

サラリーマン的 日本縦断の旅

日本縦断 太平洋ルート *Vol.06* H30/1/28~1/30

【 鹿児島空港 → 佐多岬 → 都城 / 237km】

[厳寒期に鹿児島空港より本土最南端・佐多岬を目指す旅の記録]



強風吹き荒む中ようやくたどり着いた本土最南端の佐多岬。観光客は皆無。それにしても風強すぎ！

鹿児島空港 → 都城へのルート（走行距離 237.57km）

▶ 一日目～二日目 [鹿児島空港 → 山川港/ 87km]



標高 271.6m の鹿児島空港より鹿児島市内まで下り基調で体力を温存しました。一日目は、鹿児島市喜入のビジネスホテルにて宿泊しました。

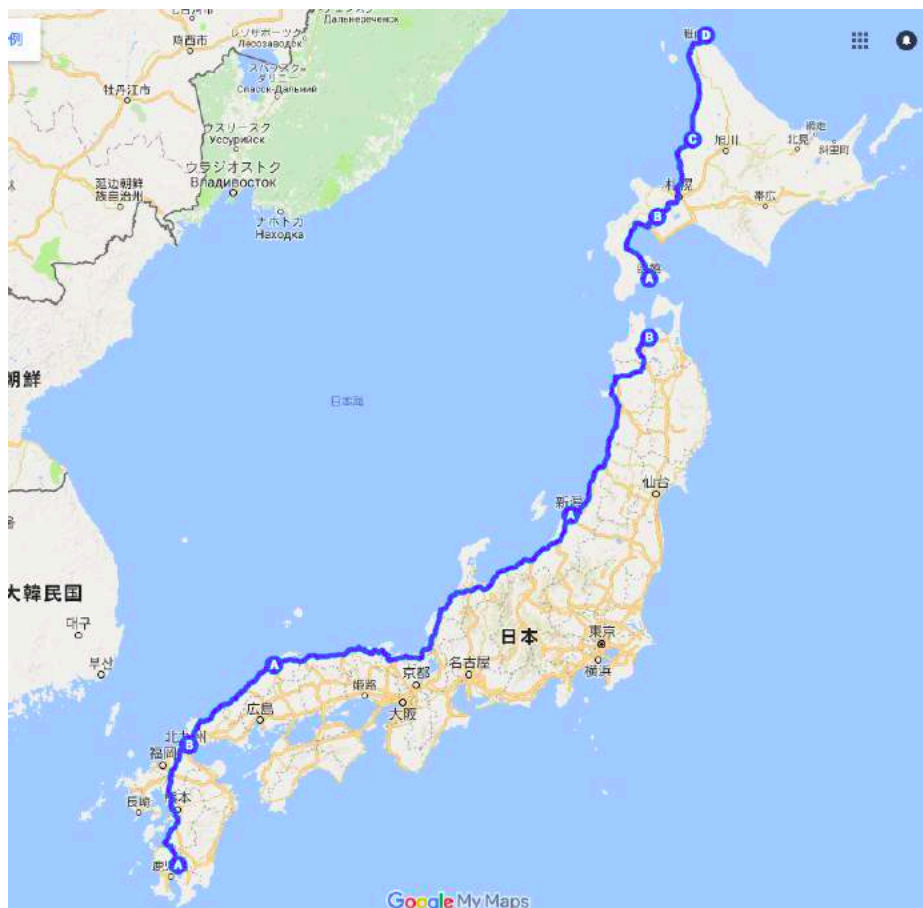
▶ 二日目～三日目 [根占港 → 佐多岬 → 根占港 → 都城/ 151km]



二日目に、山川港からフェリーで大隅半島の根占港へ。着岸時すでに強風で船がかなり揺れていました。いやな予感が。根占港から佐多岬まで単純往復し、宿泊は根占港近くの錦江湾サウスロード YH。案の定、佐多岬まで強風が吹き荒んでいました。おまけに佐多岬までアップダウンの連続！大隅半島は二日間、強風が吹き荒んでいました。

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)

