九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

帝国日本の資源獲得と南方進出 ： 石油獲得の観点から

今津, 祥平
九州大学法学部

https://doi.org/10.15017/7170858

出版情報：学生法政論集. 18, pp.1-18, 2024-03-25. Hosei Gakkai (Institute for Law and Politics) Kyushu University
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

帝国日本の資源獲得と南方進出

―石油獲得の観点から―

今　津　祥　平

〈目　次〉

はじめに
第一章　重要資源・石油の獲得構想と日蘭印会商
　第一節　石油獲得構想と南進論
　第二節　石油獲得構想と日蘭印会商
　第三節　石油獲得構想と南部仏印進駐
第二章　開戦と油田確保
第三章　活かせない資源
　第一節　供給面での問題
　第二節　消費面での問題
おわりに

はじめに

日本は現在、石油のほぼ全てを輸入に依存している。帝国時代の日本も同じであった。それは太平洋戦争が石油に始まり石油に終わった[1]と評されることからもわかる。これは日本が対米開戦に踏み切った主要な原因の一つがアメリカの対日石油禁輸にあり[2]、石油不足で敗戦に向かっていったからである。そこで本稿では、戦前の石油不足がどのような過程を経て太平洋戦争を引き起こし、戦時中には油田を確保し続けたのにもかかわらず、何故石油不足で敗戦したのかについて考察する。

加えて、本稿では、太平洋戦争における石油の立ち位置を示した各先行研究を参照した上で、再構成していくことも目的としている。例えば、倉沢愛子氏や荒川憲一氏は、戦時における南方地域での資源・物流状況について網羅的に述べているが、戦前からの石油獲得構想との連関に関する記述が薄い。同様に、本稿で参照する安達宏昭氏や河西晃祐氏は大東亜共栄圏の成立過程を説明しているが、戦時中の物流の実態にまで及んではいない。三輪宗弘氏は当時の石油の役割を網羅的に述べているが、現地人や「石油部隊」の動きな

1　倉沢愛子『資源の戦争　「大東亜共栄圏」の人流・物流』岩波書店、2012年、253頁。
2　三輪宗弘『太平洋戦争と石油―戦略物資の軍事と経済―』日本経済評論社、2004年、17頁。

どにはあまり触れていない。以上の様な各先行研究を筆者自身の考察も入れつつ総合し、構想から実態まで石油を基軸に一本化することが目的である。

まず、第一章では、日本がアメリカ以外の石油輸入先を模索しなければならなかった状況で、石油獲得構想がどのように変化していったかを考察していく。次に、第二章では、太平洋戦争開戦直後の石油獲得がどのように行われたのかについて見ていく。その上で、第三章において何故結局日本は石油獲得に失敗し敗戦したのかについて考察していきたい。

なお本稿においてはあくまで石油を主体に対英米開戦直前の状況を見ていくため、その他の資源にはあえて触れずに考察していることを予めお断りしておく。

第一章　重要資源・石油の獲得構想と日蘭印会商

日米対立が深刻化するにつれて、日本ではアメリカ産石油[3]の安定供給が不安視されるようになっていった。これを受けて日本ではアメリカ以外からの石油の輸入を模索するようになる。これを本稿では石油獲得構想と呼ぶことにする。この構想の最有力候補となったのが蘭印を含めた南方地域（東南アジア）である。第一節では、この南方地域への進出をめぐって石油獲得構想を中心にどのような変化が起きていったのかを見ていく。そして、第二節ではその上で、経済的な進出として石油獲得が最も期待されていた、第二次日蘭印会商がどのような状況で進んでいったのかを見ていきたい。最後に第三節では日米開戦の直接的なきっかけとなった南部仏印進駐がどのような構想の基に決められ、石油獲得構想と関わりを持っていったのかを明らかにしていきたい。

第一節　石油獲得構想と南進論

日本で南方進出が視野に入ってきたのは日米通商航海条約が失効しアメリカからの石油調達が先行き不透明になったことからだった[4]。そして、日米対立が深刻化していくにつれて、「モラル・エンバーゴ」で石油禁輸が進んでいくことになった。そのような中で、日本が初めて南方進出とも取れる行動をとったのは北部仏印進駐（1940年９月23日）だろう。しかし、北部仏印進駐が石油を確保するための南進の第一歩だったかというとそうではない。なぜなら、北部仏印進駐の最大の目的は、東南アジアから中国南部に繋がる英米の蒋介石政権支援の糧道すなわち「援蒋ルート」を断つことであった[5]からだ。つまり、北部仏印進駐は日中戦争の解決に向けての布石であり、石油獲得構想の一部でもなんでもなかった。

3　太平洋戦争直前の1930年代末期の石油輸入量年間約450万klに対し、アメリカからは300万klを輸入していた（燃料懇話会編『日本海軍燃料史　上』原書房、1972年、645頁）。

4　安達宏昭『大東亜共栄圏　帝国日本のアジア支配構想』中公新書、2022年、30頁。

5　中野聡『東南アジア占領と日本人―帝国・日本の解体―』岩波書店、2012年、37頁。

では、いつから国策として資源獲得のために南方進出を進めるようになったのか。それは翌月16日のことだった。日本政府は、同日に「南方経済施策要綱」を閣議決定し、重要物資を確保するために南方各地域からの輸出保障を得ることを目指すことにした。重要物資には当然石油も入っており、この要綱では企業の利用に重点を置くとしていた。つまり、短期的には戦略物資の応急的な確保のために輸入で購入し、長期的には日本企業が進出して、資源開発に直接参加することで安定的に物資を確保しようとしたのである[6]。このような二段構えの政策が採られていたのには理由がある。この時はまだアメリカの物資に大きく依存していた状況だったため、アメリカが強い関心を持つ東南アジア地域への日本の進出に対して反発するのを恐れていたからである[7]。いずれにしろ、この時に初めて石油を含めた資源確保を目的とする南方進出が国策になったわけだが、この時の南方進出は武力によるものではなく、あくまで経済的進出によるものだった。そして実際に、この要綱に則り9月からは次節で触れる第二次日蘭印会商が始まっており、資源の輸入交渉が進んでいくことになる。

