

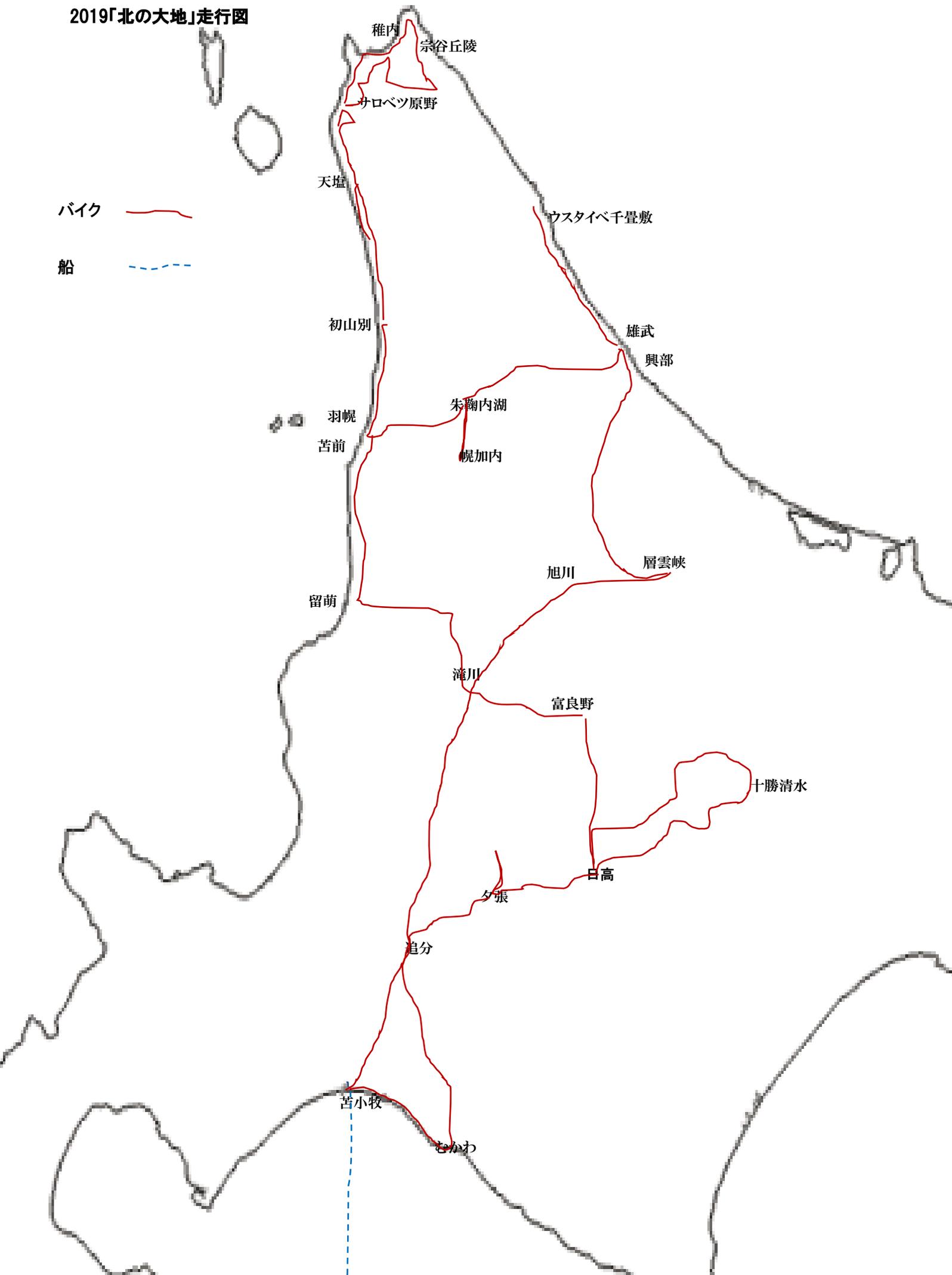
2019「北の大地」《20周年》

=「北の大地」をキャンプで巡る=



2019「北の大地」走行図

バイク 
船 



7月10日(水)

自宅—Vツインモーターサイクル—南部道路—東部道路—仙台港フェリーターミナル
太平洋フェリー「いしかり」

30km

「北の大地」20周年の出発

バイクが、走行中にエアークリーナー部分への吹き返しが、たまに見受けられたのが気になるので、一応「Vツイン」に見てもらったが、特に異常とは思えないということだったので、気にしないことにした。メカにたいする一抹の不安を抱きながらの運転はストレスが溜まるので、出発前に払拭しておきたかった。

高速道に乗ってしまえば、あっという間にフェリーターミナルに着いてしまう。リターンライダーとして、20年目の「北の大地」への出発である。20周年を記念しての特別な企画もなく、いつもの通り、自由気ままな旅を、いや、今まで以上に自由な旅をするために、今年は3週間弱の宿泊はキャンプにすることにした。ただし、大雪山の3泊4日の縦走の登山口の層雲峡にだけは、宿を予約した。宿といっても、数年前に閉鎖された「層雲峡ユースホテル」を有志が、素泊まりの宿「層雲峡ホテル」として今年6月にオープンしたばかりである。

仙台港フェリーターミナルには、平日にもかかわらず、30台以上のバイクが並んだ。殆どが中高年ライダーである。この20年の間、若者のライダーは減る一方で、その代わり、中高年が増えてきた。それから、他県ナンバーのバイクが多くなった。大洗からのフェリーは都心から中途半端に遠いのと、料金が高く、苫小牧到着時間の関係で仙台から乗った方がよいのだと言っていた。

今日のフェリーは「いしかり」だったが、ここ最近は魅力のない船内レストランは利用せず、持ち込みの食料をノンビリ食べることにしている。

7月11日(木)

苫小牧フェリーターミナル—R234—岩見沢IC—(道央道)—比布Jct—(旭川紋別自動車道)—上川・
層雲峡IC39—層雲峡 層雲峡ホテル 269km

縦走断念

ここ20年間、北海道の天気が不安定になってきたとは言え、下船後すぐに雨中走行という記憶はない。11時に下船後、層雲峡まで走るの意外と時間がかかるので、北海道の高速道は走りたくないのだが、比較的混雑しない岩見沢からは高速を利用した。

「層雲峡ユースホテル」時代と全く変わらない建物の「層雲峡ホテル」は、懐かしい雰囲気が残っていた。ユースでなくなっただけで、利用方法も同じドミトリ方式で、基本的に素泊まり。ただし、今後は食事の提供も考えていくと言っていた。素泊まり3200円は、良心的料金設定だ。温泉は「黒岳の湯」に入り、同じ建物内にあるイタリアンレストランで夕食を食べたが、ここは以外と美味しいのだ。

肝心の天気だが、明日は良いとしても、その後は悪天候の予報なので、天候回復を待つ待機ではなく縦走は諦めて、明日はオホーツク沿岸まで走ることにした。



7月12日(金)

層雲峡—R39—R273—(浮島トンネル 3332m)—滝上—D61—D137—札久留峠—西興部
—R239—興部—R238—日の出岬

日の出岬キャンプ場 144km

オホーツクの日の出岬キャンプ場

雨を覚悟して出発したが、霧雨程度で済み、上川まで来たら雨の心配はなくなった。浮島トンネルは過去何回か通っているが、とてつもなく寒かった思い出しかない。今回も今まで以上に寒く感じられ、長いトンネルなので体の芯まで冷えた。挙げ句の果て、路面はビショビショに濡れ、油を撒いたような滑りやすい恐怖を覚えた。トンネルから抜けたとき、急な温度差のため具合が悪くなった。これが原因で、この後2, 3日体調が思わしくなかった。滝上までノンストップで1時間少々走り、道の駅で休憩したが、ここの場所は暑過ぎるくらいで、この気温変化は体に悪い。またまた交通量のほとんどない山道を気持ちよく走った。本当は途中からD334 を走る予定でいたが、右折箇所を通り過ぎてしまったので、戻るのも面倒だし、R239 は国道とはいえ、交通量はそんなにないので西興部経由にした。西興部の町並みを見下ろしながら坂道を降りたが、この町の美しさは目を見晴らせるものがある。家々の色が、オレンジ色を基調としたカラフルな彩りで、まるで、スイスの小さな山村を彷彿とさせるような綺麗な町だ。

