

ヒマラヤ登山と遭難

尾形好雄

1. はじめに

地球上に日本人の居ない所はないと云われるようになってから久しくなる。昭和36年に海外旅行が自由化となつてから、日本の驚異的な高度経済成長に依る経済的な潤い¹⁶⁶もあって、日本人の海外旅行者は年々増動の一途を辿⁵⁵っている。こうした海外ブームの波は、当然、登山界にも押し寄せ、それ迄の欲求を一挙に挽回せんとするかの如き、アルプス、ヒマラヤ、アラスカ、アンデス、ヨセミテ……と世界のあらゆる山岳へ登山者を駆立て、その活況振りは「クライミング・アニマル」の異名を取るほどである。

こうした中で、ヒマラヤ登山もかつての外貨割り当て制の頃のように限られた一部の人のみに許されるのではなく、徐々に一般化され多くの人々がヒマラヤの高峰登山をできるようになった。

昭和45年から昭和60年の16年間にヒマラヤ諸国（注：1）の高峰登山（6,000m以上の登山）を目指した日本人は5,360名にも達している。戦後の昭和27年から昭和44年迄の18年間にヒマラヤの6,000m以上の高峰へ登山に向つた日本隊が86隊（540名）であつたのだから、いかに最近のヒマラヤもうでが多いかがうかがわれる。（以上表-1参照）これらの数字は、諸外国に比べて圧倒的な数の多さを誇っており、日本におけるヒマラヤ登山の位置づけの特異性を示しているように思える。

一方、こうしたヒマラヤ登山者の急増の陰で遭難事故も多発しており、暗い影を投げかけている。

ヒマラヤ登山者の急増が見られる昭和45年から昭和60年迄の16年間にヒマラヤの高峰登山での遭難件数は81隊で145人となっている。これは、約2.7%の死亡率となり、8隊に1件の割で死亡事故が発生し、実に37人に1人が死亡するという高率となっている。

ちなみに、日本国内の山岳遭難の死亡率で最も高い数値を示しているのは、「日山協・山岳遭難共済」に加入しているデータで、昭和52年から昭和54年の3年間の加入者合計32,085名に対して53名の死亡（死亡率0.17%）がある。これは、605人に1人の死亡である。また、魔の山として知られる谷川岳の死亡率は0.003%で、入山者3,300人に1人の死亡である。

これらの数値をみても、ヒマラヤの高峰登山の死亡率がいかに高く、異常なものであるかがうかがわれる。

しかも、この2.7%と云う数字はあくまでも死亡・行方不明の死亡率であつて、傷害や高山病などでヘリコプターに救出されたような遭難は含まれていない。本来こうした遭難も広義での遭難事故としてとらえなければならぬのであろうが、実際には事故の結果が死につながらぬような事故は余り掘り下げて検討されることもないまま忘れ去られてしまうことが多い。

我々が数ヶ月に及ぶヒマラヤ登山や何回かのヒマラヤ行を繰り返す中で、事故に至らないまでも“ハッ／＼”と肝を冷されるような事に遭遇することは度々ある。例えば、数分前に通過したアイス・フォールが背後で崩壊したり、ヒドン・クレバスに足を取られながらもかろうじて胸あたりの埋没で済んだとか、ベース・キャンプで休養した後、再び上部キャンプに戻って見たら絶対安全だと思っていたキャンプ・サイトのテントが雪崩に吹き飛ばされたとか、また、雪崩に巻き込まれながらもかすり傷一つ負わずに生還したとか……紙一重のところで大事故にならなかったケースは数多い。その数がどれほどかは推定しにくい、死亡事故の件数に比べたらはるかに多い件数であることは確かであろう。

こうしたナロー・エスケープによって大事に至らなかった準遭難も、もしかすると最悪な事態を招いたかも知れない要因を含んでいるのであるから、遭難事故対策を考える上では死亡遭難事故と合わせて検討すべきであろう。

日本の山とは全く異なる高所に峻立するヒマラヤの高峰に向う登山者は、国内の登山よりも更に入念な準備と研究・調査を行い、且つ、現地でも細心の注意を払って行動しているものと思われるが、現実の数字は驚くべき悲しい事実を示しているのである。この事をもう一度肝に銘じて防禦面でも怠りのないようお願いしたいものである。

※(注1) ここで云うヒマラヤ諸国は、ネパール、パキスタン、インド、アフガニスタン、ブータン、中華人民共和国、ソ連の7ヶ国を対象とした。

2. ヒマラヤの遭難事故

(1) 雪崩事故

雪崩は国内の山にしろ海外の山にしろ雪のある山においては最大の脅威であり、この白い悪魔がひと度牙をむいて襲いかかると我々は甚大な被害をこおむことになる。当然の事ながら太古の昔から氷雪に覆われてきたヒマラヤにおいては、この雪崩の問題は一層大きい。

ヒマラヤでの遭難事故を原因別にみると(図1参照)、実に全体の半分近くが雪崩による事故となっている。また、雪崩遭難の場合、一度に5人、6人、7人と云った大量死亡につながっていることも見逃せない特徴の一つである。

