたことには驚きました。以前に比べて治安があまりよしくなくなっている事情があるようです。

カイロへ入る前日、ギザで銃撃戦があったらしく、7人の死者が出たとか。ガイドは喧嘩だったと言っていたものの、巻き込まれない保証はないわけです。このような情報は、あまり観光客には知られたくないという雰囲気を感じました。

3、ナイル川の下流の三角州の要付近にあるカイロの南西ギザ観光で気が付きましたが、人工的と思われる幅20m程の水路では流れがほとんどなく、廃水路化していて、岸には目を覆いたくなるほど大量のプラスチックごみが泥にまみれて堆積しており、先進国の樹脂製のストローを使わないという運動が始まりましたが、国によって事情が異なるとはいえ、複雑さを感じました。その水路は、蓋をする工事が進められていましたが、見えなくなることは観光的

には良いのでしょうか、さて…。ナイル川で船が停泊していた折、隣の船の甲板からバケツのごみをナイル川に“普通に”放り込む姿と重ねると益々何とかならないものかという印象が深くなりました。

4、数年前までは、海外のホテルのロビーによく見られる世界時間の表示パネルには、ニューヨーク、パリなど並んで“東京”となっていました。ルクソールのホテルでは、東京ではなく、“北京”になっていました。部屋のテレビはハイアール、走る車はヒュンダイ、観光バスもベンツに交じって中国製。残念ながら日本の位置づけは変わ

りつつあるようです。エジプトに限っての事ならよいのですが。

5、イスラムの国では飲酒はご法度。飛行機に酒類の準備はありません。しかし観光客相手のレストランでは缶ビール 350mlが 4US \$、フレッシュジュースやコーラは 3US\$で飲むことはできました。因みに船内のレストランでは 500mlが 50 エジプトポンド(約¥300)、そしてそれがエジプト製というのが良いではありませんか。果物が豊富な国なので、ジュースは好評のようでした。水も有料です。また、国際線の客室乗務員は男中心。イスラムの世界ならではのことと思います。女性は必ずヒジャブと言われるスカーフ姿で、男は民族衣装のガラベイヤを着ている人も多く、この辺りが旅情を感じさせるところです。このほかにも感じたことは多々ありますが、エジプトは歴史がある国ではありますが、必ずしも豊かとはいえず、貧富の差があるようです。7000 年も前からの王国が移り変わる時代、

ローマやシリア、オスマンの支配下にあった時代など、わずかな知識と、今見られる遺産をあわせて見ることによって、行っただけの価値があったと思っています。

(2019年4月8日記)

注) タイトルおよび文中写真はイメージです(編集者)

連載・上信の峠路 ⑧

雁掛峠道 その1

富永 滋

山深くにある中津川の秩父鉦山は、小倉沢を中心に幾つもの鉦床を有する、かつて栄えた大規模鉦山である。江戸時代に始まり、大正～昭和中期にかけ繁栄したが、山奥で輸送コストが高むうえ人件費も高騰すると、輸入品には叶わなくなったのであろう、採算悪化を理由にごく一部の品目を除き休鉦となり、今は廃村に往時の面影を見るのみである。

秩父市の遙か上流にある鉦山に車道が通じたのは昭和十二年頃のこと、それ以前は山越えの輸送で鉦山を支えていた。特に鉦石輸送用の索道が完成する大正八年以前は、距離的に近い上州神流川の村々とのやりとりが重要な役割を果たしており、徒歩もしくは駄馬により資材を運

び入れ、製品を搬出していた。索道ができた後も、人手や物資の供給は、なお上州側への依存が大きかったようだ。

【雁掛峠道の成り立ち】

秩父鉦山の中心地小倉沢地区は、往時は八丁峠、赤岩峠、雁掛峠の三つの峠で外界と結ばれていた。そもそも中津川地区の外界との交通路は、中津川沿いに下るか、大峠を越えてかつての中津川枝郷の白井差に抜けるかであった。しかし前者は丸木橋で流れを何度も渡り返し、岩壁に渡した棧橋を連ねる険路、後者は最短距離ではあるが小森川沿いの道が悪く、物資の大量輸送には向かなかった。代わりに開かれたのが、遠回りながらもより流通に便利な先に述べた三つの峠である。

