



南極

第13号

平成14年10月17日
南極倶楽部会報

「宗谷」の生涯を回想 - 南極観測45周年にあたって -

村山雅美

海上保安庁の観閲式のため東京港に帰ってきた「宗谷」船上で昭和基地開設20周年記念OB会があったのは1977年5月8日のことだった。あれから4半世紀、物故者は観測隊員、宗谷乗組員それぞれ46、38名となった。2002年4月24日、懐かしの「宗谷」に駆けつけた観測隊員45名、乗組員62名がお招きした観測船「宗谷」工事監督官徳永陽一郎氏、軍艦宗谷・砕氷艦大泊の縁故者共々追憶の一時を楽し



輸送船を改造した初代観測船「宗谷」。昭和基地から19km地点で。

んだ。この宗谷の魅力は無類の幸運に恵まれ波乱万丈の生涯にありとして特に若い会員にご紹介したい。

時は1935年、遅蒔きながら満蒙に植民政策を展開しようと満鉄は満州里・ハルビン・長春間の鉄道路線を1億4千万円でロシアから2/3を現金、残りは物納で買収の腹つもりだった。丁度、川南工業の香焼島造船所では3隻の3000トン級耐氷貨物船を受注建造していた。1937年、3隻目のポロチャエベツ号が進水、この3隻を物納に当てようとしたが拒否され、1938年天領丸・民領丸・地領丸と改名し辰馬汽船の運行となった。折から戦雲急をつけ、東大学長に海軍技術中将平賀譲、文部大臣は荒木陸軍大将、ノモンハンの大敗を仄聞する大衆は「支那の夜」、「湖畔の宿」を歌っていた1940年、天領・民領は海軍徴用船に、地領は測量・運送艦として特務艦宗谷に石川島重工で改装された。L×W×D：75.5×12.8×5.85(m)、基準排水屯3,800、レシプロ1,450HP、12Kts、艦首に80耗高角砲1門、両舷に25耗機関砲各2門の兵装で就役。北方海域で測量に従事

中開戦と共に香港占領に参加後、1942年南方海域に進出。ニューギニアのタラセア敵前上陸には呉第3特別陸戦隊に加わり、ミッドウェイ海戦では魚雷を受けたが不発、逆に敵潜水艦を撃沈の功も空しくウエーキ島に敗走。1943年、今度はガダルカナル救援に出動、同じ海域で敷設艦津軽の軍医長として作戦に参加していた武藤7次越冬隊長の「軍艦マーチではないがいわき（石炭）の煙はわだつみの龍かとはばかりの黒煙をあげて低速で艦隊を追う宗谷には参ったネ」の語り口を思い出す。連戦連敗されど悪運は更に強く、トラック島の大空襲では座礁したが沈まず、1944年尾羽うち枯らした連合艦隊の直属になり室蘭・横須賀間の石炭輸送で敗戦を迎えた。姉妹船天領丸は宗谷海峡で民領丸はマニラ沖に沈んだが、宗谷は高々と波を切ると見せかけた艦首のペンキ塗りの白波でマンマと敵の潜望鏡をだまし、宗谷艦橋ではシレッとして「敵の魚雷艦首100米を2時方向へ」に「面舵30° - 戻せえ - 宣侯」の操艦で大戦を生きぬいてしまった。

海軍から船舶運営会に移籍され樺太引き揚げ船となった。炭殻で汚れ放題の露天甲板の仮小屋にあふれた引き揚げ者を喜ばせた赤錆の宗谷は、廃船の日を小樽港で待っていた。1949年末、砕氷型灯台保安船への転用指令をGHQから受け、「喜びも悲しみも」で国中の紅涙をしぼらせた灯台補給船へ

と転身した。1950年朝鮮戦争による特需が神武景気を呼び生産、消費、文化は戦前の基準到達を視野に神武景気を追い風にした1955年、最も重要な輸送問題を考慮外のまま南極観測にGOが出たのも不思議な話だった。

朝日新聞の募金に始まった南極学術探検の企画を前代未聞の国家事業に仕立てた茅先生は、南極輸送を島居海上保安庁長官に預けた。新造は時間・費用で論外、4,500吨ディーゼル国鉄宗谷丸、3,200吨OSK白竜丸と2,200吨宗谷が候補となり、宗谷の改造にきまった。船齢18年耐氷構造とはいえず砕氷のため船首改造、バルヂ取付け、2軸ディーゼル2,400Hp×2、ヘリポート、船倉・船室等の大工事は徳永監督官以下の海の男の心意気と旧海軍の技術があつてのものだねだった。

1955年の一般会計予算は1兆にも満たなかった時、南極観測に約10億の投資を決断。南極を閣議決定した日から僅か1年と4日にあたる56年11月8日、「港内の船という船からこの門出を祝福する汽笛が高く雨空に鳴りわたっていた」と南極観測隊の第一報は田報道隊員が放った伝書鳩便で全国の夕刊一面トップを飾った。南極定期船宗谷特に大型ヘリの導入は昭和基地の地位を確保、内陸を身近にひきよせその任務をおえて帰港の日1962年4月17日。一足先に帰国していた第5次越冬隊は、宗谷の最後の南極航海の

感謝をこめたパフォーマンスを提供した。拙宅で化粧をすませて車の後席におさまるチンドンヤに銀座交差点では不審な視線が集まり、日の出棧橋ではお巡りさんは何事かの構えもただならぬ気配。定刻、宗谷の接岸を今やおそしと、「小さな舟で南極に行って下さる勇ましいおじ様たちにみんなして・・・」、「白銀煙る南極の氷の・・・」を繰りかえしチンドンチンドンチンドンと棧橋を練り回したあの時を思い出す。(1次夏・設営、2次夏・副隊長、3次冬・副隊長、5次冬・隊長)

ロケット実験事始め

国分 征

35年以上も前の事になってしまったが、私が最初にロケットと関わりを持ったのは、昭和基地で帰国の準備が一段落した時の事であった。1967年1月も押し詰まった頃だったが、一通の電報が舞い込んだ。昭和基地でロケットを打つ計画が具体化しそうだから、ロケット施設に良さそうな場所の写真を撮って帰れという内容だった。

