

日印合同 東カラコルム踏査・パドマナブ登山隊

坂井 広 志 (登攀隊長, 日本側リーダー)

2002年の日印合同東カラコルム踏査・パドマナブ登山計画は2001年8月に日本山岳会と親交の深いヒマラヤンジャーナル編集長ハリシュ・カパディア氏から届いた1通の企画提案書が始まりだった。日本山岳会は過去に数回合同登山をインドと行ない1976年には双耳峰ナング・デヴィ(7,816m)の初縦走に成功し大きな成果を残している。久し振りのインドとの合同登山計画, 場所は東カラコルム。カラコルム山脈の中でインド, 中国, パキスタン, それぞれが主張する領有域が交差している処である。現在, この東カラコルムのほとんどの地域はインドが実質的に領有しているとはいえ, 政治上, 軍事上入域がきわめて困難な場所である。この山域を反時計回りに踏査, ルートはカラコルム山脈の東端シャイヨーク川を遡り, 歴史的なカラコルム峠を往復, 中央リモ氷河を辿りコル・イタリアを越えてテラムシェール氷河, シアチェン氷河下るという長大な道程である。とりわけカラコルム峠は20世紀初頭には多くの探検家が通過した有名な場所, 中央アジアと南アジアを結ぶ交易路となるこのルートは大戦後閉ざされたままで世界の登山関係者にとり憧れの峠となっていた。私はこの魅力ある計画案にテラム・シェール氷河に残る未踏峰パドマナブ(7,030m)の登山を加える事を条件にハリシュ・カパディア氏に返信し準備に移った。

2002年は国連が提唱する『国際山岳年』であり, 日本とインドが国交樹立50周年の記念の年でまさにグッドタイミングの待ち望まれた合同登山計画

であった。しかし, 9.11のテロ後国際情勢は大変不透明な時期へと一転した。とりわけ私達の計画した場所はインド・パキスタンの長年の紛争地域カシミールに近く, 米英によるアフガニスタン侵攻後の両国の関係は悪化の一途を辿っていた。インターネットのメールを通じ登山準備を進めていた私はついにより確実な情報収集と状況把握のため直接ハリシュ・カパディア氏に会った方が良いと考え, 2001年12月末に彼の住むボンベイへ行く事にした。

快く迎えてくれたハリシュ・カパディア氏は地図や資料を全て整えて説明, 肝心のカシミール紛争に関しては, 山岳地域は紛争の影響をほとんど受けていないので心配ないとの事だった。帰国後, 直ちに日本側隊員を決めIMF(インド登山財団)へ申請をおこなう。大方の装備・食料はインド側が用意をする事となっているため, 国内での準備はさほど苦勞することなく済んだ。正式許可通知が来たのは5月3日, ビザが発給されたのは出国前日の5月8日であった。

キャラバンスタートは5月16日, カラコルム山脈最東端シャイヨーク川の最奥の村シャイヨークより日本, インド隊員各5名にインド軍連絡将校1名, シェルパ・ポーター・コックが16名, 馬・ロバ55頭に数名の馬方が付いての大部隊となった。東カラコルムを反時計回りで進む踏査キャラバンルートはベースキャンプに着くまで約1ヶ月間を予定した。今どきの登山にしては珍しい長駆のル

4. 登山記録

ートである。20世紀初頭の探検時代以降、民間人として廻行をするのが初めてというシャイヨーク川。キャラバンは右岸左岸と蛇行する水流の浅瀬を狙い一日何回も渡渉を繰り返す。水深は深いところで腰以上あり、隊員達はポーターと一緒に肩を組みこの激流を渡った。兩岸は5000から6000mの岩又は雪山が続く乾燥地域で緑地帯は僅かしかなく、そこをキャンプ地として一日平均20km進む。キャラバン8日目の5月23日、シャイヨーク川はこの先残雪で閉ざされているとのことで、ルートを変更しデブサン高原を迂回することにする。そのため隊長ハリシュと連絡将校ボローが一日先行しムルゴのインド軍キャンプに出向きルート変更の了解を得に行く。キャラバン11日目の5月26日、ムルゴから上流は突然深いゴルジュ帯に変化する。ルートは川原沿いと高巻きがあり隊員は好きな方を選んで行く。次第に水量が少なくなり相対的に周りの山々は低く感じられる。翌日、川幅が突然狭くなり水流は消え、見通しの良い平原状に地形は変わる。ゆるい斜面を登りきると前方にデブサン高原が現れた。約18km四方の広大な大地が広がった。ここを以前訪れたハリシュは「高原のゴルフコース」と銘打ったが、遠く崑崙山脈を眺める大地はさえぎる物のない強風の吹きぬける場所である。北へは有名な中央アジア交易路ヤルカンドへと続くカラコルム峠が見えてきた。カラコルム山脈の由来はこの峠の名前である。峠へ続く道はボントレイル（骨の踏み跡）またはスケルトンルート（骸骨の道）と言われ、いまだにおびただしい数の白骨が累々と道標となって私達を導いてくれる。手にした骨一つ一つに名も無き隊商達の労苦が偲ばれる。5月28日インド軍の護衛付きでインドと中国との国境、カラコルム峠（5,569m）に立つ。この峠に強い憧れを持つ登山者は多いが、

