

サラリーマン的 日本縦断の旅

日本縦断 太平洋ルート *Vol.05* H29/10/4~10/12

【 大阪・天王寺 → 大分・別府 / 753km】

[天王寺より”しまなみ海道”と”とびしま海道”を走り大分を目指す旅の記録]



しまなみ海道・多々羅大橋上の県境。本州・広島県より一旦四国・愛媛県へ。空は快晴、でも暑い～。

大阪 → 別府へのルート (走行距離 753.57km)

▶ 二日目～四日目 [大阪・天王寺 →福山/276.46km]



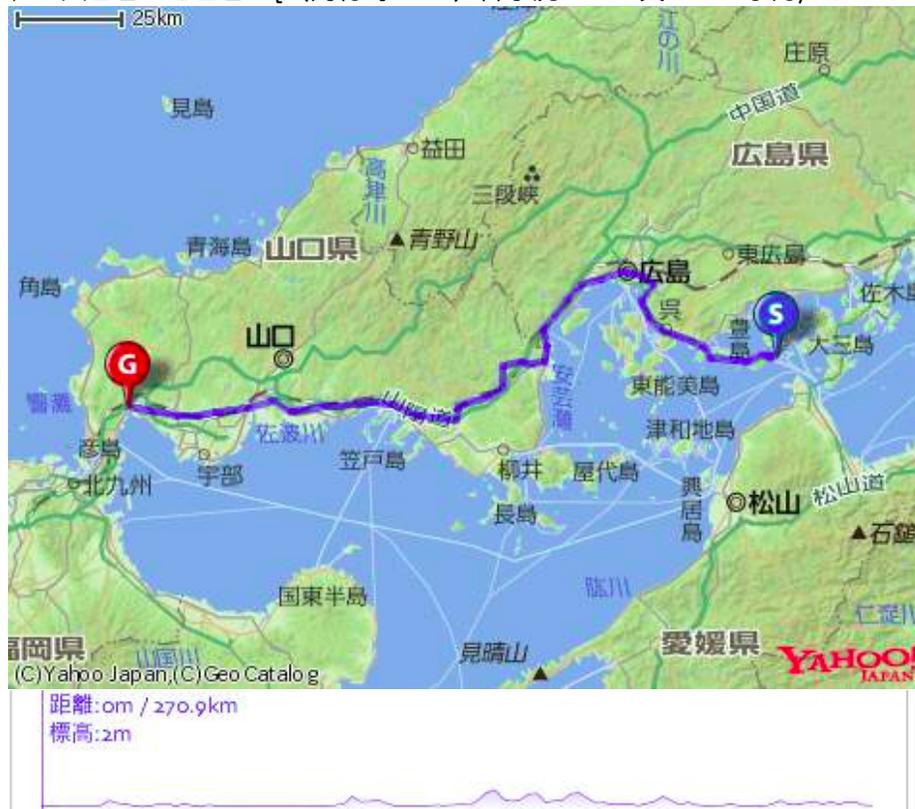
おおむね国道2号線を走行。予想通り、市街地走行に加え信号ばかりでストレスのかかる区間でした。

▶ 五日目 [福山 → しまなみ海道 → 今治/94.69km → フェリーで岡村島(とびしま海道基点)へ。岡村港～大崎下島の御手洗へ/7.8km 走行]



島の一般道から遙か頭上の橋まで、橋によっては約1kmの上り(3%こう配)があります。ここが意外と'脚'を使います。最後の来島海峡大橋が、しまなみ海道のメイン? 絶景の景色でした。

▶ 六日目～七日目 [(岡村島* →) 御手洗 → 呉 → 小月/252.19km]



下関に近づくにつれて大型トラックが多くなり、トンネル同様恐怖～。(*)岡村島→御手洗(7.8km)は、五日目に走行。五日目は広島県の大崎下島の御手洗にて宿泊。

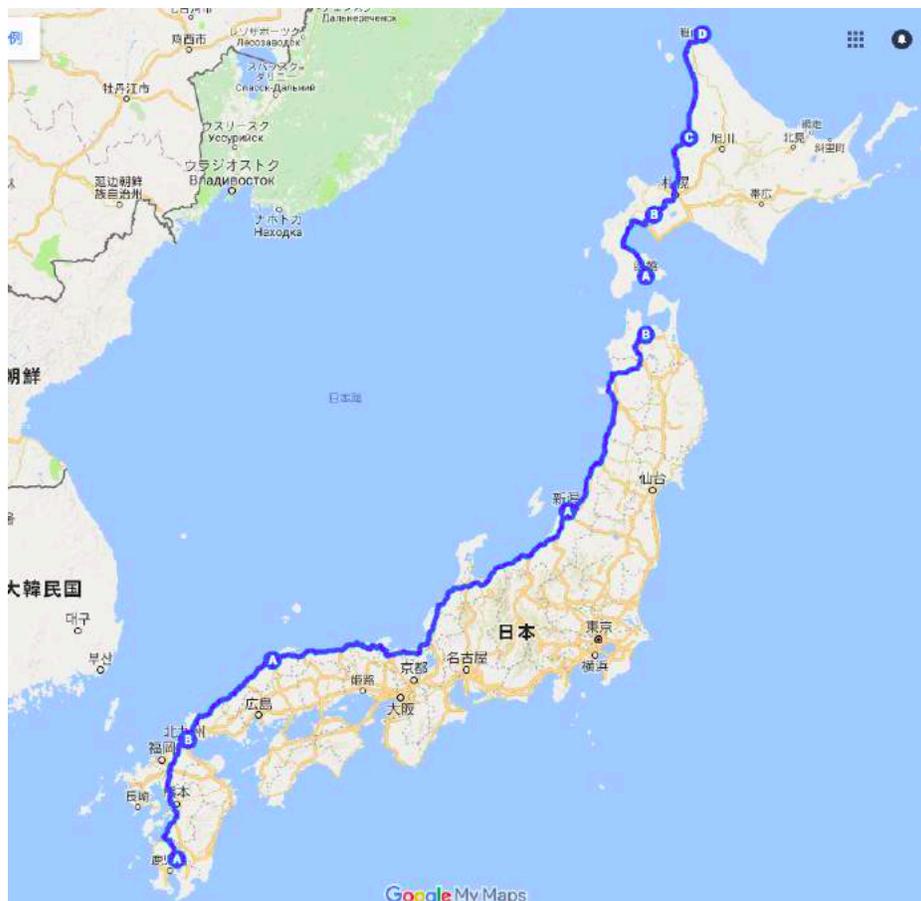
▶ 八日目 [小倉 → 別府/122.41km]



別府の手前にたいした事ない標高の峠が三カ所。暑さに加えこれがきつい～。

日本縦断 これまでの歩み

- ・日本縦断「日本海ルート」(H27/02/28~H29/06/18に達成)

