

第2章

第一次、第二次世界大戦におけるドイツの海軍戦略

ミヒャエル・エプケンハンス¹

カイゼルの海軍への情熱

1888年に即位した新たな皇帝^{カイゼル}、ヴィルヘルム2世の影響に触れずして、ドイツの海洋進出を説明するのは難しい。先代までの皇帝とは対照的に、カイゼルは王室の中で初めて海軍の問題に実際に関心を抱き、強力な海軍の必要性を認める用意のある人物であった。ヴィルヘルム2世の治世下、海軍は皇帝の支持によって多大な恩恵にあずかることとなった。1888年、勝利を収めたドイツ陸軍は平時において19,294人の将校と468,409人の下士官・兵卒から構成された一方、当時の海軍の総兵力は将校534人を含む15,480人にすぎなかった。艦隊自体は、装甲艦18隻、大型巡洋艦8隻、小型巡洋艦10隻から構成された。ヴィルヘルム2世が即位25周年を迎えた1913年、海軍の規模は将校2,196人、下士官・兵卒59,991人にまで膨れ上がっていた。加えて、1912年の改正(*novelle*)艦隊法において、艦隊は主力艦61隻、小型巡洋艦40隻、魚雷艇144隻、潜水艦72隻から編成されると規定された。1888年と比較すると、これは攻撃戦と防衛戦のいずれも遂行可能な実に強力な軍事組織であった。

「日の当たる場所」

これほど大規模な海軍増強の理由の一つは、世界の列強入りを目指すドイツの意思にあった。カイゼル及び多くの同時代人にとって、これは大英帝国に匹敵する植民地帝国を海外に築くことを意味した。多くの欧州列強が16世紀から植民

¹ ミヒャエル・エプケンハンス教授は、ドイツ連邦軍軍事史・社会科学研究所研究部長を務めた。本稿は、2019年9月に防衛研究所(東京)で「日独戦史共同研究プロジェクト」のために発表された基調講演に基づくものである。重要な参考文献は本稿中に引用されており、その原典を確認できるようにしている。末尾に参考文献一覧を示している。

地帝国を築き始めたのに対し、ドイツは後れを取っていた。1880年代半ばにアフリカと太平洋地域に植民地を樹立したことで、ビスマルクがついに植民地推進派のために歯止めを解いたが、彼自身は常に極めて消極的な帝国主義者だった。

新たに即位したカイゼルは、ドイツの列強入りを目指す積極的な植民地政策を担う、最も重要な登場人物の一人だった。彼は国民に向けた演説で、この信念を度々口にした。とはいえ、ドイツの外交政策の転換を求めたのはカイゼルだけではなかった。彼と同様に、同時代人の多くが、ドイツ帝国は活気ある若い国家であり、居並ぶ列強の中で国家の地位を保つだけでなく、グローバル化する世界で国の未来を守るためには、帝国主義を更に追求する必要があると感じていた。ドイツ屈指のリベラル派歴史学者の一人、フリードリヒ・マイネッケは、1920年代を振り返って国民の認識を次のように非常に正確に表現した。「当時の世界情勢を踏まえると、国土が狭く、成長により一層窮屈になりつつあったドイツのような国は、自国の未来を確保するには巨大な植民地帝国の建国が不可欠だと結論せざるを得なくなっていた」。1890年代半ばに中東・極東で勢力圏の拡大を図った他の列強の試みによって、この確信が更に揺るぎないものとなった。加えて、状況は有利に思われた。ドイツ最大のライバルである諸国同士の緊張——アフリカでの英仏、アジアでの英露——により、ドイツは列強の狭間で「漁夫の利 (*tertius gaudens*)」を得られるほぼ唯一無二の立場にあるように見えた。これら全てを吟味した結果、国際的なパワーポリティクスの舞台に足を踏み入れる方が、大陸勢力にとどまるより利点が多いのは明らかであった。

ドイツの海洋権益

しかしながら、パワーポリティクスに加えて、ドイツの国益を左右する遠隔地への戦力投射、北海やバルト海に面したドイツ沿岸部の防衛という従来の動機、さらには皇帝の海軍への情熱は、1870年代以降の海軍強化や、1890年代後半以降の海軍拡大を部分的に説明するものでしかない。1840年代後半以降、ドイツは農業国から近代的な工業国へとほぼ劇的な変化を遂げていた。統一後には変化のペースが加速した。新たな法律により、商工業は100年前の度量衡・時

間帯に関する規則から解放され、商工業の急速な拡大を後押しした。ドイツの国内総生産は1850年の940万マルクから1875年の1,760万マルク、1900年には3,310万マルクへと増加した。1913年には4,840万マルクに達した。同様に、石炭や鉄鉱石などの従来産業の産出量も飛躍的に増加した。例えば鉄鉱石の産出量は、1850年の20万トンから1873年には220万トン、1895年に540万トン、1913年にはついに1,930万トンに達した。産業後進国は瞬間に、光学、化学、機械製造、電気などの新産業は言うに及ばず、鉄鉱石・鉄鋼業などの旧産業においても、産業革命の先端を走る英国に追い付き、場合によっては追い越し始めた。

これらの産業は、商品を販売する市場だけでなく、遠方にある世界の多くの地域から輸入される原料も必要とした。北ドイツ・ロイド汽船会社、ハンブルク・アメリカ汽船会社 (Hapag)、ハンブルク・南アメリカ汽船会社 (HSDG) などの海運会社は、世界の海を股に掛けてこれらの商品と材料を輸送した。これらの会社は小さく出発したものの、1880年代のドイツ政府からの補助金交付も追い風となって、相当な規模の商船隊を作りあげるのに寄与した。商船の大半ははまだ英国で建造されていたが、ドイツの造船所で建造される割合が徐々に増えた。ドイツの造船会社の数が増えて業界自体の規模も拡大し、その中には国内各地に点在する大小様々の無数のサプライヤーも含まれた。1870年代、80年代は英国に後れを取っていた造船業界も、飛躍的に成長した。ハンブルク、プレーメン、キール、シュテッティン (シュチェチン)、ダンツィヒ (グダニスク) の造船所は、やがて英国のライバル会社と競えるだけの技能を習得した。軍艦や定期船の発注がその発展を大いに支えたが、多くの技師は英国で何年もかけて船の建造法を学んでいた。

最も重要な点として、ドイツの人口は1850年の3,370万人から1870年には3,920万人、1900年には5,630万人へと増加した。1910年には、6,490万人の住民を抱えるドイツの人口は、欧州第二位になった。

これだけの人口が食料を必要とした。19世紀半ばまで自給自足の農業国であったものの、ドイツは世紀末にかけて次第に食料を輸入し始めるようになった。統計にばらつきはあるものの、1914年の大戦直前には、輸入が食料供給の20～25%を占めていた。こうした輸入品——肉と穀物——のほとんどが、船で輸送

された。原材料についても同じことが言える。ドイツは鉄鉱石と石炭を輸出できたが、自国の工業を維持するにはそれ以外の原料を輸入する必要があった。何より重要であったのはヤシの種である。後には、数例を挙げると、石油、ニッケルやスズなどの金属、繊維産業用の綿、化学産業用の硝石なども輸入しなければならなかった。

帝国主義列強が競い合う時代には、安全な通商航路の確保が、増え続ける人口に食料を供給し、力強く発展し繁栄する工業国への輸出入の流れを維持するための前提条件であった。18世紀まで、プロイセン王国の各州は、海賊からの商船隊の保護や在外市民の保護を多かれ少なかれ英国海軍に任せていたのに対し、ドイツ帝国ほどの強大な国民国家となれば、商船隊と在外市民、さらには国益全般を自ら守らねばならなかった。そのため、1870年代以降はドイツの巡洋艦が、中国、南アメリカ、アフリカ、地中海の海域で自国の商船隊を守り、必要となればその場で介入していた。加えて、1840年代と60年代のデンマークとの紛争が示したように、海軍のみが封鎖を突破し、自国の商工業を深刻な経済的打撃から守るとともに、国民を飢餓から守れたといえるだろう。

国際政治、海軍増強、国内政治

とはいえ、経済の繁栄それ自体が唯一の目的ではなかった。政治と社会が急激に変化する時代にあって、経済的な豊かさが国内の安定を保証する最善の手段に思われたのだ。19世紀後半の恐慌によって、欧州諸国の社会は繰り返し分断された。恐慌が引き起こした政治的混乱が、既存の政治的、社会的秩序を部分的に脅かした。こうした情勢は、革命によってのみ大半の国民の生活を改善できるという社会主義政党的確信を裏付けたからである。その意味で、ドイツ帝国も例外ではなかった。しかしながら、西ヨーロッパの近隣諸国とは対照的に、ドイツは一部の面でいまだに前近代であった。1864年から1871年の統一戦争の間、それまで何世紀にもわたり国を支配してきた君主と地主貴族は、政治、軍、社会における自らの特権の多くを擁護することができた。次第にブルジョワや労働者階級の圧力が強まったものの、それでも譲歩しようとはしなかった。それど

ころか、経済的繁栄と政治的威信をもたらし、それによって万人に明るい未来を開くと思われる社会帝国主義的な政策の成功が、政治的、社会的な改革を不要にする解決策をもたらした。

