

# 山陰・北陸自転車一人旅



(島根：出雲大社入り口)

2017年5月21日～6月1日

古川 辰馬



## 1 はじめに

66歳で始めた私の自転車旅も今年8年目を迎えた。これまでに、日本列島の太平洋側北上、北海道一周、九州一周にチャレンジしてきた。残っているのが、日本列島の日本海側北上で、今年は5月下旬、そのうちの山陰～北陸（下関駅～長野市）にトライした。西日本地方はこの時期、天気が安定し、しかも、期間中、偏西風に背を押されるという幸運にも恵まれた。

年齢を重ねるにつれ、体力、注意力も落ちてくる。これに伴うミスを少しでも小さくすべく気を使った。結果的には、一部計画の不備、忘れ物など反省すべき点がいくつかあったが、大きな問題にはならず、10日間、総走行距離1,100kmの旅を無事終えることができた。

自転車旅に関心を持つ方々に少しでも参考になればとの思いから、また、今回の反省点を次回に活かせるようにとの観点から、旅の概要をレポートにまとめた。

## 2 準備

### （宿泊地と宿泊場所）

旅の全体計画を作るに際し、一日に走る距離を想定し、宿泊地を決めておく必要がある。私の自転車の平均速度は時速16km程度で、一日（7時間）に走る距離は大体100～110kmである。そこで下関市～長野市のために10か所の宿泊予定地を定めた。宿泊地が決まれば、これまでは、その土地の割安なホテルをいくつかリストアップし、気象状況を見ながら直前に予約していた。ところが、今回は少し事情が違い、観光地のビジネスホテルは、どれも1か月先まで満室状態だった。外国からの観光客増加だろうか、金沢では、宿泊予定日が土曜だったこともあり、適当なホテルを見つけることができず、止む無く、20km手前の小松市に宿泊地を変更した。このような心配があったので、今回、宿泊場所は、佐賀を出発する前に全て予約した。

### （自転車の整備）

この旅に使った私の自転車（ロードバイク）は、購入して5年目、総走行距離は約15,000kmになる。長距離の旅の前には必ず購入した自転車屋さんに車検をお願いしている。点検の結果、前輪、後輪ともタイヤとチューブの交換、間延びしたチェーン、摩耗したプーリー（後輪ギヤの小さな歯車）の交換が必要であった。自転車旅の場合、安心、安全を確保するため事前の点検が欠かせない。

### （装備）

装備は必要最小限にし、なるべく軽くした。かさばる衣類はリュックに入れ、それ以外は、後部にセットしたキャリア（バッグ）に入れて運んだ。雨具（ヘルメットカバー、レインウェア、シューズカバー）、パンク修理用具（タイヤレバーセット、空気入れ、スペアチューブ）及び照明用ライト（トンネル走行時や雨中走行時に使用）は必須である。スマートフォンも情報収集に大いに役立った。

このほか、雨中走行後のチェーンの錆止めのため、オイルをしみ込ませた布を毎回持参している。

## 3 輸行

輸行とは公共交通機関を使用して自転車を運ぶことで、国内では輸行袋に入れて運

ばなければならない。今回、下関市～長野市以外の移動は列車、飛行機、バス、タクシーを使用しての輪行だった。航空機の場合は、無料で運べる荷物の容積が決められており、国内線ではJALが50×60×120cm、ANAは3辺の和が203cmと決められている。自転車は両社とも、その範囲に納まるので無料、なお、100席未満の飛行機を利用する場合、あるいは時期によって取り扱いが変わることもあるので、事前に問い合わせるのが無難。

#### 4 山陰～北陸コースの概要 (幹線道路を走る)

下関～長野間は主として、日本海に沿って伸びる幹線道路を走った。

下関市～(国道191号線)～島根・益田～(9号)～京都・福知山～(27号)～福井・敦賀～(8号)～新潟・上越～(18号)～長野市

幹線道路は車が多く、田舎道のようによそ見をしながらのんびり走るといわけにはいかないが、標識が完備しており、道に迷うことはない。知らない土地を走る者にとってこれは何より優先する。一定区間ごとに目的地までの距離も表示されているので、到達時間も推測できる。過去に何度も脇道に入って失敗しているので、今回も特別のことがない限り幹線道路を走った。

#### (トンネルを走る)

日本海側のコースは変化に富み、起伏の激しいコースである。終日、険しい海岸線を走るとか、ほぼ一日、山の中を登ったり下ったりした日もあった。このため数えきれないくらいのトンネルを通った。トンネルの大半は古いもので、歩道がないか、あっても幅が40m程度しかなかった。この型のトンネルでは自転車は車道を走るしかない。このようなトンネルを通る時は緊張する。騒音がすごい。大型ダンプカーなどがトンネルに入った瞬間はドーンという爆発のような音がし、轟音を響かせて後方から迫ってくる。長いトンネル(1,700m)を通り抜けるときは一瞬たりとも気が抜けない。自動車を運転してトンネルを走る時とは、状況は全く違う。

