


 ずいそう

しまなみ海道とサイクリング

大川 宗男



昨年7月にしまなみ海道の愛称でサイクリストに人気の西瀬戸自動車道を管理するしまなみ尾道管理センターに赴任した。赴任後驚いたのは、自転車人口の多さである。しまなみ海道では、プロ級の方、観光で来られた方、家族連れ、テレビドラマを見てこられた若い女性、海外の方など本当に様々の方がサイクリングを楽しまれている。

平成27年度にしまなみ海道を自転車でご利用された方は、推定で約32万人に達している。また、平成28年度は、全体の詳細はまだ把握できていないが、尾道市管内のレンタサイクル利用者は、平成27年度に比べ12%増加していることから、約35万人の方にご利用いただいたと推定できる。

私の自転車歴は、9年ほど前瀬戸大橋の管理事務所勤務時に3年間、事務所までの約3kmを通勤した程度である。サイクリスト初心者の私が、アメリカ・CNNの旅行情報サイトで「世界7大サイクリングコース」に選ばれるとともに、サイクリストの聖地となったしまなみ海道の魅力は何かを考えてみた。「海の上を走るサイクリングロード」だけではないと思われる。しまなみ海道の全長は約70kmであるが、橋の上の区間は1/8の9.1km程度である。世界各地の多くの人々が憧れ、訪れるしまなみ海道の魅力を感じるために、私達が管理する広島県の尾道から愛媛県の大三島まで、何度かサイクリングに出かけた。本文は、これらの体験を紹介するものである。

はじめに、しまなみ海道が位置する芸予諸島であるが、小説「村上海賊の娘」においては、「…島というより巨大な山といったほうがふさわしい濃緑の巨塊があちこちで突き出し、彼方の四国本土まで連なっている。その山々を淡青の海が浸す様は、異界を思わせる美しさである。…」と紹介されている。つまり、巨大な岩のような山と山の間を海水で浸しているような景観である。現在住んでいる尾道の高台から因島大橋の因島側主塔を望むことができるが、まさに山と山の間主塔が見えている。海上の橋というより、山間部の橋のように見える。芸予諸島の地形がしまなみ海道の特殊性を作り出しているといえる。

さて、サイクリングの話であるが、本州側の起点は

尾道で、尾道と次の島である向島とは「海の川」ともいわれる尾道水道で隔てられている。尾道水道には2本の橋が架かっているが、両橋とも自歩道が設置されていないため、サイクリングロードには指定されておらず、渡船を利用することになる。渡船は3航路あり、料金は自転車料金10円を含んでも、70円か110円、乗船時間は5分程度である。この渡船からは、尾道三山と対岸の向島に囲まれた盆地のような狭い限られた生活空間に作られた多くの寺社や住宅、造船所が眺められ、数分間日本遺産にも登録された景観を楽しむことができる。

渡船を降りると、向島と次の島である因島との間に架かる因島大橋を目指すわけであるが、最初の約3kmは、島内の市街区間で、その後は向島の西側の緩やかな曲線が続く海岸沿いを進む。これらの海岸は、小さな岬と砂浜が交互に現れ、因島大橋が時々顔を見せる。釣りをする人も多く見られ、多島海の風景を楽しめる区間である。

因島大橋の下をくぐり、少し自転車を漕ぐと因島大橋に続く自転車道である。約3%の上りが1.5km続く最初の難関である。上りきると歩道と合流し、因島大橋のトラス桁内の自歩道に入る。しまなみ海道で唯一橋桁の中に設置された自歩道であり、自歩道の上部は、4車線の高速道路となっている。尾道から来た方には最初の海の上の橋となることから、ペダルを漕ぐのを止め、海上約50mから下をのぞき込む方、写真を撮る方を時折見かける。全長1,270mのトラス桁の中を走り抜けると因島である。橋の端部の標高約50mの場所から、しまなみビーチへと一気に下る。

しまなみビーチには、ウッドデッキが整備されており、そこに腰かけると多島海の景色と行き交う貨物船を眺めることができる。ビーチを発ち、次の島へと続く生口橋を目指して走ると、第二の難関の坂が待っている。坂を越え、しばらく進むと因島のサイクリングロードのほぼ中間地点に位置するコンビニに到着する。店の前には、三角形の駐輪ラックに加え休憩用のテーブルセットが用意されている。中に入るとエネルギー補充飲料などサイクリスト向けの商品が一番手前に陳列されており、サイクリストの利用の多さがうか

