

2019  
おもろ  
チャレンジ

## パックラフトで下りながら見る 現在のユーコン川の姿

理学部 3年

小野尾 俊介

カナダ

2019年8月3日-

2019年8月30日



### 渡航概要と内容

#### 概要

カナダ北部からアラスカを経て、ベーリング海へと注ぐユーコン川。今回はカナダ北部、ユーコン準州の町 Whitehorse から Dawson にかけての 700km をパックラフト（ゴムボートとカヌーの中間のような舟）を用いて単独でユーコン川を下り、周囲の調査を行った。川を下るのには 17 日間かかり、その準備と片付けを含め計 22 日間ユーコンに滞在した。今回の調査によって、パックラフトを移動手段として用いる知見、ユーコン川の利用の現状の概要などが主に得られた。

第一部には川を下った記録を時系列順に記した。冗長かもしれないが、ユーコンの雰囲気を感じていただければ幸いだ。第二部では今回の渡航のテーマの一つである、人力での移動手段としての川とパックラフト（カヌー）とついて得られた知見をまとめた。パックラフトでの長距離移動についての日本語の文献は極めて少ないため、貴重な経験が得られたと思う。第三部ではもう一つのテーマ、ユーコン川の変わりつつある利用について記した。第四部ではユーコン川流域に大きな影響を残したゴールドラッシュについて思ったことを書いた。最後に、付録として、ユーコン川に興味を持った人向けに書籍の案内を記した。

第一部：ユーコン漂流編 孤独と静寂の 17 日間

8/5～8/6：Whitehorse

Vancouver より二時間ほどで Whitehorse へ降り立つ。Whitehorse はユーコン川沿いの町で、

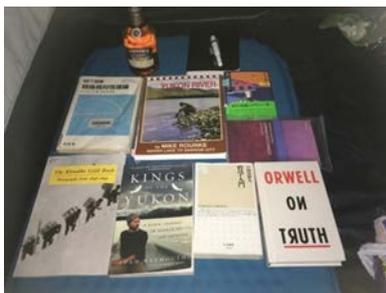
Yukon Territory（ユーコン準州）の州都。小さい町で、ダウンタウンは北の端から南の端まで歩いて行けるほど。

早速町を散策する。まず気づくのは未舗装路が多いことと、北米サイズの SUV やピックアップトラックが多いこと。街中もメインストリート以外は半分くらいが未舗装路。真冬に町から離れた場所で故障すると文字通り命取りなのと、雪解けや雨では未舗装路が泥沼になるので四駆の巨大な車が好まれるらしい。また、未舗装ゆえ飛び石で窓ガラスにヒビが入った車も多く、町に“車の窓ガラス修理専門店”があるほどだ。

町には一通りの店が揃っている。北米サイズのスーパーマーケットやホームセンターもある。ユーコン川沿いでは、一通りの商品が”カナダ標準価格“で買うことのできる最北の町だろう。

ハンティング用品店へ入る。釣竿、ナイフ、弓矢からライフルまでいろいろ揃っている。アメリカ合衆国ほどではないが、カナダは日本よりも銃規制が緩く、銃を使ったハンティングが盛んだ。そもそも、ユーコン川流域の先住民族は鮭とムースなどを獲る狩猟民族だったのも忘れてはいけない。

ここではベアスプレー（熊撃退用の大きな催涙スプレーみたいなもの）を買う。熊は積極的には人を襲わないというのは間違いだ。少なくともグリズリーについては。昨冬も親子がグリズリーに襲われて死亡したそうだ。町から離れるのにライフルかベアスプレーは必需品だ。このベアスプレーのラベルには”Yukon Magnum”とあるが、残念ながら名前ほどの頼り甲斐は感じられない。本当はライフルを持って行った方が安心なのだが、今の法律では観光ビザの外国人は銃を買えないので仕方ない。



持っていった書籍。



荷物を積んだ状態のパックラフト。



荷物全て。

## 8/6：出発

早朝、日の出を眺めながら舟を膨らませ、出発する。最初は伝統的なカヌーを使うつもりだったが、練習と入手、運搬の難しさから、カヌーに近くてかつ軽量コンパクトなパックラフトを今回は使うことにした。

