

報告書

風雪の西稜

Snowstorm on the West Ridge

日本大学山岳部・桜門山岳会 **クーラ・カンリ主峰登山隊 2004**

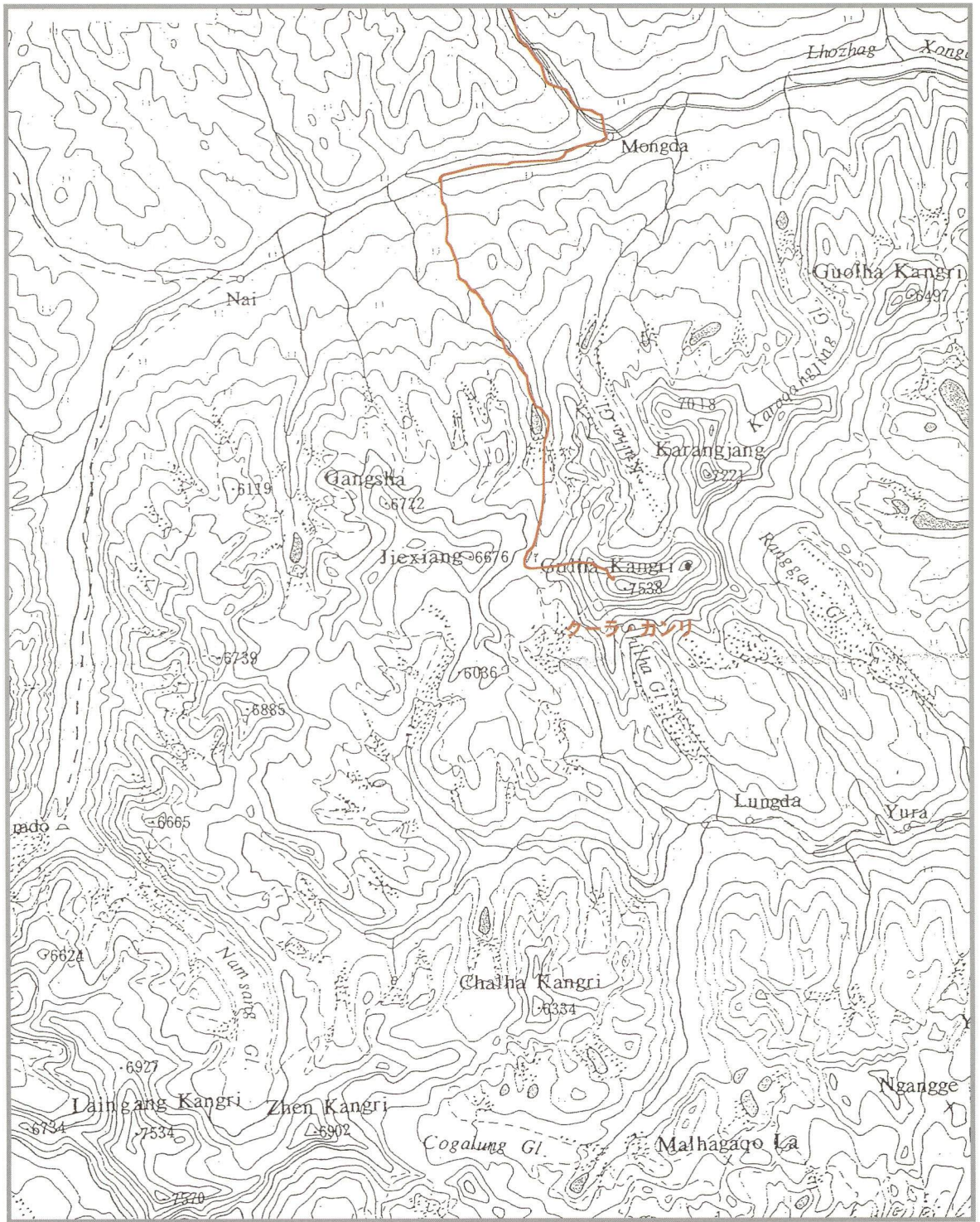
Nihon Univ. Alpine Club / Omon Alpine Club Kula Kangri Exp. '04

風雪の西稜

Snowstorm on the West Ridge

日本大学山岳部・桜門山岳会クーラ・カンリ主峰登山隊 2004

Nihon Univ. Alpine Club / Omon Alpine Club Kula Kangri Exp.'04



| 目次 | ページ |
|-------------------|------------------|
| はじめに | 中村 進・・・・・・・・ 4 |
| 隊員紹介 | ・・・・・・・・ 8 |
| 行動報告 | ・・・・・・・・ 10 |
| 手記 | |
| 「勇気について」 | 杉山敦雄 ・・・・・・・・ 35 |
| 行動報告（続き） | ・・・・・・・・ 37 |
| エッセイ | |
| 「クーラの馬ベル」 | 大前義孝 ・・・・・・・・ 40 |
| 運行表 | ・・・・・・・・ 41 |
| 登山を振り返って | 中村 進 ・・・・・・・・ 44 |
| 収支決算書 | ・・・・・・・・ 46 |
| 《資料》 | |
| 中国チベット・ヒマラヤ登山の手続き | ・・・・ 47 |
| 現在のラサ周辺 | ・・・・・・・・ 54 |
| 協力者名簿 | ・・・・・・・・ 61 |
| 編集後記 | ・・・・・・・・ 64 |

はじめに

この度は多くの方のご支援、ご協力を頂きクーラ・カンリ主峰をめざしましたが、悪天候に力不足も加わり頂上に立つことが出来ませんでした。

ヒマラヤの厳しい大自然の中での登山では、体験こそ尊いという見方もあります。ですが、さまざまな困難を克服して目標を達成することこそ、それ以上に尊いものであり、特に未来を担う若者にはなおさらのことでしょう。そうした意味では、ご協力頂いたみなさまのご期待に答えられなかったことを含め、登山隊として誠に不甲斐なく、隊長としてその責任の重さを痛感しております。

本書は行動報告を中心に簡潔な内容にさせて頂きましたが、初めて登攀した西稜下部末端からのルートを紹介したいと思います。また、私は1979年秋、初めての日本の登山隊の一員として中国チベットに訪れてから25年、今回で17回目のチベット訪問となりました。そこで、みなさまに少しでもお役に立てるものにしたいという思いから、登山報告の後に中国チベット・ヒマラヤ登山の手続き、及び現在のラサ周辺の事情等、若干ですが紹介します。

これから中国チベットの山々へ行ってみたいと思う方々にお役に立てば幸いです。

ご支援、ご協力を頂いたすべてのみなさまに心より感謝申し上げます。

ありがとうございました。

2004年11月1日

日本大学山岳部・桜門山岳会
クーラ・カンリ主峰登山隊 2004
隊長 中村 進



クーラ・カンリ主峰 (Kula Kangri) 7,538m
手前のシルエットは安全祈願のタルチョと
ベースキャンプのモレーン。



西稜下部4ピッチ目を登る。上部は次第に傾斜が急峻になり、右側が絶壁の狭い雪稜となる。

ガンカー・ブンスム
↓
リャンカン・カンリ
↓



西稜C2直下付近と中国・ブータン国境の山々を望む。
左奥がブータン最高峰、未踏のガンカー・ブンスム（7,570m）。
1987年秋、日本山岳会高所登山研究会が初めて中国側から偵察する。
その右がリャンカン・カンリ（7,534m）、1999年秋、伊丹紹泰を隊長とする
日本リャンカンカンリ登山隊が初登頂した。

隊員紹介



隊長 中村 進 1946生
1968 東グリーンランド。Mt.フォーレル他登山
1970 ネパール、シタツツラ登山
1975 サガルマータ登山取材
1978 北極点到達取材
1979 チョモランマ偵察取材
1980 チョモランマ登山取材
1984 カンチェンジュンガ登山取材
1988 チョモランマ頂上生中継
1990 コムニズム・コルジェネフスカヤ登山
1992 ナムチャバルワ登山取材
1994 南極点到達
1998 ガンカー・プンスム偵察
1999 リャンカン・カンリ初登頂
2001 冬季アマダブラム、パルチャモ登山
2003 アンナプルナI峰南壁取材



登攀隊長 杉山敦雄 1975生
1999 ムスターグアタ登山
2001 冬季アマダブラム、パルチャモ登山



隊員 大前義孝 1966生 (医師)
1995 チョモランマ登山
2001 ストック・カンリ登山



隊員 須田貴志 1983生 (大学3年生)

中国協力員



協力員

ギャブー 1961生

(西藏登山隊に所属するクライマー)

8,000m峰9座11回登頂



協力員

タクチュン 1963生

(西藏登山隊に所属するクライマー)

8,000m峰8座登頂



連絡官

テンジン・ティンレイ 1974生

(中国西藏登山協会の職員)

インドに長く滞在した経験を持ち

流暢な英語を話す



コック

ツェリン・タシ 1984生

(西藏登山探検サービス会社所属)

中国西藏ガイド学校で勉強中

行動報告

中村 進

中国チベットの聖都ラサへ

2004年8月30日午前9:30発のCA452便にて成田を出発した私達4名は成都に一泊し、翌31日早朝CA4401に乗り継いでチベット自治区の区都ラサのコンガ空港に到着した。初めての3人の隊員はこれがラサの空港と思ったようだが、2年ぶりの私はターミナルがさらに拡張され、飛行機の入り口から直接ターミナルに入れる新しいガラス張りのブリッジが設置されていたことに非常に驚く。

空港には今回の連絡官テンジン氏が出迎えてくれ、2台のトヨタ・ランドクルーザーに手際よく隊荷を積んでくれた。空港からラサの市街までは約110*₀の距離。車は完全舗装の道路を時速八十*₀以上のスピードで飛ばす。1時間半程でラサの東にあるヒマラヤ・ホテルに到着。チェックインを済ませ昼食をとる。海拔500*₀の成都からいきなり3,650*₀の高所に来たので、体調を考慮して午後は休養とした。

《聖都ラサ》

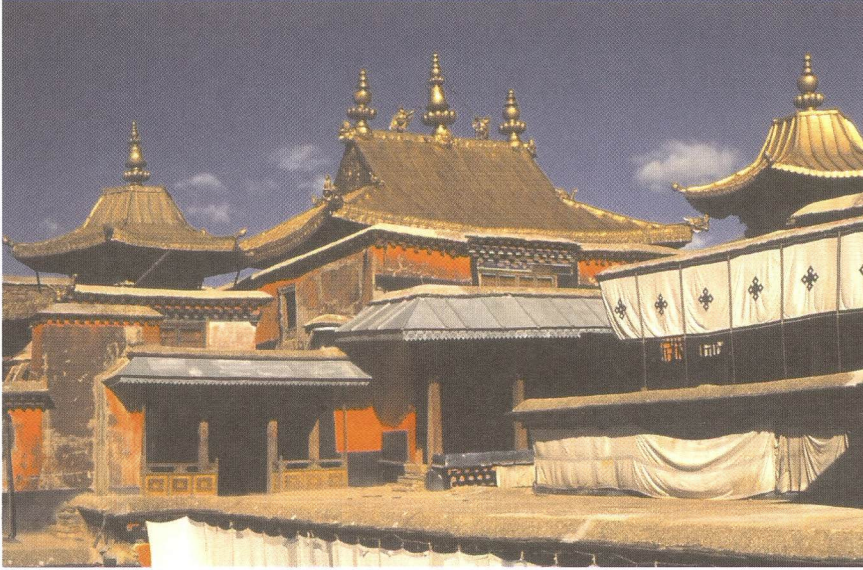
七世紀の初め、チベットを統一した初代の王ソントエン・ガンボはヤルルンからラサに都を移します。そして、妻文成公主の発案によって湖を埋め、そこにジョカン（大昭寺）を建てました。この寺はヤギ（ラ）を使い土（サ）で湖を埋めて造ったことから「ラサ」と呼ばれ、これがラサの由来とされています。（「ラサ」は「仏の地」の意もあります）そして、文成公主が唐から持参した釈迦牟尼の像を安置しました。すると沢山の巡礼者が集まるようになり、周りに旅籠が生まれ聖地として発展し、千年以上を経て今日に至っています。

《ラサの高さ》

私が始めてラサに入った1979年当時は、海拔3,900*₀と紹介されましたが、その後次第に高度が下がり、現在では3,650*₀の標高が現地の資料等でも採用されています。

今回の登山ではラサを3,650*₀として高度計を合わせ使用しました。

sn



ジョカン（大昭寺）の屋上



文成公主が唐から持参した釈迦牟尼像。1300年経った
今日も大昭寺に安置されている。



五体投地しながら大昭寺のバルコルを廻る巡礼者

ラサでの準備と高所順応

9月1日(晴) 登山装備の再梱包

CTMA(中国チベット登山協会)の倉庫にデポしておいた隊荷のチェックと登山装備の再梱包を行う。

9月2日(晴) 再梱包と食料の買出し

テンジンの協力を得てラサ市内のスーパーで主食、行動食等を購入する。午後6時半、CTMAの群増主席に夕食の招待を受ける。群先生が来日した際、少しお世話をしたことのお礼だったようだが、豪華な夕食にラサはじめての隊員達は驚いた様子だった。

9月3日(晴) 隊荷の準備終了

食料の梱包を終え、この日で隊荷の準備を大体終える。CTMAに依頼した2人の協力員と会い、計画を説明、了解を得る。2人はギャブーさんとタクチュンさん、共にチベット登山隊の隊員でラサでは有名なクライマー。ナムチャバルワ登山で一緒だった中村の老朋友。

9月4日(晴) 高度順化ハイキング

全員で高度順化ハイキングに出る。これまで2度ほど利用した山だが、ラサ市の東の端にあるボンパ・リ(山)へ行くことにした。途中、チベットに旅行に来ていた鳥海、中嶋両先輩も合流され、ゆっくりと順化ハイキングを行う。山頂からの帰路、激しい雷雨に会いびしょ濡れになる。午後、CTMAのトウ・チャンシェン氏に帰国のチケット、貴重品を預ける。午後5時、隊荷をトラックに積み、明日の出発準備を終える。

