

1930年代に至る日米貿易関係の概要：
米国太平洋岸主要港取扱貨物と貿易航路の考察をととして
An Exploration of the United States-Japanese Trade
Relationships during the period approaching the 1930s:
An Examination of the Changes of Exports and Imports
in Major Ports along the US Pacific Coast and
Shipping Routes between the US and Japan

堅 田 義 明

はじめに

本稿の目的は太平洋戦争勃発以前の日米間貿易の概要を考察することである。その理由は当時の日本にとって米国は最大の貿易相手国であり、米国太平洋沿岸地域にとっても日本は最も重要な貿易相手国の一つであったからである。この認識を前提に該当期の日米貿易関係の先行研究に眼を向けると、単なる日米間の貿易量・貿易金額に言及した研究は散見されるものの、米国内の地域別対日貿易の特徴、貿易物資輸送ルートとなった船舶航路に配慮したものは皆無に等しい。

そこで本稿では、地域的には日米貿易における西海岸の主要港の果たした役割に注目し、米国の対日貿易の質的推移を1910年代から1930年代にかけて辿りたい。西海岸の貿易に着目するのは、米国の対日貿易ではやはり太平洋沿岸の港の輸出入比重が高く、この輸出入物資の積み出し及び受け入れを担ったのが米国西海岸に位置する主要貿易港であったからである。これらの貿易港はシアトル港、サンフランシスコ港、ロサンゼルス港の三港である。したがって、本稿ではこれら三港の輸出入物資の質的・量的変化にも注意を払うつもりである。

同三港のなかでもとりわけ注目に値するのが、当時米国西海岸最大の人口を抱え、産業及び交易の中心であったサンフランシスコ湾岸地域を代表する貿易港のサンフランシスコ港の盛衰である。よって本稿でも、サンフランシスコ港に関しては、より紙面を割いて論じるつもりである。

以上を前提に、前述の主要三港に日米間の太平洋貿易中継基地となったホノルル港を含む全四港を日米貿易分析の文脈での将来における個別研究対象とすることを念頭に、その前段階として、本稿では日米貿易関係上の米国西海岸地域の対日貿易概要を時代区分して考察したい。

I 日露戦争後の日米貿易関係

日露戦争後においても、米国は日本にとって最大の貿易上の顧客であった。下図に示されるように1910年の日本の対米輸出額は143,702,249円であったが、この金額は同年の日本の輸出総額458,428,996円の3分の1を占めた。さらに、この対米輸出額は同年の日本のヨーロッパ

諸国への輸出総額108,569,905円を凌駕した¹。

さらに、1908年から1910年にかけての日米間の貿易額を比較すると、日本の対米輸出額は米国の対日輸出額の3倍にせまる規模であった。換言すると、日本の完全な輸出超過状況にあったと言える。

表1 日米相互の輸出額

年度	日本の対米輸出額（円）	米国の対日輸出額（円）
1908年	121,996,586	77,636,556
1909年	131,547,139	54,043,172
1910年	143,702,249	54,699,166

The American-Japanese Traders' Association, "American-Japanese Trade Journal, March, 1911" pp. 5-6.

しかも当時は、日米間の貿易総額は英米両国間の9分の1、米独間の貿易総額の5分の1、米仏間の3分の1程度であった。したがって、米国にとって対日貿易は、自国全体の貿易額からみればそれほど大きくなかった²。すなわち1900年代、経済的観点からは日本経済にとって米国は最重要であったが、米国経済にとって日本の存在感はさして大きくもなかった。

また対日認識はさておいて、軍事面でも実態的には日本は米国にとって脅威にはなり得なかった。例えば、日本軍が20～30万人の兵士を米国に派遣する場合、1万トンの汽船で1回につき1,500名を輸送したとして200隻必要になる。さらに1隻で輸送されるこれら兵士の兵器、弾薬、食料及び物資運搬に従事する人員を運ぶためにもう1隻必要になる。要するに30万人の兵士を米国に派兵することは1万トンクラスの船舶を400隻要する。また艦艇に石炭を途中供給するための石炭船も必要である。つまり、当時の世界の大型船舶を全て徴用したとしても不十分であった。したがって、日本が米国本土に対して軍事的脅威を与えることは実質的に不可能であった³。要するに、実態的には経済面でも軍事面でも米国にとっての日本の影響力は希薄であったと言える。

1900年代には日米間の貿易は主に横浜や神戸に在留していた仲介商人を通してなされた。当時、日本の商品は太平洋を超えて米国西海岸の港から米国本土を横断して直接東部のニューヨーク、ボストン、フィラデルフィア等の大都市に輸送された。その後、西海岸の需要に応じて再度太平洋岸に鉄道で逆送されるような状況で、輸送費が余分にかかった分、米国西部地域の消費者にとって日本商品の値段が割高となっていた。したがって、絹類や茶等は東部の商人ではなく太平洋沿岸の業者が取り扱った方が、東海岸からの迂回コストを省けた分、輸送費を節約することが可能であった⁴。

また米国から日本に輸出された機械等の製品は19世紀殆ど米国東部で生産されたものであった。しかし、20世紀になると米国西部でも従来米国東海岸で製造された機械製品等の大部分が製造可能となった。日本で当時需要の多かった汽罐、ガス発動機ポンプ類、電気機械等、さら

¹ The American-Japanese Traders' Association, "American-Japanese Trade Journal, March, 1911" (preserved in the Special Collection of Bancroft Library at University of California, Berkeley), p. 5.

² Ibid.

³ Ibid., p. 17.

⁴ Ibid., p. 25.

に牧畜生産物、肉類、缶詰類、魚類、建築材料や木材等から金銀美術工芸品に至るまで太平洋沿岸において確保可能となったので、直接西海岸から日本に輸出した方が望ましいと考えられた⁵。

このような状況で1900年代に米国西海岸で注目される都市はシアトルである。1901年にわずか86,000人程度に過ぎなかった同市の人口は1910年には約237,000人にまで増加した。このような人口増加は米国北西部の都市のなかでも特筆に値する。理由は同市が運輸交通上の要衝で、東部諸州にも東洋方面にも近く、港の水深も深く、波も穏やかなことであった。このため東洋貿易に従事する商人が貨物を輸送する場合、サンフランシスコ港を回避し、シアトル港を使用する傾向が強まった⁶。

特に東洋貿易やアラスカ貿易従事者の集合地帯となった同市にグレートノーザン鉄道（Great Northern Railway）や北太平洋鉄道（Northern Pacific Railway）の二大鉄道に加えて、カナダ太平洋（Canadian Pacific）、ユニオン、パシフィック、バーリントン（Berlington）、シカゴ、ミルウォーキー等の諸鉄道会社とその路線を延長したことが重要である⁷。

また海上では、日本郵便社、大坂商船会社、中華相互蒸気船会社（China Mutual Steamship Navigation Co., (1900)）、ドイツのコスモス（Kosmos (1901)）、ボストン蒸気船（Boston Steamship Co., (1902)）、オーシャン蒸気船（Ocean Steamship Co., (1903)）、グレートノーザン蒸気船（Great Northern Steamship Co., (1905)）、フランスのシャルゴアルーニ（Chargeurs Reunis (1906)）等の船会社とその航路をシアトル港に拡張した。その結果、米国中西部及び南部諸州からの輸出入用麦粉、綿、東部各州からの鉄材、農具、機関車を含めて、ワシントン州産木材等の多くはシアトル港を経由して東洋、オーストラリア、アラスカ、南米、アフリカ等へ輸出された。また、これら諸国から輸入される茶、コーヒー、砂糖、生糸、花筵等は大半同港に到着した⁸。

次にサンフランシスコ港に注目すると、サンフランシスコ湾岸地域の主要港である同港は北方のシアトル港と並ぶ米国西海岸屈指の貿易港であった。1910年頃、サンフランシスコ市は米国太平洋沿岸随一の都市で、人口は約417,000人を記録した。当時、1906年のサンフランシスコ大地震の被害からシアトル港に明け渡した西海岸最大の貿易港としての地位もほぼ回復しつつあった⁹。

この時代、米国市場で絹織物の人気が高く、その機織業界の台頭が著しかった。したがって、原料となる生糸輸入も激増した。そのなかで、米国が輸入した生糸総額は下表に示されるように日本が突出して大きかった¹⁰。この対日貿易を西海岸で主に担ったのがサンフランシスコ港である。

⁵ Ibid.

