

(史料紹介)

水野広徳海軍大佐『日本海軍』(日本太平洋問題調査会、1929年)  
 Captain Hironori Mizuno, *Japanese Navy*, The Japanese Council  
 Institute of Pacific Relations, Tokyo, 1929.

鳥羽 厚郎

## I 史料解題

水野広徳(1875-1945)は、戦後歴史学ではあまり注目されてこなかった人物である。彼は日露戦争に第41号水雷艇長として参戦した海軍軍人であり、1911年に大ベストセラーになった『此一戦』の作者として知られた文筆家であった。第一次世界大戦末期と戦後直後の2度にわたってヨーロッパ各地を見聞した結果、「思想の大転回」を起こして「平和主義者」へ転身し、海軍を退職する。以後、1920年代における代表的な軍事評論家として『中央公論』等の大手総合雑誌を中心に平和論・軍縮論などを精力的に発表した。1930年代に入っても持論を曲げることなく展開したことから、「反骨の平和主義者」とも評価されている。

水野研究は、『水野広徳著作集』全8巻が刊行された1995年前後から本格化し、現在までに多くの研究が発表されている<sup>(1)</sup>。しかし、水野の対外評価に関しては、未だ詳細な分析がなされているとは言えない。水野の言説はアメリカでも注目されており、アジア太平洋戦争末期の日本本土空襲が激化した時期、『中央公論』1925年4月号に掲載された「米国海軍と日本」が、アメリカ軍の宣伝ビラに引用されたことは既に明らかにされているものの<sup>(2)</sup>、その他のものに関する言及は、皆無と言っても過言ではない。水野の論稿中、『中央公論』1925年2月号に掲載された「米国海軍の太平洋大演習を中心として」は、神戸の英字新聞である *Japan Weekly Chronicle* 誌で翻訳された後、合衆国本国の *THE LIVING AGE* 誌1925年4月11日号に“*America's Pacific Manoeuvres*”というタイトルで転載された<sup>(3)</sup>。水野自身も、1929年に“*Japanese Navy*”という海外向け英語文献を執筆・出版している。“*Japanese Navy*”は、水野自らが海外向けに英語で執筆したことや日本海軍の歴史を古代から解き明かしていること、ロンドン海軍軍縮会議直前の1929年という時代背景、といったことから、1920年代を通じて展開された水野の主張の最大公約数的見解、海外に向けた水野の情報発信のあり方を垣間見ることができる。

はじめに書誌情報を示しておこう。本書は、1929(昭和4)年に日本太平洋問題調査会【The Japanese Council Institute of Pacific Relations 略称：日本IPR】から刊行された。日本IPRは、渋沢栄一を会長、井上準之助日本銀行総裁を理事長として1926年に発足し、自由主義的知識人も参加して学術・文化交流に取り組んだ団体である。そして、本書は、“*Western Influences in Modern Japan*”という文化交流の一環として出版されたシリーズの第19号であり、全45頁、縦19センチの小冊子である。

そもそも、太平洋問題調査会【Institute of Pacific Relations 略称：IPR】とは、1919年にアメリカYMCA事務局が太平洋地域のYMCAの指導的地位にある人々を召集し、キリスト教の精神普及をはじめとする共通の諸問題を討議する会議の開催を提案したことを発端とする。特に1921年のワシントン会議以後の太平洋地域を取り巻く情勢の深刻化に伴い、意志疎通や理解の不足、相手に対する知識の欠如を認識したことから、1925年7月1日から2週間にわたって、ホノルルに於いてIPR第1回ハワイ会議が開催され、IPRを永続的機関とすることが決定された。IPRの目的及びその性格を形成する上で大きな影響力を持った要因は、太平洋地域の情勢の深刻化に加えて、科学思想の普及と第一次世界大戦の与えた教訓、そしてデモクラシーの風潮であった。こうした影響を受けて、太平洋地域に利害を有する諸国の相互関係の改善を目的とし、諸国民間に存在する現実問題を各国支部に於いて常時科学的に調査研究すること、その成果を持ち寄って、およそ隔年毎に国際会議を開催し、意見交換と比較国際研究を行ない、問題の本質を見極め併せて友誼を深めること、そして各国世論の啓蒙に努めること、などを目的としてIPRが設立されたのである<sup>(4)</sup>。

“Western Influences in Modern Japan” シリーズは、東西文化交流の一環として編集された英文パンフレットであり、日本における西洋文明の影響を平明な文章で説いている。シリーズの概観は以下の通りである。

1. 新渡戸稲造「日本文明における外来思想の現在」
2. 吉田熊次「日本の教育における欧米の影響」
3. 金子馬治「日本哲学の概観」
4. 高柳賢三「日本における西洋法学思想の受容と影響」
5. 桑木彥雄「日本における科学思想の発展」
6. 姉崎正治「日本の宗教」
7. 団伊能「芸術」
8. 市河三喜「日本語における外国の影響」
9. 斎藤勇「日本における英文学」
10. 鈴木文四郎「日本におけるジャーナリズム」
11. 星野あい「女子教育」
12. 信夫淳平「日本の外交関係」
13. 吉野作造「現代日本における政治の発展」
14. 井上準之助「近代日本における経済・産業の発展」
15. 浅利順四郎「日本における社会運動と社会立法の発展」
16. 長尾半平「日本の通信」
17. 長尾半平「日本の鉄道」
18. 河野恒吉「日本陸軍」
19. 水野広徳「日本海軍」

20. 野口源三郎「スポーツ」

21. 田辺尚雄「日本の伝統音楽」

一見して分かる通り、著名な執筆陣と多岐にわたるテーマ設定で構成されているのが、本シリーズの特徴である。シリーズ第19号となる本書の構成は次の通りである。

(はじめに)

昔の日本と海軍【Old Japan and her navy】

近代日本における海軍の創建【Creating a navy in modern Japan】

海軍訓練【Naval training】

日本における初期造船業【Early shipbuilding in Japan】

江戸幕府の滅亡【Downfall of the Tokugawa government】

日本海軍としての再建【Revival of the Imperial navy】

日清・日露戦争の影響【Effects of war with China and Russia】

日米建艦競争【Naval competition between Japan and the United States】

第1節では古代から江戸時代までの海洋史をまとめ、第2～4節では幕末における幕府・諸藩による西洋型海軍の創設を、第5節では戊辰戦争を、第6～8節では明治から1920年代までの日本海軍の発展過程を描いている。したがって、本書は水野の手による「日本海軍史」としての役割も持っており、水野の歴史認識を明らかにする上でも興味深い史料といえるだろう。

## II 日本語訳全文

### <凡例>

- 1、水野自身の補足については、( ) を使用する。
- 2、翻訳の関係上、原文表記を表示する場合は、【 】 を使用する。
- 3、訳者の補足は、[ ] を使用する。
- 4、煩雑さを避けるため、長い訳注は、脚注とする。

### <全文>

日本は英米仏伊と共に五大海軍国の1つの地位を占める。このグループの中では英米に次ぐ第3位である。並はずれた海軍力は、日本の国際的影響の中で重要な1つであり、同時に、独立独歩の気風と国家の存立を守ることを可能とさせる。この海軍力なしには、即座に

日本の国際的名声は失われ、極東の果てという地理的状況のために三等国へ墮ちるだろう。政治的国際的意義における太平洋問題の検討で、海軍が極めて重要な役割を果たしていることは明らかである。それゆえに、日本海軍なしには、太平洋問題の解決は絶対に不可能であろうと言っても過言ではない。

現在、海軍軍縮は最も重要な国際問題である。海軍軍縮が、世界平和の目的と国民負担軽減を誠実に欲しているにも関わらず、日本は太平洋における国家の存立を確保することを義務と考えるというだけの理由で、この問題に対し非常に警戒している。

日本は現在、第一線艦艇 600,000 トン、将兵 80,000 人、3 年以内に大型高速艦艇を建造しうる海軍工廠・民間造船所を保有しているが、この偉大にして強大な海軍の歴史は、わずか 70 年ほどに過ぎない。この時代のはじまり、すなわちはじめて欧米に対し開国させられた時、日本は自国の長い海岸線を防衛する 1 隻の軍艦も保有していなかった。それゆえ、当然ながら、ペリー提督【Commodore Perry】率いる 4 隻の艦隊が東京湾口の浦賀に現れた時、日本人はそれまで見たこともないような大きさと装備を持つこれらの軍艦に大いに狼狽した。

したがって、日本海軍は、西洋列強に対し開国した 19 世紀半ばに創設されたものであり、西洋文明の純粋な影響の産物である。今日の日本海軍と封建時代の海軍との間に明らかな繋がりはないが、私には現在は常に過去に基礎を置くものであると思われる。したがって、現状の十分な理解のために過去の海洋に囲まれた日本についていくつか言及することが必要である。

