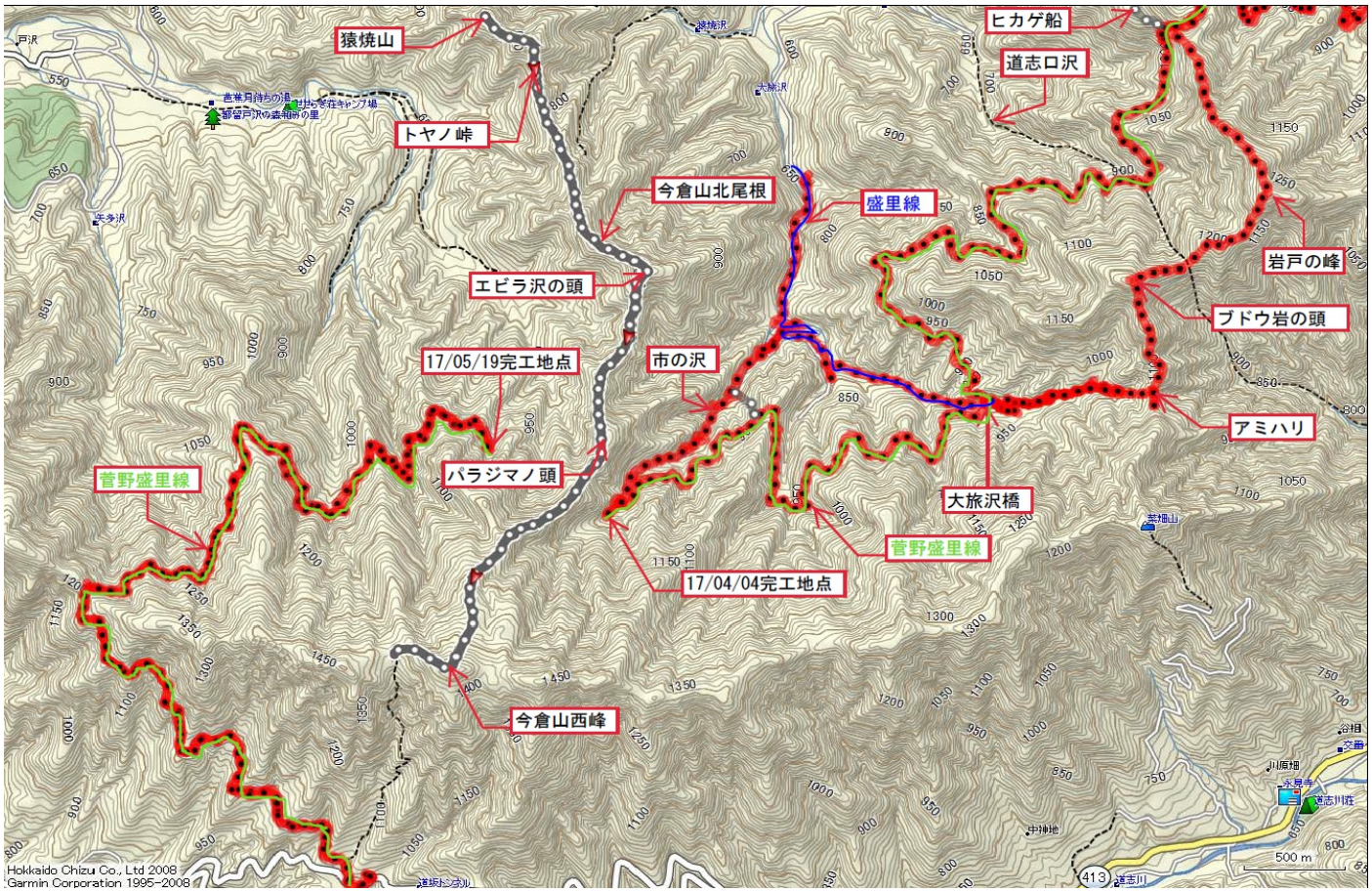
菅野盛里線・続報



2017/04/04　　朝日曽雌→茅野橋→市の沢遡行→林道開削先端→林道経由大旅沢橋→盛里線経由・朝日曽雌

朝日曽雌から盛里線をてくてく。茅野橋をすぎ、イロハ坂のようなヘアピンカーブから市の沢へ。

右岸にどんどん林道が寄ってきて・・・ガーン！

左画像、市の沢の最後でした。

その導水管の上が右画像、開削先端。

同じ建設業界に身を置いてきたこの元登山隊長、むやみに自然保護ばかりを唱えるものではありません。

しかしこれは見るに堪えない。アー無残なり！市の沢・・・

林道の開削は山林の管理、有効利用。もう一つの目的は維持。監理者はこの申し訳程度の穴だけで、人間の仕業に抗うことができない沢が、血脈を通じることができるとでも思っているのでしょうか。

