１９３０年代「濠亜地中海」の国際関係

後藤　乾一

はじめに

１９３０年代から「大東亜戦争」期を通じ「濠亜地中海」という地域概念が日本で広く用いられた。その範囲は現在の呼称でいうならば、インドネシアの東部海域とオーストラリア北部海岸にはさまれた海域にほぼ相当する。本稿はこの「濠亜地中海」のほぼ中央に位置するポルトガル領ティモール（１９７６年、インドネシア共和国に併合）を対象とした日本の南進に対し、同地に直接、間接の利害を有する関係諸国とりわけオーストラリアがどのような対応を示したのか、そしてそうした対応の前提となる同国の日本認識とはいかなるものであったのかを考察するものである。

この地域は１９７０年代以降日本内外で活発化してきた広義の南進研究の中でも、一、二の例外を除くとほとんど研究の対象とされてこなかった。少なくともポルトガル側の第一次史料をも利用した本格的研究はまだ登場していないのが実情である。しかし後述するように、この地域はその辺境性にもかかわらず、１９３０年代から４０年代前半にかけて関係諸国の利害や思惑が錯綜し、国際関係の一つの焦点ともなった。日本において「濠亜地中海」という地域概念が成立し、広く用いられたのもその端的なあらわれであった。しかし、この地域概念はその地域の政治的・文化的一体性を前提として生まれた「内生的」な概念ではなく、もっぱら日本の戦略的要請から派生したきわめて地政学的色彩の濃いそしてそれ故に一過性の概念であった (1)。

１．日本の「南進」と「濠亜地中海」

「濠亜地中海」に位置するポルトガル領ティモールが、日本の政治的、軍事的、経済的関心を引くことになるのは１９３０年代中葉以降のことであった。またそのことと関連して指摘されるべき点は、「外南洋」各地には１９世紀末以降、国策とは無縁にさまざまな形で日本（人）との交流－多くは日本の南方関与という形であったが－がみられたのに対し、ポルトガル領ティモールとの間にはこうした民間レベルでの関係もきわめて稀薄であったということである (2)。いずれにせよ、同領に対する日本の基本的姿勢は「太平洋に関する四国条約」（１９２１年１２月１３日）の直後、ポルトガル政府に送付した

「太平洋方面における和蘭国（葡萄牙国）の島嶼たる属地に関する同国の権利を尊重することを固く決意 (3)」するという公文の枠内で築かれたのであった。

このような「消極的」姿勢が変化するのは国際連盟からの脱退通告（１９３３年３月）後のことであった。第一次世界大戦後の国際秩序から離脱することによりいわば南進への拘束性から解放された日本は、従来白紙同然であったポルトガル領ティモールに対しても徐々に関心を向けることとなった。おりしもポルトガルでは前年１９３２年にサラザール政権が成立し、日本との間に公使関係を樹立すると共に自国の植民地開発に対しこれまでにない積極的姿勢を示すようになった (4)。したがって１９３３年から南進国策が定められる１９３６年にかけての時期は、日本にとってポルトガル新政権の動向を見定めつつ、同国領ティモール進出に向けて外交的瀬踏みがなされた時期であった。そしてそうした中で注目すべきは、「『ティモール』嶋ハ亜細亜ト濠洲トノ間ニ介在シテ軍事上、交通上特ニ重要ナル位ヲ占ム (5)」といった後の「濠亜地中海」概念の基礎となる地政学的なティモール認識が政府当局者の間で固まりつつあったということである。

このような地政学的観点からポルトガル領ティモールに対し本格的な関心を示したのは、いうまでもなく海軍であった。

それでは何故海軍は、その南進の対象として「奥南洋」の孤島ともいうべきこの地への関心を高めたのであろうか。第一の理由はいうまでもなくティモールのもつ地政学的重要性であった。同島は、日本の南進の最重要対象地であった蘭領東インドの東部の中心部分に位置するだけでなく、オーストラリアにも近接し、かつそのことで東南アジアにおけるイギリスの植民地と自治領オーストラリアを分断する効果を有した。したがってオーストラリアからみれば、一衣帯水のこの地に、日本が進出してくることは、きわめて現実的な脅威と理解されたのだった。第二は、ポルトガルが植民地保有国の中では最も弱小でありかつ中立国でもあったために、日本にとっては政治的、軍事的圧力をかけやすい国であったことである。そして第三は、蘭印の産出量とは比すべくもないが、ティモール島内および周辺海域に豊富に埋蔵されているとみなされた石油資源への関心である。

このような軍事的、経済的な理由からポルトガル領ティモールへの関心を深めた海軍であったが、自らが主体となって直接進出とするという方策はとらなかった。海軍がここで用いたのは、南洋群島で実施したのと同じ一種の内面指導という方式であった。そして南洋群島の場合と同じくここでも当初海軍の内面指導下に、その意向に沿った形で

の進出を担ったのは「南の満鉄」と形容された国策会社南洋興発株式会社（１９２１年１１月設立、松江春次社長）であった。

海軍と南洋興発の密接な関係は、前述した「対南洋方策研究会」が１９３６年７月に作成したポルトガル領ティモールへの進出に関する基本方針からもうかがえる。「葡領『チモール』ニ対スル進出方針ノ件覚」と題したこの極秘文書は、「現下機微ナル内外ノ情勢ニ鑑ミ同地ニ対スル我方進出ニ当リテハ慎重事ニ当リ其ノ第一歩ヲ謬ラザルゴトク指導スルコト肝要」なりとし、次の四点からなる基本方針を定めていた（6)。

一　具体的進出ノ実効ヲ有スル南洋興発株式会社ヲシテ第二号ノ要領ニ依リ自由手腕ヲ振ハシメ「チモール」ニ足場ヲ固メシム

競争的ニ進出セントスル他ノ企業者ハ当分ノ間主務省ニ於テ之ヲ阻止ス（但シ油田ニ進出スル場合ハ協和鉱業ヲシテ当ラシムルコト）

二　現地ニ於ケル事業ハ「チモール」官憲ノ要望スルモノヨリ着手シ該官民ヲシテ漸次親日的傾向ニ導キ先ズ我地歩ヲ占メタル後第二段ノ策ヲ講ズ

三　詳細ナル調査ハ第一歩ヲ確保シタル後漸ヲ追ツテ之ヲ行フコトトシ調査ノ為　々人ヲ派遣スルガ如キハ之ヲ避クルコトトス

四　進出ハ不言実行ヲ旨トシ買収等ニ関スル我方ノ意向ハコノ際絶対ニ秘匿シ極力南洋興発株式会社ヲ内面的ニ支援シ我方実勢力ノ速カナル扶植ヲ図ル。

２．オーストラリアの日本認識

１９０１年に連邦国家を成立させたオーストラリアは、その後次第に政治主体としての凝集性を高めつつ、１９３１年の「ウェストミンスター法」により他の自治領ともども英本国と対等の地位を獲得する。これにより、本国とは英国王に対する共通の忠誠により結合されるものの、現実の政治経済そして漸進的ではあるが対外関係においても、オーストラリア連邦は次第に独自性を模索しつつ、第二次世界大戦を迎える。この約４０年間のオーストラリアの対外関係において、自国の安全保障にとって最も重要な脅威の対象として認識されたのが日本であった。一方、日本にとってオーストラリアは、志賀重昂の『南洋時事』（１８８６年）に代表される明治中期の南進論において一定の関心を引いたものの、１９４０年代に入るまで政治的、軍事的に特別な意味をもつ地として認識されることはほとんどなかった。