### 昔の日本と海軍【Old Japan and her navy】

日本帝国【Empire of Japan】は、太平洋の北西端、アジア東方の多くの島々より構成される。おそらくこれらの島々に居住する民族は、太平洋を渡ってきたのだろう。彼らが、南洋から黒潮に乗ってやってきたのか、それとも大陸から朝鮮半島を経由してやってきたのかは、純粋な民族起源の問題である。日本文学が、海洋に関する神話的伝承に富むことは驚くに値しない。こうした伝承は、日本人の祖先が海に関して強い関心を持っていたことを明示している。その遺伝の法則ゆえに、この海への愛は世代から世代へと伝えられたのかもしれない。

我々が歴史を顧みる時、造船技術の発展と同様に海軍の漸進的な発展に気付く。3 世紀前半の神功皇后【Empress Jingo】治世下における三韓征伐【expedition to Korea】は、特筆される。これは、日本の海軍史上画期的な出来事であった。それは、日本と朝鮮の絶え間ない交易の始まりであり、同時に日本人の海洋活動の活発化であった。朝鮮との交易は、黄海を渡った中国との交易に通じた。

しかしながら、7 世紀後半、唐王朝の影響力が朝鮮へ拡大すると、日本は朝鮮との交易を諦め、鎖国政策【policy of seclusion】を採用した。全ての海外渡航は完全に禁止され、

海洋活動は終焉を迎えた。その後の600年間、世界から隔絶された島国であり続けたのである。この間、人々は海洋とほとんど関係を持たなかった。使用された船舶は、沿岸航海のためのものであった。外国の海賊たちが時々九州沿岸に侵入した。この時代、平氏と源氏の最終決戦である1185年の壇ノ浦の戦いを除外すれば、特筆すべき海戦はなかった。しかし、[この特筆すべき海戦でさえも、] 確固とした海軍組織も、海戦の訓練を受けた将兵も、存在しなかったのである。この戦いのために雇用された船舶は、漁船や輸送船を徴発したものであった。これらの小型船は、陸兵部隊を要員に配置していた。それゆえ蒙古襲来【Mongolian invasion】時、日本は海からの攻撃に対応する、あるいは戦闘前に上陸阻止を強いるような海軍を保持していなかった。神風【providential】と考えられている暴風雨によってのみ、日本の勝利は可能となったのである。

蒙古襲来は、明らかに他国から隔絶された日本人に対する警告と教訓であった。それは、国際戦争が国家の運命を決しかねないことを証明したと見られた。蒙古襲来後、沿岸域に住む日本人が、未だ効力を有する海外渡航禁令にも拘わらず、中国や朝鮮で密かに略奪を行ないはじめるのに我々は気づく。そんな略奪者たち【adventurers】やその行為の一部が、倭寇【Waiko or Jap raids】として、後世に悪名を残すこととなった。彼らの活動は徐々によくある雇用の一形態となった。職にありつけなかったり、家を継げなかったりといった人々がこのような略奪活動へ身を投じた。この倭寇の最盛期は、14世紀から15世紀にかけてであった。この約100年間、中国・朝鮮沿岸は、日本人によって繰り返し荒らされた。歴史家は、最終的にこれらの沿岸が全くの無人地帯となったことを教えてくれる。こうした日本人による恐ろしい活動は、北欧のバイキングと類似している。

こうした略奪行為は、約200年間にわたって渤海、黄海北部から東シナ海南部に至るアジア大陸東岸一帯に広がった。その結果、この時代に造船技術はかなりの発展を見せた。この時代の終わりにかけて、南洋では日本船とヨーロッパ船の接触があったことは明白であり、これが造船に多少の発展を促した。

日本人の海賊行為は、16世紀後半に至って次の理由で減少しはじめる。(1) 絶えざる略奪行為による、戦利品獲得の機会減少。(2) 中国・朝鮮の沿岸防衛力強化。(3) 海外渡航禁令のより厳格な施行。(4) 絶え間ない国内戦乱による国内での略奪機会の増加、である。こうした状況下において、倭寇の一部は、シャム・安南・ルソンなどへ向かい、他の者は、略奪を断念した。

16世紀後半、封建時代の英雄の1人である豊臣秀吉の施政下、朝鮮出兵【expedition to Korea】が行なわれた。しかし、彼は陸兵部隊の支援のために、沿岸部に所領を持つ大名【feudal lords】に船舶の建造を命令したが、海戦に備えるための組織も訓練も十分ではなかった。彼の命令によって建造された船舶は、一般船舶を戦闘用に転用したに過ぎない。指揮官たちには、技術的な知識も腕前も欠けていた。一方、朝鮮人と中国人は、日本人の海賊行為の痛切な経験から、海戦に関してかなりの準備を行い有利であった。特に朝鮮人はこの頃までに、造船と海岸防備に関する知識を獲得していた。彼らは、すでに全戦略拠点を防衛

するための組織化された海軍を整備していたのである。彼らの船舶には、十分な戦闘兵器が装備され、将兵は破壊力を引き出すための十分な訓練を積んでいた。この敵国海軍は、歴史上著名な歴戦提督である李舜臣【Yi Sun-sin】の指揮下にあった。こうした不利な状況下、侵攻軍【invading army】はみじめな敗北を喫し、退却を余儀なくされたのである。この敗北は、日本人の海軍及び海洋への発展に貴重な教訓をもたらした。様々な技術的発見が大災害に付随するように、造船に対する注目すべき進歩が見られたのである。

17世紀初頭、江戸時代【Tokugawa Era】が始まると、日本とシャム・ルソンといった南洋との間の交易は増加した。これらの航海に従事した船舶は、当時の西洋船の水準にほぼ匹敵していた。しかしながら、その直後、為政者は厳格な海外渡航禁令と外洋航行用大型船舶の建造禁止令を施行した。この禁令は、西洋船の日本来航禁止にまで拡大した。この禁令は無制限かつ極めて厳格なものであり、いわゆる「キリシタン邪宗門」【“Christian magic”】の恐怖に対応するためのものであった。幕府は、国内における恐ろしい異教の撲滅を決定したのである<sup>(5)</sup>。1つ例外があった。オランダ商人のみが、厳しい制限下ながら長崎を訪れることを許可された。この1つの経路を通じて、日本人は西洋文明へのアクセスを得たのである。

この禁令下、500石（約50トン）を超える全ての船舶は廃棄された。この時代、日本には長大な海岸線を守るための1隻の軍艦もなかった。多くの人々は、海外の世界に全く無知であった。それにも関わらず、彼らは天下泰平が永遠に続くものと思い、惰眠をむさぼり続けたのである。この時代は、比較的交通手段が未発達であり、結果的に西洋の影響は、太平洋の大部分には広がっていなかった。南洋諸島やオーストラリアには、いまだ無知な野蛮人が居住し続けていた。この時代、これら地域を永続的に植民地化ないし占領することは極めて容易なことであった。もし幕府が鎖国政策に代わって開放政策を採用していたならば、太平洋とその近辺の歴史は、今日の状況とは極めて異なっていたことであろう。

### 近代日本における海軍の創建【Creating a navy in modern Japan】

江戸時代後期より前の25世紀以上にわたって海防をおろそかにしていたにも関わらず、一度しか外国の日本への侵攻がなかったことは重要な事実である。この侵攻に関しては既に述べた。この幸運な状況は、日本の地理的要因と周囲に強力な海軍国が存在しなかったためである。言い換えれば、日本を取り囲む海洋は、国防上、数百の強力な戦艦を上回る力を持っていたのである。自然は、日本に難攻不落の地理的恩恵を与えた。しかしながら、このような固有の状況のせいで、人々は海洋と外国からの侵略に対する国防の必要性への関心を失ってしまった。日本の7,000海里以上にわたる長大な海岸線は、数百年にわたって無防備な状態に置かれていたのである。

日本が、200年以上にわたって鎖国を続けていた間、西洋では近代文明が急速に進歩していた。特に蒸気機関とそれに付随する造船技術の発明によって、海上交流に革命的な変化が

起こった。例えば、ヨーロッパとアジアの間の航海期間は、2年から数ヶ月に短縮した。このような状況の変化の下、西洋船が頻繁に日本沿岸にやってくるようになった。19世紀の最初の50年間、南からイギリスとフランスの軍艦が、北からロシアの軍艦が日本近海を偵察し、それゆえこの国の人々は、格言を引用して、あたかも敵がベッドの足元で寝ているかのように感じた。この敵のいびきは、日本人が何百年もの間、無邪気にむさぼっていた惰眠から覚醒させ、国防組織の早急な必要性を認識させた。

16世紀半ば、ヨーロッパ商人は、交易と布教を目的として日本に来航した。しかし、西洋の軍艦による最初の来航は、1808年における長崎で起こった。この時来航したイギリス軍艦について、記録によれば以下の通りである。

