



強風の中立った4つのピーク

日高 ペケレベツ岳、オダッシュ山 他

前田、長谷川、坂村、中村

【日時】2013年1月25日(木)～29日(火)

【メンバ】中村 (L)、手嶋、古野、坂村、前田 (奈)、長谷川 (じ)、関口 (会外)

毎年の恒例行事として会内での認知度もアップした「北海道スキーツアー」。この何年かは、ニセコ通いが続いた。目ぼしいルートには行きつくしてしまった感があり、新天地を求めて、狩勝・日勝峠周辺の山域を選んでみた。(中村)

1日目：サホロスキー場 (悪天候のため入山せず)

新千歳空港から道東道のICまではバイパスが完成しており、あっという間に高速に乗ってしまった。おかげでコンビニに寄れず、行動食の調達が心配されたが、トマムICを下りた商店で、何とかパンを購入できた。時間的にはニセコよりも近い感じだ。

狩勝山へ入山のつもりで、先に北海道入りしていた関口さんと、落合駅でおちあう。入山口に近づくにつれ、雪が激しく降ってきた。しばらく様子を見ていたが、このまま降り続ける様子。今日の入山は諦め、宿への通り道であるサホロスキー場に向かう。

14時からの2時間券が2100円と格安であったので、それを購入。しかしゴンドラに乗ったとたん、強風のため超微速運転。途中何度も停止し、ゴンドラは強風にさらされて大きく揺れ、怖い思いをした。結局、丸1時間、大揺れするゴンドラに閉じ込められることになった。<2時間のうち半分しか滑れなかったとスキー場に交渉したら、相応の対応をしてもらえた。>

新得の街中で買出しをして、宿へと向かう。暖房代込みで1泊14,000円の貸しコテージ。7人なので、一人2000円と格安だが、きれいで快適な宿だった。(中村)

2日目：1038P (オダッシュ山のから一つ北の尾根上のピーク)

昨日の荒天も一夜明け今日は絶好のスキー日和。中村さんが目をつけていた1038無名峰にするか、オダッシュ山にするか駐車場所を探しながら協議するが、ここはリーダーの意向に従い1038峰に決定。オダッシュ山の北側に道東自動車道を挟んで対峙する山だ。高さはさほど無いが、東から伸びている尾根が白くゆったりした稜線に続いて魅力的。その尾根の向こう側の、東面の広い沢状を滑る計画。昨日までに降った雪で滑りは期待できそうだ。

根室本線高架下の除雪終了点に駐車し、牧場の中をテクテク歩く。途中、木に「増



田山」と書かれた手作り風の看板がかかっていた。無名峰の
はずがマスタヤマ？北海道の山らしくない名前にガッカリ。
やっぱり

〇〇ヌプリとかじゃないと気分が出ないなあ。＜余談①：帰京後調べると、増田山は「鉄道写真の聖地」であり、十勝平野をバックに緩やかにカーブする線路を走る列車の絶好撮影ポイント！らしいです。無名峰はやっぱり無名峰で一安心…？＞

そんな増田山へ向かう林道をしばし歩いた後、鉄道高架下を再びくぐり抜け（線



1038P 山頂



パウダーの快適斜面（手嶋）

路がUの字型に湾曲しているので2回目）、撮鉄さんの聖地は巻いて1038ピークへの東尾根に取りつく。なかなか急なトドマツの人工林の斜面だが、列状間伐がされており登りやすい。＜余談②：列状間伐とは、乗用の大型林業機械で2列や3列など規則的に伐採していく間伐のこと。伐採跡は小規模な林道くらいのスペースが等間隔に空き、機械の入りやすいなだらかな北海道には多く見られます。＞

樹林も広葉樹に変わりこの斜面を滑っても気持ち良さそうだ。軽い雪のラッセルを交代しながら快調に進む。726mの小ピークを過ぎて頂上への尾根を行くと帰りに滑るはずの斜面も右に見えてきた。左にはオダッシュ山の

