Ⅳ 新生・名古屋港木材倉庫

［昭和 41（1966）年～昭和 60（1985）年］

1 新生・名木倉のスタート

試練を超えて

本社社屋

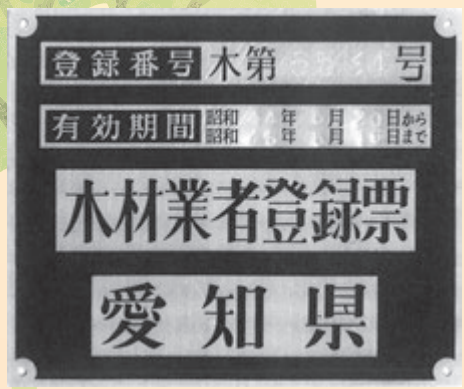
当社を取り巻く一連の木材荷役の問題は、昭和41年10月末には終止符を打ったが、遡ること６カ月、大半の従業員が辞め、役員と７人の若い社員だけによる新生・名古屋港木材倉庫株式会社のスタートとなった。４月には社員募集を行い何人かを補充したが、抜けた社員の人数には到底及ぶものではなかった。

その間にも木材の入出庫は途絶えることなく、得意先からの木材の入出庫の手続きに迫られていた。しかし、書類の作成や計算をはじめとする事務処理を行う社員がいない。会社に残った若い社員や新入社員が夜を徹しても一向に作業は進まず、そこで、退職者や社員の奥さん・子どもまで家族を動員して行うという状態がしばらく続いた。そのため、計算ミスによるトラブル、弁償問題が発生したが、名古屋港筏株式会社など協力会社の手助けにより何とか切り抜けることができた。

昭和41年７月27日、定時株主総会で新たな役員の選任が承認・可決され、その後の取締役会で代表取締役等を選定した。新たな役員は次のとおりである。

代表取締役	石阪廣一
〃	野崎　霊
常務取締役	永田瀧之亟
取　締　役	村瀬庸二郎
〃	大藪健次
〃	阿部廣三郎
〃	中村國一
〃	伊知地寧次郎
監　査　役	見田七右衛門
〃	吉田司郎

社長空席の人事は、社業の態勢が概ね定まったことと、対外的な信用問題もあるため、８月８日の取締役会において石阪を代表取締役社長および、野崎を代表取締役専務に



木材業者登録票

選定した。名実共に新しい経営陣と社員による新生・名古屋港木材倉庫株式会社のスタートである。

新たな免許取得

前述したように昭和41年５月に設置された名港木材荷役正常化特別委員会は、当社と中部木材倉庫株式会社の両社による名古屋港木材荷役の一貫作業の複数制の実現に向けて動き出していた。

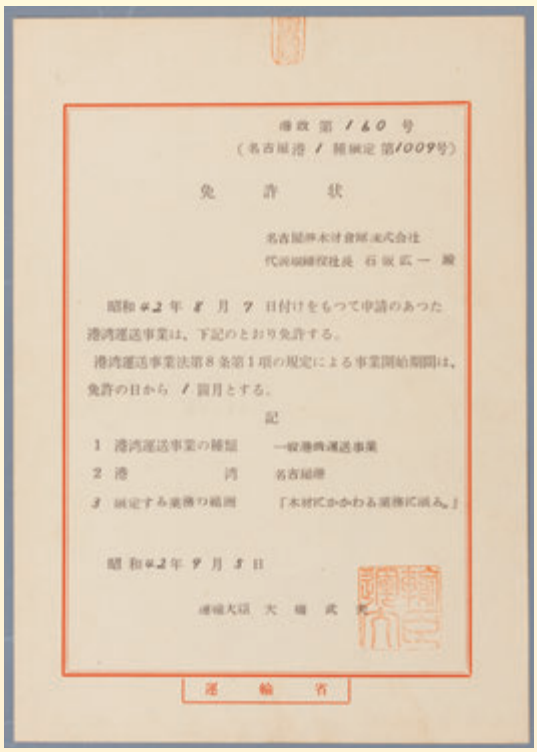
当時、当社は「一般港湾運送事業（略称一種）いかだ運送にかかわる一貫業務」の限定免許を持っていたことから、受け渡しを伴う元請け一貫作業が可能で、その受け渡しに必要な船内荷役はできた。しかし、作業員の人員などの理由により、これまでは船内荷役を藤木海運株式会社（現、株式会社フジトランス コーポレーション）に委託していた。今回の問題により同社は中部木材倉庫（株）の作業協力会社へと転じたことにより、当社の船内荷役を行う業者が不在となった。当社は、昭和41年６月21日付けで運輸省（現、国土交通省）に「一般港湾運送事業の事業計画の変更（船内荷役の直営）」を申請し、９月１日付けで認可された。これにより自社での船内荷役が可能となった。

船内荷役の認可を取得するまでは、入庫作業は不可能でも出庫作業は可能であった。名古屋港筏株式会社の元従業員などが協力して筏手配書の作成や事務処理をし、出庫作業を行っていた。しかし、実際には藤木海運（株）に船内荷役を委託して入庫作業も行っていたようである。その理由は、当時中部木材倉庫（株）にはまだ木材を保管する貯木場がないことから当社が場所を提供して、藤木海運（株）が船内荷役の作業を従来どおりに行うという共存共栄が成り立っていた。

