



南極

第11号

平成14年4月18日

南極倶楽部会報

Q棟の手術台

小林昭男

9次隊の医療費の中から基地へ持っていき新しい手術台を発注した。発注先、製造元は淡路亭であった。忽ち文部省のお役人の慧眼に触れるところとなり、文部省大学学術局国際学術課長にご説明申し上げることになった。

肚は決めていたので慌てず、騒がず、病気にならない医学、いわゆる予防医学の大切さをご説明申し上げたところ、よく理解していただき叱責されることはなかった。但し、必要である事の理由を書かされた事は当然である。村山隊長に外国基地の現状を聞き、文献を勉強して原稿用紙5枚にまとめて提出し、素直に受理された。受理された裏には隊長の局長、課長への一言があったであろうことは想像に難しくない。

手術台の納入が決まってからは、神田の学士会館へ隊長とせっせと通い撞球の勉強をした。ビリヤードは、大きく分けて四ツ球、三ツ球、ポケットゲームの三種類で、日本で流行したのは四ツ球であって、吾々の持って行ったのも四ツ球である。

日本で流行した最盛期は昭和12、3年頃であった。その頃、全国には撞球場が2万5千軒、台数は7万台あったといわれている。その盛況ぶりは未だに“玉突き事故”などの言葉に言い残されている。その当時、私は信州の寒村にいたが、片田舎にも「カフェー」「パチンコ屋」もでき、「ビリヤード」もあった。「活動写真」は松本までまとめて泊りがけで観に行ったものだ。撞球は見ていても面白く、外のガラス戸越しに洩を垂らして暗くなるまで見ていたし、昼間、ちょっと撞かせてもらったこともあって、大きくなったらやりたい憧れのものの一つでもあった。

年経て幾春秋、主論文を書く頃、教室のすべての雑用から解放され、教室へ出てよいし、行かずともよしの期間が2ヶ月程あった。図書館へ行くと称して渋谷と三軒茶屋の撞球場に入りびたりで勉強した。「1本近くなっただね」と撞球場のお姉さんにおだてられて、いい気になっていたのも懐かしい思い出である。

撞球のテクニクには、大回し、押し球、引き球、ひねりからマッセなど

あり、いずれも寄せ球の技術である。基地ではちょっと狭いので手元を30cm程切った短いキューを使用した。

さて、基地に着いてあの苛酷でしかも誰一人文句を言わない言わせない作業が漸く落ち着き、越冬生活も順調になった頃、旧食堂棟を改装して休養棟、娯楽棟とすることになり、バーも造り軽食も出せるように、スタンドと撞球台を取り付けることとなった。この娯楽棟のネーミングについて、皆でワイワイやり乍、気象の福谷さんにより“Q棟”と名づけられ、芸術的才能のある彼は銅板に刻して手術台の脚部に取り付け、永久保存品とした。Q棟とは、つけもつけたり、9次隊のキュー、ピリヤードのキュー、休養棟のキュー！素晴らしいネーミングである。さすが“9次隊きってのインテリ福谷”である。

手術台の備え付けはにぎやかであった。測量のプロ中のプロ、国土地理院の柿沼さんと吉田さんが念には念をいれてのレベル設定に寸分の狂いのある筈もなし……。

Q棟は4月から開店。休養棟、娯楽棟として飲み、食い、喫煙し、唄い且討論の場として最大に利用された。又、多目的にも使用され撞球台のラシャの緑は心身共に休ませてくれたし、緑の台の上にピンポン用の板をのせてピンポンに興じた時期もあり、ピンポンの板の上で旅行食のレーションをつくっ

たりもした。

バーQでのお酒の値段はすべてWで、トリス10円、サントリー角40円、スコッチ80円、ワイン及びカクテル20円で帰国払いの掛け売りであった。おつまみ、軽食はすべて森田棟梁のサービスで何を注文しても喜んでつくってくれた。こんな天国のようなバーは、昭和基地以外に聞いたこともない。

外仕事から帰り、ヤッケ、オーバーズボンを脱いで、廊下の自分の番号のハンガーに吊るして、そしてQ棟へ這い入るあの瞬間のトキメキ、棟梁の坊主頭、コーヒーの香り、カレーの匂い、肉の焼けこげ、煙草と酒の入り混じった匂いに、そしてあのバックミュージックは涙の出るほど心温まる懐かしい思い出である。

そんな雰囲気をつくってくれた森田棟梁に、たくさん、たくさん「ありがとう」を言いたい。(棟梁こと、森田博正氏(日大山岳部)は、先年胃癌にて逝去された。合掌)

(5次宗谷、9次冬・医療)

天測

柿沼清一

「天測」、もう、忘れ去られた言葉かもしれない。昭和基地の天測点も名称だけで、天文測量で決定した経度、緯度の役割は既に終わっている。

天測は、太陽や恒星、月などを観測

して自分の位置や方位を知る手段として、古くから利用されてきたが、「汎地球測量システム」と呼ばれる人工衛星の出現で、「天測」は過去のものになった。航海などの航法では、電波航法によって、もっと早く天測は消えており、南海の燦爛と輝く太陽を六分儀で観測している航海士を格好よいと思ったのは宗谷時代で終わりである。

北極と南極大陸を徒歩で横断した大場満郎さんをご存知の方は多いと思いますが、北極横断を計画しているときに、私の職場によく来ました。大場さんは冬でもシャツ1枚で来るので職場の中で有名でしたが、天測の方法について、いろいろな質問を持ってきました。北極を一人で橇を引いて横断しようというのですから、行動中は、体力的にも、精神的にも極限に近い状態になる。その中で天測ですから極力簡略化したい。できることなら天測用の器具や天測暦など持っていきたくない。もっと簡便に位置を求める方法は無いが、いつも最後はそんな話であった。

大場さんより早い、1978年に北極点に到達した、日本大学隊で天測担当の方が出発前に訪ねてきました。雑談の中で、北極は氷で覆われているので基準にする水平線は見えない、という話が出ました。氷の厚さがどのくらいか分からないが、観測誤差のほうははるかに大きいのではないかと。若し心配なら、玉屋に人工水平の着いた六分儀

が1台あると聞いているので借りていたら、と言うと、「いや、植村さんに先を越されました」。植村さんとは有名な植村直己さんのことで、同じ年に北極点を目指していることを知りました。当時、GPSの前身であるNNSSが一般に公開されておりましたが、コンピュータが無いと計算できないので、北極横断のように、リアルタイムで位置が必要なものに使うのは無理だと思っていました。ですが、植村さんは、NNSSの観測値を米国に送り、計算結果を無線で受け取るようにしていると聞きました。さすが世界の植村さんだと感心しました。

その後、カーナビに代表されるように、位置測定は急速に簡便化され、小さな受信機で、瞬間的に、高精度な位置が求まるようになった。大場さんのような方々にとっては、天から降ってきた、最高の贈り物で、「天測」よ、「さようなら」と万歳したのではないかと思う。