今は国境となり自由な往来は不可能で、両国とも簡単には許可を出さない。インドは1997年、イギリスの写真家1人を民間人として独立以後初めて許可し、私達が2例目となる貴重な体験となった。日本人としては1907年、41才の日野強、1909年、第二次大谷探検隊、弱冠21才の橋瑞超、やや年長の野村栄三郎に続き、私達はほぼ一世紀振りの日本人となった。

その後、中央リモ氷河舌端で馬・ロバを返し5月31日より隊員とシェルパ、ポーター合計27名による荷揚げを開始する。シャイヨーク村からここまでを第1ステージとするとこの先約40kmの中央リモ氷河を遡り、コル・イタリア（5,920m）を通過してテラムシェール氷河を12km下ってベースキャンプ（BC5,650m）に至る次の行程は第2ステージと言える。ほぼ4日行程でキャンプを徐々に氷河上流へ移動する。行動は日出前に出発、雪の締まっている時間帯で荷揚げを終えるようにする。リモ氷河は右岸のモレーンを利用した後北リモ氷河が合流する地点からフラットで歩きやすい氷河中央に出る。まず、先発隊（日本隊員2名、インド隊員2名）が中央リモ氷河とテラム・シェール氷河を分けるコル・イタリアを通過、しかしこのキャラバン中にもインドとパキスタンの関係は悪化の一途をたどっていた。

日本国中がワールドカップサッカーに熱中している頃、インドのカシミール各地ではイスラム教徒のテロによる殺傷事件が多発、インド・パキスタン間は戦闘状態に突入するやの危機感が高まり、とうとう日本政府はインド在留の日本人に対し帰国勧告を発令した。日本山岳会の留守本部にも外務省より連絡が入り、私達登山隊の動向を心配し、出来得れば帰国してもらいたいという依頼であった。衛星電話を通じ連絡を受けた時、私達は中央

リモ氷河上でまもなくコル・イタリアに着く位置にいた。日本隊員の一人は「最悪の事となれば日本山岳会は対外的に批判を受けるであろうが、登山続行は参加した隊員が最終的に責任を持ち決定すべきであり、またその覚悟で我々は来ている。」と言った。私も同意見であった。インド隊とも相談し登山は続行することにした。インド側隊長ハリシュ・カパディア氏をはじめ、連絡将校ボロー氏（インド陸軍）との信頼関係と協力なくして続行は難しかったといえる。

6月16日、全員がパドマナブ峰のベースキャンプに到着する。北にアプサラサス（標高7,245m）南はテラムシェール氷原に続く。朝日は通過したコル・イタリア方面から昇りその光は目標とするパドマナブの山頂を照らす。シアチェン氷河山域の7000m級の未踏峰は1970年代にパキスタン側から入域した登山隊によってほとんど登られている。その多くは日本の登山隊である。日本での準備期間中、ありがたい事に日本ヒマラヤ協会の尾形好雄さんやカラコルムの山岳地図研究の第一人者、宮森常雄さんからこの山の遠景写真を多数送って頂いた。この資料のお陰で私とタクティクス担当の棚橋靖隊員は登攀可能なルートは南稜であろうと予測していた。

未踏峰パドマナブに予定された登山期間はわずか15日間。6月14日の先発隊（日本隊員2名、インド隊員2名）はやさしい氷河を辿り1日の偵察で標高6,250mの南稜のコルに達し、そこにAC（アタックキャンプ）を設営する事を決めた。南稜は平均斜度45~50度の花崗岩を主とした稜。この斜度からすれば難易度は高くはないルートと思われた。ところが、稜線上には雪の小リッジが幾重にも入り組み、ギャップを形成しながら部分的には70度近い斜面が立ちはだかっていた。それま