◇

当社は船内荷役を開始したことによって、もともと荷役可能な沿岸荷役も行うよう商社や木材業界から強い要望が出てきた。そこで、港湾運送事業法の新免許基準にある年間取扱量からみて木材入荷の将来性を考慮し、20万ｔを目標として商社（三井物産株式会社、伊藤忠商事株式会社、日商岩井・日綿実業〈共に現、双日株式会社〉など）の新規

名古屋港船内荷役事業披露パーティー



免　許　状

運　輸　省

一般港湾運送事業
「木材にかかわる業務に限る」免許状

オーダーの獲得や関係方面と交渉を進め、将来性を見込み一般港湾運送事業(「木材にかかわる業務に限る」)の免許を昭和42年８月７日付けで申請した。１カ月後の９月５日付けで運輸省から免許が下りた。

近代化に向かう港湾運送事業

当社が変革した昭和41年は、政府と港湾運送事業者の間で懸案施策となっていた、港湾運送事業の近代化に向けての法律が改正された年でもあった。６月15日改正(10月１日施行)となった港湾運送事業法は、新たなスタートをした当社の運営に大きく影響していることから、その概要を次に紹介する。

運送事業の近代化施策を勘案した改正は、免許基準の引き上げと下請け禁止規定の強化による事業の集約化にあった。免許基準の引き上げについては、「事業者の要取扱年間最低トン数を処理しうる労働者及び施設を有すべきもの」(法第六条施行規則第四条の二)となり、この具体的な数値は各港の海運局長に委ねられたが、従来から1.5倍ないし３倍となるよう考慮された。

また、下請け禁止規制の強化については、「下請の制限、すなわち一般港湾運送事業者は各月中に引受けた港湾運送を船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送の種別ごとに、その一定率(70%)を自ら行い」(法第十六条)として、直営率を高める内容となっている。しかし、この規制には緩和措置(法第十六条第二項)が設けられており、「一般港湾運送事業者が当月中に引受けた港湾運送にかかる船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送のいずれか１つを直営した場合には、他の種別の行為を一定の要件を備えた他の港湾運送事業者(関連下請契約をした港湾運送事業者)に下請けさせることができる」ようになった。

この一定の要件とは、「①一般港湾運送事業者(以下、元請業者)」が下請けさせる他の港湾運送事業者(以下、「下請業者」)の発行済株式総数の二分の一を超える株式を保有していること、②元請業者が下請業者の発行済株式総数の四分の一を超える株式数を保有し、かつその役員または職員をその下請業者の常勤の取締役として派遣していること、

③下請業者が元請業者の発行済株式総数の二分の一以上を保有していること、④下請業者が元請業者の発行済株式総数の四分の一以上を保有し、かつ、常勤の取締役を派遣していること、⑤下請業者と元請業者が港湾運送に係る長期の専属契約またはこれに類する契約を締結し、かつ、その元請業者から相当の事業用施設、資金その他の経済上の利益の提供をうけていること」のいずれかを備えていることである。

◇

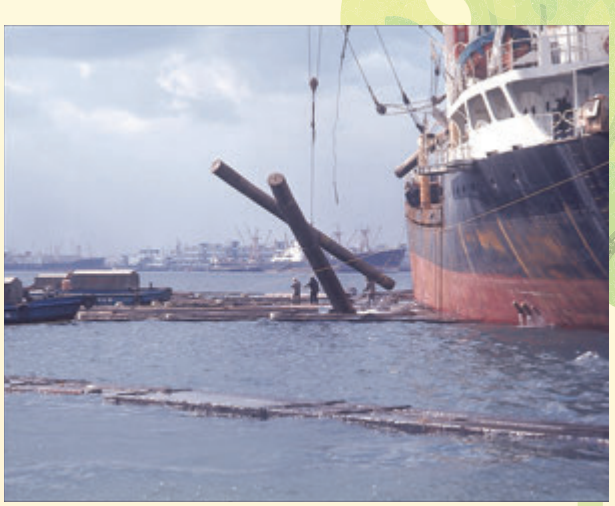
昭和42年の新免許取得後は、元請・船内荷役：名古屋港木材倉庫(株)、筏運送：名古屋港筏(株)、沿岸荷役：大藤運輸(株)が作業を行う体制となった。43年に入って、この元請一貫体制をより強力に整備するために、港湾運送事業法の第十六条および同施行規則第十一条(直営率70%)に基づき、名古屋港筏(株)が名古屋港木材倉庫(株)の株を四分の一以上持ち、野間進が当社の取締役に就任し、役員の派遣を行い緊密な関係を構築した。また、沿岸作業の協力会社の大藤運輸(株)とも名古屋港筏(株)同様に緊密化を確立し、法律に示されている港湾運送の一貫責任体制である縦の集約化を完成した。

昭和43年12月には、「一般港湾運送事業に係る事業計画(関連下請に関する事項)の変更」を届け、認可された。そして、近代的・能率的経営に耐え得る経営基盤を築く横の集約を図るために、伊勢湾海運株式会社、大洋海運株式会社などと、提携・グループ化による協力体制を確立した。