国際政治、海洋権益、シーパワー

カイゼルや、さらには同時代人の多くから見ると、「より多くの船舶」の建造こそが、列強にして植民地大国の仲間入りを果たし、国内の政治的安定を確保し、ドイツの海洋権益を守るための唯一の解決策であった。19世紀末の海軍推進派の「バイブル」であった、米海軍大佐アルフレッド・T・マハンの論考集『海上権力史論』の虜だったカイゼルは、1894年に米国人の友人ポルトニー・ピゲロウに告げたように、海軍力とグローバル大国の相関関係を深く確信し、さらにグローバル大国になることが権力と国威、経済的な豊かさ、社会の安定の前提条件だと信じていた。1894～95年の日清戦争と、もはや自明に思われる中華帝国の崩壊、それに続く列強による中国分割はこの確信を確かなものとし、カイゼルの野心をさらに駆り立てた。

しかし、カイゼルが発想に富む海軍推進派であったとはいえ、そのアイデアを体系的に発展させる能力を備えた若き海軍将校、アルフレート・ティルピッツ提督がそばにいないければ、成功を収めていなかっただろう。海軍将校としてプロイセン海軍とドイツ帝国海軍で教練を受けた世代に属するティルピッツは、すぐに調整役にして政治的、戦略的な思想家としての類いまれな資質を発揮した。こうした資質が、1890年代初めにカイゼルの目に留まった。海軍増強への支持を取り付けるために必要な理念的枠組みを最終的に示したのは、疑いなくティルピッツであった。1895年後半に書かれた、ティルピッツから元海軍軍令部長（Chief of the Admiralty）シュトツシュ提督に宛てた書簡には、ティルピッツの気質——パワーポリティクス、海洋、社会ダーウィン主義への信念が入り混じったもの——が見事に表れている。「1866年までに、我が国の海洋権益は完全に衰退した。これはすなわち海上貿易、輸出産業、大西洋植民地、海洋漁業、大西洋のゲルマン主義、海軍を指す。これらのうち生き長らえたものは、『寄生的な性格』を

帯びていた。この問題は今もおおむね続いている。私の見解では、もしこうした海洋権益を積極的、体系的に速やかに最重視しなければ、次の世紀にはドイツは瞬く間に大国の座から転落するだろう。その大きな理由として、この新たな重大な国家的使命、及びそれに伴う経済的利益には、教養の有無を問わず社会民主主義者に対する強力な緩和効果があることもあげられる（中略）。」ティルピッツはさらに、「前述の権益は、軍事力、実際には海軍力による確固たる基盤の上にもみ実現されることができる。さもなくば、我々は未来に向けて小切手を振り出す勇気を持ってないだろう。“*civis Germanus sum*”（私はドイツ国民である）の理念に基づき、『寄生的な発想』を変えねばならない。殊更困難な点は、軍事的な海洋大国への支出が、将来もたらされる経済的利益を十分に認識した上で、時期を見計らって行われねばならないことにある。これに、偏狭さと——目先の個人的な利益のみを考える——商人気質を加えねばならない」と述べている。

政治的成功、国民の支持、艦隊法

1890年代ははまだ過渡期であり、国内外で計画の矛盾や政治的挫折が見られたものの、カイゼルは、帝国海軍大臣に任じられたティルピッツと、1897年に外務大臣、1900年に宰相に就任した野心的な若き外交官ベルンハルト・フォン・ビューローの助けを得て、ついにドイツの外交政策、海軍政策、国内政策の方針を転換させることに成功した。約20年間は、国際政治と海軍強化がほぼあらゆる面でドイツ政治の中心を占めた。ビューローが1897年12月に帝国議会で初めて行った有名な演説で掲げた、平等な権利（*Gleichberechtigung*）と「日の当たる場所」の拡大への要求は、その後何年も多くの同時代人を魅了した。同じ時期に遠く離れた中国の膠州湾を占領し、僅か1年後にスペインから太平洋の多数の島嶼を購入した事実は、政府がこの方向に順調に進んでいることを明らかに示すものだった。

しかしながら、海外での成功は、帝国海軍の人氣が急速に高まった経緯の一部を説明するものでしかない。ランドパワー重視の長い歴史を持つ国でこの目標を達成するために、ティルピッツは、すぐに100万人近い会員を獲得したドイツ

艦隊協会 (Navy League) の支援を受けて、1897年の大臣就任時に近代的なプロパガンダ運動を組織した。海軍将校、教授、教員陣が全国を行脚し、カイゼルの言葉を借りれば「海軍の早急な必要性」を説いて回った。同時に、海軍自体もあらゆる種類の公開イベントを開催し始め、これが次第に多くの人の想像力を刺激した。すなわち、進水式の一般公開、海軍演習の見学、特別に用意された水槽での模擬海戦などである。

2年の間(1898～1900年)に、議会は海軍力を大幅に強化する2本の法律を可決した。1906年、1908年、1912年に更に3本の法律が可決され、海軍強化のペースが加速した。当時、これらの法律は決してドイツ独自のものではなく、マハンの考えに影響されて他の多くの国も海軍を強化し始めていた。とはいえ、ドイツほど精力的かつ体系的にこれを実施した国はなかった。加えて他のどの国でも、海軍が1年に主力艦3隻の建造ペースで自動的に装備を刷新するという規定を設けることによって、政府が僅か20年の間に、議会から最終的に予算法による影響力を奪うようなまねはしなかっただろう。

英国に対抗する海軍

カイゼルの新たな側近たちの最終的な目標が、世界の超大国や海洋大国との冷戦、あるいは必要とあれば武力戦争を通じて、パックスブリタニカならぬパックスゲルマニカを実現することだったかどうかは、おそらく定かではない。だが、「リスク理論」やカイゼルが行った演説から、ドイツの外交政策の新たな進路が英国に向けられたものであることは明らかだった。ティルピッツは1899年に、大洋艦隊が完成すれば、英国は「我が国を攻撃する意思を完全に失い、その結果として海軍を通じ影響力を行使する手段を陛下に譲り渡すことになるため、陛下は偉大な海外政策を実行に移せるでしょう」とカイゼルに請け合った。

海軍のみの視点に立つと、この約束は一見すると妥当にも思われた。英国は世界全体に積極的に関与していたため、北海への海軍の配置に期待できそうであった。英国は自国海域に全艦隊を展開することはできず、ドイツを3分の1以上上回る艦艇を建造するだけの予算も人員もないだろうと、ティルピッツは常々主張

していた。英独艦隊の3:2という比率を考えると、ドイツ艦隊は英国海軍との戦争に十分勝てる見込みがあるだろう。特にヘルゴラント島の砲台の射程内でこの戦争が行われるとなれば、勝機はさらに大きくなるだろう。

英国の喉元に短剣を突き付けることができるというこの確信が、結果的には、ドイツと近隣諸国の緊張を高める一因になっただけでなく、ヨーロッパのもろい権力体系も変化させた。ドイツは、最大かつ最強の同盟国を思いのままに選べる「漁夫の利」を手にする代わりに、瞬く間に孤立した。

英独の海軍競争

世紀の変わり目の時点で、英国海軍は他のどの国の海軍をも上回る際立った優越性を手にしていたため、英国がドイツの海軍強化を懸念する理由はなかった。とはいえ、国際情勢における異なる利益をめぐる直接的な対立や誤解の結果として、ドイツの全般的な狙いに加えて、とりわけ同国の海軍強化への懸念が着実に高まった。英国海軍が1905年に新型戦艦ドレッドノート¹の建造に着手すると、ドイツも1906年にこれに追随しただけでなく、1908年には建造ペースを速めさせたことから、海軍競争が始まり英独関係に悲惨な結果をもたらした。最終的にはドイツが負けたこの競争は、1908～1912年にピークに達した。ドイツ帝国政府は、英国の海軍増強ペースに財政的についていくことができなかった。しかしながら、それ以上に重要な点として、ドイツのビューロー、それに1909年に彼の後を継いだテオバルト・フォン・ベートマン＝ホルヴェークという2人の宰相は、ドイツの外交政策と海軍政策のいずれも方向転換が不可欠だという確信を次第に強めていた。ドイツは、望んでいた日の当たる場所を手に入れるどころか、度重なる外交的挫折を経験し、欧州大陸の中で孤立していた。公然たる対立は避けねばならなかった。ドイツ陸軍はフランス、ロシア両国と戦うに十分な強さを備えているように見えたが、英国との公然たる対立は大惨事をもたらすのが明らかであった。ティルピッツが密かに認めざるを得なかったように、あらゆる努力にもかかわらず、帝国海軍はいまだに英国海軍に劣っていた。

英国との協定交渉の試みは失敗した。ドイツは英国に対する政治的要求が多

い反面、海軍問題に関する限り実質的に提供できるものは何もなかった。他方でロンドンの英国政府は、海軍の譲歩のみに関心があり政治的に提供できるものはなかった。ドイツ政府にとって、海軍に関して譲歩した場合、大陸における戦争で英国の中立を保証する合意を得られない限り、過去数年間に大きな期待を抱き海軍増強計画に費用を投入しただけに、その基盤が打ち碎かれることになってしまうだろう。対して英国政府から見れば、いかなる政治的譲歩も大陸戦争での英国の孤立をもたらしたであろう。そうなれば、大陸における戦争でドイツは勝利を収め、ヨーロッパ大陸で完全な覇権を確立する可能性が高い——これは英国の全ての政治家にとって悪夢である。

