



# 南極

第23号 村山雅美追悼号  
平成19年6月21日  
南極俱樂部會報

## 笑いと冗談の村山さん

村越 望

村山さんの周りにはいつも冗談が飛び交い笑いが絶えなかった。ただ早口で聞き取れないことがしばしば、とくに当方の耳が遠くなってから三度に一度ぐらいの聞き返しはしたけれど、あとは判ったようなふりをして頷いたりしていた。当然ながら話は先細りになるのはやむをえなかった。それにしても日本の南極観測隊には笑いや冗談が飛び交う雰囲気は少なく、そんな中で村山さんは稀有な存在であった。

一時、ポンコツという言葉が流行ったことがあった。国内でも流行ったが、南極でも流行った。南極の場合は基地に持ち込んだ映画のせいかもしれない。村山さんが帰国前に奥さん宛てに「ポンコツ修理しておけ」という電報を打った。ほどなくポンコツと呼ばれていた夫人から「修理すんだ。試運転してよろしきや」という返電があったという。仏文学者で文化勲章の河盛好蔵さんは、これはなかなかシャレた話なので、てっきりフランス小ばなしだろ

うと思っていたら、なんと日本の観測隊の実話と知って感心し驚いた、となにかのコラムに書いていた。

また、こんなこともあった。厳冬の富士山麓でスノーモービルの牽引テストをやっていた時、夜に村山さんから「これから恰好のカウンターバランスを連れてそちらに行く」との電話が入った。夜遅くなって到着。カウンターバランスとは今をときめく千葉県知事の堂本さんの若い姿であった。紅一点を交えての深夜の夕食会は盛りあがった。コチコチに凍った砂礫を袋に詰め、ソリに積む重りづくりに難渋していた我々にとって、自分でソリに乗って掴まってくれる生きているバランスには、運搬やラッシングの手間もなく大助かりであった。夕方、サット下山・帰京された。速きこと風のごとしは村山さんの身上。

その他、かずかずの思い出があるが、すべてが前向きの楽しさばかりで、いまさらながら村山さんの人柄に残された者の淋しさを感じている。(1、4次冬、9、10次夏・気象)

## 風になった村山さん

深瀬和巳

3次と7次で縁を得て、その人柄に惹かれ、私は村山さんを尊敬してきました。そして今、村山さんのいない日々が過ぎていく。気がつくと、村山さんはもう歴史上の人物になろうとしている。寂寥の感、ひとしおである。

### 「ぴん助」の名の由来

村山さんは昔、山仲間など親しい人から「ぴん助」と呼ばれていた。そうした人たちが遠ざかり、村山さんの役割が重くなるにつれ、この呼び名は聞こえなくなった。その由来をご本人に聞くのは気が引けて、鳥居鉄也先生に伺ったことがある。「私たちが知り合った頃はもう言われていたよ。中学時代からのあだ名じゃないの」というご返事であった。ご存知の方、おられますか？

### 語尾不鮮明

村山さんは語尾が不鮮明なので、イエスなのかノーなのか、取材する側としては苦手のタイプだった。それに主語がアレとかコレとかが多い。確認のため念を押すのには、若干の勇気が必要だった。

しかし、3次隊の隊員になって、隊員の皆さんと起居をともにするようになり、村山副隊長兼越冬隊長にも接近して暮らすようになったら、

“村山語”が分かるようになってきた。「アレは…」と言われても「ああ、あのことか」と理解でき、村山さんの考え方の体系の一部もなんとなく判るような気になった。

### 基地再開準備費の思い出

昭和37年2月、第5次越冬隊長だった村山さんは、昭和基地を閉鎖し、南極観測は中断した。この時村山さんの胸中には、基地再開の決意と計画が秘められていたのだと、思っている。同年春、東京・上野の国立科学博物館に極地学課ができて、村山さんがここにこもり、再開プランを練り始めた。

時折、私のところに電話が入り「あのね、カナダの小型機カリブー(だったと思うが...)の性能と値段を調べて」という調査依頼が入って来ることがいくつかあった。こうした動きを繋ぎ合わせて、村山さんたちが何をしているのか、おおよその推移はできていた。

昭和38年度予算で、基地再開準備費五千万円がついた夜、私は文部省に張り付いて、この事実を確認して、村山さんに速報した。村山さんは、とても喜ばれた。昭和基地再開に大きく動き出した瞬間であった。

### ポカラからカトマンズへ

2003年12月、村山さんを囲むヒマラヤ同窓会に、私も参加させ

てもらった。3班に分かれてヒマラヤを満喫したあとポカラに集合し、村山さんを囲んで盛大な祝宴を開いた。

翌日は、ポカラからカトマンズへ車で移動する日。バスに乗っていた私は急遽隊長車のブルーバードに乗るよう指示された。渓谷や尾根道を縫うように走りながら、私は村山さんとの半日の会話を大いに楽しんだ。今振り返ってみると、村山さんとこんなに話込んだのは、最初にして最後であった。

後で出た村山さんの著書「地の果てに挑む」の中に、ヒマラヤでお聞きした話はほとんど出てくる。彼自身、思い出話を楽しんでおられるようだった。

この日は開戦記念日の12月8日で、戦時中の話も多かった。

海軍大尉だった村山さんは海軍が大好きだった。私が陸軍の学校にいたことは3次隊の頃から知っていて、当時私のことを「おい、陸さん」と呼んで、「“起床”じゃなくて、ここは“総員起こし”だからな」などとからかっていた。この日、初の艦隊勤務で戦艦「長門」に着任した時の話が出た。艦長に着任の申告をした。その時、艦長は「君たちは実社会で活躍するはずだったのに、こんなことになってしまった。のびのびとや

ってくれ」と訓示したという。

そう語る村山さんは、遠い昔を振り返るような目をしていた。

### 桜の下の墓参

今年の3月28日、村山さんと特に親しかった方々が墓参に出かけるというので、連れていってもらった。

「村山家之墓」がある多摩霊園は桜が満開で、お墓の前の通りは、桜並木だった。この日は快晴で、春の雲が浮かんでいた。桜と春の雲とお墓をぼんやりと眺めていたら、このところ人気の「千の風になって」という歌の歌詞を思い出して仕方がなかった。

「...そこに私はいません 眠って  
なんかいません 千の風に 千の風  
になって あの大きな空を 吹きわ  
たっています...」

村山さんは風になって吹きわたり、南極やヒマラヤなどを飛んでいて、いつもはこのお墓にはいないでしょうが、今日ばかりは懐かしい後輩たちの顔を見に帰っているに違いない。そう思って、おいしいお酒を頂いた。

(3、7次夏・報道)

### 村山雅美隊長追悼

#### —至福の沈黙—

小林昭男

南極点まであと30kmのF957、往路の最終キャンプに着い

たのは1968.12.16の夕方だったろうか、翌日から雪上車の整備及び清掃は云うも更なり、きれい好きの隊長は車内の床まで拭き清め、全員散髪、体を雪で清拭し、汚れた「ヤッケ」を新品に着替え、どこへ出ても恥かしくない正装(?)をして、19日の極点入りの準備を終えたのである。

翌12月19日は普段通り4時半起床、「モーニングティー」をつくり、朝食の用意をして総員起しは5時。高度は3千メートルを割り、気温も-30℃は-50℃に1ヶ月も慣らされた吾々にとっては快適な夏そのものであった。

正装をして、身も心も晴やかに出発した吾々が、ぼつぼつ南緯90度に近づいたと思われる頃「正面ちょい右にマストが2本」と遠目のお藤こと藤原健蔵隊員、すかさず隊長が冗談ぽく清ちゃんの天測は確だったなあ(清ちゃんとは国土地理院の柿沼清一隊員)。行きはよいよい帰りはこわいぞ!あと半分だ!と誰にともなく呟いた。その後の車内は沈黙が続いたのである。さすが日本一の山男、遭難は帰途に多いことを熟知している「リーダー」として「スコット」の二の舞を気にしての言葉と受け取れた。夫々が万感を胸に、長い長い沈黙が……。隊長はこの沈

黙の間、何を考えていたのだろう。人生をかけた集大成がほぼ完了しようとしている至福の一刻だったろうか……。それとも冬将軍に追われる帰路の3千kmを慮っていたのだろうか……?

沈黙を破ったのは、アムンゼン・スコット基地の隊長ボウマン大尉の歓迎の雪上車の轟音であった。乗り込んできた大尉たちの握手攻めで車内はヒッチャカメッチャカ……。

基地を出てから83日目(先発隊の吾々8名は4日前からF16で準備作業をしていた)の1968.12.19日午後2時20分 極点を示す2本の「マスト」の前に日本の雪上車3台が停車したのであった。

(5次宗谷、9次冬・医療)

### 風になった隊長

増田 博

◆仕事柄から隊長私室とベニヤ1枚の区切りで私の寝室があり、そのイビキのリズムに合わせるべく「真っ赤に燃えた太陽だから……」と美空ひばりの曲をかけつつ部屋掃除する隊長の姿は話題だった(当然実視してないが)。9次隊の編成の中で、湯灌順28番の若輩から見る村山隊長は「雲上人」だったし、私にとっての隊長は「正に太陽」であった。

◆それから40年 去る3月28日

(隊長 89 歳の誕生日にあたる)に、JARE9 等関係者 32 名の墓参団を編成し、小林ドクターにお世話頂いて、多摩霊園の村山さんを囲んで酒を酌み交わす花見会を開催した。その時のスナップを届けて頂いた報道・深瀬さんのメモに、「隊長は“千の風”だねえ」とありドッキリ。

～～ 千の風になって

私のお墓の前で

泣かないでください

そこに私はいません

眠ってなんかいません

千の風に

千の風になって

あの大きな空を

吹きわたっています～～

サラリとスマートな村山さんの行動力を見事に表現しているのではないか。“云い得て妙”と感心しきり。

ただし、我々が訪問した時には、

- ・お墓を囲んでの花見などとシャレたことには興味を示したはず。

- ・当日、隊長からお呼びがあり、久しぶりに親しく話をされたメンバーもあったこと、からして、

「キッと今はお墓に帰ってきているはずだ」と皆で確信しながらの会話になったところである。32 名の大勢が逢いに来てくれて、隊長も大喜びだっただろうと思っている。

◆「偲ぶ会」関係もあり、先日、数

人で村山宅を訪問し村山夫人と面談する機会があった。病床での隊長の様子なども話題にのぼり、“隊長の話がアッチコッチに飛び、奥様でもなかなか理解できない時もあった“とか。奥様の表現にまたまたドッキリ。

