

風を切って時間を駆けて

BIKE

50歳からの「銀から錆」のバイク道

なかにし しゅうじ



「風を切って時間を駆けて」／もくじ

《プロローグ》　　～五十歳からの出発～　……………　5

第一章　とにかく　バイクはおもしろいの巻　……………　19

乗り始め　20

フィットネスクラブは空しい　23

ちよつと遠出　25

和歌山への遠出　36

第二章 バイク通勤は楽しいの巻 75

バイク通勤を始める 76

満員電車は不機嫌要因満載―バイク通勤への変心 79

通勤ルート・ファインデング 89

本格バイク通勤へ 92

季節は移ろう 104

街なか探険 110

人間空間―自転車レーンをもっとつくれ 112

バイク通勤はメリット一杯―バイク通勤者には減税を 120

事故る 137

第三章 年輪銀輪団と走るの巻 147

年輪銀輪団と出会う 148

北摂の山々を駆け巡る―京都 亀岡へ 157

ロード・レーサー貴婦人〈OPERA〉を買う 163

輪行ツアー、ぶっちぎり 177

MTB〈美人ヤンキー娘〈Klein〉を買う 187

山のお気に入りスポット 196

第四章 全日本マウンテンサイクリングin乗鞍に出場するの巻 …… 217

《エピローグ》く究極のバイク道―漂浪のバイク雲水をめざしてく …… 237

《あとがき》…………… 250

装丁／石井きよ子

《プロローグ》

ゝ 五十歳からの出発 〵

一九九八年はぼくにとつて、二つのことで記念すべき年であり、また、この世に生まれて半世紀がたった年でもある。

山好きな職場の友人五味君（以下、人名はすべて仮名）が夏真つ盛りの八月初旬「剣（立山連峰）、行つてきたけど、雨で惨々やったわ、秋に敵討ちせんと……」
といていた。そして、中旬のある日、五味君が

「穂高、行きませんか？」

「なぬっ！」

次の瞬間「行く」と叫んでいた。

それまで時々フィットネス・クラブに行くものの、ビールをおいしく飲むためのもの

で、体力に全く自信がなかったが、日本で三番目に高い奥穂高岳（三、一九〇m）と聞いて、登りたいという衝動が体を駆け抜けたのである。

記念すべきというのは、このように一つは本格的な登山を始めたからである。その前年、初めて上高地に行き、一般観光客よろしく、河童橋からまさに岩の壮大な塊である穂高連峰を望み、登りたいなあ、だけど、登れるわけがないと思っていた。それが翌年の九八年に実現したのである。

九月初旬、大阪発の夜行列車に乗り、翌早朝、上高地に到着。興奮と不安を胸に涸沢を目指す。涸沢でテント泊、眠れず。朝四時、テントを出る。満天の星空、東の空にはすでにオリオン座。五時、モルゲン・ロードに燃える穂高の峰々、来て良かったとつくづく思う。六時出発。ザイテン・グラード、穂高岳山荘、目のくらむようなハシゴ場、クサリ場を経て、そして奥穂高岳の頂上。初めての三、〇〇〇m、槍まで見渡せる大パノラマがひろがり、まさにアルプスといったところで感激ひとしおだが、息も絶え絶え、バテバテ状態。登頂予定の前穂高はバス、ついでにあまりにぼくが遅いので、昼飯もパス。気の遠く

なるような岳沢の下り。夕方五時前上高地バス・ターミナル到着。最終バス、発車二分前であった。体力の九九%を使い果たし、足がまさに棒状態。これ程の疲れは生まれて初めてであった。山で体力を消耗し、死ぬという状態がよくわかる。ほとんど垂直に近いハシゴ場やクサリ場も初めて経験し、怖い想いもした。岳沢では誰かが滑落する悲鳴も聞いた。バスの車内では、体がまるで綿のようで自分のものでないような気がしたが、俺は奥穂高岳に登ったんだ、ちよつと違うぞという優越感に勝手に浸っていた。

なにごととも中年になつてから狂いだすのは怖い。これをきつかけに山にのめり込みだした。翌年（一九九九年）のゴールデン・ウィークは、いきなり、ネパール、ヒマラヤへ行く。アンナプルナ山群のふもと、人類が初めて登った八、〇〇〇m級の山、アンナプルナー峰や現地人の聖なる山、マチャプチャレなど望みながら一週間のトレッキングである。夏は白馬岳から日本三大下りと言われる百貫の大下りを通り、祖母谷温泉へ二泊三日。

一昨年（二〇〇一年）は、北アルプス・裏銀座、富山の折立から、薬師、黒部五郎、鷲羽、三俣蓮華、野口五郎、烏帽子と四泊五日の縦走を敢行。秋には、白山、一泊二日。

昨年（二〇〇二年）は表銀座、蝶、常念、大天井、燕岳、二泊三日。

今年初めての南アルプス、甲斐駒が岳。全てテント泊である。それに六甲金山縦走という大会があつて、神戸の須磨から宝塚までの五六kmのコースを朝の六時から夜の九時まで十五時間歩き続けるというのにも二年連続参加している。

もう、どうにも止まらない。

記念のもう一つは、いわずもがなバイクである（以下、僕が乗る自転車のことをバイクと称す。バイクは英語でバイシクルの口語体であるが、自転車ではママチャリと勘違いされる。あのきれいでスタイルがよく、色っぽく、乗り味拔群のバイクをママチャリと勘違いされる自転車とはいいたくない。〈バイク〉という言葉には、ぼくは特別の想いを込めている）。

これも以前からバイクにも乗っているという同じ友人が、九八年の十一月も半ば

「自転車やらへん？ 家の近くの高野山のふもと、ちょこちょこ走ってるねんけどおもしろいでっせ」

「へー、何kmくらい走るの？」



ネパール ゴラニ峠からアンナプルナ・サウス (7219m) を望む

「三五kmくらいかな。かなりの坂もあるし、丹生川沿いの道、気持ちええですわ」

「三五kmか……」

長すぎてちよつと考えられない距離である。

「それに、自転車だいぶ安くしてくれる千里のおっちゃんのお店ありまっせ」

気にはなったが、山ほどの衝撃は正直なかったし、三五kmなんて走れるわけない。自転車は、二〇年ほど前、子供の保育所の送り迎えでママチャリに乗っていたが、坂道の多い今の家に引っ越して以来乗っていないし、乗りたいとも思っていないかった。五味君はドロップ・ハンドルのロード・レーサータ입が良いというが、あんな曲がって持ちにくいハンドルのどこがいいのか……。

同時に中学生時分（昭和三十年代後半）にオヤジのオートバイを無免許運転し、国道を思いっきり飛ばしてスカッとしたことを思い出していた。暴走族の先がけであった。ぼくは団塊の世代第一号で、日夜受験戦争、勉強せえ、勉強せえの大合唱の中で過ごしており、そのストレス解消に一番良かったのが一匹暴走族、こっこだった。校長室に呼び出されたの

が一回と、無免許で警察に一度捕まったこともある。

また、ようやく出始めたギアー付きの自転車欲しく、高校受験で何位以内の成績（当時は試験の順位がわかったであればステレオのオーディオ装置と一緒に買ってもらえる約束を、子供の成績を世間に自慢したい親ととりつけ、我ながら見事ゲットしたのである（何位というのは、実はかなりの確証があったのだが、親には二段階ほど上のレベルである）といっておいたので簡単であった）。

そんなわけで、元々スピード狂であるし、バイク少年をしており、バイクには潜在的興味を持っていたわけで、まあ、七、八万円くらいの投資額であればいいかという気になった。

十二月初め、五味君と千里の自転車屋に行く。無愛想であるが、気の良さそうなおっちゃんが相談に乗ってくれた。おっちゃんには、私が余り体力のない中年と写ったようである。事実その通りであり、結局選んでもらったのは、急な坂は余り行かないだろうということでフロント・ギアーが一段、リアー・ギアーは六段しかない二六インチのツアー用で真ん中で折りたためるクロス・バイク（ロード・レーサーとマウンテンバイクの中間の

タイプ）風のものであった。定価八万円、値引きして約六万五千円と予算的にもまずまず、すぐに購入を決定。

十二月中旬にはバイクが届き、いよいよ、ぼくの一世一代のバイクによる（眼から鱗）の物語が始まるのである。ちなみにぼくはクルマの免許は持っていない。大学三年生の時、自動車講習学校に三日行つたけど、エラそうな態度の教官とケンカ。すぐに止めてしまった。いまはともじやないけどクルマに乗るなんて考えられないし、免許がなくてよかつたと思つてゐる。

バイクに乗り出してからほぼ五年。自分の中での変化は二つある。一つは、当然肉体である。それまでのトースト半分、コーヒー一杯の毎朝の朝食が、まず、アジの開き、味噌汁、チリメンジャコ、梅干し、わさび漬、海苔とごはん一杯、時には卵焼き付きという旅館の朝食並み（すべて、ぼくがつくつてゐるけど）を食べないとおさまらなくなった。昼は十二時に、夕方は六時にお腹の虫がグーグー鳴きだすというふうに、食欲ががぜん旺盛

になった。

にもかかわらず、最初の四年間、体重が殆ど変化しなかった。というより、食べても増えないのである。それが昨年（二〇〇二年）になってようやく減り始めた。バイクに乗り始める前はタバコを止めたこともあり瞬間七一kgになったこともあるが、平均は六九kg台、今は六七kg台である。二kgと思いのほか減っていないが、実は、体脂肪率が二三%代から一六%代と七%も減ってきており、この減少率がどんどん加速しているのである。ぼくの周りの同年輩の人は大抵二〇数%、腹がでてるなーと思う人は三〇%を軽くオーバーである。三〇%を超えるって、よく考えると体の三分の一が油である。そう思うとちよつと気持ち悪い。

まあ、それはともかく、体重があまり減らないのに体脂肪が減ったということは筋肉がかなり付いたということではないかと思う。事実、昔のズボンで腰回りがきつかったのが、今は、腰は普通で、太腿の回りがきつくなつたし、下半身だけでなく上半身も相当筋肉が付いた。この他にスタミナがついた、階段を昇っても余り息切れがしなくなった。前の職場は、ビルの九階にあったので、山行きのトレーニングに一日二回は歩いて昇ること

にしていた。本当に体が元気になった。

体が元気になると気持ちも元気になった。中学生時分に習った英語に『A sound body in sound mind』という諺があつたが、正にこの諺を地でいくことが実感できるのである。

もう一つの変化は、まさにこの気持ちの変化である。気持ちが元気になると、それに伴つて世の中や自分自身やいろんなものに対する見方、見え方が違つてくるのである。

本書は、一バイカーとしての体験談とともに、このような気持ちの変化によつて、今まで見えなかつたものが見えてきた、また、違つた視点で見えてきたいくつかのことをテーマとした〈眼から鱗〉のちよつと辛口の物語のつもりで書いた。

そういう意味で、バイクは、体と気持ちの眠っている部分のスイッチを入れるマシンとも言える。だからバイクは恋と同じである。どちらもワクワク、ドキドキ感が一杯で体や気持ちのスイッチをONにしてくれる。

僕はまだ雇われの身であるので、余り大きな声で言えないけれど、いまの世の中、仕事

はほどほど、遊びはたつぷりが大事なのではないだろうか。ちよつと古典的であるが、人間は遊ぶ動物、〈ホモ・ルーデンス〉とJ・ホイジンガーさんがいつてる。そのホイジンガーさんいわく『遊びこそ人類の糧、歴史の根源、文化そのものだ』と。事実、ぼくの実感としてあるのだが、本当に自由だなあと思う発想は遊びの中から出てくる。だから、いまの世の中でなくて、ずうーっと、遊びが大事だと思う。元々どうもぼくは右脳派らしい。理屈を並べるより、思いつきやひらめきの方が得意なような気がするのだが。

バイクに乗り始めて少しして、一つのことを悟った。我が人生で最大の悟りといつていいと思うのだが、これからは、すべて、自分がおもしろいかどうか、自分がやりたいかどうか、このことを価値観の根底に置いて判断したいと。つまり『これからは自分のために時間を使おう』と決めた。

それまでは中途半端な社会派で、自分と社会の係わり方についていろいろと真剣に考えてきたつもりであるが、その割に今まで何をしてきたのだろうか、社会にお役に立つにはどうすればいいのか、結構まじめに悩んでいたのである。ほとんどの人がそうだと思うけれど、主に仕事を通して社会と係わりがある。それなりに仕事はまじめにやってきたつも

りだが、正直言つて、どこまで社会に貢献したのか……実感がイマイチ薄いのだ。

そんな折、この悟りによつて随分気持ち楽になつた。いわば、大乘仏教で悟りが開けなかつたデキの悪い坊さんが、小乗仏教に浮気して、ある種の個人的解脱がなしたようなものである。この悟りもバイクのおかげと思つてゐる。その結果、今まで考えたこともない、ボランティアがおもしろいということも素直に思えるのである。

人間つて動物は生き延びる知恵かもしれないが、自分で自分の気持ちを誤魔化してしまうことがままある。その典型がうそをつくことだし、心底自分がどう思うのかという、自分のところを見詰め、凝視する行為を放棄していることが多い。ぼくはこの素直に自分を見詰めることはとても大切だと思うのだが、自分の気持ちに素直になることは実はなかなかむづかしいものだ。バイクに乗り、自然と接することが多くなつたことと、*sound body* がぼくにむづかしい素直さを与えてくれたと信じてゐる。素直な気持ちが素敵な時間を与えてくれた。二〇世紀はモノとベンリさに溢れかえつていたが、それで、人間は本当に幸せであつたのかどうか……。二一世紀はモノやベンリさはさほどでなくともどれだけ素敵な時間が創れるか、送れるかが幸せのバロメーターではないだろうか。それが本書の最大テーマである。



里山の田んぼの稲穂をさわやかな風が吹き抜ける

第一章

とにかく

バイクはおもしろいの巻

乗り始め

十二月はじめバイクが届いたという連絡を受けて、千里の自転車屋へ。バイクと初対面。スタイルはなかなかのものだ。油をさす所とか簡単なメンテナンスの仕方を聞いて、いざ家へ。以前この近くまで歩いて来たことがあるので、だいたい距離も検討がつく。四、五kmといったところ。二〇年ぶりにバイクを漕ぐ。それもママチャリでない、れっきとしたギアーツのついたスポーツ・バイクなのである。漕ぎ始めてとにかく無性にうれしくなってきた。歩くでもない、クルマでもない、バイクの普通に漕いで一〇数kmのスピード感が心地よい。それに少し寒くなっているが頬にあたる風を切る感覚を久しぶりに味わう。自分の脚を廻せばそれだけぐーんと進むという、あたりまえのこともうれしい。ゆっくり、ゆっくり走り、小一時間で家に到着。もちろん、大事なバイク、マンションの自転車置き場ではなく、階段をエッチラ、オッチラ持つて上がり、家の中の自分の部屋へ。

とりあえず、休みの日に家の周りをうろうろしました。それで最初に気づいたのはクル

マのないぼくの行動範囲が飛躍的に拡大したことである。そういえば、歩くのには遠い、バス、電車で行くのは馬鹿くさい、だけどちょっと行きたいところって結構あるものである。ぼくの場合、三十数年前の大学生時分の下宿が現居場所から三kmほどの所にあり、その近くには万葉集で有名な垂水神社がある。静かな森で昔から好きな所だったが、元々体も元気でないし、徒歩五〇分ではなかなか歩く気がしない。バスもあるけど、そこまでして……ということで、大学生以来、行ったのは初詣で一度きり。バイクだとナンと一〇分。一〇分だと誰でも行く気になる。更に垂水神社の（バイクでは）ちょっと向こうには、「東急ハンズ」やおいしいラーメン屋がある江坂がある。バイクでせいぜい、一五分。江坂もバスはあるけど不便だし、電車では、JRで新大阪、地下鉄乗り換えで時間にして四〇分。行く、行かないの損益分岐点のかかなり損側の位置にある。つまり、四〇分であれば乗り換えずにそのまま梅田に行けば、二五分、江坂、あるいは江坂以上の便益が期待できる。そうすれば、相当の動機がなければ気持ちに向かないのが、江坂の位置ということ。その江坂が天気良ければいつでもスーイスイなのである。

その江坂の更にちよつと向こうには、豊中の庄内がある。庄内と言えば、知る人ぞ知る「豊南市場」がある。「豊南市場」は安くておいしい魚や野菜、果物が満載の市場で勤務地がその近くの頃、よく買つて帰つたもの。それがバイクだと二五分。最近、余り買ひ物の趣味がなかったのだが、ブリの腹身一〇〇〇円、ナガレコ八個、八〇〇円、これもついでに……という具合である。また市場の前の肉屋さんのコロッケは絶品。一個六〇円のコロッケ二個を頼張る、それだけでも往復五〇分の価値は十分。

このように行動半径が広がってくると、休みの日に一日家でテレビなんてありえない。それまではせいぜい午前中、フィットネス・クラブで自転車（これはバイクでなく、自転車）モドキを漕いで、筋力トレをちよつとして、サウナ入って、風呂入って、昼飯にはビールをキュツとなんて、ビールがなければ、一応、健康そうだけど、今思うと全く大したこととしてなかった。

フィットネス・クラブは空しい

フィットネス・クラブでの自転車モドキは実に空しい。はつかねずみが巢の中の車輪をクルクル回しているのをすぐに思い浮かべる。それにご馳走をたくさん食べて、自転車漕いでカロリーを消費する、これも世界中に飢えている子供が一杯いるのになんと無駄なことをという話もあるけれど、はつかねずみの世界が素敵だ、健康にいいことしていると思うのが、今の好まれている日本の精神風土ではないだろうか。お年寄りが一生懸命、自転車で汗を流しているのを否定するつもりはないし、ここに來るのが生きがいだということも聞いたことがある。体力が落ちてきたお年寄りには手輕でいいのだろうか（本当はすぐ近くの山や田んぼの畔道を歩くほうがずっといいとは思うけれど）、十分体力のある青、中年はちよつと違うのではないだろうか。なに、おまえさんのバイク漕ぎと同じじゃないかって？ 確かに私め、グルメでご馳走に目がないけれど、実際にバイクに乗っているのと狭っ苦しい室内でクルクル回しているのとは大違い。

自然の中でバイクを漕ぐということは、風を切り、路面の振動が伝わり、景色がすっ飛んでいき、うぐいすの声やせせらぎの音を聞き、若葉の香りが芳しく、太陽の光をジリジリと浴び、汗が額や背中を伝い、上り坂ではこれでもかと脚を回転させ、下り坂を思いっきり飛ばす爽快感を味わい、まわりの自然を百％感じ、そして、自分の肉体も感じるということ。ひよつとして騎馬民族の馬みたいなものである。この感覚は化石燃料のクルマでは絶対味わえないものだし、ましてフィットネス・クラブではまるでためである。だから今は、フィットネス・クラブに行くのは、どうしても泳ぎたい時とか、山登りのための筋肉トレとかのためだけに通っている。まあ、いきなり結論までいくと本書が終わってしまうのでフィットネス・クラブをくさすのはこのへんにしておこう。ただ、みんなが本当の豊かさに気付き始めたなら、フィットネス・クラブの将来はあまり明るくないことは確かだ。

ちよつと遠出

◆ 淀川河川敷、旧街道コース

休日は遠出を試みたくなり、とりあえずクルマがないということで、家から比較的近い淀川河川敷に行ってみた。実は淀川に行くのも、どこをどう行けばいいのか、知らなかったが、そこは得意の勘。支流の神崎川にたどりつき、バイク専用道があるのを発見。クルマが嫌なだけにホントうれしかった。あつという間に淀川に着く。堤防に立ってみると大きなオーブン・スペースの広がりには驚く。いつも電車の中から見ているものの、日頃、狭く苦しい、ゴチャゴチャしたところばかりにしかないのです、その開放的な空間が実に気持ちがいい。河川敷には管理用の舗装された道があり、バイクを漕いでいる人もいる。同類がいるということで、また、うれしくなる。それと河川敷公園がこれだけ使われているのかとびっくり。少年野球やサッカー、芝生で昼寝、バーベキュー、犬の散歩、ホント

いろいろ。管理用道路を上流に向かう。鳥飼大橋を過ぎ、枚方大橋へ。何とバイクで枚方まで来たんだ、それだけで感激する。更に、上流へ。ついにJR水無瀬駅に到達、水無瀬神社で日本百名水をぐくり。昼飯はコンビニ弁当四五〇円也、何と安いことか……。

以来このコースは、友人の栗本君と何回も行くことになる。コースも管理用道路だけでなく、川べりのダート・コースや市街地の中の旧街道など様々あり、それぞれのコースのおもしろさがある。川べりのダート・コースでは、殆ど人が通ることがないためか、ほんの二、三mのところであぐいすが鳴いたり、殆ど流れを感じさせない淀川に意外と急流があることを発見したりする。また、市街地の旧街道（ここでは島本町から高槻市にかけての西国街道である）では、右に左にと絶妙のカーブが連続しており、クルマが少ないこともあり、心地よさを感じる。この絶妙のカーブはどうしてつけられたのだろう。昔の人は、ひよつとして人が心地よさを感じる曲線を知っていたのではないかと想像したりする。それに旧街道には、おばあちゃんがいつもお参りに来そうな祠があったり、格子戸がきれいな町屋があったり、いかにも昔は豪農と思われる、取り澄ましているけれど手入れの行き届いた大邸宅の門や塀などが眼を楽しませてくれる。



西国街道 茨木 椿の本陣 旧街道沿いにこんな家並みが続く

このように、バイクに乗っていると、今まで感じたことがない自然や街の美しさ、心地よさを感じさせてくれるところが発見できたりする。これは、冒頭言ったように、行動範囲が拡大するのと、(ここが大事なのだが)時速一五〇二五kmというスピードがまちの観察に適しているのである。クルマで移動するだけでは、何も印象に残っていないけれど、歩いたり、バイクであれば細かいところまで覚えていることであると思う。その点、車のスピード、五〇kmでは人間の視覚に対する記憶量が極端に減るのだろう。誰かこういうことについて生物学的な研究をしている人がいてもいいような気がするけど。そうはいっても、下り坂で思いっきり飛ばすとバイクでも七〇kmを越すことはあるけど。ちなみにぼくの最高スピードは七三km (これって、道交法違反?)。

それに、バイクに乗るとすぐ腹が減る。コンビ二弁当では少々可哀想なので、栗本君と登山用のガス・バーナーを持参し、スーパで焼き肉やサラダ、おにぎりを買って、河原でバーティーとあいなる。ガス・バーナーで焼き肉を焼き、冷えたビールをグビリ。ジュ

ウジユウ焼ける焼肉をパクリ。思わず栗本君が、

「たまりまへんなあー。」

この時以降、何かうれしいことやごはんを食べる時にこの「たまりまへんなあー」が彼の口癖となる。

ワインを一本空ける頃には、疲れと酔いで自然と眠くなる。そこで木陰で十分昼寝をする。だから飲酒運転は大丈夫。ある時など三時間も熟睡し、気がついたら夕方の四時。まだ早春だったこともあり、太陽がだいぶ西に傾いていたこともあり、あわてて家路を急いだことがある。

とにかく、バイクのエンジンは空冷二気筒、〇・七馬力の我が足であり、体である。ガス欠でエンストすれば走らなくなるので補給が大事。『バイカーは家に入れるな』という格言が世界的にあるとか。こころはバイカーを家に入れると家中の食料がなくなるからだそう。それほどガツガツよく食べるし、ガブガブよく飲むのである。

◆ 夢の大三角コース

遠出といっていいかわからないが、江坂、庄内よりもう少し遠くへのコースもある。淀川が自然鑑賞コースとすれば、街なか探検コースといってよい。一つは千里ニュータウン近くのラーメン屋通いである。このラーメン屋さん、「副將軍」といい、九州豚骨系で、スープのコクといい、麵のシコシコ感といい、チャーシューの味といい今までのラーメンではベスト一。ところがこの「副將軍」、我家からは不便この上ないところにある。先ほどの江坂からまた二駅行つて、しかも駅から歩いて一五分。毎日通いたいと思うほどの店であるが、さすが歩きでは行く気がしない。栗本君もこのラーメン、大好きなので、栗本君がクルマで行く時しか食べられなかった。

それがどうだ、バイクであれば三〇分余り、週一の価値は十分である。しかも、「副將軍」までのルートをいろいろ研究すると、あまり上り坂がないルートを発見。こうなると土曜日の昼ご飯は「副將軍」行きが定番となる。

しかし、ここで問題。土曜の午後はお馬さんへのニンジン、プレゼント・タイムで梅田の中央競馬の場外馬券売り場へどうやって行くかだ。千里まで行って、JR吹田に戻って電車で梅田となるといかにも時間効率が悪い。しかも的中するかもしれないハレースに間に合わないのだ。そこであまり大した発見ではないが、「そうや、千里から直接、バイクで梅田行ったらええんや」と、気がついた。

千里からは一〇kmちよつとだろう、時間にして四〇分程度、服部緑地経由や豊中の住宅地を通るコースなど、いろんなコースがあつておもしろそうだ。どのコースであつても梅田へは最後は十三の淀川大橋を渡ればよい。そして、この十三には、ラーメンの「副將軍」と双壁ともいえるねぎ焼きの「やまもと」がある。ここも栗本君とよく通う店で、スジ肉を入れたスジねぎ焼きが定番であるが、冬場、牡蠣が入った、牡蠣スジねぎ焼きは天下一品の味である。ここも「副將軍」同様、三〇分待ちはあたりまえの店だ。僕は元来イラチなので三〇分も待つというのはめつたにないが、この二つの店だけは三〇分待ちの価値は十分ある。

これで吹田、千里、十三、梅田の夢の大三角コースができた。ニンジン、プレゼント・

タイムの帰り、懐具合は別として、淀川の河川敷を通ればいやなクルマもなくスイスイだし、毛馬の水門あたりは釣りが盛んで、見るのも楽しい。この梅田行きや大阪城近くの職場までバイクで行ったのがきつかけとなつて、大阪市内であればバイクで行くのが当たり前になつた。難波、一五km、一時間、全くノープロブレム。この話は、また後でくわしくしたい。

（その後ニンジン・プレゼントは一切止めた。なぜつていわれると困るけれど、正味年間トータル額ではあまり損はしていないが、勝つた時は気持ちが大きくなつてドーンと人に気前良くおごつたり、山の道具をバアーと買つたりして、結局お金が残らないことに気が付いたのかなあ。それでほとんど梅田の場外行きはなくなつた。馬券買いは人の欲望と冷静さとのバランスをどうとるか、結構おもしろいテーマではあるが……。）

◆ 淀川河口コース

それともう一つ、今度は淀川を河口に向かうコースである。ある日、栗本君が淀川左岸

（左岸は下流を見て左側）を走って、河口の最先端まで行ってきたという話をしていた。そこで、土地感が全くないけれど、好奇心の虫がうずうずしてきて、トライしたのである。淀川河口という大阪湾、そういえば、神崎川も大阪湾に通じているではないか。神崎川にはどこまで通じているのかわからないが、バイク専用道があるし、とにかく行ってみよう。

このバイク専用道もたくさんの人が釣りやジョギング、サイクリングをしたりと、思い、思いに楽しんでいる。それに、これは違法なのだろうが、河川敷に花壇を作って、いろんな花が植えてあり、横を走っていても目を和ませてくれる。花の名前はあまり知らないけれど、春には菜の花、秋にはコスモスと季節感を感じさせてくれる。これだけ楽しませてくれるのなら、違法やからけしからんなんて言うのは野暮ではないか、お役人も堅いだけが能ではない。「おぼちゃん、あんまり、花壇広げんといてな」と言えるくらいのセンスを持つてもらいたいものだ。それが庶民の目線に立った行政というものだ。

それはさておき、バイクを進ませよう。いつも電車で通るＪＲ東海道線、新御堂筋、阪

急宝塚線、神戸線などの鉄橋の下を過ぎ、猪名川との合流点あたりに来ると川幅も幾分広くなり、工場や倉庫といった建物が多く、沿岸の景観もなんとなく河口に近いという感じになってくる。JR尼崎駅の高層住宅群が見え始める下流部のJR東海道線の手前でバイク専用道は終わっている。後は、交通量の多い一般道を行かざるをえないようだが、すぐに幅2mくらいの歩道があり、少なくともすぐ横をクルマに走られる恐怖感だけではなく助かる。もちろん、イヤな騒音、排気ガス付きではあるが……。

その後、国道二号線、新淀川大橋を通り、淀川左岸に到着。そこから四三号線までは歩道がなく、大型車もブイブイ通る最悪道路。誰やこんな道作ったの。でも仕方ないのかなあ、河の管理用道路やろから、歩道がないのも……。

ところが、国道四三号線を過ぎると一変。新しい堤防の上に、実に気持ちのいい、歩行者・バイク専用道が延々と続いている。河口間直で川幅も三〇〇m以上はあるうか、視界もグリーンと広がる。そして阪神高速の橋の向こうに大阪湾がキラキラと輝いているのが見えるではないか。

約二kmくらいで最先端に到着。そこは公園のように整備されており、その先はヨット・ハーバーとなっている。ちょうど昼時、喉がカラカラだし、ヨット・ハーバーを眺めるように建つレストランへ。店員は汗ビショで変な格好をしたおっさんが入ってきたという顔をしている。構うものか、「生中（ナマチュー）、早よ持ってきて」と言ったものの（値段は忘れたけれど）高い。そうか、ここはヨットを乗り回すようなブルジョアが来るとこで、俺みたいにあまり金のないバイカーが来るとこと違うんやと、思わず思ってしまった。それ以来、そのレストランには行っていないが、儼約家の友人がそのヨット・ハーバーに行っていると後で聞いて、うん？ と、また、思わず思ってしまったのである。ただ、その友人はコンビ二弁当で済ませ、そのレストランに行ったかどうかは不明であるが。

高くて余り美味しくない嫌味なレストランをそそくさと出て、波打ち際に出てみると、河口というよりそこはまさに海。テトラポットに小さいけれどチャボ、チャボと波が打ち寄せており、カラス貝や牡蠣、海藻なども付着している。あー、これが淀川の河口か、いや、対岸の陸地はズーッと右手のほうなので、もう、大阪湾かもしれない。こういうところでスズキが釣れるのやろなあ。海水の色は余りきれいなじゃないけれど、打ち返す波の音

がチャボ、チャボと聞こえるだけで、広々とした静かない空間である。しばらく寝っころがって波の音を聞いて、帰途へ。

このコースでは、更に先に橋でつながっている人工島の夢洲があり、その後、栗本君とも行ったが、殆ど人がいないガラガラの巨大スポーツ施設があつち、こつちに転がっており、クルマが少なくていいものの不気味な空間であつた。

