

四国吉野川ラフティング 2006.9月 報告書

行き先 四国吉野川大歩危小歩危(徳島県・高知県)

日程 9月19~21日

目標 大激流への挑戦

水位(大豊もしくは豊永) 20日 1,6m~1,7m 21日 1,5m

参加メンバー

| | | | | |
|-----|----|----|-----|----|
| CL | 高坂 | Ty | 4回生 | A型 |
| SL | 谷井 | Ti | 2回生 | O型 |
| 渉外 | 渡辺 | Wt | 4回生 | |
| 会計 | 賀来 | K2 | 4回生 | O型 |
| 記録 | 宇野 | Uo | 2回生 | O型 |
| 装備 | 中畷 | Nj | 2回生 | |
| ブログ | 烏野 | Un | 6回生 | O型 |

在阪 吉岡 Yk 4回生

嶺北消防署 0887-76-2806

本山警察署 0887-76-2430

日程

9月19日

16:00 ぞろぞろと集まりだす

18:00 ミーティングの後、歩危のビデオ鑑賞。Tyのテンションが上がる。他のメンバーはびびる。

19:00 廣州着。みんな完食。Uoも完食。体力と気力を高めて四国へ向けて出発。

9月20日

- 2 : 0 0 予定通り着。お尻が疲れたのでみんなすぐ寝る。
- 6 : 3 0 起床して下る準備開始。
- 9 : 3 0 大歩危下り始め。ピストンにはだいぶ時間がかかるので注意。
- 1 0 : 3 0 三段の瀬をスカウティング。予想以上のパワーとVストッパー、みなの上に「フリップ」の文字がよぎる。Ty艇はVストッパー乗り越え沈なし。K2艇は角度を完璧につけられずフリップ。
- 1 2 : 3 0 鉄橋の瀬にスカウティングなしで突入。普通の波に見えていたところが近くと反り返る巨大な壁に。全員フリップ 沈。フリップなしで越えれんだろうか・・・？小歩危への不安。
- 1 3 : 4 5 ここからは一艇で小歩危スタート。Nj、Tiは岸に上がる。モーニンググローリーのホールに一同驚愕。Tyラダーでホールの横ぎりぎりを通る作戦が成功！ホール横でWtは防御体制に入る。
- 1 4 : 5 0 二段。Uoも岸組に入団。Tyラダーで見事突破。
- 1 5 : 5 0 大滝。今回も岸組は三人(Nj、Ti、Uo)。序盤はうまいこといくが、最後でフリップ。K2のリカバリーが早かったのですぐにエディーに入れた。Uo撮影失敗。
- 1 7 : 0 0 曲がり戸にたどり着くが断念。Uo、Njは上道を歩き、プレアド前で待ち合わせで残りはポータージ開始。
- 1 8 : 0 0 プレアド前で今日は引き上げに決定。
- 2 0 : 3 0 ボケマで買出し。ボケマのおばあちゃんは覚えてくれていたので次回からも話していこう。その後サンリバーへ。サンリバーは風呂の種類は少ないけどいいかんじ。風呂の大切さを感じる。

9月21日

- 2 : 0 0 メシ食べてお酒テントとお休みテントに分かれる。お酒テントも1時間くらいで就寝。
- 8 : 0 0 ピストン開始。大歩危駅とサンリバーに車おいて大歩危駅から大歩危スタート地点までは電車で移動という荒業にでる。Ty、Uo、紙一重で電車に間に合う。電車はローカル感出まくり。
- 9 : 3 0 下り始め。Tyはだいぶ水減ったと主張するが、実際は数cmしか変わっていない模様
- 1 0 : 3 0 三段の瀬でK2がリベンジに成功。Njは危険が迫ると顔がいかつくなる。
- 1 3 : 5 0 鉄橋テイク1。Uo、Njは撮影に。Tyフリップさせずにクリアすると奮戦するが、やはり最後のどでかいホールでフリップ。しかし後でビデオを見るとTyはポートが完全に水面と垂直になってもまだラダーしていた。さすが