八丁峠を越えて武州赤平川の小村・三田川村の坂本に抜ける三山道(旧三山村、後に三田川村、現在の小鹿野町、に抜けることから)に対し、赤岩峠、雁掛峠を越える道はいずれも上州神流川の十石峠街道の要衝・新羽(ニツパ)に通じ、重要性が高かったと考えられる。かつての十石峠街道は、中山道に次ぐ重要な信州への街道であり、中山道が通らない武州西部と物資の運搬に重用された。米が取れない秩父や上州の山間部の穀類は、信州米により支えられていた。新羽は、そうした物流や行商人の拠点として繁栄する、小さな商都(いや商村か?)であった。

新羽に向かう二本の峠道は、山を越えた上州側の所ノ沢(ショノサワ)集落(添付図の「野栗沢」、「胡桃平」の間あたりの数戸の集落)で合流して一本になる。山越え部分だけが複線になっていて、標高は赤岩峠が1429m、雁掛峠が1368m(基盤地図情報による)と赤岩峠のほうが数十米高く、距離的には大差ないが多少赤岩峠道が短そうに見える。

並行して二本の道が存在した理由は明らかでないが、坑道が広範囲に分布する秩父鉦山の場合、それぞれに近接して、赤岩峠道には道伸窪坑、雁坂峠道には赤岩坑が存在した。坑道によって道を使い分けていたと考えるのが合理的であろう。もちろんこれらの坑道は本村のある中津川集落へも山道で連絡していたが、険悪な神流川沿いに下れず八瀬尾根を越す必要があり、更にそこから秩父へと大峠を越すか、危険な中津川の流れを下るしかないので、全く実用的ではなかった。一方新羽へは峠までひと登りすれば、あとは下る一方である。雁掛沢の西隣六助沢の六助坑も合わせ、この三坑道はそれぞれ専用の峠道で新羽と結ばれていた。以前述べた、六助坑からスミノタオを越え所ノ沢に下る六助道が馬道であるのに対し、地形が険しい雁掛峠道は人の道であろう。

さてここからが本題である。赤岩峠道、六助道には確固たる歴史や記録があるのに対し、雁掛峠道には、ともすればその存在さえ疑いたくなくなってしまうほど、明確な情報が存在しない。六助道については、原全教、坂本朱らが詳しく報じている。また赤岩峠の方は、江戸時代の多くの資料に記載された武州を結ぶ間道の一つであり、その存在は確固たるものである。武州側は江戸時代の鉦山図に金山から登る「上州野栗沢道」が掲載され、上州側は山中領の御林絵図を見ると、赤岩と高僧(点の記により現在の「大ナゲシ」と知れる)の間を抜ける秩父への道が記載が確認される。六助道の情報が昭和以降のものであるのに対し、赤岩峠道は、当時原則として立入が禁止されていた幕府管理の御林を通過することから、この三峠のなかで唯一、古くから存在した公認の通路であったと思われる。

では雁掛峠道の存在は、どのように確認されるのだろうか。

大正元年測図の初版の五万分の一地形図「両神山」では、金山から雁掛峠を越えて野栗沢に下る歩道が記載されている。従って何らかの道があったことは、間違いなさそうだ。しかし調べてみると、実際に通った、いや見たという文献すら、一つも見つけられなかった。唯一、坂本朱が「金山から雁掛峠頂上まで一時間だ。」と解説しており、本人が歩いた確証はないが、六助道から雁掛峠に抜ける巻道を知っている位だから、歩いたことがあろうと想像される。だがいずれにせよ、東京から比較的近く、著名な両神山の登山口の一つでもある金山から登り出す峠としては、この情報不足は甚だ不自然である。

そもそも雁掛峠道の成り立ちはどうのものであったろうか。中津川集落近辺に始まった鉦山開発は、天明五年(1785年)には、小神流川流域のすずの平(現在の道伸窪坑)・輪名場沢(金山付近のやや下流)の試掘におよび、弘化二年(1845年)から雁掛沢、六助沢で本格的な開発が始まった。会所が設置され、鉛の産出が盛んに行われた。嘉永六年(1853年)頃の雁掛沢では、本流の赤谷川(現在の金山沢)沿いに鉦石を選別する板屋が立ち並び、周囲には精錬所で使用する炭を焼く煙が立ち上っていたという。その様子が、絵図に生き生きと描き出されている。絵図には他に、雁掛峠を越える「山中道」(山中とは上州神流川流域の多野郡の名称)も描かれており、少なくとも幕末期には雁掛峠道は存在していたとみられる。繁栄ぶりからすると、新羽との間で盛んな物資輸送が行われていたと推測される。新羽と雁掛沢の鉦山を結ぶ物資運搬道があったとの伝承は、後に原全教も記している。

