

〔研究ノート〕

昭和戦後期における名古屋港と中東地域の貿易概観¹⁾

吉 田 達 矢

名古屋学院大学国際文化学部

要 旨

本稿では、昭和戦後期における名古屋港と中東地域の貿易について、主に『名古屋港統計年報』のデータを用いて、戦前期、昭和戦後期の日本と中東地域の貿易、同時期の名古屋港の貿易と比較し、その特徴や位置づけなどを考察した。その結果、戦前期との違いは、戦前期は輸出超過であったが、昭和戦後期は輸入が輸出を上回る年が多かった。一方、共通点は陶磁器が主要輸出品のひとつであったことである。日本と中東地域の貿易における位置づけについては、名古屋港の貿易はあまり重要ではなかったようである。共通点としては、ともに少なくとも昭和40年代前半までは輸出先としてイランが1位であった。主な相違点は、日本からの主要輸出品は工業品や機械類であったが、名古屋港からの輸出品は昭和41年までは陶磁器が輸出量1位だった。名古屋港貿易における位置づけとしては、輸出入ともに中東地域との貿易の重要性が増したのは昭和50年代であった。

キーワード：名古屋港貿易，昭和戦後期，中東地域，陶磁器，石油

Trade overview between the Port of Nagoya and the Middle East in the Showa era after Asia-Pacific War

Tatsuya YOSHIDA

Faculty of Intercultural Studies
Nagoya Gakuin University

1) 本研究は名古屋学院大学研究助成（共同課題研究：「ローカリティと宗教」）を受けたものである。

はじめに

名古屋港の紹介パンフレットによれば、令和2（2020）年の名古屋港の主な貿相手国として、輸出ではアラブ首長国連邦が3位、オマーンが10位、輸入ではカタールが4位、サウジアラビアが7位、アラブ首長国連邦が9位であった²⁾。また、令和元（2019）年11月には、トルコ共和国総領事館が名古屋に開設された。このように、現在の名古屋（港）と中東地域の関係は緊密であり、名古屋にとって中東地域は重要な地域のひとつといえる。

ところで、筆者は名古屋と中東地域の関係史について関心があり、これまで近代（明治～終戦）（以下、戦前期）における両者の関係について考察を行ってきた³⁾。本稿はその続きとして、昭和戦後期（昭和20（1945）～64・平成元（1989）年）における名古屋港と中東地域の貿易について、各年度の『名古屋港統計年報』⁴⁾のデータを主に用いて、戦前期における両者の貿易、昭和戦後期における日本と中東地域、同時期の名古屋港の貿易と比較しながら、その位置づけや特徴を明らかにすることを試みる。先行研究としては、名古屋税関による小冊子が昭和45～52（1970～77）年上半年期までの名古屋港と中東地域の貿易について分析しているのみである⁵⁾。

なお、本稿における中東地域の範囲としては、外務省の区分⁶⁾に従い、現在のアフガニスタン・イスラム共和国（以下、アフガニスタン）、アラブ首長国連邦、イエメン共和国（以下、イエメン）、イスラエル国（以下、イスラエル）、イラク共和国（以下、イラク）、イラン・イスラム共和国（以下、イラン）、オマーン国（以下、オマーン）、カタール国（以下、カタール）、クウェート国（以下、クウェート）、サウジアラビア王国（以下、サウジアラビア）、シリア・アラブ共和国（以下、シリア）、トルコ共和国（以下、トルコ）、バーレーン王国（以下、バーレーン）、ヨルダン、レバノン共和国（以下、レバノン）、パレスチナ、とする。また、以下では『名古屋港統計年報』以外のデータのみ、注をつけて典拠を示す。年号については、初出時のみ和暦と西暦を併記し、

-
- 2) 名古屋港管理組合（編）2021、『Port of Nagoya 2021-2022』名古屋港管理組合。（https://www.port-of-nagoya.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/001/049/2021_all.pdf）（最終閲覧日：2022年8月24日）。また、名古屋港管理組合公式ウェブサイト（<https://www.port-of-nagoya.jp/>）に掲載されている平成28（2016）年のデータとして、オマーンへの主要輸出品は「完成自動車、自動車部品」、カタールとサウジアラビアからの主要輸入品は「原油、LNG（液化天然ガス）」だった（最終閲覧：2020年8月24日）。
- 3) 拙稿2016a、「昭和前半期における名古屋港から中東への輸出」『名古屋学院大学論集：社会化学篇』52-4, pp. 209-234。：同2016b, 「20世紀前半における名古屋と中東との関係」『名古屋学院大学論集：人文・自然科学篇』53-1, pp. 49-58。：同2021, 「近代名古屋にとっての中東―実業界との関係を中心に」鹿毛敏夫（編）『交錯する宗教と民族：交流と衝突の比較史』勉誠出版, pp. 48-65（以下、拙稿2021）。
- 4) 名古屋港管理組合技術部計画課統計係（編）1949～1990, 『名古屋港統計年報』, no. 41～82, 愛知県名古屋港務所（no. 41・42）・名古屋港管理組合（no. 43～82）。
- 5) 名古屋税関輸出部統計課（編）1977, 『名古屋港における対中近東貿易』名古屋税関（以下、名古屋税関1977）。
- 6) 外務省「国・地域インデックス（中東）」（<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/middleeast.html>）（最終閲覧日：2022年9月5日）。

