

はじめに

ロッキー横断に憧れるようになったのは、2008年に念願の8千メートル無酸素を成し遂げて、次の目標を探している時だった。ロッキー山脈を自転車で横断しながらクライマーの聖地ヨセミテとランナーの聖地ボルダーも訪れるコースに非常に魅力を感じるようになった。それから自転車を購入して日本国内をあちこちツーリングするようになり、最後の仕上げとして1週間近くをかけて北海道縦断ツーリングを行って本番に備えることになった。

計画をたてるにあたってはまずどのコースをとるかが問題であった。まずはサンフランシスコからヨセミテまでの約300キロは1本道で選択の余地はなかった。問題は一部ハイウェイを通ることになるのだが、アメリカは日本とは違って、自転車通行が出来るところと出来ないところがあり、そのあたりは現地へ行ってみないことにはわからないことである。通行不可のところは多分迂回路があるだろうが、ハイウェイに行くのは恐いので、多少遠回りでも迂回路を通して行くこととした。

ヨセミテで数日クライミングを楽しんだ後、デンバーを目指して東進するのだが、距離的には下の地図の破線の部分経路で行くのが近いものの、途中の街も少なく、かなりの峠越えもしなければならないので、遠回りではあるがリノ経由の実線部分に行くのが無難であると思われる(ラスベガス経由の南回りの道もあるが、夏は灼熱地獄だそうで、問題外である)。リノから先は3通りの道が考えられた。北回りはかつては鉄道が通っていたルートで比較的高低差が少ない。一方、南回りは一番遠回りだが、鉄道に沿って行けることも、いざという時のエスケープを考えると心強いと思えた。ただよく検討してみると、日本と違って駅間の距離が100キロ以上あるのが普通で、アクシデントがあってリタイアする場合に簡単に鉄道が利用できるわけではないので、鉄道沿いのルートということに拘ることもないということに気もしてきた。結局、最短で行く真ん中のルートが、ベストであるという結論に至った。



コースは決まったが、全コースの総距離は約2500キロあり、一日100キロのペースで走破すれば、一月以内で可能という計算になるが、山越えの時はそんなに距離は稼げな

いだろうし、途中での休養や観光等を考えると、どうしても一月では無理でさらに2週間程度は必要なため、仕事にも支障が出てしまうし、さらにソルトレイク手前には200キロ近い砂漠地帯があって、そこを自転車で突破することは自殺行為にも近いので、リノ～ソルトレイク間900キロは鉄道かバスを利用することとして、なんとか一月程度で可能なスケジュールを組むこととなった。

以上のコースの地図としては現地の州地図を紀伊国屋で購入して準備した他、グーグルマップから必要な部分を切り出してGPS機能付きのPDAにダウンロードして現在位置確認に役立てることとした。

次に問題となるのは、移動の交通機関と現地での宿泊の問題である。サンフランシスコまでのフライトは早めに予約したのでデルタ航空の直行便でオイルチャージ込みで10万円程度で確保したが、自転車の荷物料が片道150ドル必要であった。また行きの便では自転車へのダメージを最小限にするためにダンボールに収納することとしたため、成田まで予め送っておく必要があったが、通常の宅配便では適当なサービスが見あたらなかった。ネットで調べてみると、JALの子会社で空港への配送を専門に行っている業者があることがわかり、そこを利用したところ数千円の費用で済むこととなった。現地の交通機関はデンバーからサンフランシスコまでの帰りの列車だけは日程が決まっていたので、予めチケットを日本の代理店を通して確保したが、その他は予定は未定だったので、現地であたることにした。宿泊はホテルとキャンプの併用を予定していたが、ホテルについてはグーグルやヤフーの地図である程度の情報はわかり、キャンプ場の所在地も前記の州地図でわかっていたので、初日のサンフランシスコのホテル以外は日本からの予約はおこなわなかった。

自転車の装備は国内で使用しているのものと基本的には変わりはないが、パンクに備えて予備のチューブを5本、パンク箇所の特定をするための水を入れる布バケツ(タイヤの裏にパンクさせた突起物が残ったままとなっている可能性があるため)を用意したくらいで、元々メカには弱いので工具類は最小限にして軽量化に努め、その代わりに、出発直前には自転車をオーバーホールに出し、タイヤやチェーンは交換してもらってアクシデントの可能性を未然に防ぎ、それでも対処できないアクシデントが起きたときは、潔く自転車を放棄してリタイアすることとした。また行動中の飲料とキャンプでの使用分を考えて2.5リッターのプラスチック容器4ヶを荷台につけることにしたので、その重量による荷台破損に備えて前輪にも予備の荷台をつけて万全を期することとした。

走行中の服装は熱射や紫外線による体へのダメージを避けるため、指先から足の先まで全て露出させないようにし、ヘルメットの下には後頭部の覆いのついた帽子をかぶり、さらには前記の水の容器から吸水パイプを胸まで伸ばして、常時少量づつの吸水を行っての脱水対策をとった。

その他の準備としては、医療費の高いアメリカでの治療等に備えて旅行保険に加入したほか、走行中に犬に噛まれる事態に備えて、狂犬病の予防注射もするつもりであったが、

半年以上前から数回にわけて接種する必要性が判明したため、これは断念せざるをえなかったのが唯一といってよい事前準備の失敗であった。

旅行記

7月13日

空港で無事自転車受け取り、チェックインも終わる。

自転車運搬費として片道150ドルの支払いを要し、おまじないとして「取扱注意」のシールを貼ってくれたので、無傷で運搬してくれるかな



サンフランシスコには日本時間の真夜中に到着。といっても現地時間では朝の9時半。妙な一日となりそうだ。まずは自転車が無事に到着しているかどうか第一の問題だ。ターンテーブルでほとんどの荷物が回収されてもまだ自転車は現れない。不安になって係員に聞くと、自転車は別の場所にあるという。教えられた場所に行くと、自転車の段ボール箱はさほどの損傷もなく持主を待っていた。



さすがに150ドルを払っただけのことはある。両輪とペダルをつけて五体満足の体に戻った。ただ段ボール箱は邪魔なので、捨ててきた。帰国便では袋と緩衝材でどこまで衝撃に耐えられるかわからないが、多少のダメージは覚悟の上だ。

空港から自転車を漕ぎだしてすぐに困惑を感じた。自転車進入禁止の表示こそないものの、どうみても車専用のフリーウェイだからだ。お巡りに見つからないようにととととずらかるしかあるまい。しばらく行くと、一般道と柵で区切られて並行するようになるので、自転車を担いで柵を越えて事無きをえる。

ここからは本当はナビに従って行くはずなのだが、肝心のGPSが動かない。実は出発直前に反原発のデモに行った時に、「再稼働反対」の決まり文句ばかりを叫ぶのに飽きてしまい、雨の中で電子書籍を読んでいたのがいけなかつたらしく、それからGPS付PDAの調子が悪く、今日は本体の起動すらしなくなってしまった。まあ地図と磁石さへあれば問題ないだろうと適当に走っていると、どうもまたフリーウェイらしき所に迷いこんでしまった。路肩が優に一車線分くらいもあるので、後ろから猛スピードで追い抜かれてもさほど怖くはないが、大型車だと、さすがに風圧で体がよろけそうになる。こんどは回りには一般道は見あたらないので、このまま行くしかない。ところが遂にパトカーに発見されて停車を命じられ、フリーウェイだから出ると言われる。出るといわれても、一般道はないし、ど～すりゃいいの～さ思案橋だったが、お巡りはタクシーを呼んで、ホテルまで自転車ごと強制連行されることになり50ドルの臨時出費となってしまった(まあ罰金をとられなかっただけでもよしとしましょう)。

ホテルでシャワーを浴びた後、飛行機では持ってこれないガスカートリッジを調達しに行く。近くにあったNORTHFACEやマムートにはウェア関係しかなかったので、事前に調べてあった小一時間は歩くREIまで買いに行くことになった。ネットには自転車は目を離すと鍵をかけてあっても部品を外されてしまうと書いてあったので歩いてきたのだが、店の前には高そうな自転車がいっぱい停車しており、自転車であれば良かったと

後悔した。帰りにホテルの先にあるチャイナタウンで焼きそばを食べ、名物のケーブルカーを眺めて帰った。



ホテルの近くでキャンプの食材探しにセブンイレブンに立ち寄ったのだが、レトルト関係は一切なく、日持ちのするものあカップ麺かビスケットしかないのには参りました（REIにもフリーズドライはなかったです）。去年の天山でも欧米人はチーズやハムの塊ばかりを食べていたのが納得できました。

7月14日

今朝は近くのスタバで朝食をしてから、ブログの投稿をやったりしてたら、出発は9時を回っていた。

市内の帰りに泊まるホテルの下見をしたりしてフェリーの乗り場に行ったら、12時近くまで便がないということで、1時間近く待たされる。付近は店が立ち並び観光客でごった返すしていた。

やがて来たフェリーに乗って、サンフランシスコにしばしの別れをつけ、30ぬほどで対岸のオークランドに着く。ここからが、実質的なロッキー横断のはじまりである。

GPSは相変わらず調子が悪く、今日も地図磁石を便りに行かなければならない。何度も迷いながら進むため時間がかかり、予約はしてないが泊まるつもりだったホテルのある町には今夜中に着けないことは明らかだった。日本ならば道端にテントを張ってしまうのだが、こちらは下手なところにテントを張るとピストルを打ち込まれかねないので、夜通し走ってキャンプ場までいくしかいかとかがえていたが、偶然無人駅を発見。ここならば、安全に夜をすごせそうなので、時間潰しに、駅前のピザをたべてから寝ることにした。

7月15日

今日もGPSが不調で現在位置もよくわからない。

とにかく東に向かって進み、地図に出ている地名の所まで行って確認するしかない。

走り出してしばらくして夜明けとなったが、依然として現在地は不明である。走りながら時々磁石で確認するとだいたい東に向かっているようである。その先で道が左右に分岐している所では勘で左に行く。やがて立ち入り禁止で柵で封鎖してある所に出たが、東方向なので、柵を乗り越えて強行突破を図る。

2時間ばかり登った所で案の定レインジャーに見つかってしまう。パトカーまで来て、柵の外においだされてしまう。おまわりにヨセミテ方面の道を聞くと、メインロードを右に行くのだという。それじゃ来た道じゃないかと思いながら分岐点まで戻ると、先程は選択しなかった方の道をサイクラーが次々と通過する。東方向だと私も後をついていく。ちょっとした峠越えのコースで眺めも素晴らしく人気があるはずだ。



峠を下ると大きな町に出て、ここで食事をする。なにげなくGPSをつけると、今回は正常に起動する。ところが南の方のとんでもない所に来ていたのだ。お巡りさんの言うことを聞いていればよかったのだ。仕方がないのでまた峠越えて元に戻り、けさ来た道を逆送する。途中で北へ向かう道に進路をとる。町は近かったが、小さな町でホテルがあるかどうかわからなかったので、線路の脇の道路からは見えない所にテントを張る。今日1日は無駄に過ごしてしまったが、まだ先は長いので焦らずに行こう。

7月16日

GPSの不調で行動がかなり制約されてしまったが、そのような状態でも対応できる方法を考えつきましたので、これで一歩前進できそうです。その方法とはGPSを起動させたままにしておくことで障害が発生するので、位置確認をしたい時だけ起動して、後は停止しておくことで、軌跡の保存はできなくなりますが、まあそれはよしとしよう。

今日の最初の難関は北上する道から東へ分岐する道を発見することだ。幹線道路ならばフリーウェーの道路番号でわかるのだが、自転車通行の可能なローカルな道となると、日本のような行き先地名の表示もないので、GPSによる位置確認ができないと至難な業となる。GPSで分岐点の位置確認ができたので安心してしまい、方向確認せずに30分ほど進んで方向確認を行うと、東に向かっているはずなのが西に向かっているではないか。一瞬混乱してしまったが、よく考えて見ると最初の方向自体がかなり南寄りですぐに東方向の道を分岐した後に緩くカーブして西方向に曲がっていったようだ。その推理に従って進んで行くと、正しい道に出ることができた。手持ちの大縮尺の地図では道の細か曲りく

ねりはわからないので、常に磁石で方向をチェックすることが不可欠だ。GPSについて長々と書いたが、アメリカの自転車旅行では正しい道の選択が成功の前提であると痛感した。

今日2番目の難関は約500メートルの高度差の峠越えだ。昨日の登る必要のない峠越えを除くと、これがロッキー横断の最初の峠越えだ。これから先、いくつの峠を越えて行くのだろうか。下の写真は、峠から見た進行方向の眺めである。



峠を下って、トレーシの郊外を通過して今日の目的地であるモデストに向かう。そこそこ大きい町で駅前にあるヒルトンのホテルが目をつく。安宿を探しに町中を回ったが、それらしき建物はないし、人に聞いてもヒルトンという答えしか返ってこない。およそ自転車野郎が泊まるホテルではないだろうが、3日ぶりのホテルだし、明日からもキャンプが続く予定なので、まあいいかということになった。

久しぶりにシャワーを浴びて洗濯も行い、明日はこざっぱりとした格好で出発できそうだ。どうせすぐに汚れるんだけど。

明日の予定は一応ヨセミテまで辿り着くことだ。

7月17日(火)

昨日に引き続き132号線をターロック湖付近まで行き、その後はローカル道路を繋いで深夜にヨセミテまで入れれば言いと思っていた。というのは、人気があっていつも満員のキャンプ4の事前予約ができなかったので、当日予約を確実にするには徹夜で並んだ法がいいと思ったからだ。ただ、いつもの悪い癖で、昨日の分かれたところまでは戻らず、このまま東に進めば132号線とはどこかで合流するだろうという甘い考えをもってしまった。ところが、しばらく東に向かって進んでいると、またもやフリーウェーに入り込んでしまった。またパトカーに捕まってはたいへんなので次の出口で一般道に出してしまう。それから後は、フリーウェーにはいらないように東に向かって進むことばかり意識して132号線のことは忘れていた。てっきり132号線よりも北をすすんでいるつもりで、132号線とはどのくらい離れてしまったかなと、GPSを付けてみると、今回はちゃんと現在を表示したが、132号線よりもずっと南のターロック(湖とは別の場所)付近であった。ただ、最初の予定でもターロック湖から先はいくつかのローカルな道をつないで南東に向かうつもりだったので、道がわかりにくいことには大差はないと思い、このまま東に進んで最初のルートと合流することにした。ちょうど東北東にまっすぐ続く私の地図には出てない道があり、最初は街中を通っていたのだが次第に田舎道となり、種類はわからないがなにかの実をつけた果樹園が両側に延々と続く中に行くようになる。



