

世界最寒の旅へ

THE HIMALAYAN CYCLIST

[www.tim.hi-ho.ne.jp/andow](http://www.tim.hi-ho.ne.jp/andow)



極東シベリア  
冬季自転車縦断ツーリング  
〈報告書〉

FarEast Siberia Bike Expedition Report, 2005 Winter



北極海にて2005年4月



JACC  
日本国際自転車交流協会



安東浩正 Hiromasa Andow

連絡先: 神奈川県藤沢市

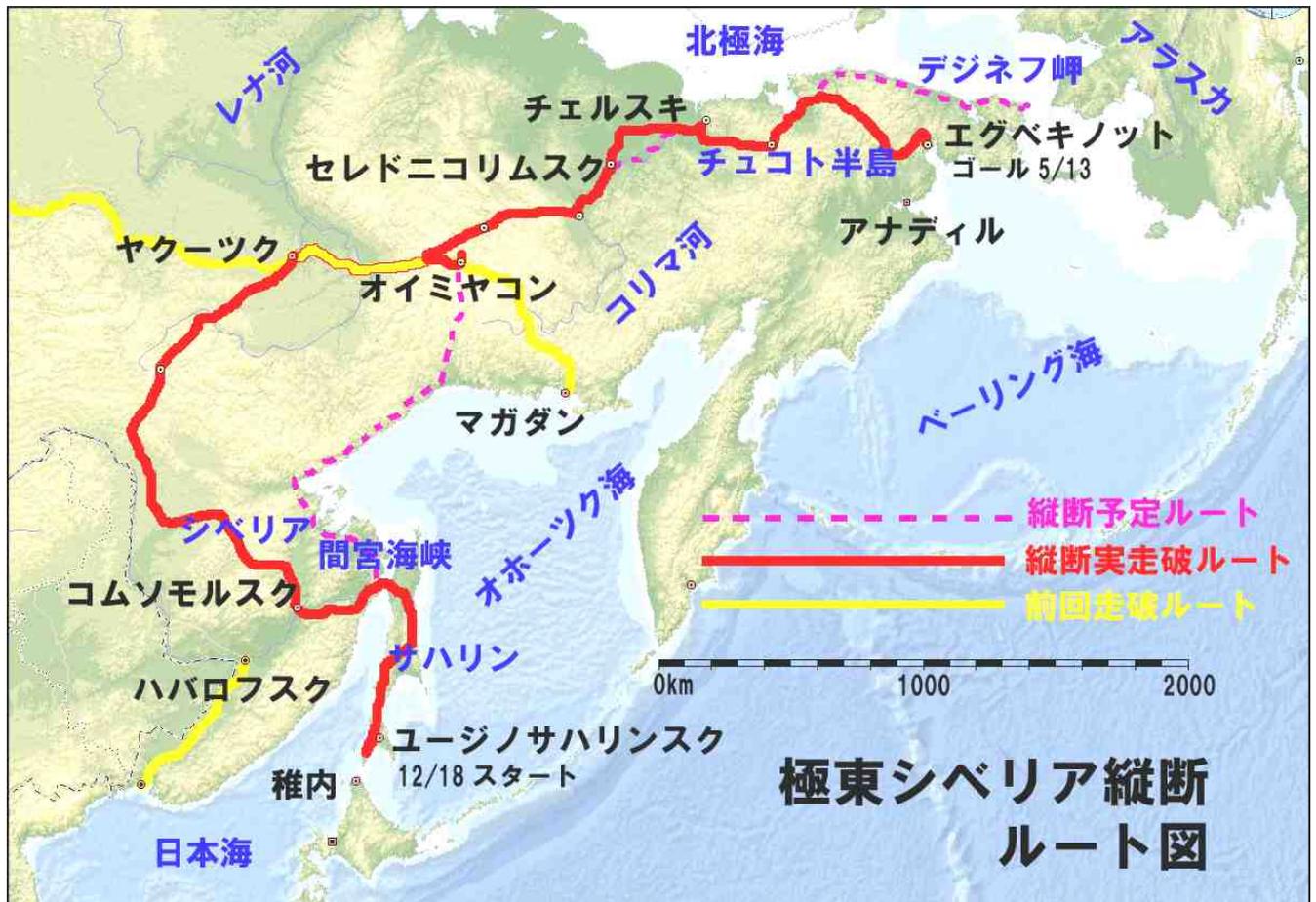
MOBILE: 090-4436-8371

Email:

2005年10月作成

走破ルート地図 Route Map

Far East -Siberia Bike Expedition: 6 months 8600km ( from Sakhalin to Bering Sea )



かつてヨーロッパからオホーツク海へと凍てつくシベリアをたったひとりで自転車のみで横断した男がいた  
植村直己賞を受賞したその記録は日本人の冒険史に新たなページを加えた  
そして一年半の歳月を経た今、また新たな挑戦が始まろうとしている  
本誌に再びあの情熱が蘇る  
旅の序章は日本最北端の地から始まる

サイクルスポーツ誌連載「遙かなる白い道」  
第一章サイクリストは荒野を目指す  
2005年9月号より

## 極北のサイクリスト

Сибирский Велосипедист





©2005 H.Andow

## 1. あいさつ

2002年から03年にかけて、ヨーロッパからオホーツク海へ冬季シベリア15000キロ単独横断しました。しかしタイガの深い森はさらに東へと続いていました。大陸の果てへと思いを馳せたとき、すでに今回の縦断計画は始まっていたのです。

そして「シベリアに決着をつける」ために、稚内からサハリンに渡ったのは2004年12月。以後6ヶ月間、自転車でユーラシア大陸の東端チュコト半島へ挑み、ベーリング海に達しました。

極東シベリアは奥地へ進むほど謎が広がり、自分でルートを見つけながら進む面白さがありました。ルートを変更せざるをえなかったり、予定通り行かないことも多々ありました。当初同行していた足立氏は、間宮海峡を渡ったところから挑む大陸内陸部の寒さへの不安からリタイアしました。そう簡単に計画通りにいかないのは、こういった挑戦が「冒険」と呼ばれる以上、覚悟の上です。その困難な状況こそ必然であり、それをいかに乗り切るかが、挑戦者の資質と言えるでしょう。

零下50の寒波、木の一本もないツンドラではブリザードが吹き荒れ、間宮海峡や凍結した河川の氷の上を走るスリル。そもそもその存在すら正確に把握できない北極海へとつながる謎多き「冬道」。日本と極北をつなぐルートには、まだまだパイオニアスピリットを発揮できる挑戦の舞台が残されていました。

それでいて、銀河から降り注ぐ星空にオーロラが舞い、河で漁師を営むエベンキ族、トナカイを遊牧するチュクチ族など、新しい出会いもたくさんありました。

2005年5月中旬、ベーリング海に達することが出来ました。そこで春となり冬道は溶け、それ以上の前進は出来なくなりました。結局大陸最東端デジネフ岬まで、直線距離であと400キロを残して、たどり着くことは出来ませんでした。