オホーツク沿岸に出ると、さすがに寒いし、風もある。体調が思わしくないこともあり、天候も崩れる予報なので、テントを張ることは諦め、バンガローを借りることにした。このキャンプ場は町営で、管理、整備が行き届いており、近くに温泉まである。そんな広いキャンプ場を今日は貸し切りだ。他に誰もいないのである。

雄武に食料の買い出しに行き、Acoop を見つけたので入ったが、ここの町の人達は本当にこの店で買い物をして生活しているのかと疑いたくなるようなものしかない。そんな中で、雄武牛とバーベキュー用の食材を買った。

帰り際、大きいザックに「スケボー日本一周」と書いた若者を見て、物好きな者もいるもんだと思いながらも、こういう若者がいることに安堵の気持ちも湧いた。

歩いて5分(管理人は2分と言っていたが)のところにある、「ホテル日の出岬」の日帰り入浴は、こんな所にある？と思うほどの立派なホテルの温泉だ。オホーツク海を眺めながらの風呂は最高に気持ちが良い。

去年から愛用している一人用のバーベキューコンロに炭を起こし、雄武牛を焼いたが、焼き方の問題ではなく固いのなんの、全部食べなかった。その分野菜を焼いて食べた。



日の出岬キャンプ場 一番見晴らしの良い、右上のオレンジ色のバンガローを借りたが、町営とは言え 3000 円は安い。色をもう少し考えて欲しかった。



この雄武牛には参った

7月13日(土)

日の出岬キャンプ場—R238—ウスタイベ千畳岩—R238—道の駅マリンアイランド岡島—R238

一日の出岬

日の出岬キャンプ場 145km

オホーツクサイクリング2019

今日もスッキリしない天気だ。このキャンプ場に来てからは、日中でもインナーダウンを着ているほど気温が低い。夜は当然冷え込むが、バンガローは雨風の心配がないのが幸いだ。

今日は「第38回インターナショナルオホーツクサイクリング2019」の大会日で、雄武町民センターを7時半に出発した参加者が、日の出岬キャンプ場を通過して斜里町役場までの212kmに挑んだ。今年で最後の大会らしいが、オホーツクの夏を彩るイベントが消えるのは寂しい。近年の交通事情とか、運営面での困難が一因らしい。4コースに分かれて、それぞれの目的を抱きながら走り抜けて行った。1日目のゴールは常呂町までだ。



第38回インターナショナルオホーツクサイクリング2019の参加選手が日の出岬キャンプ場前を通過

サイクリング大会応援の後、ウスタイベ千畳敷まで行ったが、これだったら青森県の五能線の千畳敷のほうが景観ともに良い。ここは、自由に車バイクの乗り入れができる無料のキャンプ場だが、ひとたび風が吹いたら大変な状況が予想されるので、テントは張りたくない。

枝幸のスーパーでホッケを買って日の出岬キャンプ場に戻ったが、土曜日なのにキャンパーは3組しかいない。今晚はホッケを焼いて食べたが、北海道のこの時期のホッケは旨い。



ウスタイベ千畳岩



北海道を代表する食べ物のホッケ

7月14日(日)

日の出岬キャンプ場

日の出岬キャンプ場 0km

暴風警報のオホーツク

朝から暴風雨の嵐の天気のため、どこへも出かけられない。テントを張らないで本当に良かった。高台にあるバンガローからはオホーツク海が一望できるので、時を忘れてボーと白波が立つオホーツク海を眺めているのも心地よい。さすがに日曜日となり、バンガローはほぼ満室となったようだが、テント泊は3組くらいだ。この天候でテント泊は立派なものだ。若い頃の自分も嵐を楽しむような余裕があったが、今は無理しない。早々と温泉に浸かり、ノンビリした。



バンガローからキャンプ場全景を見る

バンガロー内は清潔に管理されて、電気も通っているので、端末の充電もできるので助かる。ゆっくりと休養したせいか、体調も回復したようだ。

それにしても、この悪天候の連続は数年前までは想像出来なかった。カラリと乾いた大陸的な安定した天気は望めなくなったのだろうか。大雪山の縦走を強行していたら、難行苦行の連続で、景色を楽しむどころか遭難騒ぎになっていたかもしれない。



快適なバンガロー内部

7月15日(月)

日の出岬キャンプ場—R238—D883—R239—名寄—R40—D798—D729—R275—D528
—朱鞠内湖

朱鞠内湖キャンプ場

114km

濁水の朱鞠内湖

雨は止んだとはいえ、いつ降り出してもおかしくない天気図だし、気温が14度なので、走行中の体感温度は一桁になるかも知れない。胸、腹、背中にホッカイロを張って、さらにインナーダウンも着込んで、オホーツク海からできるだけ早く離れるように西へ走った。興部市街を迂回する道は、初めて走る道でほとんど車と会わない。20年も北海道を走り回っていると、初めての道が新鮮に感じられる。未知の道は計り知れないほどあるが、限られた日数で旅をしようとする、効率的な走行を優先してしまう。その結果、同じ道を通ることになるが、以前にこんな所も走っていたのかと感心してしまう場合もある。

名寄近くになったら、気温が10度近く上がったように暑くなった。今日のキャンプ地の朱鞠内湖に入る前に食材などの買い物をしなければならないので、名寄のスーパーに寄った。今までのスーパーと違い、品揃えは豊富だ。美味しそうな北海道産の牛肉と野菜を買った。勿論酒も忘れない。

1年ぶりの朱鞠内湖キャンプ場は、目を疑うほどの濁水で、殺伐とした風景が広がっていた。にもかかわらず、人気のあるキャンプ場なので、キャンパーは多く、去年のお気に入りの場所には先客がテントを張ってあったので他を捜したら、今年も濁水でも眺めが良い場所を捜すことができた。水場、トイレも去年より近く、日差しを遮ってくれる木立もあるので、結果的には良かった。こんなこともあるので、キャンプ場は早めに到着することが大切だ。



朱鞠内湖キャンプ場。 このキャンプ場は、自然の地形を生かしたままの自然度の高いテントサイトで、バイクも乗り入れができる。この木立がテントに日陰を作ってくれて快適だった。



テントからの景観1



テントからの景観2

ようやくありついた旨い肉

ここのキャンプ場は自然度が高く、快適にキャンプ生活を過ごすことができるのだが、難点は温泉が近くに無いことだ。それでも、コイン式温水シャワーがあるので何とかし、コインランドリーもあるから助かる。

今夜もバーベキューだが、キャンプの食事としては一番楽で、栄養も十分摂れる。今日は、やっと美味しい肉にありつけた。



値段のわりには美味しい肉だった



エノキのホイル焼きもなかなか美味しい

7月16日(火)

朱鞠内湖キャンプ場—D528—R275—せいわ温泉ルオント—R275—D528—朱鞠内湖キャンプ場
朱鞠内湖キャンプ場 42km

癒やしのキャンプ生活

このキャンプ場は人工的に整地したりしていない自然のままなので、景観にも優れている。従って、ここにいるだけで楽しむことができる。自分のキャンプ場選びは、宿の代わりと考えるのではなく、そこでの生活を楽しむことを最優先で考える。だから、早めに着いて、その条件にあったテント場を捜すのである。去年と比べると渇水のために殺伐とした景観に感じるが、それでも写真に撮りたくなる所が随所にある。



林間のキャンプサイト



渇水で露出した巨木の根



奥行きのある朱鞠内湖を展望できる

ソバの生産量日本一の幌加内に、ソバを食べながら温泉に入りに行った。生産量日本一だからと言ってソバも旨いとは限らないし、店によっても違いがある。これから行く「霧立亭」のソバは、数年前にも食べたが美味しかった。しかし、何と、定休日だった。しかたがないので、道の駅にある「ルオント温泉」のソバを食べることにしたが、ここも去年食べて美味しいとわかっていた。

温泉の脱衣室で服を脱いでいるとき、温泉からあがってきたごっつい男が、「ライダーですか？」と話しかけてきた。ライダー臭みみたいなものを発散させていたのだろうか。無料休憩室で携帯の充電をしながら一眠りした。

7月17日(水)

朱鞠内湖キャンプ場—D528—R275—「霧立亭」—R275—幌加内ソバ畑—R275—せいわ温泉ルオント—R275—D528—朱鞠内湖

朱鞠内湖キャンプ場 76km



幌加内そば「霧立亭」

どうしても「霧立亭」のソバが食べたくなくなったものの、民家が数軒しかない所に一軒だけある店なので、今日も定休日かなという不安を抱きながら行ってみたら、既に車が数台止まっていたので安心した。こんな人里離れたソバ屋なのに、予想以上の客が入っていた。