和歌山への遠出

◆ 高野山のふもとへ初の激坂コース

バイクに乗り出して一カ月ほどたった頃、最初にバイクに誘ってくれた友人の五味君がプロローグでも述べた高野山のふもとのコースに行かないかと言ってきた。

「前にいうたけど、家（和歌山県橋本市）から九度山の高野下、加根、玉川峠を通って、橋

本、隅田に抜けるコースで三五km位かな。上りも下りもかなりあつておもしろいでっせ」坂か、よくよく考えると家の直前の坂（この坂は、かなりのもので、夏なんか梅田で飲んだビールはこの坂を上ると全部なくなるほどである）を除き、殆ど平坦である。しんどそうやけどおもしろそう。また、またおもしろ心に火が着いた。

二月の休日、難波までバイクで行き（そう、難波くらい屁でもない）、南海電車で橋本へ。当時、入院中のおふくろの見舞いを済ませ、五味君と紀ノ川沿いを走り始める。生まれ故郷の近くを通り、これも、またなつかしい丹生川の流れを遡って行く。この川は小学生時分、よく泳ぎに来たところである。高野山を源流とする清流で、雨が降っても周りが岩なので殆ど濁らず、夏休みの午後は殆どこの川に来ていたような気がする（本当はまだ遊泳禁止の六月から行っていた）。

高野下までは平坦な道である。そこを過ぎるといきなりの急坂。ギアが後ろ六段の辛さ。いっぺんに心臓がパクパクいい始める。苦しい。腕でハンドルを思いつきり引っ張り、力の限り漕ぐ。バイクに乗ると思っている以上に腕や背筋など上半身を使う。だから、意

外と上半身の筋肉が発達する。しばらくすると、少し平らな所にさしかかり、そこからはごほうびの下り坂。真冬で寒いのに汗びっしよりの体に心地よい風。これが坂の醍醐味か。しばらく殆どクルマが通らない、幅五mくらいの川沿いのアップ・ダウンの道が続く。周りの山は冬枯れしているが、それでも常緑樹の緑がきれいだし、川のせせらぎと風を切る音、タイヤと道の擦れる音以外は何も聞こえない。

今、この丹生川にダム建設の計画があり、つい先日、地元漁協が建設反対を決めたという報道があった。この種の問題は冷静に判断すべきと思うし、たまにバイクで通る者が決めるわけではないことは重々承知しているが、ここがダムで沈むのかと思うと残念な気がするのには僕だけではないのは確かだと思うが……。 (このダム計画は最終的に中止となった。)

そして、突然そいつは現れた。すごい激坂である。元々山で鍛えている五味君は、ぐいぐい上っていく。七〇〇〜八〇〇m程進んだところでついに限界。降りて、押す。何となぐみじめになる。しかし、今の自分にできることはやったやないかという気もある。それ

から一〇分、バイクを押して峠のてっぺんに到着。

「どうですか？」五味君は余裕の表情である。

「あー、しんど。きついな……」と言ったものの、心の中では『次はみておれ』。

そこからは二km余りの急な下り坂、眼前に葛城山地や紀ノ川平野を望みながら一気に駆け下りる。俺って下りに強いんじゃないか。上りではぶっちぎられたが、下りでは五味君をぶっちぎる。久しぶりに目から涙が出るくらいのスピードである。中学時分のオートバイを思い出す。時速五〇kmオーバーの感じ。急なヘアーピン、もう少しで崖に激突しそうになるが、急ブレーキとハンドル操作で何とか回避。危なかった。それでも、このスピード感はたまらない。そうや、オートバイもあるけど、スキーで思いっきり飛ばしてる時もこんな感じだ。自分の肉体に空気の圧力を直に感じるのが共通である。やっぱり、スピード狂だ。このスピード狂はきっちり長男に遺伝しているようだ（長男はソルトレークシティ・オリンピックのフリースタイル・スキーのエアリアルに出場した）。

坂の途中で五味君を待って、それから残り飛ばしまくる。あーっという間に紀ノ川の堤防に出る。この後、紀ノ川を上流に向かい、最後、紀見峠で温泉に入り、五味君と別

れ、電車で大阪に帰る。これが本格的な遠征第一号だった。

栗本君とはアウト・ドア・スポーツで、昔から珍しいくらい遊ぶことについては意見が一致している。元々は二人とも磯釣りと夏はスキン・ダイビングと《海派》であつた。「あつた」と過去形で言うのがほぼ正確である。僕自身、磯釣りは二五年位のキャリアである。和歌山、紀州の南、いわゆる南紀を中心に冬のグレ釣りにいそしんできた。栗本君と知り合いになってから、十一月から二月のシーズンには、月に二〜三回、一泊を入れ、ひと月に五日は磯の上で過ごしていたことになる。最大の釣果はグレ、四八cm、真鯛五五cmでスポーツ新聞にも掲載されたことがある。足は殆どがJRで、往復とも宴会と熟睡に徹してきた。また、夏場はテントやカンテキを持って、栗本君の車で南紀のR四二号線を走り、気の向いたところで、海に潜ったり、冷えたビールをキュツとやって好きなだけ昼寝をし、夕方からバーベキューとホント好き勝手に遊びまくつたのである。実は海に潜るのは、今でも日本海側で夏のはじめにやっており、「あつた」と過去形で言うのが「ほぼ」正確と言つたのはこのためである。

こういう訳で二人とも和歌山には馴染みがあつたし、休日の淀川も飽きた頃、五味君と行った〈紀ノ川・丹生川〉三五km。コースに栗本君と挑戦することになった。春、真つ盛りの五月だったと思う。朝七時、栗本君の車で大阪を出発。例によつて、バーナー、網を持参し、肉、野菜をスーパで調達。そのスーパの駐車場でバイクを組み立て、着替えをし車を置かしもらう。出発は少し遅れ一〇時半。五味君と行った同じコースをたどる。栗本君は、「ほんま、ええとこですね」を連発。自分の故郷が褒められてうれしくなる。一方で、三〇年以上経つても殆ど変化しない故郷には呆れるような気もするが……。

一二時過ぎ、腹の虫がグー、グー鳴き出し、広い河原でバイクも降りられそうなところがあり、昼食。目の前を川が流れ、対岸の新緑が鮮やかである。栗本君はバイクに括りつけて持ってきた竿で魚を釣る。虫エサで川ハヤが三匹。肉といつしよに焼いて食べる。木陰で昼寝。川のせせらぎと谷を渡る風の音だけ。こんな自由で好きな時間を過ごしていることが一番幸せではないかと思つづくと思う。

この河原も夏ともなれば、バーベキュー家族で一杯になるのだろう。そういう家族は共通して、RVに乗って、バーベキューをして、家族の絆を確かめ、幸せだと感じる人々である。こんな日本人ってどうなんだろう。本で読んだだけだが、大草原で自由に馬で駆け回り、しかし厳しく、ギリギリの生活をしているモンゴルの人々と比べ本当に幸せなんだろう。その精神性や地球環境から見てどうなんだろう？

まあ、そのことはさておくとしても、河原に来る季節を少しずらずだけでこれだけの静寂という幸せが得られるというのに……。かなりの日本人って流行の服も同じだが、皆がしていることをしないと不安になるのではないかという気がする。『自立』、『個性』という言葉が盛んに言われるが、上っ滑りしている。定着するのにまだまだ時間がかかるのだろう。どれだけ自我を出し、忠実に生きていくのが二二世紀の生き方と思うのだが……。

たつぷり昼寝をし、出発。例の激坂が迫る。今度は上れるかどうか、とにかく頑張るしかない。前回降りてしまったところを通過。腕でハンドルを引きつけ、体全体で上るが、心臓がパクパク、足の筋肉が乳酸で一杯になり、重くなってくる。次の標識まで、あそこ

に見える電柱までと言い聞かす。少し勾配が緩やかになり、ほつとする。しかし、次のカーブを曲がるとまた一段ときつい勾配。ついにギブ・アップ。峠の頂上まであとわずかであった。本当に残念。

栗本君は早くから、

「こんなところ上れまつかいな」と言つて、降りて押している。

峠の頂上はどこでもそうだが、いつも風がビュウビュウ吹いている。熱くなつた体に心地よい風だ。しばらくすると栗本君が押しているのに、はあー、はあーいいながら上がってくる。「めちゃくちゃ、きついですね。あー、しんど」といいながら、旨そうに水を飲んでゐる。「そやけど、気持ちいいですね」。

そのとおり。栗本君も本当の心地よさがわかつてきたのである。しばらく休憩し、峠を下る。時速五〇kmオーバーの暴走族をし、前回同様、紀見峠の温泉に入つて大阪に帰る。

実はこの峠、栗本君と一〇月にも挑戦。ついに乗つたままで峠頂上、制覇。ざまあーみろと思うと同時に、この年になつても肉体が進化していることを実感。それと今まで冬、

春、秋と三回走ったが、それぞれの季節感がよくわかる。風景はもちろんだが、少し冷やとした空気にも季節感を感じる。また、この街道の沿道には柿畑が多い。農家の庭先で大きな富有柿を安く売っている。こういうものに目のないKはすぐに買って、昼のデザートとしてかぶりつく。実に甘くて旨い。こういうことができるのもバイク・ツアーならではないかと思う。

季節感がよくわかるということでは『歩き』のほうがいいのかもしれないが、やはり行動範囲という点ではバイクにはかなわない。平均時速四kmと二〇kmの違いだ。『歩き』には『歩き』の良さがあるのはもちろんだが。しかし、まあ、『クルマ』に乗っている人はやっぱりかわいそうと思う。『クルマ』では色、形はわかるだろうが、エアコンが効き、締め切った車内ではエンジン音と、消臭剤のような人工の臭いしかわからず、外の音も空気の冷たさもわからない。視力だけでしか感じられない季節感は、半減どころか、四分の一から五分の一ではないだろうか。人間、楽したら与えられるものも少ないことになっている。自転車と自動車……一字違いで大違い。自動車は自動的に動く、つまり、機械が主体の車であり、自転車は自らが転がす、人間主体の車である。日頃あまり気づかない見方

だと思うが、根本的に違う乗り物である。

◆ 紀北へ大川峠、加太へコース

クルマでバイクを運び、知らないところで走り回る楽しみを覚え、その後何回か行つた。そのひとつは大阪の最南端の岬町の深日から大川峠を通り、和歌山の加太までのツアーである。地図で大体のコースを決め、後は行き当たりばったりである。この行き当たりばったりが自由でいいのだ。峠越えと新しくできたトンネル通過の分岐点でどちらかと言えば、今でも往々にして楽チンコース賛成派の栗本君は、

「そら、トンネルですな」

「バカたれ、峠じゃ」と一喝し、トンネル案を却下。

途中、港の防波堤で鈴なりの人々が釣りをしている。休憩を兼ねて釣り見物。投げ釣りやサビキのアジ釣りや紀州釣りのチヌ、グレねらいの人など様々。柔らかな初秋の日差し



和歌山へのツアー・コース（もっと、いろいろあるけれど）

を浴び、気持ちがいい。紀州釣りは一時かなりのめり込んだ釣りでなつかしい。地元の名手の竿さばきに思わず見とれてしまう。二〇cmクラスだが、何投かに一回、確実にグレをあげていく。栗本君と「すごいなあー」と言いながら、ご無沙汰の釣りがしたくなる。前に書いたように元々は『海派』で磯釣りに夢中であつたのが、今は完璧に『山派』に変身している。不思議なもので、本格的な登山やバイクに夢中になると、トンと磯釣りに行こうという気がしないのである。栗本君も同じく『山派』に変身した。それで彼とともにずーっと一緒に磯釣りに行っていた友人の大西さんは『山派』に変身しておらず、大むくれである。しかし、むくれられても仕方ない、とにかく磯に行こうという気がしない。人間、年を取ると『海派』から『山派』に変身するとどこかに書いてあつたが、そういうことなのか。あまり年を取った気がしないのだが……。

大川峠の急坂を上る。七曲がりどころでない、十五曲がりくらいを行くと峠頂上のレストランに着く。以前読んだ釣り雑誌にこのレストランの下の砂利の浜でチヌが釣れると書いてあつたのを思い出し、高低差七〇mほど浜まで下り、弁当を広げ、またまた釣り見物。

きつちり、二〇mおきに釣人が並び、三〇人ほどが竿を出している。他に外道の魚のおこばれに預かろうと何故か猫が一〇数匹。

一mくらいの割と高い波が打ち寄せており、その波と波が引く時の砂利が擦れる音を聞いていると何だか気だるいような気分になってきて、すぐに寝てしまいそうになる。沖は潮流の激しい紀淡海峡で、汽笛を鳴らしながら船がゆつくり通り過ぎていく。時折、上空を関西空港に向かうジェット機が轟音とともに通過する。浜に打ち上げられた木を枕にじっと目を瞑っていると別世界に行ったような気がしてくる。

あまり、ゆつくりはしておられない、先を急ぐ。峠を下ると加太の集落が見えてくる。人形供養や雛流しで有名な淡島神社にお参りする。至るところに人形が置かれており、一種異様な空間に入ったような気がする神社だ。境内の茶店でサザエやイカを焼くいい匂いがする。こういう匂いに弱い栗本君は、

「たまりまへんな、ちよつと入りましたよか」といって、返事を聞かないうちに店に入っている。サザエのつば焼きとイカ焼きを注文、もちろんビールも。

すっかりいい気分になって、店を出るとすでに二時過ぎ、これでは紀ノ川近くまで行く

のは無理。また、えっちら、おっちら大川峠を上り、帰途に着く。今日もホントよく遊んだ一日だった。

◆中紀へ海水浴付きコース

栗本君とのクルマによる和歌山遠出ツアーでは、これが最高におもしろかった。季節は八月盛夏。和歌山の海辺はやっぱ夏が似合う。湯浅のちよつと南、いわゆる中紀に白崎海岸がある。今回は、この白崎海岸から海沿いを日の岬あたりまで行き、どこかグルッと廻ってくるというものである。どこまで行くかは、その日の体力、気力次第で、とにかく泳ぎたいと思ったら、すぐに海に飛び込むのだ。泳ぎたい、飛び込み勝手気ままツアーなのである。

白崎海岸にクルマを止め、十時過ぎ出発。クルマが少ないし、景色がいいしでホント気分良く進む。最初は海沿いでフラットであったが、少し山の中に入るとかなりのアップ・

ダウンである。最近、バイクをさぼっていた栗本君はヒーヒーいつているが、お構いなしに漕ぐ。「ちよつと、もう、あかん。降りまっせ」

「勝手に降りいな、先行ってるわ」

バイクは日頃のトレーニングがストレートに現れる運動である。特に、上り坂では、さぼってたら、さぼってるだけ、がんばってたら、がんばってるだけ結果が出る。がんばっているとは激坂でもグイグイ上れるし、さぼっているとチョロ坂でも押さざるをえないのである。世の中複雑で、いくらがんばっても、その結果がすぐに見えてくることはまずない。だけど、人間、いやどんな生物でもいえることだが、がんばる人（生物）が報われるって、最も大事っていうか、地球、否、宇宙に生を受けた者の普遍的真理であり、ピタゴラスの定理と同じように誰が何といおうと正しいのだ。その点、バイクではホントその普遍的真理がわかりやすいのである。栗本君よ、修行が足りんぞ。ホントは十歳も年齢が違うのであるが。

そんなわけだ、いぶ栗本君をぶつちぎって走ったり、ちよつとかわいそうなので、木陰



和歌山 白崎海岸。美しく、まぶしい海が広がる

で待つてやつたりした。そうこうしていると、日の岬の北側の海岸、産湯海岸に出る。ちょうど、正午。以前、泊まったことがある渡船屋兼食堂に入る。今回は猛暑の中なのでバーナー持参の食事はしない。汗だくの頭に直接水道ホースで水をかけ、さっぱりした後、待望のビール。二人であつという間に二本を空け、それから料理の注文。今朝採れた太刀魚のさしみ、アジのたたき、焼きそばなど、など。しかし、店のおばちゃんとしやべつていると段々乗つてきて、ついついメートルが上がつてしまい、気が付けば一時半。本日のバイクはここで打ち止めとし、近くの海岸で海水浴とする。久しぶりの海水浴、実に気持ちが良い。浜に上がり、そのままお日さんで乾かし、元来た道を引き返す。何百mも行かないうちに、若いおねえちゃんがたくさん泳いでる浜があり、栗本君が、

「中々よろしいなあ、海、入りまへんか」

否定する理由は何もない。すぐに着替えて、ドボン。たつた、それだけだつた。

一番暑い時間帯を走っているが、下り坂で風を切っている時や、上り坂でも海から涼しい風が吹いてくると、極楽、極楽と思う。クーラーをかけたクルマでは味わえない極楽気

分なのである。だけど、暑いものは暑い。ゴールまで後、数kmくらいのところで、本日三回目のドボン。それから少し行ったところに、ラッキーなことに三〇〇円の有料シャワーがあった。ゴールの白崎海岸に着き、ついでに名前の通り、白い岩場の探検をして帰途へ。走りがかったら走る、泳ぎがかったら泳ぐ、食べたかったら食べる、ホント勝手気ままの醍醐味を味わった旅であった。

◆南紀へ一人旅コース

これまで五味君や栗本君と行った和歌山ツアーのことを書いてきたが、その間に一人で南紀串本から田辺までの一三〇kmツアーを敢行している。これぞ自由で気楽な一人旅である。八月も終わり、ふとの串本大島への夜行列車での釣のことを思い出した。

『そや、釣の代わりバイクにしたら……。串本大島まで橋ができたことだし、大島にも渡って、潮岬にも行って、串本海中公園で泳いで……。』いろいろやりたいことが膨らんできた。そうなると居ても立ってもおられない。次の木曜の夜、出発して、金、土と行こう。

金曜は最後の夏休み。

木曜日夜、九時半、海水パンツも入れて、新大阪駅まで行く。二〇分少々である。折りたたみバイクだけに簡単に持ち運びできる状態にする。十時四五分発の快速なので待つている乗客は少ない。しかし、ここでトラブル。売店が閉まっており、ビールが買えない。何と残酷な……。お茶でがまん。列車が入ってきた。バイクを荷物台に置き、座席を確保。いつも通り、天王寺では超満員、和歌山を過ぎてかなり空いてくる。いつしか、ガタン、ゴトンと気持ちのいい揺れに夢の中へ……。

見老津か和深あたりで目が覚める。四時前、串本着。駅前のなじみの食堂兼工サ屋で朝めし。いつも港まで車で送ってくれていた店のおっちゃんか

「今日は釣違うんかいな」

「そう、釣りごて自転車やねん。橋できたし、大島まで行って、潮岬まわろうと思てるねん。」

「大島までの上り、ちよつときつい言うてたけどなあ」

「おおきに」

少し明るくなってきた五時ちょうど、漕ぎ出す。いつも港まで車で送ってもらうのに、変な感じがする。国道四二号を潮岬方面へ左折。串本湾が見えてきて、いよいよ海の街道を漕ぎ始めたという実感が湧いてくる。少し、緊張した気持ちと気楽に行こうという二つの気持ちが交錯する。

串本大島への橋に出る。片側歩道で海の中を延々と走る道だ。途中、薄暗くてよく見えず、危うく人を轢くところ。釣人が置き竿をしたまま歩道の真中で寝ていたのだ。この橋は途中まで元の防波堤を通り、橋の下を大型船舶が航行できるようにループで一挙に高度を上げている。まだ体が眠った状態なので辛いが何とか、橋のテッペンに到着。五〇m以上の高さ、高所恐怖症だが、恐る恐る下を見下ろす。潮が速いのがよくわかる。遠くに磯釣で通った通夜島、出雲崎が見渡せる。久しぶりの南紀の海、やっぱり海もいい。

大島に上陸。船では何回もきているが、バイクで来たのだ。長い上りが続く。いつも通る檜野への道に出る。アップ・ダウンの繰り返しだったが、長い下りで思いっきり飛ばす。瞬間最高時速、五六km。そう、時速がわかるのだ。

◆《サイクル・コンピューター》は楽しい

実はこの少し前に《サイクル・コンピューター》なるものを買った。この《サイクル・コンピューター》、相当なスグレモノである。バイクに乗ってる人は殆ど知っているが、スポークに磁石を付け、その磁石の回転をセンサーでキャッチ、走行スピード、平均スピード、最高スピード、走行距離、その累積距離、走行時間がハンドルに着いた小さなメーターに表示されるのである。この《サイクル・コンピューター》を着けてからバイク観が変わったのは確かだ。リアル・タイムでその時、その時のスピードやいくら走ったかがわかるのである。平地で路面がよく、結構飛ばしてるなあと思った時、三〇km/hくらい出ているし、向かい風ではせいぜい一二kmとか、一〇kmしか出ないということがよくわかる。先ほどのように下り坂では三五km、四〇km、四八kmと徐々にスピードが上がっていき、ついに五〇km突破。内心、「すごいぞ、すごいぞ、もつと上がれ、やった」というところである。それと、うれしいのはいくら走ったかという距離である。現在の走行距離は一〇m単位

で表示される。例えば、四九・八〇kmくらいのところではメートルに目が釘づけとなり、八一、八二、八三……九八、九九、ジャスト五〇km、ばんざいと思わず口に出てくるのだ。

もう一つは累積距離である。この累積距離は一〇〇m単位である。結論をいえば、このバイクでは六〇〇〇km余りを走った。《サイクル・コンピューター》を買った前が約五〇〇km、《サイクル・コンピューター》を買ってからが、五五〇〇km、《サイクル・コンピューター》を着け忘れたり、スイッチを入れ忘れ分が一〇〇km余りなのだ。六〇〇〇km余り（三年末では、二万km近い）という地球の半径、約六四〇〇km近くを走ったことになる。それと走行距離と同じだが、五〇〇km、一〇〇〇kmのように節目の距離がくるとうれしくて、累積距離を表示して、九九九、一、九九九、二……九九九、九、ジャスト一〇〇〇km、やったと叫んでいる。達成感には違いないが、その一言だけでは味気ない。真夏、大汗をかきながら走ったこと、激坂で苦しいのを我慢し、上りきったこと、向い風の中必死で漕いだことなどの積み重ねが一〇〇〇km、三〇〇〇km、五〇〇〇kmなのである。「君、よくやったなあ」と自分で自分を褒めている。

話を元へ戻そう。檣野へは一〇km、相当なアップ・ダウンである。見なれた集落に近づく。「渡船屋のおっちゃん、元気かなあ」と思いつつ、集落を通過し、灯台へ向かう。眼下に太平洋の荒波洗う磯が見えてくる。すでに太陽は上がっているが、太陽の光に煌めく海がきれいだ。いつもの磯釣りの時とは違う気持ちで太平洋を眺めている自分を意識する。二〇分ほど休憩し、出発。今日はどこまで行くか、特に決めていないが、最低田辺までは行きたいので、自由といいながらある程度時間も計算する必要があるのだ。檣野往復、クルマなら二〇分のところ、二時間。

潮岬への周回道路に戻り、岬を目指す。磯釣りでよく来た出雲崎の集落を過ぎ、しばらく行くと岬独特の家の景観に出くわす。どの家も台風対策に平屋で、屋根は日本瓦に白の漆喰で補強されており、しかも家の周りをぐるつと石垣の塀を取り囲んでいる。前にもクルマで来たことはあるが、クルマではじっくり見ていないというか、見れない。そこは時速二〇kmではフム、フム、なるほどと言えるのである。

岬、到着。太陽が上がってきたので、とにかく暑いし、喉が渇く。五〇〇ccのペットボトル一本なんてあーっというまになくなる。自販機でポカリスエット一本、一気飲みをす

るがまだ足りず、一本追加。売店の横に水道の蛇口があったので、無断拝借し、頭にジャブジャブ水をかける。何て気持ちがいいのか……。芝生の広場を横切って本州最南端と灯台に行く。ここは何回か来たところだ。眼下に広がる太平洋。地球は丸いのだ。

潮岬を一周する道路をぐるつと廻り、国道四二号線を西へ向かう。いっぺんに交通量が増え、大型のトラックやダンブ・カーが轟音と排気ガスを撒き散らしながら通り過ぎる。だけど、騒音と排気ガスを我慢しても余りある枯木灘の風景がある。太陽の光に煌めく太平洋の雄大で、人間なんてちっぽけに見える枯木灘はいつ見てもいい。今までもクルマや電車で串本や周参見にずいぶん来たが、クルマや電車ではあーつという間に通り返してしまふ。バイクでは好きなところで好きなだけ見ていることができるのだ。

◆ 串本海中公園で一人泳ぐのは楽しい

串本海中公園に到着。朝九時で早いが、そこは自由で勝手気ままな旅、泳ぐことにする。水族館の裏に、以前、二回ほどスキューバー・ダイビングに来たダイビング・スクールが

ある。そこで着換えやフィン、メガネなどスキン・ダイビングのセットのレンタルを受け、シャワーを使わせてもらうことにする。

朝の誰もいない、一人っきりの海。ゆっくり沖に向かって泳ぐ。水温は熱くもなく、冷たくもない。このあたりの海、NHKが海中の固定カメラで放映するほど、サンゴやいろんな生物が豊富な海域なのである。ただ、以前潜った時のうち、船で遠出した時はいろんなサンゴや、うつぼ、ハナミノカサゴ、クマノミなどの驚くほど豊かな生物達に出会えたが、スクールの近くを潜った時は、海の状態が良くなかったのか、サンゴも貧弱で魚もグレやサンノジ、ボラなどしか見えなかった。だけど、スクールの人が、今年は台風もなく、サンゴの発育も良いと言ってたし、今日は一人だから、魚達も驚かないだろうから、いっぱい見えるだろう。

スクールの人に教えてもらったとおり、四〇〜五〇m沖に出て、右に向かうと、水深二〜一〇mくらいにかけて、すごいテーブル・サンゴ群が見えてきた。これだけのサンゴ群なら今まで潜った、沖縄、奄美大島、屋久島など南の島にも引けを取らないのではないか。そのサンゴ群の周りには、コバルトスズメなど、色とりどりの熱帯魚達が泳ぎ回ってお

り、更にその周りを少し大きなグレの群れが泳いでいる。キュウセンベラは、しょっちゅう、サンゴを突付いでおり、エサ探しに夢中だ。

実は趣味の一つとして、家で海水魚の飼育をつい最近までしていたので、そこそこ海水魚の知識がある。この海水魚の飼育は、現役《海派》の大西さんが先輩で、栗本君とほぼ同時期の七年前に始めた。タテ六〇cm、ヨコ九〇cm、奥行き四十五cmの水槽で、満タンに水を入れると一八〇リットルとかなりのものである。これに海水を浄化する能力を持つバクテリアを発生させる濾過層大小二台に温度調整のためのクーラー、ヒーター、空気ポンプなどちよつとしたプラントのようなものである。この水槽でホントいろんなものを飼った。元々海水魚を始めようと思ったのは、優雅できれいな、だけど毒のある（人間も同じやなあ）ハナミノカサゴと、とても魚と思えないほど愛くるしいコンゴウフグを飼ってみたいと思ったからである。この他にはフレーム・エンジェル、サザナミヤツコ、コバルト・スズメ、クマノミ、パール・ロブスターなどなど。直接現地調達したものとして、白浜のタイド・プールで採ったヤツコ類、串本の石鯛やグレの赤ちゃん、日本海産のサザエなど

など。日本海産のサザエはきれいとはいえない水の中で一年がんばり、無事、太平洋に放流された。しかし、このメンテナンズが大変なのである。最低、二週間に一回は六〇リットル（バケツ六杯分）の水替えが必要でこの作業だけで二時間。その他、濾過層、水槽の掃除などなど。もう、彼は六年間やってきたが、バイクを始め、いろいろな趣味ができた間が足りなくなってきたて正直飼育に手間、暇をかける情熱がなくなり、断念。最後までいた四匹は大西さんの家にもらわれていった。それから一週間後、大西さんに魚の引き取りを拒否された栗本君は、飼育していた魚全てをペット屋に渡し、同じく海水魚から手を引いたのである。

話は串本の海へ戻そう。四〇五mくらいは素潜りができるので、群れている魚達の真中に突入。ぱあーっと魚達が散るが、すぐ何食わぬ顔で泳いでいる。サンゴの裏側を覗くとカニが慌てて逃げたりする。おもしろく、夢中であつち、こつちと素潜りを繰り返す。もう、一時間くらい経つだろうか、さすが体が冷えてきたので上がることにする。シャワーでさっぱりし、波を見ながらテラスで缶ビール。優雅な時間。

その時思い出したが、先ほどのような教えてくれたスクールの人は、初めて来た時のインスタラクターで、その時台風が近づいており、波が段々高くなってきたのだが、ダイビングを終え、スクールに戻ってきた時にその人がなにげなく言ったひと言が、今でも印象に残っている。

「今日の波、きれいや」だと。

毎日、毎日波なんか飽きるほど見ているはずなのに、いつも新鮮に自然を見ることができる感性の持ち主がいることが心に残ったのだと思う。確かに沖から押し寄せてくる波が徐々に盛り上がってきて、三〇mほど沖合いの海中の段になった岩にあたり、空中に砕け散るのだが、なにげなく見ていた波に力強さを感じた。こういう感性の持ち主は、単に世渡りや、金儲けがうまいニンゲンはもちろんだが、えらそうにしている評論家先生や、少々仕事ができるニンゲンよりも余程尊敬できる。僕もこういう感性を身に付けたいし、いつも持っていたいものだ。

優雅な時間を終え、再び、四二号線。相変わらずの轟音と排気ガス、それにアップ・ダ

ウンとトンネルが次々出てくる。きつい坂は押せば済むが、トンネルの中は最悪。轟音、排気ガスに加え、歩道がなく、何一〇cmとしか離れていないところを大型車が通ると、風圧で外に押されたり、通り過ぎる瞬間、内側に引き込まれるのだ。本当に怖い。だから少しでも早くトンネルを脱出しようとして一生懸命漕ぐしかない。

でも、トンネルを過ぎると眩いばかりの太平洋が見える。それに見慣れた枯木灘の磯群、いつ見てもいい風景だ。周参見、伊古木と何回か磯釣りで通った磯があちこちに见えている。じりじり照りつける太陽の中、バイクを進め、日置に到着。時間も正午過ぎで、飢えるライダーはうまいめし屋を虎視眈々と探す。ついに発見、こじんまりした店だが、駐車場にクルマが何台か停まっているし、美味しい魚を食べさせてくれそうだ。生ビールと造り定食を頼む。生ビールは一分でなくなり、追加。定食も一気にかき込むと、にわかに眠気が襲ってくる。五分ほど口を開け、よだれを垂らしてウトウトとしたが、叱咤激励し、出発。ところが、どうにも脚が重い。先ほどのビールが効いているのだ。しばらく、スロー・ペース。(ごめんなさい、この時は飲酒運転です。今は絶対してません。)

