



南極

第26号

平成23年7月16日

南極倶楽部会報

あざらし艦長回想記

倉田 篤

南極観測支援行動に於ける氷海航海実施中、よくアザラシを見かけますが、彼等のはのんびりと寝転がって艦が近づいても驚いた様子も見せず、そのくせ変わり身は早く、突っ掛けたかなと思っても艦の直前で素早く身をかわし逃げています。その姿を見るたびに私が考える事は「彼等はなんのために生きているのだろう、彼等は何をしようとしているのだろうか」と云うことであります。アザラシも南極における動植物連鎖の中には入っており、それなりの役目は果たしているでしょうが、彼らの姿を見ている限りそれほど重要な仕事をしている様にも見受けられず、私も砕氷艦艦長として尤もらしく艦橋の椅子に座って恰好だけ付いていますが何をしているのか、彼等と余り変わらないなと思う様になりました。そんな訳で、私は彼等に親近感を抱くようになり、あざらし君には叱られるかも知れませんが、あえて、私自身をあざらし艦長と呼ばせて頂く

ことになりました。

さて、本日は、そのあざらし艦長が南極行動中どんなことを考え、何をしてたかということについて、お話して見たいと思います。最初にお断りしておきますが、これから述べますことはあくまでも倉田個人の考え方で全般共通のものではなく、勿論オーソライズされたものでもなく、あざらしの寝言と云うことでご了承頂きたいと思います。では早速本題に入らせていただきます。

私は過去5回ほど艦艇長を拝命しましたが、何れの場合でも任務遂行の問題と、事故発生時の責任の取り方の問題が両肩に重くのし掛っていた様に思います。特に、「しらせ」の場合は任務遂行の問題もさることながら、自衛官以外の方々を乗船させて単独で長期行動をするので万一艦上において事故が発生した場合、それも観測隊員に絡む事故の場合は一層複雑になり、如何にしてその責任をとれば良いのかが私にとっては大きな問題でした。

国家公務員としての私には、事故発生に伴い刑事上の責任、行政上の

責任及び人道上の責任の三つの責任が生じ、当然これらの責任を負うこととなります。行政上の責任については部内法規に従い、人道上の責任については社会通念に従って責任を取る事が出来ませんが、私の過去の経験から見て刑事責任につきましては大きな問題があるからであります。

では、なぜこの様に刑事責任問題に拘るのかと申しますと、自衛隊はあくまでも自衛隊で軍隊ではないので、軍刑法や軍事法廷は持っておりません。また、自衛隊員は特別職の国家公務員であり軍人ではないので、事故発生時の刑事責任の追及は、現行の刑法や刑事訴訟法が適用され裁判が行われる事になります。しかし、これらの法律等は軍隊と云う組織の特性や指揮命令系統や精強性の維持等については何ら考慮されておらず一般人と同様に裁かれ、全責任を負うべき艦長が艦長としての責任を取らして貰えない場合さえあるのです。

この事を痛感しましたのは、私が初めての海上指揮官として駆潜艇の指揮を任された時でした。ある日、我々の第一駆潜隊は大島東方洋上海域で対戦訓練の一環として実爆雷等の発射訓練を実施しましたが、この時不幸にも僚艇の爆雷砲台で乗員の死亡事故が発生してしまいました。

当該艇の艇長は一貫して事故の責任は艇長にあると主張しましたが、行政責任は取られたものの刑事責任は取ることができませんでした。対潜戦闘の配置に付け、目標潜水艦を捕捉追尾し、発射地点に至り艦長が「爆雷発射始め」を下令し、それに従った砲台操作中に発生した事故にも拘らず、業務上過失致死責任を追及され刑事責任を取らされたのは爆雷砲台員長の3等海曹（下士官）で艇長はお構いなしでした。これでは組織の指揮命令系統は維持できませんし、艇長はその事について生涯悩み続けておりました。この事から、私は事故防止に徹底を期す事は勿論、万一の場合に備え刑事責任を取り易くするため種々考えた拳句、月並みではありますが次の様な事に心掛けていました。

1 行動中は常に尤も責任が取りやすい位置に占位する事

南極行動中は、万一、事故が発生しても最も刑事責任を取り易い態勢を常に維持すべきであるという考えから、航海中は昼夜を問わず可能な限り指揮中枢である艦橋にいるよう努め、また、氷海等における荷役作業中は極力作業現場付近にすることにしました。私にも経験がありますが、この様な艦長の行動は、部下の立場からすると艦長は自分達を信頼