2度目以降は和暦のみとする。

1. 戦前期の名古屋港と中東地域の貿易⁷⁾

中東地域のなかで、名古屋港との貿易が最も早く行われるようになったのはトルコで、輸入は大正11（1922）年、輸出は大正12（1923）年に始まった。以降、昭和5（1930）年からアデン⁸⁾、昭和9（1934）年からパレスチナやシリアへの輸出が始まった。イラクも同年から統計上の分類「其他アジア」から分離して単独の統計がなされるようになった。昭和10（1935）年には、アラビア⁹⁾・イランがそれぞれ単独で統計が行われるようになった。昭和12（1937）年にはバーレーン諸島（バーレーン）への輸出が始まった。しかし、昭和15（1940）年以降、中東地域との貿易はほぼ途絶したようである¹⁰⁾。その要因として、第二次世界大戦の勃発（昭和14（1939）年9月）が挙げられる。

名古屋港から中東地域への輸出総額は、昭和10年の572万3522円が最高額であった。一方、中東地域への輸出額が名古屋港の輸出総額に占める割合は、昭和10年でも約4.4%にとどまった。つまり、名古屋港からの輸出先として、中東はあまり重要な地域ではなかったといえる。昭和11（1936）年以降輸出額が減少していった要因については、日本の輸出過多による各国・地域現地の抵抗（貿易摩擦）が考えられる。

名古屋港と中東地域の貿易は常に輸出超過であった。年によって各国・地域への輸出額や順位は変化したものの、ほとんどの年はアデン、イラク、シリアが上位を占めていた。中東地域への主要輸出品は、名古屋港の主要輸出品と同様に綿製品と陶磁器であった。

輸入に関しては、昭和9年までは中東地域からの輸入はほとんどなく、輸出額に比べてかなり少額であった。中東地域からの輸入額が名古屋港の輸入総額に占める割合は、一番輸入額が多かった昭和13（1938）年でも1%未満だった。主な輸入品は、小麦、高粱、胡麻子、護謨^{ゴム}及樹脂、塩、山羊毛であり、一次産品がほとんどであった。石油は輸入されていなかったようである¹¹⁾。

7) 本章の記述は、主に拙稿2021に基づいている。

8) 現在はイエメン南部の港湾都市であるアデンは、20世紀初頭には世界で有数の国際貿易港であり、昭和12年にイギリスの直轄植民地となった。アデンを含む南イエメン地域は、昭和42（1967）年にイギリスから南イエメン人民共和国として独立した（昭和45年にはイエメン人民共和国と国名を変更）。なお、『名古屋港統計書』では、アデンとしての記録は昭和47（1972）年になくなる。

9) 現在のサウジアラビア、オマーン、イエメン、クウェートなどをあわせた領域と考えられる。

10) ただし、少なくとも服部商店（現興和）のバグダード駐在事務所は昭和16（1941）年8月までは存在していた（興和紡績株式会社・興和株式会社（編）1994、『興和百年史』興和紡績，p. 609）。

11) 大正末期の名古屋港には貯蔵できる施設がなかったため、石油は他の港から鉄道によって運び込まれていた（名古屋港管理組合「施設案内：潮見ふ頭」(<https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/kohoshiryo/1001907/1001943/1001967.html>)）（最終閲覧日：2022年9月28日）。

2. 昭和戦後期の日本と中東地域の貿易

本章では、それぞれ本稿の「中東地域」とは異なる範囲を設定しているが、おおよそ同じ地域を扱っているものとみなし、昭和40（1965）年までは日本貿易研究会編集の書籍¹²⁾、昭和45～51（1976）年までは名古屋税関編集の小冊子¹³⁾に基づいてまとめていく。

日本と中東地域の貿易は、少なくとも昭和45年以降は日本の大幅な輸入超だったことは既に指摘されている¹⁴⁾。実際、輸出入のバランスは、昭和45年には6170億円の輸入超過、昭和49（1974）年も3兆5577億円の輸入超過、昭和51年も3兆4082億円の輸入超過と続いた。

2.1 輸出

輸出は昭和22（1947）年にトルコなどに約1900万ドルが行われた。以降、昭和25（1950）年までは増減を繰り返し、その翌年から増大を続け、昭和30（1955）年には8600万ドル、昭和34（1959）年には1億5000万ドルに達した。昭和45年の輸出額は2243億円であり、以降増加を続けて昭和51年には2兆8413億円に達した。

日本の総輸出に占める中東地域への輸出の割合は、昭和27（1952）年までは2％前後だったが、昭和34年には4.3％になった。しかし、昭和35（1960）年以降は低下傾向がみられ、昭和40年には3.4％に減少した。ところが、昭和45年の3.2％から昭和51年には10.8％へと大幅に拡大し、地域としては、アメリカ（23.3％）、東南アジア（20.9％）、西欧（16.3％）に次いで4位となった。

輸出相手国については、昭和25～40年までイランが中東地域への輸出の20％以上を占めて1位であった。イラクは昭和30年頃までイランに次いでいたが、その後割合は低下し、昭和40年には8.5％となった。一方、サウジアラビアとクウェートへの輸出は、昭和30年頃より急速に増大していき、昭和40年にはサウジアラビアは17％、クウェートは14％となり、イランに次ぐ輸出先となった。また、中継貿易を中心とするアデンは、昭和24（1949）年以降、安定して10％前後の割合を占めていた。非産油国の占める割合は、昭和23～26（1948～51）年まではアデンとトルコを中心に50％近かったが、昭和27年以降は急激な産油国への輸出の増大に伴い30％以下に低下した。

