私の山岳警備隊人生

谷　口　光　洋（元岐阜県警察山岳警備隊飛騨方面隊長）

はじめに

飛騨高山の山間部で生まれた私は、小学校、中学校と３キロ位のデコボコ道を歩いて通った。途中に大きな峠があり、そこからは東に乗鞍連峰、西に白山連峰を望むことができる。雄大さと季節ごとに変わっていく美しさを見ているうちに、山に対する憧れと親近感を持つようになり、毎日の通学により自然と足腰が鍛えられていたのかもしれない。

高校生になって北アルプスに登るようになり、槍、穂高を縦走中に南岳、大キレットで山岳警備隊の救助活動を偶然に目にした。山岳警備隊による救助については出版物等で若干の知識があったものの、目の前での山岳警備隊の素早い活動は惚れ惚れとするものがあり、好きな山で働くことができることと、他人を助ける仕事ができる等の理由から、山岳警備隊になりたくて警察官となった。

昭和51年３月に警察学校を卒業し、当時北アルプスを管轄していた神岡警察署へ赴任すると同時に憧れの山岳警備隊に入隊することができた。

入隊時の遭難救助

初めての救助活動は、昭和51年４月中旬、西穂高岳独標で行方不明になっていた男性の遺体収容だった。７名の隊員でスノーボートに乗せて夜どおしかかり大変であったが、翌朝までに何とか収容できた。下山口には遺族が待っていた。父親が走ってきて嗚咽を漏らしながらスノーボートの遺体にすがりつき、涙も拭かずに私たちに「雨の中で、一晩中かかって運んでいただいて、ほんとにありがとうございました。夜になると布団の中で、このまま発見されないのではないかと思うようにさえなっていました。皆さんのおかげで息子に会うことができました。」と、ねぎらいの言葉をいただいた。私の疲れはこの父親の感謝の言葉で一気に吹き飛び、大変ではあるがやりがいのある仕事であると思った。

当時の遭難救助は、現在のようにヘリコプターなどなく、すべて人力で行っていた。夏は怪我人を背負ったり、肩を貸したり、担架、冬はスノーボートや芝橇による搬送がほとんどで、技術よりもむしろ人の数と体力勝負の救助で、どの方法も収容までに時間がかかることから、遭難者にも隊員にも負担が大きく、背負っているときやスノーボートの中で息を引き取るようなこともあった。

殉職

当県で殉職事故が発生したのは、昭和52年５月のことである。現在は北穂高岳滝谷のナメリ滝で、遭難者の所属する社会人山岳会のメンバーと合同で遺体収容中の先輩隊員が、落石を避けようとしてバランスをくずし、雪渓を10メートル程滑落して頭部を岩に強打し意識不明となった。この日私は、穂高常駐隊員として穂高岳山荘におり、夕暮れ頃に無線で事故の発生を知った。すぐに班長に連れられて滝谷Ｄ沢を下降して現場へ着いたが、先輩隊員は意識不明のままで、私たちの呼びかけに答えてくれなかった。それから、本署から応援に来た山岳警備隊員、民間の北飛山岳救助隊員等多くのメンバーで力を合わせてスノーボートに乗せて、朝までかかって病院

に搬送したが、残念ながら先輩隊員は帰らぬ人となってしまった。そして、私たちは殉職というものが身近なところに潜んでおり、一旦発生すれば、本人家族はもとより、周りの人の生活をどん底に落としてしまう悲惨なものであることを知った。その後、山岳救助に対する方針を巡って、マイナス的になって一時的に隊員の士気が落ちた時もあったが上司、先輩の骨折りもあって、殉職事故を防ぐためには山を知り、技術を高めることが第一という基本的な事が判ってもらえ、国立登山研修所、県山岳連盟、山岳会、プロガイド、測候所などの世話になって、改めて基本技術等を習得し、それから現在まで

絶対に事故を起こさない、無理をしない

厳しい訓練による隊員育成

という二本の柱で訓練や現場をこなしている。これは、どこの県の山岳警備隊でも同じようなものではないかと思う。

また、平成21年９月には奥穂高岳ロバの耳において、救助活動中の県防災ヘリ「若鮎２号」が墜落炎上してパイロット以下、防災航空隊員３名が帰らぬ人となった。同乗していた山岳警備隊員については、ヘリからホイスト下降して収容準備していたことから事故には巻き込まれなかったものの、大切な仲間を失ったことには間違いない。この事案で私は遺体収容、証拠品の回収、ルート工作、実況見分等の作業に携わらせて頂いたが、やはり殉職事故というものは悲しくやり切れない出来事であった。

