

Ⅱ 会社創立～終戦

[大正 12(1923)年～昭和 20(1945)年]



1 加福土地株式会社設立、 加福貯木場竣工

いよいよ貯木場の運営に



本社社屋、中央には「加福貯木池新設工事」の立て札がある



本社社屋裏庭

大正12(1923)年5月25日、加福土地株式会社(名古屋市中区中ノ町三丁目一番地)において、役員が出席して設立発起人総会を開催する日を迎えた。同年8月1日、会社設立登記申請の手続きを行い加福土地株式会社として正式に会社組織となり、貯木場建設へと歩みだすこととなった。

そこで、貯木場完成に至るまでの経過を当時の株主総会議事録をもとに紹介する。

会社運営をスタートして間もなくの大正12(1923)年9月17日、「貯木池設置工事認可申請書」を愛知県知事宛に提出する。また同年9月27日には、「当会社事務所新築に付きその建築線の指定並びに建築認可の申請書」を愛知県に提出する。翌月10月23日には建築認可書を受領し、建築工事業者を決定、契約を行う。

大正12(1923)年11月1日、本社事務所新築地鎮祭を、同年12月29日には上棟式を挙げる。また、12月25日には、第1回定時株主総会(上期、大正12年5月25日～同年11月30日)を開催した。

なお、昭和4年6月27日開催の第12回定時株主総会(下期、昭和3年12月1日～翌4年5月31日)において、これまで営業年度は6月～11月(上期)、12月～翌年5月(下期)の6カ月であったが、これを6月～翌年5月の1カ年とすることを決議した。第13回定時株主総会(昭和4年6月1日～5年5月31日)から年1回開催となった。

大正13(1924)年3月末日、本社社屋が竣工した。4月2日には本社を名古屋市南区笠寺町字加福二ノ切二十番地に移転し、その手続きを終えた。しかし、貯木池の設置工事認可書は設計に変更があり、13年1月8日再度申請を行い、ようやく同年3月31日認可に至った。5月15日に工事請負業者を決定する。

貯木池設置工事施工に先立ち大正13年4月22日には、区域内にある川、および道路、堤塘の公用を廃する認可を

受けた。

貯木池、およびその他の土木工事は大正13(1924)年6月に着工以来順調に進んでいたが、その年10月8日の大豪雨により経営地は浸水し、約40日間工事がストップ状態に陥ることとなった。

大正13年11月15日、名古屋材木商工同業組合に加入、同年12月26日には第2水門設置工事の許可申請書を愛知県に提出するなど、貯木場運営の準備は着々と進められていた。

建設工事が立ち遅れていた貯木池工事は、その一部の筏溜まりが大正14年4月8日にようやく通水し、貯木池は5月12日に営業を開始した。5月18日には顧客をはじめ関係者を招いて開業式を執り行った。総工費約35万円の巨費を投じた加福貯木場は、ついに開業に至った。

その5月には北洋材(樺太材)の第一船となる「エトロフ丸」が名古屋港に入港し、加福貯木場に入庫した。

これに先立ち大正13年には「営業案内」を作成しており、営業概要と貯木場の規模について次のように紹介している。

1 倉庫部の営業は次の項目であります

- ・ 木材の保管
- ・ 貯木池の賃貸
- ・ 保管木材に対する金融および金融の紹介
- ・ 木材の委託販売
- ・ 一般海陸運輸の取扱

1 当会社の資本金は150万円でありまして、153,696坪の土地を所有しております

1 貯木池は85,000坪の水面と約2,000坪の陸耕地がありますから充分100万石の木材を収容する能力があります

1 経営地中貯木池と常滑街道との間に約40,000坪の埋立地がありまして道路も遺憾なく設備がありますから、貯木池を利用して製材工場等を経営するには最も好適の地と信じます

1 貯木池と工場境界道路には軽便レールを敷設し、製材品はこのレールにより直ちに山崎川に搬出し船積みし得る便利があります

◎当会社貯木場十大特色(要旨)

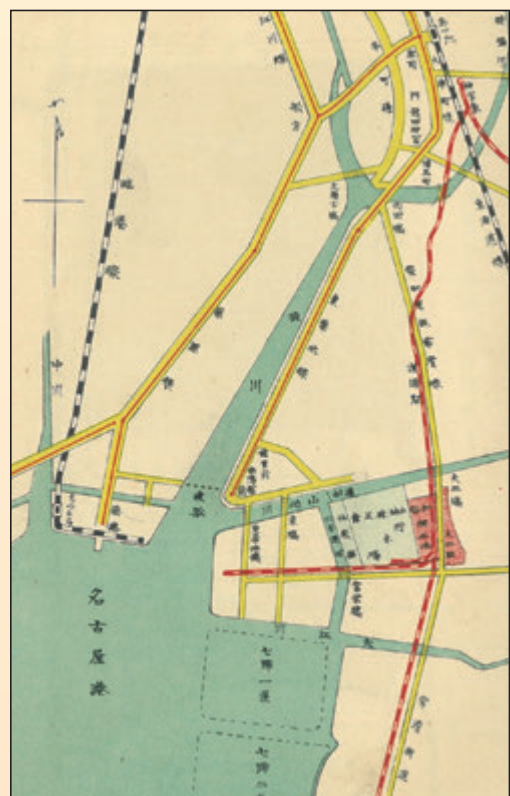
①堅牢なる堤防をめぐらし、木材管理安全については如



筏溜まり入口



大正14年4月18日の通水式記念
(本社前、前列左から3人目が鈴木鈴四郎社長)



加福土地株式会社案内略図



加福貯木場の第1水門と筏溜まり



営業案内の表紙

- 何なる場合といえども流材等のおそれはありません
- ②築港栈橋並びに7号地に於ける^{いかだ} 桟整理場より何れも海上17町の近距離にあり、運材に時間を要しません
 - ③山崎川、筏溜両方面に堅牢なる水門2個の設備があり桟の出入りは迅速にできます
 - ④13,200坪の土地に筏溜を設置してあり、桟にして約300枚、石数にして約30,000石~40,000石を収容することができ、一時場外の危険な場所に繫留する必要はありません
 - ⑤貯木池は一定の水位(深さ6尺)に設計してあり、安全に貯材することができます
 - ⑥貯木池内は完全な地骨、並びに道路で理想的な区割りがしてあるので風波を防ぎ、貯材の混乱を防ぐ。また、池底は最も注意を払い平坦でかつ硬固に設計してあることから、貯材の埋没等のおそれは絶対にありません
 - ⑦桟通路の設備がしてあるので桟の出入りが便利です
 - ⑧貯木池内は道路地骨橋梁の設備が整っているので至る所馬車の通行、または自動車でも往来が自由にできます
 - ⑨池水の^{たんかん} 淡鹹は自由に調整できることから、長く貯材しても腐食等の憂いは絶対にありません
 - ⑩貯木場には愛知電気鉄道株式会社の築港線に沿い私設ヤードを敷設のため、木材の陸上搬出には便利です

貯木場を造るにあたっては各方面の貯木場を視察して、それぞれの長所を取り入れた設計・施工をしていることを紹介し、そのため卓越した特色があると、営業上の10の特徴を掲げて利便性をアピールしている。

この「営業内容」は、表紙がカラー印刷されており、関係する各方面に配布された。その効果もあり賃貸とする貯木池は、営業開始前の予約に申し込みが殺到するほどの盛況ぶりであったと、当時の書類に記録されている。

貯木事業は順調なスタート

本格的な稼働を始めた直後の大正14(1925)年5月26日には、第2水門設置と貯木池設計変更が認可されている。

この工事期間中の同年10月にはまたしても水害により堤防が決壊、経営地がすべて浸水し、修復工事に時間を要し、竣工の時期は大幅に遅れ翌15年3月となった。第2水門および諸施設が整備されたことで、一段と便利となり木材の収容能力が増えることが期待された。

また、当地内の埋め立て地には晴地製材工場と村瀬製材工場の製材工場用地合わせて約3,460坪(11,418㎡)があり、2社への賃貸も行っており、こちらも順調な運営となっている。そのため、当社は埋め立て地利用の活発化に向けて、陸上運輸設備の必要性から既設工場を中心とした山崎川と大江駅間に軌道を敷設して、水陸連動の輸送態勢を整備し、さらなる埋め立て地振興を促進した。

この時(大正15<1926>年11月30日現在)の財産目録に、「軌道(注1)十二封度(ポンド)レール半哩(マイル)分付属品共1,189円00」とあり、以後の目録にも記載されていることから、大正15年6～11月の間に軌道を敷設したことがうかがえる。ちなみにこの軌道を換算すると「5,436gレール、800m」となる。これは、13年作成の「営業案内」の略図にある軽便レールが該当する軌道と思われる。この図にある私設引込線については、次項で記す。

なお、当地内の第1水門に交番の建設(貸家)が計画され、大正14(1925)年7月25日使用認可が下りている。この交番は、その後昭和14年頃までに本社社屋北に移転し、20年頃まで存在していた。



貯木場営業開始後6カ月間の内容がどの程度であったか大正15(1926)年2月22日付、「愛知県庁、および名古屋市役所宛の当社貯木場設備経営状態などに関する報告書」から見てみると、次のようになっている。

1. 貯木場面積

・貯木池	62,315坪045
・筏溜	13,467坪600
・水路	12,076坪800
・道路および地骨	4,259坪400
・筏溝堤防	13,467坪600
計	105,586坪445

2. 最近の経営状態(要旨)



(注1)

12ポンド軌道とは、当時鉄道以外の工事用や鉱山用のトロッキなどで使用されていた細い軽レールを指す。1ヤード当たりの重量をポンドで表示。



交番



交番の前で記念撮影



木材で埋まった加福貯木場

電話開通御案内

謹啓春風胎蕩之好時期愈々御清福之段奉大賀候陳者弊社
今回貯木場水門事務専用トシテ別記電話開通致候間精々
御利用ノ上奮ニ倍シテ御引立之程偏ニ奉希上候 敬具

大正十五年四月

水門専用 電話南三六五一番 加福土地株式會社
事務所用 電話南二八三七

名古屋市南區笠寺町字加福

専用電話開通のはがき

大正14年5月18日営業を開始以来、木材業者の要求を満たし予想以上の成績を上げ順調に経過している。開業から12月末日までの収容木材の総石数は、866,051石で、そのうち材種別では、縦丸太740,878石、紅松丸太70,846石で大半を占めている。その他、落葉松丸太44,128石、米松角5,108石、米檜丸太1,288石、米杉丸太1,250石、ラワン丸太2,499石。

