

### アラスカ ～The Last Frontier～ (その 1)

冬の足音が近づいてくると、しばしば思い出されるのがアラスカのことです。在勤していたのは、アラスカ最大の商業都市アンカレッジ、約 1 年半弱と短い期間でした。海外勤務では、滞在している国や都市のことをある程度理解できるようになるには、1 年間のサイクルを最低でも 2 シーズンは過ごす必要があると個人的には思っています。その点では、アラスカのことを十分知らないまま離任してしまったのは何とも残念でしたが、それでもアラスカの自然の雄大さや美しさの一端に触れることができたことは良い経験として自分の中に残っています。ということで、今回はアラスカについて当時の状況を記憶のままに書き連ねてみたいと思います。

#### フライト銀座のアンカレッジ国際空港

イスラエルからの転勤により米国アラスカ州の在アンカレッジ総領事館に着任したのは、1981 年 8 月のことです。日本からイスラエルへの赴任は、南回りの経路でしたので長時間のフライトを余儀なくされましたが、イスラエルからアンカレッジへはフランクフルトを経由する北回り航路のルフトハンザ便で向かいました。

ここで、当時の日本と欧米間の空の事情を少し解説しておきます。日本から欧州に向かう経路は、本来であればロシア（シベリア）上空を通過することが最短距離で効率的ですが、当時ロシアは共産国家ソ連です。ソ連は、一部のモスクワ経由便を除けば自国の上空を外国にほとんど開放していませんでした（ソ連崩壊後はロシアが上空を開放、シベリア航路の飛行も可能となりました）。加えて、長距離運航として就航していた当時の航空機は、大型のボーイング 747 型機（ジャンボジェット）ですら一度の給油で飛べる航続距離が欧州やニューヨークまで届く能力はありませんでしたので、全ての北回り欧州便、NY 便はアラスカのアンカレッジ空港で給油をする必要がありました（後年には、機体改良により航続距離が延伸しましたが…）。したがって、これらの路線の乗客は全てアンカレッジ空港で一旦降機して空港ビル内で待機し、給油が終了する 1 時間後に再度搭乗する必要がありました。なお、欧州便としては東南アジアや中東を経由する南回り経路パリ行きのもあるにはありましたが、20 時間以上を要する長時間の飛行でしたので、欧州へは飛行時間のより短い北回りアンカレッジを経由して北極圏上空を通過するフライト（16 時間程度）が主流でした。

当時、アンカレッジを経由していた日本発着便は、日本航空（JAL）がロンドン、パリ、フランクフルト、ミラノ及びニューヨーク路線を定期運航、さらには他の欧州諸国やブラジル行きチャーター便などもアンカレッジ経由で運航、また外国の航空会社も英国航空、エール・フランス、ルフトハンザ、KLM、アリタリア、イベリア、サベナ（後年経営破綻により消滅）、スカンジナビアなどの欧

州便に加えて米国のノースウェスト（後年デルタ航空と合併）が成田とアンカレッジ経由米国本土間を就航していました。規模の小さな空港でしたが、これら航空会社の往路・帰路便が集中して離発着する時間帯には、国際線ターミナルだけはさながらフライト銀座の様相を呈していました。かつのアンカレッジ空港をご存じの方であれば、どなたも経験されていることでしょうか、給油時間中の乗客の待機場所となっていたロビーには体長 3 メートルはあろうかという直立した巨大ホッキョクグマのはく製が鎮座し、その周りの免税店エリアでは短い時間に免税のブランド品や酒、化粧品を目当てに買い物をする日本人乗客であふれ、うどんを提供するコーナーには行列ができるなど、その混雑ぶりはまるで年末の築地かアメ横のようで、大変活気のあるターミナルだったことを記憶しています。今は空港の周辺も開発が進んでいるようですが、当時、空港の周辺は一面が大自然でしたので、空港周囲の静寂さとターミナルビル内の乗客でごった返す喧騒とのコントラストが非常に印象的でした。

## 世界最北端の日本総領事館

海外で北国といえば、北欧やカナダをイメージする方が多いと思いますが、外務省の在外公館で最も北に位置していたのは在アンカレッジ総領事館でした（現在は、レイキャビクにある在アイスランド大使館が最北端の在外公館）。館員数は、総領事以下 4 名と規模の上でも最小の総領事館でした。人数が少ない分、様々な業務を任されたことで在外公館の仕事の全体像を覚えたのもこの総領事館でした。