- 登山口(9:40) - 手前ピーク 4075m(11:10) - 最高点 4295m(12:35) - 登山口下山(14:20)

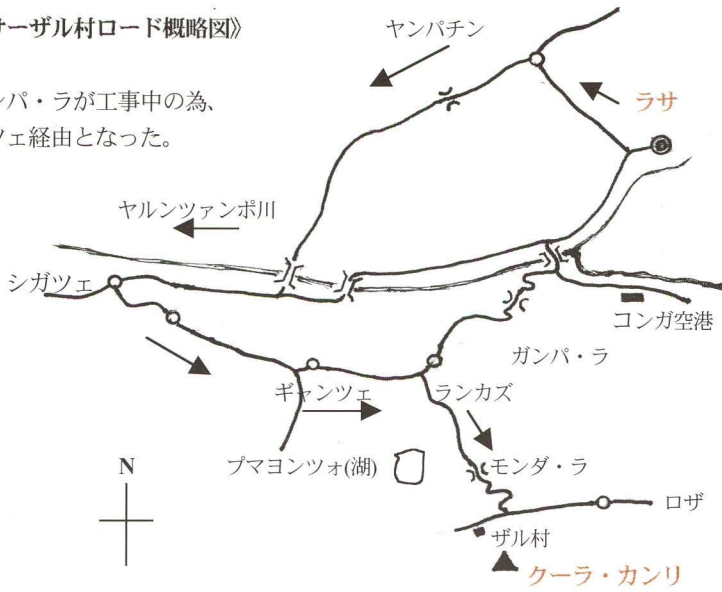
9月5日(晴) ラサ出発→シガツェ(車移動)

ラサに着いた翌日、ガンパ・ラへの道が現在工事中のためシガツェ経由になると聞かされたが、この為、ラサから村まで1日の予定が2日間かかることになってしまった。費用も往路で2倍かかり、予算の乏しい隊としては不運であった。

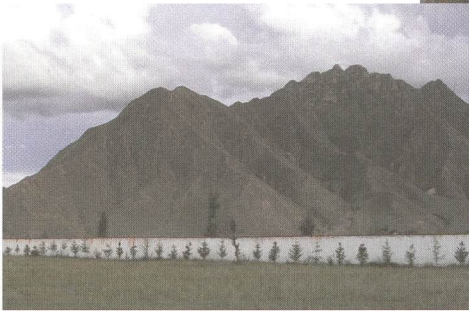
- ラサ(09:10) - 羊八井(10:53) - ジュク・ラ 5,292m(12:30) - ヤルトンツァンポの橋(16:00) - ガン・キャン・シガツェ・ホテル(17:30)

《ラサーザル村ロード概略図》

*ガンパ・ラが工事中の為、
シガツェ経由となった。



ラサでの再梱包風景



高所順化ハイキングをした
ボンパ・リ (山) 最高点は約4,300m



プマヨンツォ (湖)から見るカルジャンとクーラ・カンリ (右)

9月6日(晴) シガツェ→ロザ(車移動)

午前9時シガツェ出発。ギャンツェまでは素晴らしい舗装道路を快適に走る。チベットで最も高い湖として知られるプマヨン・ツォから初めてクーラ・カンリを望む。この頃から大型トラックがエンジンの故障で度々止まる。ついにモンダ・ラ手前で動かなくなる。夜9時半、修理を終えて再出発。村に入るのは無理と判断、ロザの街の旅館に避難することにする。深夜11時半ロザ着。

9月7日(晴) ロザ→ザル村(車移動) キャンプ

午前9時半、ロザを出発。昨夜の道を戻りクーラ・カンリのBCへ登る谷に一番近い村を探す。神戸大学の報告書にあるルーラ村を探したが、地元では知らないという。結局、地図を見て一番近い村に入る。村の名はザル、第1から第4まで並んであり、私達は第2ザル村(4,540m)の脇に村人の了解を得てキャンプした。 ●ロザ(09:30)ーザル村4,340m(13:30)

9月8日(曇) +7℃ BC下見

高度順化を兼ねてBCの下見に出発。BC予定地は地元民が羊に草を食べさせる為によく出かける場所だという。そうした生活圏にあるせいか、途中には石造りの小屋もあり、道ははっきりしている。5,000m付近に着いた頃、ヒマラヤに初めて来た最年少の須田が頭痛を訴え歩行も遅くなる。無理をさせない為、村の少年を付けて下ってもらった。しばらくすると、18年前の神戸大学隊の報告書にある風景が見えてきた。堤防のように谷を塞ぐモレーンである。そのモレーンを超えると平坦な河原に小さな池がある地形で出た。ぐるりと一周すると左岸にきれいな水が湧き出ているところがあった。私達はそこにBCを建設することにして村に戻った。

●ザル村(08:00)ー石造りの小屋4,965m(11:00)ーBC5,335m(14:00)ー村(17:30)

9月9日(晴) +4℃ 休養・隊荷整理

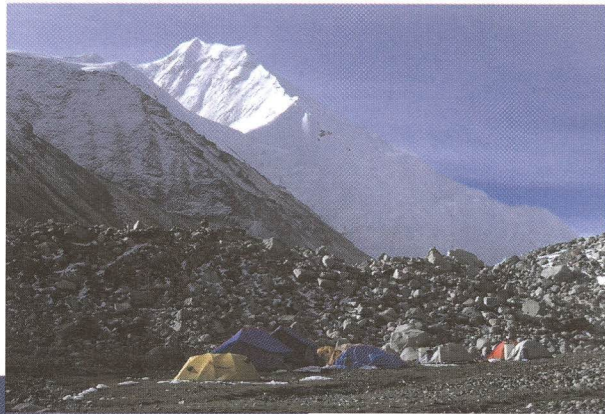
今回は高所経験のない隊員の為、通常よりさらにゆっくりペースとした。

9月10日(晴) BC入りと馬による隊荷の荷揚げ

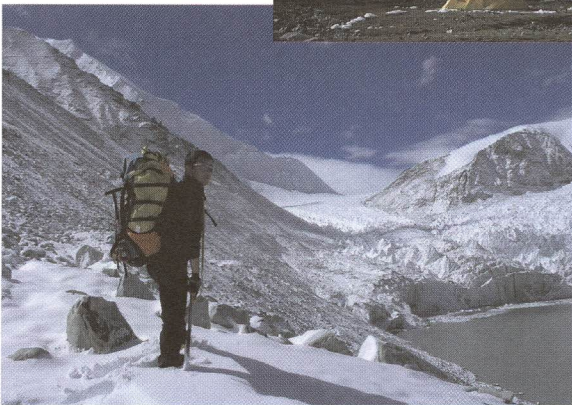
BC入りの隊荷は最終的に登山隊が約650kg、中国側及びBC装備を加え1トン程になった。午前9時、村人が所有する35頭の馬によってBCへの荷揚げが開始された。特に問題になるところもなく順調に進み、午後3時テントの設営も終わる。いっぽう須田が頭痛、吐き気を模様に歩行もすっかりせず順応が不十分であった為、医師である大前と協議した結果、村のリーダー、ドルジェさんに付き添ってもらって直ちに村へ下らせることになった。



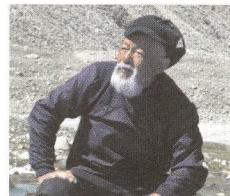
馬を使ってBCへの荷揚げを行う。一頭が約50kgの荷物を運ぶ



ベースキャンプ (5,735m)
とクーラ・カンリ



C1へのルート偵察、氷河湖と氷河を俯瞰する



鳥海昭二郎先輩

9月11日(曇～雪) 荷物整理

午後1時頃から振り出した雪は夜9時まで続いた。新積雪は10～15センチに達し、BCは白く雪化粧した。

9月12日(曇) C1へのルート偵察

やや本調子でない大前を残し、中村、杉山でC1へのルート偵察に出る。BCの上に大きな氷河湖があり、その先が氷河となっている。春の神戸大は凍結した氷河湖の氷上を歩けたが、この時期は凍結してない。そこで右岸のモレーンに沿って登ってみたが、大きな岩がごろごろしていて非常に消耗し、ルートにならない。そこでダメかと思っていた湖畔に下ってみると、問題なく歩けることが分り、氷河に上がるところにフィックス・ロープを2本張りルートとした。

9月13日(晴～曇) 07時 -10℃ BC→C1荷揚げ

隊員4名、協力員2名計6名でC1への荷揚げをおこなう。氷河の下部はさまざまな形をした美しい氷塔が形成されていたが、その中にルートをとった。3時間ほどで氷塔は姿を消し、緩やかな氷河の上で進む。クレバスはほとんどなさそうだったが、念のためタイトロープで進む。氷河の上には雪が積もり足首位まで潜ったが、それ以上深いところはなかった。単調な氷河を登ること2時間余、ブータン国境の山々が見え始め、コルらしき地形に出る。

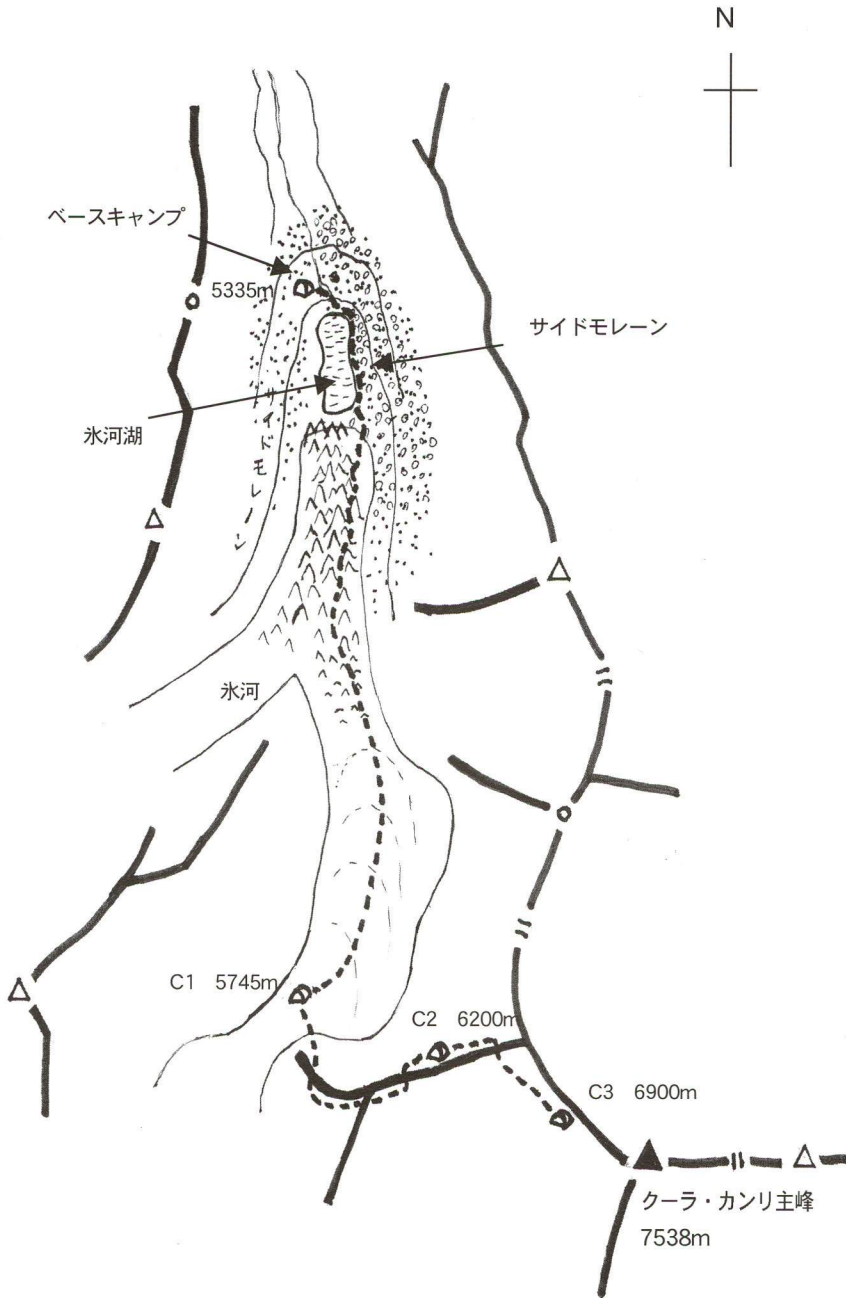
神戸大学の初登頂ルートである西稜側壁を目前にしたが、16年の歳月はその姿を大きく変えていた。全体的にぺろっとした大きな斜面と化し、直感的に「ナダレがでるな」と感じられた。この段階ではどこにルートを取るか決めかねていたが、西稜末端からのルートも視野にいれ、さらにナダレの危険を避ける為に、コルの一番高いところをC1(5,745m)として隊荷をデポし、BCに戻った。

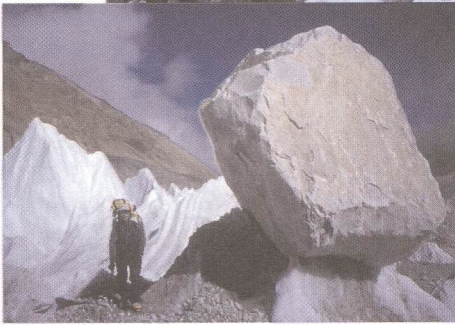
●BC(08:15) - 氷塔入口(10:00) - 氷塔終了(12:40) - C1 5,745m
(15:10) - BC(19:10)

9月14日(晴～曇) 08時 -5℃ 休養 協力員C1荷揚げ

昨日は長時間の荷揚げとなった為、休養とした。強靱なチベット族の協力員は続けて荷揚げを行う。昼ごろ、76歳になる鳥海昭二郎先輩と中嶋啓先輩がガイドと共にBCに来られた。若い頃、ヒマラヤの先駆者として活躍した鳥海先輩と昼食を共にしながら歓談をする。老いてもなお山を愛し自然に親しむ大先輩の姿に感銘を受ける。