3. 貯木場設備に要したる費用

総計金額	328,985円99銭
内訳	
・貯木池並びに道路改築費	278,484円50銭
内訳	
土工費	168,298円19銭
木材費及びセメント	110,186円31銭
・第一閘(水)門築造費	12,582円66銭
・第二閘(水)門築造費	15,210円46銭
・橋梁架設費	13,716円92銭
・雑工費	8,991円45銭

4. (略)

5. その他

貯木池賃貸料	1坪につき1カ月、10銭
木材保管料	1石につき1カ月、2銭3厘

その営業状態は、概ね順調のようであった。

昭和に入って貯木事業は日増しに盛況を呈しているが、貯木場の面積が狭小のため新しい寄託申し込みの大部分を断るという事態が起きていた。しかし、8号地貯木場の出現により貯木場不足は緩和できたものの、当社の業務に将来影響を与える経営上の懸念材料も現れてきた。

引き込み線開通までの道のり

創業当時に作成した「営業案内」に掲載されている「貯木場略図」には、私設引込線が記されている。しかし、創業から昭和12年頃までの記録には、引き込み線があったという事実はどこにも見当たらない。

では、この引き込み線の敷設はいつであったのか、現存する資料をもとにたどってみた。

もともと当社設立の頃から愛知電気鉄道株式会社(以下、愛電)が、常滑街道に沿って常滑線の分岐線を敷設して、当営業地内に大江停車場を設置し築港線を建設する話が浮上していた。

この築港線は名古屋港5号地・6号地の一大工業地開発を視野に入れて、愛電が名古屋棧橋倉庫株式会社から鉄道用地の提供を受け、豊国セメント株式会社(3社とも、大正10(1921)年までは「日本の電力王」と呼ばれた福沢桃介系の会社)の引き込み線を兼ねて大江一西六号(後、東名古屋港)間約1.9kmを、13年1月15日に開業したものである。

このため、当社も物資の運搬上の利便性を考え、貯木場建設と同時に築港線沿いに私設引込線敷設を計画していたようである。しかし、貯木場開場時にはその計画は実現せず、その後、何度も愛電宛に「貨物取扱駅設置願」を出している。特に、当社の貯木場に入った木材のうち丸太のまま、国鉄(現、JR)の白鳥駅(木材専用駅)、熱田駅、築港駅などの駅から鉄道便で他地方に発送されるものも少なくなく、「当経営地を通る築港線の利用を避けるかのように木材を他の駅に廻送しているのを傍観するのは、ただただ遺憾に思う」と愛電に訴えている。ちなみに、愛電の取締役社長の藍川清成は当社の設立当時の株主でもあった。

昭和9年6月25日付け、「愛知電気鉄道株式会社運輸課」宛の「木材途中卸並運賃の件」とした文書が残っているので、その概要を次に紹介する。

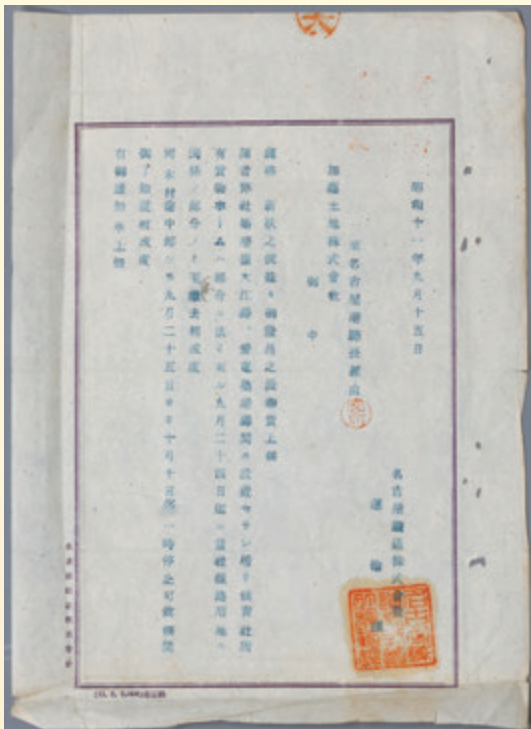
(略)北洋材(樺太材)の出荷は激減を免れない(昭和8年樺太庁の林政改革)ことから、その補填として農林省の内地山村振興助成策として、本土山林からの伐出材に進出する傾向にある。今後鉄道便により木材出荷は多量となるであろう。

(略)生憎鉄道便によるものは白鳥駅に頼ることが採算上有利となるところが多く、折角貴社線路と弊社貯木場が目と鼻の先にあるという立地条件にもかかわらず、採算上の一点からいまだに機能を十分発揮するに至っていないことはすこぶる遺憾に思っている。(略)

この際相互の将来に資するために実情ご調査とともに、貴社の特別の御詮議をもってさらに御考慮のほどお願い申し上げます。 (()内は編者加筆)



貯木場全景(手前の線路は愛電常滑線)



名古屋鉄道株式会社から届いた「貨物ホーム撤去依頼」の文書

この内容から、木材の出荷は白鳥駅ではなく、何とか築港線を利用できるよう愛電に懇願をしている悲痛な思いが伝わってくる。

ところが、この約1年後の昭和10年8月1日、愛電は名岐鉄道と合併し社名を名古屋鉄道株式会社(以下、名鉄)とした。その約1年後の11年9月15日、当社にとって青天の霹靂ともいふべきことが起きた。積み降ろし駅や引き込み線設置の話どころではなく、将来の営業を左右する重大な内容の文書が名鉄から届いたのである。

(略)弊社築港線大江駅、愛電築港駅間に設置せられ居り候貴社所有貨物ホームは都合に依り九月二十四日迄に当社線路用地に關係の部分のみ至急撤去相成度。

尚、木材途中卸しも九月二十五日より十月十日迄、一時停止可致候間御了知置相成度。

右 御通知申上候。 (句読点は編者加筆)

要は、名鉄電車の線路に敷設してある施設の撤去と使用禁止ということである。

これに対し当社は、名鉄宛に昭和11年9月24日付けで次の文書を出しているので全文を紹介する。

拝啓陳者本月拾五日付御書面を以て御申出相成候貨物ホーム撤去並貨物取扱停止に關する件は、其の理由明瞭ならざるを遺憾に存じ候。

元來(当)該事業は兩社の相互的營利事業として双方合意協定の上成立し、爾來弊社は積極的手段と努力を費やし拮据經營して今日に至り、漸くにして將來の發展を囑望するに値する域に達したる矢先、貴社は唐突として何等明確なる理由を示さることなく、単に一方的意志のみを以て恣に設備撤去の要求、並びに取扱い停止等の挙に出らるるが如きは(当)該事業成立の事情無視し、相手方の損害を顧みざる専横の甚敷處置と認めるのみならず、斯くては事實弊社の營業上に重大なる蹉跌を生じ、弊社は素より各關係者に於いて多額の損害を發生するは免れ難く。従つて隱忍に堪えざる所に有之是等損害に対する解決に關連し、重大なる事態の惹起する事無之様貴社に於せられ篤と事前に於いて慎重御考慮相煩す様致度右迄申上候。 早々

(句読点は編者加筆)



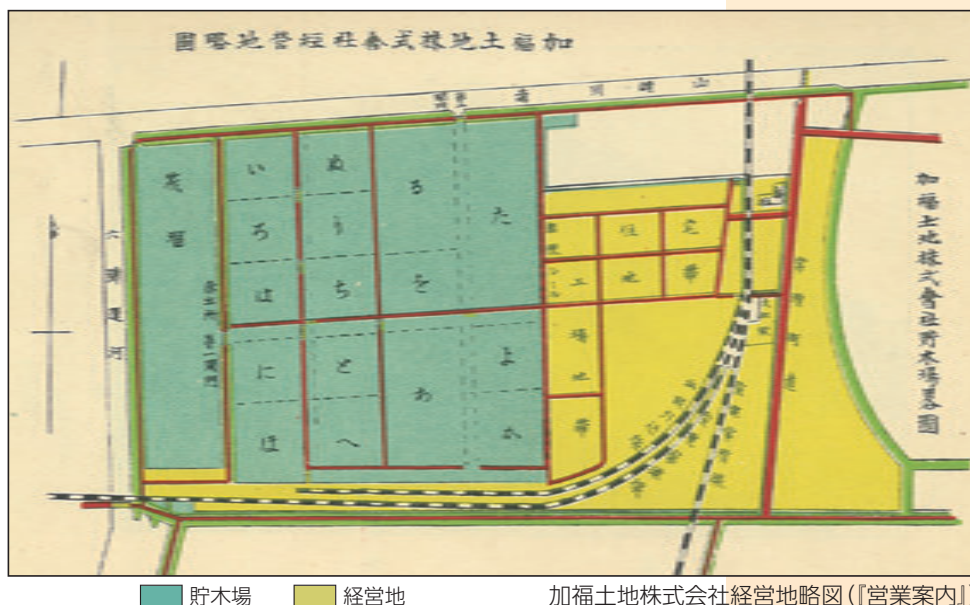
しかし、その年の暮れも押し迫った昭和11年12月28日、名鉄から東名古屋港駅長経由で、「築港線大江駅、愛電築港駅間に於いて施行中の営業列車間合に貨物(木材)途中取り卸しの件は都合により昭和12年1月末日を以て打ち切り」という一方的な、最終通告ともとれる文書が届いたのである。

この通告に対して当社はどのような策を講じたのかは明らかではないが、半年ほど経過した昭和12年7月3日、名鉄から朗報が届いた。

内容を要約すると、「数年来折衝してきた貴社貯木場への専用線敷設の件は、将来の発展を見越して関係者で研究を重ねてきた。その結果、1日の取り扱い発着数量を40両～50両とすると、大江駅からの延長線敷設は絶対に必要である。完成後は貴社専用となり工事費全額負担を願うところだが、あまりに高額負担となれば従来の折衝と同じ轍を踏むことになる。そこで、線路敷設に要する貴社の所有地の提供と、線路工事費負担の協力をお願いしたい。貯木場への本専用線敷設は目下の急務と考え、多額の費用を要することから共存共栄の建前で協力と賛助をお願いしたい」として、工事図面と工事予算書を添付したものであった。