一方、同時期に世界情勢も大きく転換し始めていた。これは、1940年春にドイツがオランダを占領し（オランダはイギリスに亡命政権を樹立）、フランスを屈服させて親独政権をつくったからである。日本政府はこの情勢を蘭印と仏印に進出する「好機」と捉えた[8]。これは北部仏印進駐の一因ともなった。そして、この３日後である７月26日に閣議決定した「基本国策要綱」では、この欧州戦線でのドイツ軍優勢を背景に、政治を根本的に刷新して「国防国家体制」の完成に邁進し、日本を中核にして日満支の強い結合を基礎にした「大東亜新秩序」を建設するとした。さらに、大東亜新秩序を実現するために、日満支を一環として大東亜を範囲とする自給自足経済政策の確立を掲げた。当時の松岡外相は翌月１日の記者会見で、「当面の外交方策は大東亜共栄圏の確立を図ること」と述べ、その範囲を「広く蘭印、仏印等の南方諸地域を包含し、日満支三国はその一環である」とした[9]のである。つまり、日満支という枠組みであった「東亜新秩序」を、欧州でのドイツの優勢に便乗する形で、仏印・蘭印を含めた南方地域に枠組みを拡げた「大東亜共栄圏」として生まれ変わらせたのである。しかし、当時、この「大東亜共栄圏」という枠組みは石油獲得構想や南進論とは一線を画していた。そもそも、松岡が８月１日の大東亜共栄圏という言葉は、翌日に予定されていたドイツのオット駐日大使との交渉で、この圏域を日本の勢力圏として認めさせるための実体のない外交スローガンだった[10]。この「大東亜共栄圏」構想が別個の文脈から急浮上してきた対英米早期開戦論（武力南進論）と結びついていくことにな

6　安達、前掲書、35頁。
7　同上、36頁。
8　同上、31頁。
9　同上、32-33頁。
10　同上、33頁。

る[11]のである。

武力南進論が初めて政策文書で登場したのが、陸軍の石井秋穂中佐が起草した「支那事変処理要綱案陸軍案」（1940年10月22日）であった。ここでは、「支那事変処理」の一環として陸軍が構想した「南方問題」解決の目的は、軍事戦略としての援蒋ルートの遮断にとどまらず、石油などの南方の軍事資源を確保することに及んでいた[12]。つまり、この時の陸軍による武力南進論は日中戦争の解決にあたり、持久戦を想定し欧米への軍事資源（石油など）依存を脱却することを目的としていたのである。ただ、この構想の背景には、北部仏印進駐へのアメリカの反発が予想以上であり、日本が対米関係の決定的な悪化に伴う石油の枯渇という最悪の事態を想定せざるを得なくなったということがあった。このような背景があって、陸軍で石油などの軍事資源の獲得それ自体を目的とする武力南進を構想せざるを得なくなるという「受け身の南進論」が広がったのである。これに、同時期の欧州におけるドイツ軍優勢という「好機」がそれを作戦的に可能にしているという認識に基づく「好機南進論」が絡み合い[13]、両面性を持つ武力南進論が登場してきたのである。

これに海軍は強く反対した。海軍は南進に強い関心を持ちながら、武力南進（対英武力行使）は対米戦争と不可分であると捉えているからであった。海軍の主張は、対英米戦争の準備が艦船などの装備面で十分に整うまでは国策として南進を決定すべきではない[14]というものであった。つまり、海軍は突発的な「好機南進論」には反対だが、武力南進自体は否定していなかったのである。この武力南進論に対する両者の姿勢は、南部仏印進駐へのアメリカの制裁である対日全面禁輸が発動され､海軍も対米強硬路線になるまで続いた。

以上のように、日米対立の危機感から石油獲得をめぐり、経済的な南方進出構想と武力南進論が同時期に政府と軍部で進められている。加えて、ここに絡んでくる「大東亜共栄圏」構想が全く別の文脈（外交的な勢力圏構想）からきたこともわかる。これらのことを踏まえて、次節では経済的な南方進出構想を進める上で、重要な石油獲得交渉となった第二次日蘭印会商を見ていく。

第二節　石油獲得構想と日蘭印会商

第二次日蘭印会商とは、1940年９月に始まった日本と蘭印との石油を中心とした輸出交渉[15]である。これは、アメリカの制裁が強まれば、必然的に代替となる原油の輸入先を求めざるを得ないという状況の中で、石油獲得の残された道は南方地域しかなかった状況に日本が置かれていたため、始まった。しかも、日中戦争は長期化する一途にあり、これま

11　河西、前掲書、72頁。
12　中野、前掲書、40頁。
13　同上、41頁。
14　同上、41頁。
15　中嶋猪久生『石油と日本　苦難と挫折の資源外交史』新潮選書、2015年、75頁。

で頼みとしてきた北樺太原油の輸入量も1933年の31.6万ｔをピークに、1940年には７分の１の14.5万ｔにまで落ち込んでいた状況[16]も追い打ちした。だからこそ、この交渉は南方地域産石油を平和裡に確保するための重要な交渉であった。実際、当時の蘭印は1939年に880万ｔ、1940年に893万ｔと、順調に出油量を伸ばす優良な産油地域であった。すでにこのうちの約８％、65万ｔを輸入していたが、今後の交渉により、買い取り量を増やした上、現地の石油鉱区を獲得することも目標に掲げていた[17]。

日本側は当初この交渉を楽観視していた。1940年５月、蘭印の宗主国であるオランダはドイツに占領され、オランダ政府はロンドンで亡命政府となっていたため、影響力は遠く蘭印に及び難いと考えていたからである。そこに加え「現状維持を保障する」と、日本が蘭印に武力侵攻しないことを約束、またこの地域を「大東亜共栄圏」とみなし、インドネシア人に自治権付与を提案すれば、見返りとして交渉は日本のペースで進むと考えていた[18]。一方、蘭印側は、宗主国に侵攻したドイツの同盟国日本は、敵か、さもなければ不信の対象でしかなく、日本経由でドイツに物資が運ばれる可能性も否定しきれないと考えていた。しかも、日本の示す「現状維持」も同年９月の日本軍が北部仏印進駐を考えれば、もはや警戒感を抱くしかなく、必然的に蘭印政府の対応は冷淡なものにならざるを得なかった[19]。つまり、交渉が始まる前に両者の認識に大きな差異があったのである。さらに、ここにきて日独伊三国同盟や北部仏印進駐といった石油獲得とは直接関係のない外交・軍事行動が交渉の妨げとなっていた。