入り口に貼ってあった、聞いたことの無い「ねむり雪そば」を頼んだら、7月26日からの販売で、今日はできないと言われた。どんなソバかと聞いたら、いわゆる「寒ざらしソバ」のことらしい。諦めて「みぞれそば」を頼んだが、大根おろしがたっぷり入っている期待通りの美味しいそばだった。自分が食べ終わるころ、ほぼ満席となった。平日なのに、知っている人は 23km 離れた士別あたりからも来るのである。



時期的にそばの花は早いと思いながらも、数年前に写真を撮ったことのある幌加内の町外れのソバ畑に行ってみたら、早生の種類のそばの花が咲いていた。結局、前に撮ったことのある場所から、同じようなアングルで撮ることになった。

霧立亭のそば



幌加内のそば畑

帰り道、山の中に鉄橋だけがある異様な光景が目をついた。とっさに廃線だと思ったので、バイクを止めてみた。やはり、北海道には至る所に見られる廃線遺構だった。この幌加内には、深川から名寄までの鉄道が最近(平成7年)まであったのだ。北海道を走っていると、原生林の中にアーチ橋とか橋脚が見受けられるが、一昔前の繁栄の痕跡として強烈なインパクトで迫ってくる。タウンシュベツアーチ橋とかが有名だが、知床半島の根元にあたるR244から、原生林の中にかすかに望まれるアーチ橋は、「天空の城ラピュタ」のシーンを思わせるものがあり、その当時の人間社会というか、人間の考え、姿を思い巡らすことができる。朱鞠内駅の標識などはかなりシュールな雰囲気を感じさせている。



山の中に忽然と現れた旧JR深名線第三雨竜橋梁



深名線朱鞠内駅跡

テン場に戻ると、すぐ近くに中国人と思われる2グループがテントを張っていた。水場を占領する形で使用していたので、これはうるさくなりそうだと思っていたが、子供を含め、マナーの良い人達で、特有の甲高い声を張り上げる人もなく、夜も静かだったし、あれだけ占領していた水場も綺麗に片付けられていた。中国人全部のマナーが悪いわけではないようだ。

夕食中、キタキツネの子狐が近づいてきて、食料の入ったビニール袋に狙いをつけたようだったので、「コラッ」と怒ったら、逃げていった。自分の飼っている犬も、「コラッ」と怒ると言うことをきくが、「コラッ」でなくても、声の質で動物は怒られていることを感じるようだ。こういう野生動物に、可愛いからと食べ物を与えては絶対にいけない。北海道の道ばたで、逃げない「おねだりキタキツネ」をよく見かけるが、自分で餌を捕る術を身につけないキツネは長くは生きられないだろう。



朱鞠内湖に、ラピュタが君臨したかのような見事な積乱雲

7月18日(木)

朱鞠内湖キャンプ場—D528—R275—R239—霧立峠—R232—苫前—羽幌—初山別

初山別キャンプ場 106km

三等級ウニ丼

内陸部から、霧立峠を越えて日本海に抜ける高速ワインディングロードは既に何度も走っているが、峠を越えてから、日本海に向かって下っていく場合は気をつけないと危ない。そのかわり、逆コースの場合は思いっきり走ることができる。今回は、途中から霧雨となって、路面が濡れてきたので尚更慎重に走らなければならなかった。道と平行に走る川の水が異常に少ないのが気になった。



日本海に出たら、気温が高くなったのが体感できた。去年、ウニ丼がおいしかった「北のにしん屋さん」に行ってウニ丼を頼んだが、値段が安すぎる。一口食べたら塩っぱい味が口の中に残った。それでも美味しかったので食べたが、後で店の人に聞いたら、ウニは3階級に分かれていて、今日のは一番下のウニで、塩水に入れて保存していたそうだ。毎日、入荷するウニによって値段が違い、一番上のウニは今日の倍以上の値段になると言っていた。

去年は、その一番上の、しかもパフンウニだったのだが、残念ながら今年は外れだった。

初山別キャンプ場は混んでいたが、早く着いたので良い場所を確保することができた。日本海に面したキャンプ場ではあるが、海岸からかなり高い所にあるため、海水浴客のキャンパーは皆無なので、静かな雰囲気のカ



初山別キャンプ場のテントサイト バイクにはカバーをかけてある



浅漬けの「ゆかにしん」は脂がのった絶品だった。



日本海の落日を眺めながら、ボリュームのある「ぬかにしん」と、銘酒「国希」の酒があれば、他に何もいらぬ。

7月19日(金)

初山別キャンプ場—R232—天塩—D106—稚咲内—D444—D763—サロベツ原野内
—梶原さん宅—サロベツ原野内—夕来—D106—天塩—R232—初山別

初山別キャンプ場 185km

スケボー日本一周と徒歩で北海道一周

日本海側の天気はよさそうなので、今日はサロベツ原野で酪農業を営んでいる梶原さんの所に行くことにした。梶原さんは、同郷の遊佐町出身で、最初のサロベツ原野開拓者である。85歳になるが、開拓者魂は今も衰えることなく、今までの日本の酪農業では世界に通用しなくなると考え、政府に陳情しながら新しい酪農業を企画中である。自分はその話を聞くのが楽しみで、道北を訪れる機会がある場合は必ず寄らせてもらっている。

天塩の手前で、前方からスケボーで来る若者を見つけた。一度は通り過ぎたが、オホーツクの雄武で見かけたボーダーに似ているので、Uターンして話しかけたら、やはりそうだった。「宗谷岬の最北端に立った！」と元気そうに話してくれた。雄武で見かけてから一週間目である。九州の佐多岬を出発して、太平洋側を北上し、北海道に渡ってからも太平洋岸、オホーツク海岸を北上したのち、日本海沿岸を南下し、沖縄がゴールと話していた。そして、スケボーは自転車よりは遅いが、以外と速いことがわかった。時速12kmぐらいで、調子の良い時は70kmは走ると言っていた。そんな話しをしていると、日傘をさして大きな荷物を背負った年配の人が歩いてきた。徒歩で北海道一周をしているようだ。神奈川県の人で、飛行機で千歳まで来て、反時計回りに海岸線を歩いて一周すると言っていた。しかし、2カ所ほど、地元の人から、「ここから先は熊が危ないから歩きは止めて、交通機関を使った方がよい」と忠告され、その部分だけ歩いていないのだと、少々残念な様子で話してくれた。日焼けしているためか、結構な歳に見えたので、「幾つですか？」と聞いたら、「19年生まれだ」と言う。「凄いね！」と言ったら、逆に歳を聞かれたので、「20年生まれだ」と言うと、スケボーの若者がビックリしていた。世の中、おもしろい生き方の人間がいるものだと思つづく感心し、元気が出てきた。



スケボー日本一周と徒歩北海道一周



天塩付近のオロロン街道において



《この一ヶ月後、スケボーの若者は、日本海側を南下する途中に、遊佐町の我が家に一泊することになった。鳥海山のシンボルである伏流水の見学、旬の岩牡蠣を食べながらのバーベキューを楽しみ、翌朝、元気に出発した。》

永遠の青年・梶原さん

梶原さん夫妻は、毎回自分が来るのを楽しみに待っている、と言いながら歓待してくれた。毎年、梶原さんが進めている大規模酪農の進捗状況の資料を用意していて、そのプランを熱く語ってくれる。道庁のみならず、国会まで行っての交渉の資料なども見せながら、梶原さんが描く酪農、これを梶原さんは楽農と言い、ITとAIを駆使し、若い女性でも就農できるようにしなければならない、と夢の実現を目指している。85歳になっても枯れることのないこの情熱はどこから来るのだろうか、といつも不思議に思うくらいだ。大木に覆われた原生林を切り開きながら牧草地にしていった開拓者魂が、衰えることなく続いているからとしか思えない。

しかし、今年はその計画の話と資料がないので、「楽農」計画はどのようになっていますかと聞いたところ、行政関係は大体整ってきたが、地元の人達があまり乗り気でないような話しぶりだった。梶原さんの先鋭的なプランには、着いていけない人達がいることも現実なのだろうが、心なしか少し寂しそうだった。



