

殻構造は複雑でまだまだ多くの地震波構造探査を必要としている。海溝サブダクション帯の研究も日本の周りの海溝の探査ばかりでは、その本質にせまるのは難しい。東太平洋、南西太平洋、インド洋など多くの海溝の探査を進めていって比較研究をする必要がある。地震波探査専用船白嶺丸の活躍する場はまだまだいくらかもあるのである。白嶺丸がよみがえって、地球上の各地域の難問にチャレンジする探査ができればなんとすばらしいことであろうか。そんな夢をえがきながら、この小文の筆をおくことにする。

参考文献

- Honza, E. and Tamaki K. (1985) : The Bonin Arc, in *The Ocean Basins and Margins*, edited by A. E. M. Nairn et al., Vol. 7, p.459-502, Plenum Co., New York.
- Tamaki, K. (1985) : Two modes of back-arc spreading, *Geology*, 13, p.475-478.
- Tamaki, K. and Honza, E. (1985) : Incipient subduction and obduction along the eastern margin of the Japan Sea, *Tectonophysics*, 119, p.381-406.
- Yuasa, M. (1985) : Sofugan Tectonic Line, a new tectonic boundary separating northern and southern parts of the Ogasawara (Bonin) Arc, northwest Pacific. In Nasu, N., Kobayashi, K., Uyeda, S., Kushiro, I., and Kagami, H. (eds.), *Formation of Active Ocean Margins*: Tokyo (Terra Sci. Pub.) p.483-496.

TAMAKI Kensaku (2000) : Achievements of R/V Hakurei-maru.

< 受付 : 2000年5月8日 >

南硫黄島と玉木さんと孀婦岩構造線と

はからずも20年以上も前の写真をお目にかけることになってしまいました。玉木さんと私は、写真の背景になっている南硫黄島上陸を敢行しました。忘れもしない、1979年4月30日のことでした。この顛末は地質ニュース第306号(1980年2月号, p.36-43)に書いてありますので詳細は省略しますが、白嶺丸からゴムボートを下ろし、白嶺丸甲板部の石井さん、渡辺さん、機関部の山本さんと共に、5人で上陸、岩石採取を行いました。本船から眺めた島の海岸とボートで近付いた時の波打ち際の様子の違いは、「春の海」と「冬の日本海」の違いのような、全く異なる海の顔でした。逃げ出したい思いと誰も知らないあの島の岩石が欲しいという思いとが交錯したものの、「ここまで来たんだから行きましょう」という玉木さんの“無謀な”一言で‘えーい、行け!’となったのです。

島を脱出する時の波頭の高さに、救助のヘリでも来てほしい思いがつのりました。

“これは1人くらい死んでしまうのではないかな、船乗りは海に強いだろうから、となると玉木さんか自分だ、自分は泳げるから大丈夫かも知れない、しかし、玉木さんにしがみつかれたらヤバイな”そんな思いも頭の中を駆け巡っていました。玉木さんはきつと逆のことを考えていたのでしょうか。あれから21年、2人とも健在です。

必死の思いでとって来た岩石は、伊豆・小笠原弧

の火山フロントの岩石の中では比較的アルカリに富む玄武岩で、北の伊豆大島から南の南硫黄島までの火山フロントの岩石の組成を大雑把に眺めてみると、鳥島より北の低アルカリのグループと、西之島より南の高アルカリのグループとに、大きく分かれるように見えました。当時の海底地形図では、北が浅い(淡い色)、南が深い(濃い青)という程度にしか分かりませんでした。南北で何か違う様でした。丁度、ユーイングシンポジウムのプロシーディングズを使った輪読会をしていて、深発地震面の傾斜の違いもありそうなことも分かり、南北の違いをあれこれ並べて、ギャップが存在すると思えました。名前をつけてやろうと思い、鳥島と西之島の間で命名に使えそうな地名を探したところ、孀婦岩(そうふがん)という島がありました。「孀婦岩構造線」という名前をこうしてつけました。前述のように当時は現在のような詳細な地形図はなく、最初の報告(月刊地球, vol.5, p.459-463, 1983)では孀婦岩の南に適当な方位の線を引いただけでした。その後、海上保安庁水路部、海洋科学技術センター、東京大学海洋研究所の最新鋭調査船により海底地形の様子が分かってくると、孀婦岩構造線ははっきりとその姿を表わしました。マルチナロービーム音響測深器があればという玉木さんの思いは、実感として私にもあります。

(湯浅真人)