

太平洋側におけるアメリカ海軍主要基地の設置と展開

堅田 義明

1 はじめに

本稿の目的は、1910年代を中心に、アメリカ合衆国の太平洋側に位置する主要海軍基地を個別に鳥瞰することである。その過程で、これら海軍基地開発の特徴をより歴史的に理解するために、時として、当該対象期の前後にさかのぼって、各海軍基地の変化にも言及するつもりである。

アメリカ海軍の西海岸及び太平洋に位置する海軍基地を、各々取り扱う理由は、今後、太平洋戦争に至る同海軍の対日戦略のより具体的な特徴を把握するためにも、一旦、その戦略の支柱となる主要海軍基地を、個別的に注視することが必要だと考えられるからである。

したがって、本稿は各海軍基地の開発史の十全な考察というよりも、総合的な太平洋戦争以前のアメリカ海軍戦略認識の基礎となりうる主要海軍基地の紹介と、各基地の抱えた問題点の提示を意図している。その意味では、本稿は地域史に基づく、アメリカ対日関係史考察の前段階として位置づけられるものである。

考察対象期として、1910年代を中心に据えたのは、第一次世界大戦で、アメリカ海軍のヨーロッパにおける主要仮想敵国ドイツが敗北し、太平洋において日本が仮想敵国として一層、重視されるようになったからである。また、アメリカ海軍内での対日戦略の基軸であったオレンジプランの骨組みが形成されたのもこの時期だということもある。さらに1910年代以降、特に1914年のパナマ運河開通以後、アメリカ海軍の対日戦略は太平洋側の海軍基地の拡充に一層依存するようになったことは言うまでもない。

したがって、本稿では、この地域の第一級海軍基地であった、サンフランシスコ湾内のメヤ島、シアトル近郊のピュージェットサウンド、ハワイのパールハーバーを主に取り扱い、その他の主要海軍基地が置かれたロサンゼルス港、ロングビーチ港、サンディエゴ港を紹介する。

また、1930年代にロサンゼルス港が台頭する以前まで、アメリカ西海岸随一の貿易港であったサンフランシスコ港に関しては、軍港とは異なるが、メヤ島海軍基地が置かれた同じサンフランシスコ湾内の主要港としての重要性に鑑みて、本稿の取り扱い対象としたい。

さらに、同湾内に位置したハンターズポイントは、西海岸屈指の民間造船所と水深に恵まれた船舶停泊地を備えており、20世紀に入って、しばしばアメリカ海軍艦艇が停泊していた。また、1939年に至っては、当時の軍部内の臨戦態勢の高まりのなかで、アメリカ海軍はこのハンターズポイント購入を決定した。

その結果、前述のメヤ島海軍基地と新たにアメリカ海軍造船所となったハンターズポイントは、サンフランシスコ湾内で相互補完的に同海軍の主要基地且つ造船所としての役割を果たすことになる。よって、本稿では、このハンターズポイントのサンフランシスコ湾内でのアメリカ海軍にとっての役割の重要性を考慮して、同造船所についても言及するつもりである。

2 貿易港としてのサンフランシスコ港の発展

アメリカ西海岸屈指の貿易港であったサンフランシスコでは、移民が世界中から馳せ参じて来るのに応じて、波止場は次々に建造され、貨物船の停泊も急増した。20世紀初頭、国境を越えた鉄道は存在しなかったため、カリフォルニアへの輸入も、カリフォルニアからの輸出も、全ての運送は海上交通に依存する必要がある。その後も予期された巨大な港湾施設の発展によって、サンフランシスコ港はアメリカ西海岸の新たな「エルドラド (El Dorado)」として期待された¹。

しかし、1906年のサンフランシスコ大震災までは、ほとんどの港湾開発作業は断続的なものであった。したがって、その海岸線の開発が本格化したのは、震災後の都市再建の文脈においてのことである。その後、1909年にサンフランシスコ港改善法 (The San Francisco Harbor Improvement Act) が通過し、900万ドルがこの目的に配分され、サンフランシスコ港の開発は飛躍的に進展した。そして、この港から支払われる元金や利子はカリフォルニア州の重要な収入源となった²。

この法律制定後に新たに成立した法律によって、同湾内のインディアンベイシン (The Indian Basin) にあるイズライス・クリーク (Islais Creek) の土地買収が容認された。また、1913年の新たな港湾改善法に基づいて任命された、現地の港湾委員会 (The Harbor Commissions) の委員達の指導のもと、その後サンフランシスコ港は1920年代初頭にかけてアメリカで最も整備が行き届き、管理された港になった³。

1920年代前半におけるサンフランシスコ港の最も独特かつ重用な特徴は港に沿って全ての棧橋や船舶停泊地が直接的にアメリカの主要鉄道システムと連結していることである。この設備によって物資がサンフランシスコで船上から荷下ろしされ、待機している貨車に積載され、鉄道でメキシコやニューヨークに直接出荷された⁴。

この鉄道システムはサンフランシスコ湾沿岸に装備され、波止場を大陸横断鉄道のみならず、隣接するあらゆる産業集積地と接続することになった。棧橋の突出部も含めて、この総距離は54マイルに達し、8台の機関車が所有されており、アメリカ全土から多数の貨物列車がこの沿岸の各点検所に物資運搬のために送られてきた⁵。

このような鉄道システムが公的に討議されたのは1873年の港湾委員会にまでさかのぼる。その後、1889年になって、この鉄道 (The Belt Railway) システムの導入が容認されたのである。そして、この翌年には、最初の子定箇所が建設され、運送用フェリーボートから直接、積み荷が貨車に搭載され、サンフランシスコ湾のメインストリートであったランバート通りの先端部を起点として、西側のパウエル通り (Powell Street) と南東のパシフィック通り (Pacific Street) にこれらの物資は向かった⁶。

¹ Edward Mosphy “The Port of San Francisco” published by Board of State Harbor Commissions, (Sacramento: California State Printing Office, 1923) p.9.

² Ibid., p.22.

³ Ibid.

