

## 有明海一周レポート

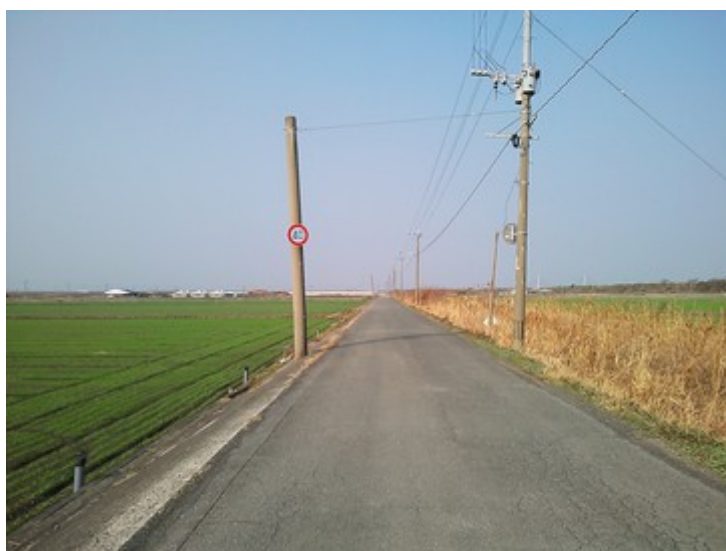
W 田

### はじめに

福岡に来て2年目の2014年は有明海を自転車で一周した。一周の距離は海岸に最も近い国道を走って約300km。ところどころ寄り道しつつ、2月の初めから9月半ばまでの9日間に分けて少しずつ走った(下の表)。自宅のある福岡県大牟田市を基点に近い区間から走り、最終的に天草の本渡で一周を完了した。

日付	行程	距離 (km)	立ち寄った場所/見所
2/2	大牟田→柳川→佐賀→柳川	46.0	古い堤防、干潟
2/11	大牟田→玉名	30.8	干潟
2/16	玉名→宇土	43.0	草枕温泉てんすい
3/9	宇土→三角	36.1	轟水源、御輿海岸
3/16	肥前鹿島→佐賀→柳川	60.3	鹿島城跡、干潟、古い堤防
5/4	多比良港→肥前鹿島	64.0	諫早干拓堤防、竹崎城跡、肥前浜宿
5/6	多比良港→島原	26.2	島原城、武家屋敷跡、雲仙岳噴火被災
9/13	島原→口之津→本渡	51.6	原城跡、口之津歴史民俗資料館
9/14	三角→本渡	60.2	天草松島、天草五橋

### 大牟田→柳川→佐賀→柳川



この日は自宅のある大牟田から走り始めて、川下りで有名な柳川市を經由して佐賀市南東部まで走った。コースのほとんどは平野か干拓地で平坦、坂は大きな川に架かる橋の両側ぐらい。



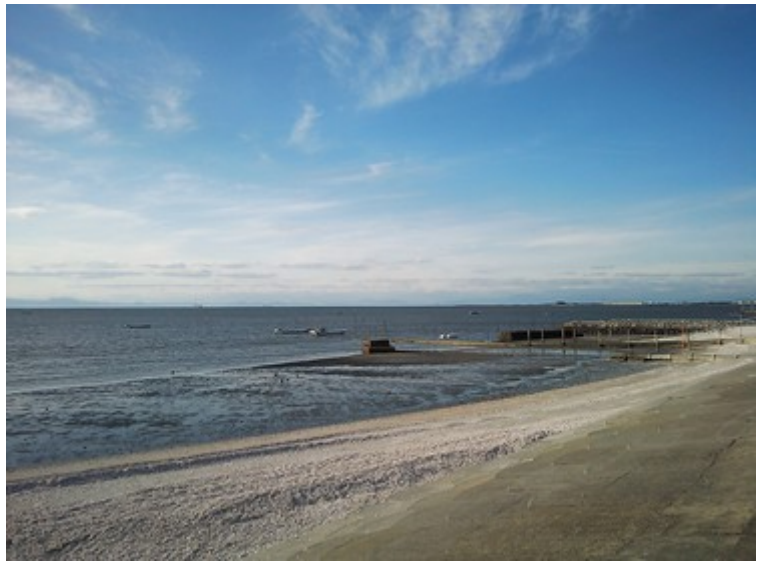
上の写真は昔の干拓堤防の跡らしい。干拓地が広がっていた歴史が残っている。



佐賀県との県境付近で筑後川を渡った。この川は九州最大の河川（九州最大ということよりは合唱曲のほうで有名か？）で、規模（流域面積）は荒川と大体同じで、長さは荒川よりも少し短く多摩川とほぼ同じ（流域面積：2860平方キロ、延長：143キロ）。

