様、分解してラサまで運んだうえで再交渉するということでザンムーの税関をクリアし、村はずれで自転車を組みたてて走り出したとのことだった。税関との約束を意図的に無視しての走行であることは明らかだろう。この区間の自転車移動が違法であることを承知したうえで、強制送還や自転車没収に備えて、わざわざ安物の自転車を購入したとまで言ったのには驚かされた。

彼らと別々の場所ですれちがったのは、体力のない者は残したまま、元気な人間だけが先に進むというスタイルをとっていたためである。さらに脱落した者は地図や食料すら持っておらず、この先で食料は買えるのかと問われてしまうありさまであった。

最低限の準備や情報もないまま突っ込んでいくのは、客観的にみても無謀としかいいようがない。そんな人間でも、現地の人々はめずらしがって暖かく迎えてくれることだろう。しかしながら、最初からそういった好意を期待していくのは甘え以外の何ものでもなく、それが後に冒険談として語られるのはあまりにも横暴ではないだろうか。

○○大陸自転車走破などというタイトルは、確かに人目を引き、賞賛を集めるだろう。しかし、自分自身が走ってみたいというよりも、注目や賞賛が優先されているような雰囲気があることは否定できない。それが個人の自己主張であるわけだが、複数のメンバーでの行動でありながら、自分一人による結果と錯覚させるような報告がなされているのも事実である。

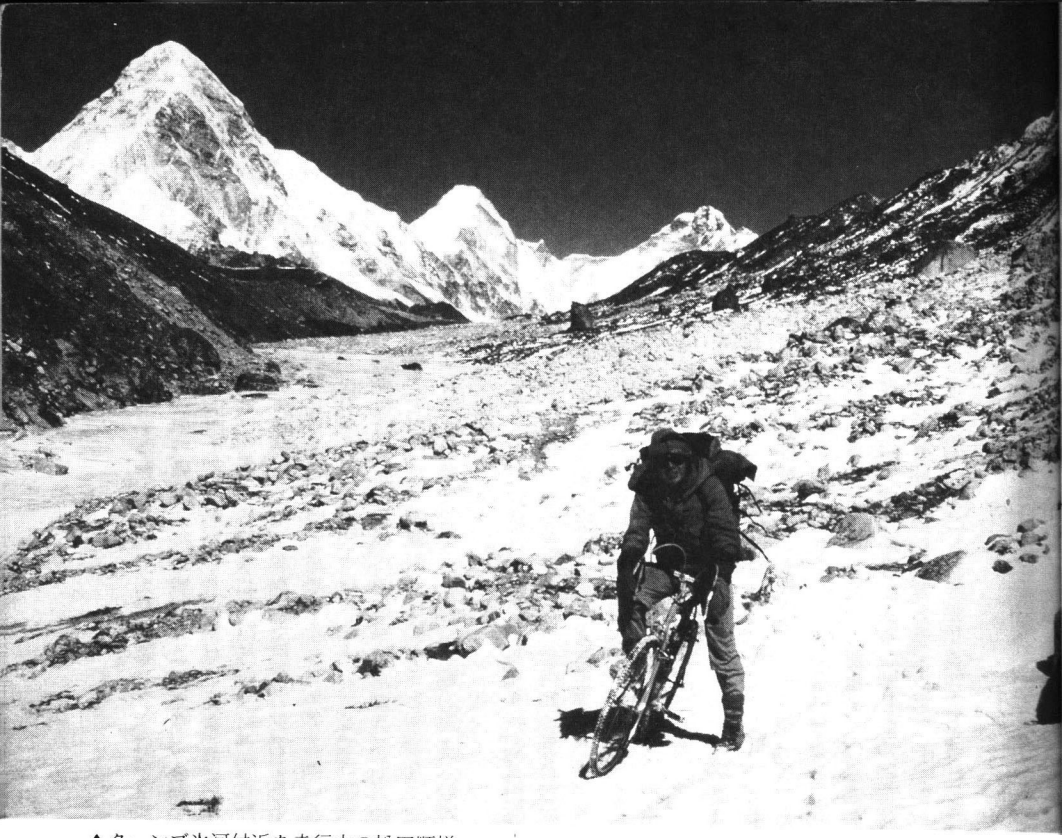
私たちのチベット走行は、あくまでも違法行為であった。しかし前年に調査したうえ、現地でも最善を尽くし、それでもうまくいかないため無事に帰着するための手段としての違法であったことは事実である。理由付けをして正当化する意図はないが、それは最初から規則を犯すつもりで没収されてもかまわない安い自転車を買い込み、税関さえ通れば後は見つからなければ何をしてもよいとばかり、夜の暗闇にまぎれて村はずれからコソコソと走り出すような確信犯的違法とは根本的に違うことはいうまでもない。自分たちさえ走れて、周囲から賞賛や注目を集めれば、次の人間が走行できなくなってもかまわないという姿勢は、明らかに誤りである。

