

南極雑記

前小屋 端

1. 出発まで

1957年のIGY(国際地球観測年)から1962年迄6次に渡って行なわれた日本の南極観測は「宗谷」の砕氷能力の限界及び老朽化、航空輸送の要員不足など輸送手段の困難な点を主たる理由として打切りとなった。当初はいつ再開出来るか全然見込が立たなかったが、南極観測関係者の一部は昭和基地の「一時閉鎖」、南極観測の「中断」という言葉を用い、南極観測の「中止」という言葉を避けて再開を目指してあらゆる努力を行なった。1963年になって再開の話が新聞などでほぼつぼつニュースになり始めた頃、北村泰一氏を中心とする京大山岳部有志及び一部OBからなる京大極地研究会の活動も熱が入って来た。それまでは文献的な勉強会が主な活動であったがそれにあきたらず、我々で南極に実際に行かねばならないという気運が高まって来た。具体的なプランもある程度作って実現をはかったがすぐ壁につきあつた。輸送手段の問題である。捕鯨会社やアルゼンチン等に当たってみたが絶望的であった。輸送手段の確保という問題はプライベートな南極行きを計画する者にとって克服しがたい大きな障害のようである。今のところ解決策は全面的に輸送を権威筋に援助してもらうしかない。ここでいう権威筋とは南極条約加盟12ヶ国の各国の南極観測のオーソライズされた推進機関のことである。日本で言えば文部省南極地域観測統合推進本部であり、その輸送面は防衛庁が担当している。昨年南極の最高峰 Vincent massif に登頂したアメリカ山岳会の隊は USARP (United States Antarctic Research Program)の後援のもとに成功した。USARPの輸送と設営は US Navyが担当している。日本では残念ながらこの種のことは起こり得ない。ノルウェイなどの小型耐氷船をチャーターする方法もあるだろうが費用の面で問題にならないオーストラリアやベルギーの南極観測は輸送をこの手段に頼っている。私達はこの障害に対して次善の策として、再開される日本の南極観測隊に会員の誰かを参加させ、経験者の数を増やし将来に備えようとした。南極観測の再開の準備はつづけられ、1963年8月には65年を再開の目標とすると閣議で決定された。1965年6月に再開一年目、通算して第七回目の第七次日本南極地域観測隊の隊員発表が行なわれた。西堀さんや北

村さんの紹介推薦の結果、幸いにして京大極地研究会から越冬隊に筆者、夏隊に西山の両名が参加することになった。上野の国立科学博物館極地部を本拠にして約半年間の忙がしい準備期間を送った。

2. 南極まで

1965年11月20日東京晴海埠頭で新観測船「ふじ」の盛大な出港式が行なわれた。文部大臣、防衛庁長官、学術会議会長などがはなむけの言葉を送り、海上自衛隊の軍楽隊が華やかに吹奏を行なった。NHKは出港の実況をTVで約1時間に渡って全国に放送した。すべて完全なスケジュール通りに運ばれ午後2時きっかり「ふじ」はゆるやかに南に向かった。各社の取材用のヘリコプターがしばらくの間はえの如くつきまとった。いささかしつこい感じがした。国家的事業でもあり、南極観測にに対して国民の関心も非常に高いことも十分知っている。しかし少し騒ぎすぎではないかという気がした。南極観測は本来科学的調査である。静かに行って静かに帰るという地味なものであってもいいんじゃないかという気がしたのある。「ふじ」の帰国に際してはこの騒ぎの逆が行なわれるのである。越冬隊員はケープタウンから飛行機で帰るようにとりかはられているが、帰国の飛行機と時間は指定され、全員一緒になければならぬ。空港での記者会見の内容まで前もって打電されて来ている。私は羽田に着いた時「歓迎何々君」と書いたのぼり一ぱいあつたが、その中に自分の名前を書いたのを見出すことが出来なくてほっとしたものである。越冬中にソビエト隊が昭和基地をおとずれた時、ソビエトの事情を聞いてみたソビエトの船は積荷の関係などで出港予定日が遅れることはそんなに珍らしいことではないということだった。ソビエトのジャーナリスト兼作家 JIHAN SMULの書いた本で ANTARCTICA AHoy! / という本の中に次のような記述がある。1957年10月30日の出港予定日を2日遅れての話である。

November 1, 1957. On Board the "KOOPERATSI A", Kaliningrad The documents were checked very quickly. Our ship finally set sail at 16.00 hours today. On the wharf about a score of people stood with moist

es—seeing off friends and relations.

