



ベースキャンプから主峰を望む

特別寄稿

# ナムチャバルワ初登頂

日中合同ナムチャバルワ登山隊 総隊長 山田 二郎

〔(社)日本自動車車体工業会理事、資材部会長〕

「ベースキャンプ！ベースキャンプ！頂上に達した！」

しばらく音信なく、不安が覆っていたベースキャンプ（B・C）に突然飛び込んできたジャブー（第1次アタック中国隊員）の叫びだ。

B・C「やった！やった！」（全員拍手、拍手……）

ジャブーに应答する中国隊長の声も弾む。

B・C「2次隊も登頂したのか？」

ジャブー「頂上だ！我々6人が登頂だ！」

このやりとりで、早速バクチャクに火がつけられ、初登頂成功にキャンプ中は沸き返った。

そんな中、総隊長の私はホッとするとともに、第2次アタック隊の登頂成功と全員の無事下山に思いを馳せていた。

## ナムチャバルワとの出会い

昭和15年、19歳で慶応の予科に入学、私はすぐ山岳部に入りました。

ある日、山岳部の部屋でふと見開いた雑誌の1枚の山写真に、私はすっかり魅せられてしまったのです。

麓から仰いだ見事なピラミッド形頂上の、何か神々しい山容は大変印象的で、それがナムチャバルワと知り、以来、学徒動員で戦車を運転しながらも、また終戦



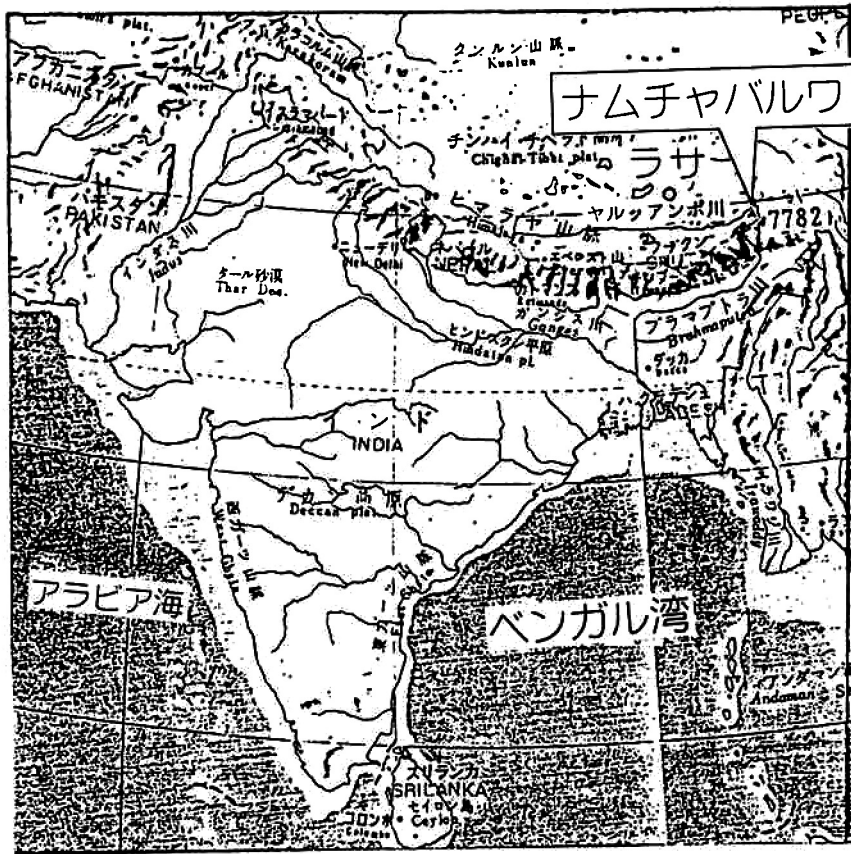
ベースキャンプ入り直後の筆者

後、空きつ腹を抱えながら山に夢中になっていたときも、そしてマナスル遠征で頂上を目前にした雪洞の中でも、「いつか、ナムチャバルワに登るんだ」という夢は忘れず、登頂計画実現まで、私の脳裏から離れずにいたのです。