で安定していた天候は毎日めまぐるしく変化し始めた。登攀メンバー8名を二隊に分ける。棚橋靖、大江洋文隊員とサティア、ルシャード隊員の4名が先発で6月18日から20日まで5ピッチ半ルート工作。続いて私と福和田隊員とムトップ、フゼファ隊員が22日から23日まで10ピッチルートを延ばし標高6,750m付近にまで到達した。

登山を開始して12日目の6月25日、アタックを行なう。私と棚橋靖隊員、インド隊からサティア・ダム隊員の計3名。午前3時55分にACを出発。しかしインド隊のサティア・ダム隊員は体調悪くペースも遅いためアタックをあきらめた。午前8時半にはルート工作の最高到達地点6,750mに達した。ここから山頂までの標高差は僅か300m足らず。だが、各ピッチはきわめて難しいルートとなった。強風とガスが頂上部を覆ったため、どこが終了点かわからぬまま、1ピッチづつルートを伸ばす。ACを出発して約11時間、上部の雪壁を見上げながら「ちょっと怖いですね」と言う棚橋靖隊員のビレイで、次のピッチを私がリードする。踏み固めても全く締まらないザラメ状の雪質の垂壁、ラッセルは次第に深くなり傾斜は増すばかり。約30m続いた雪壁の終了点は雪庇となり、深さ2メートル以上の溝が最後はトンネル状のトレースとなった。『あと5メートル、この危機的状況が続くのならば下降したい』というのが私の正直な印象だった。最終ピッチの26ピッチ目、棚橋靖隊員がリードし、シュークリームのような氷塔の基部に達する。午後3時10分であった。強風の吹く中、霧で視界が利かず山頂であることを確認するため廻りの地形を眺める。一瞬霧が去りシアチェン氷河が見えた時、シュークリーム状の頂の北側は一気に落ち込む稜線になっていることがわかり初登頂をベースキャンプの隊員に伝える。頂上で

4. 登山記録

日本の旗とJACの旗、そしてインドの旗を掲げ写真撮影。残念ながらインド隊は登頂できなかったがインド帯の国旗とともに隊長ハリッシュの息子ナワング（1999年秋、カシミールでイスラム教徒のテロにより亡くなる。享年25才）の遺影を埋め、インドへの感謝と、この美しい山岳地帯の平和を祈る。午後3時50分頂上を後にし下降を開始、手持ちの支点をすべて使い切り懸垂下降。途中ロープが引っかかり切断せざるを得なかったものの何とか難所を下りフックス地点まで戻る。午後8時アタックキャンプに戻る。出発以降ほとんど食事も休憩も取らない16時間の厳しい登攀であった。

残念ながら第2次のアタック隊に予定していた大江洋文隊員と福和田隊員、そしてインド人2名は天候悪化のため中止。しかし、パドマナブの登山と同時期にハリシュ・カパディア隊長は林原隆二隊員と、これまで誰も入った記録のないテラムシェール氷原を探索する。

6月27日、隊はBCを撤収、テラムシェール氷河を下り、シアチェン氷河との合流点通称プロモントリーで1日休養をいれ、6月30日最後のキャラバンでシアチェン氷河を約40km歩き通し、その氷河の舌端に夜8時に到着、全ての行程を終え踏査・登山を完了した。

日印合同 東カラコルム踏査・パドマナブ登山隊 2002

The Indian-Japanese East Karakoram Expedition 2002

インド側メンバー (The Mountaineers Bombay)

Harish Kapadia (総隊長 56才)

Lt. Commander Satyabrata Dam (37才)

Motup Chewang (36才)

Huzefa Electricwala (25才)

Rushad Nanavatty (24才)

インド陸軍連絡将校

Capt. Madhab Boro (30才)

日本側メンバー (日本山岳会)

坂井 広志 (日本側隊長兼登攀隊長 45才)

林原 隆二 (食料係 52才)

大江 洋文 (医療係 42才)

棚橋 靖 (タクティクス, 高所装備, 通信係 39才)

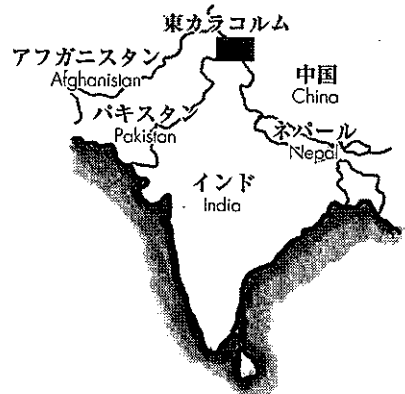
福和田 規 (高所食料係 30才)

