

北海道をめぐる自転車一人旅



(北海道新冠町「サラブレッド銀座」にて、競走馬の親子)

平成26年7月

(佐賀市神園 古川 辰馬)

1 はじめに

6月に、自転車で北海道を一周した。4年前に始めた「自転車による日本列島北上の旅」は、今年ついに北海道に達し、念願の最北の地、宗谷岬に立つことができた。今年の6月の北海道は、雨の日が多く、天候には恵まれなかったが、トラブルもなく、至る所で出会いがあり、北海道でしか見られないような風景にも数多く接することができた。そして何より、4年前の夢が実現できたことに自分でも驚き、喜んでいる。これまで応援してくれた方々に感謝するとともに、自転車に関心のある方々に少しでも参考になればとの思いから、今回も、旅の体験を報告書にまとめた。

2 コース及び日程



北海道 自転車の旅行程表

月 日	出発地	到着地	距離 (km)	行 程
6月8日)	佐賀	函館		佐賀空港9 45→羽田11 30～13 25→函館空港14 45
9月)	函館市	伊達市	164	函館市～長万部町～洞爺湖町～伊達市
10(火)	伊達市	千歳市	117	伊達市～室蘭市～苫小牧市～千歳市
11(水)	千歳市	赤平市	105	千歳市～恵庭市～北広島市～江別市～赤平市
12(木)	赤平市	羽幌町	108	赤平市～滝川市～留萌市～羽幌町
13(金)	羽幌町	稚内市	136	羽幌町～天塩町～サロベツ原野～稚内市
14(土)	稚内市	枝幸町	123	稚内市～宗谷岬～枝幸町
15(日)	枝幸町	紋別市	101	枝幸町～猿払町～紋別市
16(月)	紋別市	網走市	119	紋別市～サロマ湖～常呂市～(サイクリング道)～網走市
17(火)	網走市	釧路市	156	網走市～屈斜路湖～弟子屈町～釧路市
18(水)	釧路市	根室市	50	釧路市～(JR)～根室市～納沙布岬往復
19(木)	根室市	浦幌町	74	根室市～(JR)～釧路市～浦幌町
20(金)	浦幌町	えりも岬	126	浦幌町～広尾町～黄金道路～えりも岬
21(土)	えりも岬	新冠町	102	えりも岬～浦河町～新ひだか町～新冠町
22(日)	新冠町	苫小牧	95	新冠町～(サラブレット銀座)～日高町～苫小牧
23(月)	苫小牧	佐賀		苫小牧(バス)～千歳空港(14 45)～福岡空港(17 15)～佐賀
計			1,576	

3 旅の準備

① 時期・コース・日程の決定

北海道は梅雨がないと聞いていたし、過去10年間の天気をチェックし、6月の晴れの日確立は比較的高いというデータも得て、6月に決めたが、結果的には梅雨のような天気(エゾ梅雨という言葉があるらしい)に当たってしまった。

コースを決めるに当たっては、一つ、南の函館から走り始める、二つ、友人に会うため彼らが住んでいる町を通る、三つ、目標の最北地、宗谷岬に立つ、四つ、東

端の納沙布岬から北方領土を見る、五つ、大好きな競争馬（サラブレッド）を間近に見る、そして全行程を2週間程度で走る、という方針のもとに上記のコースとした。

日程は、当初、全行程の距離を地図上で1200km程度と見込み、走行日11日プラス予備日3日、計14日で計画した。ところが実際の距離は1500kmを超えており、これを走るのに14日を要した。予備日3日があったからよかったものの、帰りの飛行機にも影響を与えかねない事前の計画だった。地元役場等に問い合わせ、正確な距離を把握し、適正な計画をつくる。これが今回の反省点である。

② 装備

6月とはいえ、北海道は寒いだろうと思い、防寒のための衣類等を持って行った。薄手のセーター、長袖の下着、ふくらはぎから太ももまですっぽり覆うスパッツなど。結果的には肌寒い日が多かったので、これらは大いに役立った。

その他、いくつかの工具等を携帯品に入れたが、現地で実際に使ったのは、十字ドライバー（ブレーキの調整）、油をしみこませた布、チェーンオイル（毎日のメンテナンス）等、自転車掃除用の布きれは多めに持って行く必要あり。

自転車は事前に、購入元の自転車屋さんに持ち込み、チェックしてもらった。パンク対策のため後輪タイヤを新品に換え、少し緩みのあったチェーンを換えたほか、ギヤ、ブレーキの調整をお願いした。長丁場を走ってみて分かったが、チェーン交換がこれほど力を発揮するとは思わなかった。足の力が滑らかに車輪に伝わるのがよく分かる。

