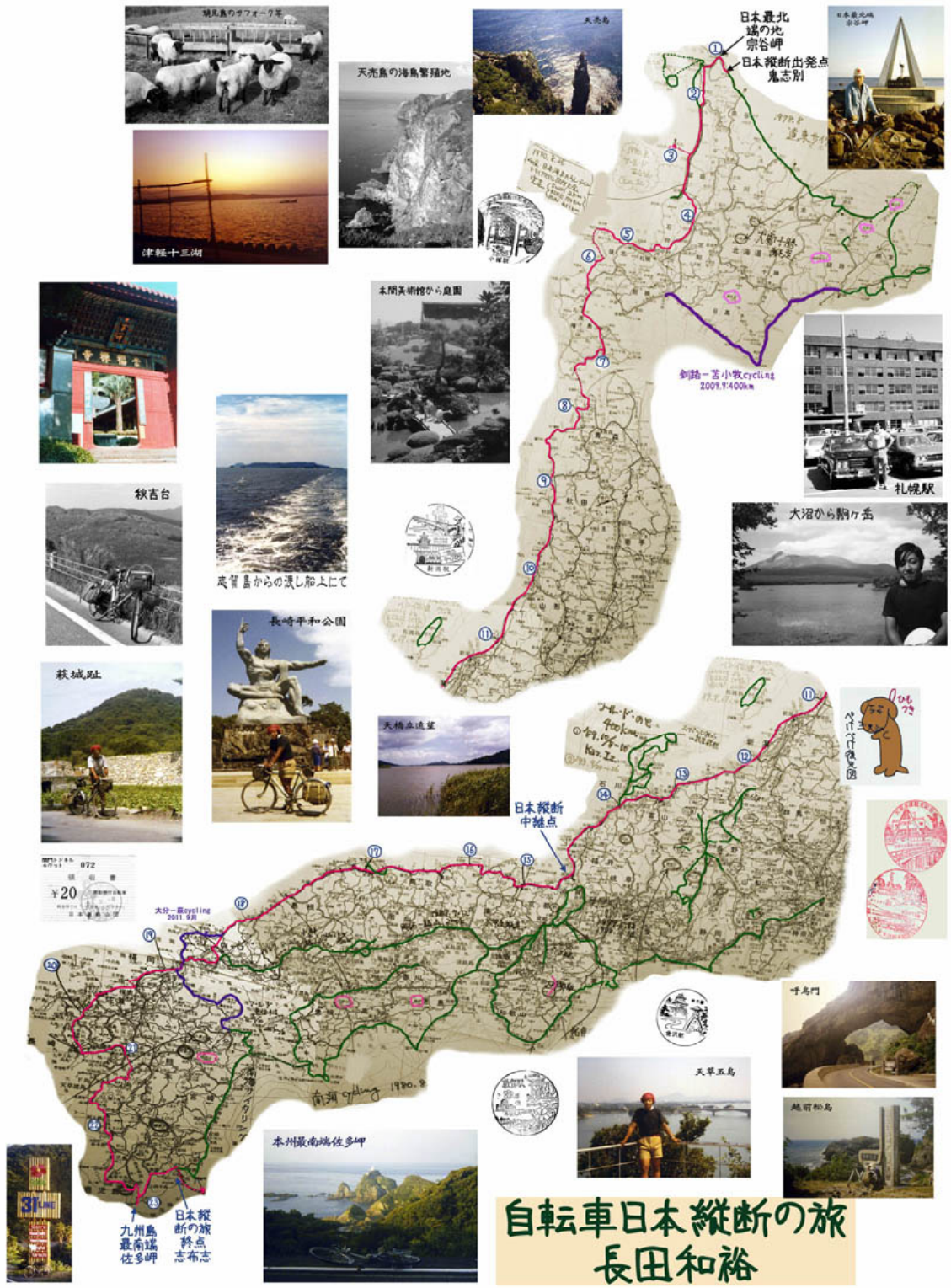
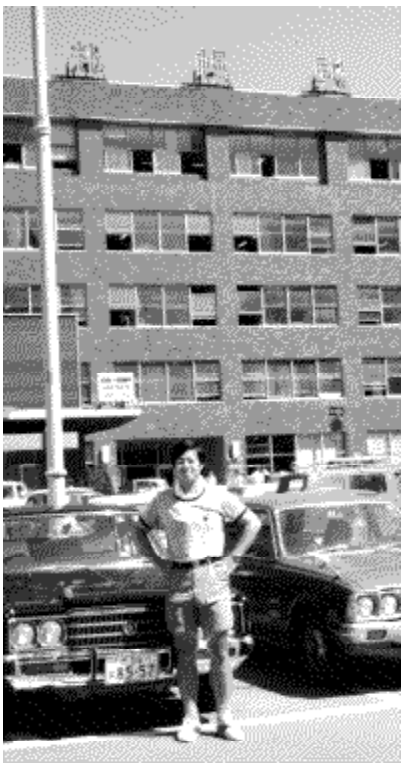
日本縦断サイクリングの旅



第１部　プロローグ

二十歳の夏、「何か二十歳の記念になることをやろう」と考えた。自転車による日本縦断、更に日本一周は、前年、北海道の東半分・1000kmを走破したときからの目標であった。しかし、山岳部の2週間にわたる笠ケ岳～剣岳縦走で、既に夏休みは1／3が過ぎ、財政的にも、体調的にもやや厳しかった。手元の軍資金はわずかに5万円余。時間的にみても途中アルバイトなどで資金を調達することは不可能である。親には秘密の旅ゆえ頼るあてもない。そこで、超緊縮財政を達成するため、いくつかの誓いをたてた。それは、1.畳の上には寝ない（総てテントによる野宿を通す）、2.飲食店・レストランを利用しない（総て自炊で通す・但し駅の売店やスーパーでの買い食いは別）、3.路上の自販機の缶ジュース・缶コーヒーの類いは飲まない（飲み物はボトルの水＋びん牛乳のみ）、4.たとえ1円であろうと総ての出費と総計をその都度記録する。

荷物は一人用テント、寝袋、携帯用ガスコンロ＋予備カートリッジ、携帯用アルミ鍋(通称コッヘル)、小型ラジオ、Tシャツ×2、パンツ×2、タオル×2、靴下×2、ヘッドランプ、乾電池、どこかで拾った工事用プラスチック製ヘルメット、医薬品、自転車修理用工具、小型カメラなど合計10kg強。これに分解した愛車・キャンピング仕様に改造したシルク・ランドナー「エスプリ（仏語で”精神”の意）1号」15kg程度を加えた合計25kgを肩にかけ、電車で敦賀港へと向かった。当時、北海道へ渡る最も安上がりなルートがこの敦賀－小樽フェリーで、学割・2等・4240円と東京－室蘭ルートの半額であった。



敦賀港での見送りは、海風と夜の闇だけ。何となくセンチメンタルになる。山国育ちの自分でも汽笛の音を聞くと、何故か故郷のことが瞼に浮かんでくるから不思議なものだ。　2日目は一日船の上、倹約のため持ち込んだカップヌードルで3食を摂り、あとは二等船室に横になって、ひたすら地図上で明日からのコース選定を行なう。その他には何もすることがない。

3日目は夜明けとともにとても早く目が醒める。下

宿生活では考えられない時刻だ。海猫か、カモメか、海鳥が船のまわりに何羽も飛ぶようになったとき、小樽が見えた。質素で、美しい街。多くの人がこの街を愛したという。25kgの手荷物と一緒に小樽から札幌へ各駅で、そこからは急行「天北(この美しい名前の列車はもう走っていない)」で日本最北端を目指したこの頃は金もなく「特急」に乗るなどということは考えも及ばなかったし、けっこう便利な急行が沢山走っていたのだ(背もたれが直角で、総向かい合わせ座席。これが正しい学生の列車旅行であった。)。旭川あたりで行商の小母ちゃんが自転車の上にどっかり腰掛けてしまい、自転車がへしゃげないかとてもあせったが、事なきを得た。

車中私が前年走ったコース(稚内から東回り)を走ろうというソロのサイクリストと出会い、意気投合した。彼の本業はハングライダー、こちらは冬山も登る山屋。お互い「よくそんな危ないものをやるもんだ！」とあきれてしまった。

音威子府（おといねっぷ）駅で稚内へ向かう彼と別れ、いよいよ今回の出発点、天北線(既に廃線)・鬼志別（おにしべつ）駅[右図hpより借用]へ降り立った。

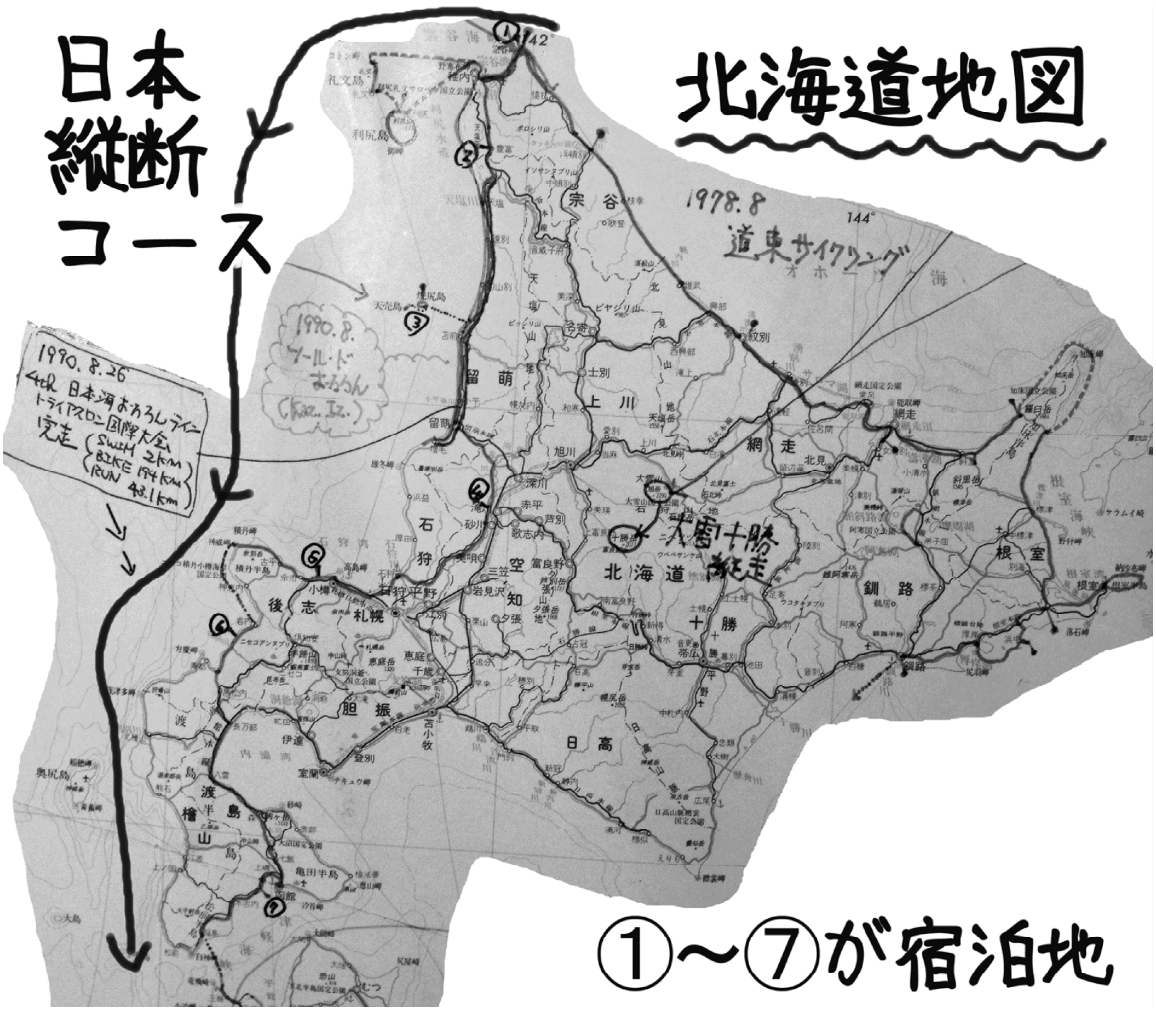
第２部　北海道の大地を走る。

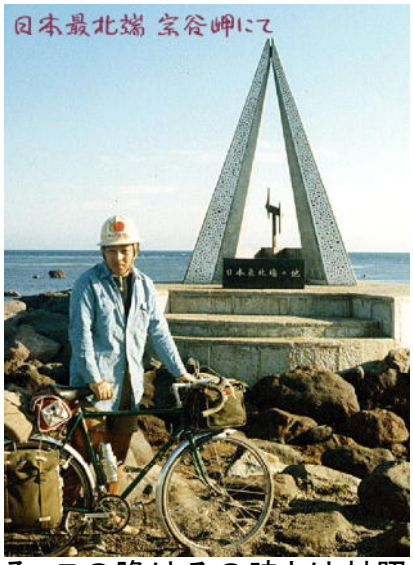
列車の遅れ、自転車の組み立てなどで、旅立ちの時刻は18:45、北海道は東にあるため、夏ではあるがお天道様(太陽)は地平線に近い。駅員さんもいないようなひなびた駅が今回の自転車旅行の始まりである。奮い立つ心を抑えつつ、自転車を組み立て、最初のひと踏み、、、、あれ！！！何とポッポンプがない。下宿に置いてきたらしい。ここから宗谷岬を経て稚内までの50kmの道程はほとんどが原野のなかを走るコースであり、自転車屋はもちろん普通の店も点々としかない。パンクの際にポンプは絶対必需品である。もしパンクをしたら、あとは稚内まで押して行くしかない。何十キロも。早くもハンデを負って気も動転。頭が空回りしてさらなるミス！　今度はルートを180度間違ってしまった。気が付いたときには北海道のどこまでも続くような地平線にお天道様が沈んで行くところであった。「しまった」と思ったが、この頃にはもう悔しさや不安感はなく、むしろただひたすらに美しい大平原の茜色の大空に見入ってしまっていた。これに見合うだけの美しい夕暮れは、北アルプスの雲の平で一度経験しただけであ

る。そこは何と自衛隊の演習場であり、やっとの思いで国道に入ることが出来、暗い夜道を今晩の幕営予定地・宗谷岬に向かって走る。途中テントを張れそうな所はいくらでもあったが、やはり日本縦断初日の幕営地は宗谷岬であらねばならない。

すれ違う車も人もなく、もちろん街灯もなく、左は原野、右は時折海が見えるだけの一本道をパンクに怯えながら走る。ふと気が付くと目の前には丁度、北斗七星。オホーツクの水をくむように天から差し伸べられている。そんなはずはないのだが今まで見たことのある北斗七星よりはるかに大きい。そして明るい。「それだけ北極に近いから」「いやそんな馬鹿な」自分の置かれている状況を忘れて、妙に嬉しい気持ちになる。

もう半分くらい走ったかなと思う頃、突然、前方の路側にふたつの光る物体がゆっくり動いている。思わずドキ！ペースを抑えてゆっくり近づくとそれはキタキツネの目であった。向こうも驚いた様子で、さっさと原野のなかに消えていった。1時間の間に出会った生き物はこのキツネ1頭であった。





海沿いのカーブを左に回りこむとそこは日本最北端、宗谷岬であった(午後8:55到着)。テントが既に2張ほど、もう深い眠りのなかである。この前の年、親友と北海道の東半分を回ったときにもここに幕営したが、あの晩は土地の若者(？)が突然宗谷岬で大カラオケ大会を開催。数張り張っていたテントの人間にも「出てこい！出てこい！」とさかんにシュプレヒコールを送ってきた。結局、日本最北端の売店の親爺さんらしき人に大声で怒鳴られて開散となったのだが、とても愉快な思い出である。この晩はその時とは対照的に、風と波の音しか聞こえないとても静かな夜だった。

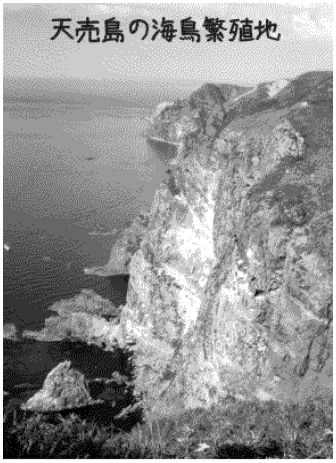
翌朝は強い南風の吹く晴天。他の天幕に軽くあいさつをして、最北端の記念撮影を終えた後、いよいよ南下を開始する。岬特有の低潅木が密生する海岸道路をひた走り、最初の街、稚内に着く。すぐに南稚内の自転車店でポンプ壱千円也を購入。痛い出費だが、今は壱萬円出しても欲しい品物だ。ここからはまっ平らな幕別平野を快走する・・・はずなのにちっともスピードがでない。とうとう疲れて一休みしてみて気が付いた。ものすごい南風、これが北風だったら漕がなくても進むのに、と思いつつゆっくりゆっくり南下。途中サロベツの原生花園に立ちよったが既に花の最盛期は過ぎ、広々とした原生の草木の群れ、波静かな日本海に雄々しくそびえる利尻富士の雄影が瞼に焼き付いた。幌延・天塩・遠別と続くラインは「これが北海道だ！」ともいうべき風景がつづく。視野いっぱいに広がる牧場に放牧された牛たちの群れ、ぽつりぽつりと目にはいる北の緑の樹々、大陸の大河のようにゆったりと流れゆく天塩川。お天道様(太陽)がなければ方角すらわからない。大雪山からの長い旅を終えた天塩川が日本海へと注ぐ所、鏡沼に

て北海道第２夜を迎えた。

鏡沼湖畔にはキャンプ場があり、たくさんの人たちがキャンピングを楽しんでいた。自分がテントを張ったちょうど隣が８人くらいの親爺さんグループであったのだが、こちらがサイクリストと知ると「ご苦労さん。こっちへ来て夕飯を一緒に食べよう」と誘ってくれた。本場のジンギスカン鍋と白米を腹一杯いただいた。全自炊で通しているため、手間がかからないという点から、うどんはいやというほど食べたが、手間がかかることとコッヘル(携帯鍋)を洗うのが面倒くさいということから白米は一回も炊かなかった。そのため、この時いただいたご飯は、まさに旅の中で食べた唯一と言っていい「銀シャリ」遠慮もせずしっかりおかわりもした。言葉から北海道の人でと思われたが、本当に優しい人たちだった。

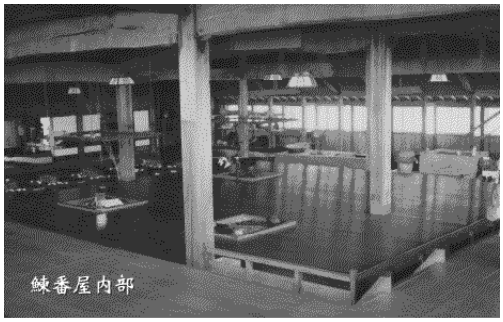
北海道の日本海沿いのルートといえばすごくまっすぐで平らなイメージだが、けっこうアップダウンもあり、風が吹けば抵抗も大きい。しかし、本当に同じ様な風景が続く。まっすぐな道、急カーブは全くない。目にはいるのは、海・牧場・原野・海・牧場・原野である。大きい集落は少なく、集落に入っても家々の間隔が広く、四角い感じの家が多かったような記憶がある。だから何となく「外地」って感じなのだ。十数年後再びこの地をトライアスリートとして訪れ、日本最長のトライアスロン(オロロンライン・トライアスロン)を戦うことになろうとはこの時は想うべくもない。遠別・初山別と過ぎると再びほとんど海岸線ルートとなり、稚内以来久しぶりの大きな街。羽幌へ着く。羽幌は小さいけれどきちんとした碁盤の目でできており、きれいな街である。羽幌川を渡り、直進するか、右折するか、散々悩んで「もう二度と来ることもないかもしれない」と天売・焼尻島へ渡る決心をした。舟に乗って、まず手前の焼尻島上陸。そこでまずテントを張り、自転車で周囲１２キロほどの小さい二島を半日ずつ巡った。焼尻島ではオンコ原生林にいた黒斑でしっぽの曲がった小さいノラネコ(勝手にキッドと命名、何故か何度も何度も私の目の前に姿を現し、近

づくと消えていった。)と、牧場にいた顔の黒い「サフォーク」という羊が印象的だった。その時は顔がひょうきんなので愛玩用とでも思っていたのだが、あとで肉用羊と知って少々つらかった。北海道では安かったので夜は羊の肉にたまねぎやうどんを混ぜて毎晩食べていたからだ。(もっとも私の食べていた一番安いマトンでサフォークとは随分価格差があるようだ)　天売島は鳥達の王国。西側の断崖絶壁に何羽もの海鳥(オロロン鳥、他色々)が飛びかい、人間は総て鳥たちに招かれた客人の様に小さくなっていた。しかし最近ではこのオロロン鳥が絶滅の危機にひんしていると聞く。あんなに沢山いたのに．．．　本当に楽しかった島巡りを終えて、羽幌に戻り、再び苫前・小平と南下してゆく。この辺りは牧場が多い。途中、初めて観光料金¥150を払って、小平町で当時の日本最北端の重要文化財「鰊番屋(花田家番屋)」を見学！　その広さに圧倒された。鰊番屋を過ぎると、留萌支庁(オロロンライン)最大にして唯一の都市、留萌市にはいる。後に妻と自転車でオロロンラインを走ったときは、この街最大のビュースポット「黄金岬」を訪れ、その美しい風景に圧倒されたが、この当時は、国道231号線は雄冬当たりで切れてしまっており、その先は通過不能(現在は石狩河口まで道路が通じている)。黄金岬を目前にしながら、暑寒別岳が海へ崩れ落ちるように険しくなる海岸線に別れをつげ、留萌川(国鉄留萌線)沿いに東進した。ぐねぐねと登り、まさにその名の通り「峠下」というところで川とも線路とも別れ、峠を越えて石狩平野(雨竜町)へ入る。雨竜町といえば、暑寒別岳下にある、「雨竜沼湿原」が有名で、ぜひ訪れたかったが、同じ町と入ってもはるか遠くであり、1日のロスになるため、泣く泣く割愛し


天売島の海鳥繁殖地

天売島

鰊番屋にて S.54.8.6


鰊番屋内部

た。その名の通り、雨の降り始める中、脇を流れていた雨竜川は石狩川合流し、その石狩川岸に拡がる滝川公園に幕営した。幕営地には誰もおらず、初めて独りの夜だ。本当に静かで、広々とした緑の木々のなかに一人いると、何かこのまま吸い込まれていってしまうような幻覚に襲われる。でも次の朝はしっかりと雨音で目がさめた。

石狩川の対岸の国道12号線は併走する函館本線とともに砂川美唄間27km程度がまったくカーブせず一直線に走る「直線道路」であり、サイクリストの間では一度は走ってみたい道の一つとなっていたが、交通量と悪天候を考え、札沼線と併走する国道275号線を南下した。黒いポンチョで始めて本格的な雨中走となる。夏場はセパレートの雨具より、ポンチョの方が手足が自由で走りやすい。しかし逆に手足はかなり濡れ、時には体温を奪う。雨の中ながら快適な走行だったが、途中、自転車が突然停止し、こけそうになった。自転車をチェックすると、なんと後輪のスポークが折れてフレームに挟まっている！　予備のスポークがないのでそのままペンチで折り曲げて別のスポークに引っかけ応急処置をしたが、不安は隠しきれない。後部に付けた荷物10kgと80kgを越える体重が「エスプリ1号」を痛めている。名峰大雪山に源を発する雄大な石狩川にそって、河口にむかって田園地帯を走る。小学校の頃、本でみた「三日月湖」の近くを走る。記憶に残る本の写真と風景がオーバーラップして、何故かとてもなつかしく感じてしまう。

当別で左折すれば北都、札幌であるが、混雑が予想されるためこれを避け、河口近くで石狩川を渡河した。河口辺りでは、三日月湖の規模が大きく、河のようなものを数回渡るが道標が無ければどれも石狩川のようである。「銭函」という浪速商人が泣いて喜びそうなところで石狩平野は終わり、一日ぶりに左に山の迫る日本海沿いの道に戻り、小樽をめざす。今回の旅の始まりの街、雨の小樽もただ通過した。小樽はこれで合計3度目の通過であったが、小樽を観光したのはその後18年の後である(岡谷病院の職員旅行)。小樽の街の印象といえば、街の一番の大きな交差点で交通整理をしていた白い雨合羽の婦警さんがとてもとてもきれいな人だったことだけ覚えている。「ピリピリ」という警笛がフルートのように聞こえた。

途中、忍路環状列石（次頁→）というストーン・サークルに寄り道した後、蘭島とい

う海水浴場にテントを張る。ここで久しぶりに銭湯に入り汗を流す。タオルに隠してシャツやパンツを持ち込み、体を洗うふりをして、番台に見つからないよう、石鹸でコソコソ洗う。しっかり絞って持ち帰り、テントの中に干した。こういう時のため、洗濯ばさみはちゃんと4個携帯している。この晩は北風が強かったが、本当に泥のように眠った。朝起きると、塩水を含んだ海風にやられて、ギアの動きがぎこちない。急いでオイルをさすが、海岸に自転車をおいてはいけないという教訓をえた。雨の上がった小樽からの海岸線は、荒々しくてとても美しい。余市からはトンネルもいくつかくぐる。（後年、大落盤事故のあったところだが私が旅行した頃はおそらく古いトンネルだったと思われ、道が狭くて車に引っかけられそうでとても怖かった。）奇岩を楽しみながら、積丹町の役場のある集落へ。ここから積丹岬の突端を目指すオプションもあったが、峠を越えて再び海岸ルートに出、余別に着く。今はここから先も10本以上のトンネルで岩内まで国道が通っているが、当時はここから先は自転車では通れなかったため、明朝まで岩内までの舟を待つ。ブラブラしていると家族連れに声をかけられる。「お兄ちゃん。私ら今日で旅は終わりだからもう食べ物はいらんのよ。よかったらこれ食べて。」と缶詰やらレトルト食品やらを山ほど渡される。自宅へ持っていったって使えるものばかりだ。別にここで処分するようなものではない。「貧乏旅行と知って、恵んでくれたんだなあ。」人の情けにふれ、とても嬉しかった。そして北海道が、道産子が今まで以上に好きになった(少し現金かな)。

環状列石

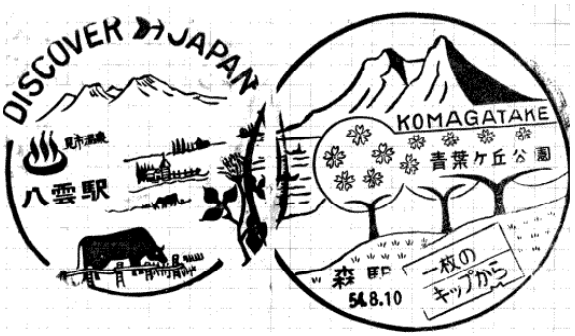
舟に乗ると、断崖絶壁の続く険しい海岸線が今度は海の方から眺められる。海へ直接流れ込む滝や、海から生えてきたような奇岩の数々、しばし観光を楽しむ。自転車を必死にこいでいる時は、いくら美しい光景でも、見とれたり、立ち止まったりはできない。一瞬一瞬が鮮やかに網膜に焼き付き、そして瞬時のうちに消え去ってゆく。心に残る風景は記憶と幻影の混じり合ったものである。それは走馬燈のようでもあり、幻覚のようでもある。だから後になって走っているときの風景を思い出そうと思っても、あまり鮮やかには浮かんでこない。

