

第二次世界大戦における独亜阿片交易：輸送過程を中心に

熊野，直樹
九州大学大学院法学研究院：教授

<https://doi.org/10.15017/7162065>

出版情報：法政研究. 90 (3), pp.1-22, 2023-12-25. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

第二次世界大戦における独亜阿片交易 ——輸送過程を中心に——

熊 野 直 樹

はじめに

1. 封鎖突破船による輸送と独「満」阿片交易
2. 日米英蘭戦勃発後の独亜阿片交易の輸送過程
3. 独「満」阿片交易における輸送の実態
4. 封鎖突破船から潜水艦による阿片輸送へ
5. 第二次世界大戦（1941-1945）における独亜阿片交易

おわりに

はじめに

本論の課題は、第二次世界大戦におけるナチス・ドイツとアジア（独亜）⁽¹⁾交易の実態の解明、特に阿片を始めとした戦時物資のアジアからドイツへの輸送過程について輸送ルートや船舶を中心とした輸送主体を明らかにすることである。従来の独亜交易史研究では大戦中の国際通商関係については実証的に解明はなされてきたものの、戦時物資の輸送過程については断片的な史実の指摘に留まっている。とりわけ独亜間の阿片等の麻薬の輸送過程⁽²⁾については、筆者の先行研究を始め、その全体像は未だに明らかにはされていない。

(1) 本論では、国家によって一元的に統制された貿易を交易と呼ぶことにする。大戦中日本は貿易と交易を区別していた。熊野直樹「コカと日独関係—第二次世界大戦期を中心に—」『法政研究』第84巻第3号、2017年、345頁、註（3）参照。

(2) Chapman, John W.M.: Japan and German Naval Policy, 1919-1945, in: Kreiner, Joseph (Hg.): *Deutschland - Japan. Historische Kontakte*, Bonn: Bouvier, 1984, S.211-264; Chapman, John

もっとも大戦中の独亜間の戦時物資の輸送過程については、これまで封鎖突破船 (Blockardebrecer) や潜水艦によってヨーロッパとアジア (欧亜) との間で戦時物資が輸送されていた史実は指摘され、軍事史の分野では特にドイツ海軍と日本海軍を中心に輸送過程の詳細が明らかにされてきた。その際、仮装 (補助) 巡洋艦 (Hilfskreuzer) や潜水艦については詳細な実証分析がなされている。しかし貨物船、貨客船やタンカーを中心とした封鎖突破船とその輸送過程の実態解明は不十分で、そこでは国際通商関係の視点は希薄であり、しかも大戦期を通じた独亜間の阿片の輸送過程の実態は未だに不明なまでである。⁽³⁾ そうしたなかでクルークらの共著や平間氏の研究論文は本論の課題にとって有益であり、貴重な情報を与えてくれる。とり

W.M.: *Ultranationalism in German-Japanese Relations, 1930-45. From Wenneker to Sasakawa*, Kent: Global Oriental, 2011; Pauer, Eich: Die wirtschaftliche Beziehungen zwischen Japan und Deutschland 1900-1945, in: Kreiner (Hg.), *Deutschland - Japan*, S.161-210; Pauer, Erich: Lots of Friendship, but Few Orders: German-Japanese Economic Relations in the late 1930s, in: Nish, Ian (ed.): *German-Japanese Relations in the 1930s*, STICERD: International Studies Paper Series 140, Suntory and Toyota International Centre for Economics and Related Disciplines, London School of Economics and Political Science, 1986, pp.10-37; 工藤章『日独経済関係史序説』桜井書店、2011年；工藤章『20世紀日独経済関係史 I 国際定位』日本経済評論社、2021年；工藤章『ドイツ資本主義と東アジア 1914-1945』桜井書店、2023年；熊野直樹「ナチ阿片と『大東亜共栄圏』」『法政研究』第86巻第3号、2019年、47-75頁；熊野直樹『麻薬の世紀—ドイツと東アジア 一八九八—一九五〇—』東京大学出版会、2020年；熊野直樹・田嶋信雄・工藤章編『ドイツ＝東アジア関係史 一八九〇—一九四五—財・人間・情報—』九州大学出版会、2021年；熊野直樹「ベルビチンと独日関係—第二次世界大戦期を中心に—」『法政研究』第89巻第3号、2022年、39-70頁。

- (3) Miller, David: *U-Boats. The illustrated History of the Raiders of the Deep*, Washington, D.C.: Brassey's, 2000 (デヴィッド・ミラー、岩重多四郎訳『Uボート総覧—図で見る「深淵の刺客たち」発達史—』大日本絵画、2001年)；Prommersberger, Jürgen: *Die Deutsche Kriegsmarine 1933-1945. Die Hilfskreuzer*, Regensburg: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2017 (以下、Prommersberger, *Die Hilfskreuzer*)；石川美邦『横浜港ドイツ軍艦燃ゆ—惨劇から友情へ 50年目の真実—』木馬書館、1995年 (光人社、2011年)；NHK取材班／新延明・佐藤仁志『消えた潜水艦イ52』日本放送出版協会、1997年；ハインツ・シェッフナー、横川文雄訳『U-ボート977』朝日ソノラマ、1984年；防衛庁防衛研修所戦史部『戦史叢書』潜水艦史』朝雲新聞社、1979年；水嶋雅之『遥かなるロリアン—潜水艦イ52—主計兵航海日誌—』文芸社、2003年；吉村昭『深海の使者』文藝春秋、1976年；米田文孝・秋山暁典『伊号第29潜水艦とスバス・チャンドラ・ボース』『関西大学博物館紀要』第8巻、2002年、1-57頁。以下はウェブサイト上の公開であるが、封鎖突破船や潜水艦のデータは有益で参考にした。Blockardebrecer 1941-1943 unter Leitung des Marinesonderdienstes auf der Route zwischen Japan und Europa, in: <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/km/blbr.htm>; 泡沫戦史研究所: <http://www.eonet.net/~noricks/sub13/1940-1943.html>; Hackett, Bob/ Sander Kingsepp: SENSUIKAN!, in: <http://www.combinedfleet.com/sensuikan.htm>。以下、URLのみを記すが、本論で参考にした全てのURLの最終閲覧日は2023年8月25日である。

わけ未刊行史料に基づいたクルークらの共著は封鎖突破船と潜水艦の個別データや独日交易における輸送過程の実証的解明という点では特筆に値し、現時点での到達点といえる。しかし、独亜の阿片交易の輸送過程の実態解明という点では重要な史実の指摘はあっても断片的で、全体像の解明という本論の課題に対しては十分に答えてくれない。⁽⁴⁾

以上のように独亜間の阿片の輸送過程の全体像の解明については、今後の課題として残されたままである。そこで本論では、第二次世界大戦期の阿片を中心とした戦時物資の独亜間の交易の実態について輸送過程を中心に明らかにしていく。

1. 封鎖突破船による輸送と独「満」阿片交易

1939年9月1日、ドイツによるポーランド侵攻が開始された。9月3日にイギリスとフランスがドイツに宣戦布告を行った。こうして第二次世界大戦が勃発したが、これによって独亜間の輸送ルートが変更されることになる。