最終的には、何らかの合意に向けた数度の試みにもかかわらず、状況はこれまでと変わらなかった。最も重要な点として、宰相が誰であってもカイゼルとティルピッツ両方の同意を取り付けられるとは到底思えなかった。ティルピッツは、英独関係が危機にあった期間に、高まる圧力に屈せず、政治協定と引き換えに、必要な安全保障の手段を得られない軍備制限協定を受け入れないよう繰り返し訴えた。なぜなら「英国による攻撃が危険な試みになるほどドイツ艦隊を強大にすることが、陛下の海軍政策の柱だからです。世界の列強としてのドイツ帝国の地位は、このリスク、さらには我が国の艦隊が平和維持に及ぼす影響力にかかっています」と、ティルピッツは1910年10月の *Immediatvortrag* (カイゼルに宛てた個人的な報告書) で主張した。

ティルピッツは同様に、1913年10月に行った海軍省の将校への非公開の演説で、常に彼の原動力の一つとなってきた、社会ダーウィン主義的な世界史観を次のようにまとめてみせた。「基本的に、ドイツは世界における地位を懸けて英国と戦うべきか(中略)あるいは、大陸の二流大国という地位に甘んじるべきかという疑問は、自らの政治的信念に関わる問題である。とはいえ偉大な国家としては、栄光なき未来のために至高の目標を捨てるより、その目標のために戦って名誉ある敗北を喫する方が称賛に値するように思われる」。

失敗

確かにこれは大胆な目標であり勇敢な主張であったが、こうした言葉も、ティルピッツが1912年に新たな改正艦隊法の導入に成功したにもかかわらず、ドイツの海洋重視が第一次世界大戦直前に失敗したという事実を隠すことはほとんどできなかった。すぐにティルピッツも、艦隊法が定める艦艇を建造する財源がないことを認めねばならなかった。それ以上に重要なこととして、大陸でのドイツの地位の低下により、ドイツの首脳部は、自国の命運は海軍ではなく、従来どおり陸軍にかかっているという確信を強めることになった。その結果、陸軍は1912年、次いで1913年に再び増強された一方、海軍の新たな予算要求は認められなかった。ドイツで最も重要な海軍推進派であるカイゼルでさえ、海軍への関心を失い始めた。何よりも海軍自体が、自らの戦略的前提の誤りに大戦直前に気付いた。英国海軍の演習に関する報告書からすると、戦争勃発の直後に英国が会戦を仕掛けることはないのが明らかだった。むしろ英国は、遠距離海上封鎖を行い、大洋艦隊が自滅の危険を冒さない限り突破できないようにすると予測された。

緊張緩和

とはいえ、ティルピッツから見ると未来は暗たんたるものに思えたが、ドイツが19世紀末にとった道が破滅的状况につながるかには疑問の余地があった。それどころか、ドイツの宰相と英国の陸軍大臣が海軍問題への解決策を探そうと試みて失敗に終わった、1912年のホールデン使節団後の2年間は、実際にはある種の緊張緩和の時期だった。グレイ外務大臣もベートマン＝ホルヴェーク宰相も、海軍の問題に再び触れるのは賢明ではないと考え、交渉は益よりも害をもたらすと確信していた。加えて彼らは、海軍費を削減する、あるいは何らかの政治的協定を締結するといった困難な問題を処理するには、さらなる信頼が必要だと認識していた。信頼を誇示する手段として、1914年6月に英国艦隊が10年ぶりにキールウイークに参加した。艦隊がキールを離れる際、ウォレンダー提督は港に停泊する大洋艦隊に「今日の友は未来の友、友情は永遠に！」という信号を送った。過去数年の厳しい対立を踏まえると、これは極めて驚くべきメッセージであった。

海軍の戦争計画

一方で、英独海軍は第一次世界大戦でどのような役割を果たしたのか。開戦直前の数年間は、大洋艦隊の見通しは暗かった。1914年初めには、ティルピッツでさえ、新たに就任したサー・ウィンストン・S・チャーチル海軍大臣の指揮下で、英国海軍が莫大な財政負担を伴いつつも海軍競争に勝利したことを認めた。対してティルピッツは、艦隊法に基づきドイツ海軍が建造するとされた艦艇の財源を調達できなかったのだ。さらに重要なことに、陸軍には、日程表に従って部隊の展開と移動を決定するシュリーフェン計画があり、この計画が何年も前に入念に作成され修正されてきたのに対し、海軍に同様の計画はなかった。ドイツ海軍は、ほとんどいかなる犠牲を払ってでも、英国及び英国海軍の優位を打破する試みの一翼を担うことのみを目的に増強されてきたため、誰もが、海軍には確実に成功する戦略を実行するための作戦計画があるか、あるいは、少なくとも大洋艦隊司令官に対し、最も危険な敵であるグラント・フリート（大艦隊）と如何に戦うべきかについて、正確な指示が下されているものと期待していた。

実際はどうだったのか。1898年以降、ドイツ帝国海軍軍令部、大洋艦隊司令官、帝国海軍省、カイゼルは、英国に対する数々の作戦計画を議論した。これらの計画はいずれも、英国海軍がドイツ沿海部で近距離海上封鎖を行い、いずれヘルゴラント島沖の「三角地帯（wet triangle）」で決戦が起きるという前提に基づいていた。

しかしながら開戦直前には、このシナリオが実現する可能性は極めて低くなっていた。ドイツ海軍は数々の観測結果から1912年、英国海軍本部は対独戦略を転換し始めていると結論付けた。潜水艦攻撃や魚雷・機雷による損害に対し戦艦が余りに脆弱になっていたため、もはや重要な理由から不要に見受けられた会戦に戦艦を送り込む危険は冒せなかった。その理由とは地理である。結果的に英国側は、近距離海上封鎖あるいは少なくとも監視目的の封鎖という作戦を断念した。封鎖すれば、やがてドイツ海軍はグラント・フリートに戦いを挑み突破せざるを得なかっただろう。代わりにグラント・フリートが、新たな拠点であるスカパ・フローから、オークニー、シェトランド、フェロー諸島間を巡洋艦により遠距離封鎖すれば、ドイツの兵站線を断つという英国海軍の主たる目的を十分に達

成できるように見えた。英国海軍の多くの将校が、この海軍戦略の転換に難色を示したことは事実である。彼らは開戦直後にトラファルガーの戦いのような決戦を戦うことを戦略の転換によって諦めねばならなくなっただけでなく、海軍の主な役割は——チャーチルが1914年9月に指摘したように——「この苛烈な戦闘の決着において我が国が十分な役割を果たすことを可能にするだけの強力な」陸軍を整備するための猶予を確保するための「援護と防御」の提供にあると認めざるを得なかったからである。この点において、英国海軍は北海の対岸の敵国と大差なかった。つまり、ドイツ海軍は同様に、海上の新技术や、制海権・貿易保護の複雑な概念が持つ作戦上の意味について確かな知識を持たなかったため、もはや実行不能となった海上戦という旧来の発想にいまだにこだわっていた。

ドイツ海軍指導部は、英国の戦争計画における戦略転換がもたらす帰結を極めてゆっくりであったが理解し始め、いささか衝撃を受けた。海軍軍令部長(Chief of the Admiral staff)のアウグスト・フォン・ヘーリンゲン提督は、「もしグランド・フリートが来なければ」大洋艦隊はどうするのかと1912年に初めて問われた際、「その場合は我が国の潜水艦が(グランド・フリートが来ざるを得なくなるように)何とかせねばならない」と返すにとどまった。2年後も、帝国海軍にはまだこのジレンマを解決する策がなかった。1914年5月、開戦前最後となる大洋艦隊の演習中に、ティルピッツから同じ質問をされた同艦隊司令官のフリードリヒ・フォン・インゲノール提督は、肩をすくめるばかりだった。

実際、この反応を説明するのは容易である。海軍は1912年、1913年、さらには1914年春に再び、新たな作戦行動と軍事演習を模索した。その結果は失望を招くものであった。大洋艦隊に相当する側が必ず敗北したのだ。地理的に不利な位置のせいで、ドイツ海軍が封鎖を突破できる、あるいは大敗の危険なしに英国海軍をドイツ沿岸での戦いに巻き込むことができる見込みは皆無だった。

ロシアに関しては、北海戦域の総合的な重要性に加えて、数量面及び物資面のロシアの優位性から、ドイツ帝国海軍は守りに徹するほかなかった。とはいえ、ドイツの新主力艦の大型化に伴い改修が必要になったキール運河が、何年にも及ぶ工事の末、1914年7月30日に稼働し始めた。この運河により、ドイツ海軍の立案者たちは、ロシアの挑戦に対抗するため、あるいは自ら攻撃を開始するた

めにバルト海の戦力を強化することができた。こうしたシナリオの可能性を受けて、今度はロシア海軍が防御に徹することを迫られた。ロシアは1912年に艦隊の再建に着手したものの、その戦力は、比較的小規模なドイツ艦隊が相手であってさえ、攻撃的な役割を担うにはまだ脆弱すぎた。さらに、1904～1905年の日露戦争のトラウマもいまだ記憶に新しく、数の上で圧倒的に優位なドイツ軍との思わぬ交戦で新艦隊を失うおそれから、ロシアのバルチック艦隊指導部は慎重になっていた。首都サンクトペテルブルクへの直接攻撃は言うに及ばず、ロシアの長い海岸線から、あるいは自軍の背後からドイツに攻撃されれば、その後の戦況に壊滅的な影響があっただろう。