しかし最東端につけなかったことが、失敗であるとは思えません。目標があり、それに突き進むことが出来たのは幸せなことでした。ゴールはそれほど重要ではなかったのかもしれませんが、挑戦することそのものに意義があったと思います。

6ヶ月間8600キロ。サハリン南端からベーリング海まで、途切れることのない一本のライン。前回の横断を入れると24500キロに及ぶ長い旅を終えました。一步一步の積み重ねでした。そしてそこには遥かなロマンの物語がありました。

我々冒険者は基本的に好きだから登山なり自転車なりで旅をしています。しかしそこから学ぶことは多くあります。現地の人にもお世話になりっぱなしで、旅してきました。それを個人個人でどのように社会に還元してゆくかを、実践してゆければと思います。とりあえず、安東は自分の行動を文章なりで「表現」することにこだわっていきたいと思います。

今回もまた雑誌などへの掲載が先立ってしまい、報告書の作成が大変遅れてしまいました。シベリアの人々だけでなく、日本でもご理解くださり、協力くださった皆様あつての旅でした。ありがとうございました。

## 2. 期間及び場所 (Time & Place)

期間 2004年12月18日～2005年5月17日 6ヶ月

Duration of time: From 18 December 2004 To 17 May 2005

場所 ロシア連邦極東地域(極東シベリア)

サハリン州、ハバロフスク州、サハ共和国、チュコト自治管区

縦断走行距離: 約8600キロ

2003年の冬季シベリア横断より3年越しの総走行距離: 約24500キロ



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

### 3. 日程及びルート

当初の計画のルートでは間宮海峡を越えた後、オホーツク海沿いに北上したかったのですが、冬道は存在せず、計画変更して内陸部の正式な道をゆきました。時期的なものがありこの部分は後から走りなおしています。詳しくは行動記録を参照ください。

#### 2004年

12月16日：北海道稚内港を本年度最後のサハリンへの連絡船で出発。

嵐のために宗谷海峡を渡れず稚内に引き返す。

12月18日：再び稚内港発、当日夕刻サハリン州コルサコフ（旧船泊）着。

サハリン自転車組織の出迎え。ユージノサハリンスクで最終準備。

12月21日：ユージノサハリンスク出発（走行距離0km）

12月23日：サハリン島最南の村シェブニノからサハリン北上開始

#### 2003年

1月15日：凍結した間宮海峡を2日かけて大陸へと横断

2月中旬：オホーツク海沿岸ルートを断念し、サハ共和国に列車と車で移動。

足立氏は寒さにリタイア。ここより安東単独。

2月下旬：ヤクーツクを経由して前回の横断時に通過した寒極オイミヤコンへ。

前回横断の続きで大陸最東端へと再出発。零下50の日々が続く

3月初旬：サハ共和国最高峰ボゲダ峰付近の山岳地帯の冬道を突破、ズリャンカ着  
凍結したコリマ河の上の冬道をたどり北上

3月中旬：北極圏に入り、セレドニコリムスク通過、付近はツンドラ。オーロラ

4月初旬：北極海沿岸地域のチェルスキ着

4月中旬：サハ共和国よりチュクチ自治管区に入る

5月初旬：チュコト半島の内陸部を横断する冬道。トナカイ遊牧民チュクチ族

5月中旬：ベーリング海手前200kmで強烈なブリザード。日付変更線を越える

5月15日：エグベキノットにてベーリング海到達。走行距離5920km。

大陸最東端デジネフ岬まで直線距離400キロに迫るが、ここで終了。

5月18日：エグベキノットより飛行機を乗り継ぎ、モスクワ経由でハバロフスクへ。

後回しにした内陸部の道路を走行するため再出発。

6月10日：サハ共和国首都ヤクーツク郊外レナ河到達、サハリンからチュコトまで  
ラインをつなげて終了。走行距離8600キロ。

横断した距離と総計して24500キロのシベリア横断の旅となる。

6月15日：飛行機、鉄道等でサハリン州ユージノサハリンスクへ。

6月18日：宗谷海峡をフェリーで稚内市へ帰国。

#### 縦断計画書での遠征目的

シベリアの旅を冬季完全横断で完結する（極東シベリア縦断、環オホーツクルートの探求、チュコト半島を横断しユーラシア最東端に自転車で行く）

自己の限界への挑戦（超寒冷地で長期野外滞在の可能性、そのための新装備の実践、寒冷地での自転車走行技術、人間の可能性）

草の根レベルの国際交流、極東シベリアの素顔を見聞する（少数民族とその文化、現地学校訪問、地理、自然、動物などの博物、環境の実態など）



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

## 4. 成果

### 4.1 大陸最東端へ 目的の達成度

地理的な目標であったベーリング海峡デジネフ岬に達することは出来ませんでした。その行程で様々な印象深い今回の旅ならではの出来事がありました。ベーリング海峡はそのためのきっかけにすぎません。本当の目的は、旅を続ける過程において見えてきます。99%はしんどい旅です。なぜそんなしんどい旅を続けるのか。ですが、そのしんどさの向こうに1%の何かがあるのです。それが何であるかは、挑戦してしんどさに耐えて初めて見えてきます。出発前から目的が決まっていたのでは、新しい発見はないというものです。今回発見したその1%もまた「出会い」であったと思います。後述の行動記録で、それが何であったか詳細に紹介しました。

### 4.2 自己の限界への挑戦

無謀と挑戦の違いは、自己の限界を把握しているかどうかによります。その限界はちょっと超えてみないことには、どこにあるのかわかりません。そして少しずつステップアップさせて限界をあげてゆくことが出来ます。自分がどこまで出来るか知っていれば、様々なハプニングにも冷静に対応できるようになります。出来る範囲内だけにとどまっていたら、自分の可能性すら把握できず、知らないことに慌てるだけになってしまいます。

今回の旅にキャッチフレーズをつけるならば「世界最寒の旅」となります。特注装備のおかげで、零下50でもあまり寒くなく、零下60まで対応できる自信ができました。様々なハプニングに瞬時に対応し、初めて経験することに洞察力をさらに磨いてきました。外交的手腕の必要なロシアという異文化の中で、人々との交流のありかたを理解し、ブリザードなど自然の試練もまた、安東にとっては師であり、自分の限界を確実に広げてくれることが出来たと思います。

### 4.3 草の根レベルの国際交流

JACCの設立趣旨に「民族国境を超越した一人一人の友情の成果が、平和へ貢献寄与する」とあります。自転車の旅では、土地土地の人に宿泊のお世話になり、食事を頂いたりしてきました。人々は感謝される権利があるのに、逆に感謝しているかのようにもてなしてくれました。どれもこれもありがたい出会いばかりでした。

シベリアの奥地の小さな村々では、旅行者は大変珍しく、初めて訪れる日本人であることしばしばでした。みんなは私の言動行動を見て日本人がどんな民族なのかを判断します。一人で日本を背負って旅しているようなもので責任重大です。

