

River Road (川という名の道)

＝北米大陸カヌー10,000km縦断航行＝

1979年

安川 晶 浩

倒木が川幅一杯横たわり、我々の進行を阻む。その倒木に乗り「ヨイショ／＼ヨイショ／＼」のかけ声勇ましくカヌーを押す。時にはカヌーを通すため流木をのける。我々には一步の後退も許されない。出発して2ヶ月、まだ一つの河川も通りきることができない。

——ミネソタ川にて——

〈はじめに〉

川は昔から生活の場であった。船に人や荷物を積んで運んだり、木材を流したり、それは自然が造った「道」と言えよう。

さて世界地図をひらけてみよう。地図は大きく水色とそれ以外の色(緑・黄・茶)に分けられる。前者は海であり後者は陸である。そして陸の中にもいく筋かの水色の線と平面がある。線は川であり、平面は湖である。川は陸の奥深くから海へ注ぐ。考え方を変えると、それはあたかも海が奥地へと入りこんでいるようではないか。

次に地形的に考えてみる。川は分水嶺を境に、その両側へ流れ出し、海へ注ぐ。分水嶺を流す雨は、ほんの1cm落ちる地点が異なるだけで、流れる方向も、風土も、注ぐ海も、全く違ってしまふのだ。

この様な事を考えると、「川という道」を利用すれば、海から海へと移動できるのである。北米大陸カヌー縦断航行は川というものをこの様に捉えた計画であった。

〈出発に向けて〉

1976年秋に立案された計画は、地区を見てルートを決める事から始まった。幸いにして、北米大陸にはミシシッピー水系とマッケンジー水系という2大河川があり、この2つの水系を利用すれば縦断も可能ではないか。

ともあれ計画立案者2人は動き出した。現地に詳しい人から、現地の州知事や市長から、さらに関係諸機関から、ありとあらゆる情報をまさにいもづる式に収集したのである。

ところで、我部には「黒部川航行」「コロラド河航行」又この計画の日本版とも言える「日本横断航行(富士川～信濃川)」「オホーツク海沿岸航行」等のボートを使用した一連の活動が行われ、受け継がれた有形無形の技術・知識等があった。それをもとにしたトレーニングも資料収集と並行して行なった。保津川、富士川、木曾川、長良川、吉野川等である。1978年には、ヨットによる香港への航海というチャンスを得、長い水上生活と海外体験を積み、ヨットの技術・装備が我々の計画に役立てられないかという考察もできたので

ある。

さて、準備段階で最も頭を悩ませたのはボートの決定であった。ボートの選択の誤りが失敗につながる事は火を見るよりも明らかである。大陸縦断となると川を上り下りしなければならない。数mの川幅もあれば数kmに及ぶものもある。海の様には巨大な湖もあれば湿地帯もある。おまけに川にはダムや堰堤もある。そのためには、ボートは自分達の手で運ぶなくてはならない。それを一種類のボートでやっつけてしまおうというのである。我々は消去法的にボートを決めた。つまり、モーターボートの場合は大河や湖には最も適しているが、小川やダム越えには向かないからダメという具合である。そして生き残ったのがカヌーである。カヌーと言っても日本人に親しまれているカヌーつまりカヤックではない。オープンデッキでエンジンも付けられるカナディアンカヌーである。

カヌーを使用する場合に問題となるのは大河や湖である。カヌーは型伏から言っても風による波に弱いのである。しかし、それを除けば我々の要求を一番満足させてくれるボートであった。1978年夏には折りたたみ式カヌーを購入し、保津川、天竜川、日本ライン、琵琶湖一周とトレーニングを重ねた。又激流用に我々でテント地のスプレーカーを作った。そして総仕上げの意味で同年末に四国吉野川(大歩危～阿波川口)を下った。この合宿は、我々に技術的自信を与え、カヌーの限界をも認識させる有意義なものであった。

1978年9月に部内選抜委員会が発足し、OBと共に本格的に動き出す。そして全てを整え1979年3月2日、また見ぬミシシッピー川に一抹の不安を覚えながらも大阪を発った。



