

1930年代に至る日米貿易とホノルル港開発

堅 田 義 明

はじめに

本稿の目的は20世紀初頭から1930年代前半に至るホノルル港開発を考察することである。理由はこの時期の日本最大の貿易相手国は米国であり、日本の対米貿易は主として米国太平洋岸主要貿易港との間の海上輸送を介したからである。そして、この日米貿易における主要航路がホノルル港経由であった。したがって、日米貿易を担う太平洋航路の結節点となるホノルル港の時代的推移を辿ることは当時の日米貿易の特徴を理解する一助となると思われる。

ただ、太平洋を挟んで日米間を往来した全船舶がホノルル港に途中停泊したわけではない。特に「北回り」でアリューシャン列島に沿ってその南方を航行した日本とシアトルを結ぶ航路もハワイ経由のものに比して運航数は少ないものの、もう一つの主要航路であった。また、ホノルル港そのものが単に太平洋航路の経由地のみならず、日米間の最初の出港地であり最終目的地の場合もあった。要するに日本と米国本土間の航海とは異なる、日本とハワイ間だけの旅客と貨物の輸送である。これも太平洋における日米間航路の見逃げせない一端である。

これらのことを前提に、本稿では日米貿易においてホノルル港が果たした役割をその取り扱い物資の量的・質的变化に注目し吟味したい。また、ホノルル港自体の輸出入に対する現地日系人の影響にも着目する。これは当時、徐々に日系人口が増加し、現地では人種的に最大の比率を占めるようになったからである。したがって、彼らの商品嗜好が大なり小なりホノルル港取り扱いの日本からの輸入品目に反映されると推察できるからである。

上述したことに配慮し、ハワイ諸島経由及び同諸島自体の日本及び米国本土との物資の流通を分析した上で、最終的に太平洋唯一の米国主要港としてのホノルル港開発の変遷に着目する。そして、日米間の物資と日系移民の流れがいかにホノルル港の変化に影響を与えたのかについても言及したい。

I ホノルル港と現地産業

ハワイ諸島は経度でアラスカ湾の南方にあり、緯度でユカタン半島のちょうど西方で、同諸島全てが熱帯に位置している。ハワイ諸島の主要港であるオアフ島のホノルル港はサンフランシスコの南西2,100マイル、パナマから4,685マイルの距離にある。また、同諸島は横浜から3,400マイル、シドニーから4,410マイル、マニラから4,890マイル離れており、極東と南北アメリカ大陸の交差する場所に存在する¹。

¹ War Department-Corps of Engineers, U.S. Army and United States Shipping Board, *Port Series No. 17, The Ports*

このハワイ諸島はカウアイ島の北西に向かってミッドウェー諸島へと連なる。20の島からなる全ハワイ諸島は、1,800マイルに及ぶ三日月の形状をしている。要するに、ハワイ諸島は巨大な海中山脈が地上に突出した頂上にあたる²。

ホノルル港は南北5千マイル、東西8千マイルに及ぶ北太平洋全体での食物、水、燃料等が寄港する船舶に供給される大規模港である。換言すると北太平洋はホノルル港という唯一の主要港に依存する世界最大の海域となる³。したがって、日本や中国の港から米国太平洋岸や、さらに中米や南米を結ぶ航路の多くもホノルル経由であった⁴。ちなみに、このホノルル港を経由して最初に太平洋を横断した定期航路を導入したファーストハーバーライン（First Harbor Lines）は1900年に初めて米国陸軍の技術者によって設立された⁵。

この重要な位置が、ホノルル港が太平洋上の貿易港としての中心的役割を担った理由である。同港はハワイ諸島オアフ島南部の海岸に位置し、もともと外洋から珊瑚礁をぬって狭い水路から入る浅い入江であった。ここは真珠湾海軍基地への入口からは7マイル東側でカリヒ入港口（Kalihī entrance）の東側2マイルの場所にあたる。また、ホノルル港はキーイラグーン（Keelī Lagoon）に連なる浅瀬の海峡にもつながっていた⁶。

同港の存するハワイ共和国は1898年7月7日に米国議会の共同決議（Joint Resolution of the Congress of the United States of America）で米国の準州に昇格した⁷。太平洋交易の要衝という位置にもかかわらず、19世紀末においてもハワイ諸島の主要産業は農業に限られており、輸出品もまた砂糖、パイナップル、コーヒー、バナナ等の主要農産物であった。そして、これら農作物の殆どは米国本土に輸出されていた。また、ハワイには複数の鉄鋼所があり、フィリピンや台湾への製糖装置輸出の履歴もあるが、主に現地製糖工場への製糖機納入を主要な生業とした⁸。

一方、輸入先は多数の国にまたがり食物、製造業及び農業用の原料、さらには日常生活で使用される自動車、衣料、薬品等の多様な商品にわたった。これらの商品は主に米国本土や日本から輸入され、現地の人々に消費された⁹。

of the Territory of Hawaii, (prepared by the Board of Engineers for Rivers and Harbors of War Department in cooperation with the United States Shipping Board), (Washington Government Printing Office, 1926), pp. 2, 5. 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54. “Honolulu Harbor, Hawaii” *Letter from the Secretary of War* (War Department, Washington D. C., December 9, 1932), p. 10. Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930) (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), p. 1.

² Ibid., p. 2. この内12程度は単なる岩礁か砂州。

³ Statement of Chamber of Commerce of Honolulu, Hawaii, (To Board of Engineers for Rivers and Harbors, Washington D. C., with accompanying Exhibits) “Extension of Honolulu Harbor to Kapalama Basin” (Honolulu, Hawaii, June 30, 1914), p. 5.

⁴ Ibid., p. 35. 東洋汽船（Toyo Kisen Kaisha Steamship）もその一つであった。

⁵ Ibid., p. 20.

⁶ Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan*, p. 1. 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, pp. 2, 10. War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, p. 5.

⁷ Chamber of Commerce of Honolulu, *Extension of Honolulu Harbor to Kapalama Basin*, p. 20.

⁸ Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan*, p. 1.

⁹ Ibid., p. 2.

