

山岳移動通信

山と無線



ハムフェア特別編集号

59号

山岳移動通信 山と無線 59号 目次

◎ 山からこんにちは	JK1NAG	河野 尚美	2
○ 女山(おんなやま)	JA1CTC	小林 恵一	4
○ 最近の低山での運用	7K1CPT	山田 清治	8
○ 近況報告	7K1BAE	青柳 紘三	12
◎ 青春 18 きっぷで無線旅行(瀬戸内しま旅編)	JK1VUZ	三縞 健司	13
○ 開局 40 周年	JF6MZN	宮崎 秀一	17
○ Yama ルームの頃	JJ1KAE	岩倉 志郎	19
○ 簡単にいかなかった西谷山	JA1DGW	望月 直樹	22
○ 21 回目の大蔵高丸運用	JL1BWG	飯田 実	29
◎ 移動用 430MHz ツインループアンテナの製作	JI1TLL	須崎 純一	32
◎ 山の運用道具ー最近の工夫	JG1BOK	川真田 智	34
○ 26 年ぶりに訪れた船形山	JI1TLL	須崎 純一	36
○ 特別天然記念物の墓場	JH1QZW	滝沢 芳章	41
◎ 笹尾根の土俵岳へ	JR1NNL	後藤 誠	44
◎ 蓮華温泉ツアー	JK1NRL	竹之内 一弥	47
○ 山スキーと SOTA	JA7ENA	伊藤 繁	52
○ 3 級を取ってアメリカで HF CW SOTA 運用	W6/JL1SDA	野崎 哲也	58
○ ニセコの 5 日間	J07XCR	渡辺 五郎	64
◎ 2021 年の一斉移動は大界木山、城ヶ尾山へ	JH1HRT	津村 和男	69
◎ (資料) 2021 一斉移動記録			75
○ 水芭蕉を見て	7M3LKF	図子 幸雄	76

ハムフェア特別編集号では◎を掲載しています。
会員登録していただくと全文をご覧いただけます。



山からこんにちは

JK1NAG 河野 尚美

ご存知の方も多いと思いますが、NHKの番組で石丸謙二郎の山カフェ、というのがある。土曜日の午前中on airされているため、週末いつも出掛けてしまう私はon timeではほとんど聴けないが、今は便利な世の中、聴き逃し配信で1週間聴けるので、週明けの通勤途中に聴いて楽しんでいる。その中に“山からおはよう”という山小屋の主人と電話を繋いで山の天気や景色、開花や紅葉などの様子を聞くコーナーがあり、行ったことのある山だと懐かしく、まだ行ったことのない場所だといつか行きたいなあと思いを馳せている。

ある日、山の会で登山中、先輩会員が山頂から無線機で何やら話しているのを見かけ、興味を持った。何してるんだろう、と声をかけると色々教えてくれた。山と無線は相性がいい、ハンディ機を持っていると携帯電話が通じないところでも通信できる、ラジオも聴ける、緊急時にも役に立つ、老後の楽しみにもなる、等々、。やはり極め付きは山からおはよう、ならぬ、山からこんにちは、といろんな人とちよつとした会話を楽しめるのがとても楽しそう。すぐにやってみたいと思ったが、無線をするには資格が必要と言われ、早速e-learningに登録しお勉強。何十年も前に勉強した電圧や電流の法則などすっかり忘れていて、理解に時間を要したが、なんとか頭に詰め込んで3アマの資格

取得。FT65を購入し、開局申請してコールサインを入手。勉強始めたのが3月初旬、コールサインを手にしたのが5月末、約3ヶ月かかってようやく準備が整った。

1回目は近所で先輩指導の下練習したのち、山の会で笠取山へ行き、緊張しながら山頂からと電波を出してみたところ、こちら山梨の…ザーザー…、と返信が！やった、メモしなきゃ、、、と思って慌ててる間に、記念写真撮りますよー、なんて声がかかり相手の名前も聞けないうちに交信が終了となってしまい、残念。2回目は鬼怒沼山行にFT65を持参して通信トライ。無線機はうんともすんとも言わず、何も聞こえず下山。よく考えたら時間は朝の8時前、山頂じゃなくて湿原、電波の届くところで無線を聞いている人がいるはずがない。3回目は北海道の娘家族と行く当麻キャンプ場の裏に展望台があることがわかり、FT65を持参。前回の反省を生かし、時間は9:30以降にし、標高292.3mの当麻山よりJK1NAGポータブル8と頑張って電波を出した。すると、すぐに美瑛町の方が答えてくれ、交信成立。3度目の正直、初めて山からこんにちは～ができた。同行した娘からも、お母さん、凄いねって褒めてもらい大満足。

長く続けられる趣味にと始めた登山にアマチュア無線での山からおはよう！も加えることができて、ますます楽しみが広がっていく予感。この歳になってもまだまだ新しいことに挑戦できるとちよつと自分に自信のついた春でした。



先輩方に教えてもらいます



北海道で山から交信初成立

青春18きっぷで無線旅行 (瀬戸内しま旅編)

JK1VUZ 三縞 健司

乗り鉄ではないものの鉄道旅行が好きだ。いい歳をして青春18きっぷでもなかろうと思うが、むかしからあるこの普通列車にしか乗れない切符でいちど旅を試みたかった。60歳定年まであと1年となり、たっぷり残っている有給休暇をどうやって消化しようかと思い始めた2022年3月初旬、5回(5日)分あるこの切符の使い道がすべて頭の中にできあがっていた訳ではないけれど、とりあえず最初の2回分で東京から西に向かって往復してみようと思い立ち、会社帰りに武蔵溝ノ口駅のみどりの窓口で切符を衝動買いした。

旅の一番の目的はもちろん山での無線運用だ。知らない土地でどの山に登ろうかと迷った時の候補はSOTA山だ。特に、地方には運用記録のないSOTA山が多く残っていて、First Activationの足跡を残せるSOTA未踏峰は移動運用先の有力な候補だ(ただし、SOTA山は登山の難易度とは全く関係なく選定されているので注意)。東京から西に向かって普通列車で1日で行けるのは広島、山口あたりまでなので、瀬戸内海で「しま山100選」の島の山を選べばハイキングコースも整備されているだろうし、好きな船旅も楽しめて美味しい魚にもありつけるだろう。SOTAデータベースと「しま山100選」と地図を並べて広島の因島(いんのしま)と

