

太平洋戦争下の交換船実施過程 ——その目的と限界——

清水 敬大
(玉井研究会4年)

序 論

I 交換船実施の基礎となった戦時国際法

- 1 太平洋戦争時の戦時国際法に対する日本政府の姿勢
- 2 俘虜の待遇に関する条約準用の経緯
- 3 条約準用に同意した軍部の真意

小 括

II 交換船に対する外務省の動き

- 1 交換船実施の平和的側面
- 2 交換船事業に隠された実利的側面

小 括

III 内務省の帰国者に対する取締り・送還者の対外宣伝利用

IV 交換船に対する軍の譲歩とその限界

結 語

序 論

太平洋戦争の最中、日米・日英間で歴史的ともいえる平和事業が行われた。太平洋戦争開戦により敵性外国人として抑留下に置かれた外交官および一般居留民を互いの自国に返すための「交換船」事業である。

昭和16(1941)年12月8日の太平洋戦争開戦に伴い、日本と米英などの連合国両陣営において、交戦国や断交国に取り残された外交官及び民間人(企業の駐在員、学者、留学生とその家族など)の多くは拘留を余儀なくされ、自主的な帰国が

不可能になった¹⁾。このような状況下で、開戦直後には日米・日英間で自国抑留民の交換が模索され始め²⁾、日米間で2回(昭和16年・昭和17年)、日英間で1回(昭和17年)の“交換船”が実施されるに至っている。計3度の交換船を通じて帰国の途に着いた抑留者は約1万人にも上り、当時の駐米大使であった野村吉三郎及び来栖三郎、駐日大使ジョセフ・グルーもこの交換船事業で帰国している。

しかし、これだけ多くの国民が交換された前例のない³⁾大事業だったにもかかわらず、これまで十分な研究がなされてきたとは言い難い。交換船関連の史料の多くは交換船で帰国した乗船者の体験記が大半を占めており⁴⁾、同事業の実施過程については、史料を基にした実証的な研究は限られている。先行研究としては鶴見俊輔・加藤典洋・黒川創『日米交換船』(新潮社、2006年)及び村川庸子・糸井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究——日系アメリカ人の歴史の視点から』(トヨタ財団助成研究報告書、1992年)が挙げられる。前者では、第一次日米交換船による帰還者である鶴見俊輔との座談会の様子に加え、交換船の実施に至るまでの日本政府と米英両国との交渉過程、航海それ自体の実態を外務省外交史料館収蔵史料及び乗船者の体験記を用いて研究している。後者では日米交換船だけでなく戦後送還船も含め、米国から日本への“帰国者”(日系アメリカ人を含む)に焦点を当て研究を行っており、その一部として交換船実施に至るまでの日米間交渉の過程を日米両国の政府関係史料(日本側史料は外交史料館文書、米国側は連邦公文書館史料)を用いて明らかにしている。また、米国側から見た交換船の実施経緯の記録については、P. Scott Corbett *Quiet Passages: The Exchange of Civilians Between the United States and Japan During the Second World War* (Kent State Univ. Pr. 1987)がある。

上記3点が交換船の研究としては全てといっても過言ではないが、日本政府と米英など敵国政府との交渉過程に焦点を当てた研究は一通り行われていると言える。しかし、交換船実施に至るまでの日本政府内の動きを追った研究は管見の限りない。

そこで本稿では交換船事業を主導した外務省を中心に、日本政府が交換船実施のためにどのような動きを見せたのかを追っていくが、考察の前提として、先行研究を参考に交換船事業の概要を述べておきたい。

日米開戦2日後の昭和16(1941)年12月10日、米国の利益代表であるスイスのカミーユ・ゴルジュ駐日公使から東郷外務大臣宛に、互いの外交官を交換することに同意するか否かの問い合わせがなされた。これに対し、日本政府は即座に外

交官とその家族らの交換に同意し、その方法の協議に入っている。協議の結果、交換の場所はポルトガル領東アフリカのロレンソ・マルケス(現モザンビークの首都マプト)、交換対象には外交官・領事官に加えて一般居留民も含めることが決定した。対象の地域に関しても、米本国・日本本国のみならず、カナダや中南米などその他の対日宣戦国及び国交断絶国を米側の一団として扱い、日本側も中国などの当時の日本の支配下にあった地域も対象とすることが基本指針となった。英国に関しても同様の方針で決定がなされた。

こうして基本方針が決まった後、互いに交換船用の船舶を決定し、第一次日米交換船は昭和17(1942)年に運航され、7月23日にロレンソ・マルケス港で約1500名ずつを交換した。以後、第一次日英交換船、第二次日米交換船も実施され、各回約1500名ずつが交換され、合計すると約1万人近くが交換船で自国に帰国したことになる。

表1が、各交換船のタイムテーブルである。

それぞれの交換船の背景とともに、第I章ではその実施の基となった俘虜の待遇に関する条約などの国際法及びそれに対する日本政府の対応を見ていく。第II章以降は外務省・内務省・軍部の交換船事業に対する動きを見ていく。これらの考察を通じて、平和とは対を成す戦争状態において、約1万人の自国民を交換するという壮大な規模の平和事業を世界を股にかけて行った、日本政府の動きを明らかにしたい。

史料の引用にあたっては、旧漢字は現代漢字に改め、旧仮名遣いは原則としてそのまま使用した。交換船は「捕虜交換船」や「外交官交換船」などと称されることもあるが、本文中では基本的に「(日米・日英)交換船」に統一する。また、交換船乗船者の人数などについて各史料ごとに多少の差異が見受けられるが、当時の史料中の数値であるため、本稿においてはそのまま用いている。

I 交換船実施の基礎となった戦時国際法

この交換船事業は当時存在していた2つの国際法を基に行われた。本章では、交換船実施の基礎となった戦時国際法に対する日本政府の動きを見ていく。

1 太平洋戦争時の戦時国際法に対する日本政府の姿勢

太平洋戦争時の戦時国際法には「ハーグ陸戦条約」(1899年にオランダのハーグ

表1

第一次日米交換船 昭和17 (1942) 年6~8月 交換地 ロレンソ・マルケス港 7月23日	
浅間丸 (日本)	6月25日 横浜出港 (往航寄港地: 香港、サイゴン、昭南島)
	7月22日 ロレンソ・マルケス港到着
	7月26日 ロレンソ・マルケス港出港 (復航寄港地: 昭南島)
	8月20日 横浜帰港
コンテ・ ヴェルデ号 (日本)	6月29日 上海出港 (昭南島沖で浅間丸と合流)
	7月22日 ロレンソ・マルケス港到着
	7月26日 ロレンソ・マルケス港出港 (復航寄港地: 昭南島)
	8月20日 横浜帰港
グリッブス ホルム号 (米国)	6月18日 ニューヨーク出港 (往航寄港地: リオ・デ・ジャネイロ)
	7月20日 ロレンソ・マルケス港到着
	7月28日 ロレンソ・マルケス港出港 (復航寄港地: リオ・デ・ジャ ネイロ)
	8月25日 ニューヨーク帰港

日英交換船 (第1系統) 昭和17 (1942) 年7~9月 交換地 ロレンソ・マルケス港 9月1日	
龍田丸 (日本)	7月30日 横浜出港 (往航寄港地: 上海、サイゴン、昭南島)
	8月27日 ロレンソ・マルケス港到着
	9月2日 ロレンソ・マルケス港出港 (復航寄港地: 昭南島)
	9月27日 横浜帰港
エル・ ニル号 (英国)	7月29日 リバプール出港 (往航寄港地: リスボンなど)
	8月31日 ロレンソ・マルケス港到着
	9月8日 ロレンソ・マルケス港出港
	10月9日 英国に帰着
シティ・ オブパリス号 (英国)	8月13日 ボンベイ (インド) 出港
	8月28日 ロレンソ・マルケス到着
	9月12日 ロレンソ・マルケス出港 (復航: 南アフリカ連邦ダーバン を経て、ボンベイ方面へ)

日英交換船 (第2系統) 昭和17 (1942) 年8~10月 交換地 ロレンソ・マルケス港 9月10日	
鎌倉丸 (日本)	8月17日 上海出港 (往航寄港地: 昭南島)
	9月6日 ロレンソ・マルケス港到着
	9月11日 ロレンソ・マルケス港出港 (復航寄港地: 昭南島、香港)
	10月8日 横浜帰港
シティ・オブ・ カンタベリー号 (英国)	8月16日 メルボルン (オーストラリア) 出港
	9月9日 ロレンソ・マルケス到着 (復航: メルボルン方面へ)