ヒマラヤの特徴的な雪崩に氷河雪崩がある。氷河雪崩の典型的なものは、ハンギング・グレッシャー舌端が欠け落ちたり、アイス・フォールの崩壊であるが、これらは降雪や日射、気温上昇などがなくとも落ちるときは自然に落下するので予測は極めて難しく厄介なものとなっている。また、これらハンギング・グレッシャーの崩壊などでは、落下したブロックがさらに新たな雪崩を誘発する危険をはらんでおり、この二次的な雪崩に巻き込まれた悲惨な例も多い。

また、爆風雪崩による大量遭難などもヒマラヤの特徴的な雪崩の一つであろう。

例えば、昭和53年にユトマル・サールで5名が死亡した遭難事故もこの爆風雪崩であった。第1キャ

(表1)

日本隊のヒマラヤ登山の入山状況・死亡事故の集計表

(6,000m以上のピークを対象)

(1952年～1985年-33年間)

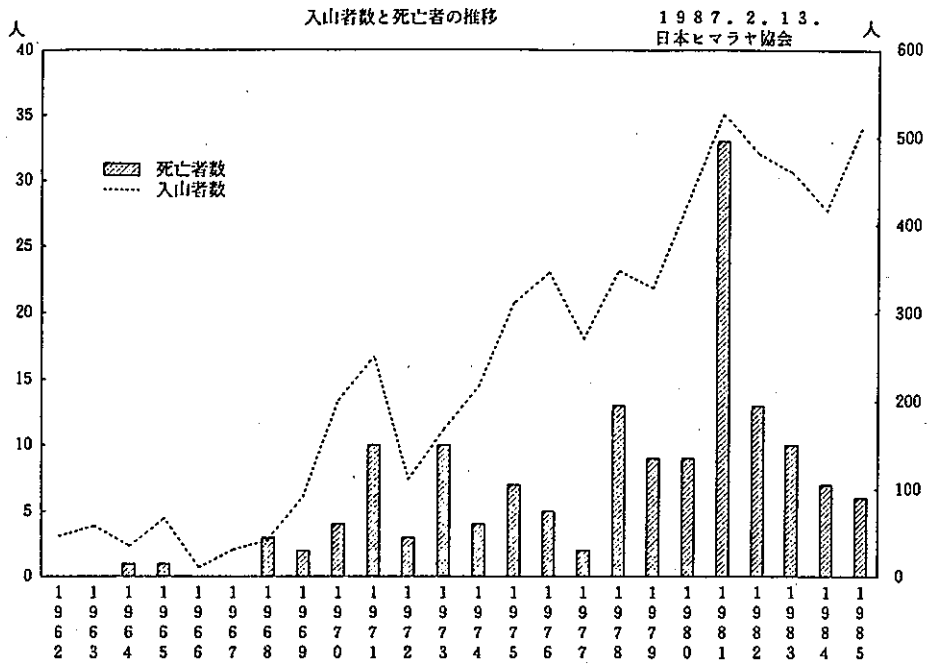
上段: 入山
下段: 死亡

左欄: 隊数・右欄: 人数

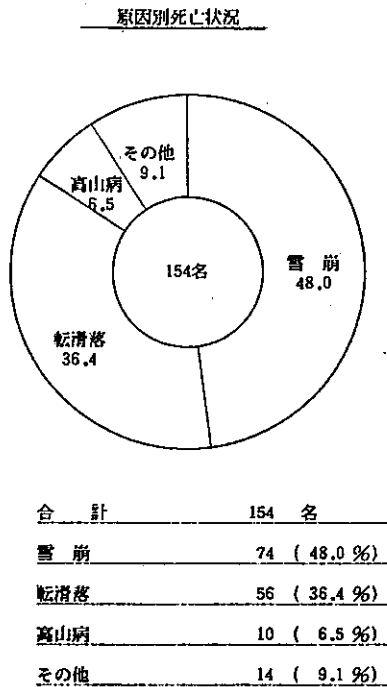
国	標高別	1950年代	1960年代	1970年代	1980年	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年	合計	死亡率
ネパール	8,000m	3 27	1 11	19 313	3 25	6 86	7 62	8 56	4 47	7 46	58 673	3.57%
	7,000m	5 37	26 182	68 625	8 73	11 93	8 59	7 63	6 47	5 32	144 1211	2.89%
				2 3	11 19	2 4	2 3	1 1	2 3		2 2	22 35
	6,000m	2 12	10 33	34 234	8 58	11 58	13 110	12 86	13 60	14 64	117 715	1.82%
	合計	10 76	37 226	121 1172	19 156	28 237	28 231	27 205	23 154	26 142	319 2599	2.77%
		3 4	24 42	3 6	4 5	4 6	4 6		3 3	45 72		
パキスタン・他	8,000m			4 73	1 8	3 29		4 48	5 32	7 65	24 255	4.71%
	7,000m	1 12	13 98	59 529	7 44	4 28	6 46	1 5	5 53	3 16	99 831	2.29%
				2 2	9 12	1 1	1 3	1 1				14 19
	6,000m	2 8	17 93	44 306	2 8	4 27	1 8	1 15	2 10	1 5	74 480	1.88%
	合計	3 20	30 191	107 908	10 60	11 84	7 54	6 68	12 95	11 86	197 1566	2.55%
		4 4	12 22	1 1	1 3	1 1	2 4	11 86		23 40		
印・中・ソ・ブ	8,000m				1 26	1 8	2 21	1 18		2 20	7 93	4.30%
	7,000m		1 4	18 150	2 10	12 107	10 89	14 80	10 48	12 87	79 575	2.96%
							3 12	4 4		1 1		8 17
	6,000m		5 23	49 313	19 173	12 90	13 86	16 89	15 118	18 175	147 1067	1.97%
	合計		6 27	67 463	22 209	25 205	25 196	31 187	25 166	32 282	233 1735	2.42%
		1 1	3 3	2 2	6 25	5 6		2 2	3 3	22 42		
総合計	8,000m	3 27	1 11	23 386	5 59	10 123	9 83	13 122	9 79	16 131	89 1021	3.92%
	7,000m	6 49	40 284	1304	17 127	27 228	24 194	22 148	21 148	20 135	322 2617	2.71%
				4 5	20 31	3 5	6 18	6 6	2 3	1 1	2 2	44 71
	6,000m	4 20	32 149	127 853	29 239	27 175	27 204	29 190	30 188	33 244	338 2262	1.90%
	合計	13 96	73 444	295 2543	51 425	64 526	60 481	64 460	60 415	69 510	749 5900	2.61%
		8 9	39 67	6 9	11 33	10 13	6 10	4 7	6 6	90 154		