その周辺の島々を巡る3泊4日の旅行計画を立てた。

3月11日(金)

横浜駅を0636に出発し、大垣駅、安土駅※、大阪駅で途中下車して食事や寄り道をして、13本の普通列車・快速列車を乗り継いで翌0003に三原駅に到着した。青春18きっぷは日付が変わった次の駅まで有効だ。駅前のビジネスホテルにチェックインして缶チューハイでひとりで乾杯して、明日に備えて寝た。

※乗り継ぎ駅でもない安土駅で途中下車をしたのも無線運用のためだ。ずっと列車で移動するだけでは飽きてしまいそうだったので、東海道線の駅から近いSOTA山を探して、近江八幡市の鵜山(きぬがさやま)441m、SOTA JA/SI-058にダッシュで寄り道した。

3月12日(土)

旅の2日目の最初の目的地は三原市の佐木島(さぎしま)。三原港を0620に出航する高速船「かがやき1号」(19トン)に乗って13分で佐木島の鷺港に到着。ここは日本で一番、新幹線の駅から近い島だろうだ。

港からは「さぎしまアルペンルート」で、しま山100選でSOTA未踏峰でもある佐木島の最高峰の大平山(たいへいざん)を目指す。ハイキングコースはよく整備されているが、途中にある狗山(いぬやま)がザレ場の急登で歩きにくい。きらきらと海に映る朝日を見ながら0840に大平山268m、SOTA JA/HS-291に到着。誰



瀬戸内の多島美

もいない広い山頂でFT-817NDをセットし、ここではHFで運用することにして14MHz CWでCQを出したらさっそく台湾からコールがあり、その後14、18、21MHz CWでインドネシアや米国(WA)からもコールがあり、3エリアとのSOTA S2Sもできて1時間で6 QSOして終了。NAとQSOができていい気分です。1100に須ノ上港に下山。まだ桜の咲く前の季節だが半袖Tシャツでちょうどよい。

小さな須ノ上港からは自転車も乗船できる双胴船「サイクルシップ ラズリ」(19トン)で次の目的地の因島に渡る。デッキに立つと双胴船の航跡と海風が気持ちいい。



佐木島から因島へ渡る船上から



白滝山でVUHFを運用

1143に因島の重井東港に到着。因島にはSOTA山が4つあるが、島の北側の白滝山と龍王山の2山を目指す。このコースはほとんど散歩コースだ。港から舗装路と石段を登って1240にしま山100選の白滝山226m、SOTA JA/HS-297に到着。五百羅漢の石仏群が並ぶ白滝山の山頂からは青い海と島々とそれらをつなぐ橋が箱庭のように見える。ここは観光客が多いので、山頂から少し下がったところのベンチに座って、向島(むかいしま)との間に架かる美しい姿の因島大橋を眺めながら50と430MHzのPhoneで運用。1時間で5 QSOできた。

いったん下山して次の山へ向かう。1615に龍王山243m、SOTA JA/HS-295に到着。龍王山はSOTA未踏峰だ。山頂には石鎚神社の大きな石碑が立ってい

る。ここは訪れる人は少ないようだ。夕方のDX狙いでHFに出てみる。14MHz CWで7エリアからコールがあり、その後24MHz CWで朝と同じインドネシア局とつながり、18MHz CWではなんとフィンランドから599でコールがありびっくりしながらもQSOできた。中国の記念局ともつながって、40分で4QSOして終了。瀬戸内海に沈むオレンジ色の夕陽を見ながら下山し、朝と同じ高速船で重井港から三原に戻った。居酒屋でタコ刺しをつまみにビールで今日の成果に乾杯して同じホテルに戻った。

3月13日(日)

旅の3日目の目的地は愛媛県越智郡上島町の岩城島(いわぎじま)。島の最高峰の積善山(せきぜんさん)はしま山100選でありSOTA未踏峰だ。三原港を0620に出る前日と同じ高速船で因島の土生(はぶ)港まで行き、そこから快速船「しんこう3」(19トン)に乗り換えて岩城島の長江港に0730に到着。ちなみにこの因島と岩城島を結ぶ定期航路は、岩城島と生名島(いきなじま)との間に新しく岩城橋が

開通するのに伴い3月19日で68年間の歴史に幕を下ろして廃止となるそうで、今回が最初で最後の乗船になった。

長江港を出ていく船に、長い間ご苦勞さまでしたと手を振って見送り、港から1時間30分、ほとんど車道歩きで積善山370m、SOTA JA5/EH-101に到着。この積善山は三千本桜と言われるソメイヨシノや大島桜の名所で開花時期には交通規制がかかるほど賑わうらしいのだが、残念ながら来るのが2週間ほど早すぎた。その代わりに静かな山頂の展望台からは瀬戸内海の島々や中国山地、四国山地の山々の360度の大大パノラマを独り占めできた。3月20日に開通する真新しい岩城橋も美しい。

展望台から少し下ったところにある石のベンチをこの日のシャックにすることにして、午前中は14、24MHz CWで運用し、午後はDJ-G7もセットして50～1200MHzでオールJA4コンテストの「エリア外VUHF部門」に参加した。4エリアにぎりぎり近くてロケーションのよいところなら短時間運用でも入賞できるかもしれないとの目論見だ。コンテストは



まもなく開通する岩城橋



廃止になる「しんこう3」を見送る

2100まで続くが日が暮れるので1500に撤収し岩城港に下山した。フェリー乗り場で少し時間をつぶして、岩城港を1642に出るフェリー「第一ちどり」(49トン)でこの日の宿のある今治市の伯方島(はかたじま)の木浦(きのうら)に向かった。伯方島の民宿で美味しい魚料理で乾杯した。

3月14日(月)

瀬戸内しま旅もこの日が最終日。伯方島から高速バスで福山駅に出て、あとは再び青春18きっぷで東京の自宅に帰る。福山駅を1001に出発し、途中、姫路駅、浜松駅で途中下車して食事をして、9本の普通列車・快速列車を乗り継いで2240に横浜駅に到着した。こんなに列車に乗り続けたのは初めてだったが、案外、疲れたり飽きたりはしなかった。

