



VOL 69

発行 2020 年 5 月 10 日
 公益社団法人 日本山岳会 山岳地理クラブ
 URL ● www.jac.or.jp/doukoukai

笠野原基線を尋ねて

——併せて自然歩道のいま——

近藤善則

昨年7月、妻の実家の法要で鹿児島県に行くことになり、絶好の機会とばかり時間の隙間をねらって、懸案の笠野原基線を尋ねることになった。鹿児島空港で妻とは別行動、私はレンタカーで一路基線両端のある鹿屋に向かった。

一等三角点総覧(日本測量協会)では北端、南端とも亡失となっており、標石があるかどうか不明であったが一等三角点全国ガイド(ナカニシヤ)には標石の写真が掲載されているので、現地に行けばなんとか見つかるだろうと、観光気分で桜島の噴煙をみながら南に車を走らせた。時間があれば一次増大点の薬師山 280m(肝属町)や高隈山 1182m(鹿屋市上祓川町)にも登りたいものだが、あいにく隙間時間での探索なので今回は基線の両端を尋ねることのみで我慢することにした。

鹿屋までのドライブはかなり時間を要する。大まかな行程では、鹿児島空港＝国分＝牧の原＝輝北町＝鹿屋市と凡そ70kmほどである。戦前から同じ鹿児島県の知覧とともに特攻基地として全国的に名



高い。現在海上自衛隊鹿屋航空基地が、市内の中心部にあり、鉄道駅は大隈線が 1987 年(s62)に廃止されて現在は無い。バス路線が唯一の交通機関である。

以前、最南端の佐多岬を訪れたことがあったので、おそらく鹿屋市も通過したのだろうが、どんな街だったのか、とんと記憶がない。このような本州南端の都市にある笠野原基線の、それも両端が亡失との情報は、駄目もと覚悟の訪問であったが、案の定 基線探索としては無念の敗退だったことを先ず報告しておく。

☆

さて、意気揚々と“花は霧島、桜は国分…”とおり霧島市、国分をあとに大隈半島を南下、右に桜島の噴煙を見送りながら向かうのだが、途中気になる案内板を見つけたので、ちょっと寄り道をしたくなった。それには、「輝北天球館」と書かれてあった。

天球館とは、何か？ 似つかわない名称に惹かれて案内板を辿って、登り坂を進んだのだった。

果して、桜島が正面に構える見晴らしのよい高台にたどり着いた。「輝北うわば公園」とされる施設の更に高台に、宇宙船のようなユニークな造型の建物があった。



天球館とは天体観測の施設名だった。あとから調べてみるとここは「星空が美しい場所日本一」に4年連続選ばれているそうで、

それを記念してこの公園内に 10 数年前に造られた施設で、最大級の反射望遠鏡や各種天体の映像装置などが備わっているとのこと。せっかくだから入館しようと受付に尋ねてみたら、快晴でないと天体観測はできませんが…との事で、入館をあきらめ周囲を散策することにした。

かなり広い敷地にキャンプ場やアスレチック広場などが備わった気持ちのよい公園であり、鹿児島湾に浮かぶ桜島や霧島連山がなどのパノラマ風景が素晴らしい。しばし散策ののち次に向かうとき、管理事務所看板に目が留まった。

