

Nakayoshicycle Newsletter

January 2022



目次	
しまなみ海道合宿告知・募集	2
2月定サイ告知	4
12月定サイ報告	5
第二弾 過去の会報大放出	10
国境を自転車で渡りたい	11
紅葉ランの記録 完結編	16
第四日 神威岬～岩内	36
駒代連載第四回	134
編集後記	142

NC しまなみ海道合宿募集

NC で二年間実施が叶わなかった合宿をとうとう実施しようと思います。今回の合宿は、本州と四国を結ぶしまなみ海道を(移動日含め)4泊5日かけて走ります。とにかく合宿を開催したい！という趣旨で開催するのですべての学年の方の参加を受け入れようと考えています。ぜひご参加ください。また、開催の可否について後々変更になる可能性があります。開催中止とする場合には別途告知します。

以下概要です。詳細なルート等は追って参加希望者に告知予定です。

概要

日程：2022/3/7～2022/3/11

往復の交通手段：各自手配

集合：福山駅周辺のホテル(現在手配中) 20:00

解散：今治駅 10:00

費用：

- ・宿代：宿泊場所が未定な日程がまだ多いですが、一泊平均 5000 円ほど、トータルで 20000 円前後になる予定です。
- ・食費：宿泊場所で朝食が取れるので、昼/夜/おやつ代で 10000～15000 円ほど
- ・その他：渡船を利用する箇所があります。数百円で十分です。観光で入場料等がかかるところもあります。数千円。

宿代は事前に回収予定です。(変更の可能性あり)

ルート

1 日目 移動日です。各自広島県の福山駅までお集まりください。

2 日目 しまなみ街道

(<https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/attachment/142560.pdf>)を経由して、向島、因島を走ります。因島の宿舎に宿泊予定です。

3 日目 生口島、大三島を走って大久野島に宿泊します。

4 日目 伯方島、大島を走って四国上陸、今治駅周辺のホテルを目指します。

5 日目 今治駅にて解散です。

宿・見どころについて

宿については現在大学生協と相談しつつ探している状況ですが、確定している部分だけお伝えします。

- 1 泊目：福山駅周辺のビジネスホテル(未定)
- 2 泊目：因島の「満寿美荘」(見込み)
- 3 泊目：大久野島の「休暇村大久野島」
- 4 泊目：今治駅周辺のビジネスホテル(未定)

休暇村大久野島はじめどの宿もネット等で表示される価格より大幅に安く利用できそうです。大学生協に感謝。未定部分はできるだけ速やかに確定して参加希望者にお伝えします。

見どころ

しまなみ海道は世界的にも有名なサイクリングロードで、瀬戸内の島々を結ぶ橋を走っていきます。今回の合宿では橋から外れた場所にある観光地も見たいと思っています。しまなみ海道そのものが見どころであるのみならず、村上水軍ゆかりの「因島水軍城」、生口島「島ごと美術館」、日本総鎮守「大山祇神社」、伯方の塩で有名な伯方塩業の工場、またしまなみ海道から外れませんがウサギと毒ガスの島「大久野島」や古くからの港町「鞆の浦」など見どころは盛りだくさんです。

参加希望フォーム

参加希望者は以下のフォームに入力をお願いします。

→<https://forms.gle/bR6z2BCgox2zSZx98>

人数把握のためのフォームです、保険等の関係で後日改めて詳細な情報を入力していただくフォームをお送りしようと思います。

提出期限は **2/5(土)23:00** までとさせていただきます。

また、途中参加・途中離脱も可能とします。それについても、後日送信のフォームに記入してください。

【2月定サイのお知らせ】

2月定サイ（餃子ラン）担当の2年戸井です。

2月定サイでは小山駅～大谷景観公園～宇都宮駅に向かいます。

日時：2月25日（金） 10:00 小山駅集合

16:00 頃 宇都宮駅 解散予定

小山駅～大谷景観公園～宇都宮駅 53km

<https://ridewithgps.com/routes/38365131>

【見どころ紹介】

- ・ うつのみや遺跡の広場資料館
- ・ 大谷資料館
- ・ 若竹の杜
- ・ 宇都宮城本丸跡
- ・ 宇都宮周辺の餃子

まだ下見に行っていませんが、予定としてはこんな感じのコースを考えています。当日路面が凍結している場合などは変更になるかもしれません。

参加表明は以下のフォームからお願いします。期限は2月22日（火）です。

<https://forms.gle/ZCMJtUfYtz19eEXz5>

皆様の参加をお待ちしております！

12月定サイ

担当 2年 戸井

1. 概要

12/19に12月定サイを開催しました。11月定サイが新歓ランのような形だったので、少し長めの距離を走るということを考え三浦半島を走りました。

ルート

久里浜から城ヶ島を経由し、逗子まで。距離は約50kmでした。

参加者（敬称略）

2年：植木、戸井

1年：鎌田、芳賀、波多野、妹尾

2. 当日の流れ

10時久里浜駅集合。輪行の人が多めでした。寒いのに関わらず早朝から自走した参加者も。集合はJR久里浜駅にしましたが、輪行組が京急久里浜駅で輪行解除をしたため、結局京急の駅に集合。若干スペースが狭かったです。駅を出発したのは10:30ごろでした。

出走してすぐにサークル車のブレーキが片当たりしていることが判明。少し手間取りましたが、応急処置をして走り出しました。

この日は日が出て気温が上がり、自転車を漕げば寒さは感じない程度に暖かかったです。いくら三浦半島とはいえ、12月中旬では寒すぎて凍え死ぬのではないかと心配していましたが、杞憂に終わりました。

野比海岸から三浦海岸までの海岸沿いの直線は気持ちよく走るはずだったので、この日は西風で、強い向かい風の相手をする羽目になりました。

海岸沿いを過ぎて、最初の長い坂を登ったところにあるコンビニで休憩。筆者は去年の11月定サイで同じコースを走り、坂で撃沈した記憶がありました。この日走った一年生は誰1人足をつかずに登り切っていたので感心。



休憩をとったコンビニから城ヶ島手前まで走り、昼食はひとみ食堂で頂きました。the おばあちゃんの店という感じのあっとほーむな雰囲気、ずっとお店の中に入っていたい気分でした。



さてその後、城ヶ島へ向かい、集合写真を撮りました。若干雲はかかっていますが、後ろに富士山が見えました。



折角なので城ヶ島の灯台も見に行きました。割と最近作り直したらしく、塗装が鮮やかでした。



予定では、逗子駅まで行く途中でプリンを食べようと思っていましたが、城ヶ島でのんびりし過ぎたため、後回しに。後ろに予定が入っている参加者も考慮して、城ヶ島から逗子駅までノンストップで走りました。全員無事到着し、少し早めの解散としました。

その後、おまけとして時間がある人だけで MARLOWE のプリンを購入することに。店内には飲食スペースがなかったので、駅前のベンチで食べました。日が落ちて北風が吹き付ける中だったのでとにかく寒く、味の印象があまり残っていませんね……。

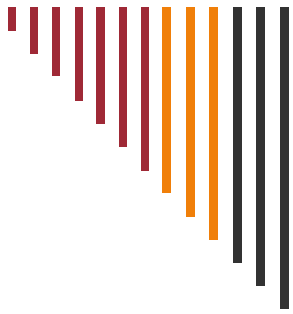


3. 反省点

- ・事前に持ち物は周知したが、ヘルメットを忘れた参加者が1人いた。貸し出すヘルメットを持っていなかったため、集団の真ん中に入れて安全に注意して走らせてしまったが、次回はリマインドのメッセージでしっかり伝えること、そして予備の用具もできれば用意したい。
- ・サークル車のブレーキが片当たりしていることに走り出してから気がついた。貸し出す時や出走の時によくチェックし、あらかじめ直すように注意したい。

4. おわりに

ここのところ植木君に定サイを任せきりだったので、今回は私が担当しました。私も不慣れなところがあって植木君に色々助けてもらいました。ありがとうございます。もう少し2年生がきてくれると助かるので他の人も来て下さい。最後に、参加してくださった方々、ありがとうございました。



第二弾 過去の会報 大放し

放出対象：

1993年、1994年、2000年の3年度分

公開場所

HP>会報>過去の会報（パスワードつき）にアップロードしています。

公開範囲：

サークルメンバー及びOBOG。

この件について早期公開希望する会報の発行年やコメントなどありましたら[こちらのフォーム](#)へ

年末の第1弾に引き続き過去の会報を閲覧できるようにしています。
今も変わらない部分も変わった部分も、味わってお楽しみください。

皆様

新年明けましておめでとうございます。今年も一年よろしく願いいたします。

新年の挨拶としてしっかり記事を書こうと思った私ですが、冬はOFFと勝手に決め込んでしまっている故な
んせ話のネタが見当たりません。そこで思い出した言葉がgoogle scholarにも掲げられている「巨人の肩の上に
立つ」です。先人が積み上げてきたのに埋もれてしまったものを皆さんに見ていただこうと。

今の3年生が少しずつ過去の会報を公開できるように作業しています。頑張り過ぎて仕事が捗ると、皆さん
の読むペースが追いつかないかと危惧して、ゆっくり公開していきますので是非焦らず楽しんで目を通して
いただきたいです。そんな事言わずに早く公開してくれ、という方がいらっしゃれば上のフォームからその旨
お伝えください。変な言い訳はせずに頑張ります。

今年も多くの人とサイクリングで一緒できることを楽しみにしています。

担当：本橋

国境を自転車で渡りたい

文責 4年 西村

1. はじめに

なかよしいくるの皆様こんにちは。4年の西村です。2年前に編集の代替わりをしてから初めての寄稿となります。自転車も乗れてなかったので仕方が無いという事にします。

縁あってドイツのシュトゥットガルトにこの秋冬は滞在しています。折角日本から自転車を持ってきたし、自転車でフランスへ行ってみたいと思い、11月にフランスのストラスブールまで自転車で行って来ました。

2. ルート

シュトゥットガルトからストラスブールまではおよそ150kmの行程になります。これを1日で走破して観光もするのは厳しいので、バーデン・バーデンという有名な温泉街に一泊することになりました。

ルートはKomootというアプリを使って引きました。1日目([Komootのリンク](#))は川沿いに行く平地ルートもあったのですが、距離だけを見てルートを決めてしまいシュヴァルトヴァルト北部を横断することになりました。結果89km, 1870mupという自分史上最高何度のルートに…

2日目はライン川を遡上してストラスブールへ至りました。([Komootのリンク](#))ライン川に沿っているのが平地でしたが、この日はどういうわけか向かい風で疲れしました。

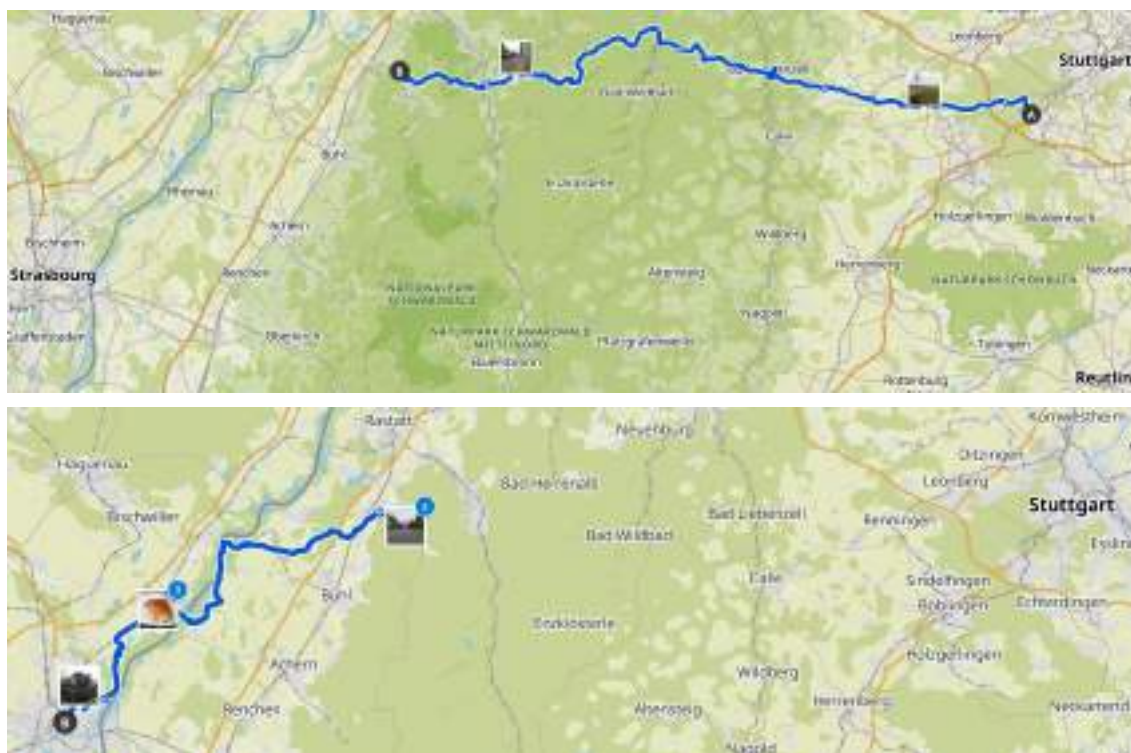


Figure 1 今回の1日目(上)と2日目(下)のルート

3. 1 日目: 谷を越え山を越え、数多の街をめぐる

1 日目は曇り(時々雨)で、気温は 0℃前後でした。明らかに自転車向きの天気じゃねえよなあと思いつつもヨーロッパの gray winter を諦めて受け入れて、出立しました。

シュヴァルツヴァルト北部は何本も川が南北に流れた地形で、いずれもライン川に注ぎます。そんな地方を東西に移動したので、標高差 200 - 400 m の谷間をひたすらアップダウンしました。これがサーキットトレーニングですか？

3.1 午前: キャッシュカードを ATM に吸われる

自宅から坂を下り Magstadt の街を通過して台地になると一面が畑になりました。ここまで 1 時間で 20 km 来たから余裕だなと慢心しながら意気揚々と畑で写真撮影。

その後谷を下ると 2 つ目の街 Weil der Stadt に着きました。街が城壁で囲まれていて、いかにもヨーロッパらしい街でした。行きがけにスーパーで買ったお菓子を食べて次の街へ。

このあたりから雨が降り出すしリュックを背負った背中の汗が乾かず体が冷えてきました。パンエを買うべき(買います)。しばらくすると深い谷へのダウンヒルが始まりました。意気揚々と走っていると、ハンドルに取り付けたスマホが冷えて電源が落ちました。仕方がないのでモバイルバッテリーで温めながら走る事に。

谷底にある本日 5 つ目の街は Bad Liebenzell と言いました。谷底の川に沿って鉄道があり、旅館が軒を連ねる保養地でした。ここのカフェ”Schweigert Konditorei Café”で休憩しようとする、支払いが現金のみでした。所持現金が当時 1 EUR だった私は隣の ATM でお金をおろすことになりました…

ATM にキャッシュカードを入れて、あることを思い出しました。というより思い出せませんでした。それは PIN カード(こちらだと given number)を覚えていないという事でした。仕方が無いので心当たりのある番号を何回か打ち込んで間違えた結果、セキュリティの都合でカードが ATM に吸われました。残念。

なんとか手持ちのデビットカードのキャッシングで耐えて現金を獲得し支払う事に成功しました。ちなみに再発行したキャッシュカードの PIN コードは覚えていないので使えません()。

その後本日最高地点へ向けてヒルクライムをしました。体が冷えたのと久々のヒルクライムだったこともあってか途中で足を攣りそうになっていやあきつかった。(ちなみにこの後全てのヒルクライムで足を攣ります)。

這う這うの体で登り切ると、Schömberg という



Figure 2 Schweigert Konditorei で食べたケーキセットと Bad Liebenzell の街

街にたどり着きました。なだらかな丘陵にある街でした。天気が悪いので霧に包まれていましたがきっといい眺めです。きっとね。

また谷を下ると Höfen der Enz という街に着きました。この辺で晴れてきたので気分上々で行きたかったのですが…次のヒルクライムで地獄を見ます。

平均斜度 8%とはいえ、久々の長距離移動ながらすでに 3 本目のヒルクライムだったこともあり、パワーが全くなくなっていました。今思うと Bad Liebenzell で体が冷えた直後にヒルクライムをしたのが響いていたのだと思います。

ここもなんとか登り切ると、10 個目の街 Dobel にたどり着きました。丘と呼ぶべきか山と呼ぶべきか、いずれにしても付近で一番高く周囲を見渡せる街でした。ここでちょうど晴れたので景色も良くなり、体の冷えも解消しました。

当初の 6 時出走 12 時到着はとうい夢のまた夢になっていたため、ここでお昼ご飯を食べる事に。ここまでで 50 km と少しでした。



Figure 3 Schömberg



Figure 4 Badel からの眺めとナチスの建設した監視塔。監視塔はフランス軍の警戒のためだそう。



3.2 お昼ご飯での出会いとシュヴァルツヴァルトの午後

この Badel でちょうどレストランを見つけたのでお昼ご飯を食べました。入店時にドイツ語が分からない私と英語がわからない店員さんでオドオドしていると、同時に入店した化学 PhD のおじい様が助けられました。流れで彼とごはんを食べました。

ケチって普通の Schnitzel にしましたが、予想外のボリュームでビックリしました。注文後にわかったことですが、このお店は肉の収穫期にしか営業していない産直レストランでかなり割安だったみたいです。調子に乗って塊肉とかにしておけばよかったけど後の祭り。ここ再走ポイントです。

ご飯を食べ終えてひたすら西進します。ついにシュヴァルツヴァルトに入りました。大きな木が密集しており、晴れなのになかなか暗くてこれが「黒い森」なのだなと実感しました。

シュヴァルツヴァルトの林道を抜けると、どういうわけかスキーゲレンデの林道を通る事になりました。20°ぐらいの勾配をロードバイクで下るのが本当に怖かった…

そんなこんなで山を越えると再び曇りでした。心折れるなあ。そのあとは Loffrnau という小さなかわいらしい景観の街と、Gernsbach という中規模な街を通り過ぎ、なんとか最後の山越えを終えてバーデン・バーデンに到着しました。



Figure 5 Loffrnau(左、中)と Gernsbach (右)。いかにもシュヴァルツヴァルトな感じの街並み

ここで完全に消耗きってしまったので温泉に行く余裕も時間も無く、ユースホステルのシャワーで終わったのでした。(完)

4. 2 日目: ライン川? 江戸川の間違いではなくて?

