



南極20周年記念特集号

# 26 極地

日本極地研究振興会  
第13巻第2号／昭和53年1月発行

# 極地 '77 XIII-2

頁  
(Page)

目 次 ————— Contents

	巻頭言／砂田重民	1	Mr. S. Sunada/Preface.
記念記事			Articles
	南極観測のはじまりの思い出／茅 誠司	2	Prof. S. Kaya/Decision of the First JARE Project.
	南極事始／半澤朔一郎	6	Mr. S. Hanzawa/Pawn of Japanese Antarctic Expedition.
	南極観測の始まりと第2次隊敗退／永田 武 の記	11	Prof. T. Nagata/Before the Starting of Japanese Antarctic Research Expedition, and the Unsuccess of its Second Wintering.
	想い起すままに／岡野 澄	15	Mr. K. Okano/On the Role of JARE Headquarters.
	宗谷よ永久に／島居辰次郎	21	Mr. T. Shimasue/The Immortal Vessel "SOYA" -Antarctic Research Vessel.
	宗谷を操縦して／松本満次	26	Prof. M. Matsumoto/Navigation in the Antarctic Ocean by "SOYA".
	南極のサムライたち／高木四郎	30	Mr. S. Takagi/SAMURAI-the Members of 1st JARE.
	最初の越冬隊／西堀栄三郎	37	Dr. E. Nishibori/The First Wintering in Syowa Station.
	南極再開うらおもて／村山雅美	43	Prof. M. Murayama/Stories on Reopening Syowa Station.
	思い出すことなど／稲田清助	48	Mr. S. Inada/Memories in the Starting of JARE.
	南極観測事業の始めの頃のこと／竹下俊雄	51	Mr. T. Takeshita/Science Council of Japan for the JARE Project.
	ふじの活動／本多敏治	55	Mr. T. Honda/First Cruise by "FUJI".
	南極観測 20 年を回顧して／和達清夫	58	Prof. K. Wadati/Recollecting 20 Years Activities of JARE.
報 告			Reports
	第 19 次南極観測隊の計画と横顔／神沼克伊	63	Dr. K. Kaminuma/Programs and Profiles of 19th JARE, 1977-1978.
	南極探検飛行は大にぎわい／池田 宏	67	Mr. H. Ikeda/Antarctic Sightseeing Flight by Air New Zealand.

賛助会員名簿 88, 69 List of Supporting Member

表 紙：宗谷氷海進入テーブル型氷山を望む  
(S. 32, 1.16)

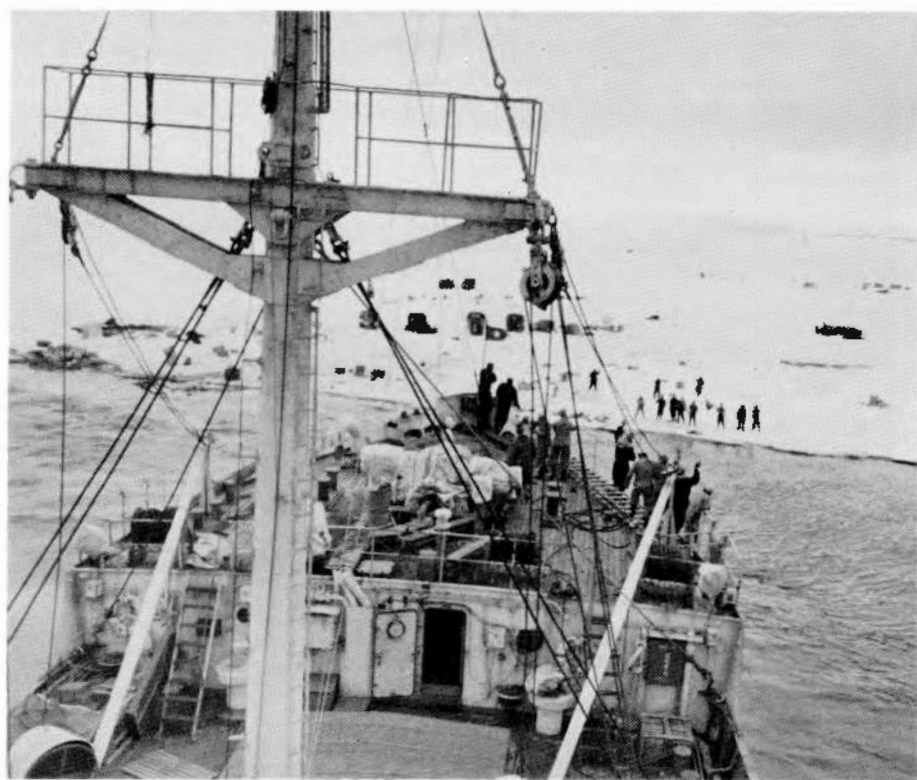
Front Cover: Tabular Iceberg from SOYA, 1957.

裏表紙：ニュージーランド航空から見たロス海

Back Cover: Ross Sea from Air New Zealand Tour.  
1977.



上陸記念式：永田隊長，松本船長，以下 34 名がオングル島に上陸。昭和基地と命名 (S. 32.1.29)



西堀越冬隊を残し宗谷定着氷を離岸 (S. 32.2.15)



赤谷オングル島西方 8.8 キロの定着氷に接岸，輸送開始 (S. 32.1.25)



クラックを渡る氷上輸送隊

# 卷 頭 言



南極地域観測総合  
推進 本部長  
文 部 大 臣

## 砂 田 重 民

わが国が、国際地球観測年（IGY、昭和32年7月～33年12月）に参加して、米国、英国、ソ連等12か国の国際協力のもとに、南極観測を行うことになり、オングル島に昭和基地を設けて観測をはじめてからすでに20年を経過した。

この20年の間には、さまざまな推移があった。そのあらましをふりかえると、

IGY終了後も南極の継続観測の必要性が認識され、諸外国とともに引続き観測を実施したが、観測船「宗谷」の老朽化等のため、昭和37年第6次観測をもって昭和基地は一時閉鎖された。

しかし、その間昭和36年6月には、観測の国際協力、南極地域の平和利用等を趣旨として締結された南極条約が発効し、わが国も原署名国の一員として、南極の恒常的科学調査活動の一翼を担う責務を持つことになり、また、学術研究の発展向上のためにも観測再開が強く要望され、政府は昭和38

年8月閣議決定により南極地域観測の恒久的実施を決めた。

そして、「宗谷」に代る新砕氷観測船「ふじ」が建造され、昭和40年第7次観測隊を送り出して3年ぶりに観測が再開された。

爾来、今日の第19次隊まで、毎年越冬観測を継続し、成果を積重ねてきている。

近年、科学的成果のほかに、南極の石油、天然ガス等の鉱物資源、オキアミ等の海洋生物資源が注目され、その有効な利用と環境の保全が国際的な問題となるとともに、これら資源に関する調査研究がますます重要になってきている。

以上のような推移をたどりながらわが昭和基地施設も当初の約180m<sup>2</sup>から現在では約3,500m<sup>2</sup>へと比較にならないほど整備され、観測活動もロケット打上げや人工衛星受信観測を行うほど充実したものとなってきているが、今日に到るまでには先人達による幾多の労苦の累積があった。ことに初期の頃は南極についての知識、経験に乏しく、危険、困難との闘いに明け暮れた。

こうした先人達の労苦の積重ねが今日の南極地域観測事業を支えているのである。

当時の関係者各位に心から敬意と謝意を表したい。

南極観測の20周年を期に、往時を回想し、その当時の関係者達による知られざる苦心談、埋れた裏話を掘りおこして特集し、これを次代に伝え、南極観測事業の絆としようとこの特集号の刊行にも心から欣快の意を表する次第である。

# 南極観測のはじまりの思い出

茅 誠 司

(東京大学名誉教授)

大分昔のことなので正確でないかも知れないが、南極観測のはじまりの頃の出来事のうち特に強く印象に残っていることを、思い出すままに書き記してみたいと思う。

## 1. ブリュッセル会議まで

一番最初に問題になったのは、昭和30年9月、ブリュッセルで開かれた国際学術連合 (ICSU) IGY 特別委員会 (CSAGY) 第2回南極会議において、日本が南極観測に参加するかどうかについて発言することになったとき、日本の態度をどう決めるかということであった。

この会議には、日本代表として長谷川万吉、永田武の両君が出席することになったが、日本学術会議としては、その前に IGY 研究連絡委員会を開いて、これに臨む方針を決めることとした。

当時、この事業に対しては朝日新聞社が非常に熱心で、「相当の援助をするから是非参加して欲しい」とのことであった。しかし何といても戦後なお日浅く、荒廃から漸く立ち直りつつある時期だっただけに、米ソ英仏などに伍して南極の厳しい自然に挑み、観測の成果をあげようということは、至難の大事業と思われた。

特に、未経験かつ広範囲な関連諸分野で予想される巨額の経費を、どういう風にして調達するかということ、砕氷船がどうしても必要であるが、わが国には良い船がないからこれをどうするかということが、大きな問題であった。船については、海上保安庁の宗谷を改造したらという話もあったが、古い船なので果して役に立つかわからないともいわれ、ノルウェーからチャーターしたらどうかという意見もあ

った。

そういう議論が交わされているうちに、ブリュッセル会議の日は迫ってきた。これに出席する際の日本の態度を決定しなければならない。このときの最後の場面のことは、今でもはっきり覚えている。「それでは皆さん、日本としては南極観測に従事することに決定いたします。それでいいですか」と私は言った。ところが、出席者一同せきとして声なく、シーンとしている。そこでさらに続けた。「ここで決定してしまえば進まざるを得ないのですが、皆さん、差し支えありませんか」。しかもなお、沈黙は続いた。「それでは、行くことに決定いたします」。かくて事は始まったのである。

## 2. 一万田蔵相と松村文相

そうなるや、途端にいろいろの問題が起ってくる。先ず、船をどうする、観測の費用をどうする、設営関係も朝日新聞社の協力分だけではどうしようもない、というわけで、手始めに文部省の岡野君と2人で大蔵省の主計官に会った。ところがその主計官は、私たちの要請に対して手を左右に振って、「国民の税金を無駄使いたくない」と言った。

大蔵省がこういうことでは、埒があかないので、私たちは一万田蔵相を私邸に訪ねた。この人はその頃法皇といわれていただけあって、流石にしたたかものという感じで、「それはやった方がいいですよ。松村君のところには金があるからね」と仰せられた。この「松村君(文相)のところにあるお金」というのは、科学研究費のことだったらしい。

松村謙三さんは、南極観測のことには大変な

熱意を持っておられ、私たちの計画を積極的に支持して下さい。白瀬中尉の南極探険のことを良く記憶しておられ、「戦後みんなが意気沮丧しているときに、国民の精神昂揚をはかるためには、こういうことをやらなければ駄目だ」というお考えのようだった。松村さんがこういう態度であられたことは、南極観測事業を成功に導くための非常に大きな原動力になったといえよう。

### 3. 南特委の設置

昭和30年10月私たちは、学術会議の中に南極特別委員会を設けて、観測事業の企画立案に当ることとした。予算、船、隊員の人選などのいろいろの問題について、関係者の協力のもと会合を重ね、協議を進めたが、なかなか思うように片付かなかった。

ノルウェーから砕氷船を借りることについてはずいぶん検討したが、適当な良い船がないということで、結局、宗谷を改装することに落ち着いた。この決定は、あの当時としては最善の選択ではなかったかと、私はこれまで思っていた。けれども、当時海上保安庁に在籍されその後運輸省に行かれた人と、最近ある会で顔を合わせる機会があったが、彼はその当時、「こんなボロ船を南極まで持って行ってどうするのだろう」と思いながら、改装の仕事に携ったのだそうである。

### 4. 隊員の人選

ともあれ最大の問題は、どういう隊員に行つて貰うかということであった。観測関係は永田君が中心となり専門分野ごとに選定することとした。設営関係では、南極に経験のある人を探したが、全然いないとのことだったので、いろいろ当ってみた結果、日本山岳会から推薦された京大山岳部出身の西堀君に、登山の経験を生かして、設営部門の中心になって貰うこととした。こうして私たちは、永田隊長、西堀副隊長のコンビを強力に推すこととなった。

ところが、そのあとでわかったことだが、東京、京都両大学の山岳部は、それまでお互いに何の連絡もない、個性の強い人たちの集まりで

あった。そんな関係もあって、隊長と副隊長の間の摩擦をいかに少なくするかということのために、私は心を砕いたが、こういう人間関係をスムーズに保つことは、実に難しいことであった。私自身、永田君は専門の関係で前から良く知っていたが、西堀君はそれまで知らなかったのである。

### 5. 報道の取扱い

その次に私が苦勞したのは、報道の取扱いであった。朝日新聞社は、一般国民からの募金を含め1億5千万円を超える寄付金を南極観測事業のために拠出した。これは当時としては大変な巨額の資金であった。また、昭和31年の年初に北海道海沸湖で総合訓練が行われたが、その費用も朝日の負担だった。朝日からは私のところへ、半澤、矢田の両君が良く来た。半澤君は科学朝日の関係で前から良く知っていたが、この人はその頃捕鯨船に乗って南極へ行く程の熱の入れようであった。矢田君とは初めてだったが、なかなか卒直な性格で、アイディアの豊かな、推進力もある人だった。

このように私たちは朝日と特別の関係にあったわけだが、新聞記者の取材、乗船という段になると、その他の新聞社は異口同音に「国の事業である以上、各新聞社は平等でなければならない。特定の新聞社を重くみることは許せない」と主張した。清瀬一郎文相、その他の方々も、平等の扱いをすべきだといっておられた。これに対して、私は「朝日がプライオリティを以てこのことを始めた以上、新聞社の同業としても、朝日に対してはある種のプライオリティを認めてやるべきだろう。問題は、どの程度のプライオリティが妥当かという点ではないか」という意見であった。けれども、各社は「朝日にわずかのプライオリティも持たせてはならない」と非常に強硬で、大変な騒ぎになった。

そこで、あれこれ考えた末、結局「朝日の記者を宗谷に乗せるが、この記者は2種類の記事を書く。1つは公式報道で全新聞社が平等にそれを使える。他の1つは裏話的なもので朝日だけにそれを載せてもよい」ということにして、記者クラブにはかかったところ、各社とも「ま



あ、そんなところでしょうなあ」という。私は「なんだ、きみたち、それならそうと最初からいってくれば、こんなに苦労しなくても済んだのに」といって、ぼやいたことがあった。

## 6. 宗谷の出発からオビ号の救出まで

さて、昭和31年11月、永田、西堀隊が出発して、いよいよ上陸するときのこと、私には南極がどんなところかよくわからないため、南極の海岸には氷が突立っているらしいがそこに上るにはどうすればよいのだろう、というようなことが心配になった。それで、果して役に立つかどうか危ぶみながら、犬糧も用意して行ったわけであるが、いざ、現地に着いてみると、氷の屋ではなくて、パドルという水たまりが氷上至る所にあり、今まで考えていた器材はもの用に立たず、大変難渋しているという。幸い、オングル島に基地をつくることができたが、あのときパドルに苦しめられた話は、私たちに予想外のことだっただけに、何とも不安であった。

そのあと、宗谷が密群氷に閉じ込められ、ソ連のオビ号に助けられて氷海を脱出したという報を聞いたとき、私は藤尾弘吉文相と思わず抱き合ったように記憶している。

## 7. 南極と石坂泰三さん

しかし、当時財界等では、南極観測は無駄な事業だといわれた。国費だけでは資金が足りないため、日本学術協会（財団法人）の中に後援会を組織して各方面に寄付を依頼したときのことであるが、私は、東芝社長の石坂泰三さんにアポイントメントをとろうとした。ところが、石坂さんは「南極のことでは絶対に会わない」と仰る。「そういう無駄なことをする時期ではない」というお考えだったようで、南極観測事業の件では最後まで遂にお会い願えなかった。この人は実に瀟灑な方で、その後ずいぶん親しくおつき合いさせていただき、学会への寄付に応じて下さることもあったが、「茅さん、百万円寄付するのに電球をいくつ作れば良いか知っていますか」といわれて、ギャフンと参ってしまった。ああいう方でも、南極については

無駄なことという風にしか認識されていなかったのである。

けれども、南極観測はたしかに日本の産業の振興には寄与しなかったかも知れないが、日本の青少年に夢と希望を与え、それを鼓舞激励したという面の効果は絶大であった、ということをお私に力説したい。松村さんのねらいも、まさにそこにあったのではなかろうか。敗戦直後の惨憺たる状況の中で、青少年に自信と望みを持たせるといふ点で、湯川さんのノーベル賞受賞と、南極観測への挑戦・成功が果たした役割は非常に大きかったと思うのである。

## 8. 観測事業の中断と再開

その後南極観測は一時中断されたが、中曽根、長谷川両代議士の南極視察をはじめとする関係者の努力が実って、砕氷艦ふじの建造、観測再開の運びとなった。中曽根氏は、南極から帰ってくると「どういうわけで南極観測を止めたのか」という質問を私に浴びせた。そこで「あなたは南極には反対だったのではないか」「そうだ」「どうして今度はやる気になったのか。君子豹変ではないか」と反問してみた。というのは、彼とは以前に原子力問題で関係の深かったことがあり、私が困っていることでいろいろ援助してくれたのに、今度は一言も言って来ないので、こちらからも頼みに行かなかったのである。案の定反対だったわけだが、南極へ招かれて急に考えが変わったらしい。

砕氷艦“ふじ”についても気懸りな問題があった。“ふじ”を自衛隊の船にすると、乗る研究者が制限されるおそれがあるということである。その研究者自身は“ふじ”に乗ることに反対ではないにしても、自衛隊の船に乗っていくことについて、学会では白い眼でみる人もかなりいるようで、そのことのために良い研究者が行かなくなるという心配があった。岡野君は「そんな心配はありません」と断言していたが、果して如何であったか。再開当初、若い人の中には反対もあったように聞いているが、今となってはこれも昔語り過ぎないのかも知れない。



## 9. 南極の今後と資源問題

これからは、南極の資源の問題をどう処理するかということが、大きな問題になってくるであろう。そのことに対して日本はどういう態度をとるべきか、各方面の関係者を糾合して議論しようとしている段階である。

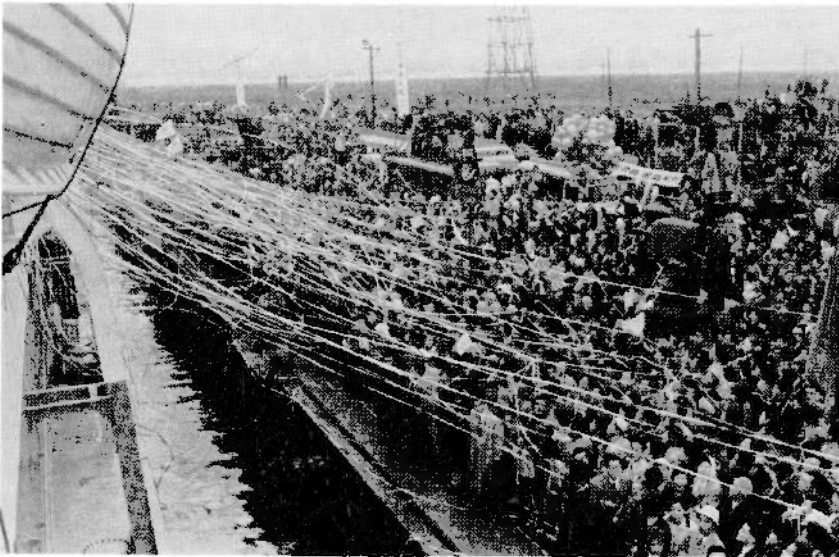
ともあれ、これまで折角平和裡に研究を進めてきた南極が、資源という面で平和でなくなることは、甚だ残念である。

けれども、資源が出た場合、南極を今まで観測していた人たちだけの手には委ねられない、ということになる可能性がある。たとえば、アフリカあたりの人が「われわれにも関係があ

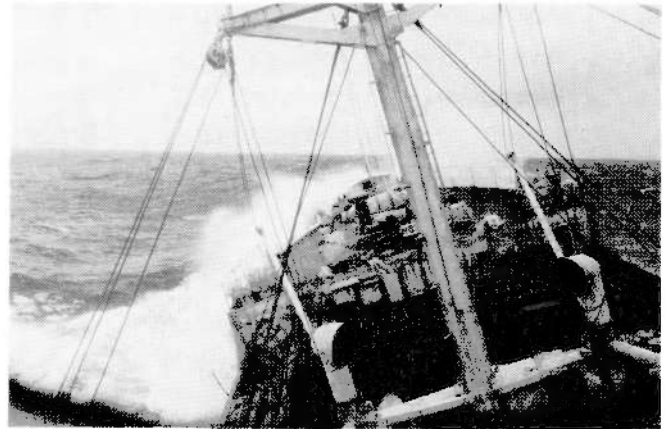
る」といい出すかも知れないが、それに対して「関係ない」と言い切ることはできないだろうし、そうなると非常に複雑な問題になってくるであろう。しかも、資源が多ければ多い程、問題の解決は難しくなるものと思われる。

というのは、南極はおそらくその昔、濠州、インド、アフリカなどとともに、一つの大きな大陸を形成していたのであろうという説があり、したがって、アフリカにある資源は南極にもある筈だ、という意見も出ているからである。そこでこれからは、南極の問題も、ますます困難な問題に直面することが予想されるのである。

(当時東大教授 日本学術会議会長)



宗谷、東京港晴海ふ頭出港風景 (S.31.11.8)



南緯 55 度 暴風圏を通過→  
(S. 32.1.4)

# 南極事始

半澤朔一郎

(科学技術庁参与)

1955（昭和30）年7月12日は、日本の学者による南極地域観測のスタートの日であったといえよう。

この日、朝日新聞社は次の学者の方々に集まって頂いた。

日本学術会議会長・茅誠司、国際地球観測年研究連絡委員会委員長・長谷川万吉、東京天文台長・荻原雄祐、中央気象台長・和達清夫、建設省地理調査所長・武藤勝彦、郵政省電波研究所長・甘利省吾、国際地球観測年研究連絡委員会代表幹事・永田武、文部省大学学術局課長・岡野澄、(測地審議会会長・坪井忠二、北大教授中谷宇吉郎両氏は所用のため欠席)

朝日新聞の信夫韓一郎専務は「みなさん学者の方々の力で日本の空に青い大きな窓をあけて頂きたい。南極学術探検について、わが社ではできるだけのお手伝いをする事を決心いたしましたので……」と、あいさつをした。

その室はやや暗かったが、このとき、天井が天文台のドームのようにゆっくりと開いて青空が見えてきたような気がしたことを筆者は今でもあざやかに覚えている。

敗戦後10年、当時の日本の社会には、あとで述べるが、いろいろな暗いかげが残っており、筆者自身、まず自分の心に灯をかけたがたいと思っていた頃である。この自分の気持をくみとってくれたとも思える“青い大きな窓”という言葉に、やっぱり先輩はいいことをいってくれるなあ、と感動したものである。

学者側を代表して茅さんは「正直をいうと、こんどの国際地球観測年には日本が世界的な仕事をやれるとは考えていません。あと25年すれば、また国際地球観測年がありますが、その

時には、かなりの仕事ができるはずですよ。今回の南極観測は、その時のための捨石と思って、多きを期待しないで、暖い目をもって見守ってほしいのです」と述べられたが、このあいさつも、貴重な“歴史的発言”といえるだろう。

この会合は実はオープンなものではなかったから、以上の方々には個人的な資格で内密に集まって頂いたのである。学界内部で雑音が起ったり、それにも増してジャーナリズムの世界から雑音が起ったなら、南極学術探検は、すぐにつぶれてしまうことが眼にみえていたからである。むろん、朝日の社内でも、この会合は一般に知らされていなかった。

## ——規格はずれの歯車——

20年前の南極大陸は、当時の日本人にとって、あまりにも遠く、はるかな世界であった。南極海で活躍をはじめていた捕鯨船団の人々でさえ、氷の海はとて危険だから、大陸に上陸するなどはとんでもない。これが、そのころの常識であった。

その当時、朝日新聞社会部に矢田喜美雄君がいた。学生時代にベルリン・オリンピックの走高とびに入賞したスポーツマン。「北極と南極」という連載ものを書きつづっているうちに、南極大陸を踏んでみたいと考えるようになった。当時の常識に対する反逆である。この規格はずれの歯車がまず回転しだした。

以下に、規格はずれの歯車というべき人々がつぎつぎに登場して来るのだが、新しい仕事というものは、規格はずれの歯車がきしみあいながら、なんとか回転を続けることによって進行するものだと思う。

当時、科学朝日の編集長をしていた筆者は矢田君から相談を受けて興奮した。そして、もと科学朝日の記者で当時航空部にうつっていた近藤満俊君に相談した。というのは近藤君は奇抜なアイデアに富んだ人物だったからである。近藤君は、日本の飛行機で、社の飛行機で南極の空を飛ぶべきだといった。

矢田君が中心となって、当時としては夢のような南極探検の企画案を作って、社の首脳部に持ちこんだ。幸なことに、幹部にも規格はずれの齒車が二、三いた。信夫専務、広岡知男東京本社編集局長らがそれで、特に信夫専務はケタはずれの風格をもった新聞人であった。「いい企画だ。よし、やってみよう」ということになったが重役会はもめた。村山長挙社長が、日本の学者による南極行に朝日が応援することを決めて、重役会はおさまった。

#### —白瀬南極探検隊—

村山社長の胸中を明治末年の白瀬中尉の南極探検のことが去来したのではないかと思う。この探検は朝日新聞が応援したものであった。

ここに白瀬轟(しらせ・のぶ)(Nobu Shirase)予備陸軍中尉を長とする明治末年の南極探検隊について簡単に触れておこう。

1910(明治43)年11月28日、開南丸(420トン)で芝浦を出帆、翌1911年3月13日、南緯74度16分、東経172度07分の地点まで進んだが、結氷のため引返した。しかし、シドニーに6ヶ月滞在して再挙をはかり、ついに1912年1月19日、鯨湾から南極大陸に上陸、突進隊は1月28日、南緯80度05分、西経154度の地点まで進み、そこを大和雪原と命名した。

この壮挙に参加した27氏のうち、1955(昭和30)年当時にお元気な方々は7氏であり、われわれは、これらの方々から色々のご教示を得たものである。

1955年当時に全日空の社長であった美土路昌一氏(のちに朝日新聞社長)は1910年には朝日新聞のかけ出し記者であった。イギリスのシャックルトン(Shackleton)の南極探検記に胸をおどらせ、たまたま知り合った白瀬中尉の南極行を応援する気になり、当時の杉村楚人冠

欧米部長を動かし、その案が村山・上野家という当時の朝日首脳に受け入れられて、南極探検のスタートとなったのである。

われわれは、明治時代の社の先輩の仕事を誇りに思っていた。そして、それを増幅させたいと念願していたのである。

この白瀬南極探検隊は、国際地球観測年の南極地域観測に思わぬところで、つながりをもつことになった。

白瀬南極探検隊の壮挙は朝日新聞社の後援に端を発して国民的事業として進められ、特に早稲田・慶応・明治その他の各大学生と中学生の応援は、この事業を推進させるのに力となった。

白瀬中尉の芝浦港出発を熱狂して見送った早大学生の一人が昭和30年の文部大臣松村謙三氏であった。村山社長の訪問を受けた松村文部大臣は「南極探検、面白い、政府としても応援しよう」と引き受けた。若い日の感激を大臣は思い出したにちがいない。松村さんも、当時の文部大臣としては規格はずれの齒車だったといえよう。

#### —学者の意向—

筆者は広岡編集局長から学者の意向を打診してまわるように命令された。茅誠司博士とは東大理学部教授室でお会いした。夕方だった。先生は筆者の話聞き終ると「原子力のときは政治家が札たばで学者のほったを叩いたが、こんどは朝日新聞が氷の棒で学者の頭を叩きにきましたね」と笑った。先生の話によると国際地球観測年なるものが1957年7月から開始される。観測・調査の項目の中に南極観測はあったが、予算や装備のことなどから、この項目は見送りになった。しかし朝日が応援してくれるとなれば、考え直したい。ついては地球物理学教室の永田武さんに相談してみしてほしい、ということだった。

茅先生から否定的なご返事があるのではないかと心配していた筆者にとって、先生の発言は幸先のよいしるしであった。茅先生も規格をはずれた齒車なのであった。

中央気象台の官舎に和達清夫博士をお訪ねし

たのは、夜 10 時すぎだった。和達さんは風邪気味で寝ておられたのに無理をお願いした。どてら姿の先生に向って筆者は南極行の話を打明けて気象学者たちの協力を求めた。「極地研ニュース 16 号」は「南極観測 20 周年特集号」でこの中に和達先生は次のように書かれた。

“もう 20 年も前のことであるが、気象台の官舎に深夜の訪問客があった。それは科学朝日の半澤さんであったが、緊張した面持ちで私に、南極に日本より観測隊を送ることの科学的意義を問われた。朝日新聞は学界の意見をもとに、その実現に対し援助を惜しまないというのである。もちろん私は地球物理学の学徒として、この拳には大賛成であり、その意義の高いことはいうまでもなく、また当時戦争後国が狭くなった日本の地球科学研究者の研究意欲をどんなに高めるであろうかと心をおどらせた。”

和達さんは、自分をもっと若ければ隊長となって南極に行くのだが……、と話された。

こうして、各方面の学者の方々の意向を打診した結果、日本人学者による南極行は可能だということになり、はじめに述べたような 1955 年 7 月 12 日の会合となったのである。

### — 20 年前の社会情勢 —

南極観測がスタートした当時は、日本にまだ暗いかげが残っていたと筆者は前に述べたが、その当時の社会情勢をふりかえてみよう。

1954 年 3 月にビキニ島でアメリカの水爆実験があり、その死の灰で日本漁船第五福龍丸が放射能汚染を受けた。魚市場にならべられたマグロからは強い放射性物質が検出され、また放射能雨が全国に降り、さらに同年 9 月には第五福龍丸の無線長・久保山愛吉さんが死の灰を原因とする放射能症で死去する事件まで起った。“放射能さわぎ”に日本がゆれ動いた一年であった。加えて同年 9 月には台風 15 号が意外なコースを通過したために青函連絡船の洞爺丸が転覆し、死者 1,361 人を数えるという大惨事が発生した。まことに暗い世相だった。

こういう暗い社会だったから、それを吹き飛ばそうという気持がみんなにあり、それを背景にして南極探検の行動がはじまったといえる。

一方、今になって考えてみると、当時の日本は南極探検を支える国力を着々と身につけていた時代であったことに気づくのである。

1950 (昭和 25) 年からはじまった朝鮮動乱は 1953 (昭和 28) 年に休戦となったが、これが日本経済におよぼした大きな影響がまず背景として存在する。

1953, 1954 年ころの産業界を顧みると、ほとんどの企業が外国から技術を導入するか技術提携をして先進国に追いつこうとしていた。エネルギーの面をみると、電力会社がダムを建設したり、さらに火力発電を推進する動きをみせ、基幹産業としては製鉄会社が鉄鋼生産の一貫化体制に動きはじめており、化学会社は石油化学に重点をおきはじめていた。電気・通信関係をみると、1953 年 2 月に NHK が、また同年 8 月には民放も TV 放送を開始しており、TV 受像機の製造技術の導入が 1953 年からはじまり、1954 年にはトランジスターの工業生産が着手され、同年に東京・大阪間にマイクロウェーブ回線が開通するなど、エレクトロニクス工業の芽生えがみられるのである。

南極隊のための船の改造、航空機や雪上車の整備、極地用家屋の試作、無線用資材や食料の確保などが短日月の間に行われたのは、当時の産業界が戦後復興の坂を登りかけていた時だったからだと思う。

学界に目を向けると、1952 (昭和 27) 年に郵政省電波研究所創立、航空機の研究生産禁止の解除があり、1953 (昭和 28) 年には日本鉱物学会創立、日本航空学会再発足、東大応用微生物研究所設置、京大基礎物理学研究所発足、乗鞍岳宇宙線研究所発足、日本生態学会創立があり、同年 9 月に戦後はじめて日本が主催する国際理論物理学会議が京都で開催された。1954 (昭和 29) 年には日本測地学会が創立され、東大付置の原子核研究所もスタートした。このように、日本の学界も復興の気運にあったから国際地球観測年を迎えるに当っては気象、電離層、海洋、地震、重力、地磁気、放射能、太陽活動、宇宙線などの分野での観測・調査には張り切っていた。しかし、経験の不足と予算の関係から南極観測と人工衛星による観測の分野はあ

