昭和51年5月9日第三種郵便物認可　平成12年10月1日発行（毎月一回1日発行）

ISSN 0385-5457

HIMALAYA

ヒマラヤ

No.347

2000 OCTOBER

日本ヒマラヤ協会

THE HIMALAYAN ASSOCIATION OF JAPAN —— HAJ

2001年ＨＡＪサマー・キャンプ隊員募集

カラコルム スパンティーク(7,027ｍ)

パキスタンの登山は、スカルドへのフライトや、ポータートラブルなど、短期間登山にとっては、幾つかの問題がありますが、情報の収集や強力なスタッフの配置、隊員の積極的な参加によって対処して成功に結びつけたいと思います。

尚、パキスタン登山の申請は、年内に行わなければならないので、希望者は早目の申込みにご協力下さい。

記

1．期間：2001年７月13日(金)～８月27日(月)
2．募集人員：10名程度
3．負担金：75万円
4．資格：冬山の尾根を20kg程度の荷物を持って行動できる人。
5．申込〆切：11月30日（定員になり次第〆切）
6．その他：ＨＡＪの登山隊は、「ガイド公募登山」ではありません。準備活動に参加、合宿に参加の義務があります。

チベット ニンチン・カンサ(7,206ｍ)

ラサから半日行程の所にヤムドク・ツォと呼ばれる大きくて美しい湖があります。その湖を見下ろすようにそびえているのが名峰ニンチン・カンサです。ＨＡＪは既に２回登頂に成功しています。ラサからゆっくりと入山し、登山期間は26日間、ルートは1998年にＨＡＪ隊が初登攀した西稜を予定しています。

記

1．期間：2001年７月20日～８月25日(37日間)
2．募集人員：10名程度
3．負担金：85万円
4．資格：冬山の尾根を20kg程度の荷物を持って行動できる人。
5．〆切り：定員になり次第
6．その他：ＨＡＪの登山隊は、「ガイド公募登山」ではありません。準備活動に参加、合宿に参加の義務があります。

表紙写真

〈ガネッシュⅥ峰付近から見たガネッシュⅣ峰〉
ガネッシュⅣ峰（パビール）は、日本勤労者山岳連盟とネパール警察の合同隊により、南面アレクー・コーラから1978年に初登頂された。北面からのトライは1982年にⅡ峰（旧Ⅲ峰）とⅣ峰の連続登頂を目指した信州大学隊によって行なわれたが、写真正面の尾根上6200ｍ地点で断念した。
（写真と文・田辺　治）

ヒマラヤ No.347

1．カラコルム植物紀行(1)　井上重治
9．中国・韓国合同登山隊のこと　趙　牧
13．ヒマラヤ・ニュース〈地域ニュース・ヒマラヤから〉
17．雨のカラコルム逃避行　井上重治
24．寸感・事務局日誌

カラコルム植物紀行（1）

――珍らしき種を求めて――

井上　重治

はじめに

パキスタンの北部、中国との国境付近に展開するカラコルム山脈は、世界第二位の高峰Ｋ２（8,611ｍ）を始めとして七千、八千メートルの高峰が林立している。豊富な氷河と鋭い岩峰で特徴づけられたカラコルムの谷は、その乾燥気候の故に植物の生息は著しい制約を受けている。それにもかかわらず、僅かな水を利用した植物がたくましく生きている。カラコルムの植物の特徴は、表１に示したように乾燥気候に巧みに適応した植物群が多く見られることである。その適応の仕方を詳細に調べると、表２に示すごとく、実に多彩な工夫がされている。長い進化の過程でこのような適応の仕方を身につけた植物が厳しい乾燥気候を耐え抜いてこられたのである。1992年から97年に渡る前後７回のカラコルム・トレックで日本では見かけない珍しい植物に出会ったので、その若干を紹介する。カラコルムは日本や中国の植物相（日華区系）と地中海区系、それに中央アジア区系の三つの植物相がぶつかり合う所で、それだけ品種的には変化に富んでいるように思われる。

（Ｉ）思わざる珍種との出会い

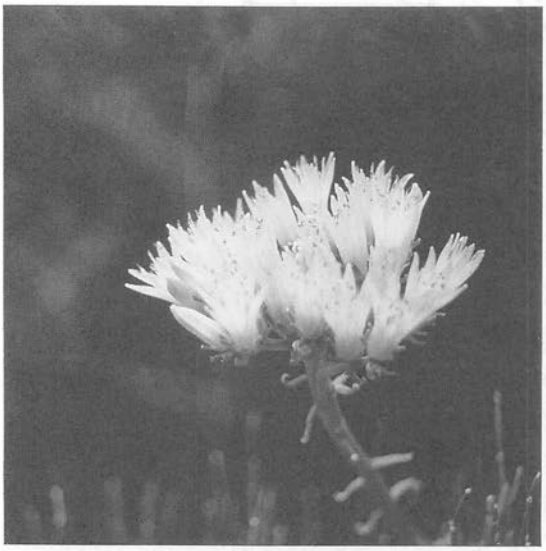
１－１　ベンケイソウ科のシュウドセヂュウム・コンデンサチュウム

94年６月、カラコルム東部の登山基地スカルドから北東140㎞のフーシェ部落までジープで走り、そこからトレッキングを始めて、高度3,300ｍのセイチョウのキャンプ地に着いた。ここはゴンドゴロ氷河とチャラクサ氷河の合流する扇状地で、たくさんの小川が網の目のように流れ、芽吹いたばかりの柳の木には淡茶色の小花がそれこそ無数に咲いていた。周囲にはＫ７（6,934ｍ）やビアルチェディ（6,273ｍ）を始めとする六千メートルの雪峰の真っ青な空に聳立し、近くの断崖を雪解け水が四本の滝となって落下していた。少し登ればフーシェ谷の王、マッシャーブルム（7,821ｍ）の豪峰も望まれる。まるで日本の上高地をスケールアップしたような大変魅力的な所である。日本と違うのは、こんな素晴らしい所に私とガイド、コック、それにポーターがいただけである。近くの現地人の夏小舎があったが、季節が早くて無人のままで、入口には「イスラム教徒以外の使用を禁ずる」と貼り紙がしてあった。

ちょうどこの年の６月21日がイスラム教ヌルバシ派最大行事の一つであるアシュラー（殉教者を悼む祭）にあたり、ポーターはモスクの行事に参加するために全員フーシェ村へ戻ってしまった。そこで一日セイチョウに停滞することになった。散歩がてら一人でゴンドゴロ氷河の近くまで行くと、ひょっこり灰色のマーモット（山ねずみ）に出会った。人ずれしていないためか、直ぐ隠れる様子もなく、しばらくその愛くるしい赤眼をくるくる回し、白しげをひくひくさせてこちらを見ていた。この谷にはアイベックス（アルプズ山羊）もたくさん生息していることを後から聞かされて、野性味豊かな谷であることを実感した。

モレーン（氷河の運んできた堆石）の上は紫色のイワオウギと黄色のアストラガルスの花が今を盛りと飾っていたが、そこからちょっと下ったブッシュに地味な麻黄の群落があった。何気なしに近づくと、くすんだ緑色の麻黄の筒状茎の上に愛らしいピンクの花がのぞいていた。写真１に示すような集合花で、なかなか気品がある。麻黄の花（本来は黄色）にしてはおかしいと思ってよく調べてみると、細葉が互生した別の一本の茎から伸びていた。ピンクの花をつけていなければまず気がつかない。その後さらに数本、まだ蕾の状態のものが見つかった。現地のバルチ語でチャブスライというこの植物は茎の長さが20から50㎝とひょろ長く、谷を吹き上げる風で絶えずゆれているので撮影にはひどく苦労した。やっと撮った写真を

▼写真１．Pseudosedum Condensatum



ヒマラヤ植物の権威、大場秀章博士にお見せしたところ、一見あまりかわりばえのしないこの植物が実は極めて珍しいものであることを教えてくれた。学名はベンケイソウ科の Pseudosedum Condensatumで、日本人としては私が始めて撮ったものではないかという。なるほど、素人が入手できる植物図鑑を全部調べても載っていなかった筈である。

この翌年の７月、同じフーシェ谷に入ってこのシュードセヂウムを探したが、不思議なことに一本も見つけられなかった。たぶん、私を魅了したあのピンク花が散ってしまったためではないかと思われたが、これで再びまぼろしの植物になってしまった。その代わり麻黄の群落に新しいピンクの花が顔をだしていた（写真２）。シュードセヂウムのように花茎がひょろひょろ伸びていたが、葉がぜんぜんついていなかった。不思議に思って根元を見ると、なんとそこにごつごつした硬い葉が密生していた。採取した株を大場博士にお見せすると、「この植物はまだ生きている」と言われ、標本紙から切り離して培養実験を始められた。これには私の方があっけにとられてしまった。なにしろ採集してから根をすっかり洗い、四十度の熱風で乾燥して一ヵ月半が経過していたので、てっきり枯れていると信じ込んでいた。乾燥地帯に生きるカラコルム植物の強靱さをあらためて再認識した次第である。この植物もベンケイソウ科に属

▼写真２．Rosularia sedoides

し、Rosularia sedoides と同定され、やはり珍しい植物だという。

ちなみにベンケイソウ科の植物が有名になったのは乾燥に非常に強く、その秘密は分厚い多肉質の葉の中に特殊な代謝系をもっていることが判ったからである。カムＣＡＭ（crassulacean acid metabolism）と呼ばれる特殊な機構で、夜間に気孔を開いて炭酸ガスを取り込み、それを有機酸の形で保存し、昼間は気孔を閉じて有機酸を再分解して得られた炭酸ガスから炭水化物を合成する。この種のカム植物は朝と夕方では味が異なり、朝は有機酸によりすっぱい味であるが、夕方は糖ができて甘くなる。なぜこんな手の込んだ代謝をやるのかというと、温度の高い昼間に気孔を開くと多くの水分を失うからなのである。

１－２　ムラサキ科のアルネピア植物

94年６月26日、ガイドとポーターをつれてサイチョウからゴンドゴロ氷河左岸の谷を登って行くと、地元の人がゴンドゴロ・ショウ（3,600ｍ）と呼んでいる高山植物のお花畑に着いた。紫色のフウロソウやリンデロフィアなどが咲き競っていたが、ふと岩場の方を眺めると、どうも変わった植物があるような予感がした。そこでトレッキング・ルートからはずれて岩場の下に来たが、傾斜が急でとても直登できない。やむをえず、左側のガレ場を登って迂回しながら岩場の上部に出ると、写真３に示すような植物に出会ってびっくりした。草丈５から10㎝の多年草で、毛をふかぶかと被った肉厚の葉を持っていて、一見ハハコグサに似ていた。しかし、なんと一本の茎から白に近いピンクから黒に近い紫まで異なった色の花が咲いてい

▼写真３．Arnebia SP（ムラサキ科）

るではないか。色の比率は茎毎に異なっている。現地案内人の話ではピンクは始めからピンクのままで、時間によって変わることはないという。この点はさらに慎重に確認する必要があるが、もしそうなら明らかに花の色素の産生を支配している遺伝子の発現が局所で異なっていることになる。これによく似た現象はオシロイナバでも見られ、その場合はトランスポゾンと呼ばれる小さな遺伝子が細胞の中を飛び回って色の遺伝子を不活性化させて花色の変化をもたらすと推定されている。

結局、この奇妙な色変わり花はむらさき科のアルネビア属の仲間であることが判明した。“Flowers of the Himalaya”図鑑で調べると、Arnebia euchroma に近い。しかし天山で中国の学者が報告した A.euchroma とはかなり異なっていた。バルチ語でヒラスツィーと呼ばれるこの植物はフーシェ谷ではゴンドゴロ氷河のこの岩場にしか自生していないといわれ、トレッキング・ルートからも外れていることを考慮すると、もしかしたら変種の可能性があるのではないかと希望的に推定した。

翌年の７月に同定用の標本を採取するために、同じ岩場に登ってみた。今度はシュードセヂウムの場合とは異なって、このアルネビアはちゃんと同じ場所に生えていた。花期は過ぎていてあの特徴ある多色花は見られなかったが、根元を掘ると、驚いたことに真っ赤に色づいた根が現れた。しかしもっと驚くことがあった。それは、採集して数日たつと、この赤い根が紫に変身し、多量の色素を滲み出させて白い標本紙を紫色に染め上げてしまったことである。葉が枯れてから起こったこの劇的な変化はいったい何に由来するのであろうか。ムラサキ科にはシコニンをはじめ紫系の色素が多く産生され、標本紙の圧迫で遊離した酸素の作用か空気酸化で変色したのではないかと考えている。それにしても、今更ながらにカラコルム植物の底知れぬ力に感服した。ところで、この標本の同定は目下大場博士の所で進行中で、その結果が待たれるところである。その後、96年６月にナルタル谷に入ったら、このアルネビア植物がたくさん生えていた。ここのアルネビアの花色は時間の経過とともに変色してゆくように思われた。