北海

1914年以前の海軍将校の演説や文章に触れて、北海での大いなる決戦を期待していた多くの同時代人は、すぐに深い失望を味わった。代わりにグランド・フリートも大洋艦隊も、その活動を、自軍が有利な条件で攻撃を開始する機会をうかがって互いを監視するのみにとどめた。近代的な戦艦（弩級戦艦）のみならず、前弩級戦艦・巡洋戦艦においても圧倒的に優位にあったグランド・フリートは、新たに司令官に着任したサー・ジョン・ジェリコー提督の下で事態を静観する余裕を持つことができた。開戦後の英国海外派遣軍の大陸への輸送警護は成功を収めたが、封鎖の実行と維持はそれより困難であった。第一に、波の荒い北海で北方哨戒部隊（Northern Patrol）の小型船が——さらには多くの近代的な艦艇でさえも——経験した軍務は実に負担が大きいものであり、機械の欠点と修理の必要性がすぐにこのことを明らかにした。第二に、英国政府が政治的理由から、オランダやノルウェーなどの中立国に禁制品の再輸出の禁止を迫るのをためらう限り、ドイツのライフラインを断つあらゆる努力の少なくとも一部は無駄に終わった。

大洋艦隊は更に難しい立場にあった。英国の海軍戦略が変更されたため、最終的に7月31日に効力を発した作戦計画第1号は、まず英国海軍の戦力をそぎ、有利な条件下でのみ戦いを挑むよう命じるよりほかに選択肢がなかった。他の行

動は自殺行為だっただろう。したがって、潜水艦と小型艦艇がグランド・フリートを攻撃し、北海に大量の機雷を敷設することになった。

その結果、北海において大洋艦隊は守勢にとどまり、成功につながる好機の到来を漠然と願いながら、主導権をグランド・フリートに委ねることになった。このゲリラ戦、あるいはドイツ人が言うところの小規模戦争（*Kleinkriegs*）戦略は、戦争開始から僅か数週間後には深刻な打撃に見舞われた。8月28日、ドイツの小型巡洋艦3隻と魚雷艇1隻が、ヘルゴラント沖で数に勝る英国軍の奇襲を受けて沈没したのだ。

この両軍艦艇の最初の交戦の結果は、広い範囲に影響をもたらした。以後何か月も、ドイツの海軍と政治指導部は新たな作戦計画を議論することになったのだ。すぐに判明したように、この問題は特に指導部が抱える課題と密接に関連していた。

ドイツ海軍には実際、どのような選択肢があったのか。北海に関する限り、実質的な選択肢の数は極めて限られていた。それらの選択肢は、要するにグランド・フリートの戦力の一部をおびき寄せ、北海の開水域や北海北部よりもドイツ軍に有利な条件下で交戦することを目指す、英国の東海岸沖におけるある種の奇襲戦略にすぎなかった。開水域や北海北部では、数の上で勝る英国軍と遭遇する危険が余りに大きかったのだ。

この奇襲攻撃の第1弾は1914年9月に計画されたが、土壇場で中止になった。ドイツ海軍情報部のもとに報告されたグランド・フリートの位置を踏まえると、ドイツ軍が出港するのは余りに危険に思われた。続く数か月の間に、ドイツの巡洋戦艦は何度か東海岸を奇襲したものの、戦略的な成果は上がらなかった。両軍艦艇が互いに接近し最終的に砲火を交えたにもかかわらず、視界不良か、あるいはわなにかかるより帰港するのが賢明とのヒッパー提督の判断のいずれかが原因となって、本格的な交戦に発展することはなかった。さらに1915年1月のドッガー・バンク海戦によりこの戦略の危険性が浮き彫りになった。つまりグランド・フリートは1隻の艦艇も失うことなく帰投した一方、大洋艦隊は装甲巡洋艦ブリュッヒャーを失ったのだ。

この大失敗を受けて、大洋艦隊は1年以上も守りに徹した。とはいえ、大洋

艦隊だけがこの展開に不満を抱いていたとみなすのは誤りだろう。英国では重鎮らが、英国海軍に対して北海においてより積極的な役割を果たすよう何度も要求し、フリージア諸島、ヘルゴラント、デンマークのエスビャウ港のいずれか一つを占領する必要があると提言した。

1916年4月になってようやく、その3か月前に大洋艦隊司令官に任命されたばかりのラインハルト・シェア提督が北海でのより積極的な攻撃を改めて命じた。シェアは、グランド・フリートの一部部隊に挑む機会を見付け、これを全滅できないかと期待していた。開戦から2年を経て、士気を保つだけでなく政治的配慮、具体的には海軍の存在を正当化するために、もっと積極的な役割を果たすことが何より重要に思われた。この2年間、海軍はこれまで費やした投資に見合う価値を証明してこなかったからだ。数度にわたる、いささか偶発的なこの種の攻撃の一つが、1916年5月31日のユトランド沖海戦に発展した。大戦勃発から約2年後のことであった。

ヴィルヘルム二世が当初「栄光の6月1日」と呼ぼうとしたこの海戦について、ドイツ海軍将校らが、後に発言し書き記した内容とは裏腹に、英国軍の方が兵士、艦艇ともに損失は大きかったものの、この戦いはドイツの勝利ではなかった。シェア提督が7月初めにカイゼルに宛てた覚書で率直に認めたように、この海戦は戦略的にいかなる変化も生まなかった。にもかかわらず、シェア提督は、ユトランドで深刻な損傷を受けた艦艇を修理したのち、グランド・フリートの一部と相まみえ撃滅することを期待して、さらに2度にわたりシリヒ・ロード (Schillig Roads) の基地から出撃した。しかしながら、この期待はかなわなかった。グランド・フリートは、トラファルガーの再来とはいかなかったユトランド沖海戦の結果に深い失望を味わったものの、たとえ大勝利に終わっても戦略的に何の変化も生まれないような戦闘に、何の価値も見出さなかった。司令官のジェリコー提督——功績ではなく、指揮官としての資質への信頼喪失から1917年に第一海軍卿に転任した——にも、その後任となったデイビッド・ビーティー提督にも、得るものが何もないのにそれほど大きな危険を冒す意思はなかった。同様に大洋艦隊も、グランド・フリート以上に劣悪な状況にあったにもかかわらず港にとどまり、北海北部で急襲して連合国の護衛艦隊を攻撃するため1918年4月に出航したの

みに終わった。この急襲でドイツ海軍は高い犠牲を払わされた。最新の巡洋戦艦の一つモルトケに、英国の潜水艦が放った魚雷が命中したからだ。他方でグランド・フリート、あるいはその一部すらも視界に入ることはなかった。これ以降、ドイツ帝国海軍はその役割を再び、存在することそのものに意義がある艦隊に留め、ドイツ沿岸部を侵攻から守るとともに、潜水艦が北海に出撃して英国の商船に対する作戦を実行できるよう、ドイツ領北海の機雷を除去するという、困難さを増す任務を支援することに限定したのだ。

ドイツ帝国の崩壊が間近に迫った1918年10月、シェア提督の下に新たに設置された海軍司令部（*Seekriegsleitung*）が、グランド・フリートに対する攻撃計画を再び作成した。海軍司令部は、こうした攻撃は連合国に対する不必要な政治的挑発であり、戦略的に無益だと十分認識していたにもかかわらず、最後の決戦で勝利を目指し、海軍将校らがその命と艦艇を進んで犠牲にすることによって海軍将校団の名誉を守り、大戦後に新たな、そして更に強力な海軍が構築される道が開けるのではと期待した。無論、これは純然たるナンセンスであった。港を出れば撃沈される運命にある水兵らが、10月末に反乱を起こしたのも当然だった。戦争中も多方面で将校からの扱いに憤りを感じていた水兵らに、悪化する一方の食糧や物資の支給状況は言うに及ばず、政治的に権利の平等が保証されない体制のために命を犠牲にする意味などなかった。ドイツの主要な海軍基地があるヴィルヘルムスハーフェンとキールを皮切りに、反乱を起こした水兵らは、瞬く間に陸軍兵士や他の労働者と団結して、既存の政治社会秩序を打ち倒した。

バルト海の家戦

地理、特殊な海況と気候がバルト海での海軍作戦に深く影響した。北海と異なりバルト海は、西端に1か所だけ狭い入口を持つ巨大な湖にすぎなかった。しかしながら、海況と気候は全ての関係国にとって有利にも不利にも働いた。海況は、潜水艦の配備と機雷の使用には好都合であった一方、長い夜と氷の存在が、特に10月から3月はバルト海東部での作戦を極めて困難にした。当時は現代の

ような偵察手段がなかったため、作戦自体が氷に妨げられなければ、敵軍は早期に発見されることなく前進し攻撃を仕掛けることができた。

ドイツ軍が劣勢に立たされた北海とは対照的に、バルト海の状況は、おおむねドイツ帝国海軍にとって有利なものだった。ロシアのバルチック艦隊は、旧型の前弩級戦艦4隻、装甲巡洋艦5隻、軽巡洋艦4隻、魚雷艇63隻、潜水艦12隻に加えて、1年以内に運用を開始する予定の近代的な主力艦4隻から構成されていた。他方でドイツ海軍は、キールに加えて、ダンツィヒ、ピラウ（バルチースク）といった他の前進陣地に駐留する艦艇の数（旧型を中心とする軽巡洋艦8隻、魚雷艇8隻、潜水艦3隻）こそ、ロシアのバルチック艦隊を下回ったものの、防衛作戦、攻撃作戦いずれにおいても常に大洋艦隊の援護を当てにすることができた。