- 14 : 30 鉄橋テイク2。今度はホールは回避の方向で。ホールを回避できたところ、なぜかN jのテンションが最高潮に。「これだけでも十分楽しー」
- 15 : 00 話し合った結果、ここまで帰阪しようということに決定まり、サンリバーで船を引き上げる。サンリバーで引き上げる時は足場がかなり悪いのでだいぶ注意が必要だ。その後Ty、Uoはシビックとりに大歩危駅に向かうが、アストラがサンリバー～大歩危駅間を荷台を開けたまま暴走。奇跡的に荷物は落ちていなかった。その帰り、アストラはサンリバーを通り過ぎ小歩危まで暴走。15分ほどのロス。
- 16 : 00 帰阪開始。Wt、北海道でのオービスを恐れていつもよりスピード押さえ気味の走行
- 9 : 45 ギリギリで大学着。すぐに荷物を降ろして軽くビデオ鑑賞をして廣州組とに分かれて解散。

雑感

Ty

今回は出発前からいろいろ大変だった。とにかく今年の四国吉野は雨が多く、水位は常に高めに推移していた。その分ダムの水は豊富で透明度もとても高いと聞いていたのでそれはそれで楽しみでもあった。ただ、あまりに水が多いと危険性が高い。何週間か前から大豊で4m前後で推移していたのでそのことについては何回か参加メンバーと話し合った。そして、あまりにも多いときは北山川か長良川に変えることも視野に入れていた。ただ個人的には歩危以外考えてなかった。その分四国吉野に関しての情報収集(どのくらいの水位でどんな状況になるか? ストレーナーなど危険の有無など)を欠かさなかった。

出発の日も水位は1.8mで微妙な感じだったが、最悪大歩危なら問題ないだろうと思って四国吉野へ向けて出発した。

問題だらけだった。大歩危でもかなり僕のイメージより増水していた。1日目は水位1.7m(大豊)で大歩危の一番初めの豊永の瀬でもほかの川ではほとんど見られないくらいの大波が立っていた。なぜかそこを僕は一人で下ったが危うくフリップしかけた。ただその分テンションはあがった。瀬の詳しい解説は次回しにするとして、3段の瀬も国境の瀬もかなり荒れ狂っていた。大歩危のハイライトは鉄橋の瀬だと思う。最終日も含めて一番大きなホールには3回行って3回ともフリップした。普段から大きいウェーブがあるのでどんな感じかなと思って行っていたら半端なく大きかった。印象としては縦フリップだった。

そしてその後、エディライン上の渦巻きに巻かれていきなり水中に引きずり込まれ水を飲まされた。でも吉野の水は飲んでも「あっおいしい。」と思えるほどきれいだ。ただしその後かなり気分が悪くなった。

そしていよいよ、小歩危コース。大歩危だけでやめるという選択肢もあったが最悪ポータージするという出発。(瀬の詳しい解説は後述)

森囲い、2段、大滝はチャレンジしたが、曲がり戸はポータージ。うまくいけばうまくいくのかもしれないが、少しでもうまくいかなければ死の危険がかなり大きいと判断した。このときのポータージの仕方は正しいのかはわからない。ただし、より安全に行うポイントはいくつかあるので、後で後述。またその辺も含めてローブ講習会を開きたい。

最終日は大歩危のみ(大豊1.5m)。1日目はほとんど僕だけがラダーをしたが、この日はほかのメンバーも少しずつしていた。ただし2回生は消極的だった。

気になったこととして、2回生と上回生の意識の違いだ。小歩危コースを2回生はほとんどポータージしていたことを考えるとかなりギャップがあったと思う。ただ、行きたくないところに行く必要はないから難しいところだ。まあ個人的には、僕と僕以外の参加者の間にもギャップがあった。でもそれはラフトの経験を考えると仕方ないのかなと思う。

今回はビデオカメラを持っていた。少しでも記録に残したいと思ったからだ。騎士に残るメンバーが撮ることになっていた。探検部としては始めて導入したので操作に不慣れなせいもあり、思ったより撮れなかったのは残念だ。いくつものいい画を逃してしまった。操作ミスなら多少仕方ないとも思えるが、一番問題なのは、岸に残る組が参加意識を持っていなかったことだと思う。安全面を考えたとき、岸に残る組も決して部外者ではない。

その意識の欠如はかなり危険だ。

個人的な反省点としては、やはりホールの中でのパドリングだと思う。鉄橋の瀬のフリップのときスローで見ると直前でパドルが抜けている。大きな反省点だ。

加えて、フリップしたあとほかのメンバーを確認を優先するあまりリカバリーが遅れたことだ。リカバリーしなければもしトラブルがあっても何もすることができない。今度からはまずリカバリーを優先したいと思う。かくやんはリカバリーがかなり早かったです。びっくり。