「ベッドの中だけど、頭ではアッチへ行ったりコッチへ行ったりしていたのでしょねえ。今でもキッと『千の風』みたいかもよ！」と。

こうなったら、「太陽」から「千の風」に変更した方がよさそうなので、私の気持ちの中でも『隊長は風！』に切り替えることにしたい。

6 月 23 日の「偲ぶ会」も“千の風”風にサラリと楽しいものになればいいなあと願っている。

(9 次冬・通信)

## 執念

細谷昌之

村山さんがお亡くなりになられてから、半年が経過したかと思うと時の速さに、ただ驚くばかりである。

南極観測再開の目玉の一つに昭和基地から南極点に至る調査旅行、いわゆる極点旅行があった。この旅行を達成できる雪上車は、残念なことに国内外にはなかった。村山さんが白い大陸を雪上車でトラバースして南極点に行くという念願を固めたのはこのごろか。観測再開を強力に推

し進めるのに学会、政界、文部省、防衛庁などを駆けずり回って必要性を訴え、1963年度予算で南極再開準備費が計上されると直ぐに再開に必要な閣議決定、自衛隊法・令の改正を待たずに新しい雪上車の開発に着手した。

村山さんを隊長とする第5次隊の春旅行では、雪上車の懸架装置のブラケットが折損するなどの致命的なトラブルもあったが、KD20で南緯75度・高度3,232メートルに到達できたのは大きな収穫であった。同時に南極点到達は、雪上車次第と前途に現実味を持つようになった。

新しい雪上車の開発は、村山さんが内陸旅行をした時の経験を基にした私案の要求性能で見切り発車した。開発現場では、効率よく短期間に開発する手段として試験研究した構成要素を自衛隊が持っている大型雪上車に取り込む方法を採用し、その成果を設計に反映させるようにした。

1号車の製造は、1964年6月から関係者の努力によって6ヶ月半の短期間で完成した。ところが出来上がってみると設計値より1.5トンも重く、車両重量で8.5トン、総重量で9トンにもなっていた。原因としては、搭載物の増加、分解搬送、突貫作業などのほか経験者の雪上車・氷上車・頑丈車・岩上車という

言葉にも感化されたかも知れない。

1965年1月に完成した1号車は、2月・3月に自衛隊名寄部隊の営庭をつかって野外テストを行った。テスト終了の報告を受けた雪上車設計委員会は改造計画を審議し5月から9月にかけて改造を行い11月10日に船積した。改造に当たっては軽くすることを第一目標にしたが、結果として、足回りの強化で相殺されてしまい、柔らかい雪に弱いという欠点を持ったままの南極入りとなった。

KD601(1号車)の改造工事を進めていた頃、改造の結果を心配した一部のOBが、車室や偽装をしないでシャシのまま徹底的にテストして車室を取り付ける案、外国製を採用する案などの提言があったりして関係者が混乱した一幕もあった。

1965年11月に晴海を出港してから帰国する間にも村山さんの指導で来年度以降の雪上車の点検や研究・設計委員会との交渉を行った。

11月23日船が荒れて来年度の雪上車を検討することが出来なくて、フリーマントルから設計委員会に連絡することが大きなお荷物となった。次いで26日には、KD60-2号車・本番車の計画が思うように進まず、フリーマントルに入港までの宿題が厳しくなった。12月1日、来

年度、再来年度の雪上車について隊長室で検討し、大枠で了解された。12月27日、設計委員会の電報を検討した。41年度はKD60-2号車、42年度はX-1号車で計画通り実施を依頼した。1966年2月8日、隊長室でKD60-2及びスノーキャット対策を検討し、設計委員会宛の電文を作って送信した。KD60-2は、前回フリーマントルから連絡したものにフレームと車室を改造し、シャシのみで氷上輸送が出来て、車室は現地で搭載すると決めた。X-1の変速機及び走行装置をKD60-2に追加することになった。

長い間ご指導を頂き、本当に有難うございました。心から冥福をお祈り申し上げます。(7次夏、9次冬・機械)

### 村山隊長を偲んで 一極点旅行の思い出一

西部暢一

1968年4月極点旅行を前に、隊長は越冬開始後、短い秋の間に、極点旅行の訓練を兼ねた旅行を行う事を計画した。しかし、この訓練旅行に使用する雪上車は、極点旅行に使われるKD60ではなく古いKC20であった。大型化され数々の機能を持つKD60を期待していた我々隊員をがっかりさせたが、この

ことが村山隊長の先見性のある所であった。KD60は車内に設置されたベッドで寝ることはできるが、KC20ではそれができないので、宿泊はテントを張るか、又はカブースに寝ることになる。この旅行でKC20を使用したことで、極点旅行の予定者は、耐寒訓練を十分に経験したことになったのである。

1968年9月28日～1969年2月15日 141日 5,180キロ 南極点への長年の夢は達成された。宗谷時代から昭和基地で上映された人気のあった「水戸黄門」のテーマソングを替え歌にした「極点旅行隊の歌」を、雪上車で10月ぐらいから作り始め極点到達までに完成させ、旅行中は勿論、帰国後も、ことあるごとに隊長を囲んで歌った。そのうちの一節を紹介すると《春まだ浅き昭和基地 極点旅行の時きたり》、にはじまり、

《嬉し涙の90度 ただ繰り返す有難う村山隊長万々歳 勝利の女神はほほえまん それでよいのじゃ第9次隊 ああ 南極点はここにあり》  
南極観測隊長として5次、7次、9次隊に参加、村山隊長の下、南極を経験出来たことは私の人生において一番の誇りと、最高の思い出である。  
(5次冬、7次夏、9次冬・通信)

## 皆の村山隊長

川崎 巖

鳥居先生が弔辞で述べられた村山さんの南極での功績の最も大きいものは、宗谷後の南極再開への活躍と極点旅行の2つではなかったかと陳べられていましたが、この両時期に私は村山隊長に仕えていました。

村山隊長の最も心身ともに充実していたこの時期、私は5次隊の越冬で230日、9次隊では、南極点往復を含めて、200日余を氷原での旅と生活を共にさせていただきました。その経験の限りで申しますと、隊長に接した隊員の一人一人が自分一人の隊長という想いがあったかと思えます。

縦の組織の隊長というより、一人一人の隊員とパラに心の通った隊長であったと思います。それが全員に私の隊長という意識を持たせているのだと思います。どうしてそのような気分させていたのか不思議な魅力を持った隊長でした。決して強面の命令があるわけではなく、打ち合わせの席上でも「こうしませんか」と短い言葉が絶対的な指示として伝わりました。

この指示は相談されたようであり、尚且此方にも責任を負わされたような指示でありました。そしてこれは絶対的な信頼のおける命令でした。

経験の裏付けがあり、十分な準備と検討がされた後の指示ですから重みがありました。

奔放的な教育と家庭の環境で成長され中学、高校、大学時代を自由に山登り一筋に過ごしその延長線が、逆に規律に縛られる海軍生活に憧れをもたれていたのではないかとも思えます。それに日本山岳会のマナスル遠征で一層の磨きが掛り、規律や制約の中での自由をどう楽しむかに関心があったようです。観測船内や基地生活でも同じでした。手術台とって玉突き台を基地に持ち込み、バー9を開店しては金を払って酒を飲む。狭いテントや雪上車の中に閉じ込められた時の備品として、聖書や辞書ではなく、電話帳や昭和歌謡曲集を準備させたり、酒が無いと言えば、薬用のアルコールを出させたり、遊び心と茶目っ気が常にありました。制約された世界でその間隙をぬって遊ぶのが大好きでした。

綿密なデータと豊富な経験の上で、十分な準備をした後は、ケセラ、セラ なるようになるという楽天的な雰囲気や隊内にもたらしていた隊長でした。

私の南極も終わりです。今隊長の魂は何処を彷徨っているのか、私は夜半酒に酔って隊長との旅の記録を見ながら氷原の夢の中を彷徨っていま



す。隊長に出会わなければ、即物的な人間として、何処かの山で遭難するか、単なる会社人間になっていたと思います。人生をエンジョイすること、人間としてのバランス感覚を植え付けられたのが村山隊長でした。楽しい沢山の思い出をそして人生を有難うございました。これからはご冥福を祈りながら献杯を続けます。

(5、9次冬・機械)

### 禁煙のすすめ

大久保嘉明

1時間半のテニスを週に4回もこなしておられた村山隊長だが、「最近どうも体力が落ちて持久力がなくなり、回復力も悪い」と12年前の平成7年夏、はるばる埼玉県は北本市の小院に来院された。並の人なら76歳という年齢を考えると当然でしょうと言いたいところだが、スーパーマンの隊長にしてみれば納得がいかないらしい。まあ何はともあれ診察・検査をしてみましょう。

身長168cm・体重56kg・BMI(体格指数、22.0が標準)19.8というやや痩せ形の理想的なスポーツマンタイプ。心雑音無く血圧正常、血液検査では貧血もなく、血糖値や肝臓腎臓機能も正常、甲状腺ホルモン正常。心電図で洞性不整脈はあるがまず問題なし。唯一胸部X線写真

で肺気腫、肺機能検査で閉塞性障害が認められた。

肺は、血液中に溜まった炭酸ガス(二酸化炭素)と空気中の酸素をガス交換する臓器。肺の末端はブドウの房状の小さな気泡(肺胞)になっていて、ブドウ粒の皮にあたる部分に毛細血管が分布している。私たちが呼吸すると、空気が肺胞の中に吸い込まれ、肺胞壁に広がった毛細血管中の炭酸ガスと空気中の酸素とのガス交換が行われる。