1920年代初頭になると、ホノルル市の人口は約13万7,500人に達し、その主要港であるホノルル港はそれまで過去10年間で平均1年間あたりの取引額が200万トンに迫り、その3分の2は環太平洋交易を、残りの3分の1はハワイ諸島内の取引を扱った。同港では太平洋を横断する貿易においては主に砂糖、糖蜜、パイナップルの缶詰が出荷され、石油関連商品、肥料、建設資材、食品、機械類等が移入及び輸入されるようになった¹⁰。

既述したように、ホノルル港はオアフ島唯一の大規模商業港でハワイ諸島内の最重要港なので、米国太平洋岸、他のハワイ諸島、東洋方面との貿易に従事する商船、米国陸海軍の輸送船舶（the United States Army and Navy Services）の主要寄港地であった。また世界周航中の米国籍及び外国籍の客船である大型蒸気船の定期航路の停泊地でもあった¹¹。

さらに、当時世界で建造中の何隻にもものぼる太平洋貿易用の巨大船舶もホノルル港を寄港地とする予定であった。したがって、1920年代には既存の係留施設や物資の積替え施設は現行の取引には不十分だとして、一層の港湾施設拡大を求める声が高まった。すなわち、出入口と係船地の拡大は増加中のホノルル港寄港を予定する巨大船舶の安全と航海の便宜を図るために必要だという意見である¹²。

このことについては後のホノルル港開発に関する章で詳しく吟味するので、ここではハワイ諸島の1920年代の通商状況を鳥瞰したい。まず、1920年代中頃になると米国本土からの移入物資では、（主にロサンゼルスとサンフランシスコからの）石油及び石油関連商品が最重要である。これらの移入量は約30万トンにもなったからである。次に重要なものは木材でワシントン州のベリンガム（Bellingham）やシアトル（Seattle）等から計15万トン近く移入された。さらにサンフランシスコ、シアトル、タコマから合計7万トンの穀物が購入された。その他商品として注目されるのは米国東海岸のノーフォーク周辺で生産された石炭と鉄鋼製品で、大部分は同東海岸のバルティモアとフィラデルフィアの港から輸送された¹³。

他方、ホノルル港から米国本土へは主に砂糖、パイナップル、糖蜜が出荷された。当時、サンフランシスコがこれら商品の最大の受け入れ港であった。米国本土への出荷総量は約77万トンで、内訳は砂糖が約60万トン、パイナップルが12万トン、糖蜜が1万トン余りであった¹⁴。

1920年代初頭になっても、依然としてハワイ諸島の主要生産物は砂糖とパイナップルであったが、当時、数年間で砂糖生産は55万トンから61万トンに増加した。砂糖生産量ではハワイ島、オアフ島、マウイ等、カウアイ島の順になる。パイナップルの生産パック数は1903年に1,893ケースであったものが1913年には1,667,122ケースになり、1923年には5,895,745ケースにまで上昇した。1920年代初期には80パーセントのパイナップル生産はオアフ島で行われていたが、マウイ島やカウアイ島でもパイナップル生産は徐々に増えつつあった¹⁵。

ハワイ諸島の海外貿易はわずかであったが、輸入品の大部分は北ヨーロッパとチリからの肥料、北ヨーロッパからのセメント、オーストラリアと日本からの石炭から構成された。残りの

¹⁰ 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 2.

¹¹ *Ibid.*, pp. 7, 11.

¹² *Ibid.*, p. 2.

¹³ War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, p. 83.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*, p. 1.

商品は主に中国、日本、フィリピンからの雑貨であった。米国本土からの入荷物資は現地の消費者のための生活必需品と食物からなり、石油及び石油関連商品、木材、小麦を主とする穀物、石炭、肥料、鉄鋼製品、家具、食物、雑貨等で、ハワイ諸島から米国本土への出荷商品は糖蜜、砂糖、パイナップル、コーヒー等の現地生産物であった¹⁶。

上記のハワイ諸島と米国本土間の交易・輸送を担ったのが米国の沿岸法 (coastwise laws) に即して、米国旗を掲揚した船舶であった。当時、12社の米国蒸気船会社がホノルルと米国間の輸送に従事していた。さらに石油会社3社が自社製品輸送のため不定期的に船舶を運航させていた。また、米国陸海軍も兵員・物資輸送のためしばしばホノルルと米国本土間で艦艇を航海させた¹⁷。

これら米国船舶に加えて、9社の外国の船会社がハワイ諸島の港と海外の港の間の航海に携わっていた。ただし、米国本土と各国との海外貿易の中継地としての役割を除くと、ハワイ諸島を最終目的地とする船舶の来航は比較的小規模なものに留まった。ちなみに、1924年における(米国からの移入も含む)輸入は147,000トンで、(米国本土への移出も含む)輸出は47,000トンであった。ここでの輸入には船舶燃料としての41,000トンの石炭と石油が含まれている¹⁸。

なお、オアフ島におけるホノルル港以外の主要港は真珠湾の海軍基地である。この入口はホノルル港への入港水路から約7マイル西に位置した。真珠湾は海軍長官の排他的管理下にある閉鎖的軍港で、米国海軍基地運営に付随する業務以外の商業的営みは一切容認されていなかった。したがって、ホノルル港がやむなく機能不全に陥った場合に限り、一時的に真珠湾の商用が許可された¹⁹。

II ホノルル港の対外貿易と日系人

米国本土との交易以外で、ハワイ諸島の太平洋を舞台とする海外貿易をリードしたのは日系人であった。例えば、ハワイの輸入品で最大の割合を占めたのが日本からのもので、これら輸入品は日系人の消費用であった。つまり、高価な絹製品は日系人以外にも関心を持たれハワイ市場においても人気があったが、食物等の主要な輸入品はハワイ人口の3分の1以上を占める日系人によって消費された²⁰。

ハワイ諸島と日本との貿易が開始されたのは明治政府が成立した1868年に、日本から153人の移民が初めてハワイに渡航した時期に遡る。当時、ハワイ王朝時代であったが、実質的には日本からハワイへの輸出は殆ど皆無に等しかった。ただし資料が残存する1890年以降、ハワイ諸島の対日貿易は文末グラフ1及び2が示すように1920年にかけて急上昇している。また1925年にそれが激減し、従来の増加基調に変化が訪れた。この理由は1924年に米国議会で法制化された移民制限法によるものと思われる²¹。

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 21.

²⁰ Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan*, pp. 1-2.

²¹ Ibid. また、これら日本からの輸入品は中国からのものと混同され東洋からの輸入品として取り扱われてい

また、同グラフの単位に配慮すると日本とハワイ諸島の貿易の特徴は完全な日本の輸出超過であったことがわかる。このことからハワイから米国以外への輸出はわずかであったと察せられる²²。さらに同グラフから、ハワイ諸島から日本への輸出額と日本からの輸入額の相違は文字通り桁違いだと言えるが、両者共に19世紀末から1920年代にかけて急激に増加していることは理解できる。この主たる理由が後述する日系人口の増加によるものである²³。

19世紀、ハワイ諸島の輸入品は食物や衣料のような必需品に限定されており、贅沢品が輸入されることはなかった。特に日本からの輸入品の消費者が日本人労働者に限られ、日系人以外があえて日本の商品を求めることはなかった。要するに、19世紀においてハワイと日本との貿易は現地日系人の取引に絞られ、殆ど海外貿易と呼ばれる段階ではなかった²⁴。

その上で、ハワイと日本の貿易を時代区分すると、両者の貿易は四期に分類できる。第一期はハワイが日本から最初の船舶を受け入れた1885年のカラカウア王の統治時代から1900年ぐらいにかけてである。この時期、両者の貿易はさほど注目に値するものではなかった。日本からの輸入量は極めて少なく、銀行手形や為替手形は使用されずビジネスの方法は極めて単純であった²⁵。