(日本ヒマラヤ協会調べ)

* 印～インド、中～中国、ソ～ソビエト、ブ～ブータン



(図1)



入山者数と死亡者の推移

NO	項目	【年】	
		入山者数	死亡者数
1	1962	47	0
2	1963	59	0
3	1964	36	1
4	1965	67	1
5	1966	11	0
6	1967	32	0
7	1968	43	3
8	1969	91	2
9	1970	200	4
10	1971	250	10
11	1972	110	3
12	1973	167	10
13	1974	216	4
14	1975	312	7
15	1976	345	5
16	1977	269	2
17	1978	347	13
18	1979	327	9
19	1980	425	9
20	1981	526	33
21	1982	481	13
22	1983	460	10
23	1984	415	7
24	1985	510	6

ンプ（5,150m）に居た5名が遭難したのであるが、第1キャンプの消息が途絶えた2日後に現場へ急行した捜索隊が目にしたものは、雪崩に襲われた形跡など全く無い状態でありながら第1キャンプがこつせんと消えていたのである。ただ、キャンプ、サイトの上方500m程の所まで大きなデブリが押し寄せていたと云う。結局、第1キャンプより30m程下方のクレバスの中で遺体やテントの残骸が発見されたのである。

このようにヒマラヤ登山では、「スケールの大きさ」がときとして判断を狂わせる大きな原因となる。「あそこからは落ちないだろう。」「ここまででは到達しないだろう。」と云ったスケールの見誤りによって被害を大きくしているケースも多い。

また、雪崩の問題は気象と切り離して考えられないが、ヒマラヤでは絶対的な経験不足と入手することのできる情報量の不足から、この天候の読みは甚だ難しい。

ヒマラヤ登山の場合は、日本の山のように同じ山に何度も足を運んで経験を重ねることが難しく、大抵の場合は、最初で最後と云うのがほとんどであろう。このような登山隊が、たまたま悪天候に見舞われたときに、隊のリエゾン・オフィサー（連絡官）あたりに、「この地域の天候はいつもこんな状態なのか」などと尋ねて、「いや何十年振りの異常気象だそうだ」などと云われると、そのまま受けとめてしまう場合が多い。そして、これが一つの情報として他の登山隊に誤って活用されることが恐い。

これは、初めての地域ばかりでなく、モンスーンの影響のある山域へ、例えばプレ・モンスーン期だけの登山経験者が、初めてポスト・モンスーン期に出かけたような場合も陥り易い。要は絶対的に経験が乏しいのであるから、一度だけの経験からもたらされた情報を絶対視しないことである。

ネパールやガルワールのようにモンスーン影響を受ける山々では、プレ・モンスーン期やポスト・モンスーン期の気象について古くから研究され、その概要については良く知られている事であるが、こうした概要を普遍的な原則であるかのように受取り、それにこだわり過ぎると、ときとして手痛い打撃をこうむることになる。特に、このところモンスーン明け直前にもたらされる豪雪によって、ネパールやガルワールで大きな犠牲を強いられているケースが多い。ポスト・モンスーン期に登山する場合、このモンスーン末期にもたらされる豪雪を十分に警戒していかにより過すが、キー・ポイントの一つのように思える。

ヒマラヤへ出かける大方の登山隊は、アプローチからベース・キャンプ及び初期の登山活動の中で、天候、気温、風向、バロメーターの示度の観測、それに観天望気を行いながら自分達の山の局地気象のパターンをつかむのが精一杯である。

