

花も嵐もII

Lorem Ipsum

はじめに

花も嵐もII

はじめに

ふたたび、このタイトルで書き始めるとは考えたこともなかった。

[あのときの34話](#)は、あれでひとつの完成されたものであり、私のスタイルの完了形だともいえた。しかし、平成24年の車検を受けずにKLEを降りることを決心したのだから、少し昔を辿ってみておしまいにしようかと思うに至った。[ぜひ[第1話から読んでやってください](#)]

バイクは、永年のバイク仲間であるK氏(岐阜県)が引き継いでくれることになっている。初夏を迎えるころにお届けにあがろうと思う。

もうしばらく別れを惜しむことにする。その間に、**昔を少しばかり綴ってみる**ことにした。

※少しずつ書きます。戻って書き直すこともありますのであしからず。

2012年4月11日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その1

CBX

ー 花も嵐もII 【CBX】 京都

24歳で就職して京都に住むことになった私は、車を買えるほど豊かではなかったので、新入社員らしくバイクで通勤をはじめた。京都の街は交通がとても不便で、バイクや車がなければ行動範囲が狭くなる。活動時間も限られてくるということで、高校を卒業して足を洗っていたのだが、再び免許を取るために四条にあるデルタ教習所に通う。

バイク事情は6年間で大きな変化があった。中型バイクという免許ができていたのだ。大きなバイクの事故が多いからだろう。いわゆるナナハンには大型免許というのが必要になっていた。

メカニックも進化している。高校時代には幻に近かったDOHCのエンジンを搭載したバイクが一般化されている。キャブレターも4連、サスペンションもモノクスタイプに変化していた。

バイクやメカニックのことは私にはまあどうでもよかったのだが、まず免許を取り直してバイクを買った。CBXというバイクにした。私たちの高校時代はCBという名前だったが、進化したことを意味するのだろう。

24歳でバイクに戻り、次第に旅のツールとしてのバイクに跨り、沖縄を除く全都道府県をくまなく走り回って55歳になり直前でいったん休憩とすることにした。考えてみればちょうど30年間、乗っていたことになる

思い出の深いところは数々ある。特に、田舎道や鄙びた村を越える峠道には捨てがたい感動がある。そんな思い出をどこまで思い出せ

るか。花も嵐もⅡでは、面白い話も詰まらない話も掘り起こして残しておくことにする。

自分のために。

2012年4月11日 (水曜日) [【花も嵐もⅡ】追憶篇](#)

その2

牛廻越・引牛越

－ 花も嵐もⅡ

【牛廻越・引牛越】 和歌山県、奈良県

今乗っているKLEの車検が8月だから、CBXを買ったのも8月だったのだろう。高校時代は通学に駅まで乗っていく以外には、休日に田舎の道をぶっ飛ばして遊んでいただけだったが、社会人になった私が乗るのだから...少し贅沢でかっこいいバイクにした。CBXはあのころは割りとお洒落だったのだ。

ひとり旅のツールになってゆくのだが、このころはひとまずは、未知な道を走り回りたいと考えていただけだと思う。

購入したのちすぐに紀伊半島を周る旅に出ている。潮岬のYHで泊まり、十津川村の落石だらけの未舗装の峠を、高野山側から奈良県側へと越えた。

残念ながら写真もなければ日記もない。大きな台風が過ぎ去った直後で、国道の峠の崖が崩れて迂回路を越えたのだった。沿いの岬を出て、虎が峰を越えて竜神温泉まで来てそのことがわかった。

虎が峰も、今は旧道の面影はまったくなく、けっこう険しい山岳道路だった。そこを走りきって到着した竜神温泉で通行止めを知らされた。不通だった国道は425号線であった。仕方がないので、やむなく、そのひとつ南にある県道を越えた。

あのころはツーリングマップルなんてものはこの世になかった時代で、全国道路地図を持っていたのでそれを頼りに山岳道路を越えた。登山道と代わりがなかった。

国道のほうの峠を「牛廻越」といい、県道のほうを「引牛越」と呼ぶ。1982年の夏のころにどのような道路だったかは、想像していただくしかない。現在はかなりマシになって車でも走れるようになっている。

2012年4月11日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その3

潮岬YH

－ 花も嵐もII

【潮岬YH】 和歌山県

そのような波乱を巻き起こした旅が、私の初めてのツーリングに当たったのかもしれない。決して長い旅でもなく、楽しいものでもなかった。ただの1泊の家出のようなものだった。

でも、確かにあれは記念的な旅だったとすると、日記がないことが残念で仕方がないが、それらしい記憶がかすかに残っている。

YHで泊まった。YHでのひとり泊は久しぶりでだった。何故なら、大学時代に北海道を旅した以外には、卒業の前年の秋に友人と信州に出かけそこでYHに2泊ほどしたくらいだったのだから。

潮岬YHでは同じか少し上の年齢の人が同室だった。スーパーで買った廉価版のサイクリング車で東京からぶらりと来ていた。その人はコックさんで、シベリア鉄道に乗ってヨーロッパに渡りフランスあたりで1,2年の修行を積んで、今はこちらでコックをしているという話をしてくれた。非現実的な夢物語のように私はその話を聞いたのだろう。

だが、このシベリア鉄道という言葉に潜在的な刺激を受けたのだろうか、と後になってから思う。旅の人生を送ってきた一人として、途轍もないロマンをリアルに知らされたわけで、夢を食べ続けるための一歩にふさわしい出会いだったのかもしれない。

その人とはそこで別れて終わりだった。お互いに有名人になれなかったから、ドラマにもならなかった。

2012年4月12日 (木曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その4

閑話

－ 花も嵐もⅡ

【閑話】

「その3」の話は、[第20話【花も嵐も】 寂しい風になりたい<紀州山中>](#) で書いた内容でした。書いてから気がつきました。よほど強烈だったということでしょうか。

さて、この旅を初めてのツーリングとっていいのかわからないぞ、と思いつつ、確かに和歌山県、潮岬への旅は24歳の私には衝撃的だったなと回想してる。

何事も未熟であるということは無限の可能性を秘めているということの意味するのだろう。人は、未完成の道をどこまでも走り続けなければならない。しかし、そこでは目標を失っているわけではなく、お決まりの道やチャレンジの手段に決まり手があるというわけではないというだけのことではないか。

だから、思案に暮れてさまざまなルートを考え出して何度もチャレンジを繰り返す。違った季節に訪れてみる。いつだってその瞬間の自分がいるように、その道を走り行くときにはそのときなりの自分がいる。走りきってしまえば終わりというものではないだろう。