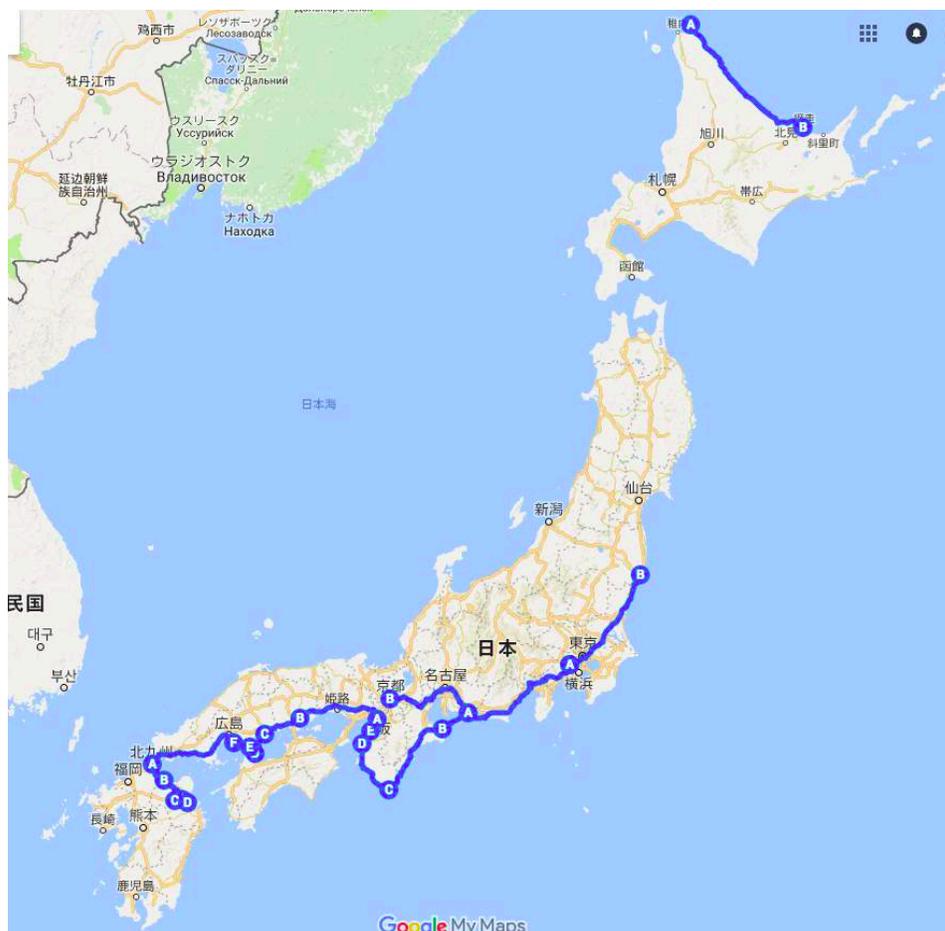


2年4ヶ月でようやく「鹿児島空港→宗谷岬」の日本縦断「日本海ルート」を達成（怪しいですが…）。当初の予定通り日本列島を4分割して走破しました。ほぼ計画通り走破することができました。「鹿児島空港～佐多岬」は、来年走破する予定です。第一ステージではアキレス腱周囲炎の発症で苦しいペダリング。第二ステージは、真夏の鳥取砂丘で猛烈な暑さに。第三ステージでは、秋田と青森にて旧友との再会。第四ステージは、20年ぶりの北海道を堪能しました。やっぱり北海道は自転車乗りの聖地でした。

- ① (第一ステージ) H27/02/28~03/07 鹿児島→出雲 631km (九州&山陰ステージ)
- ② (第二ステージ) H27/07/19~07/26 出雲→新潟 856km (山陰&北陸ステージ)
- ③ (第三ステージ) H28/06/05~06/10 新潟→青森 467km (東北ステージ)
- ④ (第四ステージ) H29/06/13~06/18 函館→宗谷岬 621km (北海道ステージ)

積算走行距離 (鹿児島～宗谷岬) : 2,575 km

・日本縦断「太平洋ルート」(H28/02/27～)



日本縦断「太平洋ルート」は、「日本海ルート」と平行して少しずつ走破していました。今回は、「太平洋ルート」初の九州ステージ参戦となりました。「日本海ルート」で九州を走って以来、2年8ヶ月ぶりとなりました。京都到着時の西本願寺からの鐘の音。いわきで見た東日本大震災の傷跡。紀伊半島の海の碧さ。今年6月の北海道のオホーツク沿岸でみた夕陽。そして今回の「大阪～別府」は、楽勝かと思いきや、暑さでへばったステージとなりました。日本縦断、そんなに甘くはありません…。

- | | | | |
|------------------|-----------------|--------|-------------------|
| ① (Vol.01ステージ) | H28/02/27～03/03 | 東京→京都 | 493km (関東&近畿ステージ) |
| ② (Vol.02_1ステージ) | H28/09/09～09/11 | 土浦→いわき | 169km (関東&東北ステージ) |
| ③ (Vol.03ステージ) | H29/03/04～03/09 | 豊橋→大阪 | 500km (近畿ステージ) |
| ④ (Vol.02_2ステージ) | H29/04/22～04/22 | 東京→土浦 | 101km (関東ステージ) |
| ⑤ (Vol.04ステージ) | H29/06/18～06/21 | 宗谷岬→網走 | 328km (北海道ステージ) |
| ⑥ (Vol.05ステージ) | H29/10/05～10/12 | 大阪→別府 | 753km (山陽&九州ステージ) |

積算走行距離：2,344 km (+「日本海ルート」との合計：4,919km)

日本縦断もいよいよ「太平洋ルート」を残すのみとなりましたが、太平洋側には四国や紀伊半島などそれぞれに1ステージを要するルートがあり、時間もかかり走行距離も伸びます。

第一日目 10/4(海老名→大阪天王寺/夜行バス・ブルーライナー)

- ・ルート：海老名～（東名高速）～ 大阪・天王寺
- ・天気：☀

休暇がまとめて取れたので、急遽思い立って日本縦断「太平洋ルート」の一 구간を走ることにしました。日本縦断「日本海ルート」(鹿児島→宗谷岬)は、2年4ヶ月かけてようやく今年6月に達成しました。その間、「太平洋ルート」も少しずつ走破してきました。10月に縦断の旅をするのは初めてでした。陽気もいいので、楽勝かと思いきや波乱の展開となりました。

今回のスタート地点は今年3月に走破した、「豊橋→潮岬→大阪'岸和田」のゴール地点の大阪としました。但し、夜行バス・ブルーライナーの停留所は、大阪'天王寺'にあります。迷いましたが、岸和田に輪行で移動することなく天王寺スタートとしました。さすがに、夜行バスでの移動で、寝不足の身体にはキツイと判断しました。この日の目標は、早めに明石のホテルに着いて、旅の疲れを取ることでした。

今回利用したブルーライナーは輪行袋が積載可能な夜行バスです。自転車仲間でも興味がある人が多いので、ブルーライナーについて少しご紹介したいと思います。

「ブルーライナーは、「関東⇄関西便」、「関西⇄金沢便」、「アミー号 関東⇄名古屋 便」、「アミー号 関東⇄新潟便」の4路線走っています(H29/11/5現在)。バス1台につき先着2台限定です。予約の際は、直接ブルーライナー予約センターまで電話することになります。積込料金として、運賃とは別途自転車一台につき1,500円かかります。注意しなくていけないのは、自転車は輪行袋に入れ、トランクには横に寝かした状態での積み込みとなります。今回、その対策として、変形防止のため前後車輪のクイックリリースを予め外しておきました。また、ホームセンターにて工事現場で見かける白いパイプの保護材を購入し、フレームと車輪ハブ軸が干渉する部分に養生しておきました。トランク内は相当振動があると思われ、普段は使わない部材を使用し保護に努めました。その甲斐あってか、天王寺の降車場所近くの広場でロードバイクを組み上げた時、無傷でパーツ類の損傷などもありませんでした。

今回は知人のご好意で輪行した自転車共々、バスル海老名まで送迎してもらいました。近くにはマクドナルドがあり、待ち時間コーヒーを飲んでいました。当初、自宅より自走し、バスル海老名にて輪行する計画でした。バスル海老名は、ただの何もない駐車場です。自走した場合、輪行する場所には困りませんが、少々くらい中での作業となると思われました。また屋根などもなく雨天時には駅などでの輪行が必要かもしれません。

ブルーライナーA便は、ほぼ定刻通り23:40頃到着しました。大宮を21:00に出発し、途中新宿、横浜を経由し海老名に到着します。バスが到着するとまず予約の確認が行われ、その後にトランクへ自転車の搭載ができます。基本的には、自分自身でトランクへ輪行袋を横向きに搭載するようです。ガランとしたトランクに輪行袋がぽつんと置かれている状態でした。この日の便は満席でしたが、自転車は一台だけでした。バスは、24:00に大阪に向け出発しました。カーブなどで輪行袋がトランク内を滑らないかと心配になりましたが、天王寺に到着時、置いた場所にそのまま鎮座していました。

