

# 轍 2021

ながよしさいくる



## 目次

---

NORIKURA × AUTUMN      OB1 岡

---

NC 事故報告書      OB1 山口

---

東京→京都の旅 第1回      2年 金子

---

自転車で行く 自転車で行けないところ      3年 小野

---



# NORIKURA x AUTUMN

OBI 年 S.Oka

まだ東京では秋の入り口にようやく差し掛かっていた 2020 年 10 月頭、一足早く四季を感じに行こうと乗鞍高原へ行きました。当初は群馬の尾瀬でハイキングと聞いていたのですが、私が数日前にチャリダーの乗鞍特集を見た影響もあり、気が付いたら乗鞍でヒルクライムに代わっていたこと、宿泊も検討したものの、検討した時間がすでに遅く、世は Go To 乗鞍ですすでに高級宿しか残っておらず、日帰り強行 Travel となったことは先に述べておきます。

## 1. 集合

千葉県に住む私は朝 5 時に家を出発し、車で新宿駅へと向かいました。早朝の京葉道路は空いている…ことは無く、キャンプやアウトドアなどのスポットを目指す人々で意外と車が多かったです。



新宿駅で泉田と白崎さんをピックアップして、いざ乗鞍へ出発です。セレナ輪行では、いつもの電車輪行とは異なり、前後ホイールを外すだけで三台は余裕で載せられるのでとても楽ですね！

## 2. なかよしドライブ

何も特に変哲ありません。おとなしく中央道⇒長野道で松本 IC を目指します。3 時間半くらいでしょうか。途中甲府あたりとみどり湖あたりで休憩をはさみました。

松本 IC 降りてからの道は結構酷ですね。特に新島々駅から乗鞍高原までの区間はがけっぶちを走る区間が多く、運転もなかなかテクニックが要求されました。これを自転車で行くのは…なかなかスリリングどころか、怖いです。

なお、ツアー客などは少ないのか、観光バスが少なかったのが唯一の救いでした。



10時半ごろに乗鞍観光センターに到着し、輪行解除したのちにゆっくりと登り始めました。  
すでにふもとの時点からかなり木々が色づき始めていました。



ここからは文章よりも写真で伝えていきたいと思います。

### 3. 乗鞍エコーライン・ヒルクライム

約 20km の距離で、およそ 1260m の獲得標高です。ゴール地点の標高は 2720m で、日本の自転車走行可能な道路で最高峰となります。そのため、開通時期が限られていて、毎年 7 月 1 日～10 月 31 日までが通行可能です。また、高山環境に配慮して、一般車両は通行禁止、観光・路線バスとタクシー、自転車のみが通ることができます。普段であればきっと観光バスが多く走るかと思いますが、ここもふもと同様に少なかったため、とても自転車にとっては走りやすい環境でした。

スタート地点





ちょっと登ったところ



募金も忘れずに、三本滝レストハウスを眼下に見下ろします





徐々に紅葉エリアに



5%~15%の斜度が繰り返してきます



標高を増すにつれて色がきれいになっていきますね。



途中きれいなスポットが多いのでたくさん写真を撮りながらのヒルクライムです。  
激アツなヘアピン!



標高 2000m を超え、だんだん高山限界に近づき、植生も変わってきました



くねくねとした道が続きます



いよいよ雲と変わらない標高に達してきました





乗鞍っぼくなってきましたね



そしていよいよ



ゴールです!

私は初岐阜県に上陸しました

この日、エコーラインは開通していましたが、高山側に降りる乗鞍スカイラインは災害の影響で閉鎖中でした。

来年9月に開通するそうです。岐阜側からも攻めてみたいですね!

豊平で小休憩したら、今度は登山することに。

私はてっきり20分くらいで登れると思っていましたが、実際は往復1時間以上の最高峰に行きました



ビンディングですが石の転がる登山道を進みます

すでに午後3時近くです、、、間に合うのか?





ヒルクライムの後の登山ですすでに足は消えかかっていますが、振り返ると超絶景が。

中央に見えている建物は旧？東大宇宙線観測所らしいです。

もともとは旧陸軍が空気の薄い場所でエンジンの燃焼実験をするために乗鞍への道が切り開かれたとか。



また別角度から



頂上到達!

乗鞍岳の最高峰、剣ヶ峰は標高 3026m です。

今日一日で標高約 3000m ほど登りました。(自宅は海拔 10m とかです)



せっかくなので集合写真。すでに足が死んでいたため座っていました…





雲海が広がっています



頂上には神社もあります。あいにくすでに閉まっていますが、頂上の鳥居は凛々しいです  
すでに時刻は 16 時を回っています。下山の時間です。



名残惜しいですが、登ってきた登山道を戻り始めます



だんだんと夕日が射し、暗くなってきました



奥の山は何山でしょうか。ごつごつしてるでボスがいるような…







畳平に到着した時にはすでに夕日がきれいに見えていました



アルプスの山小屋みたいですね



ゲートが閉まる時刻は 18:00。豊平を出た頃には 17:15 を過ぎています。

20km のダウンヒル、果たして間に合うのか??

乗鞍エコラインには「街灯」などはありません。ガードレールの反射板もほとんど機能していません。

対向車が来ることはないため、自分のフロントライトのみが頼りに…

ですが、私の貧弱なライトでは全く遠くまで照らすことができません。

終始泉田の VOLT に助けられました。

なんとか三本滝のゲートは 17:59 に通過することができました。

駐車場のセレナのもとへ戻り、自転車を車に積みます。

さあ、ここから千葉へ300kmのドライブの再開です。

さすがに補給だけではおなかが空いてしまうため、帰りは諏訪湖の SA に寄りました。



この上ないくらい身に染みる信州そばです。



また諏訪湖 SA から見える諏訪の夜景も最高でした

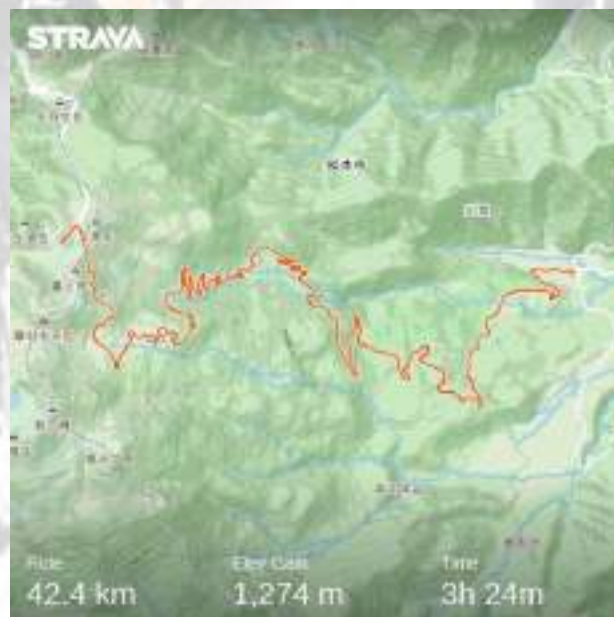




帰りは白崎さんが東京まで運転してくださりました。  
きっとセレナにとっても今までないくらいのハードワークな一日であったと思います。

帰りはそれぞれが終電との戦いに。  
しかも西東京、柏、津田沼と住んでいる場所が分かれている以上、最適解がなかなか見つかりません。  
最終的には、泉田は調布から自走、白崎さんは八潮からTX、私は八潮経由で津田沼まで帰りました。

最終的に家に着いたのは深夜1時過ぎ。  
徐々に強行スケジュールで旅をして、もう大満足でした。



距離:42.4km 獲得標高 1274m (登山区間除く)  
ぜひ来年の夏・秋にみなさんも乗鞍エコーライン、そして再開した乗鞍スカイラインにも行ってみてください!

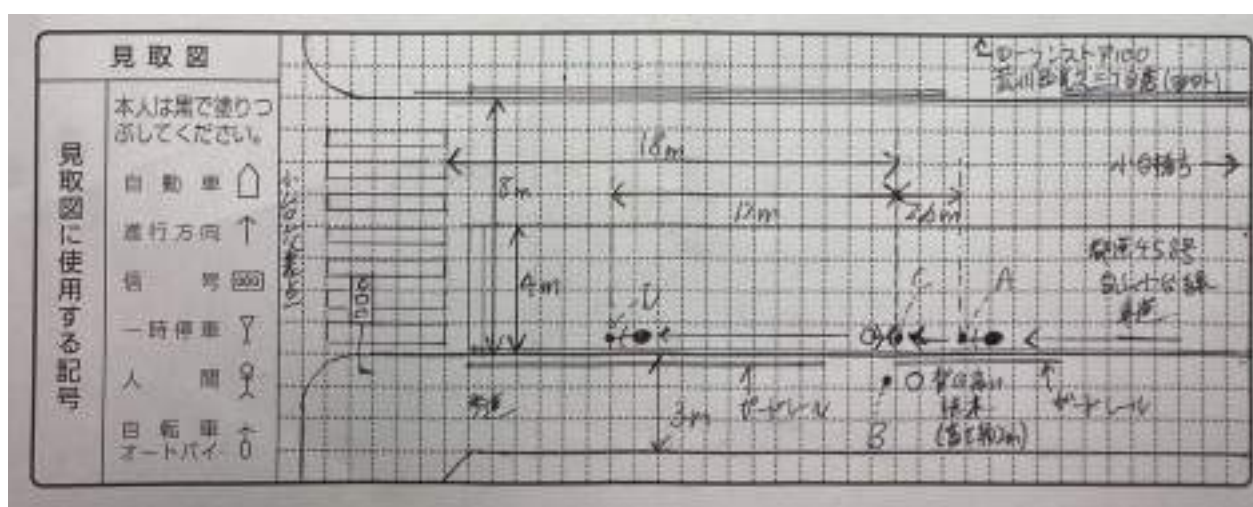
Photo Credits: S. Izumida, D. Shirasaki

# NC 事故報告書

名前： 山口 玲 学年： OB1年 日時： 2021年 10月 13日

事故内容・詳細 事故日時： 2021年 8月 21日

自身がロードバイクに乗車して車道左端を走行中、交差点の手前で自転車に対する青信号の現示を認め  
時速 30~35km で走行を継続した。下図 A 点において、自転車の直前であり背の高い植木の死角となっ  
ている下図 B 点の歩道から自転車の進路上に飛び出す被害者を認めた。直ちに自転車のブレーキを扱うと  
ともに操舵による回避を試みるも及ばず、下図 C 点で自身の左手および自転車ハンドル左側ブラケッ  
ト付近と被害者の右手付近が衝突したのち、自転車は右側に横転し下図 D 点で停止した。