日程

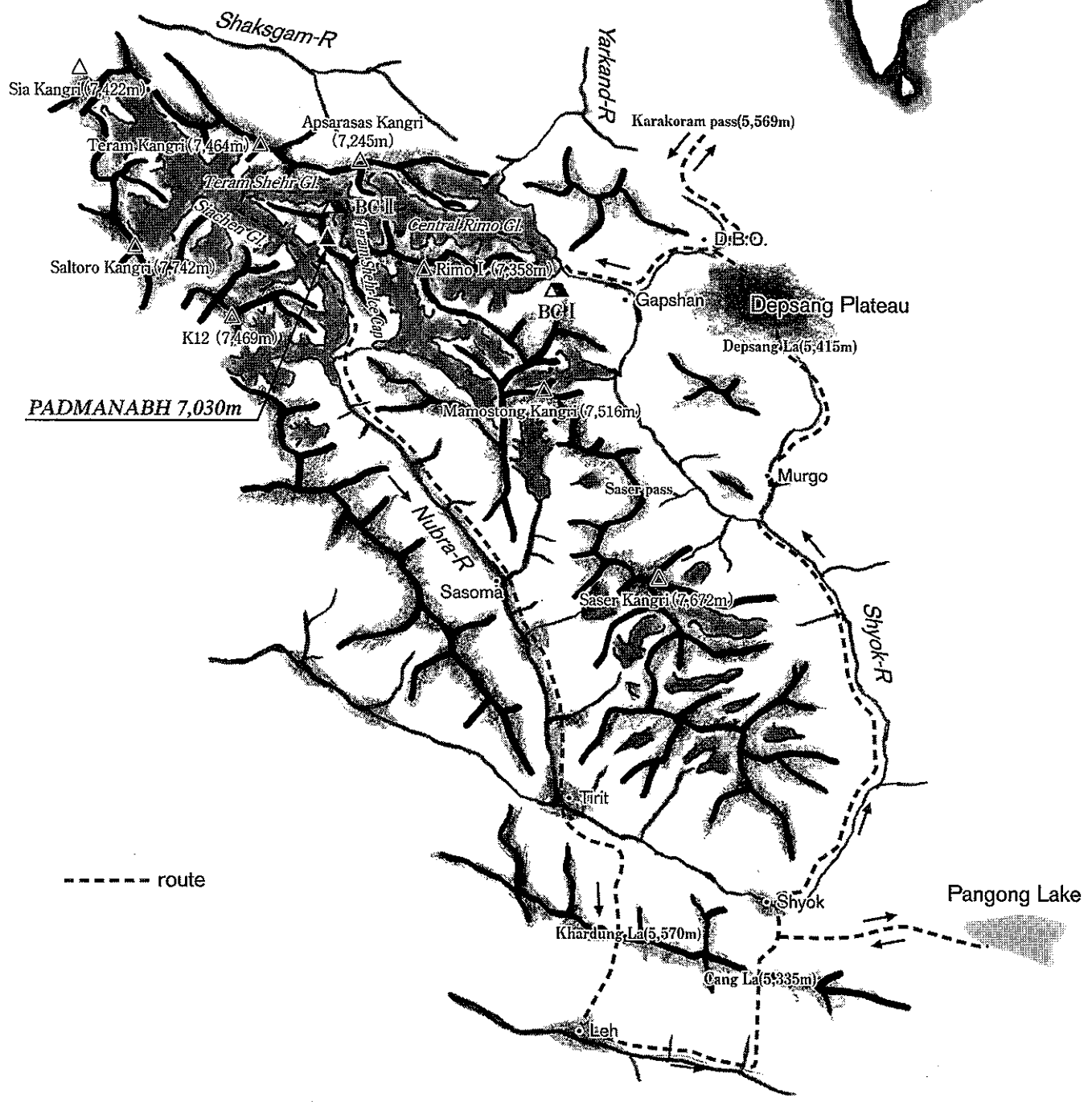
2002年

- 5月9日 日本出国，インドのニューデリーに入国。
- 5月11日 飛行機でレー到着。
- 5月15日 車でチャン峠（5,335m）を越えパンゴン湖を往復しシャイヨーク村へ。
- 5月16日 シャイヨーク村から馬・ロバを使いキャラバン開始。
シャイヨーク川を遡行しムルゴを通りデプサン高原に出る。
- 5月28日 車でカラコルム峠（5,569m）往復。
- 5月31日 中央リモ氷河に入り隊員・シェルパ・ポーターによりキャラバン開始。
コル・イタリア（5,920m）を経由しテラムシェール氷河を下降する。
- 6月14日 先発隊がパドマナブ峰南稜のコル（6,250m）まで偵察。
- 6月16日 BC（5,650m）に全員終結。