「肺気腫というのは、小さな肺胞間の壁が壊れて肺胞内腔が大きくなってしまったものです。結果として肺胞壁に分布する毛細血管の面積が減り、ガス交換の効率が悪くなります。一度破壊されると元には戻りません。昔は結核が原因として問題になりましたが、現在では喫煙(タバコ)が最大の発症原因です。症状としては、運動時に血中酸素不足のため息切れがするようになり、さらに進むと歩いただけで息切れし、最後は安静にしているでも息苦しくなります。治療は酸素吸入だけです。感染が起こった場合は抗生物質などを使うことになります」

隊長には絵を描きながら以上の話をして「今回の持久力低下は他にも原因があるかもしれませんが、少なくとも肺気腫があることを考えます

と、筋肉への酸素供給量が減ったことも原因の一つと考えられます。今後の健康のためにも是非禁煙をされた方がいいでしょう」と勧告した。

隊長は確かパイプ党のヘビースモーカーだった筈なので、そう簡単にはやめられないだろうと想像していたが、2ヶ月後に来院された時、きっぱりタバコをやめておられたのにはびっくり仰天。意志強固なリーダーたる資質の持ち主は一味違うなあ、と感銘した次第。

喫煙は肺気腫だけでなく、肺がんや咽頭がんのリスクもあり、心臓や胃にもよくない。本人だけでなく、家族や周りの人も受動喫煙で同じ害を被る。また吸い殻の投げ捨てで環境を汚したり火事の危険性もある。

どうでしょう、喫煙されている方！ この際、村山隊長にならって禁煙なさいませんか。(9次冬・医学)

## 南極観測の第一人者

### 「村山隊長」と私

藤原健蔵

50年前(昭和32年)の1月29日、南極昭和基地に日の丸が掲げられ、敗戦後世界から閉ざされていた日本人は、その快挙に大いに沸いたものである。爾来、日本の南極観測は幾多の難局を経ながらも着々と成果を挙げ、いまや南極の協同観測と

平和利用を目的に結ばれた「南極条約」原署名国として、現在の南極観測参加40数ヶ国をリードする立場にある。

私は第5次(昭和35~37年)および第9次(昭和42~44年)の越冬隊員として参加したが、当時は万事が未知の世界、未経験の課題への挑戦であり、観測隊とは言っても冒険・探検的な性格が強かった。実際、5次隊の東京出航を前にして福島隊員遭難の報が入り、送り出す家族の心配は大きかった。今なら一悶着あるところだが、あの頃の女房たちはみな笑顔で送ってくれた。ありがたい時代であった。

隊長は2度とも村山雅美さん。2回目の9次隊には、極点旅行(昭和基地~南極点間の大陸横断往復調査)の観測責任者として強引に引っ張り出されたようなもの。村山さんは、残念ながら昨年11月5日、「宗谷」出航50周年を迎える3日前に帰らぬ旅に出たが、「その人生を語れば日本の南極観測50年史そのものになる(朝日新聞惜別欄)」と惜しまれている。そんな方をリーダーにいただき、南極の大氷原を駆け回ってきたことを誇りと思う。

村山さんとの出会いは今でも鮮明に覚えている。私に会うなり発した言葉は「君、目は良いかね…」。私は

岩手の田舎町育ち、小学5、6年頃は人並みの軍国少年。近くに陸軍の飛行場があり、連日赤とんぼの宙返りをみて、大空に憧れていた。パイロットになるには目が良くないといけなると言われ、雨戸をりんご箱に渡し、その上に仰向けになって星空を見つめていたものだ。村山さんのお眼鏡（いささかの近視）に適ったのはもちろんである。

南極ではつねに先導の雪上車に乗り、ナビゲーターをつとめていた。2回の越冬で白い大氷原を走破すること1万数千キロ。太陽（夜は星）で位置を測り、磁石の方位を補正しながらコースを決めるナビゲーターの責任は重かった（現在はGPSで簡単にOK）。特に大陸氷斜面や山地近くではヒドンクレバス（隠れている氷の割れ目）の危険を避けつつ、雪上車を誘導するのは並大抵ではない。この小文を書くに当たって村山隊長の著書『南極点への道』を読み返したところ、「極点旅行用の大型雪上車の基地回送作戦は、地理学者としての地形観察と鋭い土地勘を身上とする藤原に委ね…」と、私をベタ褒めしているのを見つけた。車こそクレバスや海中に落とすことはなかったが、私自身がクレバスを踏み抜いて10メートル落下、危うくあの世へ…という失態はあった（これ

は隊長との密約で、20年ほど後まで女房に内緒にしていた）。

ナビゲーターとしての仕事もさりながら、観測チーフとしての責任は重かった。極点旅行は昭和基地～南極点間2,600キロ、標高4,000メートルの大氷原を、氷点下60度の酷寒と希薄な酸素の中を、5ヶ月かけて往復しようとするもの。万全の準備を整えたものの、果たして新たに開発した雪上車は耐えられるか、燃料は足りるだろうか等々、隊長の懸念は尽きない。この計画は第6次で中止していた南極観測の再開の切り札に掲げてきただけに、極点到達に失敗したとすれば、日本の南極観測継続の大義は反故になってしまう。極点到達は、村山隊長が自身に課した至上命令でもあったのである。深慮遠謀ながら決断速攻の村山隊長の性格からみて、もし途中で不測の事態が起これば、予定の観測をカットしてでも南極点めざして直進するだろう、きっとウサギのように突っ走るに違いないと覚悟はしていた。

その時、観測チーフとしての私はどう対処すべきか…と深刻に悩んでいた。観測担当の隊員は5名、高度・重力・地磁気・気象・積雪・氷厚などを、一定の間隔で観測することになっていた。そのためには、カメの歩みのごとく一步一步確実に進まな

ければならない。特に高度や重力などの観測は、途中で欠測すれば精度が落ち、国際的に認定される観測値とはならない。内陸氷原の謎解明のための成果が少なかったとすれば、たとえ日本人としての南極点初到達の栄誉を与えられたとしても、観測チーフとしての責務を十分に果たしたことになる。また当時、日本の学界には南極観測に否定的な人々も少なくはなく、そのためにも私には科学的な成果をなんとしても挙げることが必要があった。

日本出航前の3ヶ月、隊長は観測の実施計画立案と機器調達のために、私を自宅近くに間借りさせた。夕食を囲んでご家族と談笑する機会も多く、高校生のお嬢さんは、マージャンが初めての私を、「大学の先生」がネギを背負って広島からやってきたとってカモにした。その期間中に、観測担当の誰かが事故等で欠けても他の隊員が代行できるように、詳細な観測マニュアルを作成した。そんなとき「カメ(観測)がウサギ(隊長)の足を引っ張るかもしれませんよ」と言って、隊長のせっかちに牽制を加えたものである。東京滞在中、隊長は私に、そうしたやり取りができる環境を用意してくれていたのがある。

不測の事態は、基地を出発して1

週間後に起こった。事もあろうに、観測の最重要課題である雪氷観測の隊員が激しいブリザード(吹雪)の中でのボーリング作業中、左上腕の複雑骨折をしたのである。すぐさま基地送還となり、「頼むぞ!」の隊長の声を後にブリザード吹き荒ぶ暗闇に飛び出した。頼りは強風と吹き溜まりでほとんど消えかけていた轍の跡、それを拾うようにして2昼夜走って基地へ。送還を終え、雪氷観測の仕事の割り振りなどを考えながら本隊に追いつくと、彼の観測機材はすでに冰雪上に下ろされていた。驚いて隊長に雪氷観測なくして極点旅行の意味はなし、手分けして観測続行すべきと抗弁。隊長はすぐに了解して機材を積み込んでくれたが、並の隊長だったら日程の遅れなどを理由に聞き入れなかったであろう。旅行隊は、それほど厳しい状況に置かれていたのである。

雪氷隊員の負傷・送還は気の毒であり、観測全体にかなりのしわ寄せはあったが、かえって全員の意地と協力を高めることになり、結果的には予定を上回る観測をすることができた。アメリカ隊員や日本からの報道陣が出迎える中で、一人南極点のポールの脇で最後の重力測定をする隊員の姿に、私はつい涙した。昭和基地—南極点間の観測が切れ目なく

結ばれたからである。帰国後、南極点到達の快挙と、得られた学術的成果に対して、われわれは昭和44年に内閣総理大臣顕彰、昭和46年に秩父宮記念学術賞を与えられた。

そんな熱き人間ドラマを幾度か演じながら、われわれ11人は氷点下60度の酷寒にも屈せず、標高3,800メートルの大氷原を越えて、12月半ばには南極点に接近していた。その時の状況を村山隊長の絶筆となった著書『地の果てに挑む』を借りて再現しよう。

「昭和43年12月19日午前8時、3台の雪上車は並列で出発した。口には出さないが全員が〈極点目視一番乗り〉を狙っている。しかし、この競争も〈遠目のおフジ〉こと藤原健蔵の〈前方チョイ右にマスト2本〉であっけなく決着した。南極点に立つマストをいち早く見つけたのだ。」

私の観測記録によれば、視認は9時10分、南極点の手前約20キロの地点であった。9年前、村山隊長が最初に発した言葉「君、目は良いかね」に、私がしっかり応えた一瞬であった。

(5、9次冬・地学、2007年3月8日記)

高木八太郎

村山さんは、東京っ子の腕白気質を、少年期からそのまま持越していた。そこに、ちょっと類のない知性と発想力、行動力が同居する。

次元はだいぶ違うが、晴れた初夏の朝に飲む上等なシャンパンのようだった。刺激的な泡、芳香、アルコールの興奮、それにクールさが渾然一体となって作用する。一緒に行動していると、非日常的なものへの憧れや衝動が目覚めさせられる。しかも、さりげなくユーモラスにである。

私が大学の山岳部員だったとき、村山さんや鳥居さんは年次が20年近く違うOBだった。マナスルに南極に、活躍がまぶしかった。しかし、村山さんとお会いする機会はなかなか無く、同席したのは一度だけである。南極に関係のある集まりだった。中座して便所へ行ったら、たまたまあとから来られた。初対面のこととて言葉は交わさなかったが、並んでシヨンベンをしたことがたいへん名誉なことに思われた。

のちに朝日新聞の南極特派員として、村山隊長の第9次越冬に参加した。報道は一人で、日本のマスコミを代表する仕事でもあった。報道要員と観測隊長との間には、折衝を要する問題が少なくない。私の場合、