この意味において２０世紀前半期の日豪両国の相互認識には大きな落差があったとい

えよう。レヴィはこの認識ギャップを「オーストラリア人の多くにとって日本のなすことのすべては敵対的かつ侵略の準備とみられがちであった。彼らは日本人の思考の中で、オーストラリアの重要性がいかに小さなものであるかを想像できなかった」と表現した(7)。

オーストラリアが具体的にいつ頃から日本を脅威視したかは説が分かれるが、一般的には日露戦争後といわれる。だがそれより１０年早く日清戦争以降とする見方も有力である (8)。いずれにせよ世紀転換期における日本の「富国強兵」化の時期とほぼ軌を一にすることはたしかである。

しかしながら、こうしたオーストラリアの対日脅威論にもかかわらず、第一次世界大戦後の日本はヴェルサイユ＝ワシントン体制の枠内で”国際主義”を軸とした対外政策をとり、オーストラリアが警戒した南進に関しても平和的手段による経済的進出を基調とするものであった。したがって第一次世界大戦後のいわゆる戦間期の日豪関係は、豪側の潜在的な対日脅威認識は根強かったものの、実質的には相対的な安定期にあった。しかも両国貿易関係特に羊毛、小麦を中心とする豪の対日輸出は１９２０年代後半期に拡大し、総輸出額の約８パーセントを占めるに至った (9)。

両国関係がこのような相対的安定下にあった１９３１年９月、満州事変が勃発する。従来の国際主義への訣別の第一歩となったこの日本の軍事行動に対し、米英両国はじめ列強は厳しい日本批判を展開した。しかしながら、オーストラリアの反応は英本国とは異なるものであった。大恐慌後の国内経済の不況下、１９３１～３２年の総輸出中対日輸出が１２.０８パーセントを占める中で、豪政府特に満州事変直後に発足したライオンズ内閣（統一党）は日本を刺激することを望まず、また日本の膨張が南進ではなく北進という形をとってたことで安堵を覚えた (10)。それどころか同内閣は、レイサム外相を団長とする親善使節団を日本に送り、日本は満州において「白紙委任状」をもっているとの保証さえ与えたともいわれる (11)。こうした当時の日豪関係をめぐるオーストラリア側の雰囲気について、著名な外交史家Ａ・Ｃ・Ｖ・メルボルンの次の指摘は極めて示唆的である。

「オーストラリアの究極的な対日関係は、満州国における日本の実験が成功するか失敗するかにかかっている。もし成功すれば日本は大陸拡張政策を無制限に追求することになるだろう。…もし満州国で失敗することになれば日本は依然として過剰人口のハケ口、原材料や食糧の供給地そして工業製品の販路を必要とすることになろう。そしてこ

の大陸政策の挫折の結果、日本はフィリピン、オランダ、インド（蘭領東インドー引用者）そして西太平洋諸島さらにはオーストラリア北部を占領することを企図するようになるだろう（12)」

他方、日豪貿易関係は、１９３０年代前半はオーストラリアの総輸出の十パーセント以上を日本が占め、また輸入においても第一次世界大戦時につぐ高比率を占めるなどきわめて緊密であった。このような経済関係も対日宥和政策を必要とする一因であった。しかしながら豪政府は、１９３３年のオタワ協定（特恵関税制）の延長線上で１９３６年に至り貿易転換政策を導入し、これによって国内産業の保護と英連邦内の通商関係の結集をはかることになる。この政策の具体的な狙いは一つは米工業製品の輸入規制であり、もう一つが英製品と烈しい競合関係にあった日本の繊維製品(主に綿布および人絹布)への輸入制限であった（13)。

経済のブロック化にともなうこのような対日経済関係の冷却化と共に１９３７年７月の日本の対中全面戦争、ヨーロッパにおけるドイツ、イタリーの攻勢といった国際情勢はオーストラリアの安全感をいちじるしく損なうことになった。とりわけイギリスがヨーロッパ問題を第一義視する姿勢を明確化するにつれ、豪国内では英本国から自立した独立外交、さらには英帝国全体の防衛よりも一国防衛を志向する動きがこれまでになく強まる。

このような状況下、１９３９年４月メンジース首相は自国の安全保障との関連できわめて重要な問題を提起した。「太平洋においてわれわれは主要な責任とリスクをもっている。ヨーロッパ問題ではイギリスと密接な協議を行なうが太平洋問題は異なる。イギリスが極東と呼ぶ地域はわれわれにとっては近北である（14)」との発言は、オーストラリアが太平洋国家としてのアイデンティティを意識した里程標の一つとしてきわめて重要な意味をもっている。これは端的にいえば、日本の脅威の現実性に対し、いかなる国防政策を準備すべきかという問題である。そしてそれはいうまでもなく、英本国との政治的、心理的距離を将来どのように設定するかという問題とも連動していた。

しかしながら、メンジース発言によってオーストラリアは、明確な形で太平洋国家としての自己定義を行ない、さらにそれをふまえ翌年にはワシントンと東京に公使館を設置するなどの具体的指置をとったものの、イギリス本国との伝統的で特別な絆を一挙に断ち切ろうというものではなかった。極東における戦争に際しては英国と共に起つことを確認する一方、豪日関係の維持・修復、そして米国接近をはかるという選択肢の多様

化を意図した現実主義的な方策とも理解できよう (15)。そこにはアジア・太平洋地域におけるイギリスの軍事力低下を知悉しつつも、モンロー主義を堅持するアメリカがこの地域の紛争に積極的に介入しようとしないことへのもどかしさといったものもあった。

日本との関係維持に腐心する一方、その時間を利用しつつ国防力の整備に努めることを基本方針としてきたオーストラリアであったが、日本が「大東亜共栄圏」の旗印の下三国同盟（４０年9月）を締結し、さらには南部仏印進駐（４１年７月）を行なうなど「既成秩序」打破に向けて強硬な姿勢を打ち出すにつれ、次第に日本を仮想敵国視し、とくに南部仏印進駐後には日豪通商関係の失効通告を行なうにいたった。この点は日豪関係を分析した当時の日本の外務省報告書においても的確に認識されている。たとえば三国同盟で豪側の「空気一変」したと判断した日本側は、南部仏印進駐後のオーストラリアは日本が彼らにとっての生命線であるシンガポールを攻撃するときは事情の如何を問わず必ず起って抵抗する決意を固めている、と観察していた (16)。

１９４０年代に入って以降、急速に深化していたオーストラリアの対日脅威観は、「大東亜戦争」の勃発によって決定的なものになる。その直後の１２月２７日、カーティン首相は『メルボルン・ヘラルド』紙上に寄せた「年頭の辞」において、１９３９年のメンジース発言をさらに推し進め、ヨーロッパ第一主義に固執する英本国との絆よりも対米関係を重視するとの次のような提案を行ない、豪英両国で大反響を引き起こしていた。

「濠洲ハ英濠間ノ伝統的連携乃至血縁関係ニ関シ何ノ苦痛ヲ感ズルコトナク米国ニ依存ス‥‥‥我々ハ英本国ガ常ニ侵略ニ曝サレ居ルコトヲ知リ又力ヲ分散スルナドノ危険ヲ承知シ居レリ。然シ我々ハ同時ニ濠洲ガ壊滅シテ英本国ガ存在スルコトモ知ル、サレバ我々ハ濠洲ヲ死守スベシ (17)」

３．「ポルトガル領ティモール問題」と日豪（英）関係

本章ではオーストラリア国立公文書館が所蔵する諸文書（その多くはイギリス外務省関係の公電・公信等）を利用しながら、「濠亜地中海」問題、とりわけポルトガル領ティモールに向けての日本の南進に対しオーストラリアを含む英連邦がどのような認識の下に、いかに対応したかを跡付けてみたい。具体的には２つの国策会社、即ち南洋興発株式会社のティモール「開発」事業および大日本航空株式会社のパラオ＝ディリ間航空路問題に焦点をあてるが、それに先立ち日本の南進に対する駐バタヴィア（現ジャカルタ）英総領事H・フィッツモーリスの一般的な認識について言及しておきたい。彼の蘭