梶原さん夫妻と背景は農場

思い起こせば、梶原さんとの出会いは偶然だった。自分が学生時代に自転車で北海道を旅したときに、叔父のシベリア抑留時代の友人が、北海道で酪農しているから寄ると良い、と言われてお世話になったのが、サロベツ原野の酪農家だった。リターンライダーになってから、そこを訪ねて見ようと思ったが、頼みの叔父は亡くなっていたので、乏しい記憶を頼りに捜したが、当時とは状況が一変しており、捜すことが出来なかったので、一度は諦めた。しかし、その家に4、5日お世話になりながら利尻島に渡り、今では崩落のため、危険過ぎる登山道のため廃道になった鬼脇コースから、南峰に登頂することができた。自分の登山歴の中で、これに優る恐怖を感じたことはない。両側が数百メートルの切り立った断崖絶壁の痩せ尾根の上に跨がり、引き返そうと思ったが、そのほうがもっと危険だったので、前に行くしかないと覚悟して登頂した記念すべき山である。この鬼脇コースは、自分が登って数年後には閉鎖になったので、このコースを登った人は、現在はそんなにはいない。幸いにも、このときはカメラを持っていたので、貴重な写真を残すことができた。(2016年の「北の大地」の旅行記に載せてある)

そんなこともあり、どうしても訪ねたい気持ちが強くなり、翌年も捜したがわからない。地元の人に聞くにも、名前もわからず、庄内出身で、シベリアから引き上げてきて、歳は80代で共産党員であることぐらいしかわからない。ある人からは、もう離農したとか言われ、諦めかけながら走っていると、ある家の前で年配の女性を見かけたのでバイクを止めて話しかけてみた。そうしたら、その女性も庄内出身で、しかも遊佐ということで話しが弾んだ。ご主人が、「遊佐からここに来る人なんか滅多にいない。まず、あがれ」と家に案内されたのが梶原さんとの出会いである。そして、翌年、当時の写真を見てもらって、捜していた人物が判明した。何と、その人は梶原さんが、サロベツ開拓において尊敬していた人だと言う。その家を梶原さんから案内されたが、当時、お世話になった方は亡くなっていたが、息子さんが酪農家を継いでいた。家は新しくなっていたが、サイロは当時の写真と同じで、40年がタイムスリップしたようだった。(10年前のこと)

帰り道、梶原さんの家は、郵便物を送る場合でも番地が無いくらい、サロベツ原野のまっただ中にあるため、普通のライダーは走ることのない原野の道を走り、道々106号線から利尻島に最短距離の夕来に迷うことなく走った。ここからの利尻山は、まさにフェニックスが飛び立つかのような山容が間近に望むことができる。この日は霞んでいたが、バイクを止めて写真を撮ろうとした。ところが、バイクは足払いを食らったように倒れた。速く起こさないとキャブレター内のガソリンがオーバーフローの状態になり始動しなくなる。しかし、倒れ方が悪く、幾らエンジンガードが付いていても起こせないような手応えだった。本気になって起こそうと思ったが、かなりの体力の消耗が予想されるため、この場所は大概のライダーは止まるところなので、誰か来るのを待つことにしたら、岩手ナンバーのバイクが「どうした」と止まってくれた。「タチゴケしてしまった」と言ったら、笑いながら、「良くあることだ」と手伝ってくれたが、倒れ方が悪いこともあり、400kg オーバーのバイクはなかなか手強かった。勿論、何度もお礼を言って、岩手の人はいい人だなあと思いながらキャンプ場を目指した。



道々106号線から、日本海と利尻山を望む

帰り道、天塩で今晚の食材を買うことにした。まともな生鮮食料品店を見つけたと思ったが、港町なのに買いたくなる魚はほとんどない。そんななか、日本海産の生イカがあったので、イカ焼きにすることにした。キャンプ中、羽幌、苫前などの漁港のある町のスーパーにも行ったが、新鮮な地物の魚は店頭には並ばない。どうやら、高く買い取ってくれる都市部に流れるようだ。それから、この時期の道北の日本海では高級なナマコ漁が盛んで、高い値段で取引されるために、殆どの漁師は雑魚を捕るよりナマコを捕るのだそうだ。暴力団の密漁もあるくらいらしい。



このイカ焼きは旨かった

7月20日(土)

1日初山別キャンプ場

初山別キャンプ場

0km

キャンプ場で邪魔な人

今日は天気も良くないので走る気がしない。午前中から温泉に入って休養日にすることにした。昼飯も温泉の食堂で食べたが、ここの地物の魚を使った海鮮丼はおいしかった。こういう所に地物の魚は回ることのようにだ。

無料休憩室で携帯の充電をしながら一眠りして、もう一度温泉に入りのんびりと夕食の準備に取りかかった。夕食中から、近くの4人組がうるさい。三人はソロライダーなのだが、車の一人がここのキャンプ場に居座っているようで、色々な人に話しかけ、自分が主役で話を盛り上げている。去年も同じような人(同じかも知れない)がいた。自分にも話しかけてきたが、おもしろい話しでもないし、こういうロケーションのキャンプ場では静かに過ごしたいので、素っ気ない態度を取ったこともあり、自分にはそれ以後近づいてこなかった。村営で管理も行き届いて、尚且つ無料なので、リピートのキャンパーが多く混んでいるが、この4人組以外は本当に静かなのでなおさら目立つ。キャンプ場で10時ともなれば遅いのに、この4人組はいつまでもうるさい。特に例の一人が殆ど喋っているの、「うるさい。時間を考えろ！」と一括せざるを得なかった。最近は、注意すると逆ギレする輩もいるので、気をつけなければならないが。キャンプ場に居座って、カモが来るのを待ち、自分の話を聞かせようとする人は、旅行者にとっては邪魔者だ。

7月21日(日)

初山別—R232—遠別—開拓農道町道浜更岸線—天塩—D106 号線—稚内—R238—D889
—宗谷丘陵—D1077—稚内空港—天北北部広域農道—R40—天北北部広域農道(ミルクロード)
—D510—兜沼—サロベツ原野—夕来—D106 号線—R232—初山別

初山別キャンプ場 309km

ライダー憧れの106号線を走る

今日は天気もまあまあだし、昨日休養も十分取ったので、1日走りに徹することにした。同じ道を走るのもおもしろくないので、国道から逸れた開拓農道を走った。日本海の海岸線に沿って走る道で、殆ど車とは会わない。

天塩から稚内まで、道々106号線の約70kmをノンストップで走ることにした。問題は、稚内内に一カ所ある信号に引っかかるかだ。前々日は要所要所で写真を撮りながら走ったが、できればこの道はオホーツク沿岸のエサヌカ線同様、止まらないで走りたいものだ。ただし、100km を越えるスピードだと視界が狭くなるので、90km 前後のスピードが快適に走れる。今日は風も無く爽やかだが、利尻は見えない。問題の稚内内の信号は遙か遠くに赤く見えた。ここの信号は青になったら暫く赤にならないから、青に変わる頃合いに合わせて速度を落とし、タイミング良く止まらないで通過した。結局、稚内の入り口にある「夕陽の見える丘P」までの約70kmをノンストップで走りきった。

途中のコンビニで弁当を買い、宗谷丘陵の一番標高の高い所から、宗谷海峡を眺めながら食べた。天気が良ければサハリンが手の届くところに見えるのだが、今回は薄らと島影のように感じられる程度だった。宗谷丘陵は一大放牧場となっているが、高級な黒毛和牛が至るところにいる。旨そうに見えてきた。



日本海ギリギリを走る開拓農道



宗谷丘陵



この水平線上に条件が良いとサハラが見えるのだが、今日は眼力で見るとは思えない。



20年前には何も無かった周氷河地形の宗谷丘陵に瞬く間に風車が出現した。初めてこの景色を見たときは違う世界に迷い込んだような錯覚を覚えた。来る度に増え、今ではこのようになった。ここまできると、下手な野外彫刻の作品よりインパクトが強い。道々889は宗谷丘陵を縦断するが、以前は途中までしか開通してなく、Uターンして戻ってきた。その当時はほとんど通る車もなく、熊が出没する秘境の雰囲気漂っていたが、今は貸し切りバスも通るようになった。砂利道だった道々1077も立派に整備され、今では宗谷岬をバイパスする車で交通量が多くなった。

広域農道のミルクロードを通り、広大なサロベツ原野に縦横無尽に張り巡らされている農道に敢えて迷い込んだ。懐かしい思い出の兜沼では、50年前の面影を残す建物に出会い、新しくなった駅舎では、大きな木があったことを思い出した。お世話になった家からここまで自転車に来て、汽車に乗り換えて稚内まで行き、フェリーに乗って利尻島に渡ったのだ。

