

2018年7月黄河源流の訪問の帰りに四川省甘孜チベット族自治州の馬尼干戈<sup>マニカンゴ</sup>という辺境の街まで戻った。ここで1泊して高所の峠「雀児峠」<sup>ジャンジ</sup>を往復する予定だった。「ボンボリトウヒレン」という希少植物が咲いている期待もあった。

「雀児峠」は、四川省とチベットを結ぶ交通の要衝である。近くに名前の由来である雀児山(6168m)がそびえて、鷹も越えられない山との異名がある。標高5000m近い峠道なので、冬の降雪や、土砂崩れなどがあれば通行止めになってしまう。実は「峠」という漢字は中国には無くて、日本で作った文字(国字)である(良くできた文字だと思う)。

交通の難所なので、中国当局はここにトンネルを穿つことになり工期2012~2017年で完成した。全長7079mと従来の山越えの道からすると安全かつ早く峠越えができるようになった。しかしトンネルは便利だが、旧道からの絶景は見られなくなってしまった。ほとんどの車はトンネルを通るので、いずれ峠越えの道は廃道になってしまうだろう。私たちが行った2018年7月はまだ通れたので峠越えの旧道を行って高山植物の撮影や、展望写真を撮ろうと考えた。

中国の峠道はどんどんトンネル化が進んでいるので、旧道は廃れるだろう。

7月12日に雀児峠入口の街、馬尼干戈に泊まり、朝を迎えたが、天気悪く雨。大川さんの説だとういう天気は昼頃になると晴れることがある。ということで昼食後出発。小雨の中、我々の車2台は、国道317線(川蔵公路北線)を「徳格」方面に向かう。しばらくは快適な舗装道路だった。だがこのまま直進すると、トンネルで山越えしてしまう。山並みがさらに間近になると、未舗装の道が右手に現れてこれが旧道らしい。これを進む。旧道の入口に立っていた少年が我々に向かって何か叫んだ。「道が違うぞ」と教えてくれたのかも知れない。

旧道は砂利道だが、もと国道だけあって日本によくある「林道」よりは広い。路面が傷んでも修復の必要がなくなったせいか乗り心地は悪い。始めのうちは、氷河で削られた広いU字谷を右奥に向かって進む。天気はあまり思わしくないが、ときおり雲間



はまり込んでしまった



峠を目指して歩く

から峨々とした雪山の遠景が見えて、すばらしい。峠に着けばもっとすばらしいだろうと思った。

随分奥行きのある谷だったが、やっと谷の奥へ走り込むと今度は、左上へ曲がるヘアピンカーブで山腹を斜めに高みを目指した。氷河地形のひろい谷間は一面草原で、あちこちにヤクが放牧されている。

車はヘアピンを重ねて、順調に距離と高度を稼いでいったが、とうとうおそれていた土砂崩れに道を塞がれた。涸れ沢が大雨のとき崩れたのだろう、大岩、小岩と土砂が道路に散乱している。

しかし車から降りて、路面を見れば、土砂の小石のあいだを選んで、車が通ったタイヤ跡がある。四輪駆動なら大丈夫そうだったが、わが車は4輪駆動ではない。我々一行は中国製「五菱宏光」の6~7人乗りの乗用車タイプの車2台だ。全員で運転手を入れて9人。私は2台目の白い車に乗っていた。先行した鄧さん運転の茶色の車が、試しに土砂崩れの現場に乗り入れた。

最初の泥山はうまく乗り越え、すぐ先の安全地帯まで通過できるかと思ったが、次の泥に後輪がはまり込んでしまった。

全員下車して、車を後押しした。けれども後輪は、回るけれど推進力にはならないで、むなしく地面をえぐった。結果として車体はさらに沈んでいった。

雪国の新潟県にながく赴任経験のあるKさんが、沈んだタイヤを見立てて、これはスコップで掘り出さないといけない、と診断した。けれどもそうした道具は積んでいなかった。

ジャッキを入れて持ち上げようと試みたが土台が泥なので無理。さらにバックで脱出を試みたりしたが駄目だった。困り果てていると、下から登って来る車があった。車種は四駆の「トヨタプラド」。現地生産なのか「一汽丰田」と車体を書いてあった。大川さんの話だと、地方政府の公用車などに採用されて人気があるそうだ。今回の旅行中も随分見かけた車種である。こういう悪路で本領を発揮するのであろう。

トヨタプラド車は夏休みの家族旅行なのであろうか、運転手が降りてきて、泥にはまった車を見ると、スコップを出し、何やら鄧さんに指示を出した。スコップで地ならしをすると、うまい具合に泥から脱出できた。颯爽と現れた「トヨタプラド」は峠の方へ消えた。

ところで、鄧さんの車は泥濘から脱出できた。進むか、戻るか？ ここで、年長者のKさんが、

「この先、同じような土砂崩れ箇所があるかも知れない、危険なのでここで帰りましょう」

一方、冒険者タイプのH姐は、

「ここまで来て、戻りたくない」

という。あいだに挟まれて大川さんは困惑の顔だったが、誰ともなく峠までさほど遠くないので、

「歩きましょう」

ということになった。

運転手の鄧さんが先頭に立ち、私、H姐、I姐の合計4人で、ボンボリトウヒレンを探しながら峠を目指して歩いた。他の5人は車を止めた土砂崩れ現場で待つことになった。

歩き出して直ぐに分かったことだが、標高4000mを越えていると思われるので、高度障害で息苦しい。普通に歩くことも結構つらい。まして緩い坂でも心



午後5時到着、標識のある「雀児峠」

肺がパクパクしてしまう。鄧さんは丹巴在住(1800m)なので、高地には強かった。道はかなり長い直線部とへ短いヘアピンを繰り返しているの、歩いて高度を稼ぐには効率が悪い。そこで日本の山でもやるように、ヘアピンをショートカットすることにした。

道路の山側は、土手になってすぐ上に、ヘアピンから斜上する道が見えている。だから土手を這い上がり、草付きの斜面を登り始めた。ものすごく息が切れる。それでもやっと上の道路に出れば、鄧さんたちよりずっと先に出た。やったぞと思って鄧さんと、それに続くH姐、I姐を待つことにした。鄧さんはすぐに近くまで来たが、後続が来ない。遅いなあ、と思いつつ立ち止まると、何と我々の車が登って来るではないか。

それは、もう一人の運転手若い楊さんが運転していた。すでに車中には拾われたH姐、I姐がちゃっかりと乗っていた。鄧さんのところでも止まり彼も乗せた。続いて私も乗せてもらった。思うに楊さんは行けるところまで行ってみようと思ったのであろう。結論として、峠までの道路状態は問題なかった。

峠まではほんの数分で付いてしまった。歩いたら1時間はかかったかも知れない。

たどり着いた「雀児峠」は岩屑の堆積した岩陵に囲まれた、寂しいところであった。石造りの標識が有り「雀儿山」と大きく書いてある。どうして峠なのに近くの山の「雀儿山」と大書きするのか分からない。ともあれ「雀児山」は6168mで、「此处は5050m(グーグルアースだと約4900m)」と書いてある。

峠には長居をしないですぐに、もう一台の車の待つ土砂崩れ現場まで戻った。こうして無事に宿に戻った。ボンボリトウヒレンは無かった。