

艇による調査、航空機や海洋ブイによる観測、海洋探査衛星による遠隔探査（リモート・センシング）技術、それに極地での観測が欠かせない。海中での位置測定やデータ伝送手段の改良も望まれる。海洋に関するデータの収集手段が拡充するのに伴って、それらの膨大なデータの中から、必要な情報をより早く抽出する処理システムの開発が不可欠である。

これらの調査・研究が進むにつれて、海運や漁業はもとより、海洋環境すなわち地球の環境の保護、海洋空間の利用、海洋資源の開発・利用など、人類と海洋との調和の方向性が見出される。若い君の頭脳とエネルギーに期待したい。

太平洋の芸術的創造

格別プロの芸術家にならずとも、太平洋を眺め、あるいは体験した時の君の素直な感情を、文章であれ美術であれそのまま表現してみよう。太平洋の島嶼に住む人びとは、オリンピックの年ごとに太平洋芸術祭をどこかの“島”で開き、さまざまな歌、踊り、音楽、演劇などを持ち寄り、パフォーマンスを競う。前回、1992年はクック諸島で開催された。今年はスチーブンスンがああ『宝島』を書いた西サモアで行なわれる。太平洋の芸術に接する一つのチャンスである。若い君の豊かな感性を試してみたい。

本稿作成に当たり、日本郵船株式会社ならびにマルハ株式会社から、資料・写真などをご提供いただいた。また、太平洋学会専務理事中島洋氏と同常務理事松永秀夫氏からは、ご懇篤なご助言を頂戴した。

併せて、衷心より御礼申し上げます。

田 中 正 智

（電気通信大学助教授）

参考文献・資料

- [1] 太平洋学会編『太平洋諸島百科事典』原書房、1989.9。
- [2] 佐佐木信綱編『新訓万葉集』岩波文庫、1994.5。
- [3] 鈴木 治『白村江』学生社、1995.2。
- [4] 中島 洋『埋もれた古代史』圭文社、1978。
- [5] 『日本歴史館』小学館、1993.3。
- [6] 森 克己『遣唐使』至文堂、平成2.8。
- [7] 八尋舜右『空海』成美堂出版、1992.10。
- [8] 『日本歴史人物事典』朝日新聞社、1994.11。
- [9] 小西四郎『勝海舟のすべて』新人物往来社、1985.6。
- [10] 土居良三『咸臨丸海を渡る』未来社、1994.1。
- [11] 島岡 宏『ハワイ移民の歴史—新天地を求めた苦難の道—』図書刊行会、昭和53.4。
- [12] 永国淳哉編著『ジョン万次郎のすべて』新人物往来社、1992.12。
- [13] 高山 純『南太平洋の民族誌—江戸時代日本漂流民のみた世界—』雄山閣出版、平成3.3。
- [14] 山崎俊一『ハワイ出稼人名簿始末記—日系移民の百年—』日本放送出版協会、昭和60.12。
- [15] 入江寅次『明治南進史稿』井田書店、昭和18.3。
- [16] 小林忠雄『ニューカレドニア島の日本人』カルチャー出版社、1977.11。
- [17] 土方久功展開催委員会『南太平洋にロマンを求めた土方久功展』求龍堂、昭和54。
- [18] 土方久功「青蜥蜴・文化の果てに」『土方久功著作集』第6巻、三一書房、1991.11。
- [19] 『南太平洋の光と夢 土方久功展』世田谷美術館、1991。
- [20] 『若き日の思い出』編集・発行旧郵会（日本郵船神戸支店内）、昭和48.7。
- [21] 日本郵船総務部広報室編『日本郵船創業100周年記念船舶写真集 七つの海で一世紀』昭和60.10。
- [22] 三浦昭男『北太平洋定期客船史』出版共同社、平成6.9。
- [23] 『日本郵船株式会社百年史』編集日本経営史研究所、昭和63.10。
- [24] 吉田泰治『日本郵船21世紀への挑戦』オーエス出版、1992.8。
- [25] 『大洋漁業80年史』大洋漁業㈱、昭和35.11。
- [26] 武田繁夫『南氷洋に生きる』いさな書房、昭和35.12。
- [27] 岡本信男『嵐に向って錨を巻け—大洋漁業の源流を辿る—』いさな書房、昭和61.12。
- [28] 堀江謙一『太平洋ひとりぼっち』清水弘文堂、1989.8。
- [29] 鹿島郁夫『カラーサ号の冒険』朝日新聞社、昭和42.8。
- [30] 中丸 明『支倉常長異聞』宝島社、1994.5。

酒を江戸に運んだ)の航海」「土佐日記の航海」「遣唐使船の航海」それに「北前船の航海」などを実施した。(小島敦夫、小林則子“『北前船の航路をたどって』”『太平洋学会誌』、第17号、1983. 1)。
また、これらの航海の過程で、古代の銅鏡と勾玉まがたまが航海計器として使われたとの説の実証なども試みた(岡嘉吉、小島敦夫、小林則子、水野祐、茂在寅男、中島洋“計器としての銅鏡と子持勾玉”『太平洋学会誌』、第14号、1982. 4)。

その小林は、今、後輩の指導と、America's Cupの研究に情熱を傾けている(小林則子“各国挑戦組織の実情と経済的背景”『太平洋学会誌』、第31号、1986. 7)。

かつてイギリスの登山家ジョージ・マロリーが、新聞記者から「なぜエベレストに登るのか」と聞かれて、「そこにエベレストがあるから……」と答えた。彼にとって、ほかには何もなかった。そして3度目の登頂行から帰らなかった。

堀江も「そこに太平洋があるから……」だけだ。古くは南極探検(1912年)の白瀬中尉から、新しくは北極を犬橇で走破した植村直巳まで「そこに〇があるから」だった。America's Cupを狙うヨットマンたちも同様であろう。

鹿島は思う。現在の常識ではちょっと無理でも、それを打開できる可能性があれば、そこを勇敢に開いてゆくのが冒険だと。スポーツにおける新しい記録への挑戦も同様である。可能性が全くないことに挑戦するのは無謀以外のなにものでもない。

小林は“(太平洋横断レースへの参加は)私のヨットライフの過程のひとつ”と考えている。彼女にとって太平洋横断は、“冒険”ではなく“日常”なのだ。

それ自体を目的とする、冒険であれ、スポーツであれ、あるいは“日常”の困難への挑戦であれ、それぞれが完結すれば、それが新たな価値であり文化なのだ。学問も芸術もそして信仰も、それ自体が目的である。

むすび

われわれの先人として、“太平洋に生きた(あるいは生きている:以下同じ)”人びととその“描き方”の例を試みに挙げてみた。もとより本稿でそれ

らの人びとの“太平洋に生きた”全てが語り尽くされているわけではない。もし君がその中の一人あるいはその周辺の人、ないしは関わった組織について興味を覚えたら、その伝記、創作、歴史などを読んでみることを勧めたい。

これらの人びとは、君が“太平洋の世紀に生きる”その動機となることを期待して選ばれたのであって、君自身が“生きる”ための規範ではない。

では“太平洋に生きる”とは、一体どう“生きる”ことなのか？。

自然と文化の理解

先人達に触発されたら、まず、君の住んでいる所が、北海道であれ、本州であれ、四国、九州、・・・沖縄であれ、太平洋の中の一つの“島”であることを改めて意識することである。その“島”の周りの海に鯨や魚をはじめ、無数の生き物がいることを改めて知ることである。“島”の自然環境が周囲の海に大きく支配されていることを認識することである。その“島”での生活をより心豊かにすることを考えることである。

“島”からの脱出を試みるのもいい。海の向こうには、さまざまな人びとがさまざまに生活している。とくに太平洋の島嶼に住む人びとの生き方は、君の日常のそれとは大きくかけ離れているように見えるかも知れない。しかし、子細に見れば、同じ太平洋の“島”としての共通性がいたるところに見い出されよう。日本人固有と思われる文化の大きな部分が、かつて、それらの“島”の人びとによって伝えられたからである。

こちらの“島”に住む君と比べて、あちらの“島”の男性はより逞しく、女性はより優しいかも知れない。なるべく遠いどこかの“島”のだれかを訪ねて、彼あるいは彼女と自分の生き方の異なるところと共通するところをお互いに理解し合いたい。そして、共に太平洋の“島”に生きる喜びと悩みを語り合えたら素晴らしい。若い君の限り無い可能性に賭けてみたい。

研究・開発の実践

太平洋そのもの、つまり海底の地形・地質、海底火山、生物の分布と生態、潮流と潮汐、海水の温度／塩分濃度の分布、海水と大気の相互作用、などなどが未だ充分には解明されていない。地震の震源地が海底である場合も少なくない。調査船や深海調査

9月26日

考えてみると、きのうは私の誕生日だった。スタート直後なので作業に忙しくて、すっかり忘れていた。29歳／＼改めて焼酎でヤケ酒。

10月12日

午前9時、カイウィ海峡（オアフ島とモロカイ島の間）を抜けた。東の風9-15メートル、5-6ノット。「サンバードVI世」の武市さんと交信。

「男性が私一人をおいてどんどん進んでいく、ヨットのレースにはレディー・ファーストはないのですか」「待っていたんですがなかなか見えないのでお先に失礼しました。沖縄でお待ちしていますから」

この日、大型艇、ビンド・フェン・ペデル（小林義彦ら8人）、かわむら（丹羽徳子ら8人）、大世（岡本欽一ら6人）、ラブソディー・ピパーチェ（蔭山陽三ら12人）、無双（庄崎義雄ら6人）、ソーサリ（アメリカ、ウッド）の6隻が、ホノルル沖合をスタートした。

「かわむら」号の丹羽徳子艇長は3人の女の子のママさんで、「太平洋横断のこんな長距離レース経験はないが、不安はありません。日付変更線を過ぎてどれだけ風が吹いてくれるかと、沖縄近くでの台風、それだけが気がかかりますが、優勝の本命といわれているし、期待にそわなくてはい……」と日焼けした顔をほころばせ、元気いっぱい出発していった。

10月23日

風がなくて、海と空の青い真ん中で漂流中。昨夜22時、日付変更線を越えた。海水でもアワのたつ石けんで、まず最初に髪を洗い、そのあとからだも洗って、さっぱりした。ゆっくりと記念パーティー。横須賀のヤキトリ屋のママさんからもらった梅酒で乾杯。

10月28日

きょうは、船の生活について。食事は毎日二食。朝7時に起きてコーヒー飲んで、目がさめたら天気図をとって天測し、デッキをひと回り。それから、わりあいボリュームのある朝食。昼はビールだけど、暑いと何本も飲んでしまう。愛用しているのはスパゲティ、うなぎどんぶり、小魚の干しもの、少し太れ

るかもしれない（出発時45キロ）と楽しんで食べる。（略）

夕暮れの海はいちばんロマンチックで魅惑的。日によって、緯度によって、美しさが少しずつ変わる。星がきれい。でもデートの相手が星だけじゃちょっと物足りない。

11月16日

朝は曇っていたが、正午には晴れた。天測してみると、（略）沖縄本島南端の喜屋（きやん）岬の南南東120キロ。ウィンドベーン（自動操舵装置）がよく働いてくれた。

11月18日

沖縄に着いた小林と「リブ」号の写真が「朝日新聞」の1面を飾った。その11面の記事。『小林さんのヨット「リブ」は18日午前6時33分11秒、日の出直前、空が明るみはじめ、アクアポリスの灯が青白く輝く中を、静かにすべるようにゴールラインを切った』。

“豊かな航海”の完成

記事は続く。『9月21日午後2時（日本時間22日午後6時）サンフランシスコをスタートしてから所要時間は57日と33分11秒。日本から5人、外国から3人の計8人が参加したが、小林さんは6着、女性として堂々たる記録だ。「男にやれて女にやれないはずはない」「ヨット界でも女性差別されて不満だ」と日ごろからいっていた小林さんが、見事、身をもって立証したことは、「リブ」の名にふさわしいといえる』。

彼女は記者会見で本音を語る。「走りながら、劇的なこれといったこわさではないけれど、ずっと、こわさを感じていた。本心のところ航海そのものがこわかった」。

そして最後に付け加えた「今度のことで、女だらにとか、快挙とかいわれたくない」。

（以上、「朝日新聞」昭和50年6月21日から11月18日までの紙面を参照した）。

「リブちゃん」こと小林則子の“ヨットライフの過程のひとつ”である“豊かな航海”がここに完成したのだった。

小林は1978年以来、「リブⅡ世」号で、「海から日本を再発見する」というテーマの下に、歴史上の航海をたどる日本周航を行なっている。これまでに「海の記念日のルーツをたどる航海」「樽廻船（灘の

ランシスコから西宮までの航海(1989)に、それぞれ成功している。

(2) 鹿島郁夫

堀江による太平洋横断の3年後の昭和40(1965)年、神戸生まれの鹿島郁夫は奥村義晴が設計した「コラーサ号」で大西洋を横断した。彼は42年には「コラーサ二世号」で太平洋を横断した。鹿島は、16ミリカメラで船内の自分の行動を撮影したり、アマチュア無線(JA3MYK)で仲間達と連絡を取りながら航海して話題になった。

彼は神戸に生まれ、神戸に育った。祖父は外航船の機関長だった。港に入る外国船をみて、はるかな海に憧れ、子どもの頃から海の冒険談が好きだったという。

“冒険”について

その鹿島が“冒険”についてこう述べている。

僕は大西洋横断のとき、ヨーロッパの諸国、そしてアメリカへも行った。そのときにいちばん感じたことは、単にヨットだけの話だが、ヨットの海洋探検が盛んな国ほど栄えているということだった。(略)

去年だったか、太平洋学術会議のとき、ノルウェーの有名な人類学者で、コンチキ号の冒険をやったハイエルダールが、

「日本という国は不思議な国だ、日本の役人は冒険というものに対して偏見をもって弾圧しているように、私は思う。冒険は弾圧するものではない、むしろ奨励すべきものである」

というようなことを言っていた。僕はそのとき、彼はいいところを見ていると思って、感心した。

冒険と無謀とはちがう。ヨットについていえば、たとえば、気象状況を調べるとか、どういう装備を使うとか、使う船の綿密なる計算、こういうことは当然しなければならないことである。僕はそのために約10年間も準備したのだ。

日本からアメリカまで、100フィートもある大きなヨットだったら簡単に行けるだろう。しかしそれは冒険ではなくて、当り前のことだと思う。ところが船がだんだん小さくなっ

てくると、現在の常識ではちょっと無理ではないかということになってくる。しかし、打開すべき可能性はあるのではないか。そこを勇敢に開いてゆくのが冒険だと思う。[29]

(以上[29]を参照した)

(3) 小林則子

太平洋戦争の末期に住民をも巻き込んだ悲惨な戦闘の舞台となった沖縄が本土に復帰してから3年目の昭和50(1975)年、その沖縄で国際海洋博覧会(沖縄海洋博)が開かれた。

沖縄戦の惨状を示す県の展示館や沖縄で最初の大規模水族館をはじめとして、海をテーマとしたさまざまな展示が行なわれ、華やかな催しがくりひろげられた。そして会場となった本部半島の海にはアクアポリス(未来の海上都市:政府出展海上施設)がポツカリと浮かんで人びとの注目を集めた。

そして沖縄海洋博協会が太平洋横断ヨットレースを主催した。サンフランシスコー沖縄のシングルハンド(単独)とハワイー沖縄の大型艇による競技である。

そのシングルハンドにただ一人、美貌の若い女性が颯爽とエントリーした。小林則子そのひとである。艇は村本信男が設計した「キャナル30スペシャルタイプ」の「リブ」号。参加資格として要求される1,500キロ以上の単独無寄港の航海も、その直前に新艇の処女航海を兼ねて、東京ー沖縄ですませていた。

小林の「リブ」のほかシングルハンド艇の参加は、ウイング・オブ・ヤマハ(戸塚宏)、マーメイド(堀江謙一)、おけらⅡ(多田雄幸)、サンバードⅥ(武市俊)、メックス(西ドイツ、クラウス・ヘーナー)、00(フランス、ジャン・マーリー・ビダル)、キャタパあるいはカタハ(アメリカ、デービス・ホワイト)の7隻。乗り手はいずれも外洋レースのベテランである。記者団のインタビューに、小林は胸を張って“ビリにはならないわ”と答えた。彼女と艇の愛称ともに「リブちゃん」である。

「リブちゃん」心の航跡(日時は現地時間)

9月21日

サンフランシスコからスタート。8艇が出場したが、私は5分ほど遅れ、いちばんあとから金門橋をくぐる。

側にあげる。すると、観音びらきになる。風をつかまえるセールの面積がひろがる。

6月16日(土) = 第36日

バロメータ(注:気圧計)はグングン下がっていく。低気圧のなかに巻きこまれたらしい。小山ほどの波が目にかぶさってくる。外を見ていると心ぼそくなる。スリーピング・バッグにもぐっと寝てしまう。

一日じゅう、嵐やまず。ボートはオーバー・ヒール(傾きすぎ)して、風下のウインドーは水族館になる(水面下にもぐる)。食事はクッキーとワイン。波は15から20メートルはあるとおもった。

風がヒュンヒュン鳴って、眠れない。

8月12日(日) = 第94日

やっと、しらじら明けてきた。クルージング・バージ(マストの頂上につける三角の旗)と、イエロー・フラッグ(黄旗、注:入港を前に検疫を求める)をあげる。キッチリつけた。

いよいよ日の出だ。フィニッシュにかかる。

<マーメイド>は、本日ただいまより、ゴールデン・ゲートに進入を開始する。

お母ちゃん、ぼく、きたんやで。(略)

(後から来たヨットは)家族でクルージングにいった帰りと思われる。船員帽をかぶったオッサンがスキッパーだ。奥さんらしい中年の婦人も見える。原色のスポーツ・ウェアを着た若いお嬢さんたちが、クルーをやっている。

またたく間にならばれる。

「ホエア・ドゥ・ユー・カム・フロム?」
(どこからきた?)

