

南極OB会 会報

No. 7

発行	南極OB会 会長 川口貞男
編集	広報委員会

目 次

表紙写真 海上試験中の「しらせ」・・・	1
新しらせ完成・就航	2
2009年の南極OB会総会、第2回講話会、 ミッドウインター祭開催のお知らせ	2
南極関連情報	
極地研究所の立川移転	3
第49次帰国隊員らの歓迎会開く	3
11次隊によって発見された スナターク「霧岳」再見 吉村 愛一郎、渡辺興亜	3
「南極の歴史」講話会スタート	
第1回「南極点への道」	
第5次南緯75度への旅 川崎 巖	5
大型雪上車陸揚げの苦闘 松浦光利	6

極点旅行への8次隊の役割	吉田栄夫	7
極点トラバース	藤原健蔵	8
連載 支部便り⑥（新潟支部）	小林俊一	10
連載「時は巡り」⑤	タロ、ジロの疑問(後編) 北村泰一	11
連載「氷海奮戦」③	自衛艦南極輸送事始 松浦光利	12
「新刊紹介」	「南極昭和基地に氷の海の生き物を見る」 星合孝男著 紹介深瀬和巳	14
会員の広場 叙勲、訃報		15
広報委員会からのお知らせ		16



舞鶴沖で海上試験中の「しらせ」の勇姿（ユニバーサル造船株式会社提供）

新しらせ完成・就航

舞鶴市のユニバーサル造船(株)舞鶴事業所で建造中だった新観測船「しらせ」(基準排水量12,500トン)の引渡式ならびに自衛艦旗授与式が、5月20日正午から同舞鶴事業所内D4岸壁で行われた。

「しらせ」は真新しい自衛艦旗をはためかせ、午後3時同岸壁を離れ、所属の横須賀へ向かった。なお式典の後、午後1時過ぎから祝賀会が、舞鶴商工観光センターで開かれた。

(右写真 引き渡された「しらせ」)



南極OB会総会、第2回講話会、ミッドウインター祭

6月20日(土)に開催

2009年度の南極OB会総会とミッドウインター祭および第2回「南極の歴史」講話会は、**6月20日(土)午後2時(受付は午後1時半)**から、東京・千代田区六番町15 主婦会館「プラザエフ」で開催される。

昨年11月に開催された08年度南極OB会総会で、「会則運用規程」の改正が行われ、総会の開催日が従来の秋の「観測隊員壮行会の日」から、6月の「ミッドウインター祭の日」に変更され、今回が新规定の初適用で、半年余の間隔で総会が開催されることになった。

改正した理由は、6条で会計年度が「4月1日から翌年の3月31日」になっていて、秋の総会では、年度の半分が過ぎた段階での審議となり、現実的でないということだった。

「南極の歴史」が一般公開のため、この日のプログラムは次のようになっている。

- (1) 第2回「南極の歴史」
14時～15時、7階カトレア
- (2) 南極OB会総会
15時15分～同45分、同じ会場
- (3) ミッドウインター祭
16時～18時、2階レストランエフ

第2回の「南極の歴史」講話会の演題は

「新南極観測船「しらせ」の建造」。

講師は、ユニバーサル造船株式会社舞鶴事業所

の砕氷艦建造プロジェクトリーダーの、佃 洋孝氏。

ユニバーサル造船は、「宗谷」「ふじ」「しらせ」と日本の南極観測船を担ってきた日本鋼管と日立造船とが2002年(平成14年)に合併した会社で、今度の新船も愛情を持って完成させた。新船の全容が注目される。

総会は、川口会長の開会の挨拶、運営委員長の一一般報告、各委員長報告、会計報告と監査報告などが主な議題。

総会のあと、ミッドウインター祭が会場を2階に移して盛大に挙行される。

会費は6000円。

参加希望者は**6月10日(水)までに**、葉書、電話、FAX、メールで、南極OB会事務局(担当は長谷川慶子さん)まで申し込んで下さい。事務局案内は会報末尾に掲載してあります。

会場の**主婦会館**の最寄り駅は、JR中央線「四ツ谷」駅、麴町口から徒歩1分。地下鉄丸の内線「四谷」駅、徒歩3分、地下鉄南北線「四谷」駅徒歩3分。JRは「四ツ谷」、地下鉄は「四谷」、駅名に2種類あります。詳しくは同封の「ご案内」を見て下さい。

南極関連情報

極地研が立川に移転

— 4月23日から業務開始—

国立極地研究所は、東京・板橋区加賀から東京都立川市緑町10-3 (〒190-8518) の新庁舎に移転、4月23日(木)から業務を開始した。

JR中央線立川駅下車、北側に接する「立川北」駅で多摩モノレール乗車、3分ほどで最初の駅「高松」駅で下車、進行方向左手に徒歩約7分で、新庁舎着(会報6号9頁参照)。

電話は042-512-0608(代表)
Eメールアドレスは現在のまま(変更なし)

帰国隊員らの歓迎会開く

2月後半に帰国した第49次越冬隊、第50次夏隊と同行者らの帰国歓迎会が、4月8日(木)午後6時半から国立極地研究所主催で、東京・元赤坂の明治記念館で開かれた。

冒頭挨拶に立った藤井理行極地研所長は、所期の目的通り任務を遂行して帰国した隊員立ちの労をねぎらい、特に昨年は日本の新砕氷船の建造が間に合わず、オーストラリアの船により昭和基地に赴いた特異な年であったが、無事に事業を終了したことを祝った。そして各方面からの協力、家族の支援に感謝の言葉を述べた。

来賓の挨拶のあと、越冬中の門倉昭第50次越冬隊長からの祝電が披露され、南極の未来を考える会会長平山善吉氏(1,2,3次)の発声で乾杯、懇談に入った。

今年の功労者表彰は、
「個人」50次夏隊員 谷村篤さん：三重大学大学院生物資源学研究科(21次夏、23次冬、34次冬、50次夏)
「団体」株式会社関電工(47次冬、48次夏、48次冬、49次冬)、株式会社大原鉄工所(47次冬、48次冬、49次冬)

