

戦前期蘭印における邦船銃撃事件について

～第7徳栄丸及び泰進丸事件～

福田 忠弘

はじめに

本論文では、蘭領東インド（以下、蘭印と略す）で初めて日本人漁業者に死傷者を出した、1937（昭和12）年に発生した2件の邦船銃撃事件（第7徳栄丸事件及び泰進丸事件）について取り上げる。

日本人漁業者の進出が1910年頃から進んだシンガポールと異なり、蘭印は漁業規制も厳しく市場も閉鎖的であったために、日本人漁業者の本格的な進出は1920年代になってからであった。1920年代以降日本人漁業者の進出が進んでいくと、現地漁民との紛争も増加し、蘭印政庁は取り締まりを強化していった。さらに日本人漁業者間でのめめごとも多くなっていったことから、蘭印政庁は在バタヴィア（現在のジャカルタ）の日本総領事館に日本人漁業者に対する統制を行うよう要請した。同時に蘭印政庁による取り締まりも厳しくなり、日本漁船に対しては蘭印政庁による拿捕や爆弾投下事件などが発生するようになっていった。1930年代に入ると新たな問題も浮上してくる。シンガポールに拠点を置く日本人漁船が蘭印の海域で密漁を行い、拿捕される事件が増加していったのである。本論文で分析対象とする第7徳栄丸事件及び泰進丸事件も、そうした取り締まりのなかで発生した。1937年9月末に起きた第7徳栄丸事件では、蘭印の軍艦艦載機が邦船に向けて機銃による銃撃を行い、日本人漁業者に2名の死者と2名の負傷者がでた。その約2週間後には、同じ軍艦の艦載機が邦船泰進丸にも機銃で銃撃を行い、2名の負傷者を出す事件をも引き起こしている。2週間の間に同じ軍艦から出撃した艦載機が死傷者を出したために、日本政府もこの事態を重視し、オランダ本国との賠償交渉と今後の再発防止策について外交交渉を行うことになった。外交交渉では両国の主張に隔たりがあったために、外務省及び大日本帝国海軍の間では、蘭印での日本人漁業者保護のために大日本帝国海軍派遣の必要性も検討されていたことが明らかになっている。

本論文で取り上げる2つの邦船銃撃事件については、これまでほとんど焦点が当てられることがなかった¹。そこで本論文の目的の第一として、これまでほとんど注目されていなかった邦船銃撃事件がどのような事件だったのか、その経緯について言及する。第二に、邦船銃撃事件について日本とオランダ政府間でどのような外交交渉が行われたのかについて明らかにする。邦船銃撃事件が起きた当時、日本とオランダ間では日蘭会商と呼ばれる貿易問題（1934～1938年）が外交問題として交渉が行われていたが、漁業問題が日本とオランダ間の関係にどのような影響を及ぼしたのかに言及している先行研究はほとんどない²。

1 戦前期の南洋における日本人漁業者について取り上げた先行研究としては、片岡千賀之『南洋の日本人漁業』（同文館、1991年）、後藤乾一『近代日本の「南進」と沖縄』（岩波書店、2015年）、伊藤康宏他編著『帝国日本の漁業と漁業政策』（北斗書房、2016年）、後藤乾一『「南進」する人びとの近現代史—小笠原諸島・沖縄インドネシア』（龍溪書舎、2019年）などがあるが、本論文が取り上げる二つの邦船銃撃事件については取り上げていない。

2 日蘭会商については、岩間敏『アジア・太平洋戦争と石油—戦備・戦略・対外政策』（吉川弘文館、2018年）、増田与、後藤乾一「日本・インドネシア経済関係史研究の序説にむけて—第一次日蘭会商前夜の蘭領東インド市場における日本綿布」『社会科学討究』第22巻第3号、1977年、笹谷直人「日蘭会商（1934年6月—38年初頭）の歴史的意義—オランダの帝国主義的アジア秩序と日本の協調外交」『人文学報』第81号、1998年などがある。

この問題が外交交渉でどのような解決がされたかについて明らかにすることは、当時の両国間関係がどのようなものだったのかを知るうえで重要である。

1 日本人漁業者の進出と蘭印政庁の対応

南洋への日本人漁業者の進出は、1900年頃から始まっている³。図1は、シンガポール、マラヤ・北ボルネオ、蘭印、フィリピンへの日本人漁業者の進出の推移を表したものである。図1にあるように、フィリピンへの日本人漁業者の進出は1910年頃から増加している。その一方、シンガポール、マラヤ・北ボルネオ、蘭印への進出は1925年以降増加しているのが分かる。

1927（昭和2）年6月～12月にかけて、鹿児島県原耕（はら・こう：衆議院議員を2期務めて、南洋漁業を強力に推進した人物）が南洋群島、蘭印のケマ（ピトゥン近郊）、アンボンへの第一次南洋漁場開拓事業を行い、大成功を収めた⁴。1928（昭和3）年2月に行われた衆議院選挙で初当選した原は、同年12月22日に農林大臣官邸において、山本悌二郎農林大臣や政官財の重要人物を招待して「南洋漁業株式会社」を設立した⁵。また、原は1929（昭和4）年3月18日の第56回帝国議会議院本会議においても、南洋漁業に関する演説を行っている⁶。帝国議会で南洋漁業が取りあげられたのはこの時が最初である。この後、日本政府も南洋漁業に目を向けることになる。1930（昭和5）年11月には、拓務省の試験船「白鷹丸」を南洋にはじめて派遣した。1931（昭和6）年6月10日には、拓務省が「水産事務協議会」を開催し、全国の都道府県の水産試験場技師及び朝鮮、台湾、関東州などの外地の水産技師が一堂に会して、南洋漁業についての会合が開催された⁷。その後、大規模資本が南洋漁業に関する企業を設立している。こうした動きが、1925年以降日本人漁業者の南洋進出を後押しすることになった。

また、南洋の日本人漁業者について検討する際に、片岡千賀之が言及しているように、鮮魚供給型漁業と輸出商品型漁業を区別することが極めて重要である。片岡は、「鮮魚供給型漁業とは、出漁地の住民や日本人移住者に鮮魚を供給するものであり、輸出商品型漁業とは水産物が出漁地で消費されず、日本や欧米諸国を市場とする漁業である⁸」と定義している。戦前期に南洋に進出した日本人漁業者は鮮魚供給型漁業が多かったために、どうしても大規模な都市に拠点を置き、鮮魚を腐敗する前に販売する必要があった。シンガポールに日本人漁業者が多いのは、鮮魚供給型漁業に従事するものが多かったからであり、人口が多い都市部に拠点を置く必要があったからである。一方、蘭印のバタヴィア近郊では鮮魚供給型漁業が行われ、スラウェシ島のケマ（ピトゥン）では鯉節製造などの輸出商品型漁業が行われることになった。