1808年8月、突如としてイギリス軍艦がオランダ船に偽装して長崎港内に侵入した。イギリス軍艦は、2名のオランダ人を人質にとり、燃料と水を調達すると退去した。このイギリス軍艦は、全長31間(1間=6フィート)、全高10<sup>(ママ)</sup>フィートであった。船の両舷には23門ずつ2列にわたって、さらに船首と船尾に各2門、小計で50門の大砲が配置されていた。これらの砲の重さは、約2貫目(1貫目=3.75キログラム)であった。船内には30門、船尾マストと中央マストには各6門、船首マストには4門の砲があり、合計で96門であった。近代における初めてのヨーロッパ軍艦の日本来航であり、長崎港は大騒ぎとなった。怒りと恥の意識に苛まれた長崎奉行【the local governor】の松平図書頭【康英】【Tosho-no-kami Matsudaira】は、切腹した。彼は、事件の記録を残し、自らの責務を放棄したことへの謝罪の意を表明したのである。

これは、この当時、ヨーロッパ船が来航するたびに、日本人が打ちのめされたことへの大きな戸惑いと混乱を思い出させる。

45年後の1853年、ペリー提督が4隻のアメリカ軍艦を率いて東京湾に現れた。彼の任務は日米間の通商条約を締結することであった。この「黒船」【“Black ships”】の到来は、日本全国に並はずれたセンセーションを巻き起こした。公議は、開国と鎖国に分裂した。この数年前、オランダ国王ウィレム2世【William II.】は軍艦を日本へ派遣し、将軍宛の私信を提出した。この私信は国際関係の現状を丁寧に説明し、日本に対して対外交渉のために開国することを説得するものであった。国王はまた、中国のアヘン戦争【the opium war】に言及し、日本が類似した運命を辿ることに対して警告した。これは、ペリーの任務と同様に、為政者の目を開くのに十分なものであり、ついに彼らは鎖国政策を放棄し、対外交渉のために開国することを決定した。これは、わが国の歴史の新たな1頁を開いたことを意味した。

今まで外国の侵略からの天然の障害であることを証明し、ある程度まで効果的な防御を提供した四囲の海洋は、今や進歩した文明に侵略のための手段を促進させることとなったのである。この画期的な移行は、日本の国防計画を形作った。これより前、何人かの先見の明の

ある指導者たちは、軍艦建造と強力な海軍の創建の差し迫った必要性を仲間に気付かせることを試みた。しかし、幕府はこうした主張に耳をふさぎ、造船禁令を継続した。オランダの派遣団に続き、アメリカ艦隊が来航して初めて、為政者はやむを得ずこれに応じたのである。

1853年、禁令は廃止され、浦賀にて西洋基準の全長22間・2本マストの軍艦建造が命令された。他の大型船は、幕府の命令により石川島と江戸（現在の東京）で建造された。沿岸の諸藩は、外国からの船舶購入や自藩での建造を指示された。実際、海防の緊急性は、今や国を圧迫する西洋の影響によって、全国全てに感じられた。しかしながら、幕府による長年の造船禁令により、大型船舶建造のノウハウは、ほとんど失われていた。この理由により、新たに建造した軍艦の多くは、全く使い物にならなかった。これに関連して、勝安房守〔海舟〕【Awa Katsu】が述べたことは興味深い。

最近この国で建造された軍艦を見るに、私には、西洋のスタイルを表面上のみ模倣しただけのものに感じられる。実際、これらの船舶は、極めて低品質・低速で、実用目的にはほとんど耐えられない。これは、設計図において重心を全く軽視しており、その結果これらの船舶は、順風の時のみしか航行できない。逆風の時や大波に逆らって進む時は、乗員は球のように転がってしまう。これらの船舶は、船体の上部が重すぎ、下部が軽すぎる。私は、荒れた海では大被害を受けてしまうように思う。

この頃、ヨーロッパに1つの危機がおとずれ、ロシアと英仏の間で戦争が勃発した。ロシア軍艦「ディアナ」号【Diana】は敵艦を追跡中、下田に寄航したときに大地震に遭遇した<sup>(6)</sup>。この艦は、津波に襲われて難破した。ロシア人乗組員は、幕府に保護され、近辺の戸田【Toda】〔本来的な読み方は“Heda”〕の日本人船大工を雇用して、2本マストのスクナー船建造を許可された。乗船したロシア人乗組員は、北海へ去った。これらの船大工は、西洋造船技術を最初に習得した人々であった。その後、彼らは君沢にて西洋式の船を建造するために雇われ、その後、「君沢形」【Kimizawa】は、この国で造られるこの形式の船の名前となった。ロシア人たちを襲った不運は、日本人に恩恵を与えた。彼ら船大工たちは、後に幕府海軍【Shogun's navy】に関わり、近代日本造船業の父となったのである。

1853年、幕府はオランダへ2隻の軍艦を発注した。ヨーロッパにおいてクリミア戦争が勃発したことによって、これらの軍艦を引き渡すことは不可能となった。それゆえ、翌年、オランダ政府は日本に、「スームビング」号【Soembing】を譲渡した。この船は、南洋から長崎へ回航された全長22間、全幅5間、大砲5門装備の外輪船であり、「観光丸」と命名されて、近代における初の日本軍艦となった。先に発注していた2隻の軍艦も、1隻は1857年に、もう1隻も1858年に日本へ回航された。この2隻は、それぞれ「咸臨丸」「朝陽丸」と命名された。同年、イギリスのヴィクトリア女王【Queen Victoria】は、日本へ「エンペラー」号【Emperor】を譲渡し、「幡龍丸」と命名された。

このように、日本は4隻の蒸気船を保有するようになった。沿岸諸藩もまた、類似した船

船を建造ないし購入し、日本海軍【Imperial navy】〔原文中における“Imperial navy”は、全て「日本海軍」と訳す〕の基礎が徐々に形成された。こうした進歩的な政策が幕府によって採用されたにも関わらず、いまだ鎖国政策を支持する頑冥で保守的な日本人は、「攘夷」【“Away with the barbarians!”】を叫んでいた。無知な大衆がこの煽動にのせられた結果、幕府首脳は頻繁に暗殺された。外国人も同様に殺害された。外国と手を結んで紛争をおこそうと目論む人間もいた。全国的に混乱が広がり、幕府による政治運営は極めて難しくなった。こうした混乱に加えて、国庫はほとんど空になり、多くの藩主たちも幕府援助を拒否したのである。

このような多くの困難の中で海軍の創設はほとんど不可能となった。決定的な必要性の感覚だけが、責任感ある為政者に適切な海軍建設の緊急性を刺激した。全ての手段は、この重要な仕事の達成に向いていた。西洋の制度は、必要な改革を引き起こすために模倣された。イギリスの協力によって、沿岸部の砲台建設が行なわれた。オランダ・フランス・イギリスの教師たちが海軍訓練のために、オランダ・フランスの技師たちが造船所建設のために雇用された。豪商たちに頼み、軍艦建造のための基金の寄付が奨励された。その他多くの計画が、強力な海軍創設を促進するために遂行されたのである。

1861年、幕府は海軍増強のために、2～3隻の軍艦購入と海軍分野の留学生派遣を決定した。この目的のための交渉がアメリカ政府と続けられたが、不運なことに南北戦争のため、アメリカ政府はしばらくの間、日本側の要望は認められない旨を応答した。次に、オランダに軍艦1隻を発注した。同時に榎本釜次郎〔武揚〕【Kamajiro Enomoto】(後の海軍卿【Navy Minister】)の指揮下、海軍技術習得のために若者たちをオランダへ留学させた。オランダへ発注した軍艦は、「開陽丸」と命名され、1867年に榎本一行とともに帰国した。この軍艦は、大砲26門・400馬力であり、今まで日本が獲得した中で最も強力な軍艦であった。

協定によれば、アメリカ政府は平和が回復されたらすぐに、軍艦建造を行なうことになっており、1隻は1865年に日本へ引き渡された。この軍艦は、「富士山丸」と命名され、大砲12門・250馬力であった。1868年には、「ストーンウォール」号【Stonewall】が譲渡された。これは、装甲艦であり、幕府が倒れた後の4月に日本へ到着した。アメリカ政府は中立のため、幕府への引き渡しを拒否した。そのため、この艦は新政府【Imperial government】に引き渡され、「東」と命名された。(大砲4門・500馬力。)復古した新政府に軍艦を譲渡したアメリカ政府が、新政府の設立に多大な貢献を成したことは、確かな事実である。

1868年、新政府が発足した時、政府と諸藩が保有した軍艦およびその他の船舶を列挙すると以下の通りである。

- (1) 政府所有軍艦9隻。内、オランダ製4隻、アメリカ製3隻、イギリス製1隻、ドイツ製1隻。
- (2) 政府所有船舶25隻。内、イギリス製14隻、アメリカ製10隻、ドイツ製1隻。
- (3) 諸藩所有船舶77隻。内、イギリス製57隻、アメリカ製17隻、オランダ製2隻、フランス製1隻。