北側が見えこちらも疎林で良さそう（と、この時は思って中村さんに伝えたのが翌々

日の惨事。身から出た錆…）。

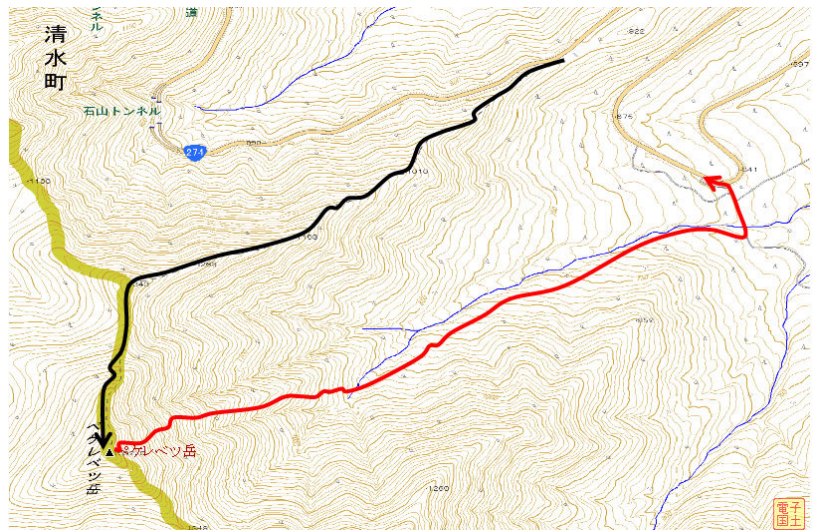
木も無くなった最後の真っ白な斜面を頑張って登り頂上へ。ゆっくり景色を楽しみ記念写真を撮ってから、東の広い斜面に次々と滑りこむ。風の影響か最初は雪が固いが斜度はちょうど良い。標高が下がるにつれ素晴らしいパウダーとなり、そこで歓声があがる。動画を撮り合いながらゆっくり雪を楽しみ北海道スキーツアーの初滑りを満喫。特に樹林が濃くなる少し上あたりが最高！だった。

下部の傾斜が緩い部分もスキーが走り、再び現れたトドマツの枝をかわしながらスリリングな滑り。浅草の花やしきコースター気分。林道に下りてからは取り付いた尾根までペタペタ戻り、最後までシールをつけることなく帰還できた。（前田）

3日目：ペケレベツ岳

北海道企画段階で、ルート候補にあった中から、是非とお願いして計画に加えていただいた。標高1532mと今回の山行の中で最も高く、モチベーションも必然と高くなった。

車二台を利用して、一台を下山口になる274号の641m近くの林道脇へ、残るもう一台で登山道がある日勝峠を目指す。



登山道入口には、わずかだが駐車スペースがある。

登山道がある尾根はやや細く、風で堆積した雪が凸凹しており歩き難いが難しいところはない。途中、ボードを背負った2名組に会い先に行かせてもらう。

登山道の屈曲点1343mで、ちょうど風が避けられる場所があり、最後の休憩をとる。この先も風が強く休めそうな場所が見えないので、山頂までの200mは一気に登る事に



ペケレベツ山頂

した。ここから、東側の沢型に滑り込む斜面も良い斜面に見えた。時間と体力があれば一本滑りたいところだ。

一旦、コルまでシールのまま下り、樹林が生えているところを利用してジグを切り登る。休憩場所から見た時は、急斜面に見えたが登ってみると意外とあっさりと登ることができた。急登に見えた斜面を登り切り、稜線西側のカンバ林の緩い傾斜をトラバース気味に歩き頂上にたどり着く。