《ルート概略図》





C1 への荷揚げ、氷塔群を抜けてゆく

9月15日 (晴～曇) 07時 -9℃ C1荷揚げ 協力員休養

隊員4人でC1への荷揚げを行う。慣れてきた為か、行動時間は初日より2時間以上も短縮された。●BC (08:00) -C1 (13:25) -BC (16:40)

9月16日 (晴～曇) C1 荷揚げ

中村と須田で荷揚げを行う。杉山は下痢、大前は疲労の為休養。

9月17日 (晴～曇) C1 07時 -5℃ 荷揚げ

登攀隊長の杉山と大前、及びギャプーの3人で荷上げ。中村、須田、タクチュンは休養。

9月18日 (晴～曇) 全員休養

明日のC1入りの準備の為、全員BCで休養とした。



西稜を覆う雲。
雲の中は激しい風雪

Camp 1(5,745m)

9月19日 (曇～雪) C1入り

C1へのルートも歩き易くなり、順調に進む。C1への荷揚げを始めたときからであるが、正午を過ぎるとプータン方面から雲がわき始めC1から西稜をすっぽりと包んでしまう。そして、降雪が始まり、視界もなくなる。局地的な日変化の一つなのであろうが、その後、この天候に苦しめられることになる。この日も、午後2時頃から始まった降雪は夜7時まで続いた。

●BC (08:40) - C1 (14:10)

9月20日 (曇～雪) 07時 -15℃ C2ルート偵察

やや疲れの見える大前、須田をC1に残し、中村、杉山でC2へのルート偵察に出る。西稜の側壁を見たときから悩んでいたことであるが、この朝、改めて側壁の斜面を観て、やはり「いやな感じ」とナダレの危険を感じた為、西稜は末端から取り付くことに決めた。(後に大きなナダレが出たことを思うとよい判断だった) 西稜末端からはまだ誰も登っていない未踏のルートであり情報はもっていなかった。末端の取り付きへは大きな斜面をトラバース気味に斜上した。深さ20撃ほどのラッセルがあり若干ナダレを心配したが、問題なく下部に取り付く。下部は技術的に易しい尾根で、3ピッチほどロープを張る。その先は急傾斜となり始めるが、問題なしと観て、本格的なルート工作は明日行うことにして引き返す。

9月21日 (曇～小雪) 07時 -8℃ C2ルート工作

全員でルート工作に出る。杉山、大前のペアで昨日の地点からさらに5ピッチ伸ばす。中村、須田は追っかけボッカ。この日も午後1時を過ぎた頃から雲が西稜を包み次第に風雪になってきた。視界もなくルートが見えないため行動をやめる。

●C1 (09:00) - 終了点 5,920m (14:30) - C1 (16:00)

9月22日 (晴～小雪) 07時 -13℃ C2ルート工作

中村、杉山で昨日の終了点からさらに4ピッチ、6,045m地点までルートを伸ばす。さらに行動を続けたいと思っていたが、この日も雲に包まれ西稜は風雪になった。須田追っかけボッカ。疲労の見える大前はC1で休養。

9月23日 (晴～曇後アラレ) 07時 -5℃ 全員休養

ルート工作で濡れた装備を乾かす。協力員2名C1入り。日変化の午後の風雪は今日も続く。この日気温が高くアラレとなる。東京にいる山岳部の若林裕子君から衛星電話でカンチェンジュンガの気象データをもらう。

7,900mで-12℃と気温が高い。まだまだポストモンスーンの晴天はまだやって来そうにない。

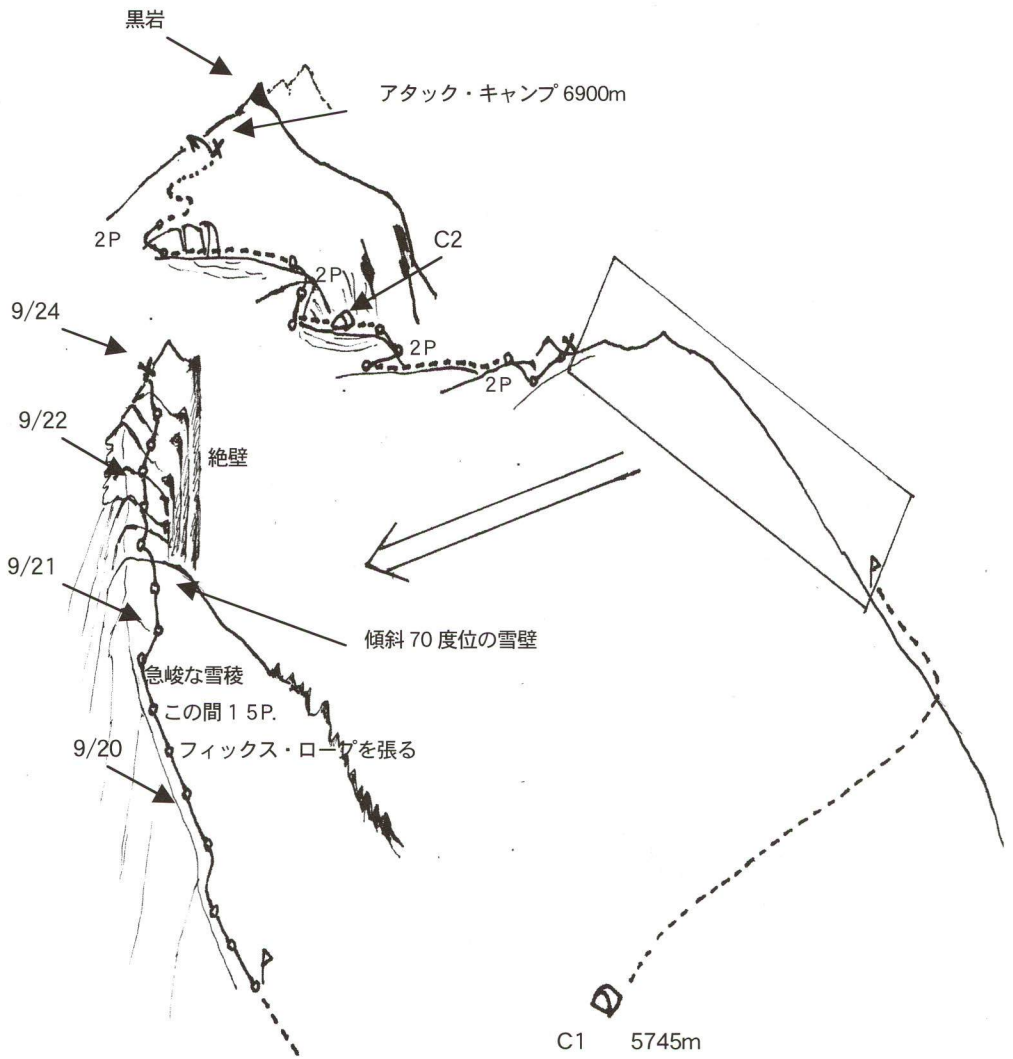
9月24日 (晴～風雪) C2ルート工作

中村、杉山でルート工作、須田、協力員2名追っかけボッカ。大前は体調悪く休養。この日、6,055mまで15P. ルートを伸ばす。そこから西稜はナイフリッジとなりリッジ伝いではコルに出られず、C1側の斜面を下ることにした。だが、この頃から再び風雪となり、雪も不安定な為ルート工作を中止しC1に下る。

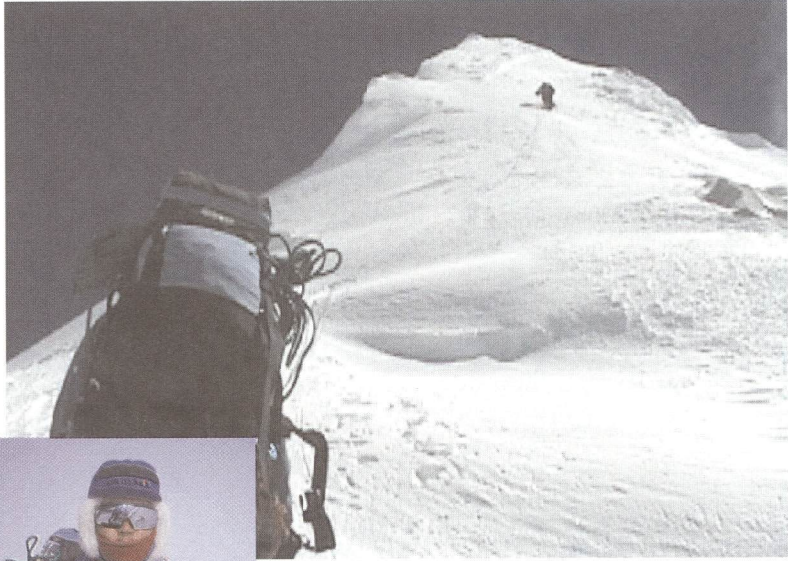


クーラ・カンリ主峰西

《ルート工作概略図》



西稜下部ルート工作



西稜末端下部・4P.目を登る杉山



確保する大前



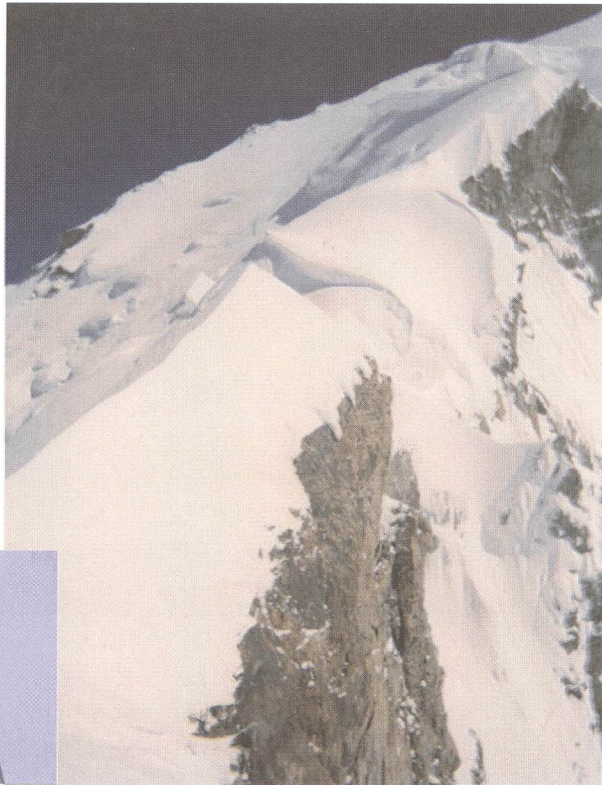
西稜ルート工作・11p.付近 右奥の稜線は黒岩



ルート工作・西稜5P.目付近



ルート工作から戻った須田と杉山



ルート工作から戻った中村

西稜C2 付近

9月25日(晴～曇) 08時 -10℃ 全員C1→BC

昨日、顔がむくみ出した大前はさらにむくみがひどくなり、呼吸するとザー音がし、セキが出るようになった。明らかに肺水腫の初期症状だった。医療用酸素の用意はあるが、自力歩行が出来るうちに一刻も早く下に降りた方がよかった。誰か隊員を付けなくてはならないが、今これ以上戦力を割かれるのは隊として辛かった。いっぽう連日、午後の悪天候に見舞われ上部の雪も不安定であり、モンスーンも明けていない。またC1の食料を停滞して食いつぶしたくない。そこで大前に付き添って全員でBCに下ることにした。空身で下り始めた大前は始め普通に歩けたが、BC近くでは自力歩行がやっとの状態だった。この晩、大前には酸素を翌朝まで吸ってもらおう。

●C1 (09:00) -BC (13:30) 大前 (15:30)

9月26日(曇) BC休養 中村・大前→ザル村下山

大前の状態からして、BCの高度で回復するのは難しいと考え(医師である大前も同意見だった)直ちにザル村へ下ることにした。手配や言葉の問題があるので、中村が付き添って下る。村についた中村は連絡官のテンジンと相談し、大前の様態を一晚観ることにした。そして、もし悪化した場合は直ちにラサからジープを呼んでラサの病院に運ぶこととした。そのため中村も一泊した。



ザル村 (4,340m)

村は第1から第4まであり、それぞれの人口は200人位。この付近は豊かな草原がない為かヤクは見られない。家畜は羊が中心で馬やロバが荷役や畑仕事に使われている。

9月27日(曇～雪) BC休養、 中村→BC、 大前ザル村療養

朝、大前の容態が安定していることを確認した中村は、村に大前を残しBCに戻る。大前は村の集会所(昔は学校だった小さな家)に泊まり、食事は連絡官やドルジェという村のリーダーが世話してくれた。

9月28日(晴～曇) 08時 -5℃ BC休養

全員BCで休養。明日から行動開始とする。夕方、連絡官がBCに戻ったが、驚いたことに療養中の大前も一緒だった。あと数日は村の高度で療養する予定だったが、本人は後半戦になんとか参加したいという一心から頑張って登ってきた。

9月29日(曇～風雪) 07時 -4℃ 全員C1入り 大前BC休養

いよいよ後半戦、というより現実的には最終ステージを迎えた。まだ、モンスーンが明けていないのか、BCはどんよりとした天気で気温が高い。本調子でない大前をBCに残し隊員3人、協力員2人、5人全員でC1に入る。午後2時頃より風雪となる。降雪は未明の1時まで続いた。

9月30日(晴～雪) 08時 -13℃ C1停滞

昨夜の降雪は20～30㌔に達した。西稜取り付きまでは常時ナダレが発生している大きな斜面をトラバースしなくてはならず、雪の安定を考えて一日様子を見ることにした。日中、装備、ギア、食料などの再点検を行う。午後3時頃より再び降雪となり深夜まで続き、新積雪は20㌔を超えた。



「雪連」の花

BC(5,335m)の周辺には、中国で「雪連」(Xue Lian)と呼ばれる高山植物が咲いていました。酷寒なヒマラヤの高所で花をワタで包み寒さから身を守りながら生きるけなげな姿に感動しました。