## 事故場所・路面状況

都道 458 号線（白山小台線）・小台交差点北方

片側 1 車線、時速 40km の速度規制あり

## 事故原因

- ・横断歩道がある場所の付近にもかかわらず、被害者が横断歩道外を横断したこと
- ・被害者による上記横断歩道外横断の開始時点で、自転車に対する信号が青で付近の（被害者が従うべき）横断歩道に対する歩行者用信号が赤であったこと
- ・横断歩道外から横断を試みる歩行者の存在を自身が想定せずに、比較的高速で路肩の歩道に近接した部分を走行し続けたこと

## 自転車の状態

塗装表面への細かい傷のほかは目立った損傷はなし。落車時に右側頭部を軽く打撲したため、ヘルメットを新調。

## 怪我の状態

右膝側部および右肘に擦過傷、完治済。事故後 24 時間程度にわたり軽度の頭痛が継続したため脳神経外科を受診し CT スキャンを行ったところ異常所見なし、まもなく頭痛も解消。

相手との交渉（自損でない場合）



警察に通報し、物損事故として処理。自身で契約している大学生協の学生賠償責任保険（引受保険会社：三井住友海上）を通じて、相手方に治療費等を賠償済。自身の通院費およびヘルメット新調費用は自腹にて支出。

同行者の所見

単独事故につきなし

保険手続き

OB のため、NC の保険に関する手続きはなし。自身で契約している保険については上記の通り

事故を起こしての反省

事故原因の 3 点目に記載の通り、横断歩道外からの歩行者の飛び出しが比較的高確率で起こりうる環境であったにもかかわらず、そのことを想定せず路肩部を走行し続けたことは臨機応変さを欠いており、最も安全な行動であったとはいえないと考えられる。自身が交通法規を守っていれば十分という認識を改め、走行中の各時点で起こりうる事態を想定して適切な運転操作に反映させなければ事故を回避することはできないということを常に意識して走行しなければならないことを痛感した。

チェック BOX

（必要に応じて）保険係に連絡しましたか？  ※保険適用条件については保険係にお尋ね下さい。

# 東京→京都の旅 第1回

## ・はじめに

こんにちは。NC2年の金子です。最近は大変な天候に恵まれず定サイが開催できず寂しいですね。新歓も雨にやられましたし、うちの代には雨男が多いのでしょうか。1年生がちゃんと入ってくれるか心配です。

さて、今回から京都まで行ったときの話を連載していこうと思います。今までで一番ハードで楽しかったランだったので、複数回に分けて長々と書き連ねていきます。(会報の記事が集まらないからダラダラと書くわけじゃないよ)—まともに文章を書いたことがないので、拙いものになってしまいますが、最後までお付き合いいただけると嬉しいです。

## ・0 準備編

まずは旅の準備について書いていきます。普段のランでは何も考えず行き当たりばったりで走るタイプですが、京都まで行くとなるとそうもいきません。僕にとっては珍しくキチンと準備をしたので、ご紹介します。

## ・愛車自慢

今回使用した僕の愛車からお話しします。



Giant ANYROAD3(2016)です！！

(写真は[https://www.giant.co.jp/giant16/bike\\_detail.php?p\\_id=00000078](https://www.giant.co.jp/giant16/bike_detail.php?p_id=00000078) より引用)



カッコいいでしょう？美しいでしょう？強そうでしょう？ 高1の夏に親父にねだって買ってもらったやつです。かれこれ4年の長い付き合いです。トップチューブとシートステーが繋がったデザインに一目惚れしました。カッコいいでしょ。

ちなみにマイナー車種すぎて、同じ自転車に会ったことがないです。当時ロードの知識がない時に買ったので、コンポがまさかのクラリスmixです。3×8速です。（早く金貯めてアップグレードしたい）しかも車重が11.3kgもあります。鉄下駄です。でもそんなことどうでもいいんです。カッコいいから。

このままだと愛車自慢だけで無限に書いてしまうので、次にいきましょう。

## ・装備

次に装備紹介です。死んでもリュックを背負いたくなかったので15Lのサドルバッグにすべてを詰め込みました。持ってったのは、半袖ウェア上下、普段着上下、ウインブレ、指切りグローブ、下着、工具一式、輪行袋、モバイルバッテリー、ってところです。装備にこだわりがないのでこれ以上書くことがないです。もし興味ある人がいれば、次回にでも詳しく書きます。全部で5kgくらいでした。つけるとこんな感じ。



(やっぱ俺の相棒カッコいい)

リュックを背負わないと体力消費が減っておすすめですが、サドルバッグ一つにまとめると、自転車の重心がアレなことになるので気をつけて。ちなみに僕の自転車はフレームのデザイン上、ボトルの台座がひとつしかないの、後付けでトップチューブの上につけました。この後付けの台

座(名前忘れたけどトピークの1000円くらいのバンドのやつ)、かなり使い勝手いいのでおすすめです。でもトップチューブの上は邪魔。

## ・ルート

つづいてルート紹介です。今回「[キャノンボール研究](#)」というサイトのルートを丸パクリしました。基本は国道1号を通り、自転車通行不可の部分はなるべく最短で迂回しました。このサイトかなり有用なので、ぜひ一度見てみてください。ちなみにこのキャノンボールとは何なのか。80年代の違法レースの映画「キャノンボール」から名付けられたもので、東京～大阪間の約520kmを24時間以内に完走するというチャレンジです。意味わかんないね。脚力に自信のある人は一度チャレンジしてみてもは？



ルートの概観 今回は赤のルートをメインに箱根付近は緑を使いました  
(写真は[https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1XpBip7--GqX2UqtDgDKfBMA\\_n\\_kBNFjgT&hl=ja&ll=35.21007729860431%2C137.9836873047565&z=8](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1XpBip7--GqX2UqtDgDKfBMA_n_kBNFjgT&hl=ja&ll=35.21007729860431%2C137.9836873047565&z=8)のスクリーンショット)

おそらく京都まで行くのに最も悩むのは、箱根をどのように攻略するかでしょう。箱根越えは主に以下の4つのルートがあります。

1：国道1号 2：箱根旧道 3：国道246号 4：熱函道路

1のルートはこの4つの中では最も獲得標高と最高標高が大きく、かなりしんどいルートです。国道1号最高地点の標識があるのでそれが見たければ行くといったところでしょうか。

2のルートは1号ほどは登らないですが、激坂が多く、最高標高も800mを超えます。一度行ってみたいですが、京都の道中に寄っていたら死んでしまいます。

3のルートは最も距離も短く最高標高も低いルートです。細かいアップダウンが多く獲得標高は旧道と同じくらいです。

4のルートは距離が延びる分登りが少ないルートです。ただしこちらにも激坂区間があります。僕は死ぬほど登りが苦手なので、こちらのルートを選びました。激坂があると知らずに、、



## ・友人T

最後に今回一緒に旅をした友人のTについてご紹介します。中高の同期で、僕と趣味が被りまくっていた（ガンダム、車、自転車、etc）ために、よくつるんで遊んでいました。今回も僕が京都に行きたいと誘ったところ、二つ返事で同行してくれました。500kmも走るのにあっさりついてきてくれる、頭の悪い素敵な友人です。そんな彼の愛車がこちら。



CAAD12 Ultegra です！

なんと彼は今回の旅の一ヶ月前に新車を購入しました。しかもCAAD12、なんならUltegra。正直スペック高い自転車うらやましすぎて泣きそう。このホリゾンタルな感じとか、トップチューブとシートステーが離れてないところとかめちゃうちゃ好きなデザインです。最近後ろの三角形が小さいデザインが多いけど、個人的にはちょっとクラシカルなこういう雰囲気の方が好き。

、、、気づいたら他人の愛車自慢してましたorz 何はともあれ今回はそんなTと一緒に旅をしました。一人だったら確実に途中で心折れてたので、彼には感謝しかありません。

## ・あとかき

というわけで、出発せずに第1回が終わってしまいました。初回ということもありスラスラ書けました。それにしても愛車自慢は書いてて楽しいですね。一生やってられます。ぜひみなさんの愛車自慢を聞かせてください。そして語り明かしましょう。ちなみにこの文章は一晩で勢いだけで書いたものなので、多分ひどいものになってます。まあご愛嬌ということで。

次回は初日と二日目あたりをまとめてお届けしようかなと思います。ぜひ次回も読んでくださいね。

# 自転車で行く 自転車で行けないところ



9/10 函館にて





# 目次

はじめに .....	3
導入 .....	3
行程 .....	5
第一部 北海道上陸 .....	6
9/1 黒井～舞鶴 FT .....	7
9/2 舞鶴 FT～小樽 FT .....	10
第二部 雷電国道旧道 .....	13
はじめに .....	14
9/3 小樽～神威岬 .....	15
行程 .....	16
オタモイ遊園地 .....	17
滝の潤トンネル .....	27
豊浜トンネル .....	31
念仏トンネル .....	48
あとがき&次回予告 .....	56

## ○導入

2021年の9/1(水)~9/10(金)に、自転車に乗って単独で北海道を旅行してきました。行き先は道南であり、西海岸を小樽から函館までトレースしてきました。

(注)本旅行にはキラキラした要素は殆ど存在しません。北海道に行ったのにも拘わらずグルメ要素も僅かしかありません。轍2019の私の記事を読んだ方が楽しいと思います。それでも良ければ読み進めて下さい。また、細部まで記述するので長編となることはご了承下さい。綺麗な景色が見たい方→9/9,10へジャンプ!