しておらず常に監視しているのでは
と思われがちで統率の面からは非常
に問題がありました。そのため、土
官室の連中に対しては、私の考えを
十分に説明し了解して貰い行動しま
した。夜航海の場合も、Night Order
等は出しましたが、私自身は艦長室
で寝た事はなく艦橋の椅子で仮眠し
ていました。したがって、時折大き
な躰をかいたりして乗組員に大分迷
惑をかけた事と思います。

2 艦外作業における指揮統率の手 法（ルーズコントロールを採用）

「しらせ」の場合は通常の護衛艦と
異なり基地作業支援や輸送支援等艦
外における作業が多く一旦艦外に派
出してしまいますとタイトなコント
ロールは困難となります。現行法規
で私が事故に係る刑事責任を取るた
めにはあくまでも直接指揮をするの
が望ましい訳ですが、この様な場合
には不本意ながらルーズコントロ
ールを執らざるを得ませんでした。従
って、艦外作業に派出する場合は事
故防止を最優先に考え現場指揮官が
十分に指揮能力を発揮できるように
裁量の余地を十分に残した命令を付
与し任務を付与し任務遂行にあた
りました。そのために、私は常平生の
日常作業を通じ幹部は勿論、曹士も
含め各レベルにおける指揮能力を高
める様に留意し訓練を行いました。

3 安全管理の徹底及び乗組員の徹 底及び乗組員の適性把握

最終的には事故が発生しなければ
刑事責任も発生しないわけで、安全
管理にも積極的に取り組み、安全教
育や事故防止対策を計画的に実施し
ました。しかし、過去の事故事例を
分析しますと事故原因の大半は人為
的なものであり不可抗力による事故
は皆無といっても過言では無く、通
り一遍の安全管理だけでは事故防止
に万全を期する事は困難であり、更
には個々の人間が有する特性を十分
に把握した上でそれに適した任務付
与を行う事が重要と考えました。そ
こで、修理中や日常作業中出来るだ
け艦内を廻り個々の乗組員の個性・
適正を把握するように努め、特に危
険が伴う様な作業隊編成時には、人
選、配置等に関してそれとなく注意
を喚起するようにしました。

4 士気の高揚（艦内の融和団体）

南極観測支援行動は、約5ヵ月間に
わたる長期行動で精神的にも肉体的
にも厳しく、士気の低下も懸念され
ます。士気の低下は任務達成に影響
を及ぼすばかりではなく、事故発生
にもつながる重要な問題であります
ので、常に士気の高揚を図る必要が
あります。幸い、「しらせ」乗組員は
横須賀地方隊のみならず、全隊員
の中から選抜された旺盛な使命感、責

任感に溢れた優秀な者ばかりで問題はありませんでした。士気の低下を防ぐため、次の様な点に留意しました。

i 食事

長年の艦艇勤務から得た経験によりますと、長期航海において食事が唯一の楽しみになってきます。また、艦隊勤務で気付いた事ですが同じ貯糧品と生糧品の補給を受けながら、調理関係者の熱意如何により艦によって随分と食事に差異があり、概して食事は美味しい艦は士気が高く、まずい艦は士気が低いという傾向があります。この事から、私は一艦の士気の根源は食事にありと考えており、補給長や調理員長に私の方針を話し乗員の嗜好にあった食事を提供するように意を用いてきました。

「しらせ」においても同様な方針で臨みましたが、「しらせ」の場合は、優秀な調理員に恵まれ、そのような心配は全くありませんでした。3度の食事に加え、中間食を出す等毎日頑張っている彼等に対し激励と感謝の意を表すために1日1回は調理室に顔を出しました。調理室に行くと調理員も飲んでくれ味見をさせてくれたりしましたが、きっと食いしん坊な艦長だと思っていたのかも知れません。お陰さまで食事に関する愚痴は少なくとも私の耳には入らず、

皆も概ね満足していたのではないかと思います。

ii 艦内諸行事

単調な艦内生活に変化を持たせ倦怠感を排除するため、東京出港時から帰港時までの行動中、洋上慰霊祭、赤道祭、南極大学等々の諸行事や各種のコンテスト等を計画的に実施しました。南極行動も会を重ねると共に行事等の取捨選択や内容的にも補修修正が行われ、ほぼ定例化し行動作業に特に影響を与える事もなくスムーズに実施する事が出来ました。ただ、マンネリ化を防止するため、私も、積極的に参加させて貰いましたが、皆結構楽しんでいた様に思います。お陰さまで、行動中士気が弛緩するような傾向は見られず愉快的な艦内生活を送れたのではないかと考えております。

