

オホーツク海沿岸航行

——宗谷岬——納沙布岬——600 Km

谷 口 宮 勝

— はじめに —

激流河川を中心として活動してきた、我部の河川探検において、新たな指向性を求めて、一昨年には日本横断航行が成功し、今合宿実践への第一歩を踏み出した。

今回のオホーツク海沿岸航行は、日本横断航行の際のファルトボート航行技術を基礎に、河川からまったく離れた海という未知なるフィールドへの挑戦であった。

今航行区間は、我国最北東端に突き出た無人地域知床半島、我国最大の砂嘴である野付半島などを含む、非常に興味深い地域でもある。

— 準 備 —

まず、今航行計画を実行するに際し、ファルトボートの経験者は、私と吉野氏の二名であり、レークヌーに関する知識は、我々全員はまったくないといってよかった。そのため、我々は、ファルトボートの乗り方を一からやりなおさなければならなかった。春に、鳥取・湖山池及び、比較的下り易い千代川において、トレーニングを開始し、五月連休には、新人一年生の参加を得、保津川にてファルトボート航行技術の向上に努めた。

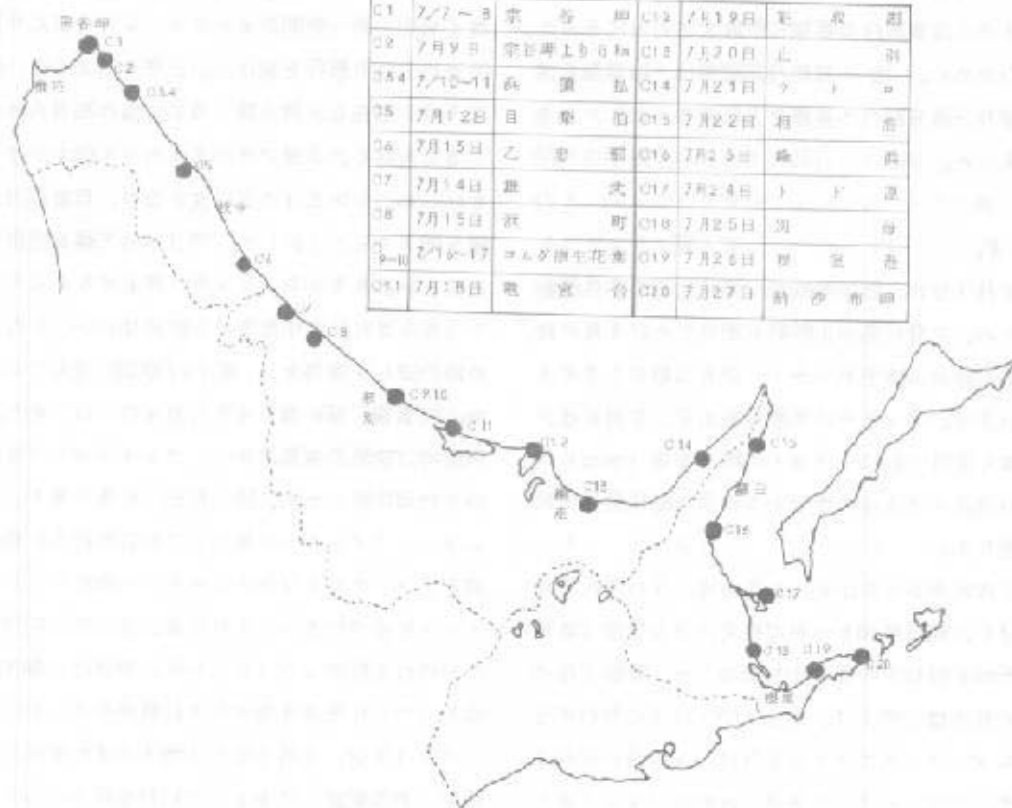
トレーニングと併行して、隊員一名を五月初旬に、北海道・知床半島の偵察に出し、動沢大学探検部による知床半島ゴムボート航行などの資料集収を行なった。