輸出品に関しては、戦前期は繊維品が中東地域への主な輸出品であったが、戦後は伸び悩み、機械、金属品などの重工業工業品の増加傾向がみられた。その機械と金属品の割合は、昭和35年には機械機器20％・金属品6％だったが、昭和40年にはそれぞれ29％と18％に上昇した。しかし、機械機器の構成をみると、船舶を除き、ミシン、ラジオ、扇風機、自転車など軽機械に

12) 日本貿易研究会（編）・通商産業省通商局（監修）1967、『戦後日本と貿易20年史—日本貿易の発展と変貌—』通商産業調査会，pp. 327-331。なお、本書は「西アジア」としているが、本稿ではそれを「中東地域」とする。

13) 名古屋税関1977。なお、本書は「中近東」としているが、本稿ではそれを「中東地域」とする。

14) 夏目美詠子2015、「日本の対中東貿易構造—そこから見えるリスクと問題点—」『季刊 国際貿易と投資』no. 101, p. 68。

集中し、繊維機械、自動車、内燃機関、重電機器など、重機械の分野はあまり輸出できていなかった。軽工業品中、進展のめざましかったのはタイヤ・チューブで、昭和31（1956）年には300万ドル、昭和40年には1800万ドルに達した。昭和51年時点の主要輸出品は、機械機器（中東地域への輸出全体に占める割合：自動車17.3％、船舶6.1％、ラジオ受信機比4.1％）が全体の52.3％を占めて最も多く、次に金属及び金属製品が鉄鋼（20.5％）を中心に24.9％、繊維及び繊維製品は合成繊維織物を中心に10.9％であり、この3品目で88.1％を占めた。

2.2 輸入

日本の総輸入に占める中東地域からの輸入の割合をみると、昭和45年の12.4％から昭和49年には25.6％となり、アメリカを抜いて1位となった。昭和51年には28.9％と拡大を続け、東南アジア（20.7％）、アメリカ（18.2％）を大きく引き離した。

輸入額に関しては、戦後の石油需要の増大に伴って中東地域からの輸入は増大し続け、昭和25年には2300万ドルだったが、昭和35年には4億2100万ドル、昭和40年には10億7400万ドルにまで増大した。さらに、昭和45年には8413億円、昭和49年には原油価格の高騰によって4兆6346億円、昭和51年には5兆5650億円に達した。しかし、第一次オイルショック（昭和48（1973）年10月～49年8月）と第二次オイルショック（昭和53（1978）年10月～57（1982）年4月）¹⁵⁾の経験から原油の輸入先の多角化が行われるようになり、インドネシアや中国などからの原油の輸入を増やしていった結果、昭和42年に91.2％であった日本の原油輸入総額に占める中東地域からの輸入の割合は昭和62（1987）年には67.9％にまで低下した。また、日本の輸入総額に占める原油輸入額の割合をみると、オイルショック以降も減少が続き、昭和61（1986）年度以降は概ね10％程度で推移した。つまり、オイルショック以後の石油代替政策、省エネルギー政策などを反映して、輸入全体に占める原油の割合は低下した¹⁶⁾。

石油以外の輸入品としては、金属原料、繊維原料、塩などの原料品が挙げられるが、その割合はきわめて小さかった。日本の輸入総量に占める割合は、昭和25年以前は2％前後であったが、その後徐々に増大して昭和34年には10％、昭和40年には13％に達した。昭和51年時点の主要輸入品は、原粗油が89.5％と圧倒的であり、次に石油製品が4.8％で、この2品目で94.3％を占めた。その他のものとして、綿花、魚介類、ごまなどがあった。

15) 第一・二次オイルショックそれぞれの期間については、経済産業省資源エネルギー庁「日本のエネルギーと中東諸国～安定供給に向けた国際的な取り組み」(<https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/tokushu/anzenhosho/middleeast.html>)を参照した。（最終閲覧日：2022年9月18日）

16) 経済産業省資源エネルギー庁「第3節 一次エネルギーの動向」(<https://www.enecho.meti.go.jp/about/whitepaper/2016html/2-1-3.html>)（最終閲覧日：2022年9月18日）

3. 昭和戦後期の名古屋港貿易

名古屋港の貿易は、制限付きながら民間貿易が許可された昭和22年に再開する¹⁷⁾。下記の図1からは、名古屋港の輸出・輸入ともに昭和戦後期をとおして、おおよそ増加傾向にあったことがわかる。なお、最多輸出量は昭和60（1985）年の2591万350トン、最多輸入量は昭和64・平成元年の4791万8836トンであった。

