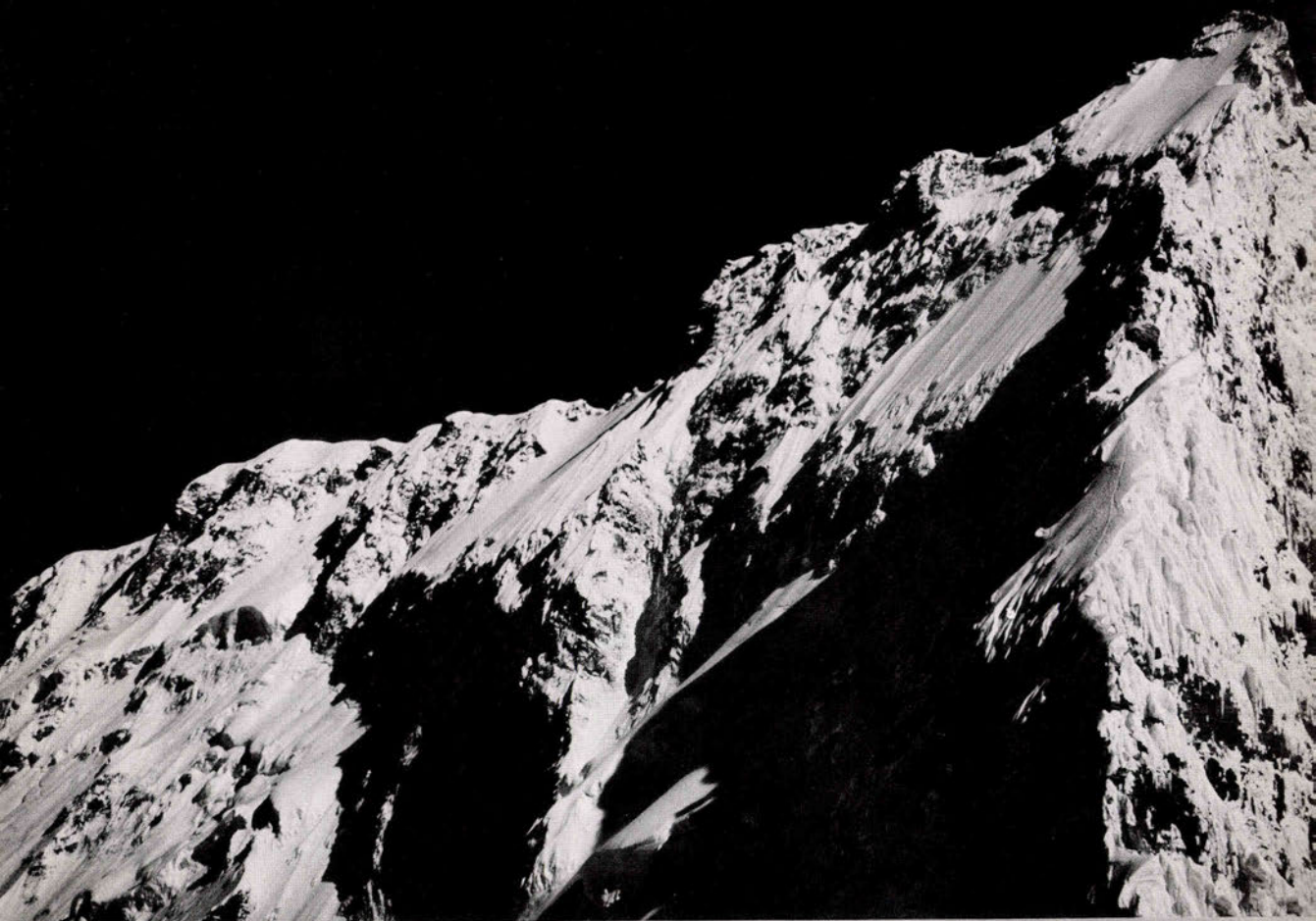


# HIMALAYA

## ヒマラヤ

### No. 171



**1986 FEBRUARY**

**日本ヒマラヤ協会**



THE HIMALAYAN ASSOCIATION OF JAPAN — HAJ

〈 特別企画 〉

## 中国の秘境「九寨沟」「黄龍寺溪谷」の旅

— 四川省・岷山山脈麓トレッキング —

「九寨沟」「黄龍寺溪谷」は、四川省北部に、甘肅省との境を成す岷山山脈の麓にある、中国でも第一級の景勝地です。無数に存在する真青な湖と真白な滝が美しい調和を見せる「九寨沟」、水の流れが長い年月をかけて造りだした自然の芸術品「黄龍寺溪谷」は、これまで外国人には未開放の地でしたが、86年にH A Jのために特別開放されることになりました。トレッキングの基地となる町「松藩」の歴史は古く、春秋時代に溯ると言われています。歴史的にも興味のあるところです。



▲九寨沟の滝

1. 時期 1986年7月25日(金)～8月10日(日) 17日間
2. 定員 15名
3. 費用 約70万円
4. 行動概要 北京 — 成都 — 松藩

トレッキングは、松藩を基地として九寨沟黄龍寺溪谷へ、それぞれ往復2～3日の行程です。四川省登山協会、松藩体育委員会のメンバーとの親睦会も予定しています。

北京—成都間は、往路あるいは復路に鉄道の旅を予定しています。



▲黄龍寺、自然の芸術品

### 表紙写真

キャラバン11日目にして漸く陽光が射し、雲間からガンケル・プンズムの荘厳な山容が現われた。夢にまで見た玉峰に初めて対峙した一瞬であった。よもやこの玉峰を取逃すとは思わずに山を見入っていた……

## ヒマラヤ No. 171

1. 雷龍の国の遥かな頂 — GANKER・PUNSUM 1985 —
12. ヒマラヤ・ニュース〈地域ニュース・トピックス・インフォメーション〉
14. 砂漠の果ての遥かな頂 — CROWN 1985 —
24. 寸感・事務局日誌

# 雷龍の国の遙かな頂

GANKER PUNSUM  
1985

▲ガンケル・プンズム(7,541m)の全容

## はじめに

ヒマラヤの“シャングリラ(桃源境)”と云われる雷龍の国・ブータン王国は、あらゆる分野の垂涎的となっており、此の国に横たわるヒマラヤの高峰も、長い間その門戸が閉ざされてきた為、未だに多くの知られざる山域や高峰が残されている。中でも一国の最高峰が未踏のまま温存されてきた事は驚きであり、未知なる高峰に憧れるヒマラヤニストにとっては、最も興味ある魅惑の地となっている。

HAJでは、1983年のブータン・ヒマラヤの解禁当初から、この国の最高峰ガンケル・プンズム(7,541m)の登山許可を熱望し、ブータン政府への折衝を継続してきた。その結果、同峰のオープンに漕ぎつけ、最初の登山許可を取得する光栄に浴する事が出来た。

ガンケル・プンズムの意味については、諸説があるようだが、地元の人に聞いた話では、『三つの河の源頭に聳える白い大きな山』の意味だと云う。即ち、この三河川とは、ガンケルの南西面から流れ出すマンディ・チュー、南東面からのチャムカ・チュー、それに北東面から流れ出すクル・チューである。

我々は、'83年の2次に亘る偵察結果からマンディ・チュー沿いの道をアプローチに取った。一方、同時期にガンケルに向ったアメリカ隊は、チ

ャムカ・チュー沿いにアプローチを求めた。然し、このルートからではBCから主峰への距離が非常に長くなる為、同隊はBCで登山を断念し、早々に引き上げてしまった。

南面から見るガンケルは、両翼を上げた鳳凰のような山姿で聳え立ち、困難さを感じさせる。我々は当初、第2次偵察隊の持ち帰った写真をもとに左のスカイラインを描く西稜から攻略する予定であった。然し乍ら現地入りして偵察してみると取り付きまでのトランスポートが余りにも長過ぎることや、写真では判明できなかった死角の部分がルートには成り得ない事など種々判明した為、この未踏の頂から一気にそぎ落ちている中央稜にルートを転進して登山活動を展開した。然し、この素晴らしいルートにもかかわらず、相次ぐ隊員の事故などにより10月の好天期を前に断念を余儀なくされてしまった。

以下に無念の敗退を喫した報告を記す。

## 先発隊業務

8月7日の深夜、先発隊の尾形、三好、髭嶋の3名は、カルカッタのダムダム空港に降り立った。空港カスタムでは、プラパール・ボックスの荷物に対してTBRE(Tourist Baggage Re-Export)を切られた他は、フリー・チェックで通過。空港

から雨上りの道路に車を走らせて、市内のグレート・イースタン・ホテルに落ち着く。

翌日は、先ずアナカンで送った隊荷の通関から片付けようと、朝食後に空港近くのブータン・ハウスへ出かける。然しながら尋ねる人は、ブータン・カスタムへ行っているとの事で不在であった為、また、折り返しチポリコートのブータン・カスタムへと逆戻りする事になる。ブータン・カスタムで漸くBTS(Bhutan Tourist Service)のナワン・ドルジェ氏を掴まえる事が出来た。早速、我々の隊荷通関の件を持ち出すと、隊荷は既にカスタム・クリアーして此のストールに保管してあると云われ驚いてしまう。ブータンの場合も中国登山と同様に荷受人が居なくても代理通関が可能になったようである。隊荷通関の先発業務が無ければ、何も先発を出す必要は無い。今後は、隊荷のティンパー着を確認してから全員一緒にブータン入りした方が経費もかからずベターであろう。

8月9日 先発隊が持参した約150kgの荷物のうち90kgを4個に梱包して、ブータン・カスタムへ持参する。ブータン・カスタムのタシ・チュワン氏の話しでは、まだトラックが到着しておらず、隊荷のティンパー到着は13日以降になるとの事。それでもインドのチャーター・トラックでは、途中のトラブルが心配なので、遅れてもブータンのトラックで搬送して呉れるようお願いする。

カルカッタでの先発業務は、殆ど何もする事なく片付き、残りの2日間は体調管理の為、ホテルで静養する。

## 空路、雷龍の国へ

8月12日 5時半にモーニング・コールで起こされ、空港へ向う。

DRUK-AIRでブータンへ行く場合、カスタムは通らず、イミグレで出国カードを提出するだけでO・Kである。飛行場の隅に我々の搭乗する心もとないプロペラ機は留まっており、乗用車が飛行機迄運んでくれる。飛行機は両側に一列ずつシートが並び、全部で16シートの狭い飛行機である。前から4番目のシートに腰を降すとカーテンで仕切られたコックピットの一部が見え、キャプテンのせわしい動きが眺められる。

パロ迄の幸運をキャプテンに託し、搭乗機はダムダム空港を飛び立った。機内は気圧調整されておらず、約3,600mの高度を一路北上する。従って、パロ迄の飛行中は低圧チャンバーに入っているようなものである。

西ベンガル州の穀倉地帯からバングラディッシュの上空へと飛行する中で、機窓からは、一面水浸しとなったバングラディッシュの水害や広大なブラマプトラ河の流れなどが俯瞰できる。インド亜大陸の大平原が終り、シワリク山脈の盛り上がりが見られるようになると眼下には、国境の街、ブンツォリンが眺められる。飛行機はこのサブ・ヒマラヤをかすめるように飛んで行く。やがてパロ・チュー上空へと機首を旋回し、谷間の中を徐々に高度を下げていくと程無くパロの空港であった。

パロ空港に雷龍の国の第一歩を印し、先ずイミグレに出向く。パスポートと入国カードを提出してビザの照合がなされ、事前に申告した日数分だけビザが交付される。交付料は1人20ドルとこれまたブータンの滞在費並みの料金である。次いでカスタムは、所定の申告書を提出し、型通りの荷物チェックを受けてO・K。出迎えてくれたBTC(Bhutan Tourism Corporation)のイシ・ウォンチュックが手際良くやってくれる。

空港からBTCのマイクロバスに荷物を積み込みティンパーに向う。パロ・チューからティンパー・チューと谷沿いの道に車を走らせ、1時間ちょっとで首都ティンパーに着く。

取り敢えず、宿泊先のブータン・ホテルに落ち着き、昼食後、デポ品の点検に出かける。然し、出かけた倉庫に我々のデポ品は無く、別の倉庫だと云われ、翌日チェックすることにする。何にせよここブータンのオフィス・タイムは8時~14時迄なのである。

13日、朝食後、BTCのオフィスに赴くと、昨夜遅く我々の隊荷がティンパーに到着したと云われ、早速、荷物のチェックに出かけた。ところがトラックから降しはじめた荷物は、我々のではなく京大隊のものであった。どうもカルカッタのBTSで送る順序を間違えたようである。直ちにカルカッタと連絡を取って貰ったところ、我々の隊

荷は今日ブンツォリンに着くとの事であった。

隊荷が到着しない為、この日は現地購入品の買い出しとデポ品のチェックを行った。ティンプーの街で、殆どの食料品や日用雑貨を買い揃えることが出来る。値段はインドに比べて輸送賃分が高い程度である。只、インド、ネパールのようにショッピング・ゲームを楽しむことは出来ず、値段は店主の云い値で決ってしまう。

14日、漸く我々の隊荷がティンプーに到着した。ティンプーの街の入口にあるブータン・カスタムへパッキング・リストを持って受け取りに出かける。カスタムでは個数をチェックするだけでO・K実に簡単で良い。