以上、長々と述べましたが、27次及び28次行動共に観測隊長始め隊員の方々のご指導、ご協力、そして、優秀な乗組員に恵まれ無事故で任務を完遂することが出来ました。私の心配事も杞憂に終わった事は幸いでしたが、若し軍人として参加していれば刑事責任問題などに気を遣う事もなくあざらし君の様にのんびりと昼寝もでき一層楽しい南極行動を満喫できたかも知れません。こんな事で悩んでいたあざらし艦長もい

たという事をご紹介すると共に、改めて南極行動を通じていただいたご支援、ご協力に心から感謝して筆を置きます。

(27次、28次しらせ 艦長)

最近のこと等

中島英彰

1. はじめに

今年6月18日に主婦会館で開催された「2011年南極OB会総会・MW祭」に参加し、第4次隊の木崎甲子郎先生の「1937年山脈の探検・白瀬南極探検隊の地質資料について」という興味深い話を伺うことが出来た。また、その後行われたMW祭懇親会では司会を仰せつかり、こちらでも南極大OB諸氏の大変興味深い話を聞くことが出来た。その場で南極倶楽部会報「南極」の第1～23号を束ねた、立派なハードカバーの「南極」という冊子があるのを発見し、神田啓史先生に後ほど送ってもらうようお願いしておいたのが、本日到着した。(立派な冊子の値段がすごく安いのに驚き!)しかし、その神田先生のメッセージの中に「次号の原稿が少なくて困っています。何か書いて送ってください。」とあるのを発見。やはり、世の中そうそう甘くはないものである。ここは観念して、私の近況について、いく

つか以下に思うがままに述べてみたいと思う。

2. 31次隊神田ドクターのこと

それは、今年(2011年)の正月の1月3日の事であった。夜何気なく23時のNHKニュースを見ていたら、「熊本空港で、空港を離陸した直後の小型機が消息を絶っている」というニュースが流れていた。その時は



写真1 1990年1月、30/31次越冬交代時期に訪れたみずほ基地の30mタワーの頂上で出身地の町の旗を掲げる神田ドクター



写真2. 同時期のみずほ基地(左:神田ドクター、右:筆者)

何となく聞き逃してしまっただが、その直後第31次越冬隊のメンバーリストに、ある隊員から以下の様な情報が流れた。「**です。23時の

NHK ニュースの中、九州で、神田（こうだ）博と言うドクターと同姓同名の人が乗る小型機が行方不明との放送がありました。まさかドクターではないでしょうね？」このメールを見て、私は愕然とした。まさに、神田ドクターの一番の趣味は、小型飛行機の操縦。かくいう私も、ドクターの操縦する小型機に乗せてもらって、埼玉県の本川から八丈島まで連れて行ってもらったことがある。これは、山口県に開業する神田ドクターの関連した事故に違いないと直感し、最悪の事態にならないければいいと案じたのだった。ドクターの携帯に電話を何回かけてみても、「電源が入っていないか電波が届きません」とのメッセージが流れるのみ...



写真3. 2009年11月、越冬20周年記念に、伊豆稲取温泉に集まった31次越冬隊の仲間。後列右から2人目が神田ドクター

神田ドクターは、31次での昭和基地の越冬直前に、当時の越冬航空隊

員の勧めもあって、アメリカに渡って小型飛行機操縦免許を取得した。越冬から帰国し、地元山口で開業した後、晴れて小型飛行機を購入して空を飛びまわる趣味を楽しんでいたのだった。日本国中の空港を制覇するのが夢で、時々関東まで飛んできては、越冬仲間の我々を飛行機に乗せてくれたりもしていたものである。操縦も慎重で上手であり、今回事故に遭ったということがにわかには信じられなかった。

その後、インターネットのニュースサイトなどにも情報が載り、他のTV局ではドクターの顔写真まで放映された。内藤第31次越冬隊長からも連絡が入った。知り合いの朝日新聞某女性記者からも電話が入って、ドクターの事についていくつか質問された後、現在の状況について教えてくれた。夜中のうちにもメールに気付いた越冬仲間の何人かがやり取りしたが、その中で一番詳しくしたのは、海上保安庁の越冬仲間による内部情報だった。それによると、ドクターは正月休みに奄美大島まで、夫婦と子供2人で自家用機による家族旅行に出かけたとのこと。子供たちは仕事の関係で東京と大阪まで民間航空機で戻らなければならないため、熊本空港で2人を降ろした後、奥さんと2人で普段その飛行機を駐

