

Year Book of Oceania

大洋州貿易年鑑

1981/82

Year Book of Oceania

大洋州貿易年鑑

1981/82

大 洋 州 貿 易 年 鑑

(Year Book of Oceania)

1981/82年版

昭和57年 6 月 1 日発行 定価18,000円

発行所 太 平 洋 問 題 研 究 会

〒104 東京都中央区 京 橋 1-14-2

山崎ビル

電話 東京 (03) 564-4110(代)

Published by

TAIHEIYOMONDAI KENKYUKAI

Yamazaki Building, 14-2 Kyobashi

1-chome, Chuo-ku, Tokyo, Japan 〒104

は し が き

この年鑑の創刊について本研究会が検討に着手したのは1973年（昭和48年）のことであった。当時、世界経済は、いわゆるドルショック（71年8月15日、米ニクソン大統領が打ち出した金・ドル交換停止等を含むドル防衛策）によって揺れ始めていたところに、73年10月第一次の石油ショック（アラブ産油諸国による石油の生産削減と70%の大幅値上げなど）に見舞われた。

これを機に、以後、世界は資源外交の渦に巻きこまれ、先進工業諸国の経済も大きな転機を迎え、高度成長時代から一安定成長時代へ更に低成長時代へとはいって行くことになったのである。

資源に恵まれないわが国の経済を維持し、発展させる手段は必然的に加工貿易を中心とする貿易立国策に頼らざるを得ないことは論をまたないところである。

そしてまた、オーストラリア、ニュージーランドを中心とする大洋州諸国の豊富な各種資源—鉄鉱石、ボーキサイト、石炭、羊毛その他農・林・水産品等が、わが国経済高度成長の大きな一翼をになってきたことも、まぎれもない事実である。

しかるに、当時、わが国一般国民の大洋州についての関心と認識は必ずしも充分でなかった。もちろん、知る人ぞ知るで、従来からの長い取引関係を通じて、直接係わりのあった人々のことについては、われわれのあげつらうことではないが——。

とにかく、本研究会としては、当時の情況に鑑み、大洋州の実情、わが国との係わりを総合的な一巻にまとめて世に紹介することは、大いに意義のあることと考えた次第である。また、この書を「大洋州貿易年鑑」としたことについては、わが国最大の関心事が「貿易」にあり、変り行く情勢を伝えるには「年鑑」とすることが適当と考えたからであった。

18世紀は太平洋の時代である——ということが、今や現実の問題として、あるいは一部希望をまじえた幻想的思いをこめて語られている。その大きな理由の一つは、物的な生産と消耗に明け暮れていた世界が、先に述べた第一次オイル・ショック以来、数次にわたる同じオイル・ショックで追い討ちをかけられ、資源外交の洗礼を受け疲れ果てた揚句、新しい希望の灯を広大な海洋と輝く太陽、周辺に豊かな未開発資源と絶好のマーケットとなる膨大な人口を擁する太平洋に自然に目が向いてきたということであろう。

わが国の太平洋時代の幕開けに対する具体的対応は、去る80年1月、故大平首相により提唱された「環太平洋連帯構想」の考えである。この構想が世界の認知を受け具体的な実

を結ぶまでには、まだ幾多の曲折を経なければならないだろうが、海底資源（マンガン団塊など）をめぐる海洋法の制定問題、領海・経済専管水域問題、防衛問題等に関連して太平洋の波は必ずしも平穏無事とはいいきれない。

世界の列強、世界企業の目が太平洋に注がれば注がれるほど、太平洋の波は荒立つことも予想される。それ故にこそ、その中心にあって底辺を支えている大洋州の立場は今後ますます重要性を増してクローズアップされてくることは間違いない。太平洋をめぐる諸構想は、まだわずかに波間に潜望鏡をのぞかせた程度であるが、それが浮上するにつれて平和の女神であって欲しいと願うものである。原子力潜水艦のような物騒なものであらしめてはならない。

昭和57年5月

太平洋問題研究会

内 容 に つ い て

1. 本年鑑は今回で5巻目になる。

知られる通り、大洋洲は、太平洋の中央部からその南西部にかけ、広大な地域にわたって広がっており、また、大小無数の島々と、多数の島嶼国家、領土、統治領等が混在し、極めて多岐・複雑な構成になっている。

そのなかで、オーストラリア、ニュージーランド、パプアニューギニア等の大国は、領土の範囲なども比較的明確で説明も容易であるが、その他の島嶼諸国については、その領土範囲や所属を説明するだけでも容易でない。

しかも、次ぎ次ぎと新しい独立国家や半独立（自治）国家ができるなど、政治情勢も甚だ流動的である。

2. このため本年鑑の編集にあたって、頭初から一定のフォームに依って類型的な解説を加えることは困難であったから、時の情勢に応じ、とり上げる重点項目を変えたので、各巻毎にその内容は殆んど一変したものになってしまった。