前日で足を使い切ったものの、ストラスブールには是が非でも行きたかった私は自転車を走らせました。バーデン・バーデンの観光はチラッと有名な通りを眺めるぐらいしかしていません。あの街は金と時間を使う場所だったでした。

この日は曇りで気温は 3℃程度でした。寒くて仕方がないのに背中からは汗が出る。どうして…ひとまず 20 km 程度走ってライン川にたどり着きました。江戸川にしか見えないけどこれが本当に国境なのだろうか? と思いつつしばしドイツ側を遡上することに。

適当な橋で国境を渡りました。検問も何もなく、ただ県境のようにここからはフランスという看板があるだけです。

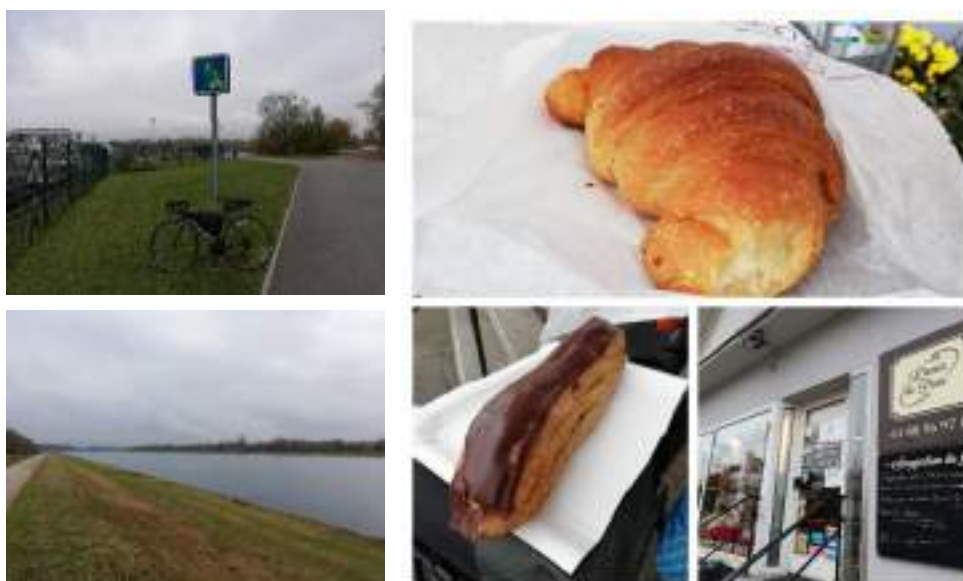


Figure 6 仏独国境、江戸川のようなライン川、そしてフランスのパン屋

ところがフランスに入ってみると、やはり別の国である事が実感させられました。まずドイツの携帯回線が使えなくなります。そして看板がフランス語になりました。1年でフランス語選択だった私からすると、ドイツの看板より何を言ってるかがわかるという不思議。

ストラスブールには午前中にたどり着きたかったものの、途中の街で12時近くになりました。お腹もすいたのでルート上にあったパン屋に入店してみると、Bonjour!の挨拶とともにフランスのパンやエクレーアが私を歓迎?してくれました。ドイツのパン屋とは全く違う趣で、ここでも国境を渡ったことを実感できました。

クロワッサンとエクレーアを食べました。めーっちゃ美味しくて感動しました。なるほどフランスが美食の国というのは本当なようです。日本も大概ですが。

その後道に迷ったりしましたが無事にストラスブールに到着。北から来たので最初に見たのは欧州議会場でした。これがEUの政治と司法の首都なのだなと思うと感慨深いものがありました。Wi-fiが全然なかったので閉館中の図書館の前でeduroamを拾い、iPadにgoogle mapのオフラインマップをダウンロードしてなんとかストラスブールをめぐりました。ドイツと同様に日曜の午後に営業している店はなかなか無く、少し寂しかったものの世界遺産な街並みを堪能することが出来ました。日曜祝日以外に再訪したいところです。

ストラスブールはライン川沿いの街ですが、ライン川をはさんだ向かいにKehlというドイツの街があります。やることも尽きたし帰りの切符はこの駅からだったので早々にライン川を横断しました。

Kehlはストラスブール市域に入っているとも言えますが、やはり国境を渡るために街はドイツ語にあふれ、ドイツの携帯回線が入りました。ドイツに入るとホッと自分が居ました。

帰りはKehlから輪行して帰宅しました。2日かけて行ったのに3時間で帰れちゃうんだなあなどと思いつつ、無事帰宅しました。

5. おわりに

どういうわけか11月は12月よりも寒く、自分の予想を遥かに上回ってハードな週末となりました。実はこの旅行の翌日の朝6時に急遽参加予定の無かった研究会に行く事になり30分でありっただけの服を詰め込んで出かけたりました。その話は帰国して皆様にお会いしたときにでもしましょう。

よく考えると自分で会報記事を書いたことはあまり無く、Twitterを薄めて伸ばしたような文章になってしまいました。今後もドイツでの自転車話を寄稿していきたいと思います。最後に会報を毎回編集してくださっている植木さんに感謝して筆をおきます。



Figure 7 欧州議会

紅葉ランの記録 完結編

4年 加賀 琢巳

書こう書こうと思いながら、締め切り間近が迫ることでお馴染みの会報記事ですが、例に漏れず締め切り当日に慌てて筆を取っています。ランの記憶が薄れないうちに書いてしまおう、これが唯一の正攻法でありましょうが、ノルマやペナルティなく、まとまった文章を自発的に書き上げることは至難の技であります。結局のところ、人間は締め切りがないと捗らない生き物なのでありまして、締め切りを設定してくれる会報担当に感謝申し上げたい次第です。

見苦しい口上はこの辺りにしまして、「つづく」と書いた以上、ほったらかす訳にはいきませんから、前号に引き続き紅葉ランの記録を綴りたい心持ちであります。これまでのあらすじは省略しますので、前編は12月会報を参照いただければ幸いです。

目次

紅葉ランその1 赤城山編

紅葉ランその2 上日川編

(以上前号)

2頁：紅葉ランその3 碓氷峠編

10頁：紅葉ランその4 奥秩父編

16頁：紅葉ラン番外 高尾山編

紅葉ランその3 碓氷峠編

11月11日(木) 高崎 11°C (8時) /20°C 軽井沢 12°C

走行距離 71km 1,243m↑ (Strava 計測)

キーワード : #碓氷峠 #めがね橋 #旧碓氷峠 #アプトの道 #峠の釜めし #高崎線 #

<https://www.strava.com/activities/6241346392>



今学期の木曜日は、広義全休であります。秋晴れの予報を見るにつけ、お出かけしないという選択肢はないと言えるでしょう。それでも一向に予定がないという訳でもないらしく、17時帰宅というタイムリミットを勘案した結果、行き先が碓氷峠になったようです。こう書くと、週末普段使わない電車に乗って街へ遊びに繰り出す、田舎の中学生のようですね。中学生でも17時の門限など守らないかもしれませんね。普通の中学生であれば、学割きっぷを買ってグリーン車に乗ることも、自転車で1,200mも登らないでしょうが。ちなみにこの日の行き先は、奥秩父と迷ったようでありまして、走行距離が短いという点で碓氷峠が選ばれたようです。このあとしっかりと奥秩父も回収していますから、卒業が決まっている4Aニートは無敵ですね。

5:50 出発

さて今日も今日とて、というノリで5時に起床し、軽率に高崎線に乗り込みます。尾久駅から乗車することで、乗り換えなしで2時間ほど、高崎駅へワープすることができま

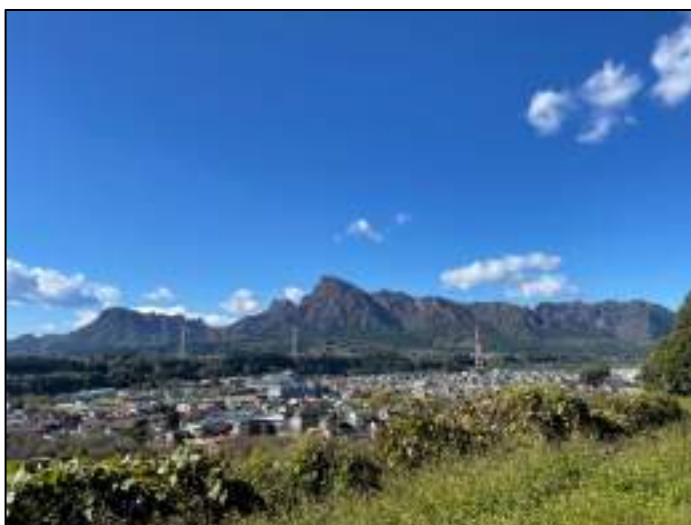
す。グリーン券は当日引き換えです（前編で詳述）が、学割きっぷと朝食は前日に仕込んであります。

8:20 出走

2週間ぶりということで既視感たっぷりの高崎駅ですが、乗車した電車が同じだったため出走時刻まで重なったようです。この日の空も既視感たっぷりの秋晴れで、この時点で勝ちを確信します。



横川までは交通量の多い中山道を進みます。左手の妙義山が映え、碓氷峠への期待が高まります。昼食にと睨んでいた横川の峠の釜めしを横目に進むと、バイパスと分岐し、峠道へとつながる坂本宿を越えていきます。バイパスと分岐するといえど、峠道はそれなりに交通量がありました。軽井沢で合流するにも関わらず、大型車も旧道を通行していたのはなぜだったのでしょうか。ストレスが溜まるほどではありませんでしたが、中央へ膨らまないように走行には気を配ります。



10:28

本日のメインディッシュであるめがね橋を含む碓氷峠鉄道施設は、峠の前半に集中しています。峠を登り始めるとすぐ碓氷湖が目に入りました。紅葉が色鮮やかそうでしたが、今日は何せ時間がありませんから、遠目に楽しむ程度でとどめ先を急ぎます。峠全体を通して激坂はないものの、私は幸いペース配分という言葉を知っていますから、バテないようにゆるゆると登っていきます。



ほどなくしてアプトの道の隧道が道路脇に見えたので、上がってみました。信越本線の廃線跡が遊歩道として整備されている訳ですが、めがね橋からは1kmほどあるこの場所でも散策されている方がチラホラ見られました。自転車は走行禁止でしたので、写真だけ撮って切り上げます。このアプトの道は、横川駅近くの起点から、めがね橋奥の熊野平まで片道6.5kmほどが歩いて楽しめるそうで、ハイキングにはもってこいのスポットです。



10:36

いよいよめがね橋に到達、観光バスの寄り道にも重なり、平日とは思えない人出でした。週末に来ることを思うとげんなりするほどです。軽率に平日に訪問できるニート最高。紅葉の色付きは渋めでしたが、青空とのコントラストは非常に気持ちの良いものでした。現地に着くまで、橋に上がれてアプトの道になっていることは知らなかったのですが、せっかくなので上がってみました。先ほどの観光バスはジジババの遠足ツアーだったようで、換気の悪そうな車内から排出された高齢者らが盛んにシャッターを切っておられました。案外こんなもんか、という感想の表情を押し殺し、急な階段に苦戦する彼らを軽快な足取りで交わして、再出発します。よく考えてみると、マスクを着用していたため、無理に表情を押し殺す必要はありませんでした。



この日いちばん紅葉が鮮やかだったのは、めがね橋近くの駐車場だったかもしれません。ここからは峠の残り3分の2ほどを単調に登っていきます。木漏れ日が心地よく気候が良かったので、機嫌が良かったように思います。



11:37

片峠を登りきると、長野県は軽井沢町に突入します。開けた場所はないので景色がいい峠ではありません。空腹を覚えたため、ここで昼食をとることも検討しましたが、やはり峠の釜めしを頂きたかったので、このまま下ることと、単振動をやたらと嫌う性格を発揮し旧碓氷峠を経由することを決定しました。旧碓氷峠については、存在すらこの段階で知った訳ですから、いかに Instagram という現代のアプリが優秀かお分かりいただけるでしょう。しかし、急な寄り道に耐える時間的余裕がなかったため、横川駅からの離脱を決定し、軽井沢駅で学割きっぷを購入することになります。横川駅には窓口がありませんので致し方ありません。この時点でちょうど2時間後の信越本線に、タイムリミットが設定し直されました。明らかにリゾート気分の利用者が多い軽井沢駅をサイクルウェアで歩くと、久しぶりに羞恥心をえぐられたような気がしましたが、あくまで気のせいだと思い込み、再び坂を登り始めます。



12:28

人で溢れる軽井沢の中心街を抜け、旧碓氷峠に至る道に入りますが、道幅が狭いためか、自転車通行禁止の表示がありました。しかし標識ではなかったため、2秒ほどの逡巡の後、無視して進入しました。仮に時間があったとしても単振動はしたくないので、同じく特攻していたと思います。

碓氷峠より幾らか斜度の大きい道を10分ほど登り、旧碓氷峠に到着しました。ハンガーノックにならない程度には補給を取っていて、助かりました。2週連続で発動させるほど迂闊ではないようです。ここも人で溢れており、力餅が美味しそうだなあと思いましたが、残念ながら並ぶという選択肢はありませんでした。腹は満たされませんが、それ以外にすることがありませんので、写真に収めて足早に発ちます。旧峠とは言ったものの、こちらにも眺望は開けていませんでした。



碓氷峠へ至る下りは、別荘が立ち並ぶエリアを抜けましたが、端的に言って悪路でした。一刻も早く釜めしを食らいたかったので、無心で下りました。碓氷峠からの下りも、数時間前に登ってきた記憶をフラッシュバックさせながら、ノンストップで下りました。久しぶりに峠を登って、そして下ったことになりましたが、「人間って下るために登るんだなあ」などと、よく分からないことを改めて思いました。よく分からないとは言いつつ、私としては一つの真理であると実感する今日このごろです。

13:15

峠の釜めしは駅弁として有名ですが、ロードサイドに店舗が存在します。信越本線の横川から先は廃止されましたから、もはや駅弁といえるのかと突っ込みたくなりますね。国道沿いの目立つ施設に入ると、お土産屋と併設される形で釜めしが食べられます。フードコート形式で、駐車場も広いですからドライブインのような感じです。中休みもないですし、サイクリストフレンドリーですね。ちなみに峠の釜めしと呼んでいましたが、おぎのやというお店です。



横川駅前に本店があったことを失念しており、せっかくならそちらで食べれば良かったなあと気付いたのは、釜めしを美味しく頂き、横川駅にゴールした時でした。10席ほどしかない小さな店舗ですから、いくら平日とはいえ、リスクیだったことは否めませんが。



14:10

こうして無事に1時間に1本の高崎行きに乗車して、行程を終えました。短時間ながら非常に充実した心持ちでした。高崎まで27kmほどを30分で走ってくれるわけですが、運

賃は 350 円ほどしか変わらないようでした。人に勧めると言われれば、行き帰りともに横川まで輸送してしまうのが、いわゆる良コスパでしょうか。ちなみに横川駅のホームでは、峠の釜めしが販売されており、駅弁としてのアイデンティティが保たれている様子でした。それは閑散としていましたが。



16:53 帰宅

高崎駅で上野東京ラインに乗り換えると、再び一本で尾久駅まで快適な車内です。無事 17 時前に帰宅し、ミッション完了です。天気よし、紅葉よし、グルメよしの QOL が高い 1 日でした。

紅葉ランその4 奥秩父編

11月12日(金) 秩父 6°C (8時) /18°C

走行距離 102km 1,840m↑ (Strava 計測)