この地域に限らず、今後これ以上自転車持ち込み禁止区域が増えないようにするためにも、現地のルールに従うことを基本にしていくことが大切であると思われる。個人的エゴイズムで地球体験のフィールドを狭めるような行為は、厳に慎むよう心したいものである。

（丹羽隆志）

エベレスト街道をクロスカントリー自転車で走破

秋田市手形で自転車店を経営する松田順悦（二七）は、八六年一一月末から八七年三月にかけて、スリランカ、インド、ネパール各地を自転車で訪れた。特にネパールでは、ナムチェバザールからエベレスト・ベースキャン



▲クーンブ氷河付近を走行中の松田順悦

プに至るエベレスト街道を走破。標高五五〇〇メートル地点まで到達している。

JACC会員の松田は、前年冬にも約三ヵ月をかけて中国を周走。チベットに入り、チョモランマ・ベースキャンプの五二〇〇メートル地点まで走破した。家業の自転車店は、冬の間積雪で暇になるため、毎冬三ヵ月間は海外へ出られるという。使用した自転車も、クロスカントリー用車をベースに、オン・オフロード兼用で走行できるように自分で改造したもの。現地の交通機関と組み合わせて、限られた時間の中で自分の好きな風景の中を楽しみながら走るという、オフシーズンのみのパートタイム・ランを続けている。

（白根　全）

三月

第二部・地球体験者の項、参照。

四月

自転車世界一周の台湾人青年、ゴールイン目前

台湾人では初めての自転車世界一周を目指している胡栄華（三四）が、四〇ヵ国目の日本を走行した。胡は三年前に台北をスタート。新聞社に旅行記を送って原稿料を得ながら六大陸を走り、日本が最後の国となった。走行距離は計四万二五〇〇キロ。台湾との国交がない国が多いため、入国できずに悔しい思いをしたことも多かったが、また旅に出たいと語っている。

なお、JACC（日本アドベンチャー・サイクリスト・クラブ）から、第一回ペダリアン大賞が贈られた。

着した。途中マラリアを病んだり、警察につかまりながらも一日約一〇〇キロから一五〇キロを走りながらスケッチを重ねた。「完全一周」とはならなかったが、アフリカの自然と人々をスケッチする目的は果たせた、と本人の弁。

（三五康司）

一月

二月

キリマンジャロに自転車登頂

秋田市手形の自転車店経営、松田順悦（二八）は、八七年一二月から八八年二月にかけて、東アフリカを自転車で旅し、アフリカ大陸最高峰のキリマンジャロ（五八九五メートル）にも挑戦した後、二月二八日帰国した。

ケニアの首都ナイロビに到着直後、五人組の強盗に襲われ、力づくでパスポートやトラベラーズ・チェックを盗まれるという荒っぽい歓迎を受けたが、幸いどちらもすぐに再発行してもらうことができ、自転車も無キズ。まずは高度順応を兼ねてケニア山（五一九九メートル）に登った後、ナイロビにデポしておいた自転車でタンザニアへ向かった。モシから通常登山ルートのマラング・ルートでピークを目指したが、高度を上げるにつれひどい吹雪となったため、自転車は五六八五メートルのギルマンズ・ポイントまでで断念。空身で最高点のウフル・ピークに立った。

使用した自転車は、自分で組み上げたMTB。商売柄目的に合わせた自転車の改造はお手のものだが、雪の多い冬の三ヵ月しか店を休めないのが悩みの種という松田だが、早くも次の目標は南米大陸最高峰のアコンカグアに決めたと語っている。