大戦勃発以前は「ツエーゼン独語放送」（1939年10月10日）によると「満洲大豆は以前は船で印度洋経由で独逸へ運ばれた」⁽⁵⁾。その際のルートは、大連→インド洋→スエズ運河→地中海であったが、シベリア鉄道のルートも存在した。大戦勃発以降、地中海とシベリア鉄道のルートは不通となったが、同年12月にシベリア鉄道を通じてドイツへの輸送が再開された。そのルートは、上海→（神戸・横浜）→敦賀→ウラジオストク→シベリア鉄道→ケーニヒスベルクであった。さらに12月下旬にケーニヒスベルク→満洲里経由の輸送が再開された。1940年2月初旬には満洲大豆が、満洲里からシベリア鉄道経由でヴィンダウに到着している。その一方で、大連・神戸・横浜→太平洋→南アメリカのホーン岬→大西洋の海上ルートが存在した（後述）。また主にイタリアによる大連・神戸・横浜→インド洋→スエズ運河→ジェノバ・ナポリ等の地中海ルートが存在した。しかし同年6月のイタリア参戦以降、

(4) Krug, Hans-Joachim/ Yōichi Hirama/ Berthold J. Sander-Nagashima/ Axel Niestlé: *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2001（以下、Krug et al. *Reluctant Allies*）；平間洋一「第二次大戦中の日独海軍（6）一日独経済関係一」『防衛大学校紀要』第76輯、1998年、1-33頁。

(5) 熊野、前掲『麻薬の世紀』56頁。

(6) 熊野、前掲『麻薬の世紀』56-57、61頁。

地中海ルートは途絶した⁽⁷⁾。さらにドイツ汽船による、大連→ウラジオストク→北極海といった北シベリア海ルートが存在した。1941年5月には3隻の汽船が同ルートで輸送を行う用意があったとされる⁽⁸⁾。

そうしたなかでドイツ海軍による欧亜間の正規の封鎖突破船の派遣が1941年4月20日に開始された。大連発の「エルベ (Elbe)」(総登録トン数9,179トン；建造年1934年⁽⁹⁾；貨物船)が最初の封鎖突破船⁽¹⁰⁾である。しかし「エルベ」は6月6日にアゾレン諸島付近(北緯23度30分西経36度09分)でイギリス海軍の艦載機の攻撃によって沈没した⁽¹¹⁾。

「エルベ」に次いで大連からボルドーに向けて出航した封鎖突破船が「レーゲンスブルク (Regensburg)」(8,068トン；1938年；貨物船)である。同船は、7,500トンの物資を積み込んで1941年5月5日に大連を出港し、6月27日にボルドーに到着した。「ラムゼス (Ramses)」(7,983トン；1926年；貨客船)は、5月12日に7,575トンの物資を積載して大連を出港したが、「エルベ」沈没の報を受けて7月30日に横

(7) 満洲興行銀行調査課『欧洲戦争ノ満洲大豆輸出ヘノ影響ト今後ノ見透シニ就テ(秘)』1940年、7頁参照。

(8) *The Price of Admiralty. The War Diary of the German Naval Attaché in Japan, 1939-1943*, edited and translated by John W.M. Chapman, Vol. II & III: 23 August 1940 - 9 September 1941, Sussex: The University of Sussex Printing Unit, 1984, p.444.

(9) 以下、数量と年数のみを記す。

(10) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.214. なお、1940年12月28日に神戸を出港し、1941年4月3日にボルドーに到着した「エルムラント (Ermland) 後のヴェーザーラント (Weserland)」(*ibid.*, p.214) (6,521トン；1922年；貨客船)が最初の封鎖突破船とみなす説もある (<https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/km/blbr.htm>)。確かに連合軍の海上封鎖を突破して、欧亜間で輸送を実行する船舶という広義の意味では封鎖突破船といえる。しかし、当時のドイツ海軍は、自らの統制下にあり、戦時の重要国防物資の輸送を国家の管理統制のもとに枢軸国と連携しながら実行する商船を専ら封鎖突破船と呼んでいた。*The Price of Admiralty*, Vol.I: 25 August 1939 - 23 August 1940, 1982, p.xxxiii; Vol. II & III, pp.442-443, 467参照。しかも商船では貨物船、貨客船、タンカーが使用された。それ故、仮装(補助)巡洋艦は狭義の封鎖突破船には入らない。そもそも仮装(補助)巡洋艦は商船破壊を主目的とした商船に仮装した軍艦で、輸送そのものを主目的とはしていない。

(11) 本論で言及する全ての封鎖突破船と潜水艦のデータは、主にKrug et al., *Reluctant Allies*, pp.222-232に依拠しているが、Prommersberger, *Die Hilfskreuzer*; <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/km/blbr.htm>; <http://www.eonet.ne.jp/~noricks/sub13/1940-1943.html> (特に建造年と船舶の種類); <http://www.combinedfleet.com/sensuikan.htm>のデータも参照している。潜水艦に関してはMiller, *U-Boats* (ミラー、前掲『Uボート総覧』)と平間、前掲『第二次大戦中の日独海軍(6)』のデータも参照している。史料としては*The Price of Admiralty*に依拠した。以上を照合し検証したうえで、封鎖突破船と潜水艦の個別データを確定した。

浜に引き返している。「アンネリーゼ・エスベルガー (Anneliese Essberger)」(5,173トン；1935年；貨物船)は、大連を6月20日に5,090トンの物資を積んで出港し、9月10日にボルドーに到着した。大連出港の際、同船は「第4シヨウワ丸」と偽称していた。⁽¹²⁾この間5月10日にアジア圏内の全ドイツ商船が、在日ドイツ大使館付海軍武官ヴェネカー (Paul Werner Weneker) の統制下に入り、これ以降アジア発の全封鎖突破船の責任者はヴェネカーとなった。⁽¹³⁾

1941年6月22日、独ソ戦が勃発した。その結果シベリア鉄道と北シベリア海のルートが途絶し、「封鎖突破船作戦」と称して欧亜間の輸送ルートは主に大連・神戸・横浜→太平洋→ハワイ南→ホーン岬→大西洋 (ルートA) となった。ルートAはハワイ諸島の南を航行するルートで、さらにA1＝ルート青とA2＝ルート赤に分かれた。ルートBは緊急ルートで、ハワイの北を航行した。原則としてルートAのA1＝ルート青が採用された。その際の主な輸送品は生ゴムであった。⁽¹⁴⁾

独ソ戦勃発後、ヨーロッパに向けて「オーデンヴァルト (Odenwald)」(5,098トン；1923年；貨物船)が1941年8月21日に6,054トンの物資を積載して横浜を出港したが、11月6日に北緯01度西経28度付近でアメリカ海軍の軽巡洋艦「オマハ (Omaha)」によって沈没させられた。続いて「ブルゲンラント (Burgenland)」(7,320トン；1928年；貨物船)が9月21日に積荷7,039トンを積んで神戸を出港し、12月9日にボルドーに到着している。10月14日には佐世保から「エルザ・エスベルガー (Elsa Essberger)」(6,104トン；1938年；貨物船)が6,857トンの物資を積んで、1942年1月11日にエル・フェロールに寄港し、3月10日にはボルドーに到着している。1941年10月21日に大連から「シュプレーヴァルト (Spreewald)」(5,083トン；1922年；貨物船)が物資6,000トンを積んで出港したが、1942年1月31日にドイツ海軍の潜水艦U-333号によって誤射され、北緯45度西経25度付近で沈没した。同船は「テンゲン丸」と偽称して大連を出港していた。⁽¹⁵⁾日米英蘭開戦前までは、大連発のドイツ船は日本船に偽装していた。

(12) *The Price of Admiralty*, Vol. II & III, p.466.