道の興隆は、自ずと鉦山の状況に左右されたようだ。中津川と上州を結ぶ主経路の赤岩峠ですら、休鉦期の昭和六年には獣道になっていたというから、秩父への車道の開通後の昭和十六年の鉦山図には、赤岩峠道は載っているが雁掛峠道は記載されていない。当時すでに、鉦石は索道で、物資は車道でいずれも秩父とやり取りされるようになっており、上州との交通は、赤岩峠のみが僅かに神流川流域に本拠地を持つ労働者の徒歩移動に使われていたようだ。逆に、雁掛峠道の方が(赤岩峠道より)道が良いとの記述もあるが、根拠の明示がない伝聞である。また「昭和十二年、黒沢和三郎の子供、孝(六歳)が野栗から六助まで雁掛峠を越えている。」と記述した資料もあるが、馬を使った六助鉦山までの輸送を担う馬との同行だったというので、越えたのは雁掛峠というのは間違いで馬道が越えるスミノタオであろう。民俗学者の飯野頼治は、著書の雁掛峠の項で、馬背で上州に鉦石を搬出した旨記しているが、よく読むと秩父鉦山と上州を結ぶ各峠全般のことを書いており、雁掛峠に特定した情報を示している訳ではない

その様子が、絵図に生き生きと描き出されている。絵図には他に、雁掛峠を越える「山中道」(山中とは上州神流川流域の多野郡の名称)も描かれており、少なくとも幕末期には雁掛峠道は存在していたとみられる。繁栄ぶりからすると、新羽との間で盛んな物資輸送が行われていたと推測される。新羽と雁掛沢の鉦山を結ぶ物資運搬道があったとの伝承は、後に原全教も記している。



ことが分かる。麓に鉢山町の小倉沢集落を擁する赤岩峠道が、細々とながらも現在まで使われているのに対し、雁掛峠道は作業員が小倉沢集落で生活し鉱石輸送も索道化されると、輸送路としての機能が失われ、急速に廃道化したものと思われる。つまり江戸時代に鉢山を支えていた雁掛峠道は、次第に影が薄くなり、昭和十年代の輸送網整備によりほぼ往来が途絶えたと推測される。

### 【廃道化した後の所ノ沢】

昭和三十七年に雁掛峠越を試みた明大隊は、赤岩峠道が「半メートル幅のいい道」であったのに対し、雁掛峠道は大捷坑先の炭焼き小屋までしか通っておらず、そこから雁掛峠までをヤブ漕ぎで登った。上州側への下降路に関する二つの分隊の報告は、「あった」、「探しても見つからなかった」と分かれるが、少なくとも実際に下りはしなかったもので、事実は不明である。

昭和五十年代、所ノ沢に大規模な伐採が入った。下流の集落周辺で始まった伐採が、車道の伸延に伴い沢の全域に及んだのである。奥名郷から山腹を伸びてきた車道が、尾根を回り込んで所ノ沢左岸の上流域に伸びてきたのが昭和五十年のことである。それに伴い当時の車道先端部の下方、すなわち座禅堂方向への斜面の伐採が行われた。翌年には所ノ沢沿いに下から進んだ造林作業が大滝上の右岸に達した。五十五年までに車道は宗四郎北の1173 独標付近に及び、スミノオに突き上げる所ノ沢右俣（仮称）が伐採された。この時点で、六助道の北側は昔日の姿を失った。さらに車道が六十年までに宗四郎北尾根直前に達すると、伐採は所ノ沢本谷とその右岸にまで及んだ。車道を起点として、谷を挟んだ対岸までの伐採が進行したのである。これに伴い、かつて雁掛峠道が走っていた一帯も、大変貌を遂げたに違いない。平成二年までに、車道は宗四郎北尾根の先まで伸びていた。伸延のペースが著しく落ちたのは、所ノ沢両岸の伐採が忙しかったためと思われ、本谷は大滝周辺やその上の中流域がほぼ皆伐され、谷の1050m付近までとその上側斜面、大ナゲシ直下の1400m近くまでが丸裸になった。しかし幸いなことに、何故か伐採はここで止まり、埼玉側が完全に伐採・植林されたのに対し、雁掛峠の北面の天然林は僅かながらも残された。車道も平成七年までにごく僅かな伸延を見たがそこで停止した。