峠を越えてゆく味わいに私が夢中になってゆくのは、この和歌山県の山のおかげなのかもしれない。あの当時は、紀伊山中の素晴らしさを受け止めるだけの器が私にはなく、紀伊半島を少し走って次の地域へと気移らせていった私だった。しかし、10年も20年も走ってのちに紀伊半島に帰ってきた自分を振り返ってみれば、あのときの私は未熟であり、日本中へと飛び出して行ったのもひとつの旅の

儀式だったとさえ思う。

原点に戻りたくなると「牛廻越」のことを思い出す。

紀伊半島で旅の手がかりをつかんだような気分になった私は、その年の秋に信州へと向かう。何故、信州なのかは今はわからない。そこに高速道路が通じていて、まだ行ったことのない土地があったからだろうか。

その頃は、温泉に興味があったわけでも、ご当地の美味しい食べ物 - グルメという言葉は一般的ではなかった - に関心があったわけでもない。登山にも興味を持っていないし、風景にもさほど感動しない。どうして、バイクなのか、どうして旅なのか、それは今となっては想像の域で回想をするしかない。

学生時代にパイプフレームのパッキングを担いで戸隠連山に行ったり、小さなキスリングのようなザックで北海道をヒッチハイクした。寝袋ひとつを持って三宅島に行ったこともあった。そのときの好奇心と冒険心が消えていなかったのか。

村 会議員を務めていた私の祖父は博学だったという。日本の情勢のことを良く知り、何でも幅広い知識を持った人で、俯瞰的な視点があったという評判を聞いたことがある。一方で日本左衛門とも呼ばれたそうで、行ったわけでもないのに日本の地理のことをくまなく知っていたそう。もしかしたら、子どもの頃にその祖父の膝の上で昔話を聞いたからなのかもしれない。そんなわけで、何の情報も予備知識も持たずに1982年の秋に私は信州へと旅に出る。

2012年4月14日 (土曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

続、閑話

— 花も嵐もⅡ

【続・閑話】

ざっくり30年、3台のバイクで旅をしてきたわけだが、最後のKLEの時代には雨の中を走ることがとても少なくなっていたな、とこれを書き始めたときに考えていた。

それは、私という人間がズルくなって、かつ、怖がりになったために、雨に立ち向かって旅に出ることが少なくなったからという理由もある。しかし一方で、天気予報などの情報も簡単に入手できるような時代になったことが大きい。

雨の予測を見れば家を出ない。嵐がきそうならそちらにはいかない。どうしてもそういう旅になってしまうのが自分ではいやだったので、旅自体も少しずつ減ってくる。先の見えている旅にはトキメキがなかった。

旅はスリリングで、予想を超えていなければならないし、どこまでも行く手は未知でなければならない。雨降りは嫌なのだが、雨合羽をフル活用していたころに、雨の中に走り出るのを嫌だと思ったことはなかったし、雨が辛いと思ったこともない。

不自由や鬱陶しいとは思うことがあっても、旅の楽しみが減衰することにはならない。バイクに跨る奴が初めから雨が嫌いバイクに乗るのならそいつの好奇心はホンモノではないのではないのか。

旅に出るときの「現実からの逃避感」のようなものも冷めてきたことも事実だった。逃避しなければならない理由もなくなった。仕事もやめて他人には悠々自適だねといわれてしまうような暮らしをし

ていることであろうが、旅にいざなう激しい情熱が萎んできたのだ。

社会の変化も私の心を少なからず刺激した。電話をひとつ取り上げてみても、旅先の野営場で公衆電話を探し家族に無事にテントが張れたことを伝える意外に連絡する情報は不要なのだが、携帯電話などが普及したこともあって、誰とでもどこからでも、どんなときでも連絡を取り合えるようになったことで、不便が便利になり、また必要な情報以外のものが野宿の夜の空を飛ぶことになる。皮肉でよく言ったものだが、そんな状態になってきたのなら家の庭にテントを張って一夜を明かせばいいのだ。

そんなこんなで、社会の贅沢、便利、満足、豊かさなどの感覚を、どうしても私は受け入れることができず、情報ツールや電話、商業バイク雑誌などが一般的になってからはひとりの野宿を伴うような旅には出ていないような気がする。

至れり尽くせりで情報を並べられるのは嫌なのだろう。最初から携帯電話や溢れる情報に満たされた世代の人たちは、自分で不便や不安に向かって行くことなどは筋書きにもありえない話で、上等に揃えられた数々のメニューを選択するところから始まり、そのことが旅の醍醐味であると思うのかもしれない。

そういうものを楽しむことも夢のひとつだ。60歳を超えたら、妻と一緒に出かける旅で私は叶えていきたいと思っている。

2012年4月14日(土曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その6

乗鞍高原

－ 花も嵐もⅡ

【乗鞍高原】

1982年の10月、乗鞍高原に向かう。

名神高速道路に京都東で乗ってから地図を持っていないことに気づく。竜王パーキングに設置された高速道路案内地図を頼りに北に向かう。中央道の土岐 か中津川あたりで降りて国道19号を北へと走る。乗鞍に行こうと決めるのは中津川を過ぎてまだまだ走って木曽福島あたりまで来てからだろう。

今なら10月の連休の混雑具合は容易に予測するが、あのころは無知だったし、そんなに人があふれる時代でもなかった。しかし、乗鞍だからそう容易くは宿も見つからず、日が暮れても旅館案内所の前で何人もの私のような旅人が群がっていた。車の人もいたがごちゃまぜで泊めてくれる民宿の大部屋に滑り込んだ。

そこは、屋根裏部屋のようなところだったと今になってみれば思う。満室の民宿ばかりだったので、仕方がない。知らない人の集まりだったのだから今 だったら不信感に満ちて、貴重品なども肌身離さず持ち歩くところだろうが、このころはそんな乱れたものでもなかった？のか、私がオトボケだったのか、暢気なものだった。事件も事故も起こらずだったのは幸いだったのか必然だったのか。

確かに、80年代は貴重品の保管にも杜撰だった。温泉に入るときもタンクバックに財布以外の貴重品は置いたままだった。ブーツを盗まれたとかいう話も聞いたことがあったが異例だった時代だ。

