

20 世紀初期におけるシアトル港と対日貿易

The Port of Seattle and its Pacific Trade with Japan in the early 20th Century

堅田義明（名城大学 外国語学部）

KATADA Yoshiaki

要約

1910 年代から 1920 年代にかけて、シアトル港の対日貿易の特徴を多面的かつ重層的観点から考察した。特に注目したのは第一次大戦、パナマ運河開通、同港と北太平洋航路で結ばれた横浜港の関東大震災被災である。また、これら影響を与えた日米間の貿易航路の変化にも着目した。実際、大西洋上での攻撃を恐れた民間商船多数が太平洋にその航路を移した。この航路変更を加速したのが大陸横断鉄道輸送の積極的導入と、戦時非常事態によるパナマ運河使用の軍事関連輸送優先である。一方、1920 年代にはパナマ運河の商船への全面的解放や大西洋航路復活によりシアトル港の対日生糸輸入量は減少した。この傾向に横浜港の震災が拍車をかけた。

This article examines the characteristics of the port of Seattle's trade relations with Japan, particularly with Yokohama from the 1910s to the 1920s. In doing so, this article pays close attention to WWI, the opening of the Panama Canal, and the effects of the Great Kanto earthquake on the port of Yokohama.

Actually, many merchant ships between Seattle and Yokohama changed their sailing route from the Atlantic to the Pacific during the War in order to avoid military conflicts. Consequently, many trade firms came to use the transcontinental railways between the US East and West coasts.

The reason why the trade firms adopted these railways in the 1910s was due to the fact that the Panama Canal strictly prioritized wartime transportations. Because a main good in the US-Japanese trade was raw silk from Yokohama, the raw silk exporters had to use the transcontinental railways from major ports of the US West coast such as Seattle.

However, Seattle came to play less of a role in trade with Japan over the Pacific during that time. Because the Panama Canal was opened widely to commercial ships

in the 1920s, many ships anchored in southern ports on the West coast like Los Angeles whose proximity is closer to the Canal.

Moreover, the Great Kanto earthquake hit the port of Yokohama. The heavy destruction of Japan's main port for the raw silk trade led to the decline in the entire amount of its export. Since trade with Japan accounted for a large proportion of Seattle's foreign trade, Seattle became a less important port in the 1920s than in the previous decade.

キーワード：日米貿易、シアトル港、横浜港、パナマ運河、米国大陸横断鉄道

1. はじめに

本稿の目的は 1910 年代から 1920 年代にかけて、日米間の太平洋航路を介した貿易の特徴を、シアトル港の対日貿易の推移を通して考察することである。理由は当時、米国太平洋岸の主要港にとって最大貿易相手はアジア地域で、その中でも日本との貿易の占める比率が非常に高かった。また日本の海外貿易においても、米国との貿易額が突出して大きかった。このように、太平洋を背景にした緊密な日米貿易関係における基軸となったのがシアトルと横浜間の北太平洋航路 (the North Pacific Route) と、サンフランシスコと横浜間の中部太平洋航路 (the Central Pacific Route) であった。

このことを前提に、本稿では太平洋貿易の一翼を担ったシアトル港の役割を対日貿易の観点から吟味し、第一次大戦前から第一次大戦後にかけての日米貿易の特質を歴史的観点から考察したい。なお、ここでの太平洋貿易は、太平洋を航路とする米国大陸西海岸とアジア・オセアニア諸国との間の貿易と定義する。

その上で太平洋貿易における米国側主要港シアトルと対米貿易上の日本側の主要港であった横浜港との貿易に焦点を当て、国際的文脈で日米貿易関係の変化を考察したい。その際、特に注目するのは第一次大戦、パナマ運河開通、関東大震災による横浜港の被災等である。また、シアトル港の対日貿易を、同じ米国西海岸の他の主要港であるサンフランシスコ港及びロサンゼルス港と適宜比較し、より多面的な日米関係把握に努める。

さらに、シアトル港の対日貿易の特徴を一層明確化するため、米国東海岸の港から東洋に向かう船舶航路の変化にも注目したい。そして、シアトルと横浜間の北太平洋航路を介した貿易を、日米貿易全体の文脈でより重層的に理解するつもりである。

2. 1910年代におけるシアトル港発展と対外貿易

最初に述べたように、日本と米国太平洋岸の貿易は主として 1910 年代から 1920 年代にかけて日本側の横浜と、米国側のワシントン州シアトル及びカリフォルニア州サンフランシスコ間の航路を通して営まれた。ただし 1920 年代、特にその後半以降は現地周辺の油田開発の急速な進展に伴い、ロサンゼルス港の役割の高まりも注目される。

その上で、本稿が取り扱うシアトル港の発展に目を向けると、これは当然ながら地域特有の要素と直結していることは言うまでもない。まず自然環境から、ワシントン州沿岸部の温暖な気候と豊富な雨量が注目される。この気象条件によって木材の成長が著しく、ワシントン州は全米最大の木材生産地となった。結果的に、国内外への木材出荷のための港湾施設充実が必要となった。

船舶輸送に関して、シアトル周辺は米国屈指の港湾施設向け地形に恵まれた。これはシアトル港のみならず、同港が位置するエリオット湾 (the Elliott Bay) 内のタコマ (Tacoma) 港や軍港ピュージェットサウンド (Puget Sound) にも当てはまる。要するにエリオット湾内は波が穏やかで外洋からの湾口幅も広く、湾内の水深にも恵まれ、ほとんど浚渫作業を要しないという意味でまさに「自然の良港」の条件を完備していると言って差し支えなかった。