また、下記の図2からは、昭和戦後期は常に輸入量が輸出量を上回っていたことがわかる。輸出・輸入総量に占める割合としては、輸出量が40％を超えることはなかった。

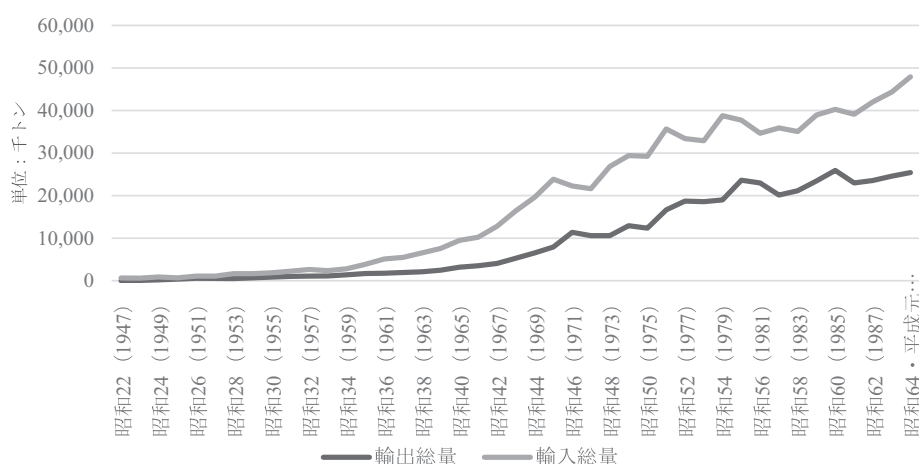


図1 昭和戦後期の名古屋港の輸出・輸入総量

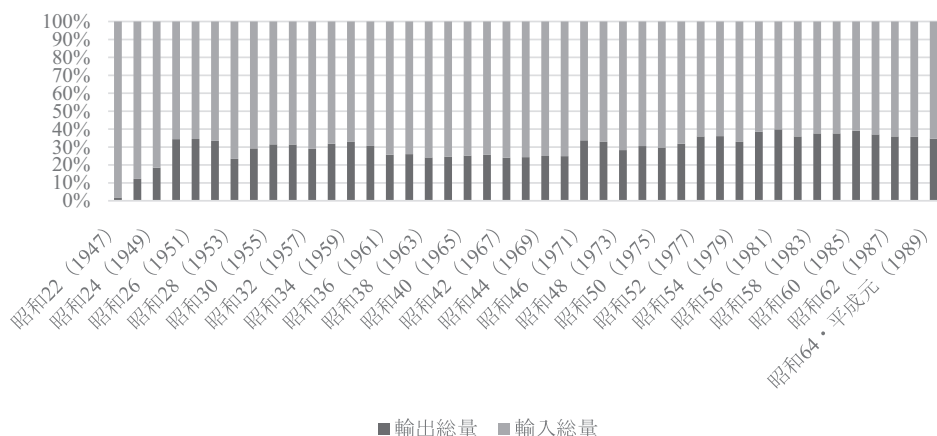


図2 昭和戦後期の名古屋港貿易総量に占める輸出・輸入総量の割合

17) 実際には、昭和21（1946）年にも朝鮮に車輛1136トンとセメント1000トンを輸出している。

主な貿易相手国について。戦前期は、地域別にみた場合、輸出・輸入ともにアジアと北米の比重が高かった¹⁸⁾。昭和戦後期の輸出量の1位は昭和22年のみジャワ(現インドネシア共和国)だったが、以降は昭和が終わるまでアメリカ合衆国(以下、アメリカ)であった。戦後はアメリカへの比重が一層高まったといえる。一方、輸入量1位となった国は複数あった。列举すると、アメリカ(昭和22～30, 32(1957), 34～45, 53, 55(1980), 58～59(1983～84)年), オーストラリア(昭和46(1971)～52, 54(1979), 56(1981)～57, 60年), フィリピン(昭和31, 33(1958)年), インドネシア(昭和61～64・平成元年)だった。また、日本の主要貿易港(大阪, 神戸, 東京, 名古屋, 横浜)のなかで、名古屋港は3～4位であった。

戦前期では名古屋港からの主な輸出品は綿織物や毛織物などの繊維類, 次いで陶磁器であった。輸入品としては羊毛などの繊維類, 食料品などが挙げられる¹⁹⁾。昭和戦後期は、輸出品の1位は、昭和22～41(1966)年は陶磁器類, 昭和42年以降は輸送機械(主に自動車)であった。輸入品の1位は、昭和22～27年は大麦及小麦, 昭和28(1953)～34年は材木, 昭和35～41年は原木, 昭和42～50(1975)年は鉄鉱石, 昭和51年以降は原油であった。

4. 昭和戦後期の名古屋港と中東地域の貿易

4.1 概要

名古屋港から中東地域への輸出は昭和23年に、輸入は昭和22年に再開した。そして、昭和26年1月10日に「近東アフリカ貿易振興会」が設立されたので、昭和25年後半頃から名古屋市や市内の各企業などが中東地域との貿易に関心を持ち始めたといえる²⁰⁾。

次ページの図3からは、昭和48(1973)年以降輸入量が激増し、輸出量と輸入量の差は圧倒的に広がったことがわかる。

また、次ページの図4からは、輸出量が輸入量を上回ったのは昭和24～25, 29(1954)～34, 43～44(1968～69)年だけであり、昭和戦後期の大半は輸入量のほうが多かったといえる。

名古屋港の輸出総量に占める中東地域への輸出総量の割合は、昭和23～50年は10%を上回ることとはなく、昭和51～60年は10%台を維持した。とくに昭和57年は約18.6%で最大となった。しかし、昭和61～64・平成元年は7%台に低下した。

名古屋港の輸入総量に占める中東地域からの輸入総量の割合は、昭和22～35年は0.4～5.1%の間を推移し、昭和36～37(1961～62)年は12%台であったが、昭和38(1963)～48年は再び1ケタ台(最少は昭和44年の約0.2%)となり、昭和49年以降は10%以上となった。そして、