政府所有船舶の購入金額は、譲渡された2隻の軍艦および金額不明の商船1隻を除いて、合計3,336,000ドル。諸藩所有船舶の購入金額は、金額不明の12隻を除いて、4,494,000ドルである。

これらに加えて、政府および諸藩保有の国産船舶が25隻である。これらは、2・3の例外を除いて、全て小型帆船であった。1隻は、江戸〔原文では、“Tokyo”であるが、時期的に不適切であるため、江戸と訳す〕近郊の石川島で建造された、全長17間、全幅2.5間、60馬力の蒸気船「千代田形」であった。これらは全て、全長20間未満であり、当時の造船技術の未熟さを示すものであった。

### 海軍訓練【Naval training】

江戸幕府が開国を決定した後、西洋水準の海軍が創建された。最初の軍艦は、オランダ政府から贈呈された「観光丸」(旧名「スームビング」号)であった。しかしながら、船舶を操作できる訓練を積んだ日本人はいなかった。それゆえ、海軍訓練学校の設立が必要となった。この目的のために幕府はオランダ領事ドンケル・クルティウス【J. H. Donker Curtius】とオランダ海軍将校ファビウス【G. Fabius】の提案を受け入れた。この学校は、1855年長崎に開設され〔長崎海軍伝習所のこと〕、スタッフはオランダ海軍将校ペルス・ライケン【Pels Rijcken】と22名の下士官・兵から構成された。生徒は、2年間のコースで幕府と諸藩から入校を許可された。生徒たちは、この2年間で諸種の技術を学び、1857年に卒業した。最初のオランダ人教官は帰国し、新たにオランダからホイセン・ファン・カッテンディーケ【W. Huysen Van Cattendijke】率いる38名のスタッフが着任した。この最初の卒業生の中には、日本海軍の創始者となる勝麟太郎〔海舟〕【Rintaro Katsu】と榎本釜次郎〔武揚〕がいた。1859年、長崎から日本で最初のコレラ大流行が起こり、多数の死者が出た。オランダ人教官の契約満了もあり、この海軍学校は閉校した。この閉校より前、新たな訓練学校が江戸(現在の東京)の築地に開設された。スタッフには、幕府・諸藩の若者を集めた長崎海軍伝習所の最初の卒業生たちが就任した。

この最初の4年間におけるオランダ人教官たちによる卓越した訓練のおかげで、日本人は今や、外国の援助から独立し、諸種の海軍技術を習得したのである。進歩は非常に急速であり、1860年1月、アメリカ政府が通商条約の条文を交換するために、ポーハタン号【Pohatan】を派遣した際、幕府は咸臨丸の派遣を決定した。この日本船は、わずか10名のアメリカ人(将校1名、技術者1名、軍医1名、会計士1名、水兵6名)の顧問のみで、残りの乗組員は全て日本人であった。航海は極めて困難であったが、艦長は全ての障害を乗り越え、37日間の航海の後、無事サンフランシスコ港へ到着した。これは日本艦による初の大洋横断であり、外国の港へ日章旗を掲げた軍艦が訪問した初の事例である。

この成功は、わずか8年前にペリー提督指揮下のアメリカ艦隊が日本人に驚嘆と恐怖の念を抱かせたように、アメリカに大きな驚きを与えた。それはまた、アメリカ人に日本の開国

の大成功に満足し大喜びさせたのである。アメリカは、日本に対する西洋文明導入の指導に日本が十分報いたと感じた。この時、古風な髷を結び、刀をさした日本人は、町全体で歓迎を受けたのである。20日以上滞在中、咸臨丸乗組員は、サンフランシスコのメア島にある海軍工廠で船の修理と艤装を許可された。咸臨丸は帰路ハワイへ立ち寄り、1860年5月上旬に浦賀へ無事到着した。修理のために、アメリカ政府から約25,000ドルが日本に寄付された。日本も同様にアメリカの福祉事業のために貢献した。この好意の交換は、日米間の外交関係に多大な思いやりを加えた。咸臨丸の帰国後、幕府は感謝の気持ちを表して、アメリカ大統領と修理に何らかの形で関わった全てのアメリカ人へ贈り物をした。

咸臨丸のアメリカ訪問は、日本の国際関係に巨大な意義をもった。第1に、日米の友好関係を演出したこと。第2に、日本の国際的名声を上げたこと。第3に、西洋文明を日本人に熟知させる上で良い状況を与えたこと、である。全体として、この出来事は、国家の発展、特に海軍の発展を促進する手段となったのである。

幕府は、閉校した長崎海軍伝習所と築地の学校に加えて、1863年に新たな海軍訓練学校を神戸に設立した。1866年、幕府はイタリア海軍将校バーリ【Bari】を中心とする4名のイタリア人の監督下、「富士山丸」に乗船しての4ヶ月の訓練課程を設置した<sup>(7)</sup>。為政者は、この問題に強い関心を持っており、より高度な訓練のため翌1867年にイギリス海軍将校トレーシー【R. E. Tracy】率いる12名のイギリス教官団を雇用した。この課程は築地の学校で開始されたが、幕府と新たに組織された京都の新政府との戦争が勃発したことに伴い、築地の学校は停止され、教官も解雇されてイギリスへ帰国した。これより前に、幕府はフランス政府との特別な友好関係を考慮して、全ての海軍教育にフランス人を雇用することに同意していた。しかし、興味深いことに海軍教育はフランスよりむしろイギリスであるというフランス公使の提案によって、イギリス人の雇用へと政策を変更したのである。このフランス公使の寛大な態度は、特筆すべきである。それゆえ、日本海軍が形成される江戸時代後期における海軍教育は、初めはオランダから、次いでフランス、最後にイギリスから学んだと見ることができる。

### 日本における初期造船業【Early shipbuilding in Japan】

海軍を創設し維持していくためには、適切な訓練の必要性のみならず、船舶の建造・修理のための工場を建設することも必要である。日本における初の造船所は、1855年に長崎の対岸にある飽の浦に建設された。オランダ人の手によって設計・建設が行なわれ、機械もオランダから輸入された。この造船所は1861年に竣工した。これは、この国における初の西洋式造船所であり、後に極東最大の造船所となる三菱長崎造船所【Mitsubishi Yards】である。

当時、「閑叟」【“Kanso Nabeshima”】の号で知られ、海軍に多大な関心を寄せていた佐賀藩主鍋島[直正]は、費用を自弁して自藩に造船所を建設するべく努力した。この目的のた

めに、巨額の費用を使って、オランダから工作機械一式を購入した。しかし、彼はこのための資金が用意できず、建設のための人員も確保できなかったため、全てを幕府に寄付した。この工作機械のため、幕府は江戸近郊に新たな造船所を建設することを試み、その計画の実行をフランス公使ロッシュ【Leon Rochelle】に相談した。公使は、強い関心を持ち、横須賀に停泊しているフランス軍艦から数名の将校に指示して、工作機械の調査を行なわせた。将校たちは、この工作機械が軍艦と商船建造のためには馬力も大きさも不十分であり、修理のみに使用するものであることを発見した。次いで幕府は、新たな造船所建設予定地についてフランス公使に助言を求めた。公使はフランス海軍将校と共に江戸近郊を調査し、その結果、相模国の横須賀が適切であると勧告した。公使はまた、オランダから購入した工作機械を装備した修理用小型ドックを横須賀に併設することを提案した。この公使の勧告に基づき、幕府は、この造船所の具体案をつくるため、上海に滞在していたフランス人技術者ヴェルニー【Vernet】を雇用した<sup>(8)</sup>。1865年に日仏間で正式な協定が結ばれ、ヴェルニーに建設が任された。この協定の条文は以下の通りである。

今般横須賀湾へ仏蘭西国ノ周旋ニ依テ製鉄所ヲ取建ルニ付公使へ商議セシ処上等機械官ウエルニー最モ其技ニ長シタル故ヲ以テ薦揚セラレ「アドミラル」厚情ヲ以テ上海ヨリ右ウエルニーヲ呼寄ラレ同意シタリ之ニ依テ爾後ノ爲メ約スル処ノ条目左ノ通り。一、製鉄所一箇所修船場大小二箇所造船場三箇所武器蔵及役人職人等ノ役所共ニ四箇年ニシテ落成ノ事。一、横須賀湾地形地中海岸ツーロン湾ニ似タルニ寄り製鉄所ハ右地方ニ取建アル模式ニ倣ヒ大概横四百五十間縦二百間ノ地坪ヲ以テ取建ル事。一、製鉄修船造船ノ三局取建諸入用総計凡高一箇年六十萬「ドルラル」都合四箇年二百四十萬「ドルラル」ニテ落成ノ事<sup>(9)</sup>