ここから北尾根に乗ってみようかと思いましたが、作業員に制止されるのは明白。残念ですが今日は切断された沢の上流部を少し探索して、引き返すことにしましょう。

渓相はあくまでも明るく穏やか。このすぐ先で行き場が無くなっているとは知らず、ささやかな沢水は、春の陽を反射させキラキラチョロチョロと懸命に沢を駆け下っていました。

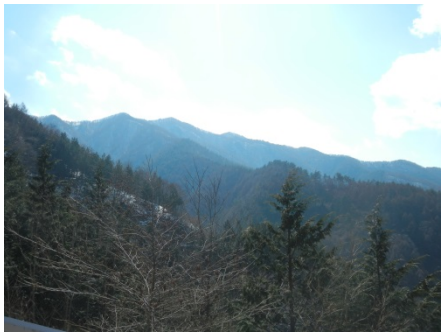
こんな沢の堰き止め方しかないのでしょうか？

せめて・・

あるいは・・

最悪でも・・

お気楽ハイカーの妄想ですが、こんなふうにできないものですかねー・・・



帰路はできたばかりの林道下り。振り返ればもうすぐ切断される北尾根、たおやかになびいていました。
写真を撮りながらブラブラ歩いていると路肩に 1 台のライトバン。工事管理者らしき若い方が休憩中。手持無沙汰そうなので、
「ずいぶん長く（工事が）かかってますねー。27 年には終わるはずじゃなかったんですか？」
「そうなんですが、土砂崩れやら悪天候やらで伸びてしまって・・・あと 2 年ぐらいかかると思います」
その度に工期が見直されるとも言っていました。
それにしても 27 年完工が 31 年！あまりにも伸びすぎ。それとも土木工事ではそのくらいの工期の延長は当たり前なのでしょうか。さらには工事費。4 年も工期が延びればそれに費やする経費だって莫大なものになるはず。そこで市の沢のすぐに詰まって用をなさなくなるであろう導水管です。それを上の妄想画像のようにすることなど微々たるもの。本当に今からでも遅くない、何とかならないものでしょうか・・・

下山後は曽雌から戸沢にまわり「芭蕉月待ちの湯」にて一浴。これがまたいい湯なんです！お肌がツルツルになってきます。入浴料一般￥710 と少しお高いのですが、洗い場もブースで仕切られゆとりがある。もちろんサウナ、露天風呂完備。その入浴料に見合う立ち寄り湯でした。そのサウナで最後の汗を絞り出した後、することは一つ、生ビール！これを我慢することは拷問に近い。ぐっと我慢、絞ったタオルでねじり鉢巻きして、今宵の宿に車をむけました。
陽もとっぷり暮れ、大月のビジネスホテルにチェックイン。併設の居酒屋にダッシュ、お国訛りを肴に生ビールをあおります。これが癖になったのです。

居酒屋の窓から見える大月駅はまだ時間も早く、灯かりが煌々と点いています。ここから今入って来た特急電車に飛び乗れば、2 時間もかからず我が家の布団に入れるのかと思えば不覚にもこみ上げる里心。山旅の一夜です。
さあ、明日は自転車連れて雛鶴峠側から林道検証です。早々に切り上げ寝るとしましょう。少し長丁場になりそうです。

2017/04/05　Ｒ35 菅野盛里線起点→ヒカゲ船切通し→岩戸の峰→アミハリ→大旅沢橋→ヒカゲ船切通し→Ｒ35 菅野盛里線起点

ゆっくり朝飯を済ませＲ139 禾生を左折、Ｒ35 を東進。リニヤ実験センター先のヘアピンカーブから右に分かれる菅野盛里線(ここが起点)に進入。すぐ現れるゲート前に駐車します。今日の相棒は黄色い自転車。この知人から廃嫡された旧式の折りたたみ自転車、すこぶる重い。ヒカゲ船の切通しまで連れて行くのに大汗をかいてしまいました。しかし帰りの林道下りはジェットコースター！これも最近おぼえた楽しみ。壊れそうなブレーキが不安要素ではありますが。