人間はというと、4列シートの座ることになりますが、夜行バスと言うこともあり、全ての窓には遮光カーテンがかけられ、運転席の後ろ側にもカーテンがかけられます。車内はほぼ真っ暗な状態での移動となります。私は、進行方向左側の一番前の窓際のシートでした。海老名を出ると東名高速道路に入り、すぐに15分の休憩となりました。乗車直後に、注意事項がアナウンスされます。休憩のSAに到着すると、車内の常夜灯がつき、運転席のカーテンが開きます。各休憩時のアナウンスなどは一切ありません。これは、就寝している乗客への配慮です。自分が降車しなければ、どのSAにいるのかも全くわかりません。大阪まで三回の休憩がありました。三度目の休憩は、5:05でした。初めてトイレにいきました。場所を確認すると土山サービスエリアでした。窮屈な状態で、殆ど眠ることができませんでした。国内の夜行バスは、東京→秋田行きに乗車以来、ほぼ25年ぶりとなります。海外では、北米、南米で数えきれない程、夜行バスには乗車していましたが、昔のことで体力的も、だいぶ辛い移動となりました。

天王寺にはほぼ定刻通り、7:10に到着しました。トランクにはそのままの状態での輸送袋がありました。運転手さんが、「降ろしましょうか？」と声をかけてくれましたが、自分でトランクから引きずり出しました。運転手さんにお礼を言うと、「また利用して下さい」と言われたのが印象的でした。

すぐに降車場所の天王寺駅前にある広場で、自転車の組み立てに取りかかりました。損傷がないか確認の為でした。ロードバイクは全くの無傷で、変速機などパーツ類へのダメージもありませんでした。こうしてようやく別府への旅がスタートしました。

私の乗車したブルーライナーは、若い人で満席でした。このバスの最終下車地はUSJでした。両夜行でのUSJ訪問でしょうか…。

今回、初めてブルーライナーでの輸送をしましたが、結論を言いますと、今後も利用したいと思います。確かに、バス本来の居住性は4列シートということもあり、居心地がいいものではありませんでした。ただ、バスが着いてその場で自転車を組み立てれば、スタートできるのはやはり魅力です。但し、所有しているオーダーキャンピング車などでは、利用することはないと思います。やはり、横置きでの積載は、不安なものがあります。アンカーのアルミロードバイクは、市販のものであり、すでに鹿児島～青森まで走破しており、相応の傷もあります。旅の勲章です。このロードバイクなら何があっても諦めがつきます。」



今回の旅のスタートは、大阪の天王寺駅。夜行バスでの到着です。ブルーライナーから降りるとすぐさま自転車を組み立て、出発準備完了！さあ、明石をめざすぞ～。その前にちらっと大阪城に立ち寄ることに。

第二日目 10/5 (天王寺/大阪～明石/兵庫)

- ・ルート：大阪天王寺 ～ (国道2号) ～ 明石
- ・走行距離：64.57km 平均速度：19.7km/h 最高速度：41.5km/h 走行時間：3時間16分
- ・天気：☁



この日は、夜行バスでの疲労も考慮し、距離は65kmに抑えました。さすがに夜行バスでの道中は堪えます。殆ど熟睡することもなく、大阪に到着しました。眠気を気にしながらのんびりと明石に向かうことにしました。

降り立った天王寺駅は少し肌寒かったものの、徐々に気温も上がり天気にも恵まれた一日でした。

スタート直後、天王寺駅よりほど近い、大阪城に立ち寄りしました。さすが天下の大阪城、広々とした敷地が広がっていました。6月の北海道ステージ以来の長距離サイクリングとなりました。北海道ステージでは、事前にそこその距離を踏んでいましたが、今回は殆ど自転車に乗らずにスタートを切ることであり、正直下関まで行けるか少し不安でした。

国道2号線をひとまず神戸方面に向け、走り始めましたが、交通量も多く、信号の連続でペースが上がらず少し焦りました。兵庫県の尼崎市に、9:43に入りました。縦断の旅、

二度目の兵庫通過でした。一度目は、日本縦断第二ステージにて日本海側の諸寄にて宿泊しました。

神戸の南京町では、予め中華レストランに目星を付けていました。問題は、ロードバイクの駐輪でした。これまた事前に元町駅前に駐輪場があることを調べておいたお陰で、難なく駐輪し、歩いて南京町を散策しました。目指す、「劉家荘」は長安門近くのメインストリートから奥まったとても分かりづらい場所にありました。ここで、酢豚定食を注文しました。この味でこのボリューム？大満足な昼食でした。狭い店内は、常に満席でした。地元の人が多い中華レストランでした。この次、神戸に行った時にも是非行きたい店です。

南京町での昼食後、メリケンパークを散策。神戸ポートタワーの前で記念撮影をし、この日の目的地・明石に向かいました。明石までの国道2号線、左折専用レーンが多く走りづらくて仕方なかった…。

高校の自転車競技部時代の遠征以来の明石となりました。駅前には再開発され、当時の面影を知る由もありませんでした。初日は、明石駅近くのビジネスホテルを予約しておきました。とにかく、夜行バスでの疲れを取り、明日以降のライディングに備えるために早めにチェックインしました。2時前に明石駅に無事到着し、2時過ぎにはチェックインさせてもらえました。ロードバイクも室内持ち込み可という、自転車乗りにはうれしい宿でした。

この日楽しみしていた、明石焼は2店ほど目星を付けておきました。第一候補は、すでに閉店時間近でした。もう一店舗は、再開発で移転？となっていました。明石焼の店を探す気力もなく、駅近くにて夕食を済ませ、ホテルに戻って明日に備えることにしました。遠かった明石焼でした…。

前夜より夜行バスに乗り、早朝大阪を出発した長い第一日目を終えることになりました。



大阪城の正面玄関「大手門」にて。大阪城、でかい！



大手門よりの天守閣（中央）を。



大阪天王寺から出発し兵庫県尼崎市に入りました。兵庫県は縦断の旅、二度目の通過です。一度目は縦断・日本海ルートで諸寄に泊まりました。



神戸の南京町のランチを食べた長安門近くの「劉家莊」。地元の人が多い、ローカルな中華のお店でした。この酢豚定食が忘れられない～。



南京町広場。修学旅行生で溢れていました。



JR神戸線・元町駅前の駐輪場。この駐輪場は事前に調べて行きました。1時間程の南京町でのランチと散策、特にいたずらとかはありませんでした。



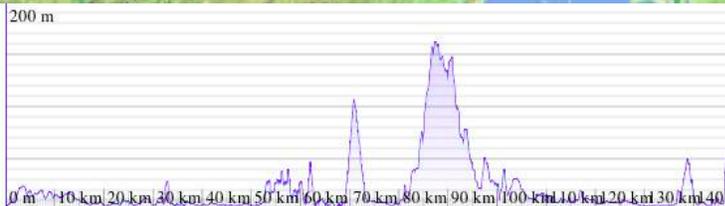
明石への出発前にメリケンパークにある神戸タワーを。当初は埠頭上に建設されたが、メリケンパーク造成などにより、現在は埠頭上に位置していないようです。



この日の目的地「明石駅」に到着しました。距離的にも 60km 程、のんびり神戸でランチをしての到着でした。ビジネスホテルは、駅のすぐ近く。明石焼たべるぞ〜、と思いきや、目的の店はすでに移転していました。

第三日目:10/6 (明石/兵庫～倉敷/岡山)

- ・ルート：明石～(国道250号)～伊部～(国道2号)～岡山～(国道250号/国道30号線/国道2号線)～倉敷
- ・走行距離：148.05km(積算走行距離：212.63km) 平均速度：22.3km/h 最高速度：n/a
走行時間：6時間38分
- ・天気：



夜行バスの疲れか、朝まで熟睡出来ました。縦断中いつも一番気になるのは、やはり天気。早朝、窓の外は曇り空！でした。1日中、雨の予報だったので、面食らいました。少しでも雨天走行の時間を減らしたいので、急いで朝食を食べ、8:10に明石のホテルを出発しました。

国道2号線を西明石まで。そこから、国道250号線をひたすら岡山方面に向かいました。たつの市まで、信号と渋滞の連続で思った以上に時間を要しました。たつの市から先は、“地方の3桁国道”に変わり、ホッとしました。

