

20 世紀前半における真珠湾とホノルル港開発

The Development of Pearl Harbor and Honolulu Harbor in the Early 20th Century

堅田義明（名城大学 外国語学部）

KATADA, Yoshiaki, Faculty of Foreign Studies, Meijo University

要約

本稿は 1910 年代から太平洋戦争突入に至る日米関係の特徴の一端を、ハワイ諸島のオアフ島地域開発の推移をとおして考察する。そのため、太平洋地域の主要海軍基地としての真珠湾と、主要貿易港としてのホノルル港の開発に着目した。この考察により、太平洋を介した日米関係を軍事面及び貿易面から複眼的に捉えた。当時、軍事的には日米両国は太平洋における仮想敵国として相互に位置づけていた。同時に、経済的には同地域における最大の貿易相手国であった。したがって、両港の開発の吟味は太平洋地域における日米関係変容の理解の一助となる。

This article examines the role of Hawaii in terms of the US-Japanese relations from the 1910s up until the outbreak of the Pacific War in 1941. In order to do so, this article investigates the development of Pearl Harbor as a naval base, and Honolulu Harbor as a commercial port in the Pacific. This investigation is expected to explore the US-Japanese relations not only in naval matters but also in the commercial field across the Pacific.

This exploration allows us to understand a number of substantial characteristics of the US-Japanese relations over time because both countries regarded each other as their most likely hypothetical enemy, and also recognized them as their largest trade partner over the Pacific.

キーワード：真珠湾開発、ホノルル港開発、米国海軍、日本海軍、日米貿易

1. はじめに

本稿の目的は、1910 年代から 1930 年代に至るハワイ諸島オアフ島の海軍基地である真珠湾と貿易港のホノルル港の開発を考察することである。この考察をとおして当時の日米関係の一端を軍事面並びに貿易面から理解したい。

両港の港湾開発に注目する理由は各々、太平洋を介した日米両国の防衛安全保障及び商船航路の最重要地点であったからである。真珠湾は米国海軍の対日軍事戦略における前線

基地であり、日本海軍にとっても対米戦略上、最も警戒すべき米軍基地であった。またホノルル港も、日米貿易に携わる民間商船の太平洋航路における唯一の燃料及び物資供給地であった。これらの理由から、両港開発の吟味は第二次大戦前の軍事及び貿易面における日米関係把握に僅かなりとも寄与できると考えられる。

2. ハワイにおける主要港開発

2.1 ホノルル港と真珠湾の初期開発

ホノルル港の入港口の水深は、ハワイ王国時代には 21 フィートであったが、1894 年には 30 フィートにまで浚渫された(The US Senate, 1895, p. 5)。さらに、1905 年 3 月 3 日に河川港湾法(the Rivers and Harbors Act)が通過し、20 万ドルがホノルル港開発に配分された。この資金で、同港では主に港内拡大と入港海峡口整備のため、浚渫工事が実施された。この工事内容は米国陸軍工兵隊大佐スラットリー(First Lt. J. R. Slattery, Corps of Engineers, US Army)から工兵隊司令官(the Chief of Engineers)に報告された(Rush, 1957, p. 19)。

同報告で、1905 年時点でのホノルル港入港口の幅は 200 フィートで、その干潮時の水深は 35 フィートだと把握されていた。さらに同報告には、港内幅が 800 フィートで、水深は 25 から 30 フィートあることも記されていた(Rush, 1957, p. 19)。港内の水深に関しては、後の報告でも 27 フィートと述べられていることから、スラットリー大佐の報告が適切であったことがわかる。

これらの情報を前提に、同年 3 月 3 日に米国議会はホノルル港内の幅を前述の 800 フィートから 1,200 フィートに、入港口となる海峡幅を従来の 200 フィートから 400 フィートに拡大した上で、同海峡の水深は現状の 35 フィートを継続維持することを決定した(Rush, 1957, p. 19)。この決定は 1912 年に達成され、ホノルル港の入港口は 400 フィートに拡張された。

ただし、同海峡幅は当時の大型商船に対応した世界標準の国際貿易港としては、依然として小規模なものであった。ちなみに、当時の主要貿易港の入港口となる海峡幅は、香港が 2,640 フィート、上海が 1,200 フィート、横浜が 750 から 1,200 フィート、ニューヨーク港が 2,000 から 5,320 フィートに及んだ(Goodrich, n. d., p. 60)。

同時に表 1 から、1910 年代初期の太平洋を挟んだ日米主要貿易港のドライドック設置状況を参照しても、ホノルル港には外洋航海船舶用大型ドライドックがなかった。例えば、当時、サンフランシスコ港には 3 基、シアトル港にも 1 基あり、日本側にも、横浜港に 3 基、神戸港に 1 基、長崎港には 3 基のドライドックが備わっていた(Goodrich, n. d., pp. 77-79)。したがって、ハワイ諸島は太平洋中央に位置しているにもかかわらず、本格的ドライドックが未整備であったことにより、当時の米国において、ホノルル港は主要国際貿易港とは見做されていなかった。要するに、同港はハワイ諸島間の貿易拠点であり、太平洋航路の燃料や物資の供給地であったが、全米レベルでの主要港ではなかった。

表 1

太平洋周辺の日米主要民間造船所ドライドック規模(1912 年時点で単位はフィート)

主要造船所ドライドックのサイズ	全長	全幅	船台深度
サンフランシスコパシフィック造船所	550	42	10
サンフランシスコユニオン鉄鋼造船所	750	122	30
サンフランシスコドライドック造船所	482	116	24
シアトル建設ドライドック造船所	468	100	不明
横浜船渠第 1 ドライドック	530	94	27
横浜船渠第 2 ドライドック	400	61	26
横浜船渠第 3 ドライドック	481	66	21
神戸川崎造船所ドライドック	428	60	24
長崎三菱造船所第 1 ドライドック	526	89	28
長崎三菱造船所第 2 ドライドック	375	66	24
長崎三菱造船所第 3 ドライドック	722	97	35