なお第49次越冬隊と第50次夏隊の隊員らは2月24日に、またセールロンダーネ調査隊の6人は2月17日に、それぞれ空路帰国した。

11次隊によって発見されたヌナターク「霧岳」再見

吉村愛一郎(11次越冬、15次夏隊、測地担当)、

渡辺興亜(11次、15次、29次越冬、35次夏隊、雪氷担当)

第11次南極地域観測隊の内陸調査旅行中に、みずほ高原-西部エンダービーランド地域で新しいヌナターク「霧岳」を発見した。

「霧岳」は、大陸氷床流動測量調査のためサンダーコック・ヌナターク W00 測点を基準として南西方向にトラバース測量を行っている途中、1970年12月19日に W19 測点で10個のヌナターク A,B,C...J(図1)を望見し、これらヌナタークの位置は、W19 及び W20 測点から前方交会法で測量を行ったが、地形的制約を受けたため、位置が確定できたのはヌナターク A,C,D 及び H の4個であった(図

1, 図2)。この内 A,C,D は Nye 山塊に属するものであったが、H は新発見のヌナタークであることがわかり、その後「霧岳」と命名されたものである。位置測量の結果、「霧岳」は緯度 $68^{\circ} 42' S$ 、経度 $50^{\circ} 36' E$ 、標高 $1,659m$ であった。「霧岳」の实地調査は、旅行日程の制約から実現できなかったが、おそらく南極大陸での最後に近い地理的発見であろう。

最近利用が可能となった Google Earth により「霧岳」を捜した結果を図3に示した。

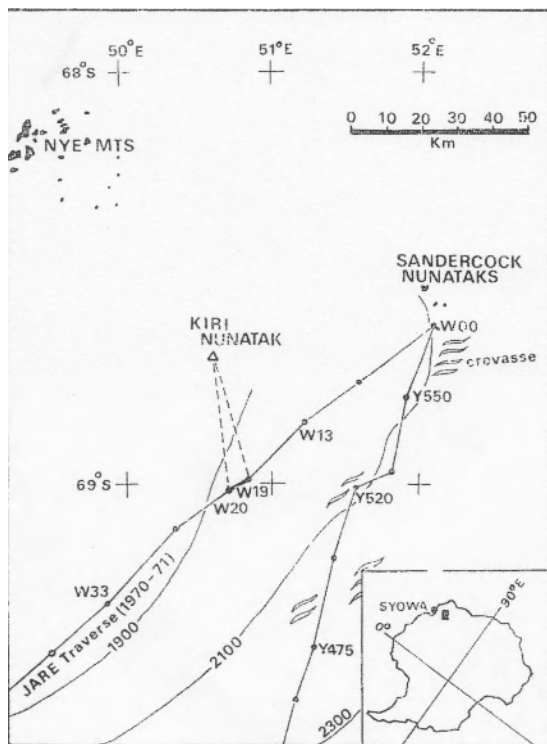


図 2 「霧岳」の位置測量とトラバース測量路線周辺 (南極資料 49)

Google Earth の衛星画像は、グリッド情報(経度、緯度)が備わっているため、11 次隊によって測量した位置から検索した。画像から「霧岳」は2つ露岩からなり (図 3)、露岩

の大きさ(幅)は、北側(大)が約 160m、南側(小)が約 130m である。我々の測量でヌナタークのどちらを目標としたかははっきりしないが、衛星画像から読み取った北側(大)の露岩は、緯度 $68^{\circ} 41.1' S$ 、経度 $50^{\circ} 36.9' E$ 、高度 1,769m で、位置の精度を考慮すると、われわれの測量結果とほぼ一致する。高さは約 100m の差があるが、この差はわれわれの気圧測高の精度と楕円体高の取り扱い方の違いによると考えられる。

衛星画像から見る限り、Nye 山塊からかなり離れており、「霧岳」山群は別の山塊と考えられる。

この新たに発見したヌナタークの命名について、第 11 次隊雪氷チームは第 I 期雪氷観測計画のプロジェクト・リーダーであった故大浦浩文教授に因み、「大浦岳」を提案したが、日本の南極地名命名規定にそぐわない面もあり、松田達郎第 11 次越冬隊長によれば大浦教授の研究テーマの一つに因んで「霧岳」としたそうである。松田、大浦の両氏は第 5 次越冬隊に参加し、ともに内陸旅行では苦労された。



図 1 W19 測点から見た各ヌナタークのスケッチ (南極資料 49)



図 3 Google Earth から見た「霧岳」 (提供: Google Earth)

「南極の歴史」 講話会スタート

第1回は「南極点への道」

成功裡に終わった南極OB会の南極観測50周年記念事業の一環として、今年から年3回程度のシリーズ講話会「南極の歴史」（一般公開）をスタートさせた。



講演会の模様

第1回は、南極点到達40周年を記念して「南極点への道」をテーマにして、3月14日（土）午後、東京・神田駿河台の日本大学理工学部1号館で開催された。あいにく荒れ模様の日だったが、一般の方を含め80余人が参加した。

第9次隊の昭和基地—南極点往復トラバース成功は、この大プロジェクトを目指して努力してきたそれまでの隊の積み重ねの上に立つもので、5次川崎 巖（極点旅行にも参加）隊員、8次吉田栄夫隊員、9次の藤原健蔵隊員、大型雪上車の揚陸に苦勞した「ふじ」の松浦光利艦長の4人が講師として登壇、40余年前の「南極点へ」の熱情を報告した。

年3回の講演を予定

第1回の講演会は、午後3時から、3階の大教室で始まった。

司会役は渡邊興亜氏（元国立極地研究所所長、3月まで南極OB会運営委員長）で、講演が始まる前に次のように語った。

「この講演会シリーズは、体験した人が語

ることによって南極観測の歴史を記録しておこうという計画で、内容を映像アーカイブとして保存するため8ミリのビデオで撮影する。年に3回程度、今回のように3月、次はミッドウインター祭の6月、あと1回は秋を考えている。