（白根　全）

二月

三月

熱い青春、自転車で世界一周

高校を二年で中退した近藤雅義（一八、京都市中京区）が、八七年八月より一年半かけて世界を一周し、三月一一日、大阪国際空港にまっ黒に日焼けして帰ってきた。一六歳の時、同じ年で世界一周した平田オリザの体験記を読んで目覚めたのが動機だったという。

東山中学時代にも、担任だった自転車好きの河津先生の体験談を聞き、冒険心の下地はできていた。高一の夏休みには、二五日間かけて北海道から九州まで、三〇〇〇キロあまりの日本縦断自転車旅行を成し遂げている。

高校に行かず、毎日図書館で各国の地図や出入国の方法等を調べていた。「大学に入ってから行けばよい」という両親を「このまま高校に通うよりも、いまの情熱をぶつけたい」と、毎晩二時三時までの議論をして説得。父親の健治（ハンカチ製造業）もついに「息子の人生を広い視野で見てやろうと思う」と、精神、資金面とも応援態勢に入った。

使用した自転車はキャンプ用具などを入れた四つのバッグをくくりつけ、総重量五〇キロ。一日約一〇〇キロのペースで、ほとんどがテントを張っての野宿、自炊

エベレスト街道を行く

松田 順悦

自転車でエベレストへ、いや我が愛車にエベレストを見せてやりたいと思ったのは、別に深い理由があったわけではない。前年チベットのチョモランマ・ベースキャンプ（以下B・C）へ自転車で行ったので、ネパール側からも行けるかなという単純な発想であった。

一九八六年一一月、香港でスリランカ行きの切符を手に入れた私は、先ずバンコック経由でコロンボへ飛んだ。動乱の最中であるスリランカを自転車で南半周した後、南インドへ入る。毎日が暑く、水分補給のためとはいえ生水を飲んでも平気な自分の体に感謝しつつ北上。汽車とバスでネパールの首都カトマンズに着く。

当初私はポカラからトロン峠を越えるアンナプルナ一周を考えていたが、厳冬期トロンパスは雪で通れない可能性大という情報から、エベレスト街道へ行くことした。ただ、起点となるルクラへは飛行機はあるが予約するのは仲々大変と聞く（陸路で一週間から一〇日かかる）。

「一週間先までFULLです」と受付の女性。

「調べますから、二時間後にまた来てください」

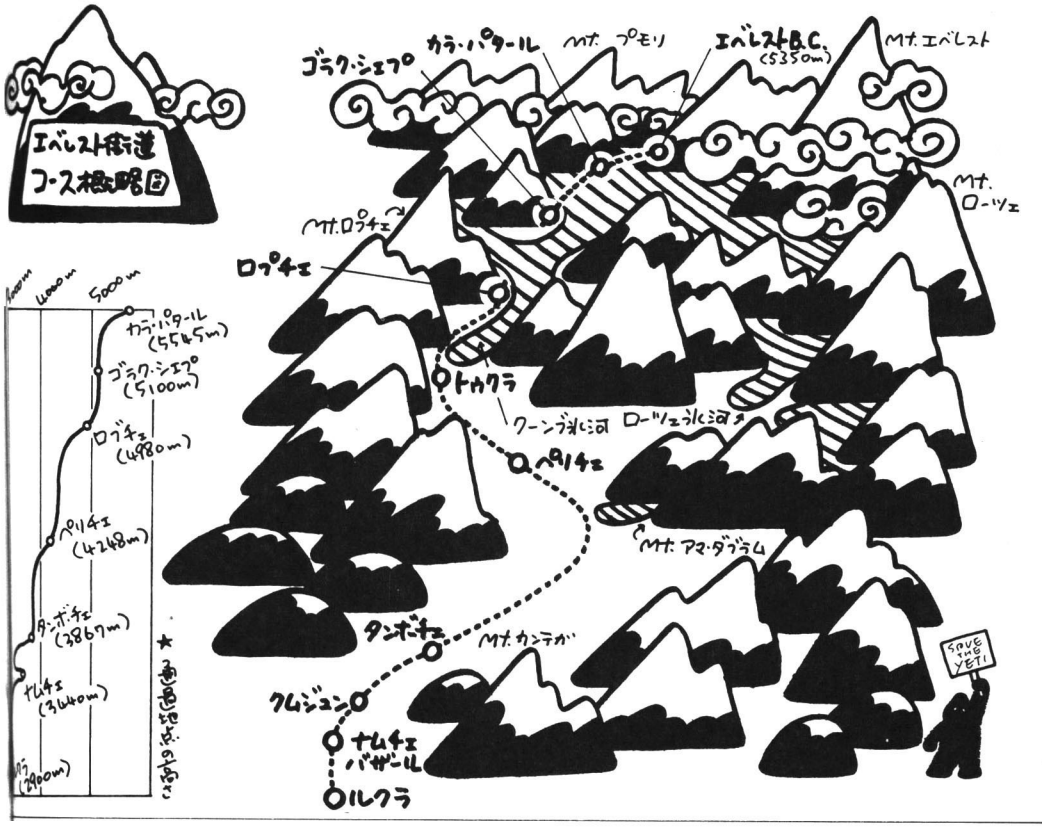
いきなり行ってすぐ乗れるわけがないとは思っていたが、二時間後オフィスに行ってみると状況は一変していた。「あなたはラッキーだ。明日の朝ルクラに行けますヨ」