キーワード : #三峯神社 #中津峡 #金蔵落としの溪流 #わらじカツ丼 #猪汁 #西武特急 #

<https://www.strava.com/activities/6246076751>



今期の金曜日は、狭義の全休であります。秋晴れの予報を見るにつけ、お出かけしないという選択肢はないと言えるでしょう。ただし、碓氷峠を登った翌日にわざわざ行かなくても、という批判は至極真っ当であります。ただ秩父に呼ばれた気がしたのです。嘘です。秩父の紅葉は散りかけという情報を掴みながらも、箱根や筑波などの行き先と比較検討し、強いて訪れる理由を見出だした上で出走したのです。

6:10 出発

例によって5時過ぎに起床します。今回は伝家の宝刀グリーン車が使えませんが、朝の人権を得るために、特急ラビューに課金することにしました。所用30分程度の差なのでケチっても良いのですが、やはり乗り換え減と着席して朝食を取れる人権を700円で買えるのであれば安いものです。西武秩父行き特急の始発に合わせて家を出ます。上り電車を待つスーツや制服の数々を見るにつけ、優雅さに浸る至福の時ですが、他方でこの特種的な時間があと5ヶ月を待たずに消え失せるのかと思うと、朝から塞ぎ込みたくもなりました。



8:30 出走

複雑な思いで西武秩父駅に降り立ちましたが、ひんやりと澄んだ空気を吸い込むと一瞬で目が覚めました。まあマスク着用なので、それほど美味しい空気を吸い込んでいる気はしないのですが。それはそれとして、寒さに震えながらウインドブレーカーを着込んで出走します。秩父は毎年この時期に来ていますが、奥の方へ赴くのは3年ぶりです。無邪気な1年生の頃を思い出し、時の流れの早さを嘆きながら川を遡上していきます。

早速目に飛び込んできたのがお目当ての一つであり、金蔵落としの溪流と名がついたスポットです。幾分マイナーなところで川沿いに唐突に現れますが、駐車場すらままならない立地です。それでも溪流に朝日を浴びた赤黄の木々が、非常に美しく輝いていました。ネタバレをすると、この後の三峯神社及び中津峡は、標高が高い故に落葉が進んでいたため、この場所が紅葉でいうところのハイライトでありました。



こちら木々が赤く染まる秩父紅葉街道を駆け上がると、二瀬ダムを左折し、三峯神社方面に進路をとります。ここからは9kmで500mほどのヒルクライムです。紅葉シーズンだからでしょうが、交通量も多く辟易する場面もありながらも、やはり目に楽しい紅葉に癒されつつ、たっぷり45分ほどかけて登り切りました。



11:07

正直40kmも走っていませんがヘトヘトになったため、昼食を取ることにしました。参道の入り口に2~3観光客向けのお店があります。どこも大差なさそうに映りましたが、わらじカツ丼を食べようと心に決めていたので、それを看板メニューに据えていた店に入りました。お店の名前は忘れましたが、わらじカツ丼は、サイクリストにぴったりなボリュームで、なめこのみそ汁も美味しく染み渡ります。



腹を満たしたところで三峯神社を参拝しました。境内の紅葉は散っていましたが、厳かな雰囲気は訪れる価値のあるものでした。本殿の参拝口が狭いためか、やたら並んでいたの、先を急ぎたい身としてはイラッとしましたが、境内でイラついては得られるご利益

も得られないと自らに言い聞かせます。展望台から見た山々の遠景が素晴らしく綺麗だったため、結局全てを許しました。



12:22

山を下ると更に西へ進みます。秩父湖沿いを走っていると、やたらと重機の音が聞こえ、幾度となく大量の土砂を積んだダンプとすれ違いました。何の工事をしていたのでしょうか。車とすれ違うといえば、この日は東京大学秩父演習林と書かれた軽トラに、3回ほど遭遇しました。林の整備か調査か窺い知ることはできませんが、ちゃんと従事されている方がいるのだなぁとしみじみ思うなどしました。

長いトンネルを抜け、左折をすれば中津峡、右折すればそのまま秩父駅方面へ戻るという岐路に立たされました。この時点で、中津峡を取るか駅前の祭の湯を取るか、16時ごろの普通列車に乗るか16時半ごろの特急に乗るか、4パターンの選択を迫られました。この時はたっぷり3分ほど悩み、中津峡行きと普通列車という脳筋節約コースを選びました。3年前は両取りした上で、特急で帰ったなぁと回想しながら、3年経つと時間に余裕がなくなるのだなぁと切なくなりつつも、ペダルを踏み抜いていきます（スケジュールの都合は偶然です）。



結局、中津峡の紅葉はピークを過ぎた感が否めませんでした。お目当ての猪汁を食べることができました。味はとても良かったのですが、温度が微妙だったので、これまた切なくなりました。



13:54

腰を下ろすとついついゆっくりしてしまうものですが、タイムリミットは確実に迫ってきます。秩父駅までは、下り基調とはいえ 40km 弱あります。渓谷を軽快に下り、滝沢ダム沿いを気持ちよく駆け下りると唐突にループ橋が現れます。この辺りは、3年前に走った記憶が鮮明に思い出され、文字通りエモくなりましたが、同時に3年間の月日の早さに感傷的な気分マシマシでした。半ばヤケクソで 40km を踏み倒しました。



15:52

時間に多少の余裕があったので、埼玉といえバのベルクに立ち寄り、無事帰還となりました。祭の湯には未練たっぷりのまま 16:07 の西武秩父線に乗車し、帰路に着きます。朝とは比べものにならないくらい過ごしやすい気温でした。



ずっと行きたかった三峯神社を訪れるなど、とても充実したランになったのではないでしょう。今日も今日とて、天気よし、紅葉よし、グルメよしの QOL が高い 1 日でした。温泉があれば最高だったのになあ。



紅葉ラン番外 高尾山編

11月26日(金) 高尾 10°C (10時) /16°C

登山ルート 往路：1号路 高尾山・陣場山コース 復路：4号路

キーワード：#ハイキング #薬王院 #もみじ台 #一丁平 #高尾 599 ミュージアム

晩秋を迎え、残す紅葉も僅かとなっていましたが、まだ冬の到来を認めたくない私は、秋の残り香を探して出かけることにしました。しかし、都内の紅葉すら尽く落葉してしまっているらしく、選択肢は必然的に高尾山に絞られました。千葉の養老溪谷なども訪れたいところでしたが、生憎この日も17時までには帰宅する必要があったため、やはりこの日は高尾に呼ばれているようでした。

当然、愛車を繰り出す前提で旅程を組み始めますが、高尾までは幾度と走った経験があります。幸い私は頭の回転が早く、かつ柔軟な思考が可能なので(!)、京王線を利用することを思いつきます。残りわずかなシーズンにあっさり自転車を手放して良いのか、という一瞬の逡巡がありましたが、20号線の虚無の前には抗う力は到底ありませんでした。それもそうです。20号線には紅葉などありません。あるのは臭い排ガスのみです。こうして紅葉ランその5は幻と化し、番外編に化けたのであります。

8:20 出発

自転車に乗らないとなると途端に活力が減退するもので、7時まで寝ていたようです。もともと朝食を食べて出発したのは8時20分ごろでした。初手から旅程崩壊気味ですが、京王線は何もせずとも私を高尾山口まで連れて行ってくれます。文明の利器よ。それでも音楽を聴きながら、車窓から秋晴れの空を眺めていると、不思議と気分が高揚してくるものです。10時に電車を降り立つと、同業者の多さに辟易させられながらも、まずまず軽やかな足取りで改札を飛び出します。



10:04

登山口方面へ向かうと、商売の匂いが強めなケーブルカー/リフト乗り場が現れます。その商売っ気に若干のアレルギー症状が出た私は、迷わず1号路へ歩を進めます。ここはどうかや東海自然歩道起点になっているようですが、サイクリストには全く響きませんでした。



2km30分程度歩くとリフト降り場に着きます。小・中学生の遠足、ジジババの遠足が多いようで、平日ですがハイシーズンであることを実感させられます。山登りに来てまでイヤホンをするのは興がないなと思いつつ、他人の世間話を聞かされるよりはマシなので、音楽を聴きながら軽快に登ります。更に30分ほど歩くと高尾山薬王院に着きます。境内は人で溢れていたのですが、本殿の参拝だけ済ませ、残りは華麗にスルーしました。紅葉は見頃で綺麗でした。



11:24

更に 15 分ほど歩くと山頂に到達しました。サンダルでも登れるような 1 号路ですので、達成感はありません。富士山の頭は、少し雲に隠れていましたが拝むことができました。ここも人で溢れていましたし時間はまだあるので、もう少し進むこととして、陣馬山コースへ足を踏み入れます。途中のもみじ台の紅葉や芒を見ると、確かにまだ秋を感じられました。



11:53

まずまず視界が開ける一丁平で今日のゴールとしました。ただ、写真がないので撮る気も起きないような眺望だったのでしょうか。富士山の頭は雲に隠されていました。ここで持参したおにぎりを食べて昼食としました。

13:00

来た道を引き返すことになるので再び高尾山頂に至り、ビジターセンターに立ち寄ると、ちょうど学芸員の方のミニトークの時間だったので、話を聞いてみるなどして下山しました。帰りは未踏だった4号路を利用しました。こちらは1号路と違い、舗装されていないコースですが歩きづらい箇所はありません。吊り橋がトレードマークだそうです、あっ、あぁ。という感じの吊り橋が、確かに存在していました。



15:17

帰りの京王線特急を調べると微妙に時間があつたので、高尾 599 ミュージアムとかいうカフェ併設の施設に立ち寄りしました。胡散臭い外観をしていましたが、標本や剥製の展示が面白く、もう少しじっくり見たかったと思いながら後にしました。

15:43 帰宅

この日も無事に行程を終え、17時に帰宅するというミッションを達成しました。紅葉はハイキングでも楽しめる、という至極当たり前のことを実感した1日になりました。帰りの車内では、今秋は紅葉を楽しみ尽くしたなぁと満足感を覚えました。どうやら翌週には養老溪谷まで足を運んでいたようです。こちら自転車には乗らなかったようなので、記事への掲載は割愛させてください。

終わりに

長々と秋の行楽を綴ってきました。当時は、紅葉を満喫した充実感とまた訪問が叶わなかったスポットに思いを馳せる寂寥感とが交錯する心持ちでしたが、大寒を迎える現在とはかく部屋から出たくない日が続いています。どうも寒いのは好きになれません。自転車に乗りたくなる季節が来るか、大学卒業が先か、という時期に来ていますが、OB になっても体が鈍り切らない程度には自転車に乗りたいなあと思う次第です。今後もランのお誘いお待ちしております。



9/4 神威岬～岩内

5
4
3
2
1

○ 9/4(土) 神威岬～岩内

【走行距離】：80.02km（内徒歩 12km）

【気象】 晴れ / 日の出：5:05 / 日の入り：18:08

【潮位】 岩内観測所：満潮 4:37(33), 干潮 7:37(33) (括弧内は潮位)

満潮 12:30(36),干潮 20:42(16)

【山場】 ①神威岬 ②窓岩 T ③キナウシ T ④大森大橋

⑤五連橋 ⑥兜岬

【撮った写真】 945 枚（内訳：一眼 294 枚、iPhone651 枚）



2022/01/02 15:23

年が変わってしまいました。

明けましておめでとうございます。今年も宜しくお願い致します

この記事は2021年度版「自転車で行く 自転車で行けないところ」の続きです。今回は北海道二日目(全体では四日目)である9/4の旅行記を書いていきます。

北海道パートは9/10まで続きますが、十日間の中で最も盛り上がる日は9/5、次点で9/4です。この二日間、特に9/5はインターネット上に殆ど情報・写真がない区間をお届け出来るかと思います。一切写真が見当たらない箇所もありますが、これは次回「9/5 岩内～島牧」にて記載します。

高画質のものはこちら(かなり違います,53.7MB) <https://ilias-ange.github.io/Dounan.pdf>

前回は9/3の17:30まで書いたのでそこから始めます。

閉鎖時間が早まっていたせいで神威岬を翌日に積み残して一日を終えました。そして余別の宿に向かいました。宿ではゆっくりお風呂に浸かってリフレッシュ、その後は翌日の行程を練ったりして床に就いたのは21:38。

6:14起床。外はすっかり明るくなっており、雲一つない空に喜びました。宿では8時からの朝食がついていたので起床即出発とは行かず、出発の支度を済ませておきます。

今日は昨日(小樽～神威岬)以上に忙しい。早朝出発ができないくせしてフォーカスすべき場所が6つもあるからです。昨日は大して重要でもない細かな旧道など全ての要素を拾い上げようとして時間が足りなくなったので、今日は山場に集中してその他はさらっと流そうと思いました。ちなみに、今日のTo doリストには昨日と同様に108個のやる事が記載されていました。

書き忘れる所でした。今日の行程の特徴——旧道旧トンネルは盛りだくさんなのですが、

“””コンビニがない！”“”

どういう事かと言うと、コンビニが今日のゴール地点である岩内(56km先)にしかないのです。スタート地点である神威岬には売店が一応ありますが時間が時間で開いていません。ここは積丹です、個人商店に期待してはいけません。まあ、途中の神恵内に海鮮など

が食べられる飲食店はありますが(開いているとは言っていない)、私には関係のない話です。「道の駅はないのか?」「あります、“道の駅オスコイかもえない”があります。」ただ、ピンポイントに緊急事態宣言と旅行期間がぶつかって道の駅が開いていない(# ° 㐍°)。道の駅では食事は勿論、現地の特産品が置いてありますしその地域の地理や歴史を知ることができる施設なのでとても入りたかったのですがどうしようもありません。

という訳で今日は特にエネルギー切れ・お腹の管理に注意して旅しようという事です。現道から断絶された旧道で倒れてしまっては熊の餌食になってしまいます。実際、この辺りの地域では然程人が通らないにも関わらずヒグマが目撃されています。旧道に行く人は普通いないので目撃報告は上がっていませんが、居てもおかしくないでしょう。

8:23 Strava スタート



構成にメリハリをつけるためにそれぞれの山場の前に横写真を挿入してみました。

神威岬 ～積丹の絶景ブルー～



予想外に閉店時間が早く、昨日行きそびれてしまった神威岬へ向かいます。今回の行程中で二番目に有名であろう観光地です(一番は函館)。とは言っても、何人かに聞いてみるとそこまで知名度は高くなさそうです。抜群の景色とどこまでも蒼い積丹ブルーが見所ですが、以下のような伝説があります。



ここ！

【神威岩・神威岬の伝説】

文治五年(一一八九)平泉の戦にやぶれた源義経は兄頼朝に追われ、蝦夷地の日高平取の首長宅にたどり着いた。首長の娘「チャレンカ」は義経を強く恋い慕っていたが、義経は時を空しく過ごすのに忍びなく、行方を告げずに首長宅を出て北へ進み、神威岬へたどり着く。それを知ったチャレンカは義経を追い、やっと神威岬へたどり着いたが、時遅く義経はすでに船出した後だった。・・・・・・(中略)・・・・・・悲しみにうちひしがれたチャレンカはついに気が狂い、神威岬から海へと身を投じた。そして間もなく、チャレンカは神威岩に化身したと伝えられている。

「和人の船、婦女を乗せて、ここを過ぐれば転覆せしむ」

これはチャレンカが最期に残した呪いの言葉といわれている。以来、神威岬と神威岩は「オカムイ」と称され、女人禁制の場所になったと伝えられる。

現地の石碑より引用(2021/09/04 閲覧)。なお、「首」は旧字体から直しています。

国道 229 号から 50m ほど自転車で登って駐車場へ向かい、そこから先端までは徒歩で遊歩道を進みます。遊歩道は結構アップダウンがあり、かつ長いので片道 30 分は見ておくべきでしょう。しんどそうに歩いている人を見かけ、心の中で応援していました。



65

8:36 駐車場に自転車をデポ



9:26 観光地でも普通に熊が出ます



熊が出た場合は遊歩道が閉鎖され、晴れて先端への到達は不可能となります。また地形上強い風が吹くので、特に風が強い時も遊歩道が閉鎖されます。運が悪ければ神威岬は堪能出来ません。行きは動画、帰りは静止画を撮影しているので写真の時間表記が逆転しています。

9:33 ソフトクリーム食べたかった……



9:33 売店はまだ営業時間ではありません



9:26

「チャレンカの小道」

営業時間は今度こそ OK !