⁴ Ibid., p.33.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

この「海峡鉄道」から得られた巨額の収入は、1892年6月30日に区切ってそれまでの1年間の総収入で、17,480ドルに達する。1897年から1900年にかけて、「海峡鉄道」の交通量は73パーセント上昇し、その後も利益をもたらし続けた⁷。

一両あたりの積み荷の搭載費は1898年に75セントにまで上昇した。1898年に、サンフランシスコでは75セントであった時、ボストンでの積み荷搭載価格は1両あたり3～4ドルであった。このように、最新式のシステムを導入したため、サンフランシスコの費用は格安となった⁸。

1906年11月には、この「スイッチングサービス」を利用している会社は4社あったが、これらの鉄道会社の一ヶ月あたりの賃貸料は以下のように上昇した。すなわち、サザンパシフィック・カンパニー（Southern Pacific Company）は、900ドルから1,000ドルへ、ノースウエスタンパシフィック・カンパニー（Northwestern Pacific Company）は、500ドルから750ドルへ、ノースショア鉄道（North Shore Railroad）は、300ドルから450ドルへ、アチソン・トペカ（Atchison Topeka）とサンタフェ（Santa Fe）は、250ドルから500ドルにまで急騰した。これらの価格は、港湾委員会から提供される海防用区画、船台、倉庫等の賃貸料を含むものであった⁹。

パウエルストリートの末端にある新設されたカーフェリーの停泊所は1915年に建設された。そして、旧ロンバートストリートの停泊所は1917年に処分され、その後、この停泊所は27番棧橋の商業施設を持つ波止場や倉庫に変わった¹⁰。

従来からの計画どおり、様々な鉄道会社の貨物車両がカーフェリーの蒸気船用の船着き場に送られた。この船着き場は民間企業によって所有されており、直接、海峡鉄道に接していた。この海峡鉄道からスイッチングサービスをとおして各々の鉄道に物資搬送車を運搬する役割も果たした。すなわち、ここでの海峡鉄道の役割は、フェリーの係留地から運ばれてきた積み荷を、米国内の鉄道網をとおして輸送することを請け負った鉄道会社の収集所に送ったり、そこから船舶に新たに積み荷を運んだりすることであった¹¹。

1912年になって、海峡鉄道の路線は最終的にフェリーのビルの前のマーケットストリートの終着点にまで延長された。その結果、サンフランシスコ市の全ての沿岸の商業施設に鉄道が接続されることになった。この接続によって、サンフランシスコの主要商業施設は全国的鉄道網をとおして、アメリカ全体とリンクすることになった¹²。

この進歩著しいサンフランシスコ湾内の、アメリカ陸軍の海上運搬用の波止場はラグナストリート（Laguna Street）にあった。この地域での、陸軍の線路や施設の拡張はチャイナベイン（The China Basin）にまで至った。陸軍の波止場の使用が増えるに伴い、当初は民間の積み荷輸送のためにサンフランシスコ港に導入された海峡鉄道の8台の機関車は毎日、昼夜24時間使用されることになった¹³。

そして、全ての港内施設の建設は滞りなく実行され、海峡鉄道の拡張されたレールは、マー

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

ケットストリートの定期的な交通を妨害することもなく、他の鉄道路線と交錯することもなかった¹⁴。

3 サンフランシスコ湾におけるメヤ島海軍基地

メヤ島はサンフランシスコ湾内のその他の地域よりも、外海から隔離されており、もし敵方がゴールデンゲート・ブリッジまで接近しても、メヤ島に到達する以前に湾内の海上の9カ所において、敵側艦隊を迎え撃ち、湾外へ駆逐することができた。一般的な空爆の危険性は、メヤ島のように外海からの距離が拡大するに連れて縮小する上に、攻撃機を発見し迎撃できる可能性は反対に高まる¹⁵。

したがって、サンフランシスコ湾の最深部に位置するメヤ島は、敵による爆撃や上陸による占領の危険性はその他の地域よりもはるかに少なかった。そのため、メヤ島を起点として、敵海軍による占領行動に対してはサンフランシスコ湾岸の大部分の地域が敵の掌中に落ちた後も、効果的に抵抗可能であった。

このように海軍基地として、アメリカ政府がメヤ島に海軍造船所を置いた理由は、サンフランシスコ湾で最も適切な場所だと考えたからである。実際、メヤ島の海軍造船所建設以降、戦闘状況は変化し、旧来メヤ島が享受してきたいくつかの利点を消滅させた。しかし、それにもかかわらず、湾内で自国の艦隊が仮想の敵艦隊との距離を保持するシステムと、物資補給基地との円滑且つ安全な運送網を維持していることは、第一次大戦が勃発しても、それ以前と事情は変わらなかった。

その上で、1914年のパナマ運河開通によって、メヤ島は「ヨーロッパの火薬庫」に、それまで以上に「近接する」ことになった。同時に、より快速になった艦船と向上した港湾網によって、極東とアメリカの西海岸の関係は一層緊密化した。このため、メヤ島の戦略的重要性がさらに増し、現地の建設プランは新たな段階に突入した¹⁶。

1906年6月22日の法律(34 Stat. 9)4節の規定では、メヤ島に戦艦建造に必要な十分なクレーンを装備するためには、最低でも30万ドル必要とされた。この規定に基づいて、財務長官ウィリアム・マカドー(W.G.McAdoo)は海軍長官のジョセファス・ダニエルス(Josephus Daniels)の1917年1月8日の要求を受け入れ、30万ドルの予算配分を認めた¹⁷。

また、1919年7月3日まで、メヤ島はナパ川(The Napa River)と、カルキネッツ海峡(Carquinez Strait)と、サンパブロ湾(San Pablo Bay)によって周辺の土地から切断され、本土と陸続きの北側は湿地に被われていた¹⁸。そして、第一次世界大戦までメヤ島の公共交通機

¹⁴ p.35.

¹⁵ Vallejo Chronicle, (Vallejo, California, December 4, 1916), "Advantages and Solutions of Disadvantages, Mare Island in San Francisco Bay for Naval Base and Navy Yard," Expert Testimony To U.S. Commission on Navy Yards and Naval Stations From The Citizens' Committee, p.7.

¹⁶ Luther Gibson, "Mare Island 1854-1946: Pacific Center for Naval Repair and Construction Vallejo, California," (Vallejo Times-Herald and News Chronicle, 1946).