両者間の顕著な貿易の変化は1900年から1906年頃にかけての第二期に生じた。この時期、地域の商人達が商品保管所を建設し貿易を促進して、取引上の支払を行う代理人として銀行を使用し始めた。結果的に、商人達は自分達の資本を最も効率的に扱うことができるようになった。また、その取扱金額は以前に比較して一層増加した²⁶。下記の表1からこの時期に日米間を航海する船舶の比率がホノルル港を訪れる全船舶の15パーセント以上を占めるようになったことがわかる。

さらにその後の、1907年頃から第一次大戦後の1920年ぐらいにかけての第三期に現地商人の一部は自ら商品を生産しだし、なかには完全な生産者に転ずる者も現れてきた。結果的に、日系人の営む精米所、パン屋、酒造業、醤油生産業等がこの時期に登場した。これらを受けて、ハワイ諸島で地域密着型の日系の銀行が第一次世界大戦後に誕生し始めた²⁷。

また、表1から1910年代前半には日米間の航海でホノルル港を訪れた船舶数の、同時期に同港に寄港した全船舶数に占める比率が20パーセントを超えるようになったことが窺える。このことから太平洋航路における貿易での日本の台頭と、ハワイ諸島における日系人の経済面における存在感の高まりが認められる。

この第三期、ハワイの対日貿易は効率的になされていたが、ある程度の改善の余地もあった。これらは金融機関の融資を促進するためのホノルル港の倉庫建設、日系人以外の人々をも巻き込んだ日本商品の販路拡張等である²⁸。

た。したがって、実際の詳細な記録は残存していないので、1890年以前の日本からハワイへの輸出力は見当がつかない。

²² Ibid., pp. 4-5.

²³ Ibid., p. 6.

²⁴ Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan*, p. 10.

²⁵ Ibid., p. 12.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., p. 13.

²⁸ Ibid.

表1 ホノルル港の出入港船舶数統計

年度	①ホノルル港出入港船舶数	②日米間航海船舶数	③横浜港出入港船舶数
		①に対する②の比率	②に対する③の比率
1900	545	87	74
		16.0%	85.1%
1901	537	93	89
		17.3%	95.7%
1902	502	87	82
		17.3%	94.3%
1908	373	45	36
		12.1%	80.0%
1909	399	88	80
		22.1%	90.9%
1911	449	103	99
		22.9%	96.1%
1912	478	110	104
		23.0%	94.5%
1913	532	117	113
		22.0%	96.6%

Superintendent of Public Works, *Report of the Superintendent of Public Works to the Governor of the Territory of Hawaii* (for the years 1900, 1901, 1902, 1908, 1909, 1911, 1912, and 1913), (Honolulu: Bulletin Publishing Co. Ltd., 1901, 1902, 1903, 1909, 1910, 1912, 1913, and 1914) から作成。(1900年度のみ同年1月1日から12月31日までを統計対象とする。その他の年度は該当年度の7月1日から翌年の6月30日までを統計対象とする。)

この時期には、ハワイの日系人の大部分は日本の生活と同様の生活を営むことができ、彼らの日々の需要は日本からの輸入品によって一層充足されるようになった。下記の表2と表3は日本からの輸入品がハワイ諸島の全輸入品に占める比率を示したものである²⁹。表2から1911年に日本からの輸入割合は全体の約39パーセントであったのに1919年には約54パーセントにまで上昇したことが確認できる。この10年間、日本商品がハワイの対外貿易、特に輸入を主導したのみならず、実際その輸入の約半分を占めたことがわかる³⁰。

日本以外にハワイの輸入相手国として注目すべきは日本に次ぐ第二位の英領インドと三位のチリである。インドからの主要輸入品は鞆や麻布で、チリからは硝酸塩やリン酸塩等の肥料を輸入していた。これら輸入品は概して製糖産業で使用されており、直接ハワイの住民に消費されていたわけではない。したがって、これらの業務用商品を除外してハワイが他国から大規模輸入していたものは殆どなかった³¹。

²⁹ Ibid., p. 2.

³⁰ Ibid., p. 3.

³¹ Ibid.

表2 ハワイ諸島の対外輸入手量における対日輸入手量比率 (%)

年次	1911	1912	1913	1914	1915
対日輸入手割合	38.78	43.13	41.40	40.06	45.06
他国輸入手割合	61.22	56.87	58.60	59.94	54.94
年次	1916	1917	1918	1919	1920
対日輸入手割合	51.31	52.56	54.03	54.64	49.65
他国輸入手割合	48.69	47.44	45.97	54.36	50.35

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930) (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), pp. 4-5から作成。

表3 ハワイ諸島の対日輸入手額及びその他の国からの輸入手額 (単位: ドル)

年度	対日輸入手額	日本以外からの輸入手額
1916	3,113,622	1,089,542
1917	3,405,571	1,046,573
1918	3,672,468	1,288,970
1919	4,558,494	1,620,028
1920	4,774,223	1,952,314

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930) (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), p. 3から作成。

ハワイから日本への輸出手の最盛期もまた第一次大戦中であつた。これは1918年に626,624ドルに達し、主要輸出手は鉄と錫メッキした金物製品であつた。これら物資は現地日系企業によって日本に出荷された。また、ごくわずかなコーヒーの輸出手も注目される。というのも当時、日本人はコーヒーを飲み始め大量のコーヒーをブラジルから輸入手し始めた。ブラジルコーヒーはハワイのコーヒーよりもずっと安価であつたので日本ではハワイ産コーヒーへの需要は低かつたが、その質は徐々に名声を博しつつあつた³²。

ハワイ諸島の日本との貿易に関する時代区分における第四期は、1921年に両者間の貿易がピークを打ち、以後停滞に向かう時期に一致する。この時期の同貿易伸び悩みの理由は主に二つ考えられる。第一は日本からハワイへの米輸出手の激減である。ちょうど日本政府は自国の人口急拡大と国内の食物生産不調が重なり、食物供給に関して深刻な事態に直面した³³。

その結果、主食の米に対する国民の需要に対応しきれず日本は他国からの輸入手に向かつた。その際、カリフォルニアから大量の米が日本に輸出手されるようになった。同時に、日本からハワイへの米の輸出手は減少しカリフォルニア米がハワイでも主流になった。ちなみに1920年にはカリフォルニア米と日本米の価格差は3ドル50セントから4ドルにまで開いた。この価格差が日本米をハワイから駆逐し、カリフォルニア米が同地の需要に応えるようになった最大の理由である³⁴。

³² Ibid.

³³ Ibid., p. 6.

³⁴ Ibid.