この知らせを受けて当社の担当者は、昭和12年7月23日に名鉄を訪ね「あまりにも高額な工事費は、当社の事情では応じきれない」と直接交渉を図ったのである。

すると7月27日、名鉄から「工事費負担の件は貴我両社



にとっても遺憾なことである。さて専用線敷設については、大正15(1926)年頃より問題となってきたが、常に工事費の問題で挫折の運命となってきた。今回は両社の協力により実現の運びとしたい。工事費負担の件は再度ご考慮いただき来月2日までにご回答をいただきたい。ご回答ない場合は、工事費の負担はないものとして本件はひとまず打ち切りたい」という内容の文書が届いた。

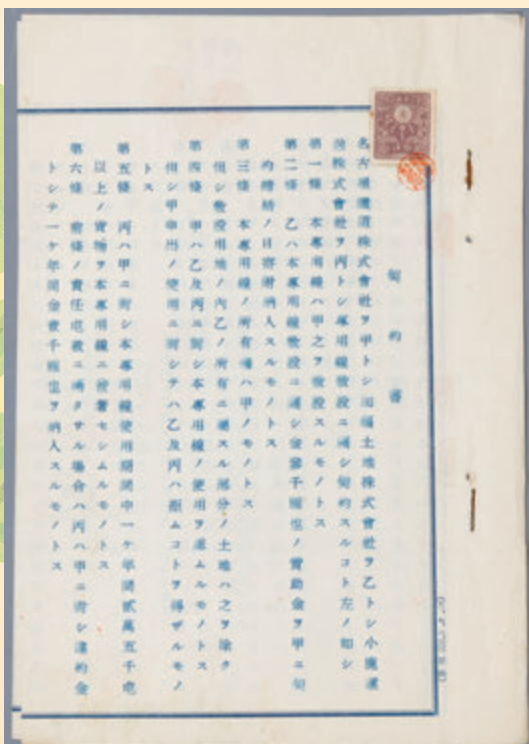
念願の引き込み線開通

当社は苦渋の決断を迫られた。上記文書に対する正式な記録はないが、昭和12年7月30日付けの文書の下書きが残っており、そこには「貯木場専用引き込み線敷設は、今後の貴我社相互の営利繁栄策として時宜を得る施設として、衷心より賛同の意を表する次第である。しかし、実施のために敷設費のみ15,690円を要する金額は、高額であるため敷設費のうち1,000円を寄付とさせていただきます。甚だ少額ではあるが全体的なことから考えれば、敷設費以外に、土木費、積み卸し設備費、敷地(約800坪)の固定を要するため弊社にて支弁する投資額は莫大になり、貯木場保管料の実収入に照らせば加重な負担となる。共存共栄の趣旨を体し将来の発展を見越して、ここに成案をまとめていただきたい」という内容で、寄付金拠出という方法で事業に対する協力を訴えたようである。

これが功を奏したのか、もちろん、名鉄と当社の両者が話し合いにより敷設方法について努力をしたのだと思われるが、その年12月10日、「専用線敷設に関する契約」締結となった。契約書を見ると、名古屋鉄道株式会社と加福土地株式会社、小鹿運送株式会社との3社で契約がかわされており、その第5条で小鹿運送(株)は名鉄に対して、本専用線使用期間中1力年間に25,000 t以上の貨物を本専用線に発着する旨が記されている。

専用線敷設までは、小鹿運送(株)が築港線の電車の通らない時間を利用して途中降ろしを行っていたことから、敷設後も積み降ろしの荷扱い人は小鹿運送(株)が継続した。

なお、当社は契約時に3,000円の賛助金を名鉄に寄付として納めた。



引き込み線に関する契約書の一部

ここによやく、会社設立以来十余年の念願がかなって「加福貯木場の専用引き込み線」の敷設が実現したのである。昭和13年の春、当社は取引先各社に、「貯木場専用の引き込み線の設備ができ、貨車卸しの手間や危険が省かれ、当市場中最大の便益と最低の諸経費をもって利用できるようになった。当市場へご送材の節は他取扱機関と比較検討の上、是非、弊社貯木場の引き込み線をご愛用してほしい」という内容の挨拶状を送っている。

この時敷設された引き込み線は、当時のメモによると「全長370m(380m)」とあり、当初370mだったのを延長して380mとしたのかは明らかではないが、約380mであったようだ。

当時の様子を『貯木場ものがたり』(成田善助)の中で、「全国各駅より集中した貨物が毎日数十車も滞貨し、(略)到着の木材を樹種別に仕訳をすることもなく、店別に混材のまま椀積みして(略)」と到着荷物の繁栄ぶりを記している。また、到着荷物ばかりではなく、貯木場から他地区の駅に発送される木材も増加したことも記されており、引き込み線が荷主の利便性に応えたことで、業績も順調に伸びていったことをうかがい知ることができる。

小鹿運送(株)は昭和17年、日本通運株式会社を買収され、以後は日本通運(株)の扱いで継続された。

昭和14年12月には名鉄から現在の施設では狭いので専用線の一部延長の工事依頼があり、ただちに施工が進められている。

この時の書類に添付されている「大江停車場 附構外側線平面図」を見ると、大江駅の乗降場から12～13mほど離れた所に「貨物積卸場」が記されており、そこから90mほどの地点に「構外側線(専用引き込み線)起点」とある。この「貨物積卸場」が、今回問題となった名鉄電車の線路に敷設してある施設を指し、「営業内容」の十大特色の10番目に記載されている「ヤード」(貨物ホーム：駅に付帯する仕訳のための施設)のことではないかと思われる。

倉庫証券発行の倉庫業

当社を紹介した前出の『貯木場ものがたり』によると、



引き込み線開通の新聞広告
(『日本材木新聞』戦捷新年号 昭和13年1月1日)

(注2)

倉庫証券とは、倉庫業者が寄託者の請求により発行する、預かり証券および質入れ証券、または倉荷証券をいう。商法制定時から預かり証券および質入れ証券を発行する複券制を原則としていたが、両者の機能を併せ持つ有価証券として倉荷証券だけを使用する単券制が開設された。ただし倉庫証券(倉荷証券)は、国土交通大臣の許可を受けた倉庫業者でなければ発行はできない。(『新訂 倉庫業のABC』、『ブリタニカ国際大百科事典小項目事典』より)

(注3)

明治銀行、名古屋銀行、愛知銀行の三行はともに名古屋に本店を置く銀行。明治銀行は昭和7年の取り付け騒ぎで休業、13年に廃業。昭和16年、名古屋銀行、愛知銀行、伊藤銀行が合併して東海銀行を設立した。その後、合併を重ねて現在は三菱UFJ銀行。ただし、名古屋銀行、愛知銀行は現在の同名銀行とは別会社。



倉荷証券：名古屋枿扱所
(写真提供：名古屋木材組合)

「大正14年4月、本格的な倉庫業施設として倉荷証券を発行する貯木場として開業」したとある。当社に倉庫業法に基づいた倉庫証券(注2)発行の許可が下りたのは、昭和15年4月20日である。そこで、当時の名古屋における倉庫証券発行についてひもといてみる。

明治時代の木材の商取引は、木材に対する金融という考え方ではなく、人と人との対人信用であった。ところが、木材の移入量が徐々に増えるなかで、木材に対する価値観も高まっていき、木材業者が証券を発行してそれを銀行が割り引く方法が徐々に広まってきた。

本来、銀行業者間では木材に対して理解がなかったが、名古屋では木材を対象にする金融が明治の頃から行われていた。それは、倉庫会社で発行する預かり証券を担保として銀行が、貸し出しをする名古屋独特の金融方法であった。これは名古屋の木材業に対する金融の円滑さの表れである。

かつては名古屋でも金融取引は山地投資(山の伐採から搬出、販売をすべて請け負う投資方法)と同様、対人信用の取引であった。そして、明治42(1909)年、名古屋木材(株)(明治40年、愛知材木(株)と(株)名古屋貯木所が合併により設立)が自社の貯木場での木材の預かり証券を発行し、木材に対する対物信用取引を行った。これが、名古屋における倉庫証券発行の始まりといわれている。この証券を担保にして、当時の明治銀行、名古屋銀行、愛知銀行(注3)が貸し出しを行った。このことによって保管証券による金融の第一歩が始まった。銀行が木材に対する信用取引に協力的であったことは、木材業者の中に銀行経営に携わった者がいたことも、大きな要因であったと思われる。

その後、大正時代に入り北洋材の入荷量が増えたことや、それに伴い貯木場が徐々に完備してきたことにより銀行の信用も増してきた(『名古屋木材市場の変遷』(後編))。

わが国では、明治23(1890)年に商法律(旧商法)の制定、32(1899)年に現商法が制定され、単券の倉庫証券の発行が認められたのは44(1911)年の改正であった。しかし、この商法には倉庫業についての特別な規制がなかった。倉庫証券を発行する者が営業倉庫の大部分を占めるという事情から倉庫業法案が提出され、昭和10年4月6日、法律

第40号として公布され、10月1日施行された。この倉庫業法は発券許可制を採用し、わが国の倉庫業は許可制とすることを記したものであった。

加福土地株式会社もそれまでは独自で倉庫証券を発行して営業をしていたと思われる。そこで当社も倉庫業法に基づく倉庫証券の申請を行った。当社に保管されている資料からその申請から許可までの経緯をたどってみる。

- ・ 昭和10年12月17日 倉庫業法施行により倉庫証券発行届出書を商工大臣宛提出す
- ・ 昭和12年8月31日 倉庫業法による倉庫証券発行許可申請書を商工大臣宛提出す
- ・ 昭和15年4月20日 倉庫証券発行許可申請に関する件昭和15年4月10日付けを以て商工大臣の許可を受けたり

