

冬季日本最北端ツーリング取扱説明書 Part 1

Case of VF

# First Attack

This is the true story on most northern extremity in winter of Japan.

TSUKA



Version 1.1

注意： 取扱説明書とありますが、これはサブタイトル名で説明書ではなくただの体験記&アルバムです。



# Cace of VF

Part 1  
First Attack

## ○序章

中学生の時からずっと欲しかったバイクを手に入れて3年、購入時には、性能も排気量の意味もわからず、ただこのバイクに乗ることが唯一の楽しみのように感じていた日々でした。20歳の時に中型免許を取って、3年間で約9,000 kmの走行距離。乗らない日は年に数えるほどで、雨の日も、雪の日も乗りたい気持ちを抑えきれなかった。この走行距離は多い方かどうかはわからないけど、バイク仲間の間では一番多く走っていました。

小型免許から限定解除まで約1年間、試験場に通った。試験場では、バイクは常にバランスが重要だといつも試験官は言っていて、限定解除に受かるために、極力ゆっくりに直進したり、できる限り小回りをする練習でバランス感覚を養った。その甲斐あってかどうかが限定解除も受かり、通勤、ツーリング、峠攻めなどの日々です。そして、どの時もバイクに乗る楽しさはいつも同じでした。

でもバイクを走らすのにそれほどまでのバランスなんてなくてもコントロールはできる。結局、バイクを運転するためにバランスを熱心に練習する必要などなかった」という結論に達したのです。京都北部出身の僕は、雪道でさえ、さほど恐怖感を感じることなく愛車VFを走らすことができ、これで日本では「VFで走れないところはない」

冬の北海道は、積もった雪が、0℃以上になる昼間のわずかな時間に溶けかけ、0℃以下になる午後3時過ぎには再び凍り始めるのです。そして、僕は、その夕方には氷の道と化してしまうことを知らなかったのです。

氷の道は、タイヤのグリップなど少しもなく、それこそ**バランス**のみの世界だったのです。



バイクの扱いもだいぶ馴れてきたころ、ふと感じたことに、試験場で何度も言われ続けてきた「バランス」というものは、本当に必要なことだったのだろうか？「バイクなんて体重移動ができて曲がればいいのではないのか！雨でも、雪でも、林道

い！」と思いこんでいました。しかし、京都を中心とした半径約90 kmくらいしか走ったことのない僕が、その結論を出すには少し早すぎたのでした。



## ● 起源

1988年(昭和63年)の夏、僕の友人が旅から帰ってきた。その時、旅先で見た1枚の写真に衝撃的なものが写っていたと土産話をしてくれた。

その友人とは、僕が所属しているツーリングチーム「Super Rocket Rockabilly Midnight Riderズ」のリーダー・広野くん(23)だ。彼のリーダ－という肩書きはなかなか伊達ではない。と思ふ。ようにしている。

旅好きの彼は、あこがれだった北海道ツーリングに出発し、約1カ月後に帰ってきた。彼の話によるとその写



OTSUKA の荷物

真実は日本の最北端である宗谷岬の元旦で、もちろん積雪で地面は真っ白、その最北の地の石碑をバックにバイクにまたがった写真で、その題は「初日の出ツーリング」だったそう。彼には、常識を越え、バカ力の頂点に君臨する写真だったみたいだけど、僕はただ「この大雪の中でVFを走らせたら面白いだろうなあ」と想像しているだけだった。

彼は、「挑戦したいんだけど、どう？」と聞くので、「それは面白そうやなあ、僕も行く」と答えた。

「バイクはどうする？」という彼の言葉に、僕は、なぜそんなことを言うのかわからなかった。「当然自分のバイクで行くよ」と答えた。この返答は、若さ故のものなのか、ただのバカなのか(当時は自分のことをバカとは思っていなかった)僕自身、何の迷いもなかった。

それを聞いて広野くんは「まさかー、このバカ・・・」というような顔をして僕の説得に入り始めた。なぜなら、僕のバイクはHONDA VF400Fというバイクで、



HIRONO の荷物

く普通の街乗り専用バイクだった。当然アスファルト以外の道をするようには設計されていないため、ともに走れるはずがないと判断したのでした。

しかし、僕は既に雪道を経験しているのでそれほど問題はないだろうと判断していた。

広野くんの話は、「馬の耳に念仏」状態で、全く無駄に終わった。それは、僕が自分のバイクをもつていく気に入っていて、どんな所でもこのバイクと一緒にいきたい、そして、どんな所でもこのバイクで走りたいと強く思っていたためだった。

これまで何度もツーリングをし、色々な道を走り、それ

で結構満足していたバイクライフだったけど、VFが日本中の道路のある所なら何処へでも行けるということを実証したかった。そしてそれができる絶好のチャンスが巡ってきたことが、今まで感じたことのないくらい嬉しかったのです。

全く経験のない未知のツーリングにワクワクし、準備品を買ったり計画を練ったりするのが楽しかった。

今から思うと「経験がない、知識がない」ということは無謀な行動をいとも簡単に実行してしまうということがわかった。

最終的にそこに着いて、何かがあるわけでもなく、広野くんが何を求めているのかも知らず、僕は、雪道を完全制覇して、自分のバイクテクニクが通用するのが一番の関心事項だった。そして、成功の証として、2人しかいない、日本の最北端で初日の出を拝む、頭の中にはそれしかなかった。

元旦の日本でただ2人のバイクバカ、自分のテクニクを駆使し、そこにいる意味さえない場所にいる。それが僕たちの最高に価値のある瞬間に思えた。

男の子が、欲しかったバイクにまたがった時、いや、バイクに限らず自分のがこれた機械(マシン)を手に入れた時、ほとんどの人がこう思うのではないだろうか、「このマシンで誰よりもうまくなりたい」。当時の僕には、まさにこのことしか頭になかった。





これが僕のこのツーリング  
を実行する大きな理由になっ  
た。「誰よりもうまくなり  
たい・・・」。

## ○V F

このツーリングにVFで行  
く理由としては、第1に、全  
ての人がツーリングに自分の  
バイクで行くはずで、ツーリ  
ング場所によってバイクを変  
更する人は、あまりいないと  
思う。

第2に、VFを買って3年  
間乗ってきたけれど、トラブ  
ル1つない信頼性。吹かす  
必要もなくスタートスイッチ  
を押すだけで1発始動するほ  
ど調子がいい。

また、エンジンの押し掛け  
が、バイクにまたがったまま  
足漕ぎで4mくらい動かすだ  
けで掛かってしまう。こん

なスムーズなエンジンには過  
去に出会ったことがない。

冬の北海道では、車種に  
よっては始動ができない場合  
があるらしい。特に2サイ  
クル系などは、寒さで、キャ  
ブ内のガソリンと空気の混合  
がうまくできないことがある  
そうだ。その点、このVF  
は安心できる。HONDA  
のV型エンジンの凄さは、今  
まで乗ってきて実感している。  
信頼できるエンジンだ。

冬の北海道であるうがいつも  
と同じように始動し、僕の信  
頼に伝えてくれると思う（思  
いこみだけだ）。

第3に、このバイクをかな  
り乗り込んでいて、バイクの  
微妙な状態や変化を感じとれ  
る。頭に浮かんだ走行ライ  
ンを正確に走ることができ  
る。慣れている。別のバイ  
クにしてしまうとこの感覚は  
活かせない。という以上の点  
が主な理由です。