第二の理由はハワイにおける現地生まれの日系人の増加である。彼らは日本人家庭で育ち、多くの日本商品を消費したが、米国式教育を受けた結果、徐々に彼らの日本人の両親と異なる習慣を持つようになった。結果的に彼らのアメリカ流生活様式の受容が促進された。すなわち日本商品に代わって米国商品の消費が進んだのである。要するにハワイの日本との貿易は、ハワイにおける日系一世の増加と共に拡大し、ハワイ生まれの日系人口の増加とともに減少した。このような傾向は表4から見て取れる³⁵。

表4 日本人移民（一世）及びハワイ生誕日系人（二世～）と対日輸入額の関係

年次	日本人移民	ハワイ生誕日系人	対日輸入額
1920	60,258	49,016	4,774,223
1921	58,721	66,657	6,705,679
1922	57,208	70,860	3,843,972
1923	54,928	74,973	2,618,991
1924	52,964	79,278	2,535,364
1925	51,348	83,252	2,717,443
1926	49,867	86,136	2,977,438

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930), (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), pp. 7-8から作成。

さらにハワイ諸島の対日貿易第四期の特徴として既述した日本からの輸入減という量的変化に加えて、日本からの輸入品の多様化という質的变化も注目に値する。この変化を理解するためにはハワイの日系人の多くがサトウキビやパイナップル農園の単純労働者ではなくなってきたことを念頭に置く必要がある。彼らのなかにはある程度の資本を蓄積し様々な分野に投資を始めるものも出てきたのである。その結果、彼らのもとで多くの小規模な産業が成長した³⁶。

彼ら二世はハワイで稼いだ貯蓄を携えて日本に帰国することを主要目的とした一世と異なり、ハワイへの永住を決断するようになった。増加する彼らのような豊かな二世人口にとって、1920年代における生活水準向上を背景とする消費の多様化は必然の流れであった。このことは日本からの輸入品目の変化にも反映される。例えば表5が示すように以前の米や醤油に加えて、この時期、乾物、畳、瀬戸物、下駄等の輸入商品群の新たな広がりが見られる³⁷。

また表6から、ハワイ諸島全体での日系人人口の占める比率が1923年には40パーセントを超える状況になったことがわかる。このことは日系人達にとって、主要な日本商品の現地調達が可能になったことを意味する。したがって、現地では入手困難な日本固有の生産物の多品種少量輸入に向かったと考えられる。

次に米国本土からの突出した移入額を除くと、ハワイ諸島における海外貿易において1920年代末でも対日貿易の占める比率が最大であったことが重要である。このことは表7と表8から理解できる。そのため、ハワイ現地での必要物資入手にさほど困難を伴うことがなくなった

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid., p. 10.

³⁷ Ibid., p. 11.

表5 ハワイ諸島の対日輸入品別金額推移（単位：ドル）

商品	1910年	1915年	1920年	1923年	1928年
米	1,443,093	2,218,036	4,648,194	470,932	174,945
みそ	71,759	92,011	169,520	54,049	49,012
醤油	185,888	235,837	465,260	445,872	484,762
酒	225,453	120,195			
豆類		162,125	296,829	236,043	211,366
茶		48,090	124,891	97,831	101,190
錫製品		303,223	439,514	624,154	629,109
干し魚		246,833	377,004	624,154	483,782
乾燥物資		480,795	1,619,795	850,409	875,963
マット		25,763	129,928	73,160	74,852
漬け物				112,985	115,208
下駄				185,709	206,235
あばら肉				148,660	128,373
その他					
合計	3,606,838	4,836,705	11,886,787	5,516,034	5,384,001

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930), (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), pp. 9-10から作成。

表6 ハワイ諸島における人種別構成比（1923年）

人種	人口
日系	120,590
フィリピン系	36,199
米国系、英国系、ドイツ系、ロシア系	35,774
ポルトガル系	26,377
中国系	23,714
原住民	21,468
原住民・白人混血	12,514
プエルトリコ系、原住民・アジア系混血、朝鮮系、スペイン系他	21,864
合計	298,500

War Department-Corps of Engineers, U.S. Army and United States Shipping Board, *Port Series No. 17 The Ports of the Territory of Hawaii*, (prepared by the Board of Engineers for Rivers and Harbors of War Department in cooperation with the United States Shipping Board), (Washington Government Printing Office, 1926), p. 1から作成。

表7 1929年のハワイ準州の国別海外貿易額（単位：ドル）

国名	輸入額	輸出額
オーストラリア	386,754	8,399
英領インド	1,542,825	1,320
チリ	2,460,981	0
香港	724,216	19,584
日本	3,521,299	112,519
ニュージーランド	696,450	39,406
フィリピン	365,463	681,422
英国	154,673	488,094
その他の国	1,031,088	494,038
合計額	10,883,749	1,844,782

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930) (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), pp. 11-12 から作成。

表8 1928年度及び1929年度のハワイ準州の貿易相手国（単位：ドル）

国別	輸入		輸出	
	1928	1929	1928	1929
オーストラリア	312,821	465,938	21,811	26,552
英領オセアニア	333	10,749	7,259	9,518
英領インド	1,525,097	1,721,455	1,991	656
カナダ	30,132	67,952	511,939	484,500
チリ	1,924,045	1,417,753		
中国		231,846		50,019
フランス	18,978	37,438	811	77
ドイツ	672,377	662,768	95,392	9,952
香港	553,485	519,194	122,509	8,713
日本	3,278,782	3,095,952	186,246	146,102
ニュージーランド	643,282	619,999	35,946	28,034
フィリピン	527,695	351,710	690,225	634,842
英国	145,272	121,687	559,276	559,118
その他	728,911	429,069	290,340	168,187
海外貿易総額	10,361,210	9,753,510	2,523,745	2,126,270
米国本土	77,823,643	82,661,424	116,956,090	106,312,833
合計	88,184,853	92,414,934	119,479,835	108,439,103

73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 24 から作成。（1928年度の対中貿易額は輸出と輸入は分類されていない。）

日系人にとって、他の日本の物資も日本からの輸入で容易に調達可能となったことが察せられる。以上から、日系人達が現地での居住を継続する傾向を強めたことと、日本からの輸入の量的減少と質的多様化の理由が把握できる。

Ⅲ ホノルル港の港湾施設開発

前述したように、改良以前のホノルル港は浅瀬の入江で、珊瑚礁の間をぬってママラ湾 (Mamala Bay) から入港口となる海峡に接していた³⁸。このように同港はもともと珊瑚礁に囲まれた浅い潟で、この入江へのアクセスは珊瑚の生育を抑制しているヌウアウ河川 (Nuuanu Stream) から放出された真水によってつくられた狭く曲がりくねった水路を通過するものであった³⁹。

自然の港であるホノルル港改善は、1905年以降の米国連邦政府による最初の大規模開発計画が実施される以前にも、ハワイ王国、ハワイ共和国、ハワイ準州へと変遷した同地の政府のもとで進められた。その結果、1905年までには入港用の海峡の水路は幅200フィート、水深35フィート、湾内の停泊地は全長3,500フィート、幅800フィート、水深27フィートになるまで既に開発されていた⁴⁰。