オッサンが怒鳴る。

もうかくすことはあるまい。

「フロム・オーサカ・ジャパン」(日本の大阪からや)(略)

「ウオーッ」

オッサンはほえるみたいな声をあげた。

「どこに着けたらいいんだ」

と尋ねる。

「あっちだよ」

指さしている。案内してくれるつもりだ。と

わかって、ふっと心配になった。ままよ。

「アイ・ハブ・ノー・パスポート」

おそろおそろ白状したら、オッサンはケロッとして、

「オッケー・オッケー・フォロー・ミー」
(よしよし。ついてこい)(略)

デスティネーションに着いた感触が、ゾクリッと肌を流れた。

ウワー、アメリカや、サンフランシスコや、ヤッタッタ [28]

サンフランシスコで、堀江は102年前の勝海舟(咸臨丸)以来の画期的壮挙として大歓迎され、名誉市民のカギを贈られた。

日本国内での反響

国内での反響はさまざまだった。“よくヤッタ”、“ヨットの単独太平洋横断はリンドバークの大西洋初飛行に相当する”、“海の恐ろしさを知らない”、“人命軽視の暴挙である”、“不法出国である”、などなど。

しかし、アメリカ人の反応の仕方を知ると日本の新聞も反応の仕方を变えて、堀江に関する好意的な記事をのせた。衆議院運輸委員会は、堀江の不法出国に関して寛大な処置を求めた。

堀江のマーメイド号出港の3カ月前に、三鷹市の25歳の青年金子健太郎がドラムカンと角材で作ったイカダで太平洋横断を試みた。しかし、千葉県九十九里浜の片貝海岸から30キロ沖にでたところで、海上保安庁の巡視船に逮捕されている。(以上 [28] 所載の本多勝一の解説から)

堀江は著書の中で、自身の出発を“鎖国・日本を抜け出す”と表現している。彼を取り巻く周囲の環境は、未だに徳川幕府以来の“鎖国”が続いていたのだ。その鎖国から抜け出した『太平洋ひとりぼっち』に、昭和38(1963)年、第10回菊池寛賞が贈られた。また39年には彼の冒険に対してイタリアの「海の勇者賞」が贈られた。

そこに太平洋があるから

その後、彼は小艇による単独無寄港世界一周(1974)、後述のサンフランシスコー沖縄海洋博会場の単独艇レース出場のため再び太平洋を40日間の日本新記録で横断(1975)、ソーラーパネル(太陽電池)利用のソーラー・ボートによる世界初の太平洋横断(1985)、それに超小型ヨットによるサンフ

と、まずあの双胴船、つまり大きな遠洋航海用のカヌーを作る技術を持っていた。それから航海術の知識を持っていた。そして保存食料とか、生きたブタやニワトリを運んでいくだけの、経験と技術を持っていたんです。

そういうかれらの島に、だいたい10月、11月ころになると渡り鳥が飛んでくるんですよ。その鳥というのは、アラスカとか北アメリカから飛んでくるんです。シベリア、アラスカ方面からはメリケンキアシシギが、アラスカ、北米からはムナグロやタシギが飛んでくるんです。

荒俣 そして季節が変われば、こんどは南からですね。

篠遠 そう、5月、6月になるとニュージーランドからキジカッコウが飛んできます。いずれも陸上の鳥なんですね。それを見たポリネシア人たちが、黙ってそこに座っていただろうかと思うんです。

荒俣 おもしろいですね、ニュージーランドのほうから飛んでくると、北のほうから飛んでくると。ちょうどポリネシア人がタコ足のように分かれていったのと同じような方向ですからね。

渡り鳥のように

篠遠 私もマルケサスに10月ごろいましたけれども、最初にまず3羽ぐらいが飛んでくると、「鳥が着いたぞ」と村の連中が言うんですよ。鳥たちはもうヨタヨタになっているんです。その翌日は5羽ぐらいが来る。それからばあーっと、何十羽、何百羽とどんどんきます。大群がきます。それを見れば人びとは、鳥が飛んでくるということは、どこかに島があるにちがいないと考えるでしょう。

荒俣 そりゃそうですね。

篠遠 それを見たら、あれだけの航海術と、まるで太平洋なんて自分のうちの庭ぐらいに思っている連中が、黙って座ってられるだろうか。

スチーブンスンはサモアで『宝島』を書いた。太平洋の島じまは、海賊が残した“宝物”ばかりでなく、考古学、人類学そして博物学の宝庫でもあるのだ。それに民族の多様性を考慮すれば人文科学や社会科学の宝庫でもあろう。これから先、どこで何が発掘されるか予測できない。限り無い可能性に満ち

ている。

そして新たな出土品は、太平洋の島じまに住んだ人びとの文化ばかりでなく、歴史に書かれていないその行動をも推理する手がかりとなる。

そしてそれらの新しい発見とそこからもたらされる新たな知見は、われわれ日本人の歴史や伝統文化にも無縁ではない。

9. 海の冒険／スポーツに生きる人びと

山岳に、極地に、そして海洋に、身の危険をかえりみず、人びとはなぜ冒険やスポーツの場を求めるのだろうか。もとより拙速な答えを出す必要はない。たとえば次の3人について、海の冒険（自身は冒険と思わないかも知れない）やスポーツに生きるそれぞれの生き方の一端に触れて、“なぜ”について考える契機としたい。

(1) 堀江謙一

昭和13(1938)年、大阪に生まれた堀江謙一は29年に関西大学に入学し、ヨット部に参加する。仲間と共同でクルーザー「サザン・クロス」を建造し、外洋クルージングに熱中した。しかし、その性能にあきたらず、旅行代理店でアルバイトをしながら、自身のヨットを建造したのだった。昭和36年に発表されたばかりのキング・フィッシャー型クルーザーである。セールを提供してもらった敷島紡績の人魚のマークにちなんで、彼はその艇に「マーメイド」号となづけた。

「太平洋ひとりぼっち」

堀江は昭和37(1962)年、その「マーメイド」号で、世界最初の単独太平洋横断に挑戦した。以下、彼の著書[28]からの抜粋である。

5月30日(水)＝第19日

いつの間にか、あたらしい帆走法を発明する。追手のときのツイン・ステースルの使いかただ。ツインは2枚でセットになっている。だから、ひとりだとあつかいにくい。かたいっぽうだけ使ってみたら、と考えたのがヒントになった。(略)

メインをあげておいて、ツインの片一方だけを張ってみた。メインはランニング(追風)に出しておく。ツインの一枚をマストの風上

土砂を採取するために掘った池から) また材木がザクザクと出てきたんですよ。(電報で知らされて) 早速とんで行ったら、たいへんなものが出てきている。舵取り用の櫓とか、家の柱とか木製品が大量に出ているんです。結局 73 年から 11 年間掘りつづけました。(略)

荒俣 わくわくするようなお話ですね。

篠遠 のちに「ポリネシアン・ボンベイ」といわれたように、そこはおそらく村が津波か大波で埋まった跡なのだろうと思います。

(2) たいへんな発見

篠遠 やがて 7 メートルもあるカヌーのわき側板が 2 枚も出てきたんです。今まではポリネシア人がタヒチからハワイに来たとか、タヒチからニュージーランドに行ったとかいっても、いったいどんなカヌーを使って、それがどのくらいの大きさのものだったのかというのは、キャプテン・クックに同行した画家たちの記録した大型カヌーの画以外ぜんぜんわからなかったんです。けれども、やっとその一部が出てきた。しかもソサエティ諸島では今までいちばん古い遺跡から出てきたのです。今から 1000 年も前に、あれだけ大型のカヌーを作っていたということは、これはたいへんな発見なんですよ。

(3) 巨大な古代カヌー

荒俣 ホクレア(注: アメリカ建国 200 年記念事業の一つとして、ハワイで復元製作された古代カヌー、長さ 20 メートル、2 本マストの双胴船)より大きいんですか。

篠遠 舵取り用の櫓が 4 メートルもあるんですから。それからカヌー・プレース(内枠)といって、カヌーをくり抜いて、両側をしっかりと押えるために差し渡した U 字型をした木があるんですが、その幅が 1 メートルもあるんです。つまり胴体の幅が 1 メートルはあるということ。でも、カヌーの胴体の下が丸いのか、尖っているのか、四角いのか、残念ながらそれは見つからなかったんですが。きっと洪水で流されて海に出ちゃったんですね。

荒俣 なるほどね。(略) ほとんど巨船ですね、当時としては。あれが海に乗り出すときは、帆を

張ったんですよ。

篠遠 約 12 メートルの帆柱が出ましたから。とにかく、そのとき私は 1 メートルの幅で 2 メートルの長さの試掘坑を掘りましたら、そこへ対角線状にその長い棒が出てきたんです。これはいったいなんだろうと、そっちへ広げて、こっちにも広げてと掘っていたら、まだどんどん続いている。それが 12 メートルの帆柱でした。(略)

太平洋考古学の第一人者と太平洋に愛着を感じている博物学者が、それぞれ蘊蓄^{うんちく}を傾けての対談だから話は尽きない。時間の都合もあるので、ここで結論を出して頂こう。

(4) ポリネシア人移動の謎にせまる

荒俣 実際に使われたカヌーが、初めて出てきたという感動的なお話だったんですが、その大きなカヌーで、人びとは東ポリネシアの各地に散らばっていったんですね。

篠遠 たとえば人が島から島へ移って行く際、その場合に、一つの島、たとえばマルケサスに着いたら、ふたたび人びとが島を出るまで 300 年くらい時間がかかる。それからたとえば、タヒチに移る。そしてタヒチからハワイに出ていくまでにまた何百年かかっている。そういう考え方が、昔はずいぶんありましたけれども、案外そうじゃなかったんじゃないかと私は思うのです。といいますのは、たとえばホクレア号が実験したように、ハワイからタヒチまでひと月で行けちゃう距離なんです。ひと月で行くんだから出発までに何百年もの時間がかかったということはないだろう。どうしてかということ、私が今まで調べたことによると、ニュージーランドを除いて、東ポリネシアには紀元 850 年までに、すべての諸島や島にもう人がはいつているんです。

大型カヌーで太平洋を渡った

篠遠 ということはですよ、ではなぜ人間が島から出て行ったかということになってくる。飢饉とか、人口の増加だとか、いろいろ言いますけれども、たとえば紀元 850 年のマルケサス諸島といったら、いくらでも空き地はあったんですよ。そういうところからなぜ出て行ったのかという疑問ですね。当時のポリネシア人を考える

業基地を展開した。

昭和36(1961)年にはノルウェーの「コスモスⅢ世」を買取り3番目の母船「第3日新丸」として旧母船「錦城丸」に代えた。

ソロモン・タイヨウの設立

昭和46(1971)年から、大洋漁業はソロモン諸島の鯉漁業の企業化の可能性について調査を始めた。1年半の調査の結果、生餌も豊富で、周年漁場が形成され、かつ良質な労働力も得られることがわかった。独立前でイギリスの保護領であるソロモン諸島政府との間で合併事業の基本契約を締結し、昭和48(1973)年、ソロモン・タイヨウを設立した。

持株比率は大洋漁業75%、ソロモン諸島政府25%で、首都ホニアラに本社を置き、トゥラギに冷蔵庫、缶詰工場、荒節工場を、さらに翌年、ニュージョージア島のノロに冷蔵庫と荒節工場を、それぞれ建設した。鯉などの一本釣り、まき網漁と水産加工を主体に操業を開始した。

大洋漁業から派遣された水産技術者たちは、マラリアと闘いながら企業規模と業績を伸ばした。(現在の持株比率はソロモン諸島政府51、大洋漁業49%となっており、輸出額はソロモン諸島で、1、2位を争っている)。

(以上[1]を参照した)

思えばこの頃が謙吉にとって、大洋漁業にとって、そして日本の遠洋漁業にとっての最盛期であった。その後、200カイリ経済水域、母川主義(鮭・鱒は産卵する川のある国に帰属する)、そして鯨の資源保護などの、もろもろの制約から遠洋漁業は衰退する……。

(3) 総合食品事業を志向して

大洋漁業は平成5(1993)年、社名をマルハ株式会社に変更した。

かつて太平洋に鯨や魚の群を追った海の男たちは、いまバイオテクノロジーなどの先端技術を応用しながら、新しい養殖事業に着手した。

特に鮪については奄美大島で、幼魚の育成→成熟後産卵→孵化→幼魚→数十キログラムまで育成→出荷に至る通算およそ8年間におよぶ鮪の生環境を、完全に人間の管理下におく「完全養殖事業」として取り組んでいる。

そしてそれらの先端技術の集積の上に同社は、総

合食品業会社を志向している。『フォーチュン』誌によれば、1993年の売上高は世界の食品会社の第12位にランクされた。

8. 篠遠喜彦の太平洋考古学

篠遠喜彦^{しのとうよしひこ}は大正13(1924)年、東京に生まれた。ハワイ大学の人類学科を卒業した後は、ビショップ博物館でポリネシアの調査研究にたずさわってきた。同博物館の人類学部長を務め、現在は人類学上席特別研究員、太平洋考古学の第一人者である。専門分野における著書、論文を多数発表している。

その篠遠と博物学者の荒俣^{あらまた ひろし}宏との対談の一部を『楽園考古学』(平凡社、1995.5)の第5章「ファヒネ島の大発見」から抜粋して紹介する。ファヒネ島はフランス領ポリネシアにある。

荒俣は昭和22(1947)年、東京に生まれ慶応大学法学部を卒業した。学生時代から怪奇幻想文学の翻訳・研究を始め、日魯漁業労働務のかたわら博物学の研究を行ってきた。南太平洋の風物には特に愛着を感じている。『世界大博物学図鑑』全7巻、『帝都物語』全10巻など、長大な著作が多い。

(1) カヌーが出てきた!

昭和47(1972)年、篠遠はファヒネ島で昔の集会用の大きな建物を復原していた。そのとき近くのホテルの建設現場で、建設用の土を採取するために掘った池から、鯨の骨が大量に出土した。そのなかにニュージーランドのマオリ(注:ポリネシア系の先住民)しか持っていなかったパツという鯨の骨製の武器、刺突器があった。

篠遠(略)翌1973年に、もしかしたらまだ文化層の堆積が残っているかもしれないと、まず骨の出た堀池の端をずっと歩いてみたら、やっぱり細かなクジラの骨が出てきました。じゃあ、まだこれは残っているぞと思って最初に入れた試掘坑から、今度は木製のパツが出てきたんです。これは幸いにして壊されていない文化層位がまだ残っているのだと試掘坑をひろげました(略)さらに試掘りしていくと木製品の破片が出てくるんです。完全に水没遺跡であることが確認されました。またその翌年も行って掘りました。すると1979年になって、(テニスコート建設の

とのない、ロス海の漁場を開拓した。捕鯨に限らず漁業は漁場に関する情報が漁獲を左右する。船団長は豊漁している外国の、あるいは他の船団の、情報が気になる。他人の通信を傍受することは電信法（現電波法）に違反する。しかし、第2日新丸船団が新たに開拓したロス海の漁場で豊漁に恵まれていることを他船団が見過すはずがない。

漁労主任の**武田繁夫**（戦後は船団長）は回想する。

当時は今（注：昭和35年頃）ほど暗号電信に注意は払われておらず、暗号帳もしごく簡単なもので、2、3回傍受したら容易に解読できるほどだった。したがって第2日新丸の行動や電信には、つねに注意が払われていたものと思われる。反対に第2日新丸の無線局長亀井氏（故人）は他船の電信を傍受解読することは電信法違反だと強硬に主張し、いかに船団長から依頼されても他船の交信を聞くとしなかった。[26]

南氷洋捕鯨は太平洋戦争が勃発する昭和16（1941）年まで続けられた。

しかし、戦争の激化とともに、これらの捕鯨母船も輸送船として軍の徴用を受けた。「第2日新丸」は昭和18年4月、石垣島南方で雷撃を受け廃船となり、「日新丸」も昭和19年5月、フィリピンのバラバック水道で撃沈された。他社の母船もそれぞれ、太平洋の各海域で海の藻屑と消えたのだった。

（以上 [25] [27] を参照した）

(2) ゼロからの復活

昭和21年（1946）年11月、戦時標準型のタンカーを改造した「第1日新丸」（11,737トン）は、新造のキャッチャー・ボート6隻とともに、戦後の復活第1陣として、長崎から南氷洋の国際漁場へ出漁した。この年日本からの出漁は日本水産と合わせて2船団であった。

「第1日新丸」船団は、白長須換算540頭を捕獲した。頭数では目標の90%であったが、鯨肉、鯨油などの生産高は目標を突破した。

捕鯨オリンピック

昭和26年には新造母船「日新丸」（16,777トン）が旧「第1日新丸」（錦城丸と改称）に代わった。キャッチャー・ボートも第1次の300トン級から、500トン級、700トン級へと逐次大型化され、南氷

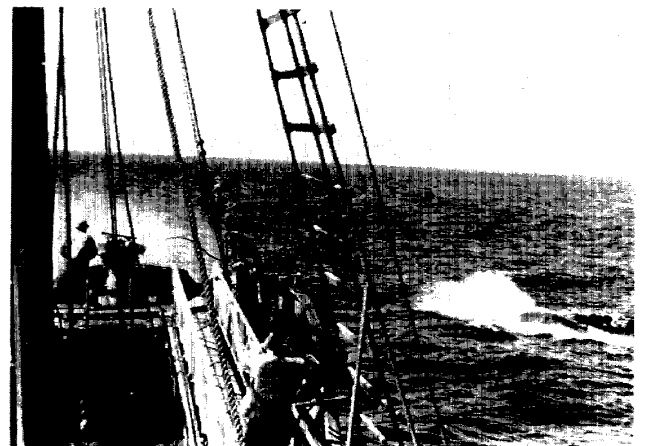
洋を舞台とする捕鯨オリンピックで大活躍した。

昭和27年、講和条約の発効とともにマッカーサー・ラインが撤廃され、待望の北洋鮭・鱒漁が再開された。大洋漁業から第3天洋丸（3,689トン）が、日魯漁業と日本水産からは500トン級の母船がそれぞれ出漁した。

昭和28（1953）年、謙吉は大洋漁業の社長に就任した。この年、母船式の蟹漁が再開され、大洋漁業、日本水産、日魯漁業、3社共同の1船団がベーリング海に出漁した。31年から蟹漁には単独で「白洋丸」船団を出漁させた。南氷洋捕鯨はさらに母船「第2日新丸」を加えて3船団とした。

その頃、母船に同乗して南氷洋に“出漁”した作家の**檀一雄**は、自身のなまなましい体験を『ペンギン記』（昭和27年）として発表した。

（以上 [25] [27] を参照した）



命 中 ! 写真：マルハ(株)提供



母船甲板上的ナガスクジラ 写真：マルハ(株)提供

漁業基地の展開

大洋漁業は捕鯨ばかりでなく、太平洋の全域、いや世界の海にわたって漁場を拡張するとともに、漁

によって行なわれていた。関西地方ではこれを活魚船(いけふね)と呼んだ。

兄甚蔵(謙吉の伯父)が夭逝したので、幾次郎が8歳の時に家督を相続し、父兼松(謙吉の祖父)を助けて活魚船で明石近海の活魚や鮮魚、あるいは遠く土佐、五島のマグロなど仕入れて大阪などに運んだ。より速く活魚を運ぶため幾次郎は、明治30(1897)年、小型蒸気船淡路丸(約100トン)を押送船の曳船とすることを考案した。日本で最初の試みであったという。そして幾次郎は、明治38年、発動機を取り付けた活魚運搬船「新生丸」を建造したのだった。この頃から屋号を「林兼商店」と称するようになった。

その後、運搬船を増やして家業は隆盛した。朝鮮半島近海で魚の買付けを行なうようになった。大正2(1913)年には本店を下関に移した。大正5年には、魚の買付けと運搬から定置網漁業に事業を拡大した。10年には北洋の鮭、鱒の買取りと運搬を始めた。13年には下関に日本初のブライン式冷蔵庫を完成させた。小型冷蔵運搬船も建造した。さらに幾次郎は、息子の兼市、謙吉、悦良らと、以西底曳網漁業の拡大強化を協議し、これを林兼の重点事業の一つとした。