4 旅の概要

○ いざ函館へ

荷物は、自転車を入れた輪行袋、衣類等を入れたリュック及び工具等を入れたキャリーバッグの3つ、これをマイカーに積み込み、佐賀空港へ。空港の手荷物検査場で輪行袋、その他をベルトコンベヤーに載せ、検査ボックスを通す。カウンターで荷物は全て預け、身一つで機内に乗り込む。羽田空港経由だから函館空港に着くまでは手ぶら、身軽である。函館空港からホテルまでは自転車で走る予定だったが、雨のためバスにした。

○ 雨の中を走る

雨の中を走ることが想定されたので、雨対策はしっかりして行った。雨の日は、レインウェア上下で身を包み、ヘルメット、靴、リュック、及びキャリーバッグは防水カバーで覆った。小雨程度ならこれで全く問題ないが、強い雨の中、長時間走ると、どうしても下着が湿り、体が冷えてくる。こんな時は途中で下着を着替える必要があり、今回はバス停の待合小屋（北海道の場合、密閉型なので着替えに好都合）等で着替えた。また、雨や霧の中、トンネル内を走る際、安全のため尾灯（テールランプ）が必要である。特に北海道の太平洋岸は霧が発生しやすいところであ

り、これを点灯して走ることが多かった。

○ 北海道の道路

概して北海道の道路は路肩が広いので自転車は走りやすい。冬、除雪した雪を置くため路肩を広くしてあると聞いた。道中いろんな道を走った。岩見沢から旭川に通じる国道12号線の奈井江町では「直線道路日本一(29.2km)中間点」という看板を見つけた。上空から見ないとその直線ぶりは実感できないが、広大な北海道ならではの道路であろう。十勝と日高を結ぶ国道336号線のうち、えりも町、広尾町に係る約30kmは「黄金道路」と呼ばれている。事前に何人かの人から「黄金を敷き詰めるくらい金がかかった」からそう呼ばれているのだという話は聞いていた。山側は切り立った断崖、海側は荒々しい岩礁、その間を国道が走っているが、落石防止のための覆道とトンネルが断続的に続く。途中この断崖で、ロープに吊り下がりながら補修作業する人たちを見た。ここでは安全を守るための作業は尽きることがないように思えた。そのほかにも、なだらかで、広大なジャガイモ畑が広がる地帯を走ったときは「ジャガイモ道路」と書かれた看板も見ることができた。北海道の道路は変化に富んでいる。

○ 宿泊施設について

道中15泊した。その内訳はリゾートホテル2、ビジネスホテル5、旅館5、民宿2、親類宅1だ。宿泊場所が決まっていなくて落ち着かないので、なるべく前日までに予約を済ませよう心掛けた。ただ8泊目の紋別市だけは、当日、走行途中で道路そばのホテルの看板を見て予約した(当初、紋別には泊まらない予定だったので宿の情報がなかった)。また、10泊目の釧路市では、高校総体北海道大会が開催されており、ほとんどの宿泊施設が埋まっていた。やっと見つけたのは民宿の共同部屋、2段ベッドが二つ備え付けられており、定員4名。私が申込みの4人目で、ぎりぎり滑り込みセーフだった。ここの料金は、素泊まり、テレビなし、シャワーありで2500円。また、12泊目の浦幌町の旅館もラッキーだった。前日、予約の電話を入れたら満室ですと断られた。どこか紹介してもらえませんか頼み込んだら、しばらく間をおいて1階でもいいですかと言う(どうも2階が客室らしい)。もちろんOKだ。到着後案内された部屋は、置かれている調度品から見て、ここの家族が使っている部屋のようにも見える。部屋は広くて、きれいで大きなベッドがあり、翌朝の支払いも普通の料金、何か得をした気になった。

○ 駐輪場について

自転車の旅では宿泊施設に、安全に駐輪できる場所があるか、とても気になる。自転車に何か事が起きれば、旅は即ストップになるからだ。この点、今回泊まった旅館、民宿がこのような自転車乗りの気持ちをよく理解してくれているのには驚いた。自転車は玄関の土間に置かせてくれたし、民宿の中には廊下にシートを敷き、この上に置いていいよと言ってくれたところさえあった。これに比べ、ビジネスホ