横須賀造船所は、即座にオランダから機械を購入し、1865年9月に完成した。横須賀の用地測量は同月に開始され、即座に工事が始まった。ヴェルニーは、建設指揮と外国人労働者の選定に関して、忠実に職務を遂行した。これはフランス政府の斡旋と共に工廠建設を大いに促進した。これに関連して、幕府がこの任務を遂行するために多大な保護を与えたことは明らかである。記録を引用すれば、

然るに、何れの国に依るべきかの問題に至りて、終に仏国に決したり、其理由は、海外各国皆我師なりと雖も、余国に比して、仏国は、巽順にして、其説も稍や信を取るに足れりといふにありき<sup>(10)</sup>

これらの記録は、この出来事と密接に関わったものを根拠としている。当時の日本の置かれた状況に光を当てる点で興味深いものである。

### 江戸幕府の崩壊【Downfall of the Tokugawa government】

<sup>(ママ)</sup>1854年の日米修好通商条約の締結後、幕府は他のヨーロッパの国家と類似した条約を結んだ。こうした状況下で、開港した長崎・横浜における外国人居住者は、増加の一途をたどった。概して日本人は、未だ鎖国の夢から目覚めておらず、国際的状况にまったく無知であった。多くの日本人は、依然として外国人は野蛮人であると見なし、彼らとの交流を恥辱と考えていた。こうした無知な人々に真実を悟らせるのは、極めて難しかった。こうした状況の下、不幸な出来事が起きることは当然の成り行きであった。

例えば、1862年、4人のイギリス人が横浜近郊を騎乗して通りかかった。生麦にて、彼らは薩摩藩主の行列の前を横切った。お互いともお互いを理解しておらず、結果的に大名の家臣たちは、そのイギリス人たちが自らの主君を意図的に侮辱したと思い、激怒した。この闘いの結果、日本人によって3人のイギリス人が負傷し、1人は死亡した。イギリス政府は幕府との交渉で、この事件を大きく取り上げた。翌年、鹿児島湾は7隻のイギリス艦隊によって侵攻された。薩摩藩所有の3隻の蒸気船は炎上し、鹿児島の町は艦砲射撃を浴びた。

1864年、下関を航海している外国軍艦と商船は、長州藩によって砲撃された。この出来事は、4日間にわたる英米仏蘭の4ヶ国の艦隊による下関砲撃【bombarding of Shimonoseki】を引き起こした<sup>(11)</sup>。長州藩士は勇敢に戦ったが、最終的に敗北し、無条件降伏に終わった。

これらの事件によって幕府は、賠償金として生麦事件について100,000ドル、下関事件について3,000,000ドルの支払いを余儀なくされた。こうして幕府は、深刻な財政難に陥った。しかし、これらの不幸な事件は、人々に強力な海軍を組織することが急務であると気づかせた、という点において有益であった。同時に人々は、全ての外国人を野蛮人とする誤りを認識しはじめた。外国人もまた、我国の現状をよりよく理解しはじめた。彼等の賠償要求は比較的少額かつ寛大な条件であった。もしこの条件がもっと厳しかったら、日本はアヘン戦争における中国のような悲惨な例に続いたかもしれない。

国内及び国際的難局の継続によって、最終的に徳川将軍は1868年、天皇に統治権を引き渡し、復古した新政府が統治をはじめた<sup>(12)</sup>。長かった封建体制は、ここに終結した。オランダ帰りで幕府の海軍総裁〔海軍副総裁の誤り〕を務めた榎本釜次郎〔武揚〕は、新政府への降伏を拒否した。彼は、指揮下にあった9隻の艦艇と共に、新政府軍との最後の戦いの基地として北海道の函館に立てこもった。新政府は、1隻の艦艇も保有していなかったため、新政府側についた藩の所有する艦艇が、反乱軍に対抗するため召集された。直近にアメリカ

から到着した装甲艦「東」は、これらに加えられた。絶望的な戦いが、<sup>(ママ)</sup>1878年に函館で行なわれた。この戦いの前に、榎本艦隊は数隻の艦艇を嵐で喪失しており、それゆえ海戦の後に反乱軍指導者は新政府軍に降伏した。

新政府軍の勝利は、全て彼等が所有した1隻の装甲艦のおかげであった。幕府が崩壊した同月の1868年4月にこの装甲艦が横浜に回航されたことは、興味深い。この装甲艦は、幕

府によって契約・購入されていたにも関わらず、行政権力の移行が完了するまで、日本に引き渡されなかった。列国政府のようにアメリカ政府もまた局外中立の立場をとり、契約当事者への船舶引き渡しを拒否していたが、(幕府が) 政権を外れた今、新たに設立された政府へ引き渡されたのである。もしこの装甲艦が2・3ヶ月早く到着し、幕府の手中に落ちていたならば、函館の戦いは榎本艦隊の勝利に終わっていたかもしれない。

この戦いの間、幕府による先の10年間の多大な努力によって建造された全ての艦艇は、実質的に全て破壊もしくは沈没し、乗組員も失われた。この戦いの観点からは、日本海軍の発展にとってほとんど破滅的な影響を与えた。他方、こうした西洋式艦船の乗組員が得た経験は、貴重なものであり、日本海軍の発展に対する多大な貢献であった。

### 日本海軍としての再建【Revival of the Imperial navy】

1868年の王政復古【the Restoration】の後、新政府は、行政機構の大規模な改革に着手した。特にこれは、まず軍務官が特別に設立されたように軍事面において当てはまる。これは1869年に兵部省に改編された。この改編において、今まで各藩に分け与えられていた全ての軍務は、中央政府に統一管理された。それまで各藩に所属していた全ての戦闘艦艇と船舶は、こうして、一つの中央軍事機構の管理下に置かれたのである。国防に関して、新政府は、幕藩体制下における海防の緊急性の重視という政策を受け入れた。ほとんど壊滅していた海軍の再建に途方もない努力が払われたが、新政府は、当時数えきれない改革のために膨大な予算を必要としており、新艦艇建造はとても実行することが出来なかった。幕藩体制【Tokugawa regime】末期において建設途上にあつた横須賀造船所は、資金難により深刻な危機を迎えていた。多くの支払いは滞り、工場は債権者であるフランス海軍によって差し押さえられる危険があつた。こうした深刻な障害にも関わらず新政府は、海軍の再建と拡張の努力を決して怠らなかつた。この目的の達成のため、政府は艦艇建造のまえに、有能な人材育成の必要性を認識した。それゆえ、1869年、東京築地に海軍兵学寮【Kaigun Heigakuryo or Naval Academy】と呼ばれる新たな海軍訓練学校を設立した。前途有望な若者全てに門戸が開かれた。ダグラス中佐【Lieutenant-Commander Douglas】に率いられた多くの教員が学校に雇用された。

1872年、兵部省は陸軍省と海軍省に分かれた。この過程は、海軍拡張の契機となった。新設された海軍省は以下の艦艇を保有した。2,530トン級1隻、1,000~2,000トン級5隻、500~1,000トン級2隻、100~500トン級6隻でこれら14隻の合計は12,352トンであった。わずかに138トンの「千代田形」を除いて、全て海外で建造された。1873年に、初の試みとしてフランス人技師の監督の下、艦艇2隻の国産が行なわれた。1隻は1875年に竣工し、「清輝」(897トン)と命名された。もう1隻の「迅鯨」(1,450トン)は、1876年に竣工した。初のヨーロッパ航海は、1878年に「清輝」によって行なわれ、その乗組員は全て日本人であった。この試みは、海軍に関係する点において、日本人の自立と特徴を示すものであった。

1882年には、語学教員を除いた全ての外国人教員が海軍兵学校から退職し、海軍教育の独立が最終的に達成された。

この独立は、艦艇建造の技術的知識までは広がっていなかった。1875年には、イギリスの造船所に対し、装甲艦1隻（「扶桑」・3,717トン）と鉄骨木皮艦【composite ship】2隻（「金剛」「比叡」、ともに2,248トン）が発注された。これらは1878年に日本に到着した。1883年には、イギリスの造船所に対しさらなる発注が行なわれた。この発注には、砲艦「筑紫」（1,350トン）と、2隻の新型巡洋艦である3,650トンの姉妹艦「浪速」と「高千穂」が含まれていた。これらは、1886年にイギリスから回航された。巡洋艦「畝傍」はフランスで建造されたが、台湾近海で沈没し、二度と発見されなかった。こうした外国製艦艇が日本海軍に増備されている間に、多数の木造艦艇もまた国内で建造されていた。同時に海軍の発展のために、様々な改編が行なわれた。1869年に、日本で初めて品川に海軍の根拠地が設置された。この施設は、一般的に艦艇と乗組員の管理を行なうものである。1871年に、この施設は「提督府」【Teitoku-fu or Admiral's Office】と改称された。この施設は、1876年に廃止され、新たに横浜に「東海鎮守府」【Tokai Chinju-fu or Tokai Naval Station】が設置された。これは最終的に1884年、横須賀に移設され、「横須賀鎮守府」と改称された。これは、日本初の完全な海軍基地と呼ぶことができるかもしれない。1886年には、呉と佐世保にも鎮守府が開設された。この3つの海軍基地により、日本海軍は大幅に強化され、その地位は強固となったのである。