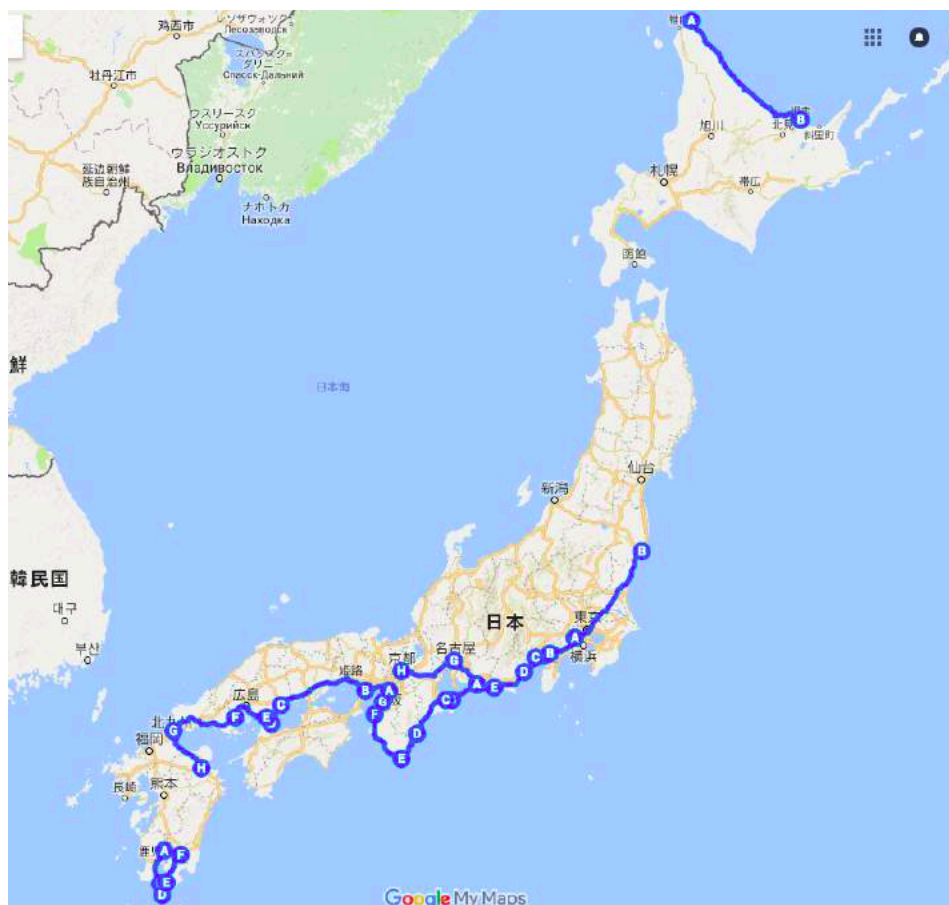


2年4ヶ月を費やし、「鹿児島空港→宗谷岬」の日本縦断「日本海ルート」を達成しました。当初の予定通り日本列島を4分割して走破しました。ほぼ計画通り走破することができました。第一ステージではアキレス腱周囲炎の発症で苦しいペダリング。第二ステージは、真夏の鳥取砂丘で猛烈な暑さに。第三ステージでは、秋田と青森にて旧友との再会。第四ステージは、20年ぶりの北海道を堪能しました。やっぱり北海道は自転車乗りの聖地でした。今回の「鹿児島空港→佐多岬」の走破でようやく「鹿児島県/佐多岬→北海道/宗谷岬」が一本に繋がりました。

- | | | | |
|------------|-----------------|--------|-------------------|
| 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す。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。北海道のオホーツク沿岸でみた夕陽。昨年秋の”Vol.05ステージ”では別府で温泉に浸りのんびりと。今回のルートは鹿児島空港→佐多岬→別府を計画していました。が、1/22の関東地方の大雪に続き、無情にも2/1と2/2に東京には「雪マーク」が。仕事の都合でどうしても当初のフライトスケジュール通り2/2には帰宅してはならず、苦渋の決断で宮崎県都城市にて撤収を決断（都城→宮崎→延岡→別府はキャンセル）し、1/31に宮崎空港より帰途につきました。やはり真冬の縦断の旅、甘くない…。

- | | | | |
|------------------|-----------------|--------|-------------------|
| ① (Vol.01ステージ) | H28/02/27～03/02 | 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) | H29/03/04～03/08 | 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) | H29/10/05～10/11 | 大阪→別府 | 753km (山陽&九州ステージ) |
| ⑦ (Vol.06ステージ) | H30/01/28～01/30 | 鹿児島→都城 | 237km (九州ステージ) |

積算走行距離：2,581 km (+「日本海ルート」との総合計：5,156km)

第一日目：1/28(鹿児島空港～喜入/鹿児島市)

- ・ルート：喜入～(県道56号)～加治木～(国道10号線)～鹿児島市内～(国道225号線/国道226号線)～喜入
- ・走行距離：59.30km 平均速度：21.7km/h 最高速度：40.9km/h 走行時間：2時間43分
- ・天気：



昨年6月に「函館→宗谷岬」を走破し、「鹿児島空港→宗谷岬」をもって日本縦断を達成しました。但し、日本縦断とは、一般的には「佐多岬⇄宗谷岬」を指すことが多いのも事実です。達成したとは言え、何か物足りない感じがしていました。いつかは、「鹿児島空港→佐多岬」を走破する予定ではありました。

急遽、仕事の都合で、今年3月に予定していた佐多岬行きを前倒しして走破することになりました。サラリーマンは、時期を選べません…。九州ということで、本来なら気温も高めで「真冬」とは言え、何とかなるとたかをくくっていました。この時期、全国的に寒さが厳しく、九州の気温も低めで、本当に「真冬」のステージとなってしまいました。出発の前週(1/22)には、東京は大雪に見舞われていました。

余談ですが、H27年2月28に日本縦断（日本海ルート）の第一ステージを鹿児島空港よりスタートしていました。寒いという感じは全くしませんでした。鹿児島県、熊本県、福

岡県を通過し、関門海峡を渡り、山口県に着いた時、初めて寒さが身にしみました。山陰は寒さだけが思い出に残ってしまいました。そんなことを思い出し、九州の寒さなんか何とかなると思っていました。

羽田空港を離陸したソラシドエアは、乗客もまばらで定刻の12:10には鹿児島空港に着陸していました。今まで日本縦断スタート地点へは、空路の場合JALしか利用したことがありませんでした。さすがにJALのマイルも底を付き、今回は初めて他社便を利用しての九州入りとなりました。気になる輸行の扱いも全くJALと同様で、LCCのJetstarのように追加料金などの発生もありません。ちなみに、羽田空港でのチェックインは、ANAのカウンターで行いました。そもそもソラシドエア73便はANAとのコードシェア便（ソラシドエア運航）でした。今まで羽田空港で輸行袋を預ける際には、必ず空港係官が来て中身の確認を行うことが通例でした。しかし、今回検査はなくそのまま預け入れることになりました。