太陽の位置を基に、サロベツ原野を気の向くままに走り回ったが、熊の気配が濃厚な密林を通過するときは、暴走族顔負けに、空吹かしをして熊対策をしたが、北海道のバイク走行で非常に怖い鹿の飛び出しにも有効だと思った。ビッグVツインの空吹かしは辺りの空気を切り裂くような迫力がある。こんなことは今までしたことがなかったが、快感が走ったので時々やってみた。勿論、人気の無い山の中だけで行った。サロベツ原野の南部は平原が多いが、北部の未開拓のサロベツ原野は結構な山が多いのだ。天塩の同じスタンドで1日2回給油をしたら、スタッフが「随分走りましたね」と感心していた。



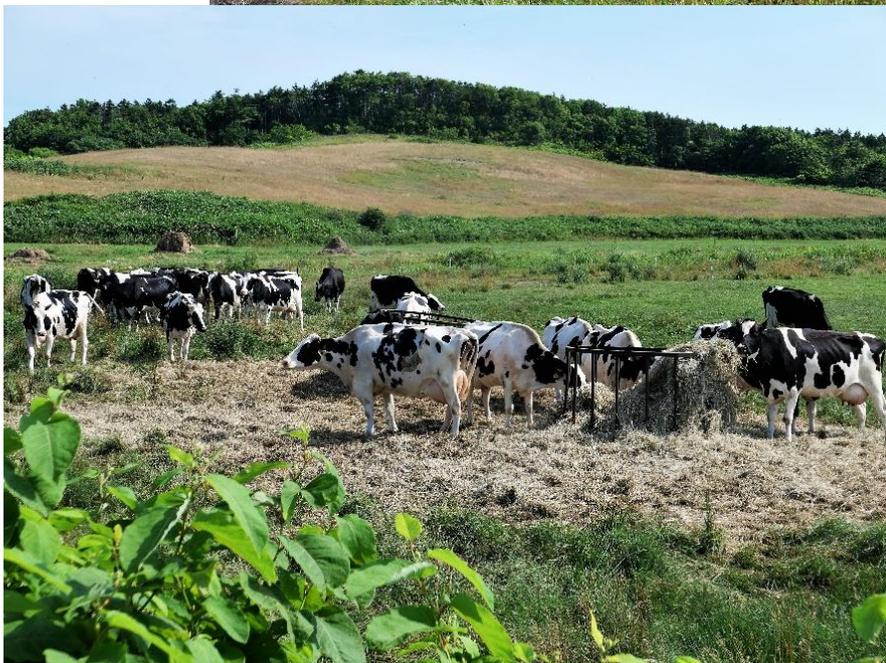
兜沼の資料館 靴を脱がなければならなかったので
観覧は止めた



兜沼駅前 サロベツ原野開拓の中心地



開拓当時の廃屋



サロベツ原野北部の放牧場



106号線と利尻島



106号線 道が空に溶け込んで行く

7月22日(月)

初山別キャンプ場—R232—留萌—R233—碧水—R275—滝川—R38—富良野

佐藤さん宅 178km

「すみれ」恐るべし

今回は、まともなウニをまだ食べていない。今日は富良野に移動するのだが、オロロン街道の途中にあり、海鮮もので評判の店に寄ることにした。小さな町というより村なのに、店の前の駐車場は一杯だがバイクは止められた。店の中は思ったより広く、既に満席に近い状態だった。メニューを見たが、ウニ丼以外は眼中になく、4500 円のウニ丼か 5900 円のウニ丼かで迷ったが、丼ごときに 5000 円オーバーは抵抗があり、4500 円のウニ丼を頼んだ。しかし、炙りウニ丼とはどんなものかという未練もあったが、普通にご飯の上にウニが載っているが、ここのはウニが別の器に入っている。だから、ウニ丼ではない。バフンウニとムラサキウニが半分づつ入っているが、一目で新鮮とわかる。まず、バフンウニを食べたが、濃厚な、甘味のある旨いウニだ。その後でムラサキウニを食べたが、味が薄く感じる。白いご飯に載せて食べると、固めに炊いた飯との相性が抜群に良い。こんな寒村の食事処、恐るべし。



器に入っているウニは、見た目より多かった



小平町にある有名な鯨番屋はスッカリ小綺麗な雰囲気になり、横目で眺めながら通り過ぎた。相変わらず海からの横風が強い。バイク走行では雨も辛いが強風も疲れる。自転車の旅人も数人見かけたが、この風ではさぞかし辛い思いをしていることだろう。

北竜町、雨竜町はなぜかひまわりが多い。北竜町のひまわりが満開だったが、本来、ひまわりの開花はもう少し後のはずだが、早生のひまわりもあるのだろうか。雨竜町の「日本一のひまわり畑」のひまわりはまだ開花していなかったが、ひまわり祭りは始まっていた。

滝川から富良野までの国道38号線は退屈な道路で、走っていても長く感じた。ただ、何度も通っている道なので、見覚えのある景色を見る度に、以前走った時の事を思い出すことが出来るのが救いだっただ。

富良野市街手前にある島ノ下温泉・ハイランドふらので温泉に入り、旅の汚れを流してから佐藤さん宅を訪ねた。佐藤さんが経営していた「ロッヂ・アイガー」に、我が校のスキー部は合宿でお世話になり、この合宿のお陰で選手も良い成績を残すことができたのである。しかし、「ロッヂ・アイガー」は、今は無い。数年前に宿を閉め、今はスキー場から離れた街中に居を構えている。そして、自分は佐藤さんの好意に甘えて、泊めさせていただいている。



北竜町のひまわり

合宿の度に、富良野の夜の町に出かけ、スナック「雛」とは20年以上のつきあいになった。その間、空にしたボトルは数十本に及ぶと思う。飲んだ日の翌朝、幾ら二日酔いがひどくても、スキー場には立った。こんなことは、今の学校教育の基では許されないことだろうが、考えてみると、かなり薄氷を踏むような事をしてきたものだ。



7月23日(火)

富良野—北の峰山部線—山部・国分農園—R237—占冠—日高

沙流川キャンプ場

63km

5泊のベースキャンプ・日高沙流川オートキャンプ場

山部にある知り合いの国分農園に寄ったら、トウモロコシの出荷作業で大忙しかったにもかかわらず、朝採りのトウモロコシを湯がいてくれた。真っ白のトウモロコシで、今まで食べたことの無い甘さだった。採ってすぐのトウモロコシはこんなに甘いのだとビックリした。これが本来の味で、消費者が知らない、生産者のみを知る味だ。メロンもすすめられたが、朝ご飯も食べてきたばかりなので、丁重にお断りした。ここで、知り合いにメロンを送り、国分さんとお話をしてから、今日のキャンプ地の日高町に向けて走り始めた。



今日の天気予報は雨なので、日高町にある沙流川キャンプ場では、バンガローを借りた。キャンプをするときに、悩みの種はゴミの処理であるが、殆どのキャンプ場はゴミ持ち帰りである。以前は有料で引き取っていたキャンプ場もあったが、心ないキャンパーはゴミの分別をしないため、その処理に手間がかかることになったため持ち帰りにしたらしいが、バイクの場合は、ただでさえ荷物の積載に苦勞しているので、やっかいな問題だ。仕方が無いので、出来るだけゴミを小さくしてコンビニのゴミ箱に捨てざるを得なかった。



夕方、キャンプ場の傍を流れる沙流川でフライを振ってみた。河原の広い大きな川で、初心者のフライフィッシングにはもってこいだ。いずれにしても、未知の川での釣りは、魚がいるかどうかも含めて興味が高まる。いかにも釣れそうなポイントは全く反応がなかったが、荒瀬の小さなポイントで不意に魚が出たので、アワセ損ねてしまった。今度は慎重に集中してフライを流れに乗せると、同じところからまた出たので、すかさず合わせると、確かな魚心が伝わってきた。綺麗な魚体のニジマスだった。3年前の大洪水で川が洗われ、魚がいなくなったと管理人が言っていたが、戻ってきたようだ。夕食用に2匹持ち帰った。



このポイントで釣れた



沙流川のニジマス

夕食時にバーベキューコンロで塩焼きにして食べたが、ニジマス独特のクセのある味だったが、鮮度抜群なので食べられた。富良野の佐藤さんからいただいた自家栽培のズッキーニとピーマンも焼いて食べたが、これも美味しかった。



