Ⅲ 戦後のスタート～存続の危機

［昭和 20(1945)年～昭和 41(1966)年］

1 焦土からのスタート

終戦から再起へ

度重なる空襲で名古屋市街は焦土と化し、加福貯木場も空襲と地震の被害により、本来の機能を失いかけていた。そして、昭和20年８月15日、終戦を迎え、暑く長い一日は終わった。

人々は、戦争が終わり空襲の不安からは解放されたものの、深刻な食料難と住宅不足、物不足に見舞われどん底生活を強いられた。

敗戦によりわが国は、アメリカを中心とする連合国の占領下に置かれ、連合国最高司令官総司令部(GHQ、以下GHQ)の指令によるさまざまな占領政策を押し付けられた。昭和21年２月には、インフレの進行を阻止するために「金融緊急措置令及び日本銀行券預入令」が公布された。これは、５円以上の日本銀行券を預金、あるいは貯金として強制的に金融機関に預け入れさせ、既存の預金とともに封鎖し、生活に必要な金額に限り新銀行券で払い出しを行う非常措置の実施である。この「新円切り替え」「預金封鎖」は、市中の金融流通のバランスを図る目的で実施されたが、物価の高騰は26年頃まで続き、現実にはなかなかインフレからの脱却は困難であった。

◇

終戦直後の加福貯木場では、来る日も来る日も焼けこげた木材の片付け作業が行われていた。貯木の多くは軍用材であったことから、この焼け残り木材は、海軍省から材摠木材株式会社(現、材惣DMBホールディングス株式会社)に払い下げられ、燃料不足、薪不足に苦しむ名古屋市に無償で寄贈された。市はこれを薪炭組合に委託し、組合では貯木場に丸鋸製材機を持ち込み、総動員で薪づくりを行い、市民に配給したという。

当時は、戦時中の木材統制が解かれておらず、木材業界は自由経済には至っていなかった。戦後復興のための木材需要が見込まれてはいたが現実には、原産地の出材不振や

空状態の加福貯木場(上)と８号地貯木場(下)
(国土地理院撮影の空中写真：昭和24年撮影)

輸送難により市場に出回る木材はただちに消費に向けられ、貯木場に保管される木材はほとんどない状態であった。当然、保管料収入には大きく影響し、貯木場の在庫は減少の一途をたどり、枯渇の状況を呈していた。

この頃の様子を、当時加福貯木場に携わっていた人によると、「昭和22年頃から23、24年頃まで、木材が入庫するまでの一時期、空状態となり水がきれいになった貯木場を、養魚場として活用していた」ことがあったという。

貯木場の業務は開店休業に近く苦しい時期であった。そんな状況下の昭和22年、当社の経営態勢がその年４月に制定された「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」（略称：独占禁止法）に抵触するということで、役員の変更が求められたのである。その理由は、この法律の第一条に、「（略）事業支配力の過度の集中を防止して（略）」とあることから、大正12（1923）年の会社設立から長年、経営の中枢で尽力されてきた役員がその対象となった。

昭和22年11月には４役員が退任し、新たに役員を推選して、翌23年３月に開かれた臨時株主総会で、その役員の選任が承認・可決された。

〈退任役員〉　代表取締役　見田重次
　　取締役　竹田嘉兵衛
　　取締役　水谷爲之
　　監査役　山崎文次
〈就任役員〉　代表取締役　神戸分左衛門
　　取締役　水谷爲之

名古屋港木材倉庫株式会社は新しい経営陣により心機一転、稼働を始めるが、相変わらず貯木場への保管木材は低調であった。昭和23、24年頃には、加福貯木場の北側の埋め立てと売却を考えるなど、貯木場の運営方法が試行錯誤されていた。

しかし、一方で昭和23年頃から内地材の市場への出回りが始まったことや、北海道材の入荷も始まるなど、木材業界もやや活気を取り戻した。そのため木材市場への期待も高まり、浮上した貯木場の埋め立て・売却計画は何とか取りやめとなった（p.85「４　終戦後の貯木場と経営地」参照）。

なお、当社の事業目的に、土地の売買、賃貸借利用経営

社名の看板

とあるように、貯木場の保管料収入以外に土地の賃貸収入があったことが、決算で利益を計上できた要因でもある。

2 木材業界の状況と動向

木材輸入再開へ

名古屋港に入荷する木材は、戦前は米材、南洋材をはじめ輸入木材の増加により活況を呈していたが、戦争により外国からの入荷は中断し、北海道、紀伊、伊勢などからの内地材が主となっていた。昭和元年には木材の入荷量30万ｔを誇っていた名古屋港は、終戦の20年には9,000ｔまで激減していた。

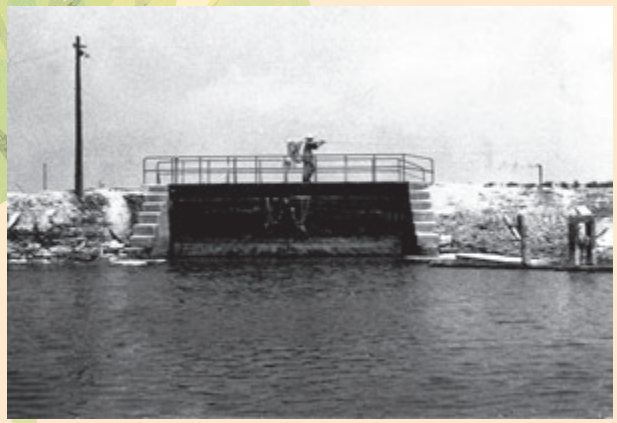
終戦直後の名古屋港はGHQの管理下に置かれ、連合軍の中部地方への進駐の上陸港として、また、出征兵士の引き揚げ港など戦後処理の港として使用されていた。昭和22年４月１日、名古屋港はGHQから輸出港として指定された。その年８月15日には制限付きではあるが、民間貿易再開の許可を受けたことにより、輸出入港として復興に向けて動き出した。

木材業界では、GHQの仮設住宅設置などの特需が、合板業界に大きな復興をもたらした。本来合板とは南洋材を使ったラワン合板であった。この当時はまだ木材も統制下の切符制による割当で、合板用丸太はすべて内地材であったことから必要量を満たすものではなかった。

例えば、昭和22年の合板用丸太は、ブナ、シナ、セン、マツなど41樹種に及んでいたが割当数量の半分余であった。

戦後の南洋材の輸入再開は、昭和23年６月に日本政府がフィリピンとの間でラワン材の輸入契約を結び、政府管理のもとで輸入が始まった。この南洋材は輸出合板試作のためで、全国の政府指定の合板会社９社に配分された。愛知県では中村合板と新田合板が指定され、合板はその年10月、アメリカに向け輸出された。

本格的な輸入は、まず昭和21年10月に「木材統制法」が廃止され、そして、これまで行われてきた木材の配給、価



加福貯木場水門

格の統制、輸送証明制度など木材の配給・価格にかかわるすべての統制が25年１月１日に撤廃され、同じく１月、民間輸入貿易の制限も撤廃されて木材の取引が自由となったことから始まった。

その年６月、民間貿易木材船第一号として辰宮丸（新日本汽船）がラワン材7,000余石（2,300ｔ）を積んで名古屋港に入港した。この木材は加福貯木場に搬入・保管された。これを皮切りに南洋材は、昭和23年には3,175ｔであったのが、25年は27,324ｔ、26年は118,115ｔ、28年は317,532ｔと急激に増加し、その後の入荷量は年々順調に伸びて、33年には692,777ｔを超えていた。この当時の南洋材はほとんどフィリピン産のラワン材が主であったが、他には英領ボルネオ（現、マレーシアのサバ州の地域）などからも入荷していた。

この状況について「日本林業経済新聞」の昭和26年１月１日付け新年特集号「躍進する木材産業」をテーマとした寄稿記事の中で、「南洋材と合板」（加藤清吉〈井桁藤合板株式会社・井桁藤木材工業株式会社社長〉）について次のような一文があるので抜粋して紹介する。

> （略）名古屋はいまや外材殊に南洋材の受入態勢については万全の機構と機能を発揮し得る段階に到達し、しかも受入の設備についても加福、八号、名港、白鳥といった官営民営の大貯木場を有ちこれ等の設備は如何なる風水害にも耐える堅ロウなものだけに外材輸入の最好適地といわねばなるまい。（略）

南洋材輸入増加の背景には、名古屋の合板産業の躍進があり、生産・輸出量は全国トップの位置にあり、その原材料であるラワン材の入荷も急速に伸びたということである。

名古屋の木材産業での木材の使途は、合板ばかりではなく、建築資材などの一般製材品、建具、床板、国鉄（現、JR）の枕木、電柱、ハードボードなどである。名古屋発祥とされるパチンコは、その台に木材を使用しており、特にパチンコ台は狂いの少ない合板が適していたことから木材産業とパチンコ産業とが連携し、ともに地場産業の発展に貢献したことに触れておきたい。

昭和25年になり木材統制に関する法がすべて解除された。そして、その年の６月、朝鮮戦争が勃発した。この頃

コラム

名古屋発祥の合板

合板は名古屋の浅野吉次郎（1859～1926）の発明によって生まれた。そのきっかけとなったのは、明治38（1905）年、浅野木工所が三井物産名古屋支店からインドコロンボ（現、スリランカ、コロンボ市）への輸出用モミチェスト（紅茶用のモミ茶箱）の生産の依頼を受けたことである。その競争相手であるイギリスでは、すでに合板チェストを使っていたことからそれを取り寄せた。明治40（1907）年、まず、浅野はブナ丸太を切削するロータリーレース（木の皮を剥ぐ機械）を完成させ、単板生産と乾燥・接着を始め合板を完成した。明治43（1910）年に合板は、浅野木工所の「浅野式合板（ベニア）」の名称で専売特許を得た。これがわが国の合板の始まりである。

の日本の経済状態は前年のドッジライン(GHQの経済安定政策)によりインフレは収束したものの、財政金融引き締め政策のもとで厳しい不況にあえいでいた。そのなかで勃発した朝鮮戦争は、建築用材、パルプ用材、枕木・電柱用材をはじめとする木材の大量需要による特需景気を巻き起こした。名古屋の木材業界が活気づくきっかけともなり、その後の飛躍的な発展につながることとなった。

◇

戦時中主力となっていた北海道、紀伊、伊勢の木材をはじめとする内地材の入荷は、昭和23年の287,397ｔをピークにその後も、毎年200,000ｔ前後を維持していた。その入荷量の占める割合は南洋材を押さえてきた。ところが南洋材の入荷が急増するなかでついに28年、内地材217,706ｔに対し、南洋材は317,532ｔとその位置が逆転したのであった。

以後、経済の好調に伴う木材消費需要の増加、特に合板工業界の発展が南洋材輸入に拍車をかけ、昭和30年代に入っても順調に伸びた。34年には28年のほぼ２倍に当たる731,741ｔの入荷量となり、以後も右肩上がりで上昇した。

内地材、特に北海道材の入荷量が徐々に増えてきた。そのきっかけとなったのは、昭和29年９月26日に北海道を襲った台風15号(洞爺丸台風)により北海道の森林が、風倒木による空前の被害を受けたことにあった。この風倒木の需要を官民協力で協議して販路を開拓し、それが30年に名古屋港にも大量移入した。以後、北海道材の入荷量増加につながったのである。

一方、戦前には南洋材とともに多くを入荷していた米材は、昭和26年３月になって戦後はじめての名古屋港への荷揚げとなった。この年は2,299ｔの入荷であったが、28年には21,278ｔ、29年には35,875ｔと急増となった。しかし、その後は価格上の問題により減少し、本格的な入荷が始まったのは、30年代半ば以降である。

また、ソ連材の輸入は、かなり遅く昭和30年代になってからで、31年に戦後初めて1,995ｔが名古屋港に入荷し、32年の11,934ｔから本格的な入荷が始まり、その後徐々に増加となった。

このように名古屋港に入荷する移輸入木材は年ごとに増

休憩時間の船内作業従業員

加し、名古屋の木材産業も活況を呈して、各貯木場は満庫の状態が続いていた(**表１**)。そして、昭和34年９月、伊勢湾台風が襲来することとなった。

業界の再編成

統制下に置かれていた木材の取り扱い業者の中には、終戦により新会社を設立するところも出てきた。昭和20年10月、名港貯木組が統制会社の名古屋筏株式会社から独立し、新たに株式会社名港組(昭和23年11月には名港運輸株式会社と名称変更)を誕生させた。