佐賀市まで走ったが、適当な交通手段がなかったので、帰りは柳川まで戻って輪行した。

## 大牟田→玉名



大牟田から玉名までの区間では、荒尾干潟というラムサール条約に登録されている干潟を通った。

## 玉名→宇土



玉名から宇土までの沿岸にはアップダウンのある区間がある。金峰山西側がその区間である。海沿いの陸地には平地がほとんどないためか、鉄道は内陸側を經由して熊本につながっている。道路は海岸沿いの山の斜面に作られている。日当たりと水はけの良い斜面のためかかんきつ類の栽培が盛んな様である。



玉名市の東部に漱石の草枕の舞台となった建物跡が残っていたので寄ってみた。熊本で教鞭と取っていた漱石はここに数日間宿泊し、そのときの旅をモデルに草枕を執筆したらしい。

### 宇土→三角



三角へ向けて宇土を出発。最初は内陸の轟水源に立ち寄る。江戸時代に細川支藩が水源として利用しはじめて以来現在でも使われている。現在使われている水源としては日本最古らしい。



海岸沿いを走っていると沖に向かって走る電柱が…。帰宅してから調べてみると、電柱に沿って道（長部田海床路）があり、その先の船着場に停泊している船と干潮時に行き来できるとのことだった。遠浅の海岸のため船が港に入ってこられないので、このようなものを作ったらしい。

#### 肥前鹿島→佐賀→柳川



これまでは大牟田に近いほうから遠いほうへ向かって走ってきたが、この日は風向きを考慮して肥前鹿島から佐賀のほうへ戻ってくる経路にした。コースのほとんどは干拓地で単調。海岸沿いには堤防があり、それにそってテトラポットが積み上げられていた。ここは湾の最も奥で、波なんてほとんどないのでテトラポットは必要なのかと思った。

筑後川を渡って福岡に入り柳川駅まであと3kmというところで、前後輪ともタイヤがパンク。スペアチューブも空気入れも持っていなかったなので、そこからは自転車を押して駅まで歩いた。タイヤの空気圧が低下していたのが良くなかったらしい。