講演者が複数の時もあり、一人の時もある。テーマによってはシンポジウム形式もあり得る。第9次隊は昭和基地から南極点までの道を往復雪上車によって踏破する快挙を達成したが、その成功はそれまでの各隊が努力し、積み上げた多くの実績の上に成り立っている。広い視野で歴史的事業を見てみたい」。



司会の渡邊興亜氏

一般参加者も入場されているので、このあとスクリーンに、南極の地図や南極大陸の標高別の面積図、観測の歴史など、南極大陸の基礎的な資料を表示して説明し、そのあと講演会に入った。なお講演会のあと会場を移し、4千円の会費で懇親会を開催した。

講演は川崎、吉田、松浦3氏が約30分、藤原氏が約50分で、内容の概略を紹介する。

（注）講演者の紹介で、越冬はW、夏隊はS、越冬隊長はW長と表記します。

第5次 南緯75度への旅

川崎 巖

（5次W、9次W：極点隊員、設営）

5次隊は1961年1月末から16人が越冬し、そのうち半分が既に亡くなっている。私は設営担当で越冬した。「あなたは当時『ほいと』とか『あんちゃん』とか呼ばれていたそうだが、どうしてか」と尋ねた人がいる。

当時の昭和基地には、1次からの物資があちこちに埋まっていた。設営担当はそれを掘り起こさねばならない。どこに何があるのか、そして掘ったものを格納する必要があった。

「宗谷」がいる間はいつヘリが飛んでくるかわからない。荷受けをしてきちんと保管するためにヘリポートの脇にテントを張って1ヶ月そこに寝て、靴を脱ぐことがなかった。私は「ほいと」（こじき）のような格好になっていた。村山隊長は、私を「あんちゃん」と呼んだ。基地の棟から棟へ、旅行中はテントからテントへ、雪上車から雪上車へ、連絡に走り回った。「若衆」だった。



講演する川崎巖氏

南緯75度に初めて到達した模様を報告する。5次隊は昭和基地南方の空白地域を埋め、いつの日か南極点旅行を実現しようという思いをこめて、南緯80度を目標にして、村山隊長以下7名がKD20の雪上車3台に分乗して、'61年10月4日昭和基地を出発した。

内陸に入り高度が上がるにつれ雪上車はエンジンから黒煙を吐き、速度が落ち、厳しい寒気の中で難航した。11月に入り、機械担当の荒金さんがもう無理だと考えるようになった。南緯74度10分に達した時、カブスの中で、全員の評定が開かれた。みんなの意見を聞き終わった村山隊長は「ここは74度10分、中途半端じゃないか。75度まで行こう」と言われた。雪上車1台と橇7台をデポ、10日分の食糧と最低機材を持って出発した。しかし雪上2台が折損事故を起こし

ており、もう限界だとして、南緯74度56分、東経38度26分、標高3232m、温度-5.3℃と、測定、記録した。11月9日、村山さんは「あと6キロで75度だぞ、行こう！」と言われた。村山さんと藤原、坂口、川崎の4人が歩き始め、いつかは南極点を、と思いを込め4時間歩き、ついに南緯75度（東経38度27分）に達した。南極点は遠いなあ、と思った。

帰路は、隊員1名が胃痛を起こして1週間停滞をはじめ雪上車のバネの折損など多くの試練に会い、ソ連機に雪上車の部品の投下を依頼するなど苦闘を重ねたが、オーストラリア隊が作成した地図にある「ANARE山脈」が実在しないことを証明することができた。

こうして南極大陸を走行する技術、装備などを学び、将来南極点に到達するための雪上車の性能テストも行うことができた。それらが9次の極点旅行に生かされたのであった。

基地には12月19日に無事帰投した。しかし村山さんにとってはご満足のいかない春の調査旅行であったようだった。

大型雪上車陸揚げの苦闘

松浦 光利

（「ふじ」7次副長、8次艦長）

南極観測の支援輸送が海上保安庁から海上自衛隊に移り、新船「ふじ」は完成から出港まで僅か4ヶ月で、1965年11月20日、東京港出港、砕氷能力などのテストをする間もなく氷海に入った。再開の7次の主要任務の一つは、大陸旅行用の大型雪上車の陸揚げだった。南極点旅行に使う雪上車の目途をつけるために、この任務は重要だった。

「宗谷」時代の教則通り「大根水道」と呼ばれる開氷面に入ることができ、同年12月30日に定着氷に接岸、ヘリポートを作りヘリコプターによる輸送は順調に進み、いよいよ大型雪上車KD60の輸送が最重要テーマになった。

陸揚げの場所探しに苦労し、66年1月24日、基地から北西約50キロのところ横付けした。後どうやって運ぶか、氷上の自走は難しいという。分解してヘリで空輸する案が出たが、技術的に難しいと分った。

本多敏治初代艦長は、「ふじ」は新造船であるので「氷とは闘わない」という方針であった。そこへ武藤晃7次越冬隊長が基地から戻ってきて、村山隊長も本多艦長も雪上車の輸送を諦めているのではないかと、こうなったら君がやれ、という。そして今晚隊と船の秘密会議をやり、方針を決めよう、それには報道の3人にバレると面倒だから酒を飲ませて潰してくれと、と言われた。

そこでこの日の夜11時半ごろ報道部屋にお酒とご馳走を持ち込んで盛大に飲み、午前1時半ごろ3人ともつぶれた。その後隊と船の会議をやった。この会議でも、氷を割ることは難しい、ということになった。この時、向こう側の席に座っていた武藤さんが私の膝を蹴った。「お前、発言せよ」との合図だった。そこで私は「まだ氷と闘ってはいない。このままでは国民の理解を得られない。船を進めましょう」と発言した。しかしこの席では「行く」ということにはならなかった。