ヘリの時代とヨーロッパ研修

昭和50年代中頃からは、民間ヘリでの遭難救助が行われるようになった。当時、山岳レスキューに力を入れていた東邦航空の篠原秋彦所長とは多くの現場を共にし、指導を受けたり、親しくさせていただいたりした。しかし、残念ながら篠原所長は平成14年、鹿島槍ヶ岳でレスキュー中に転落死された。

昭和59年には待望の岐阜県警察航空隊が発足し、山岳救助はヘリの時代になるということで、同年11月、ヘリでの救助活動の先進国と言われるフランス、スイスでの研修機会を与えられた。フランス、シャモニーでは世界トップクラスと言われるPGHM（山岳憲兵隊）、ENSA（フランススキー登山学校）、ガイド組合などで研修を受けた。PGHMではトップクラスの救助技術、実践的な訓練、素早い立ち上がり、身分保障、資材の開発、隊員のプライドがひしひしと伝わってきた。そしてENSAでも厳しい訓練、厚い身分保障と報酬、資材の開発、そして「われわれは選ばれた者」という良い意味でのプライドの高さが伝わってきた。ENSAは日本ではさしあたり国立登山研修所であるが、やはり登山の観光国であるフランスは、予算や規模が大きく、研修は長期間にわたって行われ、講師、研修生とも充実した厳しいカリキュラムが組み込まれているように感じた。PGHMの隊員、ガイドもほとんどがENSAを卒業したもので構成されており、日本でも国立登山研修所、山岳連盟、警察、消防、ガイドを同じようなマニュアルで育成したほうがより効率的に、実力アップに繋がるのではないかと感じた。

スイス、チューリッヒではREGA（救助活動を行う民間財団）のジェット機２機、ヘリコプター16機を持ち、会員になれば世界中どこへでも救助に行くというスケールの大きさとスピード感、ここでも訓練の大切さ、資材開発の重要性が伝わってきた。この時代、ヘリの性能や救助技術、装備資機材、訓練方法などについては現地へ行かなくとも判るが、トレーニング、プライド、熱意ある資材開発など実際に目で見なければ伝わってこないことも多かったことから、非常に有意義な研修で、今後も継続してもらいたい。

おわりに

遭難発生時につらかったのは、行方不明者の捜索の打ち切りと、これを家族に伝えることでした。1日の捜索を終え、待っている家族に捜索の状況を説明し、署長を交えて今後の方針を立てそれを家族に伝えるのですが、生存の可能性がほとんどないとか、隊員が雪崩や落石のため現場に入れないのでしばらく捜索を中止する旨を家族に伝える時は、家族が気の毒で非常につらい役目でした。私自身、ある意味で、雪崩の中での捜索や岩場での救助活動よりもずっと嫌なことでした。

一般の方には、山岳警備隊の仕事はヘリコプターを多く使ったりして、一見スマートな仕事に見えますが、現実的には体力勝負の、汗だらけ、泥だらけ、時には血だらけ、傷だらけ、遺体の臭いは強いし、決してきれいでスマートな仕事ではありません。しかし、ありがたいことに、最近はこの仕事を志望してくれる若者が増えてきました。中には大学山岳部や社会人山岳会で鍛えられている者もおり、彼らはモチベーションも高いことから即戦力として働いてくれます。

終わりに、現場はヘリコプター救助が中心になったとはいえ、やはり天候不良時や夜間活動など条件の悪い時には人の力が頼りとなりますので、隊員には基本的に体力、気力、技術の総合的な力が必要です。そして、これらは厳しい訓練と現場を積み重ねなければ、一夕一朝で身に付くものではありません。若い隊員がトレーニングや訓練を続けて雪崩、落石、寒さなど厳しい条件の中で頑張ってくれることは素晴らしいことです。彼らのこの仕事に対する原動力も、自分達にしかできないという誇りや、山で助けを求めている人の役に立ちたいという使命感、厳しい救助を終えた時の達成感ではないかと思います。私自身、19才で入隊し、この仕事を定年までやらせて頂き、大きな事故や怪我がなかったことは先輩、仲間の協力はもちろん、一番には家族の理解があったおかげであると感謝しております。42年間の警察人生は、楽しいことも苦しいことも山のことばかりでした。