村に着くとまず子供達に囲まれます。子供にとって自転車はスーパーマシーンであり、それに乗って遠く外国からやってきたサイクリストは、仮面ライダーショーさながらのスーパーヒーローです。この度もいくつかの村の学校で、日本のお話などする機会がありました。子供達の中には興味を持って、将来日本に関係する仕事をする子も出てくれるかもしれません。

日本国内でも小学、中学、高校から大学まで、あるいは予備校がスポンサーのラジオ番組から、大手の教育機関での成績優秀者の表彰式まで、シベリアの話をする機会がありました。今は通信システムをつかって、全国の会場にいる子供たちとライブでコミュニケーションをとりながら授業する、子ども放送局「夢スタジオ」の番組企画も進んでいます。

自分が訪れたあまり知られていない辺境の地のことを、日本で紹介できることが、現地にとってもいつかプラス要因に働き、国際交流につながればうれしいな、と思っています。お世話になった分を、自分が出来る範囲で、社会に還元、貢献していこうと思います。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

#### 4.4 博物学的シベリアの観察

内燃動力機関の交通手段に比べ、自然なスピードの自転車で旅していると、様々なことが見えてきます。後述の行動記録にもあるので、ここでは箇条書きで紹介。

自然：オーロラ、白夜、動物、タイガ、零下 50℃、ブリザード、ツンドラの春  
人々：アジア系民族（ヤクート、エピンキ、ユカギリ、チュクチ）、ロシア人、ウクライナ人、タタール人など、もはやシベリアは多民族国家でした。

文化：各民族の食文化、言語、固有の伝承、民族衣装、文化思想、行動原理など。都市の生活から遊牧民までの生活体系は、かなりの多様性がありました。

社会：かつてソビエト時代シベリアは、西側陣営にとっては謎に包まれていました。社会主義経済の崩壊とともに、変化せざるを得ない村々の現状がありました。

交通事情：冬道という地図に載っていない、永久凍土上のルートの現状。辺境の地への航空路線など、移動方法。日本からの出入国。

旅行事情：特殊ビザの取得や、現地での外国人登録、町での宿泊事情など。

生活：人々の収支、教育、地域ごとの物価、電話、郵便、インターネット事情等

環境：極地であるほど地球温暖化の影響は深刻。永久凍土にも変化が訪れているようです。トナカイ遊牧民の生活からは、エコロジーの本質も伺えました。

#### 4.5 記録や体験のフィードバック

今のご時世、どこそこに行ったからといってチャホヤされる時代は終わりました。現地で経験したストーリーを「いかに表現するか」が、今後のこういった探検冒険活動の課題でもあります。もっともオーソドックスでいて大変難しい、文章という手段で伝えていきたいと思えます。いつの時代も冒険心や好奇心が未来を作ってきました。「冒険家」といったちょっと近寄りたがたいイメージを払拭するべく、つねに先駆者であり、表現者でありたいと思えます。

##### 4.5.1 雑誌掲載

###### 「サイクルスポーツ」連載タイトル「遙かなる白い道2」

自転車雑誌では最大手で、業界に強い影響力を持つ月刊誌「サイクルスポーツ」（八重洲出版）への連載が2005年9月号より一年間（12回）始まりました。2年前のシベリア横断の一年間連載も好評に終了し、その続きとして今回も毎号カラー3ページで写真と紀行文を1年間寄稿します。毎号コラム記事としてテクニカルレポートコーナーがあります。スポンサー様に提供いただいたアイテムの有効性などを中心に、紹介していきます。新しい自転車の旅の可能性を提言してゆきます。

###### 「山と渓谷」2005年10月号 YAMAKEI JOURNAL

「山と渓谷」（山と渓谷社）に9ページでレポートを掲載できました。この雑誌は、一般的に山岳雑誌として知られていますが、その範疇は広く、探検、冒険、辺境への旅、山岳写真、ネイチャーフォトなど、大自然をベースにした広範囲な活動にわたります。特殊装備の専門的なレポートも載せることが出来ました。

###### その他の雑誌等

所属する JACC 日本国際自転車交流協会機関紙「ベダリアン」、行動者たちのネットワーク地平線会議発行「地平線通信」、週間「新潮」小コラム、新聞折込の地域情報誌への連載、パソコンメーカーのクラブ情報誌、アウトドアメーカー会員誌など、ジャンルを制限されることなく、あらゆる媒体に安東の旅を紹介してきました。その他の雑誌にも機会あるたびに安東の旅の紹介をしていきます。日本語情報発信にとどまらず、英語でも発信してゆきます。

最終的には前回のシベリア横断と絡めて書籍化を目指します。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

#### 4.5.2. 報道関係 新聞社、通信社

こういった冒険活動的話題は、政治や犯罪ネタと違い、報道にとって必要不可欠なものではありません。それでも取り上げていただけるのは、行動を評価していただけただけで、なんとなくうれしいものです。2年前のシベリア横断は、そのわかりやすい計画から多くの媒体に報道いただきましたが、今回の極東シベリアは、玄人受けで一般報道向けではないかな、と思っていましたが、前回取材頂いた記者の方々にまた興味を持っていただいたこともあり、それなりに報道いただきました。

またロシア好きでロシアを担当されている記者の方々には、普段はチェチェン問題、北方領土といった暗いニュースばかりの中で、この行動が明るいニュースであると、気合を入れて仕事の枠を超えて扱っていただけたのも、うれしいことでした。

多くの全国紙、地方紙で、出発前と帰国時に扱いあり。朝日新聞は大きく載せていただき、毎日新聞、読売新聞、神奈川新聞などにもお世話になりました。

共同通信の地方各紙や英字新聞への配信、北海道新聞、十勝毎日新聞では、縦断中の要所（出発時、間宮海峡横断、北極海到達、ベーリング海到達、帰国時）でオンタイムで紹介いただきました。

ロシアでも大きなタス通信が興味をもって、共同通信配信をロシアで流してくれたようです。旅行中にも大きな町にたどりつく度に、地元の新聞に登場しました。

インターネットも大きなメディアです。ライブドアニュースでの独自の取材記事のほか、Yahoo ニュースでは共同通信や毎日新聞の記事を紹介。朝日、北海道、JapanTimes のサイトなど。ロシア語で安東の名を英語サイトで検索してもたくさんのロシア紙にヒットします。

共同配信で「人」の欄で紹介。東京新聞など地方各紙に掲載されました。



©2005 H.Andow

#### 4.5.3 ラジオ・テレビ 放送関係

放送というメディアでは、自発的に読んでもらう必要のある文字媒体と違って、とくに冒険的旅行に興味のなかった人にも、放送の成り行きで安東の話も聞ける機会になります。以前に出演させていただいた番組に、再び呼んでもらうことが多く、「安東の話は面白い」と、一般にも思ってもらえたのかもしれない。