登山計画は1991年秋、日中国交正常化20周年記念行事として実現することになりましたが、この時私は既に69歳、『この山に登ろう』と心に決めてから何と50年たつて、漸く実現することとなったわけです。

## ナムチャバルワ峰 7782メートル

ヒマラヤ山脈の北にある川の多くは、山脈に遮られて南に流れ出ることができ



(株)国際地学協会発行「世界地図帳」より

ません。  
 そこで、一つは山脈に沿って西に流れ、インダス川となりアラビア海にそそいでいます。  
 もう一つは東へ流れ、山脈の端のところへ来て、初めて南への出口を見つけ、ここで迂回して遥かベンガル湾に流れ込んでいます。この川は、チベットではヤルツァンポと呼び、バングラデシュ側ではブラマプトラ川と呼ばれています。  
 このヤルツァンポが南への道を見出した曲がり角にナムチャバルワがあります。

## 偵察と第1次遠征

1990年秋、本格遠征に備え、まず、

川の彎曲部は大変な峡谷で、兩岸は非常に峻しく、流れ下ることはおろか道もないといった辺境です。  
 また、この辺りはベンガル湾の湿気が南風に乗って北上し、直接山に当たるため、天候が極めて不安定という特徴に加えて、およそ10年ごとに大地震が起こるといった物騒な地域でもあります。

重恒夫隊長以下日本側4名、中国側3名を派遣、空陸から登路を探った結果、これまで中国隊が通過不可能と見ていた頂上前のナイブン峰と主峰ナムチャバルワとの鞍部に新ルートを発見、大きな成果を得ました。

翌91年秋、偵察結果をもとに日中総勢合わせておよそ70人の登山隊を編成、本格登山を試み、頂上前わずか322メートル(高度差)の地点まで到達したものの、ジェット気流による悪天候に阻まれ、残念ながら撤退せざるを得ませんでした。この遠征ではルート開拓中、雪崩事故により大西隊員を失うという大変な痛みを受けました。

第1次遠征では最大の障害と思われていたロックバンド(岸壁帯)を無事突破したものの、ジェット気流による流雪と雪崩の危険に見舞われて登頂できなかつたことから、気象状況の把握の甘さと登頂時期の判断が課題として残りました。  
 ナムチャバルワの登頂には、不安定な天候の一瞬の間隙をついて行わなければならないという宿命があるのです。

## 再挑戦

前回の教訓を生かして、第2次遠征隊には気象観測のための気象ロボットをはじめ、各種最新測定器を準備、更に、気象専門の飯田隊員も加えることにしました。

また、的確な天気予報が不可欠なことから、気象データを日本から入手するとともに、地元ラサの気象台からも予報を

受信する準備をするなど、万全の体制で臨みました。  
 登山隊は9月上旬、日本を出発、予定どおり着々と前進キャンプの設定を進めておりましたが、私は少し遅れて10月初め、本隊の後を追ってベースキャンプに向かいました。

第5キャンプ地へ向かうアタック隊

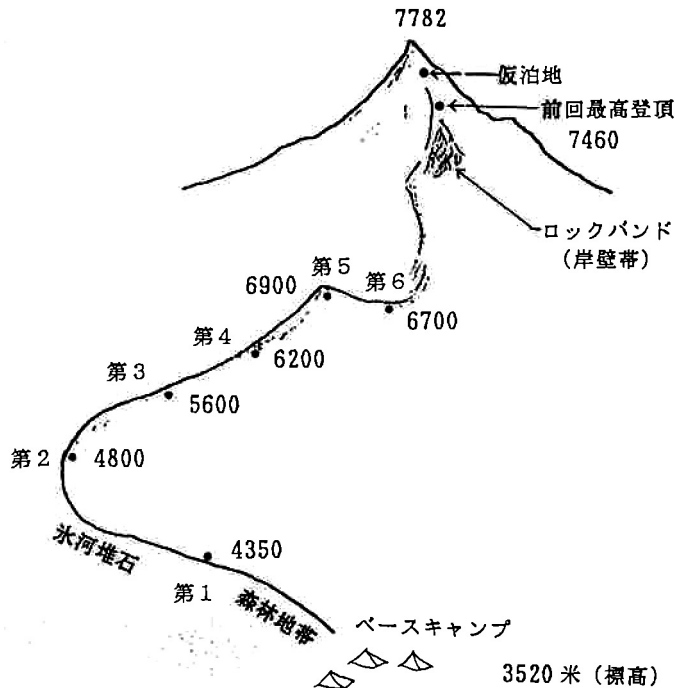


日本からチベット自治区の首都ラサマでは、北京などで乗り継いで飛行機で12時間余り、ラサから600キロ奥のベースキャンプまではパジェロ、ランドクルーザーなど四輪駆動車を使って連続2日間のキャンプ入りでした。

