

日米貿易におけるロサンゼルス港の役割とその変化

The Role of the Port of Los Angeles and its Change in the US-Japan Trade

堅田義明（名城大学 外国語学部）

KATADA, Yoshiaki, Faculty of Foreign Studies, Meijo University

要約

本稿は 1910 年代から 1920 年代にかけての太平洋における日米貿易の特徴を概観した。特に、本稿ではロサンゼルス港発展と、その太平洋貿易における役割を吟味した。そのなかで、ロサンゼルス港と米国西海岸の他の主要港を比較した。その上で、本稿ではロサンゼルス港と日本の主要港である横浜及び神戸両港を、港内の水深及び係留地面積等の自然環境や、乾船渠並びに防波堤等の港湾施設を目安に対比した。さらに本稿では、ロサンゼルス港の対日貿易をパナマ運河開通との関係から考察した。結果的に、ロサンゼルス港の貿易港としての発展を西海岸の主要港であるサンフランシスコ港及びシアトル港や、さらにはパナマ運河並びに日本側の主要港である横浜港や神戸港との関係から考察した。

This article examines the general characteristics of the US-Japanese trade across the Pacific from the 1910s to the 1920s. In particular, the article explores the development of the port of Los Angeles and its role in the context of the cross-Pacific trade. In doing so, it compares the LA port with other major ports on the US West coast.

Moreover, the article also contrasts the LA port with Japan's major ports such as Yokohama and Kobe. It does so in terms of port facilities such as dry docks and wharfs as well as the natural environment of their surrounding waters such as the water depth and anchorage area.

Additionally, this article looks at the unexpected influence of the Panama Canal on Los Angeles-Japan trade. Finally, the article investigates the relationship of the development of the LA port in concert with its relationship to other major ports on the US West coast and the Panama Canal as well as the ports of Yokohama and Kobe.

キーワード：ロサンゼルス港，日米貿易，太平洋航路，パナマ運河、港湾開発

1. はじめに

本稿の目的は、太平洋を挟んだ日米貿易の観点から、1910 年代から 1920 年代にかけてのロサンゼルス港の開発と、その役割の変化について考察することである。ロサンゼルス港開

発については、その特徴をより客観化するため、同じ米国太平洋岸の主要港であったサンフランシスコ港及びシアトル港と適宜比較する。また、日米航路における太平洋上唯一の寄港地としてのホノルル港にも若干言及するつもりである。また、日米貿易での日本側主要港であった横浜港並びに神戸港の港湾環境にも、ロサンゼルス港との関係に絞って配慮したい。

これらをとおして、ロサンゼルス港を起点とする日本への貿易航路の変容にも着目する。そのため、前述した貿易港の港湾環境を吟味する目安として、港内停泊地の面積と水深、さらには船舶の入港する海峡の幅並びに港内埠頭にも注目したい。また、乾船渠の配備の有無及びその規模についても概観するつもりである。

以上のことを考察する上で、歴史的時間軸に即して、日米貿易航路への国際的な影響にも注目したい。とりわけ配慮したいのは、1910年代の第一次世界大戦、1914年のパナマ運河開通、1920年代初頭の戦後不況、日本側における1923年の関東大震災勃発と1927年の金融危機、1929年の米国発の世界恐慌である。これらの日米貿易への関わりをとおして、本稿ではロサンゼルス港の歴史的変容と、同港の対日貿易の推移を考察したい。

2. ロサンゼルスの地域発展とロサンゼルス港開発

2.1 1910年代におけるロサンゼルス港開発

ロサンゼルス港発展の前提には、その他の主要港同様、該当港湾都市圏の経済的発展がある。同じカリフォルニア州のサンフランシスコ湾岸地域に比較して、工業化に伴う経済発展の遅れていたロサンゼルス地域は、19世紀末時点では果実栽培等を中心とする農業地帯であった。この農業を基軸とする漸進的な経済成長の結果、同地域の人口は1880年に11,000人、1890年に50,000人に増加し、20世紀最初には10万人を突破した。この人口増加を背景に、商業ビルや住宅建造のための木材需要が強まった（South Coast Publishing, 2007）。その結果、この木材の、米国内他地域や外国からの海上輸送用の港湾開発の必要が高まったのである。これがロサンゼルス港開発の初期誘引であった。

このロサンゼルス港の正式な開港は、1907年のロサンゼルス港湾委員会(the Los Angeles Board of Harbor Commission)設立を嚆矢とする。以後、第二次世界大戦勃発に至る時期に、同港は広範かつ急激な発展を遂げた。すなわち、同時期にロサンゼルス港は主要な防波堤建造、湾内の浚渫工事、新規の埠頭やターミナルの建設を推進した（South Coast Publishing, 2007; White, 2008, p. 27）。

例えば、1911-12年には8,500フィートの最初の防波堤を完成させた。また同時に、主要な海峡(the Main Channel)幅が800フィートに拡大され、その水深が30フィートに浚渫された。結果的に、当時最大クラスの商船入港が可能となった。さらに、南太平洋鉄道(the Southern Pacific Railway)が、同路線に直結する波止場をロサンゼルス港に建設した。この波止場を通して、船舶と同鉄道車輛間の商品積み降ろしが容易になった（South Coast Publishing, 2007）。

結果的に1911年、ロサンゼルス港は100万バレル以上の石油を出荷できるようになった。また1912-13年にかけて、同港は世界最大の木材輸入港になった。これはシアトル港を中心

とする太平洋岸北部の港から輸送された木材の荷下ろしに対するものであった。そして、ロサンゼルス港はこれら木材、特に建築用軟材(softwood)を大量に取り扱った (South Coast Publishing, 2007; White, 2008, p. 27)。

さらにこの時期、同港では小型船舶建造(boat building)、漁業、缶詰貿易も進展した。このような港の機能拡大に対応して、ロサンゼルス市は 1914 年に、同港に市営の巨大ターミナルを設営し、1917 年には商品保存用の保税倉庫(bonded warehouse)を初めて建造した。これら港湾機能向上を背景に、第一次大戦中、同港はロサンゼルス地域住民の雇用の主要受け皿となった。例えば、南東造船乾船渠会社(Southeastern Shipbuilding and Dry Company)に代表される造船会社は米国海軍のために 10 数隻の艦艇を建造した (South Coast Publishing, 2007)。