機してある北九州空港に向けて飛び立ったところ、天候不良のため空港に戻ると連絡があった直後、レーダーから機影が消えたとのことだった。

次の日は朝から各 TV 局のニュースでもこの話題が大きく取り上げられ、南極越冬経験の話を取り上げる局もあった。朝から警察や消防、自衛隊らによる 200 人態勢での捜索が始まるも、なかなか墜落地点が特定されない。現地は、直前に降った雪が深く、捜索は困難を極めていた様子だった。また、丁度熊本で熊本高専と気象庁に勤務している 31 次越冬隊の仲間の 2 人が、ドクターのお子さんらにずっと付き添っているという情報も入ってきた。

午後 3 時過ぎになって、機体発見の一報が入る。海上保安庁の越冬仲間からの情報は、どの TV 局やインターネットニュースよりも早い。そして約 1 時間後、2 人の遺体発見との最悪の情報もたらされたのであった。

その後、内藤隊長ともやり取りし、山口県周南市で取り行われる通夜・葬儀への出席・献花の手配、メーリングリストに入っていない越冬仲間への連絡などを行った。通夜は 1 月 6 日（木）、葬儀は 7 日（金）と平日だったのにも関わらず、北は函館、南は熊本から、30 人の越冬仲間のう

ち 15 人が葬儀に駆けつけた。また、仕事の都合などでどうしても葬儀に出席できなかった仲間も、そのほとんどが 31 次隊としての献花に賛同してくれた。さすが、越冬後 20 年たってもこのようにすぐ団結する、南極観測越冬隊の結束の固さを実感した。葬儀の夜は、周南市内の居酒屋で、神田ドクターの昔話で盛り上がり、悲しさを紛らわせることもできた。

ドクターには 3 人のお子さんがいるのだが、上の 2 人の娘さんらはそれぞれ医学部に進まれ、お二人とも卒業され、現在はインターンの途中。一番下の息子さんは、丁度この春に京都大学工学部を卒業後、大学院に進学されるところだった。葬儀の次の日、初七日が取り行われているお寺にお子さんたちを訪ね、南極越冬の時やその後の第 31 次同窓会などでのドクターの写真を手渡したところ、大変喜んでもらうことが出来た。お子様たちも両親を一度に亡くしてこれから大変だろうが、それぞれの成長を蔭から見守ってあげたいと思う。

3. つくばにおける近況

茨城県には南極観測隊 OB が数多く存在する。噂によると、その数は北海道より多く、東京に次いで全国

2位だとか。その理由として、つくばには毎年隊員を出している気象庁（気象研究所・高層気象台・気象測器センター）や国土地理院などの機関が存在すること。また民間でもほぼ毎年隊員を出している日立製作所が存在すること。その他にも、筑波大学や産総研をはじめ、多くの機関から南極観測隊員を出していることがあげられる。

そのつくばには、「オーロラ会」という南極観測隊OBによる組織が1987年から存在し、毎年秋口には壮行会を開催し、新たにつくばから南極に旅立つ隊員を送りだしていた。また、南極観測50周年を機会に全国的に結成された南極OB会の下部組織として、茨城支部が2006年4月に正式に発足し、現在に至っている。各研究機関から代表幹事を出し、年数回打ち合わせを行って、その年の活動方針などを決定してきている。南極OB会・茨城支部では2006年以降、毎年のように南極とつくばをTV会議回線で結んだ南極教室や南極展、講演会などを開催してきている。最近では、「つくばエキスポセンター」という科学展示施設（1985年に開催されたつくば科学万博を記念して設立された財団による運営）とのタイアップにより、つくばエキスポセンターを会場にして毎年のよ

うにTV会議や講演会を開催している。

今年の4月、南極昭和基地から帰国した「新しらせ」により、南極での役目を終えたSM-254雪上車が持ち帰られた。つくばエキスポセンターではこの雪上車を展示用に譲り受け、センター内の庭の一部に展示している。日本で現在、南極から持ち帰った雪上車を展示しているのは、稚内青少年科学館、秋田県にかほ市