テルの中には、安全に駐輪できる場所がないところもある。総体的にホテルは客には温かいが自転車には冷たい、そんな感じだった。

○ 出会った人たち

北海道を走っていると、実に様々な人と出会う。旅をしている人たちだが、バイクで、自転車で、あるいは歩いて、北海道をめぐる。中には自転車で小型のリヤカーを牽引している人も見かけた。初日、洞爺湖近くで出会った兵庫県の69歳の方は、日本列島を歩いて縦断中という。今年3月上旬沖縄をスタート、ほぼ3か月かけて九州、本州を歩いてきたそうだ。こんなスゴイ人に出会った後は、少々へたばりかけていた気持ちがシャンとなった。8日目、枝幸（えさし）市のはずれで出会った東京出身という63歳の人にはもっと驚かされた。ママチャリ自転車の前後にすごい量の荷物が積まれ、そこには次のように書かれた紙が貼り付けてあった。「日本一周の旅、25周目」、「アルバイトします」、「カンパお願いします」など。たぶん、行く先々で仕事を見つけ、自転車旅を続ける生活をしているのだろう。その心意気に敬意を表し、なにがしかのカンパをし、持ち合わせのパンを分け合っ

て食べた。

そのほか、食堂で、あるいは宿で機会があれば、積極的にこちらから話しかけた。函館のレストランでは、カウンター席でたまたま隣り合わせた、東京から撮影旅行に来たという人と話しをした。相手はカメラの話、こちらは自転車の話を披露しあい楽しかった。この人にはカメラの取り扱いのポイントなど教えてもらった。稚内の民宿では夕食後、3グループ10人くらいの話しの輪に入り盛り上がった。信州のリンゴ農家グループの方からは持参のリンゴやリンゴジュースをご相伴にあずかった。旅先では見ず知らずの人とすぐ打ち解けるのがいい。

○ 出会った野生動物たち

この旅を計画する段階で真面目に心配したことは、「自転車で走っている途中、クマに遭ったらどうするか」だった。札幌近郊。その他多くの市街地でクマの出没が報じられていたからだ。北海道で何人かの人に聞いてみた。答えは、「車の往来する国道等に昼間クマが出たという話は聞いたことがない」、「クマが動き回るのは夕方以降」、「山菜取りなどで山に入るのはどこも危険」、「最近、エサを求めてゴミ捨て場や畑に現れるようだ」など。今回の旅のように、日中、普通に一般道を走っている限り心配はないようだ。

シカには道中3回出会った。それほど北海道にはシカが多いということ。シカが道路を横断する際、乗用車にぶつかり、運転者の死傷事故につながることもあるという。道路の至る所で「シカ横断注意」と書いた標識を見かけた。また釧路から根室へ向かう列車では隣に座った地元の方が、今日は珍しくシカは出ないようだ、と言っていた。この線では、シカによる徐行運転や一時ストップは珍しいことではないそうだ。

○ 印象に残った場所など

A 赤松街道の松並木 (1日目)



函館市の宿を出て1時間程走ったところを通った旧国道5号線の赤松並木。これまで東海道、奥州道でも松並木の街道を走ったが、いずれも黒松だった。赤い幹肌の松並木は今回が初めてで、その美しさに圧倒された。松並木は約14kmにも及び、各松には全て番号が付されており、1200本くらいまで数えることができた。この道路は看板の案内によると土木学会の選奨土木遺産に指定されている。

B 小平鯨 (おびらにしん) 番屋 (4日目)



留萌から30kmほど北上した日本海側の街、小平町にある旧花田家鯨番屋の内部。番屋とは鯨漁の拠点施設、漁期(3月下旬~5月下旬)には漁夫(ヤン衆・多くは東北からの出稼ぎ)がここで漁をしながら寝泊りした。建物は合理的にできており、写真左の食堂、中の居間、手前外周が寝室と無駄がない。明治30年代の最盛期にはこの部屋はヤン衆であふれかえっていたことだろう。

C オロンライン (4日目)



留萌から北上する国道232号線(通称、オロンライン)、左は日本海。羽幌に着くまでこのような景色が延々と続いた。大部分がアップダウンの多い厳しいコースだった。

D 冬の風雪よけ (4日目)



オロンライン沿線の民家、すべての家で海側は、風雪よけのための垣をめぐらしてあった

E 宗谷岬 (6日目)



北海道最北地の宗谷岬。稚内から約30km、遠くに見える先端地が宗谷岬だと期待し、そこに達すると、またはるかかなたに先端地が見える。これを何度か繰り返し、やっとこの地点に達した。

F 朝食 (7日目)



オホーツク海側、枝幸(えさし)市の旅館の朝食、泊り客は私一人、朝食の品数を数えたら18種もあった。これを全て食べ尽くし、この日の走りに備えた。

G 網走刑務所博物館 (8日目)