(13) *The Price of Admiralty*, Vol. II & III, pp.442-443.

(14) *The Price of Admiralty*, Vol. II & III, p.467, Vol. IV: 10 September 1941 - 31 January 1942, 1989, p.784, 821.

(15) *The Price of Admiralty*, Vol. IV, p.695.

さて、1941年11月以降、独亜交易の重要な戦時物資として阿片が封鎖突破船によって輸送されることになる。そもそも同年4月19日に「満洲国」を訪問したヴォールタート（Helmuth Wohlthat）らドイツ経済使節団は4月下旬に独「満」貿易協定の予備交渉を行い、「満独貿易協定ノ満洲側借越分ニ付協議シタル結果亜片七噸及大豆油ヲ引渡スコト」(旧字体は新字体に改めた。以下同じ)が決定された。古海忠之は「一九四一年ニハ經濟部次長トシテ独乙国ニ対シ七噸ノ亜片ヲ売渡ス交渉ノ当事者デア」⁽¹⁶⁾った。このように独「満」は、「満洲国」側が大豆をドイツに引き渡せない場合、大豆の代わりに阿片と大豆油を引き渡すことで合意していた。その後、5月31日に新京で独「満」貿易協定が署名調印された。⁽¹⁷⁾この協定に関して古海は次のように述べている。

「一九四一年十月末満洲国ト独乙国ノ貿易協定ニ基ク満洲側借款七百万マルクノ(一部)決済トシテ独乙側ノ要求ニ基キ亜片七噸(価格一兩三〇円)ヲ売渡シタ。(満独協定ノ直接責任者ハ經濟部(当時ハ私ガ經濟部次長)第二次責任外交部総務庁亜片支出ノ直接責任者禁煙総局及民生部第二次責任総務庁)」⁽¹⁸⁾

それでは、1941年10月末に「満洲国」側がドイツに売り渡した阿片は実際にドイツに輸送されたのだろうか。この阿片は、11月15日に大連を出港したイタリア船「コルテルラッツォ（Cortellazzo）」(5,292トン；1931年；貨物船)に積み込まれたと考えられる。そもそも1941年9月にイタリア海軍最高司令部は4隻のイタリア船に「封鎖突破船作戦」への参加とドイツの貨物の輸送を命じていた。その際、イタリア船はイタリア国旗を掲げながらも、作戦の間はドイツの統制下に入ることになった。⁽¹⁹⁾その関係で独「満」貿易協定に基づく阿片7トンは同船が輸送したと考えられる。「コルテルラッツォ」はホーン岬を經由して1942年1月28日にボルドーに到着している。1941年12月2日にはイタリア船「ピエトロ・オルセオーロ（Pietro Orseolo）」(6,344トン；1939年；貨物船)が7,034トンの物資を積載して神戸を出港し、ホーン岬を經由して1942年2月22日にボルドーに到着した。

(16) 「古海忠之供述書原文」中央档案馆整理『日本侵華戦犯筆供』伍卷、北京：中国档案出版社、2005年、566、751頁。

(17) 熊野、前掲『麻薬の世紀』74-75頁。

(18) 前掲「古海忠之供述書原文」748頁。

(19) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.215.

以上が日米英蘭戦勃発前の欧亜交易の輸送過程の実態である。日米英蘭戦勃発後、輸送ルートを含め輸送過程が大幅に変更されることになるが、以下ではその詳細について検討していく。

2. 日米英蘭戦勃発後の独亜阿片交易の輸送過程

1941年12月8日に日本陸軍がマレー半島に上陸し、日本海軍が真珠湾を攻撃して日米英蘭戦が勃発した。11日にはドイツもアメリカに宣戦布告し、文字通り世界大戦となった。1942年1月18日には日独伊軍事協定が締結され、「日本は東経七〇度線以東の海域、独伊は同以西の海域の敵側軍事根拠地、艦船航空機等を撃滅すること」⁽²⁰⁾とされた。これ以降、封鎖突破船による独亜間の輸送関連の仕事は日本側から「柳工作」と称された⁽²¹⁾。

この間、独亜間の輸送ルートは、元々ルートAのA1＝ルート青が日本海軍によって推奨されていた⁽²²⁾。しかし、1941年最後のアジア発の封鎖突破船「オゾルノ（Osorno）（旧称ベルナウ[Bernau]）」（6,951トン；1938年；貨客船）は12月23日に神戸を出港してルートAではなく、例外的に喜望峰を經由して1942年3月19日にボルドーに到着した。1月31日に「リオ・グランデ（Rio Grande）」（6,062トン；1939年；貨物船）は7,558トンの物資を積んで神戸を出港し、従来通りホーン岬経由で4月10日にボルドーに到着している。

これに続いてイタリア船の「フジヤマ（Fusijama）」（6,244トン；1929年；貨物船）も1942年2月7日に6,621トンの物資を積んで神戸を出港し、ホーン岬経由で4月26日にはボルドーへの輸送に成功している。「ミュンスターラント（Münsterland）」（6,408トン；1922年；貨物船）も8,192トンの物資を積んで2月18日に神戸を出港し、5月17日にボルドーへの輸送に成功した。また「ポルトラント（Portland）」（7,132トン；1928年；貨客船）も6,814トンの物資を積載して2月26日に横浜を出港し、5月10日にはボルドーに到着していた。

1942年2月15日にシンガポールが陥落したが、日本軍による東南アジア占領後、

(20) 野村直邦『潜艦U-511号の運命—秘録・日独伊協同作戦—』読売新聞社、1956年、51頁。

(21) 山本常雄『阿片と大砲—陸軍昭和通商の七年—』PMC出版、1985年、96頁。

(22) *The Price of Admiralty*, Vol. IV, p.810.

ドイツ船は日本の燃料油の供給を受けることになる。⁽²³⁾ 当地で軍政が布かれると、独亜間の戦時物資は昭南（シンガポール）やバタビア（ジャカルタ）等を經由して輸送されることになる。同年8月以降の欧亜間の輸送ルートは主に、大連・神戸・横浜→昭南・ペナン・バタビア・スラバヤ→インド洋→喜望峰→大西洋→フランス（ボルドー・ロリアン・ブレスト等）となるが、とりわけバタビアを經由し始めるのは11月以降である（後述）。

1942年において阿片の輸送に成功したことが確認できる封鎖突破船が「タンネンフェルス（Tannenfels）」（7,840トン；1938年；貨物船）である。同船は阿片を含む8,406トンの物資を積んで8月8日に横浜を出港し、11月2日にボルドーのロヤン港に到着している。⁽²⁴⁾ また「クルマーラント（Kulmerland）」（7,363トン；1929年；貨客船）が8,072トンの物資を積んで8月26日に大連を出港して、11月7日にボルドーに到着している。さらに「ドレスデン（Dresden）」（5,567トン；1937年；貨客船）は、6,091トンの物資を積載して9月8日にサイゴンを出港し、11月3日にボルドーに到着していた。