まとめ

3泊4日の無線旅行の成果は4島、5山、SOTA First Activation 3山、しま山100選 3山、14～1200MHzで43QSOとなった。



積善山でHFの運用

おわりに

2022年4月にオールJA4コンテストの結果が発表され、エリア外VUHFマルチバンド部門で15QSOで1位入賞した(エントリは7局)。

ところで、青春18きっぷは1セットが5日分で、この瀬戸内しま旅では2日分を使用したのだが、使用期限が4月10日の残りの3日分をどうしたかということ、石川の宝達山637m、SOTA JA/IK-014への1泊3日旅行の片道分(夜行高速バスで行き、帰りに金沢から直江津経由で東京まで)と、娘とふたりで山梨の身延山1153m、JA/YN-058に日帰り旅行(1日分×2人)ですべて使用した。その話はまた別の機会に。



積善山山頂展望台

移動用430MHz ツインループアンテナの製作

JI1TLL 須崎 純一

ツインループアンテナを作るきっかけとなったのは、一昨年の一斉移動で7M3LKF・函子さんがネットで販売されていたホームメードの5エレをDJ-G7に直付けして1200MHzにQRVしたのを見たときであった。自分も自作アンテナを直付けしてみるか、と考えたのがツインループであった。クアッドアンテナの製作書に書いてあるように、円形の1エレメントループアンテナの給電点インピーダンスは100Ω。それを2コ対角に並列接続すれば半分の50Ωになり、同軸ケーブルを直結できるというのがツインループアンテナの設計思想である。すぐに試作した1200MHzのツインループ(写真1)は、出力0.5Wにも満たないC710を繋いだにもかかわらず、移動先では必ず4、5局との交信が可能だった。そこで気をよくして430MHz用を試作してみると、RH-770よりも飛びが良くなった。最終的には2m用まで制作したが、ここでは再現性に問題のない430MHz用のツインループアンテナを紹介したい。



写真1 1200用ツインループとC710

主要部品

- ① 1.5mm径ステンレス撚線
68.5cm長×2本
- ② 裸圧着端子(R形)丸形R5.5-6¹×2個
- ③ BNCJ-Wターミナル同軸変換アダプタ²
- ④ 目玉クリップ 豆(20mm長)
- ⑤ 20cm長と40cm長くらいの丸棒
(写真は丸箸とセリアで購入した竹籤)
- ⑥ 針金少々

製作法

2本のステンレス撚線①を並べて写真2のように両端を圧着端子で圧着する。それを向かい合わせて③の変換アダプタにネジ止めすれば基本的に完成であるが、写真3



写真2 エレメント端部

¹ http://www.nichifu.co.jp/j/catalog/ebook/#target/page_no=19

² https://www.sengoku.co.jp/mod/sgk_cart/detail.php?code=3AXN-74KV

のように予め変換アダプタを短い丸棒の中心部分に針金で固定する。また長い方の丸棒の中心には④の目玉クリップの目玉を通しておき、短い丸棒の端部をクリップする。その際、目玉クリップの穴径は長い丸棒が通るようにドリルかリーマーで拡げておく必要がある。③のアダプタにネジ留めした燃線のエレメントを左右に開いて、上側を写真のように長い方の丸棒に絡ませる。運用時は写真4のように釣り竿の先端ではなく3段目に短い丸棒を差し込んで固定した。このときにIC-705を用いて実測したSWR曲線が写真5である。なお写真3では変換アダプタ中央部に不要なアルミパイプが固定されているが、2m用の拡張部品のため写真4にはない。



写真4 運用時のセッティング



写真5 IC705によるSWR実測値

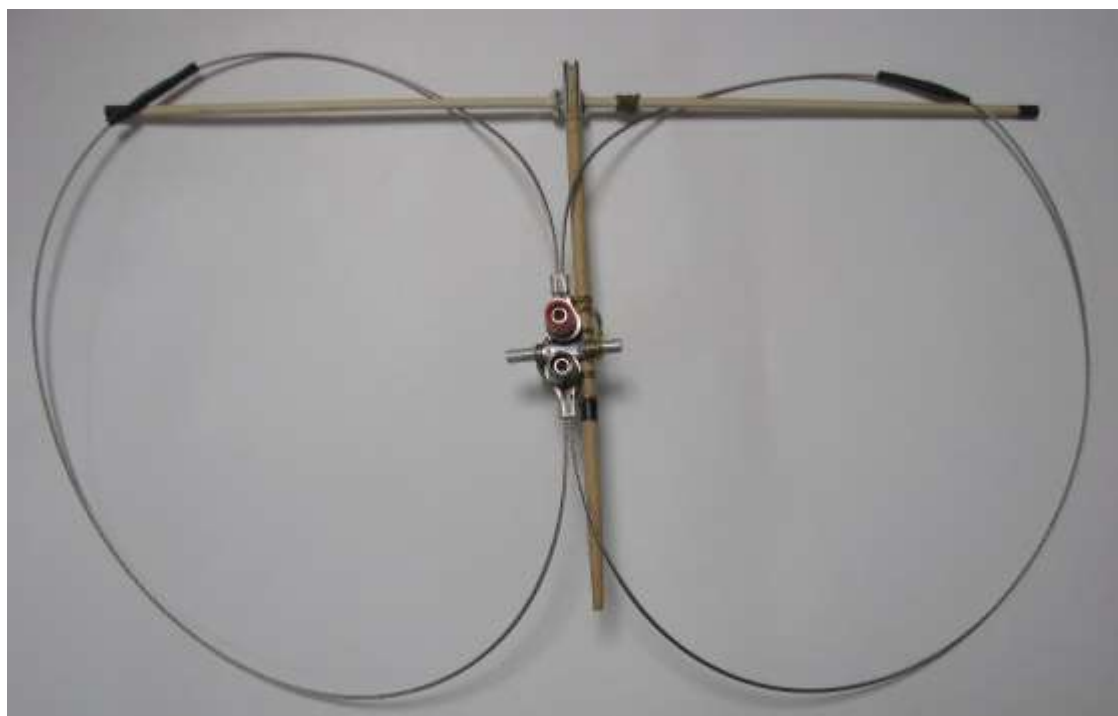


写真3 ツインループ組立写真

山の運用道具—最近の工夫

JG1BOK 川真田 智

コロナの状況にも大分慣れてきたが、やはり出歩くのは以前と比べて減った。さらに親の介護など諸々で、山行は遠くや時間のかかる所、テン泊縦走などには行けない状況になった。その分、家にいる時間は長くなったので、無線道具の自作を楽しむ時間が増え、これはこれで楽しい。何でも楽しむのが心の健全性を保つ一番の秘訣。今回は、山行やSOTA運用ではなく、最近の運用道具の工夫を書いてみようと思う。

