



南極

第5号

平成12年10月19日

南極倶楽部会報

KD60型雪上車の生涯

村山雅美

(1) 赤い鈴蘭

「赤い鈴蘭」ときくと心の琴線にふれるか、アレっといささか衰えた記憶に反応がある向きは間違いなく「ふじ」時代の越冬あがりの証拠です。私は27次隊に南極本部のオブザーバーとして豪州で「しらせ」に便乗しました。あすか基地からセールロンダーネ山域を訪ねさせて貰ったあと昭和基地にお邪魔していた時です。二階建ての工作棟の立ち上げに忙殺されている最中、

26次福西越冬隊長にお願いして懐かしの名画「赤い鈴蘭」を見せてもらいました。私は杓トタ(極点旅行隊の電略)の仲間に『赤い鈴蘭咲いている 黒いアセツ(雪上車)は錆だらけ 杓トタ果して18年 時代は替わり 今「しらせ」』と電報しました。南氷洋に「しらせ」ありとその名をあげた時、南極の先輩村越望君からセンスあふれるこんな電報を貰いました。『(しらせが豪州隊の備船ネラダン号を)助けたり(その昔宗谷がソ連船オビ号に)助けられたり(ネラダン号のソレンセン船



33年ぶりに南極から帰った見違えるばかりの#605の勇姿(白瀬南極探検記念館)

長とオビ号のソ連船とをかけて)ソレンセン』。頃はよし秋田では白瀬記念館建設の話がまとまった直後でしたので黒い雪上車の落ち着き先だと一人決めていました。秋田出身の佐藤君(27、39次越冬)らの現場での補修と極地研の佐野君の配慮により、錆々だった#605が33年ぶりに南極から帰り、白瀬南極探検記念館で見違えるばかりの姿で2000年10月20日から皆様にお目にかかれることになりました。ついでKD60型雪上車の来歴をお伝えしましょう。

(2) 二つの出会い

1961年11月、私は5次隊で南緯75°東経38°高度3,200mの氷原で頼みのKD20がダウンした時、南極点到達の夢も車次第だとの手応えを感じました。それがKD60型雪上車開発の発想の原点です。懸架装置をサスツルギでやられた車をだましだまし大和山脈まで運び、「福島岳^{ユウソウ}宜侯」でソ連機をよび修理部品を貰う図々しい算段に運をかけました。爆音が激しい地吹雪の上、低空に聞こえるが機体は見えません。飛行機はキャンプを垣間見たのでしょう。鮮やかに投下された部品で荒金君が吹雪を物ともせず見事に雪上車を修理完了、出発となり辛くも1962年2月昭和基地閉鎖に間にあったものです。

4年間の南極中断は海陸の輸送力増強のためには何よりの時間かせぎでし

た。冷戦のさなか町には「ソ連軍天塩海岸に上陸か」、「音威子府の決戦」といった類の本が氾濫していた頃です。北方に精鋭部隊を展開していた陸上自衛隊の雪上車両のノウハウを求めて私は南極の雪上車の祖、荒金兼三君を誘って1962年の晩春ジョンソン基地から陸自の輸送機で旭川師団へ飛びました。練兵場の残雪を拾って走る大型雪上車の試乗が細谷昌之君との第一の出会いとなりました。同年の6月、3次隊の初の外人オブザーバーで「青い目のニコヨン」と自称したダニエル・メロイ氏との再会がその二です。当時駐ベトナム米総領事だった彼は初夏の^{アタタラ}安達太郎山をと物好きにもやってきた通人です。3次隊の仲間が私の家にいるよと伝えるや東京の米大使館のウォールド科学官と来宅しました。宗谷船上では子犬だったトチはメロイさんの胸に飛びついて喜びました。「昭和基地から南極点までは地上に残された最後の空白地域だ。そこを狙うために南極再開に影響力のある代議士の南極視察をNSFに何とか」との話が長谷川・中曾根両氏の南極行きの仕掛けとなり企ては順調に進みました。

餅は餅や、裏方の段取りも手際よく63年度予算に南極再開準備費として5,000万円がつかしました。既に進められていた観測船建造計画に基づき3,675万円を観測船建造費の一部に、822万円が雪上車開発研究費に

あてられました。防衛アレルギーによる学会議の防衛庁輸送協力NOも科学のためにはと変節しましたが、社・共の反対で自衛隊法改正も危ういまま、待つ時を持たない再開準備は海・陸とも見切り発車しました。