しかし、一般的な経済・産業・貿易・政治情勢等に関する解説、統計資料、その他主要地域別の解説は、できる限り各巻に掲載してきた。

3. 年鑑としての一般的概念からいえば、本年鑑は、そもそも名称からしておかしいといえはいえる。「貿易年鑑」となっているが、その内容は何も貿易事情に限られてい

るわけではなく、貿易に視点の中心を置きながら、その目は広く気候・風土・社会・政治・一般経済等まで向けられている。それは貿易の依って成り立つ背景を探り、その方向を確かめ、一層の発展と継続を願うところそ本年鑑の使命と考えたからである。

しかし、いづれにしても、年鑑としての形はまだ未完成であり、この点甚だ遺憾ではあるが、この1巻のみをもって本年鑑の真価を問われるのは残念でもあるので、でき得れば各巻を通じて（まだ多少のバックナンバー在庫）評価して貰いたいと願うものである。

もちろん、本年鑑の体裁の整備については、今後とも鋭意努力する積りなので、もしどしご意見をお寄せ頂きたい。

4. 版の年次について——

初巻（75年版）から2巻目（76年版）、3巻目（77年版）までは、それぞれの年（暦年）末に、当該年版として発行してきたが、4巻目は78/79年版とした。今回は5巻目である。

5. 企業編について——

(1) 現地企業名は、邦訳に適したもの（一般的に通用するもの）と、そうでないものがあり、統一を欠くことになるので原語名だけにした。

(2) 日本側の現地進出企業（単独100%子会社、日本側資本又は企業だけによる共同出資会社、現地資本又は現地企業との合

弁会社、現地企業への資本参加、支店、出張所等)の明細(リスト)は、別項目として次巻に掲載するか別冊として出版の予定。

6. 略語表について——

(1) 和英とも、一般に常用略語として使用されているもの、または判読できるものは、殆んど省略した。

(2) 企業編には、社名、地名等多数の特殊な略語が使用されているので、これらの略語は、できる限り掲載したので、ご参照

を乞う。

7. おことわり——

執筆の各位には、早目に原稿をお願いしておきながら、編集部の不始末で発行が予定よりかなりおくれたため、資料と解説に多少の時間的おくれがでたことを読者並びに執筆者各位に深くお詫び申し上げる次第である。

以 上

略 語 表

Adelaide (銀行名の場合) ……The Bank of Adelaide	ーストラリアの州名)
A.N.Z. ……Australia & New Zealand Banking Group Limited	②Bank of New South Wales (銀行名の場合)
Av. (または Ave.) ……Avenue	Nth. ……North
Bldg. ……Building	N.Z. ……New Zealand
B.N.P. ……Banque Nationale de Paris	Pce. ……Place
B.N.Z. ……Bank of New Zealand	Pde. ……Promenade
Bros. ……Brothers	Pl. ……Place
C.B.A. ……Commercial Bank of Australia Limited	P.N.G. ……Papua New Guinea
C.B.C.S. ……The Commercial Banking Company of Sydney Limited	Pty. ……Proprietary
Ch. ……Chairman	Qld. ……Queensland
Cnr. ……Corner	Rd. (Rds.) ……Road (Roads)
Co-op. ……Cooperative	R.I.W.A. (または Rural) ……Bank of Rural and Industries of West Australia
Corp. ……Corporation	S.A. ……South Australia
Cres. ……Crescent	St. (Sts.) ……Street (Streets) またはSaint
C.T.B.A. ……Commonwealth Trading Bank of Australia	Sth. ……South
Fl. または Flr. ……Floor	Syd. ……Sydney
Hse. ……House	Tas. ……Tasmania
Hwy. ……Highway	Tce. ……Terrace
Inc. ……Incorporated	Vic. ……Victoria
Ind. ……Industrial	W.A. ……West Australia
Int. ……International	(貨幣単位)
Jr. ……Junior	\$ ……米ドル (USドル)
Jt. ……Joint	A\$ または \$A ……オーストラリア・ドル (豪州ドル, 豪ドル)
Lab. ……Laboratory	F\$ または \$F ……フィジー・ドル
Man. ……Manager	NZ\$ または \$NZ ……ニュージーランド・ドル
Melb. ……Melbourne	£ または £ Stg. …… (英ポンド (20シリング))
Mfg. ……Manufacturing	(企業名)
N.B.A. ……The National Bank of Australasia Limited	(株) ……株式会社
N.B.N.Z. ……The National Bank of New Zealand Limited	(合) ……合名会社
N.L. ……Non-Liability	(資) ……合資会社
N.S.W. ……①New South Wales (地名の場合・オーストラリアの州名)	(有) ……有限会社
	(出) ……輸出
	(入) ……輸入

目 次

はしがき	1
内容について	3

(解 説 編)

