

米国太平洋戦略に関する書評論文： 19世紀末から20世紀初頭に至る 米国指導層の極東アジア・太平洋認識における一考察

堅 田 義 明

1 はじめに

本稿は19世紀末から20世紀初頭にかけての米国の太平洋戦略を軍事的観点から、関連する古典的著作を取り上げ、これらの分析的枠組の特徴を整理することを目的としている。その際の時代区分は、現在最も一般的な米国外交史の入門書の一つであるブルース・ジェントルソンの『米国外交政策 (American Foreign Policy)』を参考にする¹。

彼の米国外国史の区分は、南北戦争以後から第二次世界大戦終結に至る時期に限定すると、南北戦争以降から1890年代にかけての時期、それ以降から第一次世界大戦期の1910年代にかけての時期、第一次世界大戦後の1919年から1941年の太平洋戦争勃発にかけての米国にとっての戦間期、第二次世界大戦に参戦した戦時期に分類される。本稿では、これら四区分のうち、最初の1890年代までの時期と次の1910年代に至る時期に絞り、双方の時期における米国海軍戦略に注目し、同国の「太平洋戦略」に関する議論の概要整理を意図している。

その上で、若干補足すると、この時系列に即した分析枠組以外で注目されるのは、外交を内政の反映として、その延長線上に把握する観点である。この観点は外交史や軍事史の書籍や論文よりもむしろ社会史や経済史の研究にしばしば見受けられる。特に社会史的観点から米国内の移民問題等を通して、同国内の人種対立や人種偏見の特質に注目し、これらの特質がいかに米国の対外関係に反映されるのかを取り扱うアプローチ等が最近増加傾向にある。このようなアプローチは本稿でも若干取り上げるエリック・ローブ等の研究にも見られる²。

さらに経済的観点から、米国の帝国主義的対外拡張の文脈で、同国の太平洋やアジア方面への勢力圏拡大について論じたものもある。ただし、このような分析は従来からの米国外交史研究の伝統的手法の一つであり、本稿で取り扱うピーター・カーステンもその方法論について若干論じている³。

¹ Bruce W. Jentleson, "American Foreign Policy" (New York: W. W. Norton, 2000).

² Eric T. L. Love, "Race over Empire: Racism & U. S. Imperialism 1865-1900" (Chapel Hill and London: The University of North Carolina Press, 2004). また、Nathan Miller, "New World Coming: The 1920s and the Making of Modern America" (Cambridge, MA.: Da Capo Press, 2003) も考え方によっては同列に位置づけることが可能だと思われる。

³ Peter Karsten, "The Naval Aristocracy" (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1972), p. 140. カーステンによると、チャールズ・ビアード (Charles Beard) やウォルター・ラフィーバー (Walter LaFeber) 等は、米国海軍が、米国企業の海外での貿易や投資行動を支える上で、より積極的な役割を果たしたと指摘する。ただし、彼はこのビアードやラフィーバーの主張に関しては、米国の経済的な対外発展における海軍の役割にとられるあまり、組織としての米国海軍や同海軍士官達の行動様式等に関する分析に配慮が足りないと言っている。

以上を前提に、本稿では書評論文という形式をとりながら、ごく限定された時期であるが、米国の太平洋戦略についての諸解釈の特徴を吟味するつもりである。その際、直接このテーマに沿った書籍のみならず、一般的な米国史の文脈で、間接的に同テーマに言及した書籍にも若干配慮するつもりである。

2 米西戦争に至る時期の米国海軍の太平洋戦略

まず最初に、軍事戦略的観点から米国史を時期区分した場合、19世紀後半に限定すると、同国は大西洋方面においても太平洋方面においても、実体的に強力な海軍力を有する強国とは言い難いという認識について、研究者の間で同意が形成されていると思われる。

ブルース・ジェントルソンも、19世紀後半の米国外交に関する同国指導者達の議論は、主として西欧列強の軍事力にキャッチアップするための、より巨大かつ近代的な海軍建設についてであったと指摘する。その際の一般的な同意事項は、陸軍は小規模なままで良しとするものであった。つまり、独立戦争当時と異なり、英国等のヨーロッパ諸国による米国大陸への直接的な攻撃の可能性は極めて低いという認識が大勢を占めていたという。したがって、現実的なヨーロッパ諸国との戦闘は海上において展開されるのだと推測されていた⁴。

その上で、ジェントルソンは1890年に出版された海軍大佐アルフレッド・マハンの『海上権力史論 (The Influence of Sea Power)』を取り上げ、「国家の栄光は自国の海岸線の防衛だけではなく、海上の全般的な支配権を確保できる強力な海軍力に依存する」という主張を紹介し、米国議会はその主張に説得され、1893年までに米国海軍を世界で7番目の規模に強化するための予算を配分したことを指摘する。

