

# シーパワーに対するバランシング行動

——第一次世界大戦前の英独軍備競争を事例として——

齊 藤 拓 海

はじめに

一 先行研究と分析枠組み

(一) 先行研究の批判的検討

(二) 分析枠組み

(三) 第一次世界大戦前のドイツとイギリスの建艦競争

二 ドイツ海軍の制海能力とイギリス海軍のバランシング行動

(一) ドイツ海軍による制海能力の構築と向上

(二) イギリス海軍のドイツ制海能力に対する脅威認識

(三) イギリス海軍によるドイツ制海能力への対抗策

三 ドイツ海軍の通商破壊能力とイギリス海軍のバランシング行動

(一) ドイツ海軍による通商破壊能力の構築と向上

(二) イギリス海軍のドイツ通商破壊能力に対する脅威認識

(三) イギリス海軍によるドイツ通商破壊能力への対抗策

おわりに

## はじめに

本稿は領域的パワーと国家の政策に関する研究であり、特にシーパワーとバランスング行動に注目している。近年、軍事行動を行う領域の拡大が指摘され、米軍は軍種としての宇宙軍やサイバー部隊の強化を行っている。自衛隊も宇宙やサイバー領域を専門とする部隊を編成するなど、領域的パワーが注目されている。軍事力を領域ごとに分けて認識する以上、各領域におけるパワーが国家の政策に与える影響を検討することは有益となるだろう。新しい領域が増えつつある現在、領域と政策を考える上で古い領域を見直すことが重要となるだろう。古い領域を見直すことで、新領域の影響を考えるヒントとなるかもしれない。

日本の直面する脅威として中国の海洋進出や海軍の拡大などが注目されている。中国海軍の戦力は二〇二〇年末までに三六〇隻、二〇三〇年には四二五隻に達すると予測されている。米国や日本も海上戦力を拡大している。米海軍は二〇二〇年の建艦計画で二〇五〇年代までに約五五〇隻の艦隊を保有する計画である。<sup>1)</sup>日本も海上戦力を強化しており、護衛艦は四八隻、潜水艦は一六隻とされていた定数が、それぞれ五四隻、二二隻へと増数され、新たに哨戒艦を一二隻保有することとされた。<sup>2)</sup>

しかし、現在の情勢とは反対に、シーパワーは土地を占領できないため脅威でなくバランスング行動、特に対抗同盟を引き起こさないとする研究も存在する。<sup>3)</sup>この研究に基づけば、脅威ではない中国海軍の拡大に対抗するような日本の行動は不可解なものに映るだろう。現実と理論のギャップを検討することも、理論の強化とともに現実をよりよく認識するために有益であろう。

もちろん、そのような研究に対して、軍事力全般を脅威と捉えて、バランスング行動の発生を指摘する研究も存在

する。<sup>(4)</sup> 両方の研究を検討すると、三つの問題・論争点が存在していることが理解できる。一つ目はシーパワーの脅威性について、二つ目はパワーの測定方法について、三つ目は事例研究についてである。

そのため本稿では「シーパワーは脅威となり、バランスング行動を引き起こすのか」という問いを設定し、三つの問題・論争点に関して検討しようと試みる。問いに対しては、「シーパワーは敵の軍事力を破壊することができるため脅威となり、バランスング行動を引き起こす」という仮説を立て、この仮説を第一次世界大戦前のドイツ海軍とイギリス海軍を事例に取り上げて検証する。事例研究では、ドイツ海軍の能力向上に対してイギリス海軍がどのような脅威認識を持ち対抗したのかを、議会や海軍に関する資料集などの一次資料と二次資料を用いて検証する。

第一章では、バランスング行動に関する研究を概観した後、シーパワーとバランスング行動に関する研究を取り上げて、その研究の問題点や論争点を述べる。その後、上述した問いと仮説を設定した後、分析枠組みを提示する。第二章では、ドイツ海軍の制海能力の向上を見た後で、それに対するイギリス海軍の脅威認識と対抗策を観察している。第三章では、ドイツ海軍の通商破壊能力の向上を見た後で、それに対するイギリス海軍の脅威認識と対抗策を観察している。最後に、検証結果をまとめ、三つの問題・論争点への答えを含意とともに述べる。

## 一 先行研究と分析枠組み

第一章では、先行研究の批判的検討と本稿の分析枠組みを提示する。(一)では本稿で注目する研究を詳しくレビューし、その過程で発見された先行研究の問題・論争点を指摘した後、本稿での問いを設定する。(二)では、本稿の仮説を提示し、その論理を説明する。次に事例を選択した後で、使用する資料について言及する。(三)では本稿で扱う事例である英独建艦競争について概観する。

## (一) 先行研究の批判的検討

(一)では、初めにバランスング行動に関する研究に軽く触れた後、シーパワーとバランスング行動に関する研究を詳細に検討する。その後、それに反論する主張も検討し、その問題・論争点から問いを導き出す。詳細に検討するのはレヴィ (Jack Levy) とトンプソン (William Thompson) による研究及びパレント (Joseph Parent) とロサト (Sebastian Rosato) の研究である。その後、問題・論争点を三つ指摘した後、本稿の問いを導き出す。

## 1 シーパワーとバランスング行動に関する研究

様々な政策が一括りにされるバランスング行動を説明するために、勢力均衡論と脅威均衡論が存在する。両理論の差異は国家の生存に対してパワー自体が脅威とみなすか、パワーを構成する要素の一部や外部環境で脅威が変化するとみなすのかという点に存在する。脅威均衡論における脅威は総合的パワー、攻撃的パワー、地理的近接性、攻撃的意図という四個の要素からなる。<sup>(5)</sup>

冷戦後に生まれた米国の覇権に対してバランスング行動が生じるのが議論となり、様々な説明がなされた。米国は既に覇権を達成しているので、他国が対抗するにはコストが高すぎ、バランスング行動が起きないとする説明<sup>(6)</sup>やオフショア・バランスである米国は現状維持志向であるためバランスング行動は起きないとする説明がある。<sup>(7)</sup> 米国に正面から挑まないバランスング行動が起きるとする研究もある。<sup>(8)</sup>

様々な説明を提供する研究がある中で、領域的要因を取り込んだ研究が存在している。レヴィとトンプソンの研究はシーパワーとランドパワーという攻撃的パワーの性質に注目し、バランスング行動を研究している。<sup>(9)</sup>

レヴィとトンプソンによれば、従来の勢力均衡と同盟結成のモデルはヨーロッパ大陸における国家行動に基づいており、シーパワー国を含むシステムでは異なる国家行動が観察される。陸軍中心のランドパワー国が覇権に近づくと、

他国はその国家に対抗する同盟を結成する傾向が強くなる。<sup>(10)</sup>

対照的に、シーパワー国によるパワーの集中は、対抗同盟を生み出さない。領土と政治体制の維持が最優先目的である国家にとって、土地を占領できない海軍を中心とし、貿易重視の、土地を侵略する動機が薄いシーパワー国は脅威とならない。また、海軍の建設には大きなコストが掛かるうえ、シーパワー国の作る経済レジームから他国は利益を得られる可能性もある。つまり、シーパワー国への対抗は、コストが高い反面、得られる利益が少ない。<sup>(11)</sup>

彼らは、シーパワー国について五個の仮説を設定している。仮説をまとめると、シーパワー国は対抗同盟を結成されにくく、その傾向はシーパワー国が強大化するほど強くなる。反対に、シーパワー国が強大化するほど同盟国は増加する。<sup>(12)</sup>

以上の仮説が、一五世紀末から現代までの歴史に基づき定量的に検証されている。なお、シーパワーは各年代の主力艦数によって計測される。検証の結果、シーパワー国に対して対抗同盟が結成されたことはあるが、結成可能な機会に比べ、実際に結ばれた回数は少なかった。また、シーパワー国が強大化するほど、対抗同盟を結成する国家は少なくなり、反対にシーパワー国と同盟する国家は増加した。<sup>(13)</sup>

これらの主張に対してパレントとロサトが反論している。彼らによれば、多くの研究が同盟ばかりに注目し内的バランスに関心を払っていないため、国家のバランス行動を正確に評価できていない。実際、レヴィとトンプソンは、バランス行動の研究が同盟に焦点を当てていることに加えて、内的バランスは、それがバランス行動なのか判別するのが困難という理由で研究の対象から除外している。<sup>(14)</sup>

ネオリアリズムの前提に基づけば、国家はバランス行動を行う際に、信頼性の低い外的バランスには頼らず内的バランスに頼る傾向がある。内的バランスには軍拡と模倣があり、軍拡は兵器や人員の増加、模倣は他国の運用コンセプトを取り入れることである。<sup>(15)</sup>

パレントとロサトは、地理的要因の影響を考慮している。ランドパワー国とシーパワー国は国防に注ぐ努力の度合いが異なるという特徴がある。そして、国家は遠くのシーパワー国よりも近くのランドパワー国に脅威を抱く傾向があると同時に、シーパワー国はシーパワーに、ランドパワー国はランドパワーにより反応する傾向がある。さらに、シーパワー国は同盟政策を採用しない傾向が強い。<sup>(16)</sup>

彼らはパワーを測定するにあたり、人員と予算を利用している。また、ランドパワー国、シーパワー国の区分は、パワーが地理を克服しない限り地理的な区分に基づいている。以上の基準に基づき、彼らは一八七一年から一九四五年のドイツ、フランス、ロシアを事例として検証している。<sup>(17)</sup>

レヴィとトンプソンはシーパワー国とランドパワー国を区別せず、国家は両方の性質を持つとしているので、<sup>(18)</sup> 国家の性質でなく、保有するパワーごとに判断していると言える。

要するにパレントとロサトの研究は、内的バランスに注目すれば「ネオリアリズムは大国のバランス行動について説得力のある説明<sup>19)</sup>」を提供できるというものである。

## 2 先行研究の問題・論争点と問いの設定

レヴィとトンプソンの研究は、土地を占領できない海軍を主力とするシーパワー国は他国の脅威とならないことを前提にしている。その前提に基づき、シーパワー国に対抗する同盟が起きにくいというものである。一方で、パレントとロサトの研究は、国家は内的バランスに頼る傾向があり、内的バランスに注目すれば、国家のバランス行動が十分に観察されるというものである。

以上の研究に関わる一つ目の問題・論争点は、シーパワーの脅威性についてである。レヴィとトンプソンが述べるシーパワーは脅威ではないという前提が適切であるのかという問題がある。また、土地を占領する能力のみが脅威になるとは限らないという問題も存在する。海軍は土地を占領できないものの、敵の軍事力を破壊することは可能であ

る。

レヴィとトンブソンの主張は、パレントとロサトによる研究との論争点を生み出している。仮にシーパワーが脅威でないならば、対抗同盟が結ばれないことを説明できる。しかし、その場合、シーパワー国に対抗する内的バランスングの説明に問題が生じる。すなわち、海軍が脅威でないならば、内的・外的バランスングはともに発生しないはずである。しかしながら、現実には内的バランスングが観察されることもある。

仮にシーパワーが脅威となるならば、内的バランスングの発生を説明することができる。その場合は、シーパワー国に対抗する同盟が結ばれないことを説明することはできず、レヴィとトンブソンの主張が成立しなくなる。なお、対抗同盟が結ばれにくいという点については主張が一致している。

二つ目の問題・論争点はパワーの測定基準である。レヴィとトンブソンは海軍が脅威とならず、シーパワー国から経済的恩恵を得られるため対抗同盟が結成されないとする。しかし、彼らはシーパワーを主力艦の数によって計測しており、経済力が反映されていないという問題がある。<sup>(20)</sup>パレントとロサトはパワーを軍事力としているが、その測定は兵員と予算を基準にしているため、<sup>(21)</sup>戦闘能力や運用コンセプト、海軍や空軍にとって重要な兵器の数や質が考慮されていない。

すなわち、海軍を脅威と考えないレヴィとトンブソンは、主力艦という加害能力を計測している一方で、軍事力を脅威と考えるパレントとロサトは、人員と予算で計測し、直接的な加害能力を測定していない。また、パレントとロサトは原則として地理に基づき国家の性質を分類しているため、彼らの言うランドパワー国の有する海軍力やシーパワー国の陸軍力の影響を考慮に入れるのも難しい。<sup>(22)</sup>

三つ目の問題・論争点は事例研究についてである。レヴィとトンブソンは、シーパワー国の強大化と対抗同盟の結成について五〇〇年間の歴史を調査している。<sup>(23)</sup>ケース数は膨大であるが、定量的な手法を使用しているため因果関係

のプロセスまで検討されていない。この結果、シーパワーが脅威でないという前提を検証することに失敗している。パレントとロサトは一八七一年から一九四五年の独仏露の事例を用いて、内的バランスの有無を検証している。彼らの研究は地理的要因の影響を認めているが、事例研究はランドパワー国に集中しており、シーパワー国間、ランドパワー国とシーパワー国間の事例に触れていない。<sup>24)</sup>

上記の問題・論争点から、本稿では「シーパワーは脅威となり、バランスング行動を引き起こすのか」という問いを設定したい。この問いの答えを求めることは、上記の問題・論争点に対する回答を提供することとなるだろう。一点目であるシーパワーの脅威性について、この問いの答えが出れば明らかとなる。三点目である事例研究については、海軍を検証対象とすることでパレントとロサトが見逃したシーパワー国を含む事例を扱うこととなる。同時に定性的手法を用いることで、レヴィとトンプソンが見逃した因果関係のプロセスを観察できるだろう。二点目については、(三)で言及する。

## (二) 分析枠組み

(二)では、本稿の仮説を提示した後、仮説に関する用語の定義と操作化を行い、仮説の論理を説明する。最後に仮説を検証するための事例を挙げ、使用する資料について紹介する。