(Goodrich, n.d., pp. 77-79 より作成)

一方、真珠湾に目を転じると、1908 年 5 月 13 日の法律(the Congressional Act of May 13, 1908)で、真珠湾海軍基地(the Pearl Harbor Naval Station)と真珠湾海軍造船所(the Pearl Harbor Naval Shipyard)の開発が決定された(Pearl Harbor Shipyard Association(以後 PH Association で表記), 2008, p. 9)。同造船所開発には、同日通過した法律に基づき 300 万ドルが配分され、この内の 200 万ドルがドライドック建設に分配された。ドックに関しては、その完成時点で、艦艇が修理のため西海岸の主要港に戻る手間が省かれるはずであった(Pearl Harbor Shipyard Log, 1953)。

また、1909 年の年次報告で、海軍造船局長(the Chief of the Bureau of Yards and Docks)は計画中的真珠湾初のドライドックの全長を 800 フィート以上にすることを求めた(Stickney, 1946, p. 9)。当時、英国海軍が米国海軍を圧倒する巨大艦艇を建造しており、アーカンサス(the USS Arkansas)やワイオミング(the USS Wyoming)クラスの巨大艦艇をさらに米国で建造した場合、真珠湾ではこれら船舶収容に支障を来すと考えたからである(Stickney, 1946, p. 9; PH Association, 2008, p. 12)。これを受けて、1909 年 9 月 21 日に、さらに約 118 万ドルが追加配分され、同湾でのドライドック建設拡大が図られた(Pearl Harbor Shipyard Log, 1953)。

この真珠湾開発初期段階において、主に 2 点が関心の対象となった。第一は真珠湾への入港口の規模、第二はドライドック建設である(PH Association, 2008, p. 12)。その内、真

珠湾内への海峡は1911年12月16日に、一旦整備が完了し、これを記念して同日、戦艦カリフォルニア(the USS California)が入港した。その際、海峡の水深が35フィートであったことは注目に値する(Stickney, 1946, p. 15)。この水深は1900年代のホノルル港と同レベルであるが、港湾拡充規模では民間商船対象の貿易港であるホノルル港開発が先行していたことが認識される。そして、そのホノルル港でさえ、国際的な主要貿易港に比較すると規模的に見劣りしたことは前述した。

他方、ドライドックに関しては1912年8月22日発令の法律(the Act of 22 August 1912)で、既述したように海軍造船局長の要請を受け、その拡大を前提に総額約320万ドルが投入された(Stickney, 1946, p. 15; PH Association, 2008, p. 12)。真珠湾で建造予定の当該ドライドック規模が具体化された1912年時点で、表2が示すように太平洋岸には米国海軍保有のドライドックはサンフランシスコ湾内のメア島(Mare Island)に2基、シアトル近郊のピュージェットサウンド(Puget Sound)に2基設置されていただけであった(Goodrich, n. d., p. 60)。

表 2

太平洋周辺の日米主要海軍造船所ドライドック規模(1912年時点で単位はフィート)

海軍造船所ドライドック	全長	全幅	船台深度
メア島海軍造船所第1ドック	517	81	26
メア島海軍造船所第2ドック	752	102	31
ピュージェットサウンド第1ドック	650	93	30
ピュージェットサウンド第2ドック	838	124	38
真珠湾海軍造船所ドック	1008	123	35
横須賀海軍工廠第1ドック	358	82	21
横須賀海軍工廠第2ドック	453	95	28
横須賀海軍工廠第3ドック	282	45	17
横須賀海軍工廠第4ドック	541	99	31
呉海軍工廠第1ドック	464	80	28
呉海軍工廠第2ドック	486	93	36

(Goodrich, n. d., pp. 77-79 より作成)

当時、計画された真珠湾ドライドックの規模は、メア島及びピュージェットサウンドの既存ドライドックよりも大規模なものであった。一方、同時期に日本側では、横須賀と呉の海軍工廠に各々、4基及び2基のドライドックが設置されていたが、表2が示すように両方共に西海岸のドライドックよりも小規模であった。ただし、前述したように1912年時点では米国太平洋岸のドライドックは、メア島とピュージェットサウンドに合計4基のみであったが、

日本側は横須賀の4基と呉の2基合わせて計6基備えていたという点で、太平洋を挟んだ日米間の艦艇整備能力比較では必ずしも米国側が日本側を凌駕したとは限らない。したがって、真珠湾のドライドック建設は米国海軍の太平洋戦略において重要であったと言える。

他方、1913年2月17日に真珠湾初のドライドック建設途上で、同ドック底部の大規模破裂事故が起こった。当事故によりドック完成は1919年にずれ込むことになる (Stickney, 1946, p. 9)。ただ、この惨事にも拘らず、1911年6月から1913年8月にかけて、ホノルル海軍基地の諸部門は徐々に真珠湾に移動した。そして1913年8月4日には、ハワイの指揮管理部門 (the Commandant and administrative personnel) がホノルルから正式に真珠湾に移転したのである (Stickney, 1946, p. 9; PH Association, 2008, p. 11)。

それでも、この1910年代前半の真珠湾開発は、米国西海岸主要軍港開発はもとより、日本の開発に比較しても遅れていた。これは同じハワイ諸島の主要貿易港であるホノルル港が、米国太平洋岸の主要貿易港であったサンフランシスコ港やシアトル港は言うまでもなく、日本側の主要貿易港であった横浜港や神戸港に比較してもさらに小規模であったことと類似する。