1942年後半以降日本軍の戦局が悪化し始める。連合軍が8月以降、南東太平洋方面で反抗を開始し、日本軍はソロモン群島のガダルカナル島の攻防戦で多くの船舶を失うことになった。⁽²⁵⁾ 1943年2月までに日本軍は140隻、約65万トンの船舶を失った。1942年11月に日本陸軍の参謀本部は、政府に62万トンもの船舶の徴備を新たに要求した。⁽²⁶⁾ 大幅に輸送力が低下したために、日本側はドイツ船の購入ないしはチャーターを検討していた。8月にドイツ公使からドイツ外務省宛の書簡において、日本側からドイツ政府へドイツが管理する船舶を可能な限り多く日本に融通するように依頼があった旨、報告がなされている。その際、日本側は乗員付きで総計50万トンの積載量の船舶を要求していた。⁽²⁷⁾ そもそも大戦開始時に東アジアにいたドイツ船12隻のうち4隻（4.4万トン）は日本に売却され、7隻（3.6万トン）は既に

(23) Krug et al., *Reluctant Allies*, pp.214-215.

(24) Prommersberger, *Die Hilfskreuzer*, S.73.

(25) 安達宏昭『大東亜共栄圏—帝国日本のアジア支配構想—』中央公論新社、2022年、121頁。

(26) 安達、前掲『大東亜共栄圏』173頁。

(27) Gesandter I. Klasse von Rintelen (z.Z. Sonderzug) an das Auswärtige Amt am 31. August 1942, in: *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik (ADAP), 1918-1945*, Serie E: 1941-1945, Bd.III: 16. Juni bis 30. September 1942, Dok. Nr.251, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1974, S.431.

チャーターされていた⁽²⁸⁾。

こうしたなか1942年11月にはヨーロッパ行きの封鎖突破船がバタビアに寄港している。「ラコーティス (Rhakotis)」(6,753トン；1928年；貨客船)は、9月27日に横浜を出港し、フランスに向けて出航していた。その途中バタビアに寄港し、11月22日に6,601トンの物資を積んで出港したが、1943年1月1日に連合軍の艦船によって北緯41度01分西経10度50分において撃沈された。また「ラムゼス」は10月23日に神戸を出港し、バタビアに寄港した。そこで11月21日に生ゴム3,330トンを積み込んで⁽²⁹⁾いる。翌22日に同船は総計9,436トンの物資を積載してヨーロッパに向けて出航したが、11月28日にインド洋で連合軍の艦船の攻撃によって南緯23度28分東経99度20分において沈没した。さらに「ホーエンフリートベルク (Hohenfriedberg)」(7,892トン；1931年；タンカー)は、11月11日に横浜を出港し、その後バタビアに寄港している。12月22日に11,606トンの物資を積んでフランスに向けて出航したが、1943年2月26日に連合軍の巡洋艦によってフィニステール岬の北緯41度45分西経20度58分において撃沈された。1942年に日本を出港した最後の封鎖突破船が「ロスバッハ (Rossbach)」(5,894トン；1917年；タンカー)である。同船は11月12日に神戸を出港し、バタビアに寄港している。その後1943年1月18日に積荷6,965トンを積んでヨーロッパに向けて出港したが、2月27日に帰還命令を受け、4月8日にバタビアに帰港した。

1942年9月27日の時点における1941年から1942年までの独亜交易の成果について、ドイツ外務省通商局長ヴィール (Emil Wiehl) が評価を行っている。彼によると積荷の25%が喪失し、7.1万トンのうち5.3万トンがヨーロッパに到着したと評価している。また12月19日付のヴィールの記録には外務大臣リッベントロップ⁽³⁰⁾ (Joachim von Ribbentrop) からヒトラー (Adolf Hitler) 宛の報告草案が添付されている。その中でリッベントロップは、独亜間の封鎖突破船による交易について

(28) Aufzeichnung des Ministerialdirektors Wiehl am 1. September 1942, in: *ADAP*, Serie E, Bd.III, Dok. Nr.254, S.434.なお、日本側の要求に対してドイツ側は「ゼロ回答」であった。工藤、前掲『20世紀日独経済関係史 I 国際定位』430-431頁参照。

(29) 「第三 対独物資供給概況」アジア歴史資料センター (JACAR) :レファレンスコード (Ref.) [B02032929600]。

(30) Aufzeichnung des Ministerialdirektors Wiehl am 27. September 1942, in: *ADAP*, Serie E, Bd.III, Dok. Nr.316, S.560.

「日本の参加はなく、専らドイツ船によって実行された」と述べていた。また彼は、東アジア地域において輸送補助をしてもらいたいという日本側の依頼に対しては、ヴェネカーの統制下にあったドイツの封鎖突破船及びドイツ船を通じてできる限りのことは行うということでも了承された⁽³¹⁾と述べていた。実際に、南方占領地域と日本本土との交易の一部をドイツ船が担っており、それについてリッベントロップを始め外務省首脳もまた了承していたのであった。

一方、1941-1942年の輸送期間において全5隻の封鎖突破船がボルドーを出港し、全て日本に到着している。その際32,540トンの積荷が届いていた。また1942年8月から1943年2月までに東アジアからボルドーに派遣された封鎖突破船13隻中、4隻が29,600トンの積荷を届けた。⁽³²⁾

この間、封鎖突破船は上記のようにバタビアに寄港して、生ゴム等も積み込んでいた。1943年1月初旬の日本海軍との取り決めによって、ドイツ海軍の補給基地がバダビアと昭南に創設され、それぞれ5月17日と5月22日に運営が開始された。そのすぐ後にペナンに潜水艦基地が、1944年にはスラバヤに補給基地が創設された⁽³³⁾。バタビアと昭南とペナンにドイツ海軍の基地が創設・運営されると、ドイツの潜水艦がアジアに到着するようになった。例えば1943年3月28日にフランスを出港したU-178号が8月27日にアジアに到着している。同号は11月27日にペナンを出港し、1944年4月5日にU-843号の補給を受けた後、5月24日にフランスに到着した。ドイツ潜水艦で目的地到着に最初に成功したU-178号は、通例通り阿片、生ゴム、モリブデン、キニーネ等の戦時物資を積んでいたと考えられる⁽³⁴⁾。

一方、封鎖突破船もバタビアを中心に東南アジアに頻繁に寄港するようになった。例えば1942年12月17日に神戸を出港した「ドッガーバンク (Doggerbank)」(5,154トン；1926年；貨物船)がバタビアに寄港している。その後1943年1月15日に同船は6,650トンの物資を積載してヨーロッパに向けて出港したが、3月3日に

(31) Aufzeichnung des Ministerialdirektors Wiehl am 19. Dezember 1942, in: *ADAP*, Serie E, Bd.IV: 1. Oktober bis 31. Dezember 1942, 1975, Dok. Nr.300, S.532.

(32) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.215.

(33) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.218.

(34) Krug et al., *Reluctant Allies*, pp.217-218.