バイクの状態は、ほぼノー  
マルで、変更しているところ  
は、ブレーキとクラッチレ  
バーを7500rの調整でき  
るものにしたのみ。

あと、もう一つ信頼できる  
ものにタイヤがある。現在  
使用しているのは、

YOKOHAMAのPROFIRE  
120Rという草レース用のレ  
インタイヤ。このタイヤは、  
かなりの優れたもので、排水性  
抜群で、雨でも急ブレーキが  
結構利くし、溝の刻み方が気  
に入っている。少々の雪な  
らグリップしそう。そして、  
道がドライなら、かなりバン  
クできる。しかし、後輪は、  
走行距離が7,000kmくらいで  
溝がなくなってしまう。僕  
は峠をよく走りに行くし、雨  
でも雪でも関係なく乗るので、  
「安いタイヤで転けて修理代  
を出費するよりはいいかな」  
という判断ですとこれに決  
めている。

エンジンオイルは、今回の  
ためには換えないつもり。  
不凍液は念のため、-30℃-40℃  
に耐えるように調整した。

ツーリングには関係ない話  
だけど、VFは、今ではかな  
り古いバイクで、デザイン的  
にも目を引くバイクとは言え  
ない。でも、発売当時は最  
新技術が投入され、デザイン  
も斬新だった。

中学の時に見たHONDA  
のバイクカタログでVFを見  
つけた時「こんなカッコいい  
バイクがあったのか!」と衝  
撃を受けたのを覚えている。

今考えると、その当時（昭  
和54年ごろ）初めて見るグラ  
デーションのデザインに自分  
の好きな色の青がメインに  
なっていて、綺麗で攻撃的に  
みえた。

のちにVFRの商品コピー  
で「静かに燃える力がある」  
というのがあったけど、実  
にそういう感じだった。

VFのデザインの評判は、僕の友達の間ではあまり良くありません。しかし僕には綺麗で攻撃的なデザインに見える、最高に気に入っている。ちなみに友人の間では、僕のデザインセンスも評判はよろしくない(自分ではそれを認めていないのだけ)。

中学生の僕には中型二輪の免許はまだ遠い存在だったため、「いつかこのバイクに乗れる日が来ますように」と願うのみだった。

VF購入のきっかけは、20歳の時、当時まだ高価だったビデオデッキ(だいたい20万円くらい)を買うために始めたアルバイトのお金が、予定金額より多くなったため、思いも寄らなかつたVFの購入に結びついたのです。とても嬉しかった。

## 計画

9月、10月と素早く去って行き、11月も半ばになったころ、着々と準備にかかっていた。一応、大雪や坂道に備えて、バイク用チェーンを購入することにしたらけど、当然関西地方のバイク屋に売って



VF400F INTEGRA Red



VF400F Black



VF400F Blue



VF400F INTEGRA Blue

## VF400F シリーズ

あるはずがなかった。最終的に、なんとかバイク雑誌の通信販売で見つけたけど、原付と小型二輪用はあるものの、300cc用のタイヤサイズを見つめるには苦労した。たくさんバイク雑誌をみて、ようやく見つけたという状態だった。それもそのはず、冬の北海道でバイクに乗っているのは郵便屋さんだけらしい。前後につけるため2個購入しようと考えたけど、2人で話し合った結果、車と同じように駆動タイヤにつければ良いのではということで後輪用だけを5000円くらいで購入した。ちなみにVFのサイズは110/90/18。

その他、手持ちのキャンプ用品以外の装備は、出発の時期と場所が場所だけに、冬山登山用のスポーツ店で見繕うことにした。とりあえず、大阪駅前第2ビルの石井スポーツで、保温カップ、8得ナイフ、エアーマット、懐中電灯、靴下、温度計など、好日山荘では、インナースーツなど、何が必要か全くわからないまま、行き当たりばったり状態で買い揃えた。

寝袋は3シーズン用だけど

2つ用意した。それと念のため寒さを防ぐ毛布を一枚持参することにした。

気分は、ほとんど日本の頂上を目指す雪山登山。しかし、登山よりは安全なのが良いいところ。最悪、地元街の街や人がいる。防寒装備は考えてあるので凍死はないと思う。だけど、何より気を付けたいといけないのはやはり交通事故。

しばらくして、チェーンが郵送されてきた。取り付けてみると、サイズは間違っていないのだけど最後の留め金はどうしても届かないことが判明。どうやらタイヤの横幅が合っていないみたい。仕方がないので針金でつなぐことにした。

大まかに決めた計画は、僕たちは現在大阪に住んでいるが、2人とも京都北部に実家があり、早めに出て、実家で待機したあと、フェリー出発時間に合わせてフェリー乗り場で集合することにした。2人の実家からは西舞鶴まで1時間かからない。

西舞鶴にある新日本海フェリーで小樽まで行き、そこか

らバイクで走行、距離にして約400km、夏なら、約5、6時間、このデータから雪道を考えて予備時間を見ても、2日あれば宗谷岬にはたどり着く。舞鶴から小樽までフェリーで約33時間なので、これから逆算してフェリー出航日は28日の今年の最終便に決定した。

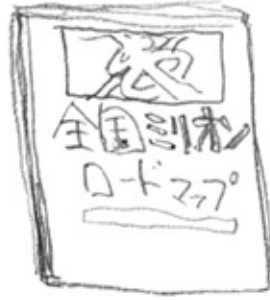
フェリー時間は舞鶴発が22時、次の29日は丸一日船上、そして、その次の30日の午前4時小樽着という具合。朝飯を食って7時ぐらいに小樽を出発し、日が暮れる16時ごろからテントを張る場所を探して、明日の出発に備える。飯は昼はお店、夜は自炊、とりあえず完璧な計画。あとはフェリーに乗り込むだけ。持っていく物は前述したけど、実際には僕の持ち物だけでは足りないかもしれない。しかし、キャンプ経験豊富な広野くんがいろいろ考えて準備してくれているので安心。広野くん持参の物は、湯たんぽ、キャンプ用コンロ、カメラ、温度計などなど、その他もろもろ。

そして、服装に関して、僕たちは、雪山登山の経験もな





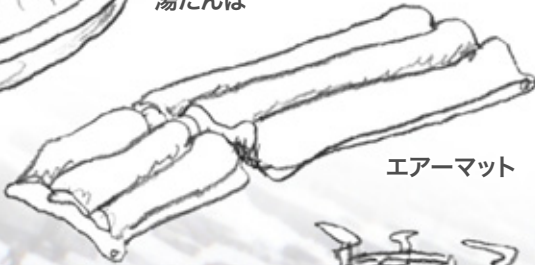
カップ



地図



湯たんぽ



エアーマット



使い捨てカイロ



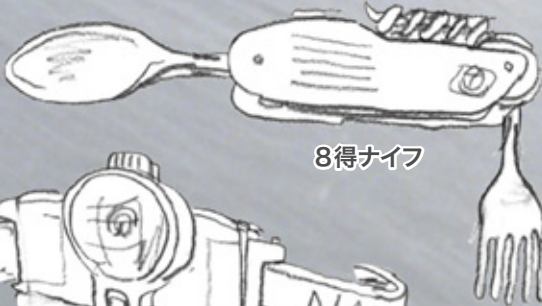
コンロ



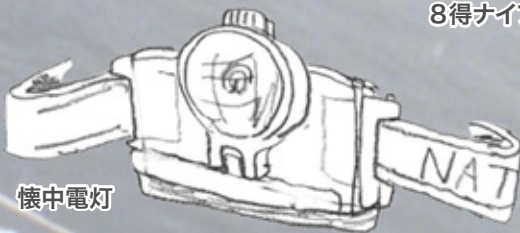
3シーズン用寝袋2つ



ミニ温度計



8得ナイフ



懐中電灯



カメラ



ハンドルカバー

イラスト広野

いし、スキーやスノーボー（この当時スノーボーはメジャーなスポーツではなく存在さえ知らなかった）の経験もないので寒さに強くて軽い服の存在も知らず、寒さを防ぐには、たくさん服を着ることしかないと思っていた。とりあえず、すべて想像&推理状態。