果たしてこの道がどこまでつづいてくれるのかという不安はあったが、途中で自転車乗り

には数人と出あったので、行き止まりで迂回もできないとうことはあるまいとさほど心配はしてなかった。ところが道は段々と悪くなり、砂利道となった先で農場に突き当たって終わっている。しょうがないので来た道を戻ってすぐのところを北に曲がってみる。さきほどすれ違った自転車は私のと違いタイヤが細いロードレーサーなので、こんな砂利道を通ってきたはずはあるまいとは思ったものの戻るのも面倒なので行ってみることにしたが、牧場で行き止まりなる。前方を見定めようと牧場に近づくと、何十頭という牛が一斉にこちら見ると、案の定自分の方に向かってくる。一応柵はあったので乗り越えてくることはあるまいとはったものの、大声で一喝すると威嚇にビビったのか後ずさりを始めたので、その間にずらかることにした。今度は来た道をだいぶ戻ると、舗装道路と交差するので、そこを曲がってしばらく行くとJ16という私の地図にも載っている道路で、やっと予定のルートに戻ることができた。

J16号線の途中は街らしい街はほとんどなく、アイスクリームを食べたのが唯一のお店であった。グーグルマップでは最後までJ16を行かずに、右に分岐する方が近道となってJ16号線とわかる。しばらく登りが続いた後、次の分岐点を左に行くあたりから暗くなってくる。当分現れない人家からは灯りが洩れ、犬の鳴き声が聞こえてくる。しばらく登ると道はダートになり、やがて左側からはさきほど別れたJ16から続く道(とその時は思っていた)が合流してくる。それから先は砂利道になってくるが、小一時間も進むと、人家も現れ広い通りになる。この道がてっきりヨセミテに繋がる140号線だと思いこんでしまったので、ヨセミテの表示はなかったものの北に向かう左側の道を進んでみるが、どんどん下っていくし方角も西向きに換えていくのでおかしいと思って引き返す。ここでどうすべきかがわからなくなってしまった。まずは、現在地の確認とGPSを起動するが、今日は正常に起動していたGPSが肝心の時に不調で前回起動した時の位置を示したままである。おそらくメモリーに位置情報が残っているためなので本体の再起動が必要だが、リセットスイッチも機能しなくなっているので、バッテリーが消耗するのを待つしかない。人家の近くにいたので、飼犬が不審がって吠えたて飼い主も出てきたようなので、これはまずいと人家から少し離れる。深夜に道ばたでPDAを持って立ちすくみ、まさに立ち往生である。時々車が通るがかかわりあいになりたくないのか、私を無視して猛スピードで通り過ぎる。パトカーでも通れば、職務質問されるどころだが・・・

日付けは変わって7月18日(水)

ようやくバッテリーが消耗して本体が動かなくなったので、予備バッテリーをつけて起動しようとしたところ何としたことか。今度は本体が起動しないではないか。ずっと待っていた時間が無駄になってしまったのだ。それでやむをえず、東南に伸びていて方角的には可笑しいが、さっきと反対方向に行ってみようと、ふと行き先表示の一つの地名が見覚えがある気がした。そうだ！自分が今立っていると思いきこんでいた140号線の地名だ。ということはまだ合流点に着いていなかったのだ。そうならば東南の方角は正しいことにな

る。これで全ての疑問は氷解したが、なんでもっと早く気がつかなかったのかと悔やむがやむをえない。合流点に着いた頃にはそろそろ薄明るくなって来る。道路の標示にはヨセミテまで43とある。これはマイル(キロの約1.6倍)表示なのだが、この時は寝ぼけていたのかキロ表示と勘違いして、これならばキャンプ4の受付時間の8時半に間に合うのではないかと錯覚してしまった。世界的な観光地であるヨセミテは半年前にはホテルのキャンプ場も予約で埋まり、かろうじてキャンプ4だけが一部につき当日受付を認めているが、受付開始直後に一杯となってしまおうそう。

ヨセミテバレーまでは尾根を乗越すまでは登りが続くが、その後はバレー目指しての急降下が続く。前夜一睡もしてないため、急下降時に一瞬意識が途切れ、転倒しそうになったり、自動車レーンには入りそうになったりしてヒヤリとする。このままでは事故につながりかねないと、たまたまあったバス停のベンチでしばらく仮眠する。この頃にはマイル表示のことにも気づいていて、キャンプ受付は明日回しにしてゆっくり行くことにする。しばらく行くとレストランがあったので、ここで遅い朝食を摂る。

まもなく、国立公園の料金徴収所を通り、もうヨセミテは近いと思ってからの遠かったこと。どうも脱水症状にかかってしまったようで、ちょっと上り坂になると、もう自転車を漕ぐことができず、歩きながら自転車を引っ張っていく有様で時間ばかりが経って、夕方近くになってようやくヨセミテに着く。直ぐにキャンプ4受付に行ってみるが、案の定、満員となっていて、明日朝の受付を待つしかない。

このヨセミテはヨセミテロッジ、ヨセミテビレッジ、カリービレッジの3区画からなり、それぞれが、宿泊施設、キャンプ場、各種ショップを有していて多少の距離を置いている。まずは全体図把握と、ロッジから順番に回ってみる。すると、途中でレインジャーに呼び止められる。大きい荷物の自転車をこの時間に押しているのは泊まる場所がなく不法宿泊をしようと疑われたようだ(実際そうなのだが)。何喰わぬ顔でキャンプ4だと言い逃れたが、自転車をどこかに置かなければまずいとヨセミテビレッジのショップの横に置いてカリービレッジまで足を伸ばしてみる。しばらく滞在してショップの営業も終了したので、自転車を回収してからキャンプ4受付に戻ることにする。

さきほども書いたように、ヨセミテビレッジストアの横に置いておいたのだが、何を勘違いしたのか、ヨセミテロッジストアの横に置いたものと思い違いしてしまい、そこで自転車が見つからないのであせる。あちこち探し回っていると、不審人物としてまたもやレインジャーの職務質問を受ける。今晚はあきらめて明日明るくなってから探すこととしてキャンプ場受付に向かう。キャンプ場受付には「この付近ではキャンプしたり、寝たりしてはいけない」と書いてあるので、少し離れたところにうずくまりながら仮眠する。

日付けは変わって7月19日(木)

3時頃になって、そろそろいいかと受付前に移動。まだ誰もいなかったが、明け方頃になると長蛇の列となり、果たして全員が宿泊を許可されたのであろうか。キャンプ4は当日受付枠がある外、他のキャンプ場が一日20ドルなのに対して5ドルと安いのも人気のひとつとなっている。連続使用は最長一週間となっており、自分の場合は最短は2日でもいいのだが、ネット環境さへ良ければ、仕事上の問題もなくなるので、五日間くらいいてもいいかなと多目の予約をとる。その後に自転車の回収に向かうが、ロッジショップ周辺を探しまわっても一向に見つからない。自転車はあちこちに置きっぱなしにしてあり、寄りによって私のような汚い荷物を盗む人もいないだろうし、仮に荷物だけ盗まれてもまさかあんなボロ自転車を盗む奴はおるまいと考えていたところ、自転車はロッジではなくビレッジの方にあることを思い出して急行して発見。これでツアーの継続が可能になって一安心である。次はネット環境の調査であるが、結局3カ所とも宿泊用には無線LANを開放しているが、キャンプ利用者にはパスワードは有料でも教えていないようなので、ヨセミテからのブログアップロードあきらめる。最後にクライミングガイドの手配であるが、ヨセミテビレッジの方は初心者向けの教室をやっているだけだが、カーリービレッジではルートガイドも行っているそうなので翌日行ってみることにする。

こんなことをして一日は暮れたが、キャンプ4に戻った時も今回は是非立ち寄っておかなければいけないクライミングの聖地巡礼も行っておいた。それは1980年に当時あった山岳雑誌「岩と雪」の表紙にジョン・バーカーが登るミッドナイトライトニングという課題の写真が紹介されたが、この課題は当時の日本のクライマーの実力では登る対象とすら考えられなかった困難さであり、これが日本のフリークライミングの夜明けを開いたといってもいいものなので、ぜひ実物を見ておきたいと思っていたのである。



この岩自体にももっと困難な課題がたくさん作られたようだが、ミッドナイトライトニング自体であっても自分の実力では手も足も出ないので、近くにあった別の岩で遊んでお茶を濁した。

7月20日(金)

朝早く、カーリービレッジのクライミングガイド受付所に行ってみると、ガイドの予定はいっぱいで今日明日は無理だと言われる。ネット環境からヨセミテにそう長居はできないのであきらめて外に出ると、ガイドの一人が追いかけてきて、4時からなら大丈夫けどどうかと聞いてくる。現地では夜9時頃まで明るいし、今回予定しているナットアンドクラッカーというルートは4時間以内で終わると思うので御願いすることにする。ルート名が妙に思われるかもしれないが、ヨセミテのフリークライミングの神様と言われたロイアルロピンスが支点としてハーケンの代わりにナットという一種のクサビをクラックという割れ目に使って、岩に痕跡を残さないクリーンクライミングという概念を提唱した歴史的なルートであり、それが現在のフリークライミングにも引き継がれているものである。決して行動食としてナッツとクラッカーを持っていったから名付けられたものではありませんので念のため。

時間があいたので、どうしようかと思ったが、観光客に人気の高いグレイシャーポイントというヨセミテの展望台に昔とった何とやらでトレイルランニング(通称トレラン)をすることにした。観光客は車で往復するか、帰りだけは歩いて下るとガイドブックに書いてあったが、実際は登りも歩いている人は多かった。標高差900メートルを登り1時間半、下り1時間25分でゴボウ抜きしていったが、このタイムでは富士登山競争の完走はとて望めません。



それはさておき、ポイントからのハーフトームその他の展望は素晴らしく来て良かったと思った。

夕方からはいよいよクライミングである。ナットアンドクラッカーというルートは私にとってはある意味お気軽ルートという認識だったが、ガイドはもっと易しいルートに変えてはどうかと言ってくるので、当初予定どおりでお願いしますと言っておいた。ルート自体はクラック主体の5ピッチのほどよい難しさの楽しいルートでした。



日本のルートの比較では、ミズガキのベルジュエールよりは易しく、二子中央稜よりは難しいかなという感じですが、単に技術的な面よりもさきほどの歴史的な背景から見て感銘を受けるルートです。

これでとりあえずヨセミテでの目的を達して次の予定に移ることになります。

7月21日(土)

今日はトーウラミメドーズを目指しての長丁場なので、テントを引き払って早朝に出発する。距離自体は90キロ程度だが標高差は1000メートル以上という今回最大の難路でもある。

140号線をしばらくはゆっくりと下降して、20号線に別れてから長い登りが始まる。翌日以降もそうなのだが、追い抜いていく車やバイクから手を振られたり、おそらく激励

の言葉だろうが、声をかけられることがしばしある。何かに向かって進んでいる人間を見ると応援したくなるのは世界共通のようだ。

今回、計画を進めるに当たって、ヨセミテの宿泊事情がたいへん厳しいことを知ったものの、広義ではヨセミテに含まれるにしても、トーウラミメドーズはそれほどでもあるまいと高をくくっていた。ところが途中にあるいくつかのキャンプ場全てに満員の札がかかっているのを見て、今日はキャンプ場以外で寝るしかないと思ったものの、飲料として水その他で5リッターしか持参しなかったため、トーウラミメドーズの売店で水を購入する予定であった。トーウラミメドーズは標高2500メートルもあり、今日の高度差は1400メートルということになって、6時を過ぎてもまだだいぶ遠い所にまでしか到達できなかった。背負っているサブザックの行動食は食べてしまったので、荷台のザックから食料を取り出そうとしていると、レインジャーの車が止まり職務質問される。時間も時間だし、キャンプ場で不法にテントを張ろうとしているのではないかと疑われたようだ。何をしているのかと聞かれたので、これからトーウラミメドーズに向かうが、空腹なので食料を出しているところだと答えると、予約はしてあるかと聞かれたので、何くわぬ顔であると嘘をついた。最後にどこから来たのかときかれた。キャンプ4からだだと答えると、そんなに遠くからかと驚くとともに、この時間にまだ行動している理由も納得できたようで無罪放免となる。トーウラミメドーズの一角に暗くなる直前に着くとヨセミテの荒々しさと別な優美な美しさ感動して、ここに滞在できないことが残念でならなかった。



トーウラミメドーズのショップには8時半についたのだが、ヨセモテと異なり、こちらでは1時間早い8時に閉店ということで水を買って損なってしまった。やむをえずキャンプ場

に行き、トイレの横に手荒い用の水道を見つけたが、果たしてこれが飲用かどうか気がかりであった。しばらく見ていると、何人かが飲用と思われるボトルに水を詰めているので、自分も安心して水詰めた。水が確保できたので、後は今日のねぐらをどうするかだ。あまりキャンプ場の近くだとレインジャーに発見される恐れがあるため、先を進むことにしたが、延々と登りが続くのには参った。道路脇に適当な場所があったので、道路を通る車から発見されない程度奥まったところで寝ることにした。さすがにテントを張ることははばかれたので野宿である。満天の星空が見事であった。

7月22日(日)

地図で確認すると、まだ数百メートルは登るようであるが、右側の景色が尾瀬のスケールを数倍にしたような素晴らしいものなので、昨晚の暗闇に行く時と違い、さほど辛さは感じない。