(35) Miller, *U-Boats*, p.162 (ミラー、前掲『Uボート総覧』158頁)。なお、U-178号を始め以下の個別の潜水艦のデータの出所及び検証方法については、註(11)を参照。

ドイツのU-43号に誤射されて北緯29度09分西経34度46分において沈没した。「カリン（Karin）」（7,322トン；1931年；貨物船）は2月4日に7,814トンの積荷を積んで昭南を出港したが、3月10日に連合軍の艦船によって南緯07度西経21度付近で沈没している。「ヴェーザーラント（旧称エルムラント）」は7,618トンの物資を積んで2月6日にバタビアを出港したものの、2月27日に帰還命令を受けて3月23日にバタビアに帰港している。「ブルゲンラント」は8,735トンの物資を積んで2月8日に神戸を出港し、途中バタビアに寄港したが、そこで2月27日に帰還命令を受け、4月2日に神戸に帰港している。「ピエトロ・オルセオーロ」は1月25日に神戸を出港し、バタビアに寄港した後、2月16日に8,301トンの物資を積んで4月2日にボルドーに到着している。「リオ・グランデ」は2月25日に7,456トンの物資を積んでバタビアを出港したものの、2月27日に帰還命令を受けて、3月5日にバタビアに帰港した。

こうしたなかで日本側からヨーロッパに向けて戦時物資を積載した潜水艦伊8号が派遣された。同号は1943年6月1日に呉を出港し、10日には昭南に到着している。22日に昭南を出港した後、翌23日ペナンに到着し、27日にペナンを出港した。8月31日にフランスのプレストに到着している。伊8号はタングステン、生ゴム、錫、キニーネ等の物資と阿片を輸送したと考えられる⁽³⁶⁾。

なお、1942年8月 - 1943年4月の時期においてアジアからボルドーへ14万トンの戦時物資の輸送が計画され、22隻の封鎖突破船の派遣が計画されていた。また同時期、ヨーロッパからアジアへ26隻が予定されていた⁽³⁷⁾。

3. 独「満」阿片交易における輸送の実態

以上では、主にアジアからヨーロッパへ向けた独亜交易の輸送の実態について検討してきたが、以下では、独「満」間の阿片交易の輸送の実態について検討している。1942年3月7日に「満洲国及独逸国間経済関係存続ノ為ノ協定」（第一次協定）が署名調印された。本協定の有効期限は同年5月31日までであった。その後「満

(36) <http://www.combinedfleet.com/I-8.htm>.同資料では“probably medical opium”と記述されているが、当時の独亜間の通常の輸送物資を考慮すると阿片も輸送されたと考えられる。

(37) Krug et al. *Reluctant Allies*, p.217.

洲国及独逸国間経済関係存続ノ為ノ第二次協定」が同年8月29日に署名調印された。第二次協定の有効期限は同年6月1日から11月30日までとされた。その後1943年10月11日ようやく「満洲国及独逸国間経済関係存続ノ為ノ第三次協定」が署名調印されたが、1942年12月以降、独「満」協定は翌年10月まで期限切れのままであつた。⁽³⁸⁾ それにも拘わらず、その間、独「満」間で阿片交易がなされていた。

「満洲国」からドイツの商社メルヒヤース (Melchers & Co.) が購入した阿片「21,579[.5]Kg」が奉天から大連に輸送され、1943年6月16日に大連で日本船の「カイリュウ丸」に積み込まれた。⁽³⁹⁾ そもそも独垂交易において大連-神戸間は昭和通商がチャーターした日本の貨物船が輸送を担当していた。⁽⁴⁰⁾ 阿片の輸送もまた独伊の封鎖突破船だけでなく、この時期大連-神戸・横浜間においては日本船が担当していた。

1943年7月23日付の神戸のドイツ海軍武官府からドイツ大使館付海軍武官事務所宛の書簡によると、阿片は既に横浜に到着していた模様である。大連で積み込まれた阿片21,579.5Kgは約1ヶ月後には「カイリュウ丸」によって横浜へ輸送されていた。そこへ輸送された阿片の荷箱432箱について、8月25日付のウムバウ (Hans Umbhau) からイリス商会 (C. Illies & Co.) 宛の書簡は、以下のように述べている。

「阿片、21579.5 Kg

上記の432箱は“O”、“Bula”、“Wela”と“Rio”に同じ分量に分けて積み込まれた。⁽⁴²⁾ このように阿片432箱は“O”、“Bula”、“Wela”、“Rio”の4隻の封鎖突破船に均等に分けて積み込まれたのであった。それではこの4隻は具体的にはどの封鎖突破船なのだろうか。またこの4隻はいずれもヨーロッパに到着し、阿片を輸送できたのだろうか。以上についてはこれまで全く不明であった。以下、解明していこう。

(38) 熊野、前掲『麻薬の世紀』82-83、87頁。

(39) Dittberners ZERTIFIKAT vom 17. Juni 1943, in: GHQ/SCAP, Records, office of Civil Property Custodian, “Nazi Opium Business”, 1942/05-1943/09, CPC-34612 (マイクロフィッシュ請求番号) : 国立国会図書館憲政資料室蔵。

(40) *The Price of Admiralty*, Vol. IV, pp.692-693.

(41) Marine Etappe Kobe an Marine-Attache Buero Deutsche Botschaft am 23. Juli 1943, in: GHQ/SCAP, CPC-34612 : 国立国会図書館憲政資料室蔵。

(42) Umbhau an Firma C. Illies & Co. am 25. August 1943, in: GHQ/SCAP, CPC-34612 : 国立国会図書館憲政資料室蔵。

まず“O”、“Bula”、“Wela”、“Rio”とはそれぞれ“Osorno”＝「オゾルノ」、“Burgenland”＝「ブルゲンラント」、“Weserland”＝「ヴェーザーラント」、“Rio Grande”＝「リオ・グランデ」のことである。それでは、まず「オゾルノ」から検討してみよう。

「オゾルノ」は、均等に分けられた阿片約5.4トンを積載して横浜から神戸へ移動したようである。1943年10月2日に「オゾルノ」は神戸を出港し、バタビアに寄港している。そこで馬來軍政から生ゴム、錫、ウオルフラム鉱（タングステン）などを輸入して、10月27日に総計6,890トンの物資（生ゴム3,944トン、錫1,826トン、ウオルフラム鉱180トン等）を積載してバタビアを出港した。そしてボルドーのジロンドに12月25日に到着したのであった。そこで座礁したものの、積荷は1944年1月13日にポーイヤックへ輸送された⁽⁴³⁾。

「リオ・グランデ」は、1943年10月4日に横浜からそのままバタビアに向けて出港している。バタビアに到着した後、10月29日にボルドーに向けて出航したが、1944年1月4日に南大西洋ナタール - フリータウン間でアメリカ海軍の「オマハ」によって南緯06度40分西経25度39分の地点で撃沈させられた。

「ヴェーザーラント」は、1943年10月26日に横浜からそのままバタビアに向けて出航している。バタビア到着後ボルドーに向けて11月22日に同地を出港したが、1944年1月2日に連合軍の艦船によって南緯14度55分西経21度39分において沈没させられた。

「ブルゲンラント」は、1943年10月29日にそのまま横浜からバタビアに向けて出航している。その後11月25日にボルドーに向けてバタビアを出港したが、1944年1月5日に南大西洋ナタール - フリータウン間でアメリカ海軍の「オマハ」に発見され、南緯07度29分西経25度37分で自沈した。

以上のように、「満洲国」から輸入した阿片を積み込んだ4隻の封鎖突破船のうち「オゾルノ」のみがボルドーに到着し、阿片の輸送に成功していたのである。その際の輸送ルートは、大連→横浜→神戸→バタビア→インド洋→喜望峰→大西洋→

(43) 『戦時月報（軍政関係）昭和十八年十月三十一日馬來軍政監部』（防衛省防衛研究所戦史研究センター史料室、南西・軍政-6）；富集団司令部、昭南・馬來軍政監部編、倉沢愛子解題『南方軍政関係史料⑧極秘 戦時月報・軍政月報』第5巻、龍溪書舎、2000年、193頁；Krug et al., *Reluctant Allies*, pp.220-221, 224; [https://de.wikipedia.org/wiki/Osorno_\(Schiff_1938\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Osorno_(Schiff_1938)).