又外国の越冬隊ではケープタウンで解散になり各自さんさんごご故国に帰るといふ話も聞いたことがある。これらの日本と外国の一部の国との極だった差は家機構、国民性の違い、マスコミの発達程度など色々理由はあろう。日本の南極観測も7回にもなり、今さら大探険というわけでもないで、普通の海外学術調査の如くであっても良いだろう。大切なことは実質的成果である。

「ふじ」は大型雪上車 KD-501号をはじめ約400トンの燃料、建築材料、各種機械、観測機器、装備品食料などを積んでいるので吃水線はかなり深い。東京湾を出るとすぐ日本近海特有の荒波にもまれ船酔いで調子の悪くなる人がかなり出た。フィリピン沖で太平洋戦争のレイテ島沖海戦の戦没者慰霊祭が行なわれた。自衛隊方式(或いは旧帝国海軍方式かも知れない)とでも云うか、私がいまだ慣れていない極めて規律正しいおごそかな調子で式は進められた。儀礼の空砲をとどろかし、海中に花輪を捧げ発煙筒を海面に流し「ふじ」はそれを中心にくっきり一周して式は終わった。南洋の強い日差しを受けた甲板に立たされ別に感興はなかった。年配の隊員から「昭和のニケタに生まれたものは何もわからんぞうな!ブルとホセみたいなものだ。」という声が聞かれたが、戦争の(2)ことを知らぬわけではない。もしこれが昔の「宗谷」であったならばこのような形式で、この種の行事は行なわれなかったであろうと思つた。新たに南極観測船「ふじ」ではなくて自衛艦「ふじ」に乗っているという意識が強かった。「宗谷」は海上保安庁所属の船であるが「ふじ」は海上自衛隊に属し、れっきとした自衛隊で一番大きい軍艦である。南極観測の輸送は海上保安庁から防衛庁に移つたのである。船内生活はすべて旧帝国海軍式の号令で行なわれた。「総員起こし」とか「甲板そーじ、食卓番手を洗え、別れ休め」というような耳なれない軍隊用語は別の世界にいるようであった。もっとも観測隊員はこれ等の号令にそんなに拘束されることもなかつたのである。観測隊の居住区は個室から4人部屋まであり冷暖房は備わっている。施設はおよそヨーロッパ航路の客船の Second class (tourist class) 程度かそれより少し落ちる位である。食事は客船に較べたら大分劣るようだ。南緯55度以南では一人一日836円の予算であるが55度以北と平均すると一日560円位になるらしい。「これが一日560円の献立か」という声も時々聞かれた。夜は毎日映画が上映された。恒例の赤道祭をやり。バリ島を横に見ながらロンボク海峡を通つて、オーストラリアのフリマントルに12月5日入港した。入港中はグループで車を貸りてアルバニなどへ旅行した。担々した道路を時速60マイルで

飛ばして行くが、両側の景色は羊と牧場或は原生林の丘陵地帯で、どこまで行つても一向に変わらばえがせず時々眠くなった。日本と較べたらオーストラリアは人間が居ないようなものである。そのせいか万事おっとりしている。夜の天使などは殆どいないようである。よほどの物好きで無ければそんな職業を選ぶ必要はないのだろう。総じて豊かである。しかし活気がない。11日に出航し一路南に向かった。気温は一日ごとにどんどん下がった。Roaring Forty と云われる暴風圏も運よく低気圧を避けて通過することが出来、恐れていた程がふられることもなかった。南緯55度で初氷山に遭遇し、皆カメラをかかえて大騒ぎをしたが、すぐ次から次と表われるようになり物珍らしくもなくなった。南緯63度で氷海に入り波の全くない水量1~2の疎群氷域を「ふじ」は水をけちらしてぐいぐい進んだ小型ヘリコプター「ベル」で水路を偵察しながら、昭和基地目指して進路をとつたが水量9の所でも大丈夫であった。「ふじ」は処女航海のためか本多艦長の運行は慎重そのものであった。「宗谷」なら完全に無理と思われる氷状の所でも「ふじ」はかなりの余裕を持って突破出来た。ちなみに両船の常備排水量と馬力を比較してみると7760トン対4174トン、12000馬力対4800馬力でその差は大きい。「ふじ」の砕氷船としての性能はアメリカの「グレーシャー号」、ソビエトの「オビ号」に匹敵し、南極で現在就航している船の中ではトップクラスである。現に「グレーシャー号」と「ふじ」は南極における遭難救助船に指定されており老朽化している「オビ号」などより上にランクされているようだ。