チェックした隊荷は、その場で別なトラックに積みかえられ、その日のうちにジャッカルへ向け出発して行った。

15日、先発隊の3名は、ティンプーでの先発業務を終えて、キャラバンのスタート地であるブータンのジャッカルへと出発した。

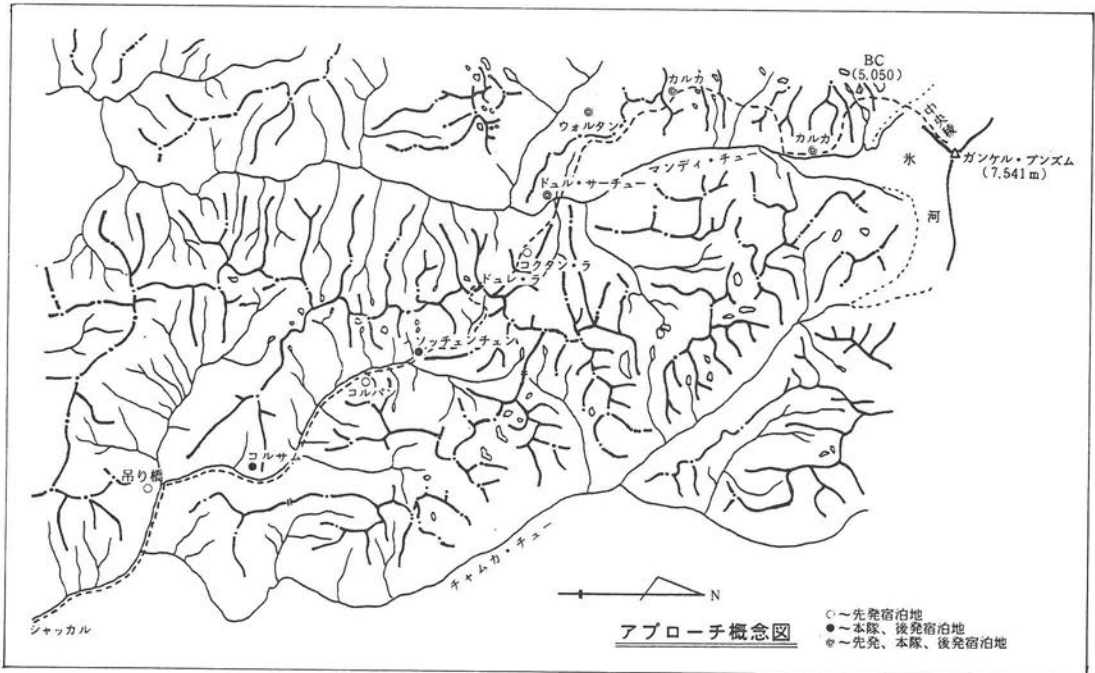
### アプローチ

ブータンのキャラバンでは、他のヒマラヤ諸国のようにポーターを使う事は稀で、大抵は馬やヤクが使われる。今回の我々のキャラバンでもジャッカルからデュル・サーチュー迄は馬を用い、

その先 BC迄はヤクを使った。

ブータンに於ける馬、ヤク、ポーター等の使役は全て各行政区のゾンダ（行政庁官）の命令によって行なわれる。従って登山隊の場合は、受入れ窓口のBTCが登山隊から事前に送られる隊荷リストと日程表をもとに馬、ヤク、ポーターの数を各行政区のゾンダへ依頼し、その依頼を受けてゾンダは登山隊の日程に合わせて村人を手配することになる。当然の事乍らこれらのアレンジには時間がかかるので、遅くとも2週間前迄には登山隊の日程を連絡しておかないと手配が間に合わなくなる。

また、今回のキャラバン・ルートのように2つの行政区を通過する場合は、行政区の境界を越える所で馬、ヤク、ポーター等もチェンジしなければならない。マンディ・チュー沿いのルートをアプローチに取る場合、ジャッカルからデュル・サーチュー迄がブータン行政区で、これから先BC迄はウォンデイホドン行政区となる。その為我々もデュル・サーチューで馬からヤクに交替することになったのだが、BTCからのオーダーがウォルタンからBC迄になっていた為、デュル・サーチューからウォルタン迄の運び手が無く、先発、本隊とも往路で3日間も停滞を余儀なくされた。テコでも動かない構えのヤク方を前にゾンダ



の命令が如何に絶対的なものであるか身にしみて知らされた。

アレンジから支払いまで全てBTCスタッフがやって呉れるブータンのキャラバンは煩わしくなくて良いが、今一つ不慣れな点も多い。

8月17日に先発隊(3名)、22日に本隊(6名)、9月3日に後発隊(1名)が、それぞれブータンのジャッカルからキャラバンを開始した。

うっとうしい雨雲のもと、馬と共にジャッカルを出発。暫くチャムカ・チュー(川)の流れに沿って行くとクレジュ・ラカン(ゴンパ)があり、車の終点となる。キャラバン初日は行程が短いので、クレジュ・ラカンやその手前に在るジュンベイ・ラカンを見学し、登山の安全祈禱を捧げる。

ガンケルの南面から流れ出るチャムカ・チューと別れて、ルートはデュレ・ラの麓より流れ出すドゥセビィ・チューに沿って辿るようになる。デュラ村の手前で立派な吊り橋を渡り、川沿いの平坦な道を行く。これから先、人の住む部落は無い。間もなくゴルサムの登りにさしかかり、最初の急登に一汗かかされるとゴルサムの広い草原に飛び出す。この気持ち良いカルカがキャラバン初日の泊り場となる。尤も先発隊はここ迄登り着かず、手前の吊り橋の所で一泊となった。

2日目は、ゴルスムからチョコスムのカルカへ山腹をトラバースし、その後、再び川沿いの道を辿る。竹林からシャクナゲの森を歩いてひと登りすると次はラムスムのカルカに出る。この“スム”とはカルカのある草原を意味するのであろうか。“スム”の付くカルカが幾つかあった。

先発隊の2日目の宿泊地、コルパンのカルカを過ぎ、うっそうと生茂るヒマラヤ杉の木立の中を歩みながら徐々に高度を稼いで行くと二股となる。この二股を過ぎると間もなく谷はU字谷となり、美しいお花畠が展開する。この開けたU字谷は格好の放牧地で、ソッチェンチェンのカルカと呼ばれる。このカルカで2日目の宿泊となる。高度は既に4,000m、本隊はここに1日滞在して順化トレックを行った。

広いU字谷を抜け、デュレ・ラへの登りにかかると途中の4,300m地点にヤク・キャンプがあり、



▲ヤクのキャラバンはトラブルの連続

新鮮なヤク乳やダヒにありつける。このヤク家族と三好隊員とは二年振りの再会であった。偵察の時も同じ所にヤク・キャンプが張られてたと云う。

この辺り迄高度を上げてくるとヒマラヤの幻の花として興味深い“青いケシ”の花も多く見られるようになる。連日うんざりするような雨にたたかれ、泥やヤク糞にまみれての惨めなキャラバンにあって足元に咲く可憐な花は心をなごませてくれる。

デュレ・ラの高度は4,680m。最初の高い関嶺越えとなるため馳れない身体には少々応える登りとなる。

峠から一気に下るとジュリ・ツォの大きな氷河湖が蒼々と水を湛えているのが見える。湖畔には百花繚乱のお花畠が散在し、正に天上の楽園と云った所である。この湖畔に沿って若干登り返すと次はコクタン・ラ(4,430m)に着く。残念なことにモンスーンさなかのキャラバンでは、何も眺望は得られず、折角の展望台も足元しか見ることができなかった。

峠の真下にコクタンのカルカがあり、先発隊は3日目の夜をここで迎えた。

コクタン・カルカからは、ひたすら下りに下る道で約800m近くも高度を下げる。馬の足で2時間、一気に下るとデュレ・サーチューの温泉に着く。「サーチュー」は、ゾンカ語で「温水」を意味し、ネパール、インドなどにある「タトパニ」と同じである。この温泉場には、岩を削り貫いたり、木組みした湯槽が5つあり、この他にも何箇所か湯が沸き出している。湯量も豊富でよい温泉である。ブータンの人達も何組か湯治に来ていた。

此の地にて前述したようにヤクの手配が悪く、先発、本隊とも3日間の無駄な逗留を強いられた。ティンプーのBTCと何度かの無線のやりとりで、漸くウォンディホドン行政区のヤクとチェンジする事が出来、出発となった。ヤクに依るキャラバンは初めての経験であったが、それはそれは毎日がトラブルの連続で大変なキャラバンであった。先発隊では、デュル・サーチューを出発して直ぐ、ヤクの1頭がマンディ・チューの激流に転落し、鷗嶋隊員の個人装備とトランシーバー、テントなどの共同装備が流失するアクシデントが発生した。ヤクは翌日、中洲に這い上がっているのが発見されたが、装備は何一つ見つからなかった。

デュル・サーチューから先は、一旦マンディ・チューの流れから離れ、ウォルタンまで約1,100mの登りとなる。再び森林限界を抜け出し、ネプ・ラ(4,590m)の峠を越えると眼下には、雨に濡るウォルタンの広大なカルカが眺められる。この峠の直下でもヤクが大暴れし、無線機の入った木箱を壊してしまった。幸い無線機は無事だった。

青々としたウォルタンの草原には、恰も岩を散りばめたようにヤクの黒点が散在する。このカルカまでデュル・サーチューからは1日行程であるが、先発では例のヤク・アクシデントの為、3日も要してしまった。

このウォルタンからウォルタン・ラを越えてルナナへ行く道と別れ、我々はマンディ・チュー右岸の道を辿る。標高4,400m~4,500mのコンターに沿って幾つかのカルカが点在し、ヤクやヤギの放牧がされている。これらのカルカを結ぶように放牧道が続いており、この道を辿る。眼下にマンディ・チューの白い流れを俯瞰しながら山腹を横切っていくと、束の間の雲間からガンケルの荘厳な姿が眺められる。感激の一瞬であった。先発隊では、キャラバン開始して以来11日目に漸く陽光を浴びると云った有様で雨また雨の毎日であった。

マンディ・チューがU字谷となる辺りで一旦河原に降り、暫くU字谷のゴロ歩きをしてから、再びサイド・モレーン上へと登り返す。

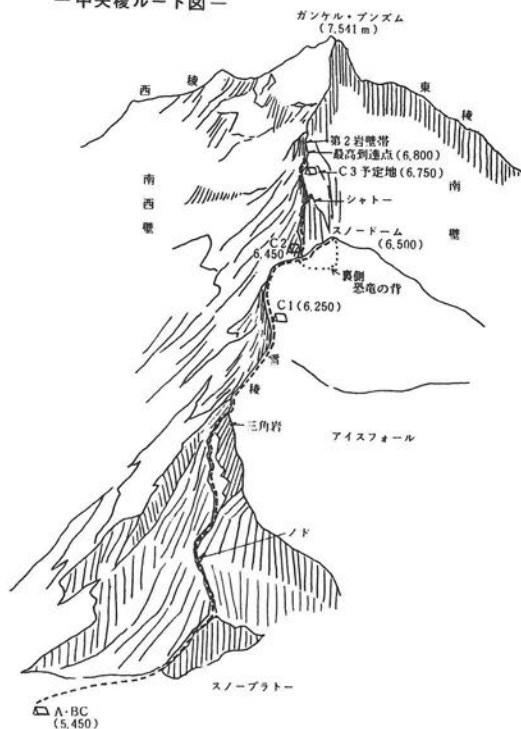
氷河舌端が眺められる最後のカルカ(4,680m)でキャラバン最後の一夜を送り、BCへと向う。アブレーション・バレーから広大な台地状に広がる

古いモレーンにルートを求め、ヤクの後からノンビリと辿る。草でおおれた3本の大きなモレーン台地を越えて行くと、眼下に3つの氷河湖のある支氷河が俯瞰できる。この地点で高度は5,250mもあり、BC入りの厳しい高度試練となる。モレーン台地から一気に200m近く下ってこの支氷河へ降りる。上流と下流にある氷河湖は大きく、乳濁色の水を湛えており、対岸に見える氷河湖はコバルトブルーに輝いていた。上流の氷河湖から流れ出る川を対岸に渡り、この美しい氷河湖の下に我々はBC(5,050m)を設けた。ウォルタンから此の地まで3日を要し、予定より1週間遅れて8月28日にBC建設となった。此の地は、当初考えたBC予定地よりもかなり下方であった為、A・BCへのトランスポートが懸念されたが、ヤク方が「これから先は道がない。」と動かないため已むを得なかった。それでも此々からではA・BCへの荷揚げが大変なので、隊荷を少しでも上部へ搬送してくれるよう懇願し、翌29日にBC背後の古いモレーン台地まで進んで貰った。BCから30分程の所であるが、此の地をデポ地(5,150m)として上部キャンプの隊荷を集積した。

## 登山活動概要

休養明けの9月2日より我々は本格的な登山活

—中央後ルート図—





▲雪庇上に設けられたC2 (6,450m)