このように木材産業の発展と最良の港湾環境によって、シアトルは主要鉄道網の終着点ともなった。具体的に言うと、同市は以下 4 本の大陸横断鉄道と直結するのである。これらはグレートノーザン (the Great Northern)、ノーザンパシフィック (the Northern Pacific)、ユニオンパシフィック (the Union Pacific)、シカゴ・ミルウォーキー・セントポール (the Chicago, Milwaukee and St. Paul) からなる鉄道路線である。また、ノーザンパシフィック路線経由でカナディアンパシフィック (the Canadian Pacific) とカナディアンナショナル (the Canadian National) もシアトル港へ間接的に乗り入れた (Brueggerhoff, 1919, p. 26; Moe, 1932, p. 13)。

この鉄道路線の集中的乗り入れは、当然ながら米国の主要港湾都市に共通する現象である。例えば、シアトルと並ぶ太平洋岸最大の貿易港であったサンフランシスコ港には、3 社の鉄道会社の路線が直結していた。これらはサザンパシフィック (the Southern Pacific)、アチソン (the Atchison)、トピカ・サンタフェ・ウエスタンパシフィック (Topeka & Santa Fe and the Western Pacific) である (Brueggerhoff, 1919, p. 26; Moe, 1932, p. 13)。

このシアトル港開発に一層拍車をかける契機となったのが、1910 年代におけるパナマ運河開通とその同時期に勃発した第一次大戦である。特にパナマ運河開発はシアトル港開発への強い誘引となった。というのも、同運河開通が船舶の太平洋と大西洋間の往来を加速

し、その結果、より多数の船舶来航を求める西海岸主要港間の開発競争をもたらすと予想されたからである。ここではパナマ運河開通が直接的に、民間船舶の両洋間の往來を増加させたかどうかは問題ではない。むしろ、同運河開通が太平洋岸の主要港間で港湾開発を競い合う状況を生んだことが重要である。

1911年3月4日にワシントン州議会がシアトル港湾開発を認める法案を通過させたのも、同年9月4日にワシントン州民の一般投票で同港の新たな見取り図が容認されたのも、このような港湾間競争の文脈においてである(Moe, 1932, p. 12)。

そして、パナマ運河は1914年8月15日に開通した。同運河完成までの10年間で、この運河建設費も含めて米国政府は太平洋岸主要港の施設開発に総額5億円をつぎ込んだ(Quigley, 1915, p. 494)。その内、パナマ運河建設に投下された金額が4億ドルに及んだことから、いかに同運河建設が米国にとって巨大事業であったかが察せられる。ちなみに同期間の西海岸各港の開発費はシアトル港に1,100万ドル、サンフランシスコ港に3,600万ドル、ロサンゼルス港に1,100万ドル、サンディエゴ港に至っては同市の管理下でわずか100万ドルが支出されたにすぎない(Quigley, 1915, pp. 823-825)。

次に日米貿易の観点からシアトル港について論じると、まず注目されることは1896年8月にグレートノーザン鉄道のジェームズ・ヒル(James Hill)の呼びかけで、日本郵船最初の蒸気船である三池丸がシアトル港に投錨したことが両港貿易の嚆矢となったことである(Quigley, 1915, pp. 823-825; The Far Eastern Review, Vol. 27, 1931, p. 263)。すなわち、太平洋を舞台にした日米貿易は横浜とシアトル間の蒸気船定期航路開通で本格化したと考えられる。

このように、シアトルが東アジアを相手とする太平洋貿易の米国側主要港となった理由の一つは、その地理的要因にある。というのも、シアトル港は米国西海岸の主要貿易港で、東アジアやシベリア等に最短距離の位置にある。また、米国中西部のシカゴや東海岸のニューヨーク等の大都市にも、サンフランシスコやロサンゼルスより、大陸横断鉄道によって近距離で結ばれた。

このシアトル港にとって、対日貿易の重要性は際立っていた。というのもパナマ運河開通後、シアトルの南米や欧州との貿易は増加したものの、同港の輸出入にとって東洋貿易が最大の割合を占めた。特に対日貿易額の増減がシアトル港の貿易の浮沈を左右した。例えば、1913年から1920年にかけて、日本最大の輸出品である生糸の対米輸出額はその全輸出額の89パーセントを占めた。この間、シアトルへは日本からの対米生糸輸出全体の3分の2が出荷された(Moe, 1932, p. 18)。

これらのことを前提にシアトルの対外貿易の特徴を指摘すると、1915年から1927年にかけて、海外からの輸入額が、米国内から同港への入荷額を超過したことが第一点である。

特に1918年には同港の輸入額はその全入荷額の75パーセント近くまで上昇した(Moe, 1932, p. 21)。第二に、シアトル港の対外輸出額は、同港の対外輸入額を超えたことがない。換言すると、同港の貿易は恒常的に赤字状況であった。第三に、1916年から1920年にかけてシアトル港から海外輸出された金額は、同港から米国内の他港向け出荷金額の2倍以上を記録したが、その他の年は米国内の他港への出荷額が同港の海外輸出額を上回った(Moe, 1932, p. 27)。