NHK国際放送（Radio Japan）短波放送で世界20ヶ国語

各言語10分ほどでドキュメンタリー風に放送。インターネットでも聞けました

ニッポン放送「テリー伊藤のってけラジオ」3回目の生出演です。20分

NHK第一「ラジオあさいちばん」出発前と帰国後に出演

ベイFM「フリストストーン」WEBでトーク内容ご覧になれます

その他FM横浜、FM東京、文化放送、FM福山などのラジオに出演しました

テレビ神奈川「ニュース930」で極東シベリアの旅を特集

テレビ神奈川「キャナガワ」山口智充氏司会のお笑い番組トーク

サハリンでは出発時と帰国時にニュースで登場。モスクワの局の取材もあり全国でも放送されたようです。ニュースを見た人たちにお世話になることもよくありました。ロシア人は冒険好きなどところがあります。日本人が自転車で、自国を旅していることに、悪い印象を持つ人はいないでしょう。

#### 4.5.4 講演、報告会、教育プログラム

2003年のシベリア横断達成以来、安東の講演会をおこなう機会がぼちぼちありました。今回帰国してからも、メディアなどを通じて安東の活動を知り、講演を依頼いただいたり、前述のとおり、日露双方での子供たちへのお話会から、大学での講演の他、アウトドア関係の組織、旅行関係、NPO法人、自治体主催の社会教育プログラムなど、一般向けの報告会もいくつか行ってきました。文章での表現とは違った手法で、素顔のシベリアの人たち、大自然、動物たちを紹介しています。



©2005 H.Andow



パソコンとプロジェクターで、パワーポイントを使った写真、動画、立体衛星地図等を用いてのトークで、あきさせないように、対象聴衆にあわせて、毎回オーダーメイドの構成です。冒険といった活動を通して、自分で考えることの大切さや楽しさ、少しずつ難題を解いてステップアップさせていくことにより、いつか不可能が可能になること。チャレンジする気持ち、一歩踏み出す勇氣。現地の人や食べ物・風習・自然との関わりを大切に、そこに自らをあわせる適応力の必要性など、ただ辺境の地のドキュメンタリーでなく、そういった本質も伝えられればと、話せていただいています。

#### 4.5.5 写真展

安東は高校生時は写真部に所属し、マニュアルのカメラでモノクロ写真を撮ることにより、写真の基礎を学びました。おかげで一眼レフを使うだけの資格はあると思いますが、本当の作品としての写真は、技術だけでなく物語にあります。一点一点の内容に自信はあるのですが、お金がかかるので写真展をしたことはなかったのですが、今回協力があり札幌での写真展を開催予定です。極東シベリアを中心に、アラスカ、チベット、中国雲南など、約30点の写真で、ペダルから見た地球の素顔、とっておきの瞬間をご紹介します。

場所：札幌紀伊屋書店 多目的スペース

期間：2005年2月7日～16日

協力：自転車産業協会

タイトル：「世界の果てから」極限の荒野に、新たなる出会いを求めて

原自然（環境）バイカル湖、カイラス、ツンドラ、氷山、樹氷、オーロラ、幻の花など

出会い（人々）チュクチ族、エベンキ族、チベット巡礼者、世界の子供達など

いとなみ（文化）遊牧、宗教、食事文化など

冒険（自転車）ヒマラヤ、北極海、間宮海峡、冬道、零下50度など



©2005 H.Andow

選定基準：自転車による旅ならではの、そこで出会う大自然の驚異や人々とのめぐり合いから生まれる、何かを表現できる写真を選びます。テーマの中心に来るのは地球でのひとこまで、自転車はそれらに出会うための最良の手段、なくてはならない脇役であり、これを機会に自転車に興味を持ってもらえればと思います。

テーマごとに簡単なエッセイをつけ、自転車とそのテーマの結びつきを描きます。厳しい自然の中で人々は協力し合わなければ生きてゆけず、極限の荒野での自転車旅行は地元民の親切なしでは続けられません。かけがえのない美しい自然が傷ついていること。化石燃料を使わない自転車の魅力など。

北海道最大の書店でのオープンなスペースという、一般の方々に見ただけの最良の機会です。ターゲットはすべての一般客。だれにでも興味をもたれやすい子供の写真を多めに選んでみました。機会があれば、他の地でも開ければと思います。

#### 4.6 会計

今回の遠征そのものに要した費用は約40万円でした。普段はキャンプですし、村では民家滞在が多く、宿泊費もほとんどかかっていません。食事をするカフェもほとんどなく、現地ではたまにある村での商店での買い出しくらいで、お金を使うところはありません。費用の半分は到達した場所から帰ってくるための、飛行機など交通手段の料金でした。その他はビザの取得、保険代のほか、現地からの電話代、不要になった装備を小包郵送するコストといったところです。

最もお金のかかる装備関係は合計すると100万円以上になると思われますが、これらの多くを数々の会社にサポートいただいたのは、予算のない挑戦者にとって、大変にありがたいことでした。協力いただいた恩は忘れず、メディアなどに露出するときは、できるだけ各社に発展寄与できればと考えています。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

## 5. 行動記録

「山と溪谷」10月号に掲載した紀行文を巻末に添付しました。それでも長い旅の一部を紹介出来たにすぎません。「サイクルスポーツ」誌での連載は12ヶ月に及びますので、これよりも詳しい報告になりますが、ここでは9月号と10月号分を巻末に添付しました。下記に目次を紹介します。



### 「冬季極東シベリア自転車縦断 8600キロの挑戦」

ユーラシア大陸の最東端をめざして、サハリン南端からベーリング海へ

見出しより：《大陸の彼方へ》《間宮海峡》《オホーツク海》《世界最寒の地》

《冬道》《北極海》《遊牧民》《ツンドラの春》《ブリザード》《ベーリング海》



### 「遙かなる白い道」極東シベリア自転車縦断ツーリング

連載計画 好評連載中！

第1章 サイクリストは荒野を目指す	第5章 静かな森、遠い空	第9章 荒野への招待状
第2章 近くて遠い異国の地	第6章 氷の世界と幻想の道	第10章 不可能はいつか可能に
第3章 流水と銀河	第7章 星空の向こう	第11章 孤独なサイクリスト
第4章 間宮海峡、そして大陸へ	第8章 氷の砂漠	終章 夢冒険



©2005 H.Andow

## 6. テクニカルレポート

前回横断時では、零下40度で大変に寒い思いをしました。今回縦断では零下50度はあたりまえ、60度も覚悟せねばならず、新装備なくしては挑戦の資格すらないと思われました。もはや市販品では通用せず、いくつもの防寒特殊装備をメーカー様の協力で用意することができました。また自転車もより高性能、軽量化を目指す必要がありました。そして最新型の機器を使用テストすることもできました。