◆ 椿温泉の民宿に泊まる

ところで今日の宿泊地はどうする？ 何も決めていないが、目処を付けないと思う。やはり、温泉付きは必須要件だ。それと最終、ゴールをどこにするかによつて、今日はどこまで頑張るか、この二つのファクターで決定することにする。最終、ゴールは、かなりやつたと思うのは箕島か、御坊か、さすれば本日は白浜までは行きたい。しかし、白浜までは、まだ、数十kmは軽くありそうである。ビールで重くなった脚では、ちよつと無理。その手前の温泉といえ、何回か行ったことのある椿か、世間では殆ど知られていない市江崎温泉かだ。ちようど、近くの漁協に公衆電話があつたので、市江崎温泉の電話番号を調べて、電話する。が、何度かけてもでない。近くの漁師らしいおいちゃん（和歌山では、おっさんのことをおいちゃんと呼ぶ）が、

「にいちちゃん（おいちゃんではなく、にいちちゃんである）、どないしたんや」

「市江崎温泉に電話してんねんけど、でえへんねん」

「市江崎やったら、そら、今日はあっちの方は祭りと違うか。それで、にいちちゃん、自転車で紀伊半島、一周してるんかいな？」

「一周やないんやけど、串本から乗ってきてるんや」

「そうか、気付けや。市江崎温泉、電話で確かめたらええけど、多分、祭りと思うで」

「そうですか、また電話しますわ。おおきに」

バイクで走っていると、こういうなにげない会話もうれしいものだ。それから、しばらくして、電話がつながったが、やはり、祭りで宿泊を断っているとのこと。海辺で本当に鄙びた温泉と聞いていたのでは非行きたかったが、残念。とすれば、椿温泉しかない。椿であれば、峠一つ越えればいい、せいぜい、四〇〇五〇分か。その峠、ビール脚にはちよつときつかったが、何とか乗り切る。下りを一気に駆け下ると椿の温泉街の街並みが見えてくる。時間は暑い盛りの二時半。

安い民宿をどうやって探すか。以前行ったことのある、食堂兼食料品店で聞くことにする。そこのおばちゃん、すぐにどこかの民宿に電話してくれて道順を教えてください。

二分で民宿到着。老夫婦が出迎えてくれる。

「自転車でよう来たね。二〇日ぶりのお客さんやわ。」

「えーっ」

一瞬、ギョツとする。まるで山姥の世界にもぐり込んだような気がした。だけど、本当に気のいい夫婦で何かと気を使ってくれる。早速、温泉。椿の温泉は三五〜三六℃しかなく、入った時は冷たいが、それだけ長く入れるので効果が高いということだ。汗まみれであっただけに実に気持ちが良い。さっぱりして、老夫婦の話を聞きながら待望のビール。娘がすぐ近くの田辺に嫁いでおり、ついこの前も孫を連れて、帰ってきていたそう。な。年をとつてもこんなに住みやすい椿を離れる気はしない、民宿経営も食べられるだけでいいのかなんとか……。二〇日も客が来ないのにそう簡単に食べられるとは思わないが、それなりに幸せなんだろうか。

海からの涼しい風にあたりながら、一寝入りしたら夕食。わざわざとれたてのヤリイカを買ってきてくれたとのこと。生姜醤油で食べる。口の中でモッチャリとした舌触りとほのかな甘みで、実に美味。もちろん、ビールと、今日はよくがんばった自分に大サーブス

で冷酒も注文。その晩は、夜行列車で余り寝ていないこともあり、八時半にはバイクでなく、船を漕いでいたのである。

◆ 白浜、田辺をウロウロ

翌朝、朝ご飯をしつかり食べ、老夫婦にお礼を言って、八時出発。すでにジリジリと太陽が照り付けてくるが、夏も終わりに近づいているのと朝が早いので、陰に入ると海からの風で涼しい。相変わらずのクルマは嫌だが、快調に走る。富田川が過ぎ、しばらく行くと四二号線ともおさらばし、白浜への道に入る。白浜は海拔数十mの小高い丘陵が海に突き出したような地形になっており、結構上りがきつい、睡眠十分、栄養たっぷりの体には全く、ノー・プロブレムである。

白浜空港の下を横切るととても涼しいトンネルを過ぎ、海に降りれる岩場で一息。そこは大波が打ち寄せるところで、以前、台風の時に来たが、断崖にあたって空中に飛び上がる波の高さが、三〇〜四〇mはあろうかというものであった。その時は、恐怖感を通り越し、

そのすごさに呆然として見とれていたことがある。大きい波も小さな波も、波の音は実に心地よい。一人つきりであるが、全く孤独感はないし、心地よい時空間に身を浸し、一人で幸せな気分をいつまでも満喫していたいと思う。こういう気持ちを持てたのが、バイクに乗り始めてからの大きな収穫の一つである。

途中で缶ビールを仕込んで、『崎の湯』にまつしぐら。この温泉、その名のとおり、ちよつと海に突き出たところの波打ち際にある、天然の岩を削り抜いた露天風呂で、源泉にも近い。そういう最高のロケーションにあるのだが、何よりもタダ、そうタダなのである。白浜に来れば、必ず寄っている温泉である。太平洋を眺めながら、温泉に浸かる、そして、ビールをぐいっとやりながら、火照った体を岩の上で冷ます、またまた、言うことなしだ。本当はすぐ横の海に飛び込みたいのだが、そこまで行くと公衆の面前で裸体をさらすことになるし、注意書きに「海に入らないこと」とあるので残念ながら断念。

温泉を出ると、もう一つのお目当てが、崎の湯から五〇m行っただころの温泉たまごの店である。この店も崎の湯とセットになっており、必ず寄ることになっている。できたて



白浜の海。砕ける波に見とれてしまう

で確かに美味しく、栗本君なんかはたいがい五く六個はペロリであるが、胸焼けとやはりコレストロールが気になって、せいぜい三個といったところ。もちろん、缶ビールは欠かせない。猫も杓子も温泉、温泉と押しかける観光地、白浜であるが、こういったところもある。やることやったら長居は無用と田辺へ向けて出発。

田辺は何度も通り過ぎてはいるが、じっくり街なかを見て廻ったことがない。田辺は世界的な巨人、南方熊楠が産まれ育った街である。熊楠の伝記など、何冊か読んだが、激しい気性とグローバルに、しかも遠い未来を見通した眼力に敬服している人物で、熊楠が今生きていたら、この日本を、世界をどう喝破するのだろう……、興味津々である。どうせボロクソにいうに決まっているのだが。

それと、田辺は我が国初のナショナル・トラスト運動で有名な天神崎がある。長男が中学生だったと思うが、誕生日のプレゼントに何がいいか、相談したところ、余り欲しい物もない、さすればナショナル・トラスト運動にプレゼント分のお金を寄付し、天神崎の地主になるということで意見が一致、早速、五〇〇〇円を送ったことがある。ナショナル・

トラスト運動はイギリスが発祥の地で、僕の価値観に沿うものだ。最近こそ、NGO、NPOと市民の自立した活動が盛んになってきたが、少し前までは、権利は主張するが、義務は果たさない日本人（政府、行政を悪者にしておけばよいというマスコミも本質は同じと思う）ばかりではなかったのかという気がする。また、票のことしか頭にない政治家先生はそういった住民、国民にどれだけ迎合するかが、先生の活動の最たる指標であったと思う（もちろんそんな先生ばかりではありません）。そんな風潮がたまらなく嫌であったところ、自分達の主張は自分達の手で実行し、実現するというナショナル・トラスト運動は本当に新鮮であった。長男はどれだけ理解したのかわからないが、余り欲しいものがないといっても、中学生であれば何かある筈、そこを我慢したのではないか、とすれば、いずれ確かめてみるが、ナショナル・トラスト運動の意義を理解したと考えよう。その天神崎、かつて一度訪れたことがあるが、是非、バイクでゆっくり廻ってみたい。

まずは天神崎に向かう。天神崎では八月最後の土曜日とあって、親子連れが多い。皆釣をしたり、泳いだり、弁当を広げたりと思い、思いに楽しんでいる。天神崎は岬の周りを

ぐるっと平坦な岩場が取り囲み、複雑に入り江が出入しており、田辺市民の憩いの場となっている。岬を一周する細い道があるので、それに沿ってバイクを進め、気に入ったところで岩場に下りてぶらぶらする。八月の終わりでまだまだ暑いとはいえ、海からは少し涼しくなった風が気持ちいい。泳ぎたい気がするが、後が面倒なので止めておく。

昼前、腹の虫が鳴き始めたので、JRの駅を目指し、昼ご飯としよう。だけど、疲れてきた。サイクル・コンピューターの距離計は一二五kmを指している。昨日は八五km、今日はまだ四〇kmしか走っていないが、暑さもあり、疲れがたまってきたのだろう。ちよつと不満だが、今回のツアーの最終ゴールは、JR田辺駅とすることにする。駅の方向の見当を付け、市街地を適当に走る。街は道路の拡張工事で、せつかくの古い街並みが台無しになっていて、今いるところもあるが、全体として、しつとりとして、歴史を感じさせてくれる。

駅前の一膳めし屋で、ビール、お造り、冷奴、その他たくさん注文。しあわせな昼ご飯を食べる。走行距離、一三二km。特急くろしおで新大阪へ。列車に乗ると、すぐにぐつたりとした疲労感と一三二kmか、よく走ったなあ、我ながらくくろうさんという気持ちと同時に込み上げてきた。そして、来る時と同じく、列車のガタン、ゴトンの気持ちのよい揺

れを感じながら、缶チユウハイを片手にいつしか夢の中であつた。

第二章 バイク通勤は楽しいの巻

バイク通勤を始める

時間は前後するが、バイクを買って二週間ほど経ち、週末に家の周りをルンルン気分で乗り回していたところ、年も押し迫った十二月の中旬、休日にどうしても出勤しなければならなくなった。午後一時に大阪城近くの職場に集合である。その日はポカポカの小春日和で、仕事にはもったいないような日であった。仕事でなければバイクでどこかに行っているのに……。そうや、大阪市内の職場までバイクで行ったら、その不満は解消するではないか。この思いつきに我ながら感心しきり。ところが当時はまだ、せいぜい三kmほど先の江坂が最大の行動範囲の頃で、大阪市内というと勿論電車以外でタクシーやクルマでは飽きるほど行っているが、バイクではどのコースを行けばいいのか、どのくらい時間がかかるのか、さっぱり見当が付かず不安だらけ。まあ、コースにもよるが、時間は一時間半か、そうすると、途中の昼飯タイムを入れて一一時出発とする。コースは、たまに仕事で深夜になった時などに利用するタクシーのコースである、長柄橋、天神橋筋経由とする。クルマでは最短である。

このコースの難所は淀川横の信号がなくてクルマがメチャクチャスピードを出す二kmくらいの区間の道だ。あんな道、バイクで走れるわけがない。現場に行ってから考えよう。チェーンにズボンの裾が巻き込まないようにテープでしばって、いざ出発。

バイクであれば、昼ご飯は自由自在だ。天五（天神橋筋五丁目）の洋食屋か、あの洋食屋、店がきれいになって料理人が替わった途端、デミグラス・ソースも何もかも味が落ちたし、安くて美味しい寿司やに行けばビールの一本も飲みたくなるし、まあ、走りながら良さそうなところを探すでしょう。前にも書いたが、バイクは街なか探検や店探しをする上で、行動範囲やスピードという点では打ってつけである。クルマのスピードであれば、見逃すか、見てもいい店かどうか判断できないが、バイクであれば、まず見逃すことはないし、いい店かどうかわからなければ止まればよい。そこでラーメンに目のない僕が見つけたのが、すじ肉ラーメン、淡路の東にある店である。結論は油濃くてペケ。

淀川に出たが、例のクルマがビュンビュン走っている道路は走れるわけがない。その道のすぐ上の堤防の地道をエッチラ、オッチラ。こんな道、暗くなったら帰れんのやろか

……と思いつつ走る。とにかく、長柄橋を渡り、天五、谷町筋を通り、無事、職場に到着。集合時間の一五分钟前くらいであったと思う。所要時間は一時間一五分か、まずまず。

「自転車で来たんやで」

「えーっ、吹田から？」

「そうや、吹田の家から、一時間一五分や」

「すごいですね」

ちよつと、鼻が高くなった。僕も含め、皆の常識でも吹田からバイクで来るって、考えられないようだ。常識で考えられないことが実現したのである。世間の常識って案外つていうか、やつぱりというか、こんなものだ。そこで格言、『常識は打ち破るためにある』。仕事が中々進まず、目処が付いたのが四時を廻ったころだった。太陽はかなり西に傾いてきたので残りの作業を頼み、帰途へ。淀川の堤防が心もとない。寄り道をせず、まっすぐに帰った。これがバイク通勤、第一号となった。

朝の満員電車は乗りたくない——バイク通勤へ変心

翌、明くる年、正月気分も抜けた頃、ギョウギョウの満員電車の中で、朝晩の通勤をバイクにしたらどうだろうと、ふと思い浮かんだのである。サラリーマン稼業を始めて二五年余し、朝のラッシュ・アワーの電車とずーっと付き合ってきた。電車の中は九九%皆不機嫌である。一人一人の事情で、昨日飲み過ぎで二日酔いとか、上司に怒られたとかの不機嫌な人もいれば、反対に彼女にプレゼントをもらったとか、仕事がうまくいったとかのご機嫌な人もいるが、満員電車の中では不機嫌な人はより不機嫌に、ご機嫌な人も少し不機嫌になるのである。こんなことはあたりまえで一々書かなくていいと思うが、満員電車の中には不機嫌要因が満載なのである。狭い檻にネズミがたくさん入れられると、すごいストレス状態になるらしいが、人間も生物である以上同じだ。

不機嫌になる満員電車内の主な現象としては、

・押される（押される力に対し、全く抵抗しようとしていない人がいるが、これはスタミナ・

ロスを避ける通勤の知恵なのだ。これは僕も利用するが、利用されたほうはたまらない）
・体が接触する（顔や首筋に汗がタラーのおっちゃんであれば、ぞーっとする。もちろん、そのおっちゃんもそう思っているに違いないが……）

・荷物が接触する（最近多いデイバッグなど荷物も意外と気になる）

・足を踏まれる（すぐにすんませんと言った方がいいが、中にはわざとというのものもある）

・昨日食べた餃子のニンニクの臭いがする、化粧の臭いがきつい（ジコチュウの一種）

・ヘッドフォンの音がうるさい（僕も注意されたことがある）

・携帯電話で「今、〇〇駅に着いた」とか、バカ話を延々としている（特に若いおねーちゃんに多い、周りのことは無視、ジコチュウの典型やね）

・座席で足を組む（これも若いおねーちゃんに多いのだが、靴がズボンに触れるのが当然わかっていてのに人の迷惑省みず、自分さえ居心地がよければ……という、超ジコチュウ。または、非常識でなく無常識ともいう）

・アホ面をして眠りこけている（立ってたらできないけど、満員電車ではこれが一番正解かも）

まあ、こっちの気分が良くない時にはの部類の話もあるけど、少なくとも喜んでる奴は皆無である。いや、そんなことはない、不機嫌にはならないという人がおれば、それは機嫌センサーが故障しているか、自己防衛本能で故障したと見せかけ、本人が無意識にストレス対策をしているかではないだろうか。

しかし、こんなに皆、不機嫌になつて会社でちゃんと仕事できるのだろうか。反対に不機嫌でもできる仕事しかしていかないのかもしれない。

◆ 駅の過剰放送、ええかげんにせえ

それと、満員電車の中ではないが、電車に乗る前の駅員の過剰放送、これも電車通勤で頭にくる一つだ。二度JRに投書した。一度目は過剰放送の本質がわからない間抜けな返事が駅の助役かなんかから来た。それではと鉄道本社の広報宛に出したが、こんな問題は現場の問題と、再度、最寄り駅から間抜けな返事が来たが、これ以上言っても何の解決に

もならないと思い、投書は止めた。

駅の過剰放送は、殆どの人は一度はうるさいと思ったことがあるはずだが、音に敏感でなければこんなものと聞き流している類のものだ。僕の最寄り駅、JR東海道線の吹田（いつも、「スイター、スイター」と言っているのに、「混み合ってますいません」と言っている変な駅である）では、女の人の声のテープで、もうすぐどこそこの行き列車が来る、注意してくれだとか、一番線を列車が通過するので注意してくれという放送を割と低いボリュームで流している。これは絶対要るかといえわからないけど、常連の通勤客ばかりではないし、まあ、いいかと思う。だけど、そこに若い駅員がテープに割って入り、パチンコ屋の放送よろしく、大きな音で

「次に参ります電車は尼崎行きです。電車にご注意下さい。ご注意ください。後ろは混み合います、空いている中ほどにお進み下さい」「電車が来ます、危ないですから、後ろにお下がりください」「一番線を列車が通過します、柵付近のお客さんはご注意ください」

小学生ではあるまいし、朝っぱなから注意されっぱなし、うるさくて不愉快この上ない。電車が着いたら、着いたで

「お降りのお客様を先にお通しください。押し合わず中ほどにお進みください」いわれんでもわかつてるちゆうに……。あほくさを通り越して滑稽である。

ここに問題が二つ。一つは、騒音である。特に、考え事をしていると、ヘッド・フォンで静かな音楽を聴いている時など、途端に集中力が途切れてしまう。実に嫌なものだ。

もう一つは、この若い駅員は、客に注意することが職務に忠実であり、優秀であると思っており、それが最良のサービスであると思いつ込んでいるのである。うるさくてサービスどころか、不愉快になっっている乗客がいることに全く気がついていないのだ。静かにするというサービスがあつていいはずなのに、昔からの注意しまくるのがサービスだと思いつ込んでいるのである。日本の企業の体質にはこういうところがあるような気がする。

それとこの駅員は日本人は自己責任が欠如しているに違いない、だから注意するのはアタリマエという思考パターンが読み取れる。日本人は自己責任が欠如していることは当たっている。だから注意するのではなく、そうでなくても、近づいて来る電車に注意することは、一々言われなくてわかつていいるのだから、駅のどこかに「ホームに転落するな

り、電車とぶつかっても当駅は一切関知しません。あなたの責任です」と、看板を挙げておくことで済むと思う。まあ、公園の池にある、注意看板と同じ問題である。

まあ、こんな、あんなでできれば朝の満員電車には乗りたくないという思いが元々あった。

◆RV通勤のにちゃんは日本の国をダメにするもと

ついでに、ちよつと話を寄り道。もうひとつの通勤方法の代表選手は、クルマである。我家から駅までの道は大阪の北部地域から大阪市内への通勤ルート（なのに）三〇〇mくらいのクルマの渋滞（ここまで渋滞して裏道といえるかどうか）ができています。そこで、いつもおもしろい現象が起きる。つまり、駅近くの交差点まで徒歩約一〇分であるが、これがその交差点へのクルマの到着と同じ時間か、大抵アルキの方が早いのである。それでも、排気ガスと騒音を撒き散らしてクルマで行くか、その人達の気心が全くわ

からない。

それと通勤のクルマは、週末のレジャー用も兼ねており、大型のRV車が多い。そういうクルマの運転手に限って、にいちちゃんの場合、運転中、大きな音で音楽をかけ、電気カミソリで髭を剃りながら、携帯電話でしゃべり、止まっている時はマンガまで読んでいるのだ（ねーちゃんの場合は、RVの代わりに軽四で、髭剃りやマンガでなく、化粧とタバコ）。この前はそれに朝メシのサンドイッチまで食べていたが、それではハンドルが持てないような気がするんだけど……。僕は日本の国がダメなのは経済的な問題より、こんな奴らがダメにしているのではないかと思えてならない。経済の問題はむしろ引き金だけではないか。

優秀な日本人っているけれど、ひよつとして、日本を亡ぼすのはこんな一見全く普通の人畜無害（クルマ有害）・無益にいちちゃん（ねーちゃん）の急激な増加が原因とならないだろうか。

高度経済成長期やつい一〇年ほど前のバブルの時代では、我が日本人って、勤勉で能力もあり、礼儀正しい世界に冠たる民族であるようにマスコミもいつていたし、みんなもそ

う思っていたのだが、ほんの少し皮を剥くと、本性が現れたのか、バブルの欲ボケでそうなったのか。ぼくは日本人をいい表わす言葉は明らかに『RVを運転するにいちちゃん』に変わったと思う。

では、何故そうなったのか。バブルを頂点とする高度経済成長時代の溢れかえるモノ・ベシリ文明と、それを当たり前と思う人の気持がそうさせたのではないかと思う。

二〇世紀は大量生産、大量消費、大量廃棄の時代であつた。これは、まさしくアメリカの文明であり、世界中がそれが良いことだと追従し、今日に至っていると思う。だけど、この人類のやり方に限界がきたというか、価値観がおかしいのではないか、目指す方向が違うのではないかと、かなりの人々が気づき始めている。それに、普通の人にも不況のせいもあるけれどモノ離れが浸透してきている。

ぼくの気持ちの中に『RV通勤をするにいちちゃん』への反発が相当ある。

◆モノやベシリさより素敵な時間を

もう一つだけ言っておきたいのは、過剰なモノと環境の問題である。最近、オープンした超大型ショッピング・センターを見学する機会があった。そのショッピング・センターもご多分に漏れず、モノがおびただしいのだが、環境にやさしくといって、数字は忘れたが、ショッピング・センター内での廃棄物のリサイクル率がかなり高いらしい。しかし、よく考えてみると、おびただしい物をつくるのにどれだけの資源やエネルギーが使われているのだろう。リサイクル率が高いということで、その企業がいかにも環境に配慮しているかと思わそうとしているが、それはごまかしではないか。もともと溢れかえるほどのモノをつくらないことが、最も環境にやさしいのではないか。

そうすると、昨今の消費不況って地球のためにはいいのではないか。もう一つ言えば、経済不況が続けば、地球の環境は元気になっていくのではないか。モノモノモノの経済成長が続けば、地球の寿命も余り長くないのかもしれない。結局、モノで幸せになったと思つたシリから、人類の滅亡の足音が聞こえ始めたということなのか……。まさに「文明のパラドックス」といっていいのかもしれない。

（東大の松井教授が、「宇宙からみる生命と文明」（NHK人間講座）で知的生命体であ

る人間の文明が発展してあるレベルに達すると、宇宙、地球、生命の歴史が解説できるようになる一方で、同時に文明の成立基盤がゆらいでくることを「文明のパラドックス」といわれている。）

モノがそんなに豊かでも素敵な時間が創れたら、送れたらいいのではないかとつくづく思う。モノが豊かだからこそそんなこといえるのではないかといわれるかもしれないが、モノやベンリさがそこそこのほうが素敵な時間ができるのではないか。本当にこの本でいいたいのはこのことである。真の豊かさを実感できるといふフリーズがちよつと前によくいわれた（今は見事にいわれない）が、真の豊かさとはなんなのか、当時からよくわからなかったのだが、今になってようやくわかった。モノの豊かさは心の豊かさにはつながらないのだと。今の日本では『過剰なモノの豊かさとベンリさは諦めて』から出発することが大事なのではないか。

ぼくはモノやベンリの豊かさと決別し、素適な時間を追求したい。その素適な時間を

創ってくれるのはぼくにとつては、やはりバイクなのだ。今思うと、満員電車もいやだ、駅の放送もうるさい、クルマ通勤への反発などの気持ちが次第に蓄積されてきて、『バイク通勤を』という想いになってきたのだろう。

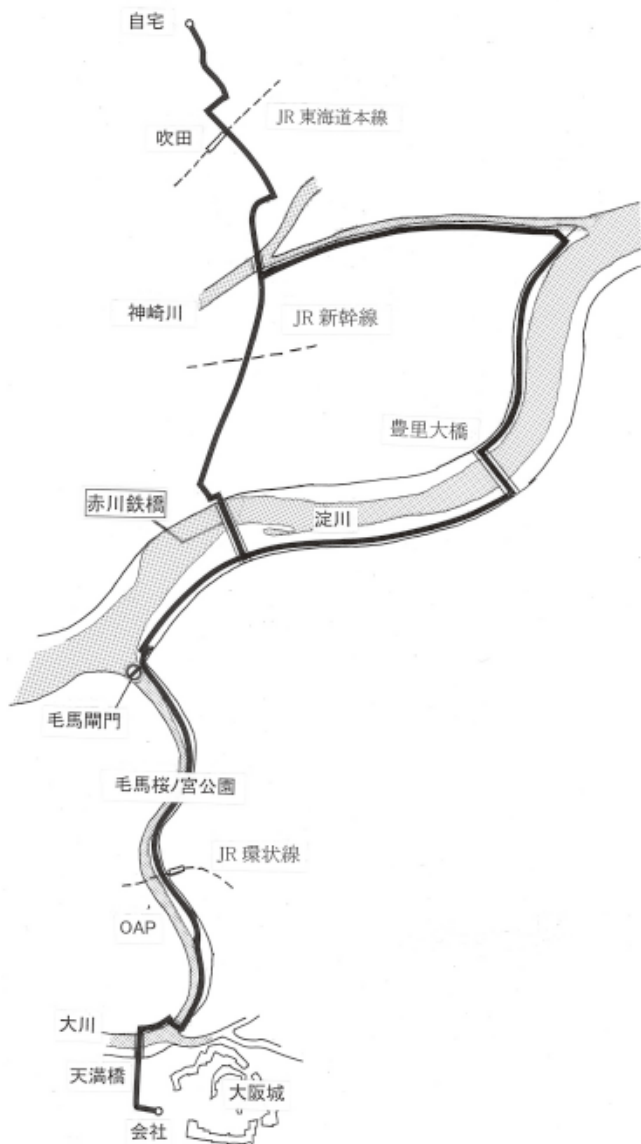
通勤ルート・ファインディング

とにかく不機嫌の源泉、満員電車は乗りたくない、できれば止めたい。だけどバイクだと基本的にクルマが多いルートは嫌だし、雨や雪の日もあるし、風邪を引いたら乗れないし、まあ、無理しないで乗れる日だけ、バイクで行くことにしよう。

そこで本格的に通勤ルートの研究にかかる。問題は淀川沿いのクルマの多いルートだ。その頃、休日には梅田まではいろんなルートで通っていたが、ある日、淀川べりまで来た時、いつもは右に行くのだが、なんと左に行ってみた。そうすると、すぐ近く、JR城東貨物線の複線化予定の鉄橋（通称、赤川鉄橋という）で片側を、バイクに乗っている

人や歩行者がドンドン渡っているではないか。木の板を張った仮設の橋だ。これでクルマに悩まされずに淀川左岸に渡れる。幅が二m足らずですれ違いの時は、ちよつと危ないが、上は風が吹いていて気持ちが良い。三〇〇mの橋を左岸に渡るとちゃんと白線を引いたバイク専用道がある。下流に向かうと毛馬の水門に出る。更に水門から大川沿いにずーっとバイク専用道が続いている。快適この上ない。この専用道、たくさんの人が散歩やジョギング、バイクを楽しんでいるし、専用道の両側はきれいに植栽がしてあるし、何より開放的な大川の水面が見えているのである。

JR環状線の下を潜り、帝国ホテルのあるOAPの対岸、銀橋そして寝屋川との合流点で右岸に渡る専用道の橋があり、天満橋を過ぎてしばらく行き、ちょうど天満宮の門が見えるところで一般道に入り、天神橋の真ん中で中之島に降りるらせんスロープがある。そこからバラ園を通り、中央公会堂へ。なんと、淀川を渡る橋から九十九%気持ちの良い専用道だった。職場に行くのもこのコースが使える。地図を見ていたが、仮設の橋までわからないし、専用道も単に管理用道路で通れるかどうか分からなかった。大発見である。



往復 25km の通勤ルート。もっと走りたいので帰りは遠まわり

でもこれで喜んでたらダメだ。その後、いろいろ調べると、オランダでは市街地の中も全部バイク専用道のネット・ワークができているし、バイク最優先の思想が徹底しているらしい。このコースは確かに良いが、あくまで整備しやすい河川敷をちよつといじくただけで、市街地のご真ん中を金を注ぎ込んで整備しようという本格的な政策ではない。最近、歩道を広げて自転車レーンを設けている道路の改良も一部なされているが、レーンの規制や整備量もまだまだ中途半端である。このことは後でもっと詳しく述べたい。

本格バイク通勤へ

これで通勤ルートの五〇〜六〇%、快適な専用道で走れることがわかった。ますますバイク通勤に拍車がかかりそうだ。このルートで、初めて通勤をした。一月半ば、寒いときだ。前夜、服装のことを考えたが、いくらバイクといっても、向こうに着いたら普通に仕事するんだから、窮屈だけれどやっぱり防寒着の下は背広、ネクタイなんやろ、ズボンの

裾はチェーンに巻き込んだり、油で汚れるかもしれないのでテープでくくっておけばいい。しかし皮靴では漕ぎにくいけどしょうがないのか……。寒いから手袋は絶対いるなあ、ということ、普段あまりしない手袋以外は電車通勤と変わりなしのスタイルである。従来の発想から全く抜けきれていないのである。所要時間は前回、一時間一五分だったが、コースを変えたので、一時間くらいか、それと新車なので鍵は二本持っていた。

翌朝、少し余裕をみて八時過ぎ、緊張気味に出発。歩道を走るが、舗装が凸凹して歩いて走りにくいことこの上なしである。クルマが多い道路を通ること二〇分、ようやく淀川の赤川鉄橋に着く。さすが広いオープン・スペースだけに寒風がビュビュウ、寒いし、真正面からの風なので中々前に進まない。バイクにとって風がこんなに負担がかかるのか、まだ新米の頃なので向かい風の負担を特実感。まあ、風は新米でなくてもバイクにとって最大の敵に違いない。前は鉄橋から水門まで七く八分だったと思うが、今日は倍近くかかっている。だけど、満員電車のことを思えば、なんと気持ちのいいこと……。ただ、背広、ネクタイでは走りにくい、なんとかしないと。

大川沿いの専用道に入ると風が少しましになる。寝屋川との合流点から五分程度であるが、一般道に出て、大阪城の堀の横を通り、無事、職場に到着。時間にして、一時間弱、風や初めてにしては上出来だ。うつすらと汗をかいていたが、職場では特にバイク通勤とは言わず、うつすら汗をかいているが、涼しい顔で仕事についた。

