

関西大学探検部河川航行の歴史

我部のボートによる川下りは、1961年8月淀川、桜宮大橋下でゴムボート試乗の後、1962年、部創立後四年目に、四国・吉野川において産声を上げた。その後、最上川・十勝川で、技術の訓練、装備の改良を重ね、1967年日本では最大の激流と言われる黒部川上ノ廊下航行計画に挑み成功した。黒部川は、北アルプスという山岳地帯にあり、廊下状をなした激流であり、水温が極端に低いという困難な条件が複合した河川である。そのために、装備面の改良、ボート操作技術の訓練はもちろんのこと、岩登り等の山岳技術の訓練まで含まれた。

黒部川上ノ廊下航行計画を終えたボート班は、次の目標をもう一度黒部川、それも黒部の核心部と言われる上・下の両廊下の完全航行とした。が、計画は、1968年の富山県山岳警備隊からの計画中止勧告等による要因により延期、1969年には、集中豪雨によりルートが通行不能となり、またしても無念の涙をのんだ。が、この2年連続の延期は、メンバーをさらに結束させた。そして1970年夏、山岳技術パートのサポートを得、10日余りの悪戦苦闘の末、上・下廊下の完全航行に成功したのである。

黒部川に成功した日から、ボート班の目標は世界の激流へと向けられた。北米大陸のコロラド河である。コロラド河と言えば、世界中のワイルドウォーターを目指している者が、最終目標としている川であり、世界の一流の技術が要求される川である。

コロラド河で一番問題になったのは、ゴムボートの大きさとそれを操作する技術だった。

結局、ゴムボートは、大型商船に装備されるライフラフトを特別加工し使用した。そして、1973年夏、計画は大成功をおさめた。

それ以降は、河川というフィールドを、もっと広い目でとらえた活動が試行された。その第一歩が、1974年に成功した日本横断航行である。これは、富士川をファルトボートで溯り、分水嶺を越し、今度は千曲川、信濃川をゴムボートで航下、日本海に達したものである。続いて、その2年後、今までの川から脱却し、北海道オホーツク海沿岸600kmを、ファルトボートで漕ぎ切るという計画が実施された。この2つの計画により、今までボートを激流下りにのみ使用していた計画から、よりボートを幅広い活動にとらえる実践の第一歩となっていく。

そして、1979年、これらの活動を集大成したものとして、北米大陸カヌー縦断航行がなされた。この計画は、北米大陸を南へ流れるミシシッピ河と北へ流れるマッケンジー河を自然の道としてとらえ、10,000kmを6カ月かけ、カヌーで航行したものである。

この計画の後、フィールドという壁にぶつかりながらも、今回の岷江航行計画の引き金となったチベット、ヤルツェンボ河計画が生まれた。この計画は、結果として中国側との交渉の段階で今回の岷江航行に移って行ったのである。

活動小史

- 1958 関西大学探検部創立
- 1962 吉野川ファルトボート航行
- 1964 吉野川ゴムボート航行
- 1965 最上川ゴムボート航行
- 1966 十勝川ボート完全航行
- 1967 黒部上ノ廊下航行 源流～黒四ダム
- 1968 球磨川ボート航行
- 1970 黒部上ノ廊下～下ノ廊下ボート完全航行
- 1971 飛騨川ボート航行
琵琶湖ファルトボート1周
- 1972 飛騨川航行
天竜川航行
- 1973 アメリカ合衆国コロラド河航行 (Lee's Ferry～Lake Meed 450km)
冬期五ヶ瀬川実験航行
- 1974 日本横断航行 (富士川～信濃川)
- 1976 オホーツク海沿岸航行 (宗谷岬～知床岬～ノサップ岬、600km)
- 1977 富士川航行
長良川・吉野川航行
- 1978 天竜川・木曾川航行
吉野川カヌー航行
- 1979 北米大陸縦断航行 (ミシシッピー河口～マッケンジー河口、10,000km)
- 1980 利根川完全航行
- 1981 近畿横断カヌー航行 (淀川～琵琶湖～若狭)
日本横断PART2 (天竜川～千曲川～信濃川)
冬期十勝川航行
- 1982 天竜川航行
天塩川・石狩川カヌー航行
- 1983 長良川・飛騨川・四万十川・吉野川航行
利根川航行
- 1984 富士川・長良川・吉野川航行
飛騨川 (飛水峡) 航行
- 1985 十勝川航行
- 1986 吉野川航行
四万十川航行
- 1987 球磨川航行