二日続け林道歩きだけではあまりにも芸がない。そこでヒカゲ船切通しから山に入って岩戸の峰に至り、アミハリ経由、大旅沢橋に下りるルートを辿ってみることにしましょう。

岩戸の峰～ヒカゲ船の尾根を断ち切った菅野盛里線。

ガードレールに自転車を厳重に括り付け・・こんなボロ自転車誰も持っていかないって・・左側の擁壁に切られた危うい階段をよじ登ります。結構怖いですよ。

この尾根はいまだかなり雪が残り、日当たりの悪い北斜面は足首程の坪足状態。それでも切通しから 1 時間 20 分ほどで岩戸の峰、縦走路に乗れました。まずは小休止。

その後、藪っぽい縦走路を難なくブドウ岩の頭。

南に進路を変え急降下、岩戸の峰から 1 時間 20 分ほどアミハリらしき鞍部到着。大旅沢橋に向けて下降開始。下降点は切り開きも踏み跡も有りませんでした。

沢に下りるまで、僅かですが硬い藪を漕ぐのですが登りだったら難儀するでしょうね。

下り立ったこの沢には25000図にもエアリアにも名前がない倒木散乱する荒沢でしたが、滑もある穏やかな沢でした。さらにうっすらですが経路らしきものまで確認できました。

昼飯タイムを 15 分ばかり含み 1 時間ほどで大旅沢橋。

さあ、今日はこれからが核心、林道下りです。退屈な舗装路歩きのためにとっておいたカレーパンをかじりながら、ユルユル行きましょう。

大旅沢橋：赤矢印・アミハリへ、緑矢印・菅野へ、黄矢印・曽雌へ、黒矢印・雛鶴へ

ブドウ岩の頭からの尾根を崩した菅野盛里林道。
反対側は穏やかな尾根で、大旅沢と猿焼沢の出会いあたりに下れそうです。
相変わらずへたくそなパノラマ、雰囲気だけと言うことで・・・

そして今日の検証の眼目、断ち切られた道志口沢。これも無残！の一言。
ここもささやかな人工水路で導水されていましたが、その効果のほどは怪しいものです。

振り返って左画像、切断された道志口沢。
この地形では市の沢で思いついたような橋にもトンネルにもできはしない。
ただ崩すしかないのでしょう。
この沢をよじ登って本坂峠に至ったハイカーがいらっしゃいましたね。どうなさっているのでしょうか。ＨＰも閉じられてしまったようですが・・・

大旅沢橋から約１時間半。硬い舗装路歩きでさすがに足が痛くなってきたころ、ヒカゲ船切通し帰着。オーッ！鉄くず同然の黄色い奴が、殊勝に待っているではありませんか。さあ、ここからはお楽しみ。風で飛ばないように帽子をポケットにねじ込み・・スタート！景色が飛んでいきます。

風を切って林道を下っていると・・カラカラ！山側から小石が落ちてきます。慌てて避け急停車、擁壁の上を見ると犯人は一匹の鹿。こちらを睨み、
「山をどうする気だ！」
と言わんばかり、白い尻を翻し藪の中へ消えて行きました。

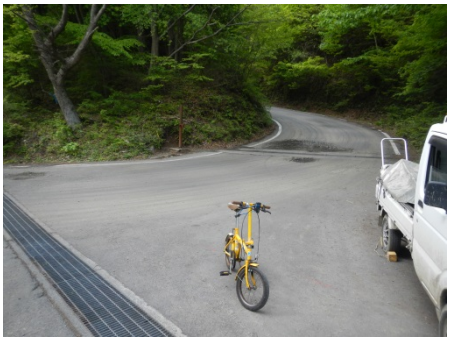
慌てて撮ったので全く不鮮明。少し加工してあります

彼らが怒るのも至極当然。気を取り直し、壊れそうなブレーキを騙し騙しゲートで待つ車に急降下しました。
雛鶴峠側林道起点からヒカゲ船切通しまで、登りは１時間ほどかかったのに、自転車で下れば 15 分。このポンコツだっておおいに役に立つのです。

さて、これで菅野盛里線、雛鶴峠起点から市の沢開削先端まではその実態が明らかになりました。が・・・
菅野側からの開削状況が不明です。ネットで探すもそれらしき記事は見当たりません。これでは片手落ち。
そこは毎日暇をつぶすのに忙しい元登山隊長。もう一泊して検証していきたいところですが、めずらしく明日は野暮用が控えています。ここは一旦帰りましょう。
その記録は次項に。

2017/05/19　　道志・道坂トンネル→今倉山～二十六夜山鞍部→開削先端(林道ピストン)