（Ⅱ）まぼろしに終った新種植物

２－１　マメ科のカラガナ植物

93年５月、山旅を終わってギルギットからイスラマバードに帰ろうとしたら、予約しておいた筈の飛行機に乗れない事態になり、ぽっかり一日空いてしまった。これまたカラコルムの旅ではよく経験するハプニングである。そこで、たまたま会ったギルギットのガイド、Ｉ．Ｍ．ベッグに相談したところ、日帰りでナルタル谷へ行くことを勧められた。そこは砂漠の多いカラコルムでは珍しく緑の多い所で、高山植物もたくさん見られるという。

早速ジープをチャーターして出かけたが、いきなりフンザ河右岸の石ころだらけの川原を走り出した。前年の大洪水で、道が流れてしまったためらしい。平均時速10キロくらいで川石の上を走るのであるが、あまり揺れるので骨と肉が離れるのではないかと心配した。なんとかこの悪路を通過してノーマルの部落からナルタル谷を北上した。二つ目の木橋にさしかかったところ、なんと橋の真ん中がみごとに落ちて激流に洗われていた。なんでも前日、９人乗ったトラックが通過した際に橋が落ちて、２人が死亡、６人が怪我をしたとい

▼写真４．Caraganasp（マメ科）

う。引上げられたトラックの残骸が橋のたもとに置かれていた。カラコルムでは橋の寿命は壊れて落ちた時で、誰がそれに立ち合うかはアラーの神が決めることだという。日本のように橋の管理者が責められることはない。そもそも橋はナルタル部落の共通の財産のように思われた。

ナルタルの人にとっては、生命線を絶たれたも同然で、村中総動員（ただしイスラム社会では男性のみ）で、上流に臨時の丸木橋を架設中であった。そこで、運転手とジープを残して、まだ二本しか渡してない仮橋を激流のしぶきを浴びながら渡って、徒歩でナルタル村を目指した。ナルタルは高度3,100ｍで、ジュニパーやヒマラヤ杉の大木が聳え、ピンクのカルーナつつじや黄色のゲンゲの花が華やかに咲き乱れて、日本アルプスの飛騨の山中を思い出させた。

その中に這い松に似た背の低い灌木の集団があった。たしかカラコルムには這い松はないことになっていた筈なので、不思議に思って近寄ると、写真４に示したように黄色の唇型の小花をつけ、幹には鋭い刺を持った老木であった。恐らくこの鋭い刺のお陰で家畜に食べられないで残っていたものと思われた。同行したフンザ出身のガイドは「カラコルムを方々旅したが、こんな植物は見たこともない」と言う。現地の人がそう言うのであれば、てっきり新種かも知れないと人知れず興奮した。

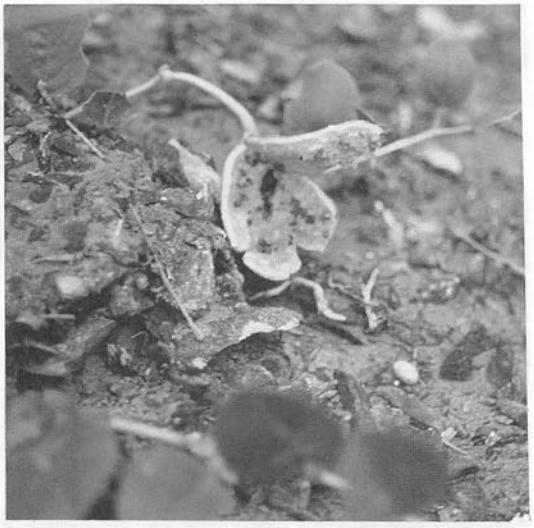
日本に帰ってからも、なかなかこの植物の名前が判らなかった。似たような植物が図鑑にあっても決め手がない。これには「現地の人が始めて見た」という先入観念が影響したせいがあるのかも知れない。それから２年たって、ヒマラヤ植物の権威である大場博士に鑑定していただいたところ、いとも冷酷にまめ科のムレスズメ（Caragana sp.）という判定が下された。雀がむれたように小花が集まって咲くのが語源らしい。種が同定されないのではっきりとは断言できないが、どうもとりたてて珍しい植物ではないらしい。ムレスズメ（C. chamlagu）は江戸時代に中国から日本に渡来して鑑賞用に栽培されている。しかし、一夜の夢を与えてくれただけでも印象深い植物であった。

ナルタル村を離れる時になって、下に置いてきたジープが上がってきたのにはびっくりした。取付け道路もなく、四本の丸太を渡しただけの仮橋をジープが通るとは日本の常識ではとても考えられない。橋の転落事故の詳細が知りたくて、色々情報を捜したが、結局パキスタンのどの新聞、どのテレビにも報道されなかった。それどころか、定期バスがインダス河に落ちて50人が溺死した大事故さえマスメディアに載らなかったという。これまた日本では考えられないが、カラコルムには事件を知らせる通信ラインがなく、僻地の出来事は世に知られないまま消えてゆく。日本にいて報道を受け取るだけでは世界の実情は分からないことを身をもって体験した。

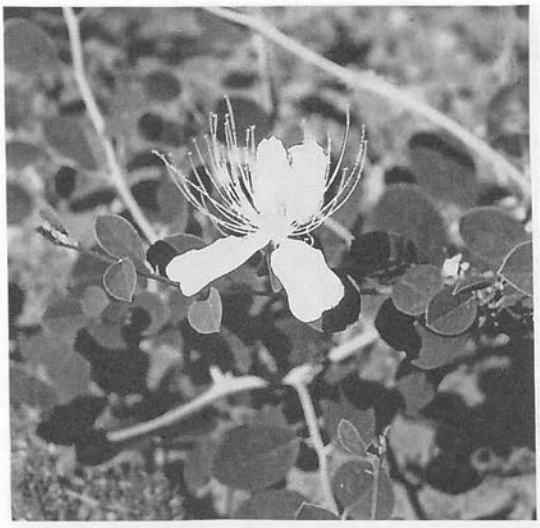
２－２　フウチョウソウ科のカッパリス・スピノーサ

92年９月、インダス平原がモンスーンによる史上最大の洪水に見舞われてパキスタン中が大騒ぎをしているとはつゆしらず、のんびりとスカルドの郊外にあるカルドチョ古城を見学していた。カラコルムはモンスーンの影響をあまり受けず、ここを流れるインダス河は天気が悪くて晴れる日が少なかったため、氷河の融水が減少してむしろ例年より水量が少なかった。夕暮れが迫って岩山を降っていたら、道をはずれた黒い岩壁の下に真っ赤な口をあけた異様な物体が目についた。近寄ってみると、ちょうどザクロの実が熟して口をあけているように二つに避けた果実であることが分かった（写真５）。なかば泥にまみれて横たわっている姿はまことにグロテスクで、動物の死骸のような不気味さがあった。あたりには丸い葉をつけ、鋭い棘をもったつる性の植物が地面をはっていたが、不思議なことに赤く裂けた実は一つしかなかった。

▼写真5-1．Capparis spinosa の実



▼写真5-2．Capparis spinosa の花



日本に帰ってから、その時撮った写真を色々な人に見せたが、誰一人として知っている人に出会わなかった。これはもしかしたら文献未知の新種かも知れないと期待は次第にふくらんだ。それから2年経って、東京大学総合博物館の大場秀章博士に相談したところ、ちょっと本を見られてから、フウチョウソウ科のトゲカッパリス（Capparis spinosa L.、フウチョウボク属）だと宣告された。ちなみに大場博士はフウソチョソウ科の図鑑をまとめていて、この科の権威であることを後で知った。正体がわれるとそれほど珍奇な植物ではなくなったが、初めて聞く科名に興味を覚えて調べてみると、この植物の根や葉は薬用になり、つぼみは酢漬けにして西洋料理の香辛料（ケッパー）として、また果実はピクルスに用いるという。これで何故果実が少ないのか分かったような気がした。多分地元の人が食用に採集したに違いない。さらに調べてみると、この植物はインド大陸からヨーロッパまでの熱帯、亜熱帯に多いと知って二度びっくり。どうやら地中海方面から東進してきてカラコルムに定着したように思われたが、それにしても熱帯産の植物が冬は零度20度近くまで冷え込むスカルド郊外に生きられるのが不思議であった。

95年の夏、四回目のカラコルム・トレックのためにインダス河沿いをのぼっていたら、丸い葉のついたつる性植物が目に入った。ジープを止めて近づいてみると、やはりあのトゲカッパリスであった。ちょうど花期が終わって赤い実ができつつあった。驚いたことに、ライコット橋のあたりまでくると、どこもかしこもトゲカッパリスだらけで、乾燥した砂地の植生の主役になっていた。もはや珍奇でもなんでもなくなった。スカルドに着くと、高度が上がったためか未だ花が残っていた。それはグロテスクな赤い裂果とは似てもにつかない、大きくて優雅な白色の四弁花であった（写真5-2）。元来フウチョウソウは風蝶草の意味で、花が風に舞う蝶に似ているのが語源で、トゲカッパリスの花はその典型である。そして、植物の見事な変身に感心した。

（Ⅲ）黒い箒房（ほうきふさ）の謎

94年6月のフーシェ谷トレッキングが終わって、いざフーシェ村からスカルドに戻ろうとしたら、途中のジープ道が氷河湖の決壊による鉄砲水で壊されて不通になってしまった。カラコルムでは毎年くりかえされるハプニングである。このためスケジュールが狂って、カプルー（高度2,500m）の田舎宿屋に臨時に泊まることを余儀なくされた。予定外の時間がとれたので、シャイヨク河の川べりを散策していると、とある林間地に写真6-1に示すような植物の群落があった。この植物は草丈50センチから1メートルほどで、先端に白花の集合した花柱があった。名前を聞くとバルチ語でチーマと呼んでいるという。一見なんの変哲もない地味な植物であるが、その中に黒くて長いつる

▼写真６-1. 健康な Sophora alcopelosis

▼写真６-２. 病気の Sophora alcopelosis

状のものがあたかも箒のように先端に渦巻いているのが散見された（写真６-２）。この黒い箒房が後になって大きな謎になった。

このチーマはカプルーから奥地へ向かう幹線道路脇に生息しており、インドとの休戦ラインに近いのでたくさんの軍用車両が通り、多くの人の目に触れている筈である。しかし、この時は写真だけで標本を採取しなかったので、分類学上の種どころか、科名さえも判らないままに終わった。後になって、成長した姿を見ると、日本のエンジュ（マメ科）によく似ていた。

翌年の夏に再度この地を訪れた。驚いたことに、この植物はスカルドから始まってカプルーに至るシャイヨク河の流域の砂地にびっしり生えているのが認められた。なんと泊まっていたＫ２モーテルの近くにも生えていた。てっきりカプルー周辺に限定された植物とばかり思い込んでいたので、これは全く予想外であった。前年も同じ道を通ったにもかかわらず、関心がなかったために完全に見過ごしていたのである。もう一つ勘違いしていることが分かった。それは前年シャイヨク河の疎林の比較的湿地に生えていたので、てっきり湿性植物だと思っていたら、今回は川辺の乾燥した砂地にたくさん生息しており、湿性ではなく乾燥に強い植物であることが分かった。

例の黒い箒房について現地の人に尋ねると、最初に白い花が咲き、その後で黒房ができるという人と花の咲く前に黒房ができるという人の二派に分かれた。この植物があまりに地味で、現地の人もあまり関心がないのでいい加減に答えているものとこの時は思った。そこで結局私自身で調べるより仕方がなくなった。まず最初に頭に浮かんだのは、白花が雌花で、黒房が雄花ではないかということである。７月末に白花からそろばん玉のような種子がぶら下がっている光景を眼にしたので、ここに雌花があることは間違いない。たまたまカプルーの手前で新規に採集した黒房を持って近くの食堂に立ち寄った時のことである。同伴したガイドが小さく悲鳴をあげる声がした。近寄ると、食卓の上に置いた黒房の中から無数の虫（恐らくダニの類）が這い出してきて、ガイドの衣服につくところであった。そこで私はピンときたのは、この黒房には受粉を促進するための甘い花蜜があって虫たちを引きつけているのではないかということである。そうであれば、黒房が雄花であっても不思議ではない。問題は解決されたと思われた。

しかし、雄花は花粉散布の役割を果たした後は、地面に落ちる筈なのに、付近を精査しても黒房の残骸は見当たらなかった。さらに不可解なのは、黒房は花や実をつけている植物にも、まったく花のついていない植物にもあることである。これを説明するためには、このチーマは雌雄異株と雌雄同株の二種類なければならないことになる。さらに奇妙なことに、場所によって黒房の集中してい

る植物群とほとんど見られない植物群があった。ことここに至って雄花説はだいぶ怪しくなってきた。もう一つこの植物について奇妙なことに気づいた。それは葉の付き方が対生の部分と互生の部分があることである。これでは分類上からも大変に困ることになる。