少し肌寒い。町の中のスーパーの近くで一旦上陸して 10 日分の食料を入手して再出発する。ここを出るとこの先 300km の間店など存在しないし、住んでいる人もごく稀である。もちろん携帯

も通じなくなる。

川幅はまだ 500m 以下。水は非常に綺麗で、3m ほど下まではっきりと見える。景色は大きく、空は広い。昼過ぎにはよく晴れて、景色が非常に美しい。流れが早いので、漕がずにただ流されて行った。

しばらくのんびりしていたら突然空が暗くなり、雷鳴が聞こえてきた。平らな川の上で雷に遭遇するのは非常に危険なので、すぐに上陸して比較的ましな場所にテントを張り始める。強風。テントを張り終える前に土砂降りになり、中に入る頃にはずぶ濡れになってしまった。まだ寒くないのが幸いだ。嵐が去るまでテントの中で昼寝をする。後に気づくのだが、この時期のユーコン周辺は高気圧と低気圧が 1 週間くらいで交互に入れ替わり、低気圧の接近とともに嵐となる。ともかく、1 日目から洗礼を受けることになった。

#### 8/7～8/10 : Lake Laberge

翌日の昼前、Whitehorse から 30km ほど下ったところで、Lake Laberge へ入る。幅 5km、長さ 50km の、だいたい琵琶湖と同じくらいのサイズの湖だ。

流れがないので、この 50km の区間は自分の力で漕いで進まないといけない。自分のしょぼい肩の筋肉と、もともとスピードの出ないパクラフトでは頑張ってもせいぜい時速 3km ほどしか出ない。景色が広い中、進むのがそれほど遅いと、自分が本当に前へ進んでいるのか不安になる。そういう時は岸の木々を見る。手前の木と奥の木の動き方の違いで辛うじて進んでいるかわかる。

Lake Laberge に入って初日と二日目は向かい風と波に阻まれてほとんど進まなかった。そういう時はもはや漕ぐのを諦め、岸に上陸して昼寝をして風が止むのを待った。

もともとは 2 日で通過する見込みだったのが、4 日もかかってようやく脱することができた。この 4 日間は、この旅の中では最も体力的に辛かった。

#### 8/10～8/13 : Lake Laberge～Carmacks

Lake Laberge を脱すると再び流れの上に乗れる。散々漕いで疲れたし、ほとんど漕がずに流されて行った。天気も良く、流れも比較的早いのでどんどん進んだ。流れは時速 10km 近く、漕がなくても 1 日に 70km ほど容易に進めた。快適。

空気が非常に良い。松の香り、水の香り、土の香り。美味しい空気というのを初めて知った。川の上では暇になるかと思えば葉巻を持って行ったのだが、空気の香りが良すぎてわざわざ煙の香りを味わおうとは到底思わなかった。

Lake Laberge を出てから、ときどきゴールドラッシュの時代の遺構が現れる。崩れかけた丸太小屋や沈没した舟の残骸など。

この区間では、カヌーやカヤックで川を下っている旅人もときどき見かけた。だいたい二日に

一回くらい、追い越すか、追い越される。大抵は手を振って挨拶するくらいだが、たまに近づいて話をしたりもした。

Lake Laberge を出てから Carmacks まで、約 230km。雨は何度か降ったが、特にトラブルもなく抜けた。



景色。



Carmacks のキャンプ場。レンタルカヌーが置いてある。奥には RVs。



自撮り。

### 8/13, 14 : Carmacks

Carmacks の町から 4km ほど上流にあるキャンプ場で一泊する。久しぶりの文明世界への復帰にめまいがするも、ほぼ無意識に自販機でジュースを買って飲んだ。冷えていてうまい。自分以外にも数組、カヌーやカヤックで下ってきた旅人がいる。上流で出会った何人かと再会したりもした。