初バイク通勤、しんどくない。電車通勤に比べ（五〇分）少し時間がかかるが、比較にならない気持ちの良さである。仕事には全く支障がないどころか爽快感がある。うん、これは続けられそうだ、いや、クセになりそうだとつくづく思う。問題は服装と、歩道を走るとはいえ、ルートの前半部分でクルマが多い道が長いことだ。

服装の解決策は割と簡単である。バイクに乗る時は動きやすいジャージやTシャツ、ウインドウ・ブレイカーで来て、背広、ズボン、ネクタイを職場のロッカーに入れておいて着替えればいいのだ。前半のルートは地図で研究し、後はトライ・アンド・エラーでいう。どうも、阪急吹田のほうを行かず、もっとショート・カットするルートがありそう。次回早速、トライ。確かに距離は短かそうだし、クルマも少ない。しかし、そのルートを



今日も暑い日なかの通勤。だけど、淀川を吹き渡る風が心地よい

通りながら、もうひとつ気になる道があった。もつと近そうでクルマも少なそうだ。その次、またまた、トライした。神崎川に架かる一本上流の橋を渡る。道が細く快適で、最初のルートに比べ、五分は短縮しただろう。後、二kmくらいの交通量が多い道の代替えルートはなさそうだ。その頃になると服装がジャージにTシャツ、ウインドウ・ブレイカーで、真冬なのに到着すると汗がタラタラなので皆に知れ渡っていた。皆は休日出勤の時と同じ反応で、

「えー、吹田から？ しんどくない？」

「どのくらいかかるん？」

「距離は？」

「すごいね、ようやるわ」

つてところが代表的な反応である。時間も五分短縮し、風が弱いと電車通勤と同じ、ジャスト五〇分、一番の弱点であった時間が同じとなるともうこっちのもの。

「全然しんどくないし、時間も電車と同じやねん」

鼻高々な気分である。大阪市内ならまだしも、吹田からバイクで来るなんて考えられな

いという、世間の常識を完全に打ち破ったのである。バイク初心者の僕にとって、コースで殆ど坂がないこと、クルマの多い道が比較的少なく、コースの半分近くがバイク専用道であること、また、その専用道の景観が良く本当に気持ちが良いコースであること、通勤時間が電車と同じであることなど恵まれた条件が整っていると思う。それにしても世間の常識を打ち破るって、ホント快感以外の何ものでもない。

◆ 通勤用ロード・レーサーを買うの巻

こうして、我がバイク通勤の幕が切って落とされたのである。これを書いている今、それから五年近く経ったが、バイクに乗るということは通勤だけではなく、休日の遠出も含め、僕の生活にとって切っても切れない、最も重要な部分を占めている。実は今、最初のクロス・バイク風とロード・レーサー（以下、ロードと略す）が二台、マウンテンバイク（以下、MTBと略す）が一台、計四台のオーナーである。最初のクロス・バイク風以外

いずれも昨年買ったものばかりだ。実はMTBはクロス・バイク風のもものが飽きてきていたので、通勤用兼ちよつと買い物用の街乗りバイクとして買ったのだが、結果的にとても高価なものになってしまったのだ。路上に一〇分放置しておけば確実になくなるという代物だ。それで、どうしても通勤用が別に必要となった。MTBを買った直後、中古でいいからということでロードを探してくれるよう大阪、十三のバイク仲間の塔一さんに頼んでおいた。一週間ほどして、その塔一さん宅に行くと、奥から一台のバイクを引っ張り出してきて、

「これ、どうや」

見た瞬間、勝負がついていた。

「買う、なんぼ（いくらという意味）」

「二十五万円」

わずか十日足らずでMTBとロードとで六〇万円の買い物となったが、このロードが素晴らしい（これもという方が正しい、他の二台もそれぞれ個性的で素晴らしく、どれも一番とは言えない）バイクなのである。塔一さんが最初に買った価格は三十五万円だったそう

だ。通勤ということなのだが、バイクを知っている人なら、「何でもつたいない」と言うに決まっている。イタリアの名車、(Gusto Coppi)のクロモリ(クローム・モリブデン鋼でいわゆる鉄製のフレームで、黒の上に名前が黄色で書かれているのであるが、さすが、イタ車である。デザインがバチッと決まっている。コンポーネント(ブレーキ、ギア、クランク、変速装置、チェーンなど)は、シマノの(アルテグラ)(シマノのロード用のコンポのグレードでは、上から二番目)、サドルはアメリカの(スぺシャライズド)といった風に国際的なバイクである。このバイク、昨年初めてTさんに会った時にTさんが乗っていたもので、見た瞬間、

「ええなあー」と、見とれてしまったバイクなのである。今、それが我が愛車となつて、日々の通勤に乗っているのだ。素晴らしいイタ車に乗り、かなり筋肉が付いた腕でハンドルを握り、バイクを漕ぐ。グングンとスピードが上がり、顔に、体に風を受ける、そして本当に充実した時間を感じてくるのである。

職場の人も帰宅時間になつて、バイクで帰る準備をし始めると

「うれしそうですね、顔つき、違いますよ」と、言っている。事実その通りなのだ。バ

イクに乗れる、それが無上の喜びなのである。

そして、ついに通勤届を電車からバイクに変更する時がきた。通勤にバイクを使い始めて三年半、これは全く知らなかったのだが、片道一二・五kmの吹田からでも正式にバイク通勤が認められるのである。隣の職場の若い人が、ほぼ同じ距離のところからバイクで届け出をし、通っているのだ。昨年、七月の初めであつたと思うが、シャワー設備のない職場なので止むを得ずトイレの洗面所でタオルを絞って体を拭いていると

「自転車ですか。僕も大東市から自転車で来てます」

「そうかいな、どれくらいで来てんの？」

「一三kmくらいで、三五分です。」

「そら、えらい速いがな」

「そうです、目一杯漕いでます。それで一回事故りましたけど……。通勤を電車から自転車に変えた途端ですわ」

「エーッ、大東からでもバイク認められるんかいな？」



通勤用愛車 “Fausto COPPI”

「えー、認められますよ。一〇km以上やと通勤手当で六五〇〇円です」

というようなことがあって、七月から正式にバイクに変えたのである。実はこれで踏ん切りが付いたのだ。走っている時は気持ちがいいとは言え、やっぱり、夏は暑い。汗がタラタラで、シャワーがないので気持ちが悪いのは事実だ。それで去年までは七月から九月中旬まで、バイクはお休みにしていた。だけど、暑いくらいで休むのか、何て軟弱なという気持ちがあったところに、雑誌に夏でもバイク通勤している人の記事が載っていたので、俺も「暑いくらいで何じゃ、バイクや、バイク」と思いつつも、ちよつとグラグラしていた。そこでバイクで通勤届をしよう、自分を縛ってしまうという、踏ん切りが一つ。人間、型に嵌めることも時には大事。先日ついに平日週五日パーフェクトを達成。今は雨と飲む日と仕事で相当遅くなる日以外はバイクと決めている。職場のメンバーと飲むのも本当に少なくしている。飲んで仕事や上司、部下へのグチを言っているより、バイクがおもしろいのは言わずもがなである。

もう一つの踏ん切りは、通勤手当である。JRは定期を買っているが、バイク通勤だと

地下鉄は回数券で一日四〇〇円弱が浮くことになるが、どうしたものかと思案していた。それと電車だと通勤手当一万三〇〇〇円であるのが、ちょうど半分になるのだ。半分でも構わない、財政難の我が社にとっても、月に六五〇〇円、年に七万八〇〇〇円の節約になるのである。だから、周りの人は迷惑顔であるが、「職場から半径一五km以内の人は原則バイク通勤をすべきだ」と主張している。

（最近読んだ雑誌に、通勤手当を電車分でもらい、実際にはバイクで通勤し、通勤手当を浮かせて、バイクの購入費に充てるという、セコイというか、会社を騙して平気を書いている人がいた。今の世の中、例えば民間会社であつても許されないことだ。この人「通勤にバイクを」といってHPなどで最近ちよつと有名になって、本も出しているらしいけど、あまり平気で言わない方がいいと思うね。）

通勤時間も最初の頃に比べ、飛躍的に早くなっている。先程は五〇分と書いたが、しばらくして、慣れてきたことや少しでも時間短縮できるルート探しなどに加え、体力が付いてきたことで、ほぼコンスタントに四五分となった。ところが、〈Fausto COPPI〉になっ

てから、最速で何と三五分、まあ、普通には四〇分つてとこ。それほどバイクの性能の違いがあるのだ。それに帰りはできるだけ走りたいのと、わずか二kmであるがクルマ、ビュンビュンの道路を避けるためにわざわざ遠回りをしている。いつもの淀川の赤川鉄橋を渡らず、更に京都向いて行き、神崎川の分岐点から先に記した自転車専用道を通るコースで、プラス五kmの往復三〇kmである。

四年を飛び越して、いきなり現在の話になったが、今少し、バイク通勤を始めた頃のことについて述べたい。最初は多くて週に一〜二回、気分が乗らない時や、残業続きで遅くなる時などは、三週間全く乗らないこともあったし、先に書いたように、夏の暑い時、七月初めから九月の中旬くらいまでは電車を通っていたのが実情であった。

季節は移ろう

まあ、そういったムラはあるが、年間通じてバイクで通っていると、まずよく気がつく

のは季節の変化である。

冬、淀川にはたくさん水鳥が飛来する。毛馬の水門のあたりには二千羽を越すくらい鳥が群れている。鳥の名前は余り知らないが、種類も多い。この鳥の群れを見るため、わざわざ、専用道を通らず、川のほん際の道を通ったりする。大川ではユリカモメが多く、日溜まりになった柵に行儀よくずらーと並んでいるのもおもしろい光景である。淀川の少し遠くに新大阪や梅田の超高層ビル群が、更にずーと向こうには六甲や北摂の山々が見える。それに空。真冬で季節風がビュービュー吹いている時は、勿論寒さは当然だが、抜けるような青空と、空気が澄んでいるため、こういった遠くの景色も近くに見えたりして、季節感がよく感じられる。それにほとんど汗をかかないので寒いけれど快適だ。

春先になると川に釣り人の姿が目につき始め、ひばりのさえずりがよく聞こえるようになる。菜の花など、いろんな花が咲き始め、堤防の芝生などの草々も一斉に緑の色を濃くしていく。だが、圧巻は何といっても四km近い大川端の桜並木だ。大川端の桜、ソメイヨシノは

毛馬の水門からずーっと中之島まで続いているが、三月中旬には、芽が膨らみ始め、末には、ちらほら咲き始める。徐々に咲いた花びらが増えていく。専用道の両側に桜並木があるので、満開の頃、まさに花のトンネルとなる。そのトンネルの中をバイクでくぐり抜けるのである。夜は桜の木が一本一本ライト・アップされ、そこに花びらが散り始めたりすると、えも言えぬ妖しい光景となる。気がふれた(別にふれてなくてもいいが)能面をかぶった女がひとり、花吹雪の中で、着物を振り乱し一心に踊る姿の情景が最もびったりする。

が、しかし、現実には、狂おしいほどの情景でなく、宴会ドンチャン騒ぎをする人、人とカラオケ。そして夜店。あー、なんちゅう、こっちゃ。仕方ないけどね、僕も宴会嫌いじゃないし……。

散った花びらが川面に漂い、筋となつて流れていく様もいとおかしである。そこで一句。『大潮に　花びらたゆとい　夕なずむ』

この季節の約一週間、バイクで花見をたつぷり味わうのである。

秋もそうだが、春の季節感を感じさせてくれるものとして、ちよつと意外であるが、大川の水位である。春、秋の大潮の満潮の時はただでさえ低い川の護岸一杯に水が上がって



どこまでも続く大川の桜並木。
1週間、桜のトンネルを楽しむ

きたり、普段浸かることがないところが浸水したりしている。

梅雨時分には、大川を子鮎が遡上してくるのをねらって、毛馬の水門あたりは釣り人で溢れている。初老の釣り人が多いが、中には平日なのに若い人もいる。朝、時間がある時バイクを停め、しばらく眺めることがある。サビキのような仕掛けに三〜四cmくらいの子鮎が銀色の魚体を光らせながら上がってくる。こんな時はホントのんびりしてて通勤途上であることを忘れてしまいそうになる。

夏はやつぱり空だ。梅雨が明けるという天気予報に合わせるように、生駒の山の上に入道雲がニョキニョキ出てくる。太陽が沈む頃、この入道雲に夕日があたると、茜色に染まり、巨大な自然の芸術に圧倒されるのである。淀川の堤防で何回か、立ち止まって見入ったことがある。それに帰りの神崎川の専用道はちょうど、夕日に向かって走ることになる。クルマの騒音、排ガスを気にすることなく、静かな夏の夕暮れを走ることができるのである。もちろん行き帰りとも汗でベトベトであるが、慣れればなんともないし、帰ってからのビールが格別なのはいうまでもない。

淀川を渡ってくる空気が冷やりしてきたな、と思ったら、秋だ。ススキの穂が出て、どことなく草木の色も違ってくる。それと何といつても、満月の晩である。九月の下旬ともなると、七時では真つ暗だ。小高くてかなり遠くまで見渡せる淀川の堤防を走っていると、満月の煌々とした光が街を、というより世界を、単に照らすというより、照射している。照射された世界は薄青白く浮かび上がり、照射している光は、菩薩の慈悲ではないかと思えてくる。そう、月光菩薩の慈悲が地上に降り注いでいるのだ。そう思った時、世界が何といとおしく、幸福感に満ちた気がした。実はこういう気分になったのは二度目である。以前は、桜の花が満開の春で、しかも満月の夜だった。満月の光は確かに人間を変えらる。狼にではなく、幸せな気持ちに。そして月の光でキラキラ、煌めく水面に思わず見とれ、そのまま川に入っていきたい気分になる。

このようにバイクに乗っていると、季節やその移ろいに敏感になり、動物的な感覚も研ぎ澄まされてくるような気がする。

街なか探険

それともうひとつおもしろいのは街なか探険である。通勤中の街なか探険は、昼休みと帰りの寄り道である。朝でも淀川べりに出るとこのまま京都に向いて走ろうかと思う時もあるが、余りの出来心と言ひ聞かせ、かろうじて思い止まっている。

昼休みは一二時一五分から一時までの四五分。職場から心齋橋まで地下鉄だと二〇分以上はかかるけれど、バイクで一〇分余り。それで時々心齋橋へバイクに乗って、昼ご飯とあいなる。心齋橋には僕の好物のオムライスの店「明治軒」があるのだ。この店のオムライス、一日で一〇〇〇食も出るらしい。具は何も入っていないけど、とにかく病みつきになる味だ。早食いの僕は一〇分もあれば食ってしまうので、一〇分近くは山の用品やバイクの部品などのショッピングも楽しめる。そして、一時には何食わぬ顔で仕事を始めるのである。本当に時間の有効活用ができる。

そして、帰りは仕事が終わったという解放感もあるし、通勤ルートを離れてどこにでも行ける自由がある。ただ、買い物で梅田へ行くことが何回かあるが、街なか探検の殆どが天神橋筋商店街である。歩いて帰る時もここを通ることがあるが、日本一長いといわれる商店街の探検はバイクに限る。

探検の最大の目的は、おもしろそうで、安くて、美味しそうな店を見つけることにある。一番よく行くのは天五界限の寿司屋である。この界限の寿司屋は七軒、大阪市内でも有名な寿司屋の激戦区で、安くて美味しい店が多い。トロ、あわび、うに、赤貝、いくら、穴子、はも、生だこ、カンパチ、鯛といった高級ネタは二カンで基本的には三〇〇円、まぐろ赤身、こはだ、あじ、さば、いかといった大衆ネタは一五〇〜九〇円といったところ。栗本君なんか、余りの美味しさと安さに眼を見張り、「たまりまへんな」を連発するとともに、家族とも行ったとのこと。まあ、かなり食べて三〇〇〇円程度。店によっては行列ができているし、少し遅いと殆どネタ切れということもしばしばである。

この他にも、夜は市場の通路に机、椅子を並べ、食堂に変身する点心専門店、韓国家庭料理の店、湯どうふが抜群にうまい店など個性的な飲食店がめじろおしである。

人間空間 ― 自転車レーンをもっとつくれ

この商店街はアーケードにおおわれたクルマ進入禁止であるが、一〇年余り前に行ったドイツ、バイエルン州のミュンヘンのモール（歩行者空間）のことを思い出す。立地的には、大阪でいえば心齋橋だろうが、十一月の初めでかなり寒くなり始めた季節であったが、モールでは多くの人が散策やウィンドウ・ショッピングを楽しんでいた。ミュンヘン市役所の都市計画の担当者が自信を持って言っていた。

「我々はニューヨークやフランクフルトのような超高層ビルの都市にはしない。人間性を大切にし、クルマを閉め出し、モールをつくり、古い昔からの建築物や小さな店舗を大事にし、都心を人間的な空間にした。そして賑わいが生まれ、多くの市民に愛される街となった」のだと。

この言葉がまさにミュンヘンの個性なのだ。その時、痛切に思ったのは、日本を始め多くの国がそうであるが、都市を考える時、一等最初に経済的価値を持ち込むのが当たり前

となっている。しかし、そうではなく、非常に抽象的でわかりにくいのだが、人間にとつて何が大事なのか、それを最優先の視点に据えることがどれほど大切なのかということだ。日本でも口でこういったことを言う人はたくさんいるが、まだまだ国民のコンセンサスを得るに至っていない。行政の力量の問題もあるが、日本の国民の民度の問題もある。

『人間的な空間』それは歩行者のための空間であり、自転車のための空間である。これは同時に全てのハンディ・キャッパーのための空間でもある。フランスのニュース番組（F2）でもおもしろいのがあった。パリで、バス専用レーンが設けられ、自転車も通行可能なのだが、このためクルマの平均スピードが一六km/hが、一五km/hに落ち、ドライバーが文句を言っているとのこと。これに対し、計画した行政マンが、

「ドライバーは二五%（公共空間を移動する人の割合と思う）しかないのに、クルマのための道路は九四%（全公共空間に対する割合と思う）もある、ちよつと辛抱しても当然じゃないか」といつていた。これなんか、定量的に説明しているので説得性がある。

日本の場合、日経新聞によると自転車安心して走れる道路空間は、道路総延長（約一五万km）のわずか〇・六％（六九〇〇km）に過ぎないということだ。自転車が安心して走れる道路空間とは何を指すのか、よくわからないが、昔に比べましになったと思うけれど、幹線道路の車線を狭め、歩道を広げるとともに自転車レーンを新たに設置している道路空間も含まれるのであれば、ちよつと違ふと言わざるを得ない。職場のすぐ前の道路も何年か前にそのような整備がされ、日本の道路行政も変わってきたと思つたが、実際自転車レーンつて線を引いただけで、歩行者は全く無視して歩いているし、ゴミ箱、広告物や荷物が置かれていたり、もうこれは許せないが、クルマが駐車しているのである（おかげでその道路の地下に市が一生懸命高いお金をかけて作った駐車場はガラ空きらしい）。これでは安心して走れる空間とは言えない。単に物理的に作つただけで、実際には使えないのだ。日本の行政の限界を示している。行政に言えば、きつとこんな返事が返ってくるに違ひない。

「それは住民のモラルの問題であり、我々も取り締まるにもそれだけの体制がない」
事実そのとおり。僕がその担当者であつても同じ答えをしているに違ひない。だけど、

できている国があるのだ。それはオランダ。最近読んだ本とインター・ネットのHPに載っていた。自転車レーンには歩行者といえど侵入できないんだと。いきなりオランダ並みにせよ、というのは無理だし、国民のコンセンサスづくりが不可欠なんだろうけど、これが曲者。さっきの住民のモラルの問題と言っているのと同じで、これを言ってる限りしないと云ってるのと同じで永久に解決しないのだ。

国民のコンセンサスとは「自転車レーンを歩けば罰せられることは当然だ」と多くの人々が思うことで、法律で決めるのである。（きつと、オランダもそうに違いない。）

本書がその一助となつて欲しいし、機会ある度に、バイク通勤を勧めているのと同様、実際に機能する自転車専用レーン整備を訴えたい。「もっと、歩行者、自転車空間をつくれ、つくれ、我々は最後まで闘うぞ！」と言いたい。クルマのための空間づくりに都市計画の強制権を認め、どしどしその強制権を使っているが、これ以上に歩行者、自転車空間づくりのために使つてほしい。それほどの歩行者、自転車の公共性を国が、国民が認知する時代ではないか。自転車の公共性については後でイヤというほど、立証したい。

自転車レーンのことについて書いてきたが、まだ専用の線が引かれているだけ、まじなのだ。殆どの道では線も引かれていないから、凸凹だらけの、しかも歩行者といつづつかうかもしれない歩道を走るか、それが嫌ならクルマ、ビュン・ビュンの車道を走るしかない。もつとも、道路交通法上は、自転車は軽車両扱いで、原則、車道を走らないとダメなんだと。

（一度、車道を走っていたら、パトカーからのマイクで「その自転車、歩道を走れ」と、怒鳴られたことがある。「そのパトカー、道交法を知らんのか？」と、怒鳴り返そうと思ったが、我が繊細な、小心なともいう反射神経は歩道の方にバイクを向けていた。なんやかや、エラそうにいろいろ言うてるけど、権力には弱い小市民なんや……、つくづく悲しい。）

最初はとても車道を走るような勇氣はない。相手は一トンを軽く越える鉄の塊で時速四〇五〇kmで走っているのだ。一mくらい横に來ると完全にビビッてしまいうし、排気ガスと轟音も堪らない。それで何とか裏道を探すが、裏道も出尽くしてしまい、凸凹の歩道を走らざるを得ないが、走りにくいことこの上なし。つくづく日本の都市はクルマ中心で自転

車のことは考えていないことが実感されるのだ。

◆ 悲しきドライバー

バイク通勤をはじめて一年くらいは歩道を走りながら嫌だなと思っていたが、交通量が減る休日は車道でもビビらず走ることができ、次第に慣れてきた。それで平日の通勤にも車道を走ることができるようになった。クルマ、特に大型のバスやトラックが近づくとやはり怖い、車道の端はガラスのカケラや金属片なんかが散乱しており、すぐにパンクしそうだ。だから、三車線くらいある車道では思い切って歩道側の車道の真中を走ると、却ってクルマが近づかないことがわかった。この走法によつて二kmくらいの区間のタイムが三分程度短縮したのである。朝の三分は大きい。

ただ、車道を走っていて、とても嫌なことがあった。一つは、バスがギリギリのところを追い越していくのだ。幅寄せというらしい。二度あった。二度とも相当な風圧を受け、本当にヒヤリとした。何故、バスだけこんなことをするのだろう。他の人に言くと、やは

り同じ目にあつたと言つていた。バスの運転者さんの中には、とてもイライラしている人がある。乗つていても運転が乱暴なのだ。職業病かもしれない。

もう一つは、後ろから走ってくるクルマがまるで「邪魔者はどけ」といわんばかりに、大きな音でクラクションを鳴らすのである。そのドライバーにとつて、クルマこそ正義であつて、バイクは正義が通ろうとするコースを邪魔する悪者であり、蹴散らすのは当然という気持ちが伝わってくる。はつきり言つて一番頭にくるのだ。怒り心頭に達し、クルマからドライバーを引きずり出し、「バカたれ」の一言をぶつつけたい心境になる。同時に、とても悲しくなるのだ、こんな人間の性^{さが}に對して。

僕は免許証もないから正確なドライバーの気持ちはわからないが、その心理を考えてみる。日本の住宅事情を考えると一昔前には「うさぎ小屋」とかいつてその貧しさを語つていたのだが、最近は余りいわない。地価が下がつて、安くなつたからだ。でも安くなつたからといって住宅の規模、質が向上したかという、やっぱり？ ではないか。そこで想像がつくのは、今も変わらないウサギ小屋の代替品としてのクルマだ。つまり、我が家は狭い、旦那である自分の部屋がない、本当はたまには煩わしい家族関係を離れ、自分で好

きなことをしたい、でも自分の部屋がないからできない、その部屋の代替品、つまり「移動個室」としてクルマがあるということがひとつ。

もうひとつは、面倒くさいだけだ、というもの。よく聞く話にたった五〇mの買い物にクルマを使うということがあるが、これもつまり、家から歩いて駅に行き、電車に乗って、また歩いて会社、何て面倒なんだ。家からクルマに乗り、他人に煩わせられることなく好きな音楽と漫画を味わえる個室、いうことなし。たった、それだけである。こんな居心地のよい空間——「クルマ」、居心地のよさを邪魔するのは目障りだ、目障りなものにクラクションを鳴らすのは、どこが悪いのだと思っっているに違いない。

このことが正しいとすると、本当に背筋が冷たくなる。無神経にクラクションを鳴らすドライバーの人物像として、ジコチュウで樂をすることしか能がない日本をダメにしている人畜無害（クルマ有害）・無益人間が浮かび上がってくる。二〇世紀文明の最大の産物といつていいと思うクルマは、結局人間の中からこんなヤツをつくりだしたのだ。あー、やっぱり、クルマ嫌い。こんなヤツに侮辱を受けるなんて、絶対許せない。そんなことがあった日は、一日気分が悪い。

このことをいつも一緒に走っている人に話をするとその通りだと言っていたが、別な人は、ドライバーは悪気があるのでなく、結構秩序（一定の走行スピードを維持する）を気にするもので、自分のせいでクルマの流れを変えたくないのではないかというのである。そうかもしれない。だけど、結局は邪魔だといっているのだ。

ただし、バイカーとして反省しないといけないのは歩道でのバイク対歩行者である。いままで車道でクラクションを鳴らされ腹が立つと言ってきたが、同じように歩道で無神経にそこどけとばかりにベルを鳴らされると、きつと歩行者も腹が立つはずだ。僕はというと極力ベルは鳴らさず、追い越す空間ができたところをすり抜けるのを基本としている。歩行者が余りにも遅い時など、どうしても鳴らざるを得ない時にはできるだけ小さな音でチリンと鳴らすようにしている。「すいません」と声をかけるのでもいい方法だ。

バイク通勤はメリット一杯——バイク通勤者には減税を

今までもバイク通勤は楽しいということを縷々述べてきたが、ここでバイク通勤のメリットについて考えてみたい。デメリットというと、少し洗濯物が増えるくらいで他は一切考えられない。プロローグで述べたように、バイクに乗り始めて体と気持ちが元気になるという二点が個人的には大きなメリットであるが、社会的に見てもいろいろある。順番にみてみよう。

◆健康

体重、体脂肪、筋肉など肉体の変化についてはプロローグで記した通りである。この年になっても肉体が進化し続けるのがよくわかる。ある日、ハンドルを握る筋肉質の自分の腕と太くなった太腿を見て、自分でほれぼれしたことがあるくらい、この年になっても体が鍛えられるのである。他にも血液の循環が良くなるなどにより、高血圧、糖尿病の予防、ストレス解消、心肺機能の向上なんかあるそうだ。心肺機能が鍛えられるとプロのバイカーでは、普段の心拍数は三五／分程度だが、それが目一杯走り出すと一八〇／分にもなるそうだ。ま

た、この進化によつて、人間は動物であることが改めて実感できる。動物であるということは、五感が鋭敏になり、気持ちも元気になることにつながる。だから、健康とは肉体と気持ちの健康であり、気持ちの健康は人の生き方、ライフスタイルを変える。

元々ぼくは「歩く総合病院」と言われる程、風邪、腹痛、水虫（？）等々で医者通いが多かった。しかし、バイクに乗り始めてから風邪はほとんど引かないし、年に何回か急性胃腸炎になつていたが、ここ五年で二回しかない。持病の高尿酸血症とアレルギー性鼻炎で医者通いをするが、確実に僕の医療費は減つている。国レベルでも年々増大し続ける医療費が問題になっており、自己負担が三割になつたが、バイク通勤者が増えれば、医療費は減るのは明らかだ。

ちよつと試算をしてみる。例えば、無理なくバイク通勤ができると思われる、職場までの距離が一五km以内で鉄道、バス、クルマで通勤している人の三割がバイク通勤を始めたとした場合、いくら医療費が減るかを考えてみる。大阪府内から大阪市内に鉄道、バス、クルマで通勤している人は、平成二年（パーソン・トリップ調査）で約九〇万人である。

テレビでよく見る中国の朝の出勤風景みたいになるかもしれないけれど、このうち二七万人がバイク通勤に変わるのである。一人当りの医療費は、インターネットの調査では、平成十年で一四万六千円／年・人で、バイク通勤でこの医療費も仮に三割減ったとすると、一人当り四三万八千円の減で、年間合計一一八億円もの減なのだ。三割減になるかどうか分からないが、僕の実感からして全く無理のない数字だと思う。一番多い風邪が年に数回引いてたのが、満員電車に乗らないということもあって、せいぜい一回なのだから。

それと地域を限定しているが、大阪だけでも大阪市以外に通勤している人もたくさんいるし、無理のない距離で十五kmとしたけれど、少し慣れると、実はもっと走りたくなるものなので、二〇kmでも環境が整えばバイク通勤する人はそこそこいるのではないかと思う。そうすると、仮に倍になったとすると、二四〇億円も減るのだ。日本全体の医療費は平成九年度で二十三兆一六九五億円だから、その三割が減ったとすると六兆九五〇〇億円も減るのだが、田舎なんかではそこまでいかないだろうから話半分としても三兆円は減るのではないか。医療費だけみても《バイク通勤は日本を救う》のだ。

環境を整えるということは、先ほどいったように、バイク専用道を整備することと、も

うひとつ、ソフト面の環境としてこんなことも考えられる。バイク通勤者のインセンティブとして『所得税減税』をするのだ。これは自転車先進国のオランダで実施されていると新聞で読んだことがある。この減税については、バイク通勤のメリット全てにかかわるので後でまた述べたい。バイク通勤者が増えると医者が青くなる式で、ひよつとすると環境整備に医師会は反対するかもしれないが、国民が健康になることは誰もが望むところで、国にとっても、医療費が減る何分の一かを「所得税減税」の財源に回しても得をする。

医療費もそうだが、これから日本は超高齢化社会を迎えることになるが、高齢者の介護費も膨大だ。ところが、絶えず、手足を動かし、平衡感覚が鍛えられるバイクは老化防止にも役立つと何かのH・Pに載っていた。この問題はバイク通勤者だけでなく、ある程度高齢化した人がバイクに乗った場合のメリットでもあるが、若い時からバイク通勤をしていると老化防止になるし、介護費用も減るのは明らかだ。