印で得た情報とその分析が、この問題に対する英連邦の態度決定に大きな影響力をもっていたことは確実であると思われる。

「濠亜地中海」方面に向けての日本の進出に対する駐バタヴィア英総領事の疑心は、１９３８年に入り一段と強まる。彼はイーデン外相宛て１月１５日付公信の中で、日本の主たる目的は蘭印やティモールにとどまらず、より広範な地域に向けられており、不確実な将来－それが近いか否かは情勢次第－その構想は現実化されようと指摘している。さらにこの長文の公信において総領事は、国際連盟脱退後の日本政治に言及しつつ、末次信正大将に代表される海軍艦隊派の影響力が高まり、それが「蘭印その他の南太平洋における日本の軍事的侵略」の危険性を高めたと指摘すると共に、日本の政治指導層の中で欧米列強との協調を志向する国際派が復権することに期待を表明している (18)。

この指摘からも明らかなように、英国側は日本の南進の主たる担い手を海軍艦隊派であるとみなし、かつ南洋興発株式会社こそがその「可愛い養子」だと規定するのであった。そしてポルトガル領ティモールにおける南洋興発の真の関心は、明らかに南方への膨張という大試合におけるチェスの一駒にすぎず、時期が到来すればより侵略的な動きに転じ、オーストラリアが最終目標となるであろうと警告を発する。このような理解に立つフィッツモーリスにとっては、したがって「もしポルトガル領ティモールにおける日本の活動が通商的動機によって促されるものでないならば、ましてや同領自体がそのもつ価値によって収奪の対象になるなどということはあり得ないことであろう」し、まさにそれ故に「ポルトガル領ティモールでの事態の展開は、ポルトガル自身にとってよりも、オーストラリアにとって一層重要」であると認識されるのは当然であった (19)。

南洋興発株式会社

「濠亜地中海」に戦略的、経済的利害関係をもつイギリス、オーストラリア、オランダ等にとって、ポルトガル領ティモールへの日本の進出の第一歩として認識されたのが、南洋興発による合弁会社の設立であった。この合弁会社の事業は、同社作成の資料が次のように記しているように政府軍部当局の支援を受けつつ、１９３０年代後半に入るや直ちに着手されたものである。「昭和十一年初メ拓務省御後援ノ下ニ第一回調査ヲ行ヒタル結果、同島ガ土地開発、貿易等ノ経営ニ付各種好条件ヲ具備セルコトヲ知ルト共ニ同年２月外務、海軍、拓務三省御申合セを以テ同島ヘノ進出ハ専ラ当社ノ担当スル所トシ…(20)」

こうしてポルトガル領ティモールへの足掛かりをつけた南洋興発は、同年８月および１２月と計三回にわたる調査を行ない、この間８月１５日には同領の最有力企業ＳＡＰＴ社の支配人ルイスの協力をとりつけ合弁会社設立の合意に達した。この結果、ポルトガル側５５万盾、日本側５０万盾の出資割合で合弁会社が設立されることになり、１９３７年９月８日、リスボンにおいて登記が完了した。この新会社（本店ディリ、支店東京、リスボン、代理店パラオ）は１５８００ヘクタールのコーヒー、ゴム、ココア等農園の経営のほか、貿易、海運業の分野でもきわめて大きな影響力をもつにいたった。たとえば１９３７年中の同領の輸出、輸入の内、新合弁会社の取引高はそれぞれ２５パーセント、３７パーセントという高率を占めた (21)。

以下ではこの問題に対する各国の反応をみた後、再び南洋興発側の資料に基づきその後の経過を跡付けておきたい。

南洋興発の動きを最初に察知したのはバタヴィア滞在中の同社社員から直接話を聞き出した蘭印政庁東亜局のローフィンクであったと思われる。そのローフィンクから情報を得たフィッツモーリス英総領事は、１９３７年７月直ちに本国に宛て、詳細を報告している。これは日本・ポルトガル合弁会社の登記前のことであるが、ローフィンクは日本側がＳＡＰＴ社との合弁により１５０００ヘクタールの土地を獲得したこと、日本ーマカオーディリ間の貿易、およびティモール周辺海域における漁業基地としてディリを使用することが認められたなどの情報をイギリス側に通知した (22)。

このような情報に接した英総領事は、「日本人漁民の活動がこれまでもオーストラリア連邦政府にもたらしたトラブルに鑑みると、ディリの漁業基地化という計画は、私がかねて示唆してきた豪政府がポルトガル領ティモールで足場を確保すべきだとの考えにさらに強い根拠を与えるものである」と述べ、日本のティモール進出は何よりもオーストラリアにとって脅威であるとの見方を改めて強調した。

その後も合弁会社の活動についてイギリス、オーストラリアは大きな関心を示すが、多くの場合蘭印政庁のローフィンクからの情報が重要なソースになっていることが注目される。そしてそのローフィンクは南洋興発のティモール進出について「新たな開発事業にとっての豊富な資本の存在は、経済的目的以上のものへの公的支持があることを示すものである (23)」と判断していた。ちなみに、このローフィンクも作成に深く関与した蘭印政庁の戦時中の一報告書は、南洋興発を「海軍の勢力拡張のため最もアグレッシブな経済活動」をした企業と捉え、そのポルトガル領ティモールへの関心も軍事的な性格

をもつものだと見なしていた（24)。

またもう一つのフィッツモーリス英総領事の公信は「合弁会社はポルトガル領ティモールの最大商品であるコーヒーの買占めを目的としており、その背後にある明白な意図は同領政府に影響力を及ぼすことのできる地位を獲得することであろう」とのローフィンクの見方を紹介している25。即ちポルトガル植民地政府の主要財源はコーヒーの輸出税であるが、そのコーヒー生産の大部分はＳＡＰＴ社の支配下にある、そのため日本がＳＡＰＴ社をダミーとして利用しつつ植民地政府内へ影響力の浸透をはかるのは困難ではないというのがローフィンクの観察であった。

なおこの報告書には、１１月２４日付蘭語紙『バタヴィアッセ・ニウスブラッド』紙の「平和的浸透」と題した記事の英訳が添付されている。蘭印のオランダ人社会が自国領と国境を接するティモール島東部への日本人進出をどのように理解していたかを知る上で興味深いものである。その要旨は次のとおりである。

「日本が大陸への膨張政策をとっているからといって、彼らが南方の”生命線”開発への関心を減じているなどいう幻想をいだくことはできない、ということが最近きわめて明白になっている。日本の南方における最後の関心対象はポルトガル領ティモールである。日本の浸透は、当初は決して顕著なものではない。初め徐々に始まるが、それはより大規模な企図の第一歩であり、そのやり方のほうが有効なのである。最近まで日本の企業は同領には存在しなかった。しかし状況は変化した。いつものとうり、日本商店が最初に進出する。それは”親善の印”でありまったく無垢なものとして、かつ重要な意味をもつものではないとみなされる。

しかし今年半ばカードが卓上に現れた。彼らは雑貨を売ることに満足していないことが明らかになった。つい最近日本の経済雑誌は五百万円の資本を有する農事会社の設立を報じた。ポルトガル植民地政府は、そうした日本の大企業に対抗できず、力関係の変化はきわめて急激に進行している。これが目下われわれの戸口で生じている事態である（26)。」