乗鞍の民宿は4千円ほどで温泉もあった(メシはなかった)。安いと思ったがその後に泊まりを重ねてみるとそれ相当の価格だったかと思

う。乗鞍に泊まったことは、私にとって幸運だった。温泉に出会えたことが一番の刺激で、ツーリング観がそちらに動き始める。

- -

乗鞍には無料の温泉もあるし有料の公共浴場もある。白骨温泉も近いので、何度も行くことになる。高原のど真ん中に位置する大きな駐車場の片隅で野営をしたこともある。お咎めを食らわないほどおらかな時代だった。

人間が図々しくなってくるとそれも許されなくなり決まりや規制ができ、ロープが張られ、鍵を締められるようになる。

- -

乗鞍に泊まったあくる日には、石ころだらけの山岳道路を高原側から上っていき、乗鞍スカイラインからも上がってくる一番高い駐車場のところまで行って引き返してきた。

ハイマツが広がる山岳道路を走りながら、この世にこんな素晴らしい景色があるのかと感動した。バイクでなくても登山でもよかった。山に登ろう、自然に触れて旅を続けたいと潜在的にそう思い始めていたのだろう。

その後も秋になるとこのあたりに出かけ、スーパー林道を走り、バイクを置いて歩き、湯に浸かり、蕎麦を食べる旅を繰り返す。

2012年4月14日 (土曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その6

号外

— 花も嵐もⅡ

乗鞍高原を書いたので、少しブログの写真について書きます。
ブログの片隅にあります。

[乗鞍高原](#)



ここにバイクを止めて、1分ほどのところに共同浴場(無料)があります。

とてもいい感じの温泉です。

この写真は、[2002年5月](#)の下旬ころだと思います。まだ雪があって登山道路は閉鎖です。

もちろん、今は、通年で一般車両が車両通行止めになっていますが。

この先の大駐車場で野営をしたこともあります。とてもいい思い出です。今は、皆さんのマナーが悪いのでそういうことは片っ端から禁止ですね。

2012年4月15日 (日曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

中山道

— 花も嵐もII

【中山道】

初めての旅が乗鞍だったということは大きな意味を持った。その後、何度も信州へ足を運ぶきっかけとなったのが乗鞍だったし、アプローチが中山道と飛騨高山側とに分かれたので、変化があった。素晴らしい場所であると同時にアプローチを愉しむ旅を覚えてゆくことになった。

景色が良いこと、蕎麦が美味しいこと、そして何よりも道草旅をするために乗鞍へと向かった。中山道は情緒があって、何度行っても飽きずに道草ができた。少しずつ、伊那谷のほうへと足を伸ばしたりしながら、峠道を愉しむ旅は続くのだ。

永年乗っている間に三河から伊那方面へ向かう道路も整備されてきたし、権兵衛峠もトンネルになってしまった。実はまだトンネルを走っていないのだが。中山道には道の駅が充実したし、町をバイパスする道路がいくつも増えてきた。

30年間という時間は目を瞑っている間に過ぎたわけではないので、少しずつの変化を見ながら、時には道路の開通に驚きながら走ってきた。

正直、このように便利になった道路を走って、もうこれ以上旅をする気はなくなっている。便利を理想としてきたわけではなかったし、早く移動できることを望んできたわけでもなかった。だから、これからは列車に乗って、徒歩も使ったの二人旅を愉しんでいこうと思う。

中山道といえは、お蕎麦を食べに次から次へと店を捜し求めた。地元の人たちと石垣に凭れて話をし、暮らしの変化の様子を聞いたり、美味しい蕎麦や自然の味覚を味わった。

木曾馬のことも学べたし、栗きんとんや五平餅にも出会えた。自分の足で地元を掘り起こして見つけたという満足感が私にはあって、今や雑誌やメディアで取り上げられるそれらを、私は私の時代に味わえたことがこの上なく嬉しい。

2012年4月25日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

木曽路

－ 花も嵐もⅡ

【木曽路】

ひとりで旅をする人の多くは、誰にも束縛されない自由な時間を愉しんでいるのかもしれない。なかには、淋しくて仕方がないと思いながら道ゆく人もあるのだろう。立ち止まって同じような人にめぐりあい数少ない合言葉で挨拶を交わして、もう一度ひとりの世界に戻ってゆく。

「是より北 木曽路」の碑を見ると必ず寄り道をする。東海道が主たる街道だった時代から、川を渡らなくてすむ中山道へと人の流れが移っていった時代があったのだろう。しかし、そこには山深い峠を越えても越えてもまだまだ遠い旅程が待っていたのだ。

私たちは、旅を愉しむ。愉しみながらあのころの、いや、そういう時代の止まったような時間に触れに行きたいのだろうと思う。

時間を止めるというのは、誰もが描く夢のひとつだ。

夢を追い続けることが、私の旅だった。

なぜ夢を追い続けるのだろうか。

2012年4月30日 (月曜日) [【花も嵐もⅡ】追憶篇](#)

周山街道

— 花も嵐もⅡ

【周山街道】

京都というところが予想以上に不便なところだったので、通勤にはバスではなくバイクを使った。自動車を買うほど余裕もなく、あったけの給料をはたいて夏にCBXを購入し、高校卒業以来二輪車から遠ざかっていたのを終わりにしてバイクとの暮らしが始まる。

休日には、市内の古刹を巡ったり京都市の郊外の寺院にカメラを持って出かけることが多くなる。特に天気のよい日は、周山街道を走って日本海へと向かった。

あのころの周山街道は、狭くて険しい山の中をいくつもの峠で越えていった。現在のものからは想像できないほど田舎の街道だった。大きめサイズの車であつたらこんな峠を走るのがさぞかし嫌だったのではないだろうか。簡単にすれ違えない箇所が峠にはいくつもあつた。

今は新しい道ができて、てっぺんはトンネルで越えてゆく。昔ながらの集落が山のふもとに寄り添うように散在しているのを遠くから眺めるように盆地の真ん中をバイパスが突っ切っていってしまう。

バイクツーリストたちは、この快適道路を愉しむために大勢やってくる。休日のドライブインや道の駅にはバイクがあふれている。

私がひとつの時代の区切りとしてバイクを降りて徒歩とか自転車に乗り換えていこうと考えるのは、このように群がる人たちと私の間にバイクという乗り物の共通点があるだけで、過ごす時間や感じる対象は食い違ってきているからだろうと思う。

私の時代は終わった、のではなく、私は次のステージへとゆかねばならないのだ。

2012年5月 2日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

鯖街道

— 花も嵐もⅡ

【鯖街道】

京都市から日本海に向かって北上する街道には、周山街道のほかに鯖街道がある。この歴史街道のみちのりは、北山の山奥から国境の杣道を通って行くものであったのだろうが、人の往来が激しくなり、荷車や馬が使われたりするようになったこともあって、街道は朽木村のほうへと遷移してきたのではないか。