このことは、当時米国が対日戦の可能性を現実的なものとして捉えていなかったことによる。また、第一次大戦前に至っては、自国が同時に二カ国以上を相手にした戦争に踏み切ることが想定外であった (Ross, 1992, p. xi)。ちなみに、1930年代後半においてさえ、日本から直接、対米戦が仕掛けられるとは考えられなかった。要するに、日本を仮想敵国視することは、一貫して軍事訓練として有益とされるレベルであった。このことは米国の防衛政策を反映する陸海軍統合会議 (the Joint Board) の主張にも反映されている (Ross, 1992, p. xii)。

前述したように、1919年8月21日にドライドックは完成し、真珠湾は軍港として一応体裁を整えた。同ドックの最終規模は、全長1,002フィート、幅138フィート、深度32.5フィートにまで拡大した (Stickney, 1946, p. 9; PH Association, 2008, p. 15)。ドック完成を記念し、1919年8月に戦艦ニューヨーク (the U.S.S. New York) が真珠湾に入港した。その際、同艦には海軍長官ジョセファス・ダニエルズ (the Secretary of the Navy, Josephus Daniels)、造船ドック局長パークス (Chief of Bureau of Yards and Docks, C. W. Parks)、海軍少将マッキーン (Rear Admiral J. S. McKean) 及び海軍中佐ヒルトン (Commander J. G. Hilton) が乗船した (Stickney, 1946, p. 10)。

一方、ホノルル港は第一次大戦勃発後、日米貿易に新たな航路変化が生じたことにより、その重要性が高まった。ただし、日本の対米繊維輸出が停滞したことは事実である。これは戦中、米国での混紡綿 (cotton mixtures) やシルケット商品 (mercerized silk) の製造が進んだ結果、日本からの羽二重輸出が減少したからである (Masaoka, 1914, p. 71)。その際、パナマ運河開通が、日米間の商品輸送費及び時間を大幅削減し、両国間の船舶航路変化をもたらした (Masaoka, 1914, p. 76)。すなわち、綿花が米国南部産地からパナマ運河経由で太平洋を超え日本に運ばれ、日本の生糸や綿製品等は横浜港から太平洋航路で米国西海岸に

向かい、シアトル港やサンフランシスコ港で陸揚げされ、大陸横断鉄道で東海岸や中西部の消費地乃至絹織物生産地へ輸送されるようになった。このことが、太平洋上の途中寄港地として、ホノルル港の役割拡大を促進したのである。

2.2 1920年代における米国海軍の対日太平洋戦略

1919年10月20日、太平洋岸に設置される米国海軍基地に関する検査特別委員会(Special Board of Inspection of Naval Bases, etc. on the Pacific Coast)は、太平洋地域における戦略的要請として、戦時に全米艦隊収容可能な第1級海軍基地を真珠湾に即刻建設することを求めた。この要求を充たすため、同委員会は海峡幅拡大、突堤、埠頭、ドライドック、埠頭壁の建設を要求した(Stickney, 1946, p. 20, 23)。

さらに、1919年10月に海軍計画委員会のパナマ運河地域に関する研究(The October 1919 Navy Planning Committee study of the Mission of U. S. Forces in the Panama Canal Zone)と、1919年11月におけるオアフの米軍任務に関する陸海軍統合会議報告(the Joint Planning Committee's examination of the Mission of American Forces in Oahu)は、日本と英国に対する個別の戦闘及び、両国との同時対戦を前提にした作戦を立案した(Ross, 1992, p. xvii)。また同時期に、陸海軍統合会議も同様の戦略を作成していた。その際、両者とも太平洋で対日戦争になった場合、真珠湾が戦略的要衝になると考えた(Ross, 1992, p. xii)。この前提で、1919年11月26日の陸海軍統合会議報告(The Joint Army and Navy Planning Committee to The Joint Army and Navy Board)は、ハワイ諸島の軍事的重要性を強調し、真珠湾とホノルル港を東太平洋と米国西海岸、アラスカ、パナマ運河を防衛するための艦隊停泊基地とみなした(Ross, 1992, p. 12)。

当時の海軍の一般計画案(General Naval Plan)に反映された対日戦シナリオは、戦闘開始後1ヶ月以内に、日本艦隊が米国太平洋艦隊を圧倒し、ハワイ諸島と米国本土間の船舶航路を遮断することを予想していた。この状況に対し、米国海軍はその太平洋艦隊補強のため、大西洋艦隊派遣を予定し、同艦隊のハワイ到着には13日が見込まれた(Ross, 1992, p. xii)。これら見通しに沿って、1919年12月18日、陸海軍統合会議は国防長官(The Secretary of War)への太平洋戦略(Strategic of the Pacific)に関する報告で、日本の貿易航路遮断と米国の貿易航路防衛を強調した(Ross, 1992, p. 15; The Joint Board, 1919, p. 15)。この目的のため、同委員会はハワイを主要艦隊基地、アラスカを偵察基地として強化することを求めた(The Joint Board, 1919, p. 15)。

対日戦の場合、同委員会はハワイ諸島、グアム島、マニラ湾が米国海軍の主要基地になると判断した。その際、マニラ湾防衛はその周辺のコレヒドール(Corregidor)島等の要塞や、敵の潜水艦及び駆逐艦に対する米国の潜水艦及び駆逐艦による防衛で対応する作戦であった。さらに、マニラ湾陥落の際、オアフ島からより強力な艦隊派遣を計画していた(Ross, 1992, p. 15; The Joint Board, 1919, p. 15)。

実際、米国海軍対日戦略の基軸であったオレンジプランは、1920年代時点では机上の理

論と言え、日米戦争勃発は日本軍のフィリピン、グアム、ハワイへの奇襲攻撃によると想定していた。この予想を念頭に、米国は 150 万人の陸海軍兵士を動員し、真珠湾に艦隊を集結させ、そこから西太平洋に向け前進基地となる島嶼を着実に獲得していく作戦であった。その上で、艦隊決戦で雌雄を決し、日本の資源補給路を分断し、日本経済を崩壊させ、最終的には日本本土の軍事関連施設爆撃を予定していた (Ross, 1992, p. 16)。