フレキシビリなど有効な機器を持参できない登山隊は、ネパール、インド、パキスタンなどで登山隊向けにラジオ放送してくれる気象通報を活用して上層気象を掌握すると良い。幾つかの高度の風向、風力、気温などを定時放送してくれるので、これを聞きとって、そのデータをグラフ化しておく

便利である。

多くの雪崩事故が悪天候下で起っている事を考えると、やはり、天候を良く見極めて、悪天候下では無理をしない事が肝要である。

(2) 転滑落事故

ヒマラヤ登山における転滑落事故は、高山病との関連が非常に多いと想定される。転滑落事故のほとんどが、高度障害による動作ミスに起因していると云っても過言ではない。多くの転滑落の事例を見ても、登頂の帰りとか、登頂を断念して下降の途上や、登頂後ビバークとなり、一夜を明かした翌朝早々と云ったケースがほとんどである。

このように登山活動の最終段階に事故が多いのは、「登頂」と云うものにげん惑されて、己れの限界以上の力を出しきってしまうためであろう。高所で恐いのは、低圧・低酸素と云う環境下で脳の働かされてくると、頂上が近く見えたり、急に自分達がスーパーマンになったような錯覚にとらわれたりさを忘れてしまう事である。例えば、ローティションの崩れや悪天候などによって、当初予定のアタック態勢が確立されないままアタック隊を送り出して事故を起しているケースがある。アタック態勢が整っていないのであるから、当然、アタック隊員には相当の負担がかかるわけだが、目前の頂上に惑わされてくると、頂上が近く見えたり、急に自分達がスーパーマンになったような錯覚に促われたりして悲劇への道を歩みだすことになる。その結果、力を出しきっても頂上にとどかなかったり、頂上には立ったが下る余力がなかったりの状態となり、ちょっとしたつまづきが転滑落事故となっている。

高所においては、自分の体力の限界を感じて下降にかかっても、ある高度以下までは身体内部での高度障害は進行し続けるため、限界を感じてから下り始めたのでは遅いのである。

また、こうした低圧・低酸素領域下での行動であるにもかかわらず、安易なコンティニュアンス・クライミングによって被害を大きくしているのも見逃せない。

高山病と関連した転滑落事故以外に例外として、「クレバス転落」の事故がある。

クレバス転落事故は、死に至らないまでも負傷にとどまったケースも加えて圧倒的に多い。特に多くみられるのが、氷河上でアンザイレンもせずに不注意に歩いてヒドン・クレバスに転落するケースである。初めのルートワークなどでは慎重にアンザイレンをしていても、何度か通るうちに慣れてきて、不用心にアンザイレンもしないで通るようになって転落することが多いようである。氷河は動いている事を肝に銘じ、初心を忘れないことである。特に、ヒドン・クレバスの恐しさを知らず、国内ではアンザイレンをして歩く習慣のない日本隊は、この対策を充分に行う必要がある。

(3) 高山病事故

ヒマラヤ遭難事故の三番目が高山病による疾病死亡と云うと、意外に少い高山病死に不審を抱かれると思うが、これは死亡原因が高山病による疾病死亡である事が確実に判っているものだけに絞っているからである。前述したように、転滑落事故の原因が高山病に起因している場合が相当数あると推

定されるのだが、判定がなかなか困難なため、ここでは高山病によよ疾病死亡だけを区分した。

ヒマラヤの高峰登山は云うまでもなく、低圧・低酸素領域での登山活動である。もともと1気圧の大気圧下で生活できるように作られている我々の身体は、この低圧・低酸素領域の高所では、いろいろな異常をきたし、さまざまな高山病に見舞われることになる。

そのため、ヒマラヤ登山では、古くから高所順応について研究され、多くの報告がなされている。しかし、これらの情報も高峰登山を目指す一人一人がよく知悉していないと結果的には高山病による悲劇を繰り返すことになる。

良く、高所順応の基礎的な知識習得を隊長やドクターなど隊の中の限られた一部の人のだけに任せて、他の隊員は全く勉強しないようなケースが見受けられる。高所順応は良く云われるように、ただローテーションを組んで一定高度の上下運動をしていれば、でき上がるものでもない。隊員個々の身体的なものや精神的なことも大きく作用するはずであり、本人が順応に果す役割こそ大である。従って、その基礎的な知識習得は、ヒマラヤの高峰登山に向う登山者の最低限の義務ではなからうか。

高山病の原因としては、肺水腫、心不全と云ったものが多く報告されている。そして、この手の高山病死の多くは、上部キャンプなどで具合が悪くなって、ベース・キャンプに下ってきた後、死亡するケースが案外多い。

ベース・キャンプへ下ったと云う安心感が、あたかも危険が去ったように錯覚させるのであろうか。自分達のベース・キャンプがまだまだ疾病患者にとって高い（危険な）高度であることを忘れてはならない。