7月24日(水)

沙流川キャンプ場—D847—R274—日勝峠—十勝清水—R38—「ソバの館」—R38—狩勝峠—D1117—D136—トマム—占冠—R237—日高

沙流川キャンプ場 133km

霧のなかの日勝峠

朝になって雨もあがり、天気も回復してきたので、帯広方面に行って、あわよくばナイタイ高原を走ろうと思って出発した。久しぶりの日勝峠越えだが、どこまでも沙流川沿いに道は続く。3年前の未曾有の大洪水の爪痕が至るところに残っており、復旧工事が未だに続いている。北海道の道路にしては珍しいくらい交通量が多く、しかも、大型トラックと自衛隊車両がやたら多いので、止まって写真を撮るのもできないほどだった。この国道が出来て間もなくの頃、CB450 で走った時は砂利道で、砂埃がひどかったなかの峠越えだったが、その当時、車はほとんどなかったように記憶している。その後、十勝と札幌方面を結ぶ主要道路として交通量が増えた。日勝峠のトンネルを越えた途端、十勝地方は濃い霧の中で、前の車のテールランプを見失わないように走らなければならないほどだった。帯広方面に行くのは諦め、新得でそばを食べてから狩勝峠を越えて戻ることにした。



道東自動車道開通に伴って、R38 の狩勝峠は交通量が激減した。十勝方面からは、ほどよいカーブの連続なので、高速ワインディングを楽しむことができるようになった。こんな時のビッグVツインのエンジンの咆哮は北の大地に気持ちよく轟き渡る。途中からトマムへの道に入ると、道沿いの川が釣れそうな水色をしていたため、ついついよそ見をしてしまいがちだったが、占冠側には洪水の爪痕はほとんど無いことに気づいた。トマムのタワービル群が山の中に突然に現れた。見る度に感じるのだが、異次元の空間に迷い込んだような錯覚に陥る。経営者は何回変わったのだろうか。



狩勝峠より十勝方面を望む

キャンプ場の受付の女性も釣りをするそうで、しばらく話を聞いた。大洪水前の沙流川は綺麗な清流で、大型のニジマスなどが釣れたそうだ。ところが、大洪水のため川は氾濫し、キャンプサイトも一面川になってしまったらしい。キャンプ場周辺はそんなに降ったわけではなかったが、上流の記録的豪雨のために下流が氾濫したようだ。水が引いた後、キャンプサイトに魚が一杯落ちていたそうだ。そして、川から魚が全く消えてしまい、去年あたりからようやくチラホラ見かけるようになったらしい。

今日からテントを張ることにして、バンガローからフリーサイトへ移動した。

トマムのタワービル



沙流川キャンプ場のフリーサイト

7月25日(木)

沙流川キャンプ場

0km

朝から雨。バイクで走る気にはならない。雨が降っているので、フライフィッシングもできない。しかし、ここのキャンプ場は、管理、整備が行き届いているし雰囲気もいいので、何もしないでボーッとしていても飽きない。それでも腹は減るので、歩いて日高の町まで昼食を食べに行った。道の駅にあった「幌加内そば」の店に行ったら、定休日だったので、少し戻ってそば処「夏川」に入った。とろろソバを食べたが、可も無し不可も無しだった。一旦テン場に戻り、近くにある沙流川温泉ひだか高原荘の風呂にノンビリと浸かった。

7月26日(金)

沙流川キャンプ場

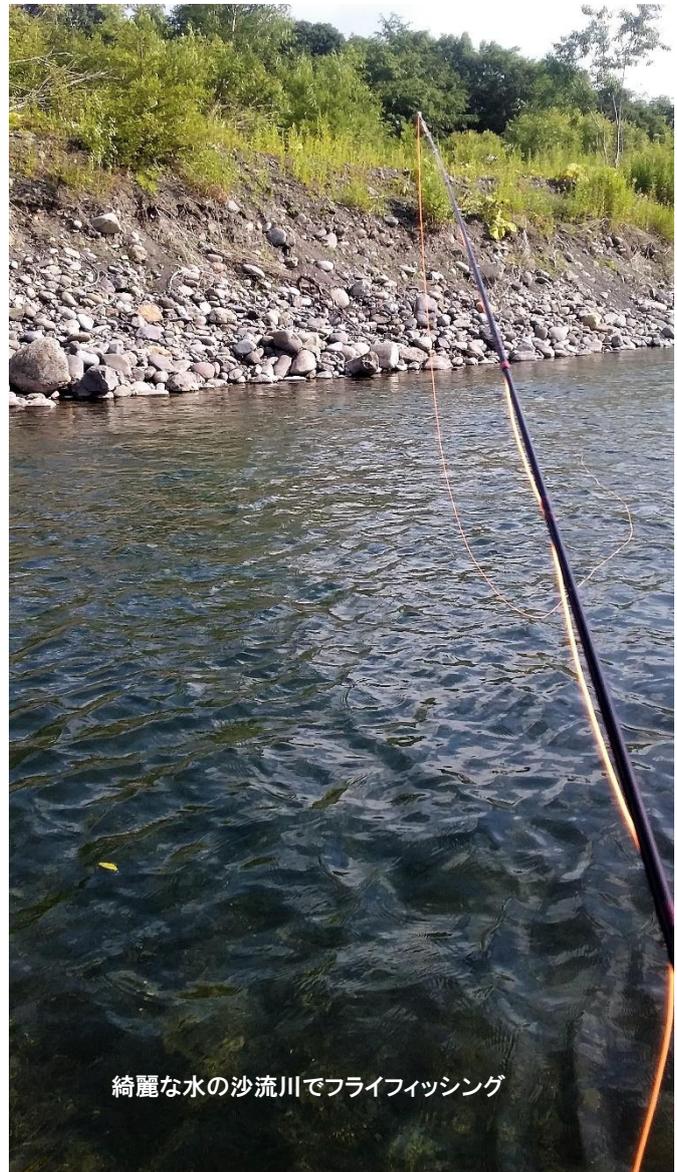
0km

つれづれなるままに

雨は降っていないが、風が強い。これではフライフィッシングは難しい。そんなことでダラダラと時間を過ごし、昨日、定休日で食べられなかった「幌加内ソバ」に行って、腹があまり減っていなかったの、ざるそばを頼んだ。

ざるにしては時間がかかると思っていたら、天ぷらそばが出てきた。「ざるそばですよ」と、持ってきた女のスタッフに言ったら、ブスツとした態度で持ち帰った。「それでいいよ」と言いかけたが、聞く耳を持たずに中に消えた。どうやら、注文を受けたそば屋の主人が聞き間違えたようだ。女のスタッフが一言の謝りもなく、またブスツとした態度でざるそばを置いていった。作り直させたこちらが悪いような気になりながら食べたが、そばは美味しかったものの、後味悪く店を出た。

夕方近くになって風は少し弱まったので、釣りに行くことにした。一昨日釣った場所の上流を釣ることにして川に入った。フライフィッシングの練習には丁度良い川なので、暇つぶしを兼ねてフライを振ったが、魚影は殆ど無い。目標の橋が見えてきたポイントで突然魚が毛針を追って水面に出てきた。あまりにも釣れなかったの油断をしていたため合わせられなかった。もう一度同じ所を流すとまた出てきたが、警戒して水中に消えた。この魚はいくら流しても釣れないと思い、その上流の別のポイントに振り込んだらすぐに出てきた。今度は合わせられたが小さい。釣ってもしょうがないので、ラインを緩めて外れるようにしたら、思い通りに針は外れて水中に消えた。



綺麗な水の沙流川でフライフィッシング

素直過ぎる大学生

夕方より、キャンプ場に大学生のような男女十数名のグループが集まってきた。バンガローを3棟借りたようだ。どうやらバーベキューハウスでバーベキューをするみたいだが、若者がこういう自然豊かな環境のキャンプ場で楽しむのは微笑ましいくらいだ。