#### (印象に残る道路、景色等)

・初日、二日目は北長門海岸国定公園の海岸線を走った。好天に恵まれ、一部群青色を帯びて輝く海、遠くに浮かぶ島々、素晴らしい景色が延々と続いた。穏やかな海には、最近流行りのジェットボートを乗り回すグループを見かけた。



山口：長門海岸国定公園



鳥取：蒲生トンネル(長さ1745m)

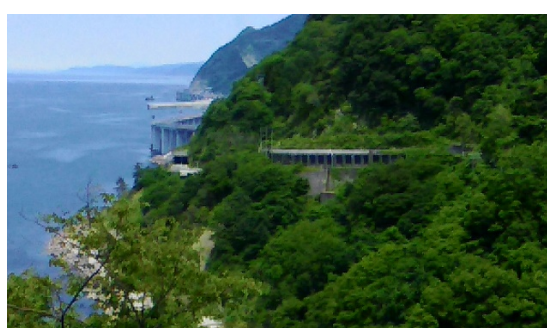
・鳥取市から山間部に入り、兵庫を経て再び海岸線に出たのは京都府舞鶴市、海上自衛隊の補修基地のある舞鶴港には大小さまざまな艦船が停泊しており、折から緊迫す

る日本海の緊張が伝わってくるようだった。

・新潟県の糸魚川の西端にある海上80mの断崖絶壁を走る国道8号線は「親知らず子知らず」と呼ばれている。明治16年に絶壁を切り開いて現在の姿になる以前、ここは最も通行が困難な場所で、旅人はこの北陸道を命がけで通行していたという。16kmにも及ぶこの道路が完成した時、人々は岸壁に「如砥如矢」（とのごとく、やのごとし）と刻んで喜びを表した。「砥石のように滑らかに、矢のようにまっすぐに」という意味だ。私も「如砥如矢」のこの道を、先人に感謝しつつ走った。



富山：立山連峰と黒部川



新潟：「親不知・子不知海岸」の断崖を走る国道8号

・進行方向右手にある山々を見るのを楽しみにしていた。残念ながら鳥取の大山、石川の白山は雲がかかっている見えなかったが、富山では雪を頂いた立山連峰、新潟・上越では2千m級の山々を右手に見ながら走ることができた。若いころは山登りが好きだったので、雪を頂いた山々を見るとワクワクする。

・最終日に走った新潟・上越市から長野市に通じる国道18号線は山越えの道だった。山越えとはいっても前方に山が立ちはだかっているわけではなく、前方は常に丘のように見える。この丘を越えると少しは楽になると期待しながら登っていくが、いつまでもたっても前方は丘であった。新潟との県境、長野県信濃町の標高が707mだから、海岸に近い出発地からは実質700m以上高度を上げたことになる。

・途中、自転車専用道走る機会があった。一つは石川県の小松・加賀県民自転車道、もう一つは新潟県糸魚川市～上越市の久比岐自転車道である。前者は海岸線の防風松林の中、後者は旧北陸線の廃線跡につくられている。久比岐自転車道は、昔のままの古い小さなトンネルを走ることができる。古色蒼然とした赤れんが造りのトンネルには魅了された。我がサイクリングクラブが、佐賀市が進めるサイクルツーリズムに協力していることもあり、コースに配置されている各種の案内板にも興味があった。



新潟：久比岐自転車道



同自転車道トンネル

## 5 観光

時間の制約もあり、道中は幹線道の沿線にある観光地しか立ち寄ることはできなかった。山口・萩市の松陰神社と松下村塾、島根の出雲大社、鳥取の倉吉、京都の福知山城 金沢の兼六園、各地で外国人観光客を数多く見かけた。出雲大社は懐かしかった。大社の正面入り口近くの「竹野屋」は私が新婚旅行で泊まった旅館である。今も当時の姿そのままに営業している。早速旅館の前で記念撮影し、妻と娘に送った。娘は初耳だったらしく驚いた風だった。なお、有名なシンガーソングライター、竹内まりやがこの旅館の娘さんであることも、この旅館の思い出に花を添えている。



