

31th BORNEO SAFARI 2023 INTERNATIONAL OFF ROAD CHALLENGE

ボルネオサファリの神髄は コンボイトレックにあり

ボルネオサファリ 2023 同行記 Vol.2

文 竹村吉史 写真 竹村吉史・Reza Bakri 協力 SFWDA



ルートの前評判は超ハード 故に過去最大の参加台数？

1991年から連続と続くアジア最大のオフロードイベント「ボルネオサファリ・インターナショナル・オフロードチャレンジ（以降ボルネオサファリ）」は、2023年で第31回を数え、昨年10月29日～11月5日までの8日間にわたって盛大に開催された。ボルネオ島のジャングルに設定されるルートは、数か月前からスカウト隊による試走が行われ、今回はイベント史上最も厳しくて困難、かつ最も長い66kmの極悪ルートとなり、その名もスーパーハードコア66と命名された。前号で紹介したコンペティショングループは、レースの運営上「ハードコア」と呼ばれる極悪ルートの割合が少な目だが、私が同行するエクスペディショングループのタグオンは、このスーパーハードコア66を走破しなくてはジャングルから生還できないという恐ろしくハードなもの。そんな過酷

なルートだと参加者が減ってしまうのではと思うが、Mっ気を持った四駆乗りは多いもので、何と今回は世界11か国から530台、1,500人ももの四駆乗りが集まったのだ。

スタート当日、セレモニー会場となるコタキナバルのギャストリートは、早朝からジャングル装備満載の4×4で溢れかえっていた。今回、私は現地のクラブ「4×4ベナンパン」のメンバー35台で構成された、タグオンAチームに同行させてもらった。リーダーは、同クラブ会長でボルネオサファリのイベントマネージャーを務めるアレックス氏。ペアを組んでもらったのは、ボルネオサファリのオフィシャルでもあるトーマス氏で、愛車は足まわりをはじめ、エンジンからドライブトレインまでをランクルハチマルから移植したというダイハツラガーだ。そしてついにサバ州観光文化環境大臣によるフラッグオフが宣言され、賑やかな民族音楽が演奏される中、500台を超える4×4がジャングルに向けてスタートを切った。



今回はサバ州の霊峰キナバル山南西部のルートだ。初日からスーパーハードコア66に突入したタグオンチームは、6日間も泥まみれのウインチライフを送った。



エクスペディションリーダーのアンソニー氏から、雨が降ればスーパーハードコア66は容易でない旨が伝えられた。



コタキナバルの中心地、ギャストリートに集まった参加者達。遠方からの参加で前泊者も多かった。



80～90年代に日本でも販売されていたダイハツラガーが今回の旅の相棒。見た目は古いの中身はスーパー。



ボルネオサファリをひと目見ようと集まった人々で賑わう中、一台ずつジャングルに向けてスタートして行く。参加車両はシュノーケルや牽引力8,000ポンド以上のウインチ、スペアタイヤの装備が義務付けられている。



ペアを組んだトーマス氏は、ボルネオサファリを運営するSFWDA（サバ四輪駆動車協会）の古参メンバーだ。



31年前、ボルネオサファリの創設クラブKFWDAメンバーと共に、愛車でジャングルを走破して以来、ボルネオ島にぞっこん。埼玉県秩父で運営する「アウトドアパークフロンコ」は、ボルネオ島のジャングルからインスパイアされていると言っても過言ではない。ボルネオサファリ問い合わせ先 Tel. 080-4662-8460

竹村吉史 YOSHIFUMI TAKEMURA

今年のハードコアは甘くない スーパーハードコアが牙を剥く

コタキナバルの喧騒を抜け、最終給油地となるケニンガウまでコンボイ陣形を保ちながら走る。そして急登坂が延々と続くクロッカー山脈の峠も終盤に差し掛かった頃、ラガーの車内が焦げ臭くなってきた。トーマス氏は窓を開け、しきりに足元に気にしていたが、いよいよ車内が青白い煙で充満してしまった。原因はATのオーバーヒート。さすがに外径37インチのエクストリームタイヤで急登坂を続けるのは負荷が大き過ぎたようだ。ラガーを停車させるとATFクーラーに水を掛け、少々強引に油温を下げて前進。ケニンガウで昼食と給油を済まし、スーク村に向かうと、スーパーハードコア66のあるジャングルに黒い雨雲が迫っているのが見えた。村を抜け、小径を進むと徐々に路面状況が悪くなり、前方にスーパーハードコア66と書かれた大きなバナーが現れた。そこからは、その名に恥じない超ハードセクションが続き、ランクルのドライブシャフト折れなど、のっけからジャングルの洗礼を受けることになったのだ。