その上で、彼はマハンの意見には様々な反対意見も存在したという。ジェントルソンによると、これらの反対意見には艦艇建造促進が国内のより優先されるべき産業資金を枯渇させてしまうというものや、米国を際限のない帝国追求に駆り立ててしまうというものがあった。要するに、ジェントルソンの観点においても、19世紀末の米国世論は海軍力増強に根強い反発を示したということが確認される。

その上で、対外認識をめぐっては一部の政府指導者達や海上の安全保障を担う米国海軍関係者の間で、自国防衛に関してかなり真剣な議論が交わされていたことも広く知られている。また、当時の安全保障を最も脅かす危険な存在としてドイツに焦点が当てられていたことも一般的に理解されている。

ただ、この「真剣な自国防衛に関する議論」が1880年代に既に熟していたのか、それとも1890年代末に米西戦争に直面してようやく沸騰してきたのかについては賛否が分かれるところである。例えば、ピーター・カーステンは、米国海軍の対外戦略は1880年代にある程度煮詰まってきたと主張する。

特に彼の、1840年代から1920年代にかけて米国海軍士官達が政府の指令をいかに遂行したのかについての著書『海軍における貴族制度 (The Naval Aristocracy)』の考察のなかでも、特に注目されている箇所として、1880年代に、米国海軍士官達がドイツを最も警戒すべき商業

⁴ Jentleson, op. cit. アルフレッド・マハン (北村謙一訳) 『海上権力史論』 (原書房、2008年)。また、アルフレッド・マハン (麻田貞雄編・訳) 『マハン海上権力論集』 (講談社、2010年) も参考になる。

上の敵とみなしている点がある。例えば、米国海軍の指導者達による最初の正式な戦争計画は1880年代初期の海軍諜報局航海部門（the Bureau of Navigation's Office of Naval Intelligence）で策定されたものであるが、この計画は1885年以後、海軍大学（the Naval War College）でさらに吟味され、20世紀に入って海軍総合委員会（the Navy's General Board）内で一応の完成をみたという⁵。

同計画には、英国や日本及びその他の巨大海軍を擁する国々との戦争計画が含まれていたが、特に注意が傾注されたのが、武力拡大を継続するドイツとの軍事的且つ商業的対立に関してであった。それまでの実戦における米国海軍によるドイツ海軍との小規模な戦闘は、1889年のサモアのアピア（Apia）、1898年のマニラ湾（Manila Bay）、1903年のベネズエラ（Venezuela）等で散見される程度であるとカーステンは述べる⁶。

さらに彼は艦艇建造においても、1880年代から1890年代にかけて、米国政府は一般に考えられている以上に積極的であったと語る。例えば、1883年に4隻の艦艇建造が承認され、1885年にはさらに4隻、1885年から1889年にかけて2隻の装甲巡洋艦テキサス（Texas）とメイン（Maine）及び軽巡洋艦オリンピア（Olympia）を含む30隻の建造が許可されたことを指摘する。さらに1890年から1894年にかけて、4隻の軍艦建造が認められ、1895年4月には同一週間に軍艦のアイオワ（Iowa）と数隻の駆逐艦が完成し、2隻の軍艦、ケンタッキー（Kentucky）とケアサージュ（Kearsarge）の建造が許可されたという⁷。

この大量且つ急速な艦艇建造の背景として、彼は以下のように論じる。1891年の海洋郵便法（the Ocean Mail Act）とこの法律に類似した1892年5月10日の法律は米国市民によって運航される米国籍の商船建造を奨励するものであったが、両法律ともに貿易輸送が海外の船舶に流出することを遮るものではなかった。例えば、1891年に米国の海外貿易の12.5パーセントが米国船舶で取り扱われていたが、1901年に至っては、わずか8.2パーセントにすぎなかった⁸。

これらを指摘した上で、彼はこの状況に米国の海軍士官達はそれほど慌てることはなかったという。というのも、自国の商船隊の拡大は、海軍にとって、自らの艦艇建造を阻害することになったからである。つまり、限られた当時の自国造船施設で、商船建造が抑制されていたが故に、艦艇建造はより急速なものになったというのである。さらに、彼は1880年代の財政上の剰余資金が、初期の艦艇規模拡大を正当化するための根拠として利用されたと語る。また逆に、1890年代の不況期には企業や政府の指導者達は、自国の過剰生産を吸収するはずの海外市場の景況悪化の埋め合わせ手段という名目で艦艇建造を推進したという⁹。

1880年代から米国海軍力は一貫して増強されたというカーステンのこのような見解に対して、むしろ米国艦隊の実質的拡大は1898年の米西戦争以降の現象だという主張も有力である。例えば、ウィリアム・ブイステッドは著書『太平洋におけるアメリカ海軍（The United States Navy in the Pacific）』で、1897年まで米国海軍は太平洋側では単に星条旗を示す（show the flag）程度の軍事力に安住していたと主張する。彼によると、米国の外交上の関わりが拡大す

⁵ Karsten, op.cit., p. 168.