第二次日米交換船 昭和18 (1943) 年9~11月 交換地 ゴア (インド) マルマゴン港 10月19日	
帝垂丸 (日本)	9月14日 横浜出港 (往航寄港地: 大阪、上海、香港、サンフェルナ ンド、サイゴン、昭南島)
	10月15日 ゴア (インド) 到着
	10月21日 ゴア出港 (復航寄港地: 昭南島、マニラ)
	11月14日 横浜帰港
グリッブス ホルム号 (米国)	9月2日 ニューヨーク出港 (往航寄港地: リオ・デ・ジャネイロ、 モンテヴィデオ、ポート・エリザベス)
	10月16日 ゴア到着 (復航: ニューヨーク方面へ)

出典: 鶴見俊輔・加藤典洋・黒川創「日米交換船」(新潮社、2006年)

で調印、1907年に同地で改定)と「ジュネーヴ条約」⁵⁾の2つが存在していた。その中でも特に捕虜の扱いに関して、前者においては附属書「陸戦の法規慣例に関する規則」の「第二章 俘虜 4条」において、①俘虜は敵国政府の権内に属し、捕獲者の私有物ではない、②俘虜を取扱う際には人道を以てすること、③俘虜の私有品は兵器、馬、軍用書類を除くほかは尊重すること、の3点が定められており、この規定が俘虜の取扱いに関する基本的原則となっている。また後者においては、ジュネーヴ条約の内の「俘虜の待遇に関する条約」(全97条)で詳細に定められている。両条約は後者が前者に取って代わるものではなく、第一次世界大戦の経験と時運の変化に合わせて露呈した前者の不備を後者で補完し、両条約で捕虜取扱いに関する規則を明確に定めようとする意図しているものである⁶⁾。

日本はというと、明治43 (1910) 年1月13日に「ハーグ陸戦条約」を署名・批

准している。しかし、「俘虜の待遇に関する条約」に関しては署名のみに留まり、批准には至っていない。批准が見送られた理由としては、枢密院で賛成が得られなかったことに加え、軍部の反対もあったことが挙げられる。同条約批准に関する外務省からの問い合わせに対して、昭和9（1934）年11月15日付の海軍からの回答には、以下4点が同条約批准反対の理由として挙げられている⁷⁾。

一、帝国軍人の観念よりすれば俘虜たることは予期せざるに反し外国軍人の観念に於ては必しも然らず従て本条約は形式は相互的なるも実質上は我方のみ義務を負ふ片務的のものなり

二、俘虜に関する優遇の保証を与ふることとなるを以て例へば敵軍将士が其の目的達成後俘虜たることを期して空襲を企図する場合には航空機の行動半径倍大し帝国として被空襲の危険益大となる等我海軍の作戦上不利を招くに至る虞あり

三、第八十六条の規定に依り第三国代表が立会人なく俘虜と会談し得る点は軍事上支障あり

四、本条約の俘虜に対する処罰の規定は帝国軍人以上に俘虜を優遇しあるを以て海軍懲罰令、海軍刑法、海軍軍法会議法、海軍監獄令等諸法規の改正を要することとなるも右は軍紀維持を目的とする各法規の主旨に徴し不可なり

つまり、①日本軍人は捕虜にならないよう教育しており、欧米軍人と違い、捕虜になることはない。そのため、形式的には相互的な条約であるが、実際には日本だけが負担を背負う羽目になってしまうこと、②捕虜待遇の条約があることよって、海軍の作戦上不利を招く可能性があること。例えば、帰還を考えずに空襲ができることになり、航空機の飛行距離が倍増し、空襲を受ける危険性が増すなど、③捕虜が立会人なしで第三国代表と会談すれば、情報漏えいの可能性があり、軍事上支障をきたすこと、④本条約の懲罰規定は日本軍人以上に捕虜を優遇するものであるため、同条約に対応するには従来の日本軍の懲罰規定を改正する必要がある、それは軍紀を乱すことに繋がることの4点である⁸⁾。

国際法であった俘虜の待遇に関する条約を批准していなかったことに加え、当時の日本政府・軍自身も、敵国人捕虜の取扱いに関する明確な規定を持っていなかった。昭和16（1941）年11月に決定された「南方占領地行政実施要領」では「米、英、蘭国人に対する取扱は軍政実施に協力せしむる如く指導するも之に應せざる

ものは退去其の他適宜の措置を構す」と、軍政実施に協力させるという漠然とした内容が記されているのみである。

このように、捕虜に対する取扱いが明確にされていない状態で日本は太平洋戦争に突入した。

2 俘虜の待遇に関する条約準用の経緯

俘虜の待遇に関する条約を批准していなかった日本に対して、開戦直後に米英両国政府からスイス（米の利益代表国）⁹⁾・アルゼンチン（英の利益代表国）¹⁰⁾ 両政府を通じて、同条約を“遵守”する意向があるか否かの問い合わせがなされた。同条約は基本的に“捕虜”に対する規則を定めたものであるが、米英両国はこの条約を“非戦闘員”にまで適用することを求めてきた。そこで東郷外務大臣は同条約を“準用”することが適当であると考え、松本俊一参事長に命じて陸海軍の主務者と協議させた¹¹⁾。

外務省は1月21日、陸海軍に対し米英政府への回答として、下記の案を提案した。

- (一) 日本政府は一九二九年の俘虜条約を批准し居らざるも日本の権内にある、国人たる俘虜に対しては能ふ限り同条約の規定を準用すべし
- (二) 俘虜の被服食料に付ては相互条件の下に俘虜の国民的人種の風習を考慮すべし
- (三) 右は抑留非戦闘員に対しても同様なりとす¹²⁾

これに対し、陸軍は1月24日に、

- イ) 寿府俘虜条約は御批准あらせられざりしもなるに鑑み右条約の遵守を声明し得ざるも俘虜待遇上之に準じて措置することには異存なき旨通告するに止むるを適当とすべし
- ロ) 俘虜の食糧及衣類の補給に関しては国民的民族的習慣を適宜考慮する事に異存なし¹³⁾

と、同条約の“遵守”は確約できないが、“準用”に関しては同意すると回答している。米英政府から問い合わせがあった非戦闘員に対する同条約の適用について

てはここでは触れられていない。また海軍も、翌1月25日に「首題の件に関しては陸軍の監理に属するものなる処海軍として俘虜收容所へ引渡以前に於ける之が待遇に関しては来趣の通条約を適用することに異存無之」¹⁴⁾との回答を行い、陸軍の管理下のことであるため、海軍としては同条約の準用に同意している。

外務省・陸軍・海軍の三者の見解の一致を見て、昭和17(1942)年1月29日、東郷外務大臣は米国の利益代表国であるスイス公使カミーユ・ゴルジュ宛に「俘虜に対しては同条約の規定を準用」¹⁵⁾すると回答した。しかし、捕虜の待遇については上記のような結論がなされた一方で、抑留非戦闘員に対する準用については結論が持ち越された。これを受け、1月31日に条約局にて陸軍省、内務省、大蔵省、拓務省、俘虜情報局係官の間で審議が開かれた。この審議の中で、「尚研究の要ありとて確定的意見の表示を差し控ふる所あり」¹⁶⁾と俘虜情報局係官から反対意見が出されたものの、結局「外務省側の提案に依り帝国政府も相互的に俘虜待遇条約を出来得る限り適用するの用意ありとの回答を与え差支えなき旨大体意見の一致を見たる」¹⁷⁾と抑留非戦闘員に関しても同条約を準用すると、日本政府としての結論を出している¹⁸⁾。

この結論を基に日本政府はスイス公使宛に、2月13日に「帝国政府は本戦争中敵国人たる抑留非戦闘員に対し一九二九年七月二十七日の俘虜条約の規定を相互条件の下に於て能ふ限り準用すべし」¹⁹⁾、3月2日には「帝国の権内に於ける米国人俘虜及抑留非戦闘員の待遇に関し食糧及衣服を支給する上に於て国民的人種的風習を考慮に入る」²⁰⁾と、抑留非戦闘員についても捕虜と同様に、俘虜の待遇に関する条約を準用する旨を回答している。

こうして、太平洋戦争下での日本の捕虜及び抑留非戦闘員の取扱いが明確に定められ、この規定の下で交換船事業は運営されていくことになる。

3 条約準用に同意した軍部の真意

第1節で述べたように、日本が俘虜の待遇に関する条約を批准しなかった背景には陸海軍による反対があったことが挙げられる。しかし、太平洋戦争開戦後、外務省から同条約の準用に関して問い合わせがあった際には、陸軍・海軍共に同条約の準用に同意している。実は上記審議の前に、日本赤十字社から軍部に対して「本件条約規定中には我国情に適せざるもの少なからず従て全面的に該条約の規定順守を保証するときは其の適用に当りて幾多の実施困難なる場合に逢着し為に不当なる非難を招く虞あり依て我国としては云々……」²¹⁾と同条約準用に関し