このような対日認識が欧米諸国に共有されていた１９３７年１０月、ポルトガル本国政府は大統領令により、植民地における不動産上の権利を外国人に移転する場合は、あらかじめ植民相の認可を必要とするとの新方針を打ち出した（27)。この大統領令はいうまでもなくティモールにおける南洋興発の動きに釘をさすものであり、着任直後のフォントゥラ新総督らの進言、あるいはポルトガル経済界やイギリス、オランダ等からの働

きかけもあったことが前後の事情から察せられる。いち早くこの新政策を東京に伝えたリスボンの日本公使館は、一方の当事者たるＳＡＰＴ支配人ルイスの面談をふまえ次のような状況把握を行なっていた。

「「ルイス」ノ極秘トシテ内話セル所ニ依レバ植民大臣ハ南洋興発トノ取極ヲ以テ非愛国的行為ナリトシ当局ガ日本人ノ植民地進出ヲ歓バザルヲ知リ乍ラ「ルイス」ガ事前ニ其ノ内意ヲ確メザリシヲ難詰セル趣ナルガ前記大統領令モ南洋興発ノ為セルガ如キ日本人ノ企業契約ノ締結ヲ将来全ク阻止センコトヲ目的トスルモノニシテ当局ニ於テハ植民地ニ於ケル日本人ノ企業的勢力ノ浸透ハ軈テ帝国の政治進出乃至干渉ヲ誘発スル惧アリトナシ極度ニ警戒シ居ル模様ナリト言フ、尤モ南洋興発ノ既得権益ニハ何等ノ影響ナキ由（28）」

この点の詳細については、再び南洋興発側の資料に依りつつ跡付けをしておく。１９３９年１月６日付の社長松江春次の書簡は、ＳＡＰＴ社との合弁契約が大統領令により否認された件につき、まず「当社のチモール進出ハ吾国ノ経済的南方発展並外交政策上重大ナル意義ヲ有スルモノナル処其丈ケニ葡国ノ殖民地確保政策並英蘭両国ノ安全感ニモ重大ナル衝撃ヲ与ヘタルモノノ如ク」と国際的反響の大きさを”正確”に把んだ後、次のように述べている。「当合弁ガ当時ノ現行法ニ基キ適法且有効ニ成立セルニ拘ラズソノ後ニ至リ新法ヲ発布シテソノ登記ニハ預メ殖民大臣ノ許可ヲ要ストシ之レヲチモールニノミ適用シテ右定款ノ発行ヲ妨ゲントセリ、本件ハ要スルニ葡国政府ノ不当ナル措置ニヨリ当社ノ享有スベキ権益ヲ圧迫セルモノニシテ之ニ関スル一切ノ責任ハ同国政府ノ負フベキ所ナリトス（29）」

さらに松江はこうしたポルトガル側の政令は、「吾国政治的進出ノ誘因タル経済的進出ヲ阻止セントスル」政策の反映であり、また背後からポルトガルを操る「英蘭両国の策動」、さらにはＳＡＰＴ社のライバル「国立海外銀行ノ暗躍」に起因するものだと非難する。このような状況下、在リスボンの柳沢代理公使からは「殖民地農企業ニハ一切外国資本ヲ認メ得ズ従ッテ本件モ亦葡国側ヨリ当社出費ヲ返還スルコトニヨリテ解決シ度シ（30）」との意向が南洋興発にも通知される。

このように合弁会社問題は、日本ポルトガル両国間の外交問題にもなっており、蘭印セレベス（現スラウェシ）のメナド駐在野々村領事が１９３８年７月９日から８月５日迄ディリに赴き総督との接衡にあたった。しかし総督は、日本政府が不当な内政干渉をしていると不快感を露にしつつ、ポルトガルとしては、伝統的に「植民地土地企業ニ関

スル合弁ヲ許可シ得ズ」」との方針であり、貿易分野ならば認可する、「英仏蘭ハチモールニ対シ特ニ大ナル関心ヲ有ス」とし暗にこれら諸国からの圧力ないし要請があったことを示唆した。そして次の三点を骨子とする合弁会社改組案を日本側に提起した。合弁会社の目的を変更し貿易のみに限定する。その代償として日本側の優位を認める、現合弁会社が所有する農園をポルトガル人の管理下に移す、日本側の希望を汲み、ベアソ地区の綿作適作地をポルトガル側に租借させ、これを日本側に又貸しする (31)。

このポルトガル側の提案に対し、南洋興発は外務省と協議を重ねた末「一蹴スルコトニ決シ」、本件をリスボンにおける正式外交交渉で扱うよう強硬な方針で応じた。この点は、海軍をバックにもつ国策会社＝南洋興発の基本的性格がきわめて色濃く現れている所であり、その「一蹴」の主たる論拠を次に記しておきたい。

その第一は、南洋興発が外務、拓務、海軍三省の支援により「多大の特徴的投資を敢行」し、ポルトガル領ティモールにおいて土地権利を確保したのは、何よりも「南方発展ノ拠点ヲ獲得スル」ことにあったということである。第二は、ポルトガル側が主張するように合弁会社を、「圧迫ヲ蒙リ易キ貿貿」会社に改組し、「権利ノ維持不確実ナル借地」をすることは、第一の点との関連で「当社チモール事業ノ根本義ヲ失ハシムル」結果になるということである。そして第三の最大の理由は、「今日ノ譲歩ハ永久ノ返却」を意味し、かつこのような妥協をすることは、「事変下吾国発展カノ頓挫」とみなされることになりそうなれば「ソノ悪影響ハ広ク南洋全般ノ邦人権益ニ及ブ」ことになるという点であった。このような理解の根底には、ポルトガル領ティモールは「英蘭植民地ノ安全保障ニモ重大ナル関係」があるため、「吾国南進政策等ヲ放棄ヲ見ザル限リ日葡両国ノ利害一致ハ望無」いとの認識があった (32)。

リスボンに於ける外交交渉、更にはポルトガル側株主の反対もあり、結局上記の改組案は撤回されることになった。その上で南洋興発は「日支事変後南洋ニ於ケル吾国勢力ガ画期的伸張」を画するために、ポルトガル側に対し「日葡共存共栄ノ主義」に立ち、同領ティモール島の面積の一割（十九万町歩）の租借並棉作事業の経営、石油その他鉱物権益の獲得、ティモール島沿岸航路、パラオ連絡航路、ならびに台湾、マカオ、ティモール航路の経営とこれを利用した貿易、の三点を要求する基本方針をたてた。南洋興発側にいわせるならば、これこそが「我国南進国策の本義」にかなうものであり、かつその重要性の故に将来は同社自身（合弁会社ではなく）が開発に乗り出すというのが松江の”意気込み”であった。

松江春次からみれば、かつての頓座した「ニューギニア買収論（33)」で展開した「理想郷」を今度はティモール島に求めたともいえよう。この点は以下の文言から明瞭に汲みとることができる。

「当社ノ意図トシテハ右棉作地ニ邦人農家一万戸ヲ移住セシムル計画ニシテ右完成ノ暁ニハ関係土人労働者家族ヲ合シテ三〇万乃至四〇万ニ達ス可ク鉱山業並各種附帯事業ヲ考慮セバ啻ニ土人ノ利福葡領政府財政ノ改善ニ資スルノミナラズチモール各産業部内ニ於テ牢固タル勢力ヲ扶殖スルト共ニ我国当面ノ東亜再建設国策遂行上重大且緊急ナル意義ヲ有スルモノト確信スル次第ナリ（34)」

ポルトガル政府は前述の改組案撤回後、１９３８年末柳沢公使に対し、新たな妥協案として、持株比率をポルトガル側７０、日本側３０とすること、国立海外銀行を新株主として参加させること、役員数の比率を日本側一、ポルトガル側二ないし三にしたいこと、の三点を申し入れた。このうち日本側はとりわけ持株比率を重視し、日本四割を強く主張した（１２月１６日、駐リスボン公使宛訓会)。これに対しポルトガル側は、翌１９３９年1月3日の回答で日本３４、ポルトガル６６の数字を再提示したのであった。