本論文で取り上げる時期の日本人漁業者の蘭印及びシンガポールへの進出状況は、表1

3 南洋への日本人漁業者の進出については、片岡、前掲書が網羅している。本論文でも、多くのことを同書に依拠している。

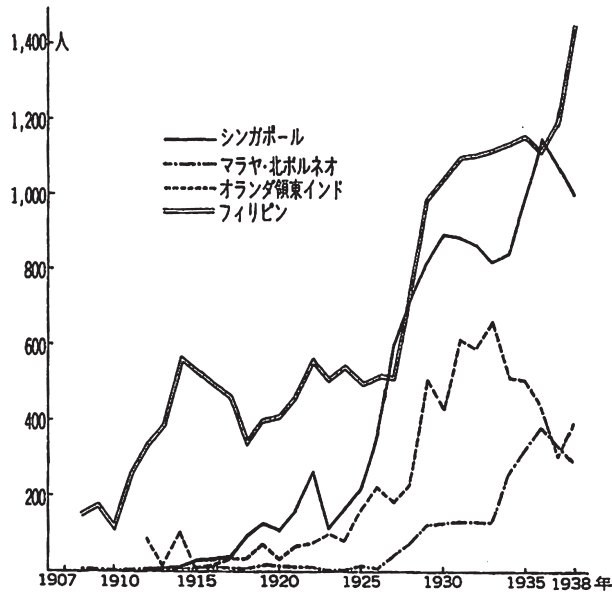
4 原耕の業績については、拙著『海耕記－原耕が鯉群に翔けた夢』（筑波書房、2018年）、拙稿「戦前期沖縄県人水産業者の南洋群島進出と原耕」『研究年報』第47号、2015年、拙稿「活き鯉確保からみた原耕の第一次南洋漁場開拓事業」『研究年報』第46号、2014年、拙稿「南方漁場開拓者・原耕の帝国議会における議員活動をめぐって」『研究年報』第42号、2010年、拙稿「南方漁場開拓者原耕のアンボンにおける漁業基地建設計画(昭和2年～8年)」『商経論叢』第62号、2011年、拙稿「原耕による南洋漁場開拓事業とその影響」『研究年報』第45号、2014年がある。

5 『鹿児島新聞』1928年12月27日3面。

6 「第五十六回帝国議会議院議事速記録第三十五号」『官報 号外』1929年3月19日、797～799ページ。

7 『拓務時報』第4号、1931年7月、69ページ。

8 片岡、前掲書、11ページ。



(出所) 清水元「戦前期シンガポール・マラヤにおける邦人経済進出の形態－職業別人口調査を中心として」『アジア経済』第26巻第3号，1985年，25ページより。

図1 東南アジア邦人水産業人口の推移

の通りである。表1は、1935（昭和10）年3月時点の南洋における日本人水産業者の数を拓務省がまとめたものである。それぞれの地域で鮮魚供給型漁業と輸出商品型漁業に分かれているのが分かる。マカッサル、バタヴィア、シンガポールの沿岸漁業、追込及び流網漁業は鮮魚供給型漁業である。この漁業形態の場合には、現地漁民とも漁業紛争を起こす可能性が高い。またマナド、ブートン、アンボン、ドボなどは輸出商品型漁業が行われていたことが分かる。

表1 1935年3月時点での日本人水産業者（蘭印及びシンガポール）

地名 ^{注1}	経営者	従業員	業種	漁船数	年産額	投資額
マツカサル	玉城組	33人	沿岸漁業	機船3隻	10万円	2万円
メナード	大岩組日蘭漁業他2社	100人	鯉鮪釣筋製造	機船9隻	40万円	250万円
ブートン	ブートン真珠株式会社	25人	蝶貝養殖	潜水船3隻	35万円	70万円
タルナテ	大岩組出張所	16人	沿岸漁業	機船1隻	3万円	4万円
アンボイナ	原ちよ	22人	鯉鮪釣筋製造	機船1隻	2万円	5万円
ドボ	9社	120人	蝶貝採取	機船14隻	10万円	40万円
バタビヤ	大昌公司他3社	323人	追込及流網	機船12隻	66万円	60万円
シンガポール	大昌公司(永福) 石津公司其他	1080人	追込及流網	機船48隻 漁船80隻	130万円	274万円

注1：地名は、拓務省作成の元史料の表記のまま記載している。

(出所)「南洋水産業地圖（昭和10年3月）」から筆者作成。JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B09042214100（第2～5画像目）、本邦漁業関係雑件／南洋漁業関係（印度洋並豪州沿岸ヲ含む）第三巻(E-4-9-0-7-7_003)(外務省外交史料館)。

9 アジア歴史資料センターから閲覧した史料に関しては、同機関が推奨している引用例に従って引用元を表記している。詳しくは、https://www.jacar.archives.go.jp/aj/www/doc/before_browse.html（2020年12月22日閲覧）を参照のこと。また、アジア歴史資料センターからの引用史料に関して、初出の場合には、11桁のレファレンス番号の他に資料名及び目録のページに記載されている門、類、項を記載している。しかし同一のレファレンス番号の史料を二回目以降引用する場合には、レファレンス番号とその後に（第〇〇画像目）とだけ表記する。

日本人漁業者が蘭印に進出したことで、蘭印政庁の取り締まりも厳しさを増していった。1935(昭和10)年8月18日、ビトゥンに拠点を置く日本人カツオ漁船7隻がレンベ海峡でカツオ漁を行っていた際に、蘭印政庁の飛行機が飛来し、機上より手信号で警備艦の方に向かうように合図した。7隻のうち6隻は警備艦の方に向かったが、カツオ漁に夢中になっていた1隻はそのままカツオ漁を継続した。この指示に従わなかったカツオ漁船に対して、飛行機は爆弾3個を投下した。爆弾を投下されたのはビジャク号で約25名の漁夫が乗船していた。漁船も乗組員も無事であったが、爆弾投下によって2メートルぐらいの水柱が生じたことが報告されている。この事件を受けて、メナドの日本人会では飛行機を使用した取締り、特に爆弾投下は行き過ぎであり、高速の警備艇で取締りを行うように総領事館を通して蘭印政庁に申し入れを行った¹⁰。

1935(昭和10)年8月24日、蘭印の警備船アーレント号が日本人の漁船6隻の検閲を行った際に、日本側漁船は爆弾を投下されたと主張した。バタビア総領事館が蘭印政庁の海軍省管船局等に問合せを行ったところ、爆弾投下の事実はなく、逃亡を図ろうとした漁船に向けて2度機関銃を発射し、当該漁船を停船させたとの回答が行われている¹¹。この時にも死傷者は出ていないが、次第に蘭印政庁の取り締まり手段が激化しているのが分かる。

蘭印に拠点を置いている日本人漁業者だけでなく、シンガポールに拠点を置いている日本人漁業者による密漁にも蘭印政庁の取り締まりは強化されていった。表1に示されているように、シンガポールの日本人漁業者の数は1935年には1080人、年産額も130万円と他の地域と比較しても突出しているのが分かる。外務省外交史料館の史料を見ると、1931(昭和6)年にはシンガポールの日本人漁師が千名を超え、漁師の家族も含めるとシンガポールでも在留邦人の3分の1を占めるに至っている¹²。シンガポールの日本人漁業者は、シンガポールの海域だけではなく、蘭印、タイ近海、イギリス領マラヤ海域にも進出して、密漁で取り締まられることが多くなっていた。表2は、シンガポールと蘭印のバタヴィアに拠点を置いていた大手漁業会社の大昌公司所有の漁船が、1935年以降に拿捕された事件をまとめたものである。

シンガポールに拠点を置いている漁船も、蘭印のバタビアに拠点を置いていた漁船も、蘭印やタイ、ビルマ、マレー連邦、サラワク王国などの海域に進出していき、拿捕されていたことが分かる。こうした日本人漁業者による拿捕事件が、本論文で取り上げる第7徳栄丸及び泰進丸事件の引き金になっていったということができよう。表2を見るだけでも、第7徳栄丸及び泰進丸銃撃事件が発生した1937年には、蘭印政庁によって少なくとも3回の拿捕事件が起きていたことになる。