ここのキャンプ場は RV park (キャンピングカー向けに水の補給や汚水廃棄ができる駐車場のこと) が併設されており、カヌーイスト達の小さなテントの隣にアメリカンサイズの巨大なキャンピングカーやキャンピングトレーラーが並んでいるのは奇妙な風景だった。ナンバープレートを見ると、Alaska, Quebec, British Colombia などあちこちから来ているのがわかる。キャンピングカー住みながら北米を旅しているのだろう。そういえば、キャンピングカーの連中もカヌーイスト達も、全員が白人だった。

1 週間ぶりにシャワーを浴び、人の作ったハンバーガーをお金で買い、ウィスキーを飲みながら川を眺める。快適なものだ。いつかは車で北米を廻ってみるのも良いかもしれない。だが今はここから更に 400km 川を下らないといけない。

翌朝、Carmacks の町のスーパーへ食品買いに行く。Whitehorse~Dawson の 700km の間の唯一のスーパーだ。ここでこの旅最大のトラブルが発生する。自分の持っていたカードでなぜか支払いができない。大抵どこでもカードが使えることから、油断して現金を持っていなかったので払うことができない。携帯は圏外だし、銀行もない。ここで食料を買えないと、この先 1 週間飯抜きもしくは Dawson までヒッチハイクになってしまうので非常に困る。予備に米ドルを持っていたのを思い出し、ダメ元で使えるか聞いてみる。なんと使えるという。手元にあった 90 米ドルでぎりぎり買うことができてなんとか助かった。

食料を買えたとはいえ、かつ川の上では金など使わないといえ、この先はずっと不安に襲われ

ることになった。もし自分のカードが何かの問題で無効になっていたとすると、Dawson へ着いてから Vancouver へ戻って日本円を両替できるまで一文無しで過ごさないといけないのだ。それでも先に帰りの航空券を取っておいただけまだましではあるが。

それにしてもカナダは不思議な国だと思う。紙幣ではイギリスの女王の肖像が微笑んでいるし、田舎のスーパーで隣国の通貨が使える。

#### 8/15～8/22 : Carmacks～Dawson

Carmacks を出てしばらくすると、大きな筏を追い越した。車の車体をベースにしている、なんと二階建て、上にはドイツ国旗まで付いている。男二人が、長いオールを使ってゆっくり漕いでいる。手を振る。向こうも手を振って応える。

しばらく進むと、この川最大の”難所”の Five Finger Rapids と Rink Rapids が現れる。どちらも少し波立ってはいるが、水量の少ないこの時期は全く問題なかった。

かつてこの川をたくさんの蒸気船が行き来していた時代、金を求める男達が筏で下っていた時代、幾つもの船がここで座礁したり、沈没したりしたという。その後、通りやすくするためにダイナマイトで川幅を広げたり、邪魔な岩を破壊したというからそれも驚きだ。一見“ありのまま”の自然に見えても、あちこちに人の手が入っているのだ。百年前の話だが。

この区間は非常に景色が広く、静かで、かつ人が居ない。静寂を破るのは鳥の鳴き声と自分の鼓動くらいだ。カヌーやカヤックの旅人を見かけることもめっきり減った。全方位どこを見回しても、人も人工物が見当たらない。これほどの孤独は日本では決して味わえないだろう。一方で動物は多い。あちこちに動物の足跡やビーバーダムがあるし、熊とカリブーは直接見ることができた。

終わりが間近になったある日、スマートフォンが壊れた。なんの前兆も無く突然画面がつかなくなってしまう。川の上では音楽を聞くくらいしか使い道が無いが、町へ戻ってからのことを考えると非常に困った。加えて、この日はこの旅で3度目の嵐がやってきた。前述のカードの問題と合わさり不安は頂点に達する。仕方がないので、泥だらけの中州に上陸する。またもやテントを張っている途中で雨が止んでしまった。

#### 8/22～8/26 : Dawson

17日目の昼頃に Dawson へ到着する。町の対岸に舟を置いて、無料のフェリーで町へ行く。2週間ぶりの町へやって来て、気分は凱旋だが、歓迎も感動もそれほどあるわけではない。それどころか、寒くて震えてみじめな気分だった。