結局素人鑑定人はお手上げの状態になって日本に帰るはめになった。早速採集した標本をヒマラヤの専門家にお見せすると、しばらく眺めておられたが、やおら「これは病気だ」という。よく日本の桜の木に小枝が異常に増殖した光景を見かけるが、これはテングス病菌という微生物が寄生したために起こる現象であることが知られている。恐らく似たようなことがこの植物にもおこっているとの鑑定であった。てっきり黒房はこの植物の特性とばかり思い込んでいたので、これは意外な展開になった。しかし、この説明で納得したことがある。それは黒房の生成時期に関する現地人の矛盾した答えである。もし感染説が正しいとすれば、花期の前と後に黒房が生成するという現地の人の答えは両方とも正しいことになるのである。

植物の方は標本を採集したお陰で Sophora alcopelosis（マメ科）と同定された。パミール、天山などの中央アジアにひろく分布しているという。しかし、カラコルムではシャイヨク河流域にたくさん生息していたのに、フンザ河流域ではまったく見かけなかった。その理由はまだ分からない。図鑑をみてもソホラ植物に黒い箒房ができるとは一言も書いてない。案外黒房はカラコルムのソホラに特有で、天山には無いのではないかと想像している。

例の私の頭を悩ました葉のつきかたについて専門家に尋ねると、この植物は羽状複葉といって、たくさんの小葉が集まって本当の葉ができているという。私が見たのは実は小葉で（といっても実は大きな葉である）、ここでは対生と互生がいりまじることも珍しくないという。この近縁植物にクララ（苦参）S.flavescens がある。くらくらする位苦いのが語源である。同じくマメ科の羽状複葉で、茎葉の煎汁は駆虫剤として、根は苦味健胃剤として用いている。エンジュは止血や痔の薬として利用されるが、カラコルムのソホラの利用方は知らない。

それでは、この黒い箒房を誘導する病原体とは一体なんであろうか。局部に多数の枝様のつるをだす症状は天狗巣病に似ている。この種の病気は圧倒的に菌によって惹起される。しかしカプルーの食堂で無数のダニ類が黒房からはい出た事実を考えると、どうもダニが関係しているように思われてならない。そこで、専門書をひもとくと、なんと葉ダニ類が天狗巣様の症状（天狗巣えい）を引き起こすことがわかった。一般に動物が植物に寄生して異常なこぶ様な発育を惹起することを虫こぶまたは虫瘿（えい）という。カラコルムでもヨモギの幹に嚢や塊状の形をした虫こぶを見かけた。もし葉ダニによる天狗巣えいがマメ科植物にできたとすればこれは珍しい現象になる。

私がもうひとつ興味をひかれたのは、こんな病気に罹っても植物は枯れることなく、ちゃんと実までつけていたことである。一体葉ダニと宿主であるチーマとの関係はどうなっているのであろうか。広範囲の地域で黒い病斑が見られ、しかも植物自体は一向に枯れる気配を見せないことから、単なる病原体の感染とは考えられない。虫こぶから蜜のでる場合も知られており、葉ダニが生きている宿主から栄養をとっていることは容易に想像される。これは活物寄生と呼ばれている現象で、宿主を枯らすと葉ダニ自身も栄養がとれないで餓死することになる。それでは、宿主である植物は寄生によって何か利益を得ているのであろうか。虫こぶは植物の側からみれば一種の癌のようなもので、どうも害はあってもあまり益はなさそうである。しかし人間は没食子や五倍子の名前で知られる虫こぶからタンニンを得て、薬として利用している。一般に異なった生物同士が出会うと初めは反発しあうが、長年付き合っていると、次第に敵対関係が薄れて無関係になり、最後はお互いを必要とする共生関係になってくることが知られており、葉ダニとソホラ植物の関係はちょうど共生移行の途中の段階にあるように思われる。

（Ⅳ）寄生植物と共生菌

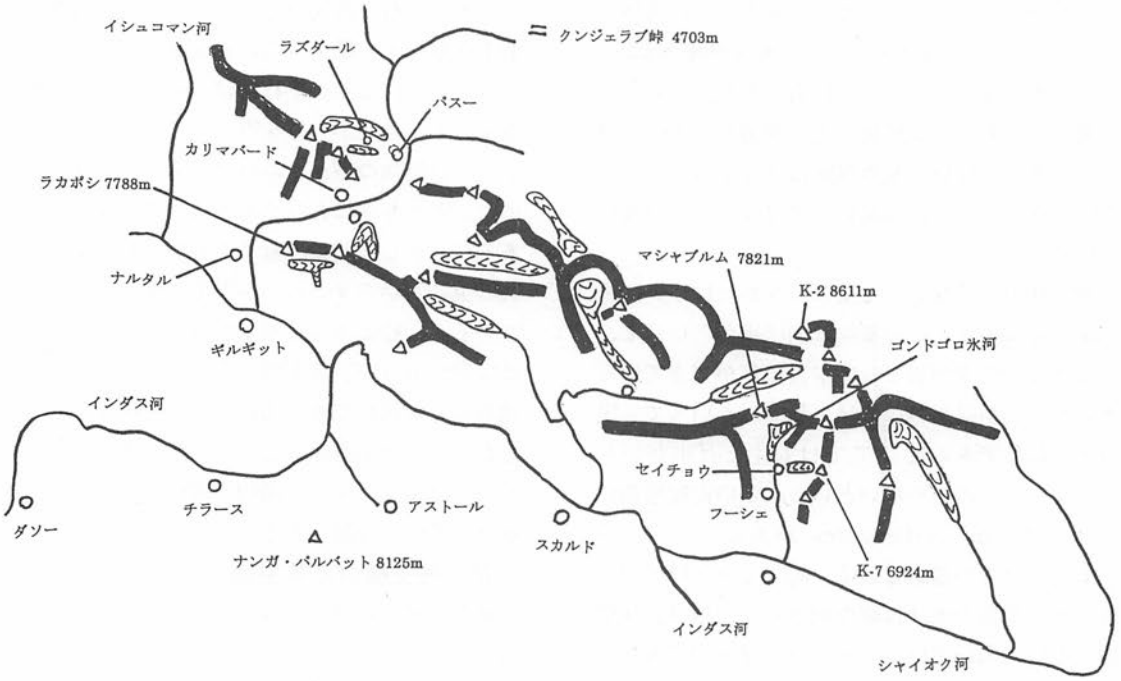
植物が植物に寄生することもある。95年の夏、大雨にふりこめられたフーシェの村はずれで奇妙な植物に出会った。葉緑素をもった葉がまったく

ないのにピンクの花をつけているのである。不思議に思って根元を掘ってみたら、なんと根がまったくないのである。ちょうど短い木の棒のような形であった。日本に帰ってから専門家に相談すると、これが植物に寄生する植物であることが判明した。ハマウツボ科の Orobanche alba で、よくヨモギやシソ科の植物の根に寄生するという。しかし付近には外の植物は全く生えてなく、どのような植物に寄生していたのか不明のままであった。この根なし植物も種から発芽した時はちゃんと根がついている。それが外の植物の根にからまると、自分の根が退化して活動寄生するのである。

一般に植物の根は直接、間接に共生菌を宿している。菌がいない方がむしろ異常である。共生菌の働きは動物の腸内細菌に似ており、植物が健全に成長するために大きな役割を果している。有名な例はマメ科の根の中に入り込んで空中窒素を固定する根瘤菌や有機物を分解して肥料をつくるラン科の寄生菌など知られている。特に栄養分や水分の少ない荒れ地に生息する植物は菌根を形成する率が高いといわれる。それは植物の根に寄生した真菌の菌糸が土壌に広がって、根毛のとどかない土壌の隙間にも入り込んで水や養分を吸収できるためである。従って、乾燥気候のカラコルムの植物には共生菌の役割が大きいと想像される。

そこで、今度はカラコルムの土壌にどんな微生物がいるか調べてみた。専門家による土壌分析では、アルカリ性で水分や有機物の少ない貧栄養地であるが、雨の多い日本の土壌に普遍的なペニシリュウムがほとんどいなく、乾燥に強いアスペルギルス属の真菌や希少放線菌の多いことが判った。同定困難な珍しい菌株も多く、新規な微生物発見のチャンスも高いという。

カラコルムには地衣類が極めて豊富である。一般に地衣は乾燥と貧栄養環境に非常に強く、灰色、茶褐色、赤色など実に多彩な色で岩石を染めている。始めは鉄錆の斑点かと思ったが、ルーペでのぞくと、小さな珊瑚のようなものから海草やヒトデのようなものまで色々面白い形をしたれっきとした生物であった。日本では美味しいイワタケがもっとも有名な地衣であるが、種類の豊富さではとてもカラコルムには敵わない。カラコルムの地衣の一種は Caloplaca elegans に似ていた。実は地衣は単独の植物ではなく、真菌類と藻類の寄り合い世帯で、真菌は水分や塩類の吸収、保存を、藻は光合成で有機物をつくって相互に利用しあう絶対共生の典型である。



カラコルム概念図

——1996年秋——

中国・韓国合同登山隊のこと

〔山野1997年春号から〕

趙　牧

登山は、中国の多くの人々にとっては、実際によく知られていない運動だ。登山は、現在では探検運動の一種目として広がっているけれど、山を目指して登頂に成功したとしても、そのことに一体どのような意義があるのかは、ただ自分にしか分からない。

報いられることが大きければ皆が喜ぶ

1996年春「登山隊隊員を２名募集している」と雲南省体育運動委員会は、地元の経済放送局のＣＭ中に流した。１ヶ月ほどしてから何人かが訪ねてきたがその中から、身体堅固な27歳の木世俊と25歳の袁紅波が隊員として選ばれた。

９月、彼等はチベットに行って中国と韓国の合同登山隊に合流して、チョム・カンリ(7,048ｍ)登山を行うことになった。２人はその後12月には、世界中の登山家に知られている「梅里雪山(6,740ｍ)」に挑戦することを決意した。「おいおい、お前、生き残りたくないのか」マージャンをやりながら友人達が木世俊に話し掛けた。「あいつが登山に行けばどうせ長くは生きられないからマージャンは負けてやろう」と言いながら友人達は山に行くことに反対した。

多くの登山家が知っているように、91年１月３日、中国と日本の合同登山隊が梅里雪山で雪崩のため17人が遭難した。この悲劇は雲南省の人々の心に深く刻み込まれていた。「袁紅波さん、登頂に成功したら少なくとも10万元（日本円で約150万円）貰えるそうだが本当かどうか」「そんなことないよ」「10万元ぐらい貰えないと誰も行かないんではないか」と周りの人達が袁さんに聞いた。

冒頭に書いたように、登山はまだ人々に知られていないが、お金を貰えるならば登山に行くことは、普通の人から見れば当たり前の事である。しかし、木さんと袁さんの２人はお金のことよりも、登山にしか興味を持っていなかった。だから登山に対する興味がお金に換算するとどの程度になるのか知らなかった。だから木さんは山に登ることを田舎の母にも言わなかった。

大自然や山の美しさにひかれて何度となく高峰に登る登山家は、その価値を一体どの位のお金に換算しているのか。数年前、中国の有名な登山家の王勇峰さんは、「海外の登山家は、登山はお金のためにするものではなく、楽しみのためにしている」と言ったが、こんな話を登山をよく知らない中国の人々の耳に入ったら絶対に信じて貰えないに違いない。

遠征隊の謎

96年９時13日金曜日、中韓合同チョム・カンリ、ルンポ・カンリ(7,095ｍ)登山隊は、合わせて30人あまり。６台のジープと１台のトラックに分乗して北京を出発した。行程は安南～咸陽～潼関～平涼～六盤山～蘭州～西寧～格尔木～崑崙山口から羊八井温泉そしてチョム・カンリのＢＣである。

刺激的だなと皆が言った。半年前、中韓合同登山隊が蔵北から山に向かうと知って私は非常に嬉しかった。何故なら青蔵線に沿って走るのは私の長年の夢であったからだ。このような機会を中国登山協会が与えてくれたことに感謝した。

韓国の記者達は皆好奇心旺盛で写真を一杯撮ろうと、運転手に「ゆっくり、ゆっくり。ちょっと止まってくれるか」と声をかけたり腕をひっぱっていた。非常に危なかしくてあやうく事故を引き起こすところであった。

運転手達は、休憩時間になると集まってお互いに、韓国人の癖について話し合った。ある人は、ジープに乗り込むやいなや、靴や靴下等を脱いで両足を組んでその足は運転手のハンドル近くまで

延びていた。ある時、運転手が堪り兼ねて延びている足を手で叩き、今度やれば火のついている煙草の火でやると言った。

この登山を通して中国側は、韓国隊員に対して決していい印象を持たなかった。皆、韓国の経済は、高い水準かもしれないが、マナーに欠け「成金」のような印象を受けた者もいた。