10 JACAR: B09042215800 (第64画像目および第74~75画像目)、本邦漁業関係雑件/南洋漁業関係(印度洋並豪州沿岸ヲ含ム) 第四卷(E-4-9-0-7-7_004)(外務省外交史料館)。

11 JACAR: B09042226500 (第2~3画像目)、密漁関係雑件 第二卷(E-4-9-0-8_002)(外務省外交史料館)。

12 JACAR: B09042212800 (第32画像目)、本邦漁業関係雑件/南洋漁業関係(印度洋並豪州沿岸ヲ含ム) 第二卷(E-4-9-0-7-7_002)(外務省外交史料館)。

表 2 1935～1938年大昌公司¹³の拿捕船

年月	拿捕船			拿捕者
	根拠地	船名	漁船種類	
1935・2	バタビア	巧盛丸	追込網	蘭印
”・4	シンガポール	大幸丸	”	”
”・6	”	海福丸	”	”
”・6	”	大成丸	”	マレー連邦
”・8	”	昌福丸	流網	サラワク王国
”・10	”	?	”	蘭印
1936・1	”	?	定置網	ビルマ
”・6	”	喜福丸	追込網	シャム
”・9	バタビア	瑞福丸	”	蘭印
1937・1	シンガポール	?	定置網	ビルマ
”・2	”	?	流網	蘭印
”・6	”	福栄丸	追込網	”
”・7	”	?	”	仏印
”・10	”	福栄丸	”	蘭印
”・11	”	?	”	?
”・11	”	仁福丸	”	シャム
”・12	”	大和丸	曳縄	”
1938・1	”	?	流網	蘭印
”・1	?	?	追込網	”
”・1	?	安福丸	流網	”
”・2	シンガポール	福信丸	鮮魚運搬	”
”・5	”	?	流網	サラワク王国
”・5	”	仁福丸	追込網	マレー連邦
”・6	バタビア	?	”	?
”・9	”	?	”	蘭印

(出所) 片岡千賀之『南洋の日本人漁業』(同文館, 1991年), 73ページ。

2 事件の概要

第7 徳栄丸及び泰進丸事件に言及する前に、一つの日本人漁業者による事件を紹介して

13 大昌公司は、1917年に永福虎が設立した大成漁業公司が母体になっている。大成漁業公司は1920年には大成漁業株式会社、1922年には大昌公司へと発展していった。大昌公司及び永福虎については、片岡、前掲書、53～58ページを参照のこと。

おく必要がある。日本の高瀬貝採集船大鵬丸が起こした事件である。この事件によって、蘭印政庁の日本人漁業者に対する取り締まりが激化したと思われる。1936（昭和11）年8月頃、日本の高瀬貝採集船大鵬丸がマカッサル近海で密漁の嫌疑がかけられた。大鵬丸に乗船していたのは、沖縄出身の漁師3名である。調査のために武器を携帯したオランダ人警部1名、現地巡査4名、税官吏数名が漁船に乗り込んできたのだが、沖縄出身の漁師3名は警官と役人の隙を窺って襲い武器を強奪し、さらに警官らを縛り上げて浅瀬に投げこんで逃走を図るといふ事件が発生したのである。この事件は、蘭印の役人、特に海軍長官の憤激を誘った¹⁴。大鵬丸は事件後ニューカレドニアまで逃れたことが判明し、その場で逮捕された。フランスとオランダ間では、犯人引き渡し条約が結ばれていたため、大鵬丸の乗組員3人の身柄は蘭印へと引き渡された。蘭印の現地新聞が一面にて大鵬丸事件を取り上げて、「斯ル事件ノ頻發スル該地方ノ警備ハ之ヲ警官ノミニ任スルコトナク軍隊ヲシテ之ニ當ラシムルコト必要ナリト一般ノ注意ヲ惹キ居レリ¹⁵」と論評している。ここで、警察ではなく、軍隊による取り締まりについて現地新聞が言及していることが重要である。それほどまでに現地住民の感情を逆なでする事件が大鵬丸事件だったのである。

(1) 第7徳栄丸の場合

第7徳栄丸はシンガポールに拠点を置く大城組所有の漁船である。1937（昭和12）年9月28日にシンガポールを出港し、マレー半島の南に位置する灯台が置かれていた小島付近で漁船3隻と合流した。第7徳栄丸は母船として小型漁船3隻を曳航して約70海里東南に位置する漁場に向かうも、北風が強くなったためにシンガポールへ引き返そうと試みた。しかし第7徳栄丸の発動機が故障したため、29日の午後、付近の島に停泊して機関を修理した。30日の朝には機関の調子も良くなり、午前7時頃に再びシンガポールに向けて出発した。この時、曳航する小型漁船のロープが母船より外れ1隻の漁船が離れたために、その漁船の回収を試みていた。場所は、リアウ諸島州のデダップ(Dedap)島とペンゲラップ(Pengelap)島の間の海域であった。その時に、どこからともなく飛行機が飛来してきて、第7徳栄丸の上空を2～3回旋回して、合図も何もなく行き過ぎていった。

それから約1時間後、再び飛行機が飛来し着水したうえで、花火のような火を発してパイロットが手で何か信号を送った。この事態を受けて、第7徳栄丸は停船した。その後、飛行機は上空に飛び立ったため、第7徳栄丸は再びシンガポールに向けて進行した。しかしその7、8分後、飛行機が3度目の飛来をし、第7徳栄丸の左舷側に着水し、そのまま並走し船首に向けて機銃を発砲した。この時、銃弾は船首に命中するも乗組員に怪我人等はでなかった。第7徳栄丸は銃撃を受けて停船したが、飛行機が再度どこかへ飛び去ったため、再びシンガポールに向けて発進した。その後、5～6分後に飛行機が舞い戻ってきた。今回で4回目である。第7徳栄丸の右舷前方70～80メートルに着水し、パイロットが手を振り何か合図をした。第7徳栄丸の船員の方ではこの合図の意味が分からなかったために、第7徳栄丸の方にも、「もっと接近してもらいたい」と手で信号を送った。この時の合図のやり取りでは、第7徳栄丸は停船せず進航したままでのやり取りであった。飛行

14 JACAR: B09042219300（第89画像目）、本邦漁業関係雑件／南洋漁業関係（印度洋並豪州沿岸ヲ含ム）／和蘭軍艦邦船射撃事件（第七徳栄丸及泰進丸事件）(E-4-9-0-7-7-1)(外務省外交史料館)。

15 JACAR: B09042217400（第2画像目）、本邦漁業関係雑件／南洋漁業関係（印度洋並豪州沿岸ヲ含ム）第五卷(E-4-9-0-7-7_005)(外務省外交史料館)。

機の方では2回目の発砲を行い、この発砲を受けて第7徳栄丸は停船した。停船後、飛行機のパイロットは再び手を振り合図を行い、そのまま第7徳栄丸後方の方に飛び去っていった。第7徳栄丸の方では、飛行機がいなくなったため、再びシンガポールに向けて動き始めたが、2～3分後に再び飛行機が飛来、着水して3度目の発砲を行った。後日の調査で、第7徳栄丸は108発の弾丸を被弾していたことが明らかになる。

この時、時間は午前9時ぐらいになっていた。2時間ぐらい、飛行機が飛来しては停船し、飛行機が飛び去ってはシンガポールに向けて出発するということを繰り返していたことになる。しかしこの3度目の発砲の時に、4人が被弾し、その中には船長も含まれていた。負傷者が出たことで第7徳栄丸は停船した。負傷者を介抱している間に蘭印の軍艦フロレス号が近づいてきて、ランチを下ろし第7徳栄丸に近づいてきた。負傷者4人はただちに軍艦に運び込まれた。負傷者介護のために漁夫3人が軍艦に乗り込み付き添いすることを申し出たが、1名のみ許されて残りの2名は第7徳栄丸に返された。第7徳栄丸と漁船3隻は軍艦に曳航されることになった。船長と漁夫1名は、銃撃のために死亡した。この事件後、軍艦フロレスは第7徳栄丸及び漁船3隻と乗組員をビンタン(Bintan)島のタンジョン・ピナン(Tanjung Pinang)港に連行した。