◆ 環境

環境といえば地球温暖化の元凶、 CO_2 や NO_x などのことをすぐ思い浮かべるが、これらを身近に吐き出しているのがクルマである。坂道をハアー、ハアーいいながら上っている横を真つ黒けの排気ガスを出されると、本当に堪らない。苦しいけれど大抵、息を殺してしまわざるをえない。有酸素運動をしているのに突如、無酸素運動をせざるをえないのだ。はつきりいって、クルマはバイカーにとっては憎き敵である。

何年前か、某クルマメーカーから画期的なエンジンを積んだクルマが発売された。燃費が三〇%アップ、 CO_2 も三〇%カットなどが謳い文句で、当時は、「やつとクルマもここまできたか」と正直いいな、と思った。だけど、同時に思ったのは、 CO_2 は減ったかもしれないが、一〇〇ー三〇〇七〇%出してるんじゃないかと。今、このエンジンのHPを見ると「地球環境の大切さを考える人が、一人でも増えますように」というメッセージが載っていた。ホント、マジに言ってるだけに思わず笑ってしまった。本当に地球が大切なら、「どこまでクルマに乗ることに辛抱できるのか、あなたは考えたことがありますか？」クルマをつくってる会社でもこんな広告コピーが出てくれば、環境についてホンマものになったと思う。

数の論理では多数決のように半数以上の人が賛成であれば、ものが決定されるが、クルマのように九割の人が良い（良いというより、当たり前といったほうが正確かもしれない）と思っていることは、その人達の価値観でほとんど世の中の価値の決定がなされるだろうが、その価値感が本当に人間にとってふさわしいのか、大切なのかは別である。

僕もクルマを全面否定しているんじゃない。現に栗本君のクルマで何回も遠出しているし、全くクルマのない社会って考えられないだろう。僕もそうだけれど、大昔に狩猟生活を送り、その記憶がインプットされている人間ってあっちこっち行きたがりの動物だと思う。クルマはその大昔の記憶、狩猟本能を満たす絶好の道具に違いない。そういつてしあわせでいられた時代は過ぎ、今、真に不要不急のドライブを止めよう、不要不急って何だと真剣に議論する時なんだと思う。

国土の四分の一が海面より低いオランダは、特に環境には敏感で自転車優遇政策をとっているのは理解できるのだが、果たしてオランダだけでいいのだろうか。地球温暖化で一九九七年にまとめられた「京都議定書」が、アメリカ抜きでも実行されるかどうかギリギリの議論がされているが、これも国民ひとりひとりの認識が大事なのに、まるで人ご

とである。

人類にとってクルマって何だったのか、二一世紀を迎えた今、一度総括してもいいのではないだろうか。僕なりの総括は、功罪相半ばする、だけど、段々罪の方が大きくなつてきているのではないかと思う。それは環境だけでなく、功としてベンリになった分、人間を肉体的にも精神的にもスポイルしているという面にもっと着目していいのではないか。ところでクルマ、バスで通勤している人がバイクに変えた時、どれだけCO₂やNO_xが減るのか、また減った結果、どれだけ経済効果があるのか、試算してみたい。

医療費で試算した同じ調査によると、一五km以内で大阪府内（大阪市を含む）から大阪市内にバス、クルマで通勤している人は、二六万四千人である。この内訳は、実はバスの人はたった三万人で、クルマの人は二三万四千人もいるのだ。たった一五kmでなんでクルマやと思うが、それはともかく、やっぱり、三割の人がバイクに変えたとしたら、CO₂で二万二千トン、NO_xで一六〇トンが減り、それを貨幣に換算すると、CO₂で五千万円、NO_xで四億六千万円、ふたつ合わせて約五億円の経済効果があるという結果になった。

早い話が正月やお盆の都心を見ればいい。広い御堂筋に数えるほどのクルマしか通っておらず、空気がきれいなのだ。我家は小高い丘の上にあり、大阪平野をはさみ南のほうに生駒山系が見えるが、たいていはぼうつとかすんでおり、山頂のテレビのアンテナくらいは見えるが、その先の二上山は山の塊があるということがわかる程度で、はつきり見えないことが多い。それが正月、お盆にはなんと二上山どころか、そのさらにずーっとむこうの奈良県の大峯の山々が見えるのである。これらの山は直線距離で七〇kmはある。このことを職場の人にいうと、みんな、びっくりする。本当は見えるのが当たり前なのだが……。

そういえば、平安京の時代、京都で六〇〇km離れた鹿児島県の桜島の噴火音が聞こえたという記録が残っているそう。それだけ世の中が驚くほど静かだったのだ。よく見え、よく聞けると、多分、自然の畏敬を感じざるをえないと思う。そうすると自然を壊すなんて気は絶対しないはずだ。それにしても現代の人類の傲慢なこと。世界の傲慢の頂点は「京都議定書」を認めないアメリカだと思うけど、どうだろう。

バイクに乗り出してから環境に敏感になった。それはクルマに排気ガスを浴びせ掛けら



里山の実りの秋。いつまでも残したい原風景

れるということもあるが、もつと大きく、このままであれば、地球全体が本当にどうなるのだろうということが心配になって仕方がないのだ。だから今まで大して気にならなかったことがものすごく気になり出したことがいくつもある。

その一つとしてモノ溢れのこととは前述したが、他にもいくつもある。例えば、食べ放題の店だ。人間の心理として、通常、食べ放題と聞けば、腹一杯で食べたくもないのに、少しでも胃の中に入れようとするさもしい気持ちが出てくる。「サド公爵」の世界だ。人間の欲望を究極まで拡大させ、モノを浪費し、地球を痛め、自分の肉体も痛める。

こうなると人間ってなんだろう……。だけど、周りには、食べ放題やからその店に行くという人が普通にいる。普通にいることがものすごくこわいと思う。

もう一つは何年前か前、友人がスイスのホテルに泊まった時、洗面所に「地球環境を考え、水の使い過ぎはしないように」と書いていたと話してたが、その時は、水資源の問題ならわかるが、水くらいで地球環境はないやろ、単にホテルがケチなだけではないかと思っただけど、今は地球環境の問題そのものだと思解できる。

更にもうひとつの事例は、新聞記事であるが、宅急便のことである。日本人にとって、

宅急便はこんなベソリなものはないし、宅急便を使うことに何の疑問もないと思う。ヨーロッパから来た青年が、自分の国に帰る時、何か重い荷物があつた。親切にも日本人がその荷物を青年に黙って空港に宅急便で運んだのだが、この青年は「僕は重いけど、持つて行けた。宅急便で運べば、それだけ余分なエネルギーがかかり、地球環境に良くない」と言つたそう。当時ヨーロッパ人の環境意識つてここまでいつているのかと驚いたし、とても新鮮であつた。当時以上に今はこの青年の気持ちがわかるのである。

「真に豊かさを実感できる」と何年か前よく耳にしたが、もし、この豊かさのひとつに「なんでもかんでも宅急便」という概念が入っているとすれば、その豊かさはウソっぱちであることは確かである。現在、日本中で進行中の構造改革も、その前提に、日本人の既成の価値観を疑い、そこを修正しなければ何の意味もないのではないか、つくづく思う。

そう、宅急便が当たり前という価値観の見直しがなければ……。

◆ 節約

この話はとてもわかりやすい。通勤方法の届けを電車からバイクに変えると通勤手当が減るのだ。僕の場合、JRと地下鉄で一月約一万三〇〇〇円であったのが、ちょうど半分の六五〇〇円となった。雇用者からみてひと月六五〇〇円、一年で七万八〇〇〇円もの節約となるのである。現下の超不況期で非常事態宣言が出されている折、この節約はおいしい話に違いない。これも全従業員一万五千人のうち、五千人は半径一五km以内に住んでいるものと十分考えられる。既にバイク通勤している人は一部いるが、せいぜい百人くらいである。ここでも三割、一五〇〇人の人がバイクに変更したとすると年間一億一七〇〇万円の節約となる。

こんな新聞記事が載っていた。名古屋市役所で通勤をマイカーから自転車に誘導するために、職員の通勤手当に格差をつける制度をスタートさせたというのだ。例えば、通勤距離が五km未満の自転車通勤者には、月二〇〇〇円だった手当を四〇〇〇円に引き上げ、逆

に自動車通勤者は一〇〇〇円に減額するというもの。この結果、五七〇〇人いるマイカー通勤者のうち、三％の一六一人が自転車に切り替えたというのだ。

これはマイカーから自転車への誘導策であるが、自転車の通勤手当を合理的にすれば、もっと自転車通勤者が増えるのではないかと思う。今、我が社でも五km未満は二〇〇〇円、五km以上、一〇km未満は四一〇〇円、一〇km以上、一五km未満（ぼくが該当）は六五〇〇円、以降五kmピッチで最後六〇km以上、三万五〇〇〇円まで決まっている。

この手当、何が根拠なのだろう。自転車通勤をする場合、自転車の減価償却費、パンク修理費、自転車そのものの修理費など直接経費として必要となる。その他、特に夏場は洗濯物が増えるけれど、大したことはない。問題は、雨の日である。朝から降ったり、降るのがわかっている時はさすがにバイクで行こうとは思わない。体もバイクも濡れるのはいやだし、スリップなど安全上も問題が多い。やはり電車だ。その時の交通費をどうするかだ。僕の場合、結論からいって、六ヶ月のJRの定期を買った。約二万四〇〇〇円で、通勤手当の範囲内に納まっている。だから電車で行く時は地下鉄代が持ち出しとなる。雨だけでなく、出張や飲み会などもあるので月に五、一〇日電車通勤となる。

そうすると五日なら地下鉄代（往復四〇〇円）が二〇〇〇円、一日なら四〇〇〇円、割引の回数券でほぼ二割引なのと、手当で五〇〇〇円余っているので一一〇〇円から二七〇〇円の持ち出しである。この持ち出しをどう思うかだ。僕はバイク通勤の気持ち良さを味わってるし、この程度なら構わないと思うのだが、普通、持ち出しまでしてバイクに変えようとする人は少ない。従って、一〇〇一五kmの人で後二〇〇〇円増やせばバイクに変える人はそこそこ出てくるのではないかと思う。もし、本格的にバイクに誘導するのであればアンケート調査もする必要がある。

それと、是非設置して欲しいのは、シャワーだ。七月初めから、九月中旬まで乗る気がしなかったのは、汗でベトベトになるのが嫌だからである。今は（許される雰囲気なので）トイレで洗面器にお湯を入れて、上半身、裸になって体を拭いているのだが、シャワーで汗を流せたらどれだけ気持ちが良いか……。実は、建物は別なのだが、シャワー設備はある。ただ、朝の到着時間にはまだ使えない。是非、使えるよう働きかけたい。だけど、普通の事務所ビルでシャワー設備があるとは思えないのだが、通勤手当の節約分で十分設置できるのではないか。更に、このシャワー設備の設置に補助金を出すとか、何かインセン

タイプがあれば、通勤バイカー率は随分違ふと思う。

前述の大阪市内への鉄道、バス、クルマの通勤者九〇万人の三割、二七万人がバイクに変更したとすると、二一〇億円もの交通費が浮く勘定だ。もちろん、鉄道、バスの事業者の収入は減るが、健康、環境など考えると止むを得ないと思う。

◆ 頭 脳

バイク通勤を始めると大抵の人は

「朝からそんなに頑張つて疲れへん？」と聞かれる。

言外に好きなこととして、疲れて仕事に差し障りがあるのではないかと思われるのだ。全く、そんなことはない。反対に体調はいいし、脳が活性化してすぐに仕事にかかれるのである。このことはインターネットのあるHPにも、バイクに乗ると手足を始め、体をいろいろ複雑に動かしているの、脳を刺激し、活性化していると載っていた。つまり、脳の神経伝達を活性化し、覚醒効果のあるドーパミンが増えるのだそう。気持ち

ちが元気になるのもこのためなんだろう。

バイクは仕事の効率アップや今一番大事な発想の転換を促してくれ、落ち目の日本を変えることができるのだ。つまり、バイク通勤は日本を救ってくれるのだ。

◆ 責任

バイク通勤で怖いのは事故である。だから、事故を起こさないよう、自己責任感が強くなる筈である。ところがバイクは事故、ケガが付き物なのだ。僕の周りでも、通勤ではないが、事故って、骨折したという人が何人もいる。生身の体を時速五〇〜六〇kmにさらすのだ。ちよつとしたことで事故につながるのは当たり前といえば、当たり前なのだ。反対にそれだけのスリルが、また、おもしろいのだが……。

だけど、通勤となると事情が違う。事故ると職場の皆に迷惑かけるし、会社も負担となる。だから、休日のように、下りでは時速六〇kmというように、ガンガン飛ばして行くというわけにはいかない。けれど、ちよつとくらい飛ばさないと、やっぱりおもしろくない

ので、周りのクルマなどにすぐく神経を使いながら、適当なスピードで走っている。まあ、平地で時速三〇kmといったところだ。このようにスピードと安全とバランスを取りながら、自己責任感を磨いているのである。

事故る

ところがなんということか、やってしまったのだ。事故るってどんなことか、参考のためその時の状況を少し詳しく述べる。

まだまだ暑い八月末。その五日前は、「全日本マウンテン・サイクリングin乗鞍」という海拔二八〇〇mまで、標高差一四〇〇mを上る大会に出て、目標タイムをクリアーし本当に気分の良い週であった。

その日は、普段の通勤ではうっとうしいのでかぶらないヘルメットに何気なく手がいき、かぶって出た。こういうのを虫の知らせというのだろう。体調はいいし、通勤用の愛

車（COPPI）も快調だった。しかし、淀川の鉄橋を越えたところで珍しくチェーンが外れてしまった。今思うと、このチェーン外れがなければ事故もなかった筈なのだが……。いつもどおり、毛馬の水門から大川沿いの自転車専用道を行く。体調がいいだけについついスピードがでてしまう。ちょうど、帝国ホテルのあるOAPの対岸あたりに差し掛かった時、前方の路上にハトがいるのが見えた。ハトはそれまでの経験で時速三〇kmを超すと、バイクにぶつかりそうになるのは知っていたが、そのハトも二mくらいに近づいた時、飛び上がった。が、なんとバイクに向かってくるではないか。一瞬「なんてことや、来るな」と思ったが、サドル下のシートチューブ（サドルの下からペダルの軸に伸びるフレームの一部）に当たってしまったのだ。ハトを振りほどかないと後輪に巻き込んでしまったら大変だ。振りほどくためにハンドルを左に切った瞬間、転倒していた。

ペダルと靴はビンディングで固定しているが、衝撃で外れ、バイクは横に転がっており、肩に痛みが走る。左膝がパッキリ口を開け、血が流れている。そして左手人差し指がなんと第二関節から先が左に直角に曲がり、骨らしいものが見えているのだ。これはひどいことになった。その時は、なぜそこまでひどいことになったのか、状況が飲み込めてい

なかった。後で考えてようやくわかったのだが、ハンドルを左に切った際、どうも照明ポールに左指があたり、続いて左肩があたって転倒したようだ。

すぐ横を老夫婦が散歩中で「救急車呼びましょうか」と言ってくれた。ひどいことになったと思いつながら、意外と冷静で、自力で行くか、救急車を呼ぶかを考えていた。しかし、ケガの状態を考えるととても自力というわけにはいかない。やはり、救急車を呼んでもらう。

それから救急車が来るまでの長いこと。後で振り返ると、事故ったのが、八時四〇分、救急車が到着したのが九時過ぎ。待っていたのは二〇分だった。それも一度バイク専用道のすぐ後ろの道路をピーポー、ピーポーと通り過ぎ、四く五分してからようやく近くで停まった。

救急車を待っている間、いろいろな想いが込み上げてきた。左手人指し指はもうだめな人ではないか、だめになったら、どうなるんだろう、例えば、人指し指がだめでもバイク乗れるんだろうか（実は、正直、このことを一等最初に思ったのだ）、日常生活は……。今日、朝から予定していた仕事はどうしよう、夏中かけて皆がやってくれた仕事のいわば総

決算の日だったのである。

専用道の端にヘルメットをかぶり、じいーつと腰掛けていると、心配半分、かかわらないでおこうという顔が半分の人が通り過ぎるのがわかる。老夫婦がいなければ、きっと、僕も同じ態度だと思う。

救急隊員が来てくれた。内心、本当にほっとした。さすが救急隊員は

「どうしました、どこが痛い？」と、状況を聞きながら、落ち着いて傷口を洗ったり、消毒したりしながら、無線で状況報告をしている。左肩は骨折しているかもしれない。三角巾をすると楽になる。移動椅子に座り、救急車へ。救急病院の名前を言われるが、近くに以前から行っている整形外科がある〇病院に行きたい旨言うと、救急病院でないのでだめでないかとのこと。それでも〇病院に問い合わせてくれ、〇病院も受け入れてくれるとのこと。職場に近いし、医者も信用できるので安心。ようやく、救急車が病院に向かう。もちろん、初めての救急車だ。救急隊員がバイクを積み忘れそうなので

「自転車も……」

バイクを積み込んでくれた。当然のことながら、ピーポー、ピーポーと鳴らしながら一

○分足らずで到着。バイクの鍵を渡し、保管を依頼。救急車のベッドから病院のベッドに移る。病院の人に職場への連絡を依頼。

すると不思議なことに、それまではほとんど痛みがなかったのに、病院に着いた途端、左人差し指に激痛が走り始めたのだ。事故ってから五〇分近く経ってから痛み出すってどういうことなのか……。人間の不思議な能力？に痛み出す前に必要な処置をせよという、神様が与えてくれた能力なのではないか（あとで聞いた話ではやっぱり人間の脳に痛みを押さえる物質が排出されるのだそう）。整形外科の処置室に入り、医者診察を受ける。医者は、以前から診てもらっていた医者で安心。とにかく、痛いので早く処置を訴えるがはめていた手袋を切ってはざしたり、Ｔシャツも切って、脱いだり、レントゲンを撮ったりして、処置が始まったのは一時間くらい経ってからだった。まず、医者は状態の説明をしてくれた。

「左人差し指は開放性の脱臼で、骨が土で汚れており、バイ菌で感染する可能性が極めて高い、感染すると、傷口から膿が出てきて、再度、手術をしないといけないか、場合によっては切断ということもありうる。肩は三箇所骨折、鎖骨、肋骨、肋骨は折れて

いるが、そのままぐつつ付くが、肩については微妙。まあ、違う骨、三箇所とは珍しい骨折だ。左膝は傷口が大きく、縫っておく。左人差し指は重傷と思って欲しい」

ええー、切断もありうる……！ 実感が湧かなかったが、指がなくなったら、どうなるんだろう。この時も一番最初に思ったのは、指なくなってもバイク乗れるやろか……。

そう思いながら、頭の中で、指がない時のハンドルやブレーキ、シフトレバーの握り方を思い描いていたのだ。もう、バイク・バカとしか言いようがない。

説明のあと、麻酔の注射。左人差し指の付け根の両横に注射針、激痛。歯を食いしばって耐える。すぐに痛みがなくなる。そのあと、左膝の傷口のまわりを何ヶ所か麻酔。しばらくして、手術スタイルの別の医者が来て、看護師さんとなんやら打二

合わせをし、準備をしている。左手については、とにかく、感染を防ぐため、土の汚れを取る事が先決らしい。精製水をかけ、ブラシでゴシゴシこすっているようだ。かなりの時間、その作業をし、縫合した。その後、医者が

「指動かしてみて」といったので、動くかどうか、我ながら半信半疑で動かす。そうすると、何となく動いているような感じがする。あれだけ、ポツキリといていたのに。つく

づく「よかった」と思う。

それから、左膝も同様に汚れを洗って、縫合した。全て終わったのが、正午前であった。事故ってから、ちょうど三時間後であった。医者は、とりあえず一週間の入院で、後は感染次第だとのこと。

処置室を出ると、職場の仲間が来てくれていた。非常に空腹であったので、飲み物、食べ物を買ってきてもらった。病室に到着、ジュースとサンドイッチを食べた。美味しかった。後で聞くと、バイクは全く無傷であったようだ。

それから九日間入院をし、十二日目から出勤した。幸い、薬指は感染せず、指の切断も免れた。退院してから、二ヶ月近く、傷の消毒で通院をした。その間、風呂に入れなかったが、特段堪らないとは思わなかった。左肩の骨折は一ヶ月半で左腕の三角巾がとれたが、バイク乗車について、なかなか医者への許可が下りなかったので、自主的に判断をして、二ヶ月半経った日曜、殆ど坂のない淀川河川敷コースを走ってみた。ちょうど、栗本君も注文していたバイクが出来上がり、その新車の試乗も兼ねてであった。二ヶ月半も乗って

いないと正直、バイクに乗る感覚が殆ど消えかけていたが、平坦な余りおもしろくないコースでも、乗れて良かったとつくづく思った。

次の週から、電車で届けていた通勤方法を再度バイクに変更し、バイク通勤を始めたのはいうまでもない。周りからは「バイク通勤、もう止めといたら」という声をずいぶん聞いたが、バイク通勤は僕のライフ・スタイルというか、生活上の価値観そのものなのだから、親切な忠告であつても聞くわけにはいかないのである。まあ、事故はやっぱり嫌だし、スピードの出し過ぎに注意し、少し慎重運転になった。

このように、バイク通勤は今の生活にとって切っても切れないものとなっている。休みの日も、乗り始めの章で書いたように、大阪市内であれば、まずバイクで行くのが当たり前で、距離にして一六km余り、時間にして一時間の難波なんか、ホントなんでもない。ただ最近難波に行くことが少なくなった。休みの日は、ほとんど北摂の山々などを走り回っているからだ。やはり、自然に囲まれたところを思う存分走っている方がずーっと気持ちがいいからだ。そして、つい先日、冬のある日、久しぶりに満員電車に乗ったが、ぼくは

コートも着ず背広だけにもかかわらず暖房が効きすぎで気持ちが悪くなったのだが、周りは殆ど厚いコートを着て、マフラーをし、手袋をはめているのを見ると、違う世界に住んでいるんだなあと、つくづく思った。

最後に、本書の政策についての最大の主張について述べたい。

バイク通勤は、今まで見てきたように、医療費、介護費、環境など直接の経済効果も相当高いし、何よりも人の体と気持を元気にしてくれるのだから、政府は大いにインセンティブを出し、クルマや電車通勤からバイク通勤に誘導すべきである。このためにはオランダのようにバイク通勤者には『所得税減税』を実施すべきだ。思い切って五%ぐらい減税すれば相当増えるのではないだろうか（クルマ通勤者には、反対に『所得税増税』をし、財源にすることも考えられる）。

バイク通勤は、必ず日本を救うことは確かである。

第三章

年輪銀輪団と走るの巻

年輪銀輪団と出会う

ある日、図書館で「おじさん自転車講座」（五月書房）という本を借りた。神戸の長尾藤三さんという方が書いた本だ。読みやすい上にももしろく、二、三日で読んでしまった。自転車を乗ることを通じて考えられる一つの価値観が示されており、大変ユニークな発想が随所に見受けられる。例えば、第三章「クルマ的発想と行動から脱出せよ」では、「二〇世紀は速く、便利でラクをするという考え方を追っかけてきたが、その象徴が『クルマ』であり、現代の欲望がすべてつみこまれ、同時に、環境、資源、健康等の問題もつみこまれている。みんなが『豊かさ』と信じていたものは、実は『富』でしかなく、本当の豊かさを手に入れるために、クルマ的なものをすてよう」という考え方が示されている。

また、ガソリン代が千円／リットルや一万円／リットルになったほうがいいのではないかと。

そして、豊かさの条件として七つのことがエピローグで書かれている。

- ① 豊かさは、ゆったりしていなければならない
- ② 豊かさは、少し不便でなければならぬ
- ③ 豊かさは、静かでなければならぬ
- ④ 豊かさは、ひかえめでなければならぬ
- ⑤ 豊かさは、自然と調和していなくてはならない
- ⑥ 豊かさは、ちよつと懐かしくなければならぬ
- ⑦ 豊かさは、個人的でなければならぬ

こういった豊かさを実現してくれるのが、バイク（自転車）であるということである。僕の今の気持ちにピッタリだった。

（本当におもしろく、これからの人間の一つの生き方がわかりやすく書かれている本である。自転車に興味のある方はもちろん、そうでない方も是非読まれることをお勧めしたい。）

その本に紹介されている人物のことで質問したくて、長尾さんに手紙を出した。すぐに

返事がきて、質問に対する回答とともに、いつも一緒に走っている年輪銀輪団の走行に來ないかという、お誘いも書き添えられていた。年輪銀輪団のことはその本に詳しく紹介されており、おもしろそうだし、長尾さんにもお会いできるので、是非参加したい旨、返事をした。

この年輪銀輪団との出会いが、我バイク生活に一段と火を付けることになる。年輪銀輪団は、会則もなく、会費もなしで、名前を登録しておく、たいがいはリーダー格の長尾さんが企画してくれた走行会の案内が、ほぼ二週間に一度、連絡網を通じて、ファックスで送られてくる。行く、行かないは全く自由である。本当にバイクが好きな人達が集まって、会則なんかにはばられることなく、バイクで走ることを楽しんでいる会だ。怪我防止のため、ヘルメットの着用だけは準義務化されている。

◆ 銀輪団、初参加

しばらくして走行会の案内が送られてきた。年輪銀輪団は、大体、兵庫県の三田市の市

街地を外れたダム湖の近くの公園に集合し、そこを基点にいろんなコースを数十km走っているようで、その公園までの足（クルマ）がどうしても必要となってくる。

早速、栗本君に電話し、おもしろそうだということで行くこととなった。残暑もまだまだ厳しい八月の終わりの日曜日で、ビール工場の見学（試飲）付きの六五kmのコースである。午前九時集合であったが、余裕を持って出たので三十分早く到着。しばらくして銀輪団のメンバーが、クルマにバイクを積んで集まりだした。長尾さんらしい人も到着、早速、あいさつ。初対面の人ばかりなので緊張するが、長尾さん始め、みんな気さくな人たちだ。全員で十数名で、女の人も四人ほど来ている。年輪というだけに結構年齢が高く、平均五〇歳台前半といったところか。それにしても年の割にウェアの派手なこと。そして、みんな、すごいバイクだ。何人かはMTBの人もいるが、それ以外の人はロード・レーサーである。当時、ロードの知識などほとんどなかったが、これは高そうというのはひと目でわかる。フレームはイタリア製のものが多いようだ。それにハンドルをロード用のドロップ・ハンドルをMTB用に付け替えたり、ブレーキも普通とは違った位置に付けたりと個性的なバイクが多い。何といっても、僕のバイクがダントツで安そうである。

それはともかく、長尾さんを先頭に走り始める。慣れないヘルメットが気になるが、クルマが少なく舗装が良くて走りやすい道だ。距離だけであれば六五kmくらいは何回も走っているが、皆、走り慣れしており、ものすごく速い。付いて行くのが精一杯である。足を見ても筋肉質のいかにも鍛えられた足をしている。途中、長尾さんからとにかく軽めのギアで回転数を上げると疲労が少ないのだと教えられる。そういえば、先ほどの本にも一分間に九〇回転くらいがちょうど良いと書いてあった。一分間に九〇回転というと、想像以上の回転数であるが、足への乳酸の貯まり具合と心肺機能とがバランスしているらしい。一ヶ所かなりの激坂があったが、教えてもらった漕ぎ方であえぎあえぎ、なんとか付いていくことができた。出発点は三田市の東側であるが、その市街地の北側を通り、西の方に向いているようだ。

お昼前、弁当屋さんで弁当を買い、道から少し反れた池のほとりの木立の中で昼食。しめて八五〇円、安い。そして三時間も走るとお腹のすくこと、すくこと。あーつという間にペロツ。それにしても、静かで、木陰で風が通って涼しく、格好の弁当場所。何でこんな場所、知ってんのやろと思わず、思ってしまったのである。

その後、また暑い日差しの中を走り、待望のビール工場見学。試飲したビールのうまいこと（お代わりはダメで小さなコップ一杯だけだし、十分休憩したので飲酒運転ではございません）。四時前には、元の公園に戻り、銀輪団との初日が終わった。

◆ 一二〇kmを走る

次は九月の中頃だったと思う。兵庫県の篠山から京都府の美山町までの往復一二〇kmに行くことになった。それまで和歌山一人旅、二日で一三〇kmはあったが、一日では精々八〇kmが最も長い走行距離であった。それが一挙、一二〇kmである。片道、六〇kmといえば、直線距離で大阪市の中心から南であれば和歌山市、往復の一二〇kmであれば、東は何と名古屋市近くまで行くことになるのだ。まず思ったのは、行きたい、だけどそんな長距離行けるか……。

前回の銀輪団の走行会で思ったのは、クロス・バイクやMTBとロードの違いである。やはり、舗装した道での性能の違いは歴然としている。ロードは速いし、労力も全然違う

ようだ。今でも、きっちりとしたことを説明する知識がないが、MTBとロードの違いは、軽さであり、タイヤの細さであり、漕ぐ姿勢による動力の伝わり方なんかではないかと思う。

タイヤと道の擦れる音も違う。MTBは、普通、オフロード（舗装していない地面）を走るように、タイヤはラディアルで溝が一杯ついており、幅も3cm以上あるが、通常のロード用のはごくわずかギザギザがついているだけで、幅も2cm前後である。それでMTBに乗ると、ゴーツという音がするが、ロードではわずかにシューという音しかない。それだけ、路面抵抗が違うのだ。そのころ、研究して、我がクロス風バイクも、通勤用に殆どツルツ、ツルツで溝が少ししかない、スリック・タイヤに変えてあったが、それでもロード用のは違う。みんな、ほとんどの人はロードだし、充分鍛えた人達ばかりだ。不安が頭をよぎる。栗本君も同じことを思っていたようで、いつもはMTBであるが、今回は二〇年前の古いロードで行くといっている。

当日、栗本君と篠山の集合場所に行ってみると、長尾さんは、行きはだらだらと緩くて

長い上りが続くが、大きなアップ・ダウンがないので、大丈夫だろうといってくれる。但し、最後はとどめの激坂があるのだと。また、一人だけ、ぼくより年齢がいつており、しかも僕のクロス風バイクよりハンディがありそうなMTBで来ている人がいる。僕がダメなら、あの人もダメだろうと妙に納得する。

長距離なので早めの九時過ぎ、スタート。長尾さんの言うように、帰りの最後のとどめの激坂のところは確かに急な下り坂であったが、他はたいした上りもなく、クルマも少ない気持ちのいい道をスイスイであった。走り始めると、体力やバイクの性能の差で徐々にバイク間の距離が離れていくが、三〇〜四〇分の間に必ず休憩タイムがあるし、後続が見えなくなったら、ストップがかかるようになってるので、途中迷子になる心配がない。三時間余りだったと思う。クルマの少ない気持ちのいい道を走り、意外と早く到着。