このような文脈で、1914 年 8 月 15 日にパナマ運河が開通した。当時、ロサンゼルス港は米国西海岸で同運河に最短の港であった。このことが、ロサンゼルス港を、パナマ運河経由の航路をとる船舶の主要寄港地にした。さらに 1917 年までに、ロサンゼルス港周辺には巨大な鉄道網が敷設された (South Coast Publishing, 2007)。これら諸条件により、ロサンゼルス港はサンフランシスコ港に対抗するカリフォルニア州を代表する港になりつつあった。

ただし当時、ロサンゼルス港には太平洋貿易と、大西洋・カリブ海貿易の結節点となる寄港地としての役割が、より社会的に期待されていた。その反面、1910 年代後半に至っても、直接、同港へ入荷する貨物の 9 割以上は木材であった。これは依然として、ロサンゼルス地域の急激な発展が、新規の大規模工場や住宅建設に大幅に依存していたからである (South Coast Publishing, 2007)。

一方、ロサンゼルス港からの輸出も、第一次大戦終結と同時に急激に増加した。特に、石油乃至石油製品の輸出拡大は顕著であった。この背景には、ロサンゼルス周辺地域における石油産業の発展があった。とりわけ、カリフォルニアスタンダードオイル (Chevron) やユニオンオイル (Union Oil Company) 等の巨大石油精製会社の台頭には目を見張るものがあった。これら石油会社はロサンゼルス港開発に大きな影響を与えた。結果的に、以後の港湾周辺の道路、鉄道、埠頭、その他のインフラ施設敷設に拍車がかかった。この港湾施設開発を後押ししたのが、第一次大戦後の世界的な貿易規制緩和であった (South Coast Publishing, 2007)。

2.2 米国の太平洋側主要港と比較したロサンゼルス港の特徴

次に、1910 年代末のロサンゼルス港の特徴を客観化するため、同時期の太平洋に面した他の主要港と対比したい。まずロサンゼルス港の特徴として把握できるのは、同港運営に関して、ロサンゼルス市の関与が大きいということである。例えば同市は、同港に属する埠頭と倉庫の半分以上を保有していた。これは主に、カリフォルニア州が管理したサンフランシスコ港とは異なっている。そして、当時、ロサンゼルス市は同港へ入港する海峡幅を 1,000 フィートに拡大する計画を実行していた。これはロサンゼルス港が既に 24 の埠頭を備えており、国際航路を航海する船舶への門戸をより開放する必要があったからである (Pacific Ports Inc., 1920, p. 138)。

ただ、1920 年時点でも、ロサンゼルス港は 40 隻の外洋船舶の同時収容が可能であった。例えば、ロサンゼルス市所有の第一埠頭(Pier No.1)は全長 2,520 フィート、幅 650 フィート、この埠頭周辺の干潮時水深が 35 フィートと巨大であった (Pacific Ports Inc., 1920, p. 138)。さらに同時期、ロサンゼルス港には民間の主要造船所が 2 箇所あった。これらはサウスウエスタン造船会社 (Southwestern Shipbuilding Co.) とロサンゼルス造船ドライドック会社 (Los Angeles Shipbuilding & Dry Dock Co.) である。サウスウエスタン造船会社は乾船渠を所有せず、主に船舶の修理を担っていた。一方、ロサンゼルス造船も社名とは裏腹に、艀装を中心に請負っており、本格的な船舶建造設備を備えるものではなかった (Pacific Ports Inc., 1920, p. 373)。

一方、ほぼ同時期の 1918-19 年頃、サンフランシスコ港には 39 の埠頭が供わっていた。この数はロサンゼルス港の約 1.5 倍の規模にあたる。サンフランシスコ港の平均的な埠頭 (Pear) は長さが 600-1,000 フィート、幅 100-200 フィートで、埠頭の先端部の水深は 50-75 フィート程度であった (Pacific Ports Inc., 1920, pp. 186-187)。

なお、サンフランシスコ港は潮流の侵食作用により海底が削られ、浚渫工事を比較的要しないという点で、シアトル港ほどでないにせよ「自然の良港」と呼んで差し支えないと思われる。実際、防波堤付近の水深が 34 フィートで、干潮時の最小水深は 18 フィート、満潮時との差は 8 フィートである。そして、サンフランシスコ湾全体の面積は 288,000 エーカーであったが、サンフランシスコ港自体の埠頭(wharf)の総面積は 134 エーカーであった (Pacific Ports Inc., 1920, pp. 186-187)。これらから、港としての規模と自然条件において、ロサンゼルス港はサンフランシスコ港に比較すると、1920 年時点で大幅に遅れをとっていたと考えられる。

また、港湾施設の充実度を反映する乾船渠の設置に関しては、さらにこの差は顕著である。前述したように、当時ロサンゼルス港には大規模船舶建造可能な乾船渠は存在しなかったが、サンフランシスコ港には、国際航路を航海する巨大外洋船舶を収容可能な乾船渠を数カ所供えていた。例えば、サンフランシスコ湾のベツレヘム造船会社 (Bethlehem Shipbuilding Corp. Ltd) のハンターズポイント (Hunters Point) には、2 基の乾船渠が設置されており、規模は以下の通りである (Pacific Ports Inc., 1920, p. 375)。

表 1

ベツレヘム造船所ハンターズポイントの乾船渠の規模 (単位: フィート)

	全長	甲板幅	船底幅	喫水幅
第 1 乾船渠	1,020	153	110	45
第 2 乾船渠	750	103	86	29

Pacific Ports Inc. (1920). Pacific Ports Foreign Trade Manual Port Charges 1920 Vol. 6. Seattle: Pacific Ports, Inc., p.375 より作成。

さらに港湾施設比較のため、サンフランシスコ港に次ぐ米国西海岸の主要港であったシアトル港、太平洋航路の主要船舶経由地であったホノルル港、日米貿易における際の日本側の主要港であった横浜港及び神戸港について一瞥したい。まずシアトル港であるが、1919年時点の同港面積は4,000 エーカー以上で、外洋航路の最大級船舶を収容するにも十分の規模を誇った。シアトル港の位置するエリオット湾は7,680 エーカーで、干潮時の係留地の最小水深は24 フィートである。またシアトル港の太平洋への主要海峡幅は2,400 フィートもあり、同港の主要栈橋先端部の水深が干潮時でも25-45 フィートに達した（Pacific Ports Inc., 1920, p. 190）。これはシアトル港が殆ど浚渫作業を要しない、まさに米国西海岸随一の「自然の良港」であったことを示すものである。