宇宙空間観測 30年史(文部省宇宙科学研究所)には、南極昭和基地で、越冬中に電離層やオーロラのロケット観測をやりたいので、そのためのロケットを考えて欲しいという話が出始めたのは、1963年頃だったと記されている。まだ基地が再開されていない時期に、すでに再開後の観測計画の中に、

ロケット観測までが目標に入っていたわけだ。IGYやロケット開発の仕掛人達は、早くから南極でロケットをあげるといふ夢を持っていたようだ。

南極ロケットの条件として、少なくとも15~20kgの観測機器を搭載し、120kmを越える高さまで到達する事、また、人数の制約を考えれば取り扱いが簡便な事が望ましいので1段式である事、耐寒性の問題など、なかなか難しい注文がついていたと記されている。IGYのロケット開発が一段落し、次の大型計画に進む一方で、気象ロケットや南極ロケットの開発という形で1段式のロケットが研究されていた。

基地再開の7次で建てられたものは、新しいタイプの発電棟の他はほとんど最初に計画された建物で、基地の中心からもっとも離れた建物は旧電離棟(通称峠の茶屋)だった。建物の総面積は、674m²で現在の総面積に1/10程度規模で、日常的に峠を越えて西オングル方向に行く事はなかった。今では、東オングルで自然が保たれている場所とはなくなってしまったといつてよいと思うが、当時は峠を越えれば、生物担当の松田隊員がダニを観察していた場所もある別天地だったのである。

当時は、ロケットについてロケットの口の字程の知識も持っていなかったので、普段滅多に行かない基地から数100m程はなれた広い場所で、雪もつかない所に見当をつけて写真を撮った。

写真が役に立ったかどうか定かではないが、結果的には、最初に見当をつけたあたりにロケット施設が建設された。帰国後は、ロケットにも建築にも全くの素人なのにロケット施設建設の会議に引っ張りだされる事もあった。

ロケット施設の建設は10次隊から始まった。この年は宇宙航空研究所から隊員が派遣され、最初のロケット施設建設にあたった。しかし、当時はまだ物理学会関係の研究者の間では自衛隊の参加を問題とする雰囲気強く、その後のロケット実験には宇宙航空研究所のスタッフの参加はなかった。11次には発射台、ランチャーやレーダーなどの飛翔実験に必要な設備が設置され、最初の打ち上げが行われたが、この実験S-160の打ち上げは1970年2月10日、我が国最初の人工衛星「おおすみ」打ち上げ成功の前日の事だった。

越冬中のロケット実験は、12次隊から始まったが、それ以来12-14次の第一期、17-19次の第二期、MAPプログラムの第三期を通じて、S-160、4機、S-210、31機、S-310、12機、総計47機が打ち上げられた。このほか、MAP期間には、気象ロケットMT135、11機による観測が実施された。

宇宙航空研究所からの参加がなかったため、第一期の実験では、ロケットに全くの素人が、実験の総括や主任を務めざるを得ない状況で、越冬経験者

で超高層物理関係者がこの任に当たった。11次には、川口、平沢、鮎川(第44次観測隊長)の3隊員が、夏隊のロケットオペレーションを取り仕切り、初めてのオペレーションを成功に導いた。技術的な事は、当然のことながらメーカーからの専門隊員によってサポートされた。

私も第一期の13次隊で、実験主任として越冬する事になったが、素人なりについていけたのも、当時の南極ロケットを強力に推進しておられた宇宙航空研究所の玉木、森先生の所に伺った際、勇気づけられた事があったからかも知れない。ロケットの推葉はマッチを近づけても発火するものでもないし、バッテリーからイグナイターに電流を流せば、真っすぐ飛んでいく簡単なものですよ、まあ気楽にやりなさいというような意味のことを言われた事が思い出される。

厳冬期に行われるオーロラ観測を第一の目的とした事から、待機中のロケットの保温が問題だった。また打ち上げ方向を変えるため回転式の発射台を作る事となり、天井に油圧で開閉できる発射口のある上屋が設けられる事になっていた。この上屋は当時の昭和基地の建物としては最高の高さになるはずであった。しかし、再開以来続いていた基地周辺の良い氷状が悪化し、11次以降18次までは「ふじ」が接岸できない状況が続いた。このため発射

台上屋は作られなかった。これに対処するためのロケットの保温方法として、ランチャーに枠を作りビニールを張って温風を流し込み、ロケットは前面の紙を破って飛び出すという簡便な方法が、12次隊によって考案され、その後もこの方法が使われた。大きな上屋の保守や保温を考えると、上屋が出来なかった事が結果的には幸いであったようにも思える。第一期には、初めての経験だったため各隊ともそれぞれ工夫を凝らし厳冬期のロケット実験に対処したわけであるが、この中から限られた人数で厳しい自然条件の下で行う昭和基地におけるロケット実験のノウハウが生まれてきたと思われる。

ロケットの実験には、天候待ちがつきものだが、オーロラを撃とうとすると待つ事が本質的な事になる。待つ事に徹しなければ、良いデータが取れないといってもよい。我々が現在持っている知識では、活動的なオーロラが出現する場所や変化を予測する事は不可能といってもよい。活動的なオーロラがいつも決まった時間に起こるわけではないし、一晩中待っていてもオーロラが基地の上空に現れない事もある。従って、確率的に最もオーロラが現れやすい時間の少し前から準備万端整えて待機する事になる。実験主任がオーロラの活動状況を色々なデータから判断して発射の指令を出す、待機に入ったその日に打てるというのは先ず有

り得ないといってもよく、何日も待機する事が普通である。私の経験で一番辛かった事は、連日のスタンバイに疲れ、少し早く見切りをつけたばかりに千載一遇の好機を逸してしまった事である。その後は、天候とオーロラ活動の位相が合わず、約2ヵ月スタンバイ状態を続けざるを得なかった事であった。今でも忘れないが、1972年6月14日、朝5時過ぎまでスタンバイしたが打てる状況にならず、オーロラが活動的になりそうな予感がしたものの中止する事にした。中止後、食堂で休んでいた時、観測機器担当の宮崎隊員が来る途中、天頂付近でオーロラ嵐が始まるのを見たとき興奮気味に云いながら入ってきた。これが約2ヵ月間の待機という結末になった。オーロラ現象の複雑さや状況判断の難しさを身を持って体験した貴重な経験でもあった。(7次冬、13次冬・超高層、18次夏・副隊長、32次夏・隊長)