偵察後、第一管区海上保安庁(小樽)の航行許

可を得、航行計画もよりやく軌道に乗りはじめた。航行区間は、日本の最北端の地、宗谷岬から日本の最東端の岬・納沙布岬まで、出発地点は、気温、潮流、海霧などの気象条件を考慮に入れ、宗谷岬に決定した。期間については、盆を過ぎると海が荒れてくるため、7月初旬から、一日約30Kmの航行ペースで予備日10日を加え、8月中旬迄とした。北海道には梅雨がないため、7月初旬から始められることは、我々にとって好都合であった。

しかし、問題はサポート方法にあった。ファルトボートの海上サポートと、装備輸送の陸上サポートが必要である。特に、無人地域知床半島のサポート方法は、最後までもめ点であった。我々は、今航行計画とはほぼ同じ条件の下でトレーニングを行ないながら、ひとつずつその方法を改善していった。

海上サポートは、ゴムボートを伴走させることにしたが、何しろゴムボートとファルトボートとの速度の差が歴然としているので、ゴムボートに船外機を付けることにした。さいわいにも、コロラド遠征隊が使用したヤマハ9馬力の船外機があり、簡単な修繕で使用することができた。が、今度はゴムボートである。我部にある6人乗りゴムボートには船外機を付けることができないし、コロラド遠征隊使用の25人乗りゴムボートは、大きすぎて使い物にならない。経費節減をモットーに計画を進めてきた我々も、新たに船外機を取り



付けられるゴムボートを購入せざるを得なかった。また、ゴムボートに船外機を付けると、四級小型船舶操縦士の免許が必要なため、隊員一名がその免許をとった。6月に、ようやくアキレスの御好意により、5人乗りゴムボートD5-1323を安く購入し、須磨海岸での初試乗で、十分ファルトボートのサポートができることがわかった。

陸上サポートは、最初鉄道、バスによる方法を考えていたが、気候の急変する海では予定通りの航行は不可能である。だから、その後のミーティ

ング等の結果、自動車を使用することに変更し、陸上サポート隊と海上サポート隊との連絡は、トランシーバーで交信することになった。自動車の使用によって、装備・食糧・ガソリンを自由に運ぶことができ、今から考えてみても、その役割は重要なものであった。

最後に、知床半島サポートであるが、知床半島は陸路で入れないため、陸上サポート隊と航行隊とを完全にわけた。まず、陸上サポート隊を先回りさせ、ラウス側から相泊までを自動車で入り、

相泊をベースに、徒歩で可能なところまで行き、トランシーバー及び双眼鏡で、ボートの確認をした。一方航行隊は、非常時にはワトロ漁業組合及びワス漁業組合の番屋に避難することになった。そのために、我々は航行期間中は、毎日海上保安部及び漁業組合へ連絡を入れることにし、万全を期した。

一 航 行 一

7月1日に、海上保安部、漁業組合の渉外活動のため、先発一名が大阪駅を出発した。4日には、二名の隊員が陸上サポートに使う自動車(ライトバン)で、フェリーにて敦賀を出発。翌日には、本隊(吉野・谷口・守本・河崎・安川)がたくさんの見送りの人達の激励を受け、大阪駅を元気に出発した。

三隊に分かれて出発した我々は、7日宗谷岬に集結し、航行準備を一日で終え、9日午前7時納沙布岬を目指して風の中を出発した。暗潮と藻のため船外機は使えず、水温15℃以下の海の中を、ゴムボートの先にザイルを付けて海岸沿いに歩く。強風なので、バランスをとるためにファルトボートのパドルを必死に操るが、一向に進まない。水筒がまるで小石のように顔にあたって、目もあけていられない。出発8時間後、宗谷岬からわずか8kmの地点で、悪戦苦闘の末ボートをあげた。このスタートでのつまづきは、これからの長い日程に不安を抱かせたが、ここから先は暗礁の少ない