この合間に、様々な国内騒乱が起こった。1874年には佐賀の乱が勃発し、1876年には萩の乱が起きた。こうした反乱の頂点は、1877年の西南戦争【the Saigo Rebellion】によって到達された。政府は、複雑な国際関係にも巻き込まれた。その最初は、1874年の台湾出兵【expedition against Formosa】であった。次に、朝鮮の要塞が、日本艦艇を砲撃した際、日本海軍は妥当な海軍的示威行為をもって対応した。1882年と1884年にも朝鮮で事件が起こった。これらのケースにおいて成立した和解によってもたらされた日本の国際的名声に加え、国際的難局の至る所で、日本海軍は、積極的かつ称賛に値する行動を示した。日本海軍の発展に加え、1889年の憲法発布と翌年の議会開催に示されるような日本の政情の相当な進歩が見られたのである。

### 日清・日露戦争の影響【Effects of War with China and Russia】

明治初期における画期的な政治改革・国家資源大拡張に続いて、日清間における朝鮮をめぐる継続した対立があった。この利害対立は、日本の国際面における影響力増大の当然の結末であった。当時、清は相変わらず自国を極東における最も強大で進歩した国家であると誇っていた。清はまた全ての欧州国家から「眠れる獅子」と恐れられていた。加えて、清はほとんどの西洋海軍が匹敵し得ない強力な海軍を備えていた。その保有艦艇は「定遠」と「鎮遠」を含め全て新鋭艦であった。清国海軍は日本海軍より遥かに優勢であった。この状況を

考慮して、日本政府は急遽清との潜在的な対立に備えるべく、新艦艇をイギリスとフランスの造船所へ立て続けに発注した。1891年には海防艦「巖島」がフランスで、巡洋艦「千代田」がイギリスで竣工した。排水量はそれぞれ、4,210トンと2,439トンであった。1892年にはもう1隻の海防艦「松島」(4,210トン)と通報艦「千島」(750トン)がフランスから到着した。1893年には、高速巡洋艦「吉野」(4,160トン)がイギリスで竣工した。当時、国内においても様々な艦艇が建造された。巡洋艦「秋津洲」、通報艦「八重山」、その他各種の小艦艇である。これら艦艇の建造は、日本における建艦技術の驚異的進歩を論証するものである。通報艦「千島」は、日本への回航中沈没した「畝傍」の代艦としてフランスで建造された。「千島」が瀬戸内海において他の船舶と衝突し沈没したことは不幸な一致であった。日清戦争開戦時における日本海軍の保有艦艇は以下の通りである。戦闘艦艇21隻(これには木造船隻と小艦艇が含まれる)、水雷艇24隻、総トン数61,300トンであった。

この間、朝鮮問題は日清関係を複雑化させ続けていた。武力衝突の引き金となったのは、朝鮮における「東学党の乱」【the Tonghak rebellion】であった<sup>(13)</sup>。当時、清国海軍は北洋・南洋・福建・広東の四つの艦隊に分かれ、戦闘艦艇63隻、水雷艇24隻、総トン数84,000トンであった。日本海軍と対決した主力艦隊は、北洋艦隊(広東艦隊より艦艇3隻を増派された)であり、戦闘艦艇25隻、水雷艇13隻、総トン数50,000トンであった。この艦隊は、日本海軍全艦艇とほぼ同等の戦闘力を保持していた。

8ヶ月の戦闘の後、戦争は日本の完勝に終わった。日本海軍は、豊島沖、黄海、威海衛と次々に勝利を重ねた。この戦争で日本海軍は1隻の艦艇も喪失しなかったのに対し、敵艦多数を撃沈し、戦艦「鎮遠」を含む16,000トン余の敵艦を拿捕した。これら清国拿捕艦は、日本海軍に飛躍的な拡張をもたらした。

日清戦争の最中、列強の大半は中立的立場をとった。彼らはこの戦争を子どもが巨人に挑戦したと見た。その結果は、予想とまったく反するものであった。この戦争は、ダヴィデとゴリアテのようであった。清が最終的に勝利するだろうという印象が持続する中、西洋列強の一部は密かに日本の利害に反する行為を行った。日本海軍が数々の勝利を得た時、日本艦隊は外国人司令官の指揮下にあるという噂が広まった。清国艦隊に関する限り、ドイツ士官と他の外国人将校が顧問として乗艦し、清国将校と密接に関わっていたことは事実である。日本艦隊には1名の外国人将校も乗艦していなかった。

この巨大な大陸帝国に対する注目すべき勝利は極東における卓越した地位を疑問の余地なく日本に与えた。この事実は、一部の国からの嫉妬と疑惑の原因となった。戦争中、中立の立場をとっていたロシア・ドイツ・フランスは、突然、共同して介入し勝利の果実として日本が清から得た遼東半島の返還を強要した。その表面的な理由は、「極東の平和のため」であった。この「三国干渉」【“Three-Power intervention”】は、日本国民に深い恨みを惹起させた。彼らは、国家の防衛は、ただその軍事力のみ頼らざるを得ないことを認識しはじめた。この目的のため、より強力な軍備が必要とされた。この独立独歩の感情は、日本国民のもつ伝統的な尚武精神に完全に一致した。

この時点でつくられた国民精神は、軍事力に対する過剰な信頼を潜ませていた可能性があり、それゆえ海外からは、日本が好戦的国家であるという批判が生じた。しかしながら、こうした軍事力への過剰な信頼は、明らかに後進国に対する西洋列強三国の威圧的な干渉の結果であった。

三国干渉による恨みや嘆きは、復讐の要求を引き起こした。国民は、軍拡が彼らの望んだ結末を達成できるであろうと考え、重税に耐えた。国家は貯蓄を投入して陸海軍を熱心に増強した。それゆえ結局のところ、三国干渉は、強大な隣国に対する予期せぬ勝利によって高慢になっていた人々への良い教訓であった。それは、日本の出来立ての自惚れを中和する有益な経験であった。物質的に失われたものは大きかったが、精神的に得たものもおそらくより大きかった。

日本海軍の歴史的発展へ目を向けると、1893年に最初の5ヵ年継続軍拡計画が始まった。この計画には、日清戦争前にイギリスへ発注された2隻の戦艦（「富士」「八島」と1隻の通報艦（「龍田」）が含まれている。戦争の次の年である1896年、この計画は戦艦4隻・一等巡洋艦6隻・二等巡洋艦10隻・水雷駆逐艦20隻・水雷艇63隻・その他580隻を含む10ヵ年継続の追加計画となった。これは史上空前の大軍拡計画であった。この開始は、不当な三国干渉に対する日本国民の復讐心に起因するものであるが、一方で極東におけるロシアの積極政策の潜在的結果を予期したのもでもあった。

この計画に含まれる艦艇の大半は、イギリスに発注され、少数がアメリカ・フランス・ドイツへ発注された。これは、各国の造船業の長所を学ぶために行なわれた。以下に各々に発注されたリストを示すと、

#### 【イギリス】

戦艦4隻（「敷島」「朝日」「初瀬」「三笠」）  
 一等巡洋艦4隻（「浅間」「常盤」「出雲」「磐手」）  
 二等巡洋艦1隻（「高砂」）  
 駆逐艦16隻・水雷艇15隻

#### 【アメリカ】

二等巡洋艦2隻（「千歳」「笠置」）

#### 【フランス】

一等巡洋艦1隻（「八雲」）  
 水雷艇16隻

#### 【ドイツ】

一等巡洋艦1隻（「吾妻」）  
 水雷艇13隻

極東情勢の急速な変化に伴い、日本政府はこれら艦艇の建造促進に気を使った。この計画

における最後の艦である戦艦「三笠」は1902年にイギリスで竣工した。こうした新規建造艦艇を加え、今や戦艦6隻・一等巡洋艦6隻からなる主力艦隊を有する日本海軍は、極東で起こり得る非常事態に対応できると感じていた。

当時、ロシアは長年の懸案たるシベリア横断鉄道を完成させ、その極東政策はより積極的攻撃的になる結果となった。1900年の「義和団の乱」【the Boxer Uprising】の発生により、ロシアの影響は着実に満州に広がり、その結果、日露関係は険悪化した。ロシアが朝鮮に干渉しようと考えた時、両国間の闘争は避けられないものとなった。戦雲は急速に極東の地平を覆った。朝鮮が日清戦争の対立の原因となったように、今、日露間の闘争の原因となったのである。両国の対立の種は、日清戦争の終結時に蒔かれていたのである。それゆえ、日本海軍上層部が緊急事態に備えたことは無理もないことであった。