きらめていた。そこへ南極観測を応援しようという話が出てきたので、一部の学者は心を動かされ、一部の学者からは冒険は避けるべきだ、新聞社に利用されるな、という動きが出てきたのであった。

### —探検と観測—

われわれは、南極行は冒険であることは知っていた。しかし、もともと“未知への冒険”こそ、すなわち科学なのではないかと考えていた。そこで、われわれは南極学術探検という言葉を使い、朝日の社内に南極学術探検事務局を作った。冒険である以上、万全の準備が必要だからである。筆者は、少々年かきであったためだろう、事務局長にされた。準備のために、いろいろの委員会を作った。航空・車両委員会は航空部次長の藤井恒男君と近藤満俊君が中心となって、社外から専門の方々を集めた。藤井君は学生時代ラグビーでならしたスポーツマンで社会部出身。通信委員会は窪田亮明君が中心となって専門家を集めた。窪田君は当時、すでに東京、札幌を結ぶファクシミリの研究をはじめていたのだが、南極との通信を特に重視した社が、われわれの同志として加えてくれた社内きっての技術者。設営委員会は藤木九三氏を顧問格に、早大教授で探検部長の関根吉郎氏を中心として研究をはじめた。藤木氏は山岳界では名の知れた朝日の大先輩。建築委員会、食料委員会は矢田君が中心となって、規格はずれの歯車の専門家を集めた。

国際地球観測年関係の学者として、われわれと密接な連絡をとったのは国際地球観測年研究連絡委員会代表幹事の永田武博士と青野雄一郎幹事である。青野さんは電波研究所の少壮課長、快活な人物で、われわれに数多くのアドバイスをして下さった。永田さんは大の自信家であり、矢田君もそれに劣らない自信家なので、はじめはたいへん親密な間柄であったが、だんだんと歯車のかみ合いがきしみ出して、学者と朝日が離れてゆく形となった。もう一つ、朝日が南極学術探検というのを永田さんは極端にきらった。われわれは探検しに行くのではない、観測に行くのだという考え方である。文部省も探

検をきらい観測一点ばりであった。これに対し西堀栄三郎博士らの京都学派は探検といっても一向におかしくないではないか、というのであった。

### —はじめはピーター1世島—

これから、われわれの自慢話をするのではなく事実を述べるのだということを、はっきりお断わりして話を進めることにする。

南極学術探検がスタートしたころには、南極に関する知識は矢田君をはじめわれわれのほうが学者の方々よりも多く持ち合わせていた。むろん学者はわれわれにすぐ追いついたが。

1955年9月ブリュッセルで開かれた南極会議に日本を代表して長谷川万吉、永田武両博士が出席し、日本の南極地域観測の参加を正式に表明した。この日本代表から茅博士に訓令を求めて来た。矢田君と筆者は茅先生のお宅によられた。会議では、南緯約69°、西経約90°のベルングスハウゼン海(Bellingshausen)のピーター1世島(Peter I Is.)で日本隊が観測してほしいという提案があったという。先生はそれについて、あなたたちの意見を聞かしてほしい、とのことであった。われわれは、どうしても大陸に足がかりをみつけるべきでしょう。将来、南極に地域割りでも出現するような事態になった場合に、大陸でなくて島の場合には不利になる、などを力説した。茅先生も同意見であった。では、何処がいいかといわれるので、東経約110°、南緯約66°にあるウィルクスランド(Wilkes Land)を提案して頂きたい。あそこには露岩があるから設営しやすいでしょう、と答えた。先生は、そのように返電しましょう、といわれた。

会議の結果は、ウィルクスはアメリカが分担するので、日本はプリンス・ハラルド海岸を受持つてほしい、ということになったのである。

この決定には参った。というのは、ノルウェーの資料でも航空写真しかなく、米海軍の報告書によると、この海岸はインエクセサブル(in-accessible)なのであった。今でもインエクセサブル(接岸不可能)という言葉が印象に残っている。ノルウェーは捕鯨業界の大立て者のラル

ス・クリステンセン (Lars Christensen) がスポンサーになりトルスハヴン (Thorshavn) 号に学者のリーサー・ラルセン (Liiser Larsen) を乗せて、1936—37 年にプリンス・ハラルド海岸付近を調査しているが、航空写真を撮影しているだけである。この資料をわれわれが入手していた。なお余談になるが、この航空写真には氷上にゴマのような黒点がポツポツとうつつていた。これが何ものなのかは、どうしても“判読”できなかった。これが第一次南極観測隊の資材輸送を妨げたパドルだった。

#### ——プリンス・ハラルド海岸へ——

プリンス・ハラルド・コーストには、どの国の探検隊も近づいたことがないし、むろん上陸もしていない。どうしても事前調査をしなければならぬことになった。このときも矢田君が活躍して大洋漁業の中部謙吉社長を動かした。中部社長は背は低いが肝っ玉の大きな人物で、ゼニ金を度外視して、日本の南極行を支援した。

朝日新聞航空部の平野亀代次操縦士はヘリコプターによる南極海の慣熟飛行を行うことになり、連絡部員の梶光雄君は遠く離れた南極、日本間の電送写真の可能性を研究するために南極海に行くこととなった。そして筆者は、プリンス・ハラルド・コーストの氷状を調べるために捕鯨母船錦城丸に乗り込むこととなった。

矢田君は建築、食料、設営など、準備万般を担当しているのだから日本を離れるわけにはいかなかった。筆者の不在中の各方面との連絡は木村庸太郎君に引受けてもらうことにした。木村君も学生時代トラックで活躍したスポーツマン、長く文部省を担当した社会部記者。朝日、学者、政府と、とかくきしみがちな歯車を何とか調節するのに大きな貢献をした。しかし彼も、実は規格はずれの歯車のひとりであった。

1955 (昭和 30) 年 11 月 4 日 (金)、筆者は錦城丸で横須賀港を出発した。他社に感ずかれてはまずいとあって、見送りは事務局の 3 人だけ。ただし社のボナンザ機は何回も低空飛行をして、鯨を解体する広い甲板にひとり立っていた筆者を港外まで見送ってくれた。

船団長中尾健一氏は中部社長に劣らない豪胆な人物で、当時、日本の捕鯨にとっては必要のない海域であるプリンス・ハラルド・コーストの調査にキャッチャーボートをわざわざ派遣してくれた。

1955 年 12 月 10 日の深夜、南緯約 62°、東経約 71°の地点で筆者は 1 万トンの母船から 650 トンの捕鯨船第 16 関丸に乗り移った。この船を指揮するのは、砲手で重役の泉井守一氏であった。

12 月 13 日東経 34°56' のところで、船はパック・アイスに入った。氷板にぶつかる船がきしむ。もっと南へ突っこむことは出来ませんかという、泉井さんは“しろうとはこわさ知らずですね。この船は捕鯨船で、砕氷船ではないんですよ。船体が悲鳴をあげているのがわかるでしょう。横須賀へ帰ったら朝日は修繕代を出してくれますか”と笑った。この船で南緯 65°35' まで突入して、パック・アイスの状態を 4 日にわたって調査してくれた。泉井さんの話では“12 月のなかばで、このように南まで氷の溶けている海域はないので、1 月になれば、東経 30°のラインはもっと南まで溶けこむ筈だから、砕氷船なら上陸には好都合だと思う”ということであった。筆者は約半年の航海を終えて帰国するとすぐに氷状を詳しく海上保安庁へ報告した。

1957 年 1 月、南極観測船宗谷は、東経 30°の線に突入して行って接岸に成功した。そして 1 月 29 日オングル諸島の一角に全員無事故で上陸し、日章旗を立てたのを聞いたとき、これで自分は自殺しなずにすんだ、とほっとしたものである。オーバーな表現だと思われるだろうが、あの当時の南極行に関係した人々は、みんな真剣だったと筆者は回想するのである。

今日の南極観測隊の人々はすこしの悲壮感もなく、ルーティンの仕事に出かけるような気軽さで出発する。“南極ことはじめ”に関係した筆者として、これが一番うれしいことである。

(当時科学朝日編集長)

# 南極観測の始まりと第2次隊敗退の記

永田 武

(国立極地研究所所長)

## はじめに

私には日記を残すという習慣がない。ポケット帳に簡単なメモを残すだけである。ただ、研究の記録は克明に誌るして残しておく方針なので、南極観測の現場に直接従事していた時の記録はかなり詳しいものが手許にある。けれども、同様に南極観測に関する事柄でも、南極の現場以外の出来事については記録と言えるものを残していない。日本の南極観測の初期のころについては、多分私だけしか立会っていない場面がいくつかあったと思うけれども、その記録は残していない。私の記憶のみである。

そのような記憶に頼って、約二昔前の出来事を綴ったのがこの文章である。多少の記憶違いや誤りもあるかと思う。このことを初めにおこわりしておきたい。

## IGY 南極部会

1957年から翌1958年にわたって実施された国際地球観測年(いわゆるIGY: International Geophysical Year)は、地球科学研究史上まさに画期的な観測・研究事業であった。地球上に現れる大規模な自然現象の究明には、全地球上の科学者が一団となって組織的、計画的な観測・研究を行わねばならないのは自明の理である。然し、実際にそのような観測研究を実施するには、幾多の困難がある。世界の国々のある政治社会制度の違い、基礎科学に対する認識の軽重、国富の多少等、どの一つを取り上げても汎世界的な研究観測事業の実行には重大な障壁となり得る。

政治と経済の世界では、未だ今日ほど国際協調の基本精神のなかつた20年前に、IGY計画を立案し、成功裡に実施し得たのは、関係者の協力はもちろんであるが、「人類が自然を先ず知り、次に自然を治める方策を探る」とする

IGY精神が広く受け入れられたからであると思う。科学者社会では当時すでに天然資源の限度、自然災害、人類活動に由る自然環境破壊等について世界共通の危機感が持たれていたのである。ICSU(国際学術連合)のIGY特別委員会で立案・実施されたIGY計画の構成は、気象・海洋・地震等々の観測・研究項目を縦糸とし、北極域、赤道域、南極域や、経度零子午線帯(つまり、ヨーロッパ~アフリカ帯)等の地域別総合観測を横糸として織りなした綿密なものであった。例えば私は「東経120度帯」部会の部会長として、日本と濠州を中核とし、シベリア北部から、ニュージーランド南方海域に至る南北带状区域の総合観測計画の責任を持たされていた。

IGY南極部会も地域総合部会として、その当時まで各国探検隊が思い思いに試みていた科学観測を、少くともIGY期間中は本格的な観測網に再編成出来るよう努力を続けていた。我が国のIGY国内委員会でも、IGY全体計画中に於ける南極観測網の特異な重要性を知らない訳ではなかつた。然し、敗戦の余韻が未だ色濃く残っていた当時としては、我々国内委員会の誰一人として南極大陸に迄観測網を延ばそうと提案する者はなかつた。その代り、せめて東経120度子午線帯にある赤道域諸島に観測網を敷いて、我が国の地球科学陣の責務を果し、実力を示そうという方針が樹てられていた。然し、この計画も当時南洋群島のすべてを支配していた米軍から鄭重に拒否されてしまった。南洋群島に於ける地球観測の重要さを知らされた米軍は「十分に考慮しよう」と多少は希望のもてる返答をくれたが、その後本国とも相談した結果らしく、「このことの重要さは十分に承した。従って、アメリカ側のIGY計画を変更して、日本委員会



が十分満足出来るよう観測網をアメリカ側で実施する。』との最終回答を送って来たのである。

ちょうどその頃、「IGY 南極観測に日本も参加できるならば当社の全力をあげて応援する」との朝日新聞社の意向が、当時日本学術会議会長であった茅誠司先生を通じて我々に伝えられた。その後の国内における経過は、どなたか他の方が詳しくお書きになると思うのでここには割愛する。とにかく、国内の協議の結果学術会議の茅会長及び IGY 国内委員長であった故長谷川万吉先生の指示によって、IGY 南極観測に我が国が参加する件についての国際的折衝の責務が私に課せられることになった。IGY 会長の故シドニー・チャプマン教授（英国）は私の恩師であり、副会長の故ロイド・パークナー博士（米国）は私の滞米時代の先輩同僚であったので、何かと折衝上の便宜があったからであろう。

パークナーからは南緯約 69 度、西経約 91 度の位置にあるピーター一世島に日本観測隊を送ってはどうかという提言もあった。この島は南半球の気象監視上重要な位置に在るという理由からであった。然し、この島は我が国の科学陣が企画した総合観測計画には小さすぎたし、また接岸・上陸等のオペレーション上にも難があり過ぎるように思われた。すでに IGY 南極観測参加に踏みきった我が国としては、曾つての白瀬隊の業績の面目にかけても、南極内陸に足場のある本格的観測基地を強く望むことに方針が一致していた。1955 年春のことである。

まだ若かった私には、国際会議場裡での談判は苦しかった。ベルギーのブラッセル市、王立大学院で開かれたその年の IGY 総会は折衝の最後の正念場であった。約束通り、朝日新聞社からは駐パリ特派員をブラッセルに派して、私の働きを裏から全力投球でバックアップしてくれていた。IGY 南極部会に出席した私は、拙い英語で、日本の地球科学に対する過去の実績を述べ、白瀬隊の経験を語り、そして平和科学の確立を意図する IGY への全面的協力態勢を訴えたつもりである。予想していた通り、第二次世界大戦での遺恨を持つオーストラリアとそれに同調するニュージーランド両国の代表の反対論はすさまじいものがあった。『日本は未だ

国際場裡に復帰する資格すらない』という劇しい論調であった。私はこのような反対論をじっと我慢して耐え忍ぶより他に術はなかった。

だが、その忍耐を支えてくれる国際友情と外務省筋の後援もあった。アメリカ首席代表のカプラン教授は、オーロラ研究における私の先輩として、我が国の南極観測参加を支持する米国の意向を秘かに伝え、会議場裡での“かけひき”の態度についてまで忠告してくれた。ソ連代表団の主席、ペローソフ教授は威厳を保ちながらも、我が国の南極観測を支持するというソ連の意向をささやいてくれた。その頃の駐在日本大使の武内氏は、金は出せないものの、その他のことでは全面的応援をすると私を激励してくれていた。もし、このような心の支援がなかったら、我が国の南極観測参加は永遠になかったのではあるまいかと、今でも思い考えることがある。朝日新聞社も懸命の陰の力を尽してくれた。アメリカ首席代表と駐白日本大使の忠告に従って、ブラッセル最高といわれる中華料理店で、私主宰の晩餐会を開いた時も、その費用のすべてを負担し、会場の用意万端を遺漏なく整えたのは、同社特派員であった。

最後の審判の時が来た。各国からの要望を調節し、“科学の名”において南極大陸における各国基地の分布を決める IGY 南極部会最終日であった。日本からの出席者は私独りであった。フランスのエミール・ヴィクトールが部会幹事として、各国の基地配分原案を提示する為に黒板の前に立っていた。幾多の賛成論・反対論、修正論の応酬が交錯した。その間にあって、私に何の積極的発言が出来たであろうか。“おしゃべり”の私としては、最大限の忍耐の時であったと思う。日本の南極観測参加に就いては、濠州、ニュージーランド両国とコモンウェルスの関係で両国を応援せざるを得ない英国の反対論があったが、米・ソ両国の間接的ながら強力な支持と、その他の国々の中立的な態度によって、一応全会一致の形で総会の承認を得た。私は責任の半ばを果し得た訳である。

次の議題は各国基地の具体的配分案の審議であった。既に設置されていた南極基地の活動継続の確認が先ず行われ、ついで新たに開設され

る予定の基地の配分に関する審議にはいった。ノルウェーが IGY 南極観測に参加するだけの国力の余裕がないという報告を受けて、ノルウェーがかねてから領有宣言をしている広大な区域のうち、東経 30 度から 45 度の扇状区域内外の探査を日本に委せてはどうかという原案が提案された。当時、西経約 27 度にあるハレーベイ基地（英）と東経約 63 度にあるモーション基地（濠）の間の経度幅 90 度におよぶ広い範囲の南極大陸海岸に一つの基地もなかった。この空白域に観測基地を新たに設置するという案は、IGY 観測網の立場からきわめて妥当であると思われた。その席にいた南極ベテランの故サイプ博士（米）やフックス博士（英）から、「砕氷船なら接岸出来る筈だ」という忠告もあったりして、結局私の判断で、提案された地区に日本の観測基地を設ける案を暫定的に受諾したのであった。

IGY 南極部会については、この他にも強い印象を受けた思い出がある。ブラッセルでの IGY 総会から半年ほどの間をおいて、IGY 南極部会独自の会合がパリで開かれた。南極大陸での観測網の調節と、相互協力および援助の具体案を審議する目的である。日本からの出席者はこの時も私一人であった。百人近い出席者の顔を一通り見渡していた私はあることにハッと気がついた。私以外のすべての人々は白人であった。私以外の全部の人々は第二次世界大戦の戦勝国の国民であった。この時受けたひそかな心の衝撃は二十年以上を経た今日でもなお忘れ得ないでいる。

その日はいろいろな項目別に審議をつづけて来た各作業委員会からの報告をまとめる最終総会であった。議事が順次に進んで、設営作業委員会委員長のデューフェック提督（米）の報告の番がまわって来た。ツカツカと壇上に進んだ彼は、『我々は科学の従僕であります。その立場で全力を尽します』と言うやいなや壇から下りて自席に戻ってしまった。会場の一同は瞬間啞然としていた。そして、万雷の拍手がその後長くつづいたのであった。

#### 第二次隊越冬断念の記録

第二次隊が海水にピセットされて漂流し、第

一次越冬隊を宗谷に迎え容れるオペレーションだけで精一杯となり、遂に第二次越冬隊の成立を断念するまでの経過については、詳しい個人的記録が残っている。そのほんの一部を抜萃したのが、次の日記抄である。

（1月1日）（昭和33年）

南緯 67 度 26 分、東経 40 度 27 分。

08:00 吹雪の後甲板上で全員整列、新年の挨拶。10:40 行動開始。一昨夜来の大氷盤の難所をあっさり通り抜け約 1 km 前進。然し吹雪の上に霧がかかり視界が悪いので 11:30 より仮泊、そのままになる。

（1月11日）

南緯 67 度 46 分、東経 38 度 53 分。

08:00 雪が降り続けている。依然荒天。午後船長と協議。既に 40 度線より西に流されてしまっ、湾の中央部まで漂流して来たので今後の見通しは必ずしも明るくない。「最悪の場合にも現越冬隊 11 名の引揚げの後、その交代をおくこと」を再確認する。

（1月21日）

南緯 67 度 01 分、東経 36 度 11 分。

氷状は依然として良くなったとは思われない。22:30 から西堀越冬隊長と無線連絡。予定遅延の事情を詳しく説明。意外に元気で、むしろ宗谷の本隊が激励されるくらいであった。

（2月1日）

南緯 68 度 18 分、東経 31 度 38 分。

03:10 から視界がやや良くなったので前進開始。氷状は 9/10 程度で比較的楽であるが、氷盤は 1.5~2 m くらいの厚みがある。

05:31 宗谷が大氷盤に衝突した後、異常振動を感じ、船の推進力がガタ落ちになった。左舷のプロペラ 4 枚羽根の 1 枚が根元から折れたという。午後、東京の本部より米国船に援助依頼をした旨の来電。かねてから申し出している「自力で氷海脱出可能。脱出後、昭和基地へ進入の上、越冬隊の交代を行う」との現地隊の要望を十分考慮し、その行動を可能ならしめる為の措置であるという説明なので、オペ会議（オペレーション会議）一同も本部の意向を了承することとなった。

（2月6日）

南緯 67 度 54 分。東経 31 度 02 分。

早朝より氷状好転の傾向。08:36 より微速のまま前進を始め、09:42 より原速前進に入る。氷量は次第に少くなり、12:18 には 4/10、12:45 には 2/10 程度となる。北に進むに従って快速となり、ついに 13:30 脱出に成功。位置は南緯 67 度 53.5 分。東経 31 度 02.0 分。

(2月7日)

南緯 67 度 27 分。東経 37 度 35 分。

12:30 よりオペ会議。村山副隊長を中心に、16 人越冬案を基本として輸送・建設の必要量のリスト作製。この案を最終の目的とする方針。16:50 パートンアイランド号と会合。直ちに無線でブランディングハム艦長と話す。両船は直ちに南に向って航行し、バックアイス中に停船の上、両者会見して今後の方針を定めることに合意する。20:06 パ号艦長、副長ヘリで来船。直ちに会談に入る。

(2月9日)

南緯 68 度 33 分。東経 36 度 45 分。

昨夜の協定により、米側 2 機、宗谷側 2 機のヘリがそれぞれ発進し氷状偵察を行う。現在位置の開水域から南方に入る進路は全く発見されない。緊急オペ会議を開く一方、パ号艦長・副長とも協議をつづける。“飛行場適地が開水域北岸にあるので、其処を基地として第一次越冬隊員の帰船作業をする”。“昭和基地へ 8~9 名の第二次越冬隊必要物資をビーバー機昭和号で空輸する。復路は越冬隊人員輸送”。“越冬隊員収容後は計 10 トンの物資輸送を続ける。この物資追加輸送により 8~9 名の越冬可能”。“他方、ヘリ誘導による雪上車片道輸送の計画を至急たてる。7 台の雪上車により計 14 トンの物資輸送可能”。等の大綱がこれ等の会合で定められた。但し、宗谷の位置は昭和基地から約 60 裡にあり、昭和号の輸送量は一回約 300 kg なので、この作戦遂行には必ずしも楽観的ではない。

(2月10日)

05:55 雪上車揚陸の為南岸にシフト。11:00 パ号宗谷左舷に横付け。15:40 第一便空輸開始。食糧 281 kg 輸送。帰路立見隊員をはこぶ。以下第 3 便まで空輸はつづく。物資約 1 ト

ンを輸送し、藤井、砂田両越冬隊員が帰還する。

(2月11日)

空輸続行。08:20 発のヘリ 107 号機によって、昭和基地に向う。宗谷、昭和基地間の氷状偵察を詳細に行う。雪上車輸送路発見の目的である。09:50 昭和基地着。西堀隊長以下越冬隊員諸君の握手攻めの歓迎を受ける。基地の諸設備は殆んど無傷。発電機、雪上車は少くとも 1 台ずつは完全。燃料も半分以上残されている。この状態のままでも、10 人以内ならば更に 1 ケ年越冬することも可能と判断された。この日、昭和号往復飛行 4 便により、1.3 トンの資材を昭和基地に送り、また西堀隊長以下全越冬隊員が宗谷に帰還出来た。先ずホッとす。然し、この日村山副隊長指揮による氷上輸送の試みは、苦心の甲斐なく、あまり期待出来ないと判断された。

(2月12日)

空輸 3 便を終えた時点で天候悪化。昭和基地には守田、中村、丸山の 3 隊員が先遣隊として滞在中。第二次越冬隊成立の条件を整理検討し直し、この後 6 トンの資材が必要であることを確認。更に雪上車 2 台の氷上輸送案も検討された。吹雪は次第に激しくなりつつある。

(2月13日)

03:10 行動開始。天候依然悪し。雪上車隊の出発を試みたが天候悪化の為不可能。開水面に新氷の結氷が始まり内火艇の航行は困難となる。パ号艦長より「この地点には、これ以上長く留れない。海氷状況は悪化しつつあり、パ号でも外洋脱出不可能になる事態が刻々せまりつつある」との申入れを受ける。オペ会としては“雪上車輸送計画の全面的中止と空輸計画の続行”の方針を決定する。然し、16:54、「すべてを中止し、現在基地にいる 3 隊員を収容次第現在位置より離脱する」との警告がパ号艦長より申入れられた。「現在位置をはなれても、なお空輸の努力をつづけること」を条件にこの警告を了承することにした。

(2月14日)

13:15 天候やや回復。この機会に昭和号は基地滞在の 3 隊員収容にむかう。パ号艦長よりはヘリ偵察の結果として「一刻も早く離脱を開

始しなければ危険が切迫しつつある」と再三の督促が続く。然し、昭和号よりは音信不通。焦燥の感が次第に濃くなり、救助案を検討している最中、16:00 やっと無線連絡、愁眉を開く。16:25 昭和号帰船。全人員は宗谷に集結し9頭の樺太犬も宗谷内に収容出来た。17:15 航行を開始したが、22:00 パ号も航行不能となる。

(2月17日)

南緯 68 度 08 分、東経 38 度 00 分。

04:40 出発、北東方向に走る水路に向うも次第に航行困難となる。09:18 パ号艦長より重大な申入れを受ける。「氷状はますます悪化しつつあり、パ号の全力を尽しても氷海脱出に48時間を要すると思われる。目下の急務は外洋へ脱出することのみに全力をあげるべきである。貴下は、越冬隊を基地へ送るという計画を公式に断念すべき時ではないか」という趣旨である。然し、私の返事はまだ堅かった。「否、越冬隊空輸を断念する意志はない。我々はまだ時間的余裕はあると思うし、日本にとって昭和基地は唯一の南極基地であるから、最善の努力をしてその維持を続けたい。宗谷の現状からみて、今後一週間を限度として外洋から行動出来ると思う。然し、刻下の急務は外洋に脱出することであるという見解には同意する」というものであった。

オペ会議での越冬計画縮小案の検討は悲愴な空気に包まれた。最小限6人越冬の案がギリギリの線として具体的に検討された。風向きの変化により、氷状は急に好転し、14:25 ついに両船は外洋脱出に成功した。然し、この氷海脱出行動中、宗谷は更に損傷を受けた。舵が曲げられ、エンジンシャフトも屈曲したらしい。両船は飛行場用大氷盤を探索して海水沿水域の航行をつづける。18:25 氷上よりの昭和号進発を断念し、水上機に切り替えるべく、フロートの取付け作業を開始する。22:20 作業終了。

(2月18日)

南緯 67 度 52 分、東経 39 度 32 分。

13:52 水上機による偵察開始。もし宗谷及びパ号が約25裡、群水中を南下し得るならば、昭和基地への輸送可能という結論が出たが、実行は不可能。オペ会議の結論では、今後空輸5

便、輸送資材1.5トンで7人の安全越冬が可能である。昭和基地の食糧在庫は2.8トンに達しているので7人越冬には十分であるという。

(2月20日)

南緯 67 度 02 分、東経 43 度 47 分。

今日も昨日同様吹雪の悪天候。

(2月23日)

南緯 67 度 05 分、東経 39 度 30 分。

09:30 より天候回復の兆しが見え始める。

越冬予定の7名の隊員も、輸送貨物の詳細もすでに決定し、準備は完了している。空輸方法としては、宗谷のヘリも協力し、最悪の場合にはヘリを昭和基地に放棄し、乗員は昭和号で帰船するという極限案もかためられた。19:53 氷縁着。すべては明日の天候にかかっている。

(2月24日)

南緯 67 度 53 分、東経 37 度 30 分。

04:00 見張りに出る。風は次第に強くなりつつある。これまでパ号艦長よりは「越冬隊成立を断念せよ」との勧告を連日受けている。この度重なる勧告に対し、私は「約束の2月24日を期限として、その最後の時まで最善を尽くす」と回答し、この方針は東京の本部の公式許可も得てある。いよいよ運命の日である。午前中、氷縁沿いに航行し、氷山の蔭の静かな海水面を探しつづける。うねりが高くて、何処も駄目だ。天気はここ数日悪化の方向にあるので、明日を期待することは出来ない。12:00 東北東の風 15 m 秒。波浪及びうねり依然高し。最後の打切りの時刻は、松本船長と藤井、森松両航空隊員の技術的な判断に委ねてあったが、この時刻に断念を決定。松永本部長にお詫びの長文電報を打ち、パ号艦長にもこれ亦長文の謝電を送る。13:00 総員集合、越冬放棄を全員に通告。この時ばかりは、何とも無念であり、みっともないと思いつつも、幾度も涙をこぼした。全員シンとしてすすり泣く者もいた。然し今は玉碎論を唱える者は一人もなく、隊長方針に従うこととなった。

全く疲れはててそのまま 17:00 まで寝る。強風と吹雪がつづき、東方より激しいうねりの襲う悪天候。もはや思い残すことなし。

(当時東大教授、第一次南極観測隊隊長)

# 思い起すままに

岡野澄  
(東京工業高等専門学校校長)

## 見込みがい

「盲蛇に怖じず」との諺があるが、今になってわが国の南極観測事業の発端を顧ると、そんな思いがする。何しろ全く未経験な事業で、明確な見透し、計画を立てる能力のある者は1人もいなかったのだから。

予算にしても、朝日新聞社が1億円出すと言っている、とりあえずあと1億円位国から支出して貰ったら何とか観測隊を送り出せそうだが、そんなことで昭和30年9月、茅先生に同行をお願いして、大蔵省に打診に出かけた。相手は新任主計官塩崎潤氏(現衆議院議員)であった。氏は、「とんでもない、あんたは税金を集めることがどんなに大変だか考えたことがありますか。」と目をむいて言下に一蹴された。当時の国全体の予算は1兆円の規模で、そのうちの1億円は決して容易な額ではなく、まして塩崎氏は主税局出身で主計局ははじめてと言う話で、集める方から使う方へと頭のきりかえがまだできていなかったかも知れなかった。それが第1次隊の出発するまでに、「宗谷」の改装費だけで5億円を超える予算の支出となった。

輸送手続についての見透しの欠如、極地の実態についての知識の不備、隊員の生活物資の調達事務についての配慮の不足等々、思えばよくあんな状況でこの事業を開始したものだと思回すが、一方この事業の全貌があらかじめ十分分っていたら、却って二の足を踏んでいたかも知れぬ。「盲蛇に怖じず」が幸したのかも知れない。

## 第1次隊

当初、第1次隊は、国際地球観測年(IGY-昭和32年7月~33年12月)に実施する本観測の予備観測隊と称され、本観測実施に最も適当な基地を選定することを主目的とし、一部の観測を実施するとともに、運搬した資材、機器は極地に残して、全員帰還するという計画であった。これは日本学術会議南極特別委員会(南特委)の立案したものであったが、地球物理学関係の科学者が主力を占め——この事業がそもそもIGYの一環として行われるものであるから当然であったが——、やはり設営・行動の総合的判断には欠けるところがあったのではなかったか。後に西堀栄三郎氏が副隊長となつてから強く主張されて、予備観測においても現地の状況が良好であれば約10名の越冬隊を編成、残留させることになった。今日から見れば当然の帰結であるが、もし西堀博士等の提言が容れられず、当初のようなプランでそのまま実施されたとしたら、その後の第1次、第2次隊の遠征の実態からすれば、わが国の南極観測事業の遂行は断念せざるを得なくなったのではあるまいか。

隊員についても、当初は設営関係者の重要な役割について認識が欠き、科学者だけで編成されると予想していたので、西堀氏や村山雅美氏のような山の専門家を委嘱するとなると、その定員の枠は用意していなかったので、その解決には苦慮したものだが、第1次の永田武隊長の心労も大変なものだったと思われる。永田教授はすでに助教授時代専攻の地球電磁気学の研究で学士院賞を授与された知る人ぞ知る天下の秀

才であったが、象牙の塔東大での研究室生活一途の学究であった。それが南極事業にとび込み、しかも隊長となると、従来同氏を囲んでいた世界とはもの見方、生活の仕方が全く異なる人々の集団のなかで、とりしきらなければならない。第1次隊53名中設営関係者は15名を数えた。ある時、永田教授の奥様が、「南極の仕事の準備や打合せは、毎晩お酒を飲まないとできないものなのではないでしょうか。」と訊ねられ、当方に関係のないこととはいいながら、甚だ当惑するとともに、生活のリズムを狂わせるまでの同博士への重圧にひそかに同情を禁じ得なかった。同様の違和感は、はじめのうち、隊員と「宗谷」側の間にも存在したことも否めない。

しかし、松本船長が悪戦苦闘、航海資料など全然なく、人類の接触を峻拒してきた目指すプリンス・ハラルド海岸近くの氷縁に「宗谷」を導入することに成功し、永田隊長が東オングル島に基地建設を決断するに及び、永田、西堀、松本3氏の有する冷静な科学的精神、不屈の勇氣、旺盛な実行力が過去の感情のもつれ等をふきとばし三位一体渾然となって、隊員、乗組員の深い友愛協力が燃え上り、全員その持てる力を出しきって、西堀越冬隊の成立を可能にしたのである。この第一次隊の成功があったればこそ、わが国の南極観測事業は永続し得たのであり、文字通りその礎石を築いた偉業であった。