死亡したのは船長で、左腕に被弾し動脈が切れたのかそのまま死亡した。漁夫A¹⁶は下腹部に銃弾を受けて死亡した。負傷した漁夫Cは左目の上のあたりを銃弾がかすった。後日、レントゲンの結果、骨に傷を生じているものの、弾丸は擦過したにすぎず、銃弾も体内には残らず、心配された脳出血等もなかったことが確認された。しかし漁夫Cは銃弾を受けた時は衝撃で気絶し、事件後入院中もかなりの痛みがあったことが報告されている。漁夫Dは左足の膝上に弾丸を受け、そのまま気絶した。近距離からの飛行機の機銃を受けたため、その衝撃は想像を絶するものがあったと推察できる。銃弾は貫通せずに体内に残ったままになっていた。レントゲン検査の結果、銃弾は骨の部分にとどまっていることが明らかになっているのだが、院長は旅行のため手術を行うことができず、もう一人の現地人の医者も手を交通事故で怪我をしていたために手術されずに放置されていた。漁夫CもDも、一か月で退院が可能という状況であった¹⁷。

死亡した2名の遺体は当初、タンジョン・ピナンに埋葬されるはずであったが、漁夫たちが遺体を持ち帰ることを主張し、10月1日午後7時ごろに日本人漁夫5名が立ち合いの上、火葬に付された。翌2日午前10時ぐらいに2名の遺骨を受け取った。その後、27名が蘭印の尋問を受けることになり、写真撮影、身長計測、指紋を取られた。10月9日午後1時頃、第7徳栄丸、漁船、漁具の引き渡しを受け、午後5時半ごろにタンジョン・ピナンを出港し、10日午前3時ぐらいにシンガポールに帰着した¹⁸。シンガポール帰着後、第7徳栄丸船体の調査が行われた。第7徳栄丸は、左舷に78か所、右舷に22か所、船長室に8か所の合計108か所に銃弾を受けていた¹⁹。108発の銃弾を受けていたが、簡単な修理で使用可能であった²⁰。

16 外務省の史料では、死傷者の名前が明記されているが、プライバシーに配慮して、ここでは漁夫A、漁夫Bなどと表記する。

17 JACAR: B09042219200(第14画像目)、本邦漁業関係雑件／南洋漁業関係(印度洋並暹州沿岸ヲ含ム)／和蘭軍艦邦船射撃事件(第七徳栄丸及泰進丸事件)(E-4-9-0-7-7-1)(外務省外交史料館)。

18 JACAR: B09042219300(第4～6画像目)。

19 JACAR: B09042219200(第22画像目)。

20 JACAR: B09042219300(第49画像目)。

表3 第7徳栄丸事件についての日本側調査と蘭印側報告の相違点

	日本側調査	蘭印側報告
第1回目の飛行機飛来について	午前7時頃第1回目の飛行機が飛来し、何等の信号も行わずに飛び去った。	同左
第2回目の飛行機飛来について	約1時間後、第2回目の飛来。着水の上、煙火のようなものにて信号。停船したが、飛行機が立ち去ったので、航行を続けた。	最初、手信号にて、次に赤色発火信号をもって停船を命じるも、漁船は進航を続けた。
第3回目の飛行機飛来について	第3回目の飛行機飛来、着水のうへ発砲。船体前部に命中。停船するも飛行機が飛び去ったので、航行を続けた。	船の舳先の直前に発砲。また、手信号にて合図するも停船せず。
第4回目の飛行機飛来について	第4回目の飛行機飛来、着水のうへ、手信号にて合図。漁船よりも手信号にて合図を返したところ発砲し、漁船は停船。飛行機が後方に飛び去ったので、航行を続けた。	発砲の合間に、手信号にて停船を命じ、漁船は停止。飛行機は無電で母艦に報告のために上昇すると、漁船は進航を開始。
第5回目の飛行機飛来について	第5回目の飛行機飛来、着水のうへ発砲。この時、船長室および機関室に命中し、死傷者が発生した。	着水のうへ、さらに舳先の前及び船体の前部に発砲。発砲するも進航を続けるので、船の中間部分の後方に向けて発砲。漁船が停船。

（出所）JACAR: B09042219300（第48～49画像目）をもとに筆者作成。

第7徳栄丸事件について、日本領事館でも調査が行われたが、日本側と蘭印側の主張に隔たりがあることが分かった。その相違点をまとめたのが、表3である。飛行機のパイロットの方では、軍艦フロレスが現場に到着するまで第7徳栄丸に停船を命じる信号を送っていたにも関わらず、飛行機が立ち去ると進航したことを問題視していることが分かる。一方、第7徳栄丸の方ではパイロットからの信号及び2回の発砲を深刻に受け止めずに、飛行機が立ち去ったことで問題がなくなったと考えていたことが、今回の死傷者を出した原因であろう。

(2) 泰進丸の場合

泰進丸は、シンガポールに拠点を置く金城組所有の漁船である。9月28日にシンガポールを出帆し、南シナ海に向かい約1週間の漁を行った。この1週間で約百箱の漁獲物を得た。その後英領ボルネオ方面に向かうが、ボルネオ近海での漁業許可が無いことを船舶書類で確認したため、再び南シナ海に引き返すことを決めた。その際に飲料水がなくなったことから、10月9日の午前9時頃、補給のためにアナンバス（Anambas）群島のゲンティン・ウニオ（Gentin Uniot）島に立ち寄った。泰進丸は漁船4隻を曳航していたが、同島近海

で4隻を2隻ずつのグループに分けて飲料水の探索に向かわせた。一つのグループはゲンティン・ウニオ島に向かい、もう一つのグループは東に位置するリングアイ島の方に向かった。ゲンティン・ウニオ島へ向かったグループのうち、乗組員の漁夫2名が海で海水浴をした。泰進丸に乗船している漁夫たちは、海に入る際には鱧よけに使用する長さ約150センチ太さ直径2センチ程度の紐付きの棒を持っていくことになっていた。海で泳ぐときには紐を手に巻き、棒は後方に流したままにしておく、容易に泳ぐことができた。この鱧よけの棒が釣り竿もしくは小網と誤認され、密漁の嫌疑を掛けられることになったのである。

漁師2人が紐のついた棒を持って泳いでいる時に、飛行機が飛来した。そのため、ゲンティン・ウニオ島にいた漁船2隻は母船泰進丸に戻り、泰進丸は西南の方向へ航行を進めた。この時に、飛行機から何かしらの合図があったかどうかは分からなかったと、船長は後日行われたバタビア総領事館副領事による調査で話をしている。その後、飛行機が戻ってきて赤い発火信号を出したが、泰進丸船長はこの発火信号の意味を理解できず、恐怖のあまり航行を続けた。この後、一旦後方に飛び去った飛行機が旋回して船の右舷側に着水し、泰進丸めがけて射撃を行った。通常、曳航している漁船には約10名の漁夫が乗船しているが、この時は3～4名の漁夫を漁船に残し、母船から引き離し、泰進丸は引き続き航行を続けた。その後、飛行機は再び上空に飛び立ち、泰進丸の追跡をおこなった。