島根：出雲大社門前



金沢：兼六園



島根：出雲大社



京都：福知山城

## 6 トラブル

結果的に問題となることはなかったが、気持ちは完全にトラブルだった。それまでノートラブルで走ってきた8日目、目的地の富山市内を目前にしてパンクした。新品のチューブに取り換え、目指すホテルには無事到着した。ところが、1時間後に自転車をチェックしたらなんとタイヤの空気が完全に抜けているではないか。再度チューブ交換を行ったが、パンクの原因が分からないだけに、また空気が抜けるのではないかと不安が募る。しばらく様子を見たが今度は良さそうだ。しかし二つ持ってきていたスペアチューブは使い切った。明日は120kmも走るのに、とてもスペアチューブなしには走れない。ともかく今日中に揃えるしかないと思い、チューブ交換したばかりの自転車でアサヒサイクル（前日、小松市の系列店で部品を買ったため）を探すことにした。街には出たものの既に暗くなっており、店の閉店時間も気になり今日は

難しいと判断、ホテルに引き返した。夕食は外に出る元気もなく、近くのコンビニで弁当と缶ビールを買って部屋で食べた。スマホで富山市内のサイクルショップ一覧というサイトを見つけたのはもう10時近かった。この中から午前9時開店という自転車店を見つけ、翌日ここでチューブを購入することとした。翌日は思っていた以上に物事が順調に進み、出発も、予定より1時間半程度の遅れですみ、目的地には余裕をもって到着することができた。この日はただひたすら走りに走ったと記憶している。結果論だが、スペアチューブをもう1個余分に持ってきていたら、この精神的なトラブルはなかった。

## 7 出会い

自転車旅においては、誰かと出会い、言葉を交わすことで元気をもらうことが多い。いや、言葉を交わさずとも、挨拶だけの場合でも気持ちは明るくなるものだ。

・旅の2日目の朝、長門市で信号待ちしていると、ちょうど青信号で渡り終えた登校中の二人の児童が前方で立ち止まってこちらを見ているのに気付いた。私の方が青信号に変わり、彼らに近づくと大きな声で「おはようございます」とあいさつしてきた。派手な格好をした自転車乗りのおじいさんが気になったのだろう。大声でのあいさつは気持ちのいいものである。こちらも大きな声で返事を返した。

・中国語の飛び交う朝のホテルの食堂で隣に座った老夫婦に中国からですか？と聞いたら、「すみません、日本語は話せません、台湾から来ました」と英語で答えが返ってきた。私が台湾生まれですというのと、打ち解けた雰囲気になり、食事しながら少しばかり国際交流をした。知らない人に声をかけるのは少し勇気が要ったが。

・長野市をこの旅のゴールにしたのには理由がある。長野市及びその近郊に、東京勤務時代の仲間が住んでいて、ふたりにどうしても会いたかったからである。30年以上も前、我々は職場で「皇居を走る会」をつくり、毎日昼休みに皇居の周りを走った。青梅マラソン（30 km）、千葉佐倉マラソン（フル）も一緒に走った仲間である。長野駅前の居酒屋で、当時の思い出を肴に大いに飲み、大いに語り合った。長野市の同僚の家には二晩も泊めてもらったうえ、滞在2日目は善光寺、戸隠神社、その他多くの見どころを車で案内してもらった。本当にお世話になりました。



10日目、長野市にゴール



長野の友人と（長野駅前）



長野：戸隠神社の杉並木



長野：松本城

## 8 最後に

これまで病院にはあまり縁がなかったが、去年は2回病院にお世話になった。最初は夏のヘルニアの手術、2度目が秋の帯状疱疹だった。そんなことから今年の自転車旅の計画作りは、実施するかどうかも含め、慎重になった。定期健康診断の結果や事前トレーニング（長距離走）から、なんとか行けそうだったのが1か月前、当初は少し不安を抱えてのスタートだったが、走り出すとそんな不安は吹き飛んだ。

スポーツ苦手の妻は当初、なんでそんなきつい思いをして旅をするのか、理解できない風だったが、8年も続けていると慣れてきたのか、あきらめたのか、自転車で旅に出ることについては何も言わない。

旅の間、妻には毎日、宿に到着した時点で無事到着した旨知らせている。娘とも、スマートフォンの「ライン」で、その日に撮った写真を送るなど連絡を取っている。台湾の自転車友達や国内の友人は「ライン」でエールを送ってくれた。声援してくれるみんなに感謝し、この稿を閉じる。

古川 辰馬

1942年12月15日 台湾高雄市生まれ  
身長166cm 体重55kg（体脂肪率14%）  
自転車歴 退職後に自転車を購入して約12年  
自転車で走ったことのない都道府県数 9県  
（秋田、山形、群馬、千葉、山梨、和歌山、徳島、高知、沖縄）