### 「宗谷」のビセット

よく目的を果たした「宗谷」は、昭和32年2月15日昭和基地を離岸したが、帰途間もなく極洋の密群氷に前進を阻まれビセットされ、2月28日救援を依頼したソ連「オビ号」に先導されて離脱するまで、氷海を漂流した。その間「宗谷」の動静は国民の一喜一憂的となり、大変な騒ぎとなった。そこで本部では、隊員の留守家族を上野の東京科学博物館に招き、国としては万全の措置を講じているので安心してほしいとの趣旨の説明会を開いた。当日寒々とした科学博物館の講堂には、いとしき夫君を案ずる隊員の御夫人が続々来会、熱気があふれた。海上保安庁の長野警備救難課長が、「宗谷」は砕氷船として船底がお椀のような構造となって

おり、氷が張ってきても浮き上るようになっているから破壊されるような危険はない、外国にも援助を頼んでいる、等々説得してもおさまらない。柳眉をさかだて、「こんな貧弱な船で危険な南極まで行かせた政府の責任はどうする」とつめよる嬌声にはホトホト辟易した。まあまあお静かに、となだめすかして閉会した。ほっとして博物館の玄関で迎えに来た車に乗ろうとすると、2人の御夫人が立っておられるので、上野の山下までもお送りしましょうと申し出て、同車した。車中「こんな大騒ぎになるのもみんなマスコミのせいなんです。何でも問題を大きくして無用の心配をかける、マスコミは本当に困ったものです」と話かけた。いざ下車される際、どの隊員の奥様かと訊ねたら、何と相手のお二人は、マスコミ界の代表選手として派遣され極地で活躍中の朝日新聞の高木四郎、共同通信の田英夫（現参議院議員）の両記者の令夫人だった。あっと口をおさえたがもう遅かった。

### 統合推進本部

昭和30年11月、政府は学術会議の要望に沿ってIGYの南極地域観測に参加することと、その準備及び実施を統合推進するために文部大臣を長とする南極地域観測統合推進本部を設置することを閣議で決定し、この南極観測事業は国の事業として正式にスタートした。さらに、33年7月、再び閣議決定で、南極観測事業はIGY後も引き続き行くとその継続実施がきまった。

この開始、継続の間、役所側で最も苦勞されたのは、当時の大学学術局の稲田清助局長（昭和31年11月からは事務次官）と次の緒方信一局長であった。政府、政界の一部には打ち切りの底流があり、継続決定に導くための稲田次官、緒方局長の隆の努力は大変なものであったと推察される。ある日ある朝、次官室で冷徹をもって聞えた稲田次官が涙をためられた悲痛な表情で私の手を握られ、「オイ、頑張ろうよ。シッカリやってくれよ。」と激励された。次官が、何か私共の知らぬ上の方で、容易ならぬ冷たい風圧に耐えておられる苦衷を拝察し、こち

らも胸が痛くなったこともある。

上の方だけでなく、下の方も大変だった。推進本部の構想は、この事業の準備、実施は関係各機関が行い、本部はそれを連絡調整すれば足りるということであった。ところが実際はそんなものではなく、結局本部は実施上のすべてに関与せざるを得なくなった。文部省の本部事務室は、会議の世話をしていればよいというような生易しいものでなく、いやでも各省庁の予算のとりまとめ、折衝、配分といったことからも取りまなければならないようになった。しかも、無理もないことだったが、南特委の計画も一定していない、一度きまったことが直ぐ変更されることがある、他方、国の予算はある時点で確定されており、本来弾力性に欠けている、その間の適応、調整に直面し、処理しなければならない。さらに、中央官庁としては全く取り扱ったこともないような隊員の衣食住に必要な一切の物資、機材の調達もふりかかってくる。調達の現場事務などは大学等の方がはるかに能力があるので、内々東大事務局に頼んでみたが拒わられ、結局、各課の協力を得て、学術課でしゃにむにこなすことになった。

ところが、これ等複雑多端な仕事に当る専任職員としては、学術課に2名の課長補佐が省内のやりくりでは足りつけられただけで、あとは20代の臨時的職員のみであった。したがって、この任に当たった初代の故石川好郎、稲野信力（現筑波大学事務局長）、2代目の石川智亮（現東北大学事務局長）、増田末太郎（現国士館大学学術振興課長）等の諸君の労苦は並大抵のものではなかった。「宗谷」の出港を見送って、昭和34年の初頭、人一倍責任感の強い石川好郎君が、全力を出し尽して憔悴し、病床に倒れたことも忘れ難い。（なお、同君は名古屋大学事務局長の現職のまま多くの人々に惜まれつつ他界された。この12月同君の7回忌を迎える。）しかし、これら諸君は、それぞれ名コンビを組み、寧日なき激務を本当によくやり抜いてくれた。

「宗谷」が歎呼の声に送られて岸壁を離れると、本部職員は、やれやれ、とほっとして顔を見合わせる。しかし、それも東の間、毎年暮になると、「宗谷」が氷海に入り、それから無事

離脱するまでの約2ヶ月有余の間、本部事務室にも「越冬隊」が成立する。3人1組で泊りこみ、南極からの昼夜を分たぬ通報を処理するためである。時差の関係で入電するのは深夜が多い。現在では想像もつかぬであろうが石炭ストーブにかじりつき、隊長からの報告、事務連絡の接受以外に、カタカナで送ってくる長文の報道原稿を漢字、ひらがなに直してガリパンをきる作業もある。御苦労なことで、昭和基地の越冬隊は平均2～3キロ体重が増えたそうだが、虎の門の越冬隊の諸君はこの期間7～8キロやせてしまうのである。しかし当時コキ使われたこれら新入生諸君も立派に成長し、今では1人残らず国立学校の課長等の要職に選任され、頼もしく活躍している。

### 福島隊員の遭難

一番つらかったのは、福島隊員の遭難であった。その悲報を御遺族にお伝えしなければならない。御父君の福島四郎氏が丁度学会に出席されるため上京中で、新橋の第一ホテルに泊っておられることが分った。第4次隊の見立辰雄隊長に同行を願って、深夜ホテルのお部屋に伺った。御父上は、紳君遭難の経過をきわめて冷静にお聴きとりになり、「南極に行く以上、危険があることは覚悟していました、紳も満足でしょう。」とおっしゃって下さった。しかし、その顔をわれわれは正視することはできなかった。言い難き悲愁を胸に、立見氏と2人、ただ黙々と虎の門まで歩いて帰った。35年10月の暗い夜のことであった。

### 打ち切り

昭和33年、南極観測事業継続の閣議決定の際の学術会議の要望は、IGY 終了後2年間の期間だけ継続を計画したものであって、実は第4次隊の越冬観測をもってこの事業を終了する了解であった。ところが、35年5月、学術会議はさらに2ヶ年の継続実施を政府に勧告した。これに対し、本部では慎重に検討したが、2ヶ年の延長は無理で、第5次観測は越冬し、第6次隊で打ち切らざるを得ないということになり、35年9月、IGY 後も引き続き継続実施中



の南極観測は、さらに1ヶ年継続実施した後打ち切るとの閣議了解が行われた。

なぜ中止となったのか、その最大の要因は輸送の行きづまりであった。第1次、第2次隊の教訓を生かし、第3次隊からは大型ヘリコプター2機を購入、「宗谷」に搭載し、基地への輸送を空輸作戦にきりかえた。この作戦が成功し、以後越冬観測も支障なく遂行することができた。しかし、空輸を担当した海上保安庁では、パイロットの手当が深刻な問題であった。最優秀の航空要員を南極のために割愛し、その補充が困難で、保安庁の本務にも支障を来した。事実、第5次隊では海上保安庁の航空要員では不足し、海上自衛隊の協力を得て2名の隊員を保安庁に出向を願って空輸に従事してもらうという状況であった。さらに肝心の「宗谷」も昭和13年に進水したもので、船齢は限界を越え、多額の修理費を投じて、これ以上の酷使は無理と判断された。

加うるに、本部の組織も上述のようにIGYの観測に参加するための臨時応急的なもので、永続してこの事業を遂行するためには、恒久的な体制組織を整備する必要が痛感されていた。

第6次隊をもって、わが国の南極観測事業が一時中止のやむなきにいたったのは、それなりの原因があったのである。

## 再 開

それにしても南極観測事業の打ち切りはいかにも不本意なことであった。熱しやすく冷めやすいというわが国民の性癖をこの事業には持ち込ませたくない、何とかして折角ともした白大陸の上の科学の灯を消さず、その光芒を再び永く輝かせたい、中止の時から再開は堅く心に期した。35年9月の閣議了解には、1ヶ年継続後打ち切る旨の本文の次に、「なお、その後の南極地域観測の実施および観測によって得られた資料の整理・保管・研究等のための措置についての検討は、本部が当たるものとする」と記されているが、「その後の観測の実施」という文句を入れておくことに成功したのは、その第一歩であった。

本部では昭和36年3月、和達副本部長（南

特委委員長）を長とする「南極観測将来問題小委員会」を設け、37年5月には、再開の必要性を確認して、そのための措置として、新砕氷船、航空機の新造と要員の確保、恒久的体制としての本部の設置、実施の中核機関としての科学博物館の極地課の拡充等の結論を出した。一方、衆議院科学技術振興対策特別委員会でも、37年2月、南極観測再開を決議した。これに対し、当時の文部政務次官長谷川峻氏は、40年再開を目途に努力する旨答弁した。また学術会議も、37年5月、この観測を恒久的国家事業として取り上げ、再出発する方針を速かに決定するよう再び政府に勧告した。

このように事業再開の気運は徐々に高まってきたが、実現にいたるにはなお強力な支援が望まれた。そのために最も活躍したのは村山雅美氏であった。同氏は、米国国立科学財団にひそかに交渉して、同氏のほか、長谷川峻、中曽根康弘の両代議士を米国の南極基地に招待させることに成功した。両代議士は、37年11月、マクマード基地等を視察し、その体験を機に南極の熱心なファンとなり、早くも12月には自民党は南極事業再開を党の重要政策の一つと決定し、38年度政府予算に再開準備費として5000万円の計上をみるにいたった。一介の山男村山雅美氏からおよそ想像もされぬこのような離れ技を演じさせたのは、まさに基地再開への同氏の執念であり、南極にかける氏の情熱は、やがて第9次隊長として往復5,000キロ、文字通り前人未踏の大極点旅行の快挙となって結実するのである。

## 防衛庁問題等

再開に当っては、新砕氷船と航空輸送をどこが担当するかが大問題であった。和達先生と共に海上保安庁和田長官室に3度にわたって足を運んで協力を懇請したが、ついに承諾は得られなかった。そうなれば、航空要員の充実している自衛隊に依頼するほかはない。諸外国も軍隊の力を使っているのである。しかし、自衛隊の存在そのものに否定的な考え方も学界の一部には根強く、決着をみるまでにはかなりの時間を必要とした。38年8月、南特委で種々の論議

が行われたが、第5次隊副隊長守田康太郎氏が、自分も自衛隊には批判的であるが、科学者としてはこの際南極観測の再開を至上命題とすべきだ、と声涙共に下って所信を述べられたことが深く印象に残っている。

結局、学術会議も防衛庁の協力を認め、8月20日、閣議は再開を決定したが、それには自衛隊法の改正が必要とされた。すなわち法改正としては「自衛隊は、長官の命を受け、国が行う南極地域における科学的調査について、政令で定める輸送その他の協力を行う。」の1条を加えること、かつ、政令において協力の範囲を「1 船舶及び航空機により、本部と国が南極地域に設ける基地との間において、同地域における科学的調査に従事する者及びその調査を行うために必要な器材、食糧その他の物資を輸送すること。2 南極地域における科学的調査を行うために必要な雪上車を設計し、及び試験すること。」を規定することであった。しかし、この自衛隊法の改正案は、南極とは関係はないが、防衛庁設置法中の自衛官の定数の改正と同一法案として提出されていたため、国会の審議は停滞し、難渋し、ようやく39年12月の臨時国会で可決されたが、その間度々のきわどい状況に焦慮をかさねた。ある日の夕刻、吉里学術課長の知恵で、九段の議員宿舎に社会党の石橋政嗣代議士を訪ね、自衛隊法改正について説明し、法案の審議、通過に協力を依頼したこともある。同氏は大変まじめに聴取してくれたが、かすりの着物姿のいかにも書生っぽい風姿であったことが記憶に残っている。

### 灘尾大臣

一方、文部省でも再開に際して恒久的体制を確立すべく、まず文部省設置法を改正し、南極事業をその所掌とすることを明確に規定する案文を吉里課長が立案したが、自民党の科学技術部会で了解が得られず、陽の目を見るにいたらなかった。実に釈然としない一事であった。

しかし、再開の業務は、灘尾弘吉文部大臣のもとで、本部事務室を中心に、再び繁多を加えて遂行されねばならなかったのである。灘尾先生が最初に文部大臣に就任されたのは、31年

12月で、第1次隊の動静に苦楽を共にされたが、33年7月IGY後の継続実施を一部の反対を抑えて閣議で決定されたのも、2度目の文相に就任されて間もなくの灘尾大臣であった。さらに38年の再開の決定当時も、奇しくも文相として3度目の灘尾大臣がおられた。灘尾大臣の存在がどれだけ南極事業の推進に有難いことであったか、大臣の識見と力量、その勇断なくしては、この事業の継続、再開はきわめて困難となっていたに違いない。

### 「ふじ」出港

新砕氷船は、防衛庁所管の砕氷艦「ふじ」となった。しかし、「ふじ」の命名は、本部が一般公募を行って選定したものであるが、応募総数は44万余通に及び、この事業に対する国民の暖かい支援には変るところがなかった。

昭和40年11月20日、「ふじ」は、本多艦長の号令一下、4年間活動を休止していた昭和基地再開を目指して、東京港を離岸した。

茅先生は32年から38年まで東京大学総長として学生運動を過敏に感得されておられたためであろうか、出港の時何か騒ぎでも起らないかと一時危惧されていたが、そのようなことは全然なく、まことに晴々とした門出であった。

### 願 い

20年前、昭和基地においてロケットをオーロラに向けて発射することなど、誰が予想したであろうか。恒久科学観測基地としてのその整備の模様を聞くにつけても、今昔の感に堪えない。

しかし、領土権を凍結し、国境なき人類共通の平和利用を謳った南極条約も、資源有限時代の到来と共に影がうすくなるような国際情勢にある。わが国の南極観測事業が、世界の学界の進歩に意義ある貢献をするとともに、20年の実績をふまえて、形而上的にも形而下的にもわが国の国益の増進にも一層寄与することを念願せずにはいられない。

(当時文部省大学学術局学術課長)



# 宗谷よ永久に

島居辰次郎

(日本原子力船開発  
事業団 理事長)

## はじめに

もともと山の好きな私だけれど、どうしためぐりあわせか、私には海の仕事がつきまどってきている。

海に生き海で栄えてきたわが国にとって、今更マハン(ALFRED THAYER MAHAN 1840-1914)の論旨(海を制する者は世界を制す)にまつまでもなく、海を理解と海との融合は、極めて重要なことだと思う。

いま没頭、苦闘している原子力船「むつ」の仕事も、あの開発初期の混乱のあとを引き受けてから、信念と希望をもってとり組んで来た。「南極」関係にはなかった地域住民との対応、国会関係、エネルギー問題と原子力、内に外に、錯綜混迷な事態が重なり合っている。北奔南走(青森県と長崎県)、また対策協議に、深夜に及ぶ。

朝早く戸を繰ると、庭の片隅のやわらかい日だまりの中で、なおその艶(えん)を失わず敢然たる残菊が私の心を励ましてくれる。

こんなある日突然、頼まれた南極観測側面史のつづり。

確かに輸送関係の全責任者として、当時海上保安庁長官として、第1回南極送りから第3回までつとめたけれど、何んといっても二昔も前のこと、霧の中の薄らいだ記憶をたどり、いまじっと目をとじて、20年という長いタイムト

ンネルを抜けて、昭和30年の始めに、思い出という名の美しい糸をたぐっていこう。

## 1 南極調査船「宗谷」の誕生

昭和30年9月、ベルギーのブラッセルで開かれた国際地球観測年特別委員会での要請を受け、11月4日政府が日本の南極地域観測参加を決定したのがそもそものはじまりで、早速文部大臣を本部長として、関係省庁の関係官を構成員とする「南極地域観測総合推進本部」という機構が設置された。

その月の10日第1回推進本部総会が開かれ、本部の運営、事業計画、予算をはじめ各省庁の分担などが協議された。

なんといっても未知の南極ということで、各省庁の係官の心中には、幾分の不安がないこともなかったと思うが、しかし何んとか総力をあげて、これを成功させたいという気持ちが盛んだった。

協議会が進行するにつれて問題になったのは、さて南極まで観測隊員を運ぶ船を一体どうするかということであった。

中にはたしかノルウェーの、あざらしを捕りにゆく150トンほどのノーゼル号とかいったが、この程度でいいのじゃないかという意見もでた。

このときすでに海上保安庁では、輸送担当者として、米国の砕氷船等の資料に基いて、観測

輸送船の調査をやっていた。さらにパード少将の探検記と、南極捕鯨船団長の説明などを総合勘案して、輸送船は砕氷能力約1m、排水量4,000トン、5,000馬力の船が必要であろうということになった。

そこで大蔵省へ次の案を提出した。

第一案は、約4,500トンのディーゼル船の新造、第二案は、当時国鉄の青函連絡にあたっていた「宗谷丸」の改造という二案である。

第一案の新造は、建造費が当時の金で約12億円もかかるということではべなく不採用。

第二案について検討された結果が、国鉄の要望をいれると改造費約6億円の他に、多額の費用がかかるということで、この案も日の目を見なかった。

肝心の船が決らないのではどうにもならないということで、私の責任で部内で検討調整にあたった結果、伝統ある灯台の入達もよく理解してくれて、結局灯台補給船「宗谷」を改造して使用することに決った。

その改造費は当初提出額5億9,000万円が、大蔵省から費用の減少を要望され、とうとう12月26日の閣議で改造費4億6,730万円と、灯台補給船の代替船若草丸の購入とその改装費が承認された。(ちなみに当時の昭和30年の一般会計国家予算は僅か9,914億円であった。)

明けて昭和31年1月、わが国、学界及び造船界の権威者を委嘱して、宗谷設計審議会を海上保安庁内に設け、改造計画へ大きく一步ふみ出したので、私も何回となく審議会の委員のかたがたと会い、海上保安庁の技術者にも声をかけて、改造が円滑にゆくように願った。

南極の地理的、気象、海象的条件から、観測隊は同年11月出発が限度ということなので、物理的に工事担当造船所は、2月中旬までに決定しなければならなかった。

審議会は順調にすすみ、改造案はどんどん煮つまったので、適格造船所10社を指名し、2月13日入札を行った。

ところが、その頃各社とも造船ブームで仕事の手持量が多く、しかも予算のわりには手のこんだ責任の重い仕事なので、どの社もなかなか手を出さなかった。

やむなく仕様書を一部変更して再入札を行ったが、これもまた不調に終わった。

ここへ来ては、私もいよいよ自ら陣頭に立っているいろ手を尽した結果、最低札だった日本鋼管浅野船渠に、造船所の要望をいれて、随意契約の形をとってやってもらうことになり、ようやく落着した。

立派に改造されて、堂々と東京港に姿を現わした「宗谷」を見た人たちには、その誕生のきっかけにそれこそ寝食を忘れ、限られた予算と短期間という制約の中で、時には寝つかれないいく夜を過されたであろう関係の諸先生、技術者、造船所の皆さんの涙ぐましい努力のあったことを、知るよしもなかったかもしれなかった。

私はいまでもこの壮挙の裏方さんとして活躍されたこれらの方々に対して、心から感謝の気持ちを捧げたいと思っている。

このようなみんなの誠意が実って、工事は予定通り進み、3月12日起工、10月10日に竣工した。

改造前の満載排水量3,905.4トンの「宗谷」が、改造後は4,235.1トンに、航続距離4,080海里だったものがなんと15,000海里に、そして砕氷能力約0.4mが約1mとなり、その他南極への航行に必要なヘリコプター甲板及び格納庫などの諸設備を完了し、立派な南極の「申子」として生れ変っていった。

## 2 「宗谷」晴れて出港の日まで

### (1) 乗組員の選任、訓練など

「宗谷」の改造はできたものの、次にこれの乗組員選任となるとまた難問が控えていた。

当時の海上保安庁としては、年間3,000数百隻にも及ぶ要救助海難への出動と、昭和27年韓国が設定した、いわゆる李ラインでの漁船の不法な捕の予防と警戒業務に、数少ない巡視船が活動していたが、これらの船艇から、技能、心身ともに優秀な人たちを「宗谷」に廻すとすると、重要な業務に欠落が生じないかという心配がないわけではなかった。事務当局としては、捕鯨会社に協力を願って、乗員の連合軍ではどうかという案が、当然浮び上ってきた。会社の方でも親切に、参加させてもいいとまで言

われたのだが、しかし、私としては、安全運航と船内における指揮命令系統の徹底と、なによりも観測隊員と乗組員の和合を重視するため、全員海上保安庁職員をもってあてること、重大な決心をした。また私の提案をむしろ勧め支持してくれた民間の海員老先輩もいた。

船長、機関長、航海長の幹部は、前年それぞれ南極へ向う水産会社の船に乗せてもらって、予備調査をしてきた松本満次君を船長に、重松達雄君を機関長に、そして山本順一君を航海長に発令した。

乗員には海上保安庁としておきの身心強健、技能優秀、しかも人格円満な職員 75 名を、全国の海上保安官署から選び出した。

さらにこれら乗組員予定者を、約 1 ヶ月間北海道での冬期訓練に参加させた外、南極航海に必要な知識及び技能を体得させるため、特別の研修、訓練を実施するなど、万全を期せしめた。

なおこれら乗組員は、「宗谷」竣工後出港まで僅か 1 ヶ月足らずの期間を実地訓練にはげみ、観測隊の貨物の船積に忙殺された。こうして休養の暇もなく、11 月の出港準備を完了した。

これら海上保安庁職員の誠意と情熱は凝結し、こうした人たちがあってこそ、南極観測が成功したといってもいいのではないかと今も思っている。

### (2) 「宗谷」第一次南極航海に出港

この日、昭和 31 年 11 月 8 日。私は、船長に「行動指令書」を手渡したあと、おおむね次のような言葉を述べたことを覚えている。「いま諸君がかんとする航海は、その昔、英国の大航海者ジェームス・クックをして「私がおかした以上の冒険を試みるものは永久にない。そして南極大陸は、絶対に踏査されないことを断言する」とさえいわしめた難航海である。海上保安庁の全職員は全神経をそそいで諸君の行動を見守っており『われら接岸上陸に成功せり』との第一報の入電を確信をもって待っている…。」と。

国際地球観測の一翼をになう意気込みと頼もしさが、隊員、乗組員全員の眉宇にありありと

感じられた。

文部大臣をはじめ関係者代表の皆さんの、心温まる送別の言葉のあと、永田隊長の答辞につづいて、松本船長が「白い大陸に日章旗をはためかせる日までベストを尽します」と力強く決意を述べたのは極めて印象的だった。

午前 11 時、小雨けぶる東京港を僚船の巡視船に見送られ、「宗谷」は日本全国民の期待と歓呼の声をオレンジ、イエローの船体いっぱいを受けて、美しい水尾を引きながら勇躍南極へ向け旅立って行った。

来年の四月、桜の故国へ無事帰って来いよと私は心に祈りつづけた。

## 3 「宗谷」氷海脱出をめぐる

### (1) 昭和基地に日章旗ひるがえる

東京港をあとにした「宗谷」は、その後フィリピン沖で台風に遭遇した外は、極めて順調な航海をつづけた。

未知の南極、その接岸地への進入は、一言でいって、前人未踏の氷原に、人力と科学の粋をつくしての苦闘の連続だったといえよう。幸い秀れた技術とおうせいな責任感、そして天候に恵まれ、「宗谷」は南極に歴史的な一歩を大きく踏み入れた。

この成功に、街に珍しく新聞社の号外のリンがけたたましくなり、「ホルム湾東岸に上陸、日章旗をかかげる。時に 29 日午後 8 時 57 分(日本時間 30 日午前 2 時 57 分)」の活字は、戦後全く久しぶりに私の胸をおどらせた。

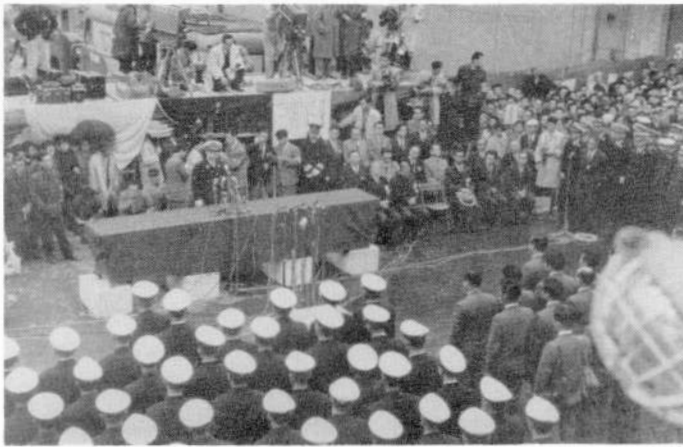
この日早朝、長官室に運輸大臣、永田隊長夫人をはじめ関係者が参集して、乾杯をあげて喜びあったのも昨日のような気がする。

オングル島に上陸した観測隊長、副隊長、「宗谷」の船長らは上陸式を行い、ここを「昭和基地」と命名した。

思えば東京出港から 70 数日目、夢にまで見た南極の日章旗、その感激は遠く 1 万海里離れた日本国中の皆さんに伝わった。

敗戦によって打ちひしがれた当時の日本国民、殊に青少年にとって、どれだけ勇気づけたか知れない。

### (2) 氷海に閉じこめられた「宗谷」



「宗谷」の出航式 芝浦岸壁

昭和32年2月15日。「宗谷」は、いつまでも手を振って別れを惜しむ西堀越冬隊長以下11人の越冬隊員を残して、22日間とどまっていた定着氷を静かに離れ、二度三度と旋回しながら南極をあとにした。

比較的順調だった往路にくらべて、帰路は気象の悪化による難航は予測されていたが、意外に早く、恐ろしい群氷がぐんぐんとおしよせ、ついに17日頃から密氷群に立往生を迫られた。

松本船長は、脱出のためあらゆる努力を傾倒したが、砕氷不能となり、天候の回復を待たざるを得なかった。23日、氷状はますます悪化し、東寄りの強風で船尾付近に氷盤が押し寄せ、舵推進器が危険にひんした。

24日ついに船長から観測隊員を随伴船または、外国砕氷艦船への移乗などの緊急措置を考慮されたい旨の電報が届いた。

### (3) 暁の極秘会議

「宗谷」が南極で行動をはじめるのが丁度日本の正月にあたるので、関係者には正月休みはない。特に現地との連絡指令にあたる海上保安庁オペレーションルームをはじめプロジェクトのメンバー、広報官等は交代制とはいえ、深夜勤務になることがたび重なった。勿論私を中心として幹部諸君には、責任上毎晩おそくまで会議に参加してもらった。

船長からこの重大な電報を受ける前に、本庁では最悪の事態を考慮して、

- 1 ヘリコプターによる観測隊員の海鷹丸への移乗
- 2 付近にいるいずれも砕氷能力の大きいと思われるアメリカのグレイシャー号、ソ連のオビ号による救援の依頼
- 3 「宗谷」自身の氷海中越冬

など心をいためつつ協議をし、打つべき手はどんどん打っていた。

この夜も深夜まで会議が続いた翌早朝、長官室に安西次長（現全日空社長）と三田警備救難監（現

日本海事検定協会名誉会長）の最高幹部を呼んで、私は「いよいよとなれば、何よりも人命尊重のためまえから、米国の砕氷艦グレイシャー号に全員を移乗させ、船をそのままにすることも止むを得ない。そしてこの措置に対しては、私が責任を負う。ただし、最後の最後に現地に打電するまで、このことはわれわれ3人だけの胸にしまって置こう」との決意をひれきした。すると、日頃温厚な2人が、憤然として「長官、それはいけません。責任は私達最高幹部3人でとるべきです」と返してきた。「いや君達は補佐役だ。全責任は私にある」と再三主張。しかし私はうれしかった。これが私が日頃願っている、喜びも悲しみも共にする、いわゆる「海上保安庁一家」の真の姿と涙ぐましく心に感じた。誠に息づまるシーンだった。

暖房がさめた暁間近な部屋に一筋の暖かい空気が流れた気配であった。

### (4) 「長官国会で遺憾の意」とは何事

こうした海上保安庁総力を挙げての必死の努力が天に通じたのか、「宗谷」は、28日砕氷しながら来援してくれた、ソ連のオビ号の航跡をたどり、無事氷海を脱出することができた。

しかし、その前日、国会で「オビ号への救援依頼が遅れたのは、海上保安庁の怠慢ではないか」と衆議院文教委員会へ呼び出されて、いろいろ詰問を浴びた。

質問の要旨は、「宗谷」の砕氷能力に誤りがなかったのか、なぜ遠くにいるアメリカのグレ

イシャー号に先に頼み、近くにいるソ連のオビ号への依頼が遅れたのか、などの質問であった。

私は、こと人命に関するもので政治的配慮などあるはずがない。グレイシャー号の砕氷能力はよく判っていたが、オビ号の性能は不明なので外務省を通じて確認していた、とその間の事情をとくと説明してよく諒解を得た。

ところがその日のA紙の夕刊に「遅れた救援手続、島居長官、国会で遺憾の意」というタイトルで、いかにも私の処置がまずかったかのような印象をあたえる記事がでかどかどか出た。

このままでは、全体の志気に影響すると思い、訂正してもらおう、たまたま同紙の社会部長が私の後輩のM氏であった関係もあったので、夜早速A社のM氏のところへ抗議に出向いた。彼はここではなんですかと、先輩後輩の気安さもあって、有楽町近くの喫茶店へ案内された。いったん新聞に出た記事は、よほどの間違いがない限り、簡単に訂正しないのが通例である。私の言い分はよく解っている、彼はまあまあ連発で頭を下げるだけだった。さめた苦いコーヒーを口にしながら対談に疲れを覚えはじめていた……。

その夜 10 時頃「宗谷」無事氷海脱出の電信が本庁に入り、本庁では私を探し廻っていたが、長官も社会部長もどこへ行ったのかさっぱりわからないので大騒ぎをしていた。こんな事情で、「宗谷」の氷海脱出の発表が深夜になったが、翌日の朝刊には間に合いトップ記事として扱われた。

#### 4 「宗谷」期待に応えて帰港

昭和 32 年 4 月 24 日「宗谷」は、4 万 4000 キロ、168 日の長い旅を国民の期待に応えて、元気に東京港に帰ってきた。出港の日も小雨模様だったが、この日は寒い霧雨が降っていた。タラップを降りる潮焼した顔、大任を果たした頼もしい顔。それを迎える 8,000 人の群衆、歓声と拍手のうず。私は長い苦闘の旅を立派に果して来た「宗谷」に対し、可愛い我が子を抱くような気持で、あのオレンジ、イエローの疲れた船体を自分の手で撫でた。「宗谷」はほ

ほえみと感激の触感をふるわせて来たように思えた。

#### おわりに

翌年の第二次観測では「宗谷」は約 1 ヶ月も氷海に閉じ込められ、またまた困惑したが、第一次の貴い経験と秀れた技術と精神力、そして天運を得て、無事その任務を果たした。

第三次までは松本船長が、その後明田船長に変わり、第六次まで「宗谷」が南極輸送にあたった。

年次によってそれぞれ南極の気象海象の変化はあっても、牙をむいて襲いかかってくる密氷群との闘いは、いつの場合も航海者の宿命といわざるを得ない。

観測隊の皆さんも、「宗谷」の諸君も、人力の限界に挑戦し、厳しい大自然と手を握り合うことができた勇士として、彼等に高らかな拍手と心からの賛辞を送り、この壮挙の一端をにない得た私も人生の一つの記念すべき数頁を飾ることができたように思う。

現在「宗谷」は函館を基地として、北洋のパトロールに当たっている。この「宗谷」も、200 海里時代を迎え、海上保安庁待望のヘリコプター搭載の大型巡視船建造のための代替船として、来年の今頃には、長く厳しかった 40 年の生涯を閉じるものと聞き及んでいる。