事件が起きたのは、泰進丸がゲンティン・ウニオ島から14海里の海域を航行していた時点で、飛行機と最初に遭遇してから約2時間が経過していた。この海域において、飛行機は泰進丸の前方に着水し、泰進丸の左舷に向けて機銃を発射した。この時、泰進丸の中央より少し前方にいた漁夫2名が負傷した。怪我人がでたために泰進丸は停船し、怪我人の介抱を行っている時、軍艦フロレスが現れた。第7徳栄丸事件で死傷者4名をだしてから約10日後にまた同じ軍艦の艦載機による銃撃事件が発生し、2名の負傷者をだしたことになる。軍艦からランチが降ろされ、泰進丸にいた乗組員全員が軍艦に連行された。軍艦フロレスは泰進丸を曳航し、残りの漁船4隻の搜索も行い、すべての漁船が確保された。漁船4隻のうち2隻は曳航され、あとの2隻はその場に残された。この事件の後、軍艦フロレスはピンタン島のタンジョン・ピナン港に帰港した。港に着いたのは、10月11日午前2時ぐらいで、怪我人は直ちに病院に収容された。漁船に積んであった漁獲物について、泰進丸船長は南シナ海での漁獲物と主張したが認められず、蘭印政庁は蘭印領海内での密漁と判断した。約百箱の漁獲物はタンジョン・ピナンで強制的に競売にかけさせられた。しかし、同島の仲買人はすべて中華系で構成されていて、当時の日中関係の悪化から、中華系の仲買人では二束三文で落札されるおそれがあった。そのため、同地に滞在していた現地邦人に競売に参加してもらい落札させ、その後シンガポールの金城組本社に電報を打ち、13日にシンガポールから漁船が来て、漁獲物をシンガポールに持ち帰った²¹。10月19日に、泰進丸乗組員全員の取り調べが行われ、同21日に裁判が行われた。船長は沿岸漁業令違反として、禁錮3カ月の判決を受けた²²。泰進丸には数十発の弾痕が残されていたが、漁業を行うには支障のない状態が確認されたが、判決により泰進丸および漁船2隻、漁具一式も没収されることが決定した²³。船長以外の37名は、10月24日午後1時に釈放され、25日正午にシン

21 JACAR: B09042219200 (第24～27画像目)。

22 JACAR: B09042219200 (第3～5画像目)。

23 JACAR: B09042219300 (第51画像目)。

ガポールに戻っている。

泰進丸で負傷した2名の傷は軽傷であった。漁夫Eは2箇所銃弾を受けたが、右足のふくらはぎの方は貫通銃創で骨に異常はなく、右手の指先の傷も軽傷であった。漁夫Fは左腕に貫通銃創を受けたが、こちらも骨には異常はなかった²⁴。

1937(昭和12)年11月30日付けで、シンガポールの総領事館からバタビアの総領事館宛に、泰進丸の機関士1名および漁船責任者2名からの聞き取り調書が送付されている。これを見る限り、シンガポールの総領事館職員は蘭印側にかなりの不信感をもっていただことが分かる。「和蘭官憲ノ行動ガ無法ナリト思ハルヽ論点」として7点が挙げられている。第一に、泰進丸密漁の嫌疑についての蘭印側対応についてである。泰進丸及び漁船の行動に密漁の疑いがあるならば、その場にて取り調べをするべきであり、母船及び漁船がその場から出発した後に発火信号を出したり、実弾射撃をすることはおかしいとまとめられていた。第二に、原文をそのまま引用すると、「カヽル行動ハ日本漁船ヲ稽古台トシテ飛行機ノ実射ヲ演習セントスルモノナリト解サレテモ仕方ガアルマイト思ハレル²⁵」と記載している。銃撃の必要がない場面において不必要に銃撃したと結論付けていた。「稽古台」という言葉を使用していることから、蘭印政庁へのかなりの不信感がうかがえる。第三に、「飛行機ノ快速カヲ以テスレバ例令発動機ガ停止セズトモ着水シテ其行動ヲ制止スルコト容易ナルニ、ソレヲナサズシテ船上多人数集合セル部位ニ向ツテ発砲シー度ナラズ二度迄モ人ヲ殺傷スルコトハ明ラカニ挑戦的態度デアル²⁶」と述べている。第7徳栄丸の事件が起きてから約2週間後に同じ軍艦フロレスの艦載機が事件を起こしていることから、「挑発的」と日本側はとらえていたものと思われる。第四番目から第七番目については、裁判に関するものである。泰進丸船長は裁判で、「小生等ハ断ジテ密漁ノ事実ナシ」と主張したが認められず、蘭印側は当然密漁していたと主張した。法廷では、密漁していたかどうかについて証人と呼んで検証することになった。証人として出廷したのは、飛行機の操縦士2名と軍艦フロレスのランチ機関士1名である。常識的に考えれば、棒を持っていた漁夫を目撃した飛行機の操縦士2名に証言を求めべきだが、「裁判長ハ何等ノ尋問無クシテ二人ノ飛行士ヲ追帰シ証人トシテ関係ナキランチノ機関士ノミヲ残シ〔傍点は原文のまま〕²⁷」で裁判を進めた。漁夫がランチ機関士の証言のみで船長を三ヶ月の禁錮刑に処したのは、「不當且苛酷ナル裁判〔傍点は原文のまま〕²⁸」であると非難している。さらに漁船を没収し、漁獲物を強制的に競売させられたことについても次のように酷評している。「船長始メ船員漁夫一同ガ立証スル如ク当時泰進丸ニ積ミ居タル魚丸〇箱ハ約七、八日間ニ亘リ支那海ニ於テ漁撈ノ結果得タルモノナルニ武カヲ以テ威シテ夫ヲ没収シ競売スルコト及公海ニ於テ無力ナル漁船ニ対シテ発砲ヲ敢テシ負傷者ヲ出スガ如キコトハ将ニ海賊的行動ト解セラレテモ致方ナシト察セラル、コト〔下線は原文のまま〕²⁹」。ここでも「海賊的行動」と強い表現が使われていることに注目する必要がある。

シンガポールの日本総領事館の外交職員が蘭印の領海で起きた事件について聞き取りを

24 JACAR: B09042219200 (第26画像目)。

25 JACAR: B09042219200 (第8画像目)。

26 JACAR: B09042219200 (第8画像目)。

27 JACAR: B09042219200 (第8画像目)。

28 JACAR: B09042219200 (第9画像目)。

29 JACAR: B09042219200 (第9画像目)。

しているのも真偽のほどは定かではないが、こうした激しい意見が書かれた報告書が、シンガポール総領事館から外務省及びバタビア総領事館に報告されたという事実だけは確認しておきたい。また、第7徳栄丸と泰進丸の事件については、大日本帝国海軍にも報告され、その対応にあたって軍令部第3部第8課長の西田正雄大佐が対応に当たっていることも確認されている³⁰。

表4は、日本側の調査と蘭印側の報告の相違点をまとめたものである。一番のポイントは、泰進丸が密漁を行っていたかどうかであるが、蘭印側は当然のことながら密漁の事実はあるとしている。

表4 泰進丸事件についての日本側調査と蘭印側報告の相違点

	日本側調査	蘭印側報告
発火信号について	飛行機より赤い火が出ているのを見て、恐怖のあまり航走続行。	発火信号を行うも停船をせず。
発砲について	発砲を受けるも航走続行。それは停船したならば弾丸が当たると恐れたため。	舳先の前に発砲し、停船。その後逃亡を企てたために、吃水線に発砲したが、引き続き逃走を続けたために、船体に向けて発砲した。
密漁について	密漁の事実はない。	密漁の事実あり。

(出所) JACAR: B09042219300 (第50～51画像番号) をもとに筆者作成。

3 日本とオランダの外交交渉

第7徳栄丸及び泰進丸事件についての日本とオランダの外交交渉についての史料は、「和蘭軍艦邦船射撃事件（第七徳栄丸及泰進丸事件）」³¹ という表題がつけられたファイルにまとめられている。このファイルでは、日本とオランダの交渉については議事録の形で記録が残されており、日本の要求はどのような内容で、その要求に対してオランダ側がどのように回答してきたかがまとめられているにすぎない。一方で、オランダ側からの回答に関して次回の交渉でどのような方針で臨むのかという基本方針などについても記録されている。そこで本論文でも、そうした日本の要求とオランダからの回答を時系列に示すことでどのような外交交渉が行われたのかについて言及していく。