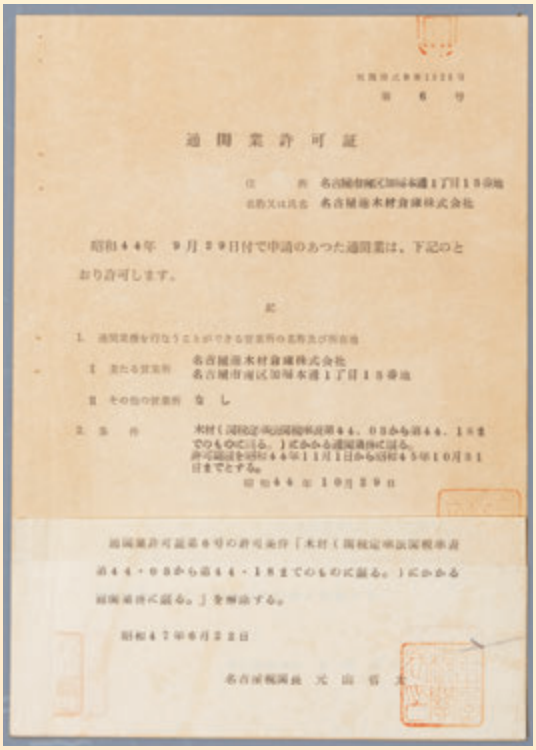
従来、税関業務は「税関貨物取扱人法」の免許に基づいて行われてきたが、通関の近代化を図る目的により、昭和42年「通関業法」の制定となった。44年10月、通関業法による通関業の許可を受ける。さらに、46年には通関業法の改正により、当社は税関からの指示に基づき定款の第２条(目的)に「通関業」を加え、定款の一部変更をした。

経営基盤の確立

経営の近代化をより盤石にするためには、一般港湾運送事業(「木材にかかわる業務に限る」)の一種免許事業者として、顧客ニーズに応えられるよう惜しむことなく企業努力



本港沖取り作業



通関業許可証

加福寮

宝神寮

創立50周年を記念して作られた会社案内

を重ねて、日々の業務を稼働する必要があった。その一つに船内作業員向けの社宅の建設を行った。福利厚生と労務管理の向上を狙い、雇用促進事業団から3240万円の融資を受け総工事費約4600万円、鉄筋コンクリート４階建て１棟(24戸)を、名古屋市南区加福町３丁目４番地に建設した。昭和43年11月中旬着工、翌44年５月完成、６月入居開始、加福寮と命名した。

ちなみに、昭和43年４月の事務員は89人、作業員は136人となりちょうど２年前の新生スタート時には７人しかいなかった社員は、それ以前の体制に復活した。

その頃は、船内荷役を伊勢湾海運株式会社、大洋海運株式会社の協力のもと作業を行っていたが、昭和44年末頃から木材以外の定期船が増加し情勢が変化してきたことにより、両社から従来どおりの支援が困難となってきた。当社は作業員を増加させ、その入居施設として鉄筋コンクリート３階建て１棟、約50人収容可能な宝神寮を名古屋市港区宝神町山藤に建設し、46年８月完成、９月入居開始をした。なお、平成18年６月に取り壊した。

こうして人員増強を図ったが昭和46年には、ドルが変動相場制に移行したいわゆる「ドルショック」による経済不況の影響から業績が低下した。しかし、何とか翌年には木材業界の景気に回復の兆しが見え始め、当社の売り上げも好調に転じることができた。

昭和47年頃になると、43年に開港した西部木材港の整備が進み、木材街進出の会社の社屋も仮事務所から本建築の建物が多くなってきた。そこで当社も開港時のプレハブ建築から新たな事務所建設の計画を立てた。同時に８号地貯木場の事務所の新築も計画し、どちらも創立50周年を迎える48年の完成を目指した。

８号地事務所は鉄筋２階建て、延べ坪数193坪(636.9㎡)で昭和48年９月完成、西部木材港事務所は鉄筋２階建て、延べ坪数177坪(584.1㎡)で同じく10月完成した。

昭和48年は、国内の景気回復とともに名古屋港の輸入木材の入荷量も開港以来の最高となり、当社も前期比50%の増収を得ることができ好調ななかで創立50周年を迎えた。

ところが、その年末には第一次オイルショックが起き、

流動的な経済情勢となり、昭和48年を境に港湾運送事業、倉庫業は新たな変革を求められる時代に入った。

2 木材業界の状況と動向

年々増加する輸入木材の受け入れ態勢の整備と、伊勢湾台風後の貯木場の移転計画など、名古屋の木材業界の念願ともいうべき「西部木材港と木材街」計画が進み始めた。ここでは、西部木材港の開港からその概要と、昭和40年代、50年代の木材業界を取り巻く木材産業の動きについてまとめてみる。

西部木材港、木材街建設

昭和39年５月、名古屋港審議会に承認された「木材港および木材街造成計画」の造成工事がその年７月、着手された。その計画の主な目的は、次の２つである。

①大規模な木材船停泊地、貯木場施設を造成することで、施設不足に対処するとともに港湾内における筏の運行、木材貯留による港湾機能の低下および防災上の問題点を解消する。