そして、1905年から米国政府による本格的な港湾の改良浚渫工事が実施され、1907年には湾口となる海峡は水深35フィートを保ったまま、その幅が400フィートに拡大された。同時に、港内の平均的な幅も既存の800フィートのまま維持された⁴¹。

1910年代前半には、ホノルル港の投錨地の面積は97エーカーにまで拡大し、港内の幅は平均で約1,500フィート、最も狭い箇所でも1,100フィートに達した。ただし当時のホノルル港は国際航路の主要港として非常に手狭であったので、長さ500フィートの蒸気船が停泊するだけで港内の他の船舶の運航に支障を来すほどであった⁴²。

また、中規模の外洋蒸気船舶が方向転換するには時間がかかり労力を要した。さらに、一度にホノルル港を安全に出入港できるのは一隻の外洋蒸気船に限定されるため、その蒸気船の方向転換作業が完了するまで全船舶の出入港は停止された⁴³。

ちなみに、若干時代を遡るが、1908年に16隻の米国太平洋艦隊 (the US Pacific Fleet) が世界周航の途上でホノルルに寄港した際、その内の5隻が船舶修理や石炭積載のため入港しただけで港内が満杯になった。したがって、その他の艦艇は港内に停泊する余地がなく外洋に投錨せざるを得なかった⁴⁴。

このような状況に直面し、1910年代にホノルル港の船舶収容力拡大の必要性が一層高まったのである。これは一つには米国本土とアジア、特に日本との間の海上輸送の拡大による。当

³⁸ 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 10.

³⁹ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁰ *Ibid.* War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, p. 6.

⁴¹ War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, p. 7. Chamber of Commerce of Honolulu, *Extension of Honolulu Harbor to Kapalama Basin*, p. 20.

⁴² Chamber of Commerce of Honolulu, *Extension of Honolulu Harbor to Kapalama Basin*, pp. 5-6.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*, p. 5.

時、オレゴン州ポートランド以南の港を出航する全ての太平洋航路の定期蒸気船は燃料と物資供給のためにホノルル港を利用していた⁴⁵。そして、1909年から1913年にかけてホノルル港に入港登録した船舶は船舶重量でおよそ148万トンから187万トンに増加した⁴⁶。さらに1914年のパナマ運河開通により、多数の船舶がホノルル港で給水や燃料補給をするようになり港内停泊施設のさらなる需要が強まった⁴⁷。

この停泊施設の需要の高まりに応じて、同港開発が一層推進された結果、1920年代半ばには、ホノルル港内の幅は平均1,200フィートで、長さは3,800から4,000フィートに及び、水深は35フィートに達した。その結果、港内の面積は116エーカーに拡大した⁴⁸。ただし、入港口となる海峡は1920年代でも幅400フィート、深度35フィートのままであった⁴⁹。

とにかく、この開発に対しハワイ準州は約30万ドルを費やし海峡の入口と港を浚渫した。その後、米国政府が同港の全体的改良工事を実施したが、その費用は259万3千ドルに達した。

次に表9からハワイ準州所有の棧橋の数は減少する一方、民間所有の棧橋数は急増していることがわかる。ただし、1920年代のホノルル港開発は現地ハワイの港湾管理局のみならず米国政府にとっても試行錯誤の連続であった。というのも、世界の商業取引は1897年から1913年にかけて着実かつ同率に増加したが、第一次世界大戦勃発とパナマ運河開通以後この取引は混沌状況に陥った。その結果、世界の貿易総額に基づき、各港の適切な発展を予測することは困難となったのである⁵⁰。

その上で、ここで1920年代末のホノルル港に絞って港の混雑レベル及びそれに伴う港内拡大の必要性を吟味したい。そのため、1928年から1930年にかけての3年間に同港で出入港した船舶隻数と、それら船舶の総トン数をハワイ準州港湾委員会の報告に基づいて作成された表10によって考察する。その際、この表からこの時期、同港において出入港した船舶は漸増しているものの、同期間、最多の出入港を記録した1930年でも1日あたりの平均に換算すると10隻にも充たないことがわかる。このことはこの期間、細かな月別相違はさておいて平均的にはホノルル港の出入港水路がさほど船舶混雑の様相を呈していないことを示している。

したがって、同港への新たな出入港口を建設する代わりに、米国海軍と交渉し、真珠湾を緊急時に使用することや、出入港口の水路で船舶の座礁等が起こった際、海軍に応援を依頼することがより効率的だと考えられる。このため、ホノルル港への新規の出入港水路建設よりも既存の水路を整備し、その幅を500フィートなり600フィートに広げたり、海峡の海底を浚渫し

⁴⁵ Ibid., p. 6.

⁴⁶ Ibid., p. 5.

⁴⁷ Ibid., p. 34.

⁴⁸ Ibid., p. 20. 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 10. War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, pp. 5, 7.

⁴⁹ War Department-Corps of Engineers, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, p. 7. 縦横800フィートと1,000フィートからなる、保持された海峡用の地域 (an area in reserved channel) は浚渫中で、これが完成するとホノルル港は水深35フィートで全面積134エーカーの港となる。1924年5月1日に34パーセントの既存海峡の浚渫が完成していた。

⁵⁰ Leslie J. Watson in Special Committee on Honolulu Harbor Development of the Chamber of Commerce of Honolulu, *A Comprehensive Survey of the Harbor System of Hawaii*, Vol. 1 (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), (Honolulu, Hawaii, June 19, 1933), p. 5.

表9 1928年と1940年の間のハワイ準州と民間の棧橋の海外向け積荷エリア面積の推移

年度	ハワイ準州所有棧橋	民間所有棧橋
1928年	540,000平方フィート	241,000平方フィート
1940年	443,000平方フィート	621,740平方フィート

War Department-Corps of Engineers, U.S. Army and United States Shipping Board, *Port Series No. 17, The Ports of the Territory of Hawaii*, (prepared by the Board of Engineers for Rivers and Harbors of War Department in cooperation with the United States Shipping Board), (Washington Government Printing Office, 1926), p. 36から作成⁵¹。

表10 ホノルル港に出入港した船舶合計

年度	船舶隻数	総トン数
1928	1,907	8,091,042
1929	2,152	8,571,542
1930	3,261	9,233,378

73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 33から作成。

水深40フィート以上にしたり、港内の係船地を拡大することの方が有効だと推察される。

実際、1930年代の米国連邦政府及びハワイ準州による、総合的なホノルル港の開発計画策定過程には既述した1920年代末における同港の船舶収容状況の適切な反映が窺われる。以下、その1930年代のホノルル港開発をめぐる議論の詳細を吟味していく。

IV ホノルル港開発をめぐる諸議論

まず、1930年7月3日の河川港湾法 (the River and Harbor Act) に基づいたホノルル港調査に即して連邦政府に提出された報告書が1930年代の同港開発の指針となったことを指摘しておきたい。この指針に沿った、地方政府と連邦政府による改良工事の結果、港内への入口となるママラ湾 (Mamala Bay) への海峡は幅400フィートで水深35フィートとなった。港内の水深も同様35フィートで長さ3,800フィート、幅1,200フィートに拡大された。1932年6月30日に至るこの改善作業に連邦政府が費やした費用は300万ドル弱であった⁵²。

既述した報告書の連邦政府への提出に先立つ1929年に合計844隻の太平洋を横断する汽船がホノルル港を訪れた。これら船舶の内、巨大なもので喫水は通常30フィート、時には33

⁵¹ なおハワイ準州所有棧橋は2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16棧橋で、民間所有棧橋は18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 31-A32棧橋である。

⁵² 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54 “Honolulu Harbor, Hawaii”, *Letter from the Secretary of War*, (War Department, Washington, December 9, 1932), pp. 2, 16.