外交交渉の外務省での担当は欧亜局が担当し、実際の交渉はハーグの日本公使館に派遣された公使とオランダの外務大臣が行った。第1回目の会合は1937年11月末に行われ、日本側の要求として以下の3点が示された。

〔日本側の第1回要求（11月末）〕

- 一. 和蘭国政府ハ同國飛行機ノ射撃ニ依リ蘭印近海ニ於テ日本漁船乗組員ニ死傷者ヲ生セシメタルコトニ対シ深甚ナル遺憾ノ意ヲ表示ス
- 二. 和蘭国政府ハ遺族及負傷者ニ対シ充分ナル弔意及見舞金ヲ交付スヘク右額ハ日蘭兩國政府ノ調査ヲ基礎トス

30 この時期の第三部第八課は、「英国、欧州列国ノ一部及暹羅国」の軍事ならびに国情調査を管掌していた。秦郁彦編『日本陸海軍総合事典（第2版）』（東京大学出版会、2005年）、524ページ。ちなみに西田正雄の第3部第8課長の在任期間は、1937（昭和12）年12月1日から1939（昭和14）年11月15日までであった。同上、447ページ。

31 JACAR: B09042219200及びB09042219300である。

三. 今後漁船取締ノ為ニハ専ラ快速船ニ依ルコトトシ飛行機使用ノ必要アル場合ニ於テモ單ニ監視ニ留メ停船又ハ臨檢ヲ為ササルコトトス³²

日本側の要求は第一に、今回の第7徳栄丸及び泰進丸事件で死傷者を出したことに對して、オランダ側が遺憾の意を表明することであつた。この要求の意味するところは、オランダ側の銃撃が通常業務を超えた適法ではない行動であつたこと、つまりは非があつたことをオランダ側に認めさせることにあつた。そして第二に、死傷者に対する見舞金である。ただ「見舞金」とあるが、他の史料も見ると「二、死傷者ニ對スル損害賠償³³」と記載されているものもあり、その後のオランダ側からの回答を見ても、日本側の要求は適法ではない行動によって生じた損害に対する賠償という意味があつた。そのために、第一の要求と第二の要求は対を為すものであつた。第三に、今後同様の死傷者事件が生じないような対策をオランダ側に求めることである。

オランダ側からの回答が来る以前の1937年12月8日付けで、日本外務省は在東京のオランダ公使に対しての「第7徳栄丸事件ニ關シ堀内次官ヨリ在京和蘭公使へ申入要領」が作成されている。これを見ると、第7徳栄丸と泰進丸についての日本の立場が良く分かる。

（前略）

（イ）第七徳栄丸ニ付テハ蘭印側ノ報告ハ飛行機ヨリ停船ヲ命シタルモ漁船ニ於テ停船セサリシヲ以テ之ヲ射撃シタル次第ニシテ右ハ警察權當然ノ行使ナリト主張シ居レルカ三好副領事ノ報告ニ依レハ停船命令ノ信號アリタル都度停船セル趣ナリ（中略）

（ロ）泰進丸ニ付テハ蘭印側報告ニ依レハ飛行機ヨリ停船命令ノ信號ヲナシタルモ漁船ニ於テ停船セサリシヲ以テ之ヲ射撃セルモノニシテ警察權當然ノ行使ナリト主張シ居レリ、一方三好副領事ノ報告ニ依レハ泰進丸ニ付テハ蘭印側ノ報告ト一致シ居レルカ漁船ニ於テ停船セサリシハ逃走ヲ企テタルモノニアラスシテ停船セハ弾丸ノ命中ヲ蒙ルヘキヲ恐レタル為ナリトノ趣ナリ

三. 要之本件ニ關シ日本側ノ重大視スル點ハ假リニ日本漁船ニ於テ停船セサリシトスルモ又密漁ノ嫌疑アリタリトスルモ領海内ノ警察權行使ノ目的ハ主トシテ漁船ヲ臨檢スルコトニアル次第ナレハ當時附近ニ在リシ「フロレス」號又ハ其汽艇ニ於テ漁船ヲ臨檢セハ足ル次第ニシテ飛行機ヨリ百發以上ノ弾丸ヲ発射スルカ如キ危険行為ヲ敢テセサルヘカラサルノ必要毫モナシ
從ツテ我方トシテハ飛行機ノ行為ハ全ク警察權行使ノ限度ヲ超エタルモノト斷セサルヲ得ス³⁴

この申入要領をみると、日本の漁船の行動に瑕疵はなく、オランダ側の行動が警察権行使の限度を超えた違法な行為であつたと日本政府は考えていたことが明らかである。オラ

32 JACAR: B09042219300（第75画像目）。また、第1回要求についてはB09042219300（第58画像目）も参照のこと。

33 JACAR: B09042219300（第58画像目）。

34 JACAR: B09042219300（第47画像目）。

ンダからの第1回目の回答は同年12月末に出され、以下のようなものであった。

[オランダ側第1回回答(12月末)]

- 一. 和蘭政府ハ蘭側飛行将校カ義務トシテ為シタル行為ニ関シ遺憾ノ意ヲ表示スルコトヲ得ス 但シ蘭印近海ニ於テ飛行機ヨリ行ハレタル射撃ニ依リ日本漁船乗組員中ニ死傷者ヲ生シタルコトニ付テハ之ヲ遺憾トナスモノナリ
- 二. 和蘭国政府ハ右事実ニ不拘弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ 但シ右交付金ハ和蘭政府ノ人道ニ基ク行為トシテ支給セラルヘキモノナルコトノ明白ナル条件ヲ付スルモノトス
- 三. 和蘭国政府ハ事件後直ニ蘭印当局ニ対シ左ノ趣旨ヲ通達セリ 即チ蘭印官憲ハ今後漁船取締上出来得ル限り快速船ヲ用ヒ飛行機ノ使用ハ監視ノ限度ニ制限スヘシ³⁵

日本側の3点の要求について、3番目の将来の再発防止策についてはオランダ側も日本の案を認める形になった³⁶。日本側が求めたように、飛行機は監視業務にとどめ、取り締まりは快速船を用いることを認めた。問題は、今回の事件における飛行機の行動が警察権の範囲なのかどうかということである。オランダ側の回答からは、今回の飛行機による銃撃は適法な行動内のものであるということがはっきりと表明された。したがって、死傷者が出てしまったことは遺憾に思うが、それは正当な警察権の行使の結果と考えている。死傷者に対しても賠償金ではなく、あくまでもオランダ側による善意の慰藉金という形を取ることが表明された。

オランダ側からの回答を受けた日本は、以下のような交渉方針を固めた。

蘭國海軍飛行機ノ日本漁船射撃問題ニ關スル交渉方針ノ件

- 一. 蘭國政府ノ修正提案ニ依レバ飛行機ノ射撃ハ義務トシテ為シタルモノナルヲ以テ非ノ認ムベキモノ無シトノ意味ニ了解セラルルモスケテハ如何ニ巨額ノ慰藉金ノ交付ヲ受クルモ我方トシテハ絶対ニ満足スルコト能ハズ
 - 二. 貴方ニ於テ若シ右態度ヲ今後ニ於テモ固執セラルルニ於テハ我漁船ハ何時再同様に被害ヲ蒙ルコトナキヲ保シ難シ即チ將來ニ於テモ我漁船ガ万一領海ヲ犯シタル場合貴方飛行機ハ再監視任務遂行ノ義務アリトシテ最初ヨリ無警告射撃ヲ加フルコトアリ得ベシト推察セラルルヲ以テ我方ハ今後我漁船ノ行動スル海面ニハ隨時海軍艦艇ヲ遊弋セシメ自ラ之ヲ保護スル已ナキニ至ルベシ [下線は筆者による]
- 斯クノ如キ事態ノ招來ハ互ニ不必要ナル誤解ヲ生ジ時ニ兩國艦艇ニ過誤發生ノ惧ナシトセザルニ鑑ミ此ノ際貴方ニ於テ淡白ニ其ノ非ヲ認メ我要求ヲ容レ