結果として、新しい装備はだいたいにおいてうまく機能し、自らの寒さの限界を押し上げることが出来ました。それらの幾つかは画期的なものであったと言えるでしょう。

全装備リストをまず下記に示し、ダイジェストで今回の特殊な装備を紹介します。

### 《装備リスト》

自転車約13kg、装備約15kg+食糧燃料(1日約1kg)

**服装 = 上着：**アンダーシャツ(ポリプロピレン長袖薄手)、フリースシャツ(モンベル薄手シャミース)、フリースジャケット(モンベル薄手シャミース)、ヤッケ上(モンベル・ダイナアクションパーカ)、毛皮フード(コヨーテ毛皮)、VBLジャケット(モンベル特性UCナイロン)、ダウンジャケット(モンベル・ゴアドライロフト)、**下着：**パンツ(モンベルジオライン)、アンダータイツ(ポリプロピレン薄手)、フリースタイツ(ホットチリ・ICI)、フリースパンツ(モンベル・薄手クリマプラス)、ヤッケ下(モンベル・ネージュクルーザー)、VBLパンツ(モンベル特性UCナイロン)、ダウンパンツ(モンベル・ベンティスカ)、膝サポーター(モンベル・サーマテックニーウォーマー片方のみ)、**ミトンシステム：**インナーミトン(モンベル特注・フリース薄手)、インナーグローブ(ポリプロピレン)、ゴアインナーミトン(モンベル特注・ゴアテックス)、VBLインナーミトン(モンベル特性・ハイパロン)、ミトン(モンベル・フリースポラミトン)、オーバーミトン(モンベル特性ゴアテックス)、ダウンミトン(モンベル・ゴアドライロフト)、**ヘッドシステム：**ヘッドバンド(モンベル・シャミースVBL改造)、バラクラバ(厚手ゴアウインドストップVBL改造)、サングラス(モンベル・グレイシャーグラス)、ゴーグル(モンベル・アルパインゴーグル)、ロシア式防寒帽(犬の毛)、チュクチ式防寒帽(トナカイ毛皮)、**歩行装備：**アンダーソックス(ポリプロピレン)、インナーソール(ス



©2005 H.Andow

ーパーフィート・カスタムクイックフィット)、ソックス(モンベル・厚手ウールアルパインソックス)、ネオプレンソックス(モンベル)、VBLソックス(モンベル特性・ハイパロン)、ゴアソックス(モンベル・ゴアオールラウンドソックス)、二重防寒靴(パフィン・インパクト零下百度対応 11インチ)、ウールソックス(ゆったりサイズ睡眠時用)、脱出用スキー(ロシア製小型木製)

**野営用具:** テント(アライテント・エアライズ1)、外張りフライ(アライテント特注・VBLライズ外張り)、テントポール(アライテント・スカンジウム・改良)、予備テントポール(アライテント)、手綱(アライテント)、金属ベグ(アライテント)、テントシート(アルミ)、ロールマット(全長用ウレタン)、エアマット(カスケード・プロライト3ショート)、ダウンシュラフ(モンベル特性・ダウン1100gジッパーなし)、VBLシュラフカバー(モンベル特性・内側ハイパロン外側ゴア)

**調理器具:** ナイフ(バック)、コッヘルふた付(チタン)、コッヘル水用(チタン)、コンロ下敷(モンベル難燃素材バーナーシート)、プキ(チタンスプーン)、ガソリンコンロ(MSR ウィスパ・ライトインターナショナル)、コンロ予備部品(ジェネレーター、パッキン等)、ガソリンタンクw/ポンプ(燃料ボトル1L)、燃料用ボトル&カバー(ペットボトル)、ガソリン(最大5.5L)、アルコール(プレヒート用)、ライター(日本製)

**撮影機器:** 一眼レフカメラ(PENTAX・MZ-3・MZ-50)、コンパクトカメラ(PENTAX・ESPI0140)、レンズ(28-300mm/PLフィルタ)、デジタルカメラ(PENTAX・OptioS50)、リバーサルフィルム(コダックエクタクロームダイナ)、バッテリー予備だし、SDカード(4G分)、カメラケース(防水ケース)、三脚(小型アタッチメント2つ)、レンズクリーンキット

**計測器具:** 腕時計、GPS(GARMIN・MAP60CS日本語版)、MP3プレーヤー(音楽用)、コンパス、LEDランプ(キャットアイ・HL-EL400、HL-EL120)、サイクルコンピュータ(キャットアイ・CC-ED300 エンデューロ8、エンデューロ2)、温度計(ロシア製零下50対応)、電池(単三単四リチウム大量)、地図(ルート図)、筆記具(ボールペン替えインク2)、歯ブラシ、カミソリ、ストラップ、防水袋(ジップロック)、小便用ポリタン(サイクルボトル700ml)、ローベ

**補修緊急用品:** 細引き、ガムテープ、裁縫用具(ケブラー共用)、シームグリップ(万能補修剤)、ミラー、ホイッスル、ハサミ付アーミーナイフ、非常食(761解放軍携帯食)、熊避けスプレー、シグナル銃・弾(動物対策用)、救急用品(各種医薬品等)、各種カード、パスポート・ビザ、現金(ルーブル・USドル)、



©2005 H.Andow

**自転車本体:** フレーム(スペシャライズド・S-WORKS・HT)、シートポスト(S-WORKS 付属トムソン)、ポスト留め(改造)、サドル(スペシャライズドBGミラノチタン+トナカイ毛皮)、チューブ(スペシャライズド)、フロントフォーク(TESTACHカンチリジッド・東京サンエス)、ヘッドセット(タンゲAHEADSET・LAV-82・東京サンエス)、ハンドルバー(リッチーWCS・東京サンエス)、ステム(リッチーWCS・東京サンエス)、スポーク(ダブルバテット36H)、ハブ軸(軽量ヘキサタイプ)、ハンドルバーエンド(大型アルミ軽量化)、ハブ・フロント&フリー(シマノ・XTR)、シフトレバー(シマノ・デュレックス9sll-IT)、ブレーキレバー(シマノ・カンチ用)、カンチブレーキ前後(シマノ)、ブレーキ用ケーブル(シマノ)、シフト用ケーブル(シマノ)、ケーブルアウター(ケブラー入)、リアディレーラ(シマノ・XTR・9速)、クランクセット(シマノ・XTRホローテック2)、カセットスプロケット(シマノ・XTR11-32T)、チェーン(シマノ・XTR)、リムテープ(極太)、フロントキャリア(アルミ軽量化)、リアキャリア(アルミ軽量化)、ボルト(チタンネジに変更)、ペダル(大型マグネシウムw/チタンシャフト)、ホイール(スノーキャット・組立MARSH)、タイヤ(IRCフィエステラ)、スパイクタイヤ(カクイチマッドマッドハーフピン)、フロントバッグ(モンベル・ツーリングフロント)、サイドフロントバッグ左(ゼロポイント・ULバランスライト20)、サイドフロントバッグ右(ゼロポイント・ULバランスライト20)、サイドリアバッグ左(ゼロポイント・ギアコンテナM)、サイドリアバッグ右(ゼロポイント・LWエクスペディションバック80)、リア上部(モンベルスタッフバック)、ハンドル防寒カバー(モンベル特注ダウンVBL)、ボトルゲージ(燃料ボトル用)、担ぎ用シートストラップ(自作・材料提供モンベル)、ハンドルグリップ(スポンジ)、