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., p. 354.

⁹ Ibid.

るにつれ、従来の大西洋重視の姿勢にかわって、太平洋を含めた両洋対応の海軍力を保持することが求められるようになったという。すなわち、1897年以前は、アジアの港に停泊する米国の小型艦艇は大抵、中国、日本、朝鮮周辺の限定的な地点の間を一隻で単独航海し、自国船舶の警備に従事する程度であった¹⁰。

一方、太平洋をカバーする艦艇も北米及び南米の沿岸から西方へ、ハワイやサモアに向けて航海するのが精一杯であったという。彼によると、これらの艦艇は米国市民の生命の安全保障と自国商船の防衛が主要任務で、強力な敵艦隊と実戦に踏み切るレベルには到底達していなかったということである。

ただし、ブレイステッドも1880年代には、米国の貿易促進のために商船保護の必要性を強調する意見や、大西洋岸及び太平洋岸双方を防衛する両洋艦隊保持への期待も同国の軍事関係者の内輪で強まっていたことを認めている。例えば、1890年にアルフレッド・マハン大佐は前述した名著『海上権力史論』を著し、海軍力の重要性を強調した。マハンによると、国富は貿易に依存するので、物資を輸送する船舶を護衛する海軍力とその艦艇が停泊するため、海外の要衝に自国領土を保持することは不可欠だということになる¹¹。

その際、強調されたのが、米国の国土が大西洋と太平洋という両洋に面していることである。その結果、1889年にベンジャミン・トレーシー海軍長官（Secretary of the Navy Benjamin Tracy）は大西洋と太平洋の各々に対して、大西洋・カリブ海艦隊と太平洋艦隊を編制しようとしたとブレイステッドは語る。この時、トレーシーは前者に12隻、後者に8隻の艦艇を配分することを示唆したという¹²。

さらに、ブレイステッドは、海軍のニーズを吟味するために任命された6人の海軍士官から構成された政策委員会（the Policy Board）は、このトレーシーの大胆な艦隊拡大案でさえ超越するさらなる大海軍策を提案したことに注目する。ちなみに、この委員会の主張は35隻の艦艇を要する極めて大規模な米国海軍の創設であった¹³。

このことを指摘した上で、ブレイステッドは1897年まで艦隊に組織可能な戦艦はわずかに4隻の一级戦艦と、2隻の二級クラスの戦艦及び2隻の装甲巡洋艦だけで、太平洋側に停泊していた戦艦もオレゴン（Oregon）のみであったと述べる。すなわち、彼は19世紀末の米国艦隊の規模は政府の思惑とかけ離れ、その実体はまだまだ不十分なものであったと解説し、既述したカーステンとは異なる説を披瀝する¹⁴。

さらに、大西洋に比べて軽視された太平洋方面で、最重視された軍事的要衝はやはりハワイ諸島であった。彼によると、1887年に真珠湾を米国が独占的な軍港として獲得した時点で、ハワイが米国海軍にとってアジア方面への衆目の一致する前哨基地となった。同時に、米国西海岸から2,000マイル離れたこの地は太平洋における米国船舶の最重要停泊地とみなされた¹⁵。これらのことから、ブレイステッドは1897年までは、太平洋方面における実際の海軍戦備が

¹⁰ William Reynolds Braisted, "The United States Navy in the Pacific" (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008), originally published in 1958 by the University of Texas Press., p. 4.

¹¹ Ibid., p. 6.

¹² Ibid.

¹³ Ibid., pp. 6-7.

¹⁴ Ibid., p. 7.

¹⁵ Ibid.

米国海軍自体の意図と異なり、かなり脆弱であったことを示唆する。特に、彼の説では太平洋方面の自国防衛はハワイ諸島を除いて、軽視されたままであったことが重要である。

このブレisstエッドの把握はかなりの的を射ているように推察される。例えば、以下に紹介するエリック・ローブの指摘でも、19世紀末を代表する米国の「国際主義者」達でさえ、彼らの将来的野心はさておき、当時のその時点での東アジアにおける自国勢力圏の確立に関しては、時期尚早の感を否めなかったことが理解できる。

例えば、ラフライダー (rough rider) に参加する以前に国務次官補 (Assistant Secretary of State) であったセオドア・ルーズベルトはコロンビア大学教授で国際法権威のジョン・バセット・ムーア (John Basset Moore) にフィリピン諸島はあまりに遠く、米国の勢力圏の遙か彼方に位置していると判断し、その領有に関して慎重を期すよう警告を発していた。さらに、海軍力重視と植民地拡大の主張者であったマハンでさえ、上院議員ヘンリー・カボット・ロッジ (Henry Cabot Lodge) への手紙で、自身をどちらかというに「領土拡大主義者」として位置づけながらも、フィリピン諸島を奪取することが米国にとって有利なことだという考えには十分同調するには至っていないと告白した。1898年末にはマハンは友人にフィリピンは未だに「自分の精神的内面の地平線上に姿を現していない」と語った。その上で、米国が中国に勢力圏を拡大したり、東洋の問題に積極的に巻き込まれることには注意を払うように述べていた¹⁶。