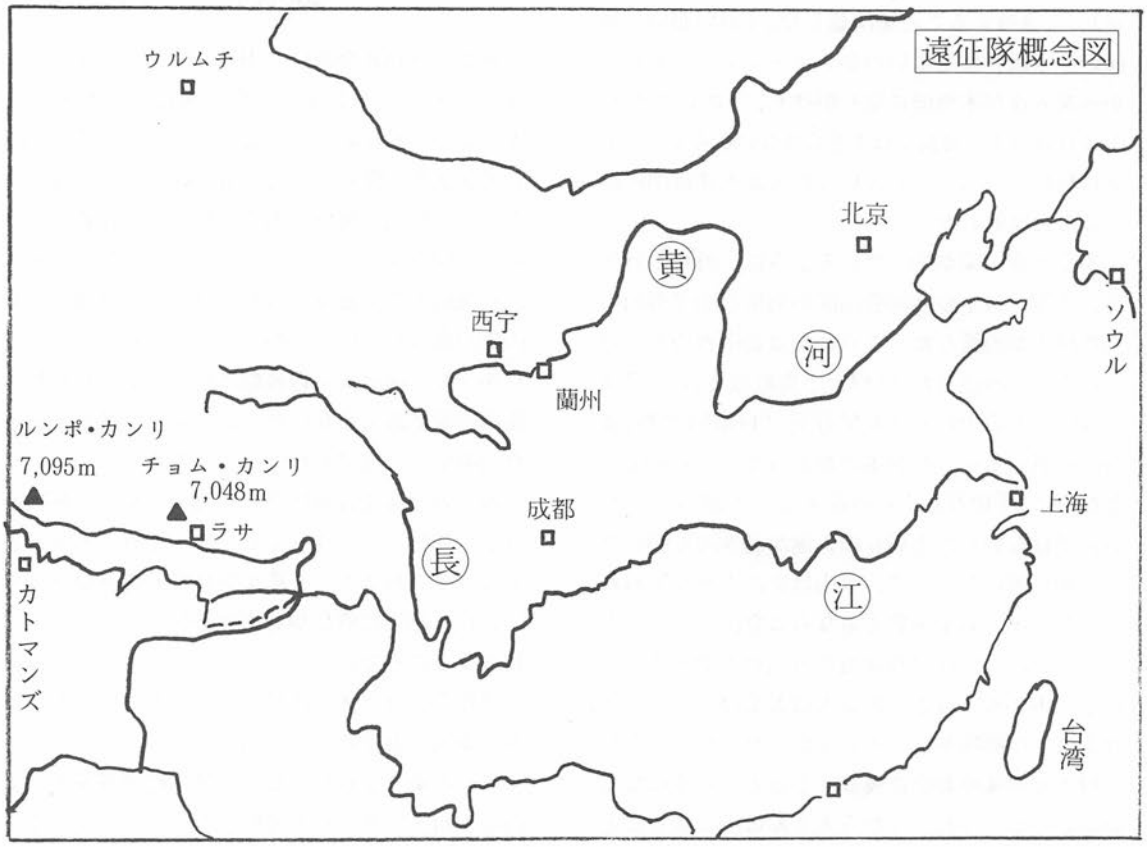
韓国の人達が何故飛行機に載らないで、わざわざ陸地行にしたのか私達にはさっぱり分からなかった。韓国側が言うには「高度順応」のためと言うが中国側はその理由に納得がいかなかった。何故なら韓国側には何人か8千m峰の登頂者がいたからである。

驚いた事に「大韓山岳連盟」の今度の費用は、全部韓国の自動車会社から援助されていた。大韓山岳連盟の考え方は素晴らしい。中国登山協会の于良僕秘書長が言うには、「[合同登山]は、中国登山の特色でもある。1985年以降大規模な登山は全て合同登山であった。合同登山は必ずしも理想的な方法ではないが、現実の登山費用を考えると現況では合同登山の方が現実的である」と。

潼関で阻まれて

現在の中国の道路事情を考えると、登山を目的とする隊にとって5千kmに及ぶ行程は長すぎた。登山隊は、冬が早期に到来すれば雪で道路が不通になって計画が水泡に期する恐れもあった。途中で交通事故に遭遇して計画に齟齬を来たす恐れもある。

9月14日、登山隊は安陽を出て咸陽に入る予定であったが、13日からの降り続いた雨のためスピードが出せず、午後6時になってやっと潼関に着いた。しかしそこから国道210号線は20kmの渋滞となった。この渋滞は昨日の午後2時から続いていた。登山隊は道端にテントを張り時間を潰した。翌15日朝、隊員の王勇峰、張志堅、木世俊、袁紅波ら数人が、交通警察の役割を買って出てやっとこの渋滞から脱出した。王は「悪夢だ、生まれてこの方こんな渋滞は初めてだ」とぶつぶつ言った。潼関を抜けてようやく咸陽に着いたが、10時間で走ったのはわずかに150kmであった。



平凡な選択

登山隊は西に向かったが、標高が徐々に高くなり、沿道の様相も次第に寂しくなってきた。17日、平涼から六盤山を超えて西寧に到着した。ところが夕食になっても運転手の楊景清の姿が見えない。彼は高山病のため一人でホテルに帰って寝ていた。

19日西寧を出発。青海省登山協会の高成学の話によると、西寧～ラサ間２千㎞の「青蔵線」でトラックを運転すれば、片道で6000元貰える。月に２回ぐらい出来るそうだ。しかしそれは誰にでも出来る訳ではなかった。青蔵線には「五道梁で病気になり唐古拉山で命を失う」と言う恐ろしい言い伝えがあった。

青蔵線での運転では高山病だけが大敵なのではない。唐古拉山の入り口では、雪のためにエンコしたり、運転手が寒気に耐えきれずに死亡したことは何度もある。生き残るためにタイヤや木箱を燃やして体温を維持したりしたが役に立たなかった。青蔵線は行き交う車が少ないのでトラックジャック事件も起きている。

登山は自分の視野、自分の小さな世界を大きくしてくれる。一部の人からみれば登山は平凡なことかもしれないが、登山家にしてみれば平凡な事の中に非凡なものが隠れていると思うのだ。

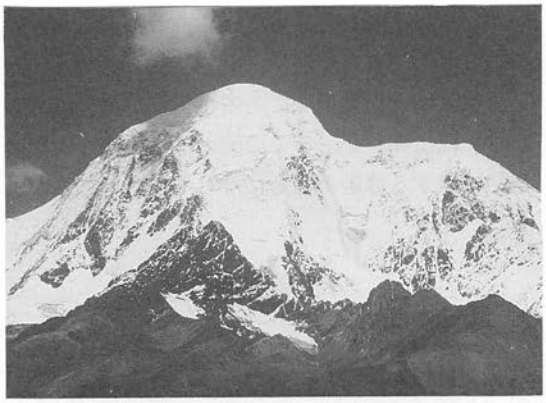
高峰はいつも美しい。人によってその美しさは異なるが、高峰は常に変わらずに聳え立つ。もしもあなたが登山に行きたければ行った方がいいと思う。もちろん登山を罪として考えるならば途中から引き返せばいい。

登山の優雅な楽しみ

23日深夜、標高4,750ｍのチョム・カンリのＢＣで沢山の人が怪しい叫び声を聞いた。猪だ！張志堅さんはテントを出て見ようとした。結局止めた。もし本当に猪がいたら大変になるからだ。

翌朝皆はどんな獣がＢＣに来たかを巡って活発に討議した。張志堅さんは豊富な登山経験に基づいて、間違いなく猪だときっぱり言った。于良僕さんは張さんの考えに納得出来ず逆に「あなたはヤクの鳴き声を聞いた事があるのか、ヤクはそれぞれ鳴き声が全く違うよ。例えば泣き声に似ていたり、笑っている声に似ていたりして、猪の叫び声にも似ていてもおかしくないよ」と言い返した。

▼チョム・カンリ峰南面



私は、チベットに今回で３回目だ。ヤクの叫び声に対しては特別な印象は残っていない。だから于さんの言う事が少し誇張しすぎるのではないかと思っている。しかし、その後「中国体育新聞」の記者、張小柱さんと一緒に登った時に自ら「クァンダ／クァンダ」の鳴き声を聞いた事で自然は確かに不可思議だなあとつくづく感じた。

27日私は標高5,600ｍのキャンプに着いた時、木世俊、袁紅波両隊員がしょんぼりと氷河の絶壁から降りて帰ってきた。「登山が面白くない」とぶつぶつ言った。昨日まで元気一杯だった木さんは元気がない。彼は氷河の絶壁の下で幾ら頑張っても登れず、三日掛かってようやく登れるようになった。

チョム・カンリは、チベット語で「博学な仙女」という意味である。チベットでは、沢山の峰が性別を持ち、更にはある峰は結婚しているし、別の峰には子供もいる。登山隊の次の目標であるルンポ・カンリは、地元民が言うには山名はチベット語で「勇士」と言う意味である。「仙女」と「勇士」とを組み合わせるのは自然である。すると隊員達は雑談しながら「私達は［仙女］の仲人になるためにここに来た」と口々に言った。

私は、日が暮れて来たのでお湯を沸かすために水を汲みに行こうとしたら、木君が「湖から直接水を汲んではいけない。必ず湖水が溢れる所から汲まなければいけない」と言われた。何故かと言うと現地のチベット民の中には、その湖は神様の湖で、むやみに湖水を汚したら嵐や霰などになる、

という伝説があったからである。勿論私は信じないが、その伝説もある角度からみればある合理性はあるかも知れない。

現代文明と自然の間にあるギャップは、埋められない程に深いが、その原因の一つには「人類の自然に対する尊敬が稀薄になっている」ことがある。

不完璧な仲人

［何故不完璧かというと、中国側隊員は、ルンポ・カンリを目指した際、怪我に見舞われたり、体調を崩したりで結局誰も登頂出来なかったからである］

10月７日、チョム・カンリ頂上攻撃の日。朝３時。私が起きた時には総隊長の李致新さんは既に起きていた。

４時20分、王勇峰、拉巴さんは標高6,000ｍのＣ２を出発しアタックに向かった。６時、中韓双方の隊長は、6,600ｍのＣ３にいるアタック隊員６名に出発を命じた。しかし８時になってもＣ３からは応答がなかった。李致新さんは緊張した。何故応答がないのか？彼は梅里雪山遭難事故を思い出してしまった。８時半になって韓国側隊長の張奉完さんがＣ３と交信できた。彼がＣ３の韓国隊員３名が、強風のため出発を見合わせた事に対して物凄く怒り「登山では強風や寒気は当たり前ではないか。風も無く寒くもなくて山に挑戦する意義があるのか」と説得した。その時王勇峰と拉巴さんはＣ３に到着した。彼等の報告によるとＣ３付近は風力７～８で無人ではテントも吹き飛ばされるとのことだ。

Ｃ３の隊員が２時間もの間応答しなかったことに対して、非常に心配した李致新さんはちょっと怒った。「どんな事情があるにせよ、呼び掛けに対して応答するのは当たり前ではないか」と。Ｃ３はしばし沈黙に陥った。

10時過ぎ、李致新さんは韓国隊の交信から、まだＣ３を出発できないのは、中国側隊員に原因があることを知った。このことを知ってまた李さんは頭にきた。李さんはトランシーバーで「王勇峰！調子の悪い者が居たらおろせ！君はその権限を持っているぞ」と怒鳴った。

▼梅里雪山

王勇峰は、口に出せない苦しみ、人に告げられない苦しみの中にいた。韓国側は確かに中国側を待っていた。その待っているのは王そのものであった。王はＣ２からＣ３へ移動の時急いで登ったため汗をかいたので、厚手のジャケットのファスナーを外したまま必死に登った。登るに連れ風も強くなり寒さも増した。それで気が付いたときには、ファスナーを閉められなくなった。Ｃ３に着いた時、ズボンにも氷が張り付き全身に震えがきた。張志堅は、彼を見たて「早く手を手当てしないと霜焼けになってしまう」と言った。しかし、Ｃ３のこのような状況はＢＣでは全く知らなかった。だから李致新の言葉に王勇峰はガッカリした。

10事半、中韓隊員はようやくＣ３を出発した。その日両国の９名がチョム・カンリ峰の初登頂に成功した。

10月12日登山隊はチョム・カンリを後にルンポ・カンリに向かった。ルンポ・カンリでは中国側は定められた運命のごとく駄目であった。王勇峰は唇が日に焼けて早めに下山。チベット人のザシは指が凍傷になってリタイア。中核隊員の脱落で中国側の力がぐっと落ちてしまった。

10月23日登山隊はルンポ・カンリ攻撃を決定した。韓国側の３名はチャンスを掴んで初登頂に成功した。張志堅、馬欣洋が23日に登頂できなかったので24日再度試みようとしたが前夜の降雪でチャンスは消えた。このため登山隊は撤収することになり、登頂できなかった中国側隊員はしょげていた。

地域ニュース

《パキスタン》

パキスタン観光省の新人事他

1．観光省の担当官が変わりました。
新登山局長
AYAZ KHAN AFRIDI(Coordination officer)
登山担当
ZAFARULLAH KHAN

2．救助ヘリコプター要請方法の変更

今までは軍隊のヘリが要請に応じて出動していたが、今年から半官半民の航空会社 ASKARI AVIATION(PVT)Ltd. が出動することになった。要請方法は観光省でのブリフィングの後、隊長とリエゾン・オフィサーがアメリカ航空へ出向き、緊急救助信号の講習を受ける。その際、ヘリ着陸のマーキングポイント・キットを借り受ける。6000ドルの預託金が必要。またキットの紛失、破損の場合にも200ドルが支払わなければならない。