これが女人禁制の門です。女人禁制が解かれたのは 1855 年のことで、勿論今では男女問わず立ち入りが可能です。また、チャレンカの話が無くとも神威岬は西蝦夷三陰岬と言われるような海路の難所として恐れられていました。この事がチャレンカの悲劇をより強く印象付けてきたのでしょう。ちなみに、西蝦夷三陰岬のうち残り二つは「雄冬岬」と「茂津多岬」です。前者は留萌の南、国道 231 号沿いに位置しており、後者は国道 229 号沿いであり二日後の 9/6 に訪れます。

9:15



にしても昨日神威岬へ行きそびれたのは正解でしたね。空を見ると昨日の夕方に比べて雲が殆ど無く、海の美しさを一層際立たせています。

遊歩道の途中から後方下に目を凝らしてみると昨日訪れた「念仏トンネル」が見つかります。

9:13 水無しの立岩と念仏トンネル

9:13 拡大写真



67

と言いたい所ですが執筆している今気が付きました。この写真に念仏トンネルは映っていません。撮影ポイントが悪く岩の向こうに隠れてしまっています。これはよくある間違いで、左の窪みは念仏トンネルではありません。



また、上の写真において左の海沿いを注視すると明らかに人工的な平場、つまり旧道があることに気が付きます(これもまた今気が付きました)。念仏トンネルを踏破した達成感から「トンネルを見たら脇を見る」という鉄則を忘れていました。失態です。

9:08 道中の景色①



9:09 道中の景色②



9:08 すれ違いのしにくい狭い道が続きます。



9:05 女人禁制の門は遙か向こう



9:06 神威岬を超えた先の地形をチラ見せ



9:00 神威岬灯台まで来ればほぼゴール



8:57 先端に到着！ここから見える景色は。



西蝦夷三険岬「神威岬」、そして「神威岩」(8:55)



これこそが「積丹ブルー」(8:59)



小舟がまるで宙に浮いているかのよう



チャレンカとされる岩



雲が出て陽がさしていなければここまで鮮やかな碧色には見えないでしょう。自転車をデポしてから先端までは 19 分かかりました。駐車場付近に展望台があったので駆け足で向かいます。

9:22 馬の背を這う遊歩道



9:22 人はまばら



緊急事態宣言が出ていなければ、人一人通るのがやっとなのである遊歩道に多くの人が詰め込まれていたでしょう。それを考えると随分快適に歩けました。

9:18 電磁台(遺構)



電探。神威岬沖合にロシア艦が現れることがあり、太平洋戦争最中の昭和 17 年、ロシア軍が北海道に上陸する情報をキャッチするために設置されました。

以上、神威岬にかかった時間は 1 時間でした。

神威岬終わり

神威岬に寄り道しましたが、ここからは旧道旅に戻しましょう。今日の終わりまで濃密な旧道と向き合うことになります。積丹半島の後半戦の幕開けです。

9:29 神威岬駐車場にて



飲料も大事です。
自販機に期待して
はいけません。



神威岬から国道 229 号に復帰し、昨日予習しておいた神威岬トンネルと神岬トンネルを順に通ります。

黄色のボックス内、ここからは三つのトンネルを順に通ります。その内最初のトンネル内で積丹町を抜け神恵内村に入ります。この区間にはこれまで見てきたような旧道は存在しません。この区間、具体的には積丹町沼前地区～神恵内村川白地区(L=6.7km)は国道 229 号の中で最後まで不通区間として残り道路工学を拒み続けていました。遂にこの区間をこじ開けることに成功し、国道 229 号が全通したのは 1996 年(H8)11 月 1 日の事でした。積丹半島の東西地域が一本の道路によって接続された瞬間でした。

積丹町ラストの沼前地区です。人家(作業小屋かもしれない)は数軒あるのみで、簡易な船着き場と沼前駐車場があるのみです。

沼前駐車場にて 石碑「ソーラン節のふる里 積丹」 9:47



この沼前地区では広範囲に渡って地すべりが起こっていたそうです。その幅約 1km、高さ 200m、奥行き 1.5km であり、下図の赤丸辺りがまとめて動いていたそうです。昭和初期に地すべりが起こっていることが知られ、1970 年には集落が全戸移転、最新のすべり面の位置は末端では国道の下にまで及んでいました。対策工事の進展に伴い 1999 年には移動が停止しました。図中の尾根内川は本来北へ流れて草内地区へ向かっていた所、地すべりにより流れが変化して日本海へと注ぎ込むようになったそうです。

出典：https://www.jstage.jst.go.jp/article/jls/47/2/47_2_91/_pdf/-char/ja

(2022 年 1 月 7 日閲覧)



9:47 沼前にて、積丹→神恵内方向



あまり良い写真が無かったのですが、この辺り一帯が全て動いていたそうです。

この写真、軽トラと共に何か奇妙な、茶色いものが映っているような……？まさか見られるとは思っていなかった。

路上昆布



昆布干してる ww

草しか生えない、海藻だけに 🔥 🔥 ←草、又昆布の意

駐車場とはいえ、ここ歩道 🔥 🔥 🔥

無駄に立派に作ってしまった駐車場の有効活用です。利尻島とかで道に昆布が二三落ちていたというのはまあありますが、歩道を侵食しているのは面白過ぎる。期待薄でしたが今回の旅行で見なかった三つのうち一つ目を見る事ができました。しかも干している最中、今日はなんてツイているのだろう。数年前にこの辺りで歩道昆布を見たという記事を読んで自分も見られたら良いなと思っていました。

それではトンネルを通過して次の神恵内村へと足を踏み入れましょう。

「熊出没のため 西の河原駐車場 閉鎖中」 9:49



笑った。
行くしかない。

【TC50】 積丹 T L=765m H8,1996

神恵内村に入りました

9:54



ここまで積丹町

ここから神恵内村 R229 残り 213.5km



神恵内村に入りましたが人家が現れるのはまだ先。ここは果ての地、秘境の地、積丹半島海岸線の最深部。積丹半島の東西を接続した、ただ一本の道路。航空写真を見れば分かるがここからいくら内陸に行っても道路は存在しない。



大天狗覆道

9:56 【TC51】 大天狗 T L=639m H8,1996



75

大天狗 T の反対坑口。旧道はありません。

【TC52】西の河原 T L=1,834m H8,1996



西の河原駐車場

10:01



最果ての地からトンネルを使って脱出すると今度は冥土の手前へやって来ました。熊が出没しているとの西の河原駐車場ですが、どうやら 4/2,6/2 に目撃されて以来閉鎖されているようです。西(さい)の河原はというと、トンネルの壁の向こうです。かつて西の河原までの遊歩道が整備されたそうですが現在は放棄されて廃道化しているそうです。時間があれば行きたかったのですが。

西の河原 T の岩内側坑口

レストハウス西の河原バス停

10:10



果ての地に道路を挟んで二人で佇むバス停が印象的だった。半年間だけの一日二便、11時と13時のバス。レストハウス西の河原はもう営業していない——それどころか更地になっているのだと知っているのだろうか。潮風に晒されて、今日も来ない乗客を待ち続けるのだ。



76



国道 229 号を開通させた喜びは最後の不通区間であるこの場所に刻まれています。

10:12

平成 8 年	
一般国道 229 号開通記念碑	
起点	小樽市
終点	江差町
全長	287.6km 神恵内村

10:14 振り返れば西の河原が目に入ってきます。小屋が見えます。



圧倒的な巨岩の下を潜る 2km の西の河原トンネル。現代のトンネル技術に敬意を持った。



77

R229 を全線開通させた 3 本のトンネルを抜けると次はノット地区に入ります。面白い名前ですね、ノット？NOT？ノットとは何か、アイヌ語で「岬」を意味する言葉です。

のっとばし

NOT river



NOT bridge

NOT bus stop



山場として扱うかどうかは悩みましたが、30 分ほどの冒険が始まります。



久々の自転車

10:27

78

窓岩トンネル旧道 ～人知を超えた日本海の荒波～



海を見ると、奇岩「窓岩」

10:24 【TC53】窓岩 T L=565m H4,1992



当然行くべきは窓岩トンネルの脇であり、昨日に続き旧道探索が始まります。盗られる訳はないだろうと思いましたが、自転車の鍵は一応かけておきます。窓岩トンネル旧道ですが、よくある旧道風景ではありません。どのような点で他の旧道と違うのかというと、かつて車が走った道が非常に激しく破壊されているという点です。航空写真で見て、これは歩くのに苦労するだろうなと思いました。

10:29 窓岩トンネルを横目に旧道を進みます。まだ普通の旧道風景ですね。

ここでは消波ブロックがある事を覚えておきましょう。



ああ……



消波ブロックが無ければこうなる。

海と崖に挟まれて棄てられた道路の末路である。鉄筋を入れていた擁壁が接合部から分解し、真二つになってしまっているのが分かる。山側を見ると落石が限界を超えて詰め込まれたネットが見られる。元々、消波ブロックのおかげで残っている向こうの道路と同じ高さに路盤・舗装があったのだが、完全に抉りとられている。窓岩トンネルの開通は1992年。長く見積もっても30年でここまでの崩壊をもたらしてしまうのだ。



上手いこと歩けるようになっている



昆布。採ったら多分密漁になります。



ここまで激しく崩壊していると、道路が通っていたという事がちょっと実感できません。しかし、ちぎれたガードロープと支柱を見て道路だったのだなと思わされます。

消波ブロックの効能はインターネットで調べれば沢山出てきますが、もし消波ブロックがなかったらどうなるのか？中々見られないものを見えています。（これに関しては数時間後の大森大橋で嫌と言うほど見るようになります。）



微妙に傾いた擁壁に腰かけて、足を宙に投げ出しぼんやり海を眺めていました。日差しはポカポカと暖かく風も心地よい。聞こえるのは穏やかな波とそよ風が草を揺らす音のみ。視界一杯に広がる積丹ブルー。そして壊れた道路と風化し傾いている擁壁の演出する終末感。当然自分以外に人など来るはずもなく、この世の人間の存在を忘れさせる。あるのはただ、私と、心地よい”廃”の空間のみ。と情景描写を試みる。

一時間でも二時間でも居たいと思わせる空間でしたが、私を待っている道路トンネル橋がまだまだ控えているので行かねばなりません。

10:55 窓岩トンネルを通過。30分間の小さな冒険でした。

(窓岩トンネル終わり)

全然話が進まない……。何もかもが冗長ではあるというのは自覚しているのだが、ここまで書いてしまったので今後も同じスタンスで書きます。そもそも道中全てが観光であるので内容が多くなるのは仕方がないが……。神威岬も窓岩トンネルも同じレベルに認識しています。

(終わり) ①神威岬, ②窓岩トンネル

(これから) ③キナウシトンネル ④大森大橋 ⑤五連橋 ⑥兜岬

後半の内容はそれぞれが①,②よりずっと濃いのでどうなることやら。

因みに三日後に期末試験。 2022/01/08 AM3:16

濃厚な”廃”に彩られた二つの山場を処理しながら神恵内村の中心部まで向かいます。

窓岩トンネルを抜けると川白(かわしら)地区に入り、ようやく集落が姿を現します。



川白覆道 10:56



神恵内村オネナイ(尾根内)10:59



次なるトンネルは延長2,000m超の川白トンネルです。それ以上の長さの旧道が更に海側に存在しており、二つの旧トンネルがあります。この二つの旧トンネルの間へのアクセスはかなり困難なようです。今回は現トンネルを通るに留めました。



11:00 二股に分かれる現道と旧道



【TC54】川白 T L=2,106m H14,2002

【TC55】旧川白 T L=56m S47,1972



川白 T 岩内側坑口より旧道を望む 11:08

【TC56】能蘭 T L=50m S45,1970



飲食店はありませんが珊内(さんない)地区で一休み。自販機があったので飲料を補給して連続する山場に備えます。これからマッカトンネルーキナウシトンネルー大森トンネルと三つのトンネルが短い明かり区間と共に連続でやって来ます。



11:14 錆びた自販機



11:15 神恵内村珊内にて

【TC57】 マッカ T L=359.5m H8,1996 マッカ T 岩内側坑口

11:19



短いですがマッカトンネルにも旧道が、そして旧トンネルが一つ存在します。旧マッカトンネルまで歩いてみました。

巨大な落石が鎮座している

11:27 【TC58】 旧マッカ T L=84m S44,1969



マッカトンネルとは言ってもちっとも真っ赤ではありません。



86



旧道から海へ目を向けると何か人為的な「囲い」が目に入ります。等間隔で穴が開いており明らかな人工物です。これは「袋澗(ふくろま)」です。捕まえてきたニシンを一時的に保管するための施設です。

これまでは道路構造物にばかり目を向けて来ましたがこの辺りで積丹を支えた一大産業について言及する事にしましょう。

【ニシン漁について】

ニシンの水揚げ量について、北海道の国内シェアは99.9%であり14,802トンに上ります(2019年)。多いように見えますが、19世紀末から20世紀初頭には年間約400,000トン、最盛期には970,000トンが水揚げされ(1897年)、20世紀中ごろから減衰しています。かつてニシン漁は北海道の経済を支えていたのです。国道229号の愛称は「日本海追分ソーランライン」、また「にしん街道」。豊浜トンネル前にあった「ソーラン節発祥の地」の碑。ソーラン節はニシン漁の歌です。小平(留萌)や小樽、泊には鯨御殿があり見学できるようになっています。

春告魚と呼ばれるニシンの漁期は3～4月。この時期は日本海側の季節風による波浪でニシンの水揚げは困難を究めました。そこで、明治の網元たちはニシンを水揚げしやすいようにそれぞれが小さな港とも言えるような施設を作りました。これが「袋澗」でありニシンを安全に水揚げする事が出来るようになりました。また、100万トンも獲れてしまっただけで水揚げが追いつかないでしょう。最盛期である明治後期には100m間隔で作られるほどでした。袋澗があったという事はそこには人の生活、そして道があったという事を意味します。しかし、ニシンの漁獲量も減って袋澗はもはや不要。改築されて漁港へ組み込まれるものがあれば、風化するに任せるものもあります。現在では積丹半島や利尻・礼文島・道南地域に、その一部が現存するのみです。

中でも今居る神恵内村～泊村にかけては特に多くの袋澗が存在しており現在もそのうち一部が残っています。小樽から神威岬の区間にも袋澗は存在しますが綺麗に現存しているものは少ないです。積丹半島にニシンの群来(くき)が無ければ国道229号は存在していなかったのではないのでしょうか。



旧道に落ちていました。誰の骨なのでしょう。熊に襲われたりしたのか？



25年前の片側一車線道路です。擁壁に近い所が陥没しており、無数の落石に打たれ、遅しく生きる雑草に食べられています。この道の後の姿が窓岩トンネル旧道。あの道も崩壊初期はこのような景色だったのでしょうか。(実は下の写真内に袋澗が一つあるそうです。)

さて、マッカトンネルを抜けると次のトンネルが見えていますね。第三の山場が始まります。



キナウシトンネル ～穴だらけ～



今回の旅行で見たかった三つのものは①路上昆布②キナウシの3世代トンネル③雷電トンネル旧道の樺杣内覆道です。この内の二つ目。Twitterでこの写真を見かけた時は衝撃でした(真似して行った人の写真が偶に流れてきますよね)。こんなとんでもない景色があるのか、ぜひとも現地に行って自分の目で見てみたい。

【TC59】キナウシ T L=1,008m H14,2002

キナウシ T 岩内側坑口



【TC60】旧キナウシ T L=201m S60,1985

【TC61】旧旧キナウシ T L=158m S36,1961



三本の道の位置関係は左のようになっています。緑色の旧旧道は他二本よりも高い位置を通っていました。

北海道において、使われなくなったトンネルはその口を塞がれがちですが、この旧旧キナウシトンネルは開口しています。それでは旧道を見るために旧旧道に入っていきます。

移動ログ



旧旧道は現道から山側に逸れ、 Ω カーブを描きながら標高を上げて旧旧トンネルへと至っていました。しかし、キナウシ川に砂防ダムが建設されたため橋が撤去されており旧旧道の路盤へは草ぼうぼうの斜面を這い上る必要がありました。

13:08(帰路)

13:05 橋が無くなっている



この旧旧道、旧旧キナウシトンネル方面とより山の中へと至る道へ分岐しているのですが、この話は次の大森トンネルに回します。

旧旧道より、大森トンネルを眺める。トンネル上部の法面がしっかり固められています。大森トンネルの神恵内側はとても迂回できそうには見えないので反対側に頼むしかなさそうです。そもそも堤防が越えられない、人間は非力。



別世界へ吸い込まれてしまいそうなトンネル 天井にクラック 横から土砂ドバー



舗装はないけれど、1985年まで車が走っていた道なのです……、そんなキナウシ岬最古のトンネルでした。



12:58

この岬にトンネルを見出した者に敬意を表しながら、さあ

トンネルを抜ければ、そこは潮風が心地よい一面若草色の草原……

じゃないなあ。おっかないなあ～

坑口の真上、何ちゅうオーバーハングやねん



よく見てみるとオーバーハングしている岩塊にネットのようなものと楔のようなものが打ち込まれています。この地に道路を夢見、そして維持管理をした方に拍手。

あまり関係ないけれど、ボルダリングジムにもオーバーハングがあるじゃないですか、この岩塊を見るとあまりにちっぽけで変な笑いが出ます(貶す意図はありません)。

私の関心は旧旧道ではなく旧道にあります。航空写真でこの辺りを見ると直ちに分かるのですが、旧道がまたとんでもない壊れ方をしているようです。旧道だと思ってトンネルを抜け十数分直進しました。意味が分からなかったのが、一面の草地となっている旧旧道に踏み跡、なんてもものじゃない——砂の地面が露出した一連の”道”が見られたのです。そんなに人が通るわけでもなかりょうに。