【お詫び】書く量があまりにも多く、9/3までしか書けませんでした。

北海道を4区分するなら留萌や宗谷を含む道北、網走・十勝・帯広・根室を含む道東、札幌・小樽・空知・日高を含む道央、最後に渡島・檜山を含む道南のように分けられると思います。普通、道外の人が北海道を旅行するなら移動手段(車やバイク・自転車・鉄道など)を問わず旭川や札幌・道東なんかに行くでしょう。道南にある自治体を答えてと言われても函館しか答えられない人が殆どです。鉄道に詳しい人なら木古内・長万部・森・七飯・北斗などは分かるでしょうか。しかし道南の西海岸にある自治体はこの中にはありません。松前・福島・江差・上ノ国・厚沢部・乙部・奥尻・今金・せたな・八雲などが挙げられます。島牧・寿都・岩内・神恵内・積丹は道央ですが、南の方ということで一緒に扱います。これらの地域は今や鉄道も廃止され、普通の人の旅行先としてはまず候補にすらあがらないでしょう。今回私は先程書いた通り、小樽から西へ、積丹半島を一周して西海岸を南下、函館まで自転車で走ってきました。この道程に何があるのか。有名所としては積丹半島の神威岬と函館ぐらいでしょう。一体何を見に行っただけでしょうか。

主目的は「[国道229号](#)」を走り切ることです。小樽に上陸したのは9/2(木)の夜遅くです。9/3(金)~9/7(火)の5日間で国道229号を走り切り、9/8(水)は移動日で函館まで走り、9/9(木)と9/10(金)の午前で函館周辺を走るという構成でした。

## 【一般国道229号】

・データ

起点：小樽駅前 終点：江差町 総延長：306.3km(R5重用区間を含む)

愛称：日本海追分ソーランライン, セタカムイライン, カブトライン, [雷電国道](#) etc...

全線開通：1996年11月

・特徴

小樽から江差まで日本海沿いを走る道です。多くの場所で高さ数十メートルの断崖が続き、この非常に険しい地形を多くのトンネルで貫きます。日本の国道459本のうち、最も現役トンネルが多くその数は76本にのぼります。片側には海、もう片側には断崖がそび



え、その地形の厳しさから令和の時代になってもなお自然との闘いが続いています。ちょうど 2021 年 6 月にも乙部町館の岬で 2,900 立方メートルもの土砂が崩壊し、10 月現在も復旧はされておらず道道 1061 号を迂回路とした仮復旧がなされています。

現在の国道 229 号ですが、現道が出来る前はどのような道だったのでしょうか。道というのは大抵一世代前の道(大体は舗装されている)や二世代前の道(舗装だったり古い徒歩道だったり)が存在します。これらを現道に対して旧道・旧旧道と呼びます。旧道には一世代前のトンネルがある場合もあり、これを旧トンネル(または旧隧道)と呼びます。峠道は大抵旧道で、現道はトンネルで山を貫き標高差を克服する場合があります(笹子峠の笹子隧道—R20 笹子トンネルなど)。新しい道が出来るとそれまで使われていた道路は旧道落ちし、迂回路としてそのまま残されることもあればフェンス等で封鎖されてしまうこともあります。

話を北海道へ戻します。しつこいですが国道 229 号は非常に険しい地形を 76 本ものトンネルで貫いています。それは数十年昔に遡っても変わらず、多くの旧トンネルを用いて地形を克服していました。今となっては通行ができなくなった旧道ですが、舗装もしていましたしその痕跡が高々数十年で消えるはずありません。今回、私はこの旧国道 229 号の現状を見るために道南へ行くことに決めました。また、時間・体力を考えて行くなら今でないと難しいという理由もあります。

これは避けては通れない話題ですが、つい数か月前にも斜面崩壊があったように国道 229 号(以下、R229 と表記)では自然の力による事故も少なくありません。中には全国の道路の防災基準の見直しにつながったような大事故もありました。R229 の開発は 1950 年頃に始まりました。詳細は割愛しますが、1962 年には豊浜山津波(乙部町)、1996 年 2 月には 20 名もの命を奪った豊浜トンネル岩盤崩落事故、同年 11 月に R229 が全線開通し、1997 年に第二白糸トンネル崩落事故、2004 年に台風に伴う高波による大森大橋の落橋、既に旧道となっていました数年時にはオコツナイトンネルの崩落などが起こっています。余談ですが数か月前の斜面崩壊については、崩壊地を調査して再び崩壊する可能性があることから現ルートでの復旧を断念したそうです。新しくトンネルを掘るのでしょうか。これらの事故の中で特に大きな影響を与えたのが豊浜トンネルでの事故です。これをきっかけに当時の R229 のトンネルは一斉に点検が入り、危険なトンネルが浮かび上がり少なくとも 20 本が廃止されました。こういった廃止されたトンネルは今でも口を塞がれて残っています。数えてみた所、R229 には現・旧・旧旧トンネルを含めて今でも 250 本近くが存在しているようです。

これらの前提の元にこれから旅行記を書いていきます。景色は全般的に素晴らしかったですが、9/3~9/5 は旧道というよりトンネルの話の割合が高いので神威岬以外は是非飛ばして下さい。新型コロナウイルスには十分気を付けて旅行しています。また、ワクチンはこの時点で二回接種済みです。まあ、小樽から西に行けば殆ど人は居ませんが。

【行程】

北海道パートではこのような道を走りました。Google Maps で作成しました。寄り道や逆走が多いので、まっすぐ行けば距離はもっと短くなります(なぜか 286.7km が 500km 超に)。この辺りを訪れた事のある方はみなさまの中にはおられますか。



※R229 の起点について、小樽～余市の R5 重用区間は除いて余市駅前を起点としました。



# 第一部

## 北海道上陸



## ○ 9/1 以前～旅行の準備段階



思い返せば3月頃には夏に道南に行こう、と考えていました。Google Mapsにはピンを打って保存することが出来ますが、出発直前には左のようになっていました。やりたい事が非常に多いので本旅行の下調べは出来る限り行いました。各日のTo doリストも作っておきました。

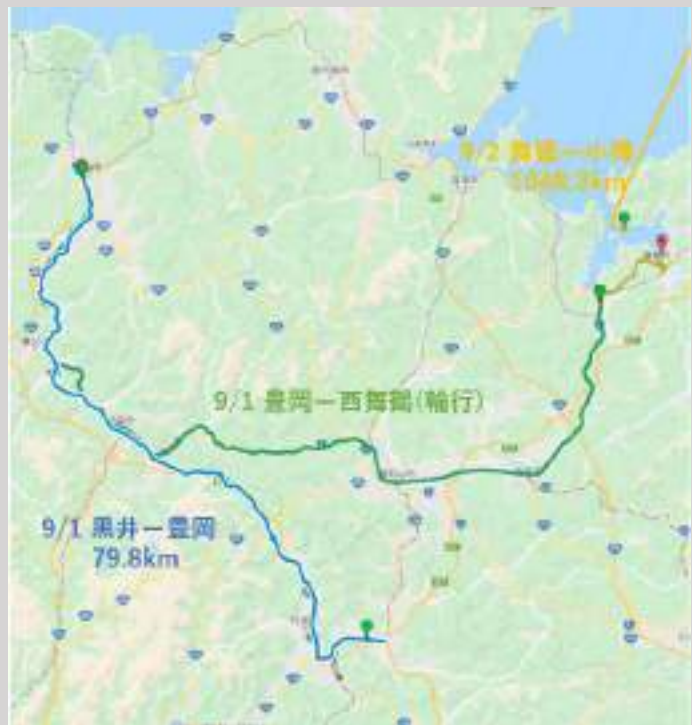
旅行のルートを組み際に気を付けることはいくつかありますが、道中で食べ物が調達出来るか(=コンビニがあるか)というのは重要です。本旅行では特に行程の前半はコンビニすら数が少なく、食料管理を意識しました。

それでは初日から見て行きましょう。

## ○ 9/1(水) 黒井(綾部市)～豊岡～舞鶴 FT {走行距離：79.8km, 天気：くもり→雨}

9/1の走行ルートは右図のようでした。国道標識の写真を撮るのがマイブームなので、実家から黒井駅まで輸行して国道標識を映しながら豊岡まで走ることになりました。元は豊岡まで輸行して舞鶴まで自転車に乗るつもりでしたが、午後から雨予報だったので計画を変更しました。

12:33 出走！@黒井駅



豊岡までは78kmです。豊岡駅発の列車が16:21,18:33にあって、標識も撮るし18:33になるだろうなと思って最初はダラダラ25km/hほどで乗っていました。輸行と9枚の標識撮影を含めて75kmを3.8時間であり、グロス22km/hが求められるので難しいだろうなと。ですが15kmほど進んで、豊岡で二時間待ちは暇だし頑張ってみるかと考えギアを上げました。道が走りやすく全体的に下り基調だったので31km/hぐらいは出ていました。雨に降られるのも嫌だったので更に脚を回しました。