3．衛星電話の貸し出し

今年7月から、登山隊、トレッキング隊、観光客を対象に軍隊からの衛星電話の貸し出しが開始された。4000ドルの預託金を支払い機械を軍から借り受ける。その上で1分間2.85ドルの使用（通話）料を支払う。

尚、今年は機械が3台しかなく、予約がいっぱいだが、来年は10台に増やすという。

（情報提供：日パ・トラベル）

労山隊ブロード・ピーク(8,051m)登頂

K2との連続登頂をねらって入山した近藤和美(58)隊長以下10名の日本勤労者山岳連盟隊は6月末よりアタック体制にはいっていた。しかし7月13日の3回目のアタックも深いラッセルに阻まれ断念、C4が雪崩によりつぶされるなどした。その後K2をあきらめ、ブロード・ピークに絞り登山を続行。西稜ノーマルルートから7月26日に倉橋秀都(40)、橋本久(47)。30日に近藤隊長と矢野利明(47)とハイポーターが登頂に成功した。

前橋隊もブロード・ピーク登頂

名塚秀二隊長以下6名の前橋山岳会隊は、7月29日にC4(7,300m)を出発し労山隊と同じ西稜から隊長とハイポーターが登頂に成功した。

名塚氏はこれで8千m峰8座9回目の登頂となった。

K2（8,611m）

V・クルティカ(52)とともに東壁からのアルパインスタイルでの登頂をねらっていた山野井泰史(35)は、クルティカが断念して下山後、南南東稜から7月30日に無酸素で登頂に成功した。

須藤建志氏ラカポシ偵察中に遭難

京都岳人クラブの須藤建志氏がラカポシ南西ピラーを偵察中の8月8日、ジャグロット氷河上の4,600m付近で休憩中の10時頃、後頭部に落石を受け意識不明となり、同日午後4時死亡した。

《ネパール》

トレッキングピーク一部が登山料を値上

値上がりとなるピークは、ヒウンチュリ、シングチュリ、メラ・ピーク、クスムカングル、チュルー西峰、チュルー東峰、コンデ・リ、アイランド・ピーク（イムジャ・ツェ）、パルチャモ、ロブジェ東峰、ラムドゥン、ピサン・ピークのAグループの12座。

以下の人数によって料金が変わる。

4人まで	350ドル
5人の場合	390ドル
6人の場合	430ドル
7人の場合	470ドル
8人の場合	510ドル
9人の場合	535ドル
10人の場合	560ドル
11人の場合	585ドル
12人の場合	610ドル

Bグループの6座に関しては変更なし。

実施は2001年1月1日からの予定。

《中国》

早大隊チョン・ムスターグ・アタ初登頂！

中国・崑崙山脈の未踏峰チョン・ムスターグ(6962m)に挑んでいた山田新隊長以下12名の早大隊が8月15日午後5時30分（北京時間）に同峰の初登頂に成功した。登頂したのは大谷映芳(53)、木野広明(37)、棚橋靖(38)の3名。(朝日新聞)

コングール・チュビエ（7,530m）

石澤好文(48)以下15名の栃木県高体連登山部隊は南面から同峰の登頂を目指していたが、悪天と登山期間の不足のために登頂を断念した。

一行は4650mにＢＣを設けた後にルートを延ばし、Ｃ3(6400m)に建設、8月19日に6800mまで達したが、翌日からの悪天の為に22日断念した。

《カザフスタン》

ハン・テングリ（7,010m）

同峰に挑んでいた石川龍彦(48)と鈴木一己(21)のテンシャン・チーム2000は7月30日に登頂に成功。帰路ビバークとなり凍傷を負ったために、ボベーダは断念した。

また、詳細は不明だが、69歳の日本人女性がロシア人ガイドと共に同峰に登頂した。

ヒマラヤから

コングール・チュビエ便り

残暑お見舞い申し上げます。

高体連登山部中国コングール登山隊及び中国パキスタン高校生栃木県高校生学術隊につきましては、物心両面に亘りご支援ご援助を賜り誠にありがとうございました。お蔭様にて7月21日に成田を出発し、北京を経由して無事カシュガルに到着致しました。明日からＢＣに向けてキャラバンを開始します。

石澤好文

若尼（ルオニ）便り

予定通り7月30日にラサに到着しました。北京で既に若尼峰への道路が修復していないことがわかり、ターラ・リ(6777m)に転進することになりましたので宜しく、クーラ・カンリの東にある山です。　　7月30日　ラサにて山森

スパンティーク便り

アッサラームアレイクム

出発に際しましてはお世話になりました。本日7月24日ＢＣに到着致しました。休養後いよいよ登山開始です。前半は曇り空が続きましたが8月中旬には吉報をお知らせすることができることと思います。

スパンティークから皆様のご健康をお祈り申し上げます。　ＨＡＪスパンティーク登山隊一同

Ｋ2便り

アッサラマレコーン

6月26日にＫ２ＢＣに着いたものの、29日からずっと悪天続き。山野井泰史＝クルティカコンビはその合間をぬって3度東壁の偵察を試みたものの上部は全く確認できず、断念して南南東稜に転進しました。しかし、その後も天候は思わしくなく、クルティカは7月19日に下山。その後、山野井は28日に単身南南東稜を攀り、肩(8050m)にて韓国のＨＷＡＮＧと合流し30日12:35登頂しました。31日昼からまた天候が崩れ、飛田・山野井妙子は回復を待ってアタック予定です。遭難騒ぎはあったものの現在まで死亡ゼロです。

8／4Ｋ２ＢＣにて　寺沢

ストック・カンリ便り

ナマステ。出発前はいろいろありがとうございました。現在デリーにて準備をすすめ、明日レーに飛びます。目標のストック・カンリには来週には頂上へ…の予定です。現時点でイギリス隊が先行しているそうです。登頂予定が彼らと同じくらいになりそうで、にぎやかな山になりそうです。

やまくら登山隊2000　小林正己

ヒマラヤ・デジタル通信

F・イニュラテギGⅡで遭難！

5月にマナスルに登り、11座目の8千m峰を手に入れたバスク人、アルベルトとフェリックスのイニュラテギ兄弟は、アンナプルナはあっさりと敗退、その後、カラコルムの残る2座、GⅠ、GⅡを目指してやってきた。しかし12座目となったガッシャーブルムⅡ峰登頂後、下降中にフェリックスが遭難死亡。兄は無事登頂下降している。

3年ぶりにK2登頂！

1997年のJAC東海支部隊以後、98年、99年と踏まれる事のなかったK2(8,611m)の頂きが、ミレニアムイヤーの7月29日、登頂者を迎えた。ブラジル隊の3名とアメリカ隊の1名が現地時間の28日午後11時にC4(7,950m)を出発、29日の午後6時30分頂上に達した。

ヒマラヤ・ニュースでも伝えたとおり、翌日30日、12時過ぎに韓国隊の1名、山野井泰史、アメリカ隊の5名、31日には韓国隊の隊員4名、シェルパ1名が登頂に成功した。

ウム・ホンギルK2登頂

8千m峰14座登頂まで後一つと迫ったウムは7月31日に韓国隊の4名とシェルパ1名とともにアブルッチ稜から登頂に成功した。ところが14座完登に対して、異議が唱えられている。ローツェは頂上まで登っていない。シシャパンマは中央峰に3度登っているが、真の頂上には登っていないというものだ。ヒマラヤの記録を整理している二人の権威、エリザベス・ホーリーとハビエル・エクスクツカの2名にそう認定されている。同じようにパク・ヨンソクのシシャパンマ登頂も中央峰である事が判明した。

8千m峰14座登頂は、1986年秋、R・メスナーによって初めて達成され、翌年J・ククチカが続いた。以来ロレタン(1995)、カルソリオ(1996)、ヴェルエツキ、オイヤルザバル(1999)、マルティニ(2000)と7名がこの記録を手にした。アジアではウムとパク以外にチベットの2名が既に12座を手に入れている。「アジア初」の記録の行方もさる事ながら、こうしたコレックションも、シシャパンマ、ブロード・ピークといった山のように、前衛峰でも登頂としている者がかなり存在する事は確実で、整理する事は難しくなってきている。

その他のカラコルム

ミレニアムイヤー、カラコルムの登山許可取得の状況は342号で伝えたものより大幅に増加し、現在判明しているだけで74隊、昨年の64隊を大幅に上回った。パキスタンもネパール同様、登山規則の許可取得の期限が無いに等しい。

その中で最も人気を集めたのがガッシャーブルムⅡ峰(8,035m)で14隊となっている。その内の少なくても9隊が登頂者を出し、ハイポーターを含めると40名を越えている。

次いで登山隊の数が多かったのがブロード・ピークの8隊。となっている。こちらは今号にあるようにだいぶ苦戦を強いられ、労山隊、前橋隊の他にはハンガリー隊が成功確認されたが、多くは敗退した模様だ。

トランゴ・ネームレスタワーではギリヒによって登られた、エターナル・フレーム、スロヴェニア・ルートがドイツ＝スイス隊によって登られた。

速　報

スパンティーク隊全員登頂！

本年のサマー・キャンプとしてはじめてヌパンティーク(7,028m)に派遣したHAJ隊(岩崎 洋隊長以下7名)は、8月14日、15日に全員が登頂に成功しました。登頂したのは以下の通り。

14日、鈴木正典、高橋俊雄、保坂巌

15日、岩崎隊長、大神田伊曽美、大場祐美子、小泉太史

尚、詳細はヒマラヤ348号でお伝えします。

東京集会のお知らせ

日　時　9月25日（月）午後7時～

内　容　スパンティーク隊報告

場　所　HAJルーム（地下鉄有楽町線東池袋下車4番出口から地上に出て右へ徒歩2分）
又は、JR大塚駅下車、都電荒川線の早稲田方面2つ目の東池袋4丁目下車、前方で右に折れて地下鉄出口から徒歩2分）

ミック・ファウラー

――垂直の税金徴収人――

「ヒマラヤン・ジャーナル」の56号が送られてきた。インド隊による再三の挑戦を退けてきたギャ峰（6794m）の初登頂。ムクト・パルバット東峰（7130m）の初登頂（前年の韓国隊は前衛峰までだった！）、前号で紹介したA・シュトレムフェリによるギャチュンカン北壁などすばらしい内容となっている。その中で気になるのがM・ファウラーとS・スースタッドによって成されたガルワールの岩峰アルワ・タワー（6350m）の初登頂だ。

1998年1月、HAJの創立30周年記念講演会で、インドから招いたH・カッパディア氏が素晴らしいスライドの数々を私達に紹介してくれた。その中でカッパディア氏は前年に行ったガルワール探検のスライドで、アルワ谷に聳える二つの岩峰の姿を大変熱心に紹介していた。その一つがアルワ・タワーだった。

1981年、ファウラーは当時英国の有名な登山家であったアラン・ラウスから「ペルーは君にぴったりだ。」とのアドバイスを受け、パブでのアルコールも手伝ったのかさらに率直な冒険的登山への「勧誘」を受けた。その後、父親の部屋にあったカレンダーの写真から、タウイラフ南稜を目標に定めて83年に成功する。

ラウスと会った時点で既にアルプスの3大北壁とフレネイ中央岩稜を登っていたのだから、既に英国のトップクライマーであったのだろう。

翌年、彼は当時未踏であったウルタルI峰（7,329m）に挑んだが敗退する。雪崩の危険、重荷と高山病に喘ぎながら、やさしい雪のルートを登る。というこの山の経験に失望したファウラーは、別の自分にあったスタイルを確立する。「私のお手本はウォーカーバットレスだ。」と語っている通り。雪崩や、落石などを出きる限り避けられる岩壁の出っ張りにルートを求めつづける。

87年スパンティーク（7028m）北東壁にソンダースとやってくる。ゴールデンピラーと名付けられた標高差2千mあまりのルートを、二人は4日間で登り、5日目の8月11日に頂上に達した。ボルトキットは持っていなかった。

93年9月、ファウラーはスースタッドをパートナーにカシミールの難峰セロ・キシュトワール（6220m）を北西壁から初登頂した。登攀中にピッケルのピックが欠け、下降中にアイスバイルのヘッドが折れ、ハンマーが壊れるという程に厳しい登攀だった。この年、キシュトワール地方ではイスラム教徒とヒンズー教徒の騒乱があり、彼等の登山は直前にキャンセルされていた。「君はここで何をしているのだ。」インド登山財団ディレクターがファウラーに投げかけた最初の言葉である。

それから、彼等が登山を実施するまでのデリーでの悪戦苦闘は、インド登山の経験がある者なら解るだろう。内務省の秘書官は「私達は英国人教わった通りに働いております。」と語ったという。

95年春、パット・リトルジョンとネパールにやってきたファウラーはタウチェ（6501m）北東壁を8日間で登る。5.11Cのロック・クライミングとVI級の氷のピッチを含む43ピッチのこの登攀は、悪天につかまったが奇跡（ジョーク）とも思える氷のチューブに避難をして事無きを得る。

97年、ファウラーはチャンガバン（6864m）北壁登る。この時は6人が3パーティーに分かれて登攀、2パーティーが困難な氷と岩の壁を登りきったが、ファウラー＝スースタッドペアは怪我をして頂上を断念。下降中にブレンダン・マーフィーが雪崩で死亡するという、苦い経験となった。