鹿児島空港では、ロードバイクは預かり荷物のターンテーブルが、廻る前に、係員の女性がカートに寄せ、運んで来てくれました。この際、先ず確認するのがリアエンド金具の状態です。ロードバイクは縦置き（リア両エンド+サドルの三点が設置面で自立）で輸行しています。リアディレーラー保護のために、必ずリアエンド金具を装着しています。扱いが雑だと、本来、リアエンド金具の接地面が地面に対し平行なはずのものが、そうではなくなっています。リアエンド金具の接地面がずれている時には、かなり乱雑に扱われたのだと思われます。昨年6月に北海道からサイクリングヤマト便で送ったキャンピング車は傷だらけで我が家に着きました。その際もエンド金具の接地面は、ずれた状態でした。ずっとサイクリングヤマト便を利用してきましたが、それ以来なるべく自分で担いで現地/自宅に運びたいと思うようになりました。昨年10月に乗車した輸行可能なブルーライナーでは輸行袋は横置きですが、人の手を介さず自分自身がバスのトランクに載せるだけなので、よっぽど安心ができます。ヤマト便のようなトラック便の場合は、（おそらく）経路地が多く、その都度積み降ろしが発生するので、リスクが高まります。話しは逸れましたが…。

自転車と荷物を受け取り、鹿児島空港の外に出ると懐かしい風景がありました。H27年2月の日本縦断もこの空港からスタートしたのでした。天候は、あいにくの小雨模様。ただ、気になる程の雨でもなく、気温もさほど低くない状態でした。まあ、まずまずのスタートが切れそうでした。ロードバイクの組み立てもすぐさま終了し、若干空気圧の足りない前後のタイヤに空気を充填し、12:54、雨具フル装備+レインシューズカバーと万全の装備で鹿児島空港を出発しました。

県道56号線を鹿児島市内まで。交通量は少な目で助かりました。途中より国道10号線に合流し、鹿児島市内を目指しました。昔行った仙巖園、懐かしかった~。国道10号線、路肩の荒れがひどく、ガタガタ・ガタガタと体力を消耗しました。

日曜のせいか、鹿児島市内は渋滞しており、通過するのに時間が掛かってしまいました。ちょうど丸亀製麺が国道沿いにありました。遅いお昼に暖かいものを食べたいと思っていたので、休憩がてら立ち寄って行くことにしました。店内にはほぼほぼお客さんがいました。縦断中に初めて丸亀製麺に入りましたが、（鹿児島宇宿店ならではかもしれませんが、）

食後ネットサーフィンをする人などもいて、休憩場所にも使えると思いました。コンビニのイートインなどはそんなに長居できる雰囲気でもありません。

当初、初日は指宿のYHを宿泊地と考えていましたが、雨天走行を考慮して予定を変更し、指宿手前の鹿児島市喜入にて泊まることにしました。縦断中、初日の宿はビジネスホテルが多いです。初日は早めに宿に着いて、ゆっくりと翌日以降の体調を整えることが重要です。YHなどでは、相部屋となつてなかなか落ち着いて休むこともできません。一番悩ませられるのが、相部屋のホステラーのいびきです。寝不足になることも必至です。京都の天橋立YHのライダーのいびきは凄かった～。

小雨程度で気温も高めで、本当に救われた1日になりました。喜入のビジネスホテルには、16:30に到着しました。久しぶりに疲れしました。

宿泊したビジネスホテルは珍しく一泊二食付きのプランがありました。正直、せっかくなので地元の名物を食べにいくこともありますが、ホテルで夕食を取れた方がめんどくさくないので助かります。ビジネスホテルでの夕食付きは、日本縦断第一ステージの久留米以来です。この日は、いつものように早めの就寝で体力回復を目指しました。



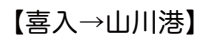
いよいよ鹿児島空港よりスタート。小雨模様の出発です。後ろには志布志行きのバスが。所要時間は100分/1640円、随分長い距離を走ります。



国道10号線鹿児島市内の手前。この頃は、雨もほぼ止んでいました。遠くに桜島が薄らと。路肩部分の路面状況は、あまりよくない！

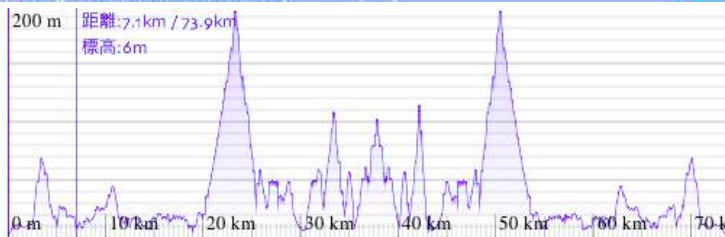
・ルート：喜入/鹿児島市 ～（国道226号/269号線）～ 山川港 ～（フェリーなんきゅう/所要50分）～ 根占港～（国道269号線/県道68号線/県道566号線）～ 佐多岬～（往路と同一ルート）～ 根占港

- ・ 天気：☁





【根占港→佐多岬→根占港】



5:45起床。急いで朝食を食べ、夜明け前の6:37、ライト点灯で出発しました。国道226号線は街灯もほとんどなく、小さなライトだけが、頼りでした。こわい~~。

夜が明けたのは、指宿枕崎線・行見駅の先にある「道の駅いぶすき」を通過した頃でした。喜入から山川港までは、約27km。山川港発根占港行きのフェリーは、8:00出航でした。久しぶりに必死のペダリングになりなました。指宿市内で信号待ちのバイクの高校生に山川港までの時間を聞くと、バイクでも20分かかると言う。

まずい。8:00発のフェリーを逃すと次便は10:00。この日の行程が、相当きつくなってしまう。根占港より佐多岬まで行き、根占港近くの錦江湾サウスロードユースまで戻ることを考えると、8:00出航のフェリー乗船は、絶対条件でした。

汗をかきかき、7:45ようやく山川港に到着しました！ホテルより所要1時間8分でした。あ~、疲れた！山川港に着くとすでにフェリーが着岸していました。フェリー乗場の誘導員のおじさんが、チケット売り場はそこだよ、と教えてくれました。旅客運賃700円+自転車運賃400円を払い、チケットを購入し、フェリーに乗船しました。自転車は一台だけ。観光客の姿もなく、地元のおじさん、おばさんが乗客の大半でした。