我々が「天測」と呼んでいるのは、一般に簡易天文測量といわれるもので、トランシットなど、測量に使用される機器によって、方位や経度、緯度を決定するための天文観測の総称である。昭和基地の天測点は当時の状況の中では十分な時間を取り、最高の精度で観測されているが、一般には短時間の観測であるので、高い精度の確保は難しい。当初、大陸沿岸地域の測量は、露

岩毎に天測で位置を決めていた。これを基準にして地図を作成する事になるが、航空写真測量で、露岩の基準点をつなぐと閉合が悪いと言われた。「短い時間での天測であり、仕方がない」「氷河のところで何とか誤魔化せないか」こんな冗談を言ったことがある。

日本隊の極点旅行の際の天測も、ウイルド T2 による太陽の単高度角観測である。少しでも、位置の精度を上げるには、観測回数で稼ぐしかない。「まだ観測するの」と、よく言われた。できれば少し時間をおいて観測したいところであるが、そんな余裕は無い。観測が終わればすぐに出発である。気温、マイナス 50 度を過ぎても、ウイルド T2 は殆ど変わらずに、よく働いてくれた。本当にこの器械には愛着を感じる。

極点到着は 1968 年 12 月 19 日、それから 25 日まで滞在したので、南緯 90°を示す星条旗の下で、暇を見ては天測をした。結果を出す必要が無いので気ままで、のんびりした観測である。この付近で天測をしたアムンゼンやスコットに申し訳ない気がする。天測の結果は、89°59'55"程度と記憶している。日記には、89°59.9'と記してあり、途中で行った天測の精度評価にもなった。帰路は天測をしていないので私の天測もこれが最後になった。

(2・3・4・6 次夏・地球物理、9 次冬・地学)

ケープから南極まで 6 時間の飛行

北村 孝

私は、元宗谷航空長だった渡邊清規さんから引き継いで、平成 7 年から極地研の航空分科会長を務めさせて頂いておりますが、昨年「しらせ」の代替を検討するための会議の委員に指名を受けたことに伴い、その船舶分科会と将来の航空輸送問題を検討する航空分科会の双方でお手伝いする事になりました。

輸送問題調査会議の委員には、造船、航空関係の錚々たる学者先生方ばかりで、私など場違いな感じがいたしますが、実務経験者代表として、また旧宗谷組生残り代表として何とか頑張ってみたいと思っています。

そんな関係で、今年の初めに極地研から、ロシアの民間機関が南アフリカのケープタウンから南極まで大型ジェット輸送機を飛ばす計画があるので、極地研の先生方の調査に同行してこないかとの依頼がありました。

かねがね私は昭和基地などへの輸送は、海空両面から行うことを検討する必要があり、とくに人員の輸送は一部を航空機によるルートで考えるべきだと思っておりましたので、長年の願いが聞き届けられた思いで喜んでお引き受けしました。

ケープタウンまで

不安だった健康診断も辛うじてパスしてから具体的な調査計画を伺うと、

ケープタウンまでの往復は、民間の定期便を利用してシンガポール経由で行くとのこと、まさしく旧宗谷時代のコースを行くわけで、久しぶりで血湧き肉踊る思いでした。

1月23日1200成田を離陸してから、途中シンガポールとヨハネスブルグで乗り継いで、ケープタウンに辿り着いたのは約30時間後の、現地時間24日の早朝でした

空路ケープに入ると、空港からはあの象徴的存在であるテーブルマウンテンやライオンズヘッドを見ることは出来ず、かつて遥々インド洋を横断し、喜望峰を回って沖から入港したときのような素晴らしい感動的な眺めは味わえませんでした。空港から市内に近付いてあの独特な岩肌を眺めることができたときは、やっと辿り着いたという感慨にふけりました。

南極までの飛行

当初の予定では、翌日一日で関係先への挨拶と打合せを済ませ、26日にはケープを出発して南極のロシア基地（ノボラザレフスカヤ）へ向かう予定だったのですが、南極現地の滑走路の状況、気象条件、機体のトラブル等のためその都度時間単位で出発が延期され、結局、ケープを離陸することができたのは、29日の深夜になってからでした。

使用機はロシア製のイリュージン11-76型（大型4発ジェット輸送機）

で、機内はまさしく貨物輸送用コンテナのようなガランとしたもので、旅客機のような座席は無く、同乗者は機体の壁に沿って両サイドに横並びに座るようになっていました。また、機体後部が大きく開く構造になっており、そこから大型の貨物の積み降ろしができるため、ドラム缶や大型の部品、予備エンジンなどが積み込まれ、我々人間貨物と混載といった感じでした。

同乗者は国際色豊かで、スエーデン、ノルウエーなどのチーム併せて25名で恰もオリンピックの選手村のような様相を呈していましたが、その内、わが国関係者は、我々極地研調査チームのほかNHKの関係者4名が乗り合わせておりました。余談ですが、NHKのチームは来年の秋に、南極上空から日蝕をハイビジョンで実況中継することが可能かどうかを見極めるための事前調査だということでした。

ケープからノボ基地飛行場まで約4,200km、これは成田からハワイのチョット手前ぐらいの距離で、このジェット機での所要時間6時間、現地時間の30日早朝に無事スムーズに着陸しました。エンジンが停止して、機体前部の乗降ハッチが開かれ、タラップと言うより単なる梯子と言った方がいいものが立て掛けられ、防寒衣服に身を固めてリュックを背負った同乗者が一人一人雪原に降り立ちました。

私は雪上に降り立ったとき、ふと、

あのアームストロング船長が月面に降り立ったときの気持ちもかくありつらむとばかりの感動を覚え、機体の回りを飛び歩きたいような衝動を禁じ得ませんでした。

ノボ基地

ノボ基地の飛行場は、いわゆる青氷域の平地に設けられており、しばらく使用していなかったものを、このたび再開し、ロシアの公的な飛行場基準でその整備を行い管理しようとするものです。基地施設までは、約15km離れており、その間の輸送は雪上車で約45分を要しました。ちなみに、昭和基地までは約1,100kmの位置にありますから、東京から九州ぐらい離れています。したがって、今回は残念ながら、昭和基地までは行くことはできませんでした。

飛行場周辺は平坦な高原といった感じで、圧雪され整備された飛行場はまるでアスファルトのようで、車輪のタイヤも1cmと沈まないくらいでした。昭和基地周辺では海氷上での発着となるため、使用できる機体の重量がおのずから制限されるところから、将来、昭和基地までの輸送を考えると、ノボ基地のような大型機の発着ができるところへ大陸間輸送を行って、それから中型機に乗り換えての輸送となると思われます。

そのような意味で、丁度そのときノボ飛行場に飛来していた中型タービン

双発機のバスラー機に試乗する機会を得ました。これは、カナダの会社の飛行機で夏季南極で輸送業務に従事しているものでした。機体設計はかなり古い機体ですが、エンジンとプロペラが換装され、尾翼なども若干改装されており、極地での運用実績もある機体でした。近い将来、このような飛行機がノボ基地からドームふじや昭和基地までの内陸輸送に当ることになると考えられます。