⁶ Ibid., p. 29.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., p. 30.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

表2 1909年米国の生糸輸入先の地域別金額（単位：ドル）

ヨーロッパ	日本	広東	上海	その他	合計
19,266,916	42,971,465	4,148,509	6,057,167	3,996,762	76,440,822

The American-Japanese Traders' Association, "American-Japanese Trade Journal, March, 1911" p. 43.

II 1910年代の日米貿易関係概要

次表から、1910年代、日米間の貿易総額は大体拡大基調にあったことがわかる。特に、日本は一貫して対米貿易黒字を記録した。

表3 日米間の貿易収支（単位：ドル）

年度（年度終了月日）	日本の対米輸出	米国の対日輸出	日本の対米貿易黒字	日米間の貿易総額
1911(~6.30)	78,527,496	36,721,409	41,806,087	115,248,905
1912(同上)	80,607,469	53,478,046	37,129,423	134,085,515
1913(同上)	91,633,240	57,741,815	33,891,425	149,375,055
1914(同上)	107,355,897	51,205,520	56,150,377	158,561,417
1915(同上)	98,882,638	41,517,780	57,304,858	140,400,418
1916(同上)	147,644,228	74,470,093	73,173,284	222,115,159
1917(同上)	208,127,478	130,427,061	77,700,417	338,554,539
1918(同上)	284,945,439	267,641,212	27,304,227	552,586,651
1919(~12.31)	409,853,213	366,364,403	43,488,810	776,217,616
1920(同上)	414,579,241	377,941,926	36,637,315	792,521,167
1921(同上)	251,267,660	235,423,679	15,843,981	486,691,339

Source: Japanese Chamber of Commerce "Pacific International Trade Year Book: 1921-1922" (San Francisco, CA.: Japanese Chamber of Commerce, May, 1923) (preserved in San Francisco Public Library), p. 1.

1914年まで米国は債務国であったが、当時から米国企業の海外への関与は徐々に深まりつつあった。例えば、同年の米国人の海外投資額は35億ドルに達したが、この内、25億ドルは米国企業による海外支店や子会社設立のための直接投資であった。このような投資こそ米国企業が国際的且つ多国籍的な性格を帯び始めたことを意味した。ただし、1914年時点で米国の海外への直接投資の半分以上はカナダとメキシコに集中していた¹¹。

さらにここで注目には値するのは当時の米国人の海外投資額は自国国民総生産額の7パーセントであったが、この金額は50年後に約20倍に達したにもかかわらず、やはりその年の国民総生産額の大体7パーセント程度であった。すなわち、投資先国別構成に変化はあったとしても、国民総生産に占める海外投資比率は50年後も同様だということである。つまり、第一次世界大戦期に、その後半世紀にわたる米国のビジネス上の海外への関与の大枠はほぼ定まりつつあったと推察される¹²。

このような実業家達の海外拡張への潮流は米国市場が将来的に飽和状況になるという彼らの

¹¹ C. Joseph Pusateri, "A History of American Business" (Arlington Heights, Illinois: Harlan Davidson, Inc., 1988), p. 302.

¹² Ibid., p. 302.

潜在的な危惧によるところが大きかった。特に1890年代の不況の結果、米国は慢性的な過剰生産に苛まれるという不安感に覆われていた。したがって、財界では新たな貿易機会の拡大が望まれた。このようななかで実業家達は東洋方面、特に4億の人口を抱える中国市場の潜在需要に期待して対外関与を加速させつつあった¹³。

同時に、この文脈で第一次世界大戦によって米国は従来からの債務国としての立場に終止符を打つことになった。この戦争で、ヨーロッパ諸国の米国企業への投資は戦費調達のために売却され、米国の全海外投資額は1919年までに70億ドルに達したのである。同金額は米国への他国からの全投資額の2倍以上である。この70億ドルの内40億ドル近くは米国企業の直接海外投資であった¹⁴。つまり1910年代、第一次大戦を契機に債権国になった米国は経済的に対外拡張路線に一步踏み出したといえる。

III 帆船貿易とパナマ運河

1 帆船とスエズ運河開通

1869年のスエズ運河開通後の数年間で、茶の運搬帆船 (tea clipper) は完全に蒸気船に取って代わられたが、商業上の主要産物はまだ喜望峰ルートの帆船で運搬された。また、大部分の輸送は貨物も乗客も、ヨーロッパとその対極部 (the Antipodes)、すなわちオーストラリアやニュージーランドの間でさえ、1880年代までは帆船によるものが主流であった¹⁵。

すなわち、帆船の数と屯数は蒸気船と比較しても、スエズ運河開通後の20年間、その存在感を失うことはなかった¹⁶。スエズ運河開通時、帆船と蒸気船のトン数の比率は4対1であったが、その後30年間、帆船は依然としてヨーロッパや北米の大西洋貿易からインド、オーストラリア、米国の太平洋岸への長距離航路で確固とした地位を占めた¹⁷。

それでも、1880年代中旬には、世界の船舶における帆船の比率は蒸気船と同等になった。これは政府補助金によって奨励されたフランスの蒸気船急拡大によるところが大きかった。この1880年代の数年間に、当時のフランス政府の政策は世界の帆船の数を減少させた。1918年には、同国の全帆船はスクラップされた¹⁸。

米国太平洋岸の港からヨーロッパに向けての小麦貿易は帆船貿易の主舞台であった。1900年がこの貿易のピークで、同年のサンフランシスコ港から出航した帆船の月間最大隻数は2月に記録された。同月に21隻の帆船が船籍除去された後、150隻以上の帆船が同港を出航した¹⁹。

その後3年間にサンフランシスコを出航する帆船数は激減した。そして、1905年には米国船はホーン岬 (Cape Horn) 経由の小麦貿易から完全に撤退した。さらに1910年末までに、帆船は北太平洋から殆ど姿を消した²⁰。この結果、以後、帆船の時代は完全に終結するよう思わ

¹³ Ibid., p. 303.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ CALL NUMBER: BANC MSS C-B411 BOX/CARTON NO. : Carton 2 Walter Macarthur papers, 1883-1944 (bulk 1913-1944), (preserved in the Special Collection of Bancroft Library at UC Berkeley).

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid. この後10年以内に茶の輸送帆船は完全に蒸気船にその地位を譲った。

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

れた。

実際、1914年に欧米の帆船数は激減した。特に、英国、フランス、米国等の巨大な帆船は消滅に向かいつつあった。例えば、同年8月最初に、わずか12隻の帆船が太平洋岸の港に係留されており、小麦貨物の積み荷を待ち受けていた。このなかには米国船のマンガレバ (Manga Reva) とエドワードセウォール (Edward Sewall) も含まれていた。大西洋側からのこれらの船舶の航路は注目に値する。なぜならこれら船舶はホーン岬を回って太平洋側に航海した米国最後の帆船だったからである²¹。

2 パナマ運河に関して

帆船の時代を長らえさせたのは予想外にもパナマ運河であった。同運河開通は帆船の衰退を促進するどころか反対に、風力を動力とする帆船の寿命を延ばしたのである。1914年のパナマ運河開通を控え、新規の航路が帆船使用の終焉をもたらすと考えられたが、この予測は見事に裏切られた²²。

帆船にも開放されたパナマ運河ルートはホーン岬ルートに比較して、労力は言うまでもなく、時間の画期的な節約をもたらした。その完成直後に運河の専門家は、同運河のルートは大西洋側の港と太平洋側の港との距離を半分以上短縮し、航海支出の節約は1トンあたり1.25ドルの運河使用料を埋め合わせ、航海全体で多額の利益をもたらすと述べた。この見積もりは運河建設後に同運河を使用した帆船の実績に鑑みても正しかった²³。

第一次大戦勃発と運河開通は殆ど同時期だが、大戦による船舶不足を受けて、すぐに航海に動員される帆船数が急上昇した。同運河が開通した1914年8月15日から1932年にかけての18年間に、250隻以上帆船（何隻かは繰り返し通行した）がパナマ運河を通過した²⁴。一般的思い込みに反して、この新たな海峡は大西洋と太平洋の両洋間の物資輸送に対して、実際に帆船の復活をもたらした²⁵。

最多の帆船が同運河を通過したのは第一次大戦中の1915年から1918年にかけてで、これらの半数は大戦での米国の友好国フランス籍のものであった。また、パリ講和条約締結後の何年間かは、多数の国籍の船舶が運河を通過した²⁶。この航路の米国西海岸の主要港がサンフランシスコ港であった。

3 サンフランシスコ湾に関する覚え書き

サンフランシスコはもともと1869年の最初の大陸横断鉄道完成によって、米国大西洋岸と極東間に新たに航海ルートが開かれた際、太平洋横断の基地となった。その後、4本の大陸横断鉄道がサンフランシスコ湾岸を終着駅とするようになった。同様に、パナマ運河開通はヨーロッパとアジア間の新たな海上ルートを提供した。これは鉄道による米国大陸横断ルート開通時と

²¹ Ibid.