< 隊員構成 >

隊長・記録	谷口直勝	19代
渉外・通信・医療	西川栄明	20代
装備・会計	安川晶浩	21代
撮影・食糧	松原 保	23代

< 行動開始 >

ロスアンゼルス経由でニューオリンズに着いた我々4名は、関西大学卒業生であり、我々の現地連絡本部になっていた西藤氏らの絶大な協力のもとに、着々と航行準備を整えた。が、ミシシッピー川は我々の期待を裏切り荒れ狂っていた。その冬のアメリカ北部の大雪の雪溶け水で、3月に入って襲った豪雨というダブルパンチで、チョコレート色をした水が川面一杯に平均流速8～10kmのスピードで流れ、観測史上2番目の水位を記録していたのである。数千トン級の貨物船はひんぱんに航行していたが、我々のカヌーはわずか5.7mであった。我々は近くの湖でカヌーに試乗した後、とにかく行動を開始した。それは予定より3日早い3月12日の早朝であった。

さて、我々の使用したカヌーはグラマン社製の19フィート(5.7m)で、材質はアルミニウム、スターンは船外機が付けられるようにカットしてある。このカヌーの最大推奨馬力は5馬力であったが、増水のミシシッピー川を通るには心もとなく、敢えてヤマハの8馬力を使用した。結果的にはカヌーのトランザムにも異常は見られず、5馬力を付けていたら果たしてあのミシシッピー川を遊れたか疑問である。

< ミシシッピー水系 >

早朝のニューオリンズ、ジャクソンスクウェア。エンジンを始動させるほんの一時に、カヌーは数十mも下流へ流されるという有様。が、とにかく「北米大陸カヌー1000km縦断航行」の

われたカヌーも、いざ自分で担ぐとなると大きく重い。数個のダムと地図にもない新しいダム、流水が引籠一杯に行く手を塞ぎ、おまけに水深が目に見えて浅くなってくる。遅々として進まないカヌーに葉を煮やして、しまいにはザイルで引っ張る事にする。が、その先はとうとうカヌーも浮かばぬ水路になり、やむを得ず約1マイル程陸送し、トラバース湖畔に着く。5月20日、それは長かったミシシッピー水系との別れでもあった。

＜内陸水系＞

5月21日、トラバース湖を横断し、夢にまで見たレッド川の下り、洪水が去って間がないと見え、泥々の川岸は上陸する際に、足をとられて歩けない程である。カヌーの中も瓦だらけになり、全員泥恐怖症に陥る。5月27日合衆国国境の町ベムピナで、簡単な出入国の手続きを済ませる。日本出発前、詳細な装備リストを揃え、苦勞してようやく取得したカナダのビザのことを思うと、いともあっけない手続きであった。午後3時50分、何の目印もないが地図上での判断から国境通過、カナダである。マイルをkmに、U.S.ガロンをインペリアルガロンに、U.S.ドルがカナダドルに、そして野外では酒類の飲めない国になる。カナダの国境の町エマソンでは市長の協力のおかげでR.C.M.P.（王立カナダ森林警察）との連絡もスムーズについた。

5月29日、ウィニペグ着。ウィニペグはインディアン語で「泥の町」という意味で、町を貫流するレッド川はまさにその名のとおりである。ここで嫌な情報を得る—ウィニペグ湖の北半分は、まだ凍っている—と。計画よりも3週間程遅れている我々にとって、かなりショックな話であったが、5月31日、とにかくレッド川の住むウィニペグ湖に入る。うわさ通り6月5日には流氷群を見、岸にも厚く張りついている。が、幸いにも温

度が上がり、氷はどンドン溶け、1日の停滞だけで出発できる。湖とは言っても九州と四国の中間位の面積を持つこの湖は、嵐気のない海といった形容がぴったりだ。2m前後のうねりで、カヌーはジェットコースターさながら、すぐ前に居るはずのカヌーも見え隠れする。時折ポッカー浮かぶ氷山の不気味な姿を横目に見て、水しぶきのあまりの冷たさに頭まで痛くなりながらの航海であった。

