山行NO,312　2019,05,12～13　菅野盛里線検証　　山の勝ち！

5/12 コースタイム：道坂トンネル入り口Ｐスペース 10：26⇒11：07 二十六夜山登山口⇒
11：36 開削先端 11：44⇒途中昼飯⇒13：11 二十六夜山登山口⇒13：35 道坂トンネル入り口Ｐスペース

山行前夜：昨年秋、またひどい腰痛に襲われました。それからどうも山に行く意欲がわいてきません。今年正月、春さんに山中湖の立山に連れて行ってもらいましたが、それ以来山らしい山を歩いていません。6 月になれば梅雨入り。それが明けても暑いのが苦手で夏が終わり台風がおとなしくなるまで山から遠ざかることになってしまう。これじゃいけません！暑くなる前に明日は山！・・・と言っても山登りではなく林道歩き！もう 2 年以上様子を見に行っていない菅野盛里線。31 年度完成の予定、もう北尾根は切断されてしまったでしょうか。

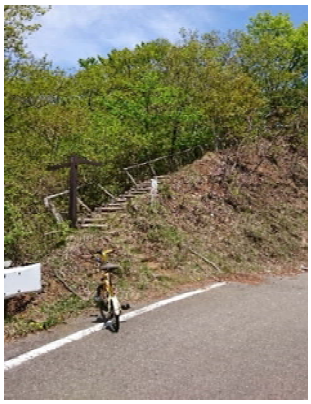
【コースガイド？顛末記！】

道坂トンネル入り口Ｐスペース　10：26

林道歩きには欠かせなくなったこの旧式折りたたみ自転車。
今日も林道を引っ張り上げるのに大汗かくことでしょう。しかし下りになればブレーキ怪しい絶叫マシーンに豹変します。ブレーキパッドは変えてきたのですが・・・

二十六夜山への取り付き点手前、前回にはなかった擁壁崩壊。
昨年 1 月、知人を案内して今倉山～二十六夜山～芭蕉月待の湯と縦走しました。その際、道坂トンネルの駐車地で出発準備をしているとき、工事関係者の一団と話をすることができました・・・
「そろそろこの林道も完成ですね。一般車も通れるようになるんですか？」
「そりゃ無理だろうね、始終どっかしら崩れてくる」
なるほど前回 2017/4 月の検証からちょうど 2 年､林道入り口からここまで来る間にも小さい崩壊が何か所かありました。“始終どっか知ら崩れてる”崩れるのは一瞬でもその復旧には現場調査・復旧方法・入札等、崩れた！すぐ直せ！とはいかないはずです。一か所の崩壊を修復するには時間も経費も掛かり、それが頻繁に起これば、いつも林道が通行止めになってしまっても不思議はないのでしょう。

11：07 二十六夜山登山口



駐車地から約 40 分。2 年前とほぼ同タイム！腰痛、痛風、動悸、眩暈 etc・・・
この軟弱元登山隊長の体力はその数々の障害をものともせず、衰えていなかった！？ひとまず安堵して最近覚えたエナジーゼリーをチューチューやります。
ここは菅野盛里線最高地点、林道開削先端までは下りに転じジェットコースター！
当然のことながら帰り道、雛鶴側からこの地点までは登り。また重たい自転車引きずって・・・それは考えないことにします。
スピードが出過ぎないように林道を蛇行しながらの下り。それでも怪しいブレーキを握り続ける手は痛くなってしまいます。

この林道自転車下りをおぼえたのは 2013 年、林道秦野峠から寄大橋まで下りたのが最初。往路、秦野峠まで自転車を連れて行くのに 1 時間以上かかるのに、下りはなんと 10 分少し。その登りの自虐的辛さを忘れさせる快適さに味を占めたのでした。あれから 6 年、その時もブレーキは寿命に来ていたのに、だましだまし 6 年間！よく頑張ってくれています。でもこのあたりかな。かわいそうですが引退してもらって、二代目は電動チャリンコ！もしかすると菅野盛里線くらいの林道なら登りも押さないでスイスイ上がってしまうかもしれませんよ。何しろ坂道が多い我が家の周りでは、かなり大きな子供を二人も乗せた電チャリがすごい勢いで急な坂道を登り切ってしまうのですから。