63年8月28日発足の雪上車設計委員会に先んじてかねてからの私案を要求性能として細谷君に示し防衛技術本部が動き始めました。耐寒稼働-60 高度4,000m 耐久6,000km 5ヶ月間の居住・観測・通信機器搭載を基本として自重7吨、分割空輸可等過酷な要求にも動じない細谷君の自信を頼もしく思いました。要求を満たす素材の選定、低温・耐久テスト等は進み、陸自の大雪をベースに要求性能を加えた案が64年度予算に1,476万円と認められ#601になりました。研究と製造が同時進行の現場では-30 時期を狙って名寄連隊に模擬南極雪面を作り計測実験を行い、65年の厳冬には名寄で新造の#601の走行テスト、10月富士山麓での初期の走り込み検査を終え11月に南極に向かいました。

極点旅行用に#601を試作車として南極の氷雪上の実地試験、#602、603は#601の試用結果を勘案した改装車、#604、605、606は極点旅行実用車の計画でした。エンジンは4吨トラック用で出力140Hp、車体はバス型には2段寝台で4人、造

水器付調理台、通信機・観測機器の取り付け棚、トラック型には2人乗り荷台には掘削機その他の機械を取りつけた貨物用であり、いずれも橋込み10~15吨の牽引力を期待しました。設計上もっとも苦心したのは足回りでしょう。乾燥した新雪、絶え間ない強風に削られて生まれるサスツルギ、青く光る氷床の堅氷に被われた氷原を重荷を牽引しての酷寒の長旅はまさに未知の世界でした。

#601は接地重量の均等性、乗り心地よさ等の自衛隊の長い経験から上下転輪方式で片側上部3輪240mm、下部5中転輪480mmでした。8次隊以降抵抗が少なく重量と部品数が減る大転輪方式となり、#602は片側4大転輪620mmとし、#603(トラック型)からは総て片側5大転輪620mmとなりました。9次隊は収熱効果を狙った黒塗りの#604、#605、#606(トラック型)、10次隊は#607、#608(トラック型)、15次隊は#606をと総数9両が南極に持ち込まれてKC20、KD20による第一世代を受け継いだKD60による第二世代でした。今はゴム履帯とパワー増により信頼性高いSM50、ドーム基地で活躍のSM100で代表される第三世代になりました。輸送力は増加し、居住性も電子レンジでチンとは驚くばかりです。日本の雪上車がここまで来たのは荒金

さんが育んだ南極の輸送力を受け継いだ細谷さんの功績にほかなりません。自分が開発し設計し作り上げた車を使って昭和基地に帰った時の「約束を果たしました」との第一声は忘れられません。

(3) ふじ峠

極点旅行隊は68年9年中旬、#604、#605、#606、#603で12人(途上1人怪我で後送)の編成でした。いささか時流に逆らう遊び心から私が海軍服役中に乗艦した航空母艦の強運にあやかり#604を旗艦瑞鶴とし同型車#605を翔鶴、#606は飛龍、予備に加わった緑の#603を蒼龍、これらを配する機動部隊には軍艦旗が似あいました。

#604と#603の1群は#604を先導車として航法、高度、積雪、気象、通信、医療を担当し、#605と#606の2群は重力・地磁気・地震・VLF・天測等の観測が仕事です。

一日は0600エンジンの予熱・暖気に始まり0630コーンフレーク又は餅にベーコン卵の朝食。0700車を慣らし運転して出発になります。

1200の天測の時間を挟んで全車集合、ボンネットに置いてきた冷凍パンは焼き立てのホカホカ。好みの副食で楽しい休み時間です。1日の走行目標60軒は氷と雪との苦闘と所定の観測でままなりません。沈まぬ太陽がひたすら南下する我々の眼を射る2300

頃に漸くキャンプとなります。車の整備・給油、積雪観測の雪穴掘りに汗を流す頃、昭和基地から流される「真っ赤な太陽」の呼び出しで始まる基地との通信を終えた西部君は酒の肴まで用意して食事の声で外の仕事は一段落です。#605と#606は気の毒にも今日も遅いなと四方山話がはずむ頃やっと#605の連中がつかれをよそに笑い顔の泣き言で永い一日が終わります。今、反省すれば一月遅れの出発だったら「南極点も夢はるか」の難航も昭和基地から僅か200軒、標高1,500mの氷床から始まった苦闘も大分軽かったかもしれません。重荷にあえぐならまだしも、雪上車が亀の子になる道行きを続け、ついには#603を廃棄してすぐのことでした。高度計の読み地形から見て2,300m氷の下の南極山脈の峠にかかったかなと思った頃、雪上車のギヤが待望の二速に入り、今までの南よりの向かい風はピタリとなくなりました。この難所を越えてあと1,500軒、1,000m下れば南極点だと意気軒昂の我々でした。豈図らんや風は北よりの追いに変わり雪上車の排気は進行方向に煙幕となり視界は遮られました。カタバ風の理屈もドンピシャリ。南緯77°25' 東経41°28'、昭和基地から約800軒、南極点へは約1,500軒、南極大陸氷床の分水界3,700mです。奇しくも富士山に近