動に入った。この日は、デポ地の隊荷整理に4名を残し、残りの5名でABC建設に向かう。

デポ地からガンケルの南西面に横たわる長大な氷河を横切って対岸へと渡る。モレーン・カバーされた起伏の大きい氷河を横断し終えると、中央稜側から押し出す支氷河が出合ってくる。この支氷河の舌端部をまいた後、巨岩が塁々とする中を氷河右岸に連なる顕著なモレーン稜に沿って登る。やがてこの支氷河の上部は広大なスノー・プラトーとなって中央稜の基部へと続く。我々は、このスノー・プラトーのどん詰りの端にABC (5,450m) を設けた。BCからの高度差は、400m程であるが、歩きにくい氷河上の長丁場の為、ABCへの荷揚げはかなりのアルバイトとなった。

ABCへの隊荷集積を見て、6日に尾形、三好の2名がルート工作隊としてABCに移動した。

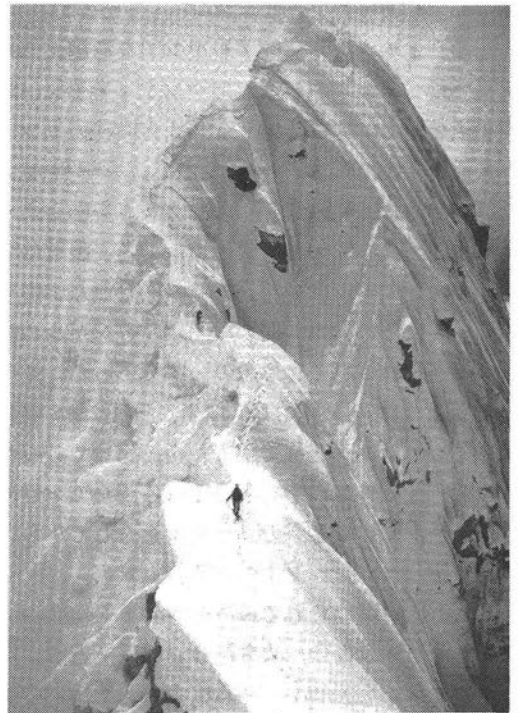
翌7日よりC1へのルート工作が開始された。ABCからモナカ雪のラッセルに苦しめられながら、取付き点と目したルンゼの下部へと到達して、ここからフィックス工作を開始する。ルンゼの押し出しを3ピッチ登ると、30m程のヒョングリ滝が現れる。中段で一旦区切り、上段のスラブはアイゼンを外して乗っ越す。滝の上部は、ラビーネンツークの中に200mのフィックスを延し、岩壁にアンカーを取る。8ピッチ目は、いよいよ「ノド」の部分となる。ルンゼの幅は、3~4mに狭まり、上部からの雪崩は全てここに集まってくる。雪崩で洗われてカチカチとなった雪壁を足早に登り、上部のミックス壁を越えるとルンゼ左側の岩稜に飛び出す。この地点まで登るとABCが眼下に見下せるようになる。この先、岩稜右手の雪面

にルートを取るも、陽が当たり出すと、雪はシャーベット状に腐り、時として大腿部まで潜ってしまう。この日は、さらに1ピッチ、フィックスを延して終了。「ノド」に集中する表層雪崩れの収まるのを待って下降に入った。

8日、この日からルート工作隊に上藤が加わり3名で向かう。前日の最高到達点には10時に到達してルート工作にかかった。既に雪は腐りだしており、しょっぱなから腰までのラッセルを強いられる。悪戦苦闘しながら2ピッチ登り、「憩いのテラス」と名付けた大岩の基部に到達する。この大岩は、基部を右に回りこみ右手のコンタクト・ラインを登る。再び雪稜に戻り、急峻な雪稜に高度を稼いで200m程登ると顕著な三角岩の基部に到達する。高度は約6,000m。この日は、5ピッチ、フィックスを延しただけで終了となる。

9日、この日は、C1までの核心部となった三角岩の突破がなされ、C1へ続く上部雪稜に飛び出した。

前日の最高到達点から、先ず急峻な雪壁を登り、次いでオーバーハングした岩の下を雪の付いたバンド伝いにトラバースするも態勢が悪く苦勞させられる。バンドの出口にアイス・ハーケンを打って左の雪壁に移る。雪壁は垂直を感じさせるよう



▲スノードーム (6,500m) からの雪稜



な傾斜でそそり立っており、慎重に登る。上部の壁にアンカーを取って、一息つく。2ピッチの岩壁は右に走る凹角から取付き、途中から左の雪壁に移る。中程で岩が露出した箇所が悪く苦勞させられる。この雪壁を越えると待望の上部雪稜に出る。右手に張り出した雪庇に気を付けながら雪稜上にフィックスを延して行くも、濃霧とみぞれの悪天候により、5ピッチ延した所でこの日のルート工作は打ち切る。

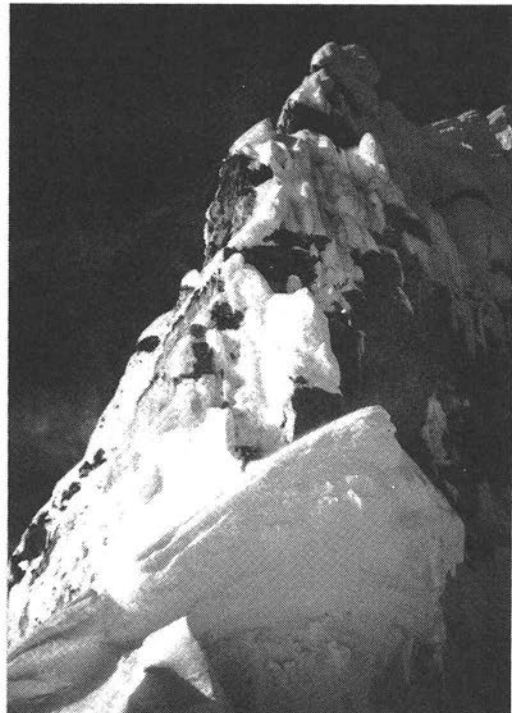
翌日から雪が降り続き、ABCではルンゼ内の雪崩の懸念から2日間の停滞を余儀なくされた。

12日、ルート工作隊の3名と10日にABC入りした江崎、亀田、礪嶋の6名でC1(6,250m)を建設する。C1は、9日の最高到達点からさらに80m程雪稜を登った地点のナイフ・リッジを切り崩して設営した。

13日、ルート工作隊の3名は、この日からC1に移動してC2へのルート工作に向かった。

14日、C1から雪稜上に5ピッチ、フィックスを延すとスノー・ドーム手前のプラトールに出る。此の地まで登ると頂上が一段と近付き、その頂からそぎ落ちる中央稜は近付き難い急峻さをもって聳り立っているのが眺められる。

この日は、このプラトールまでで終わり、C1へ



▲核心部の一つ「シャトール」の岩壁帯

#### ▼恐竜の背中を思わせるナイフ・リッジ



戻る。C1に戻った後、登攀隊長よりルート再検討の問題が投げかけられた。中央稜を本気で落とすには退路を絶っておく必要があった。「西稜の方が易しかったのでは」と云った迷いがあったはこれだけのルートを陥落することは出来ないと思ったからである。全体ミーティングの結果、翌日から1パーティを西稜の偵察に出すことが決定された。

15日、C1の3名は一旦ABCへと下り、尾形、工藤の2名がそのまま西稜へのルート偵察に向かった。この日は、我々がABCを設けた支氷河のもう一つ上部の支氷河に入り、アイス・フォールの末端で設営した。

翌日、視界の悪い中を当初予定した西稜の取付き点(5,750m)まで登ってルート偵察を行った。つぶさに観察した結果、当初予定したルンゼから西稜へ取り付くことは不可能であり、また、西稜上部にも圧倒的な岩壁が立ちはだかるなど、下から見たほど安易なルートではないことが判明した。中央稜から南西壁、そして西稜と観察してみて、我々の行き着いた結論は、ガンケルを南面若しくは南西面から攻略する場合、中央稜しかルートにはなりえないであろうと云う事であった。将来は南西壁や西稜にもルートが引かれるかも知れない



が、この時点で当隊の足元を見つめた時、中央稜が唯一のルートと思われた。この結論を持ち返って、我々は再度、中央稜へ全力を傾注していった。この偵察行で失われた数日間は痛かったが、中央稜へ力を結集させるためには是非とも必要な事であったと思っている。

この頃、12日から体調を崩していた江崎が急性肝炎の疑いがあると診断され、BCでは徹夜の看病が続けられていた。症状がかなり重いため、18日にはヘリコプターの要請がなされた。然し、モンスーンさなかの山岳地帯の天候状態は悪く、ヘリコプターの飛来は困難を極めた。何度かのトライの後、漸くヘリコプターがBCにやって来たのは、22日であった。ドクターも一緒に同行することになり、この日2名が離隊した。以後、我々はドクター・レスで登山活動を続けることになった。

登山活動の方は、19日から再開され、この日ルート工作隊の3名はC1へ移動した。

20日、C1を出発したルート工作隊は、12ピッチのフィックス・ロープを延してスノー・ドーム(6,500 m)へと達した。

21日、スノー・ドームからいよいよ恐竜の背を思わせるような雪稜のルート工作に入る。南壁側に張り出した巨大な雪庇に神経を使いながら、この日は、8本のフィックスを施す。

22日、前日の最高到達点から、ソフトクリーム

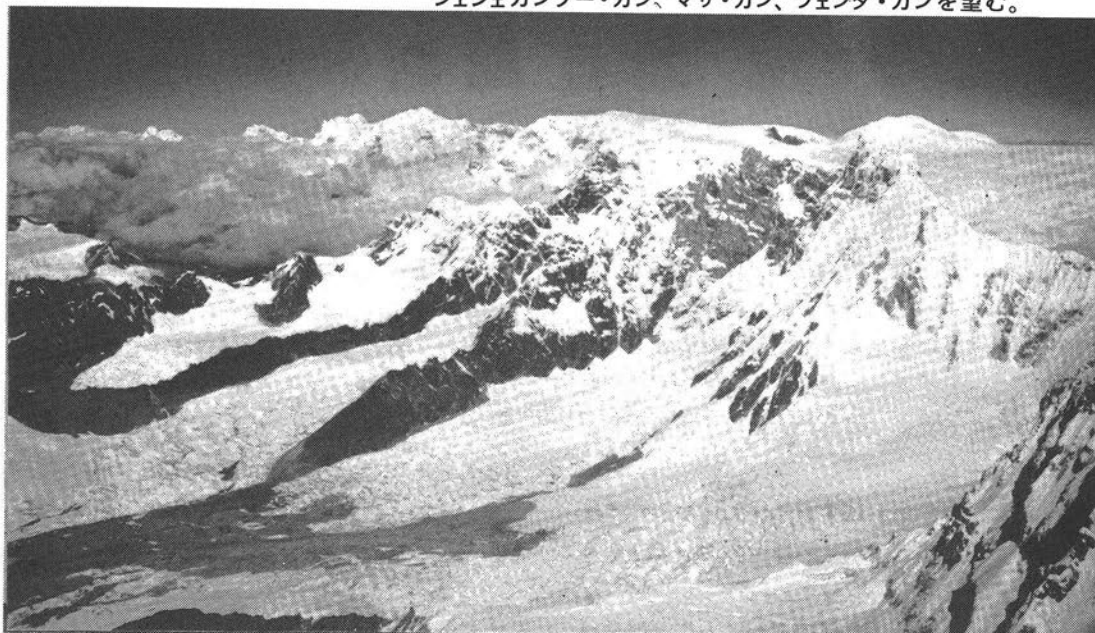
のお化けのようなタワーに取り付く。登り切った頂部をセカンドがトラバース中、足元から表層部崩が起り、危うく巻きこまれそうになる。この頂部からナイフ・リッジを1ピッチ下った雪庇上をC2(6,450 m)とし、この日はABCへと下る。

24日、亀田、髭嶋の両名によってC2が建設された。

26日、ルート工作隊がC2入りしたこの日、恐れていた雪崩事故が発生した。C1への荷揚げの帰り、亀田が、例の「ノド」の入口にさしかかった際、上部からの雪崩に巻きこまれてルンゼ内を約300 mも流されると言う事故が発生した。これだけの距離を流されてカスリ傷だけで済んだのは、正に奇跡としか云いようがない。この晩、雪崩対策に関して討議が行われた。

C2の先には、シャトー(古城)を思わせるような第一岩壁帯が立ちはだかり、C3への核心部となる。

C2から今にも崩れそうな雪稜に3ピッチ、ルートを延しシャトーの基部に到達する。下からの観察では、雪壁をうまく拾って登れるかと思っただが、取りついてみると、壁と雪の間に隙間があって、とても雪を使って登る事はできず、全ての雪をかき落として登ることになる。出だしから人工登攀を強いられる。ハーケン9本とボルト1本を使って1ピッチを抜け、雪壁に出る。2ピッチは、



急峻な雪壁バンドを左に7~8mトラバースして、そこからハング帯の一番小さな所を目指して人工で直上する。ハーケン11本使用して第二雪田に抜ける。この雪田を10mほど登ってこの日は終了。

28日、風雪の中を前日の最高到達点までダブル・ユマーリングで登り返し、ルート作業を開始する。3ピッチ目は、2箇所帯状のハング帯が横たわり、いずれも岩が脆く苦勞させられる。3ピッチも殆ど人工で登り、シャトーの頭へと抜ける。