ヒモムシを食った男達

星合孝男

世界広しといえども、我々日本人ほど、多くの種類の海産動物を食う人種はあるまい。クジラ、イルカは言うに及ばず、イカ、タコ、カイ(軟体動物)、エビ、カニ、カメノテ、フジツボ(節足動物・甲殻類)、ウニ、ナマコ(棘皮動物)、マボヤ(脊索動物)、シャミセンガイ(腕足動物)、エラコ(環形動物)、

それにクラゲやあのイソギンチャク（ともに刺胞動物）に至るまでである。カッコの中に示したような、これらの動物の分類学的位置を書かせれば、かなりの程度の大学の入試問題にだってできる程である。そして、一杯入れば、あれも食える、これも食えると盛り上がった末に、「はじめてナマコを食った人は、随分勇気のある人だったんだ。」というような話に落ち着く事が多い。

昭和基地の周りの海にも、何種類か食える動物が住んでいる。誰しもが思い当るのは、あの通称オングルダボハゼことショウワギスとその仲間、スズキ科の魚であろう。ウニやツブを食った人も少なくはあるまい。いずれも姿形は日本の魚、ウニ、ツブと似ていて、食う事に違和感はないはずである。魚は主に釣るのだが、ウニ、ツブを釣るわけにはいかない。ツブやエビ、カニを捕える仕掛けを施した籠に、魚肉などの餌を入れて、1日か2日海底に沈めて置く。餌を狙って入ってきた動物を、取り上げればよいのである。籠にはウニ、ツブのような食える動物だけでなく、ヒトデなどのように、食えない動物も入ってくる。なかでもグロテスクなのはヒモムシである。黄褐色をし、径2~3cmの筒状で、長さ数10cmの、太い紐といった形で、ぬるぬるしている。体は軟らかく、海から揚げた籠からダラリとぶらさがった姿は、ヒモムシの名にそむかない。

日本にも同類がいる。磯辺の転石の下に、細くて数cmのやわらかな紐状の動物がいる、いることはいるが、潮干狩の人達は言うまでもなく、漁師だって見落すか、たとえ見てもあまり関心を示すという代物ではない。図鑑を見ると、昭和基地で獲れるような大型のヒモムシも日本近海にしているが、私はまだ見たことがない。どうしてもヒモムシの姿をごらんになりたい方は、極地研に行って、「南極露岩博物誌」という16次の記録映画のビデオをご覧になるといい。採集現場とヒモムシが映っている。

16次（1975年）の越冬仲間の一人に、松本徂夫さんがいる。当時、長崎大学教授。地質学者だが、昆虫をはじめ生物にも興味を持っていた。その彼が、「ヒモムシを食ってみましようや。」と言う。「じゃ、こんど獲れたら持って帰るヨ。」と私。それまで籠から取り出したヒモムシは、採集地点の近くに放り出してくる事にしていたから、持ち帰る事には、何の不都合もない。もっと暖かくなってからわかったことだが、さすがのトウガモもヒモムシには手を出さなかった。持ち帰ったヒモムシを、松本さんは焼鳥風に料理した。杯を片手に焼鳥風ヒモムシを口に入れたものの、噛み切れないのである。ゴムを噛むように、という言葉が、ぴったりであった。

時は流れて23次（1982年）、太陽

が戻って暫くした頃だったかと思う。電離層の倉谷康和さんが、「ヒモムシの料理をしてみたい。」と言い出した。私は16次の経験を話して、料理の材料としていかに適していないか説いた。しかし彼はくじけなかった。ある日「これ食べてみませんか。」と言いながら、得体の知れない酢の物を差し出した。恐る恐るつまんでみると、結構いけるではないか。「何だ、これ。」「ヒモムシですよ。」そうか、こんな手があったのかと、私はカブトを脱いだ。松本さんも、倉谷さんもいわば、勇気のある人、であったのだ。

それにしても、倉谷さんの酢の物にするという発想は、一体どこから湧いたものであろうかというのが、長い間の疑問であった。随分後になって、彼にその根拠を尋ねたところ、彼の答えはこんなであった。北九州の砂泥の浜には、ユムシ（ユムシ動物）が沢山住んでいた。彼らはこの動物を「杓あるいはイ」と呼んでいたそうである。そして、彼らはこの動物を掘り獲り、酢の物にして食べたもので、これをヒントにした。動物分類学の講義ではないから、ユムシとヒモムシの違いをうんぬんすることは避け、随分違うものだとだけ言っておこう。だが、目もなく、ひれも尾もない黄褐色の太い紐状の形は、似ていると言えば似ているから、倉谷さんがユムシと同じ調理法でヒモムシを料理しようとしたのは、当然で

あった。

今年2002年3月5日、44次隊の冬期訓練にお邪魔した。夕食の席で小堺秀男さんとの会話が、南極での食い物に及んだ。8次9次交替の時に小堺さんが作ってくれた昼食の“豚汁”の味について、私が思い出を語ると、小堺さんが言い出した。「ヒモムシを食べたことがありますか。」「籠に餌を入れて沈めておくと、ウニなんかと一緒に入っているあのヒモムシですよ。」と。更に続ける。「普通ぬるぬるしている材料を、おれ達は塩で揉んで締めるんですよ。」「だからヒモムシを見て、おれは、これは塩で揉めば食えるんじゃないかと考えたんです。」そして生で結構食べた、と言うのである。さすが和食のプロと私はいたく感じ入った。

1997年の春、朝日旅行で韓国を訪ねるツアーの広告に、目が止った。司馬遼太郎さんの「韓の国紀行」のコースを辿るといふ色彩の強いもので、何よりもツアーに同行する講師が気に入った。7次（1965年）の同行記者、柴田鉄治さんとあるではないか。気心の知れた方のご案内で、古い文化に接する事ができるのは何たる僥倖とばかり、私達は夫婦で参加したのであった。