さらにローブは、ロッジ上院議員の関心もまた、フィリピン人達でも、彼らの権利でも、フィリピンの独立でもなかったことを指摘する。彼によるとロッジは単にフィリピン諸島を領有し、英国のような友好国にそれを売却したり、米国の既存の勢力圏内に位置するバハマ (the Bahamas)、ジャマイカ (Jamaica)、デンマーク領西インド諸島 (the Danish West Indies) と交換することの方に興味を抱いたという¹⁷。

米国帝国主義の理論的指導者達のこのような言説から、ローブは1898年時点における米国外交は圧倒的に大西洋とカリブ海重視で、東アジアは米国外交においては、仮に以後拡大政策を採択したとしても、辺境に位置するものにすぎなかったと主張する。ただ、この主張にもかかわらず、彼は、米国指導者達は既存の外交方針を超え、新たな国際的拡大を志向するという大変革に野心を抱きつつあったというのが、世紀の転換期の米国の偽らざる姿だと指摘する¹⁸。

3 米西戦争以降の米国海軍の太平洋戦略

ここで再度、ブレisstエッドの主張に戻ると、彼は米国外交のターニングポイントとして、自身が重視する1897年から1909年にかけての期間、作戦計画上では、米国海軍は太平洋における自国利益を積極的に他の主要国に対して防衛する姿勢を示すようになったという。その理由は次の二点による。第一に、米国外交の対外関与が植民地獲得により、一層国際的広がりを深化させたことである。この深化の過程で、米国はアジアに対してもその影響力拡大を図るようになったからである。第二に、中国の門戸開放を唱える国務省主導の外交が、海軍省管轄下

¹⁶ Love, op. cit., p. 159.

¹⁷ Ibid., p. 160.

¹⁸ Ibid.

の米国海軍と緊密に相互依存関係を維持しながら太平洋方面への勢力権拡大に傾斜し始めたからである。ただし、国務省と海軍省の意思が常に統一されていたとは限らないのは当然のことである¹⁹。

また、1909年までに太平洋において米国海軍は自国西海岸とフィリピン方面の双方の領土防衛をその任務として強く意識するようになった。結果的に、当時急速に西太平洋で軍事力を拡大してきた日本と対峙する状況が生み出されるようになったのである²⁰。

この場合、米国海軍が大太平洋から東アジア方面にかけての自国領土防衛任務を従来以上に意識するようになったということで、その任務を遂行する上で、十分な軍事力を確保したということではない。さらに繰り返しになるが、この太平洋方面へのこだわりが大西洋方面への任務に優先されるものでもなかった。

例えば、ブレイステッドによると、1903年12月の海軍大学（the Naval War College）の研究でも、戦場としての可能性が高いのは太平洋よりも、大西洋だと考えられていた。その上で、米国太平洋艦隊がフィリピン方面でより優勢な敵方海軍に対峙した場合は、即刻撤退し大西洋艦隊と合併することを奨励していた²¹。すなわち、当時の米国海軍においては、太平洋側ではフィリピンとハワイ諸島を維持できればよしとする風潮が強かったのである。

そのなかで、彼によると1897年から1909年にかけて、米国は太平洋側において大きな外交上かつ海軍戦略上の変化を遂げたことになる。既述したように、1897年以前、太平洋側では米国海軍部隊は小規模で、ヨーロッパの主要国の艦隊に比較するとるに足らないものであった。そこで、セオドア・ルーズベルトとその助言者達が求めたのは、フィリピンを支配するスペインの艦隊を駆逐することと、ハワイ諸島を日本軍から防衛することであった²²。

そして、太平洋が本格的に米国の指導者達の視界に入ってきた最初のきっかけが1898年の米西戦争であった。これはごく一般的な認識であるが、ブレイステッドが、米国海軍が太平洋方面にその存在感を強めていく時期が1897年から1909年にかけてだと主張する根拠でもある。

すなわち、米西戦争は、米国海軍が東アジアで自国領土を獲得し、アジアにその勢力圏を拡大し、米国を帝国にした最初の戦争であった。その後、米国海軍はアジアにおける自国外交を支え、米国アジア外交は太平洋における海軍力に依存する傾向を強めた。すなわち、外交と軍事の相互依存関係のさらなる深化が促進されたということになる。換言すると、アジアでの米国の帝国主義的拡張を米国海軍が支えるという構造が確立したのである²³。