右画像の崩壊地は二十六夜山取り付き地点を少し過ぎたあたりの 2 年前と同じ崩壊地。左画像はその 2 年前です。林道を貫通させることをまず優先して、それから上から順に復旧しながら下りて来るのでしょうか。しかし開削完了後、このような崩壊があれば当然、相当期間車両通行止めになるのでしょう。

2 年前の開削先端。あの時造成中の法面はきれいに擁壁化されていました。無造作に沢を埋めていた土砂も、半分は下草が撒かれ緑地化されていましたが、あと半分は・・・？

開削はこの先どこまで進んでいるのでしょうか。北尾根を破壊し雛鶴側へと開通しているのでしょうか。見たいような、見たくないような・・・長年気にしていたこの開発、先の尾根を回り込めばすべてがはっきりします。今日は日曜で休工日、作業員も出ていません。さああの尾根を回り込んでみましょう。

自転車を置いて少しの緊張を道連れに進みます。

11：36 開削先端 11：44

結果、前回の開削先端より 2 年間で約 400m延伸。画像右、ようやく北尾根の山腹に到達したところでした。

北尾根の切り崩し地点と予測される地点まではまだ 500m近く残しているようです。31 年度内の完工予定のはずだったので、路面舗装はともかく開削だけは終わっていると思い出かけてきましたが菅野側からの工区が北尾根までだとすれば、年度内完工は無理のようです。

さてこうなると気になるのが雛鶴側からの開削です。さてどうしましょう・・今からでは盛里線から辿るには時間的に無理だし、日を改めて出直すのも癪です。どうせ毎日暇なんです。大月に一泊して明日もう一度！それで行きましょう！！定宿に電話してみると幸い空き室があるようです。今日は芭蕉の湯で一浴の後、大月で一杯。そういうご褒美があれば復路、登り林道の自転車押しも苦にはなりません。さあ帰りましょう。

まず伐採、それから重機を入れて山を削り取る。それから法面造成、舗装。そんな手順で工事は進むのですね。振り返れば誰かが、助けてくれ～と叫んでいるような・・・ではまた明日。

5/13 コースタイム：盛里線Ｐスペース 10：01⇒10：11 茅野橋⇒10：46 大旅沢橋⇒11：47 開削先端 11：56⇒途中昼飯⇒13：32 大旅沢橋⇒14：03 茅野橋⇒14：14 盛里線Ｐスペース

盛里線Ｐスペース 10：01

明けて 5 月 13 日月曜日。昨日は日曜日で工事は休工。しかし平日の今日は工事再開かもしれません。開削先端付近で作業員に制止されないでしょうか。それに昨日は都留市大幡の林道で散歩中の男性が熊に襲われる被害が出たそうです。林道開削地点への近道、見通しが効かなく逃げ場のない市の沢を遡るのはやめて、かなり飽きるでしょうが、今日も全部林道歩きで行きに予定変更。

R139、禾生駅前を左折して R35 へ。曽雌で右に上がっていく細い舗装路に進入、この道が盛里線になります。“やすら園”あたりから未舗装になり、仮設の橋が撤去され車で河床を渡るように改修された大旅沢をザブザブ渡ります。その先は道幅きわめて細く轍も深いダート。運転には十分注意してください。ゲートがある茅野橋まで乗り入れようと思っていたのですがその少し手前で、一般車両通行止めの大きな看板。それに従い駐車。

昨日の林道下りでポンコツ自転車のブレーキはとうとう死んでしまいました。仕方がないので今日は全部歩き！効果のほど怪しい鳴り物ぶら下げ、両手をポケットに突っ込みブラブラ出発です。

10：11 茅野橋

むしろ通行止めの看板より先の方が路面状態は良くなっていました。以前画像右のゲート脇に駐車したことがあります。

市の沢に入渓するＳ字カーブ通過。

その先きれいな枝沢を渡るところで路面崩壊。自転車を連れてきたとしてもここまででした。置いてきてよかった～

画像左は 7 年前この林道に注目し始めた頃のものです。

ご覧のように大型ダンプがしきりに行き来しています。この大旅沢橋に突き当たる盛里線は雛鶴峠と大旅沢橋間の開削工事用道として使われていたのです。工事用車両の通行は本当に頻繁で、相棒と歩いているときなど極狭の林道を道幅いっぱいの大型ダンプが通るため、そのたびに山側や谷側に退避し、身が細る思いをした覚えがあります。