29日、出だしから3ピッチのダブル・ユマーリングは、重荷だときついアルバイトである。シャトーの頭からは、予想以上に急峻な雪稜が続く。この雪稜に6ピッチのフィックスを延すと、スノー・ピーク(6,750m)に出る。この先は、C2手前の恐竜の背中と同じようないやらしいナイフ・リッジが第二岩壁帯へと続いている。この日は、さらに2本のフィックスを瘦せたリッジに延してC2へ戻る。

核心部である第二岩壁帯のルート作業を考えると、このスノー・ピークがC3の予定地として相応しいように思われたので、翌日、キャンプ・サイトとして整地した。

30日、尾形、工藤の2名は、第二岩壁帯を前にして予想外のナイフ・リッジに悪戦苦闘を強いられていた。両側にスッパリと切れ落ち稜線には巨大なキノコ雪がソフトクリームのお化けのように

乗っかり、どこが安全境界線なのか判らないまま、薄氷を踏む思いでルートを延して行った。やがてリッジ上に恰もジャンダルムが如く立ちはだかるピナクルが現れた。このアンサウンドロックの岩塔を直上するか、左へ一旦アップザイレンして側壁をトラバースするか迷っている内にこの日は時間切れとなってしまった。ピナクルの基部(6,800m)に打ち込んだハーケンに登攀用具をデポし、C2へと下降した。よもや、これが今遠征の最高到達点になろうとは夢にも思わずに……

この夜、C2で工藤が肺水腫となり、翌日からBCへの搬出活動が夜を徹して行われた。BTCスタッフの献身的な協力を得て、2日午前1時30分に漸くBCまで降ろすことができた。スピーディーに約1,500mの高度を下げる事が出来たため、工藤は事なきを得た。

今回の登山では、先の急性肝炎に依る隊員の離脱、雪崩事件、そして肺水腫と事故が相次ぎ、結局、この三度目のアクシデントが我々の最後の意欲と力を奪い去り、登山活動に終止符が打たれることになった。

隊の総力量に対して、山が大きく厳しすぎたようである。折角の「玉峰」を前に悔恨の残る登山であった。

(尾形 記)

# 遠征総括

## 隊長 大内論文

憧憬の山「ガンケル」は、我々にとって果して遙かなる山であったのだろうか。3年間に亘る準備研究および2度の偵察行は十分生かしかれたのだろうか。はたまた、実際の登攀活動において、全員一丸となって覇気をもって果敢に攻撃をしかけたのであろうか。

様々な出来事が生じながらも、全員が無事に帰途に着けた安堵感と予期せぬ敗退の悔恨とが交差する昨今である。

そもそも、本遠征は本部の要請により北海道が主体となって推進してきたものであり、あくまでも初登頂を目指して組織された隊である。

つまり、敢えて困難なルートから登るとか、或いはO<sub>2</sub>レスとかの内容を重視した隊でもなく、人材を育成するような登山学校形成の隊でもない。あくまでもチームの融合をもって最も可能性の高いルートから初登頂を目的とする隊であった。しかしながら、皮肉にも最も困難なルートと想定されていた中央稜からの登攀となり、種々の条件が重なり合い敗退と言う結果になってしまった。

当初は長大な西稜からのルートをとる予定であったが、現実には写真等で分析した以上に厄介な部分や不明な部分があること、ABCまでのアプローチが長すぎることで、そしてまたキャラバンの遅れによる日数不足が影響して中央稜に転進する形となった。その後、ルートの困難さから西稜への転進を考えたが、結局最終的に中央稜を再攻撃するに至った。

結論的には、尾形登攀隊長のリードのもとに困難な岩壁帯あるいは複雑なナイフリッジを工作して最高到達高度6,800mをもって終止符がうたれた訳である。ただ、頂上に達することができたかどうかは定かでないが、工藤の肺水腫が生じていなければ更に高度をかせぎ7,000mのラインを越えたものと考えられる。最高到達高度6,800mの地点は、第1岩壁帯を越え第2岩壁帯に取り付く

うとする所であり、更にこの上部には第2岩壁帯および頂上直下雪壁の下部に連なる大ハング帯があり、これら2つの大障壁突破の課題を残すはめとなった。

ここに、登山中止に関与する敗因をまとめてみることにする。当然ながら敗因は多々ある訳ですが、主因と考えられるのは①総合的なチームの戦力不足、②ルートの困難さ、③日数不足である。

また、これらの主因に病気による隊員の離脱からくる戦力低下、これに伴うサポート隊編成の困難さ、O<sub>2</sub>不足、そしてまた今後の事故への危惧等があり10月2日をもって登山中止とした。この結論は全体協議の上での決定であるが、隊員の中にはまだ時間が残っているのでやれる所までやりたい、もう少し頑張りたいの意見はあった。しかし、工作未終了の困難な部分が更に上部に残っており、この工作は更にすべて登攀隊長1人の肩にかかることになる訳である。従って、やりたいの意欲は判るが、自分の手でと云う覇気が感じとれないこともあっての決定となる。確かに、日数的には不可能ではないぎりぎりのラインで可能性が残っていた。とにかく10月13日にすべての登攀活動を終了し、16日にBCを離れることとなっていた。決定権は隊長にある訳だが、残された時間内で執拗に攻めるか安全をきして撤退するかは悩むところであった。その時点では、ルートの困難さと戦力不足からみて登山中止の判断は良策と考えざるを得なかった。

さて主因の一つである戦力不足であるが、これはルートの困難性との兼ね合いから生じるものである。当然ながらそこには経験、技術、体力、精神力等の外面的なもの内面的なもの関与してくる。もともと本隊は西稜ルートからの登頂を目指した隊であって、準備段階より中央稜を登ってみたいの気持を抱いていたが実際には力量からして中央稜は無理であるとの答が出ていた。いわゆる

#### ▼最高到達点となったピナクルと第2岩壁帯



中央稜を落すためには、高度な技術を要ししかも高所経験を有する者がいないと云う問題があった。本部からの補強として参加した尾形登攀隊長1人だけでは少なすぎる戦力も判っていた。そして、西稜は中央稜に比し極端に容易との考えではなく長大な頂稜を除けば部分的に困難な場所は何とかクリアになるだろうとの想定であった。課題の長大な頂稜は高所順化と体力と精神力との世界であり、技術的には大きな問題がないだろうのことであった。しかし、現実には、西稜ルートは予想以上のルートであり、中央稜以外にガンケルを落とすルートはないことに帰着した訳である。

ここで、工作隊のレベルがクローズアップされることとなる。チームを編成する以上、工作隊は作る訳だが、今回の場合高所での困難な場所において十分行動できると断言できたのは登攀隊長のみであり、病気による離脱の結果となった江崎にしても技量は認めながらも高所での未知数をかかえていた。当然ながら他隊員も同じことであった。実際面での工作隊は、江崎の離脱により尾形チーム1パーティの形で行なわれてきたのであるが、終始登攀隊長のリードに委ねる結果となった。

これは、今回の失敗に直接的に関与するものではないが、工作隊員の積極性の欠如と云う点が挙げられる。技量がないからトップ工作ができなかった訳ではなく、その根底には7,000 m以上の困難な山を陥落させる意気込みの欠如が現われたものと思われる。すなわち、荷揚等の指示による行動には十分発揮できる力を持っているにもかかわらず、人まかせ的な行動となってしまったことである。トップに立とうとする意欲は、登攀隊長のそつないリードを見るにつれ、とてもたちうちできないと言う精神的な弱さとルートの困難性から不安で萎縮してしまったものと思われる。つまり、内面での意欲とうらはらに、外面に形として現われない結果になってしまったことになる。これも、個人差はあるものの経験不足そして高所登山の心構えの欠如となり戦力低下の原因ともなってくる。ただこの件に関しては一概に個々を責めるのではなく、隊長・登攀隊長の指示不足も関連することでもあろう。

その反面、江崎の急性肺炎による離脱、それに

伴うドクターの離脱があったにもかかわらず、最終的に登山中止の要因となった工藤の肺水腫までの間、ほぼ予定通りキャンプ展開ができ、荷上も若干遅れ気味ながらも消化できたことは隊全体の動きがスムーズであったからである。当然、これにはBTCスタッフのBC～ABC間の荷上げの協力があった結果であるが。そしてチーム一丸となつての総結集の力を見せたのが、工藤の搬出時である。これはやればできるという証明の表われと思える。更には又、ヒマラヤ初見の髭嶋、亀田の健闘は予想外のものであり、自他共に認めるものと思われる。

他に、共同生活面における気くばりの欠如等の反省点はあるが、これは個々の性格上、育った環境の相違から生じるものと相互の意志疎通の少なさおよび遠慮が高じて生じたものと考えられる。いずれにせよ、細かいことを掌握できなかった隊長の不徳によるものである。

最後に、失敗と云う形で終わってしまい関係各位にははなはだ申し訳ない気持ですが、あの戦力であれだけやれたことおよび肝炎、肺水腫、雪崩の3度のアクシデントにもかかわらず全員無事であったことは幸運すぎる感じです。そしてまた、尾形登攀隊長から得られたものは、私も含め隊員一同貴重なものと確信しております。これらの体験を今後の糧とし、新たなる出発としたいです。

1985年 H A J ブータンヒマラヤ登山隊  
隊長～大内論文(37) 登攀隊長～尾形好雄(37)  
医師～小林真也(28) 隊員～江崎幸一(33)  
三好 誠(26) 工藤哲靖(26) 亀田文恵(26)  
髭嶋俊司(23) 渡辺 斉(45) 半谷貞夫(38)

## 地域ニュース

### 《中国》

#### 中国登山協会の組織が一部変更

中国登山協会では1986年1月1日付で組織の一部変更が行われ、新たに体育旅遊公司が発足した。この機関は主に山岳旅遊を担当する。トレッキングだけの申請は今後体育旅遊公司に行うが、登山にトレッキングが付随した計画については従来通り中国登山協会が取り扱う。尚、体育旅遊公司の総経理には中国登山協会秘書長の玉富州氏が就任し、張俊岩氏も旅遊公司へ転出した。

#### 登山隊へ地図支給

中国登山協会では1986年から関係部門の協力の下に、登山隊に必要な5万分1、10万分の1クラスの地図を支給することになった。これはあくまでも登山隊の便宜を考えてのものであり、販売するものではないようである。

#### 登山シーズンについて

中国のネパール国境付近の山々については、登山シーズンを4つに分けて許可している。

春=3月~5月      夏=6月~8月  
秋=9月~10月      冬=11月~翌年1月

尚、それぞれのシーズンについては、各々重なる部分が出てくる。又、現在8,000m峰は、チョモランマ、チョゴリ、シシャバンマ、ガッシャーブルムI、II、ブロード・ピークの6つが開放されているが、チョモランマの東北稜について1991年までの冬を除く全部のシーズンは許可済みである。

#### カモシカ同人隊、雪辱成らず

##### 冬期チョモランマ北壁

冬期チョモランマの北壁に挑んでいたカモシカ同人隊（高橋通子隊長59名）は、8,450mを最高到達点に今回も断念となった。

10月21日にBC（5,550m）を設営した同隊は、

例年よりも多い積雪でC1へのルート工作、荷揚げが難航し、31日にC1（6,150m）を建設。其の後、11月4日C2（6,900m）、13日C3（7,720m）に順次キャンプを建設した。然し、24日にC4（8,000m）建設に向かったところ、既に荷揚しておいた装備、食糧などが、全て強風で吹き飛ばされており、C4建設は果せなかった。其の後、12月2日にC4を建設した。

16日に大蔵喜福登攀隊長と近藤謙司隊員の2人が8,450mまでルート工作を施し、翌17日に同隊員が8,200mのキャンプよりアタックを試みたが、悪天候のため断念した。

同隊は1983年冬の再挑戦で、今回はネパールからシェルパ13名を高所ポーターとして投入するなど、前回の失敗を教訓に万全の態勢で臨んでいたが、雪辱は成らなかった。

### 《パキスタン》

#### カシミール情報

S.A.カイユーム・アーザード・カシミール大統領は10月8日、イスラマバードで、インドはジャム&カシミールの停戦ライン付近で軍の強化を進めていると語った。

同大統領はジュネーヴォ首相と会談後、国会内で記者会見を行ない、停戦ライン沿いのインド軍の大量駐留はパキスタンに対する恒常的な挑戦であるが、最近数週間の増強には不安があり、パキスタンの戒厳令解除も近く行なわれようとしている重要な時期に、このインド軍の動きはパキスタンへの圧力とも受け取られると語った。

特に最近伝えられるシアチェン氷河地帯の動揺は、同地帯の支配によってアフガニスタンのワハン地域を掌中に収めてソ連と直接結び、かつパキスタンと中国とのつながりを断とうとする狙いもあるとカイユーム大統領は述べ、あわせてカシミール問題の解決は国際機関に頼るしかないので、パキスタンが国連を動かす全てのイニシアティブを取るべきだが、パキスタン政府にそれができないなら、アーザード・カシミール自体が直接関連機関に働きかけ、国連でこの問題を重ねて取り上

げるように世界にアピールしたいと述べた。

(パーキスタン 12月号)