砂浜海岸が続くことが、唯一のすくいであった。

翌日、きのうの強風は速のように静まり、ゴムボートに乗っている者とファルトボートに乗って漕ぐ者と、約一時間のローテーションを組んで、時速約5kmの航行を続けた。正午を過ぎると、突然天候が悪化し、波が高くなる。歯の根が合わなくなる程寒く、おまけに夕方からは小雨がパラつきはじめ、ついに10日は沈となり、自動車で食糧を購入することにした。明日から天候が回復することを祈りながら、シュラフにもぐりこんだ。

7月12日、途中海鳥の大群に出会い、しばしの心の安らぎを得た。航行は順調に進んでいたが、昼食後、風が強くなり白波も立ちはじめた。神威岬で突然の強風に合い、ファルトボートを急いで岩場に隠したが、出るに連れなくなり、ゴムボートでアンカーを降ろして回収に向う。船外機をフルスロットルにしたが、一向にファルトボートに近づけない。30分後、ようやく回収した時には全員グッタリしていた。翌日は、潮風で痛めつけられた体を癒すために銭湯に入った。

7月15日、9時半より小雨がパラつきはじめ、浜町(興部駅近くにある)で航行を打ち切った。15時47分興部駅に着く後発隊員を迎えに行くのには、好都合だった。無事、隊員と合流できたのだが、一・二年諸君が午後からの好天をうらめしそうに見上げていたのは印象的であった。

7月16日、ちょっとした油断により、出発時、打ち寄せる高波にゴムボートが沈まれ、海水で一

私達が航行中横にきた一艘の漁船の中から、オッチャンが叫んだ。

「オーイ! お前達が 新聞に載ってたんワナー。」

「はい そうでスカー!」

「そうカー! わざわざ見に来てやったんだゾー! ガンバレヨー!」

それだけ言うとさっさともと来た漁港へ帰って行った。

少し波を残して。

杯になった。このアクシデントの影響か、天候の急変により、テント場を捜すためにマシュナイという川を遡るはめとなる。ところは、その付近は湿原だったので、テントを張れず、再び川を下り海へ出る事になった。ここで不運もつきればよかったのだが、今度は、打ち寄せる高波でファルトボートのスプレイカバーが破れたのだ。ふんだり跳ったりとは、まさにこのことであろう。

翌日は雨で沈。

7月18日、網がたくさん張ってあって、ファルトボートでは何なくその上を通過できるが、ゴムボートはそうはいかない。その度に、船外機を止めなければならず、ファルトボートよりゴムボートの方が遅れることしばしば。正午には、奄宮台（ナロマ湖）に着き、湖にボートを浮かべて釣りを楽しんだ。

7月19日、ナロマ湖の景色があまりにも美しいので、湖の中を航行することに決定。ゴムボートのキールの程に砂がつまって、空気を入れることができないために、進み具合が悪かった。ナロマ湖を20Km程航行した後、ボートは再びオホーク海へ。潮とはうってかわって波が高く、航行速度も毎時1～2Km程遅くなる。海での航行の困難さを改めて痛感した。

7月20日、高さ数十mの断崖絶壁の巨大な一つの岩のような岬・能取岬を通過する。言語を絶する壮大さがある。午後より風が出始める。ボートはいつのまにか沖へ流され、普段の数倍の力で漕がねばならず、今日は疲れが特に著しい。そろそろ知床半島航行に備えての食糧の点検も始めねばならなかった。

7月21日、斜里で陸上サポート隊とトランシーバーの交信が不通となり、サブリーダーは確認のためにボートを降り、斜里に残る。2時間後に、無事サブリーダーと合流でき、胸をなでお