て否定的なアドバイスがなされている。それにもかかわらず、軍部が条約準用に賛成したことに対して、その積極的な賛意を読み取ることもできる。

なぜ陸海軍は、かつて批准に反対した条約を準用することに対して同意したのであろうか。

戦後、GHQとの折衝を担当する機関として設置された終戦連絡中央事務局がまとめた資料によると、外務省から同条約の準用に関する問い合わせがあった後、「条約局に陸海軍係官及俘虜情報局長官の参集を求め」²²⁾、準用に関する審議が行われ、その中の経緯が次のように記されている。すなわち、「審議の結果本件条約を俘虜に適用するには困難なる点少なからざるも他方独英、独米、伊英、伊米間に於ては当然適用ある条約なるを以て独り帝国のみが本条約と関係なく俘虜を取扱ふことを闡明するは面白からず」²³⁾とする。同条約の準用は陸海軍にとって必ずしも芳しくなかったにもかかわらず、他国への体面のために同条約準用を認めたと考えられる。日本だけが捕虜の取扱いに同条約を準用しないことに対して“面白からず”という理由で同条約準用を認めた点に、当時大国としての体面を意識していた日本軍部の真意がうかがえる。

前述したように、当時の日本は国際法であった俘虜の待遇に関する条約を批准していなかったことに加え、日本政府・軍も敵国人捕虜の取扱いに関する明確な規定を定めていなかった。昭和16(1941)年11月に決定された「南方占領地行政実施要領」には「米、英、蘭国人に対する取扱は軍政実施に協力せしむる如く指導するも之に應せざるものは退去其の他適宜の措置を構す」と、軍政実施に協力させるという漠然とした内容しか記されていない。

しかし、太平洋戦争開戦時の在日外国人の多さに加え、本戦争の規模の大きさから、捕虜の数は前回までのそれとは比べものにならない状況であった。事実、昭和17(1942)年4月14日の時点で捕虜の数は約25万2000人にも上り²⁴⁾、この数は日露戦争における敵捕虜数約8000人に比べれば約3倍にも上る。これに在日外国人及び抑留非戦闘員を加えると、数は更に膨大なものになる。更に、「今後戦局の進展に伴ふ皇軍の彌が上の連戦連勝の結果として、俘虜の数も逐次増加すべく」²⁵⁾とあるように、当時の戦勝ムードを背景にした捕虜増加の予想も影響し、軍部として捕虜の取扱いに関する統一基準を欲していたことも俘虜の待遇に関する条約準用に賛成した大きな理由なのではないだろうか。

小 括

以上、本章では交換船事業の基となった当時の戦時国際法に対する日本政府の姿勢に着目してきた。俘虜の待遇に関する条約の批准に際しては軍部の反対に遭い、批准は見送られた。軍部としては、同条約の批准に際しては、①日本軍人は捕虜にならないため、条約は片務的なものになること、②軍事作戦上不利を招く可能性があること、③情報漏えいの可能性があること、④軍紀を乱すこと、という4つの理由から反対の立場を示した。しかし、太平洋戦争開戦直後に米英政府から同条約の準用に関する意思の問い合わせがあった際には軍部と協議の上、準用に関して肯定的な回答をするに至った。太平洋戦争開戦時には、①独英、独米、伊英、伊米など他国では同条約の下に捕虜の取扱いがなされているのにもかかわらず、日本のみが取り残されることに対する懸念があったこと、②過去の戦争と比しても膨大な数の捕虜を取扱う際には軍部としても統一基準が欲しかったこと、という2つの理由から同条約の準用に賛意を示したと考えられる。

II 交換船に対する外務省の動き

前章では交換船事業の基盤となった国際法、及びその批准に対する日本政府の姿勢を概観してきたが、本章では平和事業である交換船実施に向けて外務省が腐心した点に焦点を当てて論じていく。

平和とは対をなす戦時下においても、外務省は交換船事業を通じて在外邦人を救おうと奔走していた。特に当時の外務大臣であった東郷茂徳は同事業に対して、非常に熱心に取り組んでいた。戦後の極東軍事国際裁判で、交換船の実施事務に当たった欧亜局の太田三郎第三課長が証言したところによると、交換船実現のためには2つの大きな障害があった。1つは輸送船が必要であったにもかかわらず、軍その他関係方面では戦争遂行のために船舶の需要が大きいため、その確保は難しかった²⁶⁾。もう1つは南方方面作戦の都合上、交換船が南方海上を通過して交換地である「ロレンソ・マルケス」へ向かう際に時期や速度などについて、統帥部から色々注文を付けられたことにあった。これらの障害に対し、東郷外務大臣は自ら率先して海軍統帥部やその他の関係方面に直接説得を試みるなど、同事業に対して尽力していた様子がうかがえる²⁷⁾。

そこで本章では、戦時下においても交換船の実現を模索していた外務省の姿勢

を明らかにしたい。

1 交換船実施の平和的側面

計3回の交換船で帰国の途についた人数は日米英全て合わせて約1万人にも上る。その内訳は外交官や領事官に留まらず、一般居留民も多く含まれていた。しかし、交渉開始当初の交換対象は非常に限定されたもので、ここまで多くの人が帰国することは想定されていなかった。帰国対象をこれだけ幅広いものにした背景には外務省の尽力があった。

米国からの要請では当初、その交換対象は“外交官・領事官”に限られていた²⁸⁾。それに対し、日本側は昭和16(1941)年12月15日、外交官・領事官に加え、新聞記者や銀行・商社の職員、宗教家、学者、学生、婦女子などの非永住居留民を交換の範囲内に含めることを提案した²⁹⁾。乗船者の選定の際には、外交官は戦争の遂行に有用か否かを問わずに乗船させ、非永住居留民については戦争の遂行に有用な者は除外するよう相手国から申請があった場合には応じることとした³⁰⁾。同提案に対する回答として、米国は官吏以外では新聞代表者に限るとの考えを示していたが、日本の再三の要請によって、同年2月12日、米国は非官吏の乗船について「船舶の収容力の限度に於て同意す」と回答した。英国との交渉に於いても、英国から「第一段落として官吏の交換を行ひたき」³¹⁾と最初の交換は官吏だけで迅速に行いたいという申し出があったにもかかわらず、外務省は非永住居留民を含めた交換に拘っている。

外務省の非官吏帰国に対する拘りは強固であった。米国から第一次交換船乗船予定者の人数を伝えられた際、34名分の船席が残されていることを指摘した。これは「交換船収容能力の限度まで邦人非官吏在留民を乗船せしむ」としている日米間の取り決めに反するとして、米国政府に厳重に抗議し、1人でも多くの邦人を帰国させることを希望している³²⁾。その後、更に交換対象範囲が非永住居留民からわずかに拡張し、最終的に①非永住者すべて、②永住者の中の帰国希望の婦女子、③特別な理由を持つ永住者すべてが非官吏の対象として交換されることが日米間で合意された。結果的に、第一次交換船では約800名の非官吏を帰国させることに成功している(外交官・領事官を含めた全体としては1464名)³³⁾。

また、第二次日米交換船の実施の際にも一般居留民帰国への強い意思が垣間見える。外務省は第一次交換船実施直前の昭和17(1942)年の6月の段階で既に第二次日米交換船の実施について模索を始めている。実はほとんどすべての外交

官・領事官などの官吏は第一次日米・日英交換船での帰国を果たしているため、第一次で乗り遅れた多少の官吏も含まれるものの、第二次交換船以降の対象は基本的に非官吏が対象であった。東郷外務大臣はこの非官吏帰国を主目的とした第二次交換船の交渉のため、当初第一次日米交換船で帰国予定であった官吏数名を米国に残留させるようワシントン野村大使へ指示を出している³⁴⁾。第二次交換船実施を通じての非官吏帰国への外務省の拘り具合がうかがえる。

交換船の対象に非官吏を含める提案のほかに、外務省は第二次・第三次交換船の実施自体にも腐心した。ここでは、実際には実施されるには至らなかった³⁵⁾第二次日英交換船の実現に奔走した外務省の姿勢を明らかにする。

第二次日英交換船は、第一次日英交換船の実施前の昭和17(1942)年7月の段階で既にその実現に向け、交換予定者リストの策定が始まっている³⁶⁾。その後、戦局の変化は大きくあったものの、外務省は昭和20(1945)年3月という終戦の数か月前まで陸軍や大東亜省と第二次日英交換船の乗船者選定の調整を行っている。当時、第二次日米交換船の実現に向けて日本政府と交渉中であった米国極東局長のハミルトンも、昭和18(1943)年5月7日の段階で、「英国政府は第二次交換の実施に成功するであろう³⁷⁾」と、その実現を疑っておらず、その可能性は客観的に見ても非常に高かったようである。