出逢った4人の女性

まさかと思ったのですが、イリュシンの機内で4人の女性と出逢いました。往路での2人は代理店業務をやったケーブのALCIの若いスーさんという方で、機内でいろいろお世話になりました。もう一人はお話はできませんでしたが、南ア隊かどこかの隊の食事担当らしい恰幅のいい年配の方でした。

復路では、白石先生から紹介があったノルウエー隊のエルヴボルト女史とノボ基地の食堂で会ったスエーデン隊の若い金髪の女性で、エルヴ女史からは握手したとき「なんと温かい手をした方でしょう」と言われ、何と言って挨拶したらいいものやら戸惑ったものでした。「わが国・日本では手の温かい男性は心がやさしいと言われていきます」ぐらいの出鱈目を言っておけば良かったと後悔しています。

金髪のスエーデン女性は、ノボ基地でのパーティでチョットだけ会話を交

わしましたが、私のリスニングに誤り
が無ければ、彼女は2ヶ月ほどスエー
デン基地に滞在していたそうで、これ
から私たちと一緒にケープまでイリュ
ーシンに乗って帰るとのことでした。
お名前を聞くところまではゆきませ
んでしたが、流暢な英語を話す方
でした。NHK チームのパイロット

NHK の事前調査チームには、2
人のパイロットの方がご一緒されて
いましたが、そのうちの年配の方のK
さんは、私が海上保安庁で航空管理
官にいたときお会いしたことのある
方で奇遇でした。あのときは、新た
にタービンエンジン化されたビーチ
クラフトを導入するときで、Kさん
に教官をお願いしたことがあった
からです。

当時、Kさんは飛行機の運び屋
さんもやっておられ、ビーチクラフ
トのような小型の軽飛行機をアメリ
カなどから飛ばして輸送してくる
仕事を請け負っておられましたし、
近年はアラスカとか北極とかの飛
行も手掛けられていると聞き及
んでおり、わが国の民間航空使用
事業業界では有名な方です。お陰
さまで、今回同行している間、私
はKさんから貴重なお話をいろいろ
とお伺いすることができました。

航空ルートが確立されれば

もし、国際協力により今回のよう
な大陸間航空輸送と極地内航空輸
送がシステム化され利用できるよ
うになれば、1乃至2週間位の短
期派遣で対応でき

ることとなり、たとえば以下のような
いろいろな可能性が期待できると思
われます。

緊急輸送：隊員やしらせ乗組員等
の緊急時の輸送や、必要部品等物
資の輸送。

VIP輸送：長期出張できない調査
研究の指導に当られる方や、責任
ある立場の方の実地視察。

報道関係者の輸送：より一層の
国民の理解を深めるための協力。

特殊技能者の輸送：エレクトロニ
クス、メカニク、設営関係等の
特殊技能者の直接派遣。

以上いろいろと夢は広がるばかり
です。なんとか、一日でも早く、
安全で信頼性のある航空ルートの
確立を図るべく努力したいとの
思いを強くしました。

宗谷OBの皆さんへ

図らずも、出発の延期また延期
でケープに長く滞在することになり
ました。あの当時と較べて、街の
大きさそのものはあまり変わって
いないようですが、人口は確かに
増えているようで、活気があり
ました。シグナルヒルの麓の旧
漁港あたりは再開発され、ウオー
ターフロントとして観光地とな
っており、ドイツ人の観光客で
一杯でした。そう言えば、シグ
ナルヒルでは今でも正午にドン
と鳴らしていました。

例の唯一のデパートであった「OK
バザー」は建物そのものは残っ
ていま

したが、経営者が替わって「SHOPRITE」という看板が架かっていました。帰国前の休日に喜望峰まで行ってみましたが、灯台までの上り坂にはケーブルカーが敷かれており、楽に登れるようになっていました。

かの有名なアパートヘイトは無くなっていましたが、所得格差は如何ともし難く、街のあちこちに黒人のホームレスのような人達が見受けられ、治安が良いとは言えず油断は禁物といった感じでした。

行ってみて

昭和基地周辺の夏季の海氷しか知らなかった私にとって、今回、青氷（アオゴオリ）と言われるノボ基地飛行場やブルーワン飛行場の状態を実地に見て、その平坦さと広さに驚きました。

従来、私は極地の雪氷上で離着陸するには、あらかじめ不整地離着陸を想定して設計した、ある程度の強度を有する車輪の機体でなければダメだと思いついていましたが、実際に行ってみて、あのような状態であれば普通の車輪でも問題は無いと思われました。そうすると、約 10,000km の航続距離を持つようになった最近の中型ビジネスジェット機であれば、ケープからノボ基地まで（片道約 4,200km）飛んで、運悪く現地の天候が悪くても無着陸で引き返せるわけで、なにもイリュージョンのような大型ジェット機でなくてもいいことになります。

43 次隊では昭和基地周辺に適当な離着陸地があるかどうか調査してもらっていますが、もし基地周辺に離着陸に適する平坦な場所が見つければ、直接アプローチすることも夢ではなくなります。

今回は成田からケープまで 30 時間かかったと言いましたが、それはシンガポールでの乗り継ぎ待機の約 7 時間とヨハネスブルグでの約 2 時間を含めた時間なので、成田からケープまで 20 時間それに昭和基地までの 6 時間とすれば、30 時間程度で昭和基地に行くことが可能となるわけです。

かつての少年飛行兵の夢も、いよいよ夢ではなくなる日が近付いて来たような気がいたしております。（6 次宗谷・航空科）

海上無線通信と銚子無線

西部暢一

無線通信の出現により、何百年、何千年もの間もっぱら視聴にたよっていた海上連絡の時代は去った。

わが国で無線通信の研究を始めたのはマルコーニ（1874～1937）によって発明された翌年の明治 29 年で、当時の逓信省に無線電信研究所を設置した時に始まる。その後、いくたびかの実験がくり返され、明治 38 年日本海海戦には、哨艦「しなの丸」から「テキカンミュ」の無線電信を大瀬崎海軍望

棲所で受信したことは広く知られているところであり、これが無線電信活躍のさきがけであった。

明治 39 年 11 月、ベルリンにおける国際会議で、国際無線条約が締結され、日本もこれに加盟し、公衆無線電信の取扱い準備を開始することになった。

明治 41 年 5 月 16 日、次の告示によって、銚子無線電信局が開局した。

通信省告示第 536 号

本月 16 日ヨリ左記電信局ヲ設置し、無線電報ニ限り之ヲ取扱フ、但シ銚子無線電信局ニ於テハ受付及配達事務ヲ取扱ハス。

明治 41 年 5 月 15 日 通信大臣 子爵 堀田正養

名称、位置 銚子無線電信局 海上郡本銚子町

天洋丸無線電信局 東洋汽船株式会社所属天洋丸

開局時の銚子無線は、わずか 3 名の職員であった。そのほか、本省から通信技師 1 名が来銚していたという。

当時の送信機は、低周波火花式で、2 本の金属棒が並んでいて、その間に火花を出して電波を発射し通信するものであったが、火花は高調音と高熱を発生し、人も機械も焼けてしまうかと思われるほどであった。受信機は、鉾石検波器を使ったコヒラー受信機で、感度が変わるので調整が難しかったという。