一方、ホノルル港はその船舶航行可能水域の水深(the controlling depth)が1905年に27 フィート程度であったが、1920年時点では係留地の最深部は25-35 フィートを記録した。この水深は、満潮時では2 フィート増加し、干潮時は1 フィート減少した。したがって、喫水33 フィート程度までの船舶の出入港が可能であった。ちなみにホノルル港の港内面積は約110 エーカーで、船舶は岸壁から800-1,200 メートル沖合に停泊可能であった（Pacific Ports Inc., 1920, p. 120; Rush, 1957, p. 19）。

上述したロサンゼルス港、サンフランシスコ港、シアトル港、ホノルル港の、港内水深を比較するといずれの港でも、概ね30-35 フィートの喫水幅の船舶の碇泊が可能であったことがわかる。すなわち、米国太平洋側の主要港の間では、当時の大型外洋船舶の相互往来には支障がなかったということである。

2.3 日本の主要港と比較したロサンゼルス港の特徴

では次に、これら米国側の港と定期的貿易活動を営んでいた、日本側の主要港である横浜港と神戸港の規模を、若干、長崎港にも言及しながら考察したい。最初に横浜港であるが、1920年当時、同港の位置している湾内全体の面積は約5,300 エーカーに及び、港内の係留地面積では1,240 エーカーあった。次に、同港への入港口となる海峡幅は800 フィート、水深は春の干潮時でも33 フィートを記録した。また、港内停泊地の水深は20-35 フィート程度で、19隻の外国航路の船舶が同時に係留できる埠頭(wharf)があった（Pacific Ports Inc., 1920, p. 241）。

また横浜港には3箇所の船舶修理施設が供えられていた。ただし、これら修理施設は、本格的な造船用乾船渠と言えるものではなかった。他方、神戸港には2基の大型船舶建造用乾船渠が置かれており、長崎港の三菱長崎造船所にも、3箇所の乾船渠が設置されていた。したがって、既述した米国太平洋岸の主要港から、日本に向かった多数の船舶で、大規模修繕が必要な場合、神戸乃至長崎港寄港時に修復工事を実施できた（Pacific Ports Inc., 1920, p. 374）。

特に三菱長崎造船所の乾船渠では、起工から船体完成、進水、竣工まで一貫した船舶建造が可能であった（Pacific Ports Inc., 1920, p. 374）。すなわち、前述したように、日米間の太平洋航路を航海する商船にとって、大規模な乾船渠を備えた長崎造船所は貴重な寄港地だと

言える。ちなみに同造船所の3基の乾船渠規模は表2に示すところである。つまり、この規模を、前掲のサンフランシスコのハンターズポイントの乾船渠と比較した場合、長崎造船所でさえ、その第三船渠がどうか規模的に匹敵する程度であった。したがって、1920年前後の、日米の潜在的な大規模商船建造力及び、両国主要港の寄港地としての収容力の対比では、米国が日本を凌駕していたことが認められる。

表 2

長崎造船所の乾船渠規模（単位：フィート）

	船渠全長	船渠台全長	船渠上部幅	船渠下部幅	最大喫水幅
第1船渠	523	513	89	77	26.5
第2船渠	371	350	66	53	24
第3船渠	728	714	96.5	88.5	34.5

Pacific Ports Inc. (1920). Pacific Ports Foreign Trade Manual Port Charges 1920 Vol. 6. Seattle: Pacific Ports, Inc., p. 374 より作成。

他方、神戸港は、港内面積が2,730 エーカーで、海岸から370メートル沖合まで停泊でき、港の海面々積では横浜港を上回った。また、同港は干潮時の水深が30フィートで、喫水30フィート以下の船舶の港内航行が可能であった。ちなみに港内の満潮時と干潮時の水深の差は約9フィートであった。さらに同港では、外洋航海用大型商船22隻を同時に収容、停泊させることが可能であった（Pacific Ports Inc., 1920, p. 122）。

これまで述べたことから、横浜港及び神戸港は30フィート程度の船舶が入港でき、両港ともに20隻程度の大型外洋船舶の同時停泊が可能であったことがわかった（White, 2008, p. 34）。このことは、米国のサンフランシスコ港及びシアトル港が収容可能な最大限の超大型船係留には、横浜、神戸両港とも、規模的に不十分であったことを示すとともに、一般的な大型外洋船舶収容には支障がなかったことをも意味している。つまり1920年時点で、ロサンゼルス港を出航した一般的な外洋船舶は、ホノルル港経由の有無にかかわらず、日本側の横浜及び神戸の両主要港への入港に支障をきたさなかった。なぜなら、この時点でのロサンゼルス港はサンフランシスコ及びシアトル両港に比して、取扱貨物量でも、港としての開発レベルでも劣っており、超巨大な船舶が同港から日本に向けて出港することはなかったからである。

2.4 パナマ運河とロサンゼルス港の関係

最後にパナマ運河と、米国西海岸主要港のなかで最短距離に位置したロサンゼルス港との関係について若干言及したい。まず、パナマ運河は1914年に完成したが、実質的に民間の自由な貿易輸送活動に解放されたのは、同運河開通7年後の1921年以降であった（White, 2008, p. 34）。すなわち、開通直後のパナマ運河では、戦時における緊急輸送及び交戦国、特

に米国の友好国を中心とする軍事関連輸送が優先された。

1914年8月15日に開通した同運河は、第一次大戦後の1919年に使用料収入が約641万ドルに達し、運河運用維持費を約242万ドル超え、十分採算が取れるようになった。1918年会計年度で、同運河を使用した船舶数は2,130隻で、トン数では約666万トン、取扱い貨物は約756万トンに達した。1919年度には、2,025隻、約613万トンの船舶、688万トンの貨物がパナマ運河を通行した。ただし、これらの船舶は殆ど大西洋側から太平洋側に向かうものであった（Pacific Ports Inc., 1920, p. 350）。

実質的に米国で、ロサンゼルス港を介した国際及び全米規模の船舶輸送取引が一般化したのは、1921年以降のことである。というのも、既述した港湾環境面でのロサンゼルス港の他の主要港に対する遅れに加えて、同年まで、同港は外洋航海用の大型船舶を多数停泊させる規模に至っていなかった。換言すると、ロサンゼルス港は1921年になって、ようやく本格的な国際貿易港としての体裁を整えたということになる。さらに前述したように、同年までパナマ運河の商業船舶による自由な航行も制限されていた。