その上で、ブレイステッドの解釈の特徴は、米西戦争の結果としての米国によるフィリピン諸島やグアム島の領有を、米国の影響力の東アジアへの拡大だけにとどめず、米中関係や米独関係の観点からも考察している点である。例えば、19世紀末時点では、米国のフィリピン領有は将来の日米関係対立の原因にもなりうるが、米独関係悪化の原因にもなりうるのである。

つまり、マニラ湾での戦闘後、米国海軍はスペインとの対決から、ドイツのような第三国の干渉を排除して現地での米国の外交方針を全うさせることに重点を移行した。これには、当時ドイツがマリアナ（the Marianas）、カロリン（the Carolines）、マーシャル（the Marshalls）の

¹⁹ Braisted, op. cit., p. 4.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid., p. 149.

²² Ibid., p. 240.

²³ Ibid., p. 4.

各諸島を獲得したこと、米国がグアムとフィリピンを確保したことが関係している。特に、米国がこれら両諸島を自国領土にしたのは、長年にわたって米国海軍士官達が渴望した極東への太平洋上の排他的海上ルートを獲得したことを意味した²⁴。

ただし、米国海軍がフィリピン問題に埋没していた時、ヨーロッパ列強と日本は中国を各々の勢力圏へと分割することを進めていた。これに対し、米国海軍は中国沿岸部での自国前哨基地の確保を望み、国務省はヨーロッパ列強に対して、中国の領土保全と米国の門戸開放外交を掲げることを唱い、各々の路線が相互対立の様相を呈するようになったという²⁵。

しかし、ブレისტエッドによると、義和団事件（the Boxer Uprising）が勃発するやいなや、米国外交方針と海軍路線は再度重なり合うことになる。すなわち、国務省が他の列強と中国問題で協調関係を築くことを拒絶するのに歩調を合わせて、米国海軍はフィリピンでの反乱を抑圧するための軍事行動に備えて、その軍備を温存することを望んだからである²⁶。

さらに20世紀に入って、彼が目にするのは、米国艦隊の航海ルートのコアとなる海軍基地に関してである。特に、1902年の夏、海軍大学（the Naval War College）で、総合委員会（the General Board）が中国方面への海軍基地建設計画を再吟味したことについてである。1898年の戦略委員会（the Strategic Board）のように、総合委員会は米国東海岸から（パナマ運河が開通した際には）イスマリアン（Isthmian）を通過して、米国艦隊が西方へとハワイとグアムを経由してフィリピンに向けて航海し、中国に到達するルート確立を唱えた。そのため、10万トンの石炭収容能力を持つフィリピンの基地に加えて、同レベルの石炭貯蔵施設を真珠湾に設置した上で、戦略委員会はグアムにも2万トン規模で石炭貯蔵所を開設することを要請した²⁷。

ここでブレისტエッドは、1904年に日露戦争が勃発した時でさえ、米軍の中国大陸への前哨基地だとみなされたフィリピンのスービック基地開発は依然として机上の空論にすぎなかったことを指摘する。このことから、東アジアへの米国艦艇の派遣に伴う石炭供給ルートを確保するというのが実質的な米国の太平洋戦略の目的で、それ以上強固な本格的戦闘行為を念頭に入れた軍事基地建設にまで目標が設定されていないというのが実情であったと言える²⁸。

そして、1900年代の米国のアジア戦略に大きな影響を与えた事件が日露戦争であった。この戦争は米国にとって太平洋における日本との将来的な対立の可能性を想起させる一大事件であった。ただし、以下で彼が指摘するように、外交面においては米国内には日本及び英国と協力していくという姿勢も強かったので、この時期の日米関係悪化をもたらしたのは、むしろ1906年から1909年にかけての西海岸における東洋系移民の排斥運動とそれに対する日本国民の反発の方がより大きかったということになる。

この人種問題の両国関係にもたらした悪影響に関しては、1910年代の第一次世界大戦期から1920年代に法制化された移民制限法に反映される排外主義へと連なるもので、さらに後述する。とにかく、1905年に日露戦争でロシアが敗北したこと、戦雲急を告げる英独関係のため、ヨーロッパ列強の多くの艦艇が自国に引き揚げた結果、太平洋における米国海軍の警戒

²⁴ Ibid., p. 241.

²⁵ Ibid., p. 242.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., p. 135.

²⁸ Ibid., p. 136.