写真4. つくばエキスポセンターに展示されているM-254タイプ雪上車

白瀬記念館、新潟自然科学館、国立極地研究所、名古屋港、滋賀県西堀栄三郎記念館、福山自動車時計博物館など数少ない施設だけであり、関東では極地研を除いて初めての展示となる。ただし、この雪上車はフロントガラスが割れていたり痛みが激しいため、南極OB会茨城支部で有志メンバーを募り、修復しようと現在計画之中である。

4. ウェザーニューズ社による先代「SHIRASE」の活用について

現在の南極観測船（新）しらせ（AGB-5003）の先代のしらせ（AGB-5002）は、2008年4月に最後の航海を終え日本に戻ってきた後、引き取り先を公募した。何社かから応募があったが、実現性の問題などから了承されず、2008年10月24日には南極地域観測統合推進本部によってスクラップになることが決定された。



写真5. 「しらせ」から「SHIRASE」へと生まれ変わった先代しらせ

ところが、しらせに情熱を寄せる人々の働きかけにより、後利用に関する再公募が2009年6月19日に発出された。その結果、2009年11月9日、ウェザーニューズ社が引き渡し先に選定された。2010年2月10日にはしらせはそれまでの母港であった横須賀港から千葉県船橋港に回航された。その後、「しらせ」から「SHIRASE」へとお色直しがされ

た後、2010年5月2日から一般公開が開始された。

ところが、2011年3月11日に発生した東日本大震災によってSHIRASEが停泊している船橋港にも大きな被害が発生したということで、その後一般公開は停止されていた。そのSHIRASEであるが、2011年7月7日（木）～14日（木）の1週間、震災復旧・復興を支援するために、福島県いわき市小名浜港に回航されるようである。

小名浜港では被災された福島県民を対象に、「SHIRASE 小名浜 7 days」と題して、乗船体験、講演会、SHIRASE マルシェ、津波シンポ、津波レーダー設置、環境観測などを行うとのこと。また、復興支援ボランティアのための宿泊施設としても活用するらしい。なかなかユニークな活用法である。

丁度、私と一緒に第48次観測隊に参加して昭和基地で越冬した大学院生が、無事学位を取得後、今年の4月にウェザーニューズ社に入社した。同社にはこれまで、南極観測隊夏隊に参加した社員はいたが、越冬隊経験者は彼が初めてとのこと。今回のSHIRASE 小名浜 7 daysにも、入社後数カ月で早々と説明員として協力するらしい。

ウェザーニューズ社としては、

SHIRASE を単に過去を展示・保存する施設として利用する発想を超え、気候変動、環境という未来に脈々とつながるテーマを実践的に共創していく、新しい生きた存在(シンボル)として再生を実現するべく活用していきたいとのこと。先代 SHIRASE の今後の発展にも注目していきたいものである(写真5)。

(31次越冬、48次越冬 宙空)

一 編集後記 一

東京は梅雨が開けたばかりですが、猛暑が続いています。如何お過ごしですか。南極倶楽部会報『南極』の第26号をお届けします。本号は元しらせ艦長の倉田 篤氏から艦長の頃の思い出を綴ってもらいました。艦長の指揮系統と責任の問題は観測隊長にも共通する事と思われ、貴重なご意見を拝読させていただきました。中島英彰氏からは南極で生活を共にした越冬隊員の不幸な事故の知らせを聞いて、哀悼の念と越冬隊の結束の固さを語ってもらいました。また、つくば地域の南極に関する様々なイベント、また、先代「しらせ」の近況も紹介していただきました。

原稿募集

(第27号10月15日発行予定)

原稿内容：南極の思い出、随想、記録、報告など(写真、図表歓迎)

原稿締切：9月30日(金)

字数：1000～4000文字、原稿用紙(400字)で3枚～10枚、ワードのファイルでA4版2～3枚程度(現在の会報の1頁が約1400字)。

原稿締め切りは一応設けますが、不定期で受け付けます。また、原稿の字数は目安でとくに設けません。長ければ、途中で切って、次号に続きで繋がります。

送付先：原稿を郵送か、Faxで下記の連絡先までお送りくださるか、メールに添付(メールに張り付けでもかまいません)でお送りください。

連絡先

神田啓史、大学共同利用機関法人 情報・システム研究機構 国立極地研究所

〒190-8518 東京都立川市緑町10-3

TEL: 042-512-0770

FAX: 042-528-3684

e-mail: kanda@nipr.ac.jp