

# サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた 南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察

堅 田 義 明

## 1 はじめに

本稿の目的は、二十世紀初頭から 1930 年代に至る時期の、ロサンジェルス港開発について、国際的観点にも配慮して考察することである。そのため、ロサンジェルス港開発の過程を、港湾施設拡充の特質はもちろんのこと、他に連邦政府との関係や、ロサンジェルス港湾委員会 (The Los Angeles Harbor Commission) の役割等も含めて、吟味するつもりである。

また、ロサンジェルス港での、船舶の帰港や出港状況、そこで取り扱われた貨物の質や量の検討をとおして、同港の急激な発展と、この発展の歴史的経緯と性格を理解することも極めて重要なことだと思われる。更に、当時、米国海軍によって、太平洋における最大の仮想敵国と想定された日本の、その外務省によるロサンジェルス港開発に関する認識等にも着目し、日本からみた同港の変容にも触れておきたい。

そのために、主に、カリフォルニア大学ロサンジェルス校スペシャルコレクション (Special Collection at University of California, Los Angeles) 所蔵のロサンジェルス港に関する資料と、日本外務省外交資料館所蔵の資料を使用するつもりである。

## 2 ロサンジェルス港発展の経緯

現在のロサンジェルス港にあたる地域は 1542 年に発見された。ロサンジェルス市が市制化されたのが 1781 年である。<sup>1</sup> 港湾としての記録は 1855 年に、6,314 トンの貨物が取り扱われ、61 隻の船が寄港したことから始まるが、当時、一般的に、同港はサンペドロ港と呼ばれた。南北戦争時に、政府が軍事物資をこの港を経由して、運搬を開始した 1863 年には、物資取扱量は 17,480 トン、船舶数で 100 隻に達した。<sup>2</sup>

陸軍による港の使用は二つの主要な変化をもたらした。まず第一に、現地で商業が急速に発展し、1869 年には、ウilmington (Wilmington) からロサンジェルスにかけて、南カリフォルニア最初の鉄道が建設された。第二に、連邦政府もまた、ロサンジェルス港の重要性を認識し、1871 年に初めての、現地での港湾改善計画に取りかかった。<sup>3</sup> この年、政府による港湾改善に対する資金提供が実施された後、地元の商業活動は顕著な改善を示し、1874 年には同港で通関手続きを受けた物資は、船舶で 446 隻、重量で 85,440 トンに達した。<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Los Angeles: "The Great Seaport of the Southwest by the Board of Harbor Commissioners 1922" (Special Collection at UCLA), 46 頁。

<sup>2</sup> "Los Angeles Harbor Pictorial 1938" '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- (Special Collection at UCLA)

<sup>3</sup> 同上。

その後も、1893年までに、政府はラトルスネイク (Rattle Snake)、ターミナルアイランド (Terminal Island) とデッドマンズアイランド (Dead Mans Island)、リザーベーションポイント (Reservation Point) をつなぐ防波堤を完成させた。そして、湾口の中央を16フィートの深さにまで掘削した。ただ、ちょうどその際、港湾建設について、現地でも、首都ワシントンでも、激しい論争が起こり、その開発は一時中断された。この論争は、この地域の将来の港湾建設を従来通りサンペドロ (San Pedro) で進めていくのか、あるいは新たにサンタモニカ (Santa Monica) やリドンド (Redondo) 地域に移転させるのかというかけひきであった。結局、この対立は1899年に、米国議会の上院議員で、現在でもロサンジェルス港の生みの親として知られるステファン・ホワイト (Stephen M. White) がワシントンで反対派の意見を押しさえ、引続きサンペドロ港を、ロサンジェルス港として開発していくという結論に至った。その結果、サンペドロ湾の防波堤の陸地側のアーム部分の建設が、ポイント・フェルミン (Point Fermin) の沖合から開始された。<sup>5</sup>

この間に、ロサンジェルス港の商取引は飛躍的に拡大し、1871年の5万トンから20世紀最初には20万トンに達した。ロサンジェルス市の人口もまた、この期間に、1万5千人から10万人に急増した。到着船舶は1880年代後半の二年間で、1,000隻を超え、重量にして、50万トンに達した。しかし、1890年代の不況期には、取引が一旦顕著な下落を被り、1896年には、316隻、113,041トンにまで落ち込んだ。<sup>6</sup>

その後、二十世紀を迎えて、また新たな変化がもたらされた。即ち、最初の防波堤用岩盤が敷設された後、1903年までに、入港船舶数は1,266隻に増加し、貨物量は648,564トンにまで拡大した。<sup>7</sup>

同時に、サザンパシフィック鉄道 (the Southern Pacific Railroad) が、前述のウイルミントンとロサンジェルス間のローカル線を買収し、自らの鉄道網に組み込んだ。そして、1921年にユニオン・パシフィックによって吸収されたロサンジェルス・ソルトレイク鉄道 (the Los Angeles and Salt Lake Railroad) は、ローカル線のロサンジェルス・ターミナル鉄道 (the Los Angeles Terminal Railway) を獲得した。このターミナル鉄道はロサンジェルスからロングビーチ市を通り抜け、そこから西に向かってターミナルアイランドに沿って運行していた。<sup>8</sup>

当時のロサンジェルス港湾地帯における、各市の境界線は1908年に陸軍省によって定められた。翌年の、1909年にはロサンジェルス市は、隣接する港湾都市であるウイルミントン市とサンペドロ市と三者合併することによって、新たな都市として誕生した。<sup>9</sup> 従って、この1909年までに、ロサンジェルス市は正式に、独自の港としてサンペドロ港を獲得したことになり、同港には年間2,163隻の船舶が入港し、1,268,422トンの取引が営まれた。<sup>10</sup>

当時、ロサンジェルスで都市計画に従事してきた革新的な指導者達は、都市にとっての港の重要性を十分認識していた。従って、一つの自治体としてロサンジェルス、サンペドロ、ウイ