途中で峠をはさんでグロスを落とします。

この時点で残り 47km と、要求グロスが 23.5km/h に上がりましたがここからは下るのでギリギリ間に合うか間に合わないかです。更にギアを上げます。何十キロも休憩なしで走れるようになって成長を感じます。行程も残り 10km となったあたりでだんだん周りの景色が緑から市街地へと変わってきます。が、ここで信号峠に苦しみ一旦は電車を諦めてしまったのですが、何とか持ち直しひたすら回しました。ここで更に問題がありました。標識です。ここまでに集めた標識は 9 枚中 7 枚であり残り 2 枚は豊岡駅を 3km 弱行き過ぎて殆ど同じ場所に設置されているのです。確かに豊岡なんてそう来

ませんが、1 枚ではなく 2 枚設置されているというのが絶妙です。超葛藤しました。因みに、標識の撮影はスマホでパシャではなくカバンから一眼を出して望遠で撮るので少し時間がかかります。頑張った甲斐があつて豊岡駅に 15:54 に着けました。列車は 16:18 発です(21 分の所を勘違いしていました)。間に合わない可能性も十分にありますが、標識に向かうことにしました。標識如きに旅行が支配されていて滑稽ですが、私にとっては重要な問題です。標識は無事写真の時間に撮影できましたが、輪行を含めて間に合わせるのは無理だろうともう一度諦めました。もう一度立て直し、16:12 豊岡駅再到着。勝ちが見えてきました。輪行を雑に 4 分台で終わらせ、走ります。発車は 21 分でした。3 分はデカイ。列車に乗ったのは良いものの、中高生の帰宅と被

ってしまいました。ところでローカル線、山陰本線で通学というのは少し憧れます。数分に一本電車が来る世界に生きているので新鮮です。豊岡から山陰本線で福知山へ、乗り換えて舞鶴線で西舞鶴駅(18:18 着)へ。

この後は舞鶴 FT からフェリーに乗りますが出航は 0 時近いので余裕があります。晩ご飯には初めてのチーズ牛丼を食べました。普通の牛丼でいいです。元々決めていたことですがいくつか寄り道をしました。まずは国道 177 号です。舞鶴港に繋がる港国道で、全長 700m と日本で 4 番目に短い国道です。標識も頂きました。次の寄り道は中舞鶴線跡です。私には廃線趣味もあり、外せません(というよりこの時間に他に見るものがない)。説明は Wiki に譲り写真だけ載せます。

14:10 遠坂峠(360m)



16:01 R178 標識



16:02 R426 標識



16:17 豊岡駅構内



19:01 チーズ牛丼



18:49 R177



18:45 舞鶴港



最後も中舞鶴線に関連する寄り道です。 19:41 C58113

19:49 東門駅・駅名標

中舞鶴線には隧道が残っており、廃線敷と共に遊歩道として整備されています。名を北吸隧道と言います。中々雰囲気良く、写真撮影が捗りましたが。三脚があれば良かったのですが。ここを訪れるなら夜に限るでしょう。撮影に夢中になる余り、遂に雨が降ってきました。すぐにFTへ向かいましたが、濡れてしまいました。



20:00 北吸隧道



20:25 舞鶴 FT(雨)



ここからは舞鶴—小樽のフェリーに乗ります。フェリーは学割が使えて少し安くなりました。フェリーに自転車を積むのですが、輪行状態で載せる or そのまま乗り込むのうち後者を選択しました。FTには何もないのでただただ暇です。撮った写真を眺めていました。

23:18 自転車と共に乗船



乗る際は FT 前で待っていると係員さんが呼びに来てくれました。バイクの後ろに並び、スロープは歩いて登ります。23:50 出航。浴場が1時までやっているのです。さっさと入っておやすみなさい(1:53)。



ログ→

←成果



○ 9/2(木) 舞鶴 FT—小樽 FT {走行距離：1048.3km, 天気：晴れ}

AM7:46 おはようございます。AM9:53 おはようございます。AM11:15 おはようござい  
ます。PM0:01 おはようございます。4度寝しました。この日はずっと船に乗っています。  
前日 23:50 に出た船はこの日の 20:45 に小樽 FT へ到着します。船は日本海を走るので、  
数日後に自転車で走る道を船から予習出来ます。青森を過ぎたら景色から目が離せませ  
ん。船では買っておいいたカップラーメンを食べました。船内では上陸してからの計画をさ  
らに詰めます。あれこれしているとあっという間に北海道が見えてきました。

13:32 津軽海峡付近・北の方角



この辺りから北海道の方向を眺めると、島が  
見えてきます。奥尻島、と言いたい所ですが  
最初に見えるのは渡島大島です。マニアぐら  
いしか知らないと思います。渡島大島は離島  
を含めた北海道の最西端ではありますが、一般  
人の上陸には申請や船が必要で実質的に不可  
能となっています。ですので、北海道の離島  
最西端は奥尻島の北追岬とされます。



14:42 渡島大島

これでも最高標高は 732m あるそうです。次  
に見えてくるのが奥尻島で、その裏に北海道  
本島が見えてきます。ここまで来ると、本州  
では中々見ることができない険しい海岸線・  
断崖が目に入ってきます。



【茂津多岬灯台】

左の写真をご覧下さい。  
灯台が見えますか？

中央下寄りに白いものが見えます。これこそ日本  
一高い所——282m にあ  
る灯台です。真下は垂直  
断崖・上の山は 7~800m  
でしょうか。何という立  
地でしょう！！

そ し て ・ ・ ・

これが国道 229 号。



下の写真は上の写真の左下を拡大したものです。何やら規則的な模様が見えますが、これは覆道(ロックシェード)であり、R229 の旧道区間に当たります。現在は到達することは出来ません。船からの望遠ゆえ見づらいですが、上の写真には現道と旧道のトンネルやロックシェードが見えます。導入で書いた、地形の恐ろしさが伝わるかと思います。もちろんこれは R229 のほんの一部にすぎません。今から期待が高まります。

船旅での楽しみの一つが夕日です。晴れていたなので綺麗に撮れました。これからの行程  
18:10 日の入り  
では函館までずっと海沿いなので毎日水平線に沈む夕日を見るチャンスがあります。



20:45、船が小樽に着きました。いよいよ北海道一旅が始まります。





これから9/3~9/6とかけてR229を走り切ります。最初に、R229を走り切ることが主目的と書きましたが、正確にはその旧道を見ることが主目的です。そのコンテンツ数はとても4日では処理出来ないほど多いです。9/3と9/4のTo doリストにはそれぞれ108個のやる事が記載されていました。長々と、何が言いたいのかということから4日間は度を越した忙しさであり、常に移動や撮影をしているということです。そんなイメージを持って読んでいただければと思います。

21:28 小樽運河



さて、早速明日から時間が足りないので今日中に小樽で出来ること(観光)は出来る限り済ませておきます。具体的には、小樽運河・手宮線の南半分を見ることです。軽く観光をして数時間だけお世話になる宿へ向かいました。明日の食べ物を買ったり、荷物詰めをしたりしていると日付は変わり1時近くになってしまいました。結局眠りにつけたのはAM1:30頃でした。明日は4時出走をしたいのですが。

---

○余ってしまったので。

皆さん補給は何を買いますか？私は半年ぐらいセブンイレブンの羊羹を6個単位で買っています。一本80円くらいで150kcalあり、ポケットに装備でき信号停車中に食べられる所が気に入っています。スーパーで買うとさらに安く同じカロリーを50円で手に入れることが可能です。

---

# 第二部

## 雷電国道旧道

9/5 ウェンドマリにて



○はじめに

話の途中ですが、「はじめに」と題うって第二部に関する前提を書こうと思います。ここまで長々と小樽に着くまでの話を書き、ようやく北海道に上陸をしました。この第二部こそが本編なのですが、旅行の様相・旅行記の書き方が大きく変わるので説明をします。第二部では小樽から江差まで、R229のはじまりからおわりまでをカバーします。

第二部での目的は、優先度が高い順に（R229の旧道・旧トンネル > その他トンネル > R229の現道 > 絶景 > グルメ）です。トンネルが好きなもので、トンネル高順位につけています。旅行中に通ったトンネルは全て、わざわざ数百回の一時停止をして坑口の写真を撮り、更にトンネルを通過する動画を撮りました。第二部ではこのうち坑口の写真を全て載せていきます。

9/3～9/7のどの日も、山場や難所とも言える重い箇所があります。例えば海に浸かって歩かねばたどり着けない場所や、数十分かけて岩場を突破せねばならない場所、泳がなければならない場所などです。重い箇所は大体、30分から長くて4時間かけて攻略していきます。一日の行程はこのような「重い箇所」と「軽い箇所」と「移動」に分けられます。軽い箇所はちょっとした奇岩を見る、普通の旧トンネルの写真を撮る、などです。これから先の記事では、長々と書く重い箇所とコンテンツとしては小さな軽い箇所の集合体交互に訪れます。適当に読み飛ばして頂けたらと思います。また、自己満足で書いているので、読みやすさを考えたデザインにはなっていません。

R229の旧道とはどのような場所なんだ、なぜ岩場を歩くんだと思われるかもしれませんが読んでいればすぐに分かるでしょう。R229は基本的に海辺を、その旧道はさらに海辺—海の際を走ります。そしてR229旧道の入り口には大抵旧トンネルがありますがこれは漏れなくコンクリートで塞がれているので、旧道へのアプローチとしては陸と海の境を歩いたり岬の縁を歩いて迂回したりするのが基本です。ここで重要になるのが「潮位」です(進んで濡れようとはしませんでした)。潮位によってはたどり着けない場所もあるのでしっかり下調べして行きました。下調べと言えば、最近この辺りの空撮動画がアップロードされており大いに参考になりました(この動画を見て行く方向に傾いた気がします)。

- ・何と言われようとこれは自転車旅です(笑)
- ・トンネルの延長等、裏を取っていない情報も多いので誤っている可能性があります。
- ・散々この地の魅力を語りますが、この記事を見て万が一「旧道」に行きたいと思ったとしても危険ですし絶対に推奨しません。むしろ行くなと言っておきます。私は一切の責任を取りません。普通に走るだけでも他では見られない圧倒的な大地・大自然を感じられますし景観はもちろん食べ物も素晴らしい所です。