この数字を外務省から知らされた南洋興発は、「当方満足シ得ザル処ノミナラズ当方ガ重視スル将来ノ自由活動ニ対スル保証ヲ欠ク」との理由で外務省に再交渉を要請すると共に、同社自ら柳沢公使に対し「強硬御交渉」を申入れるという異例の措置をとった。こうした強硬姿勢は、南洋興発とりわけ社長松江春次の軍部・政府上層との強い結びつきがあって初めて可能となったものであるが、そのことは柳沢宛ての要請文中の次のような表現にも如実にあらわれている。「日葡持株ノ比率ニ就テハ従来ハ日四七・六、葡五２・四ナリシモノヲチモール全島ノ石油其他重要資源開発ヲ本合弁ニテ一手ニ遂行スルコトヲ交換条件トシテ特ニ日四〇、葡六〇トセルモノ故之以上絶対ニ譲歩ノ余地ナク‥‥‥チモール把握ノ絶対的必要性ニ鑑ミ飽迄右ノ主張ヲ貫徹シ度キ…（35)」

このように外務省の仲介の下になされた交渉ではあったが、最終的には同年１０月、日本側４０、ポルトガル側６０（内国立海外銀行が７．６、ＳＡＰＴ社が５２．４）で結着がつくことになった。１９３９年1月以降の交渉の詳細は判明しないが、第二次世界大戦が勃発する中で、中立国ポルトガルに強腰で臨むことで、同国が連合国側に接近することを警戒するという政治的判断も作用したものと思料される。そう考える根拠の一例として、たとえば１９４１年春、南洋興発のディリ事務所の一報告書には、日ソ中立条

約調印（４月１３日）によって自社のティモールでの事業に対するポルトガル当局の方針緩和を期待するも、「現今ハ悪化ノ一路」という表現がある。ここではさらに、開戦後ティモール当局の「英・米・蘭印・豪間の結束」がますます強まっていること、あるいは会社の電報は発受信とも厳しい検閲を求められているという状況を報じている (36)。ちなみにポルトガルと連合国側との親密性の具体例として、この報告書は、 蘭印駐在の一英領事がディリを訪問ついで蘭領ティモールのクーパンに飛び同地理事官と会見したこと、 豪飛行機会社のディリ駐在員が総督はじめ各界指導層と「日ニ余ル」往来をしていること、 総督府経営といわれたディリ＝クーパン（蘭領ティモール首都）往復航空路が最近ＫＮＩＬＭに移管されたことなどをあげている。後述するパラオ＝ディリ間の航空路開設を要求する日本側の強硬政策に対し、「親英的」とみられたポルトガル総督が必死の抵抗を試みている状況がみてとれよう。

また日本側とりわけ外務省がポルトガル本国の動向に深い関心をよせていたことは、「大東亜戦争」勃発の約二カ月後、中立国の植民地ティモールに日本軍が進駐した直後の外相訓令からも明瞭である。ここではティモールにおける南洋興発の事業は「或る意味に於ては既に目的を果たした」との見方に立つ一方、「目下ノ情勢ハ葡本国ヲシテ英米側ニ投セシメサルヲ第一義トシ皇軍進駐ニ引続キ此ノ際更ニ新タナル要求ヲ提出スルハ対葡関係上頗ル機微ナルモノアルニ付此ノ際暫ラクハ現状ヲ維持スルニ止メ将来機会ヲ見テ処置スルコトト致度」と結んでいる。また補足として公電には「陸海軍ト打合済南洋興発本社承知」と記されている (37)。

航空路問題

上述したように南洋興発は、海軍の力を背景にポルトガル側に対し航路問題を含む強硬な諸要求を提出した。しかしながら、その案件の中に航空路問題は含まれていなかった。このことは、１９３０年代後半以前においては航空産業が十分な発達を遂げていなかったこと、さらには日本の軍部・政府が、まだ航空路問題を戦略的にそれほど重視していなかったことのあらわれであった。しかし第二次世界大戦勃発前後の「航空輸送の高速交通機関としての軍事的経済的価値がますます高く評価 (38)」されてくる時代状況の中で、日本の航空産業は急速に整備される。１９３９年８月に民間の大日本航空株式会社が特殊法人大日本航空株式会社に改組（出資金、政府３７２５万円、民間６２７５万円）されたのはそれを象徴するものであった。

同社は陸軍に協力し「満州」、中国各地に航空路を拡充すると共に、海軍への協力を通じ南方空路の開設に重要な役割を果たすことになった。第二次世界大戦勃発直後の１９３９年１１月に最初の国際航空協定である日タイ航空協定が調印され、翌１９４０年3月には、サイパン経由の横浜＝パラオ線等も開通した (39)。このような状況下、１９４０年４月、日本は外交ルートを通じポルトガル政府に対し、パラオ＝ディリ間の航空路開設を正式に申し入れた。日本側は、「日本機ヲシテ就航セシムルコト及『チモール』島内ニ航空路ヲ開設シ日本『ポルトガル』合弁会社ヲ設立」することの二点を要求した(40)。

しかしながら、ポルトガル側は日本側の威圧的ともいえる要求に対しきわめて消極的な対応を示した。そのことは日本側資料にみられる「第二点ニ関シテハ不同意ナル旨」の文言、あるいは航空路開設要求に対しての「従ラニ時日ヲ遷延シテ回答ヲ　サザリシ為交渉促進ノ意味モ兼ネ試験飛行ノ実施ヲ申シ入レ」したという記述からも明らかである(41)。

１９４１年１０月、日本・ポルトガル航空協定が調印されるまでの約１年半の両国間の外交交渉については、当時の公式記録が「焼失」しているため（外務省外交史料館のカード説明）その詳細を具体的に跡付けることは困難である。したがってここでは当時の関係者の記録や回顧録に依りながら若干の考察をしてみたい。

「空の国策会社」として発足した大日本航空株式会社の中で最初にポルトガル領ティモールを訪問したのは浅香良一である。浅香によれば、新南群島の基地調査から帰国した１９４０年５月初、社上層部でポルトガル領ティモールへの試験飛行が議されていたという。社命を受けた彼は、基地設定の準備のため同年７月末神戸を出港、９月初めディリに到着する。総督に面会し試験飛行への便宜供与を依頼するも、本国政府からの飛行許可の訓令が来るまでは旅行者として滞在することを求められた。その間当局との連絡役となった政庁港務部長から、ディリ港の測量図や気象観測資料を入手した浅香は、その写しを南洋興発のパラオ＝ディリ間の連絡船「ぬし丸」に託し、パラオ経由東京に送付したという。こうした行動は、後述するように列強側の公式文書の中でも注意が喚起されており、このことが彼らの対日警戒を深める一因となっていた。翌１０月に入り、東京から試験飛行実施の交渉が成立したとの電報が入り、それに続き本社から駐在員主席となる川淵龍彦ら五名がディリに到着する。一行は、１０月２２日パラオからの飛行艇綾波号がディリ入りするのを出迎え、２５日に同機がパラオへ復航するまで行を共にし