<sup>4</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>5</sup> Los Angeles: “The Great Seaport of the Southwest by the Board of Harbor Commissioners 1922”, 46頁。

<sup>6</sup> 同上。

<sup>7</sup> 同上。

<sup>8</sup> 同上。

<sup>9</sup> 同上。

<sup>10</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察

ルミントンの三市が統合され、巨大かつ近代的な港を共有した方が、より全体的利益に適うということに気づいた。同時に、彼らはサンペドロとウイルミントンの間にある約 1,300 エーカーの干潟の維持費を連邦政府に要求する裁判を起こした。この訴訟は、彼らの意図とは異なった形で成功し、1913 年にカリフォルニア州最高裁判所は干潟に対する所有権と、その管理を市に認めた。かくして、干潟の所有権と港の管理権がロサンジェルス市に対して保証された。そして、この決定が、ロサンジェルス港がその後、発展していく原動力となったのである。<sup>11</sup>

この 1913 年以降、ロサンジェルス市は如何なる主要都市も水上交通施設を持たずに、顕著な発展を遂げることは不可能だという方針に基づき、港湾改善事業を本格化させた。以後、市による体系的な港湾建設策が実施され、世界最大の人工の港としてのロサンジェルス港開発が推進された。<sup>12</sup>

この開発のため、ロサンジェルス市は 780 万ドルを海岸沿いの建造物改善に費やし、更なる改善に 700 万ドルを準備した。米国政府も 600 万ドルを防波堤と棧橋建設及び、浚渫費用に支出した上で、更なる国家事業として、984,300 ドルを配分した。<sup>13</sup>

1916 年 7 月 27 日の河川・港湾法 (the River and Harbor Act) によって、連邦政府が具体的な事業に参入することを前提に、以下のことがロサンジェルス地域に義務化された。連邦政府はその国家的要請から (特に軍部からの)、ロサンジェルス市やロサンジェルス郡、あるいはその他の現地機関に、航行権の管理、必要な道路と橋の建設費用の支払い、完成後の全ての破損箇所の修復費や、改善費を負担することを要求した。その結果として、例えば、ロサンジェルス郡防水管理局は、必要な環境整備を実施することに同意し、港湾周辺における通行権の許可及び、必要な道路と橋の建設に責任を持つことになった。<sup>14</sup>

また、連邦政府は 1917 年 8 月 8 日の法律で、港湾内にある海峡拡大を容認したが、港湾改善のための土地収用等の費用は出資しないと宣言した。結果的に、ロサンジェルス市自体が、港を運営していく上での、必要な通行許可権の行使に責任を負い、以前からの不要な波止場を除去し、更なる港湾改善費用を自己負担することになった。<sup>15</sup>

更に、1918 年 7 月 13 日の法律で、連邦政府はロサンジェルス港とロングビーチ港を結合させる海峡の造成を決定した。その際にも、政府は財政負担を負わず、ロサンジェルス市にその費用を捻出することを要求した。政府はロサンジェルス地域の直接的な利益拡大が国家全体の利益に直結するのであるから、まずは地域全体が、自ら責任を負って、港の開発を進めるべきだと主張したのである。<sup>16</sup>

1918 年 7 月 10 日の法律でも、連邦政府はロサンジェルス港西側の入り江における浚渫費用も、ロサンジェルス市が負担し、浚渫によって除去された物資を保存するための隔離場所も、市が提供することを要求した。この要求の背後にある考え方も、地域の利益拡大は、第一に、国家の負担無しで実施されるべきだという方針に基づく。そして、市によって、この浚渫物資隔離場所が

<sup>11</sup> Los Angeles: "The Great Seaport..." 前掲。

<sup>12</sup> "Los Angeles Harbor Pictorial 1938," 前掲。

<sup>13</sup> Los Angeles: "The Great Seaport..." 前掲。

<sup>14</sup> "Economic Survey of the Port of Los Angeles" (July 15, 1933) Board of Economic Survey, Franc L. Shaw, Mayor, City of Los Angeles (Special Collection at UCLA), 72 頁。

<sup>15</sup> 同上。

<sup>16</sup> 同上。"H Doc. No. 462, 64th Cong., 1st Sess" (Special Collection at UCLA)。

建設され、陸軍長官を満足させて初めて、1万トンのドライドックが建設されることになった。<sup>17</sup>

1910年代以前、米国ではロサンゼルス経由の船舶輸送を介した大規模取引が、実質的には存在していなかったことを鑑みると、1920年以降の、南カリフォルニアにおける顕著な商取引上の特徴である、全国規模の取引比率の急上昇が、これらの開発に大きく依拠していたと推察される。実際、ロサンゼルス港を経由した全国取引の実質的拡大は、1920年の9～10月以降のことであった。例えば、ロサンゼルス港が本格的発展を遂げたのは、同港を介した全国取引が、1921年には65,558,233ドルに達し、重量で3,327,690トンに至ったことに示されている。この年、ロサンゼルス港は寄港船舶が十分停泊できる余裕を持つようになり、パナマ運河も実質的に商業船舶に解放されたのである。これらのことは、以後もロサンゼルス港を経由して、米国の大西洋岸と、太平洋岸の南西部を結合させる全米規模の取引が飛躍的に高まる可能性を示した。<sup>18</sup>

実際、1909年までにロサンゼルス市は独自の港を獲得し、その年の、年間入港船舶数は2,163隻、取扱い貨物は1,268,422トンに達していた。その後の、1914年のパナマ運河開通がロサンゼルス港経由の貿易を加速し、1920～21年の一会計年度で、この港を介する取引量は、船舶で2,993隻となり、重量で、初めて300万トン以上を記録することになった。<sup>19</sup>