対象は日本海軍に絞られるようになった²⁹。

このことを前提に、ブレステッドは1909年までに、米国海軍の戦略家達は30隻から構成される米国艦隊を最も効率良く組織化して、世界のあらゆる地域において十分国益を擁護できる海軍力確立を目指したと指摘する。そのため、この米国の艦隊を支えるべく、米国海軍はカリブ海と太平洋での海軍基地建設を模索し、20世紀初頭の殆ど十年間、主要国との戦争を想定し、各々の基地の位置や形態について議論を深めたという³⁰。

さらに彼は、米国海軍指導者達が日露戦争における日本海軍の勝利を通して、教訓としてこのことを学んだと主張する。すなわち、ロシアは複数の大洋に面しているという点で米国と共通する戦略的問題点を抱えているということである。そして、殆どの米国海軍士官は日露戦争でロシアの主要艦隊がバルチック海と太平洋との間でその勢力が分散させられたと考えた。さらに、彼らはロシアの難攻不落と考えられた旅順要塞が陥落したのは、ヨーロッパから武装強化されたロシア海軍が現地に到着する5ヶ月も前の出来事であったことを見逃すことはできなかった³¹。

これらの教訓は米国海軍の士官達の思考様式に深刻な影響を与えたという。つまり、米国は大西洋に自国艦隊を集中させ、同時にフィリピンのスービック湾 (Subig Bay) 開発を促進することにより、ロシア艦隊が被ったような壊滅的打撃を回避しようと、より真剣になったとブレステッドは解釈する。

この解釈は、日露戦争後の米国の対日戦略が極めて逆説的の含みを持っていたことを意味する点で興味深い。なぜなら、日露戦争の結果、西太平洋とアジア大陸で日本の存在感が増し、この日本の軍事的台頭が米国の日本に対する警戒感を高めたにもかかわらず、逆に米国としては太平洋での対日海軍力強化よりもむしろ大西洋における軍事強化に安全保障の重点を絞るという方向性を示すようになったということである。すなわち、日露戦争の結果はフィリピンのスービック湾開発への関心を高めたことを除くと、大西洋重視の既存の戦略をさらに加速したということになる。

この大西洋重視の考えは太平洋側に大量の艦艇を収容するに足る海軍基地が数においても規模においても不足していたということも、主要な理由の一つであった。ブレステッドによると、セオドア・ルーズベルトが海軍に、艦艇を太平洋方面に最高の状態で配置できるかどうかについて確認したところ、太平洋岸の限定的な軍港施設では大西洋側の艦隊を収容するには完全に不十分だと海軍省は判断したという。例えば、海軍航海局長 (the Chief of the Bureau of Navigation) の海軍中將ピルスブリー (Rear Admiral J. E. Pillsbury) の報告によると、海軍はわずか一つのドライドックをシアトル近郊のブレマートン (Bremerton) に所有するだけで、そこに、1908年6月1日までに太平洋側に集合する19隻の戦艦と8隻の武装巡洋艦を停泊させる計画を立てることが精一杯であった³²。

したがって、当時の米国海軍は港湾施設や、民間造船所の使用で、将来的に一般の海運会社と競合する状況に追い込まれることになるかと予測していた。さらに、深刻な熟練造船工不足に

²⁹ Ibid., p. 5. ただし、ここでの人種問題が米国海軍の対日戦略に大きく影響を与えたという主張はあくまでブレステッド固有の主張である。

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid., p. 175.

³² Ibid., p. 226.

よって、ピルスベリー中将が米国西海岸で大規模な艦艇修復施設の拡大は容易ではないと判断し、総合委員会もまた、太平洋側のドライドックの状況は大規模艦隊を収容するには極めて不十分だと宣言したという³³。

ブレイステッドによると、このような海軍の直面する太平洋における軍事的欠陥を理解した大統領セオドア・ルーズベルトは即座に商法務長官 (Secretary of Commerce and Law) ビクター・メトカルフ (Victor H. Metcalf) に連絡をとり、主要艦艇は大西洋側に戻すべきだという意見を述べたし、陸軍の、米国西海岸における海軍の活動に対する要望も、1908年2月までにその機能を停止させることであった³⁴。

したがって、本当のところは、米国本土から遠く隔離されたフィリピンのスービック湾よりも真珠湾における海軍基地建設の方が米国議会にはより魅力的であった。そのため、同議会はハワイの基地建設のため、1908年5月には90万ドルを分配し、その9ヶ月後にはその開発にさらに90万ドルを増額した。また、「海軍諸問題に関する下院委員会 (the House Committee on Naval Affairs)」は1908年に、真珠湾海軍基地は米国西海岸防衛のための緩衝基地であり、太平洋において米国海軍力の優位性を保証するものであると宣言した。つまり、10年に及ぶ陸軍、海軍、議会の間議論の果てに、真珠湾が太平洋側における米国の最重要海軍基地として完全に認知されるようになったということである³⁵。

このブレイステッドの、軍事的観点からみた真珠湾を擁するハワイ諸島への米国指導者達による重要性の認識についての言及に対して、前述した人種的観点から当時のハワイをめぐる日米の思惑を論じた研究をここで若干紹介したい。