第1日目、博多から釜山に着いた一行は、チャガルチ市場の魚市場を見学した。ホヤ、イカ、タコなどに並んで、何と、多くの活ユムシが浅手の桶に入れられているではないか。学生時代に

浅虫の砂浜で、一、二匹のユムシを採集した経験はあったが、桶一ぱいにユムシが体を伸ばしているのには瞠目した。倉谷さんの話を思い出した。北九州と韓国とはまさに一衣帯水。すると目の前に、北の瀬戸の籠からウズーと垂れ下がったヒモムシの姿が浮んできた。ふと気がつくと、柴田さんと妻がこちらを見ながら「目の色が変わっている！」と笑っていた。私は私で、もう昭和基地で仕事をする事はないであろうから、せめてもう一度この市場をゆっくり訪れたい。そして今回は時間が無いため試す事ができなかったユムシ料理を味わい、ヒモムシの味と比べてみたいと考えていただけの事である。(16次、23次・隊長)

ネラ・ダン号救出の思い出(2)

倉田 篤

ネラ・ダン号との会合

暴風圏を通過し西航を続けるうち12月9日頃から浮氷群も見られるようになり、徐々に氷量も増してきた。12日になると進路上に張り出す氷舌の形状が大きくなり、浮氷群迂回による航程ロスも無視できなくなったので、午後には氷海航行部署を発動し航行した。

2230に「氷縁到着」の電報を発信し基準進路190度に変針、本艦の南方190海里の「ネ号」に向け本格的砕氷航行を開始したが、降雪が激しく深夜

の狭視界航行には大きな不安がつきまとった。本来、氷海への進入は、航空偵察により氷状を十分に把握したうえ、天候が安定した時期を見計らって行うべきであるが、天候回復を待つ時間的余裕はなく氷状把握不十分のままで流氷域への進入を強行せざるを得なかった。

13日はさらに天候、氷状ともに悪化し午前に予定していた偵察ヘリの試飛行を取止め一路南下したが、1100頃(「ネ号」迄30海里)には氷量も10/10となりハンモックアイスが行く手を遮りSOAも著しく低下した。1400頃、操縦室から推進用電動機の整流子面からの火花発生が激しく点検を要するとの進言があり一時停止の止むなきに至ったが、点検結果、過負荷によるもので特に異常なしとの報告を得たので航行を再開した。しかし、氷状は益々悪化し1530には連続砕氷は不可能となりチャージングを開始した。

1600頃から降雪は小止みとなり、「ネ号」を一時視界に捉える事もできた。さらに、夕刻になると天候回復の兆しも見え始めたので勇気づけられチャージングを続行した結果、漸く「ネ号」が閉じ込められている直径約10海里の巨大氷盤の外縁に到達した。

「ネ号」からの情報によれば、ピセット後暫くは巨大氷盤の外側は開水面だったそうであるが、今は完全に閉じ流氷が幾重にもハンモックして氷厚が

15mにも及び、その上は1.5m以上の積雪に覆われ、まさに、最悪の状態となっている。必死のチャージングにも拘わらず巨大氷盤の外縁部を突破出来ないばかりか、突き崩した氷がシャーベット状になって船体にまとわりつき、本艦の運動すら困難になってきた。また、巨大氷盤は殆ど外力の影響を受けていないが本艦が位置する流氷域は数ノットで流されているため、見越しを取って突進しても氷盤に直角に当たるのが困難で効果的な砕氷ができず、遂には進出距離も零という状態に陥り、「ミイラ採りがミイラになった」かとの不安が心をよぎった。

これ以上もがいても徒に貴重な燃料を浪費するばかりで、爾後のオペレーションにも影響が出かねないし、乗組員の疲労も無視できないので、一時砕氷航行を中止して氷状の好転を待つのが最善の策と判断し仮泊することにした。2200頃、仮泊状態とし艦長室に下りたが、救出方法等について考えると仮眠する気にもならない。風速計を睨みながらまんじりともせず13日の夜を明かした。

明けて14日、0300頃この数日間北東を指して動かなかった風速計の針が振れ出した。注意して見ていると微風ながら東へ、そして東南東に変わった。南成分の風で氷状が緩んでくれることを願い、直ちに艦橋に上がり機関準備を下令し砕氷航行を再開した。自然の

力は誠に偉大で、僅かの南風でも氷状に変化が現れ、今まで本艦の突進を頑強に拒んでいた巨大氷盤の外縁部も数回のチャージングで突破することができた。機を失せず行動出来たことにより以後のチャージングも比較的順調で、「ネ号」との会合の目途が付き救出作業の最終段階を迎えることになった。

氷海からの脱出

14日0600頃には雪もすっかり止み、一面銀世界の中に「ネ号」が氷雪に埋もれた様な格好で救出を待っているのが見える。0800過ぎにはソウレンセン船長がヘリで飛来されたが一週間も前からコンタクトしているので初対面とは思えない親しみを感じ、挨拶もそこに脱出方法について意見を交わした。

午後になると、水空きも見られるようになり、遥か南方には見覚えのある南極大陸のファイフヒルズの山々も望見でき気分的にもゆとりが出てきた。1630頃、「ネ号」の船首尾線と約30度の交角を持つ態勢で左斜後方約150mの地点に達した。そのまま前方に出るべく左舷から右舷にかけて船首付近を航過したところ、幸運にも「ネ号」周辺の氷が大きく割れた。左舷側に厳しい氷脈があると聞いていたので、まさか一回の航過で割れるとは思わなかったが、後方を振り返ると「ネ号」が氷の束縛から逃れようと必死にもがいている様子が見えた。“それ頑張れ”

“もう一息”我がことのように力が入る。暫くすると少しずつ動きだし徐々に本艦の航跡に入ってきた。まさに感激の一瞬だった。176回に及ぶ厳しいチャージングが実を結んだ一瞬だった。期せずして両艦船で歓声が上がり、艦内の重苦しい空気が一辺に吹き飛んだ。