その後の二年間も、入港する船舶とそのトン数は着実に増加した上に、1922～23年にかけてロサンゼルス地域で大量の石油が発見されたことも重なり、港は、それ以前には見られない活況を呈するようになった。この年度には、5,476隻の船舶が入港し、18,870,102トンの貨物が取引された。これは前年度の貨物取り扱いトン数の3倍にあたる。対外貿易に関しては、表1に示されるように、輸入に比較して、一貫して輸出超過で、貿易相手国では、日本が二位のカナダや三位のイギリスの、二倍以上の取引金額を記録し、最大であった。<sup>20</sup>

表1 ロサンゼルス港国別通関取引額表<sup>21</sup>

ロスアンゼルス港通関取引			国別輸出額 (1921年)			国別輸入額 (1921年)		
1	日本	7,045	1	日本	5,809	1	カナダ	3,175
2	カナダ	3,927	2	イギリス	2,188	2	日本	1,235
3	イギリス	3,207	3	中国	2,163	3	イギリス	1,018
4	中国	2,470	4	メキシコ	1,515	4	ベルギー	855
5	メキシコ	2,193	5	ニュージーランド	928	5	海峡植民地	772
6	フィリピン	1,012	6	チリ	840	6	メキシコ	678
7	ニュージーランド	934	7	カナダ	752	7	ブラジル	426
8	チリ	897	8	香港	686	8	ドイツ	399
9	ベルギー	857	9	フィリピン	643	9	フィリピン	369
10	海峡植民地	843	10	インド、セイロン	440	10	フランス	342

単位：100万ドル

<sup>17</sup> “Economic Survey of the Port of Los Angeles”前掲。H.Doc, No. 1072, 65th Cong., 2nd sess(Special Collection at UCLA).

<sup>18</sup> “The Port of Board of Los Angeles” (April, 1923) Published by Board of Harbor Commissioners Los Angeles, U.S.A. (Special Collection at UCLA), 14頁。

<sup>19</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,”前掲。

<sup>20</sup> 同上。

<sup>21</sup> Los Angeles:“The Great Seaport...,”前掲、19、21及び23頁。

サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察

このロサンジェルス港の商業貿易上の繁栄によって、年間に1億ドルもの金や預貯金が地域コミュニティに流入するようになった。その結果、同港が一年間にロサンジェルス市にもたらす収入は、連邦政府とロサンジェルス市の両者が港湾建設に投入した2,000万ドルという金額の五倍に値するものとなった。<sup>22</sup>

### 3 ロサンジェルス港と米国海軍及びロサンジェルス港湾委員会

更に、前述のロサンジェルス市に流入した金額には米国太平洋艦隊の支出は含まれていない。ある情報によると、同艦隊は月平均で300万ドルを港湾内で支出した。つまり、この艦隊の支出の半分は、士官等の乗組員及び米国海軍関係者に支払われた。そして、この金の殆どはロサンジェルスの地域コミュニティで費やされ、残り半分は艦艇への様々な供給物資購入に使われた。換言すると、アメリカ海軍は港湾周辺地域で年間に3,500万ドル以上の出費をしたことになる。もし、港が無ければ、この金額の内の、1セントもロサンジェルス地域に落とされることはなかったといえる。<sup>23</sup>

また、アメリカ海軍士官達からも、ロサンジェルス港は高く評価された。例えば、彼らは異口同音に「ロサンジェルス港は米国海軍の母港として太平洋沿岸で突出した、最高の港である」としばしば口にした。その理由は、陸海両面からの港へのアクセスの良さ、(サンフランシスコ湾等とは異なり)霧が薄いことで、これらの要因が、その後もロサンジェルス港への、海軍からの巨額の支出が継続された所以でもあった。<sup>24</sup>

確かに、ロサンジェルス港での、アメリカ艦隊を対象にした商業活動は地域住民に多大の利益をもたらしたのであるが、この利益を前提に、1925年3月3日制定の法律には、地域は以下の点で、国益拡大に協力的でなければならないということが盛り込まれた。

- (a) リザーベーションポイントの軍用地においては、艦艇入港のための、主要な海峡を拡大することが望まれる。この拡大には、その東側の連邦政府所有地に隣接する地域の浚渫も含まれる。
- (b) 港の西方の船舶係留地の東側、北側、西側に沿った、30フィートの湾口を、200フィートにまで広げて、そこを地域の負担で浚渫すること。<sup>25</sup>

当時、米国太平洋艦隊は64隻から構成されており、大型戦艦と巨大空母を含む主力艦はロサンジェルス港を母港とし、残りはハワイのパールハーバーとサンディエゴを母港とするようになっていた。更に、14隻からなる基地艦隊 (the Base Force) と呼ばれる小艦隊も、また同様に、ロサンジェルス港を母港としていた。海軍首脳部は毎年、同港で購入された艦艇燃料と、その

<sup>22</sup> Los Angeles: "The Great Seaport..." 前掲、50頁。"George W. Parsons of Los Angeles" Chamber of Commerce, Arthur W. Page Editor (January, 1917), The World's Work: "The Next Five Years of the Navy by Rear Admiral Bradley" A. Fiske (Box2, No. 7) (Special Collection at UCLA). (ロサンジェルス商工会議所へ示唆したもの), (March 30, 1915).

<sup>23</sup> 同上。

<sup>24</sup> 同上。

<sup>25</sup> "Economic Survey of the Port of Los Angeles" 前掲、21及び72頁。"H. Doc. No. 349, 68th Cong., 1st sess" (Special Collection at UCLA).