したがって、寄港船舶を十分収容できる港湾環境と施設を備え、パナマ運河の自由な航行も可能になった1921年以降のロサンゼルス港の発展がより注目される。また、1922年から1923年にかけて、ロサンゼルス周辺で大量の油田が採掘されたことが同港を活況化させたことも見逃せない。例えば、1920-21年の1会計年度では、同港入港船舶は2,993隻、貨物取扱量は300万トンを若干超える程度であった。それが2年後の1922-23年の1会計年度には、入港船舶5,476隻、取引貨物量は約1,900万トンにまで激増した（Los Angeles Harbor Pictorial, n.d.）。

また第一次大戦中、多数の民間船舶は大西洋や地中海での戦闘に巻き込まれることを恐れ、太平洋に航路を移した。この航路変更を、日米間の太平洋貿易の観点から分析すると、日本と米国東海岸及び中西部地域との貿易が、米国西海岸の主要港を介し、大陸横断鉄道を利用した輸送に主軸を移したことを意味した。このことは、表3からも汲み取れる。すなわち、第一次大戦が勃発した1914年以降、戦争の終結した1918年にかけて、スエズ運河を通行する貨物輸送量は減少し、停滞したのである。一方、同時期、パナマ運河経由の船舶輸送量はある程度の増加を示している。これはヨーロッパの交戦国のみならず、日米の民間商船が両国間の貨物輸送において、大西洋航路を回避したことを示すものである。

表 3

スエズ運河及びパナマ運河の年別通過船舶数及び輸送貨物量（貨物量単位は千トン）

年	スエズ運河		パナマ運河	
	通過船舶	船舶輸送量	通過船舶	船舶輸送量
1912	5,243	19,907		
1913	4,979	19,758		
1914	4,246	17,108		
1915	3,047	12,186	1,075	3,793

1916	2,322	8,964	758	2,396
1917	1,211	4,634	1,803	5,799
1918	1,241	4,839	2,069	6,574
1919	3,048	12,567	2,024	6,125
1920	3,804	16,892	2,478	8,546
1921	3,914	17,971	2,892	11,416
1922	4,261	20,545	2,736	11,417
1923	4,540	22,426	3,967	18,606
1924	5,021	24,866	5,230	26,149
1925	5,237	26,489	4,673	22,855
1926	4,879	25,769	5,197	24,775
1927	5,545	28,962	5,475	26,228

Department of Commerce. (1929). Commerce Yearbook, 1928. Washington D.C.: Government Printing Office, pp. 719-720 から作成。パナマ運河は 1914 年開通のため 1915 年以降の記録を掲載。

また、1919 年以降のスエズ運河通行船舶数の回復・増加は顕著である。これは第一次大戦終戦で、航海中に軍事的被害を被る危険性が消滅したことによることはいうまでもない。他方、1918 年から 1920 年に至る期間のパナマ運河を介した貨物輸送量の増加率は、スエズ運河のそれに比較するとかなり遅れを取っている。これは戦時中、太平洋側に移行した貨物輸送航路が、再び大西洋側に回帰したことを示唆するものである。

さらに終戦後数年間、船舶輸送量がスエズ運河の半分程度であったパナマ運河が 1921 年以後、急速にその輸送量を増加させ、1923 年以降は国際貿易航路の要衝として、スエズ運河とほぼ対等の役割を果たしていることがわかる。これは図 1 において、パナマ運河を通行する船舶のなかで、大西洋から太平洋に航路をとる船舶に対し、太平洋から大西洋に向かう船舶が急増した時期と一致する。

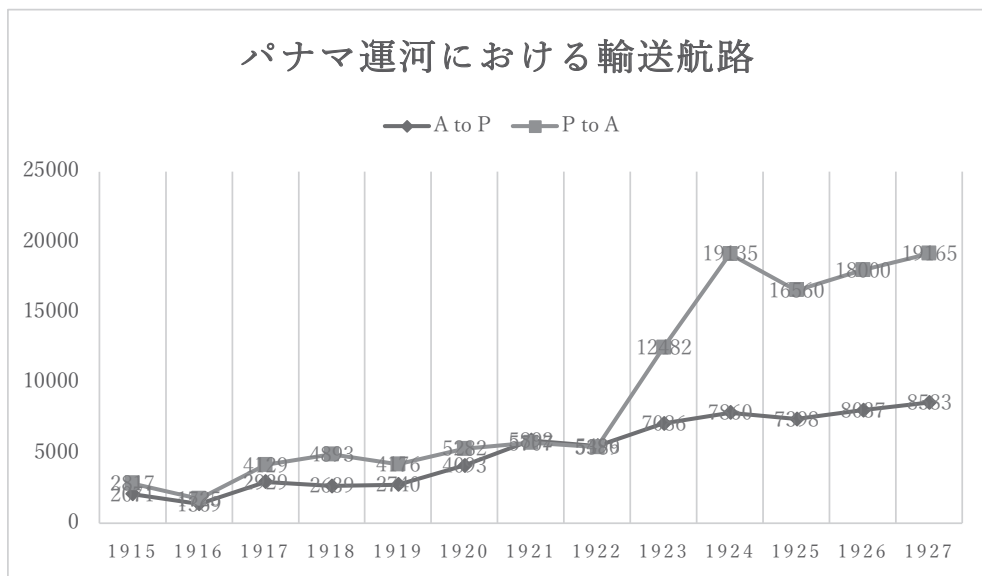


図1 パナマ運河における輸送航路

Department of Commerce. (1929). Commerce Yearbook, 1928. Washington D.C.: Government Printing Office, p. 720 より作成。A to P はパナマ運河を大西洋から太平洋に向かう船舶数を示し、P to A は太平洋から大西洋へ向けて通過する船舶数を示す。

すなわち、これは1923年に第一次大戦の戦後処理に目処がつき、太平洋側から大西洋側に向けてパナマ運河を使用することが、一般商船に自由に認められるようになった時期と重なるのである。このことは日本船舶にとっても、太平洋を介した米国太平洋岸主要港との既存の貿易航路の一部が、パナマ運河通航を織り込んだ米国東海岸への全面的海上輸送にも拡大されていったことを意味する。そして、日本からの東航（東回り）ニューヨーク線の一般化が、1923年以降の一般商船の太平洋側から大西洋側への、パナマ運河経由の船舶一貫輸送の本格化と一致すると言って良い。そして、この東航ニューヨーク線の主要寄港地となったのがロサンゼルス港であった。