当社は昭和10年12月に倉庫証券発行届出書を出したが、なかなか許可が下りず、そこで横浜港木材倉庫株式会社から同社の「倉庫証券許可申請書」(昭和12年7月31日付け)の申請綴りを参考資料として借用して、これをもとに12年8月31日、新たに申請書類を提出している。

倉庫業法の施行には経過措置がとられ、その審査は慎重であったという。最初の申請から許可まで約4年半近くかかっており、昭和10年に申請した書類が何らかの理由により許可されないことから、再度申請の手続きをしたと考えられる。したがって書類上から見る正式な倉庫業施設として倉庫証券を発行する倉庫会社となったのは、15年4月20日以降である。

大化会

会社設立に向けて一致団結を図り法人化を目指した旧地主たちの中から、旧来の友好を疎遠にするのはいかにも残念だ、旧交を温め親善を図りたいということで、「大化会」を組織したいという話が持ち上がった。

大正13(1924)年4月11日、「大化会」の創立会を京都・木屋町通りの大野屋旅館で開催した。「大化会」の主な申し合わせ事項は、

- ・ 会員は化物新田関係者で組織し、徳義を重んじ常識を

コラム

化物新田、余話 「大江駅は化物駅となったかも!？」

築港線が開通する前、当時、愛知電気鉄道(現、名鉄)の常滑線には大江新田の名称に因んだ大江停車場があった。築港線が開通して分岐線は加福地内を通ることで、大江停車場が移ってくる(現在の位置)こととなり、その名称に異を唱えた。ところが名称は加福新田の加福ではなく、「化物停車場」にしようとなった。しかし、それではおかしいと一場の笑い話となり、結局「大江駅」に決まったという。ところが、築港6号の埋め立て地にも「大江」があり、ここは釣り場が多く釣り道楽の間では、なぜかここを「化物」ではなく上品に「お化け」と呼んでいたという。

基礎として利殖親善を講ずる

- ・各自500円を出金してこれを基金として、運用利殖などは世話人に一任する
- ・1年交代の世話人2人を置く
- ・毎年1回の定例会を開会し会務の報告をして、随時臨時会を世話人により招集するなどを取り決め、会員には、鈴木鈴四郎をはじめ10人が名を連ねている。

世話人 山崎文次、菅井孫右衛門

幹事 立松太左衛門

この「大化会」はいつ頃まで続いたのかは明らかではないが、旅行など定期的に親睦を目的に会合を開いていたようだ。

2 木材移輸入増加と貯木場開設

木材市場の推移

大正末期から昭和初期にかけての木材業界は、沿海州からのソ連材や樺太材(戦前は北洋材の扱い)、北米材など輸入木材の増加へと移行し始めた。特に沿海州産のモミ、ベニマツ、樺太産のエゾ・トド、落葉マツ、米国産のマツ角、モミ、ツガなどで、東南アジア方面ではラワン材の輸入が始まった。

名古屋における木材市場は図1・2からもわかるように、名古屋港への入荷量が大正末期から昭和にかけて急激に増加している。図1は名古屋港に入荷した木材量で、このほかに、汽車積みによる内地材もあるが、外地材の変化を表している。図2は、内地材(御料林、鉄道積、船積の合計)と外地材の勢力状況が示されている。

昭和元年には名古屋港への移輸入材量は100万t(図1:4,107,664石)を超えている。これは当時の名古屋港の総入荷量の28.4%を占め、この記録は昭和35年まで破られることはなかったという。

また、樺太材(北洋材)が急激に増加しているが、昭和8年以後は樺太庁の林政改革(樺太(現、サハリン)の森林資

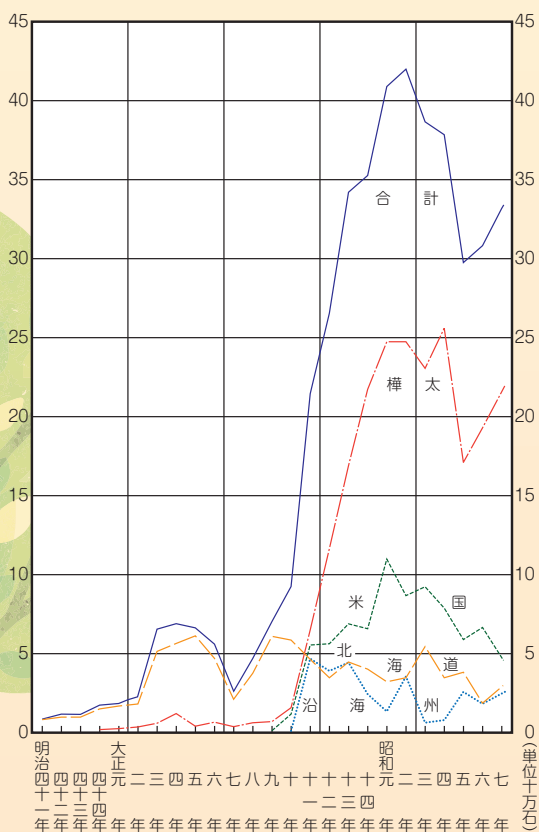


図1：名古屋港入津船積木材主要仕出地別数量 (『大正昭和名古屋市史』より)

源枯渇を防ぐため島外移出制限をした)により北洋材は減少している。そのため北海道、紀伊、伊勢などの内地材が多く入荷するようになった。

『名古屋港史 建設編』(名古屋港管理組合)では、名古屋港に外国から入荷する品目と量を表した「輸入主要品別表」があり、それを見ると、大正10(1921)年に初めて木材が3位(39,958 t、総入荷量の12.6%)で登場している。それ以前は「豆かす、石炭、米」が上位を占めていた。翌11年には木材が石炭、豆かすを抜いて1位(257,306 t、総入荷量の41.3%)となり、1位は昭和元年まで続き、翌2年から12年までは2位、13、14年は3位、15年は2位、16年は3位で、以降はこの表からは姿を消している。それは、14年に出された戦時体制による価格統制令で、木材の自由な取引が不可能となったことにある。それまではほとんど木材の入荷量がベスト3に登場していたのである。

大正から昭和にかけての時期は、名古屋の木材業界は盛況を極め、木材の黄金時代でもあったといえる。当然、木材を保管する貯木場がどこも満庫で常に不足状態であった。次に、その貯木場について述べることにする。

新たな貯木場

前述のように大正12(1923)年頃から北海道、樺太(現、サハリン)、沿海州(注4)、米国などの船積みの木材入荷が増加した。逆に筏による入荷は徐々に減ってきたものの、名古屋市場には100万 t 近くの木材が入ってくるようになった。木曾から筏で木材が入ってくる頃には不便はなかったが、船積みによる木材で明治新田、千年沿岸はもとより運河や山崎川・堀川・荒子川河口などは、ほとんど木材が水路を遮断し、暴風雨に遭えば筏が散乱し護岸に支障を来すことが目に見えていた。

大正13(1924)年の夏、当時の山脇愛知県知事がこの状況を視察に訪れた時、木材筏で航路が塞がれ通れないということがあった。これが問題となり、県参事会で69,000円の予算が即決し、堀川口に木材の整理場を造ることとなった。栈橋を造って筏を係留する区域を決め、その中に筏を置き整理をする。まず堀川口に筏栈橋を造ることになった。

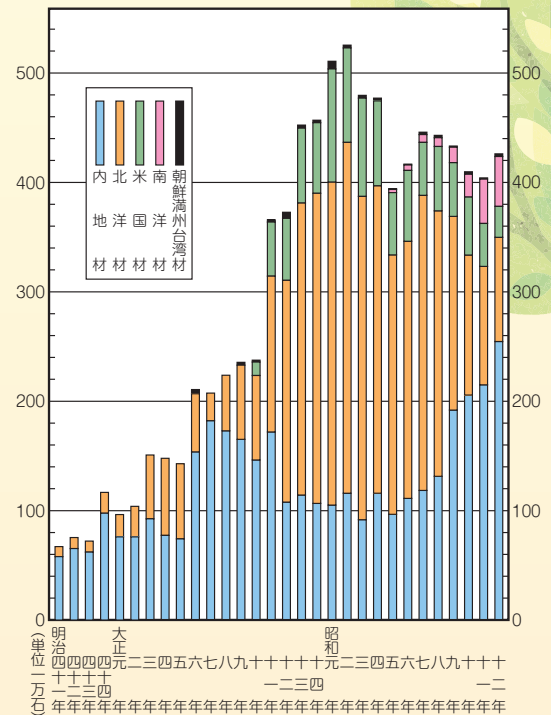


図2：名古屋市場入荷木材数量
(『大正昭和名古屋市史』より)

(注4)

沿海州とは、ロシア連邦の南東端、日本海に面する地方。沿海地方ともいう。

コラム

整理場と貯木場

整理場を貯木場といているところが多くある。この2つの言葉は、本来内容が少し違っている。整理場は、一時的に木材を整理・検尺する場所のため海面の状態を取り扱っている。貯木場は、海水を絶ち海藻や海虫が入らないようにして、品質を害することなく長期にわたり木材を保管するところである。しかし、海面に木材を入れ貯木場としていところが一般的で、整理場と貯木場を区別して設けたのは、名古屋港が最初といわれている。

(『名古屋木材市場の変遷』後編)



8号地貯木場北閘門
(写真提供：名古屋木材組合)

従前は水面を無料で自由に使っていたが、そこに制限を加え、かつ有料にして整理場として使用することとした。

しかし、その整理場も佐良新田^{さくら}の周辺だけでは木材の量を考えると面積が狭く、汽船積み木材の置き場所がなかった。

その頃、名古屋港では、1万総トン級の船舶の入出港を目標とする拡張工事となる第3期工事が、大正15(1926)年の完成をめどに進められていた。しかし、加福貯木場建設以前からすでに貯木場は不足しており、「貯木場期成同盟会」では新たな貯木場設置を計画していた。その要望と将来構想をもとに計画変更を求める声があがり、第3期工事は見直しとなった。8号地がまだ埋め立ててなかった頃で、7号地と8号地との前面に木材整理場と係留場を置き、8号地に貯木場を建設する方向へと転換された。