歴史街道である。

羽柴秀吉と柴田勝家が賤ヶ岳で戦ったときに、秀吉が京都へと必死の思いで逃げ落ちる街道としても有名だ。

1984年から1989年ころにかけて、まだまだこの朽木はたいそうな山の中であった。京都市内から向かうとすれば、三千院や寂光院で有名な大原を通過し途中越へと向かう。途中のトンネルは随分と後になってからできたので、そのころは旧道で越えた。

さらに、花折峠を越えてせせらぎは日本海のうほうへと流れはじめると道路は緩やかなくなり、溪流に沿いながら朽木村を目指して狭い国道をゆく。賤ヶ岳で戦いのころに、数名の武将を連れこの山岳地帯を必死で今日に向かった武者たちの姿を想像しながら、鄙びた集落のなかを道草をしながらゆく。

鯖を背負うて若狭湾から京の都へと昼夜を問わずに昔の商人たちの苦しかったであろうその時代の暮らしぶりなどにも、タイムスリップできそうなほどの山中だった。

日本海は遠かった。

バイクで走り回るというだけではなく、私なりの愉しみをもち、村に佇み、人と言葉を交わし、道端の鯖寿司店を見つけて家に持ち帰ったりした。店はやがて有名になってTVでももてはやされるようになったりするのだが、私の旅が求めるものとかけ離れるにしたがって店に通うのも遠のいてゆく。

道は拡幅工事を施され便利になり、車が増え、村は栄えてゆく。日本海は近づき、味はすべての人のもとにと届く。

村の産業が栄え、人の暮らしは潤い、人材の流出も少しは防げる。しかしながら、犠牲にしたものもあるかもしれない。都会の尺度になじんでしまうのは寂しいと感じ続けている。

2012年5月 9日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

もっと遠くへ

－ 花も嵐もⅡ

もっと遠くへ、と私は考えた。何故、信州を目指したのだろうか。

卒業の前の年に同僚の井上と一緒に峠越えの旅に行ったときの印象が残っていたのだろうか。旅心は、私を未知なる場所へと誘ってゆく。

温泉に出会い紅葉に感動し地産の味を堪能して走り回った。でもそれだけではなかったようだ。地図を見て、山の稜線を越えてゆくクネクネ道を想像すると血が騒いだ。

散々走り回った拳句、近頃は面白くないと思うようになり、バイクをいったん降りることにしたのは、行く果てに魅力がなくなってきたからだと思っている。

行き尽くしたわけではない。美味しいものがなくなったわけではない。秘湯がなくなったわけでもないのだ。私が地図の上で夢を描くことができなくなったのだと思う。

情報が十分に提供され、旅の結果に当たりハズレという感覚もできてきた。行く前から筋書きが出来上がり、ひとつしか正解はないと思えてくることもある。ココに行けばコレしかない、というようなスタンダードができてきている。

天候にしても、空を見上げて雲の流れを見て考え込むことがなくなった。道は、高速道路で出発地から目的地を繋いでいる。道草はしないし、そのような発想は考えにも及ばない。時間に無駄も許されないし、ルートに冗長性もない。スタイルも画一化されてきて、誰もがどこかの雑誌から切り出したように装い、贅沢に金をかけたバ

イクに乗っている。本当にバイクの旅が好きかどうかは怪しそうな人もいる。

これらは、旅の姿だけではない。日常に溢れている。受験、就活、婚活、飲み会、仕事、果ては健康管理にもこのような考えが浸透している。

峠の向こうには、まだ行ったことがない町があって、見たことのない道がある。噂にもならない温泉や食べ物があって欲しい。そして、同じように旅行く人々は、そこで情報をかわし交流を深めてゆくという私は、もはや昔の(歴史上の)旅のスタイルを大事にしすぎているのだ。ピースが廃れて行った理由もこのあたりにあるのだろう。

美しい景色や単に美味しい食べ物なら、本や雑誌で見て人が溢れるレストランで行列に並んで食べばいい。

そうじゃなかったのだ、私の旅は。

2012年6月2日(土曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

懐かしの飛騨路で別れを果たす

－ 花も嵐もⅡ

5月27日日曜日。

この日に、いよいよKLE とお別れをする日となりました。
もう20年以上のバイク友になる恵那のVちゃんが私のバイクをレストアしながら受け継いでくれるというので里子になります。

私はもはや、ツーリングをする気迫を失いかけていましたので、冬の間もバイクを放置していましたが、バイクだけでなくウエアも地図も小道具もほったらかしにできてしまっていました。

本格的な旅など、いったいいつから行かなかったのか忘れるほどで、遠乗りをするときに道路状況を予測する勘さえもすっかり衰えていました。

インターネットで情報が飛び交い、ツーリングマップルに情報が満載され、天気予報がリアルタイムで更新され、高速道路で目的地へ瞬時に行ける時代に、私はすっかり乗り遅れているわけです。

でも、再びそういう波に乗ろうとは考えていません。私なりの新しい楽しみ方で復活するころを夢見ています。



お別れを記念して走りに行きながら、最後に恵那へと到着するようにしたいと考えたので、信州方面か、美濃とか飛騨を候補にあげていました。ちょうどそこに、「郡上八幡はりはり焼きそば」という怪しげな名物B級グルメの情報が舞い込み、何の迷いもなくコレを食べてから恵那に行くのだと私は決心をしたのでした。

この日の朝、家を出たのは8時前だったと思います。もう昔のように夜明け前に国道をぶっ飛ばして行こうなどという気は湧いてきません。日曜日の午前中は車も少ないから、まあのんびりと行こうじゃないかと考えています。

ルートは昔からのいつものルート。国道を北上して、長島温泉への交差点を逆に曲がって、木曽川沿い、長良川沿いを走って、岐阜羽島から再び木曽川沿いに。あとは、国道156号線をだらだらと郡上八幡まで走ってゆきました。

11時前にVちゃんとばったり巡り会えました。何の申し合わせもないのに、同じ場所にやってきて、道端に止めてあるバイクを見つけてしまう。予想もしていなかったので、めちゃめちゃ驚くところなんでしょうが、何か筋書きのように再会できてしまいました。バイクを置いて街の中を散策します。

そうだ、Vちゃんは岐阜県民なんです。よく知っているはずだ。ひとりじゃできないような観光をして、その間に焼きそばも食べて、木陰で涼んで一息ついたら恵那に出発となります。