このように、シアトル港自体は対外貿易において継続的に赤字を計上していたが、1914年から1918年にかけての第一次大戦期、同港からの輸出額が急伸したことも事実である。この輸出拡大は、主に以下の理由による。第一に戦時景気による物価上昇、第二に欧州への軍需物資や食料等の供給拡大及び東洋、シベリア、隣接するカナダのブリティッシュコロンビア州への食料や綿花の輸出増加による。その際、対英輸出が1915年から1918年にかけてめまぐるしい変化を示したことには若干配慮すべきである。すなわち、1915年以降の軍需物資及び食料品の輸出急増と、ドイツ潜水艦攻撃による対英貿易の1918年における断絶である(Moe, 1932, p. 37)。

また英国は第一次大戦勃発の結果、自国防衛と戦時輸送を優先し、太平洋から自国船舶を撤退させた。結果的に、日本の海運会社は英国が支配的であった米国の東洋貿易や太平洋貿易における海上輸送網上での存在感を強めた。同時に、列強の民間商船多数は戦時に鑑み、地中海航路を回避し、北太平洋航路を選択するようになった。

このような状況で、シアトル・横浜間の北太平洋航路上の貿易も急拡大した。既述通り、同航路は米国と極東間の貿易における最短距離にあたり、横浜・サンフランシスコ間の距離が4,536マイルであったのに対し、横浜・シアトル間の距離は4,259マイルであった。この距離の差は航海期間を二日間短縮し、6,000ドルから10,000ドル程度の輸送コスト削減を可能にした(Brueggerhoff, 1919, p. 10)。

特に第一次大戦中、米国太平洋岸の他港同様、シアトル港の取り扱い貨物量が急拡大したことは重要である。理由は既に若干言及したが、米国を含む主要国の海運会社が海上での軍事的被害を恐れ、大西洋航路を利用し東洋に向かう船舶数を大幅に削減させたことである。とりわけドイツの潜水艦攻撃回避策としての要素が大きかった。

結果的に、戦前には米国東海岸から大西洋を航海し、インド洋を回って東洋に輸送された物資が、戦中には大陸横断鉄道で、一旦米国西海岸向けに陸上輸送され、シアトルやサンフランシスコの港から太平洋に向けて輸出されるようになった。この潮流は、戦争による広範な海上輸送路破壊に起因する船舶輸送費高騰によっても加速された。また、戦時非常事態によるパナマ運河の商船への漸減的閉鎖の動きは、大西洋と太平洋間の民間船舶の往来を激減させた。

特に第一次大戦前の米国東海岸地域や、ヨーロッパ諸国の東洋貿易は地中海からスエズ運河を経由するものが中心であった。しかしながら、戦時中の船舶不足とこれに伴う用船料高騰によって、対アジア貿易で太平洋航路への移行が進んだ。結果的に、当時東洋における米国最大の貿易相手国であった日本に対しても、米国最大の商圏であったニューヨーク市に対しても、太平洋岸の主要港で最短距離にあったシアトル港の重要性が高まった。

実際、表 1 から第一次大戦が勃発した 1914 年以降、スエズ運河を通過した船舶は隻数でも実質合計トン数でも急激に減少していることが明白である。このことは米国から大西洋を航海してアジアへ向かう船舶数が戦時に激減したことを示している。

表 1

スエズ運河の通過船舶トン数

スエズ運河の通過船舶トン数		
年度	運河通過純船舶トン数	運河通過船舶数
1909	15, 407, 527	
1910	23, 054, 901	
1911	25, 417, 853	
1912	20, 125, 120	5, 373
1913	20, 033, 884	5, 085
1914	19, 409, 495	4, 802
1915	15, 266, 155	3, 708
1916	12, 325, 347	3, 110
1917	8, 300, 000	

World Almanacs-Years 1910-1916 (Brueggerhoff, Anna Marie. (1919). *Recent changes in the trade of the Pacific with reference to the port of Seattle*. (Unpublished master' s thesis) University of Washington, Seattle, Washington. p.2.)から引用。1909-1911 年度及び 1917 年度の運河通過船舶数統計は入手できず。

その上で、先に示した理由による戦時の海上輸送路選択の制約と、輸送費高騰を斟酌した州際通商委員会 (the Interstate Commerce Commission) は大陸横断鉄道に商品輸送費値下げを要求した。同時に、シアトルに乗り入れたミルウォーキー、グレートノーザン、ユニオンパシフィック、ノーザンパシフィック等の鉄道会社は日本の海運会社と緊密な関係を構築した。当時シアトル港との間で定期航路を運行させていた日本の主要海運会社は日

本郵船であったので、これら鉄道会社は同社との関係を一層深化させていたと言える。とりわけノーザンパシフィックと日本郵船の関係は極めて緊密なものであった。この関係はサンフランシスコにおけるサザンパシフィックと日本の海運会社とのものとは比較にならなかった。このシアトルにおける鉄道と海運業の密接な連携は、第一次大戦後も同港が太平洋貿易を主導した理由の一つでもある (Brueggerhoff, 1919, p. 13)。

前述したように、シアトル港にとって対日貿易は極めて重要であった。例えば 1918 年の日本の対米輸出額の 43 パーセントはシアトル経由であった。また米国全体の対アジア貿易においても日本の占める割合は突出していた。実際、同年のアジア諸国から米国への輸出額の 29 パーセントは日本からで、米国の中東を除くアジア諸国への輸出額の 45 パーセントは日本向けであった (Brueggerhoff, 1919, pp. 17-18)。

従って日本の主要港にとっても、最大の貿易相手国米国との太平洋貿易におけるシアトル港との関係は、サンフランシスコ港との関係に比肩しうるものであった。このシアトル港の対日貿易における役割拡大を後押ししたのが、日本政府による横浜・シアトル間の貿易への多額補助金である。これは同政府が当時、排日感情の強いカリフォルニア州よりもワシントン州の方が交易相手として与し易いと判断したとも考えられる (Brueggerhoff, 1919, p. 14)。