**工具、部品:** インフレーター、六角レンチ(数種類)、チェーンカッター、万能工具ペンチ(レザーマン)、ドライバ+、パルプアダプタ、モンキーレンチ、タイヤレバー(鉄製)、パンク修理セット、ケブラー糸針、ワイヤーロック、針金(太細各種)、予備パーツ(チタンボルト・チューブ・スポーク・ディレーラハンガ・プーリ・ブレーキシュー・チェーンピン)、耐寒グリス(フィニッシュライン零下50度対応)、耐寒潤滑油(ロシア製零下50度対応)



©2005 H.Andow

### 6.1 装備選定基準

**寒冷対策：** 自転車走行時には零下50℃まで、夜間キャンプでの装備は零下60℃までに対応。ただし春先は日中は零度以上になることも考慮して準備。

**耐久性：** 8000km以上6ヶ月間、補修パーツは現地では入手不能、部品一つの寿命を把握し、寿命を延ばすように無理しない走行や、途中で補強工夫などで携行部品を極限に減らし、故障を避けるため複雑なデバイスを排除しました。

**軽量化：** 自転車も部品ひとつずつ検討し、装備の生地から考慮して軽量化。歯ブラシの柄すら削り取っています。小さな軽量化の積み重ねが、全体の重量を左右します。早く走ることを目的とした軽量化ではありません。雪の中を何十キロも押したり担いだりする羽目になったとき、数十グラムの違いがどれだけ体力の温存につながるか。命にかかわる装備とっていいでしょう。

### 6.2 超寒冷地用特殊装備 VBL (ベーパーバリアライナー)

VaporBarrierLiner とは防湿素材のことであり、零下60度を生き抜くために、今回特別に準備した装備です。2年前の横断時に、零下40℃で寝袋やダウンジャケットなどが自分の出す湿気で凍ってしまいました。そこで湿気を通さない生地VBLを使って、装備を濡らさないように工夫しました。

この発想は一部極地冒険家の間で知られていましたが、それをより深く追求して独自に作られました。市場にはない製品ですので、モンベル社に衣類関係、アライメント社にテントを制作いただきました。たった2つ作る特注ですので、たいへんな手間がかかるにもかかわらず、協力いただきました。概要を山と渓谷の10月号に載せたものを、添付しておりますのでご参照ください。斬新な装備なので専門家の間に反響もあり、日本人の冒険的活動に一躍を担えればうれしいかぎりです。

### 6.3 衣類関係

基本的に厳冬季登山用の装備で固めています。走行中はいかに汗を欠かずに、装備を濡らさないかがポイントになります。寒さと運動出力のバランスです。寒すぎず、汗を欠かず、そのバランスが取れたところで走ります。経験のない人は、一生懸命がんばるのがいいと勘違いし、それで汗をかいて装備を濡らして低体温症になったり、登山では高山病に陥ったりします。必要に応じてレイヤードを調節します。

**アンダー：** 濡れてもすぐに乾くポリプロピレンを用います。

**中間着：** 薄手のフリース2枚のレイヤードが有効です。

**アウター：** ゴアテックスのヤッケにダウンジャケットですが、零下50℃でも行動中はダウンジャケットを使うことは、ほぼありませんでした。ただし、走り初めや行動終了時には、動いてないだけ発熱もないので、着る必要があります。

**VBL：** ダウンジャケットを濡らさないために、特注VBLジャケットを用意しましたが、零下40℃でも暑すぎて使えませんでした。

**防寒帽：** 呼吸がすぐに凍り付いてバラクラバが氷の塊になるのを防ぐため、VBLハイパロンの生地で覆いました。生地に付いた氷はすぐに落ちます。現地の人々の好意で、ロシア式防寒帽や、トナカイ毛皮のチュクチ帽をいただき使用しました。

**ミトンシステム：** 特注VBLミトンは、とても暖かく、零下50℃でも指先が凍えることもありませんでした。このミトンなしにもうシベリアに出かけられません。

### 6.4 歩行システム

**防寒ブーツ：** カナダのバフィン社は防寒靴で最もメジャーです。保温性の最も高い二重防寒モデル「インパクト」は、摂氏零下100℃対応の防寒ゴムであるため、低温でも柔軟性を失いません。通常のゴムならば零下50℃以下でプラスチック化してしまいます。山溪記事で紹介したVBL靴下と併用することにより、零下50℃での行動でも、まったく寒さを感じることはありませんでした。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

**インナーソール：** スーパーフィート社のオーダーメイドで足形にフィットさせるインナーソールは、足に余分な圧迫がかからないので凍傷の原因である血行障害をある程度防げます。長距離を走っていると膝が痛くなることがよくありましたが、今回はならず、ソールのおかげかもしれません。

**脱出用スキー：** プリザード等で新雪の雪原に閉じ込められとき、自転車を放棄してスキーで脱出する用意をしていました。使わずに済みました。

#### 6.4 野営用具 (テントと寝袋は、添付の山溪記事にも説明があります)

**テント：** アライテントのエアライズに特殊外張りで使用。テント本体は市販品ですが、開閉部のジッパーをベルクロに変更、寒さで生地が縮んでポールが入らなくなるときの為に、ポールの長さを可変できるように改造。外張りは超寒冷に耐えるためにアライテント様に特別に製作いただきました。生地を通気性がないVBLとして保温性を増しただけでなく、より薄い生地で160gの軽量化を達成しています。

**寝袋：** 今回の数々の新装備の中でも目玉アイテムです。いくら寒くても走行中は自ら発熱しているので耐えられます。問題は夜をどうすごすかでした。VBLを用いて、至上最強の寝袋が完成。零下50でも寒いことはありませんでした。

**マット：** エアマットは重量がネックだったのですが、カスケード社から軽量なプロライトが出たので、普通のウレタンロールマットと併用しました。ただ寝袋の保温性が高いためか、ウレタンマットだけでも十分でした。

**ガソリンコンロ：** ストープは寒さから身を守る最重要アイテムのひとつ。信頼性を重視し、十数年来使用して知り尽くしているMSR社ウイスパーライトインターナショナルを用いました。前回横断時に予測外の燃料パイプ詰まりが発生、今回は予備もっていきました。気をつけて使っていても今回も同じ詰まりが発生。これはロシア製のガソリンの質の悪さにあります。ロシアガソリンの問題は他にも幾度か聞いており、ロシアに行くときは必ず予備パーツを持ってゆく必要があります。