途中、5,200メートルの峠を越え、橋のない川は自動車ごと乗り入れての悪路には、大変閉口しました。

ベースキャンプは、車を降りて約800メートル程登った高度3,520メートルの河岸段丘上に設定しており、西にヤルツアンポ川を見下ろし、東にナムチャバルワの主峰を仰ぎ見る絶好の位置にあります。

## ベースキャンプ入り



## 第1キャンプから第5キャンプへ

キャンプの近くには、農牧を営む30人の程のチベット人部落があり、外国文明に汚されていないせいか、物質的には貧しくとも大変心豊かに暮らしている様子に大いに心を打たれました。

ナムチャバルワ主峰への登はんには、図のとおり6ヶ所の各キャンプを設定する段取りを行いました。

ベースキャンプから第1キャンプまでは、鬱蒼とした森林地帯で、苔が木々の枝から垂れ下がり、アマゾン奥地を思わせるような所が続きます。

また、第1キャンプから第2キャンプまでは、森林限界を越え氷河堆石の上を行くルートで、非常に歩きにくい登路が続き、その先は岩と氷の世界となります。

このルートは雪崩や落石が集中する喇叭口と呼ばれる狭い沢があり、更に急峻な稜線をたどって第3キャンプに至ります。

重広隊長以下12名のアタック

第5キャンプ地到着の山本隊長と青田隊員



## モンズーンに立ち往生

隊は、10月9日、第3キャンプを出発、氷河に覆われた尾根を登って途中第4キャンプを設け、更にその上の高所に第5キャンプを設定、夕暮れのため翌日以降の頂上アタックに備えました。

ところが、翌12日から降り出した吹雪は休みなく3日間続き、天候の回復が期待できないとの気象報告もあって、停滞4日間、やむなくテントを設置したまま、15日、猛吹雪の中を命からがら第3キャンプに撤退、次のチャンス等待つことになりました。

しかし天候は一進一退、しかも第4キ

## チャンス到来

キャンプのすぐ上は昨年雪崩事故のあった所で、天候が安定しない限り行動は極めて危険なことから前進もままならず、21日には隊員の体力消耗を考え、全員が第2キャンプまで下山するという、最悪の事態に追い込まれてしまいました。

その後の天気予報も芳しくなく、この頃が一番意気消沈の甚だしい時期だったと思います。

しかし、第5キャンプで吹雪に閉じ込められ撤退を余儀なくされた日から9日後、事態は急転、頂上付近は25日から約1週間、無風快晴の天気が見込めるとの予報がもたらされました。待機していた隊員達も、『今度こそ最後のチャンス』と

ばかり緊張の中にも士気は大いに上がりました。

10月23日、登はん隊12人は早速強風を  
ついで第3、第4キャンプへ駒を進め、第  
5キャンプに向かいました。

## 第5キャンプが消滅

26日正午頃、第5キャンプ付近に着いた一行は、残しておいたテントが全く跡形なく、一面の雪原となっていることに愕然となり、夢中であたりを掘り起こしました。

6,900メートルでの作業は大変なもので、代わる代わる交代で掘ってはみたものの雪面は締まって堅く、キャンプ地の片鱗すら見出せぬまま貴重な時間を費やすのみで、後続の第4キャンプ重広隊長からは、「テントが見つからなければ、暗くならないうちに第3キャンプに下山せよ」という悲痛な指令のやり取りをベースキャンプで傍受した時は、ああこれで今年も駄目かと思つたほどでした。