がえる。

このコンビニで出会ったオーストラリア人家族と会話した際、私が尾道に住んでいると言うと、「あなたは、毎週末サイクリングしているのか？」とうらやましそうに質問されたのが印象的であった。彼らは、3週間半日本に滞在するが、日本旅行の目的は、しまなみ海道のサイクリングとのことであった。しまなみ海道のサイクリングが、海外の方の日本における目的地となっていることを再認識するとともに、尾道から因島間のサイクリングに十分に満足していただいたことに安心した。

休憩後、生口橋を目指し、約2kmの坂を下り、海岸沿いの県道を約3kmに走ると、生口橋の自転車道である。第三の難関である高低差約40m、約1kmの上り坂を上りきると生口橋とほぼ同じ高さに位置する展望台に到着する。生口橋を背景にご自分の自転車を撮影するサイクリストを多く見かける人気スポットとなっている。生口橋は、全長790mの斜張橋で、橋の中心に中央分離帯を設け、その両側に1車線の車道、その外側に自歩道と原付道を配置している。自歩道は、因島側からみると左側、原付道は右側に配置されている。

橋の上からは、生名島、岩城島などの上島諸島、及び各島の造船所を左手に眺めることができる。約1kmの自転車道を下ると生口島の外周道路に出る。左回り、右回り、どちらでも多々羅大橋の自転車道まで約11kmのサイクリングロードである。私は、多くの方と同じように、往きは右回りの南側を選択した。南側は殆ど海岸沿いを走る。この海岸沿いには、小さな漁港がいくつかあり、島の生活を感じられるのか、漁港の防波堤を散策するサイクリストも見かけられる。9kmほど走ると多々羅大橋の主塔が見えてくる。このあたりもサイクリストの撮影ポイントとなっており、多々羅大橋を背景に自転車を撮影される方が多い。

多々羅大橋の下を走り抜けると、自転車道の入り口である。第4の難関の坂が1.3km続くが、周囲はレモン谷と呼ばれる一面のレモン畑である。国産レモン栽培の発祥の地であり、自転車道の脇には発祥の地の碑が建てられている。この坂を上りきると広島県と愛媛県を繋ぐ全長1,480mの斜張橋の多々羅大橋である。多々羅大橋は、片側2車線の車道の外側に、自歩道と原付道を配置している。自歩道、原付道の配置は、生口橋と同様である。この橋では、景観だけではなく塔の真下で、「鳴き籠」という現象を楽しむ。塔の上部に向けて、拍手や拍子木を打つと、音の多重反射音を聞くことができる。塔の立体幾何学形状と高精度

の架橋技術の合作と言える。

多々羅大橋を渡りきると大三島で、私の管轄の終点であるとともに、私のサイクリングでは折り返し地点である。尾道から約37kmの道のりであるが、初心者でも、途中写真を撮りつつ、休憩しつつ3時間ほどで到着することができた。次の橋の大三島橋まで体力的には問題ないと思われたが、お尻が痛くなり、自転車を漕げなくなる恐れがあるため、止めることにした。初心者が多い大きな問題である。

大三島から尾道まで帰る際、生口島は往きとは反対の北側のルートを選択した。生口島の瀬戸田地区には、食堂、美術館、コンビニなどがあるためである。土産物屋などあるレトロな潮待ち商店街で出会ったご夫妻は、よく車で生口島を訪れ、レンタサイクルで島一周を楽しんでいるとのことであった。ご夫妻に紹介していただいた商店街のローストチキンは美味しかった。

瀬戸田を離れ、生口橋、因島大橋と渡り、向島に到着できたが、最後はやはり歩いてしまった。足の疲れではなく、お尻の痛みである。旅行サイトの口コミのとおりであった。お尻をさすりつつ、渡船への道を歩いた。

最長84kmを経験した際、再度、しまなみ海道のサイクリングの魅力を考えてみた。多くの人が旅行サイトに書かれているように、長距離サイクリングの達成感であった。海上の橋までの上り坂はきついが、橋の上からの眺望が疲れを癒してくれるとともに、次の橋への意欲を与えてくれる。この繰り返しが長距離サイクリングを可能とし、達成感を与えてくれると感じた次第である。今年中には、マイ自転車で、四国往復を目指したいと考えている。皆様も是非しまなみ海道にお越しいただきサイクリングをお楽しみください。



—おおかわ むねお 本州四国連絡高速道路(株)