

カヌーわが人生

藤田清回顧録

日本カヌー普及協会

会報『Mini Paddle』抜粋編集

2023年10月



フジタカヌー創業者 藤田 清 会長（1930-2022 年）

カヌーわが人生

藤田清回顧録

目次

はじめに	フジタカヌー社長	藤田 亮	
序文「回顧録を出版するにあたりまして」《2015年執筆》			
	フジタカヌー研究所(前)会長 日本カヌー普及協会(前)会長	藤田 清	
I. 私の履歴書			頁
1. 出会い			11
1) 生い立ち			
2) 青春の体験			
3) 「高木公三郎先生とカヌー」との出会い			
4) 飛行機とカヌー			
5) カヌー作りにかける			
6) 世界の一流品・フジタカヌー			
7) カヌー発祥の地「笠置」			
2. 修業時代15年の研究成果			22
1) 住友電工での体験と思い出			
2) 角一ゴムでの体験			
3) 永大産業での体験			
4) 鉄より強い完全防水合板との出会い			
5) ヤマハ発動機での体験			
6) 木材開発での体験			
7) ビクター工芸での体験			
3. フジタカヌー55年の技術革新とその成果			29
1) 独立してからの四半世紀の成果			
2) 新素材と普通素材の進化			
(1) 船体布の変遷			
(2) 耐水合板（船舶構造材用完全防水合板）の進化			
(3) ガラス繊維強化プラスチックパイプの登場			
(4) マグネシウムとアルミの耐蝕アルミ合金の採用			
3) 組立時間短縮のファルトボートへの挑戦			

4. 高木公三郎会長の思い出

33

- 1) 新年のごあいさつ 《日本カヌー普及協会(元)会長 高木公三郎》
- 2) 高木公三郎会長のこと
- 3) 天に帰られた高木公三郎会長
- 4) 高木公三郎先生の思い出 《日本カヌー普及協会(元)事務局長 吉田 究》
- 5) 高木博士とその弟子たち
- 6) 高木公三郎会長を思う (その1)
- 7) 高木公三郎会長を思う (その2)
- 8) 高木公三郎会長を思う (その3)

5. フィールドでの学びと思い出

43

- 1) 琵琶湖の思い出
- 2) 木津川の思い出
- 3) 北山川 (瀬八丁)、熊野川の思い出
- 4) 木曾三川；長良川、木曾川、飛騨川、揖斐川の思い出
- 5) 由良川、円山川、宇治川、桂川 (保津川) の思い出
- 6) 奈良・吉野川、紀ノ川、古座川の思い出
- 7) 日高川、日置川、揖保川、吉井川、高梁川、四国・吉野川の思い出
- 8) 四万十川、仁淀川、那賀川の思い出
- 9) 天竜川、相模川、利根川、多摩川、荒川、北上川の思い出
- 10) 最上川、釧路川の思い出
- 11) 海の思い出；家島群島、山陰海岸、伊勢湾、三河湾、小浜湾
- 12) 湖の思い出；三方五湖、浜名湖、芦ノ湖、山中湖、猪苗代湖と裏磐梯 (檜原湖・小野川湖・秋元湖・五色沼)

6. 走馬灯； カヌー遊びと自然環境、明日への視座

81

- 1) カヌーを始めた頃を思い出して 《1965年頃の記録原稿》
- 2) カヌー遊びに必要な船舶理論と操船術
- 3) 木津川ってすごい川！
- 4) 葦刈りボランティア
- 5) いよいよ始まる「水辺の楽校」
- 6) 「遊びカヌー発祥の地」記念碑建立にあたって
- 7) 子供たち、大人たちをもっともっと大自然の中で遊ばせよう！
- 8) 笠置小学校の先生方へ (2014年11月25日付書簡)
- 9) 思い出の笠置
- 10) 木津川の河床低下、そしてダムに溜まった砂について
- 11) さながら熱帯雨林のように変わってしまった周りの山々
- 12) 産業廃棄物の問題に思う
- 13) 「遊び」とは？
- 14) 私の学歴は「琵琶湖淀川水系総合大学」博士課程修了である

- 15) 「藤田清を囲む会」の御礼
- 16) カヌーを漕いで大自然の中に戻ろう
- 17) いついつまでも、この素晴らしい大自然を

7. フジタカヌー開発事情	102
1) A-1 (オールラウンド) の開発秘話	
2) 琵琶湖の漁師とカヌー (ポリ艇開発にあたって思うこと)	
3) [F-2] FAMILY 開発コンセプト	
4) シーカヤック [Y-1] ヤンバル 琵琶湖試乗会の報告	
5) 障害者同乗カヌー [M-1] ミニ; 乗りやすさを追求して	
6) 藤田清設計開発の主要カヌー機種リスト	
8. あとがき 《2004 年執筆》	113
II. 「藤田清とフジタカヌー」小史	115
III. 藤田清著「カヌーわが半生」(再録)	120
【付録】藤田清著述目録	134
編集後記	149

【編集指針・凡例】

- ★本書の出典は、日本カヌー普及協会会報『Mini Paddle』をその基本とする。写真等、新規追加資料については、別途その旨を記す。別途再録の「カヌーわが半生」は雑誌『自己表現』からによる。
- ★出典の初出は『Mini Paddle』と記し、以後は「前掲書」と略記する。掲載の通巻号数は「No.」で、頁数は「pp.1-2」、出版年月は西暦で「2023.6」の如く記す。
- ★出典の記載は、原則として、当該「節（片括弧付き算用数字で始まる表題とそれに続く文章の集合）」の直後に記す。但し、後続の節と出典が同一の場合は、継続する最終「節」の直後にこれを記す。
- ★このPDFファイル『藤田清回顧録』は、読み取り専用を設定してあります。無断複製を禁じます。☆筆者の記述内容について、個人情報保護やプライバシー保護の為、その恐れのあるものは匿名表記または削除し、また公序良俗に反する恐れのある表現部分は、これを修正ないし削除した。
- ☆人名：原則、姓名(フルネーム)表示。複数回表記の場合は初出フルネーム、以下、姓のみ表記した。
- ☆地名：余り知られていない地名、読み難い地名は括弧付で振り仮名。あるいは所属の都道府県名を付した。
- ☆単位表記は原則的に統一：
mm(㍉), cm, m, m², m³, km, km², km/h(時速), HP(馬力), ℓ(㍓), cc, in.(吋, ㍍), ft.(呎, ㍎)。
- ☆文中の鍵括弧〔 〕 表記は、フジタカヌーの機種型式を示す。例〔A-1〕等。
- ☆慣用表現は表記を可能な限り統一する。(例) 我が国、我国、わが国、等々。
- ☆当該年表示等、編者による追記は、二重鍵括弧《西暦年》《編者注》を用いて表示する。

以上



(撮影：山根敬三)

藤田清氏を偲ぶ会 第1回木津川笠置カヌーフェスタ

(2022年10月2日、於、笠置カヌー広場)

カヌーわが人生

藤田清回顧録

はじめに

ふじた たすく
フジタカヌー社長 藤田 亮

亡父・藤田清は、昭和5年に日本一の化粧品屋の長男として京都に生まれ、その恵まれた環境下で、常に何か新しいことをしたいという好奇心のもと、バイク、ヨット、モーターボートを造って、完成してしまうと、もの足りなさを感じてしまう日々のようなものでした。

そんなある時、高木公三郎先生（京都大学教授）との運命の出会いによってファルトボート（折り畳み式カヌー）を知ることとなりました。

身一つで自然の中に入り込み、溶け込むような感覚を覚え、その楽しさにのめりこんでいく自分を見ながら、自分の体だけを動力とするカヌーは自然にも優しく、動くスピードもさほど速くもない。だからこそ、移り変わる自然の景色をしっかりと見ることができる。そんなカヌーの楽しさを、たくさんの人に体験してほしいと父は願っていました。

そして更に、今現在の自然環境についても考えるきっかけとなってほしいと、いろいろなところにかヌーツーリングに出掛けたものの、やはり高木先生に連れて来てもらったこの木津川が一番素晴らしく、思い入れも大きかったように思われます。

しかし、私が小学生の頃に、笠置に移住し工場を構えた父に連れられてきた木津川と今とでは様変わりしています。日本中、同様に環境破壊はすすんでいるのだと思います。父が若かった頃は（60代？）、高木先生に連れて来てもらって木津川を何度も何度も下った時の話が多かったように思いますが、その後は、自然環境の話が増して来たように思います。美しい自然環境を次の世代の子供たちに残すために、どうしたらよいか？ 父が考え、思い抱いたことを皆さんと一緒に考え、取り組んでいきたいと思っています。

フジタカヌー創業者として、レジャーカヌーの父として尊敬の念は尽きません。生涯をカヌーの開発と普及に尽力したことに感謝と敬意を表したいと思います。

なお、この回顧録出版のきっかけとなったのは、昨年父の死後、偲ぶ会の企画を摂南大学名誉教授澤井健二様にお伝えしたところ、父が生前、心血を注いで発行してきた日本カヌー普及協会誌“Mini Paddle”のバックナンバーを合本製本してはというお誘いでした。その後、摂南大学大学院元教授の山根敬三様が、Mini Paddleだけでなく、父が書き残したいくつかの資料をまとめて、回顧録として出版してはどうかとお勧め下さったのでした。両先生のご厚意に篤くお礼申し上げます。

2023年10月7日

序文「回顧録を出版するにあたりまして」《2015年執筆》

フジタカヌー研究所(前)会長 日本カヌー普及協会(前)会長

藤田清

戦後まもなく、琵琶湖でヨットやモーターボートで遊び回っていた時のこと、たまたまヨットの帆を降ろし瀬田唐橋を潜って瀬田川へ入ってしまいました。潜ってみるとかなり速い流れ！これでは遡ることはできない！と目に付いた栈橋にUターンして着けて上がってみると、そこは京都大学漕艇部の艇庫！そこで高木公三郎先生との運命の出会いがあった！という訳であります。

「乗ってみませんか！」と持ち出されたのが先生手作りのファルトボート（折り畳み式カヌー）、漕ぎ方を先生に教えてもらいながら、岸沿いの柳の木の萌黄色の若葉の下を、私も萌黄色に染まりながら漕いだことを覚えています。それはこれまでヨットやモーターボートで琵琶湖を走り回ったのとは一味！否！全く違う体験でした。そして瀬田唐橋にある旅館でお話を聞きました。

私は言いました「先生このボート、面白い。急流に連れてって下さい！」そして今でも印象に残っているのが笠置からの木津川です。勿論それまでに瀬田川や宇治川、桂川など連れてもらっていましたが、木津川は全く違った印象でした。水がきれい、砂がきれい、水の上や辺りの空を舞う水鳥たち、そして昆虫、水の中には魚たち、周りの岸辺には希少種の木や草などが茂り、季節々々の花が咲き、実がみえる。遊び疲れて中洲の砂に上がると、そこは別天地、綺麗な砂、腰を下ろし周りを眺めると、綺麗な砂だけではありません。希少種の魚は勿論、不思議な形をした花や実などが・・・楽しさには限りがありません。

岸へ上がると、ここは昔、我が国で初めてお金を鑄造された遺跡、と聞いて行ってみると、以前、歴史の授業で、行ったことのある和同開珎の遺跡。後で行って辺りを掘ってみると、出た。一見、変哲もない古銭なのだが・・・みんなの前でみせびらかしていると、クラスで一番大きいヤンチャ坊主が取って行ってしまった。でも、今でも思っている、あれは僕のものだ・・・と。

更に下ってゆくと恭仁大橋。左岸側には恭仁京遺跡が広がる。右岸には海住山寺が・・・。(少し戻って、支流の和束川添いを数キロ遡ると和束町です。ここは我が国で最初にお茶が栽培され、今も茶源郷として親しまれています。)

更に季節々々の樹木や草花に見とれながら、綺麗な砂と綺麗な水の上を下ってゆくと国鉄《現、JR》鉄橋。ポーと汽笛を鳴らし、轟々と車輪の音を響かせながら渡ってゆく国鉄《現、JR》奈良線の列車（今はディーゼル車を経て電車に変わっていますが・・・）。ここを過ぎると昔の私達の終着点にしていた木津、当時は支流の山田川添いに船宿が並び、その栈橋から上がらせて貰ったことを覚えています。遅くなってしまった時には泊めてもらったことも記憶にあるのですが、今はもうすっかり様子が変わって、流れも変わり、船宿もありませんが、思い出だけは生きています。

そして何度も下っていると、この先はどうなっているのか・・・？ 岸沿いの道を探して（これも昔は今のように入防が高くなって、道路も細くて危なかった。）苦勞しながら偵察に行った事を覚えています。今、その辺りを通ってみると、昔を思い出す畑や茂み、そして畑沿いの道など、面影が残っているのを発見し懐かしく思うことがあります。さらに下ってゆくと近鉄京都線の鉄橋。ここは昔、小学生の頃、夏休みの間だけ、北岸に「木津川水泳場」という駅ができて私達も夏休みになると、毎年2～3

回、連れてもらった記憶があります。さらに下ると八幡神社、ここは明治の始め頃、日本は勿論世界でも初めて、模型飛行機を作って飛ばされました。今も飛行神社がお祀りされています。

少しゆくと、三川合流。ここは桂川、宇治川、木津川が一つになって淀川となります。しかし、三つの川が合流する、というのには、それぞれの流量が、それぞれに変化し、台風や豪雨などの時には、更に変化が大きくなるので、危険が伴います。そのため合流点には長さ 800m もある高い堤防が続き、桜や松などの木が植えられています。春は桜の名所となって、その風景も優れています。

ここからは淀川となり流量も一気に 3 倍となり、川幅はさらに広く、台風の後では、向かいの山の裾まで一面の水だったことも記憶に残っています。風景も一変し、雄大な大阪平野が広がります。そして大阪から海へ・・・！

これらの風景の中で、半世紀にわたって、季節々々の変化の中でそれを体験し、更に時代とともに変化してゆく風景も見てまいりました。その体験を、思い出を、思いつく儘に書き記しました。思い出してみると、それは私の人生そのものであります。まだまだ書ききれない、のですが・・・。

(出所:藤田清「回顧録を出版するにあたりまして」, 2015 年執筆)

藤田清回顧録序文

藤田 清

今月《2002 年 7 月》から《会報の》紙面を借りて回顧録を書き綴らせて戴こうと思います。

私の一生は不思議な出来事の連続でした。ヨットそしてモーターボートに始まり、高木公三郎先生との出会い、そのお導きで日本の一流会社続けて 5 社でカヌーの研究をさせて戴きました。これは今思い返しても本当に不思議な出来事でした。その出来事を、思い出を、そしてその成果を、世界の皆様にお伝えするのが私の役目と思い書きしたため次第です。

カヌーは、水の上、という人間にとって別世界へ出て行ってする遊びであり、またカヌーは小さくて、さなから身につけて遊ぶスポーツ用具でもあります。カヌーで大自然の中へ潜りこむ、その先に広がる無限の楽しさを皆様に探求して戴きたいと思います。

(日本カヌー普及協会会報『Mini Paddle』, No.233, p.9「藤田清回顧録(その1)」, 2002.7, 所収)

I. 私の履歴書

1. 出会い

1) 生い立ち

私、藤田清は昭和5年《1930年》10月7日、京都市中京区柳馬場の横田病院で生れたそうである。当時家は化粧品店を経営しており、新京極通蛸薬師に小売部、御幸町蛸薬師に卸部があった。祖父の頃は京紅や京白粉を全国各地方に卸していたそうである。やがて大阪にクラブ化粧品・東京に資生堂など西洋式の化粧品ができると、最初の頃はクラブはフジタを通じて全国へ、資生堂はフジタが京都地区配給元になった。やがて各社それぞれに販売会社できてフジタは小売部だけになったが、それでも全国一の販売量を誇っていた。この2社の外、ライオン歯磨などの全国レコード賞の額が飾ってあったことを覚えている。

私が生れたとき祖父は母に『捨て育ち』にしなさい』と言ったそうである。一歳のときから左京区下鴨北園町（3丁目）31-4に住むようになった。母の仕付けは結構厳しくて、町へ遊びに行くとき、友達の小遣いを貰って行くのに、私には持たせてくれなかった。「どうしてもいるときは名前を言って付けにしてもらいなさい」。「お金は不浄の物やから子供の持つものではない」というのが母の口癖であった。いま政治家や実業家などの贈収賄が事件としてマスコミを賑やかしているが、この人達はどんな環境に育ったのだろうか。

太平洋戦争が始まると、当時化粧品小売組合の理事長をしていた父は国策に沿って(奢侈品の廃止)率先して廃業し、社屋は焼夷弾の攻撃の被害を少なくするためと道路拡張のため強制疎開になった。そして父はゼロ戦の13^ミ機銃弾の生産に携わり、後には紫電改の25^ミ機関砲弾を生産するため、滋賀県饗庭野の機織工場を借りて機械などを運び入れ、いよいよ明日から動くという日に終戦となった。

戦争が終わると残務整理のため復業が遅れ、代わりに手配した店舗は戦死したはずのその家の息子が帰還したので返還したが、もうその頃にはいい店はなく、仕方なく三条通りの仮店舗で再開した。

話は戦時中に遡るが、昭和18年に京都府立一中に入学した時には、6人兄弟の上から3人が揃って家庭教師つきで勉強させられた。

中学3年のとき三菱重工桂製作所に学徒動員され、飛行機の発動機の生産に従事した。最終工程で部品の寸法が合わず、僕達の作った部品をヤスリでガリガリ削っているのを見て「僕達は教えられた通りの寸法に仕上げているのに」と情けなく思い「大人になったらどんな仕事をするか知らないが、あんな馬鹿げたことだけは絶対にしない」と涙を流しながら心に誓った。(熟練工が戦場に動員され、替りの徴用の人は素人同然であった)これはあの戦争に従事した者それぞれいろんな意味で感じたことで、そしてこれがバネとなって戦後の復興と高度経済成長につながっていると痛感する。

終戦の翌年、中学4年のとき、遠足で比叡山に登って果てしなく広がる琵琶湖を見て、しかもその時、悠か彼方に富士山が霞んで見え、その雄大な景色にうたれ、京都の町のチマチマした所で遊ぶのが嫌になり、「ようし、これからはこっちで遊ぶ!」と決めて、早速ヨット遊びを始めた。そして今度は大学受験のため家庭教師つきの勉強が始まったが、私だけは「お前は跡取りやから勉強はせんでもえ、商売を覚えならんから」と言われ、始めはちょっと面食らったが、じっと考えて「よーし、そんならヨットで遊んでやる」と琵琶湖に通った。

その頃、宇治の大久保に飛行場があり、双発の軽爆撃機(?)の残骸が2機放置されていた。中を覗くと発動機があり、動力の小さなエンジンがついていた。そのエンジンか欲しくてたまらなくて、友達に話をすると「よし、俺が何とかしたる」数日後には2台とも持ってきてくれた。2サイクル90ccと4

サイクル 125cc であった。

その 2 サイクル 90cc のエンジンでオートバイを作った。やっと出来てエンジンを回そうとしたら、なんと回転方向が逆であった。それは一日がかりで解決し、走ったのだが、今度は一週間でベアリングがガタガタである。河原町四条の丸善書店で JIS 規格表を買って調べてみると、僕のエンジンに使われているのは、軽荷重タイプのベアリングで、同じ内径 25 mm でもボールが大きくて外径の大きい重荷重の物があつた。そこでクランクケースを鉄工所へ持込み、重荷重用タイプベアリングに合わせて削ってもらった。これでようやく走るようになったのだが、烏丸通を走ると下りは楽に 50 km/h 出るが、上りは 40 km/h がやっとなで、しかもエンジンに無理がかかって焼付いてしまう。

考えあぐねてオートバイの修理屋さんに行き、分解されたオートバイのエンジンをみていると、僕のエンジンはシリンダーの入口から細く絞られた吸気口の先に小さなキャブレターが付いているが、オートバイのエンジンは逆に太く開いた吸気孔に大きなキャブレターが付いている。

発動機の場合、一定の負荷と一定の回転数が要求されるのに対して、オートバイでは急激な負荷の増加に対応するために大きなキャブレターが必要なのだと思い至り、早速中古車部品を探したが、戦前のオートバイは小さくても 250cc で普通は 350cc より大きいものしかなく、従って中古パーツも 350cc 以上のキャブレターしか見つからなかった。

仕方なく 350cc 用のキャブレターを買ひ、それに合わせて大きく開いたマニフォールドを作った。空気が沢山入るのはいいのだが、ニードルバルブ(ガソリン流入口)が太すぎて(直径 3 mm)ガソリンが多すぎる。こんなに細いパイプを作ることは簡単には出来ず、荷札の針金を通して両端を曲げガソリンの流入量を調節した。1 本ずつ増やしながらかテストを繰り返すうち、5~6 本入れたとき丁度よくなって凄馬力だ走り出した。そして嘘のように焼付くことも無くなってしまった。

大量の空気と燃料で馬力が出たばかりでなく、大量の冷たい空気と、ガソリンの蒸発熱によって内部から冷却されるからであろう。今で言うインタークーラーの考え方であるが、偶然の発見であつた。このことを数年前カヌー遊びにきたホンダの技術屋さんには話したら「ホンダも戦後最初に発電機用のエンジンを大量に買ひ集めてバイクのエンジンに改造したが、同じ問題を解決するのに当時のお金で約 1 千万円使った。もしフジタが引続きバイクを作っていたら日本の今のバイクの地図は変わっていた」と言われた。僕は単に遊びとしてやっただけで商売にする気は毛頭なかつたのである。

その後、中古屋さんで見つけたスイスジュネーブの M.A.G. 650cc のエンジンでもバイクを作ったが、信号待ちで止まったとき、傾けると起こせなくて、お巡りさんに手伝ってもらつたこともあつた。

先の 350cc バイクでは琵琶湖に通ひ、ヨット遊びをした。夏体みになると琵琶湖一周を計画した。しかし風がなくていくらも行かず引返した。翌年再挑戦したが、また風がなくて今度は近江八幡の佐波江キャンプ場にヨットを置いて帰つた。10 日ほど後にバイクで見に行くと丁度良い風が出てきた。今だ！この好機を逃すことはないと思ひ早速対岸の近江舞子の浜を目指した。思ひの外早く 1 時間程で着いたが、接岸のとき強風と高波にしゃくられ、マストに力がかかり、マストを支えていたワイヤーがプツンと切れた。瞬間ラダーを押してかわし、次にセールを降ろす。そこで考へて「このままでは彦根まで流される。セールを半分上げて浜へ乗り上げよう」そして砂浜へザザーッと乗り上げる。地引網を引いていたお兄ちゃん達に頼んで担いでもらひ波打ち際から 10m 程のところまで上げてもらつた。ワイヤーの切れたところをよく見ると、内側から腐食して回りだけ残つていた。当時はまだステンレスのワイヤーはなくグリースが切れると錆びるのである。

そして、当時、夏休みの期間だけ水泳客のために設置された、南浜という江若鉄道の駅から、浜大津まで帰つたが、アロハシャツと水泳パンツ、それに裸足というスタイルではさすがに京阪電車に乗るのは気が引け、そこからタクシーで家へ帰つた。家へ帰るとラジオが、台風が来ていると告げていた。翌

朝6時に起き七条の近江屋ロープ屋さんでA級ディングーのワイヤーを1セット買い求め今度は国鉄《現、JR》と近若を乗り継いで舞子へ戻り早速修理をした。屋前になってやってきた水泳客に頼んでもらい水に浮かべた。佐波江へ戻るとバイクと着替えとサンダルがそのままに放置されていた。

夏休みになってしばらくの期間は風がなくてヨットが走らない。なぜだろう？そこで勉強し、この頃「梅雨明けの十日」といって一年中で一番風が吹かない時期なのだと知った。そして「それならモーターボートで走ればよい」と思うのだが、当時、家にあったのは私よりも2年先輩の1928年型ジョンソンの9.5馬力(HP)のポンコツであった。琵琶湖を一周するには頼りなくて考えた。「進駐軍のジープのエンジンなら信頼性があるけれど」と言っていたら、たまたま横に居た人が米軍の基地に出入りしているブローカーであった。「よし、まかすとけ。わしが探したる」一週間ほどして家に帰るとエンジンが届いていた。それから、翌年夏のシーズンまで1年がかりでモーターボートを作った。

近くの材木屋さんへ行くと、たまたま「これは水に濡れても絶対に剥がれないベニヤ板です」と売りにきていたのを使った。戦時中に魚雷艇のため開発され、鋼材不足とレーダーに見つかりにくいという目的で製造されたベニヤ板であるが、その後更に改良され船舶構造材用合板となり、今そのベニヤ板を実際に使っているのはフジタとモーターボート競走会だけである。話によると、競走会でも、何度もF.R.P. やカーボンで試作しているそうであるが、やはりこの樺の合板でないと、強い水の衝撃に船底がもたないということである。

特にプロペラは三度も作り直して1年がかりで時速55kmという、当時琵琶湖で一番早いモーターボートを作ってしまった。最後の改良は後部座席の下に入れたトラックの燃料タンクを取りはずし一斗缶でガソリンスタンドから買って来たそのまますをエンジンルームの脇へ置く所を作りそこへ直接ビニールホースを突っ込んで吸い上げるようにした。その改造で1キロ早くなり56km/h出るようになった。燃料消費量は1ℓ/kmで（ジープは陸上でも1ℓ、4kmしか走らない）すごい量になる。湖岸からガソリンスタンドまでの運搬に困った挙句の苦肉の策であった。

そしていよいよ翌夏、琵琶湖一周をした。地図に線を引いてみると、一周200km、時速50kmとして実際に走るのは、せいぜい4~5時間であるが、ゆっくり遊びながら回る計画でテントを探したが、当時未だレジャー用のテントはどこにも売っていない。そこで考えて、この時期には雨が降らない、それよりも蚊帳が必要だと思いついて、家の蚊帳をおふくろに内緒で持ち出した。舞子の浜と彦根の浜で長い長いロープを松の木の間に張りめぐらしたのを覚えている。

(『Mini Paddle』, No.233, p.9-13「藤田清回顧録(その1)」, 2002.7, 所収)

2) 青春の体験

バイクに飽きたので自動車を買った。中古であったが1949年型のダットサンである。これが大変な代物で、しょっちゅう故障する。修理の技術がないと乗れないのである。吉田茂総理が京都から奈良へ行くのに自動車で行くということで国道24号線が舗装された。私も早速走りに行ったのであるが、カタログには最高速度60kmと書いてあるのに、60km出すと次の瞬間、故障する。今ならこんな代物は当然クレームの対象になるのだが、当時は誰も文句を言わずに修理しながら乗っていたのである。道端で拾った針金や助手席の女の子のヘアピンなども役に立った。鍛冶屋さんでブレーキロッド（自転車のブレーキと同じ構造）を溶接してもらいようやく帰ったこともあった。電気ハンダごてまで持っていて電線が切れるとその辺の家に飛び込んで「すみません。あの一、コンセントを貸してください」修理が出来ると嬉しさの余りお礼を言うのを忘れて走り出し帰ってから思い出して、もう一度出掛けるのだが、どこの家だか分からなくて、ということもあった。

おふくろを親戚の家まで送っていくのだが途中で故障して、追い付いてきたバスで行ってしまった。すぐ修理して追っ掛け、僕の方が早く着いて出迎え、びっくりさせたり……。当時、京都の街で自家用車に乗っている息子連中は10人程しか居なかった。だから車種か番号を言えば誰の車かすぐ判った。

次に買ったのはルノー。フランスから送って来た部品を日野自動車が組立てたものであった。100キは出るということであったが、街の中でさえ舗装がない所があったくらいで、郊外では舗装が殆どなくスピードを出すところが無かった。やがて国道1号線が鈴鹿峠の頂上まへ舗装が出来て早速走りに行った。行きは登りということもあって90キしか出ないが、帰りは100キを軽くオーバーして110キまで出た。鈴鹿峠の下り坂ということもあるが、走り癖とって、普段スピードを出さずに乗っているといたぎという時にも急には出ない。何か急用があって高速道路を2度3度往復するとスピードが出るようになる。だから行きよりは帰りの方がスピードが出るのである。

冬になると鴨猟が始まる。僕の友達にも鉄砲撃ちがいて沢山獲れたからと1羽持ってきてくれた。そして「お前のモーターボートで行ったら、もっと沢山獲れる」というので早速出掛けた。朝4時に起きて瀬田まで走り、モーターボートに乗ってまだ寝ている鴨を追い掛けて撃つのである。走り出してフロントガラスに飛んだ飛沫がワイパーを動かしても取れない。横から手を伸ばしてその水玉に触ってみて驚いた。そのままの形で凍っている。そのうちエンジンの音が変わりスピードがぐっと落ちてしまった。4つあるシリンダーのうち1個が爆発していない。鴨猟をあきらめて近くの漁港に入り、調べてみると吸気バルブのスプリングが折れたのである。カチカチに凍っているのをいきなり高速で回転させたからであろう。皆を待たせて、京都十條までルノーを走らせ、三菱自動車でバルブスプリングを買って求め、引き返してエンジンを分解してスプリングを取り替え、やっと治ったとき、丁度正午のサイレンが鳴り始めた。今さら鴨撃ちは出来ない。電線に止まったカラスでも撃って食べようという者もいる。皆を納得させるためスッポン料理を食べに行った。

これはまだ4つある内の1つが故障したので、何とかあとの3つで戻れたが、もしたった1つしかないパーツだったら、全くのお手上げである。アウトドアの道具として精密な機械は適当でないということを感じた。ファルトボート(折り畳み式カヌー)なら、急流で真っ二つに折れても流木などを添え木にし、針金で縛るなどして応急修理ができる。

(前掲書 No.234, p.10-13「藤田清回顧録(その2)」, 2002.8, 所収)

3) 「高木公三郎先生とカヌー」との出会い

戦後暫くして、たまたまヨットの帆を降ろして瀬田唐橋を潜ってしまった。潜ってみると瀬田川はかなり速い流れ、500mほど行くと棧橋がある。ここで上らないと、この速い流れでは戻る事はできないとUターンして棧橋の下に繋がせて貰った。上がってみるとそこは京都大学ボート部の艇庫前であった。そこで京都大学教授高木公三郎先生との運命的出会いがあって、お付き合いが始まったのである。

その時「ちょっと来ませんか」と高木先生に誘われたのである。京大の艇庫前の浮棧橋の上に少し大きな目のリュックサックが置いてあった。先生がこの中から部品を取り出して組み立てて行かれると、可愛いファルトボート(折り畳み式カヌー)になった。外皮は綿のキャンバス(テント地)、骨組みはラワン材、金具は亜鉛引鉄製。今から思えば粗末な造りであったが、終戦間もなくの、物資不足の時代にあれだけのモノを造られたのは凄い事だったと思う。次に漕ぎ方を説明され、先生が実際に漕いでみせられ、そのあと私も乗ってみた。一漕ぎしてみてこれはヨットやモーターボートに無い楽しさがあると感じた。京大の艇庫前の大きな柳の木の下を行ったり来たりしたのを覚えている。

日が傾きかけると近くの料亭「あみ定」でご馳走になり、お聞きしたお話は今もはっきり覚えてい

る。

高木先生は京都帝国大学宇宙物理学科のご卒業で、大阪市のプラネタリウム《注》受領のためドイツに行かれ、その後1936年のベルリン・オリンピックに役員で行かれたこと、次の1940年開催予定の東京オリンピックで、まだ我が国では誰もやっていないカヌー競技を引き受けなければならず、その資料を集められていたこと等々。そしてその終り頃になって、たまたま行かれた遊園地の池で、前日のオープン競技で100隻200人が出場していたのと同じファルトボートに「お婆さんが孫を乗せて魔法瓶とサンドイッチを持って一日中陽なたぼっこをして遊んでいる」のをご覧になった。(私が、その真の意味を解かったのは15年も経ってからの事であったが、)ベルリンはこちらの樺太と同じ緯度で、真夏といえどもストーブを炊いて暖を取るくらい寒く、従ってこの魔法瓶の中には、きっと熱い紅茶が入っていたに違いない。また、我々は遊び疲れると木陰へ入ってアイスキャンデーをかじるが、彼らは一日中、陽なたぼっこをして少しでも太陽から暖かさとビタミンを取り込もうとする。夏の間、充分太陽光線を浴びておかないと冬になって佝僂病や結核に罹るのである。気候と気象条件が違えば遊び方も根本的に違うのである。

当時、我が国ではスポーツというと学校教育の場で授業として行われており、遊びとしてのスポーツは無かったのである。英語の辞書を引いてみると「スポーツ」とは「遊び」と出てくる。先生はそれを知っておられて説明された。「我が国ではスポーツというと競技だと思われるが、辞書を引いてみると『競技』は最後の方に出てきます」と説明されたことを覚えている。

そのあと、カヌーと言っても色々種類があって、「ファルトボートは折り畳み式の、遊び用のカヤックで、パドル(櫂)は握り棒の両端にブレード(板)の付いたダブルパドルを使います。」そしてベルリン郊外の遊園地の池や川などで、自分達も実際に体験されたことを伺った。

しかし、ドイツから帰国されると早々に戦争が始まり、先生も南京天文台の修復に続いて、上海でゼロ戦の修理工場の建設運営をされた。戦争が終わってからも、接収した建物を元のようにして返さねばならず、翌々年の春まで上海に滞在されたのである。ドイツから持ち帰られたファルトボートはその間、ずっと埃をかぶったままだったのである。引き揚げられると直ぐ、先生は持ち帰られたクレッパー社のファルトボートを奥さんと二人で試されたが、当時の日本人は西洋人に比べて小さく、島国で流域面積の狭い我が国の川は水量も少ない。その為そのボートは大き過ぎて底が支えて、舵も切りにくくて大変だった。そこで先生は、当時の日本人の体格と我が国の川に合わせた小さなボートを工夫し、造られたのである。

私は、先の京大艇庫前でファルトボートを一漕ぎしてみて、これはヨットやモーターボートにない楽しさがあると思い、「先生、この舟、面白いけど、もっと急流へ行かな面白い。急流へ連れてって下さい」とせがんで、次に連れてもらったのが、現在私たちが工場を構える笠置である。急流といっても、一寸スリルと爽快感がある程度の、初心者クラスであるが、笠置大橋下の瀬を飛沫を浴びながら下るのが面白くて何度も何度も通った。

何回目であったか少し慣れた頃、ふとよそ見をした際に、その急流で転覆して放り出された。初めての転覆なので無我夢中でもがいていたが少し流されたところで急流が終わり、我に帰ってふと耳をすますと川底をサラサラとかすかな音を立てて砂が流れていた。その音を聞いたとき何とも言えない感動を覚えた。大げさな言い方かも知れないが、大自然のふところ深く入り込んだような不思議な感覚であった。今では砂も少なくなり、水も景色も昔ほど綺麗ではない。しかし、私はこの木津川ほどカヌーに適した川はないと思う。そしてむしろ汚れたことで、環境問題を真剣に考えさせてくれるようになったと思うのである。

(前掲書 No.233, p.9-13「藤田清回顧録(その1)」, 2002.7、並びに前掲書 No.376, pp.1-4,「高木公三郎先生との

出会いとその後の私の人生の思い出」,2014.6、から抜粋編集)

《编者注》この大阪市立電気科学館プラネタリウムのドイツ製「カールツワイスII型」モデルは、大阪府指定有形文化財（2000年）で、2022年度日本天文遺産に認定されています。

4) 飛行機とカヌー

昭和30年になって、マッカーサー元帥の命令で日本人も飛行機をやっても良いという事になった。小学校、中学校で模型飛行機を造った経験を持つ私達は飛行機で遊ぼうと早速ルノーで八尾の飛行場まで通った。オースターというイギリス製の、翼は木製の骨組みに布を張り、胴体は鋼管構造に布を張ったもので、3人乗りの機体であった、空に昇って西へ行くと仁徳天皇の御陵、東は古市古墳群、当時は西名阪高速道路はなく、一面の田圃の上をぐるぐる回って練習する。しかし10回もやると飽きが来る。丁度そこへセスナが入って来た。オールジュラルミンの最新型の機体は、木と布の旧型に較べてカッコよく（今でもセスナは当時のままの形で、脚が引っ込みになり電子機器がついたことを除いて外観は同じである）どうしても乗ってみたいくなり、新型セスナに乗り換えて練習をした。しかし、それでも10回も通うと又飽きが来る。そこで今度は空に上がってから教官に「琵琶湖へ行きましょう」「オーケー」飛行機ごとのエスケープである。しかし、地図がないからどうしていいのかわからない。「どうやって飛ぶのですか?」「鉄道線路に沿って飛びます」なるほどこれは簡単だ。（今なら高速道路の方が最短距離である。）早速、大阪の方面へ機首を廻らせようとした。まず大阪駅へ出て、東海道線で行こうという判断である。ところが「違う。関西線の方が近い」なるほど汽車で行く場合、時間では確かに東海道線の方が早い、距離では関西線の方が近いのである。

ぐるりと一回りして関西線に沿って東へ向かうと間もなくトンネル。「どうやって飛ぶのですか?」「出口を探して飛びます」一つ、二つとトンネルを越えて飛ぶうちに今度はだいぶ長いトンネルらしく、出口が見つからない。「どうして探すのですか?」「旋回して探します。」ぐるっと回ると「ありましたッ」またこれに沿って飛び始めるのであるが、どうも様子が変わった。「八尾の方向へ帰ってますッ。どうしましょう」「もっと大きく旋回します」なるほど、思い切って大きく旋回、今度は間違いなく出口である。東へ向かっている。その内「もうここら辺りまで来れば真っすぐ北へ飛べば嫌でも琵琶湖へぶつかります」ぐるりと機首を廻らせて北へ。懐かしい琵琶湖が、そして比良山が見えてきた。葛龍尾崎が、竹生島が、静かに佇む風景を見て満足。「帰りましょう」堅田まで引き返したとき「ここで着陸練習をします。際川飛行場です」「エッ!こんな所で降りたらピストルで撃たれる」「大丈夫、大丈夫」半信半疑、浜大津の上空まで来て旋回し見当を付け、見るとチョークで引いたくらいに小さく滑走路が見える。八尾飛行場以外は降りたことがないのである。とにかくセンターを合わせて降りて行くと見る見る近付き、ぐっと広がった滑走路は八尾の滑走路よりは狭いが、何とか降りられそうである。滑走路の端まで100mの所で停止。来た来た、ジープが何台も走って来た。降りてくる兵士たちの腰にはピストルが……。しかし教官がドアを開けて話しているのを聞くと、どうやら「初めて見るセスナをぜひよく見せて欲しい」ということなのである。関西にただ1機のセスナであるから彼等も見たくてしょうがないのである。様子がわかるとこちらも自慢してドアを開け見せてやった。そしてみんなが代わる代わる見たあと、今度は格納庫の中まで見せてくれた。

後に柳ヶ崎でモーターボートで遊んでいると海パン姿のアメリカ人が「ボートに乗せてくれ」と言って来た。厚かましいアメリカ人だなあ、と思いながら話していると、何と以前にセスナを見に来た将校であった。こちらは20人もの進駐軍の顔を一々覚えていない。いや、皆同じ顔に見えたのである。何回目か遊びに来たとき何気なく「ゴーホーム」と言ったら、それっきりうつむいて何も言わなくなってし

まった。当時は学生がプラカードを担いで米軍基地の前でデモをやり、新聞に乗るくらい「ゴーホーム」というのは流行語になっていたから、そのアメリカ人にはショックだったようである。そして間もなく、米軍の基地はなくなった。彼等も日本を占領してやろうと思ってやって来た訳ではなく、徴兵で連れてこられただけなのである。今、貿易摩擦などで政府間の交渉がうまく行かないのを見てると、市民レベルでの話し合いがもっともっと大切なのでは、と思うのである。

次に飛んだのは白浜。行きは大阪湾へ出て真っすぐ南へ飛んだが、帰りは同じコースでは面白くないと紀ノ川に沿って上り、奈良平野を廻って大和川に沿って下ろうと考えた。葛城山を左に見て旋回、奈良平野に入ろうとしたとき、何気なく雲を横切った。ほんの一瞬、雲の中に入った途端、あたり一面は真っ白、「アッこれがホワイトアウト」講義のとき、昼間雲の中に入ると真っ白、これをホワイトアウト、夜はあたり一面真っ黒でブラックアウトと言うと教わったのであるが、体験するのは初めてであった。「上と下とが判らなくなって、裏返しになって飛ぶ人がある。そして山を避けるため高度を取ろうとして上げ舵を取ったつもりが、逆に山に激突して死ぬ例がある」と聞いたのを思い出し、ものすごい恐怖感に襲われ、次の瞬間、手も足も放していた。(セスナは手も足も放すと真っ直ぐ飛ぶように造られている。これはどんな乗り物にも共通することで、安定が良くて真っ直ぐ走り、しかも舵が切りやすい。これが全ての乗り物の設計の基本である。)

パニックの後で思い出したのは、カヌーで引っ繰り返り、放り出されて流されたときのことであった。耳の下を流れるサラサラというかすかな砂の音が蘇った。「カヌーは引っ繰り返ってもあんなに楽しかったのに、飛行機はまだ落ちてもないのにこんなに怖い！」それっきり飛行機はやめて、カヌーにのめり込んで行くのである。

その後、アメリカへ行って、たった1週間で免許を取ってきた友人に(ちなみに日本ではよっぽど順調に行っても1年はかかる)話を聞くと「あちらでは見渡す限りの草原と砂漠やから、どこでも降りられる」というので「そんなら遊び過ぎて燃料切れになっても適当に降りて無線で『ガソリン持ってきてくれ』と頼めば良いんやね」と聞くと「そんなことせんでもええ。そんな時は、先ず道路を探して飛び、道路を見つけたらそれに沿って飛び、ガソリンスタンドを見つけたら道路へ降りてそのまま入って行って、燃料キャップを指差して入れてもらい、窓を開けてお金を払って道路に出て、また道路を滑走路に使うって飛ぶんや」「道路は電柱もあるし、電線が張り巡らされてるし、飛行機が降りられるほど広くないし、それにもし自動車が走ってきたらどうするんや」と言う。「もともと道路は砂漠か草原の上へ土を盛ってアスファルトをひいただけやから、飛行機が降りてきたら自動車が砂漠に降りてやり過ごしてから元に戻ればよい。それに道路もガソリンスタンドもトレーラー(米国のトレーラーは日本の2倍[容積では2x2x2=8倍]くらいある)が入れるくらい広いし、飛行機が降りるのに訳は無い。それに道路は飛行機が優先なんや」

日本では飛行機の降りれるところは飛行場しかない。田圃は広いようだが水を張ってある時は車輪がめり込み、乾いている時でも畔に引っ掛かって飛行機は逆立ちしてしまう。うまく行っても機体は大破、命だけでも助かればよい。だから飛ぶときは命懸けである。これに反して、カヌーは引っ繰り返って流されたときでも、あんなに楽しかった。目をつむると今でも50年前の砂の流れるサラサラというかすかな音を耳元に聞きながら浮遊し、さながら大自然のふところ深くに入り込んで行った体験がよみがえるのである。アメリカは飛行機天国、日本はカヌー天国なのである。

(前掲書 No.234, p.10-13「藤田清回顧録(その2)」, 2002.8, 所収)

5) カヌー作りにかかる

初めてカヌーを体験したとき、先生自身の手作りの作品とも知らずに「先生、この舟、楽しいけどお粗末や、テニスのラケットでも、もっとピカピカ光ってる」と言って先生から「そんならあんたやっpegらん」と言われた。しかし、このような構造体で、しかも折り畳み式の場合は、ちょっと考えて頑丈な構造にしたつもりが、組み立てが出来なかったり、あちらを立てればこちらが立たずということになり、場合によっては7:3あるいは4:6で重点をどちらに置くか考えねばならず（例えば、強度と組立て易さのどちらを取るか）本当に難しいものであった。

先生の前で「お粗末や」などと偉そうなことを言ったものの引っ込みがつかず、何とかしようと工夫するのだが、先生のよりいいものが出来るまでに10年以上かかった。それまでは先生が終戦直後の物資不足の中で工夫されたファルトボート（折り畳み式カヌー）で遊んだ。

終戦直後、高木先生はこれからは平和な時代がつづく、あのファルトボートを流行らせて日本人にも遊ぶ習慣を着けよう、とベルリンから持ち帰られたファルトボートを持ち出し、奥さんと二人で出掛けられたが、ドイツ製は大き過ぎて重過ぎて、組み立てにも時間がかかり（全長5.2m、本体重量37kg、フル装備では45kg、組立には30分近くかかった）陸の上でも、水の上でも持て余された。今でも日帰り遊びが主体の我々日本人、当時は尚更であった。そこで先生は、小さく軽いファルトボートを工夫されたのである。骨組みは何とか出来たが、船体に使う布が無くて（トラックの幌に使う綿の帆布は運送屋など以外には配給がなかった）最初、和紙を張り柿渋を塗って一夏遊ばれたそうである。冬になって帆布のメーカーに就職した卒業生が、先生がカヌーを作っておられることを聞いて反物を届けて翌春によく完成した。全長3.6m、本体15kg、フル装備でも20kgであった。このボートはのちに京都の塩田木工所が作って販売した。私が頒けてもらった時には、定価¥19,500のところ、値上がり前の¥16,500にまけてもらった。

先生の所に行くとき持ち帰られたクレッパー社のファルトボートがあり、これを参考にして工夫する。日本人は体格が小さい。そして日帰り遊びが主体であること、そして一回り小さくて、組み立てが簡単で、等々、クレッパー社の製品を見て工夫すると少しずつ似てくる。その内、先生はこれに気付いて隠してしまわれた。「真似せずに自分で工夫しなさい」先生がお亡くなりになったとき、遺品を整理しても、これだけは出て来なかった。どこへ隠してしまわれたのであろうか。

京都は日本の神具仏具の殆どを生産している。しかしこれは工場での大量生産ではなく、職人さん一人一人が一個ずつコツコツと手作りで作るのである。材料屋さんも量り売りで、もちろん今でも尺貫法である。試作するとき、おじさんが買っている後ろに並んで何も知らずに「僕もこれだけ下さい」と手で長さを示して厚さ一分、幅五分の黄銅条をハカリに乗せてもらい「はい百円」とお金を出して買った。こんな習慣は京都だけで、これがあったからこそ試作が出来たと思う。（それから20年も後の話であるが、横浜のV社で材料屋さんと同じように頼んで断られ「そんならどうすればいいのですか」と聞いたところ「厚さ3mm、1m×2mの材料を1枚買って下さい。幅15mmにシャーリングして持ってきます」「そんな沢山の試作材料、一生かかっても使い切れへん」と夜行列車を乗り継いで京都に買いに戻ったことを思い出す）

ようやく試作品が完成したとき（今思えばデッチあげもいいところ、恥ずかしくて、ととてもとても他人に見せられるような物ではなかったが）「これ以上は個人的には無理、大企業が取り組んでこそ、量産品として品質の改良も可能である」と判断した。丁度その時、住友電工から先生ファルトボートの製造販売をしたいとの話があり、先生は早速その試作品を持って行きなさいと言われた。

ようやく第一回目の試作品が出来たとき、再軍備が始まり「当社は軍需で大きくなった会社です。本来の仕事に戻ります」ということになり、「カヌー部門は東レと組んで別会社を造り、東レのナイロン基

布を使ってファルトボートを作ろうと思います」「でもナイロンは延びるから駄目です。テンションを掛けられません」(綿は水に濡れると縮んでピンと張る性質があり、そのため布も強度部材となるが、実験の結果ナイロンは濡れると伸び、強度部材として使えない)「お前、自分で自分の首を絞めるつもりか!」と、課長には言われたが「でも駄目なものは駄目です」と突っ張り、それで提携の話も壊れて私もクビになった。

当時は、綿以外にはナイロンしかなく、そんなことになったのである。その後、ビニロン・テトロン・ケブラーそしてゴム引きから塩化ビニールとほぼ10年おきに新しい繊維素材が開発され本当に夢のようである。そして高木先生のお導きで、次々に日本中の一流会社を5社も、一社平均3年程であるが、15年かけて勉強させて戴いた。

永大産業では、1965年のローデシアの内乱で銅の生産がストップし真鍮の価格が3倍に値上がりし、たまたま文献で見えていた耐蝕アルミとその頃かなり安くなっていたステンレスに切换え、強度アップと軽量化をしようとした。

その文献の概要は次の如くである。先の大戦時、日本とアメリカの海軍は南太平洋の熱帯地方で戦った。日本は夏期熱帯地方と同じ気候になる。その中で行動していた日本艦艇はアルミを一切使っていなかった。しかし、アメリカ海軍は氷山の漂う海で訓練や作戦をしていたのでアルミ合金(Si系の耐蝕アルミ)も使っていたようである。しかし熱帯地方では全部ボロボロに腐食してしまったので、研究所へ「もう1ランク耐蝕性の優れたものを作れ」という要望を行った。しかし出来上がったのは1945年終戦の年で実戦には間に合わなかった。それはMg(マグネシウム)とアルミの合金であった。翌年この素材で魚雷艇2隻が作られ、波浪の中を一回りして、クレーンで吊り上げてみるとフレームの間がベコベコに凹んで、さながら痩せ馬のアバラ骨のようであったと言う事である。そしてこの材料は上構物(手摺やマスト、キャビン)に使われた。

しかしその文献に出てくる52Sという材質は、金物の製作を依頼していたアカツキ工業さんも材料問屋さんも知らなかった。そこでさらにメーカーの住友化学に尋ねてもらったところ早速技術屋さんと営業マンが5~6人ぞろぞろやって来た。「お宅は今度防衛庁の仕事をするそうで」「違います。カヌーですよ。カヌー」「いや、秘密は守ります」そこで銅の値上がりの為この文献に出てくる耐蝕アルミとステンレスを使い分けて、なるべく真鍮を使わないように、併せて強度アップと軽量化を図る目的を説明して、ようやく理解してもらえたと思ったら「実はこれは海上自衛隊がアメリカ海軍の中古艦艇を使用していて、その修理と改造のためアメリカ海軍のライセンスを戴いて造っています。ちょっとそれ以外の用途には・・・」と言われ、諦めていたところ、1ヶ月ほどして「許可が下りました」ということで、民生用としては、わが国初の使用となった。アメリカ人の考え方(カヌーは面白いから)の一端を知らされた出来事であった。

次のヤマハ発動機では、折角試作は出来たが高度成長で1千万~2千万円のモーターボートやヨットがポンポン売れる中で、3万~5万円のカヌーは営業の対象にならなかった。私はヨットもモーターボートも体験した上でカヌーはもっと面白い、という結論を出したのである。そしてここでは堀内浩太郎氏に実際に水の上に出て、模型や実艇を手に取りながら船舶理論・流体力学・構造力学などを教えて戴いた。

最後の日本ビクターでは、オイルショックのため不採算部門の切り捨てで中止のやむなきに至ったが、私自身一流会社5社で15年間も続けてカヌーの勉強をさせてもらおうという不思議な体験をしたのに、今更やめると言う事はどうしても出来なくて独立することにした。

人間には持って生まれた運命とその使命があり、これに忠実に生きることは中々難しいのであるが、出来るだけのことはしようと考えた。カヌーを漕いで水の上を別世界へ入って行くと大自然の中では次

に瞬間、何事が起きるかわからない。私は今でも不安と期待でワクワクしながら遊んでいる。

そしてカヌーを作ることはもっと楽しいのである。水の上を走るための構造体としてこんなに面白い題材は無い。毎日ワクワクしながら作っている。大きな船と同じように、船舶理論を応用して造るのであるが、カヌーは小さくてとてもデリケート、その僅かな違いを肌で感じながら試してゆく。これほど楽しいことはない。

目をつむると、この50年の間に体験した出来事がまるで走馬灯のように鮮やかに思い出されるのである。知らずに行って下ってしまった滝など、臆病な私にはもう一度やれと言われても、とてもとても出来ないが、思い出の中ではこれ以上楽しことはない体験として出て来る。何度死んでいても不思議ではないのに生きている。これはきっと神様が「こいつはもうちょっと生かしておく必要がある」と私の襟首をつかんでひょいと救い上げてくださった、そんな気がするのである。その期待に応えるために、もっともっと仕事をしよう。みんなを川や海へカヌーに誘うときは絶対安全なところにしか行かない。そして、この数々の貴重な体験を「かたりべ」としてみんなに伝えよう。私は今、そんな心境である。
(前掲書 No.235, p.9-13「藤田清回顧録(その3)」, 2002.9, 所収)

6) 世界の一流品・フジタカヌー

バブル前の高度成長の頃、沢山の商社が業界へ参入してきた。彼らにはカヌーの知識は殆どなく、あるのは唯利益の追求だけで、その結果、世界のありとあらゆるカヌーが輸入され、今までカヌーを知らなかった一般大衆（つまり初心者）は「こっちの方が新型ですよ。フジタなんかもう古い。国産なんかダサイ。止めなさい」という甘言に乗せられ、販売店までもこれに乗せられて、せっせと舶来品を売るようになった。〔新型〕と称するカヌーの殆どは船舶理論から逸脱した特殊な目的と用途のカヌーで、基本技術を飛び越えて、いきなり特殊なテクニックを覚えさせられることになる。

しかもそれを覚えた人たちは自分は1ランク上の技術を持っていると過信し、世界の一流品であるフジタのベーシックカヌーを「初級者用」と馬鹿にする。出版業界も例外ではない。カヌースクールも他社はアメリカでたまたま体験してきたスクールをそのままやっている。

アメリカ大陸には古来インディアンカヌー（カナディアンカヌー）があり、戦後暫くまで都会を一步出ると道路もなく、又4輪駆動車もなくカヌーだけが唯一の交通機関である所が殆どであった。従ってどここの家にもカヌーがあり、これで人や物を運び、狩猟や農作業に行くのにもこれが使われた。それ故に、子供達は物心ついた時からカヌーで遊び、カヌーの漕ぎ方、扱い方は見様見真似で覚えたという。

従って、カヌースクールの必要は無かったのである。そこへ、欧州から入ってきたのが激流でするスラロームカヤックだった。これは今までに見たこともない種類のカヌーだったので、当然カヌースクールも行われた。たまたまこれを体験した日本人が、それが、激流に挑む、特殊なスラロームのスクールであることを知らずに「こっちの方が本場直輸入のですよ、フジタなんかダサイ」という触れ込みで、人々を集めてカヌースクールを始めた。

私達のベーシックカヌーは、例え何万トンの巨船であろうとも同じ船舶理論に基づいて造り、操船技術も同じである。30年前に出現し、次々と新型が派生したスラローム艇の流れを汲むこれら一連のカヤックは直進性を無視し、ちょっと一服しようとしてもクルリと廻って扱いにくく、しかも舟の原理の中で一番重要な相似の法則（造波抵抗）[立てる波の大きさは水線長の長さの2乗に反比例する]を全く無視し、単に激流で波と格闘するだけのキワモノにすぎない。

ヨット仲間と話をする、初心者からも、この[水線長]という言葉が出て来るが、カヌー仲間ではベテランさえも全く知らない。

「こっちの方が新型ですよ」といきなりこんな特殊なカヌーに乗せられた初心者は、ある人は「カヌーとはこんなハードで特殊な格闘技か」とやめていき、又ある人はこれに夢中になって一番大切な基本技術を知らないままに「俺の方が上級技術だ」と慢心している。という事態は、これは恐るべき事態である。

バブルの崩壊でこれら商社は輸入在庫をダンピングして処分を行い、更にその後の円高で価格の安い商品を仕入れて市場を攪乱し、私達の市場を奪った。話を聞くと「フジタさん馬鹿だよなー。あんたんとこの〔A-1〕だったら1コンテナに20隻しか入らないけれど、うちの〔〇〇〕だったら1コンテナに3倍の60隻も入るよ。儲けも3倍だよね」短くて薄い舟ほどコンテナに沢山入る。少しでも短くて少しでも薄い舟が有利である。というもので、使う人の立場は一切考慮されていない。知識も理論もそして良識もないのである。

こんな中で正しい船舶理論に基づいた、正しいカヌーを普及して行くのは大変なことである。しかし、幸いなことにこれらの商社は1997年で全部撤退した。私達は少しゆっくり遊ばせてもらってから初心に戻って普及活動に専念したい、そんな心境である。そして更に、考えれば考えるほど資本主義・貨幣主義というものの限界を感じる。修正資本主義、ととてもとても、そんな心境である。

(前掲書 No.235, p.9-13「藤田清回顧録(その3)」, 2002.9, 所収)

7) カヌー発祥の地「笠置」

全国あちこちにカヌー博物館が出来ている。カヌー発祥の地、笠置に何も無いのは淋しい限りである。

カヌーは高木先生によって京都で生まれ、京都で育った遊びである。高木先生に案内されて木津川でカヌーを夢中で楽しんでいた頃、それを岸の上から見ておられたのが当時笠置町長をしておられた永井角造さんである。私達のカヌーの遊びを見て「その内にきっとあんたらのカヌーの時代が来る。わしもそのカヌーにかける」と言われて、陰に日向に応援して下さった。

私が会社を遍歴してからのち自分でカヌーを造って売り出そうとしたとき、どこか工場を作るのにはいい場所はないか？出来たボートを浮かべて遊ぶ場所が近くにあるような所はないだろうか？と歩き回っていた頃の事、たまたま笠置に立ち寄った時、お会いしたのである。その事を言うと、永井さんは「笠置に来い。新制中学校ができる時、手配した土地がそのままになっている」と早速案内された。(笠置中学は、南山城村と合併で月ヶ瀬村に出来ていた。)そしてそこへ工場を建てて移り住んだのである。今でも、こんな素晴らしい土地と遊ぶ場所を提供して下さったことに対して、感謝の気持ちでいっぱいである。今日、笠置が「カヌーのメッカ」と言われるようになったのは、この永井角造さんのお力添えがあったからである。

日本人はまだ遊びが下手である。私達はこれからも良いカヌーを造り、正しいカヌー遊びを普及することに専念して行きたい。初心者にも乗りやすいカヌー。それは取りも直さずベテランにはより楽に漕げるカヌーである。私達のカヌーが家族連れの遊びは勿論、探検や冒険にまで使われるのはその為である。

我が国でもようやくカヌー遊びが認知されたばかり、カヌーの普及に皆様のご理解とご協力をお願いしたい。私達はこれからも大自然の中でより楽しく遊べるカヌーの普及を目指して頑張りたい。

(前掲書 No.235, p.9-13「藤田清回顧録(その3)」, 2002.9, 並びに、前掲書 No.376, p.11-13「高木公三郎先生との出会いとその後の私の人生の思い出」, 2014.6, から抜粋編集)

2. 修業時代15年の研究成果

私の研究成果と言うと実験室や試作室での成果もあるが、川の上で、或いは街の中で、偶然の発見や失敗の中で次のステップが見つかった体験もかなり多い。それも含めて書き綴ってみたい。

1960年から75年までの15年余、一流会社5社で次々にカヌーの研究をさせて戴いた。その成果と思いい出を書き綴ってみた。

1) 住友電工での体験と思い出

住友電工は大戦中、海軍の命令で救命用ゴムボートを作らされた経験を持っている。当時、電線の被覆にゴムを使っていたが、ゴムは大気中に晒されると劣化してゆく。住友電工ではこれに対応するためにゴムの研究は当時トップクラスと言われるまでに進んでいた。戦争が始まると、これを知っていた海軍は、救命用のライフジャケットとゴムボートを作らせた。当時、アメリカ軍のパイロットは常時、ライフジャケットを着けたままで勤務していた。そして撃墜されると、着用しているライフジャケットの胸の紐を引く。すると炭酸ガスのボンベの蓋が開いてライフジャケットが膨らむ。そして腰につけたバッグの紐を引くと究明ボートが膨らむ、それに乗り込んで発信機のレバーを回すと、SOS信号と自分の所属と認識番号を発信する。すると救助飛行艇が飛んでくる。日本海軍もこれに対抗したゴムボートを住友で作らせたという訳である。

戦争が終わると住友でもレジャー用のゴムボートを作って売出した。しかし商売の下手な電線会社、アキレスや岡本理研に負けて売れなかった。しかし、技術では上をゆく住友、高木先生のファルトボートに目をつけた。「ゴムボートはラフト（筏）としての性能しか持っていませんが、先生のファルトボートは船舶理論に当て嵌まる舟です。住友で造らせてください。」丁度その時、私が「先生のより良い舟ができました」と試作品を持っていった時だったので、先生は私に「それを持って住友に行きなさい」と言われた。

住友に行くと、丁度その頃、新しく発売されたナイロンの布が入ってきた。

従来の綿布は水に濡れると約10%縮むことは帆布業界のみならず、当時は一般に常識として知られていた。私達が子供の頃は綿のシャツを買ってもらうと最初、手首のところで5cmも長い。「これで丁度や」と言われる。2~3度洗濯すると縮んで本当にジャストになる。つまり綿が縮むのは常歳であった。当時、テント屋さんではミシンを踏んでいた職人さんが、仕事を終わってから風呂に入り、その残り湯へ反物を漬けておき、翌朝仕事を始めるとき、取出して裏の物干竿に掛けて乾かすのである。テント屋さんの物干竿は高さが10mもあった。これにWの字を逆さまにしたような形に吊るして高く掲げ1日乾かすことで約7~8%縮み、残りの2~3%は少し大きめに作って調整する。

実は綿の縮みはそれだけではない。完全に縮んでしまった筈の綿でも更に水に濡れると0.5%縮み、乾くと0.5%伸びる。この性質を利用したのが消防のホースである。つまり濡れることによって縮み、水が漏れないのである。そしてテントとして使う場合、骨組みにピンと張ることによって0.5%伸びるのである。テント屋さんで船体を縫製してもらっている間に見聞きして得た知識で、これを、会社の実験室の恒温水槽（一年中いつでも60℃のお湯が入れてある）で実験して確認したのである。

ドイツのクレッパー社が使っていた麻はバージンのものが手に入らず、テストは出来なかったが、すでに製品になっている帆布は、小片を手に入れてテストした。水に濡れると0.5%縮み、テンションを掛けると0.5%伸びる。濡れたままで放置しても腐らないので帆布として理想的なものであった。しかし代用品時代の当時としては新素材並の高価な麻は使えなかった。