また、グアム島が占領され、要塞化したマーシャルやカロリン諸島に日本軍が駐屯した場合、米国の対日報復遅延も予想された。これは、グアム島奪還以前に、米軍によるマーシャル及びカロリン諸島占領が必要となるからである (Ross, 1992, p. 17)。したがって、米国海軍は、ハワイ同様、グアム島の十分な防衛強化と第一級海軍基地昇格準備を求めた。そのため、グアム島に最低 20 隻の潜水艦収容施設確保を政府に要請した。このグアム島防衛力強化が、同島はもとより、周辺諸島奪取を不要にし、ひいては西太平洋における米国海軍力の効果的配備に直結すると考えられた (Ross, 1992, p. 17.; The Joint Board, 1919, p. 16)。

これまで述べた対日戦案に関して、陸海軍統合会議の考えは以下である。まずハワイでは、既存のオアフ島防衛計画推進、10 隻以上の潜水艦隊を真珠湾基地へ早期に配置する。グアム島では、その強固な要塞化と十分な米軍兵士駐屯をとおして、敵対勢力に対し、さらなる防衛力強化を図る。そのためにも、第一に、同島アプラ港 (The Harbor of Apra) を米国海軍における第一級海軍基地に昇格させる。これを前提に、周辺の海軍基地施設整備により、同港を 20 隻の潜水艦収容可能な港にする。また、そこに主力艦停泊施設を建造し、海軍省が想定する全ての規模の艦艇を収容可能なドライドックを建造する。さらに、同委員会は十分な燃料と弾薬の貯蔵及び管理施設を同地に建設することの必要性も訴えた (Ross, 1992, p. 18)。

既に言及したフィリピン防衛に関して、同委員会はグアムが第一級海軍基地として整備されるまで、米国陸海軍共同でマニラ湾防衛に全力を尽くすことが不可欠だと考えた。そのため、第一に、カビテ (Cavite) に 30 隻の潜水艦対応係留施設を置いた。第二に、最新の潜水艦をフィリピン諸島に 18 隻以上配備し、第三に、既存の米国アジア艦隊に 1 駆逐艦隊を加えた (Ross, 1992, pp. 19-20)。

また、1919 年 12 月 22 日の陸海軍統合会議の、海軍運営局長 (Chief of Naval Operations) へのレポート (J. B. No. 325 (Serial No. 87)) でも、ハワイ諸島は米国海軍にとって最重要地域であることが強調され、真珠湾とホノルル港は東太平洋、米国西海岸、アラスカ、パナマ運河を防衛する際、米艦隊が出入港できる基地として必須の役割を果たすと記された。特に、日本との単独戦争になった場合、米国太平洋艦隊はハワイに集結する計画であった。その際、同艦隊だけでは日本の連合艦隊に対抗不能と考えられ、大西洋艦隊が支援に駆けつける予定であったことは既述した (Stephan, 1984, p. 73)。

しかし、日本側の対米戦略においても、日本軍の米国領への直接攻撃が言及されるのは、1923 年にグアムとフィリピンに対するものが最初である。このことはその後 18 年間、日本

海軍の年次計画に継続して掲載されたが、ハワイ諸島の占領案は、日本軍の対米戦略計画文書で論じられたことは皆無であった(Ross, 1992, p. xvii)。

2.3 1920年代における真珠湾開発

1920年代から1930年代前半にかけては、ワシントン及びロンドン海軍軍縮会議の影響もあり、20世紀米国史において、軍事的脅威が一般国民レベルで、さほど深刻に認識されなかった時代と言える。したがって、海軍拡張は遅々として進まず、米国海軍内では様々な基地拡充要請が発せられていた。特に太平洋側においては、グアムやフィリピンの基地開発に軍縮条約上の足枷がかかったため、その制約外にある真珠湾の軍備充足への期待は同海軍内で高かった(Ross, 1992, p. xvii)。

前節で示したように、1919年10月に太平洋岸の米国海軍基地に関する検査特別委員会が、真珠湾を全米国艦隊の停泊可能な第1級海軍基地にすることを要求した。このため、同委員会はその入港口となる海峡幅の拡大、突堤、埠頭、新規ドライドック、埠頭壁建設を要求した。この求めに応じ、1920年に海軍長官は、海軍省に、真珠湾を補助艦を含む全艦艇収容可能な海軍基地にするよう指示した(Stickney, 1946, pp. 21-22)。

この指示履行のため、海軍省は真珠湾の海軍造船所建設を含めて、パークス委員会(the Parks Board)を結成した。同委員会は、より包括的造船所建造計画を1920年11月3日に海軍省に提案した。さらに、同委員会は海峡の水深を全箇所45フィートに統一するための浚渫実施を図った。また、1922年9月27日に、海軍長官デウィン・デンビー(Dewin Denby)が海軍沿岸施設委員会(Board on the Shore Establishment of the Navy)の構成メンバーを指名し、真珠湾を全艦隊収容可能な太平洋随一の前線基地にすることを促した(Stickney, 1946, p. 22)。

この約1年半後の1924年4月には、現地の海軍造船所開発計画地域委員会(The Local Board for the Development of Navy Yard plans)の報告を受けた米国艦隊司令官クーンツ提督(The Commander-in-Chief of the US Fleet, Admiral Coontz)も、真珠湾への入港口の水深を全面的に45フィートに設定する案に賛同した。このクーンツの同意をもって、同委員会は、海峡の水深拡大が新規のドライドック建設や埠頭拡大を伴うとして、さらなる真珠湾開発計画を海軍省に提案した(Stickney, 1946, pp. 27-29)。