10月1日(晴)08時 -13℃ 微風 ルート下見

久しぶりに晴天となった。今日はC2までのルート工作进行を完成させる為、午前6時には朝食を終え出発準備を整えたのであるが、しかし、昨夜からの降雪は深いところで30㌢にも達し、取り付けまでの斜面にはいくつもナダレが発生していた。雪の状態を観察する為、しばらく待機とし、ナダレを避けるためにC1をさらに西側に移動した。

午後1時、西稜下部のフィックスの確認と雪の状態を観察する為、中村と杉山でC2を出発した。取り付け付近は膝までもぐる新積雪があり、フィックス・ロープは全て埋まっていた。また、初期のルートはナダレの危険がある為、下方に新しくルートを作り直し、3ピッチほど登ってみた。稜線のフィックス・ロープも全て埋まっていて引き出すのに苦労したが、雪は安定しており、これなら明日はやれるとC1に戻る。

10月2日(晴～曇～風雪)C2ルート工作 コルに到達

今日はなんとしてもコルまでルートを延ばしたいと気合を入れて出発する。中村、杉山でルート工作。須田、ギャブー、タクチュンの3名は追っかけボッカ。体調が完全でない大前はBCで休養。

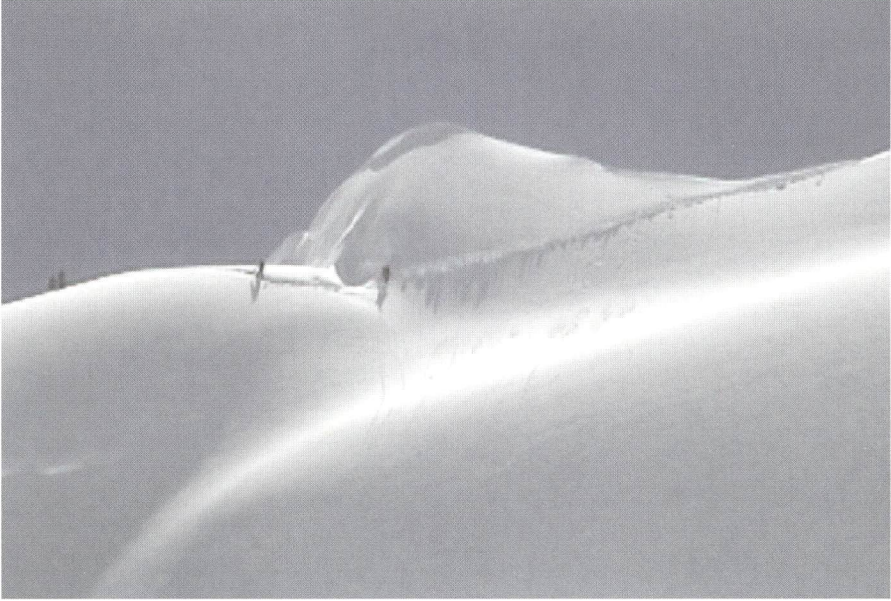
フィックス・ロープを掘り出しながら前回の終了点まで順調に進む。そこで細い雪稜にアンカーを2本打ち、反対側の斜面を1ピッチ慎重に下る。そこからコルを目指して再び登らねばならない。数日間の降雪で腰までもぐったが杉山が頑張るにさらに1ピッチ伸ばし、ようやくコルに到達する。しかし、その頃から再び天候が悪化し始め、10㌢先も見えなくなる。C2予定地はまだ先だが、止むなくフィックス・ロープ、スノーバーなどをデポしてC1に下る。

その後、強い風雪となり厳しい下山となった。特に、降雪量も増えてきたことから取り付け下の大斜面のナダレが心配であったが、10㌢先も見えない状況の中、天に運を任せて思い切って下る。午後4時35分、全員無事C1に戻る。わずか2ピッチ延ばしただけだったが、非常に消耗した一日だった。

●C1 (08:00) -コル 6055m (14:05) -C1 (16:35)

10月3日(晴)07時 -15℃ 微風 休養 大前C1入り

この朝、マイナス15℃と冷え込んだ。というより、ようやく正常の気温になったと言えた。そして、雲ひとつない快晴だ。やっとポスト・モンスーンの秋の晴天がやってきたかと嬉しくなる。いっぽうフランス隊が我々のルートを使ってC2往復、何人かはC2に入るという。総勢13名の大部隊。我々は混乱を避けてこの日は休養とした。そして、アタックは中村、杉山2名で行うことに決め、明日C2入りし、頂上アタックまで一気に最後の攻勢をかけることにした。



C2のコル手前、雪稜から斜面を下りコルへ。
多量の降雪でナダレが心配された



画面右のセラックの上にC2 (6,200m) を建設する

10月4日(晴~曇) 08時 -10℃ 中村、杉山C2入り。

ギャブー、タクチュン須田、C2荷揚げ。

この日、初めて須田を協力員のなかに入れて荷揚げを行うことにした。なにしろギャブーとタクチュンは8,000m峰を8座以上も登っているベテランクライマー。ヒマラヤ一年生の須田をよろしくと願います。中村と杉山はキャンプ入りなので、荷揚げ隊より遅れて出発する。しっかり張ったせいか、これまでの多量の降雪にもかかわらずフィックス・ロープはしっかりしていた。順調に登って午後1時半C2に到着。フランス隊の脇にテントを設営する。

なお、C2以上はフランス隊ともルートが一つとなることからお互いに協力することにし、互いに非常に友好的な関係を持つことが出来た。特に、C2まで我々がルート工作をしたので、C2以上はさほどルート工作を必要としなかったもののフランス隊が積極的に先行してくれた。また、彼らの方がずっと強力なチームでもあった。

この晩、中村は次のような頂上アタック計画を決めた。

明日、中村、杉山でC3荷揚げ、順化。一日休養を挟んで7日にC3入り。8日に頂上アタックし、その日の内にC2まで下山。あとは晴天を祈るのみであった。

●C1 (09:30) -C2 (13:30)

10月5日(晴~風雪) 09時 -11℃ 中村、杉山C3荷揚げ。

ギャブー、タクチュン須田、C2荷揚げ。

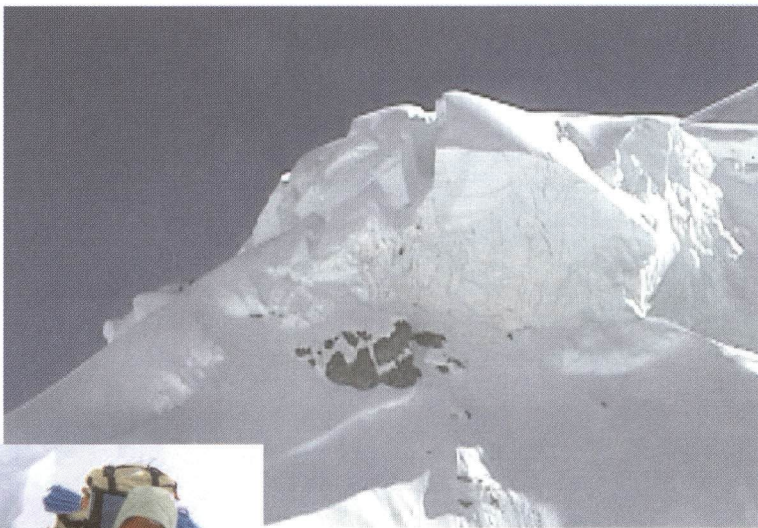
中村、杉山はアタックに備え黒岩下部のトラバース、及びP2の下降等のフィックス用に200mのロープ、スノーバー、ハーケン等を持って出発する。C2からは二つのセラックを超えて行くが、初めのセラックは2ピッチほどで傾斜もさほどない、さらにフランス隊のトレースもあり問題なく登る。二つ目のセラックは大きな割れ目があったが、うまく避けてルートが取れ、ここも2ピッチで抜け、上部の広い斜面に出た。上部斜面の傾斜はゆるく問題なかったが、深いところ

では膝までもぐり体力を消耗する。初登頂した神戸大学隊が名付けた太郎岩は角のように尖り、非常に顕著な姿をした岩でよい目標になった。

私達はその基部(6,900m)にC3を張り、そこを最終キャンプとして頂上アタックをする計画でいた。

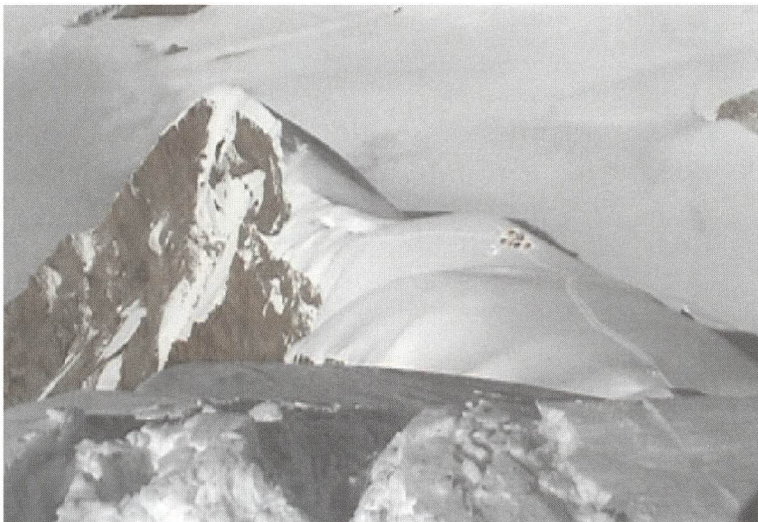


セラックを登る杉山



上部のセラック、左端を抜ける

セラックを登る中村



西稜線とC2を俯瞰する



強風が吹き荒れる太郎岩と黒岩

太郎岩に近づいた頃から強風が吹き始め、ラッセルも加わり体力を消耗するが、午後2時半太郎岩の基部に着く。黒岩が非常に近くに見える。なお、太郎岩の基部周辺にはフラットな斜面はなく、テントを張るには斜面を削らねばならないことがわかる。益々、風が強くなり、ロープ、ギア類をデポして早々に下る。登ってきたトレースは全て雪で埋まり、ルートはわからなくなった。地形を見ながら下ったが、視界が悪いときは難しい下りとなる。赤旗を立てて対応することにした。

●C2 (10:00) - 太郎岩 6,870m (14:30) - C2 (16:20) 6,170m

10月6日(曇～風雪) C2、C1停滞 協力員2人C2入り

気圧の谷の接近か、今朝はクーラ・カンリの上空が灰色の雲に覆われている。頂上アタックを控えたとき正確な気象情報がないのは辛いところだが、明日から頂上アタックをかけることにした。そのため、最終キャンプへの荷揚げをサポートしてもらうため、C1にいる二人の協力員にC2入りしてもらうことにした。

午後1時、ギャブーとタクチュンがC2に到着した。だが、この頃より降雪が始まり視界も悪くなってきた。その後、降雪は益々激しくなり夜まで続いた。このままでは明日のC3入りはどうなることかと心配しながらシュラブにもぐる。



太郎岩直下の斜面を登る

10月7日（風雪・視界なし）C2 停滞、C1停滞

バタバタとテントをたたき風の音で目が覚める。入り口に拭き溜まった雪を払って外を見る。強い吹雪で一寸先も見えないような状態、とてもC3に登れる状況でない。しかたなく停滞とする。衛星電話を使ってラサの西藏登山隊に電話、タクチュンの同僚にラサ气象台の予報を聞いてもらった。それによると7,8,9日と雪でクーラカンリ周辺は荒れるという。

午後、降雪も風も益々激しくなってきた。テントが飛ばされる危険を感じた私達はフィックス・ロープでテントの張り綱を補強する。強風でテントは半分近くつぶれかかり居住性はすこぶる悪い。ともかくこの天候ではC3まで登れない。明日の頂上アタックは無理となった。結局、翌朝までこの状況が止むことなく続いた。

10月8日（風雪）08時 -11℃ C2停滞 協力員2名下山、C1停滞

昨日からの風雪は止むことなく一晩中続いた。明け方、気になってテントの壁を指で突いて見ると三分の二位まで雪で埋まっている。これ以上放っておくとポールが折れてしまう。杉山が外に出て除雪をする

結局、降雪は3日間続いた。この間の積雪はC2で70㌢を超え、C1では80㌢を超えた。そして、C1の大前は深夜大きなナダレの音を何度も聞き、その内の一つはテントに風圧を感じ非常に緊張したという。



風雪のキャンプ2



絶望的な表情を見せるタクチュン

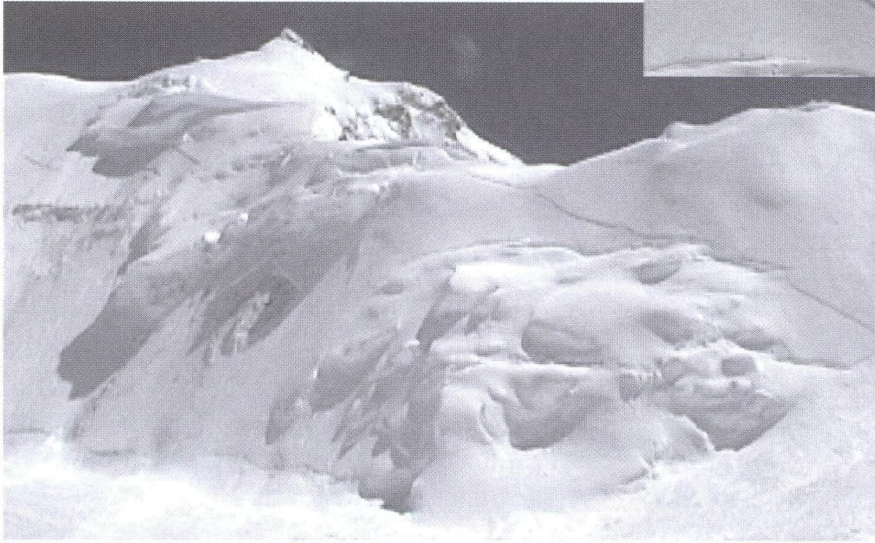
一方、帰国日程が迫っていたこともあったが、この悪天候でついにフランス隊は登頂を諦め下山を決定、正午前にテントを撤収し下って行った。これに呼応するように私達の協力員も「上は悪い、9日も10日も雪だ。お前達も下った方がいい」と言い残してC1に下って行った。