歩危に行くメンバーはこれからも多少制限をかけたほうがいいのかも。あと、当初の予定通りもう1日いたかったです。

下級生へ

後は経験。いける範囲ならどんどん激しい川に挑戦してほしい。

今回この活動は僕の中では夏休みの活動の中でメインで何ヶ月も前から楽しみにしていた。保津川で毎日のようにガイドをして自分の腕を鍛えてこの日に備えた。

やっぱり客を乗せないラフティングは気が軽くていい、と思っていたが今回はかなり水量が多くほとんど僕がラダーをすることになってかなり緊張する場面もあった。緊張しすぎでおなかが痛くなった。

でも何はともあれ、無事四国吉野へ行きほかの川では味わえない強烈なパワーと対峙し、そして無事に帰ってきた。今まで自分が鍛えてきた操船技術・知識・レスキュー技術をフ

ルに使った。ガイドをしていなかったらとてもじゃないが歯が立たなかったかもしれない。最後に一言。とても疲れた。そしてそれ以上にとっても楽しかった。

T i

今回は前回より1 m以上高いということで1週間ほど前から緊張感に押しつぶされそうになっていた。その気持ちは四国へ向かう道中でも粘り強く維持。K 2さんが言っていようとまさに受験の前夜って感じだった。

そして、初日に三段の瀬を見たときその緊張感は頂点に達した。去年はほとんど記憶に残っていない大歩危。ましてや三段なんか記憶の片隅にもなかった。その落ち込みが今回はものすごいことになっていた。川地図55に書いてあるように、形状自体はV字で右のバックウォッシュが強烈だった。また、その後のシーブにも気をつけなければならない。今となっては良くいけたなと思うけど、今でもあの光景は頭に焼き付いている。

また、国境もものすごいことになっていた。特にルート右の岩はやばい。2日目にそのホールに行ってしまったけど、そのときは逆にテンションが上がりすぎて、ものすごい気合いで超えたけど、やはりあの岩はいつかはいけない。

そして、今回の大歩危のメインディッシュといえばやはり、鉄橋の瀬だろう。3回中3回フリップしたわけだけど、こんな瀬は今まで存在しただろうか。初日はスカウティングせずに普通にフリップしたわけで、特に自分自身にとっては手取以来の本気フリップであり、一瞬焦ったけど、意外とすばやくリカバーできたのでよかった。普段の練習の成果が出たと思う。やっぱり、練習は大切です。その後にサンリバーの裏で休憩したが、その休憩中の皆のテンションは今回の活動で1番印象に残っている。なぜか皆のテンションがおかしくなり、常に笑っていた。2日目は左前に座って挑んだが、ホールに入った瞬間に頭上からホワイトウォーターが降ってきて、ウェーブの頂点に上った瞬間にフリップした。このときはロープもつかめたし、素直に流れてくれたので今までで1番気持ちいいフリップだった。ただ、その後に探検部に所属して1年半だが、その中で初めて『死ぬかも』という境地に達した。それは報告のときに詳しく。

続いて小歩危だが、僕はビビってしまって全く小歩危の瀬を下っていないので、あまり詳しいことは書かないが、どの瀬も尋常ではなかった。森囲いもホールがやばかったし、二段はエントリーの右岩に流れが当たってるし、大滝は瀬がつぶれて豪流だった。そして、1番やばかったのは曲がり戸。これはもう言葉すら出ない激流でしたね。いつもの右のエディーはつぶれてるし、エントリーの前がものすごい落ち込みで、エントリーはどこからでもいけるようになってるし、そして奈落はまさに『死へのロード』だった。そして、何より奈落右のシーブが1番やばかった。1段目でチンしたら終わりなので普通の水量でも回避できるかわからない感じ。次回行くときも普通に通れるかは定かではない。