商売上の立場と彼を尊敬する個人の気持ちとの折合いが、やっか이었다。極地では、そう簡単に割切れるものではない。

そのときの焦点は、極点旅行に報道が参加するかしないかである。日本を出る前、南極本部の長老からなる七人委員会が「何が起きるか分からない極限状況の事業に部外者は入れない」とした。ところが、「まだ終わりじゃない。君は現地まで行っておいに働き、なんとか極点旅行に潜り込め」というのが、私が受けた業務命令であった。足掛け3年世間を離れる。おおらかな話だった。

まだ通信衛星はなく、通信手段はトントーだけだ。通信量はごく限られていたし、通信の秘密は事実上なかった。手ごわい相手と、こちらだけ手札を見せながらポーカーをやっている気分である。とにかく、雪を掘ったり雪上車を動かしたりの作業に精出すしかない。でも、これはこれでとても面白かった。32歳の全身の筋肉がひとまわり増えた。

そのうちに、極点旅行用に作られた雪上車や鉄櫓の不具合が次々に出てきて、基地の空気は重苦しくなっていた。駆動装置のピニオンギアの損傷を、今でも夢に見ることがある。雪上車の負担を減らそうと荷物をグラム単位で減らしたり、数年前

に放棄した木櫓を深く堅い雪の中から掘出したりした。一時は旅行の成立そのものがあやしくなっていた。このことは日本に伝えなかった。文部省などが計画に不安を感じたら、めんどうなことになるというわけだ。窮地であって、村山さんは快活さを失わずに隊員を率い、冷静に緻密に、考えられることをやりつくしていった。見ものだった。余分な補給や労働力は一切ない。最もからだを酷使したのは、49歳の彼である。

結局、私は旅行に参加できなかった。足掛け3年の任務はうまくいかなかったのである。クビものだと思った。しかし不思議に、とても楽しかった日々として思い出されるのは、南極の光と氷、空気と雲のせいだけではなさそうだ。

20数年たって私が新聞社を退職したとき、村山さんは9次隊の方々と鶯谷のある会館で、一席設けてくださった。私には意味がよくわからなかった。例によって説明はない。世話役の増田博さんによると、越冬仲間が退職したからといって会を開くのは異例だという。まあいいか、とお受けした。毎春、9次隊の会がうちの竹やぶで開かれる。それと関係があるのかなとも思った。

当日、村山さんの挨拶で「当時わたしも若かったからいろいろ・・・」

という言葉が聞こえてきて、耳を疑った。過去の自分の言動に反省めいた注釈を加えることなど、ほとんどない人である。抽象的な表現だったが、珍しい発言だった。でも、「ああ、もしかしたらあのことだな」とひとり解釈した。そして、なにもかもがさらさらと流れていくような気がした。（8次夏、9次冬・報道）

### この1枚

吉田光雄

9次隊では屋外運動として楽しんだのはスケートである。水汲池、みどり池、後半は大池であった。3月3日の水汲池でのスケート大会的一幕。村山隊長の華麗な演技。



水汲池でのスケート大会（1968.3.3）

（9次冬・地球物理）

### 村山雅美さんを偲ぶ

渡辺清規

私は第3次隊から第6次隊の南極輸送に参加し、宗谷、昭和基地間の空輸に従事したこともあって、村山さんと接した回数も時間も他の宗谷乗組員より多かったと思う。

第3次観測では、第1便で村山越冬隊長以下を昭和基地に空輸し、夕口、シロとの再会という劇的場面に遭い、感激を共にした。また、3次観測隊では、輸送期間中、天候に恵まれず、私は10日間も昭和基地に留め置かれ、強烈なブリザードを体験したことがあった。そんな或る日、風の唸り声で目を覚まし外に出て見ると、テント村のテントが倒され、雨を交えた地吹雪の中、村山さんと芳野さんが必死に倒れたテントを押さえていた。早束手伝って飛ばないようにすることが出来たのだが、村山さんは、臨時宿泊の我々を基地建設の中に宿泊させ、越冬隊長である自分はテントの中で起居していたのだろうか。それとも、強い風を心配しての見回り中だったのだろうか。

また、ある晩、猛烈な風が吹き募り、ヘリコプターが心配になった私は、岩陰にシフトして荒天準備をしてある機を見回り、機内に入って様子を見ていると、村山さんがドアを

開けて「大丈夫か」と言いながら入ってきた。「大丈夫」と答え、機内に積んであった密柑缶を開け、暖房を入れ、しばらく雑談をしている間に大丈夫と思ったらしく、村山さんは帰って行った。次の夜も、私が機内に泊まることにしていると、平山隊員と一緒に泊まってくれることになった。これらは皆、村山さんの心遣いだった。2機の搭乗員4名が基地泊まりとなった時も、自分達は不自由してでも、我々を基地施設内に泊めてくれた。こんな時、食堂の張り紙に曰く「今宵のお宿は静かな昭和荘へ、空港より徒歩2分、☎1919、すべて、バス、トイレなし」と。これが、村山さんを中心とする昭和基地の雰囲気だった。

また、何時だったか、基地で入浴したことがある。風呂場の入り口には「女湯」と書いた暖簾が下がっていた。風呂と言っても、発電機を冷却して熱くなった湯をドラム缶に溜めただけの代物であったが、何かしら楽しい気持ちにさせられたものだった。

昭和基地はこんな風情で、我々は基地に留め置かれて恨めしく空を眺めていた時でも、何不自由なく楽しい雰囲気の中で過ごすことができた。また、基地にはニックネームで呼ばれる人達がいた。例えば、「村長さん」

に「駐在所の旦那」、「〇〇軍曹」とは憲兵隊長なのだろうか。「砂利トラ」と名付けられたパイロットや「少年飛行兵」も。こんな調子である。

第6次終了後、海上保安庁が南極観測の輸送業者から手を引く意向であることを知った村山さんは、観測の継続を強く訴え奔走した。その努力が報いられ、大きな力となって南極観測事業は再開、継続され、次世代に受け継がれて、今年、昭和基地開設50周年を迎えた。

嗚呼、その記念すべき日を数日後に控え、村山さんはその生涯を閉じた。しかし、南極観測に賭けられた村山さんの志は、これからも脈々と後世に受け継がれて行くことになった。以て瞑すべし。私は、初めて村山さんに接したとき、それまで接して来た公務員の人達とはカテゴリーを異にする人種であることを感じた。まるで雰囲気が違う。他人を引き付けるオーラのようなものが身に漂っているのだった。鋭い観察眼と緩急、軽重の判断力、素早く強烈な行動力の外に、村山さんが素知らぬ風に口を衝いて出る軽口やユーモアには春の麗らかさ、夏の涼風の爽やかさがあった。偉人ならずとも、異人であったと懐かしく面影を偲んでいる。 合掌

(3~6次宗谷・航空)



## 昭和基地 閉鎖 最後の便

佐々木昭人

昭和37年(1962年)2月8日、村山隊長自ら基地発電機を止め、入り口扉、最後の釘を打ち止めをして基地は静かになった。昭和32年(1957年)1月29日、昭和基地開設以来5年と10日の間、第1次から第5次まで続いた(2次は2匹の犬隊員が残っていた)観測隊も基地を閉鎖し帰国する事になった。基地から宗谷へ帰る便は、シコルスキーS-58型(201号機)搭乗者は次の11名であった。

村山雅美	第5次越冬隊長
川崎 巖	第5次越冬隊員(設営)
吉川虎雄	第6次観測隊長
久我雄四郎	第6次隊員(気象)
長谷川喜久治	第6次隊員(建築)
井上正夫	第6次隊員(機械)
石川智亮	第6次隊員(庶務)
里野光五郎	機長
谷口克幸	副操縦士
島崎里司	整備士
佐々木昭人	航空通信士

基地を17:00に出発し基地上空を数回旋回したが、皆ただ黙って基地を名残り惜しそうに眺め又写真機を構えている人もいた。機はコースを定めると一路宗谷に向かった。宗谷までの距離は71海里、18:00

丁度、1時間の飛行で無事帰船し、これが昭和基地閉鎖最後の飛行であった。村山さんは、{基地の発電機を止め音が消えた世界の中で、「基地再開時の発電機始動は、俺が」と心中ひそかに期するものがあった。}と後に出版された「地の果てに挑む」のなかに記されていたが、この時からすでに再開に向かって動き出して居たのであろう。私が村山さんと始めてお会いしたのは、第4次の空輸作業の最中、第3次越冬から宗谷に引き上げられた時であったが、「アルト ハイデルヒの御者」とアダナを付けられた。その後5次・6次と一緒にさせて頂き、アダナのお陰で大変親しくさせて頂き、今もって感謝いたしております。

(4~6次宗谷・航空)

## 強引に北極へ

三田安則

1964年(昭和39年)初夏、下田海上保安部巡視船「すみだ」乗船中、ひょっこり村山さんの訪問を受け驚いた。遭難船を救助して帰ったばかりだった。早速、基地在泊の巡視船3隻の「宗谷」OB約6~7名を呼び集め、海交クラブで御対面。急ぎ帰京とのことで一献も出来ず、他の乗組員約40名と共に伊豆急下田駅にて見送り。「海保恒例の見送り

をする」と言う。「止めてケレ、止めてケレ」とテして、逃げ回る。お構いなし、発車のベルと共に「村山越冬隊長万歳、万歳、万歳」と転勤者を見送る壮行の儀礼を以って見送った。窓から出した黒い顔が赤くなった様に思った。

その後、南極関連行事、OB 会等で時々会い杯を楽しんでいたが、海上保安庁を退官した1985年(昭和60年)4月中旬、「今年の南極の氷状はどうでしょうか？」何気なく村山さんに電話した。実は久しく留守番ばかりさせていた妻を南極へ連れて行く計画をたてていた。今の様に南極ツアーの客船が頻発している時代ではなかったが、伝を求めて南極半島方面に向かう船を探す心算と話をする、「ちょっと待った、奥さんには悪いけどそんなに6回も7回も南極へ行くことはないだろう……」、「?……」、「今マコちゃん(和泉雅子さん)が極点迄行けず引き揚げている所だが、大分苦労しているらしい。激励を兼ねて北極へ行く積もりだけど、どうだい!!」。「どうだい」と言われても勝手知った南極と違って北極は未知の世界、興味はある、心も少し動いたのを例の鋭い感で察知したのか「説明に行くよ、説明に!」。