一方、新素材ナイロンについても、私は早速、実験室の 60°Cの湯が張ってある恒温水槽を使って実験した。試験布を 1m 余りに切り取り、縦横 10 cm 間隔の線を引いてみた。実測すると 1 mm 前後の誤差がある。それを隈なく書込んで、更に比較のため、従来の綿帆布も同じように 1m 余りに切って同じように縦横 10 cm の線を引いた。それを 60°C の水槽に漬けて 1 時間ごとに取出して綺麗に拭き取って寸法を測るのだ。実験室に、準備も含め数日間、泊り込んで実験をやった。

その結果、綿の布は、最初濡らして乾かすと 10% 縮むことが解った。そして更にその後も濡れると 0.5~1% 《注》縮み、乾くと元に戻るのだ。そのため濡れると目が詰まって水が漏れないのである。テント屋さんは昔からその事を知っていて実際に応用していたのだ。これに反しナイロンは濡れるとふやけて伸びてゆく。何とだらしのない物か？ この事を知った私自身、興奮冷めやらぬ思いは今も思い出すことである。

当初、会社は新素材のように思われていたナイロンを使ってファルトボートを中心にテントやレジャー用品を開発してゆこうと計画していたが、私の報告でこの構想は全てご破算となって、私もクビになって帰ってきたのである。しかし、私は今でも思っている。私はすごい大発見をしたのだ！と……。

(前掲書 No.372, pp.1-2「カヌーを始めた頃大阪港まで下った淀川、遡上した寝屋川の思い出」, 2014.2, の一部抜粋、筆者補筆。及び前掲書 No.237, p.12「藤田清回顧録(4)」, 『住友電工での体験』を一部、編者編集) 《注》綿布の当該収縮率は綿の原産地や織り方等によっても若干異なる。

住友電工はこの他に潜水艦のエンジンマウントの防振ゴムを造った。これはアメリカの潜水艦には戦前から取り付けられており、エンジンの振動が伝わりにくく、ソナーでも近くに来ないとわからない。これに反して日本海軍の潜水艦には防振ゴムがなく、直接振動が外に伝わり、遠くからわかった。ソナーで聞くとすぐわかるので日本海軍は分捕ったアメリカの潜水艦を調べて防振ゴムを見付け、住友電工で作らせた。これは戦後、自動車のエンジンマウントとして我が国だけでなく、世界中のかなりの自動車メーカーに採用されていると聞く。

一方レーダーは東芝へ持込まれて製品化された。終戦までにはこれも実用化されて実践に役立ったということである。余談になるが私の従兄も 3 男はゼロ戦で終戦の 2 日前、沖縄で敵空母に突っ込んで散ったが、4 男は飛行機がなくて飛ばず、房総半島の先端のレーダー基地で東芝の電波探知機を操作していたという。一抱えもある大きな真空管が幾つも並んでいたそうである。今、私達の工場で高周波ウエルダー(ビニールコーティング布を高周波で加熱して溶着する装置)で、大きな真空管を使っているがこれより更に一回り大きいものだったという事である。

住友電工は電線会社である。それなのに何故、ゴムの技術がこれほど進んでいるのか、今は電線の被覆にビニールや合成ゴムを使うが、昔は天然ゴムを使った。天然ゴムはすぐボロボロになったので何とかしようとダンロップから技術者を招いて研究した。そして今ではダンロップは住友に吸収されて住友ゴムとなっている。

住友ではもう一つ記憶に残っていることがある。ゴムとゴムの接着剤、ゴムと金属の接着剤がそれぞれ色分けされて使い分けられていた事で、最近でも、下請けさんに、この間違いを指摘してあげたことがある。(前掲書 No.237, p.12「藤田清回顧録(4)」, 2002.11, 所収)

2) 角一ゴム(現クラレプラスチック)での体験

次に浜岡昇先輩の肝煎りで行ったのは角一ゴムであった。角一ゴムは、戦前は自転車タイヤやホースの生産で有名であった。戦争中にクラレの傘下に入り、今では社名はクラレプラスチックに変わって

いる。

ここでの記憶は、大阪市立大学探検部の柴田耕造君（のち大阪市立大学教授・故人）西尾恭好君（現大阪市立大学教授）金森正臣君（愛知教育大学教授）等の皆さんが、富山県の庄川にダムが4つ出来て、折り畳んだファルトボートを担いでこのダムを4回越えては漕ぎ上がり、さらに蛭ヶ野高原を20km歩くと長良川に出る。長良川にはダムがないので、ストレートに漕ぎ下って伊勢湾に出られるということで日本列島横断を計画された。そしてそのための装備と協力を頼まれたのである。

4回も組み立てたり、分解したりするのだから、と組み立て時間の短縮を念頭において工夫を凝らした。これが完成すると装備の小物類等もたのまれ、すべてが終わったのは前日の夜であった。始めは「藤田さんも一緒に来てください」と言われ、会社の部長からも「お前も一緒に行け」と言われていたが、当日はもうしんどくて、それよりも完成したという満足感で寝てしまった。

後に富山の天下堂の重松栄一さんから庄川の祖山湖ダムの紅葉見物に誘われ、柴田さんと一緒に参加した。柴田さんはその翌年、癌を罹られお亡くなりになった。それから毎年私達は祖山湖の紅葉見物に出掛けることになった。蛭ヶ野高原では、染井吉野が真っ赤に紅葉するのを見て染井吉野の原種は、きっとこんな寒い所にあった」のだらうと思った。（染井吉野はクローンで、種からは育たないと聞いた。そう聞くと何か不自然な美しさを感じる。私は山桜の美しさに自然を感じる）

その後、ヤマハの7HP（馬力）のエンジンを付ける折り畳み式のモーターボートも作ったが、私はやはり手漕ぎの大自然との一体感が大好きである。

（前掲書 No.237, p.11-14「藤田清回顧録(4)」, 2002.11, 所収）

3) 永大産業での体験

朝鮮動乱の好況が過ぎると戦後初の不況がやってきた。どこの会社もまだ蓄積が無かったので一斉に事業の縮小・閉鎖をした。角一ゴムでも不採算部門は全て閉鎖ということになり、カヌーからも撤退した。この時も浜岡先輩と角一ゴムの藤田勉二社長との話合で、永大産業が引継ぐという形で円満に移行した。当時全部で100万円かかった金型も無償で引継がれたのである。（今なら全部で1億円以上する）

永大産業では広瀬融常務の元で最初は開発部、後に舟艇事業部に属し〔エイペット〕というブランド名を着けて戴き研究と量産が始まった。戦時中魚雷艇のために開発された耐水合板は戦後更に改良されて船舶構造材用完全耐水合板という規格も出来た。永大産業は合板メーカーである。思う存分合板の研究と利用が出来たことは言う迄もない。

そして先に述べたが、銅の値上がりを逆手に取って、それまでの金物がすべて真鍮であったのを、アメリカ海軍で採用されたばかりの、新しいマグネシウム系の耐蝕アルミ〔52S〕とステンレスに変更して軽量化と強度アップを実現した。37年経った今でも世界に誇る技術である。

今では52Sは鍋や釜にも使われるほど一般化されているが、当時は海上自衛隊がアメリカ海軍のライセンスをもらって作った全く新素材並の材料であった。メーカーの住友化学（現住友軽金属）でも一目置く存在であった。しかし、羽振りのよかった永大産業も、プリント合板の特許が下りなかったことから経営が行きづまり、新規事業からは全て撤退した。

（前掲書 No.237, p.11-14「藤田清回顧録(4)」, 2002.11, 所収）

4) 鉄より強い完全防水合板との出会い

最初カヌーを造り始めた時のこと、ベニヤ板を使ってやろうとした。先の大戦中、我が国の海軍は魚

雷艇の舳先に爆弾をつけて敵の軍艦に突っ込んで、敵艦ともども玉砕した。その艇は当時鉄が不足していたから木材で造ろうとされた。しかし、木材繊維の持つ強度を100%利用しようとするベニヤ板にしなければならない。これは木材を正確に薄く剥いて繊維方向を縦横に貼合わせて作られたベニヤ板がその目的に合致するものであった。更にその頃迄は、ベニヤ板は一般には接着剤に膠（にかわ）が使われていた。膠は水に濡れると溶けて柔らかくなってしまふから、船体の材料は勿論、屋外や流し台、風呂場など水回りには使えなかったのである。しかし、木材繊維の強度は鉄以上に強い、鉄不足に対応するため何とかならないか、と考えられ、耐水接着剤が登場したのである。

そして更に、出来た合板を試してみると、なんと鋼以上の強度があるばかりでなく、さらに、レーダーに掛かりにくい、という特長があることが分かった。そして更に軽量で強度もある事から更に高速で走る事ができたのである。小さな魚雷艇でも鉄製のものは、20km 以上も手前からレーダーに写ってしまう。しかし合板製のものは5km まで接近しないとレーダーに写らない。5km まで来てからでは如何に慌てても反撃するのも間に合わない、乗組員ともどもやられてしまうのである。

エンジンは家にあったジョンソン 1928 年式、私は 1930 年生まれ、私が生まれる前に親父が遊んでいたものである。材木屋さんでそのベニヤ板を買おうとしたが、終戦直後の事、まだどこにも売っていない。探しあぐねてたどり着いたのが、永大産業だったのである。

そこでは、ベニヤ板についての質問や意見を言おうとして何度も通ううち専務さんまで親しくなってお付き合いするようになってしまった。そして言われるままに入社したのである。そこでは、ボートの試作から量産に至るまで、色々体験させてもらった。しかし、好事魔多し、永大ハウスの特許が降りなかったことで、会社の経営が行き詰まり、私も辞めなければならなくなったのである。でもあの時の体験は私にとって生涯を通じて忘れる事のできない体験としてその後の人生に役立っている。

そして、高木先生の友人堀内浩太郎氏のお手引きでヤマハ発動機へ、更に吉良上野介の後裔、吉良謙君の手引きで日本ビクターへ入社し、折り畳み式カヌーを、コンベアーラインを使って大量生産するところまで、体験させて戴くことができた。今も、感謝の念でいっぱいである。

永大産業の広瀬融専務様、堀内浩太郎様、そして吉良謙君、本当に有難うございました。 -
(2015 年執筆分抜粋)

5) ヤマハ発動機での体験

ほんの数ヶ月のブランクで今度はヤマハ発動機へ行くことになった。堀内浩太郎舟艇事業本部長と高木先生が漕艇協会の役員をされていた事から友人としてお付き合いがあり、引き合わせて下さったのである。堀内さんは以前飛行機の設計をしておられたということで、流体力学、構造力学などに詳しく、私もそのご指導を受けて、文字通り手をとって教えて戴いた。飛行機は相手が空気なので目に見えないが、船の場合は水はよく見えるので難しい理論がすぐ理解でき、本当に面白かった。

その頃になると新しい素材が次々に開発され、さらに追い掛けてその利用による 2 次製品が開発され、これらを商社の営業マンが売り込みにやってくる。このカタログを集めて内容を読んで頭の隅に覚えておく。

モーターボートが岩礁に当たって船底に亀裂が入り、床板と船底との間に水が充満するまで気づかず沈んでしまったという事例が発生した。早速、堀内部長の命令で床の下にウレタンの独立気泡の現場発泡を試してみる事になった。ウレタンの原液に発泡剤を混ぜると泡が発生しそのまま固まる。この原液には独立気泡と連続気泡の 2 種類があるが、この場合独立気泡でないと水がしみこんで浮力体にはならない。発砲の圧力に耐えるように型を補強し、容積を計算して 5%ほど多く注入する。そして完成し

た試作艇を早速テスト。そのあと岸壁に繋いでときどき試乗し1年間様子を見る。2～3カ月たった頃、棧橋の繋船の担当者が「この船、船底に水が入っている」と言う。「そんな馬鹿な！ ウレタンの独立気泡が一杯詰まっているんだよ」「いや入っている」たまたまその押し問答を聞いていた堀内部長が「じゃあ、割ってみろよ」早速エンジンカッターで船艇を切断してゆくと、ザーッと水が流れ出し「何だこれは？」検討の結果、ウレタンは連続気泡になりやすいという性質なのだとわかった。一方、ポリエチレンは独立気泡になる。しかしこれは現場発泡は出来ない。この実験はこれで終りになった。

この経験はすぐに生かされた。座席に使われているウレタン発泡材も浸水すると水が浸入し、半永久的に乾かない。しかしポリエチレンなら独立気泡であるから水が浸水することはない。ただウレタンクッションなら座るとふわっと空気が抜けて沈んでゆくような感覚であるのに対しポリエチレンは空気が抜けないからポンポン弾むような感覚である。

船底にドン・ドンとショックを受けながら走るモーターボートの場合ウレタンは空気が抜けて行って最後にドスンと底打ちするような現象もあるが、ポリエチレンではポンポン弾んで空気が抜けない。

ヤマハではファルトボートの試作が出来た段階で、高度成長に掛かり1千万円～2千万円のモーターボートやヨットがポンポン売れる時代がやってきた。そんな時に、当時の価格で3万円～5万円のカヌーなど営業の対象にはならなかった。

私は自分自身でヨットもモーターボートも体験した上で、カヌーの方が面白いと確信しているので一歩も引かず、会社を辞める事になったのである。そこで見たのは〔闇屋の談合の場〕であった。以来、私はゴルフには行かない。それから20年、時代は変わり彼等も高度成長を支える実業家に変身したが（彼等の働きがなかったら戦後の復興も、高度成長もなかったが）ふと思い出して嫌悪を覚えたものである。

日本近海は夏期熱帯地方並の高温と紫外線に曝される。この中では新素材並の耐久性ある材料が必要だ。それまでの代用品時代の考え方から180度転換した発想はこの堀内部長の薫陶によるものである。

独立後、同業者に「藤田さん馬鹿だよナー、そんな新素材、使ったってお客さんにはわかんないよナー、それよりもデザインで誤魔化した方が賢いよナー」と言われたが、私の新素材指向の考え方は変わらない。

堀内部長はもともと飛行機の設計をして居られたが、この技術を船に応用された。そして私達若者を育てることを楽しみにしておられた。今思うとこれ程の体験と勉強をさせて戴いたのは本当に不思議であった。そしてここでは天竜川（ダムの上も下も）とその支流気田川の清流、そして浜名湖で遊んだ。外海で遊んだ帰り、引き潮の新幹線と国道1号線の鉄橋の下では、流れが速くて漕いでも漕いでも中々進まず、乗せていた子供達が「お父ちゃんガンバレー」と応援し、少し脇の流れの穏やかな方へ、ヘサキを向けてようやく漕ぎ上がったことを思い出す。

（前掲書 No.237, p.11-14「藤田清回顧録(4)」, 2002.11, 所収）

6) 木材開発での体験

ヤマハを辞して暫らく木材開発(株)という会社に籍を置いて研究を続けた。この会社の谷嘉明社長は私のカヌー遊びに興味を持って遊ばせてくれたのである。

その頃のことと記憶するが、ポリエチレンの発泡でライフジャケットも作った。それまでの物はさきにも述べたが、カボックという真綿のようなものが芯材として使われていた。一度使用すると濡れて乾くの何週間いや何カ月も掛かり、非常用の一回きりの使用なら良いが、ボート遊びなど毎回使う道具としては使えない。そこでこれをポリエチレンの30倍発泡のものにかえて作ってみたのである。

これを運輸局へ持ち込んで認可を申請したが受付けてもらえなかった。対応に出た課長さんに「ポリエチレンの30倍発泡はふんわりしていて水が浸透しないので浮力も落ちず、すぐ乾くので、連続使用が出来る」と説明したが「ポリエチレンには実績がない」という、そっけない返事であった。1ヶ月程思案して出した結論は「海運局なんかくそくえ」というものであった。カヌーに使うだけなら海運局の認可はいらない。

最近のことであるが、私達の製品と他社の認可を受けたライフジャケットと比較する機会があった。認可を受けた製品はとてもダサイ。デザインといえる物は全くないのである。そして考えた。あの時、もし認可を取っていたらフジタのライフジャケットもあのようにならなう、と。そして背筋が寒くなるのを感じた。

認可して下さらなかった海運局の課長さんにお礼を申し上げる次第である。(お役所仕事の改革をお願いする)

そして好きなように遊ばせて戴いた谷嘉明社長に、この紙面を借りてお礼を申し上げる次第である。(前掲書 No.239, p.10-13「藤田清回顧録(5)」, 2003.1, 所収)

7) ビクター工芸(日本ビクター)での体験

それから2~3年も経った頃、日本ビクターから先生に話があった。京都美術大学(現、京都芸術大学)を卒業した吉良謙君が学生時代に高木先生のお弟子さんの熊本水頼先生にカヌーを教えて戴き、以前に私の作ったファルトボートを持っていたが、会社の同僚をカヌー遊びに誘ったことから「そのカヌー面白い。これを会社で製品にしたら、」ということで高木先生を通じて話があった。

当時はオイルショック直前の好況の最中で、お会いした常務さんから「当社は650億円持っています。好きなだけ研究費を使って下さい」といわれ、二つ返事で「行きます」と言ってしまったのである。ここでは木製骨組のファルトボートの設計を行ったばかりでなく、テレビやステレオのコンベアラインによる量産を目の前でつぶさに見て一度は専務さんの命令で開発部も全員、特設のコンベアラインで生産を体験させて戴いた。これは今思うと大変貴重な体験であった。設計段階から量産作業を意識して図面を描いて行く。使い易さだけでなく作り易さも達成できたと思うのである。

わが国の自動車や電気製品など世界中で一番使い易く、信頼性があると言われているのは、戦後の半世紀、みんなが力を合わせて、追い付け追い越せと頑張ってきたからである。にも拘わらず、その先端に行くトヨタ自動車までもが商業的に、西洋人、西洋の風景を使うのは我々日本人に根強い西洋に対するコンプレックスがあるためである。トヨタの友人に聞くと「そうしないと車は売れないよ」という。もうここらで日本は、私たち日本人は、世界をリードして行く技術力、いや文化を持っていることを自覚し、もっと自信を持って世界に出て行くべきである。

ここでは相模川や利根川は言うに及ばず、最上川・北上川そして西は狩野川・大井川まで多くの川を体験させて戴いた。最上川では、ウエットスーツとこれを中心にした防寒装備のテストが出来た。それまでは手から足まで上下一続きの5mm厚さのものであったが、これでは手を動かすカヌーでは、一回毎にゴムの引き戻そうとする力がかかり、とても重かったのを、アメリカの雑誌の絵からヒントを得て袖なしの上下続き5mmと3mmの上着に分けて作ってみたところ、とても軽くて全く抵抗を感じない。

早速、11月3日からの連休での最上川ツアーに試用してみた。丁度異常寒波がやってきて、雨が降って、みぞれが降って、あられが降って雹が降って、条件は揃った。ところがなんと、寒くてしょうがないのである。あられがポツンと当たると融けて湯気が上がる。全く保温効果は無いのである。他の連中は上下続きの5mmで全く寒さを感じない。5mmと3mmでは何故こんなに違うのかと、一日中、震えながら

過ぎた。夜になってテントを張った。僕のテントには川崎君が一緒であったが、彼のバックを何気なく覗くと小さく畳んだナイロンのジャケットが見えた。思わず取り上げるように貸してもらい、翌日から着た。こんなに薄いものでも、少しは寒さをしのげるだろうと思ったのであるが、ところがなんと全然寒くないのである。何故？帰ってから服飾の専門家に尋ねてやっとわかった着物の原理とは、薄い布でも着物の中は外気温と体温の中間の温度層が出来る。だから暖かいのである。(但し、これは気温が真冬でも0度前後以下には下らない所、例えば本州中部以南でしか使えない。-10°Cから-20°Cにもなる北海道では中間の温度層もこれに連れて下がり耐えられないほど寒くなる)

丁度その頃、ゴアテックスという汗の水蒸気は外に出すが、外からの飛沫は弾く、というナイロン生地を加工したものが出来た。早速これで〔ドライジャケット〕(今ではパドリングジャケットと言われている)を作り、このウエットスーツと更に手袋とカヌー用のシューズをセットで売り出した。今、このカヌーシューズはヨットのデッキシューズを改良したもので、底が薄く岩角を踏みつけると痛いのと耐久性が無いのを改良しようと考えている所である。

その翌年、私の関連する初めての犠牲者が出た。《编者：中略》この犠牲を決して無にしないようにと、それ以来、必ずライフジャケットを着用するようになった。みんなが楽しくカヌー遊びが出来るためには、ライフジャケットの着用は必須であり、これを励行したい。

その後、宇治川でこんな事件があった。茶店のあるところで昼食の時間になったので上がって歩いていると子供が川へ落ちた。助けようと思うのだがライフジャケットをボートの所に置いていて、そこまで300mもあるのでみんな顔を見合わせてためらっていると、背広を着た紳士がぱっと上着を脱ぎ捨てて飛び込み、鮮やかな手つきで救助した。私達はカヌーの服装のままで何も出来なかった。恥ずかしくてうつむいたまま何も食べずに、こそこそとカヌーの所へ戻り逃げるように川を下ったのである。ライフジャケットを着ける習慣が裏目に出た出来事であった。

その後にカナダから来た友人にそのことを話すと「カナダやアラスカではライフジャケットは着けない。なぜかというとならぬ1000 kmも人家のない所で、もしなにかの理由でライフジャケットが壊れたら(例えば熊が食物と間違えて引掻いたらぼろぼろになって使えなくなってしまう)1000 km先まで買いに行くことは不可能であるからライフジャケット無しで泳ぐ練習をさせられる」という。更に聞くと、物心ついた頃からアルミのカヌーに乗せて、わざと引っ繰り返され、泣きながら上がって来ると、浮力体なしのアルミカヌーが沈んでいるのを引っ張って来いと言われる(浮力体もパンクするので最初から無い方がよいという)。さらにカナダでは遭難しても死体の捜索はしない。1000 km先まで探しには行けない。という事であった。4~5 kmおきに集落がある我国とは状況がまったく違うのである。そして最後に「自分の事は死んだ後まで自分で責任を持つのが当たり前だ」と言われた。死んだ後までお互いにかばい合う我が国とは人口密度が2桁少ないカナダやアラスカでは、全く考え方までもが違うのである。

(前掲書 No.239, p.10-13「藤田清回顧録(5)」, 2003.1, 所収)

3. フジタカヌー55年の技術革新とその成果

今度こそ、うまく行くかに思えたビクター工芸（日本ビクター）での研究開発も、入社3年目にオイルショックがやってきた。そしてついに不採算部門は全部閉鎖となってしまった。私が入社する時、常務さんは、会社は650億儲けてもっているから好きなだけ研究費を使って下さいと言われてたが、専務さんに聞くとオイルショックの結果、逆に650億の赤字だという。つまり上下1300億円の赤字である。私は専務さんの引き止めるのも振切って京都へ帰ることにした。そして残った材料部品を完成させ、翌年の7月までに売り尽くし、8月の半ばまで残務整理をして京都に帰った。

6月に親父は胃癌の手術で入院していたが、それどころではなかった。せめて10月7日45歳の誕生日まで居たら失業保険も10カ月間もらえるのに、という専務さんのお言葉を後に、横浜の家も売却し、京都へ帰って新型ファルトボート[SS-1]の設計を始めた。

1) 独立してからの4半世紀の成果

親父は「あちこちの会社で好きなだけカヌーで遊ばせてもらったんやから、小さな会社の事務でも何でもええ、家族4人の生活を考えなさい」と言うのだが、私は一流会社5社で、続けて15年間もカヌーの勉強をさせてもらったその成果を無駄にしたら罰が当たると思った。

親父にも話をすると解ってくれて「頑張れよ」と励ましてくれた。そして瀬田の友人の工場が空いていたのを借りて作り始めると同時に、材料（予備部品5隻分を含む）は翌1976年、101隻目が9月1日に売れて完売した。

そんなとき、笠置の木津川へ立寄ってみると、前町長永井角造さんにお会いした。事情を説明すると「ぜひ笠置でやれ、笠置には産業がないその代わり、世界中、どこへ出しても恥ずかしゅうないものを造れよ」と言われ早速器材を空き小屋へ運んだ。そして翌年、中学校の予定地であった永井角造さん所有の現在の場所へ仮設小屋を建てて移り、5年後近くに適当な土地が見つかったので自宅を、その翌年に80坪の工場を1998年には3階建て240坪の社屋を建設した。

製品の方も次々に新製品を開発し、2年目にはファルトボートの2人艇〔ST-2〕、1人艇〔MS-1〕を始め、ヤマハ時代の友人の協力を得て〔A-1〕オールラウンドもラインに乗せ、255隻を売った。

3年目350隻、4年目500隻、そして第2次オイルショックでは一旦350隻に落ちたが、翌年450隻、更にその翌年には550隻と順調に伸びて、10年目の1985年には年産1000隻を達成した。

その頃になると一流商社始め沢山の商社が次々に参入し、世界中のありとあらゆるカヌーを輸入し、私たちの市場を奪っていった。そのやり方は、一例を上げると、M物産はフジタの〔KG〕・〔QG〕を1隻ずつ買求めこれをフランスのメーカーに持ち込んで「これと同じものを作れ」とやって、出来た製品を輸入して「これはフランス製ですよ」と、まるでフジタなんか国産はダサイ、と言わんばかりの言い方で売りまくった。日本人の舶来に対するコンプレックスは根強い。舶来でさえあれば内容は何でも良いのである。その担当者が年末カヌー工業会の総会に来られ、先の打明け話をしてくれた。「そんならフジタを世界へ売りに行けばよいのでは」と言ったが、返事を貰わないままに翌月彼は退社した。

そして別の商社はカナダ製の極端に高い値段設定のものを輸入した。舶来で、しかもフジタより2倍の価格、というだけで超高級品と思われてしまう。私達の間から見ると2流品、2級品、と思われる欠点を持った製品が、高級品として罷り通る。まさに百鬼夜行の世界である。カヌーの世界は遅れていると痛感した。

ベルリンでの事例のように、気候が違えば遊び方もその道具も違って当たり前である。夏期、熱帯地

方と同じになる我が国では、耐熱・耐紫外線特性の1ランク上の素材を使わねばならない。数年前、あるヨットデザイナーが来社されたとき、「マストや手摺は、どんなアルミ素材を使っていますか？」と聞くと「うちでは欧米の一流メーカーと同じ40系を使っています」という返事であった。「それで大丈夫ですか、私達は50系を使っていますよ」と言ったが、今一つピンと来ない返事であった。欧米の一流品と同じものを使えば良いという考え方には、その根底に根強い欧米に対するコンプレックスがある。

私達の作るカヌーは安定が良くて真っすぐ走り、しかも舵の利き易く楽に漕げるフネである。これはどんな乗物にも共通のポリシーである。例えば自動車。初心者にも乗りやすく、ベテランが乗ると、そのままパリのダカール、ラリーにも使える物である。

フジタはこの原理に忠実に作っている。初心者に乗り易いだけでなくベテランの冒険や探険にも使われる。しかし残念ながらカヌーの業界では、一般にこの原理が守られているものは殆どないと言ってよい。なぜこうなるのだろうか、ヨットの仲間と話をすると、初心者からも『水線長』という、舟の原理で一番大切な技術用語が出てくる。しかしカヌーの仲間では一流の選手や技術者でさえも知らない。皆で船舶理論を勉強して頭脳も使ってもっと楽しく遊ぼうではないか。

激流で波と格闘するプレイボートというカヤックがある。平水や溪流に比べると、激流は難しいからここで使われるフネは1ランク上、だと思われる。従ってこのフネを1ランク上のものと思いつく人が居る。更にこのタイプの練習艇があり、カタログを見て初心者用に購入して使っている所も多い。これはあくまで激流下りの練習艇であり初心者用ではない。メーカーの技術者でさえ混同してしまっているのだ。

このフネを使ったスクールに、何も知らずに参加した人がクルクル回って扱いにくいので、カヌーとは全てこんなものだと思いつく、2度とやらない、うちの子にはやらせないと言う人さえ居る。私達のスクールまで同じ目でみられるのは残念である。これは大きなボタンの掛け違いである。激流で波と格闘する遊び方を決して否定するものではない、否、私達のフネでも激流下りは出来る。激流の中での操船方法は一流の船乗りしか知らない。激流の中では水線長を犠牲にして舳先のエッジを丸く削って自由自在に動かせるようにしたプレイボートが有利であるが、初心者までもがこのフネに乗せられるのは間違っているということである。

繰り返して言う。私達はこのようなフネは一切作らない。まずフネの原理に基づいたフネで練習しフネの原理を勉強してほしい。その体験を十分に積み重ねた上で、それを理解した上で、激流に挑む、これが本当のホンマモノではないのか。

(前掲書 No.240, p.11-14「藤田清回顧録(6)」, 2003.2, から抜粋)

2) 新素材と普通素材の進化

私達は創業の当時から使用する素材について研究を進めてきた。以下に順を追って説明する。

(1) 船体布の変遷

独立した頃、東レの帆布部門、泉株式会社の山口保治さんがサンプルですとテトロン帆布を1反持ってきてくれた。

それまで高くて使えなかったが、ビニロンとあまり変わらない価格になったという。恒温水槽を使ってテストしてみるとテンションを掛けると0.5%縮む。つまり見掛け上、伸びも縮みもしない。そしてカヌーの船体布として使うと、縮みがあるので常にテンションがかかって船体がピンとしていることである。夢のような布が目の前にあると思うと興奮さめやらぬものがあった。

初期の頃は、ノズルから吹出した繊維を一旦 5cm くらいにカットしてこれを紡いで糸にした。綿や麻などの天然繊維に似せたものであろう。10 年もするとノズルから吹き出した繊維を、そのまま反物に編む方法ロービングクロスに変わった。反物の端から端まで 1 本の繊維が繋がっているのだ。当然、強度もアップしたことは言うまでもない。そして表面のビニールコーティングも最初は溶かしたビニール溶液に漬けるディッピング方式であったが、その後フィルムを熱圧する方式に変わり可塑剤も改良され強度、外観、耐久性が飛躍的にアップした。

縫製も、昔はミシンで縫うのが当たり前で、船底は目止め液を塗って水漏れを防いだ。しかし、高周波ウエルダーといって電子レンジと同じ原理によって、ビニールを高温で溶かして圧着する機械が実用化され、私達の工場でも初期からこの機械を入れ、今では 4 台で次々と工程順に送って行く方式を採用している。

1985 年頃になるとケブラーという高強度繊維が実用化され、防弾チョッキ等に使われ始めた。ドームテント用に開発されたタテ糸ヨコ糸それぞれが 10 本置きに 1 本ずつ入れた布を試してみた。強度があるのは良いが、伸びが少なく、従来の裁断ではしわが出来て見苦しい。そこで立体裁断を採用してうまく行くようになった。

(前掲書 No.240, p.11-14「藤田清回顧録(6)」, 2003.2, から抜粋)

(2) 耐水合板（船舶構造材用完全耐水合板）の進化

戦後間もなく、民生用に売り出されたのが完全耐水合板であった。これは大戦中鋼材の不足に対応して、魚雷艇製作のためにフェノール樹脂接着剤を使って造られた合板であった。代用品の積りであったが、試してみると、鋼材より強かったと言う事は文献で知っていたので、早速使ったという訳である。そして、実戦ではレーダーに掛かりにくいので重宝されたそうである。木材の繊維は元々鋼材より強いが、木材をそのまま使うとあちこちに節があったり、曲がったり、成長の途中で風や嵐、そして人間や動物により傷つけられたりして材木のままでは、木材繊維の持つ強度の 20%しか利用出来ない。しかし合板にすると互いに欠点を補う事になり、ほぼ 100%近い強度が得られた。

これは後に「船舶構造材用完全耐水合板」という規格が出来て、更に使い易くなった。その当時からこれを使っていたのはフジタとモーターボート競走会（競艇）だけであった。競走会の方と話をしてみると「新素材が出ると試してみるけど、未だにこの合板より強い物はない」という。地球上に植物らしきものが出来てから 5 億年、自然淘汰を繰り返してきた結果なのであろうが、自然の営みがこれほど凄いいという事を改めて実感させられた。

(3) ガラス繊維強化プラスチックパイプの登場

15 年程前のこと、村田機械の友達が「こんなパイプが出来たけど、カヌーの骨組みに使えんやろか」と黒いパイプを持ってやって来た。「材質は何や？」と聞くと「ガラス繊維や」と言うので（40 年前カーボン繊維が出来た時、パイプで骨組みを作ってテストしてみたが、ぶつかると簡単にポキポキと折れて「こんなに弱い物は駄目だ」と思った経験があるので）、「カーボンでもあんなに弱かったのに、ガラスやったら、もっと弱いんやろ」と言うと「そやけど・・・」と色々ご託を並べるので「ともかくテストだけでもやってみよう、という事になった。

ところが測定してみると、カーボンの何倍も強い。早速、カーボン繊維とガラス繊維の物性表を較べてみると、一番最初に出てくる引張強度ではさすがにカーボンがガラスの 3 倍も強いが、最後から 2 番目にある衝撃に対する強度では、なんと逆にガラスの方がカーボンより 3 倍も強いのである。カヌーの骨組みの場合、しょっちゅう、川底や岸の岩にぶつかるので、カーボンではポキポキ折れてしまう。ガラス繊維の方が 3 倍も強いのである。早速試作に入り、戦列に加えた。組立時間は 15 分になったが、フレームは従来の船舶構造材用完全防水合板をそのまま使い、縦通材をすべてグラスファイバーのパイプに置き換えた。これが PE シリーズである。

(4) マグネシウムとアルミの耐蝕アルミ合金の採用

アルミ素材を供給して戴いている三宝伸銅の玉巻さんにお会いすると、「もうそろそろ 78S の強度と 52S の耐蝕性を兼ね備えたアルミ素材を作ってください」と言っていた。(78S は東北大学の本多光太郎博士が発明され、ゼロ戦主桁に使われていた超々ジュラルミンで、52S は大戦中、アメリカ海軍発明の、熱帯地方でも腐食しない耐蝕アルミ) 5・6 年前「78S 迄は行かないが、従来使われていた 40 系よりは強度も耐蝕性も 1 ランク優れた 50 系の物が出来ました」と連絡を戴いた。

早速、試作にかかり 3 年前からラインに加えている。50 系はマグネシウムとアルミの合金であるが、強度剛性でも従来の 40 系 (珪素 Si とアルミの合金) よりも優れている (これまで当社で使って来た 52S は、耐蝕性はすぐれているものの、ぐにゃぐにゃ曲がる性質は純アルミと変わらなかった) 早速、これを使って試作をはじめた。そしてこれは、3 年前に完成し、戦列に加わった。

(前掲書 No.240, pp.11-14「藤田清回顧録(6); 技術革新の 25 年〈アルミ素材でもフジタは世界一〉」, 2003.2 から抜粋)

3) 組立時間短縮のファルトボートへの挑戦

従来のフジタ [KG-1] [QQ-2] は約 10 分間で組立られ、世界中で一番早いと言われてきた。しかし、それでも組立する事が出来ない無器用な人が居た。従来、日本人でも約 10%、アメリカ人では過半数、そしてドイツでは日本人以上に器用なのか? 組立に関する質問は殆どない。

しかし、最近では日本人でも無器用な人が増えて、「組立てられない」「面倒だ」という声が多くなっている。更に考えてみると、10 分間で組み立てられると言っても一汗掻く、という事である。これに応じて 5 分間で、汗を掻く前に組立てられる、そして無器用な人でも組立てられるモノを完成させよう、と思う。

これが出来るとアメリカ大陸でも、もっともっと遊びの範囲が広がると思う。例えば、水上飛行機で奥地へ行く時でも、このボートを持ってゆくと、奥地で組立てて川を下ってくる遊びが簡単に出来る。

(従来は別便で、カヌーを馬の背に積んで運んでおかねばならなかった。飛行機では 1 時間で飛べても、馬で運ぶと一週間は掛かる) これなら水上飛行機に積んで一緒に持っていける。

前節に記した、それらの素材を使って、更に組立時間の短い、更に組立易いものを造り、皆を水辺の遊びに誘い出して、人類も水の中から生まれた生物の一員でもあるという事を、身を持って体験し、更に環境破壊が取返しがつかなくなる程進んでいる事を、身を持って体験し、地球の再生そして人類と人類社会の再生に思いを馳せていただきたい。その為のカヌーを造り続けてゆきたいと思う所存である。

(前掲書 No.282, pp.1-4「喜寿の祝いを迎えるに当って」, 2006.8, から抜粋編集)

4. 高木公三郎会長の思い出

1) 新年のごあいさつ

日本カヌー普及協会会長 高木 公三郎

ロップロイカヌー(近代カヌーの元祖)が始めて漕がれてから 100 年が過ぎました。クレッパース社が造ったファルトボートは私の齢と同じ 80 年です。そしてベルリンのオリンピックの時、湖でおばあさん達がファルトボートに孫をのせてひなたぼっこをしているのを見て、『本当のスポーツはここから始まるのだ。』としみじみ考えさせられました。やがて第二次大戦後、『国民の誰もがたのしめる手軽なスポーツを……。』と『普及』をはかりましたが、今ではフジタカヌーからドイツのクレッパース社に勝るすばらしいファルトボートが量産されるようになり、『日本中の川や海をたのしいファルトボートでいっぱいにしよう。』という夢が実現しようとしています。次の 100 年へ向けて、皆様方の活躍を期待します。(前掲書 No.38, p.2「新年のごあいさつ」, 1987.1, 所収)

2) 高木公三郎会長のこと

私達の会長、京都大学名誉教授高木公三郎先生は頭部手術の為、京大病院へ入院中であったが、10月2日無事退院された。ご丁寧なお礼状とともに、皆様にもよろしくとのことであった。

先生は 1936 年ベルリン・オリンピックに役員で参加されたとき、ベルリン郊外の湖でお婆さんたちがファルトボート(折り畳み式カヌー)に孫を乗せてマホービンとサンドイッチを持って日なが一日陽なたぼっこをしているのをご覧になり、本当のスポーツはここから始まるのだ、としみじみ考え込まれた。そしてそれは強い感銘として先生のその後の活動に大きな影響を及ぼしたのである。

当時はまだまだ後進国であったわが国ではスポーツはまず学校教育の場で取り上げられた。それは競技であり、選手がするもので、一般大衆は見物するだけであった。よく考えてみればスポーツに相当する日本語はない。強いて言えば「遊び」であろうか、しかし体を使ってする遊びはせいぜい子供のすることではなかったのである。

間もなく第二次世界大戦が起こり、南京天文台長として、またゼロ戦などの修理工場の建設に活躍された先生は、敗戦とともに連合軍 GHQ によって追放にかかり、京都府下の夜久野町へ隠棲され、山林を開墾し芋を栽培し芋飴を造るなどして生活をたてられた。そんな中で先生は、

「これからは平和な時代が続く、あのベルリンを見て、持ち帰ってきたファルトボートを普及して国民のみんなを遊ばせよう」

と考えられた。まさに「遊びの意識革命」であった。

持帰られたクレッパース社のファルトボートを倉から持出し、埃を払って組立てて見られたが、敗戦直後の我々日本人にとって、それはあまりにも高価で、大きすぎて、重すぎて、その上に組み立て分解に時間がかかりすぎる厄介な代物に過ぎず、普及など思いもよらなかった。そこで先生は小さくて、安価で、出来るだけ簡単に、早く組立てられるものを工夫設計され、三好木工で造られた。ラワン材の骨組みと日通のトラックの幌に使う帆布を船体布に使ったそのファルトボートは当時の価格で 1 万円余り、それはいささか貧相でクレッパース社のファルトボートに較べて漢字と片仮名程も違ったが、それでも大学卒の初任給が 5~6 千円であった当時の大衆には高嶺の花であり、第一、遊ぶ時間がなかった時代でもあった。

追放が解けて京大へ復帰された先生は、以前は宇宙物理学であったのに、何と今度は体育学であっ

た。「ちょっと来ませんか」と誘われたのは終戦後4~5年の歳月が流れ、日本人の生活水準も少し回復し始めてからであった。それまでに琵琶湖でヨットやモーターボートで遊び回っていた私であったが、初めて見るちっぽけなファルトボートをそんなに面白いものとは思ってもよらなかった。

瀬田川の京大艇庫の前の大きな柳の木の下で一漕ぎした私は、これはヨットやモーターボートにない面白さがある。大きなフネは動くお城だが、小さなカヌーは自然に溶け込んでいくようだ。それに道具が簡単なだけに、筋肉と頭を使わなければならない。そこに何とも言えない面白さがあると感じた。

漕ぎ終わってから連れて載いたのは、近くにある「あみ定」という料理屋であった。そして件のベルリンでの出来事を、さらに日本人がいかに遊び方が下手であるか、遊びは決して悪いことでもなく無駄なことでもない。生活を豊かにして文化の水準を上げるためにも必要なものである。単に経済だけでなく、文化の面でも西欧に追い付き追い越さなければ本当の実力とはならない、と話された。もちろん私が民族にも諸外国に劣らない固有の文化があり「遊び心」では決して敗けないが、西欧の文化を、そのよい所を取り入れるのには決してやぶさかではない。

お話をすると、高木先生は京都五条の呉服屋の次男坊で、私は新京極の化粧品屋の長男。年齢は先生の方が15歳ほど上だが、どちらも前大戦中に強制疎開に協力して店も屋敷も無くなっていたことや（今でも、五条通りや、新京極蛸薬師通りが広いのはそのためである）、先生の叔母さんと私の祖母がお稽古事で一緒だった事も分かり、私達にやはり遊びに関しても合い通じるものがある、お付き合いが深まったのである。

次に連れてもらったのが、現在私達が工場を構えている木津川の笠置である。笠置大橋の下には初心者にとってちょっとしたスリルを楽しめる急流があり、何度か挑戦するうちに引っ繰り返って流され、流されながらふと耳をすますと川底の砂がさらさら、さらさらと音を立てて流れているのを発見した時の驚きと楽しみ。カヌーが、川が、そして水が、ぐんと私に近づいてますます好きになっていくのを感じたものである。

京大の学生や京都の町衆などが中心になって今の日本カヌー普及協会の前身「日本ファルトボートクラブ」が発足したのもこの頃であった。

色々なテクニックや遊び方を聞いても先生は「誰でもどこでも楽しめるものです。」と言われるだけであった。自分の遊び方は自分で編み出す。そこに本当の楽しさがある。無言の内に先生はそう言われていた。そしてさらに、今日のカヌーの隆盛を予言されていたと思うのである。

(前掲書 No.93, pp.1-2「高木公三郎会長のこと」, 1990.11、から抜粋編集)

3) 天に帰られた高木公三郎会長



日本カヌー普及協会(元)会長 高木公三郎博士(1907-1991年)

〔高木公三郎先生略歴〕

1907年 京都市生まれ

1935年 京都帝国大学理学部宇宙物理学科卒業

1937年 南京天文台長

1948年 京都大学体育学科創設

京都大学名誉教授

勲三等瑞宝章

京都府スポーツ特別栄誉章

日本カヌー普及協会会長

日本WHO協会理事

日本漕艇協会顧問

日本体育協会スポーツ科学委員

京都府体育協会参与

高木公三郎先生はわが国に初めてカヌーを持帰り、アウトドアを知らない日本人にファルトボート(折り畳み式カヌー)を通じて遊びの意識革命を考えられた。

思い起こすと、最初先生に瀬田川でファルトボートを教えて戴き「もっと急流を下った方が面白い。それに先生、これはちょっと造りがお粗末ですね」といったところ「そんならあんたやっpegらん」と言われ、今わたしたちの居るここ笠置に連れてもらったこと、当時はこの木津川も白砂白松と清流の絵のような風景であった。その中で何度かカヌーで下っているうちに引っ繰り返って流されながら川底の砂がさらさらと流れる音を聞いたとき、ますます好きになっていくのを感じたものだ。やがてファルトボートの開発のため日本中の一流会社ばかり次々と紹介され、さながらカヌー国内留学を5回もさせて戴いたこと、何故かカヌー遊びで川や海で何度も何度も死にかけたのに死ななかったこと、などが不思議な思い出として蘇ってくる。

この貴重な体験を後輩に伝えるべく、カヌー工業会の中でも安全対策委員会の活動が始まった。その第一回目の会合が持たれたのは、奇しくも先生のお亡くなりになった翌日のことであった。

最近の事故例を見ると若者達の「自然音痴」が目立つ、コンクリートの狭い空間で生活している都会人は勿論、農村漁村でさえも子供達をプールで泳がせるようになってしまった。さらに「自分の命は自分で守る」という人間としていや動物としてもっとも基本的なことすら忘れてしまっている若者さえいる。そしてそのサバイバルの中にこそアウトドアの神髄があると思う。

さらに昨年、ちょっとしたことをお願いに行ったところ「そんなことぐらい自分でやりなさい」と突き放され、その後間もなくフジタカヌー新工場の着工後、病に伏され、今春落成し生産新記録を達成したのちお亡くなりになったのも今となっては私にとってすべてが神の摂理のように思えてならない。

今わが国では、すでに往年のドイツ国でのファルトボート遊びの流行を追い越して増え続けている。それはわが国では今問題となっている公害などによる自然破壊を差し引いてもなお美しい自然が残されていることやファルトボートで自然に溶け込む楽しさ素晴らしさが国民の皆様にご理解戴けたからと思う。そしてさらに「日本人はもっともっと遊び上手になって国際社会の中で堂々とものが言えるようになり、外国人を説得できるようにならなければいけない。もし日本人が国際社会の中でもっと付き合いが上手であったら、あの太平洋戦争もおこらずにすんだ筈です」と云っておられたことを思い起こし昨今の貿易摩擦などの国際情勢を顧みるとき益々ファルトボート遊びの重要性を認識するとともに日本カヌー普及協会の皆様ともども責任の重大さを痛感する次第である。

オイルショックのあと、ここ笠置の地に移り、カヌースクールを始めたころ受講生の女の子を見て「ベルリン郊外の湖でお婆さん達が孫を連れて魔法瓶とサンドイッチを持って一日中陽なたぼっこをしている風景をみてしみじみ考え込みました」といっておられた先生のお言葉とがダブってきて、この子がお婆さんになったら孫を連れてファルトボートで遊んでくれるかな？ とふと思ったことがあった。「先生、もうちょっと見ていて下さい。日本でもきつとそんな風景が見られるようになりますから」(前掲書 No.100, pp.1-2「天に帰られた高木公三郎会長」, 1991.6, 所収)

4) 高木公三郎先生の思い出

日本カヌー普及協会(元)事務局長 吉田 究

日本にカヌー、ファルトボートを紹介された高木公三郎先生が、去る5月7日ご逝去されました。83年のご生涯でした。

1936年のベルリン・オリンピックにボートの役員としてご参加されたおり、当時のクレッパー社艇で水に遊ぶ老若男女に深い感動をおぼえ、この水上での楽しみを日本に紹介され、戦後は一般への普及につとめられたことはあまりにも有名であります。

先生の教えを受けられた藤田清氏が、その後改良に改良を重ねられ、現在の日本のファルトボートの隆盛に至ったわけであります。

ここにささやかではありますが、先生の思い出の一端を綴り、先生の持たれた理想を皆様方と共有したいと思えます。

先生との出会いは、大学の運動生理学の教室でした。「運動というのは、単に筋肉を鍛えることと違うぞ。運動というのは本当の健康を目指すものなんだ。ギリシャ以来、ニンゲンは真・善・美を理想としてきたみたいだが、もうひとつ健康ということを忘れてはいなかっただろうか。健康でない真・善・美がどれほどニンゲンをねじまげてきたことか、そこのところをよく考えてみなさい。……ところで、健康って何だろう。英語では、病が癒えることをいうらしい。仏語では狂気でないことをいうらしい。独語では体に傷がないことをいうらしい。これらは少しばかり不十分だと思う。日本語にはいい言葉がある。それは『すこやか』ということだ。これは、すくすく成長する全人格のことなんだ。……」

生意気盛りの大学一年生の私にとって先生のご講義は、哲学や文学の議義以上に印象深かった。

その後、幾度となく先生のご自宅へうかがい、スポーツ論・人生論をうかがった。師弟の関係も、近頃では教室内にとどまることが多いようだが、先生のお宅では深夜まで談義が続いた。「近頃のオリンピックにも困ったものだ。競技に勝って、国歌・国旗で大騒ぎする。なんのためのスポーツか、首を傾げ

たくなるようときがあるね。国旗じゃなく、各オリンピック委員会の旗を掲げるべきだ。そのためにも健全なアマチュアリズムとこれを土台にしたクラブ組織が必要だね。……ところで君、もうすこし背筋を延ばして物を食べなさい。」談論風発、楽しい刻々であったことを懐かしく思い出します。と同時にあのころから格段に豊かになったはずの日本のスポーツ界にますます国家・企業・マスコミの介入が目立って真の健全さが忘れられがちなのが気になってなりません。「ニンゲンというのは遊んでいるときが一番ニンゲンらしいのになあ…」ともらされたことがありました。

先生は決して理論ばかりの学者ではありませんでした。理論ばかりで、全人格の陶冶を忘れた学生を「調子のええやっちゃ」と遠回しにさとされたことでした。先生のファルトポート制作のご工夫も先生のご人格の一端であったと思われまます。〔図1〕は先生の工夫された国産ファルトの原形です。「筆者のファルトポートは、終戦直後はじめて、軽くて、安くて、じょうぶなものをと考え簡単なのをまずこしらえてみたのです。ほうぼうに持ち歩き、あちこちの川を下ってから、つぎつぎ、新しく作るごとに少しずつよいものにしてきました。そして今ではかなり自信のあるものになってきました。」（高木公三郎著『携帯ボートの楽しみ方』S.37, 東西社）その後工夫の結晶が〔図2〕です。このあとを藤田清氏が引き継がれて、いまのファルトに育てていかれたわけです。因みに図1、図2は共に先生のご直筆です。

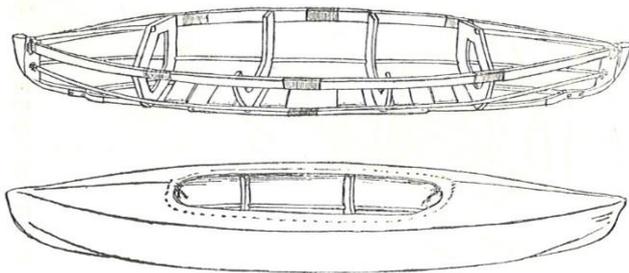


図1

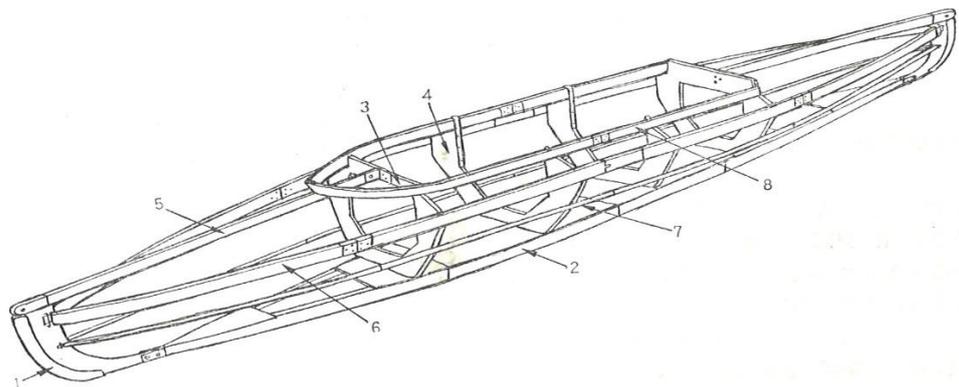


図2

大学1年生の頃〔図1〕を必死でながめながら、先生にいただいた船体布にあわせてファルトを自作したことを懐かしく思い出します。現代人はすべての「モノ」に恵まれ、すでに売られている商品をあてもない、ここでもない、と選択することから始まり、これに終始することが多いようですが、ほんとうの「モノ」と付き合う態度ではないと思われまます。私も藤田氏に受け継がれたファルトを今に至るまで、私なりに改造し続けながら楽しませていただいているのは高木先生のご工夫を我が楽しみとしたいと思うからです。

先生のご葬儀の後、藤田清氏・吉岡嶺二氏としみじみ語りあいました。「これからは寂しくなりますね。でも、先生の御心の一端は私達の中に生きておられるのですね。…」先生のご冥福を心よりお祈り申し

上げながら、これからもパドルをにぎっていきたいと思います。合掌
(前掲書 No.100, pp.3-4「高木公三郎先生の思い出」, 1991.6, 所収)

5) 高木博士とその弟子たち

京都大学名誉教授故高木公三郎博士は、ベルリン・オリンピック視察時に湖でお婆さんと孫がファルトボートに乗って遊んでいるのをご覧になり不思議な光景として脳裏に焼き付け、それと同じドイツ・クレッパー社のファルトボートを持ち帰られた。終戦後それをヒントにして日本の自然と日本人の遊び方に合わせたカヌーを工夫され、学生や町の人達を集めて遊び方を教えられた。(写真向こうが高木博士の自作艇)

1950年には日本ファルトボートクラブが結成され、京都の学生や文化人、市民愛好家により琵琶湖を舞台にカヌー遊びが始まった。博士のカヌーを楽しんだ藤田は、さらに日本の一流会社5社で次々に研究を続けて量産型のカヌーを開発し、これが全国に普及して、現代のレジャーカヌーの時代を生み出した。(写真手前、フジタ SS-1)

写真(下)は原点となった当時の高木博士の自作カヌーをフジタが復元し、大津市瀬田川の京都大学漕艇部の艇庫前で当時の思い出を語る関係者達。



(写真中央、黒いコート姿が京都大学名誉教授故高木公三郎博士。右から二人目、京都大学教授熊本水頼博士。左から二人目、吉田究。左端、藤田清)〔昭和60年頃、大津市にて上田卓哉氏撮影〕
(前掲書 No.230, p.1「高木博士とその弟子たち」, 2002.4, 所収)

6) 高木公三郎会長を思う(その1)

先生がお亡くなりになって一年、5月10日には日本カヌー普及協会、5月23日には天文、体育、ボート、カヌーその他先生の関係者全員が先生が青春を過ごされた瀬田川へ集まって一周忌合同法要が営まれた。

私達は先生が45年前お造りになられたシグマー型ファルトボートと私が設計した20年前のビクター製GS-1を復元して参加した。先生のカヌーは船体布が綿のパラフィン防水なのでもう殆ど腐っていて完全な復元をあきらめ、止むを得ず〔SS〕や〔ST〕に使っている布を使って復元した。それでも往年のこの舟での思い出が次々と走馬灯のように頭に浮かび、感慨無量であった。そのことを思い出すままに書き記した。

ベルリンでお婆さん達とお孫さんとのカヌー遊びの不思議なシーンを頭の中に焼き付けて帰られた翌年に支那事変が始まり、先生も動員されて南京の天文台の修復とその運営に活躍された。その時色々な交渉や商談などを上海でされたが、外人さんの付き合いの中で「日本人はもっともっと遊び上手になって、国際間での付き合いが上手にならないと駄目だ」と痛感された。私が「それじゃ先生、支那人は日本人より下手でしょう」と聞くと、「とんでもない」支那人は舌を巻くほど付き合い上手であって「そういう意味では支那人のほうがずっと大人ですよ」と言われた。

戦争の経歴が原因で戦後になって追放にかかり、夜久野に隠遁生活を余儀なくされ、山を開整して芋を植え、芋飴を造って生計を立てながら「これからは平和な時代が続く、そうであれだ！」とベルリンの湖の光景に思い至り、わが国にも早くあのような光景がみられるように遊び上手にならなければ、という思いにとり憑かれ、持ち帰られたクレッパー社ファルトボートを倉から出して埃を払ってあちこちで試し、大きすぎて、重すぎて、組立に時間が掛かりすぎたの悪戦苦闘の果てに、ドイツ人の完璧主義に感服すると同時に、当時の日本人の小さな体格と日帰り遊びが主体の遊び方、そして我国の特異な気候風土、更に月収5~6千円の日本人の生活水準に見合うシグマー型のファルトボートを工夫、完成されたのである。

上海での先生のエピソードにこんなものがある。ある時先生は海軍の人にキャバレーに招待され、「あなたは精密な天文の機械を修理する能力があるのだからゼロ戦の修理も出来るだろう。是非やってくれないか」「しかしどの鉄工所も汚くて、とてもゼロ戦のような精密機械を修理出来るような所はありませんよ。たとえばこのキャバレーの床のようにピカピカ光っているところではない」先生は、これで厄介逃れが出来たつもりでいたところ一週間ほどたってもう一度同じキャバレーへ呼ばれて行ってみるとそこが海軍に接収されていて、「あなたの云った通りにしたからぜひやってくれ」「?!」

ということどうとうゼロ戦の修理工場もやらなければならなくなった。しかしこれがたいへんな儲けになったということであった。そのわけはそれまで故障したゼロ戦は船に積込んで内地まで運ばねばならず、そのため何カ月もかかっていたが、こちらではほんの数日で治ってしまう。そして先生はその儲けでアメリカからビュイックを買って乗り回した。それに味をしめて、もう一台注文したところ、今度は対米戦争が始まってしまい、入荷しなかったという。

戦前先生は瀬田川の京大艇庫の前にモーターボートを繋いでおられたが敗戦後に米軍に接収された。この時ベルリンからファルトボートと共にカヤックやカナディアンカヌーなども同時に持ち帰られていたが、このうちカナディアンカヌーも接収されたという。兵士がシングルパドルを鮮やかな手つきで操って真っすぐ際川の米軍キャンプの方向へ向かって漕いでいったのを淋しく見送られたそうである。

私は先生にこの話を聞いていたのでセスナを操縦して際川の飛行場に降りたときに格納庫を見せてもらったが、先生のモーターボートもカヌーも無く、代わりにジープのエンジンを使って制作途中のモーターボートがあった。閑に明かせて彼等が造っていたものであった。これに挑発されて、私も早速ジープ

プのポンコツのエンジンを探して来て造った。これはそれまでのジョンソンの船外機や古いフォードのエンジンのポートに較べてはるかに力があり、何度もプロペラを造り直し、瀬田川を何度も上り下りしてテストを繰り返しその平均速度は56キロも出た。当時は先生が未だ40代、僕が20代であったから二人ともスピードを楽しんだ。自動車に較べると遅いようだが、当時これ以上速いモーターボートは琵琶湖には未だなかった。余談ではあるが僕が最初買った自動車はダットサンの1949年式の中古で、カタログ上では最高速度60キロとなっているけれど、実際に60キロ出してみると、どこか煙を吹いたり火を吹いたりして、その次の1954年式ルノーでやっと国道1号線の鈴鹿峠の上まで舗装が出来て、そこへ走りに行っても往きは登りにかかるので90キロしか出ず、帰りにやっと100キロを少し越えた。

(前掲書 No.113, pp.1-2「高木公三郎会長を思う(その1)」, 1992.7, 所収)

7) 高木公三郎会長を思う(その2)

先生とご一緒にリバーツーリングをしたのは何度もあるが、その中で今でも鮮やかに思い出すのはそんなに多くはない。

福知山から由良川を下った時のこと、1日目を漕ぎ終って有路の橋のすぐ下にテントを張り、食料の買い出しに行ったところ高い倉があってその軒の下に和船が吊ってあった。「あんな高い所でしかも川から離れたところに何で吊ってあるのかな」と話していたら、丁度その家の人が出て来たので「不便でしょう」と聞いてみると「台風の時、あそこまで水が来る」と言われて仰天してしまった。それから八百屋さんへ行くと、ラジオが台風が来ることを告げていた。びっくりしてテントの所へ飛んで帰り「先生、台風が来ます」そしてその倉の軒下に吊ってある船の所まで水が来ることを説明した。すると先生はしばらく姿を消され10分程して戻って来られて「宿を取りましたから全部畳んで移動しましょう」やがてタクシーが来て、畳んだテントとボートを持って着いたところは、今思うと福知山郊外の高級旅館ではなかったろうか。翌朝起きてみると台風は逸れてしまったが天気はいま一つで、あきらめて帰途についた。

2度目、有路から下10km大きな橋の辺りまで下ると凄い向い風となりやっと5km下った東雲駅の所でリタイア、帰ってから先生に海風と陸風の教えを聞き、気象の勉強をする。それまで小学校で少し習っただけで実際に遭遇したのは初めてであったように記憶する。

3度目、満潮にかかると有路のすぐ下の瀬の勢いが無くなるのを目のあたりにして満潮、引潮の影響が20km上流まで及ぶのを知り、海象についても勉強を始める。潮汐表を用いて由良川下りに成功したのは実に4度目であった。先生はもともと天文学が専門であったから月の引力の計算のしかたを教えて下さった。頭を使って上手に下るところにカヌー遊びのもう一つの面白さがある。馬鹿力でしゃにむに漕ぎ切っても決して成功したとは言えない。地図(国土地理院の1/50000、1/25000)海図潮汐表、それと理科年表には世界とわが国の主な川について流域面積や流量、各地の雨量、気象等々貴重な資料がぎっしり詰まっている。

このコースはさらに海へ出て岬を回り、天橋立まで行くのであるが、たまたま夏休みになるのを待ちかねて行ったので、べた風ぎで岬の手前越浜というきれいな水の湧く浜を見つけ、テントを張った。8月中旬にもう一度行ったところ風がきつくて外海へ出られずもう一度気象の勉強をやり直し、わが国には「梅雨明け10日」という日本中がべた風ぎになる期間が有ることを知り、以来シーカヤックはこの期間に行くことになった。特に山陰海岸の岩礁地帯は一年中波しぶきが飛び、漁師さえ恐れて近づかないポイントも、水面に顔が映るくらい穏やかになるのだ。