18) 名古屋商工会議所(編)1937、『名古屋港貿易発展三十年史：自明治四十年 至昭和十一年』名古屋商工会議所, p. 18。

19) 新修名古屋市史編集委員会(編)1998、『新修名古屋市史』, 第7巻, 名古屋市, p. 85。

20) 名古屋市会事務局(編)1967、『総合名古屋市年表：昭和編(三)』名古屋市会事務局(以下、『総合名古屋市年表：昭和編(三)』), p. 203。なお、昭和25年11月27日は、「名古屋中近東アフリカ貿易振興会設立発起人会」が開催されている(同, p. 199)。

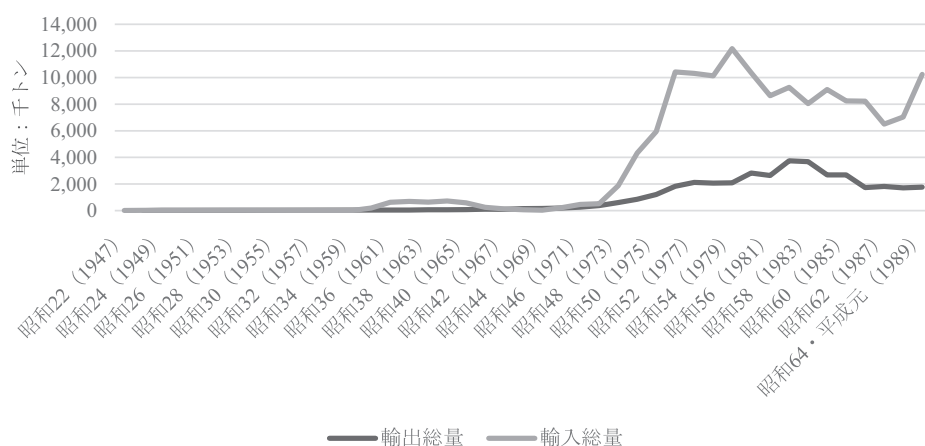


図3 昭和戦後期の名古屋港と中東地域の輸出・輸入総量

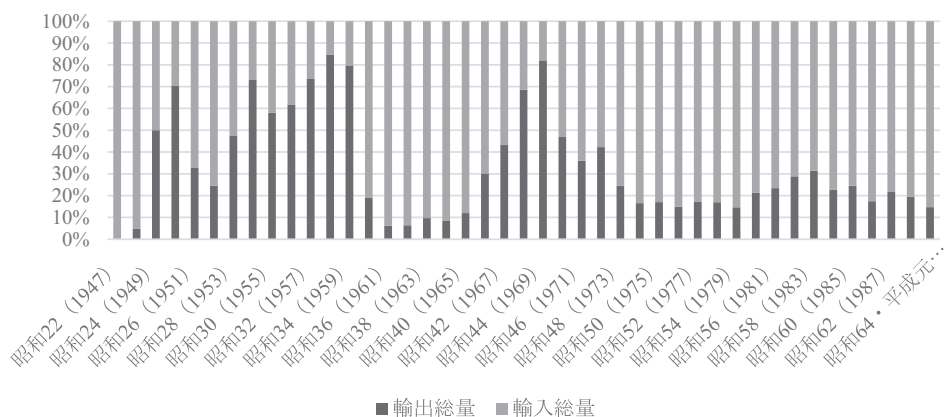


図4 名古屋港と中東地域の貿易総量に占める輸出・輸入量の割合

昭和54年には最大の約31.4%に達した。

4.2 輸出

① 輸出货量

輸出货量のおおよその傾向としては、減少した年もあったが、昭和50年に100万トンを超え、昭和57年まで増加傾向であり、その後は減少していった。最多の輸出货量は昭和57年の375万942トンであった²¹⁾。

21) この年、トヨタ自動車の輸出にとって「中近東」は、北米（アメリカ・カナダ）に次ぐ第二の市場となり、サウジアラビア・クウェートなど湾岸協力会議（GCC）6か国に24万7000台を販売した。しかし、昭和61年には7万5000台に落ち込んだ。「トヨタ自動車75年史：地域別活動：中近東」（https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/data/automotive_business/sales/activity/middle_east/index.html?_ga=2.13736695.1975526733.1662440179-1296355579.1662440179）（最終閲覧日：2022年9月23日）

② 輸出額

『名古屋港統計年報』には昭和24～36年までの記録しかないが、昭和24年以降34年まではほぼ増加し続けた。つまり、昭和24年には10億9664万9436円であったが、昭和34年には45億3518万1000円にまで増加した。昭和35～36年は減額したが、昭和45年の177億円から49年には999億円、50年には1607億円、51年の輸出額は2241億円、52年上半期の輸出額は1275億円（前年同期比26.1%増）と好調だった²²⁾。また、記録がある昭和24～36年までの期間内では1位はイランであった。昭和51年はサウジアラビアへの輸出額が773億1800万円で1位であった。この要因は自動車輸出の急激な伸び（前年度比87%増）のためであろう²³⁾。なお、アフガニスタンについては、昭和24～32、34年のみ輸出額の記録がある。