まさにこのような状況を受けて、ドイツのバルト艦隊は第一次世界大戦勃発直後に攻撃を開始した。第一に、グランド・フリートのバルト海への侵入を阻むため、ドイツバルト艦隊司令官で皇帝の弟でもあるハインリヒ王子は、入口への機雷敷設を命じた。しかしながら、この作戦は一見するとドイツに有利に見えたにすぎなかった。むろん、機雷敷設によって、直接の敵であるロシアのバルチック艦隊がデンマーク沖のカテガット海峡を突破するのを防ぎ、間接的にはグランド・フリートの通過も防げるだろう。とはいえ、カテガット海峡の封鎖は、ドイツの大規模な海軍戦略にも重大な影響を及ぼした。大洋艦隊がカテガット海峡を抜けて北海に急襲を仕掛ける可能性を低くしたことで、ドイツ海軍指導部は、グランド・フリートを不安に陥らせ相手の防衛策をより複雑にしたであろう戦略的なオプションを、うかつにも手放してしまったのだ。第二に、ロシアのバルチック艦隊がドイツの長い海岸線沿いに攻撃を仕掛けるのを阻止するために、武力を誇示する目的でドイツ海軍の巡洋艦と魚雷艇がバルト海東部に展開された。残念ながら、この攻撃は大失敗に終わり広範囲の影響をもたらした。小型巡洋艦マクデブルクがフィンランド湾で座礁し、残る艦艇は間一髪で逃れたもののマクデブルクは放棄せざるを得なかったのだ。だが大きな損害となったのは、マクデブルクそのものを失ったことではなく、残された残骸の中にドイツ帝国海軍の最高機密である暗号表をロシア海軍が発見したことだった。早急に英国に引き渡されたこ

の暗号表のおかげで、グランド・フリートは極めて早い段階でドイツ艦艇の動きを察知し、予防策を講じることで、終戦まで北海において「事態を掌握」することができた。

ロシアは敵への公然たる攻撃は控えたものの、それでも損害を与えることにながりの成功を取っていた。1914年の秋、ドイツの軍艦数隻がロシアの機雷原を通過中に触雷して深刻な損害を受け、中には失われた艦艇もあった。冬が終わり、ドイツのバルト艦隊が、勝利を取めた陸軍とともに東進できるようになると、事態は更に複雑化した。5月に征服されたロシアのリーバウ（リエパーヤ）港を拠点として、1915年4月に設置されたバルト艦隊の偵察部隊は、これでバルト海上の兵站線、特にスウェーデンまでの重要な海路の確保に挑みやすくなった。しかしながらすぐに、この任務はこれまでの想定より困難であることが判明した。ロシア兵は機雷敷設の達人であり、英国の潜水艦の援護を受けて巧みな作戦を開始した。この作戦展開中に、ドイツの立場から見ると驚くべきペースで商船と戦艦が沈没した。ドイツは1915年にリガ湾への侵入を試みて失敗した。また1916年12月にフィンランド湾に侵入した際は、魚雷艇7隻が機雷原を通過中に触雷して沈没した。これらのことから、ロシアのバルチック艦隊が任務の遂行方法を心得ていたことが分かる。英国海軍が確固たる敵であり続けた北海と異なり、1917年の革命勃発後、ロシアのバルチック艦隊はすぐさま崩壊の危機に直面した。これによって、ボルシェビキ革命が勃発する僅か数週間前となる1917年10月、ドイツ陸海両軍がバルト海島嶼部の占領を目指す統合上陸作戦への道筋が開けた。作戦は成功を取めたものの、海軍は不必要に高い代価を払わされた——最新主力艦2隻が機雷による被害を受けたのだ。なぜなら一部の指揮官が的確に推測したように、この作戦は、第一には陸軍に対し、海軍は必要とあれば攻撃を行い成功させる能力と意思があることを証明し、第二に1917年夏に兵士の士気を大きく揺るがした反乱から注意をそらすために命じられたにすぎなかったからだ。旧ロシア帝国の一部であったフィンランドに樹立された新政府の要請を受けて、ドイツ海軍はフィンランドに遠征した。ドイツ海軍は、ボルシェビキ主義者のフィンランド侵攻を防ぐため、フィンランド軍を援護するはずだったが、実際には戦闘行為は発生しなかった。にもかかわらず座礁した戦艦ラインラント

の損害は、海軍にとって既に十分に困難な状況下でまたしても無用の重大な損失となった。

遠洋での戦争

海軍の歴史上、巡洋艦戦あるいは通商破壊戦はこれまで常に、数に劣る海軍が圧倒的な敵に損失を与えるために実行する戦略であった。敵の商船を破壊して貿易、産業、食料供給に重大な問題を引き起こすか、又は英仏帝国の遠隔地から欧州の主要戦域に部隊と軍需物資を運ぶ艦艇を破壊することによって、高速巡洋艦は強大な敵に講和を求めることを強いる助けとなる可能性があった。そのため、ドイツ帝国海軍が巡洋艦戦の計画を練るのは当然の戦略だったと考えられる。こうした戦略は、英国、さらにはフランスのライフラインへの深刻な脅威となっただけでなく、数の面で圧倒的に有利な英国海軍に艦艇の分散配置を迫りもしただろう。その場合、北海での決戦に参加できた英国艦艇の数は、1914年に実際に参加した数をはるかに下回っていたかもしれない。

しかしながら、極めて驚くべきことに、マハンの発想が海戦に与えた甚大な影響のため、海戦の準備において巡洋艦戦は重要な役割を果たさず、実際に大戦が勃発した後も大きな役割を果たすことはなかった。基地と給炭港の不足は、ティルピッツが常々、海上で通商破壊戦を行える巡洋艦隊よりも、戦艦を建造する必要性を強調してきた一つの理由であった。確かに開戦直前に、ティルピッツは大西洋で巡洋艦戦を仕掛けるために、巡洋戦艦による「遊軍」2隊を結成するという案をある程度検討したように思われる。ティルピッツは、1914年8月半ばに再度この案を持ち出しさえしたが、その後すぐに取り下げた。イギリス海峡でUボート「U-9」が英国海軍の艦艇に予想外の戦果を収めた後、ドイツ帝国海軍大臣は、潜水艦戦は従来の巡洋艦戦以上に速やかに戦果をあげられると確信した。

こうした背景から、世界各地に分散したドイツの巡洋艦は遅かれ早かれ沈没する運命にあった。ドイツ海軍軍令部は1914年春にドイツ東洋艦隊に命令を出し、「巡洋艦隊にとって（中略）特に有利な状況である場合」に限り、開戦直後

に東アジアの英国軍を攻撃するよう提言したものの、装甲巡洋艦2隻と小型巡洋艦4隻から成るドイツ最強の海外艦隊の司令官を務めたマクシミリアン・フォン・シュペー提督（伯爵）は、本国への帰投を決めた。その帰途で、1914年11月にチリ沖にてサー・クリストファー・クラドック提督が率いる、数に劣る英国艦隊を撃破した。だが、英国にとって重要な南大西洋の通商路を脅かす強力なドイツ艦隊の潜在的な危険性を当初は過小に評価し、中国沿岸の基地からのドイツ艦艇の離脱を許していた英国海軍本部は、優勢な部隊を派遣して反撃しドイツの艦艇を追い詰めた。コロネル沖海戦の僅か1か月後、シュペー率いる艦隊は、スタンレー港攻撃の準備中にフォークランド諸島沖で撃沈された。有名なエムデン（1914年11月に沈没）、ドレスデン、ケーニヒスベルクなどの残るドイツの小型巡洋艦は、インド洋・太平洋及び東アフリカ沖で通商破壊戦を仕掛けたが、いずれも1915年春までに撃破された。

英国海軍は、ドイツが海外に展開する巡洋艦が英国のライフラインに与える影響を脅威として認識していなかった一方、英国海軍本部は、ドイツの高速な商船・客船が仮装巡洋艦に転用されるのではとの懸念を強めていた。圧倒的なスピードと隻数から、こうした船舶が、いかなるドイツの戦艦よりも英国の通商路に対するはるかに深刻な脅威になることが想定された。結局のところ、この懸念はおおむね正当な根拠を欠くものと判明した。ドイツの仮装巡洋艦の大半が開戦後数か月のうちに沈んだものの、一定の戦果は上げたと言えるだろう。たとえば英国の最新型弩級戦艦の一つであるオーデイシャスは、1914年10月に、ドイツの仮装巡洋艦ベルリンがアイリッシュ海峽（ノース海峽）に敷設した機雷の犠牲になった。約2年の時を経た後、ドイツ海軍指導部は主戦域での戦果の不足を受けてついに仮装巡洋艦を使った英国の通商路への攻撃を再開した。北海の英国軍の勢力を削ることを狙って、ドイツ海軍は、旧式蒸気船メーヴェとヴォルフ、さらにはスピードの遅い帆船ゼーアドラーを含む改装された商船数隻を送り込んだ。ゼーアドラーはすぐに追撃され沈んだが、メーヴェとヴォルフは約2年間、大西洋、インド洋、太平洋で通商破壊戦を見事に遂行したのち、それぞれ1917年初め、1918年初めにキールに帰投した。

新たな戦争の形態——潜水艦による挑戦

地中海、北海、それに当然ながら大西洋における英国の優位を脅かす唯一の重大な脅威は、潜水艦であった。マハンが唱えるブルーウォーター（外洋艦隊）戦略が成功する見通しが無いことを認めたドイツ海軍司令部は、1914年の後半に、少なくとも部分的に別の戦略へと転換した。それが潜水艦戦である。潜水艦は19世紀半ばに発明された。多くの事故と失敗を含む試行錯誤の長いプロセスの中で、どの国の海軍も19世紀末以降にこの新たな艦艇を開発していた。第一次世界大戦直前の時点で英国が最大の潜水艦艦隊——72隻——を保有する一方、ドイツが運用中の潜水艦は28隻にすぎなかった。