姫路に入ると心配していた雨が降り始めました。何とか雨具を着ないで凌いでいると、小雨に。雨具を着るとペダリングしづらくなるので、いつもなるべく着ないようにと思っています。

午前11時、赤穂のファミレスで休憩がてら早めのランチを取ることにしました。またもや、出発しようとするすると雨が強くなってきました。空は明るく、止みそうな気配があり、雨具を着ることはありませんでした。赤穂市内に入ると本降りとなり、散策するつもりでしたが先を急ぐことにしました。すこし残念…。

伊部で再び国道2号線に入り、岡山方面に向かい、またもや国道250号線に入って岡山市内に入ることになりました。岡山市内からは、国道2号線のバイパスを迂回するため、県道162号線で倉敷まで走行することに。

この日の走行距離は、148km。明石から倉敷まで予想より距離があり、疲れました。この日の宿泊先は倉敷ユースホテル。ユースは、小高い丘の上にありました。目前で、土砂降りに。とほほです。夕食の提供がないので、コンビニでおにぎりなどを買出ししました。雨宿りしても一向に止む気配がありませんでした。結局、雨具なしで坂を駆け上がりユースホテルに到着しました。

平日でもあり、この日の宿泊客はニュージーランド人の男性教諭と二人きりでした。ニュージーランド人の先生は、以前倉敷市の学校で英語教師をしていました。交換ホームステイの引率で来日し、先生だけはユースホテルに宿泊していました。ニュージーランド人の生徒（中学生20名くらいだったか）を倉敷市内のホストファミリー宅に宿泊させていました。そのホストファミリー宅の生徒は、ニュージーランド人生徒の家にホームステイし、お互いの家を相互訪問します。残念ながら、先生とは会話できませんでしたが、ペアレントのお母さんが詳細を話してくれました。

明日は、雨が降っていませんように！と祈るばかりでした。



兵庫県たつの市にある道の駅「みつ」にて。播磨灘を眺める風光明媚なところでした。バイクラックが、サイクリストの多さを物語る？



道の駅「みつ」では、瀬戸の牡蠣や旬魚が味わえるみたいです。お昼にはほど遠い9:56でした。残念～。



兵庫県の南西部の赤穂浪士で有名な赤穂市に。年間を通じて晴天率が高いので、塩田が栄えた…。しかし、この後雨がよいよ本降りに。



国道250号線でいよいよ岡山県備前市に。ついに雨が降り始めた～。



140km 以上、ほぼ雨天走行。ユース到着直前に土砂降りに！これはキツイ…。倉敷ユースホテルに到着。ホステラーは、NZ 人の男性教諭と二人だけ。

第四日目：10/7（倉敷/岡山～福山/広島）

- ・ルート：倉敷 ～（国道2号）～ 福山
- ・走行距離：61.78km(積算走行距離：276.46km) 平均速度：18.3km/h 最高速度：39.6km/h
走行時間：3時間22分
- ・天気：☀



倉敷ユースは、快適な宿でした。私の他に宿泊客は、ニュージーランドの先生の二人だけでした。昨夜、ユースホテルのお母さんと2時間くらい雑談しました。ユースホテルの話から時事問題まで多岐に渡りました。ビジネスホテルばかりだと旅も味気なくなります。

部屋は一人で占有させていただきました。私が出発した晩には、少年サッカーのチームが宿泊するとのことでした。週末は、このような利用が多いみたいです。青少年の宿としては、健全です。ユースのホステラーも高齢化が進んでいます。

9時過ぎに、ユースを出発し、倉敷美観地区を散策しました。倉敷川沿いのレトロな街並みは、一見の価値ありです。それにしても、中国人観光客の多いこと！

この日の走行距離は約60km。時間も十分あるので倉敷駅まで、自転車を押し歩きして街を見て回りました。駅前の国道429号線(旧国道2号線)を福山方面に向かいペダルを漕

ぎ始めました。のんびりした道と思いきや、大型トラックが多いこと！道も狭目で、気を使いながらの走行となりました。

岡山市内を通り、この宿、福山市内より先の山陽本線の松永駅近くのゲストハウスに無事到着しました。チェックインは午後5時でした！仕方なく、松永の街を散策して時間を潰していました。4時過ぎにゲストハウスに戻り、昨日の雨天走行で汚れたロードバイクをきれいに拭き取り、異常箇所がないか自転車の軽メンテをしていました。

ゲストハウスのオーナーは、比較的若い方で旅が好きな方でした。こんな宿に泊まれと嬉しくなります。自転車も好きですが、旅も大好きな私にとっては、理想的な宿です。この宿は、しまなみ海道基点の尾道にも近く、サイクリストの多くは尾道から今治へ、今治から尾道へとしまなみ海道を目指します。夜、しまなみ海道について詳しく教えて頂きました。私の場合、今治からフェリーで岡村島（愛媛県に位置）に渡り、隣の広島県の大崎下島まで走るようになっていました。ペース配分や休憩ポイントなど、前半戦よりも後半戦で時間を使った方がしまなみ海道を楽しめるとアドバイスがありました。

この日、翌日のしまなみ海道に備え、早めに就寝することにしました。三連休の初日、ゲストハウスには、多くの宿泊客がいましたが、とても静かな宿でした。当たり前ですが、静かな宿は落ち着きます。縦断の旅、まだまだ続きます～。



お世話になった倉敷ユースホステル。前夜の宿泊客は、ニュージーランド人の先生と二人だけ。快適な宿でした。



倉敷の美観地区。早朝なので、観光客も疎ら。それにしても中国人ツアーリストは多かった。



倉敷と言えばやはりこの景色でしょうか？風情たっぷりです。



倉敷駅前にて。これから広島県の福山市に向かいます。



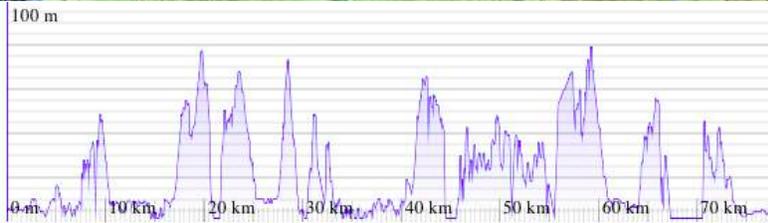
国道2号線の広島県福山市。路面はまだ濡れています。



国道2号線より見えた草戸稲荷神社に寄り道。目的地福山市松永駅まではもう少し。福山市の人気初詣スポットとか。時間がある時には、なるべく寄り道をします。

第五日目： 10 / 8 (福山/広島～今治/愛媛～大崎下島/広島)

- ・ルート：福山 ～ (国道2号) ～ 尾道 ～ (しまなみ海道) ～ 今治 ～ (フェリー) ～ 岡村港 ～ 大崎下島
- ・走行距離：102.49km(積算走行距離：378.96km) 平均速度：21.6km/h 最高速度：47.9km/h
走行時間：4時間43分
- ・天気：☀



この日のルートは、松永のゲストハウスより30分程の尾道駅前より渡し船に乗り、しまなみ海道を愛媛県今治市へ。さらに、今治よりフェリーで愛媛県の岡村島に渡り、隣に位置する広島県の大崎下島のゲストハウスまでの約100kmでした。

前日の夜、松永のゲストハウスのオーナーの方と話した結果、「松永～尾道～今治」間で早めのペースで走ったとしても5時間程。午前7時にゲストハウスを出発し、今治着が12時となります。今治港発岡村港行のフェリーの出航時刻は、14:45、もしくは15:30となります。岡村港～大崎下島の宿のある御手洗地区まで7.8km、おおよそ30分くらいの所要時間となります。できれば、14:45のフェリーに乗船し、午後4時くらいには宿に到着するイメージで走行することにしました。

ゲストハウスのオーナーの話では、尾道の対岸の向島、次の因島は少し急ぎ足でもいいのでは？というアドバイスでした。実際に走ってみると、今治に近づくにつれ、瀬戸内海がきれいに見えました。