この報告を受けた海軍省は、マッケイ(G. A. McKay)大佐率いる真珠湾海軍基地開発のための委員会を立ち上げ、その包括案作成を託した。同委員会は1926年5月14日に報告書を作成した。この報告で特に言及されたのが、真珠湾内での艦艇の停泊と係留についてであった。同報告では、極力多数の艦艇の湾内での停泊が望まれ、最終的には883隻の停泊を可能にする湾内整備の必要性が力説された。この報告に対し、チェンバース大佐(Captain F. T. Chambers)を委員長とする現地委員会(The Local Board at Pearl Harbor)も同意した(Stickney, 1946, p. 30)。

他方、これまで言及してきた一連の主張に対し、米国艦隊司令官ロビンソン (the Commander-in Chief, U.S. Fleet, S. S. Robinson) は、海外への艦艇派遣基地である真珠湾に船舶多数を同時集結させる意義を認めず、反対した。彼は湾内における停泊可能艦艇数よりも、むしろ喫水幅のある大型船舶用係留地拡大の必要性を強調した (Stickney, 1946, p. 30)。この対立の背景には、真珠湾開発において、湾内における停泊水域拡大を優先するのか、水深拡大のための浚渫作業による大型船舶係留用施設拡充を優先させるのかという戦術上の対立があった。

そして、この対立に適切に対処するための調整が図られた。例えば、真珠湾の現地担当者の意見収集のため、1926 年に海軍省特別委員会 (the Navy Department Special Committee) のハンソン司令官 (Commander T. T. Hanson) が、同省から真珠湾に派遣された。同司令官は真珠湾で地域委員会 (the Pearl Harbor Local Board) のメンバーとして 3 ヶ月間過ごした (Stickney, 1946, p. 30)。

しかし、既述した真珠湾開発計画の議論が進行するなかで、具体案の顕著な実現化も儘ならず、1929 年に大恐慌が勃発し、米国は深刻な経済不況の時代に突入した。

3. 1930年代における日米関係

3.1 1920年代末から1930年代前半への日米貿易関係

1920 年代後半、現地の委員会が真珠湾浚渫よりも、湾内の海面拡大を強調するのは容易に理解できる。すなわち、ハワイにとって真珠湾開発は、ホノルル港開発とほぼ同時進行しており、同港拡大はホノルル港拡大の追い風となるはずであった。そして、当時のホノルル港は、一般商船収容には十分水深があり、入港船舶数増加で貿易港としての存在感を高めようとしていた。

この背景には、太平洋航路の商船寄港地としての重要性はもとより、ハワイ諸島と米国西海岸との船舶往来が増加傾向を辿ったことがある。例えば、1926 年時点でハワイの対日貿易は約 310 万ドルで、この金額はその 10 年前の 1916 年と同額であったが、米国本土との貿易額は急上昇した。なお、当時の対日貿易停滞の主因は、日本からの輸入米減少による。これは、カリフォルニア米の価格が 1920 年あたりから下落し始めたのと対照的に日本米は上昇に転じ、1926 年には日本米が単位あたり 4 ドルの高値を記録したのに対し、米国米は 3.5 ドルと安価になった。結果的に、カリフォルニアからハワイ諸島への米の輸送が増加したのである (Stephan, 1984, p. 6)。

他方、1929 年勃発した大恐慌により、高級素材の生糸の一時的対米輸出減少は認められるものの、日本の対米輸出綿布は 1930 年代初頭の円安が追い風となり急拡大した。特に 1931～1932 年の急激な円安を契機に、綿布輸出は 1931 年の 14 億 1,400 万平方ヤードから 1935 年の 27 億 2,500 万平方ヤードへ急増し、日本は世界的な綿織物主要生産国且つ輸出国として台頭した。結果的に、米国南部の綿花栽培地域は、日本へのさらなる輸出が可能になった (The National Councils and the International Secretariat of the Institute (以

後 The National Councils で表記), 1936, p. 37)。したがって、米国は従来通り日本の主要輸出商品である生糸輸入国であり、最大の綿花供給地となった。このことも、日米間の太平洋貿易量拡大に連なるものであった。

特に、米国の綿花栽培農家への日本の紡績産業及び綿織物業の存在感が 1930 年代前半に高まったことは重要である。当時、半分以上の米国綿花は海外輸出されており、1934 年には全米 200 万人の輸出商品生産従事者のうち、仲買人と運送業者を除外し、約半数の 100 万人は綿花栽培農家であった(The National Councils, 1936, p. 37)。

それまで過去数十年間、米国の綿花栽培農家にとり、ヨーロッパ諸国が海外の最大顧客であった。そのなかでも英国が最大輸入国であり、それに次ぐのがドイツであった。したがって、米国から出航する多数の綿花輸送船は、主に大西洋を往来していた (The National Councils, 1936, p. 37)。

よって、第一次大戦以前には、日本綿工業の米国綿花業者への影響はさほど大きくなかった。さらに当時、日本の綿花輸入先の 85～90 パーセントは米国とインドで構成されたが、その主流はインドであった。例えば、1914 年の日本の米国綿花輸入量はインドからのものの 3 分の 1 にすぎなかった(The National Councils, 1936, p. 38)。

それが一転して、第一次大戦後、日本の綿工業事業者は高品質綿花を求めて米国綿輸入に傾斜するようになった。実際、日本が米国綿花の主要消費国として台頭した 1931～32 年に、日本綿工業は米国輸出綿花の 4 分の 1 を購入するようになった。さらに 1934～35 年には、それが 3 分の 1 にまで上昇した(The National Councils, 1936, p. 38)。

