2019インドヒマラヤ・メントーサ峰

和　田　淳　二（山形大学自然に親しむ会ＯＢ）

期間：2019年９月４日～10月３日
Ｌ　古澤早耶（31歳）
　　和田淳二（43歳）

メントーサ峰はインドヒマラヤのヒマーチャル・プラディシュ州、ラホール山群北西部に位置する秀峰だ。標高は6,443mで東稜がノーマルルートである。当初の我々の計画では、ジャンムー・カシミール州の未踏峰Pt.6,150（6,150m）を予定していたが、急遽メントーサ峰に変更になった。

（１）波乱の幕開け

2019年８月６日、インド政府は七十年にわたって認めてきたジャンムー・カシミール州の自治権を剥奪し、政府直轄地とすることを決定した。突然の出来事に、現地では多くの住民が反発し、テロの発生などの治安悪化が懸念されていると報じられていた。

そして、これに伴い当該地域の登山を予定していた登山隊の許可もすべて取り消されることになった。我々の目的の山も、まさにど真ん中である。

この一報を聞いたとき、すぐに現地エージェントにメールを入れて確認したところ、“問題ない、現在も遠征している登山隊がある”との返信であった。我々としては全く釈然としないが、そう言われると信じるしかない。

そして９月３日、我々は高度順応のために富士山に登り、下山してきたところだった。メールを確認していた古澤が固まっている。「どうした？」訊くと、「やっぱり登れないって」と言う。「ウソでしょ…」もう半泣きだ。現地エージェントから登山許可の取り消しの通知があったという。明日は成田空港から出発というタイミングで、だ。航空券は無駄にしたくない。職場へ休暇届も出している。とりあえず行くしかないか…。まあ、トレッキングでも楽しいだろう…。出発前日にして、もの凄いサプライズである。

私は、この度のヒマラヤ遠征についていろいろと相談に乗ってもらっている寺沢さんに連絡を入れた。すると“デリーでIMF（インド登山協会）に直接交渉という手段があります。隣の州の山に変更出来るかも”という助言が来た。そんなことが可能なのだろうか。とにかくやってみるしかない。

デリーに到着後、インターネットで候補の山を探す。写真や記録など、いろいろ調べてみるが、本当に変更など出来るのか半信半疑（というより、ほぼ諦めの心境）なのでイマイチ身が入らない。翌日、IMF で山を変更したい旨を伝えるが、反応は極めて悪い。「IMF は一ヶ月も前に通知した。君たちに通知しないエージェントが悪い」と取り付く島もない。「ま、もうすぐボスが来るから頼んでみなよ」という最後の希望にすがってディレクターを待つこと二時間。そのディレクターは我々に会うなり「それで、どこに変更したい？」とアッサリ言う。私と古澤は思わず顔を見合わせる。「そうですね、例えばメントーサとか…」「OK、メントーサがいいんだな」すかさず彼が言う。急展開に我々が驚いていると「必要書類を今、ここで書いてくれ」という。こうして瞬く間に、目標の山はメントーサに決まったのであ

る。手続きを済ませた後の雑談で、ディレクターが日本の登山隊にとても好感を持ってくれていることが分かる。それで交渉がいとも簡単に進んだのかもしれない。日本登山隊の先輩たちに感謝である。

（2）レー滞在

急に決まったメントーサ遠征なので、今度はエージェントとの面倒な交渉が待っている。レーに飛び（これも航空券を取ってしまっていたため）、エージェントのボスと初顔合わせ。百戦錬磨のオバちゃんという感じで手強かったが、英語を操れる古澤も負けずに張り合っている。“女性は強い…”私はしみじみ思った。細かい擦り合わせはあったものの交渉はまとまり、遠征隊の準備やリエゾン・オフィサーの到着などの都合のために五日間レーに滞在することになった。

レーは標高3,500m、落ち着いた雰囲気のきれいな街だ。植樹されたとみられるポプラの木々のおかげで緑豊かに見えるが、気候は非常に乾燥している。「砂漠の中のオアシス」という表現がぴったりの土地である。周囲の山（というより丘）は4,200mほどもあって、高所順応を兼ねて散歩に出かける。午前中に散歩し、午後は食料品の買い出しなど登山の準備という日々である。

また街には貸し自転車屋もあり、一日はサイクリングを楽しんだ（800～2,000Rs /日・自転車はピンからキリまである）。自転車での運動は適度な負荷があり、高所順応には有効だと感じた。