さらに第一次大戦勃発によって、パナマ運河を利用した日本産生糸のニューヨーク港への船舶輸送が困難となった。当時、同港の背後には米国の主要絹織物産業地帯が控えていた。また、米国側がニューヨーク港を中心とする東海岸主要港から機械製品等を同運河経由で日本に輸出することも不可能となった。実際パナマ運河は、同運河開通以前に比べて米国の太平洋岸と大西洋岸の航海距離を 6,000～8,000 マイル、航海期間を 40 日～50 日短縮し、輸送費を半額にすることが見込まれた。要するに、第一次大戦によるパナマ運河の交戦国以外の民間商船への実質的閉鎖が、米国東海岸と日本の間の交易手段を大陸横断鉄道と太平洋航路を結合させたものへ移行させることに連なったということである (Brueggerhoff, 1919, p. 39)。

さらに大戦勃発の結果、太平洋貿易に投入された船舶を多数所有した英国が、同地域から自国商船を大量に引き上げた後の空白を縫うようにして、日本船舶が太平洋の海上輸送における存在感を増した。このことも作用し、横浜・シアトル間の貿易額は急拡大した。この結果、シアトル港の対外輸出額は、第一次大戦前の 4 年間の年間平均額に対して、戦後の最初 1 年目に 566 パーセントの拡大を記録した。この増加率は米国全体の 136 パーセントに比べ格段に大きいし、太平洋岸全体の港の輸出増加率である 407 パーセントに比較しても高い (Brueggerhoff, 1919, p. 56)。これらのことから他港と比較して、第一次大戦はシアトルの海外輸出額増加に、より顕著な影響を与えたと考えられる。

3. 1920年代におけるシアトル港と太平洋貿易

上述したように 1910 年代から 1920 年代にかけて、シアトルの生糸輸入額に大幅な拡大が見られた。例えば、表 2 の A、B、C、D の各期間を該当年数で割り、各々の 1 年あたりの平均輸入額を算出すると、A の時期は 14, 528, 207 ドル、B の時期は 80, 234, 929 ドル、C の時期は 174, 747, 253 ドル、D の時期は 129, 904, 313 ドルとなる。これら数値は東洋全体からのものであるが、シアトルの生糸輸入はほとんど日本と中国からであった。さらに中国からシアトルへの生糸輸出は、日本からシアトルへの輸出の 10 パーセントにも満たなかった。したがって、上記の数値は日本のシアトルへの生糸輸出額変化の概要を反映していると考えて差し支えない(Moe, 1932, p. 45)。

表 2

シアトルの東洋からの生糸輸入額

期間（年次）	シアトルの生糸輸入額（単位：ドル）
A: 1910-1914	72, 641, 037
B: 1915-1918	320, 939, 716
C: 1919-1926	1, 397, 978, 021
D: 1927-1931	648, 521, 567

Moe, Ole Kay. (1932). *An analytical study of the foreign trade through the port of Seattle*. (Unpublished master's thesis) University of Washington, Seattle, Washington. p. 45 から作成。

これらのことを念頭に再度、前述の 1910 年代から 1920 年代前半にかけての横浜・シアトル間の生糸貿易の動きを鳥瞰すると、第一次対戦中から戦後にかけてシアトル港の輸入金額が急上昇していることがわかる。一方で、1920 年代前半まで上昇基調を辿ったシアトルの生糸輸入が 1920 年代後半に激減したことが注目される。理由は日本側における 1923 年の関東大震災による横浜港被災、1927 年の金融危機、米国側のスムート・ホーリー関税法案 (Smoot-Hawley Tariff Act Bill) 導入に象徴される高関税政策等に起因すると察せられる。

さらに 1926 年以前、東洋から米国太平洋岸の港に入荷した生糸は、表 3 が示すようにほとんど鉄道でニューヨーク州等の絹織物工場に向けて輸送された。しかしこの翌年以降、パナマ運河経由の船舶輸送が台頭した。実際、1926 年にパナマ運河を通過して運搬された生糸はわずか 1, 105 梱に過ぎなかったが、1929 年には 116, 496 梱にまで増加した。このこ

とは、上述した 1920 年代後半におけるシアトル港の生糸輸入額激減に相応するパナマ運河経由の生糸輸送額の急上昇を示している。すなわち 1920 年代後半に、日本から輸送された生糸は従来からのシアトルへの北太平洋航路ではなくハワイ経由でパナマ運河を通り、米国東海岸に向かったものと考えられる(The Far Eastern Review Vol. 27 (April, 1931), p. 264)。その際、西海岸の船舶寄港地はサンフランシスコやロサンゼルスだと推察される。

表 3

米国絹織物協会 (the Silk Association of America, Inc.) の統計による 1923 年以降の米国西海岸主要港に積み降ろされた生糸入荷量 (単位: 梱)

	SE	VC	SF	PL	Suez	Panama
1923	186, 450	93, 687	55, 645			
1924	243, 013	88, 411	49, 043			
1925	277, 624	108, 608	103, 312			
1926	256, 440	119, 070	107, 240		17, 512	1, 105
1927	241, 131	154, 140	117, 900		19, 959	16, 640
1928	245, 273	143, 845	132, 634		8, 695	31, 319
1929	231, 998	133, 796	144, 216	10, 438	12, 224	116, 496