い標高と砕氷艦ふじに因んで「ふじ峠」と名づけました。年は明けて69年1月24日、南極点からの帰途北に向かって錯綜したピストン輸送の轍が見え始める所、ふじ峠に帰り着きました。地震観測を終えあと余すところ1,000軒頑張ってくれと噴射ポンプ、ラジエーターの交換の後4mの4寸角材に「インド洋900軒・大西洋1,500軒・太平洋2,500軒」と気宇壮大な道標又の名を「九次隊の御柱」を建てました。

2,500mまでも氷床を掘削したドームふじ観測拠点(77°19'S, 39°42'E, 3,810m)は峠から僅か50軒西です。ドーム基地のNNE100軒の氷下10m位にマスコットのペコちゃんを乗せて自沈している#603と今もみずほ基地に残る#606の鎮魂のために、極地研究所の#604と共に#605のご披露の機会に盃を捧げたいのですが、今の若い衆には「超イケてない」とソッポを向かれるかも世の流れでしょう。

(1次夏・設営、2次・3次冬・副隊長、5次冬・7次夏・9次冬・15次夏・隊長)

生きていたタロ、ジロ

深瀬和巳

1959年1月14日、空輸開始。一番機がそろそろ基地に着く頃、原稿

送信のため通信室に出かけた。顔いっぱいには笑みを浮かべた大橋通信長が、「犬が生きていましたよ」と言う。

え、ほんとですか。予想外の出来事に、一瞬ぼかんとした。

「2頭です。モクとクマだと言っています。よかったですね。」

これはほんものだ。間違いない。私の頭の中では、暗雲が消え去り、青空が広がった。

1年前、苦闘の果てに無念にも基地に犬を残さざるを得なかった日本隊に、国内はもちろん国際世論も厳しい批判を加えた。15頭の犬はもう生きてはいないだろうというのが、大方の見方だった。死んだ犬の記事は、気の重い仕事になるだろうと、同じ報道担当の朝日の山本武さん(故人)とともに、日本を発つ前から覚悟をしていた。それが一転、生存犬がいるという。こいつぁハナから縁起がいいわいと、ハイな気分になってきた。

基地に着いた先発隊から、機上から犬を見つけた模様などが入ってきたが、何時頃基地のどの辺で対面したのか、犬の健康状況はどうなのか、など具体的なことは隔靴搔痒なのだ。それはそうだ。先発隊としては1年間無人になっていた基地の報告が最優先で、犬のことは後回しなのはよく分かる。やがて1次隊で犬係をしていた北村泰一隊員が基地に着いて、生存犬はタロとジロだと分かった。基地に行けばいろいろ

る書けるのと思うが、私の順番は気が遠くなるほど後だった。

輸送開始と犬の生存の隊長公電が新聞の一面トップに載ってからは、地獄の責め苦に会うことになる。「生存のナゾ至急送られたし」君の犬のストーリーを世界中が待っている。長文を期待する。東京からは矢の催促だった。しかし隊幹部からブリーフィングがあるわけではなく、『宗谷』船内を駆け回って話を聞くと「おれ達のこともちろんと書いてね」と犬騒ぎを嫌って不機嫌な顔をする人にもぶつかった。基地再開に一丸となって突入したばかりの現地の意識と東京のデスク感覚との差は、極めて大きかった。

やがて基地に入る順番がきて、タロ、ジロと対面することができた。世界中を感動させた犬といま「インタビュー」していると思うのだが、お互い会話ができるはずはなく、世紀の特ダネは生れなかった。松田達郎生物担当の4、5次隊での調査で、生存のナゾは解明されたのであった。

しかしタロ、ジロと会えた幸運は、その後付いて回った。未だに「ああ、あの時の」と南極の話がすぐ通じるキーワードになっている。帰国後書いた「生きていたタロとジロ」は国立国会図書館で蔵原プロダクションの目に留まり、映画「南極物語」の引金となった。この本はその後「全集日本動物誌」（講談社）に収容された。