ギャブーとタクチュンは8,000mを10座も8座も登っているチベット族の強靱なクライマーだが、悪天候続きにやる気を失ったようだった。登攀意欲のなくなったクライマーを引き止めるすべはなかった。しかし、C3までの荷揚げサポートは約束したことであり彼らの下山は痛かった。

中村はこの悪天候の中をあわてて下るのはかえって危険であり、もう一日天候の状態を観たいと考え杉山と共にC2に留まった。風雪が続く西稜には二人だけが残された。



風雪の中の除雪



西稜の側壁に発生した大ナダレの亀裂跡



1986年当時の側壁の状態 やや撮影地点が異なるが18年の変化が観てとれる
(写真提供：神戸大学クーラカンリ登山隊1986)

《西稜側壁のナダレと1986年当時との比較》

上の写真は7日の深夜または8日の未明に発生したと思われる西稜側壁の巨大なナダレ発生点の亀裂（1キロ近い）です。雪板の厚さは1尺近い大きなものと見られます。 また、下は神戸大学隊が1986年の初登頂時にルートとして使った西稜側壁の写真です。この二つの写真から18年間のセラックや斜面の変化を若干ですが観ることが出来ます。

10月9日(晴・強風) 07時 - 18℃ 登頂断念

中村、杉山C1下山

大前、須田C2荷下げ

未明、バタバタとテントに激しく吹きつけていた風雪がピタリと止んだ。大きくへこんでいたテントは強風の風圧からやっと開放され、元の姿に戻った。外を覗くと満点の星空である。昨夜までの強風と降雪はウソのように止んだ。以下当時の状況から登頂断念の経緯と中村の感慨を記す。

『昨夜、ほぼ撤退を考えていた私は満点の星空を見て「チャンスが来た。クーラ・カンリの神が私達にくれたチャンスだ」と思った。寝ている杉山を起こし、「二人だけでも荷物を少なくすればなんとかC3を建設できる。アタックに出よう。もし、途中で状況が悪ければ止めて戻ればいい」と登攀隊長の杉山に相談した。だが、杉山は困惑した表情を見せ、しばらく考え込んだ後、「安全を考えるのも登山だと思います」と言った。彼はこの3日間に降った多量の降雪を心配していたようだが、私は上部の斜面にはナダレは少ないと観ていた。私には意外だった。むしろ若い杉山からアタックを催促されると思っていたからだ。しかし、彼の決心は固かった。私はしばらくして「それでいんだな、ではそうしよう」と彼の意見を尊重した。ここまで懸命に頑張ってきた杉山であり、小さな隊ながら登攀隊長という責務を彼に与えた私は、長い目で見た場合、彼が自ら決断することが大事であると思った。(帰路、杉山は次のページにあるような手記を書き上げ、この結果を現在の彼なりに真摯に省察している。)

いっぽう、これまでの経験から、これがチャンスと直感した私は、ヒマラヤの頂上に立つにはチャンスを逃がしてはならない、チャンスというわずかな間隙をぬってそこで勇気を奮い起こしてアタックしない限り頂上には立てないと自分に言い聞かせるように考えていた私は独りでもアタックしたい衝動に駆られていた。だが、隊員に心配をかける事、さらに若い杉山の決断がないがしろにする事等考慮し、自重しなければならなかった。

全てを諦めた瞬間、私は失敗という結果を持って帰らねばならない新たな現実とそこからくる虚脱感に襲われた。成功と失敗、これまでその両方を味わってきた私は若い隊員達、さらにまた支援してくれた先輩や岳友達に対し大きな損害を与えたような申し訳ない気持ちでいっぱいになった。』

BCからラサへの帰路、中村はシガツェで食事をしながら勇気について杉山と話した。

その夜、彼はある手記を書いてくれた。



勇気について

10月15日

杉山敦雄

登山をする者にとって必要なものはいくつ
かあるが、最終的に必要なのは勇気だと思
う。今回のクーラ・カンリ遠征で、僕には
その必要な勇気があったであろうか。



10月6, 7, 8日の3日間、秋の時期
には異常とも言える大量降雪のため雪崩の
危険を避け、頂上へ行くことを諦めた。

C1への下山を決めた翌日、強風であったものの降雪はなく周囲はほぼ晴れ
わたっていた。連日の降雪による雪崩の危険、それだけで下山を決定した。
理由は十分であるし、現にルート上で雪崩は起きている所もあった。C1へ
の下山をした日の朝、僕の心は「登頂」か「無事下山」で揺れていた。あの
ときの僕は雪崩の恐怖心に打ち勝つ勇気がなく、結果として「無事下山」を
選んだわけである。

これから述べる事は登頂できなかった者の言い訳になり見苦しいことかも
しれないが、自分自身の今後の為を書く。仮に、僕にあの時以上の勇気があ
れば9日の朝頂上へ向けて出発したのであろうか。しかし、登るのも勇気で
あれば下山を決めるのもまた勇気が必要でないか。あの時の僕の選択は正し
かったのか、間違っていたのか今のところ僕自身整理がついていない。ただ、
自分の中では登頂しなくてよかったなんて気持ちは（あたり前のことである
が）まったくない。

そもそも前回2001年の冬期アマダブラム遠征の時から自分自身の成長
はあったのだろうか。今回の遠征が終了し、シガツェでの食事中、前回の遠
征でも一緒であった中村進さんが「敦雄君は前回の時と比べて大分大人に
なった」ということを言って下さった。前回の冬期アマダブラムの時は時
間の自由なフリーター、今回は定職に付き、時間の制約のある中での遠征。
自分自身では実感がないが、進さんの一言がひよっとしたら自分自身の成長
は少しあったかもと感じた一瞬であった。

よく登山は人生に例えられることがある。僕の人生はまだまだこれからであ
る。今回の遠征では最終的に自分自身勇気がなかった。人生において過去も
重要であるが、もっと重要なのは過去を教訓にして、これから（未来）を生
きていくことである。今回の自分自身に足りなかった勇気、未熟であった自
分。過去の自分を変えることができない。

しかし、これからの自分は変えることができる。

今回のクーラ・カンリでの事を今後の登山（人生）に生かすことができれば、また更なる自分の成長になると思う。C2での自分には勇気がなかった。しかし、今回のことを教訓に今後の自分の登山（人生）の糧にしていきたい。そうする事で、今回の下山をした選択がひょっとしたら正しかったということになるかもしれない。

今の僕自身はそう考えている。

最後に、今回のクーラ・カンリ遠征にご協力して下さった多数の関係者の方々ありがとうございました。





クーラ・カンリ(右)とカルジャン(左)

《クーラ・カンリ小史》

クーラ・カンリ（庫拉崗日 Kula Kangri）は主峰（7,538m）、中央峰（7,418m）東峰（7,381m）の三つのピークからなり、鋭鋒カルジャンを従える山群の最高峰です。クーラはチベット語で「天帝の峰」、カンリは「山」を意味し、ラサの南方300kmほどの所に屹立する山です。かつてブータンの山と思われていた時代がありましたが、中国チベットに位置しています。

1986年4月21日、神戸大学登山隊の居谷千春、坂本淳、長谷川浩、尾崎久純、翌22日森永敬、長谷川浩等によって主峰が初登頂されました。（総隊長平井一正、登攀隊長緒方俊治）

1994年春、北壁に挑んだオーストリア隊が北壁を断念後、神戸大ルートに転進し、主峰の第二登を果たします。その後、訪れる登山隊もなくクーラ・カンリはその雄姿を静かに保っていました。今回10年ぶりに私達が主峰に挑んだのですが、失敗してしまいました。同時にフランス隊も主峰に挑みましたが悪天候・時間切れで断念しました。

いっぽう、2001年春、東海大学登山隊が中央峰と東峰に挑み、初登頂に成功しています。今後の興味としては、主峰、中央峰、東峰、三峰の縦走がありますが、強いクライマーが向かえばそう難しいことでもないような気がいたします。

SN

**10月10日(晴) C1 08時 -18℃ C1撤収 全員BC
へ下山**

昨日、アタック断念を決めた後、中村、杉山はC2の荷下げに登って来た大前、須田等と共にC2の撤収を行った。一時、血中の酸素飽和度が50%を割り、さらに肺水腫の初期症状まで呈した大前であったが、驚異的な復活を遂げ、最期に活躍してくれた。

思った通り、10日はアタック日和となった。予想していただけになんとも不甲斐ない気持ちになる。そんな気持ちを切り替えてC1の撤収を全員で行う。これまでの降雪でテントは深く埋まり、凍りつき、テントの撤収に時間がかかった。いっぽう、二人の中国協力員には、明日C1の荷下げをしてもらうため、昨日BCへ下ってもらった。正午、テント跡でお茶を沸かし、水分をとったところでC1に別れを告げた。

10月11日(曇) BC 08時 -13℃ C1荷下げ

杉山、大前、須田、ギャブー、タクチュン、タシの6名でC1の荷下げを行う。中村はBC撤収の馬の手配、帰国の手配などでBCに残る。BC撤収は13日と決める。

**10月12日(曇~晴) BC 08時 -11℃隊荷のバックキング
全員で隊荷のバックキングを行い、BC撤収に備える。**

10月13日(晴~曇) 08時 -10℃ BC撤収 ザル村へ下山

12時、隊荷を馬に乗せBCを離れる。一ヶ月ぶりの村ではペーガと呼ばれる油の実の収穫と脱穀がさかんに行われていた。登山隊は村の集会所に宿泊。

10月14日(曇~雪) ザル村滞在

依頼したジープ、トラックの到着が15日となり、1日村に滞在。素朴な村人の訪問ラッシュを受ける。

10月15日(曇) ザル村→シガツェ移動

降雪で心配したモンダ・ラは予想通り峠を越えた北側に積雪があったが、車の往来が多い為道路は問題なかった。しかし、ロザ行きの路線バスが溝にはまり立ち往生していた。幸い、斜面を迂回して何とか通過、夕方シガツェに到着。

10月16日(晴) シガツェ→ラサ移動

40日ぶりにラサに戻る。夕方、トラックから隊荷を降ろし倉庫へ収める。

10月17日(晴) ラサ 隊荷の整理、梱包 登山隊解散

杉山帰国

午前10時、CTMAの倉庫で隊荷の整理・梱包、個人装備等の再梱包を行う。午後終了。夕食後、登山隊を現地解散する。尚、杉山は会社の休暇が18日までの為、この日の早朝ラサを出発し北京へ飛ぶ。

10月18日(晴) ラサ 中村登山費用の精算、
大前、須田ラサ観光

中村はCTMAに登山費用の支払いを済ませる。杉山日本着

10月19日(晴) 中村ラサを離れ北京へ。大前、須田ラサ観光

10月20日 飛行機が台風でキャンセルされ中村北京泊。
大前、須田北京へ。

10月21日 中村日本着。大前、須田北京観光

10月22日 大前、須田日本着(登山隊員全員帰国)



見送りの人達と、成田8月30日

エッセイ 『クーラの馬ベル』

大前義孝

遠征、また他の山行でもお土産という物を買ったことがほとんどありませんでしたが、今回それを自分を買ってきました。

ベースキャンプに入る前の村、ザル村に入った頃、村では大麦の収穫を迎えていました。忙しい時期、BCへ、村の人、馬、ロバの協力と共に荷揚げが行われ今回の登山が始まり、そして、彼らとのBCへ荷下げて遠征が終わりました。



といたいところですが。

そのとき、帰りの自分のプラダルを運んでくれた、小さな馬が農作業をしている姿を見つけました。何かともうれしくなって、同時に別れが悲しいような気分になり、馬の首についているベル（牛で言うカウベル、馬の場合なんて呼ぶのでしょうか？）を飼い主に譲ってもらいました。



馬を使って油の実、ペーガの脱穀をする村人

ザル村の人たちはとても親切で、自分たち隊員に親近感？興味を持って接してくれ、泊めていただいたかつての小学校には時には祭りの時のような人だかりができました。帰るためのジープが村に着くまでの2日間、村に滞在させて頂きましたが、その間子ども達と遊んだり、農作業を近くで見せてもらったり、やらせてもらったり（手伝った

今、ベルはありきたりの日常への出入り口でもある自分のマンションの玄関で響き、雄大なチベットの山々や村の事を思い出させてくれています。

登山運行表 (結果) ①

中村 進

| 月日 | 3650m | | 4340 | 5335 | 5745 | 6200 | 6900 | 7538m |
|-----------|-------|------|------------|--------------------|-----------------------------|------|------|----------------|
| | ラサ | シガツェ | ザル村 | BC | C1 | C2 | C3 | 山頂 |
| 8/30 | | | | | | | | 日本出発 |
| 31 | | | | | | | | ラサ到着 |
| 9/1 | | | | | | | | 装備の準備 |
| 2 | | | | | | | | 装備の梱包 |
| 3 | | | | | | | | 食料調達梱包 |
| 4 | | | | | | | | 高所順化ハイキング |
| 5 | | → | シガツェ ロザ | | | | | 車移動 |
| 6 | | | → | | | | | 車移動 |
| 7 | | | → | | | | | 車移動 荷物の整理 |
| 8 晴～曇 | | | ← | | | | | BC下見 高度順化活動 |
| 9 晴 | | | ○ 全隊員 | | | | | 民工・馬の手配 休養 |
| 10 晴 | | | → | 全隊員 | | | | BC入り BC荷揚げ |
| | | | ← | 民工・馬・須田 | | | | |
| 11 曇～雪 | | | → | ○ 全員 | | | | 荷物整理 |
| | | | → | 須田 | | | | |
| 12 曇 | | | ← | ○ 休養 (大前) | C1ルート下見 (中村、杉山) 須田、協力員2) | | | |
| 13 晴～曇 | | | ← | | C1荷揚げ (全員) | | | |
| 14 晴～曇 | | | ← | ○ 休養 (隊員) | C1荷揚げ (協力員2) | | | |
| 15 晴～曇 | | | ← | ○ 休養 (協力員) | C1荷揚げ (全隊員) | | | |
| 16 晴～曇 | | | ← | ○ 休養 (大前、杉山) | C1荷揚げ (中村、須田、協力員2) | | | |
| 17 晴～曇 | | | ← | ○ 休養 (中村、須田、タクチュン) | C1荷揚げ (杉山、大前、ギャブー) | | | |
| 18 晴～曇 | | | ← | ○ 休養 (全員) | | | | |