㈱林兼商店

この年、それまで幾次郎の個人事業だった「林兼商店」を、林兼漁業㈱(朝鮮の漁業を直営)、林兼冷蔵㈱(製氷、冷凍、冷蔵事業の経営)、㈱林兼商店(トロール漁船、底引漁船などの資産を保有し、漁業、製造、輸送、販売、造船、造機、漁網、漁函の製造、船具、漁具、石油などの取扱)の3社に改組した。そして翌14年には、この3社を合併して㈱林兼商店とした。

昭和7(1932)年には、カナダから買取った船を改造して、鮭・鱒母船「幸生丸」とし、翌8年から49隻の独航船とともに、東カムチャツカ海域に出漁させた。また、この頃から「博愛丸」あるいは「長門丸」を母船として、北洋の蟹漁も始めた。しかし、鮭・鱒それに蟹とも、北洋漁業の業績は振るわなかった。

製造主任が仕事熱心さのあまり、作業員を酷使したことで、「博愛丸」はプロレタリア文学の代表作である小林多喜二の『蟹工船』のモデルとなった。

北洋で苦杯をなめた幾次郎は、南氷洋捕鯨への進

出を決意した。近海捕鯨の歴史は古い。

幸田露伴は明治24年に上梓した『いさな(注:鯨)とり』で血みどろ凄惨な捕鯨を描写した。

その古来の網取式からアメリカ式捕鯨を経て、ノルウェー捕鯨法が導入されたのが明治42(1909)年で、これが近代捕鯨の始まりである。幾次郎も大正7(1918)年には捕鯨事業に着手している。

南氷洋捕鯨

しかし南氷洋は、日本人にとって未知の海域である。昭和10(1935)年、幾次郎はイギリスの造船所から捕鯨母船の設計図を取寄せ、神戸の川崎造船所に建造を発注した。翌年秋の出漁に間に合わせるべく、突貫工事で建造が進められ、起工以来156日で完成した。日本最初の国産捕鯨母船「日新丸」(16,000総トン、ディーゼル機関6,000馬力、最大速力15ノット)の誕生である。母船建造に同時に、大洋捕鯨㈱が設立された。

昭和11年10月、「日新丸」は8隻のキャッチャー・ボートとともに、盛大な見送りの中を南氷洋に出漁した。船団は4カ月の操業で、鯨1,116頭を捕獲し、鯨油15,280トン、鯨肉187トンを生産する好成績を収めた。

幾次郎は、翌年の出漁に向けて、もう1隻の母船「第2日新丸」を建造するとともに、キャッチャー・ボートの性能強化のため、従来の蒸気機関に代えて、日本で初めてディーゼル機関を搭載した初代「関丸」(270トン)を建造した。

昭和12(1937)年の第2次南氷洋捕鯨には、大洋捕鯨の日新丸、第2日新丸、日本水産の関南丸、第2関南丸の4船団が出漁した。

太平洋全域での漁業活動

この南氷洋捕鯨と相前後して、朝鮮半島に加えて、台湾、満州(現中国東北部)、中国大陆、メキシコ、スラバヤ(インドネシア)、ラングーン(現ミャンマーの首都ヤンゴン)、シンガポール、ラバウル(現パプア・ニューギニア、ニューブリテン島)の各地に営業所あるいは漁業基地を設けて、太平洋全域での総合的な漁業活動を展開し始めた。

そして南氷洋捕鯨は、昭和13年から、日新丸2船団、関南丸3船団、それに極洋捕鯨が加わって、「極洋丸」1船団が出漁した。

この年、操業開始直後の第2日新丸船団の漁獲は振るわなかった。そこで、未だ日本船団が入ったこ

戦の支援に、「大和」はアメリカの沖縄上陸阻止の作戦に、それぞれ出動の途上で撃沈された。

「大和」あなや覆らんとして赤腹をあらわし
水中に突っ込むと見るやたちまち一大閃光を噴
き、火の巨柱を暗天まで深く突き上げ 装甲、
装備、砲塔、砲身、—— 全艦の細片ことごと
く舞い散る

更に海底より湧きのぼる暗褐色の濃煙、しば
しすべてを囓みすべてを蔽う（吉田満『戦艦大
和』河出書房、昭和41.12）

硫黄島の砂は日本とアメリカ双方の将兵の血で染
まった。サイパンでは、追い詰められた婦女子が島
の断崖から「バンザイ」を唱えて身を投げた。沖縄
でも本島南部で、軍人も島民も共に戦死した。海軍
司令官太田實は「……沖縄県民かく戦えへり……」
と海軍次官宛に打電して自決した。

“平和の海”太平洋は“慟哭の海”と化したのだっ
た。昭和20（1945）年8月、マリアナ諸島テニアン
島の滑走路から、原爆を積んだ爆撃機B29が北
に向けて飛び立った……。

今、昭和の歴史を振り返るとき、昭和7（1932）
年、中国大陸に満州国を独立させ、それが非難され
て国際連盟を脱退し、同12（1937）年から始めら
れた日中戦争に続く、あの太平洋戦争は、いったい
何のための戦争だったのだろうか。

司馬遼太郎は断言する。

日本は、事もあろうに、もやは世界史の上で
流行遅れになっていた帝国主義への道を歩んだ
のである。一方、アメリカは伝統的に世界に対
して門戸開放を主張しつづけてきた。日本は中
国を侵略することによって、アメリカの商品の
流れこみに対し堤防を作った。アメリカはそれ
を不快とした。さらに日本は仏印（ベトナム）
にまで進駐（注：1940年）し、アメリカに開
戦を決意させるほどの脅威をあたえた。

（『アメリカ素描』読売新聞社、昭和61.5）

何がしかの大義名分はあった。しかし、数知れな
い艦船が沈められ、飛行機が墜^{おと}され、爆撃を受けて、
軍人ばかりでなく、多くの人びとの生命が失われた。

ニューギニア戦線に従軍した佐藤一男は、生還し
た将兵の、行間に鬼気迫る手書きの原稿をまとめて
『地獄のニューギニア戦線』上・下として、昭和58
年、関係者1,200人に配布した。

そのニューギニアで、そしてフィリピンでも飢え
た日本兵による人肉食いが行われたという（大岡昇
平『レイテ戦記』（下）中公文庫、1995.9）。

さまざまな体験記あるいは追悼の出版が行われて
いる。全日本海員組合は船員の体験記『海なお深く』
（1986.8）を編集し刊行した。

それらの中でも特に、東京大学出版会『はるかな
る山河に』や日本戦没学生記念会『きけ わだつみ
のこえ』などに見るように、学業半ばで戦線に駆り
出され、自ら特攻隊を志願して死地に赴いた若い世
代の、死の直前まで冷静な理性を失わず書き遺した、
国や家族への切々とした思いに接するとき、新しい
世紀に向けて、どう生きることが、彼等の死を無に
しないことになるのか。この機会に考えたい。

7. 中部謙吉と遠洋漁業

戦争は終わった。平和がよみがえった。しかし、
東京はじめ大都市は廃墟と化していた。男たちは戦
場に駆り出され農村は疲弊していた。漁業はさらに
悲惨で、人も漁船もその多くは失われていたし、占
領軍によってマッカーサー・ライン外の遠洋漁業は
禁止された。したがって終戦直後の日本では、飽食
の今日ではとても想像できないほど、極端に食料が
不足していた。

林兼商店から改組した大洋漁業^(株)（現マルハ^(株)）
の副社長だった中部謙吉（1898-1977）は、“食料
の生産こそ焦眉の急務だ”として、GHQ（占領軍
最高司令部）と政府に捕鯨再開の許可を強力に陳情
した。と、同時に漁船の建造に着手した。

まず、小笠原捕鯨が許可された。そして昭和21
（1946）年8月、待望の南氷洋捕鯨の再開が許可さ
れた。しかし、その許可の直前に、生涯かけて林兼
商店から大洋漁業を築き上げてきた父幾次郎が他界
した。[25]

(1) 父幾次郎

慶応2（1866）年、謙吉の父である中部幾次郎が
生まれた。中部家は屋号を「林兼」と称し、明石郡
林村の一漁師であったが、やがて城下明石へ移って
生鮮魚をあきなう魚商となった。氷の使用がまだ普
及せず、発動機船もなかった時代には、魚の輸送は
すべて櫓^こか帆をあやつって航行する和船、押送船

攻撃は、アメリカの太平洋艦隊に壊滅的な打撃を与えた。しかし肝心の空母は湾内にいなかった。マレー沖海戦でイギリスの大型戦艦プリンス・オブ・ウェールズを航空機の攻撃で撃沈した。

ジャワ海で、インド洋で、そして珊瑚海で、緒戦の勝利を収めたかに見えた。ダグラス・マッカーサーは“I shall return”の言葉を残して、フィリピンから撤退した。

(2) 苦 戦

昭和17(1942)年5月、ミッドウェイの海戦で主力空母「赤城」「加賀」「蒼龍」「飛龍」を失った。「飛龍」の司令官山口多門はじめ多くの将兵が艦と運命を共にした。

前述のハワイ攻撃もこのミッドウェイ攻撃計画もそれが不合理であるとして、軍令部の富岡定俊と三代一就は強硬に反対した。しかし山本は「もしこの計画がいれられなければ、長官の職にとどまれない」と強行した(生出寿『凡将山本五十六』徳間文庫、1986.8)という。事実、ミッドウェイは大敗に終わり、これを契機に戦局は不利に傾きはじめた。

まず、ソロモンの海域で苦戦を強いられた。

昭和17年7月、アメリカ軍はソロモン諸島のガダルカナル島に猛烈な反攻をしかけてきた。ゼロ戦の名パイロット坂井三郎は次のように著している。

下界の視野の流れに、ガダルカナルの北の海岸線が見えはじめた。その海岸線が抱く海面を俯瞰して私は思わず「あッ、ッ」と叫んだ。見よ、海上を埋めて真黒に密集している大船団、その数は数え切れない。その船団のまわりを十数隻の駆逐艦らしいものが真白い弓形の航跡をひきながら走り回っている。日本の潜水艦を警戒しているのだろう。その停泊船団と海岸との間の海面は、数百条数千条の白い縞模様で織りなされている。海岸との間を蟻のように往復している無数の上陸用舟艇の航跡だ。これを見た瞬間、私は「戦争は負けだ」と直観した。(『第二次世界大戦秘話』日本リーダースダイジェスト社、昭和38.12)

この頃、昭和17年8月、山本が座乗した「大和」を旗艦とする連合艦隊はその根拠地を瀬戸内海の柱島からトラック(現ミクロネシア連邦のChuuk)環礁の夏島(現トノアス島)に移した。その後、旗



ラバウル海軍航空隊将兵の出撃を見送る山本五十六
(阿川弘之『山本五十六』新潮社)

艦は「武蔵」に代わった。

(3) 慟哭の海

ソロモン諸島での敵の反攻を阻止するため山本は昭和18年4月、「い」号作戦を展開、作戦の視察のため、トラックの根拠地からニュー・ブリテン島(現パプア・ニューギニア領)のラバウル基地に出動した。そして4月18日、最前線の将兵を激励に赴く途中、ブーゲンビル島(同)上空で、暗号を解読して待ち受けていたアメリカの戦闘機隊の襲撃を受け、壮烈な戦死を遂げた。

山本は真珠湾攻撃開始の時刻より、ワシントンでの日米交渉の最後通牒の手交が遅れ、結果的に騙し討ちになってしまったことを、最後まで悔やんでいたという。

山本の後任の司令長官には古賀峯一が任命された。

その後の戦局は悲惨だった。ガダルカナル、ニューギニアのラエ、インドネシアのバリックパパンなどの基地は、次つぎに奪還あるいは占領された。マキン(ブタリタリ)、タラワ(現キリバス)で、クワジャリン(現マーシャル諸島)で、ペリリュー(現パラオ共和国)で、そしてアリュシャン列島のアッツ島で、日本軍は相次いで玉碎した。ニューギニア戦線では戦死より敗走の途中で病死あるいは餓死する将兵が多かった。

戦争末期、フィリピンのレイテ島レイテ湾で、そして沖縄本島の宜野湾でも、若い将兵が神風特別攻撃隊員として、あるいは神潮攻撃隊すなわち回天(人間魚雷)隊員として、敵の艦船や航空機に体当たりした。

戦艦「武蔵」はフィリピン海域での「捷」一号作

になった。

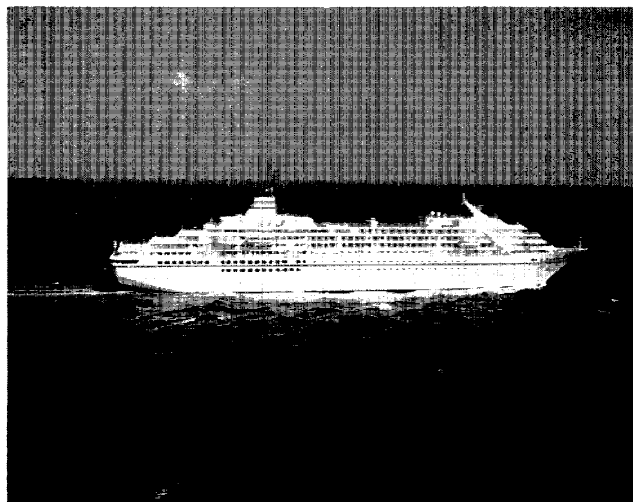
その一方、通信衛星の発達から“敵艦隊見ゆ”以来の無線通信に代わり、昭和52(1977)年から航行中の船舶が国際海事衛星INMARSATを利用できるようになった。世界の海から電話で話し、ファクシミリやデータが電送できるようになった。衛星を利用した船位の測定装置、ないしはコンピュータによる操船装置などが導入され、船舶運航の能率向上が図られるようになった。これらは、漁船についても同様である。

“物”の移動の広域化とその内容とサービスの多様化に対応すべく、日本郵船をはじめとする海運会社は、世界的な情報通信システムを利用しながら、海上から陸上、それに航空も含めた総合物流企業としての道を歩き始めた。

太平洋をめぐるこのような環境の変化の中で、飛行機に乗せられての移動に飽き足らず、優雅な船旅を求める人びとも少なくない。クルーズ時代の幕開けとして平成元(1989)年、大阪商船三井船舶の「ふじ丸」、平成2(1990)年に日本郵船の豪華客船「クリスタル・ハーモニー」が、そしてその翌年から「飛鳥」がそれぞれ就航して、船旅を求める人びとの夢を叶えた。

主に太平洋をクルーズする「飛鳥」の内装には、太平洋戦争のために空母に改造され幻の豪華客船におわった樫原丸の設計思想が受け継がれている。

(以上 [21] [23] [24] を参照した)



客船「飛鳥」 写真：日本郵船(株)提供

6. 山本五十六と太平洋戦争

昭和16(1941)年12月8日早晩、陸軍のマレー半島上陸と海軍のハワイ攻撃で太平洋戦争が始まった。

(1) 国際派軍人山本

駐在武官として2度ワシントンに勤務した山本五十六(1884-1943)は、アメリカやメキシコの油田を克明に視察した。ヨーロッパの軍事情報も見聞していた。彼は「デトロイトの自動車工業とテキサスの油田を見ただけでも、日本の国力で、アメリカ相手の戦争も、建艦競争も、やり抜けるものではない」(阿川弘之『山本五十六』新潮社、昭和41. 1)と、冷静公平な考え方ができる数少ない国際的感覚の軍人だった。ロンドンの海軍軍縮交渉では、アメリカ、イギリスの代表を相手に相互の軍縮実現に努力した。海軍航空本部長時代には、旧来の、“大艦巨砲主義”に基づく超大型戦艦(後の「大和」「武蔵」など)の建造より、機動性の高い航空機とそのための空母の重要性を主張した。

開戦にあくまで反対

海軍大臣米内光政の下で海軍次官になると、アメリカとの戦争に徹頭徹尾反対し続けた。

昭和14(1939)年、連合艦隊司令長官に就任すると、陸軍の主張で戦争が不可避なら、最初にアメリカに大きな打撃を与え早期講和に持ち込むため、上記のハワイ真珠湾の奇襲攻撃を計画した。それでも昭和16年11月、出動直前の司令官たちに「目下ワシントンで行なわれている日米交渉が成立した場合は、X日(注：開戦日)の前日午前1時までには、出動部隊に引揚げを命ずるから、其の命令を受けた時は、直ちに反転、帰航してもらいたい」と訓示(阿川『山本五十六』)するなど、最後まで開戦回避に努力したのだった……。

ついに開戦

そして、昭和16(1941)年11月26日、南雲忠一が率いる空母「赤城」を旗艦とするハワイ攻撃の機動部隊は千島列島^{ひとかつぶ}択捉島の単冠湾をひそかに出港した。そして12月2日“新高山のぼれ1208(注：12月8日開戦)”の暗号電報が山本司令長官から機動部隊に伝送された。

開戦直後は戦鬭が有利に展開された。この真珠湾

正雄、里見淳、大仏次郎、吉屋信子、辰野隆、宮城俊校^{けんぎょう}などが招待された。しかし14年、ヨーロッパで第二次世界大戦が勃発したので、新田丸と2隻目の八幡丸はサンフランシスコ・シアトル航路に配船されることになった。さらに、日中戦争が拡大して戦時色が濃厚となる中で、3隻目の春日丸は海軍に徴用され、航空母艦に改造された。

昭和15(1940)年には、東京でオリンピックの開催が予定されていた。それを機会に、海外での日本文化の理解・普及をはかることも目的として、内容に日本の伝統美術工芸の粋を尽くした豪華客船、樫原丸と出雲丸の建造が、昭和13(1938)年から始められた。

(以上 [21] [22] [23] を参照した)

(3) 船の挽歌

しかし、ヨーロッパに広がった戦火は、アジアで最初のオリンピックの開催をも不可能にしてしまった。太平洋の緊張が高まる中で、豪華客船の夢も消えた。昭和16(1941)年、樫原丸、出雲丸は海軍に買い上げられ、空母「隼鷹」と「飛鷹」に改造された。

そしてその年の12月、太平洋戦争がはじまった。商船はすべて船舶運営会により一元的に運航されることになった。早くそして経済的にできる戦時標準船が建造された。

樫原丸、出雲丸に続いて商船の徴用、そして軍艦への改造が行なわれ、戦争の末期にはそれらのほとんどが沈んだ。貴顕紳士淑女を迎えて華やかに完成披露が行なわれた新田丸は空母「飛鷹」に改造されたが、トラック島から横須賀へ回航の途中、潜水艦の雷撃で沈んだ。海軍の特設工務艦に改造されたかつての“太平洋の女王”浅間丸は硫黄島沖で、二人目の“女王”龍田丸はフィリピン沖で、三人目の鎌倉丸も同じ海で、それぞれ最後を遂げた。

東南アジアからの引揚げ者の乗ったA型高速貨物船安房丸は台湾海峡で撃沈され、総員2千9人のうち生存者はわずか1人だった。ニューヨーク航路の花形だった對島丸は、陸軍に徴用され、昭和19(1944)年、沖縄から長崎に疎開する児童、教師など約千6百人を乗せ、南西諸島付近を航海中、雷撃を受けて沈没、約7百人の児童と24人の乗組員が犠牲となった。シアトル航路の氷川丸だけは、海軍