講演するの松浦光利氏

翌日午後、突如艦長が、船を進めテスト航海をやると言い出し、「出港用意」のラッパが鳴り響いた。船が前進を開始すると意外によく走り、海氷がどんどん後ろに去っていく。一挙に前進、海図のないところは氷に穴を開けてロープを垂らして測量し、27日には基地の東1300mに達し、大型雪上車を陸揚げすることができた。

第8次は、艦長として出かけた。氷海に入るやチャージングを繰り返す(合計650回)、68年1月4日には基地に横付けできた。輸送も順調に進んだ。ところが8次の鳥居鉄也越冬隊長から、大型雪上車を基地から大陸に走行させるのはたいへんだから、大陸側のモーレン地区に陸揚げして欲しい、調査をして旗も立ててあり絶対安全である、との申し入

れを受けた。

そこで艦側でヘリコプターによる調査を4回やり、23日に陸揚げを決めた。しかし当日朝になると再び不安が募り、重ねて自らヘリで現地に飛び、雪上に降りて入念に調べた。ところが氷の割れ目から茶色い暗岩を発見したのである。このまま船を接岸したら大事故を起こすところだった。即刻接岸は中止、雪上車は基地に陸揚げした。まさに天佑であった。こうして苦勞して運び込んだ雪上車が、極点旅行に大活躍したのだった。

極点旅行への8次隊の役割

吉田 栄夫

(2次S、4次W、8次W、16次S・副隊長、20次S・隊長、22次W・隊長、27次S・隊長、地学)

一度閉鎖した昭和基地再開には、二つの目玉とされたテーマがあった。極点旅行とロケット観測であり、その準備が課題だった。そして再開2年度の8次隊には宇宙線をはじめとする超高層物理や生物などの観測があったが、夏の間観測に初めてヘリコプターを使わせてもらい、大きな成果を上げることができた。それまでは測地などに使ったことはあったが、「ふじ」が基地の近くまで来てたくさん荷物を運ぶことができ、ヘリの使用に余裕が生まれて観測に使えるようになり、感謝した。



講演する吉田栄夫氏

8次越冬隊には、次の9次の極点旅行のために、基地に運び込まれた大型雪上車の本格的な性能テスト、ルートの偵察と物資を集積したデポ作りという大きな任務があった。さ

らに9次隊が持ち込む雪上車604, 605, 606号車を大陸に直接陸揚げするための海底地形調査の依頼が電報で届いた。

これらの課題を抱え、4月、5月、7～8月に内陸旅行やデポ設営などを実施、経験を積んでいよいよ南緯75度への調査旅行を行った。この間8～9月に東隣のマラジョージナヤ基地(当時ソ連)まで海岸沿いの調査旅行をしたが、その帰途鳥居隊長の雪上車がクラックに落ち、とっさの判断で曳いていた橇を切り離して危うく難を逃れるという危険な出来事があった。

内陸の大調査旅行は、1967年11月5日に昭和基地を出発、翌年1月15日にかけて実施した。鳥居隊長以下9名、7次が持ち込んだ601、8次の602、603号車、それにKC13号車の4台で編成された。南緯75度までのルート作り、燃料や食糧などのデポ作り、可能ならばプラトー基地(米)に、さらに80度くらいまでのルートを探りたいと考えていた。

東経43度に沿って南下、75度を目指した。その間9次隊から、75度で帰りなさい、との指令が来た。推測すると、ほっとくと南極点まで行ってしまうのではないかと心配したのではないかと、もう1つはデポ作りをしっかり頼むということだったのだろう。

75度で、もっと南に行くかどうか、鳥居さんは皆で協議することとされた。慎重な鳥居さんは迷われたのだろう。私は南下を主張した。そして、プラトー基地を目指すことになった。

しかしそこからがたいへんだった。雪が軟らかくなり、サスツルギを乗り越えるのに苦労した。雪上車が空回りして、燃料をたくさん使い始めた。しばらく行くと下り坂になってきた。今のドームふじ基地から延びる大陸の尾根を越えたわけで、後は楽になり、プラトー基地に到着した。

この基地に行った意義は、一つは75度以南の情報が得られたこと、もう一つは基地のブランキー隊長と直接協議をして、9次隊への燃料補給についてマクマード基地(米)と直接連絡を取った上で、それは可能だと言ってくれたことであった。

この二つは極点旅行に対する8次隊の大きな役割だった、と思う。

極点トラバース

—観測チーフ兼ナビゲーターの記録—

藤原 健蔵

(5次W、9次W、地学)

何事によらず大げさなことの嫌いな村山隊長は、南特委の「南極点に至る調査旅行」(昭和基地—南極点往復調査)を単に「極点旅行」と呼んだが、一般の人に誤解を与えやすい。歴史的に名を残すには、正式名称に近い「極点トラバース」を使いたい。

村山隊長が書かれた「南極点への道」には、観測分野の記述はほとんどない。観測チーフであった私にも責任があるので、この機会に古い記録を拾い上げながら極点トラバースの科学的意味を紹介したい。

「し九次り隊」(しくじり隊)と自嘲する我々の1年は、越冬隊成立(2/1)、トラバース本隊出発(9/28)、プラトー基地着(11/12)、南極点着(12/19)、昭和基地帰着(1968/2/16)を境に、「深慮遠謀裏目に出た事前準備」、「大ピンチ続発のふじ峠越え」、「太陽いっぱい、大雪原を掘りまくる」、「帰心矢の如しとの葛藤」と表現できる。



講演する藤原健蔵氏

事前準備期最大の見込み違いは、オングル海峡の海水がブリザードで3回も流失し、大陸側に揚陸したKD60雪上車・鉄橇ばかりでなく、8次隊がF16に残っていた雪上車・木橇の回送・整備が大幅に遅れたことである。自然的要因は致し方ないが、8次隊との連携が十分でなかったのも痛かった。8次のプラトー突入は確かにふじ峠付近の軟雪情報をもたらししたが、「車両温存、燃料保存」という