恵那までは、最高ののんびりツーリングルートでした。飛騨川沿いを走って、白川町というところを走り抜けます。タイヤも満遍なく使ってやって、KLEにとって、ほんと、素晴らしいお別れツーリングとなりました。

恵那のV邸で少し休ませてもらって、中央本線の快速で帰ってきました。

KLEは、その日のうちにV邸のガレージで身包み剥がされてしまったようですが、さぞやすっきりしたことでしょう。しばらくは、V邸から、レストア日記が公表されるのではないかとと思っています。

元気に蘇って欲しいと切実に願っています。

2012年6月 8日 (金曜日) [【花も嵐もII】追憶篇, バイクと旅と昔話](#)

峠を越える

一 花も嵐もII

【峠越え】

「もっと遠くへ」と誘い出すものは、未知の峠でした。地図は刺激的でした。いまだに走っていない曲がりくねった道を想像しては、思いを馳せたものです。

オンロードのバイクでしたが、ダートも走りました。激しく荒れていなければゆっくりとダートを走って山を越えていきます。けっこうクセになるのです。

岐阜県は信州に行くときに通過してしまうことが多かったけど、[徳山ダムと八草峠など](#)と[峠越え 冠峠](#) [\[岐阜県から福井県\]](#)でも書いていますが、「冠峠」が思い出深いです。

徳山ダムができる前に一度訪れています。
そして、ダムが完成してからも行っています。

峠は越えるだけの楽しみではなく、その山の向こうとこちらに住む人たちの暮らしに出会えます。徒歩で越えた人々が築き上げた歴史のなかで、じわりじわりと文化が交じり合ってゆく。そういうものに出会いながら山を越える。その途中に温泉があり、宿場町がある。

旅は、便利を利用して一瞬にして目的地に行くことが楽しみではないと思っていますので、そういう旅を違った手段でできるようにな

りたいと今は考えています。

こういう峠越えの味わいが風前の灯になってきている昨今、私の旅のスタイルは、ひとまず休憩して然りなんです。

2012年6月12日 (火曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

日本海

— 花も嵐もII 峠越えの旅は、私が幾つになるまで続けるのだろうか。いつか、走れなくなる日が来るのか。今ならそんな風にも思うのだろうが、あの頃は考えもしなかった。そして、走れなくなる前に進化の果ての社会が詰まらなくなるとは予想もしなかった。

京都の街を出て出かけるところといえば日本海が多かった。鯖街道を走った。北国へと向かう越前の国道を走った。日本海に面する海は鉄錆色のイメージを放ち、寂しい海岸線だったが、そういう所にも旅情を感じて幾度も出掛けた。

周山街道も走った。そして若狭の海に行くことが多かった。亀岡市から丹波の道を走り抜けて但馬の海を目指したこともあった。

日本海はどうしてあんなに悲しい顔をしているように見えるのだろうか。そう考え続けてある日ひとつのことに気がつく。

日本海に太陽はないのだ。太平洋はいつの時間に行っても、海面に太陽が反射して波が輝くのだが、日本海にはそれはない。夕日が東シナ海に沈むころに、精一杯真っ赤に燃えるチャンスを与えられるのだ。

悲しくなったら日本海を目指す。ホタルイカを食べに浜坂YHに行った思い出。越前では、カニを食べたり鯖寿司を食べたり。海をみながら温泉に浸かったり、砂浜を走ったりする。

本当に一人になりたいと思うときには誰も走ってこない日本海が良かった。

あの頃は、北陸を走り抜ける高速道路などなかったので、国道8号線や9号線を走った。遠くまで延々と地べたを走り続ける旅。そこにはそれなりの美学があったのだ。

2012年6月13日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

遠くへ

— 花も嵐もII

24歳で社会人になり26歳で結婚するのだが、その2年間はそれほど遠くまで出かけて行かなかった。

休日になるとバイクでどこかに消えていってしまうので全然遊んでもらえなかったからある意味では寂しかった、というようなことをツマが後で話してくれたのを聞いたことがある。1階と3階に住んでいたのも、すでに家族のような気持ちでいたのかもかもしれない。

あの頃の私は、バイクに乗って行くあてもなく走り回ってばかりいた。だが、あて無しと言えども、未知なる街や峠道を訪ねてぐるりと回ってくるのが楽しみだったのだが。

そんな日々を過ごしながらも大きな旅をしてみたいと考えていた。

大きな旅というのは、途轍もなく遠いところに行ってみたいということだ。信州とか四国とかではなく、限界に近いほどの遠さを夢見た。つまりは、日本の一番北の端にあるところ、北海道を夢見たのだろう。そのときの日常とは全く違った時間や暮らし景色などがあるのだと夢を見るのは、誰でも同じで私も漏れなく北の大地を目指したいと思ったのだ。

北海道には1977年に初めて行っている。ヒッチハイクで回った旅だった。新品のズック靴は家に帰ったときにはズタズタのボロボロだった。ふたたび行きたいと思った時期もあったのだが、バイクに乗って行ってやろうとは思っていなかったかもしれない。バイクツーリストの多くが考えるようなイメージで北海道を捉えようとはしていなかった。

結婚した1984年にはツマを乗せて旅している。GWに九州。夏に北海道。どちらも無計画な旅だったのだが、未完成で未熟であったからこそ味わえた数多くの思い出が残っている。未熟ゆえに今一步で遭遇しなかったミーハーなコンテンツもあったのだろうが、それを逃したことに何も後悔はしていない。

二人で走った九州と北海道。ツマは、「ただただ好きで抱きついていただけ、めちゃくちゃ眠かった」という。乗せて走ることは、もうないだろう。

2012年6月27日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

旅のはじまり

－ 花も嵐もⅡ

私たち二人は世のじゅうの恋人のようにいくつものチェックポイントをクリアしてきたわけではなかった。好きだという直感だけで友だちになり、理屈も見込みもなく、好きな人のそばにいるのにとやかく考えることなど何もないという正直さだけで暮らし始めた。

楽しく幸せな日々は始まった。その幸せな日々は人生という長い時間軸の上で、家族という暮らしに包まれてインキュベートされ形を変えて30年を過ぎようとしている。その輝かしいタイムラインのはじまりには二人だけの旅があったのだ。

ツマとは北海道へ二度行った。私は学生時代にヒッチハイクで回った経験があったので、第2回目と第3日目がツマと一緒にだった。ムスメがまだ2歳のときにもひとりで出かけた。そのときのことはまたの機会にゆっくりと書きたい。