40余年経った今でも、一番機発進の日の記憶は、きのうのこのように新しい。（3次夏・報道、7次同行）

ピセット

吉田栄夫

「南極第4号」で第2次観測時の宗谷ピセットのことが、二人の方によって触れられている。南極での圧倒的な自然の力を実感させるものの一つは、南極大陸を取り巻く海氷であろう。北半球、北極の海氷はより手強いといわれるが、ピセットの時の孤立感では南極のほうが少し上かも知れない。

越冬断念の第2次では、閉ざされた船の上でさまざまな経験をして、初めての南極ということもあつたし、第一他にはなにも見られなかったので、特に海氷についての印象が強烈だった。

1957年12月20日海氷に入った宗谷は、23日には難行し始めた。やがて天候悪化、風が強いと舷側の氷が次第にせり上がってくるのがわかった。そして船は一片の氷盤のように氷野の中にあつた。レーダーで氷山の方位と距離を測ってみると、およその船の流れされかた、したがって流氷の動きが解る。リーセル・ラルセン半島沖に近づいた1月24日、船尾方向にあつた小さなクラックが、30分ほどの間にどんどん開くのを見て、その凄まじさに打たれた。ときどき氷上に降りてボー

リング調査などを行っていたので、流氷帯の恐ろしさを改めて感じたのである。救援のバートンアイランド号と突っ込んで、第1次越冬隊と母犬、仔犬を収容し、雪上車による空しいアプローチを試みた氷上の拠点が、流氷域なのか定着氷なのかといった議論も懐かしい。

1975年2月、第16次行動の帰途、ふじは昭和基地沖を離れたその夜からピセット状態となった。しかし、第2次の宗谷の経験からすれば、10日もすれば航行可能になるであろうと推定した。8日目、大型ヘリに夜氷上偵察の際、細長いクラックが東西方向に真直ぐ走っているのが見えた。翌日、このクラックは幅100mほどのリードに成長し、船はここを辿ることができた。リードの縁の氷には、剪断の跡がくっきりと印されていた。南側の氷は動かず、北側の氷が西に動いたのである。正にかつて宗谷の周辺の氷が動き始めたところに近かった。変幻自在の流氷もこの地域の動きの特性があり、これを知るあるいは確認することができたと思つた。

1985年12月、しらせはオーストラリアの要請を受けた日本政府の命を受け、エンダビーランド近くの流氷帯でピセットされているオーストラリアのチャーター船ネラ・ダン救援に向かっていた。そこは通常夏には氷はほとんどない海域である。ネラ・ダン周

辺の氷は厚さ10mにも達するという。さすがのしらせもしばしば難行したが、大きく廻りを回る見事な操船で無事救出に成功、曳航したロープとともに切断したボラードは、今ネラ・ダンから贈呈されて極地研究所にある。奇しくも宗谷とほぼ同じ40日ほどのピセットであったが、記録を見るとここでは西へと流されることはなく、風で動かされつつもある範囲に留まっていた。なにはともあれ、救援を受けた永い漂流と、他船の救援をとともに経験できたことに感無量であった。ことに、第4次観測の時、ケープタウンで入港をともしたベルギー隊のチャーター船キスタ・ダンを訪れて、羨望の念を禁じ得なかったことを思い起こし、同じ仲間のネラ・ダンを救出して、想いは一層であった。(2次夏・地理、16次夏・副隊長、20次夏・27次夏・隊長)

盗賊ペンギンの想い出

北村 孝

初めて昭和基地の地を踏んだのは、昭和37年(1962)1月7日の午前11時50分、今から約40年前になる。

最終寄港地のケープタウンを出てから、有名な暴風圏を通り抜け、3週間ぶりに揺れないオングル島の大地を懐かしく踏みしめた。ヘリポートには、「昭和基地国際空港」の看板が掲げら

れ、その横のロータリーとおぼしき盛り土には、「東京まで何千キロ」「ケーブタウンまで何千キロ」「南極点までキロ」などの矢型の標識が立てられ、また、基地施設までの2～300メートルの雪と岩砂の混じった道路の脇には、「路上小便駐車禁止」(昭和村公安委員会)なるものもあり、越冬隊の人たちのユーモア溢れる生活振りが惚ばれ微笑ましく思った。