木材統制や筏統制が解除された年の昭和25年５月には統制会社である名古屋筏(株)が解散、同社の第三作業所(名港貯木場)を名港運輸(株)が引き継ぎ、同じ５月には港組、熱田組、尾三貯木組などを統合して新たに名古屋筏企業組合(理事長・野間勘一郎)を設立した。

名古屋筏企業組合は昭和31年、木材扱い作業を分担するため、同組合が検量、検尺作業を行い、庫内荷役作業を行う名古屋港筏株式会社を設立し、移輸入木材の増加に伴う業務の合理化を図った。このように木材市場の変化に伴い木材業界ではその姿も徐々に変わりつつあった。

そして、当社も木材の移輸入が活発化の兆しが見え始めた昭和25年、時勢の推移に伴い経営の合理化を目指すとともに、かねてから懸案となっていた名古屋水面倉庫株式会社との合併を具体化した。

名古屋水面倉庫(株)は前述したとおり、大正14(1925)年３月、愛知県が管理する８号地貯木場を運営する目的で株式会社名古屋桴扱所として設立し、昭和19年８月、名古屋水面倉庫(株)と社名変更を行った会社である。同社は、運営する８号地貯木場が19年12月の東南海地震と翌20年の空襲により壊滅的な被害を受け、それらの修復に多額な費用を要したことと、終戦後、木材の移輸入の激減による貯木場保管料の減収などがもとで、経営不振に陥っていた。

名古屋水面倉庫(株)(代表取締役社長・野間政十郎)は、長年公共貯木場としての事業を重視して木材産業界に貢献してきた。そこで当社は昭和25年９月、名古屋水面倉庫

表１　名古屋港輸入木材仕出地別　　(単位：ｔ)

年	北米材	南洋材			ソ連材	その他	合計
		フィリピン	英領ボルネオ、その他	計			
S23年	－	1,838	1,337	3,175	－	－	3,175
24	－	5,372	1,264	6,636	－	699	7,335
25	－	26,200	1,124	27,324	－	272	27,596
26	2,299	111,310	6,805	118,115	－	132	120,546
27	4,140	126,703	2,129	128,832	－	87	133,059
28	21,278	306,536	10,996	317,532	－	70	338,880
29	35,875	327,684	32,610	360,294	－	504	396,673
30	9,226	441,276	42,977	484,253	－	2,057	495,536
31	5,895	545,521	46,800	592,321	1,995	140	600,351
32	11,447	480,124	70,538	550,662	11,934	2,146	576,189
33	16,382	587,337	105,440	692,777	24,111	4,132	737,402
34	24,660	588,014	143,727	731,741	15,893	11,450	783,744

(注)北米材は、カナダとアメリカ合衆国を合算した数値。
昭和34年までは４石をもって１ｔとし、以後は３石をもって１ｔとなっている。
(『月刊名古屋港』1966年10月号より)

奥に見えるのが８号地貯木場閘門

名古屋港に入港した木材積載船海明号（昭和20年代）

海明号に乗船する税関職員

同船上で仕事をする検数人（タリーマン）

（株）の経営難を救済する目的で合併という形式をとり、同社の債務を引き受けることとした。

また、同社が保有していた８号地貯木場の使用権と経営権の一切を当社が継承することで双方の意見をまとめ、合併協定書を交わした。協定書の中で、合併後の筏取り扱いについては、従来どおり８号地貯木場は野間組（名古屋筏企業組合）、加福貯木場は名港組（名港運輸株式会社）が行い、利益を上げるよう相互努力することとしている。

昭和25年10月１日に開催した当社の臨時株主総会で合併が承認・可決され、26年３月１日、正式に名古屋水面倉庫株式会社は、名古屋港木材倉庫株式会社と合併に至った。

3 戦後復興と名木倉

いよいよ本格的な復興へ

名古屋水面倉庫株式会社と合併し、当社は従来の加福貯木場（約10万坪）を第一倉庫、８号地貯木場（約13万坪）を第二倉庫とし、業務処理の簡素化を図り、それぞれ専用の引き込み線を利用した貯木場として新たなスタートを切った。

ちょうど南洋材の本格的な輸入の第一歩が始まり、ラワン材が木材市場の新時代を迎える時期とも重なり、当社の経営も順調な滑り出しとなった。この時期（第34期：昭和25年６月１日～26年５月31日）の当社の営業実績は「株主総会議事録」によると入荷取扱量は（ラワン材32万石およびその他を合わせて42万石）前期比３倍」と記録している。

また、そこには、「通関業務・植物検疫などの輸入手続きの簡素化に善処、取引先の負担軽減に誠意を傾け、従業員の努力をもって荷主の要望に沿うことに努めた結果、業績低調のなか好転の兆しが見え始める」と一文を記している。

なお、当社はすでに名古屋港税関長より私設水上保税地域設置の許可を受け（昭和23年10月１日）ており、同時に税関貨物取扱人営業の免許（昭和23年12月６日）も受け、通関業務を行っていた。

ところが、輸入木材の急激な増加に伴う通関手続きの立ち後れを懸念していた矢先の昭和27年末、この心配が現実化したのであった。

南洋材と米材の輸入木材で賑わう名古屋港では、入港して出荷するまでの通関検疫等の書類手続きを当社が一任されており、一部米材取扱業者から通関手続きの遅延の声があがり始めていた。その内容は、通関手続きに２週間ほどかかっており、貿易手形決済の75日の原則を引き合いに出して資金繰りの面から、その手続き・取り扱いのスピードアップ化を要望したものであった。当時、木材関係者から通関手続きの簡素化を求めて名古屋税関長宛に、「南洋材輸入通関手続きに関する陳情書」まで出されていた。

昭和28年には名古屋港の輸入木材の入荷が、前年の13万ｔに対し34万ｔと急増しており、それに対応が間に合わず通関手続きに遅延が生じていたのである。

当時の経済状況はまだ金融難であった。入庫した木材は早く引き取りたい買い主からの要望により、輸入量はインボイスによって把握できるため税関検尺を廃止してほしいという木材業者と、税関検尺の立場をとる税関側との間で通関上の手続きをめぐって論争が起こり、当社はその板挟みになっていた。

こうした状況に対し、当社の常務取締役であった野崎霊は、「日本林業経済新聞」（昭和28年３月14日付け）の中で「木材倉庫業とその使命に就いて」と題した手記で、「（略）業界の要望がインボイスのみによって検尺は廃止せよと言われますが、これを廃止しても実際の受け渡しの際には依然として商社と買い主との間には立会検尺の要が生ずる。こうした場合過去の実績から推して木材倉庫という第三者の立場からする検尺こそ最も公平なものであり妥当と信じている」と通関検尺の必要性を訴えている。

当社はこの年の４月、輸入木材の通関手続きなど木材関係者からの要請に関する懇談会を開き、倉庫業の使命としての観点からこの問題を解明するための話し合いの場を持った。そして、①問題となった通関手続きは書類整備から１週間以内を目安に短縮すること、②検尺は抜き取り検尺を税関当局の了解を得て約30%の抜き取りを実施しているが、今後さらに努力・促進していくことを関係者に諮

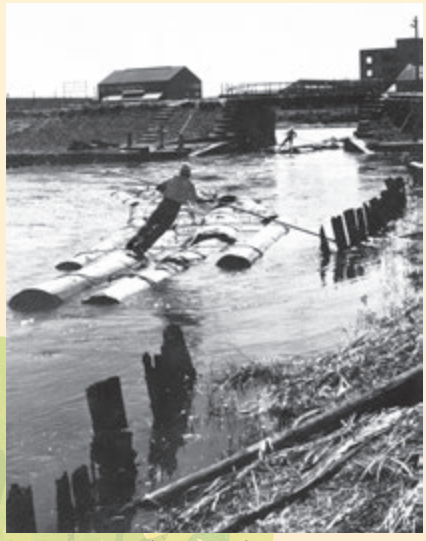
船内作業

デッキマンの指示による荷降ろし作業

本船沖取り作業

倉荷証券

倉荷証券


筏池入れ作業(水門通過)

ブレレトン検尺(素書き)

り対処した。

また、金融難のなかでの外材取引を円滑に進めるための方策として、前述の手記で野崎は、「〈倉荷証券金融〉によって皆様の金融の一助となればと、この(28年)3月より東海銀行(現、三菱UFJ銀行)のご了解によって各支店において証券担保の金融が可能」となったと記している。

その倉荷証券金融とは、名古屋港木材倉庫(株)が発行した倉荷証券を担保として、東海銀行が総額3億円の貸し出し枠を設定したという「倉荷証券担保による融資」である。

もともと倉荷証券金融は、昭和25年の日銀の「政策金融」で倉荷証券見返りの貸し付け実施により優遇されることとなり、翌26年から実施されていた。しかし個人的信用を主にしており、倉庫会社に保管中の木材に対する信用はあまり考慮されておらず、倉荷証券金融の効果は薄いものであった。そのため新たに設けられた東海銀行による貸し出しシステムは、荷主の期待に沿うものであり、木材業界の一大エポックとして注目された。

こうした背景のもと、年々漸増する輸入木材に対応できる名古屋港整備と、当地の木材業界の発展に伴い当社施設の利用も活発化し、入庫量・保管料も前期比20%増、30%増と昭和28年以降30年代へと続いたのである。そこで、当社の20年代後半から30年代前半の入庫量と売上高を当社の営業報告書から追ってみる(**表2**)。

表2 入庫量と売上高

期	期間(昭和)	入庫量(石)	売上高(円)
第35期	26.6.1～27.5.31	580,000	11,626,696
第36期	27.6.1～28.5.31	1,070,000	9,967,151
第37期	28.6.1～29.5.31	2,170,000	24,235,619
第38期	29.6.1～30.5.31	2,200,000	53,088,619
第39期	30.6.1～31.5.31	2,700,000	49,748,960
第40期	31.6.1～32.5.31	(数値不明)	95,599,870
第41期	32.6.1～33.5.31	3,330,000	97,591,319
第42期	33.6.1～34.5.31	4,080,000	412,717,209
第43期	34.6.1～35.5.31	(数値不明)	903,535,006

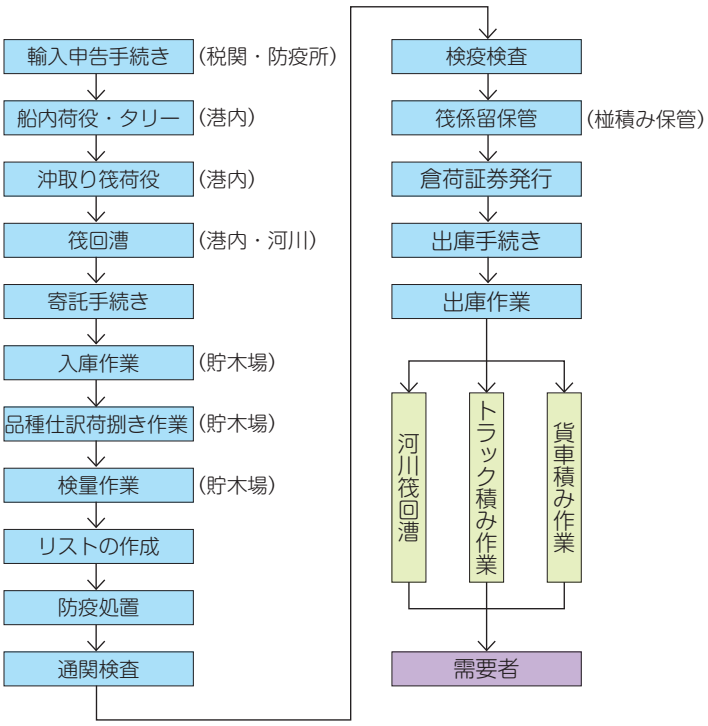
(注)入庫量は、南洋材、米材、その他合わせた概算石数
第42期より「荷役料」を売上(本船沖取荷役料、倉庫荷役料等)に計上

これらの数字からも移輸入木材の入荷量、売り上げとも着実に増加していることをうかがい知ることができる。時はまさに昭和29年から32年にかけて「神武景気」といわれた好景気、「もはや戦後ではない」（昭和31年度の経済白書）という名文句まで生み出した時代であった。わが国の経済成長と歩みを共にするかのように順調に業績は伸びた。

ところで、当社の主な事業目的は、①倉庫業、②運輸業、③木材の委託売買業などであり、実際の輸入木材荷役の作業工程は**図1**のとおりである。しかし当時の港湾運送事業法による許認可は「一般港湾運送事業（いかだに限る）」の事業登録であったため、荷役作業は次の協力会社によって行われていた。この形態は昭和40年頃までとられていた。