た (42)。

以上が浅香良一の記録である。しかし同じ「社史」に載った駐在員首席川淵龍彦の記録は、重要な点で浅香回想と食い違いが見られる。即ち川淵自身も綾波号の一員として松永寿雄海洋部長（海軍少将）らとパラオから乗り組み、「赤道通過の際は、ささやかな赤道祭りで祝盃を上げ、約十時間後、ギラギラ光る太陽の下、南海の孤島チモールの湾外へ無事着水した」(43) となっているのである。この川淵回想では、彼の先任である浅香の名には一切言及がなく、事務所、宿舎等の手配をしてくれたのは、南洋興発の社員であったと記している。さらに浅香、川淵の記録のもう一つの差異として、前者は綾波号ディリ入りの夜「総督以下のポルトガルの要人全部を招いて、クラブのホールで盛大なパーティを開いて成功を祝った (44)」となっているのに対し、後者では「その夜は、使用人の心からの歓迎で盛大な晩餐会が開催され、シャンペーンで祝盃を挙げながら、お互いに労をねぎらいあった (45)」となっている。公式記録が存在しない今日、同じ大日本航空株式会社の社員のどちらの記述が日本ポルトガル航空協定調印の前史をみる上で”真実”なのかは定かではない。

ところで川淵の記録には、パラオからティモールへの飛行航路中、「蘭印の協力を一切受けられないため、事前に無線機を搭載した約１５０ンぐらいの漁線を二隻配置して、気象その他のインフォーメーションをキャッチして飛行する計画であった (46)」と記されている。これが実行に移されたか否かは明確ではないが、軍事的要請とも無縁であり得なっかった国策会社の事業遂行にこうした漁船の関与があった（らしい）ことは、先にも触れたように列強側も看取していた。さらにこの点に関連し、大日本航空の第三の証言者、橋本治忠の回想も興味深いものがある。前二者が管理職的地位にあったのに対し、１９４０年春東京外国語学校（現大学）ポルトガル語専科を卒業したばかりの新入社員であった橋本は、入社間もない同年8月、浅香南洋課長によりディリ駐在を命じられる。川淵首席の下で第一回試験飛行から航空協定調印までの一年二カ月を「現場」で過ごすことになる橋本は、次のような記述を残している。「航空協定の極秘電文は、深夜、小型ボートを用いて、沖の警戒船（日本漁船）に運ばれ、そこから内地へ打電されていた。…親善飛行がチモール島上空へ葡政府高官を案内していた。その水艇の後尾の窓に精密な地上撮影カメラが回されていた。…軍部が主動する日本の国益、その激流に流される日航と、捨て石の私たち自身を、そのときは深く実感できた。(47)」

以上、大日本航空の社員としてディリに駐在した三名の回想の一端を紹介したが、ニュ

アンスの差こそあれ、いずれも会社がー軍の要請に基づくとは明言していないがーなんらかの形でポルトガル領ティモールの情報蒐集活動に従事していたことを示唆していることは興味深い事実である。

第二次近衛内閣の発足（１９４０年７月）と共に松岡外相らによって唱えられた「大東亜共栄圏」構想、同年９月の日独伊三国同盟の締結、そして日本軍の北部仏印進駐に見られる「南進への急転回」と軌を一に、あるいはその象徴として登場したものが、ポルトガル領ティモールへの航空路開設要求であった。それだけにこの問題は、日本の南進に脅威感をいだく関係諸国の強い関心事になっていく。日本側は当初、ポルトガル政府に対するディリへの試験飛行の要請を極秘裡に進め、その方針が奏効したと判断していた。しかし実際には、きわめて早い段階で英豪側は日本の動きを把握していた。もっとも、ディリと日本のどこをつなぐ航空路かに関しては、それがパラオと判明するのは、第一回試験飛行がなされた直後のことであったと思われる。

日本の動きについての第一報は、１９４０年７月５日に日本の外務省が駐リスボン公使に宛てた公電を「内密だがきわめて信頼しうるソース」から入手したとする７月１２日付豪文書から明らかである (48)。日本側公電は断片的かつ曖昧で「島内のいわゆる空路」といったぼかした表現が用いられていたが、豪側は「それをオーストラリアなどにも拡張する可能性を考慮中」との文言から、おそらくティモールに関わることであると判断している。ただこの時点では、その空路がパラオとの間のものということは明らかになっていない。同時に、日本外務省は、１０月初めに開始される試験飛行は実際のフライトがなされるまで内密にしておきたいこと、そのことをポルトガル政府にも諒解させるよう公使に指示している。このような情報をふまえた上で駐英高等弁務官は、４月以降動きが停止中のダーウィン＝ディリ間の航空協定の早期締結を進言するのであった。

そして大日本航空のパラオ発飛行艇綾波号がディリについた１０月２３日の直後、豪政府は次のような駐英高等弁務官からの公信をうけとっている。しかしこの段階でもパラオの名はまだ特定されていない。「最新の情報によれば、日本の飛行機がディリへの飛行を行ない、またポルトガル政府の許可を得た若干の機械類がディリに着いた。１０月末には部品や装置類がディリに着くだろう。さらに日本側はリスボン政府に対し、ディリの航空施設を提供するよう引続き圧力をかけるであろう。極東における最近の展開にかんがみ、ティモールにおける日本の活動の底流にある動機は、蘭印に対する軍事的計

画に関連しているとの結論を避けることは困難である。それ故、ティモールにおけるこれ以上の対日譲歩を許可しないよう、少なくとも遅らせるようポルトガル政府に説得すべく全力をつくしてほしい (49)」

当初豪・英側文書にみられなかったパラオの名が登場するのは11月末になってからと思われる。それはティモールへの日本機の参入を報告する駐バタヴィア英総領事の本省宛て公信である。10月末大型の飛行艇がディリ港内に着陸したことをまず報じた後、詳細は不明としながらもこの公信はディリ在住の一イギリス人の目撃談話を伝えている。それによれば、10月23日午後3時半、一人の軍人（前記の松永寿雄海軍少将のことと思われる－引用者）を含む八名の乗員を乗せた飛行艇がディリに着き、10月26日朝6時パラオへ帰ったとされている。さらに同機到着後、盛大な歓迎パーティが開かれたこと、ディリには一カ月前から四名の社員がパラオから到着し準備をしていたこと、彼らは水上飛行艇係船装置、航空用石油百ドラム缶を搬入したことも伝えられた (50)。

なお、第一回試験飛行がなされる直前の日本側のパラオをめぐる動きについて、バタヴィアの英総領事は深甚なる関心を寄せていた。それはおりから始まった日蘭会商の日本側代表団に協力している数社の日系企業が蘭印政庁経済局に、年間18000トンの米をパラオに供給するよう2年契約を結びたいと申請した事実に関してである。

英総領事はこの情報を蘭印当局から入手したと思われるが、蘭印側はなぜ小さなパラオに20万人分をまかなえるほどの米が必要なのかを不審がり、却下したことを伝え、さらに次のような推測をおこなっている。「この緊急要請から明らかなことは、自ら米不足に陥りあるいは貯米をしたがっている日本は、必要量の米をパラオに供給できないということである。現在のパラオの人口は少ないと考えられるので、日本は同地に駐屯することになる主力艦隊のためにストックを準備しているということがうかがわれる。また要請されている米の量から同地の日本海軍の兵力数が示唆されるだろう (51)」

日本政府当局（逓信省航空局）が、初めてパラオ＝ディリ試験飛行の一件を公表したのは1941年1月21日、第三回試験飛行が二日後になされると報じたときであった。綾波号に比べはるかに高性能を誇る小波号（四エンジン水上飛行艇、十七人乗り）ということもあり、各紙とも鳴物入りで報道する様を、在京豪大使館は詳細に報告している (52)。日本側のこうした航空路問題をめぐる積極的姿勢に対し、豪英側はポルトガルの軟弱姿勢に遺憾の意を表わしている。たとえば駐リスボン英大使は「ポルトガルは日本の圧力に直面する勇気に欠けている。彼らに揺さぶりをかけることが必要 (53)」だと論