**食糧：** 現地調達の基本ですが、狩で素人に捕まるほど野生動物はおろかでないの、現地の人から手に入れます。村の商店ではお金で買えますが、店などない集落では、いかに現地の人と仲良くなれるかが重要です。現地人にも食料は大変貴重です。こちらから食料をくださいと頼んだことはないのですが、遊牧民やドライバー達は、当たり前のように食料を分けてくれました。現地で入手できるものは何でも食べるのが基本で、好き嫌いしている場合ではなく、出されたものを食べられなければ、そこでコミュニケーションはおしまい。人々はいつもごちそうを準備してくれました。地元民の親切なしには旅を続けることは出来なかったでしょう。

#### 6.5 撮影機材

撮影機材も他の装備と同様に、耐寒、軽量、信頼性から選ばれました。極限の地では、写真を撮るだけで大変です。今回のシベリアでも、苦労の連続でした。間宮海峡で自転車ごと氷海に没したとき、カメラ3台が犠牲になり、主力の一眼レフは死んでしまいました。でもコンパクトデジカメは奇跡的に復活しました。至急日本から送ってもらったのと、大きな町に出てPENTAXカメラを購入するなどに対応。

撮影済みのフィルムは命の次に大切。そのフィルムを帰国直前に、自転車ごと盗まれてしまいました。翌日警察と犯人を逮捕しましたが、唯一戻ってこなかったのがフィルムの一部。他人には価値ないから捨てちゃったらしい。(涙)

**デジタルカメラ：** (PENTAX・OptioS50)

今回初めてコンパクトデジカメを使ってみました。電源などないので単3電池タイプが必需条件でした。500万画素ですが、帰国後に雑誌でも使用できるだけの解像度はあり、これで撮影した動画は日本でのTV報道や講演でのプレゼンに使われるなど、大活躍しています。撮影後すぐに液晶モニターで再生できるので、現地人とのコミュニケーションの手段としても最高のアイテムでした。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

#### 一眼レフ銀塩カメラ：(PENTAX・MZ-3, MZ-10, MX)

電子機器は寒さには弱く、零下10も下れば動かなくなってしまいます。そのため電気回路のない機械式シャッターの古い一眼レフカメラも持ってゆきました。乾電池タイプのコンパクトデジカメなら、ポケットに入れて保温できますので、荒野にももってゆけますが、デジタル一眼レフは氷点下での使用は難しいでしょう。今後もコンパクトデジタルと、銀塩一眼レフの組み合わせでゆくことになりそうです。

#### ポジフィルム：(コダック エクタクロームダイナ)

大自然の迫力を撮影するには、リバーサルフィルムに限ります。どちらかという出版社においてもデジタルよりまだポジのほうが好まれるようです。このフィルムは一般用ですが、プロ用よりも乳剤が薄いために超低温下で割れにくい性質があるので、極地での冒険には最適です。

極限まで装備を軽量化する中で、実はカメラは必要不可欠ではありません。生き残るために関係ない装備です。しかし表現者としての安東には、なくてはならない重要な道具です。画像の向こうに安東の物語を秘めた作品に演出してくれる、道具なのです。おかげさまで、今回撮影した写真も、トナカイ遊牧民の作品など大変に好評です。雑誌などで発表する機会も多く、写真展も計画されています。子供達の笑顔の向こうに、自転車があることを感じとっていただければ、幸いです。

#### 6.6 計測器具、その他小物

**GPS (GARMIN・MAP60CS 日本語版)：** GPS最大手のGARMIN社の最新型GPSを、日本での販売総代理店「いいよねっと社」にご協力いただきました。小型GPSの進化は目覚しく、液晶のカラー化、省電力化、内蔵ROMには世界各国の地図をインストール出来ます。都市部ではカーナビと同じくナビ表示までしてくれます。さすがにシベリア地図ではそうはいきませんが、それでも湖や川の位置はかなり細かく正確です。村と道路の位置に間違いがあるようですが、結構手間の紙地図との照合がほぼ必要なく便利。悪天候では命を救う装備でもあります。

**積算距離計：** 速度距離積算サイクルコンピュータ。キャットアイ社の「エンデュロ」モデルは、耐久性重視設計です。極端に低温になると液晶表示が見えにくくなりますが、しっかり距離はカウント。何の変化もない単純な景色の中で、確実に距離を稼いでいることを表す積算距離は、心の支えでもありました。

**地図：** 地図はGPSにも内蔵されていますが、等高線はないので山岳地での地形を判断するのに航空機用ONC(100万分の一)を中心に使いました。旧ソビエト製20万分の一の地図には冬道がときどき載っていますが、ほとんど正しくありません。その他、現地で手に入るあらゆる地図を参考にしましたが、冬道は載っていても間違いがほとんどで、現地ドライバーに情報を得るしかありませんでした。ユーラシア最先端まで行けませんでした。残り区間でその半分は冬道がありそうです。しかしその先はわかりません。おそろくないと思われそうですが、あるかもしれません。

**携帯デジタルオーディオプレーヤー：** 行動中に辛いと思いながら走ると余計しんどくなります。音楽は辛さをごまかす有効な手段であることを、去年の極北カナダ強化トレーニングで確認しました。せっかく用意したのですが、間宮海峡に落ちた時に海の藻屑と化しました。あればもう少しは楽に行動できたでしょう。

**電源：** 電子機器は単3乾電池×2個タイプに統一しています。まずデジカメで使用し、使えなくなっても省電力GPSで十分使えます。GPSで終わりでもまだLEDランプで使えます。リチウムはアルカリより寿命も耐寒性能も遥かに上。重量もアルカリ(24g)よりリチウム(17g)は30%も軽量。電池はすべて日本から持参するので、50個だとちょっとしたカメラ1台分の軽量化です。オキシライドモテストしたがお話にならず、低温化ではリチウム以外は考えられません。LEDランプはキャットアイ社の自転車用ですが、バンドをつけてヘッドランプになります。



©2005 H.Andow



2005 H.Andow



©2005 H.Andow

### 6.7 超寒冷地仕様自転車 S-WORKSスペシャル

寒冷対策、軽量化、耐久性を重視して、部品の一つ一つを考慮して、冬季専用のMTBを自分で組み上げました。自分で把握していないところはありません。

**フレーム：** スペシャルイズドS-WORKS M5アルミフレーム

MTBフレームは米国SPECIALIZED社のクロスカントリー競技用の最高クラスのものを用いました。安定性重視のツーリング用より、自然の地形を自由に走るクロスカントリー用が、冬のシベリアには適していると考えました。サスペンションは必要なくハードテイルを用いました。世界で最も軽量のフレームでもあるでしょう。

**コンポーネント：** シマノXTR

シマノ社のMTB用フラッグシップモデルXTRを中心に選びました。軽量さにおいては他モデルを圧倒します。ただ最新ハイテクであるXTRを全てに用いたわけではなく、適材適所で使い分けています。