電話を切って3日目、驚いたこと

に何と奥様と二人、車で拙宅迄お出ましと相成った。車も殆ど走ってなかった昭和9年建造の我が家の駐車場は、出る時の事を考えて狭い垣根の道を直角に後進で入らねばならず「三田さん所の駐車場は教習所より難しいヨ」と嘆かせたが、何かナンバープレートが松本ナンバーであったことをはっきり、懐かしく覚えていて。相不変山とは縁が切れないうんだナーと納得もしたが……。

横須賀鎮守府(通称横鎮)勤務時代、葉山から逗子経由横須賀線で横須賀へ通っていたので「この辺は懐かしい所だよ」と。葉山御用邸の前を通り、海岸沿いに10分位走った海に見える丘の上にある我が家に上るなり「来月下旬、北極に行く、一緒に行こう」と色々資料を取り出し説明が始まった。奥様は家内と景色を眺められながら「懐かしい海が……」とニコニコ。

諸手続きもあることから殆ど即決に近い決定で、防寒用の耳カバーのついた青いナイロン帽を土産?に北極行きが決まった。

1985年5月24日、18:48成田発 CP-2で、バンクーバー経由でレゾリュートに向かった。同勢8名。エドモントン1泊、いびきで村山さんを相当悩ませたらしい。5月25日11:25 エドモントン発

PW-581でイエローナイフ経由、18:14 レゾリュート着。

既に帰着していた和泉雅子さん、五月女次男さん、伊藤周左衛門さん、ベーゼルさん、テリー夫人等に温かく迎えられベーゼルロッジに入った。温かい接待で疲れもすっ飛んだ思いであったが、唯、酒に関してはイヌイットとの関連で若干の制約はあったが致し方ない事と納得し善処した。

5月26日、そり旅の準備、装備の用意。編成は日本人8名（内女性2名）。夫婦1組、男性3名（内1名は旅行社ベテラン添乗員、現在、南極倶楽部会員）、女性1名、そして極地経験者村山・三田、計8名。イヌイット4名、カナダ人（コック）1名。スノーモービル6台、そり6台。そり4台に7名搭乗、スノーモービル1台がそり1台を曳航、村山・三田が交替で運転。そり4台に7名が防寒装備で分乗、2台に食糧、連絡用無線機、ラジオ、小型発電機、湯沸しヒーター等搭載。各そりにはポリタンクで燃料満載。第1次隊の氷上輸送でオングル街道を疾駆した状況を思い出し、懐かしい武者震いを感じた。

5月27日14:00、多数の見送りを受けグリスフィヨルドに向け、レゾリュートを出発。北極熊、ジャコウ牛にも遭遇、ハンモックアイス

でそりの転倒もしばしば、イヌイットの視力の良さに驚く等。氷上でのキャンプ3泊、島でのキャンプ1泊。走行時間約50時間、走行距離約580キロメートル。

5月31日 21:39、カナダで人の住む最北端の村グリスフィヨルドに到着した。ウイスキーボトルをポケットに忍ばせ携行、村山さんとテントの中で寝酒をたしなんだのも懐かしい思い出である。

その後チャーター機（ツインオッター）で村山さんとビーチアイランドに飛び、1845年北西航路を求めたジョン・フランクリン指揮の英国艦隊遭難墓碑も訪ね、6月5日レゾリュート発、6月7日15:40成田着で帰国。

私には村山越冬隊長ではなく「村山さん」であった。南極・北極・ヒマラヤ、いずれも楽しい美酒であった。私も傘寿を越した。

村山さん、私も直ぐ行きます。楽しい酒を又飲みましょう。

（1～5次宗谷・航海）

## NHKテレビ出演の日

高尾一三

2003年3月20日、村山、平山、三田の3氏と高尾は12時15分、NHKから放映される「ひるどき日本列島、宗谷から始まった南極

の夢」のテレビ出演のための船の科学館の宗谷に集合する。その10日前(3月10日)、平山、三田の両氏と高尾は船の科学館に集合しNHK担当の佐々木氏から20日に放映される内容について説明を受ける。放映時間は20分間で、そのうち昭和基地との交信は10分間、しかし連絡はブリザードの関係で交信不能の場合もあるとのこと、なお17日以降はイラク関係の問題でニュースの時間が延びると放映時間の短縮などが考えられるとの発信があり、イラクの問題が大いに関係することが判明した。

3月20日いよいよテレビ出演の日、8時30分、宗谷に集合、この日村山氏が参加し4名となる。9時20分、宗谷の船上での皆さんの持ち場でリハーサル開始。11時、第1回リハーサル終了、昭和基地と交信する。11時15分、本番にそなえ待機、佐々木氏よりイラク状況の説明があり刻々と緊迫度が伝わってくる。12時、放映時間5分短縮となる。12時15分、イラクと開戦、同時に本日の放映は中止、他日の放映と決まる。予定ならば、いま基地との交信が始まるのである。基地との交信がイラク攻撃の映像と変わる。12時30分、宗谷での収録が始まる。基地との交信始まる。

基地からは44次隊の小島隊長はじめ越冬隊員の皆さんの元気な姿が映し出され、また1次隊当時食堂として使用していた歴史的建造物(現在は倉庫となっている)や、このたび発見された1次隊にまつわる「全国から集まった基金の名簿」などが紹介される。宗谷からは村山氏の次のようなメッセージが基地へ送られる。「南極は地球の温暖化などの問題がありますね。いわゆるセンサーという立場でありますので、よく研究して同時にこのチャンスを大いに利用し南極を楽しんでください。雪が少ないようですがスケートをやってください」。13時、収録終わる。

今日、地球温暖化の問題は連日、テレビ、新聞、ラジオで報道されている。南極の温暖化防止の立場は今後ますますクローズアップされていくであろう。3月20日は私にとって村山氏の隊員の皆さんへの「言葉」とともに、地球に「平和」をとの思いを強く心に刻んだ日でもあった。

(1~3次宗谷・航海)

### 村山雅美さんの思い出

稲葉光秋

村山さんにお目にかかったのは、宗谷が第6次南極観測航海で南極地域へ行ったときでした。第5次越冬隊長を務められた村山さんは、南極

地域からの撤収の時に基地から宗谷に到着されて、休む間もなく宗谷で様々な活動をされていました。その一つは毎日、宗谷の飛行甲板で体操をされていたことです。精悍な目つきで柔軟体操をされていました。

もう一つは、数年前、河口湖でミッドウインターが開かれたときに、1泊のあと、村山さんの講演がありました。宗谷から「ふじ」へ変わっていったことなど、多くの思い出を話していただきました。そのあと村山さんは、当時80歳を過ぎていますが、マイカーを運転して、新宿の自宅へお帰りになりました。いつ見てもお元気でおられた印象を持っています。

昨年、南極観測50周年記念式典が行われ、船の科学館で企画展がありました。宗谷OBとしてボランティア活動を行い、その後も引き続いて1ヶ月に1、2度、宗谷でボランティアを行っています。宗谷は今でも多数の見学者が訪れます。特に、若い人や子供達が目立っています。宗谷へ行くたびに、村山さんを懐かしく思い出しています。

(6次宗谷・航海)

## 偉大な極地プロデューサー

大前純一

南緯70度17分、東経43度

39分。真っ白な氷の平原に小さな赤い雪上車がいくつか並んで見えた。1988年1月10日午後5時19分、村山雅美隊長率いる日本南極飛行隊のツイン・オッター機は、昭和基地から約170マイルのソ連マラジョージナヤ基地を訪問した帰路、みずほ基地を目指す旅行隊を確認し、すぐそばの氷上に着陸。村山さんは「やっ、やっ」と言いながら、女性南極隊員第1号だった森永由紀さんらを激励していた。

南極の日本基地への飛行機での到達を「人生第2の宿願」(「私の極地遍歴」、1988年雑誌PAPAS)としていた村山さんが企画し、朝日新聞社とテレビ朝日が後援となってスポンサー企業を集め、総額5,000万円以上の遠征費をひねりだして実現したのが、「日本南極飛行隊」だった。

朝日新聞の東京社会部長だった柴田鉄治さんの命で、担当記者となったのが私だった。事件取材が主流の社会部内で、理科系出身で米国MITへの社内留学から戻ったばかりの私がたまたま適任とされたのだろう。

すでに村山さんによる下交渉はすすんでいたものの、取りかかってみれば各基地での燃料補給の調整など、まだまだ事務処理が山のようにあり、テレックス(まだ、そんな通信シス

テムが新聞社にもあった時代である)やファクシミリで各国政府や基地との文書のやり取りを重ねた。

南極への出発地を目指す経由地チリのサンチアゴで驚いたのは、ホテルで村山さんがテニスラケットを持ち出したことだ。「ま、君たちはゆっくりしていきなさい」とさっそうと出かけていってしまった。後で聞けば、「燃料のことで、海軍の偉いさんと懇親を深めてきた」とのこと。当時チリは、村山さんがもっとも愛した「自由」からほど遠い、軍政下にあった。村山さんの目的完遂に向けたたかな、そして軽やかな対応には脱帽せざるを得なかった。

あすか、そして昭和基地への途上、チリ、英国、ドイツの基地を経由し、帰路にはアルゼンチンの基地にも立ち寄った。その度に、迎え入れる基地のトップから若い隊員にまで、冗談を飛ばし、かつての極地探検の話題をふりまき、談笑の輪を作り上げている村山さんは、ダンディでおしゃれだった。

前出の雑誌 PAPAS は高級衣料品会社の季刊誌で、村山さんがモデルとしてジャケットやトレーナーをとっかえひっかえ着せられてあちこちに登場している。南極から戻ったばかりの夏にこの雑誌を見た時にも、また私たちがあぜんとした。

その飄々とした村山さんも、南極点にまで政治家を連れて視察に乗り込んで日本政府としての南極観測の枠組みを作り上げ、最晩年はしらせ後継船の建造計画でも80歳という年齢を感じさせないダイナミックな仕事をされた。