ただし、日本の米国綿花購入量におけるピークは 1931～32 年までで、以後は減少傾向を辿った。この理由は米国綿花輸出量全体の縮小と、その世界への綿花供給に占める比率低下によって、同綿花を購入する日本の割合が拡大したのである。例えば大恐慌前、米国は世界の 6 割の綿花需要をみたしたが、1934～35 年には 42 パーセントに下落した。この時期の米国綿花の生産低下は、大恐慌による自国の綿織物業収縮によるところが大きい(The National Councils, 1936, p. 38)。表 3 から日米の綿製品輸出品比較を参照すると、1929 年の大恐慌勃発後、海外輸出品において、日本綿工業が 1933 年に回復したと対照的に、米国の綿製品輸出は恒常的に下降線を辿ったことがわかる(The National Councils, 1936, p. 38)。要するに、米国内の綿織物業者の綿花需要減少傾向が、同国内における綿花栽培抑制に影響したと考えられる。

表 3

日米綿製品輸出品量の推移 (単位: 1,000 平方ヤード)

年次	日本の綿製品輸出品量	米国の綿製品輸出品量
1929	1,790,560	564,447
1931	1,413,780	366,959
1933	2,090,238	302,042

1934	2,577,264	226,306
1935	2,725,109	186,565

(The National Councils, 1936, p. 44 より作成)

この米国内での綿織物産業停滞は大恐慌による消費低下に加えて、前述した 1930 年代初期の円安基調により、日本の綿製品が米国産のものに比較し割安になったことも関係している。実際、米国が日本から輸入した綿製品額は 1934 年に 340 万ドル、1935 年には 600 万ドルに達した。この日本の対米輸出額拡大は、当時の米国が導入した高関税政策のなかで達成されたのである。例えば、日本製の綿の敷物は、35～75 パーセントに設定された当該製品に対する高関税率にも拘らず、1930 年以降、対米輸出が急拡大した(The National Councils, 1936, p. 50)。

当時、多数の欧米先進国は、経済国家主義的傾向に流れ、ブロック経済に象徴される排他的貿易政策を採択していた。例えば前述したように、米国も保護貿易政策を導入しており、1934 年 6 月の NIRA(The National Industrial Recovery Act)の 3 項 C(Section 3-c, 3-e)は、高関税容認により、日本製の綿製絨毯排除の役割を果たすと考えられた。また、1930 年の関税法 336 項(Section 336 of the Tariff Act)では、1 ドル 75 セント以下の、マグロのオイル缶、貝の缶詰、冷凍カジキマグロ、毛織手袋等、多岐に渡る商品に高関税が課された。ただし、後に、この NIRA は最高裁で違憲判決を下されたことは言を俟たない(The National Councils, 1936, pp. 34, 52)。

日本の対米赤字化のもう一つの理由は、既述した 1930 年代前半の円安基調である。このため、日本からの輸出品価格は下落し、1929 年から 1935 年までドル換算で米国の対日輸入額は減少を続けた。特に、日本最大の対米輸出品であった生糸価格下落は顕著であった。結果的に、1932 年以降、米国の対日貿易額は輸出超過を記録するようになった(The National Councils, 1936, p. 22)。

ただし、日米間の貿易量は増加し、太平洋航路を往来する船舶貨物量は拡大した。結果的に、途中経由地としてのホノルル港の役割は高まり、太平洋の船舶航路の維持と防衛は両国海軍にとり、さらなる関心事になったのである。

3.2 1930年代における真珠湾を巡る日米両国海軍の認識

前述したように、1930 年代初頭には、米国海軍による真珠湾開発は名実共に暗礁に乗り上げるようになった。大恐慌による真珠湾開発停滞に加えて、1930 年代の米国内における反戦ムード高揚もまた、軍港である同港開発への抑止効果を果たした。

例えば、一部学生達は 1936 年に「将来の退役兵(Veterans of Future Wars)」と言うような組織を作り反戦運動をし、ナイ上院議員(Senator Joseph Nye)は軍需産業の存在を第一次大戦の要因として捉え、軍事産業と軍部の関係を糾弾した。このような状況で、米国政府の真珠湾開発事業は表向き、景気対策をスローガンに実施された(Stickney, 1946, p. 30;

PH Association, 2008, p. 19)。

特に、これは 1933 年のフランクリン・ルーズベルト政権時の、公共政策名目での開発策において顕著である。全国産業復興法(NIRA)に名を借り、軍事を前面に出さず、真珠湾開発を実施したのである(Stickney, 1946, p. 32)。例えば、ニュージャージーのカムデン(Camden)の、ニューヨーク造船工場(the New York Shipbuilding Plant)に設置された 200 トンの槌型クレーン(hammered crane)をハワイ浚渫会社(the Hawaiian Dredging Company)に委託し、真珠湾へ移動させたのもこの文脈においてであった(Stickney, 1946, p. 36)。

また真珠湾同様に、公共政策を掲げてホノルル港開発も推進された。1933 年 9 月 6 日の公共土木事業局法(the Public Works Administration Act)と、1935 年 8 月 30 日の河川港湾法(the Rivers and Harbors Act)に基づき、ホノルル港への入港口幅を 500 フィート、水深を 40 フィートにし、港内での船舶の方向転換を容易にするため、その直径を 1,200 フィートから 1,520 フィートに拡大することを決定したのも、この一例である(Rush, 1957, p. 19)。

一方、ルーズベルト政権のニューディール政策下で、真珠湾やホノルル港の開発が実施された 1930 年代前半、日本海軍内では対米戦術における対立が顕在化した。当時、同海軍での伝統的かつ正統だと見做された戦術は、加藤寛治や末次信正等が固執した邀撃作戦で、消耗戦略とも呼ばれた。これは西太平洋に向けて進行した米国艦隊の戦力を、日本の潜水艦攻撃で 30 パーセント弱体化させた上で、日本列島周辺で両国間の艦隊決戦に持ち込むと言うものであった(Stephen, 1984, p. 72)。