6月16日、何とかウィニペグ湖を脱出したものの、サスカチュワン川の取り付きを採すのに苦勞する。周りが水没しているのはこの辺りも例外ではなく、自然提防上の木と思われるもののみが水面に顔を出している。それだけを頼りに測りはじめるが、途中、低湿地帯に迷い込み、地図上の位置確認も不可能になる。水深約20cm、カヌーを押してさまよったが見通しが見つからない。おまけに雷を伴った大雨が降り出したため、適当なテント場も見い出せないままに、ジュークジュークの湿地の上にテントを張る。大雨と湿地の水でテント内は水びたし、その上、夜中の冷え込みも厳しく、カッパを着けたまま、体を硬直させて耐えた。

翌朝も約5時間歩きまわり、ようやくサスカチュワン川の水路を発見できた。周りの植生も、針葉樹が目立つようになり、ぼろぼろインディアン居住地も出てくる。サスカチュワン川は初・中級の瀬と浅瀬の連続で、カヌーは遅々として進まない。石にペラをあてるため、それだけでなく調子のよくないエンジンは使えず、パドルングしてもほとんど静止状態のカヌーは押して進めるしかない。それでもエンジンを使用する時には、絶えずパドルを突っ込んで水深を測りながらの進行であった。予定よりも一ヶ月近く遅れていた我々は、瀬の長いのを良い事に（この頃では真暗になるのはほんの4時間程である）睡眠を切りつめて長持

間行動した。実動約15時間、連日4~5時間の睡眠時間に甘んじる。睡眠、疲労もピークに近かったが、他に我々を悩ましたものに「蚊」がある。

湿地帯でのテント生活を続けている我々は、蚊にとってまたとない栄養源なのであろう、朝の準備の時など、各人それぞれに数百匹の蚊が群る。分厚い服もおかまいなし、水上に漕ぎ出す頃にはまるで負けたボクサーの様な形相になる。

＜マッケンジー水系＞

7月5日、待望のエドモントン着。アルバータ大学の金田教授のお世話で、大学のドミトリーに泊めていただき、2ヶ月ぶりのシャワーとベッドにありつく。エドモントンでの我々の最大の関心事は、アサバスカ川の状況であった。この辺り最大の激流で、両岸は400kmの間絶壁が続き、民家も逃げ道もない。その上、毎年のように死者が出る最悪の場所であることは予めわかっていたが、実際現地で調べる程に困難に思えてくる。耳にするのは死んだとか転落したといった遭難の話ばかり、我々のカヌーは重く大きく、形状も激流下り向きとは言い難い。激流下り用と不用の荷物をパッキングし、4人でアサバスカ川を実地見聞したが、結局抜かすことにする。フォートマクマレーまで陸路運搬、日本で特注したスプレーカバーを被せ、7月10日出発。あとは目指す北極海までひたすら下るのみである。木の葉のように波に弄ばれつつアサバスカ湖を横断。スレーブ川では初めてグレードⅡの瀬を下り、20フィート(約6m)の滝の轟音が数km先まで響きわたるドロウンドラピッズの瀬は予定通り陸路運搬し、最後の州、北西準州となる。フォートスミスから数kmの割続く絶壁地帯ではインディアンのキャビンにお世話になり、グレートスレーブ湖を通過した後、到着マッケンジー川に櫂を進めた。

マッケンジー川は全長約1800kmの川で、大

型船も航行可能な様に、水路にブイが打たれてある。左手には今まで忘れていた山(マッケンジー山脈)というものを見つけ、何故かほっとした気持ちになる。中流域では、ランバーツ(壘壁)と呼ばれる高さ100m近い土壁が数km続き、川が蛇行する度に、光が反射して織りなす紋様が美しい。この辺りの住人は、一部の政府役人を除いて殆んどインディアンである。最北のインディアンの町フォートグッドホープでは、偶然、新酋長が選ばれたお祭りで、徹夜のドラムダンスがたけなわ。白夜の極北の町は老いも若きも勇ましい雄たけびの中で踊り回っていた。付近の川岸では夏のフィッシュキャンプの白いテントから魚をいぶす白い煙が立ちのぼっている。我々はテント場の隣の家族に招かれ、コントエと呼ばれる地酒をふるまっていたり、魚の開き方、ムース皮のなめし方を実演で見せていただき、また、9才の女の子の誕生日もいっしょにお祝いし、楽しく過ごした。