の特設病院船となって生き残り、終戦直後は復員(軍人の引揚げ者)船として使用され、昭和28年から太平洋航路の唯一の客船として再びシアトル航路に就航した。今、横浜の山下公園に、かつての華やかな面影をкаろうじてとどめている。

(以上 [21] [23] を参照した)

(4) 総合物流企業をめざして

戦後政府は国民生活の向上を図るため、GHQに小型船建造の許可を求めた。日本郵船は内航用船舶の建造をはじめた。政府の融資による計画造船で海運の復興が行なわれはじめた。昭和21年(1946)年には、歴代の中でも最も在任期間が長かった浅尾新甫が社長に就任した。

昭和25(1950)年、外航商船の造船と運航の自由が認められた。20ノット級の高速貨物船が次々に建造された。折からの朝鮮動乱、その後のベトナム戦争などの国際関係の緊張もあって、海運をはじめ、わが国の産業は急速に発展した。

エネルギー資源および化学工業の原材料として石油の需要が急増し、中東の産油国からの輸入が増加した。各社とも大型タンカーの建造に乗り出し、日本石油、出光石油などタンカーの運航を専門に行なう海運会社もできた。

昭和27(1952)年、平和条約が締結されると海外渡航も次第に自由になった。そして人びとは客船ではなく旅客機で太平洋を渡るようになった。

“人”よりも“物”を能率よく運ぶ機能が船に求められるようになり、タンカーはじめ鉱石専用船、木材、チップ、パルプ専用船などが運航されるようになった。さらにわが国の輸出の中で自動車やプラントが大きな割合を占めるようになり、自動車専用船や重量物運搬船が太平洋を航行するようになった。

さらに一般の雑貨はコンテナで運ばれるようになり、生鮮食料品のための冷凍コンテナも登場した。昭和40年代から、これらは主にコンテナ専用船に積み込まれている。

産業が発達し、輸出が増大し、景気がよくなるにつれて、働く人びとの賃金が高くなった。船員についても例外ではない。そのこと自体は喜ばしいことだが、船舶の運航費が高騰して国際競争力が低下することになった。海運界は、乗組員削減や低賃金の外国人船員の雇用など、苦しい対応を迫られるよう

設備を用いて、途絶した陸上の通信回線に代わり、通信の確保に協力した。

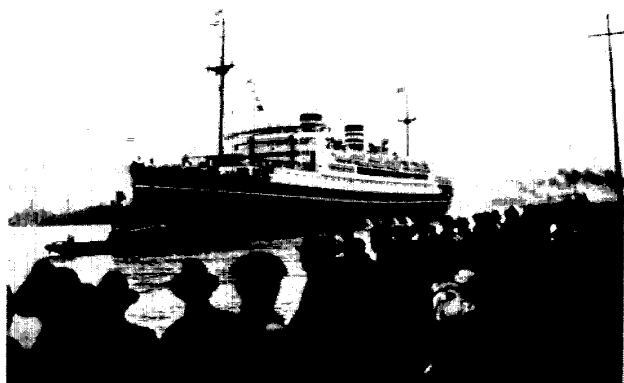
(以上 [21] [22] [23] を参照した)

(2) 豪華客船時代

岩崎弥太郎の日本郵船会社に対抗して浅野総一郎が創立した東洋汽船(株)を大正 15 (1926) 年に合併して、サンフランシスコ航路、南米西岸航路の運営を開始した。東洋汽船がイギリスの造船所で建造した日本丸、亜米利加丸、香港丸は、19 世紀末の太平洋航路の花形であった。しかし、合併当時、太平洋の表玄関であるサンフランシスコには、諸外国の豪華な客船が入港していた。東洋汽船から移籍した天洋丸(明治 41 年竣工、13,402 トン)にはアール・ヌーボー調の内装が施され、ドイツのテレフンケン社製無線機が日本船として初めて設備された。

それにしても、日本郵船の客船は老齢化が著しく見劣りした。そこで海国日本の象徴としてふさわしい豪華客船を建造することになった。

昭和 4 (1929) 年から翌年にかけて 1 万 7 千総トン、最高速力 20 ノットの浅間丸、龍田丸、秩父丸(後に鎌倉丸と改名)の 3 隻が相次いで竣工した。優美な外観と豪華な設備、優れた性能と行き届いたサービスに、“太平洋の女王”との賛美が寄せられた。また、同じ北米西岸のシアトル航路には、昭和 5 (1930) 年から 1 万 1 千総トン、最高速力 18 ノットの氷川丸級 3 隻が就航した。この氷川丸では、高松宮がアメリカ視察旅行に向かい、喜劇俳優のチャップリンが来日した。



浅間丸出港 写真：日本郵船(株)提供

そして、その少し前の昭和 2 (1927) 年には、さいべりあ丸でアメリカから“青い目の人形”たちが来日した。子どもたちどうしの国際交流を目的とし

て、親日家の牧師ギュリック博士から送られたもので、可愛い親善使節たちは幼稚園などに配られた。野口雨情の童謡にも歌われた。お返しとして日本からは、市松人形が贈られた。[日本郵船歴史資料館展示から]。

一方、欧州航路でも、諸外国の優秀な貨客船に対抗するため、昭和 3 (1928) 年、1 万 2 千総トン、18 ノットの照國丸、靖國丸の 2 隻を発注した。

その靖國丸でフランスに旅した文学者の新村出は、船上で見た南十字星に感動する。

われわれの靖國丸がシンガポールに近づいてゆく海上で、サウザン・クロスを見つけてから暫くとだえてゐた星のあこがれが再生しはじめた。一等運転士次席の三田君からしばしば南天の星々を指示された星辰に対する自分の感興は頓に高まって来たのであった。いくつかの歌が出来出したのもこの頃からであった。

あざやかに南くるすの星みえて船ちすずしき夕ぐれの空(「花鳥草紙<仏蘭西の春>」『新村出全集』第 11 巻、筑摩書房、昭和 46.7)

高速貨物船／貨客船

客船および貨客船が充実された反面、貨物船の革新が立ち遅れた。特に対米貿易の根幹をなすニューヨーク航路に、他社が高速ディーゼル貨物船を配船したため、主要貨物である生糸は全て他社船に積み取られた。この劣勢を挽回すべく、昭和 7 (1932) 年、7 千総トン、最高速力 18 ノットの長良丸をはじめとする N 型高速ディーゼル船 6 隻の建造を決定し、9 年から 10 年にかけて竣工した。これらにひき続き、7 千総トン、最高 19 ノットの赤城丸はじめ A 型高速貨物船 5 隻を東回り世界一周航路と豪州航路に投入、さらに A 型を改良した S 型船 7 隻を建造した。

客船が若い男女であれば、太平洋をわたる船旅の間に恋が芽生えても不思議はない。学生時代にロサンゼルス・オリンピックのボート競技に出場した経験のある田中英光は昭和 15 年、船上でのやるせない恋の物語『オリンポスの果実』を書いた。

昭和 12 (1937) 年、ロンドン航路の改善をはかるため、1 万 7 千総トン、最高 21 ノットの高速貨客船 3 隻を発注した。新田丸の完成披露が華やかに行なわれ、秩父宮、高松宮、三笠宮はじめ皇族、閣僚、財界人、一般代表、それに文化人として、久米

込んで来た多量な鐵材を初め其他の貨物を船庫に満載しつつ、客船としてよりも寧ろ戦時の貨物船とも云うべき形で、船上の危険な區域から一日も早く脱け出でようとして居た。

航海するものに取っては實に寂しい時であった。熱田丸の船員が語るところによると、敵の潜航艇の襲撃、もしくは浮流する水雷の災害によつて、すくなくとも一日に一艘の船は沈んで居いるといふ。斯うした戦争の及ぼす恐怖は、われわれが既に通過して来た英吉利海峡やビスケ灣ばかりでなく、葡萄牙（注：ポルトガル）の近海からカナリイ群島の付近にまで擴がつて居たのも、その爲で、この戦時にあつては船客も極く少なかった。（『海へ』新潮社、昭和30.9）

大戦中、連合国の貨物輸送をはじめとする海上輸送を確保するため、日本郵船は定期航路の維持に努めた。

開戦の年、パナマ運河が開通した。閉鎖中ではあったがスエズ運河と併せて、世界一周航路の経営が可能となった。徳島丸が直ちにその世界一周航路に就航し、太平洋と大西洋を結ぶ新運河を、日本船として初めて通過した。大正5（1916）年には、新運河を通る宿願の東回り、太平洋横断のニューヨーク航路をはじめ、世界各地に新たな定期航路を開設した。

出港そして長い航海

船首に社旗、主マスト最高部に行先国を示す星条旗、その下に出港を示すP旗、航海船橋の脇には船名（無線の呼出符号を示すJで始まる4枚の旗）、そして船尾に日の丸。出港の時の本船の装いは簡素で美しい。

出港30分前のドラが鳴ると、見送りの人びとは連れ立って船を下りる。甲板に立ち並ぶ船客と、それを見送る人達の間を紙テープがつなぐ。タラップが揚げられ、もやい綱が解かれると、タグボートが曳航をはじめ。汽笛一声。バンザイが叫ばれ、小旗が振られる。伸びきったテープを握って泣き崩れる女性の姿もそこかしこに。

甲板と岸壁の喧騒をよそに、総員配置についた乗組員は緊張する。船橋には、船長、三等運転士（後に航海士と称する：以下同じ）、当直の操舵手、見張りの甲板員、それに港湾パイロット。船首には一等運転士、船尾に二等運転士がそれぞれ立つ。

停泊中の僚船がW・A・Y旗（航海の安全を祈る）

を揚げると、本船はO・V・G旗で感謝の意を表わしながら、タグボートに曳かれて港内を進む。横浜港の出口でタグボートが離れると、パイロットはエンジンを始動させ、複雑な水路に出船、入船が行き交う中を右（スターボード）に左（ポート）に転舵を指示しながら、エンジンの「微速」「半速」「全速」など操作を指示する。

それらの指示を三等航海士が船橋で舵輪を握る操舵手に伝える。船底の機関室にはエンジン・テレグラフ（遠隔表示盤）で伝える。機関室には機関長以下機関士全員と当直の機関手、機関員がテレグラフの指示に従ってエンジンを操作する。無線室には通信長（局長）以下通信士が関係方面への連絡に当たる。旅立つ乗客が知人、友人に当てた挨拶の電報、それを受けた人びとの祝電などで通信は輻輳する。

東京湾を出ると、船はサンフランシスコへの航路をひた走りに走る。

ここで総員配置は解かれ、甲板、機関、無線各部の、単調だが注意の集中が要求される航海当直が始まる。レーダーの無かった当時では、特に船橋での見張りが重要であった。

大洋丸を例に挙げると、大正15年から昭和3年までの間の著名な船客は、山本五十六、歌手の藤原義江、歌舞伎俳優市村羽左衛門夫妻、御木本真珠王、脚本家水谷竹紫、女優水谷八重子（竹紫の義妹）などであった。[20]

客船でも貨客船でも、航海中船客を退屈させないことが、大事なサービスの一つである。航海中は、さまざまな催しが企画された。赤道通過の行事である「赤道祭」は、特に賑々しく行なわれた。

関東大震災

大正12（1923）年9月1日、関東大震災が発生した。日本郵船も社船をあげて救援と復旧活動に協力した。

上海航路3線を休止し、長崎丸と上海丸を京浜－神戸間の連絡にあてた。そのほか、博愛丸、竹島丸を品川－清水間に、阿蘇丸、筑波丸を芝浦－阪神間に、それぞれ連絡船として配船した。このほか、延べ46隻の社船が10月6日までに2万7千973名の避難民を国内各地に移送した。また、阪神から京浜地方へ48万8千俵の米を輸送した。震災の発生直後の20日間は、船客、積荷とも無料とした。

また、東京湾に入港中の各社の船舶は、その無線

(1867)年、藩営商社開成館に勤務し、長崎商會に派遣されて艦船、武器などの買付や土佐物産輸出に携わり、欧州の商社との取引を通じて、実業家としての腕をみがいた〔8〕。

ちょうどその頃、明治2(1869)年、インド洋と地中海とを結ぶスエズ運河が開通して、アジアとヨーロッパが近くなった。

同じ年、観音埼灯台が日本初の洋式灯台として海を照らし始めた。

明治3(1870)年、開成館が民営の九十九商会となり、3隻の藩船を運行して、海運と通商を行った。明治6(1873)年、九十九商会は三菱商会と改称し、その時点で弥太郎は商会の経営権と所有権の手にした。本社を東京に移し、明治8年には郵便汽船三菱会社と改称した。今日の日本郵船株式会社の前身である。

(1) 日本郵船会社

その郵便汽船三菱会社は、佐賀の乱(1874)から西南戦争(1877)や征台の役(1874)などで新政府の要請に応じて、兵員や軍需品の輸送を行ないながら業務を拡張した。弥太郎は、明治10(1877)年には汽船61隻(国内の73%)を保有する日本海運の頂点に立ち、大久保利通や大隈重信などの政界の実力者との関係を深めながら、海運業の発展をめざした。〔8〕

明治18年、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併し日本郵船会社が設立された。しかしその年、弥太郎は日本郵船会社の活動を見ることなく他界した。岩崎弥之助(弥太郎の弟)が社長を継いだ。

その前年には、大阪の船会社が合同して大阪商船会社が設立されていた。日本郵船会社の国際航路は横浜―上海など近海の3航路で、社船の大部分は沿岸の国内航路にとどまり、船体も小型の老朽船が多く、企業基盤は必ずしも強固ではなかった。

ハワイのカラカウア国王の来日が契機となって、明治18(1885)年、日本とハワイ政府との間で移民協定が結ばれ、共同運輸の山城丸が日本船として初めて、988人の官約移民(前述)を運んだ。

その一方で、わが国の経済発展のためには国際定期航路を拡充すべしとの世論がたかまった。この国家的要望を背景に、明治26年(1893)年、遠洋定期航路の廣島丸がボンベイに向け神戸を出港した。

廣島丸は木造の外輪船であった。翌27年に日清戦争が勃発し、社船のほとんどが軍に徴用され、補助艦艇として軍隊や軍需品の輸送に従事した。

日清戦争の終結の後、遠洋定期航路の拡充を期待する要請が一段と強まった。社名も日本郵船株式会社と改め、弥太郎の遺志を継いで、欧州、北米西岸、豪州の3大定期航路の開設が決定された。明治29(1896)年、欧州航路の土佐丸が横浜を、シアトル航路の三池丸が神戸を、そして豪州航路の山城丸が横浜を、それぞれ出港した。

“敵艦隊見ゆ”

明治37年(1904)年に日露戦争が始まった。翌38年、海軍に徴用されて五島列島の西方沖を哨戒していた信濃丸が、東シナ海を北上して来たロシアのバルチック艦隊を発見し“敵艦隊見ゆ”と無線電信で、東郷平八郎が率いる連合艦隊の旗艦三笠に通報して、これが日本海海戦の幕開けとなった。

この日露戦争は、わが国の政治、経済に大きな変革をもたらしたと同時に、それまで極東の小国であった日本を世界の日本として認めさせる契機となった。

船腹の拡充強化がすすめられた。明治39年には欧州航路のため8,500総トン、速力15ノット級の加茂丸型6隻の建造を決定、44年には1万500トン級の香取丸型2隻、翌大正元(1912)年には1万2,000トン、16ノット級の諏訪丸型3隻を発注建造した。米国航路用には、明治43年に6,300トン、15ノット級の静岡丸と横濱丸の2隻を発注した。

明治45(1912)年、大西洋でのタイタニック号の遭難を契機に、国際条約で船体構造、救命、無線などの設備が改善され、甲板、無線などの当直制度が改められた。

第一次世界大戦

船腹の拡充強化がさらにすすめられる中、大正3(1914)年、ドイツを相手としイギリス、フランスなどの連合国が対戦する第一次世界対戦が勃発、当時日英同盟を結んでいた日本は連合国として参戦した。しかし、半世紀前に開設されていたスエズ運河は、この戦争のため閉鎖された。

そして大正6(1917)年、3年間のヨーロッパ滞在を終えた島崎藤村が、南アフリカの喜望峯廻りの熱田丸で帰国の途中にあった。藤村は恐怖の航海をこう綴った。

汽船熱田丸は英吉利(注：イギリス)から積

あるいは船に関する読物は、中山峯太郎「大章魚と闘ふ海女」(昭和4年3月)、同「南洋に君臨せる日本少年王」(同年4月)、同「熱血の十六少年」(同年10月)、吉祥寺弘「大洋に迷ふ」(既出)、八木隆一郎「海の兄弟」(同年12月)、橋爪健「南洋の凱歌」(昭和5年1月)、福永恭助「海魔の囃」(同年4月)、山中峯太郎「亜細亜の曙」(昭和6年1月～7年)、佐藤紅緑「少年聯盟」(昭和6年8月～)、野村愛正「海の小英雄」(同年9月)、南方八郎「海賊」(同年10月)などなどであった。

太平洋戦争の直前から、海野十三は『浮かぶ飛行島』など、空想科学あるいは戦争を題材とした子ども向けストーリーを書いた。

“ダン吉”は平和に徹した

時局を反映して“熱血小説”や戦意高揚のための読み物が多くなる中で、われらの“ダン吉”は、肩に力の入らない親しみ易いタッチのその全編を通じて、終始一貫して平和に徹し、動物やまして島の人びとをいじめるようなことは一切していない。人びとに勉強を教えたり、便利な道具を考案したり、農

作物を育てたり、いつも島の人びとの生活向上に役立とうと努力した。まさに現在の「青年海外協力隊」の活動そのものである。

昭和34(1959)年には、NHK テレビから人形劇『冒険ダン吉』が放送された。昭和42年(1967)年講談社から『冒険ダン吉漫画全集』が、51年には上記の少年倶楽部文庫『冒険ダン吉』全5巻が、それぞれ発刊された。

“ダン吉”の物語は、主人公が居眠りしている間にボートが漂流する場面から始まる。永遠の少年“ダン吉”は、今でもどこか遠い南の島の夢を見続けているのかも知れない。

5. 岩崎弥太郎と近代海運業

岩崎弥太郎(1834-1885)は天保5(1834)年、土佐国(高知県)安芸郡に生まれた。伯父の岡本寧浦の私塾である紅友社で歴史と漢詩を、さらに江戸の儒官である安積良斎の私塾や高知城外の吉田東洋の少林塾で、治国経世の理論を学んだ。慶応3年



3 なにしる一ど遅刻すると、通信簿の成績が乙になるという規則なので、生徒たちはワイワイいって集まっています。
校舎の前へ生徒一同そろそろのを待って、ダン吉校長のあいさつです。
「エヘン、諸君！ 諸君はおとだけども、



5 1 思いがけなく南の島で王さまになったダン吉君は、島のため、住民たちのために、なにかよいことをしたいこうと、いろいろ考えました。

学校にいるあいだは生徒である。だから、いっしょうけんめいに勉強して、すこしも早くうっぱなものになってもらいたい。……エヘン、エヘン、……わかったか」
校長さん、かぜもひいてないのに、やたらに、せきばらばかりしています。