第6次南極観測の「宗谷」に飛行士として乗り組んだ僕の任務は、ヘリコプターで吊り下げて昭和基地に空輸したセスナ機の胴体と翼を、現地で組み立て、それを基地で飛ばして、国土地理院が地図を作るのに必要な空撮に協力することだった。整備担当の人たちがセスナ機の組み立て調節をする間、僕たちパイロットや通信関係の者などの役立たずは、専ら滑走路の建設に従事した。滑走路の建設と言っても、昭和基地前面に広がった凍結した海氷の上に、適当な長さや幅を整地(整雪?)するものだったが、それがかなりの重労働だった。海氷上は一面なだらかなものではなく、うねり状の起伏を伴っており、更に、鋸歯状の抉られた表面は、雪面と言うよりギザギザした氷面と言った方がいいような状態だった。セスナ機に装着した橇が滑走中にズブズブとこの氷面に脚を取られるため、滑走路と誘導路を平坦にならす必要があり、僕たちはスコップとツルハシで

難工事に挑戦した。水平線の辺りを上下するだけで殆ど沈まない太陽の下、時計だけを頼りの作業だったが、慣れない肉体労働で疲労困憊した。

ある時、基地から4～500メートルの現場までの往復に、ツルハシなどの作業道具を持ち歩くのは面倒だと、現場に放置して引き揚げたところ、翌日に行ってみたら跡形も無くなっているのにびっくりしたことがある。原住民の居ない南極に盗人が潜んでいるとも思えず、...もしかしてペンギン達のイタズラで、盗賊カモメならぬ盗賊ペンギンなるものが存在するのではないかと疑ったが、結局、犯人は太陽の悪戯ということが判明した。放置された作業道具に当たる太陽光と雪面に当たるそれとでは反射吸収率が異なるため、周りの雪を溶かし自重で沈下し、約30センチほども没していたわけである。その夜、あと一日放置していたら大事な品々を全部海没させていたのではないかと、越冬隊の人たちにその不慣れさを笑われた。

素人の失敗と言えば、この滑走路建設工事で雪目になった作業員が多く出たことだった。とくに機長として行ったYさんの雪目はひどく、ドクターから数日間の安静と外出禁止を喰らうほどだった。お陰で、副操縦士の僕は、目の不自由な機長を横において南極の空を気儘に初飛行した。

僕の昭和基地滞在は1ヶ月に及んだ

が、その間、越冬を終えた村山隊長以下第5次越冬隊と、通称“日帰り組”と言われる第6次夏隊の人達と生活を共にした。

今、僕は極地研究所の設営委員会で航空分科会長を務めているので、現在の昭和基地の様子はつぶさに報告を受けているが、当時の施設は今のものからは想像も出来ないほど小規模でお粗末なもので、我々「宗谷」からの臨時応援派遣班は全員テント村で生活した。ある日、ブリザードが来て就寝中にテントを吹き飛ばされ、一睡もできないハプニングがあったが、一番苦労したのがトイレだった。基地では、トイレは凍結して始末に困るという理由で施設内には無かったので、各自適当な時期に、適当な場所で済ますことになっていた。手頃な岩陰などに近づくと先客がいたりして、文字通り穴場を探すのに苦労した。一番合理的で清潔なのはタイドクラックに跨って済ますのだが、ぞっとするような4～5メートルの深さの割れ目はガラスの塊を割ったような蒼々とした断面を呈しているの、その計り知れない底を見ながら、約30センチ程の手頃な割れ目に跨って用を足すには、余程慣れた者でないと怖くて真似の出来る芸当ではなかった。ブリザードが二日も吹き荒れると、テントの外へ出るにもロープ伝いとなり、ましてトイレなど決死の覚悟を要したものだ。

当時、「宗谷」が基地に近寄れず、定着氷の外縁を日々遠ざかるため、基地への空輸が途絶え生鮮食品が底をついてしまった。基地に残された者は、どういうわけか沢山余っていた数の子と、非常用の缶詰が毎日のオカズとなつてうんざりしたことがあるが、そんな時、グラビアの女性の裸体よりも、同じ週刊誌に掲載されていた新鮮な野菜サラダの広告写真に喚声をあげたのを覚えている。やはり人間の欲望は食欲と睡眠欲が先で、衣食足りてその次が性欲だと思った。

神様はうまい具合に、辛かったことも淡く楽しい思い出として、楽しかったことはそれなりに記憶に残るようにして下さっているようで、今にして思えば全てが我が青春の貴重な楽しい思い出として残っている。

ニックネームを付けるのが得意な村山隊長は、あれから40年、今でもカクシャクとして世界を飛び回っておられるが、僕のことを、当時の「少年航空兵」と呼んではOB会での酒の肴にされる。しかし、鏡に映る我が身は紛れもなく、もはや正真正銘の「老年航空兵」と成り果てている。(6次宗谷・航空)