この町で最初にしたことは ATM でカードが使えるか試すことだった。件のトラブルによって、もしここでカードが使えなければ、4日後にバンクーバーへ帰るまで絶食、かつ空港まで 15km 歩

く羽目になる。ATMにカードを突っ込む。200CADのボタンを押す。微笑みエリザベス二世が無事に10枚出てきた。これがこの旅で最も緊張した瞬間だった。自然の中の旅というのに、文明社会のトラブルにばかり振り回された。

ここは小さくてこじんまりした町だが、観光地でもある。ここの”売り”は主に1890年代のゴールドラッシュで、町並みも19世紀後半の様式で建てられている。京都と同じく所詮は虚飾の町ではあるが、この可愛いまでの小ささとのんびりとした雰囲気は憎めない。

Dawsonでは川を挟んで町の対岸にあるユースホステル、Dawson City River Hostelに泊まった。このホステルはただのホステルではない。おそらく世界で最もプリミティブでクールなユースホステルの一つだろう。電気、水道、ガスなど無い。風呂に入るにも、料理するにも、まずは斧を使って自分で薪割りをするところから始まる。最高だ。斧はこれまで使ったことがなかったので苦労した。

このホステルは5棟以上の木造りのキャビンから成っている。もしやと思ってドイツ人オーナーのDieterに聞いてみたら、どれも彼が自分の手で建てたという。5棟も建ててしまう彼の能力も驚きだが、どうやらユーコン周辺では小屋を自分で建てるのは文化の一部のようだ。ユーコンの歴史について読んでいても、漂着した場所に自分で丸太小屋を建てたという話はたくさんある。現在も、カナダ北部からアラスカにかけて、自分で小屋を建てて生活する人が”Kings of the Yukon”（下記、文献紹介を参照のこと）にも紹介されていたし、後に書店で”Cabins”というキャビンの建て方の本が置いてあったので購入した。

川沿いのベンチでゆっくりしたりして過ごした。この街では時間がゆっくり流れるように感じられる。2週間も川の上で過ごした後にはちょうど良い。1日に何艘か、Whitehorseからやってきたであろうカヌーが到着する。ここはカナダではユーコン川沿岸で最後の町だ。ここから100kmもないくらいでユーコン川はアラスカへ入る。ほとんどの旅人がここで旅を終える。



Dawson の町。



Dawson の町を見下ろす。

## 8/26 : Vancouver へ

ユーコンでの旅を終え、帰る時がやってきた。飛行機を乗り継ぎ、とりあえず Vancouver へ戻

る。

Vancouver へ戻ってきた第一印象は、狭くて汚く臭い街、だった。客観的には Vancouver は住みやすい良い街なのは知っているし理解できる。だが広大で美しいユーコンで過ごした後に来ると、このような混沌とした街など一刻も早く離れたい場所でしかなかった。

京都へ帰ってきた時にも全く同じことを思った。

## **第二部：人力移動手段としての川とパックラフト**

今回使用したボートは BilutaRaft 社のパックラフト。パックラフトとは、ゴムボートとカヌーの間のようなものと思ってもらって良いだろう。パックラフトは軽量で小さくため、一人でも運搬が簡単でどこへでも持っていけることが特徴だ。パックラフトは通常 10 万円以上するが、これはロシア製で 3 万円以下だった。格安ではあるが、今回の旅で酷使されても無事だった。

パックラフトの最大のメリットはやはりその軽さと畳んだときの小ささだ。今回使った BilutaPackraft の重さは約 3kg、畳んだ時の体積は約 10L ほどと、バックパックに入れて運ぶことが容易だ。通常のインフレーターブルカヤックは 10kg 以上あり、畳んでもバックパックに入らないほど大きいことを考えれば、徒歩での運搬が非常に楽になる。なお、通常のカヤック、カヌーは徒歩での運搬はほぼ不可能である。