②堀川筋一帯に集中している木材関連企業を木材港周辺に集中させることで、木材関連企業の合理化・協業化を促進する。

昭和47年度完成を目指したこの計画は、西部臨海工業地帯の二区、三区を木材工業地帯（木材コンビナート）に、四区を公共的な木材港を建設する内容で、これらの施設規模は昭和50年度の名古屋港における木材輸入目標量を3,730,000ｔ（4,226,090㎥）と策定していた。その概要を『月間名古屋港』（1969.8）の資料をもとに次に紹介する。

〈西部木材港の規模〉

航路	幅員220m
泊地	水深－９～10m
岸壁	－10m、15,000D/W級２バース（沈木用）
物揚場	700m

西部木材港（昭和48年）
（写真中央上が第２貯木場と公共第１土場）

整理場	1,092,000㎡(西部第１貯木場)
貯木場	公共貯木場403,000㎡(西部第２貯木場)
野積場	200,000㎡
波除堤	延長2,150m
浮標	12基(10バース分：南洋材・米材用７バース、北洋材用２バース、国内用材用１バース)
水路	67,000㎡(主水路70m、副水路50m)
港湾用地	100,000㎡

〈西部木材工業地帯・木材コンビナートの規模〉

貯木場	918,000㎡
水路	271,000㎡
公共用地	566,000㎡
工場用地	2,350,000㎡

このほか西部四区には、木材関連企業の王子製紙株式会社と大昭和製紙株式会社(現、日本製紙株式会社)の進出が決定していた。その敷地面積は王子製紙(株)：665,000㎡、大昭和製紙(株)：470,000㎡で追加購入も予定されていた。

西部木材港(以下、木材港)の施設建設工事は、昭和43年10月には第１貯木場、第２貯木場が完成し一部稼働開始し、翌44年に入って野積場(陸上貯木場：351,000㎡)も完成して、同年８月には全面的な稼働を始めた。

こうして主要な施設が完成して稼働を始め、昭和43年11月には専用木材港に第一船が入港し、荷役を開始したことを機に、12月に開設式を行い正式に開港した。実際には開港前の８月11日、木材チップ専用船「きゃすりん丸」(山下新日本)が第一船として入港していた。

西部木材港開設式(上)、テープカット(下)

◆木材港開設式

木材港開設の式典は昭和43年12月２日午前10時半から、主催者を代表して紅村名古屋港管理組合副管理者のあいさつに始まり、運輸省(現、国土交通省)港湾局見角管理課長、名古屋港管理組合、東海海運局(現、中部運輸局)、名古屋港運協会、名古屋木材街建設促進協議会、木材業者百余名が参加して開催された。次いで前々日の11月30日、木材港にフィリピンからラワン材を積んで入港した木材積

載第一船のフィリピン貨物船「イレネ号」(日商岩井)と第二船「三天丸」(三井物産)の船長へ歓迎の花束を贈った。

開設式の後、第２貯木場および閘門に設けられたくす玉とテープカットが行われ、両船から荷降ろしした南洋材の筏に初荷ののぼりを立て、貯木場への初筏乗り入れ式を行った。

その後、正午から名古屋商工会議所の２階ホールに会場を移して、名古屋港運協会と名古屋木材街建設促進協議会の主催による木材港開設記念パーティーが関係者四百人余を招いて、盛大に催された。

◇

このように木材産業界の発展を期待されて開港した木材港の昭和43年12月当時の概要は、次のとおりである(『西部木材港』1969版　名古屋木材街建設促進協議会、名古屋新木材街組合より)。

［西２区と西４区はほぼ完成］

整理場	一部150,000㎡完成
公共貯木場	403,000㎡全部完成
野積場	埋め立ては完了、近く舗装実施
岸壁	１バース完成、１バースは今年度中に完成
泊地	−9.0m完成、接岸バース−10.0m完成
浮標	内10基完成

〈主な施設〉

◎閘門

整理場から第３貯木場に通じる水路にある。名古屋港は干満の差が2.6mと大きく、貯木場内の水位を一定にする目的で計画された。

その規模は、閘室内の全長は150m、幅員30m、閘門扉の幅員14mを有する二重扉式、開門40秒の最新型で、約５億円をかけて造られた木材用閘門としては世界でも類のない巨大な施設である。

・木材出入りに要する１回の時間	約30分
・一度に出入りできる量	約700㎥
・月間能力	約250,000㎥

◎貯木場

初筏乗り入れ

閘門と閘室
(写真提供：名古屋港管理組合)

第１貯木場
（写真提供：名古屋港管理組合）

第２貯木場
（写真提供：名古屋港管理組合）

第１貯木場（整理場）、第２貯木場（公共貯木場）、第３貯木場（工場専用貯木場）の３種類がある。第１と第２は植検通関、検尺および保管を行う公共性のもので、第３は進出工場が専用使用をする工場作業用のものである。