英国側も第二次日英交換船の実現には積極的で、昭和17(1942)年11月30日の段階で「日英第二次交換実施に関する英国側の難点を排除し実施を促進³⁸⁾」し、「日本側にて実施を困難とする事情あらは之を承り困難を排除して何とか実施に導き度き希望なり³⁹⁾」としており、条件面でも日本に大きな譲歩⁴⁰⁾を見せている⁴¹⁾。

このように第二次日英交換船実現に向けての意欲はありつつも、外務省の鈴木九萬公使⁴²⁾は、「交換船を改めて実施するには、既に以前成立している交換協定が存在しており、交換となれば同協定に従って行われることになるはずであるが、戦局の現状を鑑みると、第一回のような交換を実施することは困難である。だからといって、相互交換であるはずなのに相手国に譲歩してもらい、重い負担を強いてまで実施するのは、気持ちの上で躊躇せざるをえない⁴³⁾」と述べ、実現に向けて前向きな気持ちはあるが、戦局の悪化のため、交換船のための船舶が不足していることや国際的体面の問題からは躊躇している外務省の葛藤が垣間見える⁴⁴⁾。

2 交換船事業に隠された実利的側面

交換船は3度の航海を通じて、約1万人にも及ぶ自国民を帰国させることに成功している。戦時下において、これだけの規模の平和事業が営まれることは珍しい。しかし、この交換船事業もただ単に平和的な側面のみを有していたわけではない。交換船には平和的な側面以外に、その実施の裏に隠された外務省の思惑・真意があったことも否定できない。本節では交換船実施に際して外務省が意図していたと考えられる点について取り上げる。

第一は外交官の配置転換である。当時の日本はヨーロッパ中立国への移動の際、陸路がほぼ途絶していたことに加え、海路での移動も敵潜水艦の攻撃の危険にさらされていた。更に、すべての船舶は軍籍下にあったため、外務省として外交官を移動させる手段を持ち得ていなかった。そのため、外務省は交換船を戦時下のヨーロッパ中立国へ外交官を転任させる絶好の機会と捉えて、米英政府と外交官の転任について交渉を行っている。

米国との交換船交渉開始直後の昭和16(1941)年12月18日、外交官に関して「相手国より直接に又は交換地を経由地に転任せしむることを相互に許すこととす」と日本側から提案を行った⁴⁵⁾。これに対して米国政府は翌年2月12日付の回答で「可及的に混乱を避くる為相手国より直接に第三国に移動せしむること」を避けたいと、日本政府の要請を却下している。その後の3月16日時点の回答でも、米国内務省は外交官の第三国への直接転任は不可能であると回答している⁴⁶⁾。

しかし、その後も外務省は幾度となく外交官の転任についての要請を重ねた。そして、度重なる折衝が功を奏し、昭和17(1942)年8月5日、米国の利益代表国であるスイスから、23名の外交官及び領事官に対する安導券⁴⁷⁾(内16名はヨーロッパへ転任)を与えるとの回答を得ることに成功した⁴⁸⁾。ちなみに英国に対しても日本政府は「在英外交官を中立国に転せしむること」を要求しているが、昭和17(1942)年3月16日付の英国側の回答では「安導券を交付し直接他国に転勤せしむるの提案を受諾し得ず、右目的を有する者は「ロレンソ・マルクス」へ赴くを要す」と、外交官の直接転任については拒否しているが、一旦交換地を経由した後の転任については許容している⁴⁹⁾。

このように、交換船は単に外交官や一般居留民を帰国させるためのものだけでなく、戦時下では難しかった外交官の転任に利用するという側面も有していた。

第二に、特定の非官吏の日本への帰国である。前述のように、交換船の乗船対

象に外交官・領事官以外の一般居留民を含めることを最初に提案したのは日本政府である。非官吏を交換に含めるという提案は、単に多くの邦人を帰国させたいという意図だけでなく、その背景には特定の非官吏を帰国させたいという思惑があった。外務省は、当時敵国に在留していた邦人の内、交換船で帰国させる邦人を全て指定しているのである。

第一次日米交換船の対象者としては、すべての外交官・領事官及びその家族に加え、商社・銀行などの職員、学生などの一般居留民が含まれている。交渉開始当初より、日本政府は帰国させる非官吏について指名を行ってきた。昭和16(1941)年6月8日の時点では官吏694名(内、米国・カナダから345名)、非官吏723名(内、米国・カナダから443名)の計1417名が第一次日米交換船で帰国すると予測している⁵⁰⁾。これに加え、後日野村吉三郎駐米大使から約200名の追加指名も行っている⁵¹⁾。しかし、後日、米国国務省から届いた交換船乗船者リストには官吏484名、非官吏658名(内、米国・カナダから527名)、これにブラジルから乗船する官吏・非官吏を加え、計1461名が記載されていた。特に、日本政府が気にかけていた米国、カナダからの非官吏帰国者527名を分類すると、①外務省が直接指名した者349名、②野村大使から追加で指名した者82名、③日本から全く指名していない者96名という構成であった⁵²⁾。この米国からのリストに対し、日本政府は不満を露わにした。外務省が指名したリストから多くが漏れており、その内47名は確実に第一次交換船に乗船させるよう、利益代表国を通じて再び要請している。この要請に対して、米国政府は①国務省が提出した「リスト」に対する日本政府の承諾あるまで、グリップスホルム号の発売を延期させる、②当初第一次交換船に乗船予定であった「松平一郎」⁵³⁾の乗船を取り消すなどの抵抗を見せた⁵⁴⁾。しかし、最終的には日本政府の強い要請もあり、同年6月18日付で米国は米側「リスト」に対する日本側の修正要求をすべて受諾すると回答している⁵⁵⁾。松平一郎に関しても、当初の予定通り、第一日米交換船での帰国を果たした。

第二次交換船に関しても、日本政府は米国に対し交換者のリスト4000名分を送付しており、その中から米国政府が選定した1516名が交換船に乗船している⁵⁶⁾。

しかし、前述したように、当初の取り決めで外交官は戦争の遂行に有用か否かを問わずに乗船させるとされていたが、非官吏の乗船者選定については、「戦争の遂行に有用な者については先方より除外を申し出てきた場合には応じる」⁵⁷⁾こととされていた。そのため、日本政府の強引な帰国者指名に米国政府内には不満を露わにする者もいた。邦人交換者の適否を巡って、ONI (Office of Naval

Intelligence、海軍情報局)は22名以上の邦人帰国者に異議を唱えていた⁵⁸⁾。また、米国戦時政策局のスミスと外国人管理局のエニスは、現行の条件下では米国は「ほとんど価値のない」米国人と「非常に価値のある」日本人を交換しているという不満を表した⁵⁹⁾。

その影響を受けてか、第一次交換船の際には米国側は帰国者のリストを求めなかったにもかかわらず、昭和17(1942)年9月2日在スペイン須磨弥吉郎公使と米国国務次官補との会談で、「日本政府に於て事前に被交換者「リスト」提出方要求するなら米国政府としても同様要求を致す」⁶⁰⁾と、米国政府も第二次交換船の帰国者を指名しようと試みている⁶¹⁾。

このように、米国政府内には日本の帰国者選定の真意に気づき、日本が指名者に固守している態度に不満を持っている者もいた。しかし、最終的に国務省当局は日本側対案を即時無条件で受諾するよう国務次官に進言している。その理由として、①日本側の態度は不確かであり、遅延した場合事態の予測は不可能であること、②戦局が悪化した場合、日本側は交換を中止して米国人を人質とする恐れがあること、③最近のペースで日本の船舶が撃沈されれば、日本が交換船用の船舶を確保できなくなることなどが理由として挙げられている⁶²⁾。

第三に、敵国の実情調査である。昭和18(1943)年11月17日、外務省によって第二次日米交換船帰国者16名に対して聴取会が開かれ、米国・カナダ国内の状況調査が行われた。質問項目としては、「敵国民は長期戦を覚悟しているか」、「敵国民は対日戦争(太平洋戦争)をどのように認識しているか」、「敵国民の戦意、特に対日憎悪心はどの程度か」、「敵国民の生活は逼迫しているか、またそれによる不満はどの程度か」、「敵国の軍需生産状況及び一般的な経済状況、またそれへの国民の動員状況」など戦時下の敵国の実情を探ろうとしている様子がうかがえる。この他にも、「抑留所並びに集団専住地それぞれの邦人数」、「交換船による帰国を拒否した人の理由」、「残留邦人の太平洋戦争に対する態度」など外交交渉では知りえない、敵国国民の実情や現地邦人の状況を把握するための項目が含まれ、交換船が実利的に利用された様子がうかがえる⁶³⁾。