アジア太平洋時代	9
環太平洋の構想と沿革	15
フレージャー体制確立の支援要因	41
オーストラリアにおける事業の手引き	47
オーストラリアにおける会社実務の動向	55
マンガン団塊	66
オセアニア関係出版物和文解題	79
オーストラリア	98
ニュージーランド	120
パプアニューギニア	152
フィジー	178
西サモア	190
トンガ王国	198
バヌアツ共和国	205
ソロモン諸島	212
ナウル共和国	223
キリバス	228
ツバル	237
オセアニア年代表	241
地名(オセアニア全図)索引	256

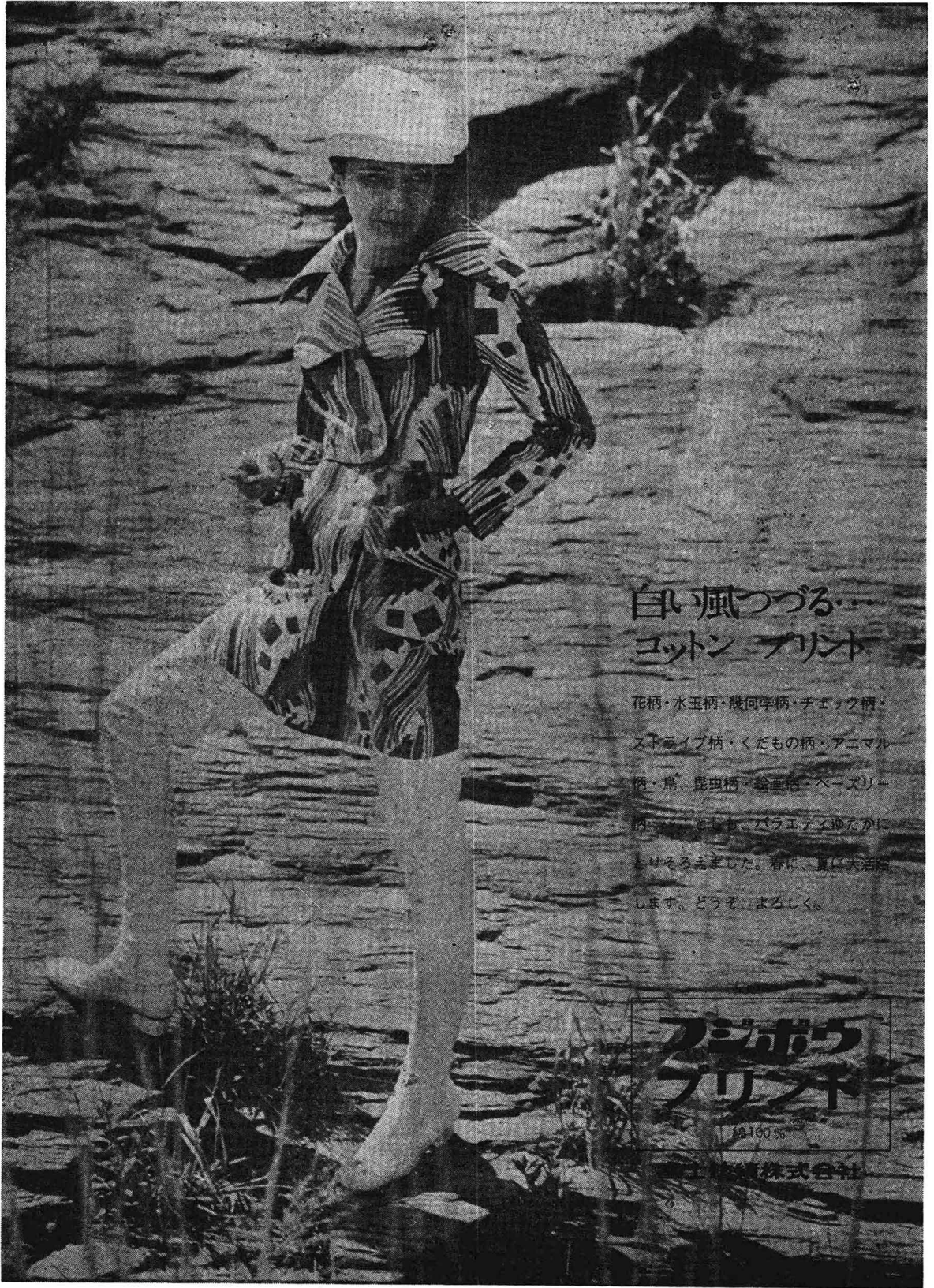
(企 業 編)

オーストラリア(生産)輸出業者	298
ニュージーランド(生産)輸出業者	343
日本生産貿易業者	361

日本貿易業者.....	410
-------------	-----

(地 図)

オセアニア全図.....	見開き
--------------	-----



白風つづる コットン プリント

花柄・水玉柄・幾何学柄・チェック柄・
ストライプ柄・くだもの柄・アニマル
柄・鳥・昆虫柄・絵画柄・ベーズリー
柄・カモフラージュ柄・バラエティゆたかに
とけをるました。春に、真に大活躍
します。どうぞ、よろしく。