3. 輸送、設営

「ふじ」は12月の末には昭和基地から約50kmの定着氷に達し、輸送開始船の準備が出来上がった。31日に村山隊長以下9人が一番機に乗り込み基地へ飛んだ。1月4日頃から2機の大型ヘリコプター「S61A」のピストン輸送が行なわれた。「空の貨車」或は「ダンプ」と云われるこの大型ヘリは一度に2トンの荷を基地に送り込む。最初の段階では24時間のフル運転も行なわれ、輸送はどんどんはかどつた。基地での荷受けの方が手うすでさばききれずヘリポートに滞荷しがちであった。「宗谷」時代は「ヘリが来たぞ」というと皆背負子をかついて集まったそうであるが現在は殆ど1/4トン車ランドクルーザー、豊民車などの機械力が物を云うようになっている。1月20日までに201便合計367トンが運びこまれ、18人の越冬隊の成立は確実となった。自衛隊館山航空基地の隊員によるヘリ輸送作業はアクロバティックなスリング(つりさげ)を含めて十分訓練されており、ほぼ完全なもので危げがなかつ

た。輸送と同時に基地の整備と建設は着々進められ基地はよみがえった。すべての基地建設作業は観測隊側が主体となり、艦側がその支援にあたるという形で行なわれた。自衛隊員の中では「我々は輸送を担当するのであり、基地で土方仕事をさせられるとは思わなかった。」仕事の激しさに不平をいうものもいたが、命令系統さえしっかりしておれば概して良くやった。この命令が曲者でアンテナを立てている最中に時間がきたといって放り出して行くということもあったようである。「宗谷」時代を知っている隊員は「海上保安庁の人の方が皆やる気があったようだ。そしてもっと頑張った。これが海上自衛隊3千人の応募者の中から選ばれた海上自衛隊きっての精鋭と思うと少し情なくなるな。」と言った人もあった。非力な「宗谷」が全身傷まみれになりながら氷と闘った昔の記憶は強烈なものであるようだ。8次隊の自衛隊乗員は全くあざやかであった。7次隊であった不平屋は全部整理されておった。命令系統を確実にし完全な支援体制をしいた8次隊の大規模な設営計画が完全に成功したのは彼等の能率よい支援が大きな力となっていた。1月の末には「ふじ」が昭和基地に接岸の「宗谷」の果たせぬ夢を実現した。KD-601も陸揚されてすべての荷物は運ばれ、2月1日には越冬隊成立式が行なわれた。次のような電報が各国の全南極基地に打電された。

To All Antarctic Stations

Syowa Base comes into operation again On 1st February stop Feel honoured to come bach a region of the world in whrch scientists of many countries are working in close cooperation and harmony stop Sincerely hope to continue good neighbourship we used to have in the past stop Eevry best wish for the success of your forthcoming expedition

Murayama JARE 7.

2月1日の午後に「ふじ」が去って越冬隊員が残されたが、淋しくなった基地で最初に感じたのは「うるさいのが行ってしまった。これからは自分のペースでゆっくり仕事を よう。」ということだった。大分疲れてバテ気味だった。

4, ブリザード

「ふじ」が帰ってから約一ヶ月は基地の整備作業や野積みの物を格納する作業が続けられた。南極の夏にあたる12月, 1月, 2月は昭和基地附近は概して天気がよく月のうち10日は快晴の日がある。低気圧の接近もまれで雪をともなった本格的なブリザードはあまりない。3月になると天気は夏型から秋型となり不安定となる。そしてブリザードのシーズンが始まる。およそ10日ないし1週間おきに11月まで数10回おそって来