そして、この認識の差異の弊害はすぐに顕在化することになる。日本側は交渉開始に際して、交渉団の全権代表に前拓務大臣で予備役陸軍大将の小磯国昭を据え、使節団には海軍艦艇や陸戦隊も加えるという砲艦外交を展開したのである。そのため、交渉地バタビア（現ジャカルタ）に入る前に、蘭印政府から交渉相手として不適格とし拒絶されて[20]いる。しかも、次に日本側が全権代表として送り込んだのは当時の商工大臣、小林一三であった。この小林は確かに実業界の重鎮ではあるが、石油や外交については知識も経験もなかった。加えて、彼は１ヵ月超の交渉後、国会開会などを理由に交渉を放り出して10月には帰国してしまった[21]。つまり、重要な交渉の早々に日本は蘭印側に十分すぎるほどの不信感を増幅させたということになる。その後に全権代表を再度交代させ、なんとか関係修復に努めるが後の祭りであった。

そして1941年６月17日に打ち切られた交渉の結果として、石油の購入に関しては年間380

16　同上、78頁。
17　同上、78頁。
18　同上、78-79頁。
19　同上、79頁。
20　同上、80頁。
21　同上、80-81頁。

万ｔの要望に対し半分の190万ｔしか確保できなかった。しかも、軍が特に必要とした航空機用揮発油の確保は全くできなかったのである（もちろん、油田開発の利権交渉についても決裂した）[22]。これはアメリカからの輸入量、約260万ｔ（300万kl）を補うには程遠い数字である。加えて、自前の精製技術を持っていなかった航空機用揮発油を確保できなかった[23]ことも考えると、石油確保に主眼を置いていたこの交渉は大失敗であった。

以上のように、第二次日蘭印会商における石油獲得は期待を大きく下回る結果に終わった。この交渉は日本が不可欠な戦略資源である石油を平和裡に得る最後の機会だったと考える。実際、海軍では日蘭印会商の決裂を受けて速やかな南部仏印進駐を求める機密報告書が作成されている[24]。これと陸軍の「好機南進論」への積極性を考えると、石油をめぐる戦争であった太平洋戦争開戦の不可逆点がこの交渉の決裂にあったと考えられる。次節においては、この海軍が開戦ラインを置いていた石油途絶の直接的な要因となった南部仏印進駐について見ていきたい。

第三節　石油獲得構想と南部仏印進駐

南部仏印進駐は日蘭印会商が決裂した翌月28日に日本軍が南部仏印に進駐した出来事のことである。この目的の一つとされたのが蘭印への武力による威嚇である。海軍は６月５日に蘭印が最も恐れるのは日本の武力行使であり、その姿勢を示すことは有効で、このため仏印やタイに日本の軍事的地歩を進めることが重要であるとの文書を作成している[25]。翌日には大本営陸海軍部が大本営政府連絡会議に提出した「対南方施策要綱」のなかで、「大東亜共栄圏建設ノ途上ニ於テ帝国ノ当面スル対南方施策ノ目的ハ帝国ノ自存自衛ノ為　茲ニ総合国防力ヲ拡充スルニ在リ[26]」として「大東亜共栄圏建設」と「自存自衛」を結び付けた政策案を提示している[27]。ここで注目すべきなのが「大東亜共栄圏」構想と武力南進論が結びついている点である。つまり、この時点で松岡外交の単なる外交的文言が陸海軍によって石油獲得構想の一つであった武力南進論に組み込まれていたことが確認できる。

さらに、22日の独ソ戦開戦という「好機」（北方の安全が保障）が訪れている。そこで、まずは外交交渉によりつつ、必要な場合は武力を用いた南部仏印進駐の方針すなわち「南方施策促進に関する件」が大本営政府連絡会議決定を経て天皇に上奏許可された[28]。７月１日には「情勢の推移に伴ふ帝国国策要綱」が閣議決定され、翌日の御前会議でも決定され

22　同上、79頁。
23　同上、74頁。
24　同上、75頁。
25　安達、前掲書、42頁。
26　防衛省防衛研究所「8、対南方施策要綱　昭和16年６月６日」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12120207100、重要国策決定綴　其１　昭和15年７月27日～16年12月６日。
27　河西、前掲書、78頁。
28　中野、前掲書、48頁。

た。この時正式に「大東亜共栄圏」は対英米戦を前提とした構想になったといえる[29]。これは最終的にこの「大東亜共栄圏」は唯の勢力圏構想ではなく、陸海軍の対英米戦を前提とする勢力圏構想に着地したことを意味している。そして、この要綱は避戦論の色彩が強かった「対南方施策要綱」における「受け身の南進論」から「好機南進論」へと日本が大きく舵を切った[30]ことを示している。ただし、ここで注意しておかなければならないのは、この時点では、陸軍の戦争指導班も含めて、南部仏印進駐が外交的手段で実現した場合それが対英米戦争に結びつくとは予想していないということである[31]。つまり、この「好機南進論」は南部仏印とタイへの進出に特化した限定的なものだったのである。

しかし、現実は違う方向へと進んだ。アメリカが猛反発をし、対日全面禁輸・資産凍結に踏み切ったのである。対英米戦争を回避しつつ南方問題を解決するという意味での「好機南進論」は破綻した。その一方、「受け身の南進論」において、陸海軍を通じて異論のない南方武力行使の条件とされていた石油の対日禁輸が現実になったのである[32]。そして、これは戦略物資である石油を仮想敵国に依存するという脆弱な面[33]が露呈した瞬間でもあった。当時の日本においてこれ以降にとれる選択肢は対英米蘭開戦を前提とした武力南進か、全ての南方進出を諦め、英米の禁輸措置に屈服するかの二つに一つとなった。日本にとってこの全ての南方進出を諦めるという選択肢はこの時に進行していた日中戦争の優位な状態での解決を諦めることと同義であった。なぜなら、援蒋ルートの遮断ができなくなるからである。