そして画像右が今日のもので同じ場所。二枚の画像の同じ導水管がわかりますか。こうなってしまってはこの先は 4 駆軽トラックでも無理だし、オフロードバイクだって難しい。砂利を満載した大型ダンプが通っていた林道も今は見る影もありません。

ゴーロ状になってしまった林道は極めて歩きにくい。しかし少し我慢すれば大旅沢橋までまた舗装林道に変わり歩きやすくなるはずなのですが・・・もっと悲惨な状態になっていました。

左画像、ここは立派な舗装林道だったはずです。それが今は土砂に埋まり路面が見えません。

少し進み右画像。画像遥か右上の裸地がわかりますか。菅野盛里線が見え、開削による土砂で埋められた凹状の斜面（上部は下草が撒かれ緑化され始めて入るようですが）から崩れ流出してきた土砂は、前回歩いた時からわずか２年間の間にいとも簡単に人間の構築物を飲み込んでいたのです。さらに次画像。

大型ダンプがコンボイを組んで爆走していた路盤もこの有様。以前は3m位の幅がある立派な舗装林道でした。
開削によって山が痛めつけられているように見えても、ことこの林道に関しては山の勝ち！拍手を送りたいような気にもなります。このまま放置されるとして、十数年後はその傷跡は自然治癒され、そこにはささやかな経路が残されるのかもしれません。物好きなハイカーがいればの話ですが。

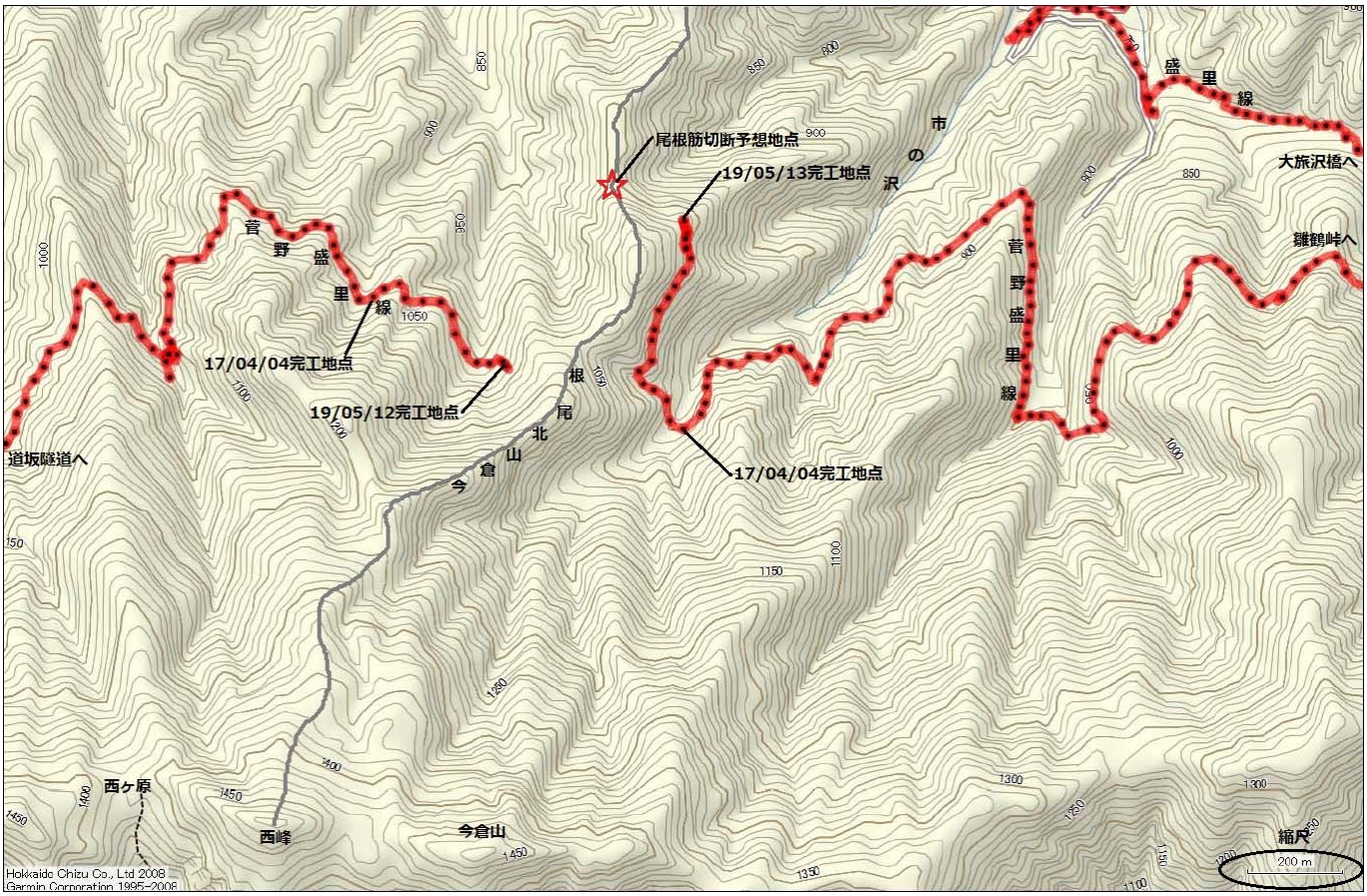
さあこんなところで煮詰まっていても仕方がありません。ペースを上げて開削先端を見に行きましょう。
左画像、パラジマの頭が見えます。山腹に走る伐採痕は間違いなく工事中の林道。この雛鶴側からの開削はすでに北尾根を切り崩しているのでしょうか。気持ちがはやり一層ペースが上がります。