今まで、ラフトの経緯を書いてきたけど、まとめてしまえば今回の水量では大歩危だけで十分だった。むしろ、メンバーを考えると小歩危に行く必要性はなかったと思う。7人

だったし、経験が浅い人が僕を含め、何人かいた。もし、森囲いや二段のエントリーでフリップしてたらどうなるだろうか。間違えて、曲がり戸に突っ込んでしまったらどうなるだろうか。考えるだけでもゾットする。少なくとも、当初の『2.5まで小歩危で、3.5まで大歩危』というのは無理がありすぎた。せいぜい『80cmまで小歩危、1.5まで大歩危』が限度だろう。それでも、学ぶ点は多々あった。フリップリカバー、ハイサイド、ポーテージなど。どれも増水していれば完璧にできないといけない。そういう意味ではいい経験になったと思う。そして、何よりTyさんやUnさん達のラダー技術を学べたことが一番の収穫だった。これだけの落ち込みにもかかわらず、なるべくフリップさせないようにホールに突入する技術には『すごい』の1言である。お世話になりました。

でも、今回の活動での自分自身はというと、積極性に欠けていた。大歩危でも、大きな瀬ではラダーをやらなかったし、小歩危は下ることすらできなかった。元々、1本目には慎重で小歩危とかも、とりあえず様子を見て、2本目には下ろうという甘い考えをもっていた。でも、来年からは自分達が後輩を連れて行かなければならないのだから、フリップしてもいいからもっと積極的にラダーをやり、小歩危も下るべきだったと後悔している。そこでフリップやラップをしたとしても、必ずその処理をできるようにならないといけないわけで、そこは深く反省すべき点である。

はたして、僕たち2回生は後輩を連れて、歩危に行くことはできるのだろうか。今までラフトには数え切れないほど行ってきたが、どうしても先輩に頼りっぱなしで、自分達で何かを成し遂げたって感じではなかった。Unさんもいっていたように、明らかに僕たちには『経験値』が足りない。もっと自分達だけで長良や北山に行って、ラフトの経験値を上げていかなければならない。そこが僕たち2回生の今後の課題である。

そこで、あえて厳しく言わせてもらおう。もちろん、自分自身も偉そうなことは言えないのは重々承知だが、言わせてもらおう。

Uoへ。ヘルメのバックルを外したまま大きな瀬へ挑む神経がわからない。それはラフトをする以前の問題である。いくらもの忘れが多いからといって、それはないだろう。小さいフリップだったからよかったものの、もし、国境でフリップしていたら、間違いなく死んでいた。その辺、ラフトをやる人間として、もう少し考えてほしい。なるべくスカウティングのときはヘルメをとらない。もしとるんだったら、きちんと船に乗る前にしっかりと装備を確認すべきである。今後気をつけてほしい。

Njへ。激流に挑むときは誰でも必ずビビる。それでも、それをビビりこけてしまって前漕ぎもせず、その準備すらせず、ロープにつかまり、あからさまにするのは絶対やってはいけないことだ。ラダーを放棄するのは問題外。それならコマーシャルラフトに乗ると同じことだ。そんなことなら探検部でラフトには行かないほうがいい。いくんであれば、ビビっているのを押し殺し、気合いで前漕ぎやラダーをし、瀬を乗り越えなければならぬ。それは保津であろうと、長良であろうと、歩危であろうと変わらない。ラフトをする以上、今後気をつけてほしい。

このように、長々と書いてきたけど、なんだかんだ言って、歩危は瀬場があって安全だし、水もきれいだし、設備も整っているし、コマーシャルラフトも多いからこれまで述べてきた技術や心構えがあれば絶好のラフトリバーである。ただ、大歩危駅のサイトは考えた方がいいかな。しかも、必ずまたいきたくなる何か症候群みたいなのも出てくるのがこの川の良い所である。やはり、ラフトをやる人間にとっては日本の聖地なのである。絶対にまた来年以降に行って、リベンジしたい。

W t

今回の活動の反省点は各々あり、もちろんその中には技術云々といったものも含まれるとは思いますが、現状として日々ガイドで川を下っている高坂以外のメンバーにとって、川を下るという行為は非日常であり、あまり練習をつまないで強豪相手の試合に臨んでしまっているようなもんだと思っているので、私からは技術・トレーニング不足とは違う視点での反省点を2点述べたいと思います。