もう一つパックラフトのメリットを挙げるとすれば安定性の高さだろう。空気で膨らませて浮力を確保するという構造上、内部に水が入っても、ひっくり返っても、空気が入ってさえ入れれば沈むことはない。また、通常のカヤックやカヌーが苦手とする横からの波や風を受けても転覆の危険は小さい。

一方で、今回使用して明らかになったパックラフトのデメリットは二つある。一つは直進性のなさ。もう一つは風の影響だ。

カヌーやカヤックは細長い形状と舟底のキールで直進性を得るが、パックラフトの平らな船底は直進性がほぼない。容易に左右へ回転してしまうので、右側を漕ぐと舟が左を向き、左側を漕ぐと右を向いてしまう。これは漕ぐ力の大きなロスになっており、パックラフトはカヌー、カヤックよりも遅い。この点については、サーフィンのボードや SUP に付いているようなフィンをつけることで改善できるかもしれない。

また、水上へ張り出している部分の大きいパックラフトでは、空気抵抗が大きく、風の影響を強く受ける。直進性の無さともあいまって、風の中では行きたい方向へ進むことが困難になる。Lake Laberge では 4 日中 2 日は強い向かい風を受けてほとんど進むことができなかつたし、流れのある川の上でさえも強い向かい風の中では進まなくなることが何度かあった。

また、空気を入れて膨らませるという構造上、空気もれでの沈没が心配であったが、今回の旅

では一度も空気漏れはなかった。川の下流域のため、岩がどれも丸く磨かれていたおかげかもしれない。川の上流域や海岸など、尖った岩へ接触する場所での使用に耐えられるかについては未だ情報が少ない。なお、もし穴が空いて空気漏れを起こしたとしても、専用の接着剤で修理が可能である。ただしその場合、接着剤が乾くまで数時間を要する。

結局のところ、人力の移動手段としてパックラフトと川はどうか？

歩きで手軽に持ち運べるボートというと、現状ではパックラフト以外には見つからない。ロングトレイルや遠隔地などで、歩きでは超えられない川や湖を通過する場合などは、パックラフトが最善の手段になるだろう（そもそもパックラフトはそのような目的のために作られた）。

一方で、水上での移動がほとんどを占める旅の場合、上に挙げた直進性の無さや風の影響は深刻な問題になるだろう。空気もれの心配も無視できない。長距離の水上移動で、スタート地点に車が入るのであれば、カヌーやカヤックの方が総合的にベターであろう。特にカヤックの中でも、波の中を漕ぐためにデザインされたシーカヤックはスピードと安定性に優れていると聞く。ユーコンでも一回だけシーカヤックで下っている人を見たが確かに速かった。

さらに、釣り人向けではあるが、足漕ぎのシーカヤックがここ数年で市場に出回るようになった（足漕ぎなら移動しつつ両手が空くので釣りに有利）。足の筋肉は肩周りの筋肉よりも強くできているので、長時間漕いでも疲労が少ないだろうし、より簡単にスピードを出すことができると思われる。足漕ぎのシーカヤックはまだ少数派かつ釣り人以外の使用は見受けられないが、長距離の移動手段として通常のカヤックに取って代わるのではないかと注目している。

最後に、人力での川旅には絶望的な欠点の一つがある。誰でも分かることだが、下流側には楽に進むことができても上流側へ向かうことが非常に困難であることだ。今回のように、一方向だけの旅なら問題ないが、行って戻ってくることはできない。

### **第三部：ユーコンの現在の利用 ユーコンは”終わった川”なのか**

実際に行く前のユーコン川の利用のイメージはこうだった；人々はボートで川を移動し、鮭を捕って食事とし、川と共に生活する。実際行ってみた感想はこうだ；川にはほとんど人が居ない。残念だが、少なくともカナダ側において、ユーコン川の利用は以前に比べて少なくなったと認めることになるだろう。