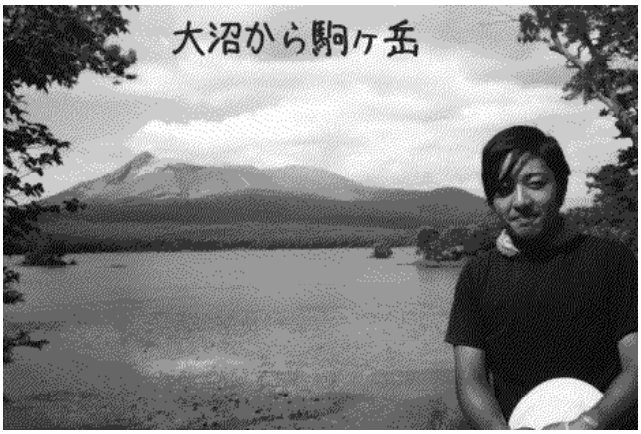
ローソク岩

はっきりと浮かんでくるのは皆、立ち止まって眺めた風景ばかりである。

疲れが十分とれた頃、船は岩内港へ着いた。ここでスポークを買い交換(お金はなかったが予備も2本購入した。)。日没迫る海岸線を雷電海岸の天幕場へ。天幕場は少し小高いところにあり、左右の荒々しい海岸線がよく見渡せる。既に数張りのテントの先客があり、鏡沼以来単独の幕営が多くて寂しかったので、その近くに幕営した。夕食のうどんを食べる頃には天幕場では花火が始まった。打ち上げ花火がなかなかうまく上げられないようなので、手伝って一緒に花火をあげた。そこで高校生と中学生の高橋姉弟と仲良くなった。彼らは両親と一緒に帯広から家族旅行の最中。こちらは人とゆっくり話すのは久しぶりであったため、とても嬉しくなって、山のこと、彼女の進路のこと、色々と話しをした。気が付いた頃には、もう夜も深く、目の前の水平線に何艚ものいか釣り船のともす明かりが並び、とても幻想的な光景であった。山影から陽の光が射しはじめる頃、隣りが目覚める前に天幕をたたみ、再び一人旅を始める。本当はみんなで一緒に朝飯でも食べて、「それじゃあ、また」と、さよならしたいのだが、そうやって別れるのはもっとつらい。やはり 今は黙して行かん。一人旅をしているとすぐ友達ができる。そうした出会いはとてもとても楽しいものだが、すぐ後に辛い別れが待っている。「もう二度とあうことはない」 そう知りつつ、また友達を作ろうとする。変なものだ。(でもこのあとずっと、毎年初夏になると高橋家からは鈴蘭の花束が帯広から下宿へ届けられたのです。)

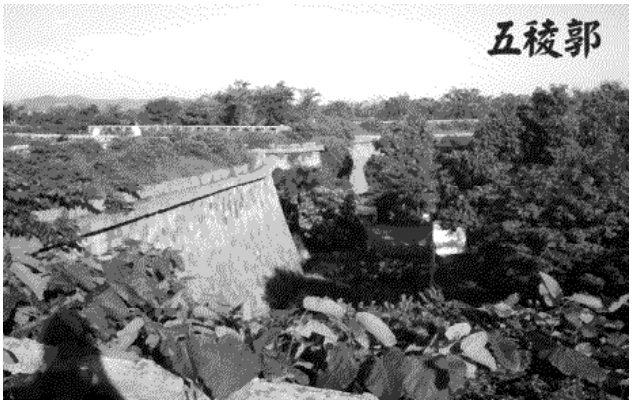
作開というところで、このまま日本海沿いに南下するルートと別れ、峠を越え、黒松内の手前で函館本線とも一緒になり、渡島半島の付け根を切るような形で内浦湾(噴火湾)のど真ん中、長万部町へ出た。噴火湾沿いのほとんどまっすぐの道を快走する。重装備ではめずらしい時速30km近いペースで走り、いか飯で有名な「森」に着く。ここからは日本百名山の駒ケ岳を左に眺めながら走る。爆発で山腹が吹き飛ばされているため、進むごとに山の形が変わり面白かった。大沼小沼で休憩





したとき、山腹の登山道が見え、無性に登りたくなったが、急ぎ旅のこと、「あそこにはひぐまがいっぱいいるぞ」と自分にいいきかせ、登りたい気持ちをなんとか抑えた。

函館までは下り道でスイスイ走った。途中、変速なしの家庭用自転車にリュックサックを縛り付け、超スローペースで南下する若者に会う。あっという間に追い抜いてしまったので、彼がいったい何処からきて、何処へ行くのかはわからなかった。「何て無駄な事をするんだろう」と思ったが、それをいやあ自分こそが「無駄な事」に時間を費やしている馬鹿ものなのだ。函館では五稜郭を見学。榎本や土方の夢も緑の樹々の中。ボーイスカウトの勇ましい声が響きわたっていた。

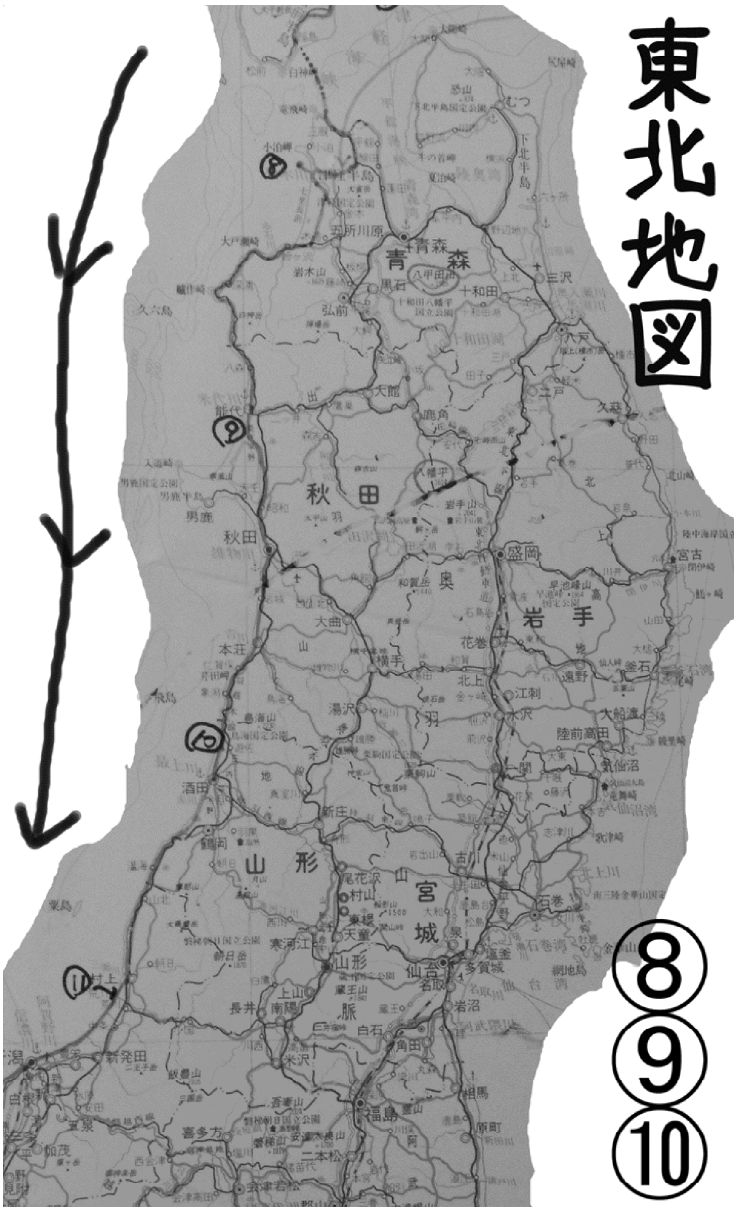


(夜景が美しい)函館山に登りたい気持ちを抑えて、今日のねぐらをめざして再びペダルを踏む。(バター飴で有名な)トラピスト修道院の膝元にある海岸端の三ツ石テント場に幕営。今日はペースよく203km走った。函館湾を隔てて眺められる函館の夜景が疲れを癒してくれる。近くでは高校生の1クラスぐらいの集団がキャンプファイアーを行っていた。道産子はとてもひとなつこく、ここでも高校生たちが気軽に向こうから声をかけてきて、あれやこれやと話しが弾む。今日も羊肉と玉ねぎ入りの豪勢なチンギスカンうどんを食べて夢の中。

翌朝は北海道最後のラン。海峡沿いの道をゆき、福島峠を越えると福島町、今では「千代の富士」の故郷として有名だが当時はただの田舎町。11:30のフェリーを待つ間、北海道最南端の白神岬をピストン(往復)する。これで北海道の縦断は完了した。縦断達成の喜びよりも、楽しかった北海道との別れがつらかった。青函連絡船

とは比べものにならないような小さな舟(船賃はわずか500円！)に乗り込み、掘削中の青函トンネルの上を一路、三厩(みんまや)港へ。舟の上、青空の下で早速、両親・下宿のおばちゃんたちと、昨日別れた高橋一家などへ手紙を書く。

第３部　みちのくの旅はあまりに短く



２時間の船旅の後で、三厩港へ入港(本州島上陸)。ここから津軽半島最北端の竜飛(たっぴ)崎を目指すか、先を急ぐか悩んだが、今日中に峠越えをまだ2つ控えていることもあり、泣く泣く南下を選んだ。今別の街中の自転車やさんで折れたスポークを修理。これに1時間半と1000円の支出を費やし、峠道にかかったのは4時。津軽なかやまライン(小国峠)・津軽やまなみライン(七平峠)の比較的上りやすい峠を越え、七平峠の下りにはいると今日の宿泊予定地、十三湖が目の前にみえた。夕暮れの十三湖を巡って白鳥飛来地の近くのテント場についたのは黄昏も深まった午後7時だった。これ

から飯飯とテントを張ったところで天使のささやきなんと、となりで宴をはっていた中年のおいちゃん達が「ご苦労さん！　こっちでいっしょに焼き肉食べんか？（津軽弁だったとは思うが…）」と誘ってくれたのだ。「そんな、申し訳ない」と言ってはみたものの、気が付いたら宴の真ん中にすっかり入り込んで牛肉をつついていた。ビールも少しいただいて極楽気分・高イビキの夜となった。

翌日は、朝焼けの美しい中を5:25に出発すると、十三湖と日本海の間の狭くなったところを南下。湖沼の点在する平らなコースを進んだ。司馬遼太郎によれば、石器時代にはこのあたりは日本で最も住み心地の良いまほろばであったという。それも何となくわかるような穏やかな風景のなかをのんびりと走った。正面には、津軽人の心のシンボル岩木山が両手を広げるように鎮座していた。今回どうしても立ち寄ろうと考えていた「亀ケ岡考古館」にはなんと6:55に到着してしまった。開館までは2時間もある。この時間を利用して町中を散策した。

土地の人と話をしたがこちらが旅の人間だと知るとこちらのわかる言葉で話してくれたが、土地の人同士、とりわけておばあちゃん同士の会話となるととなりで聞いていても、まったくわからない。どれくらいわからないかというと、どこでどう語句や文節が切れているのかもまったくわからないのだ。そんな体験をしている間に開館時間が近づいた。受付のおじさんが待っているのに気が付いて15分も早く入館させてくれた。津軽の人たちもとても優しい。「亀ケ岡考古館」は集めた思いのほか小さなコンクリート造りの建物で、中にはかの有名な亀ケ岡式土器（壺型・鉢形など美しい形のものが多い）などが所狭しと並べられていた。なかでも目を引いたのが、宇宙服を着たような異様な土偶。これは作者の想像の産物なのか？　それともこのような宇宙人を目撃したのだろうか？　長い旅の合間に少し空想を楽しんでしまった。それにしても入場料がたった百円で、二百円はする二色刷の綺

麗なパンフレットをくれたのには驚いた。

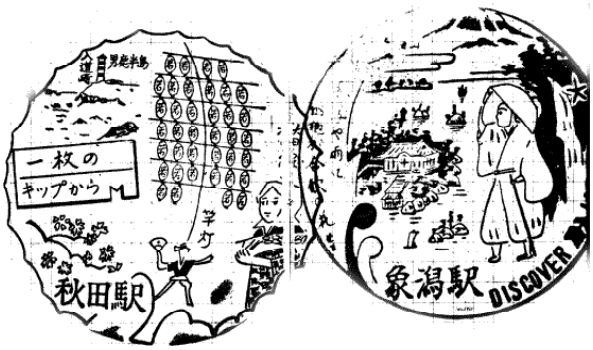
考古館をあとにして、今日中に秋田県に入るべく、先を急いだ。本州上陸後は一日一県を目標に頑張った。鰺ケ沢からは、左は（後に世界遺産になる）白神山地に連なる原生林の山々、右には美しい海岸線を眺めて走るすばらしいコースである。しかし何しろこの日もとても熱く、食費の半分がアイスクリームとコーヒー牛乳などに化けた。さらに山が海に迫っているためアップダウンが予想したよりも多く苦労した。海辺で遊ぶ人々が、とっても涼しげで、楽しそうに見えた。「何で俺は、普通の夏休みを送ろうとしないのだろうか？ ごく普通のことを何故楽しいと感じられず、そして満足できず、しんどい方、しんどい方へと突っ走ってしまうのか。そういえばいまだに彼女はひとりもいないし、デートや合コンも一回もしてないなあ」 そう思いつつも、決して足を止めることなく、南への旅は続いた。

五能線「十二湖駅」というところで日本キャニオンという名前を目にし、立ち寄りたかったが、先を急ぎ、5PMに予定通り秋田県に入った。この日は、能代海岸にテントを張った。キャンパーは減り、まわりは盆踊りで賑わっていた。

能代周辺からは秋田平野の平坦な道が続き、体力的には楽なはずなのだが、何せ今は盛夏。ともかく暑い。暑い。昼間は走る意欲がそがれる。（この十四年後の寒い夏、能代を流れる米代川の50キロほど上流で開催された「北欧の森トライアスロン」で鼻や耳の穴の中まで泥まみれになり、寒さにふるえながらマウンテンバイクを駆ろうとは、まさに皮肉な話である。） この日食べたものは、200円のビスケットと、160円のソーセージだけで、あとの670円はすべて牛乳やアイスクリームに消えた。暑すぎて、パンやご飯がのどを通らないのだ。

八郎潟の手前で、男鹿半島（入道崎・寒風山）への道を右に分けた。心残りではあったが先を急がざるを得ない。やっと寒風山に登ることができたのはこの十五年後である。八郎潟は全景を望めず、その大きさを感じることはできなかった。八郎潟干拓地の中のまっすぐな道を走ってみたかった。しかし意外にも干拓地との間は調整池なる水路で隔てられており、干拓地へわたる橋も少ないため渡るチャンスを逸した。

秋田市内ではバイパスを通らず、遠回りしてわざわざ国鉄秋田駅に立ち寄った。駅を利用したかったからだ。駅の広い手洗い場でタオルをぬらして体中を拭き、冷やした。頭や足も洗った。そして駅の涼しい待合室でアイスクリームを食べながら30分ほど休んだ。体力がみなぎってきて、「いざゆかん」と走り出したら5分でパンクした。炎天下であれこれ修理している間に、体は再び汗にまみれ、40分も経過してしまった。しかしその後は快走。海岸線に沿ってほぼまっすぐに南下してゆく平坦な酒田街道をどんどん走った。



本荘の駅では、予定外に待合室で2時間近くも昼寝をしてしまった。この十五年後、すぐ近くの矢島町から鳥海山を目指して登るきつい「Mt.鳥海バイシクルクラシック」を走ることになるのだ。しかしこの時は走りながら、時々眺められる鳥海山は何となくなだらかな山に見えていたのだ。

名峰鳥海山を望む

本荘市では郵便局で様々な人へ向けて手紙を投函。名勝「象潟」に着いたのはもう夕方だった。鉾満寺の庭から見える風景は、田んぼを海に見立て、その中に点在する松の生えた小山を島に見立てるとまさに「松島」の風景であった。「松島は笑うがごとく、象潟は恨むがごとし」と芭蕉が詠んだ絶景がしのばれた。表日本の松島は名勝として残り、裏日本の象潟は海が干上がってその名を知る者はあまり多くはない。山形県にはいるとすぐに十六羅漢岩を見学。吹浦海岸の天幕場に着いたときはちょうど日本海に夕陽が沈むところだった。美しい夕焼けにしばし見入っているとあっという間に漆黒の闇がおそってきた。今晩はうどんにソーセージを入れて一気にかき込んだ。野菜不足と連日の暑さに少しまいってきているが一日150kmのペースは何とか守っている。

日本海に沈む夕陽(吹浦海岸)

翌日は本間美術館の開館時刻に合

わせて遅く起き、美術館は1時間近くをかけてゆっくり見学した(入場料200円＋パンフレット10円)。美しい鶴舞園と美術館所蔵品の豪華さには感激した。至る所に「酒田市大火復興記念・昭和54年」の表示があり、当時は3年前の大火の復興がやっとなされた喜びに満ちていた。この日も特に暑く、4本のアイスクリームと6本の牛乳が胃袋に流し込まれた。鶴岡市を過ぎると山が海にぐっと迫り、狭い平地に海岸と国道と国鉄が南に向かって併走していた。

温海温泉は与謝野晶子が「さみだれの出羽の谷間の朝市に傘して売るはおほむね女」と説明的に歌った、朝市で有名な温泉であるが、通過したのは暑い暑い午後の2時頃、明朝まで待つわけにゆかない。朝市はパスし、少し休んで先を急いだ。30分も走らない内に、みちのくと北陸の境、義経ゆかりの念珠ヶ関(鼠ヶ関)に着いた。弁天島を望むとても美しい浜であったが、テントを張るにはまだ陽は高く、更に南下した。鼠ヶ関で短い陸奥の旅は終わり、新潟県岩船郡山北町へ入った。この県境は随分北に偏っており、北緯38度3分は、山形市、仙台市よりも北にある。越後の国はとても北に長いのである。

第４部　灼熱の北陸路をゆく

勝木で国道7号線を分けると、村上市までの海岸線は青く澄みわたる海と白い砂浜を仕切るようにいくつもの奇岩(眼鏡岩、びょうぶ岩、ニタリ岩、恐竜岩、蓬莱山等)が屹立し、その上には青松が自生するといったとても変化に富んだ景勝が続く。昭和2年に国の名勝天然記念物に指定された「笹川流れ」である。岩の間を盛り上がるように流れる潮流を、中心地笹川集落の名にちなんで付けられたといわれる。遊覧船もあるらしく、ゆっくり眺めたいところだが、陽は徐々に傾き、我が尻を叩き続ける。

名峰朝日岳に源を発する清流三面川を渡ると、賑やかな瀬波温泉郷。ここを通り

過ぎてとても静かな塩谷海水浴場（瀬波海水浴場などに比べるとそれらしき施設はほんんどなく、土地の人のための海水浴場という感じがした）に7：10pm到着した。

テントを張って夕食（インスタントラーメン＋ソーセージ＋バナナ、自分なりに栄養バランスをとったつもり）を作って食べた。テントに入って寝ようとしたが、とても暑くて寝られない。空を見上げれば降り注ぐような満天の星。雨に降られる心配はまずない。

干潮か満潮かわからず、潮が満ちてきたら流される心配も少ししたが、砂浜にシュラフをおき、そこにもぐり込んで満天の星を眺めながら寝た。疲れているせいかすぐ眠りについた。

起こしてくれたのは（野良？）柴犬だった。顔を舐めてくれたかどうかは不明だが、起きたら目の前にとても優しい犬の顔があった。すぐにとても可愛い土地の子供達が3人遊びに来た。夏休みも後半。もう真っ黒に焼けている。「北海道から来て九州まで行く」って言ったらずいぶん驚いてくれた。もう少し子供達と話をしていたかったが、暑くなるまでに距離を稼がねばならない。皆で記念撮影（↓）をして先を急いだ。

塩谷海水浴場にて
土地の子供達と

塩谷海水浴場を7時50分に発ち、今日も暑くて長くて平らな新潟県を南下して行く。右岸には時折、海水浴場が開ける。10:05に阿賀野川を渡河。河口近くなのでさすがにとても広い。ほどなく国鉄新潟駅に到着。ここは父が青春時代（大学→新潟港検疫所）を過ごした街だ。魚屋の2階に下宿をしていたため、毎日スルメイカとスケソウダラを食べていたと聞いている。この日はちょうど終戦記念日だったが、この日に戦争が終わっていなければ、おそらくB29はこの大きな街にも原爆を投下していたのである。そう考えるととても恐ろしい。私もこの世に存在していなかったかもしれない。

昭和39年新潟地震でも落ちなかった万代橋を通って信濃川を渡河する。この川の源はわが信州の川上村、甲武信岳のふもとの小さなせせらぎである。余裕があれば新潟港から佐渡へ渡り、佐渡ケ島を一周する計画であったが、バイトの日に間に合うように中間地点の敦賀に着かねばならず断念した。（佐渡を自転車で走るのはこの十年後、'89. トライアスロン・ジャパン・オープン・イン　佐渡大会まで待たなければならない。）

この後、海岸線をずっと行くつもりであったが、道を間違えて巻町→吉田町の方に入ってしまった。吉田町あたりでスーパーマーケットに入り、昼飯の種を選んでいると、突然、スーパーの大きな袋を抱えた40代くらいのおばちゃんがあらわれ、「兄ちゃん、旅の人でしょう。私の息子は東京の大学に行っているんだけど、きっとあっちで

色々な人の世話になっていると思うんだよね。兄ちゃん見てると他人と思えんのよ。良かったらこれ食べて。」と袋いっぱいの沢山の食料を渡された。何度も何度もお礼をしていただいた。本当に嬉しかった。この日以降、新潟の人というだけで親近感を感じるようになった。吉田駅でしっかり腹に入れ、残りをザックに入れ、信仰の山、弥彦山を右に見て走る。新信濃川を渡河し、しばらく116号線を走ったが、良寛さんの里にたち寄りたくなり、右折して、細い道を海の方へ走っていくと途中から自転車を押すような山道に変わり、突然前方が明るくなったと思ったらそこに出雲崎の海が見えた。そこは良寛堂のすぐ近くであった。

その後は海水浴場の続く海岸線を南下。信州人もよく訪れる有名な鯨波海岸の南にある青海川のキャンプ場でテントを張った。右に鴎ケ鼻を望む美しい海水浴場であるが、勿論、もう陽は落ちており泳ぐことはできなかった。翌日も晴れ。早起きして涼しい内に距離を稼ぎたいところであるが、連日の猛暑で疲れがたまっており、この日も朝の出発は8:10と遅くなってしまった。しばらくは、米山が海に迫るきれいな海岸線を走り、柿崎から直江津は再び平凡な道となった。今度の日本縦断の旅のなかでは、このあたりが一番、母国信州に近いところである。

直江津を過ぎ、上杉謙信の居城春日山のふもとを走り、谷浜・能生といった有名な海水浴場を右に見ながら糸魚川にたどり着いた。糸魚川駅では、ヤクルト4本、オレンジ果汁500ccを一気に飲み干して1時間休んだ。気合いを入れて白馬大雪渓から流れ落ちてくる清流姫川を渡り、難所「親不知」を超えた。もっとすごい峠と海岸線を期待していたのだが、トンネルとなっており、親不知子不知といわれた海岸線は窓のような所からチラチラ見えただけであった。ともあれ今回北海道に次いで走行距離の長い新潟縦断を終え、3時、富山県に入った。

「山男」としては鷲羽岳に源流を発し、剣岳や鹿島槍・白馬岳などの名峰からの雨水を集めて流れる黒部川の河口をどうしても見たくなり、入善町からは8号線を離れてできるだけ海岸線の道をとることとした。そのためかなり細い径に入ってしまうことになり、それがこの旅唯一の交通事故につながる結果になってしまったのだ。入善

駅を過ぎて十分も走ったところで突然、「ゆ」の文字と長い煙突。「銭湯」だ！ これまで風呂は幕営地近くで入ることが多かったのだが、このところ幕営地近くに銭湯がなく、「ゆ」に飢えていた私は開店早々の銭湯に入ってしまった。これも後のことを考えると悪魔の誘いだったといえる。

1時間もゆっくり風呂に入り、（もちろんTシャツもパンツもしっかり洗濯し、）再び走り出したのは5：40pm。田んぼの中の細い道を少しぼうっとしながらのんびり走っていた。少し涼しくなった風が湯上がりの体に心地よかった。右側を白いセダンが追い抜いていった。白いセダンは田んぼの中の道をゆっくり走りながら左折マークを出して、曲がるような素振りを見せた。直後を走っていた私は、当然数秒後には目の前からセダンが消えるものと考えてあまりスピードを落とさずに直進した。ところがセダンはその直後左折すると思われたポイントを通り過ぎて途端に急停車した。私はハンドルを右に切って追突を回避したが、左のハンドルで新品のセダンの右のボディに2m近くにわたってくっきりと擦り傷をつけてしまった。気の弱そうな運転手は「これ新車なんだよな…」とひどく落ち込んでしまった。こっちも風呂上がりでボーっとセダンの直後を運転していたことは確かだし、責任はある。何とかしたいのだが、でも元々貧乏旅行でお金はない。「いくらあります？」ときかれて、財布を見ると6万円。「どこまで行くの？」「鹿児島まで……」「じゃあ5千円だけ貰えます？」「はい5千円でいいですか？」 こっちも5千円の出費は痛かったけど、運転手はもっと悲しかったと思う。最初で最後の交通事故であった。

このあおりを食って、夕飯はパンと牛乳で簡単に済ませ石田浜にキャンプした。翌朝は前日の事故の影響か、大寝坊をしてしまい、スタートしたのがなんと陽も高い11:20am。予定していた魚津水族館見学もあきらめ、駅でスタンプだけを押して先を急いだ。12:30、名峰剣岳から流れてくる早月川を渡る。常願寺川を渡って13:50富山駅へ。前の年の5月、山岳部の新人合宿で剣沢でしごかれ、「下山したらやめてやる」と決心していたが、この富山駅裏の店で、先輩からうまい刺身をおごってもらってやめそびれてしまった。そんなことを少し思い出した。

神通川を渡って国道8号線に戻った。悪いときには悪いことが重なるものである。国道8号線に戻って走り出した直後に愛車のスポークが折れ、自己修理不能となり

修理代3500円が飛んでいった。連日の多額の出費である。ともあれ近くに自転車屋さんがあったためタイム・ロスはわずかで済み、4時過ぎには高岡駅へ。ここでなぜかポテトチップが食べたくなり、バリバリと一袋食べ尽くして牛乳一本で胃袋へ流し込んだ。ここで右へゆけば能登半島一周400km(=2～3日間)が加算され、左へゆけば金沢へショートカットとなる。2日に続くアクシデントで弱気になっている私は左の道を選んだ。能登半周を一周するのはこれより十年も後のツール・ド・能登400のこととなる。

夕暮れ迫る中を小矢部川沿いにゆっくりと走り、小矢部市からは峠の登りに入ったが、800年前に木曽義仲が火牛で平維盛を撃破した、かの「倶利伽羅(くりから)峠≒急坂」というイメージとは程遠く、峠はトンネルで軽く越えてしまい、拍子抜けした。後で知ったことだが古戦場はここよりもっと南の山の中だった。峠を越えると1時間で金沢駅(7:05)に到着した。駅の近くで夕飯のための買い出しをしてテント場を探したが町中ゆえ、なかなか適当なところが無くさまよった末に9:00、犀川の河原にテントを張った。

やや疲れ気味で翌朝も寝坊して、朝の8時に目を覚ました。テントの口を開けるとそこには髷を結い、浴衣を着た巨体が2つそびえ立ち、こちらを見下ろしていた。いったい何が起こっているのだろうか？

テントの外の髷を結い、浴衣を着た2つの巨体はなんと大相撲の力士であった。話をしてみると名古屋場所のあとの北陸巡業中で金沢へ来ており、今は朝のお散歩中とのことであった。ここが蔵前（当時は国技館は両国でなく蔵前にあった）ならばまだしも、まさか犀川河畔で力士に会うとは思わなかった。医者になって東京の榊原記念病院に勤めてからは、横綱審議委員長の上田名誉院長（当時）の縁から、寺尾関をはじめ様々な力士の主治医となり、力士の巨大さにも慣れたが、この時は生（ナマ）の力士を見るのは初めてで、ともかくその大きさに感激した。横幅だけでなく、身の丈も大変大きいのだ。

兼六園等市内にも見たいところは沢山あったが、翌日から連続してアルバイト（病院看護助手の夜勤）が入っているため、今日中に国鉄敦賀駅に着かねばならない。ともかく先を急いだ。8号線に入って、相変わらず暑い暑い道を松任市・小松市へ。小松では暑さに耐えかね、駅に入って牛乳やアイスクリームを流し込んだ。正午頃には加賀温泉郷を通り過ぎ、13:25、日本縦断前半戦最後の県境を越えて福井県に入った。急ぐ旅ではあったが、県境にある吉崎御坊・願慶寺（下↓）に参拝した。五百年以上前に、蓮如が延暦寺宗徒に追われて越前に移り、北陸布教の拠点としたのがこの地である。その後、一向一揆の拠点としていったん攻め滅ぼされたり、再興後は真宗本願寺派と大谷派の二つに分かれたり、数奇な歴史をたどったお寺である。さらに寄り道ついでに10分ずつだが越前松島と雄島、東尋坊に立ち寄った。ここはさすがに北陸の旅で必ず立ち寄る場所だけあって荒々しい黒い岩と緑の松、白い波が美しい調和美を形成していた。久々にお決まりの記念撮影が出来た（右）。