カーボンロッドアンテナ

運用道具の自作といえばアンテナだ。アンテナについては常に、軽量、コンパクト、そして飛びとのバランス、を考え試行錯誤してきた。特にHFのアンテナは大きく、重くなるので改良を重ねてきた。折しも、JG1GPY局より常識を覆す、カーボ

ンロッドをエレメントとするアンテナの紹介を受けた。中途半端に導電性があるためエレメントには不適と思っていた。が、JS1WWR、JG1GPY局の実績を拝見し、早速、試してみたらそれなりに使えることが分かった。従来使用していたグラスロッドと比べると、とにかく軽いのが魅力。実物は、長さ5.3m、仕舞寸法40cm、重さ160gと、これまで使用してきたグラスロッド(3m 270g)に比べ長くて軽い、さらにエレメントワイヤーも不要なので、アンテナシステムとしてはさらに軽量、かつ展開も容易。軽量、コンパクト、そしてお手軽さは、これまで使ってきたものにくらべ抜群だ。飛びはというと、あまり変わらないという感触を受けている。これは、長くなった分(従来3m→5.3m)でカーボンの損失をカバー、結果イーズンになったものと思っている。少なくとも、国内だけでなく、DX(W,VK,ZL,BV)から同じように呼ばれているので、悪くはないと思っている。



カーボンロッド運用風景(天狗山JA/NN-081)

KX2ハンディ化

カーボンロッドでそれなりに実績を積んできた。カーボンロッドのスリムさ、軽量さを活かしてロッドアンテナとして使ってみることを考えてみた。折しも3Dプリンターを導入したので、ブラケットを3Dプリンターで製作した。

KX2には内蔵ATUがあるので、ラジエターとしてカーボンロッド、あとはカウンターポイズを4m付け、下の方は地面に適当に這わせて使用する。エレメントは同じなので、飛びの方も同じような感触で、こんなスタイルでもW,VK,ZL,BVさらにFからも呼ばれている。ただ、手でホールドするにはやはりトップヘビーなため手が疲れる。風があると結構大変、など遊びで試すにはいいが、長時間の運用には適さないと思う。狭い岩峰など、場所に制約がある山頂でのHF運用には、このスタイルがいいと思っている。

KX1ハンディ化

KX2でうまくいったので、KX1もブラケットを作ってみた。内蔵電池では1W程度なので、KX2用のLi-ionバッテリーをそのまま内蔵できるようにしたら結構なサイズになってしまい、これならKX2をもっていくかなという感じだが、遊びなのでこれはこれでいいかなと思っている。

バイクウッドアンテナ+DJ-G7一体化

1.2G-FMの運用で遠距離S2Sを狙う際にはJP3DGT局製のバイクウッドアンテナを使用している。1.2Gともなると同軸



KX2ハンディ化 with カーボンロッド



荒山(JA/GM-075)にて運用



KX1ハンディ化



*DJ-G7 1.2Gバイクワッダー一体化
(JA/YN-025 櫛形山で運用)*

損失もばかにはならない。太くすると重くなるのでなるべく短くしたい。ということで、DJ-G7とアンテナを一体化することを考えた。さらに、カーボンロッドに串刺して固定できるように、ということも考えた結果、こんな感じになった。

おわりに

運用道具の工夫を考えるのは楽しい、またそれを作るのは、もっと楽しい。最近は3Dプリンターのおかげで製作の自由度が大きく広がったので、さらに楽しめる。思い通りに山に行けない状況でも、そんな時の楽しみが色々あることを改めて気付かせてもらった。

なお、運用風景などはブログやヤマレコ、YouTubeにUpしたので、興味を持たれた方は、そちらをご覧くださいければと思う。

ブログ: <https://jg1bok.seesaa.net/>

ヤマレコ: jg1bok_599

YouTube: BOK_SOTA_Channel

笹尾根の土俵岳へ

JR1NNL 後藤 誠

5月の山行は何処に行こうか考えていたところ、三頭山から陣馬山へ続く笹尾根にある「土俵岳 1005m」に滝沢@QZWさんが行くのを知りました。この尾根にある「土俵岳」は前から行こうとは思ってはいたのですが、車を止めておく場所が解らなくて躊躇していた場所でした。そうしたら今年の3月に滝沢@QZWさんが行かれたことで、駐車場所が解ったので5月の山行はここに行くことにしました。

山行当日(5/5)は5月の連休中ですので、中央高速が混む事が予想されます。そこで何時もより少し早めの朝6時半に家を出発しました。調布インターから高速に乗りましたが、意外に空いていて快適に進み上野原インターを降り、上野原あ

きる野線からの分岐には7時半には着きました。

ここだろうと思っていた道を左折して進むと行き止まりになってしまいました。仕方がないので、上野原あきる野線まで戻り別の道に入り進むとここも行き止まりです。どうしても登山口に行きつきません(*_*;

仕方がないので、滝沢@QZWさんに電話して聞いてみましたが、彼は上野原あきる野線から問題なく登山口まで行けたようです。話しているうちに電波の状況が悪くなり回線が切れてしまいました。仕方がないのでもう一度最初の道に戻ってみると、行き止まり前に左に曲がる道があることを見つけました。ここを進むと登山口に到着しました。車は登山口周辺の少し広くなった場所に止められますが、2～3台が限界だと思います。



登山口探して、結局30～40分ロスしてしまいました。一本道だと思っていたのが大きな失敗でした。チャント地図を確認してくるべきでした。悔やんでも仕方がないので、車を止めると直ぐに靴を履きかえ登山の準備をして、8時30分に出発しました。