## トピックス

### 八千米峰、三季連続登頂 山田氏、冬のマナスルにも登頂

ネパール観光者が12月18日発表したところによると、マナスルの冬期登山に挑んでいた山田昇(35)と斉藤安平(32)のペアは、14日午前11時40分に北東稜からの登頂に成功した。

山田氏は1982年12月にHAJ隊の隊長として冬のマナスルに挑戦しているが、この時はクレバスに転落して負傷した為、登頂は成らず、今回二度目の挑戦で雪辱を果した。

今年は、5月から8月にかけてHAJのK<sub>2</sub>隊に参加し、7月24日に無酸素登頂。続いて9月から10月にかけて植村直巳物語撮影隊のエベレスト登山に参加し、10月30日にこれも無酸素登頂に成功。そして今回の冬期マナスルに登頂と、夏、秋、冬の三季連続して8,000m峰の登頂に成功した。三座連続の登頂としては、82年のR・メスナーによるカンチェンジュンガ(春)、ガッシャーブルムⅡ(夏)、ブロード・ピーク(夏)があるが、ビッグ2を含む継続登頂は初めてである。氏の継続登頂としては、83年のローツェ(秋)、エベレスト(冬)の2座継続登頂がある。

これで氏の8,000m峰登頂は、6座8回となったが、これらの記録を見てみると2度登頂しているエベレストは冬期と無酸素で登っており、ダウラギリは南東稜と北西稜(ペアー・ルート)といずれも屈指の難ルートに登っている。また、冬期8,000m峰としては、エベレスト、マナスル(2回)、アンナプルナ(南壁)と4度の実績を持つなど、これらの内容から見ても氏が単なる8,000m峰のコレクターでない事が窺われる。これら8,000m峰登頂の他に氏は、垂涎の秘峰であったランタン・リとマモストン・カンリと云う2つの7,000m峰の初登頂も成し遂げている。来年はトランゴタワーでの岩登りを計画していると云われ、これからの活躍が益々期待される。

### ヒマラヤの首脳一同に会す

インド・パキスタン、バングラデシュ、ネパール、ブータン、スリランカ、モルジブの7ヶ国で構成する「南アジア地域協力」の初の首脳会議が12月7日、ダッカの国際会議場で開催された。開催国バングラデシュのエルシャルド大統領を議長に選び、各国首脳が基調演説を行なった。各国首脳の発言の基調は、南アジアの安定のカギは経済開発にあると云うもので、敵対をやめ、地域協力を通じて安定の実現をはかりたいとしている。

同会議にはハク・パキスタン大統領、ガンジーインド首相、ビレンドラ・ネパール国王、ウォンチュク・ブータン国王などヒマラヤ諸国の首脳が出席された。

## インフォメーション

### 中国登山研究会

HAJでは1986年7月～8月に四川省登山協会と合同で「雪宝頂(5,852m)」登山を実施する。この登山は四川省人民政府挙げての合同登山であり、この議定のために代表団が来日することになった。この機会を得て「中国登山研究会」を下記のとおり実施します。

記

日時 3月2日(日) 13時～16時  
場所 大正セントラルホテル会議室  
高田馬場駅前  
定員 40名  
会費 2,000円(資料代込み)  
講師 四川省登山協会副主席他  
申し込み HAJ事務局

(参加希望者は、必ずお申し込み下さい。)

### 東京集会

1月の東京集会は下記の通り開催しますので、多数ご参加下さい。

日時 1月27日(第4月曜日) p.m.7時～  
会場 HAJ ルーム

# 砂漠の果ての遙かな頂

CROWN  
1985

## ▲ヤルカンド河を行くラクダ隊

一年に満たない準備期間でなんとか出発までこぎつけられたのもH A Jならではのことであろう。

## 地図の空白部へ

今日のヒマラヤにおける登山において、未知であり、そして未踏であることはそのみでも価値のあることである。まして7,000 mを越える高みに光り輝く峰であれば、私達の心の奥深くまでゆさぶり、立ち上がらせるのには充分すぎる対象である。

カラコルムの秘峰といわれ、その存在は古くから知られてはいたが、中国領内ということで近づくことすらできなかったクラウン峰であるが、1980年の中国側の解放以来、数年に亘るH A Jと中国登山協会との交渉の結果、チョゴリの姉妹峰として特別の入域を許されることとなった。当初は84年の夏を目標として準備がすすめられたが、この山域はカラコルム山脈北面の水を集めるケルチン河（シャラスガム河）の存在が、大きな障害となり、6月から9月中旬までは隔絶された地域となることは以前の記録からも明らかであり、かなり長期の登山を覚悟しなければならず、その他の事情にもよりその後の再検討の結果、85年8月から10月までの75日間という新たな計画にて隊員を募った。

その結果11名の希望に燃えるメンバーの参集により、日本カラコルム遠征隊は、はるかな未踏のクラウン峰をめざして84年の暮れ近く組織された。

## シルクロードの真只中へ

8月16日、J A Lの事故の興奮さめやらぬうちに、同じツルのマークの飛行機にて成田を全員揃って出発する。盆の16日のことゆえ、「帰るのは来年のお盆だよ」の冗談も、いくらかは真実味を感じていた。

18日に北京での打合せをすませ、ウルムチへと、3,500 km、約4時間。更に19日にカシュガルまで1,500 km、プロペラ機で約4時間のフライトにて、河西走廊も、タクラマカン砂漠も一気にとび越え、シルクロードのまっただ中へと入ってきてしまった。20日にはバスにてカルガリック（叶城）へと向う。260 kmの西域南道の砂にまみれた砂漠の道であった。6月に日本より送っておいた隊荷を受け取り、更に燃料、食糧の購入等の準備も整い、約2.5 tになった隊荷を2台のトラックにつみこみ、11名の隊員と中国側3名の計14名は大型バスにてラクダの待つキャラバン出発地のマザーへと向けて22日に出発した。

カルガリックの街並をぬけ、ポプラ並木の中の道を30分も走ると道路は二股となる。まっすぐ行く道に「和田」（ホータン）の文字を見る。西域南道砂漠への想いがフッと頭に浮ぶ。私達は右に



折れてチベットへの新蔵公路へと入る。

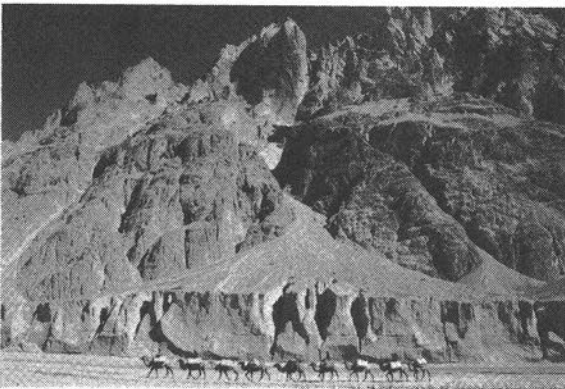
ククヤール、フサといったオアシスの集落をめける以外は不毛の砂漠であり、一同その広大さに声も出ず、ただひたすら車の振動に身を任せ、砂ボコりに埋まるのみ。

アカズ峠（3,300 m）越えは、思わずシートから腰を浮かすほどの険路であった。クディの解放軍宿舎で一泊する。洗面器一杯の水に蘇生の思いであった。

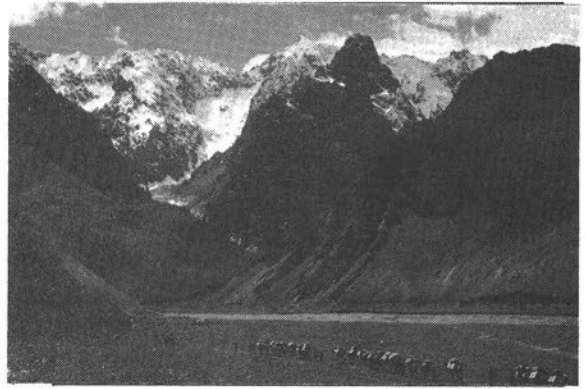
23日は4,900 mのセラク峠を越える日である。両側に連続する岩峰群、時折現われる草地の緑が鮮やかであった。歩くに近い速度で峠に着く。車で越えるとは云え、5,000 m近い高度を初めて体験する者も何人かおり心配はしていたが、それほどの影響はなかったようだ。ただ一人昨日クディの宿舎でバスケットボールに張り切りすぎた最年少の中野が一人、とうとうバスから降りてこなかった。5,000から6,000 mの雪をいざいた山波が広がる。私達がめざすカラコルムの主脈はこの崑崙を越えた彼方にあるのだ。峠から見える山々はほとんどが無名峰だと聞く。峠から約二時間、乾いた河原に沿った道を一気に下りきり、ヤルカンド河の河原へと降り立ち、マザーの宿舎へと到着した。

一日遅れると聞いていた50頭のラクダも既に到着しており私達を待っていた。82年のチョゴリ隊に参加した星野とラクダ工達は3年振りの再会であった。

マザーより25km先、マザーダラという所がキャラバン出発の予定であったが、5 km先で道路が流されて車の通行は無理とのことで、とりあえず今日のうちに隊荷のみをその地点まで運びデポしてきた。再びマザーに戻り宿泊した。



▲ケルチン河を行く



### ラクダと共にBCを目指す

荒涼たる風景である。砂嵐の洗礼も受けた。ここに至るまでに下痢、発熱で体調を崩す隊員が多く一日休みたい所であったが、先のことを考えるとラクダも到着していることであり、やはり明日24日にキャラバンをスタートさせよう。宿舎の前を流れるヤルカンド河の水量はかなり多く、ケルチン河の渡渉が心配でもあった。

翌24日、昨日のデポ地までトラックにて向い、ラクダ隊に荷を託す。私達は当初荷物の重量からラクダの頭数を40頭と予定し、そのつもりでここまで来たが、どういう連絡の手違いかラクダは50頭きており、一頭でも減らしたい私達と連絡官を間にして交渉する。結局8頭キャンセルし、42頭、ラクダ工は13人という所で落ちついた。規定ではラクダ3頭にラクダ工1人、ラクダに積む重量は80 kgということであるが、荷物の容積と個数も大きく関係するようだ。

それでもネパールやインドのような煩わしさはなく、壮大な広い河原にくり広げられたキャラバン出発時の光景は今までに体験したことのないある種の静けさすら感じられ、ああ、まさに遠征だなあと山への思いを新たにする。

慌しく過ごしてきた国内の準備期間中は、たった2、3葉の写真から受ける印象で今回の登山を心に描いてきたが、こうして現実に荒涼というか、豪壮というべきか、感動すら覚える風景に接してみると、登山と遠征の違いというようなものを感じてしまう。

隊員達は次々と出発していった。42頭のラクダによるキャラバンもとうとうスタートした。この

日はマザーダラまで約20km、河に沿った緩やかな下りだ。

次の日もまた濁流に沿ってイリクへと下る。標高は4,000 mから3,600 mぐらい、盛りは過ぎたとはいえ、水流に沿って咲く花がきれいだ。毎夜少し小雨がパラつく。4,500 m以上は雪のようだ。

イリクは実に広く素晴らしい所だ。はぐれ者のラクダが一頭私達のラクダ隊に近付いてきた。イリクのコンクリート橋を渡り、ヤルカンド河と別れてイリク河の広い河原へと入る。

一世紀も前にヤングハズバンドが越えていったアギール峠、半世紀前にシプトンが越えてきたその踏みあとを私達は辿っていくわけだ。

曇り空のもと26日、ズークシャクスガムと呼ばれた谷を左にわけて見事な河岸段丘が続く谷筋にキャラバンを進める。二俣の紅柳灘で一泊し、翌日黄石灘という素晴らしい草地をぬけ、アギール峠への登りにかかると、夏の間だけ放牧に上がっているギルギス人のカルカがあり、彼らなりの歓待を受ける。峠下の第三カルカのテント場は4,500 m近く、高度の影響を感じる。ラクダすら「まいった」という顔をして荷物を降ろしても動こうと