「明日？　朝？」

無理で元々、何の準備もしていなかった私は、なにがなんだかわからないうちに大急ぎで食料の買い出し、装備の点検をし、翌二二日空港へと向かった。モヤのため二時間遅れで乗り込んだフライトは、二〇人乗りの小さなプロペラ単発機。そこに乗務員三人に客が私と地元の人の二人だけだった。どうやら前日までの欠航で溜っているトレッカーの為の臨時便だったらしく、それに運良く乗れたのであった。

ルクラの飛行場で、異様な荷物（自転車を分解して入れた袋）を持っている私は注目の的になった。その中で袋から自転車を出し、組み立てにかかる。インド・スリランカでもそうだったが、自分が有名スターにでもなったのかなと勘違いする程人が集まってくる。中国ではあまりの人混みゆえ、警官まで来たことがあった。ともあれ、地元の人々と外人トレッカーの驚嘆の目の中、意気揚々とスタートした私であった。

が、道は狭く岩だらけ、押したり担いだり、少し乗ったかと思うと今度は長い階段状の登り、なんだかんだと



頑張ってはみるが、心の中では〝しまった〟と思いはじめた。引き返そうか、いや自転車をどこかに預けようか。色々考えた私だが、後を振りかえると一〇人位の子供達がサイクル、サイクルといいながらついてくるし、行く先々の村にも自転車で来た日本人が居ると伝わっており、注目の的。口コミ、情報交換の速さには驚くばかりだ。今更やめるわけにはいかない状態になってしまった私は、行けるところまで行ってやろうじゃないかと、半ばヤケクソな気分で一日目の夜を迎えてしまった。

一九八七年一月二三日、エベレスト街道沿い最大の村であるナムチェ・バザールへの標高差五九〇メートルの急坂の手前にある国立公園事務所を通過しようとしたところ、ちょっと待てといわれた。この先は自転車持ち込み禁止、持ち込むには特別なパーミットをカトマンズで取ってこなくてはいけないらしい。ここでは取れないといわれ、今更高い飛行機代を出して戻る気にもならず、あきらめかけていたところ、前日出会った韓国隊三人とシェルパの人が事務所の係員と交渉してくれた。

「ちょっと待っていろ。ボスがナムチェにいるから無線で聞いてみる」といわれ、待つこと四、五時間。彼らのボスである公園管理事務長からOKとその返事がきた。ナムチェへ向かう途中彼と会ったが「若者には冒険が必要だ」といって肩をたたいてくれた。感謝の一言である。我が愛車なしで行かなければならないのかと心配と期待をしていた私は、半分嬉しいような半分悲しいような気

分で出発した。しかし、間もなく迎えたナムチェ・バザールへの急坂は、そのような気持ちを振り払い〝自転車を置いてくればよかった〟という後悔だけを残してしまうほど厳しかった。最初の頃の石段は急角度のため、ただ担いでも前輪が石段に当たり、のけぞりかえってしまう。地元の青年が、物珍しさから担いでやると頭の上に載せていくが、五分もしないうちに丁寧に返してくれる。人生は孤独だと思いながら必死に登る。やがて日は暮れ、道の脇でシュラフにくるまり寝ることになった。