登山運行表 (結果) ②

| 月日 | 3650m | 4340 | 5335 | 5745 | 6200 | 6900 | 7538m |
|---------|-------|-----------|------|-------------------------|----------------------|--------------------------------------|----------------------|
| | ラサ | シガツェ | ザル村 | BC | C1 | C2 | C3 |
| 9/19 | | | | | | | |
| 曇～雪 | | | 荷揚げ | | C1 入り(全員) 協力員2 | | C1 入り C1 新積雪 15cm |
| 20 | | | 荷揚げ | 協力員2 | ○ 他、休養 | ルート下見 (中村、杉山) | |
| 曇～雪 | | | | | | | |
| 21 | | | | ○ 休養 協力員2 | | ルート工作 (全隊員) | |
| 曇～雪 | | | | | | | |
| 22 | | | | ○ 休養 | ○ 休養 (大前) | ルート工作 (中村、杉山、須田) | |
| 晴～曇～雪 | | | | | ○ 休養 (全隊員) | | |
| 23 | | | | | | | |
| 晴～曇～アラレ | | | | | C1 入り(協力員) | | |
| 24 | | | | | | ルート工作 (中村、杉山) 追っかけボッカ(大前、須田、協力員2) | |
| 晴～風雪 | | | | | | | |
| 25 | | | | | | | |
| 晴～曇 | | | | | 全員、C1 下る | | |
| 26 | | 大前、中村 | | ○ 休養 (他、全員) | | | |
| 曇 | | | | | | | |
| 27 | | | | 中村 | | | |
| 曇～雪 | | (大前) ○ 休養 | | ○ 休養 (他、全員) | | | |
| 28 | | | | ○ 休養 (全員) | | | |
| 晴～曇 | | | | 大前 | | | |
| 29 | | | | | | | |
| 曇～風雪 | | | | ○ 休養 (大前) | C1 入り (全員) | | |
| 30 | | | | ○ 休養 (大前) | ○ 停滞 (全員) | | |
| 晴～雪 | | | | | | | |
| 10/1 | | | | ○ 休養 (大前) | ○ 休養 (須田、ギャプー、タクチュン) | ルート下見(中村、杉山) | |
| 晴 | | | | | | | |
| 2 | | | | ○ 休養(大前) | | ルート工作 (中村、杉山) 追っかけボッカ (須田、協力員2) | コルに到達する |
| 晴～風雪 | | | | | | | |
| 3 | | | | (大前) ○ 休養 (全員) C1 入り | | | |
| 晴 | | | | | 荷揚げ(タシ) | | |

登山運行表 (結果) ③

| | 3650m | 4340 | 5335 | 5745 | 6200 | 6900 | 7538m | |
|----|-------|---------|------|------|--|---|-------|-----------------------|
| 月日 | ラサ | シガツェ | ザル村 | BC | C1 | C2 | C3 | 山頂 |
| 4 | 晴～曇 | | | | | → C2 入り(中村、杉山) ← 荷揚げ (須田、ギャブー、タクチュン) ○休養 (大前) | | |
| 5 | 晴～風雪 | | | | ← 荷揚げ (中村、杉山) ← 荷揚げ (須田、ギャブー、タクチュン) ○休養 (大前) | | | |
| 6 | 曇～風雪 | | | | ○休養 (大前、須田) | ○休養 (中村、杉山) | | |
| 7 | 風雪 | | | | ○停滞 (大前、須田) | → C2 入り(ギャブー、タクチュン) ○停滞 (中村、杉山、ギャブー、タクチュン) | | 激しい風雪となる 激しい風雪となる |
| 8 | 風雪 | | | | ← C1 下山 (ギャブー、タクチュン) ○停滞 (大前、須田) | ○停滞 (中村、杉山) | | 新積雪が70%越す 頂上アタック断念 |
| 9 | 晴・強風 | | | | ← BC 下山 (ギャブー、タクチュン) | ← C1 下山(中村、杉山) ← 荷下げ(大前、須田) | | |
| 10 | 晴 | | | | ← BC 下山 (全隊員) ○休養 (ギャブー、タクチュン) | | | |
| 11 | 曇 | | | | ← C1 荷下げ (杉山、大前、須田、協力員3) ○手配 (中村、テンジン) | | | |
| 12 | 曇～晴 | | | | ○荷物整理 | | | BC 撤収準備 |
| 13 | 晴～曇 | | | | ← ザル村へ下山 (全員) | | | BC 撤収 |
| 14 | 曇 | | ○ | | | | | 車を待つ |
| 15 | 曇 | ← | | | | | | シガツェへ移動 |
| 16 | 晴 | ← | | | | | | 全員ラサに戻る |
| 17 | 晴 | ○ (全隊員) | | | | | | 隊荷の再梱包 終了後現地解散 |

登山を振り返って

隊長 中村 進



はじめに温かいご支援を頂いた多くの先輩、OB、岳友、友人、そして企業の方々に対し心より感謝申し上げます。

今回、参加してくれた若者はわずか3人という小さな登山隊でしたが、この登山は、その若者達がより高き山々をめざす為の一つのステップになればと、計画しました。そのステップとは「頂上に立つ」こと、一人一人が山と向かい合い、自力で目標とした山頂を極めることでした。

そのため、本来なら未知なるルートに挑みたいところでしたが、今回の個々の隊員の力を勘案し、情報のある既知のルート（神戸大学初登頂ルート）を選びました。しかしながら、それでも山頂を極めることが出来ませんでした。期待していたメンバーの故障や、悪天候などもありましたが、しかし、失敗の大きな要因は全体的に精神力、体力を含めた力不足にあったと思っています。

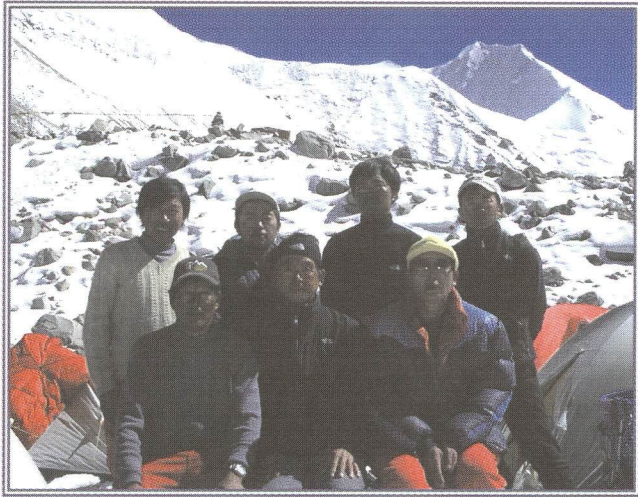
このことは、この隊を編成し7,500mの山に挑んだ隊長である私の責任であると真摯に反省しております。すなわち、チームの力と目的を考慮すればもう一段低い山にすべきであったと思っています。

また、失敗の経験は確かに尊く、次の挑戦へのエネルギーになってくれるかもしれませんが、それでもって、良し、とするのは甘いと考えています。何故なら、困難を克服して山頂を極める経験こそ、それ以上に尊いと思うことと、多くの皆様から支援を受けた登山は成功への責任があると思うからです。その意味では、皆様の信頼を裏切ったに等しく、まさに恥を知る想いです。

いっぽう、本書の最後にご支援を頂いた皆様のお名前を載せさせて頂いていますが、皆様の期待の多くは、当然若者達にあったことと思います。その点においても、今回の登山は大きな成果を挙げられませんでした。ですが、そうした中で皆様にお伝えできるわずかの光明はルート工作を意欲的にリードした登攀隊長の杉山敦雄の成長があります。

アタック断念の際、私が若い杉山の判断を尊重したのは、彼が山岳部の将来を担ってくれる若者の一人と思ったからでした。結婚を控えていた彼は、無理は出来なかったかと思いますが、自分で決断した今回の結果をしっかり和省察し、必ず次の登山、または人生に活かしてくれるでしょう。また、私自身も今回の反省の上に立って、さらに努力を重ね精進をして行きたいと思っています。

最後に、ご支援を頂いた全ての皆様に対し重ねてお礼申し上げます。
ありがとうございました。



登山を終えて 10月12日BCにて
(前列左から) ギャブー、中村、タクチュン
(後列左から) タシ、須田、大前、杉山

収支決算書

| 収入の部 | | 支出の部 | |
|------------|-----------|---------|-----------|
| 桜門山岳会支援金 | 2,882,387 | チケット代 | 768,940 |
| 隊員個人負担金 | | 登山装備費 | 657,474 |
| 中村 | 800,000 | 食料費 | 225,172 |
| 杉山 | 800,000 | 輸送費 | 102,512 |
| 大前 | 800,000 | 文具・消耗品 | 97,848 |
| 須田 | 400,000 | 通信連絡費 | 115,090 |
| 中村進山の先輩・友人 | | 梱包費 | 35,189 |
| 支援金 | 743,440 | 荷造運賃 | 38,740 |
| | | 交通費 | 221,433 |
| | | 通信機材費 | 70,820 |
| | | 事務局費 | 203,456 |
| | | 報告書印刷関係 | 450,000 |
| | | 中国総登山費 | 3,281,472 |
| | | 現地調達費他 | 157,681 |
| 収入計 | 6,425,827 | 支出計 | 6,425,827 |

資料



1 中国チベット・ヒマラヤ登山の手続き

登山申請
ビザの申請と招聘状
入蔵許可証
航空券の手配と帰路の予約変更
隊荷の輸送

2 現在のラサ周辺

コンガ空港
ラサでの準備と現地購入
ラサでの高所順化トレーニング
ラサの街
ホテル・食事・電話・タクシー

1 中国チベット・ヒマラヤ登山の手続き

中村 進

はじめに

1978年、日中平和友好条約が批准され、私達民間人も中国へ旅行に出られるようになりました。とりわけ登山家にとっては憧れの中国ヒマラヤへ行けるようになり、ことさらにチベットは禁断の地でなくなりました。

1979年秋、日本山岳会は日本の登山史上初めてチベットへ斎藤惇生隊長以下5名の偵察隊を派遣、チョモランマ登山の偵察を行いました。このとき、私は日本テレビ報道隊員としてこの偵察隊に加わりました。それから25年、チベットには今回の登山を含め17回訪れました。この間、ラサの街などは大きく変容しましたが、中国チベット・ヒマラヤの登山手続きの内容はさほど変わっておりません。

では、中国チベット・ヒマラヤで登山を行う場合の主な手順を順に紹介します。

一、登山申請

ネパール・ヒマラヤ等では長い間、複雑な手続きをしなくてはなりませんでしたが、中国ヒマラヤは解禁直後から申請手続きは簡単でした。それぞれの山岳会が直接北京の中国登山協会（CMA）へ申請できたのです。いっぽう、開放直後はチベットで行う登山も全て北京のCMAが窓口でしたが、現在ではラサの中国チベット登山協会（CTMA）へ直接申請できます。

登山申請は〔図1〕のような書式で書いて郵送、またはFAXでも受け付けてくれます。今回の私達の申請書を参考に示します。

*中国西藏登山協会（CTMA）西藏自治区拉萨市林廓东路10号

Tel: 86-891-6334826 Fax: -6336366

*中国登山協会（CMA）北京市崇文区体育馆路5号（交流部）

Tel: 86-10-6712-3796 Fax: -6711-1629

一、ビザの申請と招聘状

中国への渡航条件が2003年9月から大幅に緩和され、15日以内の商用、観光であればビザがなくても渡航できるようになりました。しかし、登山隊の場合は三ヶ月近い長期間になるのでビザが必要です。ビザの交付を速やかに行うにはCMA、あるいはCTMAに依頼してビザ交付の為の「招聘状」〔図2〕をFaxで送ってもらう必要があります。尚、今回の私達は後述する「入蔵許可証」の提出も要求されました。また、ビザの申請は基本的には旅行社を通じてとなっていますが、今回、私達は個人的に行いました。ビザの申請方法、料金等についてはインターネットで中国大使館領事部を開くと詳しく紹介されていますので参考にしてください。

〔図1〕 登山申請書（見本）

| 登山計画書 | |
|-------------------|---|
| 1 申請団体 | |
| ①名称 | 日本大学山岳部・桜門山岳会庫拉崗日登山隊2004 |
| ②国籍 | 日本 |
| ③隊長 | 氏名 中村 進 住所 埼玉県志木市館 1-1-6-302 生年月日 1946年1月15日 団体での地位 桜門山岳会理事 日本山岳会会員 |
| ④隊員数 | 5名 |
| 2 目的 | 登山 |
| 3 目標の山岳と経路 | |
| ①目標の山 | 西藏自治区洛札県 庫拉崗日峰（7554m） |
| ②経路 | 成都—拉薩—甘巴拉山口—浪卡子—蒙汰—Lura—BC |
| 4 期間 | 2004年8月29日～10月8日（40日間） |
| 5 写真撮影の内容 | 未定 |
| 6 偵察隊の有無 | 無 |
| 7 中国西藏登山協会に要請する援助 | 別途協議する |
| 8 自国内援助組織 | 日本大学山岳部・桜門山岳会 |
| 9 代理人 | 無 |
| 10 その他 | 未定 |

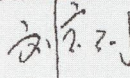

2004年2月1日
隊長 中村 進
Tel/fax:81-48-476-1565

(图2) ビザの招聘状 (見本)

序号: 270

被授权单位签证通知表

请持此表前往中国驻日本大使馆/领事馆/签证处申请签证
 Please apply forthwith for visa at the Chinese Embassy/Consulate/Visa Office
 in JAPAN with this form.