北陸屈指の景勝地「東尋坊」、もっとのんびりしたいところだが、今夜8:30迄には中間点「敦賀駅」にたどり着かなければならない。ともかく先を急いだ。天気は久しぶりに荒れ模様となった。雨こそ降らないが、強い風が波を起こし、黒い岩にたたきつけて、真っ白な花を咲かせる。荒々しくも美しい風景が道路沿いに続き、とても印象的だった。こんなコースを1時間半も楽しみながら疾走すると、自然が作った大きく美しい門「呼鳥門」に着いた。この時、既に6:05pm、鳥たちももう休んでいる。写真を一枚だけ撮って、通過。越前岬：6:10pm通過。この後、小さいトンネ

ルの続く越前海岸を矢のように走り抜け、河野村へ入った。ここから出来たばかりの河野村有料道路(通行料20円)に入った。10分ちょっとで終わってしまう短い有料道路だが、全く車ともすれちがわず、さらに海の上を橋のように渡っていくところもあり、暗くなった空や荒い波も手伝ってとても素晴らしい気分だった。しかしこの数年後、この有料道路内のトンネルで落石事故があり、何人かが亡くなった事を後に知り、悲しい思いをした。右手に敦賀原発の異様に近代的な光が見え、そして前方に2週間前に旅を始めた敦賀市の町の灯りが近づいてきた。途中焦って道を間違えたが、8:40、敦賀駅に無事到着。日本縦断・前半戦を終了した。おりしも雨が降り出してた。

日本海の荒波

敦賀という街は決して大きい街ではないが、自転車族にしてみれば、北陸路と山陰路および近畿(近江路)のジャンクションであり、さらに中部・関西地区から北海道へのフェリーの起点としてきわめて重要な拠点であった。そのため国鉄敦賀駅では降雨のせいもあるが、10人ほどのサイクリストによる情報交換(ルート・宿泊など)が盛んに行われていた。みなよく黒焼けしており、少なくとも1週間は走っているだろう強者どもである。盆を過ぎ、今から旅立つ者はなく、半分がここで旅を終え、半分が旅を続ける様であった。

当時は自転車族の泊まるところといえば、①リッチマン:ユースホステル利用(ご飯食べ放題と風呂が魅力・情報交換もやりやすい。)、②普通の人:テントに泊まる、またはシュラフを持って駅の待合室(人民ホテルと呼んでいた)や神社の軒下などに泊まるなどがあり、おそらくホテルや旅館に泊まる者はきわめてまれであった。そんなわけで、駅員さんの目を盗んで(もしくは情けにすがって)そのままちゃっかり駅内に泊まってしまおうという者も沢山いた。

自分は、翌日の夜から夜勤2連・1日おいてまた1晩夜勤と続くため、いったん敦賀駅で自転車をたたんだが、まだ旅を続ける周りのサイクリスト達からは、「もっと走ろうよ」、「まだやめんなよ」と随分引き留められた。事情を話してやっとわかってもらった。

下宿のおばちゃんとおばあちゃん、下宿人一同につ

まらない土産を買い、夜汽車で下宿へと向かった。天気はすっかり崩れ、雨が窓をたたいていた。アルバイトが終わった後、また敦賀の駅に戻ってくる気力が残っているだろうか？　少し疲れがたまっており、何となく心配している内にウトウトしてしまった。　（旅の前半終了）

第５部　お盆を過ぎた北近畿・山陰の道は少し寂しく

折り畳んだ自転車を肩に担ぎ再び敦賀駅に降り立った自分を歓迎したのは、ずいぶん早くやってきた晩夏の大台風であった。数日前に沢山集まっていた自転車族はほとんど見かけなくなっていた。雨をよけながら敦賀駅前で自転車を組み立て、横なぐりの雨に尻込みする心にハッパをかけて、いよいよam１０時半、後半戦の戦いが始まった。しかしまず２０分走ったところで雨が強く、かつ自転車の調整が悪かったため、早くも雨宿り＋自転車再調整の休みを１５分も取った。天気が良ければ、ここからは美方三湖→小浜→舞鶴と若狭湾の美しい海岸線を右に眺めながら、天橋立

でキャンプの予定であったが、ひどい暴風雨の中、避難場所を探しながらの厳しいスタートとなった。

福井県に最接近した台風12号による大雨洪水警報の中、日程的に余裕のない自分は、ともかく走らざるを得なかった。暴風雨の中をやむを得ず走ったり、山を歩いたことは幾たびもあるが、この日は中でもダントツだったと思う。できればすぐにでも走るのをやめにしたかった。なにしろ雨風が横から叩きつければいくらこらえても、じりじりとセンターライン方向に体が寄せられていき、そのまま車に跳ね飛ばされそうになるし、前から風雨に攻められれば今度は前が全く見えず、さらにいくら漕いでもほとんど前へ進んでゆかない。道は川のように水をたたえて流れてゆき、ブレーキなどはまったくきかない。

きわめて危険な状態なのに、何故走り続ける必要があったか？ 最初、自転車による日本縦断の志を立てたとき、誓いを3つ立てたが、その①に畳の上には寝ない。野宿を通すというのがあったためである。風雨が強くテントをとても張れるような状況ではない。もちろんどこもかしこも水浸しでテントを張る場所もない。もちろん誓いがあるため畳の上にも寝られない。こんな早い時間に国鉄の駅にも長居はできない。頼れるのは唯一、どこかの神社の軒下である。幸い、暴風雨の中、人通りはほとんどないから、無人の神社であれば宿を借りても怒られることはなさそうだった。しかし、適当な神社はなかなか見つからない。

小浜市を過ぎ、本当なら海沿いの快適なはずの丹後街道をひた走る。高浜町(福井県)から舞鶴市(京都府)へ府県境を3：30pmに越え、十分走ったところで、安岡というところの国道のすぐ左脇に大きな軒下をもった神社がみつかった。まさに「神様！！」である。豪雨が逆に幸いして人通りもまったくない。まだ明るかったが、さっさと神社の回り廊下のような狭い板張りの部分に寝床を作り、Tシャツや靴下をぞうきんのように絞って水を払い、シュラフを敷いて潜り込んだ。この夜は暴風雨のため買い出しに出られないので、夕飯は何も食べることができず大変空腹であったが、連日の著しい睡眠不足が幸いしてひたすら豚のように眠り続けた。

翌日は台風一過の天下晴れ。6時20分にはさわやかに目が覚め、6時40分にはひょっとして命を助けていただいたかもしれない神社様に深々と一礼して舞鶴へ向

かった。これが同じ道かと思うくらい快適に走り、6時50分には舞鶴港(ここからも小樽へフェリーが出ている)のある東舞鶴駅に到着した。ともかく予備食を忘れたため、昨日の昼飯を食べて以来何も口にしておらず、何か食べたかったのだが駅の売店がまだ開いておらず、すぐに西舞鶴駅へ。しかしここも売店はダメ。しばらく行って由良川沿いを下り、日本海沿いの道に出た。快適に海岸線のサイクリングを楽しみ、とうとう北海道「鬼志別駅」を出てから走行距離2000kmを越え、宮津駅に9時5分到着。ここでやっとパンと牛乳とジョアにありつき、空きっ腹を抑えた。

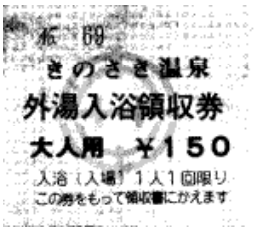
そうしていよいよ、生まれて始めての日本三景、「天橋立」との対面である。天橋立を自転車で走破しようと入り口から天橋立に入った。左右に美しい海が見える白砂青松のみちをどんどん進んでいく。平安の都人たちもこの道を逍遙したのであろうか？　確かに名勝の地である。 と10分もゆくと終点となり、また引き返して、「三人よれば文殊の智恵」発祥の地「文殊堂」へ参拝した。賽銭5円で学業成就でなく日本縦断無事成就を祈念した。そのためいまだ二流医者である。岩滝口から経ケ岬方面へゆき、阿蘇海(内海)方面から天橋立全景をみられるところで写真(右)をとった。ここでみるとただの湖である。

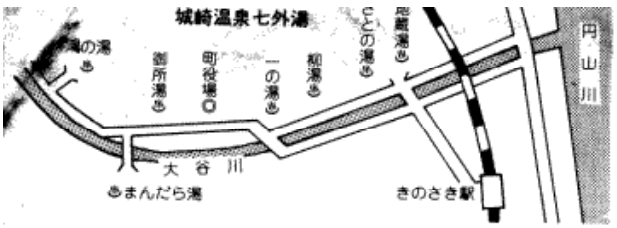
写真を撮り終えると再び岩滝口に戻り、南側に「大江山いくのの道の遠ければまだふみもみず天の橋立」や酒天童子で有名な大江山を望みながら、国道312号線に入った。丹後半島を横切るように網野町に出るが、途中野村さん(元阪神タイガース監督)の出身地？峰山町を通過した。

12:40、子午線を通過。晴れたら晴れたで暑さが襲い、途中平田と言うところで道路沿いでおばあちゃんの売っていた5個150円の梨と大袋入り150円のブドウを買った。立て続けに梨を2個食べたがとても甘く、これから向かう伯耆の国の味がした。

まるで湖のような久見浜湾を通り過ぎ、府県境を越えて、兵庫県豊岡市へ入った。ここからは本日の目的地「香住」へ直行するルートと、城崎～但馬海岸道路を回

るルートに分かれるが、もちろん右折して城崎温泉を目指した。円山川沿いにトロトロ走ってゆくと、対岸に玄武洞とあり、鍾乳洞大好き人間の私は心躍ったが、玄武岩の柱状節理が見事な岩壁であった。十分間だけ見物して、先を急いだ。2:30pmに城崎到着。





「七外湯（前頁右下図）」というものがあることを知り、何事も徹底するのが好きであった私は、七外湯総てに入ってやろうとまず「一の湯」から入り始めたが、ひとつ入ったところでがくっと力が抜けてしまい、早くもリタイア。牛乳1本飲んで脱水状態を解除し、本日の目的地「香住」へ向かった。七湯を総て制覇するのはこの8年後、福山循環器病院の医局旅行の時である。

但馬海岸道路より冊後半島方面を望む

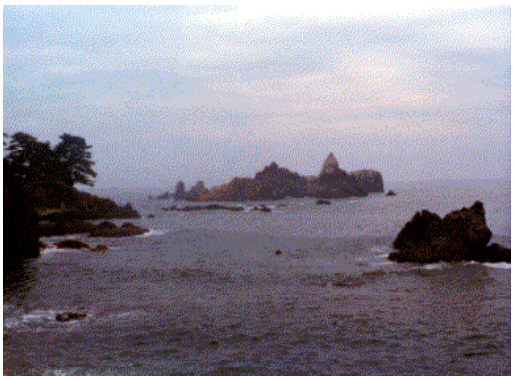
城崎からさらに円山川を下って日和山から但馬海岸道路、通称但馬マリンラインに入った。この道は20kmくらいの大変景色のいい海岸道路で、美しく入り組んだ岬と入り江が連続し、青い空と海、白い波、緑の松などの組合せが最高だった。天気も台風一過の快晴！！！。しかし、景色がとてもいいと言うことは、要するにアップダウンもとてもきついということで、「一の湯」で一度極楽を味わってフニャフニャになった体にはもういちど、筋肉に鞭をして汗で体を汚すのはとてもつらかった。最後はとうとう登りで自転車を押す始末となった。自転車を降りて押して歩くのは当時の私にとってはとても屈辱的なことであり、とても悔しかった。（この後も、かのツール・ド・美ヶ原の最初の急坂や佐渡大会の大野亀の急坂など数々の急坂でも決して降りて押すことはしなかった。）

それでもさわやかな風と美しい景色に励まされ、佐津からは再び178号線に入った。この道を35kmほど左に行くと、このころ我々のヒーローであった「植村直巳」のふるさと日高町である。7時に香住に到着。まずはスーパーで夕食の種を買い出しし、駅で牛乳を飲み、汗を落として美しい入り江の海水浴場、香住海岸で幕営した。

幕営した香住海岸は入り江状になったとてももきれいな海水浴場で朝は晴れた空とともに爽やかに目が覚めた。7時にはテント撤収を終え、鳥取方面に向かって疾走を開始した。坂を登り、三田トンネルを越えると下りとなり、目の前に恐ろしげな山陰本線余部(あまるべ)鉄橋が見えた。近づくに従ってさらに鉄橋は高さを増して見え、こんな高いところを本当に列車が走って行くんかと怖くなった。案の定、数年後強風にあおられて列車が落ち、下の家屋が潰された。

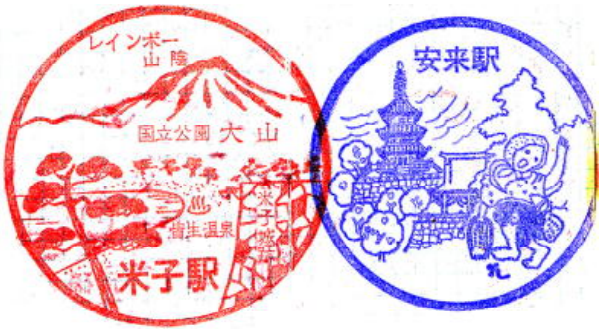
余部鉄橋は、高さ41m、長さ309mもあるが、完成はなんと明治45年3月である。すぐにでも倒れそうで心配だった。このあたりは海から、崖が切り立ったような荒々しい海岸線が続き、海の景色は最高である。そんなこともあって余部駅を一つ戻った「鎧(よろい)駅」周辺では後に朝ドラの「ふたりっこ」(将棋の対局・愛の告白シーンなど)のロケも行われている。そんなにきれいなところである。余部からは再び峠道を20分ほど上り、桃観トンネルを越えると、近畿地方最後の街、浜坂町に入る。浜坂駅では朝食として、牛乳・ジュース・アイスを一気に流し込んだ。この時はまだ晴れていたのだが、「177」では「夜は雨」と報じていた。ともかく先を急いだ。入り組んだ海岸線を走り、9:40には汐吹岬を通過して、山陰路(鳥取県)へと入った。

鳥取県へ入り10kmもゆくと駟馳山峠という名前はすごいが、大したことのない峠を越え、鳥取砂丘の南側に入った。主要都市を通過する場合、殆ど、大きい国鉄の駅で休憩＋スタンプ記録をしていたが、この時は鳥取市内を通らず、砂丘に近いバイパスを通った。千代川を渡ると北側は鳥取空港となり、さらに白砂の白兎海岸に替わった。「白兎海岸というからには、白うさぎがワニをだまして皮をはがれ、大国主命にガマの穂による治療法を教えてもらったのもこのあたりなのだろうか。それにしてもワニは何故うさぎを食べなかったのだろうか。このあたりではサメのことをワニといって食べるようだが、うさぎを襲ったのは一体どっちなんだろう……」　そんなとてもくだらないことを考えながら走れるほどまっすぐで起伏のない走りやすい道が続いた。しかし油断して走っているとろくな事はない。長尾鼻という小さ



い出っ張りをまわりこんだあたりでずっと愛用していたアルミボトル(自転車に取り付け、駅などで水を補給し、休憩時にこれを飲む)をどこかへ落としてしまった。自動販売機を使わないと誓った自分にとってはこれはとても「大事件」だった。アルミボトルの紛失が何故大変なことか？自動販売機を使わないとなると、水分の補給は駅の洗面所で水をボトルに入れ、休憩ごとにボトルの水を飲むというパターンしかなかった。しかしもしそのボトルがなくなってしまうとなると、休憩時に水を飲むためには公園や駅など、必ず水道がある場所で休養をとらなければならなくなる。これはとても大変なことなのだ。窮余の策としてひらめいたのが、”鳥取→梨”という短絡的発想だった。鳥取名産のうまくて安い20世紀梨を2～3個ずつ買って、喉が渇いたら水代わりにかじる。糖分やミネラルも同時にとれるし、かじりかけはビニール袋に入れておけばまたかじれる。実に良い作戦だと思ったが、実際は梨が甘すぎて喉がむしろ渇いた。結局、駅の水道水を頼ることになった。

そうこうする内にいよいよ愛車は米子へと近づいた。米子は日本のトライアスロン発祥の地。後年、私自身も、炎熱地獄の一丁目、伝統の「皆生トライアスロン」を走ることになるのだが、この時は、皆生温泉という温泉が近くにある街という印象だけだった。皆生温泉にちょっと漬かってゆきたい気持ちもあったが、すでに空は雲行きが怪しくなってきていたので米子駅で30分の一休み。ここから弓ヶ浜にそって海岸線を行けば、皆生トライアスロンのランのコースで、境港市へと続くのだが、先を急ぐため国道8号線に入った。



10分ほどで、安来節で有名な安来市、即ち島根県に入った。この頃にはすでに雨足が強くなっており、国道8号線は交通量が多いため、路側帯を走るのにやや危険性を感じるようになった。この雨の中、快適に幕営できるような天幕場も近くにはなさそうである。そこでまずは「人民ホテル」といわれた駅待合室(この場合、安来駅)へ。しかしここは雰囲気的に夜明かしを許してもらえそうもなかった。そこでともかく適当な場所に巡り会うまで走ろうと8号線に戻った。走り始めて10分くらい行くと国道沿いに極めて小さな祠があった。くの字になれば、人が一人横になれそうなスペースはあったが、雨の降り

山陰地区の海岸　どこだったか不明

込みが激しいため、窮余の策として、低い屋根からテント用のフライ(雨よけ)を御簾のように垂らして、何とか快適なカプセルホテルになった。ほとんど新宿駅周辺のホームレスの様な感じだった。

何とか神罰も受けず、また地域の皆様のおしかりもなく、無事翌朝を迎えた。とても変な格好で寝たわりには、何故かとても熟睡できた。そもそも、我がふるさと、諏訪～伊那谷を広く守護する「建御名方命」(たてみなかたのみこと＝諏訪大社上社祭神)は出雲の国の大国主命(おおくにぬしのみこと)のご次男である。そういった縁で、ご加護を受けているのだろうと勝手に解釈して自信満々、7時前には出雲路に入った。

1時間も走ると松江駅に到着した。ここでこの旅の恒例となった駅朝食セット[牛乳＋パン=¥280]を摂り、さらに先を急いだ。駅を出てしばらく行くとすぐに宍道湖沿いのルートとなり、30分ほどで玉造温泉駅に着いた。「出雲国風土記」に「ひとたび濯げば形容端正しく、再び浴すれば万の病悉に除こる」と記されている玉造温泉はまさにその時の疲れ切った私の体に必要なものであったが、朝の8:30から入るわけにはいかなかった。

10時には出雲市駅に到着した。ここから出雲大社や日御碕(ひのみさき)はすぐのところであるが、この年の5月のゴールデンウィーク後半に、家庭教師をしていたおうちの家族旅行(帰郷)にあつかましくも同行させていただき、このあたりは既に十分観光させていただいていたので、先を急ぐことにした。

この後は、多伎(たき)とか仁摩(にま)とかいかにも古い国らしい地名の町を過ぎ、その名も温泉津町という海岸の温泉町へ。

ここでも時刻の関係から温泉には入れず、緩やかな海岸線を江津市の手前の浅利駅へ。この駅でたまたま休んでいたサイクリストと情報交換。彼はなんと大学を1年休学して、自転車で日本一周の最中だった。軍資金がなくなると、日本一周をちょっと休んでアルバイトをして稼ぎ、また走る。という壮大な計画らしい。もっと話をしたかったが、お互い先を急いでおり、再会を約束して分かれた(残念ながらそういって別れて再会した人はほとんどいないが、「さようなら」はあまりに寂しいため、「じゃあまたどこかで」と別

れるのだ。）

浅利駅を出てすぐに、江の川を渡った。この時は何気なく渡ったが、この川が、実は全長194キロメートルにも及ぶ中国地方最大の川で、その支流がこの10年後に働いた広島県福山市の近くの油木や上下に及んでいることを知って、後でずいぶん驚いた。

江津市は「石見のや 高角山の 木の際より 我が振る袖を 妹見つらむか」と柿本人麻呂が妻との別れを惜しんで詠んだところで、この周辺にはそれ以外にも人麻呂ゆかりの史跡があちこちに残っているらしかったが、夏休みが残り少なくなっていたためどんどん先を急いだ。

江の川を渡って、1時間弱で浜田へ。浜田は前述した家庭教師アルバイト先のご家族の実家のある町で、訪れたのはやはり2回目であったが、駅のスタンプどおり、「漁港」という以外イメージはない。天気もすっきりせず、先を急いだ。

今日は、夜も走るつもりで途中のスーパーマーケットで買い出しを行い、益田市へ。益田市に着いたのはすでに20時。駅のスタンプによると、柿本神社、雪舟庭園あり。さらに、駅で古墳もあるとの話を耳にし、歴史マニアだった自分には是非ゆっくりしたい気持ちがあった。

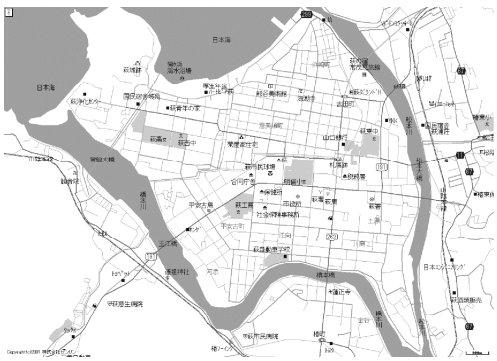
さらにこのまま9号線を南下すると、森鴎外や城跡で有名な観光地「津和野」さらにその先には、もっとビッグな観光地小京都「山口」がある。随分悩んだが、この時は津和野・山口連合軍よりも志士の町「萩」が勝った。高杉晋作の住んでいた家をどうしても見てみたい。そんな気持ちが強かったように覚えている。そんなわけで益田市で9号線に別れを告げ、191号線へ。

この夜は持石海岸という海水浴場にテントを張った。もう晩夏。テントを張る者はおろか、海水浴客も全くおらず寂しい幕営だった。幕営を終えた時は既に時計は夜の10時30分を回っていた。この日の走行は久しぶりに200kmを越え、寂しさを感じる間もなく眠りについてしまった。

夜の間に天気は上がり、翌朝は後半戦久しぶりの好天。6時にはキャンプ地を後にした。ちょっとした峠道を登り、二つのトンネルを過ぎると山口県に入った。今では島

根県も故竹下元首相などの大物政治家も出してはいるが、当時は弱小県。これに対し山口県は長州以来、大物政治家を多数輩出しており、県境の峠を越えると突然、道が広くきれいになったことを覚えている。長野県→新潟県の道路の変化とよく似た感じである。

須佐駅であんパン＋牛乳の「駅売店朝食セット」を食べ、駅のスタンプを押すとそこに「フオンフエルス(正しくはホルンフェルス[hornfels])大断層」という表示があり、天気も良かったので珍しく寄り道をした。ホルンフェルスとは堆積岩の頁岩や粘板岩などの中に花崗岩などの深成岩が迸(ひょう)入して接触変成作用を受けてできた変成岩とのことで、畳岩や千畳敷など、日本海の荒波に洗われた灰白色と黒色の縞模様がとても美しかった。　東萩駅には9:55に到着し、まず牛乳とパンで腹ごしらえした。そして市内観光開始。まず歴代藩主のお墓のある「東光寺」にお参り、さらにこの人が明治維新後まで生きていたらと大変惜しまれる吉田松陰先生が若者を教えた「松下村塾」、さらに尊敬する高杉晋作の生家などが軒を並べる萩城下を逍遥していると、ロードレーサーに乗った超美人サイクリストに遭遇した。九州の宮崎から主にユースホステルを利用しながら単独でここまで走ってきたとのこと。女性2人とか何人かのパーティーの中の女性は見たことがあるが、女性単独のサイクルツーリストに遭遇するのは始めてであり、とても嬉しくなってしまった。後をついて行きたくなるほどの美人だったが、互いの目的完遂を約して別れた。萩城は200円払って、中まで入ってゆっくり見学した。最後はやはり歴代藩主のお墓のある大照院(赤童子立像で有名)を見学し、国鉄萩駅で一服した後、2時間で半も滞在した萩と別れた(12:15pm)。

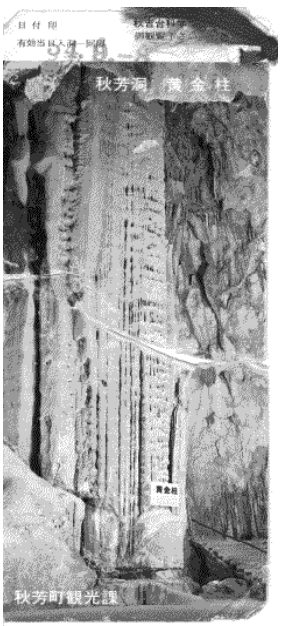


萩は地図のように阿武川が松本川と橋本川に分かれる三角州のようなところにできている街であり、扇のかなめのところに萩駅がある。①ここから橋本川方向に海へ出て

海岸線を行くと青海島→長門海岸と続く海の美しい景勝地となり、ぐるっと回って下関へ至る。②一方、このまま阿武川を遡って山口県を斜め横断するコースを取ると、秋吉台→秋芳洞と続く美しい丘陵と洞窟の景勝地となる。今回は悩んだ末、②案を選んだ。実は鍾乳洞オタクなのである。

阿武川沿いに262号線を遡り、山田というところで支流に入った。その支流沿いにさらにどんどん登り、「雲雀峠」という可愛い峠を越え、これまた「絵堂」という少し洒落た地名のところへ付いた。ここから右折してまず第1目的地「大正洞」を目指した。大正洞では40分ほど鍾乳洞観光を楽しんだ。そこから南下して美しい丘陵を走り、「秋吉台」を観光した。秋吉台は、広さ130 ㎢に及ぶ、日本最大の石灰岩台地で、2.3～3.5億年前は太平洋にあった珊瑚礁が隆起して形成されたものとのことである。現代は緑のなだらかな丘陵地帯となり、白い羊の群れのような岩が多数並んで美しい風景を形成していた。

カルスト展望台から「秋芳洞」はすぐだった。ここは日本最大の鍾乳洞で、上にある秋吉台の石灰岩が、極めて長い時間で溶け込み、秋芳洞内にたまっていく鍾乳石が神秘的な空間を形成していた。中でも黄金柱は高さ15m×直径4mの滝状石灰華で、これは圧巻である。日本人なら一度は見ておくべきである。また、百枚皿も凄い。水にとけた石灰分が沈積してできた百枚皿はその数500枚を越え、直径4mに達するものもある。世界においても類のない規模のものらしい。その他、



主洞には無数の鍾乳石が天井から次々に垂れ下がってくる傘づくしや青天井などがみられ、本当に飽きさせない。急いで見学したが45分しっかりかかった。見学を終え、秋吉を出たのは4:15pm。国道435号線沿いに美祢(みね)まで。ここから、美祢線・厚狭(あさ)川沿いに厚保(あつ)に至った。しかしこの辺りの地名は読み仮名をふらないと全く読めない。厚保からは県道33号線に入り、中国自動車道に沿うような形で湯谷温泉を経由して京泊(小月)というところで旧2号線に入った。少し寄り道すると尊敬する「高杉晋作」の墓にお参りできたのだが、今日中に九州島上陸を果たすつもりだったので泣く泣く割愛した。小月駅で15分休憩。長府駅は通過して、とうとう7:10pm関門トンネル入り口にたどり着いた。実はここに着くまで関門海峡は橋で越えられると勘違いしていたが、関門橋は高速道路用の橋であり、我々自転車族関門トンネルを通らねばならなかったのだ。

しかしうれしいことにこのトンネルは昭和33年3月完成のもので、私とほぼ誕生が同じである。(トンネルは私より長生きするだろうが...)関門国道トンネルは総延長3,925mで海底部分は780m、トンネル内は上部が自動車道、下部は歩行者自転車道になっていた。所要時間は10分、料金は20円であった。

第６部　いよいよ最後の九州島縦断だ

７：20pm、九州島に上陸した時はすでに暗くなっており、7:55pmから門司駅で一休みして、あとはキャンプできる場所を求め、8:45小倉駅、9:45若戸大橋と進んだが、街中ゆえテントを張れる場所がない。おまけに沖田というところで道を間違え、脇田というところでテントを張ったのはなんと夜の１１時だった。（本日行動時間17時間に及んだ）