南極トラ騒動(つづき)

森田 衛

* * さて第2のトラは? * *

それは例年にない定着氷の氷状の悪さでした。「ふじ」就役の7次から11次までは毎回昭和基地の近くに接岸しており、その時期は7次が1月27日、8次1月14日、9次1月13日、10次1月6日、11次1月5日であったのに対して、13次は12月30日昭和基地沖流氷縁に到着し、1月5日昭和基地の327度65kmの定着氷に到着。空輸を実施しながら砕氷航行し、1月18日にやっと基地の311度50kmまで進出。一日中砕氷航行してもその進出距離は1kmから2km程度の氷状の悪さであり、これが第2のトラといえるでしょう。この地点で空輸とエンジン整備を行い、1月25日から昭和基地目指して砕氷航行を再開、依然として困難な砕氷航行でした。前年の第12次は往路当時のソ連基地沖で密群氷につかまり、ペラ折損と長期ピセットで基地接岸ができず、そのために輸送できなかった大型貨物もあり、清野善兵衛観測隊長（故人）からも是非接岸をと期待され、艦側としても接岸を目指して砕氷航行、2月14日基地の286度30kmまで進出、氷状も好転し、これからと言うときに第3の大トラが出現しました。

第3の大トラ

それは14日の夜から来襲した大ブリザードでした。19日から風速が急速に強まり平均43m/sで最大53m/sという当時としては最大の

ものでした。1月5日以来営々として切り開いてきた水路は、きれいに姿を消し、多量の積雪に覆われたリッジとなって連なっていました。まさに「大トラ」が暴れ回った悲しい光景でした。もはや基地接岸は望めず、この地点で最後の空輸に併せて12次・13次越冬隊員の交代と夏隊員の収容を実施し、2月23日から反転、往路以上の困難な砕氷航行を開始しました。3月13日ようやく定着氷縁にたどり着きましたが、流水域はものすごいハンモックアイスと化し、動きがとれず、12次の小口高越冬隊長に流水域の氷上偵察に行っていたいただいたことを覚えております。毎日沖合の氷山が流れてゆくの眺め、早く適当な低気圧が沖合いを通過してくれないかと祈っております。3月28日早朝、艦が僅かに動揺している感じがしたので外にでてみると、「うねり」が進入しており、見る間にあの密群氷が割れて行くではありませんか。あの時の感動・嬉しさは忘れられません。これで内地へ帰れるという隊員・乗員の大歓呼があがりました。この長期に亘るピセット中の「ふじ」救援に関する南極本部はじめ関係各部におけるご心労・ご迷惑は大変なものだったと思います。本当にご迷惑をお掛けいたしました。この体験で、本当に「自然の力の偉大さ・恐ろしさ」がどんなものであるかを、いやというほど味わったのでした。

4. おわりに

私はその後15次・16次の南極観測輸送に携わり、特に15次においては氷山のクレバスからの転落事故で若い乗員1名の犠牲者をだすという不祥事を起こしており、今持って誠に心痛しております。これ以後今日まで安全運行が行われていることは、歴代艦長はじめ乗員一同が過去の轍を踏まないよう、この輸送史をかえりみて反省、観測隊の方達と一致協力されて安全運行管理に遺憾のないよう努力されてきている賜物であり、私の喜びとするところであります。

(13次ふじ・副長、15次・16次ふじ・艦長)

水・洗濯・下着(つづき)

三田安則

昭和32年1月24日 1450、4km前進、青氷に到りデッドマンにて係留。終着駅なり。69°02'S、39°10'E、オングル島(昭和基地まで13km)。直ちに南側氷原の三段氷内の水の塩分濃度を測定、最上部の水は口に含んでも殆ど塩気を感じない真水に近い水と確認。早速移動消火ポンプを起動、船内タンクへ採水を開始した。写真現像には少々不適と判定されたが、飲食には全く差し支えない真水に近い水が、船側から給水できるという実に幸運に恵まれた。二段目の

水は塩辛く飲食には、はっきり不適と判った。その後ハンモックした海水でも、高さ経過時間により飲食に差し支えない水が採取出来ることが判り、出港前から最大関心事であった水の問題は、南極の自然に助けられた感じで解決できた。

知らないということは斯かる悲喜劇を生む。宗谷乗組員が日本橋、三越で大量に購入した下着も幸い自然に助けられ、その後二次～三次と有効に生きたことは云う迄もない。しかし、三次～四次と南極への見聞は聞かれたものの、やはり100枚近いパンツを消耗したという観測隊員がいる。使い捨てたとのこと。