③ 輸出先

まず地域別にみた場合、ペルシア湾沿いの国々（以下、湾岸諸国）²⁴⁾の割合は昭和23年以降昭和が終わるまで常に中東地域への輸出総量の3分の2以上を占めた。国別では、1位は昭和23～47年はイラン、以降はサウジアラビアであった。なお、昭和28～36年はイラン、イラク、レバノンが輸出量上位3位を独占した。また、昭和40～47、49、52～53年はサウジアラビア、イラン、クウェート、昭和60、62～64年はサウジアラビア、アラブ首長国連邦、オマーンが輸出量上位3位を占めた。つまり、昭和20年代後半以降、名古屋港から中東地域への輸出は殆んどの年が湾岸諸国に向けられていたことが確認できる。そして、昭和57年には、名古屋港からの輸出量上位10か国のうち、2位にサウジアラビア（154万5432トン・全体の7.7%）、5位にクウェート（66万2385トン・3.3%）、6位にヨルダン（52万6307トン・2.6%）が入っている。昭和20年代前半より昭和が終わるまで輸出が途切れなかったのは、イラン、サウジアラビア、クウェート、トルコ、バーレーン、レバノンであった。アフガニスタンについては、昭和24（290トン）・25（574トン）年のみ輸出量の記録がある。なお、イラクへの輸出は昭和56年以降激減した（昭和59年と63（1988）年は輸出が行われていない）。この要因としては、イラン・イラク戦争（昭和55～63年）が考えられる。一方、イランは昭和56・57・63年は減少しているものの、昭和58～62年は戦争勃発前と同程度かそれ以上であり、イラン・イラク戦争の影響はあまりなかったようである。

④ 輸出品

昭和23～41年は陶磁器類、昭和42年以降は輸送機械が1位であった。陶磁器は昭和23年こそ

22) 名古屋税関1977, pp. 4-6。

23) 名古屋税関1977, pp. 10-11。

24) アラブ首長国連邦、イラン、イラク、カタール、クウェート、サウジアラビア、バーレーン。

1502トンであったが²⁵⁾、翌年は1万8337トンに激増し²⁶⁾、以降は昭和41年まで1万1919トン（昭和27年）から3万7400トン（昭和40（1965）年）の間を推移した。輸出総量に占める陶磁器の割合は、昭和23～25年は90％以上、昭和26～29年も80％以上を占め、以降は徐々に落ち込んでいったが、昭和38年までは5割以上だった。輸送機械が輸出品の1位になって以降も、陶磁器は昭和51年までは輸出品の上位3位以内に入っていた。昭和51年の記録では、陶磁器の輸出総額は75億円だった²⁷⁾。また、昭和42～51年は、輸送機械、鉄鋼、陶磁器が輸出量上位3位を占めた。

戦前の主要輸出品であった綿製品については、昭和20年代は輸出量の上位に入ることもあったが、以降は低調であった。

輸送機械は、『名古屋港統計年報』では昭和30年の「自動車²⁸⁾ 161トン」が最初の輸出記録である²⁹⁾。昭和31年には自動車の輸出は1387トン（アラビア650トン、シリア737トン）に激増し³⁰⁾、以降、輸出品の上位であり続けた。最多は昭和57年の319万3638トンであり、名古屋港から中東地域への輸出総量の約85％を占めた。また、昭和54年以降は輸送機械、その他機械、ゴム製品が上位3位を独占した。

4.3 輸入

① 輸入量

輸入量のおおよその傾向としては、昭和22～34年は9937（昭和33年）～4万198トン（昭和27年）の間で増減した。昭和35～36年に2年連続で激増し、昭和40～44年は減少傾向にあったが、昭和45年から再び増加に転じて昭和54年にピークに達した。その後は昭和62年まで減少傾向にあり、昭和63年からまた増加していった。

25) 「中京陶器」という企業が昭和23年3月に、テヘラン（イラン）とシリアに陶磁器を輸出している（『総合名古屋市年表：昭和編（三）』、p. 118）。

26) 戦後間もない時期の陶磁器の輸出については、「イラン、イラクは戦前僅か20～30万円の小市場であったが、昨年（昭和24年）は3億円に達している。激増の市場である。チェコ及びソ連からの輸入が減り、日本品に置き替えられた姿である」と分析されている（飯野逸平1951、「昭和25年度の陶磁器輸出概要と今後の見通しについて」『窯業協會誌』第59集659号、p. 227）。

27) 名古屋税関 1977、p. 5。

28) 昭和35～39年は「車輛」とされている。

29) 実際には、少なくともトヨタが昭和22年に1台、25年に2台、27年に1台を「中近東」に輸出していた（「トヨタ自動車75年史：地域別輸出台数（1936～1965年）」）（https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/data/automotive_business/sales/activity/japan/region/1936.html）（最終閲覧日：2022年9月9日）。ちなみに、昭和30年4月にはトヨタはサウジアラビアに「ランドクルーザー」1台を「初輸出」している（「トヨタ自動車75年史：地域別活動（中近東）」）ことに加え、30台を輸出した。

30) トヨタは昭和31年には202台の自動車の中近東に輸出した（「トヨタ自動車75年史：地域別輸出台数（1936～1965年）」）。

② 輸入額

輸出と同様に、『名古屋港統計年報』では昭和24～36年の記録しか掲載されていないが、昭和24～29年は毎年増加していった。とくに昭和29年は前年の2倍以上の増加であった。昭和45年の108億円から49年には1177億円と激増し、50年には1624億円、51年には2738億円と同時期の輸出以上の大幅な伸びをみせた。しかし、昭和52年上半期の輸入額は1280億円(2.5%減)と、輸入の大半を占める原(粗)油の伸び悩みと円高により、初めてマイナスとなった³¹⁾。なお、アフガニスタンについては、輸入量の記録はないが、昭和29と34年のみ輸入額の記録がある。

