

南極でのスキー

南極でスキーをすると言う漠然とした夢を持ってスキーをし、子供達とのふれ合いにスキーを活用し、気が付けば指導員資格を取得して30数年が経過しています。

巻頭言で述べられています田英夫会長の経験を南極地域観測・観測系越冬隊員（第40次、43次隊）として参加した際に体験することができました。

南極の夏の時期に向けて日本を出発する砕氷艦「しらせ」は「宗谷」、「ふじ」に続く3代目の船です。初代の船「宗谷」で出発された多くの方の話を聞き、南極の激しさと、未知の領域への憧れを募らせていた青年の頃の思いを50歳を過ぎてから実現できたことの一部を紹介させていただきます。

「不定期な休日日課の滑り」

越冬生活の中に、一週間または10日に1日、休日日課と言うのがあります。ある程度個人的に自由に過ごすことが出来る一日のことです。日々の活動がブリザードや極夜（5月から6月）など自然の条件でどうしてもなく制限される時もあり不定期となる場合もあります。その休日に日課として滑走を試みるのです。

南極の冬の時期（5月から10月頃までは）寒すぎてスキーの滑走は快適ではないのです。基地の裏山に相当する標高43mの高台の風下にできるスロープで試みたのですが、滑り降りるとすぐ斜度がなくなりスーと止まってしまいます。長さ約250m、出だしの斜度20度程度のスロープで終点はクレバスが沢山ある海氷上と言う場所で数秒で降り、6～7分かけて登る。一時間がやっとでした。寒いのに防寒服の内側は汗でびしょり。顔の髭、睫毛は吐く息で白いツララが着いて来ます。国内なら風邪を引きそうな状態ですが風邪は引きません。疲れてボートしているだけです。最適なスキー時期は、南極の夏に入る11月から12月上旬のみです。

「大陸から海表面に向かって落ち込む数キロにおよぶ氷のスロープを滑走」

越冬している隊員は多くの任務を抱え、多忙で中々時間を調整するのが困難です。されど、間隙を縫って、スキー仲間を募り、とっつき岬の壮大な氷の斜面を野外観測の合間に滑ることができました。

昭和基地から内陸側にS16と言われる物資集積ポイントがあります。厳寒期の7月頃、海氷の厚さが3m以上に達し、雪上車が走行できるようになると、この地点へ向けてルート工作、物資の輸送、観測機器のメンテナンス等が開始されます。上陸地点の「とっつき岬」へは海が氷に覆われる時期（通常7月から11月頃まで）のみ移動が可能です。勿論、歩いてと言う意味です。

リフト代わりの雪上車で斜面を登り、さざなみ状に凍った氷の表面を削り、途中のクレバスに注意し、わくわくしながら滑り降りたときの感激は忘れられない出来事となっています。さらに付け加えるなら、滑り終えてのビール、ワインの美味なる事は格別です。

氷の表面にうっすらと雪が被っているところは減速となり滑りにくいです。それより氷が剥き出しになっている凹凸のある斜面の方がエッジで削れ、カービング性能を発揮できます。広い斜面を滑走しているとフツと、めまいを感じます。目に飛び込む目標が広大な白さに溶け込み、雲の中を滑走しているようで天地の感覚が麻痺して来るのです。遠くの見え海氷が転々として見えます。それが対斜面のように見え海氷に向かって飲み込まれるような感覚で滑走して行くのです。風切る顔は寒さで痛く、氷を踏み込むスキーから伝わるバイブレータにも似た振動は心地よい痛みにも変わって来ます。風切る音のみが聞こえ、滑り降りると自分の鼓動だけが激しく聞こえて来ます。シーンと音のない空間に、時に聞こえる氷のきしむ「ミシッ！」と言う音に畏怖の念を感じます。未知の体験、これを伝える語彙の無さに自分はいらだっています。