| 被邀请人情况: | | | |
|---|------------|---|------------------|
| 外文姓名 | 国籍 | 职业 | 护照号码 |
| 1. <u>NAKAMURA SUSUMU</u> | <u>日本</u> | <u>职员</u> | <u>TF2051548</u> |
| 2. <u>SUGIYAMA ATSUO</u> | <u>日本</u> | <u>职员</u> | <u>TGS102483</u> |
| 3. <u>OMAE YOSHITAKA</u> | <u>日本</u> | <u>职员</u> | <u>TG0001848</u> |
| 4. <u>SUDA TAKASHI</u> | <u>日本</u> | <u>职员</u> | <u>TG3969960</u> |
| 5. <u> </u> | | | |
| 拟入境日期 2004/08/30 | 访问地点 西藏 | 事由 攀登库拉岗日峰 | |
| 签证有效期 3 月 | 签证有效次数 1 次 | 每次停留 50 天 | |
| 邀请单位全称 中国登山协会 | | | |
| 被授权单位名称 国家体育总局外联司 | | 编号 1236 | |
| 联系人姓名 张京华 | | 电话 87182340 | 传真 67115858 |
| 被授权单位负责人签署  | | 被授权单位盖章  | |
| 签署人职务 副局长 | | 2004 年 8 月 1 日 于北京 | |

说明: 1、中华人民共和国大使馆(领事馆、签证处)有权视情拒发或取消签证。
 2、本表限填五人,五人以上另填一张表,不足五人的空白部分,请对角划一斜线。
 3、序号应是本单位签证通知表的统一连续编号。

一、入蔵許可証

初めての人にはあまり聞きなれない言葉と思いますが、現在、チベットへ入る旅行者及び登山隊はこの許可証がないと入れません。どのように入れないかというと、ラサへ入る航空券が買えないのです。ラサへの航空券の発券、及び空港でのチェックインにはこの「入蔵許可証」〔図3、4〕が必要になります。つまり、蔵（ツァン）＝チベットに入る為の許可証です。

発行する機関は登山隊の場合は西藏自治区体育局です。いっぽう、成都からラサに入る場合は一般的に成都の旅行会社が扱いますが、その成都の旅行会社へ入蔵許可証が届かないと航空券が発券できないということになります。登山隊の場合なら成都ーラサ間の手配を体育局の下部組織であるCTMAに依頼してしまうのが一番早いかと思われます。

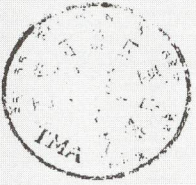
〔図3〕 入蔵許可証（1）（見本）

西藏自治区体育局
第2004-113号


关于 日本库拉岗日峰 登山队进藏确认函
藏体确认字第2004-113号

西藏自治区登山协会：

兹确认 日本库拉岗日峰登山队
一行 4 人于 2004 年 8 月 30 日至 2004 年
10 月 15 日在藏攀登 库拉岗日 峰。
进、出山路线：拉萨-拉萨-浪卡子-蒙峰BC-拉萨。
经由地点：同。
注：领队及队员均持证。



西藏自治区体育局
签发：
2004 年 8 月 12 日



〔図4〕 入蔵許可証（2） （見本）

13-2004 09:52 FROM: TO:0281484761565 P:3

登山团队名单

团队名:

| 序号 | 姓名 | 国籍 | 性别 | 职业 | 护照号码 | 出生年月 |
|----|--------------------|----|----|----|-----------|------------|
| 01 | NAKAMURA SUSUMU | 日本 | 男 | 职员 | TF2051548 | 1946.01.15 |
| 02 | SUGIYAMA ATSUO | 日本 | 男 | 职员 | TF5102483 | 1925.07.05 |
| 03 | OMAE YOSHITAKA | 日本 | 男 | 职员 | TF0001848 | 1966.06.19 |
| 04 | SUDA TAKASHI | 日本 | 男 | 职员 | TF2889960 | 1983.08.08 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

IMA

●注・・・今回の私達はビザの申請時にこの入蔵許可証の提出も要求されました。従って、この状況ですと、ビザ申請時には招聘状と入蔵許可証の二つを入手しておかねばなりません。

一、航空券の手配と帰路の予約変更

航空券の手配はどの登山隊も早く予約を入れるかと思いますが、今回の私達はウエック・トレックに発券をお願いしました。期間は三ヶ月として頂き、搭乗日の変更が可能なチケットにしてもらいます。そして、大体の予測に基づいて帰路も予約を入れます。但し、東京で発券するのは成田ー成都までであり、成都ーラサは成都で現地の旅行業者からチケットを受け取ることになります。

いっぽう、登山隊の場合、忘れてならないのはラサ出発前に帰路のチケットを貴重品と共にCTMAに預けることです。そうすることによって登山の進行状況に合わせて帰路の予約変更を行うことができ、帰国のスケジュールを円滑に進めることが出来ます。

変更した場合、ラサー北京（北京経由の場合）のチケットには搭乗日変更のステッカーをチケットに貼ってもらえますが、ラサでは北京ー成田のチケットにはステッカーが貼れません。コンピュータにインプットされているだけです。従って、北京で登場する前にチケットにステッカーを貼らないと、チェックインの入口で入場を止められてしまう可能性があります。変更のステッカーはCAならCAのチケット・サービス・カウンター（1階出発ロビーの右側）の窓口でコンファームして、お願いすれば直ぐやってくれます。但し、出発の3時間前位に行く必要があります。

一、隊荷の輸送

《日本からラサ》 この場合、一般的には幾つか方法があります。船便、航空貨物、チェックイン、そして郵便小包です。大量な物資を運ぶ登山隊なら船便を利用し、中国国内はラサまで貨車、トラックを利用した輸送などが考えられます。

ですが、荷物の少ない小さな登山隊であれば直接、携帯荷物として超過料金を払って輸送することも出来ます。これが一番早く簡単ですが、荷物の超過料金は高いので荷物の量次第です。今回の私達はこの方法をとりましたが、成田ー北京はCAの協力が得られたので大変助かりました。参考までに、超過料金を下記に示します。

- *成田ー北京 1kg = 1,300円
- *北京ー成都 1kg = 22元（約310円）
- *成都ーラサ 1kg = 22元（約310円）

コンガ空港からラサ市内のホテルまでは、あらかじめCTMAに連絡しておけば、荷物の量に応じて車を用意して出迎えてくれます。

《ラサから日本》

一方、荷物が大量でなければ航空便の郵便小包として送る方法もあります。近年、ラサの近代化によって規制緩和に加え業務も国際的になり心配なく送れそうです。今回の私達は帰路、テント類をラサから郵便で送りましたが、一週間後には自宅に届きました。ラサの郵便局（本局）では小包用のダンボールを売っていますので、荷物だけ持ってゆけば郵便局で梱包出来ます。

梱包テープも用意されています。但し、綴じる前に中身を申告し検査を受けねばなりません。

〈例〉 3kg程のテント 242.6元(約3,396円)

2 現在のラサ周辺

貢(コンガ)空港

チベットの空の玄関ともいえるコンガ空港は海拔約3,600m、ラサ市の南方、100⁰ほどのところにあります。滑走路はヤルンツァンボ川の広い平坦な地形を利用して作られていて、現在では座席が横8列もあるボーイングA340型の大型のジェット旅客機も離発着しています。私がこの空港に始めて降り立ったのは1979年の秋のことでした。真っ暗な早朝、大きなお弁当を持って成都空港からラサ行きの飛行機に乗り込みました。飛行機はソ連製のイリュージンというプロペラ機で、機内では話もできないほどのものすごい騒音に耳を押さえていたのを覚えています。当時、空港にはターミナルもなく滑走路があるだけでした。飛行機を降り、中国の古いボンネット・タイプのバスに乗ると、滑走路の外に事務所のような古い小さな建物がありました。そこがいわばターミナルビルで、しばらく待っていると大型のトラックが私達の荷物を運んできました。

荷物は埃だらけでした。

さて、現在のコンガ空港は新しい近代的な空港に変わりました。2年前は飛行機からタラップを降り、歩いてターミナルへ行ったのですが、今回ターミナルはさらに拡張され、飛行機からは直接ターミナルに入ることのできる新式のガラス張りの移動式ブリッジが設備されていたのです。



新しく設備されたブリッジ

バゲイジ・クレイムも非常に機能的になり、カートの品質も向上し1台2元で借りられます。空港前には広いパーキングがあり、それぞれの迎えの車が停まっています。空港からラサ市内までは約110⁰の距離がありますが、舗装道路もよくなり1時間半ほどでラサに着きます。尚、空港を出てしばらく走るとヤルンツァンボ川に架かった長い橋を渡りますが、警備に当たっている解放軍の人と橋の写真を絶対に撮ってはいけません。フィルムを没収され怒られます。

《出発》

コンガ空港からの出発も以前よりぐっとスムーズ、スマートになりました。チェックインは他の国際空港とスタイルも変わりませんし、担当者も慣れてきています。ロビーも一段と大きくなり2階にはレストランもあります。また、出国後のタックス・フリーのショップも3軒あり色々なお土産を買うことが出来ます。いっぽう、10月現在、50元の空港税が不要になっています。注：現在、アルコールのビン類は危険物とみられ機内持ち込みできませんので、チェックインの荷物に入れる必要があります。

ラサでの準備と現地購入

《食料の購入》

今回の私達は高所用食料として若干のアルファ米、カロリーメイト、フリーズドライのスープ、そして副食を日本から持参しましたが、他はすべてラサで購入しました。現在、ラサには大型のスーパーが幾つかあり、ラーメン、ビスケット、チョコレート、ドライフルーツ、紅茶、コーヒー、ミロ等、主食から副食、嗜好品に至るまで日本と変わらない豊富な食品をそろえていますので、十分登山の献立を作れるかと思えます。そして、価格はおよそ日本の半額位と考えてよさそうです。

ですから、食料購入、梱包の日程をラサでとれば日本から食品を運ぶ必要はないと思われます。じつは、ラサでは購入できませんが、中国にも立派なアルファ米があり品質も上等です。

《装備の購入》

現在、ラサには登山用具店が5軒以上あり、トレッキング・シューズ、ウェア、テント、コンロ等大体のものは補給することが出来ます。ダウンやスリーピングバッグなどのブランド品はやや高価ですが、デパートでは中国製のダウンが安価で売っています。幾つか参考までに紹介します。

ドームテント（3-4人用）オザーク 650元（1元=14円）
ダウンジャケット マーモット 1,400元
中国製ダウンジャケット 500元
Dパック 150元

《雑具・日用雑貨》

スコップや洗面器、また梱包用のマタイ袋など登山に必要な雑具、日用雑貨もすべて調達出来ます。

ラサでの高所順化トレーニング

四川省の成都からジェット機でラサへ、そしてジープに乗って5,000 前後のベースキャンプへ移動する。登山隊の誰もがこの入山形式を心配します。「高山病にかかるのではないかと。しかし、これまでの私の経験からすれば幾つかの点を注意し、また幾つかのことを実行すれば心配なくBC入りができると思っています。

《注意点》

海拔5000 前後の成都から3,650 前後のラサまでの飛行時間は1時間40分ほどです。この短時間で一気に3,150 前後も登ってしまうわけですから、高所順化のセオリーを考えると大変な無理をしていることとなります。さて、ジェット機はコンガ空港到着の30分前位から機内の気圧を徐々に外気圧に合わせ始めます。そして、ランディングする頃にはコンガ空港の高さ(約3,600 前後)になっています。

機内を出てターミナルに入り、バックイジクレイムで荷物を引き取る頃、早い人は頭が重くなってきたり、頭痛が始まります。そして、ホテルに着く頃には息が切れ、からだがだるくなる人も出てきます。さらに、夜、就寝後ガンガン頭痛が始まる人も出てきます。いずれもからだの反応としては正常と言えるかもしれませんが、高山病にならない方法として、次のことに注意してみてください。

- 一、ラサに向かう機内ではよく水分を取り、アルコール類は飲まない。
- 一、バックイジ・クレイムではゆっくりと力まないで荷物を持ち、時々深呼吸をする。
- 一、昼頃ラサのホテルに着く登山隊が多いと思いますが、この日は大きな作業は控え、のんびりと休養する。
- 一、夕食でのアルコールはやめ、食べ過ぎにも注意する。
- 一、就寝後、頭痛がしたら頭痛薬を飲み、時々深呼吸を心がける。
尚、ホテルによっては部屋に酸素発生器が置いてありますので、辛いときは我慢せず、酸素を吸って寝るとよいでしょう。
- 一、経験がなく不安な人は、前日の成都の夜からダイアモックス等の薬を利用する方法もあります。今回の私達は高所経験のない最年少隊員に対し成都からダイアモックスを服用させ、そのままラサでも3日間続けさせました。その結果、順調にラサの高度に順応しました。

《順化ハイキング》

幾つかのことに注意をしながら、2,3日梱包作業などを行っていると、ラサの高度には自然とからだは順応してきます。個人差がありますが、体調を観て3日目か4日目頃高所順化ハイキングを行います。

ラサ市はラサ川の北側の広い平坦な地形にあります。その周辺は4,000 前後クラスの山々に囲まれています。この山々が格好なトレーニング場となります。



ボンバ・リを登る鳥海昭二郎、中嶋啓両先輩。後方はポタラ宮

今回の私達はラサ市の東にあるボンバ・リ（山）という4,300位の山で高所順化ハイキングを行いました。

この山はラサの人々の聖山でもあり地元民も沢山登りに来ます。市内から近いので便利な位置にあります。最高点まで3時間程の登りで、標高差は650位、順化運動には丁度よい高さです。この山でからだを作った私達は4,340mのザル村まで問題なくジープで入ることが出来ました。

いっばう、チョモランマなど、5,000位のBCに入る人は、ラサで行った後、もう一度4,300位の定日で滞在し、直ぐ近くにある山を利用して4,800位まで順化ハイキングを行えば問題なく入れるでしょう。

拉薩（ラサ）の街

25年前のラサの街を見た日本人はそう多くないかと思いますが、当時のラサの街は古い建物がいたるところに残され、特にポタラ宮の下部には昔のままの僧房が沢山残されていて、宮殿の前にも池がありました。街をゆく人々は全て人民服一色で、巡礼のメッカ、ジョカン（大昭寺）の表参道ともいえる道路は