③ 輸入先

国別にみた場合、昭和22～26年はきわめて低調だった。すなわち、昭和22年はアデンのみ、昭和23年はアデンとトルコのみ、昭和24年はイラクのみ、昭和25年はほぼイラクのみ³²⁾、昭和26年はアデンとイラクのみであった。昭和27年以降、輸入先が3か国以上になる。輸入先の1位は、アデン(昭和22～23, 26, 30～31)、イラク(昭和24～25, 27)、サウジアラビア(昭和28, 50～51,)、イラン(昭和29, 41, 48)、トルコ(昭和32, 43～44)、イスラエル(昭和33)、イエメン(昭和34)、バーレーン諸島(昭和35～40, 42)、クウェート(昭和45～47)、アラブ首長国連邦³³⁾(昭和49, 52～64・平成元年)と、目まぐるしく変わっており、貿易構造はアラブ首長国連邦が1位を独占し続けるようになった昭和52年までなかなか安定しなかったといえる。それでも、昭和46年以降は上位3か国を湾岸諸国が独占するようになった。地域別にみた場合でも、昭和45年までは、湾岸諸国、地中海沿岸の国々、その他(イエメン、オマーン)、それぞれが輸入量全体に占める割合は年ごとに目まぐるしく変化したが、昭和46年以降は湾岸諸国の割合が輸入量全体の8割を下回ることにはなくなった。なお、昭和53～55年には、名古屋港の輸入量上位10か国のなかに、中東地域の4か国が入っている³⁴⁾。

④ 輸入品

輸入品のなかでの1位は、昭和22～34年の間は、塩(食塩)(昭和22～23, 26～27, 30～31, 34)、大麦・小麦(昭和24～25)、鉱油(昭和28)、棉花(昭和29)、鉱石(昭和32)、人造肥料(昭和33)と、年によって異なったが、昭和30年代前半までは中東地域からの輸入は一次産品が多かったといえる。昭和35年以降は、昭和43～44年のみ棉花が1位だったが、その2年以外は、石油製品(昭和35～39, 45～47)、重油(昭和40～42)、原油(昭和48～64・平成元)が輸入品1位であっ

31) 名古屋税関 1977, pp. 4-6。

32) イラク以外では、サウジアラビアからゴム1トン(13万1861円)が輸入されている。

33) 昭和49年のみ「アラブ首長国のみカタル」。

34) たとえば、中東地域からの輸入量が最多であった昭和54年は、3位がアラブ首長国(連邦)(450万4284トン・名古屋港の輸入総量に占める割合11.6%)、4位がクウェート(338万2405トン・8.7%)、7位がサウジアラビア(149万6440トン・3.9%)、9位がカタール(127万9945トン・3.2%)であった。

た³⁵⁾。また、昭和35年以降、石油関連品（石油製品・重油・原油）の合計量が中東地域からの総輸入量の90%を下回ったのは、昭和41～46年の期間だけであり、石油関連製品に占める割合が圧倒的だったことがうかがえる。ただし、原油だけみた場合、昭和58年以降、輸入先1位が中東地域の国ではなくなった³⁶⁾。おそらくオイルショックの影響で、原油の輸入先が多様化したためであろう。

5. 昭和戦後期の名古屋港と中東地域の貿易の特徴

本章では、昭和戦後期の名古屋港と中東地域の貿易について、戦前期との相違・継続点、日本と中東地域の貿易や名古屋港貿易のなかの位置づけを考察する。

5.1 戦前期との比較

まず相違点は、戦前期は輸出超過であったが、昭和戦後期の殆んど年は輸出量よりも輸入量のほうが多かった。輸出先に関しても、戦前期はアデン、イラク、シリアが上位を占めていたが、昭和戦後期は湾岸諸国の重要性が圧倒的に増した。輸出品については、戦前期の主要輸出品は綿製品と陶磁器だったが、昭和戦後期には綿製品はあまり輸出されなくなった。一方で、陶磁器は戦後の貿易再開後から昭和41年までは中東地域への最も重要な輸出品であり、戦前期との継続性がみられる。戦前期の輸入先は、イラク、イラン、トルコであり、昭和戦後期は昭和26年まではほぼ同様にアデン、トルコ、イラクであったが、それ以降は湾岸諸国からの輸入が増える。輸入品は、昭和30年代前半までは戦前期と同様に一次産品が多かったが、以降は石油関連製品が圧倒的となった。

5.2 昭和戦後期の日本と中東地域の貿易における位置づけ

輸出額については、断片的なデータしかないが、次ページのように比較することができる。

35) 昭和35年に石油製品などの輸入が本格化した理由については、昭和36年5月に総面積210万m²にも及ぶ広大なエネルギー基地が潮見ふ頭に完成した（名古屋港管理組合「施設案内：潮見ふ頭」）ことが関連していると思われるが、確かなことは不明であり、今後の課題としたい。

36) 昭和58年以降、原油の輸入先1位はインドネシアであった。

昭和戦後期における名古屋港と中東地域の貿易概観

	①日本から中東地域への 輸出総額	②名古屋港から中東地域 への輸出総額	①に占める②の割合
昭和30年	8600万ドル (309億6000万円) ³⁷⁾	23億3448万3000円	約7.5%
昭和34年	1億5000万ドル (540億円)	45億3518万1000円	約8.4%
昭和45年	2243億円	117億円	約5.2%
昭和51年	2兆8413億円	2241億円	約7.9%