9次隊要請は受け入れられず、結果的に厳寒期の秋デポをKD20の2両に13人分乗で敢行せざるを得なかった。

KD60の基地回送の大幅な遅れは、昼夜に分かたぬ車両班の努力にかかわらず、トラバース用に艱装・調整を終えたのは8月下旬～9月初旬、鉄橇を曳いての走行テストや低温・振動下での通信・観測機器のテストに十分時間をかける余裕はなかった。特に電子化された通信・観測機器の取り扱いに習熟する暇がなかったのは大きかった。

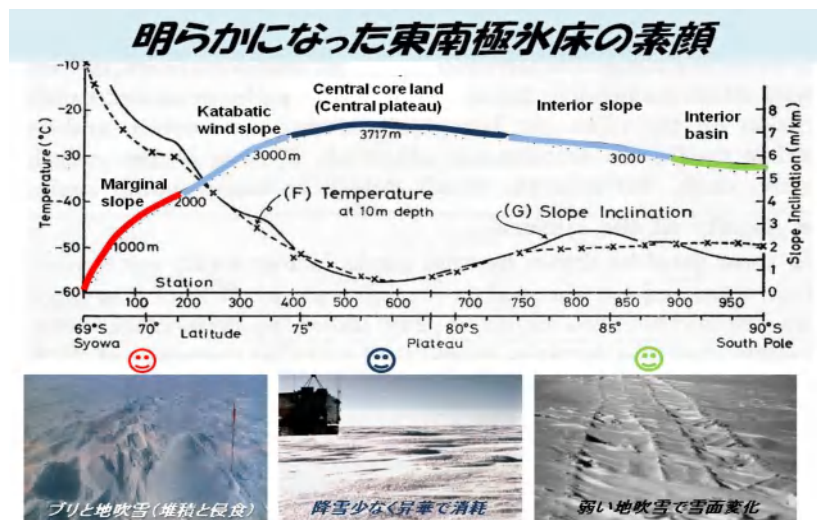
10月初旬の大陸はいまだ冬である。牽引可能ぎりぎりの荷重の橇を連ねて大陸斜面を上るKD60雪上車4両の足取りは重かった。上るにつれて気温はどんどん下がり-40度を切る。大陸斜面を吹き下る斜面下降風は雪面を削ってサスツルギとなし、地吹雪を起こして視界を閉ざす。観測項目の多い605、鉄橇2台を曳く606は遅れがちであった。その中で雪氷観測中の遠藤が左腕骨折、直ちに昭和基地急送となる。遠藤を基地に残し、彼が抜けた雪氷観測の穴をどうカバーするかを考えながら本隊を追いかけた。5日目に追いつくと、遠藤の観測機材が橇から下ろされている。「雪氷なくして南極点に向かう意味なし」と隊長に抗弁して機材を再び橇へ…。あの時、私が主張せず、隊長も許さなかったなら、JAREトラバースの評価は違ったものになり、隊長も私も悔やむことになったに違いない。大事において信頼関係の大切さを知る。

トラバース隊は、-50度の低温、600mb前後の低気圧、さらに密度0.4以下の軟雪といった悪条件に遭い、燃料鉄橇3台と観測カ

ブース橇の放棄、8次隊からの老兵603のダウンと試練が続いた。観測関係では人工地震やアイスレーダー等を搭載するカブース鉄橇の残置は予想外であり、観測機器を雪上車に移すやら、帰路に観測するために厳重に梱包したり手を尽くしたが、結局は低温や振動で使用できなくしてしまった。しかし雪氷を含む他の観測については、日程の遅れを心配する隊長に叱咤されながらも、昼夜わかたず皆よく頑張ったものである。

11月16日にプラトー基地を出発。日本隊にとって全くの未知の世界だが、大雪原は南極点まで下り勾配、しかも沈まぬ太陽で日増しに暖かくなる。こうなると享楽派の多い「し九次隊」、604の後部座席でマージャンをやりだしたが、車酔いですぐやめる。雪上車は快調に走り、新幹線並みの運行・観測のスケジュールで南進。プラトーまでの困難に耐え死に物狂いで観測を続けていた隊員たちは、今や鼻歌交じりで観測を楽しんでいる。下の図はそれを集約したものだが、雪面の状態(サスツルギ、硬さ、密度、積雪水量)が氷床の高度・勾配・海岸からの距離などにみごとに対応しており、このことから昭和基地-南極点間の氷床は5つの地域に区分できるとして発表した。

南極点到達を至上とする極点トラバースにおいて、観測チーフとしての私がモットーとしたのは「多少ラフでも観測点はできるだけ多く、切れ目なく」であった。JARE内陸調査の扉を開いたと確信し、酷寒・風雪に耐えて頑張った同僚に感謝したい。



連載 支部便り⑥ (新潟支部)

新潟支部は会員約 50 名、半分は大原鉄工(株)の人たちである。これまでの活動の経緯を資料に基づいて、概略を述べてみたいと思う。



第1回 支部設立総会 (2005. 11. 26)

2005年11月26日に長岡市で支部の設立総会と懇親会を開いた。参加者は16名であったが、横山宏太郎さんから第35次隊の活動の話をしていただいた。翌年2006年には、南極観測50周年で記念講演会を日本雪氷学会北信越支部の後援で、市民に向けて、新潟市、長岡市、上越市で大々的に行った。



南極観測50周年事業 上越会場 (2006. 8. 20)

長岡市で行われた講演会の時には、支部総会と懇親会も同時に開催された。この年の9月20日には、大原鉄工所に雪上車の訓練に来ていた第48次隊の皆様と合同懇親会を開いて、現在の南極観測の状況を知る

ことができた。翌年2007年は、50周年記念事業が終って一息ついて、活動は何も行わなかったが、9月19日に雪上車訓練にきた第49次隊の皆様と合同懇親会を開いた。



第2回 支部総会 (2006. 7. 30)



第3回 支部総会 (2007. 9. 19)