朝も早く、必死のペダリングで疲労困憊で、根占港までの50分、ずっと寝ていました。その時、フェリー内の天気予報をふと見ると、何と週末にかけて東京が雪マークとなっていました。自宅近くには出発前の前週1/22の大雪がまだ道路に残っている状況でした。雪の影響で、フライトキャンセルになれば、東京に戻れない？可能性もあります。予定では、2/2（金曜日）のフライトで帰京、2/3（土曜日）は出社することになっていました。予報では、2/1と2/2の両日に雪マークが付いていました。これ以降、ずっと鹿児島为天候より東京为天候が気になってしまいました。気象予報士の予報も、「大雪」もしくは「それほど積雪はない」と別れており、難しい判断のようでした。いや～、まいりました。

フェリーが大隅半島側の根占港に近づくと揺れ始めました。風だ！これまたまずい！縦断中、何より避けたいのが強風下でのライディング。これまでも、山陰の山口～島根の海風、名古屋、和歌山などで時には、自転車毎押し倒されそうな強風に煽られ走行していました。まだ、無風下での雨天走行のほうがましなくらいに感じます。

午前9:00、国道269号線を佐多岬に向けて出発しました。車の往来はほとんどないので、アップダウンの連続！佐多岬に近づくとつれ、今度は強烈な風が吹きすさんで前に進むのがやっと。自転車ごと押し倒れそうな場面も。佐多岬の手前では、三カ所道路工事が行われていました。その都度、工事用の信号待ちとなりました。佐多岬までは、片側一車線の県道が続きました。南大隅町大泊から佐多岬までの佐多岬ロードパークは、以前は自転車専用道路で2007年に南大隅町に道路を移管して無料化となった歴史があります。それ以前のサイクリストは、合法的には自転車で自走して佐多岬まで行くことはできませんでした。昔の旅日記を読むと、料金所に人がいない間に突破し、佐多岬まで行った強者などもいたようです。

苦勞の末、佐多岬には11:00すぎに到着しました！ようやく宗谷岬から佐多岬まで一本の道でつながりました！感無量ということではなく、ただただ疲れただけでした。

強風は止むことなく、吹き続けていました。体感温度はさほどではないのですが、いかんせん風が止む気配はなく、観光客も全くいない佐多岬の碑の前で愛車の写真を撮り、佐多岬ロードパークの入口近くにある、日本縦断サイクリスト伝説のホテル「ホテル佐多岬」に向かいました。大隅町中心部より佐多岬までコンビニは一軒もありませんでした。途中、生協は一軒ありましたが、昼食を取れる店はなかったので、「ホテル佐多岬」にて昼食を取ることにしました。

「ホテル佐多岬」では、チキン南蛮を注文しました。美味かった！この時期、閑散期のせいか、ホテル内はガランとしていました。レストランの客は私一人だけでした。少したつと、近くの工事現場で働いているのか作業服の男性が一人、昼食を食べに来ていました。レストランからは太平洋が一望出来ました。最後にコーヒーを注文し、休憩してから根占港にある錦江湾サウスロードYHに向かいました。

宿のある根占港まで往路と全く同じ道を帰ることになりました。往路で苦勞したアップダウンをまた同じくらい楽しんで？のサイクリングとなりました。

疲労困憊の一言。錦江湾サウスロードYHのすぐ近くには温泉施設の「ねじめ温泉 ねっぴー館」がありました。チェックインを済ませ、さっそく入浴にいきました。九州といえば温泉ですが、昨年10月の別府でようやく入湯できました。ねじめ温泉の泉質は、ナトリウム塩化物強塩泉で、「夏は湯上がりさわやか、冬は体の芯から暖まり、女性には『美人湯』として好評」らしいです。

旅の疲れは落とせたような？落とせなかったような。久しぶりに本当に疲れた一日になってしまいました。

錦江湾サウスロードYHの宿泊者は、私一人だけでした。この時期に自転車で来る人は殆どいないと言われました。ただ、私が泊まった一週間程前に定年サイクリストが泊まったと言っていました。YHの切り盛りは、お母さん一人のようでした。私一人のために夕食を作ってくれました。申し訳ない。とホステラー自身が恐縮してしまいます。昨今のYHは、『素泊まりならばいいですよ』と言われるところも少なくありません。昔のYHでは考えられないことです。時代は変わりました。