晩夏の脇田海水浴場は朝になってもとても寂しかったが、響灘が目の前に広がっていた。今日はゆっくり8:20am出発とし、8:45には、映画「青春の門」で、山崎ハコが「おんがが わー」と歌った遠賀川を渡った。この上流に直方や田川といった炭田の街があるのだ。

波津というところでいったん峠道に入る495号をさけ、海沿いの道に入った。鐘崎というなんてことない岬をまわると、海は北に開ける響灘から、北西に対馬に向かって開ける玄界灘へと名前を変えた。さつき松原というまっすぐな海岸線沿いの道を走り、再び495号へ。１１時には津屋崎に着いた。ここには恋の浦というロマンチックな名前の名勝があるが、当時の私にはまったく関係もなく、素通りした。しかし、この１０数年後、ここ玄界灘で、荒れ狂う波の中、玄界トライアスロンを戦うことになるのだ。

しかしこの日の海は穏やかだった。古賀というところで、久しぶりに、国鉄の駅に巡り会い、小休止。牛乳と100円のポテトチップスを食べた。ほどなく福岡市に入り、和白というところで、道は志賀島へむかう海の道と博多へむかう浜の道へと分かれる。迷いなく、金印の島、志賀島を目指した。海の中道を過ぎるとトンボロ（陸繋砂洲）を通って志賀島に入る。志賀島(しかのしま)のしかは神獣・鹿に通ずるものかと思っていたが。昔は近い島の意味で「ちかじま」と言っていたそうで、それがなまって「しかのしま」になったようだ。志賀島は厳島のように島全体が「志賀海神社」の御神体になっているかのごとくであり、その祭神が七つの海を支配する「おおわたつみのかみ（大綿津見神または少童命）」である。少々脱線するが、神話ではこの大綿津見神の父母は日本を作った「いざなぎ・

いさせなみのみこと」であり、兄弟には伊勢神宮内宮の祭神：天照大神(あまてらすおおみかみ)・月山神社の祭神：月読命(つきよみのみこと)、熱田神宮・熊野本宮・八坂神社などの祭神：素戔嗚尊(すさのおのみこと)がいらっしゃる。さらに二人の美人の娘の内、長女は山幸彦(いわゆるヤマヒコ)に嫁ぎ、また次女はなんと、初代天皇の神武天皇のご母堂となっている。そんな立派な神様なのに極貧旅行のため私は、バラ銭：2円を納めたに過ぎなかった。

志賀島からの渡し船上にて

1:50に渡し場に着き、乗船代￥210＋自転車代￥140を払って乗船。45分程の博多港までのクルーズを楽しんだ。今日は天気も良く、右舷に能古島を眺めながらの短い舟旅であった。

下船してからは西公園を経て、国道202号線に入り、再び九州島南下の旅に戻った。国鉄姪の浜駅で休憩をとった後、生の松原沿いのルートを走ったが、この辺りの海岸には大河ドラマの舞台となる元寇防塁の跡がある。

さらに202号線は前原(まえばる)町(現在は市)に入った。前原町はかの有名な魏志倭人伝に登場する伊都国のあったところである。伊都国は当時の日本では有力な国で、邪馬台国に次ぐ権力を持っており、日本の対外交渉の窓口としても重要な役割を担っていたところである。まさに古代ロマンが隠された地域である。

ルートが唐津湾に面し、西日が海に近づきつつある頃、県境を越えて佐賀県に入った。佐賀県にはいるとすぐに名勝「虹ノ松原」を通るルートに入った。3kmほどの松林の中を走る快適な道である。松浦川を渡って焼き物で有名な唐津市街に入った。ここでちょうど西の空が真っ赤に染まり、得も言われぬ美しい情景であった。ここには虹ノ松原以外にも、唐津城、曳山展示場など見所がたくさんあり、寄り道したいところだが、この2年前に博多の伯母と観光しているので今回は割愛した。(とくに曳山は絶対お奨めである。)

唐津焼の本場、唐津市からは長崎市へむかう予定であったが、ルートとしては東側から、A.有明海沿いルート、B.大村湾東岸ルート、C.西岸ルート、D.東シナ海岸(外海)ルートの4つがある。このうち今回は景色がよく、距離の短いC案を選んだ。すでに日は暮れていたので適当なキャンプ地を探しながら、国道202号線を松浦川沿いに走っていったが海岸沿いで

ないのでなかなかいい場所がなかった。そうこうする間に唐津と同じく伊万里焼で有名な伊万里市に入った。8:20pmには伊万里駅到着。駅で1時間ほど夕食兼休憩をとり、最悪の場合、このまま走り続けようかと思ったが、さらに202号線を20分ほど、有田焼で有名な有田町の方に向かったところに金武神社という神社があり、この境内で幕営した。朝、北九州市を出てからすでに13時間20分を経過していてもう真っ暗であった。

金武神社(伊万里)を7:15amには出発。有田町で国道35号線に入り、さらに7:50には佐賀県から長崎県に入った。しばらく国鉄佐世保線に沿って走り、佐世保のすぐ手前でまるで川のように細い「早岐(はいき)瀬戸」という海峡(瀬戸)を橋で渡り、針尾島に入った。この島は

西海橋からの風景

北は米軍施設があり、南は現在はハウステンボスが作られている観光エリアになっているが当時はまだハウステンボスはできていなかった。島を南下して8:50には名勝「西海橋」に到着した。「針尾瀬戸」という細い海峡が佐世保湾と大村湾をつないでおり、緑の海岸線が入り組んで紺碧の海、青い空と混じり合ってとても美しかった。西海橋は高いところを渡されているので展望がとてもいい。35分も景色を楽しんでしまった。針尾島(佐世保市)から西彼杵半島(西海町)に入り、大村湾に沿って南下。オランダ村・長崎バイオパーク・長崎空港と観光と交通のスポットが続くルートであるが、この時は早く長崎に着きたいという気持ちが強く、どこに何があったのか覚えていない。10:20には琴海町に入った。時津町で大村湾にわかれ、道ノ尾から国鉄長崎線に合流した。

長崎平和公園

長崎大学のキャンパスを左に見ながら南下すると206号線の左に沿って長崎平和公園が拡がった。12:10ここでかの有名な「平和祈念像」と対面した。像の高さ9.7m、天を指す右手は、原爆の脅威、水平に伸ばした左手は平和をすすめる姿であり、頑丈な体駆は絶対者の神威を示す。柔和な温顔は「神の愛」または「仏の慈悲」を表わし、軽く閉じた目は戦争犠牲者の冥福を祈り、折り曲た右足は、瞑想(静)、立てた左足は救済(動)いずれとも神仏の特性を表現しているといわれている。像の意味することもさりながら、その芸術性も高く、感激してしばらくの間、じっと見つめ、立ち尽くした。

長崎市は、腰を落ち着けて見学することにした。平和祈念像の後は、まず浦上天主堂をお参りした。ここも、昭和20年8月9日午前11時2分、原爆に被災し消失した。この時、12,000人の信徒のうち、8,500人が爆死したとのこと。私がお参りしたのは、昭和34年に再建された天主堂だった。たしか当時は鉄筋コンクリートで灰色の建物だったと記憶しているが、現在は外装を赤レンガ造りにして、右の写真のようにさらに美しい建物になっている。その後は、長崎駅へ行き、アイスを食べた。暑いが爽やかな日だった。

次に、大浦天主堂(左)を訪れた。ここは1864年(その後移築)につくられた日本最古の木造ゴシック建築の教会で文句ない「国宝」。豊臣秀吉によって殉教をとげた二十六聖人に捧げられたものとして、正式には「日本二十六聖殉教者天主堂」と書いてあった。天主堂内の床には、ステンドグラスの鮮やかな光が映し出され、この美しさには目を見張るものがあった。、この後はグラバー園へ。グラバー園は入場料400円も取られた。写真(当時)は写真右上がオルト邸・右下がおそらくグラバー邸ではないかと思う。小高い丘のような地形にあり、美しい湾内の風景がよく見えた。

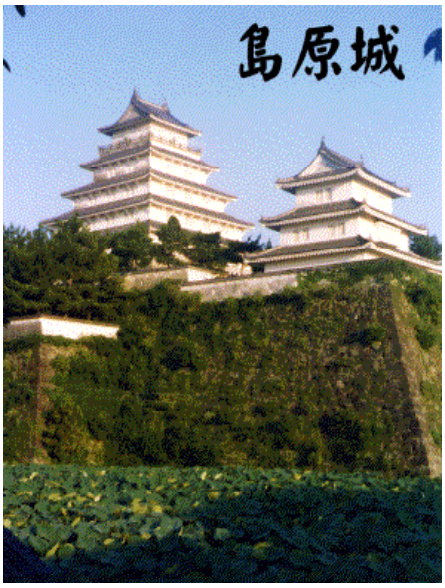
長崎のまちはけっして広いとはいえないが、何しろ見たいところが沢山ある。グラバー園を見学した後は、オランダ坂を経由して崇福寺へ。この「崇り」と「福」という対称的な文字を重ねた寺は、写真で見てもわかるように、唐風建築の寺である。ここは寛永6年(1629)に中国からの帰化商人らによって作られた寺である。九州に5つしかない国宝建築のうち、2つ(第一峰門[右の写真]と大雄宝殿)がここにあるというから驚きである。ここでは東京の写真専

門学校生にあって写真を数枚撮ってもらった。日本全国を回って様々な人をフィルムに納めているとのことである。住所を教えて後で写真を送ってもらう約束をしたが、とうとう写真は届かなかった。彼は郵便料金のことを考えもせず、きっとあまりにたくさんの人と約束をしてしまったのだろう。彼のメモ帳にはそれほどたくさんの人の名前があった。

この後、まだ、出島跡地とか諏訪神社とか回りたいところは沢山あったが、興福寺(唐寺・宗祖隠元禅師、大雄宝殿・旧唐人屋敷門などの重文あり)とシーボルト宅跡を見学し、あとはまた来る日(しかし8年後のこととなる)のために残しておいた。シーボルト宅跡を出たのが4:45pm、宿泊予定地は島原だから後はともかく急いだ。日美トンネル(当時は本河内トンネルとあった)を越え、東長崎で国道251号線と別れ、長崎本線に沿って国道34号線を東へ。諫早で長崎本線とも別れて、今度は島原鉄道に沿った57号線に入った。吾妻町あたりからは左に有明海をのぞむルートとなった。

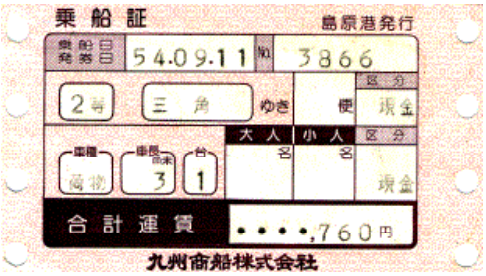
愛野というところから、国道34号線は251号線にかわり、島原鉄道と海岸近くを併走してゆく。島原鉄道は国鉄諫早駅を起点として、島原半島を約2／3周する地方鉄道で、創業は明治41年と古い。長崎本線の電化前には、なんと島原半島から博多・小倉まで列車を乗り入れていたらしい。

右に雲仙、左に有明海といった風景の中を東へそして南へと方向を変えながら島原半島の北半分を回った。有明フェリーの港がある多比良港に着いたのはもう夜の7:30pm, ここから対岸(熊本)に渡るという作戦もあったが、時刻を考え、このまま、島原市へ向かった。



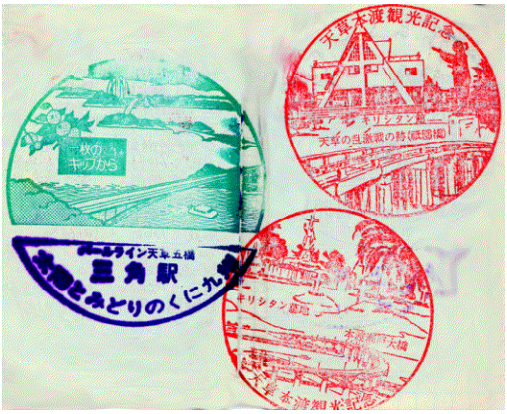
何とか島原市に着いたのはもう8:10pm, テントでも張れるような広場か、海水浴場(砂浜)でもあるかなと思っていたが、どうもなさそうで、宿泊場所に困ってしまった。しかし、この時は、なぜかあまり焦りもなく、ともかくは「風呂だ」と銭湯へ行ってしまった。ゆっくり銭湯で汗を流し、アイスクリームを喰らい、気持ちよく再び島原駅へ戻った。今までの十数泊、すべてテント泊(一晩は青天井泊)だった。一昔前は全国を走る自転車野郎の、もっとも手っ取り早く安い宿泊所は、営業の終了した国鉄駅の待合室というのが定番(いわゆる人民ホテル)であった。しかし私が走っていた頃には、もう国鉄は国鉄旅

客以外の待合室での宿泊を原則禁止していた。(一部の者のマナーの問題もあり、これはやむを得ない措置とも思われた。)　終電が出ると待合室にいる旅人は閉め出されてしまうのだ。しかし、島原駅は違った！！！　私はおそるおそる終電車の後、待合室の長椅子に横になり、寝袋にそっと潜り込んだ。その後、駅員さんは巡回にまわってこられて、しっかり眼はあったのだが、微笑むだけでけっして「出て行ってください」とは言わなかった。「やった！　大丈夫！」　私は1回も乗車することもなく、すっかり島原鉄道のファンになった。



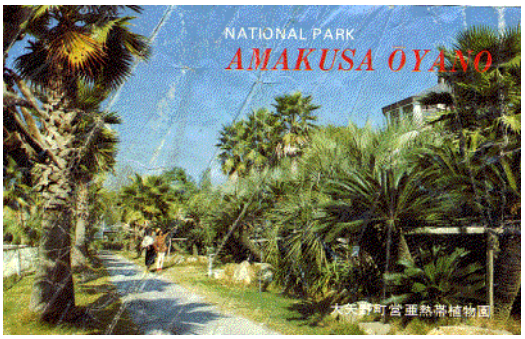
その晩は待合いの硬い木の椅子ではあったが、とてもよく眠れた。翌朝は、始発列車が出る前に寝袋をしっかりたたみ、駅舎に一礼して島原城へ向かった。島原城は新しい建物で、朝日に輝いてちょっとピカピカ過ぎたが、石垣は高く立派だし、お堀一面に水生植物が密生してとても見事だった。もしこれが花を咲かせるものならすごい！！　熊本県の三角港へ渡る船の第一便は7:45なので、ゆっくり城を観光している余裕はなく、すぐに島原外港に向かった。三角港までは1時間ちょっと、￥760(当時としては高い！痛い！)の船旅だった。

ややお高くやや長い船旅だったが、天気は快晴で船の上からはまだ噴火する前の美しい雲仙の山並みが海に浮かぶ姿が見えた。時間的にもまだ暑くはなっておらず、海風がさわやかで、久しぶりにのんびりとした時間を楽しんだ。三角港(熊本県)からはそのまま半島沿いに宇土へゆき、鹿児島本線沿いに八代・水俣と南下してゆく地味なコースと、天門橋を渡って天草・大矢野島へ渡り、以後天草五島を点々と橋を使って海を渡り、南下してゆく何となく魅力を感じるコースの2コースに分かれる。ためらわず後者を選んだ。



まず、1号橋＝現在は天門橋(三角の瀬戸)を渡って天草・大矢野島へ渡った。大矢野島へ入ってからはパールラインとは名ばかりで島内部を走る。途中入場料わずか100円の亜熱帯植物園というのがあったので立ち寄って見学した。この日はとても暑く、ここでも50円の

アイスキャンデーを食べた。その後、海風を全身に受けながら快適に2号橋～5号橋(現在名：大矢野橋～中の橋～前島橋～松島橋)を次々と渡り、5号橋を出たところの展望台で池島の瀬戸の眺望を楽しんだ。その後、天草上島の北海岸を海沿いに西走して、天草下島との境、本間瀬戸にたどり着いた。ここは一応、海で瀬戸と名は付いているが、川のように狭い。実際、日本地図で見ても、上島・下島は一体に見え、本間瀬戸は運河か川のようである。瀬戸大橋(この瀬戸大橋は瀬戸内海にかかる瀬戸大橋よりずっと早くこの名を冠していたと思う)を渡ってすぐのバスセンターで再びアイスクリーム休憩(¥100)をとった。ともかく暑い日で氷がとても欲しい日だった。

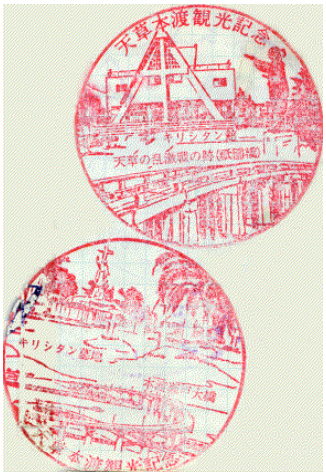


バスセンターを出て、本渡市の町中を抜け、天草の乱の激戦地であり、天保3年建造の多脚式アーチ型石橋「祇園橋」(45脚の角柱によって支えられている・右)を渡り、殉教公園に登った。ここは本戸城(天草氏)の跡に造られた公園で本渡市内が一望できる。ここには島原の乱の戦死者を祀る千人塚や、キリシタン墓地(←左写真)、天草切支丹館（右切符→)などがある。主に「切支丹館」を見学したが、ここには国指定の重要文化財で、世界3大聖旗の一つとされる「天草四郎陣中旗」や、日本最初の金属活字印刷された書物などが収蔵されていた。

殉教公園を出てからは、県道26号線にそって、八代海側を南下した。並ぶ島々の中で唯一、下島と長島の間だけは橋でつながっておらず、天草鹿児島国道フェリーで渡らなければならない(理由は後記)。出港時刻がわからないので、ひたすら飛ばした。深海というところで、時間の関係から大回りになる海岸沿いの道を離れ、国道266号線に向かった。

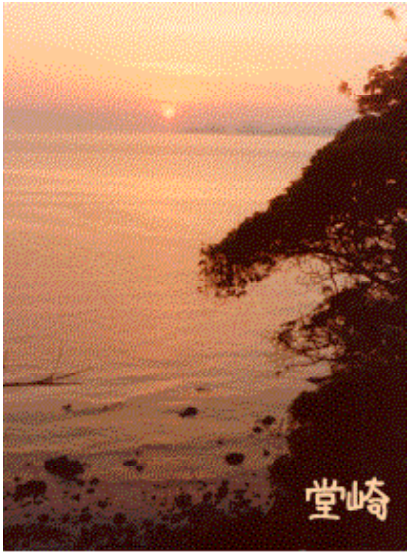
短いトンネルを抜けて下り道にはいると、すぐ久玉（くたま）の街、その先に牛深港があった。すべり込みの入船が、午後5：05．出港が5：10，蔵之元港入港が5：25，下船が5：35という、実にあわただしい短い船旅（当時の船賃：280円）であった。長島には上陸できたものの、本日の幕営地は全く決まっていないので、ともかくテントを張れるところを探してさらに南下した。

ここは既に鹿児島県。並んだ島だがすでにここ長島は天草諸島の一部ではないようだ。また長島海峡の外へ出たため、右に広がる海は、八代海ではなく、東シナ海（天草灘）となる　。①オホーツク海（最初の50kmほど）、②日本海（旅の90%以上を占める）につぐ、3番目の外洋である。（旅の最後にすこしだけ太平洋も出てきます）　海岸線を走る「国道389号線」はなかなか展望がよく、この日は好天に恵まれたため、東シナ海にゆっくりと沈んでゆく夕陽がずっと眺められた



走りながら美しい夕陽をずっと眺められたということは暗くなっても幕営地に着いていないということである。この後、ちょっとした危機が訪れるのである。

蔵之元から389号線に乗って、25分ほど走ったところに堂崎という景色の良い岬があり、そこでゆっくり(といっても10分くらい)夕暮れの美しい景色を楽しんだ。ちょうどさっきまで走ってきた天草下島と下須島の間に夕陽が沈んでいった。数分の間、世界が総てだいだい色に燃え、そしてわずかの間に冷めていった。



この後も気持ちよく、40分ほど南下して、黒之瀬戸大橋(渡橋料30円)に着いた。これを渡ると一日かがりの天草・島巡りの旅は終わり、再び九州島上陸となる。午後8時、折口というところでとうとう国道3号線(熊本街道)に入った。北九州市で別れて以来、3日ぶりの国道3号線である。しかしこの国道3号線というところにミソがあるのである。幹線国道沿いには、幕営サイトガ極めて少ないという問題である。どこでもいいから天幕を張れる場所はないかと探しながら走ったがな

かなか見つからない。8時5分「阿久根駅」に着くが、ここの待合室は宿泊不能。閉まる寸前の駅前の店でパン・牛乳等、総額245円の本日最後の食事をすませた。

後は止まれるスペースを探して走るのみである。阿久根駅から40分ほど走った午後9時25分、牛の浜というところでとうとう疲れはててしまい、大変に申し訳ないが、国道わきのかなり広い民家の庭先に少し広いスペースがあり、そのお宅から結構距離があったため、こそっとテントを張らせてもらってしまった。ここは垣根の内側って事はやはり住居不法侵入ってやつで、99.9%法律違反である。夜中に感づいた家人にたたき出される危険性もある。犬をけしかけられるかもしれない。しかしそんなことはかまってられない。もう疲れて動かない。薩摩人のふところの大きさに頼るしかない。テントを張るないなや寝袋にもぐり込んであっという間に熟睡してしまった。

眠りについた時は、明日は家の皆様が目覚める前にテントをたたんで旅立ってしまえば大丈夫だよなと、きっと思って寝たに違いない。しかし、世の中はそう甘くない。何と恐怖の10時間睡眠の後、目を覚ましたのは8時半。しかも目が覚めたのは、テントの外に人の気配を感じたからであった。チャック式のテントの口をさっと開けるとそこには、家の方と思われる50歳くらいの上品な御婦人の顔。謝ろうとする前に先に声をかけられてしまった。「旅の方ですか？大変ですね。」すぐさま寝袋から出て、三つ指を突き、頭を下げながら「申し訳ありません。すぐ片づけます。昨日の夜あまりに疲れていたものですからついつい....」と平謝りしたが、御婦人は「いいですよ、でも気を付けていってくださいね。」と笑って許してくれた。さすが薩摩人は懐が広い。でものろのろはしていられない。急いでテントを片づけ、再び一礼して牛ノ浜を後にした。こちらが自転車乗りのせいか、それぞれの土地の人々はただの旅人に対する以上にとても優しいように思う。こちらのつらさを慮ってくれているのであろうか。ただただ感謝である。

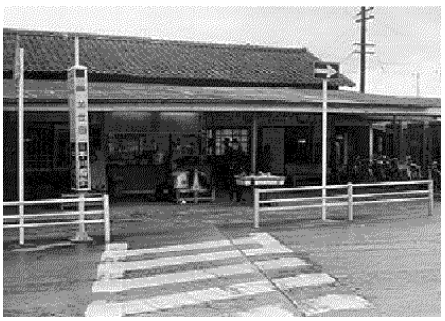
いよいよ日本縦断(ただし、宗谷岬・佐多岬)への長旅も予定ではあと2日となった。いよいよ大事なツメの段階だというのに、人の庭にテントは張るわ、寝坊してその家の人には起こされるわでまさにボケまくりである。8：45という極めて遅いスタートになりあせって走っていると、阿久根市から川内市に丁度入るところで走行中突然チェーンが外れ、ヒヤッとさせられた。体もかなり疲労がたまっているが、エスプリ1号(愛車)もずっと調整なしできており、だいぶガタもきている。慎重に走らなければならない。

鹿児島本線西方駅で自転車を軽く調整、トイレも済ませ、さらに南下した。朝飯はまだである。10：10頃「川内川」(大平橋)を渡る。「山本山」みたいな名前の川であるが、けっこう大きな川で、昨年登った霧島連峰も源の1つとなっていると記憶している。10：

15川内駅に到着。ここで大休止。昨日は風呂にも入れなかったので、まずはトイレの水道でタオルを絞って顔首手足を清め、パン・牛乳で腹を膨らませた。少し休んだら出発は10:50にもなってしまった。

川内からも国道3号線を国鉄鹿児島本線沿いに行くのだが、国鉄の駅の名前が難読である。川内(せんだい)の次が隈之城(くまのじょう)、次が木場茶屋(こばんちゃや)、串木野(くしきの)、市来(いちき)と続いてゆく、これは熊蘇言葉なのだろうか。

川内駅を過ぎると国道3号線は登り道となり、鹿児島本線と絡みながら金山峠を越えて串木野市へ入る。串木野駅では、早い昼飯と氷バーを食べた。この日はとても暑い日で、50円の氷バー3本が胃袋に入った。串木野駅を出ると、すぐに伊集院町・鹿児島市へと続く国道3号線とは分かれ、東シナ海沿いの270号線に入った。ここからしばらくは南下。1:00pm、吹上浜到着。1:45、ちょっと広い万之瀬川を渡り、1:50、南薩鉄道・加世田(かせだ)駅へ到着した。



南薩鉄道(鹿児島交通)は昭和20年～59年の間、伊集院駅から枕崎駅の間49.6kmを走っていた当時日本最南端の私鉄鉄道であった。このわずか5年後には廃線になるのだが、この当時はまだ現役バリバリでジーゼルカーが客車をひいていた。右の写真はインターネットから引用した現在の加世田駅と現在の南薩鉄道のトンネル跡である。寂しい限りである。

南薩鉄道・加世田駅は市の中心駅としては寂しい感じの駅と記憶しており、休憩もとっていない。南下して南薩鉄道津貫駅へ。この地名も難読である。「つぬき」と読む。花渡川を渡ると、270号線とも南薩鉄道とも別れ、いよいよ全国屈指のカツオの水揚げ量を誇る漁業の町、釣り人のメッカ、枕崎市へ。ここでおいしいカツオの刺身でも食べてといきたいところだが、金もないし、残り時間も少ない。枕崎駅で10分の休憩をとり、50円の氷バーを食べて、すぐ226号線に入り、日本最南端の国鉄線、指宿枕崎線に沿って東進した。枕崎発は午後3時ちょうど。

枕崎市内を走っている最中、路上で膝掛けと、10センチくらいの犬のマスコットを拾った。あまりきれいな物でもなく放っておいてもだれも拾わないような物であるし、決して拾得物として警察に届けるような物でもなかった。しかし何故かその決してきれいでない

布製の犬のマスコットに愛着がわき、拾ってフロントバッグのリアサイドポケットに入れた。名前はあまりに情けない顔をしているので「ペケペケ」と付けた。以後、ペケペケはその後数回行った、日本一周を目指す数々のサイクリングの際、貴重なフロントバッグの最も良いポケットに入り込んで私のサイクリングを見守った。いまは、大学時代の思い出の品と一緒にどこかの箱の中に入っていると思われるが、少し見あたらない。復元図を書いてみた。ダックスフントだった様な気がする。また、膝掛けは、そのまま戦利品として下宿に持ち帰って、きれいに洗い、以後、10数年、私の膝を暖めつづけた（こちらはきっと既に女房の手によってゴミに出されたと思うが、消息は不明である。）。

明日の夜、帰りのフェリーに乗るためには、どうしても今夕、山川港5：30発のフェリーに乗船しなければならない。残りは2時間半で40kmほどである。ギザギザとしたリアス式の海岸を右に見ながら快走して、水成川という川を渡った後、すこしやばいアクシデントが発生した。

残り時間が少ないというのに何とチェーントラブルを起こしてしまったのだ。チェーンの傷みも強く、ジョイントが硬くなっており、なかなかチェーンのはまりも悪い。なんと10分も浪費してしまった。チェーンオイルは定期的に差してはいるが、なかなかそれ以外整備らしいことは何もしていない。あと2日ほどの行程であるが、この先は大隅半島の先端となり、自転車屋さんもあるかどうかわからないため、不安感が強い。

4：20pm西頴娃(えい)駅到着、山川港まであと19kmを1時間以内に行かねばならない。このあたりから開門駅までは正面に開聞岳(日本百名山・922米、この前年度登頂、きれいな円錐形の山である)、右側に美しい砂浜が眺められる絶景のポイントであるが、のんびりはしていられない。4：55pm、開聞町から山川町へ、この町境の駅、西大山駅は日本最南端の鉄道駅である。日本最北端の鉄道駅「稚内駅」から実走23日でようやく鉄路の果てに到達した。(ちなみに最東端は東根