まずは川の水産資源の利用について。ちょうどサーモンが川を遡上する季節だというのに、今回確認できたのは、Whitehorse 周辺でいくつか網を設置しているのと、何隻かの釣り船と遭遇したくらいだった。網の方の詳細は不明だが、釣り船の方はいずれも個人の趣味として釣りをしに来ているようだった。伝統的な Fish Wheel など一回も見なかった。Kings of the Yukon（下記

文献案内②を参照) を読んで初めて知ったのだが、伝統的なキングサーモン漁は、近年の遡上数の減少などによってカナダ側では厳しく制限されているようだ。詳しくは Kings of the Yukon を参照してほしい。生活手段としての水産資源利用はもはやなされていないようだ。

次に移動手段としての川の利用について。かつてはこのユーコン川を多数の蒸気船やボートが行き来していた時代があったのは確かである。だがそれは Whitehorse～Dawson を結ぶ道路が建設されたことによって急速に衰えることになった。数は少ないが、今回見出した利用例を紹介する。

川を実用的な移動、運搬手段として現在も用いているのは、Carmacks～Dawson 間にあるいくつかの鉱山への資材運搬。今回の旅の中では、JDS Energy & Mining 所有の Cowboy Smith、Stuart Mining 所有の Amelia Lupin の二艘の貨物船が川を行き来しているのが確認できた。積荷は鉱山の運営に用いられるであろう建設資材、燃料、車両であった。現在、これらの鉱山では大規模開発の計画が浮上しており、もしそれらが実現されるのであれば、鉱山までの道路が建設され、このような貨物船での資材運搬は無くなるかもしれない。

川での運搬については、上でも述べたが、Dawson の町と対岸を結んでいる George Black Ferry も加えられるかもしれない。理由は不明だが、Dawson の町と対岸を結ぶ橋は建設されておらず、代わりにこのフェリーが 24 時間往復して車と人を運んでいる。

日本であまり馴染みのない運搬手段として、水上機が挙げられるだろう。ユーコンに限らず、北米の遠隔地ではよく利用されているようだ。流れの強くない水さえあればどこでも離着陸できるため、大きい湖や川が多いこの地域では有効なのだろう。Whitehorse～Dawson の間で何度か見かけた。商用なのか、自家用なのかは不明。

現在、川を行き来する人の中で最も多いのは、カヌーやカヤックの旅人かもしれない。今回の旅の中で、15 人以上はそうした旅人を見かけた。多くは Whitehorse を出発し、キャンプをしながら Carmacks まで行く。自分のように Dawson まで下る人もいて、そしてごく稀にベーリング海まで目指す人もいる。

彼らの半数くらいは、Whitehorse に拠点を置くカヌーアウトフitterでカヌーからキャンプ用具一式を借りて行く。そして川を下り終わったら、カヌーはゴール地点に置いておけばスタッフが後で回収しに来る。つまり“乗り捨て”ができ非常に楽なので人気があるようだ。また、今回は見かけなかったが、アウトフitterが主催するガイド付きのツアーも行われているようだ。そうしたツアーでは、ガイドがテントの設営から料理まで完全にやってくれるので、本当にアウトドアもカヌーも素人でも下ることができるようだ。Whitehorse にはこうしたカヌーアウトフitterが 5 社以上あり、そのうち一つは日本人が経営している。

さて、この程度が今回見出せたユーコン川の利用である。これに対してどう反応したら良いのだろうか。

一言に、ユーコン川の実用的な利用はすでに終わりを見せていると書いても間違いではないだろう。

だが自分は、ここに、ユーコン川の実用的な利用は今も続いていると結論づけたい。家族でアウトドアを楽しむために、退職後の旅の道中で、孤独を求めて、ユーコンにやって来て川を下る人が居る。趣味、アウトドアや旅というと日本人の多くは非実用的と思うかもしれないが、人生を充実させるための実用的でかつ堅実な行いであるという共通認識がここにはある。それに納得してくれないなら、川を下る人向けのカヌーのレンタル業が Whitehorse において一定の、小さくない雇用を生み出しているという事実もある。結局は考え方次第かもしれないが。