銚子無線 3 代目の局長（のちに中野

無線で小生が英語を習った先生）の米村嘉一郎先生は「送信機が四角なガラスの行灯のようなものの中に、パチパチと火花が飛んでずいぶんハタ迷惑になったものだが、何も知らない船客船員がそのパチパチの音の大きいほど遠く通ずるものと思って頼もしかったようであった。」と感想を漏らしていた。

銚子無線局開局当時、日本に来る外国船には、無線を装備した船は 1 隻もなかった。わずかに、わが日本郵船と東洋汽船のアメリカ航路の船のみであった。その後、カナディアン・パシフィックのエムプレス型や、パシフィック・メールのコレア（後の東洋汽船これあ丸）などにぼつぼつ装備されたが、通信量は 1 週間に 1 度位で、しかも、通信距離はせいぜい 150 マイルが限界であった。30 分か 1 時間おきに「マダワカルカネ」ダイブウスクナツテキタヨ」という調子であった。

明治 41 年 5 月、東洋汽船の新造船天洋丸が長崎から横浜に回航した。この 1 万トン級の商船は、当時わが国では唯一の大型客船で、海上の宮殿としてあらゆる美をつくり、世人を驚かした。会社では、7 日間にわたって、貴衆両院議員をはじめ、新聞社、通信社、朝野の紳士淑女を同船に招待した。明治 41 年 5 月 16 日、銚子無線局と日と同じくして天洋丸無線電信局が正式に開設され、横浜から香港にむけて、処女航海の途についたが、東京湾を出て

から南下し、房総の山々にさえぎられて銚子無線との通信は出来ず終いであった。(銚子以外に海岸局はなかった。)その後、5月に丹後丸、伊予丸、6月に伊賀丸、安芸丸に船舶局を開局し、土佐丸、信濃丸、香港丸の順で次々と開局していったが、海岸局は7月に潮岬、角島、大瀬崎(長崎)の各無線電信局が一斉に開始され、海上通信時代の幕は切っておとされるのである。

天洋丸に次いで無線機を設置した丹後丸は、日本では、天洋丸に次ぐ第2の巨船であったが、この船が海上交信一番乗りの栄誉を受けることになったのである。

明治41年5月27日、丹後丸は横浜を出航してシアトルにむかった。同船の無線電信局長、米村嘉一郎先生は出航後ただちに銚子無線局をしきりに連呼したが、空しく応答が得られなかった。しかし午後8時、野島崎を左にかわすと明確にJCSの信号が飛び込み、銚子無線との交信に成功したのである。そして世紀の第1信は、報知新聞社あてに「2時横浜出帆、今銚子より南西66マイルにありて初めて無線通信を開く感度よし」と打電されたのである。丹後丸は、帰航時には金華山沖近くから銚子無線局を呼びはじめたが、全然応答がなく、一睡もせず不安の一夜を明かすうち、翌朝6時には銚子沖へきてしまった。犬吠の灯台が目の前に立ち、無線のアンテナ柱まで見えるにい

たって、漸く銚子無線と通信ができた。これは船が予定より1日早く横浜に入ることになり、銚子無線ではこれを予期していなかったためであるという。当時は船に関する知識も浅く、船も汽車のように日程どおりに走るものと考えていたので、この時の銚子無線は灯台からの注意でこれを知り、あわてて受信したものであった。(故米村先生と銚子無線70年のあゆみに感謝)(5次冬、7次夏、9次冬・通信)

宗谷・ふじの思い出と発電機

土屋貴俊

私は第4次ではじめて宗谷にお世話になった。ヘリポートの無い宗谷は知らなかった。子供の頃、沼津から伊豆の下田まで航行していた東海汽船によく乗った事がある。冬、西風の吹く頃は今想うと宗谷が暴風圏を突破しているかのように良く揺れたが、船酔いの記憶はない。宗谷は立派な船だと思っていた。暴風圏に入っても船酔いする事もなかった。むしろ酒に酔う方で左の方はあまり強い方ではなかった。

氷海に入るとチャージングにチャージング。アンチローリングタンクに降り竹竿で氷を船体から押し除ける作業に精出した事を今でも忘れない。

たまに東京湾に浮かぶ宗谷を船の科学館に尋ねるOB会がある。今年も4月、集まる段取りになっているがなつ

かしいものである。

(基地再開)

ふじの完成を見て東京湾を試乗した。トリーミング装置、ヒーリング装置、プロペラシャフトのない電気推進方式等々本当に何もかも恐れ入った。基地再開に向け「ふじ」の積荷の量も宗谷の頃とは比較にならない。主な物を挙げると、発電棟 45KVA 発電機 2 基、トイレ付き予熱室、冷凍庫、KD60 大型雪上車、ウニモグ万能車、ブルトーザ、フォークリフト、造水装置、20kl 金属タンク等々、機械燃料関係だけでも約 200 トンと記憶している大変な装備であった。

極点旅行を目標に大型雪上車の開発である(西堀委員長を頭に各大学の大先生方及びメーカー関係者に依る)雪上車設計委員会なるものが設立された。度重なる検討の上、基礎的な仕様が決定され、防衛庁、メーカーの協力を依り KD60、1 号車の完成をみた。北海道名寄の自衛隊で耐寒テスト走行試験を実施し、初期の成果を得ることが出来た。

(氷海到着)

偵察飛行の氷状も良く早速一番機で基地へ飛び発電棟へと急いだ。非常口から入って見ると、4 年間の留守はただものではなかった。通路は氷が張りつめ、発電機も約半分近く青氷だった。この状態で果たして発電が出来るのかを考えたが、とにかく電線を確保せね

ばならない。ハーマンネルソン(熱風送風機)の準備をし、氷解作業から始めた。電気屋の高橋隊員も呼び分解出来るまでにこぎつけた。エンジンと発電機の分解を急ぎ乾燥作業を続けた。二日間連続の作業で送電出来た。

(第 7 次発電棟の建設)

村山隊長、建築担当森田隊員、関係者協議し比較的高い位置に設置が決まった。ベースのコンクリート打ちも自己発熱で乾燥するため順調に進んだ。何よりも一番早く発電機本体の設置が急がれた。ヘリコプターにスリングした発電機は砂煙を巻き上げ乍らベースにピタリと降ろされ、2 台とも計画どおり取り付けの事が出来た。その頃だった。「ふじ」飛行科からヘリを工作機に使用してはならぬとの情報が入った。当方は一段落し、ほっと一息ついたあとだった。それにしても大変な曲芸であった。飛行科の関係者には今もって感謝する次第である。食堂棟までのコルゲート通路も手空き総員で組立てられ、配線、送水パイプの設置も完了し便利の事この上もないものとなった。隊長立合いのもと 45KVA の運転にはいった。同時に 20KVA の役目も終わりエンジンを切った。(4 次冬、7 次夏、9 次冬・機械)