室駅(この前年に通過)、最西端は田平平戸口駅(松浦鉄道・未到達)である) 5:20pmなんとか山川港に滑り込んだ。5:30入船、5:35出港であった。ここから佐多港までわずか1時間の船旅であったが、いかなる船旅にも勝るほどの美しいサンセットクルーズであった。とりわけて夕陽に染まる開聞岳と錦江湾の景色は絶品であり、空も山も海も総てが茜(あかね)色に美しく輝いた。まさに至福の1時間の船旅だった。

佐多港に入港したのは、6:35pm。もちろん港周辺にはテント場はなく、どんどん暗くなって行くため、日本縦断旅行・最後の天幕地を探して県道68号線をさらに南下した。海岸沿いの快適な道を期待したが、多くの岬路同様、アップダウンが多そうで、すぐに小さい峠の登り道になった。たかだか13.5kmほどの距離であったが小1時間もかかって、7:35pmやっと大泊に着いた。ここから九州島最南端・佐多岬(「さたみさき」と読む。「さだみさき」と読むのは四国最西端の佐田岬)までは佐多岬ロードパーク経由でわずか8.5km！

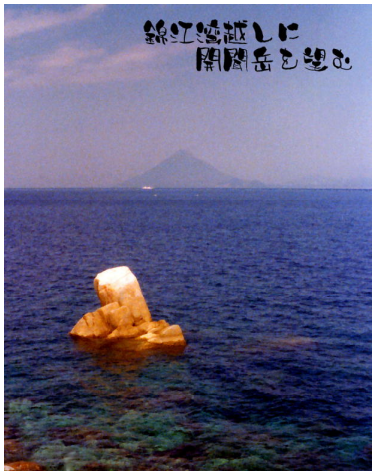
いよいよゴールも目前である。夜の内に岬の先端まで行き、そこでテントを張り、明日朝はそこでこの旅最後の日の出を眺めるという粋な計画を立てた。しかし、ロードパークのゲートに着いてみて、愕然とした。なっなっなっなんと、ロードパークは自動車専用道路となっており、歩行者・自転車は侵入禁止となっていたのだ。もちろん到着時は営業時間外であり、しっかりゲートが閉められていた。ここからは明日の朝、バスなどを利用するという手もあったが、やはり佐多岬をバックに愛車「エスプリ1号」の写真を撮ってやりたい。それにバスなど待っていたら明日夕のフェリーには乗れない。そこで窮余の策にて一計を案じた。

作戦手順・テントをロードパーク(自動車専用道路)のゲートの近くに張り、夜を明かす。・

早朝のうちに起きてテントをたたみ、他の荷物とともにどこかへ隠しておく。・ゲート横の金網を自転車とともに乗り越え、だれもいないロードパークを一路佐多岬へ。・佐多岬に着いたなら急いで記念撮影だけして再びロードパークの入り口に戻ってくる。そして何気ない顔して再び金網を越えるというものである。

翌日5時起床！予定よりやや遅れながら6:05金網越え。ロードパークは期待以上に美しい道で、亜熱帯植物が道路の両側にきれいに植えられており、南国気分抜群であった。早朝のさわやかな風！　快晴の空！！　軽い自転車（荷物はすべて置いてきた）！！！　まったく自分専用となっている道路！！！！　わずか35分・8.5kmであるが、最後に最高のサイクリングを味わった。途中、31°LINEという木造りの大きなモニュメントがあり、カイロ・ニューデリー・上海・カラチなどの町の名前がパネル張りされていた。とうとうこんな南まで来たのだ。そして6:40、ゴール「佐多岬」へ到着した。岬の先には灯台があるがそこまではゆけない。灯台をバックにと、展望台をバックにと1枚ずつ写真を撮った。カメラにタイマーがないし、だれもいないので自分の写真は撮れなかった。ゴールに着いた喜びよりも、これで旅が終わるという寂しさの方が強かった。しかしセンチメンタルな気分に浸る余裕はない。7:30までにはロードパーク入り口につきたい。帰りも35分で、7:20きっちり入り口に到着した。法律違反ではあるが、目的を達した。

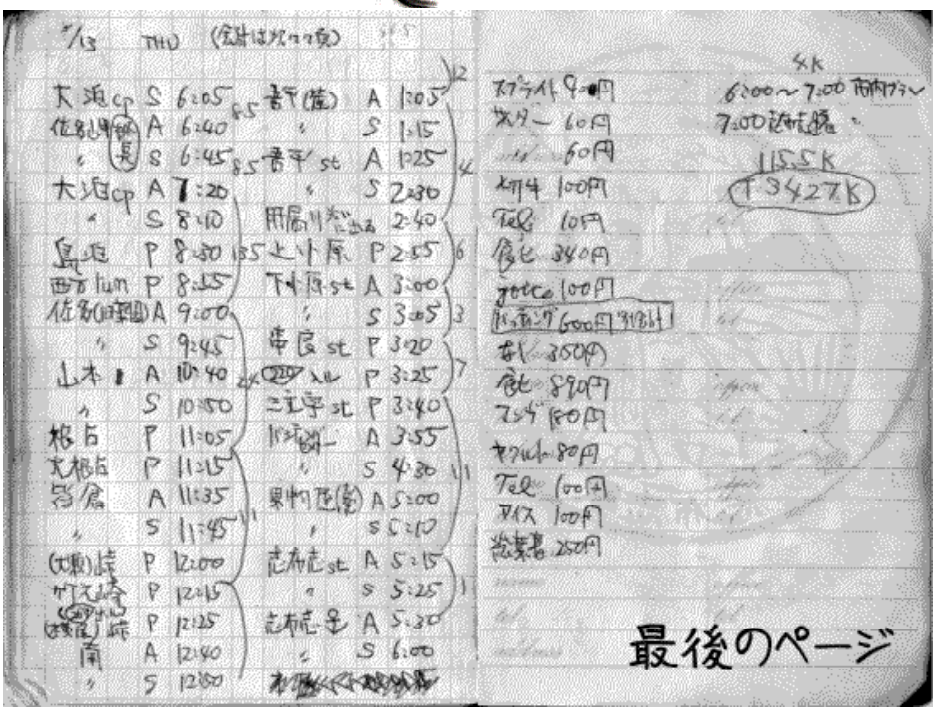
大泊を後にして、島泊、西方トンネルをくぐって佐多の中心街に着いた。ここでは佐多旧薬園があり、右の写真のように様々な薬草・薬木が植えられていた。薬草は大好きなので本当は半日くらいゆっくりしたかっ

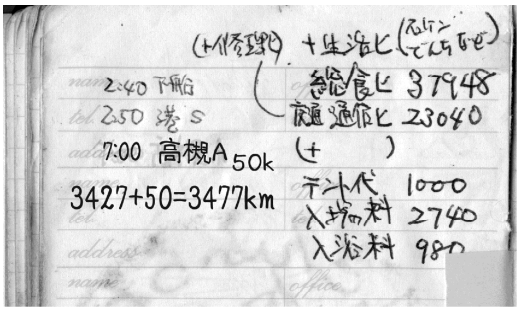


たのだが、今晩の夜行フェリーで九州を発たねばならないため、わずか45分の見学とした。佐多からは鹿児島湾（錦江湾）沿いに、国道269号線を走るルートで、これがまた最高だった。山本というところまでは、左は海底が見えるような透明で美しい海であり、海の中に浮いているように、美しい三角錐の開聞岳（薩摩富士）が眺められた。いつまで眺めていても飽きない風景である。途中立神公園、薩英戦争砲台跡などを通過した。山本からはいったん海と別れ、小峠を越えて、根占（ねじめ）の町へ入った。根占の町をすぎると今度は大根占町（おおねじめ）である。これは伊那市をすぎて「大伊那市」に入るようなもので、どうしてこんなネーミングになっているのか不思議である。再び、海沿いのナイスロードを北上、浜田の信号を右折して、鹿屋の南側を通る形で大隅半島横断にかかった。この北側には鹿屋航空基地がある。特攻隊というと陸軍の「知覧」が有名であるが、ここ「鹿屋」は海軍特攻基地のあったところである。特攻隊隊員たちが出撃するとき、最期にこの美しい海と開聞岳を瞼に焼き付けていったのかと思うととても悲しくなった。私は個人の満足だけのためにこんな旅行ができてとても幸せである。

小峠を越えて、肝属（きもつき）川の領域に入り、さらに進んで吾平（あいら）町に至った、この当時にはまだ国鉄大隅線（志布志－国分・昭和62年廃線）の吾平駅があった。ここからは大隅線に沿うような形で、下小原・串良（くしら）・三文字（さんもんじ）と進んだ。途中なぜかバッティングセンターの前を通ったとき、無性に入りたくなり、今まで倹約したご褒美として、打ちまくって600円も使った。また果物屋に入って梨350円分を買って、一気に食べ尽くした。5：15志布志（しぶし）駅到着。5：30志布志港に到着した。ここが本当の最終ゴール。日本縦断期間約23日間・走行距離3427km・総費用約5万円の旅の終わるところであった。「さんふらわあ5号」への乗船まで、一時間ほどあり、旅行中の戒め

から解放されて刺身とか何かうまいものでも食べにゆこうかとも考えたが、結局、スプライト90円・サイダー60円×2本・アイス100円を一気に胃袋に入れて満足してしまった。最後までケチケチ旅行であった。もちろんさんふらわあ5号内の食事もすべてカップヌードルですませた。今思うととても変だが、このころはそれがとてもかっこよく思えたのである。帰りのフェリーでは知人に手紙を書きながら、次の計画(大阪・淡路島・四国(徳島・高知)・九州(宮崎・志布志))を練り始めた。日本を走り尽くしたいという欲望は尽きることがなかった。今は遠い20歳の頃の話である。　おしまい





道東サイクリングの記録

大学時代は、「何かをやらなければいけない」という何ら方向性のない欲求に憑つかれていた。大学では教養部であまり将来の自分（医師または医学者）に直接関係のないことをやっていたのであまり勉学に打ち込むという意欲はわいていなかった。その一方で部活動としては山岳部に属してあちこちの山を積極的に登り始め、アルバイトも家庭教師や精神病院の看護助手などをやってそれなりの達成感や小遣いも得ていた。

しかしそれだけでは何か満足ができなかったのである。そうして夏休みを迎えた。山岳部の夏山合宿では、山梨県の夜叉神峠から、鳳凰三山、甲斐駒、仙丈、白峯三山（北岳・間ノ岳・農鳥岳）、塩見岳を越えて三伏峠に至る縦走を終え、それなりに満足感と疲労感を得ていた。しかし、もっと何かやりたい。物足りないというパッション（熱情）が沸々と体の中から沸いてくるのである。同じ思いを持つ者が奇しくも同じ

山岳部にいた。上田君である。（以下上田と呼び捨てします） ２人で山岳部合宿中から、残りの夏休みで何かしようと考え始めた。

当時の我々２０歳前後の若者にはなぜか以下のような教義があった、若者は必ず一度は北海道へ渡らなければならない。しかも北海道へ行ったら、自動車でなく徒歩か自転車で、それが無理ならオートバイで北海道の道を走らなければならない。泊まるところは野宿（天幕）か駅の待合室か良くてもユースホステルまでという付帯条件も付いていた。

シルクランドナー” エスプリ1号”

だから、何をするかはあまり悩まず決まった。「自転車で北海道を走ろう。そして天幕（たまにはユースホステル）に泊まろう。」であった。はっきり言って二人には自転車の知識は全くない。中学校の頃まではよくスポーツ自転車に乗って村内外をよく走ったが、せいぜい１０ｋｍ程度の距離である。一日１００～２００kmを走るようなツーリングの経験は皆無である。そもそも自転車は八百屋のおじさんが配達に使うようなごつい営業用の物しか持っていない。さあどうするか。何事にもそつのない上田は山岳部の部室に誰かが置いていったランドナータイプの自転車を見つけ出した。私はその夏もらった初めてのボーナス（家庭教師先と病院はアルバイトなのになぜかボーナスをくれたのである。７月の月給とあわせて１０万円を超えた。）を新品の国産の名機「シルクランドナー」に費やした。当時千里にあった大阪で一番安い店で７万円強、店では大学生がキャッシュでこの自転車を買ったといってずいぶん驚かれた。そのまま下宿まで数十キロの道を乗って帰ったが、もう嬉しくてしょうがなかった。

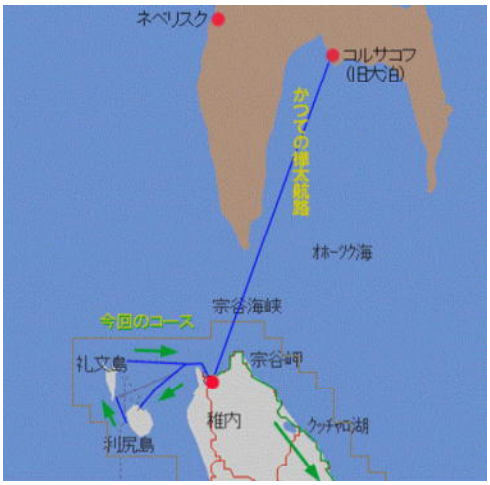
上田も私も自転車をキャンピング仕様にするだけのお金はもうなかったので、山用のアタックザックにすべての荷物（２人用テント、寝袋、ガソリンコンロ、食器、食料等、それぞれ１０kg強）をしょって走ることにした（これは腰に強い負担をかけることになり、後で大変後悔することになる。）。当時輪行（りんこう・自転車を分解して袋に詰め電車で移動）するためには、日本サイクリング協会のメンバーである必要があり、またユースホステルも公営以外はすべて日本ユースホステル協会の会員証が必要だった。そのため大至急で2つの会に入会し、会員証を入手した。初めて走るコースは、もっとも北海道らしいといわれる「道北・道東」エリアと決めた。

８／９、午後２時、部室に集合し、最終点検した後、国鉄の米原行き快速に乗っ

た。そこからは鈍行で敦賀駅まで。そこから港は交通の便が悪く、タクシー420円を使った。当時、敦賀・小樽は最も安価な北海道の旅であり、学割を利用して4340円であった。船の中の食堂は高いと聞いていたため、8／10は朝から3食カップヌードル（事前に持ち込み・栄養バランスは滅茶苦茶）とし、あとは水を飲んでいたので、船中では一銭も使わずにすんだ。

8／11、10：10小樽港入港、北海道は北東にあるため、10時というとずいぶん陽が高い。感激の北海道島初上陸をすませ、南小樽駅へ歩いた。各駅停車で札幌駅に着いたが、ここでアクシデントが発生した。

予定していた急行「羽幌」号が運休となってしまい、急きょ夜行急行「利尻51」号へと変更になった。そこで昼間の時間が余ってしまった我々は札幌駅に荷物を置き、札幌市の観光に出かけた。北海道大学、大通公園、旧道庁、時計台などを観光し、本場の札幌ラーメンも食べた（上田はなぜか八宝菜を食べた）。大通公園ではソフトクリームも食べ、時計台の前では記念撮影もし、まさに一般の観光客であった。楽しい時間はすぐに過ぎ、夜の21時、「利尻51号」に乗り込んだ。背もたれが直角の夜行急行であったがよく眠れた。朝起きると列車は既に旭川をすぎ、道北の雄大な光景の中にあった。いよいよここを走るのだと思うと万感胸に迫るものがあった。　8／12、曇り、午前6時、日本の終着駅ともいうべき稚内駅に利尻51号は着いた。昔はここは、ちょうど今の青森港のようにさらに北（樺太島）を目指す人々の出発点でもあったわけだが、今はここからは利尻島・礼文島への航路があるのみだ。まず、牛乳＋パン＝1人170円の安い朝食をすませ、生まれて初めての自転車組み立てに取りかかったが、私も上田もめいっぱい手こずった。マニュアルもないので、分解したときのことを思い出しながら、必死で組み立てた。結局1時間近くもかかってしまい、予定していた稚内市の観光は不可能となった。稚内周辺の観光はその12年後のオロロンライントライアスロン参加前の自転車旅行の時まで待たねばならない。自転車が完成するとすぐに飛び乗り稚内港へ急いだ。稚内港到着7：10、乗用車が並ぶ船



底の壁側に我が愛車は太いロープで固定され、7:35出航した。船は予想以上に巨大であった。

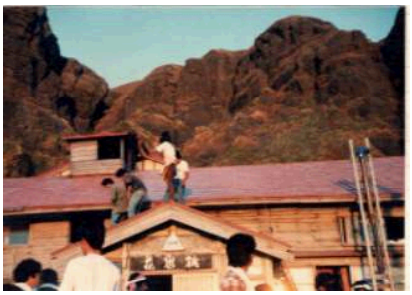
鴛泊までの乗船券は1人940円なのに自転車の運賃は1台1200円もした。船は一路利尻島を目指したが、あいにくの厚い曇り空で利尻山の秀麗な姿は望めなかった。深田久弥の名著『日本百名山』に登場する一番最初の山はこの利尻山である。「島全体が一つの山を形成し、しかもその高さが1700mもあるような山は、日本には利尻岳以外にはない」と深田がその荒々しさを絶賛した名峰である。しかしまったく見えない。

9:45、利尻島鴛泊港入港。自分にとってはその前年の五島列島福江島以来、生まれて2度目の離島上陸である。南と北海の色も島の風景も全く違う。鴛泊港の北側には港を守るようにペシ岬という高い岬が張り出しており独特の風景を作っている。鴛泊港からまず、島の東側・利尻富士町側を南下して、随一の利尻岳展望地である鏡沼を目指した。しかし鏡沼に着いても、結局、目的の利尻岳の姿は拝めなかった。(右の写真は後に撮ったもの)10分待ったがとても晴れそうもなく、先を急いだ。急いだつもりであったが途中の上り坂で、太い足の女性2名大学生風のチームに追い抜かれた。自転車初心者とはいえこれは我々には大変ショックだった。どうもギアの使い方が我々はうまくないらしい。上り坂になったら早めにギアを落とさなければならないことにやっと気がついた。これ以降は少なくとも女性には追い抜かれなくなった。利尻富士町から利尻町にはいるとすぐの12:30、利尻島最南端の御崎公園に着いた。御崎公園は黒い岩がごろごろしているような公園で、天気が良ければ対岸のサロベツ原野も見えそうな開けた岬である。

ここで我々は昼食とした。この自転車旅行では翌年の日本縦断旅行の時のような「外食禁止」の縛りはなかったため、堂々と食堂に入り、上田は天ぷらそば300円、

私は素そば220円＋ウニ（皿）400円を食べた。やはりここへ来たら一食抜くことになってもウニは食べなければ後悔する。ウニはもうとろけるようにうまかった。おかわりといいたいところだがそんな余裕はなかった。ここでしばしのんびりした後、北上して、2:20沓形岬公園に到着した。翌朝のフェリーはここから出るため、この公園にテントを張り、利尻島一周を果たすため、さらに北上、鴛泊港に到り、さらに岬を守る出城のようなペシ岬へ登った。ここへ登ると港と街がよく見えた。鴛泊で夕食の材料と、途中で出会ったサイクリストが「うまい」と教えてくれた地元の牛乳2リットルほど買った。4:50には再び沓形岬公園のテントに戻り、早い夕食とした。

この日の夕食は白米と味付けジンギスカン（北海道のスーパーではよく売っていた。安かった。）と先ほど買った牛乳だった。旅は既に4日目となるが、この晩が記念すべき北海道初めてのテント泊となった。3日ぶりにのびのび眠られた。　翌日も曇り。昨晩早寝をしたおかげで起床は4:20am、ゆっくり朝飯を食べ沓形港へ。6:20乗船、7:00出航、7:45には礼文島香深港に入港した。なぜかこの間は乗船代が420円、自転車代が300円と自転車の方が安かった。香深港に入港すると桃岩荘ユースホステルのはっぴを着たひとなつっこそうなお兄ちゃんが「桃岩荘ユースホステル(右写真、桃岩ユースのホームページから借用)」の旗を振って大声を上げて歓迎していた（後から考えると朝のこんな時間からユースホステルに入る人がいたのかとても不思議である）。港からは少し急な坂をあえぎながら上って桃岩の展望台へ上った。利尻島ではあまり展望に恵まれなかったため、突然開けた展望台からみる桃岩の景色には圧倒された。重量感のあるどっしりした岩塊が目の前にそびえ立ち、そこに雲間から時折朝日が差し込んでその質感を明らかにした。波は高く岩塊の足下を洗い流していた。周辺の緑は既に晩夏ではあったが、海風に洗われてみずみずしく輝いていた。私と上田はしばしこの風景にみとれ、動くことができなかった。この風景は私にとって最初の「北海道の印象的風景」となった。



十分すぎる感激を味わった桃岩展望台であるが、本日の夜の幕営予定地は日本

最北の地、宗谷岬(これは絶対に譲れない場所である)であったため、あまり長くここにいることはできなかった(わずか30分の感激)。登ってきた坂を下り、礼文島最南端(何故か知床という地名)へゆくことは今回はとりやめ、香深を左折して道道(どうどう)40号線に入った。ここからは礼文水道に沿って海岸線をひたすら北上した。途中、「日食観測記念碑」というのを通過した。これは昭和23年5月9日の日食を日米の科学者1500名が観測した記念碑だとのことだった。さらに北上して赤岩というところで一服した。久種湖が見えると、稚内への船が出る「船泊」はすぐで、11時きっかりに着いた。出港までまだ2時間ほどあったので島の北端スコトン岬の付け根「江戸屋」というところまで行ってみた。再び船泊に戻り、ここでは玉子丼400円を仲良く食べた。さらに本日の夕食の種を買い込んだ。

船泊港を3時55分に出港した船は、穏やかな海を進み、午後6時20分には稚内港にたどり着いた。しかし自転車をおろしてもらうのが最後の方になったため、稚内港を出発できたのは既に午後7時20分であった。今晩中にあと32.5kmを走らなければ、日本最北端の地で天幕を張るという野望は実現しなくなる。幸いこの日は曇りで雨の心配はなさそうなので車の少ない国道238号線を疾走した。8時50分「宗谷」という集落に到着したが、ここは岬ではなく、あと7kmを残していたため、船泊で買った食物で夕飯を食べてしまった。さらに暗い夜道をひた走り、9時50分とうとう生まれて初めて「日本最北端の地」宗谷岬に到着した。この時代は若者の北海道旅行というと歩き・自転車・バイク・鉄道＋夜はテント・ユースホステルというのが主流で、宗谷岬の小石の多いような浜にも既に数張りのテントが張られていた(後年宗谷岬を訪れたときは小石の多い浜は舗装されて商店が並んでいた。今はもうここでテントを張る人もいないのかもしれない。)。真っ暗な宗谷岬で大急ぎでテントを張り、シュラフに潜り込み、すぐにウトウトし始めた。しかしこの晩はこれでは終わらなかった。

寝袋にはいると眠気がどっと押し寄せて少しウトウトしてきたところで、深夜の12時近くであろうか、突然数台のバイクが走ってくる音の後に、宗谷岬に拡声器(？)の音声が響き渡った。「宗谷岬でテントを張っているみなさん！　宗谷岬名物・のど自慢大会の時間がやって参りました。さあ皆さん、テントからさっさと出てきてみんなでのど自慢大会をやりましょう。」　おそ

らく土地の若者(？)によるサービス(？)と思われた。何曲かカラオケ部隊のメンバーが歌った後、再び数張り張っていたテントの人間にも「出てこい！　出てこい！」とさかんにシュプレヒコールを送ってきた。上田はカラオケ大会に参加したいと今にも出て行こうとする雰囲気だったが、「明日があるから」と何とか私が抑えこんだ。結局、12時過ぎ、日本最北端の大カラオケ大会は、日本最北端の売店のおやじさんらしき人の「馬鹿野郎！　何騒いでいるんだ。さっさと帰って寝ろ」という拡声器をはるかにしのぐ大声で怒鳴られ、さらに追い打ちをかけるようなすごいどしゃ降りであっけなく解散となったのだが、何かとても楽しい夜となった。

日本最北端の狂宴の翌朝は横殴りの大雨、ラジオでは宗谷地方に「大雨強風波浪注意報が出ている」と伝えていた。北の岬は風が激しく、天幕撤収の際にも天幕が風で飛ばされそうになった。何とかテントやシュラフをパッキングしていよいよ南下を開始したが、この時は荷物一式をアタックザックに入れて自転車に乗るというスタイルだったため、重心が高く、特に横殴りの雨のような状況ではとてもバランスがとりにくかった。大岬という集落を過ぎると、民家も減り、左にオホーツク海または原野、右に原野という風景の中、国道238号線をひたすら走った。既にお盆に入っていたが、あまり車の通行は多くなく、その点は助かった。雨が強くあまり休憩をとれる状況ではなかったため、のろのろながら休み無しでひたすら走った。途中で浜鬼志別という集落に入ったが、この当時は1kmほど内陸に「天北線鬼志別駅[右図hpより]」があり、ここが1年後の日本縦断の出発地となる。このあたりから、牧場や池沼など緑の鮮やかな美しい風景が続くが、突然上田の自転車が初パンク！！！　このころはまだパンク修理に慣れておらず、激しい雨の中、立ち食いの昼食休憩も含め、50分間も停滞することになった。そして3時30分、わずか65kmではあるが、厳しい走行を終え、今回初めてのユースホステル(YH)宿泊となる「浜頓別YH」[右図]に到着した(この時のサイクリングでは上田とのとりきめで4日に1度くらいはYHに泊まろうということになっていた)。写真のようにここはまきばの楽園だった。

「浜頓別YH」はこの当時、北海道を旅する者の中ではすこぶる評判の良いYHで

あった。クッチャロ湖という美しい湖の近くにあり、牧場のような草原に囲まれて楽園のようなところだった。YHに到着した頃には、あれほど激しかった雨もやんで陽光が射してきたため、周囲を散策した。夕暮れになると空が真っ赤に染まり、美しい光景がさらに素晴らしいものになった。YHの屋内もとても美しく、食事がまたすごかった。私と上田は夕食も朝食もおかずを4等分してご飯を4杯ずつ食べた。旅を始めて以来、初めての入浴も蒲団での睡眠もまさに極楽であった。

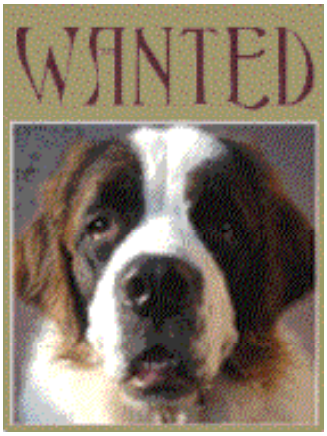
これで総て込みの宿泊費が何と2000円であった。今ではとても信じられない！！食事の後、ミーティングというのがあり、ペアレンツのおじさんが自分の昔の旅の話し（遠い記憶だがラマ僧の話しとか、北方五島の話しとかあった）。ギター演奏で歌も歌ったような記憶がある。　自転車に乗らなくなっても今一度泊まりに行きたいと思っていたが、2004年、惜しまれつつこのYHは歴史を閉じたと聞いた。閉じた後、旅の途中にYHのあったところを探しにいったがわからなくなっていた。

翌朝は朝飯をしっかり食べて出たので、出発は8時30分といつもより2時間もロスしてしまった。しかし気力体力は、しっかりリフレッシュされていた。元気百倍「浜頓別YH」を後にして、浜頓別の町を抜け、頓別川を渡ると、左にオホーツク海を望むほぼ直線の238号線に入った。この日は北海道に上陸した日以来の晴れ空で、やっと「爽やかな夏の北海道」を走っている気分になれた。

途中、北見神威岬で小休止＋記念撮影を行った。ここはオホーツク海からの美しい朝日が有名な岬だが、すでに9時過ぎ、陽は高かった。枝幸の町には10時30分に着いた。当時浜頓別駅からこの北見枝幸駅までは興浜北線が走っており、ここから興浜南線の終点雄武までが鉄道のないエリアであった。興浜線の南北がつながる前に昭和60年廃線になっている。その後はとても広い枝幸町をひたすら走った。ほとんどオホーツク海沿いの道でアップ・ダウンも少なく今までで一番快適なサイクリングとなった。枝幸町は毛ガニで有名な町で、枝幸の毛ガニの漁獲量は、日本一であるとのことだが、ここでは何も口にできなかった。午後1時過ぎ、幌内町に入ると同時に、今まで親しんだ宗谷支庁から網走支庁に入った。晴れて暑い日となり、お昼は幌内町で氷と大判焼きを食べた。注油を怠ったため海風でチェーンがさび付いて具合が悪くなり、交換せざるを得なくなったが、この料金＋機械油が何と4000円！！