12:52 旧道の天井にて



左上の高くなっている所が旧旧道の路盤です。進路を修正してより海沿いに進みます。旧道に出てきたというのは正確ではありません。旧道は私の足の5m下を覆道として走っているのです。正確には旧道の覆道の天井裏を歩いているのです。

眼下には満身創痍の消波ブロック 12:54

なんか地面が傾いている

12:50



12:44

Google Maps
の航空写真で
見た通りだっ
た……

人知を超えた荒波の威力をご覧あれ



これまでいくつも通り抜けてきたあの重厚な覆道が……接合部から分解してバラバラになっている。ここまでの破壊を如何にして為すのか、想像も付かない。正直、北海道に来るまで所詮水、と考えていた。窓岩トンネル旧道もそう、ここまでの破壊力を持つとは知らなかった。普段は温厚でも時に見せる恐ろしい一面、自然の持つパワーを実感しました。因みに、写真左中央には旧旧道による草の微妙な段差が確認できます。破壊部分をもう少しよく観察してみましょう。



観察①

海水は覆道の横幅を通り越しています。おそらく路盤は海を埋め立てて作り、消波ブロックが見当たらない(流された?)のでまず覆道の土台が侵食されて削られて行った。そして台風の際に覆道の下に侵入した海水により持ち上げられて一気に分離したとかでしょうか? 想像ですが。

観察②

積丹ブルーが綺麗だなあ。

12:45

12:29



向こうの方(神恵内方面)はきちんと消波ブロックが積まれておりパッと見たら旧道に被害は及んでいません。この短い区間だけ消波ブロックを置かなかったのでしょうか？まあ想像で語るのはこの辺にしておきましょう。資料が全然見当たらないのです。

覆道のユニット間には深さ 5m の溝があるので万が一にも端の脆いと思われる部分を踏み抜かないように慎重に飛び移ります。次は覆道の内部を天井の隙間から覗いてみましょう。

狙撃の体勢でカメラを隙間から構えています。

12:37





12:36

まさか天井がたわんでいるのかと言いたくなりますが、多分広角で歪んでいるだけ。もしくは元々そういう形。

目的は達したので戻りましょう。

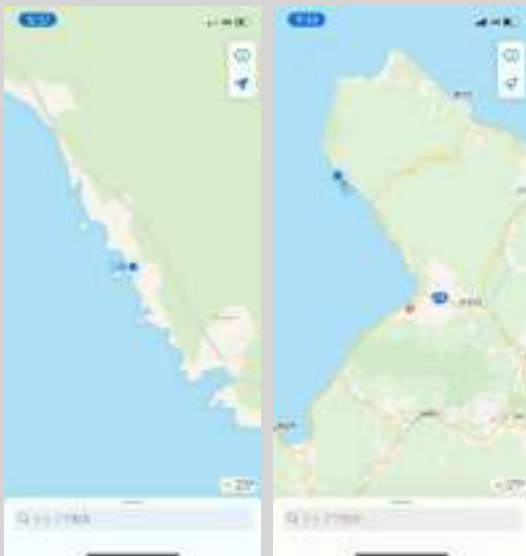
道か？道なのか？？？何もかもが道に見えてしまう。

11:45



キナウシトンネルを一步引いて撮ると大森トンネルを含めて1フレームに4つのトンネルが映ります。こんな場所は中々ないのでは？(9/3に一か所、武威岬の4世代トンネルなど)

全然進んでない～。そして気温23℃らしい。



無事、現道に復帰しました。

13:09

かかった時間は1時間半でした。残る山場は三つ、急げ急げ。

キナウシトンネルについて思うのはやはり、「どうやって作ったのだ」という疑問でしょう。

2000年～2002年に撮影された、三つとも開口している写真です。



画像引用元：kawamoto-c.jp/works/キナウシトンネル（2022/01/09 閲覧）

元々旧トンネル(1961年完成)がある中、旧トンネル(1985年完成)を掘っていた際の工事に関する論文がありました。曰く、二つのトンネルが接近し過ぎており、トンネルを掘る際の発破の振動が古いほうのトンネルを壊してしまうのではないかという恐れがあったそうです。このような工事を強いられる事例は当時としては珍しかったのだと思います。旧トンネル側でボーリング抗に爆薬を詰めて旧トンネル側に設置した地震計で振動調査を行ったそうです。



図の引用元：

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100301.pdf>

(キナウシトンネル終わり)

2022/01/09 AM0:53

私自身は旅行を思い出しながら楽しく記事を書いているのですが、この日も朝からトンネルや廃道美の話ばかりです面白くはないでしょう。もっと普通の観光地を紹介しろ、と言われるかもしれません。実際のところ、人受けしそうな観光地はないのですよね。あったら記述しています。

レポート上では非常に多くのページを割いていますが、実際の距離としては神威岬からこの先の神恵内村中心部までが 26km。神威岬から岩内町までは 51km。速い人なら岩内までは 2 時間で行けるような距離です。1 日で小樽から神威岬を見て岩内に向かうことも十分可能です。小樽や余市なんていつか行く機会はあるでしょう。そこで、足を滑らせて積丹や神恵内へ来てみる、また泊まってみるのはいかがでしょうか。何かを発見するかもしれないし、何も思わないかもしれません。

ここまで書かなかったのですが、「神恵内村」は何と読むのでしょうか？

別にひねっている訳ではなく、「かもえないむら」と読みます。

北海道で人口が 1,000 人を割っているところは 2021 年末で 2 か所——音威子府村(682 人)、神恵内村(797 人)。かつて鯨漁で栄えた現在の神恵内村も人口減少が続き、2012 年に 1,000 人を割りました。因みに西興部村(1,034 人)、赤井川村(1,115 人)と続きます。いずれも 2021 年 12 月の数値です。

<https://www.vill.kamoenai.hokkaido.jp/>

<https://www.vill.otoineppu.hokkaido.jp/>

<https://www.vill.nishiokoppe.lg.jp/section/jumin/feeuub00000bxpa7.html>

<https://www.akaigawa.com/>



大森大橋 ～投げ飛ばされた3,600t～



本日の最大の山場でした。かかった時間は本日最長の 2 時間。キナウシトンネルを攻略した悦びに浸る間もなく、次のトンネルが待ち構えています。

大森トンネル旧道も豊浜トンネルと同様、少々ややこしい成り立ちをしているので地図を用いて説明したいと思います。

【大森—キナウシ間の道路の変遷】

初代の自動車道路、大森山道です。大森山道はその名の通り海沿いを避けたルートであり、大森から標高を 180m まで上げて、4 本のトンネルを用いてキナウシ川の谷へと降りるルートです。キナウシ川からは初代キナウシトンネルを通過して海岸線へと至りました。今回の旅行では大森山道は探索対象外としました。流石に一人で行くものじゃない。



1985 年、海沿いを通る新国道の開通です。大森大橋(L=429m)という橋梁、そして3つのトンネルを用いて南北を結びました。



2004年9月の台風により大森大橋が落橋。ちょうどその頃1996年の豊浜トンネルでの事故の影響で、より安全な道路を求めて新たなトンネルを掘っている最中でした。



3か月で大森大橋が仮復旧、2005年には掘削中であった二代目ウエンチクナイトンネルが完成しますが、このトンネルは3年間しか使われずに廃道となってしまった可哀想な奴です。現行大森トンネルが既存のトンネルに接続する形で2007年に完成し、現在に至ります。



【2004 年、大森大橋の落橋について】

大森大橋の落橋はその後の橋の世界に間違いなく一石を投じた事例であり、落橋メカニズムから何から何まで研究されつくしており私が纏める意味はないのですが……。

2004(平成 16)年 8 月 28 日に発生した台風 18 号は九州を通過し日本海を北東に進み暴風域を保ったまま積丹半島沖から宗谷海峡へと進みました。札幌では観測史上最大となる最大瞬間風速 50.2m/s を記録、大森大橋の落橋、すぐ近くの道の駅オスコイ！かもえないも被害を受け約 6 年間閉鎖されました(2010 年 4 月 24 日再開)。

被害を受けた大森大橋



画像の出典：<http://www.jiti.co.jp/graph/toku/0412typhoon/0412typhoon.htm> 2022/01/11

神威岬から岩内の区間は国道 229 号が今でも唯一の道路であり、一か所交通が分断されると東西の地域で行き来が出来なくなってしまいます。大森大橋が通れなくなることで左図



のような大回りをする必要があります。同じ神恵内村内でも西地区(川白、珊内)と東地区(赤石、神恵内)を行き来するのに被災前は 20 分かかったものが 100 分に。休職せざるを得ない人もいれば、学校を変えざるを得ない人もいました。通勤・通学・医療・買い物と生活に多大な影響を与えたのです。

画像の出典：<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100446.pdf> 2021/01/11

2021年6月に起こった乙部町館浦での斜面崩壊に伴う交通の分断では、20分余計にかかる迂回路が設けられました。今もなお国道229号は復旧していませんが、通勤通学、他には鮮度が命である海産物の輸送などにおいて影響が出ているそうです。

//引用(<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707050.pdf>), 2022/01/11

大森大橋は一般国道229号の神恵内村に架かる橋長429mのコンクリート橋である。その上部工形式は3径間PCラーメン箱桁+2径間連続PC合成I桁×2連+3径間連続PC合成I桁で構成された全10径間の橋梁である。本橋は昭和54年の設計で、昭和55年から60年にかけて施工された。

//引用終わり

PC橋(Prestressed Concrete Bridge)とは、コンクリートの中に予め引張しておいた鋼材を拘束することで圧縮方向の残留応力を生じさせたコンクリート材(Prestressed Concrete)を用いた橋梁です。強度を高める、コンクリートのひび割れを防ぐ、などの目的があります。

この時の台風では全長429mのうち、4径間159mが落下しました。9月8日、台風18号は渡島半島西岸沖の海上を移動していました。①気圧の著しい低下による海面の吸い上げ、②陸に対して直角に吹き付ける30m/sの風による海面の上昇、③湾状の崖及びびりーフ状の地形による海水の滞留、異常な海面の上昇、④進行波と崖での反射波の重複、以上全てが重なって3,600tもの橋を持ち上げるに至ったとのこと。④に関しては三角波というやつです。私が現地に行って目視で高さを測った所、地面から橋の下部までは約7m50cmでした。

/*

参考資料

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707050.pdf>

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707020.pdf>

<http://rmec.or.jp/wp-content/uploads/2016/03/vol21-32-33.pdf>

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100446.pdf>

*/

それでは実際に見に行きましょう。

※長いです。撮った写真は223枚。

【移動ログ】



今回は行きませんでした。大森山道が映っているのが分かりますでしょうか。

←落橋部分

今回、北(キナウシトンネル側)からのアプローチは非常に困難と判断して南側からの到達の可能性に託すことにしました。一つメモしておきたいのが、大体の山場は核心部まで到達出来るかどうかは行ってみなければ分からないという事です。

【TC62】大森 T L=2,509m H19,2007 【TC63】旧ウエンチクナイ T L=1,011.4m

S60,1985



この大森トンネル、入洞してすぐの銘板は「ウエンチクナイトンネル」を主張しています。そう、これは直進してかつては海岸へ口を開けていた初代ウエンチクナイトンネルの数少ない証拠なのです。

13:16 中々お目にかかれない坑内分岐です。二代目ウエンチクナイトンネルの証。
大森トンネルには二つの坑内分岐がありますが、一つ目は綺麗に塗り固められてとても分岐しているとは想像できません。



トンネルを抜けると道の駅「オスコイ！かもえない」です。オスコイとは、ニシン漁に使っていた船を漕ぐ櫂の動きを合わせるための掛け声らしいです。そして、緊急事態宣言定期。この道の駅はまた機会があったら入ってみたいです。この「にしん街道」の柱は今後もちょうくちよく出て来ます。看板によると神恵内村には53の袋澗があったらしいです。

13:20

13:21 知っていたけれど悲しい。



【TC64】旧大森 T L=470m S60,1985



左が旧大森トンネルであり、坑口はコンクリートで塞がれています。現行大森トンネルに比べて随分低く見えるのは、旧トンネル下部がアスファルトの下に埋まっているからです。この辺りは先の台風後、3~4mの道路の嵩上げを行いました。18年前まではこのトンネルを抜けて大森大橋を渡っていたのです。自転車をデポして出発(13:23)。

106

13:24 路上昆布二回目！また歩道に……。

早速見えている……たどり着けるかどうか。



12時半に満潮を迎えて今は潮が引いている最中なので何とか到達したい。

13:28 これでもかと積まれた消波ブロック 13:31 とても歩きにくい



海水に浸かっていないだけマシですが消波ブロックの上を歩く時は注意を払わねばなりません。まあ、海水に浸かっていないとはいえ結構な深さがあるので危険なものには変わりありません。昨日から一日の多くをゴツゴツした岩場や不安定な場所で過ごしているので足の裏と足首を壊さないように注意します。

13:38 柱状節理を掴みながらアスレチック 13:41 さあ見えてきた



うわあ……(見なかったことにして帰りに回します。)



だから、どうやったら堤防がそんなはさみで切ったような形になるのだ。くどいが、全く想像が及ばないのだ。見た所堤防に穴が開いているわけではないのだが覆道は支えを失って地に伏している。——いや、堤防の下が削られていた。また後で。



108



13:48 どうやら濡れなければいけないらしい。サンダルを持ってきて良かった、大活躍です。



再び消波ブロック地帯が現れ、擁壁へ這い上るとそこに見えてきたのは。

14:17 大森大橋(小樽→岩内方向)



ただただ美しい景色である。向こうから(旧)大森トンネル——暗闇を通り抜けて大森覆道を脱した瞬間、視界一杯に広がる空・海・大地。コーナーを曲がって立ち上がり、私の後ろの大森大橋を、宙を軽快に駆けて行くドライバーたちを幻視した。後ろを振り返れば——



断絶——そこに、道はなかった



14:10

110

突っ込むポイントが多い写真ですが、ここらでいったん休憩を。遅めのお昼ご飯とします。主食は羊羹4本、おかずは目の前の景色
ということで。 13:57



キナウシトンネルも神威岬も素晴らしい空間だったのですが、この宙に突き出した橋は一段違いました。スケールが大きすぎる、余りにも非日常が過ぎたのでしょうか。この地に立っていることへの満足感・達成感がじんわりと湧き上がってきたのを覚えています。シャッターを押す手が止まらない。写真が多いですがこれでも沢山の中から選び抜いた結果だから許してほしいです。感動の度合いと写真の枚数は連動するので。

橋の切断面を見ることが出来ました。と言っても何かを読み取れるわけでもなく。(14:13)



タヌキ？ そんな所に居て大丈夫か？ (14:15)

自転車があれば気持ちよく走れるだろうに



破壊された消波ブロックを見たことがありますか？

一つ 20t もある消波ブロックの首が散らばっている。これ程の数の消波ブロックが無惨にも破壊されているのを見られる場所は他に思い当たらない。また角が丸まって風化の最中にある。これからも洗われ続けいつの日か海へ引きずり込まれる運命にあるのだろう。



望遠レンズで思い切り圧縮してみたくなるものです。対岸には面白いものが。



橋脚から橋脚へ、159m を跳躍して対岸へ渡って来ました。橋脚はこのぐらいのスケール感です。(14:36)



眼下には簡易的な道のようなものが見られました。工事用道路かな。



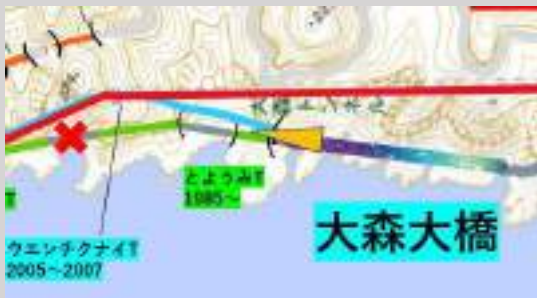
振り返れば思わず笑ってしまうような光景が広がります。



【TC65】 とうようみ T L=132m S60,1985 【TC66】 ウエンチクナイ T L=1,268m
H19,2007



トンネルの並列つなぎとは上手く言ったものです。左へ行けば 1985 年道、右へ行けば 2005 年道。右のウエンチクナイトンネルは勿体ないことに僅か 3 年間しか使われずに廃道化してしまいました。いや、しかし先程目撃した覆道の落下・散らされた満身創痕の消波ブロック・落下した橋から考えるに、この海岸沿いに道を維持する事なんて無理なのです。結局、落橋から僅か 3 年で現行ルートである大森トンネルルートが開通しましたが、海岸道路を捨てて地中のトンネルを選択したのは英断だったと言えるでしょう。