早速、ヘリに氷状偵察と誘導を命じ北上を開始するが、順調に航行できたのは短時間で次第に「ネ号」は遅れがちになる。外力の変化に加え、気温の低下に伴い氷が締まり出したのだ。「ネ号」の奮闘にも拘わらず1945頃、遂に続行不能な状態となった。本艦は反転し砕氷を繰り返すが時間の経過と共に氷状は益々悪化するばかりで動く気配は全く見られず、「ネ号」の砕氷能力には殆ど期待できないことが明白になってきた。

艦内で検討した結果、曳出す以外に方法はないとの結論に達し2145頃「ネ号」船長にその旨の同意を得た。勿論、氷海における曳航の知識も経験もなく成功の公算は低かったが挑戦を決意し準備を開始した（曳航索は100mのクレモナを使用）。曳航索の授受に手間取り2330曳出しを開始したが、「ネ号」はびくともしない。曳航索の張りを見ながら徐々に回転を上げ数分経過した時、何か黒いものが視野をかすめた。しまったと思った次の瞬間曳航索が外れているのが見えた。本艦には異常は無かったが「ネ号」で人身事故で

もあつたらと思うと状況を確認するも躊躇された。「ネ号」からの連絡でボラードが破損しただけで人員に異常のないことを知りほっと安堵の胸を撫でおろした。

再度試みるべく準備を開始したが、15日午前1時過ぎ「ネ号」から一時休憩したい旨の申し出があり小休止する。氷状、天候等が心配で眠れぬまま朝を迎えたが、危険を伴うが脱出のためには曳航以外方法はないと考え、「ネ号」船長に了解を求め0800頃から準備を開始した。曳航索が氷盤の下に入り込んだり作業は難行したが、0948に準備が完了した。前回の失敗から機械使用状況を相互に確認し合いながら祈る思いで曳出しを始める。約3分経過後、「ネ号」が前進を阻まれていた砕け氷をかき分けて静かに動き始めた。

以後、曳航索の切断等のハプニングもあつたが、1500頃には開水面に到達したので、「ネ号」に燃料等を移載し救出作業は終了した。新米艦長には誠に厳しい試練で悪戦苦闘の連続だったが、任務を完遂出来たのは観測隊側の全面的なご協力と乗組員の献身的な努力の賜と折にふれ感謝の念が湧きいで、当時の状況が鮮やかに思い出される次第である。（27次しらせ・艦長）

松本船長を語る（つづき）

高尾一三

船長はあまり砕氷能力うんぬんにつ

いては触れていない。勿論砕氷能力は大きい方がベターであることは言うまでもない。砕氷能力「1m」は1mとしてこの能力を如何に活用するかを気に使っておられる。船長は述べている。「……しかしながら他方色々な私の計算からすると宗谷の能力を以てしてもこれを巧妙に使えば大陸岸より 20 マイルの海域まで到達できると思った。これは浮氷幅が 60 マイルであろうと 130 マイルに延びようと、これに関係なくただ大陸岸の緯度に関係を持つ大陸周辺の定着氷の強度と宗谷の持つ砕氷能力の関係である。(1957.4.24 朝日新聞) この事は自然の力を利用する事により定着氷までは接近出来ると言う事である。定着氷までの浮氷の幅は毎年変化している。更に船長は、浮氷について、「浮氷は風に支配されるので南寄りの風が吹けば浮氷はゆるみ北東の風が吹けばしまると言われているが、過去 4 回の航海で得た経験から浮氷の動きは風だけに支配されるのではなく、風、海流、地形、地球の自転などに影響され、特にリュツォ・ホルム湾のように南に深く切れ込んだ所では潮汐によって大きく支配される。」と述べられ、1・2 次について潮汐による事象を具体的に述べられているが大変興味ある問題である。(1959.6 月号科学朝日)

砕氷力の小さい宗谷級の船では氷海中での期間が問題である。長時間の滞在は許されない。当然基地への輸送、

建設には制約がある。特に基地離岸の時期については 1 次の経験から東寄りの風が吹き出したらリュツォ・ホルム湾では今の宗谷の力では脱出は出来ないと言ってもいい。

当時の気象グラフを見ると(1 次の気象調査)

	北東-東南東	南東-南西
調査期間(1月7日~16日)	24%	43%
突入期間(1月17日~24日)	47%	27%
接岸期間(1月25日~2月15日)	50%	23%
脱出期間(2月16日~2月28日)	64%	23%

1月7日から24日の気象状況は穏やかな天候と風向に恵まれた大陸接岸という幸運をもたらした。しかし2月15日離岸後から28日のソ連オビ号の援助による脱出までの氷海での宗谷の苦闘はすざましいものであった。その間、本船に接近する大冰山、氷圧による舵の曲がり、更に氷圧による船体の傾斜、トリミングもヒーリングも役に立たない。連日宗谷は氷との闘いが続いた。

離岸時の決定は気象と基地の建設状況等の兼ね合いで決まることで船長にとってはつらい立場である。離岸2日前の13日、それまでの北東の風から南の風に変わった。その日の午後セスナ機による氷状の調査が行われその結果、現在の位置より外洋まで約54マイル、その中に開放水面の34マイルと幅約100メートルのリードが8マイル、そして氷量5/15~6/15の氷原が約15マイルあり、その先は外洋とな

っている、との報告。この風はまさに幸運であった。しかし当日、外洋からの海鷹丸の報告では北東の風が強くパックは南西に吹き寄せられ驚くほど流氷の前線が南に押しつけられている、との報告。気象は急速に変化している。離岸時の決定の会議がもたれ全てのデータについて討議がかわされた結果、最後に船長の断で15日正午離岸と決定された。決定までの船長の気持ちはいかばかりであったであろう。離岸後の5日間は東寄りの風が吹き荒れた。南極の気象はきままである。