僕は、まず、下着の上に寝間着のようなインナースーツの上下、その上に皮パントネルシャツ、そして、冬ツーリング用に買ったワンピースのスキーウェア（これはスキーをするために買った物ではなく本当にバイク用に買ったものです）、その上にレインコートを着た。靴下は登山用のものと、普通のものを二重にし、友達からもらったバイク用の皮のロングブーツを履いた。

あと、ヘルメットは当時のSTOEIの形にそっくりのバックタ物、まんまSTOEIだったけど。シールドは古いと雨でも見えなくなっていたので新品を用意した。そしてグローブは、バイク用皮グローブは表面が冷えると思うに中の手に伝わって冷たいという経験から避けることにし、過去に一番暖かいと思った豚皮で中指の先まで綿が詰まっている一般用の手袋にした。僕の経験上この手袋が冬のツーリングで一番暖かった。これは近くのダイエー百貨店で購入した。

広野くんの装備は、下着の上はパッチ、その上にダウンジャケットの偽物上下、そして新規購入したライダー用防寒スーツ上下。手袋はスエードを使っていただけ、側面部分は毛糸で編みである物だった。靴は軍の払い下げのビニールっぽいブーツ、その中に登山用のブーツインナー、そして靴下。ヘルメットは無メーカ、古いフルフェイスだった。手袋は僕のより寒いはずだけど、スパーカーなどがよくつけているハンドルカバーをつけているので走行中は寒さを防げるということだった。

この服装は、2人とも着すぎでロボット状態、動きは宇宙服を着た宇宙飛行士みたいになった。バイクに乗れるか試すと、何とか乗れて運転もできそう。でも細かい動きは無理っぽい。僕は自称シティーライダーで、彼は貧乏ライダーなのでライダー用グッズは2人ともほとんど持っていなかった。



## ● 出発

12月28日

大阪を出発し、京都の実家に15時ごろ着いた。約6時間休憩し、21時前に実家を出発、西舞鶴には22時前に到着すると、ライダーがいるではないか、やはりオフロード車（今思えば当たり前）。

広野くんと合流し乗船手続きをした。前もって乗船を電話で予約して予約番号を聞いている。乗船用の書類にバイクのナンバーや、全長、重さなどを記入して窓口で予

約番号を伝えて乗船券発行となる。

値段は、人が6,590円、バイクが6,690円、合計13,280円（1988年当時）。

少し時間があるので、待合室で時間をつぶすことにした。乗船時間を待つだけとなり、なんかいろいろ考えてしまう。こんなツーリングは初めてだし、「まさかこれだけの計画をして失敗はしないだろう」とか「船が沈んだらどうしよう、VFは回収できるのだろうか？」とか、このツアーの危険度に関しての不安は全くなく、とにかく「効

率よく」進み、目的を達成するというこのみが頭の中にあるだけだった。

今まで、僕のやってきたことにはほとんど失敗がなかった。今回もいつも通り、多少の苦労はあるものの問題なく成功し、宗谷岬で初日の出を拝んでいる光景が浮かぶのみだった。

乗船時間が来た。最初はトラックのコンテナを先に積み、そのあと乗用車、そしてバイクの順となった。

舞鶴港ではまだ雪はなかったけど、乗船用の橋は、すべて鉄でできていて、下が透けて見える編み目の長い橋だった。少し恐怖を感じるが下を見なければ大丈夫。しかしよく考えたら、下船するとき

は北海道だし、きつと同じような構造の橋に違いはない、ということは、ただでさえ滑りやすい鉄の上におそらく凍っているわけで、これはかなりの恐怖。車でも時々滑って下船をミスるらしい。しかし、降りなければ始まらない。それは最初の腕の見せ所なのだけど、恐怖を感じることがは明らかで、このことは着くまでは考えないようにすることにした。

船に乗り込むと船員がバイクを角の方に誘導してくれて、ロープで固定してくれた。必要な荷物だけ持って船室に向かうドアを開けると、船とは思えない、普通のホテルのような綺麗さでビックリした。僕はこんな大きな船に乗ったのは初めてだった。

そして広野くんのあとについて、2等船室に向かう。

2等船室というのは個人領域の区切りがなく、毛布が1枚敷いてありその範囲で寝ると

いう状態の大広間みたいな空間だ。でも、この時期はほとんど客がいなくて、自由に広々と使えた。毛布も隣のを拝借し2枚使用できた（本当は毛布1枚追加につき50円の追加料金がある）。

乗船時間が22時のため、2時間後には消灯となり、あまり何もできない。お風呂が入れるというアナウンスが

あったけど、僕は、面倒くさいし、たぶん込むだろうと思いい、入るのをやめた。そして、消灯になったけど、まだ眠たくなかったのでちょっとうろろしてみても、完全消灯ではなく自動販売機があるところは明るく、座るところもあって何人かがいた。

とにかく初めてのことで、

どういうシステムなのかさっぱりわからなかったが、いろいろなのが新鮮で小さな子供のような感覚になっていた。

しばらくして、船室に戻ると、広野くんは既に寝ていた。僕も何もすることがないので寝ることにした。僕は、寝るときに音楽を聴きながらでないとなかなか寝れないので、ウォークマンを準備し、今、

気に入っている「BOOMY」というバンドの曲を聞きながら寝た。

31日 宗谷岬  
テントで年越し30日  
小平あたりでテント泊28日 舞鶴出航  
30日 小樽着  
ツーリング出発

走行スケジュール

し、降りなければ始まらない。それは最初の腕の見せ所なのだけど、恐怖を感じることがは明らかで、このことは着くまでは考えないようにすることにした。





12月29日

今日は、丸一日船の上で過ごすことになる。僕たちの近くに同い年くらいの男2人組がいて、広野くんがその人達としゃべっていた。知らない人と知り合うことも旅の醍醐味なのだろうけど、僕は人見知りをするタイプでしゃべりも下手、知らない人と話すこともあまり経験がなく、そういうことはできるだけ避けた。広野くんは、1人旅の経験が豊富で、知らない人ともうまく話が出る人。僕はほとんど話を聞いているだけという感じ。

話のきつかけは彼らもバイクが好きで、神戸でGPZに乗っているということだった。お酒が好きなようで、ご馳走になったが、僕は飲めない。というか飲めるけどおいしいと思っただことがない。

フェリーにはレストランがあり朝食、昼食、夕食と開店のアナウンスがある。値段を見ると安くはなかったので節約するために持ってきたカップ麺を食べることにした。

食後はもちろん船内探索。2人とも別々に好きなようにうろろろしていた。ゲームセンターもあったがゲーム機自体は古い物だった。卓球もできる場所があり、外にはプールもあった。かなり大きい船だということがわかる。

2階にいくとラウンジと書いているところがあった。そこは当然、お金のいる飲み屋だと思っていれば、船の宴会場でイベントなどをやることろらしい。時期が時期なのでなにもやっていなくて、覗くとテーブルとイスがいっぱいあって客が自由に出入りし利用していた。広野くんとも合流しそのラウンジでくつ

るぐことにした。

何もすることがなく話も飽きてきて、うとうとしていて、別のライダーの人たちがいるといつて、広野くんは話をしに行った。しばらくして広野くんが戻ってきて、「一緒に来たらず、毎年冬に北海道にツーリングに来ている人で、いろいろ聞けるよ」と言っ