最高高度2900メートルで下りに転じた。この高さが自分の自転車で越えた最高高度である。峠の先にレストランがあったので、昨日はまともなものを食べてなかったこともあり、ハム入りのオムレツを食べる。お腹が一杯となってしまったが、その先は下り一方なので特に問題はない。下りきったところからは湖の点在する道を行くようになり、今日はこのまま終わるのかと思ったら甘かった。標高差300メートルの峠が待ちかまえていたのだ。昨日に比べれば標高差自体はたいしたことはないが、気持ちの準備ができてない分

だけ、ダメージも大きく、持ってきた水もほとんど飲んでしまった。峠から下り始めると遠方に湖が見えてきた。その畔にあるのが今日泊まる予定のブリッジポートの町のようだ。上から見るとそこそこ大きい町に見えたのだが実際に降りてみるとこじんまりした町である。その中で予め調べておいたホテルに泊まる、六日ぶりのシャワーと洗濯を終えた後、近くのレストランで無事ヨセミテに行ってきたことを祝って、ビールとステーキで自分だけの乾杯を行った。

その晩はたまったブログの書き込み作業で結局寝るのは深夜となってしまった。

7月23日(月)

アメリカに来て初めての雨中走行となった。といっても、一日中ふられたわけではなく、朝から昼過ぎまでお天気雨というのか、ザーと降ってすぐ止むということの繰り返しだ。そのためカッパはつけっぱなしだったが、汗もかかずに快適だった。今日は70キロ程度の距離であり、途中たいした登りもないので、ブリッジポートのホテルを10時過ぎにゆっくりと出る。今日はトラブルらしいトラブルもなく順調に推移したが、誤算だったのは、ソノラという地点をお昼時に通過する見込みだったので、レストランでもあれば食事をしていこうと思っていたところ、お店どころか民家もないところで、持参のビスケットがお昼となってしまったことである。

今晚の泊まり場としていたトッパーズの手前の町を通ると、空き室ありの表示をつけたモーテルがたくさんあったので、少し心が動いたが、一応予定どおり、トッパーズまで行くことにする。ところが、トッパーズについてもホテル皆無であった。きっと湖の方にあるのだろうと、先に進むと、ホテルがあるにはあったが、空き室なしとなっている。さきほどのモーテルまで戻る気はしなかったなので、いざとなれば野宿も覚悟の上で先を進むことにする。遠くからでも車がたくさん止まっているのが見えたが、近づくとカジノであった。さらにその向こう側にホテルらしきものが見えるので、表口から入ろうとすると、鍵がかかっていたので、廃業したのかなと思ったが、客室の窓から客が顔を出していたので、裏口に回ってみると、そこが受付で宿泊可能ということがわかりほっとする。これで野宿を免れた。それどころか湖が見渡せる素晴らしい立地条件のホテルである。



7月24日(火)

今日はタホ湖までの比較的短い行程であるが、グーグルマップで調べておいた湖への近道が果たしてわかるかどうか気がかりだ。一つ峠を越えた先にあるはずの近道の分岐点が判然としない。それらしき道もあったのだが、GPSがつかえないため確信がもてない。それでタホ湖に行くのは諦めて、リノ直こうに予定変更する。これなら今日中にリノにつけるかもしれない。

今日は朝から30度を越える暑さで2時間近く走りつづけていたら、頭が少しふらつく気がした。熱中症の前兆と感じて、雑貨屋で買い物をしてから屋外の木陰のベンチでしばらく休むと元気も回復してくる。途中にあるカジノの多い町で一度道を踏み外してしまうが、地図とコンパスでなんとか正しい道に戻れた。GPSがなくてもなんとかなるものだ。それにしても南のラスベガスから北のリノに挟まれたこのあたりはカジノの多い所だ。道はこのあたりでは比較的大きな町であるカーソンシティを過ぎて、タホ湖への道を分けると、いよいよリノが間近となる。リノまで数10キロの距離に迫り、前半部完走の祝杯を上げようかなと考えていると、なんと目の前にはフリーウェイが立ちはだかつていて、今までの道がそこに吸収されていくではないか。路肩は一車線以上の広さがあって自転車走行には危険はないし、入口には自転車進入禁止の表示もない。グーグルマップの自転車モードでも、この道がコースになっていた。ただ自転車モードはベータ版で完璧でないとの注意書があったし、初日にフリーウェイでパトロールにつかまった悪夢が蘇り、急ぐわけでもないしと、今来た道に戻ることにした。

フリーウェイ以外にも北上する道はないかと探したが、すぐ西側には山が迫っており、あの山を越えないことには埒があかないことがわかった。だがいくら戻っても山を越える道には出会わない。ついにはタホ湖への分岐点までもどってしまった。やっぱりタホ湖まで行くことになるのか。でも途中で北上する道に出会ったら、そちらの道に行くつもりだった。この峠がどのくらいの高さを登るのかわからなかったが、今まで越えてきた峠が、シエラネバタ山脈以外は300メートル程度だったので、今回もそんなもんだらうとたかをくくっていた。その高さまでは辛抱していたが、その後はカーブにさしかかる度に峠ではないかと期待したが、毎度裏切られ続けられた。やがて時間は9時近くなり、辺りが暗くなってしまい、600メートル近く登った時に峠に達したことを確信した。というのは西の空にわすわかに残っていた残照がカーブの先から洩れていたからである。

峠で軽い食事を摂り、防寒具を着こんでから下りはじめるが、あまり急な下りではない。タホ湖自体の高度がそこそこあるようだ。途中で湖の南と北に行く道が別れるが、勿論北の道をいく。湖によらずに北上する道はないようだ。やがてタホ湖に到着したが、思っていた以上の高級リゾート地で、こんな遅い時間に着いて、気安く泊れるホテルなどないようだ。仮にあるとしても数時間の滞在のために数百ドルも払うのは馬鹿らしい。ずっと西の方へ行けばキャンプ場はあるようだが、こんな時間にキャンプ受付をしているはずもな

く、不法キャンプとして問題になるのもいやだ。となると野宿しかない。リゾート地のど真ん中で野宿するのは論外なので、どうせ明日はリノに向かうのだから、途中の適当な所で野宿をしようと思い、地図と磁石で目星を着けた道を登り出す。すぐに犬の遠吠えに前進を阻まれる。明らかに私の存在を知察してのものと思われる。恐らく外には飛び出さないようになっているのだろうが、狂犬病の予防接種をしそこなっているので、暗闇での犬との対決はしたくないと退散する。やむを得ずもう少し西の方向からのぼりだす。この道がリノに行く道に繋がっているかどうかはわからないが、とにかく人里離れたところまで行く必要がある。ところがいくら登っても一向に人里離れない。どうも別荘地開発の道に踏み込んでしまったようである。当然行き止まりまでいっても人家はある。そこで道端の雑草に隠れるように野宿する。お巡りに見つければ、公共の福祉に反するとして処罰の対象になるかもしれないが、道端なんだから個人の権利を侵害しているわけではないのだと思いつつ野宿する。

7月25日(水)

うっかりして寝過ごしてしまった。すっかりあかるくなっている。3日連続で湖の畔で泊まったが、前二回のホテル泊まりに対して最後の野宿が一番熟睡できたとは皮肉なものだ。住人にさとられないように素早く仕度して湖方面に降りていく。途中で昨夜犬に前進を阻まれた道に戻って登り出す。すぐに別荘の住人と思われる老夫婦に出会ったので、リノに行く道かどうか聞いて見ると、ここではなく昨日敗退したフリーウェイのことをいっているようである。フリーウェイはともかく、この道が違うのならば降りるしかない。全くもって蟻地獄にはまってしまったようだ。人にとってリゾート地というのは極楽のようなものなのだろうが、今の自分にとってはいかにリゾート地獄から脱出するかが最大の問題である。

湖近くまで降りて途方にくれていると、ビジターセンターを見つけ、間もなくオープンしたので、リノまでの道を聞いてみる。するとやはり何度も行きかけた例の道を行くらしい。ただ登りが非常にたいへんらしい。それよりも昨日私が通ってきた道の方が楽であるという。あのフリーウェイは自転車通行可能なのだろうか？でもそれについては聞いてみる気も起きなかったが、これでリゾート地獄脱出の目処がたってきた。昨夜の疲れで朝から足が全く動かなかったのが、また元気が出てきた。昨夜とおなじ600メートルくらいの登りは覚悟していたが、実際はさらに多い700メートルの登りであった。これで前半のゴールのリノまでもう登りはないのだ。

峠から下り初めてすぐに、重装備であえぎながら上ってくる自転車野郎と出会う。日帰りの身軽なサイクラーは別として今回初めての同好の土との遭遇である。お互いに健闘を称えあって、片手をあげて合図しながら通過する。

町まで一気にダウンヒルをしていると、調子に乗ってフリーウェイに紛れ込んでしまった。広い路肩を進んでいる分には問題はないのだが、右方向からの路線と合流するときは猛スピードで通過する車の列を横切るので、車の流れの切れ目が来るまで、かなり待たなければならない。パトロールに見つからないうちにフリーウェイの最初の出口から一般道に降りる。GPSが使えないので現在位置がわからない。フリーウェイを走行中は周りの景色を眺める余裕はなかったが、インターチェンジを通過した記憶があるので、市内中心部を通り過ぎてしまったのではないかと錯覚したが、はるかかなたの北方には高層ビルがぼんやりと見えるので、市内からはかなり南にいたことがわかり、北上を始める。リノからソルトレイクまでは夜行バスがあるので、できればそれに乗りたっていた。ただ、この時点では十分間に合うと思っていたので、それほど焦ってはなかった。だが市内中心部までは意外と時間がかかり、バスターミナルがあると思われる一角には出発1時間前によく着く。それから人に聞きまくったが、なかなか場所わからなかったが、出発20分前によくターミナルに着き、キップを買おうとする。ところが、荷物の積込があるので今からではダメだと言われて諦め、翌日のキップを買ってから宿探しを始める。ターミナルの近くにはモーターがたくさんあったので、適当な所に決める。今まで泊まっていたホテルの三分の一の安さである。

リノといえばカジノである。ギャンブルには興味はないが、一応は何軒かは覗いてみる。



リノのレストランはほとんどカジノの店内にあるようだが、あの雰囲気の中で食事はしたくないなと思っていたところ、すしは一というのを見つけたので足をとめてみた。ところが服装がどうのこうのと書いてあるので、そこもやめて近くの中華料理店で食事した。いずれにしてもこちらにきて東洋系の食事は初めてである。

7月26日(木)

今日は特別行きたい所があるわけでもないのに、ゆっくりと出掛ける。市内と郊外を回ってみるが、さしたる見るべきものもない。本当にリノはカジノだけの町である。



リノアーチ

バスターミナルには随分と早めに着いたが、キップも買ってあるので、そのまま乗れるのかと思って、荷物を乗車口に置いて待合室で待っていると、キップ売場は長蛇の列になる。念のために、乗車口に置いてある他の荷物を見ると皆タグがついている。やはりチェックインが必要なのかと荷物を持って行列に並ぶ。私の番がきたが、自転車の料金として乗客料金に近い金額を請求される。昨日確認した時には自転車料金は不要だと言われたと

抗議したが、オーバーサイズだと言われたので、仕方なく支払う。これで後半戦に進むことが出来る。

車内は満席ということもなく、持ち込み荷物は隣の座席に置ける。Wi-Fi+コンセントということであったが、そんなものはなく、携帯からブログの投稿を行う。投稿が終わった頃には日付が変わり、バスはソルトレイクに向かって行く。

7月27日(金)

ソルトレイクには1時間の時差で6時半に着いたが、空はどんより曇っていた。まずは自転車が無事であるかどうかを確認し、出発の準備をはじめたところ、どしゃ降りになってきたので出発を一時見合せしてブログ書きをして時間をつぶす。9時過ぎになって雨もやみ、晴れ間も出てきたので出発することに。ところがGPSが使えない悲しさで現在位置がわからない。バスターミナルは鉄道駅と隣あっているのだが、まわりは工場や倉庫ばかりで民家や商店が全くない。手持ちの地図には鉄道関係の表示が全くないが、市のはずれではないかと推定される。今日のコースは市の南東部から山の方に向かうので、とにかく南の方に進んでみる。すると商店が現れ出し、街区表示から現在位置もわかってくる。遠くに見えるロッキーの山波は前山だというのに、今までと違って荒々しい。

山裾を走る道まではなんとか来られたが、そこから山への入口がわからない。そこで山波が一番切れている部分を目指して行くと、山越えの道があった。最初、山稜を刀で切ったような所を縫って道が進み、登りもほとんどなかったため、このまま向こう側まで行けるのではないかと期待したが甘かった。道は緩い傾斜が果てしなく続くようになり、一度平原に出たので、峠は近いかと思いきや、また登りが続いていく。間もなくキャンプ場に出たが、ここも満員である。道沿いにかなり上の方までテントが張られていたので、相当な収容能力であるが、それでも満員になるようでは、これから先も正規のキャンプは難しいのかなという気がしてきた。とにかく次のキャンプ場まで行き、ダメなら野宿だと思っていたところ、ロッジが現れ意外にも泊まれるという。夜行バスでよく眠れず野宿は避けただけにありがたかった。チェックインの前に夕食の注文を聞かれ、適当に二皿頼んだら、山のような量で驚いたが、なんとか平らげた。

7月28日(土)

ロッジを出ると地元の自転車乗りが多数見られた。坂道を喘ぎながら登る者、猛スピードでダウンヒルする者と様々だが、後者は峠を越えてきた者だと思いこんでいた。ところが私も喘ぎながら登ってみると、道はスキー場で行き止まりになっているのではないかと考え、空身で偵察してくる。残念ながらトレイルは池までで、そこから先はとてども自転車で行けると