2月28日、氷海脱出の日である。……突然前方の氷山の横から大型船舶が現われた。海鷹丸と比べると米粒とアズキ大の違いである。約6時間後本船の左舷船尾付近に来たオビ号は進路を定めると一進一退をしていた本船めがけて突進してきた。われわれ乗員がア然とする眼前をブルーのファンネルに金色のスキとカマのマークを印象的に残しながら本船の先導にはいった。そして約4時間後無事氷海を脱出した。当時の世界状況からみて正に国境を越えた協力であった。船長はこの暖かい援助に対し、オビ号のマン船長にメッセージを送っている。

『海の友情は南極の空に輝くオーロラの如く静かにして雄大である。マン船長よ君の名は永遠に我が胸に刻まれよう。』

1957.4.25 11時、宗谷は168日間

の航海を無事終え日本に帰ってきた。晴海岸壁には多数の出迎える人々、船内は興奮のルツボ。まだ船が固定されない前に岸壁に集まっていた多くの報道関係の人々が本船のバルジ（船体の両舷に張り出したタンク）に飛び乗りタラップをかけ上がってくる。私は舷門に立っていたがとうとう制止できなかった。もしここで事故が起きていたらどうなっていたであろう。その時、あくまでも制止して船長の「乗船許可」を得て乗船させるべきであった。その後、船長から“船長の許可なしに乗船させてはいけない”と船長室で受けた注意は、その後約20年間の船長の職責を担う自分にとっての心の戒めとなった。

今40数年前のことを思い出している。当時の宗谷で、はたして南極大陸に基地の建設が出来るのかと少し不安な気持ちで南極に向かった。しかし今では南極に関係のある資料を出して調べるたびに、そこには一つの事業を達成したという喜びと、そしてあらためて船長の科学的考察の跡をたどる時、その資料の中から当時不安であった思いに対する回答をみつける事が出来る。

1月、NHKから船長のプロフィールを放映したいとの話があり、喜んでその編集に加わった。その編集も終わり、NHK-BS2から放映された。(2月22、25、27日)各々5分間の放映であったが船長の人物像が語られていた。これ

からも私の心の中の宗谷への思いはつづいていく。

松本船長は昭和 55 年 65 才で亡くなられた。(3 月 10 日記)(1~3 次宗谷・航海)

白夜の「ふじ」に Admiral Flag (海将補旗) が掲げられた時

永島 正

私も退職してから 14 年「ふじ」を退艦してから 33 年余り、この投稿文も必然記憶を辿りながらという事になるので内容に不正確或は記憶違いもあると思われませんが、その点お許しを願いたい。三分の一世紀余り昔の事です。9 次艦長に、海上自衛隊南極の先駆者「ふじ」ぎ装員々長、初代(7 次)艦長を務められた本多 1 佐(故人)が再着任されました。昭和 42 年 6 月上旬の頃だったでしょうか。前次 7・8 次では艦長付兼任の配員のなかった付庶務主任として S1 尉が着任されました。極地での艦長昇任にともなう冬制服・階級章・帽子等出港前に準備したのか空輸されたのか定かではありませんが、同 1 尉は副官を兼ねた人事ではなかったかと憶測したものです。私は航海科(旗章も担当)の前任者として出港前昇任の噂を信じ、その時を想定し定数 1 枚しか支給されていない、海将補旗(白地に桜花横に 2 輪、米海軍では星)を 1 枚内密に調達私物のロッカーに保管して出港しました。昇任日は昭和 43

年 1 月 1 日付、現地では昭和 42 年 12 月 31 日 1800、10 分位前だったでしょうか、副長松島 1 佐(10 次艦長ですでに故人)が自ら艦内マイクで「達する、艦長がまもなく海将補に昇任される、てあき総員旗甲板」を繰り返して艦内放送、私は寒風の中「10 秒前...時間(1800)」旧帝国海軍の伝統を受け継ぐ海上自衛隊独特の口調による号令で掲揚中の^(注2)長旗を降ろして新品の海将補旗を掲げました。小雪舞い散る中メインマストに高々と、確か旧海軍時代大型艦等何例か、海軍少将が艦長に任ぜられた事があったと聞いた事がありますが、短期間ではありましたが、昭和 27 年保安庁警備隊として創立以来、海上自衛隊を通じて最初で最後の海将補の艦長が誕生されたと記憶しています。以後同旗は強風にさらされすぐボロボロに千切れ急造のナイロン白地に赤マジックで桜花を描いた手づくり旗は補修を繰り返し寄港地ケーブタウン、コロンボ入出港時と停泊中は温存した真新しい海将補旗を掲げる事が出来ました。いよいよ帰国の途に東京湾入口に到達した頃だったと記憶していますが、支援室からだったでしょうか長旗を掲げて入港せよとの指示がありました。(当時艦長の階級と指揮官旗等に関する規則が細部について定められていなかったと記憶しています)当日、晴海着岸予定埠頭前方に遠洋航海途次寄港中の練習艦(当時西ドイツ海

軍所属「ドイツランド」だったかと記憶している)が、横付中で軍艦相互に行われる礼式交換の不都合によるためではなかったかと憶測したものです。晴海埠頭での諸作業行事等を終了し、いざ母港横須賀(吉倉)回航入港時再び規則にない事態が発生しました。当日、吉倉には係留予定浮標の南側に第1護衛隊群司令(Y1佐)が護衛艦「あまつかぜ」に乗艦^(注1)代将旗を掲げて浮標係留中でしたが事前の調整で礼式(ラッパ気付けによる敬礼)交換の省略、礼式のない静かな入港でした。しかし朝(夕)毎日実施される自衛艦旗の掲揚降下(0800と日没時)時の時間管制は在泊先任指揮官が実施するとの規程により長旗を掲げた「ふじ」が実施し少員数の私共航海科員には少々負担でもあり貴重な体験でもありました。以後旗章規則の改訂で艦長の階級に関わらず長旗を掲げる事が規定されたと記憶しています。当時操舵員々長だった私は出入港時操艦される Admiral Captin の面舵取舵、両舷停止等の操舵号令の復唱に最初は緊張のあまり声がつまり又舵輪を操作する両肩に力が入った苦々しい思い出があります。毎年11月名古屋で開催される「ペンギン会」に出席し記念艦として公開されている「砕氷艦ふじ」の艦橋で舵輪を握る毎に当時は鮮明に思い出しが南極観測支援協力の1ページを懐かしんでいます。遠い遠い昔の事です。尚、当時海上自衛隊旗章規則には海将補旗として記載され「Admiral Flag」とは記