小 括

以上、本章では交換船という平和事業の実現に向けて取り組んだ外務省の姿勢を明らかにした。当初の米国側の提案では交換対象は外交官・領事官のみに限定されていたが、それを外務省が一般居留民も含む幅広いものにしようと米英側に

再三要求している姿がうかがえる。また、戦争末期になり、船舶不足などの問題を抱える中でも、外務省が終戦直前まで第二次日英交換船の交渉を続けるなど、交換船を通じて1人でも多くの邦人を帰国させようと奔走していた姿を明らかにした。しかし、交換船という平和事業の裏側には敵国在留邦人の救出という当初の目的のほかに、外交官の配置転換や戦争遂行に有利な者の帰国、敵国の実情調査などの思惑が存在したことも明らかとなった。

Ⅲ 内務省の帰国者に対する取締り・送還者の対外宣伝利用

本章では、内務省の交換船事業に対する関わり方を概観していく。当時の警察事業を担当していた同省では開戦を想定して事前に外国人の所在を確認し、抑留の準備を進めていた。そして太平洋戦争開戦と同時に、全国一斉に敵性外国人の連行を行い、交換船乗船者の多くを占めている外交官・領事官らもその大使館・領事館からの出入りを禁じ、内務省の監視下に置いた。そのため、抑留者の送還という点で交換船は内務省にも関わる事業であった。

抑留者の送還に加えて、交換船で帰国する邦人の取締りも内務省の担当であった。敵国から戦時体制下にある日本に帰国する者は銃後に対して悪影響を与える可能性が考えられた。そのため、同省が交換船事業に関して重きを置いていたのは、帰国者に対する取締りであった。

同省は敵国からの帰国者には①防諜上注意を要する者、②共産主義思想保持者、③敵国の物質文明に心酔し反戦的風潮を招来する虞のある者、④最近の国内事情に疎く不用意に流言飛語を為す虞がある者など、警察上注意・警戒を要する乗船者が混じっている可能性があるとして懸念を抱いている。そのため、最終目的地である横浜への入港に先立ち、昭和17(1942)年8月19日館山沖で容疑人物の発見・取調べを行い、それと並行して①注意書の配布、②申告書の徴収も行っている⁶⁴⁾。

以下が内務省警保局・憲兵司令部の名で出された上記注意書きの内容である。

注意書⁶⁵⁾

昨年十二月八日大東亜戦争勃発以来、各位は遠く異境の地に在つてあらゆる困難に打勝ち、今茲に長途の航海も恙なく、目出度帰朝されたのであります。帝国は今や国運を賭しての大戦争を遂行中であり、上陸後の各位の言動が、銃後の治安に影響することは申上げる迄ありません。何卒各位

は左記諸点に特に留意せられ、過誤なきを期せられ度いのであります。

- 一、各位が敵国其他外国に於て大東亜戦争勃発前後の外交関係や大東亜戦争、ヨーロッパ戦争に関する戦況は敵国側の宣伝と見なすべきものが多いのですから絶対に喋らぬ様に注意すること。
こう言ふことを言つたり書いたりすると国防保安法、陸海軍刑法等に依り処罰される場合があります。
- 二、上陸後座談会や講演会等に出席せらるる様な場合は事前に所轄警察署に申告し、談話の内容を事前に検閲を受けること、但し官吏の方は夫々所属の長官に手続をすること。
- 三、敵国其他外国から持ち帰った新聞雑誌又は宣伝印刷物は上陸の際全部当局の検閲を受け、宣伝関係のものは之を提出すること。
- 四、我が国銃後は強固なる団結の下に聖戦完遂に邁進し、皆んなが或程度の不便を忍んで戦っているのですから、各位は生活様式の変化等から若干の不便あることと思われませんが、つまらぬ不平不満を漏らし銃後の団結を乱す様なことのない様充分に注意すること。
- 五、敵国の国内事情に就て例えば経済力の強大、資源の豊富等を誇張して敵国を利することになる様な言動は一切為さないこと。
こう言うことを言つたり書いたりすると刑法、言論出版集会結社等臨時取締法、国防保安法、警察犯処罰令等に依り処罰される場合があります。

要するに、国内の情報を統制し、海外の情報が入ってくることを懸念した日本政府が帰国者に対し、戦況に関する情報や敵国に利する情報を広めないこと、及び日本国内の銃後の団結を阻害するような言動を慎むことを強く要請し、「戦時下帝国臣民たるの矜持と自覚を扶植」⁶⁶⁾しようとしていた。館山沖での取調べ、及び提出した申告書の記載事項に関して疑いのある者は容疑者としてリストアップされ⁶⁷⁾、内務省は引き続き監視を行っている。

第一次日米・日英交換船時においては、以上のような取締りだけに留まっていたが、第二次日米交換船の際には、更に「日本的再教育を施す目的にて憲兵司令部と内務省にて」錬成所における講習「敵国在留同胞第二回交換船帰国者講習」が行われている⁶⁸⁾。参加者は米国の影響を強く受け、日本への適応が難しいと内務省当局が判断した男71名、女13名の計84名が選ばれている。内容としては11月14～29日までの約2週間、関係者の講演(内務省、外務省、大政翼賛会、陸軍報道部、

海軍報道部)、明治神宮・靖国神社への参拝、武道・国民歌謡の練習、陸軍士官学校・造船所・飛行機製作所の見学、防空訓練など、帰国直後で日本に適應できていない帰国者を戦時下日本へ適應させるプログラムが組まれている⁶⁹⁾。

この他にも内務省からではないが、敵国在留同胞対策委員会⁷⁰⁾から、第一次日米・日英交換船帰国者約350名の調査に基づいて、昭和18(1943)年5月31日、交換船に関する改善策が日本政府に提出されている。これは交換船の船室や食事、衛生に関する要望を求めたものであるが、この中で「帰国後の心得」を船内で啓蒙するよう要望されている。

その内容は、

- (一) 適当なる人を交換船に乗込ませしめ講演等により内地の現状を知悉せしめること
- (二) 戦時下に於ける国民の心構を十分に説明又は印刷物を交付すること
- (三) 戦時下物資活用の必要を説明し所持の物品を浪費せしめざると共に容器等の廃物と雖も放棄せしめざるやう注意すること
- (四) 船内に隣組制度を作り帰国後の便に供すること
- (五) 内地に於ける生活様式(隣組制度、物資配給制度等)を船内に於て平易に説明し帰国後間誤付かざる様にする⁷¹⁾

以上5点が要望されている。

このように、内務省を中心に帰国者の言動や銃後への影響については非常に留意されている点がかうかえる⁷²⁾。

上述したように帰国者への取締りを主として交換船事業に関わってきた内務省であるが、この他に交換船を利用してスパイ行為をしようとしていた動きも見受けられる。第一次日米交換船の際、内務省に対し参謀本部から交換船で送還予定の抑留米国人を「対外宣伝」に利用する計画があるとの問い合わせがあった。同省はこれを了承し、抑留者の内8名を選出し、昭和17(1942)年6月3日、選抜された8名全員を参謀本部主催のレセプションに出席させている⁷³⁾。実際にその後どのような対外宣伝が計画・実施されたかについての言及はなされていないが、交換船という平和事業を利用して、自国に利する行為を行おうとしていた内務省の姿勢も垣間見ることができる⁷⁴⁾。

以上論じてきたように、戦時下の厳しい条件下にあっても交換船を運航し、多

くの日本人を帰国させた日本政府であるが、同時に、帰国した彼らが戦時下の日本社会に適應し、銃後の団結を乱さないよう、内務省が腐心していた様子が見られた。また、それと同時に交換船をただの平和事業として捉えるのではなく、それを利用して対外宣伝など日本に利する行為をしようとしていた側面も存在したことを明らかにした。

IV 交換船に対する軍の譲歩とその限界

交換船事業は戦時下の海上を航行するという意味に於いて、軍事上の意義も多分に有していた。なぜならば、当時、すべての船舶は軍籍になっていたことに加え、戦時下の海上を安全に航行するには軍部の協力が必要不可欠であったからである。そこで本章では、交換船事業に対する軍部の姿勢を明らかにしていきたい。

昭和16(1941)年12月18日時点での米国政府との合意内容によると⁷⁵⁾、「関係国は相互に交換船の往復航に付其の安全を保障するの措置を執るものとす(日本は独伊等に対しても安全の保障を求め英米は其の与国全部に対し安全の保障を求むるものとす)」⁷⁶⁾と、外務省が軍部に加え、同盟国である独伊からも安全保障を確約することが決められている⁷⁷⁾。