### 1 仮説の提示と概念の操作化

本稿で設定した問いに対して、「シーパワーは敵の軍事力を破壊することができるため脅威となり、バランスング行動を引き起こす」という仮説を提示する。シーパワーが脅威となる理由は、敵の軍事力を破壊することが戦争の帰結に影響するためである。以下では、概念の定義と操作化を行った後、敵の軍事力を破壊する能力が脅威となる理由を具体的に説明する。



(1) 概念の定義と操作化

仮説において従属変数にあたるバラシング行動は、外部からの脅威に対して安全を求める国家の行動である。バラシング行動は脅威認識と対抗策から成り立っている。脅威認識は、国家が他国の軍事力に対して抱く認識であり、自国にとってその軍事力が害や危険になると考えることである。対抗策は、脅威とみなした軍事力が自国の害とならないように講じる政策であり、軍備の拡大や同盟が考えられる。本稿では海軍力の脅威へ対抗するために行われるものとする。

脅威認識の測定には、国家の行動指針や残された文書に基づき測ることができる。対抗策の測定は、脅威認識に基づき、脅威を相殺するような政策を確認することで測ることができる。対抗策として海軍を拡大する場合、後述する海軍力の測定方法を用いることが可能であろう。

独立変数にあたるシーパワーとは海軍力を意味する。シーパワーという用語は広義で使われる場合もあるが、本稿では国家が海洋で戦争を行うための軍事力に絞ることとする。<sup>(25)</sup>

海軍力の測定には、保有艦船のトン数を測る場合と数を測る場合がある。<sup>(26)</sup> いずれの測定方法にも長短が存在するが、本稿では艦船数の測定を基本とする。その上で、艦船の性能も考慮する。どのような艦船を数えるのかについては、後述する海軍の軍事行動に適した艦船を測定することとする。

戦闘艦については排水量、主砲口径、速力、主要装甲を見ていく。民間船については排水量と速力を見ていく。排水量は船体や搭載する各種兵器、機関の重量を表す。主砲口径は搭載された主砲の威力と射程距離を示す。速力は敵との交戦距離、接触、離脱を自由に選ぶことを可能とする。装甲の厚さは防御力を示す。

(2) 軍事力を破壊する脅威

軍事力は敵軍事力を破壊する機能を持っている。そして、敵軍事力を破壊することで戦争に勝利することができる。

クラウゼヴィッツ (Carl von Clausewitz) によれば、戦争は「敵をして、われらの意志に屈服せしめる暴力行為」<sup>(27)</sup>であり、勝利とは自国の望みを敵に強要した状態である。これは「敵を事実上無抵抗状態に追いやるか、あるいはそのような状態に追い込まれるかもしれないと敵に危惧の念を起こさせること」<sup>(28)</sup>で達成される。敵を無抵抗な状態にするには、主に敵軍隊の破壊による<sup>(29)</sup>。デルブリュック (Hans Delbrück) は、戦力を集中した決戦で敵軍隊を徹底的に破壊して勝利を目指す戦略を「殲滅戦略」とする<sup>(30)</sup>。

「殲滅戦略」を採用できない場合、デルブリュックの提唱する「消耗戦略」が重要となる。「消耗戦略」とは、戦闘で敵を消耗させ、自国の要求を受け入れさせることを目的とする<sup>(31)</sup>。「敵に要求する犠牲が小さければ小さいほど、敵のわれわれに示す抵抗力はそれだけ小さくなる」<sup>(32)</sup>ため、交渉での決着には自国の要求を制限する必要があるものの、それを達成すれば勝利であることに変わりはない。

クラウゼヴィッツは敵軍隊の破壊を重視していたが、敵に要求する犠牲は軍隊に限られない。軍隊を生みだす基盤となる人や産業を破壊しても敵に圧力を掛けることができるため、勝利に必要な破壊の対象には、軍隊以外にその基盤となる経済や国民も含まれる。

要するに、敵軍勢力の破壊による勝利とは、敵国に自国の要求を受け入れさせるために敵の持つ軍勢力、すなわち軍隊や国民、産業基盤を破壊することによってもたらされる。敵軍勢力の破壊による勝利の可能性が存在するならば、それは脅威となり、対抗する政策が採られることになる。

### (3) 敵軍勢力を破壊する海軍の軍事行動

海軍は敵軍勢力を破壊する軍事行動を取ることができる。海軍の軍事行動には、制海、海上封鎖、通商破壊、戦力投射がある。このうち戦力投射は「海洋領域から自国以外が占有する領域に対して軍勢力を投射し、軍事的目的を達成する」<sup>(33)</sup>試みであり、他軍種との関連が強く本稿では扱わない。各軍事行動を行う能力が制海能力、海上封鎖能力、

通商破壊能力であり、これらを合わせて海軍の破壊力となる。

後潟桂太郎は、制海とは「外洋において軍事的優位を獲得するか、敵の軍事的優位を阻害する」<sup>(34)</sup> 試みと簡潔に定義している。軍事的優位を獲得すれば、海を他の軍事行動に利用可能となる。

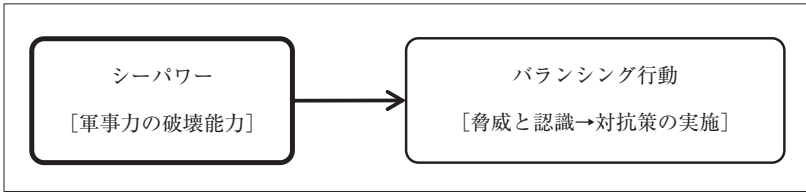
海上封鎖と通商破壊は、相手国経済や戦争継続能力を破壊する試みである。海上封鎖は、商船の出入港を妨げるため、航路上の商船を狙うよりも容易に多くの標的を補足することが可能である。しかし、防衛側も守るべき点が特定可能なため、防衛も容易となる。そのため、海上封鎖を行う側は、敵国よりも優位な海軍力で敵海軍を抑え込む必要がある。<sup>(35)</sup>

通商破壊は、主に航路上に存在する商船等を目標とした攻撃であり、広い海上で行うため敵国の通商全てを標的にすることができない、面を戦場とする軍事行動である。攻撃が海上で行われるため、防衛側が全てを守ることは難しくなる。したがって、通商破壊は、それを実行する海軍が防衛側の防衛網をすり抜けるように行動すれば、海上優位を持つていなくとも実行可能である。<sup>(36)</sup>

制海、海上封鎖、通商破壊はいずれも敵軍事力を破壊する軍事行動であり、国家にとって脅威となり、バランスシグ行動を引き起こしうる。制海は海上における優位の獲得であり、これは戦時であれば敵海軍を撃破することによって、平時であれば敵国よりも多くの艦船を建造することによって達成される。制海は地上に対する直接的な影響が小さいように見えるが、制海の獲得はそれを利用して戦力投射や海上封鎖を可能にする点で重要である。また、国防を海軍に頼る国家は、戦時に自国艦隊を殲滅されれば盾を失うことになる。

海上封鎖、通商破壊は敵海軍を直接撃破する軍事行動ではないが、戦争継続能力や経済活動に必要な物資や船舶を破壊することで軍事力を低下させることが可能である。戦争継続に必要な資源、石炭や石油といった燃料や食料、兵器や弾薬の製造に必要な原材料が入手できなければ、兵器そのものを保有していても戦闘を継続することが不可能と

図1 本稿での仮説



出所：本章(二)を基に筆者作成。

なる。

## 2 事例の選択と資料

以上の仮説を検証するために、本稿では第一次世界大戦前のドイツ海軍とイギリス海軍を事例として取り上げる。英独建艦競争については、ドイツ海軍の戦艦艦隊がイギリスにとって脅威であったのか否かという議論が存在しているが、本稿ではドイツ海軍の通商破壊能力と、それに対するイギリス海軍の反応も取り上げる。

この英独海軍の事例は、シーパワーが脅威となるのか否かを検証するために適している複数の理由が存在する。一つ目は、英独が海で隔てられており、一方が他方へ与える脅威が複数の領域を通過することがないため、シーパワーに集中して検証できる点である。

二つ目の理由は、イギリスの反応を検証することで、シーパワーの脅威がより明確になるためである。一九〇〇年のイギリスは、トン数で測るとドイツの四倍近い海軍力を保有していた。<sup>(38)</sup>この点を考慮すると、イギリスがドイツ海軍を脅威に感じる理由は少ないように見える。そのため、ドイツ海軍を脅威と認識する可能性が低い環境下でドイツ海軍を脅威と認識したならば、仮説の検証がより強固になされると考えられる。

三つ目の理由はバレントとロサトが取りこぼしたパターンの事例を扱えるためである。彼らは、領域により脅威の有無を区別していない。しかし、彼らの事例研究はランドパワー国しか扱っておらず、シーパワー国や海軍力が内的balancingを引き起こすのかを検証できていない。

また、地理的要因で国家の特性を定めているため、ランドパワー国の海軍力やシーパワー国の陸軍力を取りこぼすという問題もある。英独海軍の事例はドイツというランドパワー国の有した海軍力が脅威になるのかという点を検証することが可能となる。

仮説の検証のため、本稿ではドイツ海軍の制海能力と通商破壊能力に注目する。それぞれの能力を測った後、これらの能力に対してイギリス海軍がどのような脅威認識を抱き、対抗策を講じたのかを見ていくこととする。仮説の妥当性の判断については、ドイツ海軍の能力向上に伴い、イギリス海軍がその能力を脅威と捉えて対抗策を打ち出すことが観察されれば検証可能である。

なお、本稿では大戦が勃発するまでにイギリスが結んだ同盟、協商を検証の対象としていない。これには二つの理由がある。一つ目の理由は、いずれの先行研究も対抗同盟が少ないことに同意しており、この点は彼らの論争点となっていないためである。

二つ目の理由は、この時期に結ばれた日英同盟や三国協商のうち、レヴィとトンブソンの定義する同盟である、特定の脅威に対する国家間の軍事的な防衛義務のある公式な協定に該当するが日英同盟<sup>(40)</sup>であり、その日英同盟もドイツ海軍に対抗するものではなかったためである。

例えば、同盟交渉を担っていたランスダウン侯爵 (Henry Petty-Fitzmaurice, 5th Marquess of Lansdowne) はドイツを脅威と考えず、ドイツ脅威論にも否定的であった。また、日英同盟を支持していたセルボーン伯爵 (William Palmer, 2nd Earl of Selborne) も、同盟をドイツ海軍の脅威から支持していたわけではない。<sup>(41)</sup>

本稿で行われる事例研究で利用される資料について、海軍記録協会によって出版された資料集を用いる。主に用いる第一六一巻は建艦競争に関する文書をまとめたもので、英独両陣営の文書が収録されている。<sup>(42)</sup> また、イギリス下院の文書集も利用している。これらのほかに、英独海軍、汽船、戦艦艦に関する多数の本を利用している。しかしなが

ら、語学力の限界から用いる資料は日本語と英語に限られている。

### （三） 第一次世界大戦前のドイツとイギリスの建艦競争

本節では、第一次世界大戦前の約一五年間における英独の動きについて概観する。初めにドイツの動きを見た後で、イギリスの動きを見ることとする。

#### 1 ドイツの動き

第一次世界大戦が勃発するまで、英独間で軍備競争が行われていたとされる。この軍備競争は、統一以来国力を高めてきたドイツが海軍の拡大に投資を始めたことで、海軍力の優位が脅かされたイギリスが対抗したことにより生じたと考えられている。

一八八九年にヴィルヘルム二世（Wilhelm II）が皇帝に即位し、それまでドイツの舵を取ってきた宰相ビスマルク侯爵（Otto Fürst von Bismarck）を翌年に引退させ、海洋進出を積極化させた。一八九七年にはティルピッツ（Alfred Tirpitz）少将が海軍大臣に就任し、ビューロー（Bernhard von Bülow）も外務大臣に就任した。両者ともに海軍の拡大と海洋進出に積極的な立場であった。<sup>(43)</sup>

一八九八年ティルピッツは第一次艦隊法を成立させ、戦艦を主軸とする戦闘艦隊の構築を始めた。その理由についてドイツ海軍省によれば、英独間の経済競争が激化する中で、イギリスの攻撃を抑止するには、戦闘艦隊の構築が効果的なためであった。<sup>(44)</sup>

一九〇〇年には第二次艦隊法も成立し、さらに戦闘艦隊が拡充された。その後も艦隊法の修正によって戦闘艦隊は拡大され続け、最後の拡大案となった一九一二年の修正では、戦艦と重巡洋艦が合計六〇隻近く整備されることとなった。<sup>(45)</sup>

## 2 イギリスの動き

ドイツ海軍の拡大に対して、イギリスも海軍の拡大で応じた。ドイツに挑戦される前から、イギリスは仏露の挑戦を受けており、財政的制約を受けつつも海軍の拡大を続けていた。この状況下において、大国二カ国の海軍力を持つとする基準も設定された。<sup>(46)</sup>

しかしながら、主力艦の建造コストが増加し、財政的制約が強くなったことで海軍拡大に歯止めが掛かり始めた。この状況の打破を期待され、海軍大臣セルボーンによって第一海軍卿に据えられたのがフィッシャー (John Fisher) 大将であった。フィッシャーは予算を抑えつつ海軍力を高めるために、組織改革と旧型艦の退役を進めつつ、世界各地の艦隊を再編し、戦艦を本国に集結させた。<sup>(47)</sup>

フィッシャーは新型艦の導入も進めた。新たに建造された戦艦と装甲巡洋艦は、従来と大きく異なる特徴を有していた。戦艦に多様な口径の砲を搭載せず、主砲の口径を統一することで火力と遠距離交戦能力の向上を図った。また、速力を重視し、それまでのレシプロエンジンからタービンエンジンに切り替えた。<sup>(48)</sup>