新しくなったジョカンへの道路

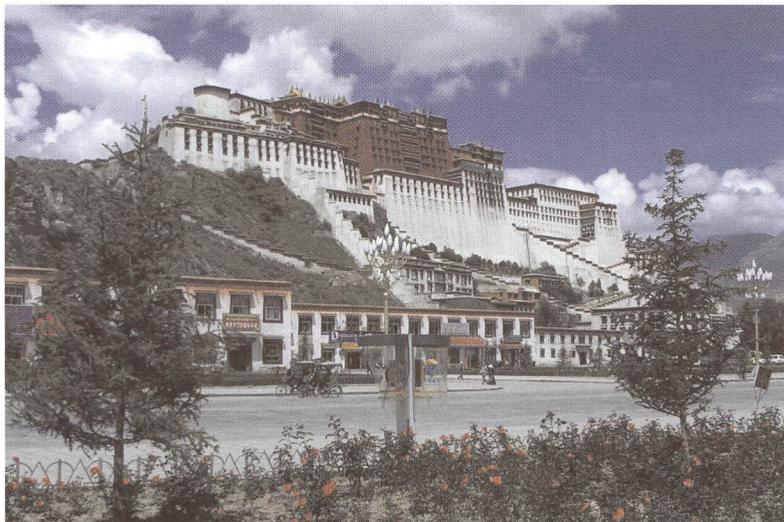
現在の半分もない細い道でした。そして街にはホテルは一軒もなく、軍の車を時々見かける程度で、タクシーは一台もありませんでした。

それから四半世紀の時は流れ、中国チベット自治区政府による近代化政策によって聖地ラサの街は新しい都市に生まれ変わりました。現在の人口はやや増加し、50万位と言われています。また、中心の面積は523km²ですが、ラサ市全体の広さは29,539km²あり、東京都(2,145km²)の約1.5倍の広さがあります。

《街》

ラサの中心街の発展振りには目をみはるばかりです。ホテル、デパート、レストラン、ファーストフードの店、銀行、商店、若者向けのブティック、無数のタクシー、そして車の渋滞、街の外観を見る限り世界の近代都市とほとんど変わりません。

ですが、大昭寺の周辺は昔どおりチベット族の人々が居住し、パルコルと呼ばれる大昭寺外周の巡礼路には沢山の店が出て毎日賑わっています。いっぽう、大昭寺の北側は新しい道路と共に街も拡張され、漢族の人たちがさまざまな新しい店を開き、さながら漢族の街となっています。



現在のポタラ宮

17世紀、ダライ・ラマ5世によって建造が始まり、50年の歳月を経て完成。かつてはダライ・ラマの居城であり、宗教、政治を司る建物でしたが、現在は博物館となって旅行者に開放されています。高さ117m、幅400m、13階。

《ホテル》

25年前、ホテルは一軒もなかったことは前に触れましたが、現在では何軒あるのかわからないほど沢山あります。

今回の私達は街の東端にあるヒマラヤ・ホテルに宿泊しましたが、隣の建物がCTMAの事務所なので打合せなど登山隊には便利かと思えます。



街のデパート

現在、ラサには一泊150ドルの高級ホテルから20ドルほどの安いホテルまでいろいろあり、費用を節約した旅行も可能となっています。ですが、CTMAに依頼すると中級クラスのホテル（3食付80ドル前後）を手配してくれますので、登山隊の予算に応じてよく話し合うとよいでしょう。

《食事》

登山隊の場合、朝食のみにするか三食付にするか、事前にCTMAと話してきちんと決めた方がよいと思えます。なお、街にはさまざまなレストランがありますので、宿泊は朝食のみとして昼食と夕食は外で食べる方が安く上がるのではないかと思います。例えば、回族のラーメンは美味しくて人気がありますが、一杯、6元位から食べられます。また、ジョカンの周囲にはチベット族の人が行く喫茶店があり、若者達で賑わっています。確か2元位でチャを何倍でもお代わりできます。

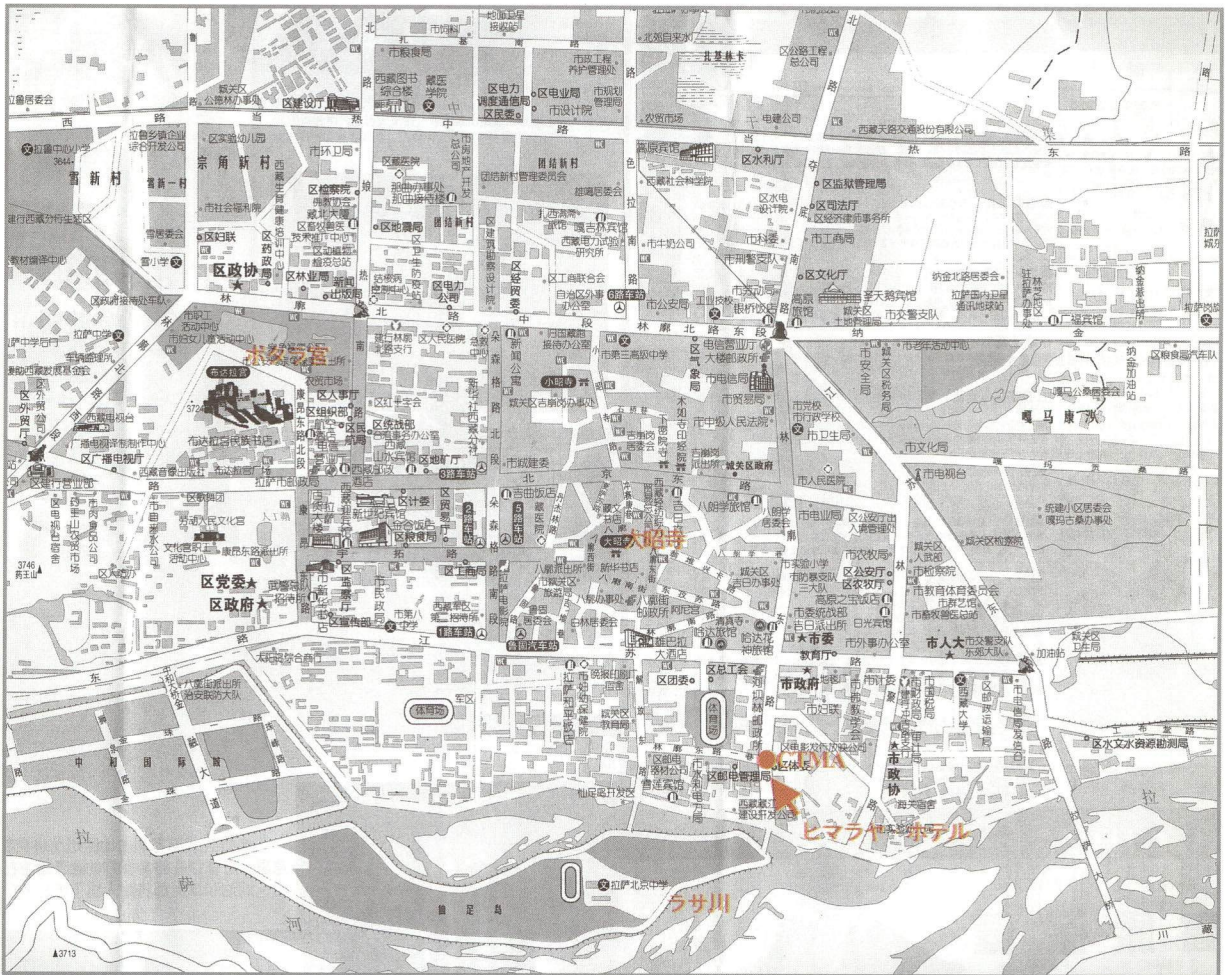
《電話》

80年代の始め、ラサから日本へ電話をするのは大変なことでした。なんと北京の交換を通さなくてはならなかったのです。つながらなったり、通じるまで一時間以上もかかったりしたことを覚えています。しかし、今は街のドラッグストアでテレフォン・カードが売っています。カードは50元からありますが、ホテルの公衆電話からダイレクトで日本にかけられます。通話料もそう高くありません。

《タクシー》

ラサにタクシーが増え始めたのはいつ頃からでしょうか、はっきり記憶していませんが、1999年のリャンカン・カンリ登山ではそのことに驚いた記憶があります。タクシー料金は市内であれば一律10元、メーターがあってもなくてもそれ以上ぼる事はないので心配なく利用出来ます。他に、乗り合いのマイクロバスが市内をさまざまなコースで循環していますので、これも利用すると便利です。こちらは2元です。

ラサの街



▲
ボンパ・リ

ご支援頂いた皆様 《桜門山岳会》

(五十音順)

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 青木 繁 | 赤井 一隆 | 旭岡 寛二 | 家口 寛 |
| 石川 一郎 | 石川 重樹 | 石坂昭二郎 | 今村 文彦 |
| 植木 博章 | 大澤 弘明 | 大城 泰 | 大谷 直弘 |
| 大塚 洋二 | 大野 敦史 | 岡田 貞夫 | 岡本 如矢 |
| 小川 郁男 | 真田 幸俊 | 小田切吉夫 | 落合 晋 |
| 尾上 昇 | 桜岳会 | 風巻 和男 | 片柳 実 |
| 川上 伸生 | 柄澤 洋城 | 神崎 忠男 | 菊地 典男 |
| 木村 勝久 | 北村 二郎 | 草柳 洋一 | 熊谷 義信 |
| 鞍田 昌彦 | 向笠 茂雄 | 小嶋 一男 | 小島 藤司 |
| 小島 八郎 | 斎藤 大輔 | 五月女次男 | 笹本 正剛 |
| 柴田 健一 | 芝田 稔 | 志水 進 | 素木 喬三 |
| 下崎 雄二 | 鈴木 快美 | 鈴木 馨 | 鈴木 弘之 |
| 鈴木 基之 | 関 孝治 | 芹沢 浩正 | 高澤 誠 |
| 高橋 正彦 | 高山 公明 | 高緑 繁伸 | 多田 勇三 |

ご支援頂いた皆様 《桜門山岳会》

(五十音順)

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 田村 幸英 | 田中 昇 | 田辺 正夫 | 谷口 元 |
| 田山 将 | 津田 和幸 | 徳田 昌久 | 戸倉 正博 |
| 中川 勝次 | 中川 平八 | 中嶋 啓 | 中村 順哉 |
| 成川 賢次 | 西尾 暁子 | 新田 業 | 日本 修 |
| 羽賀正一郎 | 原田 洋 | 原田 雅子 | 平戸 伸之 |
| 平山 善吉 | 深沢 智徳 | 深瀬 一男 | 福島 繁雄 |
| 福嶋 佑二 | 藤井 邦昭 | 古畑 勇 | 古野 淳 |
| 星野 辰雄 | 前田猪佐雄 | 松井 正 | 松田 雄一 |
| 松本 達彦 | 丸山 精一 | 三谷 秀夫 | 三井 英夫 |
| 宮原 巍 | 武藤 禎康 | 宗方 慎二 | 村木 富士 |
| 村田 顕 | 望月 重昭 | 本片山数雄 | 安田 八郎 |
| 山崎 隆史 | 山平 靖 | 山本 晃弘 | 山本 修 |
| 山本 芳雄 | 横沢 利武 | 渡辺 将則 | 渡辺 恭三 |
| 和田 政司 | | | |

ご支援頂いた皆様 《中村進・山の先輩・友人》

(順不同)

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 渡辺 兵力 | 斎藤 惇生 | 大塚 博美 | 村井 龍一 |
| 吉田 宏 | 鯨坂 青青 | 大森 薫雄 | 湯浅 道男 |
| 橋本 清 | 平林 克敏 | 濱野 吉生 | 長谷川良典 |
| 重廣 恒夫 | 横山宏太郎 | 山下 松司 | 降旗 義道 |
| 伊丹 紹泰 | 宇田川芳伸 | 絹川 祥夫 | 竹内 洋岳 |
| 三谷統一郎 | 山本 宗彦 | 山本 篤 | 高橋 和弘 |
| 加藤 慶信 | 田部井淳子 | 熊崎 和宏 | 熊崎 皆子 |
| 白川 義員 | 牛木素吉郎 | 佐藤 大輔 | 小池 英雄 |
| 迫田 泰敏 | 斉藤 恭右 | 岩崎 元郎 | 山本 一夫 |
| 大宮 求 | 本郷 三好 | 渡辺 雄二 | 坂井 広志 |
| 鈴木 清彦 | 角谷 道弘 | 山口 俊輔 | 宮田 賢二 |
| 高橋 省吾 | 大谷 亮 | 古野 淳 | |

《企業及び友人》

| | |
|---------------|----------------|
| 株式会社ゴールドウィン | 株式会社ナイキジャパン |
| 大塚バレー株式会社 | 株式会社ICI 石井スポーツ |
| インピスタジャパン株式会社 | 長谷虎紡績株式会社 |
| 群馬日野自動車株式会社 | 株式会社前橋自動車教習所 |

| | | | |
|-----|-------|-------|------|
| 岡 功 | 東新スミ子 | 宮澤美沙子 | 軽登山靴 |
|-----|-------|-------|------|

編集後記

本書の出版においては、私の古い山の友人
青山大学山岳部OBの坂井義隆君に、及び
株式会社二口印刷様、株式会社十編舎様に
特別なご協力を賜り完成いたしました。
心よりお礼申し上げます。

(中村 進)

「風雪の西稜」 Snowstorm on the West Ridge

2004年12月10日 発行

発行者 日本大学山岳部・桜門山岳会

クーラ・カンリ主峰登山隊 2004

中村 進

〒112-0011 東京都文京区千石 1-16-9

ラリグラス 101

編集・印刷 株式会社 二口印刷

〒550-0001 大阪府大阪市西区土佐堀 1-6-5

製本 株式会社 十編舎

〒577-0045 大阪府東大阪市西横堤本通東 2-7-10



Nihon Univ. Alpine Club / Omon Alpine Club Kula Kangri Exp. '04