The Far Eastern Review, (1931, April), Rushing silk across the continent. *The Far Eastern Review*, Vol. 27, (Shanghai), p. 263 より作成。ここで SE はシアトル、VC はバンクーバー、SF はサンフランシスコ、PL はポートランドを意味するものとする。

このように戦時中、大陸横断鉄道への依存を深めた米国東部や中西部と東洋間の貿易は、1920 年代にかけて再度、海上貿易へその軸足を移した。ただし、戦前や戦時中と異なり、1920 年代以降、米国東海岸から出荷される物資は大西洋を超えてスエズ運河経由で東洋に輸送さえる場合と、パナマ運河を通過して太平洋に向かう場合が並存することになった。つまり米国東海岸諸港にとって、第一次大戦終結は、戦前の東洋貿易の主要航路であった大西洋航路の復活と、パナマ運河開通による「大陸横断鉄道を介さない太平洋航路」という新たな選択肢出現を意味した。

このことを前提に、表 4 を吟味すると、パナマ運河が本格的に民間船舶へ解放されるようになった 1920 年代後半も、シアトル港の貨物出入荷は意外にも、重量でも金額でも順調な拡大基調を保ったことが認められる。つまり 1920 年代後半におけるシアトル港の生糸輸入量の停滞状況と対照的に、同港の全貿易量は着実に増加していることが理解できる。

表 4

シアトル港で処理された国内外の商品の重量と価格

年度	貿易量 (トン)	貿易額 (米国ドル)
1904	1, 159, 234	75, 696, 554
1909	1, 712, 998	122, 439, 112
1914	2, 144, 933	154, 599, 947
1919	5, 496, 666	750, 071, 907
1924	7, 611, 592	664, 567, 049
1929	9, 167, 295	771, 174, 069

The Far Eastern Review, (1931, April), Rushing silk across the continent. *The Far Eastern Review*, Vol. 27, (Shanghai), p. 264 より作成。

次に、以下の表 5 で 1920 年代における米国東海岸と東アジア間の物資輸送を考察すると、貿易量全体では順調な増加が確認される。その上で、1920 年代中旬までスエズ運河経由の輸送が船舶トン数でパナマ運河経由に対し増加幅拡大を呈している一方で、1920 年代末から 1930 年代初頭にかけて、パナマ運河経由が再び盛り返し、スエズ運河経由に伯仲してきていることがわかる。

これらのことから、戦中に多数の商船に回避された地中海航路が、ヨーロッパ諸国の平時への回帰に伴い戦前同様頻繁に利用されるようになり、スエズ運河経由の貿易が復活してきたことと、1930 年代にかけての米国東海岸主要港によるパナマ運河経由の東洋貿易が新たに台頭してきたことが読み取れる。

表 5

米国東海岸諸港の東洋貿易におけるパナマ・スエズ両運河経由比率 (単位: トン)

年度	総トン数	パナマ運河	スエズ運河
1921/22	787, 581	349, 272	438, 309
1922/23	990, 623	515, 806	474, 817
1923/24	906, 353	341, 780	564, 573
1924/25	986, 775	298, 464	688, 311
1925/26	1, 170, 698	389, 931	783, 767
1926/27	1, 180, 565	441, 071	739, 494
1927/28	1, 389, 442	612, 028	777, 414

1928/29	1, 833, 402	803, 364	1, 030, 038
1929/30	2, 160, 709	1, 056, 987	1, 103, 722
1930/31	2, 163, 917	1, 028, 701	1, 135, 216

Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press, Table 27 より作成。

さらにここで、米国太平洋岸の港から東洋に向けて出航した船舶の「西回り」と「東回り」各々の割合を考慮したい。この前提として、1920年代においてシアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルス各港からの東回りはパナマ運河を通過し、大西洋、地中海を航海し、スエズ運河経由で東洋に向かう航路として定着していたことがある。これを念頭に両航路を対比すると、航海距離から考えて、東回り航路に対し西回り航路に分があるのは当然である。

その上でこの時期、米国西海岸諸港の東洋向け航路に関して、西回り航路の存在感が以前にも増して一層高まったことが表 6 から読み取れる。要するに、東洋貿易においてパナマ運河が民間船舶に全面的に開放された 1920 年代後半といえども、米国西海岸諸港にとって、直接太平洋を横断する西回り航路が圧倒的存在感を示したということである。これはひとえに航海距離に依拠することは明らかである。

表 6

米国太平洋岸より東洋に向け出向した船舶の西回り及び東回り航路の選択数比較

年次	西回り	東回り	東回り／西回り
1921/1922	2, 849, 414	591, 648	0. 21
1922/1923	2, 989, 260	930, 115	0. 31
1924/1925	4, 038, 165	807, 699	0. 20
1926/1927	5, 177, 412	795, 520	0. 15
1928/1929	6, 539, 143	957, 881	0. 15
1930/1931	5, 027, 310	890, 984	0. 18

Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press, Table27 より作成。

では 1920 年代にも貿易額を拡大させたシアトル港自体の港湾規模に変化はなかったのか。この疑問から表 7 を一瞥すると、1920 年代のシアトル港は米国太平洋岸の他の主要港と停

泊地面積を比較した場合、サンフランシスコ港に次ぐ大規模港であったことがわかる。しかし、時間軸からみた港湾の規模拡大の割合はサンフランシスコ港のそれとは大差ないが、この期間に急拡大したロサンゼルス港には大きく水をあけられたことになる。