て退屈そうな僕を誘いに来てくれた。が、前述したように知らない人としやべるのが苦手なので行かなかった。でも理由はそれだけではない。

彼らのような先駆者の話はいうことが最もで、僕らのような甘い考えで来ているものに言うことは予想がつく。何でも自分で経験して結果を得ないと気がすまない僕の性格としては話を聞きたくなかった。それは、自分の考えが通用するかを実証するため、経験者のアドバイスや忠告を全て無視し、自分の考えだけで実行して、そこから知識を得たいと思っているためだった。

案の定、広野くんは彼らの豊富な経験を聞き、僕らの無謀さを実感させられてきた。そして「VFでは絶対いけない！」と断言されたそう。



広野くんは「やはり、行けないのだろうか？」と弱気になっている。しかし、まだ北海道に上陸もしていないのにこんな気持ち。やはりこういう話は僕たちのようなものは聞かないに限る。

色々話し合っ「無謀は承知の上だ」という結論になり、とりあえずは宗谷を目指そうということになった。

このツーリングの僕のテーマは、いつものツーリングと同じで「ちょっと最北端、攻めに行ってくる」だ。冬季最北端ツーリングは僕にとって普通のツーリングと何ら違いはないのです。このテ

マは今後も変わらないと思う。だからVFなのだ。

若い当時の僕は、このころ「絶対」という言葉を多用していて、強気ON。そして、こういう性格を持つ僕を相棒にした広野くんの気苦労はしばらく続く。

夕方になく食事をとって、夜になるとまたNTTの人たちとお酒で盛り上がった。消灯になってひとまずお開き。

明日は朝4時に起きないといけないのに、いよいよ上陸だと思ふとなんか眠れない。それでも、寝ないと明日の走行にひびきそうなので軽く寝ることにした。



## ●上陸

12月30日

午前5時に小樽港に入港。あまり深く眠れないまま目が覚めた。周りの人たちが下船の準備をしている。

僕たちも準備をしながら着岸を待った。外はまだ暗くて、外灯で雪が積もっているのがわかる。乗用車の運転手は、徒歩乗船の人たちより早めに船底へ向かい、下船の順番待ちをする。

迷ったけどチェーンは付けないことにした。その方がタイヤのグリップ状態や滑った状態を正確に感じとれると思ったため。あと、橋とチェーンの鉄同士の方がかえって滑るような気もした。

徐々に車が降りていき、ついに自分の番が来た。恐怖の橋が見える。所々凍っている感じ。船員の指示に従って出口に向かう。広野くんは特にビビル様子もなく橋を順調に降りていった。そしてVF。僕は、転けるとまずいので、少し距離をとってから進む。

船から始めると想像通り鉄の橋で、ばっちり凍っている。

る。超恐怖。とにかく極力橋とタイヤの摩擦が少なくなるようゆっくり、ブレーキは強くかけないように、かけるときは前後とも同じ力でかけることを心がけて進んだ。

橋が終わりに近づくとカーブになっていて、これまた恐怖で、自分の持っている限りの知識とテクニクでどういうラインをとれば転けないかを思いっきり考えた。

何とか転けずに降りることができて、「ほっ」とし自分のテクニクを讃辞した。

思えば、この下船はかなりのバランス感覚がないと転けてしまうと思う。限定解除の試験で試験官がうるさく言っていたバランス感覚の重要さが、この時初めてわかった。中型免許レベルでは転けてしまうのではないだろうか？なんて思う、中免でも上手い人はいるけど。

軽々と降りていったXの広野くんは、オンロードよりもモトクロスの方が得意で、オフロードバイクに乗るとかなり上手く、余裕。やはりオンロードで来るのが間違いと頭でわかっていても、このころの僕は、口が裂けてもそ

んなことは口には出さない。

無事、橋を降りることはできたのだけど、その先の道も凍っていてさらに恐怖だった。

とりあえず、待合室前にバイクを止め、中で休憩することにした。周りの目は、「バイクでくるなんて・・・」というような目線で見られているのがわかったけど、全く気にならない、頭ん中は宗谷のみ。

帰りの船をチェックしに行った。来年の初便は1月4日の午前8時半。

売店で、朝飯を食うことにした。広野くんは、船酔いしたらしく気分が悪そう。見かけはバリケードなのだけど、実は結構デリケート。もう少し休憩してから出発することにした。

服装を整え、使い捨てカイロを靴のつま先の方に入れた（これはあとで気づいたことだけど、使い捨てカイロは空気に触れて擦れないと熱が出ないようで、全く暖かくなかったというより冷たいままでした）。

荷物を積み直し、後輪にチェーンを装着して、午前7





時に出発。チェーンはガタガタしていつものバイクの微妙な感覚がわからない。前輪はノーマルのまま。チェーンは、駆動する後輪タイヤに付けたいと思いついてたけど、アイスバーンは、バイクの場合、前輪が滑って曲がるができないことがわかった。後輪は滑っても転けないけど、前輪が滑ると転けそうでも怖い。ハンドルを切ることができないということ、まっすぐにしか走れないということ、走行コースを変更するにも長距離が必要で苦勞する。

結論、バイクは、前輪の方が重要です。ちゃんちゃん(今ごろわかってどうしようもない)。

経路は小樽港から北へ向かい国道5号線を通り、途中337号線に入って、あとは全て海沿いの231号線で稚内方面を目指すことにした。日が暮れかけたところでテント場所探しそこでキャンプという予定。

実際に走行してわかることがいっぱいある。まず最初に思ったことは、雪と氷では大違い。雪道走行の経験があっても、アイスバーンは、

全く別物で、基本的にグリップ度0。そして、VFはパワーがありすぎて後輪がすぐに流れる。前輪ブレーキをかける約90%転ける。アイスバーンでは、速度が10km/hが限界、そして、チェーンは氷の上では付けないよりまし程度。などなど。

自分のテクニクがどれくらいのものかを計るためには、いかに転けないようにするかで決まるんじゃないかと思いついて、オンロードバイク最小転倒回数の記録を目指すことにした。しかし、出発して10分後くらいに最初の転倒。転倒すると雪やアイスバーン上では1人で約160kgあるVFを起すことができない。広野くんの助けを得て起こす。「もう早一回目の転倒、くそ、もう転けないぞ!」と気持ち新たに再出発。しばらく走ると海沿いの国道にでた。道が広くて、車に迷惑をかけずにすむので、気分的に少し楽になった。

だが、道の傾斜がすごく気になる。雪のない道なら坂道だと気づかないような道でも、下りの場合、転倒の恐怖を感じる。すごく微妙な下り坂なのに・・・。

しばらくすると、前輪が滑ったときに、同時に後輪も同じ方向に滑らせるテクニクを覚えた。これだと、バイクの方向と体の位置が常に真っ直ぐになるので転けにくい。でも、大きく滑れば転けるしかないけど。とりあえず記録を目指す。

広野くんのバイクも後輪はチェーンで、前輪はノーマル。しかし、やはりオフロードバイクは強い。全く余裕で無転倒、VFでは、最高でも20km/hしか出せないのに、XLは、40km/hくらいでは走れるようだ。完全にVFが足を引っ張っているが転けないように走るにはどうしようもない。転倒覚悟でスピードを出し距離を稼ぐという方法もあるが、まず転けると精神的にかなりめげる(高プライドの僕の場合、特に、それに事故故につながる可能性があるので、そして、最小転倒回数の記録と縁がなくなるな



ど色々考えて、転けずに走る方を選ぶことにした。そして、2回目の転倒。「くそ」。アスファルトの道では、思うように扱えるVFもアイスバーン上では、初心者同然だ。「もう、転けないぞ!」と思って、またしばらく走る。