²² Ibid.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ CALL NUMBER: BANC MSS C-B411 BOX/CARTON NO.: Carton 2 Walter Macarthur papers, 1883-1944 (bulk 1913-1944). 以下 *Sailing Ships in the Panama Canal* (CTN 2: 390) で表示。

²⁶ *Sailing Ships in the Panama Canal* (CTN 2: 390). ²

同様、サンフランシスコをこの商業ルートの中間地点に位置づけた。このことはサンフランシスコがパナマ運河から東洋への「巨大サークルコース (the great circle course)」の中心からわずか100マイル以下しか離れていないという地の利によるものであった²⁷。

外洋への適度な距離、あらゆる気候への順応性、8フィートに及ぶ潮の干満への耐性、最大規模の大型船舶にとってのアクセスの良さ、暴風雨を回避する地形等によって、さらにこれら自然の恵みに加えて、最大の商船または艦隊の要求を充たす港湾施設によって、同港は米国西海岸の他のどの港も寄せ付けられない優位性を保持していた²⁸。

サンフランシスコ湾は共に100マイル以上上流に上っていけるサクラメント川 (the Sacramento River) 及びサンジョアキン川 (the San Joaquin River) に繋がり、さらに無数の河川の支流が同湾に注ぎ込んでいた。その結果、同地からカリフォルニア州の内陸部に向かって水路が広がり、周辺の肥沃な土地に多数の人々が住みつくようになった²⁹。

船舶の停泊場所には40の棧橋 (pear) があった。これら棧橋は幅で125~200フィート、長さで600~1,120フィートで、総面積で131エーカーに達した。全体で40マイルの路線を持つ港湾の鉄道 (a belt railroad) は、棧橋と主要な幹線鉄道との間を直接結合していた。これら施設のおかげでサンフランシスコ湾は毎月150万トンの貨物を十分処理でき、一度に平均サイズの船舶で245隻の収容が可能であった³⁰。

1918年6月30日までの過去二年間、実際にサンフランシスコ港で扱われた貨物量は19,097,029トンにのぼる。1917年末、サンフランシスコ港で船積み書類を提出した船舶数は1,052隻で、1,225,325総トンに達し、その殆どは同港に船籍を置くものであった。1917年に寄港した船舶は4,617隻6,047,425トンで、出航船舶は4,696隻、6,214,244トンであった。1918年から1919年にかけての1予算年度で、総輸出入額は大体4億ドルに及び、同時期に徴収された税金額は300万ドル以上に達した³¹。

サンフランシスコ港は同湾内の他港と異なり、カリフォルニア州によって所有されており、その港を管理する法律は次のことを規定していた。すなわち、港湾開発のため発行した公債の利子を含めて、必要な収入はドックの使用料 (dock dues) や港の建造物の賃貸料等から得ることになっていた。このような形で1916年から1918年に至る二年間の予算年度の収入は4,337,693ドル、同時期の支出は2,127,941ドルで大幅な黒字を計上していた³²。

ここで提示された輸出入及び関税関連を除外した数字は、サンフランシスコ港対岸のオークランド港やアラメダ港での貨物の取り扱い料も、その他のサンフランシスコ湾岸の港での貨物取り扱い料、これらの港の停泊施設 (docking facilities) 使用料も除外される。一方、サンフランシスコ港以外のこれらの港の発展は一貫して地域の自発性と独自の会計に基づき、急増する地元人口の要求に対応するものであった³³。

²⁷ CALL NUMBER: BANC MSS C-B411 BOX/CARTON NO. : Carton 2 Walter Macarthur papers, 1883-1944 (bulk 1913-1944). 以下 CTN 2: 14The Bay of San Francisco by Walter Macarthur で表示。

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

³² Ibid.

³³ Ibid.

また、サンフランシスコ湾岸の造船業はサンフランシスコ周辺の発展に比例して拡大した。例えば、1919年に湾岸地域には6カ所の造船所、最大規模の艦艇と商船を建造可能な42の船台が備えられていた。同年に、これら造船所は53隻の商船を進水させ、その総トン数は427,900トンに至った。特に、ハンターズポイント（Hunters Point）のドライドックは世界最大の商船を建造できた。そのサイズは長さが1,000フィート、幅が110～153フィートで、喫水40フィートである。さらに大量の艦艇がこれらの造船所とメヤ島の海軍造船所で建造された。また、ドライドック、浮遊式ドック（floating dock）、船舶用線路（marine railway）等の修理作業に要するあらゆる施設が同地で提供されていた³⁴。

表4 サンフランシスコ港の対日輸出入額（単位：ドル）

年度	サンフランシスコ全輸出額	サンフランシスコの日本及び同属領への輸出額	サンフランシスコ全輸入額	サンフランシスコの日本及び同属領からの輸入額
1912	54,707,850	18,182,316	62,744,188	25,844,698
1913	69,670,853	27,845,027	62,650,298	24,915,316
1914	64,248,092	14,934,960	69,995,217	30,485,395
1915	80,512,393	15,957,175	83,338,138	29,811,392
1916	126,758,024	40,264,444	117,128,253	31,876,239
1917	168,370,222	71,583,524	231,976,106	45,217,338
1918	210,562,365	60,581,048	245,524,209	17,519,682
1919	235,665,879	60,249,113	238,074,061	53,427,641
1920	220,257,271	60,601,199	211,828,097	23,110,454
1921	126,767,770	23,515,537	96,965,368	15,836,231

Source: Japanese Chamber of Commerce "Pacific International Trade Year Book: 1921-1922" (San Francisco, CA.: Japanese Chamber of Commerce, May, 1923), p. 1.

以下は、今後の研究のため参考までに記述する。すなわち、日本の港からサンフランシスコへの生糸100ポンドあたりの輸送金額は3ドルであった。したがって、サンフランシスコ港から大陸横断鉄道輸送を使用した場合のニューヨークへの金額は6ドルなので、日本からサンフランシスコまでの代金3ドルを加えると9ドルとなる。

一方、日本の港からニューヨークへの生糸100ポンドあたりの輸送金額は直行でも米国太平洋沿岸で積み換えても6ドルであった。なお、ニューヨークからの鉄道輸送の場合はシカゴへは生糸100ポンドあたり1.50ドルで、セントルイスへは1.63ドル（商品価値が1ポンドあたり1ドルを超過していない場合）となる³⁵。これらの運送コストを念頭に、港から内陸の主要な貨物取り扱い場所に運ぶか、港で積み荷を移し替え、さらに船輸送を継続するかが判断されていた³⁶。

一般的に米国の東洋貿易における太平洋航路の対抗ルートは大西洋を渡ってスエズ運河を経由するルートであった。しかし、第一次世界大戦後には大西洋沿岸からパナマ運河経由で直接

³⁴ Ibid.

³⁵ Henry F. Grady and Robert M. Cavv, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkley, CA.: University of California Press, 1934), p. 36.

³⁶ Ibid., p. 37.