¹⁷ 64th Congress of 2nd Session, HOUSE OF REPRESENTATIVES, Document No. 1930, ADDITIONAL ESTIMATES OF APPROPRIATIONS REQUIRED BY THE NAVY DEPARTMENT FOR THE SERVICE OF THE FISCAL YEAR 1918. (Washington D.C.; TREASURY DEPARTMENT, January 10, 1917).

関は全て馬を使用するものであった¹⁹。

このような状況下で、現地のビーチ (E.L. Beach) 指揮官の指揮のもとで、最初の土手道が木で囲われ、その後すぐに、この土手道に平行に敷かれた橋脚を使用して、ナパバレー電気鉄道 (The Napa Valley Electric Railway) が造船所内に直接引き込まれるようになった²⁰。

また、1921年には、合同委員会はサンフランシスコ湾とその支流にメヤ島以外に、新たな海軍基地を開発するように提案した。その際、マルティネッツ (Martinez)、リッチモンド (Richmond)、サンパブロ (San Pablo)、サンメテオ (San Meteo) 等も候補地として上がったが、結局、ハンターズポイント、アラメダ、メヤ島とカルキネッツ海峡がより望ましい候補地として選択された。しかし、その後の国際的な海軍縮時代を迎え、新たな海軍基地設立の話は消散した²¹。

メヤ島の既存の海軍造船所は1854年に建設され、その後徐々に発展して1920年に至った。その間に政府によって投資された金額は約3,200万ドルにのぼった²²。1921年時点で、この造船所のレベルを維持したまま、設備を改修したり、同じものを再度建設するためには約1,500万ドルかかり、その上に工事終了後の維持管理費用として800万ドルの支出が予想された。この予想をもとに、海軍一般委員会は海軍長官に以下の報告をした²³。

メヤ島海軍造船所には多くの利点もあるが、また同時に、多数の欠点も抱えている。それらは、同地の水深が浅く、河口は泥が多いということである。そしてこの河口はピノール海峡まで数マイル浚渫され、海とつながっている。したがって、メヤ島の最南端に補助的な海軍基地を建設することはピノール海峡自体の持つ、海底に泥が堆積しやすいという問題点を解消するものではない。さらに現在のメヤ島施設の多くが2マイル北方にあるので、この南端部の新たな場所に施設を移動するには多額の費用がかかるし、仮に移動しても多くの施設が狭い地域に乱立することになる²⁴。

また、この地域にドックや重機を導入するには、スペースが限定されており、将来の開発は困難な状態におかれることが推察できた。したがって、メヤ島の施設を現状で維持したまま、わずかに二つのドックと、棧橋をいくつか付加するだけで充分だと考えられた²⁵。

その上で、新たにサンフランシスコ湾内の海軍施設機能を向上させるためには、一般委員会 (The U.S.Navy General Board) は、メヤ島施設だけでは不十分だと判断した。そして、さらなる太平洋の防衛を充実させるためにはアラメダ (Alameda) 市が提供を申し出ている地域に新規の海軍基地を建設することが必要だと考えた。当時、アラメダは海軍関連の物資供給基地及

¹⁸ Sue Lemmon and E.D. Wichels "Sidewheelers to Nuclear Power: A Pictorial Essay Covering 123 years at the Mare Island Naval Shipyard" (Annapolis, Maryland: Leeward Publications, Inc., 1977), p.179.

¹⁹ Ibid., p.161.

²⁰ Ibid. この最初の土手は、最終的には不十分だと判断され、3番目の土手がコンクリートで建造され、1935年3月14日に再度、造船所に導入された。

²¹ 66th Congress, 3rd Session SENATE Document No.366 "Naval Base, San Francisco Bay," Report of the Joint Committee appointed to Investigate Naval Base Sites on San Francisco Bay Presented by Mr. Ball, January 31, 1921, (Washington: Government Printing Office, 1921), p. 7.

²² Ibid., p. 8.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

びドックに用途が限定されていた²⁶。しかし、この提案も、前述のワシントン・ロンドン軍縮体制のなかで自然消滅していった。

前述したサンフランシスコ湾の軍港開発にとって、抗し難い1920年代の軍縮の潮流は、1930年代になってさらにエスカレートした。例えば1932年に、メヤ島の道路建設に95万ドルを上限とする予算案が法案化されようとしたが、皮肉にも、海軍自体が当時の経済情勢に鑑みて、この予算案の実現に異議を唱えるという状況であった²⁷。

この軍縮によるメヤ島海軍造船所の抑制された建艦活動が徐々に活気を呈してくるのが、戦雲立ちこめる1930年代末のことである。1938年、海軍省で発表された10年にわたる造船計画のために、メヤ島は新たに造船工事の繁忙期を迎えることになった。造船所では、艦艇の起工が増加するにつれ、タグボート、廃棄物焼却炉、水上航空機、燃料石油運搬用舢等と同造船所周辺から姿を消していった²⁸。

新たな巡洋艦、旧式の4層式軽巡洋艦、駆逐艦、潜水艦の建造・修復が急速に進行するようになると、湾内の海に直面した場所が混雑しだした。1930年代後半、メヤ島で造船活動が活気づくに連れて、外国からの視察者も増加した。彼らは主にイタリア人、ドイツ人、ロシア人、チリ人等であったが、最大の訪問者は日本人であった²⁹。

1939年のヨーロッパにおける第二次世界大戦勃発の結果、中立国用の偵察船への注文が増加し、第一次世界大戦時に使用された駆逐艦は総点検のため至急造船所に収容された。また、駆逐艦は艦隊別に正式の任務に就くことになり、新式潜水艦のツナ (Tuna)、ジャッジオン (Judgeon)、シルバーサイズ (Silversides) の建造も順調に進行した³⁰。

さらに、新たに1,200万ドルの潜水艦フルトン (Fulton) が1940年12月に起工され、翌年には、次の潜水艦の建造が着工された。これら以外にも、1941年には12隻の艦艇が起工された。その結果、同年、フリーデル准将 (Rear Admiral W.L. Friedell) は、拡張を続ける造船所の指揮官として、総数で12隻の艦艇建造が進行中で、第三のドライドックの建設及び第四のドライドックの建設計画も検討中であることを公表した。このように、メヤ島の艦艇建造は急増し、新規の作業所が次々に建造された。また、対岸のバレホ (Vallejo) 側の沿道に住居や事務所が大量に新築された³¹。