「九州自然歩道・トレイルセンター」とある。引き込まれるように中に入ったことはいうまでもない。

全国自然歩道について、資料を集めている中で、偶然にも九州の自然歩道が目の前に現れたのである。早速カ



ウンター超しに詳細を聞いてみる。受付の事務員から代わった担当者らしき青年が現在の自然歩道の管理状況を話してく

れた。「正直、風前のともしびです。」意外な言葉が返ってきた。「看板にはトレイルセンターとありますが、実情は全く機能していない状態です」と。

聞くと「国」「都道府県」「市町村」の関係とそれに伴う管理・運営に要する予算の問題が大きいという。

自然歩道は環境省が計画し各都道府県が整備、管理運営。複数の都道府県にまたがり、国土や風土の再認識と

自然保護の意識高揚を目的としたもので、東海自然歩道をはじめとし九州・中国・四国・首都圏・東北・中部北陸・北海道などがある。

我々AGC が取り組んでいる「関東ふれあいの道」は首都圏自然歩道の愛称で、九州自然歩道では「やまびこさん」という名がついている。都道府県が管理運営とはいふものの、実際には、その下の該当する市町村がその任を担っており、微々たる予算で運営されており、ほとんどボランティアで活動しているところもあるという。道が崩壊していたり、案内版が不鮮明で、道間違いによる事故などもあるという。当然利用者も減り、ますます荒廃していくのは目に見えている。担当者の嘆きを重く受け止めながら、我々でできることはないか・・・と考えていると「でも、こういうところもあるんですよ」と、この先の桜島に向かう道は、特別に整備されて観光客も多く訪れるとか。聞けば NHK の「せごどん」の撮影に使われ、特にタイトル映像で、若き西郷隆盛が桜島に向かって走っているシーンは、このルートだとか。マスメディアの力がいかに大きいものか。要は多くの訪問者が訪れる魅力がキーとなるのかなあと、なんとなく思いながら、この地をあとに目的の鹿屋市内に向かう

たのであった。

☆

鹿屋市内に入り、まず市役所で街の地図を入手。目的の基線端点を確認する。南端は寿2丁目とある。所在地の住所にはそれらしい場所はない。地形図(2.5 万鹿屋)では北東に向かってまっすぐの道の始まりあたりに59.4mの三角点があるがたぶんこれが南端だろうと該当する場所を探してみたが見当たらない。全国ガイド(ナカニヤ)では私有地の庭先となっているが、どうにもわからない。通りがかりの人に尋ねてみたが判らない。三角点総覧(日本測量協会)での亡失とおりだったのかも知れない。

半ばあきらめて直線道路を北東に北端点に向かう。こちらでも直線が終わるあたりのすこし南側 106.3mの三角点があるが、なかなか見つからない。やはり亡失か。

両端点の標石は見つからないが、この両端を結ぶ直線に沿って、まっすぐな直線道路が走っていることだけでも確認できたのはせめてもの収穫か。笠野原基線から増大する薬師山(281m)と高隈山(1182m)には必ず近いうちに尋ねることを誓い、一路、妻の実家に向かった。

連載・古林道 ①

根利山古道 —その2—

富永 滋

4 【過去の記録】

元来作業道・生活道であったこの古道が登山対象として記録に現れるのは、砥沢が廃村となった昭和十四年前後からである。東京鉄道局の案内冊子に一泊二日の健脚向けハイキングコースとして、小滝から追貝への六林班峠越えのコースが紹介された。根利山古道部分のコースタイムを抜粋すると、銀山平—1 時間 10 分—赤岩小屋—3 時間 20(印刷不明瞭)—救助小屋—1 時間—六林班峠—1 時間 30 分—砥沢、となっている。出版された記録としては、昭和十三年の重田盛男、十五年の岩根常太郎、十九年の長谷川末夫のものがある。いずれもコースの詳しい説明は含まれていないが、一の鳥居上で通過する索道の赤岩中継所付近に赤岩小屋があったこと、樺平には二の鳥居があり庚申山への裏参道が通じていたこと、六林班峠の野州側には救助小屋、上州側には営林事務所があったこと、が分かる。残念ながら各人とも庚申山社務所(現庚申山荘)経由で登ったため、一の鳥居～樺平の峠道については報告していない。書籍として広く出版されたものではないが、同十五年の増田武豊の記録も参考になる。一の鳥居から六林班峠への峠道について、「道は緩やかで歩き良く、庚申山中腹を巻き蜿蜒と続いている。根利林業所閉山後一年、鉄索は撤去されていたが、その跡地はところどころ望見され、静寂の台地に眠っている。」と記している。