日本は、1904年2月に宣戦布告した。両国の外交決裂の前、日本はイタリアで建造されていたアルゼンチン海軍艦艇を2隻購入した。この一等巡洋艦（「日進」「春日」）は、開戦直前に日本に到着した。日露戦争開戦時、日本海軍は以下の艦艇を保有していた。戦艦6隻、一等巡洋艦8隻（「日進」「春日」を含む）、二等・三等巡洋艦17隻、海防艦・砲艦・通報艦25隻、駆逐艦19隻、水雷艇80隻である。総トン数は255,000トンであった。ロシア太平洋艦隊は、戦艦7隻、一等巡洋艦4隻、二等・三等巡洋艦4隻、その他軍艦14隻、駆逐艦25隻、水雷艇多数から成り、総トン数は190,000トンであった。したがって、当時における相互の戦力差はほとんどなかった。

日露戦争は、陸海双方で日本の輝かしい勝利に終わった。とりわけ、それは日本海軍の圧倒的勝利に終わった日本海海戦【the battle of the Japan Sea】に代表される。この勝利の結果、極東の海から敵艦艇を実質的に一掃した。20ヵ月の戦いの後、この巨大な闘争は、有利な条件と状況で日本の勝利に終わった。清・露両国に対する勝利によって、日本帝国は西太平洋における卓越した地位を得た。特にこれは、日露戦争中に拿捕したロシア艦艇を獲得したことで飛躍的に強化された海軍の力に起因する。この段階では、日本海軍は規模においても戦力においてもアメリカ海軍を上回っていた。これは深刻な注意を要する状況であり、それゆえに合衆国は突如、日本に対する態度を変えたのである。

1853年に開国して以来、アメリカ国民は日本に対して好意的であった。これは、日露戦争中、講和斡旋に関連してルーズヴェルト大統領【President Roosevelt】が示した最大限の好意と同情を見る時、確かな真実である。しかし、こうした友好的感情は、今や日本に対する嫉妬や疑惑へと転じた。一部のアメリカ人は、日本を攻撃的で好戦的であると非難させたのである。

### 日米建艦競争【Naval competition between Japan and the United States】

国家間における無制限軍拡競争が行なわれている時、比較的強大な陸海軍を保有してい

る国家が、隣国に恐れられ、潜在的な利害対立への不安を感じることは自然なことである。日本が積極的野心をもっていなかったが、日本の清・ロシアに対する勝利によって、アメリカが対日防衛強化を行なうことは驚くに値しない。日米間は、6,000海里という距離によって隔てられているにも関わらず、日本の強大な海軍の存在によって、アメリカに種々の不安を感じさせることもあるやもしれない。こうした状況の中で、アメリカはその膨大な資源により、日本海軍とより効果的に対決すべく海軍拡張を行いはじめたのである。

単なる防衛目的のために整備された軍備が、競争相手国からは攻撃的軍備と見られるかもしれない。これは国際関係の中では自然な国家心理である。アメリカは、自国の軍拡を「純粹に防衛のため」と説明するかもしれないが、過度の軍拡は日本に恐怖を引き起こさずにはいられない。もしこれをチェックなしに放置した場合、際限ない競争を惹起することになるであろう。このような競争は双方の敵意を刺激し、同様に不当なプロパガンダの誘因となる。世界大戦前における日米間の競争は、英独間の競争と同様、太平洋やヨーロッパに暗雲を漂わせたのである。ヨーロッパにおける競争は、危機が頂点に達した。仏伊間にも似通った競争が存在した。言い換えれば、この状況は、世界的な海軍軍拡の1つによって引き起こされたのである。このような状況下、日本は海軍戦略を、それまでの黄海及び日本海のみものから太平洋を包含するものへと拡大せざるを得なくなった。

単なる海軍軍拡競争に加え、移民問題のために日米関係はますます複雑性を増した。両国間の戦争のうわさは、珍しいものではなかった。バルカン半島と太平洋は、潜在的闘争の2つの中心だったのである。幸運なことに、戦争はヨーロッパで勃発した。世界大戦中、太平洋を覆っていた戦雲は、時と共に消え去ったように思われた。

大戦後、暗雲は再び太平洋を覆った。戦後景気は、日米間の海軍軍拡競争を再燃させて、より激しさを増した。日本政府は、8隻の戦艦と8隻の巡洋戦艦からなる「八八艦隊計画」【“8-8” plan】を実行した。この対応として、アメリカ政府はより大きな海軍拡張政策を決定した。こうした激しい競争は両国国民の感情を刺激せずにはいられなかった。太平洋は第二次世界大戦の中心となる可能性があるという広がった不安が存在した。

こうした万一の事態を未然に防ぐために、アメリカのハーディング大統領【President Harding】が日米英仏伊の五大海軍国を招いて開催したのが、1921年のワシントン海軍軍縮会議であった。この会議で主力艦の制限が合意された。この結果、広がっていた危機は一時的に回避され、日米間の緊張を緩和することとなった。しかしながら、ワシントン条約締結にも関わらず、いまだ補助艦艇の建艦競争による国際競争の不安が存在した。こうした状況の打開を目指し、三大海軍国による軍縮会議がジュネーブにて開催されたが、失敗に終わった。

筆者は、不動の基礎の上に平和が構築された時にのみ、太平洋問題の根本的解決策が見出されると考える。これ無しの解決の努力は、時間稼ぎでしかない。この種の平和を構築するためには、軍備全廃【abolish armament】が必要である。今日、軍備が平和をもたらすとは誰も信じない。ワシントン条約は、そこで決定された制限が実際に緊迫した状況を緩和した

ということを示す事例である。単なる制限が十分に達成できるならば、完全な軍備撤廃によって達成されるものはどれほどのものであろうか。それゆえに、太平洋の永久平和を達成するためには、当該地域における諸国家はその海軍軍備を最小限度【utmost limits】まで制限する必要がある。

現在、積極的軍備を欲する国家など存在しないことは確かである。それどころか、各国は軍備を防衛の目的のためにのみ整備している。こうした軍備の削減のためには、各国の安全を保障することが各国の存続とさらなる発展のために不可欠であろう。それゆえに各国の求める安全をどのように保障するかが根本的問題である。

この問題を海軍の視点から捉えると、太平洋の永久平和は、戦争を目的とした軍拡競争が継続する限りは、不可能な理想である。明確な平和の保障なしには、何をしようと太平洋問題は解決できない。それゆえに、再度筆者の意見を述べれば、海軍軍備のさらなる削減、さらには海軍全廃が最も重要であり【abolition of navies is the most important】、太平洋問題の根本的解決策を講じるという目的を考えるということが、太平洋問題調査会の唯一の適切なテーマでさえありうる。

今まで述べてきたことの要約として、再度日本の造船業の歴史について言及しておこう。日露戦争以前においては、日本の造船業は揺籃期にあった。全ての第一線級艦艇は海外へ発注された。この戦争の最中、日本の海軍諸官衙においては、国内における造船業の確立なしには最終的な勝利はない、という意見が生じた。日露戦争中、世界各国は中立を宣言したため、日本はこれら西洋国家へ艦艇を発注することが不可能となったからである。戦争の進展とともに、新艦艇の必要性は緊急の度を増した。こうした状況下、政府は海軍工廠にて排水量 13,000 t の大型装甲巡洋艦「筑波」と「生駒」の建造を開始した。これは冒険的政策であったが、大成功をおさめた。この成功は、日本国内における艦艇建造能力が信頼に足るものであることを、政府高官に印象づけた。最後に外国発注された艦艇は、日露戦争前にイギリスに発注したものの、竣工引渡が 1905 年になってしまった戦艦「鹿島」と「香取」である。2 隻とも排水量 16,000 t である。全艦艇が国内建造される中での唯一の例外は、一種の試作としてイギリスに発注された巡洋戦艦「金剛」である。これ以降、現在に至るまで日本海軍は、全艦種において全く外国から独立して建造している。現在の日本の建艦能力は、他国に勝るとも劣らない。

以上見てきたものが日本海軍の発展を国際的観点から見たものである。海軍発展は、多くを外国の影響に負っているが、同時に、本稿は、日本海軍の発展が日本国民の力と情熱にも起因するものであることを示すであろう。

1928 年末における日本海軍の保有する艦艇を列举してみる。

	主力艦			補助艦				航空兵力
	戦艦	巡洋戦艦	合計	巡洋艦	駆逐艦	潜水艦	合計	航空母艦
隻数	6	4	10	22	86	62		3

排水量 (千 t)	194	110	304	120	92	57	269	61
--------------	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	----