- 船内荷役作業：藤木海運株式会社（現、株式会社フジトランス コーポレーション）
- 検数作業：社団法人全日本検数協会（現、一般社団法人全日検）
- 沖取りおよび場内筏作業：名港運輸株式会社
- 庫内荷役作業：名古屋港筏株式会社
- 検量・検尺作業：名古屋筏企業組合

図1　輸入木材荷役の工程



木材の馬車積み（加福貯木場）

木材の貨車積み作業（加福貯木場引き込み線）

木材のトラック積み作業

観音開きの水門を開け筏出し(加福貯木場)

コラム

サービスカー参上！

昭和20年代の後半はまだ交通機関の整備も不十分で、車も普及しておらず、電車・バス以外の移動手段はもっぱら、歩くか自転車が中心であった。そんな昭和28年夏、当社は緑色の顧客送迎用サービスカー「ポンテアック51年型(プリムス号)」を走らせたのである。

港区船見町にある第二貯木場(8号地貯木場)への交通の不便さを少しでも緩和したいという思いからであった。

「電話をいただければいつでもお迎えにあがります」。サービス自動車配備の新聞広告を掲載してPRを行い、木材入荷量増加に対応した顧客の受け入れ態勢の充実化を図ったのである。

プリムス号は、木材業界の希望も乗せて走っていたことであろう！

昭和33年建設の本社社屋

施設の整備

外国材依存の機運の高まりのなかで当社は、名古屋港発展のための助成機関となり、木材業界に貢献する会社として歩き始めていた。当社は、先の震災と戦災により荒廃し、水害などの危険に瀕して改修の必要性に迫られていた本社社屋の改修工事に、戦後復興の証しとなるよう着手した。木造瓦葺き2階建て、延べ坪65坪(214.5㎡)の社屋は、昭和27年9月上旬に工事を始め、同年11月中旬竣工し装いを新たにした。

また、昭和29年7月、当社施設の利用の活発化に伴い荷主の要望と、利便性に応えるために加福貯木場の付属施設として貨車積み場に水揚げ起重機を設置した。起重機の規模は、15馬力、10ｔ、長さ20尺(6ｍ)の2本腕を持つ。総費用約145万円(内起重機は、約78万円)をかけ、南洋材、米材、電柱材などの水揚げ、トラック積み・馬車積みができるよう陸送の便宜を図り、事業の発展に期待できる設備となった。この時、加福貯木場の水門扉の改造工事も同時に行っていた。

その後も保管材の入庫量の増加により貯木場の狭量化のため修理および場内外の整備充足を図り、顧客の利便性に対応できるよう整備計画を進めた。

すでに改修工事を施工していた本社社屋であるが、大正13(1924)年に建築されたことからも老朽化による新たな改装工事案が浮上してきた。昭和32年12月の重役会で社屋の隣接地に新築計画を提示し、承認された。翌33年2月に地鎮祭を執り行い、同年8月25日、竣工式に至った。鉄筋コンクリート造2階建て、延べ坪約180坪(594㎡)の新しい社屋は、冷暖房完備の近代建築の粋をこらしたものであった。

ちなみに、旧社屋は当社の昭和33年9月25日付けの記録によると、「藤木海運株式会社へ有姿の儘、現場渡取払い移転を条件として譲渡する」とある。

翌34年には、南洋材の入荷量が名古屋港、当社とも戦後最高記録となるなど、まさに順風満帆の事業運営を行っていた。

4 終戦後の貯木場と経営地

幻の貯木場埋め立て計画

戦時中の統制が継続されたままの木材業界は、市場の目立った動向も見られないことから、昭和22、23年頃、貯木場の埋め立て計画案が打ち出された。その内容は、貯木場敷地総面積105,967坪(349,691.1㎡)のうち**図2**(い・ち・り・ぬ・る・を・たの部分、30,855坪：101,821.5㎡)区域の水面を埋め立て、宅地にするものであった。

埋め立て事業の工程は、３カ年計画で１年につき１万坪(33,000㎡)で計３万坪(99,000㎡)とし、所要資金は、１年目が250万円、２年目は200万円、３年目は150万円で計600万円であった。土地の処理方法は、埋め立て着工後の３年を経過して宅地整理を確立し、競売分譲を行うというものである。土地は４年次から８年次まで毎年5,000

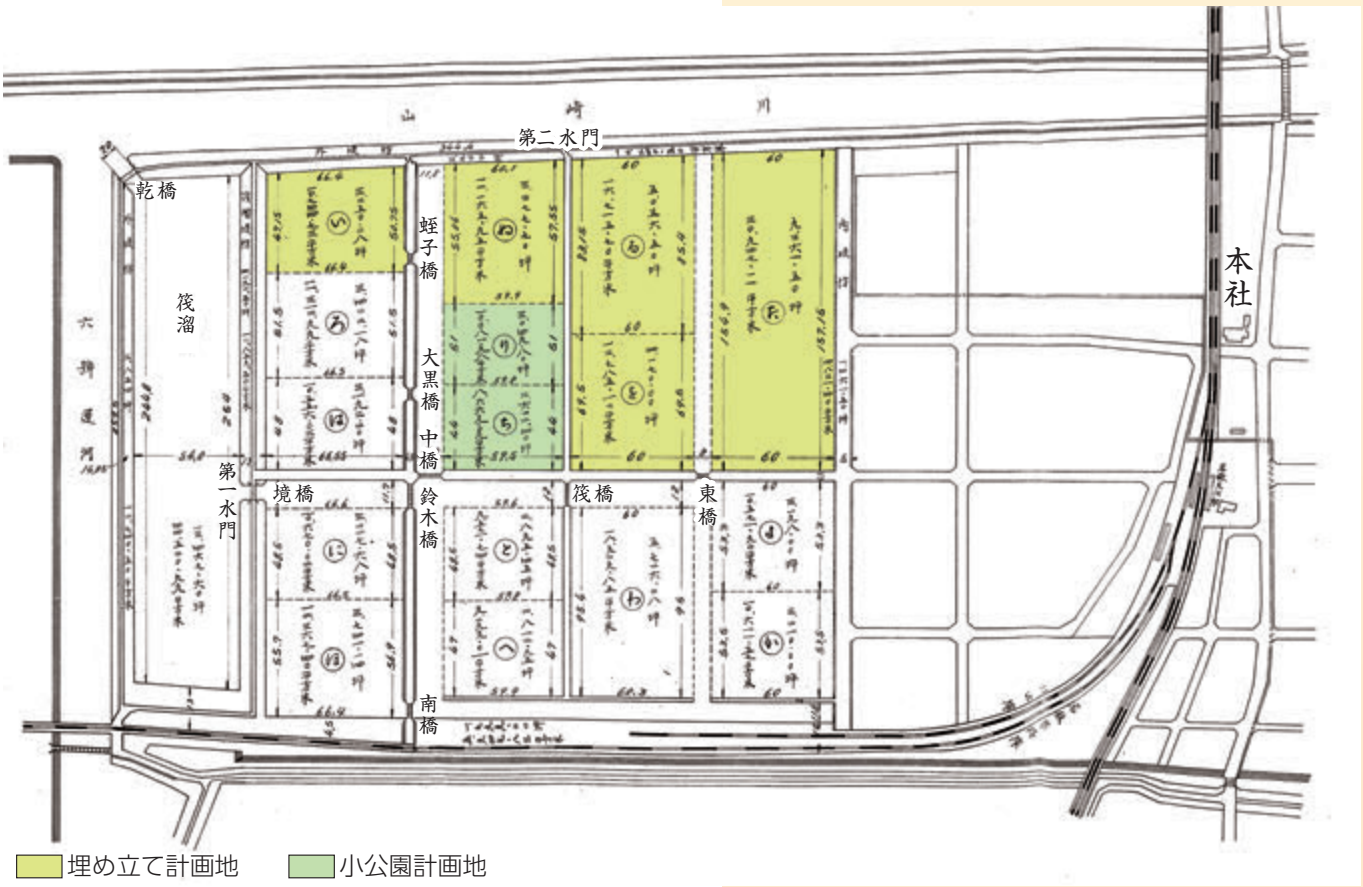


図２　加福貯木場平面図(昭和25年頃)

埋め立て予定地となった貯木場

坪(16,500㎡)、９年次に500坪(1,650㎡)で計25,500坪(84,150㎡)を分譲して(4,000坪：13,200㎡)を道路敷地などに充当)、1,800万円の売り上げ計画であった。

また、昭和29年４月発行の「名古屋市新土地宝典(南区)」、および「換地証　換地説明書　昭和35年３月11日港東土地区画整理組合」の図では、**図２**(ち・り)の部分が小公園となっており、埋め立て計画は具体化の直前まで進められていたと思われる。

一方、昭和26年３月には、筏溜を新堀川浚渫土砂で埋め立てる「溜池埋立願」を名古屋市長宛に提出した。同年４月、名古屋市から埋め立ては、本市受託工事として施工する旨の返答があった。その詳細は、①埋め立て所要面積は１万坪とし、新堀川浚渫土砂をもって逐次埋め立てる、②埋め立て所要量は約１万5000立坪とする、③受託工事費は埋め立て面積１面坪に月40円とし、工事完了により納付する、④本年度の浚渫土量は約3,000立坪／年、５カ年計画とする内容であった。

しかし、南洋材の輸入が増加し始めた昭和25年頃から当社の入荷取扱量も増加傾向となり、徐々に貯木場へ活気が戻ってきた。そのため、実現間際まで進められたこれらの貯木場埋め立て計画は幻となり、平成２年の完全閉鎖まで貯木場の運営は続けられた。

経営地の主な売却

戦前・戦時中と経営地内で活発に事業を行ってきた合板関連の企業は、統制や戦災などにより規模縮小や閉鎖など余儀なくされ、土地の売却や名義の変更などを行った。

昭和21年には大江合板株式会社所有の土地と、海軍省への貸地の一部が日産木材工業株式会社に売却された。続いて、22年６月にはもともと畦地木材への貸地だった1,500坪(4,950㎡)をヤマト製材へ売却したが、数年で当社が買い戻した。

昭和26年８月には約4,000坪(13,200㎡)を日産農林工業株式会社に売却した。また、28年１月には約2,000坪(6,600㎡))、44年６月には北側に隣接する貸地を三井木材工業株式会社(現、ニチハマテックス株式会社)に売却し

貯木場前方煙突の見える一帯が経営地

た。同社は、この区域内でハードボード生産（硬質繊維板）工場を設置していた。

大正14（1925）年に貯木場が開設された時、隣接する埋め立て経営地は、主に貸地として賃貸運用されたが時代の推移とともに徐々に企業に譲り渡された。昭和20年代後半には当社使用の土地を除いて多くが売却された。

当社の旧経営地内でその所有地または借地を有して事業を営む企業により、緊密な相互の連携による親睦を図り、隣保扶助を目的として昭和29年４月、「加福水曜会」が組織、設立された。

昭和30年以降の旧経営地内では、時代に即した事業者の移転や売却による所有者の変更などが行われた。

5 未曾有の台風災害

戦後最大の災害といえば「伊勢湾台風」であるが、山崎川と大江川に挟まれ地盤の低い当地は、その６年前にも台風による大きな被害に遭っていた。

昭和28年９月25日夜半に襲来した台風13号である。

台風 13 号

この台風は昭和28年９月25日午後５時頃、三重県志摩半島に上陸。伊勢湾を経て午後６時半頃愛知県知多半島の野間町付近に再上陸し、大潮の満潮時と重なった高潮によって各地の堤防決壊による被害は大きなものであった。

加福貯木場は水門の南約50m、運河の南側（旧筏溜東の堤塘）で約30mの２カ所の堤防決壊と、浸水により約20万石の保管木材が陸地まで打ち上げられるなど流混材が発生した。台風による加福貯木場の被害状況を表した**図３**が残っており、壊れた橋や崩れた堤防の姿を見ることができる。この時決壊した堤防は当社だけでの修復が困難であった。幅約23m、長さ約500mの堤塘は、名古屋市に寄付するための「加福五ノ切を道路敷地寄付申請書」を小林橘川名古屋市長宛に出願した。寄付道路敷地は合計3,805.22坪