じている。

国策会社大日本航空の最後（第七回）の試験飛行は１９４１年６月末になされるが、それと並行しながら在ディリの同社首席駐在員は航空路の定期化をめざし「総督と通じてポルトガル政府に、促進方を電頼するとともに、本社に対しては、たびたび意見具申して、日本政府からポルトガル本国に強硬な航空協定締結の申入れを願った (54)」。このよう推移を経開戦約二カ月前の１９４１年１０月１３日、「日本ポルトガル航空協定」がリスボンで調印されるに至った。

当然のことながら、不安が現実化することになった関係諸国は、この協定に厳しい拒否反応を示すことになる。豪外務省の一報告は、この日本の南進積極化にはドイツの影響があったことを指摘しつつ、国際連盟脱退以降の日本の拡張政策を骨子次のように総括する。「日本は南洋群島の信託委任統治権を失うことになったにもかかわらずそのことを承認するのを拒否し、今日パラオを将来の攻撃的な動きに利用しようとしている。これは明らかにオーストラリアの国益に反することである。日本は、英連邦、オランダそして中国にとって重要な戦略的重要性をもつ南洋群島の中心パラオに侵入する権利はない」、こう論じた後、報告者は事態をこれ以上放置することは危険だとし、首相に早急なる対処を要望している (55)。

また興味深い点だがこの同じ外務官僚は、それ以前にも、次のような強硬な対日政策を進言している。「日本はついに長年構想してきた拡張政策を実行に移そうとしている。彼らの野望は、蘭印に向けられていることは明白である。我々は現在死闘の真最中である。今こそ攻撃に転じるべきであり、防衛は勝利をもたらすことはない。物理的行動こそ、日本人が理解できる唯一の言語である。日本のような敵と話し合うのは馬鹿気たことである。そのような態度は、彼らのメンタリテイと無縁なばかりか、逆に我々が弱味を見せたと受け取られよう。(56)」

次にこの問題に対するイギリス政府の対応を概観しておきたい。１９４１年１０月１７日付自治領担当相の一公信は、従来の経緯を次のように要約している (57)。

一．駐リスボン大使からの報告によれば、ポルトガル政府は、日本との航空協定の調印
を可能な限り延引しようとしたが、それも最終的には不可能となった。

二．ティモールにおける日本の権益の非重要性にかんがみ、ポルトガル当局は日本の航空路開設に向けての決意は純粋に戦略的見地からなされたものと判断している。

三. 駐リスボン大使が極秘ソースから得た情報によれば、同地の日本公使は十月初めポルトガル外務省に覚書を送り、航空協定調印のため十三名の代表が空路ディリ入りしたいとの要望を提出したこと、しかしポルトガル側はリスボンでの調印を主張した。

四. また外務省は駐リスボン大使に対し、日本の領事および七名の官史が近くディリ入りすること、また数ヶ月前から将軍一名を含む数名の日本人がディリに滞在していること、おそらく彼らは領事一行の先発隊であろう、といったことを確認した。

五. それ故に（日本側の動機に対応し－引用者)、英国領事館を可及的速やかにディリに開設することがきわめて緊要である。しかし適当な人材がいないという困難に直面している。こうした現況下、一つの解決策は、オーストラリア連邦政府がカンタス航空駐在員ロスに対し暫定的に領事の地位を認めることが必要だと思われる。

六. この提案は、ディリに人を派遣するという当面の困難を克服する以外にも次のような利益をもつものである。

（1）ディリには専従の領事職を必要とするような仕事量がない。

（2）同地の気候その他の条件から見て、同地に長く駐在することは望ましくない。

（3）同地での任務の大部分は航空に関するもので、その点からも領事専門職よりロスの方が明らかに有利である。

ポルトガル領ティモール総督は、豪市民に対しとりわけ親近感をもっているといわれており、ロス自身も好人物である。

もしロスが任命されるならば、領事館開設に必要な諸施設・備品などは彼が現に使用しているものをそのまま継続して使用できる。

七. 以上のような観点から、我々はオーストラリア連邦政府が、ロスを少なくとも一時的に領事に認定するのに同意してくれることを強く希望する (58)。

最後に「濠亜地中海」地域の国際関係の焦点となった日本・ポルトガル航空協定に対し、ポルトガル側はいかなる対応を示したのだろうか。この問題は今後ポルトガル側一次史料をふまえての実証的研究が待たれるが、ここではオランダ人記者と会見したティモール総督の次のような発言を見ておきたい。「なぜパラオ＝ディリ間の航空路を認可したことが、国際的にこれほど大きく新聞報道されるのか私には不可解である。ポルトガルの本国および他の植民地がやってきたことと同じことをしただけである。わが国は、こ

の協定が友好諸国に脅威を与えるかもしれないあらゆる可能性を十分に考慮したといえる。１９４０年7月１５日に日本側と最初の会談をもって以来、協定調印までに十五カ月間を要したという事実は、何よりもポルトガル政府は国際的な諸条件をいかに考慮したかを示すものである。」(59)

イギリス、オーストラリア、オランダなどから対日融和政策を批判された中立国ポルトガルは、この発言にみられるようにそうした批判をかわすと共に、日本、あるいはドイツから英米豪蘭などへの接近により中立違反をしたとの揚足をとられぬための外交に意を用いたものといえよう。しかしながら、連合国、枢軸側の間で揺れるポルトガルに対し、先述したように日本は、ポルトガルが日本の要求をいたずらに延引し、かつ豪英蘭などとの接触を密にするのは中立違反であると非難しー必ずしも外交レベルではなかったにせよーまたそれを口実にして開戦後のポルトガル領ティモール占領を構想してゆくのであった。

おわりに

以上、本論は従来の日本の南進研究の中で欠落していた「濠亜地中海」とりわけポルトガル領ティモールをめぐる開戦前の国際関係を、主に日本、オーストラリア（イギリス）側の資料に依りながら考察した。

１９３０年代以前の日本がほとんど黙殺してきたポルトガル領ティモールであるが、国際連盟脱退→南進国策の提唱（１９３６年8月「国策の基準」）という時代背景の中で、この地域はその物理的規模（１９０００平方キロメートル、１９３６年人口約４６万）に不釣合いなほどの政治的、経済的関心を日本の軍部、政府、経済界から集めるようになる。その理由は端的にいうならば、同領のもつ経済的価値（コーヒー、石油等）のみならず、 南洋群島（内南洋）と東南アジア（外南洋）をつなぐ中継地として、 日本の南進の最大標的であった蘭印への進出拠点として、 英連邦、オランダ勢力圏へ対抗する基地として、 アメリカ海軍の西太平洋戦略に対する準備地として、重要視されたためであった。日本のティモール関心の焦点が、当初の農園経営、貿易から航空機参入へと推移したことは、そしてつねに海軍の「内面指導」があったことは、まさに上述したようなこの地の戦略的重要性に起因するものであった。またそれ故に関係諸国からこの地域への日本の進出は、「濠亜地中海」における既存の国際秩序の否定と認識されたのであった。特に日本がこの「奥南洋」ともいうべき地に参入したことに対し、オーストラリア

連邦では世紀転換期以降の日本脅威感が現実化したものと受け止められ、自国の安全保障のあり方、さらにはアイデンティティをめぐり活発な論議が繰り返されることになったのであった。

日本、オーストラリアそしてイギリス、オランダ等の開戦前の「濠亜地中海」問題への関わりは本稿で用いた諸文献、資・史料によってある程度の位置づけは可能であったが、その一方ポルトガル側の公的資料や研究については、筆者の言語能力からほとんど具体的に取り上げることができなかった。この点は日本の南進と「濠亜地中海」の関係についての今後の研究で、もっとも重要視されるべき課題であるといえよう。