メンタルケア&疲労の問題

今回みたく、全員が過去最高の水位に挑むような活動では、メンバーが恐怖からくる緊張を強いられることが多々あると感じた。特に2回生にとって、たまになる「いけるいける」という雰囲気は、(実際に突っ込むわけではなくとも)頼もしいというよりはむしろ恐怖を助長する要因になってしまう恐れがあるかもしれない。ある程度の恐怖感・緊張感は活動がらあって当然だが、過ぎると本来のパフォーマンスを発揮できなかったり、楽しめなかったりする。同じ瀬を目の当たりにしたときにそれぞれが感じる程度は異なるので難しいが、バランスが大事だと思う。また疲労という観点からもバランスを考える必要があると感じた。ラフティングという活動は計画段階から、当たり前のように早朝から活動を開始して、日が暮れる前までかなり長いスパンで予定が立てられている。もちろんラフティングにいったるんだから目いっぱい時間を活用して下りたいのは心理では、ある。ただ今回のようにフリップやポータージで消耗が激しいときは川下りを本当に楽しめる時間は普段より短いと思う。もちろん未知の水位に挑んでいるんだから計画段階からそこまで予測することはできないが、現地で柔軟に対応していく必要を強く感じた。

装備の問題

探検部のラフト2艇に関して。A艇：先の保津川で破損した箇所の補修跡が少しはがれてきていた。B艇：もっと前の補修跡がはがれて徐々に空気が抜けてきていた。2艇ともに結構ガタがきてるという印象を拭えません。周りのロープ緩いしそれをくっつけているゴム部もひびが入ってきている。曲がり戸で流した影響もあると思うがそれ以前のものも多い。あとラフトの取り込みのときに今回の補修で張りなおした部分と思われる箇所が早速剥がれそう、というかくっついてない部分がありました。ギリギリの活動になればなるほど、装備の不安は直接メンタルに影響すると思う。もし自分たちの手で満

足に修復できないのなら、メーカーでの修理も考える必要がありそうです。実現可能か・個人的にそうしたいかどうかは別にして、この際ラフトを刷新するという最終手段も投げかけておきます。

以上が技術やトレーニング以外での反省点でした。今回の活動は技術面で高坂に頼りっぱなしで、まさにガイドとして我々を引っ張ってってくれたと思います。CLも他のメンバーもお疲れさまでした。

P.S. ラフト以外ではリアルスタンドバイミーが印象的

渡辺裕恭

K2

大歩危・小歩危は昨年7月以来で、今回直前の増水で活動できるのかな??と不安で、せめて水位2m(大豊)まで下がらんかなと単純に考えていたが、甘かったです。今回初日の水位が1.7mほどで、前は1m切るくらいの水位だったことを考えると単純に1mほど多いわけです。去年は去年でかなりの体感だったのですが今回はえげつなかったです。

瀬自体はGWの手取りより若干大きく感じたが、ボケは1回来た事があるということ、コマシャルラフトも行われているということ、各瀬の間にとる場があって各瀬でポーターができる(曲がり戸では苦労したが)こと、きれいな水質で秋晴れという条件が精神的にかなり緊張と恐怖感を和らげてくれました。

少しでもラダーが操船をミスればラップ、フリップは確実に、流れのパワーが桁違いでした。なんちゅうことないホールやウェーブでも傾いて進入すればフリップしたり、つかまったりするし、中には探検部所有の6人乗りラフトボートではおそらく通過することは不可能と思われるホールも何個もありました。しかし今回の体験で、フリップリカバリ、川に存在する危険な障害物や危険な流れ(タコツボエディ、シープ、悪質なホールなど)に対する意識は養えたと思うし、得るもの(ラフティング技術、危険に対する意識、僕たちの未熟さなど)は大きかったと思います。今回のこの経験しっかり反省し、よく考察し今後の探検部での活動につなげて行ってほしいです。

やはり今回はラフトガイドとしてトレーニングしてるTyの存在がかなり大きかったと思う。実際Ty以外のラダーでは今回下ったほとんどの瀬は航行不可能だったろうし、TyからのアドバイスやTyがビックスマイルで知った情報がなければ大事故も起こってたかもしれない。今後Tyがいないとき、どうしていかかも考えどころだと感じました。

Uo

2回目の歩危。前はかなり甘く見ていて痛い目にあっただ。今回はかなり気をしめてかかったが、まずは反省点から。

まず、主体性に少し欠けてしまった気がした。大歩危なら、もう少しはラダーなどもやっていたところもあったと思う。やはり先輩と一緒に活動だと、どうしても自分の中で甘えが出てしまう気がした。ラフトかつぐにしても、ぼくがやったのは1回だけだったので