装甲巡洋艦を重視していたフィッシャーは、戦艦に匹敵する火力と高い速力を装甲巡洋艦に付する一方で、戦艦ほどの装甲を施さなかった。<sup>(49)</sup> 新型戦艦はドレッドノートと名付けられ、新型装甲巡洋艦はインヴェインシブル級とされた。インヴェインシブル級のような高速かつ高火力を持つ、ドレッドノート型（以後弩型）の装甲巡洋艦は、巡洋戦艦と呼ばれるようになった。<sup>(50)</sup>

イギリスが弩型戦艦と巡洋戦艦を導入したことを受けて、ドイツも弩型戦艦の建造を決め、<sup>(51)</sup> 全ての主砲を同一口径に統一した戦艦の建造を開始した。しかし、ドイツ海軍の初期の弩型戦艦はタービンエンジンを搭載していなかった。ドレッドノートの導入から第一次世界大戦まで、英独はより大型でコストの掛かる戦艦と巡洋戦艦を建造し続けた。<sup>(52)</sup>

## 二 ドイツ海軍の制海能力とイギリス海軍のバランスシグ行動

第二章では、ドイツ海軍の戦闘艦隊構築に対抗して、イギリス海軍の実行した対抗策を事例として、仮説の検証を行う。初めに、ドイツ海軍の戦闘艦隊構築の様相を見ていく。次に、イギリス海軍のドイツ戦闘艦隊の構築に対する脅威認識を観察した後、イギリス海軍の対抗策を見ていくこととする。

### (一) ドイツ海軍による制海能力の構築と向上

(一)では、ドイツ海軍の戦闘艦隊構築を見ていく。初めに、艦隊法の制定と修正による艦隊の編制規模の変化を観察する。その後、ドイツ海軍の戦艦、巡洋艦の建造を見ていくこととする。

#### 1 ドイツ海軍の艦隊法制定と編制の変化

ドイツが戦艦を主力にした海軍戦略を採用するのはテイルピッツが海軍大臣に就任してからであった。一八九八年に最初の艦隊法が制定された。第一次艦隊法の制定時点でドイツ海軍は戦艦一二隻、重巡洋艦一〇隻を保有していた<sup>(53)</sup>。

第一次艦隊法では、戦艦八隻からなる戦隊を二個、艦隊旗艦一隻の合計一七隻からなる戦闘艦隊の編成と、本国での艦隊配備や海外展開するための重巡洋艦九隻の整備が定められた。本国配備の重巡洋艦は六隻、海外展開される重巡洋艦は三隻であった。同時に、各艦種のライフサイクルも定められ、戦艦は二五年、重巡洋艦は二〇年となった。

この結果、ドイツ海軍は更新や予備を含む戦艦七隻、重巡洋艦五隻を一九〇三年までに建造することとなった<sup>(54)</sup>。

一九〇〇年には艦隊を倍増させることを盛り込んだ第二次艦隊法が成立した。同法によると、戦艦の隻数は第一次艦隊法から二倍の三八隻にまで増加し、本国配備の重巡洋艦は八隻に増加した。部隊数は戦隊が四個と旗艦が二隻と



なり、戦闘艦隊の規模が倍増された。この艦隊法により一九〇一年から一九一六年までに戦艦二八隻、重巡洋艦一八隻が建造されることになった。各年の建造数について、戦艦は一九〇一年から一九〇六年まで毎年二隻、一九〇七年から一九一〇年まで毎年一隻、一九一一年から一九一六年まで毎年二隻建造することが予定され、重巡洋艦は一九〇一年から一九〇六年まで毎年一隻、一九〇七年から一九〇八年まで毎年二隻、一九〇九年は一隻、一九一〇年は二隻、一九一一年から一九一五年まで毎年一隻建造される予定であった。<sup>(55)</sup>

第二次艦隊法は、一九〇六年、一九〇八年、一九一二年の修正案により調整され、艦隊の規模は拡大され続けた。一九〇六年の修正では、海外展開される重巡洋艦が五隻、予備の重巡洋艦が一隻追加されることとなった。この修正により一九〇六年から重巡洋艦が毎年一隻追加で建造されることとなった。<sup>(56)</sup>

一九〇八年の修正では、戦艦のライフサイクルが二〇年となり、更新間隔が短縮された。その結果、一九〇八年から一九一〇年までに更新される戦艦は毎年三隻、一九一一年は二隻、一九一二年から一九一七年まで毎年一隻となった。重巡洋艦は一九一二年から一九一七年まで毎年一隻更新されることとなった。<sup>(57)</sup>

一九一二年の修正では、艦隊旗艦が一隻に減少したが、戦艦の戦隊は四個から五個に増加した。この結果、戦艦の隻数が三隻増加し四一隻となった。本国配備の重巡洋艦は一二隻に増加された。この結果、一九一二年から一九一七年まで毎年一隻建造される予定であった計画は、一九一三年と一九一六年の建造数にそれぞれ一隻追加されることとなった。<sup>(58)</sup>

大戦直前のドイツ大洋艦隊は、艦隊旗艦がカイザー級のフリードリヒ・デア・グロッセであった。戦闘艦隊は三個戦隊、五個分隊からなり、第一戦隊と第二戦隊はそれぞれ二個分隊八隻、第三戦隊は一個分隊四隻であった。また巡洋戦隊には、五隻の重巡洋艦が属していた。<sup>(59)</sup>

表1 ドイツ海軍の弩型戦艦の諸元

艦・級名	排水量 (t)	主砲 (cm × 門)	速力 (kt)	主要装甲 (mm)
ヘルゴランド	22,800	30.5 × 12	20.5	300
カイザー	24,700	30.5 × 10	21	350
ケーニッヒ	25,700	30.5 × 10	21	350
バイエルン	28,500	38 × 8	22	350

出所：Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, に基づき筆者作成。

## 2 ドイツ海軍の戦艦・巡洋艦建造

ドイツ海軍が艦隊構築を始めてから建造された戦艦は大型化し続けていた。一九〇六年までに建造されたカイザー・フリードリヒ三世級二隻、ヴィッテルスバッハ級五隻、ブラウンシュヴァイク級五隻、ドイチュラント級五隻は直前のクラスと連続性のある漸進的な発展を遂げてきた。各級の戦艦は主砲の門数が少なく、様々な口径の砲を搭載する前弩型の戦艦であった。最新であったドイチュラント級は排水量約一万三二〇〇t、主砲口径二八cm、速力約一八kt、主要装甲二四〇mmであり、主砲は四門のみであった。<sup>(60)</sup>

一九〇六年の計画で建造されることになっていたナッサウ級は一九〇七年から四隻建造され始めた。一九〇四年の初期設計案では前弩型であったが、最終的な設計案は単一口径の主砲を搭載する弩型戦艦となった。諸元は排水量約一万八八〇〇t、主砲口径二八cm、速力約一九kt、主要装甲二九〇mmで、二八cm主砲を一二門備えていた。<sup>(61)</sup>

ナッサウ級以降に建造された戦艦は弩型戦艦となった。ヘルゴランド級は一九〇八年から四隻建造された。カイザー級は一九〇九年から五隻建造された。ケーニッヒ級は一九一一年から四隻建造された。ケーニッヒ級は大戦勃発までに完成していたが就役したのは開戦後であった。バイエルン級は一九一三年の計画から四隻建造される予定であったが、建造開始が大戦直前からであったため完成は一九一六年となった。<sup>(62)</sup> なお、各級の性能諸元については表1にまとめている。

第一次艦隊法制定時点で最新の重巡洋艦は一八九六年から建造されたフルスト・ピスマルクであった。<sup>(63)</sup> 同法制定後に建造されたプリンツ・ハインリヒ、プリンツ・アーダ

表2 ドイツ海軍の弩型重巡洋艦の諸元

艦・級名	排水量 (t)	主砲 (cm × 門)	速力 (kt)	主要装甲 (mm)
ブリュッヒャー	15,842	21 × 12	24.5	180
フォン・デア・タン	19,370	28 × 8	24.8	250
モルトケ	22,979	28 × 10	25.5	270
ザイドリッツ	24,988	28 × 10	26.5	300
デアフリンガー	26,600	30.5 × 8	25.5	300

出所：Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, に基づき筆者作成。

ルベルト級、ルーン級、シャルンホルスト級は、いずれも排水量が一万t程度で、シャルンホルスト級を除いて主砲の門数が少ない。シャルンホルスト級は主砲を八門搭載していたが、前弩型の形状に近い。プリンツ・アーダルベルト級は二隻、ルーン級は二隻、シャルンホルスト級は二隻建造された。<sup>(64)</sup>

一九〇六年の計画で翌年から建造され始めたブリュッヒャーは連装砲塔を六基搭載した前弩型と弩型の中間の形状をした重巡洋艦であった。ブリュッヒャー以降に建造された重巡洋艦であるフォン・デア・タン、モルトケ級、ザイドリッツ、デアフリンガー級はいずれも弩型重巡洋艦であった。フォン・デア・タンは一九〇七年の計画で建造が決定され、一九〇八年から建造が始まり翌年に完成した。モルトケ級は一九〇九年から二隻の建造が始まり、一九一一年までに完成した。ザイドリッツは一九一一年から建造が始まり、翌年に完成した。デアフリンガー級は一九一二年から三隻が建造され始め、大戦が始まるまでに完成していたのは一隻で、残りの完成は大戦中となった。<sup>(65)</sup> 各艦・級の性能は表2にまとめてある。

## (二) イギリス海軍のドイツ制海能力に対する脅威認識

(二)では、ドイツ海軍の戦闘艦隊構築に対するイギリス海軍の脅威認識を観察していく。初めに、戦闘艦隊が脅威になりうる理由を確認した後、イギリス海軍の二国標準の変化と脅威認識を見ていくこととする。

## 1 戦艦隊が脅威となる理由

戦艦隊は制海を担う主要部隊であり、敵海軍の海上戦力を撃破することで、海上戦力のバランスを崩すことができる。さらに、敵海軍を殲滅することができれば、戦力投射や海上封鎖といった軍事行動へ安全に移行することも可能である。

イギリスにとって戦艦隊が脅威となりうる理由は、イギリスが周囲を海に囲まれており、国防を海に頼っていたためである。また、イギリスは海外に植民地などを有しており、本国と海外領土の連絡は海を通じて行わなければならない。そのため、イギリスにとって海軍を失うことは、本国進攻への盾を失うとともに、本国と海外との連絡を切断されることになってしまう。

また、後述するが、イギリスは食料や工業生産の原材料を輸入に依存する割合が高いため、敵の制海により海上優勢を失うと、輸入が途絶する危険も存在する。

## 2 イギリスの二国標準の設定と変化

イギリスは一八八九年に海軍防衛法を制定した。ハミルトン（Lord George Hamilton）海軍大臣の下で成立した同法は、五年間で七〇隻に及ぶ艦船を整備する計画であった。当時のイギリス海軍は仏露海軍の拡大によって海軍力の優位が縮小していたため、大規模な艦隊整備を進めた。<sup>(66)</sup>

同時に、海軍防衛法ではイギリス海軍が保有すべき戦力の基準として二国標準が示された。これは、イギリス海軍に次ぐ規模の海軍二カ国分を合わせた戦力と均衡の取れる海軍力を保有するというものであった。この規模の戦力を保有することで、イギリスは世界全体で海上優勢を確保しようとした。当時は海軍大国が全てヨーロッパに集中していたため、ヨーロッパでの優位が世界規模での優位に直結していた。二国標準は、近代的な戦艦の数で測られ、大国二カ国分の海軍力に対して優位を持つ戦力の保有を均衡としていた。二国標準は比較的単純であったため海軍内外で

利用された。<sup>(67)</sup>

海軍防衛法の制定後、海軍情勢が変化した。ヨーロッパにおいては、仏露海軍が戦力を拡大した。一八九〇年から一九〇〇年の一〇年間でフランス海軍はトン数が一・五倍、ロシア海軍は二倍に増加した。さらに、両国は一八九四年に露仏同盟を締結した。<sup>(68)</sup> また、ドイツが艦隊法を制定し海軍の拡大を始めるなど、イギリスにとって従来からの敵に加え新たな勢力も登場していた。

情勢の変化は他地域でも生じた。西半球では米国海軍の拡大が一八八〇年代から始まっていた。米国海軍は二〇年間で海軍の規模が二倍になり、米西戦争の結果カリブ海と太平洋に拠点を獲得した。極東では、日本海軍も台頭し一八八〇年から一九〇〇年までに一〇倍以上に拡大した。<sup>(69)</sup>

情勢変化により、二国標準が変化した。日米海軍の台頭により、ヨーロッパでの海上優勢が世界での海上優勢を意味することは無くなった。ヨーロッパでも仏独露が海軍を拡大した結果、イギリスは二国標準を維持しつつ、世界規模での海上優勢を諦めることを選んだ。すなわち、イギリスはヨーロッパにおける海上優勢に集中し、他地域での優勢を追求しないこととしたのである。ヨーロッパにおける海上優勢を維持するため、仏露海軍を念頭に置いて艦隊の構築を行った。<sup>(70)</sup>

海軍情報部長（以後DNI）クスタンス（Reginald Custance）少将の覚書は、一九〇六年までにドイツ海軍がロシア海軍と量的に均衡し、質的に勝るため第三位の海軍になると指摘する。また、一九〇七年末までに仏露海軍の戦艦数と仏独海軍の戦艦数が同数となる。これに加えて各国の艦隊配備状況から、ドイツが敵対的な姿勢を取る場合、仏露よりも仏独に傾注する必要があると指摘している。<sup>(71)</sup>

一九〇二年二月の覚書でも、それ以前の覚書と同様の情勢判断が示されている。フランス海軍は地中海へ大規模な戦闘艦隊を配備しつつ、イギリス海峡には主に巡洋艦と水雷艇を配備している。バルト海にはロシア艦隊が配備され、