そして昨年、ファウラー＝スースタッドペアはアウラ・タワーを北西壁から初登頂する。マイケル（ミック）・ファウラーはフルタイムの仕事（税務署）を持ち、91年に結婚をして8歳になる娘と暮らす44歳。1年おきにヒマラヤ・イヤーを設けて休暇の範囲内での登山を続けている。「トップもセカンドも荷物を背負って登る。」ボルトを使わないことにこだわり、常に未踏の壁に試登、固定ロープ無しで挑んで行く。

アルワ・タワーの存在を我々はおそらく彼らより先に知っていたのである。　（中川）

雨のカラコルム逃避行

井上　重治

日本でも梅雨の末期や台風シーズンになると、各地で大雨による交通遮断や崖崩れによる被害が報告される。しかし、全山が緑に覆われた山のおかげで大雨による被害はかなり減弱されている。ところが、山に全く樹のないカラコルムの場合はどうなるであろうか。年間降雨量が百ミリにもみたず、本来大雨はないという前提で家も道路も橋も作られている。こういう所での大雨による災害の程度は桁外れに大きい。1995年夏のカラコルム・トレッキングは異常気象にほんろうされた。予想外の長雨でテントに閉じ込められたばかりでなく、下山ルートがずたずたに寸断されており、落石の脅威の中を四日かけてやっと安全な人里までたどり着くことができた。以下は日本では全く想像もできないカラコルムの雨のトレックの体験記である。

プロローグ

カラコルムの東の中心都市、スカルドからシャイオク河沿いに百キロ東へ走って昔の都であるカプルーへ行く。そこからフーシェ谷を北へ50キロ逆上れば、最奥の村、フーシェ（3,100ｍ）に着く。スカルドからジープでほぼ８時間の行程である。フーシェからトレッキングを開始して、セイチョウ（3,400ｍ）、ゴロン（3,800ｍ）を経て３日目に高度4,150ｍのダルサンパというモレーンの開けた谷間に到着する。ダルサンパとはバルチ語で「花の島」を意味する。ちょうど高山植物の最盛期で、きく科、まめ科、べんけいそう科、むらさき科など、すべての植物に花がついていた。周囲はマッシャーブルム（7,821ｍ）を始め、６千米、７千米の鋭い峰々が林立し、その間を懸垂氷河が垂れ下がっていた。ちょうどモンブランの針峰群のスケールを大きくしたような感じである。ここには大小二つの池があり、朝に夕に赤く燃えた針峰を映しだしていた。ここにキャンプしていると、地球上にこんな素晴らしい所があったのかと、今更ながらに感嘆した。

ところが、キャンプ３日目の７月24日の朝４時頃から小雨が降りだし、１日中降り続いた。キャンプ４日目の25日にはさらに雨足が激しくなり、それと同時に気温が急速に低下して、５日目の朝はとうとう氷点下になった。気圧計も620ヘクトパスカルを指したまま一向に上昇する気配がなかった。雨が降りだして最初に起こった異変は落石の頻発である。鋭く空気を切り裂いて、私の泊まっていたテントの左右を落ちてゆく。ポーターは石室にいるので、よほど大きな岩が落下しないかぎり安全である。しかし、薄い布地のテントは小石といえども凶器になる。テント場の近くにも上から落ちてきたと思われる大岩が数個あるので油断ならない。第二の異常は増水である。ダルサンパ池へ流れ込む濁流の水量が大幅に増したので、排水が間に合わなくなり、池の容積はみるみる膨脹して、降雨２日で２倍になった。池のたもとに野営した私のテントもあやうく飲み込まれそうになって、あわてて高台に移動させた。降雨３日目には元のキャンプ・サイトは完全に水没した。上流にはライラ（6,300ｍ）の登頂を狙うイタリヤ隊のベースキャンプがあったが、ここは濁流の直撃をうけて濡れねずみらしい。第３の異変はゴンドゴロ氷河の対岸で発生した、雪崩の発生である。夏の雪線は5,000ｍ付近にあるが、気温が下がった今は4,500ｍに下がってきていた。われわれが下山した後はさらに下がって3,800ｍ以上は雪になった。最初は花火を打ち上げるような軽い音や急行列車が鉄橋を渡る時のような音、落雷かとびっくりするような大きな音など聞こえていたが、降雨２日目からはおおきなざわめきのような音が連続して響いてきた。時間を測ると、３分も４分も連続した。地元のポーターの話では新雪なだれだという。山はガスに包まれて詳細は分からないが、おそらく７千ｍ付近から数千ｍも落下する巨大な雪崩の音である。この雪崩の規模は、４千ｍ以上の高山のない日本ではとうてい想像できない。ゴンドゴロ峠方面からは続々と（といっても１日５－６人であるが）登山者が下山してきた。ヒュース

パーから上は新雪が深くて登れないという。降雨4日目の朝は気圧617ヘクトパスカルまで低下した。気温はマイナス0.2度。この夜はテント場のすぐ上まで落石がきた。乾燥している筈のカラコルムが日本の梅雨のようで、手帳から衣類まですべてべとべと湿ってしまった。一向に天候回復の兆しがなく、食料も底をつき、落石の音が日増しに強まるので、キャンプ5日目に下山することにした。

ゴンドゴロ谷の下山

7月27日8時20分にキャンプを出発した。ダルサンパからモレーンの急崖をなかばずり落ちるようにして、ゴンドゴロ氷河の近くに降りると、下山路は氷河と切り立ったモレーンの間のせまい空間に造られていた。高さ数10米のモレーンの上には千mはあろうかという裸の岩山がのしかかるように聳えていた。このせまい路に足を踏み入れたとたん、目の前に白煙と火花があがり、大石がころがり落ちてきた。これには全く度肝をぬかれた。どうやらモレーンの途中にあった丸石が雨で地盤がゆるんで落下したらしい。大石の後からは大小さまざまの岩石が後から後から落ちてきた。この状況を目の当たりにすると、このせまい下り路はとうてい通れないことがはっきりした。これも後で分かったことであるが、この辺でわれわれの下る前日に英国人トレッカーが落石の直撃を受けて、足を骨折したという。そこで、緊急避難としてゴンドゴロ氷河の上を下ることになった。

氷河といえば、ぴかぴかで滑りやすい氷を思いやすいが、現実は岩屑で厚く覆われた丘陵があり、谷があり、川が流れている。これでやっと落石の危険を免れてほっとしたが、さすがに氷河である。いたる所に不気味なクレバスが口をあいていて、再三再四ルート変更を余儀なくされた。氷河の表面は凸凹が激しいので、すぐ近くまでこないと、クレバスがあるのかどうか分からないのである。そのつどまた振出に戻って別のルートを探すので時間がかかることおびただしい。氷河の水溜まりも随所にみられたが、その池の周辺部が大きな音とともに突然沈んだのにはびっくりした。

落石の危険地帯を過ぎて、再び氷河を離れて本来の下山路に戻った。ゴロンでキャンプしていた人の話では、直径5米もあってゴロンの象徴だった巨岩がモレーン上からゴンドゴロ氷河へ落ちたという。ゴロンの近くでは、小川がいたる所で氾濫していた。登る時はほんのひとまたぎのせせらぎであったが、今はどこを探しても飛び越せる地点は見つからなかった。そこで靴をぬいで渡渉することになった。ところが足を漬けてみて驚いた。文字通り氷のように冷たいのである。一歩あるいたらもう足の感覚はなくなり、まるで他人の足のようであった。夢中で渡渉したので細かいことは覚えていないが、よく倒れないで行けたものだと自分ながら感心する。さらに驚いたのは、ポーターの一人が股まで冷水に漬かりながら、長い間私をサポートしてくれたことである。その親切さ、頑健さにはほとほと感心した。ちなみにこのポーター、ハッサンはダルサンパで食料がなくなった時、雨の中を半日でセイチョウまで往復して食料を持ち上げた豪の者である。

やっとのことで、6時間かけてセイチョウまで下ると、さらに悪いニュースが待っていた。このところ夏の最盛期なのに、下から登ってくるはずのトレッカーがまったくなく、どうも途中の道路が壊されたのではないかという話である。こうなれば、もはやトレッキングどころではない。一刻も早く下山してスカルドまでの路を確保することが先決であった。この日はセイチョウにキャンプしたが、緊張のためか夜間に下痢をした。外へ出ると、フーシェ川の対岸で大規模な岩なだれの音が響いてきた。テントに入ると、追い打ちをかけるようにもう一度大きな落石の音がした。

翌7月28日、セイチョウを朝早く出発した。周囲を囲む岩壁に霧がうすく流れて、まるで水墨画の世界であった。そのはるか上方は新雪で真っ白に光っていた。驚いたことに、道端の岩陰に一羽の鳥が動けないでうずくまっていた。聞けばかなりのカラコルムの鳥がこの冷雨で死んだという。困っているのは、人間ばかりではないことを知った。

フーシェの里に近づくと、災害の様子が少し違ってきた。山の谷間から押し出してきた土石流で柳の樹が押し倒され、路はぶわぶわの泥流に埋まっていて、登山靴は足首まで泥まみれになった。土

石流の最中にきたら立ち往生するところであった。収穫間近かの小麦も大半が倒れ伏して被害甚大である。山際の畑の上部は押し出した土砂で壊滅したと1人の農夫が指さしてなげいていた。土で固めた平屋根作りのフーシェの家は雨に対してはまったくの無防備で、床に敷いた絨毯も含めて家中のものがすっかり濡れてしまった。折りからフーシェの小学生の絵を保管していた先生の家も例外ではなく、ずぶ濡れになって固くはりついた絵を申し訳なさそうに私に届けてくれた。これは日本とパキスタンの小学生の絵の交換計画の一環で、日本に持ちかえることになっていたものである。この絵を一枚一枚苦労してはがし、トイレット・ペーパーを間にはさんで乾燥させた。このため村中のトイレット・ペーパーを買い占めた。といってもたった3ロールのみで、値段は210円もした。ここではトイレット・ペーパーといえども貴重品である。ちなみに、フーシェではトイレット・ペーパーはトイレで使わない。食器などを拭いて清潔にするのに使うのである。

セイチョウから4時間かけて、フーシェにある唯一の宿「マッシャーブルム・イン」に入って一息ついた。宿といっても、むき出しの土間にくたびれたベッドがぽつんと置かれただけのものであるが、テントよりは空間が広いので気持ちは安らぐ。このベッドの上に寝袋を敷いて寝た。これからはもうジープの世界で歩く必要がないと思ったのも束の間、事態はとんでもない方向へ向いてしまった。どうもフーシェとカプルー間の路が豪雨で寸断されていて、迎えのジープが登ってこられないという。最悪の場合は、カプルーまで歩いてもらうと同伴したガイドから言い渡されてすっかり落胆した。

フーシェ谷下降

7月29日、朝7時30分にフーシェ村を歩いて出発した。気圧は昨日の695ヘクトパスカルから705ヘクトパスカルに上昇して、天候が回復するようにおもわれたが、再び小雨が降りだした。この時点では、もしかしたら道路が修復されてジープが途中まで迎えにきているという淡い希望を持っていたが、それが幻影に過ぎないことは間もなく判明した。確かに最初は軽いハイキング気分で道端の草花など眺めながら下ったが、村はずれまでくると、事態はそんなに生易しいものでないことがはっきりした。ジープ1台分の狭い道のあちこちに、上から落ちてきた岩石がごろごろしており、堀りとったような穴が方々にあいているのである。フーシェ河沿いに造られた道は、いわば断崖を切り取った形でつけられており、道からほぼ垂直と思えるほどの山肌が千m以上もむき出しに立っていた。

カラコルムの岩肌が極めて脆いことには定評がある。1羽のカラスがとまっても、強い風が吹いても、岩が落ちるといわれている。まして雨水が浸透して摩擦が減少した状態では、落石の頻度が増すことは自明の理である。その落石も日本で見られるように、たかだか新米の石垣から落ちるのとは話が違う。高さ千mの落差を落ちてくる岩石はものすごい加速度がついており、それがジープや道路に当たると、あたかも迫撃砲弾が命中したような大穴をあけるのである。ずっと下流のアスファルトで舗装された道路でも同じような穴があいており、落石の威力のほどが分かるというものである。

穴だらけの道路に散乱した落石を見て一瞬たじろいだところへ、追い打ちをかけるように上から新しい岩石の崩壊が始まった。付いていた私のポーターの合図で上を見上げると、最初は音もなしに落ちはじめたが、次第に空気を切り裂くような鋭い音がして道路に突き刺さった。別の大岩は大きな白煙とともにごろんと道路に鎮座した。下を見れば、増水したフーシェ河が激しい飛沫をあげて、生贄を待っていた。ゴンドゴロ谷と異なって、ここには迂回路がないのである。そこで、しばらく落石の状態を見極めて、小休止した瞬間を見計らって駆け足で現場を通過した。それはちょうど銃弾が飛んでくる戦場を目をつぶって駆け抜ける心境であった。同伴したガイドから、昨年も落石で地元の人が1人死んだと聞かされてはなおさらである。