#### 第四部：ゴールドラッシュの夢は何処へ

金を求めて大勢がユーコンへ向かった。実際にたどり着いたのはその半数。過酷な道中で死んだ人間も少なくない。たどり着いた者のほとんどは金もカネも得ることなくこの地を後にした。なぜ、これほど多くの人間が、そんな不確かな利益のために命懸けで北を目指したのだろうか。その理由は、誇張された金の噂にも、当時蔓延していた大不況にも説明できないだろう。今も金に取って代わる物ならたくさんある；FX、ビットコイン、株。今でも多くの人間が一攫千金を夢見て、そしてそのほとんどは儲け損ねる。だが、今の時代に誰がビットコインのために命まで賭けるだろうか？



ゴールドラッシュ時代の遺構

面白いことに、ユーコンでは今でも、また誰でも金の夢を抱くことができる。ユーコンを離れる最後の日、バスを待っていると一人の男が話しかけてきて、金の採掘について教えてくれた。ユーコン準州では居住地、国籍に関わらず、申請をしたら誰でも州が所有する土地での金の採掘権を得ることができるそうだ。彼の手にはユーコン準州が発行している金採掘ガイドラインが握

られていた。彼自身も趣味で金探し（Prospecting）をしているのだ。金でいくら儲けているのか聞きそびれてしまったが、せいぜい小遣い程度だろう。もし運を試してみたければ、ユーコン準州のHP（<http://www.emr.gov.yk.ca/mining/placermining.html>）を参照すると良い。

## 付録：文献案内

ユーコンに興味を持った人のために、ユーコンについて知ることができる文献をわずかではあるが紹介しておく。

### ①Mike Rourke, "Yukon River", Rivers North Publications

ユーコン川を下るなら必携のリバーマップ。しかし、これはただの地図ではない。川沿いの適泊地に加え、川自体や川のあちこちにある遺構の歴史について驚くほど詳細に解説されている（実際に読んで驚いた）。広大なユーコンの地についてこれほどの情報を集めるには、かなりの年月と労力を費やしたに違いない。ユーコン流域の歴史に少しでも興味があれば大いに参考になるだろう（完全に地図だけの Maps Only という版もあるが、解説付きのこちらを買うことを強く推奨する）。ただ残念なのは、ユーコンの町でしか入手できないこと。Whitehorse, Dawson の書店、雑貨店、カヌーアウトフィッターなどで入手できる。

### ②Adam Weymouth, "Kings of the Yukon", Penguin Random House Vintage Canada

イギリス人ジャーナリストの著者が、カヌーでユーコンをベーリング海まで下りながら、King Salmon とその土地の人々との関わりを追う。バンクーバーで購入し下りながら読んだ。穏やかで滑らかな語り口で、先住民の鮭にまつわる神話から、企業主導の商業漁業まで、丁寧かつ分かりやすく記されている。嬉しいことに、この本は日本国内でも入手できる。

### ③野田知佑, "ユーコン漂流", 文春文庫

これもユーコン川をベーリング海まで下ったエッセイ。ユーコンについて日本語では数少ない文献の一つ。これを読んでユーコンを下りに行った日本人は多いだろう（もちろん自分もその一人だが）。川旅の道中の色々なエピソードが、軽快かつ痛快に語られていて楽しい。ユーコンについての最初の一冊におすすめ。

## 渡航を通じて感じたこと・学んだこと

今回考えたことや知ったことは大体上で述べた。ここでは上にはあまり書かなかった野外生活について学んだことを少しだけ書くことにする。

### ①野外生活の経験値を得た

夏のユーコン川で、唯一死に至るのは熊との遭遇だが、それ以外は危険な場所もほとんどなく、悪天候でも死ぬほどではない。さらには川の上に浮かんでさえいれば流されて勝手に進んでくれるという、比較的楽な状況でもある。とはいえ、外部の文明から遮断された遠隔地で2週間一人きりで過ごした経験は貴重だった。