北海では強力なドイツ艦隊が急速に建造されつつある。北海の情勢を検討した五月の覚書では、北海に配備されるイギリス艦隊の規模がドイツ海軍によって決まると指摘されている。<sup>(72)</sup>

一九〇〇年から一九〇二年にかけての覚書から、イギリス海軍が引き続き仏露海軍を注視しつつも、ドイツ海軍に注意を払い、特に艦隊を集中させている北海での活動に注目していたことが読み取れる。

一九〇四年にD N I のバッテンバーグ (Prince Louis of Battenberg) 少将は、本国艦隊と地中海艦隊の戦艦戦力の比率を変更させる必要性を指摘した。イギリスは独露、仏露の組み合わせを想定して戦争準備をしていたが、ドイツ艦隊がフランス地中海艦隊よりも強力になったため、本国艦隊を地中海艦隊よりも強化する必要が生じた。<sup>(73)</sup> クスタンスの覚書に続き、仏露からドイツに焦点が移っていたことが窺える。

一九〇八年までに、仏露海軍を念頭に置いていた二国標準は大きく変化した。一九〇四年に英仏協商が成立し、ロシア海軍が日露戦争で大損害を被った。一九〇七年には英露協商が結ばれた。この結果、二国標準の対象となる海軍が仏露から独米に変化した。しかし、独米を同等には扱えず、一九〇九年にドイツ一国を念頭に置き、六〇%の優位を確保するという基準が示され、チャーチル (Winston Churchill) 海軍大臣の時代に公式化された。<sup>(74)</sup>

一九一三年の海軍本部の覚書では、(一)ドイツの建造した弩型戦艦・巡洋戦艦の六〇%以上の優位、(二)本国海域でドイツ艦隊の五〇%以上の優位が海軍力の基準として示されている。また、チャーチルはドイツの艦隊法修正を受けて、ドイツ海軍が主力艦を一隻建造することにイギリス海軍は主力艦を二隻建造すると宣言した。<sup>(75)</sup>

一九〇七年に海軍本部が海峡艦隊司令へ送った文書は、イギリスが戦争を行うシナリオにおいて、艦隊司令の指揮下に入る艦隊について言及している。想定されるシナリオは対ドイツ戦争、対仏独戦争、フランスと同盟しての対ドイツ戦争がある。<sup>(76)</sup> この文書から、一九〇七年にはドイツとの戦争が強く意識されるとともに、フランスと同盟してドイツと戦争する可能性が考慮されていたことが理解できる。

また、一九〇八年にD N Iのスレード (Edmond Slade) 少将が作成した文書では、英仏露と独墺伊の戦争における主要な目標や作戦行動、協力の指針などが記されている。<sup>(77)</sup> (ここから、イギリス海軍情報部 (以後N I D) で英仏露が協力して三国同盟と戦争することが想定されていたことが理解できる。)

### 3 「ドイツ十六〇%」以前のドイツ海軍に対する脅威認識

二国標準が「ドイツ十六〇%」となる前から、ドイツ海軍を脅威とみなす人物が存在していた。セルボーンは、少なくとも一九〇一年一〇月からドイツ海軍の艦隊構築が脅威となりうると考えていた。一九〇二年には、首相となったバルフォア (Arthur Balfour) に対して、ドイツ海軍の脅威を考慮した予算を組むことを大臣統投の条件とした。その後も情報収集などを進め、態度を硬化させていった。<sup>(78)</sup>

セルボーン以外の文官で、ドイツを脅威と認識していた人物として海軍本部政務次官アーノルド・フォスター (Hugh Arnold-Forster) や海軍造船局長ワッツ (Philip Watts) がいた。アーノルド・フォスターは一九〇二年にドイツの軍港を訪問し、報告書を作成した。報告書の結論においてドイツが将来的に脅威となると指摘し、急速かつ体系的に拡大するドイツ海軍に対抗する措置を執る必要があると述べた。ワッツはこれに同意し、ドイツとの戦争も考慮して海軍の整備を進める必要を指摘した。<sup>(79)</sup>

武官としてドイツ海軍に脅威を抱いていた人物として、クスタンスから三代に亘るD N Iがいた。クスタンスはドイツ海軍の拡大に注意する必要性を指摘し、将来的にロシア海軍に取って代わる脅威となりうることを認識していた。また、アーノルド・フォスターの報告書にも同意していた。バットンバークも、一九〇四年にドイツ海軍の脅威を指摘し、オットレー (Charles Otley) 大佐もクスタンス同様にドイツ海軍の脅威を認識していた。<sup>(80)</sup>

一八九九年から一九〇四年まで第一海軍卿であったカー (Walter Kerr) 元帥はドイツ脅威論に対して否定的であった。しかし、一九〇四年になると考えを改めてドイツを脅威とみなすようになった。改革の当事者であったフィッシ

ヤーは一九〇二年時点でイギリスとドイツの競争を予期していた。<sup>(81)</sup>

### (三) イギリス海軍によるドイツ制海能力への対抗策

(三)ではドイツ海軍の制海能力向上に対するイギリス海軍の対抗策を観察する。初めにフィッシャー改革以前の建艦状況を見た後で、ドレッドノートの建造、そして弩型戦艦、巡洋戦艦の建造を見ていく。

#### 1 ドレッドノートまでの建艦状況

フィッシャーによる改革で、イギリス海軍はドレッドノートやインヴィンシブル級の建造を始めた。しかし、イギリス海軍の拡大はフィッシャー改革から始まったわけではない。海軍防衛法の制定以降イギリス海軍は一貫して拡大し続けていた。

仏露海軍の拡大を受けたハミルトン計画は、五年間で戦艦一〇隻、巡洋艦四二隻などを整備する計画であり、イギリス海軍が急激に戦力を拡大することで、仏露が海軍を拡大する意欲を削ぐことを狙っていた。ハミルトン計画とは別に戦艦三隻も建造された。<sup>(82)</sup>

一八九四年にはスペンサー計画によってハミルトン計画に続く大規模な海軍拡大が行われた。仏露海軍は、建艦意欲を削がれることなく海軍を拡大しており、それに対抗するために、戦艦七隻、巡洋艦二〇隻を含む建艦計画を策定した。<sup>(83)</sup>

スペンサー計画後の約一〇年間の建造計画では合計三二隻の建造が決定され、最も少ない年で二隻、最も多かった年では七隻の建造が決定された。この時期に建造された最大の戦艦はロード・ネルソン級で、諸元は排水量約一万六〇九〇t、主砲口径二二in、速力約一八kt、主要装甲一二inで、主砲は四門搭載されていた。<sup>(84)</sup>

ドレッドノートはフィッシャー改革の中で生まれた。諸元は排水量約一万七八五〇t、主砲口径二二in、速力約二



1-kt、主要装甲1-1 in (二七九mm)で、連装砲塔が五基搭載されていた。<sup>(85)</sup> フィッシャーが弩型戦艦の大まかな設計案を完成させたのは一九〇四年一〇月であった。彼は魚雷や火炮など技術の発達を重視しつつ、イギリスに先んじて他国が弩型戦艦を建造してしまうことも懸念していた。<sup>(86)</sup>

財政的要因も弩型戦艦の建造に影響を与えた。海軍防衛法の制定以降、海軍予算は増加し続けていた。一八八九年度の海軍予算は約£一三六〇万であったが、一九〇四年度には約£三六八〇万と一五年間で約二・五倍まで増加していた。そのため、財務省や議会から海軍予算の削減が求められ、一九〇五年度予算は削減され、一九〇八年度予算までほぼ横ばいとなり、予算増が抑えられた。<sup>(87)</sup>

財政的理由として、戦艦の必要数の減少も挙げられる。弩型戦艦は一隻の建造コストが高いものの、大口径主砲を多く搭載しており、同じ火力量を少ない隻数で投射できた。結果的に調達が必要がある隻数は減少し、予算が抑えられると考えられた。<sup>(88)</sup>

また、イギリス海軍が弩型戦艦を導入することで、他国の建艦計画を混乱させ、建艦速度を遅らせることが可能であると考えられた。これによりイギリスはしばらくの間他国に対して優位を得られ、建造数を抑えることができた。同時に素早い建造によって、他国による建造計画を常に上回ることも可能となった。<sup>(89)</sup>

## 2 ドレッドノート以降のドレッドノート型戦艦の建造

ドレッドノートが建造された後も、イギリス海軍は毎年新たな弩型戦艦を建造した。ドレッドノートの次に建造されたのはベレロフォン級であった。一九〇六―一九〇七年の計画で三隻建造されることとなった同級は一九〇九年までに完成した。翌年の計画で三隻の建造が決まったセント・ヴィンセント級は一九一〇年までに完成した。一九〇八―一九〇八年計画で建造されたのはネプチューンで、一九一一年に完成した。<sup>(90)</sup> イギリス海軍の弩型戦艦の諸元については表3にまとめてある。

表3 イギリス海軍の弩型戦艦の諸元

艦・級名	排水量 (t)	砲 (inch×門)	速力 (kt)	主要装甲(inch)
ベレロフォン	18,600	12×10	21	10
セント・ヴィンセント	19,250	12×10	21	10
ネプチューン	19,900	12×10	21	10
コロッサス	20,000	12×10	21	10
オライオン	22,500	13.5×10	21	12
キング・ジョージ5世	23,000	13.5×10	21	12
アイアン・デューク	25,000	13.5×10	21	12
クイーン・エリザベス	27,500	15×8	25	13
ロイヤル・ソプリン	25,500	15×8	21.5	13

出所：Friedman, *British Battleship*, に基づき筆者作成。

一九〇九―一九一〇年計画では二つのクラスの戦艦が建造された。一つ目はコロッサス級で、一九一一年までに二隻建造された。同級はネプチューンと基本的な設計が同じであり、多少改良が加えられていただけであった。二つ目はオライオン級で、四隻が建造され、一九一二年までに完成した。口径一三・五in(三四・三cm)の主砲が搭載され、火砲が強化された。<sup>(91)</sup>

一九一〇―一九一一年計画で建造されることとなったのは、キング・ジョージ五世級であった。四隻建造された同級は、一九一三年までに完成した。翌年の計画で建造されることとなったアイアン・デューク級は一九一二年から四隻の建造が始まった。完成は一九一四年で、四隻中二隻は開戦に間に合わなかった。<sup>(92)</sup>

一九二一―一九二三年計画で建造されることとなったのはクイーン・エリザベス級であった。五隻が建造された同級の完成は大戦中となった。主砲口径は一五in(三八・一cm)で、バイエルン級を除くドイツ海軍の戦艦の主砲口径を大幅に上回っていた。<sup>(93)</sup>

一九一一年秋頃から検討が始まった一九二一―一九二三年計画について、焦点となったのは主砲口径であった。チャーチルは、フィッシャーの助言を受けた結果、巡洋戦艦を重視する姿勢を取っていたが、第三海軍卿などの説得により、最終的には戦艦が建造されることとなった。建

表4 イギリス海軍の巡洋戦艦

艦・級名	排水量 (t)	砲 (inch×門)	速力 (kt)	主要装甲(inch)
インディファティカブル	18,750	12×8	25	6
ライオン	26,350	13.5×8	28	9
クイーン・メリー	27,000	13.5×8	28	9
タイガー	28,430	13.5×8	30	9

出所：Roberts, *British Battlecruisers*, に基づき筆者作成。

造される戦艦はフィッシャーが巡洋戦艦として推していた一五in砲を搭載した設計となり、一九一二年七月に海軍本部で承認された。<sup>(94)</sup>

一九一三―一九一四年計画で建造されることとなったのはロイヤル・ソブリン級であった。五隻が建造され、大戦後半に完成した。この頃巡洋戦艦は建造されていなかったが、一九一三―一九一四年計画でも巡洋戦艦の建造を推す声はあった。しかし、海軍本部は装甲を強化する方針を採ったため、この年の計画でも巡洋戦艦は建造されず、建造が決まったロイヤル・ソブリン級は前級よりも低速で重装甲な設計となった。<sup>(95)</sup>

### 3 巡洋戦艦の建造

巡洋戦艦もフィッシャー改革の中で生まれた。最初の巡洋戦艦となるインヴィンシブル級が建造された理由は、高速・高火力・長射程の戦闘艦が優位と考えるフィッシャーが戦艦よりも装甲巡洋艦を重視したためであった。一九〇六年から三隻建造されたインヴィンシブル級は、その任務として通商防衛が想定されていたが、同級は就役すると本国艦隊に配備された。<sup>(96)</sup> インヴィンシブル級については第三章で詳しく扱う。

インヴィンシブル級の次に建造されたのはインディファティカブル級であった。一九〇八―一九〇九年の計画で建造が決定され、一九〇九年から建造が始まり一九一一年に完成した。同級は前級とほとんど変わらない諸元であった。同級が建造された一九〇八―一九〇九年計画から一九一―一九一二年計画まで、毎年新たなクラスの巡洋戦艦が建造された。<sup>(97)</sup> 諸元については表4にまとめている。

一九〇八―一九〇九年の建造計画では、元々九・二in砲を搭載した艦を建造する予定

であった。これは、ドイツ海軍が後発で建造したブリュッヒャーがインヴェインシブル級の諸元を下回っていたためである。しかし、ドイツ海軍が一九〇七年から建造し始めた重巡洋艦がインヴェインシブル級の諸元を上回ったため、イギリス海軍は一二in砲を搭載したインディファアティカブル級を建造することとした。なお、同級二番艦、三番艦は一九〇〇年から建造され始め、一九一三年までに就役した。<sup>98)</sup>

インディファアティカブル級とほぼ同時にライオン級も建造され始めた。一九〇九年から二隻建造され、一九一二年までに就役した。ライオン級は、前級より性能が大幅に向上した点の特徴である。元々の建造計画では、インディファアティカブル級と同等の巡洋戦艦が建造される予定であったが、ドイツ海軍がより大型の重巡洋艦を建造するという情報入手し、海軍内でより大型の巡洋戦艦を求める声が上がったため、一三・五in砲を搭載したライオン級が建造されることとなった。<sup>99)</sup>