1930年代に至る日米貿易関係概要：米国太平洋岸主要港取扱貨物と貿易航路の考察をととして

東洋へ向かうルートが開放され、競争力を強めた。すなわち、このルートは大陸横断鉄道輸送を用いた運送ルートの代替ルートとして米国の大西洋沿岸の港と太平洋沿岸の港との間を全て安価な海上ルートを使用し、太平洋を渡る航路である³⁷。

IV 1920年代における太平洋貿易の特質

以下の二つの表から、1920年代の全米輸出における西海岸地域が占める割合はせいぜい1割前後で、比較的低いことがわかる。ただし、1920年代前半から後半にかけて重量で12パーセントから24パーセントにほぼ倍増しており、金額においても7パーセントから11パーセントへと上昇している。この点で、全米の輸出における西海岸地域の役割は限定されているものの、なお1920年代にその規模は拡大したと判断できる。また、西海岸の輸出の上昇幅が金額ベースでは重量ベースの拡大ほどでもない。これは西海岸の輸出に占める石油の比率が大きかったことによると推察される。

表5 全米輸出における西海岸輸出比率（単位：トン）

年度	西海岸	米国	全米輸出における西海岸比率（%）
1921/22	5,168,102	43,316,997	12
1922/23	6,533,430	47,065,790	14
1923/24	9,519,390	49,244,692	19
1924/25	8,509,020	52,169,924	16
1925/26	9,912,276	50,731,476	20
1926/27	12,038,863	71,263,527	17
1927/28	13,926,406	55,586,131	25
1928/29	13,499,183	60,262,080	22
1929/30	13,345,196	54,709,813	24
1930/31	10,734,905	44,267,003	24

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 374.

³⁷ Ibid., p. 79. ちなみにサンフランシスコと上海間の距離は5,387マイル、サンフランシスコとシンガポール間は7,597マイルで、ニューヨークとシンガポール間は10,172マイルである。

表6 全米輸出における西海岸輸出比率（単位：トン）

年度	西海岸	米国	全米輸出における西海岸比率（%）
1921	308,810	4,485,031	7
1922	309,729	3,831,778	8
1923	368,666	4,167,493	9
1924	444,544	4,590,984	10
1925	424,729	4,909,848	9
1926	516,482	4,808,660	11
1927	503,374	4,865,375	10
1928	557,860	5,128,356	11
1929	590,176	5,240,995	11
1930	446,822	3,843,181	12
1931	301,533	2,424,289	12

Source: U. S. Department of Commerce in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 375.

表7と表8から、1920年代西海岸の港からの輸出全体で太平洋を渡った輸出は約半分程度を占めており、太平洋の対岸であるアジア諸国は米国、特に西海岸地域の輸出相手国として重要な役割を占めていたことがわかる。その上で、1920年代の太平洋をまたいだ輸出は若干減少気味であるが、さほど大きな変動を来していないので、一応安定的であったと言える。また、輸出品と輸出金額の間の顕著な差も見られないので、太平洋を超えた輸出品の構成にこの時期、大きな変化があったとも思われえない。ちなみに太平洋対岸への輸出以外はカナダやメキシコの太平洋岸及び、パナマ運河経由で大西洋方面に向かったと考えられる。

表7 米国西海岸輸出全体に占めるアジア・オセアニア貿易（単位：トン）

年度	米国西海岸輸出合計	アジア・オセアニア貿易（輸出量）	西海岸輸出合計におけるアジア・オセアニア貿易（%）
1921/22	5,168,102	2,849,414	55
1922/23	6,533,430	2,989,260	46
1923/24	9,519,390	4,988,311	52
1924/25	8,509,020	4,038,165	48
1925/26	9,912,276	4,477,907	45
1926/27	12,038,863	5,177,412	43
1927/28	13,926,406	6,323,832	45
1928/29	13,499,183	6,539,143	48
1929/30	13,345,196	6,175,777	46
1930/31	10,734,905	5,027,310	47

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 376.

表8 米国西海岸輸出全体に占めるアジア・オセアニア貿易（単位：ドル）

年度	西海岸輸出合計	アジア・オセアニア貿易（輸出額）	西海岸輸出合計におけるアジア・オセアニア貿易（%）
1921	308,809,786	158,295,504	51
1922	309,728,449	163,378,873	53
1923	368,665,504	222,741,691	60
1924	444,543,561	236,655,130	53
1925	424,728,585	206,823,354	49
1926	516,481,562	243,789,213	47
1927	503,373,817	204,561,424	41
1928	557,860,069	260,537,908	47
1929	590,176,270	273,886,007	46
1930	446,822,179	193,355,837	41
1931	301,533,000	137,295,632	46

Source: U. S. Department of Commerce in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 377.

表9と表10から全米の太平洋対岸への総輸出に占める米国西海岸からの同輸出の割合は1920年代、最低でも重量で50パーセント台後半以上、金額で20パーセント台後半以上を記録した。太平洋を超えた輸出においては予測されるように西海岸の港が果たした役割は大きい。ただし、太平洋貿易（太平洋をまたいだ貿易）において、西海岸からの輸出額は輸出量に比較して小さい。これは輸出商品の構成上、ロサンゼルス周辺の石油やシアトル周辺の木材のように金額に比して重量がかさむ物資の比率が高かったからだと考えられる。

さらに1920年代を通して、全米の太平洋経由の輸出は重量的にも、金額的にも漸増したが、この上昇率を超えて西海岸から太平洋対岸への輸出は増加した。この一因は前述したように、太平洋沿岸地域の産業発展及び工業技術の進歩による商品の現地生産拡大による。一方、1930年代に突入すると、太平洋対岸への輸出は全米規模でも、西海岸からも激減したことが見られる。これは、満州事変に象徴される日中間の軍事的摩擦によるアジア大陸の政情不安定化に起因すると思われる。

表9 全米の太平洋対岸向け輸出に占める西海岸比率（単位：トン）

年度	西海岸の太平洋対岸 向け輸出合計 (West Coast)	全米の太平洋対岸向 け輸出合計 (United States)	全米太平洋対岸向け 輸出に占める西海岸 比率 (%)
1921/22	2,849,414	5,053,457	56
1922/23	2,989,260	5,071,140	59
1923/24	4,988,311	7,259,428	69
1924/25	4,038,165	6,002,528	67
1925/26	4,477,907	6,759,592	66
1926/27	5,177,412	7,788,266	67
1927/28	6,323,832	8,771,400	72
1928/29	6,539,143	9,385,206	70
1929/30	6,175,777	8,876,020	70
1930/31	5,027,310	6,760,990	74

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 377.

表10 全米の太平洋対岸向け輸出に占める西海岸比率（単位：ドル）

年度	西海岸の太平洋対岸 向け輸出合計 (West Coast)	全米の太平洋対岸向 け輸出合計 (United States)	全米太平洋対岸向け 輸出に占める西海岸 比率 (%)
1921	158,295,504	574,074,722	28
1922	163,378,873	510,777,270	32
1923	222,741,691	621,542,677	36
1924	236,655,130	629,093,435	38
1925	206,823,354	628,325,954	33
1926	243,789,213	718,217,144	33
1927	204,561,424	679,805,858	30
1928	260,537,908	766,106,195	34
1929	273,886,007	761,696,182	36
1930	193,355,837	496,180,728	39
1931	137,295,632	383,221,372	36

Source: U. S. Department of Commerce in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 379.

下記の表11から、米国全体の輸入における西海岸諸港の占める比率は1920年代、大体10パーセント台前半で安定していたことが確認される。その上で、1930年代に入った時点で金額的には全米輸入の減少に伴い、米国西海岸の港を介した輸入も激減していることがわかる。さらに、西海岸諸港の輸入減少率が全米のそれよりも高い理由はこれら諸港にとって重要であったアジア貿易の減少によると推察できる。これは当然、アジア大陸における日中間の軍事的摩擦の高まり及び大恐慌の日本経済への深刻な波及の影響によると思われる。

表11 全米の総輸入額における西海岸総輸入額比率（単位：千ドル）

年度	西海岸総輸入額	全米総輸入額	全米総輸入額における 西海岸総輸入額比率（%）
1921	179,843	2,509,148	7.2
1922	421,785	3,112,747	13.6
1923	471,480	3,792,066	11.9
1924	467,888	3,609,963	13.0
1925	515,293	4,226,589	12.2
1926	535,304	4,430,888	11.9
1927	500,631	4,184,742	12.0
1928	493,774	4,091,444	12.1
1929	512,837	4,399,361	11.7
1930	332,337	3,060,909	10.9
1931	186,537	2,090,635	8.9

Source: U. S. Department of Commerce in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA: University of California Press, 1934), p. 392.