雁掛峠北面に僅かな天然林が残された理由は不明である。所ノ沢一帯の四二林班は株式会社吉本の社有林である。旧社名の与志本といえ、ご存知の方も居るだろう。佐久の木炭問屋に始まる、明治時代から続く名門企業で、上野村を重要拠点の一つとしている。村内に国有林に次ぐ広大な森林を保有し、隠然たる力を有しているようだ。何しろ吉本社有林の伐採のために、上野村に村営太尾林道を、さらに県林務部（現在の森林環境部）に保安林管理の名目で作業用車道（大ナゲシ線）を開設させたらしいのである。平成の初期、吉本は営業部門を切り離して日商岩井（現・双日）傘下として全国規模の事業展開を行い、自身は木材生産に特化しつつ東北地方にも進出して事業の拡大を図った。所ノ沢伐採が止まったのが、事業拡大により余力がなくなったためか不確かだが、最近の吉本は環境保護にも注力しているので、一一小班の天然林は当面は安泰だろう。



所ノ沢沿い

一方、所ノ沢は荒廃が進んでいる。平成に入り、上野村周辺でもシカの食害が深刻化していた。ヒノキ植林ではクマ剥ぎならぬシカ剥ぎにより樹皮が剥き取られて枯死する被害が発生し、また天然林も含め林地の低木やスズケが被食を受けて枯死することで林床が裸地化した。このことが、元々、チャート、頁岩、泥岩が多いため脆い上野村の表土流出を加速した。平成十一年八月豪雨による所ノ沢集落での家屋流出と氾濫、十九年九月の台風九号による野栗沢の土石流による孤立など、近年水害が多くなっている。現在の所ノ沢は、河床に巨岩や大きな礫が多いため遡行しづらく、山腹は砂か腐った雪のように崩れやすい蟻地獄状態で、登るのも一苦勞である。

### 【所ノ沢に関する記録】

有名な両神山に隣接して国境を越える雁掛峠道は、平成十三年測量（同十五年発行）の二万五千分の一地形図以前までは、常に地形図に収載されていた。従って峠道として廃道化した後も、作業道、登山道などの形で使われていた可能性が考えられる。しかし調べた限り、公表された文献としては全く見つけることができなかった。峠越えと行っても、埼玉側は植林帯なので作業員が足繁く通ったことは間違いなく、記録を探すに及ばない。問題は群馬側の所ノ沢を行く部分である。

そんな中ただ一つ目に留まったのが、長沢氏の記録である。その貴重な記録は、「山から降ってくる雪」（私家版）で詳細に報告されていた。氏は平成六～八年に掛け何度か所ノ沢を探り、雁掛峠道、六助峠道の所ノ沢部分を踏破している。平成六年といえ、車道の造成と所ノ沢の伐採・植林が一段落した直後、いわば半世紀ぶりに所ノ沢が賑やかになった直後で、歩道が多少見えやすくなっていた時期である。長沢氏が起した概念図には、現在とは全く異なる、眼を見張るような歩道網が描かれていた。宗四郎北尾根を車道が回り込む地点から、真東へと支沢へ下り支尾根を乗越し、所ノ沢本谷1070m付近に降り立ち、右岸の植林へ入る作業道、1173 独標近くの車道から尾根を下って、950m付近で所ノ沢本谷を渡って右岸植林に入る作業道、前記二つの作業道を右岸植林を通過して結ぶ作業道があったという。雁掛峠からの下りは筐の中に見過ごすほどの小さな踏跡があったが、沢に下ってからの本谷に沿う道は、伐採に伴う倒木で埋もれていたようだ。右岸の不明瞭な作業道は、一面の植林中の複雑な地形を幾度も分岐・集合しながら大滝の遙か上を巻き、座禅堂（750m付近左岸、現在は小屋跡）の少し上で峠道に合流していた。この合流点については、平成十六年に大滝を訪問したすうじい氏の付

図にも現れている。この右岸の大高巻きは明らかに作業道と見えるが、長沢氏は左岸の岩壁をうまく高巻く峠道らしきも発見しておられる。大滝上の本谷 870m付近から左岸の急斜面を登ってガレ上端をトラバースし、岩塔根元の 914m鞍部で左岸岩壁の尾根を越え、大滝ゴルジュの下に抜けるものだったらしい。鞍部には山の神が祀られていたという。現在、両側とも登り口が流失しており、残念ながら