る。ブリザードという言葉は北欧風の Blitz という語が語源で「内光、電激、などの意から転じた」という説もある。なる程その激しさを表現している点では首肯けるが、私の経験したブリザードは Blitz という語の持つ瞬間的なひびきよりも「持続性の激しさ」というような感じである。本格的なブリザードは二昼夜位ぶつづけで吹きまくる。平均風速20~30m/sで持続するのである。そして時には瞬間最大50m/sに達することがある。建物は絶えまなくきしみ、時々衝激波を受けたような異常音を発する。基地の建物は風速80m/s位迄耐えられるように設計されているそうであるが、何しろにわか大工の素人が日数に追われて大急ぎで作ったものであり、手抜きも考えられるので、少し心細くなることもある。激しい降雪をともなったブリザードでは風速 15m/s 位で視界が2~3mとなる。降雪の無い場合でも 20m/s を越えると同様になる。但しこの場合はアンテナなどの高い物は時々かなり良く見える。一般的に云って平均風速20m/sを越すと野外での安全な歩行は困難になる。私は基地の主屋棟より 200m位はなれた電離層の観測棟に寝とまりしていたので毎日この距離を通勤した。わずか 200mであるがひどいブリの時外出禁止令が出て年に数回籠城をよぎなくされた。たった一度であったがひどいブリの中を行動して方向を見失いかけたことがあった。強い風と視界ゼロでは人間の方向感覚は完全に狂ってしまうようだ。幸にして専門柄、地面の岩石の種類、走向など記憶にあったので基地にだどり着くことが出来たが全く冷汗ものであった。4次隊の福島隊員の遭難もかかる状態のもとで起こったのだろう。あの時は捜索に出たパーティが2組も方向を失ないビバークをしている。二重遭難の一步手前であったようだ。基地の設備は年々よくなって来ているが南極の自然は変わらないままである。生活改善が進めばそれだけ自然とのギャップが広がり危険性が增大すると云えないこともない。

5, 越冬生活

6次以前の昭和基地と較べて7次隊では飛躍的な改善が行なわれた。主なものを上げると基地に各種車輛が入り機械化されたこと。食堂棟と旧発電棟に発電機の余熱を利用して温水暖房が出来、暖房機を操作する苦労がはぶけた上、常に室内が20°~25°Cに保たれ、隊員のたまり場として有効に使われたこと。下水の排水設備が出来たこと。人工野菜栽培が完全に行なわれ清鮮野菜不足をある程度補ったこと。ペンツ製のウニモグにポンプを取り付け水汲車として利用したこと。洋式と和式の水洗便所の出来たことなど沢山ある。特に便所は、おどろくべきことであるが、6次隊以前に

全然なかったのである。一年を通してオングル島のタイドクラックに落とし込んでいたのである。真冬の寒い日などは二人で並んで用を足しながら「寒いな、長生きしねえーだろな。」というような会話がかわされたそうである。ブリザードでどうしても外出不能の場合は、基地内でティンケース(一斗缶)に用を足したのである。基地内の適温から外の低温にいきなりさらされるのは、体に非常に負担になり、特に心臓の弱い人は危険であるとはお医者さんの意見である。外国隊が昭和基地に来た時、最初に「便所はどこか」と聞かれ苦しまぎれに「Everywhere」と答えるとすぐ了解して外用を足したという笑話のような本当の話がある。私達はソビエト隊が来た時胸を張って洋式の便所に案内することが出来た。この便所はポリリンという消毒と臭消しを兼ねたあい色の液を使う循環式のもので、飛行機中にあるものと同じ用式である。こんなことを書いてみると7次隊では越冬開始と同時に万事飛躍的に良くなったと思われるかも知れないがじつはそうではない。便所も本格的に使用し始めたのは6月からで真冬である。それまでは相変わらず野外の仮設便所で「寒いな、……」と云いながら用を足していたのである。最初に上げた種々の改善事項も越冬期間を通して、色々試み、失敗した後ようやく実用化したものが多い。人間が18人もいと大ていのことは出来るものである。アイデアに秀れた人、器用な人、力のある人その他もろもろ各人の特性を総合するわけである。この総合力を高めるためには、チームワークと秀れたリーダーシップが必要である。特に南極のような隔離社会ではとりわけ強力なリーダーシップが要求されるようだ。隔離社会という言葉を使ったが現在の昭和基地は1次隊の頃と較べると隔離の度合が大部うすれている。一次隊の人はすべてが未知であり、毎日の生活が新しい経験だったと云えるが、私達の状況はこれと少し異なる。昭和基地の自然環境もすっかりわかっており、一年の生活もおよそのわくが決まっております、そのわくないで生活を進めようという空気が強い。電報も一応字数の制限なく内地並の料金で打つことも出来る。新聞も共同通信のファックスニュースが月には20日位朝夕とれる。電話も週に一度国際電電公社を通して文部省の南極本部とおこなった。電離層の状態の悪い日は通じないが、技術的には国内の何処でも通話出来るようになってきている。毎週順番に留守家族を本部に呼んで通話した。ラジオの短波放送はもちろん聞かせる。このように昭和基地は人間は18人だけであるが、外に向かつてはかなりオープンな社会となっている。隔離の度合からずれていると云ったのはこの意味である。「国会の黒い霧」、「中国の紅衛兵問題」、「旅客機の相つぐ墜落」など結構話題になっ