この日高の町にはスーパーはなく、Aコープがあるだけで、鮮度の良い魚はないし、何とか許せる範囲の焼き肉用の肉を買ってきたので、自分もバーベキューを楽しんだ。

この大学生のグループは、遅くまでバーベキューをしながら騒ぐのかと思ったら、8時になると片付け始め、そして、花火を始めた。なんと品行方正な若者達だろうと思った。ただ、打ち上げ花火は禁止なのだが、知ってか知らずか上げていた。このくらいは可愛いものだ。夜中に人の声で目が覚めた。どうやら大学生がバンガローの前で飲みながらおしゃべりをしているようだ。自分も学生の頃、もっと騒いでいた経験があるので、大目に見ようと思ったが、甲高い笑い声の度に眠かけたのが覚めてしまう。2時半なので、他のキャンパーも気になっているはずと思い、グループの所に行き、「おまえ達は元気だな」と言うと、明るく「はい！」と返ってきた。「夜のキャンプ場は声が響くから、バンガローの中で話したらいいさ。他の人達も迷惑がっていると思うよ」と言うと、素直に「わかりました」と片付け始めた。ところが、バンガローの窓を全開にして話し始めたので、部屋が共鳴効果をもたらし、外で話していた時より大きくなった。一度は素直に言うことを聞いたのだから、これ以上注意をしたら煩がられるだけと思い、我慢することにした。翌日聞いたら釧路の大学生だった。



焼けば何でも美味しくなる

7月27日(土)

沙流川キャンプ場 0km

キャンプ場が一変

今日は朝から雨なのと、寝不足のため、今日も走る気はしない。テントの中でまどろんでいると、外が賑やかになってきた。雨にもかかわらず、キャンパーがドンドン押し寄せるようにやって来た。今日は土曜日だからにしても多すぎる。あっという間に今までののどかなキャンプ場の景色が一変した。家族連れが多く、ここは有名なキャンプ場のようだ。夜になったら、どこかのお祭りのような雰囲気になってしまった。



昨日までのキャンプ場がウソのような、お祭り広場のようにってしまった



ありとあらゆるテントが並び、テントの見本市のようだ

後で、受付の人に聞いたら、8月一杯はこんな状態で、「大変です」と嘆いていた。道東道を使うと、札幌からも近いし、帯広方面からも便利なようだ。ここのキャンプ場は土、日を避けて利用したほうが良いようだ。

7月28日(日)

沙流川キャンプ場—R274—夕張—R452—シューパロ湖—R452—シューパロ湖—夕張

夕張フォレストYH 127km

石炭遺構の町・夕張

R274 は石勝樹海ロードと呼ばれ、昔から路面状況が悪く、走りにくい印象が残っていたが、現在でも同じで、以外と走りにくい。新夕張から右折してシューパロ湖岸の新しい道路を走ったが、何年か前に走った国道は水没していた。水没した国道を走ったとき、はるか上の方で新しい道路を作るための工事をしていたが、その時、このダムがかさ上げされることを知った。この旧道は往復何度も走ったが、信号のない山間の快適なクルージングを楽しんだのを覚えている。今回は夕張川に沿って、新しい道を走って途中で引き返したが、更に快適な道路になっていた。旧道を走ったときに強烈な印象を受けた「かつて街があったところ」の景観は、以前と比べると薄れていたと言うか、大半がその場所ごと水没していた。



スケールアップしたシューパロ湖 左から旧道が水没し、湖面に鉄橋が少し見える



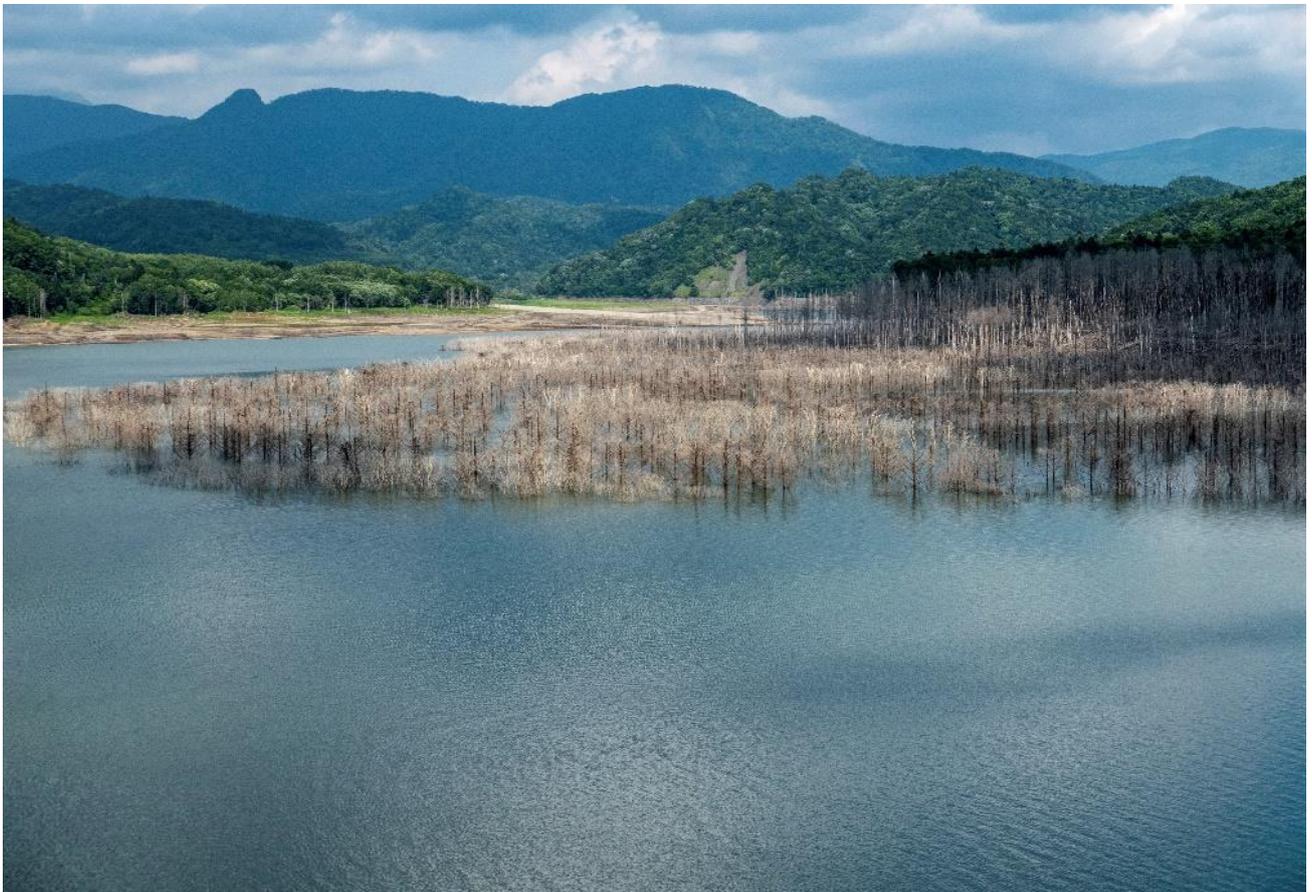
昔、街があったところ

閉校記念碑





手前の赤茶けた橋脚が昔の鉄道、その奥が旧国道。右の新しい橋の橋脚は、出ている部分の数倍の高さになると思われる。それを考えると、この上は走りたくなかった。



水没部分の林は、根が腐って枯れてしまった。森の骸骨のように見える。 34

18泊目にして、初めての食事つき宿・夕張フォレストYH

ログハウス風の夕張フォレストYHは畑の中にあった。「北の大地」の旅の最後なので、道内18泊目にして初めて2食付きの宿に泊まることにした。ここに来るまでの北海道は寒かったが、今日はかなり暑くなり汗をかいたので、すぐにシャワーを浴びてスッキリし、テラスでビールを飲んだ。普通のユースは4人部屋が多いが、ここはユースとは思えないような、ツインのベッドがある部屋である。客が少ない時は一人で使えるが、多いときはドミトリーなので他の客と一緒にいるのだが、二人だけだと場合によっては気まずいような感じになるのではないだろうか。幸い、この日は、3組のカップルと単独の女性客が二人だったので、自分は一人で気ままに使えた。

夕食は、自分の農園の食材をふんだんに使った料理で、ボリュームが凄すぎる。完食したが、デザートの大きな夕張メロンはさすがに食べられなかったので、冷やしてもらって後で食べたが、自分の農園の完熟メロンなので糖度が半端でなかった。久しぶりに布団の上で寝たが、クーラーがないので、窓を開けただけでは寝苦しかった。



YHにしては珍しい部屋。



美味しいけど絶対量が多すぎる夕食。周りの人達は残していたが、メロン以外は全部食べた。

7月29日(月)