表 7

米国太平洋岸主要港における時期別船舶停泊可能地域比較表（単位：平方フィート）

太平洋岸主要港名	1920 年前後	1920 年代中頃	1930 年前後
シアトル	67, 591 (1919)	72, 484 (1926/27)	72, 484 (1931)
サンフランシスコ	82, 896 (1922)	96, 667 (1926)	89, 760 (1932)
ロサンゼルス	36, 300 (1921)	37, 277 (1924)	63, 982 (1930)

Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press, Table 30, p. 409 より作成。

ちなみに 1920 年代と概ね重複する 1922 年から 1931 年にかけての時期、シアトル港の海外からの輸入額の約 8 割は日本からの商品であった。一方、シアトル港の全輸出額に占める日本への輸出額の比率は 4 割弱であった。また同時期、シアトル港の全輸出に占める中国への割合は 20 パーセント弱、中国からの輸入の割合は全体の約 13 パーセント程度であった (Moe, 1932, p. 32)。よって、繰り返しになるが、1920 年代になっても同港にとっての対日貿易の存在感の大きさが確認される。

その上で、1920 年代シアトル港の対外貿易の中核を担った対日貿易の量をロサンゼルス港のそれと比較した場合、ロサンゼルス港の段違いの上昇率が注目される。例えば、1921 年度から 1929 年度にかけてシアトル港のあるワシントン税関区の対日貿易量が 943, 766 トンから 1, 016, 309 トンへと約 8 パーセント増加したに過ぎなかったのに対し、ロサンゼルス港のあるロサンゼルス税関区のそれは 84, 313 トンから 1, 344, 952 トンへと 16 倍近い桁外れの激増を記録した (Grady & Carr, 1934, p. 469)。なお、対日貿易に関して、ワシントン税関区においてはシアトル港が、ロサンゼルス税関区においてはロサンゼルス港が圧倒的な割合を占めたので、ここでの数字はシアトル港とロサンゼルス港の対日貿易量と看做し、相互比較しても問題ないと考えられる。

さらに視点を変え、日米間の太平洋貿易航路を確認するため、米国主要港からハワイ諸島に向かう船舶について若干配慮したい。そのため、表 8 を参照する。この表から、オレゴン州ポートランド以北の港からハワイに向かう船舶数が極めて少ないことに気づく。こ

れはシアトルから横浜に向かう船舶が北太平洋航路をとっていたことと辻褃が合う。それでも、ごくわずかな比率でシアトルとハワイ諸島間の船舶往来が見られるが、これら船舶は基本的にワシントン州とハワイ諸島間の物資の相互供給に携わっていたと考えられる。要するに、シアトル・ホノルル間の船舶往来はハワイを太平洋貿易の中継地とする対日貿易の一端ではなかったということである。

表 8

米国太平洋岸各主要港湾地域のハワイ貿易に占める割合の対比表（単位：パーセント）

年次	1926 年度		1931 年度	
港湾地域名	移出	移入	移出	移入
SF	80	94	75	94
LA	11	4.5	14	4
OR	1	0	1	0
WA	8	1.5	10	2

SF はサンフランシスコ湾岸地域、LA はロングビーチを含むロサンゼルス地域、OR はオレゴン州ポートランド港、WA はタコマを含むシアトル湾岸地域とする。

Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press, p. 298 より作成。

このように、1920 年代も横浜・シアトル港間の北太平洋航路を介した日米貿易は、横浜・サンフランシスコ港間のホノルル経由の中部太平洋航路と並ぶ日米貿易の主軸であったことが再確認できる。これを前提に図 1 を一瞥すると、貿易量で 1920 年代シアトル港は、米国西海岸の他の主要港であるサンフランシスコ港及びロサンゼルス港と異なる推移を辿っていることに気づく。

つまり、1923 年にサンフランシスコ港及びロサンゼルス港の対日貿易量が増加しているのに対し、シアトル港のそれは減少している。一方、1925 年にはサンフランシスコ並びにロサンゼルス両港の貿易量が激減しているのに反し、シアトル港のそれは激増している。さらに 1927 年にはサンフランシスコ及びロサンゼルス両港が再度貿易量を増やすなか、逆にシアトル港は対日貿易量を減少させている。

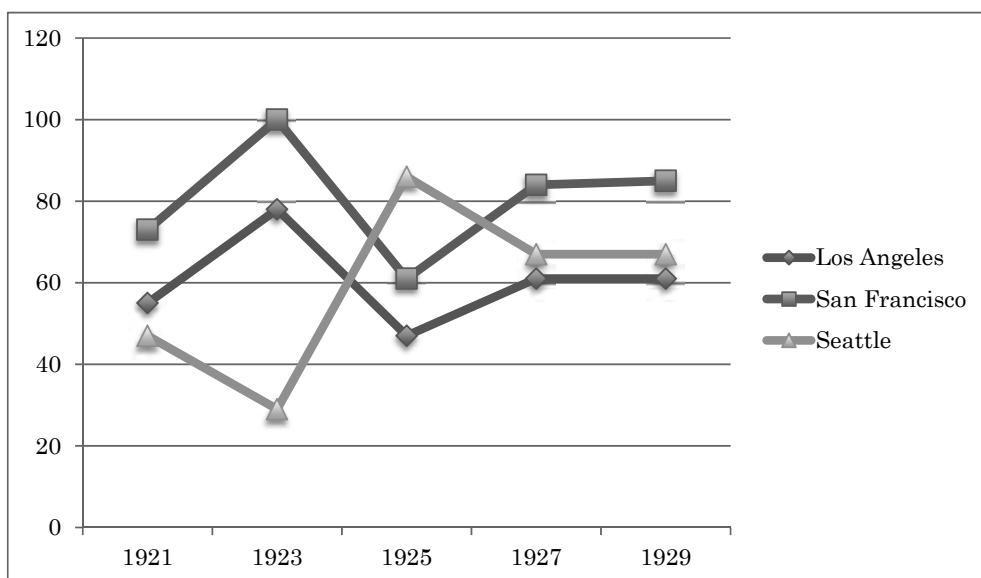


図1. ロサンゼルス、サンフランシスコ、シアトル各港の対日月別平均貿易量推移
Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press, p. 441 より作成。
縦軸はトン数で単位は千トン、横軸は年月。