この戦術は日露戦争の日本海海戦以降の大艦巨砲主義を継承するもので、1925 年から 1941 年の対米戦突入まで、軍令部を中心に日本海軍の主流戦術として保持されていた。したがって、従来から海軍内では、ハワイ諸島への直接攻撃に対して否定的意見が強かった。ただし、邀撃戦への支持が米国領土への攻撃を完全に否定するものではなかった。例えば、海軍年次計画には 1923 年以降、1941 年の対米戦突入まで、ハワイ諸島占領案の記載こそないものの、グアムとフィリピンの占領策は言及されるようになった(Stephen, 1984, pp. 72-73)。

このような状況で、同海軍内で秘かにハワイ諸島攻撃が現実味を持って語られるようになったのは、1930 年代中旬に航空力強化が本格化したことによる。これは 1928 年に山本五十六が海軍水雷学校の講演で航空機によるハワイ攻撃に着目したことが契機となった。その後、1935 年に山本は海軍航空隊の責任者となり、同僚の井上成美中将が同時期に海軍事務局長に就任した。同様に、1938 年に航空力強化に理解を示す宇垣纏海軍少将が軍令部第一課長に就任し、ハワイへの直接攻撃に強い関心を抱くようになった(Stephen, 1984, pp. 74-75)。

興味深いのは、このように日本海軍内でハワイ攻撃の可能性が現実味を持って語られ始めた 1930 年代中旬、米国でもハワイ諸島の戦略的重要性が一層注目されるようになったことである。1910 年代から太平洋航路の途中停泊地としてのホノルル港の重要性は広く認識

されていたが、1930年代には太平洋の航空路としてのハワイの重要性も注目されるようになった。特に1935年に民間航空会社のパンアメリカン航空(Pan American Airways)が、カリフォルニアからハワイ、ウェーク島、グアム島、マニラを経由し上海に向かった際、その飛行を支える燃料補給地としてのハワイ諸島の価値も新たな観点から認識されるようになった(Stephen, 1984, p. 75)。

第二に、1935年に米国艦隊が真珠湾集結後、ミッドウェーに向かう訓練をしたが、この訓練自体が真珠湾の米国太平洋艦隊基地としての将来性を示した。これ以前の1920年代から1930年代初期にかけて、真珠湾は基本的に潜水艦基地と考えられ、主力艦は米国西海岸のピュージェットサウンド、サンフランシスコのメア島、ロサンゼルス、サンディエゴを母港としていた(Stephen, 1984, p. 75)。つまり、前章で論じた米国海軍指導者の意図に反し、1930年代中頃になっても、真珠湾は米国太平洋艦隊主力基地と見做される段階に未だ到達していなかった。

3.3 1930年代後半における真珠湾開発

前述した米国艦隊の真珠湾での合同訓練を、日本海軍も注目し、1936年の海軍大学における「対米海軍戦略と戦術」に関する考察では、米国艦隊がハワイに停泊した場合は、真珠湾への奇襲攻撃によって戦闘開始する案も言及された(Stephen, 1984, p. 75)。すなわち、米国艦隊の真珠湾への集結に合わせて、そこへ一斉攻撃することが日本海軍内でも現実的を持って語られ始めたのである。

ただし1936年に至っても、既述したように米国海軍にとり、真珠湾開発は1920年代に考案されたレベルには程遠い状態であった。例えば、港湾開発の基本である入港口と港内の浚渫作業も不十分で、同年に主要入港口である西口の海峡(West Loch Channel)幅を1,000フィートに拡大し、その中心部の水深を45フィート、それ以外の部分の水深を40フィートに維持することが改めて目標設定された。実際、1936年及び1937年に真珠湾海軍基地開発に配分された金額である各々150万ドルと100万ドルの内、入港口や湾内の浚渫作業にそれぞれ79パーセントと71パーセント費やされた(Stickney, 1946, p. 38)。

しかし、この状況も1930年代末に急変した。つまり、陸海軍統合会議内でも、対日危機感が高まり、従来の日本を仮想敵国に据えた形式的軍事訓練から、現実的戦闘を前提とした戦略が策定されるようになった。この変化が真珠湾開発に反映された例として注目されるのは、同開発費の内訳推移である(Ross, 1992, p. xvii)。例えば、1936～37年の真珠湾開発予算の内、入港口と港内の浚渫作業に70パーセント以上配分されたことは前述した(Stickney, 1946, pp. 38-39)。ところが、この割合は1938年には32パーセント、1939年に至っては9パーセントにまで低下した(Stickney, 1946, p. 41)。

要するに、浚渫工事中心の開発から、1938年以降は戦闘を意識した、より実践的且つ総合的な海軍基地整備へ移行したと言える。すなわち、1938年には発電装置設置や基地内の物流システム拡充等の兵站的分野における開発資金配分が47パーセントを占めるようにな

った。さらに、1939年には浚渫工事比率が9パーセントにまで減少した(Stickney, 1946, pp. 40-41)。同時に、大型コンクリートを使用した6箇所の係留施設が真珠湾内のフォードアイランド(Ford Island)に建造された(PH Association, 2008, p. 19)。また、同年予算最大の配分先は、建艦用の第2及び第3ドライドック建造であった。翌1940年には、この二基のドライドックと新規発電所建設に1,400万ドル以上の予算が配分された(Stickney, 1946, p. 42; PH Association, 2008, p. 20)。

ただし、1938年以降の浚渫予算比率急減は真珠湾の浚渫費用収縮を意味するものではない。むしろ、同年以降の準戦時的雰囲気の高まりに応じて、同湾開発を含めた真珠湾海軍基地開発への予算配分総額自体が急拡大したのである。実際、1940年には同基地開発費として公共事業名目で3,200万ドルもの大金が配分され、対日関係がさらに悪化した1941年には、この開発にさらに拍車がかかった(Stickney, 1946, p. 47)。同年7月まで、米国海軍は4,000人の労働者と職工を雇用し、前述のドライドックや発電所の建造を加速した(PH Association, 2008, p. 20)。さらに同年、米国太平洋艦隊の司令基地がサンディエゴから真珠湾に移転した(Stephan, 1984, p. 81)。