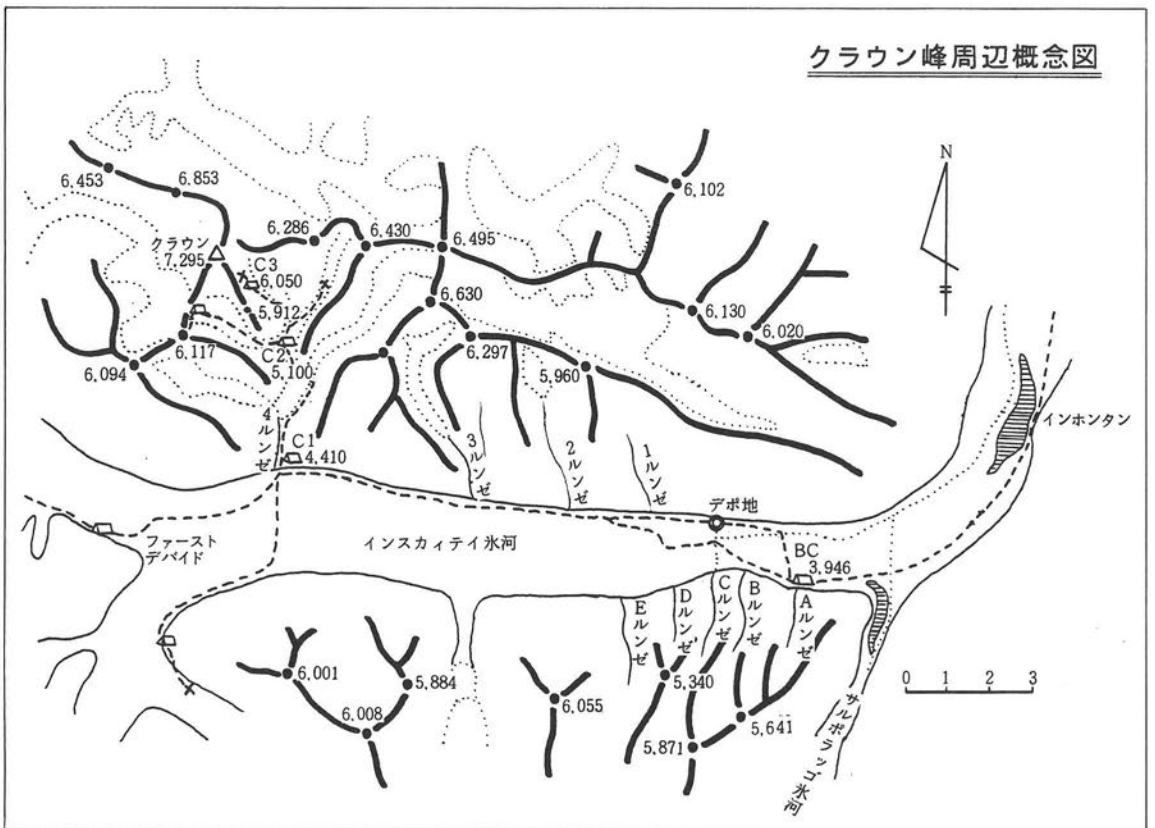
はしなかった。

28日快晴のアギール峠(4,780 m)を越える。とうとう大カラコルムの主脈との対面だ。眼下にはケルチン河の流れが光り、感激の一瞬であった。岩陰には、わずかであるだけによけいに美しく感じる高山植物が花を咲かせており、キャラバン始まって以来の最高の一日となった。

しかし、好事魔多しとか、峠よりケルチン河へと一気に下りつしてみると、予想通りといおうか河中1km近い河原に幾筋もの流れはそれぞれがかなりの水量であり、二度、三度と渡渉をこころみたが、無理することもあるまいとの連絡官の荘申のすすめもあり、ラクダの迎えを待つことになった。

ラクダは段丘が下れずにかかなり上流まで行って河原に下り、対岸へと渡り、今日の泊り場である第一紅柳灘の茂みの中へと入っていった。その間約2時間ただじっとして待つ。午後の日差しは強烈であり、水かさも次第に増してきた。三角波を立てて流れる濁流を前にして、いつまで待っても一向に来てくれそうにないラクダさん、本当に来てくれるのかいな。連絡官も通訳もいささかあせ

### クラウン峰周辺概念図



りだして上へ下へとうろろう始めた。このまま今日は食糧も寝袋もなく、ここでビバークかなと真剣に考えはじめたころ、やっと対岸の紅柳の茂みの中から数頭のラクダの姿が表われた。ホッとしましたが、着いた時よりもかなり水量は増してきており、果してこの流れを渡れるものやらと心配のタネはつきない。しかし、さすが4ツ足の強さか腹まで水につかりながらも押し渡ってきた。一頭に二人ずつ乗ってやっと私達も今日の泊り場へと着くことができた。

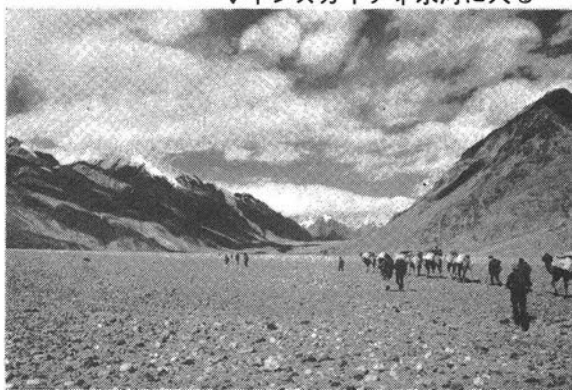
29日は第三紅柳灘までケルチン河の河原を下る。数度の渡渉はすべてラクダの背に乗せてもらう。午後になるときまって広い河原を砂嵐が舞う。どうしてこんな地形ができるのかと思わせる兩岸のバッサリと断ち切ったような岩壁群と、巾1kmはあろうかという広い広い石河原。

今日は早く泊り場に着いたので、アギール峠で仕入れてきた羊を1頭つぶして大宴会(?)をやる。少しばかり酒も入り、歌も出る。皆かなり疲れが見えるがBCまであと2日だ。

30日はケルチン河と別れてサルポラッゴの谷へ入る。チョゴリ(K2)が見えると思うと、気持だけは先へ先へと行くが、この日の渡渉は窮めつけだった。荷は水につかり、流れに立往生するラクダも出てきて散々だった。サルポラッゴの谷へと入ると砂嵐は一段と激しくたたきつけるようになってくる。チョゴリはわずかにその一部をのぞかせるのみ。チョゴリ氷河からの激流をまたラクダの背にて目をつぶって渡ると、音紅灘(インホンタン)の豊かな茂みの中へと入って行く。周囲が周囲だけに緑のある所の素晴らしさをひとしお感じる。

この日の夕刻、小高い丘の上に作られていた'82年の日山協チョゴリ隊で亡くなった柳沢・坂野両氏の追悼会を行なう。坂野氏のご両親から預かってきたものを付近に咲いていた花とともに墓前に供え、私達の登山の無事もあわせて祈る。ここまでご苦労させられたケルチン河が「帰らざる河」にならぬよう誓いを新たにす。

31日、今日こそBC、そしてクラウンが見えると思うと自然に足は早くなる。サルポラッゴとインスカイティの合流する所は、広い河原には慣れしてきた私達にも一段と広く感じる。それもそのは



ず3kmはあろうか。野生のロバが1頭近付いてきた。サルポラッゴからの流れを渡り、いよいよインスカイティの流域へと足を踏み入れる。

連絡官のすすめるBC予定地は合流点の尾根の末端で、たしかに紅柳灘はあるが氷河舌端までの距離を考えると少しでも奥へ入りたいため、無視して更に先へと進める。最低条件としてはとにかく水、そして風のさけられそうな所であるが、ぜいたくのいえる所ではない。できるだけ氷河の舌端までと思っていたが、水の問題からBCの位置を決定する。右岸の山際、背後のルンゼから澄んだ流れがあり、わずかではあるが紅柳もある。

「日本には、住めば都という言葉があるよ」と連絡官にも納得してもらう。

ラクダ隊は荷をおろすとすぐ今日中にインホンタンまで帰るといふ。苦しかったが、厳しかったが一人の落伍者もなく、荷物をひとつも失なうことなく予定通りの日数でBC入りできたのは、実にラクダとラクダ工のおかげである。ラクダめきでは考えられぬキャラバンルートであった。

「何かお礼を」という私達に、あたり前のことをしただけだとラクダ工のリーダーはいふ。「ありがとう、気を付けて帰ってくれ。そして帰りもまた頼むよ」これだけ云うのが精一杯だった。

食堂用の大テントを張り、そして隊員用の5張りのテントで、11人の日本人、中国人3人、そして羊3頭のBCにて40日間の生活が始まる。

めざすクラウンは、いまだその全容を表わさない。標高は3,946m、氷河舌端まで2kmだ。

## 中国一の大氷河へ

9月に入り、2日間BCの整理も兼ねて休養し、

3日よりいよいよクラウンに向けて行動をおこす。BCより実際の登山の基地となるC1まで、約1tの荷物をどう荷上げするかが序盤戦の鍵である。幸いというべきか、帰路に使う約束のラクダが私達の登山終了までインホンタンにて待機しているとのことなので、何とかそのラクダを使い、C1への荷上げができないものかと話を持ちかけたところ、OKとのことだが、それが可能かどうかはルート次第とのこと。この先は彼らも未知の領域なのだ。

インスカイティ氷河は、中国最長(42km)といわれているが、登山を目的として入域するのは私達が初めてのことであり、地図の空白部といわれてきた。この山城の地図も1938年英国のシプトン隊に同行したスペンダーの作製したものがあるのみで、ランドサットの空撮の写真も手に入れたが、不鮮明で、正確な所は私達が自分達の足と目で確かめることによって、明らかにされる。

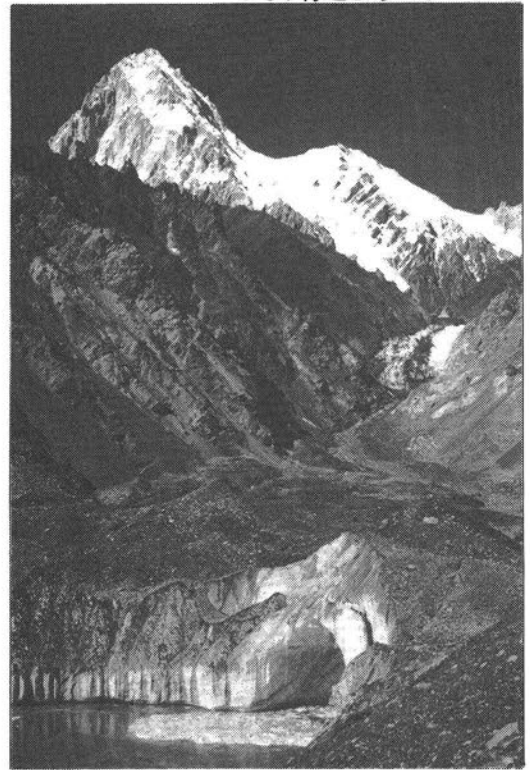
9月2日、館野、中込の2名で氷河末端部の偵察を行なう。舌端の中央部より流れでる濁流は、氷塊を混じえたかなりの水量で、対岸へ渡ることはあきらめて右岸へルートを求める。

両岸より氷河へ落ち込むルンゼを、左岸を下部より1、2、3、4ルンゼと仮称し、右岸をやはり下部よりA、B、C、D、Eルンゼとした。C1は左岸4ルンゼの出合いの予定であり、まずは右岸沿いに取り付き、Eルンゼ付近より左岸に横断するルートを探ることにする。私達の見たりでは何とかラクダが入れそう、というより入ってくれると思ったが、翌日通訳の王星を同行させると無理ではないかとのことだった。

C1へ向けて行動を開始するにあたり、隊員を3人ずつの3隊にわけた。A隊は中込、橋本、中野。B隊は星野、小川、宮坂。C隊館野、石川、森山で遠藤、菅沼は適宜各隊に入って行動ということで、まずC1へのルートを探るためA隊が4日分の食糧を持って3日にBCを出発した。B、C隊はサポートにまわる。

限りなく水平に近い大氷河。巾は2km以上あり、末端よりかなり上流まで氷の上を岩くずが不安定に覆いつくし、歩きにくいことはなほだし。この日はEルンゼ付近より横断を始めたが、セラッ

▼C1付近よりのクラウン



ク帯と氷河上を流れる急流にはばまれてかなり苦勞し、何とか渡りきったものの3ルンゼの手前までしか達せられなかった。しかし左岸は氷河と山側斜面との間に巾50m程の河原があり、何とか下部より繋げるルートを探るため、BCに残った全員で4日に偵察に向う。

A隊は更に上部にこの河原をつめて、難なく4ルンゼの出合いに達し、4ルンゼをつめて5,000mまで登り、クラウンの南面の地形を明らかにした。4ルンゼの出合い(4,410m)にC1を置き、これより4ルンゼを登り、南東稜へ取り付くことは可能であり、上部へのルートはここしかないだろうとのことであった。下部のルートも最短距離にて左岸の河原に降りたルートも確保できて、思ったより短時間で細いながらもC1から更に上部へのラインが繋がりに、幸先の良いスタートである。

これでC1までラクダの荷上げが可能となれば下部での時間をかなりつめられると思い、5日と6日の2日に亘ってラクダ10頭にて荷上げを試みた。残念といおうか、当然といおうか2日間のラクダ隊の試みは失敗、左岸の氷河舌端まで800kgの隊荷を運び上げただけに終わってしまった。それ

でも、6日B隊によりC1が設営され、C1よりデポ地まで逆ボックで1日の往復が可能となった。

BCとC1間、標高差400m、距離にして15km、C1からデポ地までも往復8時間に及ぶ苦しい荷上げが始まった。

C1からデポ地まで、ノンストップで走っても空身で下り3時間、そして、なるべく背負いやすいような荷を選び、重そうな荷は若い者に押しつける。苦しい時は老いた顔をし、とにかくメシの時は精一杯若い顔をし、入り乱れるハンを「オメエら10年早いよ」とはらいのける。等々くだらぬことを考えながら15~25kgの荷におしつぶされるように6時間の登りが、9月18日まで続いた。

### 水平の道より垂直の壁へ

C1の標高は4,410m、日がたつにつれ少しずつ態勢も整ってきた。隊員達も順次BCよりC1へ移動し、エスペース4張り、ダンロップ1張、資材、食糧倉庫も整備された。水は4ルンゼの濁流を使うか、少しはなれた氷河わきの池まで汲みに行く。背後には3段から5段の見事な段丘があり、前面の氷河の上に対岸の6,000mの連なりが広がる。たまにセキレイが1~2羽とび回る以外は生の気配は感じられない。4ルンゼの奥には三角錐の岩峰クラウンが雪煙をあげている。