着任したのは 8 月下旬で、外は夜 9 時ごろまでは明るかったように記憶しています。地理的には、北緯 60 度と北極圏に近接した位置にあるため、夏至の時期の日照時間は 20 時間近くにもなり日没は午後 11 時過ぎ、実際に生活してみると深夜になっても空は薄明るく真っ暗になることはない、いわゆる白夜でした。逆に、冬至の前後の日照時間は 5 時間半程度、日の出が午前 10 時過ぎで日没は午後 3 時半頃ですが、夏とは反対に昼間も薄暗く、特に曇りの日は一日中真っ暗という天気が 1 月いっぱい続きます。アンカレッジの夏は短く、夏場の気分を味わえるのは 6 月半ばから 8 月半ばごろまででしょうか。夏場でも、気温は 20℃（華氏 68 度）に届かないことがほとんどですが、アンカレッジ市民の間では長い日照時間を利用した戸外でのスポーツが盛んでしたし、週末の昼間などには気温が 15℃（華氏 59 度）を超えれば水着で日光浴などという光景もよく目にしました。夏場、総領事館での仕事を終えた後にゴルフ場に出かけて夜 11 時頃までプレーしたことは何度となくありました。一方、冬場は太陽の光を見ない日が 2 日、3 日連続することもあり、気分が沈みがちになります。アンカレッジの冬は、9 月下旬から 5 月下旬ごろまでと本当に長いものでした。着任から 1 か月後の 9 月半ばに初雪が降りましたが、これが大雪になりました。この日は、JAL のニューヨーク便で御訪米なされる常陸宮両殿下を総領事以下館員が総出で空港にお出迎えし、給油後にお見送りするというミッションがあったので、夕刻に小雪のちらつく中を空港に向かいました。空港で御一行のお見送りを終え、夜 10 時過ぎにターミナルビルの外に出てみると一面が銀世界、まだ真夏のイスラエル気分が抜けきれない筆者としては、9 月の大雪に驚かされると同時に寒さが身に染みてこたえたので、よく覚えています。冬場の平均気温をインターネットで調べてみると、1~2 月ごろで -10℃前後となっていて、アラスカ湾を流れる暖流のおかげで高緯度の割には温暖といわれてい

ますが、生活していた肌感覚ではもっと寒かったように思います。実際、アンカレッジでは気温の最も低い時で-40℃という寒さを経験しましたが、後にも先にもこれほどの寒さを経験したのはこの時だけです。気温が-30℃以下になると、たとえ短時間の外出でも重装備の防寒対策は必須です。戸外では、呼吸をしても肺に痛みを感じるほどで、手足の指先は厚手のソックスに底の分厚い防寒靴、手袋をしても凍えんばかりです。これくらい気温が下がると、空気中の水蒸気が凍って微細な氷の粒となり空気中を浮遊し、それがキラキラと輝いて見えるダイヤモンドダストといわれる現象が起きます。夜間、星空の下で光るダイヤモンドダストはえもいわれぬ美しさですが、気温があまりに寒すぎて5分も外に出ているのは苦痛で、景観を楽しむところまではいきませんでした。

総領事館は、街のダウンタウンにほど近い場所にあり、石油会社が所有するオフィスビルに入居していましたが、ビルには屋内駐車場がなく、車は全て屋外駐車。オフィスビルであるのに屋内に駐車場がなかった理由については今もって謎ですが、筆者の自宅アパートも屋外駐車でしたので、8か月も続く冬の間24時間ずっと屋外に駐車せざるを得なかったことはエンジンへの悪影響など、車にとっていいことはありませんでした。そして、何より車に乗り込む度に-10℃以下の車内で寒さに耐えながらの暖機運転と、降雪時の車の雪かきには閉口しました。その寒さも、今となっては懐かしい思い出ですが…

次回も、アンカレッジ滞在記です。

つづく

(公財) 栃木県国際交流協会 参与 石塚勇人 (略歴)

1977年外務省入省。外務本省では主に経済協力局、国際協力局で途上国の開発協力を担当。海外勤務歴は、在イスラエル大使館に始まり、在アンカレッジ総領事館、在モントリオール総領事館、在連合王国(英国)大使館、在南アフリカ大使館、在ギリシャ大使館、在ドイツ大使館、在インド大使館、在ニューヨーク総領事館の9公館で計29年間。ギリシャ、ドイツ、インドの各大使館で領事班長を歴任。在ニューヨーク総領事館領事部長を最後に2019年3月退官。同年5月より現職。