2008年の8月27日には、新潟地方気象台が気候講演会を新潟市に開催した際、国立極地研究所の東久美子准教授が講師の一人として参加されたので、有志で講演会を聞いた後で、東さんを囲んで懇親会を開いた。参加した何人かは、新潟の名酒に酔いしれてしまった。2008年の9月27日には、新潟市で、新潟県健康生きがいつくりアドバイザー協議会が、「地球温暖化に向かう雪国」と題して小林が基調講演を行った。お年寄りが主体の300名の参加者だったが、南極OB会新潟支部長の肩書きを使わせて

いただいた。同年11月12日には、長岡市で支部総会及び懇親会並びに第50次隊の越冬機械担当隊員の歓送会も兼ねて行った。2009年2月7日には、新潟市の関屋地区公民館が毎年行っている「お茶を飲みながらのリラックス講座(全7回)」の6回目の講師として、「南極観測隊の活動」と題して講演を行った。約100名位の受講者が居られたので、国立極地研究所から南極観測隊のパンフレットを送ってもらい配布した。観測隊の活動のDVDも休憩時間に放映

してお茶を飲みながら観ていただいた。小林の話は第14次と21次の越冬観測が主となったが、最近の南極観測のパンフレットとDVDによって、現在の南極観測の実情も紹介できたと思っている。他にも、支部の皆さんの講演記録も支部で集められれば、もっと有意義な紹介ができたと思うが、この小文を見て、皆様から情報を寄せていただけることを期待している。

(第4回支部総会の写真は末尾に掲載)

(支部長 小林俊一)



連載「時は巡り」⑤

タロ、ジロの疑問 (後編)

北村 泰一

(第1次越冬：設営・犬係り、第3次越冬：地球物理、九州大学名誉教授)

(前編は第5号に掲載されています。)

1、生存理由の修正

～タロ、ジロ以外に生きていた犬がいた～

第3次越冬開始して間もなくの1959年2月、犬の遺体掘り出し作業が始まった。

結果は、行方不明が6頭、遺体は7頭。だからタロ、ジロを含めて8頭が自由になったということになる。自由になった犬が8頭もいたのに、なぜタロ、ジロだけが生きていたのだろうか、と疑問に思った。そこで当時は「帰巢本能説」を唱え出した。

しかしそれは今や変更せねばならなくなった。というのは、第8次と9次の交代時(1968年、福島紳隊員の遺体発見時)に、第3の犬の遺体が繫留地付近で発見されたからである。

当時報道管制が敷かれていて、一部の人たちしかそれを知らないはずである。

発見された犬を「リキ」と推定した。発見者は村越望氏である。その犬は「白っぽい」「灰色っぽい」「短毛のようだ」としかわからない。写真もなければ同行者の名前

もわからない。「白っぽい」という点に着目した。白っぽい犬はリキとシロしかいない。だがシロは短毛ではない。とするとリキしかいない。リキはタロ、ジロの教育係りのような存在だった。だから、リキならタロ、ジロと一緒に暮らせる。

これにより、私の帰巢本能説は覆る。

つまり、当時、少なくとも、その白っぽい犬とタロ、ジロ3頭が生きていたが、白っぽい犬だけが死んだのはなぜか。答えはやはり年齢。タロ、ジロは若く(南極到着時0歳)、酷寒と飢餓に耐え抜いたが、老犬(リキなら7歳)は耐えることができずに死亡した、という悲しい結論になる。やはり「とし」か。

2、事前にタロ、ジロの生存を

知っていた人達がいた

～ソ連隊～

1959年1月に私たち第3次隊が昭和基地に到達する前、ソ連隊が飛行機燃料補給のために無人の昭和基地に立ち寄ったが、その時2匹の黒い犬がいた。だが、ソ連隊

ではそんなことは問題にはならなかった。

この話は、1988年1月に、村山雅美さんが、昭和基地への飛行ルートを開拓するためツインオッター機で南極半島沿いに南下し、英国のハレイベイ基地、ドイツのノイマイヤ基地、あすか基地、昭和基地を経てソ連のマラジョージナヤ基地に行った際に、昭和基地に降り立った隊長がいて、その話が出たという。もしソ連隊が当時この話を日本に通報していたら、どうなっていたらどうか。

この話は生前の村山さんから直接聞いた話、また若井登・小口高氏の労作「14人と5匹の越冬隊～第3次越冬隊の記録」や村山雅美氏の著作「地の果てに挑む」(東京新聞出版局2005)にも書いてある。

3、阿弥陀如来尊像の50年ぶりの帰国

～第1次の「そり犬」はこれで「過去」のこととなった～

こんな私の感情を、多くの友人は「バカと違うか」と思っているらしい。しかし私は今でも第1次の犬たちとの生活が忘れられない。

自分の人生は第1次越冬から始まった。西堀隊長、9人の素敵な越冬仲間、それに20頭(シロの子を含む)のそり犬たち。

この3つの要素が人生のスタートとなった。

1年後、そのそり犬たちを無人の昭和基地に残置することになった。そして翌年、せめてもと基地の再訪問をした時の、思いもかけないタロ、ジロとの再開。以来50年、私はそれを昨日のように感じていた。反芻することが多かった。

昨年(2008)思いがけず、自宅と昭和基地の牛尾第49次越冬隊長と電子メールが通じることになった。そして基地のそばの小高い天測点に、日本に向けて建てた阿弥陀如来尊像(約30cm)が、50年ぶりに帰国することになった。牛尾越冬隊長はじめ49次隊が基地を去るに当たり、50年前の犬たちのために慰霊祭を行ってくれた。

私は今、私の犬に対するわだかまりが、すーっと無くなったような気がしている。長い間私の心の片隅に生きていた犬たちが、遠い昔の霧の彼方に消えてしまったような気がしている。

こんな私に最後の願いが一つだけある。自分は今77歳である。あとそんなに長くはないであろう。わが人生のスタートとなってくれたあの犬たちに最後の別れを言いたい。そして昭和基地にもお別れが言いたい。オングル海峡に水葬したあの場所は今でも覚えている。今年は諸種の理由で昭和基地再訪を断念したが、来年または再来年に行きたい。それで本当のお別れだ。