週に一度、土曜日だけ開かれるバザールで賑わう、この街道随一大きい三四四〇メートルのナムチェに着いたのは翌朝だった。ナムチェでは前日お世話になった韓国の登山隊と一緒の宿に泊る。彼らはロブチェピーク登頂のため来たとのこと。中でも大学生のシムさんとは仲良くなり、楽しい一夜を過ごした。

ナムチェ一泊の後、アマ・ダブラム六八五六メートルを右手に、左遥かかなたにヌプツェ、ローツェ、そしてエベレスト三山を望む気持ち良い水平道をタンボチェへ向かう。自転車に乗ることができる貴重な道であった。もちろん、バランスを崩すと深い谷底が肉眼で確認できる道でもあったが。

川辺へ下り、吊り橋を自転車に乗って渡る（これもまた貴重な体験だった）と、また標高差六七〇メートルの登り。タンボチェは、エベレスト、ローツェ、ヌプツェそしてアマ・ダブラムなどを正面に一望できる、見晴らしの良い村である。この周辺のラマ教寺院の総本山タンボチェ・ゴンパがあり、その前の広場はヘリコプターが何機か着陸出来るぐらい広い。エベレスト街道沿いで唯一自転車を思いっきり乗り回すことができる場所であった。紫の服を着たラマ僧たちが自転車に乗っているという、奇怪な光景も見ることができた。タンボチェは個人的に一番気に入った村であり、良い思い出でいっぱいである。行きと帰りで一週間以上タンボチェ・ロッジというベンパ・テンジン氏の経営するロッジに滞在した。

スキーヤー三浦雄一郎氏のエベレスト大滑降など、数々の登頂に付き添った時の話を毎晩楽しく話してくれたベンパ氏。彼と可愛い娘さん達の居るここタンボチェ・ロッジでは色々な人々と出会うことが出来た。タイのバンコックで同宿だった羽藤氏と再会できたのはびっくりした（彼はネパール、タイ、中国語を話すことができ、通称〝歩く翻訳機〟と呼ばれた）。その後、目的地も同じなので私と一緒に行動してくれることになった人物である。また洗ったパンツをバッグに吊るしたまま歩いていた近藤君。女性の一人旅でカラパタールまで行った斎京さんなど、たくさんの人々と出会った。

このタンボチェでもそうだったが、どこにいっても自転車を貸してくれといわれる。タンボチェ・ロッジの娘さん達も自転車に乗ることが出来ないのに、一人がサドルに跨がり一人が押してやりながら、仲良く楽しんでいた。山の中での交通手段といえば自分の足で歩くだけだ

から、自転車は珍しい。というよりあるわけがなく、子供から大人にまで貸してくれないかとよく頼まれた。一度でも貸すと一人だけではすまなくなり、果てには二人乗りの曲芸までする始末だった。地元の人々の間では、私はもっぱら〝サイクル、サイクル〟と呼ばれ、外人トレッカーの間では〝クレージー〟で通用していた。

ところで私の自転車は、皆が山の中で愛用しているマウンテンバイクという二六インチの太いタイヤの種類ではなく、クロスカントリーというタイプである。ゴツゴツしているが比較的細い二七インチのタイヤで、ハンドルはドロップである。タイヤが細い為マウンテンバイクより安定性は悪いが、重量的には軽く、コンパクトに収納することができる。道の荒れた山中はもちろん、舗装路を速く走ることも出来る万能タイプの自転車だ。トラブルはインドで釘のためパンクしただけであった。

一月二六日、タンボチェを後に四二四三メートルのペリチェへ向う。V字谷の険悪さは除々に失くなり、ひらけたU字谷へ。やがて緑もなくなって岩と赤土だけが目立つ。道もアップダウンがゆるやかになってきて、自転車に乗れる場所も出てくる。アマ・ダブラムを頭の真上にのんびりと昼寝でもという気分だ。

ペリチェに着いた夜、息苦しさからなかなか寝つくことができなくなった。翌朝体はだるく、軽い頭痛を感じる。四〇〇〇メートルを越えるペリチェは高山病の関所といわれているらしく、東京医大の診療所もある（この