もちろん、日本政府・軍部でも第三の選択肢である人造石油の増産に依拠する「臥薪嘗胆」策も検討された[34]。しかし、10月30日に開催された大本営政府連絡会議において、鈴木貞一企画院総裁が、企画院ですでに考査した「臥薪嘗胆の場合の検討資料」[35]に基づき、「国防安全感ヲ確保スルニ必要ナル液体燃料ノ品種及数量ハ人造石油工業ノミニヨリ之ヲ生産スルコト殆ト不可能ナリ」と判断している[36]。「臥薪嘗胆」策の可能性も潰えてしまったのである。これによって開戦へと一気に傾いていくのである。

以上のように、本章からは石油獲得構想が南進論、日蘭印会商、南部仏印進駐において基礎の部分を担っていることが判明した。特に、ただの外交スローガンであった「大東亜共栄圏」構想が日蘭印会商や武力南進論に際して、内容を変え利用されてきたことが理解

---

29 河西、前掲書、83頁。
30 中野、前掲書、49頁。
31 同上、49頁。
32 同上、50頁。
33 三輪、前掲書、42頁。
34 同上、30頁。
35 防衛省防衛研究所「臥薪嘗膽の場合の検討資料」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12120187600、帝国国策遂行要領　御前会議議事録　昭和16年11月５日。
36 三輪、前掲書、33頁。

できる。最終的には、「大東亜共栄圏」構想自身が石油獲得構想を含む武力南進論と統合して南部仏印進駐を起こしている。次章では、「大東亜共栄圏」を掲げて開戦し、実際にどのようにして油田を確保し、石油獲得を実現しようとしていたのかを考察する。

第二章　開戦と油田確保

前章において、武力南進論と結びつき石油を含む資源獲得構想と化した「大東亜共栄圏」構想は、開戦後になってようやくその具体的な方策が議論され形作られていく。これは開戦直後に南方地域の油田占領が順調に進み、「大東亜共栄圏」の形成に現実味が帯びてきたことによるものだった。この章では、この開戦直後の油田確保とそれに伴う「大東亜共栄圏」の具体化に焦点を当てて、石油獲得の観点から見た開戦初期を見ていく。

開戦直後、南方進出における主たる目的はやはり石油獲得であった。開戦後の1941年12月16日に策定された「南方経済対策要綱」では、南方地域において資材などは石油開発に最優先に回されることになっていた[37]。この時、日本が立てていた石油の需給計画は、一年目に貯油量の70%、二年目に需要の半分を貯油量の残り、国内生産ならびに人造石油で賄い、残りの半分を南方から、そして三年目は需要の大半を南方から調達するというものであった。南方からの日本への還送は、開戦前の1941年11月、閣議の場で企画院総裁が行った報告によれば、日本はその量を初年度30万kl、二年目200万kl、三年目以降450万klと見込んでいた[38]。戦前の蘭印の石油生産量が1939年で約795万klだったことを考えると、石油施設が復旧されれば、三年目からの450万klの取得は十分可能なものであった[39]。

開戦すると、通常の作戦に先駆けて、軍はまず各地の油田確保に乗り出し、早くも1941年12月16日には英領ボルネオのミリーおよびセリアの油田を占領した。そして、1942年１月18日にはタラカンに上陸し、また２月14日には、落下傘降下部隊を投入して南スマトラ、パレンバン周辺の製油所[40]を占領した[41]。一方、連合国軍も日本が日中戦争での戦闘継続を可能にするために石油獲得を目指していることを熟知しており、占領までの短期間で油田と製油所を破壊する準備を進め、これを実行していった。しかし、最も生産能力の高かった南スマトラのプラジュ製油所では、有効な破壊作戦を展開することができず、日本軍がほぼ無傷で占領に成功していた。これは連合国軍側にとって大きな誤算であった[42]。この

37　防衛庁防衛研究所戦史部編『史料集　南方の軍政』朝雲新聞社、1985年、130頁。

38　燃料懇話会編、前掲書、658頁。

39　同上、256頁。

40　パレンバンのスンガイ・ゲロン製油所の技術水準は概ね当時の最先端のものであり、日本の採油・精製技術よりはるかに進んでいた(金光男「日本軍政下の南方石油」『茨城大学地域総合研究所年報』No.31 93-124頁、1998年、96-97頁)。

41　倉沢、前掲書、259頁。

42　同上、259-260頁。

パレンバンでの石油施設獲得の「成功」を踏まえて、日本政府はかなり気を大きくした。3月2日に決定された「占領地ヨリ物資取得ノ現状並ニ将来ノ見透」においては、「(石油の)南方取得量ハ開戦前予想セルモノヨリモ若干増加ノ見込[43]」と述べている。加えて、9日に決定された「(昭和)十七年度国内及共栄圏ニ対スル燃料配給ノ件」においては、1942年度の南方からの取得予想を60万klから170万klに修正している[44]。実際に1942年度に日本に還送された原油が1450万バレル[45](約230万kl)だったことを考慮すると、日本政府のこの予想は楽観的というよりむしろ控えめと言ってもよいものであった。

これには二つの大きな要因があったと考える。一つは、蘭印植民地軍が治安維持を任務とする警察軍であり、オランダは蘭印防衛について英国に依存していたことである[46]。そのため、開戦早々に英領マラヤの要であったシンガポールが陥落してからは、蘭印の占領は比較的スムーズに進んだのである。そして、もう一つが「石油部隊」の活躍である。「石油部隊」とは、民間の石油会社から極秘裏に人材を徴用し編成された特殊部隊[47]のことである。この「石油部隊」は破壊された製油所において苛烈な復旧作業に従事した。そして、1942年には2592.7万バレル(開戦前の1940年時点での英領ボルネオ、蘭印の産油量の約四割)、1943年には4961.4万バレル(同比約八割)と、驚異的なスピードで産油量を回復させている。加えて、四二年四月にはボルネオのルトン製油所からドラム缶6000本の航空用燃料を復旧第一弾として日本に送り届けており、1944年9月には中部スマトラで新しい油田まで発見している[48]。この「石油部隊」の活躍が政府の想定を大きく上回る開戦早々の石油の還送を支えたのである。

