

富士山大量遭難死事故を振り返る

3月11日の例会「中蒜山～上蒜山縦走」はあいにくの強風の天気で、縦走は断念し中蒜山の往復となった。稜線上は強風が吹き雪が断続的に横殴りし、風によるけそうな状態で縦走は難しいと判断し下山を決定した。

この日の夜の天気図を図1に示す。日本海に低気圧が発生し、三陸沖の低気圧と合わせて二つ目低気圧となっている。下山後の稜線上は荒れたと想像され、下山の判断は正しかったと考える。私はこの天気図を見て、すぐに40年前の富士山大量遭難死事故を思い出した。以下その時を回想する。

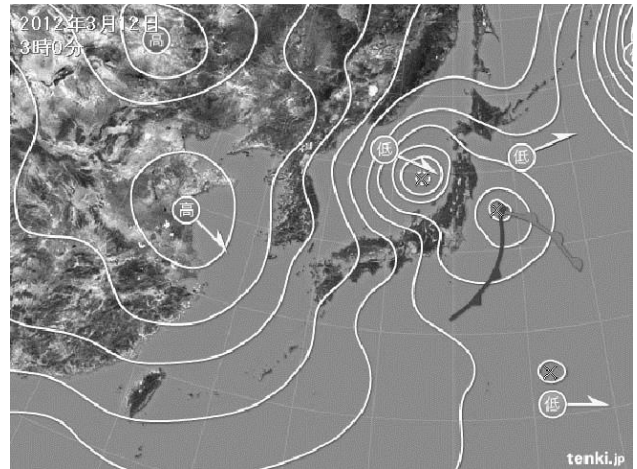


図1 2012年3月12日の天気図

1972年(昭和47年)3月20日に、20代だった私は友人と2人で奥秩父の縦走中であつた。朝の金峰山から見る残雪の富士山は大きな笠雲がかかっていた。この日我々は国師岳を経て甲武信岳まで縦走する予定で、まさかこの日が大荒れするとは思っていなかった。しかし朝日岳を過ぎたあたりから雨が降り出し、風が強くなってきた。雪面はワカンを履いてもズボズボで、思うように距離を稼げない。風雨はさらに強くなり、雨具から雨が浸みってくる(当時の雨具は性能が悪かつた)。そしてこのペースでは、目的地までの縦走は困難な状況になった。それどころか、早く安全な場所に下りないとまずい。縦走はあきらめ国師岳から下ることにした。ところが、下りの奥千丈岳尾根はラッセルの連続で体力を消耗する。前にいた5人パーティと交替でラッセルを続け、やっとの思いで白檜平の林道に到達した。しかしここから塩平まではさらに峠(あとで焼山峠と知つた)を越えてクネクネした林道が延々と続く。降り続く冷たい雨に濡れて体が冷える。クタクタになって塩平のバス停に着いた頃には、とつぷりと日が暮れていた。最終バスに乗ってやっとの思いで塩山駅に下り生き返つたと思つた。天気図をチェックせず、天候に対する甘い判断で行動したことが失敗の原因だつた。帰宅後、この日に日本の山岳遭難史上最悪の事故が起きていたことを初めて知つた。場所は朝に金峰山から仰いだ富士山である。以下、次のURLから記事を引用した。

富士山大量遭難：<http://weathernews.jp/cww/docs/saigai/0043/index.html>

この遭難では、春一番の暴風雨が吹き荒れる中、2つのパーティなどが下山を強行し、凍死や雪崩で24人が命を落とすという痛ましい結果となつた。春一番という言葉に、暖かさをイメージする人も少なくないかもしれないが、春一番は、そのイメージとはかけ離れた激しい現象で、これまでも数々の事故や災害を引き起こしてきた。右は遭難当日の天気図である。この日は台風並みに発達した低気圧が日本海を北東方向へ進んだ。まさに春一番の天気図である。



図2 1972年3月20日の天気図

この低気圧に向かって強い南風が吹き込み、平地でさえも暴風が吹く中、標高の高い富士山では人の命をも奪う嵐となつた。遭難者は、低気圧の接近を知らながら登山した。ところが春山の雨などに対する装備をほとんどしておらず、これが大量遭難の原因にもなつた。

観測記録によると、遭難時の風速は、平均で30～35メートルだつた。瞬間的には50メートル前後の風が吹いていたものと思われる。気温は、マイナス2～3℃と春一番の南よりの風

で、この時期の富士山にしては高い気温だが、体で感じる温度とは別である。一般的には風速が1メートル強まるごとに、1℃下がる。今回の場合、気温がマイナス2～3℃でも、風速を考えると体感温度はマイナス40℃くらいだったと推定される。濡れた体は、衣服ごとバリバリに凍りついていたそうである。3月も下旬ともなれば、山のふもとは、すっかり春の装いだが、山の上ではまだまだ冬なのだ。当時の遭難者のほとんどは、雨や雪に対する装備がゼロで、さらに低気圧の接近が予想されていたにもかかわらず行動したことがこの悲劇につながったのだ。

このような悲劇を繰り返さないために、山の気候はふもとの気候とは全く違うことを認識し、万全の計画や装備で行動することが大切である。そして、気象状況を把握し、悪天が予想されるときには、たとえ登山口まで来ていたとしても引き返す勇気、計画を変更、延期する勇気を持つ必要がある。

2012年5月号