南極倶楽部の発足時の「温故知新」の文章には、日本の観測態勢は「旧態依然」と喝破し、「複数の船と航空機によるアクセス増強」を訴えておられる。

その航空作戦の口火を切ったのが、「日本南極飛行隊」であったと思う。

自らの報告である「南極飛びある記」(極地47号、日本極地研究振興会)を読み返してみても、その燃料消費量、各基地での入手価格まできわめて精緻な記録を残しておられるのに驚く。このデータをもとに、航空機を2機借り上げ3ヶ月間南極で運用すれば5,000円余で、観測と輸送に大きく貢献できると提案されている。

国を動かして新しい枠組みを作るには、燃料のドラム缶1本当たりの価格を現場で全部抑えて、そのためには軍人ともテニスで付き合っていくという、長期的なビジョンと微細構造へのこだわりを持ち備えた村山さんは、地球を舞台にものごとを組み立てる壮大な極地プロデューサー

であったと思う。

「村山企画」の中で、数少ない未達成項目となっている、航空機による南極基地への輸送態勢の確立は、

いつ実現するのだろうか。

(元朝日新聞社記者、1987-88年、昭和基地への空路開拓飛行取材)



写真説明：昭和基地への空路開拓飛行の中で、みずほ基地への旅行隊を空から訪問した際の村山さん（中央）。左隣は日本初の女性南極観測隊員となった森永由紀さん(1988年1月10日)

### 村山さんと南極報道

柴田鉄治

自ら「南極男」と称していたほど、生涯を南極観測に捧げた村山雅美さんの足跡はまことに大きく、ひと言ではとても語りつくせません。おそらくこの会報も、大勢の方々がそれぞれの接点での村山さんの思い出を語り、それらを総合すると村山さんの偉大な人物像が浮かび上がってくるという仕掛けなのでしょう。

その一端として、私は、村山さんと南極報道について記してみたいと思います。私と村山さんとの接点は、

三回ありました。最初は、村山さんが隊長だった第7次観測隊に私が報道記者として同行したとき、二回目は、昭和基地から南極点への旅行隊の隊長だった村山さんを私が南極点で出迎えたとき、三回目は、村山さんの企画した昭和基地への空路開拓飛行の実現に私が協力したとき、です。

もちろん私は、すべて新聞記者の立場で村山さんと接していましたから、村山さんが報道についてどう考えていたか、痛いように分かりました。ひと言でいえば、村山さんは南

極観測における報道の重要性をしつかりと認識し、報道の役割を極めて高く評価すると同時に、徹底的に報道を利用しようとした人でもありませんでした。

「宗谷」時代の人なら、日本の南極観測が朝日新聞社の提唱でスタートし、あの敗戦直後の貧しい時代に国民の熱狂的な支援があって実現したことをよく知っているはずですから、それは当然のことだともいえませんが、村山さんはそれ以上に独特の勘で、事を起こすのに報道の力を借りるすべを天才的に身につけていたように思います。

たとえば、村山さんの最大の功績といわれる南極観測の再開を実現させたときもそうでした。すなわち「宗谷」の老朽化で6次隊をもって中断したあと、村山さんは二人の有力政治家を米国隊に頼んで南極へ連れて行く戦略を立てましたが、そのときも、ひそかにテレビ局を同行させることを忘れませんでした。

時代は下って南極観測から引退したあと、村山さんが「飛行機で昭和基地に行きたい」と考えたときもそうでした。北極の空を飛んでいるカナダのツインオッター機をチャーターして、南米から南極半島を経て大陸の沿岸にある各国の基地づたいに行けば昭和基地に着けるという計画

を立て、「七千万円くらいあればできる。朝日新聞社でなんとかならないか」と私のところへ相談にきたのです。

それは面白いと思った私は、社内を駆けずり回って実現を目指しました。ちょうど私が販売・広告局長という職務についていたときだったので、広告局に相談したところ、「スポンサー探しですね。やってみましょう」と広告開発室が動いてくれたのです。

まず、テレビ朝日に声をかけ、朝日新聞社とテレビ朝日の共催プロジェクトとして、「昭和基地への空路開拓飛行」と銘打って協賛企業を募集しました。テレビ朝日の開局30年の記念事業というふれこみも利いたのか、四社が名乗りを上げてくれたのです。

村山さんを隊長とする飛行チームは、各国の基地に燃料の補給を依頼しておくなどの、村山さんらしい事前の緻密な準備もあって大成功を収め、その模様はテレビ朝日と朝日新聞で大きく報じられたことはよく知られている通りです。

このように「報道利用術」のうまさには天才的なところがありましたが、その一方で、報道が時には思いがけない波紋を描き出す「こわさ」についても、村山さんはよく知って



いました。とくに第2次観測隊が越冬隊を送り込むことに失敗し、カラフト犬を置き去りにしたことに対して全国の愛犬家から殺到した激しい非難の声には、相当参ったようです。

私が第7次隊に同行して、出航後まもなくの「ふじ」船内の様子を報道原稿にまとめたときのことです。原稿を村山隊長に見てもらったところ、「犬の話は書かないでくれ」と激しい口調で注意されました。

7次隊が連れていた2頭のカラフト犬のうちの1頭が船酔いしたというたわいない話で、船酔いに苦しんだ私が特別の「親近感」を抱いて書いただけの軽いエピソードなのに、村山さんは「絶対にダメ」と、驚くほど強硬でした。

村山さん自身が最も報道の脚光を浴びたときは、極点旅行だったと思います。私は、NHKと共同通信の記者と一緒に、米国隊の航空機で南極点に先回りして村山さんらを出迎えましたが、そこでこんなことがありました。

標高2,800メートルの南極点で高山病にやられたNHKの記者が、旅行隊の極点到着の様子を撮りそこなってしまったのです。それを知った村山さんは、翌日、すべての雪上車を動員して到着の様子を再現し、撮影に応じました。NHK記者の感

謝・感激ぶりは大変なものでした。

村山さんの報道への理解の深さを物語ると同時に、村山さんの優しさを示すエピソードでもあると思います。

ところが、その村山さんの行動として、私がどうしても分からないことがあるのです。同じ極点旅行に関することなのですが、朝日新聞の高木八太郎記者を旅行隊に加えなかったことです。

極点旅行の報道価値を重視した朝日新聞社は、早くから村山さんに記者を同行させてほしいと頼んでいました。それに対する村山さんの答えは「高木八太郎記者なら」というものだったのです。東大山岳部の後輩で、力量も気心も知り尽くした仲間だったからです。

そこで、朝日新聞社としては8次隊（夏隊）、9次隊（越冬隊）と異例の2年連続で高木記者を南極に派遣しました。ところが、村山さんは、昭和基地まで一緒に来ていた高木記者を極点旅行に同行しなかったのです。

観測項目の必要性から報道の枠が取れなかったのかな、と一旦はそう考えようともしたのですが、旅行隊にけが人が出て昭和基地に雪上車が引き返したのに、一人欠員のまま再出発したので、そうは考えられなく

なりました。

村山さんはその後、高木記者を同行しなかった理由についてひと言も説明してくれないので、いまだにナゾなのですが、想像できることとして二つの見方があります。一つは、朝日新聞以外の報道各社から「一社だけ連れて行くようなことはするな」というひそかな圧力があり、村山さんはそれに応えたのではないかという説です。

もう一つは、村山さんの極点旅行は南極点に地上から到達した世界で9番目の偉業であり、アムンゼンのようにその旅行記はぜひ自分の手で書きたいと考えたからではないか、という説です。

そのどちらの説も「村山さんらしくないな」と私には思えてならないのです。本当のところはどうだったのか。もう確かめようがないのが残念でなりません。

(7次夏・報道、47次夏同行)

## 村山さんと DROMLAN

白石和行

村山さんが昭和基地への空路開設を目指して、自ら「南極空路開拓飛行」を実行したのが1987年、29次隊の夏であった。それからさらに20年、南極の航空事情にどんな変化があっただろうか。

日本を含む11カ国によるドロンイングモードランド航空網(DROMLAN)という名の国際協力機構が発足した2003年は、日本隊にとって、特に意義深いシーズンであった。

その年に出発した第45次隊から3カ年計画で始まったドームふじ深層掘削計画では、掘削を夏期間だけで実施するために、掘削技術者を航空機で送り込むことにしたからである。日本隊として、初めて観測船を利用せずに南極を往復する隊員が生まれようとしていた。そのために、当時の渡邊所長のもとにタスクフォースが設けられ、危機管理、飛行隊に万一の際の緊急事態対策が練られた。その対策のひとつは、南極での中継飛行場となるロシアのノボラザレフスカヤ基地に連絡員を置くというアイデアであった。その任に選ばれたのは、極地研の雪氷グループの若手の古川晶雄君であった。DROMLANの構想が生まれる前、2001年正月に欧州極地委員会の主催したブルーワン滑走路視察団に、日本代表チームの一員として参加した彼は、ケープタウンとドロンイングモードランドとを結ぶ航空路の経験済みである。彼は、ドームふじ掘削チームが仕事をしている間、ノボ基地周辺で自分の仕事としての氷河

学調査をしながらひたすら待機して、不時の際の連絡にあたることになった。(彼は、立派に任務を終えたが、彼が果たした役割を知っている人がどれくらいいるだろうか。)

この45次隊での航空機の活躍を一番喜んでいた先輩が村山さんであった。実は、ブルーワン滑走路視察団に日本が参加することを強く勧めてくださったのも、村山さんであった。2004年春の一夕、古川君が帰国後、私たちは、報告のために村山さんのお宅を訪問し、映像をみただけながら、DROMLANの成果を報告した。村山さんはたいへん喜んで今後の航空機の活躍に期待されていた。そのうえ、帰ろうとするわれわれを引き止めて、食事をご馳走してくださった。その際に、自伝の執筆の計画があることを伺ったが、その後、新聞に連載になり、出版もされた。そこには南極空路開拓飛行の記録が載っているが、その最後に村山さんは「いまだに空路開設の見通しはたっていない」と悲観的に書かれている。その本当の意味を伺うことはもうできなくなってしまった。

朝日南極航空隊の思想が形を変えて現実の観測隊に生かされるまで、15年以上を要した。しかし、この歩みはもはやとどまることはないだろう。(14、21次冬・地学)