ライオン級に改良を施されたのがクイーン・メリーであった。同艦は一九一一年から建造され始め一九一三年に就役した。クイーン・メリーの次に建造されたのはタイガーであった。一九一一年に建造が決定され、一九一二年から建造が始まったタイガーが就役したのは開戦後であった。<sup>100)</sup>

#### 4 イギリス海軍の建艦模様

戦艦及び巡洋戦艦の建造について、イギリス海軍はドイツ海軍より高性能な艦を先行して建造していた。イギリス海軍がドレッドノート及びインヴェインシブル級を建造し始めたのは一九〇五年からであり、ドイツ海軍による同型艦建造より約二年先行している。

建艦状況を見ると、「ドイツ十六〇%」が基準となつて以降は明確にドイツ海軍が意識されており、ドイツ海軍に対する優位を維持するための対抗策であると言えるだろう。また、それ以前にも、ドイツ海軍はイギリスの海上優勢の維持を難しくする要因となっており、文官や武官の中にドイツ海軍に対する脅威を抱く者が存在したことを考慮す

ると、影響が無かったとは考えにくい。

性能については、イギリス海軍が先行しており、ドイツの高性能化に対抗したわけではないと言える。しかし、高性能な艦船の建造は、量的な拡大に対して隔絶した質的優位を作り出すことで優位を維持することにつながった。実際、ドイツ海軍を含む各国が、イギリスに遅れながらも弩型戦艦を建造するようになった。また、設計においてドイツの建艦状況を意識するなど、少なからず影響があったと考えられる。

### 三 ドイツ海軍の通商破壊能力とイギリス海軍のバランスング行動

第三章では、ドイツ海軍の通商破壊能力に対するイギリス海軍の対抗策を事例として、仮説の検証を行う。初めに、ドイツ海軍による通商破壊能力向上の試みを見る。その後、イギリス海軍のドイツ通商破壊能力に対する脅威認識を観察し、最後に対抗策を見ることとする。

#### (一) ドイツ海軍による通商破壊能力の構築と向上

(一)ではドイツ海軍の通商破壊能力の構築とその向上について観察していく。初めにドイツの高速汽船と初期の通商破壊戦計画を観察し、その後、ドイツ海軍の通商破壊能力の拡大を追っていく。

##### 1 ドイツ海軍による仮装巡洋艦の利用

ティルピッツは戦闘艦隊の構築を進めていたが、それには時間が掛かり短期的な戦力に不安があった。ドイツ海軍作戦部は長期的な艦隊構築を担う海軍省とは異なり、短期的に獲得できる戦力を利用して作戦計画を立てる必要があったため、戦闘艦隊のみに頼ることができなかった。そのため、作戦部は戦闘艦隊の構築に執着せず、一八九六年か

らイギリスに対する通商破壊戦に関する初期的な研究を始めた。<sup>(10)</sup>

イギリス海軍と戦うには、イギリス艦隊が北海に集中できない状況を利用しつつ、ドイツ艦隊を集中させることで、局地的に英独海軍の戦力差を縮める必要があった。敵軍に分散を強いつつ、自軍を集中させる手段として、作戦部では仮装巡洋艦による通商破壊戦が検討された。仮装巡洋艦の利用にはいくつかの利点があった。一点目は、仮装巡洋艦を用いるので、北海に集中させるべきドイツ艦隊を分散させる必要が無かった点である。ドイツ海軍は艦隊を集中しつつ、イギリス艦隊に対して仮装巡洋艦狩りを迫り、戦力の分散を強要できる可能性があった。<sup>(11)</sup>

二点目は、ドイツは商船隊の規模が大きく、仮装巡洋艦として利用しうる汽船が多かった点である。ドイツ海軍は巡洋艦の保有数が少なく、整備も優先しなかった。しかし、ドイツはイギリスに次ぐ商船隊の規模を誇っていた。独仏の隻数は一三九〇隻と一二七二隻で大差は無かったが、トン数で比較すると一三一万九〇〇tと五二万八〇〇tであり、大きな差が存在した。また、ドイツは既存の船舶よりも速力のある、通商破壊戦に適した高速汽船を導入し始めていた。汽船会社とドイツ政府の関係も良好であったため、一八九八年から汽船会社に補助金を出し、建造する汽船を換装できるよう設計し、戦時に海軍が徴用する合意を結んだ。<sup>(12)</sup>

一八九八年前後から高速汽船が就航し始めた。一八九七年には速力約二二・五ktのカイザー・ヴィルヘルム・デア・グロッツセ号、一九〇〇年には速力約二三ktのクロンプリンツ・ヴィルヘルム号、一九〇二年には速力約二三・五ktのヴィルヘルム二世号が就航した。これら三隻は北ドイツロイド汽船（以後NDL）の汽船であった。一九〇一年にはハンブルクアメリカ汽船（以後HAPAG）のドイチュラント号が就航した。ドイチュラント号は速力約二三ktを誇ったが、後に改装され速力が約一八ktに低下した。<sup>(13)</sup> 汽船の詳しい性能は表5にまとめてある。

## 2 通商破壊戦の本格検討と仮装巡洋艦戦力の拡大

高速汽船の就航を受けて、作戦部は一九〇二年三月頃から対英通商破壊戦の本格的な検討を始め、九月に報告書が

表5 ドイツ海軍の仮装巡洋艦候補汽船

船名	排水量 (t)	速力 (kt)
ヴィルヘルム 2世	19,361	23.5
カイザー・ヴィルヘルム・デア・グロッセ	14,349	22.5
カップ・トラファルガー	18,710	18
カップ・フィニステレ	14,503	17
カップ・ポロニオ	19,300	16
クロンプリンツ・ヴィルヘルム	15,908	23
クロンプリンツェシ・セシリー	19,503	23.5
ジョージ・ワシントン	25,570	19
ドイチュラント／ヴィクトリア・ルイズ	16,703	23/18
プリンツ・アイテル・フリードリッヒ	8,797	15
プリンツ・フリードリッヒ・ヴィルヘルム	17,082	17.5
プリンツ・ルートヴィッヒ	9,687	15.5
オズワルド	約20,000	17
カイゼリン・アウグステ・ヴィクトリア	24,581	17.5
ヨハン・ハインリヒ・ブーハルト	約20,000	17
ティルピッツ	N/A	N/A

出所：Schmalenbach, German Raiders; Seligmann, *Royal Navy and German Threat*; Schwerdtner, German Ocean Liners, に基づき筆者作成。

作成された。報告書では、ドイツ海軍は巡洋艦と海外拠点が少ないため、通常の通商破壊戦を実行することが難しいと指摘され、汽船を仮装巡洋艦に換装する準備がなされれば、仮装巡洋艦による通商破壊戦が可能であるとされた。報告書は作戦部長まで上げられ、一九〇五年から、海外拠点に配備されていた旧式艦は戦時に仮装巡洋艦へ一〇・五cm砲などの武装や水兵を供給するために使われることとなった。<sup>(16)</sup>

一九〇六年から対英通商破壊戦は経済的打撃を与えることを視野に入れて計画し直された。作戦の目的が拡大された結果、高速汽船四隻では戦力が不足したため、作戦部は仮装巡洋艦に換装する候補となる汽船を増やそうと試みた。海軍省は、戦闘艦隊を構築するリソースが仮装巡洋艦に割かれることを嫌い拡大に非協力的であったが、プリンツ・アイテル・フリードリッヒ号、プリンツ・ルートヴ

イッヒ号、クロンプリンツェシン・セシリー号のNDLに属する汽船三隻が候補に追加された。<sup>(106)</sup>

一九二二年から、ゆっくりと進められてきた通商破壊能力の構築が加速した。この年には、アガデール事件などが勃発し、ヨーロッパで戦争の可能性が高まったと認識されていたが、通商破壊能力の構築は望ましい規模まででなされていなかった。そのため、海外に配備された艦船を利用する新たな計画が、皇帝の支持を受け策定された。これを受け、海軍省が協力的な姿勢に転じ、仮装巡洋艦に搭載する火砲も一五cm砲を利用可能となった。<sup>(107)</sup>

仮装巡洋艦の拡大も図られ、従来の七隻から最大一五隻となったが、従来の候補のうち低速なプリンツ・アイテル・フリードリッヒ号とプリンツ・ルートヴィッヒ号が登録から外されることも検討され、その場合は一三隻となった。追加された八隻の汽船は、ハンブルク南アメリカ汽船のカップ・フィニステレ号、カップ・トラファルガー号、カップ・ポロニオ号、NDLのジョージ・ワシントン号、プリンツ・フリード・ヴェルヘルム号、HAPAGのオズワルド号、ヨハン・ハインリヒ・ブーヒャルト号で、ティルピッツ号は大戦勃発により建造が中断され、戦後まで完成しなかった。<sup>(108)</sup>

セリグマン (Matthew Seligmann) とシュマレンバッハ (Paul Schmalenbach) の挙げる候補は少し異なっている。両者は一二隻を共通して挙げていますが、セリグマンの挙げるティルピッツ号、オズワルド号、ヨハン・ハインリヒ・ブーヒャルト号はシュマレンバッハの挙げる候補には入っていない。代わりにシュマレンバッハはHAPAGのカイゼリン・アウグステ・ヴィクトリア号を挙げている。<sup>(109)</sup>

## (二) イギリス海軍のドイツ通商破壊能力に対する脅威認識

(二)では、ドイツ海軍の試みに対するイギリス海軍の脅威認識を観察していく。初めに、通商破壊が脅威となりうる理由を示した後、イギリス海軍の脅威認識の推移を観察していく。



## 1 イギリスに対する通商破壊の脅威

通商破壊は、海上優勢を持たない側による相手国の海上輸送を妨害する試みであった。それでは、通商破壊がイギリスにもたらす脅威とはどのようなものであったのだろうか。

通商破壊がイギリスにもたらす脅威とは食料・工業原材料の輸入断絶と海上保険料の高騰であった。元々穀物の輸出国であったイギリスは、一八世紀後半以降輸入国に転じた。一九世紀半ばのイギリスは、工業製品の輸出国であったが、食糧や工業生産のための原材料は輸入に頼っていた。一九世紀後半に入ると、人口増加が続いた一方で農家が減少し、国内での食糧生産量は減少した。例えば一八七〇年には一四一七〇〇haの農地で小麦が生産されていたが、一九〇〇年には七四万七〇〇haとなりほぼ半減している。この結果、主食となる穀物など食料品の輸入依存度が高まった。一九一三年には、穀物の五五%と食肉の四〇%が輸入で賄われていた。<sup>(11)</sup>

工業生産に必要な原材料も輸入に頼っていた。例えば、イギリスは一九〇〇年に鉄鉱石を約六四〇〇t輸入している。一九一三年の原材料輸入状況は全体の八分の七に及び、綿花、羊毛の八〇%、非鉄金属のほとんどが輸入されていた。<sup>(12)</sup>

さらに、通商破壊は船舶を攻撃することで海上保険市場を混乱させる効果もあり、その可能性が認識されていた。イギリスの保有船舶は、汽船に限っても一九〇〇年時点で約九〇〇〇隻、約七〇〇万tに及んだ。<sup>(13)</sup>

イギリスが国民の消費する食料と工業生産に必要な原材料を輸入に頼っていたため、海上輸送を妨害する通商破壊という軍事行動はイギリスの経済活動に対して大きな影響を与え、戦争継続能力を奪いうる事が予測される。

## 2 イギリス海軍によるドイツ通商破壊戦の探知と初期の評価

ドイツでは、高速汽船が一八九七年から就航し始め、一九〇二年には通商破壊戦の本格的な研究が始められた。イギリスは、ドイツが本格的な研究を始める前の一九〇一年頃から、ドイツ海軍の通商破壊戦を予見していた。

イギリス海軍がドイツ海軍の仮装巡洋艦による通商破壊戦の可能性を検討し始める契機となったのは、下院に設置された汽船会社に対する補助金を検討する委員会であった。一九〇一年五月に、国内外の汽船会社に対する補助金を調査する委員会が設置された。汽船補助金委員会はN I Dのスターデー(Frederick Sturdee)大佐を呼び出し、汽船会社への補助金に関して質問した。質疑によると、要請に応じて汽船を海軍へ引き渡すことを条件に、汽船会社七社一八隻に年間£七万七八一三を支出していた。<sup>(15)</sup>

委員会が一九〇二年に発表した報告書では、外国政府による補助金の条件として速力や政府の管理、船員の国籍などが挙げられている。速力について、一定以上の速度の汽船は運用効率が低いため、高速汽船がどのように正当化されているのか疑問があると指摘されている。また、ドイツにおける補助金支給状況が示され、仮装巡洋艦に換装される可能性が議論されている。<sup>(16)</sup>

汽船補助金委員会での議論を受けて、クスタンスが率いていたN I Dではドイツ海軍による汽船の利用について検討を始め、高速汽船を戦時に武装させ仮装巡洋艦へ換装できる可能性を認識するに至った。<sup>(16)</sup>

仮装巡洋艦の活用方法については不透明な部分があったものの、アーノルド・フォスターは、一九〇二年初頭にセーブルーンへ送付した覚書において高速汽船を換装した仮装巡洋艦による通商破壊戦の危険性を指摘した。覚書では、N D LやH A P A Gは補助金により高速汽船の建造が可能となり、その高速汽船が仮装巡洋艦へ換装されれば、イギリスの商船隊にとって脅威となると指摘されている。<sup>(16)</sup>