た。隔離社会の強力なリーダーシップの必要性ということは命令権の問題である。リーダー以外に公的命令権は誰も持っていないので、リーダーの人柄、能力がより直接に各隊員におしかぶさってくるのである。リーダーが非常に個性的でくせのある場合は摩擦が生ずるし、何事も全員の意見を聞いて民主的におし進めようとすると計画の実現がはかどらない。日本の南極観測はその参加者が各関係学界、部門をバックにして、あまりに欲ばりとも思える観測計画を持っているケースが多い。それで調査旅行など何かをやるとうる場合各部門間に利害の衝突がしばしば起りがちである。命令権を持った隊長の腕のふるい所である。隊長は各人の仕事及び観測項目に十分な理解を持って適切な判断を下さねばならない。現在第8次越冬隊は24人で観測を続けており、今秋出発する9次隊は28人の越冬が予定されている。このように越冬隊員の人数が増えて来ると、一人の隊長が全員の仕事に十分な知識を得ることはだんだんむずかしくなってくるだろう。7次隊では小人数から大人数へ移る過渡的な段階としてか、従来の family 的な隊の運営が少し変わって Organization てとしの動きも見られたようである。何れにしても南極のリーダーシップは困難で高い水準のものが要求されることには変りない。

一年間越冬すると色々なタイプの人間を知ることが出来る。越冬生活は人間研究の場だと云ってもよいであろう。越冬隊員の中で日本出発前の印象が全然くつがえされるようなことが少なからずあった。一般的に言って、太陽が出なくなり、暗くて寒い夜ばかりの時期が人間の活動力、精神力も底をつくようである。

私達山登りをして重い荷をかついたり、深いラッセルをした経験のあるものは辛いことや嫌なことがあつても何とかやるという貧乏根性みたいなものがしみついている。最近の昭和基地は山登りなどしたこともないという人も増えて来ており、内地の研究生活や勤務生活を標準として話をする隊員も少なくはない。もちろん南極の越冬生活を内地並みの勤務条件、時間にする努力は続けられるべきであるが、今の所南極の自然はきびしく、予算の面でもむずかしいようだ。普通の科学者や技術者が気軽にに行けるようになることは全く望ましいことであるが、参加する者は少なくとも出発前に南極の自然について十分な知識を得、越冬生活の実態を知っておくべきである。こういう意味の隊員教育は現在のところ日本ではあまり力を入れられていない。そのせいか越冬隊員の中でも専門以外の南極に対する知識が意外に少ない人が多い。充分な知識を持ち困難にあつても物事を間違ひなく適切に処理して行ける人間を見ることは素晴らしいことである。反面きびしい自然によって人間の仮面がはがされて行くのを体験

するのはフックスが言っているように、決して楽しいことではない。

6、大陸旅行

南極観測隊の仕事の重要な部分を占めているのに野外調査がある。各国とも小は入びきぞりや犬ぞりから大は大型雪上車や飛行機を駆使して白い氷原の奥へと向かっている。ソビエト隊やアメリカ隊は毎年夏になると、大型の雪上車にそりを何台も運らねて、あたかも列車が発着する如く、未知の地域へ旅立つ。調査に出発するもの、基地でこれを送るものの交感に南極の年中行事の一つなのである。日本隊も過去4回の越冬によって、国産の小型雪上車を用いて数回大陸旅行を試みた。特に5次隊は南緯75°に達し、高度(3500m、気温)マイナス50°C以下のきびしい体験をした。日本隊の小型雪上車KD-20型、KC-20型(小松製作所製)は純国産品で、極地の経験及び実績がゼロから出発したものにもかかわらずかなりの性能を示した。しかし長期間の高地、極寒の条件下では5次隊程度の旅行が限界のようであった。この体験をもとにして作成されたのが大型雪上車KD-601号である。重量は当初の予定6トンをオーバーして、出来上がったものは約9トンになった。従来の小型雪上車は2~3トンなので約3倍である。もつともソビエトの大型雪上車「ハリコフチャンカ」は30数トンもあるので、日本で言う大型と小型の別はあくまで相対的なものである。KD-20タイプは外装が帆張りや貧弱なものであるがKD-601は総金属製で、断熱気密となっている。内部に4つのベットがあり、暖房も完備している。この車は極点旅行の出来る車という目標で作られたものであるから、金属材料にも特別な考慮が払われた。又エンジンは3000m以上の高所での行動のためスーパーチャージャー付である。