コラム

加福水曜会の誕生

その具体的な目的は、経営地内排水設備の整備や地内道路の維持改善などである。名称は定例会を毎月第二水曜日に開催することから「加福水曜会」となった。

設立当初の会員企業は次の８社であった。

三井木材工業株式会社名古屋工場
（現、ニチハマテックス株式会社）
浅野スレート株式会社
マルタ合板株式会社
（現、マルタ不動産株式会社）
日産農林工業株式会社名古屋支店
日産木材工業株式会社名古屋工場
藤木海運株式会社（現、株式会社フジトランス コーポレーション）
日本通運株式会社大江営業所
名古屋港木材倉庫株式会社

また、昭和29年８月には日本舗道株式会社が入会し、実質９社でのスタートとなった。その後70年近く経過した現在も多少の異動はあるが継続開催されている。１年に１回総会を開催しており、代表幹事により運営されている。令和５年現在の会員は７社（うち３社は設立時から継続）である。

壊れた貯木場内（図3-G）の橋（筏橋）

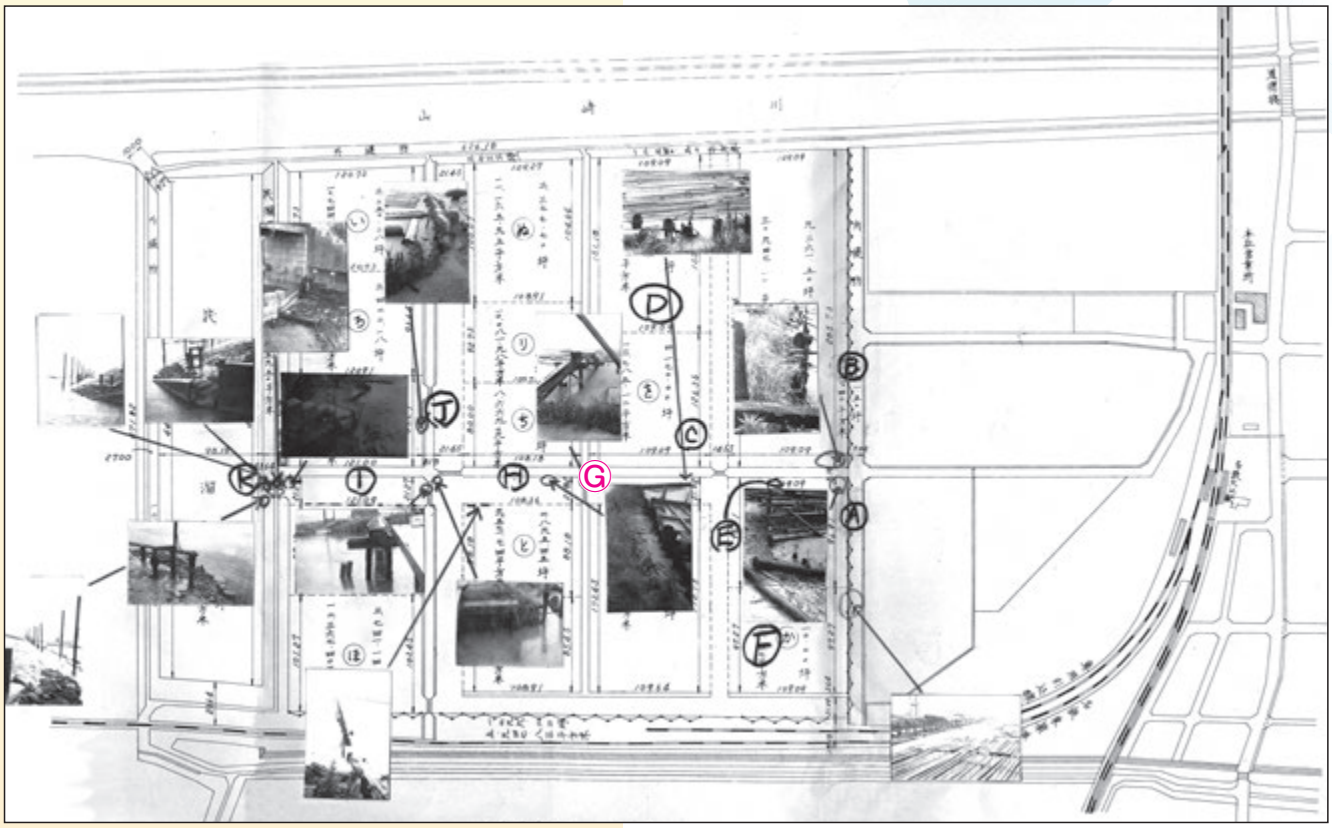


図３　台風13号による加福貯木場の被害状況を示した地図

(12,557.226㎡)であった。

この土地については、昭和33年11月５日付で名古屋市土木局土地課から「不動産寄付証明書写」(昭和35年６月10日付で建築係に貸与とある)とともに、「代位による交換登記嘱託書」と「代位による土地分筆登記嘱託書」(昭和33年10月16日付登記)が届き、名古屋市に寄付をした。

また、８号地貯木場は、保管木材全部が混材し、木材が山のように折り重なり、一部では高潮に乗って流失し人命を奪う原因ともなった。これら流混材の整理と荷主への引き渡しまでに多大の日数と費用を要し、その間取引が停止するなど当社は莫大な損害を受けた。

この台風で流混材した両貯木場の木材の仕訳費用の負担について当社は、名古屋木材商工組合と愛知県合板工業組合に寄託社(荷主)負担という斡旋の申し入れを行った。そこで両組合と、荷主側、当社とが折衝する委員会を設け具体的な内容が話し合われ、まず加福貯木場の取り扱い内容について次のことが承認され、交渉は妥結した。

・混材仕訳費用は寄託社負担と決定する。

・石当たり30円を予納することとし、半額の15円を全寄託石数に対し即時支払い、残り15円は出庫時に支払う。
・当社の負担は、２カ月の保管料(10円)を無料とする。出庫材は２カ月の保管料は無料とする。
・荷主より異議申し立ての場合は、円満に協定する。

しかし、８号地貯木場に関してはこの時点で作業賃など約70万円を支払っていた。出庫遅れの支障を考慮して妥結し、その結果、整理予納金は石当たり10円とし、保管料は１カ月無料ということで混材問題は何とか解決に至った。

この委員会での説明内容のメモ書きが「十三号颱風被害荷主會対策説明」として残っており、その中で従業員や筏関係者が、台風上陸時の対応、決壊堤防の応急処置、散乱木材の整理作業など、木材流失防御工作に対して懸命に努力している様子が記述されている。そして、「緊急対策は一にも二にも荷主の皆様第一主義でやって参りました」と、両組合・荷主に対する感謝とお願いの一文で結ばれている。

昭和28年は幸いにして輸入木材の入荷量が急増したこともあり、この年の営業報告書では、「南洋材の入荷量が前期比の２倍、期間中台風13号の被害があるも克服、好業績」とその好調ぶりを記している。

昭和28年は、当社にとって「戦後復興」のターニングポイントの年になったといっても過言ではないであろう。

伊勢湾台風襲来

昭和34年９月26日夜半、強い勢力を持った台風15号(伊勢湾台風)が東海地方にとって最悪のコースを通って上陸し、愛知、三重、岐阜県を中心に未曾有の災害をもたらした。

昭和34年９月21日マリアナ諸島の東海上で発生した熱帯性低気圧は急速に発達し台風15号となった。この台風は26日午後６時頃、和歌山県潮岬西方15kmに上陸、半径300km以内では瞬間最大風速30mという暴風雨となり、その後勢力は衰えることもなく三重県、滋賀県、岐阜県を縦断した。翌27日午前１時には富山市の東から日本海に進み、北陸、東北地方北部を通り太平洋側に出た。

(注)台風情報は写真集作成時の内容
伊勢湾台風の進路(資料は昭和35年作成)
(『伊勢湾台風流木集材記録写真集』より)

浸水した人家

名古屋市の西部を通過した午後９時25分には中心気圧が958.2ミリバール(現在はヘクトパスカル)、平均風速37m、瞬間最大風速45.7mを記録した。そして、９時35分には伊勢湾の満潮時と重なり名古屋港の高潮は5.31mという最高潮位を示した。これは名古屋港のこれまでの平均潮位を3.55mも上回る記録的なもので、高さ4.8mの海岸堤防を乗り越え、ゼロメートル地帯の田畑や住宅地区に一挙に押し寄せた。

◇

台風当夜、加福貯木場内の事務所で待機していた作業員の一人は、回想の中で、「事務所には10人ほどいたが１階は危険ということで、事務所の屋根に上がっていました。しかし、ここも危ないと感じてトランジスタラジオで９時の時報を聞いたあと、水門横まで堤防伝いで逃げようとしました。ところが池の端の道路まで来たところ水が押し寄せてきて、この時、堤防が切れたと思いました。足下は滑るし立っていることはできず、前に進むこともできず、私と若い衆３人は寄り場(小屋)で、雨と風の中スクラムを組んで朝を待ちました」と、脳裏に焼き付いているその夜の恐怖を話した。

勢力が強く暴風域が広い台風の接近により夕刻から強風が吹き荒れ、激しく降る大雨で河川は急速に増水し堤防の決壊が相次いだ。特に名古屋市南部一帯では暴風雨と高潮により浸水して大災害となった。

伊勢湾台風の被害は伊勢湾沿岸地帯、なかでも名古屋市南部の５区(南・港・中川・熱田・瑞穂)が激じん地の指定を受け、特に甚大であった。名古屋市の被害状況は、死者・行方不明者1,851人、そのうち1,417人の犠牲者が南区ということであった。詳細は**表３**に示したとおりである。

昭和34年は前述したように名古屋港への移輸入木材の入荷が年々増加をしており、加福貯木場、８号地貯木場や周辺の貯木場、河川への係留など収容能力を超える状態で保管されていた。

昭和34年９月26日朝、台風接近により８号地貯木場および臨時の筏係留場所の暴風雨に対する措置について県からの問い合わせを受け、当社の担当者、名古屋港管理組合担当者は、２号地運河→汐凪橋→堀川筋住友横→大江川口

表３　伊勢湾台風による被害者状況調べ

◎人の被害

区分	死者	行方不明	重傷者	軽傷者	合計
名古屋市	1,851人	(58)人	1,619人	38,909人	42,379人
南区	1,417	(54)	327	12,846	14,590

◎住家の被害

区分	全壊	流失	半壊	床上浸水	床下浸水	合計
名古屋市	6,166戸	1,557戸	43,249戸	34,883戸	32,469戸	118,324戸
南区	2,697	954	21,708	4,111	2,286	31,756

(注)(　)内の数字は再掲　　(昭和35年１月30日現在)

(『南区誌』より)

→神徳橋→８号地貯木場→８号地木材整理場とその周辺の保管状態確認のために巡視に出かけている。その内容を、「ワイヤー、麻ロープ、三ツ繰縄等で係留杭、護岸に係留。あるいは、川の両側より四分・六分ワイヤーで係留し松の角材で足場（アバ）が組んであった」など、厳重に係留されていた様子を報告している。

このように、貯木場管理者は台風期を迎え万全の防備をとっていたにもかかわらず、想像を絶する高潮は一瞬に保管している木材を陸や港の内外に氾濫させた。荒れ果てた貯木場、市中に打ち上げられた流木の山など、木材関連施設は壊滅的な被害を被っていた。一夜明けた27日には被災の惨状を目にし、関係者は非常事態の収拾に立ち上がらなければならなかった。

木材流失から復旧に向けて

怒濤のように押し寄せた高潮は堤防を決壊させ、貯木場や河川に係留中の木材は氾濫し、また、河川から逆流した海水により市中は長期浸水という状態となった。被災者は小舟や筏を組んで水上交通で移動するなど苦しい生活を強いられていた。

当時、加福貯木場には約224,000石の木材が保管されていた。この貯木場は海岸からやや離れていることから流材は30～40%にとどまっていた。それでも護岸堤防は４カ所決壊しており、貯木場内は手の施しようがないほど木材が散乱していた。

約128,000坪（422,400㎡）の広さを誇る８号地貯木場には約375,000石の木材が保管されていた。しかし、護岸堤防を乗り越えた高潮は、すべての木材を押し流してしまった。場内の施設はことごとく倒壊し壊滅状態となり、貯木場の機能は完全に停止した。