美山町は茅葺き屋根の民家の集落群で有名である。本当に絵葉書のような風景がひろがっている。観光センターみたいところで昼食。非常に混雑していて三〇分待ち。公共交通機関だと京都から三時間近くかかる辺鄙なところだけに、もちろん、バイクで来ているのは我々だけで、九五％はクルマ、残りはモーターバイクといったところか。

帰りはだらだと上ってきた坂を下るので、行きよりかなり速い。最後のとどめの激坂は、やはり、相当苦しかったが、途中一回休憩して、後はクルクル走法でクリアー。最後の2kmは、一二〇km走った割に脚が軽く、数人追い抜かしまでしてしまった。ぼくもやる時はやるのだ。

出発点まで戻り、まず、一二〇km走り抜いた、やればできるという自信がついたのと、気の合った（職場でない）仲間と走るのは楽しいことを実感。日本人、特に会社勤めの男どもは、地域での人のつながりも希薄であるし、同じ趣味仲間で何かしてるという人も少ない。栗本君らと釣りやアウトドアで遊ぶ以外、まさにぼくがそうであった。いろんな職業の人がいるし、おしゃべりも多様で楽しい。

それと痛烈に思ったのは、やはり、ロードが欲しい。先に書いたように性能が全く違うし、他の人のロードを見ると、とにかく美しいのである。美しいものは欲しい、というのが人情というもの。

北摂の山々を駆け巡る ― 京都 亀岡へ

それから、しばらく長尾さんの体調が悪く、銀輪団の走行会が開かれなかったが、銀輪団のメンバーのうち、大阪のメンバー中心に大阪府の北側に広がる北摂の山々を走っていることを聞いた。中心メンバーは、大阪、十三の塔一さんである。塔一さんから一度来ないかというお誘いを受けた。コースはいろいろで、箕面、茨木、高槻、能勢、豊能、それに京都の亀岡あたりをその日のメンバーの体力、気力、気分で走っているらしい。

晩秋十一月の終わりの土曜日だった。九時に北千里の公園の駐車場に集合。他の人はそこまでクルマでバイクを運ぶらしいが、ぼくはクルマがないので、家から自走するしかない。途中まで行った経験から、所要時間は三〇分。ウォーミング・アップにはちょうどいい。九時前到着。既に顔見知りの塔一さんの他、数人が集合。年齢はちようどぼくが平均くらいだ。乗っているバイクがすごいし、銀輪団の中でも精鋭メンバーのようで、付いていけるか、どうか不安。

「なんせ、初心者なのでよろしく」

とあいさつ。塔一さんが

「まあ、ゆっくり行きましょう」

と言ってくれる。

コースをよく知っているメンバーを先頭にスタート。最初は交通量の多い道だったが、山に上り始める道に入ったらクルマが少なく走りやすくなった。工事中の「国際文化公園都市」の真中の道である。かなりの勾配の坂が続く、途端にみんなから離れてしまう。バイクから降りることだけはしないように決めているので、苦しいけれど辛抱する。前に行った高野山のふもとの激坂よりはましたが、離れてしまうので気持ちがあせる。ようやく下りだが、みんなの姿は影も形もない。左折する交差点で待っていてくれた。水を飲んで五分休憩。だけど行く手の道を見ると坂、また坂が続いていそぐだ。不安が広がる。

事実、延々と一〇〇%上りの坂が数キロメートル続いていた。適当な所で皆待っていてくれるが、気持ちがあせる。最初の頂上は千提寺というところで、江戸時代の隠れキリシ



はるばる来ました。

タンの里で有名な地域だ。頂上に着けば後は下りということだが、標高で四〇〇〇五〇〇mの山並みだけにアップ・ダウンが続く。途中、清坂峠を通る。道幅はせいぜい三m程度と狭く、路面も決して良くないが、木立の中を右に左にとくねくねと曲がる道が実に気持ちが良い。もちろん、クルマもめったに通らない。この峠、その後何十回と通っているが、今でも好きなところだ。

そして、峠を下り始めるところで『京都府亀岡市』の標識。なんと、京都の亀岡まで来てしまったのである。バイクに乗り始めの頃、淀川を遡って枚方に着いただけで感激したが、その比ではない。今まで、電車でさえ来たことのないところをバイクで来たのだ。ただ、スタートして一時間半くらいなので、しんどいけれど意外と簡単に来たという印象もあった。

更に一時間足らずでついに亀岡市内に着いてしまった。JR山陰線の亀岡駅の駅前の食堂で昼食。みんなは何回も来ているようで、店の人と気軽にしゃべっている（実はこの塔一さん、誰とでも気軽にしゃべる性格であることを後で発見する）。おいしいトンカツ定職を食べ、一時間の休憩で体の疲れも取れた。

午後の出発。山から亀岡までずーっと下りだっただけに、しばらく平地を走った後は、また、また上り坂。が、みんなと顔見知りになったし、あせっても仕方ないと割り切ったので、ずいぶん離されたが、午前中のように気持ちのあせりは少なくなっていた。

午後の出発から一時間半ほどでいつの間にかやら、もと来た清坂峠に戻ってきていた。隣で走っていたメンバーの一人が

「この峠過ぎたら、ほとんど上りないで。がんばりや」

と、励ましたくれる。この方は、後で聞くと、なんと六二歳。飄々としていて、やぎひげをはやし、まるで雲水のような雰囲気の人で、山歩きも随分するらしい。それにしても、体力がある。

そう言えば、去年の五月の連休に上高地の奥、徳沢に行った時、五四歳の愛知県のおつちゃんがMTBで来ていた。MTBの前後は荷物で満載である。愛知県からずーっと走って来て、徳沢でキャンプして、これから、また、帰ると言う。MTBで北海道へも行ったことがあるらしい。

「北海道へ行ったら、一日、千円で生活できるわ。必要な食べもの、海に潜ったら、ウニでもなんでも一杯採れる（採っていいのかどうかは？）し、チャリンコ旅行安くつく。それに、今のうちに身体鍛えておいたら七〇歳まで遊べると思ってる」

そう言って、少し暮れ始めた四時過ぎ、徳沢を出て行った。今晩は釜トンネルを出たところの、梓川の河原で温泉が湧いており、そこでキャンプして、二日かけて帰るらしい。あー、なんてうらやましい、自由に居心地の良い生き方かとつくづく思った。やはり今のうちに鍛えておくと、十分、七〇歳までバイクで遊べるのではないか、人生八〇年の長生きの時代だが、六〇歳過ぎれば、オマケの人生、そのオマケの人生をとことん楽しみたい。（そういえば、新聞の広告に「老後」＝「解放期」と載っていたが、まさにそのとおり）何気ないこのおじさんの言葉であるが、今でも、ぼくの心の中には重く残っている。そういえば、今まで出会った人がたくさんいるし、一杯会話しているが、ぼくにとって、その人を思い出す時、顔より、その人が発した短い言葉という場合が多い。短い言葉が本質を捉えているからだ。やぎひげの雲水さんの姿を見たり、愛知のおっちゃんの話聞いて、この想いが痛切にできるようになった。また同時にロードが欲しいとも。

殆ど下りだけに、清坂峠から一時間足らずで出発点に到着。走行距離は八〇kmだった。この時以降、北摂の山々を走ること数知れず。

後日、職場でバイクで亀岡まで行ってきた話をする、一斉に信じられないと言う。バイク通勤を始めた時と同様、世間の常識では、バイクで亀岡なんて考えられないのである。ちよつとしたやる気と体力があれば、割と簡単なんだけれど……。世間の常識の多くはこんなものかもしれない。ついこの前までばくもでそうであつた。

ロード・レーサー 貴婦人〈OPERA〉を買う

とにかくロードが欲しい。ロードの研究を始めた。いろんなロードが紹介されているカタログのような本を買って、読み始めたが、何がいいのか、正直さっぱりわからない。長尾さんの本には、とにかく一〇万円以上のバイクを買うことと書いてあつた。それ以下だ

と、半端な値段でちよつとすると嫌になるし、高価になると手入れも丁寧にするのだそう
だ。それで思い切つて、長尾さんにFAXで尋ねることにした。条件は、①色やデザイン
が素晴らしく、ワクワク感のあるイタリアのフレームであること、②その時の財務状況か
ら、価格は二〇〇二五万円であること、③パーツは、シマノの二番目のクラスのアルティ
グラであること。

すぐに返事が送られてきた。こういう質問は、ベテランの人にとって、たまらなくうれ
しいものらしい。フレームの材料は、アルミ、チタン、カーボン、クロモリ（鉄）とある
らしいが、長距離を乗つても疲れないことや、耐久性などから、クロモリがお奨めである
とのこと。銀輪団のメンバーもいろいろなメーカーのものを持っているが、個性があつた
方がおもしろいので、まだメンバーが持つていないメーカーとして、いくつかのものが紹
介されてあつた。

そのひとつにイタリアのメーカー、〈Pinarello OPERA〉があつた。先ほどのカタログ
本で見ると、〈Pinarello〉という会社の〈OPERA〉という名前のバイクである。フレーム

は基本はクロモリであるが、フォーク（ハンドルの下から斜め前に延びて、前輪を支えているフレーム）とシート・ステイ（サドル下から斜め後方に延びて、後輪を支えているフレーム）がカーボンという、違う材料を組み合わせたハイ・ブリッドと呼ばれるもので、クロモリの良さを活かしながら、カーボンという弾力性のあるもので、路面から伝わる振動を吸収し、乗り心地がすこぶる良いと解説していた。

長尾さんに紹介してもらった中で最も気に入ったし、値段もそこそこであったので、とりあえず輸入代理店にカタログを請求し、店になればいつ頃入荷するのか、聞いてみた。すると、人気があるので、入荷は半年から、長ければ一年かかるかもしれないとのこと。カタログが到着。見た。そして、ちよつと大袈裟であるが、衝撃的であった。写真だけであるが、〈OPERA〉の色、デザイン、スタイル全てが、僕の美的センスに訴えるものがあるのだ。ひと言でいえばシンプルで気品がある。アルミのフレームでは、剛性を高めるため、やたらと太くしているものがあるが、クロモリだけに細いし、色も派手なものが圧倒的に多い中で、落ち着いたグレーで、チューブの端部だけが薄いグレーから濃いグレーにグラジエーションになっている。そして、トップ・チューブ（ハンドルとサドルの間のフレー

ム)とダウン・チューブ(ハンドル下からペダルに向け斜めに延びるフレーム)中央に、〈Pinarello OPERA〉と黒で書き込まれており、〈OPERA〉の字の下にまるで墨で書いたような直線がすーっと引かれている。更に、トップ・チューブの端に〈Pinarello〉とさり気なく、しかも、これしかないという感じで、びったりと手書きサインがされている。

それにしても半年から一年待ちとは……。まるでベタ惚れの恋人がイケズをして会ってくれないような心境。

ところが値段表を見るとそこそこである筈の値段が一〇万円も高い。カタログ本では一八万円となっているのに、二八万円となっているのだ。えー、何で!? カタログ本をよく見ると、印刷の加減で老眼がかった目に「2」が「1」と見えたのだ。完全に予算オーバー。それこそベタ惚れの恋人に宝石のプレゼントをしようとしたのに、そんな安物ではダメと肘鉄を食らわされたようなものだ。

まあ、とにかく自転車屋に行つて、話を聞かないことには始まらない。銀輪団の塔一さんから、高級バイクをかなり安く売っている自転車屋「ウエムラ・パーツ」が大阪の

住之江にあると聞いていた。バイクが趣味の人には、知る人ぞ知る店らしい。

ボータスが出た十二月の中旬、休みを取って「ウエムラ・パーツ」に行った。小さな店で商品のフレームを天井からぶらさげ、床には割と雑然と品物が置かれている。平日だったので、客はぼくしかいない。店の主人らしい人がいたので、カタログを見せながら、入荷には、半年から一年かかると聞いているが、どうかと聞いてみた。

「そんなことない、ここにあるで」

「？」

後ろを振り向くと《OPERA》がいた。我が目を疑った。あの《OPERA》がいるのだ。ベタ惚れの恋人が不意に現れたのだ。当然のことながら、どぎまぎしてしまった。東京の自転車ショーに展示していたもので、ついこの前入ったところだとのこと。カタログと同じだ。だけど、実物の方が、ずーっと、気品があり、美しい。また、フレームの光沢がきれいだ。店の主人は

「カタログではわからんやろけど、ここ（チェーン・ステイ……ペダルのところから後ろに水平に延び、後輪を支えるフレーム）見てみ、この曲線、すごいやろ」

「うーん、……」

唸るしかなく言葉が出てこなかった。チェーン・ステイがその途中から後ろに向け、微妙な曲線で外側に開いている。女の人の艶めかしい腰のラインを想像させる曲線だ。モノロー曲線といっていい。(それ以来、他の人にこのバイクを自慢するのはこのラインと決めている。)

サドルもスレンダーであるし、シート・ピラーやステムにも〈Pirellio〉の名前が入っており、どこからも〈Pirellio〉の匂いがプンプンとしてくる。パーツはシマノの一番高級なデュラ・エースである。プロが使っているもので、文句はない。価格表にも目がいった。三八万八千円、消費税込みで四〇万円オーバー。予算MAX二五万円に対して、一・五倍以上である。またもや

「うーん、……」

唸ってしまった。ただどこの瞬間、心は決まっていた、「買う」と。

「おっちゃん、もう、ちょっと負けてくれへん?」

「もう、いっぱいや」



貴婦人“OPERA”。チェーン・ステイの曲線が艶かしい

「うーん、……」

後は問題はサイズである。通常、バイクのサイズは、シート・チューブの長さでいわれることが多い。僕の身長から、シート・チューブのボトム・ブラケット（ペダルを廻すクランクの軸受け部）の中心と、トップ・チューブの中心線との交点の長さでは五〇cmと聞いていたが、店の主人はシート・チューブの上部の先端までで五十三cmとのこと。ちょっと、大きいかなと思ったが、トップ・チューブにまたがると、股につくか、つかないくらいであった。ちょうどいいのではないかとのこと。

その日内金を払い、正月早々に取りに来るといつて、店を出た。かなり高かったけど、久しぶりにいい買い物をして幸せな気分だった。もし、この日来ていなければ、他の誰かに先を買われてしまったかもしれない。そうすれば、一年待ちかもしれないのである。問題は外に出しておけないので、家（マンション）の中に入れる交渉だけだ。その日、家に帰って、嫁はんに

「自転車買う。高いから、家の中に入れる」

「あ、そう」

交渉、成功だった。結局、狭い自分の部屋に入れるだけだが……。

年が明け、一月六日、栗本君のクルマでドキドキしながら、「ウエムラ・パーツ」に行った。まるでベタ惚れの恋人を嫁にするのに迎えにいくようなものだ。二週間ぶりだ《OPERA》に会った。やはりいい。栗本君も

「すごいですね」

といって、うつとりしている。

ペダルだけ付いていなかったのだから、付けてもらう。あと、予備のチューブや、汚れおとし、チェーン・オイル、潤滑油、バイク・パンツ（ロードはサドルが小さく、どうしてもお尻が痛くなるので、お尻にあたる部分にパッドが入っているパンツ）も買う。最低限必要なメンテナンス用品とウェアである。おっちゃんはどういっぱいやといていたけれど、本体は一万八〇〇〇円負けてくれた。

家に入れ、改めてKと一緒にうつとりながめた。栗本君が

「よろしいな……」

ぼつりと言った。それだけで十分な言葉であった。それ以来、眺めては思わずぼおずりしたくなる毎日である。床の間自転車という言葉があるそうだけれど、余りにもきれい過ぎて床の間に飾っておきたい気持ちがよくわかる。

◆ 恋人〈OPERA〉試走する

そうはいっても、バイクは乗って何ぼのものである。飾っておくだけではバイクでない。〈OPERA〉を買って、一番最初に栗本君らと三人で和歌山く加太の試走に出かけた。和歌山の公園の駐車場で実質初めて乗ったが、すぐに転倒。やはり靴とペダルを固定するビンディングに慣れていなかったため、とつさに足を外すことができないのだ。それでクイック・レバーに傷をつけてしまった。とても悲しかったが、一方でいつかつくのが、きょうになったただだと自分に言い聞かして、納得させた。が、まことに複雑な心境であった。でも、走り始めるときさすがに違う。最初は三人一緒に走っていたが、途中、ちよつとダッシュをかけてみた。途端に、グンツと加速して他の二人を引き離す。平地で時速三〇kmを

軽く越すのだ。他のロードに乗ったことがないので一概には言えないが、路面から伝わる振動が心地よく感じられる。上り坂でも、車体が軽い上に、フロント・ギアが二枚、リア・ギアが九枚、合わせて一八段の組み合わせのギアがあり、ちよつとした坂くらいなんでもない。多分今までのクロス風バイクであれば、ヒィー、ヒィー行つてた坂もスィスイである。やはり〈OPERA〉は見た目だけでなく、性能も乗り心地も最高だ。同行の二人も

「違いまんな……」と、ほとんどあ然状態だった。

年齢というより心境の変化で、段々モノに対する欲がなくなってきたが、わが恋人〈OPERA〉を試走し、久しぶりにいいものを買って、ホント、シアワセを実感した。

◆ 〈OPERA〉で亀岡へ

その後すぐに大腸ポリープの摘出手術のため入院し、次に乗るのが一カ月半後となった。二月も終わりに塔一さんから、北摂、亀岡方面に行こうという連絡。しばらく乗って

いなかったので体力的に不安であつたが、僕が新車の〈OPERA〉を買ったのを聞きつけ、神戸の長尾さんもわざわざ来てくれるとのこと。是非、参加すべしである。

いつもどおり北千里の公園の駐車場に九時集合。メンバーの一人も新車の〈Cinneri〉（これもイタリアのフレーム・メーカー）で来ている。総勢で七名である。みんなにチェン・ステイの絶妙の曲線を自慢する。みんなは

「なるほど、なるほど」といいつつ、いろんな意見がでる。長尾さんは

「地味派手やな」

フレームなどの色はほとんどがグレーと黒であるが、サドルの表面が黒をベースに白と赤の線でデザインされており、裏側が全面柿色となつているのと、チェーン・ステイのモンロー曲線を指しているのだと思う。

いざ出発。長い上り坂にさしかかるが、久しぶりの割りには思ったほどしんどくない。やはり〈OPERA〉だ。みんなに遅れず付いて行ける。

途中一台が豊能の余野というところでパンク。ちようど、電器屋さんの店の前の歩道に座り込んで修理していると、店の奥さんが出てきて



空冷二気筒を回す。“OPERA”が走る

「コーヒーでもどうですか」

といってくれる。その息子さんも自転車で北海道を旅行した時、地元の人に親切にしてもらったとのこと。だから、その恩返しに自転車の人には親切にしたい。冷えた身体にうれしい限りだ。

それから妙見口への今までで一番きつい激坂をなんとか降りずにクリアー。そして、いつものごほうびの長い下り。能勢を通り、亀岡に向かう。クルマも少なく、快適だ。湯の花温泉にさしかかるところで、今度はもう一人がパンク。パンク修理も手馴れたものだ。あつという間に修理してしまう。本当は、いちいち、パンクの穴をふさぐより、予備のチューブを持参して、パンクしたチューブを取り替えてしまうほうが早いそう。直ったころはすでに正午を回っており、腹の虫が超不機嫌状態。ようやく一小时前に亀岡駅前に到着。いつもの食堂に駆け込んで昼ご飯。お腹がすいた時のご飯、ただの鍋焼きうどん定食なのだが、もう最高のごちそうだ。世の中にこんな旨いものがあつたのか……。食べ終わってみんなの満ち足りた顔、あー、しあわせという顔をしている。

それから、また、北摂の山を上り、帰つたのだが、出発点まであと一〇分というところ

で今度は僕がパンク。

「ほんま、二度あることは三度あるなあ、しかも新車二台ともやで」

と、みんなに冷やかされる。

どうも道路の舗装工事で路面をギザギザにしたところを通った時にやつたらしい。ただ、ピン・ホールのパンクのように、空気を入れるとしばらく走れるので二度空気を入れ、なんとか出発地点に到着。僕は新しいチューブを持っていたので、穴ふさぎをせず、みんなに教えてもらいながらチューブを交換した。タイヤが意外と硬く、リムからはずすのにてこずったが、なんとかできた。少し、暗くなり始めた五時、家に帰った。手術後の復帰第一戦は、愛車の我が恋人〈OPERA〉で思った以上に快適で楽であった。

輪行ツアー、ブツちぎり

実は最初のバイクを買った翌年、九九年の夏、何年間か前から行われているという淡路

島など船や電車などで自転車を運び、遠征するツアーに参加した。ツアーのメンバーは友人の五味君を始め、職場の割と若い一〇人余りである。毎年夏に企画されており、九九年以来ずーっと参加しているが、このツアーでブツちぎられた時の悔しさとブツちぎった時の快感がどれほどのものか……。

◆『しまなみ海道』を行く

輪行ツアーの最初のコースは、尾道から新しくできた『しまなみ海道』を通って瀬戸内海を横断し、四国の松山までの約一五〇kmを二日で走るものである。

新大阪駅に八時に集合。新幹線で新尾道へ。駅前でみんな自転車を組み立て、コンビニで水を買って出発。

『しまなみ海道』は、瀬戸内海にかかる橋のうち、唯一自転車でも渡れる人間にやさしい橋だ。そしてクルマは殆んど水平のまま四国まで行くが、自転車はそうではない。下を大型船が通れるよう橋はかなり高いところに架けられているし、島に渡れば一般道を通らな

ければならないので、橋を渡る前は海上より五〇六〇m上り、島に着くとまた、五〇〇六〇m下らないといけないのだ。そこがまた人間にやさしいのである。皮肉でもなんでもない。クルマに乗る人は身体を鍛えることができないし、気持ちのいい潮風を浴びることもできない。だけどバイクの人はハアー、ハアーいつて坂道を上り、身体を鍛えた上で、橋を渡る時は、涼しくて気持ちのいい潮風をいっぱい浴びることができるのである。四国に渡るのに瀬戸内海に三本も橋があるか、どうかは別として、『しまなみ海道』は、ナマクラ人間と元氣ハツラツ人間の両方を産む。この差は大きい。

結局『しまなみ海道』は六つの大きな島と七つの橋を渡ることになる。一日目は来島海峡に面した六つ目の島、大島の民宿に泊まる。美味しい魚を食べ、大量の液体燃料を補給したのはいうまでもない。ホント、いつものことながら、一生懸命バイクをこいだ後のごはんの旨いこと。

次の日、激流の来島海峡を渡り、今治へ。松山までの六五km、途中、みんなからはぐれてしまい、一時間ほどウロウロしたが、無事松山到着。道後温泉で汗を流し、松山港から呉へフェリーで渡り、呉線で広島、広島から新幹線、最終の「のぞみ」で新大阪とあわた



『しまなみ海道』、『能登半島』輪行ツアー。
ぶっちぎられたり、ぶっちぎったり……

だしい帰路であつたが、一五〇kmを完走したという達成感は充分であつた。

このツアーは『しまなみ海道』こそアップ・ダウンがあつたが、上りは短く、少しがんばればよかった。また、『しまなみ海道』以外は割と平坦で、メンバーでは最年長であつたが、そこそこみんなに付いていけた。だから、このツアーでは「悔しさ」と「快感」はイーブン。

◆丹後半島に行く

翌年、二〇〇〇年のこのツアーは、丹後半島一周、一七〇kmコースであつた。舞鶴から天橋立を経由して、豊岡までである。このコースは、激坂とはいわないまでも相当きつい坂が長い。

新大阪に集合し、新幹線で京都へ、京都から山陰線で西舞鶴着。一日目は、船宿で有名な伊根町までで、地図を見ても平坦のようだ。宮津までは海からの向かい風で、なかなか

進まなかったが、天橋立を過ぎると伊根町まではスイスイだった。ただ、民宿は山の向こう側にあり、最後、強烈な坂であったが、目前に風呂とごちそうが待っていると思うと歯を食いしばって上りきった。そして、飛びつきりの海の幸、満載のごちそうといつもの液体飲料にありついたのである。ちなみに、いつもこのツアーを企画してくれるメンバーの一人は海の幸が好物のようで、おいしい魚介類にありつける。本人は痩せていて、体脂肪率が一桁代というのになんでやると不思議であるが、コスト・パフォーマンス抜群のいい民宿を捜してくれる。

翌日も真夏の太陽がジリジリと照りつける暑い日であった。朝八時に出発。二日目は打って変わってアップ・ダウンの連続である。しかも、前述のように坂が長い。三〇〜四〇分、上りっぱなしなのだ。それから二年近く経った今でこそ、このくらいの坂はなんともないが、当時はバイクと身体の性能の問題から、死にそうなほどしんどかった。何回降りて押したのか……。若いメンバーは、はるかに早く峠の頂上に到達。

「悔しい……」と思うものの、どうしようもない。ただ、救いは、僕が降りると

「あー、しんど」といいながら、待ってましたとばかりに栗本君も必ず降りてくれることだ。

そして峠の頂上に到着。先に着いた連中は押して上がってきたのを「ふんっ」という感じで見ており、優越感に浸っているように見えたのは気のせいかな。水にありつき、ほっとするのも束の間、

「さあー、行きましょか」

遅れる者には休憩時間もないのか、再び強く悔しいと思う。

前日の天橋立で海水浴をしたが、この日も途中寄り道をして海水浴をしに行った。僕はホント、バテバテだったので、泳ぐ気にもなれず、浜茶屋でかき氷を食べ、昼寝をした。この休憩でだいぶ体力を回復したが、それでもそこから豊岡への最後の長い上りでは、相変わらず屈辱を味わったのである。だけど、ずーっと通していえることは、上りは弱い、下りは強いということだ。まあ、下りではたいい一番先に下りている。

四時過ぎ、ようやく豊岡駅に到着。一七〇kmを走り、気持ちは充実していたが、上りの悔しさはフツフツと湧いてくるのを止めることはできなかった。それから、新大阪駅では、「くそっ、いまにみてる」

と、眠たい目をこすりながら、内心つぶやきながら降りたのであった。

◆ 能登半島を行く

三回目は、能登半島半周コースである。能登半島は途中で鶴首のように折れ曲がっているが、その折れ曲がり点の内側に穴水という小さな町がある。そこから北に向かい輪島を通り、半島の先端近くの町、珠洲で一泊、再度、穴水、能登島経由で和倉温泉までの一五〇kmである。この時は、すでに〈OPERA〉は、愛車となっていた。

今回は、夜行列車で金沢まで行き、金沢から七尾線で穴水まで行った。金沢には早朝の四時に着いたのでほとんどの人が寝不足であったが、僕は三時間は熟睡したので、体調はバッチリである上に、愛車〈OPERA〉であるし、北摂の坂で鍛えた足だ。バイクもエンジンも去年までとは段違いである。上りでも負けるわけではない。

穴水の町を過ぎるといきなり輪島への峠越え。緩やかだが、長い上りが続く。足が軽い。いつの間にか先頭に立っている。

「去年までの敵討ちだ、ふっふっふっふっふ」

と内心、いやらしくほくそえむ。

峠の頂上で待つ快樂。みんなが疲れた顔で上ってくるのを見る快樂。「きついな」といつつ、余裕を持っている快樂。そう、バイクは快樂だ、と今年はつくづく思う。

そして、下り。元々得意だけに圧倒的な速さである。ずーと、時速五〇km以上をキープ。ついにブツちぎり。一人MTBの若いメンバーがなんとか付いてきたが、

「まるでクルマですね」と、目を白黒させている。

それから輪島の朝市を見て廻ったり、たくさんの棚田がある千枚田などで休憩しながら、真つ青な空の下、真つ青な海を見ながら、海岸沿いのアップ・ダウンを繰り返す道を進む。気持ちがいい。途中、今まで経験した中で一番強烈な坂があったが、その頃覚えた引き脚走法でクリアー。引き脚走法というのは、ペダルが一番下に来た時に足でペダルを引つ張り上げるのだ。通常、自転車を漕ぐという時はペダルを踏み込むことを指しているが、ペダルと靴がビンディングで固定されていると引き脚走法が可能となる。この走法では、踏み込む時と違う筋肉を使うので、疲労が全然違うということを長尾さんから聞いていた。踏み込む時は太腿筋で、引く時はふくらはぎの筋肉を使う。だから、同じスピード

であれば、踏み脚だけの時に比べ、太腿筋の疲労度は半分程度となるのである。この引き脚走法は、最初の間はかなり意識しないとできないが、慣れてくると自然にできるようになるし、上り坂は本当に楽になる。

そうこうして余裕の一日目は終了。待望の風呂とご馳走が待つ珠洲の民宿へ。夜、海岸に出るとちょうど珠洲のある地区の夏祭りで、海の方こうに花火も見え、昼間のジリジリと照りつける太陽とともに夏を満喫した。

翌朝も快晴。民宿の人にお礼をいって、出発。二日目も、そうきつくないが長いアップ・ダウンが多いコースだ。強烈な日差しと疲労で段々隊列が長くなってくる。二日目も峠の頂上で、それだけ長くみんなを待つ快楽を味わいながら、最後、和倉温泉の共同浴場で終わった。帰りの電車は和倉温泉から大阪まで直通の特急だったので、電車内での宴会は最高に盛り上がり、新大阪駅に降りたのである。

もちろん、

「ふん、どうや、ブッチぎったたやろ」

という、いやらしい含み笑いが自然に出てきた。

MTB 美人のヤンキー娘〈Klein〉を買う

通勤用兼街乗り用にMTBが欲しくなった。MTBは、本来、山の中を駆け巡るためにアメリカでつくられたバイクであるが、ロードはちよつと構えて乗るのに対し、MTBは気軽に乗れるような気がしていたのである。それで三年半ほど乗ったクロス風バイクも飽きてきたので、MTBを買おうと探し始めた。長尾さんに聞くと、フレームはやっぱMTBの元祖アメリカ産に限るのではないかとということ。カタログの本でいろいろ研究し出したが、フレームは大概アルミで、気軽に乗るのだからロードのように二〇〜三〇万円もかけることはないだろう、せいぜい一〇万円台か。サスペンションもフロント・フォークだけでいい、リア・サスまでいらない。というような条件で絞って、あとはパツと見て、直感で気に入ったものであればいい。