12時くらいになったので、どこかで休憩と食事をすることにした。僕は、初めての北海道で、やはり「北海道にきたんだから美味しいものを食いたいな」ということで、探すと、大きなラーメン屋の看板を見つけたのでそこに入ることにした。北海道のラーメンは美味いと聞いている。メニューを見ると、具だくさんで、おまけにカニが丸ごと入っているラーメンがあったので、「これぞ、北海道」と思い、2人とも、それを頼むことにした。美味しかった。



午後1時になり、道の雪が溶けてきているので、走りやすくなった。しかし、影ができてい部分の道には、雪が残っていて、突然現れるのでとても怖い。とりあえずできるだけ進む。スピードは出せるが安全のため、最高でも40km/hくらいに抑えて走った。

街にはいると曲がり角が多くなり、広野くんが「進む道がわからなくなった」と言っ

て歩行者に聞きに行った。しばらくして戻ってきた広野くんの話では、宗谷岬への道を聞くとほとんどの人に「やめときなさい」と言われると言っていた。この時、僕はなぜそんなことを言われるのかわからなかったが、後々考えると、かなり無謀なことをしているように見えるらしい。

「これからは、宗谷岬に行くとは言わないことにしよう」と決め、再出発。

コースに関しては旅経験豊富な広野くんが考えてくれるので、僕はVFの運転だけに集中できる。しばらく231号線を北上すると、看板に何か書いてある。どうやら雄冬岬という所が冬の間は、暴風で危険なため通行止めに



道に迷って休憩

なっているらしい。「えっ……」。そんなこと地図に書いてなかったよ。『どうしよう……。通行禁止ってことは、やっぱり危険なんだろうし、この道は避けるしかない……。』というところで休憩込みのミティングに入った。

ここから北上する別ルートはなくて、内陸の方の道まで出なくてはならないみたい。ほとんど水平移動で凄い口ス。しかし、選択の余地はなく、一旦、滝川方面にでて北上するしかないもよう。しかも峠……。雪がなければ大好きな峠なのに、この季節と場所、超不安。しかし、進むしかない。

峠に入ると、道がバンクしていて当然カーブ。後輪が滑り、道の方向とバイクの向きが常時約10°の度ほどずれたまま進んでいる。こんな運転したことがない。これもバランスのテクニクが役に立つ、限定解除の免許に感謝！

で、広野くんはといえば、やはり問題ないみたい。「う、うらやましい……」。

こんな状態でも進める自分

の運転テクニクに感心していると、案の定、3度目の転倒！。おまけに坂なので、横たわったVFが、下に移動している。「う、こんなところで1人でバイクを起こすのはまず無理」。またまた広野くんにしスキューしてもらう。

細かいカーブを登り切ったところで一休み。ゴミ置き場かバス停かわからないけど小さな小屋があったので、ここでコーヒを沸かして飲むことにした。暖かいコーヒを味わっていると、おじさんが来て、「こんなところで何してる？」と話しかけられたので、目的地を濁しながらしばらく会話していると「家で、飯でも食って行け」と言ってくれた。全く見ず知らずの人を招待してくれるなんて、北海道の人ってなんて人が良いのだろう。

広野くんは、「どうする？」と僕に聞いてきたが、僕は知らない人と話ができないし、

その上、家に行くなんてとてもできない。それに少しでも進まない間に合わないということもあり、断ることにした。しばらく休んで再出発。

どれくらい進んだかはつきりわからないけど、峠の真ん中あたり（だと思ふ）で日が暮れだした。広野くんが「そろそろ、テントを張るところを探さないといけないなあ」といつて、進みながら探す。すると、山小屋みたいなところがあつたので、そこでテントを張ることにした。その小屋以外何もない寂しい場所だった。

バイクを邪魔にならないように雪壁に立てかけるように止めて、テントの準備をした。テントを張り終わり、休憩してから食事の準備をしようかなと思っていると、広野くんがなんか考えているよう

聞くと、バイクが気になるらしい、というのは、除雪車に巻き込まれてしまうかもしれないという。僕は、除雪車なんてテレビでしか見たことがなかったし、自分が生活してきた分の知識しかなく、よくそんなこと思いつくなんて驚いた。もっとも僕は、自



分の興味のあること以外は、本当にもの知らず。彼の知識があればこのツーリングの安全度はかなり高くなっていると感じた。

ということ、なにか目立つようにしようと周りを探している、広野くんがはしごを見つけてきて、バイクのところの雪に目立つよう差し込んだ。「これで大丈夫だろう」。

そして、夕食。雪を溶かしてインスタントラーメンを作ることにしたが、雪をいくら入れてもお湯の量がなかなか溜まらない。30分近くかけてようやくお湯が用意できて食った。しかし、こんな状況では、全然疲れが癒せないことに気が付いたけど、どうしようもないので話をしながら寝ることにした。

ほとんど雪の中で寝ているようなものだけど、寒いのが大っきらいな僕は念には念をいれ、エアーマットを敷き、超々厚着で寝袋2枚と毛布を持参しているので大丈夫。知らない間に寝込んでいた。

何時ごろかはわからないけど夜中で、なんか人の大きな声がする。誰かがしゃべっているみたい。横を見ると



## ●分岐

広野くんが居ない。ライダーが来て広野くんとしてべっているのかな?と思ったけど、まだ眠たいので、そのまま寝る。

12月31日

朝、目が覚めると、広野くんはもう起きていた。どうやら彼は、寒くて熟睡できなかったらしい。それに、凍死の恐怖を感じていたみたい。僕は、何の心配もなくいつも通りに寝ていたんだけど。

夜中に誰かとしやべっていたことを聞くと、なんと、通り行く車の何台かが、こんな山の中でテントを張って寝ているのに驚き、「凍死するよ」と心配して止まってくれていたらしい。この時はじめて

「そんな、やばいことをしていたのか」と思ったけど、何の問題もなく目が覚めたんだからいいじゃんと思った。

しかし、この時は安易に考えていたけど、気温によってはあり得ることらしいというのをあとになって聞いた。

今日は大晦日。何とか距離を稼いで今日中に宗谷までたどり着きたい。10時ごろ出発。しかし、道は昨日と変わりがなく雪と氷。相変わらずスピードは10km/h、そして広野くんは余裕。転倒の恐怖は変わらず、下りになるとなお恐怖。

とりあえず転倒なく峠が終わって、ようやく平地になった。天気は晴れてきてまぶしい、道もだんだん溶けかけてきているので徐々にスピードアップできた。



かなり疲れたので、11時ごろ、路肩で休憩をすることにしました。そして、2人で笑いながらお互いの運転の苦労話をした。しばらくして広野くんは、また、状況を把握するために地元の人に話を聞きに行った。

数分がたって、広野くんが帰ってきた。僕は、気分良く「ぶつやったあ?」と聞いた。

地元の人の話によると、天気が良くても0℃以上になるのは午後2時ごろまでで、それ以降、気温は下がっていくらしい。0℃以下ってことは凍り始めるということ。

そして、午後3時ごろにはアイスバーンになるということだった。

「が〜ん」。通常、僕たちの感覚では、早くても午後5時くらいまでは昼間と変わらない状況と思っていた。

あと3時間以内に宗谷までなんて「・・・」。

実際には、午後1〜2時くらいに気温が0℃以上になり、道の雪や氷が溶け始める、その後だんだん気温が下がり、午後3時ごろには水に濡れた道が乾かないまま氷になり、恐怖のアイスバーンがでぎ上

がるということ。これは、たまたま今日の気温がそうなのではなく、毎日そうらしい。「初めて知った」。「う〜ん...、そんな〜...」。全く知らなかった。このことは広野くんも同じだった。全く常識が違つた。