また、ベース・キャンプには下降したものの、その後のレスキュー態勢が不備であったために手遅れとなったケースも多い。連絡ひとつで救助隊が飛んできてくれる国内の山と違うところである。緊急時における連絡網は入山前に大使館や観光省（及び登山担当窓口）、現地連絡先等と良く確認しておく必要がある。

それから、高山病による死亡事故が、以外と4,000m～5,000m台の高度で多い事も忘れてはならない。往々にして登山者は、自分達の目標山岳の標高だけに目を奪われがちになり易い。しかし、ここで忘れてはならないのは、8,000m峰であれ、6,000m峰であれ、その過程ではいずれも4,000m、5,000mの高度を通過していくことである。そして高度との戦いは既にこの4,000mの高度から始まっているのである。従って、ベース・キャンプ建設後の登山活動における高所順応も大切であるが、現地入りしてからの環境順応、アプローチ・マーチからベース・キャンプまでの初期高所順応と云ったものにも充分配慮されるべきである。

最後に高山病に対する最も有効な医療手段は酸素吸入であろう。自分達の目標とする山が、8,000m峰であれ、6,000m峰であれ、また、登山タクティクスが無酸素登山であろうとなかろうと、緊急用としての酸素は是非携行すべきである。遠くの医者より近くの酸素と云う事を良く肝に銘じておきたい。

3. 事故対策

(1) 外務省及び日本大使館への登山届け

ネパール（ただし、ネパール山岳協会の許可で登れる18峰を除く。）及びパキスタン以外の登山の場合は、（社）日本山岳協会の推薦状の問題（注：3）がないため、外務省及び日本大使館を通さず、登山隊が直接、相手国の登山担当部署へ登山申請して登山することができる。しかし、海外の山で遭難事故が起きた場合、一番お世話になるのが在外日本大使館及び外務省領事課であるので、ヒマラヤに向う登山隊は、ネパール、パキスタンにかかわらずいずれの隊も出発前には、外務省及び自分達の出かける国の日本大使館へ登山届けを出しておくのが望ましい。

届け出に際しては、登山計画書、メンバー・リスト、現地及び日本国内の連絡先を明記した緊急時の連絡網、それに念書を添えて、遭難事故発生時における関係方面への連絡及び救急用ヘリコプターの出動に関する便宜供与依頼書（願い書）も合わせて提出しておくべきである。

次に、登山隊は現地入りしたら、必ず日本大使館へあいさつに向い、最終的なメンバー・リストを提出し、緊急時の便宜供与をお願いしておく。このときも、日本国内の留守本部及び現地における連絡先（エージェントなど）をきちんと伝えておく事。

とくにネパールの場合、「トレッキング許可で登れる山」と云う事で、18の山がネパール山岳協会管轄で許可されているが、こうした山に向う登山隊も、是非、大使館へ登山届けを提出してから山へ向うべきである。

— 連絡先 —

◦ 外務省情報文化局文化第2課

〒100 東京都千代田区霞が関2-2-1

☎ 03-580-3311 内線 2873

（なお、便宜供与願い書及び念書等の宛名は、外務大臣官房文化交流部長宛とする事。）

◦ 在ネパール日本大使館

Panipokhri, Kathmandu, Nepal.

◦ 在パキスタン日本大使館

Plot No 53-70 Ramna 5-4, Diplomatic Enclave 1, Islamabad, Pakistan.

◦ 在インド日本大使館

Plot No 4 & 5-G, Chanakyapuri, 12 Pretoria Street, New Delhi, India.

◦ 在中華人民共和国日本大使館

中華人民共和国北京市建国門外日壇路7号

◦ ブータン王国

日本とブータンとは、昭和61年3月に国交が結ばれたが、まだ、在ブータン日本大使館は設けられ

ておらず、在インド全権特命大使がブータン大使を兼務している。

(注：3～ネパールの場合、登山許可申請に際しては、自国の政府、国際山岳連盟によって公認された山岳団体及び在ネパール大使館のうちいずれかの推薦状を添付することが、登山規則の中に明記されており、日本では(社)日本山岳協会がこの推薦状を交付している。

パキスタンの場合は、登山規則には明記されていないが、在日パキスタン大使館のうちで、(社)日本山岳協会の推薦状を添付するよう要望している。)

(2) 無線機及びトランシーバー

無線機(Wireless Set)やトランシーバー(Walkie-Talkie)などの通信機器は、ヒマラヤ登山の遭難救助においても、欠かせない有効な通信連絡手段であるので、登山隊は是非とも携行すべきである。

ただし、これらの通信機器を外国で使用する際は、その国によっていろんな規制があるので、ルールを良く厳守し、かつ、十分に注意して使用しなければならない。場合によってはスパイ容疑などで逮捕されかねないのでくれぐれも留意されたい。