アジボウ プリント

綿100%

アジボウ株式会社

アジア太平洋時代

—80年代への展望—

1 代替エネルギー時代

今日の日本の産業には60年代のような力強いダイナミズムはないものの、欧米先進諸国との相対的比較においては、依然力強さを保持している。しかしその力強さを顕在化させるには80年代を通じ、エネルギー節約と代替化の推進、技術開発力の強化による国内企業活力の促進を図り、民間設備投資の活発化を図らねばならないなど、多くの課題をかかえている。

73年の第1次石油ショックから、79年のイラン革命を契機とする第2次石油危機に至る経験を通して、石油エネルギー問題の構造は十分に明らかとなった。日本はエネルギー需給に占める輸入石油依存率の引き下げ(総合エネルギー調査会の「長期エネルギー需給暫定見通し」によれば、79年の74.5%から85年に62.9%、90年に50%を目標としている)を80年代を通じて達成していかなければならない。同長期暫定見通しは「新経済社会7カ年計画」による5.7%の経済成長率目標を前提としているが、この前記代替エネルギー目標が達成しえない場合は、成長率を自ら下げざるをえないし、安定した経済社会の達成はさらに大きな困難に直面することになる。

しかし、このような80年代における日本の最大の課題であるエネルギー代替の推進は、オーストラリアをはじめとするアジア太平洋地域の資源賦存をながめるとき、対外要因面ではスムーズに進展しうる可能性をもっていると思われる。代替エネルギーの制約要因は、むしろ日本国内の立地条件や環境問題や技術開発の側面の方に、より多く存在するようにみうけられる。

2 地域性の加速化

日本をとりまく80年代の様相としては、さらに「地域性の加速化」と「相互依存の進展」の2つを80年代の特質として指摘できるだろう。つまり「アジア太平洋地域の相互依存が加速化する時代」として80年代をとらえることができる。

石油価格の急上昇により、原料入手コストに占める輸送コスト(タンカー等の燃料コスト)の比率が大きくなり、60年代のような原料供給において「距離」を無視しえた時代は終わり、80年代は「距離」の顕在化の時代となろうとしている。ちなみに今日CIF価格に占める輸送コスト(オーストラリアから日本の場合)は、石油価格の上昇に伴い石炭で20~30%、鉄鉱石では40~50%にも達しているとみられる。したがって今後は距離が供給地決定の大きなファクターとなり、これを民間企業の自由な市場行動のありようとしてとらえると、80年代には供給地が次第に近隣地域志向を強めてゆくであろうことが予想される。こうした距離の顕在化は、日本のみならず各国において、原料・食糧の需給関係を必然に地域性の強いものに、つまりアジア太平洋地域内への依存を加速化させることになる。

またアジア太平洋地域内のアジア中進国(韓国、香港、シンガポール、台湾地域)やASEANの工業化の進展と、それに伴う工業製品と原材料貿易取引の進展は、域内の国際分業の進展をもたらし、アジア太平洋地域内の相互依存を深める要因となる。また、安全保障の面でも地域性は加速化していくであろう。リムパックへの参加がその第一歩であった。

3 環太平洋合同演習への参加

80年4月にハワイ周辺の中部太平洋で、米国のはかカナダ、オーストラリア、ニュージーランドが参加して行われた環太平洋合同演習(リムパック)に日本が初めて参加した。これを80年代へ向けての歴史の新しい大きな屈折点を象徴する出来事としてとらえるむきも少なくない。

「アジア太平洋地域」あるいは「環太平洋圏」への関心は日本にとっては経済的側面としてとらえられていても、米、豪にとっては安全保障的側面での関心が強い。そのため経済的側面としての後述する「環太平洋連帯構想」と並行してこうした安全保障面での環太平洋化への関心も今後深まっていくことになる。

そもそもリムパックは、米・豪間のシーレーン確保を目的とした ANZUS（米、豪、ニュージーランド安全保障条約）の合同演習の一環をなすものである。ANZUS 合同演習は陸海空の3つの部分からなっているが、このうち海軍がリムパック演習を行ってきたのである。

米国は第2次大戦後の太平洋戦略として、米、豪、ニュージーランド、日、フィリピン5カ国による太平洋安全保障構想を意図していたが、オーストラリアの強い反対にあって、結局米、豪、ニュージーランド3国の ANSUS と、日米安保、米比安保条約の3本立てになったといわれる。そうした経緯からいうなら、日本のリムパック参加にオーストラリアが評価を与えているのは、まさに歴史の様変わりともいえよう。

このため、リムパックへの日本参加を、米国が戦後に意図した NATO の太平洋版としての太平洋安全保障構想（JANUS と表現する人もいるが）への回帰だと指摘する向きもある。ともあれリムパック参加以後の動きをみると、日本の戦後外交と安全保障政策が具体的に大きな転換点を通してしまったことを感じる。