・第１貯木場	全面積	150,000㎡
・第２貯木場	〃	403,000㎡
・第３貯木場	〃	298,000㎡
・第２期工事地区	〃	152,000㎡

上記の他工場専用貯木場間は幅員50～70mの水路で結ばれ、その両側は中央水路を残し工場地先水面として専用使用ができる。

一方、名古屋港管理組合（以下、管理組合）は昭和42年10月、木材コンビナートの用地となる西二区、西三区への進出希望者の申し込みを名古屋新木材街組合（41年８月結成、50年３月名古屋港木材産業協同組合に改組）を通して受け付けを開始した。

まず、西二区を第１期と２期に分け、同地に進出する企業として１期分79社、２期分17社が昭和43年５月までに用地譲渡契約を締結しており、１期工事は同年９月、２期工事は44年９月に完成した。

さらに、西三区を第３期と４期に分け、３期分として昭和47年３月に62社、４期分22社が48年３月に契約をした。３期工事は52年３月、４期工事は55年３月に完成した。この後も三十数社が管理組合と用地譲渡契約をしており、このコンビナート進出に対して企業側は、恵まれた立地条件を勘案して移転に積極的であった。

ところが、江戸時代から続く堀川や、新堀川、中川運河周辺を基盤とする木材産業を、木材コンビナートに移転させる新しい木材街計画は、木材事業者の任意に基づくため、当初のねらいどおりの順調な展開とは言い難かった。

木材港開港後、大手の木材事業者は移転を行ったが、中小の木材関連事業者は、堀川、新堀川、中川運河周辺で従来どおり営業をしていた。そのため、特に昭和40年代の輸入木材の多くは、名古屋港（以下、本港）で荷降ろし、本港内の貯木場に入庫していた。木材港で荷降ろし、入庫した木材もその後、木材港と本港の間を筏で曳航を行うとい

う方法がとられていた(**表１、２**)。

その入荷量の木材港と本港との比率は、名古屋港全体の木材入荷量が戦後最高となった昭和48年を境に、徐々に、木材港へと移行しつつあった。ちなみに47年の公共貯木場への入庫量は、入庫量全体の41％が本港(加福貯木場など私設は含まず、８号地、天白川口貯木場)に、59％が木材港に、48年は、本港33％、木材港67％の割合となっている(名古屋港管理組合調べ)。

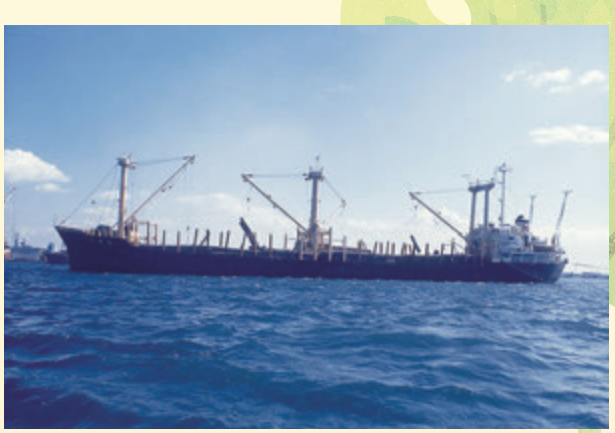
また、木材港での輸入木材の貯木場入庫量については、本港の「名古屋木材入港対策委員会」と同じように、木材事業者、港運事業者、輸入商社、港湾関係者などを中心とする「西部木材港調整委員会」を昭和43年11月設立し、毎月１回開催して、貯木施設の状況に応じた翌月の入庫量枠を決め、調整を図った。

昭和45年３月10日に開催された同委員会では、貯木場の有効利用を図るため入港方法を、「A方式」と「B方式」の

表１　名古屋港(本港・西部木材港)年別木材輸入量　(単位：㎥)

年	南洋材	NZ 材	米材	北洋材	計
S40	1,525,655	40,816	357,206	107,675	2,031,352
41	1,788,451	31,998	412,976	113,854	2,347,279
42	1,863,085	44,961	459,130	122,199	2,489,375
43	1,937,541	79,037	554,733	178,067	2,749,378
44	2,176,503	79,600	527,663	133,220	2,916,986
45	2,494,639	56,132	596,454	65,784	3,213,009
46	2,105,846	82,154	438,681	35,302	2,661,983
47	2,389,614	84,184	550,510	62,676	3,086,984
48	2,677,010	61,606	577,177	22,566	3,338,359
49	2,507,426	60,261	626,526	26,026	3,220,239
50	1,779,225	15,895	763,952	11,994	2,571,066
51	2,164,369	46,746	822,999	16,711	3,050,825
52	1,870,335	46,197	637,635	17,350	2,571,517
53	2,087,891	70,701	731,361	6,352	2,896,305
54	2,028,427	80,389	924,153	5,821	3,038,790
55	1,751,305	109,940	921,878		2,783,123
56	1,373,546	31,770	704,329		2,109,645
57	1,567,551	28,682	938,927		2,535,160
58	1,402,009	60,241	879,951	2,908	2,345,109
59	1,179,766	49,038	825,503		2,081,307
60	1,102,820	28,946	916,026		2,047,792

(注)NZはニュージーランド材。数量はオリジナルインボイス量
アフリカ等のその他は少量のため南洋材に含む
(『西部木材港』1989年より)



名古屋港に入港した木材船

天白川口貯木場(昭和48年)

西部木材港での沖待ち船(右：第１航路、左：第２航路)