本当に欲しいものを探している時は幸せである。カタログの本を隅から隅まで、繰り返し、繰り返し眺めた。

昨年亡くなられたが、屋久島に長く住んでおられた、詩人であり、哲学者であり、宗教者であり、エコロジストである山尾三省さんという方がおられる。その著書を何冊か読んだが、いままでで最も尊敬できる人物の一人であり、その本も最も衝撃を受けたといっているのだが、その中に「親和力」という言葉が出てくる。古くはギリシャの哲学者のプラトンやアリストテレス、ドイツの作家ゲーテなども使っている言葉らしいが、理由も何もなく、引き付けあう力というのが、この世にあるということである。典型は人間の男と女であるが、例えば星なんかも「あなたは私の星か」と呼びかければ、向こうから自分に呼びかけてくる星があるというのである。

いま思えば〈DERA〉もそうであったが、今回のMTBも『親和力』としかいいようのない出会いであった。カタログの本を眺め何日目であった。一台のMTBがフツと浮かび上がってきたのである。その名は〈Klein Adoroit Race〉。

「あなたは私のMTBか」

と問いかけると、写真の〈Klein Adorait Race〉は

「そうだよ」

と、やさしく答えが返ってきた。「親和力」は理由もなくといったが、そういう点では本当はちよつと違うかもしれない。〈Klein Adorait Race〉に最初はフツと引き付けられたと思ったのだが、実はその色に引き付けられたのだ。でもぼくにとっては、それが「親和力」なのである。

通常のMTBのフレームの形はどれをとつても大差はない。ロードのトップ・チューブは殆んど水平なのに対し、MTBはサドル側に下がっているスローピングと呼ばれるものが多い。〈Klein Adorait Race〉そうだ。しかしフレームの色は他のMTBと全く違う。ダントツ、突出、群を抜きなどの全ての優れたということばを与えてもあまりあるきれいさ、美しさ、優雅さなのだ。〈Klein〉社のバイク、全てきれいで、美しく、優雅なのだ。

それで〈OPERA〉の時と同様、輸入元の会社に〈Klein〉のカタログを請求した。送られ

てきたカタログの精巧な写真を見て、一段と惚れた。塗装の仕方が他のものと全然違うのだろう。職人さんが一生懸命塗ったという気がする。事実手塗りであると書いてあった。ぶきつちよそうなごつい手のアメリカのおっさんが作業しているのを想像して思わずプツとしたが、アメリカの意外な側面かもしれないと思った。

塗装の色は単色で塗られたものもあるが、ぼくに親和力を感じさせた〈Adoroit Race〉なんか、フレーム一本、例えばトップ・チューブの上から下に段々に色が変化していくように塗られている。青色から途中赤っぽいい色になって、最後紫色に段々変化しているのがある。グラジュエーションとなっていて、見事な芸術品という他ない。その色の名前はプラム・クレージーと呼んでいる。

しかし〈Adoroit Race〉は〈Klein〉のMTBのなかで一番の高級車でフレームだけで二〇万円とちょっと高すぎる。その次のランクの〈Attitude Race〉はフレームが十三万円とまあ予算の範囲内で、特注カラーがある。色のオーダーができるのだ。一四種類くらいの中から選択できるようになっている。ただし、色で特注カラーの値段が違い、三〜五万円の幅がある。それだけ手間が違うのだろう。〈Adoroit Race〉の完成車の色、プラ

ム・クレージィーは四万円。確かにいい色だが、他にもいいのがあつて目移りしてしかたがない。この選択はむづかしい。むづかしいが楽しい悩みだ。こんな悩みだったらいくらあつてもいい。

ということで一週間、楽しく悩みつづけた。その結果、プラム・クレージィーと、それとよく似ているがピンクと紫色のグラデーションとなつているホリズン・リニアール・フェードと呼んでいる二つに絞り込んだ。どちらも特注カラー代は四万円。フレーム代と合せて一七万円、そういうのも買える代物ではないので、楽しくでなく真剣に悩んだ。

その間、〈Klein Attitude Race〉を安く買えるところがないか、探した。何店も聞いたが、扱つておらず、どうも販売店は限定されてるようだ。そこで塔一さんに相談をした。棟一さんは大阪市内やその周辺市のロードやMTBを扱っている自転車屋を全て知っているのではないかと思うほど、自転車屋には詳しい。会社の経営者であるが、夜が仕事の彼は、昼間の空いている時間は、ずーっと自転車屋に入り浸っているのではないかと思われるほどだ。彼はぼくと同い年で、バイクを始めたのもほぼ同じくらいのように、今ではバ

イクⅡ命という感じなのだ。それ以外の趣味はどうやらないらしい。ぼくが多趣味なのを聞いて

「中西さん、死に急いどんのとちゃうか」

といわれたことがある。そう深い意味はないようであるが、もし、一人の人間の命の量Ⅱ時間×生活の中味（質）で定義でき、それが神様からみて、どの人間も同じであるとしたら、確かに塔一さんがいっていることは当たっているかもしれない。それほど、やりたいたることが一杯あり、事実その多くのことをやっているからだ。（そやけど、まだまだやりたりんなあというのが実感。）

話は戻って、塔一さんは、いつもどおり

「わかった、まかしとき」

塔一さんになにか頼みごとをして断られたとか、嫌な顔をされたことがない。いつも気持ち良く引き受けてくれるからうれしい。

こつちも色を決めないとき……。本当は実物を見て決めたいけれどなあ……。色の道はむ

つかしい。色なんて、まさにそれぞれの感覚なんだから、あれこれ理屈なんか考えず、あせらず向こうからの「親和力」を待つことだ。

じつとカタログを眺めていると、気持ちのなかでは三分の二はホリズン・リニアー・フエードに傾いてきている。

そうしているうちに、塔一さんから

「一五%引きで売ってくれる店、あつたで」

と連絡。色を決めた。やはり、ホリズン・リニアー・フエードにする。特注カラーであることもTさんに伝えた。約二ヶ月で届くだろうとのこと。五月の初めだった。

きつちり七月の初めに入荷した。早速、塔一さんのクルマで自転車屋へ。フレームはダンボール箱に入っていた。まだ見ぬ恋人を早く見たい。〈OPERA〉のときのように胸がはずむ。店員さんが出てくるが、傷がつかないように厳重に包装がされていて、なかなか出てこない。ようやく現れた。

とにかく色が滅茶苦茶きれい。カタログの写真では味わえない思っていた以上のきれい

さ、美しさ、優雅さである。トップ・チューブは、カタログで見たように、上半分が濃いピンクで、下半分が紫色なのだが、ちょうど真ん中でピンクから紫にフェードしているのだが、実物は光沢といい、色の微妙な変化といい、絶妙なのだ。ホリズン・リニア・フェードとネーミングされているのは、水平に直線的に色がフェードしているからなのだろうか。塔一さんも店員の橋坂君も

「なんや、これ。すごいなあ」

この店員の橋坂さん、超がつくバイク・クレイジーで、しかも心やさしい好青年である。この〈Klein Attitude Race〉も、実は橋坂君の個人的な購入として安くしてもらっているようなのだ。とにかくフレームを受け取り、次はハンドル、サドル、フォークなどその他のパーツを橋坂君には申し訳ないけれど、圧倒的に安いウエムラ・パーツへ。ブレーキ、ギアーなどのパーツは塔一さんの見立てでシマノの一番グレードの高いXTRとなった。他の人は次のXTで十分といっており、自分でもそれでいいと思っていたが、あまりにもきれいなフレームを見て、このフレームに合うのはやはりXTRだとその時は思いこんでしまったのである。結局ホイールなんかも〈OPERA〉のそれより高いものとなって、トー

タルが、な、な、なんと四五万円。買値は〈OPERA〉より高くなってしまい、通勤、街乗り用のバイクどころでなくなってしまったのである。組み立ては、塔一さんの友人の方にお願ひし、五日後には出来上がった。フレームが収められた箱の中には書類が同封されており、アメリカで塗装を担当した人のサインがあり、特注カラーを注文してもらったことに對するお礼が述べられていた。アメリカにしては丁寧である。

床の間自転車という言葉がある。あまりにも大事にし過ぎて、実際には乗らず、床の間に飾っておく、バイカーにとって邪道な自転車を指すのだが、この〈Klein Attitude Race〉、まさに床の間バイクなのだ。今でも三台のバイクのうち、圧倒的に乗っていないのが、この〈Attitude Race〉で、サイクル・コンピューターを付けていないので正確にはわからないが、一年経った現在、多分せいぜい三〇〇kmといったところ。好きなバイクだが、困ったものだ。それで、〈Attitude Race〉が出来上がった一週間後、前述の〈Fausto COPPI〉を塔一さんから買う嵌めになったのである。それこそ塔一さんにはめられた（塔一さん、冗談ですよ）？

これで今持っている四台のバイクが勢揃ひし、部屋の中は三台のバイクがふんどりか

えっている。しかし、ぼくもようやる、たった、半年で合計一〇〇万円のバイクの買い物。三台とも、それぞれ個性がある。

《OPERA》は貴婦人であるが、走り出すと優雅さをかなぐり捨てて、獰猛になる。

《Attitude Race》はヤンキー娘であるが、しとやかな美人のお嬢さんといったところ。

《Fausto COPPI》はイタリアのじゃじゃ馬娘で、少々荒っぽく乗っても大丈夫である。

今、狭い部屋でこの三台の娘達に囲まれて幸せを噛み締めている。

里山のお気に入りスポット

話は戻って、《OPERA》での北摂復帰第一戦後、ほとんど毎週といっていいくらい、週末には北千里の公園の駐車場に集合し、北摂の山を駆け巡った。ダンプ街道といわれる道以外の道はほとんど走破したといっている。大阪側の箕面、茨木、高槻、豊能、能勢、京都

側の亀岡の主だった道である。

これらの地域は、いわゆる里山と呼ばれるところで、標高が五〇〇mくらいまでのなかなか山の中で、古くからの民家や棚田などが散在している。その民家は、今は黒い金属で覆われているが、昔は明らかに茅葺きであつたろうと思われる。ぼくの親父の実家がそうであつたように、屋根が大きく覆い被さり、屋根の一番上には飾りの棟木が取り付けられており、妻側には家紋がしるされている。そして、母屋が大きい上に、倉や離れなどいくつかの棟で構成され、それらが塀で囲われている屋敷となつているものが多い。

また、山と山の間の谷沿いには、棚田がずーっと続いている。棚田は水はけがよく、この棚田でとれた米はおいしいそうだ。事実、何回か買ったがうまい。それになによりクルマが少なく、しつとりとした落ち着いた静かな山里である。こういった風景が好きで、スケッチをするためだけでバイクで出かけることもある。

このような地域の中で、いつ走っても大好きな道、印象的な道などについて書き記したい。

◆ 清坂峠

通常、北千里の公園に集合すると、出発のコースは大きくは二つに分かれる。一つは茨木の里山にある、隠れキリシタンの里「忍頂寺」を目指して上るのと、箕面の奥にある「勝尾寺」を目指して上がるものである。大体三対一で忍頂寺コースが多い。忍頂寺までは出発点から約一二km、そのうち後半の六kmが連続した上りである。最初の頃は延々と上りでヒーハーいつていたが、今は少しがんばれば上れる。

清坂峠は忍頂寺から一旦下り、二kmばかり行つたところの峠で、峠の途中が大阪と京都の府県境界となっている。銀輪団のやぎひげさんが帰りに、「最後の登りやで」と言つてくれた峠だ。この峠、道幅が狭く、くねくねと曲がつており、舗装も良くないのだが、いつ通つても好きな峠である。道幅が狭く、くねくねと曲がつており、舗装も良くないということは、昔のままの峠なのだ。昔のままの道を少し広げ、アスファルトを乗せただけの峠なのだ。峠の前後は道幅も広く、まっすぐが多く走りやすいのだが、気持ちの良さはま



清坂峠。木漏れ日が地面をおおう

た別で、ぼくは清坂のくねくね道が大好きである。こんなことからクルマ社会の価値観との違いが感じられる。

峠は木立の中にあり、天気の良い日には、路面に木漏れ日が一面に散らばっており、春から夏にかけてうぐいすの鳴き声と、路面を擦るタイヤの音以外何も聞こえない、静かな峠である。気持ちがいいのは木漏れ日と静かさなのだ。

この峠は大阪側から京都側に下っており、亀岡に向かう行きしは結構スピードが出る。それで調子よく走っているある日、ついにくねくねカーブを曲がりきれず、斜面に突入してしまった。幸い、あまりスピードが出てなかったので、こけたが擦り傷ですんだ。でも、いつ走っても気持ちのいいことには変わりはない。

◆ 堀越峠の激坂

この坂は、能勢の倉垣から堀越峠を越え、亀岡の犬甘野に向かうわずか1km程度の坂であるが、その勾配がとてつもなくきついのだ。そして、この坂にとっかかるのは帰りで脚

北摂の主なルート
(□はお気に入りスポット)



もパンパンになった頃なので余計強烈である。今まで五回挑戦して、結果は二勝三敗。三連敗した後、二連勝している。

最初からかなりの勾配で、しかもこの坂の意地の悪いのは段々きつくなるのだ。もちろん、前のギアも後ろのギアも一番軽くしているのだが、最初から余裕など全くなく、自前のエンジン、つまり己の脚の性能そのものが試される。

一番最初に挑戦したときは、まあ半分くらいまでがんばったが、とにかく心臓はパクパク状態で、心拍数一七〇といったところ。メーターの時は四kmちょい。超スローであるが、まっすぐには上れないのでジグザグに進む。酸欠で頭がクラクラしてくる。気持ちのなかでは「もう無理するな」というのと、「ちよつともいい、がんばれ」というのが交錯する。気持ちはそれでも脚は乳酸で一杯。「もう、だめ」、矢尽き、刀折れ、ついに脚が着いてしまう。こんな坂、登れるわけじゃないやん、というのが一回目の印象。一回目は昔のクロス風バイクであった。

二回目は《OPERA》になってからだだったが、三分の二でダウン。《OPERA》に乗り出してから、結構気をはいていたし、他のメンバーからも、なかなかやるなあと思われたした時

であったから、それだけ余計屈辱感が強かった。この《OPERA》でもあかんかったのか、エンジンの性能はまだまだなんやなあと。そやけど、塔一さんも最初二連敗やったというてるのが慰めである。

三回目、一〇分の内九でダウン。ゴールは目の前、あと一回、コーナーを曲がれば頂上だった。一〇〇mほど押して上がる。先に着いているみんなから

「もうちよつとやったのに」

「また、あきまへんでしたなあ」

「三連敗でんな」

同情とも嘲笑ともとれる言葉がかけられる。この時は、栗本君も同行しており、栗本君がもっと遅れて到着したのが、せめてもの慰めであった。

四回目は、それからしばらくした昨年（二〇〇二年）の八月の半ばだった。実はこの八月の最後の日曜日は、日本最大の山岳ヒル・クライム・レース、「全日本マウンテンサイクリング in 乗鞍」に出るため、自前のエンジン、脚を鍛えるときともに、バイクも塔一さんのアドバイスでフロントのチェーンリングを交換し、歯の数を五二×三十九を五〇×三

十八にしたのである。だから、今までとは違うぞという気持ちであった。が、あのしんどさを思い出すと大きく不安感がつる。自分を信じて一生懸命漕ぐしかない。途中、やはり「もう、あかん」と「もう、ちよつと」の両方の気持ちが交錯する。あえぎ、あえぎ上つていくと三回目のダウン地点を通過。まだ、もっているが、極限状態だ。見えた、頂上だ。しかも、同時スタートの塔一さんより先だ。そして、ついにこのにつくき激坂を征服したのである。本当に心から

「やった、やった。ついにやった」

と、何度も叫んでいた。最近にない「やった」感があった。うれしかった。

しばらくして、塔一さんの姿が見えてきた。思わず、まだ着いていない塔一さんに「塔一さん、やりましたで。とうとう、上った」

と、声をかけた。塔一さんも今にも止まりそうなスピードで漕いでいる。到着。

「そうでつかいなあ、そうでつか。やりましたなあ」

と祝福してくれる。もうこの坂もぼくにとつては敵ではなくなったのである。まあ、格好の練習場とっていいだろう。事実、五回目も四回目以上に楽に上れたのである。そ

して、現在、二勝三敗なのだ。だが、これからは「勝」の上の数字が増えることはあっても下の「敗」の数字が増えることはないだろう、ということだけは確かである。

四回目は八月半ば、旧盆の頃、この山里ではすでに秋を感じさせることがいくつかあった。バイクに乗っていると季節の移ろいに敏感になる。時速二〇km前後で走っているのに、細かなこともよく見え、よく感じるのだ。

この時、秋を感じたのは、所々何となく空が冷やっとしてるなあと感じたこと、ひまわりの花が少し枯れ始めていること、蟬、トンボの死骸が路上に転がっていること、田んぼの稲穂が色づき始めたこと、まだ少ないけれどコスモスの花が風に揺らいでいることなどである。山里の秋は早い。

◆ 二料川沿いの下り坂

この二料川沿いの道は、高槻の一番北の端の地区、檜田から走ると延々四kmほどの下り

坂である。この坂も清坂峠と同じで、道路の拡幅工事など余りされておらず、舗装はされているが、三〇四mほどの細いくねくね道が続く。しかも二料川は川といっても川幅が狭く、小川といったほうがいい。川沿いなので、清坂峠と違って、心地よいせせらぎの音が聞こえる。

小学生時分であつたが、親戚の家が山奥の谷川の斜面にあり、夏に泊まりに行くと、開けっ放した窓からせせらぎの音が間断なく聞こえてきたのを思い出す。真夜中、ふと目を覚ますとみんなの寝息が聞こえる中、なぜかせせらぎの音が怖いように聞こえた。普段何でもない谷川が、生きているように思えたのかもしれない。しかし、怖いけれど気持ちが良いかったのも確かである。その時の情景は今でもくっきり思い出すことができる。丸一日、めちゃくちや働いて一万円もらうのと、何もくれないけれど、何もせず、山の中でボーッとせせらぎの音を聞くのを選択せよといわれたら、ぼくは間違いなくせせらぎの音を聞きに行くだろう。オカネは大事だし、いらぬわけはないけれど、オカネは楽しく生きるための手段であつて、間違つても稼ぐことが人生の目的ではない。だから同じ一生では、カネ稼ぎはほどほどにして、本当にしたいことをすることが大事だと思うけれど、



二料川沿いの里山の集落。見飽きぬ風景

あなたはどうか？

昔読んだイギリス人のことを書いた井形慶子さんの本に、キャンプサイトに新婚旅行で来ているカップルの朝食がパンとリングだけで、しかも貯金なんてほとんどない、それに比べ、我が日本人は三〇〇〇万円持つていてもまだまだ不安と思っている人が多い、というようなことが書かれていた。社会保障の違いがあり、単純には比較できないが、国民性の違いを示している。不況、不況といって、なくなつたようで、なくなつていない日本人のエコノミック・アニマルの体質を何とかしないとね……。

二料川のせせらぎの音だけでも、ぼくにこんなことを教えてくれるのだ。

◆ ひるめし屋

バイクに乗って走り回っていると、とにかく、腹が減つてしょうがない。だから、走り出す時から今日の昼めしはこの食堂にしようか、絶えず気になるし、楽しみだ。という

のも、ハード・コースだと、昼はたつぷり、例えば豚カツなんか食べたいし、軟弱コースだと、まあ、そばでもいいかとなる。

大抵は走り出してもコースが決まっていなくて、塔一さんは「まあ、適当に……」とかいつて、ハードか軟弱かもわからないことが多い。しかも塔一さんは無類のそば好きで少々ハードでもすぐにそば屋に寄りたがるが、普段そば好きのぼくでもハード・コースだとひるめしたつぷり派なのだ。だからちよつとハードそうだと、そば屋に寄りたがる塔一さんを丸め込んで「そこは、次回」とかいつて、たつぷりのひるめし屋に誘導する。そこは駆け引きでそううまくいかないことも多々あるが、まあ、そこはおとなの世界、適当に譲り合っている。

昼めし屋でしょつちゆう行くのは、結局、三つに絞られる。

一つ目は堀越峠の激坂から東に一五分くらいのJ Aの婦人部だとかがやっているそば屋さん兼野菜売り場である。北摂の山の中には農家の野菜直売りの店がかなりあり、食べ物に目のない栗本君なんか「しいたけ、うまそうだな。たけのこがええんとかやいます。

菜の花が……」と、殆ど、買い出し部隊となつてることが多い。買い過ぎでウエスト・ポーチに入りきらず、無理やり服のポケットに詰め込んでいることもままある。

それはさておいて、このそば屋さん、店の中は二人ほどの席しかなく、いつも四人ほどの女の人が働いている、素人の匂いがぶんぶんの店である。塔一さんのお気に入りの店だ。この店、食べるものはそばと草もちしかない。そばは冷たいざるか、温かい何種類かのそばだ。そばの味はおなががすいているので、なにを食ってもうまいのだが、それを差し引くとまあ、まあというところ。ぼくはたいがい山芋、とろろそばの大盛りと決めているが、正直いつて物足りない。まあ、それを補ってくれるのが、冗談九九%のおばちゃん達との会話である。

二つ目は亀岡市内でご夫婦でやっているトンカツ屋さんである。この店のトンカツ、エビフライなどカラッと揚がつており、ソースも絶品で、カツ類では確実にベスト・スリーに入る味だ。たつぷりのキャベツとともに、いつもおいしくいただいている。

「おいしいから大阪まで出前してや」と、美人の奥さんや気持ちのいいご主人に、冗談ば

かり言っている。

三つ目は食い物に目のない栗本君が最初に発見した地鶏の料理屋さんである。ちょうど、北摂の山々の最初の上りのてっぺん、標高三五〇mの千提寺にある。料理屋といっても、建物はあまり立派とはいえないが、気に入っているのは地鶏そのものが美味しいのと、その美人のおかみさんのサービスが抜群なことである。

通常、日替わり定食（地鶏入りのうどんと、コロッケや野菜の焼き物とごはんというパターンが多い）を注文し、後は地鶏の串焼きとか、刺身を追加するのであるが、バイカーがお腹が空いていることをよく知っているおかみさんが、他のお客さんより二品ほどいつもおまけをしてくれるのである。冬には客が勝手に取る一つ何十円かのおでんなんか、いくら食べてもいいといってくれる。客がなく、暇な時はいろいろおしゃべりにも花が咲く。子供のことだの、季節の話だの、ある時には生き方のことだの、話のネタは尽きない。家で取れた野菜や、きれいな観賞用の木の実など、よくおみやげもいただくようにまでなった。帰る時には、客が多くて忙しい時でも、「おおきに、気をつけて」と、見送りま



いつものお昼ご飯。おいしい地鶏とやさしいおとうさん、おかあさん

でしてくれるのである。この店が気に入っているのは確かにシコシコした地鶏は旨いが、後八〇％はおかみさんのサービスといつてよい。

この三つがよく行く昼めしの食堂であるが、この他にも気持ちのいい昼めしは多数ある。

五月の始め、ほんと天気がよくて五月晴れの走るのもってこいの日和であった。こういう日は日当りは結構紫外線も感じ暑い、木影なんかを走るとそのように涼しい。栗本君や塔一さんなど数人で走った。この日は栗本君から「できるだけ軟弱コースを」という希望が出ており、ぼくがコース設定の責任者となった。栗本君はとにかく激坂恐怖症であるからそれを考えながらコースを設定した。余り走つてない一―時過ぎには早くも栗本君から「ハラ減った」コールが起き始め、ふと思いついたのが、亀岡の市街地のすぐ横の保津川べりで、弁当を食するのはどうかということであった。この提案、すぐにみんなに受け容れられ、実行となった。

激坂が少ないよう、いつものコースの逆を走り、亀岡市内に到着。駅近くのコンビニで弁当を仕入れ、一〇分ほど走つて保津川の堤防に到着。堤防の上の道路をちよつと行くと

弁当が気持ちよく食べられそうで、景色もいいところに出て、衆議一決ここで食べようとなった。保津川の堤防敷で、目の前を昨日の雨で少し濁った保津川が流れているところだ。全員、一斉に弁当に突進したのであった。買った弁当はいろいろ。大食漢の栗本君はうなぎ弁当だし、小食のやぎひげさんなんか小さな弁当だ。ぼくは鮭弁当。みんな適当に走った後だし、春の日差しを浴びながら本当に旨そうに食べている。こういう昼めしつて、数百円程度でリッチな気がする。山登りで、なんでもないかつおぶしに海苔を巻いたおにぎりをほうばって、これぞ最高と思うのと同じだ。テレビやいろんな本でグルメ特集をしており、ぼく自身食いしん坊なのは確かなのだが、そんなグルメなレストランの料理とバイクで走った後の鮭弁当やおにぎり比べて、どっちがおいしいのかと聞かれたら、すかさず鮭弁当とおにぎりと答えるに決まってる。今の時代に必要なのは、なにもむつかしいことではなく、素直に鮭弁当とおにぎりといえる心なんだと思う。つまり、自分の欲望をコントロールし、その時に必要な分だけのエネルギーや栄養素をおいしく食べられるかどうかだ。ただ、素直にいえるのは、もちろんバイクで走ったからなのだが……。

他の昼めしとしては、バーナー持参の栗本君との焼肉である。走るのには全く不向きだが、「食べた」と実感できるのはこれに限る。三月の終わり、久しぶりに、みんなで言い合わせたのは「超軟弱、バーベキュー」コースである。これは走行距離にして四〇kmちょいで、走ってる時間より、バーナーを囲んで焼肉を食べている時間の方が圧倒的に長いコースなのだ。一〇時、淀川堤防集合、途中スーパ―でお買い物して、目的地の摂津峡到着、一一時半。この時は一人を除いてMTBで行ったのだが、ちよつと乗るのにはきびしいコースだったので、全員バイクを途中に止め、荷物を背負って摂津峡を歩き（といつても二〇〇mほどののだが）一二時前には川のほとりで早くもスタンバイとなった。それから延々三時近くまで焼肉パーティーとなった。栗本君の久しぶりの「たまりまへんなー」が、聞けたのは当然である。

お気に入りスポットとしていくつか記したが、これ以外にもまだまだ素敵なところがある。数キロメートルの緩い下り坂で、ほとんどクルマが通らないので、とにかく、思いつきり飛ばせるところ、棚田と集落の景観がマッチしたところ、少し遠景の山の形がいいと

ころなどなど数え上げたら切りがないくらいである。

ここ二年の年賀状には、北摂の里山や、旧街道のスケッチを、旧式のプリントゴッコで印刷し、みなさんにお送りしている。

第四章 全日本マウンテンサイクリング in 乗鞍に出場するの巻

最後にこれは是非書き記さねばならない。昨年（二〇〇二年）の八月の最後の日曜日、初めて出場したバイクのヒル・クライム・レースのことである。このヒル・クライム・レース、日本有数というか、多分、高度では日本で一番高いところまで走るのはないかと思う「全日本マウンテンサイクリング in 乗鞍」のことである。乗鞍岳は言わずと知れた岐阜県と長野県の県境の標高三〇二六mの山で、その長野県側の安曇村側で行われる。スタート地点が標高一四〇〇mでゴールが二八〇〇mの標高差一四〇〇m、距離二二kmの本格的な山岳ヒル・クライム・レースである。

情報の持ち込みは塔一さんである。最初に聞いたときは、一瞬「えーっ、なんや、それ」と思った。二八〇〇mというと、通常の登山でも酸素が薄く息が切れる高さだし、二二kmも延々一〇〇%上りというのも躊躇した理由である。だけど日本国中から集まってくる人気の大会だし、終わった後、松本からすぐの白馬にいる息子夫婦と孫（はあ、そうなんです、今年で孫は三歳、ということは三年前におじいちゃんになったのだ）に会いに行けるなあと思い、行くことにした。塔一さんとやはり銀輪団のメンバーのひと三人である。

雑誌なんかで見ると、昨年一番早い人で五六分くらいであった。平均時速二三km、ちよとした平地のスピードである。しかも何年か連続で優勝しているそうだ。すごい人がいるものだ。遅い人は三時間を優に超えている。一度出たことのある同行の方は一時間三〇分くらいだったとのこと。それと前述の知り合いの自転車屋の店員の橋坂君は昨年一時間ジャストくらいでなんと九位だったそう。

ちよつと、この橋坂君の紹介をしておく。正直、数回しかしゃべったことがないし、もの静かな人物なのだが、初対面から気持ちのいいヤツとして非常に印象に残っている。橋坂君はどうやら三〇代半ばの独身で、オンナノコやらには一切興味がなく、ひたすらバイクにのめりこんでいるようだ。その証拠に、そう高いと思えない自転車屋の給料なのに、乗っているバイクの重さは六kgちよいと、メチャクチャお金をかけているし、バイクのことを話してる時のうれしそうな顔がそれを物語っている。それにとってもやさしい気持ちを持っており、こういう人って生まれつきの菩薩さんではないかとふと思う。ぼくがハトとの衝突で入院したときも、塔一さんにお見舞いとして、せんべいを一袋ことづかつてくれた。いろいろお見舞いをいただいたが、この橋坂君にいただいたせんべいが大変美味し

く、たかがせんべいであるが一番印象的だった。それ以来、あまり口にしなかったせんべいであるが、時々食べるようになったくらいである。もちろん、今回橋坂君も別組で来ていた。

前日の土曜日に受付があるので、土曜の早朝に塔一さんのクルマで出発。中央アルプスや南アルプスの山並みを見ながら中央高速を走り、無事三時前に乗鞍高原の受付会場に到着。手続きを済ませ、前輪のハブにゴールしたことを知らせるセンサーも取り付けた。三〇〇台以上のバイクだし、男子、女子また年齢で区分したクラスもあるので、一台ごとのセンサーがいるのだろう。クラスというと年齢に関係なく、一時間二〇分以内に走れる人はチャンピオン・クラスというのがあがあるが、ぼくは五一〜六〇歳のFクラスである。

受付会場ではいろんなチームがあつちこつちにかたまつて、話がはずんでいるようで和やかな雰囲気があるが、テレビの中継車も来ており、全国に名立たるレースという感じとして、緊張感が漂っている。受付会場をあとに宿泊する民宿へ。

民宿の結構広い駐車場にはバイクだらけ。橋坂君の顔も見える。さつそく、軽い足慣らしのつもりで周辺を走る。やはり、高原というか、山岳地帯だ。道路の整備状態は申し分

ないけれど、きついし長い。小一時間走って戻ったが、本番はこんなものではないはず。あしたはどうなることやら、思いやられる。

部屋に入って、昨年九位の橋坂君の話を聞く。

「とにかく、最初、飛ばさんことですわ。去年もスタートしてしばらくはあせらんとこ思っで、どんどん抜かれるけど、まあええか思っで自分のペースを心掛けてたんです。それで半分過ぎくらいから、結構調子があえし、ペースを上げていったんです。そしたら反対にどんどんみんなが落ちてくるんですわ。そしてゴール。サドルを閉めるネジが緩んでサドルが下がってしまっで、ずーっとダンシング（立ちこぎ）状態やったけど……」