もちろんそれ以外に瀬戸内海や鳥取から兵庫県にかけての山陰海岸、円山川を下って城崎温泉などあ

ちこち行ったがこれは藤田敬一郎さんとご一緒のことが多かったと記憶する。もう 20 年以上も前になると思うが瀬戸内の水質汚染が問題になり、新聞などで学者がこのような閉鎖水域では「もし仮に今すぐ汚染源を断ったとしても、水が全部入れ替わるのに 100 年もかかる。四国横断のトンネルを掘って太平洋の水をポンプで送り込まなければならぬ」という説を取り上げていたが、家島群島や鍋島諸島など実際に瀬戸内をカヌーで漕いでみると住宅の密集している港の中などある程度汚染されているが、外を廻って島の反対側の入江の中へ入っていくと、びっくりするほどきれいで、陸地からも島からも最も遠い水域へ行くとどこも決まってどぶ臭く濁っていた。なんのことはない海の中のゴミ捨場だったのである。当時、芦屋市ですら下水施設も未だ建設途中で、汲取った屎尿を海中に投棄していたから臭くて当たり前で、海図でみるとこの辺り水深 5～6m、屎尿とゴミの海中投棄をやめればすぐにもきれいになると話し合ったものだ。それから 10 年後芦屋市にも下水が完備し屎尿もゴミも投棄禁止になり、問題の場所は見違えるほど水質はよくなった。自然の自浄作用である。

今、私達の木津川も上流から汚染が進んで来ている。かわせみが私達のカヌーコースに移動して来たのはうれしいがその原因は水洗トイレにある。つまり浄化槽の水質基準が 90ppm なので上流の住宅開発地域で川はどぶ川並みになってしまう。水質基準をせめて 20ppm 以下にする必要がある。具体的には合併浄化槽というもので、この原理は今までの浄化槽の後にもう一つ最終処理槽を追加し、ここで炊事の水も洗濯機の水も風呂場の水までまとめてもう一度処理してしまうのだ。

ただ普通の浄化槽に比べて 3 倍の費用が掛かるのが問題だが、それでも都市下水に比べると 1/5、農村集落の簡易下水に比べても 1/3 であるから早急に補助金、利子補給など制度を完備してほしいものだ。

諏訪市でも 30 年前から汚染対策を立てて来た。ようやくそれが終わった時には市域は 3 倍に増え諏訪湖の汚染はさらにひどくなったという。中小都市の悲劇がここにも凝縮されている。国レベルでの対策を早急に立ててほしい。高木先生もきっとこれを心持ちにしておられると思う。

(前掲書 No.114, pp.1-2「高木公三郎会長を思う(その2)」, 1992.8, 所収)

8) 高木公三郎会長を思う(その3)

『体も頭脳も使い続けることによって発達し続ける』

私は小学校の頃、どちらかというと虚弱体質であったから体力もあまりなかった。それが何の因果かカヌー遊びを始めてしまったものだから先生に体力のことで根掘り葉掘り聞いてみたことがある。

その中で基礎体力は高校生から大学生くらいの時がいちばん大きく、30 才くらいまではほとんどそのまま変わらない体力が維持されるが、それから少しずつ落ちていき、60 才くらいになると小学生の 3～4 年くらいにまで落ちてしまう、というデータを示された。その時ぼくは「俺は絶対にそんなには落ちない」と思った。正直云って痩せ我慢でもなんでもなく、そう思ったのである。

この考え方は半分は正しかったし、半分は間違っていた。その答えを順序を追って説明すると、先日 [N-1] を車の屋根の上に積むことがあって、たまたま近くに誰もいなかったのでこんな物くらいと何の気なしに差し上げようとしたところ、どうしてもいまま少しのところを持ちあがらず、ついに取り落としてしまいバックミラーを折ってしまった。もう間もなく 62 才の誕生日になるのだが、しょっちゅうやっているカヌーを漕ぐことでは決して若い者には負けないし、カヌーを漕ぐのに必要な、平衡感覚では場合によっては若い者より鋭い、と自負している。しょっちゅうと云う程でなくても、時々でいいからカヌーを漕いでいれば体力も落ちないし、平衡感覚などまだまだ研ぎすまされる。それが重いものを担ぐ必要がなくなるとあつという間に体力は落ちてしまう。

そういえば昔、永大産業に勤めていたとき、フォークリフトが入って重いものを担ぐ必要がなくなっ

たが、たった3カ月してフォークリフトが故障した時、誰も担げなかったとか、それで先生に筋肉の衰えるにはたった3カ月と報告したところ「実験では本当に何も使わなかったら、筋肉の太さは1週間で半分になります」と先生はおっしゃった。さらに「1日に一度、6秒間だけその筋肉の最大限の力を出し切ってやるだけで太り続けます」ということであった。私自身、全くの「門前の小僧」であり偉そうなことは言える筋合いはないのだが、先生のお言葉として訓練や練習の必要なことはこのことでよくわかっていただけたと思う。

又一週間に一度、休みがあって好きなスポーツで体を使うのは本当に理に叶っていることだ。熟年の方はせいぜいボートを漕いで笠置へ来て戴くことが健康維持にも大切だと思う。

しかし考えようによっては、歳が行ってもあくせく働き続けたほうが、むしろ健康で長生きができて幸福かもしれない。今は遊びの時代だか、熟年の方が急に定年になって遊びも知らず、さりとて仕事もなく、戸惑ってられるのをよく見かけるが、勤労についてもよく考えてみる心要があるのではなかろうか。

私自身のことで恐縮なのだが、初めの頃、先生が「日本人は歩く習慣だから(当時は車がまだ少なかった)下半身はいいが、上半身の運動が足りない。カヌーは丁度いいですよ。と言われた。そんなものかなあ、と聞き流していたが、40才代の終りごろ腰を痛めて(これも高木先生の紹介で)京大の整形外科へ行ったところ、すっ裸にして調べられた。「この体は上半身はよく筋肉がついているが下半身はよくない。なにか欠陥があるのではないか」と整形の先生たちが額を集めてひそひそと話しておられる。僕はそれを聞いてびっくり「それは違います。僕はカヌーをやっているからです」とあわてて抗議を申し込んだ。

考えてみれば僕は先生にお会いしたときから車に乗っていて、以来、恥ずかしいことだがこれといって下半身を鍛えたことがない。最近では皆さんの御供をしてツアーに行く時、せいぜい陸上班を努めさせてもらっているのも、少しは下半身を鍛えることに役立つのではなかろうか、と思っている。皆さんも私の体を反面教師として、大いに下半身も鍛えてほしい。

脳の働きも同じことで鍛えれば鍛えるほど成長する。手を動かすことに全体の半分を使う。しゃべることがその又半分、字を書くことが更にその半分ということで、定年で仕事をしなくなると、ぼけるのも当然といえる。否、脳もまた使い続けることによっていつまでも成長を続ける。

体も脳もどんどん使って若い人は頭もどんどん成長してほしい。そして我々年寄はいつまでも若さを維持して行きたいものだ。

(前掲書 No.116, pp.1-2「高木公三郎会長を思う(その3)」, 1992.10, 所収)

5. フィールドでの学びと思い出

1) 琵琶湖の思い出

終戦の翌年、中学4年の時遠足で比叡山から見た、果てしなく広がる琵琶湖に魅せられて始めたヨット遊びであったが、まもなくYMCAの理事をしていた叔父に「ヨット部ができるから」と勧められて入部した。A級ディングー2隻を寄付してくれた人がおられたのである。終戦直後のその頃は、誰もまだ遊ぶ暇がなくて、いつも2~3人しか集まらなかった。そんな中で海軍航空隊で爆撃機を操縦していた浜岡昇さんや川崎さん等の先輩に教えてもらいながら後は一人で経験を積んで行った。だから私のヨットは半分は我流である。日本のヨットクラブは、京都人が琵琶湖で始めたのが嚆矢《こうし》とされるが、この地理的条件と、古くから都であった土地柄が大きく影響していると痛感する。

海の上は大自然の真っ只中、古来、人類がDNAの中に蓄えて来た「生活の知恵」が瞬時に飛び出して対応し、或いは順応して行く。これが訓練となって仕事の上でも、生活の上でも、臨機応変にうまくこなして行けるのである。ヨットでは一番どんくさい、と言われていた友人が引っ繰り返ったとき裏返しになったヨットの船底に立って「助けてくれーっ」と叫んでいる傍へ寄ってみると、全く濡れていないのである。私は転覆の瞬間を見ていなかったが、後から聞いたところによると、ゆっくりと回転して行く舷側によじ登って行った、という。カヌーが転覆する時は瞬間の事なので、その対応も瞬間の動作が要求されるが、ヨットでも勿論、瞬間の動作を必要とされることもあるが、転覆するときはゆっくりと回転して行く。それにしても私なら、何とか起こそうと悪戦苦闘してずぶ濡れになると思うが、全く濡れない（靴の裏だけ濡れていた）というのは凄い技術であると思う。

ヨットでは、YMCAの佐波江キャンプ場へ何度も通った。ある時、一つ手前のマイアミ浜の沖を通ったところ、汽船の船長さんが呼び止めるので、傍へ寄って行くと「今日のキャンプの宿泊名簿を渡し忘れた。悪いけれど棧橋の係に渡してくれませんか」、「OK」と早速Uターンして届けてあげた。

ある夏の日、友人が女性同伴でやってきた。大津から雄琴の辺りを回遊し夕方になって遊び疲れての帰路、大津の対岸、草津の沖まで帰ったところで夕風になって動かない。夕涼み、という聞こえは良いがこんな時に限ってパドルも持ってきていないので、漕ぐこともできない。焦れたい思いが先に立つ。とっぷりと暮れた頃になってようやく風が吹き始めた。風が吹き始めるとあっという間に帰って来られる。ヨットを係留して、早速、京町の角にあったビヤホールへ、乾いた咽にビールがしみ通る。「アサヒビール」であった。

ビールではもう一つこんな思い出がある。高校を卒業した頃、友人と二人で東京見物に行った。確か東海道線の特急つばめで行って、夕方、銀座の街を歩き疲れてビヤホールに入った。日本ビールと書いてあって赤い大きな星のマークであった。今のサッポロビールである。あの時も最初の一口の咽へ通るうまさは今だに忘れられない。帰りは夜行列車であったと思う。

ヨットは風がないと走らない。琵琶湖一周を試みたが風がなく失敗。2度の失敗の後、何故？と考え、気象の勉強をして、初めて夏休みになった頃は「梅雨明け十日」といって、わが国は一年中で一番穏やかな気象条件の中に置かれるということを知って、それならモーターボートで行けば良いじゃないか、と思うのだが、家に在ったモーターボートのエンジンは1928年式のジョンソン9.5HPで私よりも2年先輩のボンコツであった。倉から持ち出して修理し、遊び始めた。

ボーリングをして、ピストンは一回り大きくしなければならぬので古いピストンにボール紙を巻き付けて大きくして、鋳物屋さんへ持ち込んだ。収縮率と削り代、ボーリングして一回り大きくなる分を計算してバッチリだった。リングもジャストサイズが見つかった。マグネットのスパークが飛ばないので駄目かと思っていたら、電気屋さんへ持ち込んで磁力を入れる事で簡単に直った。船体は膳所の造船

所で作ってもらい、見事に走った。マグネットの磁石鋼は、ゼロ戦の主桁にも使われた超々ジュラルミンを発明された東北大学の本多光太郎博士が住友吉左衛門さんの資金援助で戦時中に発明され、今では半永久的に磁力の落ちないものが全世界で使われているが、戦前のボンコツのジョンソンは、わずか半年で磁力は半減した。だから毎年春に電気屋さんで磁力を入れてもらって秋11月になって気温が下がってくると磁石の力も落ちて来ており、エンジンは掛からなくなってしまう。春までお預けなのだ。あきらめて倉に入れ春になって又暖かくなってくると、フライホイールを外して電気屋さんへ持ち込んで磁力を入れてもらい、秋まで遊ぶのである。そして次に琵琶湖一周のためにジープのエンジンで17ft（呎）のボートも作ったのである。

何時のことだったかはっきり記憶はないが、モーターボート競走会の第一回払下げがあり「買う人がいないからぜひ1隻買ってくれ」ということで買ったヤマト15HPは、競走用なので圧縮比が高く、点火時期が早すぎて、その上プロペラのピッチが強すぎて扱いにくかったが、使いやすく改造するため、それぞれの問題を解決してゆくのも面白かった。この頃の遊び相手が森田叔宏さん（日本カヌー普及協会幹事《当時》）である。ある時、雄琴の沖を走っていると水中翼船が止まっているので近寄ってみると「燃料切れで困っている」という。早速浜大津まですっ飛ばし、琵琶湖汽船の棧橋へ連絡してあげた。

モーターボートも面白いが広い湖面が単調なのと、ガソリンを食う。何しろ1km当り1ℓも必要で琵琶湖一周すると200ℓも要る。当時は湖岸にガソリンスタンドがなく、ダットサンで湖岸道路を一周して、（当時は道路も不完全でさながら冒険旅行であった）ガソリンスタンドをチェックし更に湖岸までのアクセスも調べなければならなかった。

極寒の2月の早朝にバルブスプリングが折れるハプニング、その時は4つあるうちの1つが折れたので、何とか近くの漁港まで辿り着けたが、もし一つしかない部品が折れたら、と思うとぞっとする。そして部品を手に入れるのに京都十条まで走らねばならず、修理の技術を持っていても丸半日かかってしまった。これがもし、カナダやアラスカなどの僻地であったなら、一巻の終わりである。この点、カヌーは幼稚な構造だ、と笑う人もいるけれども、例え真っ二つに折れても大自然の中で手に入れる木切れなどを使って修理できる。大自然の中ではカヌーは優れ物だと痛感するのである。

モーターボートでは舞子の浜で接岸するとき横波を受けて岸に当り、舵を折ってしまった事がある。この時は、ゼロ戦のパイロットであった従兄が尾翼の舵をグラマンにやられた時、最初はとんでもない方向へ飛び始めたが補助翼などを使ってゆるくカーブする事を利用して帰還し、最後は上手に着陸することも出来たと聞いたことを思い出し、ちょっと考えて、乗っていた皆を左に寄せると右にゆるくカーブ、右に寄せると左にカーブする事を試して見て、そのまま大津まで帰り、最後は慣れて、棧橋にぴったり着けたことがあった。舵が故障したボーイングも迷走飛行して最後は御巢鷹山へ激突したが、何とかならなかったのだろうか？

高木先生や浜岡先輩と竹生島へ渡ったことがある。お参りを済ませて棧橋の茶屋で食事をしていると南の空、舞子の辺りに夕立雲が出てきて、どんどんこちらへ近付いてくる。「えらいこっちゃ、船溜まりへ隠そう」と言っていると茶屋の親父が「なに言うてんねん、こんな大きな船で」と言うので、ひやひやしなながらも、そのままに食事をすませた。終わる頃になって、いよいよ黒い雲が辺りを覆い、一陣の旋風とともに雨もパラつき始めた。ヤバイなと思うのだが、親父は知らん顔である。意を決してボートに乗り込み、ロープを解いてスタート、スロットルを上げた途端、第1波がドーンとやってきた。舳先は45°に持ち上がりダッシュボードに置いていたカメラはコロコロと後ろまで転がって行き、キャビンを超えた波が後部座席にザブーンと飛んでいった。後ろを振り返ると親父がニヤニヤしながらこちらを見ている。「負けるもんかッ」とハンドルはしっかりと波に対して直角を保ち、スロットルを上げたり下げたり、一波一波、越えて行った。長浜の沖まで来て、最後の一波を越え、後は静かな水面だ、と

安心。回りを見渡すと黒い雲はどこへやら、元の静かな琵琶湖であった。そこから舳先を返して一目散、大津めぎして飛んで帰った事は言うまでもない。夕立雲との格闘の一齣であった。

—カヌー遊びを始めた頃—

YMCA の佐波江キャンプ場での事、満月の夜カヌーで漕ぎだすと、月の光に波がキラキラと光り、パドルを入れると金の雫が飛び散り、それに酔った鮎がつぎつぎとカヌーの中へ飛び込んできた。そしてみんなもキラキラ光る金波の中で堪能するまで遊んだ。やっぱりカヌーはいいなと感じた一齣である。

柳ヶ崎の辺り、カヌーで遊んでいると漁船に声を掛けられた。「何時も見ているけれど面白そうだから一度乗せてくれ」早速棧橋に着けて乗せてあげた。「序に僕も漁船のハンドルを握らせてくれませんか」「いいよ」一回りして着ける時棧橋の杭にコツンと当てた。「あかん」とひどく怒られた。「朝晩1回1回コツンコツンと当てたらすり減って無くなってしまう。この船は孫の代まで使わんならん」後で聞くと最初船大工と二人で山に行って木を探し、これと決まったらその木で造り、20～30年使うと端がすり減ってくる。それを、ばらばらに分解して一枚ごとに削り直して一回り小さい船に造り直し、更に20～30年使い、もう一度ばらばらにして、更にもう一回り、小さい船に造り直して使う。と聞いて山の木も50年も60年も使われたら満足だと思った。そのためにはコツンとも当てないように大事に使わなければならないということである。

カヌーで遊び始めると、それまでヨットやモーターボートでは、沖をかすめて航行するだけだったのに、今度は小さい入江の奥まで入って行けるようになった。入江の奥に棚があり、近寄って覗いて見ると何か飼っているようだ。気になるので陸から回って聞いてみると、鯉であったり、スッポンであったり、また或る所は田圃であったり、何でもないのであるが、今まで知らなかった事が、一つ一つわかって面白かった。

琵琶湖では風が強いと海よりも怖い事がある。一度、思いっきり軽いファルトボートを造ってみたことがある。それを試した時の事、何時になく強い風が吹き始めた。真正面から強いブローが吹くと私だけが後へ押し戻される。よくよく考えてみると、みんなは重い舟だが、私だけが軽い舟、しかも見渡してみると体重も私が一番軽い。必死になって漕ぎ続け、ようやく強風域を脱した。以来、私は軽い舟は造らない。

後に5月2～3日に奥琵琶湖マキノ浜で続けて遭難事故があり、水温が琵琶湖では海と同じく気温より2ヵ月遅れて上り下りすること、西岸ではこの時期沖出しの風が強く、初心者には解りにくい事など実例をみる事があった。特にその一つは軽いアルミ艇で沖出しの風であった。初心者は突然こんな風にあうと動転する。転覆して流され2日後に彦根の沖で死体で発見された。

前にも述べたが、舞子の沖で強風のためヨットのマストのワイヤーが切れたとき、以前沖で出会った漁師さんに「この辺りで遭難すると2日掛かって彦根の沖まで流されて死体で上がるんや」と聞いていたことを思い出して、ゾッとしたことがある。強風については、後に吉岡嶺二さんが日本列島一周されたときにも〔MS-1〕を使われる事がよくあるので「海だったら逆にもっと長い舟が有利では？」と聞いてみたことがある。吉岡さんは「夏期以外には日本列島近海は世界に名だたる風が強く波も高い海域です。その中では風を受ける面積の小さい（つまり短い）〔MS-1〕が一番有利です。」と言われたことと符合する。

琵琶湖は、四高ボート部の遭難があったように、わが国でも名立たる強風特異地帯である。もう少し科学的に分析してみよう。日本海を吹き渡ってくる季節風は若狭から敦賀にかけて日本列島に当たると2・3ヶ所の峠を吹き抜ける。この狭いところを吹き抜ける時、流体力学の原理で風速はかえって速くなる。この風が湖面に吹き付けるのである。又更に、湖面に突き出した岬に左右から交互に、或いは同時に、

この風が吹き付けると、ある時は前から後ろから、ある時はつむじ風、そして両面からと複雑な風が吹く。地形が複雑な所では、さらに難しく、予測できない風が吹くことがある。

今、私たちは毎年9月1日前後に海津大崎から竹生島へ渡る。この頃夏の間、遠いシベリアのアムール川の辺りまで押し上げられていた梅雨前線も太平洋高気圧が弱くなるので戻ってくる。そして山陰沖にほんのしばらく(4~5日)停滞し、梅雨明け10日の頃のような天候となる。この時を狙って漕ぎ渡るのである。相手はお天気、実際には中々うまく行かない。昨年も台風が来て中止にしようかと思っていると「台風はそれました。朝鮮半島へ上陸して、勢力は衰えるでしょう」というので行ったところ、日本海へ吹き抜ける風の通り道になった奥琵琶湖は狭い峠や湾の狭隘部を通過する時、風が却って強くなる現象があちこちで起こり、凄い風が吹いて湾の一番奥の大浦で接岸のとき、巻き波で私も見事に引っ繰り返されて、浜に叩き付けられてしまった。琵琶湖をあなどってはいけぬ。

(前掲書 No.242, pp.11-14「琵琶湖の思い出」, 2003.4, 所収)

2) 木津川の思い出

高木先生に連れられて最初に木津川を下りに来たのは1950年夏の頃だったと記憶する。溪谷の両側には白い砂が延々と続き、その中を、きれいな水が滔々と流れ、崖の上の道路沿いに枝ぶりのよい松が点々と続き、さながら絵に描いたような風景であった。その絵の中でカヌーを漕いで、急流(といっても笠置大橋の下の大瀬は1級、つまり初心者クラス)を飛沫を浴びながら下るのは本当に楽しいものであった。何度か通う内に、ふとよそ見をした際に引繰り返って流された時、川底に流れる砂のサラサラというかすかな音を聞いて感動を覚えたことは先にも述べた。繰り返すようだが、この砂の流れるかすかな音は、折あるごとに思い出して、感動を覚えたものである。

1960年代にダムが始まると川の水が汚れ始めた。「ダムの工事が終わったら綺麗になる」とつぶやきながら下ったが、終わっても綺麗にならない。「それそうや、あんな大きな工事をしたんやから」又つぶやきながら下った。しかし、何時まで経っても綺麗にならない。やがて上流のあちこちにダムが出来、更に無数の砂防堰堤が出来ると砂が来なくなり、砂の音も聞こえなくなってしまった。

そして昔は笠置のカヌー広場のあたりでも川底に2~3mの砂が堆積していた。それが今は岸の部分を残して全部無くなり川底の岩盤が露出している。川の水の一部はこの砂の中を伏流水となって流れ、砂の中には無数の細菌が棲んでいて、大きな浄化作用をしていたと推測できる。20年前迄のことを思い出してみると、旅館や食堂そして家庭の排水が流れ込むと両岸の砂の中へ潜って行く。そして伏流水として流れてゆき、はるか下流で本流に合流する。支流の打滝川・白砂川にも、文字どおり白い砂があふれていた。笠置の駅の横には貨物の引込線があり、その下にはトロッコがあって川の砂を採っていた。その砂は機関車の砂箱に入れてスリップ防止に使われていた。木津にはセメントのプラントがあり砂をどんどん採っていた。採らずに放っておくと砂がどんどん溜まってあふれだす。天井川の出来るのはこのためであった。

水の量も減った。水道が出来て昔に比べると家庭用水も一桁多く使うようになった。私達の工場の回りでも、昔は田圃に引く水は裏山から落ちてくる雫を一滴一滴集めて田圃へ引いた。今では白砂川に堰堤を造って水門の操作で、どっと流す。木津川の上流には工場は少ないが工業用水として使われる量も馬鹿にならない。従って水量も昔に比べると1/2いや1/3に減ってしまったのも当然である。そこまで考えると、もう昔の木津川には戻らない。

一笠置の町と笠置山一

戦前、小学校のとき遠足で笠置山に登った記憶がある。歴史の時間に教えてもらった後醍醐天皇と楠木正成の話は今も覚えている。山頂に後醍醐天皇の墓所と笠置寺があり中でも磨崖仏は日本最大最古である。この登山道も永井角造町長と蜷川虎三知事のご尽力で昭和34年頃造られたものである。その頃はまだ自家用車がなかったから、一般庶民が遊びに行こうとして天王寺駅から関西線に乗ると、奈良の次は笠置しかなかった。だから春のお花見と秋の紅葉のシーズンになると、駅前から笠置山への道は、押すな押すなの人波であった。自家用車が普及すると遊びの対象は鉄道の線上でなく、面上で広がってしまった。そして今では笠置山ではなく木津川の河原、笠置大橋の下のキャンプ場が人気を独占して多いときには500台の車が入るといふ。今は笠置大橋の下の瀬は橋の上流20mくらいから始まるが、私の記憶では橋の下流20~30mから始まっていた。その上の淀みが、支流の打滝川に続いてその上流300mの辺りに階段があって昔はここへ船が着いた。今もこの辺りに「浜」「市場」という地名が残っている。笠置の町も私が来た頃は、3000人に近い人口であったが、今では2000人を切る。淋しいかぎりである。

一木津川の四季一

春3月、彼岸の頃になると、川岸の猫柳の芽が吹き始め、雪解け水と春の雨で水嵩を増した川の水は、少し濁っているが、早くおいでと呼んでいるようだ。カヌーを持ち出して川を下って行くと、西の空は黄砂で曇り、駒返しの岩の陰から猫柳の白い花が出迎えてくれる。2月頃には大群でいた鴨など冬鳥はもう居ない。カヌーシーズンの幕開けである。

4月、染井吉野の芽がほころび始めると、替わって山桜のシーズンがやってくる。山桜は染井吉野に比べると地味で控えめであるが開花期間は2~3週間もあって、さらに山の下から上へ順番に咲いてゆく。その風景は毎年のことながら、飽きずに眺める事ができる。私が最初に笠置へ来た頃は山にこんなに沢山の山桜があることには気付かなかった。15~6年程前になって「あれッ、あんな所に山桜が、」と見回してみると、あっちにもこっちにも咲いている。「何故？今まで気が付かなかったのだろうか」と考えた。半年、いや、1年以上も考えてようやくわかったその結論は、暖冬異変と開発との影響で、冬の鳥が来なくなったのが原因ということである。つまり、これまでは越冬の為にやってくる鳥たちが桜の花芽を食べてしまうので、もともと地味な山桜は川面から眺めたのでは解らなかったのである。それが最近の暖冬異変で来なくなって（最近の高度成長による自然破壊で山鳥の数が減ったことも原因として考えられる）桜の花芽が食べられる事が無くなったことが原因ではなかろうか。古老に聞くと、桜の花芽は人間が食べても甘くて美味しいということである。やがてウグイスも鳴き始める。川沿いにはカワセミそしてヤマセミが飛び交い、時には捕まえた魚をくわえてホバリング、「ホラッ、こんな大きな魚でしょ」と自慢しているようにも見える。カワセミのくちばしは雄が黒、雌が赤ということは、藤田敬一郎さんに教えてもらった。

5月、桜が終わると、ピンクの山つつじ、真っ赤な岩つつじ、そして薄紫の藤の花が追いかけて咲き始める。ニワトコや野バラそして山法師などの白い花も川面から見ると又違った感動を覚える。

7月、梅雨が明けると夏、川沿いに鳴いていたウグイスたちも暑さをさけて谷を遡って山奥へ避暑に行ってしまう、かわってミンミンゼミが喧しく鳴き立てる。

8月、もう暑くて堪らない、湿気が多くて蒸し暑いのが我が国の夏の気候の特徴である。わざと引繰り返って涼むというカヌー遊びもある。こんな時は北海道の釧路川、それとも沖縄・西表へ避暑にゆこう。

9月の声を聞くと河原にはススキが穂をつけ、萩の花が咲き始める。ようやく暑さも峠を越し、川下り

が楽しくなってくる。

10月、初心者は濡れると寒いと思ってしまうが、少し体を動かせば汗をかく。ベテランにはこれからが丁度よいシーズンである。ウルシの真っ赤な紅葉が川面を彩ってくれる。

11月になると紅葉も綺麗に色づき始める。引繰り返ると、水の中は温かいが、上がってくると寒い。水温は気温より1ヵ月遅れて上下する事を実感するのはこの頃である。

12月、気温は低くなるがまだまだ水温は温かい。もう1回漕ごう。

1月、松の内はまだそれほど寒くないが15日にもなると氷が張り始める。昔は川一面に張って歩いて渡れたという。そして根雪は3月まで消えなかった。今は雪の降ることも珍しいくらいである。

一木津川の思い出

今、スクールのコースは笠置から銭司までの6kmであるが、最初の頃は笠置から木津まで15kmがコースであった。距離は3倍に近く、とてもしんどかったが綺麗な水と綺麗な砂、そして美しい景色を堪能しながら下った。その頃の事を思い出しながら風景を辿ってみたい。

カヌー広場から漕ぎだすと上流300mが獅子が淵、入口の狭隘部は洪水の時、滝のようになって流れ落ちるので川底は抉られて深さ15mもある滝壺になっている。ここで毎年1名平均の水死者が出た。それは大阪や奈良の町から来た人たちで、川の構造を知らず、また遊びに来たという解放感から、無理、無茶をするからだ。

私が笠置に住み着いた頃、永井角造前町長は「小学校にプールが出来て子供達はプールで泳がされ『川は危ないから行ってはいけません』ということになってしまった。昔は子供達は皆一緒に遊んでそこから色々学んで大きく育っていった」そしてさらに「笠置の子で木津川で死んだものは有史以来一人もおらん」と言っておられた。

低学年の子は白砂川の淵で、高学年は打滝川の木津川との合流点のすぐ上で、夏の間、放課後みんなで泳いで遊んでいた。更に年上の子供達は獅子が淵の岩の上から飛び込んで笠置大橋下の瀬を泳ぎ下っていた。大人は一切構わず、餓鬼大将が取り仕切っていた。それが今では、川を、そして自然を知らずに大きくなって行く。大変なことになると思った。今は校長先生も教頭先生も隣町の出身でこれなら安心である。プールが出来た今、子供達をカヌーで遊ばせる意義を今更ながら思う。

福井県の小浜出身の松見慎一郎さんは、町の小学校にプールが出来てみんなプールで泳がされ、「海は危ないから行ってはいけません」という事になってしまった。「漁師の子が、海を知らずに大きくなって行く。日本の将来はどうなるんや」と心配しておられる。何とかしなければならぬ。

今の笠置大橋は昭和34年に架け替えられたもので、これまでの橋は今も橋台が残っているが、車が通ると下がってギシギシ音がした。その前は吊橋であった。車で通ると沈んで恐かった。

戦前、笠置まで二十石船が帆を張って上がってきていたという。私も写真や絵でしか見たことがないが、私たちの工場で働いてもらっている森田俊子さんの実父阪井常三さん（故人）がこの船頭さんだった事からよくお話を聞かせてもらった。主な荷物は、上りは伏見の月桂冠のお酒で下りは炭であったと聞いた。冬の季節風の強い時は1日で上って来れたという。最後の笠置大橋のすぐ下の瀬だけは船頭さん2人が岸の岩の上へ降りて肩に掛けたロープを引き、もう一人が竿をついて登ったという。その岩には今でもロープでこすれた筋が残っている。

1kmほど下って行くと千本杭である。これは川の流れが岸に当たって抉られるのを防ぐため、何列にも打込まれた杭は洪水の時でも見事に激流に耐えた。ダムが出来てから洪水も減多に来なくなってしまった。そして今は百本程の杭が残るだけだが、カヌーが漫然と下るとこの杭の間にヘサキを突っ込み、舟が真っ二つに折れる事がある。注意しよう。カヌースクールではこの瀬の下の流れでフェリーグ

ライド（横断）の練習をする。

40年前のこと、そこから少し下った辺り、ふと見上げると機関車が2両繋いで停まっている。運転手がこちらを見ているので手を振ったら向こうも手を振りながらポーッと汽笛を鳴らして行ってしまった。きっとカヌーが珍しくて機関車を停めて見ていたのだろう。当時は蒸気機関車が客車を引っ張っていたが上りは坂が急なので後押しの機関車が着く、然し、下りは後押しの機関車は邪魔なので1両で引張ってくる。すると機関車だけが残るので2両ずつ繋いで下ってくるのだ。のどかな風景であった

この頃、この辺りで工事の時、資材を積んだ船が川を横断するためにワイヤーをこちらの岸から向こうの岸まで張り、滑車を付けたロープを吊るしておき、これに船のヘサキを繋いで、最初少し斜めに向こう岸の方へ漕ぎだし、後は櫓を舵にして、そのままの姿勢を保つと滑車をカラカラ鳴らせながら向こう岸へ渡って行く。日曜日にカヌーで下って、ここを通り掛かった時、真似して向こう岸へ行ったり来たりみんなで遊んだ。フェリーグライドの原理の応用である。

更に下ると約6kmで銭司である。今カヌースクールの終着点になっているが、私が笠置で遊び始めた頃にはここに渡し舟があり、いつも対岸（南岸）にフネが繋いであった。或時、カヌーで差し掛かると銭司側から「オーイ」と呼ぶ声がする。結婚式があったのか数人の人達が船着場に立って呼んでいる。すると対岸の崖の上から船頭さんが降りてきて竿を差して渡って迎えに行った。船頭さんの家は崖の上なのだ。

ここから上がって国道沿いに200mほど東へ戻ると、千二百年前の天平時代にお金を鑄造した銭司遺跡の記念碑がある。私がカヌー遊びを始めた頃、この辺りでお年寄りに会ったとき、小学生の頃、友達が古銭を持っているので「どこで取ってきた」と問い詰めて、「あその田圃のあぜを掘って何枚も見つけた」と聞いて、「僕も取りに行こう」と言うと「あかん、もう1枚も残ってへん」といわれた。皆で探し回ったそうだ。田圃の下にはまだあるらしいが、これは勝手に掘ると窃盗の罪に問われる。いずれ考古学の人たちが掘ることになるだろう。

更に1km（笠置から7km）下ると恭仁大橋、この下流右岸（北）には恭仁京の遺跡が眠る。山手には海住山寺がある。この辺りまで来ると河川敷が広くなり、キャンプ地が広がる。橋から南へ400mでJR加茂駅。関西鉄道の始発駅として有名である。さらに下ると正面（左岸）に鹿背山が聳える。鹿背山不動・西念寺そして山頂には鹿背山城址がある。右岸には千両岩、中腹に山城郷土資料館、川の中には秀吉が大阪城を築城するとき運ぶ途中で落とした岩がそのまま残されている。筏を組んで水中に吊るして運んだという。アルキメデスの原理（水中にある物体は排除した水の量だけ軽くなる）を応用した賢いやり方であった。

木津にさしかかるとJRの鉄橋に続いて24号線の橋が見える。その手前の南岸、今は竹藪が茂っているが昔はこの奥が浜の跡である。国道24号線にかかる泉大橋の手前、南岸に平重衡の首洗池があった。堤防が出来て池は無くなり、今は不成の柿が残るだけである。旧奈良街道に架かる橋はさらに下流200mにあった。今は橋台と橋脚の残骸が残るだけである。そして右岸堤防の下が和泉式部の墓所である。ここから下流は平野の中を流れる。河幅も広くなり、山々は、はるか数km離れ、景色も変わる。川底の砂は数mも下がったが、それでもまだ見渡す限り、白い砂である。ここまで来ると泡（洗剤の泡か？）も消え透明度も増したように感じられる。砂による自浄作用であろう。

ここから先、昔は随所に渡しがあったという。橋も随分増えた。開橋・玉水橋・山城大橋・近鉄鉄橋・京阪和道・上津屋の流れ橋・第二京阪・国道1号線・京阪鉄橋・ガス管橋・御幸橋の順である。砂が減ったことにより、開橋のすぐ上に昔の橋脚と思われる構造物が約2mの高さで1列に並んで出現した。流れ橋～御幸橋の中間地点には井戸や建物の基礎などが出現した。かつて江戸時代に、木津川の流れが変わったときそれまでの住居が流されたり、砂中に埋没した。ダム建設のラッシュはこんな遺蹟を

掘り出す結果にもなったのである。下津屋の辺りから北へ、昔の木津川の堤防が2列に並んで残っているという。

昔は川が砂をどんどん運んできたから、それにつれて川床がどんどん高くなり、一旦堤防が決壊すると川は低い平地の方に移る。土木機械がなかった当時は、皆あきらめて引っ越して行ったのである。さらに古くは城陽の辺りから北に向かって流れる古川が残っている。巨椋池《昭和8～16年に干拓された》へ向かって流れている。

(前掲書 No.243, pp.10-13「木津川の思い出」, 2003.5, 所収)

3) 北山川(瀬八丁)・熊野川の思い出

私が永大産業に在職した頃の工務課長は新宮の出身で、「新宮から熊野川をさかのぼって瀬八丁までプロペラ船がある。これで終点の田戸まで登ってカヌーで下ったら、さぞ楽しいだろう」と言ってくれたので早速行くことにした。当時はまだ十津川沿いの国道168号線がなく、紀州一周の42号線も未整備で、角一ゴムの頃、尾鷲へ行く時に通った記憶では、よその家の裏庭へ迷い込んだと思って便所から出てきたお婆さんに「道を間違えてしまいました。42号線はどこですか」と聞いたら、「ここや」と、私の車を指差してくれて、面食らったり、片方は20mの崖下が太平洋、反対側も絶壁、しかも曲がりくねった細い道で、田辺運送のトラックとすれ違うのに、200mもバックしなければならず、とても自信がなく崖の岩の引っ張りルノーの後フェンダー(泥除け)を押付けてメリメリッと凹まし、トラックを行かせたり、ジープで崖から転落して松の大木に引っ掛かって止まり、命からがらよじ登って助かり、「もうこの車はいらないッ」と引上げてくれた尾鷲の友人に遣ってしまったり、散々な目にあっているし、それに時間が掛かって(10時間以上)とても友人たちを乗せて走る勇氣はなく、夜行列車で行った。夜中の12時に天王寺発、早朝5時半新宮へ着き、バスで川向かいの鮎田という所にあった発着場まで行き、6時発のプロペラ船で約2時間かけて40km上流の田戸まで遡る。ボートを組立て船着場の回りを漕いでみてびっくり、4mもある川底の石ころがはっきり見える。ここにも上流にダムが出来て、以来、濁りが激しく、といっても木津川に較べるとはるかに綺麗なのだが、数年前、どの位まで見えるかを試してみたら約1mしか見えなかった。それでも凄く綺麗なのだから、昔の綺麗さが凄かったことが夢のようだ。

最初に下ったとき、プロペラ船とすれ違うとき、必ず止まって待ってくれた。只々恐縮して、鮎田に着いたとき、直ちに営業所の所長さんに挨拶に行った。「済みません。わざわざ止まって戴きまして」と言うと「そんなん、当たり前や」と言われた。「何ですか」と聞いてみると「舟は小さい方が優先で、その上、エンジンの無い方が優先や。そやからあんたら舟が最優先や」と言われた。たしかにそうなのだが規則通り一回、一回止まって戴いたのには感激したものである。

水の綺麗な事では一番の、この川で心行くまで遊び、新宮まで下る。そして速玉神社、徐福の墓(中国から秦の始皇帝の命令で不老長寿の薬を求めてはるばるやって来て、この地で没した)、浮島の森、新宮城址、勝浦温泉、太地の鯨見物(後に鯨博物館)、那智の滝、串本の橋杭岩、そして潮岬の灯台などなど。

十津川に続けて3ヵ所ダムの工事が始まり、川沿いにダンプカーの道が出来た。168号線である。こうなるとルノーでもゆっくり走れるので専らこちらを通ることになった。それでも、当時は京都から10時間かかり、早朝5時に京都を出ても、志古(当時は1km上流の宮合)の乗船場に午後3時に着いて、最終便にやっと間に合うのであった。この道が開通してからは、熊野川の少し上流の本宮さんへお参りしてから帰るようになった。昔から歴代天皇を始め、みんなはるばる熊野路を通ってお参りされたのだと思うと、身も心も引き締まる思いがしたのを覚えている。以来、田戸の瀬ホテルが定宿となった。当時

はこの宿に娘さんが3人居られ、交替で世話をして下さいました。美人揃いで、誰がモノにするかと評判だったが、上のお姉さんが東京へ、次が名古屋へ、そして妹さんも東京へ嫁がれた。今の女将はその従妹さんである。

そしてさらに169号線が開通してからは三重県へ回って熊野鬼ヶ城、大台ヶ原を周り、川上温泉で入湯して東吉野を回った。宿賃は最初の頃は二千元（千八百円？）であった。今では一万円以下の宿はない。高度成長はかなりのインフレを伴っている。数年前亡くなった加古輝夫さん（飛行機遊びの頃からの友人）と話をしていたとき、当時はコーヒー1杯のお値段が60円→70円→80円で、職人さんの給料がほぼそれ位であった、と言われた。今では学生のアルバイトでも七千円ほど、一流の職人さんなら二万円は取るだろう。コーヒー1杯が300円～350円、コーヒーや宿賃が5倍に対して職人さんの給料は100倍～300倍、平均200倍としても物価の上昇に対する比率は40倍、私たち日本人みんなが貴族のような、夢のような生活が出来るようになってしまったのである。

昔は川沿いに道がなく、この地域の人たちは新宮まで買物に行くのもプロペラ船であった。ある時、お婆さんに連れられた孫が新宮で買ってもらった自転車と一緒に乗ってきた。孫は自転車のハンドルをしっかり握って立ち、お婆さんにはこやかにまわりの人たちと挨拶していた。やがて山峡部にさしかかるとプロペラ船が止まった。何でこんな所で、と見ると、数隻の舟が繋いであり、ここでお婆さんと孫が自転車と一緒に降りて行った。繋いである小舟に乗り換えると、孫は又、ハンドルをしっかり持って立ち、お婆さんは鮮やかな手つきで櫓を漕いで向こう岸へ渡っていった。崖の中腹には数軒の民家が点在している。ここにも生活している人が居られる事がわかった。

息子が4才位の頃、川の上のカヌーから眺めていると、山上の峠道を軽四の赤い郵便車が走っている。「ホラホラ郵便自動車が走ってるよ」と言うと息子は「ぼくの消防自動車の方が大きい」「あれはね、遠い所にあるから小さく見えるんだよ」と説明してやったが、イヤイヤをしてきかない。暫らくするとその郵便車が川べりへ下りてきた。見ていると袋を担いだ郵便屋さんが繋いであった舟に飛び乗って鮮やかな手つきで漕いで上がって行った。「この郵便屋さんは、舟も漕げへんとあかんのやなあ」と話合った。今はトンネルが出来て、車でそのまま田戸まで行けるようになってしまった。そして30年余り前、両岸に林道が整備され、みんな軽四で新宮の町へ買物に行かれるようになり、ジェット船は観光客のみになってしまった。

この林道が出来るときは、崖を切り崩し、土砂を川へ落とし、赤膚が延々と続き、殺風景な景色になってしまった。偶々お会いしたその地の区長さんに「自然破壊や」と言うと「私等も軽四で、町まで買物に行く権利がある」と言われた。それから15年も経った頃、その事を思い出して山肌を眺めてみると、もう岩には苔が生え、斜面には木が茂って、自然は回復していた。15年で元に戻るのなら、自然破壊も許される、と思った。その岩肌には岩ツツジが咲いていてとても美しかった。5月下旬の事であった。そしてその時の写真を引き伸ばして、区長さんに持って行ってあげたら、じっと眺めて「こんな綺麗に咲くのは30年に一度や」と言われた。そう聞くと私の生きている間に巡り合える事はもうないかもしれないと思い、その写真を全紙2枚の大きさに引き伸ばして、会社のロビーに飾ってある。

その頃、上流の小松辺りから下ったことがある。筏のコースである。2級、3級の瀬が続く。中でも大きいのがオトノリの瀬で、もしも長男が遭難したら跡取りがいなくなってしまうから、と弟を乗せたことからオトノリという名前がついたという。私達は舟を岸に着けて下見をして作戦会議をしてから行ったのでみんな上手に下った。

当時は、小松まで行くアクセスに困った。道がないのである。強引に吊橋を渡って何とかしたが、ハイエースが吊橋に乗ると、ぐーっと沈んで一瞬ワイヤーが切れるッと思って、パドルを担いだまま必死に逃げた。幸いワイヤーは切れなかったのでみんな無事だった。川原へ降りて行くと水がない。「これじ

「模型の舟しか下れないよ」と大声で話していると地元の人が出てきて「明日の11時になったら水が来る」と言うので「ほんと、そんな事ってある？」と言っていると「嘘やと思うんやったらダム事務所に電話掛けてみよ」と言われ、言われるままに公衆電話から掛けてみると間違いなく朝放流した水が11時頃に小松の辺りに行く、という。ボートを組立て、テントを張っていると翌朝11時ジャストに来た来た水が、どっとやってきた。聞くと筏下りのために放流するという事であった。後にアウトドア誌の編集の方々と同じコースを撮影に行った事もある。

このあたりは、近畿地方の中でも暖かく、秋の紅葉はいま一つであるが冷え込みの厳しい年には紅葉も美しい。私の経験でも、11月になって急な冷え込みがあり、その後で行ったとき、一度か二度だけ美しい紅葉を体験させてもらったことがある。

そして雪景色、これも10年に一度くらいで雪が積もることがあるという。しかしこれは、すぐ消えるので話を聞いて駆け付けても間に合わない。私も女将の話を聞いたことがあるだけで、さぞかし美しいだろうと思うのである。

十津川沿いの道が開通した頃は、滝の水を手で掬って飲むのが楽しみであった。その滝も、当時ははっきり覚えていたが、今では行ってもすぐに思い出せるかどうか？今は喫茶店も出来て自動販売機も普及して谷の水は忘れ去られてしまった。淋しいかぎりである。そして帰りには熊野神社へお参りして、時間があると川湯温泉に入って汗を流したこともある。

ある時、雨上がりの道を走っていたら目の前で崖崩れがあり、通れなくなってしまった。あきらめて引き返そうとしたら近くの工事現場から係の人がやってきて「ちょっと待っとれよ」と重機を持ち出して岩石を除けてくれ、1時間ほどで通ることが出来た。一瞬、ヒヤリとさせられた出来事であった。最近では168号線も整備されトンネルが幾つも出来て半分の時間で行くことが出来るようになった。昔は蛇行している川に沿って崖の上に刻まれた道を30km/h位の速さでエッチラ・オッチラ、ヨッコラショと走ったが、今ではそれをトンネルと鉄橋でぶった切るようにして、アツという間に走り抜けてしまう。そしていつも昼食を食べて休憩した谷瀬の吊橋（わが国で一番高い）はトンネルの陰になったので知らぬ間に通過してしまう事になり、さらに淋しい限りである。

ジェット船に変わって30年余、更に船の大きさも一回り大きくなり贅沢なツアーを楽しめるようになった。数年前、ジェット船の船長さんが世代交替で、みんな若い人たちに変わってしまった。それまでの船長さんは、私達が下ってくると停まって待っていてくれたが、20代の若者は、むしろ私達に競争心を持ってスピードを上げて通過しようとする船長さんさえ居た。カヌーイストも最近では私達の知らない若者がどしどし行くようになり、もしもの事があつたら、と心配したが、翌年行ったときには皆、スピードを落としてくれるようになっていて、さすが、と感心したものである。

川底の整備も、昔は船頭さんが非番の時に交替で、手弁当で出て砂利を浚えたり岩を除けたりされた。台風の後に行ったとき、水路の真ん中に転がり込んだ巨大な岩に数人のお年寄りが取りついて作業をしている。カヌーを止めて聞いてみると、プロペラ船の船長さんたちで、岩の横を掘って川の流れが自然に穴を掘って行く作用を利用して岩を転がしているという。さらに色々質問して初めてその事情を知ったのである。今は古いジェット船を改造した台船にユンボやクレーン等を取付けた工作船があり、台風の後などに出動するだけでなく、普段から川底を浚えてジェット船が通りやすくしている。近畿でも今一番綺麗な川、それはわが国では最後まで狼が居たという果無山脈を越えてゆく、その先にある。今も大自然とそれに共存したわが国の古代の歴史が残されるこの川は私の大好きな川である。

(前掲書 No.244, pp.10-13「北山川(瀬八丁)・熊野川の思い出」, 2003.6, 所収)

4) 一木曾三川— 長良川 木曾川 飛騨川 揖斐川の思い出

もう今は引越されたが、30年前までは岐阜の町には大谷真佐明さんが住んで居られ長良川という大谷さんと一緒に下ったことを思い出す。水のきれいなことでは北山川と双壁で、北山川にダムが出来てからはこの川の方が綺麗だった。日本列島の中央部、中部山岳地帯から流れ出す木曾三川＝木曾川・長良川・揖斐川の中でも長良川が一番有名だ。

この川には5月中旬～9月下旬にかけて鮎漁が有名で、皇室のご漁場がある。それは千鳥橋下流500mの地点と更に1kmの川原に高さ5mの皇室御漁場と書かれた標柱があり、この区間は宮内庁《現、宮内省》の管轄で禁猟区となっている。

長良川はまた京都の宇治川と並んで鶴飼でも有名で漁期には夜になると篝火を焚いて漁が行われる。40年ほど前、私達がカヌーで下り始めた頃は漁期であっても一つの瀬に2～3人の釣り師がいるだけであつた。邪魔してはいけないと避けようとする「こっち、こっち」と竿を上げて手招きしてくれる。恐縮しながら本流の真ん中を通してもらったが、30年前位になると一つの瀬に片側10人位、両側では20人ほどがずらりと並び「すみませーん通して下さーい」と怒鳴ってみてもみんな知らん顔で釣っている。既に瀬に掛かっているので停止することも出来ない。止むを得ず、そのまま突っ込んで行くと、錘がブーンと飛んできて首をすっ込めながら下って行く。誰かが引っ掛けられ、釣り師も引きずられながら流されて行く。追い掛けて救助しようとする怒り出す。「おれ達は金を払って釣ってんだッ！」なだめながら聞いてみると東京から新幹線で来て、一日券千五百円を払って釣っているという。見渡してみるとみんな目の色を変えて釣っている。釣りという優雅な遊びだと思っていたが、とんでもない事だ。それ以来、漁期には絶対に行かないことになってしまった。日本人がこれほど遊び方が下手であることを身に染みて感じた一齣であつた。

長良川河口堰が出来て状況は一変した。サツキマスも鮎も以前に較べて1/5しか上がって来なくなったのである。その、サツキマスや鮎は隣の揖斐川へ行ってしまう、揖斐川の漁師は大喜び、一方長良川の漁師は休業、一部の人は越境して密漁、と聞いた。河口堰には魚道を作ったから大丈夫と聞いていたが、とんでもないことだ。人智のあさはかさを神様は笑って居られるだろう。

河口堰建設が話題となったとき、大阪在住の女性が長良川で釣りをしていると言うだけで反対運動をされ、野田知右がその片棒を担いだので私は古来その土地に住んで生業を営んできた人達の意見を大切にすべきだ、と意見をのべた事がある。私自身、京都に生まれ育ち、今は木津川の流域に住んでいるが、鴨川のことなら少しはわかるが、木津川の話は今でも古老の話を聞かないとわからないことが多い。まして長良川のことなどその片鱗を見ただけで、とやかく言う筋合いではないと痛感する。中学生の頃、鴨川の上流に堰堤が出来た。その年の秋の台風で土砂が一杯になってしまった。何のために作ったのか、税金の無駄遣いの典型みたいだ。否、誰もその場になったら同じことをやるだろう。

こんな例は枚挙にいとまがない。そして地元の意見を待った。しかし一向に何の意見も出ないのである。なぜだろう？と調べてみると、当時の政治家K《匿名》が建設会社からの賄賂を期待して地元の漁民に一軒当たり数百万円の補償金をばらまいていたらしいのである。なんという恐ろしい話であろうか。否、これが人間社会の実態である。

もう30年にもなるだろうか、一人で長良川を下っていたとき、夕方になったので川原にファルトポートを引き上げてテントを張り始めた。すると、後からグラマンのアルミ製のカナディアンカヌーで下ってきたアメリカ人が僕のカヌーの横に並べて置き、そしてテントも僕の横に張り始めた。そして一晩語り明かすことになってしまった。彼は各務原の米軍基地の空軍将校であつた。このころ、私たちが骨組の材料として使っていた米松材の話をした。樹齢400年の材木が檜の1/3の価格で手に入るのは何故だろう？と「あんなのも寝ている間に勝手に育つ」と言い切った。そしてさらに石油資源の話になると

「あんなもの勝手に湧いてくる。そのままにしておくとも川が汚れるから汲み取るんだ」と言った。国土面積がわが国の50倍もあるアメリカの人たちの本音を聞いたように思った。それでも当時我々日本人に較べて平均収入が一桁多いのに更にはるばると船で運んで尚かつ1/3の価格で手に入るのは何故か？最後に残った疑問であったが、それから後にヤマハの工場長がアメリカ製のモーターボートが日本製より安いのは何故だろうかと疑問を抱き、商社から手を回してアメリカのボートメーカーを視察見学されて、その疑問が解けた。工場長のお話では「工場の中へ一歩入ってみると、働いているのは皆メキシコ人・プエルトリコ人（今はベトナムの難民や中国人なども）で只のような賃金で働いている。しかも諸君方は昼食を食堂で召し上がるが、彼らは裏庭の空のドラム缶の上に腰掛けて、自動販売機から出してきたハンバーガーを食べている。勿論社会保険も一切なく、怪我や病気にでもかかったなら一巻の終わりです」と言われたが、これでその時の疑問がすべて解けた。アメリカでは今でも奴隷制度が形を変えて続いていると思った。以来30年、この状態は変わらず今なお続いているのである。わが国でも、外国人の労働者を締め出さず、賃率もせめてアメリカの現行の10倍位に下限を決め、それなりの社会保障も付け、彼らの人権を保護した上で受け入れるべきだ。

この頃はこの川もまだまだ綺麗だった。いや、私の知る限りでは一番綺麗だった。吊り橋の上から映した写真に数メートルの川底に舟の姿が映っているのが今も残っている。その後高速道路の工事中でかなり汚れたが、今はまた回復している。といっても往古の、川底の石が、一つ一つ見えた頃とは程遠い。人間が自分たちの生活の便利さだけを考えて自然を変えてしまう。今は重機を使えば山一つ動かすのもわけではない。しかしいずれしっぺ返しが来るのではなからうか。

すっかりと寂れてしまった鮎漁、そして揖斐川へ引っ越してしまったサツキマス。人間の、否、日本人の業の深さが、今ここに思い知らされる思いがするのである。

一木曾川の思い出

高木先生が木曾川に行かれたことを後で聞かされた。たまたま台風が来て水量が増し、普段でも3mもある富士の瀬の大波が、5mもあって凄かった、そして東海道線が不通になり、関西線回りで帰ってきた、と言われた。それを聞いて「僕たちも行こう」ということになり、たまたま来た台風のすぐあとを追いかけるようにして出掛けた。遊覧船のスタート地点に舟を降ろして、岐阜の大谷さんが先回りしてコースを誘導するというのでスタートした。途中本流が左端を流れる所があり、その地点で岸から誘導してもらう事になっていたが、水量が多くてかなり早く行ってしまったらしく、現場に差し掛かって大谷さんの姿が見えない。

普段は左端しか流れていないのに、その日は水量が多くて河幅一面に流れている。先頭の私は二人艇で初心者を中心に前に乗せているのと岸の方に気を取られて前をよく見ていなかった。この地点は左端以外は2mの崖になっており、其処へ突っ込んでしまったのである。間違いに気付いた私は後続の皆に「あっち、あっち」と合図しながら、自分たちは滝へ突っ込んでいった。初心者の河野君は、反射的に避けようとして体を左へのけぞらせた。私はこれに対応するために右に体を乗り出してバランスを取った。舟は大きく捻じれながらもバランスを保って滝壺に落ちていった。「駄目だよ！バランスを崩しちゃー」大声で注意しながら通過した。皆は無事左端のコースを通った。

そして次は富士の瀬、普段でも3mくらいの波だがこの時は優に5mはあった。5m・3mそして2m、3つの波を越えると後は元の川だ。振り返ると渡辺さんご夫妻の二人艇が5mの波を乗り越えた瞬間、〔ST-2〕の船底が一瞬、前から後ろまで全部見えた。凄いッと思うのだがあまりにも瞬間の事でとてもとてもカメラを構える余裕はなかった。今では遊覧船の会社が爆薬を仕掛けて岩を半分削ってしまった。波も半分になり興味も半分になってしまった。聞くところによると、世代交代で新米の船頭さんに

なって危険なので岩を削ったという。

コースの最終地点に可動堰が出来た。犬山港で休憩していると、他所から来たグループと、地元のグループが腕の競い合いを始めた。その内その中の二人が競争を始めた。追い掛けながら漕いでいくと可動堰に近付いてもどちらもスピードを落とさない。「ストップ、ストップ！」と大声で怒鳴ってもどちらも脇目も振らず競争を続け、とうとう可動堰を潜ってしまった。あわてて舟を岸に着け走って追い掛けたところ、二人ともキョトンとした顔でこちらを見上げている。無事で何よりであったが「こんなことはもう止めてくれ」と言って全員で打ち上げをした。

木曾川も長良川と同じ中部山岳地帯から流れ出す川で、昔に較べると汚れが目立つが、今でも水質は長良川に次いで綺麗である。

ここから更に三川合流まで1日かけて下った記憶がある。田園風景が美しかった。このあたりは家庭排水などの流れ込みが少なく、三川のうちで水質が一番綺麗になる。また、ワンドが数多くあり、魚や水鳥も多く、カヌーで下ってもとても楽しい。とは東海カヌーの中村さんの言である。

一飛驒川の思い出

木曾川の支流飛驒川は川沿いにJR高山線と白川街道が走っている。美濃加茂市で木曾川から別れて飛驒川沿いに白川街道を行くと、やがて飛水峡。道路の一段下に旧川底の平らな岩盤が続き、さらにその15m崖下に飛驒川が流れる。3~4級の瀬が連続し、両側が崖なので転覆してもリカバリーする事が出来ない。エスキモーロールで起き上がるか、そのまま1km流されるしかない。私はここを避けて上陸して迂回したが、白井孝雄・藤田敬一郎両君は挑戦した。この上流、白川町ではヤマハ時代に縫製の下請けさんがあって一度行って見たことがあり、その時、車を停めてのぞいた飛水峡を、一度挑戦してみようと思い、白井君や敬一郎さんなどを誘ったのである。

一揖斐川の思い出

揖斐川は早くから東海カヌーの中村さんが、ホームグラウンドとしてカヌースクールなど活動が続けて居られる。上流は以前からダムが出来、出来ない、で揉めたところでもあり、ダムの工事が始まってからは行かないが、昔は三川のうちで一番水質が綺麗だった。中村さんは「カヌーだけでなくヤマメ等釣りによく行ったが、ダムの工事が始まって駄目になってしまった」と肩を落として言われた。

中村さんたちのホームゲレンデから更に下ると東海大橋、ここは昔、加藤清正が築いた堤防が延々と海まで続いている。三つの川が並行して流れているより、一つにまとめた方が効率がよいのでは？と、土木工学の専門家である高木先生の息子《高木不折名古屋大学教授》さんに質問したところ「実験すればわかる事だが、最後まで堤防で仕切って流さないと駄目です」と言われた事を思い出す。加藤清正はそのことを知った上で堤防を築いたのであろう。昔の人は偉かった、と改めて認識したものである。
(前掲書 No.245, pp.9-12「木曾三川；長良川・木曾川・飛驒川・揖斐川の思い出」, 2003.7, 所収)

5) 由良川、円山川、宇治川、桂川(保津川)の思い出

一由良川の思い出

40年前高木先生に誘われて由良川を下った。福知山駅から真っすぐ旧由良川鉄道跡を東へ約1km行くと由良川の堤防に出る。今は音無瀬橋と新音無瀬橋が出来て風景もすっかり変わってしまったがこの辺りから下ったと思う。ある時、少し下ると崖の上の道路脇に喫茶店が見えた。「あその喫茶店、冷房入ってるやろか?」「暑うてたまらんし、涼んでいこう」とフネを川原へ引張り上げてみんなで登って行っ

た。入ってみると冷房装置からガンガン冷えた風が吹き出している。早速前へ陣取った。ところがなんと、ずぶ濡れの私たちは寒くてたまらない。みんな異口同音に「ホット！」と注文した。濡れた体に冷たい風が当たるとすごく気化熱を奪われるのを実感した。(気化の潜熱は1cc当り539calで濡れた衣類にまともに風が当たるとどんどん冷える)

ある時、有路の川原のキャンプでは寝ていると4時間ごとに瀬の音が変わるので高木先生の息子さん(不折君)に聞いたら「潮の干満はかなり上流まで影響が及ぶ、特に日本海のような沈降式の海岸では20km上流の有路の瀬にも影響が出るでしょう」と言われてびっくりした。ここから下ってゆくと舞鶴市の水道取水口がある。異常渇水の時、下って行くと、川を横断するテントが張り巡らされているので様子が分からず、一人が斥候になって見に行った。幕の所へ行って見ると左右の岸から張られた幕が中央で数mの隙間があって、10m程食違いに張られている。川の水はこの隙間を通して流れているのである。幕がないと遥か上流まで海水が登って行く。異常渇水から舞鶴市の水道を守るために工夫されたものであるが、その発想がすばらしい。

更に下ると大川橋、この道を右に取ると舞鶴市である。叔父が舞鶴の海軍病院の院長をしていたので、子どもの頃に行った記憶がある。駆逐艦の進水式に出て、くす玉が割れて鳩が飛んでいったことを覚えている。この辺りからは、水の流れが潮の干満によって上がったたり下がったりする。そして夏期、日中は陸地が太陽で熱せられると上昇気流が発生しそれを補うため川に沿って上流へ向けて風が吹く。これを海風という。日が暮れる頃は、一旦風が止むが、夜になると陸地は熱容量が海の水に比べて少ないので早く温度が下がり、今度は海の方で上昇気流が発生し川に沿って陸地から海へ向けて風が吹く。これを陸風という。昼間太陽が照り始めると陸地は熱容量が小さいので早く温度が上がるが、夜になると早く温度が下がる。熱容量の大きい海は温度があまり下がらず夜半になると海の方が温度が高くなる。これがその原理である。そして更に潮汐表を調べて午前中の陸風の吹いている時間帯に引潮になるときを利用して下るのが上手な作戦である。私たちも最初の頃は何も考えずに下り、昼前になって海風が吹き始め同時に満潮に掛かって押し戻され、やっとの思いで河口の神崎まで辿り着いたことがあった。そこで考えてこの作戦を考えついたのである。

河口の右側が神崎水泳場、左へ出るとその先が由良の水泳場である。由良浜の沖をかすめて更に漕ぎ進むと左手に栗田湾、入って行くと右手にきれいな浜が広がる。その入口に岩場があり、岩の間から清水が落ちている。半割りの竹が差込んで手で掬って飲めるようにしてある。私達は何時もの浜にテントを張ってこの水で炊事をしてキャンプをした。