南極観測の歴史の一部を飾る「宗谷」、**「宗谷」**の名とイメージは永遠に残るであろう。それを私は心から希ってやまない。

(当時運輸省海上保安庁長官)



# 宗谷を操縦して

松本満次

(東海大学海洋学部教授)

IGY に南極観測を併せ行おうという話があり、その観測に日本も参加するということが決定された時点においては、日本には砕氷船は勿論のこと、それを操縦する陣容もまた揃っていなかった。

ところが観測実施の決定があった時からでは、船を新造するには時間的に無理だったのであろう、既存の船を改装してある程度の砕氷力を持たせて観測に向わせるということになり、国内の船を物色してその白羽の矢が当たったのが当時海上保安庁で灯台補給の任務についていた宗谷であったとおぼえている。

宗谷はこの時既に船齢 19 年の古船ではあったが、もともと耐氷貨物船としてソ連の発注によって建造されたという来歴を持つだけに肋骨心距が普通の船より狭く、それだけ丈夫にできているということであった。

南極観測が国家的事業として実施されるとあって、宗谷の改装には各界の権威が集まり万遺漏のないように進められた。然し前述のように当時国内には時代にふさわしい優秀な砕氷船を造った経験が乏しかったために、改装の計画や実施には非常に苦労があったように伺われた。殊に特殊な観測機器の取り着け、航空機の搭載や船上発着、観測隊員の輸送、長期航海のための諸設備、耐寒耐熱の工夫、砕氷力の付与等々、これらの全ての要求を総屯 2,700 屯の小船に詰め込むには色々な苦労があったことであろう。

こうしてでき上がったのが排水量 4,600 余屯の宗谷であり、当時としては日本で最も優れた砕氷船であり第一次南極観測へ向けての日本の諸外国に対する顔でもあった。

この間乗組予定者にあてられた私達 3 名は捕鯨船団の船に便乗して南極海域の調査（特に海水の調査）に向けられたり、米国砕氷船による砕氷実況の映画による視覚教育を受けたり、私はまた斎藤浄元元海難審判庁長官から船員としての心がまえ、極秘免許の皆伝？ を受けたり、朝日新聞社を始めとする各界からの南極の氷海事情の情報をもらったりなどして着々と準備を整えたのである。そしてまた一般乗組員は北洋の氷上における訓練も実施された。

そしていよいよ昭和 31 年 11 月 8 日改装船に急場仕込みの乗組員といういでたちで 53 名の隊員を乗せて盛大な見送りを受け大きな期待を担うという重い任務を負うて東京港を出港したのであった。

東京湾を出た宗谷は針路を先ず台湾東方沖合に向けた。初冬的大海は静かだと言ってもどこからともなくウネってきて満載状態の船だというのは足下がいやにぐらつくような感じを受けたがあまり気にも掛けずに、暫く陸上生活をしたから軀がなまっているのだろうと軽く考えていたが、台湾東方沖合からバシー海峡に向う頃には季節風が強くなってきてそれがヒツコク吹き続けるなど思っていたら遂に未発表の台風が発生し、船はその圏内に走りこんでいた、風速が 20 m/秒を超えるようになったので、ここらでちよいと一休みして台風をやりすごしてやれと船首を反転して北に向け速力を落して踟躕に入った、だがその後風速はつるばかり、そしてより悪いことには次の台風がまともに船を襲ってくる気配になってきた、風速は 30 m/秒にもなり 140m もの波長を持つ大波が打ち寄せてその波高は船橋を超える程で 10m にも達しよう

とした。それにつれて船もよく揺れた。振り傾斜計の示度は縦揺れ 24 度、横揺れ 38 度と。私は長い間船乗り稼業はしてきたけれど、漁船は別として、一般船で縦揺れが 24 度もした船などかつてなかった。本当によく揺れる船だ。出港以来ぐらぐらしていたのは軀がなまっていたのではなく船のセイだった。船首が空に向かって跳び上がる時はよいが下に向かって突き込む時にはこのまま地獄へ直行するのではないかと思われる程いやなものだった。心配になってきたのは前部上甲板に搭載しているセスナ機が覆われること、それと船体が折れはしないかということであった。

それで思い切って再び船首を反転して南に向けて逃げ出そうと決心した。だが大変な冒険である、旋回中大きな横波に襲われるとそのまま横倒しになる危険がある。それで 38 度も横揺れはしているが人員を救命艇等に配置して若しも宗谷が旋回中に大傾斜し救命艇が海中に没入し海水をすくって最悪の事態になれば救命艇吊索を切断して艇を捨てる覚悟だった。人員配置が終ったので速力を一杯に増速し舵効をよくして波頭を見ながら一挙に舵角一杯で旋回した。10 度、20 度、30 度船は予想通りの速度で旋回しそして危機の 90 度は割合小波の間に無事過ぎ 140 度旋回した頃に次の大波が船尾を打ったがそれは緩やかなピッチングにしかならなかった。こうして暴風圏内の旋回は無事終った。

弱すれば通ずるものである。台風圏内の反転など運用学の基本から言えばもっての外、だが傾心と重心の距離 GM の大きな安定性の良い砕氷船ではこれを敢行しても決して危険ではない。私は船の長さの短かい GM の大きな安定性の優れた重い砕氷船などでは、むしろ波に向かって微速力で支えて凌ぐ脚蹠などするより反転して風浪を後方から受けて順走すべきであるということを経験した。ここに CONVENTIONAL SEA MANSHIP は書き改められるべきであると思う。ただしそれは冬海洋における波の特性を十分把握して発動のタイミングを計ってからの話であって、盲目舵にむやみやたらに実施すれば省って遭難の原因ともなる。

ところが船を反転して一安心したところでま

た心配がふえた。乗員が船酔いして気分が悪くなり後部上甲板に顔を出しそこから汚物を吐くのだ。この通路から後甲板に出る所には頑丈な鉄製の扉がある。この扉は荒天時山のような追波が時折後甲板上に打ち上げ、ここから大量の海水が居住区に乱入するのを防ぐために作られたもので、がっちりと閉めておくべきストームドアだ。これをこじ開けて汚物を出すのだろうが、帰る時に閉め忘れる。5~10 分おきに船内を見回らせるのだがその都度この扉が開いている。宗谷がどんなに安定性の良い船であろうとそれは水密を完全に保ったうえの話である。ここから海水が浸入すれば沈没の危険さえある。操船以上に気掛りなことではあった。

宗谷の船揺れにはまだまだ話題がある。中部インド洋、熱帯海域の夜航海では降るような星空の下、穏やかな露天甲板上で映画の夕を催し、そよ風に入浴後の火照った肌をなぶらせながら観賞する映画の味はこよなく楽しいものだが、その観賞中に突然船が大揺れし、映写機はふっ飛ばし椅子は倒れて闇の中に人々は転んで片舷に押し滑らせられる、そしてザーッと音がして海水が甲板を洗う。波と船との共揺れであろうが全く艶消しなことである。

こんな状態だからアフリカ南端を回るときなど朝食中隣の席の人が持った味噌汁を頭から引き被らせられたり、暴風圏航行中、これは右船尾から風浪を受けて走るのでからひどいのであるが随伴船の海鷹丸から見ていると宗谷が波の谷間に沈んで見えなくなりなかなか見えてこない。心配して見ていると暫らくして姿を現わす。矢張り浮いていたのだなあと判るのだと話していた。全くよく揺れた。でもインド洋を渡る頃には長い船旅は初めてという隊員もよく馴れて一門のシーマンのようであった、と言っても航海中は寝たままでも食事も殆んど取らない人も一、二はいたとか。

揺れることそのことは馴れによって或る程度克服できるが、搭載している黒色火薬、雷管、TNT 火薬、ドラム缶入り航空用やウイーゼル用ガソリン、酸素や水素ボンベが気掛りであり、更に凧の航海になると舷窓を開けて煙草の吸殻を窓外に投げる習慣のある者がいると聞き

これもまた危険なガスが漏れていてもそれが目に見えないだけに気持悪かった。

総員配置で氷海航行中、前甲板上には海鷹丸から移載した航空ガソリンのドラム缶がならべてあった。そのドラム缶の上からドカンと大きな音がした。皆吃驚した。氷盤の上に寝ていたアザラシを猟銃で射った者がいたからである。音にびっくりしたのではない。移載の際、船揺れがひどくて缶があちらこちらにぶつかりガソリンのペーパーが漏れているかも知れないドラム缶の上からの火器の使用に皆びっくりして青くなったのだ。

生活環境や考え方の差からくる無頓着であるうが船は運命共同体である。一人の失策は全員の生命をも奪いかねないものである。

氷山の浮流する海域を過ぎ昭和32年1月7日船はエンダービーランド沖合の浮氷海域に到着した、これからが砕氷という船にとっては本番の仕事ではあるのだが前に述べたように船は応急の改装船であり、乗るのは未経験者ばかり、果たして船に予想通りの砕氷力が備わっているか、そしてわれらの力でその効果が出せるかどうか。ましてや日本隊に割り当てられた海域は未だかつてその内部まで進入した船がないという名にしおう到達困難な海水状態の悪い海域であると言われていたからであり予断は許されない。ともあれ、われわれは故国日本を出てから鵬程方に一万海里に迫らんとする長征である、輸送の現地全責任を負う船長としては身命を擲っても成功を治めなければならない。そのためには十分な現地調査と自分が納得できる自信を得なければならない。まず宗谷の砕氷力と船体強度が計画通りにできているかどうかを調べるためと、生まれて始めて体当たりする南極の海水が船にどんな反応を示すかを自分の体でおぼえるために、直接予定の目的地とはあまり関係のないこの地点の氷海を初とし幾回もそこらの氷海に出入りをした。これを人は氷海散歩と言ってじれったがった。だがこの間に氷状は好転しつつあったのだ。いよいよ1月16日氷縁から5海里内部を散歩中の宗谷船上から発進したヘリコプターが南方17海里の氷海中にセスナ機幸風を発着させられる程の開水面を発見した

ので、船はここで始めて本格的に喫水を入れて体制をととのえ突入を始めた。

幸風号の冒険的な夜間長距離偵察によってチャンス到来を確認し、以後ヘリコプター等との共同作戦によって基地への進入が続けられた。

この行動中、当然のことだが、奥地に入るに従って氷は密になり、思い切った強い速力で氷に体当たりしなければならなかったが、未踏の海であるだけに氷に覆われた下の海の深さの判断の着けようがなく衝撃前進時には船底を打ち抜かれるのではないかと一撃ごとにヒヤヒヤした。すなわち、思い切り氷にぶつかり氷は割れたが、その下が岩石であって船底も抜かれたのではどうしようもないからである。

また氷山の風下側の真下は船の進行に有利な開水面であるが、そこを通る時には氷山が船の機関の振動音で分裂して船体を押し潰さないようにと神に祈るような気持だった。その他思い切り氷盤に船首をぶちつけた時などどこか船体が折れていないかどうか、水面の見えない真白な海で若し今船内で失火すれば水が使いにくいからなど操船しながらも心配の絶える間はなかった。

だが幸にして氷状の好い時機に巡り合ったので予定基地の見えるところまでは何とか進入することができた。定着氷に到着すると基地までは間近に見えたが、それは南極特有の見え具合であって、定着氷は可成り幅広く揺がっており割っても割っても中々陸地には近づけなかった。青氷に到着するなり躊躇なく永田隊長は即刻ここで船を停めることを提案してくれたのは正しい判断であったと思う。

欲をして砕氷効果の少ない青氷との戦いに時を費していたならば、時間的に考えて爾後の基地設営は更に困難になっていたことであろうと思われた。

第一次航海帰航時における氷塞、第二次航海時の越冬隊送達不能等を考え併わすとき、昭和基地への輸送には宗谷級の改装船をもっていつまでも継続すべきものではなく、できるだけ早期に新造砕氷船に代えるべきであったろう、勿論氷状の良い年に巡り会えば何とか不十分なが

ら達成できるであろうが、元来昭和基地へ向う途中の氷は定着氷の一部4mという厚いものは別としても大体氷厚2mを予想しなければならぬのに、1mの砕氷力を持つだけの船でここに向うということ自体が根本的に無理である。勿論氷状のよい時機を選べば比較的基地近くまで接近できるかも知れないと言うことは既に述べた通りであるが、その行動可能な期間というものは極めて短かく、また年によっては氷状がそこまで好転しないこともあるであろう。何れにしても砕氷力の小さい宗谷級の船では氷海中での長い滞在は許されないことになる、その結果は、操船者の負担の増大は勿論のこと、基地を設営する隊員や乗員の行動にも大きな荷重となりひいては十分な観測準備ができないことにもなりかねない。南極というあれだけ遠いところまで行ってこの結果では残念なことである。

ましてや宗谷の場合は、細長い直線部の多い箱の様な船体、一度厚い氷に挟みつけられると旋回運動は極めて困難であり、目の前に氷の薄い有利な通路があろうともそちらに向けることは並大抵のことではない。苦勞ばかり多くてその効果は少ない。これが鶏卵を縦に半截したような丸い船型の本来の砕氷船型だったらどんなに使いよいだろうか、同じ砕氷力1mと言っても船型によって、その発揮できる効果は全く違ってくる。

それにしても基本的には馬力と重量の不足はまぬがれない。そしてまた悪いことに馬力が少なければ少ない程同じ氷厚に対しては衝撃（チャージング）をより多く行わねばならないことになるのだが、4千余馬力の直結機関では発停基準を厳格に守って緩やかに馬力の上昇を計りつつ厚い氷にぶちつけてもその衝撃効果は極めて少ない。厚い氷は船首をそろっと押し付けて割るのではなく船首で打ちくたくのだからである。

船殻の外側にもう1枚の鋼板を張りその鋼板は鉛直線に対して15度の外傾斜（フレヤー）を持たしてある。バルジーである、宗谷のこのバルジーは船体が横圧を持った厚い氷に押し込まれた際、船体が破損する前に船体を氷の上に押し上げて安全が保てることになっていたのだ

が、大自然というものはそう人間の思惑通りには動いてくれない。船が氷に押し込まれるとまず第一に傾斜をする。傾斜をすれば片舷のバルジーは垂直に近くなりバルジー本来の目的を達成しなくなり船体は破られる。氷塞された際ドンと物を落したような音がする、その後氷圧が緩み船体と氷との間に20cm程の水面が見えだす。その頃氷上に降り立ち水面をよく見ると晴天の日には油の薄層が光っているのが見える。こうして毎航海船橋下の肋骨が3本ずつ折られていた。

これらの不利な点が全て乗組員の犠牲によって償われた。それにしても第一次航海でまがりなりにも基地の開設ができたことは幸運であった。

こう言ってしまえば宗谷と言う船はまるで取りえのない船のように聞こえるかも知れないが改装船としてはあれ以上のものは造られなかったことであろう。そしてそれらの欠点が判明したからこそ次の立派な船ができることにもなったのであろう。

宗谷が不自由な船であったからこそ反面また私は氷海の知識をより多く得ることができたのかも知れない。砕氷に海潮流を利用することや気温変化を利用することを始めとし、浮氷の群が旋回運動をする海域、そこは氷塞されても時間待ちをすることによって脱出ができる所だし、また地形的に氷の疎化する海域、そこは圧流されていても、その海域に入れば船は再び行動の自由を取り返し得る確信のもてる海域である。その他色々な知識を与えられたのは全く宗谷のおかげでもある。

（当時第一次「宗谷」船長）

# 南極のサムライたち

高木 四郎

(アサヒタウンス社社長)

第一次南極観測には隊員53人、「宗谷」(2,497トン)乗組員77人の計130人と、随伴船「海鷹丸」(1,452トン)の79人、総計209人が参加した。「宗谷」は昭和31年11月8日東京晴海を出発、32年4月24日同港に帰着した。全航程4万4千キロ、約半年にわたる航海だった。この間、32年1月30日、オングル島で上陸式をおこない、昭和基地を建設、西堀栄三郎隊長ら11人が第一次越冬隊となった。

以下は参加したサムライたちの若き日の横顔を旧著「昭和基地」から抜き書きした。

## マグネの寛ちゃんと伊藤ヨッペイ

「宗谷」は出港すると間もなく、南シナ海で台風19号にあい

「おらへえ、もう死ぬ」

といだしたのは“マグネの寛ちゃん”こと地磁気担当の百瀬寛一(34)だった。

隊には博士あり、助手あり、役人あり、会社員ありの寄合世帯だったが、すぐうちとけてしまった。よそゆきの言葉などだれも使わない。なかでも寛ちゃんは信州弁まるだし。話しっぷりがふるっているの、彼のゆくところ常に笑いがまきおこる。

「おらのじいさまも乗物には弱かった。乗物には気をつけろと、国を出るときいわれたが、シンガポールに着いたら降ろしてくれや。ねがいますで。胃袋にヒビが入った」

宗谷は左右に片げん40度前後ゆれる。船室の荷物はナワでシッカリゆわえつけておかないと、部屋中いっぱいにおちまけて、小間物屋の店先さながらだ。イスはひっくり返って、船が傾くたびにビューンビューン飛びまわった。寛

ちゃんは洗面器片手に、トイレへお百度をふんでいる。

太平洋航路のまん中で生まれたから“洋平”と名付けられたという伊藤洋平医師(33)は、名前にも似合わず、観音崎を出て太平洋に乗りだしたとたんにベッドへもぐりこんだきり姿を現わさない。ヨッペイは「首席船酔士」、寛ちゃんは「船酔長」のあだながつけられた。

「普通の客船は片舷15度以上もゆれたら、もうお客さんの乗り手がありませんよ。商売にならない」と松本船長が証言した。普通の船には魚のヒレのような揺れどめがある。ところが「宗谷」は、氷海に入って万一ヒレが氷にぶつかり船体を痛めては大変と、ゆれどめを取払ってしまった。おまけに船腹へヒーリング・タンクを新設した。海水を左右のタンクへ交互に入れ、船を左右にゆすぶって碎氷しようという寸法だ。これは後になって、前者は杞憂、後者はそんなことで割れるようななまやさしい氷ではないことがわかるのだが、何せ初めての壮挙だから仕方がない。万全を期しておワンのような船体となった。わざわざ揺れるように改造し、復元力をつけたのだ。

おかげで波の静かな海でも、20度前後は揺れた。一番ひどいときには、右舷へ62度。つまり船室の壁の方が水平面に近くなるまで揺れた。カジをとっていた高橋理一操舵長(34)が、船橋のすみまですつとばされたこともある。

「宗谷」は第2次観測から、揺れどめをつけ、少しはましになったそうだが、山国育ちの寛ちゃんが悲鳴をあげたのはむりもない。が、さすがに撲りぬきの肉体派だけあって、環境に順応する能力もすぐれていた。次第に船酔いは少な

くなる。ドクター・ヨッペイは相変わらずだったが、寛ちゃんは赤道を越えるころには元氣回復、「人間一生のうちに、花道を通るってことはそうたんとないで。南極に上陸するまでは、どんなつらいことがあってもがまんするってこと」と「男の花道」の覚悟をひれきしたので、また人気を博した。当時は、南極観測に参加することは、郷土の誉れ、一門の名誉だったのである。

ヨッペイは後に、「宗谷」が南極に接岸してから雪上車の運転手として活躍、名古屋の検番のいき筋から貰った日の丸をひるがえして名誉を挽回した。が、「宗谷」のトラップをふみはずして南極海に落ち、全身ずぶぬれ。外国探険隊では、そんな連中ばかりで南極スイミング・クラブを作っているそうだが、日本から入会するとすれば、ヨッペイが元祖的有資格者ということになる。

### トンコと朝比奈キクオ

海上保安庁の船には、神棚がない、戦後、国家と宗教の結びつきを警戒して、アメさんが政府所属船に神社をつくることを禁止したのだ。

ところが出港間際になって、戦時中「宗谷」に乗組んでいた元海軍の士官が訪ねてきた。何度も空襲にあいながら「宗谷」が沈まなかったのは、これひとえに、船内にあった宗谷神社の霊顯によるものだという。この話をきいて松本満次船長(43)は、縁起のいい神社作りを思いたった。台風19号で痛みつけられ、前甲板に積んであった朝日新聞社機「さち風」に破損が生じたりすると、苦しいときの神頼みだ。早速佐藤健ボースン(44)に命じて、海図室に神ダナをしつらえた。「神主の経験ある者、または神主の所作のできる者は名乗り出て下さい」

船内スピーカーで呼びかけた。トンコこと佐伯富男設営隊員(27)は立山雄山神社神主の息子サンである。

「なんでも覚えておいて損はないもんだなア。俺は無神論者だからダメだが、こんなことならノリトの一つぐらい覚えておくんだった」

結局、万能司会役の朝比奈菊雄(38)が、この「所作」を引受けた。

「神主の服を都合してくれ」と船内くまなく探していたが、万全の備えの宗谷にも、さすがに神主の服までは用意がない。

「これでどうだ」伊藤ヨッペイが、商売道具の医師の白い上っ張りを貸してやると

「まるで代診みたいだ」

「神主の代診だもの、ガマンせい」

胸にはシャモジをシャクの代用品に差して

「かけまくもあやにかしこき天地の神々にかしこみかしこみ日さく」

と、無事に鎮座式は終わった。役者がそろっていた。キクオは船内で発行する「南極新聞」の編集長をつとめた。

### 長髪ドクトルと村山マサミ

医者の中野征紀先生(52)は「長髪」とよばれた。分厚い胸、ガッシリした骨格。みるからに山男然とした風格があった。

身体が具合の悪いとき、先生に診断を願うと「大したことねえもんな」が通り相場だ。ケガをした場合は、たいてい赤チンで片付けてしまう。頭にケガをした隊員がチョーハツ先生の手当てをうけ

「こいつは大してよく効く薬ですよ」

と患部に薬を塗布された。頭のとっぺんなので見えないが、気になるとみえ

「先生、なんて薬ですか」

「うん、マーキロクロームといましてね。大してよく効く薬だもんな」

がはじまり、二の句がつけなかった。しかしカゼなどひくと、薬をタンマリと盛ってくれた。

「薬も三倍ほど飲めば、いくら効きますよ」

医療設備は完備していた。船医の小山千万樹医務長(34)、松尾亮祐看護長(34)、それに観測隊側には中野チョーハツ、伊藤ヨッペイ、「緒方洪庵”こと緒方道彦(30)の諸先生がそろっていた。全航程中、一人や二人の骨折は出るだろう。腕の一本、足の片方ももげてしまう人がでるのではないか。医者達は24時間待機の布陣をしていたが、結果においてケガラしいケガはひとりもなかった。犬のミネが甲板からハッチの底に落っこって、左足を折ったのが一回。ミネはレントゲン検査をうけ、ギブスをはめて

内地に連れ帰った。レントゲンを使ったのは、あとにも先にも犬のミネと、人間では設営担当の村山雅美隊員(38)だけであった。マサミは南極に近い暴風圏で、揺れてる最中に正月のお雑煮を祝い、モチと一緒に入れ歯を飲みこんでしまった。レントゲンで調べたところ小さな金歯がチャンと胃袋におさまっていた。

「三千円を一晚で飲んでしまった」

とマサミは、一回だけコボしたことがある。

### 荒金冷凍長と大塚洗濯長

「宗谷」は足の遅い船で、原速11.5ノット。マラッカ海峡やインド洋では暑さにまいった。ドロリとした熱帯の海は穏かだ。さすがの「宗谷」もひとところよりずっと揺れなくなる。

「揺れないと宗谷らしくないワイ」

と強がる向きもあったが、揺れなければゆれないで暑さがこたえる。シンガポールで買いこんだ電気冷蔵庫が威力を発揮しだした。こと機械に関したことなら何でもござれの小松製作所技師、荒金兼三さん(34)が冷凍長になる。長とつくものに、楽な商売はない。隊長、船長をはじめ、冷凍長も実は大変なアルバイトだ。要するに冷蔵庫の番人である。食堂の魔法ビンにいつも冷たい水が絶えないように、四六時中補給している冷水当番だ。

「荒金さん、すみませんが、こいつを冷やしてくれない？」

シンガポールで買い込んだビールやサイダーを冷蔵庫に託する人も多い。一日中、冷蔵庫の品物を出し入れする。人の善い荒金さんも、あまりに熱帯航海が長かったので、しまいには笑い顔が減ったようだ。暑い最中に、余計な仕事などウンザリだ。それにビールの保管など面倒千万、だれが何本頼んだか、覚えておかないと厄介なことがおこる。飲んべえほだらしが無い。冷えてるヤツを

「あとで返すからね、お願い。もう1本」

ということになる。員数が不足すれば荒金冷凍長の責任である。まったくの貧乏くじだった。彼は、暴風圏で冷凍長の御役御免となったとき、ガブっている最中でも、実に朗らかに口笛を吹いていた。洗濯物は、1週2回まとめて半

馬力の電気洗濯機にかけた。1度にシャツなら80枚ぐらい洗える。洗い上がると遠心分離機に入れ、機関のカマのそばの乾燥室で乾かして、持主に返す仕組みだった。

洗濯長はいすゞ自動車の大塚正雄隊員(35)が当たった。彼は海兵出の元海軍士官である。戦時中は駆逐艦の艦長もやった。駆逐艦が沈められてからは、輸送船の船長になった。今ではそれが「宗谷」の洗濯長。

「ワッハッハ。だんだん落ちぶれてゆくばかりでさ」肩をゆすって豪傑笑いをする。フンドシ姿になって山のような洗濯物と取組み、シャボンの泡につかりながら「ししふんじん」の働きであった。

荒金さんとヒゲの大塚オフィサーは、「宗谷」が南極の氷原に接岸して、雪上車のエンジンをかけたとき、一発で始動開始。「国産車が南極を走った」と、肩をたたきあって喜んだ。接岸中は忙しくて二人ともヒゲもじゃとなった。その写真が電送されて内地の新聞にでたとみえ、「ペンギンもよりつかないぞ不精ヒゲ」なる川柳の電報が、奥さんから大塚士官宛に届けられた。

### 鳥居センセと正、康、善吉クン

「宗谷」の船内酒保は「みどり屋」と名付けられた。主人は千葉大助教授の鳥居鉄也博士(38)だ。店員は日本開発銀行の鈴木康君(27)日大大学院の平山善吉君(22)、気象観測の安井正(32)で、鳥居センセイは、そのまま角帯でもしめさせたいほど腰が低い。石けん、歯ブラシ、タオルなどの日用品から、酒、カン詰、文房具、シャツ、フンドシのたぐいまで、合計150品目、200万円の品物が販売された。1,200本積みこまれたビールをはじめ、サイダー、炭酸、ジュースは船内の暑さでほとんど売切れ。永田隊長はビール12打を空けたという。西堀さんはもっぱらコニャック党で、

「お二人はお得意さん中のお得意さんです。ハイハイお部屋へ配達サービスをいたしてます」と鳥居センセは愛想がよい。彼の笑顔で、当時はまだ貴重品だったテレビまで観測隊に寄付してもらったというが、さすがにテレビは南極で



は見るができなかった。

タバコは1人1日17本ずつ配給されたし、フロ、洗たく、床屋すべて一銭も不要だったから、月給はすべて家族渡し、船内ではほとんど金のやりとりはなかった。

隊員の身分は、民間会社から参加した人も公務員となった。稼ぎがしらは最年長の西堀栄三郎さん(53)で、41,000円、次が永田武隊長(43)と松本満次船長(43)の33,900円。平均20,000円が相場だった。これに日当が西堀さんで1日1,320円、隊長で1,060円、平均900円がつく。また南緯55度を突破すれば極地手当が1人1日平均1,500円つく約束となっていた。「まあ南極までは、どんな借金とりだって追っかけちゃ来ないから安心だよ。ことしの大みそかは心配ない。それに越冬すれば一年半かかるからな。パー、飲食店の借金は時効になる。みんなお笑いという次第さ」

「エッそりゃ本当かい。俺はうっかりして飲み屋のツケを全部払ってしまった」

などとカネの心配のない船内は、屈託がなかった。

### 菊池テツ、小林ネンと佐伯一家

第1次隊はオスの成犬20頭、メスの仔犬2頭、あわせて22頭のカラフト犬を連れて行った。犬はシンガポールでもケープタウンでも人気者だった。両地の新聞は、隊長よりも大きく犬の写真をのせて、紙面に紹介した。

「シンネンオメデトウコトシモガンバレ」

というカラフト犬一同あての年賀電報が届き、イヌ宛にも電報が打てるのだということを初めて知って感心した。

犬の平均体重は36キロ。一番大きなクマは43キロもあった。軽量の戸谷洋君(33)や前田繁人さん(36)とは、大して目方が違わないから、これが四つ足を踏んばって暴れだすと手に負えなかった。

6時45分の起床で甲板に飛び出すと、甲板につながれていた犬どもが待っている。犬当番に当たっている隊員は、船の甲板員と一緒に甲板洗いを手伝った。消火センのホースから勢いよく海水が噴きだして、犬のクソの後始末をす

る。手に手に竹ザオを持って、こびりついたヤツをゴシゴシ洗った。犬も気持がよいのだろう。きれいに掃除ができ上がると、きっとまた新しいヤツをのうのうとやりだして手をやかせた。船には電信柱がないので、立っている隊員の足もとを拝借するワン君もいる。犬係の菊池徹ちゃん(35)は、好ましい匂いがしたのかもしれない。

「ウワーツ、またやられた！」

そのたびに大げさな悲鳴をあげながらゴム長をさかさにふってみせた。

犬の当番とめしの当番は1週間に1ぺんぐらいつつ回ってきた。博士も設計のエライ様もない。教授が助手にお給仕することもあった。犬当番とめし当番は二、三人ずつ組になる。相棒に「船酔科」のグロハキ先生と組み合わせられると、自分ひとりではやなくてはならない。

「ひどい野郎と道連れになったもんだ」

と、船に強い方が憂き目をみた。船酔いのめし当番が寝たきりで、めしの出前をやってもらったりする。山に強い立山の佐伯一族は、海にも強かった。トンコをはじめ安次(30)宗弘(30)昭治(29)栄治(29)は万年当番を引きうけた。立山五人衆は、基地建設にも、一きわ目立って活躍した。

犬は、人気の割りに功績をあげることができなかった。すでにアムンゼン、スコットの時代ではなかった。輸送力ではとても雪上車にはかなわない。犬担当隊員も、しまいにはみんな雪上車の運転要員にかりだされ、犬ゾリの活躍する余地はなくなった。あるときはモクがへたばって、犬ゾリに乗っかって帰ってきた。リキが足の裏から血を流して帰ってきたこともある。白い南極の氷の上に、点々とした血の足跡が痛ましかった。犬の健康管理、くその始末、毎日の餌、手のかかる仕事一切を引きうけてきたのはネンであった。ネンこと、小林年君(23)は、隊でも年少組の1人だ。犬を残して一人だけ帰国する隊員でもあったのだが、帰りの船の中で泣きだした。

「ぼくは悲しい。世話ばかりやけて、犬ゾリはだめだったなんていわれると……」

すると、みんなは慰めるのだった。

「冗談じゃないよ。犬ゾリはよくやったじゃないか。これからも越冬隊がうんと活躍させるに違いないよ」

その犬たちは、第二次観測隊が昭和基地に到着できなかったため、全部南極に残されてきた。第三次隊が行ったときは、タロとジロだけが生き残っていた。

#### トヤ、利松、ヒッテン

犬ゾリ隊が偵察にでて、前進基地をつくったとき、戸谷洋君(33)あてに内地の家族からの電報が届いた。この電報は「宗谷」から前進基地のテントへと無事連絡された。喜んだ戸谷君は、内地の奥さんあてに早速電報を書いた。

「泣かせるねえ」

ネンが冷やかしながら、たどたどしいモールスでテントから「宗谷」へキーをたたく。

バンジウマクイッテイル」ヒョウゲンノテントカラマゴコロヲオクル」トヤ

これは「宗谷」で受信され内地に転電。南極の前進キャンプから私用電報を打った本邦最初の電文だ。料金は内国電報扱いで10字まで120円、「便利な世の中になったものだ」と「宗谷」の大橋久蔵通信長(41)がうなったものである。

一方、雪上車偵察隊は、悪戦苦闘した。パドルにはまりこんで、31時間も一睡もせずに進んだ。雪上車を運転していた松本利松君(30)が、底なしのアザラシ穴に車の片足をつつこみ、ヒッテンが氷上へもんどり打った。穴へ落ちこめばそれっきり。同じ地震担当の先輩、村内必典君(38)が相手だけに、投げだされたヒッテンより、運転している利松の方が青くなって足をすくめた。