岡田氏は、昭和五十～六十年代に掛け六林班峠～砥沢を何度か通っており、「道はかなり荒れている

が、峠～砥沢間はどうか歩くことができ、筆者は今でもよく利用している。」と述べている。略図には道の付き方が詳しく示されており、峠から小さな折り返しを交えつつ六林班(管轄営林署での呼称、登山者は「班」を加え六林班沢と呼ぶことが多い)の1558m二股の右股右岸へと斜めに入り、折り返して二股の中間尾根を下ると権兵衛原動所跡を通過、二股手前で左俣を渡りしばらく六林班の右岸を下降、1420右岸支沢出合上で左岸に渡り返しすぐ車道を横断、沢からやや離れた左岸の高い位置を下り、最後に崩壊地を上または下から巻くとすぐ砥沢に着くとしている。この原動所経由の道は、峠道のサブルートである。

平成六年の石井光造氏の記録では、車道の砥沢橋から六林班峠までを二時間半で登っている。石井氏は余り厳密に旧道を辿っていないが、旧道はかなりの笹ヤブに覆われていたことが窺える。また廃道化した1558m二股左俣の右岸道の断片を見たといい、一部で完全に廃道化した峠道の残骸と思われる。平成十三年に砥沢から六林班峠に登った紀行を記した高桑信一氏は、砥沢小屋～権兵衛が不明瞭としている。

増田宏氏の記録は、比較的新しくかつ具体的である。増

田氏は平成十六年に、一の鳥居～樺平を三時間、六林班峠まで1時間45分、砥沢まで二時間半で歩いている。庚申川左岸に行く部分について、「十数年前に辿った時よりも荒れており、急斜面の危険な横断が多くなってきている。悪場に固定されていた鉄線の大半は古くなって利用できない。」とし、平成元年前後からの十数年で補強の鉄線が傷み危険になっている



ことを報じている。赤岩駐車場の先は、道が不明になり崩壊の先に続きを見つたり、崩壊を高巻いたりして通過し、ナメ滝の支沢を渡ると樺平の一角に掛かり、庚申山荘からの道に合流、樺平から六林班峠までは整備された道だったとのことだ。砥沢への下りはヤブに覆われた道型が残り、初めは斜めに次には電光型に下り、方向を転じて権兵衛原動所跡を通過、笹深い道は一度右岸に渡り、左岸に渡り

返すと、営林署の砥沢小屋の所で車道に出る。更に左岸を下るうち左岸尾根の山腹高く行く明瞭な道になり、崩壊地を下巻きでやり過ぐすとすぐ砥沢に着いたという。

この増田氏の報告を受けてか、それ以後熱心な登山者による活発な古道探索活動がホームページやブログで報告され、登山者間で連鎖的に拡大しているようである。

山行報告 「関東ふれあいの道」埼玉県⑦

長瀬の自然と歴史を学ぶみち

渡辺真一



このコースは宝登山、宝登山神社を通るルートである。宝登山と言えばロウバイで有名な名所であり、ちょうどロウバイが満開になる頃合いに合わせてこのコースを選んだ。

池袋から長瀬直通の快速急行にて予定通り 10:10 に全員が皆野駅に到着。池袋からここまで約 2 時間。遠い！ 半分酔っ払った様なオッチャンにからかわれながら、駅から少し離れたバス停に向かう。オッチャンの相手をしながらバスを待ち、遅れてきたバスに乗り込み約 15 分、根古屋橋に到着(写真 1)。



日野沢川の支流に架かる橋を渡ったところで記念写真(写真 2)。



ここは、ふれあいのみち⑧との分岐となり、これから向かう⑦は正面から見て左に、⑧は右に向かう。大型車が行き交うバス道をふれあいの道として歩かせるのは疑問だが、文句を言ってもしょうがあるまい。ガイドの通り、山形というバス停までいくつかのバス停を確認しながらひたすら歩く。25 分後に辿り着いた山形には西光寺という立派な寺があった。あとで地図を眺めてみると、この先のバスの終点、金沢を過ぎると、すぐに神流川との分水界に到達する。その先は埼玉県本庄市で、群馬県も近い。ちなみに埼玉県と群馬県

2020 年 2 月 8 日(土)晴少々風強し

参加者: 高橋、鶴田、今井、鎌田、大西、近藤、渡辺(敬称略、計 7 名)