まず、無線機やトランシーバーなどの通信機器類は、ほとんどの国で輸入禁止品目の物品であり、勝手に持ち込んで使用することができない事を知っておくべきである。

このような通信機器を登山隊が使用できるのは、それぞれの国が登山隊への特典の一つとして、再度持ち出すことや使用目的以外に用いない事を条件に特別に認めているからである。従って、登山隊が無線機やトランシーバーを持ち込む際には、登山隊を受け入れる部署(観光省登山局や登山財団など)の保証書(Undertaking)を添付して商工省や通信省などに対して特別輸入許可や申請使用許可申請を行い、これらの許可を取得してからでないと持ち込んで使用することはできない。こう云う事を知らずに黙って持ち込んでしまっている登山隊をよく見かけるが、それは不法に密輸したことになり、何かの折には前述したような嫌疑をかけられるので注意されたい。

また、何れの国も再度持ち出すことを条件にしているため、入国時(持ち込んだ際)に申請者のパスポートにT. B. R. E. (Tourist Baggage Re-Export) 番号が記載される。出国時にこれに記載された品物と台数がないと罰金等のペナルティーが課せられる。従って、紛失や盗難にあった場合は、連絡官及び最寄りの警察署などできちんとした紛失証明書を書いてもらっておく必要がある。

以下に各国の許可状況を記す。

① ネパール

ア. 登山隊には2台の無線機として12台までのトランシーバーの持参が認められている。

イ. 無線機で許可される周波数は、3.872MHz, 3.88MHz, 7.305MHz のもの。

ウ. トランシーバーで許可される周波数は、26.968MHz, 26.976MHz のもの。

エ. 無線機及びトランシーバーの周波数は、固定したものでなければならない。若し、周波数が

固定されたものでなく、マルチ・バンド・タイプのようなものを使用する場合は、登山隊は専門のリエゾン・オフィサー（連絡官）を同行しなければならない。

② パキスタン

ア. トランシーバーの周波数及び出力、台数について規制はなく、市民バンドの周波数はもとより、144～150MHzなどの超短波（VHF）のトランシーバーも使用できる

イ. 無線機で許可される周波数は、5.201MHz, 6.996MHz, 10.282MHz, 15.951MHz, 16.411MHzのもの。

③ インド

インドの場合、登山隊に許可されるのは、ほとんどの場合、トランシーバーだけで、無線機の持ち込みはなかなか難しい。許可される規格は、次の通り。

ア. インド全域

周波数は、26.968MHz, 26.976MHzの市民バンドのみで、出力は500mWを超えないもの。

イ. 目標山の山岳地域

周波数は、150.175MHz, 150.900MHzの超短波（VHF）も使用可。出力は1W以下。

④ 中国

中国の場合は、中国登山協会へトランシーバーの周波数、型式、出力、台数を記載したリストを送付した後、中国側の判断によって許可される。現在のところ明確な規定はないが、市民バンド及び140～150MHzの超短波（VHF）の周波数のものは許可されている。

⑤ ブータン

ブータンの場合、B. T. C. (Bhutan Tourism Corporation) が、無線機とオペレーターを手配してくれ、常時、ベース・キャンプと首都ティンプー間の連絡が取れるようになっている。トランシーバーに関しては、現在のところ明確な規定はなく、市民バンド及び140MHz～150MHzのVHFバンドのものは許可されている。

大型無線機を持参しない登山隊やインドの登山隊は、入山前に最寄りの無線基地などを良く把握し、緊急時における通信・連絡網を確立しておく必要がある。

(3) 航空機による救助

最寄りの病院などの医療施設から遠く離れた地理的条件の悪いヒマラヤ山中において、救助を必要とするような緊急事態が発生した場合は、どうしてもヘリコプターなどの航空機による搬送手段に頼らざるを得ない。

各々のヒマラヤ諸国で救助活動に出動してもらえるヘリコプターは、ほとんどが軍隊所属のヘリコプターなので、要請手続等に関しては、あらかじめ入山前に良く確認しておく事が必要である。また、これらのヘリコプターの性能は、飛行高度の限界がせいぜい5,500m～5,600m程度であり、これ以上の

高度における救助活動は性能的に無理であるから、ヘリコプターの出動要請にあたっては、現地の地形、気象条件等はもちろんの事、高度の事も良く状況判断して要請する心要有る。日本国内のようなつもりで、高度の事を忘れて依頼すると、せっかくヘリコプターが飛来してきても役に立たず、お金だけがかかると云う事になりかねない。

また、ヘリコプターの出動は、あくまでも人命救助が原則であり、遺体は運ばないので注意すること。

以下に各国の状況を記す。

① ネパール

救助に出動してくれるのは、ネパール陸軍所属のヘリコプターである。

出動要請の生じた登山隊は、連絡官を通じて最寄りの無線基地もしくは伝令によってカトマンズのネパール政府観光省及び登山隊のカトマンズにおける現地連絡先（大抵は、観光省に登山隊が届け出た旅行エージェントになる。）へ至急連絡を取り、そして、その現地連絡所から直接、ネパール陸軍に対してヘリコプターの出動を要請してもらう。

この場合、ヘリコプター・チャージは前金制になっており、ネパール・ルピーで用意する必要がある。料金は、最終的に救助活動後、飛行時間によって清算される。ちなみに料金は、1時間当たり約530ドル（約11,000ルピー）位である。（昭和61年現在）