▼タンボチェへの急坂を登る。ひたすら体力の勝負だ

季節は閉鎖していたが)。私の症状は初期の高山病で、ここまで背中のザックの他に余計な自転車まで持って来ているのだから当然かなと自分自身で納得。同じ症状の同行の羽藤氏と共に静養することにする。この日、ロブチェ・ピーク登頂を目指す韓国隊のメンバーを送る。彼らが目指すロブチェをバックに記念撮影をしてから、我が愛車にサインをしてもらう。厳冬期ゆえ大変だろうが成功と共に皆の安全を願わずにはいられなかった。

その後しばらくの間、高山病と悪天候の為ペリチェにとどまることになった。高山病というのは病気の一種なんだろうけど、食欲だけは落ちない私だった。高山病には水分補給が大切とばかり、チャイ(ミルクティー)を片手に朝はパンケーキかチベッタンブレッド。昼と夜はジャガイモの特産地だけにふかしイモとかシャクパ(日本の雑炊)、それからチベットにもあったモモ(ギョーザの一種)などを食べていた。チャイといえば砂糖たっぷりのミルクティーのことだが、頼むと地元の人々が愛用しているバターティーもある。このティーは旅行者にはニオイがきつくて飲めないだろうといわれたが、チベットでは毎日がバターティーだったので懐かしい。もちろんチベットでもラサなどの大都会ではミルクティーが主流だが、地方とりわけ山の中の村にはバターティーしかなく、ミルクティーは高級な飲み物のような印象があった。このエベレスト街道沿いのクーンブ地方とチベットでは、生活のレベルの違いはあれ非常に生活風習や言葉が似ていた(もっともネパールでもこの街道沿いの村だけが豊かなのだろうが)。向かい風に疲れて座っていると手を引いて家に招き入れ、言葉のわからない私にティーや食べ物を出してくれたチベット人の親切が思い出される。

ペリチェ停滞は本人の気紛れから長く続き、ロブチェに着いたのは一月も後半だった。ロブチェは緑も草木もない岩と雪の世界。トゥクラから最後の急坂は五〇〇〇メートルの高所。一歩一歩が苦しい。一日先に行った羽藤氏が途中まで迎えに来て荷物を持ってくれるが、自転車には触ろうともしない。「いやだ。疲れる」の一言である。人生は孤独だとしみじみ思ってしまう。クーンブ氷河の中に入ると川は凍っている。道は一人が歩ける幅しかなくて、しかも所々雪によって妨げられている。自転車に乗るどころかいよいよ押すことも難しくなり、担がなければならなくなってきた。

「去年二人のニュージーランド人がMTBでやってきたヨ」とロブチェのロッジの娘さんが教えてくれるが、日本人は初めてのこと。しかもよりによってこの寒い中という感じで見られる。この時期はトレッカーや登山隊も少なく、改めてバカげたことをしているナァと思いながら誰もいない広々とした二段ベッドにシュラフを敷く。

二月一日。ゴラク・シェップへ意気揚々(?)と進み始めるが、ただ歩くだけでも息が切れる五〇〇〇メートルの高地。しかも自転車を担がなければならない私にとっては大変こたえた。たぶん頭がボーッとしていたせいだ

▲カラパタール山頂にて

ろう。いつのまにか目の前の道が無いのに気づいた。どうやら小さな沢に迷い込んだらしい。その周辺をウロウロしていると日が暮れはじめたので、慌ててもしょうがないと、大きな岩の陰にシュラフを出して横になる。そういえば去年チベットでも、強風のため先に進めず野宿しなければならなかったことがあった。あの時はシュラフすらなく、ヤクの毛皮のチベット服だけで外に寝たものだ。先に到着していた同行の外人たちに、テントでも寒くて寝れなかったのにと言われたのを思い出して笑ってしまう。あの時と比べると羽毛のシュラフもあるし、まあ大丈夫だろうと寝ることにする。

翌朝眩しくて目覚める。太陽はかなり上にある。我ながら恐い性格だと思いながら起きようとすると、顔を覆っていたパーカーが鼻と口から下へ一直線にパサパサに凍っていたのには驚いた。その日はゴラク・シェップのカルカへ。