ころではなかった。



畏にはまってしたと一瞬思った。登り口まで戻って、一日余計にかけて南側から回り込むしかないかと思ったのだが、スキー場のすぐ下に分岐点があるのを思い出し、地図で調べてみると、そこから向こう側に降りられることがわかって一安心。さっそく行ってみると峠の高さは2830メートルもあり、昨日の登り口からは1300メートル以上もあった。前山でこれだけ登らせられるとはロッキーのスケールは大きい。その後は迷いながらも40号線にでる。あとはゴール近くまでこの道を行くだけだ。もうGPSは不要か？この日の晩は、道路からは見えず、横に小川が流れている絶好の場所を見つけたので、そこにテントを張ることにした。



7月29日(日)

今日は40号線の登り下りに終始した一日であった。夕方ドウシンシェのキャンプ場に着くと、初めて満員の表示がでてなかった。それどころから空き状態で、キャンピングカーは何台か停まっていたが、テントが張ってあるのは私のものだけである。国際的な観光とであるヨセミテは別として大都市から遠いキャンプ場はこんなものなのだろうか？それに週末じゃなかったし。



食料は持っていたが、昨日からろくなものを食べてないので町に食べにいったのだが、10キロ以上離れていてなかなかたいへんだった。

7月30日(月)

今日はユタ州東端でコロラドとの州境に近い町バーナルまで約100キロの行程だ。ソルトレイクから始まって4日間かけてユタ州を横断したことになる。最後の10マイル(16キロ)までは、たいした登りもなく、少し湿度が高かったものの、雲に隠れて日差しも強くなかったので汗をかくこともなく、最も楽な一日に感じられ、荒涼たる景色も見飽きてしまったので写真を撮ることもなく、このまま終わるかと思われた。

だがロッキーの旅はそう甘くはなかった。バーナルの前に大きな砂山が立ちはだかっていたのだ。登りそのものは、さしたることもないので、肉体的にはさほどきつくはなかったが、もう終わったと思ってしまったので精神的には辛かった。

ようやく峠にさしかかると、前方のはバーナルの町が見えてくる。



ここからは約4マイルの快適なダウンヒルだ。路肩が1車線近い幅があるため、車に気を取られることもなく、快適に飛ばして行ける。やがて道は市街地に入る。ソルトレイクを出てから初めて見る大きな町だ。まずは、この町随一と思われるホテルが現れるが、自転車乗りが泊まるホテルではない。さらに進むと中心街となり、レストランやショッピングのお店が並ぶが、もちろん目的とするホテルはない。中心街を出ると、ヨセミテからリノに行く途中に泊まったホテルと同系列のホテルが現れる。設備は良いのだが、料金が1万円程度とやや高い。もう少し、はずれに行けば、さらに安いホテルがあるはずだ。

私の条件としてはインターネットが使える、お湯のシャワーが出て、自転車を袋に入れて担ぎあげなくても、そのまま部屋に持ち込めるといったことだ。さらに部屋がそこそこきれいであれば言うことなしだ。そんな条件を満たすところがありました。好条件である。アメリカ食に飽きてきたので、これはありがたい。



朝食込み6400円で、近くには1000円以下でそこそこの内容の中華バイキングまであるという。こちらにきてから2週間以上休みなしで行動してきたが、明日はもう1泊して完全休養してもよいかと考えている。

これからの予定であるが、ここから予定どおりロッキー横断のツーリングを続けると、明日の休養を行ってもまだ2日の予備日はある(デンバー観光はできなくなるが)。その代わり、退路を断たれるので、是が非でも、日程内にデンバーまで自力で行くしかない(アクシデントがあった場合にはヒッチハイクでデンバーまで行くしかない)。もうひとつは、南に向かえば二日間の行程で鉄道駅に出られるのでデンバーまで鉄道かバスで行き、そこからボルダーやロッキーマウンテン国立公園を観光するというお気軽プランである。どちらにするか明日休養しながらゆっくり考えよう。

7月31日 バーナルでの完全休養

8月1日(水)

当初の予定ではバーナルの次の宿泊予定はダイナザールで46キロしかない。これは次の宿泊予定地のメイベルまで100キロ近くあり、その間にはホテルまたはキャンプ場がなかったからである。だが今は野宿というのも選択肢になっているので、メイベルまでは無理としても、できるだけ遠くまで行きたいと、7時過ぎにはモーテルを出る。前日に完全休養をとったため、快調に飛ばしていける。

午前中は妙義山を思わせるような変わった岩山や緑色をした川など見るべきものも多く退屈しない。





昼過ぎに待望のコロラド州境の表示が目の前に現れた。その時であった。道路の反対側に2匹の小型犬がいて、こちらに向かってくるのではないかと、とうとう恐れていたワンちゃんとの対決が始まるのかと覚悟を決めたが、どうも様子が違う。ぜんぜん吠えないだけでなくフレンドリーな顔つきである。黒い方はそうでもなかったが、茶色い方は私の片足に前足でしがみつき、自転車の上によじ登ろうとしたりして放してくれない。しょうがないのでそのままにしておく、飽きたらしくてコロラド州の歓迎ボードの方に行ってしまったが、この隙にとスタートすると後を追ってくるものの、スピードをあげると諦めてしまった。コロラド州のとんだ歓迎セレモニーであった。おそらく道路の両側には延々と鉄条網があるので、どこかの抜け道から道路に出てしまったものの、帰れなくなって長時間たったところに人間が来たので、嬉しくて寄ってきたのだろう。こんなところを通るのは車ばかりで人間は皆無だから。



とんだ珍事でダイナザールに着いたのは12時半を過ぎてしまった。モーター2軒とレストラン1軒があるだけでマーケットもなかった。こんなところを泊まり場にしないで良かったと思った。サンドイッチを注文してゆっくり食べてから出発したが、マーケットがないのは残念だった。というのは、今日は野宿予定で食料や水が多かったの、ビールは途中で買おうと思っていたからである。地図にはこの先にもいくつか地名が書いてあるのでどこかで買えるだろうと、その時は思っていた。

地図上の次の地名のブルーマウンテンで8マイル先。昼は暑いので1時間走行して休憩としているので、ちょうどよい距離だ。名前のおいしいコーヒーでも飲めるのかな。ところがこれが大間違いで、人家もない単に道が分岐しているだけのところであった。その先の地名のあるところにも人家がなかったが、地名の表示もなく期待していなかった所に忽然とレストランが現れる。最初ドアを引いても動かないので、休みかなと思ったが、明かりがついていたので、強く引くと開いて中にはおばさんが一人暇そうにテレビを見ていた。夕食の時間にはまだ早かったのでコーラだけを注文する。炭酸飲料は携行しているのだが、お湯になってしまっているのに比べれば、氷入りのコーラの旨さは格別である。飲み終わっていくらだと聞くと1ドルだという。それではあまりに安すぎるのもう1ドルをチップとして渡す。

レストランを出てしばらく走行していると、だんだん雲行きが怪しくなってくる。灰色の雲の上から無数の雲の糸が垂れているような今まで見たこともない情景が広がって、その中では稲妻が光っている。そんな恐ろしい雲が間近に迫ってきているのではないか。あんな雲に捕まったら、半砂漠状態で高い木は皆無なので、地面に這い蹲って雷をやり過ごすしかない。幸い進路の峠の向こうには怪しい雲は広がってないので、あそこまで逃げれば安全だと思い、必死で自転車を漕いで峠を越えて難を逃れた。その後強風と激しい雨に見舞われたが、もう雷は遠くで鳴っているだけだったので、ゆっくりと雨具をつけて走行していると、雷雲から離れたためか雨も止んでしまった。



そろそろねぐらを探さなくてはと思っていると、なんとかスプリングの手前でやたらと表示が出てきて、レストエリアだとかインタレストなんかとあるので、そこそこの観光地かと期待したが、行ってみると、休憩所がポツリとあるだけであった。これでビールは買い損ねてしまったが、そんなことより今日の泊まり場を見つけることの方が先決だ。しばらく行くと、地図にはないキャンプ場の表示が出てくる。だがかなり道から外れた所にあるようだし、満員ということはあるにないが、逆に営業していないということも考えられる。それで道をそのまま進むと、しばらくして絶好のキャンプサイトを見つけた。道路から10メートルほど奥まったところにあり、灌木が道路からの視界の遮蔽と風よけになっているというものである。水場はないが十分な量の水を持参しているので問題はない。テントを張って食事を終えてくつろいだ気分で外を眺めると素晴らしいロケーションであることに感激する。



惜しむらくはビールがないことだけである。そこで今日の教訓「酒は売っている時に買うべし」・・・

今日は110キロ近く走って疲れたので、酒の力を借りなくても直ぐに寝入ってしまった。

8月2日(木)

今日の行程は悩ましいところであった。クレイグまでだと近すぎるし、その先で野宿するとなると、クレイグより先はボルダーまで大きな町はないらしいからである。出発していきなり、アップダウンの連続である。朝一番の元気な時だから対応できるが、夕方の疲れている時だったら値を上げていただろう。朝はインスタントラーメン1袋だけだったので、ガス欠になりかけた頃、眼前が開けて緑に囲まれた美しい町メイベルが見えてくる。一気にダウンヒルして二度目の朝食を摂るべくレストランを探す。といっても小さい町だからすぐに町外れになってしまう。ホテルとモーテルが1軒ずつ(どこが違うのかは外見上はわかえあないが)、マーケットが1軒あるが、肝心のレストランが見つからない。N e t s C a f e というのはあった。インターネットカフェのことかしら。こんな所で商売になるとは思えないが、日本のネットカフェでも軽食は出しているのだから店内に入ってみる。すると店内にはPCはない。なあんだ。ただのカフェじゃないかということになって、スクランブルエッグの朝食を注文する。料理を待つ間にひょっとしてと思ってザックからPCを出して起動してみたが、やはり無線LANは検出されなかった。出された朝食の油で炒めたジャガイモが美味しく、たっぷりチップをはずもうとレジに行くと、料金はいらぬという。理由の説明は全然わからなかったが、私の胸にかかっているROKKIES CROSSINGのゼッケンの御利益かもしれない。



不思議な町メイベルを去る。朝とうって変わって傾斜の緩い坂が延々と続くので、ギア
の高速モードでも楽々対応できる上、コロラド州に入って、めっきり交通量が減ったこと
もあってルンルン気分で走行を続けていく。やがて最後の峠に達すると眼前にクレイグの
町が見えてくる。想像以上に大きな町だ。



実際に町に降りてみると、完全休養したバーナルの町よりも大きいぐらいだ。時間はま
だ3時だが、やはりこの町に泊まっていこうという気になった。というのは、昨日から携
帯が圏外となってしまうので、やはりここはネットに接続してブログの更新や仕事上
の連絡をとっておいた方がよいという判断からである。それでネット接続可を条件に他は
無視してモーターに泊まることにしたのだが、たしかにネットには繋がるが、昔の電話回
線経由のスピードしか出ないし（YouTubeを見るわけじゃないのだから許せるが）、シャ
ワーはお湯も水も出ない（ヒマラヤだったら1月くらいシャワーなしは当たり前だし）、
エアコンはつかない（元々エアコンはきらいだし）、でも一番困ったのはドアのカギ。か
けるのも大変なのだが、一度かけると開けるのが更にたいへんだ。今は深夜なので防犯上
かかっているが、朝はたしてカギを開けて出られるのかどうか心配だ。まあ4000円
以下という料金のせいもあるが、今までいろいろな安宿に泊まってきたけど、こんな所
は初めてだ。

明日からはいよいよロッキーの心臓部に入るので（朝、部屋を脱出できればのことだけ）、
多分ネットには3～4日は接続できない見込みだ。今度のブログ更新はロッキー横断の報
告だといいいんだけど（このままずっと部屋に閉じこめられたりしちゃってるかも）。

8月3日(金)

朝目覚めると、真っ先に頭に浮かんだのはドアが開くかどうかということで、すぐにドアの所に駆け寄って暫く格闘するが、開く気配がない。朝の支度が一段落したら、再チャレンジするが、最悪の場合は網戸を破って脱出し、そこは人間しか通れないので、モーターの人に自転車を部屋から出す助けを求めなければならないだろう。支度が全て終わり、ドアに向かう。ダメなら最後の手段と覚悟してガチャガチャやったら、すんなり開いてしまい、ホットしたが拍子抜けでもあった。それですぐにモーターを経営しているチェーンレストランに行ったら、カギがかかっていて11時オープンとある。仕方がないので、カギは部屋のテーブルに置いたまま出かけたが、最悪の場合に助けを求めても、2時間以上待たされる羽目になったわけだ。とんでもないモーターに泊まることになったもんだ。とんだハプニングで出発が遅れたが、今日は野宿覚悟なので、遅くなくても差し支えないのだ。

出発して間もなく鉄道と並行して(こんな所に鉄道なんかあったっけ) エルク川に沿って上流に向かうため、アップダウンもほとんどないほぼ平らな道で非常に楽であった。昼食に立ち寄ったレストランで長時間待たされたにもかかわらず、スチームボートスプリングには4時半に着いた。ここは前夜泊まったクレイグよりも大きな町である。ロッキーが近いせいか観光客で賑わっている。前回のブログで、クレイグより先にはボルダーまで大きな町はないと書いたのは間違いであった。