載されていませんでしたがふじ艦長故本多海将補の偉業に敬意を表し……。

(注1)代将旗：海将補配員の職(群指令)に1等海佐が配員された場合掲げる。(白地に桜花一輪)礼式は海将補に準じて。

(注2)長旗：海上自衛隊所属の艦(艇・船)長が3等海尉以上の幹部自衛官(階級に関わらず)の場合、掲げる流旗で概ね世界海軍共通、海将補(代将)旗と長旗は併揚出来ない(上位のみ掲揚)。

(9・10次ふじ、25次しらせ航海科)

日ソ交渉顛末記(つづき)

島崎里司

私は長らく南極新聞の特派員をしていて英語は母国語より流麗に話すと信じている。その私にもよく分からなかった。しかし明田全權は時々ド全權に「アンダースタンド?(お判りか)」と念を押した。

アンダースタンドという合いの手を入れる時は決して明田全權の英語がもつれて来た時、単語が不足した時なのだから、一番アンダースタンドし難い時なのだ。しかしド全權は明田全權の目つきのただならぬ気色に押され、つぶやくように「判ります」と答えた。そしてしばらく考えて、「私はモスコワから早くしろとやいやい言ってさえ来なければいいのですがー」と言った。それから頭をあげて、「私たちの仕事は3日はどうあってもたっぷりかかると存じます」と答えた。立見全權はこの答え、つまり3日たっぷりというのと要求の最低4日というのが、決して理

め合せのつかないものではないと感じた。

モスコーから早くしろという訓令をたびたび受けているド船長に公然と確約させることはお互いに不利である。事実によって、やむなく延期をはかってもらうよう努力すべき事柄なのだと考えた。

話はここで一段落着いたという感じは、明田全権も共感するところであった。両全権の軽い目くばせ、そして立見全権は所用のため、一足先に宗谷に帰船する事になった。

立見全権とド全権は友情のある握手を交した。ド全権はタラップまで送って行った。すると今まで黙っていたソ連側随員が急に話し出した。しかし、これはたった5分間の懇談で終わった。

席に戻ったド全権は例の陽気なやり方で、分散していた懇談のチャンスをルーレット、ステックでかきあつめるようにさっと取り返してしまったからである。ド全権の雑談のうち、二つの話だけを書いておこう。

一つは明田全権がソ連の恐妻病について質問したのに対する答え、「夫の言う事は全部拒否する権利があります。夫は家の頭だと思いますが、女房は家の首です。右を向くか、左を向くか。それは一体頭ですか、首ですか。」明田全権と自分の体重を比較して、「肥っているのは困り者です。私の友達が腹をやせさせる方法として、マッチ箱からマ

ッチの軸を全部床にすてて1本ずつ拾えと教えてくれました。しかし駄目でした。それをやるとその日はメシを2倍も食うのです。」

こうしたにぎやかな談笑で上機嫌になったド船長はお世辞に、「ぜひモスコーに一度おいで下さい」といった。すると明田全権は力強く、「ノー」と答えた。「犬塚さん貴方からいって下さい。なぜならそこには自由というものがない。」この答えを聞いてド全権は飛び上がって、「明田さん貴方は間違っている。そこでは万事が自由、万人が自由だ。」すると日本の有能な小柄の全権は再び否定した。「信じられんね。第一、宗教の自由だってないではありませんか。」「とんでもない。教会は山ほどありますよ。見せて上げたいね。ただ、眼のあいた人間は宗教と闘うはずだ。とにかく一度来て、自分で御覧になることです。」「いや手続きが面倒だからいかれない。」「そんなことはない。簡単なリスト1本です。」「だが日本を出るときに面倒だ。」この答えを聞くとド全権は勝ち誇っていった。「閣下、貴方は矛盾した事を言っているではありませんか。それでは自由なのは日本ですか。ソ連ですか。」その時、明田全権はさっと手際よく退いた。「なるほど、もっともです。」

ここで2人は握手した。ド全権は、「明田閣下、貴官は私に無理矢理、ソ連の宣伝をさせましたね」と喜んだ。

私はこの問答が計算されたものかどうか知らない。しかし雨降って地固まるのようにド全権に一層強い親愛感を呼び起こした事は疑うべくもなかったと思う。それから物事を頼みに行く交渉でありながら、いきなり議論を仕掛けた明田全権の覇気をほめざるを得ない。確かにド全権はこれ位のサムライがあつたハラキリという難事業をやるに違いないと思ったであろう。帰り際に明田全権はもう一度要望をくり返した。「閣下の立場はよく分かります。それで無理は申しません。しかし、出来たら滞在をさらに1日でも2日でも延ばしていただきたいものです。」それに答えるド全権はチャイコフスキーの作曲したプーシキン作「スペードの女王」の Aria をもってした。「こんな科白です。“今日は私が助ける身。明日は貴方が助ける身”」そういつて机の中からトランプを取り出しパラパラと切つて「さああけてごらんなさい」明田全権がめくると「スペードの女王」であつた。下松随員がめくると「ハートの女王」が出て来た。われわれは出て来た。ド全権は明田全権や下松随員を2・3日寝泊りしていった親友を送り出すようにして見送つた。

帰路には風が少し立っていた。ウォッカが体内を暖めていた。小国の外交官たちはにぎやかに帰つていった。

これが日ソ交渉顛末記である。この結果はすでに知られている。ド全権は

5日の24時間まで滞在すると伝えて来た。そののち再度の交渉で6日の午前6時まで延ばされた。(注・この間氷上にある物資を輸送終了まで、作業要員のみを残そうと準備したが、天候不良を機会に撤収。オビ号に続航外洋に向かう。2日~6日59便77屯余を空輸して第一期を終了。)

これらの成果はすべて2日の日ソ交渉の景品に過ぎない。私はもう一度くり返す。国境を楽に越えるものは一つしかない。思想でもない。流行でもない。貨幣でもない。それは「情」である。日ソの代表が互いに友情にもとづいて話し合い、お互いに成功しながら、友情を更に強めたという事実。