このような状況でありながら、そして大戦前に海戦における潜水艦の堪航能力と性能が立証されていたにもかかわらず、潜水艦はいまだ、今後の海戦の重要な武器とはみなされていなかった。潜水艦自体と搭載兵器に関わる多様な技術的問題のため、大戦中を通じて全ての海軍にとって潜水艦戦は試行錯誤の段階にとどまった。とはいえ、戦艦擁護派が多くの懸念を抱いたにもかかわらず、ドイツの潜水艦U-9の成功がこの点である種の転換点になった。極めて好条件の下ではあったが、U-9は1914年9月にドーバー沖において1時間のうちに英国の旧式装甲巡洋艦3隻を沈めたのだ。とはいえ、更に効果的な形で大々的に潜水艦戦を導入し、連合国の船を奇襲で沈めようとする1915年と1916年の試みは、ドイツの政治指導部からの激しい反発に遭った。1917年までは、米国が連合国側として参戦するおそれ、及びそれが連合軍の軍事活動に与える負の影響を、連合国艦艇への速やかで決定的な勝利を得る見込みがあるとするドイツ海軍軍令部の見積もりと天秤にかけた結果、前者のほうが重要視されたのだ。地上戦での勝利が見えず、飢えと原材料不足が、政治社会的な安定を脅かす深刻な国内問題となった1917年2月になってようやく、ドイツ首脳部は満場一致で、英国を屈服させるための最後の切り札に全てを賭けることを決めた——そしてそれによって、全てを失った。1917年に入ってからの数か月間、ドイツの潜水艦は連合軍の艦艇に甚大な損害を与えたが、護送船団方式の導入により連合軍の状況はすぐに改善した。加えて、新たな形の対潜水艦戦と、作戦海域への進入路を効果的に塞ぐ大規模な機雷攻撃（機雷敷設）がドイツの潜水艦との戦場で

成果をあげた。瞬く間にドイツの損害は拡大し、就航中の潜水艦合計 335 隻のうち、合わせて 178 隻及び 4,474 名の人員を失った。

1919 年の大洋艦隊の自沈

1919 年 6 月、大洋艦隊は少なくともドイツの視点から見て唯一の勝利を収めた。オークニー諸島にある英国海軍の拠点スカバ・フローで自沈することにより、勝利を収めた連合国に艦艇が分配される屈辱を免れたのだ。

新たな出発

ドイツのポーランド侵攻によって 1939 年 9 月 1 日に第二次世界大戦が勃発すると、ドイツ海軍 (*Kriegsmarine*) は極めて難しい立場に置かれた。ドイツ海軍は最終的に 1919 年のヴェルサイユ条約が課した全ての制限を跳ねのけたものの、海軍軍備の増強(建艦)に着手したばかりだった。海軍の視点から見ると、ヒトラーの支持を取り付けることが重要であったことに疑いの余地はない。この支持を得て 1935 年には、1914 年以前はドイツ海軍最大のライバルであった英国との協定締結にさえ至った。この協定により海軍は、英国海軍の約 3 分の 1 の戦力を有する艦隊の建造を認められた。潜水艦に関して、ドイツ海軍はいずれは英国と対等な戦力になることすら認められた。1914 年以前のドイツ海軍の野望を踏まえると、これはささやかな成果に思われた。とはいえ、この協定は英独関係の短期的な改善には役立った。したがって、第一次世界大戦の勃発に至った一連の出来事とは対照的に、軍拡競争や、それがドイツの外交政策と国内政策に与える悲惨な結果を、少なくとも当面は避けることができた。さらに、資源と造船能力の不足から、英独の大きな戦力格差を埋めるため建艦のペースを上げることは不可能であった。最後に重要な点として、ヒトラーも海軍も、可能であればいつでも海軍の戦力を増強する計画であり、協定を守るつもりなど毛頭なかった。そのためドイツ海軍は、1938 年末から 1939 年初めにいわゆる「Z 計画」と呼ばれる新たな海軍拡張計画を密かに承認した。この計画は、より新しく強力な艦隊の建

造ベースを速めただけでなく、その戦力も大幅に高めた。Z計画によると、ドイツ海軍は1947年には、戦艦10隻、ポケット戦艦3隻、空母4隻、重軽巡洋艦21隻、潜水艦249隻、及び無数のその他の艦艇から構成されることになっていた。英米連合軍と戦うのにこれで十分であったかどうかは疑わしい。海軍軍令部は、英国は1942年までに戦艦約22～25隻、空母12隻、巡洋艦80隻以上、駆逐艦200隻を有することになると見積もった。米仏海軍の拡張計画を加えると、ドイツ海軍はまだあらゆる面で劣勢だろう。とはいえヒトラーは、艦隊が必要になるのは1946年以降だと主張し続けたため、近い将来紛争が起きる心配はなさそうに見えた。それどころか、ヒトラーがまず東方に侵攻し大陸覇権の樹立に成功すれば、さらに強大な英米艦隊との戦いに向けた海軍の増強に必要な時間、資金、造船所を十分に確保できただろう。

レーダー提督と海軍戦略

しかしながら、艦艇の数は戦前・戦中のドイツ海軍の方針を判断する一つの要素にすぎない。むしろ艦艇数は、海軍の戦略と密接に結び付いている。均質的な艦隊のみが戦時に成果をあげられる。ではドイツ海軍指導部は、今後の戦争でどのような戦略を実行しようとしたのか。ドイツは1914年以前、制海権を獲得するためにマハン主義に基づく戦艦艦隊を建造した。大戦中、この戦略はすぐに無益であることが判明した。強力な艦隊を保有していても、それと共に地理的に有利な位置を確保しなければ何の役にも立たなかった。その結果、英国はドイツを全ての海上輸送路から効果的に寸断する封鎖網を築いた。この封鎖を破る試みは失敗に終わった。1917年に始まった無制限潜水艦戦も、連合国の通商に大きな損害を与えたものの、形勢を一変させることはできなかった。

この失敗に失望した若手将校らは、大戦中に既に新たな方法を検討し始めた。彼らの視点では、最新鋭の巡洋艦と潜水艦で敵の経済的なライフラインを断つ海上拒否戦略によってのみ、海洋に自由にアクセスできないという、ドイツの戦略的ジレンマを解決できるように思われた。強力な戦艦——戦艦は魚雷攻撃に次第に脆弱になり、戦闘で犠牲にするには高価すぎる一方、戦況を変える力はな

かった——の時代は終わったように見えた。

しかしながら、戦間期のドイツ海軍将校らの議論から、海軍指導部はいまだに海上拒否戦略支持派と制海権重視の戦略の支持派に割れていたことが分かる。ティルピッツの時代にキャリアを始めた多く将校には、大型艦艇のみが今後の海戦の成功を約束するよう思われた。

1920年代後半からドイツ海軍司令官を務めたエーリヒ・レーダー大提督は、当然ティルピッツの考えに深く影響を受けてもいたものの、異なる戦略を編み出していた。第一次世界大戦中のドイツの巡洋艦戦を分析した結果、レーダーは、海軍の全ての交戦圏は均一な全体を形成するという結論に達した。そのため、あらゆる作戦を他の海域との相関関係に基づき評価する必要があった。これは実際には、ドイツの海岸線を防衛するとともに、ポケット戦艦と潜水艦で世界の大洋の兵站線を攻撃して敵に甚大な損害を与えられる艦隊の建造を意味した。

だが、この戦略を実行するのは困難であることが判明した。1938年に、ヒトラーがフランスとロシアのみならず英国をも将来の敵国とみなしていることが明らかになると、ドイツ海軍は深刻なジレンマに直面した。レーダーが、海軍には十分な準備期間があるとの前提に基いていまだに大洋戦略を支持する一方、海軍指導部の一部は制海権戦略を選んだ。ヒトラーも同じ選択を行い、最終的には1938年後半に戦艦建造の強化を命じた。

戦中の *Kriegsmarine*

結局1年も経たぬうちに戦争が始まり、海軍が再び英国と向き合うことになると、レーダー大提督は非常に困難な立場に置かれた。海軍拡張計画が実施されたばかりであることを踏まえると、海軍の未来は暗たんたるものに見えた。少数のUボートや海上部隊では戦況に決定的な影響を与えられないことを熟知していたレーダーは、ほぼ絶望に駆られるような形で運命に身を委ねた。1939年9月3日、レーダーは海軍司令部 (*Seekriegsleitung*) の軍務日誌に「海軍にできるのは、雄々しい死に方を知っていると示すことだけだ」と記した。

軍事的な成果もなく無駄死にするとレーダーが確信したのは、1918年の自身

の経験を受けてのことだった。多くの将校の頭の中には、戦争の最終段階で死を拒んだ水兵らが反乱を起こした後、戦闘を断念せざるを得なかった1918年10月の最後の出撃の大失態が記憶にあった。この事件に加えて、祖国のため名誉ある死を遂げられなかったことが、将校らを深く苦しめていた。加えて当時の多くの人々から見ると、ドイツ革命に口火を切った責任は海軍にあるため、以後のあらゆる混乱と屈辱について非難されるべきは海軍であった。