4 相互依存時代への認識

80年代は、アジア太平洋地域内の経済・政治・社会のあらゆる側面で相互依存が加速化する時代と考えられるわけだが、相互依存が深まるということは、各国の各々の国内問題がストレートに他国への2国間関係に波及するおそれをはらんでいることを意味する。これは国内問題も国際的な視点の中で対処していかなければならないということを示唆する。しかし国内的に何らかの社会問題が起き、それへの対応が遅れたり、困難とみられる場合に、その処理や不満を相手国にふり向けることによって政治的に処理しようとするのが可能となりやすくなることをも意味する。そのため今後の相互依存の時代の中では、各国の経済・政治・社会構造の変化によって起こる諸問題は相互に簡単に波及しうのおそれを絶えずいだいているわけで、こうしたリンケージ関係への深い認識と責任とを自覚したものでなければならぬ。

5 対米意識への危機感として

こうしたアジア太平洋の地域性に対し、これまでどのようなイメージが投げかけられてきたのだろうか。

“環太平洋”などの言葉によってアジア太平洋地域をひとつの地域あるいは経済社会としてとらえる構想の系譜については、次の論文で詳細に検討しているとおりである。ともあれ基本的な感情としては、60年前後に米国が大西洋をはさむ欧州側ばかりを向いて、西側つまり日本やアジアの方をあまり向いてくれない、どうすれば米国をこちら側に向かせ、こちら側の運命共同体の1国として考えてもらえるだろうかという発想を基盤としているようにみえる。大西洋中心の世界政策、あるいは経済安全保障のすべてを依存する米国に対する日本の対米意識への危機感から、大西洋圏に対する太平洋圏という発想が生まれ、太平洋によって日米は共同の地域社会を構成するのだという一種のアイディアが発生したのである。

しかし今日では、“環太平洋”、“パシフィック・コミュニティ”などといった言葉は、日本にとってはグローバリズムとリージョナリズムの両輪の接合面のイメージを示した言葉といえよう。これらの言葉には不思議なことにグローバリズムとリージョナリズムの両者のイメージが交錯している。その点で巧妙なイメージ用語といえるが、同時に本質をそらすいわばイリュージョン用語でもある。アジア太平洋地域の地域性の形成が問いかけられるものは、この両輪の存在を明確に認識しなければ、そのイメージは空虚なものとなって本質をそらしてしまうだろうということである。その意味で80年代は日本にとって、リージョナリズムとグローバリズムの両輪の形成と調和へのチャレンジの10年となるべきもののだといつてよいのかもしれない。

6 太平洋認識への格差

しかしもう一度、アジア太平洋時代とはいったい何なのかを根源的に問い直しておく必要があるように思う。われわれはお互いを対岸として意識してきたその対岸意識の形成の歴史をまだ分かち合っていないし、そこにある太平洋のイメージを共有しているわけでもない。日本にとっての太平洋は空白の白地図のままであるというべきかもしれない。日本の歴史においても、ペリーの来航まで、日本にとって太平洋はその視界の中にはなかった。日本は海洋国家でありながら、日本にとっての海は中国への海であり、東シナ海と南シナ海だけであった。東に広がる広大な海は、箱根の山から見える範囲の「東海」としてしか認識されず、今日では東海道としてのみその名をとどめているにすぎない。太平洋をと

りまく各国は、その太平洋をどのように描いてきたのだろうか。日本の眼鏡でみた現在の太平洋は、おそらく鉱石や製品を積んだコンテナ船がみえ、対岸は輸出市場の大きさによってその国々が描かれ、そして資源配置図が赤いランプを点滅させている。そんなふうに写っているに違いない。それでは米国からみた太平洋とその対岸は、オーストラリアからみたそれは、東南アジアの国々からみたそれは、さらに太平洋の中にあるミクロネシアやメラネシアやポリネシアの国々からみた太平洋とその対岸はどのように写っているのだろうか。

太平洋の自然のめぐみと太平洋をめぐって人類が過ごしてきた多様な歴史と生活を共通認識として持つということから、新しい太平洋の時代が本当は始まるのに違いない。

7 太平洋の歴史

一対岸意識の形成と環太平洋一

太平洋は広大な海だ。地球儀を回すと太平洋の大きさがよくわかる。総面積約1億8,000千万平方キロ、地球表面積の35%、全海洋面積の約半分、大西洋の2倍、インド洋の3倍、地球上全陸地面積の1.3倍、太平洋とそれをとりまく国々をとらえることは、この地球のほぼ半分をとらえることになる。

人類はこの太平洋に向かって、どのように挑戦してきたのだろうか。そして太平洋の対岸をどのようにとらえてきたのだろうか。「環太平洋圏」とはまさにその「対岸」意識の形成にはかならない。

かつて地球上の陸地は1つの巨大な超大陸をかたちづけていた。この超大陸は約2億年前から分裂を始め、各々に移動してゆき、そして約500万年前頃に今日の姿の太平洋が形成された。こうした太平洋とそれをとりまく陸上とを最初に回避し始めたのは渡り鳥と、鯨や魚たちであったに違いない。