（3）車での移動

朝六時半、マイクロバスほどの車（Force Traveller /Force Motors）にスタッフ八人とともに乗り込む。後部座席と屋根には荷物が満載だ。運転手は車の持ち主でもあり、つまり「長距離・大荷物専門の個人タクシー」をエージェントが雇ったということらしい。始めのうちは舗装道路を快調に飛ばす。最初の峠（約5,300m）を越え、さらに飛ばすうちにいつの間にか未舗装道路となる。こうなると遅々として進まない。運転手は水溜りを避け、えぐれた轍を跨ぎ、ひどい悪路を根気よく越えていく。歩いた方が早いのでは？と思う箇所さえ出てくる。最大の危機は、一面に石ころが転がる河原で、盛大に水も流れているのでおそらく水害の痕だろう。道路はほぼ消失していたが、乗客を降ろして車を身軽にして突破した。また、橋を工事している現場では１時間半ほど待たされた。橋の路面に鉄板を敷いていたのだが、全ての作業を人力で行うのだから恐れ入る。結局、本日の目的地ケイロンに到着したのは夜八時。13時間の移動だった。

翌日は朝九時に出発して半日で登山起点の街、ウルゴスに着く。ウルゴス直前にチェックポストがあり、ここから先の山域に入る人物は、外国人、インド人に関わらず全員がチェックされる（ただし、帰路にはチェックポストは閉まっていた）。

（4）登山活動

ウルゴスから BC までは標高差千メートル余り、約四時間の行程である。高所順応のために初日は BC まで往復してウルゴスに帰着、二日目に BC 入りを果たす。途中で雪渓を渡る箇所があり、その下を濁流が流れている。雪渓の無い年には、渡渉に苦労するだろう。これを越えるとガラガラの岩場からサイドモレーンの縁を辿り、小川の流れる BC へ到着する。高山植物がそこかしこに咲く、感じの良い場所だ。

天候は数日の周期でコロコロと変わる。概ね朝のうちは晴れているが、その後も好天が続くときもあり、曇りがちになってやがて霰や雪となるときもあっ



居心地の良いBC



BCとメントーサ

た。傾向としては、朝に快晴であれば午後に入っても日差しがあり、朝から雲が湧いている日には大抵すぐに雪が降り出して午後になっても回復しなかった。我々は、朝の雲量の多少を注意深く観察して、その日の天気を判断していた。

BC生活の三日目、荷揚げと順応を兼ねてC１まで上がり、一泊する。まだ高所に慣れておらず、息苦しくて寝付けない。翌日はC１上部の試登ののちBCへ帰還し、アタックに備えてさらに数日の休養をはさむ。

アタック当日の９月20日の朝、日差しはあるが多少の雲が空に浮かんでいる。一度は出発してC１入りするも、案の定天気は下り坂で、午後になって雪が降りしきる。そのまま雪は一晩中降り続き、翌朝には新雪が20㎝程度ある。我々はあっさりと撤退を決めた。雪崩のリスクを避けるためだ。仕切り直して二日後に再出発。天気は上々だ。

・９/22　BC（11:30）――C１（15:40）

小川沿いの踏み跡を30分ほど辿ってからサイドモレーンに上がる。サイドモレーンはガレ場となっており足場が悪い。ところどころに雪渓が残るが問題ない。偵察時にこまめにケルンを積んで目印にしていたものを見つけながら、順調に進む。

4800m付近から傾斜が増し（30°程度）、ガレ場の岩も大きくなりさらに歩きづらい。5100mで懸垂氷河の縁を右に回避すると広々とした雪原に出る。この付近ではきれいな水が流れており、水筒を満タンに補給する。さらに雪面とガレ場をてくてく歩いて、約5300m稜線上の岩が露出した場所を整地して快適なテントサイトを作る。

・９/23　C１（8:00）――C２（13:45）

ここからはクランポン着用。広々とした雪面を登り（30～35°）、氷河が露出しているセクションに取り付く。左側は傾斜が緩くて短いが、すぐ上部に不安定な懸垂氷河が控えており、ちょっと不気味だ。氷のブロックを喰らうのは御免なので右側の約50°、70mほどのアイスクライミングを選択。とくに難しくはないが、氷の中に砂礫が混じっていてアイススクリューの先端やアックスの刃先が摩耗してしまうのには閉口する。

その後の雪壁はノーロープでこなし、続いて現れる懸垂氷河を乗り越えるセクションが核心。傾斜は80°ぐらいあるが15mと短い。ただし、5750mの標高で重荷を背負っての登攀はかなり大変だ。ここは空