【注記】

(1) この点については、後藤乾一『日本占領期インドネシア研究』龍溪書舎、１９８９年、補章を参照されたい。

(2) 日本との関係がある程度あったオランダ領ティモールにおける日本人の商活動については、塩谷巖三（後藤乾一編）『わが青春のバタヴィアー若き調査マンの戦前期インドネシア留学日記ー』龍溪書舎、１９８７年を参照。

(3) 外務省外交史料館篇『日本外交史辞典』１９７９年、３４頁。

(4) 当時の日本のサラザール評価については、外務省調査部『１９３６年世界経済年報・第三四輯ポルトガル』１９３８年、１頁。

(5) 在葡特命全権公使笠間杲雄公使発広田外相宛「「ポルトガル」国一般情勢送付」１９３４年６月３０日（外交史料館所蔵）。なお笠間には『沙漠の國』岩波書店、１９３５年、という著書があり、約２０頁あててポルトガル勤務時代に言及している。

(6) 大東文化大学東洋研究所『昭和社会経済史史料集成二』巖南堂書店、１９７８年、２６１～２６２頁。

(7) Werner Levi, Australia's Outlook on Asia (Michigan State Univ.,1958), p.46.

(8) 日清戦争以降とするものに、Levi、前掲書、Ｊ・カミレリ（小林宏訳）『オーストラリアの外交政策』勁草書房、１９８７年、日露戦争後とするものに、Allan Powell, The Shadow' Edge Australian Northern War (Melbourne Univ., Press,1988), T.B.Millar, Australia in Peace and War (AustralianNational Univ.Press,1978) 等がある。

(9) Nevil Meaney, Trevor Matthews, Japanese Connection (Melbourne : Longman Cheshire, 1988) 付表より算出。

（10） T.B.Millar, op.cit., p.55.

（11） この点については次の論文も参照。塩崎弘明「太平洋英帝国圏の対日戦争への道」細谷千博他篇『太平洋戦争』東京大学出版会、１９９３年。

（12） T.B.Millar, op.cit., p.56 より引用。

（13） 川口浩・渡辺昭夫『太平洋国家オーストラリア』東京大学出版会、１９８８年、５頁。

（14） Ibid.,p.53. カミレリはこの声明を、独立外交へ向けての戸惑いがちの第一歩を踏み出したものの、外交政策の伝統的なアプローチとは完全に隔絶するには至っていないと評価する（６６頁）。

（15） 外務省政務局第五課『戦時下の濠洲』１９４３年、１３９頁。なお、メンジース演説直後、駐シドニー秋山総領事は有田外相宛公信「日豪友好関係促進方ノ件」（３９年６月９日）のなかで、豪外相と会談した際、排日世論が具体的な「サンクション」「ボイコット」に転じないよう要請すると共に、アメリカへの公使派遣決定が先になったことに遺憾の意を表明したことを伝えている。（外交史料館所蔵）

（16） 外務省調査一課『濠洲内政外政ノ最近ニ於ケル発展』１９４３年、７４頁。シンガポール戦略については、次を参照。Alan Powell, op.cit., p.4

（17） 外務省政務局、前掲書、１６３～１６６頁。

（18） Consul-General Fitzmaurice to Mr.Eden, No.17 Secret,Feb.22,1938.

（19） Ibid.,.

（20）南洋興発社長松江春次発外務省欧亜局長井上庚二郎宛「幣社外南洋事業ニ関スル件」１９３９年１月６日（外交史料館所蔵）

（21） 同上。

（22） Consulate-General Fitzmaurice to Principal Secretary of State for Foreign Affairs （London）, No.98E, Secret, July 14th,1937.

（23） Alfred Stirling, Memorandum to the Secretary, Dept.of External Affairs （Canberra）, Timor, 27.11.1937.

（24） The Netherlands East Indies Government, Ten Years of Japanese Burrowing in the Netherlands Indies （NY,1942）, p.42.

（25） Consul-General Fitzmaurice to Principal Secretary of State for Foriegn Affairs, No.196E, Confidential, Nov.25,1937.

(26) Bataviaasch Nieuwsblad, November 24th,1937.（註25資料に添付）

(27) この大統領の英訳全文は、Consul-General Fitzmaurice to Principal Secretary of State for Foreign Affairs, Foreign Office, No.208E Secret,Dec.7th,1937 に記載。

(28) 大森代理公使発広田外相宛、第７２号、１９３７年１０月２５日（外交史料館所蔵）

(29) 南洋興発社長松江春次発、前掲資料。

(30) 同上。

(31) 同上。

(32) 同上。

(33) 松江春次の「ニューギニア買収論」については、高木茂樹「近代日本における南進論の一類型－松江春次の思想と行動－」『東海近代史研究』第１４号、１９９２年、２-６３頁。

(34) 南洋興発社長松江春次発、前掲資料。

(35) 同上。

(36) 南洋興発チモール事務所発同社社長宛「最近ノ情勢ニ付キ」１９４１年４月１６日。（外交史料館所蔵）。

(37) 東郷外相発葡領チモール「デリー」黒木領事宛「南洋興発ニ関スル件」１９４２年３月１８日（外交史料館所蔵）。

(38) 大日本航空社史刊行会『航空輸送の歩み』日本航空協会、１９７５年、巻頭の言葉。

(39) 同上、三～四頁。

(40) 「枢密院会議筆記」１９４１年１０月１日（国立公文書館所蔵）。

(41) 同上。

(42) 浅香良一「チモール島基地調査行」大日本航空社史刊行会、前掲書、５２８～５３０頁。

(43) 川淵龍彦「チモール島開拓飛行の思い出」大日本航空社史刊行会、５９５頁。

(44) 浅香良一、前掲論文、５２９頁。

(45) 川淵龍彦、前掲論文、５９５頁。

(46) 同上。

(47) 橋本治忠「わが青春の墓地」大日本航空社史刊行、前掲書、５８６頁。

(48) Dept.of External Affairs, "Decypher of Telegram Received from the High Commissioner", 12 July 1940 (Most Secret).

(49) Dept.of External Affairs,"Decypher from the High Commissioner, London" 25 Oct., 1940.

(50) Consulate-General H.C.Walsh to Principal Secretary of State for Foreign Affairs, No.176 (Confidential) Nov.30,1940.

(51) Consul-General H.C.Walsch to Principal Secretary of State for Foreign Affairs, Foreign Office, Oct.9,1940.

(52) Australian Legation, Tokyo, "Memorandum to The Secretary,Dept.of External Affairs", 23 January,1941.

(53) Dept.of External Affairs, "Decypher from External Affairs Officer, London" 14 Feb., 1941.

(54) 川淵龍彦、前掲論文、５９５頁。

(55) H.B.Marks to The Prime Minister, "Japanese Intrusion", 16 Oct.1941.

(56) H.B.Marks to The Prime Minister, "War in The East", 1 Aug.1941.

(57) Prime Minister's Depertment,"Decypher from The Secretary of State for Dominion Affairs, London", 17 Oct.1941.

(58) 以上の経過とも深く関連するが、ロスの附帯任務はポルトガル領ティモールの一般情報とくに日本人の行動について報告することであった。その「仕事を容易にするため」の領事職であった。ヘンリー・フライ、「オーストラリアから見た日本の地政学的脅威」三輪公忠編『日本の１９３０年代』彩光社、１９８０年、１２８頁。

(59) Consulate-General H.C.Walsh to Prinsipal Secretary of State for Foreign Affairs, Foreign Office, No.149 (Secret) , Nov.7,1941. に添付された Java Bode Nov.5,1941 より。