朝8時にコタキナバルを出発して、スーパーハードコア66の入口に到着したのは夕方6時。そのまま前進を続けて初日の宿営地に着いたのは夜の10時過ぎだったが、進んだ距離は4時間で3kmほど。この先が思いやられる。



延々と続くクロッカー山脈の峠に、ラガーのATが音を上げた。バンパー裏のATFクーラーを水冷して事なきを得る。



初日からウインチの連続。ウインチの使用頻度が高いジャングルでは、P.T.O ウインチの装備が必須となる。



大径タイヤで掘り返されたマッドセクションは、35インチタイヤを装着したジムニーでも苦戦する。トヨタ2C-TエンジンにランドクルーザーIIの足回りが着られたジムニーは、写真右のジョビさんとミッシェルさんが乗る女子チームのマシンだ。

BORNEO SAFARI SABAH
SINCE 1991



ジムニーで参加したジョビニア・ジョン(ジョビ)さんは、サバ州出身のスポーツインストラクター。激しいアクティビティが好きで、様々な4x4レースに参戦している。



コンボイのキャンプスペースが見つかったと、クルマで雑草を踏み固め、大型タープを張って宿営地を確保する。



食事は個々に料理するのが基本だが、今回はクラブコンボイに同行しているため、クラブと一緒に食事させてもらった。



ラインを踏み外して横転してしまったランクルハチマル。乗員に怪我はなく、迅速に起こされて無事レスキューされた。



バンパーが当たってウインチでも前進不可能…万事休すと思われた時にベテランからスペアタイヤを使えとの確かな指示!

全員が助け合って前進する それがタグオンの魅力と本質

初日から泥のように眠り、翌朝シュラフから這い出たのは朝6時。大タープの下では朝食の準備が始まり、芳ばしい香りが流れてくる。朝食をすませ、ベッドをたたんでラガーに積み込み出発準備完了。今日も暑い一日の始まりだ。

スーパーハードコア66は、かつて木材の搬出に使われていたオールドティンバーロードと呼ばれる廃道で、現在は森林保護区としてサバ州が管理しているエリア。ボルネオサファリは、この廃道を観光文化環境省の許可を得て走っている。AからGまで7つに分けられたタグオングループの後に、ゴミを拾い、荒れた道を補修する環境チームのコンボイが走るのはボルネオサファリならではの。

キャンプ地をスタートした直後に渡河、次いでマッディな長いヒルクライムが現れるが、すでに多くのクルマが走っているた

め自力完走率は70%を下回っている。後続グループを考慮し、路面を荒らさないようウインチングにより1台ずつ前進させる。7kmポイントを過ぎた辺りで渋滞が始まり、しばらくすると朽ちた橋から落ちたランクルが見えてきた。ウインチで引くもロープは切れ、暑い中での土木作業しか選択肢がなくなった。ランクルを掘り出す一方、倒木を集めて隣に新たな橋を架けはじめるなど手際の良さは見事なものだ。その後も沢がある毎にウインチ作業が繰り返され、タグオンAチームは2台で後続車を牽引するオリジナル体制で順当にセクションを通過して行く。しかし気がつけば深夜となり、2日目シュラフに潜り込んだのは午前3時前。この時点で消化したスーパーハードコアルートは14kmと、楽しみはまだ続くのだ。ちなみに2日目は18時間かけて進めた距離が11km…歩けば3時間の距離を、大の大人が悪戦苦闘して楽しむのがボルネオサファリの魅力なのだ。



難所を越えども現れる次の難所。人だけでなくクルマやレスキュー用品も疲弊し、前進するための労力が増えてゆく。



ボルネオの苦しみは参加者にしか得られない糧だ

暑さで目が覚めテントから這い出ると、そこは山の尾根だった。キャンプサイトの設営が暗い時間だったため、てっきり深いジャングルの中だと思っていたのだ。トーマス氏はルーフキャリアの上に立ち、携帯電話の微弱な電波を捕らえて愛妻と話している。しかし基本的には携帯電話の電波は届かないため、ジャングル内ではコミュニティチームが開設した無線網しか、外部からの情報を得ることはできない。過酷な

環境下に置かれながらもバックアップは万全という、まるで軍隊の一部として行動できるのがボルネオサファリの魅力だ。

スーパーハードコア66は残すところ52km…まだまだ気の遠くなるような距離が残されている。気持ちを入れ替え、タグオンAチームはスタートした。

2kmも走らずして泥の深い沢が現れるが、ウインチを巧みに使って全車横断。前へ前へとコンボイを進めていくと、先行のオフィシャルチームに追いつき、またしてもジャングル渋滞となる。徒歩で状況を確認しに行くと、深さ70cmはあろうかと思える重い泥