2 まず気がついたのは、この島には学校がないことです。これでは、みんなの知識が文明国の子どもにもおよびません。
それで、ダン吉君は、カリ公と相談して、小学校をたてることにしました。
「ダン吉小学校」の校長先生は、もちろんわがダン吉君です。
小学校といっても、未開の島のことなので、やしの葉っぱでつくった屋根があるだけの校舎です。生徒も、はじめのうちはおとなだけということにしました。おとなでも、やっぱり一年生です。
カラン カラン カラン……。
カリ公の鳴らす、やしの実のカラに石を入れた鐘が、始業のあいさです。

れた。その第1巻『パラオの生活と社会』は、彼の著作をミクロネシアの人びとはじめ、世界中のより多くの人びとに読んでもらうために、英訳されている。

その英訳のプロジェクトを主宰している文化人類学者の須藤健一は強調する。



トカゲうらない
蜥蜴占 土方久功作（ストーリーボード）[19]

土方の論文のうち、「パラオ島民の親族縁族」、「パラオ文様土器片採集記」の3編は、1973年にグアム大学のミクロネシア地域研究センターの刊行物として英訳された。それらは、最近のミクロネシアの欧米研究者の著書にかならず引用されている。(略) 翻訳の実現によって、土方のミクロネシア研究の成果は、国際的に人類学、民族学の多くの研究者に認められ、オセアニア学の進展に大きく寄与することになるのであろう。[19]

土方の多彩な活動と遺された業績に接するとき、明治維新の開国以来、久功に先立ちあるいは前後する先駆者たちが太平洋に注いだ情熱と、その国際的に優れた研究成果ないしは作品にも注目したい。

(3) 「冒険ダン吉」

「冒険ダン吉」が、初めて『少年倶楽部』に登場したのは昭和8年の6月号からである。このころ先輩の“のらくろ”（注：田川水泡作）は、すでに連載3年目を迎えて伍長に進級し、天下の人気をさらっていた。

元『少年倶楽部』編集長の加藤謙一は、島田啓三がその生みの親である“ダン吉少年”を『冒険ダン吉』全5巻（講談社、昭和51.2）で、あらためて紹介した。

もとより“ダン吉”の島は実在しない。太平洋の島じまに象やライオンはいない。上述の森小弁がモ

デルとの説もあるが、作者の長男島田一路はこれを否定する（中島洋『太平洋学会誌』第26号、1984.7）。ではあっても多くの子どもたちに、未だ見たことのない南の島での冒険や、南の島じまへのはるかな憧れを抱かせたことは事実である。

“ダン吉”の連載は、昭和14（1939）年の7月号まで続けられた。

中浜万次郎はじめ前述の漂流譚にみるように、実際はきわめて危険なのだが“漂流”には現実を超えたロマンが感じられる。明治の中頃から、デフォー『ロビンソン漂流記』やヴェルヌの『十五少年漂流記（原題「二年間の学校休暇」）』などが子ども達に愛読されるようになった。

“ダン吉”いや島田啓三の周囲の人びと

明治33年、押川春浪は『海国冒険奇譚 海底軍艦』を書いて、子どもたちの関心を海に誘った。

ヨーロッパの滞在から帰った島崎藤村は、長い船旅と滞在したフランスの様子を、わが子に語り伝える口調で綴った『幼きものに』を大正6（1917）年に出版した。

浦島太郎は龜に乗りと、お前達の唱歌にもあるではありませんか。父さんは龜にでなくて、蒸気船に乗りました。そして、青い青い海の上へ出ました。

どんな大きなお船に乗って父さんが外國の方へ行つたと思ひます。そのお船の中には床屋もあれば、洗濯屋もあれば、お風呂もあれば、運動場もありました。(略)

お船で赤道を越しました。赤道はこの地球の上で一番暑いところです。南と北の兩半球の潮の分れ目です。そこは無風帯と言つて、風が死んだやうに無くなります。(略)

赤道を無事に越すと、お船ではそのお祝ひがありました。一同にお赤飯が出ました。(『幼きものに』實業之日本社、大正14.9)

『少年倶楽部』の少し前、大正7（1918）年に鈴木三重吉が主宰し発刊した童話雑誌『赤い鳥』にも、小野浩の「漂流記」や、平塚武二の「海に落ちたピアノ」、塚原健次郎の「海からきた卵」など、子ども達の海への興味をそそる童話が掲載された。毎年の夏の号の砂浜やヨットなど、清水良雄が描いたそれらの表紙絵は、子ども達の海への憧れを育んだ。

“ダン吉”以前に『少年倶楽部』に掲載された海

(2) 土方久功

土方(1900-1977)は明治33年(1900)年、東京に生まれた。6歳で学習院初等科に入学、17歳で同中等科を卒業した。大正8(1919)年、東京美術学校(現東京芸術大学)彫塑科に入学、24歳で同校を卒業した。関東大震災の直後築地小劇場を設立した土方与志とは縁戚でしかも幼なじみでもあったので、久功は制作活動の傍ら、小劇場の舞台装置などを手伝ったりもした。

当初小劇場の研究生だった千田是也がその頃のことを記憶している[19]。ちなみに、大正13(1924)年、小劇場の初公演はマゾー作、小山内薫演出の「海戦」で、千田は初舞台で水兵を演じた。

第一次世界大戦の後、前述のように日本は国際連盟から赤道以北の旧ドイツ領ミクロネシアの統治を委ねられた。久功は昭和4(1929)年、横浜から日本郵船の山城丸で、委任統治領のパラオに移住した。そして島の人びとに島に伝わる物語を板に浮彫にした“ストーリー・ボード”の制作を指導した。“ストーリー・ボード”は今でも数少ないパラオの土産物として珍重されている。

パラオのゴーギャン

そして昭和6(1931)年から13年までの7年余りを土方はヤップの離島、サタワル(当時の表記はサテワヌ)島で暮らし、彫刻の制作をはじめ、民話の採集、詩作、さらに民族学的研究など、広い分野にわたる精力的な活動を行った。パラオのゴーギャンとも呼ばれる。著作としては『パラオの神話伝説』『流木』『サテワヌ島民話』『文化の果てに』それに詩集『青蜥蜴の夢』などがある。

南洋滞在中は作家の中島敦(1909-1942)パラオの南洋庁国語編集書記：著作『虎狩』『光と風と夢』『南島譚』『山月記』など)やパラオの熱帯生物研究所の研究者たちとの、幅広い交友関係があり、彫刻家としてのばかりでなく、文人、詩人、それに研究者としての、多様な才能を余すところなく発揮し、昭和52(1977)年、南洋の思い出に浸りながら逝去した。

土方久功の周囲の人びと

上記の中島敦に加えて、直接、間接的に土方の影響を受け、探検に、学術的調査に、芸術のモチーフを求め、土方と前後して南洋に渡った人びと、あるいは田代安定や鈴木経勲つねのりのほかに土方に影響を与え

たと思われる人びとは、たとえば次の通りである。

松岡静雄(1878-1936)：海軍軍人で第一次大戦中、ドイツ領のジャルイット島、コスラエ島、ポナペの占領作戦に参加。退官後の1923年、調査船「来嶋丸」を派遣し、パラオ、ジャワ、ボルネオ、セレベス、モルッカ諸島、ニューギニアを調査した。著書『ミクロネシア民族誌』『太平洋民族誌』。

長谷部言人ことぶ(1822-1969)解剖学、人類学者：1927-29年、ミクロネシアを調査した。

八幡一郎(1902-1987)：人類学者で長谷部言人に従ってミクロネシアを調査した後、1935年、マリアナ、パラオ、ニューギニアを調査)[1] などなどである。

清野謙次(1855-1955)：1941、太平洋協会の囑託として、岩倉公爵、平野義太郎らとともに、日本の委任統治領の調査を行った。山城丸でサイパン、テニアン、ロタ、ペリリュー、アンガウル、ヤップ、パラオおよびフィリピンのミンダナオを調査し、日本人が島民の衣・食・住すべてを日本化していることを問題視した。

田辺尚雄(1883-1984)：東京大学理学部を卒業の後、日本および東洋音楽の科学的研究を志した。昭和9(1934)年、南洋庁の委嘱を受け、ミクロネシア諸島の音楽舞踊の調査研究を行ない、録音機や映写機で収録した。日本郵船の春日丸で、ロタ、パラオ、トラック、ポナペ、クサエ(現コスラエ)、ジャルイット、などを巡った。著書「南洋・台湾・沖縄音楽紀行」がある。

杉浦健一(1905-1954)：柳田国男のもとで民俗学を研究した。昭和13(1938)年、南洋庁地方囑託として島民の風俗・習慣を調査した。この間、パラオ、ヤップ、ポナペ(現ポーンペイ)、トラック(現チュウク)などを訪れ、土地制度や相続制度を調査した。昭和28(1953)には、東大教養学部の初代文化人類学部長に就任した。

染木 煦は昭和2(1927)年、東京美術学校の洋画科を卒業。1934年、南洋群島を踏査した。著書に『ミクロネシアの風土と民具』がある。そして太平洋の人物、風俗をモチーフとした油絵多数を描いた。

(以上[1]を参照した)

土方久功の遺したもの

1993年には『土方久功著作集』全8巻が上梓さ

は、日本の統治下に入った新しい天地への企業進出を促した。その代表格は、サイパン島の精糖事業とロタ島の稲作事業を営んだ**西村拓殖株式会社**、サイパン島で精糖事業を手掛けた**南洋殖産株式会社**、それにテニアン島で椰子園の経営と稲作事業を行った**喜多合名会社**などである。これらの企業は堅実さと計画性を欠いていたので、大正9(1920)年の経済恐慌に遭遇すると、たちまち経営が困難に陥った。特に西村拓殖と南洋殖産がサイパン島に呼び寄せていた1,000人を超える移住者は、食糧の補給ができずに飢餓状態となった。加えて、貝殻虫の大発生による椰子の被害は島民の主要な食物をも奪った。

この事態は、国際連盟から南洋群島の統治を委任されているわが国にとって重大な問題であった。南洋群島防備隊民政部長の**手塚敏郎**(後の南洋庁初代長官)と東洋拓殖株式会社(国策会社)総裁の**石塚英蔵**は、台湾の新高精糖株式会社の役員経験のある**松江春次**を含めた調査団をサイパン島に派遣した。

その結果、東洋拓殖株式会社が事態の收拾に当たることとなり、当面、食料を緊急輸送するとともに、精糖事業の振興策を練った。松江春次を経営首脳とする新たな**南洋興発株式会社**が、大正10(1921)年に設立された。移住者たちに仕事が与えられた。

松江は、関東大震災など、さまざまな困難を克服して会社の業績を伸ばした。昭和10(1935)年までには、サイパン島に酒^{アルコール}精工場、テニアン島に精糖工場、酒精工場、第二精糖工場、ロタ島にも同じく精糖工場を次つぎに完成させた。

そして製糖事業の収益は、同社の本来の目的である南洋群島の開発、すなわち、燐鉱、水産、農業などの経営に注ぎ込んだ。さらに、オランダ領ニューギニア(現インドネシアのイリアン・ジャヤ)、セレベス(同スラウェシ)、とティモール島などにも進出した。

昭和15(1940)年には**栗林徳一**(1896-1992)が第二代社長に就任した。彼は栗林商船社長など企業活動、貴族院議員などの経歴をもつ実業家である。

昭和16(1941)年12月、太平洋戦争が始まった。戦時中、栗林は軍用機と社船を乗り継ぎながら南洋群島はじめ、ラバウル、アンボン、マカッサル、スラバヤなどの事業所の人びとを激励して回った。

「南洋貿易」が「南洋興発」と合併

昭和17(1942)年、戦時中の国策にこたえて

「南洋貿易」は「南洋興発」と合併した。新会社「**南洋興発**」の事業範囲は、製糖業、酒精および製酒業、鉱業、水産業、農園業、交通運輸業、油脂工業、さらには貿易業に及び、二十数社の傍系企業を有し、4万8千人の人びとを抱えた、国家的使命を担う総合的企業体に発展した。

しかし、太平洋戦争の末期には「南洋興発」の主要事業所の所在地が激戦場となった。特にマリアナ3島では軍人、民間人無差別の“玉砕”をはじめ、多数の人びとが犠牲になった。そして昭和20(1945)年8月、終戦……。

そして閉鎖

連合軍総司令部(GHQ)から国策会社「南洋興発」の即時閉鎖を命じられた。この閉鎖は昭和29(1954)年に解除されたが、「南洋興発」は再びよみがえることがなかった。

「南洋貿易」の復活

昭和25(1950)年、栗林商会(本社室蘭、社長**栗林徳光**=徳一の長男)の出資で、宿願の「南洋貿易」が復活した。**栗林徳一**を社長として、雑貨貿易を中心に本格的な事業が再開された。

昭和31(1956)年には、ラバウル(パプア・ニューギニアのニューブリテン島)、ブイン(同ブーゲンヴィル島)、ホニアラ(ソロモン諸島)などに、多数の社員を派遣して太平洋戦争中の沈船引揚を行なった。また同時に、エスピリトゥ・サント島にマグロ集積基地を建設した。

これらの事業には失敗に終わったものもあったが、オーストラリアの真珠貝養殖は大成功をおさめた。オーストラリア政府は、その成功を称えて栗林徳一の銅像を建立した。

同社の雑貨貿易部門は、昭和38年頃から経済成長の波に乗り拡張された。昭和43(1968)年に**栗林徳五郎**(徳一の三男)が代表取締役役に就任した。昭和53年、徳五郎はキリバス共和国の(駐日)名誉総領事に任命され、またその後、トゥヴァルの名誉総領事を兼任した。

そして……、初期の「南洋貿易」で活躍した森小弁は、終戦の年にその生涯を閉じていた。彼の直系の子孫だけでも1,000人を超えており、現在のチュウクで最も有力な家系となっている。

(以上〔1〕を参照した)

三本六右衛門はミクロネシアとの南洋貿易を目的とする組合事業を興した。この組合を基に三本は、翌27年、南洋貿易日置合資会社を組織した。わが国で初めての南洋貿易を目的とする会社である。森小弁がそのトラック支店主任になった。

森は同島の有力者の娘イサベラと結婚し、6男、5女の子宝に恵まれた。

しかし明治34(1901)年、日置合資会社でトラック在住日本人の新年会の最中、突如、ドイツ士官に指揮されたパプア兵に、同席の日本人が連行され、東カロリン諸島からの退去を命じられる事件が起こった。禁制品を販売した容疑である。しかし当時、日置合資会社を退社し、ドイツの商社ジャルイット社の代理店業務を行っていた森だけは、トラックへ戻ることが許された。(中島洋『太平洋学会誌』第26号、1984. 7)

南洋貿易株式会社の設立

明治41(1908)年、日置合資会社は、南洋貿易村山合名会社を合併して南洋貿易株式会社と改称した。設立当初は帆船を運航してマリアナおよびカロリン諸島と交易した。[1]

ここで、先人達の南洋進出を促進することになった第一次世界大戦と戦後の南洋群島の統治について述べておきたい。

第一次世界大戦と南洋群島

大正3(1914)年7月、第一次世界大戦が勃発した。イギリス・フランスの連合軍とドイツ軍との間に起こったこの戦争の原因は、日本とは直接の関係はない。しかし、当時イギリスと同盟していた日本はこの戦争に関わるようになった。

開戦直後にイギリスからドイツの東洋艦隊(基地は膠州湾青島)の撃滅を依頼されると、日本は第一次南遣支隊(山屋他人中将)、第二次南遣支隊(松村龍雄少将)の艦隊を派遣し、赤道以北のドイツ領の諸島をドイツ艦隊の利用阻止の名目で占領した。また、大正6年にはイギリスの要請を受け、地中海にも艦隊を派遣した。戦争は日本を含む連合軍の勝利に終わった。

大戦中および戦後

大正3年に日本海軍がドイツ領だったトラックを占領すると、森小弁は、長年の在島経験と豊かな人脈を生かし、海軍と島民との間に立って、占領政策が円滑に実施されるよう奔走した。彼はその功績で

勲章を授与された。

一方、佐世保で海軍の御用商人をしていた田中丸善蔵は、海軍が南洋群島を占領すると、汽船「日邦丸」をチャーターして、多くの店員を引き連れて群島を視察した。その結果、「南洋貿易」との提携に踏み切った。田中丸は大正4(1915)年、同社社長となり、増資、海外支店の設置、南洋定期航路の開設などを積極的に行なった。

当時のドイツは、太平洋に広大な植民地を保有していた。すなわち、西サモア、ドイツ領ニューギニア、ビスマーク諸島、ナウル島、1885年に保護領としたマーシャル諸島、1899年にスペインから購入したカロリン諸島、マリアナ諸島(除グアム)、1899年イギリスとの協定で領有したブーゲンヴィル島、ブカ島であった。

これら諸島の赤道以北のミクロネシア諸島を日本が、以南の諸島およびドイツ領ニューギニア、ビスマーク諸島、などをオーストラリアが、そして両サモアをニュージーランドが、それぞれ占領した。

大正8(1919)年のパリ講和会議に続くヴェルサイユ条約に基づき、太平洋の旧ドイツ領はこれら諸国の委任統治領となった。すなわち日本は、今日の北マリアナ、パラオ、ミクロネシア連邦、それにマーシャル諸島の統治を国際連盟から委ねられた。

多数の日本人が移住した。大正11(1922)年、パラオのコロールに南洋の行政府としての南洋庁が設置され、南洋群島を統括した。昭和15(1940)年には官幣大社(宮内省から幣帛を供進された神社の中で最も社格の高いもの)として南洋神社が建立された。ドイツ時代までは組織的な学校教育が行われていなかったので、同年、島の子ども達を教育する3年制(支庁所在地では2年の補修科を設けて5年制)の公学校(小学校)が設立され日本語教育が徹底された。南洋の“日本化”が進められた。

南洋貿易株式会社の発展

“南進一路”の創業精神を社是に掲げた南洋貿易の活動範囲は急速に拡大した。ギルバート諸島を含むミクロネシア全域を拠点として、セレベス(現スラウェシ)、ニューギニア、フィジー、トンガに至る海域に及び、40を超える支店を展開し、貿易、交通、運輸、農園、水産などの事業を多角的に営んだ。

南洋興発株式会社の誕生

他方、大正4(1915)年から8年にかけての好景気

海岸チヨに到着した。

辺りは亜熱帯性の樹々が暗い日蔭を作り、山腹にはニヤウリというこの島に群生する木が、枯木のような白い肌の怪奇な森の様相を呈して、人間の気配の少ない沈黙の世界だった。そこにいる人間は僅かな白人と真っ黒い肌とちぢれた頭髮をもった容貌魁偉なたくましい原住民だった。[16]

しかも人びとは、ニュー・カレドニア島がどんな所か、ニッケル鉱山とはいかなる作業をする場所か、これからの5カ年を過ごす生活の様子など、何一つ納得のいく説明は受けなかった。ましてフランス語など一語の教育もなかった。

その後、9回にわたって契約移民が行われ、大正8(1919)年までに合計5千5百69人がこの南太平洋の島に移住した。

(以上[16]を参照した)