35 JACAR: B09042219300 (第76画像目)。また、B09042219300 (第59画像目)も参照のこと。

36 この3番目の論点については、「三. 今後増(ママ)船ノ取締ニハ快速船ヲ用ヒ万一飛行機使用ノ必要ノ場合ニモ監視ノ程度ヲ超エザルコトハ全然同意ナルノミナラズ即ニ蘭印關係當局ニ對シ増(ママ)船ノ取締ハ専ラ快速船ニ依ル事トシ飛行機使用ノ必要アル場合ニ於テモ單ニ監視ニ止メ停船又ハ臨檢ヲ為スベカラズト電命セリ」という記録もあるので、ほとんど問題なくオランダ側も認めたものと思われる。JACAR: B09042219300 (第59画像目)を参照のこと。

ラレンコトヲ切望ス³⁷

オランダ側が、今回の事件を警察権の範囲内のものであると回答してきたことが、日本側にとって到底承服できないものであったことが良く分かる。オランダ側が自国の非を認めない限り、どれだけ多額の慰藉金を交付されても日本側が納得することはない。オランダ側が自国の非を認めない主張をくり返すならば、日本側も海軍の艦艇を蘭印領海に派遣することもやむを得ないと言及しているところには注意を払う必要があるだろう。上述したようにこの外交交渉は、大日本帝国海軍軍令部にも報告されていた。外交交渉の推移を聞いた海軍の担当者も、オランダ側からの回答に納得していなかったことが分かる。

日本側からの第2回目の要求は翌年の1月中旬に行われた。その内容は以下の通りである。

〔日本側第2回要求（1月中旬）〕

- 一. 和蘭国政府ハ蘭印近海ニ於テ巡邏中ナリシ蘭側海軍機ニ依リ行ハレタル射撃ニ依リ日本漁船乗組員中ニ死傷者ヲ生シタルコトニ付テ遺憾ノ意ヲ有ス
- 二. 和蘭国政府ハ死傷者ニ同情シ弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ
- 三. 和蘭国政府ハ事件後直ニ蘭印官憲ニ對シ左ノ趣旨ヲ通達セリ 即チ蘭印官憲ハ今後領海内ニ於ケル漁業法規施行ニ付テハ出来得ル限り快速船ヲ用ヒルコトトシ飛行機ノ使用ハ漁船ニ對スル監視ニ制限スヘシ³⁸

日本側の第2回目の要求も第1回目とほとんど同じ内容である。日本側にとって一番重要なことは、飛行機の行動が警察権を超えた適法ではないものであることを、オランダ側に認めさせることである。ただ、外交交渉に関する議事録が残っていないので、大日本帝国海軍の艦船を蘭印の領海に派遣する件についてオランダ側に伝えたのかどうかは定かではない。

オランダからの第2回目の回答は2月上旬に出されている。

〔オランダ側第2回回答（2月上旬）〕

- 一. 和蘭国政府ハ蘭側飛行将校ガ義務トシテ為シタル行為ニ關シ遺憾ノ意ヲ表示スルコトヲ得ズ、但シ蘭印近海ニ於テ飛行機ヨリ行ハレタル射撃ニ依リ日本漁船乗組員中ニ死傷者ヲ生シタル事ニ就テハ之ヲ遺憾ト為スモノナリ
- 二. 和蘭国政府ハ右事實ニ拘ラズ弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ、但シ右交付金ハ和蘭政府ノ人道ニ基ク行為トシテ支給セラルベキモノナルコトノ明白ナル條件ヲ付スルモノトス
- 三. 和蘭國政府ハ事件後直チニ蘭印當局ニ對シ左ノ趣旨ヲ通達セリ 即チ蘭印官憲ハ今後漁船取締上出来得ル限り快速船ヲ用ヒ飛行機ノ使用ハ監視ノ限度ニ制限スヘシ³⁹

37 JACAR: B09042219300（第53画像目）。

38 JACAR: B09042219300（第77画像目）。第2回要求については、B09042219300（第59画像目）も参照のこと。

39 JACAR: B09042219300（第60画像目）。

オランダ側の第2回目の回答も、第1回目の回答とほぼ同様で、オランダ側の飛行機が銃撃したことに関しての非は認めなかった。日本側とオランダ側の主張が真っ向から対立する形となったことが今回のオランダ側の回答から明らかになった。

その後、日本は3回目と4回目の要求を行うも、オランダからの回答はほとんど変わらず平行線をたどった。それぞれの主張は以下の通りである。

〔日本側第3回要求（2月中旬）〕

- 一. 和蘭國政府ハ蘭印近海ニ於テ巡邏中ナリシ蘭側海軍機ニ依リ行ハレタル射撃ニ依リ日本漁船乗組員中ニ死傷者ヲ生ジタルコトニ就テ遺憾ノ意ヲ表ス
- 二. 和蘭國政府ハ死傷者ニ同情シ弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ
- 三. 和蘭國政府ハ事件後直チニ蘭印官憲ニ對シ左ノ趣旨ヲ通達セリ、即チ蘭印官憲ハ今後領海中ニ於ケル漁業法規施行ニ就テハ出來得ル限り快速船ヲ用ヒルコトトシ飛行機ノ使用ハ漁船ニ對スル監視ニ制限スベシ⁴⁰

〔オランダ側第3回回答（3月中旬）〕

- 一. 和蘭國政府ハ蘭印近海ニ於テ飛行機ヨリノ射撃ニ依リ日本人漁夫中ニ死傷者ヲ生ジタル事ニ對シ遺憾ノ意ヲ表ス但シ和蘭國政府ハ誤解ヲ避クル為メ右遺憾ノ意志表示ハ其義務ヲ為シタル和蘭士官ノ行為ノ否認ヲ意味スルモノト取ルベキニ非ザルコトヲ附言ス
- 二. 從ツテ犠牲者ノ為メノ損害賠償ヲ認ムルコトナク、和蘭國政府ハ死傷者ニ同情シ弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ
- 三. 我方〔日本のこと一筆者注〕要求（第三回）通り⁴¹

〔日本側第4回要求（3月下旬）〕

- 一. 和蘭國政府ハ蘭印近海ニ於テ和蘭飛行機ヨリノ射撃ニ依リ日本人漁夫中ニ死傷者ヲ生ジタル事ニ對シ遺憾ノ意ヲ表ス
- 二. 和蘭國政府ハ死傷者ニ同情シ弔意及慰藉金ヲ交付スルノ用意アリ
- 三. 第三回通り⁴²

〔オランダ側第4回回答（4月下旬）〕

- 一及二. 日本政府ハ乗組員ニ對スル和蘭海軍飛行機ノ警告ガ不十分ナリシ事、從ツテ蘭側ニ對シ賠償金ヲ要求スル或程度ノ権利アリトノ御意見ナルモ和蘭政府ハ警告ハ充分ナリシ事、從ツテ何等賠償ノ責任ナシトノ意見ナリ、然シ乍ラ兩國政府間ニ現存スル敦厚ナル友好關係ニ鑑ミ、和蘭政府ハ和蘭海軍飛行機ノ射撃ニ依リ日本人漁夫ノ間ニ死傷者ヲ生セル事ニ對シテ誠實ニ遺憾ノ意ヲ表シ犠牲者ニ對シテ弔慰金ヲ出ス用意アリ