12日、B隊がC2へ向けて4ルンゼ奥のアイスフォールに取り付く。すさまじい形相の舌端は100mの氷の壁、右側のモロいガレとの境いを急登約1時間でクラウン南東面が一望に見わたせる小さなテラスにでる。背後には登るにつれてインスカイティ氷河がますます広がり増し、パキスタンとの国境の山々が連なる。

このテラスで一息入れて、ストックをピッケルに持ち替えてアイスフォールへと入る。クレパスを渡り、セラックを回りこみ、対岸へと40分のトラバースだ。右岸のモレーンを登りつめると圧倒的な南東稜末端壁の垂壁につき当たる。白茶けたクラウンの岩壁と対比的に足元のモレーンは黒い扁平な岩で覆われている。

末端壁の基部で氷河は3本に分かれる。西に向う氷河は南壁の基部へ、東へ向う氷河はズスタのクレパス帯を持ち、クラウンから東へのびる稜

線へとはい登る。そして中央の氷河が南東稜の右にアイスフォールをかけ、東壁の下部を急峻にかけ上げる。

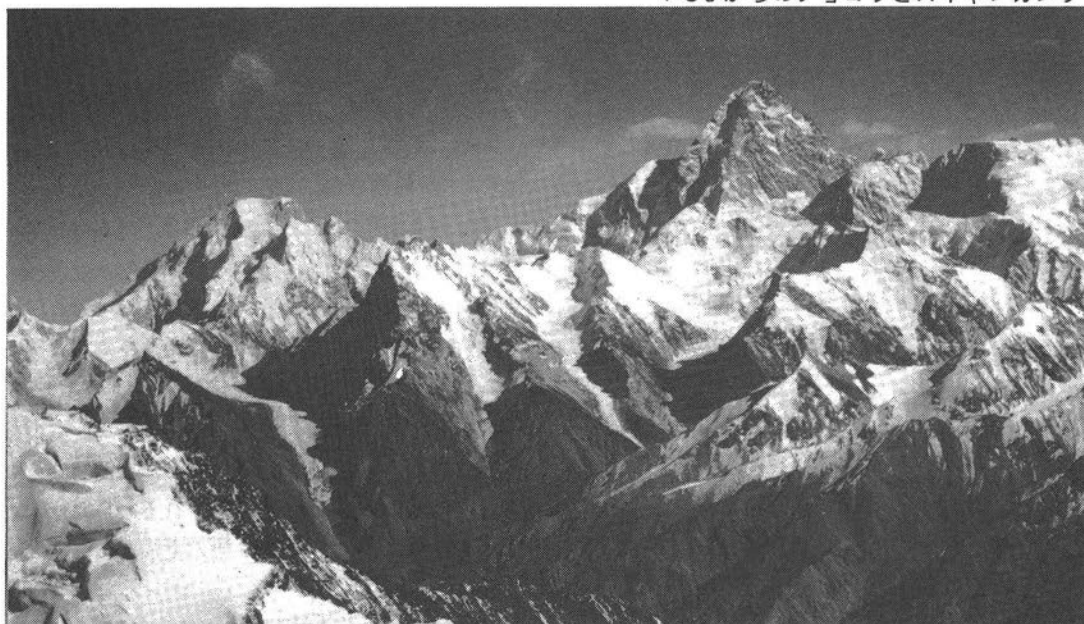
14日、C隊によって南東稜末端壁の基部5,100mにC2が建設され、本格的な登攀の拠点となった。

天候は比較的安定しており、2、3日おきに夜間に降雪があるが、積雪は5~15cm程で、太陽が出て2時間もすればすっかり消えてしまう。

今回の遠征にはBCに気象用のファクシミリを持ってきており、太陽電池を電源として1日2回300mbと500mbの高層天気図をモスクワより受信し、大体の天気予測はつけることができた。シベリア寒波の南下を一番おそれるわけだが、今の所アラビア海の高気圧の勢力下にあり、まだ夏の気配が残っている。

C2から予定では南東稜に直接取り付くべく、装備の面でその準備をしてきたわけだが、私達の資料では眼前の末端壁の500mの垂壁の存在は知ることにはできず、1ピッチ試登してみた限りでは、クラック、リスに乏しい石灰岩質の岩であり、脆





さと堅さの交叉した傾斜のきつい壁である。登るとなればかなりの時間と労力がかかり、ルートは必然的に東壁側に求めざるを得ない。

末端壁の裏側は落石の絶え間ないガレ場となっている。中央のアイスフォールの最下段を越えて、東壁下部の氷雪壁へのルートが一番妥当なようだ。

15日、C隊がクラウンのその台座ともいうべき東壁下部氷壁へ、最初のアイスハーケンを打ちこむ。アイスフォールの最下部の2ピッチはほとんど垂直であり、かたい氷が5,000 mを越す高みにいることを忘れさせるような、快適なアイスクライミングを満喫させてくれる。5ピッチでA隊にバトンタッチする。(館野記)

### 氷壁、雪崩、そして……

9月17日、無残にも前日張った12ピッチのフィックスロープのうち、5ピッチ程が上部からの氷塊と落石によりズタズタになってしまう。BCからC2まで苦しい荷上げが続き、やっと本格的な登山、クライミングができる。岩と氷に守られた頂きは2,000 mの蒼空の高みにある。

C2～C3間、高度差1,000 m、ルートは南東稜東寄りの氷雪壁にとられ、いやとらざるを得なかった。中央に上部セラックからのラビーネットワークが走り、これをさけるようにC隊によってダブルアックス3ピッチを含む5ピッチのルート工

作を行なう。

17日、A隊は今日はC3まで、と気合いを入れてC2を出発、中央の氷壁はさけて左のルンゼ状のガレにルートを延ばす。下降のことを考えてロープをフィックスしようとするが、支点のハーケンは全くきいてくれない。大きな岩にロープを巻きつけるか、ボルトをたたきこむ以外に安定した支点はなさそうである。

12ピッチからは右にトラバースして東壁下部氷雪壁にルートをとる。しかし、少しばかりの雪の下は堅い青氷であり、スノーバーは全くよせつけず、フィックスロープの支点はアイスハーケンに頼らざるを得ない。

16ピッチからは完全な氷の登攀となり、トップは空身でダブルアックスのルート工作、17ピッチでB隊と交代した。標高は既に6,000 m近く。チョゴリが、ムズタークタワーが素晴らしい。

20日、B隊によって一番傾斜のきつい部分が突破され、21日、C隊も加って6,050 mのC3までのロープがフィックスされた。ここまでは、テント1張をおくスペースすら見出しせぬ様な傾斜の氷壁であり、C2から1,000 mの標高差を登ってしまった。末端壁の頭の耳と呼んだピナクルは既に足下にある。

22日、B、C隊により、氷壁に突出した二つの黒い岩を結ぶ氷稜を2日ばかりで削り、やっと3人



用のテントを建設する。

上部でルート工作を行なっている間もC1への荷上げは終わっておらず、上部にもかなりの負担がかかり苦しい。だが高度障害は全員ほとんどなく、ドクターもC2まで上ってくる。

今まで9月半ばとは思えない素晴らしいカラコルム晴れが続き、気温も高く、寒気ばかりを心配していた私達は、C1～C2間ですら氷河の増水に悩まされた。その好天も23日から悪化し、上部ルートは視界がきかず、C1～C2の荷上げだけとなり、C3への行動は中断された。ガレ場上部の落石が激しいために視界のきかない日は危険である。

C3への荷上げが滞ると、たとえ晴れてもC3上での行動ができないので、風雪の中A隊に石川、遠藤を加えて25日にC3への荷上げに向うが、C3下の氷壁は20cmぐらいの積雪でも雪崩がでる。この日は5,700mにデポして下降、翌26日も風雪、残すところ10日たらずの登山期間を考えるとどうしてもC3入せねばとA隊が強引にC3に上った。C3手前の5ピッチ程はかなりのラッセルであった。

27日、A隊にとっては初めてのC3・6,000mでの泊りであった。調子の悪い中込、中野にvari橋本がトップで、風雪の中を何が何でも上部岩壁までとC3を出発。ところどころ氷壁になっている。上部からは頻りに雪が落ちてくる。元気な橋

本は上部からの表層雪崩が落ちてくる中、腰までのラッセルと頑張る。雪崩れるとピッケル、ロープにただ必死でしがみつだけ。

11時30分、赤岩と呼んでいた上部岩壁帯に到達標高は6,300m。今日はここまでと下降にかかる。C3を一気にとばし、幾度も雪崩に会うが無事C2に帰りつく。(中込記)

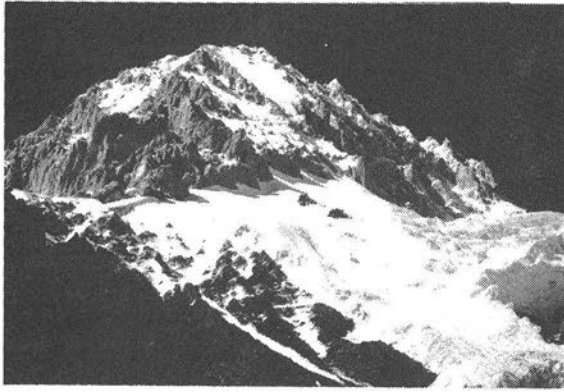
### そして……登頂断念

28日、やっと晴れた。6日目にしてやっと蒼空が戻ってきた。しかし壁に入ることは控えなければならぬ。

C2に滞在中の9人(中込、星野、小川、森山、橋本、宮坂、中野、石川、菅沼)は、それぞれ南壁の基部まで遊びに行ったり、末端壁にハーケンを打ち込んでみたり、うさ晴しに精を出す。C1から館野、遠藤が上り全員集まったので今後の予定を話し合う。

C4を28日までにという予定はすでに不可能となった今は、クラウンの頂上が遠くなってしまった事を認めざるを得ない。C3までに手持のアイスハーケンを使い切ってしまったのも誤算であった。ここ数日の悪天による停滞によって登攀意欲が散らばってしまった感もある。残された時間、登れるだけ登ろうという意見と、だめならだめで他に目をむけようという考えを総合的に判断し、

### ▼クラウン東壁上部



10月2日C2撤収を決める。そしてそれまでの許される時間、もう一度だけ上部岩壁にアタックしよう。

しかし、この日の夕刻私達の最後の希望をたたき崩す如く、アイスフォールが大崩壊をおこした。ここ4、5日前からの急激な気温の低下によってアイスフォールの動きが激しくなったようだ。再度の崩壊をおそれ、アイスフォール下部のルートが破壊されたことにもよりC3の放棄を決定、これによって私達のクラウンへの夢は終わった。

物的損失のみで、人的影響がなかっただけでも幸いというべきか。

28日の夜中に中込が一人でC2より降りてきて隊長と今後の予定を協議する。

外は満月である。荒涼たる氷河に寒月もまたふさわしい。

### シプトンの踏み跡を辿る

29日からは今後の為に、クラウンの北面と西面の偵察に入る。小川、石川、橋本が東の氷河へ、クレパスが多く北面の見えるはずの東稜の科尔へ達することができず5,500mで引き返す。又、西氷河から南西稜の稜線上にある6,117mのスノーピークの偵察は星野以下4名で行ない、30日に南西稜の科尔にテントを移動したうえ、30日と10月1日の2日に巨り、遠藤、小川、中込、星野、石川、橋本、中野、宮坂の8名が登頂する。

クラウンの南面、西面の圧倒的な大岩壁、クラウン氷河源頭の山々、チョゴリ、スキャンカンリ、ムズターグタワーからインスカイティ氷河源頭の山々、更にバインダーブラックと晴天に恵まれて貴重な風景をカメラに収めることができた。

隊長は29日から連絡官への報告と今後の行動に関する許しを求めてBCへと下山し、10月1日にまたC1へと戻る。

6,117m峰へ登頂したその日、遠藤1名を残して8名C2を一気に撤収し、重荷にヨロヨロしながら、日没間近C1へと下山した。

何となく一仕事終わってしまった安堵感とある種の空しさのうちに2日はC1にて1日ボーとして過ごす。C2に一人残った遠藤も森山のサポートにとC1に下ってきた。

3日より気を取り直し、中込をリーダーとして第一分岐点の氷河の踏査に5名が向い、他の5名と通訳の王星を混じえて中日友好氷河踏査隊として、第二分岐点を目標にそれぞれ3日分の食糧を持って出発した。

第一分岐点隊は、「たそがれの丘」と呼んでいた氷河右岸の屈曲部にあるサイドモレーン状の草原台地にテントを置き、群がる(?)青羊をかきわけて更に奥地をめざしたが、すさまじいセラック帯におそれをなして、ほんの数時間進んだだけで引き返した。しかし対岸より見るクラウンの「こんなに凄い山だったのか」と今さらおどろかされるような山容をカメラに収めてきた。

