

アラスカの氷河は「河」という表現がよく当てはまる。殆ど勾配のないままに、山の裾に横たわり、周囲を完全に埋めつくしている。そして上端は大抵、氷河がずり落ちた跡のような壁であり、山はその氷河からひよつこり飛び出したような独立峰が多い。だから私たちのチャーターした軽飛行機は、回りの山よりも底く、氷河に溯つて山中へ入る。そして巾広い自然の飛行場に降りることができるのである。私達は当初、ヘイズ山の北峰と南峰の間へ入るトライデント氷河に着陸する計画であつた。だがクレバス等の条件から急拠スーシトナ氷河に降りることになり、加えて着陸失敗という想像もしなかつたことが起つてしまつた。その結果、私達はスーシトナ氷河の登降を余儀無くされたのである。この氷河はアンカレッジ近くの海にそそぐスーシトナ河の源頭にあたり、河口からマッキンレー山塊まで北上し、東に折れてアラスカ山脈にそつて流れ、氷河となつている。そしてデボラ山に至る支流等があり、さらに東にヘイズに向う支流の出合がある。さらに奥に進めば、だんだんに傾斜がなくなり、ついにとてつもなく広いスノーフィールドとなる。

それより先は、だらだらと下り始め、今度はブラックラビット氷河が始まるのである。このとてつもない広い分水嶺が、後発2名の着陸地点となり、全員の離陸地点ともなつたのである。この分水嶺からヘイズ山へ至る支流との出合まで戻るには、少しのラッセルで充分1日で達する。距離10 km、高度差450 mの下りである。両側共、雪でスッポリ被われた美しい山々が展開し楽しい遊歩道である。出合近くは、すでに万年氷が露出しており、非常に歩きやすい。

ヘイズの南面パットレスが、ここでようやく見える。支流へ入るとそこは屈曲点であるため、クレバスが縦横無尽に走っている。しかし少し奥へ入ると雪に変わり、ラッセルとなる。依然勾配もあまりなく、巾も約1000 m位あるが、屈曲点や落差のある所では、ヒドンクレバスがそこかしこにあり、足をとられる。そのうち首まで落ち込み、両足ぶらりということにもなる。コンテナスでは、各自がなるべく離れた方がよい。しかしそう困難もなくヘイズ南面のパットレス基部に達する。出合から距離8 km、高度差700 mの登りであつた。そ

ここで氷河は左右に分かれ、左稜はヘイズの西に入り壁にぶつかる。右俣に落差があり、その上は広い棚状である。この間には、クレバスがあり、左側はセラック帯となっている。一番右のルートを取り、大きなクレバスを右廻しながら尾根の側面に逃れる。そのままトラバースして棚状の平面に入る。着陸に失敗したのは、この奥であり、BCも同地点であった。バットレス基部からBCまでは、距離4 km、高度差400 mである。やはりここにも壁にさえぎられており、両面も雪の稜線と側壁で囲まれている。着陸地点としてあまり快適とは思えないが、パイロット自身は、そう悪い場所でもないと言っていた。ここ以外にヘイズの南側に降りるとすれば、先の左俣付近に若干の可能性があるだけで、それ以外はあの広い分水嶺までないと思われる。しかしこの6月下旬という時期に徒歩で移動することに関しては、さしたる困難には出合わなかった。ましてルート工作を要するようにはなかつた。たまたし7月中旬ともなるとそれも言っていられないのである。次に私達が下山した時の状況を述べてみよう。

BC付近では、そんなに変化がみられなかつたのだが、バットレス基部周辺からは、クレバスが相当大きなものに発達していた。クレバスの間を縫ってスノーブリッジを渡つたり、ダイヤモンド状にきれいに並んだクレバス帯へ入れれば、付近一帯が陥没するのではないかという不安も頭から否定できるものではない。