今回の縦断の旅のメインとなるルートでした。ゲストハウスを出発すると快晴で汗ばむほどの暑さでした。すでに尾道駅前には、多くのロードバイクが集まっていました。ランドナー系の自転車は一台もありませんでした。今回、今年6月に北海道に持ち込んだ東叡キャンプギアではなく、ロードバイクでのしまなみ海道でしたが、やはりそのあたりはいつも気になります。

尾道駅から対岸の向島行きの渡し船に乗って、所要5分、しまなみ海道をスタートしたのは、7:30でした。渡し船から下船すると一目散に走っているロードバイクもいました。私は、のんびりと最後尾からのスタートとなりました。しまなみ海道は、高速道路部分の橋のみ車と並走し、橋以外のコースは、島の一般道を走行します。向島と因島を結ぶ因島大橋は、二層構造になっており、自転車は車道の下層を走ることになります。そのため、あまり橋からの眺望もありませんでした。

しまなみ海道のルート上には、以下の島々と橋が架けられています。

尾道駅前～(渡し船)～向島～ (1.因島大橋) ～因島～ (2.生口橋) ～生口島～ (3.多々羅大橋) ～大三島～ (4.大三島橋) ～伯方島～ (5.伯方・大島大橋) ～大島～ (6.来島海峡大橋) ～今治

6つの橋は、遥か頭上を通っています。橋によっては一般道から橋の入口まで、約1km(3%勾配)ほどの上りと下りがあります。これがキツイ！今治まで約76km、途中「多々羅しまなみ公園」の大休止30分(サイクリスト聖地の記念碑あり)、来島海峡大橋のたもとにある道の駅「よしうみいきいき館」で小休止10分、今治駅に着いたのは、12:10でした。休憩時間を除くと4時間のライティングでした。このコース、レンタルのママチャリなども走っていますが、思った以上にキツかったです。島の中の一般道も、アップダウンがあり、脚を使います。ただ、景色は最高！です。来島海峡大橋からの瀬戸内海が、一番でした！自転車好きな人は、是非一度は！！

▶ 写真で順を追って「しまなみ海道」のルートをご紹介します。



7:28 尾道より渡し船に乗船し、対岸・向島に到着。いよいよしまなみ海道の旅がスタートします！



7:58(スタートより30分) 向島と因島に架かる「因島大橋」の因島側。「因島大橋」は二層構造になっており、自転車は下層部分を走り、眺望は望めません。宿のオーナーの、「この辺り少し急ぎ足でもいいのでは？」という意味がなんとなくわかりました。



7:58(スタートより30分) 「因島大橋」を渡り、橋の下から瀬戸内海が少し…。



8:27(スタートより59分)二番目の橋「生口橋」。車道の横を走行していきます。この辺り、サイクリストもまばら。



8:56(スタートより1時間28分) 「生口島」のサンセットビーチにて。遠くに三番前の橋「多々羅大橋」が見えます。この辺り、海岸線横を走行します。気持ちいい～。



9:10(スタートより1時間42分) 「生口島」のサンセットビーチを經由し遥か頭上にあった「多々羅大橋」の入口へ。橋を通過する毎に、坂を上らないといけません。疲れる～。



9:15(スタートより1時間47分) 三番目の橋「多々羅大橋」にある県境。いよいよ初四国となりました！自転車での愛媛はもちろん四国での自転車走行は人生初です！



9:24(スタートより1時間56分) 「多々羅大橋」を渡り、大三島の道の駅「多々羅しまなみ公園」にある「サイクリスト聖地(*)」記念碑。ここで大休止。伯方の塩ソフトクリームは、一度は試してみたかった。味は、少し塩味がする程度の普通のソフトクリームかな。

(*)「瀬戸内しまなみ海道振興協議会と台湾サイクリスト協会が、瀬戸内しまなみ海道と日月潭(リーユエタン)のサイクリングコースとの姉妹自転車道協定を締結したことで、国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」が開催されたことを記念するとともに、瀬戸内しまなみ海道が「サイクリストの聖地」として、多くの人々に愛されることを願い建立したものです。二つの穴は自転車の車輪を、上の大きな石は自転車のサドルをイメージ。」(「株式会社しまなみ」HPより抜粋)



10:17(スタートより2時間49分) 大三島と伯方島をむすぶ四番目の「大三島橋」。広い自転車歩行者道が続きます。



10:34(スタートより3時間06分) 五番目の「伯方・大島大橋」と通過。雲はややどんよりしていますが、暑い～。



10:35(スタートより3時間07分) 「伯方・大島大橋」より。下にはキャンプをしている人が…。ここはいい～。



11:12(スタートより3時間44分) 大島にある道の駅「よしみいきいき館」よりしまなみ海道最後の来島海峡大橋を望む。



11:13(スタートより3時間45分) 大島にある道の駅「よしみいきいき館」にはロードバイクが溢れていました。すぐ近くには海鮮BBQのいい匂いが～。



11:34(スタートより4時間06分)。 来島海峡大橋までは、スロープを上ります。今治までもう少し。この辺りの瀬戸内海が一番絵になる風景でした。



12:08(スタートより4時間40分)。今治駅到着。休憩時間(40分)除くと尾道の対岸・向島より今治駅まで所要4時間でした。そんなに早いペースでもなく、途中停車してはシャッターを切っていました。



14:45の今治港発のフェリーで、愛媛県の岡村島へ。岡村島まで静かな瀬戸内海を航行。（所要：1時間20分）



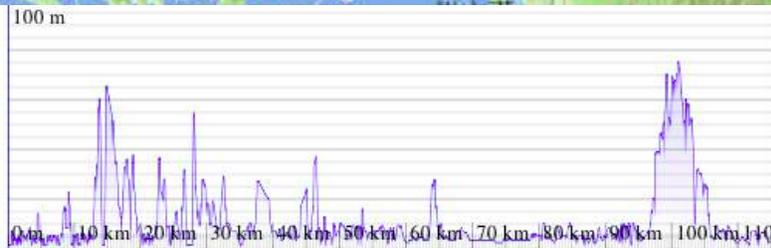
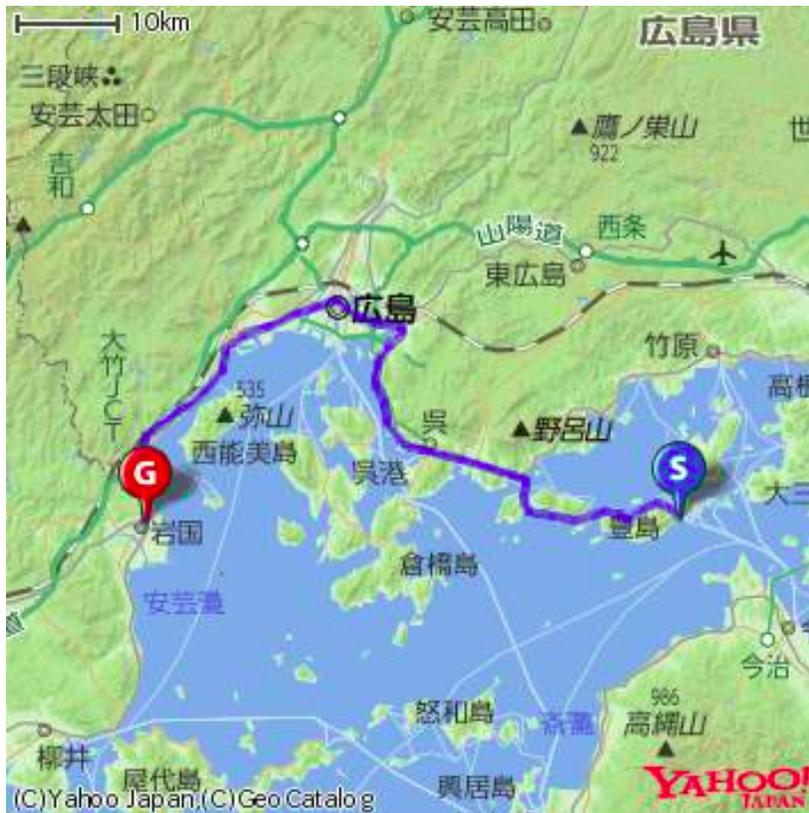
愛媛県の岡村島に到着。自転車はフェリーの端っこにロープで固定されます。いよいよ岡村島よりとびしま海道のスタートとなります。