『帝国における人種 (Race over Empire)』の著者、エリック・ローブによると、米国本土で中国移民排除法が制定された1882年以降の、1880年代後半から1890年代前半にかけて中国人よりも日系人の方が米国の施政者達にとって、ハワイの独立維持とそこでの米国資本の支配的立場への脅威となった。

では、その日系人のハワイへの関わりであるが、ハワイ諸島に対する日系人の影響と日本政府の関心は、1868年に最初の日系人移住が開始された後、いくつかの段階を経過しながら変化してきたと考えられる。特に、ローブは日系人のハワイ移住の初期段階では、明治政府は移住に対してあまり好意的でなかったことに注目する。つまり、同政府は低賃金契約労働者として、多数の日本人が他国に移住することは自国の名誉を傷つける行為だと考えていたという。ただし、1884年までは、ハワイへの日系人移民の数はそれほど増加しなかった³⁶。

しかし、1881年から1885年にかけての日本国内の不況(松方デフレの影響だと思われる)で、多数の日本人が困窮状況に陥った。特に農民と小規模経営者達の多くが職を失い、日本国内での社会的・経済的混乱が深刻さを増した。この事態を受けて、1884年12月に明治期の主要英字新聞ジャパン・ウィークリー・メール (the Japan Weekly Mail) が以下のレポートを公表した。すなわち、他国が日本の困窮化した農民に仕事を提供できるようなら、そこに移住することは適切な行動であるというものである。実際に、同年、日本政府も東京のハワイ政府の代表に、

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid., p. 222.

³⁶ Love, op. cit., p. 95.

以後大規模な日系人の契約移民に反対しない旨伝えた³⁷。

このように日本からハワイへの門戸は大っぴらに開放されたのである。その結果、ローブによると、1885年から1894年にかけて3万人以上の日系移民がハワイ諸島に入学し、1896年までに、同諸島の労働力の60パーセントを占めるようになった³⁸。ただ、彼の説の場合、このことが米国のハワイへの対応に変化を与え、究極的には同諸島の併合にまで至る理由だと指摘するが、これはあくまで人種的要因を国際関係上の変数として重視した解釈で、米国のハワイ諸島の領有に関する理由は、軍事的なものや経済的なもの等多々考えられることを補足しておく。

ローブはさらに、当時のアルフレッド・セイヤー・マハン (Alfred Thayer Mahan) のハワイ諸島併合への呼びかけもまた、現地での「白人支配の文明維持」を強い動機としていたと指摘する。確かに、この場合、マハンにとって海軍戦略と人種問題は結合していたが、彼の、前述したハワイの状況への不安感は相当なものであったという。マハンも、もし米国がハワイ諸島を掌中に収めなければ、同諸島は (日本のような) 外国の支配下に置かれるだろうと予測した。その結果、彼は東アジアから主要な災いもたらされ、その災いは単なる商業的や軍事的なものではなく、人種的なものになるだろうと主張したことをローブは指摘する³⁹。以上、ここでは19世紀末のハワイへの日系人の移民状況と絡めて、当時の米国太平洋戦略の、わずかではあるが、その一端を考察するローブの研究を紹介した。

次に、再度ブレイステッドの著作に戻るが、日露戦争後の太平洋を挟んだ日米関係について、ロシア艦隊とヨーロッパ列強の太平洋における存在感低下によって、両国の実質的な軍勢力とは別に、同地域で日米の影響力が相対的に高まったという。ただ、このことは日米両国が太平洋で相互に監視を強化すれば事足れりという状況になったことを意味するものではない。つまり、その他の地域で、第三国に一層の警戒を強める必要性が高まったということでもある。

さらに、以下に述べるように、この時期、すなわち1897年から1909年にかけて、米国がそれ以前に比べて、より外交上の安全保障を享受できるようになったのでもない。なぜなら第一に、国際的な軍縮制限の課せられない時代にあつて、他の列強も米国以上に軍拡を推進していたからであり、第二に、依然として孤立主義的な米国市民はもちろんのこと、米国議会の多数の議員達も、軍拡にそれほど関心を抱かなかつたからである。

したがって、海軍力の有り様においても、長年に渡る緻密な計画を米国の指導者達が立てることはとてもおぼつかない状況であった。要するに、十分巨視的且つ綿密な海軍戦略計画に対する米国民や議会の無関心さや、流動的な当時の国際情勢を念頭に置くと、このような長期計画立案は明らかに無理であった。実際、1897年から1909年に至る国務省と海軍省との交流は、米国の大局的な利益には殆ど関連のない緊急の日常業務に終始し、米国外交の大枠に関する二つの主要部門間の合同の意見交換は皆無に等しかったと、ブレイステッドは結論づける⁴⁰。

次に1910年代の米国外交に目を転じると、1913年に海軍総合委員会 (the Navy General Board) がドイツとの海戦の可能性を理論的に分析した上で、「戦争計画ブラック (Black War

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid., p. 108. ローブの場合、マハンのハワイへの認識に関しても人種的な観点を強調している。しかし、マハンの対外関係に関する観点については、米国の軍事・安全保障面や帝国主義的経済拡張の面から注目する研究者の方が一般的である。

⁴⁰ Braisted, op. cit., p. 241.