6:35、鹿児島市喜入のホテルを出発。まだ夜明け前です。テールライトの明るいこと。周りは街灯もまばらでほぼ真っ暗。



山川港にようやく到着。疲れた～。出航15分前に滑り込みセーフ。



8:00定刻通り山川港を出航。岸壁は閑散とした感じ。港まで道のり、小さな造船所がありました。



本土最南端佐多岬まで後8km。ここまでも結構なアップダウンが。この先もまだまだ山坂は続きます。季節柄、すれ違ったサイクリストは0人です。



佐多岬へ8kmのゲートより、根占港までちょうど30km。いつもならたいした距離ではないので、やけに遠く感じました。また、同じ道を根占港まで戻らないといけません。



新しくなった佐多岬の碑。昔のことは知りませんが、もっとしょぼい（失礼！）碑が立っていたようです。

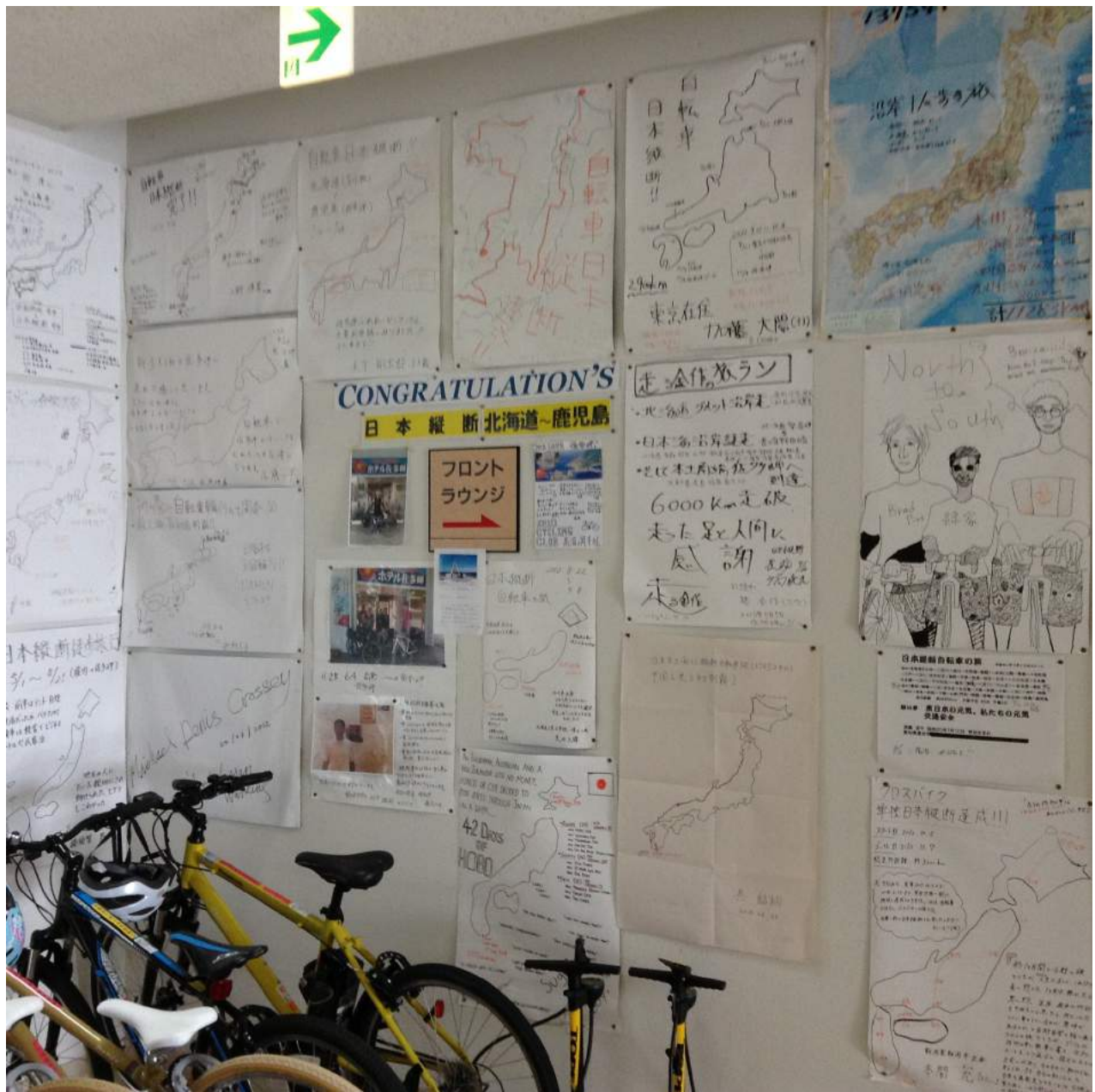


佐多岬の碑より遥か先には佐多岬灯台(*)が。

(*) 佐多岬灯台（さたまさきとうだい）は、鹿児島県大隅半島の先端にある佐多岬の沖、大輪島の断崖上に立つ、白亜の大型灯台で、「日本の灯台 50 選」にも選ばれている。また、この岬は九州の最南端にあり、日本本土最南端と記した標柱も立てられ、周辺は、霧島錦江湾国立公園に含まれ、太平洋を望む景勝地。(ウィキペディアより)



ホテル佐多岬のチキン南蛮定食。宮崎のご当地料理を鹿児島県の佐多岬で頂く。岬の近辺で唯一のレストランでした。うまい〜！食後のコーヒーは、+100円という激安です。



日本一周、縦断の聖地「ホテル佐多岬」。フロント横の壁には旅の手書きの旅の記録がびっしりと。



南大隅町～佐多岬間の道標には『北海道の宗谷岬 2700km』。日本縦断サイクリストには、たまらない一枚となりました。宗谷岬には、H29/6に到着しました。支柱が椰子の木。南国ムード満点ですね～。



国道269号線の大浜海岸海水浴場にて。近くには薩英戦争砲台跡もあり、歴史を感じさせます。強風が吹き荒んでいます。

取り敢えず、鹿屋まで走り、鉄道駅のある日南線の志布志駅か日豊本線の都城駅のいずれかまで走ることになりました。鹿屋まではおおよそ25km、海沿いの国道269号線は昨日の佐多岬行きと同じくアップダウンの連続でした。風に煽られペースが上がらず、取り敢えず国道沿いあった鹿屋のLAWSONで休憩し、この日のルートを再検討することになりました。たまたまLAWSONにコピーをとりに来たおじさんから『何処へ行くの?』とお約束の質問がありました。都城(走行距離50km以上)と答えると、これもお約束で驚かれました。50kmは、普通のおじさんにとってはとてつもない距離に感じるみたいです。そのおじさん、とてもいい人で『家に来いよ!』と言ってくれました。『うどんもあるし、食べて行きなよ』と言われました。行きたいところでしたが、かなり時間が押していたので、丁重にお断りし、出発することになりました。残念でした…。

結局、目的地は当初の予定通りのルート、都城方面としました。鹿屋の気温は、昼でも6℃。我慢できない程ではないものの、一向にペースが上がらない。都城市内に12:00までに入れないければ、今回のゴールを都城駅とすることに決めました。