4. 日本側主要港から見た 1920 年代の対米貿易

前述した変化は、以下に示す日本側主要港の貿易額の推移を参照した時、1923 年の関東大震災の影響をある程度反映しているものと推察される。ここで表 9 と表 10 を吟味すると、1923 年の大震災の年に神戸・大阪両港に対し横浜港が輸出額及び輸入額共に減少させているのに引き換え、神戸・大阪の両港は横浜港に対し輸出入額共に増加させていることが認められる。このことは震災の影響で著しく港湾機能を毀損した横浜港に代わり、他の主要港である神戸・大阪両港が日本の対外貿易に占める役割を拡大させたことを意味する。

表 9

日本の主要港別輸出額比率 (単位: パーセント)

年次	各港別輸出構成比			
	横浜	神戸	大阪	その他の港
1910	49	27	11	13
1911	51	27	10	12

1912	49	29	11	11
1913	50	27	12	11
1914	46	28	13	13
1915	43	28	13	16
1916	44	29	13	14
1917	42	30	16	12
1918	42	28	21	9
1919	49	21	21	9
1920	39	27	24	10
1921	48	18	23	11
1922	55	17	20	8
1923	46	25	21	8
1924	37	32	22	9
1925	39	31	22	8
1926	37	33	21	9
1927	38	35	18	9
1928	38	32	21	9
1929	36	32	21	9
1930	31	36	20	13

横浜市「横浜市史：第5巻上」（1971年3月31日）189頁より作成。

表 10

日本の主要港別輸入額比率（単位：パーセント）

年次	各港別輸入構成比			
	横浜	神戸	大阪	その他の港
1910	33	50	6	11
1911	34	50	4	12
1912	35	49	4	12
1913	32	48	6	14
1914	30	47	7	16
1915	26	51	10	13

1916	28	50	11	11
1917	28	51	9	12
1918	31	47	8	14
1919	32	47	8	13
1920	30	48	8	14
1921	32	48	7	13
1922	35	45	7	13
1923	26	51	9	14
1924	26	48	11	15
1925	24	47	12	17
1926	27	44	12	17
1927	26	44	12	18
1928	28	40	14	18
1929	26	40	14	20
1930	25	37	15	23

横浜市「横浜市史：第5巻上」（1971年3月31日）190頁より作成。

また、1925年に横浜港は輸出においてややその存在感を回復させたかに見えたが、以後は対外輸出において震災以前に記録した40～50パーセント台を回復することはなかったし、輸入においても震災以前の30パーセント台を超過することもなかった。すなわち関東大震災以降、横浜港は日本最大の対外貿易港としての地位を神戸港に譲ることになったわけである。とりわけ輸入に関して、神戸港は横浜港を圧倒する日本最大の貿易港となった。

この変化は1910年代から1920年代にかけての日米貿易の特徴の一端を垣間見せる。というのも、この時期に日本側の関西地域で発展した紡績産業の原料となる綿花輸入が増加したことがある。これは、下記の表11における神戸港の輸入額の順調な拡大に反映されている。この理由は米国側のカリフォルニア州で綿花栽培が発展した結果、サンフランシスコ港やロサンゼルス港から、被災した横浜港を回避しハワイ経由で神戸港へ、より大量の綿花が出荷されるようになったからだと考えられる。

表 11

日本総輸出入額における横浜港及び神戸港の貿易額類年対照表（単位：100 万円）

年次	輸出品価格		輸入品価格		輸出入総価格		日本輸出入総価格		
	横浜	神戸	横浜	神戸	横浜	神戸	輸出	輸入	合計
1910	225	122	154	231	379	354	458	464	922
1911	228	121	176	257	404	378	447	513	960
1912	258	150	215	302	473	452	527	619	1,146
1913	317	170	235	347	552	517	632	729	1,361
1914	269	168	179	282	448	450	591	596	1,187
1915	306	198	140	269	446	467	708	532	1,240
1916	498	331	210	374	708	705	1,127	756	1,883
1917	667	480	287	531	954	1,011	1,603	1,036	2,639
1918	817	539	519	784	1,336	1,323	1,962	1,668	3,630
1919	1,019	443	689	1,015	1,708	1,458	2,099	2,173	4,272
1920	766	519	710	1,128	1,476	1,647	1,948	2,336	4,284
1921	603	229	520	768	1,123	997	1,253	1,614	2,867
1922	895	280	652	856	1,547	1,136	1,637	1,890	3,527

横浜商業会議所「横浜港月報 316 号」（1923 年 2 月 25 日）59 頁より作成。

さらに横浜港の主力輸出商品であった生糸は、震災に直撃され、港湾施設を大きく破壊された同港を回避し、以前にも増して神戸港から米国に向けて出荷されるようになったと解釈できる。その際、神戸を出港する日本郵船以外の他社船舶は、必ずしも北大平洋航路を独自の定期航路として確立していなかった。結果的に、日米間の太平洋航路においても、生糸輸送に関してはシアトルと横浜間の北太平洋航路の存在感が薄れたと考えられる。つまり、震災以前に横浜港の主力輸出商品であった生糸の、シアトル港への入荷が減少したということである。