外務省からの要請に対し、軍部は昭和17(1942)年1月21日の協議の際、「作戦の都合上交換船の出帆は或る時期迄見合わせられたし」⁷⁸⁾と意見していることに加え、第一次日米交換船の際には米国側の交換船グリッスホルム号に対して出帆直前まで安全保障を与えず、出航が延期される⁷⁹⁾事態に至るなど、軍事的な観点から交換船の航行に対して安易に安全保障を与えることはしていない。更に、給水のために昭南⁸⁰⁾への寄港が要請された際にも、最終的には外務省側が強引に寄港することを決定したものの、当初、現地陸軍は「防諜上の理由⁸¹⁾」からその寄港を拒絶しているなど、交換船事業に対して消極的な姿勢を見せている。

そこでここでは抑留者向けの救恤品輸送船航行に関する資料から、軍部の交換船に対する姿勢を概観していく。

昭和17(1942)年5月23日、英国政府からスイス国公使を通じ、赤十字船を用いて別途救恤品輸送船を航行することに関して同意するか否か、帝国政府の回答を求める問い合わせがあった。米国からも同様の請求があった。これに対し、日本政府は同年6月15日関係各省の協議の結果、赤十字船が中立港に寄港するならば航海の安全を保障して差し支えないとしつつも、それでも当分の間は太平洋に

於ける交戦状態に鑑み、航行安全を保障することは不可能であり、救恤品の輸送は赤十字船を別途備船するのではなく、交換船を利用するならば異議なしとの旨を回答している⁸²⁾。

救恤品輸送船への安全保障は不可能であるとの回答を受けたにもかかわらず、米国政府は同年8月6日スイス公使を通じ、再び赤十字庇護下での救恤品輸送船「カナンゴラ」号（スウェーデンより備船）の航行への同意を求めてきたことに加え、更に同年8月31日には「独伊両政府が其の保護の下に在る俘虜及抑留者同供給品輸送の赤十字船に安全保障を与へたる如く」⁸³⁾と、独伊政府が安全保障をしたのだから日本政府も当然同様の措置を採るべきであると、同盟国であるドイツ・イタリアを引合いに出し、再三にわたり日本政府に対して救恤品輸送船への合意を求めている。更に赤十字委員会もベルンの徳永代理公使を通じて、赤十字船による救恤品輸送に関する件について、日本側の希望があれば邦人船員を乗込ませ、日本側指揮の下に航海させることも考慮していると、大きな譲歩を見せている。

これだけの要請・譲歩を受けながらも、日本軍は「当分の間西太平洋を通過せんとする一切の外国船に対しては作戦上の理由に依り航行許可を与ふること能はざる旨及目下の処交換船以外に本邦船を「ロレンソ、マルクス」に特派する意向なき旨通報せり」⁸⁴⁾とあるように、軍部は頑なに赤十字庇護下で別途救恤品輸送船を派遣することに反対し、救恤品に関しては交換船を通じての供与に拘っている。

以上のように、軍部は軍籍であった船舶を交換船のために民間籍に戻し派遣すること、交換船に対して航行の安全を保障することについては譲歩を見せた。しかし、赤十字庇護下で別途、救恤品輸送船を派遣することに対しては頑なに反対の姿勢を貫き、救恤品については交換船を通じた輸送しか認めないなど、軍部の協力は限定的なものであったことを明らかにした⁸⁵⁾。

結 語

本稿では今まで明らかにされることのなかった交換船事業に対する日本政府内の動きについて論じ、次の点を明らかにした。

第一に、交換船事業の基となった俘虜の待遇に関する条約の準用に軍部が賛成した理由である。同条約の批准には反対してきた軍部であったが、太平洋戦争開戦時には、①独英、独米、伊英、伊米など他国間では同条約の下で行われている

捕虜の処遇に関して日本だけが取り残されることに対する懸念、②過去の戦争と比べて膨大な数の捕虜の扱いに対して軍部自身も統一の基準を欲していたという2つの理由から準用に賛成したと考えられる。

第二に、戦争という困難な状況下においても、外務省は一般居留民を交換対象に含めたり、第二次日英交換船の交渉を続けたりするなど、交換船の実現に奔走していたことを明らかにした。その一方で、交換船という平和事業の裏側には敵国在留邦人の救出という当初の目的のほかに、外交官の配置転換や戦争遂行に有利な者の帰国などの思惑が存在したことも明らかとなった。

第三に、内務省・軍部の交換船事業に対する動きである。内務省は帰国者の中で容疑者リストの作成、注意書きの配布、再教育講習など、帰国者が戦時下の日本社会に適応し、銃後の団結を乱さないように警戒しているのに加え、交換船をただの平和事業として捉えるのではなく、それを利用し対外宣伝に利用しようともしていた。また軍部は、船舶の提供、安全保障の供与という点については譲歩を見せたが、赤十字庇護下で救恤品送付船を派遣することについては頑なに反対するなど、交換船に対しての協力も限定的であった。

以上論じてきたように、交換船に対する各省の思惑は様々であった。一見すると、交換船事業は抑留者を自国に帰すための平和事業にしか見えないかもしれない。しかし、実際は自国民を帰国させたいという平和的側面に加え、戦争遂行に少しでも貢献するよう交換船事業を利用するという実利的な側面も兼ね備えていたと言える。

- 1) なお、太平洋戦争勃発前に日本政府は在留邦人に対して、引揚勧告を行っている。昭和14(1939)年9月に第二次世界大戦が勃発すると、欧州定期航路は混乱をきたし、日本政府は日本郵船の靖国丸・鹿島丸・箱根丸といった欧州航路の客船を用いて、欧州からの邦人引揚輸送にあっている(欧州戦争の拡大により、欧州航路は1940年に全て配船停止)。また、北米航路に関しても、対日資産凍結に伴うサンフランシスコ航路・シアトル航路停止に伴い、日本郵船は北米方面からの引揚船として龍田丸・氷川丸・太洋丸を派遣している。しかし、太平洋戦争勃発に伴い、引揚船の運航も一切停止となった。また、米国政府による引揚勧告は第1回昭和15(1940)年10月16日・第2回昭和15(1940)年11月10日・第3回昭和16(1941)年2月14日・第4回昭和16(1941)年9月12日、英国政府からは第1回昭和16(1941)年1月8日・第2回昭和16(1941)年2月21日・第3回昭和16(1941)年3月21日に実施されている(日本郵船歴史博物館 企画展「日米交換船とその時代」配布資料5頁及び8頁、2012年)。

- 2) 『大東亜戦争関係一件／交戦国外交官其他ノ交換関係／日米交換船関係 第一巻 1. 一般／1 昭和16年12月10日から昭和16年12月22日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032874200。これ以降、同系の資料に関しては、「日米交換船関係」と略記する。
- 3) 交換船自体は日米・日英交換船が初めてではない。第二次世界大戦勃発後の昭和14 (1939) 年には英伊間及び英独間で、昭和17 (1942) 年5月には米伊間及び米独間で交換船事業が行われている。しかし、これらの交換船に比べ、日米・日英交換船は地理的にも隔絶していることに加え、対象地域も遙かに広範囲であり (日米・日英という名前を冠しているものの、日本の敵国及び国交断絶国、大東亜共栄圏内の諸国も含まれている)、その実施規模は以前のそれよりも大規模なものになっており、この規模での実施は前例がないと言える (鶴見俊輔・加藤典洋・黒川創『日米交換船』新潮社、2006年)。
- 4) 青木ヒサ『帝亜丸の報告』前田書房、1944年、天野芳太郎『わが囚われの記』汎洋社、1943年、雨宮弘子『雨宮弘子日記』個人所蔵、岩熊萬藏『米国抑留体験記 日米開戦時と交換船で帰国するまで』私家版、2002年、都留重人『都留重人自伝 いくつもの岐路を回顧して』岩波書店、2001年、星野治五郎『アメリカ生還記』皇国青年協会、1942年、中野五郎『祖国へ還へる』新紀元社、1944年、などが挙げられる。
- 5) 藤田一久『国際人道法』有信堂、1993年によると、いわゆる「ジュネーブ条約」とは、1864年にスイスのジュネーブで「傷病者の状態改善に関する第1回赤十字条約」が締結されたのを皮切りに、以降同地で締結された以下4条約のことを言う。①「傷病者の状態改善に関する第1回赤十字条約」(1864年) ②「傷病者の状態改善に関する第2回赤十字条約」(1906年) ③「傷病者の状態改善に関する第3回赤十字条約」(1929年) ④「俘虜の待遇に関する条約」(1929年)。
- 6) 信夫淳平「大東亜戦争と俘虜取扱問題」『外交時報』第102巻第4号、1942年5月、1～11頁。
- 7) 『万国赤十字会議関係一件／赤十字条約改正並俘虜法典編纂ニ関スル寿府会議 (一九二九年) 関係／条約批准及加入関係 第二巻 分割4』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B04122508600。
- 8) 立川京一「日本の捕虜取扱いの背景と方針」『戦争史研究国際フォーラム報告書 第6回』防衛省、2008年。
- 9) 戦時下では当事国間の国交が断絶するため、交渉に際しては間に互いの利益代表国を立てて交渉を行っていた。当時の日本及び連合国各国の利益代表は表2の通りである。