# 9/3 小樽～神威岬

神岬にて



## ○ 9/3(金) 小樽～神威岬

【走行距離】：113.05km (内徒歩 15km)

【気象】 晴れ / 日の出：5:02 / 日の入り：18:08

【潮位】 小樽観測所：満潮 4:52(33), 干潮 19:51(13) (括弧内は潮位)

【山場】 ①オタモイ海岸 ②滝の潤トンネル ③豊浜トンネル ④念仏トンネル



AM3:39, 起きました。旅行中は起床力とタフさがコストします。2時間しか寝れておらずこの過酷な行程に耐えられるのか少し不安でした。まあ神威岬までは寄り道しなければ然程距離はないので、最悪直行すれば良いでしょう。怪我の元ですので皆さんはしっかり寝てしっかり食べてライドをしましょう。また、旅行に行く前はずっと雨の予報だったのですが当日は雲一つない快晴となりました。積丹半島は積丹ブルーと言われる綺麗な海が見られますが、曇りだと微妙だと思うのでツイていました。予定通り 4:00 に出走し、基本 R229 で神威岬を目指します。

まずは小樽市内で、昨日積み残した手宮線の北半分を見学します。寿司屋通りから小樽市総合博物館まで続く旧国鉄手宮線は北海道最初の鉄道「官営幌内鉄道」の一部です。三笠市から石炭を小樽港まで運んでいました。開通したのは 1880 年代ですが、鉄道国有化により現南小樽ー手宮間は手宮線と名前を変え、1985 年に廃止されました(小樽観光協会

HP,2021/10/20 閲覧より)。当時のレールは保存され、廃線敷は遊歩道として整備されています。冬には雪で作った像なんかも並んでいます。

4:07 [手宮線跡地 from 1880 to 1985]



線路沿いに整備された道を 1km ほど進んで行きます。この道は線路を渡る箇所もあるので気を付けねばなりません。

→4:13 落車 (笑)

斜めに線路を渡る際に溝にタイヤが取られて落車しました。北海道 part 開始 13 分です。早く目を覚まそう。

この鉄路は小樽市総合博物館まで続いています。時間が早すぎて開いてい

ません。航空写真で見る限り楽しそうな場所なのでまた機会があれば行ってみたいと思います。R5(R229 共通区間)に乗って西へ向かいます。

4:17 小樽市総合博物館(今度行ってみたい)



【TC1】砂留 T

L=460m

1989,H1

装飾が凝っている！

4:25

【TC2】長橋 T

L=1,000m(下り)

1994,H6

長杉メタグロス  
色もヤバい

4:31



### 【オタモイ遊園地】

TC1 ですが、Tunnel Counter 1 の略です。年は竣工年度。コメントを付けてしまったので以降も出来るだけ付けて行きます。次は山場①オタモイ海岸(小樽市)へ向かいます。オタモイというのは地名です(於多萌)。ニセコ積丹小樽海岸国定公園に含まれており、奇岩怪石が織りなす海岸が見られます。正直そんな物はこの先いくらでも見られ、本当の目的はオタモイ遊園地跡です。遊園地と言っても今風のジェットコースターなどがあるような遊園地ではありません。昭和初期に存在した、高級料亭龍宮閣を中心としたリゾート施設で、普通では考えられないような場所に作られていました。しかし、オタモイ遊園地は



1952年に閉園してしまいました。閉園から70年経った今では当然建物は残っていませんが、料亭のあった場所とそこへ向かう有り得ないような遊歩道の残骸が残っています。在りし日の龍宮閣の写真を検索すれば出てきます。オタモイ遊園地の資料もまた小樽市総合博物館にあるそうです。そんなオタモイ遊園地ですが、最近になって再開発しようという



話が出てきて少し話題になっています。

等高線から何となく崖なんだと分かります。R5からはいったん外れて、海沿いへ自転車を走らせます。箱根並みの七曲り(910m,12.7%)があり、帰りのことを考えると憂鬱です。

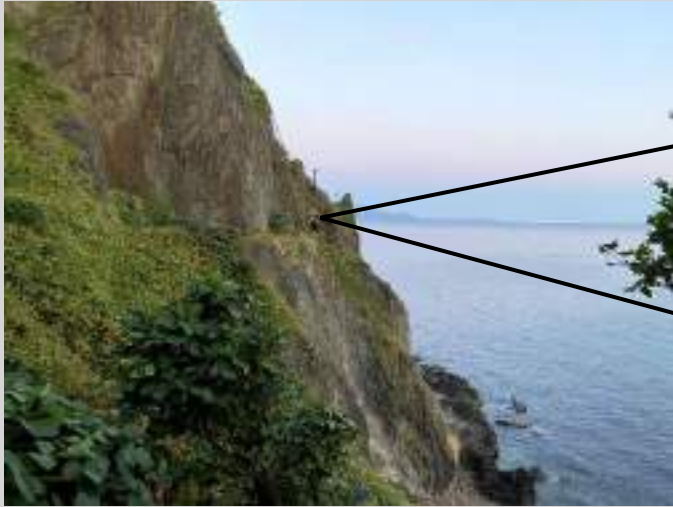
注：七曲りの先は命の保証はないので行くべきではありません。

北海道特有の脅威と言えば熊(ヒグマ)ですが、出会ったらまずいので熊鈴と笛を持っていました。どの程度効果があるのかは知りませんがないよりはマシです。北海道特有ではありませんがマムシもいます。気付かずにふんづけて噛まれると一発で旅行から退場なので注意を払います。ダニも厄介です。危険が多い。



4:55

七曲りを降りてきました。中央部を拡大してみましよう。



水平線の左にパターンの境目が見えます。これがその遊歩道であり、オタモイ遊園地へ行く人はここを通りました。下は高さ約40mの崖で、どうやってこの先に建物を作ったのか不思議です。

【龍宮閣跡】 とんでもない立地 4:59 5:21



もう日も昇り、空が明るいです。ここで食べるご飯は美味しかったらうな。



- ・ 匍匐します
- ・ 致命的な崩壊も近い
- ・ 信用できない橋





オタモイ遊園地はこれで終わりです。記事を書いている今ですが、北海道における人・サービスの都市部への集中が頭によぎりました。北海道の郊外は本当に厳しい。鉄道に関しては毎年のように郊外の鉄道駅・路線自体が廃止されています。最近では函館本線の海線にある駅や日高本線、昔ではこれから訪れる岩内線・瀬棚線・江差線・松前線などが消えています。観光施設では R39 沿い上川の熊牧場は観光客激減のため今月末で閉鎖、岩内の雷電温泉郷は 2019 年に最後の温泉宿が廃業して温泉郷ごと消滅、留辺蘂の温根湯温泉でもホテルの廃業、夕張は有名でしょう。北海道開発庁が設置されたのは 1950 年(2001 年廃止)であり、それから 50 年すると 2000 年です。何となく 2000 年がピークなのかなと感じます。2000 年から 50 年過ぎて 2050 年。一体北海道はどのような姿をしているのでしょうか。29 年後なら自分の目で確かめられます。

さて、R5 に復帰してさらに西へ進みます。ここからはひたすらトンネルを消化して行きます。やる事が多いので急ぎます。

### 【塩谷のトンネル】

小樽市塩谷(R5)にはたくさんの穴があります。

現トンネル：塩谷トンネル(2021 年 3 月)

旧トンネル：塩谷トンネル,笠岩トンネル

旧旧トンネル：桃内 1 号, 桃内 2 号, 桃内 3 号, 桃内 4 号, 桃内 5 号, 桃内 6 号, 桃内 7 号

下の地図を見れば分かりやすいです。左が S10 年(1935 年)の地形図で、右は最新です。



旧トンネル二つから現塩谷トンネルへの切り替えは 2021 年 3 月 20 日と最近のことですが、地形図からは既に消されています。旧塩谷トンネルは途中で曲がっており、さらに幅が狭かったので切り替えによって防災と交通の流動化が成されました。R229 のテーマの一つですが、切り替えによって綺麗な景色がコンクリ壁の向こうへ行ってしまう一方、安全が得られます。やはり安全には代えられないのでしょうかね。

6:06 新旧トンネル



【TC3】塩谷 T L=1,063m 2021,R3  
流石に新品で綺麗なトンネルだった。坑口が富士山型は初見。



6:33

【TC4】旧塩谷 T L=541m 1960,S35  
・曲がって光が見えない

6:10

【TC5】笠岩 T L=370m 1966,S41  
・まっすぐなので向こうが見える



役目を終え明かりが取り外されたトンネルです。恐らくですが、いつかは分かりませんがこれらの坑口はコンクリートで塞がれトンネルの間の明かり区間へは行けなくなるでしょう。先程の地形図を見れば分かるように、塩谷トンネルと笠岩トンネルの間には明かり区間があり、ここから桃岩5号,桃岩6号トンネルにアプローチできます。

パノラマ画像 左から桃内5号 T・塩谷 T・笠岩 T です。桃内6号 T は埋没しています。





【TC6】 桃内 5号 T L=63.5m 1932,S7  
これまでとは打って変わってワイルドなトンネル。2世代前となるとうようなものなのか。



【TC7】 桃内 4号 T L=56.5m 1932,S7  
頑張ったんやな…。覚えておきます。



桃内 5号トンネル 小樽→余市方向 6:14

地名の由来「笠岩」通常視認不可



積丹半島には笠岩のような奇岩怪石がたくさん見られ、名前が付いているものも多く今後登場予定です。塩谷 T と笠岩 T が塞がれてしまうとこの景色は見られなくなります。

古い橋 6:22



【TC8】 桃内 7号 T L=180m 1932,S7  
低すぎない？



塩谷を抜けます。

三つのトンネルが映るアングル(左から桃内7号,笠岩,塩谷)