5,750m付近の懸垂氷河

身で登って荷を引き上げる作戦を採用。

これを越えると広々とした雪原になり（10°程度）、日当たり良好な場所でＣ２を設置する。

・９/24　Ｃ２（5:05）――Summit（11:45）――Ｃ２（16:00）

まだ真っ暗な３時半に起き出してカップラーメンを啜り、お茶を飲む。５時５分、ヘッドライトを点けて広々とした雪原を歩きはじめる。ラッセルはおおむね脛から膝の下程度。夜明け前の冷え込みが強く、厚手の毛糸の手袋を嵌めているのに指先が痛い。５時半頃になると白々と夜が明けはじめる。まもなくメントーサ山頂から陽光が当たり始め、山肌は鮮やかな橙色に染まっていく。やがて我々にも日差しが当たり始めると途端に寒さから解放される。広大な雪面だが、ところどころにクレバスが口を開けているので周囲の状況を見定めながら慎重に進む。もし視界の悪い状況であれば、行動は困難だと思われる。

雪のリッジに取り付く。遠目にはなだらかで容易に見えていたリッジは予想以上に痩せていて、とくに南側（左側）はスッパリと切れ落ちている。滑落するほど難しくはないが、万が一足を滑らせれば1000ｍの虚空を自由落下だ。恐怖心で動きが硬くなってしまう。ロープを出してスノーバーで支点を取りながら慎重に登る。薄い空気に喘ぎながらこのリッジをこなすと、山頂直下で大きなクレバスが行く手を阻み、思わず天を仰ぐ。辛うじて雪面が繋がっている部分まで迂回し、ロープを出して越えた。



6,100m付近の雪稜

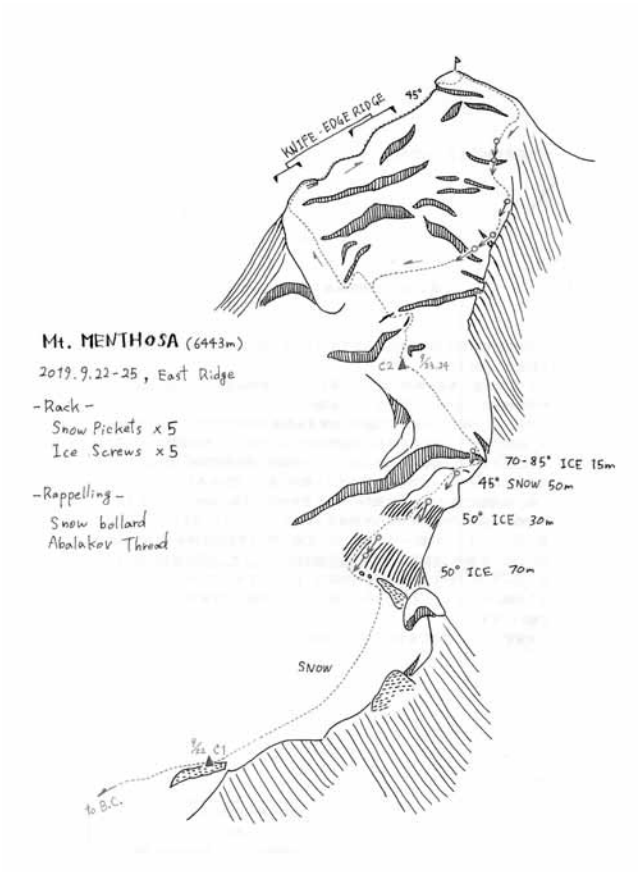
たっぷりの雪に覆われた山頂で写真を数葉撮り、約20分間、絶景を満喫する。見渡す限り、我々の場所より高い山はない。下降は別のリッジを採ることにした。というのも、登ってきたリッジは、スノーバーが効かないセクションがあり不安を拭えなかったからだ。一方これから下るリッジは、傾斜は強いが痩せていないので、懸垂下降を適切に行えばより安全と判断した。目論見通り、リッジと言うより雪壁のような尾根を順調に下りることができた。懸垂下降は主にスノーボラードで、雪面に下り立つ前にＶスレッドを２回使った。その後は早朝に残したトレースに合流し、夕日を浴びながらＣ２に帰り着く。

・９/25　Ｃ２（7:50）――Ｃ１（11:15/12:55）――BC（16:05）

テントに日差しが当たり始めてから起き出して、ゆっくりと出発準備をする。３日連続で快晴の朝だ。

登りに比べて、下りは呆気ないほどに早い。ただし懸垂下降には神経を使う。ロープを出すか出さないか迷った場合は面倒くさがらずに出すようにした。C１で日差しを浴びながら湯を沸かしてお茶を淹れる。ここにデポしてあった食糧でも食べようと荷を漁るが、なぜかパッケージが破れているものが多い。どうしたことだろうと思って食糧を並べてみると、かなりいろいろと足りない。どうやら動物に盗られてしまったようだ。

ここから先に難所はないので穏やかな気分で下りていく。BC に帰り着くとスタッフが顔をほころばせて出迎えてくれ、がっちり握手をして無事を喜び合う。終わってみると、アタック期間を通して絶好の天気の下で行動できた。メントーサの神様が微笑んでくれたことに感謝である。