#### 若手組グレンタイ

「これじゃ雪上車もたまるまい。オングル島はだめかも知れぬから、おれたちであの島を見てこようじゃないか」観測隊若手組の最も馬力のある溜まり部屋の7人が決起して、隊長に進言した。いままでは顧みられなかった地図にもない小島である。「宗谷」から南方へ直距離で約5キロ、清野善兵衛(35)、安井正(32)、小玉正弘(31)、マグネの寛ちゃん、会田一夫(29)、

岡本裕允(28)、平山善吉(22)の7人が、許しを得てスキーで夕方6時出発した。南極の夏は夜がないから、夜行軍には都合がよい。帰船は午前零時と見積ったが、

「そんなにかかるもんか。4時間もあれば十分さ」

と自信満々だ。そのつもりがどっこい。ほんの近くに見えているくせに、なかなか着かない。9時間もかかって、翌朝3時に帰ってきた。島の周りは氷がとけていて、海面をゴムボートに乗って渡った。食糧は何一つ持って行かなかったのだから、さすがの若手組も疲労こんぱいの様子。「叱られるから、隊長には食糧を用意しなかったことはいふなよ」

と話し合いながら、冷め切った深夜食をむさぼる。島はグレン島と名付けられた。若手組は自らグレン隊と称していたからである。

#### 兵力と純ちゃん

犬ゾリ隊、雪上車隊、スキー隊、ヘリ偵察、セスナ機のさち風偵察、あらゆる手をつくして上陸できる道をさがした。そして、天候がわれわれに幸いした。1月29日の夜から30日朝にかけて、接岸以来最低の寒さがやってきた。氷原はギュッとしまり、難波したパドルはおおかた凍結した。

隊長一行は2台の雪上車に分乗、ヘリもひっきりなしに往復して、ついにオングル島へ上陸した。1月30日午前2時57分。総勢34人は、真新しい日の丸を掲揚し、「君が代」をうたった。対岸プリンス・ハラルドを含むオングル島一帯を「昭和基地」と命名、第3回国際地球観測年の日本隊基地とすることを正式に発表した。

それからは大車輪だった。限られた時間の中で基地を設営し、越冬物資を輸送しなければならない。

雪上車はしし奮迅だ。32年2月1日、3トン余の初荷をくり出して以来、1日2回、2両ずつの昼夜便が定期的に往復した。10時間かかった往復が、しまいには4時間で行ってこられるようになった。運転手には内地で速成訓練を受けた隊員19人が当たる。舷側にはったテントには(南)通運の看板が掲げられて、鳥居セン

セイ(38)が社長格、村山雅美氏(38)が支配人、平の鈴木康(27)、平山善吉(22)が荷物の輸送順序、品物の仕切りなどでててこ舞いだ。

最初の400トン輸送計画は3分の1に減少したため、荷ぐり計画をたてるだけでも、毎晩3時ごろまで、(南)社員たちはソロバンをはじいた。運転手組合のダイヤが編成され、目抜き通りには立札がたてられる。「昭和街道」には、パドルの多い地帯に、「スピード厳守」「注意徐行＝恩具留(オングル)署」など。道は氷山づたいにつけられ、その氷山にビスケット、教会、ジュラシー、オッパイなどの名前がつけられた。島の名前も勝手につける。設営のオンタイ渡辺兵力氏(42)が最初に上陸したので兵力島。留守宅に双子のおめでたがあつたオーロラの中村純二クン(33)にちなんで、二つ並んだ岩は純ちゃん岩。オッパイ氷山の一息つくところに、無人のタバコ屋を開設し、看板娘には有馬稲子のポスターが貼りだされた。

#### 上乗り楠、クイ打ち印部

運転のできない連中はニコヨン作業だ。海洋の楠宏助教授(34)、半五郎こと大瀬正美郵政技官(31)らに例のグレン隊が中心だ。氷原に転がされてあるドラムカンをも、1本1本縦に起こす。200キロもあるからコツがいる。

電離層の会田一夫(29)がドラムカン起こしに長じ、オッタテマンと敬称された。安井正(33)、小玉正弘(31)の2人がドラムカンのコバをソリのふちにかけて、一気にソリの上へおせてしまう。上乗りは楠助教授で、一連の流れ作業だった。

この間、いつブリザードがくるかわからないから、気象班は天気図作成の手を抜けない。清野善兵衛(35)、久我雄四郎(34)、田島成昌(34)、村越望(30)が守田康太郎班長(42)の指揮をうけて天気図と覗めっこ。地形の印部英一君(31)は、測量や氷上ルートのクイ打ちに異彩を放った。砂川の米軍基地拡張問題のときのクイ打ちの本職と伝えられるだけあって、ハッシーと一発狙いが外れたことがない。「クイ打ちインベ」という異名をとる。日ごとに態をなしてゆく昭和基地は、西堀さんが村長、オミッチャンと朝日

新聞の藤井恒男(44)が助役。土木専攻の清水賢二建築士(35)が大工の棟梁となり、立山五人衆や若さのガンバリ屋北村泰一君(25)らの手をかり3軒目の建物などは、2時間たらずで建ててしまった。2トン半の20キロ発電機もすえ終り、あとは燃料、食糧を運べば輸送完了。朝日の作間敏夫(29)は、アンテナを建て、送受信機の整備に余念がない。

基地のテント生活もあと数日だ。テントの中は暖房がない。ある夜、寝袋にもぐりこんで外の風に耳をすませていると、隣りにいる守田班長、セッセと1時間ごとの気象データを整理している。仕事が片付くと、彼はリュックから本をとりだして静かに読みだした。聖書だった。人類最大のベストセラーといわれる聖書は、日本観測隊が最初に昭和基地で読まれた本でもあった。

守田班長は、新婚間もなかった。帰途に「宗谷」が氷海で閉じこめられたとき、内地の奥さんから電報がきた。ただ3語「アナタ」とだけの電文に、万感がこもっていた。

建物が大方でき上がると、大瀬の半五郎が郵政省の大きな旗をたてた。かたわらに机を置き、乗組員全員に売り捌いた記念ハガキにスタンプを押した。「宗谷郵便局 昭和基地分局」。日本最南端の郵便局の看板をぶらさげて、初代局長らしくヒゲをしごいてみせた。

#### 立見博士、林田カメラマン

輸送隊の荷物の中に、東京の石コロが3つまぎれこんでいた。

「おもしろいから、立見先生をからかってやろう」と衆議一決した。立見辰雄博士(40)は地質の専門家である。

「立見さん、この石は何んでしょう」隊員たちはさりげなく鑑定を願った。プレカンブリア紀の片麻岩で出来上がっている昭和基地で、しばらく3つの石を手にとり調べていた先生は

「こりゃ珍しい。越冬中、東京が恋しくなったらこの石を取り出して拜見することにしましょう」と立ちどころにイタズラを看破した。

林田重男カメラマンは、島内隈なく探検して

記録映画を撮影した。地震の立石哲夫君(34)はヒッテンとダイナマイトを使って氷の厚みをはかっている。地形の鍛冶晃三君(29)は地図の作成。小口高君(26)は地磁気。吉川虎雄助教授(34)は地理。みなそれぞれに忙しい。

林田さんは島の景色をフィルムに収めるため、独り歩きもしなければならない。「私は臆病な方で」とふだん口癖にしているので、

「林田さん、こんな淋しいところを一人で歩いていて怖くありませんか」

ときくと、その答えがふるっていた。

「いやちっとも怖くない。だって人跡未踏の地ですからね。お化けのモトがない」

### 砂田コック

基地は島のガレキの斜面に作られた。左手の山あいには雪が残っていて、雪どけの水がチョロチョロと流れてくる。その小川の土手に炊事場ができた。湯にとくだけで食えるアルファ米、肉入りのゴツなべ、それにカン詰めが3度の食事である。風の吹きさらしの食卓だ。めしも汁も食べるそばから冷えてしまう。みんな黙々と食べる。菓でものみ込んで顔付だ。コックの砂田正則君(31)が、しみじみ述懐した。「ここへ来て3度のめし炊きをするカミさんのありがた味が分かりましたよ」

お得意の料理の腕をふるおうにも、たき火ストーブと、わずかな石油コンロではいたし方ない。フライパンで作るような、手のこんだ料理は、基地設営中、到底望めなかった。

### ヒコーキ野郎たち

雪上車の活躍は目ざましかった。しかし、飛行機の助けがなかったなら、第一次隊の成功は覚束なかっただろう。

そのヒコーキ野郎たちは、「宗谷」のヘリが福田巽(48)、佐藤孝司(34)、日下部頼雄(35)、本原繁(30)。水上機「さち風」が朝日の藤井恒男(44)、森松秀雄(38)、佐藤秀雄(36)、前田繁人(36)。随伴船「海鷹丸」のヘリ「ペンギン号」が朝日新聞の平野亀代次(33)、吉田憲生(36)、和田繁一(35)、小野芳明(29)のめんめんだった。いずれも南極で最初に、日

の丸のついた航空機をとばせた歴史上の人物ということになる。

### デンちゃん

さてドンジリ、共同の田英夫氏(33)と私(37)の2人は、報道隊員だった。船尾の2人部屋が割当てられ、デンちゃんは上、私は下のかいこ棚に寝た。

「宗谷」の船室は、隊長、副隊長以外に個室は2つしかなかった。みんなかいこ棚ベッドだった。余り遅くまで起きていると近所迷惑となる。その点、われわれは時間に縛られない。商売柄、2人とも夜ふかしには馴れっこだった。

「一つパーでも開こうか。だれが来ても飲めるように……」

相談即決、出港すると間もなく深夜営業の酒場を開いた。見送りの人たちから贈られたウイスキーは山ほどある。お客さんは、沢山やってきた。一杯やりながら、取材できる。

「こいつはうまい具合だぞ」

最初は2人で悦にいった。ところが、だんだんやっているうちに酒場稼業も生易しいものでないことがわかってきた。最後のお客が帰って、「やれ嬉しや。これでゆっくり寝られるわい」と、看板をおろしかけているところへ、次のお客がやってくる。それを送りだして、こんどこそ寝られると思っていると、さらにドヤドヤ。限りある身のわが身ためさんだ。

「パーのマダムなんて商売も、つれえことが多いただろうな」

ガックリして、私は翌朝の体操はサボりをきめこむ。だが相棒のデンちゃんは、ガバとはね起きた。強い意志と胃袋の持主であった。

私はデンちゃんの胃袋に対しても、大いなる尊敬をいただいている。

### ☆

第1次隊53人の平均年齢は、出発時で35歳1カ月だった。したがって今は、大半が55歳以上となり、一般の会社ならばさしづめ南極の第一次「定年者」ということになる。

(当時第一次南極観測隊隊員)  
朝日新聞社社会部

# 最初の越冬隊

西堀栄三郎

(日本山岳会会長)

20年前のことを話したって、今さら何も役に立たないと思われるかもしれないけれども、やはり、最初の年というものは、全く何もわからなかったから、色々と思議に思われることが、次々とあらわれてきた。そして、その未知というものを、一つ一つ解決して行ったときに、皆が喜ばしい気持ちになるものだ。中には、もう、その理由というか、不思議でなくなってしまうこともあるし、又、議論されたまま、まだ結論の出ないものもあった。中には、西堀学説とでもいうような、勝手な臆測というふうなもので、一応の解決をつけたように思っ、心を慰めているものもあった。今、思い出すにまかせて、初越冬七不思議とでもいべきものを並べてみようと思う。

## <氷点下でパドルができる>

初めてリュツォ・ホルム湾付近の航空写真を、ノルウェーの記録から見せてもらった時、海氷上に、あやしげな模様が一面にあるのを見て、一体これは何だろう。もしこれが海氷上に出来た水たまり—パドル—であったとしたらこれはもはや、われわれの基地を作るための輸送には、雪上車では不可能である。したがって、これを克服するためには、水陸両用の雪上車を持っていかなければならない。早速、小松製作所にこれをお願いして、何とか水陸両用の雪上車を作ってもらえないかと交渉してみたけれども、もはや、今から開発するだけの日数がない。したがって、これは従来からすでに出来ている陸上用だけの雪上車を、使ってもらうしかないと言われた。したがって、もし実際にこれが水たまりであるなら、もはやお手上げであ

る。輸送機関としては、それは犬ゾリでやるしかない。又あるいはその水たまりのあるような海氷なら、宗谷も突き破って進めるかもしれないと、淡い期待をにかけていた。しかし、実際に行ってみたら、それは犬ゾリさえもはまるような水たまりであり、そして雪上車でこれを持ち切るには、不可能に近いくらいであると思われた。このパドルは、今はくわしくわかってるように底に数十cmの氷があり、中間に真水の層があって、さらに表面には数cmから10cm近い氷がはっている。

しかも、そのパドルの水は、宗谷の飲料水を補うに十分な量であることがわかった。どんどんポンプで汲み上げたものである。そうしてその水で、真水のお風呂に入ることさえできるくらい、どんどんその水は汲むことができた。

このようにさしもの輸送中にわれわれを苦しめたこのパドルも、思わぬ利益をわれわれに恵んでくれたものであった。

さて、このようなものがどうして出来るかということについては、一年たってみて、それが出来るのを目撃するまでは、昭和基地の謎であった。結局、わかったことは、気温の極めて低い時に、比較的太陽が高くなると、その高くなった太陽の光は、容易に表面の氷を通して下の方に通過して行く。しかし表面の方はまだ外気温が十分に低いためにその表面の氷はとけなくて残っている。ちょうどあたかも、これは温室の中が暖かいのと同じような理屈で、温室効果ということが出来るということが、はっきりわかって来た。もう今となっては、パドルの成因などというものは、誰もこれを疑うものもなくその成因はよくわかって来た。しかし、いつも

謎というものは、それが解けるまでは、七不思議のひとつに成りうるものであった。

しかし、世の中の不思議と思うものがあっても、それはいつか解明するものであり、しかも、それが解明しなくとも、それはそれなりに役に立てられるものである。

昭和基地にこのパドルがあったということは、色んな意味からむしろ助けになり、そしてこれが6月末まで昭和基地において、このパドルの水を水として使うことが出来た。まさに、われわれは自然の恵みを受けているという感を深くしたものである。

### <オングル島の貝>

私が、初めてヘリコプターに乗って昭和基地に降りた時、昭和基地になるW基地において不思議なものを見つけた。それは陸の上の岩の影に帆立貝のようないくつもの薄っぺらい貝がらがあった。「あ、これはかつてこの辺が、海の底に何万年か前にあって、それが陸に上がってきたために、こんな所に貝がらがあるんだなあ。」こう思って拾い上げてみたところ、不思議なことにその貝がらには、貝柱のあとがこびりついている。もし何万年か前のものであるとしたら、そんな貝柱がついているはずはない。これは新しいものだ。海は全部氷におおわれているし波打ぎわがあるはずもない。一体こんな所に、新しい貝がらがたくさん落ちているが、どうしてできたのだろうか、私にとってはどうしても説明がつかない。

これも私には越冬中の一つのなぞとして、不思議でならない。ところが、ある時、はっと気のつく事件が起こった。それは昭和基地の北にある大きな氷山が突然ひっくり返るという事件であった。もちろん、そのまわりの海氷をうちくいだした。そしてグテンとひっくり返るのを目撃した。

また一方、他の機会に海氷上を雪上車で走っている時に、たまたま別の氷山のそばを通りかけたら、氷山の上の方に色々な海の生物のかけらが、氷の間にはさまれているのを見つけた。この事と先程の氷山が、ひっくり返るのを組み合わせると、一度、海の底にビセット

された氷山が、たまたまグテンとひっくり返って、底についていた氷が貝がらなどをはさんだまま底が上になって……上がって、それがブリザードの時などに風に吹かれて、このオングル島のところに落ちていったと説明すれば、これも一応の説明がつく。これで七不思議の一つが解けたのである。南極という未知のところにいろいろなことがあるものだった。

### <今日も故障か明電舎>

昭和基地の発電機は、大変よく故障を起こしたという話。

初めて、昭和基地に発電機が持ち込まれたその日は、それまでパドルの氷がわれるので、とてもあんな5トンもあるような大きな機械を橇につんだまま引っぱって行くとなると、余程氷の状態がよくなければ、とても運べそうにない。その頃は、まだ氷が非常に状態が悪くて、輸送中に雪上車も荷ヅリもよくパドルにはまったので、まず運ぶことは、非常に困難である。しかし一方、私たちの越冬の目的というものを考えた時に、ただ生きてただ暮してただけでは、何の役にも立たない。私たちが色々生活の様式や、そういう色々な事柄を無線でもって日本に通告して、それによって、次の隊が色々なものの準備や心の準備もやり、それによって次の隊が、より安全により楽しく出来るようになるのが、わが隊の目的である。そのためには、いかなる方法であっても、日本と無線通信が出来ることである。従って最重点的なものは通信である。そのために、無線の機械や発電機が運ばれ、そしてそれらがみなりっぱに機能を発揮して、そして通信が出来た時こそ、われわれの越冬の成立である。したがって、その中でも特に発電機というものは重量もあり、なかなか運ぶことには困難であって一時は不可能とさえ思われた。しかし、幸いなことに、天命を待ったかいあってパドルの氷がかたくなり雪上車によって、この発電機を乗せた固定ソリを引っぱって昭和基地に無事届ける事が出来た。そしてその配線をし、スイッチを入れて、最初に発電出来た時は、本当に嬉しかった。無線機といい、発電機といい、日本の技術の信頼性という

ものに対して、非常に強い感謝の念さえわいてくるのであった。

しかしながら、やっと基地生活が始まろうとしたところから、さかんに無線機械の故障が続発し始めた。最初の故障した時は、電圧調整機の部分の電線が付け根から切れていた。あたかもそこは強電流が流れてアークがとんだ如く見えた。それで配線図を調べてみたところ、この断線というものが、強電流によるものではなくて、これは振動のせいで、銅の針金が繰り返し疲労で断線し、その切れた時に、小さなアークがとんだものだというふうに分かって来た。それがために、早速、私は、部分品、たとえば抵抗器であるとかコンデンサーであるとか、というふうな物を全部、天井からぶら下げて、そして、長いフレキシブル・コードでつないで、断線した度ごとに、その部分品を天井からぶら下げるようにした。それを眺めてみると、まるで古着屋か、ゲテモノ屋の店先のように色んな物が天井からぶら下がっているように見えたこともあった。

このように振動で切れるということは多分、銅を作った製造過程において、そういうくり返し疲労に対して非常に弱い銅材料が使われていたからではないだろうか。決して、この部屋の温度が低くて、いわゆる低温においての脆性が起こったとはどうしても考えられない。この部屋は暖かい。むしろ暖かすぎるくらいであった。しかし、これはきっと製造工程において悪い銅の針金を使ったに違いないと思った。仕方なく、切れる度ごとにその天井からぶら下げることにしたのであった。

このようにどうしてこんな不思議な事故がおこるかがわからないときでも、一応の説明らしいものがついてしまえば何だか安心してしまうものであるが、その後、思いもよらぬところから、思いもよらぬ解決が見つかることがあるものである。

それはとうとう昭和基地からの藤井隊員の通信の中に「今日も故障か明電舎」という言葉が出てくるようになった。これを見た明電舎の方々が早速電報をよこされた。その中に細かい指示が色々あった。その一つで「防振用のゴムの

止め金はずしてあるでしょうね。」という極めて謙遜な書きぶりでは注意をうながしてこられた。私は早速その発電機の部分を見たところ、輸送中に無駄な振動のおこらないようにするために、防振用のゴムが押さえてあった金物が、取りつけたままになって、はずしてなかった。早速大塚隊員にその旨を言ったところ「そりゃ隊長、無茶ですよ。この説明書を読んで下さい。『赤いペンキのぬってあるところは全部はずしなさい』と書いてある。ところが現にこの金物には赤いペンキがぬってないじゃありませんか。だからはずすべきものじゃないと思った。」私は、一体それに気がつかなかった方が手落ちなのか、赤いペンキをぬらなかつた方が手落ちであるのか、これは大変重要な問題ではあったけれども、しかし今さら、そんな責任のありかを追求してみたところで、どうにもならない。早速、その防振用ゴムを押えてある金物はずしてみたら、それからは断線故障は、全く起こらなくなってしまった。まあ考えてみれば、何でもない事で大体不思議だと思う事柄の多くの場合は、わかってみれば、実に他愛もないわかり切った当り前のこと、それに気がつかなかつたというふうな事の方が多いのではないだろうか。

### ＜オーロラの怪＞

初めてオーロラというものを見た時に、実に驚いた。あの雄大なオーロラを見た時には、もう満天これオーロラであった。しかもそのオーロラは、ものすごく活動するオーロラで、頭の上からおおいかぶさって、ゴォーゴォーと音を立てているかのように思える程であった。しかし、もちろんオーロラが、どういう物理的現象によって起こるかということは、少なくとも私は、その原理をおよそ知っていたから、それ自身、不思議とは思わなかった。しかし、初めてふれたその現象は、雷がなぜ起こるかということを知っていてでも、その現象そのものには大変な驚きと感激と、そして恐怖を覚えるのは当然である。したがって、その詳細な細かい点についても、もっともっと知りたいと思う心が起ってくるのは、自然であろう。何故ああいう風に途



中で消えるんだらう、何故又、ああいう風になって行くんだらうかという風なことで、ちょうど子供が母親に「何故。何故。」という言葉が発するのと同じように、私もその時細かい点についての色々な疑問がわいて来た。しかし、その問題は、われわれの簡単な観測機械あるいはそういう知識では、当然それ以上のことはわかるはずはなかった。

そのうちに、オーロラというものそれ自身が当り前のことであって、何も不思議な現象であるとは思えもせず、慣れるにつれて不思議という言葉もなくなり、探求する心も弱まってしまう、その後は毎日のようにオーロラが出るけれども、それはただ単に風が吹くというのと同じように、オーロラの発生というものを興味深く眺めることもなく、ただ「今日も出たねえ。今日のは少し明るいねえ。今日のは活動が激しいねえ。ああもう行き過ぎてしまったのか。又新しいオーロラが磁極の方向に現われてきたねえ。」という風な事ぐらいしか言わなくなって、オーロラの様子を日記に付ける事さえもなくなってしまった。最初の感激は、どこへか行ってしまった。色々なことを科学的により深く詮索し、探求していくということは、それ自体その中に何事か進歩があつて、よりよい機械、より精密な道具を持って、さらに深く行って、又それが終ると、又次の新しい道具というもので、そういう事によって、だんだんだんだん深さをまして行くのではないだらうか。科学的探求というその背景には、常にその探求することそれ自身の進歩というものを、忘れてはならないように思われてならない。したがって、不思議とか怪しいとか、そういうものは常に、科学の進歩への一つの一里塚であるようにさえ思われる。そしてそのオーロラというものひとつとってみても、それが同じ事を繰り返すという時に又、そこに一つのルールがあらわれてくるし、又、その通り、予言しうる通り、そのルールに従わなかったものを発見した時にも、又一つの喜びであり、それは又、不審を誘うものではなからうか。

科学とは不思議を解くものであり、科学はまた新しい別の不思議をつくりだすものであるよ

うだ。

### <パッダ島の温泉>

昭和基地も、8月の終り頃になると、もはや太陽は、12度くらいの高さまで上がるようになって、旅行をするにも好都合になってきた。そこで8月28日西堀がリーダーになり、立見、菊地、北村の4人と15匹の犬でパッダ島及び、その南の大陸への上陸地点を探しに犬ゾリで出発した。しかし、寒さは旅行中、最低の気温を記録する頃であった。

クラックやプレッシャーリッジを越え、さらに円丘氷山群の所を苦勞して乗り越して行った。犬は、深い雪に悩まされるし、ソリは重いし、われわれ皆、よって、そのソリをかつぎ上げるようにして、乗り越して行った。

この円丘氷山は、ふつうの台状氷山のように海水面に、きりたっているのではなく、なだらかな傾斜で三笠山のように円く大きな丘になった氷山である。一体こんな形の氷山は、どうしてこの地域にだけあるのだらうか。これも不思議のひとつであった。これの成因は多分これより北にひろがっている海水面の上を、海洋性の強い風によって南に運ばれてきた雪がこの付近で吹きたまって、白瀬氷河から押し出されてきた台状氷山におおいかぶせて出来たものであらうと想像する。

それからこの不思議な円丘氷山群をのりこえのりこえて、「春の小川」やプレッシャーリッジなどの難所を越えてパッダ島にたどりついた。島の西南側で、また不思議なものを見た。それは温泉かと思われるような湯煙が、パッダ島の斜面からたちのぼっているのである。そこは大きなクレバスで、その中にツララが見える。ロープで中に入ってみると大きな空洞になっていて、中はなまあたたかい、しかしもちろん氷点下25度位であらう。この空洞は海の水表面につながっていて、空洞内の空気が潮の満ちひきのポンプ作用で出たり入ったりして、こんなものが出来たのかも知れないし、またこれが温泉でないともいえないようである。いずれにしても南極という未知のところには、いろいろと謎の解けないものが多い。

### <比布のクマの失踪>

パッダ島の帰り、北の端に近く、もう10kmもすれば基地という頃に、藤井隊員と大塚、佐伯の隊員が、雪上車でわれわれをむかえに来てくれた。わずか8日間の旅行であったが、この旅行は、大変気温の低い時でもあり、私にとっては初めてのソリ旅行であり、テント生活であったので、人も犬も大変疲れていたのでむかえに来てくれた雪上車に犬の引いていたソリを引っぱらせ、15匹の犬をみんなはなして、自由に基地に帰らせることにした。このへんは、たびたび犬ゾリでトレーニングしたり、あるいは旅行して慣れているところでもあるから、犬達は、十分に基地に帰る道を知っているはずである。ある犬は雪上車についてくるし、ある犬は坐りこんでいる犬もいたけれど、いずれは基地に自由に帰ってくると思っていた。しかし意外なことに、その日のうちに帰ってこなかった犬があった。その翌日にばらばらと帰ってきたのもあった。しかしその後、2匹の犬が帰ってこなかった。4、5日たっても帰らないので不思議だ。私は、早速むかえに行くことを決心して、中野、藤井、北村各隊員も同行してくれることになって、4人で犬探しに出かけた。

そしてN基地近くの崖の上に1匹犬がいるのがみつかった。大きな声で呼んでみたが、一向にこちらに来る様子もない。だんだんこちらが近づいて行ってみたら、突然気がついたとみえてわれわれの方に向けよって来て、嬉しそうにじゃれ出した。アンコという犬である。私達は、なげなしの弁当のサンドイッチを与えた。そして彼は喜んでそれを食べ、ついて来た。しかしもう1匹いないんだ。それは比布のクマだ。よし比布のクマを探しに行こう。と北村、菊地両名は、その比布のクマを探しに出かけた。そうして遅く帰って来ての報告によると、比布のクマの足跡は、明らかに基地のごく近くまでついてたが、突然方向を換えて大陸の方向、すなわちま東の方にむかってあざやかな足跡がついていた。2人はその足跡について5km先の大陸にとっつき、少し上がってみたら、そこに青氷があって、それ以上は足跡がついてい

なかったもので、やむをえず、そこから引き返して来た。と言って報告をした。さあ、私たちは一体、この比布のクマというのはどうしたんだろう。おなかもすき、疲労もしているのに、早く基地に帰って、基地にある生のアザラシの肉や、おいしいごちそうがたくさんあって、楽しい昭和基地に帰りつけるはずのものが、どうして突然方向を換えて、ま東に行ったんだろうか。これがまた七不思議のひとつである。

考えてみると、犬には故郷に帰るという習慣があることは聞いていた。しかし、私たちが、この昭和基地にやって来たのは、ま北にあるケープタウンから宗谷でやって来たんだし、又、宗谷の停泊したところからこのオングル島の昭和基地にやってくるには、ほとんどま西からやって来たんだ。したがって、もし、犬が自分の来た道を知っていて、来た道の方向に行くとしたら、それは西の方に行くか、あるいはま北の方に行くかしたら、よきそうなものなのに、何故ま東にむかって行ったんだろうか。

考えてみると、ま東に行けば、地球が丸いから大圏コースを通して日本へ行くことになる。つまり、昭和基地のアンテナも、ま東にむけて指向性を持たせてある。それは、電波が大圏コースを通して日本に行くからである。で、比布のクマが、その大圏コースに従ってやって行くということは、どうして知っていたのであろうか。これは全くの謎である。で、もし、われわれが、テレパシーというものをみとめて、ちょうど彼が昭和基地にたどりつこうとしている時に、故郷の比布において、もとの飼主の人達が、もし「今時分は、クマは何しているじゃろうなあ。随分寒かろうなあ。」と言って比布のクマの噂をしていたとして、その噂がテレパシーによってクマが感じた、その方向へ彼は、むかって行った、と仮定すれば、この現象は十分説明がつくことになる。しかしテレパシーとは、電波のように電磁波であるのか、それはわからない。これも誰かが、その後、研究し解明すべき問題であるかもわからないと思う。

### <シロの母親>

昭和基地には、犬は最初18匹と1匹のメス

をつれて来た。そのうち、たった1匹のメス犬がちょうど8月中旬に発情をした。早速、このシロにどの犬を父親にすべきであるかということ、全員で相談してみたところ、満場一致で、やはり比布のクマがよかろう。ということに衆議一決した。ところがシロとこの比布のクマとは、ついに結婚することができなかった。そこで、シロを自由にしてやったところ、一列に並んだ17匹の犬を、全部点検したうえで、最初に関係したのはジローであった。

そして10月末に8匹の小犬を産んだ。しかし特製の犬小屋の奥で、産んでいるのだし、そこに、人間が近よれば警戒する。ネコのタケシは、このシロのお産というものに、大変興味を持っているらしく、そばに行こうとするが、いつも母親のシロがうなりをたてて、近づけない。そのうちに、ネコのタケシも、母親のお許しが得られたとみえて、子犬のところに遊びに行く。そうしてそのうちに仲良くなって、母親のシロも、ネコのタケシを他人とは思わないくらい、他の犬たちと一緒に遊ばせていた。もちろん、その頃はネコのタケシの方が、はるかに大きかった。しかし、そのうちに、だんだん子犬も大きくなって、いよいよ母親が子供達をつれて、外出をするようになったとき、いかにも得意げに、ネコのタケシが、むしろ子犬の先頭に立って、母親のシロに従って、水飲み場で水を飲むことも教えてもらい、又、岩かげにかくしてある盗賊カモメやペンギンの生肉を掘り出し、それを食べることも、母親のシロが教えた。こういう本能というか、子供を育て、そして色んなことを教えていく母親の態度というものを、よく体験することが出来たけれども、不思議なことは、母親がネコのタケシも、子犬たちにも、何の差別もつけずに、一緒に行動しているということで、むしろ、私は、これも七不思議の一つに数えられるのではないかと思っている。そのうちに子犬の方はどんどんどんどん成長するために、まもなく似たような大きさに近づいて来た時に、その子犬たちと一緒に、ころんつころんつのじゃれ合いをするようになって、そこに何の区別も見出すことができないほど、仲良しになっている。むしろ、ネコのタ

ケシは小さく見えるようにさえなってきた。一方、母親のシロにしても、他の子犬にしても、ネコのタケシを一体、何と思っているのだろうか。犬たちに尋ねるよすがもなし、これは、確かに一つの不思議であるようにさえ思われてならない。そして、いよいよ、宗谷が近づいてきて、飛行機で、私たちが、宗谷に移る時、順次、宗谷に帰って行って、私と中野隊員、そして通信士とが飛行機で帰るようになった。その後、最後の飛行機が、昭和基地を離れる時、ネコのタケシは、一番先に、佐久間君と一緒に帰ったけれども、後の子犬はあとまわしになった。しかし、メス犬や子犬は引犬として不適當でもあった。他のオス犬達はみな次の隊がやってくるのを待ってもらうためにそれぞれ肉をたくさん与えて待っていてもらうことにして、シロの母親と子供達を、飛行機に乗せて帰らせることにした。しかしながら、この子犬達は、なかなかつかまらなかった。それがために長い時間をかけて、ようやく飛行機に乗せ、しかも、飛行機の方は、目方が重すぎるために、余分のガソリンは、捨ててしまっ、身を軽くして、ようやく、宗谷に帰りついた。

その時、宗谷には、ネコのタケシの他に、5匹のネコがいた。そのネコとタケシが、仲良く遊ぶかと思っていたところ、そうではなかった。そして、シロの子供たちのいる小屋の中で、ネコのタケシは、一緒にくらしした。そして日本に帰ることになった。