名もなき滝



最後は大森大橋を下から想像して帰路につきましょう。



それじゃあね。悪い意味ではないけれど、人間が自然に敵わなかった証。もう来ることはない……と言いたところだけど、失態を犯してしまいました。直線距離で僅か 100m 先のとようみ T の反対坑口と初代ウエンチクナイ T の坑口を見損ねてしまいました。

種別	名称	位置
トンネル	とようみトンネル	10.1km
トンネル	初代ウエンチクナイトンネル	10.2km
トンネル	とようみトンネル	10.3km
トンネル	とようみトンネル	10.4km
トンネル	とようみトンネル	10.5km
トンネル	とようみトンネル	10.6km
トンネル	とようみトンネル	10.7km
トンネル	とようみトンネル	10.8km
トンネル	とようみトンネル	10.9km
トンネル	とようみトンネル	11.0km
トンネル	とようみトンネル	11.1km
トンネル	とようみトンネル	11.2km
トンネル	とようみトンネル	11.3km
トンネル	とようみトンネル	11.4km
トンネル	とようみトンネル	11.5km
トンネル	とようみトンネル	11.6km
トンネル	とようみトンネル	11.7km
トンネル	とようみトンネル	11.8km
トンネル	とようみトンネル	11.9km
トンネル	とようみトンネル	12.0km
トンネル	とようみトンネル	12.1km
トンネル	とようみトンネル	12.2km
トンネル	とようみトンネル	12.3km
トンネル	とようみトンネル	12.4km
トンネル	とようみトンネル	12.5km
トンネル	とようみトンネル	12.6km
トンネル	とようみトンネル	12.7km
トンネル	とようみトンネル	12.8km
トンネル	とようみトンネル	12.9km
トンネル	とようみトンネル	13.0km
トンネル	とようみトンネル	13.1km
トンネル	とようみトンネル	13.2km
トンネル	とようみトンネル	13.3km
トンネル	とようみトンネル	13.4km
トンネル	とようみトンネル	13.5km
トンネル	とようみトンネル	13.6km
トンネル	とようみトンネル	13.7km
トンネル	とようみトンネル	13.8km
トンネル	とようみトンネル	13.9km
トンネル	とようみトンネル	14.0km
トンネル	とようみトンネル	14.1km
トンネル	とようみトンネル	14.2km
トンネル	とようみトンネル	14.3km
トンネル	とようみトンネル	14.4km
トンネル	とようみトンネル	14.5km
トンネル	とようみトンネル	14.6km
トンネル	とようみトンネル	14.7km
トンネル	とようみトンネル	14.8km
トンネル	とようみトンネル	14.9km
トンネル	とようみトンネル	15.0km
トンネル	とようみトンネル	15.1km
トンネル	とようみトンネル	15.2km
トンネル	とようみトンネル	15.3km
トンネル	とようみトンネル	15.4km
トンネル	とようみトンネル	15.5km
トンネル	とようみトンネル	15.6km
トンネル	とようみトンネル	15.7km
トンネル	とようみトンネル	15.8km
トンネル	とようみトンネル	15.9km
トンネル	とようみトンネル	16.0km
トンネル	とようみトンネル	16.1km
トンネル	とようみトンネル	16.2km
トンネル	とようみトンネル	16.3km
トンネル	とようみトンネル	16.4km
トンネル	とようみトンネル	16.5km
トンネル	とようみトンネル	16.6km
トンネル	とようみトンネル	16.7km
トンネル	とようみトンネル	16.8km
トンネル	とようみトンネル	16.9km
トンネル	とようみトンネル	17.0km
トンネル	とようみトンネル	17.1km
トンネル	とようみトンネル	17.2km
トンネル	とようみトンネル	17.3km
トンネル	とようみトンネル	17.4km
トンネル	とようみトンネル	17.5km
トンネル	とようみトンネル	17.6km
トンネル	とようみトンネル	17.7km
トンネル	とようみトンネル	17.8km
トンネル	とようみトンネル	17.9km
トンネル	とようみトンネル	18.0km
トンネル	とようみトンネル	18.1km
トンネル	とようみトンネル	18.2km
トンネル	とようみトンネル	18.3km
トンネル	とようみトンネル	18.4km
トンネル	とようみトンネル	18.5km
トンネル	とようみトンネル	18.6km
トンネル	とようみトンネル	18.7km
トンネル	とようみトンネル	18.8km
トンネル	とようみトンネル	18.9km
トンネル	とようみトンネル	19.0km
トンネル	とようみトンネル	19.1km
トンネル	とようみトンネル	19.2km
トンネル	とようみトンネル	19.3km
トンネル	とようみトンネル	19.4km
トンネル	とようみトンネル	19.5km
トンネル	とようみトンネル	19.6km
トンネル	とようみトンネル	19.7km
トンネル	とようみトンネル	19.8km
トンネル	とようみトンネル	19.9km
トンネル	とようみトンネル	20.0km

まあ、もしかしたら再び訪れるかもしれません。とりあえず、あと10~20年は同じような姿で残っているのではないのでしょうか。



海は鮮やかなブルーをしています。積丹ブルーと呼んで良いのか悩ましい所です。これから更に南下するので、どこまでが積丹ブルーなのかを見極めたい所です。

この写真ではまるで舟が付けるように、何かしら地面に人の手が加わっているように見えますが、考えすぎでしょうか。19世紀、松浦武四郎(1818-1888)という探検家が居ました。彼は整備された道のない当時の蝦夷地を探検し、現地のアイヌ民族の協力を

得て多くの地名や伝承を書き取りました。その調査範囲は樺太そして択捉島・国後島にまで及びました。その記録の一つが「東西蝦夷取調地図」、1859(安政6)年に製作された最も有名な蝦夷図です。時代は明治に移り、彼は明治新政府から蝦夷地に代わる名称を考えるように依頼されました。彼が出した六つの候補の一つが「北加伊道」、加伊は「海」に修正され、現在の北海道という名称が生まれました。彼の生まれである伊勢国には松浦武四郎記念館があるので今度行ってみたいです。東西蝦夷取調地図は複写されてインターネットに上がっているものもありますが、国立国会図書館で読むのが確実でしょう。因みに伊能忠敬の測量は1800年から1816年の17年間で行われ、大日本沿海輿地全図が出されました。



←松浦武四郎とは2年前に出会っていました。2019年9月9日11:15、道の駅おびら鯨番屋(留萌郡小平町)にてライダーさんと撮影



トンネルの名前にもある通りこの辺りは「ウエンチクナイ」という場所です。東西蝦夷山川地理取調図によると、「ウエンチユフ」と記載されています。アイヌ語では「悪い断崖の入り口」。アイヌ語の地名によく出てくる単語として、ウエン=「悪い」、ナイ=「谷間の川」、トマリ=「舟が泊まれる入り江」、ウシ=「〜が群生する所」、モイ=「入り江」、ヒリカ=「良い」などがあります。オタ-モイ=「浜の入江」、キナ-ウシ=「蒲の群生するところ」です。明日の山場は「ウエントマリ」、苦労しそうな名前ですね。地名がその地域の特徴を表してい

て面白いです。この大森海岸にも「ニキトマリ」、古くから舟が入っていたのでしょう。実はこれまで歩いた大森トンネル沿いの海岸に袋澗が二つあります。私は発見できませんでしたが(というより大森大橋のインパクトが大きすぎて他の物に目が行かなかった)。※幕末頃、積丹の海岸にはアイヌの集落は少なく和人の集落が大部分を占めていたそうです。

参考リンク：

<https://www.bojan.net/search/label/%E3%82%A2%E3%82%A4%E3%83%8C%E8%AA%9E%E3%81%AE%E6%A3%AE>

<https://www.shiripa.org/wiki/kamuy/?%E5%8F%A4%E5%AE%87%E3%82%A2%E3%82%A4%E3%83%8C%E8%AA%9E%E5%9C%B0%E5%90%8D>

<https://takeshiro.net/about>

https://www.jstage.jst.go.jp/article/proce1989/53/0/53_0_871/_pdf

歩みを進めましょう。来た道を引き返して最後は放置していたあの覆道へ。

大森覆道



食べたのは誰？人間ではない。



大森覆道も台風で被害を受けました。大森覆道には被災前、35枚の窓(防波板)がありましたがその内15枚が覆道内に倒壊、9枚が破損しました。岩礁の上に傾斜壁、その手前には消波ブロックが置かれていましたが、消波ブロックが波浪により沖に散乱したため越波が顕著となりました。窓を覆道に固定していたアンカーの耐力は約500kN、実際には3倍の1,500kNの波力が働いたそうです。覆道内を歩いて数えてみたら現在残っている窓は8枚(多分)でした。

15:02 本来、空は見えなかった。(↑)

“あの”区間へ。

もうこういうのは見慣れたが……



$$\begin{bmatrix} \cos(-30^\circ) & -\sin(-30^\circ) \\ \sin(-30^\circ) & \cos(-30^\circ) \end{bmatrix} [\text{顔}]$$

↓ ? ? ? ? ? ↓



大森覆道の台風による被害があったのは2004年です。この覆道の倒壊は2013年(この場所の探訪レポートがあったため)から2020年の間。今も崩壊は続いているという事です。

15:06



覆道の土台が洗われ、消波ブロックに続いて海に流出しています。



15:09 上を歩いてみました。傾斜は約30°。



帰路につきます。潮は行きより引いているので確実に帰る事が出来ます。



15:07 岬を挟んだ向こうの世界に、人知れず眠る旧国道 229 号。自然に身を委ねる。

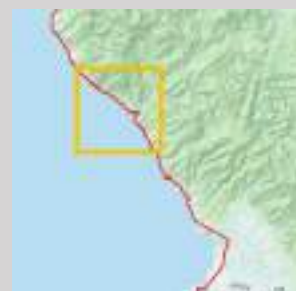
大森大橋 (完)

15:25 大森海岸の景観と引き換えに安全を得る。それは悪いことではないのだろう。



120

大森大橋は凄かったなあ、そのスケール感到に圧倒されてしまいました。さて、現在 15 時半でありいくら遅くとも 18 時には宿に着かなければなりません。ここから神恵内村・泊村・岩内町を通過して宿までは残り 33km、残す山場は 2 つ。山場にかかる時間が足りないので、一つ目の山場は手を抜いて二つ目は最悪捨てることにしました。



流木で作ったそう、with マスク / かつての袋澗は漁港に / なぜ竜なのだろう(村の伝説)



よし、出発するぞと意気込んで二時間待機していた自転車へ戻ると……。

15:30



天からの贈り物です。当然右の写真に写っているのは中指。でも滑らかな面への爆撃でまだ良かったかも。幸いにもトイレの水で簡単に落とせました。ついでに水分補給。

今度こそ岩内へ向けて出発します。まずは神恵内村の中心部まで 5km。(15:36)

この 5km には袋澗が 15 個前後あり現在でも一部が残存しています。数十メートル間隔であったような場所もあり、鯁漁のさかんだったかつての姿の痕跡です。しかしきちんと保ちはされていないようで、今後消えて行くのではないかと思います。大森トンネルを抜けるとようやく人家が現れるようになり、神恵内村の残り二つの集落である赤石と神恵内を通過します。国道 229 号について語ることとすれば、神恵内まで 4 つのトンネルがありましたが大正時代のもので、今では 4 つ全てが開削されて現存していません。

←15:43



【奇岩】キス熊岩
下半分が太いのが熊っぽい。簡単には目に止まらないけれどこの辺は袋澗多発地帯。(15:44)



121

5つの雄大な橋梁、その陰に旧道

尾根内大橋

魚谷大橋

弁財澗大橋

祈石大橋

神泊大橋



神恵内を抜けたらすぐに 5 つの橋からなる壮大な景色が楽しめます。しかし、昔はこれ程の橋を作る技術はなかったわけで……？大森大橋と並ぶほどコンテンツ豊富な場所ですが、残念ながら時間がないのでポイントを絞って歩いてきました。

神恵内村役場(15:48)



国道にあるまじきクランク(15:49)



左へ曲がれば当丸峠経由で古平へ(15:50)



本当は人口 1,000 人に満たないこの小さな村を端から端まで眺めて、飲食店(ありますよ)の一つでも入りたい所ですが、時間が足りません。村役場の写真だけ撮って止まることなく次の山場、五連橋へ向かったのです。この五連橋と言うのは私の安直な命名です。もう次の泊村は目と鼻の先ですが、神恵内を出てすぐ、泊村へ入る直前に 5 つの橋があります。



空から見てみましょう。もう言葉は要りませんね。露骨に主張する旧道が五本の橋それぞれにあります。

1974～1978年撮影の航空写真に2016年撮影のものを透明度50%で合成した写真です。



黒線は旧道、灰色線は旧旧道単独区間を表しています。地形の凹凸が多すぎる。



【移動ログ】



海に突き出した尾根があり入り江がありまた尾根があり——数多くの凹凸を備えたこの地形はまるで道を拒んでいるかのようです。しかし、これ以上内陸に活路は見出せず、神恵内村と泊村を接続するにはこの地形を克服するしかないのです。その昔は山肌に沿って愚直に道を見出し、やがて近代的なトンネルを掘ることが出来るようになりました。そしてこの五連橋が全て開通したのは2010年。終に道路は地面を離れ、空に羽ばたいたのです。因みにこの辺りも袋澗がたくさん。

この短い区間を克服するために各時代の土木技術がこれでもかとおつぎ込まれた——その苦労の跡を見に行きます。

まずは平成・令和のルート。

16:03



シンプルながら作りが統一された5本のラーメン橋は見ていて気持ちが良いものです。最大径間85m(祈石大橋)、これだけの構造物は現代土木技術の結晶と言えるでしょう。工事の際は海水をせき止めて排水した上で橋脚が建設されました。

尾根内大橋の建設風景(下記リンク)

尾根内大橋

https://www.dps.co.jp/?page_id=506

祈石大橋の設計

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0000300041.pdf>



125

この辺を西積丹アクアラインと言うらしい。いい名前、聞いただけで走りたくなります。こういう道路の愛称って良いですね。コメ・米ロード、竜泊ライン、フルーツライン、萌える天北オロロンルート、日本海追分ソーランライン、オホーツクホタテロード(やけに北が多いですね)、どれも走りたくなる。大菩薩ラインだけは丁重にお断りさせていただきます。

尾根内大橋(2010)



魚谷大橋(2007)



弁財潤大橋(2007)



祈石大橋(2007)



神泊大橋(2001)



【TC67】尾根内 T L=218m S46,1971



(左上)隠れていますが確かにこれが旧トンネルです。藪をかき分ければ閉塞した坑口が出て来ます。(16:06)

(右上)景色を真横に走っている線、これが古い道の痕跡です。矢印下が尾根内 T の反対側。



旧トンネル境に右が 10 年前の旧道、左が 50 年前の旧旧道。旧旧道が取りついている斜面が道の上下で連続しているように見えます、何て所を通っているのだ。旧旧道は旧道と交差して現存している尾根内橋(1935)を通過して旧道に復帰します。(16:07)

引き算をしたら分かる通り、尾根内橋は85年前に作られたもの、しかも立派な欄干の付いたコンクリート製です！もういつ落ちてもおかしくないのではないかと。本当は猛烈に行きたかったのですが、行くとなると藪漕ぎを強いられ長期戦が予想されるので手持ちの時間が少ない今は断念しました。ところで、個人的な思いですが有名撮影地というのはあまり好きではありません。映える写真を狙って同じような写真が量産され、時には過剰にレタッチされてSNSで反応を貰うあの流れはちょっと。奈●井宿とか岐●城、あと白鳥にはもうこりごりです。人気のタウシュベツ川橋梁は自分の目で見た事はありませんが、私の目には尾根内橋の方がずっと魅力的に映ります。勿論、どちらも構造物としては価値あるものです。

16:10 魚谷大橋旧道→魚谷大橋

【TC68】弁財T L=140m S44,1969(2007 廃)



掠れたセンターラインが味を出している



ここは旧道・旧旧道の重複区間であり、今は存在しない弁財洞1号トンネルがありました。旧旧道は上の写真からトンネルの脇へ、山肌に取りついて旧トンネルの向こうへ行きますが、途中の区間が魚谷大橋に潰されています。

この次、弁財トンネルの反対側脇に残っている旧旧道が五連橋最大の見せ場です。

なにか、すごいものがある。



16:15



127

笑っちゃうよね。へっ……へへ……。



岩壁を削って片洞門として橋をかけています。橋の名を、右：弁財橋、左：弁財棧橋。
真下は海。キナウシトンネル以上に「どうやって作ったのだ？」と言いたいです。
弁財澗 1,2 号トンネルが開通したのは 1921 年です。もはや曲芸の域、大正時代に作られた道です(頭おかしい)。

有名な話があります。弁財トンネルが開通したのは 1969(昭和 44)年、泊村一神恵内村にバスが通じたのは 1949(昭和 24)年。そう、こんなに危なっかしい場所をバスが通ったのです。

人が通らねば、道は腐る(16:16)