表２　名古屋港年別木材輸入量

〈本港〉　(単位：㎥)

年	南洋材	NZ 材	米材	北洋材	計	全量比
S43	1,937,541	79,037	554,733	178,067	2,749,378	100.00
44	1,716,250	46,990	342,549	133,220	2,239,009	76.76
45	1,480,057	53	159,418	37,608	1,677,136	52.20
46	1,347,967	25	50,780	3,783	1,402,555	52.69
47	1,616,238		74,492		1,690,730	54.77
48	1,436,129		55,639		1,491,768	44.69
49	1,189,229	52	30,683		1,219,964	37.88
50	958,830		137,996		1,096,826	42.66
51	1,063,714	1,492	87,380	6,982	1,159,568	38.01
52	976,823		64,750		1,041,573	40.50
53	1,014,659		49,459		1,064,118	36.74
54	879,687	2,546	57,457		939,690	30.92
55	760,218		16,507		776,725	27.91
56	533,314	2,016	4,901		540,231	25.61
57	549,574				549,574	21.68
58	500,261				500,261	21.33
59	335,276				335,276	16.11
60	266,460				266,460	13.00

(注)加福貯木場など私設貯木場は含まず

〈西部木材港〉　(単位：㎥)

年	南洋材	NZ 材	米材	北洋材	計	全量比
S43						
44	460,253	32,610	185,114		677,977	23.24
45	1,014,582	56,079	437,036	28,176	1,535,873	47.80
46	757,879	82,129	387,901	31,519	1,259,428	47.31
47	773,376	84,184	476,018	62,676	1,396,254	45.23
48	1,240,881	61,606	521,538	22,566	1,846,591	55.31
49	1,318,197	60,209	595,843	26,026	2,000,275	62.12
50	820,395	15,895	625,956	11,994	1,474,240	57.34
51	1,100,655	45,254	735,619	9,729	1,891,257	61.99
52	893,512	46,197	572,885	17,350	1,529,944	59.50
53	1,073,232	70,701	681,902	6,352	1,832,187	63.26
54	1,148,740	77,843	866,696	5,821	2,099,100	69.08
55	991,087	109,940	905,371		2,006,398	72.09
56	840,232	29,754	699,428		1,569,414	74.39
57	1,017,977	28,682	938,927		1,985,586	78.32
58	901,748	60,241	879,951	2,908	1,844,848	78.67
59	844,490	49,088	825,503		1,746,031	83.89
60	836,360	28,946	916,026		1,781,332	87.00

(注)NZはニュージーランド材。数量はオリジナルインボイス量
アフリカ等のその他は少量のため南洋材に含む
(『西部木材港』1989年より)

８号地貯木場(昭和48年)

２つに区分し、４月から暫定的に実施した。

Ａ方式：一般輸入木材

Ｂ方式：所定の貯木場へ植検通関後直ちに搬出することを条件に申請し許可されたもの。ただし、必要ある場合は、搬入場所を指定することができる。

具体的には、B方式の所定の貯木場とは専用水面（第３貯木場）を指し、引き取り期限に関する罰則も設けた。また、荷役は方式ごとに先着順に両方式を並行して行うこととした。

◇

木材港の各施設は順次完成、整備され、貯木場も第４貯木場（専用貯木場、昭和44年９月）、第５貯木場（専用貯木場、50年５月）、第６貯木場（専用貯木場、55年５月）、第７貯木場（公共貯木場、53年４月）、西三区陸上貯木場（土場、52年７月）などが使用開始となった。

一方で、本港と木材港とを結ぶ道路は当初、国道23号（名四国道）経由のルートだけで交通事情は悪く、周辺道路整備には時間を要した。国道23号と西二区を結ぶ道路が昭和45年に開通、その後西尾張中央道（53年度）と伊勢湾岸自動車道（60年）も開通した。46年４月には名鉄バスセンターから神宮前を経由して木材港への直通バスの運行も始まり、交通の不便さも徐々に解消してきた。

木材入荷量の減少と木材港

木材港建設計画当時は、輸入木材が活況を呈し上昇傾向の真っただ中にあり、そこで打ち立てられていた昭和50年の予想入荷量は3,730,000ｔ（4,226,090㎥）を上回るであろうとされていた。

ところが昭和48年の第一次オイルショックを機に経済成長を続けてきたわが国の経済にブレーキがかかり、不況に転じた。最大需要先である木材産業の住宅着工数が、48年の約190万戸をピークに減少し始め56年には約115万戸にまで落ち込んだ（**表３**）。

これと並行するかのように昭和50年の名古屋港の輸入木材の入荷量は約2,269,000ｔ（2,570,777㎥）と大きく下回り、翌年はやや増加したものの、その後は横ばい状態を

コラム

西部木材街は海上砂漠！

西部事務所の一日は「砂の除去」で始まる。これは少し大げさだが、プレハブ造りの事務所は隙間から砂が入り込み、机の上がザラザラになってしまうのだ。

木材街がオープンしたといっても護岸、道路は未完成で、いたる所が工事中であった。工事用のダンプカーが通れば砂を巻き上げ、風が吹けば砂嵐が舞い、まさに海の上の砂漠であった。仕事を終えた従業員が家路を急ごうと外に出れば、朝来た道路が砂に埋まり帰りの道が分からない！　何てことは日常茶飯事であったとか。