次に、表12及び表13からは以下のことが読みとれる。すなわち西海岸の太平洋対岸諸国からの輸入の、米国その他地域の同対岸からの輸入に占める割合は、1920年代において大まかに重量で30パーセント前後、金額で70パーセント前後で推移しており、これも当然ながら高い。ただ、重量面からと金額面からの比率の相違は、輸入商品の構成による。つまり対岸であるアジア等からの輸入商品の価格がそれ以外の地域、例えばカナダやメキシコ等のものに比較して高価であったということである。

同様にこれらの表から見られる特徴は、西海岸の輸入が、太平洋対岸からのものも含めて重量的にも金額的にも減少していることである。これもアジア大陸における日中関係の緊張の高まり及び大恐慌による米国自体の景気の落ち込みが影響していると考えられる。

表12 西海岸の総輸入におけるアジア・オセアニアからの総輸入比率（単位：トン）

年度	西海岸総輸入量	アジア・オセアニアからの総輸入量	西海岸総輸入における対アジア・オセアニア総輸入比率%
1921/22	1,469,289	591,648	40
1922/23	2,318,898	930,115	40
1923/24	2,561,444	745,738	29
1924/25	2,535,518	807,699	32
1925/26	2,609,716	779,089	30
1926/27	2,822,156	795,520	28
1927/28	2,878,273	840,057	29
1928/29	3,113,637	957,881	31
1929/30	3,175,643	986,212	31
1930/31	2,378,826	890,984	38

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 393.

表13 西海岸総輸入におけるアジア・オセアニアからの総輸入比率（単位：ドル）

年度	西海岸総輸入額	アジア・オセアニアからの総輸入額	西海岸総輸入における対アジア・オセアニア総輸入比率%
1921	179,843,242	92,462,603	52
1922	421,784,483	322,054,566	76
1923	471,479,475	351,490,430	74
1924	467,887,871	330,034,606	71
1925	515,292,671	381,352,893	74
1926	535,303,946	380,639,325	71
1927	500,650,631	347,974,061	70
1928	493,774,049	336,339,425	69
1929	512,836,912	349,025,265	68
1930	332,336,825	202,548,998	61
1931	186,537,000	101,609,473	55

Source: U. S. Department of Commerce in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 394.

ここでは表14及び表15から米国西海岸と日本との間の輸出入の、ロサンゼルス、サンフランシスコ、オレゴン、ワシントン各税関区別の推移を重量から考察すると、以下の特徴が見られる。まず第一に、輸出入共に1920年代前半から後半にかけて概ね増加基調にある。その上で、輸出量が輸入量の10倍程度を記録している。これは、西海岸の対日輸出品で重量的に巨大な石油や木材の占める比率が高かったことを示すが、そもそも絶対量において対日貿易では西海岸側の輸出超過であったことが最重要である。

次に税関区別では、輸出入共にワシントン税関区が1920年代最大であったことがわかる。これは主に交通の要因が大きいと思われる。商船の航海距離を考慮した場合、石炭や石油の燃料供給も含めてアリューシャン列島経由で日本に向かうのが最短距離であると考えられる。また、当時米国最大の人口密集地帯であったニューヨーク周辺やシカゴ周辺へも鉄道輸送の場合、ワシントン州からが最短であったことにもよる。さらにワシントン州の主要輸出品である木材が重量的に大きかったことも一因だと推察できる。

また対日輸出货量に関しては、1920年代初期、最低であったロサンゼルス税関区が同年代末にはワシントン税関区を凌駕し最大になったことは注目に値する。これは同地区の石油産出量の高まりと船舶燃料としての重油の普及に伴い、日本のロサンゼルスからの石油輸入が増加したことによる。

一方、日本からの輸入に関しては、ロサンゼルス税関区はワシントン税関区はもとよりサンフランシスコ税関区にもはるかに及ばなかった。これは商圈としてロサンゼルス地区の規模がまだまだ両地区の後塵を拝していたからだと思われる。

表14 米国西海岸税関区別対日輸出货量（単位：トン）

年度	ロサンゼルス	サンフランシスコ	オレゴン	ワシントン	米国西海岸の合計
1921/22	77,654	216,268	599,936	880,271	1,774,129
1922/23	200,191	256,385	354,154	586,059	1,396,789
1923/24	346,823	319,331	745,796	1,241,603	2,653,553
1924/25	502,299	218,448	341,873	816,532	1,879,152
1925/26	441,916	227,551	428,083	1,020,763	2,118,313
1926/27	705,688	240,771	462,174	1,127,450	2,536,083
1927/28	1,038,120	426,394	602,726	1,406,751	3,473,991
1928/29	1,053,818	320,902	581,930	1,319,471	3,276,121
1929/30	1,305,641	308,269	540,514	863,605	3,018,029
1930/31	1,122,509	391,814	287,105	700,798	2,502,226

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 469.

表15 米国西海岸税関区別対日輸入量（単位：トン）

年度	ロサンゼルス	サンフランシスコ	オレゴン	ワシントン	米国西海岸の合計
1921/22	6,659	83,358	6,757	63,496	160,270
1922/23	5,999	104,552	8,261	96,999	215,811
1923/24	10,853	65,247	4,511	82,348	162,959
1924/25	13,205	80,521	8,914	106,603	209,243
1925/26	14,573	95,019	5,758	102,198	217,548
1926/27	21,566	94,092	7,061	101,688	224,407
1927/28	30,788	104,834	13,117	103,644	252,383
1928/29	38,708	121,801	11,730	133,572	305,811
1929/30	39,311	149,956	14,361	152,704	346,332
1930/31	46,162	125,200	7,472	80,339	259,173

Source: U. S. Shipping Board in Henry F. Grady and Robert M. Carr, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition 1921-1933" (Berkeley, CA.: University of California Press, 1934), p. 469.

V 1920年代におけるサンフランシスコ港の発展と停滞

1914年のパナマ運河完成は長期的に太平洋岸の商業発展にとって極めて重要であったが、運河自体はその後6年間米国西海岸の発展にとってその機能を十分果たすことはなかった。むしろ1920年から1921年にかけての世界的景気後退による民間海運業への開放までは、一般的にヨーロッパの緊急事態である第一次大戦やその戦後復興優先のために同運河使用は限定されていたのである³⁸。

結果的に、1920年代になり晴れて西海岸の生産物はパナマ運河経由で米国東海岸やヨーロッパ向けの安価な完全水路のルートを与えられた。米国西部の生産物は鉄道で直接東部に輸送される代わりに鉄道で西海岸に送られ、太平洋沿岸の主要港で東海岸への海路を取るようになった³⁹。

船輸送を前提にすると、太平洋岸北西部産の木材や穀物等の外貨獲得用主要物資は、重量的観点でも容積面においても相対的に安価だと考えられるようになった。結果的に、世界貿易の潮流は変化し、サンフランシスコ湾の既存の港湾施設の改善が急がれた。サンフランシスコ港は1921年に西海岸に寄港した全船舶のトン数で36パーセントを受け入れ、この比率は同年までの最高であった。同港の寄港料は船荷主や荷受人の観点からすると、他の西海岸の港よりも安かったからである⁴⁰。

しかしながらサンフランシスコ港のその後の貿易は他の西海岸の港ほど急速に拡大することにはなかった。1920年代、同港の西海岸における貿易シェアは縮小したのである。取引価格では1921年の47パーセントから1930年の39パーセントに下落し、重量においては1921年から1922年にかけての33パーセントから1929年から1930年にかけての21パーセントに減少した。同様に、

³⁸ Henry F. Grady and Robert M. Carr, op. cit., p. 1.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

太平洋を渡航して行われるアジア諸国との貿易における西海岸の貿易に占める同港の割合も低下した。トン数でいうと1921/22年の30パーセントから1929/30年の24パーセントに下がった。また、サンフランシスコ湾の全貿易におけるサンフランシスコ港の占める比率も下落した⁴¹。

さらに、サンフランシスコ港は既存のいくつかの航路を大西洋岸やメキシコ湾岸の他の港に譲ったのみならず、同港の貿易量増加率は第一次大戦以降、西海岸の他港よりも劣った。理由は海上貿易網に影響を与えた多くの要因、例えばパナマ運河経由の新たな水路出現、南カリフォルニアにおける石油産業の拡大、米国における絹消費の増加等がある⁴²。

より正確にいうと、サンフランシスコの貿易は金額でも重量でも拡大したが、他のロサンゼルス、シアトル、オークランドの三つの港の貿易が独自個別の理由で増加したのである。まず1923年に南カリフォルニアで新たな油田が開発されたことが重要である。加えて、それまでに船舶燃料としての石油への需要が高まっていたことがある。その結果、石油産業がロサンゼルス港からの輸出量を拡大し、多数の蒸気船会社が安価燃料油（bunker oil）を求めて同地を定期的な寄港地にした。1923年から1924年にかけて、ロサンゼルスの総輸出入量はサンフランシスコのそれを超えた。当時、石油がロサンゼルスの海外貿易量の79パーセントを占めるようになったのである⁴³。