一方で、このような活躍を見せた「石油部隊」への軍の扱いは悲惨極まるものがあった。それはこの特殊部隊には襟章や階級章がなく、その身分が軍属だった[49]からである。これは彼らが徴用された徴員扱いだからであり、工兵としての扱いならばこのような扱いではなかっただろう。では、なぜ軍部はこのような重要な任務を扱う部隊を事前に工兵として編成して来なかったのだろうか。これに対する答えとしては、軍が認識する石油とは、あくまでも「買うもの」であり、必要ならば民間がどうにかしてくれるものという発想しかなかった[50]ことにある。つまり、軍は石油を戦略上不可欠な重要資源と位置付けているの

---

43 防衛省防衛研究所「昭和17年3月7日　第8問題　占領地より物資取得の現状並に将来の見透し」JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C12120204600、今後採るべき戦争指導の大綱　連絡会議議事録昭和17年3月7日。

44 防衛庁防衛研究所戦史部編、前掲書、234頁。

45 中嶋、前掲書、90頁。

46 白石隆、『スカルノとスハルト　偉大なるインドネシアをめざして』、岩波書店、1997年、46頁。

47 中嶋、前掲書、86頁。

48 同上、90頁。

49 同上、88頁。

50 同上、86頁。

にもかかわらず、石油に関する技術的な観点には関心を持っていなかったことの裏返しに他ならない。

このような石油技術者軽視の行動は他の点でも見られた。それが占領した南方地域における陸軍と海軍の占領地区の配分である。「占領地行政実施ニ関スル陸海軍中央協定」(1941年11月26日）によって、南方の占領地が海軍地区と陸軍地区に分けられたのだが、この目的はもちろん、双方とも石油を必要としていたことから、主たる油田を分けあうためであった。これに基づいて決められたのが、パレンバン等の油田地帯を有するスマトラを陸軍、タラカン等の油田地帯を有する蘭領ボルネオを海軍が担当することであった[51]。しかし、陸軍担当地域のスマトラが算出するのは、約530万kl（全生産量の67%）で、これにジャワを加えると陸軍担当地区の生産量は全生産量の78%にも上った。これに対して海軍地域の生産量は22%程度であった。つまり、均等に配分したとはとうてい言いがたい、「戦略合理性のないとりきめ」だったのである[52]。そして、この区分は海軍燃料廠関係者には一言も相談がなく決められた[53]。やはり、ここでも軍内部で燃料関係の専門家や技術者の意見を軽視しているのである。そして、この不均衡は間もなく問題となり、1942年５月日本国内で、陸海軍共同の石油委員会が設立され、南方における採油、製油、貯油、輸送ならびに配分に関して陸海軍間での配分が話し合われることになる。だが、海軍は重油の還送を第一とするのに対し、陸軍は自動車揮発油を第一とするなど双方の需要は異なっていた（航空機用揮発油と原油は一致)。そのため、南方現地での陸海軍の調整が必要となり、昭南海軍武官府が陸軍担当地域のシンガポールに開設されたのである[54]。しかし、結果としてこの陸海軍の占領地区の不均衡は、後に石油の還送に支障をきたす原因の一端となっていく。

このように、石油技術者が南方占領地域で活躍[55]する一方で、中央や軍において石油技術者軽視の扱いや行動が度々見られた。これは軽視してはならない問題ではあるが、開戦早々に油田の確保も順調に進み、製油所の復旧や石油の還送も想定以上に行われていたのは事実であった。石油獲得は開戦当初、想定以上の成功を収めていたのである。一方で、終戦時には戦局悪化の原因の一つとして石油不足が挙げられている。無条件降伏まで戦場化したビルマとフィリピンを除く占領地の大部分を、維持し続けた[56]にもかかわらずである。これは何故なのかについて次章で見ていきたい。

---

51 倉沢、前掲書、257頁。

52 同上、257頁。

53 三輪、前掲書、135頁。

54 燃料懇話会編『日本海軍燃料史　下』原書房、1972年、953頁。

55 迅速な製油所の復旧は「石油部隊」以外の活躍もあった。それは「ロームシャ」と呼ばれた現地の石油技術者である。彼らの中には、強制的に徴用された人々も多く含まれていた。(金光男、前掲書、107頁)。

56 中野、前掲書、142頁。

第三章　活かせない資源

開戦当初、油田の確保と製油所の復旧、日本本土への還送は順調に進んでおり、1942年度においては取得予想より約60万klも多く還送ができている。しかし、終戦を迎える1945年度においては、0kl[57]と南方からの石油獲得は全くなかった。一方で、油田地帯が多くあった英領マラヤや蘭印の占領は終戦まで続いている。石油が取得できる土地は押さえているのに、石油が不足していたという奇妙な事態はどのようにして起きたのか。これについて、石油の供給と消費という二つの問題に分類して、この章で掘り下げていきたい。

第一節　供給面での問題

「大東亜共栄圏」において、長距離輸送は海上輸送を基本としていた。これは長距離の物資輸送計画（「物資動員計画（以下、物動）[58]」）において、開戦当初から船舶配分をベースに考えられていた[59]ことからもわかるだろう。当時の日本は武力南進論における開戦理由からして、南方資源地帯を押さえ、そこから石油をはじめとした資源を日本へ輸送し、その資源で戦時経済を回すという方式で成り立っていた。この南方地域から日本本土を結ぶ航路がいわゆる長距離輸送のことであり、この輸送を担う海上輸送こそが日本の「大東亜共栄圏」構想を実現するための大動脈になっていたのである。