フィートにも達した⁵³。さらに当時、巨大船舶が何隻も太平洋を挟んだ貿易用に建設中であった。これら船舶はホノルルを寄港地にする予定で、全長650フィート、喫水32フィートのものもあった。

実際、1930年代になると、太平洋を横断する貿易には約30フィートの喫水の船舶使用が常態化した⁵⁴。したがって、巨大船舶の常時入港実現化のためには入港口となる海峡の水深を40フィートにし、その幅を500フィートに拡大する必要がある。同時に、500フィートを超える海峡幅は港内の波の上昇やうねりを加速する可能性があると考えられたので、この500フィート以上の拡大は躊躇された。

このことを前提に、ホノルル港の国際航路主要寄港地としての位置づけを考慮すると、入港申請中の巨大汽船の効率的かつ迅速な操舵活動には同港の規模は不十分だと港湾委員会の地域会議 (the Territorial Board of Harbor Commissioners) は判断した。結果的に、係留地の拡大に重点を置いた港湾施設の改善計画が策定準備されたのである⁵⁵。

ホノルル港の機能は入港口となる海峡と停泊地の規模によって制約されるので、これらが改善計画の最大注目点であった⁵⁶。そして、この計画実施に関する見積もりとして、米国太平洋側の南部方面地域管轄の港湾建設技術者もハワイ地区の技術者も船舶入港用の海峡を600フィートに広げ水深を40フィートに掘削するために約201,000ドルの支出を、係留地を拡大するために港内の連邦政府所有のサンドアイランド (Sand Island) 沖の細長い土地を掘削するのに概算で632,000ドルの支出を予測した。結論として、港湾施設改善見積もり総額は994,000ドルにも達した⁵⁷。

分科会の技術者 (the division engineer) は地域の技術者 (the district engineer) の意見に大筋で賛同した上で、港を拡大する費用は地元の受益者によって賄われるべきだと主張した。この港湾開発の費用負担に関する議論は後述する。

一方、ホノルル港への入港路拡大に関する事前調査で、船舶入港用の海峡を600フィートに広げ水深を40フィートになるまで掘削すべしという上述の事前調査報告は、法律に従い河川港湾建設委員会 (the Board of Engineers for Rivers and Harbors) によって吟味されることになった⁵⁸。

この事前報告を受けて地元関係者は同委員会にこの港湾開発に関する地元の関与について自らの見解を開陳する機会を提供された。この機会において、ホノルル商業会議所 (the Honolulu Chamber of Commerce) は、地域及び部門の建築技術者の意見に賛成し、係留地を拡大する案に同意した。彼らも係留地拡大は巨大船舶の安全な運航操作に必要であると判断した

⁵³ Ibid., pp. 7, 10, 11.

⁵⁴ Ibid., pp. 7, 11. 33フィートの救命用ボートを引っ張っていた。

⁵⁵ Ibid., pp. 2, 10, 11. 年間維持費の見積もりは1万2千ドルというところであった。一般的には殆ど維持費は必要なかった。港と船着場 (terminals) がもたらす地域の利益 (local interests) は700万ドルを超えると報告されていた。

⁵⁶ Ibid., p. 12.

⁵⁷ Ibid., pp. 3, 15, 16. (Report of the District Engineer).

War Department, United States Engineer Office, Honolulu, Hawaii, March 11, 1931, *Preliminary examination of Honolulu Harbor, Hawaii* (To The Division Engineer, South Pacific Division, San Francisco, California), (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa).

⁵⁸ Ibid.

からである。一方、入港口となる箇所の水深は提案通りの40フィートを適切だとしたが、幅は500フィートに拡大することで十分だとした。ここで、入港口となる海峡の幅を600フィートではなく500フィートにすることを推奨した理由は、600フィートにすれば港内や棧橋が高波に洗われる可能性があると考えたからである⁵⁹。

この商工会議所の主張に対して河川港湾建設委員会もホノルル港への入港口となる海峡の深度は40フィートが望ましいが、その幅は500フィートで十分だと同調した。すなわち、海峡幅の大規模拡大は港内の波のうねりや高まりをもたらす可能性があるという判断に賛成した。また、カリヒ海峡 (the Klihi Channel) をカパラマ係留地 (the Kapalama Basin) に開放することは湾内に荒波をもたらしたり、浅瀬が高波に恐られる危険性を秘めていることも言及された⁶⁰。よって、500フィートを超える海峡の拡大や新たな出入港口の開発は将来の世代に任せるべきであると判断した。

同様に、港内の係船地拡大に関しても巨大船舶の安全な操作（物資の積み込みや積み出しや船舶の移動等）に必要なとし、ホノルル商業会議所の主張に賛同した。その上で、港湾委員会はホノルル経由の航海による利益は米国全体の利益にも貢献するので、連邦政府による資金援助の重要性を指摘した⁶¹。

そして、前述した諸関係機関の意見に基づき、ホノルル港開発に関して最終報告が米国連邦議会下院に提出された。その内容はこれまで紹介してきた諸報告の大部分を反映したものであるが、再度、その重要箇所を指摘する。

第一に、入港口となる海峡の35フィートの水深は明らかに喫水の深い船舶には余裕がないし、暴風雨の季節には全く不十分である。実際、波の揺れで船舶が上下するので、巨大な船舶は海が荒れた場合入港できない。よって、ホノルル港の商業的重要性に配慮すると入港口となる水路の改善は必須であり、その改善の結果、気候や波の状況にかかわらず、巨大船舶がその水路を通して入港可能になる。したがって、入港口となる水路は直進可能な水深40フィート、幅500フィートの海峡で、両側の陸地が適度な傾斜を持つことが望ましい⁶²。

第二に、ホノルル港における顕著な貿易増加は見られないので、既存の状況でも同港での商業取引と船舶停泊への対応は可能だということを認めた上で、連邦議会に同港内の面積及び施設拡大をあえて求めた⁶³。

ここで現状対応可能だと判断する根拠は、1930年代初期の港湾委員会の報告でも海峡を通過待ちする船舶の遅延はわずかで、その後の少々の船舶増加には問題がないと判断されたことに基づく。このことは前述した筆者の分析からも確認できる。ただし、その上で中長期的観点に立った場合、ホノルル港に停泊する巨大蒸気船は客船も貨物船もその数と、それら船舶の長

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Special Committee on Honolulu Harbor Development of the Chamber of Commerce of Honolulu, *A Comprehensive Survey of the Harbor System of Hawaii*, p. 18. この調査での主張として John McCombs, *To Chairman and Members, Honolulu Harbor Development Committee, Chamber of Commerce of Honolulu, Honolulu, Hawaii* (Honolulu, Hawaii, August 3, 1933)がある。

⁶¹ 73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, pp. 3, 5, 11.