## 多比良港→肥前鹿島



この日は有明海をフェリーで渡り、対岸の多比良港から肥前鹿島を目指すことにした。

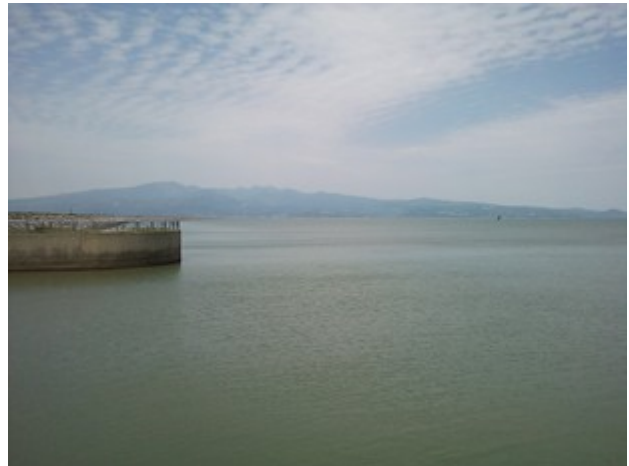


多比良港を後にして 40 分ほど走ると、「水門を開ける開けるな」で問題になっている諫早湾干拓事業の干拓堤防が見えてきた。



この干拓堤防上には道路（堤防道路）があり、雲仙市から太良町へつながるショートカットになって

いる。地図上でぱっと見たところでは直線に見えるが、実は干拓堤防には2箇所カーブがある。



堤防を挟んで諫早市側の調整池（左の写真）と有明海（右の写真）では水の色がちょっと違っていった。調整池側のほうは茶色っぽく、土が混じっているような色だった。



堤防には水門が2箇所ある。左の写真は南側の水門で、右の写真は北側の水門。北側のほうが大きい。



堤防を渡り終えて10分ほど走ると、開門反対派の看板があった。この日のルートでこういった看板を見かけたのここだけ。開門派の看板は見かけなかった。

干拓地は単調で走っていて面白みがないので、これ以上増やすのは勘弁して欲しいと思った。堤防道路はサイクリングには快適な道ではあるが…。



太良町から肥前鹿島南部にかけては海岸沿いに平らな土地がなく、線路や道路が海岸線ぎりぎりに作られている。極端なところでは上の写真のように入り江に橋をかけて前後の陸地とつないでいるところもある。佐賀市南部や筑後地方の干拓地とは対照的な風景である。



江戸時代からの酒蔵が残る肥前浜宿を通過して肥前鹿島駅に出た。



## 多比良港→島原



この日もフェリーで有明海を渡って多比良港からスタート。国道に沿って島原を目指す。



40分ほどで島原市の中心街に到着。まずは島原城を見学。天守閣からは四方を見渡せる。右の写真は手前が眉山で、奥が雲仙岳である。島原城に併設されている、平成3年の噴火災害の経緯を紹介する記念館を見学して、さらにすぐ近くにある武家屋敷跡を訪れて、島原の街を後にした。



次に向かったのは街から 6km ほど南に下ったところにある道の駅「みずなし本陣ふかえ」。ここには噴火災害の際に土石流に埋まった家屋がそのままの状態で見学されている。

帰りは島原の街まで戻って島原鉄道に乗り多比良港まで輸送して、フェリーで海を渡って大牟田に帰ってきた。

### 島原→口之津→本渡（天草）



この日は大牟田から高速船で島原港へ移動して、そこからスタート。今回も道の駅「みずなし本陣ふかえ」に立ち寄り、前回見なかった**屋内**に展示されている土石流被災家屋を見た。



その後、廃線跡に寄ったりしながら南下し原城跡に向かった。この城は海に突き出た小高い丘の上であり、島原の乱の際に一揆軍が立てこもったことで有名である。本丸跡には十字架と天草四郎の像が建っていた。



島原半島最南端の口之津からはフェリーで対岸の天草（鬼池）に渡るが、次のフェリーまでしばらく時間があつたので、近くにあつたちょっとした資料館に寄った。ここの展示によると、1908年の三池港開港までは三池炭鉱近くに石炭を積み出すための大きな港がなく、石炭は口之津まで小船で運びここで大型船に積み替えて輸出していたらしい（”口之津 三池炭鉱”をキーワードに google で検索すると詳しいブログがヒットする）。

展示物の中には昔の自転車もあつた。ダルマ式自転車という舶来の品らしい。タイヤもチューブもない鉄の車輪である。サドルしたにダンパーは着いているが、おそらくひどい乗り心地だったのだろう。

フェリーで対岸に渡ってから天草下島の中心の本渡まで10kmほど走り、そこからはバス輪行で帰途に着いた。

## 三角→本渡（天草）



今回は天草を目指してレトロな感じの三角駅を出発。写真に自転車が写っているが、これは別のサイクリストのもの。



今日の注目ポイントは天草松島。その名の通り丘のような形の小島が20余りある景勝地で、日本三大松島のひとつである。三角から天草上島までの間には天草松島の他に大矢野島という島があり、これらの島の間は5つの橋でつながっている。天草松島も橋の上から良く見え、実際上の写真も橋のひとつから撮ったものである。これら5つの橋を含む区間は天草パールラインといわれており、しまなみ海道をスケールダウンしたようなものである。



ただ、しまなみ海道と異なり自転車には優しくない道である。どの橋にも上の写真（渡ってきた橋を振り返りざまに撮ったもので、逆走しているわけではない）のように申し訳程度の狭い歩道がついているだけである。車道を走ればいいのだが、大型のトラックが横を通過するときは冷や汗ものである。ゆっくり景色を楽しめず残念である。

パールラインの先の天草上島から本渡までのコースは、ところどころアップダウンのある以外に特徴のないありふれた道であった。この日は前日とあわせて100km以上走っていたので、最後のほうは足がつりそうになり休み休みゆっくり進まざるを得なかった。帰りは昨日と同様にバス輸行で、走ってきた道を逆に辿った。