ふーん、そうか、とにかく前半あせらずマイペースを保つことが肝要。昨年九位の人がいうのだから間違いはない。そしてぼくは「マイペースはええけど、ずーっとマイペースで脚余してゴールちゆうこともあるな」とも思い、最後は全力を出し尽くし、しかもばてないペースを自分で見つけることがきつと乗鞍攻略作戦の極意なのだろう。

翌朝は七時会場集合に合わせ、五時起床。といつても頭や体が興奮しているのか、四時には目がパッチリ。外はほんのり明るくなってきた。塔一さんも目が覚めているらしく、ふとんの中でござござしている。いよいよその日が来たのだ。

「塔一さん、時間でっせ、起きまひよか」

「わし、ずーっと、起きてんねん」

「……、さよか」

元気のもと、朝飯食って、出すもの出して、時は六時。決戦まで一時間半前、緊張感が高まる。ウオーミング・アップに民宿の周辺を五分ばかり走る。戻って、もう一度、出す。そしてバイクを点検。エアもOK、ブレーキetcも異常なし。とすると、はたまた、もおおしてきて、本日、三回目の出すものを出す。何gか、からだが軽くなったような気がするが、三回もとなると気持ちはそう緊張していないが、からだは勝手に緊張感を高めているのかもしれない。

ということがあって、六時三〇分過ぎに民宿を出発。結構きつい坂を上り十五分くらい上り、スタート地点到着。



乗鞍の朝。遠い、高い……果たして上れるのか

すでにかなりの台数のバイクがクラス別に縦列になつて出発を待っている。幸いばかりのFクラスの列の中間に二台分のスペースがあり、列の先頭から三分の一ほどのところでスタンバイとなつた。

とにかく会場には三〇〇人以上の選手が今か今かと待ち構え、熱気ムンムンである。周りのひとのからだを見ると、いかにもバイカーという筋肉をしてるし、すごそう。ちなみにバイカーの筋肉の特徴は脚がスラーツとしていて、ふくろはぎの筋肉が縦に二つに分かれている。すぐ横が女子のクラスで、ぼくらの真横に長身ですらりとした、まあ年の頃では三〇過ぎの美人の選手が友達としゃべっているが、非常に落ち着いていてレース慣れしてるなあとと思う。レース初体験のぼくらは気持ちの上で押され気味であるが、バイクのグレードではかなり上であることがわかり、気持ちとバイクのグレードで±0といった感じだ。それに塔一さんの知り合いで銀輪団女子部員の方が友達と応援に駆けつけてくれて、写真なんか撮ってもらっているうちに気持ちも段々落ち着いてきた。

七時も過ぎ、会場の正面では安曇村の村長さんのあいさつがあったり、主催者からの注意事項が説明されているが、ほとんど聞いている者はいない。ただ、大型のテレビ画面に

はゴール地点の様子が映し出されており、食い入るように見る。やはり二八〇〇m、寒そうな感じた。

いよいよスタート。まず、最初に一時間二〇分以内に走れるチャンピオン・クラスがスタート地点に向かう。ぼくらのクラスは五二歳以上でチャンピオン・クラスの一分後、つまり七時三十一分にスタートである。女子のロードやMTBと一緒だ。(実はこれが塔一さんが自滅する原因となったのである。)

七時三〇分ジャスト、ピストルの音となり、チャンピオン・クラスがスタート。その前にはテレビカメラを積んだ放送車が出て行く。さすがチャンピオン・クラスだ、一糸乱れぬ隊列で進んで行く。サングラス越しではあるが、緊張した面持ちである。

すぐにぼくらのクラスがスタート地点に移動する。女子も含めると結構な人数で、後方だと一分程度のタイム・ロスがありそうだ。横七、八列の隊列で、塔一さんはぼくのすぐ前にいる。

「塔一さん、ゆっくりでっせ、ゆっくり」

「わかってるって」

スタート十五秒前。スタート時間が近づくに連れ、三〇年余り前の学生時分のテスト直前の時間を思い浮かべ、ちよつと嫌な気分になつたが、不思議と気持ちが落ち着いてくるのがわかる。からだが緊張しているのか、喉が乾く。一口、ボトルの水を含む。

と、同時にスタートの号令。一〇秒ほどして動き始める。三台前の女子がよろけてけそうになる。巻き込まれたら大変だが、幸い立ち直つてくれた。

沿道の人から「がんばれ」と、盛んに声援が飛ぶ。カメラのシャッターが切られる。今思うと、そういう音は覚えているが、他の音が消え、まるでスローモーションで映っている映画を見ているような状況が頭の中に浮かんできてくる。昔見た、どこかの冬のオリンピックの映画にそういう映像があつた。選手が集中力を高めていき、どんどん自分だけの世界に没入していくことを表現したものだ。すると、あの時は余分な緊張がなく程よい集中ができていたのかもしれない。

その頃、塔一さんは視界から消えていた。女子と同一スタートで速い女子についていたような。そして自分のペースを守れず、最後は全く足が残っていなかったような。



全日本マウンテン・サイクリング in 乗鞍。
スタート直後……落ち着け、あせるでない

スタートしてしばらくは緩い上りで集団もばらけず大きなかたまりで進む。沿道にはまだたくさんの人がいて、盛んに声援を送ってくれる。理屈なしにうれしいものだ。スポーツ選手がよくいう「声援がなにより」というコメントがわかる。

しかし、最初の大きなカーブを曲がり、人家が途絶えると沿道の人も殆どいなくなり、まわりで走っている選手のハアー、ハアーという荒い息遣いが聞こえるだけで後は自問自答しかなくなる。後で思えばこれほど実直に自問自答したのは始めてである。今回はバイクのレースであり、そう大したことではないかもしれないが、人間って極限状況に押し込まれると本当に自分に正直になれるものだ。本心が出るといったほうがいいかもしれない。ハードな登山でも同じだ。

自問自答の世界に入ると「ゆっくり、ゆっくり、あせるでない、抜きたい奴は抜け、俺は俺のペースでいく」そういういきかせ続けた。だから自分の心拍数との相談である。山行きのトレーニングで大体どのくらいの心拍数であればあまり疲れないのか、わかってい

る。ぼくの場合一分間に一三〇程度であれば相当持続可能な心拍数である。一三〇であれば喘ぐことはない。

そう思つて、ペダルを漕いでいると、ちよつと前を走つていた塔一さんの姿は見えなくなっているし、あまり鍛えていると思えない選手は抜かすものの、同時スタートの元気のいい女子の選手にちよく、ちよく抜かれるというところだ。上りの勾配はいつも上っている北摂の忍頂寺の上りより二〜三割きついいところ。後で計算すると忍頂寺の上りは二〇〇mの高度差に対し、四kmの距離。それに対し、乗鞍は高度差一四〇〇mで距離が二二kmであるから、高度差の比では七倍、距離の比では五・五倍だから、直感の二〜三割きついい感じとびつたりである。しかし、次第に呼吸が荒くなりだす。

七km地点が第一のチェック・ポイントで紙コップの水を渡してくれるが、呼吸が苦しく、ちゃんと飲み込めない。それでも半分ようやく飲んで残りは捨てた。無理に飲もうとすると気管に水が入ってしまいそうなのだ。

上りの勾配は多少大小はあるが、行けども行けども上り。これまでの長い上りでは茨木

の福井から上音羽までのせいぜい七km程度で、しかも途中一回は必ず休憩するし、勾配もゆるい。比較にならない。未体験のゾーンに來たという感じた。雑誌に載ってたように正味上り一〇〇%だ。

そして圧巻はヘアーピン・カーブのところだ。苦しくて「もう、やめて」というところでそれはやってくる。距離は短く、せいぜい三〇〜四〇mだが、一気にきつくなり、しかも路面がコンクリートで、勾配がきついところによくある斜めの格子の線が付けられておりただでさえ乗りにくいのに、そのコンクリートが所々剥けており、悪くすると引っくり返りそうになる。とにかく、外側の方が路面がよさそうで、外側にハンドルをとろうとするけれど、脚が付いていけない。後で塔一さんもいつてたけれど、ハンドルを切って外側にバイクを持って行くような余裕なんてまるでなく、ヨロヨロと勝手にバイクが進むところにしか行けない。

三つめのヘアーピン・カーブのところでは正直思った。「パンクしてくれ」と。この時は苦しくて、正に弱くてへたりそうになる自分と、いや、だめだ、がんばるんだという自



全長22km、標高差1400m。スタートは暑く、ゴールは寒い

分の攻めぎ合いの自問自答をしている時で、その相克している自分の気持ちと関係がなく、偶発のパンクをすれば、自分にもみんなにもいい訳ができるというもの。その時は本心でそう思った。

バイクに乗って、からだが元気になつて、気持ちも元気になつたと言ってきたが、その皮を剥いて、剥きまくるとずる賢い自分がでてきたのである。だけど、いいんじゃないかと思う。そのずる賢い自分も自分なのだから。このことを発見できたのも大きな収穫だ。とにかくきついけれど、実は三箇所平坦なところ（決して下りではない）があつた。最初のところは三〇mほど、二つめは五〇m、三つめは何と一五〇mも平坦だった。ギアは前も一番軽い三八枚のだし、後ろもずーっと二七枚であつたが、一五〇mの平坦だけは後ろのギアを二番目の二四枚に変えたが、全コース中、ギアを変えたのはこの時だけだった。確か、第二のチェック・ポイントを過ぎ、かなり後半だったと思うが、この時だけは息を付けた。しかし、全体的にもものすごく苦しいように思われるかもしれないが、確かに先ほどのヘアーピン・カーブのようなところは、もうやめてと思うが、その苦しいところを過ぎてしばらくして心拍数や脚の乳酸値も下がってくると、意識的にリラックスを

心掛けているからかもしれないけれど、結構気持ちの余裕もでてくるものだ。だから、テレビの取材のヘリコプターに向かって手を振ったり、周りの景色を楽しんで見ていた。

ぼくのバイクのハンドルには高度計付きの時計を付けている。ちょうど、その高度計が二三〇〇mを超えたところで急に息苦しさで頭がフラッとしたように感じた。いままで何回か三〇〇〇m級の山に登っているが、どうもぼくの体は高度に弱いようなのだ。一番最初に三〇〇〇mを超えたのは実はヨーロッパ・アルプスのユング・フラウ・ヨッホに行く山岳鉄道で行った時である。その時は同行の友人達と酌み交わしたイタリア産のうまいワインが少々入っていたのは事実であるが、三〇〇〇mを超えたあたりで急に頭の中が酸欠状態になりかけて頭がフラッとしたのだ。ちよつと、やばいかなと思っただが、それ以上ひどくもならず次第に高度に慣れてきたような気がしたのだが、それ以降、ある高度に達すると同じような症状が現われる。何mなるのかは、その時の体調によるようだ。つい、この前の南アルプスの甲斐駒が岳に登る時、途中の海拔二〇〇〇mの北沢峠にバスで着いた時にも短い時間であったが、同じ症状が出た。

さて乗鞍では、それこそ心拍数一七〇以上になつてゐる時だ。息苦しさとともに頭の中の酸欠状態が現われ、フラツとしかけた。これはやばい。スピードを緩め、深呼吸をして息を整えた。何人かに抜かれるが、仕方がない。しばらくすると楽になつてきた。その頃、ちょうど、ラスト五kmの標識が見えた。高度差でも後三〇〇mを切つてゐる。

そして、緩い大きなカーブを曲がると、それまで気がつかなかつた下界が見えたのである。そう、海拔二千数百mの下に広がる雲海が。いままで山に登つて何度も雲海を見てきたが、この雲海はちよつとちがう。一時間少し前その下でいた。そして今、その上にいる。雲海が今まで以上にきれいだと思つた。だけど、心臓がパクパクいつてゐる状態ではゆっくり見てゐる場合ではない。

その頃ラスト三kmくらいのところだつたと思う。急に涼しくなつたと思つたら、今度は上を見上げると大雪渓が広がつていた。そこから冷んやりした風が吹き降ろしてきたいのだ。神様がごほうびにくれた天然の涼風である。

ゴールに近くなつて、応援の人が序々に増えてきた。体調は悪くない。ラスト・スパートをかけるときだ。ペダルを漕ぐ脚に懸命の力を入れる。周りのみんなも必死で漕いでい

るが、その彼らを抜き始める。一人、二人と……。自分の懸命の力がそのまま結果として表れてくる。単純明快なスポーツの醍醐味である。

つい先ほどまでの「なんとか、パンクしてくれ」という、気弱な自分ではない。そこには「漕げー漕げー漕いで漕ぎまくれ、力を出し切れ」と叱咤激励する自分とそれに答える強い自分の姿があった。

『あと一km』の標識が見えた。四、五km前に抜かれた女子の選手を抜き返す。「もう少し、がんばれ」という沿道の声援がうれしい。マラソン選手の心境だ。涙が出そうになる。出そうでなく、本当に出た。そして、素直に声援に感動できる気持ちになれることが、また、うれしい。

少し道路が狭くなって、既にゴールをし、下山するために並んでいる選手が見えた。自転車屋の橋坂君の顔も見える。軽く、うなずいて合図をしたが、橋坂君が気づいたかどうか……。

「あと、二〇〇」の声。残っている力全てを出し切りたい。脚だけでなく、腕にも思いつきり力を込め、バイクを引っ張りあげる。脚がもつれかける。四、五人抜いた。道が左に

カーブがした。そこがゴールだった。ゴール盤を駆け抜けた。そして思った。
「きっと、来年も来るぞ」

《エピローグ》

「究極のバイク道」—— 漂浪のバイク雲水をめざして」

ゼッケンNO・二五三六、一般男子F（五一〜六〇歳）の部：第八一位、記録：一時間四五分四〇秒、総合：第一八三九位。乗鞍の成績である。Fの部全体では前から三分の一くらい、総合では真ん中より少し前といったところだ。

乗鞍はぼくにいままでと全く違う世界を教えてくれたような気がする。あれだけしんどい想いをしたのに、ゴールをした瞬間、来年のことを思ってしまう。乗鞍の大会に参加するほとんどの人も同じ想いで走り、「また、来年」と思うから人気があるのだろう。

タイムは目標どおりである。充分満足しているが、この前、橋坂君に会うと

「去年、タイムはどうでした」

「一時間四五分やったわ」

「そしたら、今年は四〇分を切りましょうね」といつていた。

乗鞍は別に競争ではないと思っているが、目標タイムを設定して、それに向けて一生懸命トレーニングすることは大事である。一方、最近、「競争」という言葉が世の中のキーワードになっていくが、このことについて、つとに想い余るものがある。現代用語的には、「競争」という言葉はアメリカが進めるグローバル化の潮流の中で出てきた言葉である。能力を最大限発揮するためお互い切磋琢磨するための「競争」はいいことだと思う。だけど、「競争」は、結果として一握りの勝者と圧倒的多数の敗者を生み出す。敗者に対してはセーフティ・ネットが用意されているというのが本当になのか。用意されておれば、一日八〇人といわれる自殺者をもっと減るのではないかと気がするが、よくよく考えないと。いままでの日本という国もお金や資源や人の気持ちまで思いつきり使って競争し、経済大国となった。従来、モノやオカネを持っているということが《豊かさ》の象徴であったが、反対にそれは、その人の《卑しさ》を象徴するということであれば、誰もアレモコレモと思わなくなるのではないかと考える。しかし、いつになったら《卑しさ》から脱却できるのか……。少なくとも、ぼくは一刻も早く、オカネはそこそこでもいいから、もっと素直で豊かな気持ちを持てたらと願っている。だけど、日本にいる限り

なかなかむつかしいと思う。だから、早い時期に一度、長期に日本という国を離れて暮らしてみたいと願っている。日本では当たり前前の水道や電気、コンビニや自販機がない世界での生活をするために……。

そういうことで行きたいのは海外だけど、いきなりでは、ちと、つらい。だから、日本列島一周で脚慣らしをして、それから海外と考えている。そのためのバイク（こういう旅行用のを《ランドナー》という）を用意して、テントや寝袋、炊事道具なんか一式詰め込んだバッグをバイクの前後、左右にくくりつけ、テント泊まりをしながら行脚をする。バイクを合わせると四〇kg以上の重量となる筈だ。テントで自炊にするとにかく生活費が安い。上高地で会った愛知のおっちゃんのように一日、千円のが可能である。生活費が安いということは、それだけモノを消費せず、環境を大事にしていることである。これはなにも愛知のおっちゃんだけではない、日本人で、バイクに乗って、日本を、アジアを、アラスカを、南米を、アフリカをなどなどバイクでツアーしている人はいっぱいいる。こういう先人に見習って、ぼくもツアーにでかけたい。

行きたい海外は、まずはベトナムからカンボジア、タイ、マレーシア、シンガポールまでの東南アジアの国々。金子光晴の『マレー蘭印紀行』を読んだこともあり、何年か前から、マレー半島縦断がおもしろそうだと思った。それに料理がおいしそうなベトナム、タイとは是非見たいアンコールワットの国のカンボジアを足したコースである。これらの国はNIESといわれ、かつての日本のように経済成長一辺倒の国と思っていたが、いろんな本を読むと人々のやさしい気持ちが残っているようだ。そして最後はインドネシアの神々の住む島、バリ島。もちろん観光地化されていないバリ島の地域に限る。

と思っていたが、たまたま、大阪、中之島の朝日新聞社で開かれていた、世界中を回られたバイカーの、坂本達さんの写真展に行ったら本人がいて、いろいろしゃべっていると、一番いい景色は、彼の本（『やつた。』三起商行 刊）に書かれているように、中国とパキスタンを結ぶ《カラコルム・ハイウェイ》ではないかといっていた。そのこともあるが、元々懂れていた山、《カイラス》（ヒンズー経、ラマ経の聖山）もあるチベットが今の究極の目的地となった。平均の標高四〇〇〇m、ただでさえ高度に弱いぼくにはちよつと難敵である。が、しかし、そこは宇宙の神々と会話のできる聖地と聞く。行ってみたいわけに

はいかない。かなりの肉体とスピリットが必要であるには違いない。日々鍛錬である。

実は次の乗鞍が目前に迫っている。そう、これを書いている今はあの乗鞍からほぼ一年が経った。もっと、練習せんと、思いつつ、本来のサボり性に加え、最近にない忙しい仕事や、梅雨開け後の連日三五℃を超える猛暑にかまげて、さぼりっぱなしなのである。いや、普段のレベルなのだが、あの激坂を思うと、とてもではないが、いまの練習レベルでは練習とえない。

それで外ではなかなか走れないので、下半身を鍛えるのにいいという『ヒンズー・スクワット』をいきなり一〇〇回やったら、見事に大腿筋の筋肉痛。だけど、こんどの乗鞍はやつたる、一時間四〇分を切るのは当たり前、三五分くらいで順位も一五〇〇位以内を目標としよう。去年も来てた七八才のおじちゃんのように、できる限り、長く人生を楽しみたい。そのためにも今、体を鍛えておくのだ。吹田からのわずか一三kmの通勤が大多数の人にとって信じられないことのようなのであるし、今年の三月に走った淡路島一周一五〇km、正味走行六時間も驚きと称賛の言葉をよく耳にするが、ぼくにとって驚きでもなんでも

もない。日々の延長線上にあるだけなのだが、菩薩や如来の境地に達しているのは間違いない乗鞍の七八才のおじいちゃんのようにになりたいのは確かだ。菩薩や如来の境地に達しようとするれば、並々ならない精進、努力が必要である。そう、苦しいけれど同時に実に楽しい精進、努力が……。

最近、山道をバイクで走っていると山の神である蛇（たいがい小さい子蛇である）の轢き殺された死骸がやたらと目につく。何回か、バイクで走っていて道を横切る蛇（蛇だけでなく、とかげやかまきりであつたりもする）を見かけたことがある。一度、思わず轢きそうになったが、すぐにハンドルを切つて回避した。細かいところまで見えるバイクだからこそできるのである。轢き殺した犯人は、クルマであることは日を見るより明らかであるが、クルマの運転手は一〇〇%轢き殺したことを知らない。知らないから、帰つてたその日、急に割れるように頭が痛くなつた原因がわからない。山の神のタタリが原因であることが。クルマってそんなものだ。山の神に対し、そんな不遜な態度しかとれないクルマって、一体、何なのだろう。結局は思いあがつた傲慢な人間そのものではないだろうか。

よくいわれるように、確かに前世紀の二〇世紀は大量の物質に恵まれ、人間が地球の大將であり、地球は人間の快樂、利便、欲求のために何をしてもいいと錯覚した時代であった。正確にいうなら、最初は一部の先進国の更にその一部の欲ボケした人間の錯覚であつたが、徐々に欲ボケ人間が広まっていた。その最大の原因はクルマではないかと思う。クルマが大衆化され、次第に靴と同じような価値観を持つてしまつたが故に。人間、一度味わつた快樂を消してしまうことは中々できない。タバコや酒がいい例である。タバコ人口は世界規模での世論で段々減つてきたようであるが、クルマも同じように世論で減るのだろうか。そうでなければ、神戸の長尾さんがいうようにガソリンが一リットル、千円とか、一万円にならないと減らないのだろうか。

何度か述べたように、二〇世紀は《クルマ的な価値観》の時代、二一世紀以降は《バイク的な価値観》の時代。だから、ぼくにできることは、少々みんなから変わつてるとおもわれようが、バイク通勤を続けることと、どれだけみんなからうとましくおもわれようが、あんまりむつかしいことをいっても効き目がないので、とにかく「ダイエットにはバッチリやでえ」ということを強調して「あんな、満員電車の通勤止めて、バイク通勤に

変へんか」と言い続けるしかないのである。

昨年、ぼくの尊敬する山尾三省さんがガンで亡くなった。その三省さんが著作の中で、世界の平和を願うなら、それはもちろん武器ではなく、最後のひとりが得心するまで祈る、という意味のことを書かれていた。どのくらい時間がとか、ほんとうにできるのかといったことは関係がない。インド哲学にも詳しい三省さんだからマハトマ・ガンジーの非暴力主義につながるのかもしれないが、中々ここまで言えるひとはいらない。宇宙の真理を垣間見なければ出てこない言葉だ。それにしても某ブッシュさんは、と思わざるを得ない。

ここで山尾三省さんの時間について書いた最も好きな詩を紹介したい。

一日暮らし

海に行つて

海の久遠を眺め
お弁当を食べる

少しの貝と少しのノリを採り
薪にする流木を拾い集めて 一日を暮らす

山に行つて

山の静かさにひたり
お弁当を食べる

ツワブキの新芽と 少しのヨモギ
薪にする枯木を拾い集めて 一日を暮らす

一生を暮らす のではない

ただ一日一日

一日一日と 暮らしてゆくのだ

（水書房「日月燈明如來の贈り物 仏教再生のために」より）

実感である。三省さんのように、最後のひとりが得心するまで祈るというように、ここまで思念する力はぼくにはないが、《クルマ的な価値観》から《バイクの価値観》へは、この想いに近いものがある。人類がモノやベンリさ一辺倒の呪縛から解放され、素敵な時間を追い求めるようになれば、どれだけ真の幸せになれるか、という想いがますます募ってくるのだ。自分のところを凝視することは本当に大切なことだ。というより、ところを凝視することが人間としての生きる意味を見出す作業ではないかと思う。

自分のところをジーツと見詰め、凝視していると、要るものと要らないものが見えてくる。要らないものとは二〇世紀は《クルマ的な価値観》であり、仏教で説かれる《欲》である。この要らないものを一枚、一枚捨てていくことこそ人の一生かもしれない。さすれば人の一生って、仏さんを彫るのと同じではないかという気がする。できるだけ捨てられ

た人は、それだけ幸せというか、意味のある人生を送れたということになるのではないかと思うが、あまり捨てられなかった人も少しは捨てたはずだから仏さんには違いない。だから、人間みんな死ぬ時は仏さんになつているのだと思う。荒削りから削りに削つた端正な仏さんまでいろいろな仏さんがいるとおもしろいから、みんながみんな、端正になる必要はないし、人の数だけ仏さんがいてということでは了解される。

だけど、ぼくは要らないものを極限まで捨て去ると真に要るものだけが残るといふ気がする。なので、これからも要らないと思うものをどんどん捨てていきたい。ひよつとして要らないものを捨てけるとなにも残らない、究極は空っぽかもしれない。これは般若心経の真髓である《空》に通じる考えである。

そのためにできるだけ早く、バイクに乗つて、日本中、いや世界中を駆け巡り、いわばバイクによる雲水の生活を送りたいと考えている。《卑しさ》から脱却し、要らないものを捨てるための行脚である。ただ、雲水といつても、きつと生臭雲水で、ぼくの性格もあるけれどハチャ、メチャでおもしろ、おかしくやつていきたい。だけど背筋だけはピシツとしておきたいと思う。

もう一つ付け加えると、普段の人との付き合いと、旅先での出会った人との付き合いと比べるとどっちが本当の付き合い方ができるのか。そう、肩肘を張つてるわけじゃないけれど、元々ぼくは敢えてあまり友達をつくらない主義である。本当の友達つて、そんなに多くいるはずがない。ただのしゃべり友達とか、飲み友達とかはそんなじよ、そこらにいてると思うけれど、本当に心を許して語り合える友達つて滅多にいないというのが実感。それに対し、一種、緊張した気持ちで旅している時に出会い、気の合った人つて、本当に心が通じ合える人ではないかと思う。事実世界中をまわっているバイカーの書いた本には、人との出会いや交流が多く感動をもつて語られている。がまあ、行つてみないとわからないけれど、そんな気がしている。

最後に、ぼく自身うそ偽りなくいえるが、人生五〇有余年経つたいまが一番おもしろい。ちよつと自慢げにいうと、最近、年齢を聞かれることが何度かあった。ある飲み屋で「おたく、いくつくらいかなあ、失礼やけど、四五くらい？」

ムフツ、ニコ。悪い気はしない。

「そない見える、実はもうすぐ五五なんや」

という、一同に

「へーっ、うそ！ そうですか、若く見えまんな」

みんなに若く見られていることがいま、一番おもしろく生きている証しだと思う。バイク生活をしているとどんどん若返るのではないだろうか。という事で、登山でも、クロス・カントリー・スキーでも、スキン・ダイビングでも、日本画でも、俳句でも、落語でも、クラシックでも、読書でもいい（実はこれら全てぼくの趣味である）のだが、本当に心からやりたい、おもしろいというものをオカネのことなんか忘れてやってみませんか。ちよつとの好奇心と持続心があれば、人生変わること請け合い。

そういうわけで、これから、限りある時間の中で、〈いまが一番〉という時間を過ごしていきたいと切に願っている。そう、バイクに乗って〈風を切って 時間を駆けて〉。

《あとがき》

「田中一村」という日本画家がいる。享年六九歳、昭和五二年、奄美大島で命の限り、自然を描き亡くなられた。その彼の画集を見て、ぼくも日本画を描いてみたいと思った人である。その彼は奄美に移り住んでからは絵を売ることにはなかったそうだ。東京芸大で同期であつた東山魁夷など、岩に打ち当たる波の絵などまるで波が止まっているとボロクソに批判している。人の評価など、どうでもよくて、本当に自分が得心しているのかどうかしか考えていない画家である。お金が全ての世の中で、こんな人もいるのかと大いに感激した。

また、二〇才頃何かの本で読んだ話に、いろいろ思考し、或る真実を見出すと、まず人に言うことはないという哲学者がいた。当時、なんとなく自分の気持ちに通じるところがあり、それ以来、会得もしくはこれが真実ではないかと発見したとしても、それを人に伝えることにどれだけの意味があるのか、懐疑的であつた。今思えば、自分にとっての真

実は自分で会得するしかないと考えていたからだと思う。

今は結局のところ、自分の評価は自分ですればいい、他人がどう思おうとひそかに誇れるものがあればいい、田中一村のように自分で得心すればいいという心境である。だから、マスコミにご登場のエライ先生より、もっとすごい生き方をしている、ごく普通の人々が日本中に、いや、世界中にいるということでもある。日常を見廻しても、ぼくの六〇人余りの職場でもすごいのがいる。その人物は淡々と難しい仕事をこなし、だからといって見返りを求めるのではなく、酒も好きだし、人情味溢れているのである。聞くと今までも仕事上、苦勞の連続であつたというが、決して人に愚痴をいわず、自慢するのではなく、自分が納得できればいいという生き方である。そして同時に世の中の大半を支え、動かしているのは、なにもエラソウなことをいう人でなく、実はこんな人ではないかと思う。普通にしっかりと生きていることに本当に尊敬してしまう。そういうことで、ぼくも〈普通〉であることを誇りにし、大いにエンジョイしたいと思う。

従ってこんな本を出すというのはぼくの柄ではない。しかし、文章そのものは単純に書き出したらおもしろいということである。書き出して二年余り、プロローグで記したように本当に自分の時間を楽しんだ。だから、この本は、最初は読んでもらうことを考えず、自分の日頃の想いのたけを書き綴り、それで引き出しにでもつつこんでおくつもりであったのだが、一応、書き終えると、一人よがり、恥さらしという気がしながら、このおもしろさを他の人に伝えたいと思うようになった。

最後に、この本の製作にあたって、友人の中西義和さん、山本千維子さんには編集など大変お世話になった。また、いつもバイクで一緒にいる柿本昇一さん、東一誠三さんには写真撮影などにご協力いただいた。感謝申し上げます。中西さんは、ぼくが「バイク、おもしろい、おもしろい」といいまくっているうちに、ロードレーサーの衝動買いをしてしまったという由。（買った以上は乗りまくってくださいね、中西さん。やっぱ、バイクは乗り込んでなんぼです。）

なかにししゅうじ

【現住所】 大阪府吹田市

【年 齢】 56 歳

【略 歴】 1947 年 和歌山県一高野山のふもとで生まれ

1966 年 大阪の大学（建築系）に入学

1973 年 同大学院修了

〃 年 大阪府庁に就職、団塊の世代のサラリーマン
として現在に至る

【趣 味】 バイク、登山、スキン・ダイビング

スケッチ、カメラ、読書、クラシック・落語鑑賞、俳句
マージャン（たまに）、立ち呑み

【モットー】「よく遊び よく学べ」「“普通”をエンジョイ」

e-mail:shu2@k9.dion.ne.jp

風を切って時間を駆けて

2010 年 12 月 1 日発行

著 者 —— なかにししゅうじ

発行者 —— 桐生敏明

発行所 —— デジタル出版 **DEP**

TEL//0745-60-2696

<http://dep.flier.jp/>