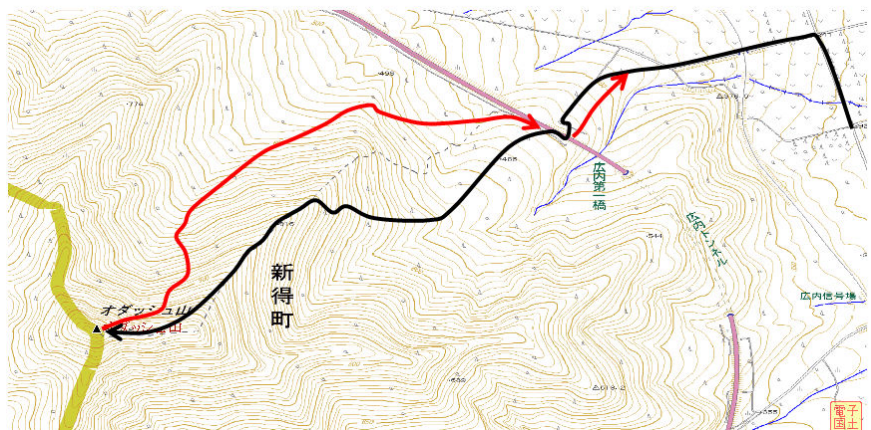
相変わらずの強い風で、集合写真を取り、滑降ルートの東側に少しおりてシールを外す。視界はそれ程悪くはない。右手の沢型も魅力的だが、リスクは高い。予定通り尾根を忠実に滑る。尾根と言っても、1000mくらいまでは平面的な斜面で、斜度も申し分なく、素晴らしい。寒すぎてカメラを取り出すのが億劫になってしまったのが悔やまれる。

所々で、ウインドスラブに足を取られが、徐々に木の濃さと比例して雪質も良くなる。気づけばあっという間に滑り降りてしまった。

870mくらい、二股上部の沢型が薄まる所で右岸台地に乗り換える。そのあとは、緩斜面をタラタラと滑り、林道から国道へたどり着く。とても充実したルートだった。(長谷川)

4日目：オダッシュ山

1日目に偵察した除雪終了点に車をとめて出発。オダッシュ山は東面を滑るのが一般的のようだが、一昨日、1038Pへ登る際に見



えていた北斜面を滑ることにした。オダッシュ山山頂へは登山道に沿って歩く。道東道の高架をくぐり、しばらく並行して歩く。登山道は急な尾根を登っているのので、それを避け、485標高点から続く尾根を816標高点目指し登る。

尾根の上で、登山道と再び合流。振り返ると、十勝平野の向こうに大雪が一望できる。しばらくは尾根を登山道通りに登る。手前の偽ピーク（登山道の屈曲点）を巻くようにして鞍部に到達。ひと登りすると、山頂である。

滑走予定の北面は所々に木が生えているが、それなりに滑れそうだ。雰囲気としては一昨日の1038P東面と似た感じ。風はほとんど吹いていないので、のんびりと山

頂からの大展望を楽しむ。快晴の空の下、大雪からトムラウシ、十勝、富良野岳にかけての真っ白な山並み、東に目を向けると遠く阿寒岳まで見える。南西には日高の山塊が見えるのだが、土地勘がなくどれがどの山なのか良く分からない。

さあ滑走の時間だ。大雪の山々を見ながらの滑走となる。雪が、風でパックされている箇所があり、やや滑りにくい。木も生えているので、長く滑らず短めで区切りながらの滑走となる。



オダッシュ山山頂

それを数回繰り返して、再び滑走をし始めると、上の方から悲鳴のような声をする。停止し見上げると、誰かが雪崩と共に流されてくる。とっさに、自身が走路に近いことを感じ、一步後退。雪崩が自分の真横を通り過ぎる。流された人は、運良く頭が出ている。埋没に備えて、その黒い頭を目で追う。雪崩の勢いがなくなったのか、あるいは本人が灌木にしがみついた