とびしま海道の大崎下島の御手洗地区。宿泊したゲストハウスはこんなレトロな街並にありました。

第六日目： 10/9 (大崎下島/広島～岩国/山口)

- ・ルート：大崎下島 ～ (とびしま海道) ～ 安芸灘大橋 ～ (国道185号線) ～ 呉 ～ (国道31号線) ～ 海田 ～ (国道2号線) ～ 岩国
- ・走行距離：109.57km(積算走行距離：488.53km) 平均速度：21.7km/h 最高速度：46.6km/h
走行時間：5時間02分
- ・天気：☀



大崎下島の御手洗地区の夜は、本当に静かでした。夕食後に見上げた星空のきれいなこと！ゲストハウスはまだオープンしたてで、その昔は病院でした。ゲストハウスには、5人が宿泊していました。その内の3名がサイクリスト、その他にライダー1名、JRラー1名の顔ぶれでした。

朝食は、夕食同様、徒歩5分程の「タカちゃん弁当」に食べに行きました。ご飯が美味しい。卵かけご飯で、もう一杯おかわりしてしまいました。昨晚の夕食同様、ゲストハウスの管理人さんを交え、宿泊者全員で一つのテーブルを囲んで食べました。この島はお勧めです。H27年2月より日本縦断の旅を続けていますが、是非もう一度来たいという宿のひとつになりました。

7:35、お世話になったゲストハウスを後にしました。総延長30kmの「とびしま海道」は、最後の安芸灘大橋まで、のんびりしたところでした。

とびしま海道は、「岡村島～中の島～平羅島～大崎下島～豊島～上蒲刈島～下蒲刈島（～呉市）」へ続く、7つの島と本州側に繋ぐ安芸灘大橋を含め7つの橋で結ぶルートです。しまなみ海道同様、路側帯にはブルーラインが引かれ、道に迷うことはありません。サイクリストの数も少なく、しまなみ海道とは、大違いです。コースは、もっぱら海岸線で、海辺がとても近かったです。しまなみ海道のようなスケール感はありませんが、とにかくローカルです。旅好きにはお勧めです。

最後の安芸灘大橋は、自転車も有料と聞いていましたが、歩道を走行すれば、無料です。車道を走って行くと、料金所のセンサーが反応してしまうため、有料とのことでした？

国道185号線、国道31号線を走り広島に着いたのは正午過ぎでした。原爆ドームを遠めに見て、広島平和記念公園にある原爆死没者慰霊碑で黙とうしてきました。30年ぶりのお参りとなりました。

広島から岩国市まで国道2号線を走行。広島ナンバーの大型トラックがギリギリを通過する！恐怖の連続でした！

▶ 写真で順を追って「とびしま海道」のルートをご紹介します。



元々、本当の病院だった建物をゲストハウスに改修しています。ゲストハウスの玄関は、建物右側にあります。こちらは、夜になるとゲストハウス宿泊者のためのバーの入口となります。



夕食と朝食は近くの「トヨちゃん弁当」にみんなで食べに行きました。ごはんのおいしいこと！大崎下島の御手洗地区にて。



8:32出発！ これより「とびしま海道」の残りを走ります！（前日に岡村港～大崎下島間を走破/距離：7.8km）ゲストハウスの入口。大崎下島の御手洗地区は、本当に静かな離島でした。



8:38(スタートより6分) 大崎下島より昨日渡った「中の瀬大橋」をバックに。



8:55(スタートより27分) 大崎下島と豊島に架かる「豊浜大橋」への入口。



9:01(スタートより29分) 「豊浜大橋」からさっき走って来た大崎下島を。



9:01(スタートより29分) 「豊浜大橋」より対岸の豊島ののどかな漁港を。とにかく、のんびりしたところですよ。



9:01(スタートより29分) 「豊浜大橋」。車も走っていない…。すれ違うサイクリストも殆どなく、時折数名の集団を追い抜く程度…。



9:58(スタートより1時間26分) 本州側に繋がる最後の「安芸灘大橋」の料金所。本州側にのみ料金所があり、歩道を走れば自転車も無料です。あっという間の、「とびしま海道」でした。殆ど車の往来もなく、この先広島経由で岩国までの国道2号線は車が多くしんどかったです。



呉から岩国への途中、運十年ぶりに広島に立ち寄りました。外国人のツーリストがやけに目立ちました。



広島平和記念公園にて、原爆死没者慰霊碑で久方ぶりにお参りをしてきました。中央からは原爆ドームが見えます。

第七日目： 10/10（岩国/山口～小月/山口下関～小倉/福岡）

- ・ルート：岩国 ～（国道2号）～ 小月 ～（輪行/JR山陽本線）～小倉
- ・走行距離：142.62km(積算走行距離：631.15km) 平均速度：22.5km/h 最高速度：47.2km/h
走行時間：6時間19分
- ・天気：☀



7時25分、朝食を取り岩国のビジネスホテルをスタートしました。天候は曇り空でした。

この日は、山口県の小月駅まで走り小倉まで輪行し、関門海峡は山陽本線でショートカットするルートでした。あらためて高低差を見ると、アップダウンのあるコースだったことがわかります。

まず目指すは、5kmほど郊外にある錦帯橋。国道2号線を外れ、1kmのところ錦帯橋はありました。過去にも訪れているところですが、錦帯橋を見た瞬間、感動しました！これぞ、日本の美です！あまり建造物には、心が動かないほうですが、錦帯橋は違いました！

「日本三名橋や日本三大奇橋に数えられており、名勝に指定されている。5連のアーチからなるこの橋は、全長193.3メートル、幅員5.0メートルで、主要構造部は継手や仕口といった組木の技術

によって釘は1本も使わずに造られている。石積の橋脚に5連の太鼓橋がアーチ状に組まれた構造で、世界的に見ても珍しい木造アーチ橋として知られる。」（ウィキペディアより抜粋）

防府に入ると防府バイパスを進みました。交通量はさほどでもないのですが、大型トラックの多さに加え、3本の長いトンネルがありました。第3防府トンネルは、長さ1.8kmもあり、歩道もなく恐怖でした！

その先の国道2号線は、大道駅の先から山口市今坂まで、自動車専用道路となっていました。自転車は、10km近く側道を走らされました！これで時間を食いました！農道みたいなところを上ったり下ったり…。一昔前は、バイパスやら一般道の自動車専用道路など、殆どなく地図通り行けば目的地に着けました。今は、予め調べていかないと、バイパスなど自転車通行不可のところも多く、迂回路を探すのに手間取ったりしてしまいます。昔は、良かった～。

追い討ちをかけるように、山口市今坂から小月まで高速道路のような国道が続き、トラックがかっ飛ばしている！交通量は少ないものの2度と走りたくない道になってしまいました！

15:57、山口県下関市の小月駅に到着し、今回の旅の山陽ステージは終了となりました。小月駅で輪行し、山陽本線で小倉まで移動しました。小月駅で下関行きの山陽本線を待っているとローカルな列車が入線してきました。台湾国鉄を彷彿させる車両には、夕方でもあり通学の高校生の姿が目立ちました。下関で小倉方面行きの列車に乗り換え、関門海峡は鉄道で越えることになりました。日本縦断第一ステージでは、関門トンネル人道を通り、門司から下関に行きました。それにしても、下関駅、小さかったな～。日本縦断の旅、始まって以来の電車移動となりました。

下関駅から小倉駅に降り立ち、輪行袋を担いだまま徒歩10分程のビジネスホテルにチェックインしました。繁華街・小倉で部屋の中にロードバイクがあり安心して就寝できました。（日本縦断「日本海ルート」第一ステージで同じく小倉の大手ビジネスホテルに泊まった時には、ホテルの通用口の目立たないところに、駐輪することになりました。しかし、繁華街の真ん中であつたので、少し心配でした。）