第二分岐点を目指した6名は、かつてシプトンが辿ったであろうルートを再び辿るべく、とりあえず第一分岐点の先端部を目標に氷河の中央部を進んだ。夢の世界に迷いこんだようなセラック帯に半日かかって対岸へと渡り、氷河上で一泊し、翌日は空身で更に上部に進んだが、クラウン西面に見える位置にて行動を打ちきり、ケルンを積んで降り始めた雪の中をC1に戻った。第二分岐点の5km手前と思うが、今さらながら「昔の人も凄かった」と改めて半世紀前の偉業を思いおこす。

6、7日の2日に亘ってC1を撤収する。7日はBCより無理して1日で往復する。

およそ1ヶ月振りのBCは、まばらに点在する紅柳もすっかりその名の如く紅く染まり、季節が変わったことを感じる。

### BC撤収、帰路キャラバン

10月12日のBC撤収までの間、付近の6,000m峰へワンディアッセントを試みる者、サルボラ



ッコの谷へ向う者、又、どうしてもクラウンの北側がみたいとケルチン河の下流へと向う者。そして、「俺は何もしないんだから」といってBCでゴロゴロする者、それぞれが再び来ることも難かしいこの地に爪跡のひとつも残したいと行動する。しかし、BCに下ってからは天候が再び悪化し、たいしたこともできなかった。

12日、撤収の日ぐらい晴れてくれよ、との願いがかない快晴の朝を迎える。20頭のラクダに荷を積んで帰途につく。

一日目は第三大紅柳灘までの長い行程、振り返り、振り返りインスカイティ氷河に別れを告げる。

「住めば都さ」とBC入りした時の言葉もなつかしい。紅柳の紅葉もインホンタンの草もみじも印象的だった。

来る時とちがって「ウソー!!」と叫びたいほど水のひいてしまったケルチン河の河原をのんびりと歩く。第一紅柳灘では冗談半分で始まった魚とりに夢中になり、あまりの成果に徐々に童心に帰る。

厳しい寒気の中アギール峠を越える。峠の湖も凍てつき、黄石灘では夜半にかなりの雪に見舞われ、この下のゴルジュの通過に苦勞させられた。途中、途中の紅柳灘で泊りを重ね、6日目の17日にマザーダラに到着、約束通り出迎えのトラックがきており、ラクダ隊と別れ、トラックにてマザーへと帰る。

18日、氷結したセラク峠をガタガタのバスにて越え、クディを経て20日にカルガリックへと帰着した。

およそ2ヶ月振りにシャワーを浴びる。帰る途中のバスの中では、シャワーが先か、ビールが先か激論をかわしてきた。



▲登頂した6,117m峰

21日、叶城招待所の食堂で、叶城登山協会の職員を混じえて、コックの王建民のお別かれパーティを行なう。登れなかった悔いか、いまひとつ盛り上りに欠ける下山祝でもあった。

ともあれ、こうして何とか全員無事に下山できたことで、最低限の満足としよう。

カシュガル、ウルムチ、トルファン等を回り、26日に北京へと戻り、登山協会との頭の痛くなるような費用の精算の打合せをすませ、29日全員揃って成田へと帰りついた。

### 振り返れば……

6,300 m、これが私達が到達できた高度であり、すべてである。C2より東壁側に回りこみ初めて登攀ルートを見た時、不遜にもこれは登れる山だと思いこんでしまったが、力を出しきるまでにはいたずらに終わってしまった。

記録のない山に、登攀ルートを見い出しながら登れる登山本来の喜びを感じながらも、「前から判っていたらなぁ」と資料不足、準備不足のボヤキも口に出る。

負け惜しみの身の程知らずではあるが、「登れない山ではなかったな」というのが、私達の印象でもある。

南面から、そして西面から蒼空をつく三角錐の尖峰が、また新たな夢の始まりだ。

振り返れば、砂漠に砂嵐と紅柳、うず巻く濁流、紺青の空と氷夢の壁……。

思い出の中に、ラクダの列が遠ざかっていく。

おわりに今遠征に際し、ラクダの食べる草を運ぶために井関農機さんよりミニロールベラーのご寄贈を賜りました。この機械のお陰で草運搬のトラック費用を大巾に節約する事が出来ました。ここに末筆ながら深湛の謝意を申し上げます。

(館野記)

### 1985年日本カラコルム遠征隊

隊長～館野秀夫(36) 副隊長～中込清次郎(38)

医師～菅沼 勲(55) 隊員～遠藤京子(47)

小川貞夫(38) 星野 貢(37) 森山安次(35)

石川 昌(32) 橋本康弘(31) 宮坂憲一(24)

中野圭一(23) 連絡官～莊申(27)

通訳～王星(28) コック～王建民(35)

## □寸感□

1985年も年の瀬を迎えて新聞・テレビ等のマスコミは、丑年の1年間を振り返っての話題を報じている。スポーツ界では、1985年のスポーツ大賞が選ばれた。山登りに勲章はいらないと思うのであるが、85年の優秀団体賞には日中合同隊で初登頂を果たしたナムナニ隊が選ばれた。昨今ではエベレストやK<sub>2</sub>を登っても話題にならないような風潮化にあって、残り少なくなった未踏峰の初登頂がモチはやされるのであろう。然し、これら7,000 m峰の初登頂にもいろいろ差別?があるように見受けられる。かたや鳴物入りのお祭り騒ぎで出かけた隊は大賞を受賞し、一方、ひっそりと出かけたマラングッティサールのような隊は、7,200 m峰の初登頂にもかかわらず山岳雑誌からは原稿依頼すら無いと云う。地域、高度の違いはあるにしても少し片寄り過ぎてはいないだろうか。

来年は寅年、何千里離れたヒマラヤへ出かけても必ず戻ってくるように祈念したい。

## 事務局日誌 (12月)

- 6日(金) ナジール・サビル氏来局
- 16日(月) ヒマラヤNo.170発送
- 19日(水)~22日(日) 本会代表团、CMAとの協議のため訪中(稲田、山森)
- 26日(木) 東京集会(25名)
- 27日(金) 御用納め

### ヒマラヤNo.171(2月号)

昭和61年1月10日印刷 61年2月1日発行

発行人 柴田 金之助  
 編集人 尾形 好雄  
 発行所 日本ヒマラヤ協会  
 〒160 東京都新宿区高田馬場3-23-1  
 淀橋食糧ビル506号

# ヒマラヤへのステップ!

## エクスペディション & トレッキング

ネパール、インド、パキスタン、

ソ連(中央アジア)へ遠征、

トレッキングを計画の皆様へ。

航空券から登山要請、現地手配、入国査証(ビザ)代介手続き、遠征隊・トレッキング用山岳保険加入に至るまで適切なトータルアドバイス、手配を受けまわります。

ヒマラヤ以外にもヨーロッパアルプス、アフリカ、北・南・米 etc の格安航空券、情報もあります。

世界山岳旅行クラブ  
 運輸大臣登録旅行業代理店業第2809号  
 ホーム登山トレッキング保険代理店

## (株)マウンテン・トリップ

〒150 東京都渋谷区恵比寿西1-8-1 かずさやビル3F 303号 ☎03-476-1200 担当 藤原

主催:株ロータリーエアサービス 〒105 東京都港区新橋2-2-4 ☎03-504-0111 担当:佐藤(一般登録第332号/取扱主任者・伊藤園子)



## TREASURE TOUR



## EXPEDITION & TREKKING

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。



マウンテンラベル株式会社

〒105 東京都港区新橋3-26-3 会計ビル4F

☎03-574-8880

三井航空サービス代理店2452号



カラコルムの秀峰 ウルタル山

# 遥かなる高み

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・東南アジア・アフリカ・南米～

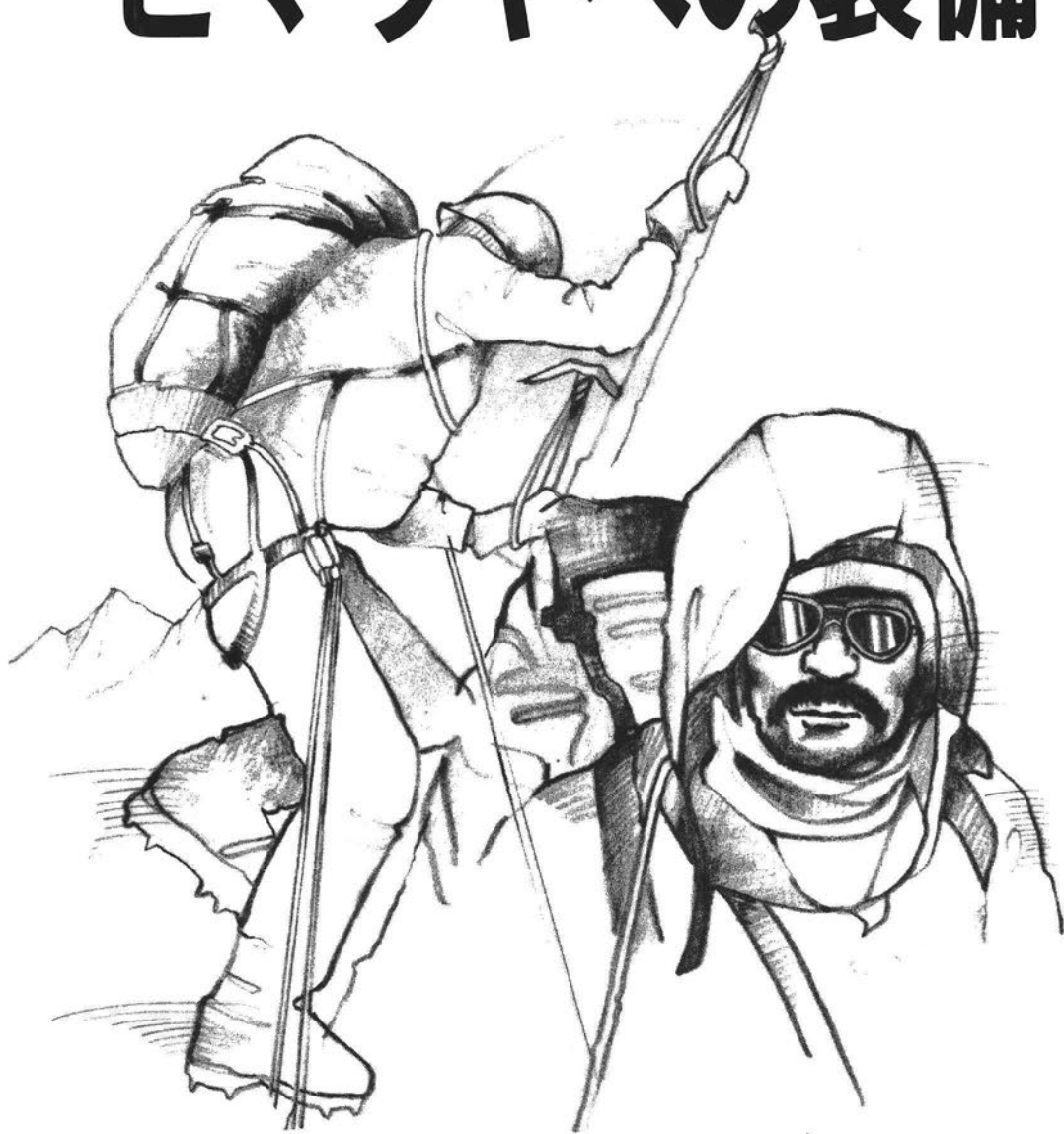
トレッキング・海外登山  
シルクロード・秘境旅行  
のパイオニア



## 株式会社 西遊旅行

東京本社 〒101 東京都千代田区神田神保町2-2 新世界ビル5階 ☎03(237)1391(代表)  
大阪営業所 〒541 大阪市東区平野町4-53-3ニューライフ平野町202号室 ☎06(202)1391(代表)  
カトマンズ営業所 JAI HIMAL TREKKING (P) Ltd. P. O. BOX 3017  
KATHMANDU, NEPAL ☎216338  
運輸大臣登録一般旅行業607号

# ヒマラヤへの装備



◎遠征隊の装備、相談にのります。



## ICI 石井スポーツ

- 登山本店 / 〒160東京都新宿区百人町2丁目2番3号 ☎03(208)6601~3
- 大宮店 / 〒330埼玉県大宮市宮町2丁目123番地 ☎0486(41)5707
- 水道橋登山店 / 〒101東京都千代田区三崎町2丁目8番14号 ☎03(264)5575~6
- 神田登山店 / 〒101東京都千代田区神田神保町1丁目8番地 ☎03(295)0622
- 新宿西口店 / 〒160東京都新宿区新宿1丁目16番7号 ☎03(346)0301(代)
- 高崎店 / 〒370群馬県高崎市新町6番地 ☎0273(27)2397(代)
- 札幌登山店 / 〒060北海道札幌市中央区南二条西4丁目4番 ☎011(222)5305

- 新潟店 / 〒950新潟県新潟市東大通2丁目5番1号 ☎0252(43)6330
- 仙台店 / 〒980宮城県仙台市東八番町107番地の36号 ☎0222(97)2442
- 町田ジョルナ店 / 〒194東京都町田市原町田6丁目6番地14号 ☎0427(26)6248(代)
- フーズショップ / 〒160東京都新宿区百人町2丁目2番43号 ☎03(232)1286
- 外商部 / 〒160東京都新宿区大久保2丁目19番10号 ☎03(200)7219
- 事務所 / 〒160東京都新宿区百人町1丁目4番15号 ☎03(200)1004