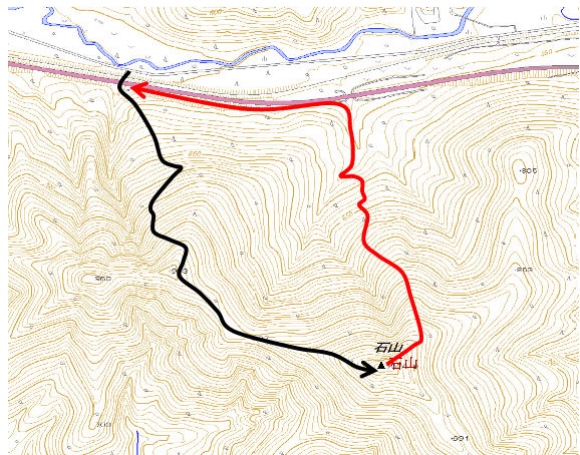
のか、目で追っていた点が停止。とりあえず埋没がなくて良かった。雪崩に遭遇したのは奈映さん。自力で立ち上がり、怪我もなかったようだ。被害はストック1本をなくしたこと（デブリを少し探したが、見つからず）。

雪崩に遭った斜面から少し右手に移動したが、奈映さんはさすがに滑る気が起こらない様子。私のストック1本を貸して、さらに右手の斜度の緩い方にトラバース。しかし、西風が直接当たる場所のようで、モナカに近い雪質。

雪崩の心配が減った700m付近でザックを下ろして休憩。奈映さんも少し元気になってきたようだ。その先は登った尾根を巻くようにトラバース気味に下り、高速道路と沢がぶつかる辺りで登山道に出る。（中村）

5日目：石山

もともとリーダーは2つの登りルートを考えていた。トマム駅近くから石山に向かって左側の尾根を登るルートとトマム駅西（高速高架下道路530m）から石山に向かって右側の尾根を登るルートだ。どこに車を止められるかによってルートを決めようということになっていたのだが、



トマン駅西の高速高架下道路入り口に車2~3台停めることのできるスペースがあったので後者のルートで登ることに決まった。高速高架下をくぐるとすぐに緩い尾根となる。963Pに近づくに従い傾斜は強くなるが、途中仕事道らしきものもあり、歩きやすかった。963Pに出ると急に冷たい風が当たるようになる。ここから北東に雪庇が形成された細い尾根だ。下山後3名が顔の左側に軽い凍傷を負っていることに気付いたのだが、おそらく南西からの風をずっと受けていたこの尾根でやられたのだろう。尾根を抜けると山頂まではあと少し。風をまともに受けたくないよう南側に回り込んで山頂に到着した。

滑るルートとしては、北東尾根から北尾根に入り、適当なところで少しずつ西寄りに滑り、沢を渡って登り口までトラバースすることに決まった。石山北面は傾斜が強く、雪崩のリスクが高いうえに細かい木が煩く、まずは北東尾根に乗らないと滑るのは難しいと思える。

いったん北側に張り出した雪庇を慎重に超えてから予定ルートに滑り込んだ。このところ雪が降っていないので雪の状態はモナカで快適とはいえない。しかし北東尾根は開けている部分がそれなりにあって、雪の状態が良ければ楽しいルートかもしれない。適当なところから西向きに方向を変えて沢に向かって下った。この斜面は非常に木が混んでいて滑るというよりは下りてくるという表現が適している。ただし林間だけあって雪の状態はよかった。スノーブリッジを利用して沢を渡ったところで休憩した。

休憩後は沢の左岸側を下ってそのまま高速脇に出たかったが、沢沿いに十分な幅がなかったので、いったん右岸側に渡らなければならなかった。ここはしっかりとしたスノーブリッジがなかったが、沢が浅く水量も少なかったので、周辺の雪を崩して足場にしながら渡ることができた。再度沢を渡り直して高速脇に出てからは西へ西へと行けばよい。エッジを利かせながら少々登る必要もあったが、後でこの高