大正7年まで鉱山労働者として上記の人びとが渡航した後、入国が制限された。大正5年の2,595人が最高であった。契約期間後、農業、商業に従事、あるいは大工、左官などに転職する人びとが多かった。[1]

明治27年、吉左移民会社により305人がフィジーの甘蔗耕地の労働者として送り出されたが、脚気、赤痢、熱病にかかる人びとが続出し、翌年船を出して引き取ったが、全体の3分の1が死亡する悲惨な結果に終わった。[1]

これらの他、南米、特にブラジルへは明治41年から大阪船商笠戸丸で、そして北米、中米、それにカリブ海の諸国にも、戦前から戦後まで多数の人びとが移民として、太平洋を渡った。

もとより移民で成功した人も少なくない。しかし、戦後のめざましい経済発展の陰に、歴史の表舞台には登場しない「捨て石」としての、こうした多くの人びとの活躍と労苦が隠されていることを忘れてはならない。

4. 南洋に夢を託した人びと

徳川以来の鎖国が解かれて、自由に海外へ渡航できるようになった時、抑圧された太平洋への憧れは、人びとをまず、探検と学術的調査に駆りたてた。

田代安定(1857-1928)は明治19(1886)年、南海諸島の植物および人類学上の調査に従事した。明治22(1889)年8月から翌年2月まで、軍艦「金剛」に便乗して、ハワイ、ファニング島、サモア諸島、フィジー、グアム島などを歴訪し、学術的な調査報告を行った。太平洋諸島研究の先駆者である。

鈴木経勲(1853-1938)は外務省官吏として、明治17(1884)年にマーシャル諸島を訪問、退官後の明治19年、「忠信丸」でリシアンスキー島、クリスマス島などを探検した。さらに上記の田代安定と共に「金剛」に便乗して南洋の調査を行った。著書『南洋探検実記』『南島巡航記』『南洋風物誌』などを遺した。

そして、移民と海外への進出を明確に区別することは難しいが、新たな企業活動の場を求めて、勇気にあふれる人びとは南洋に進出して行った。もとより官約でも契約でもないから、すべてのリスクは自身で負わなければならない。

明治23(1890)年、東京府知事高崎五六の要請を受けた田口卯吉は、南島商會を組織して、帆船「天祐丸」を買い入れ、自ら乗り組んで小笠原、グアム、ヤップ、パラオを経由してボナペ(現ポーンペイ)島に至り、ここに同商會の支店を開設した。日本とミクロネシアとの本格的な貿易の始まりである。その後、田口は事業の継続を断念し商會を解散した。

南島商會の商権と「天祐丸」を買い受けた島原の小美田利義は、明治24年それらを元に一屋商會を創業した。「天祐丸」は、ボナペを経てトラック環礁のモエン島に到着した。

その「天祐丸」には同年入社した森小弁(1869-1945)が社員として乗船していた。

小美田はミクロネシア貿易を継承して、事業に専念した。しかしその一屋商會も経営不振で明治26年に解散に追い込まれた。

南島商會、一屋両商會ともにきわめて短命に終わった。しかし「天祐丸」の航海士であった佐本常吉は、郷里和歌山の富豪である三本六右衛門にミクロネシア貿易の継続を熱心に説いた。

(以上[1]を参照した)

(1) 「南洋貿易」「南洋興発」の人びと

明治26(1893)年、佐本常吉の勧めにしたがい、

第1回の官約移民を乗せて横須賀を出港し、943人がホノルルに上陸した。同じ年、第二船・共同運輸の山城丸(注:後に合併により日本郵船所属となる)でも988人が移住した。この官約移民は主にサトウキビ畑で働いた。[11]

ハワイへの移民は、元年者153人、明治18(1885)年~27(1894)年の官約移民時代の29,069人、明治27年~33(1900)年の私約移民時代の42,208人、1898年のアメリカによるハワイ併合の後、明治40(1907)年までの自由移民時代の68,326人。1907年、新規の移民は禁止されたが、近親家族や写真による花嫁の呼び寄せが許される「呼び寄せ移民時代」と称され、大正13(1924)年移民排斥施行までに62,277人、合計約20万人が渡った。[1]

太平洋戦争中は敵性移民族であるとして迫害も受けた。それでも二世から三世へと世代が下るにつれて、言葉も流暢になり、周囲にも同化し地位も確立して、成功する人が多くなった。「元年者」に限らず一世の移民達は、二世以降が成功を築くための礎石、いわば「捨て石」となったのだった。

昭和60(1985)年、ハワイ官約移民100年を迎えた。アキコ・マスダ創作舞踊「捨て石」は移民、特に女性の移民の苦労に満ちた生涯を、もう一度ふりかえって考えさせる意味を持っている。

(2) グラム移民

上記のハワイ移民と同じ明治元年、女性二人を含む42人の移民が横浜からエムイ・トラデル号(国籍不詳)で、当時スペインの統治下にあったグラムへ向かった。

3年間の契約で農業に従事したが、過酷な労働と賃金の不払いなどから、グラムに残った若干の人以外は、日本に帰るなどして四散した。[15]

しかし、第一次世界大戦後の大正9(1920)年、赤道以北の旧ドイツ領ミクロネシア地域が国際連盟による日本の委任統治領となると、パラオやサイパンを中心に、内地から多数の人びとが移住した。

(3) 潜水技術者の移民

明治16(1883)年、オーストラリアの要請に応じて、真珠貝採取の潜水技術者37人が、オーストラリア船キューバ号で木曜島に渡った。

一行のリーダー格の増田参之助はこう記している。

自分共一同該地(注:木曜島)に到着するや、日本人の既に漂流して英國人に雇はるるもの五七人を見受たり。蓋し此の者等は諸邦より漂泊せし所のものにして、潜水等を目的として渡来したるものにあらずも、野波小一郎と云へるものの如き、数年前より本島に來り潜水等を初めたるより数千円の資を得て帰国せりといふ。

自分等一同、木曜島にあること三日にして、十一月十八日十三噸内外の帆走船六艘に取乗り各海上に出でしも、我々日本人のみのことなれば、素より地理不案内にして何れに於いて貝類を漁獲し得べきや、更にその方向を關知せず。故に空しく海上に漂ひ、二ヶ月餘りを費やしたり。自然海底の模様竝に貝類の生息する場所を発見するを得たるが故に、遂に、他の潜水夫(略)等のものに勝り、多分の貝類を採漁し、一時は日本人の名誉沿岸傳播したるより、大いに諸会社の好評を受け、各先を争ふて日本人雇入に従事せり。[15]

そして、参之助が帰国する頃には、150人以上が、各社に雇われていた。ただし、フィリピンやマレーからの労働者に比べて言葉の不自由さに問題があったという。[15]

また、明治21(1888)年、クイーンズランドの甘蔗耕地の労働者として100人が渡った。

明治24(1891)年、最初の移民会社「日本吉左移民合名会社」が設立され、翌明治25年、クイーンズランドへ第1回50人をはじめとして、明治27年の第4回までに合計1,305人が送り出された。その後、日本政府による渡航禁止と、オーストラリア政府による移住民制限法で締め出された。[1]

(4) ニュー・カレドニア移民

明治25(1892)年正月6日、600人の人びとを乗せた日本郵船の廣島丸は南太平洋に向けて長崎を出港した。人びとは、フランス領のニュー・カレドニア島のニッケル鉱山の労働者として5年間の契約で移住する船出だった。夕闇の迫る頃海面の向こうの雲の上に屋久島の山頂を眺めたのが、内地の山の見納めだった。

1月25日、廣島丸はニュー・カレドニア島の東

予定であった。しかしペリー提督の香港到着が遅れたため、セント・メリー号はアメリカへ引き返した。彦蔵はボルチモアで市民権を得て、**ジョセフ・ヒコ**として日系アメリカ人第1号となった。

ヒコは測量船フェニモア・クーパー号で太平洋の測量に従事した。彼はホノルルからシー・サーペント号で香港を経由して帰国した。

天 寿 丸

万次郎が金比羅丸で漂流した9年後の嘉永3(1850)年、紀伊国日高郡園浦(和歌山県御坊市園)和泉屋庄右衛門手船950石積み13人乗組みの**天寿丸**が江戸からの帰り、下田沖で逆風にあって遭難、漂流中に千島列島沖でニュー・ベッドフォードを基地とするアメリカの捕鯨船ヘンリー・ニーランド号(船長G. H. クラーク)に救助された。洋上で出会ったロシア船モリコ号に8名が移乗させられ、ロシアに渡って、同国の船で日本に送還された。

ヘンリー・ニーランド号はカムチャツカのペトロパヴロフスク港に寄港の後、捕鯨に従事し、その後ニムロッド号という別のアメリカ船に**九郎、菊次郎**それにもう一人(**市楠か左蔵**か不詳)の3人が移乗せられた。ニムロッド号には船長の妻子が乗船していて、3人は初めて見るアメリカ婦人の礼節順和でしとやか、しかも品よく、姿も優艶であることに感激した。ヘンリー・ニーランド号には**吉松と虎**(あるいは**寅**)**吉**が残った。

ニーランド号もニムロッド号もハワイに入港し、5人は再会した。ハワイでの通訳には、カリフォルニアからの帰途、滞在していた中浜万次郎が当たった。

(以上[11][13]を参照した)

今、私たちが万次郎はじめ、これらの漂流記を読んで感動することは、遭難した彼らの“生”への執念と長期にわたる困難な環境でのサバイバルへの努力である。そして、彼らを救助した外国船の船長らの国境を越えた人間愛である。

海上で船同志が遭遇したときは、お互いに情報を交換した。ニュースはこうにして、電話もラジオもない時代に驚くほど短時間に伝えられることもあった。

外国船の船長らは、言葉の障壁を越えて日本のこと、日本人の風俗習慣など聞き出し克明に記録した。鎖国中とはいえ、幕府や藩主も生還した漂流者から外国の事情や異国人の様子を聞き出し詳細な調書を

作った。漂流者が自身の貴重な異文化体験を記録にとどめたものが残されているものもあり、異文化理解の貴重な歴史的資料となっている。

3. 移民に青春の可能性を賭けた人たち

維新政府の外務大臣に就任した**榎本武揚**は、明治24年(1891)、外務大臣官房移民課を設置して、積極的に移民奨励策を打ち出した。榎本の移民構想は、北海道開拓の延長線上にあるといわれ、植民と移民を区別するとともに、契約移民(出稼移民)にとどまらず、永住の目的をもって開拓、殖産に従事する移民としての殖民(定住移民)を奨励した。

榎本が外務大臣在任中に移民のための現地調査や移民が行なわれた地域は、ニュー・カレドニア島、ニュー・ヘブリデス(現ヴァヌアツ)諸島、フィジー諸島、オーストラリアのクイーンズランド州、フィリピン、マレー半島南部西海岸、シャム、メキシコなどであった。[8]

(1) ハワイ移民

ハワイに住む日系3世**アキコ・マスダ**は、日本人のハワイ移民をテーマにした創作舞踊「捨て石」を制作し自ら演じる。

「捨て石」は日系人の女の物語で三部作である。第一部は写真結婚(注:写真を見ただけで結婚相手を決める)でハワイへやって来た一世(注:日本から移住したきた日本人)の話、第二部は二世(注:一世の子ども達)で戦前、戦中の苦難の時代を表現する。第三部の三世(注:二世の子ども達)、自分の世代のおどりである。[14]

ハワイへの組織的な移民は、榎本武揚の奨励策より早く、明治元(1868)年に始まった。この年、153人の人びとがサトウキビ畑の労働者として、イギリス船サイオト号で太平洋を渡った。これらの人びとを後に「元年者」と称した。

言葉も分からず、風俗や習慣も全く異なる環境で苦勞が多かった。とくに、上記のように写真結婚でハワイに着いた女性を待っていたのが、写真とは似ても似つかぬ男性だったなどの悲喜劇も展開された。

「元年者」の後は、ハワイと日本政府の協定に基づく、官約移民であった。明治18(1885)年、アメリカの太平洋郵船シティ・オブ・トーキョー号が

体験をし、あるものは貴重な見聞録を遺した。

神 昌 丸

天明2(1782)年、大黒屋光太夫は、神昌丸の船頭として伊勢白子(三重県鈴鹿市)から江戸に向かう途中、乗組の16人ととも遭難した。神昌丸は翌年アレウト(現アリューシャン)列島のアムチトカ島に漂着した。島で5年を過ごした後、カムチャツカ経由でロシアのイルクーツクに到達し、ここで博物学者キリル・ラクスマンの知遇を得た。

寛政3(1791)年、ラクスマンに伴われて帰国申請のため首都ペテルブルクに赴き、エカテリーナ2世に拝謁し帰国を許され、同5年にロシア船で根室に帰着した。

ロシア語を話せた光太夫は、見聞してきたロシアの政治、経済情勢や人びとの生活を将軍家斉に詳細に報告した。また桂川甫周が光太夫の見聞に基づいて著した『北碁聞略』は、ロシアに関する我が国最初の見聞録となるとともに、それ以降、近世の漂流記の標準的な著作となった。[8]

また光太夫のロシアでのさまざまな見聞を素材にして、井上靖が『おろしあ国粋夢譚』を書いた。最近の出版としては、木崎良平『光太夫とラクスマン』(刀水書房、1992. 3)がある。

若 宮 丸

光太夫が帰国した寛政5(1793)年、奥州牡鹿郡石巻(宮城県石巻市)の800石の若宮丸は、津太夫、儀兵衛、左平、太十郎はじめ16名を乗せて江戸に向かう途中で遭難、同様にアリューシャン列島に漂着。ロシア本土へ送られた。そして、当時、ロシアが初めて派遣した世界一周の探検船ナデジュダ号(船長フォン・クルーゼンシュテルン)に便乗し、日本人として最初の世界一周航海を体験した。一行はマルケサス諸島(フランス領ポリネシア)では食人の習慣を知って驚いた。ハワイではアメリカ人の生活を初めて知った。

稲 若 丸

文化3(1806)年、大阪の稲若丸が伊豆下田を出港直後に暴風雨で遭難し、70日間の漂流の後、アメリカ船ティバー号に救助された。生き残った平原善松、松次郎、和三蔵はハワイへ送られた。後に善松の口述は『夷蛮漂流帰国録』となった。

督 乗 丸

文化12(1815)年、尾張(名古屋)の督乗丸

(船頭小栗重吉)1200石積、16人乗組、が江戸からの往航中に遠州灘で遭難、16カ月の漂流の後、カリフォルニア沖でイギリス船フォーレスター号(船長ピケット、後にアダムス)に救助された。

神 社 丸

文政3(1820)年、陸奥国(青森県)の神社丸が房州(千葉県)沖で強い西風により漂流、翌年、パラオ諸島に漂着した。

長 者 丸

天保9(1838)年、江戸に向かった越中国富山古寺町(富山市古寺)の北前船長者丸650石積、吉岡屋平四郎(船主)はじめ10人乗りが函館経由で、仙台領唐丹浦(釜石市唐仁町)を出帆したところ、沖合で暴風に襲われ遭難、数ヶ月にわたって漂流、生き残った平四郎、次郎吉、六兵衛、七左衛門、八左衛門、金蔵らの7人が翌年、ハワイとの中間の海域でアメリカの捕鯨船ジェームズ・ローパー号に救助された。ジェームズ・ローパー号は、その年、ハワイに入港した。

7人はパパイヤやバナナなどの南方の珍しい果物を初めて食べた。ポイ(パンの実、バナナ、タロイモなどを発酵させる)は酸っぱすぎたが西瓜はうまかった。

平四郎はじめ、日本では見られない外科手術に目を見はった。日本語とハワイ語の対比表も作った。

平四郎はハワイに客死し、通夜にはカメハメハ3世も弔問した。その後漂流民達は国王に厚遇された。彼等は11カ月間ハワイに滞在し、天保14(1843)年、生き残った次郎吉はじめ、六兵衛、七左衛門、八左衛門、それに金蔵の5人は、ロシア船で千島のエトロフ島経由で送還された。彼らの見聞談は『時規物語』『蕃談』となって残った。

栄 力 丸

摂津国(大阪府)の栄力丸(1500石積)は嘉永3(1850)年、遠州灘で遭難した。乗組員の彦蔵(彦太郎)、船長の万蔵、水主の次作、芸州(広島県)の仙太郎など合わせて17人は53日間の漂流後、アメリカ船オークランド号に救助され、サンフランシスコへ伴われた。

翌嘉永5年、一行はアメリカ軍艦セント・メリー号でハワイ経由、香港に送られた。万蔵は、セント・メリー号艦内で死亡、ハワイに葬られた。彦蔵らは香港からペリー提督の軍艦で日本に送り届けられる

うに寒いほどのこの島が東へ寄りすぎているものなら、伊豆よりもまだ東だろうか？しかし東へ寄れば寒くなるということは、ついぞそういう話はきいたことがない。世界のはては北ではなかった世界のはてにきまっている。(略) 今日この島についたのが天地初発とも考えられぬものでもない。みな気を大きくして、そういうことにしたらどんなものだろう？

他の四人のものは、ではそういうことにしようとして衆議一決した。

万次郎達は143日間の無人島での生活の後、アメリカの捕鯨船ジョン・ハウランド号に助けられ、天保12年11月頃サンドウィッチ諸島（ハワイ）に送られた。

万次郎だけは、ジョン・ハウランド号にとどまり捕鯨を続けた。

太平洋の万次郎

広大な太平洋の上を縦横に鯨を追うその航海の途中、ジョン・ハウランド号は、今日のフィリピン、グアム、インドネシア、ニューギニア、それに南太平洋のサモアそしてキリバスなどに立ち寄った。

日本人として最初にキリバスを訪れ、初めて環礁の島を見た万次郎はその感想を次のように記している。

此の島山あらず（注：山あらず）、平地にして檣（注：船の帆柱）の様に見え候ものは皆椰子の木にて島人其實を常に食にいたし五穀は申すにおよばず、水も無之の所にて……。[11]

「其赤道直下に^あ位るを以て大気炎熱、之が為に土人裸體を常とし……」「椰子を編み、これを蓑毛の如く垂れ、僅に陰所を覆ふのみ」「毛髪ハ肩にて切、又^{またいた}頂にて束ねる者など、各々難容我意に任せり（注：それぞれお洒落している）」「家屋太^{おお}はだ粗、唯椰木の四柱を立、上に椰葉を蓋ひ、下に椰葉を茵^{したね}、以て此に寝席す」「鉄輪又は鎖り之損し物等^{すべて}都而鉄を好」「鉄物は包丁に打直し候由」[12]

アメリカでの万次郎

そしてジョン・ハウランド号は、アメリカ東岸の港ニュー・ベッドフォードに着く。そこは船長ホイットフィールドの故郷フェアヘヴンの隣町で、捕鯨の基地でもあった。

万次郎はホイットフィールドに気に入られ、可愛

がられて、町の学校で普通教育を受けた後、パーレット・アカデミーという程度の高い私塾で航海術を勉強した。

19歳になった万次郎は再び捕鯨船フランクリン号に乗り、3年間、鯨を追って世界の海を航海した。1849年、フランクリン号がニュー・ベッドフォードに戻った時、彼は既に1等航海士の資格を手に入っていた。