このような危険箇所が1か所だけならまだしも、数えられないくらい続くのである。フーシェから次の部落のカンデまでは歩いてたっぷり3時間かかったが、その間特に危険な箇所が3箇所あった。

このような場所では、1人が見張り役となって残り、異常事態になったら口笛で知らせる手筈であった。その時は全速力で前へ進むとりきめであった。しかし現実問題として、大小の岩石がいっぱいに散乱した状態ではとても走ることはできない。できる限り早足で歩くのがせいぜいである。さもないと、浮き石でバランスを崩して倒れてしまう。この方がよほど危険である。落石地帯をなかなか抜けられないので、気はあせる一方である。ゴンドゴロ谷の下降に比べて、標高の低いフーシェ谷のほうがはるかにくたびれた。その理由は、まっかく精神的なものであった。絶えず生命をおびやかす落石に気を配って歩くのは大変な疲労をもたらすことを悟った。同行したガイドも同じことを言っていた。

落石の恐怖に比べれば、谷間の鉄砲水でえぐられた深いジープ道を越えるのはそれほど苦にならない。それにしても、大雨で押し出した土砂の量とその勢いは途方もなく大きい。ふだんはちょろちょろ流れるだけの小川から、フンザ河の流れを一時的に止めて、上流に小さなダムを造るだけの土砂が押し出されたのにはびっくりした。フーシェ谷ではフーシェーカンデ間の道路崩壊がもっともひどく、この修復にはたっぷり2週間はかかるという。これではフーシェでいつまで待ってもジープは登ってこないはずである。

カンデの部落からさらに3時間下って、マルジゴンの部落に着いた。ここには人間の数倍もある大岩が道の真ん中に横たわっており、この石が落ちた瞬間はたぶん地震のような振動があったものと思われる。さらに下ると、大勢の村人が出て、トラクターとともに岩の除去作業をしていた。私のポーターが機転をきかして、このトラクターを急遽借り受けることができた。岩の除去作業が一段落するまで、村はずれの橋のたもとで待つことになった。そこでなにげなしにフーシェ河の方を見て驚いた。河に架かっている吊り橋自体は被害がなかったが、取り付け道路の地盤が流失していて、あたかも橋は空中に釣られているような感じであった。川原にはポプラの大木が何本も打ち上げられており、この様子では上流の部落がいくつか流失した可能性があるとガイドが話してくれた。日本とは違って通信手段の乏しいカラコルムでは、こうした災害は世界に知られることなく闇に葬られるのである。無人の雨量計測ロボットもないから、雨が何ミリ降ったのかさえも定かでない。

待望のトラクターがやってきて、乗り込む段になって問題が発生した。それはトラクラーの荷台にまだたくさんの雨水が溜まっていたのである。これでは荷物を乗せられない。雨水排除のために考えだされた方法は、トラクターを崖上に乗り上げさせて水をゆさぶり、その反動で勾配のついた下部から水を流す方法である。何回もこれを繰り返して大半の雨水をのぞき、水の残った所には雑草を厚く敷きつめて荷物を置いた。マチュルーのゲスト・ハウスに着いたのは午後の4時であった。マルジゴンからトラクターで1時間15分かかった。歩けば2時間以上はかかる。朝7時半にフーシェを出発してから、実に8時間も行動していた。マチュルーの小学校でも児童の作品を受け取ったが、こちらは半分だけ濡れていた。被害の程度はフーシェの半分くらいである。マチュルーから先も今日のトラクターを借りる約束ができたというので、安心して一夜を明かした。

しかし、そう簡単に問屋はおろさなかった。翌日、村人に送られてようやく出発したが、ものの20分も走らないうちにトラクターは停止した。前方に土砂崩れがあって通行不能だという。それではフンザ河の川原を迂回しようということになって、トラクターの運転手が調査のために川原へ下りていった。が、しばらくすると、首を振りながら戻ってきた。川原は膝までもぐる泥流に埋まっていて、迂回は絶対に不可能だという。そこで再びトラクターを降りてとぼとぼ歩く運命になった。急斜面の山は遠のいて落石の危険はやわらいだが、今度は泥と水溜まりに悩まされることになった。フンザ河とシャイオク河の川床に近くなったために排水がうまくいかなくなったためである。天気もやっと回復してきて、雨が降らないのはありがたいが、そのかわりカラコルム特有の暑さがぶり返してきた。ゴンドゴロ谷で寒さに震えていたのがうそのようである。1時間も暑さにあえぎながら歩いていると、回りは溜まり水だらけだというのに、喉がからからに乾いた。あまり喉が乾くと、

つばもうまく飲み込めない。

恐怖のジープ・ドライブ

いいかげんばててきたころ、偶然1台のジープに遭遇した。地獄に仏とはこのことかと非常に嬉しかった。タイヤはつるつる、フロントミラーも欠けていたが、ジープはジープである。ところが、このジープがとんだ食わせ者で、欠陥だらけであることが後になって判明した。急坂にかかると、よくエンストするのである。そうすると、ずるずる不気味に後戻りする。一向にブレーキをかける気配のないままに（あるいはブレーキが効かないのか）後ずさりして、勾配が緩くなると止まる。止まるまでは、いつ道を踏み外して脇の河へ転落するのかと気が気でない。とうとう勾配のきつい坂で勢いよく後戻りして、大岩に荷台をかんでやっと止まった。この大岩からジープを引き離すのが大変な作業で、回りの石を全部どけてからジープを押し出すのに大人10人が大汗をかいた。もっと悪いのは、後ずさりして後続のトラクターにぶつかった時である。双方の運転手同士に同乗の人、さらに近所の村人も加わって、大騒ぎになった。すったもんだして、結局ジープの運転手が何がしかの弁償金を支払うことで決着した。解決まで半時間近くかかった。エンストをする度に、スパナで叩いてだましだまし運転しているジープをみると、これで果してスカルドまでたどり着けるのか大分あやしくなってきた。

スカルドとカプルーの間の主要道路が橋の流失のために通行不能であった。そこで、ふだんは利用しないシャイヨク川左岸のせまい道をジープは走った。ダガニーの部落まで来ると、氾濫した川で道が完全に水没しており、ジープの旅もいよいよこれまでかと思われた。ところが、ジープは一向に止まる気配がなく、なんと川の流れに突っこんでいった。いつ水が入ってきてエンストするかとひやひやしながら見守っていると、ジープは派手に水を吹き飛ばして浅瀬を渡り、とうとう彼方の道に乗り上げることができた。そこに別のジープが1台待機していた。ガイドはこのジープこそわれわれが予約しておいた車だという。予約ジープが来た以上、もはや不安定なおんぼろジープに乗ってゆく必要はまったくない。おんぼろジープの運転手はスカルドまで乗ってゆく約束の違反だとして大分ごねたらしいが、別のジープを待つわれわれの方が立場が強い。結局、ここで3時間弱の恐怖のジープ・ドライブは終わりをつげた。それにしても、スカルドーカプルー間のメイン・ロードならいざ知らず、裏街道をきたわれわれをよく予測したものだと感心する。運転手に聞いてみると、7月28日に約束通りに表街道をカプルーに向かったが、途中で通行できなくなり、いったんスカルドに帰ってから、29日に今度は裏街道を試みたという。この裏街道も今日の午後になって始めて通行可能になったのである。われわれがダガニーで予約ジープと再会できたのには、幾つかの偶然が重なっていた。

今度のジープはタイヤもしっかりしており、何よりもドライバーの腕が優秀だというので、まったく大船に乗った気分になった。私のガイドもこれでやっとスカルドに帰れる目鼻がついたと言う。言葉にはださなかったが、彼もおんぼろジープには大分心配していたらしい。しかし、舗装された道路に来ても、相変わらず落石と大穴は続いていた。日本の常識では通行不能なほど土砂が堆積していても、ジープは苦もなく乗り越えていった。よく見ると、乗り越えやすいように石が積んであった。これは仲間のドライバーが積んだものらしい。ガイドの説明によると、道路が崩壊したときに真先に補修にとりかかるのは車の職業運転手だという。彼らにとっては道路は生活の糧なので、ちょっとした土砂の崩壊は自分たちで直してしまう。少しくらいの土砂の堆積であればそのまま乗り越え、道がえぐられていれば地面の固い川原や流水の浅瀬を巧みに見抜いて迂回してゆく。また岩壁と落石の間のせまい空間をすり抜ける運転技術もたいしたものである。それにしても、落石のまだ頻発していたフーシェ谷は危ないので修復作業は無理としても、比較的に状況の落ちついてきた下流部でもマルジゴンを除いてほとんど補修をしている人を見かけなかったのはどうゆう訳であろうか。スカルドの街がはるか彼方に見えた時は感激し、思わずガイドと固い握手をした。よく命がつながって文明社会に戻れたという感が深かった。7月30日午後4時にやっとスカルドのホテルに投宿した。

今夏の洪水被害

今回の夏の大雨はカラコルムだけでなく、パキスタン全土に深刻な水害をもたらした。パキスタンの新聞記事によれば、その概要は次のようである。インド大陸を横切ってパキスタンに入ってきた7月半ばのモンスーン低気圧は、この時期としては予想もしなかったほど強力なものであった。7月24日9時ころからパキスタンの首都イスラマバードに雨が降り始めた。当初はこれでやっと猛暑から救われると人々は降雨を歓迎したが、間もなく滝のような豪雨に変わった。1時間もたたない中に、市内は洪水のように水があふれ、27箇所で床上浸水し、多くの車が1m前後まで水に漬かった。豪雨は11時半まで続き、午後5時までに史上最大の1日降水量、125ミリを記録した。この時、北方地域のアストーレの1日降水量は17ミリだったという。年間百ミリに満たない地域での17ミリは大変な雨量である。

パキスタン全土でみると、バロチスタン州の低地に最初の浸水被害があった。次にシンド州のダドー地区で、大小500の村は流失し、一部は孤立した。もっともひどい被害がでたのは、北西辺境州のスワート渓谷で、美しい観光地が濁流と家の倒壊、落雷の被害で、千人近くが死亡した。パンジャプ州と北方地域の豪雨によって、インダス河は洪水レベルまで水位が上昇し、シンド州では50万人以上の人々が家を失った。この洪水の余波は8月中旬まで続き、インダス河の最後の堰であるコトリでは、8月18日から20日にかけて最大の水量（799,000キューゼック）に達した。これがアラビヤ海への最後の洪水波の旅であった。この年は非常な大雪で、カラコルムの登山家は大変な苦労を味わったが、その極めつけが8月13日に起こったK2の高所での事故（1度に6人死亡）であった。

1992年のカラコルム逃避行

4年前の9月にやってきた季節はずれのモンスーンは今回とは比べ物にならないほどの大雨をカラコルムにもたらした。9月8日から始まってなんと8日間も連続して雨が降り、もし9日間も降ったらカラコルムに再生不可能なほどの災害をもたらすと心配されたほどである。パスー出身の山岳ガイド、ベイグがその苦労の一端を語ってくれたので、ここに簡単に記す。

彼は当時中国側からクンジェラブ峠を越えてパキスタンに入国する旅行者の世話をして、無事イスラマバードへ送り届ける仕事をしていた。中国側は天気がよかったので、毎日大勢の旅行者がクンジェラブ峠にやってきていた。その峠で11人のフランス旅行者を引受け、クックセールまでジープで下ったところ、道路崩壊でストップした。そこから徒歩でデイという所まで歩き、デイから再びジープに乗った。しかし、ベライとの中間地点で、またしても道路崩壊でジープを捨て、歩いてベライまで到着した。ベライから再びジープを利用してススト入り口まできて再度ダウン。歩いてススト入りバザールに入った。クンジェラブ峠からススト入りまでは85キロの距離があった。ここで3人の旅行者は疲労で泊まることになり、残った8人は徒歩でさらに南下を続けた。とうとうパスーまで35キロを歩き通しであった。

この大雨でカラコルム・ハイウエーがずたずたに切断されたので、パスー村には南からの生活物資の補給がなく、中国側から食料の補給を受けたという。中国側から来た多くの旅行者は南にもスムースに下れないので、ゴジャール地方のホテルというホテルはすべて満員で、なかにはパスーのホテルに一ヵ月も停滞したトレッカーがいたという。ゴジャールの多くのジープやタウンエースも被害をこうむったが、特に悲劇的なのは、パスーススト間の道路整備をしていたブルドーザーが、落ちてきた土砂もろともフンザ河へ転落したことである。このような地滑りが7日間も続き、アメリカ人1人、ドイツの少年1人、それに地元民2人がカラコルム・ハイウエーで亡くなった。亡くなった場所に犠牲者の記念碑が建っている。カラコルムでは道路崩壊による交通止めには慣れているので、崩壊地だけを歩いて渡れば、その先で別の車に乗り換えられる方式が定着していた。崩壊地での荷物の運搬にあたっては大半の北方地域の人々は災害にあった旅行者に協力的であったが、中には荷物1個につき25USドルをとって運搬した男もいたという。