塩谷の最後で結構萎える事がありました。飛び出していた針金に足を引っかけてしまいスパッツが切り裂かれてしまいました。結構辛かったです。以後この旅行でスパッツを使うことはありませんでした(今は普通に使っています)。



6:33

神威岬までは 63km であり、2 時間半で 5km しか減っていません。ここからは細々したトンネルを処理しつつ滝の澗トンネルと豊浜トンネルの攻略に早くかかりたい所です。

【TC9】 忍路 T L=1,742m 2018,H30  
切り替えが最近で驚きました

【TC10】 桃内 T L=370m 1960,S35  
TC8 の奥に見えます

【TC11】 (旧)忍路 T L=505m 1961,S36  
「おしよろ」と読みます。3 年前まで車が走っていた道です。



見えにくいのですが、現忍路トンネルの旧道です。覆道(ロックシェード)がそのまま残されています。景色は抜群なのですが…。





【TC12】 畚部 T L=46m 1952,S27  
「ふごっぺ」、46m という小ささ。名前も大きさも可愛いですね。上りのトンネルは増築されました。



7:03

ここまで小樽市

ここから余市町

一日に詰め込み過ぎて執筆がすごくしんどいです(2021/10/21 AM3:51)。このような変な記事で何十ページも占めてしまうのは申し訳なく思います。

ここまで小樽市のトンネルを見てきましたが、少々強調した険しい地形と思えるようなものには出会えていませんね。まあ R5 ですので。R229 の始まりはもうすぐです。



←道道 1092 号

道道はなんと 4 桁まであります。

そして。

ようやくタイトル回収が出来ます。



## R229 開始

天気は最高！300kmの旅のはじまり！





まずは余市町から古平町へ向かいます。余市町はウイスキーで知られていますね。走っていると左手に余市川温泉が見えてきます。建物の上にミニ宇宙船が付いているのですが、毛利衛さんの実家なのだそうです。

7:32 宇宙船



7:37 余市のセブンで朝食



余市からは出足平峠(146m)に登り、トンネルを抜けて下っていくと海沿いに出ます。ここから積丹半島の海岸線が始まります。

【TC13】梅川 T L=372m 2012,H24

【TC14】(旧)梅川 T L=295m 1958,S33

出足平峠の頂上です。このトンネルを抜けると…。

梅川トンネルの奥にひっそりと。車で通っても気付かないでしょう。

8:06

8:08



北海道に限らず旧道というのは現トンネルの脇から伸びていることが多いです。「トンネル見たら脇を見る」というのは鉄則です。トンネルを見つけたらその脇を見て旧道を探してみましよう。

【TC15】ワッカケ T L=910m 2010,H22

貫く大地の様子が変わってきた？

8:29

8:17



鉄則通り脇の道を行ってみましよう。

【TC16】(旧)ワッカケT L=498m 1956,S31

やはりありました。山肌と見間違えてしまいそうです。



センターラインは山を貫こうと一直線に突っ込んでいきますが、灰色の壁に跳ね返されてしまう—何とも奇妙な光景です。背景には早速海に向かって急激に落ち込む断崖が姿を見せています。その高さはトンネル直上で60~70mです。奥多摩ではとても考えられない高さです。また二層にくっきり分かれた地層が見えます。白色は石灰岩でしょうか？地学屋さんに解説して欲しい所です。

【奇岩】えびす岩 / 大黒岩

後ろの崖もすごい。大黒岩の上には鳥居が。



この辺りで既に積丹ブルーの片鱗が見えており神威岬で見る海への期待が高まります。

### 【滝の潤トンネル】

次は山場②滝の潤トンネルへ向かいます。「たきのま」と読みますが、「潤」が変換に出てこず「さんずい 間」で何回も調べています。ここに何があるのかというところまで通り旧トンネルがあるだけなのですが、そこに至るまでの旧道がある程度の長さがあるので歩こうと思いました。



【TC17】 滝の澗 T L=1320.5m 2000,H12

山肌が三次関数になっています。

9:18 鉄則通りに。

8:40



右の写真について、中央左には旧道の路盤が見えます。中央右には海上に背の高い岩が見えますがこれは奇岩「ローソク岩」です。

いざ、旧道へ！



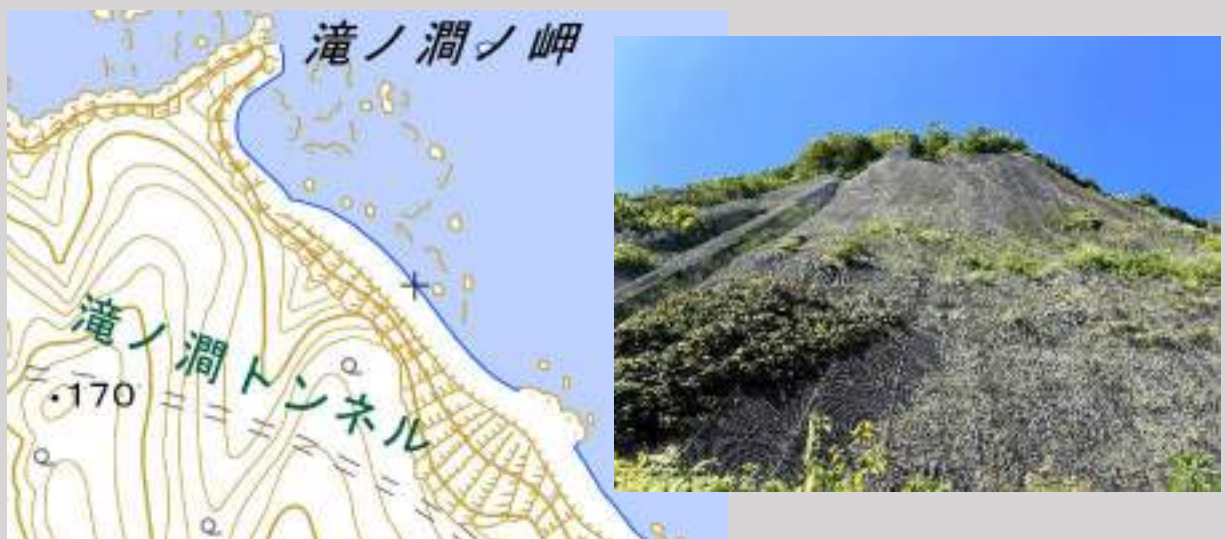
なんだこれは。道路は存在しているのですが、草に覆われています。でもほら、向こうは路面が顔を出しています。草を踏み分け進んで行きます。いないと思うけれど熊に注意。

切り替えによってこの素晴らしい景色が失われました。  
しかし、このくらいの落石でも人間に当たれば致命的です。



地形図を示します(旧道は書かれていません)。信じがたいのですが、この崖は最低でも 70m, 高い所で 120m に達するようです。写真では高さが伝わりにくく、地形図を見て今知りました。海から一本目の等高線が 50m ってどういうことですか？

壁面にはこの地形を手なづけようとした証である落石防止ネットがかかっています。





例えば真鶴半島ではこのような地形が見られますが、崖の高さは 30m 程です。レベルが違います。



藪が酷いので縁を歩きます。草の反力で落っことされないように。

### 【奇岩】 ローソク岩

これが廃道になって 20 年の道です。



遂に！

### 【TC18】 (旧)滝の潤 T L=414m 1954,S29

70 年前のトンネルであり流石に古いですね。これでも 20 年前までは現役でした。現トンネルは 1,320.5m と長いですが昔はこのような長いトンネルを掘る技術はなく、崖の足元に



道を作りどうしても無理な場所だけトンネルを使っていたのでしょう。崖(50m)のスケールが大きすぎてとても両側一車線ずつあるようには見えません。

旧道でもしばしば鉄則は通じます。トンネルの脇に道がないか確かめようとしてます。草でカモフラージュされた水の溜まった溝に気付かず足を突っ込んでしまいました(萎え)。道の痕跡はありませんでした。

8:57 片道 15 分

快適な現道の潤トンネルを快走し抜けるとすぐに次のトンネルが見えます。即座に山場③豊浜トンネルが始まります。ここは特に時間のかかった場所で再出発するまで2時間40分かかりました。その為このパートはこれまで以上に長くなります。



### 【豊浜トンネル】

・豊浜トンネルの成り立ち

現行豊浜トンネルは 2,228m という長大トンネルですが、やはりここにも旧道は存在します。旧道だけでなく旧旧道も存在し、洞内分岐もあり、中々ややこしい成り立ちをしています。厳密な年度は省き、どこにどのトンネルが存在しどんな順序で切り替わったのかを簡単に書きたいと思います。ただし、トンネルの切り替えが三か所で同時に起こっているのが年代等不正確な部分もあります(あくまでも順序です)。

はじめの道です。



竜仙洞・湯内・蛸穴・見晴の4トンネルが結合されて豊浜トンネル(1964～)になります。





より内陸へ。



事故が起きてしまいます。この際今で言う旧旧道が一時的に蘇りました。



こうして現豊浜トンネルが生まれました。2か所の洞内分岐があります。



・移動ログ



【TC19】豊浜 T L=2,228m 2000,H12 R229 で最も存在感のあるトンネルです。コンクリ壁の向こうには岬と岬に挟まれ、20年前から人々の目に映ることが無くなった歴史が今も確かに存在しています。25年前の事故の・海岸道路開発の歴史を垣間見ます。

トンネルを通る前に、脇の散策を済ませます。右に曲がりましょう。

9:23

○余市側の散策



【TC20】豊浜 T(竜仙洞 T) L=746m 1957,S32 初代豊浜 Tです。コンクリではなく扉で固めているのはここだけです。現場はこのトンネルを抜けた先ではありません。