- 6月25日 パドマナブ峰（7,030m）に坂井登攀隊長，棚橋隊員の2人が初登頂。
- 6月27日 BC撤収。
テラムシェール氷河を下降し通称プロモントリーを経由しシアチェン氷河を下降。
- 6月30日 シアチェン氷河からヌブラ谷に出てキャラバンを終える。
- 7月4日 車でカルドン峠（5,570m）を越えレーに戻る。
- 7月5日 飛行機でニューデリーに到着。
- 7月8日 インドを出国し日本に帰国。

インド亜大陸図
Map of Subcontinent



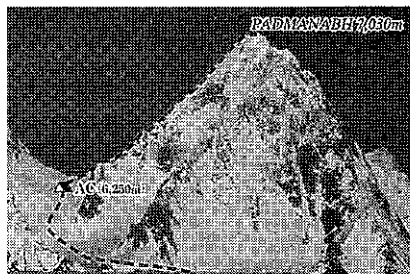
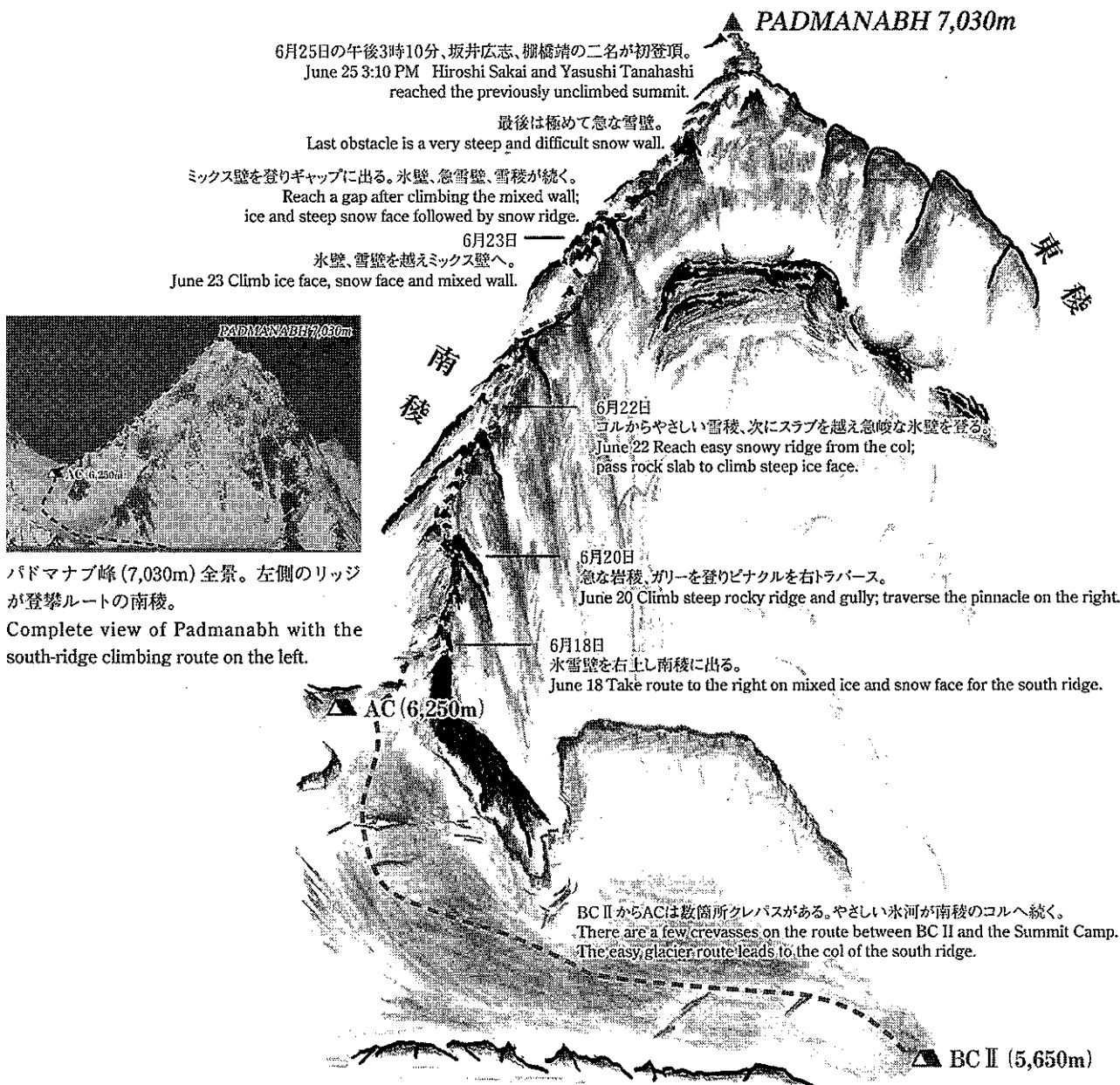
カラコルムの概念図
Eastern Karakoram