Plan)」をまとめた。カーステンによると、彼らの予想では、対独戦争は商業上の貿易利権とそれを支える航海ルートをめぐる争いに起因するはずであった。実際、この予想は、その後の第一次世界大戦への米国の参戦をおおむねのものと見えよう⁴¹。

第一次世界大戦における米国海軍の大規模動員は、米国経済が同盟国との貿易の中断によって、非常に大きな損害を被ったことによる。カーステンはハーバード大学教授であったアーネスト・メイ (Ernest May) の研究を取り上げ、ドイツ潜水艦攻撃に対する米国の政権の対応を何回にも渡って検証した結果、ナイ委員会 (the Nye Committee) による軍事産業や財閥についての調査によって露になったように、第一次世界大戦の原因は終始一貫して経済的理由が大きかったと指摘する⁴²。

その上で、もしウイルソン大統領が米国の商品や船舶を危険な海域から撤去させていたなら、ドイツの潜水艦攻撃は米国市民の神経を逆なですることはなかっただろうという。つまり、もしウイルソンが彼のキャッチフレーズ通り「米国はあまりにも誇り高く参戦することができない」なら、この選択肢が常に用意されていたと考えられる⁴³。

したがって、カーステンは、米国はその戦略上、国益を守るために第一次世界大戦に参戦したという見方は的を射ていると主張する。そして、彼は米国における最重要な戦略上の利益は経済的利益だということを明確にする。すなわち、もし米国の経済的繁栄と同盟国の軍事的安全との緊密な関係が維持され、両者が十分みたまされていたら、ウッドロー・ウイルソンは参戦して、ドイツの「侵略」に抗したり、米国の「権威と名誉」にこだわったり、世界の「勢力均衡」を再構築するという責務を担おうとはしなかっただろうということである⁴⁴。

4 おわりに

本稿で考察したことから、20世紀に入る以前、米国指導層には「理論としての太平洋戦略」は存在したが、それを「実体としての太平洋戦略」として十分に現実化する余裕はなかったと考えられる。ただし、本稿で取り上げたカーステンの説は、当時軍事的台頭著しいドイツに対抗する上で、1880年代において、米国海軍はそれ以前に比較してより積極的に大西洋に配備すべく、艦艇建造を促進したことを重視している。

一方、対照的にブレisstッドは、実質的な艦艇建造が本格化したのは、1898年の米西戦争を契機とするもので、それまでの米国海軍保有の艦隊の実態は質量共に貧弱なものであったと論じている。ただし、両者共に、米国海軍力強化を本筋とする戦略が艦艇建造促進や海軍基地拡大に直接的に反映されたものではないという認識において共通性を有していると思われる。

例えば、1880年代における軍拡の実現をある程度認めるカーステンでさえ、その理由を政府の財政上や経済政策上の誘因に根拠を求めている。ブレisstッドもまた、当時の艦艇に期待された主要任務は米国市民や商船の航海の安全を守ること、帝国主義的な領土拡張をめぐる列強との戦闘を前提としたものではなかったと主張する。

⁴¹ Karsten, op. cit., p. 167.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid., pp. 167-168.

さらに、カーステンと異なり、米西戦争以後、特に20世紀に突入して以降、ようやく米国海軍の軍拡が促進されたと主張するブレステッドも、その理由は純粋に軍事力強化を旨とする軍事戦略に基づくものではなく、一般的に国務省が主導すると考えられる外交政策との関連性に帰着するものであると認識している。この意味で、本稿で考察した世紀の転換期において、米国で海軍独自の意に添う海軍戦略が実行されていたとはとても考えられない。

さらに、太平洋戦略となると、なおさら実態的には空虚なものであったと推察される。本稿で取り上げたように、20世紀に入っても、19世紀に引き続き、米国指導層にとって自国の安全保障に関して優先されるべき対象は一貫して大西洋であった。したがって、前述したように、米国海軍における太平洋戦略は、本稿が対策とした時期には、実践的な戦略として熟成する段階には到底いたらなかったのである。

ただし、ロープの研究に関して指摘したように、ハワイ諸島についての認識だけは、太平洋側のその他の地域とは一線を画して別格であったことを最後に付加しておきたい。同諸島に関しては、米国海軍内の指導者も国際主義的政治家達も、太平洋における唯一の米国西海岸防衛上の緩衝基地として死守することに吝かではなかったと思われる。また同時に、同地が米国本土内の人種問題の処遇にもかかわる社会的特質を内包していたことも、米国指導層にとっては、「ハワイ問題」を見過ごすことのできない理由であった。