山の地図によるとコースタイムは、登山口から日原峠までが1時間30分で峠から土俵岳までが25分となっています。標高差は600mあります。

車から2～3分で登山口到着です。ここから山登りになります。道は幅広くあまり急



登の場所もなくダラダラと左右に折り返しながら続きます。途中に馬頭観音もありましたので古い峠道だったのでしょうか。登山道に葉っぱや小枝が結構落ちていますが歩きやすい道です。



9時30分に標高740m地点の尾根に到着しました。ここまでで約1時間掛かりました。一休みしたいところですが、帰りの高速の渋滞を考えると山頂での無線の運用時間が減ってしまいますので、先を急ぎました。10時15分に日原峠に到着しました。ここまでで1時間45分なので、まあまあコースタイムで来たことになります。後は尾根の移動になります。山頂までの標高差は90mですのもうひと頑張りです。10時40分に山頂に到着しました。コースタイムより15分遅れなので、コロナ禍で運動不足の身としては、まあまあではと思います。山頂には2人の登山者が居ました。今日初めて人に会いました。結果今日1日で3人しか会いませんでしたので、この山域には来る人は少ないようです。帰りの高速の渋滞を考えるとあまりノンビリしては居られません。15時には高速に乗りたいと思っていますので、下山時間を考えると山頂に居られるのは13時までとなる計算になります。

あまり人は来ないと思いますが、他の人の迷惑にならないように、山頂標識から少し離れた場所に早速アンテナを設営し

て11時から無線の運用を開始しました。まずは6mからです、山頂の標高が1005mあり関東に開けているので結構呼ばれましたが、お昼になると流石に呼ばれなくなりました。そこでRTTYに移ってCQを出してみました、カナブリCQの連続で、此方は応答なしでした。そこで、お昼を食べながら、アンテナをハンテナからRH770へ変更して、今度は2mでCQを出して数局と交信し呼ばれなくなったところで、12時30分となりましたので閉局とし撤収を始めました。

12時50分に山頂を出発。登山道の道幅も広いので、下山は早いです。約40分で車まで降りてきました。着替えをすませ、14時には登山口を出発できました。上野原インターに近づくとも20号が混んでいました。高速が混んでいるので下道に迂回してきた車が結構いるようです。ただ上野原辺りだと下道をノロノロ行くより、渋滞していても高速の方が早いので高速に乗りました。まだ渋滞が始まったばかりなので、のろのろと走ってはいますが、止まる事はなく進みながら帰てくる事ができました。



蓮華温泉ツアー

JK1NRL 竹之内 一弥

数年前から本格的にはじめた山スキー、回数を重ねてだいぶ慣れてきたところで今回、国内の代表的なクラシックルートである蓮華温泉ツアーへ行ってきた。宿泊する蓮華温泉ロッジは山奥の1軒宿で、例年3月から営業開始だが、車道が通じる6月末までは雪をたどるしか行く手段がないらしい。そんなところへスキーで行き、そこから二百名山の雪倉岳(2611m)を狙うこととした。



コース図(3日目)



コース図(1日目、2日目)

2022年4月23日(土)

朝3時半に先輩Sさんと自宅を出発、7時半に道の駅小谷で先輩Hさんと落ち合い、2台で下山地の木地屋へ向かった。Sさん、Hさんお二人とも60才台シニアで山スキー愛好家。いつも山スキーのご指導頂いていて、また私のピークでの無線運用を許して頂いている。木地屋の里を過ぎたあたり、車道通行止めの手前でHさんの車をデポした。同じようなデポ車がたくさんあると予想していたが、この日は2台だけで、蓮華温泉ロッジはそれほど混んでいないことを予想させた。1台にまとまって柵池スキー場へ向かい、ゴンドラとロープウェイを乗り継いで一気にロープウェイトップの自然園駅まで移動。実にありがたい。スキー場下部は雪がなかったが、ここまで来ると雪がたっぷり。天気はまずまず、でも風が強い。少々不安を覚えつつ、スキーにシールを貼って10時少し前に出発した。まわりにはたくさんのスキー登高者がいた。さすが人気のコースだ。しばらく緩い尾根道を進むと20分ほどで開けた斜面へ飛び出した。どんどん斜度があがってきてこらえきれずに息が切れるが、しばらく我慢の登り。それもほとほといやになってきたところで斜度が緩んで前方に白馬乗鞍岳が見えてきた。そして行きついた広場、天狗原で大休止とした。ここは目の前に白馬乗鞍岳がドンと見え、雪の被った広大な斜面にスキー滑走欲求を誘われた。しかし、本日は風が強く、風よけのない斜面を登るのはきついただろうとの判断でパス、そのまま蓮華温泉を目指すことにし、クラシックコースの振子沢へ滑り込んだ。



白馬乗鞍岳がドン
広大な斜面がスキーを誘いますが、
今日は風が強いのでパス



振子沢を滑る

雪は豊富で適度に緩み、斜度も適度で、あっという間に蓮華温泉ロッジまで行きつくことができた。実に快調。13時過ぎに到着。ちょっと早すぎと思ったが、やることもないのでチェックイン。温泉に入ってビールを飲んで、次いでSさんがもってきた98%のお酒(というより98%なら純エタノールだ)を舐めて、昼寝したらあっという間に夕暮れになってしまった。昼間かかっていた雲が退いて山々がきれいに見えた。夕食を楽しみ(美味しかった)、21時に就寝した。

2022年4月24日(日)

朝5時半、雪倉岳を目指してロッジを出発。行きがけに同泊の方にどこに行くのか聞かれて雪倉岳と答えたら、えっ、それはずいぶん早い出発ですねえ、と言われて、いやあ足が遅いもので、と答えるやりとりがあった。そうなんだ、この時間だと早いんだ、と思ったが、結果的にはこの出発でよかった(後述)。雪はさすがに固く、エッジが効きにくい。慎重に、ほぼ等高線に沿って片斜面を進む。尾根を3つほど越えると下り斜面になって瀬戸川まで降りた。川は雪で埋まっていて自由に歩行が可能であった。しばらく川に沿って登った後、雪倉ノ滝がある谷のとなりの谷を詰めた。最後は30度を超える急斜面になり、滑落が怖かったが、スキークーを付け、ジグザグに、慎重に進むことで何とか乗り切った。そしてその先さらに上方の谷を詰め標高1950mに至ってついに広大な斜面に出た。ここで大休止。クーの効かないSさんはスキー板を担いでスキー靴で登ってきたからか、もうこれ以上無理との白旗宣言。ということで、Sさんはここで待機、この先Hさんと2人で頂