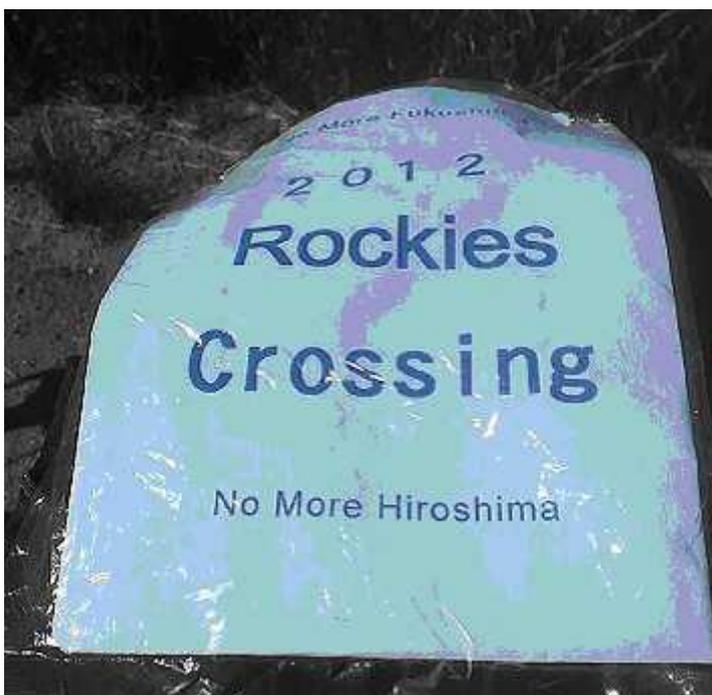
ここから先はクレムリングの手前の峠2800メートル近くまでの約700メートルの登りである。今まで楽しんで来たのだからしょうがない。ただ時間的に峠までは無理なので、とりあえず2500メートルまで行ってみようと思っていたら、丁度その高さに達したときに偶然キャンプ適地を見つけたので早速テントを張る。



8月4日(土)

朝起きて出発の準備をしていると、ヘルメットの紐が切れかかっているのに気づく。サングラスの折り曲げする部分の金具も壊れてしまった。1月近くのツーリング中に、GPS、カメラ等いろいろと壊れてしまった。人間と自転車本体に異常がないのが救いだ。ヘルメットは布テープか細引きがあれば直せるのだが、あと数日は切れないことを願おう。サングラスは午前中は無くてもいいので、昼食の時にビニールテープで修理しよう。

今日からは本格的のロッキー山中に入るの、ヨレヨレになった胸のROKKIES CROSSINGのゼッケンも新しい物に変え、背中に背負うザックにも新たにに取り付けて、昨日残り残した所を登り始める。



朝の元気なうちは、登りもさして苦にならない。峠近くになると何人かのランナーが駆け下りてくる。すぐ上に大勢のランナーがたむろしていたので、多分駅伝をやっているのだろう(リレーという表示があった)。間もなく峠と思われる所に着いたが、その後もしばらくアップダウンが続き、本当の峠と思われる所からダウンヒルが始まる。大勢のランナーが苦しそうに登ってくる。中には歩いている人もいる。自分もランニングをやっている(いた?)だけに、その苦しさはよくわかる。英語でなんていうのかわからなかったの、日本語で「頑張れ!」と激励したら「サンキュー」と言われた。こんな長い距離のレースの逆送というの、自分のランニング経験でも初めてである。ただ私が走行している右側の路肩の方が左側より広いせいか、ランナーは皆、私が走行している路肩の方を走ってくるので、そこそこスピードの出ている下りは、ランナーとすれ違うたびに衝突しない

ように後方の車に注意しながら車道の方に出なければならないのが煩わしい。レースとは途中で道が分かれて、また静かになった道をクレムリングを目指すことになる。道が平らになってきたなと思ったら、右手の方を貨物列車が通過していくのが見える。私が登った峠道を大きく迂回してクレムリング方面に行くのであろう。この鉄道のことは観光情報にもないので、多分貨物専用線なだろうが、西部開拓時代には旅客用でもあったのだろう。インディアンに列車が襲撃される映画のシーンが思い出される。クレムリングもそここの町であったが、クレイグなどよりは一回り小さい規模である。レストランに入って注文するのだが、毎回サンドイッチやハンバーガーというのも味気ないので、ソルトレイクを出発した夜に泊まったロッジでアピなんとかという種類の中から適当に注文したら、結構ボリュームがあるものが出てきたのを思い出し、よしそれで行こうとメニューを見る。多分素材と料理法が書いてあるのだろうがチンプンカンプン。かろうじてエビという単語がわかった料理を注文する。値段もそこそこ安い。待っている間にサングラスを黒のビニールテープで補修する。完璧な出来映えである。このテープは給水パイプの補修に続き、今回は大活躍である。

やがて小さなガラス容器に入れられたデザートのようなものが運ばれてくる。誰が注文したんだろうと思ってたら私のテーブルに置かれる。見ればガラスの容器の上部の縁にエビがずらりと並べてある。これが自分の注文した料理かと唖然とする。



すぐに追加注文したかったが、そんなことをしたら、こちらの心を覗かれて馬鹿にされるだろうと思って止め、さも満足したように食べてチップもはずんで店を出た。その後、マーケットに入ってパンを買い求め、空腹を満たしたのは勿論である。

時間は2時半でまだ外は日差しが強い。マーケットの裏側が日陰になっていたので、日除けを兼ねてタイヤに空気を入れる。後輪の方は荷物が重くてそのままではとても入らないので、横倒しにして負荷のかからない状態に入れる。携帯用の空気入れではなかなかパ

ンパンには出来ないが、前輪後輪ともにそこそこ入ったと思ったので出発する。ところが走り出してすぐに後輪の方がガタガタする。最初はパンクしたのかと思い、5本も用意した予備のチューブの出番かと思ったが、良く考えてみると、今まで問題なく走っていたのが、空気を入れた途端にパンクするというのも妙である。多分、空気入れを差し込んだ時に空気がほとんど抜けてしまいゼロに近い状態から入れたため、マーケットで水4リッターとソーダ水2本計5キロの重量増に耐えかねたのだろうと考え、空気を入れ直そうと思ったが、この強い日差しの下で作業をする気にはなれず、しばらくはガタガタ状態のまま走り、途中で見つけた表示板の裏が陰になっていたので、そこで自転車を横倒しして後輪に空気を入れることにした。今度は時間をかけて、これでもかというほど空気を入れたので、その後は大丈夫のようであった。

道は鉄道とその名もコロラド川と並行して走るようになったので、また比較的フラットになってくる。ただ鉄道があくまでフラットなのに対して、道路の方は多少はアップダウンが出てくる。どうして鉄道のようにフラットに出来ないのかと文句を言いたくなる。緩い登りでも時速10キロ以下でしか走れない。そのうちに左側の足が何力所か痒くなってくる。さきほど長時間空気を入れていた時に左膝を立てていたもので、その時に指されたのだろう。アメリカに来て以来、蚊を見かけることが全くなく、虫除けも使わず仕舞いで、この国は蚊のいない国かと思ったが、いる所にはいるものである。ところが今度は右側の手足も痒くなってくる。気がつけば、蚊だかブヨだかに取り囲まれている。10キロくらいのスピードだと動かしている足の部分でも平気で刺してくる。下りで30キロ程度出れば刺されないのだろうが、今日は無理だ。もう少しひどければ、防虫ネットに両具スパッツの完全武装をしようかと思ったがなんとか耐えられそうだ。

道はホットなんとかスプリングス間近の渓谷地帯に入り、鉄道のすぐ横を走るようになる。すると後ろの方から汽笛が聞こえてくる。汽笛は段々と大きくなって、100両近い貨車が現れる。先頭と中間に各2両、末尾にも1両の機関車をつけてやってくる。こちらもスピードアップしたので暫くは併走する。鉄道ファンが見たら涎が出そうな壮観である。やがて列車には引き離されたが、間もなくなんとか(PHの部分の読み方がわからない)スプリングズの町に入る。今日は40号線と別れた北側の山中でキャンプするつもりであったが、クレイグのとんでもないモーターの御陰で、随分シャワーを浴びていないことを思い出して2軒あるモーターに行ってみたが、いずれも満室であった。土曜日でこの時間では無理もないだろう。この先10マイル(16キロ)先のグランビーまで行ってみることにする。途中でギアを切り替えていたらチェーンがおかしくなってくる。チェーンが切れたりでもしたら万事休すなので、すぐにチェックを始める。その時、カラフルな自転車乗りの集団が後ろから通り過ぎて行く。私の背中の中のゼッケンにはなんの反応もない。きっと私のようなトラベラーとは異次元の世界なのだろう。

チェーンの方は手で直せるレベルだったので、そのまま走行してグランビーの町に入る。入り口にモーターがあったが、案の定、満室で、町中にあるかなりの数のモーターも全て

満室であった。この分では、この少し先に2カ所あるキャンプ場も満員だろうから、またキャンプ適地を探すしかなく町はずれまで来たが、道は南の方に向かってしまい、北に向かう道が見つからない。そこで町に逆戻りしたら、先ほどは見落としていた空き室有りのモーテルを見つける。早速、受付をして自分の部屋に向かったところ、空き室なしの表示に変わっていたので、運がよかったといえる。

部屋に入ると、トラウマになってしまったのかシャワーとカギのチェックを始める。問題はなかったし、ネットも回線速度は遅いながら一応通じるので安心する。まわりのレストランはもう閉店となっているので、酒とつまみを買って、酒を飲みながらブログ書きを始める。

明日は今回の最高地点を越えてロッキーマウンテン国立公園に入り、高橋尚子らの高地トレーニングで有名なボルダー（そこからゴールのデンバーまでは数時間の下りで到達可能）に下ることも可能な見込みだが、ここ4日間、毎日500メートルほどの峠を越えながらコンスタントに100キロ以上走行するという頑張りをした御陰で、行程の遅れも取り戻して三日間の予備日を持っている状態になったので、ロッキーマウンテン国立公園内でホテルまたはキャンプが可能であれば1泊しておこうと思っている。

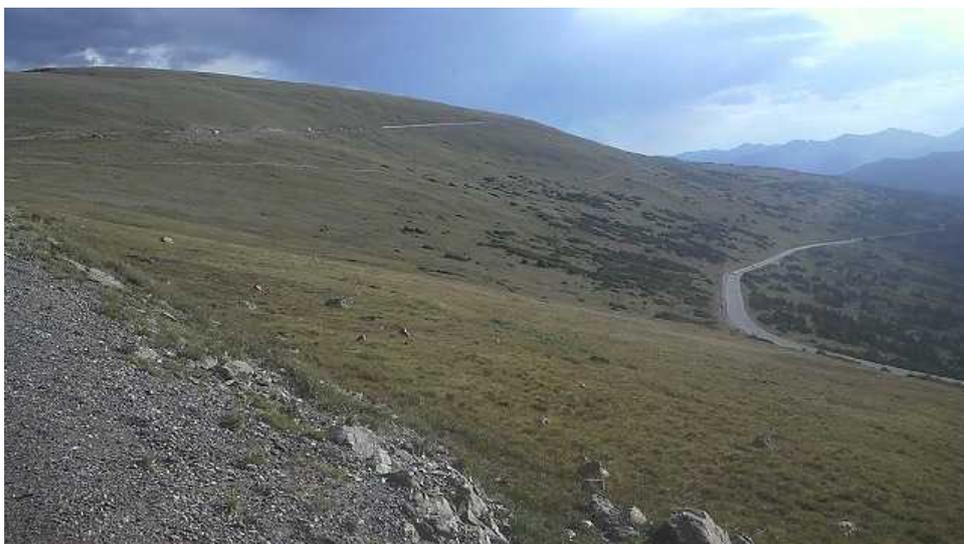
8月5日（日）

いよいよ標高差1300メートルに及ぶ峠越えを行ってのロッキー横断の日である。朝、室内で自転車に空気を入れてみると、その振動が響いたようで、隣人から壁をたたいて苦情を言われたので、慌てて外で出発の支度を行う。準備も終わりチェックアウトをしに事務所に向くと鍵が掛かっている。そこでブザーを鳴らしたのだが、その直後に壁に「10時前にチェックアウトするときは、部屋に鍵を置いたままにするように」とあるので、慌てて鍵を部屋に置いて出発する。どうも母国語の場合には注意書きは見た瞬間に理解できるが、外国語の場合は読まないで理解できないようだ。どうも立つ鳥後を濁してとってしまった。

40号線をそのまま行くのがデンバーへの最短路だが、ロッキーマウンテンを迂回してしまうので、ロッキー横断にはならない。そこで10日近くお世話になった40号線と別れて34号線に行くのだが、その分岐点がわからない。さんざん探し回って、町の入り口手前にあることを発見する。昨日も通ったはずだが、モーテルを探すのに必死で見逃していたようだ。

34号線はしばらくは平坦だが3マイルほど行くといきなりの急登である。約100メートル登ると湖が現れる。それから先は大した登りはなくしばらく行くと国立公園の料金徴収所（自転車の場合は10ドル）があり、そこから先もしばらくは平坦だが、やがて登りとなってくる。といってもさほどの急登ではない。公園内には飲食店はないので、全て

自前の物で済ませるしかない。4時過ぎには標高差800メートルを登り切って3000メートルに達する。この調子では最高点には6時過ぎには着くかなと考える。4時半には100メートルほど登って第一の峠に着く。登り返しをしたくないので、大きく下らないことを願っていたら、期待どおりに池のまわりを迂回してまた登りになる。順調に高度を上げて、3300メートルほどに達したとき森林限界を抜けて、これから登るコースの全体が見えてくる。「あそこまで登るのかー」という気持ちと「やってやろうじゃん」という気持ちが交錯する。もちろん後者の方が断然強いのだが



下から見えていたコースをほぼ登り切り、曲り角付近まで来た時に急に不安になる。「あの先にまだ高いところがあるんじゃないか」という不安である。案の定、まだ登りは続いていた。落胆は禁じ得なかったが、よく見ると大した登りではない。もうひと頑張りで6時半に最高地点と思われる所(手持ちの高度計では3515メートル)につき携帯で手を伸ばして自分の写真を撮る。



やったーという達成感とともにこれでもう登らなくいいんだという安堵感が入り交じる。車で来る人にとってはなんの意味もない地点のため、何をしているのだろうといぶかって通過していくようであった。

その後は若干のアップダウンもあったが、緩やかな下りが延々と続いていく。最後の最後で事故にあわないように慎重に降りていく。だいぶ降りた頃にギアを切り替えた時にギアがからまってしまう。チェーンが切れたらたいへんなので、慎重に直していたら。通りすがりの人が手伝ってくれて間もなく直る。やがて暗くなってきてライトを着けながらの慎重な走りとなる。真っ暗になった頃にエステスパークに着くが2軒あるホテルがいずれも満員である。困ったなと思っていたら、地元の人が、ここはリゾート地なので、町に行けばモーテルがあるということで、道順を教えてくれる。町の方でも最初のモーテルは満員だったが、次に当たったモーテルには泊まれて野宿は避けられ、最良の日に最悪の事態になることは免れた。