初版 5 万図

気づかず通過したため、現状は分からない。

最近所ノ沢は、手頃な溯行先として一定の人気があると見え、ネット検索で近年の溯行記録が散見される。平成二十九年のひろた氏(故人)による下降路としての記録もあるが、歩道についての記述はなく、やはり沢沿いの道は見られなかったようだ。



初版 25000 地形図

(つづく)

行ってきました 関東ふれあいの道・埼玉①

水源のみち

渡辺 真一

2019 年 4 月 20 日(土)曇りのち晴

参加者: 近藤、鶴田、大西、今井、鎌田、渡辺(敬称略 6 名)

コースと時間記録: 清東橋 9:45~登山口(木橋)10:00~11:00

尾根 11:15~11:55 棒ノ嶺 12:45~権次入峠 13:00~岩茸石 13:

20~13:30 林道 13:40~13:55 白孔雀の滝 14:00~白谷沢登山口

14:50~有間ダム 15:00~15:20 さわらびの湯~バス停 16:02—

バス乗車 16:25~17:10 飯能

当日は朝からからりと晴れる予報だったが、雲が多く肌寒い気候だった。早くに川井の駅に辿り着いた方々は寒そうに待合室にこもっていた。しかしバスに乗り清東橋に着く頃には晴れ間が出て温かくなった。百軒茶屋を越えると右に沢を渡る橋がありそれが棒ノ嶺への登山口だった。ちょうど花が咲き始めたわさび田の間を抜けていくと樹林帯を延々と上る登山道が待っていた(ちなみにわさびの花はほんの短時間湯通してビニール袋などに入れて揉んだあとしばらく放置するとわさび特有の辛みが出て、酒の肴に最高)。



棒ノ嶺登山口の木橋にて

樹林帯を登り切ると尾根に出てそこにはミツバツツジの咲く別世界が開けていた。それもつかの間で尾根道は再び暗い樹林帯になった。我々と前後して若者 10 人ほどのグループが登っていたが、追い越させても直ぐ休憩で止まってしまう、結局山頂へは我々の方が早く到着した。山頂は驚くほどたくさんの人であふれていた。我々の逆コースである白谷沢や、関東ふれあいの道東京⑦山草のみち(御嶽駅~岩茸石山~棒ノ折山~上日向)から入る人の方がずっと多いという事だろう。あるいは小沢峠から黒山經由、高水山から岩茸石山經由もある。



棒ノ嶺山頂にて

しかしながら、山頂の桜はようやく数輪が咲いたところ、残念ながら 1 週間ばかり早かった。それでも気を取り直してワインで花見の乾杯。山頂からは北北東に武甲山と大持山が見え、南東方向には西武ドームが眺められた。登山口の上日向(清東橋)バス停から棒ノ嶺を通り権次入峠までは東京⑦とダブっていて、その先で初めて純粋に埼玉県に入る事になる。水源のみちというのは実は白谷沢を通るコースだから名付けられたのであろう。

権次入峠からの下りは雪や雨でぬかるむと手に負えないほどどろどろの急坂になるのだが、幸い好天の後だったので問題なく岩茸石に辿り着く。ここでほとんどの人は尾根道をそのまま下って「さわらびの湯」に直行するのだが、われわれはコース通り白谷沢に向かう。急な崖を巻くところでカタクリが咲き残っていた。

林道に出て小休止、ここで外人だけのグループに出会う。白谷沢を 1/3 程下ったところに写真スポットである白孔雀の滝の標識があった。たまたま通りかかった女性に写真撮影をお願いした。無事に撮り終え、鎖で下るところが白孔雀の滝であったが、道から滝はほとんど見えず写真には撮れなかった。