山頂まであと少し



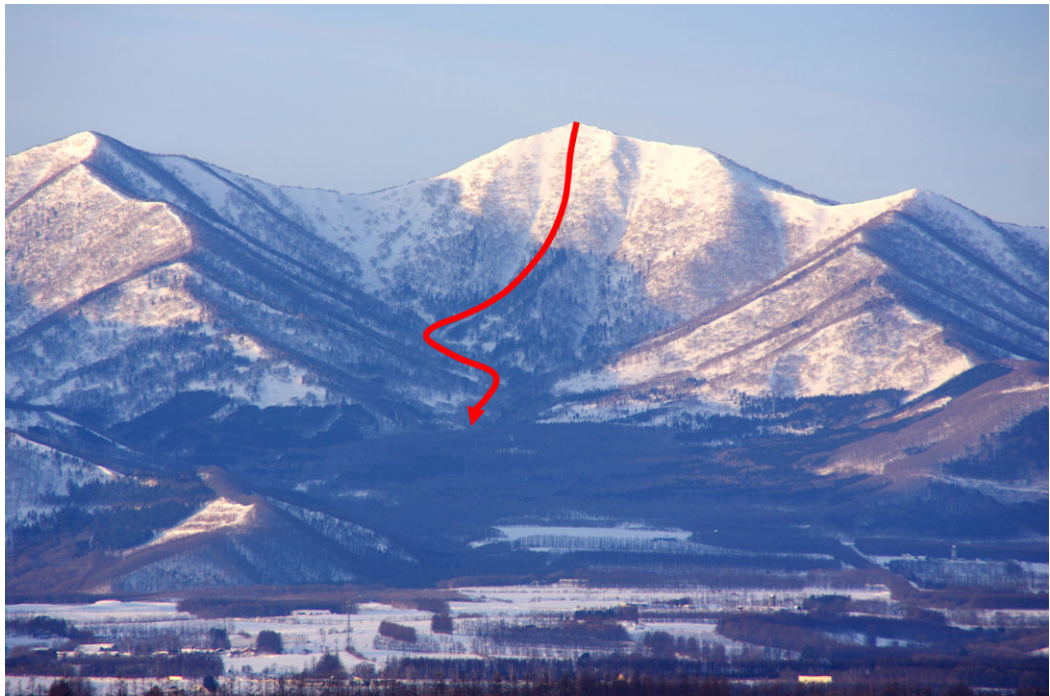
石山山頂



速を車で通るときに自分たちの残した足跡を見るのを楽しみに歩いた。(坂村)

総括：

初日のゴンドラ閉じ込められトラブルや、奈映さんが雪崩に流されるアクシデントがありましたが、無事に帰ってくることができました。そして何よりも、全ての山頂に立つことができたのが、とてもうれしかったです。また、ペケレベツ岳東面斜面は初滑走かも知れません。なぜなら北海道は山行スタイルの進化が遅れているようで、尾根以外はあまり滑られていないらしいのです。その翌日展望台から見たペケレベツ岳直下の東尾根は、尾根と呼ぶよりただの急斜面（下写真）。北の白い大地には、人類未滑（踏）の斜面が、まだまだありそうです。(中村)



ペケレベツ岳全景と滑走ルート（赤線）

山頂直下は平均斜度45度が続く

【地形図】 落合、狩勝峠、上トマム、新得、十勝石山、沙流岳、下トマム

【行程】（1日目は、悪天のため入山せず）

2日目（1038P）：西新得信号所（9:00、260m）～線路下（10:00/10:10、870m）～726.9P（11:30）～1038P（12:30/50）～林道出合（13:20、490m）～西新得信号所（14:25）

3日目（ペケレベツ岳）：登山口（8:50、800m）～1343P（11:00/20）～ペケレベツ岳（12:10/30、1532m）～山頂直下の東尾根滑走1150m（11:55/12:15）～国道車デポ地点（13:35、650m）

4日目（オダッシュ山）：除雪終了点（8:15、292m）～高速道路高架下（9:00）～オダッ

<http://www.tomanokaze.dojin.com/>



シュ山(11:25/50、1097.6m)～高速道路高架下(12:55)～除雪終了点(13:10)
5日目(石山)：国道脇駐車スペース(8:55、500m)～963P(10:35)～石山(11:20/35、
1074.9m)～高速道路側道(12:20)～国道脇駐車スペース(12:40)