主力艦と航空母艦は、全て艦齢 20 年以内である。巡洋艦の平均艦齢は 16 年、駆逐艦と潜水艦は 12 年である。上記の表は、これ以外の艦艇を含めていない。

以下に 10 年毎の日本海軍の発展を示す。

年	排水量 (t)	人員	予算 (円)	対国家予算比
1871	12,351	1,593	886,856	4.61
1882	23,953	5,533	3,646,003	4.96
1892	49,231	10,893	9,133,109	13.56
1902	252,567	32,800	36,326,188	16.09
1912	529,610	54,075	95,485,139	16.00
1922	815,958	80,518	502,063,829	31.70
1929	979,911	80,802	268,060,552	15.80

上記に示した表中、1871 年以前はデータが存在しない。1929 年の数字は、先日の帝国議会に於いて承認されたものである。排水量と人員は 1929 年 6 月の調査結果に基づいている。

以下の表は、明治（1868 年）以降における日本政府による海外へ発注乃至購入した艦艇リストである。このリストには諸藩によって発注されたものも含む<sup>(14)</sup>。

艦名	艦種	排水量 (t)	建造	竣工年
朝陽丸	コルベット	不明	オランダ	1868
翔鶴丸	コルベット	350	アメリカ	1868
観光丸	コルベット	不明	オランダ	1868
富士山	コルベット	1,000	アメリカ	1868
摂津	コルベット	920	アメリカ	1868
咸臨丸	コルベット	不明	オランダ	1868
飛龍丸	運輸船	1,700	アメリカ	1869
快風丸	運輸船	155	アメリカ	1869
吾妻	フリゲート	1,358	フランス	1869
長鯨丸	運輸船	996	イギリス	1869
大阪丸	運輸船	440	イギリス	1869
龍驤	フリゲート	2,530	イギリス	1870
春日	フリゲート	1,269	イギリス	1870

第一丁卯	砲艦	125	イギリス	1870
第二丁卯	砲艦	125	イギリス	1870
日進	フリゲート	1,468	オランダ	1870
乾行	コルベット	522	イギリス	1870
雲揚	コルベット	245	イギリス	1871
孟春	コルベット	357	イギリス	1871
鳳翔	コルベット	316	イギリス	1871
肇敏	コルベット	885	アメリカ	1871
筑波	フリゲート	1,978	イギリス	1871
東京丸	運輸船	1,400	アメリカ	1871
浅間	フリゲート	1,191	フランス	1874
高雄丸	運輸船	1,422	イギリス	1874
千早	運輸船	443	イギリス	1875
雷電	コルベット	370	イギリス	1877
扶桑	装甲艦	3,717	イギリス	1878
金剛	フリゲート	2,248	イギリス	1878
比叡	フリゲート	2,248	イギリス	1878
筑紫	砲艦	1,350	イギリス	1883
浪速	巡洋艦	3,650	イギリス	1886
高千穂	巡洋艦	3,650	イギリス	1886
畝傍	巡洋艦	3,616	フランス	1886
巖島	海防艦	4,210	フランス	1891
千代田	巡洋艦	2,439	イギリス	1891
千島	砲艦	750	フランス	1892
松島	海防艦	4,210	フランス	1892
龍田	水雷砲艦	850	イギリス	1894
和泉	巡洋艦	2,950	イギリス	1894
富士	戦艦	12,649	イギリス	1897
八島	戦艦	12,517	イギリス	1897
豊橋	水雷母艦	4,113	イギリス	1897
高砂	巡洋艦	4,160	イギリス	1898
笠置	巡洋艦	4,862	アメリカ	1898
千歳	巡洋艦	4,992	アメリカ	1899
浅間	巡洋艦	9,885	イギリス	1899
常盤	巡洋艦	9,885	イギリス	1899

敷島	戦艦	15,088	イギリス	1900
朝日	戦艦	15,443	イギリス	1900
八雲	巡洋艦	9,800	ドイツ	1900
吾妻	巡洋艦	9,456	フランス	1900
出雲	巡洋艦	9,906	イギリス	1900
初瀬	戦艦	15,240	イギリス	1901
磐手	巡洋艦	9,906	イギリス	1901
三笠	戦艦	15,360	イギリス	1902
春日	巡洋艦	7,628	イタリア	1904
日進	巡洋艦	7,628	イタリア	1904
香取	戦艦	16,950	イギリス	1906
鹿島	戦艦	16,400	イギリス	1906
金剛	巡洋戦艦	27,500	イギリス	1913

上記に加えて実際に受理した艦艇で、1903年までに完成したものは下記の通りである。

駆逐艦 16 隻 イギリス

水雷艇 15 隻 イギリス

水雷艇 13 隻 フランス

水雷艇 16 隻 ドイツ

#### (注)

- 1) 代表的な研究を以下に挙げる。家永三郎「水野広徳の反戦平和思想」(『思想』第519号、1967年)、宮本盛太郎「水野広徳における思想の転回」(宮本盛太郎ほか編『近代日本政治思想史発掘』(風行社、1993年))、栗屋憲太郎・倉敷伸子「反戦思想家水野広徳の評論」(『現代史発掘』(大月書店、1996年))、関静雄『大正外交』(ミネルヴァ書房、2001年)、福島良一「水野広徳の軍備観の変容—『戦争』回避と『敗戦』回避の狭間で—」(『埼玉学園大学紀要 人間学部篇』第4号、2004年)、同「水野広徳と軍備撤廃論」(『埼玉学園大学紀要 人間学部篇』第5号、2005年)、同「水野広徳の『国防』認識—軍備縮小との関わりを中心に—」(『埼玉学園大学紀要 人間学部篇』第7号、2007年)、小池聖一「水野広徳と海軍、そして軍縮」(『芸備地方史研究』第266号、2009年)、田中智大「「反骨の平和主義者」水野広徳像の再検討—軍縮論の隘路と崩壊にみる水野広徳の諦念—」(『人文学論叢』第15号、2013年)、平岡瑛二「水野広徳著『無産階級と国防問題』について」(『季刊子規博だより』第33巻3号、2014年)。
- 2) 前坂俊之編『海軍大佐の反戦 水野広徳』(雄山閣、1993年)、7-8頁。この宣伝ビラには「水野広範」と書かれているが誤記である。
- 3) この序文においては、“The author is a well-known naval officer who has been placed on the retired list on account of his liberal views.”という言い方で水野を紹介しているが、水野の予備役入りは自らの意志で願ったものである。海軍としてはむしろ水野の再出勤を望んでいたため、この評価は誤りである。(前坂、前掲書、42頁。小池、前掲論文、30頁。)しかし、水野の予備役入りがこのように見られていた、という点では興味深い。
- 4) 片桐庸夫『太平洋問題調査会の研究—戦間期日本 IPR の活動を中心として—』(慶應義塾大学出版会、2003年)、32-33頁。
- 5) 大政奉還・王政復古の大号令までの間、“Tokugawa government” “Tokugawa Shogunate” “feudal government” “the government” “Japanese government” は、全て「幕府」と訳す。

- 6) 実際の来航目的は「敵艦の追跡」ではなく、日露和親条約調印のためである。
- 7) 原文では、“In 1866 the government arranged a four month’ s training course on board the warship Fujiyama (purchased from America) under the tutelage of four Italians headed by Bari, an officer of the Italian navy.”となっているが、これは事実誤認である。他の文献によれば、「慶應二（西暦千八百六十六）年一月、横浜碇泊仏国軍艦「ゲリウエール」より、海軍士官四名を招聘し、同港繫留の我軍艦富士山に乗組ませ、海軍学術の伝習を開始せり、而して教授せし事業は、艦内規則・各員の職務礼式・戦闘操練等なりき、同年四月に至り、幕府は此伝習事業を停止したり」（造船協会編『日本近世造船史（明治時代）』（原書房、1973年【原本1911年】）、66-67頁）とあり、イタリア人ではなくフランス人である。
- 8) 原文中では“Vernet”となっているが、文脈としてはヴェルニー【F. L. Vernet】のことであると思われるため、以下“Vernet”は「ヴェルニー」と訳す。
- 9) 横須賀海軍工廠編『横須賀海軍船廠史』（原書房、1973年【原本1915年】）、19-20頁より条文引用。原文とほぼ同意。
- 10) 造船協会、前掲書、101頁。原文とほぼ同意。
- 11) 長州藩による砲撃事件は1863年であり、四国艦隊による下関砲撃が1864年である。原文では、両者を混同していると思われる。
- 12) 大政奉還のことを指しているとするれば、1867年の誤りである。
- 13) 歴史用語としては、「甲午農民戦争」と表記すべきであるが、原文のニュアンスを残すため、あえて「東学党の乱」と訳した。
- 14) 本表における「艦種」は、全て英語の直訳とした。