さらに1915年から1927年にかけての時期、国籍別にパナマ運河を通過した船舶数を吟味すると、日本船舶がかなり少ないことに気づく。例えば、この時期の同運河使用船舶数は、当然ながら同運河を管理した米国が最多の18,247隻で、この米国に次ぐ2位の英国は11,887隻、3位のノルウェーに次ぐ4位の日本は1,488隻に過ぎず、英米両国よりも一桁少なかった。これは戦時中、日本と、米国中西部や東海岸の主要都市との間の輸送が、米国大陸横断鉄道に依存したことを前提にすると、日本船舶の1920年代におけるパナマ運河使用がニューヨーク線に傾斜していたことを示唆するものである（Department of Commerce, 1929, p. 721）。

さらに、日本商船による同運河の太平洋側から大西洋側への最初の通過が1926年であっ

たことを念頭に入ると、1920 年代前半の同運河使用は、主に米国籍や英国籍船舶によるものと思われる。その上で、この時期の日本商船のパナマ運河通過は、西航ニューヨーク線（西回りヨーロッパ及び米国大陸東岸経由）に限定されたものであると考えられる。

2.5 1920 年代におけるロサンゼルス港の発展

1920 年代、ロサンゼルス港は石油、木材、柑橘貿易の隆盛によって、急激に発展した。この背景には、同時期、カリフォルニア州が石油精製産業や製造業の発展によりニューヨークに次ぐ米国第二の経済規模を持つ州に上り詰めたことがある。油田開発はもちろんのこと、同州は米国の農業総生産の 30 パーセント近くを占めるに至った。その結果、第一次大戦後、ロサンゼルス港最大の輸出物資であった原油に加えて、大量の綿花や柑橘類が同港から輸出された。さらに、これを後押ししたのが前述したパナマ運河開通であった (White, 2008, p. 27)。

同運河開通の結果、従来から米国東海岸やメキシコ湾岸の港に独占されてきた、カリブ海、地中海、北ヨーロッパ地域との貿易が、ロサンゼルス港にも大きく解放されたのである (South Coast Publishing, 2007; White, 2008, p. 27)。実際、第二次世界大戦以前における米国経済最盛期の 1928 年には、ロサンゼルス港で 2,650 万トンの貨物が取扱われた。この取引量はそれまでの最大であったが、翌年の大恐慌勃発の結果、貨物輸送量は激減し、ロサンゼルス港の取扱貨物量は 1937 年まで、2,000 万トン以上を記録することはなかった (South Coast Publishing, 2007)。

とにかく、第一次大戦以降の急速なロサンゼルス地域の経済発展に対応して、ロサンゼルス市は、1923 年に港湾改善のための公債発行を実施した。この港湾改善策には、急増するロサンゼルス港の輸出入に応じた波止場(wharf)の拡大も含まれていた。さらに、1929 年までに港湾内の船舶係留地に接続する鉄道路線を組織化するため、異なる鉄道会社がその港内の運営を港湾網鉄道路線(the Harbor Belt Line Railroad)という名の下に統一した (South Coast Publishing, 2007)。

さらに 1929 年以降も、大恐慌による深刻な経済不況にも拘らず、将来のロサンゼルス地域の経済発展を見込んだロサンゼルス港湾委員会が同港開発を継続した。これには 1937 年に完了した 18,500 フィートの、外洋に対して中間に位置する防波堤拡大工事も含まれた。また連邦政府の、大恐慌による不況打開策としての公共事業促進局(Works Progress Administration)により、貨物ターミナルや乗客収容施設、さらには埠頭改善も推進された (South Coast Publishing, 2007)。

3. 1920 年代日米貿易とロサンゼルス港

3.1 1920 年代前半の日米貿易

ここでは、ロサンゼルス港がサンフランシスコ港やシアトル港と並ぶ、米国西海岸の主要貿易港の地位を占めるようになった、1920 年代の日米間の太平洋貿易全体を俯瞰してみたい。その際、注目すべきは世界的な物価下落である。結果的に、米国の極東貿易は、その

対外貿易全体の縮小に随伴して減少した。ただし、米国貿易総額に占める東洋貿易の割合は 1920 年以降、拡大基調にあった。

例えば、1920 年代初頭には、米国から極東への輸出は戦前の 2 倍、輸入は 3 倍程度に拡大した。また、1922 年には、米国から極東への輸出額は物価変動を調整すると、1910 年から 1914 年に至る期間の年平均輸出額の 3.5 倍に達した。この急拡大は、主に日本と中国相手の貿易増加によるものである (Department of Commerce, 1923, p. 496)。よって、1920 年代、米国にとって対日貿易の重要性はより高まったのである。

1922 年の日本の対外貿易拡大基調は、物価回復に帰するところが大きかった。したがって、貿易総額は 1920 年のピークに達しなかったものの、価格にして前年 1921 年の 2.5 倍にまで増加した。この 1920 年から 1922 年にかけて、輸出入ともに米国は日本最大の貿易相手国であった。単純化すると、米国は日本の生糸を輸入し、日本は米国の綿花や、機械、銅等を輸入した (Department of Commerce, 1923, p. 552)。その際、日本は大幅な対米貿易黒字を享受したのである。したがって、1920 年代初期における日米貿易で顕著なことは日本産生糸の突出した対米輸出額である。

この対米生糸輸出ルートは、関東大震災被災以前は横浜港によって独占されており、横浜・シアトル線乃至横浜・サンフランシスコ線が中心であった。逆に言うと、横浜・ロサンゼルス線は太平洋貿易における主要航路ではなかった。

ただしこの時期、日本の貿易拡大の特徴は、大幅な貿易赤字を計上したことである。例えば、1921 年の日本の貿易赤字総額は約 3 億 6,100 万円で、1922 年でも 2 億 5,300 万円を記録した (Department of Commerce, 1923, p. 552)。結果的に、1913 年以降の日本政府による金輸出禁止や金の輸入促進及び、戦時中の貿易収支改善によって増加した政府や日本銀行の金保有高は、1922 年だけで約 2 億 800 万円分喪失した。これは政府の貿易赤字対処策によって、日本の海外保有金正貨が大量に流出したことを意味する (Department of Commerce, 1923, pp. 522, 689)。そして、1923 年勃発した関東大震災が、この日本の金保有減少に拍車をかけることになった。