蓮華温泉ロッジの夕暮れ

上まで登ることにした。ほぼ同じ斜度の広大な斜面が延々と続き、体力を削られて、息も絶え絶えとなったが、ひたすら我慢のスキー登高をして13時過ぎにようやく雪倉岳に登頂した。出発から7時間かかってしまった。のっぺりとした山頂から絶景を楽しんだのち430MHzでQRV、長野の局長さんと交信した。本当はさらに交信してSOTAアクティベートしたかったのだが、下山も時間かかると思われたのでこの1局で終了、13時半過ぎにスキー下山を開始した。上りのコースと違ってしばらく緩やかな北尾根を滑降した。斜面は広大、雪質も適度な緩さで最高であった。



谷筋の急斜面を詰める



雪倉岳に登頂



広大な雪倉岳斜面をスキー滑降中

あっという間に待機しているSさんのところへ合流、ここからは3人で登ってきた谷筋を滑り降りた。急坂が続きちょっとキツかったが、雪質の良さに助けられて無事降りることができた。

瀬戸川まで下った後、ほぼ往路と同じ片斜面のコースをたどったのだが、Hさんとはぐれたり(体力抜群なのでどんどん先に行ってしまう！)、Sさんのスキーシールがはがれるなどアクシデント発生、1時間ほど停滞したりして蓮華温泉ロッジ帰還は17時半、実に12時間の山行となってしまった。朝5時半に出てよかった。宿では温泉、夕食(ロッジ付近で採ったという山菜の天ぷらが出ました、美味でした)、ビール、ワインで充填してバタンキュー。

2022年4月25日(月)

朝4時半に目が覚めるとSさんもHさんもいない(Sさんは外でタバコ、Hさんは内湯だった。みんなジジイで朝が早い)。私は、そうだ、朝食までに外湯に行こう、ということで、サンダルを引っかけたロッジ裏の外湯へ向かった。堅い雪道を15分ほど登って一番大きな外湯(仙気の湯)に到着。誰もおらず、天気もよく、素晴らしい

山々の景色を眺めながら野趣あふれる温泉を独占堪能した。こんなことはなかなかできない、ホント貴重で忘れられない経験となった。

ロッジをチェックアウトして7時半、いよいよ木地屋へ下山へ出発。しばらく林道を進み、途中で林道を外れて弥兵衛川へ下った。ちょっと進んで行き当たったヤッホー平を横切り、再び林道にぶつかった。ここで小休止、正面に見事な雪倉岳が見えた。あんなところを登って滑ったんだと感慨深かった。

さらにしばらく林道をトレースすると、角小屋峠が見えてきた。本日のコースの難所だ。短いけどきつそう。先行トレースに沿ってモクモクと登って30分ほどで峠に到達。天気ピーカンで大汗をかいたが、頸城山塊など素晴らしい眺望が望めた。

角小屋峠を下って雪で埋まったウド川を渡り、林間コースを下った。四方同じような景色だったが、進むべき道には看板(木に飲み込まれている！)やピンクテープ多数あり迷いはなかった。



角小屋峠から。頸城山塊が見える

ただ、斜度がとても緩く、漕がねばならないところも多くてかなり時間がかかった。そしてついに自動車をデポした林道に行



飲み込まれた看板

き当たった。これであとは楽勝と思ったが、スキー裏に何かが付着して(たぶん木から落ちた新芽のようなものだと思う)ぜんぜんスキーが滑らなくなり、ストック漕ぎを強いられた。かなりヘロヘロになりながら13時半デポした車に行きつき、無事にツアーを終了した。

今回、有名なクラシックルート滑降に加えて、雪倉岳山行、蓮華温泉など、充実のツアーであった。もし機会があれば再度訪れてみたいと思う。そして可能であれば朝日岳を狙いたい。



ヤッホー平付近からの雪倉岳

2021年の一斉移動は 大界木山、城ヶ尾山へ

JH1HRT 津村 和男

コロナで一年以上自粛していた山登りも、宣言解除でやっと再開できることになり、10月30、31日に行われる『山と無線一斉移動』に参加することにした。昨年の一斉移動では奥多摩方面の山に行ったが、今年は西丹沢の大界木山と城ヶ尾山に行くことにした。しかし、西丹沢は私の住む千葉県からは(というか公共交通機関を利用していく場合)行きづらい場所になる。それでも行くことにした理由は、甲相国境尾根上にあるモロクボ沢の頭と城ヶ尾峠間をつなぎたかったことによる。これで山中湖から瑞牆山までが一本の線でつながることになるからだ。

さてこの山域(道志)は距離的に考えれば当然山中湖方面から行くのだろうが、山中湖方面からのバスは一日二本しかなく、小田急線の新松田駅からのバスも午前中には二本しかない。また、今回の山行では無線の運用も行うためその時間もとりたい。その様な理由から、1日目「大滝橋ー畦ヶ丸避難小屋」、2日目「畦ヶ丸避難小屋ー大界木山ー城ヶ尾山ー道の駅道志(中山)」というルートで行くことにした。

● 台風で荒れた沢を畦ヶ丸へ

畦ヶ丸山に行くバスの出る小田急線・新松田駅に着いたのは7時半過ぎ、バスは

午前中二本あるが始発のバスは私が駅に着いた少し前に出てしまっていて、次に出るバスまでは余裕があったので、駅のそばにある「箱根そば」で軽い食事をしていくことにした。

定刻に来たバス(富士急湘南バス)は御殿場線の山北駅や谷峨駅そして玄倉を経由して、約1時間で畦ヶ丸山の登山口になる大滝橋についた。

大滝橋で下車したのは私を含めて三組5人だった。平日としては多いようだが、やはりコロナあけだからだろうか。皆大きなザックを背負っているが菰釣山方面へ行くのだろうか。バス道から別れ、左へ入った簡易舗装の道の途中で荷物の整理をしてから出発。