他艦隊への供給物資の金額は 723 万 7 千ドルに上ると主張した。また、艦隊の全隊員に一年間に支払われた給料である 1,636 万 2 千ドルの、60 パーセントはこの地域で費やされた。更に、全太平洋艦隊はしばしば、ロサンジェルス近郊のチャンネルアイランド (the Channel Islands) 沖に集合し、軍事訓練に勤しむことがあった。その場合、艦隊人員は 42,000 人にも上った。このように艦隊の人員数は、ロサンジェルス港周辺に艦艇が多数集結するだけで急増し、前述したように港湾地域の商業活動に決定的な恩恵をもたらした。<sup>26</sup>

このロサンジェルス港を、ロサンジェルス市に代わって実質的に管理したのがロサンジェルス港湾委員会であった。この委員会のもつ、港湾における権利と義務に関しては、連邦政府がそれらを監督していた。その際、航海水域を管理するための連邦政府の法律と、この法律に則したカリフォルニア州の要求の、双方に従うことが港湾委員会に課せられた。<sup>27</sup>

港湾管理に従事する港湾委員会 (Board of Harbor Commission) の五人のメンバーは、1925 年 7 月 1 日に発効したロサンジェルス憲章 (the Los Angeles City Charter) によって定められた。各メンバーの五年の任期は、各々、重複するようにしていた。港湾委員会は総監督 (General Manager)、秘書官 (Secretary)、会計主務官 (Chief Accounting Officer) から構成され、総監督が港湾管理の総責任者 (the Chief Administrative Officer) となり、港湾技術官 (the Harbor Engineer)、及び関税監督官 (the Tariff Manager) を指名した。<sup>28</sup>

ロサンジェルス市憲章に即して、ロサンジェルス港の運営は、市長と市議会の同意に基づき、市長に任命された五人の港湾委員会メンバーによって管理された。この委員達の任期は上述したように、五年で、毎年、一人づつ委員が任期切れとなり、新たな委員と入れ替わるようになっていた。従って、港湾の実質的な管理・運営は、この港湾委員会 (the Harbor Commission) に選任されたスタッフによって、実施された。港湾委員会のメンバーが、支配人と副支配人及び、エンジニアリング、財務、会計、法務等の様々な部門を担当する委員から構成されたことは既述どおりである。<sup>29</sup>

ロサンジェルス市憲章によって、港湾委員会にはロサンジェルス港周辺の航海水域 (navigable waters)、干潟、同市内の平均海面下にある、海中の土地の所有権と管理権が付与された。委員会の権利と義務のなかで、とりわけ重要なことは、これらの海域と土地の使用や維持・管理に関する規則を策定したり、それを実施することであった。また、これらの規則に対する違反への罰則を規定したり、違反者には罰則を課すこともあった。更に、船舶の停泊や係留、曳航、全船舶のドック入港、港への道路、波止場、倉庫、その他これらに類する同地区内の施設の建設や改善、港湾内の浚渫や掘削の規制と管理、諸費用や価格の制定や集金システムの維持、この地域の公共施設や公益機関に対する規制や、それらの管理、土地等の収容や建物の建設、港湾設備の維持管理、土地の管理と賃貸及び港湾局の資金の管理と取扱い等も、委員会の管轄下に置かれた。<sup>30</sup>

特に、憲章で定められたように、総支配人は行政官達と共に、港湾委員会の同意に基づき、憲章の条文に定められた規則に従い、港を運営していくことが重要であった。港湾委員会のメ

<sup>26</sup> “Economic Survey of the Port of Los Angeles,” 前掲。155 頁。

<sup>27</sup> 同上、227 頁。

<sup>28</sup> 同上、228 頁。

<sup>29</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>30</sup> 同上。

サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察  
ンバーは全員、市の代表なので、彼らに対する任命の公平性を期し、彼らの選任は市長の役割とし、同一地区から二人以上の委員会メンバーが選出されないように配慮された。その上で、その時々において、委員会が直面する財務や経営上の問題に鑑みて、新たなメンバーを、その職業経験や専門知識を前提に選任していったのである。<sup>31</sup>

このような港湾委員会の貢献もあり、1925年以降も、ロサンジェルス港は急速な発展を遂げ、表2に示されるように、1931年にはそれまで西海岸最大の貿易港であったサンフランシスコ港の貿易額を超えるまでになった。実際、それ以前でも、貿易額ではなく、貿易量においては、ロサンジェルス港は既にサンフランシスコ港の約二倍の規模にまで拡大していたのである。

表2 太平洋沿岸の港における取引額 (Value of Commerce Pacific Coast Ports (Calendar years))  
From Annual Report-Chief of Engineers, United States Army) 単位 1,000 ドル<sup>32</sup>

	LA	SD	LB	SF	OL	PL	TA	SE
1925	761	35	3	1,515	174	291	182	725
1926	895	36	11	1,316	210	330	173	748
1927	898	47	20	1,427	200	327	154	707
1928	957	42	34	1,481	263	343	160	774
1929	1,088	47	45	1,613	327	350	186	776
1930	1,058	48	70	1,485	286	312	145	610
1931	959	35	36	929	252	247	98	451

(LA: Los Angeles, SD: San Diego, LB: Long Beach, SF: San Francisco, OL: Oakland, PL: Portland, TA: Tacoma, SE: Seattle)

#### 4 1920年代における日本外務省のロサンジェルス港に対する認識

1920年代の日本政府のロサンジェルス港に対する認識を規定したのは、以下に示す1910年代の世界的な出来事が背景にあった。それらは、第一次世界大戦とパナマ運河の開通である。即ち、「過ぐる十年内ニ世界人類ノ歴史上新時代ヲ画スルニ大事件發生セルハ言ウ迄モナク欧州大戦及ヒパナマ運河ノ開通ニシテ而カモ此ニ大事件ガ千九百十四年殆ト同時期ニ併發セルハ蓋シ歴史的音蹟ト謂フヘシ」というものであった。

その上で、ロサンジェルス市にとっては、第一次世界大戦の影響も大きいですが、それ以上に、パナマ運河の開通が同市の発展により決定的な役割を果たしたと当時の日本外務省は把握した。また、次に論じられるように、特にニューヨーク等の東海岸の大都市との距離が飛躍的に短縮された上に、船舶の世界周航の寄港地としてのロサンジェルス港の重要性が決定的に高まったことが注目される。