次に、1923 年の米国の対日貿易を概観すると、関東大震災にも拘らず、貿易額の収縮が認められない。このことは横浜港被災に伴う、日本からの生糸の対米輸出激減以上に、木材等の震災復興用資材の、米国からの対日輸出急増による。これは 1923 年から 1924 年にかけて、全米屈指の木材生産地を背後に抱えるシアトル税関区で、対日輸出量が急増したことにも反映されている。

さらに図 2 から、当時の日米間における安定した貿易額推移が窺われる。同図は 1910-14 年の日本及び中国の対米貿易総額の年間平均を 100 と仮定した場合、1920 年から 1923 年にかけての、日中両国の対米貿易額の各々の変化を辿ったものである。この図から、日本も中国も第一次大戦前に比較して、戦後の 1920 年に対米貿易が飛躍的拡大を遂げていることが理解できる (Department of Commerce, 1923, p. 548)。

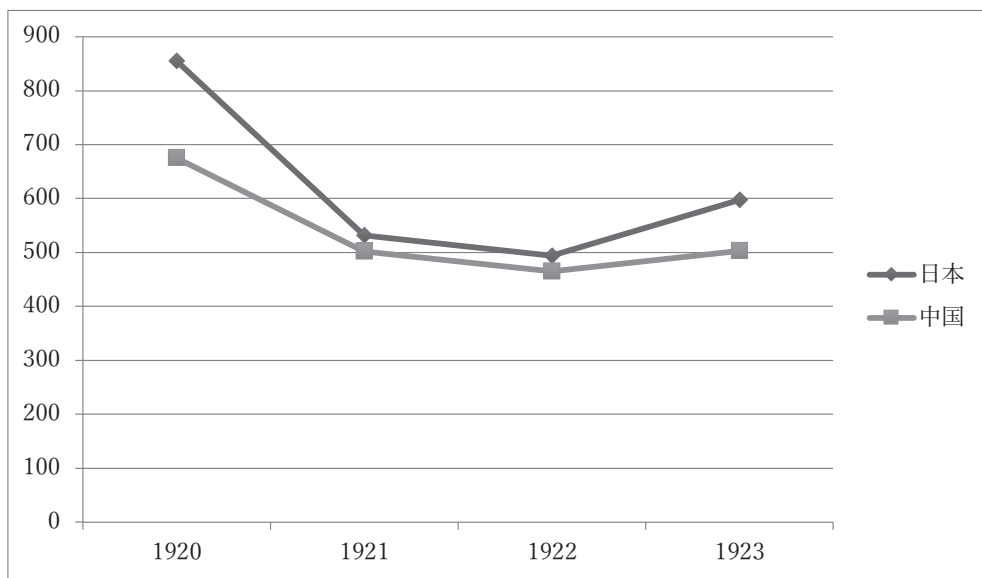


図2 日本及び中国の対米貿易額推移

Department of Commerce. (1923). *Commerce Yearbook, 1922*. Washington D.C.: Government Printing Office, p. 546 の Table 48 より作成。単位は 1910-14 年の日本及び中国の対米貿易総額の年間平均を 100 と仮定したもの。

その上で、同年をピークとして対米貿易額が 1922 年にかけて漸減基調を示したこともわかる。同時に、関東大震災を被った 1923 年に、日本の対米貿易が極度に落ち込んだことも認められない。同じことは中国の対米貿易額の推移からも窺われる。したがって後述するように、日本側の震災復興需要の重みが改めて推察される。

さらに関東大震災翌年の 1924 年前半、米国の対日輸出量はかつて無いレベルにまで上昇した。これは前年同様、復興物資調達とその円滑な輸入を図った、日本政府による特例的な関税軽減措置によるところが大きい。それでも、日本への輸出総額は 1,400 万ドル減少し、2 億 5,000 万ドルに若干低下した。この米国の対日輸出額減少は綿花の価格下落に大きく起因している。実際、対日綿花輸出量は殆ど減少していない。また当時、日本円の通貨価値が米国ドルに対し、20%減少したのである。ちなみに、ニューヨークの円相場は、1924 年 1 月 18 日の 1 円につき 0.461 ドルの高値から、10 月 10 日の 0.379 ドルにまで下落した (Department of Commerce, 1925, pp. 544, 701)。

この円安の結果、1924 年の日本の対外貿易はそれまで最大の輸入超過を記録した。一般的には円安は輸出増加をもたらすが、この時は震災復興需要のため日本側には輸入を拡大せざるを得ない事情があった。結果、輸入額の約 10 億ドルは、1923 年の輸入額より 24 パーセント増加したものである。特に綿花輸入は 2 億 5,000 万ドルに達し、全輸入額の 4 分の 1 を占めた (Department of Commerce, 1925, p. 701)。

さらに、日本側で急増したのが原油の輸入であった。これは、1923年にロサンゼルス周辺で多数の油田が採掘されたからである。このため、ロサンゼルス港からの対日輸出量が急増した。実際1923年以降、1920年代末にかけて米国西海岸の主要港で、対日貿易量を一貫して増加させているのはロサンゼルス港だけである。他方、日本の総輸出額は7億4,000万ドルで、1923年より25パーセント増えた。輸出の半額を占めたのは生糸及び絹製品で、米国が主要輸出先であった。一方、綿製品の輸出も前年より40パーセント拡大した（Department of Commerce, 1925, p. 701）。

円の急激な為替レート下落と大幅な貿易赤字のため、日本は新規の対外ローンを拡大した。政府ローンは5億5,000万ドルに達し、ニューヨークとロンドンで1924年2月15日に調達された。さらに民間の商業ローンは、主にニューヨークで調達された。これら資金調達の結果、日本は1924年度にその金保有額を6,600万ドル減少させた。そして、国の負債は1億3,700万ドルに増加した（Department of Commerce, 1925, p. 701）。