とても痛い出費となった。

幌内でのチェーン交換を終えて、1時間走ると、3:35pm雄武町随一の景勝地、オホーツク海の展望地、日の出岬（右・写真）に着いた。冬にこの地に立つと、オホーツク海一面に流氷が見えるらしい。「いつか見に来たいね」と話し合ったが、私がオホーツクの流氷を眺めたのはこの、26年後のことである。4:35pm,興浜南線興部駅で休憩。5:45pm、オムシャリ（オムサロ）沼で休憩し、渚滑川を渡って、オホーツク海岸ど真ん中の都市紋別市に入った。出発点稚内以来の都会である。嬉しくて、干し魚や野菜などの食材を買い込み、紋別公園に登った。良く晴れた夜で、緑の柴の上にテントを張り、ご飯を炊き、野菜を切り、魚をこのためにわざわざ持ってきた網で焼いた。久しぶりののんびり楽しい自炊になるはずだった。ところが、この時、恐ろしい悪魔が我々の背後に近づいていたのだ。自分が公園の水場まで水くみに行っていると、魚を焼いていた上田の「ぎゃー」と言う声が公園中に響き渡った。何が起こったかと振り返ってみると、上田はジャングルジムの頂上に登り、「犬や！　犬や！」と叫んでいる。なんと巨大なセントバーナード犬がジャングルジムの上田の回りをウロウロしている。上田は大の犬嫌いである。私一人ではこの巨大な犬を確保することはできない。「上田！　待っとけよ！」と声をかけて、私は自転車に乗り、街の交番に向かった。交番に行くと、ちょうどお巡りさんがいてくれた。事情を話していると、どこかのお屋敷の執事のような人がやってきて、「私が世話をしている犬が逃げました」と困ったように訴えた。「それです。紋別公園にいます。すぐ捕まえに行きましょう」　3人で紋別公園に急行した。上田はあいかわらず、ジャングルジムの頂上で固まっている。セントバーナードは焼きたての焼き魚をむしゃむしゃ食べ終わるところであった。執事がリードを首輪に付け確保。上田はやっと着地した。



執事らしき人はとても低姿勢で深々と頭を下げて今回のことをわび、ふところからうやうやしく「聖徳太子＝￥5000」を差し出した。今回の全行程の費用総額がひとり3万円程度であるから、これはとてもすごい収入である。しかし、その場に警察官が立ち会っていたため、私はなぜかかっこをつけて「食べられたものの総額は100

0円程度ですから1000円でけっこうです。」ときっぱり言ってしまった。しかし、とても怖い思いをした上田にはあとで「かっこつけすぎや。アホや」としかられた。もう街へ下りる元気もなく、犬の食べ残しをあさっていると、公園の下の方を歩いている男女5名ほどの集団がいた。声をかけるとすぐ我々のテントのところまで登ってきてくれた。聞くと、地元の高校3年生達で、とても人なつっこく色々と話してくれた。大阪からきたというと、「一度大阪へは行ってみたい。ぜひ住んでみたい」と言うので、安くてうまい店（お好み焼き屋とかラーメン屋とか）を上田が詳しく説明していた。とても楽しいひとときで、上田も犬のことはすっかり忘れてとても上機嫌となり、私はほっと胸をなで下ろした。この晩は随分遅くまで話し込み、高校生が帰っていったのはもう12時を回っていた。おかげで翌朝は上田も私もすっかり寝坊。起きたときにはもうお日様は随分高く、時計を見たら8時を回っていた。遠くにオホーツクの海が輝いていた。

ホームページに載っていた今の紋別公園

朝食を食べ、天幕をたたみ紋別公園を出発したのが何と9時35分！！　紋別の街を出たのは10時10分、驚異的な遅さであった。238号線沿いにコムケ湖、シブノツナイ湖を過ぎ、11:45には中湧別に到着した。ここで昼飯とも思ったが、もう20kmちょっと走るとピラオロ展望台というサロマ湖の絶好の展望台があると聞き、そこを目指した。そして、1:25到着。ここはその昔、アイヌの人々が魚群の見張りをしていたと伝えられる展望の丘。ピラオロの意味は、アイヌ語で「がけのある所」（ピラ＝がけ、オロ＝場所・ところ）という意味らしい。その昔、十勝アイヌと北見アイヌの争いが起こり、インガルシ浜サロマにおいて「ボラ合戦」と呼ばれる激戦が展開された。この時、トコタンアイヌの若者サンクルも、同族の危機に奮然として立ち上がり戦場におもむいた。しかし涙ながらに見送ったサンクルの勇姿は再び帰ってはこなかった。ピリカメノコのマチカは、はるかインガルシを望み、在りし日のサンクルを忍んで涙の日々を送っていたが、ついにピラオロ台より湖水に身を投じてしまった。湖水の水は、マチカの涙でなお辛く、ピラオロ台上に吹く潮風にゆられて丘にも咲き香る山百合の優しい姿は、在りし日のマチカの姿とされる。という伝説であるが、実はこの話しは役場の職員たちの手で,佐呂間湖観光宣伝用として作られたもののようである。しかしここは快適な展望地であり、遅れついでにここで1時間もかけて昼食を食べた。

ピラオロ台の優雅な昼食の後はサロマ湖岸沿いに国道238号線、さらに道道442号線に入ってサロマ湖最西端の栄浦へ、ここでサロマ湖に別れを告げて、さらに常呂（トコロ:カーリングのオリンピック選手を輩出している町）へ。ここからしばらく走るとすぐに2つめの湖、能取湖（ノトロこ）に面する道に出た。ここは水鳥のバードウォッチングと秋には深紅のサンゴ草（右図：秋の能取湖→）が有名であるが、この時は特に眺めるわけでもなく、ただ通り過ぎるだけであった。5：35には能取湖南岸の卯原内に着き、ここで湖岸を徐々に離れると、今度は第3の湖、網走湖岸に出た。今までのサロマ湖と能取湖は海と交通した入江のような湖であるが、この網走湖は海に対し開いていない純粋な湖である。ここからは網走湖北岸を通り、大曲へ。ここでスーパーで買い出しを行って、網走監獄の近くにあるテントサイトに行き幕営した。湖岸の樹々の中にある静かな幕営地であった

網走湖の朝は土砂降りの雨とともに始まった。網走周辺には「大雨注意報」が発令され、今回の旅の核心の一つである知床半島を堪能できるような天候ではなかった。それでも6時50分には天幕場を出て大曲まで行ったが、そこであまりの雨のひどさに引き返した。かなりの重さのザックを背中に負って重心が高いため、豪雨の中での走行は大事故につながる危険性がある。

テント生活というのは、本当に気ままで自由でよいのだが、唯一、雨の日はとてもつらい。せまいテントの中で立つこともできず、坐るか寝るかで一日を過ごすしかないのだ。この日は豪雨だったので、丸10時間をそうやって過ごした。走っているときは一日のんびり寝て過ごしたいと思うのだが、いざ寝て過ごしてみるとこれ程苦痛なこともなかった。これ以降、何千㎞も自転車で走ったが、いかに天気が悪くとも天幕で一日を過ごすことはしていない。

午後5時20分に雨が弱くなってきたので、7時まで湖畔をサイクリングした。少しぬれたが、走ることのできる喜びは何物にもかえがたかった。

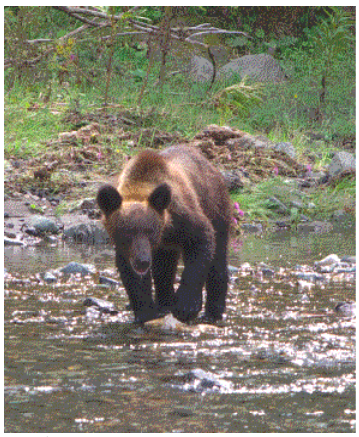
大雨の翌日は、うってかわって雲一つ無い快晴となった。生まれて初めての知床半島を走るのにふさわしい天気である。網走湖の天幕サイトを6時前に出発。博物館となった「網走監獄」なども見学してみたかったが、時間が無く割愛した。網走市内で、39号線から244号線に入り、1日ぶりにオホーツク海を眺めた。時間の関係

で、牡蠣で有名な藻琴湖と多くの野鳥が生息する濤沸湖は通過した。(しかしこの後、ここでオオハクチョウを撮る機会を得た。斜里岳を背景にして、オオハクチョウ、カモの仲間、丹頂鶴などが飛び交いまさに野鳥の天国だった。)　濤沸湖とオホーツク海に挟まれた狭いところに(小清水)原生花園駅があり、この近くで記念撮影と小休止をした。斜里川を8:15通過。斜里駅は国道からやや遠いのでパスした(後に斜里岳登山をするとき、ここに宿泊したが。なんとねぶた祭(右写真)をやっていた！！青森県移住者の町らしい)。

334号線に入り、いよいよ知床半島探検が始まった。まずは9時に、朱円環状土籬(しゅえんかんじょうどり・右図・)を見学した。これは約3000年前の縄文後期の環状土籬(周堤墓、しゅうていぼ)であり、北海道でも数少ない遺跡である。直径28メートルと30メートルの円形の土塁がめぐらされた二つの墓が見られた。私も上田もストーンサークルとか大好きだったので、ここはどうしても立ち寄りたかったところだ。

朱円環状土籬の周辺は真っ平らに畑地と防風林が整然と見られるまっすぐの道を走った。海は見えなかったように記憶している。そしてとうとう峰浜というところで再び海岸線に出る。地形的にはここが知床半島の付け根となる。ここからは平らかな地形はなくなり、右は切り立った知床連峰の山々、左はエメラルドグリーンのオホーツク海という風景となる。右側の山は傾斜があまりに急なためよく見えないが、左側の美しい海は本当に堪能できた。知布泊(ちっぷどまり)を過ぎて2kmほどにこの川に架かる「おちか橋」があり、オチカバケ川という川釣りで有名な川が流れていた。この川岸で30分近く休んだが、オショロコマやサケの魚影は見えなかった。ちなみに「オチカバケ」とは「そこに鳥が住んでいるところ」と言う意味で、鳥とはオオワシやオジロワシ(右写真)のことらしい。このあたりの海岸線はカーブが多く、左に出っ張ったところでは海に向かって飛び込むように走ってゆくようなところもあり、十分にオホーツク海の美しさが味わえた。これは乗用車では経験できないこ

とである。ここからオシンコシンの滝・弁財崎・チャシコツ崎を経て、11時20分にはウトロYH（ユースホステル）に着いてしまった。ウトロYHで受付をすますと、宇登呂の街中で昼食を食べ、自転車で知床五湖に向かった。道はすぐに山道となり、意外に時間がかかった。途中フレベの滝に立ち寄った。この滝には川がなく染み込んだ知床連山の雨雪が垂直のガケからわき出て流れ落ちている。2時知床五湖到着。知床五湖は知床連山に降った雨雪が地下水となって沸き出し湖をつくったものである。流れ込む川もなければ流れ出す川もない湖である。入口には「ヒグマに注意！！」という看板が多数立てられていた。幸か不幸か知床五湖を一周する50分の間にはヒグマの痕跡すら見ることはなかった（右写真はこの数年後岩尾別川で撮影）。可能であればカムイワッカの滝まで行くつもりでいたが、時間の関係であきらめ、ウトロYHに戻った。その頃はまだ知床自然センターもできておらず、街中もあまり見るところもなかったため、YHで翌日からの旅程を練り直した。上田の都合により、今回のゴールを苫小牧周辺から釧路へと変更した（釧路→苫小牧間400kmを走ったのは何とこの31年後である。）。このところは行動終了時刻が7時近いことが多かったので、久しぶりにのんびりした時間を過ごした。下宿のおばさんにも電話を入れておいた。（実家には秘密の旅ゆえ連絡は入れてない）。



ウトロYHでは寝るところは2～3段ベッドだったように記憶するが、ご飯は大量に食べさせていただいた。それでも料金は総て込みで一人わずか1950円だった。最近懐かしくてウトロYHの事を調べてみたが、ここのYHも既に閉館して無くなっていた。やむを得ないとはいえ寂しいことである。

翌朝は再び曇天となるもかろうじて雨は降っていなかった。羅臼行きの第一便に乗り込むため、5：25にはYHを出発。船は5：50にはウトロ港を出港した。乗船料金1人:3530円＋自転車運賃:400円。YH2泊分の出費は痛いが、この当時はまだ知床横断道路はなく、この船が唯一のウトロ・羅臼交通路であった。料金は高いが、その当時でも知床観光の目玉であったこの知床半島を巡る船旅は最高であった。絶壁が海岸線まで迫っているため、ところどころ短い川の河口の狭い海岸に漁師小屋の

ようなものがある以外は、ほとんど人の入った形跡はない。奇岩が並び、川は時として滝となってそのまま海に落ちている。海鳥はいたが、夏だったため、アザラシや鷲などの大物には出会えなかった（この夢は25年後の冬に果たした）。知床岬の手前で獅子岩を拝見。7：40、とうとう知床岬をぐるりと回った。岬から登った高台にはおきまりの灯台が見られた。岬を回っても険しく荒々しい風景は続いた。波も風も適度にあり、曇天のため、最果ての荒々しい感じが良く味わえた。羅臼側のガケはさらに険しく、川はほとんど滝となって海に注いでいた。いくつか名前のつけられた奇岩を眺め、9：45羅臼港へ入港した。

羅臼港を10時に出発。あこがれの羅臼岳はあいにく曇天で拝むことはできなかった。また根室海峡の向こうに見えるはずの国後島・択捉島を眺めることもできなかった。それらを拝むことができるのはこれより、28年もたった昨年のことである。ここからしばらくは左に根室海峡の海、右には知床連山から落ちてくる崖の樹々を眺めて走った。羅臼峠を越え、植別川に11:15到着。ここで小休止。ここからもう少し走ると知床半島は大体終わりとなり、右側が次第に開けてきて根釧台地となる。一時間半ほど走って伊茶仁（イチャニ）に到着した。ここにはイタリア最大の川、「ポー川」と同じ名前の川が流れている。何故ポー川というのか不思議だが、もっと変な名前の「カリカリウス遺跡」というのも近くにある。ここは一体どこなんだ。周囲は湿原となっていて、ここでゆっくり1時間もかけて昼飯とした。標津からは15kmで野付崎に出られるが、天気が下り坂のため断念。先を急いだ。1時間ほど南下すると春別川河口高台、別名「白鳥台」に到着した。ここは毎年12月から3月にかけて数千羽を越える白鳥が集まるところだが、勿論夏ゆえ何もいない。悪天で展望もきかない。本別海で夕飯の買い出しを行い、厚床に向かったが、とうとう雨が降り出した。すぐに風蓮湖に突き当たり、道は大きく右へ迂回した。湖の周囲には湿地帯が広がり、タンチョウの営巣や水鳥の飛来地となっているため、2005年ラムサール条約が指定する湿地に登録されている。5時45分厚床（あっとこ）到着。厚床周辺は特に観光地というわけでないが、雨の中をさまようのもいやだったので、道路脇の公民館の近くの空き地のような所へ天幕を張った。しばらくすると雨はやんだ。

雨がやむと我々のテントの周りには土地の子供（小学校3～4年生くらい）が10人くらいどっと集まってきた。「何してるの」、「どこから来たの」、「どこへ行くの」など矢

継ぎばやに質問が飛んでくる。こういう時の受け答えは上田の担当である。彼はとても丁寧に説明をしてやっている。子供に人気絶大である。「大阪からやって来て、稚内の方からずっと走ってきた」と言ったら、とてもびっくりして我々２人は子供たちのヒーローとなった。「今日の夜、この空き地で盆踊りがあるから、一緒に踊ろうね」　固く約束を交わしたのであるが、その後、再び雨がどんどん降り出し、夜の６～７時頃には土砂降りとなった。残念ながら盆踊りは中止となった。上田はテントの中でとても残念そうだった。翌朝は雨が上がったが曇天。子供たちが来るのを待ちたかったが、この日の行程は長く、5時起き、6時発ちのため、子供たちの再開は果たせなかった。納沙布へ行った帰りにここを再び通過するため、勝手ながらテントはそのままにして空荷で納沙布岬へと向かった。

６：１５am、厚床のテントサイトを出発。曇天の中、原野のような風景の中、国道４４号線沿いに走り、別当賀川を渡ってしばらくすると白鳥で有名な風連湖岸に出た。時間的余裕があれば春国岱にも立ち寄ってみたかったが、時間の関係で割愛し、温根沼大橋を渡ると島に渡るような感じで根室半島に入った。左に根室湾を望むようなコースをしばらく行って、根室駅に到着した。ここが日本最東端の駅かと思いきや、この一つ前の東根室駅が最東端であった（根室本線は最後のところでループをかいているのだ）。駅でしばし休憩を取り、北回りで納沙布岬に向かったが、30分(7km)ほど走ったノッカマップの手前で海霧が強く視界がまったくきかなくなったため、一旦根室駅に戻った。今度は南回りのルートをとり、１０：５０、記念すべき「日本最東端」に立った。霧が深く北方領土を見ることはできなかったが、望郷の家で、資料を見たり、署名をしたりして40分ほどを過ごした。「ここで是非北方領土返還の願いを込めて署名をしてきて欲しい」というのは、旅の始め頃にお世話になった浜頓別ユースホステルのオーナーが旅の若者に話していたことである。何とか使命を果たした。だんだん霧が薄くなってきたため、今度は北回りで根室駅に向かった。ノッカマップでも何とか霧にも巻かれず、根室駅に無事到着。二人で食べる最後の昼食となるため、奮発して

食堂に入り、650円の定食(上田は500円のどんぶりか何かであった。あいかわらず倹約家である。)を食べた。根室の駅前でおばちゃんがゆでた花咲ガニを売っており、なんと大きなゆでたて花咲ガニ(脚も全部揃っているよ！)が2杯で500円だったため、一番目と二番目に大きいのを合わせて500円ぽっきりで購入した。何でこんなに安かったかは不明。本当はもっと買いたかったが、荷物は総てアタックザックに入れて走るため、2杯が限界であった。実はここでカニを買ったことが後で我々を救うことになる。

3:35pm、昨日のテントサイトに到着し、1時間15分もかけてゆっくりテント撤収。ここを出たのはずいぶん陽も傾いた4:50pmだった。この日の幕営予定地は霧多布岬であったため、44号線を18kmほど走って、熊牛という恐ろしそうな名前のところで左折。浜中駅前を通って下り道に入り、浜中湾沿いに。湾沿いにしばらく走ると霧多布大橋に出た。橋を渡ると浜中町の市街地に入った。このあたりでやや霧が出始めた。勿論街中には商店などあったのだが、霧多布岬はそう遠いところではないだろうとタカをくくり、一旦岬の先端で天幕を張ってから、町に戻って買い出ししようと決めた。しかしこれがとんでもない間違いだった。

霧多布岬(右写真)へ行く道は、先に行くに従ってどんどん細くなり、最後は未舗装の草の径になった。辺りはどんどん暗く、霧はどんどん深くなり霧多布岬に着いたときにはもう視界5m位になっていた。「しまった！霧多布とはそういうことか」と気づいた時には既に手遅れ、まさに五里霧中であった。辛うじて岬の草地に天幕を張り、ヘッドランプを点けて街中に戻ろうとしたが、たとえ街に出られたとしてもおそらく街から帰ってきてこのテントを探すことはできないだろうと判断し、断念した。旅の終わりであるため、食べられるものは花咲ガニだけだった。カニ鋏のような便利なものは何もなかったが、殻も食べようかというくらいにかぶりつき、殻にこびりついているわずかな線維まで舐めるようにして食べた。何とか空腹は満たされ、自転車旅行最後の幕営の眠りについた。

翌朝もやはり、テントの周りは霧だらけ、ウミネコかカモメの鳴き声と、霧多布岬にあたってくだける波の音だけが我々を包んでいるが、視覚的な情報はまったく入ってこない。それでも霧が晴れるのを待ってはいられないため、早々に天幕撤収。6:25天幕場を出発した。草の径が舗装道路になる頃、かなり視界も良くなり、霧多布大橋に

着いた。ここで一旦、内陸側、即ち浜中または茶内に入って44号線を行くルートと、海岸線を回るルートが考えられた。我々は舗装も新しく、景色がすごく良さそうな海沿いルートを選んだ。たしかに景色は最高。適度にアップダウンもあり、火散布あたりまでは極めて快適にサイクリングであった。狭い浜には昆布が干してあったりして旅愁をそそる。

しかしこの後、状況は一変した。道が最悪の粗い砂利道へと変わった。自転車をやっていて気をつけないことがいくつかあるが、その一つに「田舎なのにやたらきれいな（新しい）舗装道路」がある。新しい舗装道路というううことはひょっとしてその先にこれから舗装されるはずの未舗装道路が存在する危険性が待ち受けているのだ！　まさにこれがそうだった。土道や丸砂利なら許せるが、これがひどくとがった大粒の砂利だった。最後の最後でパンクはかなわん。かといって速くも走りたい。舗装路の1.5倍以上の時間をかけ、この難関20kmを通過した。厚岸に近づくと再び舗装路になり、10:50am、とうとう2人で走るゴール厚岸駅に到着した。上田はここで輪行(注：自転車をたたんで列車に乗ること)して、釧路駅へ出、釧網本線に乗り換えてアンモナイトを探しに行くとのことで、テントや炊事道具一式を預けた。

11:40、上田と別れを惜しみつつ、釧路方向へ走り出した。44号線沿いに尾幌駅へ行き、昼食とした。銭湯でこっそり洗っていた2枚のパンツが使い回していたためずいぶん傷み、ここでとうとう新品を買った。尾幌をすぎるとルークシュポール川沿い(北海道にはところどころ日本離れした地名が残っている)の登り道となり、午前中の砂利道走りで疲れている体には少々こたえた。2:15pm別保駅到着。3:00pmジャストにとうとう釧路駅に着いた。

釧路市内を少しサイクリングした後、「釧路まきばYH」に投宿した。釧路の街中にありながら「釧路まきばYH」というとても変わったネーミングであるが、ここでも大変お世話になった。31年後の釧路→苫小牧再チャレンジの時にここに泊まろうとしたが、わずか前に閉鎖となっていて残念な思いをした。

ここでフェリーに乗って東京に帰ろうと思っていたが、もう1日くらいは余裕があったため、今回の走行総距離1000km以上を目指し、翌日は輪行して釧網本線で「川湯駅」に向かった。(今は川湯温泉駅という名になっているが当時は川湯駅といったような記憶がある。)

川湯駅で再び自転車を組み立て、空荷のサイクリング気分で屈斜路湖岸に出た。そこから川湯温泉から湖岸沿いに砂湯、丸山と走った。このまま丸山から243号線に入り、右折するとサイクリストのあこがれ、美幌峠があるのだが既にそこを登る気力も時間もない。ここを左折して、弟子屈駅へと向かった。12:35pm弟子屈駅着(この駅名も今は摩周駅となっている)。ここが今回の自転車走行の終点。走行総距離1035kmとなり、念願の1000kmを越えた。当初の目標襟裳岬巡りは成らなかったが、初めての長期サイクリングとしては満足のゆくものであった。

摩周湖を登って下りている時間は残っていないため、ここで自転車をたたみ、バスで摩周第一展望台へ上がった。天気予報は余り良いことを言っていなかったが、展望台に着くと真っ青に晴れ上がり、美しい摩周湖が見渡せた。となりでバスガイドが「霧の摩周湖って言うくらいでこんなに晴れることはないんですよ」と言っていた。摩周湖が見渡せるところに座り、じっと2時間近く瞑想した。陽射しも風も心地よく、長い旅の終わりとしては最高の場面であった。釧路駅には9:25着。翌朝は市場へおみやげを買いに行き、残金をはたいてカニ味噌・氷下魚・センベイなどのおみやげを買い、昼発の東京行きフェリーに乗った。船の中ではやはりカップヌードルを食べ続け、翌年の日本縦断の計画を練った。翌日の夜7時、ようやく東京港到着。新宿へ出て、当時人民列車といわれていた夜行鈍行列車23:55発で辰野に向かい、翌朝7:41高校の後輩らの乗る窮屈な通学列車にもまれながら、7:41、北殿の実家に帰った。おみやげを渡したが、何も連絡せずに自転車旅行に行ったわけで怒られたことはいうまでもない。しかし次なる計画は着々と進んでいたのである。(おしまい)

黒潮サイクリングの巻

大学の夏休みもあとわずか2週間足らずとなったうだるように暑い日。夏休みの前半はずっと山登り、中盤はひたすらアルバイト、後半はデートする相手もいないし、かといって勉学にいそしむという立派な心がけもなく、このまま夏も終わってしまうのかなという退廃的で憂鬱な雰囲気に襲われた。ここで、前年の日本縦断自転車旅行のつらくも楽しかった日々が急に頭をかけめぐった。そしてその延長線上としての「自転車日本一周」の野望がふつふつふつと沸いてきた。そこで建設的に残り日数１週間くらいで完成できるコースを考えてみたが、北海道・東北は行くまでが遠い。紀伊半島は短すぎる。①瀬戸内海一周か近畿－四国－九州南岸ルートしかない。コースの変化の多彩さ・見所の多さから考えて、近畿－四国－九州南岸ルート「黒潮サイクリング」に即決。ほぼ１日で旅支度を調えた。もちろん１年前に鹿児島で拾った犬のマスコット「ペケペケ」もフロントバッグのポケットに入れた。　８月２４日夜は勤めていた精神病院・看護助手の夜勤のアルバイトがあるため、すぐに旅立ちできるようにすべての荷物を自転車に取り付けて午後５時出勤。朝の８時半まで看護助手として立派（？）に勤め、病院の朝飯を３人前ほどいただいて、腹ごしらえ、総ての荷物を整え、昭和５５年８月２５日、９時５０分「黒潮サイクリング」は始まった。仕事中仮眠を少しとったとはいえ、やはり体調万全とは言い難い。しかも明石までは京阪神の大動脈沿いに走るコースなので気を引き締めてゆかねばならない。

国道２号線を避け、摂津富田駅手前より171号線に入り、茨木インターから南下し

て、府道125号線から万博記念公園内に入った。阪急山田駅・南千里駅と大阪の大ベッドタウン地帯を通り過ぎ、11:05、竹見台到着。ここにある竹見台サイクルは愛車「エスプリ1号」の誕生の地で、ここで店のエンジニアの方に車体のぶれなど不具合を調節していただいた。随分丁寧にやっていただいたのに、こちらの身なりを見たせいか、料金は「ええで」ということになった。ここでふたたび焼きそばで腹ごしらえをし、14:50出発した。

阪急宝塚線、阪神高速を横切り、15:15,、大阪国際空港(伊丹空港)は地下トンネルでくぐった。当時はまだ関空が無く、伊丹空港はバリバリの国際空港であった。超高速ジェット機の離発着する数メートルの地下を自転車がのろのろ走ってゆくっていうのは輪切りにして見てみればさぞかし滑稽な姿だろう。このトンネルで兵庫県に入る。15:35 再び171号線に入る。武庫川を渡り、15:50 門戸厄神へ。16:00には西宮を通過した。ここでとうとう避けていた2号線に入らざるを得なくなった。16:40 国鉄住吉駅前通過。このあたりは山側から、阪急／国鉄／阪神の三本の鉄路が並行して走っており、例えば六甲／六甲道／新在家、王子公園／灘／岩屋などわずかな距離なのに駅名も異なっている。2号線は国鉄寄りに走ったり、阪神寄りに走ったりしている。朝はすっきり晴れていたがこのあたりから雲行きも怪しくなり、阪神岩屋駅に寄り道してアイスクリームを食べた。このあたりから三ノ宮の街中を避けるべくできるだけ海寄りの道に入り、17:15、メリケン波止場についた。淡谷のり子が「窓を開ければ　港が見える...」とうたっていたのはここなのか、いや横浜にもメリケン波止場ってあったかなと考えながらしばし小休止。神戸市街地は海岸沿いを迂回して、いよいよ、光源氏が流されてしばらく滞在したところ(源氏物語)、また源兼昌が「淡路島 通う千鳥の 鳴き声に 幾夜目覚めぬ 須磨の関守」と歌ったいにしえからの景勝地「須磨の浜」には17:55到着。後に六甲山脈完全縦走の起点として利用した「塩屋」は18:10に通過した。