広野くんは、「今日中にはもう行けない」と感じていたように、僕の負けず嫌いをよく知る彼は、「どうする?」と聞いてきた。

時間をかければ宗谷まで行くことはできると思う。しかし、重要な目的は、初日の出を拝むこと。それができなければ今回来た意味がなくなる・・・。

僕が、「あきらめない」と言えば、彼も間に合わないとかわかっていても付き合ってくれるに違いない。

もちろん、まだ時間はある、あきらめない!。3時間

間で宗谷の近くまで何とか行ければ、あとは根性でた

どり着けるかもしれない。

それに、

宗谷と小樽の分岐まではま

である、今判断しなくても良いのでは!。

「分岐の所までまだあるの、とりあえず行こう!」と言ひ、広野くんも了解し、今のところは、まだ宗谷を目指し再出発することにした。

コース変更を余儀なくされ平行に移動している状態で、全く距離が縮まっていな。気は、あせるし、道は、まだ完全には溶けていないし・・・。

恐怖を感じつつできるだけスピードを上げる。最高でも25km/hが限界。影の部分は恐怖で10km/hにスピードダウン。これの繰り返し。何度も駆けそうになりながら、ついに、滝川の国道276号線まで来てしまった。既に午後1時 を越して2

時に近い。普通の頭であれば、既に行けないことはわかるはずなのだけど、僕は、まだ現実を受け入れられなかった。とりあえず、ミーティングをかねて昼飯。しかし、結論なく食事が終わる・・・。

ついに、ここで決めなければならぬ。どうするべきか、失敗なんて僕の中では許されない。広野くんは行けても行けなくてもあまり気にしていない様子。僕は、行けて当たり前、行けないわけがないと思っていた。

広野、「さあ、どうしよう」。僕が広野くんの意見を聞くと、僕の行く方向へ行くということだった。全ては、僕にかかっていた。

行きたい、行きたい、行きたい。行けない・・・。あきらかに今日中に宗谷まで行き、明日の初日の出を拝むには時間的に無理があった。

「あきらめる・・・」。ついにこの一言を口にしてしまった。挫折した。こんなことは初めてだった。今まで、やりたいことの全てをやり、達成してきたことが自慢だった。これで、もう自分の中の完璧さはなくなってしまったのです。許せない。ここまでの苦労が水の泡。くやしい・・・。

たかが雪上ツーリング「絶対なめてかかってやる」というこの気持ちは今後もあることではないと思う。ただ、あまりにも知識がなさ過ぎた。この時、僕は一つ大人に近づいたのだけど、そのことに気づいたのは何年もあとのことだった。

「じゃあ、小樽に向かう」と広野くんが言ったので、出発することにした。日はまだ暮れていない、275号線を北でなく、南に向かう。ここまでの苦労は報われることもなく、「日本最北端初日の出ツーリング」は終わったのです。

自分の力以外で行けないのなら、言い訳ができる、しかし、そんな理由はみあたらない。本当に自分の力が足りなかった。ショックだ。実際、





このことを何ヶ月も受け入れられなかった。  
僕は、過去に経験のない挫折感を味わった。このとき考えた唯一の言い訳は「時間さえあれば成功したはず」だった。

## 変更

ひたすら、白い道を恐怖を感じながら走る。気分はもちろん最悪。午後5時ごろ日は暮れてそろそろ泊まるところを探さないといいけない。もう、キャンプの気力もなくなっていた。  
しばらくすると、駅があった。列車は走っている気配がなく無人駅みたいで「石狩月形駅」と書いてあった。  
広野、「ここにテントを張って泊まろう」。僕は、気持ち

ちも落ち込み、もうキャンプ状態であるのが嫌になっていて反対した。

広野、「じゃあどうする?」。  
大塚、「さっき、ホテルがあったので、安ければそこに泊まろう」。

僕は、すっかり気落ちした気分をゆっくり癒したかった。広野くんは極端に気落ちした感じはなく、平常心ぽかった。彼は、強い。僕は、あきらめたことだからかなりま

いっている。  
そして、ホテルに値段を聞きに行くと、正月料金で、一

泊6000円。一泊でこの金額はちよつと厳しい。資金も節約しないと帰るまでに何があるかわからないので賛成は避けたい。ということでは

ホテルはあきらめることになった。なお気落ちした。  
しかし、このホテルは、お風呂を、一般に開放してある

うで、低料金で入れて、休憩所である。  
広野、「風呂に入って、休憩所の終了時間までいよう」。

ということ、一度駅に戻り、準備をしてからもう一度、風呂に入りに来ることにした。

テントを張り終え、荷物を整理して、バイク(XL)で再びホテルまで行った。

お風呂は快適で、そのあと、ホテルのレストランで豪華な食事をした。でも、目的を果たせなかったことと、また寒いテントで寝ないといけないということで、気分はあまり良くなかった。

休憩所は暖かく、テレビもあった。しかし、2人とも会話はせず、そのまま終了時間になる。

とうとう、寒いテントにもどる時間が来た。実は僕は、寒いのが大嫌い。友人の間では知られていることで、なぜ冬に北海道ツーリングへ行くのか不思議がられていた。その理由は、僕のお気に入りのバイクVFで日本であればどこにでも行けることを証明したいという思いと、誰もしないことへの達成感を得たいという思いが寒さ嫌いに勝っていたため。

しかし、その結果は、最悪を迎えることとなった。「早く本州へ帰りたい・・・」。



駅に戻り、人が来る様子がないので、テントはやめて待合室で寝ようということになった。待合室は結構古く寒さはあまり変わらない。とりあえずコンロに火を点けて寒さをしのぐことにした。

しばらくして広野くんが「ヤバイ」と言いだした。何がヤバイのかというと、コンロは普通のガソリンを燃料としていたので、息苦しくなってきたらしい。僕は鈍感なのか感じなかったが、このためコンロは消すことになった。

気が付くと午後11時を過ぎていた。2人とも寝袋に入って話をしながら年が明けるとのを待った。本当なら宗谷岬でこの状況を迎えるはずだったのに・・・この時の思いは2人とも同じだった。そして、年が明け、2人で新年のあいさつを合った。なんて惨めな年明け。こんな惨めな新年を迎えたのも初めて。とりあえず年も明けたので寝ることにする。『今年の紅白はどっちが勝ったのだろう・・・』。

1月1日

ゆっくり寝ることができたけど寝袋をでると超々寒い。僕は寒いのが苦手で、そのためいつも冬は起きるのが遅くなる。

しばらくして荷物をまとめ、帰路に向かう。早く帰りたい・・・、自信を喪失させられたこの地（北海道）には居たくなかった。しかし、まだ距離はかなりある。とにかく出発。相変わらずVFは、10km/h。

国道は、交通量が多いため、屋に近づくにつれ、アスファルトが見えてきてスピードが出せるようになっていった。

まだ雪道だったけど、ここでチェーンを外すことにする。チェーンはタイヤが滑らないのでいいのだけど、なにせ、微妙な感覚が普段と違ってバイクの状態を把握しにくい。転ける危険性が高くてモチエーンのない方がバイクの状態をいつも通りに素早く感じ取れる。それに、タイヤはYOKOHAMA PROBE120R。恐怖感が増えるけどバイクの状態がわかれば転けかけても立て直す自信があった。

石狩月形駅待合室

VF400F&XL250

しばらく走っていると、4輪の通ったタイヤの跡の幅50cmくらいだけアスファルトが見えていて、そこ以外は15〜20cmの高さで固まった雪がある道になった。つまり50cmくらいしかない溝を50〜60km/hのスピードで走っている状態。もし、走行ラインを少しでもはずせば、大転倒となる。何キロもこの状態が続き、少しもラインを外さず走っている自分のテクニクにまたまた感心する。