1984年と1986年の夏に日本海を船に乗って行った。二人乗り(タンデム)である。記憶は相当に薄れてしまっているが、写真が何枚か残っている。一人旅では写真をほとんど撮らなかったのだが、二人で行くと撮りあうので記録に残ってくれる。

今考えるともっと撮ればよかったと思う反面、あの時間はあれでよかったのだから、今残っているものだけで十分だと思おうという気持ちもある。思い出すためにもう一度二人で出かけるチャンスがあればよいし、なければなかったでそれだけのことと思おう。

小樽まで、30時間ほどの船旅だった。今はフェリーの速度が向上して半日ほど早く着くと思うが、あのころは二泊しなければ北海道に着かなかった。

会社の夏休みにプラスして休暇を取って、仕事が終わった夕暮れ時に敦賀の港を目指した。2回のうちもう1回は舞鶴だった。日が暮れ始める国道を胸を高鳴らせて走った。深夜11時ころに油臭くて蒸し暑いフェリーのデッキに滑り込み、あくる日1日じゅう船の中で南国でのバカンスのような時間を過ごし、翌朝、小樽の港へと到着する。

私たちの旅は、どんな旅の案内本にも書かれていない私たちだけのものだった。世の中の誰もが経験できないような私たちだけの旅であった。喧嘩もしたしトラブルもあった。出逢いも別れもあった。食べたし遊んだし、ムダ遣いもした。ハワイに行けたなと後になって言い合ったほど贅沢な旅だった。その記憶も消えてゆく。

それでいいのだ。このごろ、そう思う。私たちは次のステージを作らねばならないのではないか。人生を全うするためのステージだ。うしろ向きではなくそう思うのだ、ころころ。

2012年7月24日 (火曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

夢を追う

— 花も嵐もII

夢を叶えてくれるもの。それは私にとって幾つもの実現形で存在した。つまり、京都の御室という歴史的にも素晴らしいところから命名された才社 という会社が好きだった。この会社の社風のおかげで、仕事にも精を出し1つことを成し遂げながら夢を叶える喜びを教示され、その仕事の傍ら日常においても 願いを叶えてゆくこと、即ち夢をきちんと心に抱くことを体験してゆく。数多くの先輩、同輩、後輩たちに感謝の気持ちが絶えない。

.

そういう素晴らしい土壌で暮らしながら、京都という古都を歩き回り、好奇心と感動を受け止める肌の感覚を磨きつつ、纏まった休みを節々でいただいては長い旅に出た。仕事のチームのみなさんは多分呆れてモノも言えないほどだったのかもしれないが、パーソナリティーというものを本当の意味で尊重してくださったのだろう。後年になって振り返ると赤面するほどアホな奴だったと反省している。

.

特に黄金週間と夏休みには休暇を2.3日頂いて職場の休みを丸ごと利用して1週間以上のツーリングに行くのが普通だった。今考えてみると、旅から 帰っても御土産の一つも買ってこなかったのだから、気の利かない勝手な奴だったわけで、今となっては取り返しもつかないことで思い出して語るのも憚られる のだが、そういう未熟なところが私には多々あった。

.

タンデムで出かけたところは、九州、北海道、信州などだった。高速道路は当然のこと使えないので、九州や北海道はフェリーで行く。信州は一般国道を走って行った。

京都から地方へと延びてゆく街道は、かつて夢を京都へ運んできた歴史的な道だ。そこを辿って見知らぬ街へと旅をする。旅とは、未知なるものを自分の目で確かめて、歴史的視点で見つめ直すこと、そしてその歴史に育まれて伝統を守ってきた街道の人々の文化に触れて自分を見つめ直すこと。漠然とそんなことを考えていたのだろうか。

実際には、その土地のB級グルメを食べて、きれいな山や川、街道や峠を堪能して、温泉に入って、都合の悪いことを一時的に忘れて(棚上げにしておいて)、人と対話をして自分を洗い直す。同じようなバイクツーリストの仲間と他愛もない話をしながら酒を飲んだりおしゃべりをしたりする。次々と湧き出てくる新しい夢を語り合うというようなことをやっていたのだが。

2012年8月 7日 (火曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

夢を叶える

－ 花も嵐もII

私の夢を叶えてくれる未知なるものは、途轍もなくたくさんあったのか、ということそうではなかった。

私のそのころの行動範囲は、西は神戸あたりまで、但馬の海、能登半島、信州は戸隠あたりまでだった。静岡県の伊豆方面は未知というより遠くて関心が湧かなかった。

初めて旅した紀伊半島ですら、大き過ぎて捉えようがなかった。訳あって東北地方へ踏み込んだこともあったが、またまた訳あってヘタって帰ってきた。

鶴さんのいる東北は、神の棲むような大山塊の森に包まれたとんでもなく遠くて暑い壁に囲まれた領域だった。

そんな程度の未知空間のなかで私の旅の妄想は夜毎夜毎に増殖してゆく。ツーリングマップという地図(初代)が世に出て、頭の中で未知なる峠や村落を描いた。

何がきっかけで、遠くへ、もっと遠くへと行くようになったのだろうか。

テントを持って野宿をしながら、あてのない気ままな味わいを愉しむようになったとき、失敗や後悔がつきものだった旅に魅せられて、苦い味を噛み締めながら峠を越えたのだろう。

1985年に御巢鷹山に墜落した日航機事故のころも信州の山を駆け回っていた。ちょうど事故の直後に、またその1周年のころにも、この

山岳地帯を越えながら北に向かったことがあった。

日常の暮らしの中で、殺伐とした人間関係と区別をして、自分ひとりの存在感を確認するために旅に出たのだろうか。同じバイクの旅人たちに、何故？と質問をすると「逃避でしょ」という。

あのころは、その言葉に頷いていたかもしれない。しかし、人生は逃避だけでは生きてゆけないのだ。何かをつかむことが大事なんだ、と薄々感じ始めている。

でもまだ、夢を叶えることの本当の意味を捉えていたわけではなかった。

2012年8月14日 (火曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

その19

1980年代

－ 花も嵐もⅡ

アンソロジーのカテゴリーの中に「[φもくじ 旅の軌跡](#)」を纏めて載せている。その中に

1989年の北海道〔家族を置き去り〕

[1986年の北海道〔夫婦・タンデム〕](#)

1985年の信州〔夫婦・タンデム〕

1984年の北海道〔夫婦・タンデム〕

1984年の九州〔GW・夫婦でタンデム〕

[1983年の東北〔幻の東北旅〕](#)