翌朝、黒崎を回って天橋立を反対側から眺めながら宮津湾へ入って行く。この黒崎の端は十数mの海底までよく見える。白黒の縞のある魚を見つけて思わず「エンゼルフィッシュが居るッ」と叫んだら「こんな所に居るわけがない。なーんだあれはイシダイの子だよ」と笑われた。そして文殊の瀬で舟を上げ、お参りをすませて帰路に着く。さらに対岸伊根町まで漕いで、舟屋(1階は舟のガレージで、2階が住居・民宿)で泊めてもらったこともある。大戦の時、舞鶴港から避難してきた空母がここでグラマンの攻撃を受けて座礁した時の話をお婆さんに聞いた。

一円山川の思い出一

円山川は最初藤田敬一郎さんに誘われて行った。はっきりした地名は覚えていないが当時はかなり上流から下ったように思う。私の記憶では八鹿の辺りまで下ると4mもある堰堤があって、上からボートを突き出して堰堤に立掛け、下へ回って担ぎ降ろして通過した。更に下ると田圃の中にもう一つ堰堤があって、そんなに高くはないが、迂回しなければならなかった。最近では次々に堰堤が出来て下れないという事である。10年程前に堰堤の場所を教えてあげたが、4つも5つも堰堤が出来てひどい目にあった

と言われた。考えてみると灌漑用水、水道用水、洪水のための水量調節など必要とすることは解るのだが、どこの川でもそのため水は死んでしまいカヌーも下れない。なんとか抜本的な方法がないものだろうか。

豊岡まで下ると潮の匂いがし始める。ボラが泳ぎ、水辺の砂には蟹が穴を掘っている。山陰の川はみんな沈降式の海岸へ下っているのだから20kmも上まで潮が上がるのだ。更に下ると玄武洞、溶岩が湧出するとき六角形に筋目が入った岩で出来た山で、大きな洞窟がある。その先に城崎温泉、円山川の支流に沿って温泉宿が並ぶ。何時も私達はここで上って、温泉で汗を流してビールで乾杯して帰った。

一字治川の思い出

宇治川では早くから遊んだ。天ヶ瀬ダムが出来るまでは、もっと上流に今は沈んでしまった小さいダムがあり、内畑という所からそのダムまで観光船が通っていた。その頃、瀬田川を南郷洗堰下から下ってこのダムで一旦畳んで担いで降ろし、もう一度組み立てて宇治まで下った。次の機会には中ノ島から出漕して宇治橋の下をくぐって行ったのだが、中ノ島の右岸から出ると流れの中心が左へ振って、左岸から二つ目の橋脚にもろにぶつかるので思い切って舵を切らないと駄目だ。体力のない子供や女性には、難しい難所である。ここで二人乗りのファルトボートの試作品を武庫川女子大の学生が張りついて、真っ二つにされてしまった事がある。この時は浜岡先輩がさっさと救助された。鮮やかな手つきであった。

中ノ島の左側に堰堤があって、水量が多いときには上を越えた水が流れ落ちる。奈良の吉野川の1.5mの落ち込みで失敗して、しこたま水を飲まされた後、ここでみんなで滝の飛び込み方を練習した。6人で行って三隻の舟で交替で練習し、残りの3人は横からこれを観察助言する。飛び込むと落ちる流れが船尾を押し込むように働き、ゆっくりと後から滝壺へ吸い込まれて行き、棒立ちになって波の中に消えて行く。飛び降りたらすぐまだ舟が船尾を吸い込まれるまでに素早く2・3回、盛り上がった波頭を漕いでやるとさっと前進してクリア、横から観察して思いついたことを試してうまく行くことを体験する。こうして午前中でみんな上手になってしまったのである。そして次に伊豆の狩野川を修善寺から下った時現われた10mの滝をジャンプすることが出来た。これはまさにこの練習の成果であった。

この辺り、昔は一旦巨椋池に流れ込んでから観月橋の手前で又宇治川に戻った。太閤秀吉が堤防を作って宇治川と巨椋池を仕切ったという。そして戦前《昭和8~16年》巨椋池の干拓が行なわれ、今の姿になったのである。宇治川も天ヶ瀬ダムが出来てから砂が来なくなり、今は川底が5mも下がってしまった。伏見の高瀬川との合流点にある三栖閘門も、5mの落差が出来てしまったのでは機能しない。ここでもダム（や堰堤）に貯まってしまった砂を何とか下に流す方法を考えて貰わないと大変なことになると実感するのである。

下って行くと、ここでも川原に砂がなくなり枯葉が腐って腐葉土になったものが堆積して雑草がはびこっている。ある意味で二千年前の稲作文化が始まる以前に戻ってしまったのである。昔この辺で上陸したとき、シート（座席）を忘れて帰り、次の日曜日にもう一度下ったことがある。行ってみるとそのシートに釣り師が腰掛けて釣っていた。具合がよさそうなので返してもらわずに帰った。

観月橋には料理屋の舟が何隻もつないであった。その場で捕れた魚を料理して出したのである。今は枚方まで三十石船も復活している。更に下って行くと京都市の塵埃焼却場・淀競馬場・そして京阪鉄橋。この塵埃焼却場は伏見区が京都市と合併したとき、それまであった両市の焼却場を一つにするという事で祖父が淀の土地を提供したのである。

一木津川下流部（三川合流部）の思い出

京阪鉄橋には戦前から戦後しばらく、夏の間だけ、八幡水泳場というよしず（葦簀）掛けの駅が出来て、私たちも子供の頃は親父に連れられて泳ぎに来たものである。1965年頃になると、高度成長で川の水が汚れだし、砂も少なくなってきた（前述の戦後開設された近鉄の木津川水泳場も同じ）廃止されてしまった。きれいな砂ときれいな水、そして夕方遊び疲れた喉に熱い飴湯がなつかしい。

先日この場所を見に行く機会があった。盛り上げられたテトラポットと雑木、殺風景な景色からは昔の見渡すかぎりの白くて綺麗な砂の風景を想像するのは恐ろしかった。そして例え何百年掛かっても元の風景に負けない風景を取り戻そう、いや、あの高度成長をたった50年でやり遂げた我々日本人に出来ない事はない。世界に先駆けて産業社会と大自然との融合をやり遂げよう。そう考えると目頭が熱くなるのを覚えた。高度成長と引き換えに失ったものは大きい。何としても、欧米の模倣ではない新しい文化を、環境を害わない産業社会を、国土面積が狭く人口密度の多いわが国だからこそ、世界に先駆けて打ち建てたいと思うのは私一人ではないと思う。あの50年前の嘘のように美しく、嘘のように豊かだった大自然が夢のようである。

ここから1km足らずで三川合流（桂川、木津川そして宇治川）である。（鴨川は少し上流で桂川に合流する）今は河川敷は公園になっている。昔は水面との接点は白い砂が緩やかな斜面となって誰でも近付けたが、今では砂の層が5mもなくなり堤防や護岸を保護するための蛇籠（針金や竹で作った籠の中に石ころを詰め込んだもの）で覆われていて傾斜角度が45°もあって、下手をすると針金に足を取られ、とても歩きにくい。これでは水辺に近付くことも出来ない。親水性という言葉が無意味かつ虚しく聞こえる。お役所仕事の改善を求める次第である。

一桂川（保津川）の思い出

淀川のもう一つの支流桂川は亀岡盆地に源を発し、上流部では大堰川とも保津川とも言われ、保津峡を下って嵐山から桂川となり、京都市の西部を流れ、八幡で宇治川、木津川と合流して淀川となる。

源流部に日吉ダムがあって水資源の保全と洪水対策に役立っている。亀岡の下、馬堀から保津峡を通過して嵐山まで保津峡下りの遊船があり、崖の上にはトロッコ列車（嵯峨野観光鉄道）もあり観光客で賑わう。馬堀から1km下った辺りに三級の瀬もあり、上級者クラスである。遊船の交通量も多いので下るときは注意しなければならない。

雑誌の取材で高木先生と一緒に下ったことがあった。あの時は上流の急流をさけて保津峡の駅から下った。ここから下は一級で危険はない。ウエットスーツが出来たとき、最初に試してみたのもこの川だった。あの時はテストということで馬堀から全コースを下った。この三級の瀬には遊船が底を岩で割ることがないように左右に丸太が渡してある。ここへカヌーの舳先を突っ込んで舟を真っ二つにしてしまうのが続発したのである。私たちの舟は舳先にポリウムがあるので少々のことでは舳先を突っ込むことはないが、特殊な競技用などでは、わざと舳先を削り落としてポリウムを少なくしてポールをくぐりやすくしたものがあり、遊び用でもこのスタイルが今流行している。これがその原因である。突っ込むとき体重を前にかけないようにすればよいのであるが、ついうっかりしていると前のめりになってしまう。

遊船側に言わせると「ここはおれたちの営業権がある。お前たちは来るな、邪魔だ」という。古来、川は誰の物でもなく、みんなが仲良く使っていた。船運が途絶え、川が生活から遠ざかってしまうとこんな暴論が罷り通るのだ。以来私たちは保津川へは行かない。

ここで私たちのグループから初の犠牲者が出た。彼はカヌーを始めて三年目の春、正確には丸二年経っていない時であった。二年目、彼が保津川下りに挑戦したときは転覆して舟を流し真っ二つにしてし

まったので、修理代が4~5万円（今なら6~7万）も掛かり「転覆したら船尾に掴まって舵を取り淀みを見付けてそこへ入れるようにすればよい」と教えてあげたら早速行って、又転覆したけれど教えた通りにやってフロアボード一枚だけ無くし5千円程度の損害で済んだ。翌年の春、待ちかねる様にして四月八日に出掛け、又もや転覆、前年から始めた弟さんは何もかも捨てて岸に上がり事なきを得たのだが、彼は舟の後に掴まり舵を取っているうちに、体温が下がり、意識が薄れ手足が動かなくなり、船尾に掴まっている姿勢のまま、岩を抱く様にして亡くなっていたという。水温は9°Cで、5°Cでは5分間10°Cでは10分間しか保たないので9分で意識が薄れていったと推察される。消防が出動しても遊船が通るので目の前にしながら救助できなかったという事である。遊船の人たちは何とも思わなかったのだろうか？

この教訓を無にすることの無い様に、最上川の体験から生まれたウエットスーツの上・下とパドリングジャケット、そして手袋と靴のセットを冬期に入ると特価販売し、併せて低体温症に対する啓蒙運動をするようになった。本州中部以南であれば極寒期でも大丈夫である。それ以来カヌー遊びにはライフジャケットとパドリングジャケットは欠かせないものと認識されるようになった。

（前掲書 No.246, pp.11-14「由良川、円山川 宇治川、桂川（保津川）の思い出」, 2003.8, 所収）

6) 奈良 吉野川、紀ノ川、古座川の思い出

吉野川は永大産業のとき、骨組みの加工をお願いした工場がこの流域にあったことから川下りをしてきた。かなり急流で二級の瀬が何箇所か有り、大雨の後など水量によっては三級にもなる。

最初にこの急流を下った時のこと、下市口駅の upstream 左岸 200m からスタートすると左側は急流、右は穏やかな流れ、咄嗟に穏やかな流れに舳先を向けていた。ところがなんと、20m 程先で2m 程の落ち込みになっているのだ。ヤバイッ と舵を入れて止まろうとしたが止まりきれず、横になったままで滝壺へ、最悪の姿勢である。放り出されて滝壺の底へ、段々暗くなる。明るい方が上だ、ともかく水面へ顔が出たと思ったら今度は押し上げられて胸まで浮き、次の瞬間又もや引きずり込まれ、又もがいて今度は少し緩やかになって、やっと首まで浮く。そして三度目、流れは緩くなっているが、引きずり込まれるとやはり恐ろしいのでもがく。そして最後は押し上げる水の力も弱くなっているのと、しこたま水を飲まされているので頭半分しか浮かない。（後から考えると、勢い良く流れている落ち込みで明るい方が上だと思って必死に上へ向かって泳いでいたのは失敗で、逆に下の方へ向かって泳いだ方が早く下まで行ける。底まで着いたら今度は上に向かって泳げば良いのだ。）

ほうほうの体で流されて行くと、300m 先で流れが直角に右に曲がっている。そのまま流されて行くと正面の岩に張りついてしまった。よじ登ろうとするが、岩の下の方はえぐられていて足が掛からない。腕の力だけでようやくよじ登って岩の上に大の字になって寝転ぶ。

見るともなしに見ていると、僕の流されてきたコースを、子供が二人泳ぎ下ってくる。やっぱり地元の子は泳ぐのがうまいなーと感心した。途中まで下って来ると、漂流している僕のボートを二人で捕まえて、対岸のバラスの上に引っ張り上げている。しんどいのでそのまま見ていると「おっちゃん、これ、おっちゃんのボートやろー」「・・・」返事しようとしても水がゲゲー出てくるだけで声にならない。すると「返事せえへんのやったら、貫うて行くでー」慌ててヨタヨタと起き上がって、飛び込んで向こう岸まで泳いで行き、またヨタヨタ歩いて行くと、大きい方の子は黙って見ているだけだが、小さい方の子は遠慮がない。僕の足の方を指差しながら「おっちゃん、泳ぐの下手やなー。息しようと思うて頭上げたやろ、そやから足が沈んで隠れ岩で足打ったんや。頭下げて泳がなあかん」指差す方向を見ると、向こうずねから血がにじみ、太股は青じんでいた。急流の泳ぎ方を子供たちに教えてもらった一

齧であった。

ボートを返してもらって中を覗き込むとスポンジ底のサンダルが片方だけ残っていた。「えーい糞だ
ッ」と捨てようとしたが「まあいいか」とそのまま川を下り始めた。3~4km 下った次の急流のど真ん中
で、真横 20cm の所になんとそのサンダルがポツカリ浮いてきたのである。慌てて拾ったのは言うまでも
ない。その頃スポンジ底のサンダルが出来てこれなら浮く、カヌーに使える、と使い始めたのである。
それからはサンダルをやめて運動靴（スニーカー）を履くようになった。これなら川原の石ころの上で
も楽に歩けるし転覆しても脱げない。この日の一連の出来事を振り返ってみると仕組まれていた様に思
えてならない。きっと神様が子供たちを使って急流の泳ぎ方を教え、川底の河童を使ってサンダルはす
ぐ脱げる事を教えて下さった、そして最後にもう一度河童を使ってサンダルを返して下さった、としか
思えないのである。

宇治川のところで述べたが、その後5人の友人を誘って宇治中ノ島の堰堤で増水した日を狙って落ち
込みでのジャンプを練習したのである。その後に狩野川の、知らずに行ってしまった10mの滝で全員無
事通過し自信を持った。

ここから奈良盆地の桜井の方へ灌漑用水が引かれていたが、後に浸食によって川床が下がったのであ
ろう、この灌漑用水を安定供給するために堰堤が出来て急流下りは出来なくなってしまった。

東京から服部幹雄君、斎藤康一君などがやってきた。吉野川を下ろうというのである。川原へ下りる
と、少し濁った水に葦が半分浸かっている。前日の雨で1mも増水しているのだろうか、あまり気に留め
ないでスタートした。みんな初めての川なので私を先頭に漕ぎ進んだ。問題の急流も、事前の私の説明
を聞いてからのスタートだったので、みんな上手にクリアした。10kmも行ったところで見慣れない風景
が出現した。??考えながら進むうちに20mまで近づいていた。ハッと気がついた。何時もは縦横10m
もある四角い岩があって、直前を右へ直角に舵を切って擦り抜け、そのあと左へカーブしながら1m程の
波高の瀬を乗り越えるのであるが、その10mもある大きな岩が完全に没し、その上を波が洗っているの
だ。咄嗟に振り返るとみんなおっかなびっくりで2~30m遅れて付いてくる。右へ手を振り、指差して
誘導、みんな一斉に右に変進、激流を避けて直進するのを確認して振り返るともう10mに迫っている。
必死で舵を切ってようやく岩にあたって3~4mも盛り上がりながら右に流れて行く大波の手前ぎりぎり
で右へ変進することが出来た。やれやれと思う間もなく左直前に盛り上がった波がパドルに当たり、舳先
が波に掛かってしまった。このままでは引繰り返されてしまう。とって避けることはもう手遅れであ
る。残された手段はその大波の頂上（中心）を狙うしかない。咄嗟にそう判断した私は間髪を入れずパ
ドルを入れて、左へ大きく向きを変え、波の中心へ乗り上げていった。左端正面から岩にあたった流れ
は右真横へ向きを変え、高さ3~4mの大波となって10mの下へ流れ落ち、そこで又4m・2m・1mの波
が続いて左へ流れる。

これらの波を次々クリアしてようやく通常の流れのところまで出ると直進してきた服部君・斎藤君た
ちが追い付いてきて、ドッと歓声をあげてくれる。やれやれと思うと急に大きな息遣い、ドキドキ、ハ
アハア、しばらくは息苦しいのが止まらない。もう一度やれといわれても、臆病な私にはととてもと
出来ないが、行くしかない、となると度胸が据わる。そして、今思い出すとこれ以上楽しい事はない思
い出となって蘇ってくる。

これがもし練習したことのない、あるいは経験の少ない事だったら、当然パニックになって波に飲み
込まれ、場合によっては死亡事故になっていたかも知れない。普段から激流に挑む必要はないが、普通
の流れで経験を積んでおく。（時には大雨の後など激流に変わっている所にも行ってしまうことも）これ
がいざというとき大いに役立つ、そしてもう一つ人間のDNAに貯えられた何かが瞬時に飛び出して対応
するのではなからうか、そして神様がヒョイツと手を出して支えてくれたのかも知れない。そんな気が

するのである。後で考えてみても河幅数 10m もあるところで 1m の増水であれば、河幅 10m もない狭隘部に差し掛れば、10m の高さまで水が上がるのは当然のことだと思った。良い勉強になった出来事であった。

この川では大阪市立大学《現、大阪公立大学》の探検部の諸君が庄川を遡って長良川を下る計画を立てたとき、長良川の激流を下るのなら、少なくとも吉野川を下って練習をしておかないといけないよ、と言うことで出掛けた。夏の暑い日で、近くの農家で井戸で冷やした西瓜を頒けてもらって届けようとしたが溪谷が深く（15m も）絶壁でとても降りられない。思案した挙げ句、吊り橋の上から投げ落とした。ところがなんと真っ二つに割れてしまった。少し水臭くなったが何とか届けられた。これもなつかしい思い出である。

下って行くと栄山寺の少し手前に国民宿舎五条緑水苑がある。ここら辺りまで来ると流れも緩やかになる。さらに下ると五条市である。ここの大川橋は国道 168 号線が通っていて十津川を下って熊野川へ、そして新宮へ通じている。瀬八丁や古座川へ行くときもここを通過して行くのである。この辺りから吉野川は紀ノ川と名前が変わる。

一紀ノ川の思い出一

昔、紀ノ川を下る時よくやった方法は橋本警察署の河川敷（今は警察の駐車場になっている）に車を置いて下り、適当な橋の所で切り上げると（橋の所にはバス停があるので）バスに乗って戻り、車でボートを回収して帰る、というのであった。ここには高野口に堰堤があり、迂回するために 100m 程ボートを担いで歩かされるのである。更に下ると岩出の堰堤、高さが 10m もあって、ここを越すには数百 m も迂回しなければならない。ある時ここまで来ると堰堤が干上がっている。ボートを降りて堰堤の上に立って小手をかざして見ると、なんと完全に干上がっていて見渡すかぎりの川原に所々水溜まりがあるだけだった。川下りをあきらめて、堤防の上の茶店で休憩して打ち上げにしようと上がっていった。茶店のお婆さんに水がなくて大変だというと「昔は堰堤が無かったしもっともって沢山の水が流れていた」といわれた。その頃有吉佐和子の「紀ノ川」という小説が話題になっていた時なので話が弾んだ。するとお婆さんは「私も船に乗ってお嫁に来ましたのよ」といわれた。まさに小説の主人公のようであった。

帰ってから早速理科年表を開いてびっくり。紀ノ川の最低流量はなんと 0 m³ となっている。統計を取り始めて以来、すでに 0 m³ の年があったのだ。

そこから更に下ると和歌山市。今はそのまま河口へでられるかどうか。昔、新和歌浦でカヌー遊びや釣りも楽しんだ記憶がある。今は住友金属の敷地でコンクリートになってしまっているが綺麗な砂浜であった。もう昔は戻らない。

一古座川の思い出一

新宮の山内さんは瀬八丁や熊野川に行く時はいつもサポートしてもらっていた。昼食の差入れはいつも柿の葉寿司であった。太地の鯨見物そして湯川温泉で一泊して、引潮で海まで出て遊び、満潮で戻ってくる等々、新宮の人でなければわからない穴場を教えて戴いた。その一つが古座川であった。ここは山一つが一枚の岩で出来ている文字どおり一枚岩が有名だ。更に中国桂林の山に似た風景も楽しめる。

古座川は流域面積ではそんなに広くはないが、紀伊半島の先端という日本列島では一番雨量の多い地域（平均雨量約 2 倍）にあるのでカヌーで下れる流量があるのだ。しかし日本列島は冬期、日本海側では雪が降り曇天が続くが、太平洋側では晴天が続き、雨量は激減する。

30 年程前の事、11 月 23 日の連休を利用して一泊二日で下った。七川ダム下の真砂付近では水がな

く、佐本川合流点でも無理、三尾川の合流点から下ったが高瀬の辺りまで来ると水がない。みんなを待たせて吊橋の上へ登り、下流を眺めると所々水溜まりがあるだけで完全に干上がっていた。この頃になると日の暮れるのも早い。騒ぎを聞き付けた近所の人が出てきて事情を察して月野瀬温泉の旅館に連絡して宿を取ってくれた。月の瀬の名の通り、夜半、外に出てみると、川面に月の影が映って、幻想的な感覚であった。冬期、太平洋側では晴天が続いて流域面積の狭い古座川は干上がる事を体験させられた一齣であった。

その頃、上流の七川ダムの桜見物に誘われて行って見た。その10年程前にダムが出来てその時みんな植えたという事であったが、まだ木が若くて今一つであったが、皆さんのお気持ちがうれしかった。そんな事からお付き合いが始まり古座町・古座川町にもカヌーを寄付した事もあった。以来、古座川町中湊の神保館のお世話になって、一枚岩から下って神保館に泊めてもらって翌日太平洋に出て、1km沖の九龍島（海賊島ともいう）へ上がり洞窟探検、夏は泳いで遊んだりして6km先の串本の橋杭岩を抜けた所の浜（今は海水浴場になっている）で昼食を摂り、更に大島に渡って灯台を見学したあと、トルコ軍艦記念館を訪ねたりした。ここは明治の始めトルコ軍艦が遭難したのを島民総出で救助した事を記念してトルコ政府が建てたものである。

大島は潮岬にくつつく様にして古座町の沖まで横たわる島で、これが在るから少々の風でも安全に串本まで漕いで行けるのである。かなりの風でも島の内側はベタ凧であるが外海はすごい風と波で肝を冷やした事もあった。今は大きな橋（くしもと大橋）が架かって車で乗ったまま行けるようになってしまったが、それまでは行きはカヌーで渡り、帰りはボートを畳んで連絡船に乗って（ほんの10分間）帰るのが楽しみであった。車で乗ったままで渡れる大島なんて面白くない。（こんな贅沢を言うと島民の方々には怒られるかも知れないが）そしていつも神保館の息子さんがお弁当の差入れと迎えに、従弟の室さんがモーターボートで伴走をして下さった。室さんは古座町の観光協会の会長さんである。

更にもう一泊して太地の鯨博物館・那智の滝・熊野鬼ヶ城と回って169号線へ入り、大台ヶ原へ登って季節の風景を楽しみ、川上村では温泉に入って汗を流し、東吉野回りで帰るようになった。

大台ヶ原では巨大な岩が山頂に直立しているのを見て太平洋岸が年に数mm～数cm隆起して行く様を実感した。

（前掲書 No.247, pp.10-13「奈良 吉野川、紀ノ川、古座川の思い出」, 2003.9, 所収）

7) 日高川、日置川、揖保川、吉井川、高梁川、四国・吉野川の思い出

一日高川の思い出

日高川には安珍清姫で有名な道成寺がある。源流には龍神温泉がありこの川にもダムが幾つも出来るということで大阪市立大探検部の柴田さんたちが龍神温泉から下った。私にも「是非とも、来て下さい」ということで、前日の夕方、吉野から回った。十津川を下って平谷の蕨尾から川沿いに林道を上がって行くと龍神である。当時はまだ有料であったが途中まで行くと、材木を積んだトラックがやってきた。バックしてカーブのところで谷の方へ突き出すように組まれた櫓の上にお尻を突き出してトラックをやり過ごすのだが、「もうちょっと、もうちょっと」というトラックの運転手の声でおそろおそろバックして行くと、メリメリッと音がして後の片方の車輪がめり込んだ。櫓に組んだ木材が腐っていたのだろう。トラックの運転手さんに見てもらい、オーライ、オーライと元に戻してやれやれ。少し考えて私も引き返した。ヘッドライトを照らしても向こう岸が見えない。勿論谷底も見えないのである。後に機会があって昼間に行ってみるとそこが最後で、龍神温泉はもう直ぐで、じだんだ踏んだ思い出がある。

そんなわけで私はダムが出来てから後に、最後のダムの下から約20km下って道成寺へお参りし、和尚

さんに絵巻物で安珍清姫の紙芝居を見せてもらったのを覚えている。その後、今度は海まで下りたいと思いつながら、機会がないままに過ぎ、今では河口に堰堤が出来て直接では海へ出られないという事である。でも、あの紙芝居はもう一度見てみたいと思う今日この頃である。

一日置川の思い出

市鹿野から30kmを河口迄ストレートに下れるこの川は、紀伊半島の原生林を縫って下るのでどこまでも綺麗である。全国でも有数の綺麗な水が流れるこの川は、私の記憶では、河口まで下って、繋いであった機帆船の脇を通り掛かってふと見ると、水中の、船尾の舵とスクリュウがはっきり見えたのにびっくりした。上流で綺麗な川でも河口まで下るとヘドロの海というのが多い中で、この川は抜群に綺麗である。そして大自然とはこんなに綺麗なものだと思感した一齣であった。

天候さえ良ければ河口へ出ると右が日置海岸、約2km行くと志原海岸国民宿舎「ふるさと」がある。昔、この直ぐ上の寿司屋さんでおいしい寿司をよばれた記憶がある。

一揖保川の思い出

神戸市の西を流れるこの川は最初、藤田敬一郎さんに誘われて行った。のちに中国自動車道が出来て山崎の辺りで交わっているが、当時はもう少し上の十二波から下った。少し行くと岩の上をこえて三段の滝があり、東側に岩を掘削して船が通れるようにしたところが今も残っていてカヌーも通れる。私が行った時は真ん中に岩が転がり込んでいて、避けて通るのがやっとであったが次の台風で流れてしまったと聞いた。その後はどうなっているのだろうか。それから下流は平野部を流れる。ここは何時も山陽本線の鉄橋を目標に漕いだ。

一吉井川の思い出

この川も藤田敬一郎さんと一緒に行ったのが始まりだった。当時は川沿いに鉄道があり、棚原の銅山で掘出した鉱石を運搬していた。朝夕のラッシュ時に乗合わせると銅山に通う人達や通学の学生達が大勢乗って満員だった。まもなく銅山は閉鎖され、学生の通学が殆どになったが、やがて廃止され、代行バスに変わった。

鉄道の頃は終着点（和気）に車を置いて、ボートを担いで鉄道で棚原まで上がった。この川は更に上流、津山のあたりから下れるが私はせいぜいもう一つ上の集落あたりから下しか知らない。周匝の川原でキャンプして食料の買出しは町の八百屋さんへ行った。後に堤防の向こうにコンビニが出来て便利になったが、まもなくその川原がゴミ捨て場になってしまった。

朝早く川沿いの道を歩いていたら、向こうから歩いてきた二人連れが「こんにちは」と声をかけてきた。誰か近くに居る人に挨拶しているのかと見回してみたが誰も居ない。僕たちに挨拶しているのだと、気が付いて慌てて「お早う御座います」と返事した。大都会の中で大勢の人の中で暮らしていると、挨拶どころか知らん顔してすれ違うけれども、お互い人間同士、顔を合わせたら挨拶するのが当たり前だと気が付いた。素朴な事だが教えられた一齣であった。

少し下ると苦木の瀬、流れは一級なのだが一番きついところがカーブになっていて、その手前から舵を切らねばならず、初心者にはちょっと緊張するコース、ベテランには楽しいポイントである。ここを過ぎると流れも穏やかとなり、水量も増えてのんびり下れる。棚原から和気まで約25kmである。和気の川原は広くてキャンプも楽しい。山陽本線と和気駅は東へ約1km行った所にある。ここから更に西大寺まで約20km下ると海に出る。ある時下って行くと午後海風（向かい風）がかなり強く、漕いでも漕いでも進まない。景色をみると向こうの山が中々近付かない。「景色を見ないで千回漕ごう」「1・2・3・

4・・・」千数えて山を見るが、角度はいくらかも変わっていない。駄目だ、じゃあ、一万回「1・2・3・4・・・」数え終わってみると、今度はかなり角度が変わっている。「よしっもう一万回」そのうちに西大寺の町も近付き海風も弱くなってきたようだ。夕方になって太陽光線が弱まってきたからであろう。その日はここの橋の下でキャンプ、翌日は岬を廻って瀬戸内海を東へ行く。遙か沖に小豆島を見ながら、大島をかすめて黒島へ。ここは昔は本当に黒い島であったが、松がみんな枯れて、草ばかりになり変わってしまった。

夕焼けの中、この辺りを通り掛かると岩ばかりの島に枝振りの良い松があるのを見つけ、早速上陸してその松の下へテントを張りかけた。沖を通って漁船が急に舳先を返しこちらにやってくる。何かと思つて水際へ行ってみると「ゆうべその松で婆さんが首吊ったんやで」肝を冷やした私はテントの片付けもそこそこに必死で逃げ、一つ置いて次の島へ、ここなら大丈夫？とテントを張り直した。

牛窓諸島の間を行くと長島、ここには愛生園がある。その先が鴻島、ここは昔、山口岩夫さんが空き家を借りて別荘にしておられた。私達も何度か泊めてもらった事がある。ある時、島を一周していたら岩の間の狭い水路が川のように流れていてびっくり。外側を大回りして帰ってきた。次のとき潮汐表を見て時間を合わせて行ってジャスト、急流下りが出来る海なんて珍らしい。沖で流木を見付けて、「こんなもん、放っておいたら船がぶつつかって事故になるよ」とロープをつけて引張って帰ったこともあった。とても重たくてみんなで必死で漕いだ事を覚えている。

この湾の奥が日生である。日生漁港の魚市場は何時も寄って冷やかしに行き、何か買って帰った。時間が半端で（魚市は早朝開かれる）残り物の雲丹やタコなど普段あまり縁の無いものが珍しかった。ここは赤穂線の日生駅が、さらに湾の奥には片上駅もある。片上から和気までは車で10km程である。吉井川と牛窓諸島を一回りする周遊コースとして面白い。

一高梁川の思い出一

この川も最初は藤田敬一郎さんに誘われて行った。井倉洞という洞窟があって、溪谷美が楽しめる。そこから爽やかな流れを30km程下ると岡山市内である。初心者にも楽しいコースである。

一四国・吉野川の思い出一

四国の吉野川は早くから白井孝夫君、藤田敬一郎さんたちと行った。最初は岩原から下り、10kmで大歩危、名前から想像してさぞ凄い急流かと覚悟して行ったら、遊覧船がのんびり行き交う、ゆったりとした状況なので拍子抜けした。10km程で遊覧船のコースが終わりそこから小歩危、「なーんだ、これでおしまいか」と思ったら、なんとそこからが激流の始まりなのだ。三級いや四級の瀬が連続し、最後が鮎戸の瀬、ここは3m・4mの落込みというより瀧が、右に左に向きをかえながら4段になって落ちて行く崖の上に立って見下ろすと20m下には穏やかな流れが祖谷口の方へ続いて行く。

小歩危の瀬で転覆して放り出され、ボートを追い掛け岸を走ったが激流の中の岩に引っ掛かってしまった。近寄るのも困難なので考えた。あの状態だったら、その内に外れて流れだすだろう。もうお昼だから待っている間にカップラーメンを作って腹持えを、と思いついて作り始めたら流れだした。あわてて飛び込んで追い掛ける。やっと追い付いたと思ったら次の瀬、潜り込んで行くのに追い付いて掴んだと思ったら、やけに軽い。引っ張り上げてみると、なんとフロアボード一枚だけ。「こんなものはいらない、本体だ！」と早々に陸に上がってしまった。一緒に行った藤田敬一郎さんには先に行ってくれるように頼んで国鉄で引き返し、車で追いかけようとしたのである。

濡れ鼠で、とぼとぼ歩いていると交番があった。お巡りさんがこちらを見ている。入って行って「カヌーで引繰り返って流されました。もしカヌーの残骸が出てきても、私は元気ですから心配しないでく

ださい。残骸は適当に処分して下さい」と言うのだが「カヌーって何ですか？」そこでカヌーの説明から川下りという遊びがあることまで説明するのに10分以上かかった。それから土讃線で引き返して車で追い掛けた。

次に行った時、鮎戸の瀬では私は自信がなくてやめた。偶々20m以上もある長いロープを持っていたので、カヌーを吊り降ろし、下で取ってもらおうと考えたのである。ロープで吊り降ろして行く。体に一回巻いたロープを少しずつ手繰り降ろして行くのであるが最後になって驚いた。5m程ロープが足りないのである。体に巻き付けたロープも降ろしてしまっただけで支えることが出来ない。(つまり、体に巻き付けることによって支えることが出来るのである)ほんの2~3分我慢したけれども支えきれず離れてしまった。みんなはまだ来ていない。瀬を下っている途中なのである。ボートは少しずつ流されて行く。瀬を下ってそのことに気が付いたみんなが追い掛けて取ってくれた。ここで流したら二度目だ。みんなに笑われることは間違いない。やれやれ、やっと助かった。

祖谷口から支流を10kmも遡ると祖谷溪である。かずら橋へはさらに10km上流に遡らねばならず、今は大歩危から祖谷溪谷道路を通って行った方が近いということである。

さらに下ると池田ダムのバックウォーターに入る。この辺りから東へ大きくカーブしてまもなく池田ダム、私はダムが出来前にも下ったが田園風景が美しかった。その翌日がお盆で徳島の阿波踊りを見る予定であったが、この時期、午後になると海風が強く、漕いでも漕いでも中々進まない。あきらめて途中から国鉄で徳島まで行った。おかげで阿波踊りはゆっくりと見物させてもらう事が出来た。徳島のジョインさんには何時も那賀川や橋湾、そして更に日和佐海岸のガイドをお願いしている。

(前掲書 No.248, pp.10-13「日高川、日置川、揖保川、吉井川、高梁川、四国・吉野川の思い出」, 2003.10, 所収)

8) 四万十川、仁淀川、那賀川の思い出

一四万十川の思い出一

この川は野田知右がビーバルに紹介記事を書いたので、一気に有名になった。その頃。私も始めて行った。最初の頃は、大正の辺りから下ったが所々二級三級の瀬があるので、みんなを誘うときは少し下流から下った。半家(はげ)の落ち込みで女子学生(初心者)が死亡してからは、更にもう一つ下の江川崎から下るようになった。後にここにはカヌー館も出来て宅急便も取扱ってくれるようになり、カヌー遊びが便利で楽しくなった。

この川は川原の岩も石ころも真っ黒で、川の水もこれが映って真っ黒で、木津川の白い砂とは対照的だ。真っ白の木津川の明るい感じに対して、悪く言えば陰気臭く、よく言えば落ち着いた感じである。

最初に行った時、口屋内でテントを張った。綺麗な浜で、気持ち良く過ごせた。夕方になって集落へ買物に行くと食堂があって覗いてみると「朝食の予約承ります」と貼紙がしてある。「こんな田舎で予約なんてどういう意味ですか」と親父さんに聞くと「季節季節の魚や蟹の籠を前の晩に仕掛けて置いて、翌早朝、上げにいてそれを調理して出すんや」というので、仕掛けた数だけ獲物が取れるのが不思議だった。笠置でも同じような魚や海老は取れるが、10個仕掛けて2つか3つ掛ければ良い方で、どうかすると全部空っぽだ。それがこの川では仕掛けた数だけ入るとするのは不思議、凄いと思った。今は客が一桁増え冷蔵庫を開けると何時も季節の材料、鮎や手長海老がいっぱい詰まっている。こんなに乱獲しても大丈夫だろうか心配になってくる。

最近は大勢行くのでこの川原も汚れが目立つ様になり、以来キャンプはやめて民宿「船母」さんで泊めてもらうことになった。最初に泊めてもらったときのいきさつはこうだ。川沿いの道を走っていると道端に泥水が溜まっているのを何気なく踏み込んでしまった途端にぐらりと傾いて止まった。なんとそ

こは側溝で深さは 50cm もあって動けない。この状態ではジャッキも利かない。どうしようと途方に暮れていると通り掛かったのが船母の先代さんであった。ワイヤーを掛けて引っ張り上げてくれて「まあまあウチで一服して行きなはい」と呼ばれたのが船母さんだったのである。以来みんなで押し掛けるようになった。

この川には沈下橋が幾つもある。話を聞くと沈下橋はここ四万十川で戦後まもなく架けられたのが嘯矢とされるという。普通の橋では台風や洪水の時、上流から流れてきた材木などが橋脚を直撃して壊れてしまう。沈下橋はこの被害をなくす目的で水面上 2m 位にコンクリートの桁を渡し、被害が出るようなときには、橋の上さらに数 m 上を流木などの漂流物が流れて行くように工夫されたものである。すばらしい発想で早速この川に幾つも架けられ、今では全国あちこちの川で（木津川上流でも）見られるようになった。

毎年 6 月初旬、この口屋内へ流れこむ黒尊川の合流点から 500m 手前に蛍が大発生する。見渡すかぎりの範囲に数千いや数万の源氏蛍が飛び交い、その影が水面に映る様はいつまで見ても見飽きない風景である。上流から流されてきた幼虫が、合流点手前の 500m の区間の淀みに集まり、一時に羽化するのであろう。川の構造と綺麗で蛍の繁殖に適した水質がマッチした結果である。

この川の主な漁獲物は鮎、手長海老、沢蟹、毛蟹、鰻等である。上流では川海苔、河口でも別の海苔が採れる。水が綺麗で汚染されておらず豊かな自然が残されている証拠である。しかし川沿いの林道の整備などで、行くたびに少しずつ景色が変わって行くのが気に掛かる。

口屋内大橋（黒尊川合流点の下 300m にあり、高さ 20m もあるアーチ型の橋）を渡って 300m 下流にシママタ共遊国（平塚仁さん経営）があり、何時も立ち寄って艇のレンタルとサポート等をお願いする。彼は 20 年前にカヌーを買ってもらって以来のお付き合いで東京都の中学校の先生をやめてここ四万十川の畔で再現し、誰でも体験できるようにされたのである。

少し下ると勝間の沈下橋、ここでテントを張りかけたら村の人が来て公民館に只で宿泊できる、と何度も何度も勧める。根負けしてみんなで大挙移動することになった。何気なく車のラジオのスイッチを入れると台風が来ていると告げていた。村の人はその事を言っていたのだ。お節介でなく親切で言ってくれたのだと判ったが、今更お礼を言うことも出来ず、それよりも公民館へ着くと男ばかり 4 人でもう一度引返して川原に置いたままのボート 15 隻を屋根の上へ積めるだけ積んであとは畳んで公民館に運んだ。村の人たちの親切で助けてもらった一齣であった。翌日は増水したので川下りを取り止め中村のトンボ博物館を見学した。

この橋であったと思うが、異常洪水の 11 月、橋の上に立って景色を眺めながら、ふと下を見ると鮎が一行になって登って行く。延々と、何時果てるともなく続いて行く。落ち鮎が登る、それも延々と、どうゆう事なのか？ 村の人に聞いても「さあー、昨日もおとついてもやった」というだけで首を傾げる。彼らも異常洪水でまごついているのかも知れない。いま思い出しても不思議な光景であった。

数 km 下流に「かわらっこ」がある。ここは中村市直営のキャンプとカヌー遊びの施設である。フジタカヌーが 50 隻入っている。少し下ると鶴の江の沈下橋。私はこの辺りの風景、春、夏、秋、冬、四季折々の風情が堪らなく大好きである。

川沿いの道路も次々にコンクリートの護岸で固められ、ガードレールが一直線に風景を横切る。日本中どこへ行っても同じパターンである。二車線の道路で、早くて便利になったが、こうなるとあの狭くて行き違いが出来ずに側溝の水溜りへ落ちた昔の道路がなつかしい。

次に現われるのは高さ 20m もある鉄骨とコンクリートの川登大橋、この橋の下で雨宿りをしながら船母さんのお婆さんの心尽くしのお弁当がおいしかった。次が三里の沈下橋、この橋が最初に考案された沈下橋である。ここで橋の影を背景にしてお弁当を食べながら、遊覧船のお客に声を掛けたりやりとり

するのも楽しい。次が佐田の沈下橋、上流の竹藪、そして下流の柳、しっかりと落ち着いた風景を眺めながら戴いた西瓜がおいしかった。

そこからは約5kmで四万十大橋、ここで上ると東へ約300mで民宿「ひな」である。斜め向いにホテルが出来て一度泊ってみたが、やはりこの「ひな」のご主人と奥さんの笑顔に疲れが消えて行くのが忘れられない。ここで一泊して翌日一条家の居城、中村城を見学、ここから見ると前に四万十川、後ろには後川、遙か彼方には土佐湾を望む事が出来る。

このあと国道56号線を高知へ、峠を登ると窪川への別れ道、来る時ここから四万十川沿いに下って行った地点へ帰ってきたのである。ここからは太平洋が見渡せる。そして「琵琶湖」というレストランがある。昔、京極家が中村へ移封になったとき、近江に居たこの家のご先祖が殿様の要請でこちらに来ることになり、この峠を通り掛かったところ、この眺めが奥琵琶湖の風景にあまりにもよく似ているので役目を終えてからここに住み着いた、ということである。私もここからの眺めと「琵琶湖」というこのレストランの名前に興味を抱いて、ご主人に聞いてその経緯を知ったのである。竹生島、そして葛籠尾崎にそっくりの風景を見ていると琵琶湖へ来たような錯覚におちいる。そしてこの峠一つ越えただけで四万十川の流域から太平洋側へ替わる様を見ていると地盤の隆起のすさまじさを実感するのである。

更に走って夕刻高知に着き、高知城の前の通りの両側に日曜だけ出るテント張りの露店でお土産などの買い物をしてからお城に登る。このお城は明治のご維新の意味が、わが国が近代国家に変身した経緯がひしひしと伝わってくる。この人達の活躍がなかったら今のわが国はなかったと思うのである。

さらに思うと吉田茂もこの隣の出身《茂の父・竹内綱が宿毛の出身。茂は神田駿河台生まれ》である。太平洋戦争に負けたとき彼の献身的努力、そして体を張ってのマッカーサー元帥との交渉がなかったら今のわが国はなかったと思う。こういう時に限って、この地（国）から偉大な人物が出て日本を救う。不思議な所である。

見学をすませて桂浜へ、夕焼けの空の中で坂本龍馬の銅像を見た後、レストランで打ち上げの晩餐会、終わって引き返すとフェリーの乗船が始まっている。船に乗り込んだら、翌朝目が覚めると大阪南港である。瀬戸内大橋、そして鳴門大橋が出来たときはそれぞれ一度は渡ったが、やはり寝ている間に南港に着いてしまうこのフェリーの方がラクチンでそのまま仕事にも行ける。

のちには早朝中村を出発して足摺岬を横断し、室戸岬をかすめて紀伊水道を通り大阪南港へ8時頃着いた事もあった。土佐湾といっても陸地は見えず、太平洋のど真ん中に行くような気がする。黒潮が本当に黒く見えるので、なるほどとうなずいたものである。今ではこの汽船は高知に寄って帰るようになった。

一仁淀川の思い出一

この川はこの地の出身の西岡俊夫さんに勧められて、四万十川の帰りに立ち寄ったのが始まりである。この時は柳瀬の辺りから伊野の橋までの15km程であった。水が綺麗なことに感心し、緩やかな流れとしっかりとした風景に疲れを癒されるそんな感じがしたことを覚えている。

二度目はもう少し上のキャンプ場から下った。この川は白っぽい小石で、そのため四万十川より明るい感じがする。そして西岡さんが言われるように水の綺麗な事を実感した。

一那賀川の思い出一

那賀川は徳島のジョインさんに案内してもらった。河口からは十数kmくらいだと思うが、それでも四季折々の風景が楽しめる。水も綺麗だ。それより上流はスラロームのコースになっており、初心者にはちょっと無理である。

堰堤が二カ所ほどあって担ぐのが面倒だ。それでみんなと行くときは5km程に短縮して堰堤は一つだけを超えるようにした。それでも楽しいコースである。そして河口から500m手前にテントを張りキャンプ。翌日橋を漕ぎ渡り、YMCAの阿南海洋センターを海から訪ねるのである。(前掲書 No.249, pp.10-13「四万十川、仁淀川、那賀川の思い出」, 2003.11, 所収)

9) 天竜川、相模川、利根川、多摩川、荒川、北上川の思い出

—天竜川の思い出—

天竜川はヤマハ発動機在職中によく遊んだ。この川もダムがつぎつぎ出来て昔と様相が変わってしまった。発電所が運転を始めたのを知らずに行き、放水口から出てくる激流に流されて対岸のテトラポットに張りついてしまった友人を助けたのも今となっては楽しい思い出である。

佐久間ダムの下からスタートして川原でテントを張って一夜を過ごし朝起きてみると深野君のボートがない。昨夜は風が強かったからきつと飛ばされて流れたのであろうということで、二人乗りに一人で乗っていた加納君に乗せてもらって下って行った。2km程下って行くと川の流れが直角に曲がっているところがあって、その正面の茂みの奥に、黄色と白のヘサキが見えている。早速近寄って引き上げた。茂みの中にありながら、数百m手前からはっきりと見えたのは、この黄色と白のコントラストだったからだとみんなて話し合った。山陰の海でも同じような体験があり、以来、黄色と白のコントラストを安全色として出来る限り使うようになった。

秋葉ダムから下ると気田川の合流点を過ぎて、さらに下ると相津から伊砂、この辺りの景色が印象に残っているが、船明ダムが出来て景色が変わってしまった。船明ダムから下るとまもなく左岸が二股、そして右岸が鹿島、ここら辺りから下でも結構流速があるのは太平洋が隆起していることの証拠である。浜松市の横を下って天竜川橋、東海道本線、新幹線、掛塚橋をすぎると太平洋が見えてくる。それでもまだ瀬が続くので下りやすい。日本海へ注ぐ川が沈降式の海岸を下るのに対して、こちらは隆起式であることを実感する。

そしてこの川も昔は砂が多かったのだがダムが出来て少なくなった。さらに言うならば浜松市は天竜川の運んで来たこの花崗岩質の砂の上に立っていると言っても過言ではない。この砂は更に東へ遠く流されて御前崎、そこから更に駿河湾の中まで流れ込んでいた。ダムが出来て砂が来なくなり、浜が痩せて行った。国道150号線の駿河湾に面した相良町辺りでも、かつては道路から200m程あった浜がなくなり、テトラポットを昔あった海岸線の辺りに並べて入れ、さらに道路はコンクリートの波返しで保護されている。延々と続くコンクリートの護岸と、テトラポットのラインを見ていると中部電力がダムの発電によって得た金額と建設省《現、国土交通省》が使った護岸の費用とどちらが大きいのだろうか？一体何のためにこんなことをするのだろうか？と虚しくなってくる。産業社会構築の矛盾を実感させられる一大事例である。

—相模川の思い出—

この川は横浜の日本ビクター在職の頃よく行った。今は、その頃の友人川崎文雄さんのお店「カヌーショップカワサキ」のホームグラウンドである。

下流域ではバラス(小石)が盛り上がるように沢山あったことを覚えている。相模湖ダムが出来る前に洪水の度に上流から運ばれて来た上に、更に太平洋の隆起によって高く押し上げられたものと推測する。上流の上野原辺りから相模湖ダムに下って行った時、ダムの見回りの人に、ダムへ無断で入ってはいけないと怒鳴られた。次の時、水量が減ってダム湖の水面が下がっていたのでどんどん行くと、又見

回りの人に注意された。現場の人と押し問答しても始まらないので、管理事務所へ行って、どこからがダムなのかを問い糾したが明確な返事を貰えなかった。

以前、このダムでは大勢の小学生が乗った遊覧船が転覆して犠牲者が出て管理責任を問われたことから神経質になっているのだ。それも結構だが、理論的にはっきりしないままで、唯、神経質になっているのでは混乱するだけだ。

更にその下には津久井湖ダムがあり、遊覧船もある。ダムの下から下って行くと、横浜市の水道取水口がある。こんなに遠くから引いているのだと感心し、100万人の水資源を支えるのは大変だと思った。今でもきれいな水が滔々と流れる相模川である。

昔は寒川の辺りに汚水処理場があって、臭い水が流れだし、カヌーも人間も臭くなって困ったことがある。今はきっと良くなっている、と川崎さんに電話してみた。ところが、なんと、河原へ降りる道は全部ゲートで閉ざされ、工事事務所へ行けば鍵を貸してくれる、と言うことで、借りて川へ入って行くと漁協の人が出てきて「ここはおれ達が漁業権を持っている。他の者は入ってはいけない！」と怒鳴られるという。酒匂川水系でも同じで、かえって天竜川、魚野川では共存の体制が出来ているということだった。水上バイク等と違い、カヌー遊びは環境を汚さない、環境にやさしい、という事で共感を呼ぶのだ、ということであった。相模川、酒匂川の人たちも早く大人になってほしい。否、全国の河川敷のゲートが撤去され、みんながいつでも河川敷で遊べるようになってほしい。

笠置でも30年も前の頃、同じような問題があった。やくざが漁業組合の株を買って「わしらは漁業権があるけど、おまえら、何の権利あって川で遊んでるのや。今度の日曜日、話つけに行くからな」カヌー行事でみんなが集まっている所へ乗り込んで来られては大変だと、こちらから乗り込んで行った。その結果「次の行事も取り止める」ということで帰ってきた。会員のみんなに取り止めの案内を出した所、野口善国弁護士から「どういうことか聞かしてくれ」という電話があった。かい摘んで話をすると「それは民事暴力や。京都府警に電話を入れます」といわれた。30分もすると木津警察署から電話があった。その件で詳しいことを聞かせてくれ。ということで翌日出頭した。1時間余り詳しいことを説明して帰ってくると、折り返し木津署から電話で「今、本人を呼んで嚴重説諭した。もし何かあったらすぐ連絡してくれ」それ以来、何事も起こらない。京都府警に話をして下さった野口弁護士に改めてお礼を申し上げる次第である。

そして漁業組合長さんのご自宅を訪問して「ご迷惑をお掛けします」というと「そんなん何の関係もあらへん」と言われた。「何故ですか」と聞くと「あんたらは水の上を滑って行く権利や。私らは水の底の魚を取る権利や。そやから何の関係もあらへん。そら一同じ川の上やさかいぶつかったり、引っ掛かったりしますがな。それは当事者同士で話してもろたらええ事ですよんか」お話を聞いて、さすがに何でもよくわかる偉い人だと思った。

木津川以外でも、私たちの行く瀬八丁（北山川）熊野川・四万十川・由良川・古座川そして大和川、等々うまく行っている川と、保津川・八幡堀など遊船が「ここはおれたちの川だ、おまえら来るなッ」と怒鳴りつける、川もある。彼らの意識改革に少し時間が掛かりそうだ。

—利根川の思い出—

この川もビクターに在職中よく行った。前にも述べたが前橋での死亡事故の時は27日間、殆ど毎日捜索を手伝った。練習不足、ライフジャケットなしでの乗艇、上流の山岳地帯の雪解け水が流れこんで水温が低くなるタイミング等々、貴い命の犠牲を無にすることがないように、教訓として伝えて行きたい。

谷川岳に源流を発するこの川はカヌー下りの最上流は水上温泉であるが、最初は前橋から下って

た。服部君がもっと上流の沼田あたりから下り岩が多くて面白かった、と自慢すると、みんな我も我もと押し掛けて、俺は月夜野から、俺は宮地から、いや俺は上牧から、とエスカレートし、ついに服部君が水上温泉から下り、みんな負けずに下ってしまった。私は沼田までが上限、それ以上は岩が多くて水量も少なく快適ではない、と結論を出しているので行かなかったが、秋になって（11月末）みんながあんまりやかましく言うので行って見た所、冬期に入って水が少なくて下れなかった。「1/4の模型しか下れなかったよ」と言って大笑いした事を覚えている。

妻沼辺りまで下ると広々とした河原の中をゆったり流れる。河原にはワンド（池）があちこちにある、釣りのポイントになっている。関宿からは江戸川が分流する。堰堤もあり、水路があちこちに在るようだが、ここは千葉の岩瀬和博さんたちの領域だ。詳しいことは岩瀬さんに聞こう。そして霞ヶ浦からの流れと合流して更に下ると銚子で太平洋に出る。

一多摩川の思い出一

多摩川の上流、青梅は関東で最初にファルトボートによるレースが行われた。4年後にオリンピックを控えてカヌーのレースもやらなければならないということで高木先生も出席され、私も御供して、スタートの発艇係で一日中冷たい多摩川の水に浸かって居たので、足が冷えて大変だった。オリンピックのために社団法人日本カヌー連盟が出来、文部省《現、文部科学省》の補助金ができるようになると「おまえら邪魔だ。どけ、どけ、おれたちは文部省のお墨付きだッ」と言うことになり、以来、私は競技には一切関わらない、競技用のカヌーも作らない。

そしてビクターに在職中は青梅の溪流下りは年中行事としてよく行った。青梅から羽村辺りまでの10kmがいつものコースで、一つ上の御岳（みたけ）からもよく下った。

更に上流には奥多摩湖がある。東京都の水源池として作られたダム湖である。ここも1~2度行ったことがある。下流は粕江の辺りまで下ったこともあるが、間もなく水が汚れて行かなくなった。今はどうなっているだろうか。

一荒川の思い出一

この川もビクター時代によく行った。上流には秩父セメントがあり、セメントの粉で真っ白な水が流れていた。今なら公害問題になるが当時はみんな辛抱していたのだ。飯盒炊飯の水は河原のバラスを掘って暫く待っていると澄んだ水が湧いてくる。これを使うのである。この方法は欧州山荘の大倉大八さんに教えてもらうと言うよりも真似をしたのだ。

いつも皆野から下った。親鼻橋からは、長瀬下りの遊覧船のコースになっており長瀬の辺りには小滝の瀬がある。失敗すると遊覧船のお客さんに笑われる。うまくやると拍手喝采である。自信のない人はタイミングをずらして行くと良いのでは？

このあたりでキャンプした時のこと、山の方へ登って行く道を少し行くと道端の岩に、水という字が刻んである。その横の立て札を見ると、昔、天保年間に洪水がありここまで水が来た、と書いてある。この辺りの地形は水面から10mの上に昔の川底と思われる岩盤があり、さらに10m上に道路があり、そこから山道を100mほど歩いて高さではさらに10m以上も上がった所である。「本当かなあ」「すごいねッ、何万年に一度の洪水？では・・・」など話し合った。

樋口の瀬も、一級だが、ちょっとマニアックで面白い。さらに下るとはぐれの辺りから玉淀湖のバックウォーターに入る。ここは10年前までアワーズの目黒さんが本拠を構えて居られた所で、私も何度か泊めてもらった事がある。今はなつかしい思い出である。

一北上川の思い出

この川は最初、欧州山荘の大倉大八さんに連れられて行った。上野から夜行列車で盛岡まで行き、町の中の民家の裏の川岸でボートを組立ててスタートした。あの頃はまだ土曜日が休みでなかったのに、連休でも2日しかなくて金曜の夜行で行って、帰りは月曜の早朝だった。折角はるばるやってきた北上だからと1日80kmも漕いだ。それでもしっとりとした茂みの中を流れてゆくと広々とした中州、そのどちら側を行こうかと思案した末、行った方に堰堤があって担いで越えた事、その横に喫茶店があってコーヒーを飲んで一服した事、大倉さんが重いのを我慢して担いできたクレッパー社と私のビクター艇を取替えて乗ってみて30kgもあるクレッパー社艇は水の上でも重くて扱い難く、漕ぎ疲れた事、宮沢賢治の名付けたイギリス海岸を見ながら下った事、義経の館の跡、高館でキャンプした事、対岸の中尊寺へは途中までしか登らず、お参りは又にして、それよりも少しでも川を下ろうと、引き返した事、等々、なつかしい思い出である。

最後は少し時間の余裕ができたので一関から更に下って（ここからは東北本線から外れて東に流れる）途中からカヌーを引っ張って砂鉄川を遡り（その途中で大倉さんが蛇に噛まれて「この蛇に毒はない」と大倉さんが言うのをびっくりしながら）大船渡線の陸中門崎へ辿り着き一関経由で仙台まで行き、夕食を食べて映画館で時間を潰して夜12時発の上野行きで帰った。月曜日の早朝6時上野に着いて、新宿の大倉さんのお宅で朝食を戴いて、会社に出るのがつらかった。

次には服部君達と行った。この時は田舎の八百屋さんで即席カレーを見つけて買ってきたが、食べ終わってから日付を見ると1年以上も前で、みんな顔を見合わせてお腹を押さえたが、健康に異常はなかった。以来賞味期限など少々過ぎても平気だと思うようになった。その時も中尊寺のお参りは出来なかった。ぜひこの次にはお参りしたいと思うのだが、関西からはちょっと行きにくい距離である。

（前掲書 No.250, pp.10-14「天竜川、相模川、利根川、多摩川、荒川、北上川の思い出」, 2003.12, 所収）

10) 最上川、釧路川の思い出

この川も最初は大倉大八さんと一緒だった。その後数回行った。高速道路はまだなくて、夜行列車を山形から左沢線に乗り継いで行って早朝、左沢（あてらぎわ）駅で降りると駅前の食堂で朝食を摂り、町を抜けた小学校の裏の空き地に大きな銀杏の木があって一面の黄色い落葉の絨毯の上でボートを組み立てた。11月3日の連休だった。この時の風景、そして色々な思い出が忘れられなくて毎年この頃に出掛けたのである。

そしてここでは、ウエットスーツとウエアーの組合せテストが出来た事は前にも述べた。急な冷え込みで5mmのロングジョンと3mmの上着そしてゴアテックスのドライジャケット手袋や靴との組合せとその使い方等を一気に解決するヒントが得られた貴重な体験であったことは先に述べた。

10km余り下ると寒河江、ここで寒河江川と合流する。それから河北町を更に下った辺りで日が暮れ、雨が降ってきたので雨宿りのつもりで橋の下へテントを張りかけると、橋のたもとの八百屋のご主人が顔を出して「この上に民宿がある。うちの車で送ってやるよ」ということで1km程支流に沿って上がった所にある宿へ案内してくれた。橋の名前、お店の名前など、もう一度行かないと思ひ出せないのであるが、ここで出たあけびのご馳走は今だに忘れられない。着くと最初に出されたのがあけび、これは中の実だけを食べてその皮はもう一度洗って中に牛肉のミンチを詰めて蒸焼にして出された。あけびの皮はホロ苦くて美味しかった。あけびは昔は笠置にも沢山あったが、こんな食べ方は知らなかった。今思い出してもなつかしい味である。

この下が基点・はやぶさの瀬である。レベルは一級でカヌーでは爽快に下れるが、昔、米俵を積んだ

船には結構難所であったという。ここで私が先に行ってみんなを誘導しようとして、ふと見ると野田君が荷物の一部をデッキに括り付け、一部を座席に積み込んでいるのだが波に揺られて危ないと思い、座席の後部に入れるだけ入れ、カートは私のリアデッキに胴掛けで括り付けて運ぶことにした。先に下ってUターンして待った。みんな無事に下り終えて振り返ってみると荷物がない。流れの中で上流を向いて漕ぎ続けたから、後の方向へ力が掛かってすっぽ抜けしたのであろう。野田君には八千円弁償した。そして早速、全機種、前後のデッキにDカンをつけることにした。

更に下ると大石田、ある時この辺りでふと気が付くと赤い林檎が時々流れてくるが食べてもよいのかなと思っているとお婆さんが林檎の木の上に立ってこちらを見ている。「お婆さん、美味しそうな林檎ですね。一つ頒けてくれませんか」と声を掛けると「この林檎はまだ酸っぱい。ちょっと待ったりや」と姿を消した。5分程してエプロンにいっぱい的林檎を持って帰ってきたお婆さんに「幾らですか」と言う。「かまへんあげるわ」とお金を取ってくれなかった。更に行くとき崖に栗の木、陸からは寄れないがカヌーからはすぐ上れる所なので落ちていたイガをみんなで拾った。服部君はみんなの知らない間に流れてきた林檎をたくさん食べて、お腹をこわしたという。

更に下ると古口大橋、ここから舟下りのコースである。ゆったりとした流れに身をゆだね、景色に見惚れる。白糸滝が見えると草薙温泉である。舟下りはここまで、この温泉は河原にあるが旅館の玄関は上の道にある。最初は知らずに温泉に入ってから後で上へ上っていった。

2km程下ると清川橋、ここで上がると陸羽西線清川駅である。雨に降られてここで切り上げて帰ったこともある。ここから先は海へ出るまで平野を流れるので景色も変わる。最終地点は酒田港である。天候が良ければ海まで出られるが、相手は日本海、無理をしない方がよい。