ボルドーであり、大連から横浜までは昭和通商がチャーターしたと考えられる日本船の「カイリュウ丸」が輸送していた。

さて、1943年10月にようやく上記の第三次協定が署名調印された。この協定では阿片10トンの供給が取り決められた。これに基づき引き続き阿片が輸送されるが、その手段として潜水艦が利用されることになる。

そもそもドイツ海軍は、日本海軍に対して既に1943年7月に生ゴムや必要不可欠な物資を輸送するための1, 2隻の潜水艦の派遣を要請していた。そこで1943年8月、2隻の潜水艦を輸送のために同年9月と10月に派遣することについて日本海軍は承諾した⁽⁴⁵⁾。その結果、伊34号と伊29号が派遣されることになった。

伊34号は1943年9月13日に呉を出港し、20日には昭南に入港し、そこでドイツから要求のあった戦時物資を積み込んだ。ここでは錫、生ゴム、タングステン鉱のほか阿片が飛行機格納庫に積み込まれた。しかし11月13日にペナン港外でイギリス海軍の潜水艦によって撃沈された⁽⁴⁶⁾。

伊29号は1943年11月5日に呉を出港し、14日に昭南に入港した。そこにおいて生ゴム、錫、キニーネ、阿片を積み込んだ。その後12月16日に昭南を出港し、喜望峰を経て1944年3月11日にフランスのロリアンに到着した。ドイツ国防軍の戦時日誌によると伊29号は、阿片2トンを届けたのであった⁽⁴⁷⁾。

興味深いことに、伊34号と伊29号のいずれも阿片を積み込んでおり、そのうち伊29号は阿片2トンの輸送に成功したのであった。

以上、アジアからヨーロッパへの輸送の実態について詳細に検討してきた。1943年になると封鎖突破船による海上輸送が著しく困難になり、封鎖突破船の大部分が沈没していた。その結果、輸送主体は封鎖突破船から潜水艦へと転換されることになる。

(44) 熊野、前掲『麻薬の世紀』87-88頁。

(45) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.229.

(46) 吉村、前掲『深海の使者』187-193頁。

(47) Schramm, Percy E. (Hrsg.): *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940-1945*, Bd.7, Sonderausgabe, Bonn: Bernhard & Graefe Verlag, o.J. [1990], S.933. 熊野、前掲『麻薬の世紀』88頁及び熊野・田嶋・工藤編、前掲『ドイツ=東アジア関係史 一八九〇 - 一九四五』210頁で記載した「ドイツの潜水艦」を伊29号へと修正する。

4. 封鎖突破船から潜水艦による阿片輸送へ

1944年1月18日にヒトラーによって封鎖突破船の派遣中止命令が下された。⁽⁴⁸⁾これ以降、封鎖突破船による輸送はなされなくなった。

封鎖突破船が派遣されていた1941年4月から1943年10月まで、合計36隻の封鎖突破船がアジアからヨーロッパへ出航していた。そのうち16隻がボルドーに積荷を届けていた。⁽⁴⁹⁾16隻の封鎖突破船は、以下の通りである。

「レーゲンスブルク」、「アンネリーゼ・エスベルガー」、「ブルゲンラント」、「エルザ・エスベルガー」、「コルテルラーツォ」、「ピエトロ・オルセオーロ」、「オゾルノ」、「リオ・グランデ」、「フジヤマ」、「ミュンスターラント」、「ポルトラント」、「タンネンフェルス」、「クルマーラント」、「ドレスデン」、「ピエトロ・オルセオーロ」（2回目）、「オゾルノ」（2回目）。

一方、1941年9月から1943年4月まで合計23隻の封鎖突破船がヨーロッパから日本へ出航し、そのうち16隻が日本へ到着していた（昭南までを含むと17隻）。⁽⁵⁰⁾16隻の封鎖突破船は、以下の通りである。

「リオ・グランデ」、「ポルトラント」、「ドッガーバンク」、「シャルロtte・シュリーマン (Charlotte Schliemann)」（7,747トン；1928年；タンカー）、「タンネンフェルス」、「ドレスデン」、「レーゲンスブルク」、「ウッカーマルク (Uckermark)」（10,698トン；1937年；タンカー）、「ヴェーザーラント」、「ブレーケ (Brake)」（9,925トン；1937年；タンカー）、「ピエトロ・オルセオーロ」、「ブルゲンラント」、「イレーネ (Irene)」（4,793トン；1938年；貨物船）、「リオ・グランデ」（2回目）、「オゾルノ」、「アルステルファ (Alsterufer)」（6,062トン；1939年；貨物船）。*昭南まで：「カリン」。

アジアを出港した封鎖突破船の損失率は全体的には45.8%であった。1941年4月から1942年10月までの間の損失率は12.1%であるが、1943年は85.7%であった。同年においては日本を出港した14隻のうちわずか2隻しかドイツの支配領域に到着しなかった。以上の結果を受けて、ヒトラーは上述のように1944年1月に封鎖突破船の派遣中止命令を下したが、それ以降、欧亜間の輸送は潜水艦による輸送へと転

(48) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.221.

(49) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.221.

(50) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.221.

(51) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.221.

換することになる。

ヒトラーの命令が下される直前の1944年1月9日にドイツ海軍のU-188号は錫100トン、生ゴム11トン、キニーネ500キロ、「少量のアヘン」を積んでベナンを出港し、6月19日にフランスのプレストに到着している。日本海軍の伊52号もまた欧亜間輸送に加わり、3月10日に呉を出港し、4月23日に昭南に寄港して、阿片288トンを始め、金2トン、錫・モリブデン・タングステン総計228トン、キニーネ3トン、生ゴム54トンを積載してロリアンに向けて航行したが、7月24日にアメリカ海軍の艦船によって北大西洋で撃沈された。伊52号の沈没でもって欧亜間潜水艦輸送への日本の取組は終了した。⁽⁵²⁾ ドイツ側の派遣要請に基づいて日本側は、伊29号、伊34号、伊52号の3隻をフランスに派遣したが（要請前の伊30号と伊8号を除く）、伊29号が現地に到着し、阿片を始め戦時物資を届けていたのであった。⁽⁵³⁾

こうしたなかで、1944年6月17日に「満洲国及独逸国間経済関係存続ノ為ノ第四次協定」が新京で署名調印された。有効期間は1943年12月1日から1944年11月30日までとされた。本協定の主な内容は以下の通りである。

「一．満洲側供給品ハ左ノ通

阿片 四十罇
 粗製モルヒネ 五百罇
 阿片価格ハ（モルヒネ 八%含有基準）一罇 三二〇国馬克
 粗製モルヒネ（八〇%含有基準）一罇 二七七〇国馬克⁽⁵⁴⁾

このように1944年上半年には「満洲国」からドイツへ供給すべき阿片が40トンにまで増大し、さらには粗製モルヒネ500キロが満洲側供給品に追加された。しかし、横浜正金銀行の業務報告は、第四次協定成立後に阿片・モルヒネ代価に対してドイツ側に不服があり、独「満」の「貿易」は当季中極めて不振を免れなかったと述べている。事実、1944年上半年の「満洲国」側の阿片の輸出実績はゼロで、阿片は一

(52) 平間、前掲「第二次大戦中の日独海軍（6）」19頁。

(53) NHK取材班／新延・佐藤、前掲「消えた潜水艦イ52」167-168頁。

(54) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.229.