昭和31年1月24日。定着氷に突っ込んでからは、水に対する不安はすっかり消えて終わった。水に関する指示も話題も無いと云うことは、水はもはや話題となる価値も無くなっていたのだろう。一次の帰途ビセットされたが、水の心配はなかった。入浴も気分転換に実施するようなもので、「氷取り作業掛かれ」の号令で、隊も船も手空き総員、チェーンソーで適当な大きさに切ったブロックを、手渡しや、隊などそのためにわざわざ作った滑り台で、浴室や所定の場所まで和気藹々と運び上げ、運動不足の解消とともに、氷を抱いて風呂に入るなどという風流を楽しむこともできた。二次のビセットも相等なものであったが、水の心配をした

覚えはない。不思議なことに氷の中に閉じ込められている間だけは、水の心配は無いという安心感。一次の経験は尊いものであった。

最後に、船首にコリジョンマットを装着し、氷との接触から身を護り、氷縁付近で嵐と水不足と斗いながら、二ヶ月も宗谷の脱出を支援してくれていた海鷹丸の32年2月21日の通信を披露する。「本船の淡水能力は遺憾ながらケーブ迄20日。その他造水1日1トンの現状である。御自愛を祈る」。水で一番苦労したのは海鷹丸であったと思う。本当に御苦労様でした。(1次～5次宗谷・航海)

極地本散策

日本隊参加者の本2冊

いつも昔話というのも曲がない。と言っても、今の私に新しい話の種などあるはずはない。そこで、近頃読んだ日本隊への参加者の著書2冊を紹介し、昭和基地の近況や、ドームふじについての関心を新たにしたいと考えた。「もう読んだ」とおっしゃる向きには、どうぞお見逃し下さいと、願います。

第1冊。斎藤清明著 『南極発・地球環境レポート 異変観測の最前線から』 2000年2月25日発行の中公新書 184頁 660円+税 である。著者は毎日新聞京都支社の編集

委員、39次夏隊に同行したオブザーバーである。観測隊への参加に至るまでの経緯に始まり、38次越冬隊、39次夏と共に昭和基地を離れるまでが、科学記者の目を通して書かれている。標題にもある地球環境問題として、オゾンホール、ペンギンの個体数変動、ゴミ問題が、現地の状況も含め要領よく紹介されている。なかでも圧巻は第5～7章。ドームふじへの内陸旅行と、そこでの氷床掘削、日常生活が、短くはあるが著者の滞在経験を踏まえて述べられている。内陸を経験された方々には懐かしく思われるに相違なく、昭和基地周辺しか知らない私にとっては、新鮮であると同時に大変な暮らしだなとの思いがする日夜であった。不肖ナニガシのレポートに、戸惑いと腹立たしさを感じた方々、口直しに是非ご一読を。但し、158頁「ペンギンと地球温暖化」の5行目、「17種が南極周辺に生息している」という文章の「17」は「4」に読み替えて読んで戴きたい。

2冊目は、坂野井和代・東野陽子著 『南極に暮らす 日本女性初の越冬体験』 2000年7月25日発行 岩波書店270頁 1900円+税 である。坂野井さんは東北大学大学院でオーロラの研究を、東野さんは京都大学大学院で地震の研究をする若手研究者である。「息をのむオーロラの神秘、極寒の吹雪のなかの危険、お花見

(！)も盆踊りも楽しむ日々」という
宣伝文句に釣られたばかりでなく、女
性が居ると基地での隊員の社会生活は、
男ばかりの場合とどう異なるのだろうか
かという、松田流人類働態学的興味を
持って読むことにした。

「はじめに」を東野さんが、「あとが
き」を坂野井さんが、そして本文の12
セクションを両者が交互に書くという
方式で、季節を追った越冬生活が、研
究上、生活上のエピソードを交えなが
ら述べられている。素直で、好奇心に
満ちた目を通した観察の結果は、爽や
かな感じがする。両著者が、それぞ
れの研究対象に立ち向かう姿は、私の知
っている、かつての皆さんと同じであ
る。そして、お二人の参加に対する反
応として、坂野井さんは「別にどうっ
てことない」と言われたと言い、東野
さんは「39次のメンバーと一緒に、
絶対に(もう一度南極に)行きたいで
す」と言う(()星合挿入)。まずは良
かったと思う。しかし、男性隊員の本
音も聞いてみないと、結論を下すわけ
には行くまい。