一 釧路川の思い出

この川へは釧路の伊賀守昭さんに誘われて行った。伊賀さんは釧路で電気店を営んでおられ、フジタの自作キットを作られたことからお付き合いが始まった。最初に呼ばれた頃、私自身、飛行機アレルギーで、折角取った切符は誰かにやっちゃって日本海フェリーで行った。ところがこの、一日中陸地の見えない日本海（能登半島と佐渡島そして小樽入港直前に奥尻島だけが見える）を航行するのが何とも言えない気分になるので毎回これで行くことになってしまった。見渡すかぎりの大海原、電話も掛かって来ないし、仕事を片付けようとしても道具も資料も何もない。只、大海原の中で呆然としているだけである。家に居ても会社に居ても、何かに追われているような感じだったのだ、と気が付いた。ここでは何も来ないと安心し、何も出来ないときらめると、気分が落ち着いてくる。こんな感覚は初めてである。私は肩が凝る事はないが、ここでは肩凝りも一気に治ってしまうだろうと思う。そして夕刻になるとルパン三世が放映された。これが待遠しいのだ。

最近、山野さんが屈斜路湖畔に10万坪の土地を買って移住されたので何時もその山小屋に泊めてもらったり、トラックの伴走をお願いしたりすることになってしまった。

後に沖縄行きで初めて無理遣いジャンボに乗せられてから北海道行きも飛行機に乗ることになってしまったが、若い頃セスナで雲の中へ突っ込んで恐怖を覚えて以来、その時までは乗らなかったのである。

午前4時に小樽へ上陸して一路釧路へ、北海道横断である。内地では考えられないような広々とした原野、そして果てしなく続く広い道路、道端に自生するフキの葉、近寄ってみると傘のように大きい。何もかもが桁違いに大きいことを実感させられた。

釧路空港まで300km、12時に着いて飛行機組を出迎え、一緒に食事をしてそこから更に70km、途中丹頂鶴の生息地へ立寄ったりしながら夕方4時に屈斜路湖畔の和琴温泉の湖心荘へ着いて入浴、晚餐。

屈斜路湖の周囲には温泉が多い。昔、伊賀さんに連れられて温泉巡りをしたことがあった。有料の温泉もあるが、無料の温泉もあり、自然そのままの状態が多い。カヌーで行って勝手に入浴して、勝手に帰ってくる野趣豊かな自然そのままの温泉で、都会育ちの者にはまごつくのである。真ん中に中島がある。和琴半島から一周して帰ると 20km 足らずで、景色を見ながら一回りするのにも一興である。

釧路川下りは屈斜路湖の南の入江の奥にある眺湖橋をくぐって行く。いきなり湿原の中へ迷い込んだような感じがするが川は一筋で迷うことはない。10km 余り下っていくと倒木がコースを妨害している所がある。中でも急なカーブの所に倒木が倒れ込んで、そこを目掛けて奔流が走り漫然と行くとカヌーはそこに突っ込み、真っ二つに折れてしまう。インコース寄りを狙っても、遠心力で倒木のぎりぎりへ入って行く。と言って余りインコースへ入って行くと大きな渦に巻き込まれ、一回りさせられる。レベルは一級なのだがマニアックなコースである。昔、ここでボートを真っ二つにしてしまった人がいた。突きささった倒木の枝の間から、なんとか引き剥がして回収したが、真っ二つのボートを諦めてヒッチハイクで帰ろうかと思ったけれど、原生林の真っ只中で道がわからない。それに折角のボートを捨てるのも癪だと思いながら見ていると、次の倒木の中に、自分の KG と同じボートがやはり真っ二つに折れて引っ掛かっていた。引っ張り上げてみると折れているところが少し違う。そこで二隻ともバラして一隻に組み上げ、残りの部品を次の人にも使えるように木陰に積んで置いたという。そして出発しようとする、更に次の倒木にパドルが引っ掛かっているのを見付け、予備パドルとしてデッキに括り付けて下った。「フジタは釧路川にも補給センターがある」帰ってからのその人の冗談である。

逆の話もある。やはりこの場所だと思うが、大破したカヌーを放置して駅まで歩いて帰り、カヌーを諦めて登山に切り替えて一週間もしてから家に帰った。その大破したカヌーが流れ着いた弟子屈（てしかが）の人が警察へ届け、警察から照会があった。ナンバープレートの番号を聞いてその人だとすぐ判ったが、私は本人の自宅へ電話して出られたお母さんに「本人から事故の報告をするよう」忠告した。そしてこの場合無事事件にならずに済んだことは言うまでもない。

弟子屈まで下ると摩周大橋、ここにはカヌーポートがある。水際まで車が着けられ、直接カヌーの積み込みができる。河原でもキャンプが出来るが、今ではキャンプ場も整備され至れり尽くせりである。最初に行ったとき、夜の冷え込みが激しくて持ってきた半袖のシャツでは寒く、長袖のシャツを買いに走った。北海道では夏でもストーブを絶やさなくらい寒いのを実感した一齣であった。そしてキャンプでは伊賀さんの心尽くしの接待（北海道の自然丸ごと）が忘れられない。

弟子屈の町を抜けると川幅が広がる。ある時大雨が降って普段は左端を流れているが、その時は川幅全体に流れていた。景色も変わるのでそのポイントがわからず、真ん中へ突っ込んだのである。平らな岩盤が少し傾斜して、更に 10cm 程の段がついていて、最後が 1m 程の段があり、落ち込みになっている。その角でカギザキを作って落ち込みで転覆してしまったのだ。カギザキに貼るガムテープを忘れてきたので草を引っっこ抜いて根っこを洗って穴に押し込んで、最終地点の細岡まで一緒にツーリングした。何時もみんなにガムテープを忘れてきたら・・・と教えてあげるが、自分でやったのはこの時だけ？ だったと思う。その雑草は細岡カヌーポートの浜辺に植えてお別れをした。

弟子屈から 30km 下ると標茶（しべちゃ）である。河川改修で直線化されたところは味気ないが、自然のままでは蛇行によってどんどん川が移動し、橋が川と関係ない所に残されてしまう。一方の田圃がえぐられてもう一方の面積が増える。偶々そんな所を通り掛かったとき、耕耘機を動かしていた人に「土地が減って大変ですね」と声を掛けると「そんなもんどっちでもええ」という返事が返ってきた。「どうして？」と聞くと「川の向こう側もこっち側もわしの土地や」という返事が返ってきた。両側にそれぞれ 10 万坪の土地があるという。内地では考えられない話である。

更に数 km 下ると五十石橋、昔、五十石船がここまで上がって来たという。ここから左岸の山の上、茅

沼の向こう側にシラルトロ湖がある。ここでもキャンプしたことがあるが、さらに数 km 下って支流を 1km 程遡ると塘路湖、このキャンプ場も何時行ってもきれいな芝生で、内地では見られないものである。どちらも綺麗な湖で、何もかも忘れて数日暮らしてみたい気持ちになるような雰囲気である。

下って行くと不意に出くわすのが牛や馬、水を飲み水際まで降りてくる。大きな格納庫のような建物が牛小屋、馬小屋である。いつのまにか釧路湿原、丹頂鶴の生育地でカヌーで下っても幸運の人は飛ぶ姿を見られる。釧路湿原は二千年前まで釧路湾であった。釧路川が運んできた土砂が堆積して浅くなると、葦や灌木が生えその枯葉などが気温が低いので腐り切らず泥炭層となって堆積する。釧路湿原が形成された原理である。川の水が褐色に染まっているのもそのためである。蛇行した川がほんの数 m 先を流れる所がある。その先に JR 釧網線の道床を削って行くのを止めるために鉄の矢板をずらりと打ち込んだ所がある。地図で見ると数百 m も浸食している事になる。釧路市の方から延びてきた岡が近づいてくると細岡、ここで上って岡に登ると釧路湿原が遠く太平洋まで見渡せる。観光のポイントになっている。いつもこの屋台で玉蜀黍を食べ、レストランで食事をする。

更に数 km 下ると岩保木の水門。ここで旧釧路川は東に回って釧路市へ流れる。真っすぐ釧路湿原を流れるのは新釧路川。放水路である。私たちはどちらかで上がって釧路の伊賀さんを訪ね、大喜館で一泊し翌朝、伊賀さんの案内で中央市場を訪ねてお土産（大きな蟹が目的）を買い、車を走らせて夜 11 時の小樽港発のフェリーで帰った。最近では釧路空港でレンタカーを返してから帰るというパターンである。川もすばらしいが、往復の船路での体験、そして伊賀さんと大喜館の心づくしの接待にいつも感動させられる釧路川ツアーである。

(前掲書 No.251, pp.10-13「最上川、釧路川の思い出」, 2004.1, 所収)

11) 海の思い出；家島群島、山陰海岸、伊勢湾、三河湾、小浜湾

一家島群島の思い出

最初に海へ行ったのは藤田敬一郎さんと話しているとき、話題に上がり姫路から汽船で 1 時間で行ける家島群島が面白いということで行ったのが始まりであったと記憶する。

家島汽船は百トン程の船で姫路から家島へ、それから男鹿島・坊勢島と廻って最後に西島から姫路へ戻る。この船で家島へ渡って港の宿で一晩泊まって、翌日順番に島を廻って夕方西島に着いて、そこからまた汽船に乗って姫路へ帰ってくるというのが、おきまりのコースであった。

ある時、家島の裏の海岸でアサリが沢山採れたので夕食のおかずに使ってもらおうと宿の女将に上げたら、夕食だけでなく、翌日の朝食にもアサリの味噌汁が出た。泊り客は 15~6 人でかなりの量だった。アサリを獲った辺りの浅瀬に小さい貨物船が半分沈んだ状態で置かれており、引潮の時、底の穴に木材を当てて塞いでいた。傍に寄って行くと「引潮の時、穴を塞いでおいて満潮になるまで待って船が浮いたら造船所へ引張って行って修理するんや。明日の朝、見においで」翌早朝見事に浮いていた。賢いやり方だなあと思った。更に聞くと、造船所にある客船の上部を切断してこの貨物船の船体に取り付けて客船に変身させると聞いて、更に感心させられた。

西島では裏へ廻ると入江があって、綺麗な景色と綺麗な砂浜、そして外海より綺麗な水の底には綺麗な魚が泳いでいた。当時は阪神間の汲取った屎尿を、この家島群島と小豆島との間の水域に屎尿投棄船で運んで捨てていた。だから小豆島からも家島群島からも本土からも一番離れた辺りに行くと汚くて臭かった。この辺りは水深わずか 6~7m しかなくこの入江の中だけが綺麗だったのである。

そしてある学者の、この汚れた水が入れ替わるのに自然の儘だと百年もかかる。四国横断のトンネルを掘ってポンプで組み出さないと駄目だと言う論説が新聞に出ていた。それがなんと投棄をやめて数年

で綺麗になってしまった。自然の自浄作用は恐ろしい程強力だということを見せ付けられた一齣であった。屎尿投棄が外海へ引越ただけでなく、やがて芦屋市、神戸市など相次いで下水処理場が出来て、投棄をしなくなったからである。

のちにイギリスの探検隊が下関から瀬戸内海を縦断して太平洋に出て黒潮に乗って東京まで遠征した時、藤田敬一郎さん達が途中で出会って伴走したという。彼らはファルトボートを珍しがっていたと聞いた。

その後、瀬戸内海は、吉井川を下って西大寺から瀬戸内海へ出て、小豆島を右に見ながら牛窓諸島を東へ、そして長島の脇を抜けて鴻島へ寄って日生港、さらに奥の片上港へと遊んだことは吉井川のところで述べた。

一山陰海岸の思い出一

次に藤田敬一郎さんで行ったのは山陰海岸である。諸寄の浜で遊んでユースホテルで泊まった。余りに静かで波がなく、ユースホテルのペアレントに「波がなくて面白くなかった。風が出てきたら教えて下さい」そして9月1日、待望の電話があった。早速二人で出掛けた。2mのうねりの中を行くと隣の敬一郎さんが波の向こうに隠れて見えない。波が過ぎてもその位置に居ない。次の波の過ぎるのを待ってもう一度見ても居ない。もう一度、もう一度、駄目だ。転覆してしまったのかと思ってふと反対側を見ると、なんとそこに居るではないか。やれやれと安心すると、とたんに気が抜けて胸がドキドキしてくる。今度は敬一郎さんが岩場の巻き波に挑戦しようと言い出し、どんどん近付いて行く。私も恐々ついて行く。敬一郎さんはドーンドーンと次々潜って行くが、私は一発だけでリタイアした。こんな所で、もし引繰り返って怪我でもしたら、いやボートがクチャクチャになったら、と考え出したらきりが無い。砂浜に寝転んで空を見ている方がラクチンだ。

次の時、夕方出発して暗くなって現地に着いた。とにかくテントを張ろう。私は目の前にある無人島で張ることにしてボートを組み立てて渡った。小さい岩だらけの島だが丁度テントを張れるくらいの面積だけの砂の所があった。早速テントを張ったことは言うまでもない。夜半、夕立がやってきた。様子が変わったと思ったらテントの中は水浸し、あわてて外へ飛び出してみると、なんとそこは川の真ん中、小さい島だから雨の時だけ川が流れるのだ。ボートを漕いで逃げ帰り、パブリカのリクライニングシートを倒して寝てしまった。翌朝、もう一度島の地形を仔細に観察してようやく理解した。キャンプ実習、小島の川の巻であった。

パブリカはトヨタがわが国では最初に国民車として計画されたものでリクライニングシートもわが国では最初に取付けられたのである。最初販売価格15万円で計画されたがインフレでいよいよ発売の時は27万円、私はボートを積むためライトバンのデラックス仕様を37万円を買った。何時だったか忘れたが、この海岸で石ころの浜でテントを張って背中が痛くて寝られず。もう一度、このパブリカのシートのご厄介になった。敬一郎さんには「そんなん常識や」と笑われたことは言うまでもないが、私にとってはこれも貴重な体験学習であった。そしてそこで無数の洞窟を発見し、山陰海岸洞窟巡りは毎年行うことになったのである。

最初に洞窟を発見したのは、網代港から出て東へ漕いだ時であった。燕の住む洞窟に続いて蝙蝠の住む洞窟を発見したときの驚き、次は何が出てくるだろうか？と不安と期待でわくわくしながら漕いでいった。波のある時に行くと、ぐーっと持ち上げられて頭を天井にぶつけそうになって慌てて屈み込んだり、真っ暗の洞窟で何も見えない、と慌てたらそのうちに目が慣れてきて海底で反射した光が下から差ししてくるのでカヌーが宙に浮いているような感覚で、しばらくはその幻想的な感覚に酔ったようになり、洞窟の中に滝があって塩が乾いてあちこち白くなった手や顔も舟ごとザーッと洗い落として涼ん

だり、三本足の五徳（ゴトク）のような岩の下をくぐり抜け、あとで民宿の女将に聞いてゴトク岩という名前だと知ったり、大きな洞窟だと感心していたら、いきなり観光船が入ってきてびっくり、慌てて避け、それは釣鐘洞門だと教えてもらったり、洞窟の底に綺麗な模様の岩があると思って触ってみたら柔らかいのでびっくり、ゆっくり動き出したので又びっくり、後で漁師さんに「それはジンベイ鮫やで、長さはあんたらのカヌーより大きいで」と聞いて心臓がドキドキしたが「おとなしい鮫や」と聞いて安心したり、奥の方から明かりが差してくる。行ってみるとそこから陸地へ上って行ける。後で聞くと、上に田圃があるという。

暗がりの中を漕いで行くと天井から明かりが差してくる。何と天窓つきの洞窟なのだ。少し入ったところの横に岩の裂け目があってカヌーの幅より少し広いので、パドルを畳んで両側の岩を交互に掴んで手繰り寄せて行くと真っ暗になって何も見えない。引返そうとしても後からみんなが付いてくる。えい！行ける所まで行ってやれ、と更に進んで行くと、前方から明かりが差してくる。更に行くとパッと明るくなる。隣の洞窟である。なんとこれが地獄の洞窟と天国の洞窟であった。

最後の大きな洞窟を通り抜けると（その上には伊笹岬の灯台がある）その先、湾の奥が余部の鉄橋である。ある時この湾の入口で出会った漁師に「潮が近いよー」と声を掛けられた。それを聞いた私は、僕達はこれから湾の中に入って行くのだから関係ない、と判断して予定通り入っていった。しかし漕いでも漕いでも進まない。いつもより倍くらい時間をかけてやっと鉄橋の下に着いた。民宿の風呂に入って汗を流しながら、そして夜、寝ながら考えた。結論はこうだ。潮が伊笹崎のすぐ近くを流れると湾の中の水は誘い出されて湾流が発生する。私たちはこれに逆らって入って行こうとしたのである。このような場合更にその逆流、つまりもう少し内側を狙って行けばよかったのだ。漁師さんはそのことを教えてくれていたのだ。

当時はエンジン付きの漁船でもカヌーよりは早いですが、そんなに早くなくて潮に逆らうときと潮と同じ方向に行くときでは随分早さが違った。しかし、今はレジャー用のモーターボートより漁船の方が早いくらいになってしまった。潮の流れに関係なく走れ、天候が急変してもさっさと帰って来れる。今の若い漁師は天候も潮の流れも知らずに走り回っている者さえいる。これで良いのだろうか？心配になってくる。

洞窟以外にも色々思い出がある。網代港を出て浦富海岸にはラクダ岩など景色の良いところが幾つもある。ある時、その辺りの岩にカヌーの幅より少し広い裂け目を見つけて入っていった。10m程行くと、屋敷一軒分ほどの水面が開けた。ここは何だろうか？ふと覗き込んで見ると、手の届くところに綺麗な蛍光色の珊瑚がある。ピンク・オレンジ・赤・緑そして紫等々、反射的に手を伸ばして取ろうとするが、待てよ、ここだけしかない貴重な珊瑚だから、そっとしておこう。

帰ってからみんなで考えた。あれは何だったのだろうか。山陰海岸に熱帯地方の珊瑚があるなんてだれも信じてくれない。いや、公表すれば皆で行って採り尽くしてしまうだろう。それよりもあれは何だったのだろうか。もしかして浦島太郎の竜宮城ではなど論議は尽きない。ところが翌年以来、入口が見つからないのである。あれはやっぱり浦島太郎の竜宮城だろう、と話し合った。そしてきつと30年後にまた入口が開くのではなかろうか、と・・・。

余部の鉄橋で事故があってからしばらくは行かなかったが、完全に復興したと聞いて行って見た。事故で倒壊した工場の跡には小綺麗な喫茶店が出来ていた。以来いつも立ち寄る事になった。

更に行くと鎧の袖、遠くから見ると、山全体に鎧の袖のような模様がついている。節理である。そしてその前の海中には鳥の羽の飾りを付けたインディアンの酋長の顔そっくりの岩がある。ここで引き返して鎧駅から帰ったこともあった。

尺取り虫方式で毎日夕方に車を取りに鉄道で戻るの、車掌さんと顔見知りになってカヌーの話をし

たこともあった。

ここを過ぎると香住海岸、海水浴場になっていてシャワーを浴びる事も出来る。更に岬を廻ると柴山港である。そして更に 20km で津居山湾円山川の河口である。そして少し遡ったところに城崎温泉がある。山陰海岸の帰りなどに、よく立ち寄って汗を流す。

一伊勢湾の思い出一

伊勢の海には子供の頃毎年行った。夏休みになると 10 日間ほど二見の旅館に泊まるのである。そしてポンポン船に乗って鳥羽へ釣りに行ったり、夫婦岩や近くの島まで遊びに行ったこともある。

後に鳥羽から沖にある神島までカヌーレースが行われた事もある。英虞湾で遊び始めた頃、賢島駅の引込線の終わりの所でボートを組立て、そこから漕ぎ出して御木本真珠発祥の地、多徳島でキャンプし、あちこち島巡りを楽しんだ。多徳島の井戸水の味が今も忘れられない。ひなびた漁港の雰囲気の色濃く漂っていて、何もすることのない休日を過ごし、暇つぶしに漕いで行って、駅裏の理髪店で散髪してもらった事、12 月 31 日夜半に京都を出て初日の出を拝みに行った事もあった。

今は湾全体が遊園地のようにになってしまい自然が失われてしまった。湾の反対側の立神漁港辺りまで行くと、昔の面影が残っている。ここは英虞湾では最後まで真珠の養殖が行われたところであるが、今はもうない。その原因は英虞湾全体の汚染である。湾の回りにホテルが林立し、その排水の合成洗剤（食器洗いやシャンプーも）がその元凶である。そのメカニズムとは、どこまで行っても分解されずに残る合成洗剤のため魚介類の雄が雌に変わり、繁殖が出来なくなるというものである。更にこの湾は面積の割りに湾口が狭く、水の入れ代わりが少ない上、ホテルやレストランが林立していることなどが原因である。そうと解っているのなら合成洗剤の使用を直ちに止めるべきだ。マスコミの裏事情に詳しい人に聞くと、合成洗剤のメーカーはテレビや新聞の重要なお得意さんで、その合成洗剤の悪口は言えないそうで、困ったものである。

天然油脂の石鹸は合成洗剤に比べて落ちが悪い。しかしその代わりに川に流しても一日で分解し自然に戻る。まずは合成洗剤を止めて元の石鹸に戻し、その上で落ちも良くて公害もないものを作るべきだ。私も手洗いには石鹸を愛用している。一人一人の小さな心遣いが集まって、大きな力になって行くと思うのである。英虞湾からまずテストケースとして実施してみても如何であろうか。今のままだと私も気持ちが悪くて遊びに行く気がしない。真珠貝すら育たない海では遊べない。

東名高速道路が出来るときは東京へ行くときなどは鳥羽港から対岸の伊良湖岬へフェリーで渡った。鳥羽港ではサザエの壺焼きを食べた。

一三河湾の思い出一

伊良湖岬と知多半島の内側に広がる三河湾も、波静かでカヌー遊びに最適である。小さな無人島が幾つもあり、キャンプをしながらの島巡りが楽しい。吉良か幡豆（はず）の港に出て、そこから漕ぎ出すのがよからう。

昔、沖で会った漁師に獲れたばかりの小さなカレイをもらった。そして一匹ずつ焼いて食べさせてくれた。やわらかくて骨まで食べられた。獲島・兎島・羊島などつぎつぎ巡ったのを覚えている。

一小浜湾・蘇洞門の思い出一

小浜湾は若狭湾の中であって、深く入り込んだ波静かな入江である。西側の岬には大飯原子力発電所がある。原発の出来る前は何度か行ったことがあるが、出来てからは放射能漏れの危険や、反対派のゲリラと間違えられる、などから（一方で原子力発電所を垣間見たいという興味もあるのだが）行かなく

なってしまった。

小浜の町では浮棧橋の上にテントを張って一晩泊まった記憶がある。そしておいしいお寿司を戴いた記憶はあるのだが、お店の名前は覚えていない。小京都と呼ばれる綺麗な町並みである。町を抜けて東北へ車を走らせると内外海（うちとみ）半島の反対側の阿納へ抜ける峠がある。さらに行くくと久須夜ヶ岳へ登るエンゼルラインの入口手前から宇久へ抜ける峠がある。ほんの 500m で反対側の海岸に出られる。

ある時この内外海半島の根元からスタートして岬の先端にある蘇洞門の景観をめめて、回り込んだ所の浜にテントを張って一夜を過ごし、翌日お昼ごろ向こう側の宇久の浜に着いて、みんなを待たせて走って峠を越えて戻り、10 分程で車で戻って皆をびっくりさせた。思い出は尽きない。

（前掲書 No.252, pp.9-13「海の思い出；家島群島、山陰海岸、伊勢湾、三河湾、小浜湾」, 2004.2, 所収）

12) 湖の思い出；三方五湖、浜名湖、芦ノ湖、山中湖、猪苗代湖と裏磐梯（檜原湖・小野川湖・秋元湖・五色沼）

一三方五湖の思い出一

小浜の郊外、阿納から更に 10km 余りの海岸沿いを東へ行くと三方五湖《三方湖、水月湖、菅湖、久々子湖、日向湖の 5 湖の総称》ここは汽水湖で、久々子湖と日向湖で海に繋がっている。最初は高木先生の御供をして行った。その時美浜町の町長や校長先生に体験して戴いた事からその後何度も行った。その頃は久々子湖（水深 2.5m）の海へ出る水路の横に、レイクセンターや民宿もあって、いつもここを拠点に遊んでいた。

この湖から浦見川という切通しで水月湖（水深 43m）へ、そこから更に菅湖と三方湖（水深 1.8m）へとつながっている。昔は水路が浅くて船の行き来が出来ず、不便だったので当時の藩主が水路を掘削して船が行き来できるようにしたという。しかしそのために少しずつ違っていたそれぞれの湖の水位（水面の高さ）がみんな同じになり、周囲の田圃の水に浸かったり、干上がったりにして大変だったという。その恨みがこもっているという意味で浦見（恨み）川という名前がつけられたという事である。これを聞いた私は、どんなにひどい自然破壊かと思って行って見たが、300 年経った崖には苔も生えて、枝振りの良い松も育ち、そういえば直線の崖は人工的かな、と思う程度であった。そして水の上で出会った漁師さんに聞くと、そんなことよりも戦後間もなく台風で周囲の田圃が浸かったとき、五湖の周囲のほとんど全部にコンクリートの波除けを作ってしまったので、昇り降りに不便になってしまったこと、周囲の葦の茂みがなくなったので、魚の生息場所がなくなってしまった。おかげで魚が獲れなくなった、と嘆いておられた。

善かれと思ってしたことが、とんでもない結果をもたらすという事はあちこちで見聞する。長良川河口堰、然り。それを改める努力が必要だと痛感する。

一浜名湖の思い出一

浜名湖ではヤマハ在職中によく遊んだ。モーターボートのテストでは舞阪から外海に出て太平洋の大きなうねりを乗り越えて豪快に走った。

舞阪の浜へ家族連れで潮干狩りに行ってアサリを採ったが、みんなが採った後で小さい貝しか残っていない。じっと考えて 2~3 本並んだ杭の陰を掘ってみたら沢山出てきた。次は棧橋の杭の陰を狙ってまたまた沢山採った。次の日曜日は以前にモーターボートのテストの時に行った浜名湖の裏の、人があまり行かない砂浜へ出掛けて、山のように採った。近所にも配って喜ばれた事は言うまでもない。

その頃は子供たち二人がまだ小さくて、親子四人が二人艇で遊んだ。風がなくて海が穏やかなとき、外海へ出たことがある。帰りに引き潮にかかり、流れが強くて漕いでも漕いでも進まず、脇の方の流れがゆるいところへ舳先を向けてようやく帰った事は前にも述べた。

その頃からのお知り合い、ハママツカヌーさんは今も引佐郡細江町に居られる。ここに注ぐ都田川は、浜名湖に注ぐ川の中で、カヌー遊びが出来る唯一の川である。

東側湖岸には館山寺温泉があり湾の対岸、大草山までロープウェイがある。東名高速の浜松サービスエリアからの眺望もすばらしい。ヤマハを辞めてからはここを通るとき立ち寄って昔を偲ぶのである。

一芦ノ湖の思い出

カヌーにも帆を掛けて走ったら気持ちいいだろうな、と作ってみた。その試作品のテストは、みんなと芦ノ湖へ遊びに行く時持って行った。こっそり組み立ててみんなをびっくりさせてやろうという算段である。みんなより早く組み立て終わり、スタートした。そよかぜに乗って気持ち良く走っていたが、ふと気が付くと服部君が私の横を追い越して行った。「遅いじゃないですか」と言わんばかりの表情でここにこ笑いながら……。それまでは、気持ち良くスイスイと走っていたつもりだったが、漕ぐよりも遅くて、追い越されるとつまらなくなってくる。帆を持って行くときは一人でないと面白くない（帆を張って走る者同士なら良い）と思った。それにしても芦ノ湖のような山間部の湖は平均風速が低くセーリングには向いていないのかもしれない。

一山中湖の思い出

日本ビクターのリゾート施設山中湖荘が湖畔にあったので何度も通った。7月のある日、ボートを組み立てていたら、パドルのジョイントがない。忘れてきたのである。片方だけで試しに漕いでみた。バランスが取れなくて危ない。「折角のボート遊びが出来ないのでは……」間もなく夕食である。

食べ終わって考えているうちにふと気がついた。当時は塩ビのパイプ（水道管用）をジョイントに使っていた事を思い出し、早速仲居さんに「この近くに水道屋さんありませんか」「隣が水道屋さんですよ」早速下駄を突っ掛けて隣へ「28mmのパイプありますか」「ありますよ」「じゃー長さ300mmに切ってください。3本お願いします」たちまち解決し、翌日は快適に遊ぶことが出来た。

ところが遊び始めると、隣でヨットの進水式が始まった。見ていると全くの未経験者で、自作キットで作ったばかりということだった。傍に寄って教えてあげようとするが、ロープの操作そのものを知らないで、そこから教えてあげねばならない。その内ジャイブしたとたんにロープを離してしまったものだから勢いよくそのロープが飛んできた。そういうことも予測して、かなり間隔を開けていたつもりであったが、逆の結果になってギリギリほんの2~30cmの事で勢い良く飛んできたロープがパドルにクルクルと巻き付いてしまった。

転覆してみると水温がやけに低い。標高700mの山中湖は未だ5月の気候で水温は真冬並み、いつのまにか対岸近くにてでしまっている。「いけないッ、これではぐずぐずしては凍死してしまう」何もかも捨てて岸目掛けて泳いだ。誰かが私のカヌーを岸まで引っ張ってくれ、幸いヨットも救助する人がいて全員無事だった。

宿に帰ってお風呂に入った。気が付くと9月の花（桔梗）と5月の花（すみれ）が同時に咲いていた。肝を冷やした一齣であった。それからはウエットスーツなどにも気をつけるようになり、良い経験をさせて戴いたと感謝している。

一猪苗代湖と裏磐梯（檜原湖・小野川湖・秋元湖・五色沼）の思い出一

猪苗代湖と裏磐梯の湖にはビクターの頃数回行った。一帯は磐梯朝日国立公園になっており、景勝の地で温泉も多い。私たちは猪苗代湖を一回り漕いで野口英世の生家を訪ね、翌日五色沼を探訪し、小野川湖で遊んだ。檜原湖は遊覧船や貸ボートで騒々しいのでカヌーでは遊ばなかった。野口英世の生家は当時の農家の生活が生々しくて、彼の必死の勉強がさぞかしと思えた。

猪苗代湖は火山湖で水質が酸性なので魚が育たないと聞いた。磐梯山は明治21年に爆発してあちこちへ吹き飛んだその巨大な岩石によって裏磐梯の湖沼群が出来た。磐梯山の裏に回ると、吹き飛んだ跡が大きくえぐれ、今も痛々しい。

東側に福島市、郡山市が、西側には会津若松市がある。時間があれば飯盛山を訪ね、白虎隊の墓をお参りしようと言いながら、いまだに果たせていない。

（前掲書 No.253, pp.12-14「湖の思い出；三方五湖、浜名湖、芦ノ湖、山中湖、猪苗代湖と裏磐梯（檜原湖・小野川湖・秋元湖・五色沼）」, 2004.3, 所収）

6. 走馬灯： カヌー遊びと自然環境、明日への視座

1) カヌーを始めた頃を思い出して《1965年頃の記録原稿》

古い本箱を整理していたら一枚の紙切れが出てきた。あの頃は私自身、船舶理論を先生に教えてもらいながら、模型を作って大阪府立大学《現、大阪公立大学》の実験室の水槽を借りて実験をやったり、新しい発見に、ワクワクしながら遊んでいたものだ。以下はその頃の文章である。

こんな中で呼びかけた「楽しいカヌーの普及活動」ですが、その反応は色々でした。先ず「一体何をするのか？具体性が無い。」という意見がありました。「走りながら考えよう。」と言いながらのスタートでした。更に私は、具体的に決めてしまうと、それ以外のことには気がつかない。頭を働かせようとしないクセがついてしまう。自分で、みんなで考え、そしてそれぞれ決めてやる。そんなシステムを作ってゆこうとしましたが、これはすでに実行しておられる方もおられます。

- 1, カヌーショップカワサキさんでは既に「ちびっこカヌースクール」を実施しておられます。
- 2, 名古屋の伊藤さんは「楽しいカヌー」の呼びかけの間に、[L-1] や [カルガモ] を 10 隻余り注文してこられ、送りましたところ、子供たちは、「ああでもない、こうでもない、と [カルガモ] を組み立ててしまい、川へ行きましょう！」とせがむので、みんなで出掛けたそうです。「寒かった！」と、電車の中で伊藤さんの声が弾んでいたのを覚えています。
- 3, 京都の大植さんは以前からファルトボートや [L-1] を少しずつ増やしながらか、あちこちでスクールを開催、「スクールの出前や・・・」と嬉しそうに話しておられました。
- 4, 千葉の岩瀬さんは当時、高校の校長先生で、生涯教育として親子カヌースクールを取り入れておられました。

これらはほんの一例に過ぎませんが、全国各地でみんなが、それぞれ、やっておられることです。こんな運動を少しでも増やしてゆこうではありませんか！子供たちが川で、海で、カヌー遊びをすることで、自然を知り、そして考え、環境問題まで学ぶ。勿論カヌーを通じて船の原理を学ぶ、そして更に一回り大きく育てて欲しいと願うものです。(これは 50 年前《1965 年頃》のコピーです)

2) カヌー遊びに必要な船舶理論と操船術

「船舶理論」と言うと、とても難しく思われたり、逆にそんなもんカヌー遊びに必要な、と言われる事もあります。しかし、必要なものだけは、覚えておくと、楽しくてしかも合理的に遊べます。

人間は陸上で生活する動物です。一方、カヌーは水の上で遊ぶスポーツです。初めてカヌーに乗ったときは誰でも戸惑いを覚えますが、何回かやっているうちにすぐ慣れて、うまくバランスが取れ、上手に操れるようになります。

しかしそれだけで良いのでしょうか？船舶理論、と言うととても難しい事のように思われがちですが、水の上で遊ぶのに必要最小限度の船舶理論は舟で遊ぶ場合でも常識として覚えておかねばなりません。昔から水のそばで生活されてきた方々は経験的にそれを知っておられ、上手に舟を操っておられました。

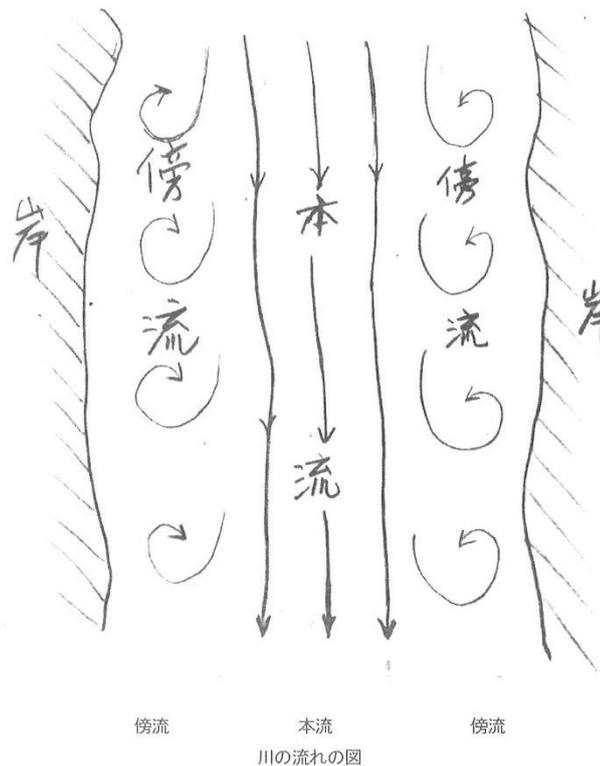
水は空気に較べると 800 倍の密度です。従って陸上の空気の中で生活している我々人間にとっては、とても大きい抵抗があり、一般的に水の中でのスポーツはかなり大きなエネルギーが必要とされるのです。しかし、カヌーの場合では、船体が流線形に造られていますので普通はかなり楽に漕げますが、一旦、転覆すると特に、流れの中などでは大変な力が要ります。

(1)造波抵抗

水の上で、カヌーを漕いで動き廻ると、先ず大きな波が立ちます。この波を作るためにかなりのエネルギーが消費されることは当然のことです。これを造波抵抗と言います。舟を設計するときは、出来るだけ波の立たないように工夫します。

この造波抵抗は速度の2乗に比例します。したがってスピードを上げようとするとき必然的に速度の2乗に比例する力が必要になってきます。しかし考えようで川の流れを利用すれば、力はあまり使わずにスピードを上げることができます。急ぐときには本流の中心、つまり一番流れの速いところを狙って行き、のんびりと景色を見ながら行きたいときは、流れのゆるいところを狙って行けばよいのです。川の流れは大体、真ん中の1/3が本流で真っ直ぐ流れています。外側の左右1/3ずつは、ゆっくり渦を巻いたり、ゆっくり逆流したり（図6-2-1参照）、あるいはゆっくり下流に流れたりしていますから、これを良く見て、うまく利用するようにしましょう。

図6-2-1 「川の流れの図」



(2)摩擦抵抗

水の密度は空気の800倍だということは先にも述べました。この中で動き回ると、当然空気中と較べて桁外れに大きな抵抗が発生します。これが摩擦抵抗です。

カヌーを漕いで水の上を行き来するという事はこれらの抵抗に勝るエネルギーが必要ということです。しかし、川下りの場合には流れを利用してゆけますので、その分だけ抵抗が減ることはいうまでもありません。うまく使えばとても楽に川下りができるのです（図6-2-1参照）。ベテランの人は知らず知らずのうちに、この方法で楽に川下りをしています。初心者の方もベテランを見て、真似しながら早く上達してください。

(3)復元力

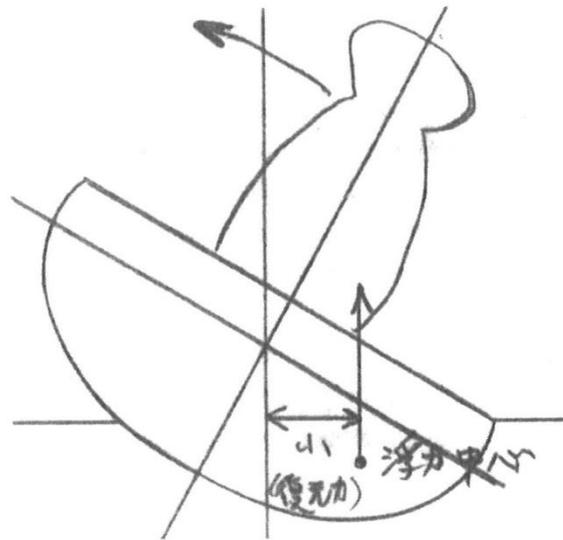
カヌーが傾いたとき、反対側へ体を動かしてバランスを取りますが、カヌー本体も傾くと復元力が働いて元に戻る様に造られています。

図 6-2-2 は舟の中央断面を表したものです。図 6-2-2(下)は四角い箱のような断面のもので傾くと、傾いた方の容量が大きくなり反対側は少なくなります。大きくなった方が浮力は大きくなりますから元に戻そうとする力が働いて、水平に(左右の浮力が同じになる様に)戻ります。これを復元力と言います。

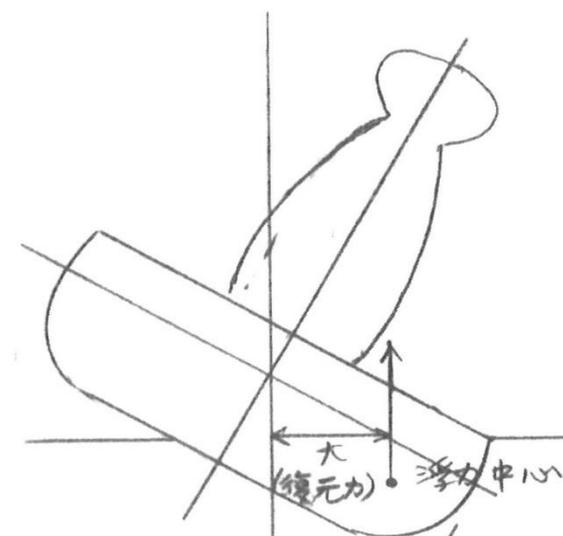
図 6-2-2(上)は半円形断面ですが、この場合、角がないので水の抵抗は少ないのですが、傾いても左右の浮力はあまり変わりませんから、復元力はあまり働きません。(実際のカヌー製作ではこの中間的な断面にします。) 実際にはこれらの条件を勘案し、さらに経験を加えてあのスマートな形が出来上がります。遊ぶときも、これらの船舶理論を考えながら、思いっきり遊ぼうではありませんか。その先に広がる楽しさは、それを知らないで遊ぶよりも、何倍も膨らむのではないのでしょうか。

地球の大自然は不思議がいっぱいです。自然の力をうまく利用しながら大自然の中で思う存分遊んで、その不思議を思いっきり楽しもうではありませんか。

図 6-2-2 「復元力」



丸い断面の舟(抵抗は少ないが復元力が少ない)



チェーンの張った舟(復元力は大きい抵抗も大きくなる)

(4)発艇と着艇

カヌー遊びは湖や池そして海でも遊びますが、私達の遊ぶ日本では川が大きな割合を占めます。川の場合流れがありますので、それをうまく利用して発艇着艇をやります。流れのない湖岸や海でも風が吹くことが多く、その場合も風力をうまく利用して発艇着艇をやるためには、ちょっとした知恵が必要です。

我が国の地形は他国の平均に較べると、流れが少し早いようです。風も多少強いようです。流れのある所や風の中での発着にはちょっとした工夫が必要となります。今回はそれを解説しましょう。

初心者は「川下りだから」と、ヘサキ（舳先）を下流に向けて出艇しようとし、しかし、こうするとヘサキに流れを受けて押し戻され、流れの中心へは中々入ってゆけません。そのうちに岸近くの障害物やその付近の浅瀬や岩、茂みなどの障害物に引っ掛けてしまいます。そこで上流に向けてスタートし、川の流れをヘサキに受けてUターンをすると本流の真ん中に入って行けます。これが上手な方法です。

カヌー遊びを始めた頃、瀬田川を下って石山寺から南郷まで順番に栈橋を利用して上陸し、お寺や神社、名所旧跡などを見て歩きました。その時、琵琶湖汽船の小型の汽船が下ってきましたが、やっぱり同じようにUターンして接岸し、Uターンして離岸していました。「僕たちと同じことをしているッ」と嬉しくなりました。帰りは（川を遡るときは）Uターンしないでそのまま接岸、離岸すればよいのです。

図6-2-3 「接岸」

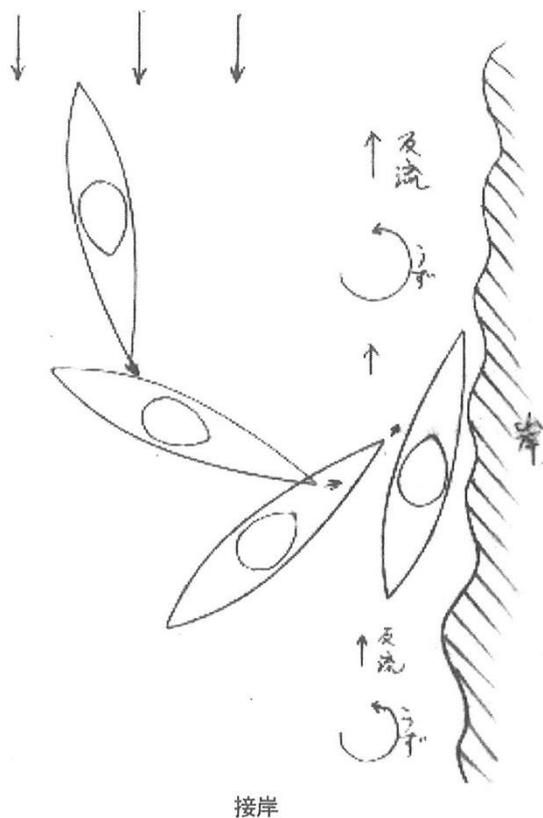
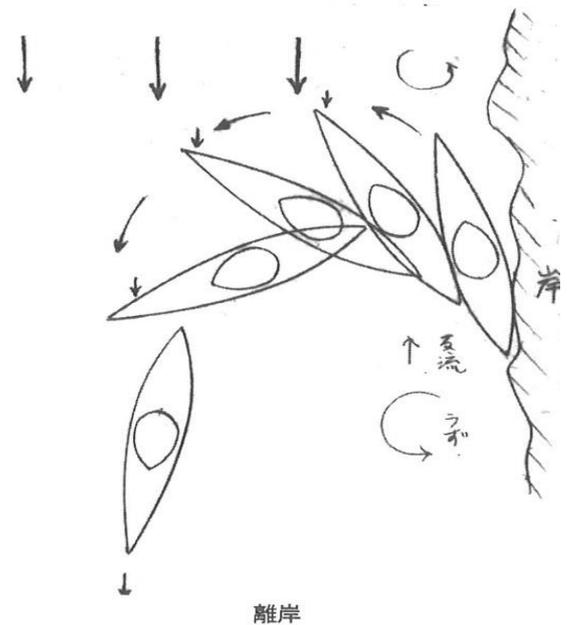


図6-2-4 「離岸」



(前掲書 No.329, pp.1-6「カヌー遊びに必要な船舶理論と操船術の解説」, 2010.7, 所収)

3) 木津川ってすごい川！

回顧録をしたためているうちに分かってきたことがある。それは木津川の歴史である。木津川は1500年昔、奈良に都が出来た頃から大阪湾からの交通の要路として使われてきた。都が京都に移ってからも重要な役割を果たしてきた。

笠置から下流、大阪の海までは三十石船が、上流伊賀上野、そして支流名張までは二十石船が通っていた。やがて幕府が江戸に出来ても、更に都が東京に移ってからも文化の中心は京都だったのである。木津川はその交通の要路としての役割を千年以上にわたって果たしてきたのである。

そして明治40年代になって国有鉄道（関西線）が敷かれると次第に物資の輸送も、人々の行き来も、鉄道へと移っていった。そして戦後になって自動車の時代が始まったのである。そして更に戦後高度成長期に入ると、自家用車による移動が主流となってしまった。

私が高木先生に連れてもらって木津川の笠置で遊び始めた戦後間もなく笠置トンネル下の、崖っぷちに帆柱のついた三十石船が繋いであったことを覚えている。実際に運行しているのを見たのは、下流の山城大橋の辺りで見たことがあったように記憶するが、……。当時、国道163号線にはまだトンネルがなくて、人々の行き来は崖っぷちの道を通っていたのである。そして更に、舟の運行の歴史を調べてゆくと、大阪まで行くのに、上りも、下りも、1週間かかったということである。しかし、上りは風がないと登れず、1カ月もかかったこともあったそうで、昔、船頭さんの奥さん坂井のお婆さんに聞いた話であるが、「風がのうて帰りに1カ月もかかって貰うた船賃を全部使うてしもうて、1銭も持たずに返ってきたこともあるんや……。」とぼやいておられた。のどかな時代だったのである。また別のお年寄りに聞いた話であるが「手紙書こう思うても紙がのうて、船が来るまで待たな一あかんかった。」紙だけではない、筆も墨も、否、食料品、衣料品、日用雑貨までも、船が来るのを待って市が開かれていたのである。考えれば考えるほど優雅な時代だったのである。私もそんな時代に戻って、のんびりと、優雅に暮らしてみたいなあ……。と思うこの頃である。

思い返してみると、高木先生に「急流下りに連れてって下さい！」とせがんで連れてもらった木津川！ レベルは一級でのんびり下れる川であったが、その景色は、そして雰囲気は美しく、楽しくて、そしてとっても綺麗な水が流れていた。今、思い出しても素晴らしかった。

高木先生本当にありがとうございました。

しかしそれから高度成長に差し掛かると、護岸工事やダム工事などが始まった。汚れ始めた水の中で、工事が終わるまで辛抱しよう……。と遊んだのだが、工事が終わっても一向に綺麗にならない。「そらそうや、あんな大きな工事をしたんやから……。」と汚れた水の中を我慢しながら遊んでいたが、今になっても綺麗にならずじまいである。雨が降ると汚れた水が大量に流れてくる。それを溜め込んでおいて、後からぼちぼちと流す。これでは何時までたっても綺麗にならない。勿論、そのために洪水など急な増水は防げる。つまり、両方良い事はないのである。汚れてしまった水を見ていると人間のすることはすべて自然破壊だと思ってしまうようになった。

しかし、さらに思考をすすめると、このままでは、いずれ人類のしてしまった事が重なってゆくと、いずれ環境破壊で生物も住めなくなってゆく。どこかで環境を破壊せずに成り立つ人類社会を作ってゆかないとダメだ……。と思う今日この頃でもあります。

いつになったら昔の綺麗な木津川に戻るのでしょうか？

(前掲書 No.394, pp.1-2「木津川ってすごい川！」, 2015.12, 所収、2015年5月筆者加筆)

4) 葦刈りボランティア

琵琶湖に連なる西の湖での葦刈りは今回予備調査をかねて《1994年》2月19日と20日に実施した。いつもは水の上から見てばかりの葦原を、今日は上から刈り取るのだ。視点を変えると知らなかったことが色々見えてくる。今回のボランティアの目的は、障害者施設「星雲舎」の皆さん達が、葦を紙に漉き込んで「葦紙」を造るということから葦の刈り取りを引き受けられて、不足している施設運営費の足しにされると聞いて、私達もボランティアで応援しようということであるが、とてもそれだけでない数々の意義と問題点、さらに様々な作業を通じて教えてもらったことも大いに勉強になった。

一口に葦と言っても「葦(アシ)」と「葭(ヨシ)」の他に、「アカダ」という袖垣などに使う四角の断面の草が交じっており、さらにセイタカアワダチソウも加わって葦原で背比べを競っている。その葦は一見すると節くれだって堅く、重くて丈夫そうだが芯が詰まっていたり水を含み腐りやすい。これに比べて葭は節が素直で軽く、芯が詰まっていないので腐りにくく、家具調度や葦簀(よしず)など様々な製品に加工されている。

琵琶湖周辺にはあちこちに葦の群落があり、これが琵琶湖周辺の整備開発に伴って激減し景観が損なわれて行った。これまで葭を「よしず(葭簀)」などに加工していたものが、近年の人手不足と海外の安価な製品に押されて、より高付加価値の屋根葺き、簾、敷物、茶室・道具、重要文化財級の仕事などに向かうものの、全体として廃業するところが多く、葦原は利用されないままに放置されるところが多くなってきた。葦は放置すると高さは1.5m前後、細くて曲がり、利用価値はゼロであるが、刈り取ってそのあとを焼き払うことによって、翌年は高さ3mにもなり太く大きく育つ、その結果、水中の窒素や磷を吸い上げ水質浄化、CO₂削減、生態系保全等につながるという葦と人間の共生関係が成り立っていた。

滋賀県では葦保護条例を制定し、琵琶湖周辺を保護地域、西の湖周辺を保全区域とし、廃業した葦加工業者の所有地を買取ってはいるが、刈取りと加工は民間業者任せである。現在、琵琶湖には220haの葦原があるが、その内の半分近くの100haは西の湖周辺にあり、これはさらに安土側と近江八幡側とに二分される。昔はそれぞれに8軒ずつ位の業者があつて、それぞれの葦原を持ち、毎年刈り取って手入れをしてきた。今ではそれが両地区に1軒ずつになってしまったのである。今回お世話になった安土の「葭留」竹田さんはその残った2軒の内の1軒である。

葦原が県の条例によって自然保護の対象にはなっているが、竹田さんに言わせると県に任せておいたらどんどん荒廃していく、廃業した人は土地を県に譲り渡してしまったが、業者が入札でその葦原を刈り取り、焼き払い、維持してきたからこそ今日の葦原があるのだ、という。お上に頼らず民間の力で環境問題までやってしまう、関西人の考え方、心意気がここにもある。私達もカヌー普及に頑張らねばならない。

初日朝、宿舎の近江八幡ユースホステルから森本さんとペアを組んでワンダーを漕いで現場へ向かった。葦原の迷路に入ると何となく暖かく感じられた。のどかな雰囲気だ。「豊葦原瑞穂の国」ふとそんな言葉が思い出された。日本のルーツはこの葦原にもあるのだ。見当をつけて入っていったが、強風の時に吹き寄せられたのであろう布袋草の球根が盛り上がるように水路を塞ぎ、あきらめて迂回、土地勘がないので迷う。

作業は竹田さん発明の葦刈機で刈り取った葦を揃えて縄で縛るのだが、倒れた葦束の穂先を掴んで引っこ抜くと裾の雑草が取れてきれいな葦が取り出せる。少し慣れると横着をして、手袋なしでやったものだから、引っ掛かった葦が指先に擦れて切れてしまった。髭剃りの刃で切ったような切り口だ。でも葦がきれいなので雑菌はいないから膿むことはないと聞いて一安心。

19日夕方には安土町のやすらぎホールでケーナ奏者岸本太郎氏とその仲間たち3名の演奏会があり、葦笛の音を堪能させてもらった。葦笛といっても尺八のような太いものまであり、世界中には色々ある

ものだと感心させられた。そして採れたての葎（ヨシ）で作られた笛で見事な音色を聞かせて戴いた。

二日間の葎刈の体験は天候に恵まれ、こうして様々な新しい経験と知識を私達に残してくれた。近江八幡ユースホステルの勸修寺さんは、例え外海（琵琶湖）が荒れるときでも葎に囲まれたこの水郷地帯は穏やかである事を利用して、障害者対象のカヌースクールを行いたい、との考えをかねてより持っておられる。カヌー普及協会もひとくち載せて戴きたいと思う。

（前掲書 No.133, pp.1-2「葎刈りボランティア参加報告」, 1994.3, 及び前掲書 No.145, pp.1-2「葎刈りボランティアの報告」, 1995.3, から抜粋補筆）

5) いよいよ始まる「水辺の楽校」

“水辺の楽校”が国土交通省の制度として始まり、笠置町でも7月26日、待望の「笠置水辺の楽校協議会」が発足しました。思い起こしてみると、そもそも「水辺の楽校」という名は、7~8年前に私達が言い出した言葉であります。

当時、建設省河川局の淀川工事事務所の所長をしておられた尾田栄章さんは、私達遊びカヌーの開祖、高木公三郎先生（京大名誉教授。終戦直後、我が国で初めてファルトボートを造って、遊びカヌーの普及に尽力された）のご息子さんの高木不折名古屋大学教授と学生時代京都大学で一緒だったご縁から、笠置へ遊びに来られ、そこでたまたま話が弾んで、笠置でカヌーで、子供達を遊ばせよう、と文字通り「水辺の楽校」と名付けてやったことが始まりであったと記憶しています。笠置では2~3回催したままでした。尾田さんはその後、本省に戻られ、河川局長になりました。そこで全国規模の「水辺の楽校」が発足したのです。今、笠置町でもいよいよこの「水辺の楽校」の登録申請して発足することになりました。

その昔、私達が笠置でカヌーで遊び始めた頃、笠置の子供達は夏の間夕方まで下級生は白砂川の淀みで、上級生は白砂川の木津川の合流点の淀みで遊んで過ごしました。大人は一切構わず、餓鬼大将が取り仕切って喧嘩する子や失敗する子が居ると、叱ったり教えたりしていました。子供達は、その中から自然を学び、友達付き合いも覚えて育っていったのです。

その後、全国の小学校にプールが設置され、笠置の小学校でも子供達はみんなプールで泳がされ「川は危ないから、行ってはいけません」という事になってしまいました。当時、私も小学校に行ってみたのですが、校長先生も教頭先生も他所の町の出身で、木津川を知られないのです。自分たちの知らない川で子供達が勝手に遊ぶ。これでは「行ってはいけません」と言われるのは当然の事です。教育というものの難しさ見せてもらった出来事でした。それから数えると、もはや半世紀にもなるころですが、その子供達の中には既に中年の方々も居られます。木津川を知らずに大きくなった世代というと大袈裟ですが、私達木津川でカヌーで遊ばせて貰っている人間から見ると、「本当にこれでよいのか！」と疑問に思うのです。

木津川の畔、大自然に囲まれて育った筈の人間が木津川の事を知らない、笠置だけではありません、日本中の田舎の子供達が大自然を知らずに育っていく、この異常事態が既に半世紀近く続いているのです。今すぐこれを元に戻す、それは出来ないことはありません。これらの人達、みんなにカヌーを体験させてあげる、カヌーで遊ばせてあげる、それだけで即、解決です。笠置町では、もう既に始まっています。これを関西一円の小学校中学校そして一般市民の方々に呼びかけて来ていただく事を早速始めたいと思います。

子供達を川で遊ばせる。それは今、あちこちで大人だけではない、子供達までもが殺人事件を起こすような社会現象から見ても、大人も子供も大自然の中で何もかも忘れて遊ばせる事が、ようやく理解さ

れてきたように思います。

その対象として、カヌー遊びは一番適当である、という事は論を待たないと思います。既にカヌーで遊んでおられる会員の皆さんも、それぞれにカヌーを始められた時、そして川や海のツアーに行かれた時、川の上で海の上で、そして夜のテントの中など、あちこちであつと驚くような体験、そしてしみじみ思い出す体験を幾つもお持ちだと思います。それを子供達に、皆んなに、させてあげようではありませんか。

人類社会の発展が加速し、地球環境まで狂い始めた今、大自然の中へカヌーを漕いで入ってゆく事は、単に、自分自身が大自然の中で癒されるだけでなく、そのまま環境問題が如何に深刻な状況になっているかを体験できる事もできます。

これを初心者の子供達にも大人の人達にもベテラン会員の皆さんが教え、一緒になってつぶさに体験して戴く、そこから人類の起源に立ち戻って環境問題を一緒に考え千年先、万年先の新しい人類社会を打ち立てる知恵と経験を養ってゆく。そんな構想で水辺の楽校を始めたいと思います。

会員諸兄姉にとどまらず、一般市民の皆々様の御協力、御尽力をお願い致します。
(前掲書 No.294, pp.1-2「笠置水辺の楽校協議会発足を記念して」, 1997.8, 及び前掲書 No.305, pp.9-10「いよいよ始まる“水辺の楽校”」, 1998.7, からの抜粋補筆)

6) 「遊びカヌー発祥の地」記念碑建立にあたりまして

《2013年》9月8日「遊びカヌー発祥の地」の記念碑の除幕式が行われました。当日、故・高木公三郎先生の次男で名古屋大学名誉教授 高木不折先生のご講演も頂きました。

「水のある風景は美しい、しかし水の上から見る風景はもっと素晴らしい。」

これは、故・高木公三郎先生のお言葉であります。

高木先生はドイツへプラネタリウムの受取に行かれたり、ベルリン・オリンピックへ役員として行かれたりしておられましたが、たまたまベルリンの遊園地の池でご婦人がクレッパー社のファルトボート(折り畳み式カヌー)にお孫さんを載せて遊んでいるのをご覧になり、それと同じボートを買って求めた帰られました。しかし、その翌年から日中戦争、更に米英との戦いが始まり、先生も南京天文台の修復に続いて、上海でゼロ戦修理工場の建設運営に参画されるなど活躍されました。

戦争が終わると、蔵の中で埃を被っていたクレッパー社のファルトボートを持出して試されましたが、欧州大陸の大河に合わせて造られたその舟は大きすぎて重すぎ、とても遊べませんでした。そこで日本の川、地形に合わせた舟を考案、遊びスポーツの普及活動を始められたのです。あちこちの川を試されました。

ここは穏やかすぎる、

ここは危険が大きすぎる、

ここはカヌーに向いていない・・・。

そして、ここ木津川の笠置を拠点にして、遊びカヌーの普及活動が始まりました。

笠置からの木津川は急流といってもレベルは一級、初心者でも下れます。その景色は本当に素晴らしい。レジャーカヌーの父である高木公三郎先生のご功績によって、今、私たちは、こうしてカヌー遊びができ、それによって自然の美しさを体感できるのです。この日、石碑という形で実現できたことは、建立地の提供を頂いた笠置館さまをはじめ、建立基金の寄付を頂いた方々など、たくさんの方々のご協力の賜物と感謝しております。そして、このことを後世に伝えていくことを、今後さらに取り組んでいきたいと思っております。より一層の皆様のご協力をお願い致します。

写真6-6-1 「遊びカヌー発祥の地」記念碑建立記念



来賓の方々とともに集合写真



川下り途中 集合写真

(前掲書 No.368, pp.1-2「『カヌー遊び発祥の地』記念碑建立にあたりまして」, 2013.12, の抜粋補筆)

7) 子供たち、大人たちをもっともっと大自然の中で遊ばせよう！

8月1日の夕方、ニュースで笠置町の小学生が木津川で溺れてなくなった、と聞いて驚いた。

学校にプールができた今、子供たちはプールで泳がされ、川を、大自然を知らずに大きくなってゆく、これでいいのだろうか？ 笠置小学校の先生は、皆、街から来ておられ、木津川を知られない。昔、私達が笠置で遊び始めた頃は、笠置の子供達は木津川で遊んで育った。青年達は笠置の崖下の急流や淵で遊んでいた。町から来た人が溺れそうになると、さっと救った。小学校にプールができた今では、笠置育ちの子供達までもが大自然を知らずに大きくなってゆく。こんなバカなことが目の前で起こっているのだ。笠置小学校にはプールはいらない！ 木津川の大自然の中で遊ばせてやらなければならない。

先日、街から来た大学生が溺れてなくなったが、この時も私達カヌー仲間が、すぐ前を通ったのに、間一髪、間に合わなかった。ここは水深2m以上、一旦沈むとどこにいるのかわからない。子供達でも危ない。町から来た人達は知らずに遊んでいる。少し上流に標識を作って周知する必要がある！ 笠置の木津川、「たのしい水遊びのできる場所」として、周辺整備の必要を痛感する次第である。

昔、私たちが笠置であそび始めた頃（50年以上前）の、木津川は、綺麗な砂があふれるほどあって、きれいな水が滔々と流れていた。喉がかわくと、その水を手で掬って飲んだ。向こう岸では肥桶を洗っているお年寄りがおられたが、汚れはすぐ消えてゆくようであった。台風のアトで濁った水の上を下ってゆくと、後から綺麗な水が追いかけてくる。その境を見て、僕たちは「素晴らしいッ！」と声を上げたものだった。