**フロントディレーラ削除：** 融雪季には、このデバイスの周りにたまった雪が凍り付いて変速が出来なくなるので、取り外して軽量化。必要なら手動で変速します。高速走行は考えられないので、チェーンリングアウターも削除。

**カンチブレーキ化：** 融雪期に雪ダンゴがリムとの間にたまりにくい。

**シフトレバー：** ロードレーサー用のバーエンドコントローラーを使用。構造が単純で軽量。このほうがミトンでも操作がしやすい。

**アウターケーブルのフルアウター化：** ブレーキ、シフターケーブルのアウター内に水分が入り凍るのを防ぐため。プラは低温で割れるのでケブラー入りを使用

**耐寒グリス、潤滑剤：** 低温で粘度が落ち抵抗になるのを軽減。BBだけはシールド化されていて交換不能で、やはり低温下でかなりの負担になりました

**フロント回り：** 冬季はリジッドフォークが基本です。テストタッチのカンチリジッドを採用。ステムもハンドルバーもリッチー社のWCSという世界最高クラスのもの、東京サンエス様のご好意で使用できました。大変に軽量頑丈に出来ています。

モンベル特注のハンドル防寒カバーは、ダウンの保温材で、生地は内側VBL外ゴアで保温耐風性にすぐれ、冬季用自転車の外見上のアクセントにもなっています。

**足回り：** 深雪走行対策に接地面積を増やす為の幅広リム(スノーキャット)。スパイクタイヤは耐寒ゴムを用いたカクイチ社のウインターペロシリーズのうち、軽量の「マッドマッド」モデルで、ピン数を半数に減らしたものを使用しました。

当初は無積雪用にIRC社の「フィエステラ」ツーリングタイヤを使用しましたが、すぐにスパイクに交換。1セットだけで8600km走りきりました。通常タイヤの寿命は2000kmとも言われますが、圧雪路は磨耗が少なく、それでもサイドが割れてくると内側から、二輪用古チューブやプラスチックで補強して持たせました。

ホイールの組み立ては熟練された職人技が必要なので、近所の藤沢市湘南台にある自転車専門店、MARSH社に協力いただきました。

**サイドバック：** モンベル社の協力により、登山用の軽量のバックパックを、左右振り分け式でキャリアへ載せられるサイドバッグに改造。自転車に簡単に取り付けられます。積雪地帯で自転車を押すすむときは、自転車につけるよりも背負ったほうが楽です。サイドバックから、すばやくバックパックに変更して、すべての荷物を背負えるようにしています。

**その他の軽量化：** アルミキャリア、リムやハンドル周りの肉抜き、チタンねじに変更、ダブルパテッドスポーク使用、軽量のハブ軸、ペダルは大型マグネシウムw/チタンシャフト、など、その他随所で軽量パーツ化しました。

以上、お世話になりました装備を簡単に報告させていただきましたが、さらに詳しくお知りになりたい場合は、ご連絡ください。



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow

## 7. 協力協賛 Support

### 《関係機関》《後援》 Organization

JACC 日本国際自転車交流協会 : Japan Adventure Cyclist Club  
 ロシア連邦サハリン州、サハ共和国 体育委員会  
 八重洲出版 サイクルスポーツ誌

### 《テクニカルサポート、スポンサード》 Technical Support & Sponsored

#### - 自転車用品 - Bicycle Equipment

ダイワ精工株式会社 SPECIALIZED BIKE [www.daiwaseiko.co.jp/mtb/](http://www.daiwaseiko.co.jp/mtb/)  
 株式会社シマノ Deore XTR [www.shimano.com](http://www.shimano.com)  
 東京サンエス株式会社 Richy / Testach [www.tsss.co.jp](http://www.tsss.co.jp)  
 株式会社キャットアイ CATEYE [www.cateye.co.jp](http://www.cateye.co.jp)  
 株式会社カクイチ WinterVelo [www.ka-kuichi.com](http://www.ka-kuichi.com)  
 井上ゴム工業株式会社 IRC <http://www.irc-tire.com/>  
 有限会社マーシュ MARSH [www.marsh.co.jp](http://www.marsh.co.jp)

#### - アウトドア用品 - Clothing, Camping Equipment

株式会社モンベル ZEROPOINT [www.montbell.com](http://www.montbell.com)  
 株式会社アライテント RIPEN [www.arai-tent.co.jp](http://www.arai-tent.co.jp)  
 株式会社モチヅキ MSR CASCADE-DESIGNS [www.e-mot.co.jp](http://www.e-mot.co.jp)  
 株式会社ハミックス BAFFIN [www.hummix.co.jp/](http://www.hummix.co.jp/)  
 株式会社インパクトトレーディング SuperFeet [www.superfeet-jp.com](http://www.superfeet-jp.com)  
 株式会社ICI石井スポーツ [www.ici-sports.com](http://www.ici-sports.com)  
 株式会社いいよねっと GARMIN [www.iiyo.net](http://www.iiyo.net)

#### - 写真用品 - Photo Equipment

コダック株式会社 KODAK [www.kodak.co.jp](http://www.kodak.co.jp)  
 ペンタックス販売株式会社 PENTAX [www.pentax.co.jp](http://www.pentax.co.jp)

#### - 協賛 - Cooperation

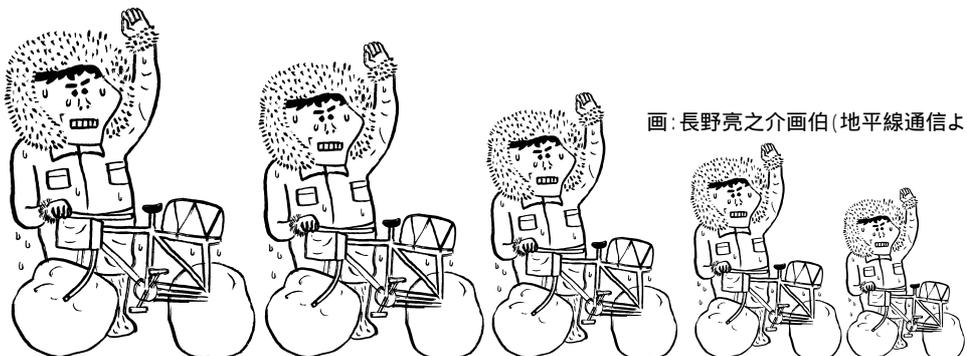
広告共和国  
 サンエースレンタカー



©2005 H.Andow



©2005 H.Andow



画: 長野亮之介画伯 (地平線通信より)

**JACC**  
日本国際自転車交流協会



安東 浩正 **Hiromasa Andow**

MOBILE: 090-4436-8371

2005 年 10 月発行

Text, Photo by

**HIROMASA ANDOW**

Fujisawa city Kanagawa, JAPAN

**The Himalayan Cyclist**

[www.tim.hi-ho.ne.jp/andow](http://www.tim.hi-ho.ne.jp/andow)

JAPAN ADVENTURE CYCLIST CLUB

© 2005 Hiro Andow