太平洋沿岸諸市ハ地理的關係ニヨリ前者ニ対シテハ東部先進諸市ニ比シ直接ノ利害少ク米国内

<sup>31</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>32</sup> “Economic Survey of the Port of Los Angeles,” 前掲、228頁。

体トシテ間接影響ヲ受クルニ止リシモ尚且尋常ニ非ス若夫レ後者トノ關係ニ至テハ実ニ直接重大ノ衝動ヲ受ケタル事看過スヘカラス蓋シ此運河ノ開通ハ加州ト紐育間航路ニ於テ約壹万湮航海日数ニ於テ約四十日ヲ減スルニ至リシノミナラス世界一周航海ノ新線路ヲ総開セシメ従前ハ米国ノ西南隅ニ僻在シ世界ノ大勢ニ無關係ナリシロスアンゼルス港（以下ロ港）ノ如キモ一躍世界航通ノ大幹線寄港地タル地位ニ進ミタルハ全ク此世界ノ一大工事ノ賜物ナリト謂ウヘシ

その結果、ロサンジェルス港は、従来からアメリカ西海岸屈指の港として、衆目を集めるところであったサンフランシスコ港に対抗しうる港になり、この港の発展がロサンジェルス市自体の都市としての発展に非常に寄与したことは、日本外務省も認めるところであった。即ち、「最近ニ至テハ太平洋稀有ノ良港ニシテ又古キ歴史ヲ有スル桑港ト争ヒ漸次之ヲ凌駕セントスルノ勢ヲ示シ人口数ニ於テモ米国有数ノ都市ノトシテ認メラルルニ至リタル所以ノモノ素ヨリ内的ニハ豊富ナル天与ノ富源氣候市人ノ努力宣伝特ニサンベドロ港ヲ市ニ包容シ人工的商港タラシメテ海洋ニ進出セル市人ノ勇断モ亦大ニ与ツテカアル事ヲ認ムル」のである。<sup>33</sup>

従って、外務省の解釈では、ロサンジェルス市がサンフランシスコ市に拮抗する、西海岸屈指の大都市に成長しえたのは、とにもかくにも、ロサンジェルス港の発展によるものだとする、「ロ市今日ノ大ヲ致セルモノ蓋財貨ノ出入口タルロサンゼルス港（別名サンベドロ港）ニ負ウ所亦甚タ多シ若シ此港ナカリセバロ市ハ依然桑港ノ幕下ニ隸屬シ其天賦富源ノ開發モ現時ノ盛況ヲ呈セザリシナルベク単ニ世界的遊覽値（ママ）ノ一名所タル位ニ止マリシヤモ知レス」という判断が存したのである。

実際に、次の文章が示すように、ロサンジェルス港は、極めて短期間に、対外貿易額と金融以外の分野では、サンフランシスコ港をこの時期に抜き去り、当時、世界屈指の港であったニューヨーク港に並び称されるレベルに達し、取扱い貨物の出入港トン数において、米国で第二の港になっていた。

然ルニ一旦港灣ノ設備稱整クヤ既記ノ二大事件ノ餘澤ニ潤ヒ太平洋岸ノ覇者タル桑港ノ配下ヲ脱シテ独立シ今ヤ外国貿易出入金額ト金融ノ二点ヲ除クノ外ハ却テ前者ヲ超越シテ覇ヲ稱ヘントス・・・・・単明ノ間ニ一挙シテ世界稀有ノ紐育港ノ真左ニ列シ水運貨物出入屯数ニ於テ米国第二位タル商港ヲ出現セルハ真ニ奇蹟ト謂フモ尚餘アリ<sup>34</sup>

但し、日本外務省の以下の認識に反映されるように、ロサンジェルス港は、自然の良港であったサンフランシスコ港とは異なり、人工的かつ計画的に建造された港であったので、絶えずその修復を継続することが必要であった。そして、この港の拡充は、前述したように、同港の発展を期した米国政府のイニシアティブと、現地有力者の協力に基づき、港灣を囲んで、隣接する都市間で、合併を推進することによって、港灣の一体化による巨大化を図ろうとした思惑が背景に存したのであった。

<sup>33</sup> 外務省（3門—2類—4項）45—14号 各国貿易状況報告雑纂 米国の部 公第5號 大正十四年一月十五日 在ロサンジェルス領事若杉要（大正十四年參月拾參日記録係接受） 外務大臣男爵幣原喜重朗殿 米ロサンジェルス市及其貿易 附図及附表別冊 在米国ロサンジェルス帝国領事館調査（大正十三年十二月五日） 外務大臣宛公第五號附属

<sup>34</sup> 同上。

サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察

初メ米国政府ハ此地ヲ相シ人工の商港ヲ作ラントシ多年調査ノ上千八百九十六年ユタ起シ千九百十年迄約七百五十万弗ヲ投シ現在ノ防波堤ヲ築クロ市之ニ応ジサンペドロ市ヲ併合シ湾内ニ浚渫湾岸設備其他二千五百万弗ヲ費シ尚政府及地方官憲ノ協力ヲ得市ノ有力者式百名ノ委員ハ更ニ千五百万弗ヲ投シ設備ノ増大ヲ計画シ着々実行中ニシテ進ンデハ予定ノ如ク東方ロングビーチ方面ヨリ更ニ大防波堤ヲ突出セシメ現在ノモノト相對シ大港湾ヲ包擁現代及将来ノ航海業ノ要求ニ応ジ得ル十二分ノ便宜ヲ具体セル理想的的一大商業港ヲ完成セシトシ全力ヲ傾注シツツアリ<sup>35</sup>