従来の小型雪上車による大陸旅行はテントを利用したのでその設営、撤収に時間と労力がかかり能率が悪かった。実際マイナス数10度の作業は容易でない。特にブリザードの時などはいささか悲壮感がともなう。第1次以来の登山的な考え方が、観測の成果を上げるためには自然力を出来るだけ緩和しなければならないという切実な体験で、少しずつ改められて来た。テントを廃止して大型雪上車による「動くホテル」への第一歩を踏み出したとも云える。

第7次隊の大陸旅行プランは新雪上車KD-601の性能テストと将来の極点旅行のため、南緯75°の地点に燃料をデポするというのが立て前であった。ところが当てにしてあった小型雪上車が予想以上にいたみが激しく、長期の旅行には信頼性がないことがわかった。その上悪い中でも比較的ましなKD-208号車が3月にテスト走行中、氷を割って水没してしまった。

KD-601の単独行動は危険が非常にともなうので長期の旅行はあきらめざるを得なかった。昭和基地を3年間放置した空白は以外に大きかったと云うべきである。結局7次隊の野外調査は基地週辺に限り数回行なうことになった。又KD-601号の徹底的な性能テストを行なった。高度及び極寒下におけるテストは出来なかつたが、諸性能はまずまず満足すべきものであり、極点旅行も可能であろうという結論である。

航空機による野外調査もアメリカ、ソビエトは盛んに行なっている。むしろ航空機なくして南極の調査は考えられないという段階かも知れない。越冬中にソビエト隊がAN-6型複葉の軽飛行機で訪ねて来た。彼等は全く気軽に目的地に飛び、「ヒョイヒョイ」と大低の所には着陸してしまう。二機がペアになって行動しているが、片方が燃料が切れた場合でも適当な場所に着陸し、悠然として片方がやって来るのを待っている。極地における長い経験の結果こういう態度を取れるのであらうが、国民性も関連しているようだ。日本でも近い将来昭和基地に飛行機を入れることになると思うが、ソビエト並みの使い方が出来るようになる迄は相当の年月がかかるであらう。

7、最後に

1967年1月7日に第8次隊の第一便が昭和基地に着いた。14日には「ふじ」がオングル島に接岸した。1月中はまた大じかけな建設作業に終始した。7次隊の場合より万事余裕を持って行なわれたようである。昔は考えられなかった朝8時出勤、夜6時仕事やめというようなことが行なわれた。「ふじ」をベースに基地まで約2Kmの道のりをぞろぞろ通勤したわけである。最初に述べたように自衛隊の支援体制は立派だった。機械力も増強された。大型クレーン車が入り本格的なコンクリート高床式の立派な建物もどんどん建った。昭和基地の規模は7次隊の約2倍になり、現在鳥居隊長以下24人が越冬している。全く一次以来の隊員が「昔はこうだった。」と言つてもウソにひびくような変り方である。

越冬隊員はケーブタウンから空路東京に3月20日全員無事帰国した。途中イタリア、ドイツ、オランダで短かい休暇を楽しむことが出来た。

京都の暑い夏に悩まされながら、思いつくままに色々な事を雑然と書いてしまったが、南極の印象は昨日の如く奇妙に鮮烈である。文句や批判めいたことも書いたようだが南極を愛する気持ちから出たものである。今後の南極観測には小生がここで触れた点を含めて問題は多いであらう。特に自衛隊の問題はこのままで済ませるものか?「ふじ」の減揺タンクの試験や大型雪上車の開発試験研究は防衛庁技術研究本部によって行なわれており、この関係者が9次隊の隊員として名2