旧網走刑務所の25の建物群がここに移築、復原されている。漬物、味噌、醤油は自給自足、農機具修理のための鍛冶屋も囚人が担当した。規則違反した囚人が入れられる独居房は窓がない小さな建物、光が入らない暗闇は受刑者も恐れたという。一周するのに約1時間かかった。

H 納沙布岬 (10日目)



ここから北方四島を見るのが目的だったが、あいにくの天気で見えなかった。それでもう1回ここに来る口実ができた。次回は自転車では無理かもしれないが、ここでは「北方館」を訪ねた。目と鼻の先にロシア警備隊のレーダーや監視所があるのを初めて知った。

I 黄金道路 (12日目)



7年の歳月を要して、昭和9年初めて海岸沿いに道路が完成 (それまでは、う回路)。この日は波が高く、覆道 (写真正面のトンネル状) の歩道も濡れていたの波をかぶらないよう注意して走った。

J 襟裳岬の先端 (13日目)



「風はひゆるひゆる、波はざんぶりこ」の歌いだして始まる島倉千代子の「襟裳岬」、断崖の上に立ったら、まさにこの歌の通りの音、情景だった。

K 日高地方の昆布 (13日目)



久しぶりに晴れ間の出たこの日、昆布の日干し作業が行われていた。聞いてみると、昆布は船に乗って沖合でとる「取り昆布」(7月解禁)と岸に打ち上げられた昆布を拾う「拾い昆布」がある。今干されているのは全て拾い昆布。一日で干しあげなければ質が落ちるらしく、忙しそうだった。

L 新冠・競走馬の親子 (14日目)



新冠町の「サラブレッド銀座」は7kmにわたり、道路の両側に競走馬の育成牧場が続いている。壮観だ。春が競走馬の出産シーズンで、今は生まれて2か月くらいの仔馬が母馬と草を食べていた。仔馬にも性格があるらしく、人を見たら逃げるのもいれば近づいてくるのもいた。

5 旅を終えての雑感

ア 今回の北海道の自転車旅行は天候には恵まれなかったが、予定通り消化した。ただ、5日目の羽幌→稚内だけは、結果的には予定通り走ったが、14日間の中では最も厳しい一日だった。朝7時、本降りの中をスタート、2時間ほど走っても降り止まない。下着が湿って体が冷えてきたので途中のバス停の待合小屋で下着を着替えた。この天気では、稚内まで行くのは無理だろう、今日は中間点の天塩町で泊まることにするかと思いかけた途端、小降りになり、やがてわずかだが青空までのぞき出した。これで予定通り稚内まで走ることに決定。天塩町からは走りやすいと聞いていた山側の国道40号線を走ることにした。しばらくの間はよかったが、次第に雲行きが怪しくなり、稚内まで30kmというあたりから雨が降り出した。この日宗谷地方には暴風警報が出ており、北に行くにつれ向かい風も強くなり、そのうち遠くで雷の音も聞こえてくる始末。時刻は4時だが、すでに薄暗い。こうなると気持ちは焦ってくる。ラスト15km位は、例の、「気合だ!気合だ!」の心境で漕いだ。ところが稚内市街地に入ってから、気分は一新。赤信号の交差点で二人の若者に出会った。佐賀でも見かける日本人とアメリカ人の自転車の男性2人連れ(教会の伝道士?)、稚内駅を目指していると言うと、同じ方向だから先導してくれるという。親切で礼儀正しい若者に接し、その日一日の締めくくりは最高の気分で終えた。自転車の旅というのは常に思わぬ出会いが待っている。記憶に残る一日だった。

イ 旅を伴にした自転車こそ、この旅を無事に終えることのできた最大の功労者と言いたい。14日間、酷使に耐え、よく走ってくれた。トラブルは一切なかった。朝、宿を出るとき「今日も一日よろしくお願いします」、夕方宿に着いた時には「今日一日ご苦労様、明日もよろしくお願いします」と、本当に口に出して自転車に話しかけた。また宿に着いたら何より先に自転車のドロを落とし、チェーンに油をさしてあげた。旅の間、自転車に対する依頼、信頼の思いは常に強かった。

ウ 今回も旅先ではいろんな方にお世話になった。「クボタ」同期生の東広島市の梨木さんにはわざわざ千歳のホテルまで出向き、励ましていただいた。赤平の蒲原さんには一夜の宿を提供していただいたうえ、全行程を通じて電話でフォローしていただいた。朝7時には「おはよう、もう出発の準備はできたかい」、夕方6時には「もう宿に着いたネ、今日一日お疲れさま」といった具合。いつも見守ってもらっているという安心感があった。本当にありがとうございました。(終わり)



網走市の隣、小清水原生花園で見た花、左からハマナス、エゾスカシユリ、エゾキスゲ