これがはじめに私が述べた真の外交の勝利である。(4~6次宗谷・航空)

南極観測45周年記念OB会

三田安則

時：平成14年4月24日11.00~15.30

所：船の科学館係留中の宗谷~羊蹄丸
アドミラルホール

人：1次~6次参加観測隊員(含同伴家族)48名、宗谷79名、来賓5名、計132名。

世話役：隊・平山善吉、宗谷・三田安則、お手伝い多数。

心配されていたお天気も、今年初めての夏日とかで陽光燦々。記念撮影中の宗谷飛行甲板は、まるで赤道直下のインド洋上?の暑さを思い出さず程であ

った。

北は北海道・南は九州鹿児島から夫人同伴・孫同伴。受付開始 1100 を待たずに遥かに早く到着し、久し振りの懐かしい顔を見つけては大声で久闊を叙し、互いに手を握り息災を確かめ合い、その熱気は広い船の科学館のメインホールに満ち満ちていた。5年・10年は、ざら、長い人は20年振り、30年振りともなれば、懐久の熱気は無理もない。

三三五五、思い出の「宗谷」を見学し、今更ながらに「よくこんな船で」の思いを深くした。

12.00 飛行甲板に集合。長老と称される(隊)村内必典氏、(宗谷)安尾幸典氏、中山弥助氏による、恒例の宗谷への感謝の献酒が行われた。

続いて、極めて異例の船上での乾杯が、村山雅美隊長の音頭で行われ、記念撮影を終え対岸に係留する羊蹄丸アドミラルホールへ移動した。

13.00 先ず、1次～6次参加者での物故者に対し、黙祷を捧げ卸冥福をお祈りした。因みに、平成14年4月24日現在、隊の物故者は46名、宗谷の物故者は56名である。(5月30日、3・4次参加の宗谷主計長樽屋清美氏が食道癌のため逝去、享年86)。平成14年6月20日現在、宗谷の物故者は57名となっている。

村山雅美隊長挨拶、来賓紹介～宗谷の守り神・徳永氏、軍艦宗谷の会全員

2名及び初代宗谷艦長令息、砕氷艦大泊艦長令嬢の5名。

渡辺清規航空長の音頭で乾杯。終わって懇親会に入った。宴酣もやや過ぎた頃、気持ちの昂揚と余りの熱気のためか、宗谷航海科佐藤鉄男氏(4・5・6次)隊・村越望氏(1・4・9・10・12・15次)の二人が相次いで体の不調を訴え倒れた。幸い、隊・宗谷のドクターも在席されており、適切な処置・指示を頂き救急車で聖路加病院へ搬送したが、何れも異常なく夫々東京大森、札幌の自宅に帰宅されたとの連絡を受け一安心した次第である。二人はその後、後遺症もなく健在である事を確認しているので御安心を。

矢張り45年という歳月の重みを感じる。世話人としては、次回のOB会では出席者の健康管理にも細心の配慮が必要だと痛感した。女房・子供に「次のOB会の世話人が出来るのか?」と問われ、???? 果たして5年後、自分は元気で生きて居るのだろうか? 元気でいたいと思う。しかし、賑やかに楽しい時を過ごし、名残を惜しみながら1530、5年後の南極観測50周年記念OB会での再会を約して散会した。

因みに4月24日は第1次、幸運にも恵まれ昭和基地の建設に成功、越冬隊9名を残し、晴れ晴れとした気持ちで東京に入港した記念すべき日。当時、荷役岸壁は少なく殆どの船が港内のブイに前後係留し、「はしけ」による沖荷

役を行っていた。宗谷が入港して来ると全停泊船は荷役を中断し、歓迎の旗旒を掲げ汽笛を吹鳴し、乗組員も仲仕も帽子・手ぬぐいを干切れんばかりに振り入港を迎えてくれた。嬉しかった。

「男の花道・涙の入港」。当時、前部指揮官付として船首で配置に就いていたが、「涙、^{ほろ}泣^たとして頬を伝う」正にこの形容通り。鬼？の如き下松首航士の顔も、涙まみれであったのを覚えている。

一年後の惨めな思いの帰国など夢にも考えられなかった……。

皆さんのお蔭で45周年記念OB会は盛会裏に無事終了した。しかし案内状の発信に際し、健康上に危惧があると聞いていた元乗組員十数名に対し、一応電話で案内の可否を確認した。

「出たい、行きたい、しかし……」と電話口で絶句……号泣した方が5名。「本人は行きたいと申して居りますが、何分にも……」と泣かれた夫人が3名。夫人が「がん」で闘病中のため付き添いで出席出来ない方2名。「がん」で片肺を全摘出された夫人が、普懐かしい皆と会いたいという夫人のたつての希望を叶え、車でいたわりながら出席した方等々。

会えること、会えたことの幸せを、幹事としてではなく一人の人間としてこれ程実感したことはない。健康でなければいけない。元気であれば会える。これ以上物故者を増やすことなく、南

極観測50周年記念OB会に一人でも多く、元気で出席されることを願うや切である。(1次～5次宗谷・航海)

- 編集後記 -

会報「南極」第13号をお届け致します。創刊号が発行されてからちょうど3年がたちました。これまでに64名の方々から延べ125件の投稿を戴きました。ご協力ありがとうございます。本13号には村山先生による南極観測45周年、「宗谷」の生涯を回顧が掲載されました。チンチンドンチンンドン……。次号1月号の原稿締め切りは12月25日です。奮ってご投稿をお願い致します。編集連絡先：神田啓史
TEL 03-3962-4761, FAX 03-3962-5743
e-mail: hkanda@nipr.ac.jp

国立極地研究所 〒173-8515 東京都板橋区加賀 1-9-10

- 新入会員 -

- 会員番号 / 氏名 / 〒 住所 / / e-mail
- 253 佐藤哲夫
 - 254 奥村政義
 - 255 小橋丞治
 - 257 小峯葉子
 - 258 片山一弘
 - 259 柳沼喜三