またこの辺りでは、世界中のカヌーヤー達と出会った。ニューヨークから1人でカヌーを漕ぎ続け、3年がかりでベーリング海まで行くというアメリカ人、何日下っても誰にも会わないところが良いというスイス人、カヌーにマストを立てて進むオランダ人、彼らも同様、この大自然に魅かれてやって来たのだ。

8月5日、夢にまで見たはずのイスピックの町に到着するが、あまりにも長かった旅のせい、単なる通りすがりの町の一つという様な気持ちしか起こらない。7日、北極海アタックに出発。もうこの辺りは森林限界線を越えていて、コケ類が生えているだけのツンドラ地帯であり、地面を30cmも掘るとその下は永久凍土である。我々は夜になっても明るい事をいいことに航行を続け、遂に11時40分、河口の丘をよじ登り、夕焼け(或

いは朝焼けかも知れない)でオレンジ色に光り輝く北極海に臨んだ。それはあまりに静かに輝く海だった。

〈再挑戦アサバスカ川〉

イヌビックに戻った我々は、旅行社に勤めるラリーさんの協力で、定期航空便に無料で乗せて頂き、再びエドモントンの土を踏んだ。アサバスカ川核心部の挑戦である。計画が不完全に終わる悔しさというよりも、グレードⅡの瀬を下った経験からこの瀬に対する自信がついたのである。我々4人の決意は固かった。2台の激流用17フィートのグラマンのスプレーカバー付カヌーを注文し(このカヌーは、ダブルエンドと言われる一般的な左右対称のカヌーで、重さ約35kg、キールはほとんど無く、激流には最も適しているように思えた)、我々は絶大なる協力者の一人である田中さんのお宅に滞在させていただき、再び資料収集に当たりながら、カヌーを待った。8月21日、取りよせられた真新しい2台のカヌーと共にアサバスカの町へ。RCMPのオフィサーから各艇とポータビリティの説明を受け、2週間以内に我々がフォートマクマレーに到着しない場合には、ヘリコプターを飛ばすという約束も得た。翌朝、必要最小限約2週間分の装備・食糧を持って町を離れ、下り始める。川岸の小屋からおじさんが手を振っている。

「ここを下ったことがあるのか？」

「いいえ」

「恐ろしい瀬があるんだぞ」

「知っています」

「毎年何人も死んでいるんだ。気をつけろよ」

何度も聞いた話である。

快調に進む。1日約90kmのペースは日本の河川を考えると驚異的ですからある。3日目の昼過ぎ、問題のグランドラピッズ到着。カヌーマップでは

グレードⅣ⁺で、アルバータ州内でも白眉である。約1時間を費して十分に偵察する。核心部三段の瀬のルートが非常に複雑で、おまけに水量が少なすぎるため、下ることを断念し、ポータビリティした。約20分の山道を3往復して、やっとのことポータビリティし終える。その後はグレードⅡ程度の瀬が連続して現われる。それから二日後にやって来たカスケードラピッズは、両岸絶壁で偵察不可能であった。前半の瀬は何事もなく下りきったのだが、その先がどうもおかしい。滝のようだ。しかし、流れが速いため逃げるに逃げられず突入し、その瞬間、体は放り出され、滝壺で翻弄される。4回程クルクル回った後、奇跡的に脱出でき、装備を回収し、そのまま500m流された後ようやく岸に辿り着いた。その後は慎重に進み、その日のうちにフォートマクマレーに到着した。

〈おわりに〉

結局、8月27日に順番こそ違うが、予定の全コース10000kmを航行し終え、カヌーをトラックに積んで、エドモントンに戻ることができた。約1ヶ月後、三光汽船の御厚意で、バンクーバーから林木船「せーぬ丸」でカヌーを積み出し、我々の北米大陸に於ける全ての行程を終了した。

約半年もの間、ただひたすら北極海を目指してきた我々にとって、忘れてならないのは、陽気で親切なアメリカ人・カナダ人であり、親身になって心配して下さる日本人であった。僅かな我々4人の力だけでは、きてどこまで行けたか疑問である。ミシシッピー川にカヌーを浮かべることさえ不可能だったかも知れない。

9月末、遂に隊は解散し、我々はそれぞれの夢を抱いて新たに出発した。

(21代)