メヤ島での建艦が加速するに連れて、造船所が6カ所の区域に分割され、より生産性をあげるように図られた。さらに、サンフランシスコ湾内の旧来から民間所有であったハンターズポイント (Hunters point) に海軍造船所の別棟が設置されるようになった。当時、バレホにおける破壊工作に対する警戒強化と、海峡にしばしば出現するようになった、戦争で被害を受け修理のために入港してくる英国の巡洋艦が、アメリカにも戦争が差し迫ってきていることを現地の人々に感じさせるようになった³²。

²⁶ *ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ “Mare Island Navy Yard Centennial,” (Vallejo Times-Herald, September 16, 1954), p.54-c.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

4 サンフランシスコ湾における民間造船所としてのハンターズポイント

1869年から1939年にかけてハンターズポイント造船所は、サンフランシスコ湾で商業上のドライドックを提供する主要施設としての役割を果たした。そして、ヨーロッパで世界大戦が勃発した1939年に、アメリカ政府はハンターズポイントの造船施設を購入した³³。

この施設は1945年にアメリカの海軍造船所として正式に認められた。このハンターズポイント造船所はアメリカ海軍の艦艇の建造と維持に貢献するだけでなく、兵站施設の役割も果たした。同造船所の仕事は、第二次世界大戦中の艦船の修理を中心としたものから、戦後には潜水艦の修復と研究に移った。1944年のピークには、造船所は17,000人の労働者を雇用していた³⁴。

ハンターズポイントの歴史を鳥瞰すると、同造船所は1867年に太平洋岸初の正式なドライドックが現地に民間資本によって建設されたことに起源を持つ。その後、アメリカ海軍との関係を深め、1894年8月6日に戦艦オレゴン (USS Oregon) がハンターズポイントに停泊することになった。1903年には、第2ドライドックが「世界最大かつ最高」のドライドックとして完成し、1908年6月には、アメリカ海軍の「グレートホワイト艦隊 (the Great White Fleet)」が世界周航から帰還して、23隻がハンターズポイントに28日間停泊した³⁵。

そして、この年の11月にベスレヘムスチールがそのドライドックと土地を購入し、1910年に、アメリカ海軍の一般委員会がハンターズポイントをその主要な艦艇修理基地として推薦した。1916年には、第3ドライドックの建設が海軍によって援助され、第1ドライドックにとって代わった。その結果、全てのアメリカ戦艦はハンターズポイントに停泊可能になった³⁶。

その後、アメリカ海軍の主要艦艇に対する太平洋岸のドライドック施設の不備は、ベスレヘム造船会社 (Bethlehem Shipbuilding Corporation) によって所有されたハンターズポイントドライドックとユニオンアイアンワークを、海軍自体がどうするのかにかかっていた。というのも、主要な艦艇に使用可能なドライドックは1935年時点で、ワシントン州ビュージェットサウンド造船所のみであったからである³⁷。

アメリカ西海岸の海軍活動に関する調査委員会の資料によると、ハンターズポイントのドライドックは強固な岩盤の上に構築されているものの、海軍の艦艇に対応して使用されるための電気及び機械設備が欠如していた。また、海軍がこの民間に所有されているハンターズポイントのドックに、独自の設備を持ち込むことは控えるべきであると同委員会はコメントした。さらに、ベスレヘム造船が自発的に、これらの設備を海軍のために改装してくれることはありえ

³³ “From Past to Present : Hunters Point Shipyard” (author anonymous).

(Preserved by the Special Collection of the Bancroft Library at University of California, Berkley).

³⁴ Ibid.

³⁵ “SF Naval shipyard at Hunters Point : Security through Sea Power” (July 13, 1964), (Preserved by the Special Collection of the Bancroft Library at University of California, Berkley).

³⁶ Ibid.

³⁷ [No.451] REPORTS AND RECOMMENDATIONS SUBMITTED BY THE MEMBERS OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL ACTIVITIES ON THE WEST COAST, JULY 11-24, 1935 ; REPORT OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL AFFAIRS ON ITS RECENT VISIT OF INSPECTION OF NAVAL ACTIVITIES IN THE STATE OF CALIFORNIA, p. 1911.

ないと付け加えた³⁸。

その上で、同委員会は、このドックはサンフランシスコ湾内の艦隊の主要停泊地メヤ島に近接しており、その水深は極めて深いことに注目した。また、敵艦隊の偵察や攻撃を遮断し、容易に緊急事態に対応できる艦艇基地として拡大可能であることを指摘した。そして、これらの注目点や指摘に基づき、委員会はハンターズポイントのドライドックと、同地のユニオン製鉄所を至急購入することを勧告した³⁹。

その後、国際的に臨戦状況になった1939年に、アメリカ海軍は、経済的かつ戦略的見地からサンフランシスコ湾岸地域で、主力艦の停泊可能な艦艇用ドライドックを建設することが喫緊の課題だと考えるようになった⁴⁰。当時、ハンターズポイントドライドック（*Hunters Point Drydocks*）は、サンフランシスコ湾のサンフランシスコ市側にあるベスレーム造船会社によって所有されていた。ここには二機のドックが装備されており、一機は全長700フィートで重巡洋艦の停泊が可能で、もう一機は1,000フィートで、45,000トン級の戦艦と空母の停泊が物理的には可能であった⁴¹。

しかしながら、ハンターズポイントの商船用ドライドックでは、現実的には主力艦の停泊は不可能だとアメリカ海軍省は判断していた。その理由は以下のとおりである⁴²。

- 1) 安全性を保障する、すなわち、修理や点検に必要な複雑な機械類の多くは艦艇が停泊している場合、極秘にされ、海軍専任の技術者以外の一般の検査には解放されるべきではないと考えられていた。したがって、ハンターズポイントのような民間施設で、艦艇の修理・点検を行なうことは困難である。
- 2) 民間造船所の労働者は一般的な定期点検にはなれているが、軍艦の極めて複雑且つ高度な軍事技術は特別にその装備品点検技術を習熟した人員でなければ取り扱い不可能だと考えられた。
- 3) 艦艇の動力は民間商船の何倍もの規模を持つので、これら艦艇の検査や修理に要する重機装備は一般の造船所にはない。
- 4) 民間のドックは恒常的に艦艇の修理や検査のために余裕を持って維持されているわけではないので、艦艇停泊の急を要する事態に、速やかに対処できる保証はない。

以上の理由を鑑みた場合、ハンターズポイントの造船施設に、同じサンフランシスコ湾内のメヤ島の海軍造船所施設の補完的役割を担わせるようにすべきであるとアメリカ海軍首脳は判断するに至った。この結果、海軍省はその報告書で、アメリカ海軍はハンターズポイントのドライドック周辺の土地及び施設全体を購入すべきだと結論づけた。ただし、その際、アメリカ

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ [No.111] ‘REPORT OF BOARD TO INVESTIGATE AND REPORT UPON THE NEED, FOR THE PURPOSES OF NATIONAL DEFENSE OF THE ACQUISITION OF HUNTERS POINT DRYDOCKS’ Navy Department, (Washington, D.C., April 11, 1939), p. 946.