のカーブと高低差3~4mの沢越えで、ランクルが悪戦苦闘している。ウインチのシンセティックロープは切れ、スナッチブロックのアンカーに使っていたストラップも切れてしまったようだ。しかし自走できる路面状況ではないため、他車のレスキュー用品を使いながら、ウインチで進むしかほかなかった。タグオンAチームがウインチ中、作業を中断して昼食を摂り、沢の水でマンディ（水浴び）する事となった。3日ぶりのシャワー、頭髮もしっかり洗えてさっぱりしたので、ウインチ作業の続きに取りかかる。結局タグオンAチームがこのセクシ

ョンをクリアしたのは何と16時過ぎ。遅れを取り戻すべく前に進むが、川から上るステアケースに苦しみられ、プロペラシャフト脱落やドライブシャフト折れなど車両トラブルが続出。腕時計を見れば0時を回っている。その後も倒木の根に前進を拒まれるが、グランドアンカーとウインチを使って見事に排除し前進。直後に待ち構えていたのはサンタンヒルと名付けられた難セクション。高低差10mはあるかという沢の横断に唖然としたが、タグオンAチームのメンバーは自分がなすべき作業を淡々とこなしていく。全車通過はなんと朝6時、25km地点で取りあえず仮眠を取るようになった。

ちょっぴり辛い現地のカップヌードルを食べ、眠い目をこすりながら66km地点を目指して再びスタートする。この4日間、乾燥することがなかったブーツ内の足は、見たこともないほど真っ白にふやけ、痛みを伴うようになってきた。参加者達がブーツを履かない理由はコレだったのかと気付く

が、時すでに遅しなのだ。その後も幾度となくセクションを超え、水没し、深夜のレスキュー作業を繰り返して、5日目には38km地点までたどり着いていた。朝からさらに無数の坂を乗り越えながら進むと、狭路のジャングルから少しずつ空が開けてきた。そして夕方、その日最大のヒルクライムに出くわす。ランクルロクマルとハチマルのP.T.Oウインチで全車を引き上げ、暗い草原を進むと、前方に大きなキャンプ集団が見えてきた。そう、無我夢中に走ってきたスーパーハードコア66の最終セクションを我々はクリアしたのだ。無線で全てのセクションをクリアした旨が伝えられると、皆はクルマを飛び出し喜びの雄叫びをあげる。苦難と挑戦を仲間と一緒に乗り越える「ボルネオの苦しみ」から解放されたのだ。ここで得た絆は容易に解けることはない。ボルネオサファリが長く続いている理由と魅力は、この一瞬に集約されていると言っても過言ではないのだ。



泥々になってウインチをするメディカルチームの女医さん。とても楽しんでたのが印象的だった。



スーパーハードコア66をクリアした、タグオンAのメディカルチーム。後日、州立病院のICUで出会って驚いた。



チームリーダーを務めたアレックス氏は、ボルネオサファリのイベントマネージャーという重責も担っている。



前進、レスキューを問わず、頻繁に使われるウインチは、作業者のスキルで作業効率と費やす時間が大きく変化する。この献身的な作業も仲間達との絆を紡ぐ大きな要素となる。



人員と荷物を満載した、メディカルチームのハイラックスが横転。路面の大きなV字に足元を取られてしまった。



横転したハイラックスのリレーロードは、ぐにゃりと曲がっていたが、スペアパーツがあるから問題なし？



6日目の星、遂にスーパーハードコア66のフィニッシュフラッグに到着。昨晚に続き、仲間と肩を抱き合った。



ジョビさんとミッシェルさんも笑顔でゴール。ジョビさんは4回目のボルネオサファリを危なげなく完走した。



ウインチラインを引き出すジムニー女子チームのミッシェルさん。彼女はメカニックとしても優秀で、今回のボルネオサファリ・ジャングルウーマンアワードを獲得した。



ジャングルでのラフサービスでは、幾度となくバッテリーによるアーク溶接が行われたが、ほぼ完璧な修理だ。



泥が落ちたからか、水中が気持ちよかったのか分からないが、川の中でも気にせず修理してしまうメンバー。



コミュニケーションチームは、エリアに無線網を張り、ボルネオサファリ全体の無線をコントロールしている。



タグオンAチームそれぞれに周波数が割り振られる。混線せず、各グループ間の連携が取れている秘密がこれだ。



スーパーハードコア66の全セクションをクリアした直後、キャンプサイトで撮影したタグオンAチームのメンバー達。日に焼けて泥まみれだが、みな達成感に満ちた笑顔が素晴らしい。