国道269号線は、アップダウンの繰り返しで、かなりバテました。宮崎県都城市に入ったのは、12時を少し回っていました。都城から宮崎までさらに50km以上、すでに別府行きはキャンセルと決めていましたので、潔く今回のゴールを都城駅として、宿のある宮崎まで輪行で移動することになりました。

列車の発車まで時間があつたので、都城駅近くのファミレスで昼食休憩を取りました。都城駅到着は14:28でした。鹿児島空港からの走行距離、237.57km。三日間としては、かなり少ない走行距離でした。都城駅発15:05の日豊本線の普通列車で宮崎駅に向かいました。所要時間は、1時間4分でした。JR九州の普通列車は何かおしゃれな雰囲気のある車内でした。乗客は疎らでした。輪行袋を座席と座席の隙間に置き、宮崎まで寝てしまいました。

宮崎駅周辺は、大都会でした。駅を出て目立たぬところで、ロードバイクを組み立てこの日の宿(ゲストハウス)に向かいました。ゲストハウスは自転車でも15分ほどある駅からかなり離れた場所に位置していました。場所が分からずウロウロして、ようやく見つけました。普通の民家を改装して、ゲストハウスにしていました。日本縦断の旅では、ゲストハウスには幾度となく泊まってきました。札幌、広島県福山市、広島県大崎下島など。いずれも印象は良く、シーズンオフに泊まるが多かったので、快適に過ごせました。しかし、宮崎で宿泊したゲストハウスは、残念ながら人にお勧めするのは難しい印象の宿でした。宿泊客は私一人でしたが、ホスピタリティーにける対応が目立ち、最終日の宿泊先にしては、とても残念な宿でした。久しぶりに早くチェックアウトがしたいと思ってしまいました。



お世話になった錦江湾サウスロードユースホステル。宿泊客は私一人でした。目の前には「ねじめ温泉」があり、ロケーション最高です。



国道269号線を鹿屋へ。途中、開聞岳が見えました。この先、高須海岸の先より内陸部へ入り、鹿屋を目指します。海岸線沿いは風が強く、早く内陸部に入りたい！とずっと思っていました。



宮崎県都城市に。県境の道標見えないぞ！空は快晴、しかしまだ風強し。



14:24、都城駅に到着。今回は都城駅をゴールとし、宿のある宮崎駅まで輪行しました。



鹿児島空港→佐多岬→都城駅の走行距離は237km。思いも寄らず、別府までの後半戦をキャンセルしての帰京となりました。しかし、当初の目的、鹿児島空港→佐多岬を走破できたので、大満足？でした。



都城駅でJR九州日豊本線宮崎行きの普通電車待ちです。この都城駅でさえ、持参したPASMOなどICカードが使えません！

第四日目： 1 / 3 1 （宮崎市内の宿泊先～宮崎空港まで自走）

- ・ 走行距離：12.2km
- ・ 天気：☀



午前7時過ぎ、コーヒーとトーストの朝食を頂き、足早にゲストハウスを後にしました。宮崎駅周辺は大都会すぎました。別府のように駅前にも温泉があれば、よかったのですが…。宮崎空港の出発時刻は12:00でしたので、空港近くのファミレスでランチを食べ、時間を潰すことにしました。11時前に宮崎空港まで自走し、輪行しました。飛行機輪行での帰京は、縦断の旅初めてでした。

宮崎空港は宮崎駅より電車の駅で二つ目と市内に隣接しています。今回、宮崎空港まで宿泊していたゲストハウスより自走で向かい、輪行することにしました。今まで縦断中に帰路便にて利用した地方空港(出雲、青森、女満別、大分)では、市内よりリムジンバスで向かうことが通例でした。

往路と同じソラシドエアは前日に予約を入れました。JALやANAより割安でした。乗客も疎らで定刻通り羽田に着陸しました。ありがたいことに羽田まで知人が車で迎えに来てくれました。

今回は、東京での降雪を心配し、都城～別府間をキャンセルしての帰京となりました。真冬の時期の遠方での長距離ライドは、自宅のある東京の雪なども気にしなくてはならないことを痛切に感じました。たまたま今年の冬が、特別寒いというのもありますが、今後のスケジュールリングの際には、なるべく避けたいと思います。定年して、時間の制約が緩

くなれば、また再開したいと思います。現役のサラリーマンである以上、旅程自体がいつもギリギリで、飛行機の欠航などがあり現地に足止めをくらえば、予定通りの帰京ができなくなります。『自転車で遊びに来ていて、雪で飛行機が欠航になりました。休みもらえますか？』とは、ちょっと言いづらいものがあります。サラリーマンは辛いものです。これまでの日本縦断の各ステージ、毎回帰宅翌日は不測の事態に備え、予備日として予め休みを取っていましたが、今回はギリギリのスケジュールでした。結果的には、東京では、木曜日から雪が降り始めましたが、1//22のような大雪にはならず、飛行機も欠航した便がありましたが、帰京はできたようです。まあ、仕方ないかな～。

今回キャンセルとなった『都城→宮崎→延岡→別府』のルートは、次回のお楽しみとします。



本来、大分空港より帰京予定でしたが、チケットを新たに購入して宮崎空港よりソラシドエアで羽田に離陸しました。愛称は、『宮崎ブーゲンベリア空港』。この後に、プロ野球のキャンプが始まりました。映像を見ていても、南国宮崎にしては寒そうにトレーニングしている姿が印象的でした。



宮崎空港よりロードバイクを輸行。日本縦断の旅、始めて以来自転車を持ち帰りました。(除く、『東京→土浦』日帰りライド)今までは、サイクリングヤマト便で送っていました。やっぱり自分で持って帰るのが一番安心です。