竜仙洞一湯内の接続部



この先は…ちょっと無理そうです



ソーラン節発祥の地



豊浜 T を通り抜けました



自転車と靴には待っていてもらいます。装備をビーチサンダルに変えました。



それでは行ってきます。

9:44



ここで最低でも足は海に浸かることになるだろうと分かっていたのでビーチサンダルを持って来ていました。ただ、航空写真とドローンの空撮では限界があり、実際どのような足場・深い海なのかは行ってみなければ分かりません。潮は引いている最中なので安心です。これまでは草が這っていたとしても舗装路で快適に歩けたのですが、ここからはゴロゴロした岩～石ころの上を歩いていきます。足場が動きうるので足首を痛めてしまわないように注意が必要です。悲しいことに、9/3～9/6 は毎日藪漕ぎと長い岩場歩きを強いられます。

目指すは「セタカムイ岩」の向こう。隠された景色へ。



壁沿いをつたって海の中を進みます。



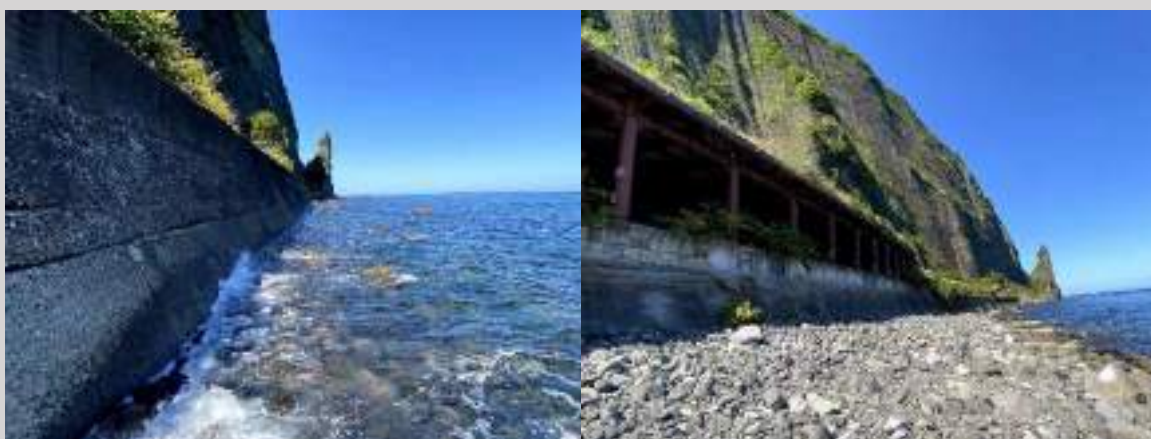


波は穏やかですが、たまに深い所もあるので壁に張り付いてボルダリングの要領で越えて行きます。セタカムイ岩を越えて少し進むと視界が開け、色々見えてきました。手前の灰色の構造物(二代目セタカムイトンネル)・さらに奥の茶色い構造物(三代目セタカムイトンネルに接続する覆道)・もっと向こうに海岸に沿った道路の痕跡(チャラセナイトンネルへ通じるこの海岸最古の道)。

10:08(出発から 24分)



この区間は強制濡れポイント。波が打ち付け、かつ足場が石ころなので波が引く時に次の足場へ移ります。



【TC21】豊浜トンネル 延長 1,086m 竣工 1984(S59)



目を閉じた。

10:29

私はその頃には居なかったとはいえ。

さて、ここで地形図の等高線を見てみましょうー飛びぬけて険しい場所だと即座に分か



ります。コラコラ等高線で遊ぶんじゃないよ。50mの等高線が三本束ねられていたり、4本目が出てきたり。崖で最も高い場所は240m、最低でも100mはあります。先程の滝の潤トンネルが可愛らしく思えて来ます。

写真で伝わる範疇を超えています。次の写真をどうぞ。



新たなトンネルによって景観が失われるのを嘆く声がありますが、



まだ同じことを言えるでしょうか。

チャラセナイトンネル方面へアプローチをかけますがあまりの藪で撤退しました。どう考えても季節が悪いです。見上げれば垂直な山肌。



今度は反対方向のセタカムイトンネルへ。



【TC22】 三代目セタカムイ T

L=585m 1993,H5

現豊浜 T に繋がっているトンネルです。棄てられて 30 年弱、路面が傾いていますがどうやったら傾くのでしょうか。覆道がありますが天井の向こうの景色を知っている以上心許ないものです。

【TC23】 二代目セタカムイ T

L=385m 1956,S31

見づらいますが写真中央です。三代目セタカムイ T からさらに 35 年前、65 年前のトンネルです。想像の付かない時間ですが、よくそのまま残っているものです。



そろそろ戻りましょう。





無事、2時間15分ぶりに自転車へ戻ってきました。

車道外側線の跡から分かる通りここは旧国道229号です。

この道の先には目の前の大地を貫く2つのトンネルがあるものの、予備知識なしでこれを見抜くのは困難でしょう。存在すらあまり知られていないトンネルですが、せめて私は忘れないようにします。

11:56



ここはセタカムイ道路防災祈念広場です。慰霊碑があるので手を合わせました。

(豊浜トンネル 完)

ここまで余市町

ここから古平町

豊浜トンネルに時間を使い過ぎて計画が狂ったのですが良いものを見たのでOKです。さっさと神威岬(37km to go)まで距離をつめて行きたいですが、早速トンネルです。



【TC24】 沖歌 T 2,050.5m 2003,H15

【TC25】 古平 T 168.2m 1988,S63

豊浜 T に続いて 2,000m 超の長大トンネルです。旧トンネルがありますが住宅裏のためスルーします。

旧道もそれ以上の長さがあるのですが、この旧道は覆道中心であり、なんと 1,250m 程が覆道となっています。時間が足りません。



12:27

古平トンネルを抜けると古平の町に出ます。丁度お昼時で海鮮でも何でも食べたいのですが、急ぐ身ですので通り過ぎます。岩場を歩くなどは平気なのですが、エネルギーを使ってお腹が空いているところに食べ物の広告(旗や看板など)で何回も誘惑されるものの、急ぐ身ゆえ全てを無視しなければいけないのが一番辛かったです。

【TC26】 丸山 T L=575m 2008,H20

【TC27】 (旧)丸山 T L=410m 1962,S37



【TC28】 厚苔 T L=373m 2007,H19

【TC29】 (旧)厚苔 T L=125m 1964,S39





ここまで古平町

ここから積丹町

朝から見どころが多かった  
ですが、ようやく一息付け  
る場所にたどり着きました。



13:02

セコマ美国店

神威岬はもう射程圏内なので、この先どこを訪れてどこを切り捨てるのかを満足度が最大になるように考えます。

この旅行中では緊急事態宣言が出ており、旅行者も少なかったようです。函館まで走ってもツーリングのバイクすら殆ど見かけませんでした。旅先で地元の人や同じ旅行者と話すのが楽しいのですが。コンビニで休憩していると同じく自転車に乗った旅のおじいさんに話しかけられ、しばらく話しました。道内在住で昔日本一周をした・毎年仲間と積丹半島を走っているが最近は仲間も居なくなったり身体を悪くしたりして出てこれないなど。この先の道や R229 についても少し話して頂きました。

トンネルばかりでもつまらないですし、この辺りの観光スポットについても書いておきます(私は殆ど行けませんでした)。

- ・小樽運河
- ・ニッカウキスキー余市蒸留所
- ・余市町「菊鮨」

寿司屋さんです。行ったことはなく詳しくないのですが、美味しいという声を聞いており気になっています。

- ・黄金岬(積丹町)

景観は特上というほどではありませんが、手軽に積丹ブルーが見られます。

- ・積丹水中展望船ニューしゃこたん号

透き通った積丹ブルーが目の前に見えます。海中ではウニがそこら中に見られるそうです。おまけにウミネコも着いてきます。レビューの写真を見てかなり行きたいと思っていました。

- ・当丸峠

古平から神恵内へ抜けるルートにある峠です。バイクの人は結構行っている印象です。

- ・岬の湯しゃこたん

2022年1月に閉館します。

・入舸町「うに膳屋」

高級な店ですが、本物が食べられます。営業期間は6~8月です。いや、行ったことはありませんが。

・島武威海岸

展望スポットです。遊歩道が整備されていて広範囲を歩けます。時間切れで行けませんでした。

・神威岬

この日のタイムリミットは17:30であり、コンビニで食べながら絶景を取るかトンネルを取るかという難しい問題を考えていました。具体的には黄金岬と島武威海岸に行くかという問題です。結局、旅行の目的を優先してトンネルを取ることにしました。ただし、絶景が0では後で後悔すると思ったので比較的軽い黄金岬にダッシュすることにしました。

【TC30】茶津 T L=105m 1977,S52



茶津トンネルの左に見える階段が馬の背、黄金岬への入り口です。急いだら5分切れました。

13:25

【TC31】(旧)茶津 T 1929,S4

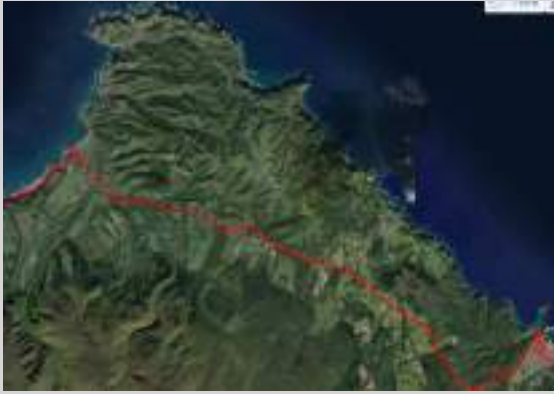


13:26

13:38







積丹町の先も似たような海岸線が続くのですが、海岸道路は無く R229 は標高を上げて内陸部を進んで行きます。これまでとは打って変わって平らな土地が続きます。

航空写真左上が入舸町(いりか)です。島武威海岸があり、この辺りに食事処が密集しています。

13:53

平和な区間

14:24



14:28 強そうな漢字が並びます ISO25600 で撮ってしまいました



右折したい所ですが、左折して神威岬を目指します！

神威岬までは残り 12km。ラスト区間なので岬が近づくにつれて気分が上がっていきま  
す。曲がってから最初の数キロはトンネルがないので前も後ろも景色が開けており弓なり  
の海岸線が見られます。もちろん右は蒼く広がる海です。