コースと時間記録: 皆野駅 10:25~40 根古屋橋(金沢行き町営バス)10:45~11:10 山形バス停 11:12~11:40 部落跡(仮設トイレ)~11:45 宝登山登山口(長瀬からの林道歩き合流点)~12:15 宝登山(昼食)13:10~13:15 奥社~14:00 宝登山神社 14:10~14:20 長瀬駅~14:25 岩畳 14:30~14:56 上長瀬駅

(実総走行時間:3 時間、走行距離:10.0km)

の県境は神流川→烏川→利根川である。ここからようやく山道となった。途中の空き地には道標のようなものもあった。この道はあるいは、宝登山神社の裏参道であった



かもしれない。やがて林道に出ると廃屋が残る切り開きに出た。林道脇には日本の公道ではあまり見ることのない巨大な古タイヤが横積みにな

っており、仮設トイレが設置されていた。

ガイドブックの地図から判断してこの辺りから尾根に登る横道があるはずだと探していたところ、林道の向こうから何と人がゾロゾロと歩いてくるではないか。「何だこれは」と思って、聞いてみると長瀬駅から1時間半ほどかけて林道を歩いてきたという。また、野上駅から長瀬アルプスと呼ばれるコースを歩いてきてもここに到達するようだ。どうやらこれらが、宝登山のメインルートになっているらしい。この分岐に



は「毒キノコに注意」という看板が立っており、ハイキングコース案内にもここは「毒キノコ看板」と言う名称で表示されている。この分岐からは急な登り階

段が始まり山頂に続いている(約200段の階段とのこと)。これを息を切らせながら登り切ると、宝登山山頂だった。全員の記念写真(写真5)の後、眺めが良く、風の当たらない場所を探して昼食とする。寒い冬には恒例のふぐヒレ酒も振る舞われた。晴れていると太陽の輻射熱でポカポカ暖かいが、一旦雲に太陽が隠れると途端に寒くなる

宝登山山頂付近はロウバイが咲き乱れ、良い香りが辺り一面に広がっていた。また、西の方には両神山も眺められた(写真6~8)。



ヒレ酒でお腹が暖かくなったところで、宝登山神社の奥社に向かう。ここは狢犬ではなくオオカミが祀られている(写真9)。ロウバイの香りという商品も境内で売られていた。こち

らは「老婆ア(ろうばあ)の香り」だと冗談を言いながら下山を開始。下山路は残念ながら車の通る林道であり、言うては悪いが、風情のないつまらない道だった。林道周辺の土地は、いろいろな企業がスポンサーになっているようで、会社名が記された看板が立っていた。ほとんど休むこともせず、45分ほどかけて宝登山神社に到着。さすがに歴史があるだけあって、大層立派な神社であった。

関東ふれあいの道は、ここから長瀬駅を經由して荒川に出、長瀬の岩畳を見たあと上長瀬駅まで川に沿って歩くことになっている。観光客で賑わっている長瀬駅の土産物屋街を抜けて岩畳に出た。川下りの船もいたが、強風で操船に苦労しているようだった。そこで記念写真を撮り先へ進む。時間も早かったし、県立博物館があったので自然を学ぶのにちょうど良いと入館しようとしたら、たまたまリニューアルが何かで休館中だった。残念！なお、博物館の前には「日本地質学発祥の地」という石碑が建っていた。上長瀬駅に着いたら、1分の差でちょうど列車が出たばかりだった。30分後の電車は西武線直通の快速急行だったので、そのまま飯能まで乗っていくことにし、飯能にていつもの中華料理屋で反省会と相成った。なお、今回のコースタイムは登り1.5時間のところ1時間、下り2時間のところ1時間と想定よりもかなり短縮でき、終始快調なペースであった。



⑪ 岩畳にて、記念写真

山行報告 関東ふれあいの道 埼玉④

峠の歴史をしのぶみち

渡辺真一



高度グラフ

本来、この関東ふれあいの道・埼玉④「歴史をしのぶみち」の正式コースは、西武秩父線の正丸駅から東秩父村の白石車庫までの15.6kmを6時間20分で歩くものである。しかし、