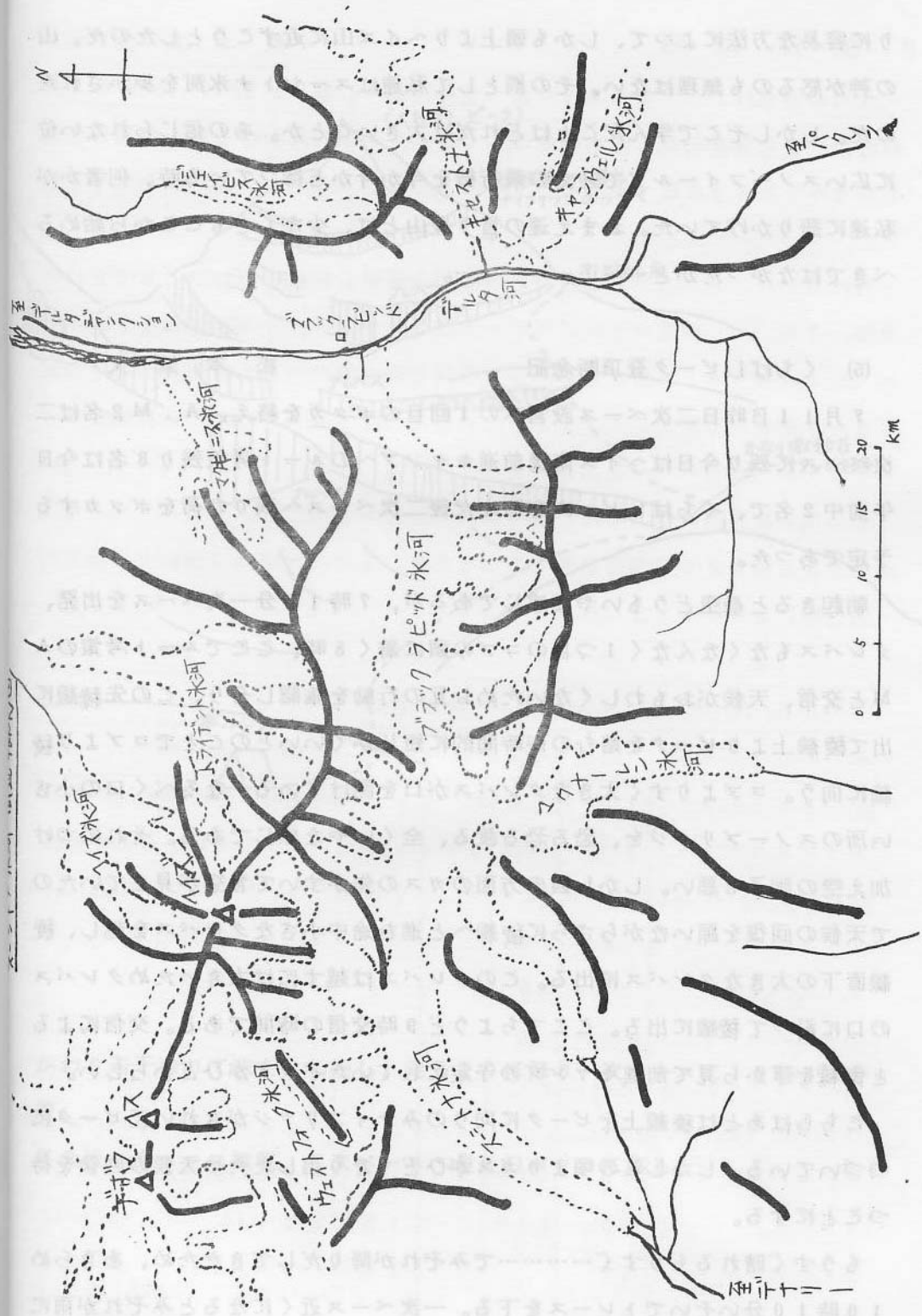
何mといわずヒドンクレバスが連続したり、かなり副の広いクレバスでも薄く雪が乗っていることがある。また露出したクレバスも見え目より内部は広く、やわらかい大きな庇をもっている。入山時に真直ぐ歩いた所を、下山時にはジグザグに進み、その2倍程の距離を歩くことになった。悪戦苦闘の末、やつと氷の露出部まで達する。入山した6月下旬に比べ、3 kmは上に及んでいた。ここまで下れば、クレバスは、正直に口を開けているか、そこだけ雪で埋まっているかで、肝を冷すこともない。しかし今度は、そのクレバスがもつと大きくなってくる。10 m以上の副があり、ルートのとり方を誤まれば、氷河をほとんど横断させられる。入山のときにはこの上を平気でラッセルしていたかと思ふと背筋が寒くなる。さらに下れば、解け出した水に悩まされる。池や小川が