### 三人のヒコーキ野郎

楠 宏

北極クラブの発起人代表だった村山雅美さんの追想記を会誌アークトスに書いた。参考に村山さんから頂いた「南極点への道(1969年)」を読み返した時、二人の「ヒコーキ野郎」が目にした。極地探検に飛行機の利用を提案したわが白瀬轟(のぶ)(1861~1946)と村山さんの中学時代の英語教師であり、シャクルトン隊(1914~1916)の隊で英国海兵隊出身のThomas Orde Hans LEEDS(1877~1958)である。リーズはシャクルトン隊参加後にトーマス(名)オードリーズ(姓)と自称した。村山さんは「白瀬中尉が、あるいはオードリーズ先生が日本の南極観測隊の現状を見て何というか、二人の南極飛行の先覚者の胸中を察しないではられない私である」と述べている。そしてご本人は1987/1988年夏に昭和基地への空路開拓飛行に成功しており、南極点旅行隊の雪上車群を「空母艦隊」に擬した当時から航空機活用を意図していたらしい。

ところで、村山さんは白瀬南極探検隊記念館(所在は白瀬誕生の秋田

県)の名誉館長を務めておられた。そのこともあって白瀬隊の公式報告書といえる南極記(1913年刊)の英語訳を進めていた英国人ヒラリー・シバタ女子は2004年に来日して村山さんに逢い白瀬はもとより、オードリーズの話もでたであろうし、記念館でも取材した。英訳原稿は南極本の出版社であるブランテシヤム書房に渡し検討中で、残念ながら村山さんは本を見ずに逝かれてしまった。シバタ女子はスコット極地研究所の南極文献係として同所の日本人文献中約400編の目録を2004年に出しており、今年5月まで居住地サフロン・ウォールデン(ケンブリッジの南)の町長を勤めた。

上記のブランテシヤム書房はケンブリッジ北方の町の名をとったもので、2004年頃の同書房の広告には2005年に「南極記」の初めての英訳本を出版したいとあり、「エレファント島とその向こう：トーマス・オードリーズの日記」という書名が見える。この本は見えていないが、実はニュージーランド南極協会の機関紙アンターラクティック(23巻4号、2005年)にこの本の紹介を兼ね、数奇なオードリーズの一生が紹介されていた。村山さんに伝えられずに終わったのは残念至極である。「南極点への道」にあるオー

ドリーズに付言すると、1932年に日本女性ヒサコ(エララインに改名)と結婚し、1941年12月8日の日本軍の真珠湾攻撃の数日前に娘もつれニュージーランドへ渡航した。当初官憲の監視下にあったがやがて文筆やラジオ放送で名をあげ、ニュージーランド南極協会の会員としても活躍した。彼の名は落下傘降下の実演をしたロンドンの隊蹠点であるアンチポディーズ島(50°S, 179°E)の「オードリーズ・アイレット」に残り、ウエリントンの軍人墓地に英国海兵隊中佐 T.O.H. Leeds の墓碑銘で眠る。

(1、8次夏、10次冬・海洋)

### 村山さんの面影

星合孝男

#### 隊長の横顔

1966年1月の末、昭和基地の建設作業も終りに近づいた、ある日の夕方、「星合さん、観測に出かけませんか。」と村山隊長が声をかけてくれた。前の年の4月以来、上野の科学博物館で、観測再開へ向けての広範囲に亘る具体的な行動と、南極現地での昼夜を分かつた陣頭指揮振りなどを、目にしてきた私には、この忙しい隊長が直接声をかけてくれる事があるなどとは、思いもしない事

であった。一瞬何のことか解らず、一呼吸置いてから「はい。」と答えるのが精いっぱいであった。そして次の瞬間、隊長とは全体を見渡しながらも、新参の一隊員まで目配りしているものなのかと、驚きかつ感激した。この時の夕陽に染まった、日焼けした村山さんの横顔は、いまだに鮮明に思い出すことができるのである。

### 大御所のご裁断

時代は下って2003年11月7日、村山さんを代表とする「南極観測の将来を考える会」が「南極観測の継続を訴える集い」を開催した。政府の財政難から、「しらせ」後継船と輸送用ヘリコプターとの予算化が危ぶまれていたこの頃、南極観測の意義とその継続とを訴えようとの意図で開催されたのであった。

何人かの講師の意見発表があった後、「新南極観測船の早期就航を求める宣言」の文案が議論された。この宣言は当然会長名で公表されるものであり、村山さんが文案を示され承認を要請された。宣言文の素案には、昭和基地を中心とした観測・研究の成果が列記されていた。しかし、残念ながら生物研究については何の言及もなかった。生物の観測をし、かつお世話もしてきた私としてはこれでは困るし、より多くの人の支持

も得る必要があろう。生物関係の方をなおざりにする訳には行くまいと考えた。そこで、成果の一つに「南極生態系の研究」という一項を加えてくださるようお願いしようと考えた。大御所・村山さんに対し不遜な態度かとは思ったが、意を決して手を挙げ、存念を述べた。村山さんは何らこだわることなく「生態系のことだけが抜けているということ、全くその通りだと思います。事務局、まだ文章は変えられますね。」と受けてくださったのであった。この結果、11月25日付けの宣言文(案)の、昭和基地における研究成果の中に「生態系の解析」が加えられ、さらにその成果として、「環境保護と海洋生物資源の合理的利用」への貢献がなされた旨が明記されたのであった。

南極観測に直接たずさわる隊員の一人として育てていただいた上に、その若輩の発言を大所高所から理解してくださった、あの晩の村山さんの温顔は、今でも思い浮かべることができる。

### 黒いサングラス

1963年夏の朝、津軽、浅虫駅前の遊覧船棧橋に、実習船「こたか」を舫って、来客を待っていた。普通、臨海実験所への来客は、駅まで自動車かバスで来て、そこからタクシーを

利用するか、1.5kmの道を歩くかであった。わざわざ船を出して、海路をとるとというのは、余程の賓客の場合である。

この日の客人は、実験所で催されている「南極展」のために、青森で開催される講習会の講師、第5次観測隊長兼越冬隊長の村山雅美氏であった。南極観測隊長になる方とは、どんな風貌の人物であろうかと、興味津々で待ち受ける私の前に現れたのは、すらりと細身を、白の開襟シャツ、半ズボン、膝下までのソックスで固め、黒いサングラスをかけた、都会人であった。村山さんに、はじめてお目にかかった時のことである。

### うしろ姿

1973年11月25日、15次隊員を乗せて「ふじ」は晴海を発とうとしていた。壮行の挨拶を受けた村山隊長は、昔馴染みの奏でるシンタを背に、開襟シャツ、半ズボン、ソックスと、姿は浅虫ではじめてお目にかかった時と同じであった。サングラスこそ掛けてはいないが、その手にテニスのラケットを持ち、早足で颯爽とラッタルを登っていった。見送りの大方の人の目には、格好良い、と映ったに違いあるまい。しかし、私には、その後ろ姿が何となく淋しげに見えて致し方なかった。

村山さんを中心に、国立科学博物

館極地学課が、極地部、極地研究センターを経て、念願の国立極地研究所になったのは、この年9月のことであった。しかし、研究所の組織は、私達庶民が思い描いていた姿とは異なっていた。こんな事が脳裏にあって、村山さんのうしろ姿に哀愁を感じたのであろう。村山さんについて思う時、私にとって忘れ難い風景の一つである。

村山さんご逝去の報に接し、思い描いた村山さんのお姿と、村山さんを囲む風景である。ご冥福を祈りながら書かせて頂いた。

(7次夏、8次冬・生物)

### 村山雅美先生を偲んで

鮎川 勝

村山雅美先生の行動力に憧れて真似てみた。とても真似できない偉大さを思い知らされた。村山雅美先生の背後を一心不乱に追いかけてみた。万事が限り他の追隨を許さなかった。村山雅美先生の信条「来るものは拒まず去る者は追わず」を道標として生きていこうと思う。

いつ頃のことだったか記憶は定かでない・・・・・・・・

ある日、信州霧ヶ峰に行くから就いて来いと呼びだされた。村山雅美先生の古い友人を訪ねる旅のような気配がしたが不可解也。本当の目的

は何であったのか未だにわからないが、雪山散策を楽しんだ。とても気分も晴れやかな楽しい二人旅であったことのみが心に残る。返らぬ村山雅美先生との青春のひとこまの出来事を大切にしている。

ある夏の日の思い出・・・・・・・・

チョイ悪親父の元祖か、はたまた、茶目つけたっぴりな悪戯っ子か。西伊豆海水浴の帰り道のこと。村山雅美先生の咄嗟の演出で、我々少年兵は「施設の児等」を演じる羽目に陥った。「施設の児等」は周囲の憐れみを得て、まんまと満員電車の座席を確保した。返らぬ村山雅美先生との青春のひとこまが脳裏を駆け巡る。

第47次隊の冬期訓練の折り(2005年2月末)、カバン持ちを仰せつかった・・・・・・・・

村山雅美先生が、ご自分で車を運転されなくなってから随分時が過ぎていた。新宿駅で待ち合わせ。「あずさ」に乗って一路松本へ。甲斐路をひたすら西への道行に、アレコレ談義を華に信濃路へ。車窓越しに雪山が眩しく輝いていたことが印象深く甦る。

村山雅美先生の青春の一ページであった乗鞍の懐で、満天の星降る雪道を二人で辿った「福島屋と鈴蘭小屋」の往復路。驚異な身体能力の持ち主であった村山雅美先生の老いを思

い知らされた瞬間<sup>と</sup>だった。

桜の花が瞬<sup>と</sup>く間に北の空へ駆け抜けたある日・・・・・・・・

村山雅美先生の墓前へ額衝いた。傍らで小林ドクターが「カッチャン、隊長は千の風になって飛び回っているよ」と囁いた。青雲の煙ただ虚しく二筋三筋、ゆらりゆらりとたちのぼる。熱いものをグッと堪えて、物言わぬ村山雅美先生との再会に感無量。2006年11月5日 その日以来、意気消沈の日々のみぞ続く。合掌  
(11次冬・ロケット)