シアトルは日本からニューヨークに至る寄港地として大量の絹商品を扱った。第一次世界大戦後の7年間絹貿易は特に繁盛した。この期間、絹の米国における年間消費量は一人当たり0.478ポンドから0.726ポンドに増加した。1922年にシアトル港はサンフランシスコ港を輸入額で凌駕し、1923年から1926年にかけて輸出入額合計でも上回った。生糸の輸入は1923年のシアトルの外国貿易額の54パーセントを占めた⁴⁴。

また大戦中、カリフォルニア中部で飛躍的に拡大した缶詰や乾燥フルーツ産業の貿易港としてのオークランドの重要性も高まった。1921年以降、これら物資を米国東海岸やヨーロッパにパナマ運河経由で輸送しようとした際、サンフランシスコ港でしばしば船舶の渋滞問題を来すようになった。結果的に、多数の船舶がオークランドに流れたのである⁴⁵。

それでも、第一次世界大戦後の不況から回復した最初の年である1922年には、サンフランシスコ港で取り扱われた積み荷金額は約1,484万ドルに急上昇した。この金額はそれまでの最高であったが、以後この額を上回ることにはなかった⁴⁶。

特に、1922年と1923年のサンフランシスコ港の混雑は深刻で、米国東西両岸間輸送の価格競争、1922年秋の鉄道車両不足、1923年にかけての両岸間及びヨーロッパ貿易における船舶量の増加に直面した⁴⁷。

とりわけ、1923年のヨーロッパ貿易における船舶量増加は深刻であった。例えば、「積み荷受注をはるかに超える船舶量の急拡大がこの混雑のもとである」と当時のカリフォルニア州港

⁴¹ Ibid., p. 2.

⁴² Ibid., p. 3.

⁴³ Ibid., p. 2.

⁴⁴ Ibid., pp. 2-3.

⁴⁵ Ibid., p. 3.

⁴⁶ Michael R. Corbett, "Port City: the History and Transformation of the Port of San Francisco 1848-2010" (San Francisco: San Francisco Architectural Heritage, 2010), p. 63.

⁴⁷ Ibid.

湾委員会会長のチャールズ・スパー（Charles H. Spear, President of the Board of State Harbor Commissioners）は述べた⁴⁸。

もう一つの同港の混雑の要因は船舶サイズの巨大化である。即ち、以前は4隻の停泊が可能であった棧橋は、わずか2隻しか収容しきれなくなった。停泊施設との関連で倉庫の容量も、新規の定期船の運送能力の向上を考慮すると、積み荷の収容に不十分となった⁴⁹。

シップビルディング・レジスター（the Shipbuilding Register）紙は1922年12月2日の社説で、サンフランシスコ港はその港湾施設を改善し、新たな棧橋を多数建設しない限り、同じサンフランシスコ湾内のオークランドに取って代わられると述べた⁵⁰。

さらに、サンフランシスコではその名産の缶詰や乾燥フルーツを輸送する船舶確保に困難を極めた。これらカリフォルニア産農作物に対する海運同盟（the Shipping Conference）の運搬レートが一定に定められているのに反し、ワシントン州の主要産物である木材への同レートは市場に任されており、かなり上昇していた。結果的に、木材が積み荷として好まれ、缶詰や乾燥フルーツは空きがあった場合のみ輸送の対象となった⁵¹。したがって、サンフランシスコ湾内におけるサンフランシスコ港の船舶受入施設の不備によるオークランド港の台頭と、ワシントン州の木材がサンフランシスコ湾岸地域のフルーツよりも積み荷として優先されたことによるサンフランシスコ港の競争力の弱体化がみられた。

VI 1930年代における日米貿易と米国西海岸主要貿易港

1 1930年代日米貿易概要

1930年代に入っても、次表に示されるように日本は米国の第三の貿易相手国であった。例えば、日本の対米輸入額は南米諸国全体と殆ど同額で、アジア諸国全体の半分以上を占めた⁵²。

表16 米国の対外貿易相手国別比率（1938年）

輸入相手国	輸入比率（%）	輸出相手国	輸出比率（%）
カナダ	14.0	英国	19.0
英国	7.4	カナダ	14.2
日本	7.4	日本	8.9
英領マラヤ	6.3	フランス	5.1
キューバ	5.5	ドイツ	4.0

Source: The Japanese Chamber of Commerce, "American-Japanese Trade and Treaty Abrogation (An Economic Analysis of The Possible Effects of the Abrogation of The American-Japanese Treaty of 1911 upon American-Japanese Trade)" (Special Report to its Members by the Japanese Chamber of Commerce: San Francisco), p. 32.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid.

⁵² The Japanese Chamber of Commerce, "American-Japanese Trade and Treaty Abrogation (An Economic Analysis of The Possible Effects of the Abrogation of The American-Japanese Treaty of 1911 upon American-Japanese Trade)" (Special Report to its Members by the Japanese Chamber of Commerce: San Francisco), (preserved in the Special Collection of Bancroft Library at University of California, Berkeley), p. 32.

主要貿易国の対外貿易に占める米国との貿易比率から見ても1935年から1937年にかけて、対米輸出で35パーセント台、輸入で50～60パーセント台を占めるカナダに次いで日本は第2位に位置づけられる。すなわち、日本の輸出総額において対米輸出はこの時期およそ20～23パーセント、輸入は30～34パーセントであった⁵³。これらのことから日本にとって対米貿易は1930年代に至っても極めて重要な位置を占めた。

また、1933年度から1937年度にかけての米国からアジアへの輸出総額の内、毎年、日本は同総額の50パーセント以上を占めた。例えば、1937年に日本（中国の関東州を含む）の対米輸入額は304,626,000ドルで、他の中国、香港、タイ、フィリピン、仏領インドシナ、蘭領インドネシア、英領マラヤ、セイロン、英領インド等を含む全アジア諸国の対米輸入額579,971,000ドルの53パーセントを占めた⁵⁴。このように米国の対アジア輸出において日本は突出して大きな部分を占めていた。

また、米国のアジア諸国からの輸入においても、日本はその他のアジア主要原料供給国との間の米国の貿易赤字を埋め合わせる役割を果たした。例えば、英領マラヤ、インド、中国等のいわゆる原料供給国に対して、米国は恒常的に貿易赤字を記録していた。一方、対日貿易に関しては、米国は1930年代一貫して貿易黒字を享受している。特に、1938年時点から過去3年間さかのぼって考察すると、このような関係は一目瞭然である。例えば、この3年間、米国は対日貿易において178,122,000ドルの貿易黒字を計上している。他方、同国の対中貿易は103,379,000ドルの赤字を計上した⁵⁵。

このように日米両国貿易は相互補完的である。特に原料に関しては顕著である。1934年の米国関税委員会（the United States Tariff Commission）による米国生産品の日本のそれとの競合品に関する特別調査（a special study of the extent of the Japanese competition with American products）によると、同年に米国が日本から輸入した物品の内、米国生産品と競合するものはわずか8パーセントにすぎなかった。このように日米貿易は「生産の分業」によって利益を産む構造であった⁵⁶。

この両国間貿易で、50パーセントを占めた日本の輸出品は生糸であった。米国側は日本から輸入した生糸を使用し絹織物を製造していたのである。他方、日本側はその紡績・綿織物産業発展のため、米国綿花の最大輸入国になっていた。実際、1938年から1939年にかけてカリフォルニアの港から輸出された綿花の82パーセントは日本向けであった。この場合、輸出綿花はカリフォルニア、アリゾナ、ニューメキシコ各州産のものが主である⁵⁷。

2 米国の対日貿易の地域的特徴

日本の対米貿易において、1930年代に至ってもニューヨーク港の格段の重要性には変化がなかった。これはこの時期、日本・ニューヨーク間の貿易航路が太平洋岸の港やパナマ運河経由

⁵³ Ibid., p. 2. Foreign Commerce Year Book, 1938, Bureau of Foreign Trade and Domestic Commerce, p. 428.

⁵⁴ “American-Japanese Trade and Treaty Abrogation,” op. cit., p. 3.