5. おわりに

本論で述べたように、パナマ運河建設は米国全体にとっての大事業であった。また、運河開通と同時期に勃発した第一次大戦も国家の一大危機であった。これらに比較すれば、米国連邦政府にとってシアトル港開発は西海岸のサンフランシスコ港やロサンゼルス港開発と同様、一地域の開発事業に過ぎなかった。このことはパナマ運河建設に投下された金

額と、これら西海岸の港湾開発に投入された金額を比較すると一目瞭然である。

その上で、1914 年のパナマ運河開通が、同年に勃発した第一次大戦に比べ日米貿易に、より大きな影響をもたらしたとは考えられない。むしろ、大戦による多数船舶の大西洋航路回避と、その結果としての大陸横断鉄道による陸上輸送の台頭が、シアトル港を含む米国西海岸主要港の対日貿易拡大に与えた影響の方が大きかった。要するに、東海岸から西海岸に向けて陸上輸送された物資が、シアトル等から太平洋航路でアジア方面へ輸出されたのである。

このアジアへの輸出で最大の金額を占めたのが対日輸出であった。この海上輸送路の主軸がサンフランシスコからホノルル経由で横浜に向かう中部太平洋航路と、シアトルから横浜に向かう北太平洋航路であった。本稿で考察したシアトルから極東に向かう北太平洋航路は中部太平洋航路同様、戦時中、急激にその輸送量を拡大させた。これには第一次大戦によって、一般船舶のパナマ運河使用が制限されたことが大きく起因している。

すなわち、第一次大戦は米国東海岸主要港の対アジア貿易における輸送航路に、二重の意味で影響を与えた。まず第一に、大西洋から地中海に向かい、スエズ運河を通過する東回りの航路が、海上での戦災を危惧した商船に敬遠されるようになったことがある。第二に、本来ならこれらの「東回り航路」を回避し「西回り航路」に転換した商船に解放されるはずのパナマ運河が、戦時非常事態のため交戦中の親米諸国の商船や艦艇に優先的に使用されたことである。結果的に、パナマ運河が米国東海岸と日本との貿易に本格的に利用されるのは、1920 年代後半以降になってからである。

したがって戦時を背景に、太平洋貿易は急拡大していったのである。この貿易での米国最大のアジアにおける貿易相手国が日本であった。特に、その対日貿易で、シアトル港は地理的要因によりサンフランシスコ港と並ぶ西海岸屈指の貿易港として発展した。このシアトル港の特徴は対外貿易、特に対日貿易比率が高いことと、継続的な対外赤字基調を示していたことである。とりわけ輸入において、日本からの生糸輸入の占める割合が極端に高いことが注目される。

シアトル港の対日生糸輸入は 1920 年代前半の関東大震災まで順調に拡大したが、1920 年代後半に激減することになる。これは震災による横浜港の機能低下に加えて、パナマ運河の民間商船への本格的解放により、日本から中部太平洋航路をとり、同運河を経由してニューヨーク港を中心とする東海岸の港へ向かう船舶が増加したことによる。

ただし、1920 年代後半におけるシアトル港の生糸輸入量縮小にもかかわらず、同港の積荷入荷額は上昇した。これは皮肉にも 1920 年代における、パナマ運河の民間への本格的解放が、戦中に主に利用された大陸横断鉄道に代わり、東海岸からの海路による西海岸への入港船舶数増加をもたらしたことがある。このシアトルを含む西海岸主要港への入港船舶

数増加が、1920 年代後半に西海岸諸港からの太平洋航路によるアジア貿易増加に拍車をかけることになった。

その上で、前述したように北太平洋航路による横浜港の生糸輸出減少が、サンフランシスコ港やロサンゼルス港に比較した際、シアトル港の対日貿易額がさほど伸びなかった第一の理由である。第二の理由はパナマ運河を利用し日米間を往来する船舶にとり、航路上、シアトル港はサンフランシスコ、ロサンゼルス両港に対し経由地として不利な位置にあったことは言うまでもない。要するに、シアトル港はパナマ運河からの距離が両港より格段に大きかったと言うことである。

引用文献

Brueggerhoff, Anna Marie. (1919). *Recent changes in the trade of the Pacific with reference to the port of Seattle*. (Unpublished master's thesis) University of Washington, Seattle, Washington.

The Far Eastern Review, (1931, April), Rushing silk across the continent. *The Far Eastern Review*, Vol. 27, (Shanghai).

Grady, Henry, & Carr, Robert. (1934). *The port of San Francisco: A study of traffic competition, 1921-1933*. Berkley: University of California Press.

Moe, Ole Kay. (1932). *An analytical study of the foreign trade through the port of Seattle*. (Unpublished master's thesis) University of Washington, Seattle, Washington.

Quigley, A. J. (1915, January). The Panama Canal and the ports of the Pacific: Harbors of the Northern Coast. *The Engineering Magazine*, XLVIII (New York).

Quigley, A. J. (1915, March). The Panama Canal and the ports of the Pacific: Harbors of the Northern Coast. *The Engineering Magazine*, XLVIII (New York).

横浜市 (1971). 『横浜市史: 第 5 巻上』.

横浜商業会議所 (1923). 『横浜港月報 316 号』(横浜開港資料館所蔵).