こんな正確な走行をできるライダーはそうはいないんじゃないだろうか、と誇りげな気分になったけど、当然、前を走っている広野くんも同じ状態で走っていた。実はそれほどないしただ、ちょっとみただけ、ちょっと



数時間休まず走行して、ようやく国道5号線からそれる海沿いの道まで来た。もう少しで小樽港に着く。『うれしう。』しかし、ここからの道がかなり恐怖。狭い上に乗用車の量も多く、雪は溶けずに路面は真っ白。

この道に入りしばらく走行するとやっぱり車の列の途中で敢えなく転倒。そこで渋滞してしまうので素早く広野くんの助けをかり再走行。その数分後、またもや転倒……

これでは危ないし渋滞を招いて迷惑をかけてしまうので、やむなくチェーン装着。この先の小樽港付近の道は、氷も溶けていなくてデコボコ。さすがにノーマルでは厳しい。せめて雪ならなんとかなるのだけど。小樽港付近の道は嫌いだ。

ついに最後の交差点まで来た。オフロードライダーには、特別、交差点を意識することは無いと思うけど、オンロードには交差点は結構難関。なぜなら、タイヤの筋が縦と横になっていて溝が無茶苦茶、変な方向へ滑りまくる。しかも、大きい交差点だと信号が変わるまでに渡れない

ときがある。転倒でもしようものなら最悪です。

最後の交差点もクリアし、やっと小樽港に着いて待合室前にバイクを止めた（のちにこの待合室は別の場所に建て替えられ今はもうありません）。『着いたあ〜』。目的は達成できなかったけど、お互い無事だったのがなにより。これで北海道でのツーリングは終わってしまった。

少し休憩し、飯を食う。しかし、帰りのフェリーにはまだ3日ある。もう何もすることがない。色々話をしているとなつた。

僕は、もうテントで寝るのがいやだった。広野くんはツーリング時はいつもテントで寝ているので全くどうでもいいみたい。ということで、安い宿を探して泊まることにした。

天狗山にユースホテルがあったので泊まれるか聞いてみると、正月は予約がいっぱいで無理らしい。明日もその次の日も宿泊できるかわからないそう。シュック。普通のホテルなどどこも、正月料金が高い。『またテ

ント』。

広野くんが、札幌のユースホテルに電話をし聞いてみると、泊まれるということだったのでその案に決定した。わざわざ泊まるためだけに電車に乗って札幌まで行くのもどうかと思うけど、テントを避けたい僕はこれで一安心。

バイクと荷物は小樽港にそのままにして、必要なものだけを持ち電車に乗った。少し探したけど、なんとか着いた。

僕は、ユースホテルというところに泊まるのは初めて。聞いた話では1人旅をする人がよく利用するらしい。知らない人どうしが同じ休憩所に集まり交遊をするそうだけど、人見知りする僕には避けたい場所の一つ。

ユースホテルの利用料は、一泊2,500円〜4,000円くらいで、ホテルの経営者の方針によって値段が違う。初めて泊まる場合は、まず、会員にならないといけない。何回も利用するならいいけど、ほとんど利用しない僕たちには、年会費が余分になる。来年末まで来て利用するとしても、年会費の有効期限が1年間なので使えない。

でも、ここまで来てやめるわけにもいかないので、仕方なく年会費1,200円と、1泊の宿泊費2,700円を払った。確かに値段は安い朝食は別料金になる。お金を払うと、寝るときに使うシーツを貸してくれた。寝るところは大部屋で知らない人どうしが同じ部屋に寝る。部屋には、パイプで作られた二段ベッドがいっぱい並んでいて、僕は、初めてのせいか、旅館やホテルにはほど遠く驚いた。部屋の内装は古く、テレビで見た昭和初期のような印象だった。

1986

小樽港到着

ユースホテル、今日は寒くない

1A



僕の一人暮らしのアパートはもって古くてボロ屋だけど、宿泊所なんだからもう少し新しくて良いのと思った。でも、広野くんは、屋根があつて地面じゃないだけで十分じゃないかと言っていた。彼は偉い。

そして、夕飯は、宿泊者みんなでテーブルに集まって食べる。ユースホテルで食事をした場合は、自分で食器を洗わないといけない。食事のあとは、そのままミーティングというのがあり、これもユースホテルによって内容が違うのだけど、地域の歴史のビデオを見たり、みんなで話をしたりする。久々に小学校に戻ったみたいで不思議な感じがした。そのあと、お風呂に入ってゆつくりした。そして、消灯時間が近づき、寝る準備をする。また、いつものごとくウォークマンを出し、周りに聞こえないように音量を調整して寝た。相変わらず BOWWY。

1月2日

今日は、「何もしないのはもったいないので、小樽に戻り、これだけ雪に悩まされ続けたんだから、今回の旅は、スキーに変更しよう」と広野

くんが言うので、「それはいいかも」ということでスキーをすることにした。

2人共、スキーは初めて。僕たちの年代では、スキーは一部の金持ちがするものという印象があつて、やったことがない。しかし、最近ではそういう印象も薄れ、普通のレジャーになりつつあったので、23歳にしてそろそろ経験してもいいんじゃないかなと思った。

小樽に戻り、バイク（X）で、小樽の天狗山スキー場へ向かうことにした。スキー場へバイクで向かう人も珍しいだろうなと思った。

広野くんが運転し、僕は後に乗った。彼の運転はかなり荒くて怖い。案の定、スキー場に行くまで2回も転倒し後の僕は投げ出された。宗谷に行けなかったので荒れているのだからかと思っただけ、これが普通なのかもしれない。

2人乗りなのでうまく走れず、運転に苦労しているようだった。突然、途中で止まって、広野くんが、「もう走れない」と言い出した。「えっ?」、どうも、広野く

んのヘルメットシールドが古くて視界が悪く前が見えなかったらしい。僕は、シールドを新品に変えていたので、ヘルメットを交換して再出発。「これなら行ける」と言っただけで、そのままスキー場へ向かった。

スキー場に着くと、「バイクで来るなんてなんてバカ」というような目で見られていたけど、僕は気にしない。

天狗山のユースホテルでは、スキー用具のレンタルもして、半日2500円と、他のレンタル屋よりかなり安かった。ここで借りることにした。

僕は、リフトに乗るのも初めてで、当然、板を付けたままなんてのれない。2人共外して乗った。初心者用のコースで練習することにしたけど、全然うまく滑れない。周りを見ると小さな子供でもうまく滑っている。不思議だ。

どうやれば滑れるのだろうか?