このあたりで夜勤明けの疲れがどっと出たきた。信号停止の後、赤信号が青に変わるか変わらないうちに一気に踏み込んでダッシュしようとしたところ、路面の砂に滑ってこけた。後ろの車の運転手が関西人に似合わずのんびりした方だったので、何とかひかれずにすんだが、あわや大惨事というところだった。すぐに車体を立て直して信号待ちの車をすべて見送り、今度は慎重に再スタートを切った。雨はやみつつあったが路面は濡れて走りづらかった。　後に明石海峡大橋(この旅の6年後1986年に着工・18年後の1998年開通)の起点となる「舞子」は18:30に通過。

「朝霧」から国道28号線に入り、18:40とうとう明石フェリー乗り場に到着した。この国道28号線は朝霧からスタートして明石フェリー乗り場で一旦切れる。しかしその後、海の上を飛び、再び淡路島の岩屋港で姿を現す。ここから淡路島を縦断して再び鳴門海峡を飛び越え、徳島市の手前までつながっている海の上の国道である。
明石18:40到着・18:50乗船・19:05出港という忙しいスケジュールで乗船し、7:30、淡路島の岩屋港に入港した。2等乗船券：170円、自転車持ち込み：100円の安い船旅であった。ここからのルートは東回りの洲本を通るコースと、西回りの五色浜などを通るコースがあるが、藤原定家が「来ぬ人を　松帆の浦の　夕凪に　焼くや藻塩の
身もこがれつつ」とうたった松帆の浦で明石海峡を渡る船の灯りを見たかったのと、五色浜という名前に魅力を感じたため、一旦北上して松帆の浦を目指した。もう晩夏であり、松帆の浦にはだれもいなかった。雨もすっかり上がって少し星が見え始め、素晴らしい夜となった。対岸のかなり近いところに明石の街の夜景が見え、夜ではあるが、明石海峡を左から右、右から左と行き来する船の灯りが見えた。現在この場所はライティングされた明石海峡大橋観光スポットとなっているようだが、橋のない明石海峡の夜景の方が数百倍風流だと思う。松帆の浦を少し南に下った江崎というところの海岸で20:00幕営した。岩屋で200円のうどんと70円の牛乳を食していたため、そのまま夜勤明けの眠い体は20:30には就寝、翌朝5:00まで夢も見ないでぐっすり爆睡した。

翌朝はすっきりと晴れ上がり、とても快適な朝を迎えた。しばらくこの晴れが続く淡い予感がしたが、後でしっかり裏切られた。5:35、快晴の空の下、早々に出発、平林、富島(何故か私のメモには富磯と書いてある)、室津と海水浴場を右に見ながら走り、6:45、郡家(こおげ)に到着した。このこおげという地名は鳥取県八頭郡にもあり、かなり独特の読み方であるが、国産み伝説で有名な「伊弉諾尊(イザナギノミコト)」を祭った伊弉諾神社がすぐ近くにあり、きっと古式ゆかしい地名なのであろう。この地では一宮国生みマラソン全国大会などというものも行われている。(この10年ほど後、マラソンのプチマニアになった私は神戸での心臓病学会で学会発表をおこなった後、こっそりこの地を訪れて、短パンに履き替えてこの変な名前のマラソンを完走した。)

7:35、一度訪ねてみたいと思っていた「五色浜」に到着した。五色浜は瀬戸内海国立公園に含まれ、五色とはメノウ、コハク、ルリ、白、斑紋の5つの色のことであり、これらの石は珪岩からできている。確かに美しい石、美しい海岸であり、石が好きな私

にはたまらなかったが、天然記念物とのことで石の採取はあきらめた。福島県裏磐梯には「五色沼」、富山県立山連峰の南には「五色ヶ原」がありいずれも後に訪ねるが、３大「五色」ポイントの最初の到達点となった。ここでゆっくり景色を楽しみたかったが、阿那賀から鳴門公園へ渡るフェリーの時間があったため先を急いだ。

阿那賀港8:30着・入船8:40・出港8:45というここでも忙しいスケジュールで船に乗り、乗船券120円、自転車持ち込み110円の20分の船旅で9:05、鳴門公園に着いた。途中鳴門の大渦を探したが、小渦のようなものしか見えなかった。小5の時以来2回目の四国島上陸と思いきや、ここは大毛島という島で、実際上陸したのは9:35、小鳴門橋を渡った時である。とりあえず、国鉄鳴門駅に急ぎ、そこで駅スタンプを押し、ヤクルト120円・ジュース100円を飲み干した。

鳴門からは海上の国道28号線さらに11号線を走って、10:25～35、「四国三郎」と称される大きな川、吉野川渡河。10:40、「徳島駅」に着いた。８月末であり、すでに阿波踊りの熱狂も冷め、静かな徳島の街であった。ここでは大休止をとって、下宿のおばちゃん・おばあちゃんや前年北海道で一緒になった高橋家の皆さんなどに手紙を書いた。

11:35、徳島駅発。当時、国鉄で日本一短い線区といわれた小松島線の小松島駅を目指した。11:55、勝浦川を渡ったところまでは良かったのだが、このあとパンク、例によって、タイヤから内側のゴムチューブを抜き、表面をぬらしながら空気を入れ、パンク箇所を確認。パンクした部分に紙ヤスリをかけてのりがつきやすいようにし、ゴム用ボンドでパッチを当て、しばらくしたら空気を入れて漏れがないことを確認。再び空気を抜いて外表側のタイヤに収納したら空気を入れて終了。という手順をきちんと踏んだはずであった。しかし悪化しつつある天気を気にして焦った私は、内側のゴムチューブ

を外表側のタイヤに収納する際、ワイヤー部分にチューブが噛んだのに気がつかず空気を注入。この初歩的なミスで哀れゴムチューブは轟音とともに爆発してしまった。こうなるとどうしようもない。もちろんケチケチ旅行であるから予備のチューブなど持っていない。日本一短い線区に沿ってごろごろと後輪が鉄の輪と化した自転車を転がし、何と3時間半もかかってようやく、小松島市の自転車屋さんにたどり着いた。ここでチューブ代：1000円、リペアセット:700円を払うことになった。これは当時の2日分の食費に相当するが、それまでの乗れない自転車をゴロゴロする3時間半のことを考えると決して高い買い物とは思わなかった。小松島駅には15:20到着。駅スタンプの「日本一短かい線区の駅★小松島線・小松島駅」というのはとても皮肉に見えた。しかしこの駅も今はもうなく、皮肉なことにかつての小松島線の線路跡は自転車用道路になっているようだ

阿波の海岸どこかは不明

阿波の海岸どこかは不明

阿波の海岸どこかは不明

赤石駅で気合いを入れるべく、ジュースを飲んで15分休憩。ここからは国道55号線に沿って室戸岬を目指す旅となった。16:15、那賀川渡河。名峰剣山は水を吉野川・物部川(高知)そしてこの那賀川に分けている。16:30、阿南駅到着。ここからは「室戸阿南海岸国定公園」というくらい、海岸線の美しい所であるらしいが、徐々に雨も降り出して、海岸ルートをとる気にはなれなかった。ともかく国道55号線沿って南下。「鵠[こくまたはくぐいと読むらしい]」という変わった地名を17:10通過。(阿波)福井駅を17:40に通過すると、いよいよ徳島南部の山道が始まった。福井・星越・久望・一の坂と次々にトンネルを抜け、北河内谷川に沿って下ってくると大海亀の産卵で有名な「日和佐」にたどり着いた(2009年朝ドラの「ウェルカメ」の舞台となった)。まだ18:35、普通なら走る時間だが、降る雨とパンクのショックでかなり気が滅入っており、ここで幕営とした。250円をはたいて銭湯に入り、こっそりシャツ・パンツを洗いながら一日の疲れを洗い流そうとした。

銭湯で汗を流した後は、狭い一人用のテントに戻って寝るだけであるが、雨が降る夜はテントから出て、夜の景色を眺めることもできないし、かといって狭い天幕の中でヘッドランプを点けて本でも読もうという気にもならない(電池の消耗も避けたいし、仰向けになっても腹這いになっても快適に本を読むという体勢にはならない。)。だから、いつもは眠くなるまで走りきって、疲れはてたところでテントを張ってさっさと寝るというのが一番なのである。しかしこの日は肉体的疲労よりも精神的疲労がまさっており、なかなか眠りにつけなかった。さらに夜中、どんどん強まる風雨が天幕を打ち、一層眠りを妨げた。夏用テントというものには、通気性・防水性を兼ね備えたゴアテックス製の高級品でない限りは通常「フライ」という防水性のあるナイロンを外に張って使う。当然この夜の自分のテントもフライによって雨風からは保護されているはずであった。しかし、あまりの雨風の凄さでとうとう夜半からテント内も水浸し始めた。この水侵はさらにシュラフ(寝袋)にも及び、朝起きて天幕を撤収する頃にはシュラフは絞れるくらいに水浸しになっていた。おまけに、早朝からものすごい雷鳴がとどろき、出発するのをためらいたくなるような天気であった(自転車はもちろん車と同じ金属製だが、車と違うのは雷が落ちたらまず間違いなく乗っている者は死ぬということである。)。

ひとまず、唯一屋根があって旅人が立ち寄れる国鉄日和佐駅(当時は道の駅はなく旅人の唯一の立ち寄り場所は国鉄の駅だった)に避難した。ここで、7:20まで時間を稼ぎ、気持ちを奮い起こして出発した。けなげに走る若者に免じて良くなってくれるようなお天気様ではなかった。その後も雨風は強く、快適ならざる旅は続いた。しかし、さすがに牟岐町に入る頃には雷鳴は治まってきた。8:10釣りやダイビングで有名な牟岐町・牟岐駅着。ここで下宿のおばさんに「安全でいる」ことの報告。

牟岐からは雷は遠くなったものの、ひどい雨の中のサイクリングであることにかわりはない。8:45, 鯖大師本坊のある鯖瀬駅通過。このあたりは土佐浜街道沿いで、天気さえよければ快適な海浜サイクリングとなるはずだったコースである。しばらく走って久しぶりに大きな川「海部川」を渡ると、9:15,海部駅に着いた。地図から見てもこの先はもう大きな駅はなさそうだったので、小休止。いくら雨の中を走っていても、何

はともあれ売店で100円のアイスクリームを買って食べた。9:45,宍喰(ししくい)駅通過。すぐ近くに「宍喰浦の化石漣痕」というおもしろそうなところがあるのだが、ともかく今日は何が何でも桂浜の龍馬の銅像の近くでテントを張りたかったので割愛して急いだ。9:50,水床(みとこ)トンネルを越えて、とうとう高知県に入った。

高知県最初の町は、今、核廃棄物処理場でもめている東洋町であるが、ひどい雨の中を走っていたためどんな街であったか記憶がない。併走していた鉄路も途絶え、いよいよ「果ての地」に近づいてきた感じがあった。しかも天気はますます荒れ、とうとう愛用の帆布のフロントバック(いつもオイルを染み込ませて磨いているので滅多に水浸する事はないのだが)にも雨水がしみて、カメラを濡らし、カメラも一時的に撮影不能(その後なぜか自然に復活！)となった。

生見というところで小休止。10:45, 野根大橋の手前で「旧土佐浜街道(R493)」を分けると、集落も一気に減り、左側は黒潮逆巻く太平洋、右側は緑の傾斜の急な山となり、その間の狭い海岸沿いを一気に南下する風情となった。幸いなことにこのあたりから、ひどく荒れていた天気が徐々に落ち着き始め、11:30,佐喜浜の街に着く頃は雨具もいらないくらいになっていた。この後は右側の山が黒潮に落ち込むような豪快な土佐の海岸の風景を楽しみながら、快適なサイクリングとなった。お天道様も顔を出し始め、南風とともにびしょびしょの体と愛車と帆布のバッグを乾かしてゆく。天然の乾燥機である。11:50,鹿岡鼻通過。岬手前の最後の街、室戸岬町三津を12:10に通過して、12:25にはすっかり快晴となった室戸岬・ビシヤゴ碆に到着した。向かい風は体を乾かすのには好適だったがしっかりペースも落ちてしまっていた。ビシヤゴ碆の周りの小さな岩々へ、しっかり水浸してしまったテント、シュラフ、カメラなどを並べ拡げて乾燥させた。濡れ雑巾のようになったシュラフは特になかなか乾かず、結局1時間くらいかか

った。しかし、今晩、桂浜で楽しい夢を見るためにはどうしてもシュラフを完全乾燥させておく必要があった。ビシヤゴ婆ですっかり乾いた装備一式をルンルン気分で収納し、少し走ると、本当の室戸岬に到着。中岡慎太郎の銅像があった。桂浜の坂本龍馬像と対になっているもので、こちらにもしっかりお参りをした。亡くなった時の年齢は30歳。本当に若くして、志し半ばにして兇刃に倒れているのだ。私はのんびり自転車に乗りながら平和を満喫しているが、それも皆、かつて国を憂いて戦ったこのような人達がいたから可能になったことである。　この室戸岬の山の遙か上には、四国八十八カ所の二十四番札所最御崎寺があり、そこには東寺YHという有名なYHがあり、是非泊まってみたかったのだが今回も総て幕営という誓いを立てていたし、上り坂がいやだし、まだ早いし、桂浜の方が魅力的なので割愛した。岬からは北北西に進路をとる。

　1：50pm、久しぶりに大きい街「室津」到着。ここでお昼に鰹のタタキ定食といきたいところだが、アイスとジュースとパンという超炭水化物食で血糖のみを上げて再び走り出した。今から考えると、この頃のサイクリング中の食事はまったく栄養バランスがめちゃくちゃで、パン・アイスクリーム・牛乳・ジュースなどがメインであった。夕食も面倒くさいので簡単に作れるうどんが圧倒的に多かった。肉・魚・卵・野菜・果物は極めて少なかったのだがなぜ、タンパク質やビタミン不足とかにならなかったのかとても不思議である。左に土佐湾(太平洋)、右には山という風景が続く。土佐浜街道という名のごとく、道は海岸線に沿って走っている。土佐湾に出っ張った行当岬,2:10, 羽根岬,2:40通過。奈半利川を3:05に渡河する。現在はこの奈半利から土佐くろしお鉄道阿佐線が後免(ごめん)まで走っているが、この当時は土佐電気鉄道安芸線が廃線になったばっかりで、何にも走っていなかった。以前走っていた鉄道が廃止になってしまったものは沢山あるが、私の旅の後に新たに鉄路がひかれたのはここだけである(除：新幹線)。

　3:15pm 安田川を越え、3:30pm 大山岬を通過した。海岸沿いの道が一旦海を少

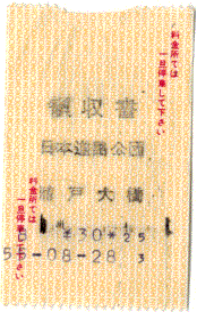
し離れると、安芸市の市街地に入った。安芸は私の大好きな阪神タイガースが春季キャンプを行うところで、何か関連したものがあるかと期待して走りながら探してみたが、この時は本シーズン中で何もゆかりのあるものは発見できなかった。

馬の丁というところから、高知安芸自転車道に入った。この道はかつての土佐鉄道安芸線の廃線跡を自転車道としたもので主に海岸線近くを走っており、、現在の土佐くろしお鉄道阿佐線はもっと山側を走っている。昔の鉄道のため、決して広い道ではなく、快走という感じではないが、安芸線は街中を通るところでは盛り土して一段上を通っていたため、街を見下ろすような場所もあり、気持ちよかった。木製の架線柱の付け根が残っていたり、「征天工」と「雲龍門」の2つのトンネルの間には海浜学校前駅のホームが残っていた。結構楽しめた。5:15pm

赤岡から、高知市内に向かう国道55号線と別れ、海岸沿いの県道14号線に入った。このあたりで大牟田市から来たサイクリスト、中村君と知り合いになり、情報交換をした。この後、長い長い物部川大橋を渡ると高知空港（現在は愛称：高知龍馬空港）に到着した。

高知空港からは土佐湾沿いの海岸線をひたすら爆走。45分で浦戸大橋に到着。これは写真のように当時としてはものすごく美しく立派な橋だった。30円の通行料を払って渡橋（これをケチって浦戸湾を回り込むと何と20km/一時間弱が加算されるのである）。6:25pm目的の桂浜に到着した。ここでゆっくりあこがれの坂本龍馬像と対面した。桂浜は土佐湾に突き出した岬の先端のような位置にあり、龍馬像も彼が愛したと思われる土佐湾（太平洋）に面している。龍馬像はたいそう立派な銅像で、表情が優しくたくましく、いかにも「龍馬」という感じであった。ここでしっかり撮影をおこなった。あまりに大きく

て、しかも逆光であったため、自分を一緒に写すことはできなかった。さらに龍馬像のお膝元で天幕を張ろうとしたが、ここは幕営禁止となっていた。やむを得ずまた、30円の通行料を払って浦戸大橋渡橋。種崎千松公園に戻って幕営した。星が降るような夜空で、昨晩とは比べものにならないくらい素敵な夜を過ごした。高知城やはりまや橋など行ってみたいところはあったが、市内から10km以上離れており、またの機会に訪れることとした。しかしその後30年を経て、高知市を何度か通過はしているが市内観光は一度も果たしていない。



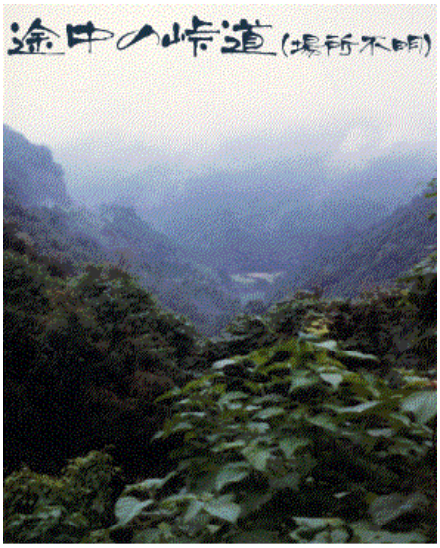
種崎千松公園の朝は快晴。5時には目覚め、6:30には公園を発った。3回目の浦戸大橋は殆ど車もなく、快適に渡ることができた。真っ青な天空と、群青色の大海原に囲まれた快適な直線道路を爆走し、7:05,仁淀川渡河。仁淀川河口大橋は1kmくらいあり、浦戸大橋に匹敵するような長くピカピカの橋だった。橋を渡ってしばらくすると、左に宇佐大橋という海を渡るピカピカの橋がかかっていた。高知は何でこんなに立派な橋が沢山かかっているんだろうと感心しながら橋の中程まで行ってUターンした。橋の向こうは島に見えるが奥の方で陸地に繋がっているようである(横浪半島)。「横浪黒潮ライン入口」となっており、当時は有料道路で景色のよさそうな半島の方を走ってみたかったが、遠回りになりそうなのとアップダウンがきつそうなので、湾内の海岸線をルートとした。しかしこっちのコースも先ほどとは違い、海岸がかなり入り組み、アップダウンやトンネルなども見られるようになった。鳥坂トンネルを越えると8:45久しぶりの国鉄駅・須崎駅に到着した。すでに寒暖計は28℃を越えており、暑い。駅の売店でパックのジュースとアイスクリームを早速買って食べた。そして牟岐駅以来の駅スタンプを押した。カルスト台地・天狗高原という魅力的な絵が入っていた。昨年の秋吉台はすごく良かったのでどこにあるかと聞くと遙か山の向こうとのことで早々にあきらめた。この頃は寄り道しようと思うほど天気は良く、まさが再び裏切られるとは露も思っていなかった。

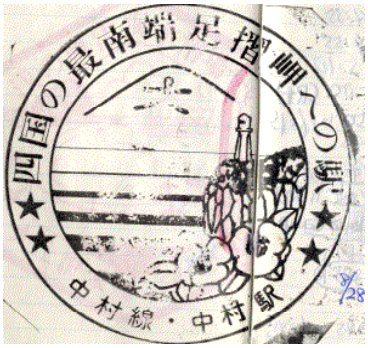
須崎駅を出ると、新荘川の手前で197号線と分かれ、海沿いの56号線に入った。ここから先は海沿いとはいいながらも殆どが山道となり、峠越えが続いた。まずは焼坂トンネルを越え「土佐久礼駅」へ。小さき駅舎ではあったが、しばらくは国鉄と離れるためトイレ休憩を取った。当時はもちろん道の駅というものはなかったため、水の補給やトイレの利用などは殆どが国鉄の駅を頼った(サイクリストの誇りとして立ち●●●は緊急時以外やることはなかった。)。だから、できるだけルートは国鉄に沿って走るコースをとることが多かった。久礼を過ぎると久礼坂第1・第2トンネル・久礼坂大橋・久礼坂第3・第4トンネルと越えながら登り、10時55分お遍路さんの難所「七子峠」へ到着して記念撮影。この時はまだ天気は曇りで、峠の頂上から振り返ると緑の山々の向こうに青い海(久礼湾)が眺められた。ここからは仁井田川沿いの下りとなり、あっという間に仁井田駅へ到着。窪川トンネルを越えると11:35am、土讃線の終点「窪川駅」に着いた。

天下の清流「四万十川」はこの駅の近くを流れており、余裕があれば381→441号線に沿って四万十川に沿って走る楽しい清流コースもある(中村までほぼ90km)。しかしすでに天気は荒れ模様となっており、残念ながら中村線沿いの56号線ルート(距離は半分となる)を選んだ。[窪川駅から国鉄は宇和島へ向かう予土線と、宿毛へ向かう中村線(現在は土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線)に分かれる。] 峰の上を通過してトンネルを二つほど通ると伊与木川沿いの道となり、荷稲(かいな)で中村線に再び併走となった。雨が徐々に強まり、伊與喜駅で雨具装着。土佐佐賀駅・横浜でも少し雨宿り。白浜駅ではどんどん雨がひどくなり。一時駅舎に避難した。2:35pm, 今はホエールウォッチングの基地となっている「土佐入野駅」に到着した。ここで「大雨雷雨注意報」の発令を知った。この近くには入野松原・入野海岸があり、ここで幕営も考えたが、ちょっと時間が早すぎるため、大雨の中もう少し走ってみることとし

た。この「ちょっと走ってみよう」が後に大変なこととなった。

「大雨雷雨注意報」発令の中、勇気を持って「土佐入野駅」を発った。しかしこの時はまだそれほど豪雨というわけではなかったのだ。この蛎瀬川と分かれると登りとなって、逢坂トンネルに入ったが、ここで急速に雨が強まり、トンネル出口で雨具を付けた（15:00）。坂を下って「」中村駅」到着。ここで一旦国鉄中村線と分かれるため、駅の売店で煎餅や雑魚天・牛乳を買い、しっかり食べ、休養を取った。休んでいる間に一旦雨がやみ、15:55、中村駅舎を後にした。さらにこの後大きな街がないかもしれないと考え、市内のスーパーで自炊用の買い出しを行った（これは正解だった。）。16:30,大きな四万十川を渡る。ここで国鉄中村線・国道56号線と分かれ、321号線に入り、四万十川沿いに南下した。間崎で四万十川とも分かれ、とうとう峠の登りに入った。2kmほど登って、5:10、伊豆田トンネルにはいる。トンネルを越すとどっと下り、市野瀬川→下ノ加江川沿いに海に出た。ここで再び雨が強くなり、雨具装着。この日の幕営予定地は足摺岬であったが、天候が悪く、贅沢は言えないため、走れなくなったところで幕営することとした。土佐湾沿いに南下。この時間帯の周辺の時間雨量は後で調べると30mmを越えていた。17:50、大岐（おおき）に到着。大岐郵便局の軒下で雨宿り。ここでは幕営できないため、18:15,意を決して南下するも途中から突然局所的豪雨（スコールのような激しい豪雨、山の上を除き、こんな雨にあったことはなかった）に襲われた。後ろを振り返ると、今まで走ってきた北の方は、それほど降っていないため、Uターンして中村方向に戻ると少し雨がやわらいだ。しかし幕営する場所が全くなく、18:25,やむを得ず、「大岐幼稚園」の庭の片隅で幕営させていただいた。この日は疲れ果てており、先ほど買い貯めた食材で暖かい食事を作って食べると9時前にはしっかり寝てしまった。





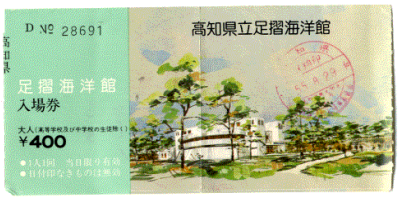
／インターネットで調べると大岐（簡易）郵便局はまだあるが、大岐幼稚園は既に廃園となっている事を知った。何となく寂しく感じた（この時は本当に助かりました）。

「大岐幼稚園」の朝は5時起きでスタートした。急がなければ園児が登園してしまうからだ。この日も大雨洪水雷雨注意報が出ていて、6時20分、雨具を来てスタートすることとなった。誰もいない大岐幼稚園に一礼して出発。相変わらず雨は降っているが昨日よりはましだった。しかし以布利（いぶり）

というところで、県道27号線に入って足摺岬まで行く予定がそのまま321号線を走ってしまい、土佐清水市街まで行ってしまった。ここで間違いに気づき、左折。西回りで中浜。大浜。臼碆（うすばえ）と進み、8時00分、四国島最南端・足摺岬へ到着した。（どうでもいいことだが厳密に言うと四国島の最南端はこの岬よりも1kmくらい西南西の名もない海岸である。さらに四国地方もしくは高知県の最南端は柏島の先にある沖の島である。）足摺岬は天気のせいもあり、薄暗く、陰気な感じがした。からっと開けたおおらかな室戸岬とは対称的であった。岬に立つ足摺岬灯台はさすがに灯台50選に選ばれただけあって風情があった。また、桂浜の坂本龍馬像、室戸岬の中岡慎太郎像に対するがごとく、ここにはもう一人の土佐の偉人「ジョン万次郎」の銅像があった。記念撮影をすませ、東回りルートで再び土佐清水市街を目指した。赤碆・大谷・窪津と進んだが、ここで気になったのは「赤碆」という地名である。たしか反対側には「臼碆」という地名があった。また、室戸岬でびしょびしょのテントなどを乾かしたのは「ビシヤゴ碆」という場所であった。後で調べるとこの「碆」とは海の中にある岩のことらしい。まさに読んで字の通りである。以布利の手前から足摺スカイラインを通って浦尻経由で9時過ぎ、再び土佐清水市街に入っ

た。お店がぼちぼち開いていたため。もうすぐ終わりそうなトイレットペーパーと食品を購入した。トイレットペーパーは本来の役割以外に、①ティッシュペーパー、②食器やテント内の汚れを拭き取るふきん・雑巾、③こわれ物を包む緩衝材、④硬めの物だとメモ代わりにもなり、アウトドア派の必須アイテムである。小さめのコンビニ袋に包んで持ち歩くのである。

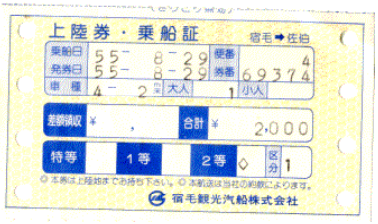
当初の予定では、本日は宿毛発11時00分の佐伯行きフェリーに乗船する予定であったが、足摺岬で意外に時間をとったため、予定を4時間遅らせた。9:55，土佐清水市街地出発。しばらく海岸線を快走した後、如何にも古い道らしい「山伏峠」という峠を越えた。益野・三崎と通り、いよいよ竜串へ着いた。竜串は有名な観光地で、千尋岬へ2KM南下すると化石連痕（かせきれんこん）、ほかにもかぶと石代石連痕などというものもあり、石が大好きな私は見に行きたかったのだが、時間の関係で最も見たかった高知県立足摺海洋館を見学した。大好きなお魚を堪能した。（上が今の足摺海洋館、下が当時の海洋館のスタンプであるが見た限り外観は全く変わっていないようである。）観光案内所での休憩も含め、ここで小一時間過ごした。この頃使っていたカメラは、アサヒペンタックスオート１１０（ワンテンと読む）というとても小さいが一眼レフのカメラだった。フイルムが特殊なカセット入りのフィルム（ワンテンフィルムという名前だった）であったためなかなか入手できなかった。残り枚数が少なくなって困っていたが、運良くここにはワンテンフィルムがあったため１本購入した（なんと１本530円もした）。下川口で国道は南側を回ってゆくが少しでも早く行こうと、県道２８号線に入った。宗呂川