その後も沢沿いに道がつけられてとんどん下っていくが、途中で迷い込みそうな枝沢も何本か見た。その一つには大きく進入禁止の札がぶら下げられていた。実際に迷い込んで遭難事故を起こしたのだろう。沢道の横にはアカヤシオの花がちょうど満開だった。やがて道は沢から離れて樹林帯を行くようになり、やがて白谷沢登山口に到達した。ここまで休みを入れても 5 時間。予定していたコースタイムより速いペースで無事辿り着いた。登山口から名栗湖と有間ダムを眺めながら 30 分下って「さわらびの湯」に到着。温泉は登山客で満員で、残念ながらゆっくり湯に浸かるという余裕がなかった。16 時のバスに間に合うようにバス停に急いだがそこは長蛇の列。ちょうど我々のすぐ前で満杯となり、運転手の臨時便が出るからと言う虚言に騙され待つ事になったが、結局 25 分待って乗ったのは次の定期便だった。しかし飯能までの約 50 分をしっかりと座れたので、騙されて得をした気持ちだった。飯能では本場の中華料理屋で美味くて安い料手で腹一杯になりハッピーに第 1 回目の山行を終了した。

帰ってから記録をみるとほぼ予定通りに歩いており、今回は健脚向きのコースではありながら無事にこなせて安堵したというのが正直なところだが、2 回目以降もゆとりのある予定設定で、関東ふれあいの道埼玉を楽しみたい。



## 珍しい三角点と標石を発見

遠山 元信

山岳地理クラブ会員の熊谷友昭氏が、2 点の珍しい三角点と標石を発見してきた。熊谷氏によれば、平成 29 年 4 月 26 日静岡県静岡市葵区にある静岡鉄道静岡清水線長沼駅から直線で 300m 北方にある四等三角点、点名「観音山」の三角点標石を確認にでむいたところ、四等三角点以外にもう一点の古い標石(写真)が傍にあることを確認、写真を撮影してきた。その標石には「□角点」、「静岡」、「No28」の文字が彫られていた。「□角点」と言っても「角」の文字が怪しく「□」が「三」なのかどうか判らない。直接見て判断する必要があるようだ。そこで判る範囲で調べてみたが判らず、静岡市教育委員会へ電話してみたが判明しなかった。一つ気になる事がある。



図1. 観音山の位置



写真1. 三角点付近の状況

この観音山の四等三角点脇に漢字様がある。この観音様は「慰霊観世音菩薩」。図1の枠外北側には 10 件の寺記号が記載されている。この寺院は何だと考え、観音山すぐ北側山麓にある松龍禅院へ電話で伺ってみた。すると太平洋戦争中の昭和 20 年 6 月 19 日から 20 日にかけて静岡市葵区は米軍の大空襲に遭遇、その時に焼失した寺が観

音山裏に集団で移住。さらに爆撃で亡くなった方の供養のために観音山に菩薩を建立し、毎年各寺院によって供養しているとのことであった。この話を聞き、所属不明の標石は爆撃後の都市計画で行われた測量に利用された標石ではないかと考えた。そのため「静岡」の文字は「静岡市都市計画」の略ではないか。となると、この観音山から西へ続く山並みのどこかにも同様な標石が存在する可能性があり、静岡市周辺の標石研究者に伺ってみるのが解明への近道だと判断した。

もうひとつ熊谷氏が見つめてきた三角点は、神奈川県横浜市内西区にある横浜市立野毛山公園内にあった点名「戸部」の三等三角点である。読図しながら公園内通路脇に三角点が存在するのを見つけたことができたが、そこには標石ではなく、三角点の蓋(蓋石・がいせき)があった。蓋石の上には「三等三角点」と彫られ普段は見かけない石なので驚いたと言う。確かに滅多に見かけないが、埼玉県熊谷市の中山道沿いにある一等三角点 500 号と 501 号が同様な蓋石付である。『跋涉会』のホームページに紹介してあるので確認できる。この点名「戸部」の蓋石を 5 月 2 日に確認してきた熊谷氏は、当日他の用事の途中で確認に向いたので背広革靴姿であり、人通りがある前で蓋石を開けて三角点標石を確認する勇気は無く、蓋石の下に存在する筈の三角点標石は未確認のまま帰宅したという。次回横浜に行くときは、蓋石を開けられる姿で行くことをお願いし朗報を待ちたい。(「跋涉」第 4 号 平成 29 年 5 月 より)

AGC レポート vol-66 2019 年 6 月 30 日発行  
 発行: 日本山岳会・山岳地理クラブ(代表・北野忠彦)  
 〒102-0081 東京都千代田区四番町 5-4 日本山岳会 気付  
 TEL 03-3261-4433 FAX 03-3261-4441  
 編集担当: 近藤 E-mail: yoshi-kondo@com.home.ne.jp