⁵⁵ Ibid., p. 11.

⁵⁶ Ibid., pp. 9 & 32.

⁵⁷ Ibid., pp. 10-11, 1938年にも、米国の生糸輸入は量的にも金額的にも殆ど日本からであった。絹に関する米国の消費の70～80%は日本からの輸入品であった。（米国における綿花の輸出統計は8月1日から翌年の7月31日に至る期間が対象とされた。）

になっても同様であった。しかし、1938年には対日輸出に関してロサンゼルスがニューヨークを抜いて最大になった。ただし、次表が示すように各関税区域（customs district）別の貿易額比重においてニューヨークに相応する地域は存在しなかった。それはニューヨークがニューイングランドやニュージャージーのような日本産生糸の最終消費地を後背地として抱えていたからである⁵⁸。

表17 米国主要港における対日輸出額とその比率について（単位：千ドル）

年次	1935	1935 対日	1936	1936 対日	1937	1937 対日	1938	1938 対日
下は港名	総輸出額	輸出と%	総輸出額	輸出と%	総輸出額	輸出と%	総輸出額	輸出と%
New York	790,336	26,522	872,314	30,590	1,234,432	61,081	1,126,264	59,080
		3.4%		3.5%		5%		9.3%
Galveston	249,779	57,734	251,970	62,766	274,377	33,366	276,287	31,902
		23%		25%		12%		11%
Los Angeles	98,393	40,481	91,989	32,612	137,094	58,462	147,103	60,548
		41%		36%		43%		43%
San Francisco	108,393	13,453	98,560	13,098	137,097	22,536	135,120	23,711
		12%		13%		16%		17%
Seattle	49,539	13,941	61,990	14,564	92,561	25,064	69,085	18,210
		28%		24%		27%		25%

Source: The Japanese Chamber of Commerce, "American-Japanese Trade and Treaty Abrogation (An Economic Analysis of The Possible Effects of the Abrogation of The American-Japanese Treaty of 1911 upon American-Japanese Trade)" (Special Report to its Members by the Japanese Chamber of Commerce: San Francisco), p. 14.

表18 米国主要港における対日輸入額とその比率について（単位：千ドル）

年次	1935	1935 対日	1936	1936 対日	1937	1937 対日	1938	1938 対日
下は港名	総輸入額	輸入と%	総輸入額	輸入と%	総輸入額	輸入と%	総輸入額	輸入と%
New York	1,033,125	105,934	1,197,024	116,747	1,479,810	140,644	983,560	100,486
		10%		10%		9%		10%
Galveston	25,097	498	24,302	416	32,653	463	25,626	306
		2%		1.7%		1.5%		1.2%
Los Angeles	48,254	9,618	64,827	16,192	80,457	10,053	44,074	4,862
		20%		25%		12%		12%
San Francisco	71,669	8,845	71,065	10,176	87,751	8,060	57,895	5,368
		12%		15%		9.2%		10%
Seattle	33,777	7,298	37,254	8,231	39,805	9,608	29,256	6,815
		21%		20%		24%		25%

Source: The Japanese Chamber of Commerce, "American-Japanese Trade and Treaty Abrogation (An Economic Analysis of The Possible Effects of the Abrogation of The American-Japanese Treaty of 1911 upon American-Japanese Trade)" (Special Report to its Members by the Japanese Chamber of Commerce: San Francisco), p. 15.

⁵⁸ Ibid., p. 13.

表19 太平洋地域税関区別輸出（再輸出含む）及び輸入表（単位：千ドル）

下は各税関区	輸出入額	1933 年	1934 年	1935 年	1936 年	1937 年
シアトル	輸出額	37,326	53,740	49,539	61,990	92,561
シアトル	輸入額	28,302	23,367	33,777	37,254	39,805
ポートランド	輸出額	14,738	22,297	17,521	16,393	27,038
ポートランド	輸入額	4,892	4,812	8,325	8,639	10,790
S.F.	輸出額	84,512	91,686	108,393	98,560	137,097
S.F.	輸入額	55,514	54,976	71,669	71,065	87,751
ロサンゼルス	輸出額	58,111	86,261	98,393	91,989	137,094
ロサンゼルス	輸入額	25,814	31,837	48,254	64,827	80,457
サンディエゴ	輸出額	2,137	3,792	4,632	4,359	7,638
サンディエゴ	輸入額	1,197	1,781	2,312	3,038	3,613
ジュノー	輸出額	166	323	262	452	400
ジュノー	輸入額	131	271	254	265	223
ホノルル	輸出額	676	1,316	1,338	1,639	2,102
ホノルル	輸入額	5,233	5,761	5,628	6,700	9,673
太平洋岸合計	輸出額	197,666	259,414	280,079	275,383	403,931
太平洋岸合計	輸入額	121,083	122,805	170,219	191,788	232,313

Source: The Japanese Chamber of Commerce, "American-Japanese Trade and Treaty Abrogation (An Economic Analysis of The Possible Effects of the Abrogation of The American-Japanese Treaty of 1911 upon American-Japanese Trade)" (Special Report to its Members by the Japanese Chamber of Commerce: San Francisco), p. 16⁵⁹.

3 1930年代ロサンゼルスへの対日貿易

1933年から1937年にかけて、太平洋岸の港の輸出入は倍増した。特に、この時期のロサンゼルス地区の貿易の躍進は顕著であった。例えば、ロサンゼルス商工会議所の対外貿易部門長（Manager of the Foreign Trade Division of the Los Angeles Chamber of Commerce）のクラレンス・マトソン（Clarence Matson）は、「日米通商航海条約の廃棄で南カリフォルニアの港ほど被害を被るところは他に無い」と主張した⁶⁰。実際、1938年、ロサンゼルス地区から日本への輸出総額は英国、フィリピン、ロシア、オーストラリア、カナダ（陸上輸送によるものを除く）、蘭領東インド、チリと続く最大の同地区からの輸出国総合計よりも大きかった⁶¹。

では、この日本への輸出品の内訳を吟味すると、石油及び石油製品が全体の約39パーセントに及び、綿花が約30パーセントであった。一方、日本からロサンゼルスへの輸出総額は既述したロサンゼルスから日本への輸出総額の10パーセント余りにすぎないが、この中で顕著な比率を占めるのはやはり生糸で、約34パーセントである⁶²。

特に、ここではロサンゼルス地区から日本への二大輸出商品である綿花と石油が注目に値する。まず綿花に関して、本来米国南部の特産物がカリフォルニアの肥沃かつ乾燥した丘陵地帯

⁵⁹ 1933年度の輸入は一般的な輸入（general consumption）で、1934～37年の輸入は消費に絞られた輸入（imports for consumption）である。S. F. はサンフランシスコの略。

⁶⁰ Ibid., p. 16.

⁶¹ Ibid., p. 17.

⁶² Ibid.

で生産されるようになった結果、ロサンゼルス地域の輸出品の中核になり、この最大輸出先が日本であった⁶³。ちなみに1936年から1938年にかけての南カリフォルニア綿花の対日輸出比率は総綿花輸出の60から65パーセントを占めた⁶⁴。

次にカリフォルニアの石油及び石油製品は、この時期ロサンゼルス最大の輸出品であった。例えば、1938年に日本はロサンゼルスから17,080,350ドル分の石油及び石油関連品を輸入したが、この金額は日本に続く5大石油輸入国の合計額に等しい。このように、ロサンゼルスの石油輸出先として日本が突出した割合を占めた⁶⁵。

また、1938年におけるロサンゼルス港経由の対日貿易額は230万トン、金額的には約5,000万ドルに達し、同市の海外貿易総量の約38パーセントを占め、海外貿易総額の約29パーセントに及んだ⁶⁶。

さらに注目すべきは同年、ロサンゼルスへの輸入がわずか4,769,000ドルなのに比して、ロサンゼルスからの輸出が45,356,499ドルに至った。このことを前述のマトソンは「ロサンゼルスが日本に1ドル分売ることと同市は日本から10ドル受け取ることになる」と述べ、対日貿易の同市にとっての重要性を強調した⁶⁷。

4 1930年代サンフランシスコの対日貿易

サンフランシスコ港の輸出の5分の1から6分の1は対日輸出が占めた。例えば、1937年には全輸出額の16.5パーセント、1938年には全輸出額の17.6パーセントは日本向けであった⁶⁸。ちなみに1939年前半の統計によるとサンフランシスコ港経由の対日輸出額において、石油及び石油製品の輸出が約46パーセント、綿花輸出が24パーセントを占めている。この辺りの比率はロサンゼルス港とは大差がない。一方、日本からの輸入に関してはこれも1939年前半の統計を見る限り、48パーセントは生糸の輸入であった⁶⁹。

5 1930年代シアトルの対日貿易

シアトルはロサンゼルスやサンフランシスコと異なり、対日貿易上赤字を計上していた。1938年度では輸出総額で約4,999,000ドル、総輸入額で12,722,000ドルであった。また両港と異なり、日本との貿易では、1938年を例にとるとこの年の輸入額の46パーセントを占めた金塊を除外すると、21パーセントの生糸が主要輸入品であった。一方、輸出品では全体の39パーセントを占めた皮革が重要である⁷⁰。

6 1930年代後半の米国西海岸の対日貿易

ただし、ロサンゼルス、サンフランシスコ、シアトルの西海岸主要三港の1930年代末にかけ

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid., p. 18.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Ibid., p. 16.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid., p. 19.