⁶² Ibid., pp. 5, 13.

⁶³ Ibid., p. 12.

さと喫水は確実に拡大していくと予想されることも念頭に置く必要があった⁶⁴。

実際、当時マトソン航海 (the Matson Navigation Co.) やダラー汽船 (the Dollar Steamship Line) は635フィートから653フィートの長さで最大32フィートの喫水の船舶建設を太平洋を横断する貿易に向けて予定していた。またカナダ太平洋汽船 (the Canadian-Pacific Steamship Line) の最大の船舶や世界周航途上でホノルルに寄港する巨大客船は全長で650フィートを超え、最大の喫水は32フィート以上であった⁶⁵。

以上のことから入港口となる海峡の水深はやはり40フィートが望ましいということになる。さもないと当時の35フィートの水深では喫水32フィートの巨大船舶の場合、船底と海底の間の距離がわずか3フィートになりかねず、その日の気象次第では入港に深刻な支障を来すことになると考えられた⁶⁶。

船舶数の将来予測に関して、当時の世界の港湾開発業者が注目したのはスエズ運河の船舶通過推移を表したグラフ (the Suez Canal traffic curve) であった。このグラフは世界の船舶総トン数の一般的増加率が年間2パーセントであることを示していた。そして、このグラフの曲線は既存の国際環境で、既存の港は世界中どこでも同比率での停泊船舶増加を予想していた⁶⁷。

ここで配慮されたもう一点は、港とその周囲の港湾施設は入港・停泊する船舶や輸送する貨物・乗客のみならず、当該港湾施設が相互に出入港する他地域の相手港にとっても必要だということである。要するに、全ての港は船舶の出航機能と入港機能を併せ持ち相互依存関係をもとにその機能を果たしていることである。

このことはホノルル港にとりわけあてはまる。なぜならハワイ準州の商業は同諸島内のいくつもの島々をまたぎ、さらには遠方の国と地域につながっているからである。さらに、現地から最短の米国本土でも2,100マイル離れている。したがってハワイ諸島の港について考察する際、他港との関係に注目することは極めて重要である⁶⁸。

その際しばしば、その港 (本稿の場合はホノルル港) の開発・維持・管理をどの程度、政府に対して現地が負担するのかという問題、さらには公的部門と民間部門の負担のバランスに関する疑問が浮上する。以上を前提にホノルル港の運営を考察すると、同港は公的部門と民間部門の間の所有権の均衡が極めて適切に保持されていたことがわかる。もし公的部門が100パーセント同港を管理すると、民間の船会社や荷主の利益に反しやすい。つまり、民間部門の関与がなければ港の運営資金の無駄遣いに対するチェックが不十分になりがちである⁶⁹。

一方、公共部門の関与の必要性も認められる。とりわけ、港で民間部門が第三者に課す諸費用の公平性及び妥当性を担保するためにも公的関与が必要である。さらに公共部門は本来、港の役割・業務に関して未来の地域全体の発展や国益という観点からの発想を持つことを期待されている。

⁶⁴ Ibid.

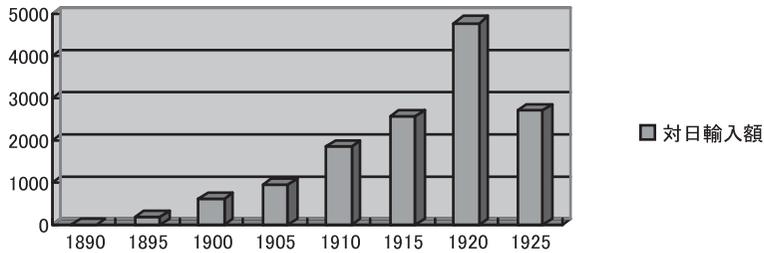
⁶⁵ Ibid., pp. 15, 31.

⁶⁶ Ibid., p. 32.

⁶⁷ Special Committee on Honolulu Harbor Development of the Chamber of Commerce of Honolulu, *A Comprehensive Survey of the Harbor System of Hawaii*, pp. 5-6. 土木工学関係者や汽船会社の主張はThe American Society of Civil Engineers, *Transactions*, Vol. 94 (1930), pp. 410-413を参照。

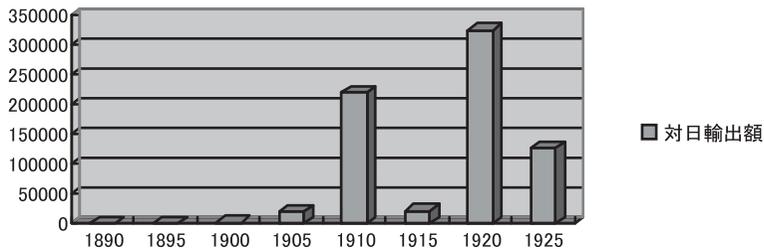
⁶⁸ Ibid., p. 12.

⁶⁹ Ibid., p. 17.



グラフ1 ハワイ諸島の対日輸入額推移グラフ (単位: 1,000 米国ドル)

73rd Congress 1st Session, House of Representatives, Document No. 54, *Honolulu Harbor, Hawaii*, p. 24 から作成。



グラフ2 ハワイ諸島の対日輸出額推移グラフ (単位: 米国ドル)

Akira Kuwahara, *Report on Hawaii's Trade with Japan* (May 25, 1930) (reserved in the Special Collection at University of Hawaii, Manoa), pp. 4-5 から作成。

例外的に、サンフランシスコ港は100パーセント公共の港のなかで最も財政的無駄を省いた特筆に値するケースである。これは最高レベルの行政能力によるもので、同港は汽船会社と主要荷主達の継続的な協力を取り付けることに成功した稀有な例であった。しかし、一般的には公共部門のみの管理によるサービスの欠点は全ての納税者に大きな損失をもたらす結果に陥りやすいということである。また、猟官制度の下で雇用者の勤労倫理低下をもたらす危険性もはらんでいる⁷⁰。

これらを念頭にホノルル港を米国本土の主要港、特に米国太平洋岸の港と比較すると、1930年代初頭において他港からホノルル港に寄港した船舶に対する係留費用とその積荷取り扱いに対する手数料は大変高額であった。これは米国本土や海外からの船舶に対しホノルル港自体が高額使用料を求めることにより太平洋の孤立した諸島唯一の主要港としての特権の強みを生かしたということである。

例えば、当時のホノルル港の入港船舶に対する係船料と貨物の積み降ろし料金は極端に高額で、停泊料金は1923年の2倍、積荷取り扱い手数料は1923年の約4倍であった。なお1929年の料金と比較すると、貨物に対する手数料は1930年には1.75倍に達した⁷¹。

次に民間部門との関係を一瞥すると、そこには現地利益を重視するホノルル港の公的管理部門の姿勢がかいま見られるが、ある一定の譲歩を外部門民間部門に示していたことも看過できない。

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ibid., p. 14.