まだまだ昭和基地の最初の越冬ということは、毎日毎日が、七不思議であり、怪であった。とても枚挙にいとまはない。けれども、この不思議が、一つ一つ解明され、そして、それが色んなつながりを持っていることや、そして、色々な事故が、又、一つ一つ解決していった、われわれの生活は、大変、安全に、しかも楽しいものになっていた。これは、ひとえに、人間というもののもっている創造性というものの、たまものであり、人間のもつ探求心というもののあらわれであろうかと思う。これによって、人類は進歩し、そして、生活が豊かになってゆくものと思う。

(当時第一次南極観測隊越冬隊長)

# 南極再開うらおもて

村山雅美

(国立極地研究所次長)

昭和36年2月半ば、宗谷時代最後の越冬隊が昭和基地の活動を開始した頃のことであった。宗谷は、再び南極の氷にまみえること無しと、プリンスオラフ・コーストを長駆東に針路をとっていた。14日には新南露岩あたりでオーストラリアの備船テラダんに、翌15日には今のマラジョージナヤ基地の予定地を探索のため反航するオビ号に会合した後、アムンゼン湾の氷崖に横付けしていた。「小さなお船で南極へ」と歌われたあの宗谷の輝しい航跡に喚声をあげたものである。ちょうどその時、ラザレフ基地からミールヌイ基地への途中のソ連機が昭和基地に舞い降りた。飛行隊員だけの気安さのためか、すっかり昭和基地の気分惚れ込んでしまっ、もう1日もう1日とこちらが気になる程ののんびりさ。1週間に亘る交歓と日本側からの洗脳の日が続いたのも気楽だった宗谷時代の良い思い出である。

南緯80°到達を目指したもののKD20雪上車の限界のため、最後のキャンプC21から-50°Cの寒さをむしろ楽しみながら達した75°の氷原に想いを残し、昭和基地を再び音の無い世界に戻したのは、37年2月8日であった。

“いい気なものは越冬隊”と内地のご苦労をよそに南極の生活を満喫していた頃、南極本部では、第6次隊長に内定していたと思われる立見さん、南極開始の頃からの設営アドバイザーである学習院の木下さんを中心にわが国の南極観測中断の間の対策がねらわれていた。まず、当時、6乃至8億の資産とふんでいた昭和基地を他国に単独使用させる案とわが国からの4乃至5名の隊員を含む外国との共同隊案が議論されていた。いずれにしても、昭和基地への輸送問

題解決が焦眉の急であり、これについては宗谷の実績に鑑み、近接が極めて困難な昭和基地に代わる新しい基地の開設をも考慮しつつ、用船についていくつかの案があったことを紹介しておこう。第一は当時建設を計画していた原子力船によるものである。5,450トン、8,000馬力、16ノット、1.2メートルの砕氷力。乗組員50名、観測隊員25名で、建造費約35億円、燃料交換2年に1回として、1年の維持費は人件費を含め、1.7億乃至2億円、もし原子炉を輸入すれば昭和40年に間に合うかもしれないという夢多き案である。第2はディーゼル電気推進によるもので、4,000トン、8,000馬力、15ノット、1.2メートルの砕氷能力として、建造費30億円、維持費は年1億円以下、工期は1.5年。第3は備船である。オーストラリア、フランス隊がチャーターしている、デンマークのロウリッツエン社から、マガダン、1,640トン、12ノット、最低170日の備船料約1億円ではとのオプファーと、ニュージーランドがアメリカ海軍から貸与を受けているエンディーパー、1,275トン、6,000馬力、17ノットに興味ありやの話もあった。しかし、情勢はそれ以上の検討を許さず、時間切れとなるうちに宗谷は東京に帰ってきた。もの好きがいるもので、長いご苦労を感謝した第5次越冬隊の密かな提供による、新宿歌舞伎町の鳥市から呼んだチンドン屋が、“白銀煙る南極の”とチンチンドン、チンチンドンともやいをとる棧橋で宗谷を迎えたのである。

これより先、昭和基地閉鎖の報告を受けて衆議院科学技術特別委員会は、恒久的、総合的な機構の確立と南極再開を早期に促進すべく超党

派で決議していた。それをうけて5月2日、国会の答弁にたった当時の長谷川文部政務次官から、南極再開を3年後には計りたいとの発言があった。かねてこれからの雪上車は防衛庁の技術でと考えていた私は、この答弁に力を得た。南極本部には予算もないことだと、ジョンソン基地からスキーを肩に寒い輸送機C47で北海道に飛んだ。そして5月12日には、旭川の第2師団で、後のKD60の原型である陸幕の大雪に試乗していた。

孔子様は今あちらでははやらないようだが、“友あり遠方より来る、亦楽しからずや”で、今は亡きダニエル・メロイさんがパリからひょっこりやって来た。彼は第3次隊に初の外国人オプザーバーとして参加し、自称青い目のニコヨンとして、“日帰り”したアメリカ国務省に当時身を置いていた人である。南極再開のための仕掛人として、有力国会議員に南極を見せたいのだがと持ちかけたところ、東京アメリカ大使館の科学アタッシュ補ウオールド博士にひき合わせてくれたのは、7月25日のことであった。話しはトントンと進むうちに、8月半ば、私はSCAR会議でアメリカのボルダーにいた。その時、この経緯をすでに察知していた、永田さんがNSFのトム・ジョーンズ博士にその受け入れをプッシュしたのが決定打となった。私は南極本部に赴き、岡野さんに恐る恐る経過を説明したものである。そこは南極の生みの親、ニヤリとした岡野さんの顔に百万の味方を得たとみた私は、旅費の算段に移った。南極再開を広く国民に訴えよと、海軍の仲間山田栄三君がNETの報道部長であったところから、TV取材の形でこのミッションを引き受けてもらうことになったのは10月半ばのことであった。NET山田君と中曽根康弘議員、長谷川峻元文部政務次官の2人が最適だと勝手な人選をしていた時、山の先輩である山田明吉氏(元国鉄副総裁)から、南極行きには長谷川さんに行ってもらわなければいかんぞと電話を受けたのである。月末、まず中曽根さんに南極行きを頼んだのは、赤坂のリキアパートの中曽根事務所であった。あとで聞けばその頃、長谷川さんは国鉄の山田さんから南極行きの話しを受け、いささか狐に

つままれた感を抱いていたというのもっともなことだ。すなわち、11月4日早朝、文部省の吉里課長と長谷川先生宅に参上し、旅費は無いが、是非南極に行ってもらいたいと無茶なお願いしたところ、二つ返事でOKしてくれたものである。両代議士に、NETから中尾記者、加藤カメラマンそして私と人は決まった。気になることは、何日クライストチャーチからの飛行便で南極に向えとの連絡が無い。ままよ、と11月12日、アメリカ大使館にライシャワー大使を訪ね、このミッションの趣旨の説明と挨拶のうえ、14日パナナムで羽田を飛び立ったのである。久しぶりのツーリストクラスで窮屈そうに坐っていた両代議士、サイゴンの京華大飯店なる安宿で長谷川さんと同室したストップオーバーの夜、便所の臭気と蚊の襲来で眠れなかったことを思い出す。16日シドニーでは、わざわざオーストラリア南極局長のフィル・ロウ博士の迎えを受け、生蠶をふんだんにご馳走になったものの気掛りなのは、マクマード行きは飛行便のことであった。ウェリントン大使館に電話をしても、何の連絡も受けていないとのすげない返事、見かねたロウ博士は、メルボルンからも様子を聞いてみようかと助太刀は有難かった。ここまで来て、ダメとあっては、稀代の詐欺師のレッテルを貼られ、どこへも顔向けならないと鬱々とした私であった。かつてプレトリアでお世話になった二股総領事公邸の夕食会に招かれた。くよくよしても始まらないと良く食い飲んでいたら、ウェリントンから電話があった。やれやれ、18日のフライトOK、しかも第43機動部隊司令官のタイリー少将がアテンドすると知らされた。さすがの両代議士もホッとして、公邸を出てから、キングスクロスの夜を楽しんだものである。

18日23:10、クライストチャーチを飛び立ったC124グローブマスターは19日08:20マクマードに着いた。そして27日00:10南極をあとにするまで、濃縮して南極を味わった両代議士、特に長谷川さんのいうところの“どこまで続く南極か”が始まったのである。東京に帰り、真先に訪ねたのは、時の池田総理のもとであった。ついで茅、和達両先生、荒木文部大臣

を歴訪して南極再開を強くアピールした。ついでに近藤鶴代厚生大臣にも挨拶しようと立寄った時の長谷川さん、つい南極談議に調子が出て曰く、「南極にはオナゴとバイキンはいません。」これを聞いた女大臣は、「女性と細菌と一緒にするとは何ごとです」と柳眉をさか立てたものだ。

11日には自民党文教、科学、国防委員会、政調会の南極再開決議へと進展したのである。いわば、予算要求に割込みの二重丸をもらったのだ。明けて1月予算の内示には5,000万円南極再開調査費となりそうだったところ、長谷川さんは調査の結果止めたということもあるからと大蔵省に準備費として、示達を強要したのである。GOのサインは出た。輸送担当は防衛庁以外にないと、長谷川さんと志賀防衛庁長官に改めて南極輸送の実情を説明したのは1月13日のことだった。そのあと、長谷川さんは中曽根さんと共に荒木文部大臣と防衛庁長官の意向にもとづき会談し、防衛庁長官は別に運輸大臣と南極輸送問題について会談している。関係大臣の間に南極輸送担当は固りつつあった時、1月16日付けの朝日新聞に、南極輸送の担当は息切れしたからもうお断りだ、とかねて主張していた海上保安庁和田長官が南極の輸送担当は保安庁以外にないと署名入りの投稿があったこともあり、翌17日には、長谷川、中曽根両代議士は文部当局とこの問題について話している。しかし、2月5日には文部、外務、運輸、防衛、科学技術等関係各省の次官会議に長谷川、中曽根両代議士が出席し、事務的にも方針は固まったものの様である。

輸送担当問題について、学界特に学術会議の抵抗は再開の準備の進展に伴い、ますます大きくなっていった。4月末、学術会議総会を傍聴したが、和達会長から諸般の情勢から防衛庁もやむを得ない旨の説明もあったが、その前途は容易ではないように見られた。そのような背景のもとに、5月17日の次官会議では、防衛庁をおいて他に無しとの立場から、長谷川、中曽根両代議士および和達、朝永先生をまじえて、学界の了承を求めたようである。しかし、学界の反対は依然解決しないが、南極の現場経験者

の意見を聴いてみてはと、両代議士に進言したところ、5月22日赤坂プリンスホテルで歴代の隊長、副隊長を集めて、昼食会が開かれた。ここに召集された者は、永田、西堀、村山、立見、鳥居、守田、吉川および原田の8人であった。前日、長谷川先生に票読みは賛成3、反対5と極めて厳しい情勢ゆえ、特段の配慮をお願いした。しかし、アレルギー症の人も南極再開を熱望する立場から、とる道は一つと態勢が決まった。そして5月31日の関係次官会議において、最終決定を見た模様である。

南極再開の一つの旗印に極点旅行をかかげたいと思っていた。岡野審議官、永田さんの支持を得ていた私は、2月以来足繁く防衛庁陸幕武器課、技術本部に通っているうちに大型雪上車の開発は、陸幕の大雪を育てた技本の細谷技官をおいてなしと、南極の氷状とその用途などを話題に小あたりを始めた。南極準備費に計上された雪上車の試験研究を目的として、岡野審議官を口説いて、南極本部に雪上車設計委員会を早期に設けてもらい、西堀さんを長として活動が開始された。かねて、極点旅行を目的とする要求性能として次の4つを満足するものが欲しかった。-60°Cまでの低温性能、海拔4,000mまでの高度性能、走行6,000kmの耐久性能、4人が車内に5ヶ月居住し、通信機、観測機器、航法機器、造水器、炊事具等の設備の搭載は委員会の認めるところとなった。

南極再開準備費は造船造機関係の試験研究として、まず減揺タンクの試験が行われたが、これに先立ち海上保安庁では、徳永さんを中心に荷役に便利のように、中央に交通路をもつウィンドクラス、防衛庁では、亡くなられた緒明さんを中心にグレイシャークラスを、それぞれ念頭において図面がひかれつつあった。本部に新船設計委員会が設けられる前、観測隊側で期待する新船の構想を求められたことがあったが、その時の見通しの甘さが、現在の輸送力の頭打ちとなって、観測計画に支障を来している不明をお詫びしなければならぬ。すなわち、宗谷の実績から、観測隊員40名、貨物400トン、排水量6,000トン、12,000馬力ですかねといった私見が基本設計に何となく採用されてしま

ったことである。

学術会議では、8月3日南特委幹事会をへて、輸送担当を防衛庁とすることを8月14日の南特委で決めた。よって決定が遅れていた輸送は運輸省の協力を得て防衛庁があたるものとし、昭和40年を目途に諸般の準備完了を持って南極を再開することが、8月20日の閣議において決定された。

再開準備の進捗に伴い、新船のエンジンとヘリコプターの発注のため、38年度予備費に約5億2千万円が計上された。しかし、南極観測に対する協力を加える自衛隊法改正、およびその協力をを行う範囲を決める自衛隊法施行令改正の2法案と船舶建造費約17億円の38年度補正予算は、10月28日国会解散のため流れ、40年度再開があやぶまれた。しかし、39年度予算において船舶建造費を含む約20億8千万円が内示され再開準備のピンチを切りぬけた。

これより先、岡野審議官の了承のもとに、新船の艦長、飛行長などに南極の状況を自ら体験してもらうため、かつて国会議員を南極に受け入れてもらった同じルートを使って、アメリカ大使館をへて工作をしておいた。よって、12月21日には、本多一佐、赤塚二佐および昭和基地近傍とマクマード付近の氷状と砕氷艦の操艦を比較するため、松本元宗谷船長が羽田を発ち、氷海航法と極地飛行の調査に向った。雪上車については、39年2月、北海道名寄の普通科連隊で、陸幕大雪を使用して、南極の氷状を想定して新雪上車に必要な性能を知るためテストが実施された。また、3月には、アメリカ陸軍の雪上車の見学のため、大使館空軍アタッシェが操縦するMATS機で立川から北海道に飛んだ。千歳でM116、三沢でトラックマスターのデモストレーションをしてもらった。余談ではあるが、こちらは旅費が無いので、米軍のDC3に乗せてもらい、パイロットのビック少佐は搭乗時間を稼せぎ、宿泊の費用の無いアメリカ側同少佐、ヒルマン少佐、科学アタッシェのトールマン博士と共に、札幌中島公園の遺族会館の寒々した宿で、たくあんみそ汁の一泊旅行も愉快だった。

新船の建造については、39年6月22日南極

本部船舶設計委員会が基本設計案を了承し、8月15日船体建造契約が日本鋼管との間に結ばれ、8月28日には船体の起工が行なわれた。新船、雪上車は防衛庁で、再開観測計画は国立科学博物館におかれた計画専門委員会の了承のもとに具体的な計画は進んだ。しかるに輸送担当に必要な防衛2法案成立の見とおしは依然暗かった。そこで5月末頃から、南極観測に自衛隊の参加に理解を示していた社会党の河野正代議員の仲立ちで、川上委員長、特に外交防衛を担当していた石橋さんとか勝間田さんへの根まわしやらで社会党本部に出入りしたことを思い出す。しかし、難波を極めた法律改正も、12月24日第43臨時国会において採択され、ここに自衛隊による南極観測支援が初めて陽の目を見ることになり、時の愛知文部大臣はこの夜築地の料亭で一席設けてくれたものだ。

いよいよ南極再開の40年をむかえた。昭和基地の現状を確認するため、松田、木崎両君はソ連のミールヌイ基地経由で空路現地に向うことになった。これは9月14日ソ連アカデミーを訪れ、南極委員会シチュルバコフ議長からその受け入れと飛行機の手配をとりつけた長谷川代議員の斡旋によるところが大きかった。昭和基地健在の知らせにホッとした1月末には、昭和基地の発電力を強化すべく製作中の発電棟の引き渡し、ならびに45KVA発電機のベンチテストも終わっていた。再開基地は燃料備蓄と環境の整備を重点に準備が進められていた。10klゴムタンク2、20klアルミタンク1を前者に、水洗便所の開発、建物を継ぐコルゲート通路、冷凍庫、および夏場の建設要員の宿舎として飯場棟が後者の主なものであった。39年度予算で造った大型雪上車の1号車は、北海道名寄で-30°Cの寒さに恵まれた2月から3月にかけてテストされた。新船は3月1日、44万通に上った船名の応募の中から、ふじと命名された。そして3月18日には、皇太子同妃両殿下の台臨を仰いで、日本鋼管鶴見造船所で進水した。朱色も鮮やかな新船は南極再開のシンボルでもあったが、その工費は船体、機関および装備品ともに30億8千万円、大型ヘリコプターS-612機、および小型BELL-47が10億2千万



円とは今思えば安く出来たものである。こぼれ話だが、1月14日船舶委員会で船の色を決めた時のことだ。氷の中でもどこでも遠くからは船影は、色もクソも無くただ黒点に見えと思うので、黒にすべきことをひとり主張したが、赤でなくては観測船らしくないとの学者先生方の御意見に完敗したものである。

与えられた紙面もつきそうだから、あとは端折ることにしよう。南極再開を機に隊員は、定常観測、研究観測および設営のいずれかに属することになった。隊の編成にあたっては、定常隊員は、定常観測を担当する主務機関から南特委に、研究は学術会議研連委の推薦に基づき南特

委計画研究部会をへて南特委に、設営は科博におかれた計画専門委の推薦に基づき科博が南特委へそれぞれ候補者名簿を提出し、選考のうえ南極本部が決定する仕組みになった。このルールに従い編成された第7次隊は、7月半ば、御殿場でチーム作りの合宿をした。青年の家ゆえの禁断症状から御殿場の松屋旅館で開いた打ち上げはなかなか賑やかであった。宿の老女主人のいわく、日露戦争以来の騒ぎでしたと。第7次隊は、出航前に、首相官邸の芝生で開かれた佐藤総理の歓送を受けて、新しいふじ時代の門出についたのである。

(当時第一次南極観測隊隊員)

犬ぞりによる試走→



雪上軍バドル地帯に難行しつつ輸送→



# 思い出すことなど

稲田清助

(著作権審議会会長)

その頃の文部省は、日本学術会議の勧告は、総て尊重して実施に移し、少くとも準備には着手していた。南極観測もその勧告の一つであった。特に長敬する茅誠司先生の切なる御懇願もあり、承わるところによれば経費の見積りも予算獲得の自信の持てる程度のものであったので、実施の決定とその発表とに同意した次第だった。ところがその後、観測船宗谷の改装の経費その他諸般の経費を見積るとその総額は、当初の予想をはるかに超え、十倍に達することが分って来て、全く当惑した。凡そ役所の仕事というものは、予算その他必要な準備を完了して実施を決定し発表するものである。実施の決定発表をした後で当初予想もしなかった予算、而も膨大な金額を獲得しなければ実行不可能ということに立至っては重大な面目問題である。全く進退に窮した。既に私の関係していた大学学術局では、全国大学の要求や、学界の需めに応じて多額の予算を要求中であつたし、その上に突如として此の様な多額な要求を持ち出すことは、普通では出来ることではない。後年の高度成長時代と異って、その当時では、億単位の新規予算は凡て政治的解決にまたねばならなかつたものである。己むを得ず自民党始め政党筋を走り廻って理解と尽力を求めることとした。もともと圧力団体もなし、選挙の票にも関係しないこうした学術的な問題には議員さん達は、あまり乗り気にはなつて来ないものである。多少学術に関心を持つ人々も、もっと産業振興や国民の福祉に直接の関係のある問題を優先すべきではないかなどと云って動いて呉れない。

事実、学界内の人々からも此の話に関連して文部省の学術助成の優先順位ということについ

ての苦言を聞いたこともあつたのである。

此の間の私の焦心と狂奔の態を見て、日頃に似合わぬことと、同僚は或は温い同情を寄せ、或は、批判の眼を以て眺めていた。幸に、後に、奇しくも文部大臣、推進本部長となられた瀧尾弘吉氏、橋本竜伍氏その他の方々の御骨折により、どうやら予算の形を整えることが出来てほっとしたものだった。南極観測という意義ある大きな事業の我々の最初の分担を果し得たという喜びは大きかった。

推進本部を中心に諸般の準備は、順調に進められた。茅氏、永田氏、西堀氏を中心とする学者の方々、島居長官を頭とする海上保安庁の人々、岡野学術課長、石川補佐(惜しくも故人)その他の文部省関係者が相互信頼と友愛の緊密な関係を保ち続けることが出来たのが何より幸せなことだった。研究調査の精密な機器の調達を始めとして、観測船宗谷の大改造、セスナ機、雪上車の準備、衣服、食糧、住居から樺太犬に至る迄、凡ゆる領域にわたって、それぞれの専門家の最高の知識経験が結集され、惜しみなく活用された。

元来文部省という役所は、法令の立案、予算の編成、助言指導の中央官庁である。推進本部の仕事はその中の唯一の現場仕事で、それだけに少なからず興味もあつた。今でこそ、プレハブなど珍らしくもないものだが、当時としては、軽い堅牢な材料を使って、現地では、誰にでも簡単に組み立てられる建物の計画なども私にとっては一つの驚異であつた。

隊員と船員の人数も定まり、乗船同行する報道関係者の定員の枠は2名ということになった。これが問題である。

此の南極の観測調査には、朝日新聞社は、夙に多額の金額の出資を申し出て、又一般からの募金を取りまとめ提供していた関係で、当然朝日の社員を1名同行せしめ、報道についても他社に対し優位に立つべき特権のあることを主張していた。此れを知って、おさまらないのは他の各社である。南極調査は元来、多額の国費を使つての国の事業である。同行する報道班員の選び方も、新聞発表や資料提供等も一切、各社平等の立場に立って考慮すべきだという主張であった。日がたつにつれ、こうした議論は益々エスカレートして行つた。遂に、新聞協会の各新聞社の編集局長が集まる会議に大学学術局長であった私が呼び出されて、つるし上げられることになった。相当険しい空気で、各社の編集局長の語調も強かった。私は、予算の獲得が容易でなく朝日新聞の協力なしには事業に着手出来なかつた事情を説明し、乗船報道関係者の一人は朝日から出し、報道についても朝日に何らかのプライオリティーを見とめ度いと述べて帰つて来た。同行の新聞記者は、一人は朝日、一人は、大多数の新聞社に關係のある共同通信社から出すこととなり、資料の提供等につき朝日新聞社に多少の特権を見とめるということで話が落付いた。今度はNHKや民放關係から放送を無視するのは怪しからんと抗議があつたがこれもやがて了解に達した。後日の話であるが、最も主張の強かつた某社の編集局長に会つたら、あの様な空気、あの論議の中では、とかく役人というものは、事を曖昧にしたり、妥協を図つたりするものだが私が終始、はっきりと自己の見解を述べて変らなかつたので、話がまとまつたのだと言つて呉れた。

観測船が接岸し、始めて隊員が上陸した時、永田隊長が、基地に命名し発表することになつてゐた。その名前案を本部で相談してきめて、これを封筒に入れて持つて行くというので、本部長の清瀬文部大臣に伺つたら、外国の例に倣つて、「プリンス明仁基地」はどうかなどと言われたが、平凡ながら「昭和基地」で御了承を願つたようなこともあつた。

いよいよ宗谷が東京港から出発することになつた。岸壁で式があつた後、岡野課長や石川君

等と、やつと此処まで、漕ぎつけたな、と喜び合つていたら、茅先生が近づいて来て、「喜ぶのはまだ早い、これからじゃないか」と云われた。

全くこれからだつた。接岸成功、基地に無事上陸の報に、本部長の灘尾大臣、茅先生と並んで、フラッシュの中で杯を上げたのが最高で、第一次の観測は先ず先ずの成績をおさめたが、その後が大変だつた。

極地の何年にも無い異常な寒さによる堅氷に翌年の第二次観測は、最初から挫折してしまつた。宗谷の砕氷能力をもつてしては、どうしても接岸できないことが段々明瞭になつて来た。

折角万般の準備を整えて航海して行つた越冬隊を上陸せしめ得ないことは、まことに遺憾なことだが、それよりも、何よりも既に越冬を終えて帰国を待っている隊員を、果して無事収容することが出来るかが最大の問題で、一同の最も心を痛めたことだつた。容易ならぬ事態と知つて、報道關係が騒ぎ出して来た。時差の關係で、現地との通信連絡は、概ね真夜中過ぎである。本部職員は、当然泊り込みである。自宅に在る私にも、毎夜情況報告や、談話を求める新聞や放送關係からの電話が鳴つた。本部に居て、私共では、事実どうすることも出来ないものであるが、文部事務次官副本部長という地位と責任の重大なことを考へていた。こうした間に本部長である松永文部大臣は、私に向つて、「君は何があつても動じないね。」と云われたことがあつた。「君看よ双眼の色、語らざれば憂無きに似たり。」という言葉の思い出した。幸にも、氣象變化の僅かな機会を促え得てヘリコプターで、越冬隊員を無事帰還せしめることが出来て、最悪の場合は回避し得た。併し樺太犬は残さざるを得なかつたのである。一難去つて又一難、その間に堅い氷にとざされて、宗谷が動けないという事態が発生した。船には、一年を支える食糧はあるというもの、これも容易ならぬ事態である。幸にして砕氷能力の優れたバートンアイランド号の協力により、脱出することが出来て一先づ着陸を見たのであつた。

こうした非常な事態に直面して、冷静沈着に、科学者としての英知をしぼつて最善の努力

を尽された永田隊長始め隊員の方々、又その職務推行に全力を上げて努力された宗谷の船員の方々には、心から敬意を表したものであった。本部に居て心を労するばかりで、事実は何も出来なかった私は、此の間、胃潰瘍性の胃痛に悩まされ続けていた。

例によって、国会では、衆参両院の文教委員会で、情況の説明を求められ、種々質問に応じたが、野党の猛者に「瘦せたじゃないか、心配したろう。」と云われ、同情したのか、あまり執拗な追究もされなかった。

樺太犬を残して来たことについては、後まで

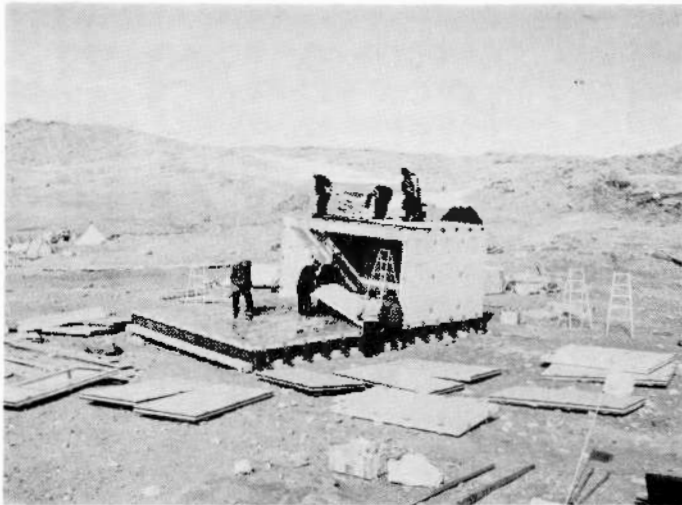
も、愛犬家や、動物愛護を標榜する人々から、自宅迄電話で抗議して来た。

今でも、樺太犬の銅像のある東京タワーの近所を通る時、その頃の事を思い出すこともある。

文部事務次官を辞めて、私が南極観測事業と直接の関係が無くなってから、早くも二十年近い月日が終った。忘却の淵に沈んだ記憶の中から断片のいくつかを拾って見た次第である。

その後、順調に年々継続し年々貴重な研究成果を積み上げているこの事業に対し心からの祝福を送りたい。

(当時文部省大学学術局長)



←基地建物の建設へ  
(S. 32. 1)



昭和基地建物全景→  
(S. 32. 2)

# 南極観測事業の始めの頃のこと

竹下俊雄

南極観測事業の始めの頃の苦労話など書いて欲しい、との御依頼を受けました。様々なことが頭には浮かぶのですが、いざ書くとなると、随分古いことですので、とぎれとぎれで、とりとめのないものになってしまいます。南極六年史の学術会議関係の部分は私が書いたのですが、これを読み直してみても記憶を呼び戻し、当時をなつかしみながら、思いつくまを書かせていただきます。思い違っていることがありましたら、私がほけてしまったのだとお受けとり下さい。

朝日新聞社が、この事業の原動力の一つだったと考えておりますが、当時は当面のことに追いまわられて、この関係の話を知りたくもなくなり過ぎてしまい、六年史のときも気にはなっていたのですが、つい深く触れずに済ませてしまいました。矢田さん、半澤さんがお書き下さるものを読むことのできる日を楽しみに待っています。

1955(昭和30)年という年は、私の一生の間でいつまでも心に残るいくつかの年のなかの一つです。学術会議事務局の学術部長を勤めていた私は、この年茅会長を団長とするソ連・中国学術視察団に随行を命ぜられ、はじめて外国、しかも当時少数の人しか行くことのなかった両国の現実の姿に触れる機会を与えられました。

6月下旬に帰国し、報告書の作成を終えた頃、初夏の暑い日だったと記憶しますが、服部学術課長から、IGY関係者の間に南極行きのお話が出ていますよ、と聞かされ、一体どなたがおやりになるんでしょうね、と余り気にもしませんでした。9月になると、運営審議会の議題になりそうだ、というのでややくわしく話を聞

きはじめました。

観測地点はプリンスハラルド海岸付近ということになり、観測者側の最後の腹を決める段階だったと思いますが、各機関の主だった方々が出席された会長室での会議で、ここは文字通り人跡未踏の地域である、ということで大議論があり、ある研究機関の方は賛否を保留し、翌日になって賛成の回答があったことを記憶しています。南極の地では是非とも観測をやりたい、という熱情と、果たしてそれが実行できるのだろうかという不安の間で、皆さんが苦悩されていたのだと思います。

10月の総会まで待つ余裕がない、というので9月の運営審議会の議決によって、政府に対する要望が行なわれ、ついにこの大事業は動き出しました。

政府がこの要望を受け入れ、閣議決定が行われた11月4日、学術会議の南極特別委員会(南極委)が発足しました。委員長になられた茅会長は、幹事として永田さんを指名されたのは当然のことでしたが、次いで私をも指名されたのにはびっくりしました。事務局の者は会議のお世話をするのが立前ですし、石沢事務次長が文部省へ戻られて後任者が決まらず、私とその事務代理をおおせつかったばかりでしたので、異議を申し立てましたがとうとう押しつけられてしまいました。しかもあれ程の大事になるとは思いもつきませんでした。この日から南極観測との長いお付き合いが始まったのです。

その後本務が事務次長となり、学術部長事務取扱いの時がしばらく続きました。南極関係の会議には極力出席し、主な会議の議事録は自分で作成しました。それやこれやで、一体どれが

本務だか分からない毎を送りました。一番御迷惑をかけたのは本田事務局長だったと思います。主なことは報告したり、指示を受けたりするつもりでいても、それがなかなか実行できない有様でした。

南特委は、観測・調査に関する諸事項について検討することを目的として設けられましたので、それまでの学術会議の諸委員会と異質のものではありませんでした。この事業が国の事業として発足したからには、当然に強力な実施本部が設けられてその衝に当たるものと予想され、また強く希望されていたのですが、結局関係諸機関がそれぞれの部門を担当し、本部はそれらを統合推進するものとする、ということで統合推進本部が設けられるに止まりました。そして、設営関係を担当する機関はないから、南特委がこの関係の準備も担当する、ということになってしまいました。

当初の話では、設営関係は全面的に朝日新聞社におんぶする、ということでしたが、国の事業となると、そうはいかなくなりました。朝日新聞社には、南極探検事務局が設けられ、設営関係について万端の準備が進められていました。この探検ということで思い出しますが、探検か観測か、始めの頃随分はげしく議論されたものでした。いわゆる前人未踏の地といわれるプリンスハラルド海岸に、隊員、器材、資材を輸送し、基地を建設し、居住することができはじめて観測が実施可能になるのであるから、これはまさしく探検である、という議論と、あくまでも観測を実施することが目的であって、それまでのことは手段に過ぎない、という議論であったと思います。

南極という狭い場所ではなくもっと広い南極地域で観測するということから、学術会議からの政府への要望には、南極地域観測という学術会議らしい言葉が使われ、公式には観測とされましたが、相当長い間探検という言葉も使われていました。「余り勝手なことをいうと連れて行ってやらないよ」と設営関係のある方が発言されたことがあります。始めの頃の各人各様の考え方の一つの現われだったと思います。最初の隊長、副隊長の人選、隊員候補者、隊員の選