⁶⁹ Ibid., p. 20.

⁷⁰ Ibid., p. 21.

での対日輸出額の減少は注目に値する。特に、ロサンゼルス急落は顕著である。これは同市の主要輸出品の石油輸出の落ち込みに由来すると考えられる。

一方、生糸は日本から米国への輸出商品中、約50パーセントを占めた。1937年でその米国向け輸出は9千万ドルに達する。絹のボイコット運動に対抗する合同委員会（この組織には米国労働総同盟(the American Federation of Labor)、産業別会議(the Congress of Industrial Organization)等の代表を含む）の主張（a statement of the Joint Council to Combat the Boycott Against Silk）によると、米国の工場で日本から輸入された生糸は製品化され、小売価格にして5億8千万ドルの最終製品となった⁷¹。

当時、この絹製品の製造業で25万人以上の雇用が創出されていた。さらに、米国だけが良質の絹の靴下の大規模製造用の機械を大量に所有していたことが重要である。したがって、日本が他国でその生糸市場を見いだしにくいと同様、日本の生糸輸入が止まると、米国もその巨額投資が無駄になるという具合であった⁷²。

綿花についても、日本は米国に次いで世界最大の消費国であった。具体的に言うと当時、日本は年間約350から400万梱（bale）の綿花を消費しており、この原料供給の半分近くは米国からの輸入であった。もう一つの注目点は日本への綿花供給源が米国南部からアリゾナ州やカリフォルニア州に移行したことである⁷³。

石油についても、日本の米国からの輸入は加速度的に増加し、この大部分はカリフォルニアの油田から供給されていた⁷⁴。1930年代後半、カリフォルニア州の石油生産量は約250,000,000バレル（barrels）に達し、この内8分の1程度は日本に輸出された⁷⁵。

おわりに

サンフランシスコ大地震の影響もあり、1900年代に米国西海岸で主に対日貿易を担ったのがシアトル港であった。これは当地が海上交通上極東に、陸上交通上米国東部及び中西部の大都市圏に太平洋岸大都市で最短距離の場所に位置していたからである。しかし、この時点で米国の対外貿易相手国としての日本の存在感は、軍部等の認識は別として希薄であった。

その後、1910年代には第一次大戦を契機に急速な経済発展を遂げた米国は従来の債務国から念願の債権国へ様変わりした。同時に対外的にも海外投資拡大を伴う経済拡張路線をとるようになった。

この時代の貿易に多大な影響を与えたのがパナマ運河の開通であった。同運河開通は大戦による世界的な船舶不足と並んで多数の帆船の継続的使用を促す結果となった。当初、運河開通は世界の帆船貿易を早急に消滅させると予想されていたので、帆船貿易の延命且つ盛り上がりは全く意外な結果であった。

また、パナマ運河開通は同運河経由の太平洋航路の主要停泊地としてのサンフランシスコ港のさらなる繁栄をもたらした。従来から大陸横断鉄道の終着点としても栄えたサンフランシスコ

⁷¹ Ibid., p. 24.

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid. pp. 24–25.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Ibid., p. 26.

コは1910年代にその主要港であるサンフランシスコ港の急速な発展をも享受することになった。特にカリフォルニア州所管の貿易港であるサンフランシスコ港発展の背景には西海岸随一の商圏としてのサンフランシスコ湾岸地域の産業発展と人口増加があった。

しかし、1920年代においてさえも、米国全体の貿易における西海岸が占める比率は低かった。1920年代前半から後半にかけてその比率は漸増したものの、大まかに言うと金額で10パーセント余り、重量で20パーセント余りのレベルであった。要するに貿易上、西海岸の比重はせいぜい全米貿易の5分の1程度だが、少なくとも1920年代徐々にその割合を増しているということである。

また、同時期の西海岸からの輸出でアジア太平洋向け輸出が全輸出の半分程度を占めている点で、米国太平洋沿岸地域の経済にとってもアジア・太平洋地域は極めて重要であったと言える。一方、米国全体でのアジア・太平洋方面への輸出においても、西海岸の貿易港がその半分を取り扱っていることを考慮すると、太平洋方面への貿易に関しては西海岸の貿易港の役割が大きいという極めて当然の結果が得られた。

税関区別に対日貿易を考察すると1910年代に比して、サンフランシスコ税関区の貿易量増加がワシントン税関区やロサンゼルス税関区の後塵を拝する状況がみられる。これは輸出商品の変容が大きく影響していると推察できる。例えば、ワシントン州の主要輸出品であった木材やロサンゼルス周辺で生産量が急増した石油は金額に比べて重量が大きかったからである。また当時、船舶燃料としての石油の国際的普及が影響したと思われる。

しかしながら1930年代に突入すると、米国西海岸からのアジア・太平洋方面向け輸出は減少傾向となる。この理由は満州事変等による東アジア地域の政情不安定化が関連しているように察せられる。ただし、日本にとっては1930年代後半に至っても米国は最重要貿易相手国であり、米国にとってさえ日本は上位の貿易相手国である。

理由は1930年代においても日米間の貿易は両国の経済にとって相互補完的関係を担っていたからである。すなわち、米国の対日輸入に関してはニューヨーク港が突出して金額が大きく、主に日本産の生糸を輸入していたからである。これは本論で言及したようにニューヨークの後背地における絹織物産業の発展による。

また米国の対日輸出に関しては、やはり米国西海岸の主要港の果たした役割が大きかった。これは、1920年代からのロサンゼルス港を主とする石油の輸出が最重要である。実際、1930年代になると輸出に関しては金額的にも重量的にもロサンゼルス港が最大の輸出港になった。

次に注目に値するのは綿花が石油に次ぐ対日輸出品となったことである。これは、従来、米国南部の主要産物であった綿花がカリフォルニア州でも大量栽培が可能になり、サンフランシスコ等の後背地で生産されるようになったからである。したがって、綿花は従来からのサンフランシスコを代表する輸出品であったドライフルーツや缶詰類と並ぶ主要輸出品としてサンフランシスコ港から太平洋を渡ってアジア方面に輸出された。

一方、1920年代に貿易量において最大であったシアトル税関区は1930年代にはサンフランシスコ税関区やロサンゼルス税関区にその地位を明け渡すことになった。理由は日本における木材需要の低下と日本の工業化の進展及び艦艇建造の加速化が影響していると考えられる。

すなわち、サンフランシスコ港からの対日綿花輸出は日本綿工業の発展に基づく日本国内の需要の高まりに起因しており、ロサンゼルス港からの石油輸出は一般船舶燃料及び日本海軍の艦艇燃料としての重油への需要拡大に根ざすものであった。したがって前述したようにサンフ

1930年代に至る日米貿易関係概要：米国太平洋岸主要港取扱貨物と貿易航路の考察をととして
ランシスコ港とロサンゼルス港の対日貿易は1930年代、一貫して黒字を記録したが、シアトル
港だけは対日貿易で赤字を計上していたのである。

このように、1910年代から1930年代にかけての米国太平洋沿岸の主要貿易港を介した対日貿易は日米両国の経済発展及び、第一次世界大戦、パナマ運河開通、動力燃料の変化等の多様な要因を背景に、大きな変化を遂げた。この変化のなかで、米国太平洋岸の主要貿易港の各時期における相対的盛衰の特質が規定されたと考えられる。