従って、登山隊は入山前にカトマンズの現地連絡所と緊急時における救助態勢についてきちんと打合わせをしておく必要がある。

また、ネパールは山岳国家の割には、国内航空線が発達しているので、近くに飛行場がある場合は、ロイヤル・ネパール航空のピラタス・ポーター機（7人乗り小型航空機）などをチャーターして救助することも可能である。ピラタス・ポーター機の場合、遺体の搬送もできる。参考までに料金の方は、ルクラ～カトマンズ間で、約800ドル（昭和61年現在）である。

② パキスタン

まず、手続きとして登山隊は、在パキスタン日本大使館に、救助用ヘリコプターの出動に関する便宜供与依頼書とヘリコプター出動に要した料金の支払い履行を明記した念書を提出して、大使館よりパキスタン政府観光省あてに登山隊のリコメンデーション（保証書）を交付してもらう。そして、登山隊はこのリコメンデーションをブリーフィングのときにパキスタン政府観光省に提出しなければならない。さもなければ、登山隊は救助活動のための保証金として4,000ドルを観光省に預託しなければならない。

次に出動要請の生じた登山隊は、連絡官を通じて近傍のディプティ・コミッショナー（各地区の副行政長官）にヘリコプターの出動要請を連絡する。連絡を受けたディプティ・コミッショナーは、登山隊がヘリコプターの費用を支払うことを条件にパキスタン陸軍のヘリコプターをア

レンジする。

従って、前述した登山隊のリコメンデーションが観光省へ提出されていないとアレンジされない事になる。

料金は、スカルド～コンコルディア間で約30,800ルピー位である。(昭和60年現在)

③ インド

救助に出動してくれるのは、インド陸軍所及び空軍所属のヘリコプターである。

要請手続きとしては、登山隊は先ず、ニュー・デリーの在インド日本大使館に、救助用ヘリコプター出動に関する便宜供与依頼書と念書を提出しておくこと。

次に、登山隊の隊長と連絡官は、入山前に自分達の目標山地域を所轄する地区のディストリクト・マジストレート(地方行政長官)／ディプティ・コミッショナー(代理コミッショナー)及びサブ・ディビジョナル・マジストレート(副地方行政長官)のいずれかに対して、入山届けと緊急時におけるヘリコプター出動を依頼しておく必要がある。

出動要請が生じた登山隊は、連絡官を通じて近くのディストリクト・マジストレート(地方行政長官)・他へ伝令を飛ばして連絡する。連絡を受けたディストリクト・マジストレート(地方行政長官)・他は、最寄りのインゾ陸(空)軍管区司令部へ連絡をし、国防省から一番近くにあるレスキュー部隊への出動を発令してもらう。

ヘリコプター・チャージは、飛行時間にもよるが、一回の出動に約25,000ルピー位がかかる。(昭和60年現在)

④ 中国

現在のところ中国の高峰登山における救助活動にヘリコプターなどの航空機を用いることは困難である。

⑤ ブータン

ブータンの場合は、登山隊に対して入山前に、ヘリコプターのレスキュー費用として、3,000ドルの前金をBhutan Tourism Corporation (B・T・C)へデポジットすることが登山規則で義務づけられている。

ブータンには、レスキュー用のヘリコプターはなく、出動要請があった場合は、インド陸軍所有のヘリコプターを借用することになる。

出動要請の生じた登山隊は、ベース・キャンプからティンプーのB・T・Cへ無線でヘリコプターの出動を要請する。要請を受けたB・T・Cでは、観光大臣からブータン国防省へ要請し、ブータン国防省からインド陸軍へ出動を要請する。

料金は、ガンケル・プンスム、ベース・キャンプ～ティンプー間で約4,100ドル(昭和60年現在)位である。

(4) 保 険

ヒマラヤ登山における死亡率の異常さについては前述の通りであり、また、ヘリコプターなどによる救助にはかなりの費用がかかる事などを考え合わせると、ヒマラヤ登山に際しては保険に関しても事故対策の1つとして良く検討されるべきである。また、各々の国では登山隊に対して遠征中に雇用する高所ポーターやローカル・ポーター等の現地雇用者及び政府から派遣されるリエゾン・オフィサーについて随行期間中における死亡・傷害事故の補償を義務づけており、これら補償金の支払いも保険に頼らざるを得ない。

① 現地雇用者の保険（補償）

ア. ネパール

登山隊は、遠征の出発から帰着時まで、リエゾン・オフィサー、ヘッド・マン、ガイド、高所ポーター、ベースキャンプ要員、ローカル・ポーターに対し、下記金額の事故保険を付保することを義務づけられている。

○リエゾン・オフィサー	200,000 R.s
○ヘッド・マン及びガイド	150,000 R.s
○高所ポーター	100,000 R.s
○ベースキャンプ要員	55,000 R.s
○ローカル・ポーター	50,000 R.s

これらの事故保険は、国营保険会社及び観光省が認可した保険会社で加入しなければならない。保険料率は保険金額の約1%である。（ただし、保険に加入していないときの事故については、保険金と同額の補償金を支払うことを義務づけられている。）