真っ白な橋脚の角と旧道の対比が印象的



128

トンネルの口を閉じたコンクリートだけが新しいのだ。38年間のギャップがある。



トンネルを見たら以下略

藪が結構厳しい



足元には本当に気を付けて。いつの間にか崖っぷちに居るかもしれない。



弁財橋(16:23)



片洞門状の道、直上は垂直断崖(16:25)



橋の上からでは気付きませんが、今私はとんでもない場所に立っています(最初の写真参照)。これを欄干と言っていいのでしょうか、あまりにも弱弱しい。今気付きましたが、弁財澗 1,2 号トンネルが開通したのは 1921 年なので、弁財橋・弁財棧橋が同年に開通したものとすれば 2021 年で竣工 100 周年記念となります。この旧道を開拓した 100 年前の人の苦勞は相当のものだったでしょう。そんな 100 年前の構造物が今でも私の足をしっかりと支えている事に感動を覚えます。そして現道、こちらの橋とあちらの橋では 86 年の時間差があるのです。



銘板は確認できず……残念。

弁財棧橋と弁財澗 2 号トンネル。

【TC69】 弁財澗 2 号 T L=5m T10,1921

片洞門は隧道へ変わります



(左)旧旧道は廃止から 52 年。岩壁を削っているから木が育つような場所ではないはず。これも 50 年という時の為せる業。

(右)旧旧道のトンネル奥は植物の支配下にあります。どうせ魚谷大橋にぶつかるのだし、私には行きません。

16:29 旧道に復帰。現道・旧道・旧旧道を一枚に収めて次の場所へ。



16:32 祈石大橋から旧道を眺める



16:33 ラストの神泊大橋とその旧道



見逃したのですが、この辺にいくつか石碑があります。工事を完了した記念、そして工事で無くなってしまった方への慰霊碑、二つの側面があります。

旧道は神泊大橋の下を潜りぬけて山肌を縫うように進んで行くのですが、まだあります、トンネルが。1,142mの茂岩トンネルの旧道ですから単独で山場になる分量。そして事前調査によるとかなり踏破は困難に思えました。また特異な景色が見られるようですが、パスします。

トンネルの名前を列举：祈石 T、祈石 1 号 T、松風 T、祈石 B、茂岩 T、ボン茂岩 1 号 T、ボン茂岩 2 号 T、(旧)茂岩 T

ボン茂岩 T に至っては 1913(大正 2)年竣工です。昔から道がある所は強敵になりがち。

【TC70】茂岩 T L=1,142m H13,2001



このトンネルが神恵内村と泊村の境界。長かった神恵内村(距離としては短いけれど)にお別れを。

五連橋 (完)

16:35 「これより泊村」(ブレた)

16:37 泊村にIN！！



そう言えば、トンネルの内部を映した写真は殆ど載せていませんね。

ここまで神恵内村

ここから泊村

神威岬からは 31km 来ました。そしてここ(茂岩)から宿までは 24km、1 時間半かかると見れば丁度 18 時に着きます。しかし、兜トンネルを捨てるのが惜しく(どうしても見たい景色がありました)宿への到着 18 時半目標として、少し恵んでもらった時間で全力を尽くして兜トンネルを攻略することにしました。ここからは時間との闘いです。気合を入れた所でお腹が鳴ります。朝から食べたものと言えば羊羹 4 本のみ……こうなるのも仕方ありません。まだ倒れるほどではないので空腹を無視して(勝算はあり)兜トンネルへとペダルを回します。茂岩トンネルを抜けるとすぐ見えるのが弁天島です。一刻も余裕はないので先へ。

16:37 弁天島(ここ行きたかった……)

【TC71】興志内 T L=210m S43,1968



【TC72】茂岩 2 号 T L=20m T2,1913

興志内 T は作られて現在で 53 年と積丹の現役トンネルでは最古級です。旧道にはトンネルが二つ——大正時代の茂岩 1 号,2 号トンネル(左写真真ん中上)あります。

兜岬の旧旧道 ～つなぐ～



興志内トンネルを抜けると盃(さかづき)地区です。ここには天然の盃温泉と温泉旅館(潮香荘)があり、私も計画の段階で宿泊を検討していました。温泉に浸かってのんびりしたい所ですが、トンネルの方が大事です。しかし、この辺の温泉宿はいつ無くなってもおかしくありません。温泉に限らず、次来た時にあると思うなよ、です。予告をすると明日はあの温泉郷丸ごと消滅した場所を訪れます。泊村の人口は1,528人(神恵内村の倍)であり減少傾向にあります。まあ泊村も神恵内村も内陸の方は全て険しい山でとても人が住めるような場所ではなく沿岸にしか人は居ないので沿岸の人口密度はそこそこありそうです。



いつまでも
あると思うな
温泉宿

16:41



【兜トンネル】

旧旧道は9つの隧道を用いて南北の地域を結びました。私が見たかった景色は兜7号Tと兜8号Tの間にありました。計算すると探索に許される時間は30分だったので、現兜Tの岩内側から攻めて兜7号Tまで行って帰ってくるというプランを立てました。



135

2022/01/13/AM8:46

昨日の午後8時から続けて書いており眠いので話の流れが雑になるかもしれません。

兜トンネルで撮った写真は謎に多く 93 枚。20 秒に一枚ペースです。

【TC73】兜 T L=1,076m H18,2006

三つ、見えますね

16:47



「マムシ注意 泊村」→

【TC74】盃 T L=61m S50,1975

【TC75】兜1号 T L=20m T2,1913, 現存せず

【TC76】兜岬 T 不明

【TC77】兜2号 T L=54.3m T3,1914, 現存せず



136

また違ったパターンの景色で驚かせてくれますね。手前の盃トンネル横の道路は元々無かったのでしょうか、道路の拡幅が必要になって海を埋め立てたのだと思います。そして何より特徴的なのは盃トンネルを覆う(もはや覆っていない)岩盤の薄さです。トンネルの癖に殆ど地上に姿を現しており、そこはトンネルである必要がないだろうと言いたくなります。神恵内側からのアタックは困難であると判明したので岩内側に回ります。

16:55 現兜 T 岩内側

16:56 薄明光線が射し橙に染まる空、終わりは近い



【TC78】(旧)兜 T L=648m S36,1961

16:56



この道路は 2006 年まで使われていた比較的新しい道路です。坑口左脇に旧旧道の痕跡と兜 9 号トンネルの坑口がありますが、後者は埋没しているようです。私が行くべきは更に海岸へ、目の前の尾根の迂回を試みます。ところで、こんな旧道の袋小路にやけに車が多いと思われるでしょう。実はこの兜岬、特に「兜千畳敷」は釣りで有名なスポットであり干潮時は釣り人で賑わっています。

令和三年七月十三日夜十時頃カブト駐車場にて

「熊出没」

再度出没の恐れあり

注意してください。

泊村・岩内警察署



137

夜に目撃されることに驚きました。北海道にも慣れてきたので、そんな紙一枚で躊躇する事はしません。視野を広く、周りに注意しておけば良いです。

これが兜千畳敷、先端の方に釣り人が4,5人居ます。(16:58)



兜 7,8 号トンネルへ行くにあたって懸念が一つあります。右写真の赤丸部分の入り江を突破出来るかどうかです。航空写真で見える入り江というのは軽くジャンプしたら届くほど小さく見えても、実際に行けばかなりスケールが違っているものです。ここまで大きい入り江を断崖伝いに迂回出来るのかどうか。

釣り人たちの後ろでゴツゴツした岩場を必死な顔をして走る人間が一人。奇異の目で見られますがそんなこと気にしていません。

穴・穴・穴。後から気付いたのが、それぞれが目と目と口を、顔を形成しているのは奇跡。



あな(穴)、幸せ。(17:02)

【TC79】兜9号 T L=113.5m 不明(1910年代)



ナニコレ。(17:04)



上の写真(TC79)に見える不気味な穴が兜9号 Tですが、正確には坑口ではありません。左の写真に見えるコンクリ壁が旧兜 T であり、旧旧道である兜8,9号 Tの一部は旧兜 Tの建設に巻き込まれました。つまり、左の写真における太い溝は兜8号 T、旧旧道はクランク状に折れ曲がり兜9号 Tへ接続したのです。

絶賛迂回中



迂回も後半戦へ突入(17:07)



上手いこと足場が出来ています。これ満潮時は不可能だな。地学屋さんには岩の名前を教えてください。私、岩はさっぱり。(17:08)

迂回に成功、後は旧旧道敷まで登れば……



この景色が見たかった！

上手く撮れなかったけれど兜7号から兜8号の間のカーブが美しい。



後ろを向いて、兜7号T方面へ歩いてみましょう。

105年前のコンクリートを歩く
道というのは都市と都市を、集落と集落をつなぐもの
ニシンが山ほど獲れた賑やかな時代
この場所を歩いた人、走った車、想像できませんか
兜岬に道を通した喜び
一車線と少しのこぢんまりとしたものだけど、立派なものじゃないですか



【TC80】兜7号T L=139.5m T5,1916

いちばん奥までが兜7号Tですが途中の巻き立てが崩壊して空が見えています。



←17:10



17:11→

141

(左)この奥にはまだ見ぬ隧道が4,5つ、だが時間が許さない。(17:12)

(右)パッと見て「東京都だ」と思いました。(17:13)



くどくてごめんなさい。ここは好きなのです。 (17:15)

この先兜8号T、兜9号Tを抜けて道路は泊・岩内へとつながります。



【TC81】兜8号T L=56.5m T1,1912



隧道が切り取る風景はみんな違ってみんな美しい。



17:16 旧兜Tと兜8号Tの衝突部分

右の写真では地面に大きな岩がいくつか転がっています。2013年の探訪レポートを読むと、この岩は天井と繋がって柱を形成していたようです。それがこの8年間で折れました。

出発して18分、戻りましょう。



142



17:20

7分で行けるが、千畳敷の釣り人たちは知らない。
兜トンネル（完）

17:27



143

17:28、丁度 30 分で戻ってきました。旅行中のみ時間管理が得意な私です。

国道 229 号の愛称の一つにカブトラインという
のがあります。そう、兜岬の兜です。

宿までは 20km、一刻の余裕もありません。

ここから 4km は海沿いに民家が立ち並び、泊村
中心部へと向かいます。「鯨御殿とまり」がある
のですが、残念行けません。



【TC84】茶津 T L=? ?,(右下の写真)

【TC82】茶津 T L=107.5m H4,1992

【TC83】茶津 2 号 T L=9m T6,1917



右の写真において茶津 2 号トンネルは映っておらず、もう少し右の方に素掘りの隧道があります。急いでいたのできちんと写真を撮る暇がありませんでした。この茶津 2 号トンネルに行くことは「できません」。あの山の向こうにある施設が問題であり……。



「泊原子力発電所」
です。泊村と聞いて
最初にこれを思い浮
かべる方もいらっしゃる
でしょう。

1974~1978 年撮影
の航空写真に 2016
年撮影のものを透明
度 58%で合成しまし
た。



泊原発の脇を 1,000m 超のほりかっぷトンネルで過ぎます。トンネルを通るので普通に走っていたら(知らなければ)原発の存在には気付きません。トンネルを抜けると少しの間共和町を走ります。原発があれば大体ある見学館、時間があれば「とまりん館」にも行ききたかったのですが(以下略)。

ここまで泊村

ここから共和町

共和町はこれまでとは打って変わって北海道らしく平らな平野部です。今までの積丹沿岸では延々と連なる断崖を見てきた通り田畑を開拓する場所はなく漁業で発達して来ました。ここからはガラッと景色が変わり農業、しばらく田畑が目立ちます。夕日に後ろから照らされながら、田畑の中を通る国道 229 号を駆けます。



北海道らしい景色！！

17:53

視界一杯に広がる黄色い稲と夕日 17:54



急ぐ身ゆえ、自転車を降りてカメラは構えなくても良いと思いました。夕日ぐらいはまだ見られる(ずっと西海岸を走るから)。しかしこれを見て自転車は自然に止まりました。

陽が落ち 私の旅が終わる

2021/09/04 17:58 堀株川に揺らぐ夕日

旅の終わりを情熱的に演出してくれました(無加工です)。宿までは残り10km。すぐ、と言いたい所ですが6つの山場を羊羹4本しか食べずに攻略してきた私のお腹はもう限界。本日の宿は海拔125mにあるのでちょっと一気に行くのは厳しい。という事で岩内町まで5,6km乗って本日初の「コンビニ！」で休憩を取ることになりました。



岩内町は大きい、人口も1万1千人を超えておりかつては鉄道駅もありました。まあこの話はまた次回に。令和に生きる私はコンビニエンスストアを利用できるのです、ニシンは食べません。 18:19 18:24



選ばれたのはローソンでした。メニューはスパイス香るビーフカレーパン・紀州南高梅・熟成辛子明太子。区別もつかず食ります、美味しい。5分で食べて再び乗ります。

普段なら停まることはないのですが、全然坂が登れませんでした。そんなに疲労は感じていないけれどやっぱり足を使い過ぎた？

18:44 暗い！！

18:47 そんなこんなで無事到着



のんびりします



19:49 雷電メロン



21:32 いわない温泉



雷電メロンってめっちゃかっこいいですね。雷電は明日散々お世話になる場所ですのでお楽しみに。

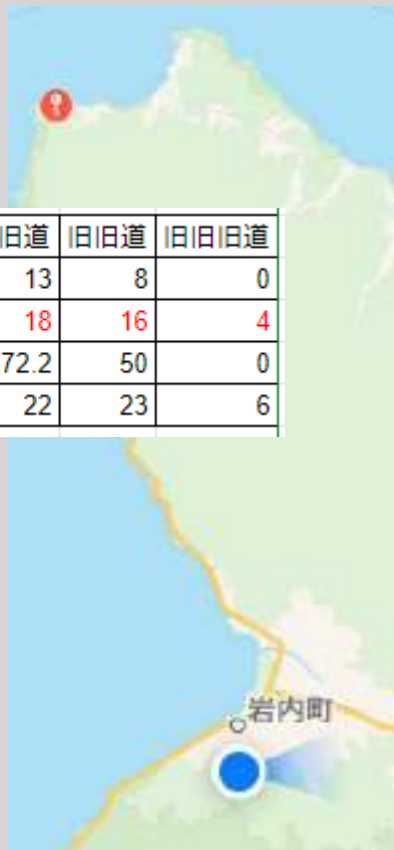
あまりにも濃密な一日でした。明日の準備をするべきですが、宿では自分の撮った写真を眺めてにやけていました。

Day4 神威岬～岩内
 -1853
 平い。コンセプト変えようかな。(2043追記 復話。明日も頑張る。)
 写真あげる気力がない

FukuramShop | Paris-Roubaix Challengeのアクティビティの40%を完了しました！
 100 km

距離	80.02 km	累積標高	1,897 m
移動時間	6:29:14	平均パワー	105 W
平均速度	12.2 km/h	最大パワー	272.4 W

岩内まで来た→



9/4のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	13	13	8	0
理論値(現存のみ)	13	18	16	4
割合(%)	100	72.2	50	0
理論値(消滅含む)	13	22	23	6

←リザルト

AM1:29 就寝←??