ここでは交換船の交渉相手である米英についてのみ取り上げたが、他敵国・断交国の利益代表国についての詳細は内務省警保局『昭和一七年中に於ける外事警察概況』不二出版、1987年、13～17頁参照。

表2

		日本の利益保護国		敵国の利益保護国	
対米		スペイン		アメリカ	スイス
対英		英本国・オーストラリア など	スイス	イギリス	スイス (5月13日までは アルゼンチン)
		南アフリカなど	スウェーデン		

内務省警保局『昭和一七年中に於ける外事警察概況』(不二出版、1987年)より作成。

- 10) 5月14日以降はスイスに代わる。
- 11) 外務省『外務省の百年／外務省百年史編纂委員会編 下巻』原書房、1969年、633頁。
- 12) 『大東亜戦争関係一件／交戦国間敵国人及俘虜取扱関係／一般及諸問題／俘虜ノ待遇ニ関スル条約関係 3. 「一九二九年俘虜待遇条約」準用に関する日本の態度』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032472600。これ以降、同系の資料に関しては、「俘虜ノ待遇ニ関スル条約関係」と略記する。
- 13) 『俘虜ノ待遇ニ関スル条約関係 2. 「一九二九年俘虜待遇条約」準用に関する日米日英間往復文章及参考文章／1 1941年12月27日から1942年1月29日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032473500。
- 14) 前掲『俘虜ノ待遇ニ関スル条約関係 3. 「一九二九年俘虜待遇条約」準用に関する日本の態度』。
- 15) 『大東亜戦争関係一件／交戦国間敵国人及俘虜取扱関係／一般及諸問題 第二巻 1. 俘虜条約関係一般 (俘虜条約準用、俘虜情報局)』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032468700。これ以降、同系の資料に関しては、「一般及諸問題」と略記する。
- 16) 終戦連絡中央事務局「抗議事件関係資料第七號 (俘虜及抑留者関係) 昭和十七年度に於ケル俘虜抑留者関係事項」『抗議事件関係資料其の二』(防衛研究所図書館所蔵)。終戦連絡事務局とは、外交史料館に保存されている資料によれば、連合国軍隊の本邦進駐に伴い、連合国側との連絡にあたるために昭和20 (1945) 年8月26日に外務省の外局として設置された機関であり、昭和23 (1948) 年2月1日に廃止された。これ以降、同資料に関しては、「抗議事件関係資料其の二」と略記する。
- 17) 同上。
- 18) 元々、俘虜の待遇に関する条約では、“戦闘員・捕虜”の取扱いについてだけを規定しており、“非戦闘員”に関しての処遇は一切定められていなかった。そのため、非戦闘員の取扱いについての同条約準用に関する決定は後日に持ち越されたものと考えられる。
- 19) 前掲『一般及諸問題 第二巻 1. 俘虜条約関係一般 (俘虜条約準用、俘虜情報局)』。

- 20) 同上。
- 21) 前掲、終戦連絡中央事務局『抗議事件関係資料其の二』。
- 22) 同上。
- 23) 同上。
- 24) 4月14日発表の大本営発表より。この頃は開戦直後で戦勝ムードのため、大本営発表といえども正確な数字を発表していたと信頼できる。
- 25) 前掲、信夫淳平「大東亜戦争と俘虜取扱問題」、1～11頁。
- 26) 交換場所として中立国の港へ寄港することから、「交換船として運航される全ての船舶は民間籍であること」が戦時国際法によって定められていたため、軍籍から民間籍へ戻す必要があった。日本側は船籍を日本郵船籍にして交換船を運航している。
- 27) 「A級極東国際軍事裁判記録(和文)(No.128-2)」(国立公文書館)、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. A08071299300。その他にも刑事事件で起訴され、裁判審理中の者を釈放・帰国させる際には、司法省に直談判している(同上)。
- 28) 前掲『日米交換船関係 第一巻 1. 一般/1 昭和16年12月10日から昭和16年12月22日』。
- 29) 同上。
- 30) 同上。
- 31) 『日英交換船関係 第一巻 1. 一般(交換交渉経緯等)/1 昭和16年12月26日から昭和17年4月25日』外務省外交史料館、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. B02032901800。
- 32) 『日米交換船関係 第二巻 6 昭和17年6月15日から昭和17年7月9日』外務省外交史料館、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. B02032875700。
- 33) 前掲、内務省警保局『昭和一七年中に於ける外事警察概況』、49頁。鶴見俊輔・加藤典洋・黒川創『日米交換船』新潮社、2006年。
- 34) 『日米交換船関係 第六巻 一般/1』外務省外交史料館、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. B02032884100。
- 35) この他にも昭和18(1943)年12月の段階では、第三次日米交換船の実施も模索され始めていた。日米間での交換者のリストの決定が順調にいけば、昭和19(1944)年2月にも実行可能であるとし、場所は第二次日米交換船と同じ、インドのゴア「マルマゴン港」が予定されていた(『日米交換船関係 第四巻 2. 第三次交換船関係』外務省外交史料館、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. B02032877600)。
- 36) 前掲『日英交換船関係 第四巻 2. 本邦人及友好国人の部/1. 我方ト利益代表国(スウェーデン)トノ会談関係』。
- 37) 村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究—日系アメリカ人の歴史の視点から』トヨタ財団助成研究報告書、1992年、83頁。これ以降、同資料に関しては、『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者

に関する基礎的研究』と略記する。

- 38) 前掲『日英交換船関係 第四巻 2. 本邦人及友好国人の部/1. 我方ト利益代表国(スウェーデン)トノ会談関係』。
- 39) 同上。
- 40) 例えば、英国船をソ連極東領まではソ連の乗組員によって船を運航し、同地点から日本へは日本人乗組員によって同船を運航しても良い。あるいは、船の船籍が英国籍であることを日本政府が懸念していると、英国政府は憂慮し、英国側からの船は中立船を使用しても良いなど、運航の条件面で大きく譲歩を見せている(前掲『日英交換船関係 第四巻 2. 本邦人及友好国人の部/1. 我方ト利益代表国(スウェーデン)トノ会談関係』)。
- 41) 第二次日英交換船のほかに、傷病俘虜交換船を実施しようとの提案もあった。第二次日英交換船のために選定された1600名を除いても、まだ3000名以上の邦人が英国の抑留下に残される。よって、英側の傷病俘虜と日本人の非戦闘員の同数交換をインドのゴア「マルマゴン港」ですするという提案である(前掲『日英交換船関係 第四巻 2. 本邦人及友好国人の部/1. 我方ト利益代表国(スウェーデン)トノ会談関係』)。
- 42) 外務省在敵国居留民関係事務室 特命全権公使の鈴木九萬のこと。在敵国居留民関係事務室とは、昭和17(1942)年10月に在敵国邦人と在日敵国人に関連した事務を一括して扱うために設置された外務省内の機関である。
- 43) 前掲『日英交換船関係 第四巻 2. 本邦人及友好国人の部/1. 我方ト利益代表国(スウェーデン)トノ会談関係』。
- 44) 太平洋戦争下での船舶の増減は以下の通りである。交換船が実施された昭和17(1942)年及び昭和18(1943)年から船舶が著しいスピードで減り始めている。

表3

(単位:千トン)

年度	拿捕	新造	喪失	増減	現有量
1941	331	68	272	127	
1942	377	362	1,250	△511	5,946(1942年11月)
1943	90	1,094	2,560	△1,376	4,944(1943年12月)
1944	24	1,590	3,484	△1,870	2,911(1944年10月)
1945	0	179	1,051	△872	1,961(1945年4月)
合計	822	3,293	8,167	△4,502	

出典: 富永謙吾『現代史資料39. 太平洋戦争5』(みすず書房、1975年)

注: △は減少を意味する。

- 45) 前掲『日米交換船関係 第一巻 1. 一般/1 昭和16年12月10日から昭和16年12月22日』。
- 46) 『日米交換船関係 第一巻 1. 一般/5 昭和17年3月9日から昭和17年3月