### 大きく暖かな人

高野孝子

村山雅美さんに知り合った頃、私は20歳代後半だった。15年ほど前なのだろうか。私が女ばかりの国際隊で南極点までスキーで歩いていく計画が発端だったと思う。北極遠征や先住民たちとの旅などを続け、あれこれ勝手に動く私を、村山さんはいつもからかいつつ励まし、時にはズバリと核心を突く意見をくれた。村山さんの話はいつもおもしろかった。もちろん、雪上車による南極点遠征の話や、初期の越冬隊のことなど、歴史を当事者から直接聞くことの興奮もあったが、村山さんはいつも「現役」で、まさに動いている渦中の話をしてくれた。そしていつも、

未来を語った。今の政府の方針の、社会の、課題は何か、そのためにどうしていかなくてはならないか。自分は次に何をしようと考えているか。(そしてそれが大抵、突拍子もなく楽しいことだった。)大きな両手を広げながら早口で語った後、大抵は冗談を言って大笑いで締めくくる。

「やあ、高野さん、オーマイダーリンはどうしてる、マイダーリンは」

メガネの奥の丸い目をくるくるさせながら、こっちをのぞき込むようにして話しかける村山さんの表情と声が、今でも蘇る。これは私に会った時や、電話で開口一番、必ずと言っていいほどの挨拶だった。

一番最初にこれを言われた時は、何のことかわけがわからなかった。私の夫の氏は「大前」。それを Oh my darling というよく知られた歌詞とかけてのことだった。村山さんは、なぞなぞを引っかけても自分から進んで解を説明することがない。こちらが考えて解にたどり着けるかどうかを楽しんでいるようなところがあった。

村山さんのこの挨拶は最後まで変わらなかった。そのダーリンと一緒に、二人がお世話になった人たちに対して新聞を模したお手紙を出し、英語の表記で「オーロラエクスプレス」と名付けた。数百通も一度に送

ったろうか。すぐに電話があった。村山さんだった。「あのね、オーロラね、エルじゃなくてアールじゃないかね」と村山さん。「え？何のこと？」としばらく戸惑った揚げ句、送った新聞手紙の表紙を見ながらあわてて辞書を引いた。村山さんは正しかった。「Aurora」であるところ、「Aurola Express」となっていた(いや、私が書いていた)。その後も他にそれを指摘した人はなかったが、穴があったら入りたかった。

確実な、厳しい人でもあったが、私たちが行くと必ず両手を広げて受け入れてくれた。私たちが東京に暮らしている時には、たまたまご自宅が近かったこともあり、いつでも遊びに来なさいと誘ってくれた。行くと大抵、ウィスキーと一緒に飲んだ。近年は近くにおいしいラーメン屋があるんだと言って奥さんも一緒に出かけ、雨の中、三人でわいわい歩いてラーメン屋のあと、喫茶店に入った。

私が知ることができたのは村山さんのほんの一面にすぎないはずだが、本当にすごい人だった。さまざまな点から学ばせてもらった。村山さんと同じ時にこの世に存在し、そして身近に感じさせてもらったことを心から幸運だと思っている。

もっともっと長生きして、笑いを



共にし、たくさんの方のことを教えていただきたかったのはもちろんだが、これまで本当にたくさんの方の刺激を数多い人たちに与えてくださったことに感謝したい。今でもどこかおられるところで、多くの取り巻きを煙に巻き、冗談を飛ばしながら、楽しく改革を進めているに違いないと想像したりしている。

村山さん、大きく暖かな存在が私の励みでした。本当にありがとうございました。

(自然活動家、NPO 法人 ecoplus  
代表理事)

### 女性の味方・村山さん

松里房子

早いもので、定年退職して今春ではや8年。山歩きに山の写真・花の写真、書道、スタンドグラスの製作、それに音楽・美術鑑賞など、定年後趣味三昧の生活を送れるのも、ひとえに村山さんのおかげで定年まで頑張れたからです。

私の最初の職場は東京大学医学図書館。就職した翌年にオープンした新しい図書館は、当時の最新の設備を備えた明るい建物。そこでは夫と知り合い、結婚を考えるようになってはたと困った。大学時代から「一生自分の食べる分は自分で稼ごう」と思っていた私は、仕事を決めると

き、当時女性が長く働けると言われていた公務員を選んだ。それなのに、医学図書館は、昼間病院で診療に従事するお医者さんが相手の職場。朝の9時から夜の9時まで開館しており、当番で週2、3回9時までの残業がある。おまけに土曜の午後と日曜の日直まである。これでは共働きは無理と、就職先を探していたところ、同じキャンパスの文学部図書館にいた高校の先輩から耳よりの話が舞い込んできた。当時の文学部の尾崎事務長からの話で、南極の村山さんが国立科学博物館極地学課で図書館の仕事ができる人を探しているかどうかという。早速その話に飛びつき、面接を受け、就職して4年目の春に科博に異動になった。

極地学課に移って最初にびっくりしたことがある。東大医学図書館の利用者は、白い巨塔の先生方。インターン生でも「先生」と呼ばないとイヤな顔をする。そんな先生方よりお偉い村山さんのこと。つい、「村山先生」と呼んだら、返ってきた言葉が「オレは先生と言われるほどバカじゃない」でした。びっくりしたと同時にうれしくなっていました。そんな飾り気のない村山さんですから、「先生」とお呼びしなくとも十分に尊敬に値する方、と私の胸にしっかり刻みこまれていました。

その翌年の5月に結婚。その結婚式の席上、上司としての村山さんの挨拶で「結婚しても仕事をやめないで、ずっと極地学課で働いてください」と、ありがたいお言葉をいただいた。次に挨拶に立った大学の恩師が「卒業生の結婚式に度々出席するが、職場の上司からこのように“いつまでも”という言葉聞くのははじめてで驚いた」と述べるほど、当時は女性の結婚退職は、本人にとっても周囲の人々にとっても、たとえ大学卒でも当たり前のことであったのだ。私も夫もその言葉におおいに感激したものだ。

その翌々年の秋に長女を出産した。育児休業の制度などなく、産前産後の休暇も6週間ずつ。幸い育児経験豊かな近所の奥さんに長女を昼間から預かってもらうことになったが、千葉県の鎌ヶ谷から上野まで、松戸乗り換えで通勤に1時間近くかかる。村山さんは、「赤ちゃんのうちは育児に手がかかるだろうから、朝はちょっと遅く来て、帰りはちょっと早くていいですよ」と言ってくださった。その一言で気持ちに余裕ができた。その言葉に甘えた私を極地学課の皆さんは大目に見てくださり、どんなに助かったかしれない。おかげで仕事と育児の両立に自信が持てるようになった。

それから4年後の長男出産の時は、極地研究センターになり、組織も大きくなって、職場の雰囲気も変わり、長女の時のようには事がスムーズに運ばず、その後もいろいろあり、悔しい思いをしたが、なにはともあれ、なんとか結婚・出産という大きな人生の山を乗り越え、定年まで働けたのも、村山さんの「女だから」などというケチな差別をしない、温かい心配りのおかげと感謝の気持ちでいっぱいです。

最後にいただいたお手紙は、2002年9月10日付けで、私が日本百名山を完登したこと、函館に旅行した折、草刈薬局を訪ね、草刈さんにお目にかかったこと、また、村山さんともお知り合いのネパールのバルマさんが来日され、私の写真の師白旗史朗先生やネパールでバルマさんにお世話になった仲間たちと新宿で会食したことを書いた手紙に対してのお返事の手紙でした。私の近況報告を喜んでくださり、南極倶楽部の誕生の由来などが書いてありました。そして最後にお会いしたのが、「しらせ」の後継船建造をアピールする東條会館での集まりの折でした。ご病気とうかがいお見舞いをと思いつつ果たせなかったことが悔やまれます。

ご冥福を心からお祈り申し上げます

す。 (元極地研図書室)

### 南極で2度お会いした村山さん

成瀬廉二

村山さんに初めてお会いしたのは、第9次隊にて極点旅行を完遂しS16からヘリコプターで昭和基地へ帰還した1969年2月15日であった。その時私は第10次隊の越冬隊員で、昭和基地の建設作業を終え、観測器材や私物の整理を始めていた頃であった。ヘリポートまで出迎えに行ったかどうかは記憶がないが、その日の夕食時、9次隊調理の小堺さんがものすごく嬉しそうに新しいネタで鮨を握って極点隊員にふるまっていた光景が、今でも鮮明に思い浮かぶ。

翌日は、9次-10次隊の内陸引継ぎミーティングを行い、地理の藤原さんからナビゲーションや雪氷観測の引継ぎを受けた。私たちとしては、さらにいろいろお聞きしたいことやアドバイスを得心することがあったのだが、村山さんにとっては近郊の山の登山計画程度に見えたと思われる、すべてにわたり「問題ないでしょう」との一言だったような気がする。

2回目にお会いしたのは、第14次隊にてやまと山脈方面の内陸旅行の帰途、昭和基地まであと250km程度のZ40においてだった。19

73年1月26日、第15次隊長の村山さんから、「セスナでそっちへ向かう」との連絡が入った。同日午後、私たち旅行隊が待機する上空をセスナ機が通過した。その直後物資を投下したように見えた。突然、機体は急に降下を始めた。「あー、どうしたんだ」と思う間もなく、セスナは雪面に対し45度の角度で突っ込み、サストルギの影に消えた。その瞬間は、「大事故」を確信した。

直ちに、雪上車で駆けつけた。セスナから降りて歩いてきたのは、村山さんと副隊長の村越さんだった。

「いやー、落下傘が脚に引っかかったんだ」との第一声。まずは無事を祝い、再会の挨拶を交わした。物資は、生鮮品と日本からの便りだったと思う。その内すぐにパイロットに呼ばれて、村山さん等はセスナ機に戻った。エンジン音はするが、機体のダメージは大きいはずなので、「どうするのだろうか」と見守る中で、サストルギの起伏の多い雪面をガタガタと滑走して飛び立って行った。墜落に近い着陸をしても壊れないセスナと、何事もなかったように操縦して行ったパイロットにいたく感心した記憶がある。しかし、後に話を聞いたり報告を読むと、当然ながらかなり際どいアクシデントだったようである。

(10次冬、14次冬・雪氷、NPO