名港貯木場には約185,000石の木材が保管されていた。大半が軽量な木材であったことから予想外に多い流材となった。

また、当社の被害状況は、名古屋港運協会に提出した昭和34年10月７日現在の被害報告書によると次のような内容となっている。

上空から見た８号地貯木場

名港貯木場南池内整理作業所付近

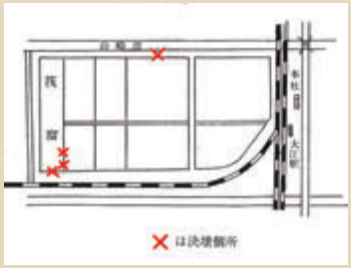
伊勢湾台風の記録

●加福貯木場

加福貯木場全景

水門付近

流失木材で埋まった加福貯木場一帯



加福貯木場決壊位置

台風から 10 日目を迎えた本社社屋

加福貯木場の流失を免れた木材

加福貯木場の中央道路に乗り上げた木材

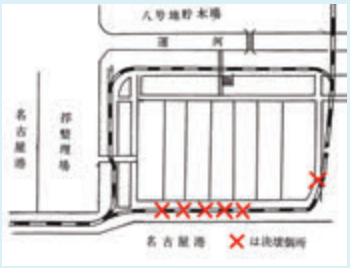
（『伊勢湾台風流木集材記録写真集』より）

移動ウインチを使って行う集材作業

数十ｍにわたって土のうを積み上げ、水をせき止めた

トラックに積まれた集材が加福貯木場降ろし場に投げ込まれる瞬間

●８号地貯木場

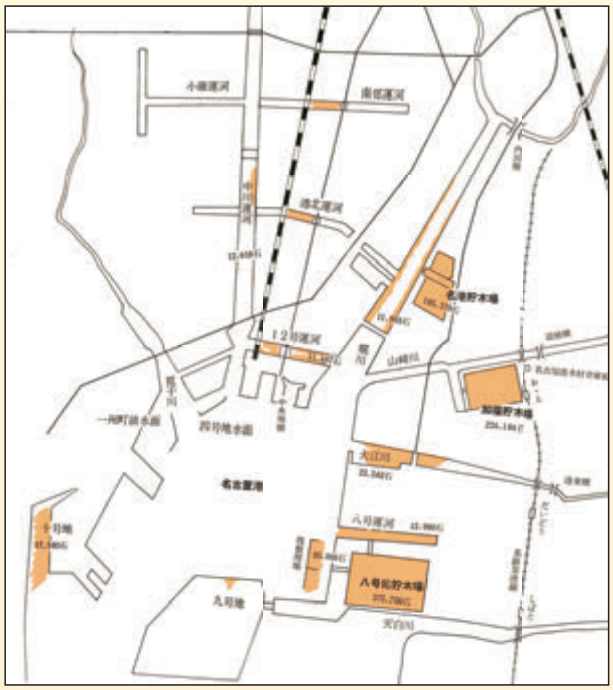


８号地貯木場決壊位置

８号地貯木場現場事務所裏

貯木場の外にある筏整理場付近

８号地貯木場全景



台風直前の三貯木場および河川係留状況
(『伊勢湾台風流木集材記録写真集』より)

台風直後の流材概況
(『伊勢湾台風流木集材記録写真集』より)

全壊	加福事務所	１棟15坪
	８号地付属建物	５棟
半壊	加福貯木場施設	
	８号地事務所	１棟36坪
床上浸水	本社事務所	１棟89坪
	本社付属建物	２棟
埋没	車両冠水	
船舶	曳き船(８号)	１隻(4.44トン)大破
被害総額	49,500,000円	

残念なことに当時の被害状況が具体的に数字で記録された資料が乏しく詳細は不明である。台風の襲来を受けた貯木場施設のほとんどは全壊、保管材は散乱、流出などで一瞬のうちに甚大な打撃を被った。

伊勢湾台風はこれらの流失した木材が人家を押しつぶし、人々の財産と多くの命を奪う大惨事となった。

当社は事態発生と同時に昼夜を問わず、渾然一体となって一日も早い復興を願って、流木の集材作業に取り組んだ。

昭和34年９月28日、名古屋木材組合は緊急役員会を招集し、組合内に「災害対策本部」を設置した。翌29日には流木処理を第一とした同本部内の「流木処理委員会」が中心となって、名古屋筏企業組合内に「名古屋流木対策本部」を置き、活動を始めた。

おびただしい流混材の処理が極めて難しいことから、名港貯木場、名古屋港木材倉庫取り扱い関係分については、その混乱の防止と処理の迅速適正を期するため共同整理をする必要上、すべて災害処理(対策)本部の管理下に置き許可のない行為は禁止することとした。

そこで当社は　混乱する作業状況のなかで流失木材の集材配分処理のため、台風時(９月26日)８号地貯木場、加福貯木場、その他で当会社管理下にあった受託罹災木材の管理すべてを「名古屋流木対策本部」に移管して処理することとしたのである。そして次の文書をもって寄託木材の数量確認を行った。

今般の台風十五号による流失木材の集材配分処理につきまして非常に困惑して居りますにつき台風時(九月二十六日)八号貯木場、加福貯木場、名港貯木場及びその他の場所に在って名古屋港木材倉庫KKの管理

下にあった在庫調査(但し中川運河、大瀬古橋上流、内田橋上流の在庫は除く)を下記により御手数乍ら早急に御提出願います。

記

一、提出日時　昭和三十四年十月五日限り
一、在庫場所(例えば八号貯木場の第何号池にあった等出来る限り詳細に)
一、樹種別数量
　買付先、船名及び検尺明細書を添付の事
一、その他刻印、又はマーク等判別に必要なる事項
一、提出先
　名古屋市熱田区内田町五番地
　名古屋筏企業組合内　名古屋流木対策本部宛
　(略)
　昭和三十四年九月三十日

敬具

昭和34年10月５日に開かれた「流木対策委員会」では、市内南部に流失した約７万ｔ(約５億円)の集材について協議し、①木材は荷主に戻す。②流失した木材は荷主の実損とする。③年内に集材を終了することなどを決議した。

また、名古屋木材組合内に設置された「災害対策本部」は水防用など公共用材の優先供給、材価の高騰を防ぐなど非常事態における木材業界の使命と責務の達成を図るための緊急対策を取り決めた。対策本部の活動は困難を極めたが、そのなかで木材災害対策要綱と罹災者用木材対策要綱の決定は、その後、各営林局からの緊急用材の移入の確保と、仮設住宅用資材を手配することを可能にした。

名古屋港運協会は昭和34年９月27日、「名古屋港湾作業災害対策委員会」を設け災害下における港湾作業について「被災対策緊急作業料金取扱方針」で次の取り決めを行った。

・船内、沿岸、はしけ、機帆船、検数、いかだ等の料金運賃はすべて当委員会において協議決定して指示する価格により請求する。
・本件作業の請求書は各社とも平常営業の請求書と区別し、取引先に提出する前に必ず委員会の検認を受ける。
・請求書を作成提出する時期は各社とも歩調を揃え、当分の間各社から職員を提供し当委員会内に請求書査定

南区災害対策の拠点となった南区役所

当社内に設置した名古屋流木対策本部

表４　流木被害届出数量　(単位：石)

	8号地貯木場	加福貯木場	名港北池	名港南池	その他
ラワン丸太	367,177.47	204,407.43	10,683.23	28,876.41	1,300.43
ソ連材	42,456.72	9,017.09	1,918.80	2,697.13	210.00
米材	35,606.34	6,498.08		2,328.16	914.00
道材(針)	29,023.65	3,376.34	計17,303.77	計106,370.23	計 389.51
道材(広)	4,208.59	37,604.63			
内地材	1,246.47	863.49	2,232.95	12,493.12	1,482.82
その他	7,769.74	9,836.05	316.38		620.00
合計	499,990.18	271,603.11	32,454.73	152,921.12	4,886.76

(注) 流木総石数　961,855.90石 (昭和34年10月28日調べ)
加福貯木場以外の合計は合致しない。
(『西部木材港』より)

係を設ける。
・検認の上提出した請求書は請求先に対して、全額優先支払を求めるための文書を添付する。

そして、昭和34年９月27日から10月31日の港湾作業に対して、災害下における措置として公示料金に定める割増料金を適用し、「取扱方針」を無視し勝手に請求書を提出することのないよう厳しく取り締まったのである。

続いて９月29日には名古屋港管理組合が「伊勢湾台風災害対策協議会」を開いて、台風被害の復興について協議した。

特に、流木の集材措置は緊急な対応を迫られたことにより、昭和34年10月17日、「災害対策本部」から「流木処理委員会」を分離させ、木材扱い業者や流木被災の全荷主が参加した新たな「流木対策委員会」を設置した。同日には「名古屋流木対策本部」として、本部を名古屋筏企業組合から名古屋港木材倉庫(株)内に移転した。当社を拠点に10月27日、正式に流木対策本部を結成し、市街地を優先に流木処理および集材作業を進めた。

台風時の市内貯木場の保管木材は約100万石を超えており、流木対策本部がまとめた流木被害届出数量(**表４**)は、961,855.90石に上った。

流木処理作業は、北は釧路、南は高知など全国からの木材業界をはじめとする応援隊とともに自衛隊からの応援も得られ、また、人手不足であった筏師も各地から駆けつけ、難航するなかで進められた。作業員たちは毎日犠牲者の捜索を最優先に考え、数珠を手に苦悩に満ちた作業を行っていた。

ところが復旧作業の最中に流木による被災地帯での被害者への補償問題が社会問題となり、その対応として木材業者と地元住民との会合が昭和34年10月20日、名古屋市公会堂で行われた。続いて26日の会合で木材業者側は見舞金として3300万円を負担し、配分は名古屋市に一任するという最終結論が出された。この問題は比較的早く解決することができた。

幾多の困難と悪条件に阻まれながらも多くの関係者の支援と協力を得て、散乱した木材は約６カ月を経た翌35年３月までには順調に集材を遂げることができた。その木材の回収率は概ね100%に近い驚異的というべき成果を収

め、寄託者の期待に応えることができたことは当社にとって大きな喜びであった。

伊勢湾台風の災害に関する金額などの詳しいデータは残っていないが、当社の第43期営業報告書(昭和34年６月１日～35年５月31日)から関連する計上諸費用を次に紹介する。

〈損益計算書　「支出の部」〉

集材作業費(注１)	437,703,555円
災害処理費(注２)	40,741,038円
防備費(注３)	3,586,240円
施設復旧費(注４)	9,602,537円

〈損益計算書　「収入の部」〉

集材作業料(注５)	487,786,579円

(注１)　名古屋流木集材筏本部　他
(注２)　見舞金、寄付金、協力費、特例費、会合費、炊き出し等食料費、諸手当及び災害見舞金、その他
(注３)　臨時筏繋留、材料及び工事他
(注４)　固定資産修繕補修費(建物・貯木場関係、器具・備品関係)修繕費(加福貯木場、閘門修理他)
(注５)　名古屋流木対策本部
流木の集材費用は荷主負担のため、収支にその項目が計上されている

貯木場の完全復旧

昭和34年９月26日の台風襲来から機能を停止していた加福貯木場は、６カ月後には寸断された決壊箇所も塞がれ復旧し、整然と木材が並べられた元の姿に戻った。

台風後の翌10月から流木対策委員会の中に設置されていた「入港船対策委員会」は、昭和35年４月までをもって入港対策を打ち切り、新たに「名古屋木材入港対策委員会」として名古屋木材組合内に設置した。同委員会の目的は、台風時期に備え適正な移輸入木材数量の自主規制を行い、名古屋港および貯木の安全を期することであった。毎月一回、同委員会を開き、前月の入庫状態に基づき翌々月の予定数量を定める協議を行い、再びあのような災害を繰り返すことのないよう伊勢湾台風の教訓を生かす措置がとられたのである。

そして、昭和35年７月20日、名古屋商工会議所で行わ

全国から駆けつけてくれた筏師たちによる木材撤去作業

長材をトレーラーへ積み込み貯木場へ戻す
(８号地貯木場付近)

集材作業が進み再び貯木場に戻った木材が筏師により筏に組まれる

常滑市大野海岸に流れ着いた木材の撤収作業を続ける筏師

れた流木荷主大会で、約５億円の流木処理の収支を終えたことで「流木対策本部」を解散させた。

壊滅状態となった８号地貯木場は、南側の長さ997m、高さ4.8mあった護岸堤防がずたずたに決壊した。そのため再び流失木材による大惨事が起こらないようにと、どのような高潮となっても決壊しない高さ6.5m、延長970m、幅50mの砂丘式護岸を設置した。そのうえ、貯木場周辺には延長910m、高さ６mの防潮壁が昭和35年８月21日に完成した。貯木場施設の修理や係留桟橋の修復工事すべてが終了したのは、台風から１年半後の36年３月であった。これでようやくすべての貯木場が完全復旧したのである。