数時間滑っていたけど、全く、うまくならない。また、止まれないので転けるしかない。とりあえず、休憩と食



天狗山スキー場に到着

事をして、2人でいろいろ滑り方を推理しあった。

食事後、もう一回実践したけど、2人共転けまくって、いい加減嫌になり終了することにした。しかし、コースを降りないといけない。広

野くんは「板を外して降りる」と言っただけで、歩いて下りていった。

負けず嫌いの僕は、板を外すのはいやだったので、滑って下りることにした。最初は、なんとなく滑れるよ





天狗山スキー場で滑れるふり



小樽港へ回帰する



うになったんだけど、思う方向へは曲がれず、止まることはまだできない。コースを斜めに滑りながら、壁にぶつかって止まり、方向を変えてまた別の壁にぶつかって止まり方向を変える、の繰り返しで下りていった。これって、スキー？

天狗山のユースホテルは、昨日の札幌ユースホテルとは感じが全く違って、スキー客でにぎわっていた。「ここに泊まりたいなあ」と思い、昨日、宿泊は無理だと言われたけど、念のため、もう一度聞いてみた。今日は、満員で泊まれないけど、明日であれば空いているということだった。

小樽港に戻り、テントを張るところを探した。結局、乗用車の大きな足場台みた

いなるものがあり、地面より浮いている状態だったのでそこに張ることにした。

てみるとただの川だった。あとで調べると、運河とは、運輸、排水、吸水を目的とした人工の川ということらしい。とりあえず記念写真、いかにも「観光」っぽく撮ったつもりなんだけど、どう考えても服装が観光ではないみたい。小樽港に戻り、今日はテント泊だけど、明日は暖かいところに泊まれるので我慢できる。



1月3日

天狗山のユースホテルにチェックインした。今日もスキーをしようと思っていたけど、昨日の影響で関節が痛く、やめることにしホテルでだらだらとしていた。夕食は、どこかの外国風なんとか(覚えてない)というものでとてもおいしかった。

明日は、やっと帰路に着く。今の心配は、ねぼ助の僕が明日の午前8時半の出航時間に間に合うかだけど、広野くんがいるから大丈夫だと思う。今日は、暖かい場所のでゆっくり寝ることができる。そして、いつも通りウォークマンをして寝た。

## ● 帰還

1月4日

午前7時ごろ起きて小樽港へ向かった。荷物を整理し乗船を待つ。本州への初便のせいか、行きのフェリーより客が多いよう。2等船室の場所が確保できるか心配で早く乗船したかったんだけど結構待たされた。

そして再び、鉄の橋が凍っている、でも上りは怖くない。念のため、転けたときのた

めに、広野くんについてもらう。

橋の途中まで上ると、誰かが、フェリーから手を振っている。僕たちに振っているわけがないと思って気にしなかったけど、乗船後、広野くんが、「行きのフェリーで出会ったNTTの連中だ！」と言っていた。

適当に荷物を持って、船室に入った。予想通り、乗客がいっぱい場所が確保できそうにない、と思っていいたらNTT組と再会。2人の無



NTT組とお別れの乾杯

事を喜んでくれた。おまけに、僕たちの場所まで確保してくれている。助かった、感謝！。

西舞鶴から小樽まで、行きは3日かかるのだけど、帰りは、早朝に出発なので、明日の夕方に着く。あとは、船が沈まないようにと祈るだけ。そして、また、NTT組と、今回の出来事を笑いながら話し、行きのフェリーと同じく酒盛りとなった。

1月5日

昼を過ぎると、だんだん甲板の雪がなくなっていた。天気は晴れ。「帰ってきた・・・」。

とりあえず、NTT組と記念撮影をするため船室から出た。外は、風がきつく寒かったが、気温が全く違うのがわかる。あと数時間で下船だ。と思うと少し寂しい気がする。船は、ほぼ予定通り午後5時ごろに舞鶴港に接岸。下船し、「とうとう終わってたな」と話し合う。広野く

## ● 後記

今回の旅で、自分では結構我慢して生活してるつもりだったけど、考えてみれば贅沢な暮らしをしていることを広野くんの行動や言葉から気がついた。

2人共に既に社会人ではあるのだけど、高校を卒業して僕は、専門学校へ行き、彼はすぐ社会人になっていて、自分で生活をしているという経験の長さの違いなのだろうと思う。

このツーリングは、僕にとって、一つのツーリングに過ぎないのだけど、思うようにいかない初の失敗したツーリングとなった。でも、「失敗は成功のもと」と言われるとおり、無駄ではない気がする。





さよなら小樽&天狗山



全ての行動（経験及び出会いを含めて）は、人として進歩すると思う。しかし、この時の僕は、そのことには全く気がついていないというか、そんなことはこれっぽっちもわからなかった。

ただ、強く思っていたことは、「失敗では終わらせない！」という気持ちだけだった。

アスファルトの道でのVFは、僕の操作全てに答えてくれる、「冬の北海道ツーリングって???」。

ツーリング終了の夕焼け

| 旅 費                    |                   |          |
|------------------------|-------------------|----------|
| 新日本海フェリー<br>(人+バイク)×往復 | (6,590円+6,690円)×2 | 26,560円  |
| 札幌ユースホテル代<br>年会費+宿泊費   | 1,200円+2,500円     | 3,700円   |
| 天狗山ユースホテル代             | 4,500円            | 4,500円   |
| レンタルスキー代               | 2,500円            | 2,500円   |
| 食 費                    | 約8,000円           | 約8,000円  |
| ガソリン代                  | 約5,000円           | 約5,000円  |
| 合 計                    |                   | 約50,260円 |

おわり。

最後に一つ訂正しておきたいことがあるのですが、広野くんがバイク雑誌、Mr.Bikeに投稿し「2000年2月号に掲載された「昭和最後の初日の出の旅」でVFが20回こけたとか、合計67回こけたとか書いていたが、それは内容を面白おかしくするための誇張で、VFの総転倒回数は8回です。ちなみにXJの総転倒回数も4回です。

「最小転倒回数」の記録に挑戦しているのに、こんなでたうめを全国紙に公表するなんて、信じられないことをするやっだ、広野くん」とここで訂正しておきます。

それと、初めて経験したことに対して、僕自身の感想や、驚きを正直に語っていますが、決して批判が目的ではなく現状のこともないことを明記しておきます。

一言



## 修正・更新履歴

V1.1 : 2010 年 8 月

### 修正・更新

- ・ 写真を最近のスキャナーで取り込み直しました。
- ・ 表紙デザインを少し修正しました。
- ・ 電子書籍を意識してカラーモードを RGB モードで作成し直しました。 その結果、色が鮮やかになりましたが、印刷時には色が暗くなったり等、変化する可能性があります。 また Windows と Macintosh では若干、色に相違があります。
- ・ PDF ファイルに書体が埋め込めるようになったため、文章の書体を市販のダイナフォントから Macintosh 純正ヒラギノフォントに変更しました。
- ・ Macintosh の現行 (Mac OS X 10.6) の純正観覧ソフト「プレビュー」で表示した場合、ドロップシャドウを指定している図形に白い線が入るため、その図形を画像に変更しました。
- ・ ページ番号を変更したのと、この更新履歴ページ他分、ページが増えました。
- ・ 写真の解像度を 130[ppi] から 100[ppi] にダウングレードし、ファイル容量を減らすことで読み込み及び表示速度を向上させました。

### 既知の問題

- ・ Macintosh の現行 (Mac OS X 10.6) の純正観覧ソフト「プレビュー」は、右綴じの見開き (縦書き用) に対応していないと思われるため、見開き表示した場合、ページの左右が逆に表示されるようです。 フリーウェアの [Adobe Acrobat Reader](#) 又は [Adobe Reader](#) では正常に表示されます。

V1.0 : 2003 年 5 月

### 初公開 (初版)



**Writer Profile**

**TSUKA** (つか)

1965年生まれ。京都府出身。

SUPER ROCKET ROCKABILLY MIDNIGHT RIDER'ズ メンバー No. 7

制作環境：Apple Macintosh、Mac OS X 10.6



**Case of VF Part 1**  
**First Attack**

著 者：TSUKA

デザイン：TSUKA

編 集：TSUKA

発 行：Super Rocket Design Lab.

サ イ ト：<http://www.super-rocket.com/>





First Attack End

注意： このツーリング体験記&アルバムは、このツーリングの実行を推奨するものではありません。  
また、内容は、西暦1988年12月～1989年1月にツーリングした時のもので、現在の情報とは異なる内容を含んでいます。  
文章の訂正、誤字修正などによって修正版に変更する可能性がありますので、バージョン番号を記載します。