ダムが始まると、水は濁り始めた。「ダムの工事が終わるまで、辛抱しよう。」と遊んだのであるが、以来、濁った水は綺麗にならずじまいである。汚れた水をダムに貯め込んで後から少しずつ流す、これではいつまで経っても綺麗にならずじまいである。人間のすることはすべて自然破壊、それ以来の私の考えである。

それでも、木津川支流名張川に作られた高山ダム、ダム沿いに遡ってゆくと、香落溪。ここはその名のおり、春の梅や桜にはじまって秋の紅葉、さらに冬になると雪が積もるまで四季折々の香が漂う。ここに架かる吊り橋は周りの景色に溶け込んで素晴らしい雰囲気を出している。近くの崖っぷちにあるお蕎麦屋さんは最高の観覧席である。四季折々の景色が楽しく美しい。

「神様、仏様、カヌーの上から見た大自然。いついつまでも続きますように」（2014年9月執筆）

8) 笠置小学校の先生方へ（平成26年11月25日付け書簡）

日本カヌー普及協会 藤田 清

木津川で生徒さんがお亡くなりになってから早や3ヶ月が過ぎました。

私達は、ただ見守るだけで、何もお力添えできませんでしたことをお詫び申し上げます。その時書いた文章も、部外者が下手なことを言っただけで、却ってご心痛をますだけだ、と思ってそのまま置いていました。しかし今になってもう一度読み直してみても、やっぱりお供えしたほうが良いのでは・・・と思ひ至り、お持ちする次第です。

子供達が、この素晴らしい笠置の大自然を、川や山の素晴らしさを、体験せずに大人になってゆく、これはやっぱり大変残念なことです。先生方も街から来られて笠置の大自然をご存知ないのでは、それならばぜひ一緒にカヌーで笠置の大自然をご体験してください。

私たちの10月号会報に、笠置小学校の生徒さんが体験された時頂いた文章を載せましたのでお届けいたします。そして来年は是非先生方も一緒にカヌースクールへ来て戴くよう、心からお待ちいたします。（2014年11月25日付け書簡、所収）

9) 思い出の笠置

うかりける 身を秋風に誘われて 思わぬ秋の紅葉をぞ見る

この和歌は元弘元年、後醍醐天皇が笠置山へ行幸されたとき、周りの綺麗な紅葉に魅せられてお詠みになられた歌です。

私自身、笠置山へは子供の頃からお参りに連れていってもらった記憶がある。その時、泊ったのは笠置山山頂笠置寺に隣接している松本亭だったと記憶している。小学校の頃にも遠足で来た記憶があるし、中学校の頃には歴史の授業で先生に連れられて来た記憶もある。何度もお参りしているから、中腹の紅葉屋さん、そして今カヌー広場を使わせてもらっている木津川の畔にある笠置館などにも泊った記憶がある。

その後で、高木公三郎先生にカヌーを教えてもらったとき、「先生、この舟やったら急流下りができる、急流下りに連れてってください！」とせがんで連れてもらったのも、ここ笠置からの木津川なのである。つまり、カヌーを始める前から、何度も来させて貰っていた、という訳である。

それどころか木津川は奈良に都ができるときにも、笠置のカヌー広場から更に上流の崖の道を500m程遡った所にある天照神宮から行かれたという、由緒ある御宮なのである。京都に都が移るときにも、やはり、この天照神宮からゆかれたと聞く。そんな由緒ある川で、カヌー遊びを教えてもらったのは、やはり何かの因縁、としか考えられない。

高木先生に連れてもらったのは笠置から木津までの15kmであったが、みんなを誘って何度も遊んだ。何度もやると飽きが来る。その先は？八幡、枚方、枚方まで行くと日が暮れてきた。疲れて、もうこれ以上は無理！と目に付いた栈橋からカヌーを担ぎ上げ堤防を越えてゆくと・・・そこにまた栈橋があって、その先は旅館の玄関！ボートを放り出して入ってゆくと迎えてくれた旅館の女将に「なんで堤防の裏に栈橋なんか造って！アホとちゃうか！」という、「昔は堤防がのうて船がここまで着いたんです」「そんなら洪水のときは？」、「タンスを担いで二階へあげて、水が退くまで待ちます」なるほど、見回すと周りはすべて漆塗りの扉や板壁。堤防がなければ水が退くまで辛抱強く待たねばならなかったんだ！と感心したのであった。

そして今度は上流！

当時笠置トンネルはなくて今遊歩道になっている崖っぶちの道をゆかねばならなかった。大雨が降ったりすると、崖崩れが起きる。否、何もなくても岩が落ちこちてくる。そんな時は裏山の峠道をゆくのである。先日、思い出に・・・と通ってみたが途中の窪みに角の磨り減った石がかなり沢山詰まっている。誰かが川から持ってきたのかな？と、通りかかった方に聞いてみると・・・「昔からここにある。」という返事であった。帰る道々、そして帰ってからも夜寝ながらも、考えた。その結論は・・・

木津川は昔（何万年も前？）ここを流れていたのでは？その後洪水の時などに、流れが変わって今の所を流れるようになり、水の流れて掘削され、今の木津川溪谷ができたのではなからうか？そう考えると辻褃が合うのだが・・・。カヌー広場から北山を見上げると、中腹に道が有り、その道に沿って集落が点在する。ひょっとすると昔あのあたりを木津川が流れていたのでは・・・、と思うのだが、地質学者、歴史学者に聞いてみないとわからないと思うが・・・。

モーターボートに比べると、とても小さいカヌーという小舟を操りながら急流下りをするスリルも、何回もやると飽きてくる。そんな時、最初の頃連れてもらった木津川を思い出し、改めてもう一度下ってみると、周りに繰り広げられる大自然の絵巻物、仔細に観察すればするほど「不思議」が膨らんできます。秋になると、周りの山々を始め、田圃も、河原の木々や草むらまで綺麗に紅葉してきます。ダムが出来た今では、河原の砂が無くなってそこに生えていた草や木もなくなりましたが、目を瞑

ると鮮やかに思い出されて来ます。

後醍醐天皇はどんな風景を見ながら詠まれたのでしょうか？千三百年前の笠置の風景を想像しながら目をつぶって考えてみようではありませんか！

(前掲書 No.393, pp.1-2「思い出の中の笠置」, 2015.11, 所収)

10) 木津川の河床低下、そしてダムに溜まった砂について

ある日の事、カヌー広場から木津川の流れを見ているうちに気がついた。私達が木津川で遊び始めてから早や半世紀以上、当時の川床に比べると4m以上も低くなっている。自然のままでも、川底は流れる水の勢いで少しずつ削られてゆく。さらに上流にダムができて砂を溜め込むと、砂が流れてこなくなったことで余計に川底の低下が進む。

聞いた話では、道路より一段低い今のカヌー広場として使わせて貰っている所に造られた道(遊歩道)がほぼ室町時代の川底だったという。ということは、室町時代から昭和までの400年で4mということになる。つまり今、「カヌー遊び発祥の地」の石碑を立てたところが当時の船着場で、ここから船への乗り降りや、荷物の積降しされたのだということである。今では更に4m下、つまり8m下を流れている。ダムが出来てからの50年で更に4m、ということは、 $400 \div 50 = 8$ つまり、戦後ダムが出来てからは、年率8倍の速さで河床低下が進んでいることになるのだが・・・！

さらに思考をすすめると、千年昔には今、山の中腹にある笠置小学校の高さを流れていたのではなかろうか？更には昔は……。そうすると、伊賀の盆地が湖だったという、考古学者の説が信憑性を帯びてくることになる。

話は変わるが、私達が遊び始めた頃には、台風や大雨で川沿いの163号線は冠水して通れず、更に峠を越えて和束へ出て、そこでも冠水して通れず、逆に旧天ヶ瀬ダムの脇を遡って琵琶湖に出て、大津から山越えて京都に帰ったことがあった。

今では治山治水の工事が進み、木津川の上流には5つものダムができて、洪水や台風が重なっても安心して生活ができるようになってきている。技術力も経済力もここまで進んだのを思うと感無量である。しかし木津川の支流、名張川にできた高山ダム沿いに車を走らせてみると、10kmも続くダム湖の最上流には大量の砂が1kmも埋まっている。50年で1kmとすると500年で満杯になることになる。その時にはどうするのだろうか？心配になることも多いのだが？

(前掲書 No.384, pp.1-2「木津川の河床低下、そしてダムに溜まった砂について」, 2015.2, から抜粋)

11) さながら熱帯雨林のように変わってしまった周りの山々

笠置に住み着いて50年、すっかり馴染んでしまった周りの山や川。家内の買い物に行くために裏山の道を車を走らせながら考えた。

道路も昔はあるくための道、ダットサンで行こうとするとあちこちで石を除けたり穴ぼこを埋めたり、草を引いたりしながら行ったことを思い出す。今では、田舎の小道もアスファルト道、車のための道路である。しかし、すっかり変わってしまった大自然にも困惑する。

戦前から戦後しばらくまでは昔ながらの生活であった。笠置でもかまどの燃料は落葉や枯れ枝、これは子供達が学校から帰ると小さい子は落葉拾い、大きい子は枯れ枝を拾い集めたり、切ったりして束ねていた。晩秋になって稲刈りが終わると、大人が出て山の木を切って薪を作り、軒下に積み上げて冬の間の燃料にされた。冬になると雪が積もって枯れ枝集めもままならないのである。今では雪も降らず、

氷も張らなくなってしまった。温暖化はどこまで行くのか？本当にこれでよいのだろうか？怖くなってくるのだが！

戦後暫くまでは周りの山々はさながら公園のように頂上まで歩いて上れた。植生も、昔は赤松が多く、その根元には秋になると松茸が生えたのである。今ではさながら熱帯雨林のようで、更にその半分は、戦後まもなく、戦災で焼けた住宅の復興のため必要ということで植えられた杉や檜が大きく育っている。実際にはこれらの樹木が大きくなるまでに復興住宅の建設が終わってしまい、更に、これらの樹木が大きくなった頃には、南洋材や米材など外国産の安い木材が輸入されて高い国内材は伐採されずに放置された。そのためだけでなく更に温暖化、CO₂の増加も原因となり、痩せた土地に育つ赤松は枯れてなくなり、松茸も生えなくなってしまったのである。

昨年、山頂に残った赤松の根元にできたマツタケを一本、ご近所から戴いた。家内が一本だけではちょっと寂しいと、たまたま行ったスーパーで見つけた松茸をもう一本、買って帰ったが、料理して食べようとすると、買った方は全く匂いがない、何故？と包袋を取り出してみると「中国産」と書いてある。中国のマツタケは匂いがないのか！と思い込んだが、後で友人にその話をすると「中国から送ってくるまでに少なくとも2週間かかる。匂いが飛んでしまったのではないか？」といわれて、なるほどと思った。

今では家庭の燃料はプロパンガスに変わり、落葉を捨てることもされなくなり、放置された山はさながら原生林、否、熱帯雨林のように変わってしまった。そのために、痩せた土地に育つ赤松は枯れて、密林になってしまったのである。更に戦後、戦災の住宅復興のために必要ということで植えられた杉や檜は、大きくなるまでに輸入材で建てられてしまい。更に、今では人件費の高騰で切り出しの費用が高くて安い外材に負けて放置されたままである。これらの森林は、家庭や車から放出されるCO₂の増加、さらに気温の上昇と相まって、さながら熱帯雨林の様相である。

昔、社屋のできた20数年前までは向かいの山を歩いて登っている人がてっぺんまで見えたが、今では道もなくなり、さながら熱帯雨林、否、熱帯雨林そのもので、山へは一步も入れない。昔は落葉や枯れ枝を拾いながら、そして草を刈りながら山道を上り下りされた。そのため周りの山々はさながら公園のように綺麗で、私達子供の頃は鬼ごっこをして走り回ったのである。更に思い起こすと、私たちが子供の頃は、秋になると、毎年松茸刈りに連れてもらった。秋になると、赤松の根っこに生えた松茸を見つけて採りながら登ってゆくと、山頂にはすき焼きの用意がしてあり、採ってきた松茸を入れて、すき焼きのご馳走を戴くの。今思い出しても、香ばしい松茸の香りである。

赤松がなくなってさながら熱帯雨林のように変わってしまった周りの山々、只々驚きの連続である。それどころか、聞くところによると北極海の氷は溶けてなくなり数年前から航路が開設されているという。地球の大自然は何時まで保つのだろうか？

後世、「昔、地球に人類という馬鹿な生物がいて、自分たちで汚してしまった大気汚染のせいで環境が破壊されて自滅してしまった」と言われる事になるのではなかろうか？

以前にもどなたかが言っておられたが・・・、心配になって書いてみました。

(前掲書 No.354, pp.1-2「さながら熱帯雨林のように変わってしまった周りの山々」, 2014.8,から抜粋補筆)

12) 産業廃棄物の問題に思う

工場です仕事をしていて、たまたまその廃棄物の事が話題になった。半年か1年に1回、コンテナで取りに来てもらうのだが、その回収先を聞くと、何と、それは今、産廃で問題になっている業者なのに驚いた。つい先日にも、私も、副会長として産廃問題に取り組んでいたが、私の工場から出た廃棄物が混

じっているのかもしれない。他人事ではない、私の工場から出た廃棄物もあの中に含まれているかもしれないのだ。

否、あの中にはなくても、どこかの産廃処理場に廃棄されていることは間違いない。その中に危険な物質がなかったか？ ひょっとすると、知らないうちに捨てていたかも知れない。勿論、大量に含まれていたことはありえないが、知らず知らずのうちに捨てていた中に、少しずつ含まれていた可能性は否定できない。「塵も積もれば山となる」の例え通り、みんなが少しずつ、少しずつ、知らず知らずのうちに廃棄したゴミの中にも、少しずつ含まれている、と思うと、ゾッとする。

たまたま江戸時代の話を読んでいたら、当時でも廃棄物の捨場に困っていた事が伺える。臭くて汚くて、と書かれているが、さすがに今のような化学物質のことは書かれていない。もしも、今、江戸時代のように化学物質のない世の中にできたら・・・と思うと不思議な気持ちになって来た。

そうだ、もし原料を石油でなく、植物に変えることが出来たら！ 否、これは専門家に聞かねば解からない事で、これはあくまでも素人の意見ですが・・・。化学物質でも有害な物から順番に、少しずつ少しずつ無害なものに切り替える。もしもそれが出来たら、次に考えることは燃やしても昔から在った物質に戻る、そんな材料ができないものか・・・。

これは夢である。

でも、私の造っているカヌーも夢の中から生まれた。

これも同じように、できないことではないと思うのだが・・・。

1ヶ月遅くなった紅葉を見ながらぼんやり考えていると、夢は次々と膨らむ。否、人類社会は夢を実現させてここまで発展させてきたのではないのか！ もっともっと夢の実現に向けて頑張ろうではないか！

宇宙からみる地球は一つ、国境などない。地球規模で環境問題を考えようではないか。その先にこそ人類の未来があると思うのだが・・・？ これは82歳の老人の戯言であります。

(前掲書 No.357, pp.1-2「産業廃棄物の問題に思う」, 2012.11, から抜粋)

13) 「遊び」とは？

「カヌーで遊ばしてもらっている」と言うと、京都では「ええことしてはりますなあ」と言われるが、三重や名古屋では「遊びなんて！」と悪い事をしている様に言う人が多い。

恩師高木公三郎先生は戦中戦後を中国で過ごされ、そこで中国の教え「遊ぶ事が1番で、2番目は仕事をする事、3番目がお付き合い」と言うのに感服された。今思うと、さすがに中国は昔から文化のレベルが高い歴史のある大国だったのだ、と思うのであるが・・・。

そして私達に「遊ぶ事と仕事する事のバランスを考えてやりなさい」と教えられた。私もその教えには感服した。そして何かあると「遊ぶ」と言う言葉を口にする。ところが今回、伊賀の廃棄物撤去運動で御一緒した伊賀の方々から抗議のお言葉を戴いた。そこで関西（大阪や神戸の方々も遊びに対して理解があると思う）以外の日本人は、1にも2にも3にも仕事、仕事、仕事、である事を痛感した。

そういえば私の祖父も、伏見市（現在の京都市伏見区）で一番多くの土地を持っていながら、朝、星の出ている頃から鍬を担いで田圃に出かけ、夕方は星の出るまで田圃を耕していた。そしてもう一人の祖父は、京都市内で化粧品店を経営していたが、何時も祇園町で芸者と遊んでいたのである。

日本人は今でも平均して「遊ぶ」と言うと罪悪だと思ふ傾向が強い。だから私が「遊ぶ」と言うと不快感を覚えられるのである。そんな中でも京都人にとって遊びとは「ええ事」なのである。つまり、京都人は遊びに対して罪悪感はない。「カヌーで遊んでいます」と言っても「結構な事してはりますなあ」と言われるのである。ところが三重や名古屋で同じように言うと「そんな事言うてもろたら困ります」

となるのだ。この違いは何だろうか？

遊びの中から次の仕事のヒントを得る。遊びと仕事を、同列に思っているのは、私達京都人（大阪神戸の人も）だけであろうか？ 今回の「産業廃棄物撤去の会」をやって、日本人の遊びに対する意識改革から始めなければならない、という事を、強く感じた次第である。

猿などの高等動物も遊ぶ事を知っている。そして遊びの中からヒントを得て、更に大きく発展してゆく。本気で遊ぶことの出来るのは動物達にはない、人類だけの特権ではなからうか？

私のつたない体験であるが中学3年で終戦を迎え、4年生の時遠足で登った比叡山、そこからの果てしなく広がる琵琶湖と、遥かにかすむ富士山、終戦直後の事、全ての工場が止まった時だからこそ、今では想像もできないほどの綺麗な空気だったからこそ、遠くの富士山が、あんなに綺麗に見えたのであろうが、あの風景は、何時までも忘れられない。その風景に打たれて琵琶湖でヨットを始めた事から、全てが始まったのである。そして今の私があるのだ。

そして、以来、大気は汚れ放題、大気だけではない私達の遊ぶ木津川も、昔を思い出すと、今では想像も出来ないほど綺麗だったのである。その、汚れた空気を吸い、汚れた水で、汚れた環境で遊ぶ。これでいいのだろうか？ いや、私は、それが原因で今の若者たちの気が狂い、犯罪を起こすのではなからうか？ 何としても、昔の綺麗な大気、綺麗な水、そして綺麗な大自然を取り戻そうではないか！

人間も大自然から生まれた動物の一員である。綺麗な空気、綺麗な大自然の中で遊ぶのが本来の姿ではなからうか。

昔、私達が遊び始めた頃の、否、小学生の頃も夏休みの間だけ木津川の堤防に設置された京阪電車と奈良電の木津川水泳場の駐車場の下で泳いだあの綺麗な木津川の綺麗な砂と綺麗な水。秋になってもう一度遊びたくて、こっそり行ってみたが、誰も居ない河原は寒くて遊ぶ気にはなれなかった。夏の季節と、溢れる程の綺麗な砂に育まれたからこそ、今の私がある、と思う今日この頃である。

そう考えると今の若者たちは可哀想だ。汚れた水で、汚れた空気で遊ばねばならない。綺麗な環境を取り戻す手立てはないものだろうか？ どうすればよいのだろうか？

60年前の、嘘のような、綺麗な砂と、綺麗な水、そして絵のような松並木の木津川を思い出しながら、「遊び」を育む澄み切った環境を思うのである。

（前掲書 No.337, pp.1-2「『遊び』とは？」, 2011.3, から抜粋補筆）

14) 私の学歴は「琵琶湖淀川水系総合大学」博士課程修了である。

唐突にこんなことを言うと笑われるかもしれないが、私はそれほど素晴らしい経験をさせてもらったことを感謝する気持ちでいっぱいである。私は大学を出ていない。弟達は小学生頃から家庭教師付きで勉強させられ大学へ行かされたが、親父は私に「お前は長男やから商売覚えんならん」と言われて、勉強から外されたのである。

米英との戦争が始まると「空襲で焼夷弾を落とされたら木造家屋は燃えてしまう」ということで強制疎開が始まった。当時、うちの店は京都の街の中心、新京極蛸薬師通にあつて木造三階建であつた。親父も強制疎開に協力し、率先して三階建のその店だけでなく、続きにあつた貸家も全部取り壊して道を広くしてしまつた。当時小学6年生であつた私も、取り壊した店の木材などをリヤカーに積んで帰つた記憶がある。今も蛸薬師通りが河原町から寺町までが広いのはその結果である。

中学に入ると学徒動員で農家の手伝いや、強制疎開の家屋取壊しに行った。2年生の授業を2月で打ち切り、3月には学徒動員で戦場へ行く3年生の仕事を引継ぐ為、三菱重工の桂製作所（今、桂高校になっている）へ通つた。通い始めると早速空襲が……。慌てて近くの竹藪へ逃げ込んだ。警報解除で戻っ

てみると大屋根に機銃弾の穴が一行にポツポツと空いている。まもなく工場疎開。行先は母校（京都府立第一中学、現・洛北高校）の体育館と生徒控室。ロッカーや体育器具など放り出し、機械を運び込んで、すぐさま生産開始・・・。

8月15日（終戦の日）は夜勤明けで、朝6時に仕事を終わり、家に帰って寝ていると、正午に重大な放送があるから・・・、と母親にたたき起こされた。放送を聞いても意味が分からず、母親に「戦争は負けたんですよ！」と言われても、只、呆然としているだけだった。

その翌年、中学4年の時遠足で比叡山へ登った。峠を越えてゆくと一面に広がる琵琶湖が見えてきた。左手には遥かに霞む富士山が！終戦直後で工業活動が全て止まっていたからだ、と思うが・・・（今でも比叡山の中腹には富士見台という地名がある）その雄大な風景に打たれた私は、それまで遊んでいた京都の街がチマチマしたものに思えてきて、「ようし、これからはこっちで遊ぶ！」と決めて琵琶湖でヨット遊びを始めたのである。

復員してきたヨット屋の親父が上げてあったヨットを降ろしている所へ行って遊び始めた。森田叔宏さんと一緒だったと記憶する。丁度その時、海軍爆撃機の操縦士であった浜岡昇先輩が復員してきて教えてくれた。終戦直後の慌ただしい頃、私のヨットは、半分は海軍式、半分は我流である。それにしてもあの大戦中、日本海軍はヨットの操縦から教えたのだと今でも敬服している。

ヨットは風がないと走らない。最初の年は風がなくて浜大津港から出られなかった。翌年は野洲まで行けたが、そこで風が止まって動けなかった。夕暮の浜で困っていると、漁師さんが声をかけてくれた「うちで泊まってゆけよ」漁師の小父さんの家に泊めてもらって一週間、風が吹かない。小遣もない。野洲駅から京都へ戻り、小遣いをもらって返ると風が吹き始めた。風が吹くと野洲から浜大津までは1時間余り。あつという間に帰って来れる。それにしても風が頼りのヨット遊びは大変だ、何とかしなければ・・・。

家の物置には1928年式ジョンソン9.5HP（馬力）の船外機があった。私は1930年生まれ、私の生まれる前にオヤジが遊んでいた代物である。終戦直後のその当時、新品は手に入らない。これ以外には使えるものはなかった。早速持ち出してみたが動かない。

分解してみると、錆び付いたシリンダーとアルミのピストン、フライホイールのマグネットは磁力が抜けている。今は東北大学の本多光太郎博士の発明された磁石鋼で半永久的に磁力は落ちないが、当時の磁力は、半年ごとに磁力を入れなければならなかった。シリンダーは早速ボーリングしてピストンは太くなった分、旋盤加工の削り代、アルミニウムの膨張率を計算して古いピストンをボール紙を巻きつけて太くして、鋳物屋さんへ持っていった。「おっちゃん。これアルミで2個鋳造してください。」出来上がったアルミの鋳物は、古いピストンと一緒に鉄工所に持って行って「おっちゃん、これ古いピストンより、ボーリングして太くなった分大きく削ってください。」リングはジャストサイズが見つかった。そして組み立てて燃料と潤滑油を入れて動かしてみると・・・、動いた！成功である。これをヨットにつけて遊んだが、やっぱりヨットは風で動くもの、モーターボートが良い。ヨットを繋いでいた隣が競艇場。でもあの競艇の滑走艇はどうも・・・と思っていたら、教官の乗っていた普通のモーターボートの古いのあるんやけど買ってくれませんか？と言ってきた。早速見に行行って買ってしまった。エンジンは競艇の選手の使っていたものだったから圧縮比は10:1。プーリーにスタートロープを巻きつけて引っ張ってみるとケッチンを喰らう。点火時期が早すぎるのだ。30度以上の点火角度では早すぎる、と25度位に落としてみるとうまくゆく。プロペラも船体が大きくなった分と、これに比例して遅くなった速度に合わせて、もっと大きくてピッチの浅いものを・・・と考えて図面を引き、鋳物屋さんで鋳造してもらい、旋盤屋さんで軸穴を削ってもらった。表面は自分でヤスリで削り、ペーパーをかけて、最後はバフをかけて仕上げた。しかしちょっとピッチが・・・。叩いて角度を変えるが、今度は直径

が……。木型を少し作り直して再度鋳造からやり直し……。

やっとの事で出来上がったエンジンと船体。でも琵琶湖一周をやってみると、苦勞した分、余計に楽しかった。竹生島詣でや海津大崎の船宿で泊った事など。ここは自分で作ったバイクで琵琶湖一周をやった時の思い出とも重なる。

戦後直後に戻るが、私の自転車は普通自転車より2インチ小さい24インチ、物置には番頭さんの乗っていた普通の自転車が錆クチャのまま放置されていた。分解して塗装は自分でやったが、メッキの部分はメッキ屋さんへ、チェーンとスポークの張り替えは自転車屋さんへ持って行った。その自転車で遠くまで遊びに行った。琵琶湖一周もやったが、今の24号線を通って奈良まで行った時、城陽のあたりに道沿いに飛行機の滑走路があって、軽爆撃機の残骸が放置されていた。そっと覗くと発電機が、その動力には、小さなガソリンエンジンがついている。プロペラを廻す大きなエンジンは、大き過ぎてテコに合わない、と思ったが発電機のエンジンは可愛らしくて、とても欲しかった。しかし自分で取ってくる勇氣はなかった。あくる日、学校で、みんなの前で、そのことを言うと、クラスで一番大きいヤンチャ坊主が「よし、僕がとってきてやる！」という。そして翌日、本当に2台とも取ってきてくれた。一台は数年後トーハツがバイクを作ったのと同じ形をしていた。もう一台は三菱がシルバービジョンのスクーターを作ったのと同じ形であった。

さあ、それで何を作ろうか？しばらく考えて自転車につけて走ってみたが、オートバイの形にしたほうがカッコええ！と、復員してきた鉄工所の親父さんに教えてもらいながらパイプを切ったり曲げたり、燃料タンクは鉄板を切って、金槌で叩いて曲げてカーブを出しながら作った。エンジンは自転車につけて走ってみた時の経験から、

(1)キャブレターを大きなものに変える。

(といっても中古のバイクの部品屋さんで探しても90ccのバイクの部品はなかった)一番小さいのが250cc用だったからそれを改造した。ニードルバルブ(ガソリンの流出口)が直径3mm以上もある。荷札の針金を入れて一本ずつ増やしながらかックを踏んでエンジンをかけてみると太いままではブスブスという音しかしなかったのが1本入れるとバリバリっという音が変わってきた。しかし、続かない。まだ多すぎるのだ。1本ずつ増やしながらか、テストを繰り返してゆくと5本目にすごい勢いで回りだした。更に1本増やしてみると回ることは回るが力が出ない。5本が正解だ。振動で落ちないようにしっかり括り付けて完成。走ってみると大きなキャブレターは沢山空気を吸うのですごい馬力だ。数年後にトーハツもこのエンジンを改良してバイクを売り出したが、僕の方が数段・馬力が強かった。

(2)ベアリングを高負荷用に変える。

ベアリングは軽荷重用のものだったから走るとすぐ割れてバラバラになってしまう。河原町四条の丸善書店でJIS規格表を買い求めて調べてみると、ベアリングには軽荷重用と重荷重用とがあることがわかった。僕のエンジンには軽荷重用が使われている。発電機は一定の回転数で軽負荷で回さねばならないが、バイクは回転数も負荷も変動が激しい。重負荷用でなければダメだ、と思い至り、重荷重用のベアリングを2つ買い求めた。そしてクランクケースを鉄工所に持って行った。「おっちゃん！このベアリングが嵌るように削ってください」重荷重タイプではボールの直径がかなり大きい、そのためクランクケースがかなり薄くなったがなんとか収まった。

やっとなり出来上がって琵琶湖一周をやった頃には、トーハツもバイクを作って売り出したが、僕の方

が、キャブレターが大きい分、数段、馬力が強かった。

話は数年前に戻るが、琵琶湖を知った私は琵琶湖でヨット遊びを始めた。そんな時、瀬田唐橋をくぐって瀬田川へ入ってしまい、川の流れが速くて、京都大学ポート部のスタンドまで行ってしまい、そこで高木公三郎先生との運命の出会いがあった。そこで先生にファルトポート（折り畳み式カヌー）を教えてもらったのである。

当時瀬田川には石積みの護岸がなくて兩岸に柳並木があった。その並木の下を、新緑に萌える柳の若葉を額に触れながら、そして私自身も若葉色に輝き、染まりながら漕いだことを覚えている。そして瀬田川からさらに北へ、浜大津から柳ヶ崎の当時進駐軍の占領していた琵琶湖ホテルあたりまで漕いだ。そこは私がヨットとモーターボートを繋いでいた場所だったのである。

ヨットは風がないと走らない。そしてカヌーは広い琵琶湖では漕いでも漕いでも景色が変わらない。琵琶湖に飽きた私は先生に言った「先生、琵琶湖のカヌー遊びもモーターボートよりも面白いけどカヌーの川下りはずっと面白い、もっと川へ急流下りに連れてってください。」そして連れて行ってもらったのが木津川である。

勿論、琵琶湖の続き、瀬田川や宇治川そして桂川へは連れて貰っていた。自分でもあちこちを探して行って見た。鴨川は水量が少なくて下れない。「何故！」と調べてみると、並行して水運のために掘られた高瀬川があることがわかった。人工の川ってどんな川？行ってみると昔から水運のために使われて来た川も捨てがたい味があることがわかった。

中書島まで行くと三栖閘門がある。先に申し込んでおくと通してくれると聞いて「僕の舟はこんなに小さいけど・・・」と言ったが、「かまへん！かまへん！」と気持ちよく通してくれた。出てみると宇治川。疎水に比べて何倍もある大きな流れ！その先は、八幡で宇治川と桂川、そして木津川に合流して淀川。更に2日かけて下ってゆくと大阪港、そして途中、枚方からは分流寝屋川が！ここは昔大阪の街ができるまでは北から淀川が、南からは大和川が流れ込む大阪湾だった、と聞いて驚きの連続であった。

このことを知った母が若江の小さな丘へ連れてくれた。私の祖母は若江家の出、若江家は遙か遠い昔に中国からはるばる支那海、瀬戸内海から更に大阪湾を航海してここ若江までやってきて住み着いたのだと聞いた。そして三百年前、度重なる洪水で大阪平野が水浸りになるのを見た人が、なんとかしなければ・・・と尽力された。その結果、東大阪へ流れ込んでいた大和川はまっすぐ西、堺の港へ、淀川はまっすぐ西へ大阪湾へと付け替えられ、以来洪水の心配はなくなったと聞いた。その代わり、新しく灌漑用の水路を作ったり、田圃だったところを畑に変えたり、道路も付け替えねばならなかったり、大変な混乱があったという。若江家はその混乱に乗じて隣の岩田から攻められ、何もかも捨てて京都へ逃げてきたという。ただ、千両箱だけは全部持って逃げてきたので、それを元に両替商を始めた。当時はお金は各藩ごとに別々だったので、京都へ出てきた人達は持ってきたお金が通用せず大変だった、ということである。

そんな話を聞いた私は淀川を下ったり大和川を下ったりするうちに、大阪城の東に延びる寝屋川を、春の大潮で生駒山の下まで遡ることができるとう会った船頭さんに教えてもらい、潮汐表を手に入れてその年大潮は3月1日午前と知ると、早速、中之島に前夜からテントを張り、早朝5時起きで寝屋川上りをやって、昼前には住道の駅の裏の船着場にボートを担ぎ上げ、生駒まで歩いて野崎詣りをして、水が退いたのでボートを畳んで国鉄《現、JR》で帰った。

当時このような遊びに使うカヌーは手に入らなかった。高木先生がドイツから持ち帰られたクレッパ一社のファルトポートがあったが、これは欧州大陸を流れる大河に、そして当時我々日本人に比べて体格の大きかったドイツ人やイギリス人に合わせて造られたカヌーやファルトポートは我々日本人と島国

で流域面積の小さくて短い我が国の川には大き過ぎて底が支えて乗ることも下ることも難しかった。そこで先生が工夫し作られた物を京都の三好木工が造って売り出した。早速1隻買い求めて遊び始めたのだが、一漕ぎしてみて、それが、先生手作りの作品とは知らずに「先生、このカヌー、面白いけど、作りがお粗末や!」と言ってしまった。先生は「そんならあんた、やっでご覧」と言われたことから造り始めたのであるが、後でそれが先生手作りの作品だと知って、先生のより良いものを・・・、と一所懸命に作ったのである。今思うと、それは私の人生を構築する大事な一コマ、一コマ、だったのである。

旧制中学の頃、弟達が進学のため親父に家庭教師付で勉強させられた時、「お前は跡取りやから商売覚えんならん」と言われ、受験勉強から外されたが、そのおかげで、このように『琵琶湖淀川水系総合大学 ヨット・カヌー大学院』まで行かせて戴くことができた、感謝の気持ちでいっぱいである。

(前掲書 No.374, pp.1-4「私の学歴は「琵琶湖淀川水系総合大学」博士課程修了である」, 2014.4, 後に筆者加筆修正)

15) 「藤田清を囲む会」の御礼

2015年10月31日～11月1日、お陰様で「藤田清を囲む会」が盛会のうちに終わったことを御礼申し上げます。

横浜の吉岡様、吉良様始め、日本全国から大勢の皆様方がお集まり戴き恐縮致しました。当日は晴天に恵まれ、大勢の方々がカヌーで木津川を下られました。私もご一緒したかったのですが、体調がいま少しで、もしものことがあったら・・・、と思い陸上で皆様の漕いでおられるのを見せて戴きました。本当に久しぶりに皆様のお元気なお姿を拝見して嬉しかったです。

高木公三郎先生がもし生きておられたら・・・と思うと感無量でした。高木先生に「急流下りに連れてってください」とせがんで、連れてもらったのが、ここ木津川の笠置から木津までの15kmでした。

当時は綺麗な砂が沢山あって周りには綺麗な木や草も沢山あって、綺麗な水が滔々と流れていました。そして鳥や蝶、蜻蛉が飛び交っていました。笠置大橋の下の瀬を下っていたとき、目の前でカワセミがジャンプ、魚を啜って飛び上がり、6mの高さでホバリング、啜った魚を見せびらかしてから飛んで行きました。思い出すとキリがありません。

でも今では、砂もなくなり、木や草も減り、鳥や魚、そして昆虫たちも少なくなってしまうました。この先はどうなるのでしょうか。ダムができてから、50年、すっかり変わってしまった風景に心配が募るのみです。

せっかく皆様方が私の米寿の祝いにお集まりくださったのに心配事ばかり述べてしまい、申し訳ありません。しかし、私が亡くなった後の事を考えますと、どうしても、これだけは伝えておきたい、と思う今日この頃です。どうかこの綺麗な笠置の木津川の風景を忘れずに、できれば、昔の風景を取り戻す、否、もっともっと美しくして欲しい、との願いを書いてみました。有難うございました。

今後とも宜しく願います。

(前掲書, No.394, p.12「御礼」2015.12, を筆者補筆修正)

16) カヌーを漕いで大自然の中に戻ろう

西洋の物質文化、そして東洋の精神文化、
それぞれの長所を取り入れた新しい文化の創造を。

今、我国は技術の面では世界最高峰を達成したばかりでなく、さらに成長をし続けている。しかし、

西洋から取り入れた文化は、追い付き追い越してみると、それは環境汚染の上に成立つ汚い文化でもあった。これに反し古来、東洋に伝わった文化は物質面では極めて質素な文化であったが、環境に対しては極めて汚染の少ない、ほぼ完全なリサイクル文化であったといえる。

人畜の排泄物は発酵させて肥料とし、炊事洗濯の排水も沈殿池に入れ、底に溜まった泥も畑に入れて肥料とした。森や林の落葉や下草まで綺麗に刈り取って竈（かまど）の燃料にした。生活は質素であったが、反って健康に良かった面もある。両文化の両方を体験し、理解し、対応できるのは私達日本人だけではなかろうか。

欧米の文化は、北欧の極北に近い環境には通用しても、温帯地方では著しい環境破壊に繋がることが多い。（例えばコンクリート、真夏の太陽の下では焼けるように熱くなる）これらの事を念頭に入れて思考を進めないと駄目だ。

カヌーを漕いで大自然の中に戻ろう。

（この中にこそ、きっと新しい文化の糸口が見つかる）

20世紀は環境破壊の世紀であったが、21世紀に入るといよいよ人間の頭の中から崩壊が始まった。ここ数年、若者が大人を、自分の親を殺す。自宅に放火する。更に強盗殺人等の事件が相次いでいる。昔のように自然の中で育ったのと違い、今は人工構造物の中で、機械を相手に、何でも出来る世の中になってしまった。自然の中で育った世代は、大自然に対する畏敬の念を忘れず、慎ましく生活してきたが、何でも機械で、人工構造物で、コンピューターで、やってしまう世代は、自分が神様になったみたいに振る舞い、大自然の本当の恐さを知らない。

大自然の中で、水の上で、カヌーで遊ぶ。そこから育つ心、大自然に育まれた心はきっと千年先の人類の繁栄を約束してくれると思うのである。

（前掲書、No.297、p.9「喜寿の祝いを迎えて」2007.11、から抜粋）

17) いついつまでも、この素晴らしい大自然を

戦後間もなく私達が遊び始めた頃の本津川は綺麗な砂が溢れるほどあって、綺麗な水が滔々と流れていました。喉がかわくと、中州の終わりの砂を掘って湧いてくる水を手で掬って飲みました。この水は、とっても美味しかった事を覚えています。

間もなく伊勢湾台風など、洪水があり笠置の町も水に浸かり、南山城の平野は一面ドロの海になりました。当時、京都府知事であった蜷川虎三氏のご尽力により、上流、名張川の月ヶ瀬にダム工事が始まりました。私達は工事で黄色く汚れた水の上で「工事が終わるまで辛抱しよう」と言い交わしながら、遊びました。更に次々5つのダムが建設され、洪水で浸かる事はなくなりましたが、以来、川の水は綺麗にならずじまいです。人間のする事は、すべて自然破壊に繋がっているのだ、という事を、見せ付けられた出来事でした。

そんな中で自然に逆らわず、自然環境に順応した工夫もありました。その頃、久御山辺り、本津川に造られた流れ橋、木造で人と自転車、バイクしか通れませんが、洪水が来るとワイヤーで繋がれた橋板が浮き上がって真ん中から左右に分かれて流され、洪水が終わるとワイヤーを引き上げて橋脚の上に戻すという構造です。これは今でも時代劇の撮影に使われ、人気のある上津屋橋（こうづやばし）です。

そして今、私達が活動しているのは上流に埋められた産業廃棄物の撤去です。30年程前、産業廃棄物の処分という事で焼却が始まりました。近くに開発された住宅地に、大阪に住んでおられた吉田さんにご主人のご病気の療養のため、空気の綺麗な伊賀の山麓に土地を買って転居してこられました。強烈

な刺激臭で、すぐ隣に産業廃棄物の焼却場ができた事に気がつき、住宅地のすぐ隣でやってもらっては困る、と抗議されました。これは一旦中止されましたが、今度は、すぐ奥の山の間で埋め立てが始まりました。これも強烈な臭いで、調べられると、埋め立ててはいけない物質が含まれていることが解り、撤去運動を始められました。私達もこの住宅地が出来た頃、すぐ横に、昔、灌漑用に作られた池で、カヌーを浮かべた事からお付き合いが始まり、この産業廃棄物撤去の会の運動に協力して来ました。

ここから流れる水は木津川の源流となって周りの土地を潤しながら流れ、私達関西地方に住む住民の命の水となっています。そして、ここで私達は、カヌーで遊ばせて貰っています。

千年も昔から受け継がれてきた命の水を、そして空気を何時々々までも綺麗にして次の世代に渡してゆこうではありませんか？

何時も言っている事なのですが、現代になってからの廃棄物は石油化学由来のものが多くなり廃棄しても、焼却しても環境汚染に繋がります。昔、江戸時代の廃棄物は植物由来のものが殆どでした。その頃でも廃棄物の処理は大変だったと聞いていますが、多くの廃棄物が石油化学由来の物に変わってしまった今、環境汚染の問題は、とてもとても重大です。焼却や埋設など、廃棄物の処分をどのようにするかは大変な課題ですが、更にもう少し根本まで考えてゆくと石油化学由来の製品を植物由来の製品に替えて、廃棄しても焼却しても無害なものにしてゆかねばならないのではないのでしょうか？ ここでもう一度、改めてみんなで考えてみようではありませんか？

戦後間もなく、私達がここ木津川でカヌー遊びを始めた頃でも、廃棄物の処分は大変な問題でした。笠置から奈良へ行く道を通ると廃棄物を積んだダンプカーが、山間の谷間に生ゴミや産業廃棄物を捨てていました。その頃はまだ石油化学由来のものは少なく、家庭の廃棄物が主だったと思いますが、匂いはとても臭かったと記憶しています。

やがてそれは、農業社会から産業社会への変容と共に、商品や製品の多くは石油化学由来の物に変わってゆき、燃やしても廃棄しても環境汚染に繋がるようになってしまいました。戦後間もなくまで、植物由来の物しかなかった頃は、燃やしても廃棄しても有毒物質が出る事がなかった事を思い出しながら、この石油化学由来の製品を、植物由来の物に変更することによって、排出される成分を無害なものに変えることが出来るのではないだろうか？との思いを綴ってみました。もしこれが出来れば、後々の数百年、否、数千年にわたって人類の繁栄が可能であると推測します。逆に環境修復出来ないままに、これから先、中国に続いてインド、ブラジルなどが産業社会に参入して来れば、もうその時点で人類社会は環境汚染で破滅に突入するのではないのでしょうか？

木津川で遊ばせて貰って、木津川の上から環境汚染を見守ってきた 81 歳の老人からの苦言であります。新しい年を迎えるにあたって、木津川で思う存分遊ばせてもらった事に感謝すると共に、この綺麗な木津川を、昔もっと綺麗だった木津川を、もとのように綺麗にして次の世代に引き継いでいかねばならない、との思いを書き綴ってみました。

(前掲書, No.347, pp.1-4「謹賀新年 いついつまでも、この素晴らしい大自然を・・・」2012.1, 所収)

7. フジタカヌー開発事情

1) A-1 (オールラウンド) の開発秘話

フジタカヌーとして独立して2年目《1977年》、FRP（ガラス繊維強化ポリエステル樹脂）のカヌーも造ろうということになり、どんな性格のフネがいいかを検討した。FRPカヌーというスラロームカヤックか、さもなければカナディアンカヌーしかなく、我々としては当然、ツーリングとワンダリング兼用のカヤックを造ることになった。それ以前はファルトボートしかなかったから、スラロームの直進性がないのも、回転しすぎるのもよくないが半分で良いから回転しやすいものをつくれぬか、というコンセプトで始めた。

前例のないものを造るのだからまったく雲をつかむような話で、良い案が浮かばず、なかなか作業は進まなかった。そのうちに高木先生を訪問したとき、エイトやフォアのようにすいすいと走って、しかも楽に漕げる舟はできないものでしょうかねえ、と相談をもちかけてみた。すると先生は「遊びカヌーの場合、競技用と違い常用速度はかなり低くほしい2~4km/hの範囲で、かなり力んで漕ぐときでもせいぜい5~6km/hであるからボートレースのエイトとフォアとを比べても長さが2/3ほどになるだけで随分舵が利きやすくなる。それに比べて一人漕ぎにするとかなりずんぐりむっくりのフネになってしまう。その分、舵も極端に利きやすくなるはずだし、低速度域で最も抵抗が少なくなるだろう。それは取りも直さず、遊びカヌーの船形として有利ではなかろうか。やってみなければ判りませんがね」といわれた。つまり、エイトに比べてフォアはかなりずんぐりむっくりであるけれども、これをさらに太く短くする。その結果出来上がったのが〔A-1〕である。

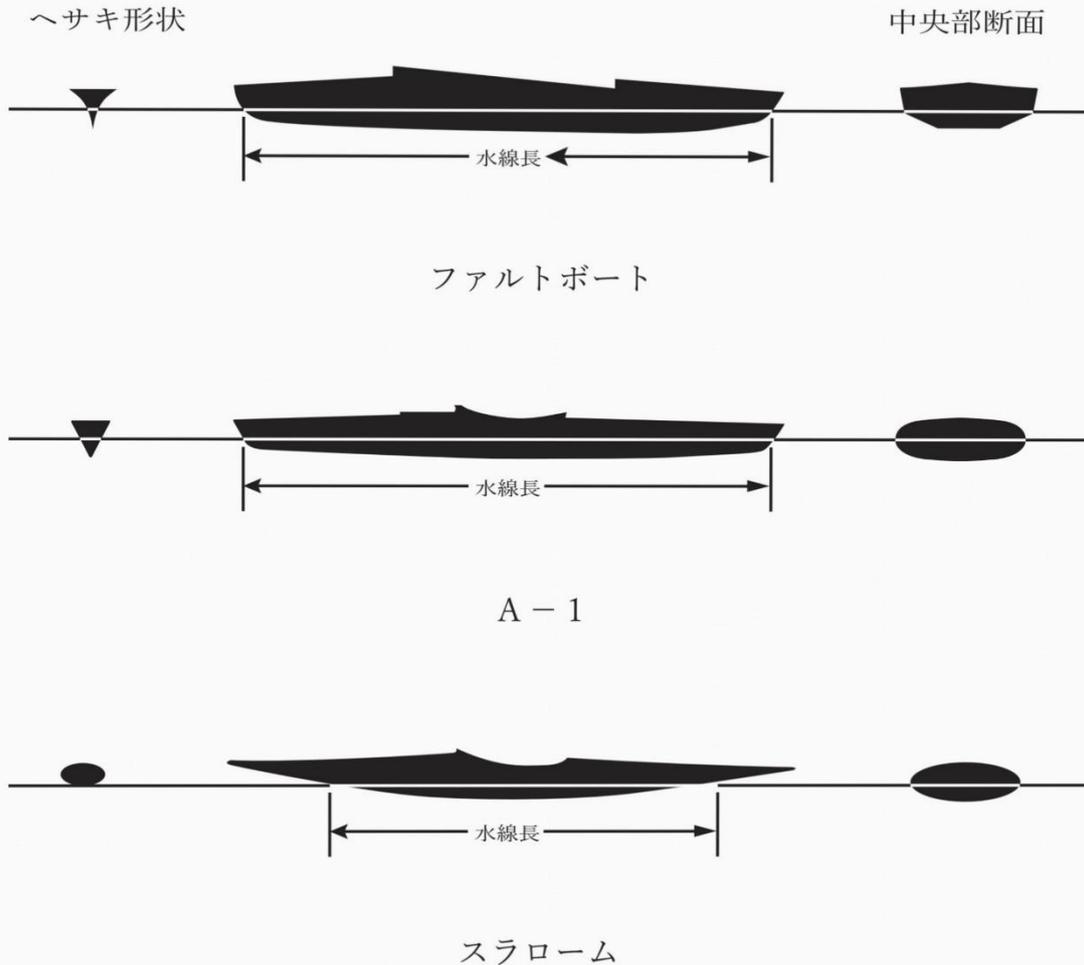
試行錯誤の末ようやく出来上がったフネを最初にテストしたときスラロームのようにくると回ってしまい、やっぱりフィンがないと駄目だということがわかった。そこで色々の大きさのベニヤ板を造って一番良い大きさを選んだ。お手本にしたフォアの船体にもついていて、その意味が分からないままに形を真似ていたのだ。そこで付けたり外したりして違いを確かめてみたが、長さ20cm後端で5cmの楔形のフィンたったそれだけで、水の流れが最後まで真っすぐ流れるのだ。付けないときは水の流れが後から1/3か1/4のところまでくると急に左右に振れてしまい、反対方向にお尻が触れるのだ。そして一旦振れ始めると一回転するまで止まらないのである。小さなフィンがついているだけで最後まで見事に真っすぐ流れるので、漕ぐ手を休めても、最後まで真っすぐ走る。それだけではなく10%ほどスピードが速いということが分かって来た。これも水の流れが真っすぐになるからに他ならない。スラローム艇にフィンを付けても真っすぐ走るが〔A-1〕は抵抗が少ない。速度を競うのではなく、むしろ低速度域で抵抗が少ないので、ツーリング艇として、初心者の練習艇として扱いやすいフネが完成した。

真っすぐ走るくせに舵が利きやすい。ではどれくらい舵が利くのか？やってみようと色々試みるうちにスピードが5~6km/h以上の時、船体を30°傾けてハイテレマークをかけてみると180°旋回することが分かってきた。これはスラローム競技のフネの断面形は両端がうすっぺらい断面形であるのに比べて〔A-1〕はキールに反りがある点では同じだけれども楕円形での断面で、しかも船首と船尾が楔形に鋭く尖っている。従って少し傾けて横腹の丸い部分を下にしてやるとちょうどスラローム艇の底と同じような形になり、回転しやすくなる。（ツーリング艇やファルトボートなど直線キールのフネでもハイテレマークのとき大きく傾けてエッジをはずして旋回するのは常識である）

さらにツーリングのとき川筋が幾つにも別れていてどれを下ったらいいのか判断しかねるようなとき、真っすぐに漕いでいると（あるいは惰性で真っすぐ進んでいても）自然の流れの中心、つまり本流へと向かう性質があることも分かった。（これもファルトボートやツーリング艇に共通する特性である）

誰にも乗りやすい舟という意味でオールラウンド〔A-1〕と名付けた。この舟は15年経った今でもカヌースクールの教習艇として今も活躍している。デッキのデザインは変わったが、船底の形状は変わっていない。

図 7-1-1 「フジタ A-1」 (中段)



(前掲書 No.105, pp.1-3「A-1(オールラウンド)開発秘話」, 1991.11, 所収)

2) 琵琶湖の漁師とカヌー (ポリ艇開発にあたって思うこと)

カヌーを始めた頃、琵琶湖へはよく遊びに行った。湖の上でよく同じ漁師に出会い、何時とはなしに声を掛け合うようになった。漁師というのは舟に関連ある仕事でもあり、まして当時は布張りのファルトボートが珍しかった頃だったので、何時も根堀り、葉堀り質問され、じろじろ眺められたりした。そして何かの都合で、その漁師の栈橋に行ったとき、お互いに舟を交換し、乗ってみようということになった。私は漁船のハンドルを一度は握ってみたかったので早速もやを解いて走らせてみた。湖の上を一回りして栈橋に着けると、栈橋にコツンと当てただけなのにひどく叱られた。

「僕のファルトボートでも外皮が 0.8 mm しかないのに、この位では大丈夫」というと「この舟は孫の代まで使う。だから毎日、朝・昼・晩コツンコツンと当てていたら孫の代には摺り減って無くなってしまう」さらに「檜より高価な榎の木を船大工と一緒に山まで見に行ってお品定めをしてから造り、大事に大事に使って 50 年以上は保たせる」と聞いて「僕もそんなに大切に扱ってもらえるカヌーを造ろう」と思った。

その後、高槻で化学会社を経営しておられる方がポリエチレンの回転成型法で釣り船を製造しておら

れたが、カヌーもやってみたいということで高木先生を通じて話があった。何度か現場を見に行き話をしたが、灯油のポリタンクとそっくり同じような出来上りの釣り船からは、私の思っているデリケートな感覚のカヌーはどうしてもイメージが湧いてこなかった。

一方、そのころ F.R.P. (ガラス繊維強化ポリエステル樹脂) で造った〔A-1〕と、さらに後になって戦列に加わった〔N-1〕は初心者にも乗りやすく、しかもベテランにはなお漕ぎ易く、さらにあちこちのカヌーマラソンで1・2・3位独占などの話題を作ったり、伊良湖岬の神島レースでは飛び入り参加の東海カヌーセンターの中村さんが〔N-1〕で1位をさらうなど話題は豊富で、オールマイティな性能であった。

そしてその後、世界各国から輸入されたポリエチレン艇はなぜか殆どがスラローム艇であり「引きずっても、ぶっつけても壊れません」というキャッチフレーズ付きであった。ひどいになると「車で踏みつけても壊れません」というのさえあった。私はこのコマーシャルを見聞きするたびに、また実際の川原で引きずったりしているのを見るたび毎に、先に述べた琵琶湖の漁師のことを思い出し、今更の如く、物を大切にすることの意義を痛感した。

その頃、輸入されたポリエチレン艇は、当時 FRP 艇が12~13万円程度の価格であったのとほぼ同じ価格で売られた。私の試算では8~9万円で売れる筈であったが、物珍しさもあって高値の割にはよく売れたようである。

〔A-1〕は、当時フジタはファルトが圧倒的に強かったので、この影に隠れて秘められた性能を理解されないままに10万8千円という安値の割にはそれ程は売れなかった。そして17年の歳月を経た今《執筆時：1994年》、FRP艇は手作業の域から抜け出せず〔A-1〕も12万8千円、人件費や資材価格の高騰、さらには若者が汚れ作業を嫌い、作業者の高齢化が進み、一方でポリ艇は10万円を切るものが現れ、大衆のニーズに合う価格帯に入った。また、ポリエチレンの紫外線による材質劣化の問題についても、紫外線吸収剤の改良、紫外線に強い顔料の選択等により、通常の使用条件で10年程度まで保つものが出来るようになった。しかし、FRPの場合紫外線には圧倒的に強く18年前の〔A-1〕を新艇のようにピカピカの状態で使っておられる方もある。強度/重量比でも、色、艶、質感の点でもFRP艇は美しくポリ艇はまだ改良の余地がある。このような背景の中で、フジタは〔A-1〕の廉価版として、ポリ艇を開発することになった。どんな艇が出来上がるかは未知数だが、琵琶湖の漁師に叱られないように大切に扱ってほしい。

上げ下ろしの時ずるずる引きずるのはもちろん論外だが、浅瀬で底がつかえたときも一旦降りて舳先のロープを持って犬を散歩させるような形で瀬を下り、瀬の終わりの淀みの所から再び乗り込んで再出発する「ライニングダウン」を必ず行ってほしい。

物を大切にするという習慣をこのポリ艇の発表を機に、普及協会から率先してカヌー仲間でも、普及させようではないか。

(前掲書 No.138, pp.1-2「琵琶湖の漁師とカヌー」, 1994.8, 所収)

3)〔F-2〕FAMILY 開発コンセプト

《1998年》2月、徳島のジョインさんから「町の中を流れるお堀が改善され、水がきれいになりカヌーを浮かべることが出来るようになりました。水上の公園のようにだれでも乗れるカヌーを置いてみんなに楽しんでもらおうと計画しています。その舟を造ってください」と話がありました。

数年前、ジョインさんがこのお堀を漕いでみられたとき、手に水がかかったところだけ赤く腫れたブツブツが出来たそうです。今回の改修では吉野川から引き入れている所を広くして、きれいな水が流れ込むようにされました。それにしてもあの吉野川の清流が目の前に有る徳島の皆さんが羨ましく感じます。

ジョインさんはカナディアンカヌーが良いのではと言われましたが、・・・。

* * * * *

『カナディアンカヌーは幅が広いから安定はいいけれど、片方だけを漕ぐから真っすぐ進ませるのが難しい。カヤックは両側を代わる代わる漕ぐので真っすぐ進み易いが幅が狭いので安定が悪い。

一般的にはそうだが、もう一步突込んで考えてみると、カナディアンは本場のアメリカでは子供の時から始める。上手なアメリカ人をみると、左肩が右肩に較べて高くなっているのびっくりしたことがある。我々中年になってからでは一回一回漕ぐごとに、Jストロークのとき手首を捻るので腱鞘炎を起こし、中々うまく行かない。

これに反し、カヤックはダブルパドルで右左交互に漕ぐので初心者でもとにかく真っすぐ進む。また左右の肩や腕が均等に発達する。ただ舟の幅が狭いのでぐらぐらするが、最初の5~10分程でバランス感覚がつかめ、ぐらりとしたときパドルで水面を支える操作もすぐ慣れる。自転車のひざ小僧をすりむきながらの練習に較べてもかなり楽だと思ふ。しかしカヌーは水の上、陸上の自転車に較べると引っ繰り返った時ずぶ濡れになる。何といたっても人間は陸上に生活する動物であるから初心者にとって大変なことである。そしてもう一つ、カナディアンは風に弱く、強風特異地帯である島国の日本には適さない。

昔、あちこちの遊園地にあったオワンボードの感覚で、家族みんなで遊べるカヌー、引っ繰り返る心配のないカヌー、飛沫で濡れないカヌー、そんなカヌーを造りかけたのが2年前、今思うとコンセプトがはっきりしないまま始めてしまったので座席配置がはっきりせず、したがってコクピット回りの補強構造で行き詰まったままに放置されていた。』

* * * * *

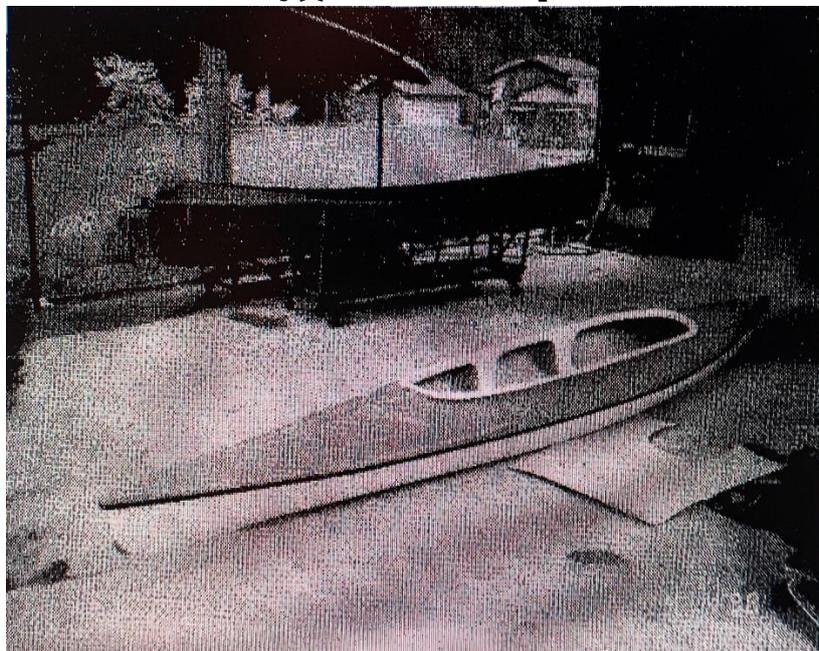
私は、この話を聞いて「これだ!」と思い、早速2年前の試作艇を取り出して、取りあえず、この用途に合う座席を取り付けて、ジョインさんへ送り試乗してもらいました。そして型を取り出し、2年前の埃を払って眺めながら思案しました。お母さんが前に乗りお父さんが後、その間に子供達が2人跨いで乗れる幅12~3cmのスノコ板、中学生の男子ならきっと一人艇を一人で漕ぐと言うだろうが、真ん中に一人座れる所があれば良い。そんなことを考えて型を改造しています。

こういう仕事が始まると、夢中になり、何もかも手つかず、遅れ遅れになってしまう。私の性格は多分に内向的なのだと今更ながら思っています。そしてこれも楽しいカヌー普及ネットワークの活動の一環として、皆様方のご協力とご声援をお願いします。

〔F-2〕 FAMILY

全長 4.65m、幅 80 cm、重量 23kg、定員大人 2 人、又は大人 2 人と子供(小学生以下)2 人

写真 7-3-1 「F-2」



(前掲書 No.182, pp.13-14「〔F-2〕FAMILY 開発コンセプト」, 1998.4, 所収)

4) シーカヤック〔Y-1〕ヤンバル 琵琶湖試乗会の報告

《2003年》11月7～8日、琵琶湖は海津大崎の井上旅館前の浜でシーカヤック〔Y-1〕ヤンバルなどの試乗会を行った。当日は委員諸兄姉の外、東海カヌーのお客さんなど多数の来場者があった。毎年行っている竹生島お参り行事が昨年は台風で大浦行きに変更し今年も台風で中止になっていたので、あわよくば新艇で往復出来れば、駄目でも海津大崎から竹生島を眺めることが出来ると思ったのである。

フジタのシーカヤックは30年前から始まった山陰海岸の洞窟巡りに合せて洞窟の中でも廻れるように全長4.3mのネプチューンであったが、10年前から行くようになった沖縄の海ではもっと長い舟が欲しくなり、2年越しで制作していたのがこの〔Y-1〕ヤンバルである。

立てる波の大きさは水線長に反比例する、という「比例の法則」通り、〔A-1〕(4.0m)や〔N-1〕(4.3m)に比べると、とても早くて、皆でちょっと暗算してみると、

$$4.0 * 4.0 = 16 \quad 4.3 * 4.3 = 18.49 \quad 5.2 * 5.2 = 27.04$$

となり、〔Y-1〕は同じ力で漕いでも〔A-1〕の1.7倍、〔N-1〕の1.5倍のスピードが出ることになるのである。勿論、舟の抵抗は造波抵抗だけでなく、接触抵抗等もあるが、これは問題にならないくらい少ない。代わる代わる漕いでそれを実感した。

この両日〔A-1〕〔N-1〕の外〔F-2〕も試してみた。これは高木先生が言われた「お婆ちゃんと孫が一日中カヌー遊び」という風景を実現するために造ったフネである。

海津大崎も赤松が次々枯れ始めた。この風景が変わるのが残念だ。

シーカヤック 〔Y-1〕ヤンバル

材質：ガラス繊維強化ポリエステル樹脂 (F.R.P.)