さて、ベイグの引率したフランスの旅行者8人

はパスーに７日滞在して、道路の復旧を待った。そして、ジープを利用してグルミットを越えてシシカットまできたが、ここで車はストップした。ここから徒歩でフンザへ向かい、フンザ手前のレンガ工場（中国人製造）で運良くトラクターを捕まえることができた。ここからアーリアバードまでトラクター、それからジープに乗り換えてギルギット手前のノマールの対岸まで下った。ここから２時間歩いてスズキに乗ってギルギットの町に入ることができた。パスーからフンザのアーリアバードまでは65キロ、フンザからギルギットまでは101キロの道のりであった。ギルギットで休息後、コースター車でパターンまで下り、そこでほんとに小さなミニバスに乗り換えてターコットの近くまでやってきた。しかし大きな地滑りのためにターコットの街は完全に孤立していた。ギルギットからターコットまでは386キロもある。そこでやむなくベシャムまで引き返し、今度は車でシャングラ峠からスワートへ抜け、ミンゴーラ、マラカンド峠を越えてイスラマバードへたどり着いたという。ギルギットからイスラマバードまで普通は１日で行けるところを、４日かかった。カラコルム・ハイウエーが開通したのはそれから２ヵ月後であった。

ＨＡＪサマー・キャンプ募集

玉珠峰（6,179ｍ）

青梅省の省都である西寧から西へ約1,000キロ。山中には１週間滞在の予定です。

ＨＡＪでは1993、94年と２度登頂しています。最近では中国の登山愛好者たちにも人気です。

ＢＣは5,000ｍと高い場所に設置されますので初期順応に配慮して実施します。

ＨＡＪの登山隊は全てガイド登山ではありません。自己責任を認識して登山隊を構成します。

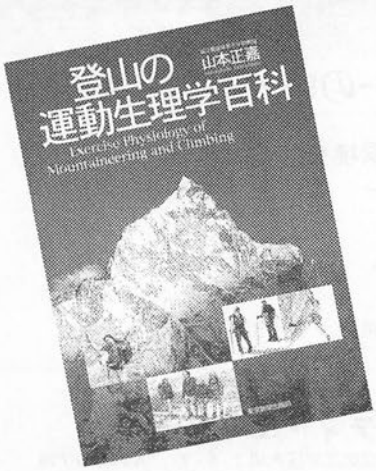
記

１．期　　間:2001年７月20日～８月13日(24日間)
２．募集人員:10名程度
３．負 担 金:60万円
４．〆 切 り:定員になり次第
５．資料請求先:ＨＡＪ事務局

「身体の仕組みを知って、安全登山を!!」

登山の運動生理学百科

山本正嘉 著（国立鹿屋体育大学助教授）



「登山で疲れる原因は何か」「中高年や女性登山者でも快適に登るためには？」「適切なトレーニングABC」「あなたにもできる高所登山」など登山全般を網羅。
初級者からベテランまで幅広い登山者を対象に、登山と健康、疲労、中高年者・女性の山歩き、トレーニング法を詳述。クライミング、高所登山も科学的データをもとに解説。
著者は、ヒマラヤをはじめとする高所登山家であると同時に、スポーツ生理学の専門家。

●A5判・並製　●価格：本体2000円＋税

東京新聞出版局（中日新聞 東京本社） 〒108-8010 東京都港区港南2-3-13 ☎03-3740-2674(直) FAX03-3458-0689

■ 寸　感 ■

東京は暑い日が続いている。ヒマラヤン・ジャーナルを読んでいてインドの夏に思いを馳せていたら、イスラマバードからうれしいお知らせが届けられた。全員登頂！公私ともに忙しい中で仲間たちの成功を喜び、留守番役はつまらない、と愚痴もこぼしたくなる。

現在、山森専務理事以下、多くの事務局を支えるメンバーが、ヒマラヤの「現場」に出かけており、ＨＡＪ事務局は開店休業状態にある。日常の事務、「ヒマラヤ」の編集などには支障が無いようにするのが精一杯といったところだ。

今年の総会でホームページ（Ｈ・Ｐ）を持とうという意欲的な意見が出されたが、資金、人材という高いハードルが聳えており、今のところたやすくは越えられそうに無い。会員拡大と慢性的な資金不足の解決の為に、会員諸氏の積極的な働きかけをお願いします。

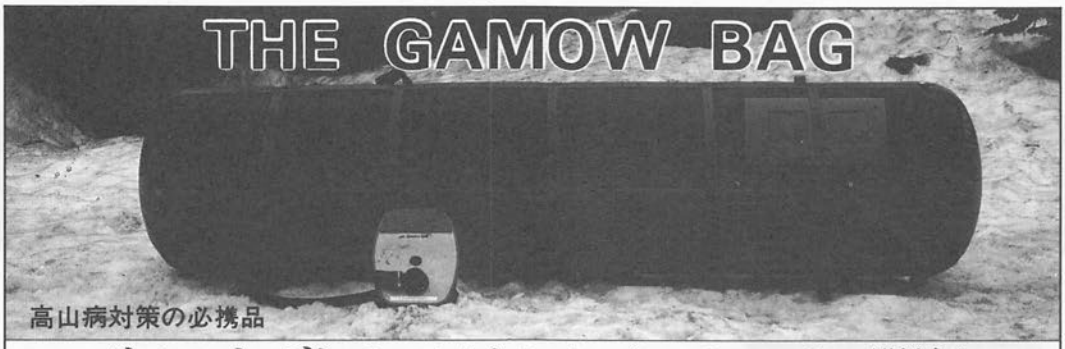
事務局への問合せなど、ＦＡＸでいただければ出きる限り速やかにお答えします。

事務局日誌（８月）

10日（木）　ヒマラヤ346号発送
23日（水）　スパンティーク隊より連絡が入る。
28日（月）　東京集会（９名）

ヒマラヤ No.347（10月号）

平成12年９月10日印刷　　12年10月１日発行
発 行 人　山 森 欣 一
編 集 人　中 川　　裕
発 行 所　日本ヒマラヤ協会
〒170-0013　東京都豊島区東池袋４－２－７
萬栄ビル501号
電 話　03-3988-8474
郵便振替　00100-6-48954「日本ヒマラヤ協会」



高山病対策の必携品

ガモフバッグとパルスオキシメーターのレンタル開始！

加圧しただけで約２０００ｍ下山したのと同じ環境を作るガモフバッグ、高山病診断、予防のためのパルスオキシメーター。高所を目指すあなたをそろって力強くサポートします。

●ガモフバッグ(携帯用高圧バッグ／総重量6.7kg)
●パルスオキシメーター
（血中酸素飽和度測定装置／重量380ｇ／単３乾電池４本使用／携帯型）

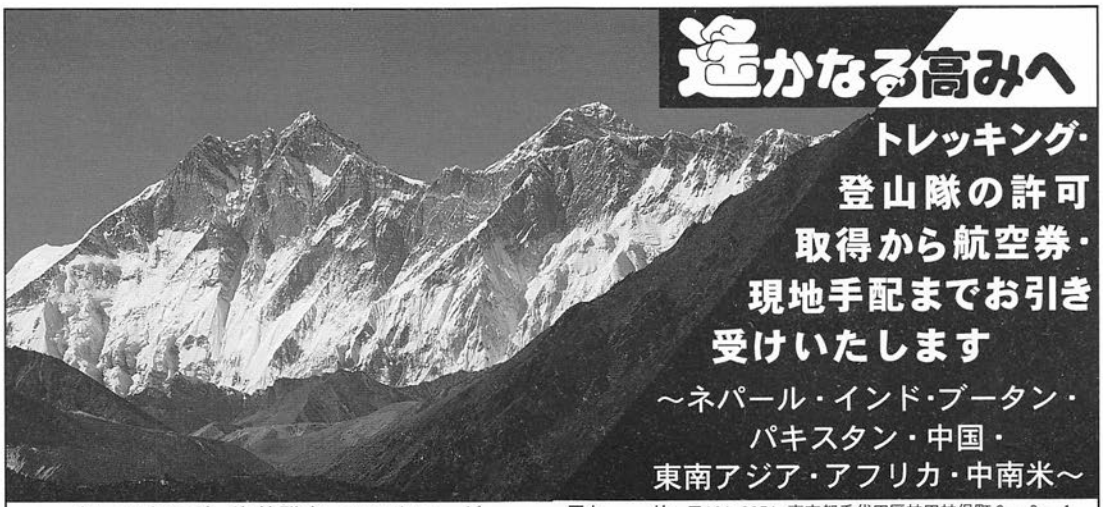
総代理店　：　日本メディコ株式会社
レンタル・販売問い合わせ先　：　株式会社 ティ・エッチ・アイ
〒135　東京都江東区木場２-５-７　ＫＨビル７階
ＴＥＬ：03-5245-0511　ＦＡＸ：03-5245-0510
（隊荷の輸送、航空券の手配などもお任せください。）

TREASURE TOUR

自分の旅だから、自分でつくる。そんなあなたを応援いたします。

――遠征隊、トレッキング、秘境への旅――
あらゆる申請・許可取得、現地手配、航空券、山岳保険など、
お客様のご要望に遠征経験豊富なスタッフがお答えします。

マウンテントラベル株式会社 ☎03-3574-8880
〒105 東京都港区新橋3-26-3 会計ビル4F
三井航空サービス代理店2452号



遥かなる高みへ

トレッキング・
登山隊の許可
取得から航空券・
現地手配までお引き
受けいたします

～ネパール・インド・ブータン・
パキスタン・中国・
東南アジア・アフリカ・中南米～

トレッキング・海外登山・シルクロード・
秘境旅行のパイオニア

株式会社 西遊旅行
運輸大臣登録旅行業第607号・日本旅行業協会正会員

■本　社　〒101-0051 東京都千代田区神田神保町２－３－１
岩波書店アネックス５階
☎03(3237)1391(代) FAX 03(3237)1396
■大阪営業所　〒530-0026 大阪市北区神山町６－４　北川ビル５階
☎06(6367)1391(代) FAX 06(6367)1966
■カトマンズ連絡事務所 (JAI HIMAL TREKKING／SAIYU TRAVEL)
P.O. BOX 3017, Durbar Marg, KATHMANDU, NEPAL
☎221707、224248

●格安航空券はこちらに！
キャラバンデスク
キャラバンデスク東京(住所:本社内) ☎03(3237)8384(代) FAX 03(3237)0638
キャラバンデスク大阪(住所:大阪営業所内) ☎06(6362)6060(代) FAX 06(6367)1966

◆パンフレット請求や個人旅行のお申し込みは
フリーダイヤル をご利用下さい
(通話料無料)
0120-811395
西遊旅行ホームページ (http://www.saiyu.co.jp/)

ヒマラヤへの装備

●遠征隊の装備、相談にのります。

Mt. EXPEDITION SHOP

ICI ISHII SPORTS

●登山本店／〒169 東京都新宿区百人町2-2-3 ☎03(3208)6601㈹
● スキー&カヌー本店／〒169 東京都新宿区大久保2-18-10 ☎03(3209)5547㈹
●新宿西口店／〒160 東京都新宿区西新宿1-16-7 ☎03(3346)0301㈹
●新宿南口店／〒151 東京都渋谷区代々木1-58-4 ☎03(5350)0561
●神田登山店／〒101 東京都千代田区神田神保町1-8 ☎03(3295)0622
●神田店／〒101 東京都千代田区神田神保町1-4 ☎03(3295)3215
●神田ウェアー館／〒101 東京都千代田区神田神保町1-6-1 ☎03(3295)6060
●八王子店／〒192 東京都八王子市横山町3-12 ☎0426(46)5211
●アネックス八王子店／〒192 東京都八王子市横山町3-6 ☎0426(46)3922
●川越店／〒350 埼玉県川越市南通町14番4 ☎0492(26)6751
●大宮店／〒330 埼玉県大宮市宮町2-123 ☎048(641)5707
●高崎店／〒370 群馬県高崎市新町5-3 ☎0273(27)2397
●松本店／〒390 長野県松本市中央2-4-3 ☎0263(36)3039
●新潟店／〒950 新潟県新潟市東大通2-5-1 ☎025(243)6330
●新潟プラーカ店／〒950 新潟県新潟市天神1-1 プラーカ3 B1 ☎025(240)2316
●仙台店／〒980 宮城県仙台市宮城野区榴岡4-1-8 ☎022(297)2442
●盛岡大通店／〒020 岩手県盛岡市大通1-10-16 ☎0196(26)2122
●札幌店／〒060 札幌市中央区南二条西4-8 ☎011(222)3535
●ルート36真栄店／〒004 札幌市豊平区真栄一条2-13-2 ☎011(883)4477
●北十二条店／〒001 札幌市北区北十二条西3-5 ☎011(747)3062
●2番街店／〒060 札幌市中央区南二条西1-5 ☎011(219)1413
●旭川店／〒070 旭川市六条通8-37-2 ☎0166(24)5300
●外商部(メイルオーダー)／〒169 東京都新宿区百人町2-2-3 ☎03(3200)7219

ICI石井スポーツ

事務所／〒169 東京都新宿区百人町1-4-15 ☎03-3200-1004