⁴¹ Ibid., p.939.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

政府の支出可能な最大限度額は350万ドルであった⁴³。

この結論に基づき、同年の1939年に、アメリカ海軍はベスレームスチールから3,993,572ドルでハンターズポイント造船所を購入した。その後、この造船所は急拡大し、66隻の艦艇が第二次世界大戦中、ここで修理乃至点検整備された⁴⁴。

ハンターズポイントでは、海軍基地として艦隊の船舶に兵站上の支援がなされ、艦艇の修復及び総点検とその装備の推進が実施された。造船所では、艦艇の建造、研究、開発と技術向上のための実験を行ない、アメリカ海軍に多様なサービスを提供できるようになっていた⁴⁵。

全ての軍事活動と建艦技術上の作業は造船所の指揮官に帰属したので、海軍士官達は主要な全部署を管理することになった。また、造船所の仕事は軍人ではない一般人の雇用者が公務員規定に基づき実施しており、彼ら雇用者数は平均でおよそ7,000人に至った⁴⁶。

5 シアトル近郊の海軍基地ピュージェットサウンド

アメリカ海軍は太平洋岸二カ所に、一級海軍基地を保有することを良しとしていた。その一つはシアトル近郊のピュージェットサウンドであった。ピュージェットサウンド海軍造船所は、アメリカの東西両岸で唯一、人工的浚渫作業なしの自然状態で、巨大艦艇の入港が可能な海軍造船所を備えていた。また、ここが太平洋岸でアメリカ海軍の最大規模の軍艦で、船底の最も深い艦艇が入港可能な唯一の軍港であった⁴⁷。

同時に、海峡内の陸から離れた島の上にあり、敵の攻撃から完全に防衛されるような地形上の恵みを受けた基地であった。また、アメリカの太平洋側からアジア方面に拡大し続ける貿易に伴い、この地域のアメリカの既得権と財産を守り抜くことは必須事項であった。そのためには、太平洋岸にアメリカでも最大規模の戦艦建造施設を備えた海軍造船所を所有することは欠かせなかった。

さらに、第一次大戦直後、アメリカ海軍は、メヤ島造船所と併せて、ピュージェットサウンド造船所を効率的に使用することによって、多数の艦隊を状況に応じて大西洋から太平洋へより機動的に移行させることを可能にする計画をたてた。そのため、当時のピュージェットサウンド造船所指揮官フィールド（Field）大尉のもとで、アメリカ海軍はピュージェットサウンド海軍造船所はドライドックと造船用ショップを備えるのみならず、高度な造船技術を持つ大勢の造船工の恒常的供給を確保することが必要だと考えた⁴⁸。

しかし、20世紀前半をとおして、アメリカ海軍基地及び造船所として屈指の自然の良港であったピュージェットサウンドが抱えた問題は、シアトル等の人口密集地から海によって隔離されており、労働者の永続的確保に難があったことと、以下に述べる陸戦用訓練施設の不備で

⁴⁴ “SF Naval shipyard at Hunters Point: Security through Sea Power,” op. cit.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Calendar No.202,

64th Congress 1st Session, Senate Report No.216. PUGET SOUND NAVY YARD.

(March 3, 1916) from the Committee on Naval Affairs, p. 2.

⁴⁸ [No. 18.] COMMITTEE ON NAVAL AFFAIRS, HOUSE OF REPRESENTATIVES, (June 6, 1919), STATEMENT OF HON. JOHN F. MILLER, A REPRESENTATIVE IN CONGRESS FROM THE STATE OF WASHINGTON.

あった。1920年代末、海軍長官には85,000ドルを超過しないことを前提に、ピュージェットサウンド海軍造船所の近隣に銃撃戦の演習場のための土地と施設を確保することがHR15678法案によって認可されていた⁴⁹。

当時、ニカラグアや中国等で頻発していた紛争によって、海軍内で、防戦用の小型の武器使用訓練の重要性が確認されていた。実際、これらの地域では、海軍といえども陸上作戦の実施が必要であった。その場合、戦場到着後に、陸戦に備えた水兵の訓練をする機会がないのが一般的であった⁵⁰。

しかし、太平洋艦隊の母港であるピュージェットサウンドは、同艦隊のほとんど全ての艦艇が点検や修復のために寄港したり、何週間も停泊する軍港であるにもかかわらず、ライフルレンジがどこにもない状態であった。したがって、目標を定めて銃撃訓練をすることが不可能であった。そのため、ハワイ諸島周辺における艦隊の戦術訓練の期間、オアフ島の全ての利用可能な地域を最大限に生かして銃撃戦の訓練をしていたのである⁵¹。

また、陸戦に備えて、その要員はロサンゼルスサンペドロや、サンディエゴの海軍基地近くで、攻撃目標を持った銃撃訓練をしていた。ピュージェットサウンド地域では、水兵による小型の武器を使用した上陸訓練は、唯一、夏期に限定され、ピュージェットサウンド海軍造船所に停泊した艦艇乗組員にのみ許された⁵²。

6週間そこに停泊した艦艇は、その間に上陸部隊を銃撃訓練施設に送り、小型兵器を装備した訓練をしていたのである。それでも、1923年、陸軍の協力で、フォートルイス (Fort Lewis) の銃撃目標を備えた訓練場が海軍に提供された。これ以前の訓練は、水兵達の銃撃目標が曖昧な枠組みで、ほとんど実態のないものであった⁵³。