参加者: 今井、鎌田、大西、渡辺(敬称略、計4名)
 コースと時間記録: 芦ヶ久保駅8:40~9:00(新)正丸峠(タクシー)9:05~30正丸山~9:40川越山~9:45(旧)正丸峠9:50~11:00虚空蔵峠~11:30刈場坂峠~11:40分岐(昼食)12:10~12:50カバ岳~13:10大野峠13:20~13:50高篠峠~14:15白石峠14:25~15:20白石車庫15:35~16:25皆谷17:20(バス)~18:00小川町
 (実総走行時間:6時間、実走行距離:16.5km)

距離的にも時間的にも少々キツイ。実は正丸駅から新正丸峠までの2.6kmは③の「伊豆ヶ岳を越えるみち」で歩いている。なので皆で合意の上、この重複を省略することにした。

幸い、新正丸峠までは正丸駅からも芦ヶ久保駅からも車道が通じている。しかし、担当者にとり、ここまで行ってくれるタクシー会社を探すのに苦労した。飯能からは遠いので秩父のタクシー会社を当たったのだが、最初に計画した11月16日はどこのタクシー会社にも断られたり予約がいっぱいだったりで予約が取れず、急遽⑪の「義経伝説と滝のあるみち」に変更して実施したという経緯がある。そして、今回満を持してタクシー会社に何とか予約を取り、いよいよ④を実施することになったわけである。



新正丸峠(車道)にて、

2月29日(土)4名の参加者は快晴のもと、快速急行長瀬・三峰口行きにて芦ヶ久保駅に8時35分に到着。駅前には、約束通りタクシーが待っていてくれた。芦ヶ久保駅からは線路沿いに東進し、線路が正丸トンネルに消えたあとは横瀬川沿いに山道を登っていく。県立名栗少年自然の家のあるところで、山伏峠から名栗を経て飯能に抜ける道と分かれ、また沢とも別れて山道を新正丸峠まで。駅からは約20分の道のりだった。料金は思ったよりも安く、ひとり1,000円だった。



写真3 正丸山山頂にて

正丸峠から、いきなり階段のある急坂を登り始めたが、このコースは峠を結んで行く道なので何となく楽そうに思っていたのだが、実際に歩いてみると結構な高低差があり、それも急な上り下りが特に前半は多く息が切れた。この日は2月にしては穏やかで気温も高く少々汗をかきながらの山歩きとなった。撮影ポイントの旧正丸峠(写真5)には40分で到着、ここまではいつもより速いペースであったが、急坂の上り下りの多さに次第にペースが落ちて、そのうちいつも通りのスピードになった。

完成50周年の正丸トンネルの上を通り、同じような上り下りを繰り返して



⑤旧正丸峠

つつ、1時間少して奥武蔵グリーンラインにつながる車道に出、ここが虚空蔵峠だった。そのまま車道を進み、30分ほどで刈場坂峠に到着した(写真6)。



⑥刈場坂峠

刈場坂峠は東側が大きく開けており、奥武蔵グリーンラインの中でも景勝地として知られている。台風19号の影響でグリーンラインは通行止めとなっているらしく車はいなかったが、もし開通していれば多くの車が止まっているところでもある。時刻は11時半になっていて、昼食を取る場所を探しながら少し先に進んだ。この辺りはかなり昔に別荘地として開発された場所らしく、今は荒れ果てた家が何軒か建ち並んでいた。別荘地を左手に見ながらピークを越え、虚空蔵峠から刈場坂峠を迂回して直接大野峠に向かう牛立久保という地点付近の風のない林の中での昼食となった(写真7)。



⑦昼食

ここからの関東ふれあいのみちは、車道脇の崖の上の尾根道を通る。狭い尾根には岩場もあり(写真8)、カバ岳を越え大野峠に至るまでは変化に富んだ道であった。大野峠には立派な東屋もあり、ゆっくり休む(写真10)。大野峠からはしばらく車道を離れ、今回のコースで最も高いと思われる896mピークを目指して急登を登る。手前のピーク(写真11)はパラグライダーの発進場所となっていて、20キロを越える荷物を背負ったパラグライダー愛好家たちがゾロゾロと登ってくる。ピークから東側が切り払われていて、ここをパラグライダーを背負い駆け下りて滑空を始めるようだ。谷から吹き上げる風があり、ちょうど良い離陸場所だ。896mピークは県民の森がある丸山への分岐点でもある。そこを右に進路を取り高篠峠、白石峠方面を目指す。急坂を下ると大野峠から迂回してきた車道に出た。適当にショートカットをしながら、748mの高篠峠に到着。大野峠からここまで30分、さらに白石峠まで30分。いずれも予定では15分ずつとしていたので、これで予定コース時間が大幅に狂った。大野峠まではほぼ予定通り来たのだが、このずれが結果的にバスの