全長：5.2m、幅：59 cm、重さ：24 kg、定員：1名、価格：¥278,000.

大きくなった日本人の体格に合わせてコックピットはLサイズです。

この10年、遊びに行くようになった沖縄の海を意識して造りました。

エメラルドグリーンの海を思う存分漕いでください。

写真7-4-1 「Y-1」



レジャーカヤック [F-2] ファミリー

材質：ガラス繊維強化ポリエステル樹脂 (F.R.P.)

全長：4.65m、幅：80 cm、重さ：23 kg、

定員：2名 (+幼児2名・補助シート有)、

価格：¥198,000. 幼児用補助シート 1個 ¥4,000.

平行パドルを持たせると全くの初心者でも楽に漕げます。

「お婆ちゃんと孫が魔法瓶とサンドイッチを持ってカヌー遊び」というカヌー遊びを普及された高木先生のお言葉そのままを実現しました。

写真7-4-2 「F-2」



(前掲書 No.250, pp.1-2「シーカヤック[Y-1]ヤンバル 琵琶湖試乗会の報告」, 2003.12, 所収)

5) 障害者のカヤック [M-1] ミニ； 乗りやすさを追求して

[A-1] オールラウンドは笠置で工場を始めた翌年の暮から構想を練って造ったのだが、今から思うと [SS-1] スーパースポーツや [ST-2] スーパーツーリングなどの折り畳み式のファルトボートの爆発的な売行き影に隠れて一般的には余り知られずに今日まできているように思う。勿論、カヌー通には一級品として評価されており、あちこちのカヌースクールにも使われている。が然し・・・

15年程前、笠置のカヌースクールで小学生たちが舵を切るのに力が足りなくてぶつつかるのを何度も見た経験から、水線長を5%短くし、更に前後の先端を丸めて全長では44cm(約11%)短いポリエチレン艇を造った。しかし、試作段階で厚さを6mmにすると22kgになって、[A-1]の13kgに比べて余りにも重く、小学生や体格の小さい女性には持ち上げられないので、更に改良を加え、ポリエチレンの独立発泡になりやすい性質を利用して、外皮を3層構造として中間層を3倍発泡にして、ようやく16kgまで軽くする事が出来た。しかしそれでも子供達には無理なので、前後二人で一隻担ぐ事にせざるを得なかった、という経緯がある。

今ここで障害者にも小学生にも、勿論、一般の初心者にも乗りやすいと言う事を考えるとき、ポリエチレンではこれ以上は無理だ、という事から、更に考えて船長を5%短く、計10%短くし、更にヘサキとトモの両先端を丸め、トータルでは[A-1]より58cm短い3m48cmとした。これなら軽四にも余裕で積める。重量は、まだこれから積層を工夫しなければならないが、トータルで10kg([A-1]の13kgから3kgほど軽く)を目標に、頑張っている最中である。名前はミニ。これが出来ると障害者のスクールは勿論、小学生から一般の人達のスクールでも活用できる。

ファルトボート(折り畳み式カヌー)も5分間で組立・分解ができるものを考えている。そして更なる

カヌーの普及に拍車をかけたい。その先には・・・、そしてカヌーの上から環境問題も考えよう・・・など、人類の健康で豊かな未来が広がる。夢がふくらむ思いがいっぱいである。

(前掲書 No.299, pp.3-4 「障害者のカヤック〔M-1〕ミニ ー乗りやすさを追求してー」, 2008.1, 所収

6) 藤田清設計開発の主要カヌー機種リスト

(1) 永大産業 エイペットシリーズ

エイペット-S, エイペット-W, エイペット M

(2) 木材開発 セントラルカヌーシリーズ

J (ジュニア), S (スーパースポーツ), T (ツーリング), W (ワンダー)

(3) ビクター工芸 FOLT シリーズ

FS, YS, GS, YT, FT, GT

(4) フジタカヌー

ファルトボート : SS-1, MS-1, GT-1, ST-2, WM-901, SS 改, ST 改

KG-1, SG-1, QG-2, LG-2

JU-1, SU-1, RU-1, かわせみ 1, かわせみ 2, カルガモ 1, カルガモ 2

FRP : A-1, N-1, B-1, SX-1 (藤田敬一郎、川崎航洋さんが沖縄から九州まで漕ぐために造られたもので市販されていません)

Y-1, M-1 (市販化されず), W-2, C-2, F-2, H-10

ポリエチレンカヤック : L-1

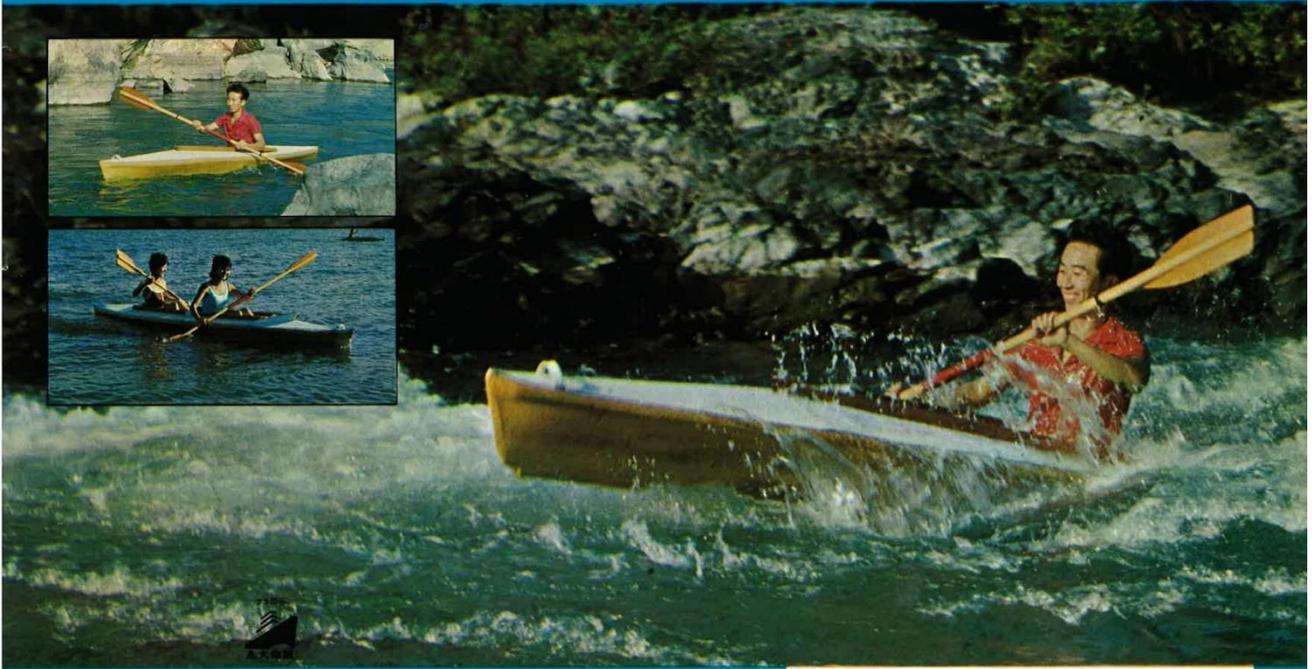
ベニアカヌー : MY-1, MY-2

以上

(1) 永大産業 エイペットシリーズ

永大のファルトボート

エイペット



永大産業株式会社

大阪市住吉区平林南之町33番地 電(672)大代表1101番

工場/大阪・敦賀・堺・厚木・シンガポール

出張所/東京・札幌・仙台・沼津・名古屋・新潟・金沢・岡山・広島・高松・福岡・ニュー・ヨーク・サンフランシスコ・フィリピン・ポルネオ・シンガポール

●永大のファルトボート

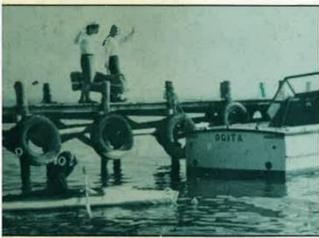
エイペット

S型・W型・M型

欧米でいま大流行のファルトボート(組立式カヌー)日本では、このたび永大がトップをきって本格派を発表。急流下りやスラローム競技にエイペットが好評を博しています。スリリングなスピード感、激流にも転覆しない重心のよさ、エイペットで軽快な、しかもダイナミックな水上スポーツをお楽しみください。

- 10分間で組立られる—軽く、極度に単純化された機構で組立・分解の操作も簡単。
- 激流に耐える強靱さとすぐれた耐久力—ボートづくりの高度な技術と耐水・耐候・耐久性にすぐれた素材の結集です。
- 安全性も抜群—非常時にも十分な浮力があります。

1人艇 (エイペット-S)	33,000円
2人艇 (エイペット-W)	38,000円
(エイペット-M)	59,000円



*早く組立て、さあ、スタート!



*オール持つ手も楽しそうエイペットW



*エンジンを付けて快適に走るエイペットM

まず収納バッグからキャンバス、骨組を取り出します。

フレーム(枠)および補助フレームを90°回転させてガンネル(縦通材)と組合わせます。(前後部共)



1 | 2

骨組をヘサキの方から船体布の中に入れていきます。

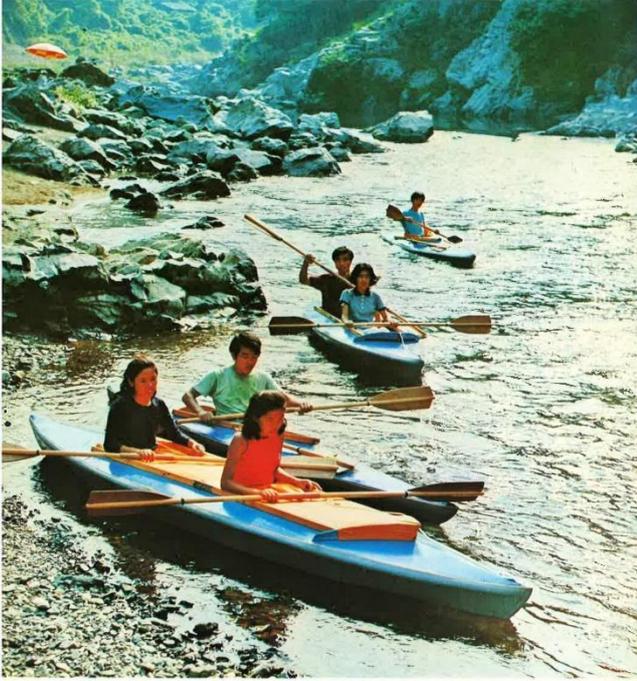


3 | 4

後部の骨組(二人艇では前後部が同型)も同じようにしていきます。

フレームを取りつけ、コミング(波よけ)をはめこんでネジ止めます。最後に、フェンダーに空気を入れて組立が完了します。

(2) 木材産業 セントラルカヌーシリーズ



製造元

木材開発株式会社
大阪市住吉区南加賀屋町3丁目36番地
〒558 電話06(685)6221番(代表)

日本カヌー協会推薦 特許出願中

ファルトカヌー

(折りたたみ)

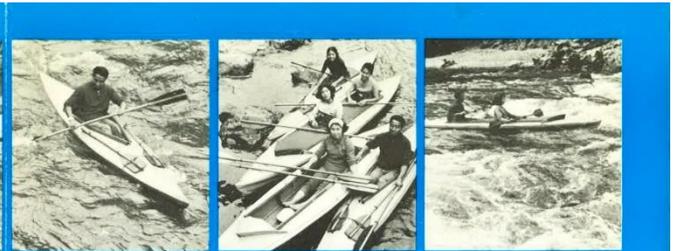
CENTRAL CANOE



手軽でらくに持運びできます

車のトランクにも入ります

組立ては10分で出来ます



水切れがよくスイスイ滑ります

たのしい川下り

豪快なシーカヌー

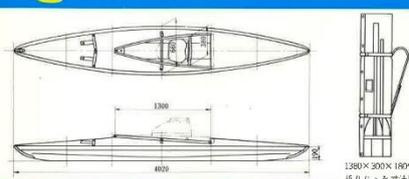
欧米ではスキーのシーズンが終わると代ってカヌー（ファルトカヌー）のシーズンがやって来ると云われるほど普及しています。そして別名“夏のスキー”“白い水のスキー”と云われるように、これによる川下りはダイナミックで変化があって本当に面白いものです。

若者の心をとらえてはならないワイルドウォーターやスラローム、そして荒海でのカヌーも大自然を相手にしますので水や海に関する知識と頭脳的なプレイが要求されると同時に体力と精神力そしてハードトレーニングが必要ですが、それだけに征服した時の感動も大きいでしょう。

誰でもどこでもたのしめるカヌー遊び、そして練習と経験を積めば積むほど奥の深いスポーツとして、大いにこれからはカヌーのある生活をしたのしんで下さい。

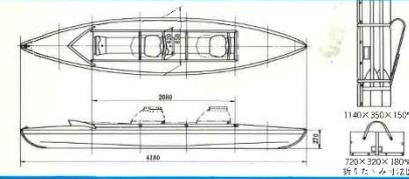
- ### セントラルカヌーの特徴
- 最高の品質**
- 船体布には**テイルシテロム**厚織布を用いました。丈夫で耐摩耗、伸びず、洗濯しなくても濡れても重くなることはありません。また特殊加工で表面がなめらかですので水の滑りがよく、スピードが出ます。
 - 全物類には耐食アルミ(52S)とステンレス(18-8)を用いました。さびずくから軽量で強靱なものとなっています。
 - 木部にはタモ材と第一類防水合板を用いました。その上にウレタン塗料を塗布してありますので耐水性は絶対です。
- 最高の性能**
- カヌーレースの経験を生かしました。スラローム、ワイルドウォーター用のレース艇の技術に応用しましたので、軽くて、スピードが出て、しかも舵の利きのよいカヌーです。
 - 人間工学の応用ゆかりやすく、滑りやすく、長距離にもつかれます。
- 軽量で取扱いやすい構造**
- 10分間で組立てられるようにしました。世界一無駄のない構造です。
 - 軽量化には特に注意を払いました。世界一軽いつォルトカヌーです。
 - 寸法精度と互換性正確に出来上っていますから、らくに組み立てられ、部品の交換も容易です。

S (スーパースポーツ) 激流下りも出来るスポーツ用として設計



要目	部品/個数
全長	4320%
全巾	660%
深さ	190%
折畳寸法	1380%
重量(本体)	18%
※(付属品)	3%
定員	2名
用途	スポーツ用
(急流下りも可能)	
	浮き輪 2

T (ツーリング) 船にも強い構造、長距離にもつかれない人間工学設計



要目	部品/個数
全長	4180%
全巾	860%
深さ	210%
折畳寸法	1140%
重量(本体)	21%
※(付属品)	3%
定員	2名
用途	ツーリング
(セル、補助エンジン)	
(取付可能)	
	浮き輪 2

J (ジュニアスポーツ) 初心者にも、ベテランにも使いやすいカヌー

1200×340×180%
折りたたみ方法図

全長	3480%	船体	1
全巾	700%	収納バッグ(大小)	
深さ	230%	パドル	1組
折たたみ寸法	1200%	シート	2
重量(本体)	15%	バックレスト	1
※(付属品)	3%	ポンプ	1
定員	1名	補修用品	1
用途	部用		
	(釣りに用)		

W (ワンター) 手軽に安くて安定のよい折畳みカヌー

1060×360×150%
720×320×180%
折りたたみ方法図

全長	3620%	船体	1
全巾	860%	収納バッグ(大小)	
深さ	210%	パドル	1組
折畳寸法	1060%	シート	2
重量(本体)	19%	バックレスト	1
※(付属品)	3%	ポンプ	1
定員	2名	補修用品	1
用途	ワンター用		
	レジャー用		

(3) ビクター工業 FOLT シリーズ <i>i</i>



ビクター工業 FOLT シリーズ (ii)



ひたいに汗して パドリングの旅に出よう!

カヌーはもっとも原始的なスポーツであると同時に、もっとも現代的なスポーツです。あなたのアイデア次第で、いくらでもひろがるカヌーの世界! 冒険好きのヤングには急流を下るホワイト・ウォーター・ツーリング、カップルには静かな湖沼や川のロマンチックなワンダリング、そしてグループにはにぎやかなカヌーの運動会を。また、テントや食糧を積んで自然の中にスリルを求めるのもカヌーならではのすばらしさ。

カヌーの中でも折りたたみ式カヌーFOLTは、持ち運びも組立ても簡単。シーサイド、レークサイド、リバーサイドに、春、夏、秋のシーズン、思いきり楽しみまわってください。



●注意事項

初めはできるだけ安全な場所で行って、訓練をつんでから徐々にむずかしいコースへ進んでください。
ライフジャケットはかならず着用し、急流下りではヘルメットを着用してください。



製造販売
ビクター工業株式会社
東京都中央区高島町1-22 TEL (03)3911-2311 〒104
西日本販売
株式会社 フォルトピア
大阪府堺市東区小幡町1-16 TEL (03)708-5421 〒543
(1F・2F・3Fのみ)

■附属品一覧表

	YS	GS	GT
パドル	●	●	●
座席 (クッション付)	●	●	●
背もたれ (クッション付)	●	●	●
スプラッシュカバー	●	●	●
リヤークォーミング	●	●	●
旗 (旗竿付)	●	●	●
もやいロープ (5m×2cm)	●	●	●
収納バッグ (背負い)	●	●	●
収納バッグ (手提げ)	—	—	—
エアポンプ	●	●	●
補修布	●	●	●
補修布接着剤	●	●	●
ライフジャケット	●	●	●
ヘルメット	●	●	●
スベアパドル	●	●	●
セーリングアタッチメント	—	—	—
アウトリガー	—	—	—

●=標準装備、●=オプション

●FOLTの特長

- ①組立てが簡単で軽便です。
- ②車のトランクにも入り、温泉などでも持ち運びが容易です。
- ③船型はカヌーの船離れを最大限にいかせるようにできています。
- ④造船工学にらした軽組と、耐熱耐熱のプラスチックから得た技術を採用しています。
- ⑤艇底にエアチューブを内蔵してありますから、安全感があり、安全性は十分です。
- ⑥余計なものがないオプション—取付ければエレガントなかわやかさが追加します。

●ユーザーへの特典

- ①日本レクリエーション・カヌー連盟、日本フットボール・ボート連盟の推薦艇です。
- ②各種のツアーやフェスティバル、講習会に優先的に紹介しますので、気軽に参加できます。
- ③「フォルト通財」を発行していますので、カヌーの面白さを一層理解できます。

FS

¥66,000

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	24kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



YS

¥78,000

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	26kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



GS

¥88,000

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	28kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



YT

¥86,500

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	28kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



FT

¥86,000

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	28kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



GT

¥118,000

全長	3.1m
全幅	0.75m
自重	30kg
乗員	2名
積載	10kg
ボート	18kg
パドル	10kg
バックパック	10kg



ひたいに汗して パドリングの旅に出よう!

カヌーはもっとも原始的なスポーツであると同時に、もっとも現代的なスポーツです。あなたのアイデア次第で、いくらでもひろがるカヌーの世界! 冒険好きのヤングには急流を下るホワイト・ウォーター・ツーリング、カップルには静かな湖沼や川のロマンチックなワンダリング、そしてグループにはにぎやかなカヌーの運動会を。また、テントや食糧を積んで自然の中にスリルを求めるのもカヌーならではのすばらしさ。

カヌーの中でも折りたたみ式カヌーFOLTは、持ち運びも組立ても簡単。シーサイド、レークサイド、リバーサイドに、春、夏、秋のシーズン、思いきり楽しみまわってください。

●注意事項

初めはできるだけ安全な場所で行って、訓練をつんでから徐々にむずかしいコースへ進んでください。
ライフジャケットはかならず着用し、急流下りではヘルメットを着用してください。



製造販売
ビクター工業株式会社
東京都中央区高島町1-22 TEL (03)3911-2311 〒104
西日本販売
株式会社 フォルトピア
大阪府堺市東区小幡町1-16 TEL (03)708-5421 〒543
(1F・2F・3Fのみ)



8. あとがき 《2004 年執筆》

激動の半世紀、戦時中の体験も入れると、物心ついてからの私の一生は、まさに夢のようであった。そして私たち日本人は、戦後の半世紀で西欧の産業社会に追い付き、いろんな意味で追い越してしまった。

しかしそこには大きな歪みが残ってしまったことも事実である。先日 12 才の子供が 4 才の幼児を殺害するという事件があった。十年余り前 14 才の少年が起こした連続殺人事件では、少年法の適用をそれまでは 16 才迄であったのを 14 才にしてしまった。あの時も野口善國弁護士が「少年に罪はない！」と弁護されたが、まさか、と思う事件が又もや起こってしまった。純情な子供が殺人を犯さねばならない社会、それは歪んだ社会であることに間違いはない。

私たちが笠置で、カヌーで遊び始めた頃、笠置の子供たちは白砂川の打瀧川の淀みで、木津川の獅子が淵で、そして大瀬で自由闊達に遊び、大自然の中から学び、そして友達付き合いも覚えて育って行った。

今では笠置だけではない、全国農山漁村の子供たちみんなが、プールで泳がされ、川は、そして海は、「危ないから行ってはいけません」ということになってしまった。農山漁村の小・中学校にプールはらない、と私は思う。

大自然の摂理のままに生きて行く新しい産業社会を、世界に先駆けて構築して行こうではないか。

今《2004 年》、わが国は戦後体験した事のない、不況の真っ只中にある。私達の会社も例外ではない。しかしその陰には世界に誇る新しい技術が隠されている。不況に負けず、この隠れた技術を基に、世界に先駆けて従来の分野の改革だけではなく、勝れた新しい分野を開拓し、さらにそれらを積み上げて行くことによって新しい文化を構築して行きたい。

そしてこの拙文が、その一里塚を積み上げる石ころの一つともなればと思いつつ、筆を置く次第である。

読返してみるとまだまだ書残したことも多い。もう一度加筆訂正して出版に漕ぎ着けたい。

会員の大槻真弓さんが「人間は、歳を取ると記憶力は落ちてゆくが、思考力は歳とともに良くなって行く。その入替わるのが 74 才頃だ」と言われたが、私は今年 74 回目の誕生日を迎える。そうするといよいよこれからが本番である。頑張りたい。

(前掲書 No.254, pp.11-13「藤田清回顧録(19)」, 2004.4, 所収)

《编者注》本稿は、第二次の回顧録(2004 年)の「あとがき」で、既に 20 年近くを経ていますが、行間に漂う「意志」から、筆者が抱く今日的課題の一端は読者に届くでしょう。



(撮影：山根敬三)

「藤田清氏を偲ぶ会」祭壇と藤田清設計開発のカヌーおよび直筆設計図

(2022年10月2日，笠置カヌー広場「遊びカヌー発祥の地」記念碑前)

「藤田清とフジタカヌー」小史

《编者注》本稿は、2022年10月2日の「藤田清氏を偲ぶ会」会場にて掲示されたパネル「藤田清とフジタカヌー」（全5頁）の再掲です。

藤田清とフジタカヌー

◇藤田 清 (Kiyoshi Fujita 1930-2022)

昭和5年10月7日 京都市の中心新京極の日本一の化粧品屋の長男として生まれる。京都一中のころ、戦時中に三菱重工桂製作所に航空発電機の生産に動員され、旋盤などの機械を動かす。終戦になり、家業の化粧品店を継ぐことになった。

藤田清は毎日新しいことをやってみたいという思いを抱きながら、仕事の合間にオートバイを自作し琵琶湖を一周しました。

ある時比叡山に登り、果てしなく続く琵琶湖を見てここで遊ぼうと決め凝り性が発揮されてヨット、モーターボートを3隻



自作のモーターボートを琵琶湖で走らせる

も自作しました。しかし

何ごとにもひととおりの経験をしてしまうと、あとは単調さもあって何となくうらさみしい気持ちが頭をもたげてくるのでした。



自作のオートバイ

◇高木公三郎先生との出会い (Kimisaburo Takagi 1907-1991)

京都大学名誉教授

高木先生は天文学、スポーツ医学が専門です。1940年に予定された東京オリンピック（戦争のため開催中止）の開催準備のために、1936年のベルリンオリンピックに評議員として視察に行かれました。

その視察旅行中の競技のない休日のことでした。湖でレジャーカヌーにお婆さんが孫をのせて、1日中日向ぼっこをしていたのをご覧になり、「不思議な光景」「本当のスポーツはここから始まるんだ」と仰っていました。先生は京大ボート部のコックスからコーチとして活躍されたほどの経験者なのですが、常に底辺の普及を考えておられました。



高木公三郎先生と奥様

種目ごとのカヌーを日本に持って帰られた中に、クレッパーという折畳カヌー（レジャー用カヌー）がありました。これを日本にも普及させようと考え、いざ奥様と出かけましたが、ドイツ製の2人艇は45kgもありサイズも5mと大きく大変だったようです。

そこで日本人の体格に合わせて小さく軽量のカヌーを考案されました。

自作のヨットやモーターボートを操って琵琶湖で遊んでいた当時、高木先生に「ちょっと来ませんか」と誘われて、瀬田川で乗せてもらったファルトボートの面白さに魅了されました。気軽な気持で乗ってみたその小さなボートが意外に面白いのです。

なにしろボートの面白さといえるものは全て備えているし、しかも自分の体の一部のごとく操ることができる。



琵琶湖柳ヶ崎にてモーターボート1号艇
親友森田氏と

「ひと漕ぎしてみてヨットやボートにはない楽しさがあり、身一つで自然の中に飛び込んでいく感覚」さら

に「急流下りをしたい」とせがんで木津川に連れてもらい、木津川の自然の美しさに心躍りました。「移り変わる景色の美しさ

と急流下りのスリルがまたこたえられない」高木先生はこのファルトボートを日本で普及させたいと考案されたのですが、藤田清はそれを「お粗末」と言ってしまったのです。そして、高木先生に「そんならあんたやってみてごらん」と言われました。

昭和25年(1950)のことです。



高木先生と試作艇のテスト

の美しさと急流下りのスリルがまたこたえられない」高木先生はこのファルトボートを日本で普及させたいと考案されたのですが、藤田清はそれを「お粗末」と言ってしまったのです。そして、高木先生に

「そんならあんたやってみてごらん」と言われました。



ファルトボート2号艇とコンパクトな120cmサイズの収納



一目を引くカヌーの組立



高木先生考案ファルトボートに胸躍らせる

父末一の経営する化粧品店が廃業となったこともあり、本格的に折り畳みカヌーの研究・開発に取り組むこととなりました。しかし、現物はもちろん、文献すらも中々手に入らない時代で、やっと見つけた外国語の文献も語学に堪能ではなかったので理解できずに苦労しました。

住友電工、木材開発、角一ゴム(クラレプラスチック)、ヤマハ発動機、永大産業、日本ビクターなどで折り畳みカヌーの研究製作に取り組みました。

東レとの共同開発で、ナイロンを使って新しい船体布(折り畳みカヌーの外皮)の生地を開発するプロジェクトで試作品のテストをしていた時に、ナイロンが伸びが大きすぎて使えないという事が分かり興奮して上司に伝えたところ。。。。

「おまえ、自分で自分の首を絞めるのか」と言われて「ダメなものはダメなんです」と返し、そのプロジェクトが終わってしまったというエピソードもありました。

景気が良くなると新規事業で採用され、悪くなると撤退の繰り返しで最後はオイルショックで部門閉鎖でした。別のポストを用意するから残ってくれと言われても、「僕はカヌーしかしません」と断りました。

1976年、46才の時オイルショックでビクター工芸社を解雇されました。



ビクター1人艇 タイプGS



ビクター2人艇 タイプYT

大きな企業に入ってカヌーの製造を続けてきましたが、企業にとっては単なる商材であり、景気や業績が悪くなるとすぐに切り捨てられてしまいます。

「もうやめちゃおうか、無理なのかもしれない」と思いましたが、でも諦められない、ここでやめては日本のカヌー研究は振出しに戻る、責任感もありましたが何よりカヌーが本当に好きだったのです。

こうしてついに、独力でカヌー製作会社設立を心に決めました。第一歩は神奈川県座間市の自宅裏の小屋で始まり、その後自宅を処分して京都に戻り町工場の片隅を借りました。2年目には工場を大津へ移すうち、売上も少し伸びてきました。

そんな時、高木先生に連れてきてもらいその後自分で毎週通った木津川に惹かれ、川下りに笠置を訪れてそこで偶然永井町長に出会いました。



製作スタッフとともに

「これからは、おまはんらの時代や」と言って笠置中学校の用地として用意してあった土地（実際は大河原に建設となった）を「ここでやれ」と紹介してくれました。

この協力もあって、笠置で製造工場と普及の拠点が揃うことになり、最終的に笠置に決まりました。

当初はスタッフもいませんから、平日は製造、週末は教室、ツアーとフル回転でした。徐々に社員も増え、少しずつですが販売も拡大していき、より良いカヌーを作りたいと新しい素材にもチャレンジしました。また、木津川の教室のみならず沖縄から北海道までツアーを開催しました。日本カヌー工業会の理事、レジャースポーツ振興協会の委員などをつとめました。

こんなこともありました、カヌー工業会で今でも高い評価をいただいている「A-1」の型を提供するから「公式のスクール艇として使ってください」と提案しましたが、

「自分とこのカヌーを売り込むためにか！」と却下されたそうです。「お金のことはどうでもよくてカヌー普及のために提案したのに情けない」と言っていました。

工場もスタッフがそろい ようやく軌道に乗ってきたのは7年目の頃でした。高木先生は、「よく学びよく遊べ」「日本人は遊びが下手だ」「ファルトボートを流行らせたい」と常々語り、ベルリンの地で触れた遊びとしてのカヌーの普及に力を入れておられました。藤田清はその思いを引継ぎ、一人でも多くの人に本当のカヌーの楽しさを



永大エイペットW型転覆テスト



遊覧船にまじるファルトボート（瀬田川）

知ってもらいたい、乗ってほしいとファルトボートを作り、それを普及させることに全力を注ぎました。初心者にもベテランにも扱いやすいフネを目指して、「ベンツじゃなくて

カローラなんや」と言って、売上げが落ちて経営が苦しくなっても「値上げはあかん、その分たくさん売ったらええ」と言っていました。

藤田清とカヌーの川下りの楽しさは、風景をめでながらその急流下りのスリルを楽しみながら下ることにあります。これにキャンプでの楽しさが組み合わせられると尚一層だったのです。



A-1 艇で木津川を漕ぎ下る



親子3人で楽しむ（猪苗代湖）

焚火を囲んでゲームをしたり歌ったり、或いは月の光でカヌーのこと、人生のことなどを語り合ったり、それは生涯忘れることの出来ない思い出として、無意識のうちに心の支えとなっていると語っていました。

「水のある景色は美しい。しかし水の上から眺める景色はもっと素晴らしい」

これは藤田のカヌーの恩師、高木公三郎先生の言葉です。後に藤田は、「陸の上に生活する人類にとって水の上はまた別の世界であり、それは外へ伸びようとする人間の一般的心理に訴えてくる何ものかを秘めている。京都に生まれ、京都に育った私にとって、山の向こうに大きく広がるびわ湖は、まさにこの心理にごく自然にマッチする位置にあった。私がカヌーをなりわいとするまでに至ったのは、この子供の頃の条件が大きく働いている。」と回顧し、雑誌 自己表現 に寄稿しています。

いつも心を和ませてくれる自然環境、水環境を次の世代の子供たちに引き継いでいかなければならない、藤田はそう思いました。木津川の環境の変化を長年にわたって目の当たりにしていたからです。

水環境に関する催しに積極的に参加し意見交換をしました。

木津川流域のシンポジウム、大和川クリーン作戦、大和川・淀川流域連携水環境交流会、府民水環境ネット交流会など、積極的に参加し問題提起をしてきました。

前の河川局長の尾田栄章さんとカヌー仲間を通じて知り合う機会があり、「水フォーラム」に参加して木津川の現状を発表したこともあります。

子供たちにカヌーを通じて水辺の体験をと「水辺の楽校」にも取り組みました。



2013年 83才の時

高木公三郎先生の功績を称え、形にして残したいとの強い意志で「遊びカヌー発祥の地」の石碑を笠置のカヌー広場に建立しました。

晩年はフジタカヌーの一線を退き、過疎化する笠置町の町の振興を考えるようになります。

笠置町をたくさんの人々が集まる町、遊園地「総合アクティブパーク」のようにしたいと常日頃から言っていました。この地域をくまなく知り尽くすために車で走り回り、また歩き回っていました。

「大好きな木津川を、笠置の自然を多くの人々と共有したい、次の世代に引き継ぎたい」

それが藤田清の思いであり願いです。



フジタカヌー工場は藤田清のもの

この思いは、日本カヌー普及協会のメンバー諸氏に引き継がれています。

Ⅲ. 藤田清著「カヌーわが半生」(再録)

(雑誌『自己表現』第12巻第1～12号所収, 1974. 1-12)

1. ファルトボート(折り畳みカヌー)との出会い

「水のある景色は美しい。しかし水の上から眺める景色はもっとすばらしい。」

これは私のカヌーの恩師、高木公三郎先生の言葉である。陸の上に生活する人類にとって水の上はまた別の世界であり、それは外に伸びようとする人間の一般的心理に訴えてくる何ものかを秘めている。

京都に生まれ、京都に育った私にとって、山の向こうに大きく広がる琵琶湖はまさにこの心理に、ごく自然にマッチする位置にあった。私はカヌーをなりわいとするまでに到ったのは、この子供の頃の条件が大きく働いている。

私の父は戦前、日本一の化粧品店を経営していた。私は家業を継がねばならない立場にあったが、内心、何か誰もやらないことをやってみようという思いが常にあった。そのような漠然とした思いが具体的な方向を取るようになったのには、それなりのきっかけがあったのである。

京都一中3年の頃、戦時中のことで、私も三菱重工業桂製作所へ航空発動機の生産に動員され、旋盤を動かしたが、わずか数カ月で終戦。やがて新制高校の第一回生として、父親から一回だけのチャンスを与えられて京大を受験、みごとに失敗して、かねての約束どおり大阪の刷子問屋へ丁稚に出されたのだが、半年あまりで舞戻り、家業の化粧品店を手伝うことになった。

何かをやってみようという思いを抱いての毎日の中で、子供の頃から好きで覚えた技術を使い、オートバイを自作して琵琶湖を一周したりしたものだった。そんな時、さそわれるままにYMCAのヨット部に入り、琵琶湖に遊んだりしたのだが、根が凝り性なのか、不熱心な仲間に腹を立てて、それも三年でやめてしまった。

その後28年式のジョンソンのエンジンを手に入れ、そこはお手のものの修理技術で動くようにし、ヨットの船体にとりつけて走らせたりした。これがモーターボートにとりつかれることになり、競艇場の払い下げのボートを手に入れては改造して走らせたりしたのだが、それではあきたらず自作艇を三隻も造って、とうとう最後にはジープのエンジン付きの17ft(呎)のものまで造ってしまった。

この艇は最高時速57キロを出せるもので、ドラム缶半分(約百ℓ)のガソリンを積載して、琵琶湖一周をやったり、自作の水上スキーを引っぱったり(引っぱってもらったことは一度もない)面白い思い出が残っている。“門前の小僧”覚えた技術とヨットで覚えた水の魅力が合体して、モーターボートに嵩じてしまったという訳である。

しかし、何ごとにも一通りの経験をしてしまうと、あとは単調さに飽きがきて何となくうら寂しい気持ちは頭をもたげて来るものだ。そんな時に高木先生が「乗ってごらん」と持って来られたのがファルトボート(折り畳み式カヌー)だった。気軽な気持ちで乗ってみたその小さなボートが意外に面白いのだ。何しろボートの面白さといえるものは全て備えているし、しかも自分の体の一部のごとく操ることができる。それにこれで川を下ってみると、移り変わる景色の美しさと急流下りのスリルがまたこたえられない。

当時のファルトボートは高木先生の考案されたものを京都の三好木工という所から売り出していた。定価19,500円のところを16,000円にしてもらって一隻手に入れ、これで瀬田川や、木津川などあちこち

の川を下ったり、琵琶湖での水遊びやキャンプにと、かなり楽しんだ。それでも私はまだめぐまれていた方で、多くの友人達はお金を出し合って買ったり、先生から借りて楽しんでいる人が多かったのである。当時はまだ自転車すらなかなか買えないし、オートバイは、随分少なかった時代である。

ファルトボートをやりながら、これだけのスポーツなのだから、奥義という程でなくても、何かつかむものがある筈だと先生に尋ねても「誰でもどこでも乗れるボートです」といわれるだけであった。

先生自身、ベルリンのオリンピックの時、持ち帰られたクレッパー社のファルトボートと、イギリス製のカヌー、そしてレース用のカヤックを持っておられ、京大ボートのコックスからコーチとして活躍されたほどの経験者なのだが、常に底辺の普及を考えておられた。

ベルリンの湖畔で見てこられた風景（おばあさんがファルトボートに孫を乗せて一日中ひなたぼっこしていること）など常に聞かせてもらったものである。欧州でのスポーツはこのような底辺の大衆によって支えられているけれど、我が国で、スポーツというと競技団体であり、ごく一部の選ばれた人（選手）のするもので大衆は見るだけ。もし大衆がやると草野球とか草相撲とかいって軽蔑する……。こんな我が国のスポーツ界を先生はひどく問題にしておられ、何とかこのボートを大衆に普及させようとしておられたのである。先生のお考えは敗戦直後の物資不足の中にあつて「国民に手軽で楽しい遊びを」というものであった。「しかし先生これでは商品価値が……。テニスのラケットでもピカピカ光っていて思わず磨きたくなるものです。これではあまりにも……」というとき、「そんならあんたやってみてごらん」

当時のファルトボートは、日通のトラックの幌（ホロ）に使う黄色い線帆布とラワン材、それに亜鉛引きの金物で出来たお粗末なものであった。

丁度その頃、経営していた化粧品店が火災で廃業ということになり、暇ができた時、ゴムボートを企画していた住友電気工業でファルトボートもやってみようということになり、しばらくお付き合いをすることになった。

しかし、現物は勿論、文献すらも中々手に入らない時代である。やっと見つけた文献も、もともと語学に達者でない私が、これもよくわからないカヌーのことを読もうというのだから、チンプンカンプンだった。

一方では、急流下りをやっては、嫌というほど水を飲まされることが続いた。

2. ボート転覆の巻

嫌というほど水を飲まされたと言え、まず思い出すのは吉野川（奈良県）である。この上流に大淀町と下市町とを結ぶ千石橋があり、このあたりにかなりの瀬や滝が続いている。ここで思わず飛び込んだのが1mくらいの滝であった。そしてその後続く滝壺と大きな瀬ですっかり打ちのめされてしまったのである。気がついた時は上の方が明るく見え、これに向かって必死に泳ぐと段々明るくなって来る。この間思わず水をガブリガブリと飲まざるをえない。浮いたと思うと又沈んでいく、こんなことを二度三度繰り返してから、ようやく流れが穏やかになり、目に付いた岩めがけて泳ぎ着く、そして最後に残った力を振り絞ってよじ登る。水を吐く気力もなくバツタリと倒れる。やれやれと思う間もなく、ゴムぞうりやパドル、次にボートが流れて来る。半ば呆然として眺めていると、小さな子供達（恐らく小学3年生くらい）が泳いで下って来るのである。そして、「オッチャン、これオッチャンのボートか...? 返事せえへんやったら、もろうて行くで」ときたものだ。こちらはもうへとへとで返事する気力もな

い。しかし、ここで黙ってしまつてはカッコがつかない。「さて、さて」といいながら、水を吐きながら又もや水に飛び込んで行かねばならない。そしてやっと泳ぎついた私の向こう脛や太股、そして腹まで血がにじんでいるのを見て、彼等は教えて呉れた。「頭をつけて足を浮かせ、流れに沿って流されていけば怪我をしない」私達初心者、頭を岩に打ち付けないかと心配するあまり、つい反射的に頭を上げようとする。その為、足が沈み、岩角で怪我をするのである。生活の知恵、ボート転覆の巻は、かくして子供達にその一ページを教えてもらうことになったのである。

吉野川は五條市の手前栄山寺あたりまで3級程度の急流が続き、そのあと五條あたりから初級となり名前も紀ノ川となって、はるか和歌山まで流れるのである。岩出あたりまで下ったとき、茶店の婆さんに聞いたところによると、紀ノ川も昔は水が豊かで澄んでいて、魚も多かったということである。堰が出来て農業用、上水用に水を取ってしまううえに民家が建ち並んで汚水を流すので、今はもうその頃の面影もないと嘆いていた。それでもこの川には都会人の私達を引き付ける何かがある。景色を見、急流を下るスリルに酔い、このあたりで繰り広げられた私達の先祖の歴史の絵巻物を想像するとき心はときめくのである。

木津川の上流、大河原という所から下ったことがある。私の記憶が正しければ、11月3日でかなり寒い日だった。しばらくは初級の浅い所が続き、頭を思い切り下げないとくぐれない程のコンクリートの橋をくぐり抜け、やがてダムに到達する。

ここで閘門の脇の急道の淵のコンクリートの上をエッチラ・オッチラ、ボートを担いで降り、そこから又ボートを浮かべて漕いで行く、段々と流れが速くなり、やがて急流に差し掛かったと思うとアツという間もなくすごいしぶきと共にボートは水浸し、岸へ着けて水を出しては下るということを二度三度繰り返すうちに時計を見るともう4時、とても寒いし、日も暮れるし、その日はここで中止にする。ボートをたたんで近くの農家に預けて、私は笠置の駅へ車を取りに出かけた。そして引き返してボートを積む頃には日はとっぷり暮れていた。

北山川（瀬八丁）をプロペラ船で上り、翌朝8時から一気に新宮まで、40km以上も漕ぎ下る。ここはまだ俗化されていない山の中で平家の落人が住み着いたところであり、きれいな水が豊かに流れている。私自身、魚かカヌーという名の水鳥にでもなったような錯覚に陥る。そして岸を過ぎゆく名も知らぬ花と戯れ、目の前にせまる急流にハッと我にかえる。

岡山吉井川のことである。岸を歩いていた私達に「こんにちは」と挨拶する人がいる。誰かと間違えられたのではないかと思うのだが、川を下りながら、そして帰途、思い返してみると、やはり人間同志、顔を合わせたら挨拶するのが当然であると気がついた。私達都会人がややもすると忘れがちになっていることを教えてくれたような気がした。

四国の吉野川は急流の連続で、次から次へと偵察しては飛び込むという繰り返しの、とうとう私も沈没、ほうほうの体で岸にしがみついた・・・。

いつしか溪谷が広くなり岩壁も高くなって雄大な景色が目をつ奪う。川下りの楽しさは風景をめでながら、その急流下りのスリルを楽しみながら下ることにある。そしてこれにキャンピングでの、グループでの楽しさが組み合わせられると尚一層で、キャンプファイヤーを囲んでのゲームや歌をうたう。或いは、月の光でカヌーのこと、人生のことなどを語り合う、それは私にとって生涯忘れることが出来ない思い出として、無意識の内に心の支えとなっているのである。

3. 漕いだあとの充実感

エスキモーのカヤックをスポーツとして取り入れたヨーロッパでは、カヌーの歴史も古く、例えばイギリスでは戦前ボーイスカウトがその訓練に取り入れたことから一般に知られるようになった。

その伝統的な訓練のやり方は、常に二人が一組になって行動する。川を下る時はお互いに確認し合いながら又、キャンプ用品やテントなども二人用のものを分担して持って行く。そしてこの二人一組の班が六つ集まって隊を作る。

しかし、本格的なカヌーの普及は戦後で、戦前ヨットやモーターボートを楽しんだ人達がボートの楽しさを忘れられず、戦後の物資不足の中で、ガソリンを必要としない、そして維持費の掛からないボートということで、このカヌーを始めたのだが、大型ボートにない楽しさに非常に勢いで普及して行った。それを彼等は次のように表現している。「大きなボートは楽だが小さなカヌーは楽しい」と。

一方、アメリカでは古来この地にあったインディアンカヌーを手本として造られたものが、狩猟、釣り、運搬、旅行などに頻繁に使用された。イギリスと同様にここアメリカに於いても、ボーイスカウトやYMCAの訓練に用いられた。何艘ものカヌーをトラックで川の上流へ運び、少年達は馬でその地点に行き、カヌーに乗り換えて川を下るのである。馬に乗り、カヌーに乗り、こうして十日間ものトラベルキャンプを続けるのである。さすがにアメリカだけにスケールの大きな訓練が行われている。このキャンプを通し、少年達は精神的にも、肉体的にも大きく成長し有能な社会人として巣立っていくのである。

残念ながら、日本に於いてスポーツに対して理解が浅く、まして水のスポーツというとその危険性に恐れをなして、なかなか前向きに取り組もうという青少年団体は少ない。

もちろん日本に於いては、あらゆる意味において遅れているが、特にスポーツに関してはこれから夜明けを迎えようとしているのであるから、性急にせめても致し方ない。私も今しがたまで、エコノミックアニマルと自称して働きに働いて来たのだ。

話は変わるが、私の祖父など人一倍働いて財産を造ったというが、人間は働く為の動物であり、私などは働いていないと体の調子が悪くなる。しかし、これからは肉体労働が生活を支える社会構造ではないし、むしろスポーツを通じて体を鍛え、自然に立ち向う自主独立の精神を養い、冒険心（人間の本能）を満足させるしかないのでは・・・。

昨年を振り返ってみると、公害、そして石油危機と、現在の繁栄がいかに見せかけだけの虚しいものであったか、皆それぞれに感じたことと思う。私自身、敗戦につぐ劇的な経験だった。

自然を大切にしよう、自然にかえろうという掛け声を聞くにつけ、私自身琵琶湖をモーターボートで走り廻ってガソリンを浪費した経験、そのあとの虚しさ（何となくうら寂しい疲労感）と、一方ではカヌーを思い切り漕いだ後の充実感を体験しているからこそ実感として理解できる。だからこそ、カヌーをやろうと声を大にして叫んで来たとも言える。働かないと調子が悪いと言っても、一週間も机に向かって仕事をしていると本当に体調が悪くなって来るが、週末の一日を水上に出てカヌーを漕ぎまくった後の快い疲労感と筋肉の盛り上がりによって来るような充実感は、私を何よりも幸福にする。いずれにしても人間、同じ生きるなら広く、大きく、力強く生きたいものだ。コセコセした都会の場末的感覚、そして危ないからとブランコも十分に振らないような教育では窒息してしまうのではないだろうか。

ところで、東京付近の都会生活を営む我々にとって、手近にカヌーを漕ぐ川など、という声があるが、とんでもない、私達の東京ファルトボートクラブでは、既に今年のスケジュールに入りきれない程の河川や海のツアーの計画を持っている。2、3その例を挙げてみると、日帰りツアーとして荒川、多

摩川、利根川、相模川、一泊ツアーでは天竜川、那珂川、久慈川、二泊以上でのツアーでは、天塩川、最上川、北上川など数え上げればキリがない。こう考えてみると、まだまだ日本の自然も捨てたものではない。更に今年は外国遠征を計画しているチームすらあり、本当に嬉しい限りである。

4. シー・ツアーでの驚きと発見

川下りをマスターしたというにはまだ早かったが、そろそろ海もやってみようかと思うようになっていた。その頃神戸新聞の藤田君（愛称ベトコンさん）が日本海に行こうと言い出したことから始まる。数年前までは、海は危険だし、恐ろしいものと思っていたのだが、ある日、和歌山に居る友人が二里ヶ浜へ釣りに行こうと誘ってくれたのである。11月の二里ヶ浜は寒くて打ち寄せる波に逆らってカヌーを出すのは大変な苦勞だった。今から思うと、この時から私の心の中にシー・ツアーをやりたいという冒険心が頭をもたげていたのだろう。

いよいよ海に挑む時が来た。夏の間はあまり静かすぎるといので、秋口の少し風が出たところを見計らって山陰海岸へ出掛けたのである。山陰の波は全く琵琶湖の波とは異質であった。大きなうねりで直ぐ隣に居る筈のベトコンさん達が一瞬見えなくなってしまう。波に持ち上げ持ち下げられ、とにかく、勝手が違うのである。

その時、私は生まれて初めて本格的なキャンプを経験した、それは私のような都会生活に慣れた者にとって非常に不便で辛いものであった。一日目は寒くて、その上、背中が痛くてどうしようもない。とうとう私は車のシートを倒しその中に逃げ込んだ。ところが二日目からは車がない。私は覚悟を決めてテントに入ったが、夜半からの雨は私の背中にまで入り込み、全身びしょ濡れという始末である。「リクライニング・シートの方がいいよ」と言ったものの、後から考えてみると、その時の経験は私を本格的なキャンピングツアーに取り憑かせたのである。

しばらくして、私の友人の大倉さんに連れられて北上川を三日間に渡ってツアーした。川の流れは案外穏やかだが、沼の様な所で足を取られたり、堰の所で間違えて落ちそうになったりで大いに楽しんだ。大倉さんは40kg位の荷物を平気で担ぐ、さすが欧州の山々を連続征服した人である。この間私はキャンプに於ける諸々のことを彼に教えてもらった。上野の駅の長いホーム、陸中門崎（かんざき）駅までの長い道のりを歩いた苦勞が、そして平泉の町はずれ、高館橋の畔のテントの中でローソクの灯りで地図を広げて、「大船渡線までは午前中で軽すぎるくらいだが、柳津まではとても無理だ。とすれば明日は平泉の寺や旧跡を下調べしてゆっくり大船渡線まで行き、支流をボートを曳いて遡り、陸中門崎駅から国鉄で一ノ関へ出ましょう」などと作戦を練ったことが懐かしく思い出される。

その後、瀬戸内海の家島群島などもベトコンさんとやってみて、瀬戸内の波は私の故郷、琵琶湖と同質のものだということを知った。しかし山陰の魅力は私を引き付けずにはおかない。これがあの山陰の海なのかと、行く度に異なった顔を見せられるようで益々引き付けられる。どこがそうなのかと聞かれても、澄み切った空、山陰独特の水の色、岩肌、そんなことで言い表せないものがあるのだが何とも言いようがない。

昨年、初めての経験をした。それは全力を出した時の人間のパワーというものがどれ程のものか、そして全力を出し切った後はどんなに疲れるものか、どれ位で回復するものかということである。私のような痩せて筋肉のない者が、その日の最終戦とも言うべき午後5時頃、それまでドンジリで先頭に1kmも差をつけられていたのを抜き出てトップに立って入港した。

ところが、その後でボートを回航させようと思ったのだが、腕が上がらない。翌日になって殆ど苦痛を感じない程に回復していた。それから一週間位して腰と腕の筋肉が盛り上がってきたのである。いくら漕いだと言っても、いまだかつてそれ程までに漕いだことがなかっただけに、驚きと発見、そしてやればできるという自信を私の体で改めて確認できた嬉しさが残ったのである。

5. 自然との真剣勝負

川下りは瀬（急流）とカーブの連続である。そして急なところはそう長くはない。あとは穏やかな流れが続く。天下の急流といわれる保津川や吉野川などもその例外ではない。瀬が急こう配である程、瀬の状況を見通すことが困難である為、一旦岸へカヌーを着けて、岩の上などによじ登り、そして見渡すのである。いざ漕ぎ出すと偵察した以上の状況に遭遇することがよくあってヒヤッとする。大きな波をくぐり抜け、岩に碎ける波をよける。陸の上の自転車や自動車と違って水の上を滑るのであるからスリッパしながら、カーブを切る。ここにカヌーを操るテクニック（パドル・ワーク）が秘められている。

川は又、一雨ごとにその様相を変えていく、特に大雨のあとなど全く変わってしまい、目標としていたものさえなくなってしまう。数年前のある日のことである。やはり、大雨のあとだったのですが、多摩川を下って行くと青梅（おうめ）の辺りで、あるべき堰がない、さらには、川の真ん中に大きな岩が飛び出していたり、昨日までの私が知っている多摩川とは全く違う、散々な目に会いながらも、どうやら切り抜けてきたのである。

しかし、海では何もかも勝手が違う、だいたいにとどり着くべき陸地が遥か彼方であり、水深も川の比較ではない。少しずつ水がもれてそれが致命傷ともなりかねないのである。海の場合、常に風向きや、潮の流れを考えてコースを取るのだが、なかなか理屈通りにはいかないもので逆風にあおられて完全にタイミングを狂わされることなどよくある。更には、逆潮に会ったりして、それに逆らって漕ぎきりだけの体力を要求されてくる。このようにシー・カヌーを行うには日頃からのトレーニングが重要になるし、海に対する予備知識を持っていないと大変な目に会う。昨年山陰へクラブ員とともに夏の穏やかな時を選んで行った時などは、鏡のように穏やかであったので逆風や逆潮などは気にならなかった。しかし休憩地点の鋸岬はギザギザの岩礁地帯で、下手に近寄ろうものならコッパミジンの憂き目に会う。

このように川と海とでは性格が全く違う。そして海の方がずっと高度な技術と頭脳が要求されてくる。川から海へというのが当然であるが、私には川以上に海に心が引かれるものがある。それを山陰の海でつくづくと考えさせられたのであった。海というものは汚染された全ての川を集め、その上、大気中の汚染さえも雨水として集める。当然膨大なる量を含み蓄積している筈なのに、その日の山陰の海は、今迄に私の見た水というものの最高の透明度を持っていたのに驚かされた。それは単に綺麗な水というだけのことではなく、自然というものの持つ自浄作用の素晴らしさを思い知らされたのである。それに比べて、人為的に作り出された排水浄化装置が貧弱に思えてきた。

カヌーという小舟に乗った我々が丁度宙に浮くようにこの透明な水の上を進んで行く時、我々の心は自然に返ったように洗われる。こういう言葉がある「初めにカヌーありき」と、これはカヌーマンの我田引水（がでんいんすい）だろうか。

舞台は一転して風が吹き始める。あれほど澄み切っていた水は泡立ち、藻屑がただよい、濁り始める。岩壁にあたって牙をむく白波はドッと音を立てて碎け散る。あぶない!! 目の前の岩礁が現れる。

グ、グッと持ち上げ持ち下げられる度に岩礁に吸い寄せられる。くそっ!! ここまで来れば度胸もすわる。この時の海は我々の闘争心をいやがうえにもかき立てる。このように海はたえず表情を変えていく。日の出や日没時には大自然を舞台として雄大なパノラマを見せてくれる。やさしい顔、きびしい顔、さびしい顔、笑った顔、その中にカヌーを漕ぎ出す、いつしか私の心も自然の中に溶け込んでしまうようである。

川と海とを比較しながら述べてきたのだが、いずれにせよ私にとって真剣勝負であり、一つ一つの勝負をあだやおろそかにすることはできない。危険性を十分に知り、常日頃の練習を怠らず、いざ勝負という時に慌てず慎重に行動しなければならない。選り抜いた数少ない勝負を真剣に取り組む、ここにもこのスポーツの持つ一つの醍醐味が秘められている。

6. もう一人のファルトボート気狂いを求めて

私はファルトボートを普及させようとの執念に燃えていた。商品として世に出す以上、性能、品質はもちろん折り畳みの容易さも当然であり、大量生産が可能でなければならない。その為には各 부품の正確さが重要であり、1mmの誤差さえも大量生産に於いては致命傷となる。「そんなもの出来るわけがない」「お前、本当に出来るんか」というような重役連の冷やかしの途中でスタートした。

様々な話し合いが続けられる内に、あっという間に2ヵ月が過ぎてしまった。私達に与えられた期間は5ヵ月であり、500隻のファルトボート生産である。私と大工の中野さんとで計画書の作成やら材料の発注が終わった頃、新入実習生10数名が加わり、昼夜フル回転による生産が始まった。昼夜2交替の面倒を私と彼とで1日おきに見なければならぬので、私達は二晩に一度しか眠ることが出来なかった。

ある朝夜勤を終え、昼勤者が来るまでに風呂にでもと思って帰宅したのだが、いつの間にか居眠り運転を始めていたようで、車もろとも田圃に突っ込んでしまった。「オーイ」と呼ぶ声に目が覚めて、辺りを見回してみると、ダンプカーの窓から運転手が顔を出していた。どうにか怪我一つなく事なきを得たのであったが、こんな調子では命が幾つあってもたまらない、そして翌日から私は電車で通勤を始めた。

その内に実習生達も仕事に慣れ、私は夜勤から解放されたものの、今度は組み立てる段階に於いて果たして、今までに生産したそれぞれの部品が試作通りに組立てることが出来るかは疑問であった。先にも述べたように大量生産を支える為には部品の正確さが一番であり、ましてや折り畳みのボートのことであるから尚更のこと命取りになりかねない。

5ヵ月も2、3日を残すだけとなった頃、全ての作業は終わった。試作通りの完成である。常に私達への協力を惜しまなかった資材部や、輸出部の連中をはじめとして、このファルトボート製作に関わり合った総ての人々と共に、あらためて喜びを嘯みしめあった。工場員総出で徹夜の梱包作業が始まり、翌日ファルトボートを満載したトラックを見送った時には午後の陽射しが工場の入口から長く差込んでいた。

ファルトボート製作に全身を打ち込んだ私を待っていたものは、突然の製作中止命令であり、会社の方針とはいえ余りにもショックなものだった。私はボートを担いで木津川に出掛け、一日中水の上にボートを浮かべながら、そこで得た結論は、やっぱりオレにはボートしかないということだった。私にチームワークの大切さを教えてくれたE産業での3年半に渡る生活は、こうして終わった。

どんなに良い商品を作ったところで、販売がスムーズに行われないと、その商品は世に出ない。私が

作るキチガイなら、もう一人売るキチガイが必ずいるはずである。ファルトボートを普及させることに共鳴する奴が、そう思うと、今Y社でボートの設計をしていることが徒労とさえ思えてきて、尚一層私の執念は燃え上がるばかりであった。

Y社を飛び出した私は大阪に帰った。そこに必ずやもう一人のキチガイが居ると信じていたのである。山陰海岸ツアーの下準備としてリサーチツアーに行き、ユースホステルの交渉、さらには交通機関の交渉に至るまで、私はファルトボートクラブの世話を一所懸命になってやっていた。必ずキチガイが居るはずだと・・・。

私はファルトボートの仲間のよさは、社会の利害関係を持ち込まないところにある、と思っている。学生、サラリーマン、商店主、職人、そしてお役所の官吏に至るまで、ありとあらゆる職業、階級の人々が集まっている。しかし、一旦水の上にたつ時、信じられるものは自分の腕だけであって、陸の上での地位や名誉は何の役にもたたない。そこにあるのはハダカの人間と人間であり、そこから生まれる結びは美しくもあり楽しいものである。

会社の部長さんが二等兵よろしくパドルを操り、慣れない手つきで食事を作る。そのような姿を見て、私は一人笑いをしてしまうことがよくある。そんな時、老化した現代社会の機構を再考するカギがそこに在るのではないかと思う。

7. チームワークは雰囲気を持つ

「お婆さんが孫を乗せて、ひなたぼこするカヌー」という言葉がある。これは、ファルトボートクラブの創始者である高木公三郎先生の言葉であり、私達がモットーとしているものである。

ところで、私は先月号でカヌーの“仲間”のヨサは、一般社会の利害を持ち込まないところにあると言ったが、確かに人間社会における醜い競争心や虚栄心などから離れることはできると思うが、しかしそれだけでは積極的に参加する理由にはならない。それ以上に“仲間”を意識させる何かがあると思える。

「エイト」というボートがある。皆さんも聞いたことがあると思うが、8人で漕ぐ競技用のものだ。このボートは誰か一人でもオールタイミングを崩そうものなら大きく傾いてしまう。ところが、舵手や他の漕ぎ手が無意識にかつ反射的にボートのバランスを保つので、真っすぐに進むことが出来る。しかし、こんな時に「俺は知らないヨ」と言う漕ぎ手が居たらどうなるだろう、何しろカヌーよりも巾の狭いボートのことだから、当然ボートは転覆してしまうだろう。このことは、私達のクラブにおいても同様で、ましてや、何の支えもない集団にとって、「俺は知らないヨ」といったような具合では転覆することは目に見えている。

私達はよくキャンピングツアーなどのお世話をするが、もちろん報酬など問題外である。参加した“仲間”すべてが楽しい数日を過ごしてくれることが、また一生涯忘れることの出来ない思い出を持ち帰るそんな姿見るとき、世話役としての苦勞などすべて吹き飛んでしまう。

話は変わるが、カヌーのテクニクにエスキモーロール（ボートごと360度横転して起き上がる）というものがある。私の様なかなり経験を積んだ者にとっても、大変難しいものなのだが、最近入会して2、3ヵ月の連中が意外にあっさりやっけてのける。

中谷宇吉郎氏も実験室で雪の結晶を作ろうとして、当初大変苦勞されたそうである。ところが、最近では新入生が簡単に作ってしまうのだが、そのくせ、他の大学から頼まれて、懇切丁寧に教えてやって

もなかなか作れないそうで、要するに、研究室には“雰囲気”というものがあって、その雰囲気の中で行うから出来ると書いておられた。

何と科学者らしからぬ表現だナアと、私は思っていたのだが、データにならないデータ、つまり経験とかカン、コツというものを案外バカにするとともに、重要な真理が含まれているように思えるのである。

カヌーを製造する時にしても“佛造って魂入れず”という言葉がある様に、特許だけを取り上げたところで、ノウハウをないがしろにしたのでは良い作品は出来ない。それに、工場にはその工場にしかない特有の雰囲気といったものがあって、それがあってこそ良い作品が誕生するのだと私は思っている。

最近感じていることなのだが、カヌーの仲間達にもう一つ雰囲気といったものを感じている。それは友人として付き合ってみて、良かった！と思えるような連中の集まりが、そんな雰囲気を作っているのかもしれない。それにしても、ボートそれ自身が、私達“仲間”を結ぶ絆となっていることは否めない。