9/4 神威岬～岩内 (完)

○あとかぎ

いやあ書き終わりましたね。この一日で90ページ、用いた写真は300枚でした。一人でも通して読んでいただいた方がいらっしゃれば書いた側としても嬉しいです。記事の量は大体撮った写真の枚数に比例します。9/3と9/4では950枚ずつ、明日は $295+515=810$ 枚、あれそんなに撮ってたっけ……。まあ山場は二つなので今回ほどは長くないはず……。でも次回はいちばん盛り上がるはずなのでお楽しみに。また今回は横向きの大きい写真を数か所に挿入して章立てが分かりやすいように、そして話のイメージを持てるように現在地の表示を実装してみました。少しは読みやすくなったのではないかと思います。

さて、これで積丹半島を一周したことになります。驚くような光景をいくつも見て来ましたが、生まれながらにして果てしない自然との闘いを宿命づけられた積丹の道路、その開発の歴史を垣間見られたのではないかと思います。また、道路と鯨漁の関係についても知ることが出来ました。以上。 2022/01/13 PM10:46

次回は3月か4月頃にまた。

○他に参考にしたサイト

<https://morigen.net/blog/?p=6260> / <https://morigen.net/blog/?p=6262>

<https://morigen.net/blog/?p=6264> / <https://morigen.net/blog/?p=6266>

<https://morigen.net/blog/?p=6268> / <https://morigen.net/blog/?p=6270>

<https://morigen.net/blog/?p=6272> / <https://morigen.net/blog/?p=6274>

<https://morigen.net/blog/?p=7377> / <https://morigen.net/blog/?p=7378>

<https://morigen.net/blog/?p=7379>

<http://web.archive.org/web/20111016202224/http://hokkaido-douro.net/tunnel/R229/index.html>

<https://s-panda.hateblo.jp/entry/2019/07/26/002713>

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/ud49g70000002evg-att/ud49g70000002mwj.pdf

<http://hikyoutaki.blog.fc2.com/blog-entry-939.html>

<http://jm-hokkaido.sakura.ne.jp/is-nisinroad2-3.html>

<https://www.hkd.mlit.go.jp/ot/koumu/vu2tjq00000004as.html>

「東西蝦夷取調地図」におけるアイヌ語地名の一考察 (2022/01/11)

○感想について

もし何か感想があれば下の Google Form よりお願い致します。

<https://forms.gle/fsedM6qFKnoXyDH37>

○宣伝

旧道など、こういったお話に興味がある方、私が歩いている場所を空撮動画で見ませんか。私が1年前に道南へ行きたいと思ったきっかけの動画です。私の行かなかったトンネルも含めて、素晴らしいクオリティですので是非ご覧下さい。因みに私は全部10周以上見えています。

ワッカケー豊浜ー沖歌 https://www.youtube.com/watch?v=RhR_pm51oFQ&t=443s

古平ー武威 <https://www.youtube.com/watch?v=BuV5lueIAv0>

来岸ー神威岬ー西の河原 <https://www.youtube.com/watch?v=qfNPTKRAXPk>

窓岩ー神恵内 <https://www.youtube.com/watch?v=V5zBf6O9qfE>

五連橋ー弁天島 <https://www.youtube.com/watch?v=8GlgNIM5ITg>

弁天島ー兜岬 <https://www.youtube.com/watch?v=mo1ezolv1qs>

○トンネルずかん

ばんごう	なまえ	くぶん	ながさ[m]	竣工年度	和暦	訪問	状態
No.001	砂留トンネル	1	460	1989	H1	TC1	
No.002	長橋トンネル	1	1000	1994	G6	TC2	
No.003	塩谷トンネル	1	1063	2021	R3	TC3	
No.004	塩谷トンネル	2	541	1960	S35	TC4	
No.005	笠岩トンネル	2	370	1966	S41	TC5	
No.006	桃内 1 号トンネル	3	75	????	???		
No.007	桃内 2 号トンネル	3	40	????	???		
No.008	桃内 3 号トンネル	3	16	????	???		
No.009	桃内 4 号トンネル	3	56.5	1932	S7	TC7	
No.010	桃内 5 号トンネル	3	63.5	1932	S7	TC6	
No.011	桃内 6 号トンネル	3	77.5	1932	S7		A 埋没
No.012	桃内 7 号トンネル	3	180	1932	S7	TC8	
No.013	忍路トンネル	1	1742	2018	H30	TC9	
No.014	桃内トンネル	2	370	1960	S35	TC10	
No.015	忍路トンネル	2	505	1961	S36	TC11	
No.016	畚部トンネル	1	46	1952	S27	TC12	
No.017	梅川トンネル	1	372	2012	H24	TC13	
No.018	梅川トンネル	2	295	1958	S33	TC14	
No.019	ワッカケトンネル	1	910	2010	H22	TC15	
No.020	ワッカケトンネル	2	498	1956	S31	TC16	
No.021	滝の澗トンネル	1	1320.5	2000	H12	TC17	
No.022	滝の澗トンネル	2	414	1954	S29	TC18	
No.023	豊浜トンネル	1	2228	2000	H12	TC19	
No.024	豊浜トンネル	2	1986	1984	S59	TC21	
No.025	豊浜トンネル	3	746	1964	S39	TC20	
No.026	竜仙洞トンネル	4	65	1950	S25	TC20	
No.027	湯内トンネル	4	365	1950	S25		

No.028	蝸穴トンネル	4	108	1950	S25		
No.029	見晴トンネル	4	28	1950	S25		
No.030	チャラセナイトンネル	3	128	1950	S25		
No.031	セタカムイトンネル	2	585	1993	H5	TC22	
No.032	セタカムイトンネル	3	385	1956	S31	TC23	
No.033	セタカムイトンネル	4	???	????	???		AB 埋没
No.034	沖歌トンネル	1	2051	2003	H15	TC24	
No.035	古平トンネル	1	168.2	1988	S63	TC25	
No.036	古平トンネル	2	156	1958	S33		現存せず
No.037	歌棄トンネル	3	???	????	???		
No.038	丸山トンネル	1	575	2008	H20	TC26	
No.039	丸山トンネル	2	410	1962	S37	TC27	
No.040	厚苦トンネル	1	373	2007	H19	TC28	
No.041	厚苦トンネル	2	125	1964	S39	TC29	
No.042	西河トンネル	1	177	2005	H17	TC32	
No.043	西河トンネル	2	126	1967	S42	TC33	
No.044	幌内府 1 号トンネル	3	40	1921	T10	TC34	
No.045	武威トンネル	1	700	2002	H14	TC35	
No.046	山西河トンネル	2	41	1966	S41	TC36	
No.047	幌内府 2 号トンネル	3	6	1921	T10		
No.048	幌内府トンネル	2	187	1966	S41		
No.049	幌内府 3 号トンネル	3	70	1921	T10		
No.050	武威トンネル	2	207	1965	S40	TC37	
No.051	武威トンネル	3	69	1921	T10	TC38	
No.052	???	4	???	1889	M22		
No.053	???	4	???	1889	M22	TC39	
No.054	来岸トンネル	1	167	2004	H16	TC40	
No.055	来岸トンネル	2	96	1970	S45	TC41	
No.056	来岸 1 号トンネル	3	28	1922	T11	TC42	
No.057	来岸 2 号トンネル	3	4	1922	T11	TC43	

No.058	余別トンネル	1	360	2012	H24	TC45	
No.059	余別トンネル	2	158	1973	S48	TC46	
No.060	余別1号トンネル	3	14	1923	T12		
No.061	余別2号トンネル	3	65	1923	T12		
No.062	神威岬トンネル	1	704	2004	H16	TC47	
No.063	草内トンネル	2	301	1968	S43	TC48	
No.064	神岬トンネル	1	1163	2004	H16	TC49	
No.065	積丹トンネル	1	765	1996	H8	TC50	
No.066	大天狗トンネル	1	639	1996	H8	TC51	
No.067	西の河原トンネル	1	1834	1996	H8	TC52	
No.068	窓岩トンネル	1	565	1992	H4	TC53	
No.069	川白トンネル	1	2106	2002	H14	TC54	
No.070	川白トンネル	2	56	1972	S47	TC55	
No.071	能蘭トンネル	2	50	1970	S45	TC56	
No.072	マッカトンネル	1	359.5	1996	H8	TC57	
No.073	マッカトンネル	2	84	1969	S44	TC58	
No.074	キナウシトンネル	1	1008	2002	H14	TC59	
No.075	キナウシトンネル	2	251	1985	S60	TC60	
No.076	キナウシトンネル	3	158	1961	S36	TC61	
No.077	大森トンネル	1	2509	2007	H19	TC62	
No.078	ウエンチクナイトトンネル	2	1268	2005	H17	TC66	
No.079	ウエンチクナイトトンネル	3	1011	1985	S60	TC63	
No.080	とようみトンネル	3	132	1985	S60	TC65	
No.081	大森トンネル	2	470	1985	S60	TC64	
No.082	大森トンネル	3	21	1921	T10		現存せず
No.083	ウエンチクナイ4号トンネル	4	165	1959	S34		
No.084	ウエンチクナイ3号トンネル	4	37	1958	S33		
No.085	ウエンチクナイ2号トンネル	4	123	1958	S33		
No.086	ウエンチクナイ1号トンネル	4	19	1956	S31		
No.087	赤石トンネル	4	6.5	1923	T12		現存せず

No.088	神恵内トンネル	4	3	1921	T10		現存せず
No.089	尾根内トンネル	2	218	1971	S46	TC67	
No.090	弁財トンネル	2	140	1969	S44	TC68	
No.091	弁財澗 1 号トンネル	3	12	1921	T10		現存せず
No.092	弁財澗 2 号トンネル	3	5	1921	T10	TC69	
No.093	茂岩トンネル	1	1142	2001	H13	TC70	
No.094	祈石トンネル	2	83	1964	S39		
No.095	祈石 1 号トンネル	3	33	1922	T11		
No.096	祈石 2 号トンネル	3	58	1922	T11		
No.097	松風トンネル	2	64	1962	S37		
No.098	茂岩トンネル	2	437	1961	S36		
No.099	ボン茂岩 1 号トンネル	3	34.5	1913	T2		
No.100	ボン茂岩 2 号トンネル	3	18	1921	T10		
No.101	興志内トンネル	1	210	1968	S43	TC71	
No.102	茂岩 1 号トンネル	2	122	1955	S30		
No.103	茂岩 2 号トンネル	2	20	1913	T2	TC72	
No.104	兜トンネル	1	1076	2006	H18	TC73	
No.105	盃トンネル	2	61	1975	S50	TC74	
No.106	兜岬トンネル	2	???	????	???	TC76	
No.107	兜トンネル	2	648	1961	S36	TC78	
No.108	兜 1 号トンネル	3	20	1913	T2		現存せず
No.109	兜 2 号トンネル	3	54.3	1914	T3		現存せず
No.110	兜 3 号トンネル	3	43	1914	T3		
No.111	兜 4 号トンネル	3	35	1915	T4		
No.112	兜 5 号トンネル	3	10	1915	T4		
No.113	兜 6 号トンネル	3	6	1915	T4		
No.114	兜 7 号トンネル	3	139.5	1916	T5	TC80	
No.115	兜 8 号トンネル	3	56.5	1912	T1	TC81	
No.116	兜 9 号トンネル	3	113.5	1912	T1	TC79	B 埋没
No.117	渋井トンネル	2	???	????	???		

No.118	渋井 1 号トンネル	3	14	????	???		現存せず
No.119	渋井 2 号トンネル	3	1	????	???		現存せず
No.120	茶津トンネル	1	107.5	1992	H4	TC82	
No.121	茶津 1 号トンネル	2	98	1963	S38		現存せず
No.122	茶津トンネル	2	???	????	???	TC84	
No.123	茶津 2 号トンネル	3	9	1917	T6	TC83	
No.124	茶津 3 号トンネル	3	12	1958	S33		現存せず
No.125	ほりかつぶトンネル	1	1443	1984	S59	TC85	
No.126	堀株 1 号トンネル	2	10	1959	S34		現存せず
No.127	堀株 2 号トンネル	2	20	1918	T7		現存せず
No.128	堀株 3 号トンネル	2	9	1918	T7		現存せず
No.129	???	?	???	????	???		
No.130	???	?	???	????	???		
No.131	???	?	???	????	???		
No.132	???	?	3570	????	???		
No.133	???	?	???	????	???		
No.134	???	?	???	????	???		
No.135	???	?	???	????	???		
No.136	???	?	1048	????	???		
No.137	???	?	???	????	???		
No.138	???	?	2754	????	???		
No.139	???	?	???	????	???		

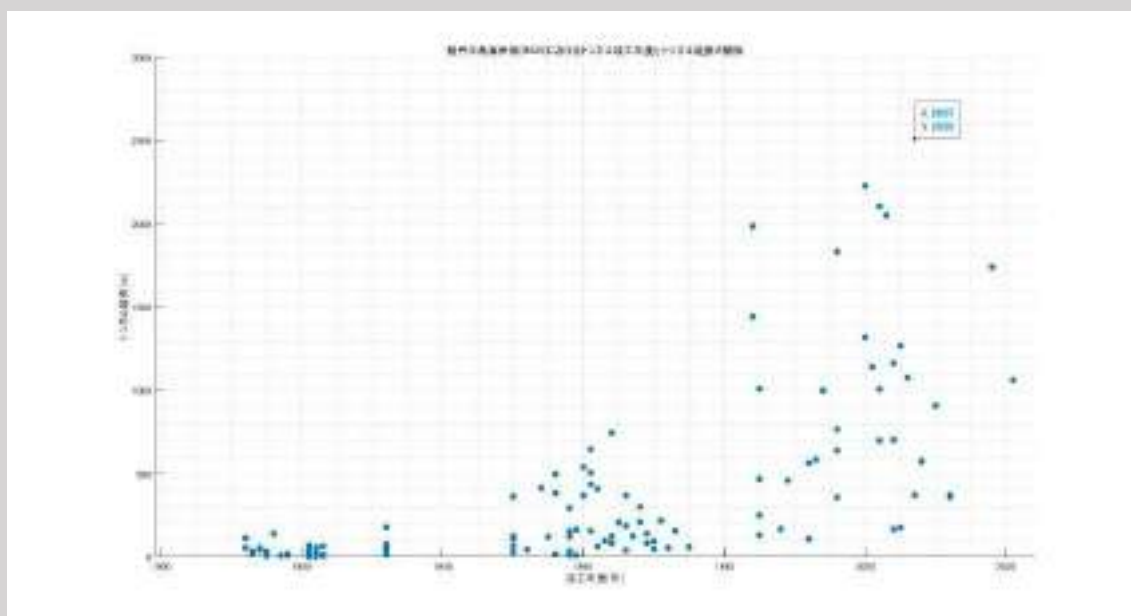
ここまでのトンネル回収状況

R229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	32	30	17	2
理論値(現存のみ)	32	36	35	11
割合(%)	100	83.3	48.6	18.2
理論値(消滅含む)	32	41	42	13

なんとなくグラフにしてみた。

サンプルは小樽から岩内までに存在した R229 のトンネルの内、竣工年度と延長が両方分かるものであり N=119 です。横軸は年度で縦軸は延長。まず言いたいのが、こんなにサンプルが取れる場所は R229 しかないわ。データ加工がアホ面倒だった。

何が(か)分かるのですかね。長大化していくのはそりゃそう、トンネル交換の周期が現れているのか？対応するトンネル同士を線で結べば chaos になるからやってない。



○観光地

私の調べたこの辺りの観光地をここに纏めておきます。

(積丹町)神威岬

(神恵内村)日本郷土玩具館 童心館 道の駅オスコイ！かもえない 神恵内村郷土資料館
神恵内の街並み 五連橋

(泊村)弁天島 茂岩温泉 盃温泉 兜千畳敷 練御殿とまり 泊原発 とまりん館
あとは、地域の「雰囲気」を感じることに。

簡単ではないけれど、海に目を向けて袋潤を探してみましよう。

小樽から神威岬経由で岩内までバスが出ているのでそれでも良いです。

次回 岩内～島牧 ～雷電海岸へ～

遂に「泳ぎます」



国道 229 号 残り 171km



157

標高も平坦でとても走りやすかったようです……ようです、というのはあまり記憶にないからですw



出発から1時間くらいの写真（どこ？）

気づいたら福山に着いていました。もっと写真撮れよ。



福山は結構好きな街です



夜には福山城近辺を散歩しました。きれいだね

この日の夜はホテルのVODでファンタビを見た気がします。結構面白かった。

3. 第6話：福山～大三島

この日はいよいよメインのしまなみ海道です!!!ここは3月の合宿で通るところなので、みなさんぜひ予習として見てください。



なぜか因島からしかデータがありませんでした…

<https://www.strava.com/activities/5855626201>

大久野島に行くフェリーの時間を決めていたためにこの日は早く出発。まずはしまなみ海道の入口、尾道を目指します。



尾道

10時半には尾道に着きました。しまなみ海道最初の島は向島で、本州尾道と向島の間は少しだけなのですが、なんと自転車は陸路を使って向島に行くことはできません！渡し船が来るのを待ちます。



来ました、船です
特に輪行とかはいらなかったはず



近づいてきました、向島



降り立つと休憩所むかいしまが迎えてくれます。
島に来た感を感じますね

島エアブだったので昔ながらの商店とかばっかりかと思っていたのですが、普通にコンビニとかありました。



いかにもしまなみっぽい景色

途中パンクに見舞われながらも、タイヤにテレフォンカードをぶちこんで耐えしのぎました。このテレフォンカード、めんどくて3年くらい交換しなかった。

それからは大久野島に行くフェリーの時間に間に合うため、全力で漕ぎました。全然しまなみを楽しんでない。特訓の気持ちで走った。



橋がしまなみの大きな魅力

そんなこんなで、なんとか大三島に到着。フェリーには間に合いそうです。



フェリー安い

ちょっと長くなってきたのでこらへんにしときます。次回ほうさぎの島、大久野島です！

4. 次回予告

次回、ついに最終回です。書ききれそうですが、ページ数が多くなりすぎないように注意します。

さて、次回は

「名古屋～広島旅行」第7話：大久野島 第8話：大久野島～広島あたりをお送りします！また来月！

編集後記

二年 植木

こんにちは、編集担当の植木です。読んでくださった方、記事を寄せてくださった方にお礼申し上げます。

会報の発行がだいぶ遅くなってしまい申し訳ありません。最近大きな記事や連載で載せてくださることが多くなり、とても助かっています。皆様の記事を真っ先に読むことができるのが編集担当のいいところです。

今後の会報の予定ですが、1月は定サイがなかったため、2月号の発行は見送ろうかと思っています。3月号が今年最後の会報の予定です。

今号会報には合宿の募集記事を載せています。今後の感染状況など見通しが難しい状況ではありますが、できる限り実施できる前提で準備を進めようと思っています。ぜひ参加してください。