

第9次南極観測隊にインタビュー



ますだ ひろし
増田 博さん

プロフィール

1942年香川県生まれ。国立詫間電波高校・専攻科卒。
船舶通信士として川崎汽船に勤務。
観測隊参加時、電電公社・銚子無線電報局勤務。無線通信担当。
その後、電電公社&日本電信電話（株）勤務。（平成8年退社）

**第9次隊南極観測隊に参加したきっかけを教えてください。
また、南極ではどんなお仕事をしたのですか？**

銚子無線電報局にて船舶との無線通信を担当していたが、「南極～自分とは関係ない話」との認識で過ごしていた。23歳の時、南極経験者からの声掛けり&電報局幹部から「受験してみてはどうか？」との勧誘があり、
「現在の能力でもチャレンジできるのか？」と感じ、若さも手伝って隊員募集に応じ、2年目に第9次観測隊員となった。

第9次隊の通信担当2名のうちの1人として参加。当時は、短波通信の時代でモールス符号を活用した通信が中心であり、内地との連絡（公電・新聞原稿・私信など）、各国基地との連絡、旅行隊との連絡、日本のニュース受信などの他、アンテナ・送信機・受信機の保守作業があった。



【昭和基地 通信室にて】

極点旅行について、印象に残っていることはなんですか？

電波伝播^{でんぱ}の悪い時を除き殆ど毎日1回は極点旅行隊との連絡を実施し、旅行隊の状況をそれなりに知りうる立場にあったので、思い出的にはいっぱいある。

極点旅行の成功は、隊長以下全員の死に物狂いの努力があったが、『超幸運』であったと受け止めている。特に、早春^{なんせつ}の軟雪地域での苦行ぶりは、正直「ダメかも」と感じていた。「よく極点まで行けたものだ！！」であった。

途中のプラトー基地、アムンゼン・スコット基地でのアメリカ隊の親身の支援のお陰でもあった。燃料は当然、各種機器部品を含めた補修作業に向けて、南極本部の手配・両基地の支援は見事であった。

車エンジンについて浅学の私は、「ターボチャージャー」との単語が理解できず、隊長→南極本部への連絡の際、さんざん悩まされた思い出も頭に残っている。

「南極点到達の第一報を早く！！」と文部省、郵政省、電電公社などから強い要求があり、1週間前から徹夜並みのテストを繰り返した。銚子との連絡は通常夕方7時前後だが、「極点到着は午前11時（JST）」で、電波伝播上非常に厳しい状態下であった。何とか「正午のニュースに！」と頑張ったがダメ。やっと午後1時前に第一報を内地に届ける結果となった。

ポール⇒マクマード⇒オークランド⇒ワシントン⇒赤坂の米軍ルートでの連絡より若干早く南極本部に第一報を届けられて、何とかメンツを保持できた。