⑧カバ岳手前の急登



⑨カバ岳山頂



⑩大野峠

時刻に間に合わない原因となった。高篠峠の看板には「峠の歴史」として以下の
ような文章が書かれていた(写真12)。



「秩父地方は、山に囲まれ孤立したイメージがあります。しかし、実際はかなり多くの峠道で外の地方と結ばれていたのです。昔は水害などを受けやすい川沿いの道より山(峠)越えの交通路が求められていたのです。特に、奥武蔵高原には越生に連絡する峠が次々と並んでいます。これは昔この地方の経済の中心が越生だったことを示しています。古い道標が残るこの高篠峠は、札所一番への巡礼道としても利用された記録があり、生活道として設けられた峠が文化的交流を高めたと言うことができます。」

確かに、高篠峠を定峰川沿いに秩父方面に下ると誦経山四萬部寺に到り、その近辺は美やま温泉や新木温泉で知られる高篠温泉郷である。また、石仏で有名な札所4番の金昌寺も近い。それにしても以前、黒山三滝から下った越生が経済の中心地だったとは、にわかに信じがたい。まるで田舎の賑わった形跡などみじんもない町に思えたからだ。しかし調べてみると、秩父と同じように養蚕が盛んだった頃にはそれなりの賑わいがあったようだ。

白石峠に着いたら、峠付近は水害で大いに荒れていた。まず、行き先表示の道路標識が地盤ごとそっくり道から沢に

流されており(写真13)、ガードレールを残して道路も大きくえぐられていた。ここに着いたのは14時15分で、皆谷のバス停まで少なくともあと2時間はかかる。そうすると終バ



スの1本前の16:05 発にはちょっと写真13 沢に流された行き先表示板(白石峠にて)と間に合いそうにない。その後の終バスまでは1時間以上あるので、ゆっくり行こうじゃないかということになり、白石峠ではのんびり休んだ。白石車庫に下る道はちょっとわかりづらかったが、林道を少し歩いたところから分かれて下る道がついていたので、そのルートを取った。やがて川沿いの道となり標高をどんどん下げていく。この沢は槻川という1級河川の源流で、台風19号の時に中流域の小川町で避難勧告が出されたり、一部氾濫の地域があったりの被害をもたらした川であり、源流域も相当に荒れていた。途中、「関東ふれあいのみち」の立派な石標が立っていた(写真14)。計画表通りほぼ1時間で白石車庫



に到着、ここでもゆっくり休憩する(写真15)。

15分ほどゆっくり休憩した後、バス道をとぼとぼ皆谷に向かって下る。途中のバス停には「白石車



庫～皆谷間で道路通行不能のため運休」という表示がなされていた。やがてそれらしきところを通過、道路の側面が大きく削られていて、かろうじて自家用車は通過できる



程度の幅しかなかった(写真17)。

皆谷では近くに雑貨屋はあったが、酒屋はなく缶ビールも飲めなかった。約1時間待って終バスに乗り、和紙の里などを経由して小川駅に到着、いわた屋という今井さん知り合いの店になだれ込み、空きっ腹に酒と美味しい肴を詰め込み反省会となった。今回のコースは、タクシーを使ったお陰で、時間的にも距離的にもそれほどではなかった(バス運休でその分を取り戻させられたが)のだが、上り下りで結

構消耗したようで足が相当に疲れていた。

AGCレポート vol-69 2020年5月10日発行
発行: 公益社団法人 日本山岳会 山岳地理クラブ
〒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@jcom.home.ne.jp