



【写真は、左から赤岳、横岳、硫黄岳、天狗岳、埼玉県羽生市国道 122 号線昭和橋上から撮影】

平成 2~3 年頃、山岳展望で著名な田代博氏から、埼玉県久喜市の高校の屋上から八ヶ岳が見えることが教育関係の本に紹介されていたと言う思わぬ話を耳にした。それまで山の文献関係や山仲間の間で関東平野から八ヶ岳が見えたという記録や話題を聞いたことがなく、ちょっと疑問に感じた。

ところがしばらく経った平成 4 年頃の冬、栃木市に出かけた帰り道、東北自動車道を南下し佐野 IC 付近を通過した直後、奥秩父方面の黒く見える山の上に白い山が存在することを発見。高速道路であるため停車する訳にもいかず、チラチラと見ながら何度も確認し、山型から赤岳、横岳、硫黄岳であることはほぼ間違いないと判断した。

そこで、その後確認できた地を紹介しておく。まず東北自動車道は栃木県佐野 SA から埼玉県加須 IC 間で良く見え、その中でも下り線・佐野 SA 内レストラン前から工業団地の工場の上に、赤・横・硫黄岳が枝越しによく見える。東北道は現在までに佐野以北からは確認できていない。地形的に無理であろう。南は岩槻付近の側道から確認しているが、走行中では無理と思われる。また関越自動車道は山に近寄り過ぎて残念ながら完全にアウトである。

長野・上越・東北新幹線では大宮以南の地からは確認できない。長野・上越新幹線と東北新幹線は埼玉県伊奈町で分岐するが、大宮駅を出て直ぐ左手に大正製薬の工場が見えた直後から僅かの間だが武甲山の右手に赤岳のピークがチョコッと見える。上越新幹線に JAC の仲間と乗車した時に偶然に見付けた赤岳である。可能であれば二階

建ての二階の席に陣取りたい。新幹線の一般的な速度は 230 キロ前後なので、よく注意して確認していないとどんどん変化し見逃す恐れがある。特に長野・上越新幹線は山に対して平行に走るので変化が激しい。東北新幹線は八ヶ岳からどんどん距離が離れて行くので最後には窓越しに斜めに見るようになり、その姿は小さく慣れていないと見逃す恐れがある。いずれの新幹線も伊奈町を通過するまで屋敷林などに遮られ八ヶ岳は見えない。その林がパッと切れると武甲山から両神山付近の鞍部に姿を現し、その姿に感激するだろう。長野・上越新幹線では前衛峰に隠れたり現われたりで忙しく山座同定は大変だ。熊谷から一度見えなくなり、群馬県内に入り高崎駅からは眼を疑うくらいに見えるのが最後となる。

さて東北新幹線も前衛峰による変化があるものの山に対して斜めに走るので変化の速度は長野・上越新幹線ほどではない。利根川を渡り、茨城県から栃木県に入ると大平・見石山系が邪魔して一時的に見えなくなる部分がある。しかし、もう少し行くとその大平・見石山系の右側に再度見えてくる。ここまで来ると距離が離れ姿がどんどん小さくなるため、どれが八ヶ岳であるか見逃さずに確認続けないと山座同定は難しい。これが宇都宮の手前の雀宮辺りまで続く。

他にもあちこちから確認できた。その中でも埼玉県と群馬県境にある武蔵大橋(通称・利根大堰)から見える八ヶ岳は、奥秩父と西上州の山々の上に高々と素晴らしい姿で見え、その姿に感動する。夕闇時のシルエットの姿もお勧め

めた。

あちこちから確認している内に、この関東平野から見える八ヶ岳は、大宮以北は上越新幹線から東側で国道 16 号線以北、大宮以南は東北自動車道から東側で JR 武蔵野線以北なら見える場所は多く、それも人によっては自宅の窓からも見える筈である。埼玉県内から八ヶ岳は、武甲山両隣辺りから両神山両隣ぐらゐの鞍部に見える。この延長線上になる栃木、茨城方面の関東平野からも小さい姿で見える筈である。筑波山からは奥秩父の上に眼を疑うよう