また、野外でのトラブル対処は一通り自信があるし、自然の中に居ながらにして、スマホとお金という文明社会の部分のトラブルで困ってしまったのは皮肉だった。ライターやナイフ、防水処理などは二重に予備を持つことを徹底しているのに、自然の中ではどうしても良い物についてはおろそかになっていたと反省した。街中の現代人はスマホとお金がないと無力なので、これらもちゃんと予備を用意しておくべきだった。

### ②道具の良し悪しを知った

野外で使う道具については、理屈も重要だが、使ってみて初めてその良さと欠点ができることがよくある。特に2週間を超える野外での生活で、以前は使えると思っていた道具が役立たなかったり、耐久性の問題が明らかになったり、また意外な道具が役立ったりと、道具の良し悪しについてさらなる知見を得ることができた。

### ③未経験の孤独を知った

ユーコン川流域で、町を離れると極端に人が少なくなる。今回川の上で過ごして、人と会ったのは大体2,3日に一度くらいだった。最も人から離れていた時で、おそらく半径20km以内に誰も居ない、というくらいだったろう。意外にも、その孤独の中で特に寂しいとか怖いといった感情は湧いてこなかった。そもそも人に囲まれた街での生活の方がより孤独でないと言えるのか。国内の公園で寝る方が孤独を強く感じる。

## 今回の経験をどのように今後生かしていくか

### ①さらなる人力の移動手段への挑戦

上でも述べたが、パックラフトは効率の面での大きな問題が判明した。今後は、あまり話に聞かない足漕ぎのカヤックでの長距離移動を試してみたい。

また、効率の面では非常に劣るが、筏というのもユーコンの歴史的背景と冒険性という面では興味深いだろう。筏を組み立ててユーコンをWhitehorseからベーリング海まで下ってみるのも良いかもしれない。筏は非常に遅いのと冬の間は川が凍結するため、ベーリング海まで二年はかかるだろう。ベーリング海までの3000kmを、鹿でも撃ちながら自給自足で、かつ冬を越して下る

となると、冒険的要素も大きくなって良いだろう。

## ②移住地としてのユーコン流域

ユーコンの広い土地、澄んだ空気と自然は、静かに余生を過ごすには良い場所だと感じた。将来的に移住することも検討している。カナダは移民に寛容なのも良い。

ただし、移住とまで言っても、決してユーコン、アラスカは理想郷ではない。夏は快適で気持ち良く、自然豊かで静かなのは確かだが、冬の寒さは厳しく、極夜の闇は深い。アラスカの自殺率、虐待、性的暴行の件数がアメリカで最悪レベルなのも無視できない。数がアメリカで最悪レベルなのも無視できない。

## 本プログラムでの渡航を考えている学生へのアドバイス

何か行きたいところやしたいことがあれば思い切って応募して、行ってみたら良いと思う。海外へ行く計画を立てる時はまず最初に航空券を取ってしまう、とまで誰かが言っていた。

渡航が決まってからの話だが、野外活動でのリスクマネジメントとトラブル対処について思うことを少しだけ書いておく。

リスクは事前の準備等である程度小さくすることができるし、最小限まで小さくしておくべきだ。しかし、先が読みづらく、偶然の要素が多い野外ではトラブルとの遭遇が避けられないことも多い。その時はいかにそのトラブルに対処するかが最重要になってくる。特に、今回のような孤立した状況では、友人も大学も大使館も誰も助けてくれはしない。自分で解決するしかない。リスク回避も重要だが、トラブルへの対処方法も同じくらい重要だ。臨機応変に対処できるだけの知恵と経験と体力を持っておくこと。

保険に入ったから安心と思うのはよくある勘違いだ。いや、保険会社がそう勘違いさせようとしてくるのか。保険は基本的にトラブルが起こった後々の一番最後にお金をくれるだけで、リスク回避にもトラブルの対処にも全く使えない。自然の中では保険証券も現金も連絡先も、燃やして暖をとるくらいにしか役に立たない。

## 主な奨学金の用途

- \*渡航費
- \* Biluta Packraft、パドル
- \*宿泊費
- \*食費
- \*海外旅行保険 など