そのため、海軍は銃撃訓練のために1年間に約3,000ドルを陸軍に支払い、船舶輸送に2時間、トラック輸送に2時間かけ、毎回、150～180名の兵員をフォートルイスに送り、その第一次大戦中の古い陸軍の兵舎で訓練を施した。この兵舎は陸軍によって、それ以前使用されていたが、あまりに建物が朽ち果てたので、兵士が滞在すること自体が極めて危険だと判断して、陸軍が廃棄処分しようとした代物であった⁵⁴。

しかし、海軍にとってはピュージェットサウンド基地近辺に銃撃戦の訓練場もなく、その用途で獲得できる土地もなかった。したがって、基地周辺7～8マイル以内に、このような訓練場を持つことが極めて重要であった。もし、専用の場所があれば、艦艇の乗組員を定期的に訓練することができるからである。銃撃戦の可能性のある地域に、防御用の武器の取扱いに習熟していない水兵を上陸軍の兵士として送ることは、ほとんど犯罪行為に等しいと考えられた⁵⁵。

しかしながら、1930年代になるまでこの銃撃戦訓練エリアを獲得する案は、政府の緊縮財政のもとで抑制せざるを得ない状況であった。

⁴⁹ 70th Congress 2nd Session House of Representatives Report No. 2349.

TO PROVIDE FOR THE ESTABLISHMENT OF A RIFLE RANGE IN THE VICINITY OF THE NAVY YARD, PUGET SOUND, WASH. (February 4, 1929), p.1.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid., p.2.

⁵² Ibid.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

6 サンペドロ港におけるロサンゼルス海軍基地

1910年代、ロサンゼルス地区にはいくつもの造船所があり、そこでは潜水艦の修理が可能であった。また、潜水艦基地と連結する電力所があり、民間造船所でアメリカ海軍の潜水艦を建造していた。ロサンゼルス以外に、潜水艦建造可能な太平洋岸の造船所は、オレゴン州ポートランドとワシントン州シアトル近郊のピュージェットサウンドだけであった⁵⁶。

海軍基地も置かれたロサンゼルス港であるサンペドロ港には、潜水艦専用の訓練基地があり、潜水艦と魚雷艇に詳しい士官達は、潜水艦基地としては同港は最高であると主張していた。そのため、海軍の問題を扱う政府委員会は30万ドルをさらなる潜水艦基地の開発費として政府予算から配分することを要求した。その理由は2点あった。第一に、潜水艦の訓練基地が絶対に必要だと認識していたことと、第二に、南カリフォルニア地域では開発・維持費用が比較的安いということであった⁵⁷。

彼らは、サンペドロ周辺海域は海藻も少なく、その他の船舶の航路とも重複しない上に、さらなる基地予定地として、ロサンゼルス市が、179 エーカーの干潟と 46 エーカーの高台を含む広大な地域を提供することを提案していたことに着目した⁵⁸。

サンフランシスコ湾からカリフォルニアの南方のメキシコ国境までの 465 海里の間に、サンペドロと同様に、海藻や、商船及びその他の艦艇に妨害されることなく、その近海で潜水艦作戦の実践訓練が可能な海域はなかった⁵⁹。

その上で、ロサンゼルス都市としての経済規模と、その主要港であるサンペドロ港の既述した潜水艦基地としての優位性を考慮すると、太平洋岸の重要な海軍基地としてサンペドロ港を開発していくことが不可欠だとアメリカ議会で考えられた。したがって、連邦議会の委員会では全員一致で、ロサンゼルス市が提案している地域に、経費総額で 400 万ドルを超過しない範囲内で、潜水艦基地の一層の拡充を提案した⁶⁰。

7 ロングビーチ海軍基地

1910年代のロングビーチ港は直接外海に面した港であったので、まずは防波堤と防潮堤の完成に至急を要し、そのためには2,500万ドルの予算配分が必要とされた⁶¹。当時のロングビーチ

⁵⁶ Naval base on San Francisco Bay,

Hearing before the Committee on Naval Affairs United States Senate Sixty-Fourth Congress Second Session relative to Defenses on the Pacific Coast and a new Navy Yard on San Francisco Bay, (Washington : Government Printing Office, 1917).

⁵⁷ Ibid. ; United States Senate, Committee on Naval Affairs, Naval Base on San Francisco Bay, (Washington, D.C., February 20, 1917).

⁵⁸ 66th Congress, 3rd Session SENATE Document No.366, op. cit., p.5.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid. , p.6.

⁶¹ [No.451] REPORTS AND RECOMMENDATIONS SUBMITTED BY THE MEMBERS OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL ACTIVITIES ON THE WEST COAST, (JULY 11-24, 1935); REPORT OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL AFFAIRS ON ITS RECENT VISIT OF INSPECTION OF NAVAL ACTIVITIES IN THE STATE OF CALIFORNIA, pp.1916 & 1932.

港は大海に開放された港として、商船にとっては素晴らしかったが、海軍の艦艇が投錨するには不適切だと考えられた。というのも、上空から見た場合、ビンの首のようになり外海の敵の視界から湾内の艦艇が遮られることがないからである。ただし、機雷を体系だって設置することによって敵方の軍艦の港内への侵入を防ぐことは可能であった⁶²。

また、沖合に浮かぶカタリナ島に、このロングビーチ港を防衛するための軍事施設を置くことも可能であった。さらに海軍基地としてロングビーチ地区の強みは、ロサンゼルス of 巨大な油田施設に隣接していることである。さらに、主力艦以外のあらゆる艦船に対応できるレベルの高度な修理施設部がこの地には存在していた⁶³。

8 サンディエゴ海軍基地

1910年代、サンディエゴ港の海軍基地としての適性について、アメリカ海軍は、第一級の海軍基地としては十分ではないとしながらも、メキシコとの国境線に接しており、そちらから入国して来る相手に対しては陸上における防衛線として重要だと考えていた。また、海上からの侵略に関しては、同港の海底が比較的遠浅なため、吃水尺度の大きい艦艇が侵入してこれる場所が限定されるという長所を備えていたが、これは同時に、当時の浚渫技術を考慮すると、自国の艦艇基地としては致命的な短所でもあった。これらの実情を勘案して、アメリカ海軍調査委員間は、第一級の海軍基地としてはサンフランシスコ湾岸地域の方がサンディエゴ港よりも優れていると結論づけた⁶⁴。