当時、名古屋港では本船から降ろされた木材は筏に組み整理場に運ばれ、整理・検尺をして堀川へ持っていき、一部は貯木場に運び、そこで引き上げ製材して積み出すという方法がとられていた。そのため、本船の係留場の設置と木材の整理場が必要であり、このような建設変更に至ったのである。

この8号地貯木場は、総工費89万円、貯木場内の水位は通常は7尺(2.1m)、西口と北口に幅10間(18.2m)の水門を設け、それぞれに幅24尺(7.3m)の閘門を造り、閘門と閘門の間には、同時に6枚の筏が入るようになっている。貯木場の水位は閘門により調節でき、筏の出入りを容易にした。池内水面積は13万坪(429,000㎡)、最大貯木量は130万石で、当時、日本一を誇る貯木場として昭和2年に完成した。続いて3年には、前面の木材整理場約5万坪(165,000㎡)も完成した。

ここで8号地貯木場建設工事前まで遡るが、筏の混雑状態を緩和するために筏係留棧橋を造った。その際この筏係留棧橋は、利用者から使用料をとり有料施設とした。そのため施設の運営方法について議論され、個人に貸与することは既得権を主張する者が現れ、独占される可能性があるとして、公共的経営が望ましいということとなった。しかし、愛知県は自ら経営することなく、公共的性格を意義づけるため、名古屋材木商工同業組合に対して施設の使用権を貸与した。

組合では、この経営について協議を重ね別の会社を組織して、この業務を委託することを決定した。大正14(1925)年3月、株式会社名古屋梶扱所を設立した。昭和3年、8号地貯木場完成後は、(株)名古屋梶扱所がその木材を対象とする倉庫営業並びに運輸、港湾荷役事業の請負を営業目的として、運営を行った。

(株)名古屋梶扱所は昭和19年8月、名古屋水面倉庫株式会社と社名変更をした。

3 筏作業と木材荷役

筏師と荷役作業会社設立

木材の輸送作業を行う筏師の歴史は、木材の歴史と重なる。そのルーツには諸説あるが、この地方の筏輸送は次のような内容である(『梶』日本いかだ史研究会)。

もともと名古屋は慶長15(1610)年、名古屋城築城工事開始と同時に資材搬入用の堀川を開削して、木材の流通が盛んになった土地でもある。木曾やその周辺の山々から伐り出された木材を、木曾川や飛騨川を運ぶ筏師が活躍していた。

その運材方法は、毎年春になるとそま杣(木を伐り出す職人)が山に入り巨木を伐り倒し、夏の終わる頃には伐木を山々の谷を縫う支流の小川に落とす(「山落とし」)。その後、木材は支流に乗り木曾川本流の合流点に集められる。この過程を「小谷狩」という。大規模な木曾川と王滝川の合流点には川面に木材が10kmほど連なっていた。

12月半ばには、木曾川流送が始まり、にしおつなば錦織綱場(現、岐阜県加茂郡八百津町)まで、また飛騨川の場合はしもあそうつなば下麻生綱場(現、岐阜県加茂郡川辺町)まで、木材が滞留しないよう運搬する(「大川狩」)。

急流を下った木材は綱場(木材を一時貯留し、植物の留め綱を用いて筏に組み立て、下流にかいそう回漕する準備を行う設備)で本筏に編成され、竿さばきも鮮やかな筏師の「筏送り」により、兼山(現、岐阜県可児市兼山)、犬山、円城寺(岐阜県羽島郡笠松町)を經由して熱田白鳥の貯木場、また



名古屋梶扱所の社屋
(写真提供：名古屋木材組合)



管狩之図(くだかりの図：一般的には管流し。木材を結束せず1本ずつ流すため、岩場に引っかかった木材を外す作業を「管狩」という)
(『木曾式伐木運材図会』下巻、写真：林野庁中部森林管理局所蔵)



積雪の中での運材作業(川狩・小谷狩)
(写真：林野庁中部森林管理局所蔵)



「旧跡 錦織綱場」の案内板(写真提供：岐阜県加茂郡八百津町教育委員会)



筏師の極積み作業

は三重県桑名の貯木場まで搬送された。立木の伐り出しから「筏送り」の終着までほぼ1年を要した。

筏師は、筏の組み方、一本の丸太に乗り船から降ろされた木材を1カ所に集める技、筏の解き方などを習得して作業を行い、その技術も伐り出される木材の量の増加とともに進歩してきた。江戸・明治時代と続いた材木商の繁栄は、筏師の技術の優劣にも左右されていたともいわれてきた。

大正から昭和初期にかけて木材需要が伸びるにつれて、船による移輸入が増加し、木材を保管する貯木場の開設や増設が始まった。それに伴う木材の入出庫を管理、作業を行う筏取り扱い業者が求められるようになり、筏師も港湾労働者として会社に雇用されるようになった。

筏師の作業内容も、沖取り、筏の曳航、貯木場搬入、検量、仕訳、筏乗り上げ、極積み、沈木処理、車への積み込みなど多岐にわたることとなった。

昭和初期の主要貯木場と主な筏取り扱い業者は次のとおりである。

- ・名港貯木場 名港貯木組 代表 村瀬徳次郎
- ・名港貯木場 秋田組 代表 秋田文四郎
- ・加福貯木場 伊藤組 代表 伊藤銀之助
- ・8号地貯木場 港組 代表 野間政十郎

このほかに、千年組、協和組、㊦組、共同組、宝組、新堀川組、丸三組、八幡組、三商組、金安組、尾三貯木組、熱

コラム

「筏師」の語源は？

文中では、一般的に名称が定着している「筏師」を用いたが、実は昭和28(1953)年に「筏作業員の呼称統一」について港湾荷役関係者の会合で提案され、正式に決まった呼び名である(『桴』日本いかだ史研究会)。古くは『新古今和歌集』にも「筏士」の呼称があるが、江戸時代以降の古文書では「筏師」の文字は見当たらない。「えんやらこ、川並、川日雇、鳶、筏衆、筏人足、川人足、筏日雇、川方、筏のり……」などさまざまで、優れた者を「中乗り」ともいっていた。

民謡「木曽節」の「木曽のナー 中乗りさん……」の「中乗りさん」は、木材を筏に組んで木曽川を運ぶ「川流し」を歌ったともいわれている。



桴乗下ゲ之図(木曾川下流を流される筏(桴)の図)
(『木曾式伐木運材図会』下巻、写真：林野庁中部森林管理局所蔵)

田組、名古屋組、運搬組など、大小18の筏取り扱いの会社があり、750人を超える筏師が貯木作業に従事していた。

貯木場が整備され移輸入木材の増加により、筏師による極積み作業も活況を呈し多忙を極め、手作業から徐々に機械化され焼玉発動機やマグネット式発動機が使用されるようになった。木材も12段から15段ほど積み上げる極積みとなっていた。

ところが好況であった木材業界も、昭和12年の日華事変勃発(日中戦争の始まり)を契機に、暗雲が立ちこめてきた。



極積みされた木材

4 戦争と木材業界

戦時統制の木材と港湾運送業

昭和12年7月の盧溝橋事件発生による日華事変(日中戦争)勃発が、戦争の長期拡大の様相を呈してきた。翌13年4月1日には戦力遂行のためすべての人・物的資源に政府が統制できる法律、国家総動員法が公布された。わが国の経済は次第に戦時体制に移行し、さまざまな戦時的統制が木材業界や港湾運送業界にも及んできた。

昭和14年10月、価格統制令が施行され、本格的な統制経済となった。翌15年10月、輸出入品等臨時措置法に基づく用材配給統制規則が施行され、一定量以上の木材は関係団体を経由しなければならなくなった。

ついに昭和16年6月1日、木材統制法および関連規則が施行されることとなり、本格的な木材統制が敷かれることになった。1カ月後の7月10日、当社は木材統制法施行規則による木材業届出書を商工省に提出した。

木材統制法の目的は、①木材の生産確保と需給の円滑化および価格の公正化を図ること、②木材業・製材業の営業、業務は行政官庁の許可を受けるよう命令する(許可制となる)こと、③日本木材株式会社(以下、日木社)と地方木材株式会社(以下、地木社)を設立し、集荷・配給の拠点とすることとしている。

このような状況により愛知県は木材統制法に基づく独自



加福貯木場内での作業風景



木材で満庫の加福貯木場

の統制会社、名古屋木材株式会社(名木社、材摠10代鈴木摠一郎が取締役社長)を昭和17年5月に設立した。その最大の特徴は「木材統制整備要綱」で木材業を名木社に吸収し、製材業などは各工業組合が統制することとした。しかし、戦争が激しくなるとともに、19年には豊橋の愛知県木材株式会社と合併し、新たな愛知県地方木材(地木社、加藤周太郎社長)が設立された。

一方、戦況拡大による影響は木材業界だけではなく港湾運送業でも統制が敷かれることとなった。昭和16年9月、国家総動員法に基づく勅令「港湾運送業等統制令」が公布、施行された。この統制令は原則として一港一社主義で、企業を統合させ総合的一貫作業をもって能力の向上を図ることを目的として、統制団体を設立し、各企業を統括することになった。

昭和16年10月20日、当社は、港湾運送業統制令施行規則による港湾運送営業届出書を逓信大臣に提出した。

そして昭和16年12月、名古屋筏統制会が設立、18年10月には、名古屋筏株式会社が設立され、各組が統合された。設立時の役員は次のとおりである。

社長：伊藤銀之助(伊藤組)

専務：野間政十郎(港組) 常務：秋田文四郎(秋田組)

第一課長：川瀬俊(港組) 第二課長：白木信(伊藤組)

第三課長：松山清(秋田組) 労務課長：村瀬環(名港組)

現業課：成田善助(名港組) 資材課：中村正亀(千年組)

第一作業所長(8号地貯木場)：野間勘一郎 副：高橋義信

第二作業所長(加福貯木場)：伊藤利雄 副：安井藤次郎

第三作業所長(名港貯木場)：永田兼三郎 副：秋田政次郎

第四作業所長(白鳥御料)：川澄仙松 書記：本部磯工門

第五作業所長(白鳥駅)：富田春次 副：柘植清次郎

第六作業所長(尾三貯木場)：岡田鍵次郎 書記：森文吉

名港北池作業所長：北川清 副：大矢 証一

このほかの、外部協力者

河口百合彦(港湾業者) 高橋儀三朗(港湾業者)