東カラコルム山域 (シアチェン山群、リモ山群、サセール山群) での日本人の足跡
Records of Japanese expeditions in Eastern Karakoram (Siachen, Rimo, Saser mountains)

- | | |
|--|--|
| 1907年 日野強が日本人として初めてカラコルム峠を北から越える。 | 1907 Tautomu Hino crossed the Karakoram Pass from the north (first panese). |
| 1909年 大谷探検隊の橋端超と野村栄三郎もカラコルム峠を北から越える。 | 1909 Zuicho Tachibana and Eizaburo Nomura (Otani Expedition) crossed Karakoram Pass from the north. |
| 1962年 京都大学がパキスタン隊と合同でサルトロカンリ初登頂 | 1962 First ascent of Saltoro Kangri by joint expedition from Kyoto University and Pakistan. |
| 1974年 京都大学がK12初登頂 | 1974 First ascent of Peak K12 by Kyoto University expedition. |
| 1975年 静岡大学がテラムカンリ1峰と2峰を初登頂 | 1975 First ascent of Teram Kangri I and II by Shizuoka University expedition. |
| 1976年 神戸大学がシェルピカンリ初登頂 | 1976 First ascent of Sherpi Kangri by Kobe University expedition. |
| 1976年 大阪大学がアプサラス1峰を初登頂 | 1976 First ascent of Apsarasas I by Osaka University expedition. |
| 1976年 東北大学がシンギカンリ初登頂、その後コル・イタリア往復 | 1976 First ascent of Shingi Kangri by Tohoku University expedition (reached Col Italia). |
| 1978年 関西学生山岳連盟がグント峰を登山 | 1978 Kansai Student mountaineering federation expedition climbed Ghent. |
| 1978年 鶴城山岳会がシアチェン氷河に入りリモ山群に接近 | 1978 Kakujo Alpine Club reached Siachen Glacier and attempted to reach Rimo mountains. |
| 1979年 弘前大学がテラムカンリ3峰を初登頂 | 1979 First ascent of Teram Kangri 3 by Hirosaki University expedition. |
| 1979年 五丈氷河横断隊がコンウェイサドル、シアチェン氷河、ピラフォンダを通過 | 1979 "Five Great Glaciers Expedition" crossed Conway Saddle, Siachen Glacier, Bilafond La. |
| 1984年 日本ヒマラヤ協会はインド隊と合同でマモストンカンリ峰に初登頂 | 1984 First ascent of Mamostong Kangri by joint expedition from Himalayan Association of Japan (HAJ) and India. |
| 1985年 日本ヒマラヤ協会はインド隊と合同でサセールカンリ2峰に初登頂 | 1985 First ascent of Saser Kangri II by joint expedition from HAJ and India. |
| 1988年 日本ヒマラヤ協会はインド隊と合同でリモ1峰に初登頂 | 1988 First ascent of Rimo I by joint expedition from HAJ and India. |
| 1993年 広島山岳会はインド隊と合同でアクトASHに初登頂 | 1993 First ascent of Aqdash by joint expedition from Hiroshima Alpine club and India. |
| 2002年 日本山岳会はインド隊と合同でパドマナブに初登頂 | 2002 First ascent of Padmanabh by joint expedition from JAC and India. |

南稜ルートスケッチ図



パドマナブ峰 (7,030m) 全景。左側のリッジが登攀ルートの南稜。
Complete view of Padmanabh with the south-ridge climbing route on the left.