オープン当初の木材港は、途切れることなく入荷する木材で貯木場はどこも満庫。貯木場の現場は従業員のかけ声で活気に満ちあふれていた。

表３　新設住宅着工戸数推移　（単位：戸）

年	全国	愛知県
S40	842,596	53,550
41	856,579	48,297
42	991,158	56,820
43	1,201,675	69,347
44	1,346,612	78,898
45	1,484,556	88,636
46	1,463,760	84,050
47	1,807,581	84,050
48	1,905,112	100,689
49	1,316,100	72,337
50	1,356,286	75,079
51	1,523,844	79,371
52	1,508,260	81,256
53	1,549,362	79,785
54	1,493,023	74,639
55	1,268,626	64,708
56	1,151,699	58,777
57	1,146,149	58,621
58	1,136,797	55,651
59	1,187,282	57,772
60	1,236,072	64,467

（『合板百年史』日本合板工業組合連合会、『二十一世紀への年輪』名古屋木材組合より）
（原典：国土交通省「建設統計月報」）

加福貯木場（昭和48年）

西部木材港内での木材曳航
（広報紙「Monthly せいぶ」No.92
名古屋港木材産業協同組合より）

続け、56年には41年以前の入荷量となり、以降は徐々に減少しつつあった。

昭和56年４月には、名古屋木材入港対策委員会、西部木材港調整委員会、名古屋木材組合輸送委員会、名古屋港木材産業協同組合輸送委員会、日本木材輸入協会名古屋支部などにより、水面貯木場の運営方法、入港木材について話し合われた。その内容は、次のようなものであった。

〈本港〉

①入港材は従来通り８号地、加福及び天白（川口）貯木場に収容する。

②公共貯木場の材は入港後５カ月を限度とし、それ以上経過した材については当該荷主の負担において撤去する。ただし、委員会が認めた場合は長期水面使用料を徴収して一定期間継続して置くことができる。また、暫定措置として、保管材について水面プール協力費を１カ月１㎥につき18円を徴収するとした。

〈木材港〉

①入港材は原則として第１貯木場に収容する。

②第１貯木場の保管料（水面使用料・倉庫業者の扱料）は当該荷主が支払う。

③委員会は入港状況により第１貯木場からその他の貯木場に移動させることができる。その費用は当該荷主の負担による。

④第２・第７貯木場に移動した材は入港後５カ月を限度とし、それ以上経過した材については当該荷主の負担において撤去する。ただし、委員会が認めた場合は長期水面使用料を徴収して一定期間継続して置くことができる。

⑤第１貯木場が満庫で第２または第７貯木場に余裕があり、委員会が認めた場合は入港材を直接第２・第７貯木場に収容することができる。

また、暫定措置として、第２・第７貯木場に入庫した材については、水面プール協力費（１カ月１㎡ ８円）および長期水面使用料を徴収するとした。

昭和56年５月から管理組合の使用料改定に伴い、貯木場の保管料が改訂された。

しかし、貯木場の利用率の減少は留まることなく昭和

57年には、本港で37%、木材港で72%、全体として58%にまで落ち込む状態となり、貯木場の施設について見直す声が出始めていた。すでに天白川口貯木場では56年度から５カ年計画での埋め立てが許可されていた。

このような状況のなかで、昭和57年７月、今後の貯木場の在り方と西部木材街の将来の在り方を検討する目的として、名古屋木材組合、名古屋港木材産業協同組合、名古屋港運協会木材部会、日本木材輸入協会名古屋支部により、名古屋木材港再編整備協議会が設立された。貯木場については、埋め立てや廃止するなどの考え方が多く、名古屋港管理組合に意見を求めていた。管理組合では58年に名古屋港木材取扱施設調査委員会を設置して検討を重ねた結果、60年６月、名古屋木材港再編整備計画案を同協議会に提示した。

計画案の基本的な考え方は次のとおりである。

①西部木材港の完成後に廃止される計画となっていた本港貯木場（８号地、天白川口貯木場）の廃止を前提として、需要動向を見極めながら木材港貯木場を順次廃止し、木材業界、荷役業界等への影響をできる限り小さくすること。

②木材港区全体としての効率性を高めるため、遊休地や老朽化の著しい公共施設から段階的に再整備していくこと。

③他の土地空間や水際線等との一体的な利用を可能にする方向で整備していくこと。

その結果まとめられた計画案の具体的な内容は次のとおりである。

①第７貯木場の全部とその前面の第１貯木場の一部を廃止し、用途変更する。

②老朽化の著しい第２貯木場の南側約1/5を埋め立て、そこへ西三区陸上貯木場を移転して、西四区陸上貯木場と一体的利用を図る。

③第７・第１貯木場の用途変更により公共水面が不足した場合は、第５・第６専用貯木場を公共貯木場との併用することを可能にする。

この計画を実施することにより、公共陸上貯木場は三区陸上貯木場が四区陸上貯木場に移転するだけで391,000㎡

第２貯木場（昭和48年）

と変わらないが、公共水面貯木場は1,038,000㎡と38%減、専用水面貯木場1,968,000㎡と24%減となる見込みであった。

そして、同協議会は管理組合の計画案について協議をしたところ、合板、製材関係者など本港の利用関係者から本港廃止反対の意見が多く、昭和60年10月には管理組合に対して請願書を提出することとなった。主な内容は、①８号地、加福貯木場の残存、②本港での荷役、③木材港からの曳航許可の陳情で、最悪の場合でも５年間の延長など、８号地、天白川口貯木場の継続を強く要望するものであった。