- 19日」外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032874600。
- 47) 交戦国が、交戦中に、敵国または第三国の人、船舶または貨物に対し、戦争区域を無事に通行できるよう安全を保障する文書。英語では Safe (ty) Conduct と訳される。通行の日時、経路、通行者の標識などが合意され、安導券に示された条件に従うかぎり安全通行が保障される。
- 48) 『日米交換船関係 第二巻 7 昭和17年7月14日から昭和17年8月27日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032875800。
- 49) 『日英交換船関係 第一巻 2. 在大東亞地域敵国人関係/1 昭和17年1月25日から昭和17年5月25日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032902100。
- 50) 『日米交換船関係 第二巻 5 昭和17年6月8日から昭和17年6月15日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032875600。
- 51) 同上。
- 52) 前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究』、70頁。
- 53) 横浜正金銀行サンフランシスコ支店職員。第一次交換船に松平を乗せるかどうかについて日米間で揉めた理由については記述されていない (『日米交換船関係 第五巻 6. 第一次交換船帰国者調査票/27』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032880600)。
- 54) 前掲『日英交換船関係 第二巻 5 昭和17年6月8日から昭和17年6月15日』。
- 55) 同上。
- 56) 『日米交換船関係 第六巻 1. 第二次米案邦人交換リスト』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032884400。
- 57) 前掲『日米交換船関係 第一巻 1. 一般/1』昭和16年12月10日から昭和16年12月22日』。
- 58) 前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究』、71頁。
- 59) 同上、77頁。
- 60) 前掲『日米交換船関係 第六巻 一般/1』。
- 61) 米国もこれまでに帰国する非官吏の優先順位に関して、大まかな希望は出しており、「泰国、佛印、大連、京城、哈爾濱、漢口、済南、汕頭、厦門等」の遠隔地の者を優先的に送還することを希望している (『日米交換船関係 第一巻 1. 一般/6 昭和17年3月18日から昭和17年4月10日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032874700)。
- 62) 前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究』、68頁。
- 63) 『日米交換船関係 第六巻 一般/3』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032884300。

- 64) 前掲、内務省警保局『昭和一七年中に於ける外事警察概況』、49~50頁。鶴見俊輔・加藤典洋・黒川創『日米交換船』新潮社、2006年。
- 65) 前掲、内務省警保局『昭和一七年中に於ける外事警察概況』、49~50頁。
- 66) 同上。
- 67) 第一次日米交換船に関しては101名。第一次日英交換船は、龍田丸での帰国者から16名、鎌倉丸からは33名が容疑者としてリストアップされている (同上、52~76頁)。「在外中の行動が不詳の者、所持品に容疑のある者、敵国側に利用されている疑いのある者」などがリストアップされている。リストアップされた容疑者の身分は学生や料理人、会社員など様々である。彼等に対し、内務省により取調べが行われ、同資料には「引続き視察注意を要する」・「容疑の点なし」など、取調べ状況が記されている。
- 68) 前掲『日米交換船関係 第六巻 一般/3』。前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究』、22頁。
- 69) 前掲『日米交換船関係 第六巻 一般/3』。
- 70) 敵国在留同胞対策委員会は、太平洋戦争により敵国に残された在留民に関する情報を関係官庁と連絡して一括して収集し、在留民の保護に努める組織として発足した (組織としては、財団法人海外同胞中央会の下に置かれていた)。親戚や知己などに在留民の情報を共有し、在留民本人に対しては、赤十字及び利益代表国を通じて慰問を行うことを主業務としている (『一般及諸問題/敵国在留同胞対策委員会 1. 敵国在留同胞対策委員会結成迄の経緯/昭和17年12月4日から24日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032478400)。第二次交換船の際には、同委員会は帝亜丸に救恤品の輸送及び帰国者への諸幹旋のため、主事である鈴木亀之甫を乗船させている (『日米交換船関係 第六巻 一般/2』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032884200)。
- 71) 前掲『日米交換船関係 第六巻 一般/2』。前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究』トヨタ財団助成研究報告書、1992年、75~76頁。
- 72) 内務省は帰国者や銃後に対してだけでなく、敵国に残されている邦人への戦時思想の啓蒙にも努めていた。例えば、敵国に取り残された邦人に救恤品として送られる予定であった書籍に関しても、内務省がその適否を審査し、多くのキリスト教関連の書籍が救恤品から除外された (『一般及諸問題/在敵国本邦人救恤問題 第一巻 1. 要救恤ノ実態及ソノ対策関係/12. 交換船ニ抑留者、俘虜宛救恤品積載並ニ分配ノ件/2 1943年9月8日から1943年10月28日』外務省外交史料館、JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B02032511800)。外務省も銃後への影響を考え、交換船帰国者に関する新聞記事の取扱いに関して統制を図っている。その取扱い方針によると、①戦況や敵国軍勢力などの軍事関係の情報、②戦前の米英との外交を称賛するような外交情報、③経済力など敵国の国内情勢に関

する情報、④利益代表国についての不満など第二次交換船実施に支障をきたす情報など、日本の銃後に悪影響を与えるあらゆる情報は新聞上で取り扱われることが禁止された（前掲『日英交換船関係 第一巻 1. 一般（交換交渉経緯等）／1 昭和16年12月26日から昭和17年4月25日】）。

- 73) 前掲、内務省警保局「昭和一七年中に於ける外事警察概況」、105～106頁。このような交換船によるスパイ活動・宣伝活動などが行われていないかという点や、両国民の交換が適正に行われているかを監視するため、各国の利益代表の代表が監視員として各船に数名乗船していた（『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988年、783頁）。
- 74) この他にも、昭和17（1942）年1月21日の関係省庁との協議の際、内務省担当者は「抑留又は拘禁中の“好ましからざる人物”（宣教師にこの種の者多し）を交換船にて帰国せしめるとき」と、日本に置いておきたくない人物を交換船で送還したいとの発言をしている。このように、交換船は単に平和事業としての側面だけでなく、各国・各省の思惑が交錯した事業であったと言える（『日米交換船関係 第一巻 1. 一般／2 昭和16年12月24日から昭和17年2月9日』外務省外交史料館、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B02032874300）。
- 75) 前掲『日米交換船関係 第一巻 1. 一般／1 昭和16年12月10日から昭和16年12月22日】。
- 76) ちなみに独米間で外交官交換が行われた際には、「独逸人が輸送せらるる船舶が北米向航行の途上其の敵国船なる場合に於ても亦帝国海軍に攻撃せられざるものなる帝国政府の根本的約束を必要なり」と独逸政府から日本政府に対して要請があり、日本政府はこの要請を受諾している（『第二次欧州大戦関係一件／交戦国外交官其他ノ相互交換関係／在米州ドイツ外交官ノ交換関係／1 昭和16年3月10日から昭和16年5月18日』外務省外交史料館、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B02032411300）。
- 77) 安全保障のため、航路周辺に展開する全ての交戦国の軍隊に対して交換船の運航が通告された。また、安全を期するために船舶には白十字の塗装がなされ、夜間でも認識できるよう照明が施された。
- 78) 前掲『日米交換船関係 第一巻 1. 一般／1. 一般／2 昭和16年12月24日から昭和17年2月9日】。
- 79) 前掲『日米交換船関係 第二巻 5. 昭和17年6月8日から昭和17年6月15日】。
- 80) シンガポールのこと。当時の日本では昭南と呼ばれていた。
- 81) 『日英交換船関係 第一巻 1. 一般（交換交渉経緯等）／2 昭和17年5月4日から昭和17年7月25日』外務省外交史料館、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B02032901900。
- 82) 前掲、終戦連絡中央事務局「抗議事件関係資料第七號（俘虜及抑留者関係）昭和十七年度に於ケル俘虜抑留者関係事項」『抗議事件関係資料其の二』。航行の安全を保障できないことのほかに、①日本側から赤十字船に乗せる救恤品が十分に

ないこと、②日本政府は敵国抑留者に対して国際法に則り十分な待遇を与えているから、彼らに対して別途の救恤品の必要性は認められないことの2点を救恤船に対する安全保障の拒絶理由に挙げている（前掲、終戦連絡中央事務局「抗議事件関係資料其の二」）。当時の日本は物資不足に苛まれていた。第一次、第二次交換船では敵国に抑留されている邦人のために醤油、味噌、茶などの救恤品を送ってはいるが、この時点で体面を保つだけの物資を用意することもできないと悲痛なメモが外務省の資料の余白に残されている（前掲、村川庸子・桑井輝子『日米戦時交換船・戦後送還船「帰国」者に関する基礎的研究】）。

- 83) 前掲、終戦連絡中央事務局「抗議事件関係資料其の二」。
- 84) 同上。同資料によると、米国政府も交換船による救恤品輸送については賛成であるが、「グリップスホルム」號は極東にいる抑留者に十分な救恤品を輸送するだけのスペースがない上に、交換船は救恤品を定期的に届けるものではないため、救恤品を届ける専用船の必要性を訴えていた。
- 85) しかし、最終的に交換船実施後の戦争末期には白山丸・星丸・阿波丸の3船が救恤品輸送船として派遣されるに至っている（ロジャー・ディングマン『阿波丸撃沈—太平洋戦争と日米関係』成山堂書店、2000年）。