当時、ホノルル港では水の供給価格は水供給委員会（the Board of Water Supply）の管轄下にあった。この水供給委員会はホノルル港入港船舶に他港に比較すると非常に高額な水の販売価格を課しており、このことが同港を使用する船会社最大の不満事項であった⁷²。

この不満を受け、ホノルル港最大の利用者であるサンフランシスコの汽船会社の経営者達との会談をもとに、ホノルル商業会議所（the Directors of the Chamber of Commerce）は水供給委員会へ価格引き下げの請願を行った。同商業会議所はホノルル港を米国本土の海運・貿易業者等に、より積極的に使用させ、現地商業のさらなる発展を意図していたのである。この請願に応じて水供給委員会は水1,000ガロンにつき75セントの従来レートを1933年1月1日から50セントの実効レートに引き下げる決定を下した⁷³。

おわりに

本論ではハワイ諸島が米国準州になって以降のホノルル港開発の特質を日米間及び日本・ハワイ間の貿易に着目して考察した。その際、重要なことは日米貿易のみならず太平洋を舞台にした貿易において、輸出入額やその量の割合から見た同諸島の占める存在感は比較的小さいことである。むしろ太平洋貿易における同諸島の重要性はひとえに太平洋地域における船舶の途中経由地としての役割に帰着する。

その上で、ハワイ諸島自体の輸出入及び移出入に注目した場合、当然ながら米国の占める比率が突出している。これは対米貿易が国内貿易であること、米国経済の巨大な規模、米国本土が最短距離であったこと等による。

一方、同諸島の海外貿易に関しては日本が最大の貿易相手国であった。特に、その対外輸入においては日本からのそれが抜きん出ている。これは主に同諸島の人口構成で最大の比率を占めた日系人の消費を充足させるためのものであった。特に、現地産業用肥料等の業務用輸入品を除外すると日本からの輸入額は際立って大きかった。

顕著な存在感を示す日本からの輸入の特徴は本論で既述したようにハワイにおける現地日系人の増加に伴い拡大し、1920年代に量的に減少に転じ質的に多品種に広がった。これは同諸島での日系人達の従来の日主要輸入商品の現地調達実現化努力による。

また、彼らの生活水準向上に伴い、現地では調達困難な商品の多品種少量輸入が対日輸入の基調となった。この状況に拍車をかけたのが米国流生活様式に馴染んだ二世人口の増加であった。彼らは生活の大枠では米国商品を消費するが、細部では両親から継承した日本式生活様式にもこだわりを持っていたからである。

さらに1924年に制定された移民制限法が日本人の米国への移住に事実上の終止符を打つことになった。結果的に、ハワイの日系人口増加に歯止めがかかり1920年代中旬以降、ハワイ諸島の日本からの輸入は停滞することになる。

とにかく本稿が対象とした20世紀初頭から1930年代初期にかけて、太平洋を往来する船舶数の増加に歩調を合わせてホノルル港に寄港する船舶数も飛躍的に上昇した。特に同港への寄

⁷² Ibid., p. 18. その他のハワイの港の水供給に関しては監督委員会（the Boards of Supervisors）の管轄に置かれていた。

⁷³ Ibid.

港船舶数の顕著な増加に寄与したのは20世紀に突入して以降の日本経済の発展に基づく日米貿易の拡大、日本からハワイへの移民の増加、パナマ運河開通による米国東海岸と西海岸の間の航海距離短縮による太平洋航路の船舶急増によるものであった。

このようなホノルル港への寄港船舶数増加が同港開発への推進力となった。前述したようにホノルル港の米国政府による本格的開発はそれ以前の一連の現地政府による同港開発の遺産を踏襲したものであった。

1905年に開始されたこの連邦政府による同港開発における最大のポイントは第一に、出入港口となる海峡の幅とその水深であった。第二に、港内面積とその水深及び停泊施設の拡充であった。要するに、「出入港口の規模」と「港の規模」が同港開発の主要テーマとなった。そして、これらテーマはその後の1930年代に至る同港開発における関係者間の一貫した主要検討課題であった。

そして、これらの課題を解決していく際に最も影響を与えた要素が、まず入港する船舶の規模である。すなわち船舶の全長、全幅、喫水レベルであった。第二に考慮されたのが出入港する船舶数であった。第三には当然ことながら港湾開発を実施する際の許容予算規模と、その財政負担を連邦政府と現地自治体がいかに分担するのかという問題である。

この問題の背景にあるのは、一方で港の発展は地元経済の繁栄に貢献するので港湾開発は地元が負担すべきだという考えと、港の機能は自己完結的なものではなく各港の相互依存関係に基づくし、各港の発展が結果的に国民経済発展に寄与するという発想のもと連邦政府がより積極的に財政支援すべきだという説である。

最後に、該当する港の管理・運営における公的部門と民間部門の役割分担も同港開発の重要な要素だと考えられる。

以上を前提に本論で展開されたホノルル港開発に関する議論を吟味すると、以下のことが認識される。まず第一に、ホノルル港の出入港口のサイズは1930年代初頭に民間船舶の大型化が本格化する以前は20世紀初頭の規模でもさほど困難を生じなかったと判断できる。これは1905年の連邦政府による同港開発本格的着手以前に、現地政府の開発が一定レベルに達していたからである。

さらに連邦政府のホノルル港開発への関与が深まった1910年代や1920年代においてさえ、出入港口自体の規模においてさほど深刻な問題は見当たらなかった。また、出入港する船舶数も本論で既述したように平均的には同港の管理能力を超える隻数でもなかった。この点でも1930年代に突入する以前のホノルル港は太平洋の主要港としての機能を曲がりなりにも充足していたと言えよう。

その上で、同港にとって大きな問題となったのが1930年代以降の太平洋を航海する船舶の大型化であった。この問題は本論で詳述したように多数の関係者による意見交換のなかで結論を見た。すなわち、ホノルル港入港口の一定レベルの拡大である。

その際、港での自然災害に十分配慮し極端な港湾開発が抑制されたことが注目に値する。この点で、ホノルル港開発は極めて漸進的かつ柔軟なものであった。この柔軟な態度は寄港船舶からの要求に対応した水の供給価格上の妥協策等にも反映されている。