夕張フォレストYH—畑の中の道—R452—R274—D462—追分(道の駅あびらD51 ステーション)
—R234—早来—D10—むかわ—R235—D259—苫小牧フェリーターミナル～～太平洋フェリー～～

太平洋フェリー「きそ」 127km



YHの農園

目を覚ましたときは晴れていたのので、散歩がてら農園を見学した。防風林に囲まれるように数区画があるようだが広すぎて全部は把握できない。メロンは終わって後片付けをしているし、アスパラは背丈ほどになっていた。小玉のトマトは収穫時期のようだ。ユースのペアレントが「農場は母達がしている」と言っていたから、この農園の娘がユース Hostel を始めたようだ。

一緒に泊まっていたBMWの二人が先に出発しそう。歳は自分と同じような感じだが、奥さんと思われる女性とタンデムで回っている。山口ナンバーで、敦賀からフェリーで小樽まで来たと言っていたが、山口から敦賀までも相当ある。他の宿泊客から「奥さん、落ちそうにならない？」と聞かれていたが、「大丈夫。寝るときもあるけど」と平気だ。自分はタンデムで走ろうとは全く思わないから、すごいなあと思った。奥さんが後ろに乗って、ペットボトルを飲みながら出発していった。



今日は苫小牧フェリーターミナルまでなので、最短で行ったら早く着きすぎるので。一旦、日高方面に戻って、前に一度行ったことのある恐竜の街・穂別にある地球体験館に行こうと走りだしたが、あいにく雨が降ってきた。この先山岳地帯のカーブの多い、舗装ではあるが悪路の、名前負けしている「樹海ロード」の濡れた路面に神経を使いながら走るのは危険と判断し、途中でUターンし、逆方向の空が明るい平地の方に走った。頭の中には北海道の地図が刷り込まれているので、走りながらコース取りを考えた。とりあえず追分まで行って、早来から先日の地震地帯を通り、何度も食べているむかわの寿司屋で昼飯をたべようと決めた。

追分で真新しい道の駅があったので、休みながら寄ってみたら、中に大きな蒸気機関車が展示してあった。迫力のあるD51・通称デゴイチだった。石炭産業が日本の経済を支えていた頃、ここは重要な基地であったということを知った。

早来から厚真方面に入ると、地震の爪痕が目につくようになった。広範囲に渡って山が動いているのである。復旧作業が至るところで行われているが、皮肉なことに、それまで不況が続いていた土建業界は、しばらくの間は潤うことになりそうだ。



むかわの寿司屋に行ってみたら定休日だった。スマホで寿司屋を検索して問い合わせたら、夕方からしか営業しないとかなかったので、近くのシシャモの店に行ったら、「シシャモは焼いてあげるから、そこらで弁当でも買ってきたら」と言われた。それも味気ないので、この街の一軒だけの食事処を教えてもらった。「トウセンボ」という店だったが、店内は混んでおり、旨そうな雰囲気だった。寿司は諦めて、地物の海産物を使った「海鮮丼」を食べたが、タププリと海鮮物が載った丼でなかなか旨かった。アタリだった。

あとは苫小牧まで行くだけだが、日高自動車道の無料区間を殆どの車は走るの、海岸線を走る国道235はほとんど交通量がなく、ノンビリと走ることができる気に入った区間である。そして、辛うじて雨が降る前に、早めにフェリーターミナルに無事到着して20周年の旅は終わった。



かつてはエネルギーの主力だった石炭は、蒸気機関車の動力源としてだけでなく、暖房(ストーブ)や調理(コンロ・かまど)にも欠かせない存在でした。石炭は「黒ダイヤ」といわれたことから、大きな役割を果たしてきたことがうかがえます。

北海道の代表的産炭地の幌内や夕張などの石炭は、室蘭港や小樽港から本州各地へ運ばれていました。室蘭本線と夕張線が合流する追分は石炭輸送の重要な中継基地となり、1902年(明治35年)には石炭からつくるコークス製造工場も設置されています。追分は石炭とともに歩んできたといえるでしょう。

安平町と石

道の駅 あびらD51ステーション



帰りのフェリーも中高年ライダーで溢れた

7月30日(火)

仙台港フェリーターミナル—東部道路—南部道路—自宅

25km

家までの間、雨にも降られず無事到着した。「とがち」は控え目なリアクションだが、ピタッと体をくっつけて離れない。安心したように見受けられた。

道内走行距離

2018km

総走行距離

2073km



大学4年の時、自転車で仙台を出発して、三陸沿岸を北上し、青函フェリーで北海道へ初めて上陸し、日本海沿岸を北上し、オホーツク沿岸を南下して知床半島に入ったときから52年間、北海道の魅力の虜になってきた。交通手段も、自転車、バイク、車、電車、飛行機、船と経験したが、一番遅い自転車が一番見えていたように思う。恐らく、徒歩のほうがもっと見えるのではないかと思う。

一番強烈な印象は、知床半島の番屋生活の2週間とウトロでのタコ漁での出来事だった。この経験を通して、自分の作風が豹変し、自分の方向性を見いだすことができたと言っても過言ではない。その時、体に流れた電気のようなものが、脈々と現在にも流れていると思う。初期の平面の作品から、後に立体の作品に変わっても、底流にあるのは変わっていないと思う。

本州にはない「北の大地」の魅力は、恐ろしいくらいの空間の圧力だ。途方も無く大きな空気の塊が広がり、息苦しくなるほどの圧力を感じた。その圧力により、自分の体、脳、感覚が再起動させられるのである。その再起動を求めて、毎年北海道に行くことになったのである。自転車は時間がかかるし、車では良く見えないので、2000年からバイクという手段を使って20年経った。その間だけでも北海道は、著しく変わった所と変わらない所が混在している。自分が変わったと言っているのは、見た目の景観の問題だけで、生活、しいては文化の変化までは、一旅行者としてわかるはずがない。しかし、景観の変化から文化、社会的背景をも垣間見ることは可能と思えた。道北の景観を一変させた風力発電の風車の乱立、原野を覆うソーラーパネルなどのように、エネルギー革命の影響を強く受けたところもある。それから、世界遺産に登録されてからの知床半島の異常な賑わいだが、ウトロ側の極端な賑わいとは裏腹に、殆ど変化のない羅臼側との対比が不思議だ。果たして、住民にとっては最終的にどちらが良いのだろうか。

20周年という記念すべき年に、恒例の縦走登山が悪天候のために出来なかったのが悔やまれる。無理すれば行けたと思うが、視界不良の、難行苦行の山登りは自分にとって意味が無い。また、山での単独行は慎重にというのが信念なので仕方なかった。山は逃げないし、動かないからいくらでも機会はある。

人間というものは、人それぞれの考え方、価値観をもっており、今回の旅においても、自分なりの生き方を楽しんでいる人達との出会いがあった。スケボーで日本一周の若者、徒歩で北海道一周の75歳の男、自転車で小さなキャンピングカー(リヤカー改造)を引いて日本一周をしている男、バイクにグラスファイバー製の小さなキャンピングカーを付けている男など、それぞれのスタイルで旅をしている。しかも、皆、長期間の予定である。

また、理解に苦しむような旅のスタイルの人もいた。自力で立って歩くことができなく、何かにつかまり歩きをしなければならぬ高齢の女性を、バイクに乗せて旅をしている男と同じキャンプ場で一緒になったが、そこまでしてバイクで旅をしなければならないのかと考えると、声をかけることもできなかった。これと比べたら、BMWのタンデム夫妻はまだマシなほうだが、バイクの二人乗りが如何に大変かは経験しないと理解できない。雨と風と寒さは我慢するしかないが、後ろに乗っている人は、そんなとき何一つ楽しいことなどないと思うが、それを長期間続けていることに驚く。苦痛を楽しみに変える特殊な能力を持っているのか、あるいは二人の関係がそうさせているのか不思議であるが、いずれにしても、人間はおもしろい生き物であることには違いない。

歳を重ねるごとに、危機管理能力が敏感になり、今まで平気に行っていたことに対して、危ないと感じるが多くなったような気がする。二輪車は常に転倒という危険を背負って走っており、直に風を切って走る爽快感を楽しむことができる反面、防御するものは何もない。常に、第六感までフルに起動しながら走らなければならない。

バイクでの旅はソロソロ潮時かと思ったり、まだまだ問題なしと結論を出したりと揺れ動いているが、この旅行記を書きながら、「まだいける」との思いが強くなってきた。