しかし、この大動脈が本格的に機能し始めたのは1943年半ばになってからであった。その原因としては二つのことが挙げられる。一つは、この海上輸送を一元的に統制する組織の設立が開戦以後のことであり、しかもその統制機構・要領が複雑でこれの円滑な運営をみるまで１年余りも要したことである[60]。まず、戦時における海上輸送の一元的運営を行うための機関ができたのが1942年４月１日である。それが戦時海運管理令に基づき、政府の命令によって設立された特殊法人である船舶運営会であった。この運営会の下、「物動」において計画された重要物資の海上輸送を確保するため、一定期間における使用可能の船腹量と、要輸送物資数量とを対照し、輸送力と要輸送量とを総合調整して、海上輸送計画が決定された。この計画作成における手順の間には、企画院（後に軍需省）、海務院（後に運輸通信省海運総局）、海務院と運営会の協議、再度企画院を通して戦時輸送委員会へという様に、多くの手続きを要した[61]。しかも、新設された機関も多く、使用可能船腹量の把

57　中嶋、前掲書、90頁。

58　「物資動員計画」は、日中戦争が始まり国際収支が悪化したことを受けて、重要品目の需給調整を目的として始まった（この頃は「物資需給計画」）経済統制のためのものである（荒川憲一、『戦時経済体制の構想と展開　日本陸海軍の経済史的分析』、岩波書店、2011年、73頁）。

59　倉沢、前掲書、311頁。

60　荒川憲一、前掲書、134頁。

61　日本郵船株式会社編纂、『七十年史』日本郵船株式会社、1956年、298-299・304頁。

握にすら時間がかかったと考えられる[62]。そして二つ目が、日中戦争間に設立された日満支間の交通統制組織（日満支経済協議会等）が、南方への船舶輸送の転換にとって桎梏となったことである[63]。つまり、それまでの日満支の交通を運営してきた既成組織との棲み分けが中々進まなかったということである。

以上の二つの原因によって、海上輸送の本格化が1943年半ばまでずれ込んだわけだが、この頃には海軍がアジアの制海権・制空権を徐々に奪われつつある段階であった。それに伴い連合国軍による通商破壊作戦も本格化していた。

通商破壊とは、戦時において物資や人員を乗せた商船を攻撃し、敵国の海上輸送を妨害することであるが、これはこの戦争において初めて用いられた作戦ではなかった。第一次世界大戦ではドイツ帝国がイギリスに対して潜水艦を用いてこの作戦を実行し、イギリスを降伏の一歩手前まで追い込んでいる。そして、日本も連合国側として地中海でこの通商破壊に対する船団護衛任務に当たっている[64]。この前回の大戦で猛威を振るった通商破壊は当然、太平洋戦争においても行われた。連合国は主に日本が南方からの還送を行っている南シナ海で、そして日本もアフリカ東岸[65]でそれぞれこの作戦が展開された（この日本海軍による通商破壊もペルシャからオーストラリアへの石油の供給を妨害するためであった[66]）。この連合国による通商破壊に日本海軍が対応できていたかというとそうではなかった。輸送任務につく船が繰り出される度に沈められるという、全く海軍の商船護衛が機能していない状況に陥ってしまっていた[67]。これは原油の減失率にも表れている。1942年度は59.5%、1943年度は70.8%、1944年度は86.6%と、生産量に対する原油の減失、消失の比率は1942年の段階で六割近くに達している[68]。

このような甚大な被害を出すようになった海上輸送の一因としては日本海軍の貧困な海上護衛思想が挙げられる。潜水艦の登場によりそれまでの制海権の概念が変わったことに鈍感であったのだ[69]。つまり、それまでの艦隊決戦で相手の水上艦隊を倒せば、制海権を得ることができ商船の防護も可能になるという艦隊決戦至上主義から脱却できなかったということである。水上だけでなく水中も制さなければならなくなったという点の意識改革が十分でなく、対潜護衛戦備の弱体にも繋がった[70]。これは1943年から終戦まで海上護衛

---

62 荒川、前掲書、134-135頁。

63 同上、134頁。

64 荒川憲一、「海上輸送力の戦いー日本の通商破壊戦を中心にー」、『防衛研究所紀要』第3巻第3号58-78頁、2001年、62頁。

65 同上、70頁。

66 同上、71頁。

67 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、137頁。

68 中嶋、前掲書、90-91頁。

69 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、139頁。

70 同上、139頁。

艦隊総司令部参謀を務めていた大井篤元海軍大佐も同様に振り返っている。大井は、船舶被害が非常に大きかったのは、日本海軍においては商船保護という観念が薄く、海上護衛部隊にあまり重きを置かなかったことにあり、それはアメリカ側にも見破られていたと述べている[71]。実際、海上輸送における船舶の損耗の主要な原因は、対米作戦の敗退に伴う敵航空機による損害と並び、対潜水艦作戦の不備からくる敵潜水艦による損害であった[72]。

このように、第一次世界大戦でドイツの通商破壊作戦を経験したのにもかかわらず、海上護衛思想が発達せず、通商破壊によって海上輸送が甚大な被害を出している。しかし、石油に限って見れば、1943年の12月までの還送でも開戦前の見積もりをはるかに凌駕していた。実際に、1943年の取得計画が200万klなのに対し、還送量は264.6万klに達している。そして、還送量が激減し始めるのは1944年以降である[73]。これには石油を還送する船舶量が大きく関係していた。

開戦した1941年に日本が保有していた総船腹量は約650万総ｔであった[74]。（このうち、石油を運ぶための輸送戦、所謂タンカーの保有量は44万ｔから最大57.5万ｔと言われていた[75]。）そして、日本国民が最低限の生活を営み戦争を継続するために必要な船舶は最低300万総ｔとされていた。しかし、太平洋戦争開戦にあたっての船舶の徴用は陸軍260万総ｔ、海軍160万総ｔ、合計420万総ｔ見込まれており、残る民需用船腹は230万総ｔに過ぎなかった。しかも、その徴用期間も戦局次第で数ヵ月で解傭されるのか１年以上かかるのかわからない状態であった。これに戦争による船舶の損害という問題も考慮しなければならなかった[76]。つまり、開戦直前の時でさえ海上輸送に使われる民需用船舶は不足している状態だったのだ。