もっと働くこともできたはずだ。次に、一番の反省点が、ヘルメットのバックルを締め忘れたことだ。たまたまフリップしても岩に頭が当たったりはしなかったが、いつ死んでもおかしくないくらい危険な行為だった。そもそも撮影で視界が悪くなるとはいえ、足を滑らして川にダイブするかもしれないし、スカウティングや撮影待ちで時間があつたとしてもヘルメットははずすべきではなかった。油断があつたのかもしれない。次からは二度とないようところがけていきたい。最近川の上でもたまたまヘルメットはずしてる人もいるけど、川ではヘルメットとライジャケは特に気を配らねばならないと思った。

次に川のこと。だいぶ前から水量のこと気にしてて、1、5～2、0mで小歩危いけるか分からんとか言ってたが、それどころではなく1、6mでも大歩危はかなりの荒さになっていた。名もなき瀬でもビッグウェーブが連発、鉄橋にいたっては全員フリップ覚悟での突入。小歩危のほうはそれはもうすごいことになってた。スリル的にはかなりのものだったが、スリルがありすぎて久しぶりにビビり精神まで出てきてしまった。小歩危では最初の森囲いはいったけど、二段と大滝は去年の恐怖も重なってリタイア。アドとかはいったいどうなってたんだろう・・・リタイアしたり、反省点多かったが活動的にはかなりお腹いっぱいだった。

N j

大歩危小歩危は、川の流れが激しくて、流れがややこしくて流されたらどうなるか分からないし、怖かった。今まで生身で流されたこともあんまりないので、鉄橋の瀬みたいな瀬の後がずっと、とろばのところさえ怖かった。1日目の国境の瀬が本当に怖かった。増水小歩危の瀬は、長良しか行ったことない自分にとって行ってみようと思えなかった。だからパスした。ラダーは流れの比較的ゆっくりなところだけした。泳ぎにまだ自信がない。流されたらどう流されるか予測ができませんかもしれない。と思った。

T I 長良に行くように言ってくれてありがとう。行って良かった。

U n

雑感：今回気づいた改善点を提案します。

気になったことはコミュニケーションについてです。私は「主な活動内容についての全体でのコミュニケーションが少ない」と思いました。互いの技術に対する評価、課題の提案とその解決策についての議論が少ないと感じました（主観です。T yさんは言ってたと思います）。例えば、「今日はどうだったか」「気づく点は無いか」「課題点は」「課題点を克服するために何が必要か」など。

議論をするためには、上回生、下回生を問わず、「会話の場を作ること」、「技術を習得しようという気持ちを持ち疑問点を聞くこと」、「人の意見を聴きだそうとすること」が必要だろう。どれが欠けているというわけではないですが、みなさんが“意識的”にそうすることよ

てより濃密なコミュニケーションができ、よりよい活動ができるのではないだろうかと考えたのである。

ちなみ私自身が気づいた自分の課題：

ラダーのときに意思決定が若干遅い。川の流りにカーブになっている時のエディキャッチが甘い。そのため、カーブの終盤で岸を避けるためにスイープを数回大きく入れることになり、体力を多く使うことになる。

最後に、二回生の課題の提示をします。：川の論理を知ろうという意欲、そして自分達だけで下ろうとする意思の欠如。例えば、「水が沸騰しているように見える場所はどんな特性があるのか」「バックウオッシュはどういう構造から発生し、どんな特性を持つのか」「この地形で、この水の流れではボートをどう操船すれば思い通りのコースをとれるのか。」「人力を使って瀬をクリアするのではなく、人力を必要なときに必要なだけ使うためにはどのような指示を出しながら操船したらいいのか」などを考える。そして、「川の流れ、地形がこうだから、こうなるだろう」という仮説を立て、それを実践する。失敗成功にかかわらず、事前に思っていたことと違うことはないかを互いに言い合うようにしてはいかがか。その作業を繰り返す中で、知識・技術とともに思考力がつくと思います。

雑感からの反省点・検討課題

- ・水位をふまえたうえでそもそも行くか行かないかの判断
- ・積極性、主体性にかけていた。参加意識の欠如。
- ・コミュニケーションが少ない。互いの意見交換も少ない。
- ・疲労には柔軟に対応すべき
- ・装備（ヘルメット未着用）

