

『四海茫茫』

⑨ ダレスを口説く

アメリカには人名に因んだ空港が数多く存在する。

ニューヨークのジョン・F・ケネディ空港はその代表格。他にジョン・ウェイン空港(カリフォルニア州)やアーノルド・パーマー空港(ペンシルベニア州)、ルイ・アームストロング・ニューオーリンズ国際空港(ルイジアナ州)などがある。ワシントンDCに隣接するバージニア州にはロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル空港とワシントン・ダレス国際空港がある。

レーガンの名は広く知られているが、ダレスとなると限られる。60歳未満の日本人には馴染みが薄いと聞いた。「戦後は遠くなりけり」である。戦前、戦中と戦後団塊の世代は「アメリカの国務長官になった人物」とすぐに思い出す。彼はトルーマン大統領時代、国務省顧問に就任し対日講和問題と国防問題を手がけ、大いに成果を上げた。日本の独立と日米安保に決定的な役割を果たした人物と理解している。

ジョン・フォスター・ダレスは1888年、ワシントンDCで生まれた。プリンストン大学とジージ・ワシントン大学を卒業しニューヨークの法律事務所に所属、国際法を専門としていた。その後、国連代表、上院議員、国務長官顧問などを経てアイゼンハワー大統領時代の1953年から59年まで国務長官を務めた。

昔、アメリカ国内では“WASP”という言葉が流行っていた。白人(ホワイト)、アングロ・サクソン、プロテスタントの頭文字を取った造語でアメリカのメインストリーム(保守本流)、支配者階層を意味した。父親は長老派教会(プロ

テスタント)の牧師だったというからダレス氏は間違いなくWASPであろう。

氏が国務省顧問に就いていた51年(昭和26年)、サンフランシスコで連合国と日本の戦争状態を終結させるための平和条約が締結された。これを通称『サンフランシスコ講和条約』という。同条約は翌52年4月28日に発効し、日本は7年ぶりに独立と主権を手にした。同時に「日本の経済再建を図るため海運の再建が必要」との主張が認められ、これを機に日本海運の船隊整備が進むことになる。本欄86回以降に紹介した53年開始の“三井ファイト”もサンフランシスコ条約があってこそその展開であった。

田村茂さん(本欄97参照)によると、山縣勝見氏は度々「日本海運再建の最大の恩人はダレス氏であった」と語っていた。

占領地に入り込んだ戦勝国は、敗戦国の力をまず矯めようとする。武力衝突の再発を防ぐうえで当然の行動、世界の習いというしかないが、時としてそれは矯正の則を越え被占領国市民に対する強い抑圧や生命、財産の収奪など悲惨な状況を伴うことがある。第2次大戦後の日本場合はちょっと違っていた。「恵まれた」「運が良かった」と述懐する人々が多い。もちろん暗の側面もあったが、大勢を見れば連合国司令部と駐留軍の善意に与る面が大きく食糧難を凌ぎ、衛生状態も好転した。連合国の先頭に立ったアメリカ人の陽気で開放的な気質に助けられたともいえよう。

しかし、実業の世界では厳しい抑圧、統制が続いた。海運ばかり。英国はGHQ(連合軍司令部)に日本海運の復興をなるべく遅らせる措置を要請していた(本欄88参



対日講和条約の立役者、ダレス氏

照)。米国の海運界も対日講和条約の締結に際し、日本海運に対する制限条項を設けるよう主張していた。山縣氏はこれを怖れた。「日本経済の自立は日本商船隊の外航復帰が絶対要件。これが閉ざされれば日本経済の復興つまり日本の再建もない」と氏は憂えた。海運はまさに政治問題であった。これに日本船主協会の会長として正面から取り組むため氏は50年(昭和25年)6月、参議院選挙に立候補し見事、当選していた。そして51年、アメリカから上院海運委員会委員長のマグナソン議員が来日した。山縣氏は知人を通じてまずマグナソン氏との私的会談に成功し、次いで日本船主協会首脳そろっての公式会談を開いた。ここで友好を温め日本海運への誤解を解いた。さらに「平和条約では日本海運に対する制約を設けない」「日本海運は日本経済の自立に必要な範囲においてその拡充が許されるべきである」との見解を引き出すに至った。続いてダレス大統領特使(後の国務長官)が来日した。山縣氏は吉田総理とともに特使と会談し海運問題の善処を訴えた。結果は上々で、これが平和条約の草案作成に反映されることとなった。要人を次々と口説き落した山縣氏の折衝力には瞠目するばかりである。

(瓜生隆幸)