翌年の1925年には、ようやく日本経済は回復の兆しを示しつつあった。まずこの年、農業生産が順調で、コメの収穫が前年対比4パーセント増加し、大麦、エン麦、小麦も豊作であった。さらに土木建設事業が加速した。特に、震災後の応急対策として建設された多数の仮設施設の、永続的な建造物への建て替え作業が大規模に実施された。政府も規制で、ビジネス街の全ての仮設施設を1928年までに鉄筋とコンクリートの建造物に建て替えることを図った。また、製造業も活性化し、1925年には日本の綿工場(cotton mill)は12月に全体で、それまでの最大生産量を記録した（Department of Commerce, 1926, p. 673）。

この1925年、日本の貿易も拡大した。輸入は1924年より5パーセント増えた。特に、36パーセントの伸びを示した綿花輸入の増加が顕著であった。輸出の伸長は前年比28パーセントであったが、従来と同様に、絹製品がその約半分を占めた。特に絹関連物資の輸出額拡大に拍車をかけたのが、生糸価格の上昇である。というのも繭の価格急騰を受けて生糸価格は1924年より60パーセント上昇したからである。この日本の対外貿易全体において、米国は依然として最大の貿易相手国であった。当時、対米貿易は日本の輸出の44パーセント、輸入の26パーセントを占めた（Department of Commerce, 1923, pp. 673, 674）。

この対米貿易黒字によって獲得した金の一部は、既存の債務の利子の支払いと対外債務縮小のため使用された。結果的に、日本の貿易債務は改善されたが、1925年も日本の金保有は減少した。同時に、日本円の為替レートは一転、強含みに向かった（Department of Commerce, 1926, p. 674）。具体的には、1924年に下落した円の対米為替レートは、1925年の政府債務改善によって高まり、1ドルに対し0.498円にまで再上昇した（Department of Commerce, 1926, p. 18）。

3.2 1920年代後半の日米貿易

翌1926年の日本の景気は予想外に悪く、第一次大戦後のデフレ並びに大震災による損害を克服しきれていなかった。確かに、年度前半は金融緩和と1925年末に記録した輸出増加によって楽観的雰囲気が充満していたが、国内産業停滞のため1926年後半には景気は後退

した (Department of Commerce, 1927, p. 338)。これは、1925 年末の円の急上昇、銀本位制をとる諸国における銀価格の低下、中国での対日関係悪化等により、予想外の貿易赤字増に見舞われたからである。さらに、製糸業は生糸の価格下落により、製造コストを割込むことになった。また綿工業でも、政治的軋轢による対中輸出低下に直面し、綿製品の輸出も落ち込んだ (Department of Commerce, 1927, p. 399)。

1927 年は、この 1926 年の不景気が解消されるどころか、日本の産業、金融、商業は一層深刻な不況に苛まれた。特に、同年 4 月の金融恐慌に随伴する 3 週間の金融モラトリアムを挟んで、多数の金融機関が廃業に追い込まれた。結果的に、製造業者も輸入業者も資金調達に苦勞し、営業利益も株式配当も低下した。これは巡り巡って、賃金低下と失業率上昇による大衆の購買力収縮をもたらした。国内製造業支援のための政府の輸入制限策も、この購買力低下を加速した。そして皮肉にも、この年の不況が日本の貿易収支悪化に歯止めをかけた (Department of Commerce, 1929, p. 380)。

同年、農業生産は向上した。例えば、農業生産は過去 5 年間平均と比較しても 7.6 パーセントの上昇を記録した。しかしそれでも、金融危機によって、作物現金化に苦勞した農民は、低価格で穀物を販売せざるを得なかった。このため、米価は過去数年間と比較しても最低値を記録した。またコメ同様に、生糸でも不況による価格低下が起こった。つまり、前年に比較し、蚕生産は 5 パーセント増えたが、その価格は 24.1 パーセント下落した。これらのことが人口の約半分を占める農民の生活を悪化させ、対外輸入、ひいては対米輸入も減少させたのである (Department of Commerce, 1929, p. 384)。この日本の対米輸入の落込みは表 4 に示された西海岸の、ロサンゼルス港以外の主要港の、1920 年代末にかけての対日輸出量減少基調に反映されている。

また、当時、生糸は依然として日本最大の輸出商品で、全体の 37 パーセントを占めたが、同価格下落のため、生糸輸出量は増加したが輸出価格は微増にとどまった。綿糸の輸出も中国市場の混乱やインドの関税引き上げのため、輸出量は増加したが、輸出額には 6.8 パーセント減少した (Department of Commerce, 1929, pp. 384, 389)。結果的に、国民全体の不況からくる消費意欲の減退に歯止めはかからなかった。

米国の対日貿易においては、日本の不況がそれに大きな影響を与えることはなかった。むしろ米国における綿花価格の低下により、日本の米国綿花輸入額は減少したが、輸入量は 40 パーセントも増加した。また、震災復興に一段落が着いた 1927 年には、その輸入は減少したものの、主にシアトル港から輸出される木材は依然として綿花に次ぐ日本の主要輸入物資であった。なお、1927 年の日本の貿易に占める対米貿易の割合は、輸出で 42 パーセント、輸入は 31 パーセントを記録し、相変わらず米国は日本にとって突出した貿易相手国であった (Department of Commerce, 1929, pp. 389, 390)。

既述した、1927 年の日本経済悪化は顕著であったが、翌 1928 年には改善の兆候が見られつつあった。これには政府主導の金融機関の統合、弱小機関の解体、産業組織の再編等の改革が実施されたことが大きく作用している。ただし、この改革も 1921 年以来継続してきた産業や商業の停滞を覆すには不十分であった。特に中国における反日運動や、金解禁への不

安全感により、日本経済の停滞は拭われなかった (Department of Commerce, 1929, p. 390)。

この1920年代の不安定な日本経済を極度に悪化させたのが、1929年米国発の世界恐慌であった。米国における大恐慌の影響は、同国においてもかつて経験したことのない経済の深刻化をもたらした。例えば、1929年の大恐慌による株価大暴落直前の最高値から1932年中旬の底値にかけて、ニューヨーク株式市場の急落は極めて衝撃的なものであった。この間、主要70社の株価は、55パーセント以上下落したのである。特に顕著なのは、90パーセントの急落を被った主要鉄道30社の株価であった (Arai family papers)。

この大恐慌の影響は1920年代末の日米貿易にも深刻な影響を与えた。表4の米国西海岸を代表する貿易港のある主要税関区の対日輸出力は軒並み減少した。ただしロサンゼルス税関区に関しては、1929年から1930年にかけても対日輸出力は増加している。これは日本側の船舶、とりわけ艦艇の燃料が1920年代に石炭から重油への移行過程にあったことと関連していると考えられる。