また、前述した現地雇用者が事故により負傷した場合も、登山隊はその医療費を全額負担しなければならない。

イ. パキスタン

登山隊は、リエゾン・オフィサー、高所ポーター、ローカル・ポーターに対し、下記金額の事故保険を付保することを義務づけられている。

○リエゾン・オフィサー	100,000 R.s
○高所ポーター	40,000 R.s
○ローカル・ポーター	20,000 R.s

これらの事故保険は、パキスタンの保険会社を通じて加入しなければならない。保険料率は、リエゾン・オフィサー及びガイドが1%、高所ポーターが1.5%、ローカル・ポーターが0.75%で、保険料金は、1週間、1ヶ月間、2ヶ月間、3ヶ月間の保険期間によって異なる。

また、リエゾン・オフィサーの部分的な廃疾の場合、その補償金額は関係機関から提示され

たものに見合う金額を支払わなければならない。高所ポーター及びローカル・ポーターの部分的な廃疾の場合は、民間医の指示に見合う補償金額を支払わなければならない。

ウ. インド

登山隊は、遠征期間中に雇用した高所ポーター及びローカル・ポーターに致命的な事故が起きた場合、下記の補償金を支払わなければならない。

- 高所ポーター 15,000 R.s
- ローカル・ポーター 10,000 R.s

また、これら現地雇用者の部分的な廃疾に対する補償金額は、インド登山財団（I. M. F）と隊長の協議によって決定された金額を支払わなければならない。インド登山財団では、これらの補償金の支払いに関して、登山隊がインドへ到着後、死亡・傷害事故に通用する保険に加入されることを奨励している。

なお、インドの場合、リエゾン・オフィサーに関しては、インド登山財団が100,000ルピーの保険をかけてくれるので登山隊は関与しなくてよい。

エ. 中国

登山隊及び山地旅遊隊は、リエゾン・オフィサー及び他の中国人協力員に対して中国人民保険公社の死亡・傷害及び医療保険を付保することを義務づけられている。死亡・傷害保険金額は次の通り。

- リエゾン・オフィサー 25,000 元
- 協力員 25,000 元
- ローカル・ポーター 15,000 元
- ヤク方, 馬方, ラクダ方 15,000 元

この外、すべての人員に対して1人当り5,000元の医療保険を付保することも義務づけられている。

これらの保険手続は、全て中国登山協会に請負ってもらう。保険料率は次の通り。

(区 分)	(保険期間)	(死亡・傷害保険料率)	(医療保険料率)
標高6,000 m 以上	3ヶ月	2 %	1 %
3,000 m ~ 6,000 m	3ヶ月	0.6 %	1 %
標高3,000 m 以下	3ヶ月	0.6 %	1 %

何らかの理由で、保険に加入してないときに起った事故については、保険金額に応じた補償金を支払わねばならない。

オ. ブータン

ブータンの場合、登山隊に同行するB. T. Cスタッフ、無線オペレーター及びローカル・

ポーター、馬方、ヤク方等についての補償義務は登山隊にはない。全てB、T、Cの責任の元に手配される。

② 登山隊員の保険

ヒマラヤ登山における高い死亡率、高い救援費用などを考えると登山隊は、隊員についても万が一に備えて保険をかけておいたほうが無難であろう。しかしながら現実問題としては、ヒマラヤの登山行為を取り巻く保険の環境は極めて厳しく、登山隊が契約できる保険の幅は著しくせばめられている。

保険としては、生命に対する補償を基本とする生命保険と、物的損害に対する実費負担を限度内で補償する事を基本とする損害保険がある。

まず、生命保険であるが、登山隊の出発直前になって大口の保険に加入する事は難しい。ほとんどの保険会社がヒマラヤ登山へ出かけると聞くと大口の保険契約を結びたがらない。ヒマラヤ登山における高い死亡率が、これほど保険制度を後退させてしまっているのが現状である。今のところ登山隊が出発前でも加入できるとしたら、郵便局の簡易保険や各種共済保険などごく限られたものだけである。

また、ヒマラヤ登山では高山病による疾病死亡事故も多いので、保険契約に際しては余り災害特約の特典ばかりに気を取られないで、傷害死亡・疾病死亡の両面から検討されるべきである。

次に、損害保険についてであるが、一般海外用としては、「海外旅行傷害保険」がある。登山などの場合は、一般旅行よりも危険度が高いため、普通の海外旅行傷害保険に「運動危険担保割増」が組み合わせられ、保険料はかなり高額となる。これらの組み合わせによる損保として「トレッキング保険」と云うのがある。これは傷害死亡・後遺障害、疾病死亡、救援費用を補償する保険で便利であるが、あくまでもトレッキングを対象とした損保であって、ピッケル、ザイル等を用いる登山行為での事故には補償されない。

もっとも、登山に関してもそれほど高額な保険でなく、かつ、かなり高い掛け金（保険料）を覚悟するのであれば、保険会によっては引し受けてくれる会社もあるかも知れないので、交渉してみると良い。