8月6日(月)

エステスパークから36マイル(約47キロ)離れたボルダーに移動。

ボルダーの方が約700メートル低いから楽勝かと思いきや、結構アップダウンがあって苦労する。

人口10万のボルダーはソルトレイクを出て以来初めての町ではない都市であった。

これだけ大きいとモーテルを探すにもちょっと苦労するが、1ヶ月の旅行で宿を探す勘というか嗅覚が発達したようで、メイン通りの外れにモーテルを発見。1泊9千円と今まで泊まってきたモーテルよりも割高だが、国際的な観光地だからしょうがないか。郊外の山の方に行けばキャンプ場も何カ所かあるようなのだが、今は自転車では1メートルたりとも登りたくない心境なのだ。一休みしてから、目抜き通りのパール・アビニューに行く。



ショップやレストランがずらりと並んで賑わっている。とあるレストランでステーキとビールを注文して、ロッキー横断成功のお祝いをする。



本当は昨夜エステスパークに下山したときにやりたかったのだが、時間が遅かったのでマックしか開いておらず、それも閉店間近なため持ち帰りとなってしまったため、持ち越しとなってしまったのである。

ボルダーはロッキーの山裾にある標高1500メートルの地で山並みが美しい(携帯での撮影のため、実際的美しさを再現できていません)。



ミュンヘンオリンピックのマラソン金メダリストであるフランク・ショーターがここで高地トレーニングをしたことから世界的に有名となり、高橋尚子がここで標高3500メートルまで登るといふ伝説的なトレーニングを行ってシドニーオリンピックで金メダルに輝いた地でもある。

ここに3泊し、中2日のうち、初日は完全休養に充て、2日目に体力と筋肉疲労の回復具合ではあるが、高橋尚子が走ったかもしれない(実際の練習コースはネットで調べた限りではわからなかった)山岳コースを無理のない範囲で走ってみようと思う。

今回の旅行のうち、メインテーマのロッキー横断とサブのヨセミテクライミングは果たしたので、これが最後のチャレンジである。

8月7日(火)

リノで泊まったホテルの時だから10日以上になるであろうか。ほぼ毎晩といってもよいくらい、長時間に渡っての足の痙攣に悩まされている。もともと睡眠中の足の痙攣は珍しいことではないが、その頻度、継続時間及び部所が従来とは異なっている。従来は、脹ら脛と太股が多かったが、今回はそれに加えて下肢の前面が多いことが特徴である。これはペダルを長時間踏み続けるという普段はあまりやらない運動により、この部分の疲労がいかに激しいかがわかる。そのため、本日は完全休養をとって、翌日の山岳ランニングに備えることにしたのだが、自転車とランニングは使う筋肉が違うので多分大丈夫とは思うけど、無理はしないようにするつもりだ。

ところで完全休養といっても、食事をしないわけにはいかないので昼過ぎに外出する(朝はモーテルで簡単な食事は用意)。ハンバーガーやサンドイッチは食べ飽きたし、メニューを見ても何が出てくるかわからないレストランよりも、目で見て確認できるマーケットの方がいいと自転車で出かける。繁華街の外れにあるこのモーテルは、主として観光客向けであるレストラン街は比較的近いものの、主として市民が利用するマーケットは歩くと20分以上かかるので自転車を利用する。マーケットを覗いていると、寿司のパックを発見。そういえば日本食は行きの機内で出た蕎麦以来だから随分食べていないなと迷わず購入。



モーターに戻って寿司を食べてからオリンピックのビーチバレー、アメリカ対ブラジル戦を見る。当然こちらではアメリカ選手が出場する競技中心に放映するわけだから日本選手は映らない(結果はネットで大体知っているが)。そんななかで女子サッカーの日米決勝対戦はこちらでも放映されるだろうから楽しみだ。問題はその放映日時だ。日本時間では10日早朝の4時前だから、こちらは9日13時前だ。ボルダーからデンバーへの移動は終わっているだろうから、ホテルのチェックインは通常15時なので、自分の部屋では見られない可能性がある。その場合にはテレビ放映しているレストラン等で観戦するしかない。アウェーでの観戦となるので、ひたすら沈黙を守るのみか

十分な休養を取り、日も陰り始めた頃にクライミングジムに出かける。ボルダーという街はランニングの盛んな街だが、それと並んでクライミングの盛んな街でもあるようだ。なにしろ人口10万に対してクライミングジムが4軒もあるのだ。だがその前にやることがある。クライミングジムの場所を確認することだ。ネットで住所は調べてあるのだが、こちらの住所は通りの名前と番号で表記されるだけだ。日本でもそうだがクライミングジムというのは裏通りの元工場や倉庫と相場が決まっています、裏通りの名前は地図から探すのは至難の技なのである。そこで登山用具店で確認することとし、ついでに1カ月近くも連日砂を浴び続けてズボンが街中で着るのは気が引けるほど消耗したので、クライミングパンツも購入することとした。昨日から見ている限りは、登山用具店はモンベルという日本から進出したメーカーの直営店しかない。ボルダーまで来て日本製を買うのもなあとは思ったが、いたしかたない。まずパンツを買った後に、ジムの場所を確認する。すると、日本人の店員がいて話に加わってきて、いろいろと情報を教えてくれる。私がサンフランシスコから自転車で来たといったらびっくりしていたが、あんまりそういう人はいないんだろうな(まして登山用具店を訪れる人の中では)。道順を教えてもらった御陰で多少は迷ったが、無事にジムに辿り着く。





これですぐ始められると思ったら、初めての人の場合には日本でもそうだが登録手続きが必要なのだが、これが一筋縄ではいかない。パソコン画面に入力するのだが、わからないことが多く、そのたびに受付に聞きに行く。受付の人が見かねて、パソコンの横につきっきりになる。全てを入力し終わったら、次は10近い項目について了解したというサインをパソコンに連結した手書き入力装置に入力する。要は事故があった場合のジム側の免責のためなのだろうが、事故さへおこさなければ問題ないだろうと、内容も確認せずにサインを続ける。これで登録完了なのだが、次にさきほどの受付の人から、安全上その他ジム利用上の注意事項について説明を受ける。内容はほとんど理解できないのだが、わかったふりをする。あまり反応がないのも、理解してないのではないかと思われかねないので、わかる部分のみを復唱したり相づちを打ったりしてなんとかごまかす。これで天下御免で自由に遊べるようになるのだが、ここまで辿り着くのでかなり疲れてしまった。デンバーやサンフランシスコでも時間があったらジムに寄ってみようかなと思っていたが、この手続きの煩雑さを考えると二の足を踏んでしまう(ジムによってやり方も違うだろう)。

今回行ったジムはボルダリング専用のジムである。ボルダリングというのは地名のボルダーと発音が似ているが、元々はロープを使わないで登れる崖登りという意味で地名とは関係ないようだ。ジムの内容そのものは日本のものと大きな違いはない。ただ、日本の場合は天井の高さの問題から終了点を両手で保持すればおしまいになるのだが、この場合は、いくつかの壁は屋根まで上がって裏側等から降りるようになっていた。自然の岩のボルダリングの場合は当然そうなるわけだから、より自然の岩のボルダリングに近い練習が出来る気がした。難しさのグレードは日本のジムでは段級制が一般的だが、当然こちらではVグレードなんだろうけど、それについてはジムには説明はないようで課題の各ホールドにつけられているテープの色で区別しているようだ。いくつかの課題を登っていると、テープの色ごとのグレードがわかってくるが、なかにはこれはという色とグレードがあっているものもあった。もしかしたら、途中のテープが剥がれてしまったのかもしれない。

一通り遊んで帰ることにしたが、途中、ランニング・カンパニーというシューズ店を見つけた。さすが、ランニングの盛んなボルダーならではの感じであった。



8月8日(水)

今日はランニングの高地トレーニングのメッカであるボルダーならではのということで、高橋尚子に思いを馳せながら走ってみようということになった。彼女が生まれた岐阜県や小出監督の下で練習した佐倉には尚子ロードというのがあるが、当然こちらにはそのようなものはないので、どこで練習していたのかはネットで調べた限りではわからなかった。ただ彼女はここボルダーよりも300メートルほど高い1800メートルくらいの所を練習拠点とし、金メダルに輝いたシドニーオリンピックの直前には標高3500メートル近くまで走るというハードスケジュールを行っていたということなので、今回は標高2500メートルくらいまでを目指すこととした。

出発してしばらくは自動車禁止のコースに行く。自動車道とは立体交差なので、信号にわづらわらされることなく行けるので多くのランナーや自転車が行き交っている。高橋尚子も多分ここを走ったのだろう。シドニーの前には高揚した気分で、引退直前の最後の合宿の時は失意にうちひしがれて・・・。

トレイルはやがて自動車道と合流し、この上は路肩も狭く走りにくいので、ここまで走りにくる人はいない。高橋尚子も多分ここを走ることはなかったのだろうが、今回ここを選んだのにはわけがある。それはアメリカを代表する岩場のひとつとされるボルダーキャニオンがあるので、それを見に行くことであった。

走り始めは快調で、長期の自転車走行の影響もなく、自転車とランニングでは使う筋肉が違うんだなどと考えていたが、じわりじわりとその影響が出始めた。これでは2500

メートルまではとても行けないが、せめてボルダーキャニオンまではと頑張っようやく辿り着いた。標高は2000メートルなのでボルダーからは500メートルの登りである。



岩場自体はかなり規模が大きく多くのクライマーが登っていた。しばらく見物した後、近くにボルダーフォールという滝があって、結構観光客を集めているようなので見に行くことにした。手前の岩に遮られて上の方は見えないが、下の方には滝の流れが見える。きっともう少し回り込めば滝の全容が見られるのだろうと歩いて見ると、さきほど隠れていた部分には滝はなく、滝の下部だと思っていたのが滝の全容であることがわかり、あまりにも貧相な滝に唖然とする。今回はヨセミテでも観光名所の滝が渇水時期のためしょぼかったりと（これは最初からわかっていたことだが）、どうも滝にはついていないようである。



滝の見物もそこそこに下りに移る。しばらくは走っていたが、足の疲労に耐えかねて歩きになってしまう。やがて自動車道と分かれてトレイルに移ると、行きは気がつかなかったのだが、トレイルの回りは岩場だらけなのだ。もしボルダーに住むことができれば、クライミング、ランニングや自転車と楽しむことが出来、魚釣りやスキーと趣味が広がりそうだ。大人たちが子供に交じって行っている川遊びも実に楽しそうだ。



トレイルはやがて中心街に通じる。ここで初日にお祝いにステーキを食べた店で今度はパスタを食べた。本当はスパゲッティを食べたかったのだが、今回行った各地のレストランではついぞスパゲッティのメニューは見かけなかった。イタリア料理の中では自分の嗜好としてはスパゲッティ>パスタ>ピザの順なのだが、アメリカ人の嗜好はその逆らし

い。

短い滞在だったが、ボルダーは本当に来てよかった。明日は最終のゴールであるデンバーである（本当のゴールは日本帰国だが）。デンバー周辺にはフリーウェーが多いようなので、迷い込まないように気をつけなくっちゃ

モーター近くまで戻る途中のバス停で女の人がバスの前面に自転車を乗っていたのでパチリ



こちらのバスは前面に自転車2台まで乗せられるのだが、どうやって乗せるのだろうと前から思っていたところ、偶然に現場に遭遇。運転手は手伝わずに乗客だけで作業するようだ。でも女性にとってはなかなかの重労働。この女性も「ヘルプミー」と叫んでいたので手伝いに駆け寄りました。

8月9日(木)

今日はいよいよデンバーにゴールする日である。

ネットで調べると21マイルとある。もっとも、これは両都市をほぼ直線で結ぶ36号線を利用した場合のことで、36号線は途中でフリーウェイに変わるので、敬遠することにする。山側の93号線経由の場合は多少遠回りになるが、13時前に始まる女子サッカーの日米決勝戦は多分、自分の部屋で見られるだろうと思っていた。

93号線を行くのであれば立ち寄りた場所がある。途中3マイルほど山の奥の方に入ったところにあるエルドラドという比較的知られた岩場である。行ってみると、料金徴収所がある。歩行者3ドル、乗り物8ドル、ペット70ドルとある。自転車の場合、どれに該当するのかよくわからないが、いずれにしてもちょっと見るだけで金を払うのは馬鹿らしいので、料金所の手前から見るだけにする。ここからでも2パーティーが登っているのが見える。スケールは4ピッチほどであろうか、岩場全体の規模はここから見た限りでは前日のキャニオンに比べれば少し小さいようである。



これで気が済んだので元来た道を戻る。93号線に戻ってすぐに峠を越すと、これでヨセミテと並んで3泊も長居したボルダーも見納めである。ここから少し先からは、128号線に入って既にフリーウェイとなっている36号線に向かって東に進む。緩やかな坂を上って峠を越すと、デンバー市街が見えてくる。今まで通ってきた町とはスケールの違う大都会だ。やがて市街地に入り前方に国内線の空港が見えてくる。このまま行くとフリーウェイの36号線に合流してしまうので、手前で121号線に別れて南下する。高層ビル群ははるかかなたに見えるが、今日のホテルは恐らくあのあたりだろうから、まだ1時間以上はかかるはずだ。女子サッカー決勝戦を開始から自分の部屋で見るのは無理なようだ。後半戦だけでもいいかなと考える。市街地に入ってから真っ平らなのかと思ったら、傾

斜こそ緩いもののアップダウンが多くて時間がかかり、後半戦を見るのも難しく思えて携帯のIモードで試合経過を確認すると、前半1 - 0で負けている。これはどこか試合をテレビで放映しているレストランを探すが、ファーストフード店ばかりで、こういう所にはテレビは置いていないのでレストランはないかと思ったらデニーズがあった。ここならひょっとしてと思って店内に入ったが、店内監視用のモニターあるだけでテレビ放映はなかった。店内でメニューを渡されると前回のブログでアメリカでは見かけないと書いたばかりのスパゲッティがあるではないか。迷わずそれを注文する。そうかデニーズにはあったのか。でも田舎にはデニーズなんかなかったしな。