▷ 『鹿児島空港→佐多岬→都城』を走って…&今後

▶ ルートについて：今回、鹿児島空港よりスタートしました。当初、別府スタートを考えていましたが、ちょうど良いフライトが見当たらず、12:05 鹿児島空港着のソラシドエアで九州入りしました。『別府→佐多岬→鹿児島空港』が当初のルートでした。東京の降雪を考慮して予定を繰り上げて帰京しましたので、当初のルート（別府→佐多岬→鹿児島空港）を走行していた場合、今回のライドの目的である『佐多岬→鹿児島空港』間を走破出来なかったのが、鹿児島空港スタートとして、結果的には正解でした。

前半の鹿児島空港から鹿児島市内までは下り基調で距離を稼げました。鹿児島市内では、ちょうど日曜日の昼過ぎで、国道 10 号線の渋滞がひどく、思った以上に時間を要しました。また、路面状況が悪くかなり走りづらい印象でした。鹿児島市内から山川港のある指宿までは比較的走り易い道でした。

対岸の大隅半島までフェリーで渡り、佐多岬までは南大隅市内からコンビニが全くない道が続きました。従いまして、当然交通量も少なく走行し易いルートのはずでしたが、アップダウンが多く体力を消耗してしまいました。また、時折強烈な風が吹いて、自転車もろとも押し倒されそうになりました。とにかく大隅半島は風に悩まされました。

南大隅町（根占港）より鹿屋までの海沿いは、前日同様風が強く、かなり脚を使いました。鹿屋から都城への国道 269 号線もアップダウンの連続でした。この頃になると内陸部に入ったせいか風は吹いているものの気になるほどではなくなってきました。

10℃に満たない日が続きましたが、寒さはさほど気になりませんでした。とにかく、大隅半島に入ってから強風が印象に残ったステージとなりました。

▶ 装備(ウェア)について：今回、日本縦断第一ステージ(H27/2/28鹿児島スタート)と全く同じ真冬仕様で走行しました。

下は、パールイズミ製ウィ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。上は、モンベル製のサイクルトレーナージャケットをメイン(三枚目)に、一枚目には速乾性のTシャツを。二枚目にはユニクロのヒートテックの長袖を。四枚目にはモンベル製のウィンドブレーカーを着用しました。第一ステージ以来続けているように、一番上には反射ベストを着用しました。この装備で寒さを感じることはありませんでした。

足下の防寒対策として、レインシューズカバーを着用しました。効果絶大でした。山陰の時に足元から冷えて来たのを思い出し、一日目の雨天走行から曇の二日目の以降も装着して走行しました。次回冬場での走行がある場合には、正規の防寒用のシューズカバーを試してみたいと思います。また、グローブは、防寒用のノーブランドのものを着用しました。ポイントは、STIレバーでのシフト操作のし易さで選択しました。

▶ 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。ロードバイクの輪行は、時間が掛からず簡単に行えるのが魅力です。今回、自宅の最寄り駅、都城駅そして宮崎空港と三回輪行を行いました。ランドナー系のフォーク抜き輪行の場合、慣れればさほど気になりませんが、後部泥よけ、ペダル、前後ブレーキワイヤーなどを外したりと、やはりそれなりの時間が掛かります。

今回、フロントバック+(前回の大阪→別府で使用した)大型のサドルバックを装着しました。ディパックを背負うことはありませんでした。やはり荷物を全て自転車にバックで装着するのは疲労の観点、また、上り坂でのダンシングなど操縦性での効果があります。大型のサドルバックの中には、着替え一式(外出用の薄手のズボン、ジャージ/上のみ、速乾性Tシャツ*2枚、パンツ*2枚、靴下*2枚、半袖サイクルジャージなど)、登山用のゴアテックス上下セパレートタイプの雨具、予備チューブ、注油用のオイルなどかなりの容量が入っていました。それなりの重量となります。前回同様、峠でのダンシング時、大きくサドルバックが振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。唯一、二日目以降チェーンから、少しですが異音(キリキリ音)がしました。注油後も完全には解消されず、すでに4,600km以上走行していますので、そろそろチェーンの交換時期だと思われました。F&Rブレーキワイヤー、F&Rシフトワイヤー、チェーン、ブレーキシューなどは春に全交換する予定です。

フロントタイヤはH27/7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(H28/6 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。フロント3,000Km、リア2,700kmの走行後、まだ使えそうですが、そろそろ交換の時期を迎えているかもしれません。パセラにしてからパンクはなく走行に集中出来て助かっています。そろそろ違うタイヤも試しに使ってみたいとも思っています。そんなこともロードバイクの楽しみの一つです。

日本縦断第二ステージ(出雲→新潟で発生したタイヤの亀裂トラブルを教訓にして、パークツールのタイヤブート(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ました。今までつかったことはないのですがインプレできませんが、使っていないことが幸いです。

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。二日目の早朝、夜明け前の出発でしたが、フロントライトの光量が足りないと感じました。地方に行くと国道でも街灯が少なく、ほぼ真っ暗です。ブルベではないですが、光量が少ないフロントライトなどは、ツインライトにすることなども今後の課題です。ただ、基本的には、ナイトランはすることはないので、重量増との兼ね合いで難しい判断です。