メントーサ・トポ

（５）帰路

BC へ帰着した翌日はゆっくりと過ごし、その次の日にふもとの村ウルゴスへ戻る。約二週間ぶりに3,400mまで下りると空気が濃く感じられて新鮮だ。夜にはスタッフが登頂祝いをしてくれた。ピザやケーキを振る舞ってもらい、手渡された地ビールを呷る。登山期間中は酒を自粛していただけに、ことさらにおいしく感じた。

帰路は、往路と同じくケイロンで一泊して、翌日はマナリへ向かう。マナリは賑やかな街で、観光客向けの土産物屋が多くある。我々はぶらぶらと店を冷やかし、ヒマラヤスギの巨木の公園を散策し、久々の下界生活を楽しんだ。マナリ滞在の二日間、ほとんどの時間が小雨模様だったが、しっとりと潤った緑豊かな香りに大いに癒された。

（６）おわりに～大怪我からの復帰登山～

昨年（2018年）の夏、私は沢登り中の滑落事故で右大腿骨の開放骨折を負った。二ヵ月間の入院生活を送り、退院したのが９月20日。その頃は立っていることもつらく、自分で食事の支度をすることさえ出来なかった。担当医師からは「正座は諦めた方がいい」「山歩きは、一年後に再開できるかどうか」そして、「厳しい登山はもう無理かもしれない」と悲観的な展望を告げられていた。私は落胆し、治らない怪我を負った自分の不注意をくよくよと悔やみ続けた。だが、怪我から三カ月後にハイキングを再開し、半年後には真冬の鳥海山に登った。特別にリハビリを頑張ったわけではなく、現代の医療技術の賜物と、単に骨が再形成されやすい体質だっただけだ。今でも右大腿には違和感が残り、落ちた筋力は元に戻らない。が、いびつながらも、とにかく歩けるようになったのだ。

今回の登山は、足を踏み出すことがそのまま祈り

だったように思う。ヒマラヤの山を自力で歩けていることが嬉しく、その一歩一歩の先に登頂があるのだと自分に言い聞かせていた。もしもメントーサに登れれば、自信を取り戻せるかもしれない、と。

快晴のメントーサ山頂に立ったとき、頑張って歩き通してくれた右足に感謝した。そして、怪我のせいで不貞腐れていた私を誘ってくれた古澤にも。一緒に登頂し、怪我なく下山できたことを、本当に喜ばしく思う。

（7）2019メントーサ峰遠征　日程

9月2日	御殿場口新五合目～富士山山頂（高所順応）	
9月3日	富士山山頂～御殿場口新五合目～各々の実家へ	
9月4日	成田空港（11:40発）～デリー（16:45着）	
9月5日	デリー　IMFにて直接交渉	
9月6日	デリー～レー（3,500m）エージェントと顔合わせ、近くの丘へ散歩	
9月7日	レー　4,050mの丘へハイキング	
9月8日	レー　Khardung La（5,340m）までサイクリング	
9月9日	レー　休養（食糧の買い出し）	
9月10日	レー　4,200mの丘へハイキング	
9月11日	レー～ケイロン（3,150m）	
9月12日	ケイロン～ウダイプル～ウルゴス（3,400m）	（晴れ）
9月13日	ウルゴス～BC（4,470m）～ウルゴス　高所順応	（晴れ/曇り）
9月14日	ウルゴス～BC　周辺を散策	（晴れ/曇り）
9月15日	BC　休養、C1へのルートを下調べ	（晴れ/曇り・あられ）
9月16日	BC ～C1（5,300m）　高所順応	（曇り/小雪）
9月17日	C1～懸垂氷河の試登～C1～BC	（晴れ/曇り・午後から雪）
9月18日	BC　休養、洗濯など	（快晴）
9月19日	BC　休養	（晴れ/曇り）
9月20日	BC ～C1	（曇り/雪）
9月21日	C1～BC　悪天候、積雪のため、ひとまず撤退	（雪）
9月22日	BC ～C1	（曇り/晴れ）
9月23日	C1～C2（5,850m）	（快晴）
9月24日	C2～Summit（6,443m）～C2	（快晴）
9月25日	C2～C1～BC	（晴れ/曇り）
9月26日	BC　洗濯、装備を干す	（曇り）
9月27日	BC ～ウルゴス	（曇り）
9月28日	ウルゴス～ウダイプル～ケイロン	
9月29日	ケイロン～マナリ（2,050m）	
9月30日	マナリ	
10月1日	マナリ（16:30発　夜行バス）～	
10月2日	～デリー（7:30着）　IMFで仮眠（19:35発）～	
10月3日	～成田空港（7:00着）	