当港ノ地形ハ天然景勝ノ港ト異ナリ・・・・・港ノ工事ハ全然人為加工ニ待ツヲ以テ最新式理論ヲ応用シ注文通りニ之ヲ完成シ得ルニ便アリ・・・・・商港トシテハ人工ニヨル半製品の現況ナルヲ以テ桑港ノ如キ天然ノ良港ニ比スレハ水深及繫船場ノ延長等ニ至テハ未タ及ハサルモノナリ目下外港深三十五尺内港十五尺乃至三十尺ヲ保ツモ桑港ノ如キ自然ノ水深ニ非ザルヲ以テ常ニ浚渫ヲ施スト尚将来造船術ノ進歩ノ外貿易ノ發展ニ伴ヒ入港船ノ大小ニ応シ要ナル深度ヲ保ツ為ニ浚渫工事ヲ桑ヘサルヘカラス<sup>36</sup>

## 5 1930年代のロサンジェルス港とその貿易の特質について

1920年代のロサンジェルス港の発展は、表4からも、容易に読み取れる。この表から、ロサンジェルス港の商品取扱い金額は、1920年から1924年の間に、四倍近く増加していることが理解できる。但し、同港の国内と海外貿易の対比においては、国内が88.2パーセント、海外貿易が11.8パーセントというように、国内取引の占める比率がずっと高い。また、他の国内都市との取引では、ロサンジェルス港は入荷額が出荷額よりも高く、対外貿易では、輸出が輸入よりもかなり多かった。対日貿易でも輸出額が輸入額の6～7倍あったが、同港の扱う貿易額に占める割合は全体の10パーセント程度であった。

これまで吟味してきたロサンジェルス港の発展は、表3に示されるように、現地における急激な石油生産量増加にも帰因している。ちょうど1920年代から、艦艇燃料が従来の石炭から石油に移行し始めたことに反映されるように主要燃料としての石油の重要性が国際的に高まってきたのである。

また、サンフランシスコ港とロサンジェルス港の対日貿易を対比した表5から、両港の次の特徴がわかる。第一に、サンフランシスコ港の方が、対日貿易額で勝っていることである。次に、対日貿易の、輸出入の内訳から、サンフランシスコ港は、輸入が輸出に対して超過しており、一方、ロサンジェルス港は、日本への輸出の方が輸入よりも多かったことが理解される。

<sup>35</sup> 外務省（3門—2類—4項）45—14号、前掲。

<sup>36</sup> 同上。

表3 ロサンジェルス石油産額対照表（セキュリティー信託貯蓄銀行及石油年鑑）<sup>37</sup>

年度	対全米比率（パーセント）
1919	7.9
1920	6.8
1921	7.6
1922	12.5
1923	28.2

表4 ロサンジェルス港内外貿易全金額表（会計年度別単位：1,000ドル）<sup>38</sup>

	国内			外国			合計額
	輸入	輸出	計	輸入	輸出	計	
1920	83,658	44,747	128,606	5,436	19,876	25,312	153,717
対日本				158	2,025	2,183	
1924	353,655	215,163	568,818	29,604	46,130	75,735	644,555
対日本				958	6,441	7,399	
			88.2%			11.8%	

表5 サンフランシスコ港及びロサンジェルス港対日貿易（単位：1,000ドル）<sup>39</sup>

	桑港（暦年 1923 年）	ロ港（会計年度 1924 年）
輸出入（%）	24.2	9.8
輸入（%）	29	3.3
輸出（%）	19.8	14.0

アメリカ陸軍土木課長による、1932年の報告書の、次の抜粋にも示されるように、1930年代に入っても、ロサンジェルス港開発に、ロサンジェルス市が連邦政府の意向に沿って、協力したことが見てとれる。<sup>40</sup> ロサンジェルス港は、外港と内港から構成されており、外港は従来から11,000フィートの防波堤に守られていた。しかし、1937年末に完成した防波堤拡張工事によって、旧防波堤は更に、東に向かって12,500フィート延長され、太平洋から12平方マイルを余分に湾内に囲い込む形になった。このロサンジェルス港で、連邦政府の意向によって、アメリカ合衆国艦隊は十分な広さの停泊地を与えられたので、多数の商船と同様、この地を母港とするようになった。<sup>41</sup>

一方、1,000フィート幅メインの海峡から入港することになる内港の、全水域面積は804エーカーに及んだ。この内港には、更に250～1,000フィートの広さの一連の湾口が存在し、そこに多様な海峡があり、これら様々な湾内には数多くの船舶が停泊していた。<sup>42</sup>

<sup>37</sup> 外務省（3門—2類—4項）45—14号、前掲。

<sup>38</sup> 同上。ここでの貿易、輸出、輸入等のことばは国内の港湾間のものも含む。

<sup>39</sup> 同上。

<sup>40</sup> “Economic Survey of the Port of Los Angeles,” (July 15, 1933), 前掲、72頁。

<sup>41</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>42</sup> 同上。

ロサンジェルス港の沿岸地域の全長は 25.5 マイルに達し、その約 95 パーセントは、埠頭の格納庫と他の港湾施設で占められ、公共施設はロサンジェルス市によって所有され、運営されたのである。海に面している部分の半分以上、即ち、直線で 72,614 フィートが開発され、その内訳は以下の通りである。貨物と旅客船に 27,361 フィート、木材関連業に 14,148 フィート、石油産業に 12,119 フィート、造船業に 6,021 フィート、漁業に 4,550 フィート、その他の用途に 8,457 フィートが割り当てられた。<sup>43</sup>

港湾の急速な開発は、取扱い一般貨物の急増にも繋がり、これら貨物の取容施設の建造拡大に直結した。この一般貨物施設は、1915 年の 100,500 平方フィートから、1937 年の会計年度末には 1,720,735 平方フィートにまで急拡大した。<sup>44</sup>