しかし、このような海軍自体の認識や、1920年代の海軍軍縮の潮流にもかかわらず、1930年代中旬には、アメリカ西海岸における海軍の活動に関する委員会の多くの委員達は、海軍基地としてのサンディエゴの近代的な施設の充実振りに、おしなべて感銘を受けるようになった。また、現地の水兵達の士気も高く、訓練も充分にいきとどいているように思われた。ただし、海兵隊では1,400人収容の兵舎に2,100名の兵士が詰め込まれている状態で、明らかに住居不足は否めなかった⁶⁵。

また、サンディエゴの海軍施設は、軍事施設の観点からは申し分ない状態であった。例えば太平洋岸で最高の航空学校はサンディエゴのそれであると考えられた⁶⁶。物資貯蔵庫を除いて、前述の委員会の委員達はサンディエゴ海軍施設の全てを訪問した。その結果、首都ワシントンの海軍病院と比較した場合、現地の海軍病院は最高の状態に保たれており、海兵隊の基地はまさに国内の同施設のモデルに相応しいと判断された。したがって、彼らは、同基地は一層の拡大に値するし、さらに少なくとも、あと8棟の兵舎の建設は認可されるべきだと考えた⁶⁷。

⁶² Ibid., p.1932.

⁶³ Ibid., p.1933.

⁶⁴ Naval base on San Francisco Bay, op.cit. , p.18.

⁶⁵ [No.451] REPORTS AND RECOMMENDATIONS SUBMITTED BY THE MEMBERS OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL ACTIVITIES ON THE WEST COAST, JULY 11-24, 1935; REPORT OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL AFFAIRS ON ITS RECENT VISIT OF INSPECTION OF NAVAL ACTIVITIES IN THE STATE OF CALIFORNIA, p. 1907.

⁶⁶ REPORT OF THE SPECIAL SUBCOMMITTEE OF THE COMMITTEE ON NAVAL AFFAIRS ON ITS RECENT VISIT OF INSPECTION OF NAVAL ACTIVITIES IN THE STATE OF CALIFORNIA, p. 1910.

反対に、同基地の問題点はノース・アイランド（North Island）の海軍及び陸軍の航空基地にあった。サンディエゴの航空施設は陸海両軍によって共用されているので混雑を極めていたのである。というのも、ノース・アイランドの航空施設の混雑具合は航空訓練には非常な危険を来していた。また、前述したように海兵隊兵舎は手狭で多数の兵士を収容しきれない状況で、新たな兵舎の設立が緊急の課題であった⁶⁸。

9 パールハーバー海軍基地

ハワイ諸島は、太平洋の中心に位置しており、アメリカ海軍の一級基地として開発していく場合、その対象地域では唯一可能な候補地であった。この群島の真珠湾は、世界でも最高の海軍基地であることは疑いの余地がなかった。同湾の広さは10平方マイルで、世界の連合艦隊が入港するには十分なスペースを備えていた。軍港としてはその周囲がある程度ボリュームを持つ土地で包囲されており、この地形上の特徴から港に停泊中の艦船は外海から見られることはなかった。したがって、真珠湾はアメリカ海軍にとって太平洋で唯一の理想的な海軍基地候補であった⁶⁹。

アメリカ合衆国は従来から、ハワイ諸島の戦略的重要性と、他国による当地の占領を防止することの必要性を公式次元でも認識してきた。1842年には、当時のタイラー大統領（President Tyler）が初めて全ヨーロッパ諸国に、アメリカは他国によるハワイ諸島の領有や、そこにいかなる海軍基地を建設することにも同意しないという通知を発した。この「太平洋のモンロー宣言」は、1851年に当時の国務長官ダニエル・ウェブスター（Daniel Webster）によって繰り返された。その後、民主党の一連の国務長官のウィリアム・マーシー（William Marcy）、ジェームス・ブレイン（James G. Blain）、ウィリアム・マッキンレー（William McKinley）らによってもこの主張は繰り返された⁷⁰。

その後、1886年のカラカウア大王との相互条約で、アメリカは自ら真珠湾に独占的に、自国の海軍基地を建設する権利を確保するに至った。そして、1898年にアメリカはハワイ諸島が東洋人の手中に落ちることを懸念して、同諸島を併合する挙に出た。このような大胆な行動をとれたのは、ハワイ諸島の戦略的価値の高さへの認識と真珠湾に海軍基地を建設するためであった⁷¹。

爾来、海軍基地の用地として600エーカー以上の巨大な土地が連邦政府によって購入され、海峡の部分の水深は30フィートに浚渫されるようになった。また、陸軍省は真珠湾への海峡入り口周辺に砦となる大量の土地を獲得し、そこに最初の砲台を建設した⁷²。

しかしながら、第一次世界大戦以前の段階では、真珠湾に十分な海軍基地を建設しようという明確な意志は政府内に見られなかった。したがって、毎年、通常的に配分される軍事施設費

⁶⁷ Ibid. , p. 1913.

⁶⁸ Ibid. , p. 1914.

⁶⁹ 60th Congress, 1st Session, HOUSE OF REPRESENTATIVES, Report No. 1132,

ESTABLISHMENT OF A NAVAL BASE AT PEARL HARBOR IN THE HAWAIIAN ISLANDS (March 2, 1908).

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ibid.

⁷² Ibid.