な大きな姿で見える。

晴れていれば確認は容易であり、それが八ヶ岳だとは過去思い至らなかっただけで、その存在を知る人は登山関係でもまだ少なく疑う人が多いことも確かである。晴れた日の早朝、奥秩父の黒い山々の上に白い山があれば、それが関東平野から見える八ヶ岳で、一度確認できると、こっちからも、あっちからも見える八ヶ岳になるだろう。 (2012/12/13 受付)

\*\*\*\*\*

## 多摩川・荒川、相模川 分水界踏査報告

- 1 蕎麦粒山から日向沢の峰(今井秀正) 2011/4/30
- 2 棒ノ折から日向沢ノ峰(北野忠彦) 2011/6/4
- 3 三国峠・生藤山から陣場山(平野 彰) 2011/9/25
- 4 鶴峠から三頭山(北野忠彦) 2011/11/3

(多摩川・荒川分水界) 2011年4月30日

### 蕎麦粒山から日向沢の峰

今井 秀正

多摩川分水界踏査は2009年7月、北野代表が三鷹付近の玉川上水付近探索から始まりました (AGC レポート vol.27)。かれこれ 2 年になろうとしています。今のところ、少々虫食いのようでもあります。暑い時期にはなるべく海拔が高いところ、厳冬期ならばいつでもエスケープできることを頭に入れるとなると、こういうことになるのでしょう。さて、今回は4月30日土曜日に川乗橋を起点に蕎麦粒山から棒の折れ山の計画で入山しました。

奥多摩駅8時半過ぎのバスの定時発はゴールデンウイークでもあり、満員でわれわれは増発便を利用しました。平野会員は奥多摩到着が遅れたため、次の臨時バス利用ということになり、結局別行動になって、北野、鶴田、高橋、今井の4名で9時にスタートしました。当初は川乗林道をつめて蕎麦粒山直下の鳥屋戸尾根稜線へ突き上げるコースを予定していましたが、どうせ登るなら最初から鳥屋戸尾根をつめよう、という前日の提案で変更してしまいました。約 1000m をつめる尾根は樹木を伐採した部分でかなり急な斜面の直登があり、下りにはあまり適当ではないように感じました。確かに登山者はわれわれのほかは数人の1パーティーのみ、大変静かで新緑の中、ミツバツツジがちらほらと見られ、アゼビの満開を楽しむことが出来ました。途中平野会員から電話が入り、無線で交信しながら歩くことになりましたが、鳥屋戸尾根登山口を見落として川乗林道をつめていたことがわかり、蕎麦粒山頂で合流することになりました。

平野コースは3時間弱で蕎麦粒山、鳥屋戸コースは約4時間を見込んでいましたが、われわれの到着は昼食時間を含むとはいえ 13時55分着で歩行は正味約4時間半かかり、山頂には平野会員がすでに先着ということになってしまいました。棒の折れまでは3時間半弱のコースタイムですが、分水界踏査では登山道を外れて歩くこともあるので、少々無理と判断し、日向沢の峰から先は次回のお楽しみとして、

15 時半過ぎに踊り平下の林道へ下りました。結局平野会員は、ほとんど往路の林道を歩くことになってしまったわけです。

川乗林道の最奥など初めての経験ですが、踊り平直下にはすでに立派なトンネルが完成していて、林道大丹波線とつながって百軒茶屋から川井方面へ抜けられるようになるのか、分水界下を抜いて、埼玉側の有間林道を経て名栗湖方面へ行けるようにするのか、興味があるところですよ。

また、川乗林道の法面はところどころ崩落しているところが見られ、今回の東日本大震災の影響のようにも思われます。

林道を走り下りた私たち5人は川乗橋17時37分のバスに飛び乗り、奥多摩駅前での反省会と言うまでもありません。山菜のてんぷらと熱燗は楽しい思い出になりました。

2011年4月30日(土)参加者5名(北野、鶴田、高橋、今井、平野)