スパゲッティ自体は期待した味とは違っていたが、店内に長居している間に試合の方は2対1で負けたことが確認された。まあ負け試合だったからライブで見れなくても良かったかと慰めて南下を続ける。もう急ぐ必要もないので歩道の方をゆっくりと進む。やがて懐かしい40号線と交差する。ロッキーマウンテン国立公園の手前で別れる前に10日近く走った道だ。ここではコフラック通りと名前を変えており、今日のホテルもその道沿いにあるようなので、その通りに沿って東に進路を変える。

段々と家が密集し始めた頃にモーテルが次から次へと現れる。こんなにモーテルがあるんだったらホテルでなくてモーテルにすればよかったかなと後悔する。値段的にはさほど差はないが、ホテルの場合はいちいち自転車を袋から出したり入れたりして運ばなければならないからである。ただモーテルの場合はネットでは予約が困難なようなので、出発日が固定されていて、予め早めに予約しておかないと安心できない場合には利用しづらい面はある。

中心街に近づいて、道が高架に変わったところから、道路の状況が一変し、あの恐怖のフリーウェーの表示が現れる。慌てて戻って別の道を探そうとしたが別の道はないようだ。困っていると、反対側の車線にはコンクリート壁で仕切られた歩道があり、人や自転車が通っている。そこで信号のある横断歩道を渡って反対側に渡り、そのまましばらく行くと高架部分は終わって平地に戻り、両側に歩道のある一般道に変わっている。フリーウェイは気が付かないうちに分岐したのであろうか。アメリカの道というのはフリーウェーと一般道との境目がはっきりしなくて、自転車乗り泣かせの道である。

そんなこんなで時間がかかり、目的のホテルに着いたのは夕方になってしまった。今日中にしなければいけないというわけではないのだが、翌日の列車の乗車券とパウチャーを交換するためにアムトラック鉄道駅に行っておこうと場所を確認するとホテルから1マイルほどなので、これならば歩いても行けるだろうと、市内見物がてらに出かける。実際に出かけてみると、道に迷ったわけでもないのに、思っていたよりも倍くらい多い時間がかかって目的の駅には着いた。だが様子がおかしいのである。駅舎に電気はついているが、まわりを柵で囲まれていて人気がないのである。駅舎は21番通りのウェマッタ通りの交差する場所に引っ越したとあり仰天する。今日来ておいてよかった。当日も多少早めには来るだろうが、こんな表示をみたら大いに動揺するに違いない。全く最後まで楽をさせて

くれない旅だ。



今いるのは15番通りと16番通りの間だから21番通りというのは少し歩けばいいだけだが、ウェマッタ通りというのは地図には出ていないのでわからない。まあとにかく21番通りに行ってみるしかないと思き出す。ところが21番通りに行くと新しい駅のことを聞いてみるがわからない。困ったなあと思ってまたさきほどの駅舎のところに戻って近くにたむろしている人に聞いてみると教えてくれた。反対側の方にぐるっと大きく回っていくとあるという。さっそく行ってみると、あたりは大規模な再開発が行われているようで、教えてもらった所にたしかにあった。駅舎には明かりはついてしたが、30分ほど前にクローズされたようだ。まあ手続きはできなかったけど、これで明日は問題なく手続きできるだろう。行ったり来たりで3時間のロスである。こんなことなら自転車で来れば良かったと思ったが後の祭りである。帰りはデンバーの繁華街である16番通りを見物しながらホテルに戻った。

8月10日(金)

昨夜は結局1時間くらいしか眠れなかった。というのは携帯の圏内では日本からの仕事の連絡に対応するため、日本のビジネスアワーに合わせてこちらの時間である深夜2時からいまで起きていることが旅行中の通例になっていて、その代わり、朝は7時頃起きるのであるが(サマータイムの影響もあって、こちらが明るくなるのは6時頃からである。)、今日は列車乗車のこともあって寝過ごしてはいけないと思ってベッドには横にならずに椅子に座ったまま夜明かしたからである。部屋を利用しているのにベッドを利用した形跡がないので、部屋の掃除の人は変な客だと思うだろう。

暗いうちからチェックアウトして駅に向かう。駅はまだ乗客もまばらであった。早速パウチャと引き替えに切符を受け取って一安心する。その後に自転車を預けなければならないのだが、セブンイレブンまで買い物を買わせてからにする。寝台車利用客は食事付きだが、座席車利用客は車内のビュッフェのような所で飲食物を買わなければならない、かなり割高だそうである。そのため、ウイスキーとつまみは昨日中に買っておいたが、日持ちのしないサンドイッチ類は朝買うつもりだったのである。駅に来る途中にもセブンイレブンはあったが、気がせいいていたのと、どうせ駅での待ち時間が長いので、その間に買いに行けばいいやと思ったからである。だがセブンイレブンまでは随分と遠く、自転車を利用してもかなり時間がかかってしまい、駅に戻って来た時には、7時45分と聞いた改札時間間近(多分そうだろうと思っていた)となっていて待合室も満員であった。慌てて自転車を預けようとしたら、そのままではダメだといって係の人が自転車収納用の箱を持ってきてくれた。だが箱にいれるためにはペダルを外さなければならない。係の人が工具で外そうとするが固くて外れない。自分の持ってきた工具で外そうとしたがやはり外れない。そこで係の人に携行している厚地のケースに入れるのもいいかと聞くと、かまわないようだったので、あわててケースに入れる。荷物預けの手続きは5ドルだった。グレイハウンドバスとデルタ航空の預け料がそれぞれ60ドル、150ドルだったのと比べると随分と安かった。

改札時間?は過ぎているのに一向に改札は始まらず、待合室の乗客もじっとして焦っている表情はない。きっと到着が遅れの案内があったのだろう。ひょっとして、待合室で待っている人は自分とは違う列車を待っているのではないかと疑心暗鬼にもなりかけたが、いやそんなことはない、サンフランシスコ行きとシカゴ行きの各1本が1日に発着するだけで、シカゴ行きは夕方だから今から待っているはずはないからである。なにしろ駅にはお知らせの表示が一切無く、時々ある案内の放送もチンプンカンプンなので、つん簿棧敷に置かれたようなものである。しばらくして待合室の後方で寝台客と座席客に別れてなにやら手続きが始まったようである。ただ待合室の全員がそこに並ぼうとはせず、一部の人が並んでいるだけである。当然自分は座席客の方に並び、順番が来たので、さき

ほどもらった切符を見せて、これでいいですかと聞くとOKと言われ、紙に手書きで数字と文字が記入された紙が渡された。どうやらこれが座席の指定なのだろうとその時は思った。手書きの紙の記入されたもののうち、5 1 1という数字の方の意味はすぐにわかった。駅のホームに順番に数字が記載された表示がぶらさげられていたので、これは乗車位置ないし車両番号を示すものだろう。EMY 1という文字と数字の意味がわからなかった。座席の番号にしては妙なものに思えた。出発時間を聞くと、やはり1時間あまり遅れているようである。

待合室の外に出てホームの方を眺めていると、やがて列車が入ってきた。だがホームの方にすぐに近寄ったのは一部の人だけで大半の人は待合室から出ようとしなない。停車時間が長いことを知っているからだろうか。デンバーで下車する乗客がパラパラと降りてくるが、出口が1カ所しかないため、全員が出口から出るのにはかなり時間がかかり、その間は乗車しようとする客はホームには入れず、待っていなければならない。待合室の方を見ると、降りてくる人に手を振っている人が何人か見かけられる。これで疑問が解消した。待合室のかなりの人は迎えに来ている人だったのだ。日本と違ってタクシーが待っているわけでもないで、車で迎えに行かないと困るのだろう。それで改札手続きをしない人が大勢いたわけだ。また降りる人が全員ホームの出口から出ないとホームには入れないので、列車が来ててもすぐにはホームの方には向かわなかったのだ。

ようやく降車客全員がホーム出口から出たので、ホームに入ることができ、5 1 1の表示のある所から車内に入った。車内には座席番号の表示があるが、それは数字だけであり文字の表記はない。ひょっとして自由席なのかと思って近くの駅員に聞くと、どうもそうらしい。駅員には2階に行けと言われる。2階にはシカゴ方面からの乗客の荷物に占領されている座席が多く、その上部には私がもらったのと同じような文字と数字が書かれた紙が貼ってある。荷物が置いてなく上部に紙も貼っていない二人席を見つけたので、そこに座ることにした。誰かが「そこは私の席です」と言って追い出されるのではないかと多少は心配したが、間もなく発車しても誰も来なかったので、その心配も消えた。やがて車掌が来て、私が持っていた手書きの数字と文字の紙を上部に貼り付けていったので、例の紙はこの席は利用済みですということを表す紙であることもわかった。末尾に1か2の数字が書かれているのは利用済みの座席の数のようであった。ようやく疑問が解消したので、これで鉄道旅行が楽しめそうだ。

車内には各座席ごとにコンセントがついているので、暇な車中のブログ書きにはもってこいである。これでW i f iも使えるということなしなのだが、非常に強いと表示される無線LANの電波(といっても54Mbps程度だが)は捉えるものの、接続不能となってしまう。まあアップロードはサンフランシスコに戻ってネット環境のある所でやればいいので、車内では旅行全体を通じて感じたことなどについてまとめておこうとブログを書き

始めた途端に睡魔に襲われ、気づいた時にはこの鉄道の最高地点（おそらく3500メートルくらいか）ははるかに通り過ぎてしまった。まあ自転車でそれと同じ程度の高さまで登ったのだからいいやと思うことにした。

列車は溪谷を過ぎて次第に高度を下げて行く。途中いくつかの駅に停車するが乗降客はさほど多くはない。山間部の登りではスピードが遅く、数日前に見た5重連の百両余りの貨物列車と大差ないスピードで走っていたが、下りになると流石にスピードが出て車と遜色がない程度にまでスピードアップするが、それでも乗車時間33時間というのはとてつもなく長い。こんなに長い時間列車に乗るのは30年以上前にデリーを起点として、マドラス（現チェンナイ）、ボンベイ（現ムンバイ）とそれぞれ2泊の夜行で周遊したとき以来である。あの時は、特にマドラスからボンベイまでのデカン高原の横断は代わり映えのしない風景が延々と続き、非常に退屈したものである。その点、今はパソコンさへ使用可能であれば、文書書きだけでなく、電子書籍、カシミール地図での山行計画など退屈することがない（ネットに繋がればもっといいんだけど）。

列車はやがて丘陵部分に行くようになる。実は今回の計画段階では最初はこの鉄道に沿ってデンバーを目指すことを考えていた。その理由は鉄道に沿って走れば、もしアクシデントが起きても、比較的容易にエスケープできるのではないかと考えたからであるが、やはりこのコースは距離が長くて日的にきついことと、エスケープできるといっても、日本のように駅の間隔が数キロ程度というのと異なり、100キロ以上は離れているので、なかなか歩いてエスケープするのは容易ではなく、ヒッチハイクに頼らざるを得ないのであれば、鉄道に沿って走行するというメリットは薄いので計画変更となったものである。ただ一度計画したコースであるだけに、途中の地名でも記憶に残っている所も多く、全然知らないところを進んでいるという気がしない。

列車は夕方にはグランド・ジャンクションに着く。沿線ではデンバーに次ぐ大きな町である。クライミング・ジムが二カ所もあることまで調べてあるのだ。グランド・リバーに近づくと段々と平原に成っていき、半砂漠のような状態になってくる。ここユタ州の西隣ネバダは砂漠の州なのだ。あたりは次第に明るさが失われ、日没まではそう多くの時間を要しないだろう。

持参したサンドイッチと一緒にコーヒーを飲もうと売店を探しに行くがわからず、食堂車まで来てしまうと、係の人に座席客はここに来てはダメだ。手前の1階に売店があると言われ戻ってコーヒーを買う。2ドルと高くはなかったが、缶ビールの方は5ドルと割高だ。今晚はウィスキーで我慢して明日買ってみよう。

外はいつのまにか真暗闇である。人家の明かりも見えない。無人の荒野を進んでいるようだ。ウィスキーを飲みながら音楽を聴いているといつのまにかウトウトしてくる。深夜にソルトレイクに着く。長時間停車するようだが、眠かったので外には出なかった。

ソルトレイクを出てしばらくするとネバダ州に入り、時間を1時間戻すことになる。日付も8月11日(土)に変わったが、この頃になると、段々目が冴えてきたので、まわりの乗客は寝入っているが、PCでゲームをやって時間を潰す。やがて外もぼんやりと明るくなってくる。周囲の風景は期待した通りの砂漠の風景である。



乗客もぼちぼち起きだしてくる。今朝のメニューはキャンプの途中で食べるつもりで買ったレトルトのシチューである。日数が経っているので、ちょっと心配だったが、一口食べてみて異常はなかったなので、そのまま食べる。もはや自分の体は尋常の体ではなくなっているのかもしれない。

砂漠の中に少しづつ緑がまじり、その割合がふえてくるとカジノの町リノである。バス待ちで一日滞在した町で懐かしかったが、ホームからは町は見えなかった。ソルトレイク～リノはバスでも通ったし(夜行ではあるが)、当初は自転車走行の予定もあって、ある程度調べたことがあるので、多少は馴染みがあるが、リノから先はサンフランシスコまでは未知の世界である。ただ、この頃になると列車の旅にも少々飽きてきた。昼前に売店で缶ビールを買って、つまみと一緒に飲んで昼食代わりとする。結局車中での食事は持参したものでほとんど済まし、買ったのはコーヒーとビールだけである。

リノ以降の途中の停車駅で名前を知っているのはここまででサクラメントだけである。かなり大きい町である。カリフォルニア州の地図の一部を紛失したので、場所がよくわからないが、たしかサンフランシスコには近いはずである。この時点での遅れはデンバー出