登山口からしばらく行くと分岐があるので、左の畦ヶ丸方面への登山道に行く。畦ヶ丸への登山道は沢に沿ってついているため、水の流れる音が聞こえるが、樹林越しにいくつかの滝を見ることも出来た。しかし、しばらく行くと登山口にも書いてあったが、沢筋はかなり荒れていて、以前来た時とは様子が違い、ルートのはっきりしない場所も多く、沢に架けられていた木の橋や索道の多くが流されたりもしていた。

一軒家避難小屋の少し手前だったと思うが、山の斜面に足場パイプで階段が付けられている所があったが、土砂が崩れたようでその階段は崩壊していた。しかし、近くまで行くと通行できないほどではな

かったので、手すりにつかまり注意しながら登る。すると手すりと思って触ったところが、何やら金属とは違った動物の尻尾を触ったような感触だった。そのためその方を見ると、そこにはクリツとした黒いまん丸の目が二つ……。想像をしなかった物だったため急いでその場から離れたが、気になったので少し離れたところから見ると、パイプに挟まれるようにして鹿が横たわっていた。ビックリしたのではっきりと見ることはなかったのだが、その鹿は死んでからまだそう時間は経っていないようだった。

そこからしばらく行くと一軒家避難小屋だったが、小屋の手前にある沢を渡る木の橋も流されていた。以前来た時は小屋の前と後ろにある扉が、前の扉はなかったように記憶していたが、最近修理したのだろう両方とも扉は閉まっていた。この先道志に降りるまで、水を得ることの出来る場所はないので、小屋の前にある沢で食事で使うための水を2リットルばかり補給していくことにした。

● 新しくなった蛙ヶ丸の小屋

そろそろ大滝峠上かと思っていると道標があり、『大滝峠上 0.7k』とそこには書かれていた。以前同じルートで蛙ヶ丸方面へ行った時には、このような道標はなかったと思うが、先へ進むと十数分で見覚えのある大滝峠上に着いた。ここは相変わらず樹林の中なので休まず先へいくことにする。

大滝峠上からは急な登山道をしばらく行くと明るい広い場所に出たが、そこでしばらく休むことにした。休んでいる時に下の方で鹿の鳴く声を聞いたが、何か悲しげに聞こえたのは気のせいだろうか。その休憩したところから少し行くとピークに着く。なぜかそこには掘り出された「宮標石」が放置されていた。奥多摩では「宮標石」をいくつか見かけていたが、今まで丹沢では見たことがなかった。

ピークを過ぎ少し行くと展望の良いところへ出た。そこからは前に見える山の斜面が崩れたためだろうか、新しく木段による登山道が作られていた。多分この木段を登れば蛙ヶ丸の小屋はすぐだろう。一度降って崩壊した登山道を固定されたロープをたよりに進み、ちょっと急な木段を登ると樹林の先に小屋の屋根が見え、小屋を新設した際に新しく作られた木道を行くと、以前の小屋とは違い窓を大きく取った小屋がそこにはあった。

今日は平日なので小屋に泊まる人などいないだろうと思い、ゆっくりと来たのだが、小屋にはすでに一人の登山者が着いていて、一人酒を楽しんでいるようだった。

● 大界木山へ

翌朝同宿だった男性は、5時頃「平野まで行きます」と言って小屋を出て行ったが、私は男性が出発してから朝食をとり6時には小屋を出た。

避難小屋から急な降りを20分ほど行くとモロクボ沢の頭につく。ここで白石峠からの道と畦ヶ丸からの道が合流するが、ここは樹林に囲まれ展望はほとんどない。しかし、テーブルがあるのでここでも無線運用を行おうと思っていたが、まだ早朝のため出ている局もないだろうと思い、そこでの無線運用は諦め、ちょっと休んだだけで出発することにした。

モロクボ沢の頭からしばらく痩せた道を降っていくと、左側に朽ちた道標が建っていた。数年前にここを通過した時には『忘路峠』(なんと読むのだろうか?)と書かれた小さな標識が木に括り付けられていたが、その標識はなくなっていた。しかし、以前は一面ヤブだった所は刈り払いされていて、室久保林道方面に行くと思われる踏み跡があり、木にはピンクのテープも付けられていた。地図上ではここから室久保林道まで行くことが出来るように見えるが、全てのルートが刈り払いされているのかはわからない。ここから大界木山方面への登山道は木の根の出た急な登りとなる。

忘路峠から35分ほど小さなアップダウンのあるルートを行くと、前方に陽に照らされたピークが見えてきた。大界木山のようだ。今まで疎林に囲まれた登山道を歩いてきたが、ピークの手前は多少樹林はまばらとなっていた。そしてピークに登り着くとすぐの所にちょっと古びた(趣のあると言った方が良いか?)『大界木山』と書かれた山名柱が建てられていた。しかし、ここは樹林に囲まれていてちょっと薄



古びた大界木山の山名柱

暗く、進行方向にはあまり起伏のない道が続いているため、山名柱を見逃していたらここが大界木山の山頂だとは思わなかったかもしれない。

さて、ここで今回の目的となる無線運用を行うため、運用の準備に取りかかった。最近では平日の移動が多かったので、430MHzを運用していたが、今日は土曜日なので50MHzでも相手がいるだろうと思い、久しぶりに50MHzを運用することにした。

50MHz用のダイポールをケーブルフィッシャーに括り付け、まだ登山者は来ないと思うのでそのケーブルフィッシャーを山

名柱に固定。FT817で50MHzをワッチしてみるが、やはりまだ時間が早かったのか、黒岳に移動していたメンバーの飯田さんと交信しただけだった。運用場所は樹林の中とはいえ気温が低いため、早々と撤収することにして、次の運用場所の城ヶ尾山に向けて出発することにした。

● 城ヶ尾峠を経て城ヶ尾山へ

大界木山山頂からは、登山道脇にある東海自然歩道の道標にしたがって菰釣山方面に向かうが、浦安峠分岐まではあまりアップダウンのない楽な道だった。しかし、今回の畦ヶ丸避難小屋からのルートは樹林に囲まれている所が多くあまり展望には恵まれないが、浦安峠分岐手前ではめずらしく樹林越しに富士山を見ることができた。今回の山行では残念ながら青空をバックに冠雪した富士山全体を見ることが出来たのは、小田急線で駅に着く手前とバスの中から見た時だけだった。