宮地太市(木材組合) 川原田信男(8号地貯木場)

野崎靈(加福貯木場)



また、名古屋筏株式会社の記録から営業概況の全文を紹介する。

当社は港湾運送業等統制令の理念に基き、時局下国家の要請に応じて、当地に於ける各業者の発展的解消となり一層強固なる統合体として、昭和18年10月1日設立登記完了、同日を期し業務を開始したり。

然るに戦局の推移は愈々緊迫を告げ、物量を頼む米英の反抗は海に陸に悽愴苛烈を極め、軍需資材は日を追って其の量を増し、加之海洋筏は戦力増強の大なる一翼として御当局は申す迄もなく、世人の認むる所となり、其の責務亦重且つ大なると共に一方業務も益々繁くして寧日なく。殊に全員の一致協力只管勝たんが為めに、日夜邁進せるの結果、幾分国家の要請に副うを得たと認めらるるは、幸とする所なり。

(句読点は編者加筆)

同社の事務分掌要綱には業務部として、その業務内容が次のように記されている。

現業課

- ①作業現場の処理に関する事項
- ②海洋筏作業に関する事項

公用課

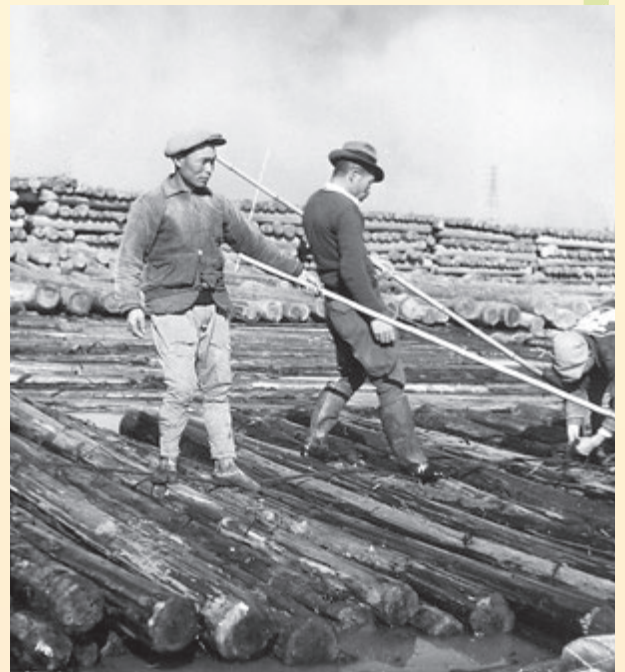
- ①軍管取扱貨物の取扱に関する事項
- ②軍管取扱貨物の見積に関する事項
- ③軍管取扱貨物の計尺統計に関する事項

統制会社である名古屋筏(株)では、軍需資材の輸送方法としての海洋筏での作業を行っていたことがうかがえる。そこで戦時中、海洋筏が実際にどのように行われていたのか、次に記述する。

海洋筏

戦争の激化に伴い木材は軍用資材が中心となり、需要が高まっていた。しかし、木材を輸送する船やトラック、人も不足している状況のなかで、長尺物は陸送では難しく海上輸送に頼らざるを得なく、そこで木材を筏に組んで曳航する方法が考えられた。

当時、北海道から荒海を海洋筏で輸送する技術が関係者



筏師の作業風景



海洋筏
(写真提供：材惣DMBホールディングス株式会社)

の努力で成功して、時の東条内閣は海洋筏を大いに各地に推奨していた。

この地方では、昭和17年7月、和歌山県新宮市の熊野川から1,500石の紀州材の海洋筏が名古屋港へ入港した。この輸送は地木社の要請で名古屋筏統制会があたり、名古屋港に入港した最初の海洋筏である。この成功を契機に海洋筏による木材輸送は本格化し、次第に尾鷲、引本、磯辺など紀州沿岸や四国長浜港から入港するようになり、筏も大型化し、終戦までに三十数回にも及んだという。

『尾鷲市史』(下巻)には、昭和18年夏頃から始まった尾鷲材による海洋筏について詳細に記しているのので、その内容を紹介する。

(略)筏作業の現場責任者は名古屋筏統制会(昭和18年10月名古屋筏株式会社に改組)所属の成田善助氏である。筏を組む作業は、尾鷲港で行ったこともあるが、引本港を利用する場合が多かった。引本港は尾鷲港よりも出入港船が少ないなど、筏を組むに便利であった。だから、尾鷲港からわざわざ引本港へ木材を曳航して海洋筏に組んだ。

長さ50尺に切りそろえられた檜などの大木約3,000石が、長さ約250尺、幅約35尺の一つの長大な筏に組まれるのである。後には約5,000石を一つの筏に組んだ。一つの筏を組むには、ワイヤロープ、その他の資材が乏しく、また名古屋筏統制会から15人出張していたが、人手も足りないので、15日から20日ぐらいかかった。

一つの筏を2隻の船で曳航するのであり、最初は地元の漁船を使ったが、間もなく愛知県名古屋港務所(現、名古屋港管理組合)所属のタグボート万千代丸・泉吉丸(編者注：泉吉丸に該当する船はなく、竹千代丸が千年丸と思われる。万千代丸とともに曳き船で、海洋筏の曳航をしたこともあるという)の2隻を使うようになった。曳き船の船長と上乘責任者で天候を見て、出航の日時を決める。海洋筏はまず的矢湾に入って、筏を締め直し、日和を見て名古屋に向かうのであるが、4ノット(1時間4海里)ぐらいの速度だから、尾鷲港から名古屋港まで約2昼夜かかった。(略)。

また、当時、燃料不足で困っていた名古屋市民のために



薪を筏に積んで運んだこともあり、尾鷲港と引本港から数回行われ、一つの筏に約3万束の薪を積んだという。名古屋市民から大歓迎されたことはいうまでもない。

この海洋筏による木材輸送もアメリカ軍機の標的となり襲撃されるようになり、尾鷲材の海洋筏も昭和20年になってからは1、2回曳航されただけで断念せざるを得なくなったという。

戦時中、名古屋筏統制会(昭和18年10月改組：名古屋筏株式会社)がかかわった海洋筏は主に紀州沿岸から名古屋港への輸送であった。ところが、当社取締役相談役であった野間進(平成27年9月23日死去)が、先代の野間政十郎(当時、名古屋筏(株)の専務)に、北海道から青森(八戸?)まで海洋筏に石炭を積んで運んだことがあると、以前聞いたと取材の中で話していた。

ちなみに、野間進は昭和18年4月に結婚しており、そのお祝いとして野間政十郎から青森で購入した桐のたんすをプレゼントされ、平成の時代まで使っていたという。

名古屋から北海道まで出張して、海洋筏に石炭を積んで運んだという記録は残っていない。しかし、それを裏付ける記述が『新室蘭市史』(第二巻)にあった。

内容は、「昭和17年末、(室蘭の)中卯埠頭に輸送されない200万石を超える陸軍軍用材が山積みされており、当時(陸軍)需品廠の要請を受けた株式会社栗林商会(本社・室蘭市)が海洋筏で、その木材の輸送を18年4月から始めた。海洋筏の1号、2号、3号が成功すると筏に石炭を積んで輸送する案が出て、4号から実行された。当初の輸送先は北海道に近い釜石、塩釜などの港が多かったが、19年夏には2万5000石の大型筏を東京港芝浦岸壁に輸送したという。この陸軍の軍用筏の成功により海軍は、室蘭港を基地として海洋筏を開始し、(株)栗林商会が海軍の命を受け、3万石の筏を終戦まで5つを青森県の大湊まで輸送をした」と記述されていた。

また、当時海洋筏を組んでいた(株)栗林商会の『栗林100年史』にもその事実が記されており、同社のグループ会社の三ツ輪運輸株式会社も、釧路～八戸間で実験輸送を行い、その後、本格的に輸送を始め、海軍の海洋筏でも釧路から大湊へ3つ送ったとあった。



曳き船・竹千代丸：写真左
(写真提供：名古屋港管理組合)



名古屋海軍用材組合から届いた封筒

野間政十郎が海洋筏で石炭を北海道から青森まで運んだという年月日も港も不明なため、このいずれかにかかわったかどうかは詳らかではない。しかし、当社が名古屋海軍用材組合（鈴木達次郎理事長・材惣木材株式会社内〈現、材惣DMBホールディングス株式会社〉）依頼の木材を保管していた。また、『材惣330年史』によると、当時材惣木材（株）から幹部社員の江端正雄（北海道担当）と加藤藤吉を海軍省経理局へ囑託として派遣しており、加藤は海軍省に海洋筏による輸送を提案したと記されている。このことなどから推測すると、名古屋筏統制会（昭和18年10月改組：名古屋筏株式会社）が北海道の海洋筏に、いずれかのルートの依頼を受けかかわったのではないのかとも考えられる。

また、上地木材株式会社の上地武は、当時親しかった港組の野間政十郎について自著『きつつき』の中で、「戦時中、樺太材などを海洋筏にした経験がある」と記述している。このことも、野間政十郎が戦時中、北海道の周辺で海洋筏にかかわっていたことを裏付けるのではなかろうか。

戦時中、軍用資材として紀州方面から海洋筏で運ばれた木材は、名古屋港に入ったあと、いったん加福貯木場に運ばれ保管されていた。

5 加福土地株式会社から 名古屋港木材倉庫株式会社に商号変更

貯木場経営

ここで当社の営業概況に話を戻してみると、貯木場開設から数年間はちょうど木材業界の黄金時代と重なったことから順調な運営であった。しかし、昭和4年10月に起きた世界恐慌が日本経済をも巻き込み、その不景気の嵐は、木材業界にも影響を及ぼした。当社の貯木場経営も木材業界の不振を免れず木材取り扱いの方針を転換した。貸庫を整理し保管品受注を主として保管料率、貸庫料率をそれぞれ1割から3割ほど下げるなど努力をして取扱量増加を図った。木材市況の不振による入庫の減少とともに一時的ではあったが、貯木場が苦難を強いられた時期でもあった。