それにしても晴れていて本当に良かったです。

前 後ろ



神威岬の直前には小さな岬と古いトンネルが山のように押し寄せます。あまり奥のものは  
時間の都合上見ることは出来ませんでした。



【TC32】西河 T L=177m 2005,H17 【TC33】旧西河 T L=126m 1967,S42





旧旧道を求めてトンネルの脇へ。



藪に突撃します。  
慣れて抵抗が  
消えました。



ありました！

【TC34】 幌内府1号 T L=40m 1921,T10(大正10年！)



反対側は埋没しているようです。これまでで  
最古のトンネルです。



前しか見て  
おらず写真  
を見て気付  
いたのです  
が、頭上に

スズメバチの巣が。刺されたら即退場。

14:54

【TC35】 武威 T L=700m 2002,H14



15:02

【TC36】 山西河 T L=41m 1966,S41



15:04

【TC37】 旧武威 T L=207m 1965,S40



15:13

←Q.この中にトンネルはいくつあるでしょう？

トンネルのあまりの多さに負けてコメントが付け  
られなくなって来ました。一つ一つの旧道を手が  
かりがないかじっくり観察して、道を読み解こうと  
するのが理想ですが、今回は写真さえ撮ればい  
いかなと思います。時間がありませんし(N回目)。

A. 3つです

ここまでで武威岬のトンネルを見てきましたが、一度にまとめて見てみましょう。



穴だらけです (笑)

【TC38】 旧旧武威 T L=69m 1921,T10

【TC39】 名称不明 T L=? m ?

【TC40】 来岸 T L=167m 2004,H16

【TC41】 旧来岸 T L=96m 1970,S45

【TC42】 来岸 1号 T L=28m 1922,T11

【TC43】 来岸 2号 T L=4m 1922,T11





小樽を出発して12時間弱、ようやく神威岬に到着しました！！

そしてその時間で進んだ距離は68kmです。グロス5.8km/h。



まだ終わりません。久しぶりの山場、山場④念仏トンネルが残っています。この時点で残っている、訪れたい場所は念仏トンネルと有名な神威岬です。神威岬の閉門は17時ですし、2か所でまだ1時間52分残っています。計算して時間を残しました。まずは念仏トンネルへ、最後に神威岬へ行くことにしました。

15:38

### 【念仏トンネル】



まさか地理院地図に載っているとは思いませんでした。旧道とはいえ観光地化しているので載っているのでしょう。しかし、そこに至る道が描かれているのは解せません。

神威岬の先端にある神威岬灯台が点灯したのは明治21年8月25日、1888年のことでした。その頃の神威岬灯台へのアクセスルートは、現在いる場所(赤マーク)から伸び、海沿いを通る道——現在の地図上では点線の道でした。当時どの程度整備された道だったのかは

分かりませんが、灯台守とその家族はこの海岸ルートを用いていました。大正元年(1912年)10月29日午前8時30分頃のことです。灯台守の婦人方とその二男(当時3歳)は天皇誕生日を祝う為の買い物で余別まで行くところ、ワリシリ岬で流され溺死してしまいました。天皇誕生日とは今で言う文化の日、ワリシリ岬は小樽方面へ少し行った所の岬です。人々は二度とこのような事故が起こらぬよう、トンネルを掘ることにしました。地図上ではまっすぐに描かれているトンネルですが、実際はそうではありません。大正3年に計画し、両側から掘り進めて行きました。しかし、技術が未熟だったのか両側で食い違いが発生してしまいます。そこで念仏を唱えながら鐘を打ち鳴らしたところ、掘る方向が分かったのだとか。この海岸道路は1992年までは岬に行く唯一の道として用いられていました。

念仏トンネルへの道ですが、波が高い時や満潮では海に沈むので通行できません。また、これは伏線ですが当然クマも出ます。後は落石に注意。若者たちが海辺で遊んでいますが、その後ろで岩から岩へと飛び移る者が一人。足を痛めないように、歩きにくい海岸を進みます。



階段が落ちていました。この辺りは他には道の痕跡はほとんどありません。



(右下)海の際に道があったのが分かります。時間によっては沈みますが。

(左下)水が溜まっており、満潮時に水没するのは明らかです。





ラスダンの入り口ですね



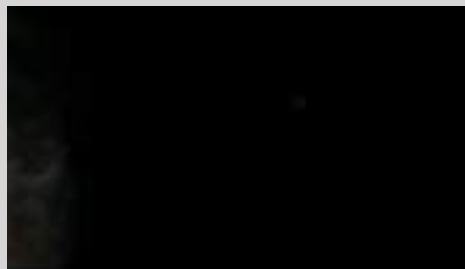
【TC44】念仏 T L=60m 1918,T7 いざ、入洞！



ユニークな写真が撮れました。



まずは 20m 前進します。後ろから日がさしているので明るいです。



突き当たって右を向いたら微かに向こうからの光が見えます(中央右上)。木材やタイヤが散乱している暗闇を右へ 20m 前進します。



再び突き当たって左を向くと光が！写真はフラッシュをたいているので実際手前は真っ暗です。最初右折地点までノーライトで行ったのですが暗すぎて怖くなり一度撤退。ライトがカバンの奥底だったのでカメラのフラッシュで代用。



最後にもう 20m 進むと出口です。いくら何でもずれすぎなトンネルでした。形としてはアルファベットの「N」の両端を持って上下方向に引張したようなトンネルです。

神威岬と水無しの立岩



16:08

残り 1 時間 22 分。帰りましょう。トンネルの天井は案外高く、2m 弱はありました。



帰り道では行きに見逃していた奇岩を回収します。今更ですが、ここに限らず基本的に行きは動画・帰りは静止画を撮っています。

オメガ(中)

潜水艦



オメガ



何だろう



名前が付いていても良さそうな岩たち

16:32 舗装道路に復帰しました。残り 58 分、急げば丁度良い時間です。今日の終点・神威岬へ Let's Go!

ん????????????????????????????????

え?

何?

16:38



4時半終了だとは。567、緊急事態宣言、お前。

残念です。しかし冷静でした。間に合わなかった場合に明日行くというプランも考えていました。まあその分明日の負担が増えるのですが。

時間があるので神威岬を過ぎて明日のやる事を少しでも減らしに行きます。神威岬が終わっていると知って2分以内に次のトンネルの写真を撮っています。判断が速い。



【TC45】 余別 T L=360m 2012,H24

【TC47】 神威岬 T L=703.5m 2004,H16

【TC46】 旧余別 T L=158m 1973,S48

神威岬を貫くトンネル



旧旧道にあたる余別 1 号,2 号トンネルもありますが視認できなかったのでカウントしていません。

【TC48】 草内 T L=301m 1968,S43

かつて神威岬を克服したトンネル



この写真はカメラを使いました。実はこの写真まで ISO25600 に気付きませんでした。

【TC49】 神岬 T L=1162.5m 2004,H16

旧道の景色は「上」(じょう)





実際走っているとあっという間なの  
 だが、紙面では長かった。  
 本当に長かった。

R229のトンネル				
	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	19	18	8	3
理論値	19	19	17	7



17:30 9/3 End.



## ○あとかぎ

長々と書いても読みづらいので簡単にあとかぎを書きます。

始めに言いたいの、「こんなに書くつもりはなかった！！」。いつも通り漏らさず書くというスタイルで書きましたが、まさかここまで長くなるとは考えてもいませんでした。40 ページくらいで10日間を書けるかなと思っていた所、3日で50 ページとはどういうことですか（笑）。2019年轍に寄稿した同じ北海道でもここまでの内容はありません。それだけ1日の密度が高かったのです。執筆には5日ほどかかりました。TCを始めたのも途中で後悔していました（読みにくくなるからです）。ポイントが分かりやすいように考えていない訳ではないものの、読みにくい構成かつ文章には変わりありません。例えば20年後とかに読み返して、「こんなことあったな～」と言いたいのので記録の意味として書いており（その為写真に時刻を記載しています）、自分以外への可読性は分かっているながら軽視しています。以上、読みにくさの言い訳です。もう少し文章で上手いこと伝えたかったのですが、トンネルが多すぎて文章を考える体力がありません。もし読んでいただいた方がいらっしゃれば本当にありがとうございます。

2021/10/22 PM 8:09

## ○今後の記事

今回書いたのは9/1～9/3です。恐ろしいことにまだ9/4～9/10が残っています。数えてみると9/3に費やした枚数がWordで41枚でした。今後も同じ密度で1日を過ごしているので、ざっくり追加で200枚くらいは必要になりそうです。因みに面倒くさいのが写真の選定です。旅行全体で撮った枚数はまだ明かしません。9/3で900枚撮っています。これを選定して.heicから.jpgに変換して…。学校も忙しいですし、そうすぐには書けるものではないということです。書く意欲は今の所あるので、時間がかかるとだけ。正直、いるのか分からないマニア向けの記事です。しなかな面白とは思われなさそうですが。普段からこのような旅行をしているわけではないことはよろしくお願いします。普通に美味しいものは食べたいですし絶景も見たいです。最後に。二回目ですが、危ないのでマネしないで下さい(流石に無いとは思いますが)。

年内は厳しそうですが、次回予告です。



次回「神威岬～岩内」

R229 残り 221km