アーノルド・フォスターによる覚書は、ドイツ海軍の計画について推測に基づいて作成されたものであった。ドイツ海軍作戦部で通商破壊戦の報告書が作成されたのは一九〇二年九月であったため、彼の覚書はドイツ海軍の報告書以前に作成されたこととなる。<sup>(16)</sup>しかし、一九〇二年初めの時点で、ドイツは汽船へ補助金を出しており、高速汽船も就航していた。覚書作成時点でドイツ海軍の意図については不確定であったが、ドイツ海軍が仮装巡洋艦を用いて通

商破壊戦を実施する能力を保持していたと考えることは可能であろう。

アーノルド・フォスターからの覚書を受け取った後にセルボンが作成した覚書は、戦時には、通商防衛を行わなければ海上保険料が急騰し商船の運航が困難になるとともに、物価も高騰しうると指摘している。イギリス海軍の巡洋艦はドイツの高速汽船に速力、石炭積載量で及ばないため、ドイツ海軍の仮装巡洋艦を補足することが困難である。そのため、ドイツ海軍による通商破壊はイギリスに大きな被害を与える可能性があり、ドイツ海軍はそれを企図しているとも指摘している。<sup>(19)</sup>セルボンの覚書からは通商破壊戦よって生じる直接的な被害に加えて、通商破壊戦が行われることよって生じる間接的な被害も考慮していたことが窺える。

一九〇二年一月に、DNIがクスタンスからバッテンバーグへ交代した。彼はDNI就任以前から通商防衛を重要な任務と考えており、就任後のNIDはドイツ海軍の仮装巡洋艦による通商破壊戦を重視した。しかし、バッテンバーグの任期であった一九〇二年から一九〇五年の間、NIDはドイツ海軍の意図に関する情報を得ることは無かった。そのため、この時期のNIDはドイツの能力に基づき脅威を評価していた。<sup>(20)</sup>

一九〇三年一月、海軍本部は列強各国の巡洋艦戦力を比較し、イギリス海軍は巡洋艦の建造を進めており、その巡洋艦戦力は仏露の戦力よりも大きくなると予測していた。海軍本部は仮装巡洋艦となりうる汽船に関する評価も行った。イギリスは換装候補となりうる汽船を五七隻有していた。対してドイツは一〇隻が候補となりうるが、ドイツの汽船は速力と排水量で優位があり、イギリスが新造船を建造するまで、ドイツ汽船はイギリス汽船に対して速力の優位があると評価した。<sup>(21)</sup>

### 3 イギリス海軍のドイツ通商破壊能力に関する脅威認識の変化

一九〇六年、イギリス海軍はHAPAGに属する汽船が平時から兵器を搭載した状態で航行している可能性があるという報告を受けた。この報告は事実でなかったが、仮に事実であった場合、ドイツ海軍は海外拠点が少ないという

弱点を克服して通商破壊を實行できることとなった。<sup>(12)</sup>

この報告を契機にして、オットレーのNIDでは、ドイツに対する脅威評価の手法が変化した。従来、能力に基づき評価していたNIDは、ドイツの意図も考慮に入れて評価し始め、能力以外の情報も収集するようになった。また、報告を受けて海軍大学でも兵棋演習を行いドイツ海軍の仮装巡洋艦による影響を検証した。これらの試みの結果、NIDはドイツの高速汽船がいつでも武装可能な状態で平時から航行しており、その上、仮装巡洋艦に換装される高速汽船が従来考えられていた四隻より多く存在していると考えるようになった。この脅威評価は一九〇七年からオットレーの後任のDNIとなったスレードの時代にも引き継がれた。<sup>(13)</sup>

一九〇九年から、NIDは新たな情報源から情報を入手し始めた。元々海軍アタッシュエで組織されたNIDは彼らが入手した情報に基づき諜報活動を行ってきた。DNIのスレードは、アタッシュエ以外の情報源としてドイツ国内にエージェントを用意し始めた。一九〇九年には秘密活動局が設置され、秘密活動によって得られる情報も利用できるようになった。他にも海外の基地やイギリス領事、フランスからの提供などによってもドイツ海軍に関する情報を得ることができた。<sup>(14)</sup>

仮装巡洋艦戦力の脅威評価に対して懐疑的な意見も存在した。一九〇九年には、通商防衛策の不足を訴えるベレスフォード (Lord Charles Bessford) 大将が海軍大臣マッケナ (Reginald McKenna) や海軍本部と対立した。マッケナや海軍本部はドイツの汽船は常時兵器を搭載しておらず、脅威ではないと主張した。事実として、海軍本部側の主張は正しかったが、海軍本部は新たに入手した情報からドイツの通商破壊戦に対する評価を改め、脅威と認識するようになった。<sup>(15)</sup>

アガデイル事件に際して、少なくとも一三隻の汽船が武装しているという情報が海軍本部に報告された。一九一二年には、三八隻の汽船がドイツ海軍の仮装巡洋艦候補となっているという文書が作成されており、イギリス海軍が

ドイツ海軍による大規模な通商破壊戦を想定していたことが理解できる。同年にはNIDが新設された海軍作戦部の一部門に再編され、ドイツの脅威評価が再検討された。しかし、これまでの評価と変わることは無く、ドイツの高速汽船は平時から武装を積んでいると結論付けられた。<sup>(16)</sup>

海軍大臣に就任したチャーチルはドイツの汽船が常時武装を搭載していることに懐疑的であったため、独自に情報を収集し、仮装巡洋艦へ換装する際の問題からドイツの通商破壊能力が脅威とならないと結論付けた。<sup>(17)</sup>

この結論に対して、海軍本部内から反論が生じた。第二海軍卿ジェリコー (John Jellicoe) 大将や作戦部長は、汽船を換装する問題は、攻撃する時間と場所を選択可能なドイツ海軍にとって問題とならず、換装の際の人員の問題や手続きも事前の準備で解決可能であると指摘した。また、武装については常備する意図が表明されており、石炭補給も洋上で行うことが可能であるという反論もなされた。最終的に、チャーチルの批判は海軍内から多くの反論を生み、海軍本部のドイツ海軍に対する脅威評価が変わることは無かった。<sup>(18)</sup>

大戦直前にはイギリスの貿易に対する損害予測が出された。予測によれば、ドイツ海軍は四隻の巡洋艦と一二隻の仮装巡洋艦を大西洋に配備可能で、そのうち半分を通商ルート上に展開可能であった。ここから、大西洋においては一日八隻、一週間で五六隻のイギリス船が損害を受けると予測された。また、極東では一日三隻、一週間で二一隻の損害が出ると予測され、大西洋と極東を合わせて一週間で七七隻の損害が生じ、開戦から五週間で三八五隻、イギリスの保有する大型船の約一〇%に及ぶ損害が生じると予測された。<sup>(19)</sup>

### (三) イギリス海軍によるドイツ通商破壊能力への対抗策

(三)では、イギリス海軍がドイツ仮装巡洋艦からの脅威に対してどのような対抗策を講じたのかを観察する。イギリス海軍は、高速汽船の建造、巡洋戦艦の建造、民間船の武装という対抗策を講じた。

## 1 高速汽船の建造

イギリス海軍が行ったドイツ海軍の仮装巡洋艦への対抗策の一つ目は、イギリス海軍も仮装巡洋艦となりうる高速汽船へ補助金を出すことであつた。この試みによって誕生することとなつたのが、キューナード汽船のルシタニア号とモリータニア号であつた。

汽船補助金委員会は、ドイツ海軍の仮装巡洋艦という脅威を認識する契機となつたが、その脅威への対抗策についても検討していた。委員会で証言したブラッシー (Thomas Brassey) によると、補助金を拠出して仮装巡洋艦となる汽船を建造することは効果的であり、そのような仮装巡洋艦は通商防衛に有益であつた。一方で、ベレスフォードは汽船を徴用して仮装巡洋艦とすることには反対し、連絡船として利用することを提案した。利用方法には差があるものの、委員会は国防目的のための高速かつ航続距離が長い船舶に絞って補助金を拠出することが良いと結論付けた。<sup>(130)</sup>

委員会で補助金について議論されていたのと同時に、海軍内でも議論が行われていた。地中海艦隊のフィッシャーやバッテンバーグは通商防衛を強化する必要性を指摘し、海軍は低性能な汽船に補助金を拠出するのではなく、高性能な汽船に対して補助金を出す方が効果的であると示した。<sup>(131)</sup>

セルボーンは仮装巡洋艦の脅威を重視し、高速汽船への補助金拠出を支持していた。一九〇二年の覚書は、仮装巡洋艦の脅威への対抗策として、通商防衛用の巡洋艦を建造するか、補助金を拠出して高速汽船を建造し戦時に徴用するか二つの方法があると指摘している。巡洋艦建造のコストを考慮すると、高速汽船に補助金を拠出する方が効果的としている。<sup>(132)</sup> 一九〇三年の海軍予算説明書でも、高速汽船へ補助金を拠出することは「特殊な目的を効果的に満たす最も経済的な手法である」とされている。<sup>(133)</sup>

汽船補助金委員会や海軍本部内で高速汽船に対する補助金を議論している頃、米国の国際商業海洋会社が大西洋の海運を独占するために、汽船会社を買収し始めた。この結果、イギリスの主要な汽船会社が米国資本下に入った。<sup>(134)</sup>

自国の汽船会社が米国の資本下に入ることを懸念したイギリス政府は、まだ買収されていなかったキュナード汽船を支援しようとした。セルボーンは覚書で示した、高速汽船に対して補助金を出すという案を政府に提示し、キュナード汽船との契約を実現した。セルボーンにとって、この契約は高速汽船の確保を意図しており、その他政府関係者にとっては、キュナード汽船が買収されないように支援する口実となったのであった。<sup>(135)</sup>

一九〇三年七月にキュナード汽船とイギリス政府の間で結ばれた契約によると、好条件下ならば速力二四ktから二五ktを維持して航行可能な大型汽船を二隻建造することとされた。また、契約書にはキュナード汽船の汽船はイギリス船籍であることが望ましいとも書かれている。<sup>(136)</sup>

この契約で建造されることになった高速汽船がルシタニア号とモリタニア号であった。両船は一九〇五年から建造が始められ一九〇七年に完成した。排水量は三万tを超え、速力は二五ktに及び、ルシタニア号は最高で二六・五ktを出している。ドイツ海軍が選んだ汽船のうち最速は二三・五ktであり、最大の排水量も約二万五〇〇〇tであったため、両船はドイツの有する汽船のいずれよりも巨大かつ高速であった。<sup>(137)</sup>

## 2 巡洋戦艦の建造

ドイツ海軍の仮装巡洋艦戦力に対抗するため、セルボーンは経済性を考慮し補助金の拠出で高速汽船を確保する政策を進め、キュナード汽船との契約に結び付いた。<sup>(138)</sup>

しかし、ドイツ海軍の仮装巡洋艦と戦うためにイギリス海軍も仮装巡洋艦を用いるという考えに対しては、バッテリーや委員会で証言したベレスフォードやコロンプ(John Colomb)が反対していた。<sup>(139)</sup>

フィッシャーは第一海軍卿に就任すると、新しいコンセプトに基づく新型艦である弩型戦艦と巡洋戦艦の導入を進めた。一九〇四年末に、フィッシャーは設計案に正当性を持たせるため設計委員会を設置した。委員会は一人からなり、バッテリーやベーコン(Reginald Bacon)大佐、ジェリコーなどが含まれていた。フィッシャーは委員では

なかつたが、委員長のように行動していた。<sup>(14)</sup>

設計委員会は一九〇五年初頭に一回開催され、検討された設計案は一九〇五年七月までに海軍本部で承認された。承認されたインヴェインシブル級の諸元は排水量一万六七五〇t、主砲口径二二in（三〇・五cm）、速力約二五kt、主要装甲六in（一五二mm）で、主砲である二二in砲八門は二門ずつ四基の砲塔に搭載されていた。実際に建造された同級は排水量が約一万七二五〇tと、若干増加している。<sup>(15)</sup>

なぜ従来と異なる高速、高火力のインヴェインシブル級を建造することになったのだろうか。フィッシャーは主力艦の建造において、速力と火力を重視する傾向を持っていた。同時に、フィッシャーは技術的に発展してきた潜水艦や魚雷も重視していた。雷撃戦力の能力向上の結果、フィッシャーは遠海における作戦行動のために装甲巡洋艦が必要であると考えた一方で、近海での戦艦の必要性が低下したと判断し、戦艦の廃止を訴えた。<sup>(16)</sup>

フィッシャーは、航統距離が長く高速な装甲巡洋艦を重視しており、この装甲巡洋艦によって通商防衛を行おうと考えていたことが窺える。この場合、通商への脅威はドイツ海軍の仮装巡洋艦に限られないが、それが含まれていることは明らかであろう。

ベーコンは、伝記でインヴェインシブル級とドイツ海軍の仮装巡洋艦の脅威の関係を指摘した。彼によれば、同級は「長く望まれていたが叶えられてこなかつた、いかなる武装商船を狩るのに十分な速力を持ち、同時に巡洋艦と交戦することが可能な艦という要望を満たすために」設計された。<sup>(17)</sup> 同級は速力二五ktを出すように設計されたが、これはドイツの高速汽船に対して差を付けられるように考慮されたためであった。<sup>(18)</sup>

一九〇五年後半には仮装巡洋艦の役割を検討する委員会が設置された。委員会で検討された結果、仮装巡洋艦に仮装巡洋艦で対抗するのは、敵と同じ条件で戦うことになるためリスクが大きく、適切ではない。その一方で、巡洋戦艦はドイツの仮装巡洋艦を狩る任務に適しているとの結論が出された。<sup>(19)</sup>



### 3 民間船の武装

高速汽船と巡洋戦艦の建造は、ドイツ海軍の仮装巡洋艦を狩る試みであった。これとは対照的に、民間船に平時から武装を施すことでドイツ海軍による通商破壊に対して自衛できるようにする試みも行われた。