加福貯木場現場事務所

昭和7年頃には不況の時代にありながらも金利の低下による金融緩和の傾向となり、産業界の不況はやや解放された。また、軍需工業が活況となってきたことから木材市場には、樺太材や北洋材が多く入荷していた。翌8年の樺太庁の林政改革を見越した特殊事情も背景にはあった。しかし、林政改革施行後の樺太材は急激に減少し、それに替わり南洋材、米材の輸入が増加した。

この頃の当社の営業内容は、長期の貯材が可能な環境にあったことから、前年と比べると徐々にではあるが、業績が上向いてきた。一方で、一部企業の工場用地の需要が台頭し、当社敷地内の土地の賃貸収入の増加という好事情も伴っていた。

ところが、次第に戦争による輸入制限で輸入木材が減少し、それに取って替わったのが、内地材の市場への出回りである。

昭和13年以降には戦時統制の影響で、一般向け建築用材は沈静化していた。しかし時局関係の公用資材は、大陸への供給物資移動により需要が活発化し、内地材の移入が旺盛となった。当社では、引き込み線敷設の効用と、倉荷証券活用による資金融通の運用に伴い貯木場の収容面積が不足するなど、この頃は比較的好調であった。

昭和15年後半からの統制経済の強化は木材価格の低下につながり、統制会社設立など木材産業の機構改編の過渡期に直面した。また輸送の停滞は集荷の減退を招き取引も萎縮し、貯木場経営には最悪の状況であった。

戦火が拡大するにつれて戦時経済を構築するために、重要な必需品である木材の生産増強施策の具体化に伴い、当社では貯木倉庫の緊要度が一段と加わることを予想し、時局下の使命に沿った運営方針を立てた。実際に当社の貯木場は、特殊用材(軍用資材)の集荷に相当活用されていた。

昭和18年から19年にかけての記録を見てみると、そこには「重大戦局下の緊要資材木材の増産^{しゅうか}蒐荷の強化に伴い、これが保全の協力機関たる貯木場は有効に活用せられて業況は順調」と、その内容が記されている。当時の「発信簿」に次のような文書の控えが残っていた。

昭和18年10月8日 加福土地株式会社
海軍省経理局御中



8号地貯木場現場事務所



海軍省経理局「右證明ス」の捺印のある証明書

(注5)

(略)先般本社が御用木材保管中の証明書交付のお願いをしましたところ、早速お聞き届けくださりかたじけなく大変感謝いたしております。まずは間違いなく受け取りましたことお礼まで。

(略)先般本社が御用木材保管中ナル事ノ証明書御交付方御願申上候処

早速御聞届御下付賜り忝ナク奉万謝候先八右御受旁々御礼迄如斯御座候(注5)

敬具

そのような状況のなかで貯木倉庫が重要視され、昭和19年5月1日、臨時株主総会が開かれ、「加福土地株式会社」から「名古屋港木材倉庫株式会社」への社名変更が承認・可決され、同年5月8日商号変更の登記がなされた。

しかし、この頃になると戦況は厳しさを増すばかりで本土空襲も重なり、名古屋港木材倉庫と一新した当社には、厳しい現実が待っていた。

6 戦災と天災、 空襲下の貯木場

東南海地震と空襲

名古屋港木材倉庫株式会社と商号変更を行って約7カ月後、「昭和19年12月7日午後1時50分、緩慢なる南北水平動を感じたるも、いつもの通り驪^{やが}て止む事とのみ予想したるに、段々と強烈となり、遂には直立する事も歩行する事も困難となる」と。

これが、東南海地震である。この地震は、昭和19年12月7日午後1時36分頃、熊野灘を震源とし、マグニチュード8.0(平成7年、阪神・淡路大震災はマグニチュード7.3、23年、東日本大震災はマグニチュード9.0)である。被害は、愛知、三重、静岡の3県が大きく、名古屋市内は南部、特に南区内に集中しており、地盤の亀裂、液状化現象による水や土砂の噴流、家屋の倒壊が見られた。

当時は、大戦の敗戦色が次第に濃くなりつつあった頃で、新聞などで報道されることもなく、国民にはその真相が知らされないでいた。そのためこの地震に関する記録はあまり残されていない。

社史編さんの資料整理をしていたところ、ボロボロの封筒の中から「地震被害概要」と書かれた20ページほどの文



社名変更頃の本社社屋



東南海地震により倒壊した2号地(現、ガーデンふ頭)東側護岸(写真提供：名古屋港管理組合)

書が見つかった。そこには、冒頭の書き出しに続いて地震発生当時の悲惨な状況が記されていた。

壁土墜ち、土煙立ちこめ土臭くなり、西に東に土煙立ち昇るも未だ惨害の甚だしきを思はず。目前の事のみ思いたるに、被害地域は意外に広く、且つ本社の蒙りたる災害は実地踏査するに従い愈々甚だしきを覚え、ここに概要を記して後日に残す。

続いて、貯木場とその周辺の場所21カ所について被害状況が克明に記述されている。

加福貯木場内の道路は、至る所で亀裂と陥没。橋は、橋梁が橋脚から外れ、第1水門、第2水門ともに橋脚が折れコンクリートの壁が埋没し修復不可能な破損。貯木場事務所は倒壊など、その内容はどれも、「驚嘆すべき地震の威力か、文字言語にては到底言い表し難い、修復はかない難く全部取り払い改築するに非ざれば、使用に堪えざるもの如し」の文字が並び、貯木場一帯の惨状が記されている。

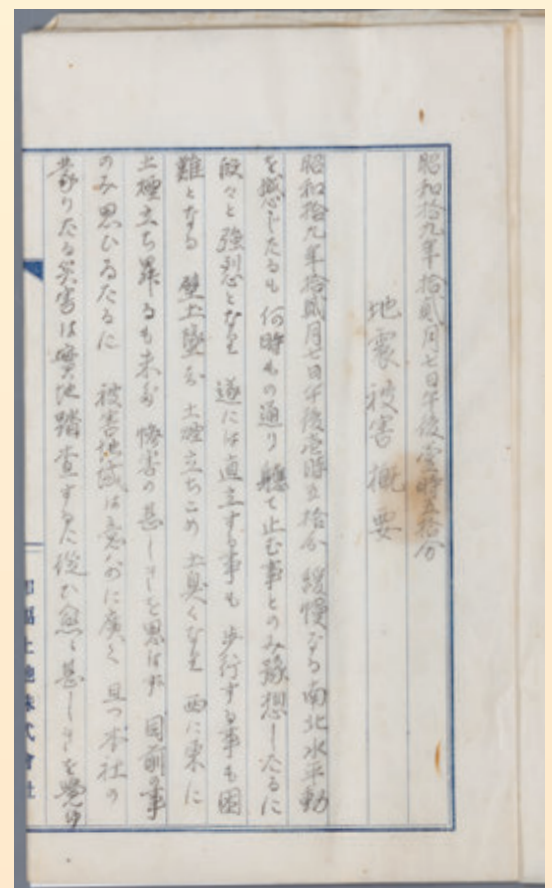
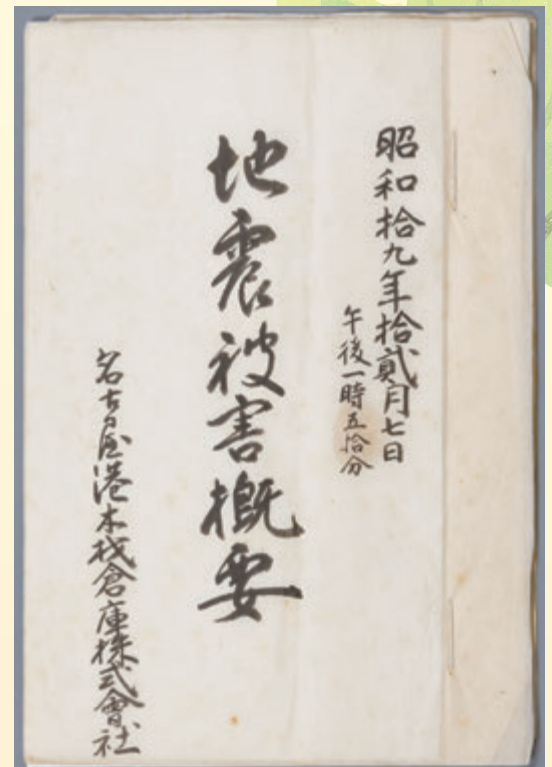
この地震により8号地貯木場は、復旧を断念して埋め立てによる宅地造成への転換計画が出るほどの壊滅的な被害を受けた。しかし、名古屋水面倉庫(株)が自費で復旧に乗り出し、日本一の貯木場を立て直すこととなった。



昭和17年4月18日午後1時半頃、突然名古屋上空に米軍のB25が飛来した。名古屋への空襲の始まりである。そして、東南海地震の6日後の19年12月13日、B29による本格的な名古屋空襲が始まった。特に名古屋港周辺の臨海工業地帯には三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所大江工場などの航空機製造工場があったため、B29の爆撃が多く、隣接する貯木場への焼夷弾の投下が頻繁にあり、水上の火災を引き起こしていた。

当社の加福貯木場にも、昭和20年3月12日と5月17日の2回、空襲による焼夷弾の集中投下で、貯木の焼失による壊滅的な被害を受けた。この2回の空襲は名古屋港地帯、特に、港湾施設や周辺工場が集中的に爆撃を受け、熾烈を極めた。

当時の状況について詳しい資料はないが、3月12日の被害について、次のような記録が残っている。



「地震被害概要」の表紙とその一部

コラム

戦時下の創立20周年

《一行は当社の賓客事々も候へば料理万端でき得る限り豊富なるように御配慮方御願申上候。追伸、午前9時以前に警戒警報発令ある場合には中止可致に付き予め御含置被下度候》

これは昭和18年5月31日付け、伊勢の宿泊先宛文書(控え)である。戦況がますます悪くなる昭和18年5月、当社は創業から20年を迎えた。そのようななかで20周年記念として、社名入りの春慶塗りの盆や扇子を得意先に贈り、5月7日には名古屋市の覚王山日泰寺で物故重役の追悼法会を営み、6月3、4日には伊勢大廟参拝の儀を行っている。さまざまな戦時統制のある時期に創立20周年を祝った。この背景には、当社が幸いにも特殊用材の集荷に貯木場が活用され、運営が順調であったということであろう。加福貯木場が震災と戦災で壊滅状態となる2年前である。