沿いのゆっくりした登りを楽しみ、12:25, 坂井峠を越えて、今回の旅では四国最後の

市町村となる「宿毛市（すくもし）」に入った。福良川沿いに下り、12:55 河口の福良橋でさっき分かれた国道321号線に合流した。これを左折して南下すると私の大好きなダイビングスポット「柏島」（左は柏島の魚）があるのだが、このときはまだその名すら知らず、通過した。このあたりの海岸線では運がよいと「だるま太陽」が見えるとの情報を得たが、天気が悪くそれを待つ気にはならなかった。

松田川大橋を渡ってすぐ、午後1:20 321号線と別れ、残り時間を気にしながら、1時25分、郵便局へ立ち寄った。ここで切手１００円分を購入し、フェリー内で下宿の叔母ちゃんなどに手紙を書く準備をした。1:50、宿毛港到着。佐伯行きフェリーは3:00発であるため、少し港の周囲をぶらぶらして、2:30pm

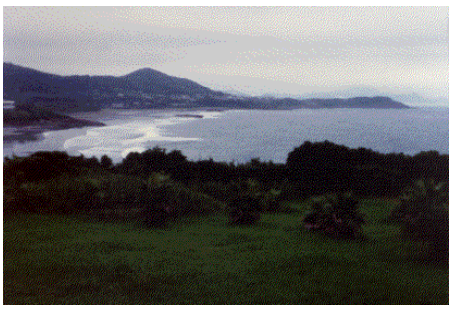


宿毛佐伯フェリー・２隻ある内の「あしずり号」に乗船した（もう１隻は「さいき号」であった）。3時05分、宿毛港出港。人間１人1050円はよいとして、自転車1台950円は痛かった。自転車を折りたためば、手荷物になって多少安くはなるが、下船後の組み立て時間が無駄になるため、ここは泣く泣く950円を我慢した。3時間の乗船時間は、手紙を書いたり、残りの走行計画策定に費やした。

実は今年の３月に逆コースで佐伯から宿毛にフェリーに乗ったが、この時乗った船は「ニューあしずり」という名前であり、後部の形が微妙に異なっていた。気になって後で調べたら、私が「あしずり」に乗ったのが。１９８０年、「ニューあしずり」の就航が１９８５年６月であった。さらに、私が乗った頃の宿毛観光汽船は一旦倒産し、１年近く宿毛～佐伯間のフェリー航路が途絶。その後新たに運航を行う宿毛フェリーが設立され、平成１６年１２月、航路を再開することができたとのことである。倒産時には２隻あった船だが、高船価の「しまんと」は売却されて、残った古いほうの「ニューあしずり」１隻で１日３往復で運航することになったとのことである。

あまり天気の良くない中を18:05「あしずり号」は佐伯港に入港した。予定ではもう少し先まで走ってから幕営のつもりだったが、大雨・雷雨・洪水注意報が出ており、これより南下するのはあきらめた。宿毛－佐伯間は深夜も船が行き来しており、夜間に到着した船客のための待合所に泊まれるということがわかり、大変嬉しくなった。暗い中、雨の中、テント場を探して濡れながら幕営するのは大変な作業だからだ。

泊まるところが決まったら、ルンルン気分で国鉄佐伯（さいきと読む）駅まで買い物（といっても買ったのはリッツ120円のみ）とメモ帳への駅印押し（左）および下宿のおばちゃんへの「無事連絡」の電話に行ってきた。この日は屋根の下、待合所で寝袋にくるまってゆっくり休んだ。翌朝は好天を期待したが、大雨・雷雨・洪水注意報は出たままだった。6:30am雨具を来て待合所を出発。雨中217号線に沿って走り、番匠大橋（右写真）で番匠川を渡るところで国道10号線に入った（7時）。若い番号の国道を走るのは何と鳴門→徳島の11号線以来であった。ここから宮崎県延岡市へゆくには3ルートあり、好天ならば日豊海岸国定公園を通る海沿いルートだが、時間と安全のため、日豊本線沿いの国道10号線ルートを選んだ。豪雨になったとき、駅の待合に避難できるからだ。直川駅を過ぎ、久留須川沿いにゆくと、7:50「椛ケ原」というところを通過した。この時は「もみじがはら」と思っていたのだが「かばがはる」が正解だった。宗太郎峠を越えると川が鎧川にかわり、宗太郎駅で再び雨が強くなり、雨具を再び装着して5分も走ると、とうとうこの旅最後の県、宮崎県延岡市に入った。



今回の旅の中では宮崎県南部の日南海岸から都井岬までのルートが最も走りたかったコースであったので、いよいよ気合いも入ってくる。同時に旅の終わりが近くなった寂しさもある。葛葉というところに「左：仏の越」とあったが、ここを左に行くと景勝地：蒲江にゆけるらしい。ここで再度雨具を脱いだ。空は明らかに明るくなっており、

まさに「太陽とみどりのくに(この頃の国鉄九州のキャッチフレーズ)」という感じだ。竹瀬というところでとうとう高知市を出て以来48時間ぶりのお天道様を拝んだ。10時05分和田越トンネル通過。ここは明治10年8月15日、山県有朋中将ひきいる官軍35,000と、敗走してきた西郷隆盛率いる薩摩軍3,500が、最後の激戦を行ったところで、ここで敗れた西郷隆盛は、ついに薩摩軍解散の令を出し、陸軍大将の軍服を焼いたといわれています。

10:15 延岡駅到着。まずは駅の売店でビン牛乳をいただいた。ここには旭化成の工場があり、この後,従兄弟がそこの研究室で働くことになるのだが、この頃は縁もゆかりもなかった。15分駅で休んで南下を開始した。久しぶりに海岸線へ出て、11:00、土々呂駅到着。これは子供も喜ぶ「トトロ」という名前の駅である。

このあたりを走っていて驚いたのは、8月末だというのに、もう稲刈りが終わっていて、しかも「はぜ」にはもう稲がかかってはいなかった(脱穀が終わっていたということ…)。(右写真→)

11時20分、門川駅着、天気が良くなってきたのに気をよくしてついでに門川港へ行き、海を見た。伊勢神宮を流れるものと全く同じ神々しい名前の「五十鈴川」を渡ると日向市に入った。日向市は旅と酒を愛し、自然の美しさを鮮やかに歌った歌人「若山牧水」の故郷である。牧水は我が信州にも何度か訪れており、数々の歌を歌っている。(あまり知られていないが、若山牧水の歌碑は宮崎県に次いで2番目に長野県が多いのである。) 若山牧水の歌で、私が好きなのは「幾山河 こえさり行かば 寂しさの はてなむ国ぞ けふも旅ゆく」。まさに自転車で日本一周を目指す私の旅の心と同じである。11:40、日向市駅着、ここで小休止をとって軽く食事をとった。日向市駅のスタンプは右のように、今までで見た中で一番地味な物だった。こんなスタンプを見せられたらむしろ日向市の観光はしたくなくなる。若山牧水の生家はここから20km以上も登って行かねばならないためパスした。

日向市駅を１２時０５分スタート。南日向駅を12:30に過ぎると、左から日向灘の海、右は日豊本線に挟まれて国道10号線を南下した。午後１時前に耳川を渡る。この川は戦国時代末期、九州の覇権をかけて大友氏と島津氏が激戦を行った地である。またこのあたりは神話上、神武東征御船出の地としても有名である。さすが九州は歴史が深いだけあって、ここかしこにすごい史跡がある。１時00分美々津駅到着。

1:15pm 東都農(ひがしつの)駅到着。このあたりは当時、「リニア実験線」となっていたが、この時は残念ながらリニアモーターカーは走っておらず、見ることはできなかった。1:40～2:00は国道を再びはずれて都農駅へ行き、休憩がてらお昼を食べた。この頃から少しずつ空が明るくなってきた。

海に虹が架かる

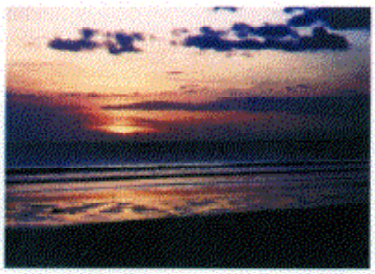
海に虹が架かる(2)

都農駅（日豊本線）と国道１０号線は１．５kmほど離れているため、国道には戻らず、国鉄に沿ったルートをとった。川南駅を過ぎてしばらくすると道は右折して再び国道に合流した。2:45pm, 小丸川を渡る。この上流は、平家の落人の里とされる椎葉村がある。２時50分、高鍋駅通過。高鍋には秋月氏３万石の居城・高鍋城趾がある。秋月藩といえば、尊敬する米沢藩中興の祖、「上杉鷹山」を輩出した藩である。しかしこの時はまだ童門冬二の『小説上杉鷹山』が出版されておらず、私も鷹山のことは知らなかったため、高鍋城を素通りしてしまった。高鍋を過ぎると国道10号線は国鉄の西側を南下して行く。日向新富駅・佐土原駅と暑さと疲れのため10分ほどの小休止をとりながら、ゆっくり走行。久々の晴れ間ののんびり走行を楽しんだ。佐土原の原口というところで一ツ葉有料道に入った。（有料道路といっても自転車の料金はただだった）。１０分ほど走ると右に「フェニックスパーク（現在は宮崎市フェニックス自然動物園）」というのがあった。何かおもしろそうだったが、既に時刻は4:20pmと遅く、入場はあきらめた。そのかわり反対側の日向灘の海にかかる美しい虹が見えた。海岸まで出てしばしその美しさを堪能した。一ツ葉のパーキングエリアの売店でソフトクリーム（¥100）を食べ、その後で海岸へ出て貝拾いを楽し

一ツ葉
有料道路

んだ。旅も終わりに近く、海で遊べるのもこの夏最後と思うと急ぐ旅なのについつい寄り道をしてしまう。貝を沢山拾ったが、荷物になるため４～５個を厳選して残りは戻し再び走り始めた。この海岸の裏手には後に宮崎シーガイアという巨大施設ができた。この時はそこがどうだったのかは覚えていない。

少し走るとこの有料道路唯一のパーキングエリアがあり、天気も良く、本日の予定キャンプ地「青島」到着のメドも立ったため、ここで〝ちょっと寄り道をした。現在はこのあたりは浸食されて砂浜が無くなってしまっているようだが、この頃はまだきちんとした美しい砂浜があった。翌日には乗船の予定て、荷物が増えても問題ない状況であったため、



25分ほど貝拾いを楽しんだ。最後に売店でソフトワリーム100円を食べ、いよいよ宮崎駅へ向かった。宮崎駅（右写真）5:30pm到着。今回訪れる最後の大きな駅である。駅では少し休憩を取り、観光パンフレットをあさって最終日の観光情報を仕入れた。国連220号線に入り、6:05 大渡川、6:40 清武川を渡った。7:10pm,青島キャンプ場に到着した。晩夏の8月30日ということでキャンパーはほとんどいない。天幕を張ると171.5km走行の疲れが出たのか9：00pmにはすっかり眠りについた。今回最後の幕営の夜は雨の心配のない極めて快適な静かな夜だった。翌朝は夜明け前に自然に目がさめた。丁度、青島の少し北側の海から陽が昇った。素晴らしい一日を期待させる美しい光景であった。本日は観光ポイントが多いので、手持ちのもので朝飯をすませ、6:30amには天幕を撤収してスタートした。

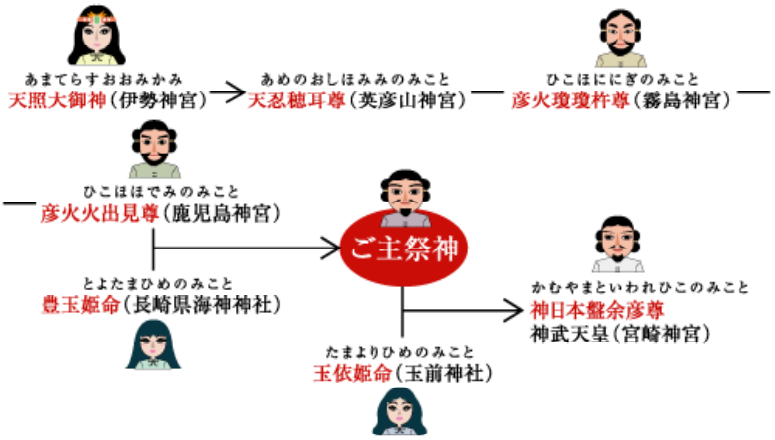
早速、青島で6:35～7:30と１時間も観光した。まずは鬼の洗濯板（右）を見学。これは水成岩

（砂岩と泥岩の塁層）が隆起し、長い間の波蝕によりできた奇岩である。青島は島全体が昔から霊地として一般の入島は3月のお祭りの時期の2週間しか許されなかったところであり、自分も自転車を橋の前に停めて、橋を渡った。青島神社(右)にまず参拝したが、ここの御祭神は彦火火出見命(ヒコホホヒデノミコト)、これは実は山幸彦(ヤマヒコ)のことで、ウミヒコ・ヤマヒコ神話の舞台は青島である。この神様はニニギノミコトとコノハナノサクヤビメ(富士山すなわち浅間神社の祭神)との間の子で、ニニギに国津神の子ではないかと疑われ、コノハナノサクヤビメがその疑いを晴らすために火中で生んだ三神の末子である。当然兄は海幸彦(ホデリ)である。あまり知られていないが、山幸彦は神武天皇の祖父である。この島は5000本を超えるビロウ樹や亜熱帯植物(左上)が密生する不思議な島で周囲1．5km程度の小さい島であるが、中

も周囲もしっかり見学した。青島をしっかり堪能した後で、10分走るとこれまた宮崎県有数の観光スポット「堀切峠(上2枚)」に到着した。青い空、白い雲・群青色の海の大展望が開け、赤白の花々やフェニックスの並木が目を楽しませ、眼下に目をやると、ここにも鬼の洗濯岩が拡がっている。文句がいいようのない第一級の景勝地

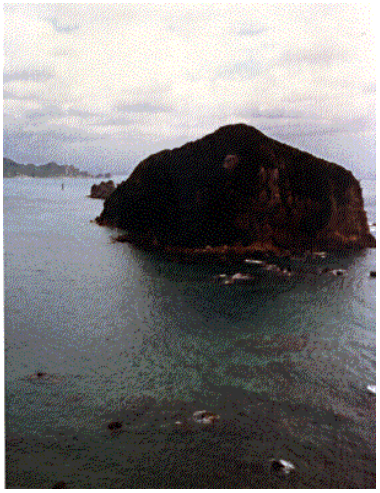
である。

「堀切峠」でしばし絶景を楽しんだ後、R220を南下。8:05am小内海駅近くで海岸線に出た。ここからは巾着島や洗濯岩が眺められ、しばし景観を楽んだ。8:55am 小目井を通過すると、急速に風が強くなり、走行に支障を来すようになった。9:15am 鵜戸神宮（うどじんぐう）到着。ここは山幸彦が、兄の海幸彦の釣針を探しに龍宮にゆき、契りを結んだ海神の娘、豊玉姫命が「天孫の御子を海原で生むことは出来ない」と訪れて御子（御祭神）を産んだ場所とされている。先ほど訪れた青島神社の祭神（山幸彦）とは親子関係となる。（上図）御本殿近くの霊石亀石の穴に、運玉を投げ入れると願いがかなうといわれているが、この時は何となくチャレンジはせず、再び訪れた20年後の医局旅行でチャレンジ。残念ながら外した。このあとも強風に苦しめられながらも海岸沿いの景色のよい道を南下。油津の手前の風田というところを通り過ぎたとき、美しい虹が見えた。しかし、快晴だった空に少しずつ雲が増えてきた。9:55am広瀬川渡河。

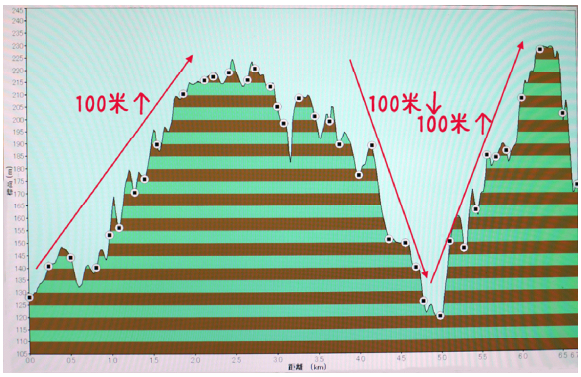


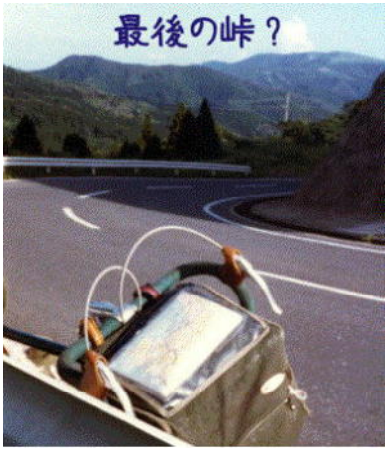
油津（日南市）には１０時到着。ここで飫肥（おび：ポーツマス条約の小村寿太郎生誕地）へ向かうR222を分ける。１０時25分大堂津駅到着。駅は小さいが駅の近くには絶景が開ける。北に猪崎鼻、南に虚空蔵島が張り出し、沖には大島。砂浜と緑の松林も美しい。のんびり海を眺めていたい雰囲気である。しかしここでの休憩はわずか１０分とし、さらに南下した。南郷駅１０:５０着。ここでR220とも国鉄日南線とも離れ、さらに番号の大きいR448に入る（番号は大きいが別名日南フェニックスロードといい、風光明媚なナイスロードである。）縁起のいい名前の「夫婦

浦」には11:20到着。「石波」11:50到着。石波の真正面には野生猿生息地として有名な幸島(こうじま)がある。さらに南下して行くと、今度は「恋ケ浦」という場所についた(12:30)。宮崎の人は夫婦とか恋とか、愛情がらみの地名が好きなようである。さすがに新婚旅行のメッカだけのことはある。



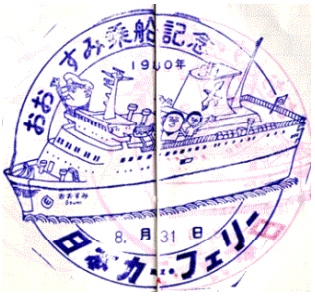
「恋ケ浦」を過ぎるとすぐに都井岬分岐となり、ここを左折して都井岬ロードへ入った。ここから都井岬へは水平距離6．5km弱の短い道のりであり、あっという間に着くことを期待していたが、昨年の日本縦断のゴール「佐多岬」を彷彿とさせるアップダウン(百米登り、百米下り、百米登る)だった。美しい風景はそうやすやすとは目の前には現れない。20分でようやく都井岬観光ホテルに到着した。周囲には沢山の野生馬が放牧されていて、青い空と、群青色の海と、若草色の草原と、緑の樹々と、橙色の花と、褐色の野生馬とが自然に美しく正しく配置されており、どれだけ眺めても見飽きない風景であった。特に子馬がとても可愛かった。ここの野生馬はもともとは野生馬ではなく、高鍋藩の牧として1697年に放牧されたものが、放置されて野





生化したものであると知り、びっくりした。

都井岬の野生馬はいくら眺めていても飽きない。子馬は本当に可愛い。でも、今夜19:50志布志発の夜行船で九州を後にしなければならないのだ。旅は今日で終わりなのだ。もう先を急がねばならない。再び百米登り、百米下るアップダウンを越え、都井という集落に着いた。しかしここからまた登る。16:30、2つのトンネルにはさまれた都井峠通過。いったん本城で平地に出るも、再び登り。小峠を2つ越えて久しぶりに国鉄の駅「串間駅」に着いた（17:10）。ここは都井岬の最寄りの駅らしく、可愛いスタンプがあった（右上→）。今町の駅からは海岸線（志布志街道）に出て、最後のサイクリングを楽しんだといいたいところだが、この先も志布志港までは細かいアップダウンが続き、疲れた身体には少々つらかった。5:55pm宮崎県から鹿児島県へ入る。6時ジャスト、「タグリ鼻（岬）」到着。展望台で最後の海の景色を楽しみ、18:15志布志港に着いた。切符を買い、時間があったので国鉄日南線志布志駅へ。帰りの船旅のための本と食料（2食分）を買い、再び港へ。船は19:50 出港。最終日はにわか雨にはあったが、おおむね晴れて雨にたたられた1000km弱の自転車旅は無事終わった。（おしまい）



その他の日本一周のための自転車旅行（順不同）

①尾鷲－鳥羽サイクリング（尾鷲－鳥羽）：120km程度：尾鷲から鳥羽への美しい海岸線を走っ

た。途中、スペイン村や鳥羽水族館を観光しながらののんびりした２日間の旅であった。

②オロロンラインサイクリング（稚内－猿払－宗谷岬－稚内－羽幌－留萌－増毛：320km）

③同コース・日本海オロロンライントライアスロン(逆に増毛－羽幌－幌延:トライアスロンのバイクパートとしてとして194km)

稚内からまず宗谷岬を越えて猿払村で１泊、再び宗谷岬を通って野寒布岬へここで寒流水族館見学。このあと日本縦断の時は通れなかったサロベツ原野内のルートを南下した。あとは強い雨にたたられながらも羽幌へ。天売島・焼尻島へ渡る予定が、雨風強く欠航。留萌の黄金崎をへて、トライアスロンスタート地点の増毛へ。

翌々日は日本海オロロンライントライアスロンで再び同じコースを幌延まで逆走した。かなりハードな計画であった。

④佐渡島北半分一周（トライアスロンジャパンイン佐渡（109km×２周）

佐渡のトライアスロンのバイクコースとして北半分109kmを１周した。外海府海

岸とりわけ大野亀、二ツ亀の絶景には圧倒された。外側は意外にアップダウンの多いコースである。2回出場した。

⑤能登半島１周（ツールドのと400）　400km　×２周

サイクリングイベントである「ツールドのと400」で能登半島１周400kmを3日間で走った。アップダウンはかなり多いが景色は最高。砂浜海岸を自転車で走る千里浜は面白い。曽々木から禄剛崎あたりの海岸線の美しさは絶品。能登島へ渡る海の橋。氷見から眺められる立山連峰など能登半島の絶景ポイントを回って行く。サポーターのサービスも厚く、エイドやパンク修理サービスも充実。仲間もできて楽しく走れた。

⑥琵琶湖１周（200～250km）×３周

・高槻スタートで大津→近江八幡→彦根→高島→大津回りで１周、初回は大津→高槻の帰路は時間切れで電車となったが、2周目は高槻まで自転車で帰還した

（1日に250kmは少々疲れた。）。3周目は琵琶湖サイクルマラソンで紅葉パラダイス発着で1周した。

⑦東海道サイクリング（高槻－鈴鹿峠－鳥羽－フェリー→伊良湖－御前崎－御殿場－自由が丘－東京）：600km程度

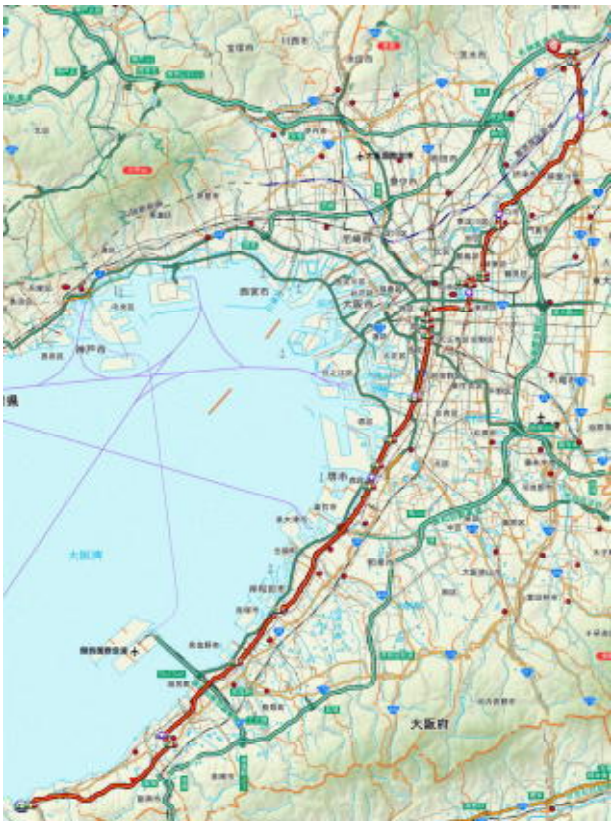
日本縦断に出る前に試走として東京まで走った。混雑する名古屋周辺を避け。鳥羽から伊良湖へ渡った。三保の松原の近くの自

転車屋さんで、愛車「エスプリ１号」にキャリアフレームを付けていただき、キャンピングバッグを付けられるようになった。重いザックを背負わなくて走れるようになり、それ以降のサイクリングスタイルが決まった。しかし文無しになり、自由が丘に立ち寄り、友人に帰りの新幹線代を借りて大阪に帰った。

⑧ツールド紀伊半島（高槻－大阪－和歌山－潮岬－尾鷲）：430km程度

まだ少し寒い降３月に紀伊半島１周を目指して出発。テント泊のため、走れるところまで走って、疲れたらテントを張って寝るといういつものパターンで走った（薄いシュラフを持っていったら意外に夜は寒かった。）。あまり観光することもなく、潮岬をちょっと観光した程度の地味な旅であった。鳥羽を目指したが、疲れがたまり「船津」という駅でリタイアとなった。

⑨大阪湾一周（200km程度



琵琶湖一周の翌週、大阪湾一周を目指して出発。万博公園－伊丹空港－メリケン波止場と進み、明石からフェリーで淡路島へ、淡路を洲本まで行き、洲本からはフェリーで深日港へそこから大阪方面を北上。大阪城公園を経て高槻へ帰着した。足の使いすぎでこのあと「靭帯の炎症を」起こした。

⑩山陽道東半分サイクリング（福山－明石）190km　福山にいた頃、突然思い立って、日帰りで明石まで走った。倉敷の美観地

区、岡山の後楽園で少しだけ観光をした。姫路城は時間の都合で遠目で見ただけで明石に急いだ。明石では大ダコの入った明石焼きを食べ、新幹線で福山に帰った。

⑪山陽道西半分サイクリング（福山－小郡）250km　やはり福山にいた頃、妻の里帰りの隙を狙い、日帰りで小郡まで走った。三原からは時間の関係で海岸コース（呉回り）を通らず、陸コース（東広島回り）を通った。広島は原爆ドームのみを見学、宮島は対岸から眺めるのみとなった。岩国からは再び山コースで徳山へ。観光をすることもなく、防府を通って小郡駅（現新山口駅）へついた。ここで日本縦断のコースに接続し、旅を終えた。

⑫松山－高松サイクリング：160km　福山循環器病院のイベントで広島球場で野球の試合を観戦した後、夜行フェリーで松山へ。松山から高松・栗林公園を目指した。時間の関係から今治コースではなく、峠コースを通って西条へ。あとは１１号線を通って高松に向

かった。観光は全くなし。最後の栗林公園は見学する予定が後半のパワー切れで見学時間に間に合わず断念となった。その日のうちに福山へ帰った。

⑬ツールド豊後水道：1日で285km走行）

博多で学会発表をした後、背広など一式を宅急便で送り返し、

かくしておいた自転車を持って、夜行フェリーで松山港へ。そこから豊後水道に沿って南進。伊方では佐田岬へ行ってみたいと思いつつ、時間の都合でパス。宇和島を通って宿毛へ着いた。夕方のフェリーで佐伯に渡り、あとは夜の海岸線を大分に向かった。途中の佐賀関のあたりでは、夜光虫なのかホタルイカなのかわからないが、海が蛍光色に光っているのが見られて感激した。一日の最長走行記録を300kmに伸ばすべく別府温泉を目指したが、足が動かなくなり、大分のビジネスホテルでリタイアした。

⑭沖縄縦断（辺戸岬ー喜屋武岬（150km程度）　新婚旅行の初日が辺戸岬から喜屋武岬のサイクリングとなった。さすがに8月の沖縄等は暑く、後半は特につらかった。唯一の観光は東南自然楽園でここでは自転車を降り、のんびり観光した。時間がなくなり、あと観光できたのはひめゆりパークだけであった。いずれも現在は休園中とのことで寂しい限りである。