石油関連においても、1938 年に、石油会社十社が石油のみを対象とする巨大な貯蔵庫を港に建造した。そして、一社を例外として、その他全企業はロサンジェルス市が所有する埠頭に自社の石油貯蔵庫を配置した。これらの企業は、総計 26 の近代的に整備された石油取り扱いのための船舶停泊地を所有し、全ての停泊地には、十分な火災防備施設が装備されていた。

また、港に存する九社の木材会社は、ロサンジェルス市所有の木材用の波止場とは別の地域にも、約 200 エーカーの海に面する地域を所有していた。これら多岐に及ぶ施設のなかで、連邦政府が所有する港の施設は 4 マイル超の防波堤及び、そこのライトと、浚渫や突堤建設用の道具にすぎなかった。<sup>45</sup>

国際的観点から、1930 年代には、ロサンジェルス港はハワイと南洋への航路の経由地となり、東洋への主要貿易航路発着地となり、パナマ運河以北の主要港中、豪州大陸に対して最短距離に位置し、メキシコや中央並びに南アメリカ地域にも米国で最も近い港となった。<sup>46</sup>

このロサンジェルス港を通過する貨物は、その航路の特徴から、四分類できる。一つは沿岸貿易で、これは南のメキシコ国境と北のカナダのブリティッシュコロンビア州のバンクーバーとの間の、米国西海岸の港同士との間の輸送で、ロサンジェルスが全ての貨物の出港地か帰港地になる場合である。次に、異なる沿岸の間の、取引で、全貨物の出港地または帰港地が、米国の大西洋沿岸か、あるいはメキシコ湾岸の諸州で、ロサンジェルス港と結合するものである。第三は、ハワイ航路で、ハワイ諸島との間の貿易を扱うものである。最後は、ロサンジェルス港を経由する全ての国際貿易を含むものである。<sup>47</sup>

この分類の各々は、更に、その主要貨物のなかで、木材、石油関連、一般貨物に小分類できる。1937 年 6 月 30 日に終了する会計年度において、ロサンジェルス港を経由する全取扱い貨物量は 18,610,713 トン、金額で 860,957,975 ドルであった。この全取扱い商品で、木材貨物は 860,707 トンで、15,528,063 ドル、石油貨物は 10,997,465 トンで、159,949,224 ドル、一般貨物は 3,384,006 トンで、665,438,921 ドル、燃料は 3,368,535 トンで、20,041,767 ドルであった。<sup>48</sup>

これらの数値から、港にとっての、一般貨物の取扱い量は、同年の総トン数のわずか 18.18 パーセントにすぎなかったが、その金額は 77.29 パーセントに達した。一方、石油は総トン数で

<sup>43</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>44</sup> 同上。

<sup>45</sup> 同上。

<sup>46</sup> 同上。

<sup>47</sup> 同上。

<sup>48</sup> 同上。

は59.10パーセントに上ったが、その貨幣価値は18.58パーセントにすぎなかった。石油貯蔵器は総トン数の18.10パーセントであったが、金額においてはわずか1.80パーセントであった。<sup>49</sup>

1920年代初頭からの、港湾機能の目を見張る拡大は1928～29年まで継続され、寄港する船舶数は7,888隻に達し、取扱い貨物の重量は26,099,245トンになり、それまでの期間で最高値を記録した。しかし、翌年、国全体が不況に突入し始めたのと同時に、入港船舶数と取扱い貨物も減少し、1932～33年度には6,199隻にまで落ち込み、1934～35年度には17,341,026トンに下落した。<sup>50</sup>

この大恐慌による影響を別にすると、20世紀に入って以降、1920年代に至る、ロサンジェルス港の発展は、当時、太平洋岸の諸港を悩ました港湾労働者確保の困難さにも拘らず、実質的には新たな記録を刻むほどの目覚ましきであった。このことは同港の総収入記録からも明らかである。例えば、1912年に、この港の全総収入は8,213ドルであったが、1921年には、それが150万ドルを記録し、1929年には200万ドルを超え、不況入りする1930年には、2,198,571ドルにまで上昇した。その後、大恐慌の深刻化に伴って、港の収入が減少した後、1937年には再度、ロサンジェルス港の歴史において最高益となる、2,239,129ドルにまで回復を遂げた。<sup>51</sup>

次に、1930年代後半のロサンジェルス港の対外貿易状況を把握するため、1937年度における、同港の取引状況を、表6を参考に吟味したい。まず、1937年の会計年度において、ロサンジェルス港を経由した対外貿易量が4,434,289トンで、その内、717,559トンは入荷量（輸入量）、3,716,730トンは出荷量（輸出量）であったことを指摘したい。そして、この年の、海外取引額（貿易額）の総額は212,775,515ドルで、入荷額（輸入額）は93,249,417ドル、出荷額（輸出額）は119,526,098ドルであった。<sup>52</sup> これらの数値から、重量においても金額においても、同港では輸出が輸入をかなり凌駕していることが明白である。

貿易相手国としては、アジア諸国のなかで日本が最大で、海外からの輸入額では最高の43.46パーセントであった。その次に、中央並びに南アメリカ諸国が続き、全体で28.08パーセントの輸入額を占めた。ヨーロッパやアフリカからの輸入は27.63パーセントで、オセアニアからは0.83パーセントであった。<sup>53</sup>

輸出に関しても、アジア諸国の中では、日本が最大で、ロサンジェルス港から出荷される貨物の、金額では56.98パーセントを記録した。中央並びに南アメリカ諸国は24.55パーセント、ヨーロッパ・アフリカ諸国は12.03パーセント、オセアニアは6.44パーセントというところであった。<sup>54</sup>

ロサンジェルス港の取扱い貿易商品の内容に関しては、同港の輸入品の約75パーセントは地元の製造業用の原料やそれらに類するもので、このことがロサンジェルスの、商品製造地としての重要性の高まりを示している。<sup>55</sup>