## 再度のアタック

幸運にもその後、ルート標識用の旗竿を掘り当て、これを手掛かりに雪面下約2メートルに埋まっていた全テントを5時間かけて掘り出し、安堵の中で隊員達がテントに潜り込んだのは日も暮れる頃だったと思います。

翌27日、第1次登山隊は直ちに第6キャンプへ向かい、後続の第2次隊も第1次隊の後を追って第4キャンプから第5

キャンプに進みました。

登頂の日、29日は快晴。先発隊は第6キャンプを7時30分出発、ここから頂上までは1,000メートル、45度のロックバンド（岩壁帯）を突破、頂上まで高度差180メートルの地点で日没のためビバーク（仮泊）、6人の隊員はマイナス30度の厳寒の中、肩を寄せ合いながら一睡もできず夜明けを迎えました。

10月30日、8時過ぎ仮泊地を出発、クレバスに注意しながら30メートルの補助ロープ1本を頼りに頂上へ向かい、遂に正午過ぎ登頂に成功しました。先頭を切つたのは3人の中国隊員で、早速頂上に日中両国国旗を広げ、肩を組み合つての記念撮影に大いに盛り上がったということです。

また、同日、第6キャンプを出発した第2次隊も、この2時間半後に既にガスのかかり始めた頂上に到達、合計11名の日中登山隊員が登頂に成功いたしました。初登頂から2日後、ナムチャバルワの頂上は既に強い風と雪に包まれ、あたかも未踏峰であったように厳しい自然の表情をすっかり取り戻しておりました。

## 日中友好とスポーツ 功労賞受賞

今回の登山計画を振り返り、その意義は何であったか。

この登山は周到なる準備、各隊員の不屈の闘志、弛むことなき努力、そして、人々の友好協力の存するところ世に不可

能なことはないということを示したことにあり、かつ、また日中両国の友好と親善とにやささか寄与できたのではないかと思うのであります。

帰路、中国各地で熱烈な歓迎を受け、また、国内では思いがけなくスポーツ功労賞受賞の榮譽を与えられたことは大きな喜びでありました。

振り返りますと、この未踏の頂に立てた隊員は11名に過ぎません。しかし、この隊員達を頂上に立たせるため、高所、低所において献身的に隊員の輸送に力を尽くされた多くの現地協力員の方々をはじめ、更に広くは、本計画にご賛同くださった官民皆様方のお力添えによって初めて勝り得た初登頂であることを忘れるわけにはまいりません。

登山の過程で不幸にして犠牲となられた大西 宏君のご冥福を祈り、深い悲しみの中にあるご遺族に対しまして心から

哀悼の意を捧げる次第でございます。

## むすび

日中合同で挑んだ未踏の世界最高峰ナムチャバルワへの登山は、1990年の偵察以来3年にわたる苦闘の結果、昨秋10月30日、12時9分（現地時間）日中合わせて11名の隊員によって初登頂に成功、遂にその幕を閉じることができました。

この間、第1次遠征に際しましては、車工会会員の皆様方から当合同登山隊に多大なるご寄付とご声援を賜り、また、このほど機関誌「車体」に初登頂までの概要報告を掲載させていただきまして、ここに誌面をお借りして厚くお礼申し上げます。ありがとうございます。

### 山田二郎氏略歴

(大正11年4月16日生 71歳)

- 昭和22年 慶応大学経済学部卒
- 45年 三国工業(株) [現(株)ミクニ] 取締役総務部長
- 47年 東北三国工業(株) 取締役
- 53年 ミクニ・アメリカン 取締役社長
- 54年 三国工業(株) [現(株)ミクニ] 専務取締役 営業本部長
- 63年 ルーカス・シー・エイ・ブイ(株) 取締役社長
- 平成 元年 三国工業(株) [現(株)ミクニ] 常勤特別顧問 (現任)
- 昭和55年 (社) 日本自動車車体工業会 理事 資材部会長 (現任)

- 昭和 27年 (社) 日本山岳会 理事
- 28、29年 マナスル遠征参加
- 35年 ヒマルチュリ(ヒマラヤ) 遠征参加
- 54年 (社) 日本山岳会 評議員
- 58年 (社) 日本山岳会 副会長 文部省登山研究所運営委員 (現任)
- 平成 元年 (社) 日本山岳会 会長 (現任)