それにしても、基地の施設・設備の
向上には、目を見張るものがある。昔
の基地を知っておられる方なら、私と
同じ感慨をお持ちになること受け合
いである。1次で越冬された故藤井恒男
さんが、いつかの南極OB会のご挨拶
で、「最近の昭和基地は墮落した。水道
の蛇口をひねると、お湯が出てくる
と言うではないか。」と喜びを満面に浮か
べながらおっしゃったシーンを思い返

した。パドルの水を背負い子で運ぶこ
とも、冰山氷を取ってタンクで溶かす
こともない、ゆとりの暮らし、結構な
ことである。この余裕が、女性の暮ら
しを可能にしたのかもかもしれない。

本書の巻末には、南極観測 来し方、
行く末 と題して、これまでも南極
観測について健筆を振るってこられた
国立極地研究所の神沼克伊教授が、各
国隊における女性参加を含めて、南極
観測全般についての解説を書いておら
れる。併せてお読みになることを、お
勧めする。(星合孝男、7次夏・海洋
生物、16次冬・28次夏・隊長)

英国人と犬と馬

アムンセンが犬を使い、スコットが
馬を使ったことが明暗を分けたとい
う文章を何かで読んだ記憶がある。し
かし、スコットは犬橇の有用性を認識し、
ディスカバリー号探検の時にはシャク
ルトンに犬橇係を命じていたし、極点
行きするときも犬橇と馬橇、それに動力
橇までも準備していたのである。

網淵謙錠 著『極 白瀬中尉南極探検
記』下(1983 新潮社)には「たま
またまそのころ(1910年8月)スコ
ット大佐の探検隊に参加すべくブー
ズ予備海軍大尉とメーアの二人が、ウ
ラジヴォストックから馬匹19頭、鞍犬
31頭、犬橇馱者としてロシア人3名
を率い、これからニュージーランドに
渡航する途中だといって長崎に寄港し
ていた」という記述がある。

チェリー・ガラード 著、戸井十月 訳
『世界最悪の旅』(1994、小学館地球人ライブラリー)では、「二つの探検隊」の章で、南極横断山脈を横切るルート of 優劣を要因にあげ、アムンセン隊が南極点まで犬橇を使いスキーで移動したのに対し、スコット隊はポニー橇と犬橇に積んだ荷物をピアドモア氷河の下までしか運ばず、その先の氷河と大陸高原上は人力で橇を曳いたことをあげている。ところで、この本では、馬のことは生き生きと書かれているのに比べて、犬の記載がそっけなく感じるのは何故だろうと気になっていた。

コーリン・ベルトラム 著、加納一郎 訳
『北極圏と南極圏』(1942 朋文堂)で次の一文を見つけて、これかなと思った。「英国では犬に車を曳かせたり荷物を運ばせることは法律で禁じられている。人は自分の脚を働かせるか、或いは驢馬か山羊を使用しなければならない」という記述である。

極地本ではないが、富澤 勝 著『日本の犬は幸せか』(1997 草思社)によると、英国では「牛馬を守る法律(別名マーチン法 1822)」、「犬法(Dogs Act 1871)」、「動物虐待防止法(1876)」を経て、「動物保護法(Protection of Animals Act 1911)」が制定されたことがわかる。また、加藤節雄 著『素顔のイギリス』(1989 英友社)には、「イギリスの犬は番犬でもペットでもない」、「鎖につながれることもなく、家族と一緒に生活し、外出も一緒のことが多い」とある。

このような背景があって、チェリー・ガラードが帰国後、上述の原書『The Worst Journey in the World - Antarctic 1910-1913』(1922)を出版するにあたって、馬を殺して犬の餌としたところなどは生々しく書きつつも、犬に橇を引かせて過酷な旅をする部分は記述に躊躇し、簡単な記録にとどめようとしたのかも知れない。

南極環境保護で生きた動物を南極に持ち込むことが禁止された今、輸送手段としての馬か犬かの問題は、いつしか過去の問題となってしまったようである。(小野延雄、3次夏・海洋)

- 新入会員 -

会員番号 / 氏名 / 〒 住所 / / e-mail

153 伊藤 敦之

155 大木 淳

156 古川 峯男

編集後記

第5号をお届けします。昨年10月に創刊号が発行されてから、ちょうど1年経ちました。各号は例会で配布されましたが、年1回は、会員住所録とその年に発行された全号を纏めてお送りします。重複してお持ちの方は、南極倶楽部の紹介に使っていただければ幸いです。次号原稿締切は12月15日です。編集に関する連絡先：神田啓史
: 03-3962-4590

Fax: 03-3962-5743

e-mail: hkanda@nipr.ac.jp