40 JACAR: B09042219300（第60画像目）。

41 JACAR: B09042219300（第61画像目）。

42 JACAR: B09042219300（第61画像目）。

三. 我方〔日本のこと一筆者注〕要求（第三回）通り⁴³

第4回目のオランダ回答からは、日本側へのオランダ側の配慮が伺える。飛行機銃撃について、日本側とオランダ側に意見の相違があることを明記し、そうした相違があるにもかかわらず、両国間の外交関係のために死傷者に対してオランダ側が弔慰金を出すことを提案してきたからである。オランダ側がこの交渉を決裂させることなく、問題解決を図りたいという表れとみることが可能であろう。

この第4回目のオランダからの回答を受けて、日本側の姿勢にも変化が見てとれる。オランダ側が示したように、飛行機による銃撃については、両国間で相違があることを認めたいと、あとは文言の内容の交渉に入っていくからである。

第5回目の日本側の要求として以下のような要求を行っている。

〔日本側第5回要求〔時期不明一筆者注〕〕

一及二. 和蘭政府ハ警告ノ適當且ツ充分ナリシヤ否^{ママ}ハ就テハ日本政府ト意見ヲ異ニスルモ、兩國政府間ニ現存スル敦厚ナル友好關係ニ鑑ミ、和蘭海軍飛行機ノ射撃ニ依リ日本人漁夫ノ間ニ死傷者ヲ生セル事ニ對シテ誠實ニ遺憾ノ意ヲ表シ、犠牲者ニ對シテ弔慰金ヲ出ス用意アリ

三. 我方〔日本のこと一筆者注〕要求（第三回）通り⁴⁴

その後、時期は不明だが、日本はオランダ側に甲案と乙案の2案を提示している。この2案を見る限り、オランダ側との交渉をまとめる方向に舵を切り、あとは両国間で受け入れられる文面案の作成に移ったことが良く分かる。甲案と乙案は以下の通りである。

甲案

一及二. 日本政府ハ當該和蘭海軍飛行機ノ行動ガ正當ナラズトノ見解ヲ堅持ス、和蘭政府ハ右ニ關シ日本政府ト見解ヲ異ニスルモ、兩國政府間ニ現存スル敦厚ナル友好關係ニ鑑ミ、和蘭海軍飛行機ノ射撃ニ依リ日本人漁夫ノ間ニ死傷者ヲ生ゼル事ニ對シテ誠實ニ遺憾ノ意ヲ表シ、犠牲者ニ對シテ弔慰金ヲ出ス用意アリ

三. 第三回我方要求通り

乙案

一及二. 和蘭政府ハ當該和蘭海軍飛行機ノ行動ガ正當ナリシヤ否ヤノ問題ハ別トシ、兩國政府間ニ現存スル敦厚ナル友好關係ニ鑑ミ、和蘭海軍飛行機ノ射撃ニ依リ日本人漁夫ノ間ニ死傷者ヲ生ゼル事ニ對シテ誠實ニ遺憾ノ意ヲ表シ、犠牲者ニ對シテ弔慰金ヲ出ス用意アリ

三. 第三回我方要求通り⁴⁵

43 JACAR: B09042219300（第62画像目）。

44 JACAR: B09042219300（第62画像目）。

45 JACAR: B09042219300（第64画像目）。

オランダ側は、日本が提示した甲案と乙案のうち、甲案を選択し、その甲案への修正案を回答してきた。その回答案とは、以下の通りである。

甲案ニ對スル蘭側修正案

- 一及二、日本政府ハ當該和蘭海軍飛行機ノ行動力正當ナラストノ見解ヲ堅持ス、和蘭政府ハ右ニ關シ日本政府ト反對ノ見解ヲ持スルモ、兩國政府間ニ現存スル敦厚ナル友好關係ニ鑑ミ、和蘭海軍飛行機ノ射撃ニ依リ日本人漁夫ノ間ニ死傷者ヲ生セル事ニ對シテ誠實ニ遺憾ノ意ヲ表シ、犠牲者ニ對シテ弔慰金ヲ出ス用意アリ
- 三、第三回我方要求通り〔傍点は原文のまま〕⁴⁶

日本も、1938（昭和13）年6月下旬には、オランダ側が回答した「甲案ニ對スル蘭側修正案」で双方とも合意するに至った。日本国内にはオランダ側が飛行機の銃撃に対する非を認めないという不満もあったようだが、両国の主張が真っ向から対立している以上、両国が受けいられるギリギリの点であったことが伺える。またオランダ側が、早い段階から将来の再発防止策について日本側に同意していたことは、両国間の関係を考えるうえでも重要な点であろう。

おわりに

本論文では、1937年9月から10月にかけて蘭印の海域で発生した第7徳栄丸及び泰進丸への銃撃事件について取りあげた。シンガポールに拠点をおく第7徳栄丸及び泰進丸が蘭印の海域で密漁の疑いをかけられてオランダ軍艦艦載機による銃撃を受けて、6名の死傷者がでた。日本人水産業者の南洋進出増加に伴い、蘭印の海域では拿捕される事件が起きていたが、はじめて死傷者をだした事件が第7徳栄丸事件及び泰進丸事件であった。また両事件が発生する前年に、日本の高瀬貝採集船大鵬丸に乗船する沖縄漁民3人が蘭印の警察官等の武器を強奪のうえ縛りあげ、浅瀬にうち捨てるという事件を起こした。この大鵬丸事件によって蘭印では、日本人密漁者に対して軍隊による取り締まりが求められていたことも紹介した。

第7徳栄丸事件及び泰進丸事件は、日本とオランダ間の外交交渉によって解決されることになった。本論文では、この外交交渉の場で日本とオランダ両国がどのようなやり取りをしたのかを紹介した。日本側からは、①両事件の発生に対して遺憾の意を表すること、②死傷者に対して損害賠償をすること、③将来の再発防止策をとることの、3点の要求がだされた。3番目の将来の再発防止策については、飛行機は監視業務に就くとどめ、取り締まりは高速船で行われることが早い段階からオランダ側の理解を得られていた。外交交渉の争点になったのは、1番目と2番目の問題である。オランダ側は、飛行機による日本漁船銃撃は正当な警察権の行使であり、この事件に関して遺憾の意を表明することはできないと主張した。死傷者へは損害賠償ではなく、オランダ政府の善意による慰藉金という形での支給を主張した。日本側にとって、このオランダ側の主張は到底認められるもの

46 JACAR: B09042219300 (第65画像目)。

ではなかった。日本側はくり返しオランダ側の非を認めるよう要求をくり返したが、双方の主張は平行線をたどった。日本政府内では、オランダがその非を認めないならば大日本帝国海軍の艦船を蘭印の領海に派遣し、日本人水産業者を保護するべきだとする意見もだされていたことも紹介した。

交渉妥結に向けて動いたのは、オランダ側の第4回目の回答からである。オランダ側の回答では、合意文書の中に日本とオランダ双方の意見が対立していることを明記したうえで、両国の友好関係上、死傷者に慰藉金を支払うという文言を提示した。こうした姿勢からオランダ側が外交交渉を決裂させることなく、邦船銃撃問題を解決しようとする積極的な姿勢が伺える。その後、日本もオランダ側が示したルール上で交渉を行い、最終的には折り合うことになったのは本文で提示した通りである。

またこの邦船銃撃事件が発生していた時期は、日蘭会商と呼ばれる日本とオランダ間の貿易交渉も行われていた。邦船銃撃事件が日蘭会商にどのような影響を及ぼしたかについては、引き続き検討を行っていきたい。

付記：本論文は、科研費基盤研究（C）「戦前期日本人水産業者の外南洋進出と南進論（課題番号：20K00994）」の研究成果の一部である。