連載「氷海奮戦」③

自衛艦南極輸送事始

—輸送支援開始時代のエピソード—

松浦 光利 (第7次副長、 第8次艦長)

(連載「氷海奮戦」の「宗谷」時代の回顧録は終了しました。続いて海上自衛隊の輸送支援幕開けの頃を、「ふじ」の第7次副長、第8次艦

長の松浦光利さんに連載で書いていただくことにいたしました。編集部記)

このたび南極O B会深瀬広報委員長から、会報用に標記時代のことについて、次世代に伝え置くべき史実物語の寄稿を求められた。準備時代からこの業務に携わり、南極への道を開いた一人として、その必要性を理解し、協力することにした。

公式的事項については、既刊の年鑑等に記載されているので、本稿ではこれら公刊類には見られないエピソード（裏話）を、順次紹介することとする。

まえおき

私は、昭和39年3月16日付、2年間の札幌勤務を終え、同4月1日設置された南極観測支援準備室勤務の予定で、海幕（六本木）に戻った。

ところが着任すると、私の配置先は急に変更されていて、同じ部屋に机を並べていたオリンピックの準備室勤務となった。室長曰く「南極は来年だから、まだ時間がある。海自としては7ヵ月後に迫ったオリンピックの方が優先する。すぐにヨット競技に関する猛勉強を始めよ。オリンピックが終わったら南極だ」と言うのである。

国際ヨット競技については、全くの素人であり、一応抵抗したが、問答無用で押し切られた。これも防衛庁、海自としては初めての国際行事であり、失敗を許されぬ難事業であった。泣き言を言う暇はなかった。

東京で基本的事項をまとめ、8月からは横須賀地方総監部で、9月からは江ノ島に進出して、昼夜兼行で準備に当たり、10月21日予定通り競技は終了し、大任を果たすことができた。最後にブランデーIOC会長に支援の総評コメントを求めたところ「文句のつけようがないことが文句である」と言って褒められた。

大任を終えると、いよいよ南極が待っていた。

横須賀で後始末を終えて、東京に戻ったのは12月16日付であった。同18日から南極観測準備室に勤務し、本多さん（敏治初代艦長）を補佐して本格的に南極と取り組むことになった。

新観測船は既に8月26日、日本鋼管鶴見造船所で起工され、40年3月18日の進水に向けて工事を急いでいた。一方、国会では防衛二法が成立し、防衛庁（海自）の南極観測協力が決定した。日本の南極観測再開の悲願は4年ぶりに実現の運びとな

った。

まえおきが長くなったが、これから本題のエピソードを紹介することとする。

第1話 船名「ふじ」の誕生

新観測船の船名は、統合推進本部で一般公募することになり、40年1月10日から2月10日まで、ハガキによる募集が開始された。応募総数は合計44万763通に達した。ほぼ小型トラック一杯になる量であった。

問題は、1日に何万と殺到するハガキをどのようにして捌くかということであった。本部も人手がなくて悲鳴をあげ、さっそくわが準備室に応援を求めてきた。公募開始から3日後の1月13日夜から、前田（補給長）、円城寺（気象長）、田中（通信長）3君を連れて本部に行き、まずハガキ整理のテストをやってみた。整理のやり方は、防衛庁船名付与基準に合わせて、ハガキを10数種類の名称別に仕分けることにした。結果は、1人1分間に平均10枚程度のスピードで処理できることが分った。

昼間は防衛庁の多忙な仕事に追われ、文部省に行ってハガキの整理に充てられる時間は、夜間19:00頃から23:00頃までの4時間が通勤時間の関係から限界であった。しかもハガキの整理は簡単なようでも、厳冬期、暖房もあまり利かない部屋で、立ったままで2時間も続けていると、身体全体の感覚がおかしくなるのである。郵便局員の苦労が分る思いであった。

公募を始めて数日間の情勢では、応募数は40万から50万通に達すると見た。一方、ハガキの処理能力は、毎日数名の動員能力からみて、1日平均2万枚と見込んだ。

努力の結果、1月25日、ハガキの整理数は20万枚を突破し、ほぼ計画通り進捗した。

2月10日、応募は締め切られ、合計数44万763通に達した。2月25日ハガキの整理は終了し、翌26日、船名別の集計作業も終了した。

その結果、船名選考委員会が開催され、船名は「ふじ」と決定された。（応募数の1位は「昭和」であったが、昭和基地名と混交するとして除外され、2位だった「ふ

じ」が日本を代表する名峰「富士」に因み採用された)

次いで3月1日、統合推進本部で船名「ふじ」が正式に決定された。そして「ふじ」名で応募したハガキ約4万枚の中から、当選者1名を選ぶための抽選が、茅誠司本部長の手で行われ、愛知県知立町(現知立市)在住の三浦秋春氏が当選した。三浦さんには進水式の招待状、表彰状、賞金等が贈られた。そのほか同じ「ふじ」名で応募した30名の方々も抽選で選ばれ、記念品が贈られた。

3月19日は、皇太子、同妃両殿下(現天皇、皇后両陛下)のご臨席のもと、進水式が行われ、「ふじ」と命名され、新観測船として誕生した。

命名に至るまでの作業は、たいへんな重労働であったが、これに蔭で参画できたことは何よりの光栄であった。

第2話 船体の塗色の決定

昭和39年12月18日、海幕に着任すると、新観測船の船名公募業務と並行して、同船の船体の塗色を決定するための準備に追われた。

まず、海幕内の意見をまとめ、次いで内局と協議を重ねて、12月22日、防衛庁としての最終方針(新観測船は自衛艦であるので灰色系とする)案を決定した。

次いでこの方針を文部省に持ち込み、何回か小委員会を開いて協議を続けたが、灰色系は不評であった。

翌1月12日午前、文部省統合推進本部

で新船舶設計委員会が開催され、新観測船の塗色に関する審議が行われた。防衛庁からは本多艦長、私、吉田部員(内局)の3人が出席し、私が防衛庁案の説明に当たった。

私は「灰色系」を主張する理由として、「新観測船は自衛艦(砕氷艦)である。米国は海軍の砕氷艦であり、灰色系である。ソ連はオビ号はじめ全部黒色である。上空から船を見ると塗色に関係なく黒色に見える」と説明した。