◇

この伊勢湾台風襲来の１カ月半ほど前、台風期を迎えるに当たり名古屋木材組合の役員会において木材扱い関係商社と荷扱い関係者とが集まり、「台風応急対策について」話し合われた。荷主（荷主代表・名古屋木材組合）と荷扱い者（名古屋港木材倉庫株式会社）間で「協定書」がかわされ、臨時役員会で決定されていたのである。協定書は昭和34年８月28日付けで、全組合員に対し通知されていた。

その協定書の内容が『名古屋木材商工月報』（昭和34年９月10日、名古屋木材組合発行）に掲載されているので、通知文（部分）と協定書の全文をここに紹介する。

一、荷扱者の管理下に在る管理材に対し可及的防備の万全を期したにも不拘、天災による被害が発生した場合は之が集材整理費については当日の在庫全荷主の共同負担とすること。

二、其の負担の割合は正規貯木場内外の別なく天災被害時に於ける荷扱者の管理材の石数割とすること。

三、予防のための労務費については出動日に於ける全在庫荷主の負担とする。

追而御不明の点が御座いましたら組合の方へお問合せ願い上げます。

協　定　書

名古屋港に入荷する木材が異常に輻湊（ふくそう）して貯木場に直接収容し能わざる事態の収拾策に関し荷主代表名古屋木材組合と荷扱者名古屋港木材倉庫株式会社との間に協議上左記事項の協定をする。

決壊箇所が塞がれ元どおりに復旧した加福貯木場

記

一、名古屋港木材倉庫(株)に於て、名古屋港管理組合、名古屋税関、植物防疫所、名古屋港長、等夫々関係官庁に対し特段の請願を為し同庁が認可せらるる範囲内に於て港域沿岸の適当の個所に配置し筏の一部繋留を講ずるものとす。

二、筏一時繋留に要する費用として壱石につき(通関石数)金弐円也の割合に依る経費を荷主に於て支弁するものとす。

三、前項の荷主が負担する筏繋留のための特別経費は昭和三十四年八月十日より同年九月三十日までの間に名古屋港に入船する船卸材に対し適用するものとす。但し、名港貯木場へ搬入すべき木材は之を除く。

四、荷役料は本船内作業及び筏作業共従来の貯木場荷受の場合と同額を以て取扱うものとす。

五、筏繋留中は荷役請負者に於て誠意を以て筏員数の保護管理を為すものとす。

六、筏繋留中天災に起因する危険は荷主の負担とする。

右の通り双方合意の上協定成立の証として本書弐通を作成し各其の壱通宛保有する。

昭和三十四年八月八日

荷主代表　名古屋木材組合

荷扱者　　名古屋港木材倉庫株式会社

「昭和34年８月10日から９月30日の間に天災により被害が発生した場合、集材整理等の費用は荷主が負担する」という協定書がかわされた。背景には、急激な移輸入木材の増加により既存の貯木場に収容しきれず、河川や河口にあふれて係留されている大量の木材が問題となっていた状況にあったということであろう。この約１カ月後に史上最大の台風が襲来するとは誰も予想していなかった。

復旧した８号地貯木場閘門

復旧した名港貯木場

6 高度経済成長と貯木場

新たな貯木場

名古屋港への木材輸入量は伊勢湾台風後の昭和35年以降も漸増し(**表５**)、全国一を誇る名古屋の貯木場施設はすでに33年頃から貯木量の限界を超え、運河、河川などにも筏を係留する状態であった。34年６月には名古屋木材組合が中心となり、当社や港湾荷役関係者との間で懸案となっていた貯木場の狭隘(きょうあい)解決策について、貯木場問題協議会を開き協議した。

伊勢湾台風の災害を契機に、名古屋の木材産業発展のためには巨大木材港が必要だという認識が加速し、名古屋港管理組合は台風襲来直後の昭和34年10月には「西部木材港建設計画」を策定した。同年12月には新たな木材港構想「名古屋港と木材についての現状と将来の考え方」を発表し、当初予定の東海製鐵(現､日本製鉄名古屋製鉄所)を中心とするコンビナート計画の建設用地を変更し、西南部に独立した木材コンビナート建設への協力を木材業界に提言した。

名古屋の木材産業の発展と名古屋港の将来性のため木材業者の移転を対象とした新木材港・木材街の建設は不可欠なものとなった。その機運は高まり昭和35年１月11日、「名古屋木材街建設促進協議会」(会長：鈴木達次郎)を設立した。同年８月には全木材業者を対象に西部木材街に関する実態調査を行い、同年10月、その調査内容に基づき同協議会と名古屋港管理組合が協議し、西部木材港造成計画をまとめた。

それとともに昭和35年２月、名古屋港審議会木材収容施設専門委員会(委員長：鈴木達次郎)では、８号地貯木場の南側・天白河口にわが国最大級を誇る「天白川口貯木場」建設計画を発表した。総面積約65万㎡、総工費約４億4000万円をかけて36年７月一部使用開始、翌37年４月専用使用許可の必要のないオープン貯木場として完成した。

ちなみにこの当時の名古屋港での主な貯木場施設は次のとおりであった。

表５　名古屋港輸入木材仕出地別　(単位：ｔ)

年	北米材	南洋材			ソ連材	その他	合計
		フィリピン	英領ボルネオ､その他	計			
S35年	53,882	813,442	255,421	1,068,863	28,471	9,937	1,161,153
36	203,524	778,647	322,260	1,100,907	57,942	14,042	1,376,415
37	184,965	925,572	409,117	1,334,689	79,860	38,619	1,638,133
38	208,370	1,087,915	522,147	1,610,062	80,991	40,626	1,940,049
39	302,229	1,044,620	575,486	1,620,106	81,613	67,231	2,071,179
40	390,034	1,189,479	595,670	1,785,149	127,456	75,853	2,378,492

(注)北米材は、カナダとアメリカ合衆国を合算した数値。
(『月刊名古屋港』1966年10月号より)

オープンした天白川口貯木場
(国土地理院撮影の空中写真：昭和38年撮影)

名古屋港木材倉庫加福貯木場	87,859.46坪
名古屋港管理組合８号地貯木場	127,970.00坪
名古屋港管理組合天白川木材整理場（天白川口貯木場）	195,000.00坪
名港貯木場	80,000.00坪
	（稼働坪数約５～６万坪）

（『月刊名古屋港』1962年３月号より）

昭和36年春以降、政府が木材需要安定施策として木材輸入を推進していたこともあり、天白川口貯木場を完成させても木材の種類にもよるが、総貯木能力は約100万石であり、増加する入荷量のため常時貯木施設は不足していた。そのため荷役施設不足が原因と見られる沖待ち木材船（**表６**）の問題が浮上し、根本的な入港対策に迫られ、「木材港」建設の早期実現推進に動き出した。

一方８号地貯木場の東北角の約４万㎡を工場用地として埋め立てることとなり、代替貯木場として13号地に総工費約2500万円、約158,000㎡の13号地貯木場が昭和39年４月に完成した。

昭和39年５月には西部木材港造成計画が港湾審議会で承認され、47年度完成をめどに、工事は着手されたのである。

好調な経営

昭和30年代初頭に始まった高度経済成長の波にのり、名古屋港への木材入荷量の増加とともに貯木場の新たな設置や建設計画へと、木材産業を取り巻く周辺環境も大きく変わりつつあった。

昭和35年には池田勇人内閣の「所得倍増」計画によって生まれた国民経済の著しい成長は、33年６月から続く好景気と相まってそれは36年末にはピークを迎えた。この好景気を「岩戸景気」と呼び、その好調な経済活動は建設用木材などの木材需要を生み出した。

当社扱いの木材入荷量は、台風期には「名古屋木材入港対策委員会」による木材の入港規制のため、移輸入木材は一時的には若干減量するものの南洋材のほか米材、ソ連材、北海道材などかつてないほどの入荷量を得て、貯木場

表６　外国貿易船沖待ち状況（名古屋港）

（単位：隻数）（　）内は積載トン数

年	木材	小麦
S36年７月	22 (29,303)	6 (44,633)
８月	－	1 (14,000)
９月	18 (30,288)	2 (26,544)
10月	39 (53,268)	－
11月	36 (90,160)	2 (27,316)
12月	37 (74,065)	1 (13,564)
37年１月	32 (69,249)	－

（『月刊名古屋港』1962年３月号より）

オープン間もない13号地貯木場（中央）と天白川口貯木場（右上）
（国土地理院撮影の空中写真：昭和40年撮影）

昭和36年の集中豪雨で水に浸かった本社社屋

屋上にゴルフ練習場を設置した本社新社屋(写真中央下)

は活況を呈していた。

昭和36年には国内木材の需給のアンバランスから生じた価格高騰に対して政府は、「木材価格安定政策」をとった。値下がりはしたものの同時に外国材輸入増加を推進する政策も実施したことから米材入荷が急増した。この年を境に国産材の入荷が減少し、木材の入荷は国産材から外国材へと転換したのであった。

当社への入荷も主要木材であるラワン材を中心に外国材が、合板工業界をはじめとする木材産業界の好調さに支えられて順調な荷動きであった。

昭和37年には、急増する木材入荷に対して施設の改修や８号地貯木場の借庫料の大幅値上がり、また前述したように天白川口貯木場が建設されるなど、当社の活動負荷が大きくなり、経営の合理化が求められるようになった時期でもあった。

しかし、昭和38年は、合板加工の技術開発や新建材の進出などによる内外販路の拡大に伴い、ラワン材の需要は旺盛で、米材、ソ連材の入荷も漸増傾向にあり、業績も好調であった。この年、当社は創業40周年を順調な社運のなかで迎えた。翌39年９月には社屋を増築し新館２階に業界の会合や商談、休息に利用できる談話室を開設した。屋上にはゴルフ練習場も設置した。

政府の景気調整策により経済成長にも陰りが見え始めた。しかし、木材業界は合板輸出の不振や木材市況の少なからぬ影響があるにもかかわらず、建築ブームと相まって外国材の輸入は前年同様活況であった。また、当社にとっても13号地貯木場の使用開始に伴い木材取扱量も増加し、荷動きは一段と飛躍の年でもあった。

この時期の当社の売上高は**表７**のとおりである。

表７　売上高

期	期間(昭和)	売上高(円)
第44期	35.6.1～36.5.31	591,081,610
第45期	36.6.1～37.5.31	795,723,075
第46期	37.6.1～38.5.31	1,032,040,310
第47期	38.6.1～39.5.31	1,318,020,826
第48期	39.6.1～40.5.31	1,299,313,791
第49期	40.6.1～41.5.31	1,318,289,944

7 貯木場および倉庫業の運営と免許

終戦の昭和20年から30年代の当社および木材業界の状況について述べてきたが、倉庫業を事業目的の一つにする当社は各種法制上の規制によって運営されていることが多い。特に、貯木場にかかわる許認可の経緯と内容について記してみる。

倉庫業

昭和10年に制定された倉庫業法（４月６日公布、10月１日施行）は、倉荷証券の発行者の大部分が営業倉庫業者ということから発券許可制を採用していた。戦時中は商取引の機能が中断状態であったが戦後、倉庫業の倉庫証券による担保金融制度が整備された。

昭和24年には水面木材倉庫業者の陳情により大蔵省（現、財務省）は、その年11月、「倉庫証券による金融に関する件」として通達を出し、また、25年４月、日本銀行、通商産業省（現、経済産業省）も倉庫証券を担保とする金融を優遇する措置をとった。

戦前の倉庫業者は保税制度に守られ、私設上屋、保税倉庫等を運営していたが、戦時中は統制会社が保税業務を行っていたことにより休眠していた。

戦後、昭和24年以後、民間貿易が再開したことで大蔵省は保税制度を見直し、27年６月に関税法を改正、「税関構内」に代わる「指定保税地域」「特許上屋」等の制度を設けた。ところがこの「特許上屋貨物」の管理が、運輸省（現、国土交通省）の港湾運送事業法による監督との二重監督（倉庫業法と港湾運送事業法との二重行政）になったことから双方で協議され了解に至った。

その後、保税倉庫法と保税工場法を廃止して、新たな関税法に吸収するとともに昭和29年、関税法（４月２日公布、７月１日施行）を全面改正した。このような経緯のなかで31年、倉庫業法が改正（６月１日公布、12月１日施行）され営業が許可制となった。