やがて人類が、今から約3万年以上前の氷河期に、1つはアジアからインドネシアを経由し、ロンボク海峡を渡ってオーストラリアへと渡り（アボリジニ）、もう1つは北のベーリング海を渡ってアメリカ大陸へと入っていった。

農耕文化が始まり出すのは今から1万年前頃からだが、やがて紀元前4000年頃になると、数次の民族移動の波がアジアで始まり、人々が太平洋へも入り込んでゆく。紀元前2000年前後にはニューギニアへ移動し、さらにニューカレドニアやフィジー諸島へも移り住んでいた。彼らは「黒い島々」という名のメラネシア人とよばれている。

次いで「小さな島々」（ミクロネシア）へは、フィリピンやメラネシアのニューヘブリデス諸島、ギルバート諸島から紀元前1500年頃から移動が始まっている。

さらに太平洋を日の出を追って東へ進んでいった人々がいる。「数多くの島々」（ポリネシア）へ展開していった人たちだ。最初はサモアやトンガ諸島へ、そして紀元後2～3世紀の頃にはマルケサス諸島、ソサイエティ諸島へ、さらに5～6世紀の頃になるとイースター島へ、ハワイ諸島へと展開していった。やがて10世紀の頃には、クック諸島を経てニュージーランドへ渡り、マオリ族とよばれた。このような民族移動はその後も続き、12～14世紀頃には再びハワイへ向けて行われている。

こうして紀元前1500年頃から紀元前500年位の2,000年の間に、太平洋は人類によって征服され、島々には人々がその自然に適応しながら住みついていった。彼らが彼らの航海とともにアジアからつれていったものは、豚と犬と鶏であった。彼らの小さなカヌーや帆船に身をあずけた大航海は、今日夢と勇気と謎をかりたてると十分である。

しかし彼らは太平洋の島々を求めて偉大な航海をしたけれども、太平洋の全体像を把握するにはいたらなかった。また彼らの航海技術は、東アジアの文明ともむすびつくことはなかった。彼らは太平洋をわがものとしたけれども「対岸」をもつことはなかったのである。西からのイスラム教はインドネシアまでは達したが、そこから東へは行かなかった。中国文明は日本までは来たが、日本はその東に広がる無限の海へ興味を示すことがなかった。だからミクロネシアの社会とその文化を分かち合うこともなかった。

東から来たものは破壊であった。アメリカ大陸のインディオ文明を破壊しながら、ヨーロッパ人はその大陸の西岸に達し、1513年にバルボアがパナマ海峡を越え、ダリエンの丘の上からヨーロッパ人として初めて西に広がる太平洋の海のきらめきを望み見た。

それから7年後、マゼランのスペイン探検船隊は、南アメリカを南下し、南端のマゼラン海峡を通過し、1520年11月にヨーロッパ人として初めて太平洋へ乗り出した。そして1521年3月にフィリピン群島のマタン島へ達するまで100余日、島影もなく、1度も荒天に遭遇することもなく、しかし惨憺たる航海を行い、世界一周を達成する。マゼランはこの平穏なる海を「太平洋」（マレー・パチフィコ）と

よび、以後、その大洋の名称となった。

以来 250 年の間、イギリスのキャプテン・クックが、1768～76年の三次にわたる世界周航の探険航海によって、太平洋の地理学的全貌を明らかにするまで、多くの探険航海が、未知なる南の大陸を求め、あるいは貿易品を求めて行われた。そして太平洋の全容が明らかになるにつれて、太平洋は地球上最後の植民地争奪戦の場となった。ポルトガル、スペインのみならず、イギリス、オランダ、フランス、ドイツそしてアメリカが太平洋の先住者たちの世界を席卷していった。ヨーロッパの文明は彼らの天地創造神話を変え、生活風習を変節し、そして彼らを支配した。フィリピンのマタン島には、今日 2 つの記念碑がある。1 つはマゼランの世界周航を祝う記念碑、もう 1 つはスペインの侵略者と戦い、マゼランを殺した首領ラプラプの武勇をたたえた記念碑である。

こうしてアメリカ大陸を東から征服したヨーロッパが、太平洋の西岸に顔を出した時、太平洋に初めて対岸が形成されることになった。

ヨーロッパ人による太平洋の大航海時代が終ると、太平洋は捕鯨船の男たちの海になった。ヨーロッパ文明の象徴であるローソクの灯、産業革命の象徴である街灯の光、そしてヨーロッパの貴婦人たちの美しさをしたてあげたコルセット、ドレスの輪骨、洋傘骨、香料、石けんなどをつくりあげるために、捕鯨船の男たちは、命をかけて 2、3 年がかりで大洋を放浪した。大西洋に鯨が少なくなると、彼らは太平洋へと船をのり出し始めた。1789 年 3 月、太平洋で最初の鯨が英国捕鯨船エミリア号によってしとめられたと記録されている。