これに対し、他の大部分の委員は、「宗谷」と同じくオレンジイエロー系を強く主張した。その上この色は、霧の中など視界不良時には、他の色に比べ良く見えることが実験上でも実証されているので、南極では最適であると説明された。人命安全上、理論的に説得力があった。始めは委員の心底に自衛隊に対する意識的な反感が見られ、嫌な思いがしたが、人命安全を優先し理解することにした。

早速、西村海幕長に報告し、「宗谷色」とすることに同意、決断を得た。ここで正式に新観測船の船体塗色は、オレンジイエローと決定した。

同時に、一部委員から、乗組員の制服色も船体と同じ色にせよという意見が出たが、これは断固拒否し、階級章も含めて防衛庁制式通りと主張して認められた。

この委員会で特に印象に残ることは、今は亡き村山雅美さんが、最後までわれわれと同じく灰色系を主張されたことであった。あらためてご冥福を祈りたい。

その後この船体色は、商船界にも採用され、世界中に多数登場するようになった。



「新刊紹介」

「南極昭和基地に氷の海の生き物を見る」

元国立極地研究所所長 星合 孝男

7次の夏隊を皮切りに、8次、11次、16次、23次と4回越冬、さらに28次の夏隊隊長と、6度日本隊に参加、米マク

マード基地、英サウスジョージア基地の経験もある生物担当の星合氏が、海氷とその下の海の生物について、1月29日付で本

を出した。地球の温暖化で、海氷域が縮小あるいは消滅すると、この本に書いたようなことが見られなくなるからと、書き残す気になったという。

船が氷を割って進むと、時折ひっくり返った海氷の底に茶褐色の層が見られることは、船で南極に入った人はほとんどが経験している。

この着色海氷とはどういう現象であるのか、星合氏を南極へと駆り立てたものは、この色のついた海氷への研究心であった。

4度も越冬しての研究の内容は、第2章「海氷藻の生態を追って」にまとめられている。

昭和基地は、秋と、春から夏にかけての2回、海氷の下端で珪藻を主とする微小藻類の繁殖が起こり、その結果着色現象が起きる、ということをも明らかにしている。

この現象は、南極大陸の沿岸部にぐるっと起きることも分かり、さらには北極にも年2回の藻類の増加が見られることも分ってきたのだそうだ。

海氷の下にはたくさんの生き物がおり、

プランクトンからアザラシ、クジラまでの南極海の生態系が構成されている。

第3章は「海氷下のプランクトンを探る」、第4章は「海底の生物を探る」、第5章は「魚と親しむ」(釣りなど)、第6章「ペンギンを調べる」、第7章「アザラシも仲間」と、昭和基地を取り巻く生き物調査が、経験を中心に報告されている。

生き物を調べる生物担当隊員の仕事はたいへんだ。とにかく捕まえてはならない。微小なものは顕微鏡で見なくてはならない。気温が下がれば海面が氷で塞がる。孔を開け海水を汲む。その水はすぐ凍る。測定用の綱は凍って硬くなり、太くなる。道具も海氷に穴を開けるアイスオーガーや、延縄、つぶ籠など、もっと機械化されていると想像していたが、漁師の道具が大活躍していた。

この本は自費出版で、残念ながら親しい仲間や生物関係者などに既に配布されていて、残部はないとのこと。極地研究所の図書室、国会図書館に収納されているそうだ。

(深瀬和巳記)



叙勲

瑞宝中綬章 星合孝男 元国立極地研究所長
(7次 S、8次 W、11次 W、16次 W
隊長、23次 W 隊長、28次 S・隊長)

訃報

井上正夫	2月28日	6S、10W、13W	機械
吉田新生	2月15日	3S、6S	測地
吉岡 隆	4月12日	2S	医療
若井 登	4月21日	2S、3W	電離層

(Wは越冬、Sは夏隊を表します。年は各平成21年です)

訃報訂正

会報6号16頁「訃報」欄 1行目と2行目
石井 巖氏の「14次夏隊」は「14次越冬」
富樫昭二氏の「14次越冬」は「14次夏隊」
とそれぞれ訂正。越冬と夏隊を逆に記述しました。

お詫びして訂正します。

* * * 広報委員会からのお知らせ * * *

- 1、会報第7号をお届けします。この号から2009年度の会報で、年間3号の発行を予定しています。OB会活動の諸経費は、年3千円の「通信費」で賄われています。今号に振込用紙を同封していますので、今年度もぜひご協力をお願いいたします。
- 2、6月20日に南極OB会総会、ミッドウインター祭、第2回講話会を開催します。従来、総会は11月開催でしたが、今年から6月のミッドウインター祭の時期に変更になりました。お忘れなく参加して下さい。
- 3、「南極の歴史」講話会がスタートしました。第1回は「南極点への道」で、4人が演壇に立ちました。年3回、南極観測50年の歴史を、体験者が語り継いでいきます。会報にもしっかり記録していくつもりです。
- 4、新「しらせ」が完成、就航しました。安全な航海、大活躍を祈ります。
- 5、紙面の都合で、掲載を見送った原稿があります。申し訳ございませんが、次号掲載とさせていただきます。



第4回 新潟支部総会 (2008. 11. 12)

南極 OB 会事務局

所在地 〒101-0061

東京都千代田区西神田2-3-2 牧ビル301

電話&Fax : 03-5210-2252

E-Mail Address : nankyoku-ob@mbp.nifty.com

南極 OB 会ホームページ : <http://www.jare.org/>