チャーチルは、英独間の戦争が国内へ与える影響を懸念していた。内務大臣として、ストライキが物流や食料供給に与える影響を検討してきたチャーチルは、英独間の戦争によりイギリスの輸出入が停止すること懸念しており、ドイツ海軍の計画と能力に関する情報収集の強化と通商破壊への新たな対抗策を打ち出すこととした。<sup>(18)</sup>

チャーチルの対抗策は、民間船に武装を施し通商破壊を試みるドイツ艦から自衛させるというものであった。この問題を検討するため、海軍本部内にイギリス商船の武装に関する委員会が設立された。委員会は一九一二年五月に報告書を完成させ、ドイツの仮装巡洋艦戦力は脅威であり、開戦時から航海中の汽船を守るには武装を施すことで自衛させることが現実的であり、コストも掛からない手段であるとした。<sup>(19)</sup>

報告書が提出されると、海軍はキューナード汽船とイギリス郵便定期汽船と協議し、両社の保有する汽船に武装を施すこととなった。一九一二年一月には、武装を施す汽船約四〇隻のリストが両社に送られた。同時に法的問題、人員を確保する制度が整えられ、一九一三年四月には、イギリス郵便定期汽船のアラゴン号が二門の自衛用火砲を搭載し、最初の武装汽船として南米へと航海した。その後汽船に武装を施す措置は拡大され、大戦直前には三九隻の武装汽船が運行されていた。<sup>(20)</sup>

### 4 イギリス海軍の対抗策実施模様

イギリス海軍がドイツ海軍の通商破壊戦に対抗するために実施した三つの政策について、ルシタニア号とモーリタニア号の建造には、軍事目的以外の要因も影響していたが、セルボーンは高速汽船の建造をドイツ海軍の通商破壊戦への対抗策と位置付けており、ドイツ海軍の通商破壊能力向上への対抗策であったと捉えることができるだろう。

インヴェインシブル級の建造について、同級とともにドレッドノート級の建造が決定されており、フィッシャーの戦艦不要論が実現したわけではない。また、ペーコンも同級には通商防衛と戦艦の補助の役割が期待されていたとしており、必ずしもドイツ海軍の仮装巡洋艦を狩る専用の艦船として建造されたわけではない。しかし、同級の建造にあたり、ドイツ海軍の仮装巡洋艦に対抗することが考慮されていたことも明らかである。

民間船の武装は船舶自体を軍籍に入れ指揮下に置くものではない。そのため、民間船を武装させることが通商破壊からの自衛以外の目的を持つとは考えにくい。民間船の武装はドイツ海軍の仮装巡洋艦への対抗策と捉えることができる。

## おわりに

本稿では「シーパワーは脅威となり、 balanシング行動を引き起こすのか」という問いを設定した。この問いに答えるため、「シーパワーは敵の軍事力を破壊することができるため脅威となり、 balanシング行動を引き起こす」という仮説を立て、第一次世界大戦前の英独海軍の軍備競争を事例として検証した。一つ目の事例はドイツ海軍の通商破壊能力とイギリス海軍の balanシング行動であり、二つ目の事例はドイツ海軍の制海能力とイギリス海軍の balanシング行動であった。両方の事例において、ドイツ海軍の能力向上に対して、イギリス海軍が脅威を抱き、対抗策を講じていたことから、本稿で立てられた仮説は支持されたとと言えるだろう。ただし、イギリス海軍の対抗策は必ずしもドイツ海軍のみを念頭に置いた措置ではなかったことに留意する必要がある。

本稿では、先行研究の問題・論争点を三点指摘した。一つ目は、シーパワーが脅威となるのかであった。海軍は脅威にならないとしたレヴィとトンプソンに対して、パレントとロサトは地理的な偏向はあるものの、軍事力は脅威に

なると述べる。<sup>(19)</sup>

仮説を検証した結果、シーパワーが脅威となる可能性が明らかになった。イギリス海軍は通商破壊と制海という二種類の軍事行動を遂行する能力に対して脅威を抱き、対抗策を講じていたことが観察された。これは、イギリスが土地を占領しない軍事行動を遂行する能力に対して脅威を抱いていたことを意味する。ここから、シーパワーは土地を占領できないため脅威とならないという主張が必ずしも正しくないことが理解できる。

二つ目はパワーの測り方に関係するものであった。レヴィとトンブソンはシーパワーを主力艦艇の数によって計測している。一方で、パレントとロサトはパワーを測定するために兵員数と予算を基準としている。<sup>(20)</sup>

本稿における研究から、両方の測定方法に問題があると指摘できる。事例研究において、イギリス海軍はドイツ海軍の仮装巡洋艦戦力に対して脅威を抱いていたことが明らかとなった。主力艦を基準として測定すると、この脅威は見逃されてしまう。海軍力の測定は軍事行動に合わせた戦力を測定する方が適切であろう。

兵員数と予算という基準にも問題がある。フィッシャー改革には厳しい財政状況下でできる限り予算を減らす意図があったことを指摘した。予算を基準にすると、改革で予算を抑えていたイギリス海軍はバランシング行動を行っていないこととなる。しかし、イギリス海軍は弩型戦艦や巡洋戦艦を就役させており、バランシング行動を採っていた。すなわち、予算を基準とすると、実際の政策を上手く捉えることができないのである。

最後の問題・論争点は、事例研究についてであった。レヴィとトンブソンの研究は長期間を扱うものの、定量的な手法のため因果関係のプロセスを追えていない。一方で、パレントとロサトは定性的手法を用いるものの、扱われるケースがランドパワー国に絞られており、彼らの認めている地理的な偏向が存在するのか検討されていないという問題が存在している。<sup>(21)</sup>

本稿では、英独海軍を事例研究として取り上げ、ドイツ海軍の能力向上に対するイギリス海軍の脅威認識と対抗策

を観察してきた。そのため、定量的手法の問題点を乗り越えている。事例研究の結果、パレントとロサトの指摘する内的バランスングに注目する重要性も理解できた。<sup>(12)</sup>

パレントとロサトの問題点はランドパワー国間の関係しか扱っていない点であった。本稿では英独というランドパワー国とシーパワー国の関係を扱った。その結果、領域に関係なく軍事力が脅威となり、バランスング行動が行われたことが明らかになった。事例研究において、イギリス海軍が極東や西半球のシーパワー国であった日本や米国との対決でなく、ヨーロッパのランドパワー国であったドイツとの対決を優先させた点は興味深い。ここから、脅威認識について、国家の地理的な性質よりも、その国家の保有する軍事力の領域的な性質を検討するほうが有益であると言えるだろう。

当然のことながら、本稿では英独海軍の事例しか扱っていないため、本稿での仮説が一般的性格を有するか判断するのは難しい。第一次世界大戦前のイギリスにとってシーパワーが脅威になったことは確かであるが、その他の国家にとってもシーパワーが脅威となるかは不明である。しかしながら、当時のイギリスと似た環境にある国家はシーパワーに脅威認識を抱くと予想できる。

今後は本稿で扱った事例以外のシーパワーを観察することが求められるだろう。これにより、仮説の一般性を判断することができると考えられる。また、シーパワー以外の領域的パワーを対象を広げることで、それぞれの領域的パワーが政策、戦略に対してどのような影響を与えるのか明らかになるかもしれないため、今後はシーパワー以外にも注目していきたい。

(1) Congressional Research Service, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress*, March 9, 2021, 2, <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/RL/RL33153> (accessed March 14, 2021). 福田潤一

- 「米海軍の新建艦計画と新戦略を読む」笹川平和財団「二〇二二年二月二五日」[https://www.spl.org/jna/articles/fukuda\\_03.html](https://www.spl.org/jna/articles/fukuda_03.html)「二〇二二年三月一六日アクセス」。
- (2) 防衛省編『防衛白書』二〇二一年度版 日経印刷「二〇二二年 一七五頁」。
- (3) Jack S. Levy, and William R. Thompson, "Balancing on Land and at Sea: Do States Ally against the Leading Global Power?" *International Security* 35, no. 1 (Summer 2010): 8, 16-19, 21.
- (4) Joseph M. Parent, and Sebastian Rosato, "Balancing in Neorealism," *International Security* 40, no. 2 (Fall 2015): 54-57.
- (5) Stephen M. Walt, *The Origin of Alliances* (Cornell University Press, 1987), 5-6, 21-26. ナクス・ウエルン『国際政治の戦艦』河野勝「岡垣知子訳」勁草書房「二〇一〇年」一五四—一六二頁。
- (6) Stephen G. Brooks, and William C. Wohlforth, *World Out of Balance: International Relations and the Challenge of American Primacy* (Princeton University Press, 2008), 22-59.
- (7) John J. Mearsheimer, "The Future of the American Pacific," *Foreign Affairs* 80, no. 5 (September-October 2001): 48-49; John J. Mearsheimer, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2nd ed. (NY: W.W. Norton & Company, 2014), 29-46, 83-87.
- (8) Thazha. V. Paul, "Soft Balancing in the Age of U.S. Primacy," *International Security* 30, no. 1 (Summer 2005): 47; Christopher Layne, "The Unipolar Illusion Revisited: The Coming End of the United State' Unipolar Moment," *International Security* 31, no. 2 (Fall 2006): 11.
- (9) Jack S. Levy, and William R. Thompson, "Hegemonic Threat and Great-Power Balancing in Europe, 1495-1999," *Security Studies* 14, no. 1 (January-March 2005): 1-33; Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 7-43.
- (10) Levy, and Thompson, "Hegemonic Threat," 23-29. レヴィ・トンプソンの研究における「ネオリアリズム」は対抗同盟の結成と定義のれづらさ。そのため本稿では、彼らの研究に言及する際は対抗同盟という言葉をを用いる。
- (11) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 8, 16-19, 21.
- (12) *Ibid.*, 20-23.
- (13) *Ibid.*, 25-35.
- (14) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 23-24; Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 52-53.
- (15) Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 54-57.

- (16) Ibid., 58.
- (17) Ibid., 60-64, 70-79.
- (18) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 24n51.
- (19) Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 52.
- (20) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 16-19, 21, 25-26.
- (21) Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 61-62.
- (22) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 24n51; Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 60.
- (23) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 23-30.
- (24) Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 70.
- (25) アルフレッド・T・マハン『マハン海上権力史論』北村謙一訳、原書房、二〇〇八年、四六頁。
- (26) George Modelski, and William Thompson, *Seapower in Global Politics, 1494-1993* (Hampshire: McMillan Press, 1988), 33-37, 50-51, 73-75; Brian Benjamin Crisher, and Mark Souva, "Power at Sea: A Naval Power Dataset, 1865-2011," *International Interactions* 40, no. 4 (August 2014): 608.
- (27) カール・フォン・クラウゼヴィッツ『戦争論（上）』清水多吉訳、中央公論新社、二〇〇一年、三五頁。
- (28) 同右、三九頁。
- (29) クラウゼヴィッツ『戦争論（上）』六八―七〇頁；カール・フォン・クラウゼヴィッツ『戦争論（下）』清水多吉訳、中央公論新社、二〇〇一年、四七〇、五〇二―五〇五頁。
- (30) ハンス・デルブリュック『政治史的枠組みの中における戦争術の変遷』小堤盾編『戦略論体系②デルブリュック』芙蓉書房出版、二〇〇八年、一六―一八、七九、一一八頁。
- (31) 同右、一七頁。
- (32) クラウゼヴィッツ『戦争論（上）』四八頁。
- (33) 後潟桂太郎『海洋戦略論―大国は海でどのように戦うのか』勁草書房、二〇一九年、三頁。
- (34) 同右、三頁。
- (35) ジュリアン・スタンフォード・コーベット『コーベット海洋戦略の諸原則』エリック・J・グロウヴ編、矢吹啓訳、原書

- 房、二〇一六年、三八三—三八五頁。
- (36) 同右、三八三—三八五頁。
- (37) Matthew S. Seligmann, Frank Nägler, and Michael Epkenhans, eds., *The Naval Route to the Abyss: The Anglo-German Naval Race 1895-1914* [hereafter NRA] (Surrey: Ashgate Publishing, 2015), xxii-xxxv.
- (38) Modelski, and Thompson, *Seapower in Global Politics*, 123.
- (39) ドイツの軍事予算について、ドイツ海軍の予算は多い時でも陸軍の予算の半分程度であった。ここから、ドイツが地理的にも予算的にもランドパワー国であったことが理解出来る。ホルガー・H・ハーウィック「国民国家の戦略的不確定性—プロイセン・ドイツ（一八七—一九一八）」中島浩貴訳、ウィリアムソン・マレー、マクレガー・ノックス、アルヴィン・バーンスタイン編『戦略の形成（上）—支配者、国家、戦争』石津朋之、永末聡監訳、中央公論新社、二〇〇七年、五〇六—五〇七頁。
- (40) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 28-29.
- (41) William Mulligan, "From Case to Narrative: The Marquess of Lansdowne, Sir Edward Grey and the Threat from Germany, 1900-1906," *The International History Review* 30, no. 2 (June 2008): 276, 281-285; Aaron L. Friedberg, *The Weary Titan: Britain and The Experience of Relative Decline, 1895-1905*, Paperback reissue ed. (Princeton University Press, 2010), 174-178. 藤井信行「日英同盟」協約交渉とイギリス外交政策』春風社、二〇〇六年、一三二頁。
- (42) Seligmann, Nägler, and Epkenhans, ed. NRA, xv-xlix.
- (43) 義井博『ザイルホルム二世と第一次世界大戦』清水書院、二〇一八年、五六頁；ウィリアム・マリガン『第一次世界大戦への道—破局は避けられなかったのか』赤木完爾、今野茂充訳、慶應義塾大学出版会、二〇一七年、七六—七七頁。
- (44) Imperial Naval Office, Budget Division, "Safeguarding Germany against an English Attack", draft, and corresponding tables [undated], February 1900, NRA, 81-85.
- (45) Michael Epkenhans, *Tripitz: Architect of the German High Seas Fleet* (VA: Potomac Books, 2008), 48-50.
- (46) Jon Tetsuro Sumida, *In Defense of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy, 1889-1914*, Naval Institute Press Paperback ed. (MD: Naval Institute Press, 2014), 6-18.
- (47) *Ibid.*, 18-28.