1982年の紀州〔紀伊半島縦横〕

[1977年の北海道\(R2\)](#)

[1977年の北海道\(R1\)](#)

[1977年の働き出会い](#)

という部分がある。
これが1980年代の主な足跡で、記録に残っているのはこれだけだ。

他には

【小さな旅】 1982年乗鞍高原

という記録もあったのだが、長い歳月の間にどこかに仕舞い込むとか消滅してしまうとかして、今となっては頭の中の思い出だけである。

もう少し
あのころを
振り返ってみようか。
(つづく)

2012年8月15日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

1983年のあの朝

－ 花も嵐もⅡ

1983年の東北地方へのツーリング日記を、のちになって掘り起こして、このブログのアンソロジーのなかであげている。

思い出というものは風化するのだと昔から知っていながら、防ぐ手立てなどではなく自分が死ねば消滅するのだと覚悟をしている。

私が残した数々の旅日記は、写真を残していないことが多い。意地を張っていた面もあるが、一方で画像に目を奪われレポートを読んでももらえない懸念を嫌ったのだ。あのころは、日記は活字だけで綴ってゆくもので十分だ、と考えていたので写真のない日記が多い。

二十代の頃の旅は走り回ることに関心があり、目標もそういうところにあった。バイクの旅は距離を走ることであり、場所に到達することであった。場所と場所を繋ぐ線にも次第に意味付けをしながらも一筆書きで未知な場所を走り尽くそうとした。

1983年の東北は、鶴さんに会いに行った旅だ。その人のことは「[鶴さん](#)」というカテゴリーから想像していただくしかない。私がブログを書き始めたいと強く思ったのはそのあたりに全てが記されている。

今これを書いて気付くのだが、あの旅が彼女と逢った最後だったのだ。なんだかあの後にももう一度逢ったような錯覚もあるし、京都で逢った時と時間が曖昧になってきて、時間順が狂ってきている。だが、私にとって時間軸が大事ではないのだということなのだろう。逢って分かれて.....その後逢えていない。そして、もう逢えない。そこが大事であり、思い返したくない現実でもあるのだ。

そういうわけで、この回想記を書くために、[1983年の日記](#)を読み返すのが滅法辛かったのだが、読み返してみると私はこの旅で東北を封印してしまおうと潜在的に考えたのかもしれない、ということに気付く。再び帰ってくることがあるならば、ひととおり泣きじゃくった後の子供のようにケロリとして行けるようになるまで、と考えたのかもしれない。

物語の筋書きなどはそんなに思い通りに行くわけがないのだけれど、天涯夢を追いかけることくらいにしか熱くなれないタイプなのだから、地図の上で夢を追いつけるスパイラルに飛び込んでいったのだった。

三十歳のころは、なるほどツーリングに純粹だった。欲もなく知識に対しての向上心も教養を纏おうとする見栄もまったくなく、赤裸々に自分と向かい合って走っていた。

1983年、[あの旅](#)の出発を見送ってくれた冒頭に出てくるひとりの女性は、紛れもなくウチの人となって私を自由に走り回らせてくれた。

あの朝の私の気持ちを知っていたから、ここまで自由にさせてくれたのだと感謝している。

2012年9月 1日 (土曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

未熟から始まった

－ 花も嵐もⅡ

かつて、バイク旅に情熱をかけていた時代があった。それでいいのだ。

1983年に東北を訪ねて行ったときの記憶は前回までに紹介した程度のもので、今となっては未熟であり無知であり未完成の標本のようなものであった。

しかし、ひとつの私の旅物語が完成されて(または未完成のままに)終わってゆくときに、その過程にある不完全さにとても意味あるのだし、それがなければ物語には価値が一切ないと言っても過言ではなからう。

記録に残っているのは、3年後にうちのんとタンデムで行った北海道の旅「[北海道1986](#)」である。29歳。娘が生まれる1年前のことだ。

2012年9月 5日 (水曜日) [【花も嵐もⅡ】追憶篇](#)

ツマと最後のタンデム

－ 花も嵐もⅡ

1986年の旅では、ほろ苦い思い出がひとつある。

小樽で降りた関西からの旅人は、ほぼ右回りに北海道を旅する。
そこで、旅の途中で何度か同じ顔の人々と遭遇する。

ツマは、九州から来たという私たちよりもひとまわり以上も年上の兄弟数人の人たちと会話をするようになっていた。道東のどこかの売店か展望台で鉢合わせて旅人同士のあいさつを交わしたのだろう。

道南まで来て、白老のアイヌ集落でも再び会って別れを惜しんでいた。

その人たちは、兄弟が乗り合わせてワンボックスカーで九州からやってきて、兄弟の初旅を楽しんだらしい。今夜のフェリーで九州に帰るということらしく、何度か会って話をしただけであったものの、お別れが寂しかったのだろう。

じゃがバターを手のひらに載せて、買ってもらったと言って喜んでいる姿がいじらしかった。

想像以上にセンチになっていたかもしれない。

今夜のフェリーなんて小樽かな出ないだろうし、何かの間違いだろうとも思っていたが、後で調べたら臨時の出帆があったのだった。旅を終えてからもしばらくの間、文通をしていたらしいが、いつの間にか途絶えた。

そういう旅の思い出もあるのだ。

しかし、二人で行く旅は、この夏頃が最後だ。その後、お腹が大きくなって1年後の夏には娘が生まれ、今に至って1度も私のバイクの後ろに乗ったことがない。

私は1人で旅するソロツーリストになってしまうのだった。

2012年9月23日 (日曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

ネットさがけのころ

－ 花も嵐もⅡ

バイクの旅人だと自分で言うようになったのは、30歳ころからだろうか。それまでは、近所の田舎道を勝手気ままに走っていただけだったから。

最初は民宿利用が多かった。のちにユースホステル(YH)、キャンプ、野宿、と変化してゆく。

1990年代になってバイクの旅人たちと交流をするようになってくる。インターネットなどに設立された電子会議室が私と大きく変えていった。

名古屋に本社のある中日新聞が「中日ネット」という今でいうSNSを始めたのに参加したことで東海地区の友達が瞬く間に増えた。

オートバイの集まりは楽しかった。朝4時ころからでも家を飛び出して名古屋界隈のみんなと合流して、奥飛騨などを目指して走ったこともあった。

一方で、全国規模の電子会議室にも参加した。近頃、あのころを懐かしんで同窓会をやろうとしている「ニフティサーブ」のオートバイフォーラムにどっぴりと入った。

ココでは、ツーリング部屋の管理人までさせてもらって、全国規模で旅の話をした。それと同時に私の旅も遠くへ、もっと遠くへと出掛けるようになってゆく。旅先で知らないバイクツーリストさんから「ねこさんですか？」と声をかけられたりすると嬉しかった。