万次郎は日本に帰る決心をした。鎖国の日本に帰ることは国禁を犯した者として処罰される恐れもあったが、彼は帰国の準備を始めた。船でサンフランシスコに渡り、折りからゴールド・ラッシュのカリフォルニアの金山で働いて、帰国の旅費を稼いだ。

万次郎は帰途ハワイに立ち寄り、金比羅丸の漂流仲間3人とともに、嘉永4（1851）年、沖縄に帰着いた。

（以上 [11] [12] を参照した）

万次郎の語学力とアメリカ体験それに操船の知識は、幕末の日本にとって極めて有用であった。彼は、その能力を買われて、前述の通り訪米使節の通訳として、「咸臨丸」で再びアメリカを訪れた。

万次郎の漂流譚は、上記の鈍通子編『万次郎漂流記』（嘉永6年）はじめ、石井民司『中浜万次郎』（博文館、明治33年）、中濱東一郎が著した『中濱万次郎伝』（富山房、昭和11年）など多数が出版され、詳細に書き遺されている。

『少年倶楽部』（昭和4年10月～12月号）にも吉祥寺弘・樺島勝一画「大洋に迷ふ」として万次郎の漂流譚が連載された。井伏鱒二は昭和12（1937）年、前記の『ジョン万次郎漂流記』を書き、第6回直木賞を受賞した。

最近でも、川澄哲夫『中浜万次郎集成』（小学館、1990）はじめ、中濱博『私のジョン万次郎』（小学館、1991. 5）、最初に引用した津本陽は「万次郎の生涯、椿と花水木（え・伊藤三喜庵）」（1992年読売新聞連載）、上に引用した永国淳哉編著『ジョン万次郎のすべて』（新人物往来社、1992. 12）、宮永孝『ジョン・マンと呼ばれた男』（集英社、1994. 1）など、続々発刊されている。

(2) 江戸時代の漂流譚

万次郎の漂流と前後して、多くの船が漂流した。運よく助かった人びとは、鎖国の最中に得難い異国

ブルックが日本人乗組員を“無能”、“無知”と記したのは、日本人を軽蔑したのではなく、日本人が自分達の手で太平洋を渡れる技術の習得を期待したからであろう。「咸臨丸海を渡る」には彼が、サンフランシスコで親切に日本人を案内したこと、そして病没した乗組員の墓を自ら造らせたことが記されている。

正使の新見豊前守一行がワシントンへ出発するのを見送り、副使の木村摂津守とその一行は修理を済ませた咸臨丸で帰途についた。

ハワイ寄港

途中寄港したハワイで、国王カメハメハ4世の印象を、勝は自著の『海軍歴史』こう記した。

王名カメハメハ土人種なれ共状貌雄偉にして
 厳然国王の儀容具れり式(注：謁見の儀式)
 了て懇談あり又請わるるよう明年は予(注：
 国王)日本皇帝を訪問し貴国に到るべしと又
 机上に陳列したる諸の珍宝を觀せらる其中に
 黄なる鳥羽を聚芽編みたる一領の衣あり是は
 国祖の服用されしも歴世伝て珍宝となせりと
 云[11]

(以上[8][9][10][11]を参照した)

思えば咸臨丸の航海は、日本人とアメリカ人との間の初めての共同作業で、その作業を通じて日本人は航海技術の移転を受けたのだった。そしてその80年後、日本は同じ太平洋を舞台に良かれ悪かれ、アメリカに海戦を挑むまでに成長した。

2. 漂流／漂着して異文化を体験した人びと

『日本書紀』の「雄略紀」に、“^{たにはのくに}丹波国^{よさのこほり}の余社郡^{つつかは}の管川^{ひとみづのえのうらしまのこ}の人瑞江浦嶋子^{ふね}、舟に乗りて釣す。遂に大亀^{つり}を得たり。便に女に化爲る。是に、浦嶋子^{つひ}、感りて婦^かす。相逐ひて海に入る。蓬萊山^{うらしまのこ}に到りて、仙衆^{ただ}を歴り観る”(家永三郎他校注『日本書紀』(三)岩波文庫、1995. 6)と記されている。それ以来、さまざまに語り継がれてきた浦島太郎はじめ、必ずしも自分の意志ではなく、偶然のことで、あるいは嵐に遭遇して、海上を漂い運よく助けられあるいは陸地に漂着して、貴重な異文化体験をした人びとが少なくない。

(1) 中浜万次郎

船尾を引いた帆はちぎれんばかりにはためき、金比羅丸^{こんびら}は弦をはなれた矢のように走るが、筆之丞^{かじ}が舵をあやつって浜へ近づこうとする努力は、むくわれなかった。

陸岸はしだいに遠ざかってゆく。

北西風^{あなぜ}の吹き荒れる海には、一艘^{そう}の船影もない。

「この辺りは鯨捕りの据え浦(根拠地)じゃけん、山端^{やまはた}にゃ山見小屋があるぞ。遠眼鏡で見張っちょるきに、助け船出してくれるかも分かん。皆、何ぞ振れ」

筆之丞にうながされ、万次郎たちは棒の先に白地の襦袢^{じゅばん}(注：下着)をくくりつけ、差しあげて助けを呼ぶ。

だが助け船は、あらわれなかった。

「こげに近場まできたのに、陸にあがれんのかよ。情けないのう。櫓^ろが一挺^{ちよう}でもでもあればなあ」

筆之丞が肩をおとすのを見た万次郎は、はじめて死の予感に胸震いをした。

室戸岬が潮煙の彼方に遠ざかり、まもなくはるか海上に、紀州の山影らしい薄墨をにじませたような隆起があらわれたが、たちまち消えてゆく。

北西風はなお吹きすさび、黒ずんだ雲の垂れこめた空中で、金切り声をあげ猛りたつ。

中浜万次郎(1827-1898)の天保12(1841)年1月から10年におよぶ漂流譚と海外生活の始まりを、津本陽は「万次郎の生涯、椿と花水木(え・伊藤三喜庵)」(1992年読売新聞連載)で、こう書き出している。

金比羅丸の5人、すなわち筆之丞(あるいは伝蔵)、重助、五右衛門、寅(あるいは虎)右衛門そして万次郎は鳥島に漂着した。もとより鳥島とは知らない。どこにあるのかも分からない。彼らの、その行き先不透明で不安な心理を井伏鱒二は、『ジョン万次郎漂流記』(新潮文庫、平成6. 7)で代弁する。

この島は何という名前だろう?(略)海に慣れている伝蔵にさえもわからないことは、他の四人のものにわかる筈がない。寅右衛門は云った。

この島は日本の領土なのだろうか?このよ

海軍伝習所重立取扱となる。勝は日本近海での操船訓練を行なった。そして37歳のとき、軍艦操練所教授方頭取に任命された。

その前年、安政5年6月、品川沖のアメリカ軍艦ポーハタン号の上で、下田奉行井上清直、海防掛目付岩瀬忠震とアメリカ総領事ハリスとの間で、日米修好通称条約が調印された。同時に、この条約の批准書の交換をワシントンで行なうため、1年以内に日本から使節を派遣することが決められた。

咸臨丸の航海

さまざまな曲折の末、使節は幕府の軍艦「咸臨丸」で太平洋を渡り、サンフランシスコからワシントンに向かうことになった。使節は、正使の新見豊前守が上記のポーハタン号に乗船、副使の軍艦奉行木村摂津守喜毅が咸臨丸に乗船することになった。

咸臨丸の艦長は勝海舟である。通弁（通訳）主務には、漂流を契機としたアメリカでの経験豊かな中浜万次郎（後述）が選ばれた。一行の中には、後に慶応義塾大学を創立する福沢諭吉の名前も見える。そして咸臨丸には、アメリカの海軍軍人で太平洋横断航海の経験があるブルック大尉とその部下が同乗することになった。

ともあれ、日の丸を揚げた日本の船による、初めての太平洋横断である。万延元（1860）年1月、北太平洋を航行するには最悪の季節であるが、咸臨丸は品川から浦賀に廻航の後、勇躍として出港する。

勝艦長は“メリケン（注：アメリカ）へ向かって出帆！”と号令した。教授方で士官の佐々倉桐太郎は、伝声管で機関室に“カクラリ（注：エンジン）回せ！”と指示した。

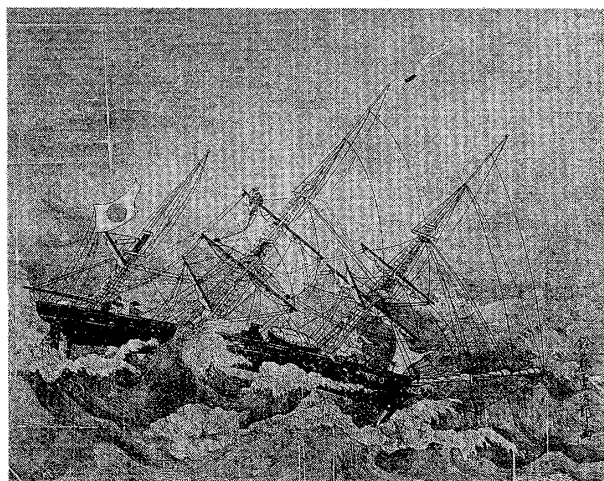
しかし、冬の北太平洋航路である。前途への期待はともあれ、北極方面から噴き出す強風による波浪は情け容赦なく襲いかかる。

最年少乗組員、斎藤留蔵がその日記『亜行（注：アメリカ行）日記』に書いた。

正月廿日、土曜、早暁より風猛強、波濤甲板上に灌ぐ事三尺或いは四尺（注：1～1.3メートル）、舟の動揺も又従って甚だしく、其の傾く事凡そ廿七、八度、而も波濤の高さ四、五丈（注：12～15メートル）を下らず。

我が同船の人員初めて此の擾騒に逢って皆大いに疲労し、人々互いに狼狽し、不撓の規律をも失し、多人数の中甲板に出で動作をな

すものは唯僅かに四、五人のみ。此の時に當って帆布縮長上下する等の事は一切に亜人の助力を受く。彼等はこの暴風雨に逢うと雖も一人も恐怖を抱く者なく、殆ど平常に異なる事なく、諸動をなす、之に継ぐ者は我が士人にて唯僅かに中浜氏、小野氏、浜口氏三人のみ、其の他は皆恐懼し、殆ど食料を用うる事能わざるに至る。[10]



咸臨丸難航 鈴藤勇次郎筆[10]

木村摂津守は船乗りではないからやむを得ないとしても、本格的な遠洋航海、とりわけ帆走の経験の浅かった勝艦長以下の日本人乗組員は、船酔いも原因して、荒天中でなすすべがなかった。剣術の免許皆伝も大時化の洋上では何の役にも立たない。

1月22日の日誌にブルックは記している。

午前十時、針路、東北東、日本人が無能なので帆を十分に上げる事が出来ない。士官達は全く無知である。多分悪天候の経験が全然ないのだろう。命令はすべてオランダ語で下される。私は日本人が彼自身の航海用語を持つべき必要を強く感じる。舵手は風を見て舵をとることが出来ない。操舵索やはらみ索に全く気を配らない。[10]

日本人の中には、ブルック以下のアメリカ人に操船の手助けを受けることを、恥辱と思う者もいた。したがって、日本人とアメリカ人との間に感情の軋轢が生じた。その人間関係の修復に、アメリカでの生活経験の豊かな万次郎が暴風雨の最中、船内を奔走した。

そして、その甲斐あって2月26日、咸臨丸は無事サンフランシスコに入港した。

びとは、勇躍として海を渡る自由を奪われ、ヨーロッパ人が世界の海に乗り出した大航海時代の最中、狭い島国に隔離されたのだった。

八代將軍吉宗

それでも知識人達は、オランダ語と、オランダを介して西洋の知識を移入しようと努めた。八代將軍吉宗は、享保5(1720)年、西洋に関する中国書の輸入規制を緩和した。また、オランダ人や中国人を通じて海外の動植物を積極的に取り寄せた。1729年には、清国船により交趾(ベトナム)から象を輸入して人びとを驚かせた。鎖国の中での吉宗の政策は、人びとの関心をオランダないし西洋に向けさせ、18世紀以降の本格的な蘭学普及への基礎を築いた。

銭屋五兵衛

銭屋五兵衛(1774-1852)は加賀国宮腰浦(金沢市)に生まれた。祖先が両替商を営んだので銭屋と称し、父の代に海運業を始めたが、天明の不況で廃業した。五兵衛は寛政元(1789)年に家督を相続し、文化8(1811)年に質流れの3人乗り120石積みの船で海上に進出、北前船(北前は日本海の意)全盛時代の波に乗り、全国34カ所に支店、大小二百数十艘の船を持つに至った。

五兵衛の宝銭丸は、ロシアの商船と出会い、洋上で取り引きする。ロシア船は函館の高田屋嘉兵衛、金兵衛兄弟の船との商売を続けていたのだった。しかし、高田屋は密貿易が発覚して取り潰された。

(以上[5][8][30]を参照した)

(5) 開国にさきがけた人びと

18世紀末になると、日本の近海に頻繁に外国船が現れるようになった。寛政3(1791)年には林子平の著書『海国兵談』が出版された。子平は“江戸の日本橋より唐、阿蘭陀迄境なしの水路”であると海防の必要を説いたが、幕府は人心を惑わすとして、弾圧した。その翌年にはロシア船が日本人漂流民大黒屋光太夫(後述)を乗せて根室に來航し、通商を求めた。幕府はロシア船の長崎入港を認めるとともに、江戸湾の防備計画の立案と蝦夷地(北海道)の調査を進めることにした。

18世紀末から19世紀初めにかけて、近藤重蔵、最上徳内、間宮林蔵、松田伝十郎などが蝦夷地を探検し、報告書や地図を作成した。

重蔵と徳内は1799年、千島列島の国後、択捉両

島を視察し、「大日本恵登呂府」の標柱を立てた。重蔵は、高田屋嘉兵衛に航路を開かせた。林蔵は樺太(現サハリン)が大陸から海峡で隔てられていることを発見した。この海峡は後に「間宮海峡」と名づけられた。伊能忠敬は蝦夷地を測量し、『大日本沿海輿地全図』をまとめ上げた。

嘉永6(1853)年、通商を求めるアメリカの国使ペリーが浦賀に、同じ年ロシアの国使プチャーチンが長崎にそれぞれ來航し開国をせまった。いわゆる“黒船”の來航である。

翌年幕府は、日米和親条約、日英和親条約、それに日露和親条約をそれぞれ締結した。そして幕府は安政2(1855)年、急遽長崎海軍伝習所を開設して、海軍軍人の養成を開始した。また安政5(1858)年には日米修好通商条約を調印した。

各国の商館が相次いで建設され、輸出品である生糸、茶など、輸入品の綿織物、毛織物、砂糖、それに武器などが集散した。仲居屋重兵衛、高須屋清兵衛、茂木惣兵衛、原善三郎、吉田兵衛、伊勢屋平蔵、増田屋嘉兵衛、杉村甚兵衛などの商人達が活躍し始めた。

時代が変わる慌ただしい動きの中で、215年間の鎖国は終わりを告げた。

(以上[5]を参照した)

(6) 勝海舟

勝海舟(1823-1899)が旗本小普請の小吉の長男として生まれたのは、文政6(1823)年正月のことであった。通称が麟太郎である。時の將軍は徳川家斉であり、文政期はその前の文化期と併せ文化・文政期と称される。7歳のとき、將軍家斉の孫で將軍家慶の第5子初之丞の相手役を務める。

15歳の時、島田虎之助に入門して剣の修行をはじめが、ほとんど同時に蘭学をはじめたようだ。ペリー來航の15年前である。

蘭学

21歳のとき島田から免許皆伝を受け、代稽古(師匠の代理)として、諸藩の江戸屋敷で剣術の指導をするようになった。

25歳の時から2年がかりで、日蘭辞書を筆写する。それが終わると赤坂の自宅で私塾を開き、蘭学と西洋兵学を教えた。

安政2(1855)年、33歳のとき幕府に登用され、

で軍勢は半島から撤退した。秀吉のこの無謀な侵略行為は、朝鮮半島の人びとの心に深い爪痕を残し「壬辰の悪夢」として、今に語り伝えられている。

秀吉の死後、政治の実権を握った徳川家康は、善隣外交と貿易促進政策を実行し、イスパニア、オランダ、イギリスなど日本に來航する外国船の保護政策をとった。

〔5〕〔8〕を参照した)

(4) 江戸時代の海に生きた人びと

慶長5(1600)年、関ヶ原の戦いで豊臣方に勝利した徳川家康は、翌年マニラのイスパニア政庁と安南国(現ベトナム)に親書を送り、朱印船制度の趣旨を述べた。同8(1603)年、家康は征夷大將軍に任じられ江戸に幕府を開いた。朱印船は幕府が発行した朱印状で幕府が認めた商船であることが証明された。家康の朱印船は今日の台湾、インドシナ半島、カンボジア、タイ、ミャンマーへ、そしてフィリピンからボルネオ、モルッカ諸島へと、交易の範囲を拡大していった。

多数の日本人が移住し、日本人町がつくられた。タイの日本人町で活躍した一人に山田長政がいた。

山田長政

長政(生年不詳、1630没)は駿河国(静岡県)に生まれ、沼津城主の六尺(駕籠かき)を務めたのち、慶長17(1612)年ごろ、上記の朱印船でシャム(タイ)に渡った。

力量、才覚にすぐれ、アユタヤ郊外の日本人町の頭領となり、日本人義勇軍の長としても内戦・外征に功績があった。国王ソントムの信任を得て、最高の官位であるオーヤ・セナピモクを授けられたが、寛永5(1628)年、国王の死後、王位継承の内乱に関与し王位を狙うオーヤ・カラホムによって辺境の地に左遷され、毒殺された。40歳だった。彼の死後、アユタヤの日本人町も焼き討ちされ、日本人の勢力は一時的に大きく衰退した。

長政は生前、日本とシャムの親善・外交に尽力し、貿易家としても活躍したことは『異國日記』『オランダ商館文書』のような信憑性の高い資料から察せられる。長政の没後かなりの年を経て生まれ、明治から昭和と受け継がれた山田長政伝説は、業績や地位を誇張・潤色し、彼を立身出世の英雄・悲劇の忠臣、南進の先駆者に仕立てあげた。

いま、アユタヤには、寺院跡が草むす中に遺され往時の賑わいはない。

支倉六右衛門常長(あるいは長経)

秀吉以来の豪商達も朱印船貿易で利益をあげた。海外の珍しい、あるいは高価な品物が輸入され、外国人の来訪も多くなった。

仙台藩主伊達正宗は、当時スペインの支配下にあったメキシコとの通商を計画した。そこで、スペイン国王とローマ法王に使節を派遣することにした。家臣の支倉常長(1571-1622)の一行140人は、スペイン人宣教師ソロテとともに慶長18(1613)年、サン・ファン・パウティスタ号で牡鹿半島の月の浦を船出した。パウティスタ号は政宗が幕府船手奉行向井将監^{しょうげん}の応援を得て建造した船である。