として、海軍予算にその建設費が含まれることはなかった⁷³。

ただし、アメリカ議会では、ハワイにおける海軍基地の問題は、フィリピンにおける同様の問題とは比較にならないほど重要だと認識されていた。すなわち、ハワイの問題はアメリカ合衆国にとって、恒久的な自国組織内の問題であり、歳入源の問題でもあった。例えば、1908年にかけて過去8年間、ハワイは900万ドル以上を連邦政府に納税してきた。その結果、速やかに真珠湾を難攻不落な海軍基地として装備することが要求された⁷⁴。

このように1900年代段階で、アメリカ議会の議員達は、真珠湾に海軍基地を設置することによって、ハワイはアメリカにとって最大の防衛基地となりうるし、敵の掌中に落ちると自国の本土海上防衛にかかる費用は倍増するであろうことは充分理解していた。

その上で、海軍基地としての真珠湾開発の大きな障害となっていたのは、同地における漁業権に集約される既得権への対処であった。すなわち、真珠湾の漁業権は従来からオアフ土地鉄道会社 (the Oahu Railway & Co.)、ジョン・リー不動産 (the John Li Estate)、ジェームズ・キャンプベル不動産 (the James Campbell Estate) によって保有されていた。しかしながら、第一次世界大戦中、アメリカ政府は海軍基地と軍港の防衛のために、民間の漁業権益を一時凍結し、真珠湾から一般市民を排除する権利を行使した⁷⁵。

しかし、講和条約が締結され大統領が平和宣言を出すと、民間の漁業従事者の真珠湾内での漁獲権が復活することになり、政府は真珠湾内での排他的権利を行使することはできなくなった。これらの漁業権によって、漁師達は、第一次世界大戦前には一ヶ月あたり10～15トンの漁獲高を確保してきたのである⁷⁶。

そこでアメリカ海軍は、同港内の漁業権を独占していた前述の企業からその権利を借り受け、実際に漁業活動に従事していた日系人を主とする外国人の漁師達を、海軍基地防衛に大きな支障を来すとして、基地の置かれている真珠湾から閉め出す必要性を認識するようになった⁷⁷。

真珠湾は太平洋の中央にある唯一の海軍基地で、そのドライドックは1919年の8月21日に公式に完成した。したがって、この基地はアメリカ海軍の施設として非常に重要で、政府にとっても莫大な維持費がかかっており、平時でも戦時でも身元不明な人間の接近を防止する必要があったと考えられた⁷⁸。

しかしながら、軍事的な安全保障を重視した考え方は、ワシントン軍縮体制に象徴される1920年代のウイルソニアン的国際平和主義の台頭により、一端背後に退き、再度前面に出てくるのは1930年代になってからであった。

1930年1月、領土に関する委員会 (the Committee on the Territories) は、H.R. 8294 法案を吟味した結果、若干の改正を加えて法案化することを勧告した。すなわち、1921年6月28日の法律 (42 Stat., 67, 68) を改正して、アメリカ合衆国防衛のため、海軍長官に真珠湾内とそこへ入港するための海峡とその周辺全ての民間の漁業権を掌握できる権利を与えた⁷⁹。

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ ACQUISITION BY THE UNITED STATES OF PRIVATE FISHERY RIGHTS IN PEARL HARBOR, HAWAII, Committee on the territories, House of Representatives, (Washington, D.C., December 5, 1919).

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid.

改正以前の法律の対象は一定の場所に限定され、対象とする漁業権の確保もある期間にしか適用されなかった。また、適用期間も、海峡入口の場所の定義も明確ではなかった。したがって、新たに制定された法律の目的は真珠湾で漁業権が行使される場所を明確にし、1921年6月28日の法律の曖昧な点を消滅させることであった⁸⁰。

ただし、真珠湾の防衛施設としての軍事機能は、太平洋戦争の勃発する前年の1940年においても依然発展途上であった。つまり、同年、真珠湾では巨大ドックの建設が進行中であった。このドックが完成した暁には巨大艦艇も、当時建造中のより大型の艦艇も停泊可能となる見通しであった⁸¹。

さらに基地機能を拡充するのに不可欠な兵員の住環境の問題はさらに深刻であった。例えば、真珠湾並びにホノルルの、士官及び一般兵士用の住居やアパートは、絶対数においてかなり不足しており、空室状態のものも多くは高額であった。また、ホノルルと真珠湾の間の片道9マイルの交通費は、当時としては25セントと高額な上に、両方の乗り場におけるバスの混雑具合と、長い待ち時間は非常に問題であった⁸²。

したがって、真珠湾施設を査察した小委員会は、真珠湾の総体としての基地機能向上は、確固たる「対日外交姿勢」に基づいてなされるべきだと主張していた。この場合の「対日」は、二義的な意味合いを持ち、軍事・防衛上の対日戦略と、前述の真珠湾内の日系漁師の取扱いについての「対日」問題でもあった。

10 おわりに

以上、本論では太平洋側のアメリカ海軍の主要基地と一部の民間の港の第二次世界大戦前の特徴を鳥瞰してきたが、これらの考察から以下のことが抽出可能だと判断できる。

まず第一に、海軍基地建設にとって極めて望ましい「自然の良港」というものは、まず存在しないということである。実際、広大なアメリカの太平洋側で自然の良港に値したのは、ピューージェットサウンドだけであった。メヤ島が常に海底の浚渫工事に悩まされていたことは本論で指摘したとおりである。

第二に、いかに良港といえども、そこでの兵士達の住居や訓練施設の確保及び艦艇の修復・点検に携わる労働者達の雇用の維持等に障害を抱えた場合は、ピューージェットサウンドに見られるように深刻な問題を生じた。

第三に、海軍基地機能の拡充のためには、常に民間の既得権との間の調整に時間と労力を費やさざるを得ないということである。例えば、真珠湾の場合は、湾内の漁業権の対処の問題があったし、サンフランシスコ湾の場合は民間の造船所の取り扱いの問題があった。

最後に、1910年代にアメリカ海軍の対日軍事戦略の骨子であるオレンジプランの枠組みが成立していたにもかかわらず、その後、同戦略を遂行する上での、太平洋側の海軍基地整備は、

⁷⁹ 71st Congress, 2nd Session, HOUSE OF REPRESENTATIVES, Report No.496
Private Rights of Fishery, (PEARL HARBOR, HAWAII, January 24, 1930).

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ [No.5] REPORT OF SPECIAL SUBCOMMITTEE APPOINTED TO INSPECT THE NAVAL FACILITIES AT PEARL HARBOR AND ISLANDS OF PACIFIC, (October 15,1940), p.144.

⁸² Ibid., p.146.

総体として、遅々として進まなかったことが理解できる。この理由の究明は、本稿では直接的には取り扱わなかったが、少なくとも、海軍予算の制限が1930年代末までかなり厳格であったことが一つの要因であったことは理解できる。

このように、本論から、個別的な考察ではわかりづらい海軍基地にとって必須の条件や、第二次大戦前のアメリカの軍港開発にとって、共通の課題が若干なりとも明確化されたと言えよう。