氷河上至る所にあり、足を濡らさずに下ることはできなかつた。その水がクレバスに落ち込むようになる所は、もう出合であつた。以上のような氷河の上部から下部への変化は、そのままこの1ヶ月間の時間的变化を示しているように思われる。それにしてもこの変ぶりには驚かされた。もう少し状態が悪くなれば、通過できないこともあるかもしれない。

アラスカにおいて天気安定するのは5～7月であるが、5月の氷河はひどいラッセルに悩まされるので、登山の適期は6、7月といわれている。しかし撤収時に通過する氷河によつては、7月いつばいの行動が不可能な所もあるということである。出合から離陸地点までは、やはり氷が上部まで露出しており、クレバスはほとんどなく、また深い溝を作つて流れていた川もなくなり、早いピッチを進めた。しかし見渡す限り白一色であつたのに、汚い氷が露出し、エメラルド色に輝く池もなくなり、とても遊歩道といったものではなくなつていた。しかしそのかわりに赤い雪をそこかしこ見ることができた。

染料を撒いたような真赤であつた。クレバスの断面に層となつていゝるものもあつたので、最近降つたものでなく、雪が解けて表面に集積されたものであるらしい。採集して解かしてみると沈殿したので、雪自体の色ではないが、粒子は肉眼ではみえない位に細かい。ただの鉱物とは思えない程真赤なので、生物ということも考えられるが、まだ真相は明きらかでない。とにかく異様に美しい光景であつた。このように入山時には見なかつたもので、下山時に見られたものは、他にいくらかあつた。出合付近では、少しであつたけれど緑を見つめることができた。小さな草かコケ程度のものだつたが、私達にはいやにうれしいものであつた。動物はまさかいないだろうと思つていたが、氷河上に熊の足跡を発見、一隊員はその姿まで見た。あとでグレーシャーベアという種類があることを知つた。またブラックラビッド氷河の末端では、飛行機から無数のマウンテンシープが崖を走るのを見た。野性動物をこれ程数多く、真近に見たのは初めてであつたが、それはハイウェイから何kmもない所であつた。私達の氷河の旅も、これを最後に終わりを告げたのである。スーシトナ氷河の登降。

それは私達にとって全く予期しなかつた行動であつた。思えば私達は、あま



りに容易な方法によつて、しかも頭上よりヘイズ山に近づくとしたのだ。山の神が怒るのも無理はない。その罰として私達はスーフトナ氷河を歩かされたのだ。しかしそこで学んだことはどれだけ大きいことか。あの信じられない位に広いスノーフィールドで迎えの飛行機を今か今かと待つている時、何者かが私達に語りかけていた。おまえ達の言う登山とは、少なくともここから始めるべきではなかつたかと……………。

(5) くちばしピーク登頂断念記

松本繁文

7月11日昨日二次ベース設営への1回目のボツカを終え、A・M2名は二次ベースに残り今日はヘイズ南稜前進キャンプへのルート考策残り3名は今日午前中2名で、くちばしピークを踏んだ後二次ベースへ残りの荷をボツカする予定であつた。

朝起きると曇空どうもいやな感じであるが、7時10分一次ベースを出発、クレバスもなくなんなく1つ目のコブの頭に着く8時、ここでルート考策のA・Mと交信、天候がおもわしくないためお互の行動を確認し合ひ、この先稜線に出て稜線上よりピークを踏むのが時間的に短じかくいいとのことでコブより稜線に向ふ。コブよりすぐ大きなクレバスが口を開けている。なるべく口の小さい所のスノーブリッジを、恐る恐る渡る、全くいやな感じである。それにつけ加え空の調子も悪い。しかし西の方面のガスの先がすいて青空が見えていたので天候の回復を願いながらさらに稜線へと進む途中小さなクレバスを越し、稜線直下の大きなクレバスに出る。このクレバスは越すには大きいためクレバスの口に沿つて稜線に出る。ここでちょうど9時交信の時間である。交信によると南稜を下から見て前進キャンプの予定にしていたバンドがひどいらしい。

こちらはあとは稜線上をピークに向ふのみナイフリッジがきれいにピークにつづいている。しかしこの頃よりガスがひどくなり出したため天候の回復を待つことにする。

もうすぐ晴れるもうすぐ……………でみぞれが降りだしてきたため、あきらめ10時10分いそいでトレースを下る。一次ベース近くになるとみぞれが雨に