(多摩川・荒川分水界) 2011年6月4日

### 棒ノ折から日向沢ノ峰

北野忠彦

前回4月30日、時間がなく割愛した日向沢ノ峰から棒ノ折山の間を、棒ノ折からたどった。川井駅9:27のバスに乗る。この大丹波川沿いの道は何度歩いたか。バスに乗ったのは多分初めてだ。バスは超満員で、出発は9:30になった。バス終点の清東橋出発 9:50。奥茶屋からわさび田の続く沢沿いをしばらく歩きスギ林の中の急登にかかる。傾斜の緩んだ落葉樹林の程よい場所で小休止後また急登で棒ノ折山に着いた(11:20)。周囲の山はもやってほとんど見晴らしがない。広い山頂が多数のハイカーで(50人以上?)埋まり昼食休憩する気も起らず直ちに縦走路に向かった。ここからは、奥多摩の稜線の常だが、左側(南斜面)多摩川水系はスギあるいはヒノキの植林帯、右側(北斜面)荒川水系はミズナラをはじめ落葉広葉樹林の明るい林が続く。緩い下り登りの後、あまりはつきりしない林の中の、

945m の槇ノ尾山に着いた(11:50)。遠山さんから確認の依頼があった、有馬側・落合に下る仙岳尾根への降り口の道標があり、明瞭な踏み跡も認められた。



少し下った落葉樹林の明るい平坦地で昼食を摂る(12:10)。すぐ下を林道が通り、バイクが走る。昼食後、やや急な登りにかかり足もとも不安定になった頃、逆コースの単独行に出会った。そこからこぶを越えた上が、今回唯一の点である長尾ノ丸山で、二等三角点は立派な保護石に護られていた(13:50)。足もとの悪い急な下りの後、小さな登り下りを2、3繰り返す、最後は急登で1087mのクロモ山に着く。この間出会ったのは4パーティ6人ぐらいだったろうか。いずれも東日原から一杯水経由とのことだった。そのあと、シロヤシオやミツバツツジがこぼれおちる山道の中、サラサドウダンが1株咲き誇っている、かなりの下り登りを経て、1280mの鉄塔ピークに着いた(14:30)。ホウの花が美しい。

「山と高原」地図「奥多摩」の少し古い版では、この辺りはヤブがうるさいとなっていたので、ヤブ対策の装備を持ってきたが、すっきりした道が続き、其の必要は全くなかった。目指す日向沢ノ峰(ウラ)ははるか頭上に聳えている。また急登を続け、ようやく日向沢ノ峰に達した(15:10)。ここからは一月ほど前に歩いたコースをたどるが、初々しい新緑にも届かなかった木の芽がすっかり青々になっていた。踊り平からは、この前と同じ林道を下ることにする。どう考えてもバスには30分遅れているが、ただひたすらに歩く。川乗橋(18:00)では10人程度が19:07のバスを待っていたが、バスを待つ間に奥多摩駅まで行きつける。そこで打ち上げをやろうと、奥多摩駅まで歩くことにした。奥多摩駅19:50着、前回明日帰りになったという鶴田さんと駅前で別れ、この前と同じ蕎麦屋で軽く一杯の反省会后、前回と同じ20:02の青梅行きで帰途に就いた。

2011・6・4(土) 晴れ・雲が多い・

参加者4名(今井・鶴田泰、山田・北野)