瀬の解説（大豊 1.5 ~ 1.7 m）

大歩危コース

豊永手前の瀬

最後にラップ岩あり。本流もそこに激突しているので注意。

3 段の瀬

ほとんど1段。強烈なVストッパーができています。右側のほうが強烈でVの真ん中に当たると船が不安定になる。右側のウェーブにほぼ垂直に船をぶつける。船が左向けにふっ飛ばされるのでそこはしっかりとパドルを入れ続け抑える。本気でやってちょうどうまくいく。あまり手前から右に向けるとVストッパー手前の波に真横に突っ込んでフリップし、生身でVストッパー行き。Vストッパーの数10m後にシーブ&アンダーカットあり。できればその前にカバーする人がほしい。落ちてもそこだけは全力で回避。スカウティングは左岸。

国境の瀬

まず1段ホールがあり、その後2つのホールの間を抜けるように行く。その後も大きなウェーブ続く。1段目は見ため以上に強烈なキーパーホール。サーフィンorフリップの可能性高い。しっかりと漕ぎ、ラダーはパドルを入れる。右のホールは通常水位では岩があるところ。ホールの上も岩があり浅く、落ちたところにも岩があり危険。行ってはいけない。左のホールも水位により岩が見える。要スカウティング。1.5m以下になると1段目の後、左右のホールの上に隠れ岩あり、避けよう。スカウティングは左岸。

鉄橋の瀬

左岸寄りにいけば行くほど強烈なウェーブ。大きい波が4段あり、3段目と4段目はほとんど一体化し強烈なホール。ホールに対し思いっきり垂直（本流よりすこし左向き）に船を向け、パドルを入れ続ける。それでもいける可能性は、わからない。右岸側を通れば比較的穏やか。みんなで相談して決めよう。スカウティングは右岸。

小歩危コース

森囲いの瀬

瀬の前半真ん中より少し左岸寄りに一番大きなホール（おそらく強烈なキーパーホール）あり。この水位の森囲いは一番大きいホールは行かないほうがいい。というか行ってはいけない。この瀬も1段目がかなり強烈。油断禁物。瀬の最後のほうにもラップ岩あり。要回避。全体的にメインカレントは左岸寄り。セーフティルートは右岸より。ただし前半は岩が多く難しい。

森囲いの手前、スカウティングする前の岩群のあたりもかなり激しくなっている。そこで落ちると危ないので気をつける。スカウティングは右岸。

2段の瀬

基本的ルートには通常水位とあまりかわらない。ただし、全体を通してパワーはかなり強烈になっている。見た目もかなり怖い感じがする。1段目右側にある岩に当たって流れてくる流れはボートを傾ける。油断すればフリップするかも。スカウティングは左岸。

大滝の瀬

ルートは2通り右岸寄りと左岸寄り。右岸よりは強烈な(タコツボ)エディあり。もちろんホールだらけ。左岸寄りルートは途中で隠れ岩がある。その後3段ほど強大なホールorウェーブが続き3段目は超巨大。フリップの可能性大。手前のホールでもフリップの可能性は充分ある。右岸ルートと左岸ルートの間、真ん中くらいに通常水位なら水面に出ている岩がありホールを作っている。そのホールの中にも何かストレーナーっぽいものがあり危険。近づくな。スカウティングは左岸。

曲がり戸の瀬

この水位は行ってはいけない。死亡事故あり。左の道路からあがって、ここまでで終わるべき。少しでも間違えると奈落の左へ行きかなり危険。うまくっても奈落で確実にフリップすると思われる。また奈落右の岩の下にシーブあり。流れもかなり行っている。人が通れるかはわからない。奈落手前の1段目でフリップ or チンする可能性もかなり高く、やはりこの瀬は行くべきではない。

鮎戸(あど)の瀬

行ってない。行かないほうがいい。

操船技術に関して

四国吉野は増水時はもちろん通常水位でも本気のスイープ、バックスイープが求められる。普段、腕だけで漕いでいるとひとたまりもないだろう。ちゃんと体重を載せているかがポイントとなる。また、水の流れ・強さを読む力も試される。増水歩危クラスのウェーブは当たるときの船の角度を間違えると簡単にフリップする。基本はウェーブに対して船を垂直に当てる。そのときの角度はあくまでも“ウェーブに対して垂直”であって必ずしも本流の向きに沿っているとは限らない。最初は違和感があるかもしれないが試してみると実感できると思う。そして、ホールでは必ずパドルを入れ続ける。そうしなければ船が変な方向に向く。水の力は強大だ。単純に考えても1m四方で1トンの塊。それが時速何キロという速さで流れている。本気で。

