

## 船から見た災害と戦争

東光 博英

最近、国内外で台風や地震による甚大な被害が相次いでいる。昨年のニュース映像でも台風のために大型の貨物船が海岸に乗り上げたり沈没したほか、帆船の海王丸が座礁して大波に翻弄される姿が報じられた。現代の発達した船も台風には万全でないことを示している。また、船にとっての危険は天災のみならず、不審船からの銃撃や、マラッカ海峡では日本船が海賊に遭遇し船員を拉致されるという事件もあった。

450年ほど昔、日本にキリスト教を伝えたザビエルはインドからマラッカ経由で来日する際、書簡に次のように記している。「私たちの前には死の危険があり、悪天候があり、旋風があり、岩礁があり、無数の海賊の脅威があり、4艘の内2艘も向こうの港に達することができれば、これは特別に幸運だと言われている」(『聖フランシスコ・デ・ザビエル書簡抄』)。昔も今も船の危険に変わりはないことがわかる。ザビエルが悪天候と旋風を筆頭に挙げたように、東アジアの台風は恐るべきもので、ポルトガル船が南風に乗って日本に来航する頃はちょうど台風の襲来期に当たっていた。

しかし、台風が災いばかりでなく、日本の風土の形成にも寄与したように、歴史に影響を及ぼした例がある。それはポルトガル人の初来日である。西欧側の記録によれば、1542年、ポルトガル商人を乗せた中国船が暴風雨のため日本に漂着したのが最初である。一方、日本側の『鉄炮記』は同商人が天文12年8月25日(1543年9月23日)、種子島に渡来したと具体的に記している。もっとも、暴風雨のために漂着したとは書かれていないが、日付を考えると季節はすでに秋であり、ポルトガル人が来日する時期としては遅い。また、9月は台風が多いから、西欧側が

説くように、偶然に渡来した可能性は極めて高い。とすれば、日本と西欧の最初の出遇いは台風によって促されたと言えるであろう。

また、船は戦争の影響をまともに受けやすい。とくに島国はそうである。航海の危険についてザビエルは「4艘の内2艘も」と遭難の多さを述べながら、危険要因に戦争を挙げていない。ポルトガルが日本貿易をめぐるオランダと競争する以前のことである。ただし、当時の航海は平常でも大きな危険をはらむもので、例えば、1585~97年の間に航海した66隻の内、22隻が失われている(難破18隻、火災4隻)。遭難する割合はほぼ2~3割と見られる。ところが1630年代には、東アジアに進出したオランダの攻撃によってポルトガルは僅か7年間で150隻を失ったという。

しかし、戦時における被害の実態は近現代史の記録に詳しい。とりわけ太平洋戦争時の日本と海外各地を結ぶ海上輸送の記録を見ればよい。敗戦までの3年8ヶ月の間に連合軍の航空機や潜水艦によって、2568隻の日本商船(100総トン以上の汽船)が沈められている。すさまじい数だ。戦没した船員は3万7000名に上る。もともと民間人である船員の死亡率(50%)が軍人のそれ(19%)よりはるかに高いことも注目すべき事実である(『輸送船入門』)。

このように、時代を問わず戦争は常に歴史的・人的・物的損失を強いるものであると言えよう。ただし、近年の自然災害はかつてないほど大きな被害を生む傾向にあり、単純に戦争被害と比較することはできない。ただ、わが国の先人は次のようなことわざを残している。「七度の餓死に遇うとも、一度の戦いに遇うな」(『岩波ことわざ辞典』)。また、「一年の兵乱は三年の飢饉に劣る(悪いの意)」(『成語林』)。他の国に、これほど戦争を忌み嫌うことわざがあるだろうか。

とうこう ひろひで

(非常勤講師 日本・ポルトガル交渉史)