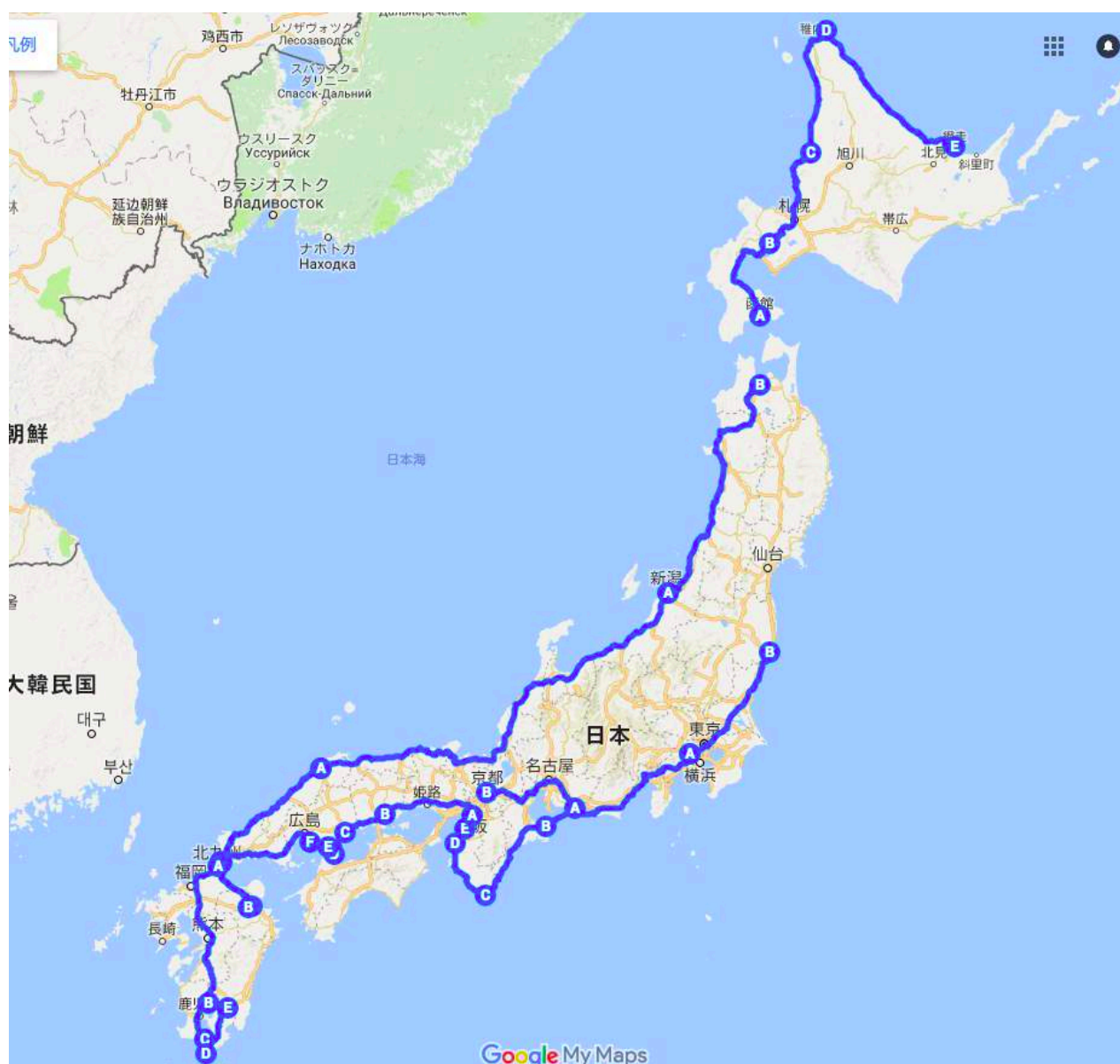
▶ 日程について: 今回、237kmを3日間で走破しました。一日平均、79kmほどです。別府までの5日の日程を、東京の降雪予報のため後半2日をキャンセルしました。当初の予定でも、一日95kmほどでした。今までの経験からしても楽勝な距離です。しかし、大隅半島に渡ってからの強風+思った以上のアップダウンの連続(予めNAVITIMEで確認はしていましたが)と想定外の状況でした。前回の日本縦断太平洋ルート Vol.06の「小倉→別府」でも暑さもありましたが、かなりへばりました。九州、なかなか手強い印象です。日本縦断日本海ルート第一ステージ「伊佐/鹿児島県→八代/熊本」の国道268号線の峠越えなども思い出します。

真冬の長距離サイクリングは、天候や気温よりも風速/風向が気になります。強風下では体感温度がぐっと下がります。まして、晴れていればまだしも、曇になるとなおさら寒さが身にしみ

ます。1～2月期、遠方でのサイクリングは考えものだとつくづく思いました。東京の降雪など、真冬ならではの心配もあります。また、現地での降雪もちろんです。今回は、南国の鹿児島、宮崎なら大丈夫と思い出発しましたが、全国的な寒さは、九州地方も例外ではなかったようです。

▶ 今後の日本縦断の計画について：今回のステージで、ようやく佐多岬→宗谷岬が一本に繋がりました。ようやく日本縦断を達成しましたと言えるようになりました。太平洋ルートも、大まかに言えば、下の地図のように、北海道の半分、東北、四国、九州(都城→別府)、沖縄が残りました。休暇の日数や時期などを考慮し、走破したいと思っています。

その前に日本「横断」などもいいかな？と思っています。夏場、キャンピング車4サイドでテントを積載し、東京→新潟などもおもしろそうなどと、地図を見ては考えています。今年は、まとまった休みがとれそうにないので、小刻みに日本縦断を進める必要があるかもしれません。これまたサラリーマン的です。



H27年2月より走破したルート。残すところ「札幌→えりも岬→網走」、「いわき→青森」、四国と沖縄です。それに今回キャンセルとなった「都城→宮崎→別府」は、ここまで来たのであ

せらずに、少しペースダウンして走破したいと思っています。

■ 参考資料（地図）：

ライトマップル 九州道路地図 1:200,000 昭文社

■ ルート検索：

NAVITIME(PC 版) 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：

じゃらん(鹿児島市、宮崎市、) <http://www.jalan.net/>
宿への直接電話予約(錦江湾サウスロード YH)

■ 自転車の輸送方法：

往路 → 飛行機輸行（ソラシドエア）。羽田まで電車利用。
復路 → 飛行機輸行（ソラシドエア）。羽田より知人の車で送迎。



鹿児島県大浜海水浴場にて。風強し～。

まだまだ日本縦断・太平洋ルートの旅は続きます。

以上。