加えて、開戦後には陸海軍が戦線を拡大し、南太平洋で連合国軍と激しい消耗戦を繰り広げ、船舶を喪失し、徴用船も拡大された。これは、海軍の攻勢的作戦を陸軍が抑えることができず、「統帥権の独立」により、参謀本部や軍令部の作戦が優先されたことに起因する[77]。特に、1942年以降に展開されたガダルカナル作戦に大量の船舶が徴用されたことが大きく、この時に民需の海上輸送力が急激に減少した[78]。さらに、この民需用船舶を造船する能力は船舶によって運ばれる原料によって左右される[79]ため、民需用の輸送が滞れば、造船能力まで滞る危険性を常に孕んでいたのである。

---

71 倉沢、前掲書、315-316頁。
72 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、136頁。
73 同上、152-153頁。
74 同上、128頁。
75 中嶋、前掲書、91頁。
76 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、131頁。
77 安達、前掲書、197頁。
78 倉沢、前掲書、312頁。
79 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、136頁。

このように、民需用の船舶量が悪循環に陥る中でも、最も重要な資源とされた石油を運ぶタンカー船腹は1943年11月まで順調に引き上げている[80]。これは優先的に新造されたからという理由もあるが、商船からタンカーへの改造が盛んに行われたことに由来する。この改造は、1943年６月から1944年２月までの停止期間を挟んで、1942年６月か1944年11月まで続き、推定31万８千ｔにも及んだ[81]。しかし、1944年になると、日本は２月にトラック島、５月にホーランジア、ピアク、７月にはサイパンを失っており、日本・シンガポール間の航路[82]は極めて危険になり、この航路のタンカー稼働率は1943年の半分以下になった[83]。つまり、タンカーを優先的に増産しているものの、輸送任務に就けばその多くが通商破壊によって損耗するという状況だったのである。これは1943年から1944年にかけてタンカーは増加傾向にあるのにもかかわらず、石油還送量が激減している[84]ことからも読み取れる。

一方、連合国側も日本の弱点が海上輸送能力の低下だと見抜いており、船舶需要の増加を狙って製油所を空襲の標的にしている[85]。さらに、1944年６月には、東南アジア司令部の諜報部門が効果的な攻撃目標についてまとめた報告書の中で、輸送力という日本のボトルネックを直撃する攻撃を行うべきだと提案している。そのために、港湾施設や停泊中のタンカーの動きに注目して航空写真の撮影などに力を入れていた様子も連合国の資料からうかがえるのである[86]。このように、連合国側も日本の船舶不足からくる海上輸送能力の低下を見抜き、それをさらに深刻化させるように攻撃をしているのである。

また、このタンカーの稼働率の低さはシンガポールに石油を一旦集積させていたことにも原因があると考える。例えば、1943年４月に南スマトラから搬出された石油中、67%がシンガポールの貯油施設に蓄えられたのに対し、日本本土に直送されたのは23%だけであったという記録がある[87]。この記録が示すことは、シンガポールでタンカー輸送がパンクしていたのではないかということだ。一度に港で荷物を積み下ろしする数は限られる。多くの中小型タンカーがシンガポールを経由していることも考えると、タンカーの数だけでも膨大である。確かに、護衛船団を組む上で分散した港から出発するよりも一箇所から出発する方が護衛船の負担も減るだろう。加えて、数少ない大きなタンカーを積替によって最大限活かすことができるという利点もあるだろう。しかし、海上護衛に海軍があまり力

---

80 山本有造、『「大東亜共栄圏」経済史研究』名古屋大学出版会、2011年、232頁。

81 倉沢、前掲書、314頁。

82 南方地域からの石油は、大部分が南方各地から中小型タンカーでシンガポールの基地に集積し、そこから護衛船団を編成して日本へ還送されていた（燃料懇話会編、前掲書上、666頁）。シンガポールが石油タンカーの一大集積地となっていたのである。

83 同上、666頁。

84 荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、153頁。

85 倉沢、前掲書、316頁。

86 同上、323-324頁。

87 同上、324-325頁。

を割いていなかったことから、この利点は大きいとは言えない。そして、欠点としては、やはり港のキャパシティを圧迫させてしまうこと、集積地も一つだけなので攻撃にあったら全ての海上輸送が滞ることとなってしまう点が挙げられる。

その後、ついに日本への還送が不可能になったことを意味する大きな転機が訪れた。1945年1月にサイゴンを出発した船団がヴェトナムの海域にいる間に、米機動部隊の攻撃を受けてほぼ全滅するという事件が起こったのである。攻撃を受けた場所は「南シナ海の奥深く」であり、大井によれば、これによって南シナ海の制海権と制空権が連合軍に渡ったことを意味した。これ以降、南方資源の還送は石油だけになり、航路は南方海域のルートが使われたが、それも間もなく途絶えることになる[88]。つまり、資源はないが工業化はされている日本本土と、資源はあるが工業化はされていない南方占領地域との経済的な繋がりが完全に断ち切られたのである。

以上から、開戦前からの民需用の船舶の不足、造船能力の低下、通商破壊とシンガポールへの船舶の過度な集中によるタンカーの稼働率の低さが海上輸送能力の低下を招いたことがわかる。さらに、そこに海軍の海上護衛思想の貧弱さと政府による事後的で複雑な海運運営が拍車を掛けた。そして、連合国側もこれらの弱点を助長させるように攻撃を計画・実施している。これらが原因となって、南方からの還送は停滞し、やがては完全に断絶してしまう。しかし、石油不足に戦時下の日本が陥った理由はこのような供給面での問題だけではない。問題は石油の消費の面にもあった。

第二節　消費面での問題

石油消費において、国内で最も大きな消費先となってきたのは軍部、特に海軍であった。これは石油の時代に突入したばかりの1920年代から一貫して変わっていない。したがって、この戦争においても特に海軍は石油を大量に消費した。開戦前の海軍の開戦初年度（1942年度）の消費見積もりは280万ｔであったが、実際は485万4千ｔであった。次年度（1943年度）は見積もりの270万ｔに対し、428万2千ｔ。さらに次年度（1944年度）は250万ｔに対し、317万5千ｔを消費している。このように、海軍は開戦前の見積もりをはるかに超えた石油を消費している。開戦初年度は、開戦前の貯油840万ｔでカバーできたが、二年度目以降は国内生産量と還送石油を合計した国内取得量では海軍の予想を超えた消費を賄うことができなかった[89]。計画・見積りの段階の数値が実際の数値と異なることはよくあることだが、全ての年度において見積もりより大幅に超過しているのは異常である（これは陸軍・民間消費量も同様であるが、海軍ほどの開きはない）。これは航空機用燃料の需要の増加もあるだろうが、海軍の南太平洋への戦線の拡大も大きな要因であると考えられる。