(55) 1942年8月5日（現地時間）ロリアンに到着。但し阿片積載の有無は不明。

(56) 「11 第八十六回帝国議会答弁資料（満洲事務局）11」JACAR. Ref. [B02031396800].

切輸出されていなかった⁽⁵⁷⁾。しかし、上述したようにこの時期にはU-188号と伊52号が阿片を輸送しているが、これは第三次協定に基づく阿片であったと考えられる。

しかし、1944年下半季以降、独「満」間において阿片のみがドイツに輸出されたのであった。この時期には阿片「3,914,000マルク」相当の阿片が「満洲国」からドイツに輸出されたが、独亜間の阿片の輸送は専らドイツの潜水艦によって担われていた。

第四次協定は1944年11月末をもって失効し、新たな協定は署名調印されなかった。下記の表1は、ヴォールタートが1945年5月のドイツ降伏後、日本の外務省戦時経済局長宛に送付した書簡の添付資料から作成したものである。

表1：1945年2月28日時点での独「満」間の阿片輸送状況

										(トン)
日本	潜水艦上	昭南	ペナン	ジャカルタ	スラバヤ	盤谷	サイゴン	上海	奉天	
										(バタビア)
4	4	14	-	0.2	1.5	-	-	-	-	10

出所：熊野、前掲『麻薬の世紀』表4-6、94頁より作成。

上記の表1が示すように、1945年2月28日の時点でドイツは第四次協定に基づいて総計337トンの阿片を実際に購入し、輸送していた。アジア各地に保管した阿片は、この時期にはドイツの潜水艦のみによってヨーロッパに向けて輸送されたが、それを示すのが表1の「潜水艦上」であり、4トンの阿片が輸送途上にあった。興味深いことに、同年3月初旬までに16隻のドイツ潜水艦が輸送用としてアジアへ出航した。そのうち8隻が実際にペナンないしはバタビアに到着していた。同年2月28日時点でヨーロッパに向けて航行中の潜水艦は以下の4隻である。総計4トンの阿片をこれらの4隻が輸送していたと考えられる。

(57) 熊野、前掲『麻薬の世紀』90-91頁。

(58) 熊野、前掲『麻薬の世紀』90-91頁。ドイツに輸出されたが輸送されず、当地に滞留した物資を「ドイツ滞貨」という。これらは奉天、スラバヤ、バタビア、昭南、神戸等で保管された。ドイツに輸出された「満洲国」の阿片の多くは1944年下半季以降輸送されないまま、上記の地に留まっていた。同書、94-95、130-132頁参照。

(59) Krug et al., *Reluctant Allies*, pp.230-231.

U-843号は、1944年12月10日にバタビアを出港し、1945年4月3日にノルウェーに到着した。当時フランスは連合軍によって解放されており、ロリアンやブレスト等のドイツの潜水艦基地は使用できなかった。そのため当時ドイツ占領下のノルウェーに寄港し、その後ドイツ（キール）に向けて出港していた。同号もまたノルウェーに寄港した後にドイツへ出航したが、その途上において4月9日に沈没した。

U-510号は、1945年1月11日にバタビアを出港したが、4月24日に燃料不足のためフランスで降伏した。

U-532号は、1945年1月13日にバタビアを出港したが、ドイツ降伏後の5月14日にイギリスで降伏した。

U-861号は、1945年1月14日に錫、タングステン、モリブデン、生ゴム、阿片を積んでバタビアを出港し、1945年4月15日にノルウェーのトロンデンハイムに到着した。その後、同号は当地で降伏した。⁽⁶⁰⁾⁽⁶¹⁾

以上のように、総計4トンの阿片を積載してヨーロッパに向けてバタビアを出港した4隻の潜水艦のうち、2隻がノルウェーに到着したものの、ドイツに阿片を届けることはできなかった。

それでは、ヒトラーの派遣中止命令以降のドイツ潜水艦による阿片を含む戦時物資の輸送状況はいかなるものだったのだろうか。これについて示したのが、以下の表2である。

表2：1944-1945年の極東からヨーロッパへの潜水艦による輸送物資のトン数

物資	錫	生ゴム	タングステン	キニーネ	阿片	その他	総計
輸送	1,200.8	731.6	595.5	24.8	17.7	35.6	2,606.0
到着	327.7	172.4	99.8	5.7	2.2	3.6	611.4
喪失	311.5	219.8	213.0	9.9	7.4	20.6	782.2
輸送途上	116.4	36.3	118.2	0.3	0.2	6.4	277.8
引き返し	445.6	303.1	164.5	8.9	7.9	5.0	935.0

出所：Table 16.6. Tons of Matériel Transported by Submarine, Far East to Europe, 1944-1945, in: Krug et al., *Reluctant Allies*, p.231.

(60) 平間、前掲「第二次大戦中の日独海軍（6）」20頁。

(61) Miller, *U-Boats*, p.162（ミラー、前掲『Uボート総覧』158頁）。

2,606.0トンの戦時物資が潜水艦によってヨーロッパに輸送されたが、実際に到着したのは611.4トン（23.4%）であった。阿片に関しては17.7トンが潜水艦によって輸送されたが、実際に到着したのは2.2（12.4%）トンであった。⁽⁶²⁾

1941年から1945年にかけてアジアからヨーロッパへ阿片を輸送したと考えられるドイツの潜水艦は、U-178号、U-188号、U-843号、U-861号である。そのうちU-843号とU-861号はドイツへ出航中に沈没ないしは降伏しており、実際に目的地に阿片を届けることができたと考えられるのは、U-178号とU-188号の2隻である。

以上、封鎖突破船と潜水艦による阿片輸送の実態を詳細に検討してきたが、それでは第二次世界大戦における独亜阿片交易の全体像について以下では考察してみよう。

5. 第二次世界大戦（1941-1945）における独亜阿片交易

ここではまず大戦期、特に封鎖突破船と潜水艦による輸送がなされた1941年から1945年までの独亜交易の全体像を明らかにしていこう。

クルークらの共著では1941年9月から1945年4月までの極東からのドイツの全輸入量は260,228トンで、そのうち112,061トン（43.0%：潜水艦による輸送量を含む）がヨーロッパに輸送（封鎖突破船36隻中16隻到着）されたとしている。⁽⁶³⁾クルークらの共著では封鎖突破船36隻全ての船舶名とその動向及び潜水艦輸送の内実が多くの未刊行史料に基づいて実証的に解明されており、彼らの説は信頼して依拠できる。封鎖突破船の損失率に関して1942年までの損失率と1943年以降の損失率は大いに異なるが、全体の損失率は45.8%であった。