オンチコーラス

島崎里司

第 4 次の帰路、昭和 35 年 3 月 13 日の南極新聞第 44 号に 会員募集の記事が掲載された。「長い印度洋航海中、情操教育の一環として“宗谷オンチコーラス”を作ることになった。この合唱団は誰でも加入出来る。資格は先ずオンチでなければならない。楽譜が読めてはならない。ただ呼吸の長さ、厚顔であることを要する。指揮者は全くの非音楽地帯からオルケスタ・オーロラ・テイピカを作り上げた大指揮者ドースルカニーニ氏である。宗谷の味噌はすでに冷凍庫の奥深く格納されている。ふるって参加されたい。練習は日・水を除き大体 18 時から予定しているが、その他小グループずつによる便宜的な教育もやる予定。最初は“赤トンボ”“クレメンタイン”“イタリアパルチザンのうた”“春の日の花と輝き”が曲目として予定されている。希望者は申し込まれたい。」

私はこれを読んで、初参加で極地での緊張した心身をリフレッシュするのに最高ではないかと思い、申し込むことにした。何しろ募集条件が気にいったからである。

初練習は 3 月 14 日(月)であった。夕食後集まった面々は、自信ありげであった。指揮者ドースルカニーニ氏とは犬塚隊員であった。低音・高音部と個人申告で分けられたと思う。私はなんとなく高音部を選んでしまった。

早速、指揮者の熱心な指導で始まっ

た曲は、「赤トンボ」であったが、見事なハーモニーで各自が自信を持ったようだ。…OH MY DARLING！ OH MY DARLING！…で始まる“クレメンタイン”は、ロマンチックな哀愁を帯びた歌であるが、ドースルカニーニ氏がとりあげた「雪よ岩よ我らが宿り…」は、このメロデーにぴったりであった。シンガポールで日本人倶楽部に招待された時、練習の成果を披露でき大いに楽しむことができた。

(注・「雪山賛歌」は、長い間「読み人知らず」として特に登山者を中心に歌われ国民的愛唱歌となったもので作詞の音頭をとったのは、元京都大学山岳部員西堀栄三郎(第 1 次南極観測隊越冬隊長)である。平成 13 年 2 月 4 日読売新聞「うた物語・名曲を訪ねて」に掲載された。)(4 次～6 宗谷・航空)

ペンギン博士になりそこなった話

芦田成生

11 次隊で越冬した時、私の仕事はロケット関係の設備保守、電話交換機の設定、通信設備のケーブルの整理等が主であった。交換機とケーブル整理が終わると月 1 度のロケット設備保守の仕事が中心で、暇な時間が結構とれた。そこでエレクトロニクス・コンサルタントを開業し、研究者の観測機器の修理等を引き受けたりした。

南極に行く前からペンギンに関して

は松田隊長が生物部門であったこともあり非常に興味を持っていた。それまでのペンギンに関する知識は本や南極関係者の話からおよそ次のようなものであった。

- (1)ペンギンは一度“つがい”になると、どちらかが死ぬまで相手を変えない。
- (2)ペンギンは自分の卵しか温めない。他の卵は除外する。
- (3)ペンギンの雌が卵を2個産み終わると、その後雌が食事を摂りに巣を離れて、代わりに雄が卵を暖める。
- (4)アデリーペンギンは岩の上に直接小石を集め営巣するが、卵を均等の温度にするため（冷やさないため）鶏と同じように定期的に卵を回転させる。

そこで私は幾つかの疑問をはっきり解明しようと、11月頃になりアデリーペンギンが姿を見せ始めオングルカルベンに営巣作業を開始したのを確認して、隊長に願い出てカルベンでのペンギン調査を実行することにした。下準備として、石膏でペンギンの卵の類似品を複数、その他古いビリヤードの球、ピンポン球等を用意した。また、じっくり観察するためには宿泊設備が必要で、居住カブースを雪上車でカルベンまで運んだ。食事は昭和基地まで近いので、原則としてスノーモービルを利用して基地に帰り毎食摂った。

それでは書き損なった私の論文の内容を順次ご紹介しよう。まず、カルベンに着き、既に卵を1個温めている若

そうなペンギンの“つがい”に目星をつけてスノーメーカーで白い胸に目印を付け、他のペンギンと区別した。

(1)“つがい”の継続性については何年も観察しないと解明できないのであきらめた。“つがい”の雌雄は鳴き叫びながら首を上下に振る儀式でお互いを確認していた。たまにチョンガの雄が1匹で居る雌に近づき、“ギャー、ギャー”鳴いていると相棒の雄が帰ってきて徹底的に追い捲られたりしていた。

(2)ペンギンは自分の卵しか温めない。
***卵を1個暖めているペンギンをそっと抱きかかえ一度巣から出して、まず白い石膏製の卵を置いて巣に戻した。ペンギンは本物の卵と遜色なく腹の下に抱え込んで暖め始めた。次に赤い石膏製の卵に取り替えても同じであった。

次に卵をビリヤードの球と交換した。結果は白、赤でも石膏製と同じである。ピンポン球でもまた同じ。アデリーペンギンのテリトリ - の範囲は半径30cmほどで互いに少しずつ重なり合いながら存在している。そこで卵を外から置く場所を変えてみた。

テリトリ - の少し内側：自分の卵として直ぐに腹の下に抱え込む。

テリトリ - の少し外側：これは侵入物として徹底的に排除する。もしかして自分で卵を蹴飛ばしてテリトリ - 外に出ると壊してしまうことも想像できる。卵の数も関係無かった。3個でも4個でも自分の腹の下に抱える。

(3)雌が卵を 2 個産むと雄と交代で食事を食べに行く。

***昼間に卵を 1 個しか産んでいない別の“つがい”にも印を付けておいた。数時間おきに観察していると卵を 1 個しか温めていないのに“つがい”のうちの 1 羽が居なくなった。観察を続けていると、居なくなって半日ほど過ぎて残ったペンギンの卵は 2 個に増えていた。

(4)卵を定期的に回転させる。

***石膏製の卵の表面にサーミスターの温度感知部を出した物を用意した。携帯発発を準備し温度検出回路を作成した。

卵を 1 個しか産んでいないペンギンに石膏卵と一緒に抱かせて、ペンレコーダーで記録を取った。温度は校正していないので絶対温度は解らないが、温度変化は十分判別可能である。サーミスターの位置が解るように石膏卵の表面に矢印を付け、温度が変わり始めるとペンギンの腹の下を眺めてサーミスターがどの位置にあるか確認した。その結果、温度変化は半日程度の繰り返して素晴らしいサインカーブを描いた。すなわち鶏と同じように卵を定期的に回転させていた。この実験は 1 昼夜ほど観測したところで、被疑体のペンギンが 2 個目の卵を産み、実験用の卵と合わせ 3 個となり本物の卵が腹の下からはみ出してしまうので中止した。

実験の考察結果(論文の結論)