貯木場水面総面積約87,000坪の内、被害区域約22,000坪焼失木材約7万石、被害区域内に約103,000石の貯材があり、その内約7割焼失。価格概算2,000,000円と推定

- ・設備損害 橋梁2カ所焼失
- ・消火出動人員 軍部側 約20人、消防・警察 若干名、名古屋筏及び隣接32社並びに三菱より約120人

日没時に鎮火(3月12日午前0時2分、空襲警報発令)

この記録から推定すると当時貯木場全体では、満庫であれば40万石~50万石の木材が保管されていたと思われる。

また、5月17日の空襲は、被害の詳細は不明であるが、消火作業支援者について次の記録がある。

5月17日	桜消防署	50人	蒸気ポンプ	4台
	横須賀海軍警備隊大江派遣隊	50人		
	阿部工業	10人	手押しポンプ	2台
	名古屋筏	15人		
5月18日	桜消防署	20人	蒸気ポンプ	2台
	陸軍航空本部名古屋築地駐屯部隊	60人		
	名古屋筏	15人		
5月19日	名古屋筏	30人	大日本木材防腐(株)	
		10人	個人6人	計266人

いずれの空襲でも幸い本社社屋の焼失だけは免れたが、集積、極積みされていた木材に焼夷弾が落下し、各所で発火して大火災となった。警察署、消防署をはじめ海軍など各方面から大勢の応援隊で消火活動に努力をした。しかし猛烈な火勢により消火は極めて困難で、海軍用材を主として貯材のほとんどの木材が焼失したと記録されている。

貯木は水中に何段にも極積みされているため、水面から出ている部分が燃えてなくなると、その下の木材が浮き上がり燃え始め、またその下の段へと次々に燃え移って結局全部燃えてしまうという状態だったという。

その後も周辺の軍需工場を標的とする空襲は続いた。当社は、震災で貯木場の施設が破損し、二度の空襲で貯木場の木材を焼失した。戦時下の会社には震災や空襲の苦難を克服して時局に応える使命があり、当社は業務の遂行に努力していた。しかし、昭和20年8月15日、終戦を迎えた。

7 土地活用と経営

木材関連事業者の集合地

会社設立と同時に小作者に対して小作地返還を行い、解決と同時に将来経営すべき貯木池設計を終え、大正12(1923)年9月17日、愛知県知事にその認可申請を行った。

大正12年の加福土地株式会社設立当初の経営地の内容は、第1回営業報告に記載されている。

土地 一、二二五、一六一円五七〇
 名古屋市南区笠寺町字加福一ノ切拾五番荒田八畝七分
 外畦畔四歩外参百八拾参筆ノ合計反別五拾壹町貳反参
 畝六歩七合七勺八才(15万3696坪7合7勺8才)此價
 格金百貳拾萬円也
 返地及地上物件賠償金貳萬五千百六拾壹円五拾銭

大正14(1925)年5月に貯木場が完成し、経営地のうち貯木場面積は105,586坪445(348,435㎡)で、埋め立て経営地は48,110坪333(158,764㎡)であった。

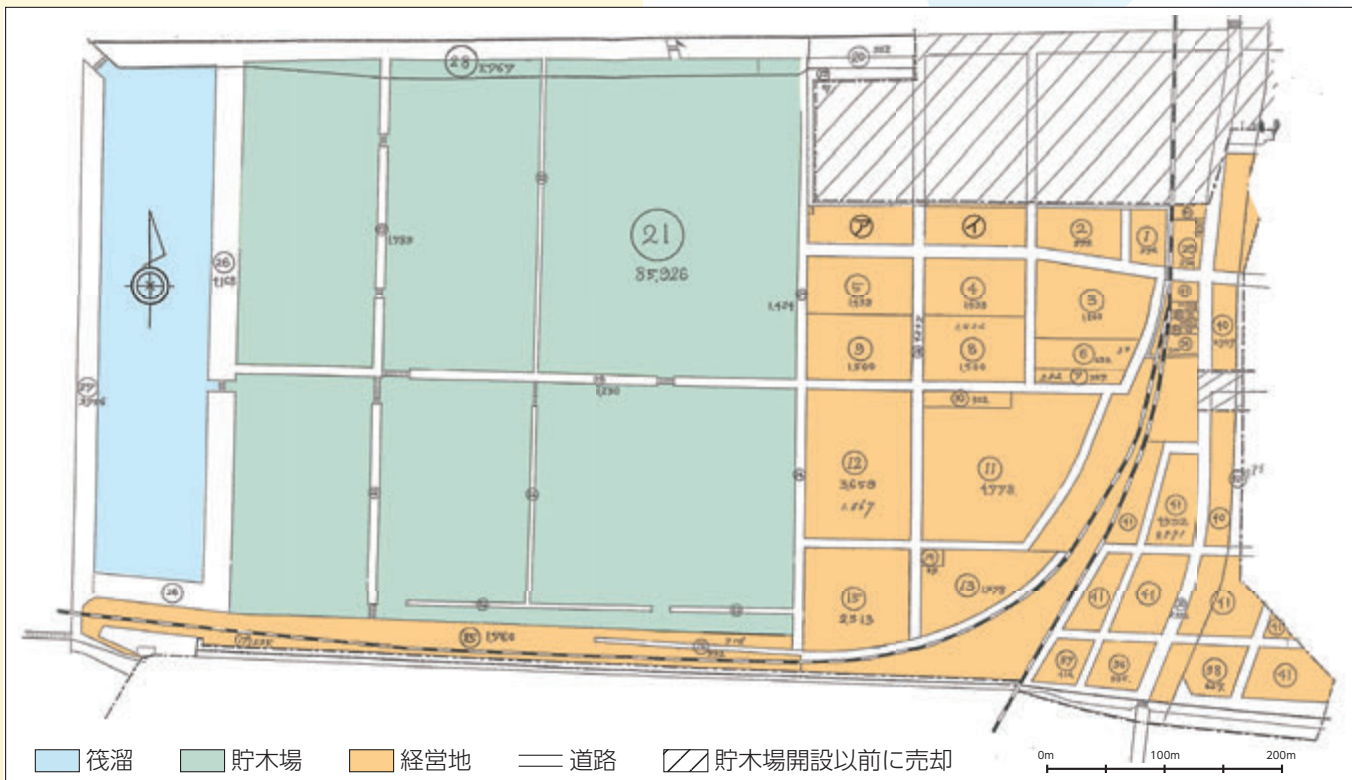
この埋め立て経営地の使用目的について、「宅地建物等価格統制令第6条第1項ニ依ル申請書」(昭和17年6月3日付け)の中の「7.譲渡セラルル土地ノ現況及使用目的」として、次のように記載されている。

加福土地株式会社が住宅地経営のために大正14年埋め立てをなし宅地として区画を整理し、名古屋港を背景とする名古屋市東南部地域の開発発展に努力経営し、大正14年既に宅地の素地は完成した。以来建物敷地を目的として経営管理し来りたる土地にして爾来附近一帯は住宅及工場等多数建設せられ道路は整備し、隣接には名古屋鉄道株式会社の停車場を構え水陸運輸交通に至便の環境にあり。(句読点は编者加筆)

会社設立当時の経営地は宅地として利用されていたが、当初から工場用地として畦地製作所および村瀬製材に合計2,700坪(8,910㎡)を賃貸(㊸㊹)していた。同社は事業の隆盛とともに工場の増築を行い、山崎川と大江駅間に軌道を敷設、水陸連鎖の運輸を進め埋立地促進を図った。



筏の池入れ作業。奥の建物は経営地に立つ工場



名古屋港木材倉庫株式会社平面図(昭和20年頃)

(注6)
三新プライウッド：昭和9年6月、三井物産(株)の「三」と(株)新宮商行の「新」の頭文字をとって命名、設立されたラワン合板工場。南区笠寺町字加福三の切18(敷地：6,000坪、建物：1,020坪)に本社と工場を建設した。しかし、11年の火災により工場を焼失したことからその営業権は、13年に三井物産(株)に譲渡された。



三新プライウッド(株)全景
(「新宮商行100年史」より、株式会社新宮商行所蔵)

(注7)
大江合板：昭和10年5月、名古屋市南区笠寺町加福三の切456に鈴木商会と井桁藤商店(現、(株)井桁藤)の共同経営で、水上保税地域2,000坪、陸上保税地域3,000坪の大江合板株式会社を設立し、同年9月に開業した。保税工場製品のラワンベニヤ板は外国のみに販売が許された。主な販路は、旧満州(中国東北部)、南アフリカ、ヨーロッパ、東南アジア、台湾などであった。19年10月には商号を日産木材工業(株)と変更し、所有する土地の名義を移転した。

昭和9年頃には好況とともに工場用地の需要も高まり、土地の賃貸収入も増加傾向のなか、経営地内で新しい業態の会社が創業した。南洋材の需要増加に伴うラワン合板工場として三新プライウッド株式会社(注6)(③④⑤)や、井桁藤商店と(資)鈴木商会が共同で設立した大江合板(株)(注7)が誕生した。11年3月には経営地から1,890坪(6,237㎡、㊶㊷)を鈴木商会に売却した。同年6月には大江合板(株)に2,313坪4合3勺8(7,634㎡)(⑮)を売却した。

昭和15年4月と5月には名古屋鉄道(株)に約1,800坪(5,940㎡)、750坪(2,475㎡)を売却した。

昭和16年12月、太平洋戦争開戦以降の経営地利用者台帳には「海軍省」(⑪⑫⑬)の文字があり、約12,000坪(39,600㎡)が貸地となっていた。営業報告書では、統制強化のなか貯木場は比較的活用されており、特殊用地、すなわち海軍省に賃貸した土地の収入が記されている。この土地は、終戦とともに21年には契約が解除された。

経営地開設当時から営業の畦地製材(後、畦地木材)は、工場が戦災で焼失したことにより昭和22年に廃業した。