ろした。せっかいのオシンコシンの滝を眺める余裕もなく、ファルトボートは高波で見え隠れした。このあたりが、ファルトボート航行の限界のようである。必死の思いで知床半島の玄開口であるウトロ口に着いた。現地連絡本部になっていただいたウトロニュースに挨拶をしたあと、明日からの知床航行の準備をはじめた。四日分の食糧・ベミカン作り、ゴムボート及びファルトボートの点検、40ℓのガソリン購入等。

7月22日、いよいよ知床航行の開始である。波も風も静かで、我々の門出を祝福してくれているかのように、雲に一つない青空であった。出発早々毎時2ノット程の潮流に乗り、航行速度は8～9kmと、通常の約2倍のハイペースであった。海面は鏡の如く穏やかで、そしてまた、大河の如くゆっくりと流れていた。ゴムボートの上で食事をとっているうちに、ぶんきん湾（知床岬内）に着き、番屋より到着の無碍をウトロ漁業組合に入れた。時間も早く、天候もくずれそうにないため、我々は予定を変更して、相泊に向うことにした。知床岬を回ると、急に波が高くなり、潮流も複雑な流れを呈していた。難波船が所々に見え、アザラシの死骸もあり、知床の恐ろしさをまざまざと見せつけられたようだった。岬越えを終えると潮流が逆となり、午前中のように進めなくなったが、途中、相泊より徒歩で入ってきたサポート隊二名と無事合流でき、午後8時40分には相泊に着いた。この間の航行距離68Km・四日間（予備二日を含む）の予定を一日で終え、安堵感とともに、ある種の物足りなさを感じたことも事実だった。

7月23日、今迄涼しくてしづき易い気候であったのが、突然に、日中は曇りさで頭がボーッとなる程の気温になった。しかし、依然として水温は15度ぐらいで、海水浴にはちょっと冷たい。こ

の異常高量と、知床を終えた安心感のためか、全員疲労の色が濃くなり、パドルを漕ぐ手に力が入らないようだ。

7月24日、日本最大の砂嘴・野付半島に入る。船外機をかけている間に押し流されて、一端通過した網にもう一度引っかかり、なかなか脱出できなくなったり、船外機のハンドルのビスがめけて、ハンドル操作がきかなくなるなど、人間同様に機械にも疲れが出はじめたようである。

7月25日、野付半島はうねうねと曲がりくねっているため、半島の先端から陸まで最短距離で4km程あり、その間避難する場所がない。尾袋沼より沖台約500mまで遡進で、藻がじゃうたんの如く敷きつめられているので、水をかいているのか藻の中をかきわけているのかわからない。昨

日の応急処置の効果も度しく、船外機のハンドルが完全にとれてしまい、修理に一時間も費やした。

7月26日、風塵湖の横を通過している間は、あたり一面が砂浜なので、どのあたりを航行しているのか、省目見当がつかない。

7月27日、いよいよ航行最後の日となった。波は高く、風も強い。濃い霧がたちこめ、私は一瞬宗谷岬での出発の時を思い出した。幾度となく途中で航行を打ち切りうかと思ったが、悪戦苦闘の末10時50分、霧笛に迎えられ無事に納沙布岬に到着した。

納沙布岬を目指して、600kmをひたすら漕ぎ続けて来た我々は、ビールでささやかな祝杯をあげた。五臓六腑にしみ渡ったビールが何とうまく、そしてほろ苦かったことか……。 (19代)

GO CANOE A KAYAK

世界中の探険家がカヌーを使った探険旅行に出かけています。

- ファルトボート、FRP製カヌーの販売
- カヌースクール開催

瀬田川 (4月～10月 毎週土・日・祝日)

近江八幡国民休暇村 (6月～9月)

- カヌーツアー (カヌーレンタル・コーチ付きツアー)

三方五湖・山陰海岸・木津川・瀬峡・長良川・etc.

- 情報紙「カヌーイング・ニュース」発行 (月刊)

- 関西ドルフィン・カヌークラブ事務局

カヌーの店 ファルトピア

〒577 東大阪市長田93番地

日本ビクター配送センター内

電話 (06) 789-1671