88　倉沢、前掲書、325頁。

89　荒川、前掲『戦時経済体制の構想と展開』、154頁。

加えて、これを助長するかのように、海軍は石油を求めて、南方地域に現地補給をしに行っており、二年度以降は海軍の戦力の重心が日本から南方石油生産地帯に移動している[90]。これは戦略的で自発的な戦力の移動ではなく、燃料不足に起因したやむを得ない移動であり、まさに戦いの主導権を石油に握られているような状況に至ったのであった。

以上のように、石油不足に陥った原因として、海上輸送の停滞とは異なる、開戦前の見積もりと開戦後の消費量の乖離について見てきた。この乖離は、船舶の損失の原因とも一致するが、海軍の戦線拡大を止められない「統帥権の独立」という制度的欠陥が引き起こしたものだともいえる。この欠陥に加えて、石油による海軍戦力の南方への偏りがさらに船舶を失わせ戦局を悪化させるという悪循環を生んでいる。この戦局の悪化は南方地域(資源地帯)と日満支の中核地域(工業地帯)の完全な分断につながり、各地域による分業経済を前提とした「大東亜共栄圏」[91]も崩壊していくことになる。

おわりに

以上のように、帝国日本は豊富な石油資源を国内に持たない国であるが故の外交・軍事の困難さに悩まされてきた。これが、石油獲得構想が軍部で武力南進論となり「大東亜共栄圏」構想と結びついたことは以上で叙述した通りである。第二次日蘭印会商はその構想を実行に移すかの最後の分水嶺であったし、アメリカの対日全面禁輸・資産凍結が実行のトリガーに設定されていたことも間違いない。また、それぞれで日本側が相手方の出方を読み違えていたことも特筆すべきことである。

さらに、対英米開戦後にも致命的な問題があった。それが開戦時からの船舶不足であり、海軍の想定外の消費量であった。特に、船舶不足は本来あってはならない問題であった。なぜなら、開戦前から長距離物流の基礎になると考えられており、海上輸送が本土と資源地帯の南方地域を結ぶ大動脈になっていたからである。そこに海軍の通商破壊作戦への認識の甘さが拍車を掛け、ついには本土と南方地域のつながりが断たれ、南方産石油も途絶することになる。

「統帥権の独立」という制度も石油不足を招いた。政府が海軍の南太平洋への戦線拡大を止められなかったことにより、船舶の更なる不足、燃料消費の拡大を引き起こしている。特に、燃料消費は戦前の見積もりを全ての年度で大幅に超過している。

以上の大きな二つの要因(慢性的な船舶不足・海軍の過剰な石油消費)が石油供給と消費の両面で大きな問題を起こし、石油獲得構想は崩壊し慢性的な石油不足につながっている。

---

90 同上、154頁。

91 同上、130頁。

このように、戦前の石油をめぐる外交の失敗が太平洋戦争開戦につながり、戦時における石油供給と消費の失敗が太平洋戦争を敗戦へと導いている。それだけ石油が当時の国家を左右する重要資源であったということだ。そして、十分な「石油獲得」には、油田の確保・安全な輸送・計画的な消費という三つの条件が全て揃う必要があると分析できる。これは現代においても共通するところがあるのではないだろうか。現代日本においても、石油は輸入に頼っており、相変わらず重要資源[92]である。そして、その輸入方法は今もタンカーによる海上輸送である。したがって、現代日本においてもこの帝国日本の石油をめぐる失敗の数々は学ぶべきところがあると考える。

また、本稿においては、この戦争の代償となった現地住民の苦しい実情や満洲・北支での石油・人工石油をめぐる試行錯誤についてあまり掘り下げることができなかった。これについては今後の課題としたい。

参考文献一覧

安達宏昭『大東亜共栄圏　帝国日本のアジア支配構想』中公新書、2022年
荒川憲一「海上輸送力の戦いー日本の通商破壊戦を中心にー」『防衛研究所紀要』第3巻第3号58-78頁、2001年
荒川憲一『戦時経済体制の構想と展開　日本陸海軍の経済史的分析』岩波書店、2011年
河西晃祐『大東亜共栄圏　帝国日本の南方体験』講談社選書メチエ、2016年
金光男「日本軍政下の南方石油」『茨城大学地域総合研究所年報』No.31　93-124頁、1998年
倉沢愛子『資源の戦争　―「大東亜共栄圏」の人流・物流―』岩波書店、2012年
白石隆『スカルノとスハルト　偉大なるインドネシアをめざして』岩波書店、1997年
中嶋猪久生『石油と日本　苦難と挫折の資源外交史』新潮選書、2015年
中野聡『東南アジア占領と日本人―帝国・日本の解体―』岩波書店、2012年
日本郵船株式会社編纂『七十年史』日本郵船株式会社、1956年
燃料懇話会編『日本海軍燃料史　上・下』原書房、1972年
防衛庁防衛研究所戦史部編『史料集　南方の軍政』朝雲新聞社、1985年
三輪宗弘『太平洋戦争と石油』日本経済評論社、2004年
山本有造『「大東亜共栄圏」経済史研究』名古屋大学出版会、2011年

[92] 石油は現代では、燃料のほかに、衣服や容器、エネルギー、道路、ゴムなどに使われており、その重要度はむしろ上がっているともいえる。

資料

防衛省防衛研究所「臥薪嘗膽の場合の検討資料」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12120187600、帝国国策遂行要領　御前会議議事録　昭和16年11月５日

防衛省防衛研究所「昭和17年３月７日　第８問題　占領地より物資取得の現状並に将来の見透し」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12120204600、今後採るべき戦争指導の大綱　連絡会議議事録　昭和17年３月７日

防衛省防衛研究所「8、対南方施策要綱　昭和16年６月６日」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12120207100、重要国策決定綴　其１　昭和15年７月27日～16年12月６日