入つておる。防衛庁は南極観測に積極的であり、将来軍色が強まって行く可能性なしと云えない。アメリカからのオブザーバーとして参加したH.S. Francis氏は「我々 Navy から観測事業の主体性をとり返すのに10年かかった。」と云つておつたが、この観測事業の主体性ということにも関連して来るであらう。昭和基地の奥に広がる東南極大陸は、数年前まではまったくの空白地帯であつたが、近年アメリカ、ソビエトが観測の重点をこの地方に置いて来ており空白は急速にうめられて来ておる。ソビエトは昭和基地300km東方のマラジョージナヤ基地に南極観測センターをミルヌーイ基地から移動してしまつた。残念ながら日本が4年間中断しているうちに昭和基地はソビエトの勢力下に

ネパールの山旅から

薬師 義美

1965年9月から66年2月にかけて約5カ月間、ネパールに滞在し、そのうち約4カ月は、ポスト・モンスーンから冬にかけての好天にめぐまれて、広く中部から東部の山旅を楽しむことができた。

目的は第1にティリツォ・ピーク(7148m)の偵察である。これは65年ブレを予定した計画が、登山禁止令によって肩籠入りしたため、プライベートに推進した。それに加えて、どうせ出たからにはできるだけ広く歩こうとした。結果はティリツォ偵察を含むアンナプルナ山群の1周、カトマンズからエベレスト山麓を通りピラトナガールに至るトラバース、それにゴサイクンド巡礼と、都合3回のツアーで西はダウラギリから東のカンチェンジュンガまでを、眺めるだけは眺めることができた。

詳細については、「1965-66年中部ネパール 踏査報告」(1966年11月)として刊行しているので、以下に印象をいくつかまとめてみる。メンバーは伊東信隆と金山清一、それに私の3人であつた。隊は「泊山岳会中部ネパール踏査隊」と名はいかめしいが、全く個人的なものといつていい。

なお、木曜会や山岳部のみなさんから物心両面にわたるご援助、ご協力を受け、ここに紙上をかりて厚くお礼申しあげる。

1、ネパールよいとこ

我々の乗つた船がコロンボに入る前日、印パ開戦のニュースにギョッとした。船はアフリカ東端のジブチまで直行するかもしれないというし、500kgの荷物を

入れられそうになっている。今後の観測計画はお互いに密接な連絡をとり十分成果の上がるものに重点的に力を入れてやらねばなるまい。いずれにせよ日本の新しいフロンティアとも言える南極観測事業を確実に進展させたいものだ。」(Aug. 1, 1967)

- (注) (1)第一、三次日本南極地域観測隊越冬隊員
(2)ベルギー産のハスキーと樺太犬をかけ合わせて作った極地犬の名、ベットとして7次隊が連れて行き、現在も8次隊と(一語に昭和)基地にいる。
(3)Director of the USARF

かかえていささか心配せざるをえない。頭の中にはネパール・ヒマラヤのことしかなかつたから、急遽、他地域へ転進することなど考えてもいなかった。いまさらアフリカでもあるまい。

それまでは差入れられた酒を夜毎にかたづけ、なまけきつていた脳に、いい知恵がうかぶはずもないのだが、しかし、どうやらボンベイの埠頭に放りだされたときは、2階の梯子をはずされたようなもので、覚悟をきめねばならなかつた。深夜の空襲警報のサイレン、白昼の対空砲火と、少々騒然とした中から、すばやくネパールへ逃げこもうとボンベイをたつた。いいカモがきたとばかり荷物に殺到する駅の雲助ポーターと日中の暑さ。インドにいまもって好感をもてぬ1つの理由は、この雲助ポーターを十分御しきれなかつたことにあるようだ。

そんな中をパトナから一気にカトマンズへ入つた。モンスーンの明けた空はさわやかで、単調なインドを見てきた自分には、機上からカトマンズ盆地は箱庭のようにうつるし、何よりもモンゴロイドの顔が救いである。ネパールを訪問する旅行者は、ほとんどインド経由だから、この自然と人間のかもしだす雰囲気、ネパールはその第一印象を非常によくして、もうけてると思うのはあながち自分だけではなからう。ホテルのレストランのマスターがにこやかに握手したとき、思わずガネッシュのパラ・サーブがたつぷりカミノモトをつけているのでないかと、目をうたぐつたものだ。