許可書

倉庫業法第三条の規定により倉庫業を営むことを許可する

昭和三十八年一月二十五日

運輸大臣

倉庫業の営業許可証

当社はすでに旧法による発券許可を受けている倉庫営業者のため、経過措置により倉庫事業者とみなされていた。しかし、昭和38年１月、新たに倉庫業法第三条（事業の開始）の許可を受けている。

この倉庫業法は平成13年まで大きく改正されることはなかった。

通関業務

昭和22年８月15日、名古屋港が全国に先がけて制限付きの民間貿易港として輸出入が許可され、翌年には南洋材が試験的に輸入された。

こうしたなかで当社は、昭和23年、名古屋税関長より私設水上保税地域設置の許可（10月１日）を受け、また、私設保税上屋使用規則及び使用料率の認可（10月19日）、さらに税関貨物取扱人営業の免許（12月６日）を受けている。26年３月26日には名古屋水面倉庫（株）との合併に伴う保税上屋増設（８号地貯木場）承認願いを提出、承認された。翌27年４月10日、税関貨物取扱人営業免許期限の延長願を名古屋税関長に提出、同月23日付けで許可を受けた。

以後、当社は名古屋港の輸入木材の通関業務を一手に担っており、昭和37年にはその通関場所として加福貯木場、８号地貯木場、その他蔵置場許可を受けた場所に新たに天白川口貯木場も加わった。

では、それ以前の通関業務はどうだったのかが疑問となる。第二次世界大戦以前は、貿易貨物の取り扱いが通関業だけではなく港湾関係業務すべてを取扱人の業務とする方策がとられていた。また、昭和16年に入って海運業や港湾運送事業の統制が進み、税関貨物取扱人への統制も強化され、同年12月には税関官制（法律）が改正され、海運の国家管理が行われるようになった。

昭和18年になって、16年９月公布・施行された国家総動員法に基づく港湾運送業等統制令により海運統制会社が設立され、これらの港湾運送会社に税関貨物取扱人の免許が交付された。

その頃の加福貯木場に入庫する木材の通関業務は、当社の庫内荷役作業を担当していた名古屋筏株式会社（昭和18

名古屋税関の表札（上）と庁舎（下、昭和30年頃）

年10月、統制会社として設立）が行っていたと思われる。終戦後も当社が税関貨物取扱人の許可を得るまでは、名古屋筏（株）により業務が継続されていたようである。

ここでいう税関貨物取扱人とは、明治34年７月に施行された税関貨物取扱人法（第１条）で、「貨主の為に自己又はその貨主の名を以て税関に対し貨物に関する手続きの取扱を為すを業とする者をいう」とその概念を規定している。税関貨物取扱法は昭和42年改正、新たに通関業法の制定となった。

税関検査

植物検疫

通関の仕事とともに輸入木材を取り扱う当社には、もう一つ法令で定められた業務として植物検疫があった。

昭和25年４月、植物防疫法施行、および同年７月の輸入植物検疫規定に伴い、輸入木材にも植物防疫の摘要を受けなければならないことになった。ラワン材のように大量に輸入される場合は、一般の植物同様防疫処理は事実上不可能とされ、林野庁や木材業界では防疫当局に了解を求めていた。しかし、26年11月、「輸入木材検疫要綱」が定められ、今後すべての防疫措置を受けることが必要となった。

その「輸入木材検疫要綱」とは、「（略）輸入木材の検疫を斉一、かつ、円滑に実施するため、この要綱を定める」とあり、その木材とは、「一般用、合板用、パルプ用または、坑木用等として輸入される素材」ということである。

この要綱の具体的な内容は、輸入された木材は船上または、貯木場で検査を受けて、①検疫有害動植物が死滅した場合、②消毒を実施して検疫有害動植物が除去されたと確認された場合、これを合格と決定するとした。また、その消毒方法は、当該木材を貯木場に入れて30日間以上水中に沈下するなどの方法が指定されていた。

これを受けて当社は、昭和25年に、輸入木材の防疫処理施設の指定を受けている。この時の書類は残っていないが、29年８月に神戸植物防疫所名古屋支所長宛に「輸入植物施設指定の申請」と、ほかに「木材輸入港の追加指定・武豊港への出張検疫の申請」も行っている。この背景には、輸入木材の入荷増加により29年から指定港での出張検疫

昭和27年4月、農林省神戸植物防疫所名古屋支所設置

検疫作業

不合格品

不合格品の消毒

が可能になり、当社も防疫処理の効率化を図って申請をしたものと考えられる。

昭和30年代の初め頃当社は、この植物防疫の作業を名古屋港筏株式会社に委託していた。同社が立ち会いをして消毒は中部輸入食糧荷役資材株式会社(現、中部資材株式会社)が行い、植物防疫官が確認、検査をしていた。

まず本船から水面に降ろされた輸入木材は、曳き船で各貯木場に曳航され水面に係留した。そこで係留してある木材の消毒作業を行い、その方法は、水中の部分は30日間の浸漬、浮上部分は薬剤散布によって処理をする「浸漬・浮上部薬剤散布」が主体であった。

しかし、昭和42年秋頃には天白川口貯木場に土場ができ、木材がここでも扱われるようになり、消毒の方法も陸上貯木場に積んだ木材に天幕をかけて行う、天幕燻蒸が行われるようになった。

港湾運送事業

国家総動員法に基づき昭和16年９月に公布・施行された港湾運送業等統制令が21年９月に廃止後、港湾運送事業の公共性、重要性とその実態を鑑み、

・混乱した業界の秩序を回復し確立する
・事業を安定せしめ、且つ民主化せしめるための基盤を築く
・将来の合理的発展を期待し得る環境条件を醸成する

これらのための新たな港湾運送事業法制定が求められ、昭和26年港湾運送事業法(法律第161号)が５月29日公布、６月20日施行となった。

この事業法は、第１条で「この法律は、港湾運送事業における公正な競争の確保を図るとともに港湾運送の施設の改善に資することを目的とする」と規定している。

その定義は、「他人の需要に応じ、港湾において、海上運送(国鉄航路のものを除く)に直接接続して行う行為である」(第２条)として、それを次の４種類に分けている。

・第一種：一般港湾運送事業
荷主の委託を受け、荷主のために自己の名をもって船貨の受渡を行い、その受渡に必要な船内荷

役、はしけ運送および沿岸荷役の全作業過程を引き受け、総合的責任を負う事業。

・第二種：船内荷役事業
・第三種：はしけ運送事業
・第四種：沿岸荷役事業

この事業法の特色は、事業の開始に当たって今までは許可制であったが登録制が採用されたことである。この登録は、港湾・業種ごとに一定の要件が備わっていれば登録されるという要件充足主義がとられていた。もう一つの特色は、確定料金制が採用され、運賃、料金は届出制により事業開始30日前の事前届出が義務づけられた。

その他の事業者に対する業務上の規制は、次のような内容であった。

・その名義を他の事業者のために利用させてはならない。
・特定の利用者に対し貨物の多少、その他の理由により不当な差別的取り扱いをしてはならない。
・港湾運送を引き受けた場合は、船内荷役、はしけ運送または沿岸荷役の行為の少なくとも一部を自ら行わなければならない。

当社は、この事業法の施行が始まった昭和26年８月18日、「港湾運送事業法の規定による一般港湾運送事業及び沿岸荷役事業」の登録申請を主務大臣に提出、同年９月18日、「いかだ運送にかかわる業務に限る」（第一種）を登録している。

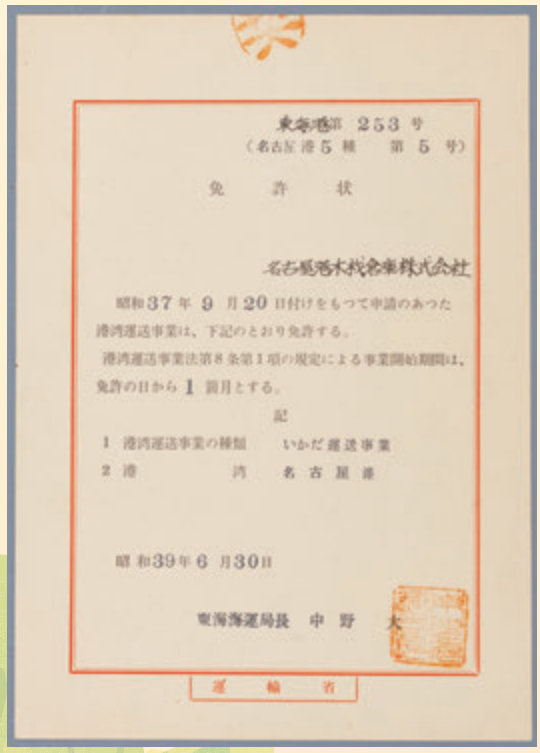
その後、この事業法が登録制であったことから登録業者の乱立により規制強化の目的で、昭和34年に改正された（３月30日公布、10月１日施行）。改正された法律と旧規定との主な違いは次のとおりである。

・目的を秩序の確立、事業の健全な発達、公共福祉の増進に改正（第１条）
・新業種の追加（第３条）
　第五種：いかだ運送事業
　　水面貯木場での木材の荷さばき、保管、搬出入等の沿岸荷役作業をその特殊性から独立した業種とした
　第六種：検数事業

ウインチ場でトラック積み作業

木材の切断作業

沈木吊り替え作業（加福貯木場）



港湾運送事業法「いかだ運送事業」の免許状

第七種：鑑定事業
第八種：検量事業
第六・七・八種は、従来、海上運送法に規定されており、これを港湾運送事業法に改めた
・港湾運送事業は登録制から免許制に（第４条）
・運賃および料金は届出制から認可制に（第９条）

この事業法には、現に港湾運送事業または、検数事業等を営んでいる者は、経過規定によりこの事業法施行の日から３年間は引き続き事業を営むことができることが定められていた。そこで当社は、この規定に基づき昭和37年９月20日、港湾運送事業法の「いかだ運送事業」（第五種）の免許を申請、39年６月30日付けで免許を受けた。

◇

右肩上がりで経済成長の途を歩み続けた昭和30年代は、政府の高度経済成長政策が各産業で推挙されたことによる技術革新を伴い、経済は活発化し、木材業界も進展し見込み輸入が増大して木材入荷量が急増した。このため、前述したように木材保管施設や港湾労働者が不足し、入船手続きにも影響が生じ、入港船が沖待ちをする異常な船混み状態が発生した。特に、昭和36年には、東京、大阪、名古屋（p.101表６参照）などで急増し、運輸省（現、国土交通省）はこの年７月、港湾管理者に対し沖待ち解決に向けて官民合同の緊急対策会議を設け、対策に当たった。翌37年に入って沖待ち船は解消された。

しかし、台風期を迎えた昭和38年８月、再び外国材積載船の沖待ちが生じた。この状況に対し、港湾運送事業、港湾労働力、港湾施設の近代化への抜本的対策に迫られることとなり、39年３月３日、「港湾労働等対策審議会」は総理大臣に答申（「三・三答申」）を提出した。

この答申は、①港湾労働、②港湾運送事業、③港湾の管理運営の３部門の近代化策を提言した。

①港湾労働：港湾労働者の必要数と必要労働力の確保、労働条件の向上など具体的方策の提言
②港湾運送事業：事業の集約化（一貫作業として同一の港湾運送事業者に行われること）
③港湾の管理運営：港湾の統一的運営、施設管理の改善などを提言

この答申に基づき昭和40年６月３日に港湾労働法の制定、翌41年６月15日には港湾運送事業法の改正に至ったのである。このように「三・三答申」は、港湾運送事業の近代化を国と利用者の双方に理解と協力を求めたのである。

昭和36年頃の名古屋港内の船混み状況
（写真提供：名古屋港管理組合）

8 会社存続の危機

事業を運営していれば山があれば谷もある。これまで戦争という国家的な痛手や、伊勢湾台風の大惨事をくぐり抜けてきた名古屋港木材倉庫株式会社にとって、青天の霹靂ともいうべき事態が起きた。それは昭和40年から41年春にかけてである。