定の際にも、観測と設営の調和ということが重大な問題でした。

具体的に計画を樹てるためには、一日も早く隊長候補者を決めなければならない、ということになり、観測関係者から出すのか、設営関係から出すのか、随分議論が重ねられました。結局永田さんをお願いする、ということになったのですが、六年史でもちよつと触れたように、観測関係者の間に異論がありました。このことは私には意外に思えたことでした。国際地球観測年関係全体の中心的人物であった永田さんを、その一部である南極に取られると大きな支障を来す、という気持は分らないではありませんでしたが、これだけの大事業達成のためには、南極地域観測を実施したいと熱望する観測者側から代表選手を出す、ということは当然のことだと思ったからです。

南特委として最大の問題は設営関係でした。前にも述べたように、設営関係の準備を担当することになったのですが、これは思いもかけなかったことで、それでは話が違いますよ、といってみてもはじまりません。学術会議には広く学・協会、研究機関の協力を求めるという手があります。まず、設営部門の中心人物となるべき副隊長候補者については、山男でもある桑原副会長のお骨折りもあって、日本山岳会の全面的な御協力を得ることができ、西堀さんが推薦されました。30年12月から翌年3月にかけて、建築学会、機械学会、航空学会、電波技術協会、栄養食糧学会、学術会議第7部をお願いして、学会内に南極委員会を設けていただいたり、南特委へ委員を推薦していただいたりして、設営部門の組織がまとまったのは、4月になってからでした。この間に隊員候補者選定のことがあり、北海道湧湾湖と長野県乗鞍岳における隊員候補者の総合訓練があり、といった有様で、めまぐるしいばかりの日が続きました。各学・協会からいただいた真剣な、熱心な御協力、委員となって実際に審議・企画に当たって下さった皆さんの御尽力は、未だに忘れることができません。

このように円滑に組織ができ、検討が順調にはかどったのも、朝日新聞社に建設・装備・通

信・機動・食糧の五つの準備会が設けられていて、これには学界・業界の多くの専門家が参加され、立案・設計・試作もある程度進行しており、それらをそっくり提供していただいた賜物でした。涛沸湖における訓練は、朝日新聞社の主催で行なわれたものでした。

この頃の南特委の活動のための経費は、年度途中で降って沸いた事業のことではあり、もともと窮屈な学術会議の予算ではどうすることもできませんでした。ほとんど総ては、皆さんに御迷惑かけることになってしまいました。隊員候補の方が次々と決まってきましたが、これらの方の身分は明確でなく、一応南特委の委員になっていただくことにはしましたが、訓練参加などの費用はどうしてみようもありませんでした。国の機関に所属する方については極力それぞれの機関で面倒をみていただきましたが、設営関係の方には民間の方が多く、困ってしまいました。これを救って下さったのが朝日新聞社からの寄付金でした。後に学術振興会に南極地域観測特別委員会（後に後援委員会）ができて寄付金の取扱いが正規のルートに乗るまでの間、実はこの寄付金は私がお預かりして、緊急必要なものに使わせていただいたのです。月日も金額も申し訳ないことながら記憶しておりますが、私が当時の広岡編集局長からいただいてきました。叱られることを覚悟して、私が伝票を書き、当時会計課におられた現在の森永会計課長の扱いで処理しました。予算に余裕さえあれば当然国費で賄うべきものと考えられるものには、もちろん何の抵抗も感じませんでした。これをはみ出したもの、例えば乗鞍岳での訓練参加のための装備の一部などについては少なからず迷いました。それぞれの額は大了りでもなくとも、数が多く、相当な額に上りました。学術振興会の方に引き継いだ時には、本当にほっとしました。

隊の中核が決まり、具体的な検討が進むにつれて、当初計画になかったことが次々と飛び出てきました。下相談が済んで南特委の審議に付す段階になると、ほとんどみんな私の所に持ち込まれました。私の事務室には、南極関係の方々の出入りがはげしくなりました。初めての

所を雪上車を動かすわけにはいかない、犬ぞり隊がどうしても必要だ。20名の予備観測隊などなまやさしい考え方では駄目だ、基地を開設するためには50名余りの隊員が必要だ。基地選定のための偵察にはヘリコプターだけではどうにもならない、足の長い飛行機が必要だ。往復の航海中船上観測を実施したい。全員が氷海に止まらなければならなくなる恐れもあるから、一年分の食糧等の準備が必要だ。折角基地を作っても、空屋にしておいたので冬の間にどうなってしまうかわからない、越冬隊を残留させたい。主なものを挙げてみましたが、本当に応接にいとまがない、といった有様でした。その度に、それでは話が違うじゃありませんか、既定の計画の線で考えて下さい、と反論してみても、実際に私達が行って、私達がやるんですよ、それにはこれが必要なんです、といわれることには押されてしまいました。ガラードの世界最悪の旅など読んだのもこの頃でした。南極地域とはこんな所か、となまかじりに知ってしまうと余計弱くなります。思いつく限りの反論をし、それに打ち勝つ材料を出してもらって、それぞれについてそれを必要とする理由書の作成が行われました。六年史にも掲げている「予備観測において越冬することを適当と認める理由」はその一例です。

南特委の意見がまとまると、それをもって統合推進本部へ行きました。ここで岡野学術課長に陳情するのは私です。それじゃ話が違うじゃありませんか、といわれる相手は私でした。しかし、ここまできると私にとっては楽な仕事でした。私の後ろには南特委があり、隊員があるのですから、そして、実行のことは統合推進本部に下駄をあずければよいのですから、実現のための文部省の御苦勞は大変なものだったと思います。こんなに最初の計画が大きく変更され、大きな規模となった事業は、後にもなく、先にもないことではないでしょうか。

第1次隊の出発も迫った頃、富国生命の加藤玲子さんが尋ねてこられました。「隊員の皆さんに保険をかけてあげて下さい」とのことでした。この頃になると、国費関係は統合推進本部で、その他は学術振興会の後援特別委員会の所



管とすっかり軌道に乗っていました。多分私が後援特別委の幹事であったので私のところにこられたのでしょうか、隊員のなかのどなたかの工作だったろうと思っています。隊員側の要望を本部なり後援特別委なりに取り継ぐ窓口の役目を果たす立場にあったからでしょうか。冷たく考えると、これは必要と思ったら個人がかければよいのではないかと。隊員の皆さんは、いやいやながら行くのではなく、沢山の希望者のなかから選ばれた、行きたくて仕方のない人達ばかりではないか、など迷ってしまって、その日はお話は承給りました、といったことでお帰り願いました。それからほとんど毎日加藤さんは尋ねてこられました。その熱情に負けた、という気持もあったのでしょう。隊員の方々は事業の遂行に夢中になっていて、万一のことなど考えておられないだろう、万一のことの恐れは、送り出す側は口には出さないが心の底に感じ続けているのではないかと、少しでも後顧の憂いをなくしてあげるべきではないかと、などと考え、遂に決心して後援特別委の高垣委員長のところへ話を持っていき、今度は私の方から実現方を強くお願いしました。結局越冬隊員に生命保険、越冬隊員を含む隊員、宗谷、海鷹丸乗員

の皆さんに傷害保険をかけていただくことになりました。本当に幸いなことに、この保険料はかけ捨てになりました。

始めて行かれた第1次隊の皆さんの御苦勞は大変なものだったと思います。しかし、第1次隊は実に好運に恵まれたと行って良いでしょう。航空機の活躍で良い基地が見付かり、近い所に接岸でき、犬ぞり隊も役に立って調査された輸送路によって輸送もでき、昭和基地が建設されました。しかも、多くの条件つきであった越冬隊の残留まで実現しました。帰途の氷海での苦闘の報に気が重くなり、オビ号の救援を受けて脱出に成功の報を聞いたときのほっとした気持を思い出します。第1次隊の時の氷海が、一年後の第2次隊の時と同様であったら、南極観測のその後はどうなっていたであろうか、ぞっとする思いがします。

次から次へと出てきた要求のほとんど総てが受け入れられ、その実現のために準備されたものがみんな役に立って、第1次隊は成功しました。ほんとによかったと思っています。そして、このことにいささかのお手伝いをするのできた私は幸せでした。

(当時日本学術会議学術部長)



西堀越冬隊のメンバー（撮影者を含め 11 名）

# ふじの活動

本多敏治

(日本鋼管株式会社清水造船所)

昭和38年8月20日閣議決定により打切られていた南極地域観測は、諸般の準備完了をまって再開すること、輸送は防衛庁が担当することが定められた。昭和39年12月18日第47回臨時国会において、南極地域輸送に関し自衛隊法の一部を改正する法律（南極地域観測に対する協力）が通過成立し、更に自衛隊法施行令の一部を改正する政令（南極地域に対する協力の範囲）が制定され、本格的に協力の出発を見たのである。文部省では40年の秋再開を目途とし各般の準備を進めていたが、最大の懸案は観測船の建造におかれたようである。要求性能決定にあたっては、宗谷の経験を取り入れ昭和基地周辺の氷状下で定着氷到達に十分な力量を有すること、しかも単船で砕氷輸送、観測という多目的任務を遂行しなければならない。最終輸送方法が氷上か、空輸型式かによって船型に影響があり、これがため各国、特にアメリカの砕氷船資料等を検討し、多大の苦心が払われた。輸送方法としては、6次までの経験から氷上輸送は危険であり、全部空輸に依存するものとして機種を決定すること、空輸能力については40漕沖より約400トン輸送する。機種については寒冷地における起動発進が容易であり、軽量で大馬力発生可能なタービンヘリコプターとしてS61A（米）が最適として採用決定された。特定の大型雪上車だけは機を見て氷上輸送をするとして、これを除いて部品中最多重量物には2.9トンのものが考えられた。搭載機数としては3機保有を目途として格納施設及び1機発着可能な飛行甲板を装備した。その他各部門においても能力発揮に熱心な努力工夫がなされ、しかも期間的余裕がなく短期建造という課題にた

いて総力結集作業の賜物として新観測船の誕生を見たのである。

さて、船は完成を見たが乗員教育も容易なものではなかった。海上保安庁に交替して防衛庁が輸送を担当することになったが、防衛庁内には南極経験者はなく、海上保安庁でも中止後すでに4年近い空白があり、本庁にわずか幹部経験者が残るだけで当時の乗員は各部に散っていた。資料収集に奔走したが、幸に本庁に松本元船長が在勤中で同行した一部の幹部もおられて親切に資料を受領することができた。いかに多くの読書研究をしても、南極の砕氷オペレーションを理解することはむずかしい。責任者は現地の研修体験が必要である。たまたま昭和38年末から始まるアメリカの第9次冷凍作戦に当局の御努力によって、私と赤塚飛行長予定者とが松本元宗谷船長の同行をえて、米砕氷艦に便乗して見学研修参加することができた。ニュージーランドのリトルトン港からパートンアイランド号に乗り、暴風圏を渡り、氷海を越えてマクマード基地沖に到着し、後約1ヶ月間苛酷な砕氷作戦を見学した。途中乗艦をグレイシャー号に変更したが、日本で設計中の観測船に近似した艦であり、運航に貴重な経験と自信をうることができた。ロス海では、その他マクマード、バード、スコット、ポール各基地を見学観測及び支援の実状や、長年探険家達奪鬪の聖地を目前に見て帰国した。一方、輸送の主体となる航空機については、荷物輸送の基礎訓練、艦上発着訓練とともに、寒冷地飛行の確認が必要であった。タービンヘリコプターは寒冷地飛行に適するが「アイシング」にたいする不安があり、実状を把握するため、訓練地として冬期北

海道の涛沸湖を選定し、館山から千歳空港經由美幌を基地として湖上訓練に従事した。同地では気温氷雪気象等訓練目的達成上好条件が揃っていただけでなく、参加員の意気旺盛なものがあり団結上貢献するところが大きであった。

ふじには観測隊員が長期に亘り乗船するため居住、給食、船上観測実施等制度的にも解決協定すべき点が多かった。また観測船が自衛艦であるため、外国寄港地における地位処遇の問題についても解釈上疑念をいざこざとすることがあり、これらの調整にも相当の時日を要したが、とに角準備万端整って悠然と晴海埠頭に出港の日を迎えたのである。

ふじの輸送行動計画のあらまはは次のとおりである。ふじの性能航続力からして最終往路寄港地として、ケープタウンを廻る必要はなく、オーストラリアのフリーマントル経由の方が、10日間短縮されるだけでなく、何かと南極情報入手も有利である。同港を出てからは暴風圏内の低気圧移動を注視しながら、一挙に南下突破して氷海の外縁を偏東風に乗って西航し、氷海の気象や流氷に慣れながら、昭和基地に向う航路をとっている。リュツォ・ホルム湾の氷縁着を12月25日頃と予定し、東京出港は11月20日～25日頃とし1月上旬定着氷に接岸し南極で最も好天に恵まれる1月中旬に空輸を大方終了、遅い年でも2月中旬頃までに飛行作業を終了、2月下旬氷縁発帰路につくのを標準としている。空輸については40哩定着氷外縁よりとして、当初氷上ヘリポート利用を考えたが、氷盤が弱く基地付近進入時以外は艦上ヘリポートより発着している。

この計画にたいして各回次の行動経過の特色概要を述べれば次のようである。

第7次は再開初年であり、11月20日東京を出港したが、船体装備ともに新装を見たものの初回という未知の要素が多く、何となく任務の重さを感じずる空気がみなぎっていた。南極の自然のきびしさに対する船の限界を知るものにとって、新船といえどもわずかの優位を示すに過ぎない。ましてや、ふじにとって公試の過程で砕氷は不可能であったため、氷海では過度にまで安全大事をとっていた矢先、進入後まもなく

来襲したブリザードに出鼻をくじかれた感があった。通過後は好天に恵まれ、一挙に進入することが出来た。特に前夜発生直後と思われる定着内に出来た60kmに及ぶ水路は小運河のように幸運の恵みであった。年末に定着氷に接岸、氷上ヘリポートによって大部を短期に空輸したが、大型雪上車だけはクラックのため氷上輸送の適処を発見することが出来ず、最後まで残ってしまった。1月末には氷状好転、冰山群の西側にリードが発達したため、基地近く内方に進入したところ、連続砕氷でオングル島まで近接昭和基地に接岸することが出来て、艦上から見た基地の灯に感無量であった。初回のふじにとって第7次は無事輸送任務を終了したが、これからはきびしい前途に遭遇することがあろう。その際各国の協力こそ唯一の頼みとなろう。親睦と交流のため、帰路ソビエト及びベルギーの基地を訪問して再開の挨拶を兼ね、今後の協力を誓い合ったことは大変有意義であった。

第8次、第9次では最初より基地接岸を計画し、空輸は接岸後に主体をおいた。途中定着氷は堅くチャージング進入に苦闘したが、輸送は無事に終了した。特に第9次は極点旅行用物資輸送のため、大陸に接岸し雪上車を揚陸、更に旅行用燃料の一部を大陸上に空輸した。第10次は氷状も良態で全輸送中最も順調に基地に接岸し、全輸送を完了している。南極行動中最も警戒を要することは、推進器の損傷であるが、第11次において、昭和基地接岸物資輸送完了後、復路氷海離脱行動中にビセットされ、最密群氷帯で右推進器4枚を根元から折損した。本部ではアメリカ、ソビエトに救援活動を要請し、オビ号は12.9哩まで近接したが、氷状悪く引返し、アメリカもエディスト号を派遣する手配をしたが、現場到達までに氷状好転自力脱出した。第12次は氷接最悪の状態で、定着氷到達前約1ヶ月間ビセットされ、かつ右推進器1枚を切損、空輸開始が大幅に遅れた。約2ヶ月半基地沖合の密群氷の中で、砕氷航行に空輸に終始苦闘を続け輸送に務を果した。ビセットに際しては、前年同様、米、ソにたいし救援を依頼したが、行動開始前に自力脱出に成功した。防衛庁内では救援任務部隊を編制して派遣

の計画をしている。第 13 次においては、基地 16.7 哩まで近接、輸送完了後帰路ブリザードのため定着氷縁で 3 月中旬にピセットという不運に遭遇した。主燃料残が不安となり、防衛庁では救援任務部隊派遣を計画し「かとり」、「たかつき」、「はまな」を予定した。また南極本部から米海軍砕氷艦で、帰路ニュージーランドのリトルトン港碇泊中のノースウインド号に救援待機を依頼、米海軍では更にリオデジャネイロに碇泊中のサウスウインド号にも待機を下令、それぞれ 3 月 21 日、3 月 22 日に寄港地を出港したが、3 月 28 日ふじが自力で脱出したため、現場に至る行動は中止された。

第 14 次以降はピセット等の事故はなく、輸送任務を完遂している。

過去 10 年間の年平均実績値は空輸量（物資）441.4 トン、飛行時数 282.3 時間、燃料消費量 2,630.7 トン、航空燃料（JP 5）123.9 トンであり、総航程日数 147 日（南極行動 71 日）、但し 10 次まで 140 日（64 日）を標準としている。

南極行動においては、出動船舶も少く各国とも自隊オペレーションにせい一杯であり、自己の任務遂行すら容易ではない。他国救援に応ずる余力に期待することはまことにむずかしい。

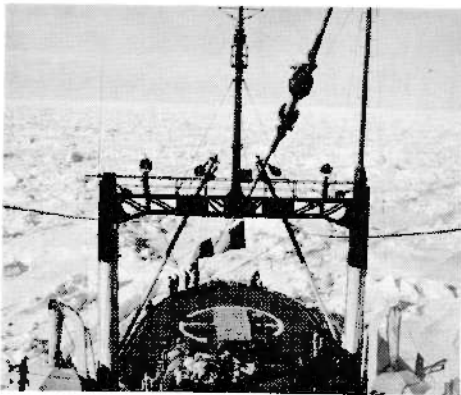
難事ではあるが、それぞれ自国の救援対勢整備が望まれるのである。ピセット時に経験する密群氷のすさまじさは、経験したものだけが知る恐ろしさであり、船という力をはるかに超越し

た自然の猛威であり、不慮事故対策は常に準備されていなければならない。

また一度基地なりが建設されれば、設備は増強の路をたどり輸送能力に限界がある限り、後方支援は常に立遅れとなるのが常であり、僻遠地の事業運営にあたっては、後方支援の先行こそ安全と事業成功の鍵となろう。たとえ各次の輸送成功に一時安堵を感じても、いつかは不可避の事故による 1 年の輸送の空白生起を想う時、氷海を去るにあたって、寒風にまさる心細さを感じる次第である。幸に氷状に異変はあっても、現在まで各次とも物資輸送任務を果しているが、不慮時に対する備蓄こそ一つの課題である。毎年量的にはふじ搭載可能の最大限を輸送しており、備蓄はこの中から毎年計画的に充当し積み上げていかねばならない。毎年予定通り観測は進んでおり、慶賀にたえない事ではあるが備蓄のことだけが心配の一事である。

ふじは就役以来深く国民になじまれてきた。先日ふじの見学者数をあたって見たが、寄港地の分だけで 75 万人を越えている。今日の経済変動下に時世を乗り切るためには、少々の苦難嵐に耐える頑健な体力と、精神力が要望される折から、ただ珍しさというよりも、きびしさに耐える船とはどんなものか、極地へ行く人々と、そこに何か教訓を求めてか、今もなおふじを訪れる人は多い。科学への関心とともに心の面でも大いに役立つほしいものである。

（当時「ふじ」初代艦長）



宗谷密群氷にピセット



「オビ号」救援に来航、砕氷開始（S. 32. 2 28）

# 南極観測20年を回顧して

和 達 清 夫

(日本学士院長)

## 1. 南極観測の発足の前後

それは昭和 30 年の春頃と記憶する。当時私は中央気象台の官舎に住んでいたが、夜遅く突然「科学朝日」の半澤さんの訪問を受けた。半澤さんは緊張した面持ちで私に、南極地域に日本が観測隊を送ることの意義とそれに対する意見を求めた。もしこの方面の科学者がその意義を認め実行しようとする熱意があるならば、朝日新聞はこれに協力する意志があるということであった。

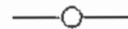
私はこれを聞いて強い感動を覚えた。私自身がこれからの日本の科学の発展には国際協力が大切であると日頃思い、その方向に及ばずながら努力していたときであった。しかし、遠い未知の南極地域という所までは実際問題としてよく考えていなかった。南極観測の重要さはいくまでもないが、何しろ大がかりな計画であり、当時の日本としてはよほどの決心がない以上、実現はむつかしい情勢にあった。何よりも国の重要な学術的事業として取り上げられることが第一である。ともあれ自分は地球物理学徒として、こちらからこの話を持ち出すべきところであったと残念でもあった。

思えば、当時の気象事業は戦後の荒廃から立ち上り、ようやく国際的にも恥ずかしくないだけの復興をとげ施設を整え得た時であった。まだまだ一層の整備が必要であるし、一方台風や豪雨雪の災害も頻りに起り、全く息をつく暇もなく仕事に忙殺されていた。しかし、いま敗戦の痛手を克服し、新しい意気に燃えて仕事に取り組んでいる日本の地球物理学者を奮い立たせるのに大きな役割をするであろうことを考え

ば、この南極観測の意義は倍加するものと強く感じた。

そしてその夜は半澤さんと夜の更けるのを忘れてこの問題を語り合い、その実現を夢みたのであった。

さてこの話は、幸にも思ったよりも早く曙光を見出して来た。この間における当時日本学術会議の会長である茅誠司博士をはじめ、関係者の熱意ある実現への努力には深い敬意を表したい。この巨大計画は実施に向って着々と進められたのである。



このころ私たちは 1957 年から始まる IGY (国際地球観測年) に参加するわが国の観測体制や準備づくりに忙殺されていた。そして日本は IGY の国際的に予定された観測項目ほとんど全部について参加協力することがきめられた。思い出すのは学術会議の極年観測委員会でわが国でもロケット観測をするか否かを議論したときのことである。ロケット観測は当時の日本として画期的な大計画であるので、大決心をしてその実施を決めたのである。このことは後に南極観測においてもロケット観測が組み入れられる端緒でもあった。昭和基地のロケット観測がオーロラ研究などに大きく貢献したのは周知の通りである。こうして IGY 計画全般はもとより、南極観測は地球物理学に携わる者としては永年の願望が実現しこの上ない喜びであったが、それだけに成果について強い責任を感じた。いつも緊張して関係の諸会合に出席して、同じ思いの人たちと議論し合ったり、その推進を分担協力したりしたその頃を懐しく思い出す。

## 2. 南極特別委員会を中心として

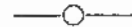
日本学術会議は、昭和30年9月25日の運営審議会の議を経て、同月29日に政府に対し南極観測実施に対する要望を行った。そして10月の総会において南極特別委員会を設立して茅誠司会長が委員長となった。11月4日には閣議で日本の南極観測への参加が決定した。そのころの南極特別委員会は南極観測に関係深い関係機関や学識経験者を加え委員数も多く、これに動員された者の数は150人にのぼる大世帯で、南極観測についての万般を審議した。

私は委員の一人であったが、同委員会ではまず観測船に海上保安庁所属の「宗谷」を推し、また隊長に永田武氏を推せんした。更に西堀栄三郎氏の副隊長推せんがあり、観測や設営などについてそれぞれ委員会を設けて諸計画を練っていった。当時南極観測の計画が一般に公表されるや国民の関心は高まり、委員もそれぞれ緊張し真剣にこの事業について審議し推進していったその熱意は、今も忘れ得ぬところである。そして諸準備が整えられ、昭和31年11月8日第一次観測隊の東京港出発を感慨深く見送ったのである。

南極観測は国際地球観測年の終了後も研究を継続することが国際的に決まり、本特別委員会はICSU（国際学術連合会議）のSCAR（南極研究科学委員会）に対応し、その国内委員会の任務を与えられた。一方本委員会はわが国の南極観測計画を審議する委員会として名称は特別委員会であるが、実際には恒常的の性格を持っていた。

南極観測は第1次に始まり、第2次は悪天候のため越冬は中止されたが、第3次、第4次とすすみ、そして第6次まで一応打ち切ることが閣議で決定された。「宗谷」の船齢の古いや本事業継続の困難性がこの打ち切りの主な理由であった。委員会としては科学者の強い希望をふまえ、打ち切りを全く遺憾に思い、強く再開を希望しそれを心に期したことはいうまでもない。そのために基地の閉鎖についても再開を想定して基地の諸施設の撤収にあたってその配慮を要望した。

南極特別委員会は当初よりこの委員会の特殊性から会長が委員長となることとなり、まず茅氏がそれにあられたが、茅氏が会長を辞任されたあとは兼重会長がこれをつぎ、それから私が昭和35年1月会長就任とともに委員長を受けついで。昭和38年以後私は学術会議の会長でなくなり、また昭和41年には会員でもなくなったが、都合でこの特別委員会の委員長を昭和46年頃まで引きつづいて引き受けることとなった。会員でなくなった者がこの委員会の委員長をつとめることは、いろいろ苦勞が多いのであるが、幸いその間の関係の方々、ことに当時の委員の方々より理解ある協力を受け役目を果たしたことは実に感謝に堪えないところである。



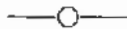
特別委員会では、実にいろいろの事があった。中でもまず思い出されるのは再開への苦心努力と再開が実現したときの喜びである。新しい観測船について文部省の岡野さんと海上保安庁長官を訪ねたり、種々苦勞したことや、休止の期間に各国が観測を続けているのを見守っていた辛さもみな思い出である。

再開前であるが第3次隊の越冬中の昭和34年の3月にオーストラリアのキャンベラで第3回のSCAR会議があり、その直前にメルボルンにおいて「南極気象」についてのシンポジウムが開催された。私は両会議に出席したが、シンポジウムでは日本の観測隊の気象に関する研究を紹介した。なおこのシンポジウムの議長はWMO（世界気象機関）のLanglo氏、指導的立場にあるベルギーの気象学者Miegem氏は前からの知合いであり、会議は和やかに有意義に行われた。なおこのときメルボルンのテレビに私とMiegem氏が招かれ、南極観測についての対談をさせられたのは冷汗のものであった。その頃メルボルンに国際的の「南極気象センター」が設置され、オーストラリア気象台のGibbs博士が主になってこれに当たっていた。同所では日本からこの研究所の仕事や研究に参加する気象学徒を送ってほしいと懇請され、私は日本に帰って努力したがその実現には苦勞した。その頃は日本から外国に研究のための科学者を長期派遣する制度はあったが、この話は仕事の協力が



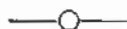
主になっているのである。気象庁から有為の人材を送りこもうと懸命にやったが中々成功せず、かなり後になってやっと実現した。

SCARの会議はキャンベラで行われたが、日本からの出席者は私一人であったのと私自身がこの会議に初めての出席であったため、自分なりに努力したが思うような活動もできなかったようで心残りである。しかし、各国ことにオーストラリア、ニュージーランドなどの南極観測に対する熱意ある態度には教えられるところ多く、私は活を入れられた思いがした。



「宗谷」時代の思い出としては、第1次するとき「宗谷」が帰途氷状悪化のため氷海に閉じこめられるのを心配をした時のこと、米・ソ両国に援助を申し出ることを東京の推進本部で関係者が相談し、首尾よく氷海脱出の報に祝杯をあげたこと、第2次隊のときの「宗谷」の故障のときの心配、昭和基地付近海面の氷状悪条件のためその年は越冬を断念せざるを得なくなったときの残念さ、第3次以降のヘリによる輸送の成功、などいろいろつきない。しかし中でも第4次観測隊の昭和35年10月11日福島紳隊員遭難の報を受けたときの驚きと悲しみは今も忘れ得ない。当時特別委員会から現地への弔電を打ったが、そこで鳥居越冬隊長に対して「……あまりに自らを責めることなく……」と隊長はじめ隊員の断腸の思いを察して記した文字を覚えている。

昭和40年10月南極地域観測の再開実施についての基本方針が閣議で決定され、同年11月には新造砕氷船「ふじ」が隊長村山雅美氏、副隊長武藤晃氏、そして越冬隊員17人、夏隊22人を乗せて東京港を出発した。われわれは第1次の出発を見送ったときと同じ感慨をもって、そして今日までに到った複雑な感情とともに、新しい南極地域観測の出発を見送った。



日本学術会議は始め、昭和30年9月に総理大臣に「国際地球観測年における南極地域観測への参加について」要望を提出してより、本観測事業について数次にわたって要望・勧告を行っている。それらは幸によく受け入れられ、国

家事業として着実に進行したが、昭和35年私が会長であったときに、2ヶ年の南極観測の継続を政府に勧告がなされた。その際に南極地域観測に関する国の体制を確立し、とくに事業や研究の中心となる恒久的機関の設置を要望した。そして翌年極地研究所（仮称）の設置について改めて学術会議より要望がなされている。その頃観測事業の他の要望は大たい実現されて来たが、この常置の中核機関の設置だけが中々実現を見なかった。このことは昭和37年4月に国立科学博物館の機構改革により第2研究部に極地課が新設され、第一步を踏み出した。しかし、この規模では南極地域観測の大きな事業に対する中核機関としては不十分であることが論議され、その後も学術会議の総会などでしばしば独立機関設置の努力について強く指摘されて来た。このことはその後、昭和45年4月に、同博物館の付属機関として極地研究センターが設置され、遂に昭和48年9月に待望の国立極地研究所の設置となったのである。南極地域観測事業の進行経路のうち、もっとも立ち遅れたのはこれであり、長い間の念願であり、焦燥であっただけに、私は現在の板橋区加賀に建つ同研究所の陣容を見るとき深い感慨を覚える。

話は前に戻るが、南極観測事業が再開され、新しい体制で順調に進められていくに従って、国立博物館内に南極地域観測専門委員会ができ、永田委員長のもと具体的な実施計画等について専門関係者による審議が行われるようになったので、学術会議の特別委員会も今までのように細かいところまでやる必要がなくなり、その主任務が南極観測事業の計画の大綱をきめることになっていった。隊長の選考などは特別委員会の任務に長いこと含まれていたが、いろいろ思い出がある。その後国立極地センターが設立され名実ともに南極観測実施の中核体として本格的に活動するようになって、本委員会も特別委員会としての任務を終了し、南極研究連絡委員会に改組されて学術会議の常置委員会の一つとなった。

### 3. 第15次南極観測隊に同行して

南極観測に始めから関係し、一度南極の観測



隊に加わりたいと熱望していた私が、永年の願いがかなえられたのは開始後 18 年、年齢も 71 歳になっていた。それだけにそのときの喜びを御想像願いたい。

こうして私は第 15 次隊と行をともし、統合推進本部より視察員として昭和基地に派遣されることとなったのである。出発は昭和 48 年 11 月 25 日、東京港に隊員の出発を毎回見送り万歳の音頭取りを仰せついていた私が、今度は見送られる立場となり、「ふじ」の甲板から手を振って皆と別れ南極に向ったのである。私は視察の目的を達するためには、まず観測船に乗り、出発から隊員、乗組員と起居をともしることが大切であると考えてそうしたが、その甲斐は十分あったと思う。

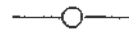
船は予想以上に快適で順調に進み、船内は規律正しく和気に満ちていた。赤道を越えフリーマントル港に数日碇泊し南極に向ったが、船の中では航海のことはもちろんであるが、私としては海洋気象について改めて啓発されるところが多かったという望外の喜びもあった。ことに南太平洋の暴風圏を通り、大気環流の姿を身をもって知り得たし、また南極の雪氷の実態と気象変化とに接し極地気象に大きく眼を開かせられた。南極観測事業の視察という正式の役目以上に、私自身が地球物理学徒としてこれだけ見聞を広められたことは有難いことであった。

「ふじ」は予定どおり年末に昭和基地付近の氷縁に到着した。第一便のヘリで昭和基地を訪れ、第 14 次隊に迎えられたのが大みそかの午後であった。一年振りの新旧隊員の対面も劇的であり、私としては初めて昭和基地に立つ感激で胸一杯であった。基地は各棟が立ち並び堂々としている。時はまさに南極の真夏、太陽は思ったより高いところに輝き、基地付近の裸地に雪どけ水が勢よく流れているのが印象的であった。第 14 次の越冬隊員が皆日焼けした明るい笑顔で浚削と活動している姿を見て、その瞬間にまず視察に来た第一の目的は達したように思った。