ビジネスホテルには、小さな温泉施設があり、旅の疲れが取れました。



名勝 錦帯橋。日本の美！日本人に生まれて良かった～。



早朝で、観光客も少なく。



国道2号線は、大道駅の先から山口市今坂まで、自動車専用道路となっていました。止む無く側道（左側の道）を行くことに。こんな道を10km走ります。たよりは、心もとない「下関→」の標識だけ。



国道 2 号線は、山口県下関市に入りました。



山陽本線小月駅より小倉駅まで輪行で移動。縦断の旅初のワープです。H27/3/4 に小倉～小月間は走破しているので、重複区間を電車移動としました。



とにかくローカルな駅でした。



下関駅で小倉行き山陽本線に乗り換え。小さな駅でした。

第八日目： 10 / 11 (小倉/福岡～別府/大分)

- ・ルート：小倉 ～ (国道10号) ～ 別府
- ・走行距離：122.41km(積算走行距離：753.57km) 平均速度：22.6km/h 最高速度：n/a
走行時間：5時間24分
- ・天気：☀



ホテルで朝食を取り、併設の温泉で朝風呂を浴びてから、6:40に出発しました。スタートの前に、ホテルの駐車場にて、ロードバイクの組み立てを行ないました。こんなことも日本縦断の旅で初めてのことでした。

このステージ最終目的地・別府まで、国道10号線をひたすら南下しました。その距離、おおよそ100km+ α 。楽勝と思いきやしんどいライドとなってしまいました。

11:15、豊前に入り、ファミレスにて早めの昼食をとりました。国道10号線は、のんびりとした国道でした。日本縦断第1ステージ以来、2年8ヶ月ぶりの九州となりました。

13:12、大分県に入るころには、気温も上昇し、おまけに立石峠、赤松峠と大した標高ではないのですが、暑さも重なり体力を消耗しました。100km程度の距離のはずで、余

裕を持って走っていました。結局、別府駅に到着したのは、16:44でした。予定より2時間ほど遅い到着でした。

暑さでバテマした。夏の時期と違い、スタート地点の関西では気温が低く、九州では30℃近くと温暖差があり、コンディション作りが難しいステージでした。

別府駅から宿泊する鉄輪（かんなわ）温泉までは、8km程ありました。海沿いの国道10号線から鉄輪温泉まではずっと上り坂が続きます。鉄輪温泉に入りユースホステルの場所がわからず、ネットで検索をして場所を確認し、最後まで気が抜けない一日となりました。

鉄輪温泉では、ユースホステルのペアレントさんのお勧めの徒歩10分程の「ひょうたん温泉」に入湯しに行きました。夜7時くらい、観光客は夕食時間帯のせいか、広い温泉には殆ど客はいませんでした。この「ひょうたん温泉」には、東洋一の瀧湯や砂湯もあります。八日間の旅の疲れが取れました。大阪の天王寺からの走行距離は、753km(別府駅から宿泊先のユースまでの距離も含む)。このステージ、意外にも暑さとの戦いでした。

翌朝、こちら徒歩7～8分くらいのところにある「渋の湯組合温泉」に朝風呂を浴びに行きました。ちょうど地元の人が一人入っていました。「どこから来たの？」と聞かれ、それからしばらく雑談をしていました。久しぶりに、旅している～と思いました。



小倉より国道10号線を南下、大分県に入りました。車は少なく走り易い国道でした。「ようこそ大分へ」の看板。ただ、気温が高めで体力消耗…。



16:47、このステージの目的地・別府駅に到着しました。大阪天王寺駅からの走行距離は745kmでした。楽勝かと思いきや、後半九州に入り暑さでバテました。



別府 鉄縄温泉の別府湯けむりの丘ユースホステル。ホステラーは私一人でしたが、夕朝食を準備してくれました。ありがたいことです。昨今のユースは、宿泊客が少ないと素泊まりならと言われるところもありました。昔とは随分と変わりました。



鉄縄温泉、街中に湯煙が上がっています。

▷大阪・天王寺→大分・別府間を走って…&今後

▶ ルートについて：今回の出発地点の大阪は、今年6月に走破した紀伊半島一周のゴール地点でした。その時のゴールは岸和田駅でした。今回乗車したブルーライナーの降車場所は、天王寺でした。当初、天王寺駅より岸和田駅まで輪行して、岸和田スタートとする予定でしたが、あまり拘りもなかったので、夜行バスでの体力消耗を考慮し、素直に？天王寺スタートとしました。

基本的には、大阪・天王寺駅より下関・小月駅まで国道2号線を西に向かいました。ところどころ国道2号線を外れては、国道2号線に戻るといったルートとなりました。天王寺より福山まで市街地走行が多く、必然的に信号なども多くペースの上がらない区間となりました。特に6月に北海道を走ってきたばかりなので、余計信号がストレスに感じました。

福山から尾道を経て一旦しまなみ海道を經由し、愛媛県今治市に行きました。とんぼ返りで今治港より岡村島にフェリーで渡り、とびしま海道を呉に向かいました。

呉から下関間も基本的には国道2号線を走りました。山口に入ると防府バイパスのトンネルや大道駅の先から側道を10km走ることになり、散々な区間となりました。トラックの多いこと！

小倉から別府の国道10号線は交通量も少なく快適でしたが、この時期には想定外の暑さにやられました。大分県に入ると、小さな峠が連続し這々の体で別府駅に到着しました。

▶ 装備(ウェア)について：今回、冬仕様と夏仕様の両方を準備して望みました。案の定、前半は比較的冬仕様で、福山から別府まではほぼ夏仕様で走っていました。下は、パールイズミ製ウインドブレークタイツ(5℃)+尻の部分に3Dパッドを装着しているモンベル製のサイクルツーリングショーツを着用していました。

冬仕様とは、モンベル製のサイクルトレーナージャケットをメインに、その下に速乾性のTシャツを。

夏仕様とは、速乾性のTシャツの上にモンベル製の通気性を備えた半袖サイクルジャージ+モンベル製のレグカバーを着用しました。この組み合わせは、暑い時には、レグカバーを脱げば'真'夏仕様に、少し寒いまたは日焼け防止の時には着用ととても使い勝手の良い組み合わせで気に入っています。半袖サイクルジャージは、薄手でもありホテルに着くと洗濯して、翌日着用する繰り返しでした。

いずれの場合も、車からの視認性を高めるため、反射ベストを常時着用していました。

▶ 装備(自転車)について： 今回の搭乗はアンカー製アルミロードバイクでした。日本縦断日本海ルート最終第四ステージ(北海道：函館→宗谷岬→網走)は、東叡キャンプを持ち込みましたが、それ以外のステージはロードバイクでの走破となりました。

今回、新たに大型のサドルバックを購入し、ディパックを背負っての走行は止めることにしました。北海道ステージでは前述の通りキャンピングで走破し、荷物は全てFバック+2個のサイドバックに収めました。この時、ディパックを背負うことはなく、ライディングに集中でき、翌日に疲労を残すことはなかった経験を生かし、荷物の積載方法を変更してみました。心配していた積載量ですが、大型サドルバックは思った以上に荷物が入り、助かりました。ただ、明石→倉敷間での雨天走行では、防水加工ではないので雨水が内部に染みてしまいました。全てビニール

袋に収納し、サドルバックに収めていましたが、衣類などは何となく湿っぽくなってしまいました。防水仕様のサドルバックの必要性を感じました。もしくは、サドルバック用のレインカバーなどがあれば購入したいと思います。いずれにしても、大型のサドルバック、かなり使えます。容量もさることながら、峠でのダンシング時のペダリングも大きくサドルバックが振られるようなことはありませんでした。

▶ 車両トラブルについて：パンクも含め車両トラブルは全く有りませんでした。今回、夜行バスに輪行袋を横積みにしての移動となり、心配していましたが、ロードバイクへのダメージなどもなく一安心でした。