(1)“つがい”は永年継続する

***これは他の人のマーカーを付けた調査で明らかにされている。

(2)雌が先に食事を摂りにいく。

***観察結果から必ずしもそうではない。雌雄の合意の下で雄が先に行く時があるのではないか？

(3)ペンギンは自分の卵しか抱かない。

***この意見には意義あり。ペンギンは卵の大きさ、色、形、数に無頓着である。自分のテリトリー内であればある程度の大きさの丸い物なら卵とみなす。

(4)ペンギンも卵を暖める時には定期的に回転させる。

***これは実験結果で明らかのようにゆっくりであるが卵を回している。卵の下側は直接岩の表面に接しているが、南極の夏は日が沈まないいで岩の表面はペンギンが営巣する時期までにしっかり暖められている。岩石は熱容量が大きいのでそれほど低温に成らないと考えられる。

以上が私のペンギンに関する調査の内容で、この話を文章で紹介するのは始めてである。これを読まれた南極 OB 達から何か意見があればぜひ伺いたい。(11・14 次冬・ロケット)

水先案内人(パイロット)

久松武宏

私は“ふじ”、“しらせ”の船務長という配置にあったため、各寄港地に入

港する前に水先案内人つまりパイロットのお相手をした。

国内、国外を問わずいろいろ印象に残っていることがある。その中で一番大きいことは国外の水先案内人は若いということである。日本の場合は外国往来船の船長を長い間やった人達で、試験に合格して研修期間を終了した人達が主であり、端的な言葉で言えば、お年を召した人が多いということである。

誤解のないようにしておきたいが、水先案内人が乗艦して水先業務をやっているとしても最終的な責任はすべて艦長にある。

最も印象に残っているのはモーリシャスの水先案内人である。“ふじ”船務長の時、ポートルイス港外でインド系の水先案内人を出迎え、「Good morning sir……」と挨拶し、ブリッジに案内する。私は通常の如く「船の長さはメートル、スクリュウは二軸等々、」説明し、それから仕事をしていただくわけである。「Slow ahead」と言われたら日本語で速力通信器員に「前進微速」と令する。ところが、その水先案内人は「??????」聞きなおすため、咄嗟に「Pardon」と言ったら「yoosoroo」と言っている。「よおそろー」と落ち着いて操舵員に伝える。次に「????」「Pardon」「Omokaji Ippai」あわてて「面舵一杯」を令した。

これには私もびっくりしたが、日本

語なら日本語らしく言ってくれば良いのに、私自身は当然英語で来るものと思っていた。先入観というものはそんなものかと、先日の政治屋と同じく反省した次第である。

日本流で言えばふざけた水先案内人といえるかもしれないが、フリーマントルでの奥さん同伴の水先案内人がいた。前述の如く神経をピンピンさせて誤りのないように水先案内人の口を見ているのに、奥さんに「これが舵角指示器、今の速力は9ノット…」とか、船の説明をしたり、この間はあの辺で魚釣りしたのだ、奥さんの関心を引こうとしていた。もっと真面目にやれと言いたかったが、オーストラリアでは、それが通常のことかと思いつつ、奥さんの前でヘマはやらないだろうと自分を納得させた。

“しらせ”の場合、国内では海上自衛隊の施設に入港する時は艦長が操艦する。それ以外の港に入港する時は水先案内人のお世話になっている。曰く言い難い面もあるが、上手な人もおれば、下手な人もいる。(20・21次ふじ・船務長、25次しらせ・船務長)

南極倶楽部例会連続出席記録更新中 飯塚昭二

南極観測支援業務に最初に携わったのは、今から去ること32年前の1970年のことでした。それまで南極に係

したことといえば、1964 年頃「宗谷」の代替船として新砕氷艦を建造することになり、その船名を募集しているのを知り応募しました。極地といえば私の頭の中には氷山とオーロラぐらいしか浮かばず、写真でしか見たことのないオーロラに興味を持っていましたので、「極光」という船名を投票応募しましたが残念ながら応募数はかなりあったようですが採用されずオーロラの彼方に消えてしまいました。

1964 年といえば第 18 回オリンピック東京大会が開催された年で、我々海上自衛隊員も支援隊員として各部へ派遣されました。私は当時、横須賀地方隊所属の駆潜艇（310 トン）という小艦艇に乗組んでおり、僚艇 3 隻のほか、掃海艇および護衛艦数隻とともにヨット競技支援のため神奈川県江ノ島沖に派遣されました。我々の任務は、早朝に出港して、気象・海象の状況を大会本部に通報し、その後競技海面の清掃でした。これは原始的な方法で、大きめのタモ網を 10 本ほど作り、これを持った乗員が両舷舷側に配置され見張員の「ゴミ発見」の通報で当直士官は適宜操船し、ゴミを掬い上げるというものでした。競技中は、外国のゲストの方々を乗せ競技を観覧し、終了後は茅ヶ崎沖に錨泊し、夜間はイルミネーション（電灯艦飾）を実施し暗い海に花を添えました。

その後、新砕氷艦は「ふじ」と命名

され 1965 年 7 月に竣工され、その年の 11 月に「第 7 次南極観測隊」の隊員を乗せ「ふじ」第 1 回目の南極行きに鹿島立ちしたのであります。

海上自衛隊では、艦艇が外国に向け鹿島立ちする際は、東京湾口で見送るという慣しがあり、その時私も駆潜艇で見送りに行きました。遠方からはっきりと望見できるオレンジ色の船体が近づくにつれ、その威風堂々とした姿に圧倒されたのを今でも覚えており、是非とも一度はこの船に乗り南極という未知の世界を体験したいという気持ちが芽生えました。しかし、なかなかチャンスが到来せず忙しい月日が過ぎ、艦隊勤務となり訓練・訓練また訓練の日々を送っていましたが遂に、1969 年の 11 次隊出発の前に、（来年「ふじ」にのらないかという）話が突然ありましたので即座に南極行きを決断しました。これには上司の方々の配慮があったことだと思い、今でも感謝しております。

1970 年 6 月、日本鋼管鶴見造船所で修理中の「ふじ」に着任し、ようやく未知の世界への第一歩を踏み出しました。以後、12、13 次の観測支援業務に参加しまして、いろいろな事柄を体得しました。一つの例ですが氷海の中で「南風が吹けば天国、北風が吹けば地獄」ということを体験しただけのことで、私は「忍耐・我慢」を体得し、人間の幅が一段と大きくなったような

気がしました。その他、精神面・技術面など以後の艦船勤務に大きく影響を与えた「ふじ」乗組み時代でした。

その後、わが人生も紆余曲折、星霜が流れ 1999 年の年も押し迫ったある日、ある会合で 12 次の時の甲板士官・久松武宏氏との遭遇、会話の中で「南極倶楽部」のことが話題になり、私にも出席しないかとお声がかかりました。誘われれば「いや」といえない性分です。ので明るく 2000 年 1 月の第 12 回南極倶楽部例会（神田・須田町「おんぐるや」）に出席させて頂きました。最初は久松さん以外の方とは初対面で話も途切れがちでしたが、これでは折角の楽しい一時を無駄にすると、その後は積極的に出席して諸先輩方の有意義な話題を自分の中にインプットするため極力この会には出席しようと誓いました。2、3 回と出席するうちに会員の方々と顔なじみになり、話も弾むようになり、次回の例会が待ち遠しいようになって来ました。河口湖研修所での「ミッドウインター祭り」、秋田の「雪上車を尋ねる旅」などに参加しているうちに私の生活の中で毎月のスケジュールが「南極倶楽部例会」を中心に回りだしているのに気がつきました。