(多摩川・相模川分水界) 2011年9月25日  
**三国峠—生藤山—和田峠—陣場山—陣場高原下**  
**平野 彰**

山岳地理クラブの継続的山行の一つ分水界踏査。今回は荒川水系と相模川水系の分水嶺で東京都と神奈川県都県境の尾根を縦走した。

9月25日の日曜日 JR 中央線上野原駅北口に、北野忠彦、今井秀正、川口章子、鶴田泰子、高橋素子、山田誠

の各氏と平野彰の7名が集った。天候は薄曇だが展望も気温も程ほどの日和だ。広くも無い駅前広場は、大型バスが絶え間なくユーターンを繰り返す、タクシーや一般車の出入りの多い中、午前8時28分定刻にバスは駅をあとにした。終点の井戸には8時50分到着。車道を10分ほど歩き、右側の道に入り集落を過ぎてすぐに、軍刀利神社(ぐんだりじんじゃ)の社務所があった。そこには山岳写真家の白簾史郎氏がこの神社の復興に尽力した旨を記載された雑誌が置いてあり、その記事の中には戦後間も無い頃、若い男性が原因不明の病に罹り、他の病院からことごとく断られようやく慶応病院が受け入れてくれたが、治る保証は無いと言われた母親は実験材料にされるのを嫌い、自宅に引き取り、熱心にこの神社にお参りし、お守札で男性の体をさすったりしているうち、程なく寝返りが出来るようになり、立ち上がり、歩行も可能になったとのこと。このことは神社の御霊験なのか本人の回復力のためかは、定かではないが…との記述があった。

神社の本殿は白木造り、柱と軒を支える「組物」も時代を感じさせ、何らかの文化財に指定されているのではないかと思いつつ、巨大な桂の老木を前に奥の院が鎮座。そこで山行の無事を祈った。奥の院の後ろ側の小川を渡ると、いよいよ山道だ。整備されたジグザグの道を50分ほどで尾根に出た(10時30分)。尾根の下からは、石楯尾神社側から登ってきたのか、数名のパーティが見えた。桜並木のこの尾根は、花の頃は大変賑うのではないかと思いつつながら緩い坂を登る。



10時40分武蔵、相模、甲斐の三ヶ国が境を接している三国峠到着、「関東ふれあいの道」の説明板があり、「このコースは奥多摩の名山『三頭山』から派生する長い尾根道の一部をたどる…」の説明があった。ここから西への道がいわゆる笹尾根だ。先客10名ほどがテーブル付のベンチで休んでいた。11時 生藤山(990.3 ㍎、三省堂の山名辞典にはきつとさんの項に記載されている)に到着。二等三角点、磁針は10度を指し、GPSの位置はN35度40分20.5秒、E139度07分56.6秒を表示。北の方には、尖った形の大岳山が望めたが、まだ行程は長く、先を急ぐことにした。やや急な下りを過ぎ、また登り返すと11時20分にこのコースでは最高峰で「藤野町15名山」指定の茅丸(1019 ㍎)に着いた。小さなベンチや倒木に腰をおろし昼食とする。北側下方には五日市市辺りなのか町並みも望めた。約30分の休憩で下山開始。この辺りからタイト姿に小さなザックを背負った、登山者が多くなった。近々行われる山岳レースの練習とのこと。連行峰を過ぎてさらに下りやや登りになると、13時15分八王子市最高峰の案内が有る醍醐丸

(867 峠)についた。ここからは、歩き易いながらも長い下りが続く。14 時ようやく和田峠に到着した。茶店や駐車場も完備されマイカーも多い。茶店のベンチを借りて一休みとする。10 分後最後の登りの陣馬山(857 峠)だ。疲労感もあるが、これを登らないと今日予定の分水界完全踏査にはならない。3 段に分かれた木の階段はそれぞれ 200 段から 160 段以上あり、子供連れの家族とすれ違うとき、微笑ましくもあるが、こちらは弱みを見せるわけにも行かない。所用時間は 15 分～20 分とあったが約 25 分後の 14 時 35 分頂上。そこには白馬の像があり、茶店も 4 軒有る。この山の名は戦国時代、甲斐の武田氏と小田原の北条氏が戦った陣馬を張ったことから、陣馬と名づけられたが、現在は場が馬に変わっている。白馬像の近くに三角点があったはずなので、北野さんが茶店で所在を聞いてみたが、盗難にあい無くなったとのこと、60 kgもある石をどうして運んだのか、柱石の他に盤石などはどうしたのか、盗難説はどうも眉唾の思いた。生憎富士山の姿は見えなかったが、360 度の展望だ。石の標識の前で写真撮影後下山開始。下りは裏側の道をとった。間も無く右側に陣馬高原下への新道があり其れを辿る。単独行の女性に追い越されながら、痛くなった膝をかばいながらの下り、車の多い車道を歩き、バス停には 16 時 11 分到着、長い行程の終点だ。近くの売店での川口さん奢りの缶ビールで喉を潤し 16 時 40 分初のバスに乗り込んだ。同乗の年配のグループ八王子山岳会の会長さんが、我々の下った陣馬山からの新道を造ったとのこと。