浦安峠への分岐を過ぎた辺りから登山道は急な下りとなり、登ってくる登山者にも出会うようになる。時間的にはまだ早いので、昨日は菰釣山の避難小屋にでも泊まったのだろうか？

大界木山から30分弱で樹林に囲まれ、小広くなった場所に着いた。そこには古ぼけた『城ヶ尾峠』の標柱とテーブルが置かれていた。25年前、菰釣山から城ヶ尾峠に降って来たときは、信玄平方面に行く東海自然歩道が廃道になった直後だった



浦安峠への分岐



浦安峠分岐手前で富士山を見る

のか、東海自然歩道の道標の「信玄平方面」と思われる部分は切り取られていたが、藪の中に薄く踏み跡はついていて、しかし、今回はその道標もなく踏み跡も藪に覆われてしまっていた。

城ヶ尾山へはここからほんのわずかなので、ここでは休まず城ヶ尾山へ向かうことにする。城ヶ尾山への道は雑木林に囲まれているが、大界木山からの道に比べると道幅は広く、フワフワとした落ち葉を踏みながら、なだらかな登山道を登って行くと前方が明るくなり、小広い場所に着いた。城ヶ尾山の山頂のようだ。山頂としてはめずらしく広々としていて、その中央に三角点の場所を示す白い杭と三角点が

目についた。そしてそこから少し離れた所には、東海自然歩道の道標とまだ新しい城ヶ尾山の山名柱も建っていた。山頂付近には木がないため陽当たりも良いので、テーブルやベンチでもあれば良いが、なぜかここにはなかった。そのためか菰釣山方面から来る登山者は、山名柱を一瞥しただけで休みもせず通過していく。場所は広いが木に遮られるため展望はあまり良くないからだろうか？



城ヶ尾山の山頂

さて、今回の目的である無線運用のため、大界木山と同じように50MHzのダイポールを3m程に伸ばしたケーブルフィッシャーに括り付け、『東海自然歩道』の道標のポールに括り付けた。今まで無線運用をしたことのある山頂では、1.5mの回転半径のある50MHz用ダイポールアンテナでも木に引っ掛かったりするが、ここではそのようなことはなかった。無理をすればHFのアンテナも張れるかも知れない。

今回は50MHzでの運用だったが、まだ時間的に早かったためだろうか、あまり出ている局はおらず、メンバーの滝沢さ

ん(湯久保山)の他、二局ばかりの局と交信しただけで閉局とした。

● 東沢林道をバス停のある道の駅へ

城ヶ尾山から城ヶ尾峠へ戻ると、ちょっと早いが道志街道方面に降ることにする。峠からの降りは山の斜面に付けられた細い道を行くのだが、道幅は狭く足を踏み外したら滑落しそうでちょっとこわい場所もある。途中二ヶ所ばかり登山道が崩れていたため、ロープが設置されている所もあったが、その少し先あたりからは植林された樹林に囲まれた道に変わり、楽に歩けるようになり、林道に出るとそこには『城ヶ尾峠登り口』の標柱が建っていた。

城ヶ尾峠から降りて来た場所はちょうど室久保林道と東沢林道が左右に分かれる場所だったが、私は善之木方面に行くため左に分かれる東沢林道に行くことになる。ここからバス停(中山)のある「道の駅道志」までの約3キロの林道歩きが始まった。

以前城ヶ尾峠から降りてきた時は、上善之木からバスに乗った記憶があるが、一つ手前の中山にしたのは、中山のバス停が道の駅に隣接しているため、道の駅で昼食にしようと思ったからだった。

『城ヶ尾峠登り口』の道標からしばらく行くとゲートで林道は遮断されていた。普通の林道だと人一人通れるくらいの隙間があるが、なぜかこのゲートにはそのような隙間はなく、ちょっと遠回りしてから

林道に飛び降りることになってしまった。そこからは誰もいない林道をひたすら歩いていくと見覚えのある水晶橋が見えてきた。ここでは橋の手前で林道は鎖で遮断されていたので、鎖をまたいで通過。さらに林道を降って行くと沢と林道の間にはたくさんの車とテントが張られていた。この辺から林道沿いには幾つかのキャンプ場があり、好天に恵まれた土曜日ということもあってか、車とテントでキャンプ場はほぼ満員の状態だった。

昼頃には「道の駅 道志」に着いたが、ここもオートバイや車で満車になっていて、多くの人が休んでいた。

地図には道の駅に隣接してバス停があるように記されていたが、山中湖方面からのバス停はすぐに見つかったが、山中湖方面に行くバス停が見つからない。そこで駐車場の交通整理をしていた人に聞くと、地元の人間じゃないのでわからないという。仕方がないので道の反対側にある山中湖方面からのバス停に行くと、そ

こには山中湖方面行きの時間も書いてあり、ひとまずそこでバスを待つことにした。どうも中山にはバス停は片側にしかないようだ。

定刻に来たバスは何もない路肩に停車したが、運転席から顔を出した運転手が「山中湖方面に行くのならすぐ乗って」という。実はバスの停まった少し先は交差点になっていて、ちょうど信号が赤になっていたからだ。乗ったバスは定員が十数人ほどの小型のバスで、平野に着くまでに乗ったのは私を含めて四人だけだった。私はこのバスの終点山中湖旭日丘まで行き、ここから出る新宿行き的高速バスに空席があれば高速バスで新宿まで行くことにした。終点の山中湖旭丘ではバスの停まった前がちょうど高速バスの切符売り場だったが、新宿行き的高速バスがちょうど来たため、切符売り場では席の予約だけをして、車内で精算することにして急いで乗車。新宿に着いたのは18時半頃だった。



一斉移動 記念QSLカード

山岳移動通信

山と無線

山岳移動通信 山と無線 59号

編集 山と無線 編集室

発行 2022年8月20日

発行者 JK1VUZ 三縞 健司

Email jk1vuz@gmail.com

表紙 箱根 丸岳山頂

撮影 JK1VUZ

転載はご一報ください。