老齢年金を受給する年令を超えましたが、会に出席するたびに先輩方の若々しさを見るにつけ、私にもまだまだ先の長い人生が残されていることを知り、先輩方の豊富な知識と若い人た

ちの斬新な知識を吸収するため、毎月の例会に出席し「連続出席記録」(3 月現在 27 回)を 30 回、40 回と記録を伸ばしたいと思う今日この頃です。
(12・13 次ふじ・運用科)

私の南極倶楽部

對馬千陽

「對馬千陽」？ 誰だそれ？ と思う方も多数いると思いますが、周りを見渡してみてください。宴の席で一人、皆さんの平均年齢を下げている場違いな女の子？ がいませんか、それが私です。一人寂しそうにしてたら、「ちあきちゃん」と私に南極の思い出話をしてあげてください。

思えば私と南極との出会いは、小学 3 年の頃にさかのぼります。父の知り合いに南極に行ったことがある方がいて、好奇心旺盛な私は、ぜひ会いたいとその人のところに連れて行ってもらいました。南極について何も知らない私に丁寧に南極の事を教えてくれて、オーロラやペンギンのスライドを見せてもらって、私はすっかり南極のとりこになってしまいました。その人は南極にコケを取るために行ったらしいのですが、私としては、何でわざわざ南極までコケ取りに行かなくてもいいのに・・・、と思いつつ南極でコケ・・・というのが頭の中にインプットされていました。

その頃から南極への思いは強く、行きたい国は？ と聞かれたら南極、と答えていたくらい南極に強い憧れを持っていました。しかし年をとるにつれて、いろいろなことに興味を持つようになり、南極とのかかわりもなくなってきました。私の頭の中から南極という言葉が消えそうだった頃、気象庁でアルバイトをしたことがありましたが、そこで偶然にも、南極事務室の方と知り合う機会があり、しらせのお見送りに連れて行ってもらいました。その帰りにオングルヤで飲んでからこの世界？に足を踏み入れ、いつのまにか抜け出せなくなってしまったのです。卒研も、極地研で勉強させていただき、しかも私の研究対象にしたものは、何と南極のコケでした。

私は今、南極倶楽部の方々と一緒にお酒を酌み交わすのが一番楽しいです。一緒に話をしているととても勉強になるし、いつも前向きで、チャレンジ精神を持って物事に取り組んでいる姿勢が大好きです。生きるパワーを分け与えてもらっている気がします。おかげで同じ年頃の人たちと飲んでも楽しくないという後遺症は出てくるのですが...これからはもっと勉強して、いろんな学識を積み私も皆さんの知的好奇心をくすぐるようなそんな話ができる人になりたいと思います。

以前の会報第10号で鈴木さんが、「もはや化石」のようなものと書いて

おりましたが、私にとっては皆さんはとてすばらしい方々です。ぜひ私に皆さんの楽しかった思い出、辛かった思い出、裏話などぜひぜひ聞かせてください。楽しみにしています。これからもよろしくお願いします。

(荒川区東日暮里、会員最年少)

宮原正敏氏を偲ぶ(つづき)

三田安則

今回、宮原正敏氏を紹介し、その遺徳を偲びたいと念じ筆を執った。

先般3次隊吉田長憲氏の経歴を調べる機会があったが、吉田氏だけではなく我々は、最早過去の間人であるという事をひしひしと感じたが、今回もまた前回同様宮原氏の生い立ち等及び御遺族を探し出すのは大変であった。しかし、その略々全容を知ることが出来たのでご紹介する。

宮原正敏 大正9年5月28日生

本籍及び出生地 東京都墨田区江東2-8-1(焦土と化した後、現在、都立両国高校の敷地となっている由)

昭和14年 官立無線電信講習所本科卒大日本航空株式会社入社

昭和20年 終戦により退社

奥様の実家・熊本にて、外地に残っている部下社員の家族7名の生活を、ラジオ修理などの収入で支え続け目途をつけた後

昭和28年 海上保安庁入庁、巡視船みやけ通信長(塩釜)

昭和30年 巡視船さつま通信長(鹿児島)

昭和 33 年 巡視船宗谷主席通信士(東京)

第 3 次南極観測

昭和 34 年 田辺海上保安部通信所長(和歌山)

昭和 38 年 水路部測量船拓洋通信長(東京)

昭和 42 年 退官

退官後の職歴は詳らかではないが、いきなり昭和 55 年 1 月 30 日の遭難に繋がって終う。

船名：初富士 船種：貨物船 船籍：大阪
総屯数：5,130 機関：D-6,000

船主：昭和リース KK 東京都千代田区大手町

用船主：東海商船 KK 東京都千代田区永田町

船長：TRINDAO ALBERTO (比) 47 歳

局長：宮原正敏 59 歳

乗組員：23 名(日本人 1 名、フィリピン 22 名)

発生日時：昭和 55 年 1 月 30 日 23.55
N37-20 E133-42

場所：(概位) 島根県隠岐島白島崎灯台から 19 度 62 湊

概要：ソ連(当時)ナホトカ港において粉炭 7,500 屯を積載し、1 月 29 日 12.05 出港、関門港若松向け航行中、前述の経緯により消息を絶ったものである。

当時の天候：雪

気象：風向 西、風力 8(17.2~20.8 m/s)、
波浪 西 階級 6(4~6 m)、うねり 階級 6、視程 5

御遺族は、奥様宮原幹子様、船橋市薬円台に、令嬢小夜子様、千佳子様と 3 人で、お元気でお過ごしであり、令息宮原正憲様は、千葉市花見川区さつきヶ丘に奥様と 3 人のお子様共々お元気であり、KK オープ・システムの

経営者として御活躍との事である。

再起を期した第 3 次行動に、我々と共に南極の海で闘った彼が、嵐の日本海で悲運の最後を遂げた・・・それも死を覚悟し、傾き沈みつつある船で、最後まで電鍵を叩き続け、職責を果たして殉職した彼の行動を、今一度南極の同志・海の仲間に伝え、穏やかで仕事熱心だった彼の遺徳を偲びたいと思う。

彼は亀戸の菩提寺「東覚寺」で静かに眠っている。合掌

付記 当遭難通信宰領中、呼出し符号ははっきりしたが、船名が変更になっていることもあり、再三、船名を問い合わせたが、混信のため判明しなかった。これを傍受の銚子無線局から電話による速報により、同船は東海商船「初富士」その他要目も判明した。また、境漁業無線局も海難海域付近に出魚中の漁船に、連絡・救助依頼を行ったが、荒天のため自船の保船も危険な状態であり、救難は断念せざるを得なかった。しかし現場海域の気象・海象の通報が行われ事後の救難活動に大きく貢献したとのことである。

