

41. 季節Ⅲ 夏 台風 2

前節で熱帯低気圧が発達して台風になる過程をお話ししましたが、今節は台風になってからのお話です。船乗りにとって台風との闘いこそが本命であって、逃げ込むことの出来ない洋上での闘いは一対一の1本勝負です。ですから日頃から台風に関しては研究し、その対処法を考えております。

外国航路の船長になるためには、甲種船長国家試験（現行1級航海）があり、学科試験と口述試験がありますが、この口述試験が難問で、試験官二人、受験生が一人で約3時間の苦行を通り抜けなければなりません。特に私の場合は商船大卒のキャリアーではない、一般大卒の成り上がり者だったせいか、その質問は辛辣をきわめ、そのうち台風に関する矢継ぎ早な質問には、まだ経験も浅い私にとって答えに窮し冷や汗の連続でした。

それでもなんとか合格し、それで気が大きくなったせいか外国での国家試験にも挑戦し辛うじて資格を獲得しましたから我ながら凶々しさに呆れます。ただし外国での資格試験は日本の国家試験に比べると大分易しい感じで、文字通り「私でも出来ました。」

さて本題の台風に戻ります。台風の発生は年間28個（正確には27.8個）で、この平均値は昭和36年から30年間の統計によるものですから、年によっては40個以上の時もあり、20個に満たない年もあります。

そのうち我が国沿岸300km以内に接近して通過する台風は平均11個、台風の中心（台風の眼）が九州、四国、本州、北海道の四島のいずれかに達したときに台風が上陸したと言いますが、上陸した台風の年平均は3個です。

では沖縄本島をはじめとする沖縄列島の島々は毎年台風接近が報じられますが、平均は7個で、そのうち島を直撃する場合がありますが、この場合上陸とは言わず通過と言います。九州、四国、本州、北海道以外の島々を直撃した場合は通過というのです。ですから過去上陸した台風の約3割強が九州地方なのです。

台風の来襲は夏から秋というのが常識ですが、発生は一年中あります。しかし1月から4月の間は発生件数が少なく、最多は8月（平均5.5個）です。

また、我が国に接近するのも7月から9月にかけて集中します。これは太平洋高気圧の存在が大きく影響しており、その時計回りの吹き出しに乗って高気圧の西側縁に沿って台風は北上するのです。

古来より日本人は台風と闘い続けてきました。気象予報や情報が皆無で、観測するシステムもなし、更に防災体制も脆弱であれば、突如来襲する台風に対する恐怖は大変なものだったでしょう。しかも台風という特殊な大暴風雨であることさえ判らなかつたのです。

強風や洪水で田畑が壊滅的な打撃を受け、さらには生命、財産までもが奪われてしまう恐怖、しかも毎年稲の花が咲く頃、実る頃を狙うよう定期的にやってくる悪魔の来襲と観ていたことでしょう。水田耕作が経済の根幹であった江戸時代は、時には歴史を塗り替えなければならないほどの打撃を受けております。この記録は古文書にも多くみられ如何に人々の生活を苦しめてきたかを垣間見ること

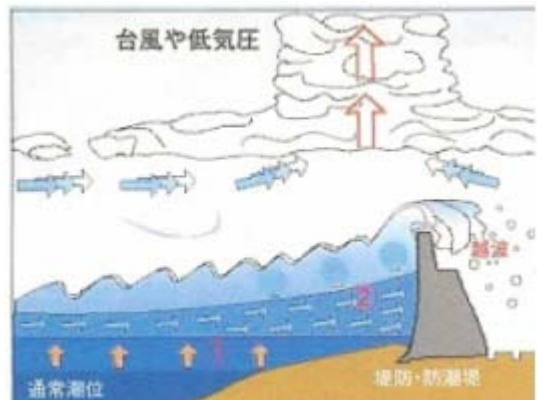
ができます。

具体的な事例を視てみましょう。第二次大戦後の我が国は戦争の影響で山野は荒れ放題、森林は切り出され、治山治水は放置され、今日の糧を求めて苦しんでいる人々を容赦なく台風が襲い、凄まじい数の人命と財産を奪い尽くしたのです。その数値を示すと敗戦の翌年である昭和 21 年から 25 年の 5 年間で台風による死者数は 7160 人に達しており、昭和 61 年から平成 2 年の 5 年間では 126 人に激減し（警察白書）、現在では年間 1 桁台で零の年の方が多いくらいです。戦後の一時期特大な台風が来襲したわけではなく、規模は例年来襲する台風と同規模ですから、日頃の治山治水、防災の強化、迅速、正確な情報の伝達が如何に大切かが判ります。

個別の台風の被害状況としては昭和の三大台風と呼ばれている室戸台風、枕崎台風、伊勢湾台風がありますが、大被害をもたらした三大台風はいずれも九月に上陸したもので、コースも北緯十数度を北西に進み、北緯 23 度付近で北、若しくは北東に針路を変え、速力を上げてそれぞれの地点に上陸しております。