発時の1時間を多少上回っていた程度だが、その後も、線路上での無意味な長時間停車があったりして、遅れは2時間近くに広がっていた。遅れを取り戻そうという気などさらさらしないようだ。まあこちらも急いではないのだが。

リッチモンドに近づくとサンフランシスコ湾の一部が見えてきた。とうとうここまで来たんだという気持ちであった。内陸部ばかり走っていたので、久しぶりに見る海がまぶしい（実際に太陽が反射してまぶしいのだが）。



列車はサンフランシスコには直接乗り入れずに対岸のオークランドまでで、ここからはバスに乗り込むことになる。34時間に及んだ列車旅行はようやく終わった。



預けた荷物がどうなるかが気になり、最初はバス下車地点まで荷物専用車が運んでくれ

るのかと思って、そのまま乗り込んだが、他の乗客が自分で荷物をバスの横に置いているのを見て、慌てて同じようにする。

わからない所で降ろされると、現在位置の確認に苦労するので、壊れたGPSを動かしてみると、どうやら機能している。ところがベイブリッジに向かうはずなのに、違う方向に向かっている。GPSが誤作動しているのかと思ったが、そうではなくて、全員がサンフランシスコに向かうのではなくて途中下車の乗客もいるためだった。

バスはベイブリッジを渡る。路肩もないところで、これでは自転車では通れないはずだ。バスはフェリー乗り場付近で停車したので下車し、自転車を取り出す。ここで念のためにGPSを動かしてみると、こんどは動かない。肝心な時に役に立たないヤツだ。こいつのためにどんなに苦労させられたのかと思った。ただ、その場所はよく知っている場所だし、宿泊するホテルも出発時とは別のホテルだが、出発時に場所を調べてあったので、迷わずに行くことができた。今晚は疲れていたなので、近くのチャイナレストランで食事を済ませた後、ウィスキーのポケット瓶を買ってホテルで飲んで、市内観光は明日ゆっくり行おう。

8月12日(日)

今回の旅行には安穏な日々はないことをつくづく思い知らされた。本来ならば、帰国前日はサンフランシスコをゆっくりと市内見学をしたいところだが、そうは問屋が卸さなかった。

サンフランシスコの最大観光地といえば金門橋(ゴールデンゲートブリッジ)だが、現地では自転車で行くのが流行っているらしく、レンタル・サイクルの宣伝も多数あるようだ。ただ自転車で行くには近すぎる?ので、ベイエリアをランニングしながら行くことにした。きっと旅の最後のいい思い出になるだろう。

すっかり明るくなってから出発したのに、「カリフォルニアの青い空」の歌(古いですが)とは裏腹にどんよりした曇り空でTシャツにハンドウォーマーだけでは寒いくらいだ。旅行中は主として海拔1500~2000メートルくらいのところにいたのだが、海拔0メートルに近いカリフォルニアの方が寒いのは海流のせいかもしれません。

ホテルを出て海岸に向かって走っていると、とあるホテルの前で4,5人がシュプレヒコールを上げながら行ったり来たり DEMO 行進をしているのに出会った。不当解雇への抗議だろうか。自分は通りすがりの旅人に過ぎないけれど、ここにもそれぞれの生活があるんだなという当たり前のことを改めて感じた。

海岸に出ると大勢のランナー、ジョガーが走っている。ランナーとジョガーの区別は明確でないが、記録を意識して走っている人がランナーで、健康のためや気持ちがいいからという理由で記録を度外視して走っている人はジョガーだと理解している(自分も今はジョガーに成り下がって?しまった)。いずれにしても疲れ気味の自分はみんなに抜かれっぱなしである。唯一抜いた人はこの体型の人に負けるようでは走るのを止めた方がいいと思わせる人(失礼)であった。



やがて霧の中から金門橋の橋脚がぼんやりと浮かび出てくる。



海岸線から橋の上までは100メートル近い登りである。これから金門橋を走れるんだという喜びで、登りも苦にならない。橋に登り詰める直下の広場にカフェがあり、朝はラーメンだけだったので食べて行きたい気もしたが、せっかく高まった気持ちが落ちてしまう

気がしたし、対岸にも多分同じような施設があるだろうから、そちらで食べようと素通りする。橋の上の車道の両側に付けられた側道は歩く人、走る人、自転車乗りで渋滞気味だ。



ただそれも橋のたもと付近だけのことで、すぐにスイスイ走れるようになる。ただ足がだんだん疲れてきてなかなかスイスイというわけにはいかないのだが橋は霧に包まれているほとんど展望が効かないのが残念だ。足下の海だけがかろうじて見えている。やがて対岸がうっすらと姿を現す。向こう岸に着いた時には、かなり空腹になってきたので、カフェを探したが、こちら側にはトイレばかりが3カ所もあるのにカフェがない。がっかりしたが、サンフランシスコ側に戻るしかない。最初は歩いて戻ろうかと思ったが、早く食べたいので、空腹を我慢してやはり走ることにってしまった。

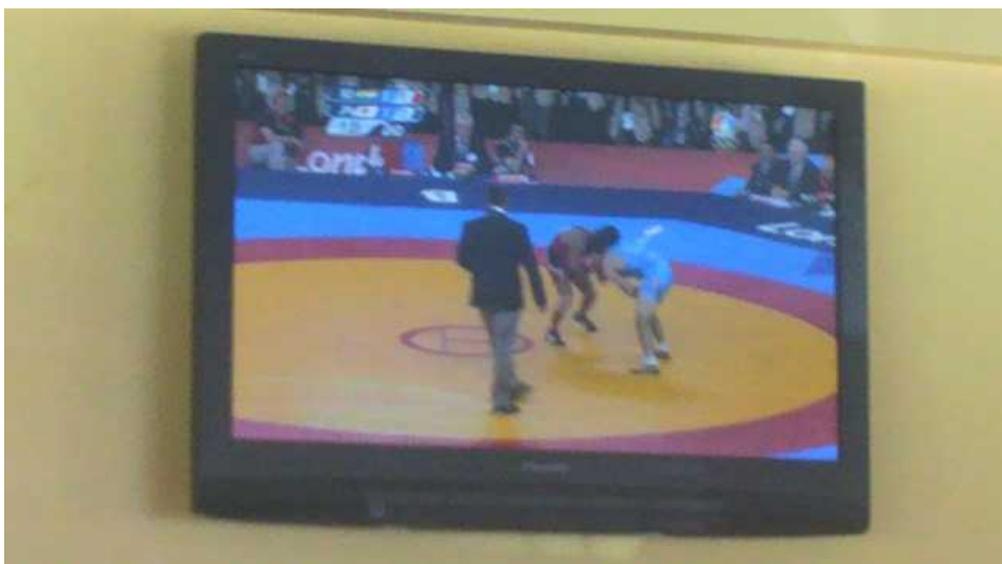
サンフランシスコ側に戻って、パンを食べてやっと人心地が着いたが、さてこれからどうしよう。町まで走って戻ることも出来るのだが、ちょっとモチベーションが落ちてしまったなと思っていると、路線バスがやってくる。中心街まで行くのかなと思っていたら、さきほど走ってきた途中にある公園までしか行かないようだ。まあそこで乗り継ぎのバスが多分あるだろうからと乗り込む。バスの車体には大人2ドルと書いてあったので、運転手に渡そうとしたが、受け取らずに中の方に行けと合図する。ほかの人はどうしてるのかなと思って見てたら、回数券を手を持っている人もいるが、それを渡している様子もない。きっと下車するとき払うんだろうなとその時は思った。バスは海岸線を離れて町中を通っていく。とある停留所でほとんどの人が後ろの方から降りてしまうので、つられて降りてしまったが、誰も料金を支払っていないので、自分も意図せざる無賃乗車をしてしまった。今日は日曜だからタダだったのかなとも思ったが、真相はわからずじまいであった。

そこからはサンフランシスコ名物のケーブルカーが登る高みを目指して急坂を上っていく。東京にはないもの凄い急な坂だ。



やがて坂を登りきると、ケーブルカーが走っていた。ただ乗り場はないようなのでどうやって乗っていいのかわからない。地図をよく見ると、さきほどのバスの終点まで行けば、そこからケーブルカーが出ていて乗れたのに惜しいことをしてしまった。最初にサンフランシスコに来た時に泊まったホテルがこの近くにあるはずだと思って歩いていたら、すぐに見つかった。その近くに寿司屋があったので入って見る。海外で日本料理店に入ることはいらない。というのは高い値段を出してまがい物を食べることが多いからだ。ただ柔道が世界のJYUDOになったように、世界の味となったロール寿司を食べてみるのも悪くないかなと思ってカツ巻きというのを注文する。ついでに日本酒も頼んでしまった。真昼間から酒なぞ飲んでしまって申し訳ありません。





ちょうどテレビではレスリングの試合をやっていた。アメリカ選手以外だけの試合の放映は珍しいのだが、残り競技も少なくなってきたためか、日本人とインド人選手による決勝戦であった。日本が金メダルを取る瞬間を見ることができたのはラッキーだった。酔いが回ったこともあって気が大きくなり27ドルの料金に対して5ドルもチップを渡してしまった。

ホテルに戻って酔いを覚ましてから、もう一仕事があった。それは翌日の空港までのアプローチを確保することだ。行きは自転車でフリーウェイに迷い込んでしまい、パトロールに捕まってしまう失敗をしているので、同じ方法を取るわけにはいかない。空港までのポピュラーなアプローチはシャトルバスのようなのだが、果たして自転車を運んでくれるのかそうかわからない。バートという電車もあり、これならば自転車を携行することは問題はないだろうが、バートに関しては「地球の歩き方」にも具体的なことは乗っていないのでネットで調べたところ、切符の買い方が難しく、地元の人でも切符売り場の前で立ち往生していることも珍しくないそうで、切符の買い方のユーチューブまであった。これは事前に練習しておく必要があると思ったが、空港までただ往復するのは能がないし、それにバートの乗り場がどこにあるかはネットに乗ってはいけるものの、場所の特定が難しかった。それとグーグルマップの自転車モードでは空港まで走行可能となっている以上は一度は通ってみて初日のリベンジをしておく必要もあった。それに空港からならば乗り場に迷うこともないだろうし、サンフランシスコで下車しておけば翌日乗り場探しで苦労することもないわけだ、グーグルマップの自転車モードでは所要時間1時間半となっていたので、多少迷っても倍の3時間と見ておけば7時前には帰れるだろうと見当をつけておいた。

フリーウェイに入ってはいけないという心配が出発して30分くらいで早くも現実のものとなった。今まで走っていた道がフリーウェイに吸収されているからであった。そこで手前の道を左に曲がって海側に行くことで、しばらくは一般道を進むことができた。だ

がこれも無くは続かなかった。左手は小高い丘に遮られ、右の方からフリーウェイが近づいてきたからであった。車はほとんどフリーウェイに分岐していった後も、しばらくは一般道は続いてしたが、やがて行き止まりになり、少し戻って道を探してもすべて行き止まりであった。万事休すだ。まだ暗くならないうちにサンフランシスコに戻らなければならないと戻りはじめてしばらく行くと、フリーウェイの下を横切る道を発見したので、また空港を目指すことにする。

その後もフリーウェイが近づくたびに不安を感じたが、なんとか一般道を進んでいるうちに、企業団地の中に迷い込んでしまった。プライベート・セキュリティと書かれた車と出会い、いやな感じがしたが、企業団地から戻る方向を変えたので、何も言うてくることはなかった。企業団地から遠ざかろうとしているときに、海側に細い道が分岐しているのを発見し、そこを進むと企業団地を迂回できることがわかった。全くもってグーグルマップの自転車モードの道に行くことは針の穴に糸を通すようなもので、迷わずに行くことは不可能に近いことと思えた。その後もいろいろとたいへんだったが、なんとか空港までたどり着いたものの、要した時間は5時間近くとなってしまった。

肝心のパートの方はネットで調べておいた御陰で、さほど苦勞もせずに乗車でき、ホテルからさほど遠くない所に地下に潜るエレベーターとエスカレーターがあることも確認できたので、これで翌日の心配はなくなったが、いやはや今日もたいへんな一日となってしまった。ホテルに戻ったのは9時を過ぎており、早く戻ればジムに行ってみようなどと考えていたのはとんでもないことであった。

8月13日(月)

いよいよ帰国の日だ。昨夜というか今朝は閉会式を見ながら3時過ぎまでブログを書いていたので、起きられるかどうか心配で7時に目覚ましをセットしたが、6時に目覚めてしまった。

予定通り8時にホテルを出発。パートも昨日予行演習したおかげでノートラブルであった。改札口の手前で自転車を分解して袋に収納する。帰りは箱がないので空輸に耐えられるように車輪回りはプチプチで念入りに覆う。たとえダメージを受けても修理すればいいだけの話なんだけど。

空港に着いてターミナルへの連絡電車に乗り換えたが、EチケットにあるIターミナルというのがない。Aターミナルで降りて案内で聞いてみようとしたら、そこが目的のデルタ航空のカウンターであった。出発3時間前と早かったので、順番待ちもなくチェックインがてきた。デルタ航空のサイトでは、ベダル取り外すよう書いてあったが、片方は固くてはずれなかったので、箱に入れるわけじゃないので問題あるまいと、そのまま袋にいれたのが多少心配だったが大丈夫のようであった。

セキュリティもさほど混雑しておらずに、搭乗口へ。あれ、アメリカはイミグレもカスタムもないんだっけ？これらが厳しい発展途上国に行くことが多い自分としては拍子抜けであった。

これで半分帰国できたようなものである。あとは家内の手料理でも楽しみにするか。

翌14日に11時間のフライトで無事予定通り帰国できた。長いようにも感じるが、終わってみれば短くも思われる1カ月であった。GPSが壊れて道に迷ったりして、最初はリタイア必死と思われたのによく行ってこれたものだと我ながら感心してしまう。

さて次はどんな旅に向かうのであろうか