前回の開削先端、市の沢を埋めた地点。開削はさらに上に進んでいます。ここから北尾根の尾根筋までは5～600m。幸い今日も休工日のようで作業員は出ていません。急ぎましょう。

そしてパラジマの頭の北側を回り込まんとすると、開削先端が現れ・・・急いで地形図を取り出しGPSの現在地点と照合すると尾根筋まで残すは 100m強。尾根切断はまさに秒読みの段階に入っていました。
前回検証から今までどちらからも２年間で400～500m延伸している。と言うことは雛鶴側からはあと約半年で北尾根尾根筋を切断すると予想できます。
今年の秋までか・・・北尾根を通しで歩こうというかたは早めの山行をお勧めします。

2 年ぶりの検証は終わりました。個人的な思惑で一本の尾根が寸断されることに注目してみても、所詮、山を娯楽の対象としかとらえていないハイカーのセンチメンタリズムなのかもしれません。実際、山肌を崩し尾根や沢を断ち切り林道を作ることが自然の摂理にどれほどの悪影響を及ぼすのかと問われても、確信答的答えなど一つも持ち合わせてはいないのです。もしかすると山のスケールに比すれば人間の付けた糸ほどの傷跡など痛くもかゆくもないのかもしれません。ならば作りっぱなしにして放置することだけはやめてほしい。盛里線の現状を見ればわかるように、使われなくなった人間の構築物のなんと脆弱なことか。二年もたたないうちにあの有様。暴力的な重機で一時的には人間の力を誇示してみても、放っておけばやはり自然の力には抗しようもない。ここに挙げた画像のほかに土砂に押し流され飴のように曲がったできたばかりのガードレール、崩壊寸前の擁壁も散見できました。

せっかく作った林道です。完成の暁には開発お題目の山岳地域の有効利用、維持管理はもとより、誰もが自然に親しめる山岳道路としても活躍してもらいたいものです。

北尾根を切り崩した地点には小さなパーキングスペースを開き、丸太づくりの粗末なベンチでも置きましょうか。そしてパラジマの頭方向に今倉山、下に向かって猿焼山、あるいは芭蕉月待の湯とでも質素な道標が立つ・・・そんな景色もありかもしれません。

次回でこの検証も最後になりそうです。山行完了