終点の JR 高尾駅前の居酒屋で恒例の打ち上げを行い、解散となった。

参加者 7 名(北野 今井 川口 鶴田泰 高橋 山田 平野)

(多摩川・相模川分水界) 2011 年 11 月 3 日  
**鶴峠から三頭山**  
 北野 忠彦

上野原 8:28 発の定期バスは満員で、33 分発の小管の湯とうげ 9:30 着行きの増発バスに乗る。鶴峠 9:30 着。ほとんどがここで降りたが、その大部分は奈良倉山方面に向かい、三頭山に向かったのは、数パーティ、数人だけだった。9:45 出発。歩き出してからすぐに、尾根を挟んで右三頭山、左作業道行きどまりの標識があり、三頭山方面は尾根筋からかなりずれた方向に道がついているので迷わずに踏み跡のない尾根に取りついた。が、作業道が尾根とほぼ並行していることが分かり、しばらく作業道を進むが、やがて尾根から離れて北西方向に下ったので、少し戻り尾根を登る。1087m 付近で東京都水道局の標識(No.60)がやがて登山道に合流した。このあとは尾根の北西、20m ほどの下、多摩川側を巻き気味に緩い上りが続く。ようやく尾根上に達したところで三頭山と向山の分岐の標識を認めて少し休憩(11:05～15)。再び巻き気味に登る。1322m 峰をまいた先で尾根に上がると、「富士山が見えますよ」と休んでいた若者から声がかかり、見ると曇り空の中ながらくっきりとした大きな富士山が目に入った。この先、1/25000 猪丸には載っていない、三頭山へ直登する分水界

の尾根道をたどる。ようやくすっきりした登山道に出会った気分だった。小さな上り下りをいくつか越して、最後緩やかなミズナラ林を登り切ると三頭山西峰だった。山頂は 30 人ぐらいいはいただろうか、人であふれていた(12:35)。雨がぱらついたがすぐに止んで、人気もやや減って、ゆっくりした昼食がとれた。



陽のあるうちに降りたいので、檜寄は割愛することにして出発(13:25)。三角点によってみることにしたが、まずは分水界を忠実にたどり、巻道から三角点往復後、長い木の階段を下ってムシカリ峠。避難小屋をのぞいてみる(13:50)。峠からは、平石を敷き詰めた歩きにくい下りが続く。三頭の大滝(14:35)から都民の森まではチップが敷き詰められた柔らかな道に変わりホッとする。

15:38 のバスに乗り、五日市で「魚鶴」で今日の分水界踏査を祝ってささやかな祝杯をあげた。(北野記)

2011 年 11 月 3 日(木)曇 参加者 5 名(今井 高田 高橋 平野 北野)

### これまでの多摩川・荒川、相模川分水界踏査報告

いままでに AGC レポートに掲載された報告は下記のとおりです。併せて参考にどうぞご覧ください

玉川上水を歩く(北野忠彦) AGC レポート vol-27

多摩川分水界を歩く(北野忠彦) AGC レポート vol-29

多摩川分水界を歩く(今井秀正) AGC レポート vol-32

鶴峠から岩茸石山(北野忠彦) AGC レポート vol-36

棒の折山～黒山～名取峠(北野忠彦) AGC レポート vol-38

柳沢峠から鶴峠まで(北野忠彦) AGC レポート vol-42

### 編集後記

久しぶりのレポートです。編集者の怠慢で、踏査報告書が幾つか溜まってしまい、苦し紛れにまとめて報告することになってしまいました。48号ともなると、いささかマンネリになり、新鮮さが感じられないレポートになっているのではないかと危惧しております。連絡版とは異なり、本レポートは会員からの投稿で成り立っていますので、今後も継続的な記事をお待ちしています(kon)

AGC レポート vol-48 2011 年 12 月 25 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: hikarikon@nifty.com