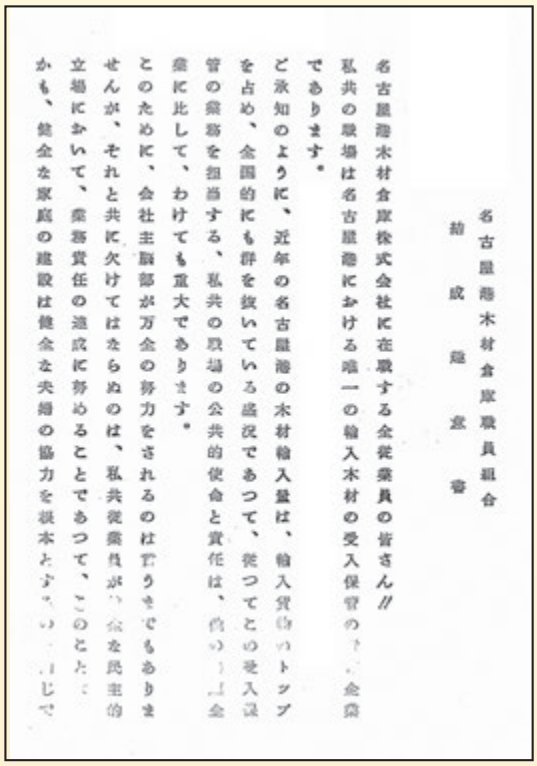
ここでは、その経緯を社内に残っている資料を中心に新聞記事、木材関係の文献などの記録をもとに、史実だけを記述していくこととする。

職員組合結成

「港湾運送事業」の項で前述したが、港湾運送事業の発展とともに事業の近代化が図られるなか、昭和30年代後半には慢性的な労働力不足に伴う労働者の労働時間が、社会問題となっていた。国内港湾関係の労働組合では、「日曜、祝日を完全休日とする」運動が展開されており、船主、荷主間での理解が得られず、港湾運送事業に携わる労働者に対する抜本的な対策が求められていた。

そのような社会背景のなかで、当社でも職員組合結成へと動いていた。昭和39年６月８日付け「在職する全従業員の皆さん‼」で始まる結成趣意書は、「（略）私共は職場と生活を守るための健全な自主体制の確立を急がねばなりません。名古屋港木材倉庫株式会社の従業員は、全員一致を以て健全な職員組合を結成し、労使の相互信頼と共存共栄を基調とした労働協約の確立を基として、企業の発展と生活の向上に努めたい」と、名古屋港木材倉庫職員組合結成準備委員名で組合結成を呼びかけている。

また、同日付けの決議文と宣言書で組合結成を宣言して



名古屋港木材倉庫職員組合
結成趣意書冒頭部分

いる。そして、同年６月29日には、会社側と組合側の間で労働協約を締結している。８月10日には、就業規則など34項目の申し入れ事項を組合執行委員会から会社に申入書として提示している。

これを受けて昭和39年９月２日、福利厚生委員出席のもと第一回の福利厚生委員会を開催している。そこでは、①社員慰安旅行に関する件、②社員事務服の新調、③社員住宅の新設計画など、９つの決議事項が話し合われていた。

ところが、この委員会で決議された「社員住宅の新設計画」から思わぬ問題へと波及したのであった。

経営のひずみ

社員住宅新設に向けて昭和40年３月、愛知県知多郡横須賀町大字加木屋字泡池に1,832坪(6,045.6㎡)の用地を購入、この土地をめぐる問題が端を発し不正疑惑へと展開して、会社存続にかかわる重大事へと拡大していったのであった。そこで、問題表面化後の経緯と顛末を当社、および関係者の資料をもとに記述していくこととする。

ただし、欠落している資料が多く、この問題に関するすべての記録が残っているわけではないため、ここでは現存する資料の中から史実を取り上げその経過を記述する。

◇

昭和40年11月になって名古屋港運協会(会長・河口百合彦)から当社(代表取締役社長・杉山定吉)宛に次の内容の「申入書」(11月４日付け)が届いたのである。

1　名古屋港における公共的な機関であることの認識とそれに相応しい業態を保持されたいこと
2　現業役員の自主的な会社運営の方向を明らかに、一部利権屋的策動の余地なからしめるよう適切な方法を講じられたい
3　労使一体となって会社の発展を図る。港運業界の発展、木材業界の発展に寄与されるよう努力されたい

これに対して当社から港運協会に対する回答は、次のような内容となっている。

椪積みされた木材

1、3については異論なし。2については、当社の目的事業遂行に関しいささかの不一致阻誤のないものと、ご承知下され度。

そして、昭和40年12月、当社の代表株主である東亞合成化学工業(株)(現、東亞合成株式会社)・伊知地寧次郎、名古屋港筏(株)・野間美治、東洋プライウッド(株)(現、住友林業クレスト株式会社)・阿部廣三郎、中村合板(株)・中村國一、名古屋筏企業組合・野間政十郎、野間進の６人は当社に対し、土地購入および造成工事費用支払いと役員賞与などに関する不正を解任の理由とする、「取締役・杉山定吉と同・野崎霊両氏の解任および後任者の決議」を会議目的とする臨時株主総会招集の手続きをしていた。

しかし、当社の代表取締役社長である杉山定吉は「その請求には応じ難い」の返答をしたため、昭和41年１月に入って６人の代表株主は、名古屋地方裁判所に対して臨時株主総会招集の手続きを進めた。同年１月末になりその認可が下り、２月21日に臨時株主総会開催となった。

その頃、当社の職員組合は、「①役員間の紛争に対する真実および責任の究明、②会社の破滅化防止のための統一的方針の確定」とする交渉議題を盛り込んだ決議文をもって昭和41年２月12日、団体交渉を進めた。その決議文には、その後の会社の行方を示唆すると考えられる内容が記されているので紹介する。

(略)会社の破滅化防止のための臨時株主総会招集事由たる杉山・野崎両代表取締役の解任を非として、杉山社長以下常勤役員(永田取締役除く)の統一的見解を全面的に支持し、会社の健全体制の確立と公共的港運秩序の安定、及び我々の生活基盤を守るために、彼ら一部不良役員並びに株主の野望撤回に至るまで必要とするあらゆる合法手段をもって実力行使を行い、徹底的に対決することを関係役員並びに株主に対して通告する。

昭和41年２月21日に開催された臨時株主総会は荒れ模様となった。そのなかで、代表株主側は名古屋木材組合の斎田清喜副会長を、また、現業重役側は名古屋港運協会の河口百合彦会長を代表として、両氏の調停によって解決を図ることとして、次回３月３日に再開を予定し、その間に

昭和40年頃の加福貯木場

善処するということとなり閉会した。

この間の両氏による調停工作は不調に終わり、昭和41年３月３日の臨時株主総会開催を迎えることとなった。この日、総会は紛糾するが野崎霊に対する緊急修正動議が提出された。理由は、野崎が創業時から四十余年、当社一筋で木材業界に身を置き、昨年(昭和40年)には、藍綬褒章を受章したということである。この修正動議には誰一人反対する者はなく成立し、野崎の留任は承認・可決した。

しかし、杉山社長については、代表株主側と現業重役側の両者間で討論、対立し混乱したが、賛否の採決に入り解任賛成132万株、解任反対24万株と解任賛成派の株数が多数で、杉山社長は解任された。後任取締役は石阪廣一と決定した。

この決定を受けて昭和41年３月24日、現業重役側にあった職員組合員および従業員八十余人から、同年４月８日を以て退社したい旨の退職願が出された。そして、同年４月に入ってこの退職願が現実化となり、４月24日までに八十余人が退職し、残った従業員は７人だけであった。

昭和41年４月25日、名古屋港木材倉庫(株)とは理念が異なるとして新たに中部木材倉庫株式会社が設立された。代表取締役社長は河口百合彦が就任した。

ところが、当社の役員人事更迭の問題が名古屋港の木材荷役を停滞、混乱させ木材業界にまで波及した。この時期はラワン材の順調な入荷と重なり、木材の荷降ろしを他港へ変更する事態まで起きていた。

問題解決に向けて

木材荷役問題の正常化に向けて努力してきた名古屋木材組合は、第三者であり公正中立の立場で問題解決に向けて新たな打開策を打ち出した。また、海運局(現、中部運輸局)なども指導による事態収拾へと動きだし新しい展開となった。具体的な経緯は、『名古屋木材商工月報』(名古屋木材組合発行)および役員会議事録をもとに史実を記述する。

◇

昭和41年５月11日、名古屋木材組合では緊急委員会を開きそこで、荷役正常化特別委員会の設置を協議・決定

し、14日には名港木材荷役正常化特別委員会を設置(委員長・斎田清喜、合計26人の委員)した。同日、引き続いて港運業者の申し入れによる三者会議「名港荷役関係合同会議」が行われた。この三者とは、①名港木材荷役正常化特別委員会(斎田委員長と７委員)、②名古屋港運協会(加藤繁太郎〈河口会長代理〉、成田巖、藤木海運(株)〈現、(株)フジトランス コーポレーション〉)、③当社(石阪廣一、永田瀧之亟、大藪健次)で、この日は根本問題の解決には日時を要することからそれを切り離して、当面の事態収拾について協議し、次の内容を決定した。

この協議の目的は、滞船および荷役の混乱を防止することであり、そのためには従来の作業実績に応じて作業を実施することとした。具体的には、①植検通関は名古屋港木材倉庫(株)で行う。②船内荷役は藤木海運(株)、沖取りは名港運輸(株)で行う。③貯木池内の作業は従来通りの配分により行う。④名古屋港木材倉庫(株)には貯木池入口において受け渡しを行う。⑤貯木池使用に当たり、その細部については筏業者双方の話し合いで実施することとし、これは暫定的措置として、今後必要に応じて随時会談を行うことを了承した。

その後、定期的に三者の会談を持ち、昭和41年８月22日開催の名港木材荷役正常化特別委員会では、この問題の解決の見通しがついてきたということを報告して、名古屋港木材倉庫(株)と中部木材倉庫(株)両社の対立が円満解決し、今後の協力体制に基づく運営内容を発表した。その内容は、「名古屋港木材倉庫は中部木材倉庫を認める。中部木材倉庫は名古屋港木材倉庫が申請中の船内荷役を認めることとし、船内荷役については木材業界の要望通り木材荷役の複数化への基本路線を確認」するというものであった。

しかし、今しばらくこの委員会を存続させ、経過を見守っていくこととし、終息宣言までには至らなかった。

この特別委員会を中心に、名古屋港木材倉庫(株)と中部木材倉庫(株)両社で、①完全な一貫作業の複数制の実施、②共存共栄の確立、③貯木池並びに港運労務者の同時活用を３本柱とし、荷主の自由意思により荷役業務を任意に依頼できることについて協議され、木材業界の要望も取り入れられ昭和41年10月末日、ついに全面的解決をみるに

筏仕訳作業

至ったのである。

これを踏まえて、昭和41年11月２日、急遽名港木材荷役正常化特別委員会が開催された。その日の委員会内容は「中部木材倉庫河口社長と名古屋港木材倉庫石阪社長からそれぞれ今回の荷役混乱に対する陳謝とともに今後は、両社は木材荷役を同一条件で互いに協調して円滑に作業を行い、荷主へのサービスを強化し荷主に迷惑をかけない」ことを言明した。

また、「両木材倉庫の船内荷役は９月１日付けで、中部木材倉庫の港湾運送事業は９月29日付けで認可（倉庫業は申請中）となり木材荷役保管はできる」としており、そして、「木材荷役正常化のため両木材倉庫協定の上、貯木池並びに港湾労力をフルに活用し荷役作業の発注は荷主側の自由となった」と記してある。こうして、ようやく名古屋港木材荷役問題は全面解決となったのである。

この協議の過程で当社は、管理運営してきた13号地貯木場を名古屋港管理組合に返還した。同貯木場の業務一切は昭和41年10月１日から中部木材倉庫（株）が引き継ぎ、保管業務を開始することとなった。そこに天白川口貯木場の２分の１と河川地域を含めた中部木材倉庫（株）の貯木場の比率は37.3%とし、当社は、加福貯木場、８号地貯木場および８号地運河と鉄板（８号地貯木場内の西側にある伊勢湾海運株式会社のE３）、天白川口貯木場２分の１の計62.7%と決定した。実質は台風時期の河川地域は使用できないため、中部木材倉庫（株）：３、名古屋港木材倉庫（株）：７の比率ということである。

また、当社が船内荷役を行うことについては関係者との間で協議を重ねた結果、シェア25%に妥結した。昭和41年11月１日以降「元請けは自由」となったことから25%は直営として、残りは下請け作業とする方針を固めた。沖取り作業の割合については、現行どおり名古屋港筏株式会社：４、名港運輸株式会社：４、千年組：２の比率となった。

こうして当社の会社存続をも危ぶむ出来事は事態収拾し、何とか乗り越えることができ、名古屋港木材倉庫株式会社の新たな第一歩が始まったのである。

昭和40年頃の８号地貯木場（上）と天白川口貯木場（下）