(参考文献 1980 年 3 月 25 日発行 Midori Nr103)(1 次~5 次宗谷・航海)

- 極地本散策 -

南極即席ラーメン物語

20 世紀の終わりに、100 年間の出来事を総括したり評価したりする試みが

盛んに行われた。「食」の分野では、インスタントラーメンを今世紀最大の発明食品として、広く世界の食文化に影響を与えたと位置づけている。

産経新聞「戦後史開封」取材班編『戦後史開封 昭和 30 年代編』（1999 扶桑社文庫）では、昭和 32 年の話題として「南極観測」と「即席ラーメン」とをとり上げている。「即席ラーメン」の章には『昭和 33 年 6 月、東京・有楽町の阪急百貨店に見なれない食品が並んだ。お湯をかけて 2 分間でできる“魔法の食品”とうたった「チキンラーメン」の最初の試食即売会だった。用意した 500 食はその日のうちに売り切れた。……大阪市中央卸売市場で「チキンラーメン」が正規の販売商品となったのは、試食会から 2 か月後の 8 月 25 日。……』とある。この会社は安藤百福氏が創業したサンシー殖産で、その年の暮に日清食品と商号を変えた。その章の末尾には『「チキン」の前にも即席めん』のメモがあり、『明星食品の社史「めんづくり味づくり」によると、実は昭和 33 年春ごろ、「チキンラーメン」の先駆となる二つの中華めんが発売されている。「鶏糸麺（大和通商）」と「長寿麺（東明商行）」。前者は 50 度程度の低温の油、後者は高温のラードで揚げてあり、ともに湯を注ぐだけで食べられたという。「チキンラーメン」はこれらに比べ完成度が高く、量産が可能だった。……』と書かれて

いる。

日清食品社史編纂室編『食足世平』（1992）や日清食品創立 40 周年記念誌『食創為世』（1998）には年表が付いていて、インスタントラーメン誕生前後の群雄割拠の歴史を知ることができる。3 次隊が出発した昭和 33 年 11 月から翌 34 年 1 月にかけて、「鶏糸麺」の大和通商、「長寿麺」の東明商行、「チキンラーメン」の日清食品が相次いで即席ラーメンの製法の特許を申請した。昭和 35 年秋に、東明商行の「味付乾麺の製法」と日清食品の「即席ラーメンの製造法」の特許が公告された。翌 36 年の夏、日清食品は東明商行の出願中の特許を買収した。そして昭和 37 年 6 月 12 日、日清食品のこの 2 つの特許が登録となった。特許にまつわる係争は、昭和 38 年 9 月に大和通商と和解し、11 月に都一製麺と特許の分権所有をし、翌 39 年 1 月にエース食品と和解して 3 月にエース食品特許の譲渡を受けた。日清食品はその後、カップヌードルの特許を獲得して天下を平定し、61 社に特許実施の許諾を与えて、インスタントラーメン業界の大御所的存在となった。

南極観測が始まったのは、即席ラーメンの開発がしのぎを削る群雄割拠の時代のさなかであった。国立極地研究所事業部『南極食料ハンドブック』（1985 年版）の即席麺の項には、「昭和 30 年代始めからこの種のものが出

始め、昭和 31 年、第 1 次隊から使ったこともあって、インスタントラーメンは昭和基地で育ったといわれるほどである」と書かれている。文部省発行の『南極六年史』（1963）は、宗谷時代の「南極地域観測事業報告書」であり、附録に日本学術振興会に付置された南極地域観測後援特別委員会長（茅誠司 東大学長）の報告がある。「(9) 南極地域観測後援事業に協力された主な会社団体名（454）」には、サンシー殖産も日清食品も載っていない。そこには東明商行の名があるので、南極用に開発してもらった即席ラーメンは東明商行の長寿麺であったかと調べるうちに、南極越冬隊御採用と書き込まれた『東明 長寿麺』の広告が、昭和 34 年のアサヒグラフ 1959 年 11 月臨時増刊「スキーと冬山特集号」に掲載されているのを見つけた。

その広告のコピーをここに載せて頂くことになった。四角い紙箱の包装が写真入りで示されている。南極に持参したのは 1 次隊からか 3 次隊からか、ヒマラヤ遠征隊とはどの山を目指した隊かなど、さらに知りたいことが増えたが、調べる手がかりはまだ得られていない。小さなことでも突破口になることがあるので、何か情報をお持ちの方はお教え頂けたら幸いである。

（小野延雄、3 次夏・海洋）



常備食・携帯保存食

即席ラーメン

東明 長寿麺

ビタミンB₁・B₂・カルシウム入特選栄養食品

熟湯だけで召上れる！
味付一切不要
美味・栄養・便利な
味入り乾燥麺

ヒマラヤ遠征隊
南極越冬隊御採用

即席ラーメン・やきそば
ビールつまみ・おやつ
に御利用下さい。

有名百貨店、食料品店にあり

製造発売元
東明商行食品部

大阪・アベノ近鉄前
TEL. 大阪 (64) 8181 代表

会務連絡

南極倶楽部会員の皆様、私は、例会幹事のお世話役を前任者、鮎川 勝氏からバトンタッチされました会員番号 59 番の山岸久雄と申します。南極観測の歴史とともに歩いてこられた前任諸兄に比べ、やや若い世代に属し、昔の歴史や諸先輩を存知上げないため失礼やご不満を募らせる場面を産むかも知れませんが、倶楽部の運営に関し、会員皆様の手足となれるよう一所懸命努める所存ですので、よろしくお引き回しの程お願い致します。村山雅美会長の下、今年も楽しい南極倶楽部の活動が継続されるよう、皆様のご指導、ご鞭撻をお願いいたします。

尚、4 月、5 月の例会幹事は報道関係の方をお願いしております。例会幹事世話人 山岸久雄

連絡先 Tel: 03-3962-4646

e-mail: yamagisi@uap.nipr.ac.jp

編集後記

第 11 号をお届けします。昨年 11 月の例会に挨拶をいただいた第 43 次西尾隊長は この 3 月 42 次越冬隊と共に元気に帰国の途につきました。また、その間、1 月には航空機で南極に向かう計画も成功し、ゆくゆくは日本から 30 時間で昭和基地にという夢も実現しそうな気配です。本号にも皆さんの楽しい思い出、秘話が盛りだくさんでした。

編集連絡先：神田啓史

国立極地研究所 〒173-8515

東京都板橋区加賀 1-9-10

Tel: 03-3962-4761

e-mail: hkanda@nipr.ac.jp

- 新入会員 -

会員番号 / 氏名 / 〒 住所 / / e-mail

241 高橋 修平

242 大瀬 正美

243 森永 裕幸

244 半田 昌良

245 北川 恭子

247 五十嵐 恵美子

248 野口 久喜

249 待山 みつ子

250 水嶋 貞夫

251 小島 智恵子

252 小野 美津子