二月三日。エベレスト街道最終点で、最高地点（五五四五メートル）カラパタールへ挑戦。もちろん自転車も一緒だ。挑戦といっても、カルカの裏にある黒い突起物みたいな山に登るだけである。ここまで来たのだからやるしかない。カルカの回りは荒漠としていて、平らな砂地から急な山腹を登りはじめなければならない。この砂地で車輪をとられ、頭から突っ込んでしまう。どうも最初からいけない。急な山腹がやがて緩やかな斜面になり、正面に山頂。右手にヌプツェもエベレストも見えてくる。が、自転車を担いで登るのは苦しくて、二、三歩進んでは休んでいる始末。中腹まで登った頃だったろうか、急に雲が湧き出て風が強くなってくる。遂には雪まで降り出した。これ以上無理だ。しかし自転車を持って帰るのもこの次の苦労を考えるとためらい、近くの岩の陰にロープで縛りつけて置いていくことにする。ゴラク・シェップのカルカに着く頃には吹雪になっていた。その日の夜も翌日も、一日中吹雪。カルカには客は私と羽藤氏の二人。登ってくる人もいなければ、当然下っていく人もいない。狭く薄暗いカルカの中には窓がないかわり、所々に隙間があり風通しが非常に良い。場所によっては雪まで降ってくれる。することもなく、寒いし動く気分にはなれず、かまどの近くでチャイを飲み、シャクパを

食べてシュラフにくるまって過ごす。

次の朝は、相変らず風は強いが信じられないほどの快晴となった。羽藤氏は前に登っているにもかかわらず、物好きからカメラマンとして付き添ってくれることになった。中腹に置いていた自転車をまた担ぐ。あまりに風が強かったので、飛ばされなかったかと心配だったが無事だった。頂上に近づくにつれて、岩が多く大きくなっている。自転車を片手に岩壁の裂目や緩斜面をぬってようやく頂上へ着く。展望は三六〇度。ヌプツェとエベレストが真近に見え、回りは氷河が複雑に入り組んだ岩だらけの世界だ。ふと目を手前に移すとオレンジ色の愛車。岩だらけの山の上での、この、世にも異様な組み合わせ。感動よりもなによりも、よくぞここまでこんなバカげたことが出来たものだと自分自身に感心してしまった。感動に浸り、しばらく記念撮影などして遊んでいると、下から一生懸命登ってくるグループに気が付いた。女性も何人かいるらしく、両腕を抱えられてフラフラしている。彼らは台湾人だったが、頂上で会った時はひどく驚いた顔をしていた。目の前に自転車を持った日本人と中国語を話す日本人がいるのだし、しかも人も住まない五五〇〇メートルの山の上なのだ。

カラパタール自転車登頂の翌日、帰路についた。しかし、登ってくるトレッカーに止められて仲々前に進めない。彼らは一様に驚きの声をあげ、両手を伸ばして「ストップ、ストップ」といい、なぜ自転車を持っているのか？　写真を撮らせてくれないか？　と尋ね、お前はグレートだ！　とかナイス！（なにがナイスなのかわからないが）と誉めてくれる。最も五〇〇〇メートルの山の中でいきなり自転車で下ってくる奴を見ればびっくりするのは当然かもしれない。途中茶店でチャイを飲んでいるとき、先程会った外人トレッカーが外で私の話をしているのが聞こえた。何度もバイシクルと言っていたが、頭を指差して、〝Too Crazy〟というのは、やはり誰が考えてもまともではないんだなと改めて思い知らされた。「お前があのクレージーか」の一言で済まされる私は、いつかクレージー・ジュンと呼ばれるようになった。

エベレストが展望できるタンボチェでゆっくりしたあと自転車をロッジに預け、美しい氷河湖のあるゴーキョ・ピーク（五三二八メートル）を三日間で往復したのち、カトマンズへの帰路につく。

「カトマンズについたらビールとスキヤキだ」と食べ物のことしか頭になかった私だが、去りがたいタンボチェを後にして振りかえると、遙かかなたに見えるエベレスト。肩にかついだ傷だらけの愛車に、よくお前と一緒にあの近くまで行ったものだなぁ〜と笑いかけた。

人のやさしさ。それに比べて厳しかった自然。そして〝やったぞ〟という満足感。

「むしょうにもう一度ネパールに行きたくなりますネ」そんなことを誰かに話したくなる旅だった。

（まつだ　じゅんえつ）