最大の被害をもたらした伊勢湾台風を具体的に視てみますと、もう戦後ではないと言われた昭和 34 年 9 月 26 日（1959）午後 6 時過ぎ紀伊半島の南端潮岬付近に上陸した台風 15 号のことで、紀伊半島を北北東に進み、富山湾から日本海に抜けるという本州のど真ん中を横断したのです。

規模は潮岬上陸時で 929hPs、名古屋市付近で最大になり瞬間 895hPs、瞬間最大風速 75m/s この台風の進路が山際を通ったため伊勢湾一帯が台風の右半円にすっぽりと入り猛烈な南風が吹き荒れ、そのため満潮とはややずれていたのですが伊勢湾の水位は上昇、これは南に向かって湾口がある場合、南風によって吹き込まれる潮が湾奥に行くほど水位が高くなる現象で、専門的になりますが、海面の高さは風速の二乗に比例しますから、風速が 2 倍になれば潮位は 4 倍になります。湾が V 型であれば潮位は更に上昇します。



天文潮を基準としてこれに加わる気象潮の差を偏差といいます、伊勢湾台風の時の最大偏差は 3m86cm、この高さの潮位でこれに大波となれば防潮堤は何の役にも立ちません。事例を述べますと、この時の台風で九死に一生の経験をした通信長と後年乗り合わせたことがあります、その時の模様は、伊勢湾内四日市港外に仮泊中、台風警報は受信していたが海の穏やかでそれほどの緊張感もなかったと言います。ところが急速に悪化し、猛烈な風が吹き出し、海面が白い牙をむきだした頃は、全くなすすべもなく走錨したので、抜錨を試みたが風が強すぎてウィンドラスは動かず、やむを得ず捨錨（錨鎖を切断）、遭難信号 SOS を発するも、伊勢湾中の全船舶が遭難呼出しを行った異常事態で救助要請も届かず、巨浪に翻弄されているうちにドスンという猛烈な衝撃を受け、遂に最期かと覚悟を決めていたら、船長が「田圃の中だ」と吃驚した声に半信半疑で外を見たら確かに田圃の上だった。ですから防波堤の上 10m位の巨浪に乗って陸地に生還した訳でその凄さがわかります。更に乗船して

いた船が LST ですから船底が平らなので陸地に鎮座できたのです。LST とは第二次大戦中、日本上陸作戦用に 3 千隻も建造した上陸支援艦船で、3000G/T 位ありました。不必要になったため我が国に払い下げ、昭和 30 年代頃の船舶不足時代はこの LST が海運の主流で、ベトナム戦争頃も横浜ノースピア、佐世保、ベトナムの戦場の間を盛んに航行しており、乗組員は日本人でした。



台風の被害をさらに述べますと、名古屋港は日本一の南洋ラワン材輸入港で、貯木エリアから流れ出した直径 1m、長さ 10m、重量 7~8 トンもある多数のラワン材がもの凄い勢いで流れ出したのですから付近の住宅を押し倒し、逃げ惑う人々を犠牲にしたのですが、ラワン材による犠牲者は 1,500 人といわれ、全体の死者 4,697 名、行方不明 401 名、負傷者

38,921 名、1 台風の犠牲者としては最大です。全体の災害の規模としては阪神淡路大地震に次ぐ二番目となります。

また伊勢湾には多数の大川が流れ込んでおり、代表は木曾川、長良川、揖斐川等があり、これら大小様々の川を河口から高潮が遡流したため、雨水は流れることができず濃尾平野は洪水の中に孤立するという最悪の状態に陥ったのです。

その他にも特筆すべき台風による災害として昭和 29 年 9 月 25 日 (1952) 津軽海峡を西から東へ抜けた台風 15 号 956hPs、最大瞬間風速 53.6m/s、この台風を避けるため函館出港後、函館市郊外の七里ヶ浜沖に仮泊中の国鉄青函連絡船「洞爺丸」が旅客を多数乗船させたまま横転、転覆、当時の新聞写真を見ると船底が僅かに海面に出ている程度の悲惨な姿でした。遭難の犠牲者は死者、行方不明者 1761 名で、1912 年のタイタニック号遭難犠牲者の 1,496 名に次ぐ世界海難事故二番目といわれていますが、実際は 1865 年 米国ミシシッピー川を航行中の外輪船「サルタナ号」が突如、爆発、炎上した沈没事故で 1,450 名の犠牲者を出しております。南北戦争の終決間もない頃で世相も混乱していた時期で、どうも定員の 4 倍強を乗船させ、しかも南軍の捕虜が多数乗船させたためはっきりした数字は不明、もしかしたらタイタニック号より犠牲者の数が上回っているかもしれません。

更にもう一つ、戦時中を入れると民間船の遭難では最大の犠牲者がでた「阿波丸事件」があります。この題材は一度書いてみたいと思っているモノで、世界最大の海難事故でありながら全く表に出てこないのは何か封印しなければならないモノがあるのでしょうか。