表 4

米国西海岸主要税関区別対日輸出入量 (単位：トン)

	LA 税関区			SF 税関区			SE 税関区		
年度	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計
1921/22	78	7	85	216	83	299	880	63	943
1922/23	200	6	206	256	105	361	586	97	683
1923/24	347	11	358	319	65	384	1,242	82	1,326
1924/25	502	13	515	218	81	299	817	107	924
1925/26	442	15	457	228	95	323	1,024	102	1,123
1926/27	706	22	728	241	94	335	1,127	102	1,229
1927/28	1,038	31	1,069	426	105	531	1,407	104	1,511
1928/29	1,054	39	1,093	321	122	443	1,319	134	1,453
1929/30	1,306	39	1,345	308	150	458	864	153	1,017
1930/31	1,123	46	1,169	392	125	517	701	80	781

Grady, Henry F. & Carr, Robert M. (1934). Robert M. The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933. Berkley, CA.: University of California Press, p.469 より作成。なお米国西海岸の主要税関区には他にオレゴン税関区もある。

おわりに

本論の前提には、ロサンゼルス地域自体が経済的後発地帯であり、ロサンゼルス港の発展は同じ米国太平洋岸の主要港であるサンフランシスコ港やシアトル港に対して、遅れを取っていたことがあった。

要するに、従来、農業地帯であった同地域が急速に産業化する過程で生じた人口増に対処

するため、住宅用木材搬入用港湾として同港開発が進んだ。また第一次大戦中、戦災を危惧した世界の海運会社の多くは、その貿易航路を大西洋から太平洋に移行した。この結果、米国太平洋岸の主要港の一つであったロサンゼルス港の開発にも拍車がかかった。ロサンゼルス港開発は、ロサンゼルス港湾委員会主導のもと、1910年代に急激に推進された。ただし、この開発努力にもかかわらず、同時期のロサンゼルス港は、港湾施設として、サンフランシスコ港やシアトル港の後塵を拝していたことは本論で述べたとおりである。

それでも、日本の主要港であった横浜港並びに神戸港と比較した場合、ロサンゼルス港の規模で、十分対応できるものであった。当時の一般的な大型外洋航路船舶の、相互往来に問題は無く、同港は対日貿易港としての役割を十分果たせる状況であった。ただし、サンフランシスコ湾岸地域やシアトル地域と比較した際、工業化の遅れたロサンゼルス地域の港である同港への、国際貿易港としての期待は低かった。また、他の主要港に対し、太平洋を介した米国の極東貿易航路の出入港地として、ロサンゼルス港は航海距離及び日数上、不利な位置にあった。

このような状況で、1920年代初頭には、1910年代のロサンゼルス港湾委員会並びにロサンゼルス市民の尽力により、ロサンゼルス港は、国際貿易港としてサンフランシスコ港やシアトル港に匹敵する港湾環境を備えるに至った。また既存の果実等の農作物に加えて、綿花輸出の拡大も顕著であった。さらに、パナマ運河の一般商船への開放が、太平洋と大西洋を繋ぐ貿易航路の経由地として、ロサンゼルス港の重要性を高めた。

その上に、1922-23年、ロサンゼルス周辺で多数の油田が発掘されたことも見逃すことはできない。このことが決定的に、石油輸出港としてのロサンゼルス港の地位を引き上げた。同時に、この時期、日本では船舶燃料が従来の石炭から重油への移行期であり、ロサンゼルス港から日本への石油輸出量が大幅に拡大した。また1923年の関東大震災による復興需要に対し、ロサンゼルス港もその一翼を担う、米国西海岸の主要港から日本への輸出量が急増した。

さらに1920年代後半にはパナマ運河が、日本を出港し、太平洋から大西洋に向けて通航する東航線の日本船舶にも本格的に使用されるようになった。これは日本から、後背地に多数の絹織物工場を抱えるニューヨーク港に向けて、ロサンゼルス港経由で生糸を一貫して海上輸送する定期航路の確立を意味する。この新たな航路の定着により、ロサンゼルス港は日米貿易における重要な船舶経由地としての役割も担うようになった。

最後に、1929年に米国経済を直撃した大恐慌の影響で、日米間の貿易量は急激に収縮するが、サンフランシスコ港やシアトル港と異なり、1920年代末時点ではロサンゼルス港の対日貿易への影響は比較的抑えられた。これは船舶燃料としての重油への日本側需要が依然として強かったからである。ただし、この需要も1930年代に入り、大恐慌の日本における深刻化とともに低下した。

引用文献

- Arai Family Papers in 1877-1972*. in UCLA Library Department of Special Collection, (Collection No. 1254).
- Department of Commerce. (1923). *Commerce Yearbook, 1922*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Department of Commerce. (1925). *Commerce Yearbook, 1924*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Department of Commerce. (1926). *Commerce Yearbook, 1925*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Department of Commerce. (1927). *Commerce Yearbook, 1926*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Department of Commerce. (1929). *Commerce Yearbook, 1928*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Department of Commerce. (1926). *Commercial Travelers' Guide to the Far East*. Washington D.C.: Government Printing Office.
- Grady, Henry F. & Carr, Robert M. (1934). *Robert M. The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933*. Berkley, CA.: University of California Press.
- “Los Angeles Harbor: First Part of the Pacific: Its History and an Explanation of its Significance to the People of Los Angeles and the Southwest” in *Los Angeles Harbor Pictorial 1938*. (Reserved in Special Collection at UCLA).
- Pacific Ports Inc. (1920). *Pacific Ports Foreign Trade Manual Port Charges 1920 Vol. 6*. Seattle: Pacific Ports, Inc.
- Rush, B. F. (Consulting Engineer). (May 3, 1957). *History of Construction and Development of Honolulu Harbor; Hilo Harbor; Kawaihae Harbor; Kahului Harbor; Kaunakakai Harbor; Nawiliwili Harbor; Port Allen Harbor*. (Reserved in Special Collection of University of Hawaii, Manoa).
- South Coast Publishing. (2007). *A Salute to the Pacific of Los Angeles*. Long Beach: South Coast Publishing.
- White, Michael D. (2008). *The Port of Los Angeles*. Charleston, IL.: Arcadia Publishing.