1800 年代は太平洋捕鯨の時代になった。太平洋捕鯨はアメリカ捕鯨の時代でもあった。北アメリカのフロンティアが終了し、アメリカ大陸がヨーロッパに征服され尽くした時、そしてアメリカの捕鯨基地が東岸のナンタケットから西岸のモンタレー（当時メキシコ領のカリフォルニア）にも設置された時、太平洋の東側「対岸」は完成された。アメリカの捕鯨船は、南太平洋から鯨を追って、カムチャッカ半島、オホーツク海、日本近海、ベーリング海峡へと北上していった。当時のあらゆる戦争には捕鯨船がからみ、オーストラリアを始めとする太平洋の植民地は、こうした捕鯨船がもたらす食糧によってしばしば窮地を救われた。

この間、日本は鎖国を続け、若干の漂流民だけが、捕鯨船にひろわれあるいは漂着して外国を体験

した。やがて万延元年（1853 年）捕鯨船の中継基地を求めて、ペリーの黒船が日本にやってきた時、日本は太平洋の対岸を初めて突然に意識させられることになった。そして 7 年後の 1860 年に、最初の遣米使節としてポーハタン号とともに威臨丸が 37 日で太平洋の対岸への航海を行い、そしてさらに 7 年後に明治維新がやってくるまで、日本国内は太平洋の対岸認識をめぐって大騒ぎしたのである。

ペリーの来航まで、日本にとって太平洋はその視界の中にはなかった。日本にとっての海は中国への海であり、東シナ海と南シナ海だけであった。東に広がる広大な海は、箱根の山からみえる範囲の「東海」としてしか認識されず、今日東海道としてののみ名をとどめているにすぎない。日本人はその奥深くに広がる無限のかたに乗り出そうとはしなかった。日本にはどういうわけか海の冒険や探険の歴史がないのである。ただ 1 つ太平洋の歴史にとって日本が特筆すべき偉業は、1613 年に伊達政宗によって派遣された支倉常長のメキシコへの太平洋横断航海である。これはタスマンやクックの太平洋航海以前であり、大西洋やインド洋ですら依然として沿岸づたいの航海によっていた時代であった。支倉常長は 300～400 トン程度の船で、月の浦からカリフォルニアまで 40 余日の大実験航海を成功させたのである。もしこの時、日本が支倉の偉業を正しく受け継いでいれば、日本の歴史も、太平洋に向かって大きく広がっていったに違いない。しかし鎖国政策によって、その偉業は日本史と太平洋の歴史に何の影響を与えことなく消え去ってしまった。

1853 年は太平洋の歴史にとって、2 つの意味で大きなエポックとなった。1 つはペリーの来航によって日本が太平洋に開眼したこと、もう 1 つはこの年の 2 月に、サンフランシスコを出航した蒸気船（外輪船）モニュメンタル・シティ号（737 トン）が、64 日をかけてシドニー港に着いたことである。これは蒸気船による初めての太平洋横断航海であった（ペリーは沿岸伝いのインド洋経由で日本にきた）。と同時に、1851 年に始まったオーストラリアのゴールドラッシュによって、オーストラリアが太平洋の対岸の 1 つとして組み込まれたことである。

アメリカとオーストラリアのゴールドラッシュによって、この太平洋をはさむ二国の往来が激しくなるとともに、これらの国へ中国人の渡航が始まった。

そして日本人も、明治維新（1868 年）とともに、ハワイへの元年者移民を皮切りに、ハワイへ、アメ

リカへ、オーストラリアのアラフラ海木曜島での貝採取へ、ニューカレドニアのニッケル鉱山へと太平洋を渡っていった。

太平洋の定期航路は、1867年にパシフィックメール社が開始している。サンフランシスコー横浜間を22日で渡り、さらに香港ーフィリピンへのびていった。月1回の航路であった。日本船による太平洋航路は、ハワイ移民の輸送（1881年）を除けば、1896年に日本郵船によって、日本ーシアトル航路が始めて開設された。

空路は20世紀に入ってからである。空路による太平洋の初横断は、1929年ドイツの飛行船ツェペリン号によって記録された。ヨーロッパからシベリアを経て、霞ガ浦に入港したツェペリンは、8月の空をロサンゼルスへ向けて太平洋の上空を悠然と飛んでいった。

30年代に入ると航空路の開拓が始まる。1935年、米国パンアメリカン社はサンフランシスコ＝ホノルル＝ミッドウェー＝グアム＝マニラを経る郵便輸送路を開設し、翌年にはさらに香港までのびる初の太平洋横断旅客輸送を開設した。しかし航空路の本格的発達は太平洋戦争後を待たねばならなかった。

1941年12月8日未明、南雲忠一中将率いる太平洋上の機動部隊の、空母から発進した約360機の航空機は、太平洋上のハワイ諸島の真珠湾を奇襲攻撃し、太平洋戦争が始まった。この戦争によって、ミクロネシアとメラネシアの島々が戦場となり、蹂躪された。日本は太平洋の歴史の中で初めてこれらの島々とのかかわりをもったのだが、それは戦場としてそこを使うためであった。