阿波丸事件の概略は、敗色濃い昭和 20 年 4 月 1 日 (1945) シンガポールから内地向け航行中の貨

客船阿波丸が、台湾海峡、中国の福建省平潭県の海壇島の沖合に小さな牛山島という少数の漁民が住む島がありますが、その沖合で米海軍の潜水艦クィーンフィッシュ (USS, Queenfish SS-393) の待ち伏せ攻撃で魚雷 3 本を舷側に受けて撃沈、船員 1 名を除き 2,129 名が犠牲になった民間船としては海難史上最大の事件です。



(貨客船 阿波丸)

戦時中だから仕方がないでは済まされない問題が数々あるのです。この事件の発端は米国政府が国際赤十字 (本部ジュネーブ) を通して日本政府に対して「日本占領地に居るアメリカ人捕虜に対して慰問品を送って欲しい」という要請に基づき、日本政府は当時の最新鋭貨客船 (11,249G/T、20kt)、昭和 18 年 3 月 5 日 三菱長崎で新造、就航 2 年目の阿波丸を指定、船体を白く塗って両舷に緑十字を描き、夜間は緑十字のイルミネーションを両舷 2 ヶ所とファンネル (煙突) に掲げたのです。これは戦時国際法で病院船は船体を白に塗り、両舷に赤十字を描き、夜間は赤のイルミネーションを掲げると安全な航海が約束される訳です。ちなみに横浜、山下公園に係留してある‘氷川丸’は、戦時中病院船として就航していたので、無事役目を終えて老後を安住の姿で係留されているわけです。



(攻撃した潜水艦)

緑十字も準病院船扱いで‘安導権’ (Safe-Conduct) が与えられます。かくして航海の安全が保障されたのですが、その安導権を承認したアメリカ政府が一転して攻撃命令を出したのか、単なる誤認攻撃なのか、或いは日本側が戦時禁制品を積み込んだからの報復か、真相は闇ですが、潜水艦の位置、射程距離、射角どれも理想的な位置からの魚雷発射ですから、偶然ではない待ち伏せ攻撃が濃厚です。

もし日本側が戦時禁制品を積んだから報復したとすれば、護衛艦艇無しの丸腰での航行ですから臨検、拿捕の手段がいくらでもあったはずで、警告なしでいきなり魚雷攻撃したのは、艦長は上部から攻撃命令を受けていたとしか考えられません。舷側を攻撃しているのですから緑十字は十分に見えてははずですが、艦長は後の査問委員会では「見えなかった」と主張したみたいです。もし緑十字のイルミネーションが故障で点灯していなかったと仮定すれば、阿波丸船長としては絶対に夜間航行はしないでしょう。緑十字が安全の保障ですから、それ無しで航行をするわけがないのです。撃沈された牛山島付近には島や半島がありいくらでも仮泊できる海域で、しかも中国南部沿岸は日本軍の占領区でしたから、船長としては仮泊に躊躇する理由はありません。

一方、緑十字を確認していながら艦長が躊躇することなく魚雷発射を命じたとすれば、上部機関からの攻撃命令を受けていたものと判断します。

この攻撃は夜半だったので当直者以外は全員寝静まっていたのでしょう。しかも絶対に攻撃されないお墨付きをもらっている安心感、後 2 日で懐かしい内地に帰れる安堵、熟睡していたのも当然で、ただ一人助かったのは司厨長ですが涼むためにデッキで一人タバコを吸っていたところ魚雷命中の衝撃で海に投げ出され、仮死状態で漂流中中国漁民に救助されました。1 万トンクラスの貨物船が舷側

に3本の魚雷を喰ったならば間違いなく轟沈に近い撃沈でしょう。

この撃沈された阿波丸には戦時禁制品（スズ、生ゴム）や貴金属類（貴金属、希少金属等）がどの位搭載されていたか全く判りませんが、中国の領海内に沈んだものですら所有権は国際法により中国政府に移り、中国政府は早速引き揚げに着手し、遺骨だけは日本政府に返してよこしたようです。

さて戦時国際法違反は事実なので、日本政府は嚴重な抗議を行いました。なにしろ大戦末期で交渉のテーブルに付くことは不可能、終戦後になってやっと交渉となりましたが、戦勝国と敗戦国、東京裁判も始まっており、さらには戦時禁制品を積んでいたことはアメリカ諜報機関によって把握されていたので条約破りは日本側にもあり、強く抗議も出来なかったようです。それでも損害賠償請求をしましたが、連合軍総司令官であったダグラス・マッカーサー元帥の断固拒否にあい、有償食料援助の借款額をやや免除することで妥協したようです。

ここで腑に落ちないのは攻撃命令が何処から出たのか、出した理由は何なのか、単なる誤認攻撃なのか、何か大きな秘密が隠されているようで、全てが闇の中、手探りでも追求したいテーマですが、歴史の中に埋もれ闇の中に消えていった数多くの事件が掘り起こされ真実が究明されるのを待っているのではないのでしょうか。