要点

- ・漕ぎは体重を載せて
- ・ホール、ウェーブには垂直に突っ込む。

・ホールの中では常にパドルを入れる。

安全に関して

2006年9月24日に小歩危の曲がり戸の瀬で四国吉野初の死亡事故が起きました。

事故の発生要因（これがすべてではない）

- ・水位が多かった（大豊1.2m）がツアーを決行した。
- ・事故発生時、陸からの目撃者がほとんど（あるいはまったく）おらず、状況がわからなかった。

それを踏まえ安全面に関して今回の探検部の活動について気になったこと、問題だと思ったことをいくつか挙げる。

・参加者意識の欠如

ビデオ係、つまり船に乗らない人たちの参加者意識が低すぎる。ビデオの操作ミスのほか、誰も川のほうを見ていなかったから撮れていなかったということが2回ほどがあった。大滝にいたっては目の前数メートルを通過したにもかかわらず気づかず、通過後フリップのときに気づくという状態だった。

陸上係りは部外者ではない。ましてや休憩時間でもない。たとえスローロープを投げたりしなくても**目撃者、第1通報者としての大事な役目がある。**たとえばどこかでフリップし誰かが浮いてこないといった場合、流されている人からはまったくわからない。しかし陸上からだととても見やすい。かならず誰かはボートのほうに意識を向けなければならない。エントラップメント系の発生位置も多少はわかりやすい。今回の曲がり戸の事故も陸上班がおらず、なにもできなかった。

・参加者の技量をふまえ行くべきか行かないべきかという判断。

小歩危では森囲い、2段、大滝は行き曲がり戸は行かなかった。この判断は正しかったのか。単純に事故のことを考えたら曲がり戸をいかなかったことは正解だ。しかし、そのほかの瀬も行くべきだったのか？僕としてはまず参加メンバーにある程度制限をかけ、スカウティングも慎重に行い、陸上班も作りいけると判断した上で行った。安全には十分に配慮したつもりだ。ただ、ほかのメンバーから見てどうだったのか？

・全体的な主体性の欠如

スカウティングのとき、本気でしていたか。意見交換は？どうせラダーをやらないからといって他のメンバーにまかせっきりにはしていなかったか。そういう意識が危ないと思う。

・技術、知識面

今回はあまり問題にならなかったが、もう少しレスキュー・ロープ系の知識も覚えたほうがいいかもしれない。

・事前の情報収集

今回は僕がBIGSMILEを通じて四国吉野の危険なポイントをリアルタイムに仕入れていた。その中には“曲がり戸のシーブ”といった川地図には載っていないものもあった。川、特に四国吉野（歩危）に行くときは、リアルタイムに情報を仕入れる必要がある。BIGSMILEに聞いてもいいし、現地のコマースでもいいから生の情報を仕入れるべきだと思う。

リスク・危険というものは常に付きまとう。リスクが存在すること自体は問題ではない。リスクに気がつかないこと、またはあるとわかっていてリスクを軽減しないことだ。

リスク軽減・回避の方法として、情報収集、技術向上、知識会得、ポータージ、計画自体の中止等々いくらでもある。

リスクや危険にただおびえるのではなくそのリスクにどう対処するか？そのためにはどうすべきか？それが重要だ。

あと、忘れてはいけないこと

四国吉野だけが危険なわけではない。

どの川も人間がかなうものではない。もちろん保津川も。

周辺施設

- ・ 歩危マート 20時30分まで営業 20時からは惣菜半額
- ・ サンリバー小歩危 天然温泉 入浴料500円 22時まで サウナ・露天風呂
- ・ 秘境の湯 天然温泉 入浴料1000円 露天風呂・塩サウナ・うたせ湯・寝湯・薬草風呂・プラズマテレビ
- ・ 小歩危ゴール地近くのENEOS 日曜定休日 祝日は営業
- ・ 大歩危駅 平日は学生が朝6時ごろから相当数利用。サイトには向かない。

交通ルート

行き（帰りはこの逆・・・のはず）

長居公園通り 湾岸線「南港中」 住吉浜 少し一般道 阪神西線「摩耶」 第二神明「須磨」 「垂水Jct」 神戸淡路鳴門自動車道で明石海峡大橋 11号 192号 32号 以下略

水位チェック

<http://homepage3.nifty.com/~kazama/boke/>

携帯は <http://homepage3.nifty.com/~kazama/boke/water/water.html>