1914年とは対照的に、ドイツ海軍の戦力が大幅に劣っていたため、英国海軍との会戦は問題外だった。代わりにドイツ海軍は、英国の海上輸送能力をできる限り破壊すべく努めることができた。そのためには、大戦勃発時に実施された大洋戦略が必要であった。1939年8月末、海軍最強クラスの水上艦のうち2隻——ポケット戦艦ドイッチュラントとグラーフ・シュペー——が、巡洋艦戦を仕掛けるため大西洋に展開された。両艦は約3か月間、大西洋で英国商船を巧みに襲撃した。ドイッチュラントが12月に無事に本国に帰投したのに対し、グラーフ・シュペーは、1939年12月にラプラタ川河口での英国艦隊との交戦で勝敗を決しきれず自沈した。これは、ヒトラーだけでなく海軍司令部トップをも大いに困惑させた。ドイツ海軍はグラーフ・シュペーを失っただけでなく、これらの作戦の成果も満足のゆくものではなかった。撃沈した船は11隻にとどまり、この作戦で英国のライフラインが大きく脅かされたとは言い難い。その上、特に遠方海域での長距離作戦用に設計されたポケット戦艦が、耐用性の限界に達していることも明白になった。しかし、それ以前も以降もしばしば見られたように、海軍司令部は冷静な分析に関心がなかった。それどころか、9月の時点ではまだ通商破壊戦は、できる限り多くの商船を沈めて戦果をあげる手段だと主張していたにもかかわらず、海軍司令部は今や、通商破壊のために各艦を展開する最大の目的は、英国の通商を混乱させることで英国海軍の艦艇を広範囲に分散させ、本国周辺海域の自軍の負担を軽減することにあると主張していた。

とはいえ1939年の海軍指導部の悲観論は、すぐに未来に対するより楽観的な評価に取って代わられた。レーダーの要望に従って、ヒトラーは最終的に、1940年春に西にあるフランス、ベルギー、オランダを攻撃する前に、デンマークとノルウェーを占領することにした。このスカンジナビア2国の占領によって、1914

～1918年にはなかった大西洋への門戸が海軍に開かれた。しかしながら、ドイツ海軍が以前は切望していた基地を手にした一方、英国に対する作戦の成功に必要な艦隊をほぼ失ってしまったのは皮肉なことだ。英国海軍との会戦で、ドイツ海軍はこの作戦の高い代価を支払った。優位な英国軍に、水上艦艇の約3分の1——駆逐艦10隻と巡洋艦3隻——を破壊されたのだ。とはいえ、フランスの大西洋岸を占領したことで、英国との戦争におけるドイツ海軍の立場は更に好転した。

こうした背景を受けて、さらにノルウェーでの作戦でドイツ海軍が受けた損害にもかかわらず、海軍司令部は、英国に対する通商破壊戦に十分な勝機があると信じていた。1940年の夏と1941年の春、レーダーは水上艦隊の残る艦艇を大西洋に展開した。1940年11月、ポケット戦艦アドミラル・シェーアが英国の護送船団を攻撃し、5隻を撃沈、他の艦艇に甚大な損害を与えた。その結果、英国海軍本部は全ての護送船団の航海を一時的に中止させた。その直後、戦艦シャルンホルストとグナイゼナウ、及び重巡洋艦ヒッパーも大西洋と西アフリカ沖で英国の護送艦隊への急襲を開始した。これらの艦艇は、英国の船舶115,622トンを沈めたが、この戦果では英国を屈服させることはできなかっただろう。一方では800,000トン以上の物資が無事英国に届いたからだ。ドイツ最強の戦艦ビスマルクを大西洋に展開して、同じ成功を手にしようとした試みは大失敗に終わった。ビスマルクは英国の巡洋戦艦フッドを沈めたものの、僅か数日後には、自軍に勝る英国軍の手でビスマルク自体も沈められた。

1941年5月にビスマルクを失った後、全ての海上作戦はおおむね停止した。驚くべきことに、この判断をしたのはレーダーではなくヒトラーであった。レーダーはまだ、ドイツ海軍が新たにフランスに得た基地を起点として、大西洋で通商破壊戦を再開することを望んでいたが、ヒトラーは、大型水上艦艇の時代は終わったという正しい結論に達していた。さらに重要な点として、ヒトラーは、東部での大きな敗北後、さしたる戦果もなく無用な損失を重ねるリスクを負うのを嫌がった。残る水上艦艇を、ヒトラーが連合軍の上陸を恐れるノルウェー海域に再展開するか、あるいは単に退役させて大量の人員を別の任務に回すかの二択を迫られて、レーダーは最終的に譲歩した。1942年2月、戦艦シャルンホルス

トとグナイゼナウ、及び重巡洋艦プリンツ・オイゲンは、非常に危険な作戦（ツェルベルス作戦）に成功してprest港から本国ドイツの基地に帰投した。しかしながら、これらの艦艇は、ドーバー海峡通過時に受けた損傷を修理したものの、英国空軍のキール攻撃によって新たな展開を妨げられた。結局シャルンホルストだけが、ロシアに向かう英国の護送船団を北極圏で攻撃するため1943年に出港した。しかしシャルンホルストは12月に、優位な英国軍によって沈められた。かつてはドイツ海軍の誇りであったティルピッツも、1年後に同じ運命をたどった。数度にわたる英国の攻撃で損害を受けたティルピッツは、1944年11月、ノルウェーのフィヨルドで激しい爆撃を受けてついに、その大砲を一度も敵に向けることなく沈没した。大型艦艇の時代はついに終わった。連合軍の攻撃から生き延びた大型艦艇は、ロシア軍を砲撃する浮き砲台と化すか、又は——大戦最後の数週間は——ロシアの猛攻からドイツ国民を救出するために引揚げ船として活用された。

潜水艦戦

強力な水上艦隊を欠いた状態で、Uボートが開戦直後から大西洋における戦闘の中心になったのは驚くべきことではなかった。その結果、ポケット戦艦と同様に、出動可能な全てのUボートが北大西洋に展開され、そこで目覚ましい戦果をあげた。1939年9月から1940年6月までに、連合国の船舶130万トンが沈められた。さらに、英国海軍の旗艦HMSロイヤル・オークに加えて、空母HMSカレイジャスもドイツのUボート攻撃の犠牲になった。開戦当初は、これ以上望めないほど順調な幕開けだった。しかしながら、慎重に検討してみれば、Uボートの数を大幅に増やさない限り、ドイツ海軍はこの規模の戦果を維持できそうにないことが分かる。連合軍が代替用の船を建造する以上のペースで船を沈めて、トン数の戦争で効果的に勝利を取めるには、同時に少なくとも100～150隻以上のUボートを展開する必要があった。修理点検中の艦艇や補給中の艦艇を考慮に入ると、300隻のUボートが必要であった。しかしながら、当時のドイツ海軍にはそれだけの戦力はなかった。そこで海軍司令部は、毎月29

隻以上の潜水艦を新たに建造し、潜水艦隊を強化するよう求めた。

しかし、この戦略を実行に移すのは想定以上に困難であることが判明した。ヒトラーは、月々の潜水艦建造数を増やす計画を承認したものの、様々な要素の不足——原材料、造船能力、熟練労働者の不足——により、失ったUボートをほとんど埋め合わせるができなかった。第一に、ヒトラーは大陸征服、さらに1941年以降は最大の敵であるソ連の打倒に集中していた。第二に、1940～1941年まで独裁者ヒトラーは、レーダーが何度も要求したように、相手の経済力を損なうために、海と空両方から英国に総攻撃を仕掛けることをためらっていた。大戦前と同様に、ヒトラーがいまだに英国を未来のパートナー候補とみなしていることは明白だった。第三に、ヒトラーは、レーダーとは異なり、経済戦争を仕掛けて大戦の勝利に貢献するという海軍の狙いが、せいぜい淡い期待にすぎず、決して成功の決め手にならないことを理解しているようだった。確かに、1940年と1941年に引き続き実施された作戦で、フランスの新たな基地からいわゆる「群狼作戦」で出撃したUボートが、再び驚異的な戦果をあげ、連合国の船舶350万トンに沈めたのは事実である。ドイツ空軍(Luftwaffe)の攻撃が、英国に更に甚大な被害を与えた。にもかかわらず、英国は誰の目にも深刻なこの危機を乗り越えるため様々な努力を行っており、艦艇建造ベースの上昇、護送船団方式の改良、新たな対潜水艦兵器の開発と配備、ドイツの「エニグマ」暗号の解読、直接的・間接的に英国を支援し始めた米国との関係強化などを推進した。それらの努力と、Uボートの喪失数が増加していることを合わせると、ドイツがトン数戦争に勝利するには、予想以上に時間がかかる可能性を示唆するものだった。加えて、Uボート攻撃の強化によって英国を屈服させるためのあらゆる努力は、膨大な資源を有する米国の参戦を招く危険をはらんでいた。それはヒトラーの利益にならなかった。米国が参戦すれば、大陸での勝利はほぼ不可能になるからだ。「大陸地域の確保が、現下の最優先事項である」とヒトラーは1941年10月、海軍参謀総長のクルト・フリッケ中將に命じた。

ヒトラーが、度重なる大敗に苦しむイタリアを援護するためUボート23隻を地中海に移すとともに、他のUボートをジブラルタル沖や北極海に集結させることを決めるなど、政治的配慮が大西洋の潜水艦戦に与える影響の度合いが一