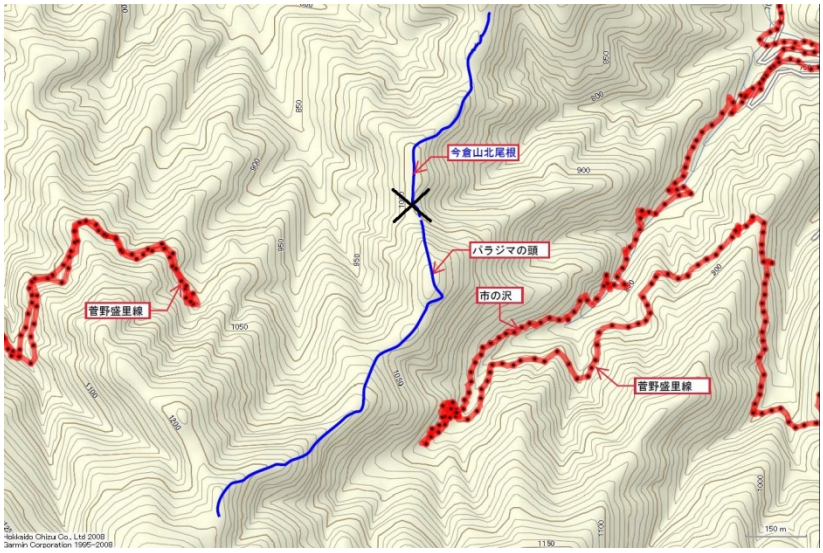
サンデー毎日のはずなのにどうして 5 月になってしまったのでしょうか・・・？
実は帰ってきてからすぐに西上州・毛無岩に行って来ました。その翌日、右足の親指の付け根が異様に痛い・・・そうです！とうとうやってしまいました！尿酸値なんと 8.1！痛風！！話には聞いていましたが、これほど痛いとは。痛風なんてある意味一番聞きたくない響き、なんとも年寄り臭い。・・もう立派なジイサンなんですが・・体に悪いものほど旨い！これまでの無謀な食生活の報いです。無理をすると悪化するとの診断。
その後しばらく山はお預けになり、節制を重ねること約ひと月。ようやく痛みも和らいできました。
そして 5/19、どの程度の負荷に耐えられるのか、足の試運転に、また自転車連れて林道歩きです。
今日のスタート地点は道志・道坂トンネル少し菅野側に下った所から右に分かれる菅野盛里線起点。



白い軽トラックは工事管理者のもので、一般車が侵入しないよう監視していました

さて右画像、道坂トンネルから約 7ｋｍ地点、その開削先端。崩された土砂が何のためらいもなく下の谷を埋めています。
本当の開削先端は尾根を右に廻りこんだあたりだそうですが、法面を開削中で落石があるとのこと、作業員に制止されました。

帰宅後、菅野側からと雛鶴峠側からの開削先端付近の地形を見ると、どうやら等高線 1000ｍあたりを両側から進み、その会合点は問題の今倉山北根・パラジマの頭から少し北、✕印を付けた尾根がフラットになっているあたりのように思えるのですが。
この予想が当たっているとすると、なんと皮肉なものでしょう。北尾根が心配で始めたこの記録。その会合点がまさか北尾根とは・・何本もの尾根を切断してきた菅野盛里線。せめてこの尾根だけでも助けてもらえないものでしょうか。



30 年のブランクを経て再開した山歩き。その最初の山が今倉山～二十六夜山でした。
道坂トンネルから今倉山。西進して素晴らしい赤岩の眺望を楽しみ二十六夜山。そして帰りは何の疑問も持たず、菅野盛里線を下りたものです。それから 13 年間、その空白を埋めるように月 2 回近いハイペースで山行を重ね、ようやくその獰猛な開発に疑問を感じるようになりました。他にも首をかしげてしまう林道が何本もある中、これが柄にもなく北尾根にこだわる根っこかもしれませんね。

その帰り道、数か所で造成された法面が崩壊。開通する前からこのありさまでは完工したとしても、

法面崩壊のため通行止め

あの見たくもない看板がいつも立てられるのでしょう。

菅野盛里線は今倉山～二十六夜山の鞍部 1200mあたりが最高点のようで 2 枚の崩壊画像はその付近です。

その他にも下画像、このサイズでは良くわかりませんが、大きなクラックが入り崩壊するのは時間の問題の擁壁が数か所ありました。叩いてみると太鼓のようにボコボコと鈍い音がして、蹴とばしただけで穴が開きそうです。これでは身を削ってくれた山に申し訳が立たない。

かくのごとく施工された法面のなんと危ういこと。ノウノウと擁壁の下など歩いてはいられないということです。崩れる時はどんな音がするのでしょうか。土圧に耐えきれず破裂するようにバーンッとくるのでしょうか。それともガラガラ？グシャグシャッ？

それは動けない山の悲鳴、それともささやかな抵抗・・・

にわか林道ウォッチャー・・山行完了！でした。

参考：山梨県　平成 25 年度再評価対象事業

http://www.pref.yamanashi.jp/kendosom/documents/sugenomorisatosen.pdf