- (48) *Ibid.*, 37-42.
- (49) *Ibid.*, 37, 51-56.
- (50) 本稿では弩型の装甲巡洋艦を巡洋戦艦と称することとする。なお、ドイツ海軍は装甲巡洋艦と巡洋戦艦を分けていないため、ドイツ海軍の装甲巡洋艦は、弩型であつても巡洋戦艦とは称しないこととする。Aidan Dodson, *The Kaiser's Battlefleet: German Capital Ship 1870-1918*. (South Yorkshire: Seaforth Publishing, 2016), 10.
- (51) 弩型戦艦の特徴として、単一口徑主砲、薄い装甲、タービンエンジンの搭載を挙げることがある。しかし、ドイツ海軍の弩型戦艦はイギリス海軍に比べて装甲を厚くする代わりに速度が低く抑えられている。そのため本稿では、弩型戦艦の基準として単一口徑主砲を採用しようとするのかと考える。
- (52) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 112; Matthew S. Seligmann, "The Anglo-German Naval Race, 1898-1914," in *Arms Races in International Politics: From the Nineteenth to the Twenty-First Century*, ed. Thomas Mahnken, Joseph Maiolo, and David Stevenson. (Oxford University Press, 2016), 29-32.
- (53) Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 55.
- (54) *Ibid.*, 55.
- (55) "Draft of an Amendment to the Act concerning the German Navy of 10 April 1898, including Justification and Annex II," January 25, 1900, *NRA*, 59-80; Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 59-60, 74-80.
- (56) "Draft of an Amendment to the Act Concerning the German Navy of 14 June 1900," November 27, 1905, *NRA*, 184-186; Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 71.
- (57) "Draft of an Amendment to the Act Concerning the German Navy of 14 June 1900," November 20, 1907, *NRA*, 232-235.
- (58) "Draft of an Amendment to the Acts Concerning the German Navy of 14 June 1900 and 5 June 1906," April 15, 1912, *NRA*, 341-347; Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 92-94.
- (59) Julian S. Corbett, *Naval Operations: History of the Great War Based on Official Documents, Volume I*, rev ed. (East Essex: Naval & Military Press, 2009), 437-438.
- (60) Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 188-189, 192-193, 196-201, 203-205.
- (61) *Ibid.*, 207-209.



- (62) Ibid. 214-215, 218-219, 222, 224-226.
- (63) 以下で紹介する重巡洋艦は、諸元に装甲厚が示されている通り、装甲巡洋艦である。ドイツ海軍は巡洋艦を重巡洋艦と軽巡洋艦と区別しているため、本稿では以下で紹介するドイツ海軍の巡洋艦について、重巡洋艦と表記することとする。
- (64) Dodson, *Kaiser's Battlefleet*, 194-195, 198-199, 202, 206.
- (65) Ibid. 210-213, 216-217, 220-221, 223.
- (66) Friedberg, *Wary Titan*, 146-147.
- (67) Ibid. 147-150.
- (68) Paul Kennedy, *The Rise and Fall of The Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, William Collins Paperback ed. (London: William Collins, 2017), 261. ヴリガン『第一次世界大戦への道』五四―五五頁。
- (69) Kennedy, *Rise and Fall of Great Powers*, 261.
- (70) Friedberg, *Wary Titan*, 167-169, 189. ホール・ケネディ『イギリス海上覇権の盛衰 下―パクス・ブリタニカの終焉』山本文史社、中央公論新社、二〇一〇年、六一―六四頁。
- (71) Memorandum by Custance, December 19, 1900, *NA*, 115-116; Memorandum by Custance, September 24, 1901, *NA*, 117-118.
- (72) Memorandum by Custance, February 24, 1902, *NA*, 121-122; Custance, "Memorandum on the Strategic Position in the North Sea," May 28, 1902, *NA*, 125-126.
- (73) Memorandum by Battenberg, November 7, 1904, *NA*, 152-153.
- (74) Sumida, *In Defense of Naval Supremacy*, 190-192. タネネー『海上覇権の盛衰 下』九二頁。
- (75) Admiralty Memorandum, "Standards of Strength," printed February 8, 1913, *NA*, 461; Sumida, *In Defense of Naval Supremacy*, 192.
- (76) Admiralty to Commander-in-Chief Channel Fleet, June 14 1907, *NA*, 262-264.
- (77) Slade, "Great Britain, France and Russia-versus-The Triple Alliance," December 3, 1908, *NA*, 364-368.
- (78) Matthew S. Seligman, "Switching Horses: The Admiralty's Recognition of the Threat from Germany, 1900-1905," *The International History Review* 30, no. 2 (June 2008): 242-245.

- (79) Arnold-Foster. "Notes on a Visit to Kiel and Wilhelmshaven, August 1902 and General Remarks on the German Navy and Naval Establishments." September 15, 1902. *NR4*, 132-137; Seligmann. "Switching Horses," 246-248.
- (80) Minute by Custance on "Germany's New Naval Programme," November 15, 1899. *NR4*, 113; Memorandum by Custance, December 19, 1900, 115-116; Seligmann. "Switching Horses," 248-251.
- (81) Seligmann. "Switching Horses," 251-254.
- (82) Friedberg. *Wearry Titan*, 146-147; Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 15, Table 16. 吉岡昭彦「イギリス帝国主義における海軍費の膨張」『土地制度史学』第三二巻第四号、一九八九年七月、七、九頁。
- (83) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 16.
- (84) 排水量と速力はスピードから、主砲口径と主要装甲はコンスタムの値を使用。Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, Table 16; Angus Konstam. *British Battleship, 1890-1905: Victoria's Steel Battlefleet and the Road to Dreadnought* (Oxford: Osprey Publishing, 2020), 36.
- (85) Norman Friedman. *The British Battleship, 1906-1946* (South Yorkshire: Seaford Publishing, 2015), 417. クリス・ブクナブ『イギリス海軍戦艦』レンドノート一巻、超弩級戦艦たちの栄光 一九〇六―一九一六』平田光夫訳、大日本絵画、二〇一七年、四一頁。
- (86) Reginald H. Bacon. *The Life of Lord Fisher of Kibberstone, VI: Admiral of the Fleet* (MT: Literary Licensing, LLC, 2013), 250-251, 253; Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 38-42, 48-53.
- (87) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 22-25, Table 3. 吉岡「イギリスにおける海軍費の膨張」二二―二三頁。
- (88) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 57.
- (89) "A Statement of Admiralty Policy," November 30, 1905. *House of Commons Parliamentary Papers* [hereafter HCPP], volume LXXX, 7; Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*, 112-113.
- (90) Friedman. *British Battleship*, 97-98, 418-420. トムナブ『戦艦』レンドノート』四五頁。
- (91) Friedman. *British Battleship*, 419-420.
- (92) *Ibid.*, 420.
- (93) *Ibid.*, 421-422.

- (94) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*. 258-260.
- (95) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*. 262-263. Friedman. *British Battleship*. 422.
- (96) Matthew S. Seligmann. *The Royal Navy and the German Threat, 1904-1914: Admiralty Plans to Protect Trade in a War Against Germany* (Oxford University Press. 2012). 83. Bacon. *Life of Lord Fisher*. VI. 255. John Roberts. *British Battlecruisers, 1905-1920*. rev. ed. (South Yorkshire: Seaforth Publishing. 2016). 24-25.
- (97) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*. Table 16; Roberts. *British Battlecruisers*. 29.
- (98) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*. 158-159; Roberts. *British Battlecruisers*. 29-31, 41.
- (99) Sumida. *In Defense of Naval Supremacy*. 162; Roberts. *British Battlecruisers*. 33, 41, 83.
- (100) Roberts. *British Battlecruisers*. 35-41.
- (101) Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 10.
- (102) *Ibid.*. 11.
- (103) Brian R. Mitchell. *International Historical Statistics: Europe, 1750-2000*. Fifth ed.. (NY: Palgrave Macmillan. 2003). 716; Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 11-13.
- (104) Paul Schmalenbach. *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895-1945*. trans. by Keith Lewis, (MD: Naval Institute Press. 1979). 45; Nils Schwerdtner. *German Luxury Ocean Liners: From Kaiser Wilhelm der Grosse to AIDAstella* (Gloucestershire: Amberley Publishing. 2013). 32, 36.
- (105) Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 14-17.
- (106) Schmalenbach. *German Raiders*. 46; Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 17-20; Schwerdtner. *German Ocean Liners*. 128.
- (107) Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 20-22.
- (108) Schmalenbach. *German Raiders*. 45-46; Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 22; Schwerdtner. *German Ocean Liners*. 75. 野間恒『増補 豪華客船の文化史』N.T.T出版。二〇〇八年。一五九頁。
- (109) Schmalenbach. *German Raiders*. 45-46; Seligmann. *Royal Navy and German Threat*. 22.
- (110) 藤田哲雄『帝国主義期イギリス海軍の経済的分析 一八八五〜一九一七年―国家財政と軍事・外交戦略』日本経済評論

- 社、二〇一五年、一四—二二頁。
- (111) Mitchell, *International Historical Statistics*, 253. ケネディ『海上覇権の盛衰 下』四八頁。
- (112) Mitchell, *International Historical Statistics*, 500. 藤田『イギリス海軍の経済史的分析』一四、一七—二二頁；ケネディ『海上覇権の盛衰 下』四八頁。
- (113) Mitchell, *International Historical Statistics*, 720; Corbett, *Naval Operations*, Volume 1, 22.
- (114) "Report from the Select Committee on Steamship Subsidies: with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence, Appendix and index," August 1, 1901, *HCPP*, Volume VIII, 85-86; Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 25.
- (115) "Report from the Select Committee on Steamship Subsidies: Together with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence, Appendix and Index," December 3, 1902, *HCPP*, Volume IX, ix-x.
- (116) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 25-26.
- (117) Arnold-Foster, "Minute to the First Lord on 15 Questions Concerned with the Navy," January 31, 1902, NRA, 120-121; Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 27.
- (118) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 27-28.
- (119) Selborne, "Memorandum on the Situation created by the Building of Four German Steamers for the Atlantic Trade of 23Knots and Upwards," July 1, 1902, NRA, 126-128.
- (120) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 28-30.
- (121) Admiralty, "Memorandum on the Protection of Ocean Trade in War Time," October 1903, NRA, 143-144.
- (122) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 30.
- (123) *Ibid.*, 31-32.
- (124) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 35-40; Andrew Boyd, *British Naval Intelligence through the Twentieth Century* (South Yorkshire: Seaforth Publishing, 2020), 15, 28-29, 62-63.
- (125) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 33-35.
- (126) *Ibid.*, 40-41.
- (127) *Ibid.*, 41-42.

- (128) Ibid., 42-43.
- (129) Richard Webb, "Memorandum on Possible Losses to British Commerce in an Anglo-German War," May 28, 1914, NRA, 475-477.
- (130) "Report from the Select Committee on Steamship Subsidies," December 3, 1902, x.
- (131) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 53-54.
- (132) Selborne, "Situation created by the Building of Four German Steamers," 126-128; Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 54-57.
- (133) "Navy Estimate, 1903-1904. Statement of First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1903-1904," February 14, 1903, *HCPP*, volume XXXIX, 7.
- (134) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 57.
- (135) Ibid., 58-60.
- (136) "The Cunard Steamship Company, Limited. Copy of an agreement between the Admiralty, the Board of Trade, and Postmaster General and the Cunard Steamship Company, Limited (dated 30th July 1903), with Treasury minute thereon (dated 30th July 1903); with together with copies of memorandum and articles of association of the Cunard Steamship Company, Limited, and draft trust deed for securing debenture stock," July 30, 1903, *HCPP*, volume XXXVI, 6.
- (137) Schwerdtner, *German Ocean Liners*, 46. 監訳『豪華客船の大海』109頁。
- (138) Selborne, "Situation created by the Building of Four German Steamers," 126-128.
- (139) "Report from the Select Committee on Steamship Subsidies," December 3, 1902, x; Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 71-74.
- (140) Bacon, *Life of Lord Fisher*, VI, 256-259; Sumida, *In Defense of Naval Supremacy*, 26-28.
- (141) Sumida, *In Defense of Naval Supremacy*, 55, 58; Roberts, *British Battlecruisers*, 24; Peter K. Kemp, *The Papers of Admiral Sir John Fisher, Volume I* (NY: Routledge, 2019), 207-209.
- (142) Matthew S. Seligmann, "New Weapons for New Targets: Sir John Fisher, the Threat from Germany, and the Building of HMS 'Dreadnought' and HMS 'Invincible', 1902-1907," *The International History Review* 30, no. 2 (June 2008): 303-314; Sumida,

- In Defense of Naval Supremacy*, 38-42, 48-53.
- (14) Bacon, *Life of Lord Fisher*, V.1, 255.
- (144) *Ibid.*, 256.
- (145) Seligmann, *Royal Navy and German Threat*, 76-78.
- (146) *Ibid.*, 132-134.
- (147) *Ibid.*, 136-138.
- (148) *Ibid.*, 132, 138-139, 152.
- (149) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 8, 16-19; Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 56, 58.
- (150) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 25-26; Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 61-62.
- (151) Levy, and Thompson, "Balancing on Land and at Sea," 23-30; Parent, and Rosato, "Balancing in Neorealism," 70.
- (152) Parent, and S Rosato, "Balancing in Neorealism," 52-53.

齊藤 拓海（さいとう たくみ）

所 属 慶應義塾大学大学院法学研究科修士課程二年

専攻領域 国際政治学、安全保障論

主要著作 「水の制止力に関する考察」（第四一回（二〇一八年度）法政大学懸賞論文佳作）