この1930年代末から1940年代初頭にかけての急速な真珠湾開発は、真珠湾を太平洋における第一級米国海軍基地にするという1920年代の計画が、予定通り実行されなかったことを意味する。換言すると、1920年代には既に真珠湾を全米国艦隊収容可能な基地に昇格させるという「早急な戦略的要請」が海軍内でも確認されていた(Stickney, 1946, p. 47)。しかし、それにも拘らず、常時変化する国際関係を総合的に把握することが至難な上に、その把握に基づく真珠湾の包括的開発を、経済状況や世論に配慮しつつ継続することは困難を極めたと言うことである。

それでも、これらのことから、1930年代末から1941年12月の太平洋戦争突入に至る時期の、対日戦を念頭に入れた米国海軍の見通しが、あながち的外れでなかったことがわかる。すなわち、1940年秋までに日本海軍の有力指導者であった山本五十六は、東南アジアの資源を確保しても、消耗戦では日本軍が米軍に太刀打ちすることは不可能であることを認識していた(Stephan, 1984, p. 81)。この認識に基づき、彼は真珠湾攻撃による対米戦突入を射程に入れるようになった。

ただし日本海軍内部でも、対米戦略に関する意見が一枚岩でなかったことは前述した。実際、同海軍では、山本に代表される連合艦隊と、海軍軍令部の間に、対米戦略を巡る深刻な意見対立が1940年に至っても依然として存続していた。例えば、1940年10月に軍令部第一課長に就任した富岡定俊は、当時の連合艦隊の対米戦略がハワイ攻撃に拘泥しており、より広範な戦略の可能性の検討を示唆し、山本を批判した。しかし結果的には、その後の日米交渉は挫折し、1941年10月19日に真珠湾攻撃作戦決定に至ったのである(Stephan, 1984, pp. 82-83)。

4 おわりに

1910年代に開発が本格化した真珠湾であるが、海軍基地の規模や港湾環境においては米国西海岸の主要基地のみならず日本側の主要海軍基地に比較しても貧弱なものであった。さらに貿易港としてのホノルル港と比べても真珠湾開発は遅延気味であった。これはハワイ諸島にとって、貿易港としてのホノルル港発展が地域経済により密接に関わるからである。また太平洋を介した貿易拡大は民間商業活動に連動するものであり、国家的軍事防衛観念の反映である真珠湾の軍港開発とは異次元のものであった。

ただ1910年代から1920年代にかけ、綿花や生糸の日米貿易拡大に伴い太平洋上の民間船舶往来が増加し、米国海軍内でも同地域における安全保障への関心が急速に高まった。結果的に真珠湾海軍基地開発要請が声高に叫ばれるようになった。その際、現実的な戦闘対象としてではなく、太平洋に向けた戦略策定上の仮想敵国として、対日戦略が真珠湾軍港開発の基本に据えられた。

同戦略で重視されたのは、グアムやフィリピンが占領された際の対日米国艦隊集結地としての真珠湾の役割である。同時期に、日本海軍も米国を仮想敵国と想定した国防戦略を策定したが、こちらも差し迫った対米戦実施を想定したわけではない。日本側の戦時対米攻撃作戦も、グアムやフィリピン攻撃が1923年以降、俎上に載せられるようになるが、机上の軍事理論以上のものではなかった。

実際、日本海軍が真珠湾への直接奇襲案を実質的に考慮するのは1930年代末で、この背景には、航空機による一斉攻撃が現実化したこともある。また、米国側においても真珠湾軍港開発は1920年代に海軍内部の討論案件に止まり、同港の第一級海軍基地としての本格的開発は1930年代後半日本の軍拡化進展まで着手されなかった。

引用文献

Goodrich, E. P., *Report to Harbor Commission of Los Angeles concerning the Development and Construction of an Ocean Harbor* (Los Angeles Examiner, n.d.) (reserved in the Special Collection of Research Library at UCLA).

The Joint Board, J.B.No.325(Serial No. 28-d) (December 18, 1919), *To The Secretary of War, Subject: Strategy of the Pacific*, In “Plans for War against the British Empire and Japan ed., Steven T. Ross, ed., (New York & London: General Publishing, Inc., 1992).

Kuwahara, Akira, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930), (reserved in the Special Collection of University of Hawaii at Manoa).

Masaoka, Naoichi, ed. *Japan to America: A Symposium of Papers by Political Leaders and Representative Citizens of Japan on Conditions in Japan and on the Relations between Japan and the United States* (Issued under the auspices of the Japan Society of America), (New York and London: G. P. Putnam's Sons, 1914).

The National Councils and the International Secretariat of the Institute, *Papers presented at the 6th*

- conference of the Institute of Pacific relations in 16 vols.* (Yosemite National Park, CA., August 15 to 29, 1936).
- Pearl Harbor Naval Shipyard Association, *Fit to Fight* (Honolulu: Pearl Harbor Shipyard Association, 2008).
- Pearl Harbor Shipyard Log., *50th Anniversary Pearl Harbor Naval Shipyard: 1908-1958* (July 3, 1953).
- Ross, Steven T., ed., *Peacetime war plans, 1919-1935* (New York & London: General Publishing, Inc., 1992).
- Rush, B. F., *History of Construction and Development of Honolulu Harbor* (May 3, 1957), (reserved in the Pacific Special Collection).
- The Senate of the United States, 53rd Congress, 3rd Session, Ex Doc. No. 42. *Letter from the Acting Secretary of the Navy* (in response to Senate resolution of January 19, 1895, transmitting reports of the preliminary survey of Pearl Harbor, Hawaiian Islands).
- Stephan, John J., *Hawaii under the Rising Sun* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1984).
- Stickney, H. L., *Early History of Pearl Harbor* (1946?) in Special Collection of the University of Hawaii, Manoa (Hawn. VA, 70, P4, S75).