「最近の南極」

本年も第46次隊が結成されました。（11月下旬に日本出発予定）冒険、探検の時期を経て科学技術の先端基地としての昭和基地があります。

研究観測、生活に欠かせない電気エネルギーの多くは300KV発電機2台をディーゼルエンジンで駆動し電力を確保しています。最近、風力発電、太陽光発電等を用いる設備も整備されて来ています。南極と言う特殊で過酷な環境での使用には若干の問題を抱えていますが近い将来克服できることでしょう。



写真 - 01

オングル海峡に浮かぶ巨大な流氷
（海面からの高さ約40m、幅300m）

地球規模での環境問題は南極も抱えています。日常の廃棄物は厳重に分別回収されています。生活廃水、汚水処理は微生物処理され乾燥焼却され残灰を国内に持ち帰り処理しています。長年溜まった物資は持ち帰り物資として凍結した場所から掘り起こし、冬の間収集され、200トン/復路-規模で持ち帰っています。

輸送、通信の近代化は南極域で活動する上で重要な事柄です。電報による情報伝達から衛星回線を使つての情報交換へと変化し、次世代型の砕氷・輸送艦の計画が来ています。最近の南極からのテレビ中継をご覧になった方もいて、帰国後南極での活躍を見たよと多くの方から声をかけられました。

平和的目的に限るとした南極条約を交わし、日本が原署名国(12カ国)として国際的に活躍して50年(現在45カ国締結国)、地球上で唯一紛争の無い地域、それが南極です。「南極はタイムカプセルだ!」と言われていています。数億年の南極の大地に立ち実感しました。

田会長がスキーや犬そりで経験された海氷上のパドルと言うものに、越冬中に雪上車(今の移動手段)を落とし基地へ救助を要請したりしました。サスツルギー(風雪紋)を乗り越えての移動、かたば風といわれる大陸から吹き降ろしてくる強烈な風、そこに立つ人は変わっても自然は昔のままに経緯しているのでしょうか。近代装備と言われる物で周辺を保護していましたが、荒れる自然の猛威には立ち向かうことの愚かさ、小さな存在でしかない自分を感じました。一転し、穏やかな自然に、神秘的なオーロラの輝きに癒される心、伝えたい美しさを感じました。



写真 - 02

大陸から海氷に向かって進むS M 50型雪上車：
ルート標識の赤旗と広大な広がりを感じて欲しい

一度越冬するとスキーシーズンで2年活動することが出来ません。日本の場合、越冬で拘束される期間は約16ヶ月です。40次隊の例で紹介すると、1998年1月候補者の冬山訓練、6月越冬隊員決定。越冬のための諸々の準備を完了し11月14日砕氷艦「しらせ」で東京晴海ふ頭を出航。同年12月3日オーストラリア：フリーマントル出航、南緯40度から60度の暴風域、荒れるインド洋を南下し定着氷域18日到達、砕氷を開始し25日昭和基地沖到着。26日上陸、夏作業開始。1999年1月31日夏作業終了。39次隊と交代、2月1日より越冬開始し2000年1月31日越冬終了。41次隊と交代し復路の「しらせ」に乗船、観測を継続しながら帰路につき同年3月末帰国。と言う期間となるのです。前後の準備・整理時期を含めると2年近く南極と言う名の行動に懸かりきりとなるのが現状です。

引き続き、43次隊観測主任として参加しましたので帰国した翌年2001年1月には冬期訓練に参加している訳です。車山スキー場から帰るべき自宅や仕事場へ帰らず、訓練会場の乗鞍スキー場へ直接移動した記憶が甦ります。

スキー関係者や多くの方々のご支援を得て体験できた事に感謝しています。南極地域観測隊員の壮行会時に遠めながらお会いできましたこと、このような感動を得るきっかけとなった田英夫会長の話に感謝します。



埼玉県スキー連盟所属 教育部員
櫻庭俊昭(吉見町スキー連盟会長)