第二次大戦後は、太平洋はすべてにおいて新しい時代となった。まず安全保障としての太平洋はアメリカに依存し、アメリカの独占場となった。アメリカはオーストラリアとニュージーランドとはアンザス条約を結び、日本とフィリピンは各々アメリカと安全保障条約を結び、SEATOを締結し、メラネシアはアメリカ統治領とし、太平洋の植民地の宗主国イギリス、フランス、オーストラリア、ニュージーランドは南太平洋委員会を設立した。太平洋の安全保障網は通信基地を中心にアメリカの手の中にある。

太平洋は狭くなった。大戦後の太平洋は航空機の時代でもある。1947年にノースウェスト社がニューヨーク＝アンカレッジ＝東京＝マニラ路線を、パンアメリカン社がシスコ＝ホノルル＝東京経由の世界一周路線を開設した。日本機（日航）による初の太

平洋路線は、1954年に東京＝ウェーク島＝ホノルル＝サンフランシスコのルートで開始された。DC6B型機であった。航空機は60年代にはジェット機時代となり、70年代にはジャンボ機時代となった。それとともに太平洋の各国を結ぶ路線も多くなった。

太平洋を狭くしたもう1つのものは通信手段の発達である。日本とアメリカとの海底ケーブルは1906年に東京＝グアム間に海底ケーブルが敷設され、アメリカの太平洋横断ケーブルと結ばれ、対米通信が可能となった。第一次大戦とともに短波通信の時代となり、世界との通信を比較的容易にさせたが、今日のような安定的な通信手段としての海底同軸ケーブルの登場をみるのは1950年代になからで、太平洋には1964年に日米の協力によって太平洋横断の海底同軸ケーブル第1号が敷設された。そして67年には太平洋上にインテルサット2号衛星が打ち上げられ商用衛星通信が開始された。この衛星によって、環太平洋諸国とのテレビ中継が可能となり、海底同軸ケーブルとともに国際電話、国際テレックス、国際電報は画期的な発展をとげた。73年には国際電話の全自動サービスが開始され、今では環太平洋の国々とダイヤル直通で話せる国が多くなった。

大戦後の太平洋における目ざましい変化としてあげるべき第3の点は、日本の経済力の急速な拡大であり、第4はポリネシア、メラネシアそしてミクロネシアの島々の独立である。

こうして太平洋の各々の対岸は形成され対岸との交流が活発化し、太平洋は人々が交流するためにはすでに想像以上に狭くなっている。だから「環太平洋」というイメージは今日十分に可能でありえよう。

日本にとっての太平洋の対岸意識は、ペリーの開国要求によって、まさに突然に開眼させられたわけだが、しかし残念ながらその後の日本の近代化はヨーロッパ認識によって進められてきた。その後も東南アジアは冒険ダン吉で代表されるように「南洋」の土人の国であったし、太平洋戦争によって中部太平洋や南太平洋諸国と初めて戦場としてかかわりをもったが、それはそれで終わってしまったようにみえる。そして今日日本がもっているこれら中部南太平洋諸国へのイメージは依然として夢のパラダイスであり観光地としてのイメージでしかないようにみえる。

日本の世界地図は、太平洋をまるごと把握できる。欧米の世界地図では日本は極東の地の果てにあって西の太平洋に対岸がない。この点でわれわれは

好運であり、太平洋について最も具体的なイメージをもっている国の1つでありうるはずである。

しかし日本のメガネでみた太平洋はどのように写っているのだろうか。太平洋はコンテナ船の航路として写り、環太平洋諸国は、輸出市場の大きさによってその国の大きさが写り、そして資源配置図が赤いランプを点滅させている、そんな風に写っているのではないだろうか。こうした経済的利割でみるメガネは、ひとつの対岸をみるメガネではあるけれども、同時に日本にとっての環太平洋圏の重要性を認識させてくれるメガネではあるけれども、このメガネでみる太平洋はきつといびつなかたちをしているに違いない。

アメリカがもつメガネは太平洋の安全保障というメガネであろう。オーストラリアもこれに近いと思える。中部・南太平洋諸国のメガネや東南アジア諸

国のメガネからみた環太平洋圏とはどのように写っているのだろうか。一体これらの国々のメガネをわれわれは意識しているのだろうか。これらのメガネを重ね合せると「環太平洋圏」のイメージができ上がるわけだが、日本は経済的なスクリーンをかぶせたつもりでも、そこには「安全保障」の影があり、南太平洋諸国や東南アジア諸国の影を抜きには環太平洋のイメージも存在しえない。

しかし太平洋時代について、やはり基本的に最も重要なことは、太平洋を太平洋として認識することではないだろうか。渡り鳥を保護し、南太平洋の水爆実験を禁止し、希少資源となった鯨を保護し、海底のマンガン団塊をのぞきこむような、自然のめぐみとしての太平洋そのものの神秘を可能性を共通認識としてもつことから、新しい太平洋の時代は始まるように思う。