カヌーブームに影響されてか、最近カヌーを手に入れて、外国へ遠征する若者が急激に増えている。事実、私のところにもそんな若者達が相談に来る。ところが、カヌーを手に入れただけで全てを征服したような気であるらしい。確かに良いカヌーを手に入れることも大切なことに違いないが、とにかく一日に1時間でも水の上に出て漕ぐことだ。そして、クラブに入って、その雰囲気でトレーニングを積むことこそ、上達の早道だと私は確信している。

8. 週に一度はスポーツを

私達、カヌーをやる者は自分達のことをカップだと思っている。ところがスキューバ（もぐり）をやっている野田知佑さんをカヌーに誘ったことがあったその時に、彼の質問に返答が出来ずに困ってしまった。

「この川はどれぐらいの深さですか」「水はどれぐらい澄んでいますか」「水の底の状態は」「どんな魚が住んでいますか」スキューバの名人である彼の話によると、河川によってそれぞれ川底の状態は千差万別で、大きなニゴイが岩陰に群れを成していることもあるそうで、そんな話を聞く度に私達もやりたくなってくるのである。カヌーに乗って川面を滑ってゆく私達が、いかにそのすぐ下の状況を知らずにいたのかと思うと・・・。

もちろん私達も水面下の岩や渦の状態は知っている。しかしそれは水面上の航行に必要なファクターとして知っているに過ぎないだけで、私達カヌーマンを水の上のカップとするならば、彼等ダイバー達は水の中のカップなのだろう。

カヌーの楽しみ方にも色々あるが、ただおとなしく漕ぐだけなら何も水の中のことなど考える必要もないだろう。しかし一方では転覆することなどは何とも思わず嬉々として水と戯れているグループもある。どちらが良いとか悪いとかという問題ではない。常々転覆したりエスキモーロールをやったり、水の中から乗り降りをやったりしていると、水の中に飛び込むことを恐れないようになるものである。

この夏、我々のグループの中で佐渡海峡横断（45 km）を計画している若者達がいるが、これについても彼等は5月に三浦半島→城ヶ島間 18 kmを漕ぎ、6月には江ノ島→城ヶ崎間 30 kmを完漕して、この7月には伊豆海岸⇄初島往復（45 km）を計画中である。このようにして徐々に体の調子を整えていくのである。何も知らない人から見れば、佐渡海峡横断なんかと思うだろうけど、彼等にとってはそれまでの

練習の方が、よっぽど辛いのである。

スポーツ選手などは練習を一日休むと体の調子が狂うという。このような話はさておいても、骨折してギブスをはめたことのある人は気付いていると思うが、人間の筋肉は一週間も使わないでおくと、その太さは半分になってしまうそうである。また一日に一度、たった6秒間だけその筋肉の最大限の力を出し切ることで、その筋肉は発達して行くということが実験的に証明されている。

このことから体力を維持しようと思うならば、一週間に一度はスポーツをやらなければならないし、一日に一度は軽い体操を続けるということも必要であろう。肉体労働が生活を支えていた時代には6日働いて一日静養するというリズムであったがこれからは6日働いて、一日スポーツをやる。これが体調を整える必要最小限の条件であると思う。

私がトレーナーの講習の時に聞いた話なのであるが、ある若い奥さん、年齢は30歳を少し過ぎたばかりで大変デリケートな方で、近くの市場へ買物に行くのでさえ息切れがするといった体であったが、ある時、子供をスイミングクラブに入れようと思って申し込みに行かれた。その時に受けられた先生が、「奥様も水泳をなさったらいかがですか」と勧められたのである。その奥様は、「どうせこんな体なのだから一度やれば倒れてしまうに決まっている。それならばいっそのこと、ここで先生のご機嫌を取っておいた方が、子供の為に有利だ」と思って、自分も入会することにしたのである。自分には縁がないと思っていた水着を買いに行き、さて水泳教室の第一日目、ぶっ倒れるところまでには行かなかったが、クタクタになって帰宅した。「一遍にこんなに運動したのでは熱でも出して寝込むのでは」と思っていたところが、それどころか何となく充実感が感じられたうえ、その晩はぐっすり寝ることが出来たのである。そして続けてみようという決意と共に、やがて数ヶ月で見違えるほど元気になったとのことである。

9. より良いファルトボートを目指して

東京ファルトボートクラブの紅一点、堀田さんからグランドスポーツ（通称GS型）よりももっと軽く、速いファルトボートを造ってくれないかと頼まれたが、これは中々の難問である。

なぜならば、軽くて丈夫な材料となると、木材など、天然の材料や金属材料など、一般市場で得られるものは少々高くてもいいが、ベニヤ板にしても、プラスチック成型品にしても、一隻分だけ特別仕様のもを造るわけには行かない。今日の工業のシステムに見られる様に、全て量産によって成り立っているのであって、わずかな量ではどうしようもないのである。それでも、もし造るとしたら、試作扱いということで、それこそ、いくらかかるか見当もつかない。

このことは自動車などを例にとってみてもよく解るのであるが、月産何千台、何万台という数量だからこそ、あれだけの性能のものが、あれだけのコストで出来るのである。数台しか造らないレーシングカーなどは、一台当たり2億、3億円という例はざらである。

しかも量産車は様々なテストや試作が繰り返され、改良に改良が加えられ、ユーザーの手元に届く時には、高性能の使い易いものとなる訳であり、大量生産だからこそ価格さえも安く提供できるのである。

もう少し突っ込んで考えてみよう。仮に生産台数が二千台の車に比べて二万台の車は、試作料に三倍かけても、一台当たりの開発費は、三分の一で済むということになる。量産になっても、一台当りの設備費、金型代、治具代は当然安くて済むことになり、効率的な作業をすることができ、品質も安定する

などなど・・・。

これを量産効果というのであるが、カヌーはまだまだそこまでいかない状態で、我々開発担当者は苦勞が絶えない。しかし、昨年、今年と、生産台数は倍増してきているので、苦勞の甲斐があるというものである。

堀田さんから構造や船型についても、いろいろ参考になる提案があったが、まず、折り畳み寸法を短く、というご意見に対して答えておこう。より速くというとむしろ全長は長くなり、現在の構造そのままでは、折り畳み寸法も当然長くならざるを得ないし、重量も重くなる。

また、全長が長くなると、同じ容積（浮力）を得るために、それだけ巾と深さが小さくなるし、船型も新たに検討しなければならない。

GSの設計のときも、この辺、随分迷ったのであるが、何しろカヌー人口などと言うほど、普及していない状態であるから、相手は初心者とみなしなければならないし、さりとて、練習用としての性格を強く出し過ぎたのでは、飽きられてしまう、難しい。

話は変わるが、かつて私は飛行機の操縦練習を少しかじったことがある。その時、機体の傾きを直そうと、手足を色々動かしてみるのだが、なかなか真っすぐ飛ばない。教官が「手も足も離してごらんなさい」と言うので、その通りにしてみたところ、飛行機は真っすぐ飛び始め、それからは操縦桿とフットバーにそっと、触れるようにして飛ばしたものである。

GSにもこんな性格が・・・、と想像していたら案の定、中々具合が良い。川下りなどで流れの中心を見失った時など、手足を離すとボートが自分で中心を見つけてくれ、この直進性が長距離ツアーなどの場合、大いに役立ってくれるのである。

今年の夏の佐渡海峡横断の時には、パドル（櫂）にしても、グレード（板）の面積の大きめのものを試験的に使ってみたいと思っている。とにかくユーザーの数多くの声が聞きたいのである。

10. 佐渡海峡横断

8月3日、私達ファルトボートクラブの今年最大のイベントである、佐渡海峡横断は敢行された。残念ながら私は仕事が忙しくて、練習に参加できず陸上班として今回のイベントに参加したのだが、ともあれ、計画の推進者である服部幹夫君の感想を聞いてみたい。

午前3時、この時の為にわざわざ東京から持参した目覚まし時計が鳴る。外はまだ暗い。星が輝き風はなく全く穏やかな朝だ。念のため電話で天気予報を聞く、「晴れ時々曇り、海上はやや荒れ模様」、「決行！」海上保安庁に9名8艇で決行する旨を連絡して出発準備に取り掛かる。

4時15分、今から約15時間も地面とおさらばと思うと、準備運動にも自然と力が入る。水津という港は、山が迫っている入江を利用した実に小じんまりした港である。

4時25分、いざ出発！ パドルが鏡のような水面を切る。艇が加速すると朝の冷気がホホに当たって気持ちが良い。海上での見通しはかなり良いが、海原ばかりでとても対岸の新潟市は見えない。海峡中央部で風と海流の影響を大きく受けることを想定して、磁石の指針より東へ160度の方向を目指す。

5時、艇上での日の出は初めての経験で、お互い感嘆の言葉を交わして紅く染まった顔がほころぶ。雲と光線の織なす景色は素晴らしい。太陽が高度を増すにつれて、雲も薄れてゆき、太陽の直射が肌に感

じられる。空が青みを増し、水の色も紫色に透き通ってくる。海図によれば、この辺りが一番深くて300m以上であろう。

一定周期の波の振動と単調なパドリングを続けていると、艇上でも睡魔に襲われることがあり、そこに不意に大波を受ければ、バランスが崩れて転覆の憂き目に会う。しかし今回、その眠気を払ってくれたのが、飛魚たちである。小さいものは群を成して、大きいものは風を切ってゆうゆうと波間を飛行する。海上の流れ星と言った感じである。

8時25分、いつもならまだ寝ている時間であるが、腹ペコで、ここで昼食とする。おにぎりや冷たいジュースが、とにかくうまい。さすがにここまで来ると、佐渡の島影もない。とにかく、四方八方水面だらけで、方角は太陽と磁石だけが頼りである。予想通り、海峡中央部に差し掛かるや、南西の風を受け、波も艇のデッキにかぶる位で、隣の艇が波間に隠れて、見えなくなる。

9時30分、「角田山だ！」伴走船が叫ぶ。待ちに待った対岸の標高482mの角田山の輪郭が前方でかすかに見える、これで目標もはっきりした。よし、成功間違いなし。角田山発見後は、110度方向を目指して艇の向きを変えると、追い風、追い波を受け、目標発見の喜びとともに、パドリングも自ずと軽くなる。海鳥が群れを成して空を舞い、波間に翼を休めてはカヌーを見守っている。太陽はすっかり高くなって、露出したヒフは赤くなってきた。

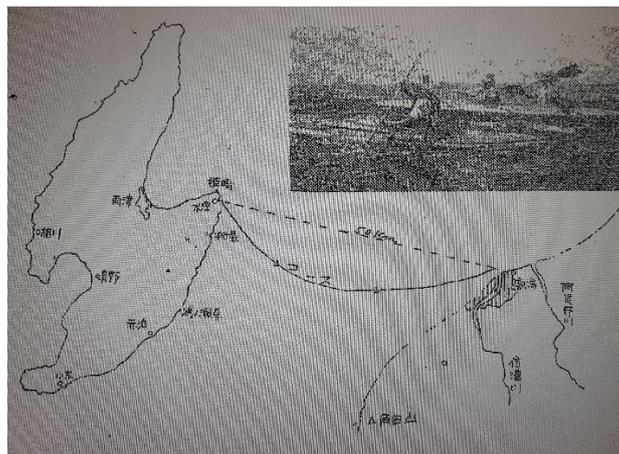
10時30分、新潟平野が見えてきた。最終目標の新潟市街や火力発電所の煙突が、双眼鏡を通して見える。さすがに疲労を感じる。

午後1時、もう陸地は近い。市街のビルが一つ一つはっきりと目の前に現れる。水の色もいつの間にか紫色の透明から濃緑に変わり、ゴミも目立ってきた。いよいよ信濃川に入ろうとした時、海上保安庁の巡視船がやって来て、わざわざ私達に諸注意を与えてくれる。

テトラポットの防波堤を横切って信濃川へ入る。川の流れは毎秒60~80cmと予想以上に速く、パドルを休めようものなら逆戻りしてしまう。当然休憩などとれない。河岸の造船工場の作業員から声援が飛ぶ。「どこからだ?」「佐渡から!」「へー」と、こんな会話が飛び交う。カーフェリーも我々に遠慮してか、速度を落として通り過ぎる。川を遡ること1時間、遅々として進まない。疲労感と焦燥感ばかりが高まって仕方がない。

3時、万代橋! 見えた。ビルの中に目標の万代橋が見える。パドルにぐいっと力が入る。万代橋のアーチが見える。あのアーチをくぐればゴールだ。信濃川に入って約1時間半、スタート時と同様に隊列を整え、最後の力をパドルに託す。

3時10分、「やったあ、やったぞ・・・」皆んなの真っ赤に日焼けした顔がほころび、仰向けになって、いつまでも橋のコンクリートを見つめていた。



佐渡海峡横断ルート (1974年8月3日)

11. 佐渡海峡に神風が吹く

今年の新年宴会の時のことである。クラブ一の行動派、服部幹夫君が佐渡海峡横断に挑戦したいという抱負を述べた。それを聞いて、とにかく私は驚いてしまったのだが、彼の熱意ある説得は私達の心を動かしていった。よし、それなら40 kmを漕いでみようというそんな気持になってしまったのである。

8月決行の予定に向かって、念の入った調査と練習が繰り返されていった。日本海は梅雨明けから8月中旬に至るまでの期間が非常に穏やかである。佐渡海峡中央部の地点に北上する約1ノット（時速約1.8 km）の潮流があり、北又は西寄りの風が吹くことも予想しておかなければいけない。もちろん、風速がどれくらいかと言うことは当日にならなければ判らないことだが、再三に渡る現地調査の結果、毎秒3～4m だろうという推測をたてた。

さて、私達の練習は1月4日から始められた。勿論、毎日練習するという訳にはいかない。それぞれが仕事を持っているのだから、全員が集まって練習ができるのは、月一回が良い位である。クラブの中には今年始めたばかりの人もいるし、クラブ員の技量の差は異なってくる。様々なことを想定してみると、必ずしも有利な条件ばかりとは言えないのである。とにかく、三浦海岸～城ヶ島、江ノ島～早川、熱海～初島～伊東と海上練習を繰り返し、着実にその成果を上げていった。

8月1日の早朝、私達（妻と子供）は車で佐渡に向かった。今回のカヌーツアーに、かねてからの妻の要求だった家族ぐるみのツアーを実行したのである。二人の子供は思いがけない夏休みのプレゼントに大喜びで、数日も前から賑やかに準備を始めていたようである。

2日になって、メンバーが佐渡に到着した。すぐさま、両津から明日の出発地点水津港までの15 kmの海上練習が行われ、私も小学3年生になる息子をカヌーに乗せて、彼等と同航させてもらった。初めてのせいで息子は怖いのか、押し黙っていたが、水津に着くころには私に向かって、「パパ何で佐渡海峡横断やらへんのや、パパこわいんやろ」ときびしい冗談が飛び出すほどであった。

8月3日、午前3時だというのに、もう誰か起き出しているのか、ザワザワと物音が聞こえてくる。そういう私も起きています。私がこれほど興奮しているのだから、今日の決行を前にしている彼等には大変なものであろう。誰かが外へ出たのだろうか、「晴天だ」「風が強い」そんな声が聞こえてくる。とうとう私も我慢出来ずに、フトンから抜け出して用意を始めた。私の用意などメンバーの連中に比べれば些細なもので、何となく手持無沙汰で彼等の姿を見ていた。

「行きましょう」と、リーダーの服部君の声が静かだが力強く、しらみ始めた水津港にひびき、朝もやの中に静かにパドルが動き始めた。ともかく、彼等は挑戦を始めたのである。彼等を見送る私の目に、ここまでに成長した彼等の姿がやけに勇ましく見えた。

さあ、これからが私の仕事である。トランシーバーで一時間ごとに彼等と交信しなければならない。9時半、10時、まだ彼等からの連絡がこない。おかしいぞ、11時半、まだこない。私は漁協へ走って、伴走船に私に連絡してくれるように伝えて、一目散に突堤に向かった。その時、私のトランシーバーに「藤田さん、新潟の町が見えています。もう見えるんですヨ」という服部君の元気な声が聞こえてきたのである。

やられた、最初の手配では私が3時半のフェリーで新潟へ渡り、彼等を迎える手筈だったのに、この調子でいくと私よりも早く新潟に着くのは確実である。

彼等は、風と潮流に乗って毎時10 kmに近い速さで進んでいる。まさに神風が吹いているのである。私

にはそうとしか思えない。とにもかくにも彼等は無事だった。そして佐渡海峡横断の幕は下りようとしていた。

今、私の胸に半年間に渡る練習の辛さが、私の長いカヌー人生が走馬灯のように廻り出すのだった。

12. 自然の大きさと人間の小ささ

私の息子の名前は亮（たすく）という。唐突にこの様な私事をいうと、読者諸氏は驚かれるかもしれないが、私が息子にこの名前を付けたのには、私なりの理由がある。

日本で最初の水力発電所は、琵琶湖から水を引いて、京都の蹴上（けあげ）という所で、明治の中頃に始められ、日本最初の電車も蹴上の発電所からの送電があって走り出したのである。

終戦直後、中学三年生だった私は、京都美術館内で造っていた飛行機ダグラス DC-3 の海賊版の残材を、その発電所の跡に運び入れる作業をさせられていたのだが、その入口中央に「天功亮（てんこうたすく）」という三つの文字が刻まれていたのである。そのコトバがどのような意味を持つものなのか、中学生の私には皆目解らなかった。しかし、「天功亮」のコトバはなぜか私をとらえて離さなかった。それから何年か後にその意味を知ったのであるが、それ以来このコトバは常に私にとって戒めとなり、励みとなったのである。

人生において、毎日毎日の仕事は虫メガネで見るような小さな行為の連なりである。小石を一つ一つ拾っては重ねていく、その石積（ケルン）はいつしか偉大なピラミッドを形造っている。そう思うと、一つの小石、一つの仕事さえあだやおろそかに出来ないのである。石を磨くのも、石を積んでいくのも私なのである。私は苦勞は買ってでもすべきだと思っている。私にとって、日常（仕事）は苦勞の連続である。そんな私から見ると、戦後三十年も経った今、何不自由なく育った若者を見ていると寂しくなる。苦勞を買って出る若者もいない。ましていかにラクをして儲けるかといった話のモテル時代だから、ますます苦勞など買わない。

人間というものは精神的にも肉体的にも苦勞に打ち勝ってこそ、強くなるといった構造なのに残念で仕方がない。しかし、スポーツをやったことのある人達はその根性を持っていると、私は思っている。当然根性を鍛える程やるのだから、なまやさしいトレーニングではない。シゴキといった言葉が出て来るのもうなづける。あくまでも自分自身で自分をシゴクのである。そこにスポーツの持つ意義があるのではないだろうか。

私は今、きんと雲に乗っている自分を見ている。孫悟空が「オレのきんと雲はひと飛び十万八千里だ」と威張ってみたものの、宇宙の果てと思って自分の名前を書いたものが、何のことはない、お釈迦様の五本の指だったというように、おのれの能力というものが、いかに小賢しいものであるかを感じさせられる。

大自然を征服したとか、自然はわがものであるといったことを聞くにつけ、果たして、その人が本当に自然を知っているのだろうかや疑問に思う。むしろ人間が自然を征服すればする程その大きさ、偉大さを知り、感動すると共に、おのれ自身の小ささに目覚めていくのではないだろうか。そのようにして逆に人間は大きく大きく成長していくのである。

《完》

【付録】藤田清著述目録

1. 「カヌーわが半生」(1) ～ (12), 雑誌『自己表現』第12巻第1～12号, 1974. 1-12, 所収

- (1) ファルトボート（折りたたみカヌー）との出会い
- (2) ボート転覆の巻
- (3) 漕いだあとの充実感
- (4) シーツアーでの驚きと発見
- (5) 自然との真剣勝負
- (6) もう一人のファルトボート気狂いを求めて
- (7) チームワークは雰囲気を持つ
- (8) 週に一度はスポーツを
- (9) 良いファルトボートを目指して
- (10) 佐渡海峡横断
- (11) 佐渡海峡に神風が吹く
- (12) 自然の大きさと人間の小ささ

2. 日本ファルトボート連盟 季刊「パドル」

- パドル1 特集 ファルトボートのたのしみ方 初級編
パドル2 (73夏) 特集 ファルトボートのたのしみ方 上級編
パドル3 (74春) 特集 カヌーワンダリング
北上川紀行 藤田清
パドル4 特集 河川ガイドブック

3. 日本カヌー普及協会 会報「Mini Paddle」藤田清執筆リスト (1985～2020)

- No.22(1985. 1) 御挨拶 事務局長 吉田 究
PECA 昭和 60 年度役員 会長 (高木公三郎)、顧問 (山口岩男)
お知らせ 新春初漕ぎドライジャケットセール
木製カヌー組立キット限定仕様発売
PECA 投稿規定
マークが決まりました
編集局ひとりごと (池田)
- No.23(1985. 2) インド旅行報告 (吉田究)
- No.24(1985. 3) 〈てんとうむし号〉保津川体験記 池田季萬
PECA 規定集 前文、PECA 規定、PECA ツアー規定、PECA 指針者講習会規定
標語「小さなカヌーの限りない楽しみ」 略称 Popular Enjoying Canoe Association
- No.31(1986. 1) ツアー部と普及部について
- No.32(1986. 3) 各種ワッペン制定 ゴールドワッペン、シルバーワッペン
- No.38(1987. 1) 「新年のごあいさつ」 会長 高木 公三郎

昭和 61 年度総会報告 前事務局長 吉田 究
遊び心を大切に！ 新事務局長 藤田 清
小さなカヌーの限りないたのしさ！
新刊書案内 吉岡峰二著「奥の細道カヌー膝栗毛」
カヌーごよみの使い方

- No.39(1987. 2) 事務局短信
- No.40(1987. 3) 我国のカヌー遊びはどこまで来たか？
- No.41(1987. 4) カヌーよもやま話（その 2） 誰でも、どこでも、楽しいカヌーを
- No.42(1987. 5) カヌーよもやま話（その 3） エスキモーロールの思い出
第 1 回 藤田カヌー杯
クラブ紹介
- No.43(1987. 6) カヌーの安全について（藪田朝久氏の遭難に寄せて）
生活のチエ、カヌー遊びの巻
5/23～24 長良川ツアー中止残念会の報告
事務局よりのお知らせ
カヌーコースガイド 由良川～天ノ橋立
- No.44(1987. 7) カヌー普及 30 年をふりかえって
川下りの注意
コース紹介 北上川
- No.45(1987. 8) シーカヌーイング、元年
カヌーコースガイド 最上川
- No.46(1987. 9) カヌーよもやま話 〔ファルトボートの遊び方〕
カヌーコースガイド 多摩川
事務局短信 カヌージャンボリー
- No.47(1987.10) カヌーよもやま話 「秋に思う」
カヌーコースガイド 利根川
- No.48(1987.11) N 君へ
文藝春秋者奸「北極海へ」を読んで
カヌーコースガイド 長瀬（荒川）
- No.49(1987.12) カヌーよもやま話 〔スプレイカバー考〕
カヌーコースガイド 天龍川
- No.71(1989. 1) ファルトボート遊びの始まり
- No.72(1989. 2) ファルトボートによるシーカヤッキングについて
- No.73(1989. 3) 「淀川水系三川合流計画」中之島まで“聖水リレー”しませんか？
- No.74(1989. 4) 新素材は万能か？（ボートの材料あれこれ）
川開き（もちつき大会）の報告
- No.75(1989. 5) 新素材は万能？（ボートの材料あれこれ）（その 2）
第 3 回ファルトボートレース
- No.76(1989. 6) 新素材は万能か？（その 3） 4 億年の歴史のある木材との知恵くらべ
- No.77(1989. 7) 日本製は世界一か？
- No.78(1989. 8) 笠置カヌースクール 10 年

- No.79(1989.9) 山陰海岸ツアー報告
- No.80(1989.10) 待ち望まれる新しいアルミ超合金
「東海 RCA」木曾川の増水で三艇流される (中日新聞より)
- No.81(1989.11) 山陰の漁師 沖繩の漁師
- No.82(1989.12) 鳴門の機帆船乗り、若狭の漁師
新刊案内 小さなカヌーの限りないたのしさ
- No.83(1990.1) 琵琶湖の漁師
各種保険のご案内
- No.84(1990.2) 日本は如何なる地球はどうなる?
- No.85(1990.3) 丹頂チックとカヌー
拝啓 総理大臣殿 (NAGARA GAWA より抜粋)
ミニパドル 誌上サロン
- No.86(1990.4) 日本人とアウトドアー
カヌー広場のシンボル トーテムポールの設置について
鴨川上流ダム建設反対について (別紙)
ログハウス建設にご協力を (別紙)
- No.87(1990.5) 竹内衛さんの死によせ
- No.88(1990.6) 急瀬を流されるとき、滝壺に落ちた時
1989年三川合流聖水リレー 第六回全日本イベント大賞受賞
- No.89(1990.7) 川は天候により、季節により、大きく変化する
- No.90(1990.8) ご質問に答えて
- No.91(1990.9) 三川合流「聖水」リレーを、成功させよう!!
世界中のカヌーを漕ぎ比べてみよう! [ミニパドル号外]
- No.92(1990.10) 未知を求めて
第一回カヌー&キャンピングフェスティバル in 小渋湖 ご報告
カヌー転覆、2人水死 (神奈川新聞)
- No.93(1990.11) 高木公三郎会長のこと
- No.94(1990.12) 度重なる死亡事故に寄せて
秋雨に煙る長良川
死亡事故を考える会を終わって
- No.95(1991.1) カヌーとは? 遊びとは?
- No.96(1991.2) 新館落成に思う
- No.97(1991.3) いよいよやってきたカヌーブーム
- 単行本(1991.4) カヌーのたのしみ方 (改訂版) 日本カヌー普及協会 フジタカヌー研究所**
- No.98(1991.4) ファルトボートの操縦法
笠置工場の能力倍増 新社屋で年産1万隻体制 藤田カヌー研究所 (産業経済新聞)
- No.99(1991.5) これでよいのか 日本のアウトドアー
お願い! ①月例ツアーにご参加される方に。②カヌー広場駐車場使用について
ワンポイントレッスン (その1) (ライニングダウンとポーテッジ)
- No.100(1991.6) 天に帰られた高木公三郎会長
- No.101(1991.7) カヌー普及の急務

- No.102(1991.8) 警察署全員がカヌーイスト
- No.103(1991.9) 逝く夏を惜しむ 奥琵琶湖キャンプのご報告
- No.104(1991.10) 零戦とファルトボート
- No.105(1991.11) A-1(オールラウンド)の開発秘話
- No.106(1991.12) 豊かな自然を子孫に残そう
- No.107(1992.1) カヌー遊びを通じて今我々がなすべきことは
- No.108(1992.2) 私達カヌーイストは今何をなすべきか
- No.109(1992.3) 雪景色の中のカヌー
- No.113(1992.7) 高木公三郎会長を思う (その1)
遊船とカヌーは共存できるか (保津川の場合)
深緑の瀬八丁を訪ねて
- No.114(1992.8) 高木公三郎会長を思う (その2)
- No.115(1992.9) 木津川に住んで15年 (かわせみを溪流へ帰そう)
古座川～串本ツアーレポート
木津川みずウォッチング大連合 (日本中の川の水をもとのようにきれいにしよう)
- No.116(1992.10) 高木公三郎会長を思う (その3) [体も頭脳も使い続けることによって発達し続ける]
水の上の事故も警察へ報告しよう
- No.117(1992.11) 我らの強い味方河島英五とその家族
- No.118(1992.12) 四万十川水質ウォッチングの報告
- No.122(1993.4) 木津川と鳥たち
- No.128(1993.10) 楽しかった夏と異常気象について
- No.131(1994.1) 四万十川水質ウォッチングツアーの報告
- No.132(1994.2) 天功亮
木津川発 緊急情報
春先の低水温と低体温症について
あなたはカヌーの技を競いたいのですか?
それともカヌーで自然と遊びたいのですか?
- No.133(1994.3) 葦刈りボランティアさん参加報告
速報! 6/25~28 豪雨の北山川 転覆隊救出さる!
- No.134(1994.4) 謙譲の美德とは
カヌースクールの報告
山城春秋 四万十川と木津川 (京都新聞 南部 1994.3.19)
- No.135(1994.5) ゴルフとカヌー
春たけなわ、木津川だより
FALTを楽しむための装備と工夫 1 日帰りツアーの場合 2 テント泊の場合
- No.137(1994.7) 古座川ツアーの報告
FALTを楽しむための準備と工夫
第三章 ラダー・パドル、第四章 キャンピング用具
カヌーは基本から始めよう
釧路の伊賀守昭さんが脳溢血で倒れました。
- No.138(1994.8) 琵琶湖の漁師とカヌー (ポリ艇開発にあたって思うこと)

〔山陰海岸ツアー〕海は凄い！ カヌーも凄い！

- No.139(1994.9) 山陰の海に神風吹く (山陰海岸ツアー報告)
スラローム艇とエスキモーロール
- No.140(1994.10) 恒例！奥琵琶湖の二度目の夏休み
山陰海岸余話
- No.141(1994.11) 皇室御漁場のある長良川
木津川発」緊急通信 木津川に砂が戻った
- No.142(1994.12) 四国縦断 欲張りツアーの報告 (四万十川・YMCA 阿南キャンプ・海部川)
- No.144(1995.2) 震災被害に遭われた方々に謹んでお悔やみ申し上げます
笠置の山道から
公共公告機構のテレビ公告によせて
- No.145(1995.3) 葦刈りボランティアの報告
永久保存版！サブロー I・II 世号
震災に思う
これでよいのか我が国のアウトドアー
- No.147(1995.5) 近江八幡お花見ツアーのご報告
号外既報！ 滋賀県に続京都府でも合併浄化槽を義務付け
- No.149(1995.7) 古座川ツアーの報告
- No.150(1995.8) 初めての沖縄
環太平洋学生キャンプと富士カヌーフェスティバルに参加して
- No.151(1995.9) 釧路川ツアーの報告
- No.152(1995.10) 奥琵琶湖の2度目の夏休み
ファルトは時速9Kの船なのです 一水の郷・萩カヌー駅伝始末記一
マツタケはなぜ姿を消したのか？
- No.154(1995.12) 長良川ツアーの報告
雲海・もみじ・カヌーツアーの報告
ワンポイントレッスン (その2) 低体温症について
カヌーイストも船舶理論を知ろう
これで良いのか日本のアウトドアー〔その1〕
- No.155(1996.1) 新しい年を迎えるにあたって
納会を終わって
‘96 新艇情報 究極が究極を生む
世界初!! 革新的新素材 GFRP パイプ (グラスファイバー) をフレームに採用!!
フォールディングカヤックに新しい旋風が、今巻き起こる!!
- No.157(1996.3) 葦刈りボランティアに寄せて
- No.158(1996.4) 川開きとお餅つき
ワンポイントレッスン〔春先の強風と低体温について〕
かわせみ
- No.159(1996.5) 近江八幡お花見ツアー
カヌーの楽しさの神髄はサバイバルの向こう川側にある

- No.160(1996.6) 古座川から太平洋へ
木津川まつりの報告
- No.161(1996.7) 本当のカヌーの普及を目指して
明石海峡大橋がつながる
- No.162(1996.8) 全日本カヌー駅伝 in 沖縄に参加して (西表島と沖縄本島ツアーの報告)
環太平洋学生キャンプの報告
本当のカヌーの普及をめざして (その2)
- No.163(1996.9) 奥琵琶湖竹生島ツアーの報告
本当のカヌー普及をめざして (その3)
- No.164(1996.10) 仁淀川と阿南 YMCA 国際キャンプ場ツアーの報告
- No.165(1996.11) 四万十川ツアーの報告
木津川カヌー祭りの報告
庄川祖山湖紅葉ツアーに参加して
- No.166(1996.12) 長良川ツアーの報告
K.T.V.大和川撮影に同行して「アタック 600 上流は清流なのに、、、
日本一汚い大和川をカヌーで下ってみた」
- No.172(1997.6) 木津川祭りの報告
長良川ツアーの報告
- No.173(1997.7) 四万十川ツアーの報告
- No.177(1997.11) 古座川をくだり太平洋を橋杭岩へ
'97 (第4回) 木津川カヌー祭りの報告
- No.178(1997.12) 瀬八丁くだりと川上村めぐり
- No.179(1998.1) お金で買えないもの
地球温暖化防止京都会議に寄せて
- No.180(1998.2) 子供達を大自然のふところの中へ 親子でカヌーを楽しみませんか!
(楽しいカヌー普及ネットワーク設立のご案内)
「サラリーマン転覆隊が行く」を読んで
- No.181(1998.3) 葦刈りボランティアと楽しいカヌー普及ネットワーク
楽しいカヌー普及ネットワーク
- No.182(1998.4) 川開きとお餅つき
堀内浩太郎様
〔F-2〕 FAMILY 開発コンセプト
- No.183(1998.5) 近江八幡お花見ツアー
大和川クリーン作戦に寄せて
- No.184(1998.6) 雨男 15 人 (女性 1 名) 熊野路に行く
- No.186(1998.8) 新しい時代をめざして
ミニパドル号外
- No.187(1998.9) 釧路川と知床
- No.188(1998.10) 奥琵琶湖竹生島ツアー (弁天様に守られて)
環境問題についての提言
- No.189(1998.11) 古座川を下って太平洋へ

- No.190(1998.12) 大和川石川まつり (大和川クリーン作戦)
- No.191(1999.1) 20世紀最後の年を迎えるにあたって
水辺の楽校への提案
- No.193(1999.3) 葦刈りボランティア
春先の異常低水温について (ウェットスーツとパドリングジャケットの組合せ原理)
- No.194(1999.4) カヌー広場整備とよもぎ摘み
大和川クリーン作戦
- No.195(1999.5) 近江大橋～長命寺～安土城お花見
自然破壊はもうここまで進んでいる
- No.196(1999.6) 盛況の第5回木津川カヌー祭り
古座町夢魔も体験博のお勧め
- No.197(1999.7) 四万十川と黒尊溪谷蛭狩り
- No.201(1999.11) カワセミ君よコンニチワ
- No.202(1999.12) 木津川流域シンポジウムに参加して
- No.206(2000.4) カヌーシーズン始まる
寝屋川にもカヌーを
日本列島の特異性と日本人の遊び方パドリングジャケット
- No.207(2000.5) 近江八幡お花見ツアー
木津川まつり
水辺の楽校川原整備
- No.209(2000.7) 協同ホームの皆さんをお招きしていこいの里湖西にてカヌー体験会
- No.214(2000.12) 四万十川ツアー
大和川・石川まつりに思う
笠置もみじ祭り ストーンアートの制作
木津川の畔から
- No.215(2001.1) 21世紀を迎えて
平成12年総会の報告
- No.216(2001.2) 正しいカヌーの普及をめざして (カヌー界に苦言を呈す)
- No.217(2001.3) 葦刈りボランティア
- No.218(2001.4) カヌー広場の整備とヨモギ摘み
川開きとお餅つき
大和川石川クリーン作戦
木津川にもカヌーポートを カヌーポート建設促進について
今年やりたいこと、始めたいこと 大和川下り 寝屋川下り 若狭蘇洞門 鳴門海峡
高木先生のファルトポートが山城郷土資料館に展示されました
- No.219(2001.5) 毛馬閘門～中ノ島回遊
花粉症についての考察
- No.220(2001.6) 木津川まつりに参加して
[円周率=3]について思う (学校生活を楽しく)
- No.221(2002.7) 施設の子供たちを招待 さをり織りとカヌー体験会
- No.222(2001.8) 西表島の思い出

カヌーポート建設推進について

- No.225(2001.11) 近江の子リーダー養成研究会 校外学習体験会に参加して
国土交通省淀川工事事務所と合同 木津川親水施設調査
- No.226(2001.12) ストーンアートと雲海見物
大和川石川まつり 大和川水環境クリーンフェスタ 2001
木津川カヌー祭りを続けよう
- No.228(2002.2) 自然回帰への近道・カヌー遊び 40年前から変わり始めた木津川
- No.230(2002.4) 水辺は人と自然を結ぶ接点 (淀川流域委員会での意見発表要旨)
[二千年続いた稲作文化に負けないクリーンなりサイクル産業社会を]
大和川クリーン作戦に参加して
川開きの報告
[ほんまもん]が終わるにあたって
- No.231(2002.5) 近江八幡お花見ツアーの報告 長命寺参詣と西の湖めぐり安土散策
春たけなわの木津川を下る
第15回木津川まつりの報告
狂牛病とライフジャケット
[ヒートアイランド]について
- No.233(2002.7) カヌーの普及について
藤田清回顧録(その1) I. 私の履歴書 生い立ち カヌーとの出会い
- No.234(2002.8) 藤田清回顧録(その2) 青春の体験 飛行機とカヌー
- No.235(2002.9) 同時多発テロ1周年に思う
藤田清回顧録(その3) カヌー作りにかける 世界の一流品・フジタカヌー
- No.236(2002.10) 奥琵琶湖竹生島ツアー
- No.237(2002.11) 木津川ソロキャンプの報告
藤田清回顧録(その4) 修業時代15年間の研究成果 1. 住友電工での体験
2. 角一ゴムでの体験 3. 永大産業での体験 4. ヤマハ発動機での体験
- No.238(2002.12) 木津川ソロキャンプの報告(追加と訂正)
納会と総会の報告
- No.239(2003.1) 新しい年を迎えて
藤田清回顧録(その5) 5. 木材開発での体験 6. ビクター工芸での体験
- No.240(2003.2) 藤田清回顧録(その6) 技術革新の25年
- No.241(2003.3) 今こそ底辺の普及を(カヌー遊びが始まって55年に思う)
- No.242(2003.4) 木津川の大自然と共に育つ笠置の子供達
けいはんなフィールドミュージアムウォーク、ハーリー船による木津川下り
藤田清回顧録(7) 琵琶湖の思い出
- No.243(2003.5) 藤田清回顧録(8) 木津川の思い出
- No.244(2003.6) 昔の木津川はもう戻らない(21世紀からの木津川は?)
藤田清回顧録(9) 北山川(瀬八丁)・熊野川の思い出
- No.245(2003.7) 藤田清回顧録(10) 一木曾三川ー 長良川 木曾川 飛騨川 揖斐川の思い出
- No.246(2003.8) 大和川淀川流域連携水環境交流会に参加して
藤田清回顧録(11) 由良川 円山川 宇治川 桂川(保津川)の思い出

- No.247(2003.9) 合成洗剤は今？ 大和川淀川流域連携水環境交流会に参加して（その2）
 信州高遠 千代田湖に思う
 藤田清回顧録(12) 奈良 吉野川 一紀ノ川の思い出ー ー古座川の思い出ー
- No.248(2003.10) 藤田清回顧録(13) 日高川 日置川 揖保川 吉井川 高梁川 四国吉野川
- No.249(2003.11) 木津川に思う
 藤田清回顧録(14) ー四万十川の思い出ー ー仁淀川の思い出ー ー那賀川の思い出ー
- No.250(2003.12) シーカヤック〔Y-1〕 ヤンバル 琵琶湖試乗会の報告
 藤田清回顧録(15) 天竜川 相模川 利根川 多摩川 荒川 北上川の思い出
- No.251(2004.1) 新しい年を迎えて
 木津川に砂を戻そう
 藤田清回顧録(16) ー最上川の思い出ー ー釧路川の思い出ー
- No.252(2004.2) 初漕ぎ・新年会を終えて
 藤田清回顧録(17) 海の思い出 ー家島群島、山陰海岸、伊勢湾、三河湾、小浜湾ー
- No.253(2004.3) カヌー遊びの普及とその成果
 藤田清回顧録(18) 湖の思い出 ー三方五湖、浜名湖、芦ノ湖、山中湖、猪苗代湖と
 裏磐梯（檜原湖・小野川湖・秋元湖・五色沼）
- No.254(2004.4) 府民水環境ネット報告・交流会
 川開き（お餅つき・さをり織り）
 藤田清回顧録(19) バブルの崩壊余録 あとがき
- No.255(2004.5) 今こそ正しいカヌーの普及を
- No.256(2004.6) どこまでいくのか自然破壊
- No.257(2004.7) 悠久のまなざし林功展を拝観して
 ゼロ戦の三菱 頑張れ！
- No.258(2004.8) 今こそ正しいカヌーの普及を(2) 崩壊してしまった川の文化
 カヌーで鍛える体と頭 生命の起源は水 理論と技術だけでは社会は崩壊する
 私利私欲に負けずに頑張ろう “大草原の小さい家”を思い浮かべて
- No.259(2004.9) 競技カヌーが始まった頃を思い出して
- No.260(2004.10) 五千キロを漕覇された岩瀬和博氏
 中秋の名月に寄せて
- No.261(2004.11) 木津川から世界へ（木津川流域シンポジウムに寄せて）
- No.262(2004.12) 木津川流域シンポジウムのご報告
 カヌーで行った京阪奈フィールドミュージアムウォーク
 国土交通大臣に公開質問 カヌー遊びをもっともっと流行らせよう
- No.270(2005.8) 木津川の畔から
 夏休みカヌーあれこれ（合成洗剤の泡が溢れる木津川から）
- No.271(2005.9) 災害防止祈願木津川下りの報告
- No.272(2005.10) 木津川流域シンポジウム～流域市民の交流・協働により木津川の再生を～
- No.274(2005.12) 木津川浄水場見学会の報告[府民水環境ネット事業]
 バイク、モーターボート、飛行機そしてカヌーへ（青春の思い出）
 フジタのシーカヤック
- No.275(2006.1) 新年のご挨拶

京都府府民水辺環境ネット報告・交流会の報告

我国で二千年続いた完全リサイクルの稲作文化と産業社会の融合を

- No.276(2006.2)ー木津川の上からー [水辺の楽校を復活させよう]
カヌー遊びをメジャースポーツに
- No.277(2006.3) 水を利用したむし歯予防方法“フロリデーション”
木津川の畔から (続)
- No.278(2006.4) 陸上より安全な大自然の中で子供達にカヌー遊びを
カヌーの会報にフロリデーションとは？
- No.279(2006.5) 子供達をカヌー遊びに連れ出そう (蛙の雨宿りを思い出して)
蛙の雨宿りに思う
- No.280(2006.6) 大自然に感激 古座川の旅 (催行日 2006年5月3日～5日)
進行する環境破壊 そして人類社会の崩壊
(自然破壊の上に成り立つ西洋文化と、自然と共に歩む東洋文化の融合を)
- No.281(2006.7) 近江八幡水郷めぐり (八幡堀をカヌーコースに復活させよう)
[水辺の楽校]設立構想 (水辺の楽校を広域対象で実施する件について)
- No.282(2006.8) 喜寿の祝いを迎えるに当って
- No.286(2006.12) F.R.P.製作を依頼していた奥村良三さんがお亡くなりになりました
- No.287(2007.1) 新しい年を迎えて
- No.288(2007.2) 環境破壊の無い産業社会の樹立
- No.289(2007.3) カヌーの上から見た木津川
日の出・日の入りの変化
- No.290(2007.4) 春を迎えて
- No.291(2007.5) 第6回川とまちの寄り合い会議に参加して
つれづれなるままに
- No.292(2007.6) 気になる出来事など
- No.293(2007.7) [水辺の楽校]実現に向けて
- No.294(2007.8) 笠置水辺の楽校協議会発足を記念して (子供の頃を思い出して)
奥木曾湖カヌー大会に参加して (8月7～8日のカヌー合宿に期待して)
- No.295(2007.9) 地球温暖化はどこまで進むのか? (人類滅亡は後何年か?)
- No.296(2007.10) カヌーには大きな船にない楽しさがあります (喜寿の祝いを記念して)
- No.297(2007.11) ー太古の面影を残す木津川ー
喜寿の祝いを迎えて (No.282 とほぼ同じ)
- No.298(2007.12) いよいよ始まる水辺の楽校プロジェクト
もったいない!の精神を・・・
- No.299(2008.1) 新しい歳を迎えて ー21世紀のカヌー遊びを考えるー
20年前のことを思い出して
障害者のカヤック[M-1]ミニ ー乗りやすさを追求してー
環境破壊のない社会そして汚れたお金のない社会を目指して
- No.300(2008.2) 源氏物語千年紀に思う
水辺の楽校実現に向けて
世相を切る

- No.301(2008.3) 笠置から見た環境変遷の現状
子供達に河川敷を開放しよう
- No.302(2008.4) ー淀川を下って更に大阪湾へー 目指せ太平洋ツアーに思う
発展著しい後進国 ータイ国製のシーカヤックを見てー
- No.303(2008.5) 桜が咲いて ー四季の宴に感動する木津川のカヌー遊びー
琵琶湖海津大崎お花見に思う
- No.304(2008.6) さらに加速する環境破壊
五十年前、私たちが遊び始めた頃のあの美しい木津川を思い出して
- No.305(2008.7) 進む環境破壊
- No.306(2008.8) 延び放題の雑草を自動車の燃料（アルコール）に
終戦記念日を迎えて
- No.307(2008.9) つれづれなるままに ー大自然の不思議を見つめてー
白砂川の思い出話
- No.308(2008.10) [カヌーの魅力]について（9月26日に笠置中学でお話したもの）
- No.309(2008.11) 赤とんぼはどこへ行った 異変はもう始まっている
- No.310(2008.12) サブプライムローンに揺れる人類社会
ー大自然の中で一番進化したはずの人類社会がこれほど汚いとはー
昔を思い出して(その1) 釧路川
いよいよ始まる水辺の楽校
- No.311(2009.1) 新しい年を向かえて 変わらぬ大自然を何時までも
昔を思い出して(その2) 沖縄本島
昔を思い出して(その3) 西表島
- No.312(2009.2) カヌー遊びをもっと身近なものに
水辺の楽校へ御協力お願い
昔を思い出して（その4）熊野川と瀬八丁(北山川)
昔を思い出して（その5）由良川を下って栗田湾・天橋立・伊根の舟屋
- No.313(2009.3) 世界第2の経済大国となった今
水辺の楽校がいよいよ動き出しました
昔を思い出して（その6）若狭湾（小浜から蘇洞門そして三方五湖）
- No.314(2009.4) 「遊び」について一言
カヌーわが半生（三）漕いだあとの充実感（雑誌「自己表現」昭和46年掲載）
昔を思い出して（7）吉井川（瀬戸内海へ出て日生湾まで）
昔を思い出して（8）家島群島
- No.315(2009.5) 馬坂川お花見に寄せて（染井吉野の原産地はどこ？）
- No.316(2009.6) シーズンを迎えるにあたって（木津川の上からのお便り）
水辺の楽校へ御協力お願い
幹事会の御報告
世界第2の経済大国となった今
崩壊するアメリカ社会（我が国の生き残る道はあるのか？）
昔を思い出して（10）天竜川と浜名湖
- No.317(2009.7) いなくなった野鳥、昆虫、そして魚たち

昔を思い出して(11)琵琶湖の思い出

No.318(2009.8) ねむの花が咲いて

進む環境破壊 —50年前の木津川を思い出して—

昔を思い出して(12)木津川で遊び始めた頃から・・・

No.319(2009.9) オオサンショウウオもいた白砂川 (そしてカヌー広場の川底でも回復してきた白い砂)

No.320(2009.10) 彼岸花が咲いて

No.321(2009.11) 木津川に砂が戻った 環境問題は21世紀の最重要課題

No.322(2009.12) 紅葉しないで枯れ散ってゆく笠置山のもみじ

—温暖化が原因では?・・・その対策は?

No.323(2010.1) 謹賀新年 新しい年を迎えての抱負

No.324(2010.2) NHK朝ドラ[ウエルかめ]を見て

雪の降らない冬 この先地球の大自然はどうなるのか?

No.325(2010.3) 川開きに寄せて

No.326(2010.4) カヌーの楽しさの秘密

No.327(2010.5) 崩壊が始まっている地球環境 (50年前の生活に戻らねば地球環境は破滅する)

奈良の大仏を見て (奈良遷都千三百年記念事業に思う)

No.328(2010.6) 不思議の星・地球

No.329(2010.7) カヌー遊びに必要な船舶理論と操船術の解説

No.330(2010.8) 異変はもう始まっている

No.331(2010.9) 忍び寄る秋の気配 (デリケートな大自然はいつまで保つのだろうか?)

No.332(2010.10) 高木先生に連れられていった山陰の海や川 さらに若狭から能登の海そして庄川など

No.333(2010.11) 有害な産業廃棄物の現状を知ろう!! 廃棄物にほとんど有害なものがなかった

江戸時代に基った産業社会を作ってゆこう!

No.334(2010.12) 温暖化は、環境汚染は、もうここまで来ている。回復する手立てはあるのか?

遊びとは? 日本人の遊びに対する考え方を検証する

No.335(2011.1) 謹賀新年

No.336(2011.2) 笠置の大自然に思う (進む環境破壊・どうしたらよいのか?)

No.337(2011.3) 「遊び」とは? (前半はNo.334の後半と同じ)

No.338(2011.4) 東北地震と大津波に思う 原子力汚染だけではない、産業廃棄物の汚染も限界

No.339(2011.5) 東北地震と大津波に思う (No.338と同じ)

No.340(2011.6) 不思議の星・地球に生まれた事を、カヌーで体験した大自然の不思議の思いを

そしてこの大自然が見る影もなく破壊されていく様を心配しての思いを綴る

No.341(2011.7) カヌーから見た木津川 そしてその大自然

No.342(2011.8) カヌーから見た木津川 そしてその大自然 (前号と同じ)

No.343(2011.9) 木津川の歴史と思い出話

No.344(2011.10) 飛ばなくなった赤トンボ 匂わなくなった金木犀

No.345(2011.11) 河原のゴミ拾いの中から思いついたことなど

No.346(2011.12) 降らなくなった雪、張らなくなった氷、地球温暖化はもうここまで来ている

No.347(2012.1) 謹賀新年 いついつまでも、この素晴らしい大自然を

No.348(2012.2) 淀川を下って毛馬の閘門を通過して大川へ

そこから更に満潮を利用して寝屋川を遡ると生駒山の下まで行く

- No.349(2012.3) 積もらなくなった雪
- No.350(2012.4) 私の体験 (24年2月26日木津川市相楽会館でのシンポジウムで発表)
- No.351(2012.5) 何時まで保つのか?地球の環境
降らなくなった雪、張らなくなった氷 地球温暖化はもうここまで来ている (No.346と同じ)
- No.352(2012.6) [我国カヌー遊びの始まりと発展の経緯] (高木公三郎先生と藤田清の半生)
- No.353(2012.7) 記念碑設立にあたって 高木先生のファルトボートから始まった我国の遊びスポーツ
- No.354(2012.8) さながら熱帯雨林のように変わってしまった里山
- No.355(2012.9) お盆を過ぎると、もう秋の気配が・・・
- No.356(2012.10) 地球は、地球の環境はどうなるのだろうか?
- No.357(2012.11) 産業廃棄物の問題に思う
和束の茶源卿祭りに行ってきました
- No.358(2012.12) 温暖化はもうここまで来ている
- No.359(2013.1) 謹賀新年
- No.360(2013.2) カヌーを造り始めた頃の思い出、
そして大阪港まで下った淀川、満潮を利用して遡った寝屋川の思い出
- No.361(2013.3) 笠置で遊び始めた頃を思い出して 通りかかった方に呼ばれて行った伊賀の池
- No.362(2013.4) カヌーで遊び始めて60年 その頃なかった環境問題は今、深刻な問題である
- No.363(2013.5) 綺麗に咲いた椿の花に思う
- No.364(2013.6) 新緑に寄せて
- No.365(2013.7) カヌー遊びが始まった頃を思い出して
- No.366(2013.8) 笠置へ住み着いて60年 オオサンショウウオやカワセミはどこへ行ったのか?
- No.367(2013.9) 記念碑設置工事の様子
- No.368(2013.10) 「カヌー遊び発祥の地」記念碑建立にあたりまして
- No.369(2013.11) 木津川の源流を訪ねて -その後で思ったことなど-
- No.370(2013.12) 気候温暖化そして環境汚染はもうここまで来ている
- No.371(2014.1) 謹賀新年
- No.372(2014.2) カヌーを始めた頃大阪港まで下った淀川、遡上した寝屋川の思い出 (No.360と同じ)
- No.373(2014.3) 保津峡で筏が復元されると聞いて昔を思い出して書いてみました。保津峡の思い出
- No.374(2014.4) 私の学歴は「琵琶湖淀川水系総合大学」博士課程終了である
- No.375(2014.5) 初夏・五月、新緑の季節がやってきた
- No.376(2014.6) 高木公三郎先生との出会いとその後の私の人生の思い出
- No.377(2014.7)
- No.378(2014.8) さながら熱帯雨林のように変わってしまった周りの山々
- No.379(2014.9) 宇宙人とは?
- No.380(2014.10) カヌーの上から見た大自然 いつまでもこの大自然が続きますように・・・
- No.381(2014.11) 木津川カヌー下り「1450万人 水のえん」報告書
- No.382(2014.12) 遅くなった紅葉、否、綺麗に紅葉しないで散ってゆく葉、いなくなった小鳥たち・
地球の大自然はいつまで保つのか
- No.383(2015.1) 謹賀新年 今年も相変わりがせよよろしくお願い致します
昔、高木先生に連れられて行った由良川の思い出 そして鉄より硬い完全耐水合板との出会い
- No.384(2015.2) 木津川の河床低下、そしてダムに溜まった砂について

- No.385(2015.3) 吉良謙君の曾祖父吉良上野介氏について
- No.386(2015.4) カヌーシーズンがやってきた
- No.387(2015.5) 木津川ってすごい川！
- No.388(2015.6) 木津川って凄い川(2)
- No.389(2015.7) 改めて「不思議の星地球」を思う　そして身近な木津川のことを・・・
- No.390(2015.8) 木津川の思い出と現状
- No.391(2015.9) 昔を思い出して
- No.392(2015.10) 新緑の笠置の北山を徘徊して
- No.393(2015.11) 思い出の中の笠置
- No.394(2015.12) 木津川って凄い川！
- No.395(2016.1) 謹賀新年
- No.396(2016.2) 木津川、そして其の隣に聳える鹿背山
- No.397(2016.3) 柳生街道・名張街道・伊賀街道に行く
- No.398(2016.4) 伊賀平野から伊勢湾へ
- No.399(2016.5) 新緑の内瀧川から柳生の里へ
- No.400(2016.6) 木津川下流八幡・さらに枚方から大阪へ
- No.402(2016.8) 柳生街道から伊賀街道、更に月ヶ瀬ダム湖畔南岸の林道を通って南山城へ
山陰海岸の思い出
- No.403(2016.9) 木津川の思い出と現状 (No.390 と同じ)
- No.404(2016.10) 笠置カヌー広場から
- No.405(2016.11) 笠置カヌー広場から (前号と同じ)
- No.406(2016.12) 京都新聞 [わがまちの学・お茶屋情緒で活気再び] を読んで思った事
- No.407(2017.1) 謹賀新年　今年も相変わりがせず　よろしくお願ひ致します
- No.408(2017.2) 木津川で遊んで五十年
- No.409(2017.3) 私の体験
- No.410(2017.4) 私の体験「その2」〔木津川で遊び始めて六十年〕
- No.411(2017.5) カヌーで遊び始めて60年　その頃なかった環境問題は今、深刻な問題である
- No.412(2017.6) カヌーを造り始めた頃の思い出、
大阪港まで下った淀川、満潮を利用して遡った寝屋川の思い出 (No.372 と同じ)
- No.413(2017.7) 私の体験 (No.409 とほぼ同じ)
- No.414(2017.8) お盆を過ぎると、もう秋の気配が・・・ (No.355 と同じ)
- No.415(2017.9) 私の体験「その2」〔木津川で遊び始めて六十年〕 (No.410 と同じ)
- No.416(2017.10) 昔を思い出して
- No.417(2017.11) 木津川・そして淀川の思い出
- No.418(2017.12) 昔を思い出して
- No.419(2018.1) カヌーで遊び始めて七十年
- No.420(2018.2) 昔を思い出して
- No.421(2018.3) 春に寄せて
- No.422(2018.4) カヌー遊びを始めた頃を思い出して (No.365 の前半と同じ)
- No.423(2018.5) 新緑に寄せて
- No.424(2018.6) カヌー遊びが始まった頃を思い出して

- No.425(2018.7) 我国カヌー遊びの始まりと発展の経緯その1 (No.352 の前半と同じ)
- No.426(2018.8) 我国カヌー遊びの始まりと発展の経緯その2 (No.352 の後半と同じ)
- No.427(2018.秋) カヌー遊びを始めた頃を思い出して
- No.428(2019.1) 新しい年を迎えるにあたりまして
- No.429(2019.春) カヌー遊びを始めたころを思い出して
- No.430(2019.夏) わが国カヌー遊び発祥の頃を思い出して
- No.431(2019.秋) 横浜の日本ビクターから帰ってきた頃を思い出して
- No.432(2019.初冬)1948 年大蔵大八さんと行った北上川
- No.433(2020.冬) 新年おめでとうございます
- No.434(2020.夏) 大倉大八さんの思い出

以上

編集後記

本書の編集は、藤田清様のご子息・藤田亮（ふじた たすく）様（フジタカヌー社長）の全面的なご協力のもとに進められました。心より感謝申し上げます。

編集は、澤井健二（摂南大学名誉教授）と山根敬三（元摂南大学大学院教授）とが担当致しました。

澤井は、藤田清様と生前から親交がありましたが、特に 2000 年頃に、大阪府柏原市で毎年開催されていた大和川クリーン作戦などでお会いするとともに、笠置の研究所をたびたび訪問し、奥様を交えて、木津川のすばらしさ、高木公三郎先生のお話、ファルトボート開発における苦労話、環境保全への篤い思いなどをたびたびお伺いしました。ご子息の亮様とは、琵琶湖・淀川流域圏連携交流会の木津川での活動を通じてお付き合いが始まり、今日に至っています。

山根は、誠に残念なことに、藤田清様との生前のお付き合いはありませんでしたが、畏友・澤井健二先生から藤田清様のことをしばしば伺う機会があり、笠置町の木津川沿いの国道 163 号線を通る度に、一度はお目に掛かりたいと思いつつも、時だけが流れておりました。藤田清様ご逝去の後に初めて、会報『Mini Paddle』を何度も読み返しながら、藤田氏の恩師で「遊びの意識改革」を提唱・推進された故・高木公三郎博士（京都大学名誉教授、日本カヌー普及協会元会長）と、その志実現のため「遊びカヌーの実践と普及」に心血を注がれた藤田清様（フジタカヌー創業者）との貴重な足跡を刻む一里塚になれば、と願って引き受けさせて戴きました。

これまでに、藤田清様による回顧録に相当する書き物は 3 種あります。第一次は、1974 年に雑誌『自己表現』に 12 回連載された「カヌーわが半生」で、これは本書第Ⅲ編に再録されています。

第二次は、2002 年 7 月から 2004 年 4 月まで日本カヌー普及協会会報『Mini Paddle』に 19 回連載された藤田清回顧録です。

第三次は、筆者藤田様ご自身がかつての掲載原稿（第二次回顧録）を、その後、加筆修正、更新、再編集されたものを含めて、主として 2014 年から 2015 年に掛けての掲載原稿を中心に構成された未完成の仮綴じ文集ですが、これには会報に掲載されていないものも含まれており、生前藤田清様が改訂版回顧録（第三次）を準備されて居たものの、未だ実現していなかったものです。

本論は、目次の通り、第Ⅰ編を「私の履歴書」として本旨の回顧録（第二次と第三次との改訂合併版）を収録しました。第Ⅱ編「藤田清とフジタカヌー」小史は、2022 年 10 月 2 日に笠置カヌー広場で挙行された「藤田清氏を偲ぶ会」会場にパネル掲示されたものです。第Ⅲ編「藤田清著『カヌーわが半生』再録」は、かつて発表済の本文を掲載したものです。付録には、把握可能な範囲での「藤田清著述目録」を掲げました。

本書の第Ⅰ編「私の履歴書」の構成は、章の表題は若干異なるものの、基本的に第二次回顧録の形式を踏襲しています。即ち、第 1 章「出会い」、第 2 章「修業時代の 15 年の研究成果」、第 3 章「フジタカヌー 55 年の技術革新とその成果」、第 4 章「高木公三郎先生の思い出」、第 5 章「フィールドでの学びと思い出」、第 6 章「走馬灯；カヌー遊びと自然環境、明日への視座」、第 7 章「フジタカヌー開発事情」、第 8 章「あとがき」です。

第 6 章、第 7 章は新たな追加ですが、藤田清様の足跡を表すにふさわしい活動や表題を可能な限り絞り込んで収録したものです。但し、その内容の一部は、後年筆者が書かれた原稿内容を参照しながら、編者によって抜粋編集された箇所も在ります。筆者ご自身が生前加筆編集されたものを含めて、当該の節文末の出典に、その旨が記されています。

文中には、筆者藤田清様が数十年の時を経て、感動や記憶のままに記されたものも少なくなく、重複

した事象や心象が綴られている部分も多々ありますが、それらは長年の時を経てもなお消えない筆者の情熱や感動、重要度の表れでもありましょう。しかも記述には、カヌーや川の直接的情報の外にも、今となっては失われた遠き昔の風景・風情・人情・方言や言葉遣い・習慣・産業・物価賃金・地理・町並み、等々が綴られていて、それらはひと昔前の時勢や風俗習慣を垣間見ながら、人と時代をたどる貴重な風物詩に触れる思いさえします。

尚、文中には筆者執筆年と掲載年とがかなり離れているものもあり、読者の理解を支援するために特に、二重の鍵括弧《》を付して、編者が注書きを加えました。全体の「編集指針・凡例」は目次の後に掲載しました (p.6 参照)。

PDF ファイルの本書によって、藤田清様と恩師・高木公三郎博士との「遊びカヌー」に託した祈りにも似た夢と情熱の貴重な足跡が、広く読者に届く一助となれば幸いです。(2023年10月編者記す)

“カヌーわが人生” 藤田清回顧録

(非売品)

著 者 藤田 清

編集人 澤井健二・山根敬三

発行人 藤田 亮

発行日 令和5年(2023年)10月7日

発行所 藤田清回顧録出版委員会

〒619-1303 京都府相楽郡笠置町佐田45番地

フジタカヌー気付 電話：0743-95-2507

無断複製を禁じます。