中日ネットとniftyのFBIKEのことはこの後で書こうか。

2012年10月 3日 (水曜日) [【花も嵐もII】追憶篇](#)

蕎麦ツアー

花も嵐もⅡ

利賀村というところがある。蕎麦がたいそう旨いという。しかしあのころは、蕎麦にはそれほど関心はなく、新しい味覚を求めてバイクを飛ばすということの方に私は熱いものを湧き上がらせていた。

必然的に話題性と新規性で未知なるエリアを目指すたびが多くなり、あの年の秋は利賀村を目指すことになった。一緒に走るのは中日ネットのバイク仲間たちだった。年齢層も様々で、歳上の方々も目立ったことが私の性分に合致した。

バイクツーリストとしてはまだまだ未熟な時代だ。私は三十四、五歳で、娘は四、五歳だった。このころから家庭をそのままにしてバイクで駆けずり回る人生(中盤戦)が始まった。

利賀村蕎麦ツアーは記録に残るツーリングだった。バイクとともに歩んできた私の人生のひとつの節目となり、転機でもあったと言える。また、ひとつの見方としては勢いづいた上昇気流に乗って、何をしても後悔もない時期がこのころから始まったとも言える。悪く言えば、周囲も何も見えない一途な自分がいて、間違いを正す人もなければ咎める人もない時代、自信に満ちた輝かしい時代だった。

そのときの善し悪しを今になってとやかく悔やんだり讃えたりするつもりなどさらさらなく、また、その必要もないと考えています。人にはこのようなひとときが5年とか10年あるいは長ければ20年とい

う周期であってもいいと思います。しかし、そのことを後で自分の人生の糧にするということが前提ですが。

性格にも拠るかもしれないが、このような時期は決して長く続かないし、むしろ長く続けることは好ましくないと今は思っています。ひとつの判断を持って旋回をしてみること、これが幅広い視野と多角的な視野の下に築かれる冷静で的確な判断力と未来を見つめる眼を育てると思うのです。

私の場合、20年間ほどはバイクで走り回っている人生を過ごしました。娘が生まれてから二十歳頃までという勘定になります。果たして、それがどうだったのかは今となっては誰が何とも論じることもし评じることもしできない。

さて

利賀村への蕎麦ツーが具体的にどんなものだったのかは、実はしっかりと記憶に残っていません。ツーレポも残っていない。パソコンが不調になるたびに記録が消滅して行っしたので、その途中で日記も消えて行ってしまったのでしょう。ま、仕方ないか。でも、利賀への蕎麦ツーというツーリングはあったのだ。

そのあと、利賀へは何度も何度も行きます。それは利賀村の蕎麦を食べるツーリングで、それまでの私にない新しタイプの旅のカタチで、「食べる」ツーリングの愉しみでした。

生首峠、檜峠(奥飛騨)という記録が1992年の日記にあります。この年代ころは、明けても暮れても、夢の中でも、蕎麦を食べに行く山岳峠道が浮かんで来ては頭にこびり付いていたのではないのでしょうか。ほんとうに寝ても覚めても。

奥飛騨というエリアは、でっかかった。そして遠かった。紅葉は腰が抜けるほどきれいだった。人生を生き抜くうえで使う「きれい」という言葉の意味が、私の辞書の中でガラリと変わってしまった。

蕎麦という食べ物の概念もすっかり新しくなります。

利賀村までは、土砂降りの「山の神峠」を越えて行きました。あるときは野営をしてまで行った。あのころの「山の神峠」は、山岳悪路を走る専用の車でない方々はきっと苦心したのではないのでしょうか。凸凹で険しく狭い峠で、絶壁に迫りながら越えてゆきました。

朝、テントを出ると周りの山が真っ白の雪景色に変化していました。私のサバイバルでハングリーで、ロマンとセンチに満ちあふれたバイクツーリスト人生は、ここで基礎固めされていたのかもしれない。そんな風に思いながらこのころの日記を読み返しました。

2012年10月6日(土曜日) 【花も嵐もII】追憶篇

戸隠へ

花も嵐もⅡ

信州には戸隠というそば処があります。

あそこへ東海地方から日帰りで走るには、それなりに根性が必要です。中山道を北上して松本市あたりまで行っても、そこから長野市方面が遠い。

実際に80年代のころの道路は、現在とは比較にならないほど昔ながらのものでした。ですが、若さとは凄いもので、安曇野から鬼無里を抜けて戸隠まで行って帰ってくるのだから凄い。若者は燃えているのでしょう。

名古屋周辺を拠点とするネットの仲間と日帰りで行きました。私よりも歳上の人も多かったから、驚くほど中年ライダー揃いでした。

戸隠の蕎麦がどれほどまでに旨かったのか、私に語れる才能はないですけど、学生時代に戸隠登山のために麓に入って、4日間雨が降り続いて戸隠中社の付近で張ったテントの中で晴れるのを待ったことがありました。それ以来の戸隠でした。

早起きした。

走った。

蕎麦食った。

このホップステップジャンプが大事だったんだと思います。

このころからツーリングが変わり始めたのでしょうか。富山県の利賀村に蕎麦を食べに行き、長野県の戸隠に蕎麦を食べに行く。だんだんと「蕎麦ツー」というものが楽しくなってゆきます。美味しいものを食べなければバイクで出かける意味がない。そこまで思うようになりました。

**バイクは走り回るためのものではない。
私に食べる喜びを誘う(いざな)うものだ。**

走ることから一歩飛び出した私は、のちに、食べるもの以外に愉しみを求めるようになってゆきます。

カラダを解きほぐしてくれる湯舟というものに出会い、
また、野宿をして満天の星も見上げるようになり、
多くの人とも巡り会う。

旅というものは、ストイックな状況で生まれるものであり、無限の未知があるから走るのだと気づきます。

旅先の限りない感動を求めて、筋書きのない、想像のできないところに向かって走り始める。その先を夢に描くための手段は、現代のようにネットなどにあふれている情報ではなく、たった1枚の地図だった。夢とはそういうもので描くものだと感じ始めていたのでした。

旅が無限に拡散し始めます。

2012年10月16日 (火曜日) 【花も嵐もII】追憶篇