一行は太平洋を渡り、アカプルコに上陸してメキシコを横断、大西洋を渡り、マドリードでスペイン国王フェリペ3世に政宗の親書を奉呈した。さらにローマに赴き、パウロ5世に同じく親書を奉呈した。

帰路はセビリアからメキシコとフィリピンのマニラを経由して、元和6(1620)年に帰国した。しかし、国内にすでに始まっていたキリシタン禁制とそれに続く鎖国のため、常長の訪欧は徒労に終わり、政宗の意図は実現されなかった。

一行の中には帰国せず、スペインあるいはメキシコに定住した人びともあったと考えられる〔30〕。

昨平成7(1995)年、高橋睦郎は仙台フィルハーモニー管弦楽団のために「オペラ支倉常長」の脚本(『遠い帆』小沢書店、1995.2)を書いた。

キリシタン禁制そして鎖国

キリスト教宣教師による国内への悪影響を恐れた二代將軍秀忠は、秀吉の例にならって(1614)年、全国的にキリシタン禁制を公布し、宣教師を迫害した。上記のソテロも処刑された。

そして、寛永10(1633)年から同12年にかけて、三代將軍家光は日本人の海外渡航と帰国を完全に禁止した。鎖国である。その後、ポルトガル船の來航が禁止され、外国との交易は、オランダと大陸の明、そして1662年明に代わって政権を握った清^{しん}国に限り、長崎の出島一港に限定して行われるようになった。外国からの使節は、歴代將軍の就任を祝う朝鮮^{つうしん}通信使と琉球からの慶賀^{けいが}使あるいは国王就任のお礼の言上の謝恩使のみが迎えられた。

周囲を太平洋に囲まれた海国日本で海に生きる人

男知盛が率いる平家の水軍は、源義経を総大将とする源氏の水軍に瀬戸内海の檀ノ浦の合戦で破れ、平家は滅亡する。そして、勝利者の義経もほどなく兄頼朝の軍勢に討たれる。まさに“諸行無常”である。

建永元(1206)年、蒙古でチンギス汗が元国を興す。元は文永11(1274)年、日本に襲来し壱岐、対馬の両島を侵攻、北条時宗が日本軍を率いて防戦した。弘安2(1279)年、元は宗を滅ぼし大陸を完全に支配する。そして同4(1281)年、再び襲来するが台風で船軍が難破する。人びとは“神風が吹いた”と喜んだという。(注:この“神風”には種々の異説がある)

14世紀の初め、鎌倉幕府は建永寺船を元に派遣し、足利幕府も元に天龍寺船を差し向けた。

この頃、大陸の沿岸を倭寇が荒らし回っていた。倭寇は、日本人と半島、大陸人の連合勢力で、あるときは貿易をまたあるときは海賊行為を行った。

応安元(1368)年、元に代わって大陸の政権を掌握した明は、この倭寇の影響を避けるために、民間による海外貿易を禁止する海禁政策をとった。その一方で明は周辺の国からの貢物を受けこれに返礼の品を贈る朝貢貿易をよびかけた。そして正式の朝貢船には証明書としての勘合符を発給した。それでも倭寇の勢力は容易には衰えなかった。

足利義満は、朝貢貿易のために遣明船を派遣した。遣された絵を見ると、遣明船はかなり大きな船で、中央に檣皮葺の立派な居住部があり、畳み敷きで簾や幕が掛けてある。船の動力には棹、櫓、帆などが用いられた。帆は中世にはおもに筵帆であったが、後の戦国時代には木綿の帆が使われるようになった。

画僧雪舟は、応仁元(1467)年、長年憧れていた明に遣明船で渡り、3年の間、新しい水墨画を学んだ。雪舟は日本の自然を写実的にとらえ、単なる禅画でもなくまた明画でもない独自の自然観を表現する画風を開拓した。

(以上[5]を参照した)

(3) 信長・秀吉とその時代の人びと

天正4(1576)年、安土城に入った織田信長はキリシタンの保護や南蛮貿易を積極的に推進した。そして、名古屋の伊藤惣十郎、熱田の加藤全朔、堺の今井宗久などの豪商が育った。外国人も多数渡来するようになった。今、「南蛮人渡来図屏風」などの

絵画に、当時の様子をかいま見ることができる。

天正10(1582)年の本能寺の変で自刃した織田信長の後を受けて天下統一を果たした豊臣秀吉は、文禄元(1592)年に改めて朱印船の制度を定めた。それ以来、寛永12(1635)年に徳川幕府によって日本船の海外渡航が禁止されるまで、各地の豪商が朱印船で貿易を行い、海外の文物が輸入された。

納屋助左衛門(別命呂宋助左衛門)

堺の納屋助左衛門(生、没年不詳)は、文禄2(1593)年、呂宋(フィリピン)に渡り、珍奇の品物を持ち帰り、豊臣秀吉に唐傘、壺などを献上した。特に壺は“呂宋の壺”と称され、公家・大名の間で、高価な茶器として珍重された。

その他、京都の角倉了以(1554-1614)、末吉吉安(1571-1617)、長崎の荒木宗太郎(生年不詳-1636)、摂津平野(大阪府平野区)の末吉長方(1588-1639)、博多の大賀九郎左衛門(生年不詳-1641)、江戸初頭尾張(名古屋)の茶屋新四郎(生、没年不詳)、江戸前期堺の木屋弥三右衛門(生、没年不詳)などが朱印船貿易で活躍した。

天竺徳兵衛

その中の一人、大阪の天竺徳兵衛(1612-没年不詳)は、青年時代の海外渡航体験を晩年になって見聞録として記述した。その見聞録は浄瑠璃に脚色され、あるいは草双紙に取り上げられて、人びとの人気を博した。

京の豪商達が奉納した豪華な朱印船の絵馬が、今でも清水寺に遺されている。

朝鮮半島侵略

秀吉は大陸の明を征服する途方もない野望を抱いた。そのためにまず朝鮮を服属させ、そこに明攻略の足場を確保することを策略した。朱印船の制度を定めた同じ年の文禄元年、小西行長、宗義知、加藤清正、小早川隆影などをはじめとする秀吉の大軍16万が日本海を渡って半島に攻め入った。各地で殺戮が行われ、民衆による義兵が激しく抵抗した。その結果、補給路を断たれた秀吉軍は苦戦に陥った。

両国の間に講和が計られたが、実現には至らず、慶長2(1597)年、秀吉は再び14万の軍勢を半島に送り込んだ。慶尚道の巨済島周辺や露梁津では激しい海戦がくりひろげられた。明と朝鮮による反撃により、戦線は泥沼の様相を呈した。

その戦闘の最中、慶長3(1598)年、秀吉が死ん

孝経こうきやうそれに史伝などの学問を教えられた。叔父の大足おおたりは、のちに桓武天皇の皇子の侍講（先生）をつとめたほどの学者であった。真魚は学問に天才ぶりを発揮したという。

大学入学

空海は18歳のとき、あこがれの平城京（奈良）の大学（当時全国唯一の高等教育機関）に入学した。しかし授業の内容は、ほとんど素読で、僅かにかたどおりの注釈が加えられるだけだった。要するに暗記だけの学問である。大学入学前の数年間、叔父大足からそれらの大部分をすでに教わっていた空海は、あこがれた大学の授業がしだいに退屈なものに感じられるようになった。

儒学から仏教へ

大学での学問に情熱をもてなくなった空海は、近くの寺々を訪ねるようになった。そして大安寺（南大寺）の僧侶から仏教修行の手ほどきをうけるようになった。幾篇かの経典を学んだ後で、大学を中退し、その僧侶の勧めで峰入（山岳修行）に旅立った。

空海は役の行者行基菩薩きやうきぼさつも修行した葛城山地から吉野の大峰連峰さらには紀伊の高野山でも荒行に励んだ。

太平洋に悟りを開く

空海は最後に、室戸岬の洞窟にたどり着いた。見下ろせば岩場に波が白く砕ける。頭をあげれば遙か沖合の彼方、青い空とその空を映した青い海が境もなく接する果てまで、広びろと広がる太平洋（国際水路学上は、太平洋の付属海の一つであるフィリピン海）が見渡せる。そこはまるで天が空海のために用意してくれたような大きな洞が東方に向かって口をあけていた。台座のような岩床に結跏趺坐けつかふざすると眼前に太平洋が広がる。空海ここで何日、いや何十日、真言を唱え続けたことだろう。

そしてある朝、ついで求聞持法成就のたしかな手ごたえを得た。虚空蔵菩薩こくうざうぼさつの光明である明星の洞の中にさしこんできた。“明星が口に入った”とも。この悟りの瞬間も空海の輝く瞳は太平洋の彼方を見据えていたのだった。

遣唐船に乗船

空海は延暦23（804）年、31歳で得度して正式の僧となった。しかも同じ年に、彼は、留学生として第16次の遣唐船に乗り込んだ。

その第16次遣唐船の第一船には正使の藤原葛野

麻呂まろ、副使の石川道益いしかわのみちのぶらが乗った。空海もこの第一船に乗った。真言密教の奥義体得すなわち“入唐求法にんとうきうぽう”と、当時の日本で手には入らなかったサンスクリット（梵語）による教典の収集ならびにその読み方の習得が主な目的であったが、何よりも彼は唐に行ってみたかったのだ。

第二船は判官菅原清公はんがんすがはらきよみちをはじめとして、それに還学生（唐に渡った経験を持つ研究者）の最澄（伝教大師）が乗った。

摂津国（大阪府北部と兵庫県南東部）の難波津なにわづを出帆し、九州の太宰府から東支那海の横断にかかった船団は暴風雨にあい漂流する。

空海の乗った第一船は、34日間の漂流の後に、破船同様の姿で、やっと大陸にたどり着いた。最澄の第二船は先に着いていたが、第三、四船の消息は知れなかった。

空海は唐の都長安の繁栄ぶりに目を見はった。彼は数かずの名刹を訪れ、多くの僧と語り合い、さまざまな仏典、教典を筆写し、あるいは入手した。中には仏教以外の、日本では未だ知られていない宗教の教典も含まれていた。真言密教の第七代の教祖である恵果阿闍梨けいかあじりから真言密教の奥義を学び「遍照金剛へんしやうこんかう」の法号を授けられた。

大同元（806）年、空海が長安を発つとき、皇帝は「もっと（唐に）とどまってもらい、自分の師になってほしかったのだが」と別れの言葉を述べたという。

遣唐船で大勢の人びとが、日本と大陸を往来し唐ばかりでなく、シルクロードを通して、またさらに西方の文物がもたらされ、その一部は今日まで奈良の正倉院に所蔵されている。これら文化の移入と同時に、日本の文化も海外に伝えられた。

遣唐船の末期頃から唐の商船が来航するようになり、寛平6（894）年には遣唐船は廃止された。

（以上〔5〕〔6〕〔7〕を参照した）

(2) 大陸と交流した人びと

遣唐船が廃止される前から渤海国ぼっかい（現中国北東部）との間に国使の往来が行われるようになった。延喜7（907）年に唐が滅び五代の後、宋が興った。交易船が宋との間を往来するようになった。

平清盛は宋との交易を計画し、大輪田泊（神戸港）を修築した。しかし、文治元（1185）年、清盛の長

と表記されたのは、それより6年前の安政5(1858)年に刊行されたイギリス人 William Muirhea 著、塩谷世弘訓『地理全志』である。[1]

地球の表面の3分の2は海である。海の半分は太平洋が占めている。その面積は1億8千万平方キロメートルにおよぶ。付属海として、ベーリング海、オホーツク海、日本海、黄海、東支那海、南支那海、フィリピン海、セレベス海、ジャワ海、アラフラ海、珊瑚海、タスマン海……。その果ては、インド洋に、地中海に、大西洋に、そして北極や南極の海に続いている。太平洋は、その上にある島嶼国やその周辺の、いわゆる環太平洋の国々にのみ内海ではなく、世界の海なのだ。

きたるべき世紀は“太平洋の世紀”ともいわれる。ここに、その“太平洋に生きた(あるいは生きている: 以下同じ)”日本人の中から、その太平洋に関わる独自の“生き方”とその“描き方”の例を、資料、記録ならびに創作などを引用しながら紹介しよう。

これらの人びとの周囲に、ほぼ同じように生きた人びと、および/あるいは、活躍した組織がある場合は、それらの人びとあるいは組織の代表と理解してほしい。したがって、これらの人びとで、すべてを語り尽くせるはずもない。また、これらの中の一人が“太平洋の世紀に生きる”君の規範でもない。

しかし“何が新しいか”を見きわめるためには、“何が古いか”を知って自らの航路を開拓し、あるいは変更するしかない。荒海を渡るに似た人生には、海図もなければ羅針盤もなく、ただ先人たちの航跡が見えるだけなのだ。

本稿は、君が“太平洋の世紀に生きる”その生き方を自発的にかつ積極的に考える動機の一つになれば、その目的を果たしたことになる。

なお、文中での敬称はすべて省略した。

1. 太平洋に生きた先駆者たち

『記紀』には、神武天皇が船を連ねて九州の日向から大和へ東征したことが記されている。

上記の神話にも見るように、われわれの遠い祖先は、歴史が書かれる以前から船で海を渡っていたことは間違いなさだろう。

弥生時代の西暦57年、北九州の国王が中国大陸の後漢に朝貢(使者を送り貢ぎ物を贈ること)し

て漢の光武帝から金印を受けられたことが『後漢書』に記されており、これに対応する金印が、天明4(1784)年に博多湾の志賀島で出土していることから、紀元1世紀には何等かの方法で大陸との間の組織的な往来の手段が確立されていたことは確かだろう。

189年に耶馬台国の女王となった卑弥呼は、漢に代わった魏に239年に朝貢して、「親魏倭王」の称号と金印を受けられたことが『魏志倭人伝』に記録されている。耶馬台国(耶馬壹国説もある)がどこに所在したかについては議論が分かれているし、やがて歴史の表舞台からは消えてしまう。

日本は魏に続いて大陸に興った晋、南宋、梁などに使者を送る。朝鮮半島の新羅から使者が来る。日本海を挟んでの朝貢外交が活発になる。

推古15(607)年には小野妹子が随に派遣され国交が始まり遣唐船が両国の間を往来するようになる。舒明2(630)年からは、随に代わった唐に遣唐船が遣わされ始めた。

7世紀の中頃、朝鮮半島では、唐と高句麗、百済、新羅そして日本が入り乱れて戦っていた。斎明6(660)年、百済は唐と新羅の連合軍に敗れた。

天智2(663)年、安倍引田比羅夫らが率いる日本の水軍が、百済を支援するため日本海を渡った。しかし、白村江(朝鮮半島西岸、錦江下流)で唐・新羅の連合軍に大敗を喫した。

なおこの当時、大和王朝と並んで九州にも王朝が存在し、白村江で戦いに敗れたのは、九州王朝が派遣した水軍であるとする説もある。([4] 参照)

いずれにせよ、われわれの祖先が海外で闘った最初の大規模な海戦であろう。

遣唐船は寛平6(894)年までの264年の間に19回企てられた。大型帆船の4艘だてで、これに正使、副使らの使節、留学生などの学生、通訳、従者、職人、水夫など、100人から300人が乗り込んだ。

唐の僧鑑真が天平勝宝6(754)年、その遣唐船で来日して、唐招提寺を建立した。

(以上[3][4][6]を参照した)

(1) 弘法大師(空海)

空海(774-834)は、宝亀5(774)年、四国の讃岐国屏風ヶ浦(香川県多度津町から善通寺のあたり)に生まれ、幼名を真魚と名づけられた。海辺に育った真魚は、幼い時から叔父の阿刀大足に、論語、

若い世代のためのシンポジウム「21世紀の太平洋に生きる」資料

太平洋と日本人

—— 太平洋の世紀に生きる君に ——

はじめに

太古の海、それは生命の発祥であった。さまざまな生物が海に生れ、育ち、あるものは栄えあるものは衰えた。陸に上がるもの、空を飛ぶもの……。

人間の存在もこれらの進化と淘汰のひとつの過程にすぎないのだろうか。

ともあれ人びとは、火を使うことを覚え、野獣とたたかい、あるいはそれらを飼ひ馴らし、害虫や毒蛇を避け、山野に食べられる草や木の実を求め、あるいは大地を耕した。海からも魚や貝、それに海藻を採った。『古事記』に曰く、

かれ、火^ほ照^{てり}命^{のみこと}は海佐地毘古^{うみさちひこ}（注：海幸彦）として、鰭^{はた}の広物^{ひろもの}、鰭^さの狭物^{さのもの}を取り、火遠理命^{ほをりのみこと}は山佐地毘古^{やまさちひこ}（注：山幸彦）として、毛^あの鹿物^{らもの}、毛^けの柔物^{なごもの}を取りたまひき。（次田真幸校注『古事記』（上）講談社学術文庫、1995. 7）。

その海幸彦の釣具を借り、慣れない漁に出て大切な釣針を失い意気消沈の山幸彦は、“我、その船を押し流さば、やや暫し往でませ。味し御路あらむ。すなはちその道に乗りて往でませば、魚鱗^{いさご}の如造れる宮室^{みやむろ}、それ綿津見神^{わたつみのかみ}の宮なり”（同）と塩椎神^{しほつち}の助力を得て、海の“宮”に到達し、釣針を探し当てる。それは神代の航海か、はたまた漂流だったのだろうか。

ともあれ、簡単な筏や丸木舟でも、遠くに旅したり重い物を運ぶには便利だった。『古事記』と『日本書紀』（併せて『記紀』）にも葦船^{あまのとりふね}、天鳥船、あるいは熊野諸手船などと名付けられた船が登場する。

いつの頃からか船に帆を張り、風の力を利用するようになった。その船に乗って、さまざまな人びと

が海の向うとこちらの間を往来した。それにつれて、向うの文物が渡来し、また、こちらのそれらが伝えられた。家族と別れて兵士が戦場に赴き、洋上で血なまぐさい戦闘が行われることもあった。



銅鐸（福井県大石村出土）に見る舟

私たちの祖先は、『万葉集』に日本をとりまく海を、おおらかに、そして繊細に、歌いあげた。

田兒^{たご}の浦うち出でてみれば真白にぞ
不盡^{ふじん}の高嶺^{たかね}に雪はふりける（山部赤人）
武庫^{むこ}の海にはよくあらし漁^{いさり}する
海人^{あま}の釣船波の上ゆ見ゆ（柿本人麻呂）
わたのはら八十島かけてこぎいでぬと
人には告げよ蟹^{さん}の釣り舟^{ぎのたかむら}（参議 篁）

海や船を題材として、数多くの歌が詠まれた。神話や伝説が伝えられた。紀行文や随筆それに小説や戯曲の創作もなされ、絵も描かれた。

考古学者の調査結果から、コロンブス以前にアジアから太平洋を渡り、アメリカ大陸に到着した人びとがいて、その中には日本人も含まれるとする推論もなされている（C. L. ライリー編著・古田武彦訳著『倭人も太平洋を渡った』八幡書店、昭和 62. 6）。

その日本を取り巻く海が「太平洋」と日本語ではじめに表記された本は、文久 3（1864）年刊のアメリカ人ブリッジメン述・箕作阮甫訓『聯邦志略』であろう。「太」ではなく「大」を用いて「太平洋」