ドイツの潜水艦に関して、ヨーロッパへの復路についての潜水艦の中で無事に貨物を引き渡した潜水艦はわずか2隻（U-178号とU-188号）であったとするミラーの⁽⁶⁴⁾説は、本論での見解と一致する。貨物全体の到着率は23.4%であり、阿片のそれは

(62) 上記の表2では1944年から1945年にかけて日独潜水艦が阿片2.2トンをヨーロッパに届けたとされるが、平間氏の別の研究によるとドイツ潜水艦が「アヘン 二・二」トンを輸送したとされている（平間、前掲「第二次大戦中の日独海軍（6）」20-21頁）。そのため、上記の表2の2.2トンにはドイツ潜水艦が輸送した阿片のみで、日本の潜水艦伊29号が輸送した2トンは含まれていないと考えられる。

(63) Krug et al., *Reluctant Allies*, p.221, 232. 原文では“43.5 percent”（p.232）と誤記されている。

(64) Miller, *U-Boats*, p.162（ミラー、前掲『Uボート総覧』158頁）。

12.4%であった。

ドイツ経済使節団の代表で独亜交易の統轄責任者だったヴォールタートは、戦後、国際検察局の尋問に際して、独亜交易の内訳に関して1942年から1945年まで総数24万トンの物資を貨物船等でドイツへ輸送したと述べている。そのうち貨物の約50%がドイツに到着したという⁽⁶⁵⁾。これに対して上記のクルークらの説では到着率は43.0%である。ヴォールタートとクルークらの説では考察対象の時期が若干異なっていることを考慮しても、貨物到着率約50%というヴォールタートの主張は少し誇張されているといえよう。

以上が独亜交易の全体像についてあるが、その中で阿片をヨーロッパの目的地に輸送していたと考えられる封鎖突破船と日独の潜水艦は、「コルテルラーツォ」(阿片7トン)、「タンネンフェルス」、U-178号、「オゾルノ」(約5.4トン)、伊8号、U-188号、伊29号(2トン)の総計7隻(約14.4トン)であった。以上の阿片約14.4トンに上記の1944年から1945年までのドイツの潜水艦による輸送量2.2トンを加えると、少なくとも阿片約16.6トンは目的地に到着したと考えられる。

その一方で、阿片を積載しながらも目的地に輸送できなかった封鎖突破船と潜水艦は、「ヴェーザーラント」(約5.2トン)、「ブルゲンラント」(約5.2トン)、「リオ・グランデ」(約5.2トン)、伊34号、伊52号(2.88トン)、U-510号、U-532号、U-843号、U-861(以上の4隻で総計4トン)の総計9隻であった。少なくとも阿片約22.48トンが輸送に失敗したと考えられる。

以上の独亜間の阿片を始めとした戦時物資の輸送について、戦後、ドイツ側も国際検察局も以下のように「成功」と評価していた。

ドイツ大使館付陸軍武官クレッチマー(Alfred Kretschmer)は、ドイツ経済使節団の活動に対して国際検察局の尋問において「使節団はかなりの成功を収めており、大量の原料をドイツへ輸送するために手に入れた」と評価していた⁽⁶⁶⁾。国際検察局も「ドイツは、当然のことながら、戦時中日本から戦争遂行に不可欠な戦時物資の重要な輸出品を受け取った。ヴォールタートの使節団は最も成功した」と評価し

(65) 熊野、前掲『麻薬の世紀』127頁。

(66) 熊野、前掲『麻薬の世紀』129頁。

(67) していた。しかもアジア発の封鎖突破船の責任者であったヴェネカーに対する尋問調査においても国際検察局は、ヴォールタートの使節団は「際立った成功」を収めたと評価していたのであった。⁽⁶⁸⁾

以上のようにドイツ側も国際検察局もアジアからヨーロッパへの阿片を含む戦時物資の封鎖突破船による輸送について「成功」と評価していた。

おわりに

本論では、第二次世界大戦期の阿片を中心とした戦時物資の独亜間の交易の実態について輸送過程を中心に詳細に明らかにしてきた。

アジアからヨーロッパへのドイツ海軍統制下の最初の封鎖突破船は、1941年4月20日に大連から出港した「エルベ」であった。1941年4月 - 1943年10月において36隻の封鎖突破船がアジアからヨーロッパへ出航し、そのうち16隻がボルドーに到着して積荷を届けた。その一方で1941年9月 - 1943年4月において23隻の封鎖突破船がヨーロッパから日本へ出航し、そのうち16隻が日本に到着した。

1943年の独「満」阿片交易において横浜で阿片を積み込んだ4隻の封鎖突破船名とそれらの行方がこれまで不明であったが、本論ではこれらを明らかにした。その4隻とは「オゾルノ」、「リオ・グランデ」、「ブルゲンラント」、「ヴェーザーラント」である。「オゾルノ」のみがボルドーに阿片約54トンを生産し、途中、バタビアに寄港し、馬來軍政から直接生ゴム等戦時物資を輸入して積み込んでいた。当時の独「満」間の阿片の輸送ルートは、奉天→大連→横浜→神戸→バタビア→インド洋→喜望峯→大西洋→ボルドーであった。

その際、「満洲国」から日本への阿片の輸送過程において、大連から横浜までは阿片を昭和通商がチャーターしたと考えられる日本船が輸送した。独「満」阿片交易の輸送の仲介者は昭和通商であった。

独亜阿片交易において阿片のヨーロッパの目的地への輸送に成功したと考えられる封鎖突破船や潜水艦を本論では明らかにした。それらは、「コルテルラーツォ」、「タンネンフェルス」、U-178号、「オゾルノ」、伊8号、U-188号、伊29号であった。

(67) 熊野、前掲『麻薬の世紀』130頁。

(68) 熊野、前掲『麻薬の世紀』130頁。

論 説

これらの輸送主体によって少なくとも阿片約16.6トンが目的地に到着したと考えられる。

クルークらの説によると1941年9月から1945年4月までアジアからドイツへ総数260,228トンの貨物が輸送され、112,061トン（43.0%）がドイツに届いていた。封鎖突破船の損失率に関しては1942年までの損失率と1943年以降の損失率は大いに異なるが、全体の損失率は45.8%であった。戦後、ドイツ側も国際検察局も独亜間の阿片を含む戦時物資の輸送の成果について「成功」と評価していた。但し潜水艦の貨物全体の到着率は23.4%で、阿片のそれは12.4%であった。

ドイツ側や国際検察局らが「成功」と評価していた戦時物資の輸送のなかで、少なくとも約16.6トンの阿片はヨーロッパの目的地に到着したと考えられる。その阿片がナチス・ドイツによっていかなる用途でどのように使用されたのかについては、大変興味深いテーマであるが、今後の課題としたい。

* 本論はJSPS 科研費JP22K01374の助成を受けたものである。