フロントタイヤは前回の日本縦断第二ステージの福井で交換したパナソニックのパセラ(700C×25C)をそのまま装着して走行しました。リアは、日本縦断第三ステージ(新潟→青森)の直前に交換したパセラ 25C を装着しての走行でした。廉価版で重いタイヤですが、耐パンク性の観点から走行性よりも重視した選択となりました。価格が安い分、ロングライドの直前に交換し、新品のタイヤでスタートできるのも魅力です。753Kmの走行後、目立った摩耗は前後ともにありませんでした。

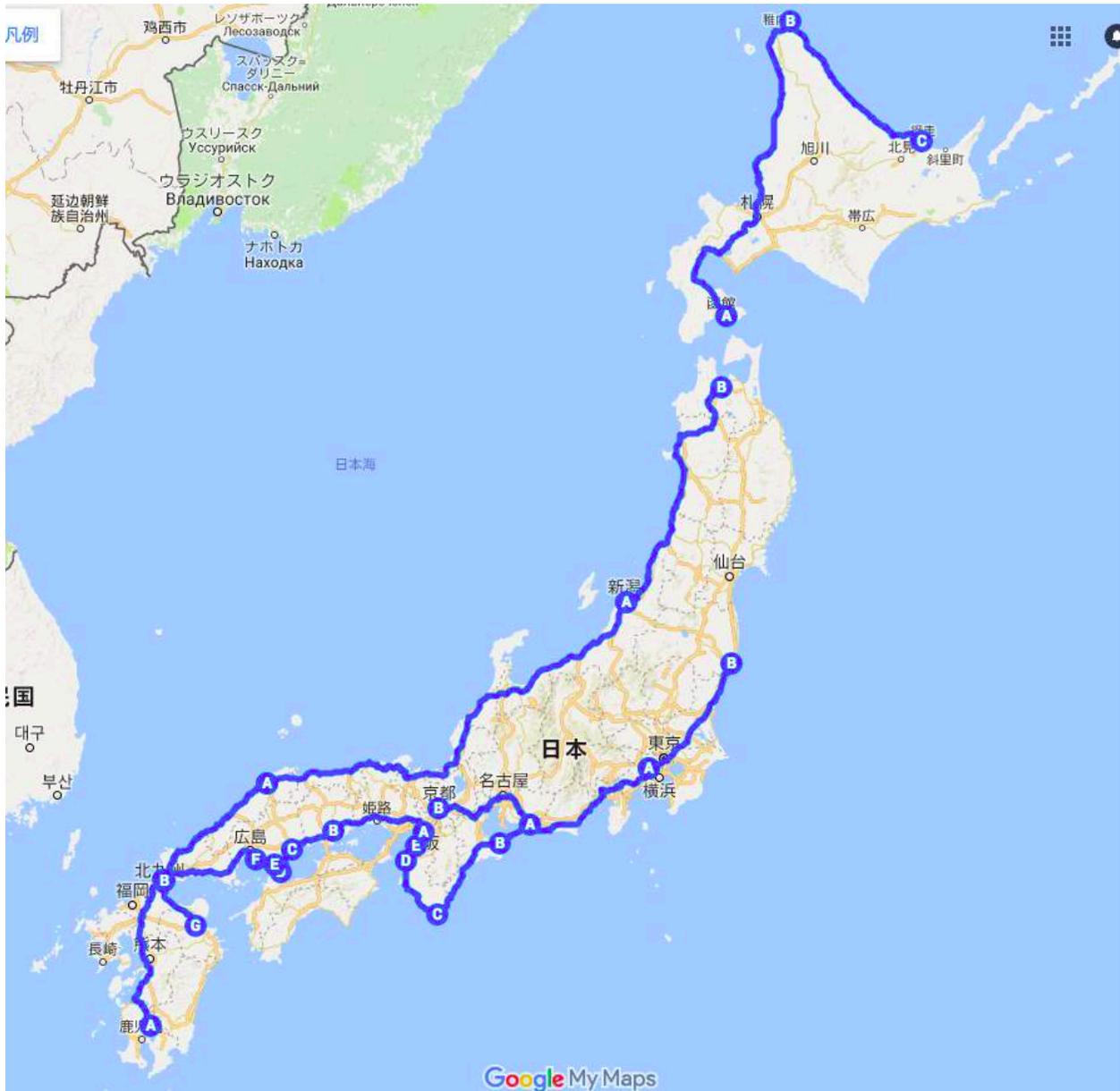
今回、タイヤの亀裂トラブル(縦断日本海ルート第二ステージにて発生)の対策として、パークツールのタイヤブーツ(タイヤが裂けた場合などに、タイヤを裏面から貼るパッチ)をお守り代わりに持っていきました。幸い、使うことはありませんでした。

また、時期的に10月と言うこともあり、日没が早いのでフロントライトは、キャットアイ HL-EL140 ヘッドライト(400カンデラ。単三乾電池×2本)を装着し、リアにはキャットアイ TL-LD155-R オムニ5 テールライトを。フロント及びリアテールライトは常時点滅して走行しました。プラスして、反射ベストで万全をきしました。

▶ 日程について：今回、753kmを7日間で走破しました。一日平均、107kmほどです。当初、のんびりしたステージにと思っていましたが、急追しまなみ海道+とびしま海道をルートに入れたため、走行距離が伸びました。今回の特徴は、距離が60km程と極端に短い区間(天王寺→明石、倉敷→福山)と140kmを越える区間(明石→倉敷、岩国→下関)と混在したことです。これは3連休を挟み思うように宿が取れなかったことに起因しています。そのため、一定のペースで走れず、長距離区間ではペースアップしてのペダリングとなりました。やはり長距離サイクリングはある程度一定の距離を踏んで行く方が翌日の疲労度合いが違うような気がしました。

今回は、6月の北海道ステージから帰京して、殆ど自転車に乗っていませんでしたので、前半は少しペダリングが重かったように感じました。時間がなくとも、短い距離でいいので自転車に乗るべきだったと反省しています。

▶ 今後の日本縦断の計画について：日本縦断・日本海ルート(鹿児島→宗谷岬)を今年6月に達成し、現在日本縦断・太平洋ルートの走破を目指しています。残すは5ステージと考えています。来年は、春に別府→佐多岬→鹿児島空港、夏に札幌→えりも岬→網走、秋にいわき→青森を予定しています。残すところ、沖縄と四国となります。最後に走破予定の四国をもって日本縦断・太平洋ルートも達成としたいと思います。四国は、自転車を降りて徒歩で八十八ヶ所礼状をお遍路するのもいいかと思案中です。(まだ全くの白紙です。)



H27年2月より走破したルート。来年は、「別府→佐多岬→鹿児島空港」、「札幌→えりも岬→網走」、「いわき→青森」を計画中です。残すは四国と沖縄か…。

■ 参考資料 (地図) :

- ライトマップル 中部道路地図 1:200,000 昭文社
- ライトマップル 中国・四国道路地図 1:200,000 昭文社
- ライトマップル 九州道路地図 1:200,000 昭文社

■ 主なルート検索 :

NAVITIME 自転車ルート検索「大通り優先」を走行 <http://www.navitime.co.jp/bicycle/>

■ 主な宿の予約手配(今回はじゃらん以外のサイトも活用) :

- じゃらん(明石、岩国、小倉) <http://www.jalan.net/>
- 楽天トラベル(福山) <http://www.jalan.net/>
- 宿のHPより予約(倉敷 YH、大崎下島のゲストハウス)
- 宿への直接電話予約(別府湯けむりの丘 YH)

■ 自転車の輸送方法 :

往路 → 夜行バス・ブルーライナーによる輸送

復路 → サイクリングヤマト便* (参考: 大分→東京 (23区以外) /4136円保険料100円込) 但し、事前に別途利用券の購入が必要。(2回利用券→ 500円+税。よって1回の利用はその半額となります。)

(*利用にあたり、日本縦断をスタートしたH27年2月よりJCAのCJ+会員となりました。



多々羅大橋より瀬戸内海を。この旅一番のお気に入りショットかな？

2018年 日本縦断・太平洋ルートの旅へつづく。

以上。