層明白になった。こうした方針に完全に従った結果、1941年12月にドイツが米国に宣戦布告した時点で、米国東海岸に展開されたUボートは僅か6隻であった。

ドイツ海軍はこの展開に不満を抱いた。このような条件下では、ドイツの海上拒否戦略はほぼ効果がないからである。加えて、大西洋で作戦可能態勢にあるUボートの数は、まだ僅かなものであった。例えば1941年4月には、ドイツ海軍のUボート100隻のうち、大西洋に展開可能であるのは28隻のみだった。残る230隻はまだ試験運用中であり、新たな乗員の訓練も完了していなかった。状況は少しずつ改善していたものの、1941年末の時点で、249隻の潜水艦隊のうち作戦可能態勢にあるのは91隻にとどまった。他方で、他の戦域にUボートが展開されたため、大西洋でのトン数戦争に利用できるのは計55隻のうち22隻のみだった。こうした背景を受けて、1940年と1941年に自身の指揮下でUボートが大成功を取めたにもかかわらず、潜水艦隊司令長官のカール・デーニッツ提督は、1942年初めに「我々は結局のところ大西洋の決戦に間に合わないだろう」と深く憂慮していた。この悲観的な分析の結果、デーニッツは、全てのUボートを早急に西太平洋に集結させるべきとの大胆な要求を行った。まだ英国空軍の偵察範囲外にあった西太平洋でのみ、成功を取られる可能性があったからだ。ただし、ここで勝利を取めるためにデーニッツは更に多くのUボートを必要とした。ドイツには護送船団の位置を特定できる長距離偵察機が不足したため、Uボートの数を増やして広大な大西洋に直線状に配置してようやく、護送船団が本国周辺海域に達する前にこれを発見し、追撃できると思われた。本国周辺海域に入れば、英国の護送船団は、優位な海軍艦艇と戦闘機の援護を受けて、残る航路をたどれるだろう。

とはいえ、1941年12月のドイツの米国への宣戦布告が、最終的にこの状況を変えることになる。西方でドイツは大きな敗北を喫した——大敗の大きな要因は、暗号解読プロジェクト「ウルトラ」がトン数戦争に与えた影響によるもので、このプロジェクトのおかげで、護送船団は危険が少ないルートに変更できるようになり、英国の損失が約65%減少したと推計されている。この敗北を経て迎えた新たな1年は、「太鼓の音(ドラムビート)」で始まった。ドラムビート作戦により、ドイツの潜水艦は半年間に200万総トンの船舶約400隻を沈めた。米国沿岸沿

いの航路に護送船団方式が導入され、Uボートがついに撤退すると、再び大西洋中部において連合国の護送船団に対し集中的な潜水艦攻撃が行われた。ここで潜水艦隊は、再び目覚ましい戦果をあげた。にもかかわらず、次第に増える損失が、状況が次第に悪化しつつあることを明確に示していた。1942年前半は商船の撃沈数40隻当たりUボート1隻を失っていたが、同年の夏にはこの割合が商船10隻当たりUボート1隻へと減少した。

ドイツ海軍にとって、これは懸念すべき理由ではなかった。むしろレーダーがドイツ海軍司令官を解任され、1943年1月にカール・デーニッツ元帥が後任に任命されたことで、幾つかの点で状況が改善したように見えた。第一に、海洋大国の象徴だった強力な主力艦は、自らの存在を正当化することに失敗し、主力艦の時代は、明らかに終わったのだ。今では、全ての努力を潜水艦戦に集中する必要があった。第二に、部下の称賛を集めヒトラーと極めて特別な関係にあったデーニッツは、この戦争にあらゆる予想に反して勝利するためには格好の人物に思われた。ヒトラーの後援を受け、さらには強大な権力を持つアルベルト・シュペーア軍需大臣と緊密に連携して、デーニッツはUボート、駆逐艦、掃海艇、内航船の建造を加速させた。月当たり40隻のUボートを建造することで、潜水艦隊だけでも2,400隻に膨れ上がった。自動車と同様に、このUボートは今や部品毎に製造され、様々な下請業者が製造したモジュールが最終的に熟練工のいる造船所で組み立てられた。Uボートの製造を空襲から守るため、ブレーメンのバレンティン潜水艦工場をはじめとして、巨大なシェルターが建設された。加えて、水中速力が速いだけでなく潜水時の航続距離も長い、全く新たな推進機構を備えたXXI型、XXIII型などの新たなタイプのUボートが開発された。

デーニッツはUボートの建造強化を試みたが、大西洋の戦いは1943年の春に山場を迎えることになる。1943年3月、デーニッツのUボートは連合国の護送船団に対し目覚ましい成果を上げ、合計82隻、476,000トンの船舶が沈んだ。その結果、供給体制が危機的な状態になったため、連合国側に敗戦を口にする者まで現われた。しかし、2か月のうちに状況が逆転した。4月の連合国の損失は、船舶39隻、235,000トンにとどまった。最も重要な点として、この戦果の不足と平行してドイツ側の損失が驚くほど増大した。3月に失ったUボートは僅

か12隻であったのに対し、4月は15隻、5月には43隻という驚異的な数字に達した。これは、潜水艦部隊の作戦戦力の約25%に相当した。そのためデーニッツは、大西洋の戦いを中断するしかなかった。9月に再開したものの、重大な損失を受けて再びUボートを引き揚げざるを得なかった。この損失に見合うだけの戦果は得られなかった。潜水艦戦のコストを示す一つの指標は、Uボート損失数と沈めた連合国の船舶総トン数の比率である。1941年と1942年には、沈めた船舶148,032トン（1941年）、132,526トン（1942年）に対し、1隻のUボートを失っていた。この比率が、1943年にはUボート1隻の損失に対し18,587トンまで減少した。こうした背景を踏まえると、トン数戦争での勝利には到底手が届かなくなってしまった。

この敗北の理由は何だったのか。第一の理由は当然、ブレッチリー・パークの暗号解読者が再びドイツの暗号解読に成功したことだった。ドイツがエニグマの暗号体系を変更したことで、英国海軍は一時的に情報を得られなくなっていたが、解読により再び群狼を追跡して掃討し、護送船団の進路を事前に修正できるようになった。第二に、連合国は、長距離爆撃機B-24リベレーターを導入したことにより、1943年春に「大西洋中部の空隙」を埋めることに成功した。これでUボートは空からの攻撃にさらされることになった。1943年に計258隻のUボートが失われたが、うち90隻は英国空軍沿岸司令部が沈めたもの、51隻は同司令部が損害を与えたものだった。第三に、レーダー、ASDIC、短波方向探知機（ハフダフ）に加えて、対潜迫撃砲や爆雷などの新たな技術的手段も、同じくこの戦果に寄与した。第四に、次第に原材料と人員の不足に悩まされ、やがて基地もほぼ絶え間ない空襲に見舞われることになったドイツ海軍と異なり、連合国は、新たな商船の建造や新兵器の製造だけでなく人員調達においても、ほぼ無尽蔵の資源を動員することができた。

したがって、Uボートの建造数を増やして形勢を一変させようというデーニッツの目論見は、すぐに無駄だと判明することになる。しかしながら、損失を被っても、デーニッツが、ほぼ何の疑いも抱かず崇拜したヒトラーに対する姿勢や、その戦略を考え直すことはなかった。連合国が既に第三帝国の東部・西部に侵攻していた1945年2月20日の時点でも、デーニッツはなおも、XXI型及び

XXIII型Uボート87隻を建造できると確信していた。ゼーフト型特殊潜航艇600隻の建造を重視したのも、デーニッツが最後まで戦況を無視していたことを示す一つの例にすぎない。ヒトラーへの深い忠誠心と、ドイツ海軍は1918年のトラウマを克服するため「最後の弾が尽きるまで戦う」べきだという信念によって、彼の態度を説明することができる。大西洋でのトン数戦争において勝利を得るために、ドイツ軍の水兵約30,000人と連合軍の水兵・商人約73,000人が極めて高い代価を払った。

要約

要約すると、2回の世界大戦の間にドイツは世界の列強の地位だけでなく、海洋大国の地位も獲得しようと試みた。どちらの戦争でも、この試みは完全に失敗した。ドイツは疑いなく強大な海軍国であったが、海洋大国であったことは一度もなかった。地理的に不利な位置に加えて、ランドパワーを重視する思想的傾向がこれを不可能にした。ティルピッツが「回想録」でいみじくも主張したように、ドイツ人は海というものを理解することがなかった。西側の大国の同盟国になった1945年以降にようやく、ドイツは海洋大国の地位を手に入れた。しかしながら、それは本稿が対象とする範囲ではない。

参考文献

Bird, Keith, *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich*, Annapolis, MD, 2006

Epkenhans, Michael, *Grand Admiral Alfred von Tirpitz: Architect of the German Battle Fleet*, Washington D.C., 2008

Epkenhans, Michael, “Imperial Germany and the Importance of Sea Power,” *Naval Power in the Twentieth Century*, ed. by Nicholas A. M. Rodger, London, 1996, pp. 27–40

Hansen, Kenneth P., “Raeder versus Wegener – Conflict in German Naval Strategy,” *Naval War College Review* Vol. 58, No. 4 (2005), Article 8. Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol58/iss4/8> (22.08.2021)

Herwig, Holger H., *“Luxury” Fleet: The Imperial German Navy 1888–1918*, Atlantic Highlands, NJ, 1980

Rahn, Werner, “German Naval Power in the First and Second World Wars,” *Naval Power in the Twentieth Century*, ed. by Nicholas A. M. Rodger, London, 1996, pp. 88–100