これらの数値から、昭和30～51年の間は、日本の中東地域への輸出総額のなかで名古屋港からの輸出総額が占める割合は5～10%程度であったと推測される。

輸入額についても、輸出額と同様に断片的なデータしかないが、以下のように比較することができる。

	①日本の中東地域からの 輸入総額	②名古屋港の中東地域 からの輸入総額	①に占める②の割合
昭和25年	2300万ドル (82億8000万円)	3億3622万8049円	約4%
昭和35年	4億2100万ドル (1515億6000万円)	8億1511万円	約0.5%
昭和45年	8413億円	108億円	約1.3%
昭和51年	5兆650億円	2738億円	約4.9%

輸出額と同様に、少なくとも昭和51年までは、日本の中東地域からの輸入総額のなかで名古屋港の輸入総額が占める割合は数%程度であったと推測される。

主な輸出先は、日本全体と名古屋港は共通して少なくとも昭和40年代前半まではイランが1位であった。輸出品に関しては、日本からの主な輸出品は工業品・機械機器であったが、名古屋港からの輸出品は昭和41年まで陶磁器だったことが異なる。輸入品については、日本の中東地域からの主な輸入品は石油関連商品であったが、名古屋港の中東地域からの輸入品のうち、石油関連商品が圧倒的な割合となったのは昭和35年以降であった。

5.3 昭和戦後期の名古屋港貿易における位置づけ

実質的に昭和22年に再開した名古屋港の貿易傾向は、輸出・輸入ともに昭和戦後期をとおりておおよそ増加傾向にあったが、常に輸入量のほうが多かった。輸出量のピークは昭和60年の

37) 1ドル360円で計算した。

2591万350トン、輸入量のピークは昭和64・平成元年の4791万8836トンであった。一方、名古屋港と中東地域の貿易傾向は、昭和戦後期の殆んど年は輸出量よりも輸入量のほうが多かった。そして、昭和48年以降、輸出量と輸入量の差は圧倒的に広がった。輸出量が最も多かったのは昭和58年の368万1944トン、輸入量は昭和54年の1217万1669トンであった。つまり、昭和戦後期では、名古屋港の貿易全体と中東地域との貿易は概ね輸出量よりも輸入量のほうが多かった点は共通している。また、輸出のピークは名古屋港の輸出傾向と中東地域への輸出傾向とほぼ重なるが、輸入のピークは10年の開きがある。その要因は、中東地域からの輸入品の殆んどが石油関連品であったために石油ショックの影響をより多く受けたことが挙げられるだろう。

輸出品に関しては、名古屋港からの輸出、中東地域への輸出ともに、輸出量1位の変遷は昭和22～41年は陶磁器類、昭和42年以降は輸送機械（主に自動車）であった。輸入品については、名古屋港の傾向は昭和51年になって原油が輸入品のなかで1位の輸入量になったが、中東地域からの輸入の場合はより早く昭和35年以降石油関連品が圧倒的になった。これも中東地域からの輸入品の殆んどが石油関連品だったためであろう。

おわりに

最後に、昭和戦後期の名古屋港貿易における中東地域との貿易の概要をまとめてみたい。

昭和戦後期の日本と中東地域の貿易における名古屋港と中東地域の貿易が占める割合は、少なくとも昭和51年頃までは輸出入ともに1割以下であり、目立つ存在ではなかったといえる。ただし、日本全体と名古屋港の共通点としては、ともに少なくとも昭和40年代前半頃までは中東諸国のなかでイランが最も重要な貿易相手国だった。一方、相違点としては、名古屋港からの主要輸出品が昭和41年までは陶磁器であったことである。また、石油関連品の輸入が名古屋港はやや遅れて昭和35年以降に本格化したことが、日本全体の傾向と異なっていた。

昭和戦後期の名古屋港貿易にとって中東地域との貿易は、戦後間もなくから再開し、昭和20年代半ば頃から本格的に関心がもたれるようになった。そして、輸出入ともに中東地域との貿易の重要性が増したのは昭和50年代であった。また、戦前期と異なり、多くの年で輸入超過であった。貿易品から中東地域をみた場合、輸出は戦後の再開直後から昭和41年頃までは「陶磁器の輸出先」、それ以降は「自動車の輸出先」、輸入では昭和35年以降は「石油関連品の輸入先」という位置づけだったといえる。そして、陶磁器の輸出に関しては、戦前期と昭和戦後期では連続性がみられた。また、中東地域のなかでも湾岸諸国との貿易が昭和20年代後半以降から圧倒的に多くなり、「中東地域といえば湾岸諸国」というイメージは昭和20年代から徐々に形成されていったと思われる。ただし、「中東地域といえば石油」というイメージは昭和35年以降に現れたと考えられる。一方で、石油関連品は年ごとに各国からの輸入量は大きく増減し、その輸入構造はなかなか安定しなかった。また、石油ショックの影響を受けて、昭和58年以降は原油の輸入先としての中東地域の重要性は低下した。

最後に。本稿では昭和戦後期における名古屋港と中東地域の貿易の概要を考察するにとどまり、

具体的に関係した企業や個人についてはほとんど述べるができなかった。また、中東地域の重要な出来事³⁸⁾と貿易量の増減との関連性についても殆んど検討できなかった。これらについては、今後の課題としたい。

38) たとえば、「中東戦争（第1次（昭和23～24年）、第2次（昭和31～32年）、第3次（昭和42年）、第4次（昭和48年））」や「イラン革命（昭和54年）」が挙げられる。