代表的なロサンジェルス港への入荷品としては、冷凍漁業品、リノリウム、布切れ、電気製

<sup>49</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>50</sup> 同上。

<sup>51</sup> 同上。

<sup>52</sup> 同上。

<sup>53</sup> 同上。

<sup>54</sup> 同上。

<sup>55</sup> 同上。

サンペドロ港からロサンジェルス港へ：国際的観点からみた南カリフォルニアにおける港湾開発の一考察

品、石油、肉、肥料、綿製品、生糸、竹製品、骨董品、陶器、化学製品、玩具等が上げられる。一方、出荷品は主に、工業用原料で、特に海外諸国の製造業用のものが中心であったが、全体の50パーセント以上はそれ以外の完成品であった。大まかに、主要輸出品をまとめると、石油、燃料石油、原綿、肥料、化学製品、革製品、柑橘類、廃棄金属、ほう砂等であった。<sup>56</sup>

これまで述べてきたロサンジェルス港の発展を背景に、ロサンジェルス市は、1930年代には、全米で、人口五番目の都市に成長し、その産業や商業規模で八番目の都市になった。一方、ロサンジェルス港も同時期に、全米の、五大港の一つに数えられるようになった。1910年にロサンジェルス市の人口が、約50万人になった当時から、ロサンジェルス港は、それ以降の同市の画期的な発展に足並みを揃えて、拡大し続けた。このように、ロサンジェルス港は、歴史上比類のない成長を遂げるロサンジェルス市に呼応するかのよう発展したといえる。<sup>57</sup>

表6 1937年（会計年度）におけるロサンジェルス港の貿易状況  
各物資の左側は、重量（単位：千トン）で、右側は金額（単位：千ドル）<sup>58</sup>

	木材		石油		一般貨物		合計	
	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額
内地向け 受 取	852 16%	15,304 3%	2,168 40%	21,865 4%	2,352 44%	462,153 93%	5,372	499,322
海外向け 出 荷	9 0%	218 0%	8,829 89%	138,084 40%	1,031 10%	203,286 60%	9,869	341,588
沿岸受取	822 24%	14,648 14%	2,104 62%	20,835 20%	461 14%	67,146 66%	3,387	102,629
沿 岸 間 出 荷	7 0%	167 0%	505 64%	8,144 11%	278 35%	67,869 89%	790	76,180
ハ ワ イ 受 取	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	91 100%	12,566 100%	91	12,566
ハワイへ 出 荷	0 0%	4 0%	347 79%	5,625 19%	91 21%	24,157 81%	438	29,786
海外から 受 取	14 2%	279 0%	0 0%	0 0%	704 98%	92,970 100%	718	93,249
海 外 へ 出 荷	1 0%	13 0%	3,222 87%	50,676 42%	494 13%	68,838 58%	3,717	119,527

（各々の数値の下の％は重量合計乃至金額合計に対する割合をパーセント表示したもの）

<sup>56</sup> “Los Angeles Harbor Pictorial 1938,” 前掲。

<sup>57</sup> 同上。

<sup>58</sup> 同上。

## 6 おわりに

ロサンジェルス港の発展と、ロサンジェルス市の規模拡大との関係は、極めて相互依存的なものであった。即ち、港の発展が、同港を経由する貿易量の拡大をもたらし、それが市の活性化に貢献した。また、市が成長していく上での必須の施設が港湾であった。そのため、巨額の資金がロサンジェルス市から港湾開発に投入された。

ロサンジェルス港開発に対して、最初にイニシアティブをとったのは連邦政府であった。但し、連邦政府は、現地に開発計画を提示し、ある程度の資金を提供したが、二十世紀に入って以降の、同港の本格的発展は、現地の官民双方の組織と財政的負担に依拠するところが大きかった。

その背景には、連邦政府の次のような発想があった。即ち、ロサンジェルス地域に直接的利益をもたらす港湾建設は、地域の責任で実施されるべきで、国家が大規模の財政的負担を負うべきではないという考えである。この考えを前提に、ロサンジェルス港開発をとおした地域の繁栄は、結果的に国家全体の利益にも貢献するというのが政府の主張であった。従って、港湾施設の主要部の建造は市に任せ、政府はその財政援助を防波堤等一部の資金提供にとどめる姿勢を保ったことは本論からも明白である。

その上で、防波堤という港の外周を所有することによって、港湾運営に対して、一定の発言権を連邦政府は確保したのである。また、国家の、港湾をとおしたロサンジェルス地区への影響力確保には、ロサンジェルス港が米国海軍太平洋艦隊の母港になったことが大きく貢献した。海軍からの、同地域への支出が、地域経済に多大な効果をもたらしたのである。

このロサンジェルス港開発に対する、日本外務省の関心は、パナマ運河の開通や、ロサンジェルス港を経由する貿易の内容に関わるものが中心であった。パナマ運河開通との関係では、米国大西洋岸等の大都市と、日本との距離が大幅に短縮化されたことが着目された。このことは、米国海軍を、戦略上のライバルと想定していた日本海軍の地政学的認識にも、多大な変化を与えたと推察しうる。

貿易に関しては、ロサンジェルス港の開発が、対日輸出の増加をもたらしたことが日本にとって重要である。特に、同港の貨物出荷相手国や、輸出商品の性格を吟味すると、日本が最大の輸出相手国で、ロサンジェルス港の主要輸出品が石油であったことが注目される。即ち、当時、艦艇燃料が石油に移行しつつあったことを念頭に入ると、日本海軍の主要燃料として、ロサンジェルスで生産された石油が日本へ輸送されていたと思われる。この点を踏まえると、ロサンジェルス港開発は日米関係において、両国間の、単なる経済的結合の深化の枠を超え、極めて軍事的な意味合いをも含んだもので、日本海軍の艦艇燃料供給における対米依存を促進した重要な要因であったことが理解できる。