翌日は元日、「ふじ」の船内では一同形ばかりであるが屠蘇と折詰で新しい年を祝った。その日は南極でも珍らしい好晴で寒気もなく、紺

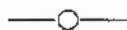
碧の空のもと氷面は真白に広がり、ここかしこに氷山が輝いていた。そして、そこには大小のペンギンが群れ来り、船の近くで遊んでいた。この静かな、この世のものと思えない明るく美しい環境の中で、最も悲しい事故が起ころうとは——乗組員の一人が近くの氷山に行き、クレバスに転落したのである。この報せに直ちに船から救助隊が出て、ロープを使って救助作業をしたが、遂に悲しい殉職者を出すことになってしまった。平和な元日は一変して暗い元日となってしまった。夕闇せまる氷原で、だびにふし厳粛な葬儀を行ったときの悲しい情景は永く忘れないであろう。

やはり極地の観測は、安全こそ第一のものである。このときも安全については万全をつくしたはずである。さきの福島隊員の遭難、そしてこの事故と、残念ながら事故は起きたが、思えば 15 次まで行って来た南極観測としては、一般にこの種の事業から見て、件数は少いともいえよう。しかし無事故こそわれわれが最も目指すところである。観測隊の安全ということは、いいすぎる程いわれて来たが、今後とも一番心がけるべきものであることを、この昭和基地到着の初めに改めて思いしらされたのである。



昭和基地に一室を与えられ、私はそこに約 1 ヶ月滞在し、隊員と起居をともしることができた。居住は、不便な点はいろいろあるが、まず快適な環境といってよからう。私が滞在していたのは南極の夏であり、一番寒気もゆるむよい時期であった。それに私は Observer であり、隊員のように正規の仕事を課せられていないから、それほどの苦労もない。従って本当の隊員の辛苦を知り得たとはいえない。常夜の極寒、ブリザードの荒れる氷雪の境地については、現地に滞在したとはいえ、やはり想像の域を出ない。しかし、実際に滞在して眼にしたものは、全員健康で朗らかにその苛烈な環境を乗り越え、それぞれに任務を果して来た満足感に満ちている姿であった。これには何よりも、隊員の和というものが基礎にあるからと感じた。「人の和にしかず」という古い言葉を今更のように思ったのである。

挿話であるが、私は基地で不注意のため重い扉で指をはさんでけがをした。基地の医務室で隊員のお医者さんに診て貰ったところ、「これが私の診た一番の重傷ですな」と笑っていわれた。私はこのとき基地の健康監理がいかに行き届いているかを感じ、私の不注意を恥じた。



基地で行われている諸観測は観測員の少いの拘らずよく整正と行われているのに感心し、ことにロケット観測はなかなかの仕事でよくやり抜いていると思った。私は気象観測が一番よく分るので、度々その室で時を過したが、毎日のルーチン観測を僅かな人数でやり遂げている。施設もそれぞれにかなりまで整っているが、完全なものにするのは今後に残されているように感じた。ともあれ研究も定常観測もここで1年間続けるには、それだけの設備がととのっている必要があり、その基盤を受け持つ設営担当者の苦勞も察せられたのである。設営については改善、増強の余地がいろいろあることが感ぜられたが、これは輸送との関係も大いにあることであろう。

輸送といえば、観測船のことは別として、空輸について何百便ものヘリの運航は、よく事故なく今日まで行われていると感心した。基地に並ぶドラム缶の長い列を見ても大へんな仕事であることが察せられる。それにしても、輸送の関係から夏隊の活動がきまり、夏隊の意義もここにかかわるのである。夏隊については今後更にその意義を高めるべく、画期的な計画が樹てられるようになればと心より願った。

基地の視察の詳細については、帰国後報告書を出したのでここに述べることを控えるが、それに関して、帰途ソ連基地のマラジョージナヤを訪問したことによって、他国のものと比較検討できたことを付記したい。要するに根本は南極観測として共通のものが多いが、細部においては各国の特性に応じているのが現状であり、それがまた当然であると感じた。ただソ連などは国柄もあり、万事大がかりであり鷹揚であ

る。日本はこれに比べてずっと繊細巧緻の感があるが、余裕を持つ点には学ぶべきところがあるかも知れない。南極観測はこれからも永く続けられ、あるいは新局面が出て来る可能性もある。今後とも着実に腰を落ちつけて進むことが大切であろう。

#### 4. おわりに

南極観測は20年を経過した。学術的成果も着々挙げて来たと思ふ。科学の国際協力の任務も果して来た。しかし学術的にも今後に残された部面は多い。今後ますますこの方面の発展が期待されることはいうまでもない。

近頃になって、南極の領土問題や資源問題が各国間に強く論ぜられて来た。この科学者だけの域を越えた大きな問題はわが国としてどう対応して行くべきか要路者、関係者において慎重に検討がなされるであろう。しかし科学者として少くとも学術的な立場はしっかり守り発展させていきたいと願う。

以上、南極観測20年に際して、とくに私の関係した部面を中心に感ずるままを、断片的に、そして随想的に述べた。甚だまとまらない一文で恐縮であるが、ここまで立派にやって来ることのできた南極地域観測を心から祝うとともに、僅かでもお手伝いし得たという私の地球物理学徒としての喜びを察して頂ければ幸いである。

最後に、南極観測という大きな事業に踏み切り、今日まで種々の困難を越えて事業をつづけ、すでに研究成果や国際協力について高い評価を得るにいたっていることについて関係者各位に深甚の敬意を表したい。そして将来、わが国がこうして南極観測という事業を遂行して来てよかったと、広い視野から人びとに改めて思われることであろう。これからも南極観測事業には困難と、むつかしいことが続くであろうが、どうか現在あるような人の和を中心として、大綱を誤らず、一層、着実に発展あらんことを心より願う次第である。

(当時気象庁長官)

## 第19次南極地域観測隊の計画と横顔



写真一 一同に会した隊員

### 神 沼 克 伊

(国立極地研究所)

第19次南極地域観測隊は、1977年11月25日東京晴海埠頭を出港し、南極に向う。オーストラリアのフリーマントルを経由し、12月下旬には砕氷船「ふじ」は昭和基地近傍の氷縁に到着し、隊員と物資の輸送を行なう。この原稿が読者の目にふれる頃は、基地の建設と夏隊による沿岸調査の最中であろう。

国際磁気圏観測(IMS)の最終年を受けつつ19次隊は、隊長が平沢威男(極地研究所)、副隊長が大瀬正美(電波研究所)の阿ベテランである。平沢隊長については17次隊の時に述べた(極地、No. 22, p. 40-42, 参照)ので重複をさけるが、19次隊で越冬が3回目となり、昭和基地での最多越冬者(いずれも3回)の仲間入りをする。

大瀬副隊長は昭和基地行き8回目(うち3回越冬)で、これは新記録である。第4次で初めて越冬した頃は小さかった2人のお嬢さんも成人され、最近ではお父さんに南極行きをすすめるようになったと話す大瀬さんの頭には、ほとんど髪が無く、永年の南極での苦勞がしのばれる。この平沢、大瀬両氏と超高層部門のリーダーとして越冬する西野正徳氏(名古屋大学空電研究所)、それに筆者は、8次隊で鳥居鉄也隊長以下24名で越冬した仲間である。8次隊は自称「花の8次隊」、「末広がりの八次隊」、「安全教育の鳥居学校」で、世界の「南極」に関し、その後も貢献度が高い。10次隊以後、19次隊までのほとんどの隊に幹部隊員、そ

れも隊長又は副隊長を出している。つい先日までは極地研究所のスタッフの半分以上が8次隊の隊員だったメンバーで占められており、去る1月29日の南極観測20周年式典での表彰者18人のうち、8人が8次隊の隊員であった。

西野氏と筆者は昭和基地へは越冬以来、10年ぶりの再訪である。IMSの目玉、ロケット観測の責任者として越冬する西野氏は、8次隊では通称「怪童」と呼ばれていた。年齢も越冬隊員のうちで下から数人のところだった。その怪童も今では2児の父親、今回は幹部隊員としての越冬で、その準備に平沢隊長を助けている。西野氏の他、超高層部門の隊員は7名である。このうち2~3名は内陸のみずほ観測拠点での越冬観測を行なう。

昭和基地は科学観測の基地である。このため科学者のみが南極に行くように思われがちだが、立派な観測成果をあげるためには、蔭でそれを支える人達の努力がある。とにかく30人の人間が1年間生活する衣食住すべてを、自分達でやらねばならない。食べることから、出したものの始末まで、また、電気、車輛、上下水道、建物等々の維持、管理を、限られた人数で行うのだから大変である。これらの担当者を観測部門に対し、設営部門と呼んでいる。

この設営部門の中で、電気、車輛など機械担当隊員は、いわば昭和基地の中樞神経と運動神経を預るよう



写真-2 ラッシングの訓練

なものである。比較的若い隊員の多い機械部門を、14次隊で平沢隊長と越冬し、気心の知れている竹内貞男氏（極地研究所）が、上手にリードしている。

娯楽の少ない昭和基地での楽しみは食事である。昭和基地の食事は、南極の他の基地に比較して美味しい。私は日本人の舌の感覚は世界でも一級品だと思う。その日本で鍛えられたコックさんが行き、和・洋・中華料理と変化に富んだ食事を作るのだから、他の基地にくらべ非常に恵まれている。

小池勝男氏（国際食品開発）は、日本橋・三越の食堂で腕をふるっており、和食が専門である。関東風・関西風と気を配っており、臨機応変な味付けは隊員を楽しませることだろう。また油谷和夫氏（東条会館）は西洋料理が専門で、ミッドウインターの晩餐会の献立に知恵をしぼっていたのが印象的だ。暗黒の真冬の夕食で、ステーキとワインに舌鼓をうつ越冬隊員の姿が、今から目に浮かぶ。彼等が帰国したとき、ぜいたくな食事に慣れた御主人や息子さんから、食事についていろいろ注文がだされ、奥様方や御母様方は困惑するのではなかろうか。

手紙もこない単調な越冬生活を慰めてくれるのが、家族からの電報である。日本を含め、閉ざされた昭和基地から外へ開かれた唯一の窓の仕事を受持っているのが、通信担当隊員である。出発前から不必要な電報はなるべく自粛をとPRされているが、公電、私電とも通信量は増大の一途をたどっている。沢山の愛の交信など、担当の3隊員を悩ませるような電報が少ないことを祈る。

越冬隊員が平静に生活できるのも、常に身近に医者があるという安心感があるからだ。医者と一緒に生活、身体の具合が悪ければ何時でも診察してもらえる生活、そしてかなり整備されている医療施設、これは家族にとっても、本人にとっても、大きな心の支えになっている。しかし、頼りにされる医者の方は責任重大である。最近でこそ、医者2名が越冬しているが、1名の頃の越冬医の自分自身への注意は大変だった。

医療の南亮氏（京都大学医学部）は、スポーツ万能の頼り甲斐のある兄貴という感じで諸準備をすすめていた。心身両面の健康管理に手腕を発揮することだろう。

もう一人の医師、医学の箕岡三徳氏（浜松医科大学医学部）は解剖学の専門家である。昭和基地に着いてすぐみずほ観測拠点に行き、冬明けまで滞在する。自分の研究をすすめるが、男数人の閉じ込められた生活の心身の健康維持をするのだから、南氏とは違った苦労があろう。

設営一般の三橋博己氏（日本大学理工学部）は建築学を専攻する新進の学徒である。昭和基地では、建物の風による影響を研究しながら、大久保達夫氏（福井大学事務局）とともに、衣・住についての責任を受けもつ。

生物で越冬する大山佳邦氏（極地研究所）は、17次の夏隊で平沢隊長とともに昭和基地を訪れている。何事にも動じないヌーボーとした性格は、出発近くになっても落ち着いていて、周囲の人々に気をもませた。そして、物ぐさで有名な平沢隊長と話をしていた、お茶などの雑用をやるのはいつも平沢先生だったと、17次隊の船上生活の様子を聞き、今度は周囲の人々を驚かせた。隊の総務も兼ねる大山氏は、平沢隊長の手足となり、隊のまとめに頑張っている。

越冬の定常観測は、3部門とも全員が初めての南極行きである。気象の担当機関である気象庁からは、これまでは北海道や東北地方の気象台や測候所での勤務経験者が隊員として派遣されていた。寒い地方の経験が昭和基地でも役立つとの配慮からである。このカベに挑んだのが安田昌弘氏（気象庁・鹿児島地方気象台）で、沖縄、鹿児島など南国の気象台勤務から南極行きを志願した。出身も宮崎県で、3月に行なわれた乗鞍岳の訓練の時、生まれて初めてスキーをはいたという。地上気象観測、高層気象観測と、これまでの経験の豊富さが昭和基地でも役立つだろう。気象の他、地球物理定常、地球化学と19次隊では6名の気象庁職員が越冬する。

夏隊の大きな仕事は、沿岸露岩地域の地学調査であ



写真-3 夏季訓練でのバレーボール試合

る。特に大陸氷縁に着き、ただちに実施予定の竜宮岬の調査は、日本隊にとっては初めて経験する夏季の大オペレーションである。氷縁に着き次第、2機のヘリコプターに乗し、1.5トンの荷物とともに、昭和基地から220km東方の竜宮岬にふじから直接行く。筆者以下、地質担当の仲井豊（愛知教育大学教育学部）、加納隆（山口大学文理学部）、吉倉伸一（高知大学文理学部）、測地・測量担当の国見利夫（国土地理院）、生物担当の神田啓史（極地研究所）の6名である。計画では、2週間後に昭和基地から迎えるヘリコプターが来てピックアップされる。天候が悪ければ1ヵ月以上の滞在も覚悟しなければならない。

現在、南極をとりまく大きな問題として、資源問題が国際的な注目を集めている。南極に潜在する鉱物資源の開発、利用については、観測隊よりも、より高い次元で検討されるべき事項であるが、南極観測を推進する者の立場からは、基礎的データの収集や科学的な調査だけは実施しておかねばならない。地形図や地質図などは資源問題からも必要な資料であるが、これとは切離しても欠くことのできない基本的な資料である。昭和基地近傍の露岩については、できる限り早い時期に、これらの資料を整えとの基本方針のもとに、竜宮岬の調査は計画された。

地形図のための基本測風、地質図のための地質調査、さらに重力測定や生物調査などを行なう。この地域は日本隊はほとんど足を踏み入れてない。航空写真、海からの写真などで見る限り、かなり急峻な崖が海岸にそそりたっている。

6名のうち、南極経験者は筆者一人であるが、地質調査にはベテランの仲井氏もおり、無事に目的を達せられるよう頑張りたい。

同様な目的で、1月後半にはやはり初めての地、ホルン奥岩にも足を延ばす予定でいる。

定常観測の海洋物理・化学は例年通り海上保安庁の2名が担当する。

夏隊の庶務担当は、鈴木由喜男氏（極地研究所）で、通称「AB」、AB型の血液型を有するところから、この愛称がでている。大きな声、面白い話題で、隊員を楽しませながら隊の仕事をつづけている。

前にも述べたが、19次隊はIMSの観測を成功させる任務がある。昭和基地でのS-310型などロケット6発の打上げ観測を中心に、みずほ観測拠点、2ヵ所の無人観測点などでの超高層物理の立体観測がある。更に北半球の夏には、アイスランドに日本から人を派遣し、昭和基地との共役点観測を実施する計画である。また、人工衛星からのデータを受信するテレメーター観測も行ない、オーロラを中心とする超高層における諸現象の解明に取り組む。

これらの観測が無事終了し、1979年3月には越冬隊員全員が元気で帰国することを、留守家族の皆様とともに祈りたい。

外国からの交換科学者として、チリからのアルベルト・ホセ氏（超高層物理）が参加し、フリーマントルからポートルイスまで夏隊と行動を共にする。

夏隊はポートルイス、シンガポールを経て4月20日帰国の予定である。

## 1. 第19次南極地域観測計画

### 1. 船上および沿岸中における観測

#### ・定常観測

部門名	観測項目	担当隊員	担当機関
海 洋 測 地	○中波電界強度測定	五十嵐喜良	電波研究所
	○海洋物理観測	信国 正勝	海上保安庁水路部
	○海洋化学観測	小田 勝之	海上保安庁水路部
	○海洋生物観測	神田 啓史	国立極地研究所
	○基準点測量	国見 利夫	国土地理院

#### ・研究観測

部門名	観測項目	担当隊員	研究代表者
地 学	○プリンスオラフ沿岸の地質学的研究	神沼 克伊 仲井 豊 加納 隆 吉倉 伸一	諏訪 兼位

### 2. 基地およびその周辺における越冬観測

#### ・定常観測

部門名	観測項目	担当隊員	担当機関等
極 光 夜 光	○写真観測 ○全天カメラによる観測	小池 捷春	国立極地研究所

部門名	観測項目	担当隊員	担当機関等
地磁気	○直視磁力計による地磁気三成分連続観測および向上基準決定のための絶対測定	小池 捷春	国立極地研究所
電離層	○電離層の定時観測 ○オーロラレーダー観測 ○リオメーターおよび電界強度測定による電離層吸収の測定	五十嵐喜良	電波研究所
気象	○地上気象観測 ○高層気象観測 ○天気解析	安田 昌弘 佐藤 龍司 松本 崇司 金戸 進	気象庁
潮汐	○潮汐観測	小池 捷春	海上保安庁水路部
地震	○自然地震観測	小池 捷春	国立極地研究所

・研究観測

部門名	観測項目	担当隊員	研究代表者
超高層	○テレメトリーによる人工衛星観測 ○極域擾乱と磁気圏構造の総合観測 ○ロケットによる超高層観測 ○大気球による超高層観測 ○観測点群による超高層観測	西野 正徳 金光 将介 鈴木喜一郎 中山 卓 山岸 久雄 渡辺 修 石沢 賢二 黒島原栄彦	永田 武
気象	○南極におけるエーロゾルおよび微量気体成分の研究	伊藤 朋之	小野 晃
生物	○人為汚染のバックグラウンドとしての露岸地域の生態系の研究	大山 佳邦	鈴木 兵二
医学	○南極における「ヒト」の環境汚染および人体生理学的研究	箕岡 三穂	朝比奈 一男
地球化学	○地球汚染物質の地球化学的研究	伊藤 朋之	鳥居 鉄也

II. 第19次観測隊編成表

人員40人(越冬30, 夏隊10)

1. 越冬隊

部門	氏名	年令	所属
隊長	平沢 威男	43才	国立極地研究所研究系
気象	安田 昌弘	33才	気象庁観測部
	佐藤 龍司	31才	"
	松本 崇司	30才	"
	金戸 進	26才	"
電離層	五十嵐喜良	27才	電波研究所電波部
地球物理	小池 捷春	32才	気象庁地磁気観測所

部門	氏名	年令	所属
超高層	西野 正徳	35才	名古屋大学空電研究所
	金光 将介	33才	国立極地研究所事業部
	鈴木喜一郎	31才	"
	中山 卓	30才	"
	山岸 久雄	27才	"
	渡辺 修	26才	"
	石沢 賢二	24才	"
	黒島原栄彦	24才	電波研究所電波部
気象	伊藤 朋之	34才	気象庁気象研究所
生物	大山 佳邦	38才	国立極地研究所研究系
医学	箕岡 三穂	39才	浜松医科大学医学部
機械	竹内 貞男	42才	国立極地研究所事業部
	鈴木 三良	28才	"
	牛木 啓造	26才	"
	海老沢正道	25才	"
通信	秋山 道夫	29才	国立極地研究所事業部
	奥田 慎志	32才	海上保安庁警備隊部
	齋藤 房夫	29才	国立極地研究所事業部
調理	小池 勝男 油谷 和夫	32才 29才	国立極地研究所事業部 "
医療	南 亮	39才	京都大学医学部
設営一般	三橋 博己	34才	国立極地研究所事業部
	大久保達夫	29才	福井大学会計課

2. 夏隊

部門	氏名	年令	所属
副隊長	大瀬 正美	53才	電波研究所電波部
海洋物理	信国 正勝	30才	海上保安庁水路部
海洋化学	小田 勝之	34才	海上保安庁水路部
海洋生物	神田 啓史	30才	国立極地研究所資料系
測地	国見 利夫	30才	国土地理院測地部
地学	仲井 豊	44才	愛知教育大学教育学部
	神沼 克伊	40才	国立極地研究所研究系
	加納 隆	31才	山口大学文理学部
	吉倉 伸一	27才	高知大学文理学部
設営一般	鈴木由喜男	33才	国立極地研究所事業部





## 南極探検飛行は 大にぎわい

池田 宏

(写真家)

7年前、船で南極大陸へ向い、ハレット、マクマード、ニュージーランド・スコット基地、そして66年前のスコット小屋をじかに見て、南極にとりつかれてしまった。次のチャンスをおねらっているところへ、飛行機から大陸の壮大さと美しさを見る、ニュージーランドの一般人向けのツアーが出ることになり、さっそく参加することに決めた。

11月8日、ニュージーランドのオークランド空港を朝8時10分、ニュージーランド航空DC-10は満席のお客を乗せて、ロス海、南極大陸往復11時間の飛行に飛び立った。

日本の旅行代理店にはたちまち20名もの申し込みがあり、それぞれの人が南極に夢を持った人たちばかり。80歳の老人は「白瀬隊の南極へ出発する新聞記事を見てから、1度は南極を見たくて」と南極探検の歴史にべらぼうに詳しい。「氷の上にいるペンギンをどうしても見たかった」と若いOL。「息子が昭和基地の越冬隊員であったので、息子の仕事を1度見たかった」とおっしゃるお父上。皆南極に対して深い感心を持った人たちばかり。

4時間後、南極圏に入りバレンジー諸島付近からは青黒い海の色が白一色と変わり、ビクトリアランドへとつながり、まだ早春のためか、本場の「白い大陸」である。

乗客全員が両サイドの窓に顔が集まり、双眼鏡をのぞく人、カメラのシャッターを切る人、ニュージーランド南極局長のボブ・トムソン氏の解説を聞いても、どこにメルボルン山が見え、どこがキャンベル氷河なのか、白い世界の

上を飛びつづけ、その壮大きさにため息が出るばかり。

ロス海も白一色、エレバス山の噴火活動が活発、多量の噴煙を上げている姿は優雅で、大陸が生きている象徴のようである。

雪も積らないといわれているドライバーの上を飛ぶと、茶色の谷間には雪が積りひっそりとしている。どうも今年は天候異変ではないかとトムソン氏。

マクマード基地近くに出来た水上空港には2機の輸送機が並び、ここだけが早春の忙がしきが見られる。「なんとか着陸(氷)出来ないかな……」と皆の声、南緯78.5度より、再びオークランドへと帰路についた。





◆◆◆◆祝 南 極 観 測 20 年◆◆◆◆

安 井 謙  
 高 林 祐 造  
 株式会社 マ ル ト ー  
 塩 野 義 製 薬 株 式 会 社  
 株 式 会 社 中 村 毛 皮 店  
 日 亜 化 学 工 業 株 式 会 社  
 株 式 会 社 ア シ ッ ク ス  
 株 式 会 社 高 桑  
 学 校 法 人 帝 塚 山 学 院  
 株 式 会 社 離 合 社  
 コ ク ヨ 株 式 会 社 東 京 支 店  
 共 和 レ ザ ー 株 式 会 社  
 株 式 会 社 片 桐  
 日 東 貿 易 株 式 会 社  
 い す ゞ 自 動 車 株 式 会 社  
 東 京 タ ン カ ー 株 式 会 社  
 株 式 会 社 て の 字  
 株 式 会 社 増 金 鋳 工 所  
 株 式 会 社 協 和 銀 行 赤 坂 支 店  
 株 式 会 社 渡 辺 測 器 製 作 所  
 日 本 放 送 協 会 報 道 局  
 日 本 コ カ ・ コ ー ラ 株 式 会 社  
 株 式 会 社 小 松 製 作 所  
 株 式 会 社 東 条 会 館  
 社 団 法 人 共 同 通 信 社  
 株 式 会 社 毎 日 新 聞 社

伊 藤 忠 商 事 株 式 会 社  
 ト ヨ タ 自 動 車 工 業 株 式 会 社  
 国 際 電 信 電 話 株 式 会 社  
 株 式 会 社 朝 日 新 聞 社  
 多 摩 化 学 工 業 株 式 会 社  
 株 式 会 社 埼 玉 銀 行  
 明 星 電 気 株 式 会 社  
 株 式 会 社 富 士 銀 行  
 株 式 会 社 第 一 勸 業 銀 行  
 株 式 会 社 日 本 興 業 銀 行  
 株 式 会 社 三 菱 銀 行  
 株 式 会 社 三 井 銀 行  
 三 菱 鉛 筆 株 式 会 社  
 株 式 会 社 日 立 製 作 所  
 日 本 精 工 株 式 会 社  
 株 式 会 社 三 洋 堂  
 月 星 化 成 株 式 会 社  
 日 本 鋼 管 株 式 会 社  
 三 洋 電 機 株 式 会 社  
 株 式 会 社 学 習 研 究 社  
 安 田 火 災 海 上 保 險 株 式 会 社  
 新 日 本 製 鉄 株 式 会 社  
 日 産 自 動 車 株 式 会 社  
 株 式 会 社 三 菱 信 託 銀 行  
 株 式 会 社 虎 ノ 門 支 店  
 日 本 航 空 株 式 会 社  
 日 本 交 通 公 社

◆◆◆◆祝南極観測20年◆◆◆◆

横浜ゴム株式会社  
 社団法人 静岡県モーター  
 ボート競走会  
 三星産業株式会社  
 日本無線株式会社  
 株式会社 三和銀行  
 稚内市役所 市長 浜森辰雄  
 大洋漁業株式会社  
 日本火災海上保険株式会社  
 株式会社 藤田組  
 興亜火災海上保険株式会社  
 東京海上火災保険株式会社  
 住友海上火災保険株式会社  
 日本通運株式会社関東支社  
 日本極地装備研究所  
 日本電信電話公社  
 株式会社 越中屋  
 三菱電機株式会社  
 株式会社 東海銀行  
 尾崎織マーク株式会社  
 平山建築設計事務所  
 フジパン株式会社  
 学校法人 千葉工業大学  
 日商岩井株式会社  
 株式会社 服部時計店  
 吉永プリンス株式会社  
 株式会社 技報堂

日本天然色写真株式会社  
 東京電力株式会社  
 サンジルス醸造株式会社  
 株式会社 平間理化研究所  
 日本石油株式会社  
 東亜燃料株式会社  
 本多染工株式会社  
 丸善石油株式会社  
 東北電力株式会社  
 関西電力株式会社  
 北陸電力株式会社  
 北海道電力株式会社  
 帝国繊維株式会社  
 日本水産株式会社  
 かもめプロペラ株式会社  
 サントリー株式会社  
 東京カート  
 グラフィック株式会社  
 日本製粉株式会社 東京工場  
 全日本空輸株式会社  
 小西六写真工業株式会社  
 中国塗料株式会社  
 株式会社 明電舎  
 株式会社 丸政

以上財団賛助会員

## 日本極地研究振興会役員

理事	茅 誠 司 (東京大学名誉教授)	評議員	大 口 駿 一 (日本水産 K.K. 取締役副社長)
常務理事	宮 地 政 司 ((社)日本測量協会会長)	"	緒 方 信 一 (日本育英会会長)
常務理事	原 田 美 道 ((財)日本地図センター専務理事)	"	河 合 良 一 (K.K. 小松製作所取締役社長)
常務理事	鳥 居 鉄 也 (千葉工業大学教授)	"	木 下 是 雄 (学習院大学理学部教授)
事務局長	今 里 広 記 (日本精工 K.K. 取締役会長)	"	佐 治 敏 三 (サントリー K.K. 取締役社長)
"	和 達 清 夫 (埼玉大学名誉教授)	"	島 居 辰 次郎 (日本原子力船開発事業団理事長)
"	今 井 田 研 二 郎 (波止浜造船 K.K. 取締役社長)	"	白 木 博 次 (前東京大学教授)
"	永 田 武 (国立極地研究所所長)	"	菅 原 健 (相模中央化学研究所顧問)
"	西 堀 栄 三 郎 (日本規格協会顧問)	"	関 四 郎 (K.K. 明電舎取締役社長)
"	山 田 明 吉 (帝都高速交通営団副総裁)	"	高 垣 寅 次郎 (一橋大学名誉教授)
"	安 芸 敏 一 (拓殖大学教授)	"	立 見 辰 雄 (日本大学文理学部教授)
"	岡 野 澄 (東京工業高等専門学校校長)	"	中 山 素 平 (K.K. 日本興業銀行相談役)
"	村 山 雅 美 (国立極地研究所次長)	"	永 野 重 雄 (新日本製鉄 K.K. 取締役相談役) 名誉会長
"	楠 宏 (国立極地研究所教授)	"	花 村 仁 八 郎 (経済団体連合会副会長)
監 事	風 間 克 貫 (弁護士)	"	原 実 (駒沢学園女子短期大学教授)
"	兼 松 学 (K.K. 日本交通公社副会長)	"	東 晃 (北海道大学工学部教授)
評 議 員	朝 比 奈 英 三 (北海道大学低温科学研究所教授)	"	広 岡 知 男 (K.K. 朝日新聞社取締役社長)
"	朝 比 奈 菊 雄 (東京薬科大学教授)	"	広 瀬 真 一 (日本通運 K.K. 取締役社長)
"	安 西 正 道 (全日本空輸 K.K. 取締役社長)	"	福 田 繁 (国立科学博物館館長)
"	板 野 学 (国際電信電話 K.K. 取締役社長)	"	堀 四 志 男 (日本放送協会専務理事)
"	稲 田 清 助 (著作権審議会会長)	"	堀 越 楨 三 (日本ウジミナス K.K. 取締役会) 長
"	岩 佐 凱 実 (K.K. 富士銀行取締役会長)	"	横 有 恒 (日本山岳協会会長)
"	上 田 弘 之 (東京芝浦電気 K.K. 総合研究所) 顧問	"	三 宅 泰 雄 (日本地球化学研究協会理事)

### (日本極地研究振興会維持会御案内)

南極大陸に関しては世界の各国が協力して基地を設けて、連続して観測と調査を行なっております。一方、北極においても南極におとらず研究調査が重要視されており、わが国としても極地に関する本格的な研究体制を整えることが強く要望されております。

財団法人 日本極地研究振興会は

- (1) 極地研究に従事する研究者、研究機関等に対する援助
- (2) 極地研究に関する国際交流の援助
- (3) 極地観測事業その他極地研究の成果等の普及
- (4) その他目的を達するために必要な事業

を目的として設立されたものであります。

この維持会は、この財団の目的、主旨に賛成し、その事業を援助しようとする方々に会員になっていただき、よって極地研究の意義を広く理解していただくというものです。会員には次の特典があります。

- (1) 年2回発行予定の定期刊行物の無料配布
- (2) 財団発行のニュース、その他のインフォメーシ

ョン、地図の無料配布、財団発行の単行本、写真集などの印刷物の割引販売

- (3) 事務室で極地に関する図書、地図などの自由閲覧
- (4) 財団主催の講演会、座談会、映画会、見学会などの優先招待

ご入会は

- (1) 下記の会費を払込んでいただけます。
  - (A) 普通会员 年額 2,000 円
  - (B) 賛助会員 (法人) 1口 年額 10,000 円
- (2) 会費の払込みについて
  - (A) 申込手続——所定の維持会員申込書にご記入の上  
東京千代田区霞ヶ関三丁目四番二号 商工会館内 日本極地研究振興会 宛ご送付願います。
  - (B) 送金方法 財団備付の振替用紙を御利用下さい (振替口座番号 東京 7-81803 番)

昭和 53 年 1 月 30 日 発行

特集号定価 1,500 円

発行所 財団法人 日本極地研究振興会  
〒100 東京都千代田区霞ヶ関三丁目四番二号  
商工会館内 Tel (581) 1 0 7 8 番

編集兼 鳥 居 鉄 也  
発行人  
印刷所 株式会社 技 報 堂



日本航空

日本の優しさを生かした  
日本航空の機内サービス。  
風味豊かな和食や清酒、ワインなど、  
ゆったりとお召し上がりいただけます。  
もちろん、スチュワーデスのおもてなしは、きめ細やか。  
おやすみのお客さまには、そっと毛布を。  
ボタンつけなどのお繕い物もお気軽にお申しつけください。  
あなたも、そんな日航機で快適な空の旅をどうぞ。

# 優しさをのせて。



Number 2 Volume 13 January 1978

JAPAN POLAR RESEARCH ASSOCIATION

# POLAR NEWS

# 26

Special Issue of the JARE 20th Memorial Year