しかし、その後の木材不況はとどまることがなかったため、昭和62年２月、同協議会は管理組合の縮小案３点(①８号地・天白川口貯木場の廃止、②木材港の第７貯木場とその前面第１貯木場の一部合わせて55haを埋め立て、③第２貯木場の一部８haを陸上貯木場)について大筋で合意することを決めた。

加福貯木場については、昭和64(平成元)年９月をめどに閉鎖する方針を確認した。

なお、西部木材港、木材街建設のために昭和35年１月11日に設立された「名古屋木材街建設促進協議会」(会長・鈴木達次郎)は、木材専用輸入港としての目的を達成したとして、58年８月25日解散した。

過渡期の合板産業

合板業界にとって昭和40年代は、深刻な合板不況でスタートした。40年には不況カルテルが実施され、南洋材合板工場を対象に毎月１～３日間の操業短縮が行われた。政府の金融対策などにより市況は好転し、45年まで続く「いざなぎ景気」が始まったのだが、好況は合板価格の高騰につながったのである。

昭和47年には「日本列島改造論」を掲げた田中角栄による田中内閣が発足し、公共投資と住宅着工戸数の増加が進み、住宅着工率の下支えにより合板生産量は着実に伸び(**表４**)、合板産業をはじめとする木材業界は好景気を保っていた。しかし、これが木材・合板価格の急騰の始まりであった。

表４　合板生産量　(単位：４mm 換算1,000㎥)

年	全国生産量	愛知県生産量	全国比(%)
S33	239,288	76,408	31.9
40	713,000	141,368	19.8
41	770,170	155,357	20.2
42	944,459	179,445	19.0
43	1,197,553	198,629	16.6
44	1,473,226	229,290	15.6
45	1,752,250	265,832	15.2
46	1,851,471	244,616	13.2
47	2,108,440	264,554	13.1
48	2,214,494	276,404	12.5
49	1,860,818	261,420	14.0
50	1,542,130	229,839	14.9
51	1,783,965	264,272	14.8
52	1,869,163	257,825	13.8
53	2,004,094	269,884	13.5
54	2,132,890	295,529	13.8
55	2,001,968	259,333	13.0
56	1,774,472	229,162	12.9
57	1,684,525	221,076	13.1
58	1,822,821	205,194	11.3
59	1,769,528	185,722	10.5
60	1,673,053	174,744	10.4

(「中日本合板工業組合調べ」『西部木材港』1989年より)

政府は異常な値上がりを需要面から抑制する対策として公営住宅、日本住宅公団に対し、「住宅建設については、合板や南洋材の代替材利用を促進し、木材価格の適正化、建築費の安定化に寄与するよう」通達した。しかし、価格高騰は収まらず、昭和48年７月、「生活関連物資の買い占めおよび売り惜しみに対する緊急措置に関する法律」(買い占め売り惜しみ防止法)を公布した。その特定品には木材(丸太、製材、合板)も含まれていた。この物価高騰の時期、木材産業にかかわる各種料金(水面貯木場保管料、貯木場使用料、港湾荷扱料など)の改訂も行われた。

こうした最中に第一次オイルショックを迎えた。その反動で昭和49年に入ると住宅着工数の減少など、合板の需要は減少した。輸入合板の増加に押されて輸出の激減により合板業界は、史上最悪といわれるほどの不振に陥った。木材関連企業の倒産が相次ぐようになり、合板工場数も大幅に減少した。

日本合板工業組合連合会調べによると、戦後の工場数のピーク時の昭和45年は285工場あったが、50年に252工場、58年には165工場となった。日本の合板産業の中心であった名古屋の合板工場数といえば、30年代が最も多く72社あり、生産量のシェアは30%を超えていた。しかし、58年には20社で、ピーク時の３分の１以下になりシェアも11.3%まで減少した(『二十一世紀の年輪』)。

政府は、昭和50年代に入り不況カルテルによる操業短縮や、構造改善基金による設備廃棄などさまざまな不況対策を実施した。56年以降住宅着工数がさらに減少して、木材関連産業の環境悪化に伴い農林水産省は57年、不況対策として「木材産業再編整備緊急対策基本方針」を策定した。この施策を受けて愛知県の木材業界は、「愛知県木材協同組合連合会」を設立させ不況対策事業に取り組んだ。

昭和57年は、木材にかかわる合板産業や港湾運送事業、倉庫業など木材業界全体が大きく方向転換を迫られた年でもあった。

本船沖取り作業

木材港での丸太の水揚げ

昭和50年代の東南アジア（上）とボルネオ島（マレーシア、インドネシアの一部）（下）

3 輸入木材の繁栄と衰退

昭和39年に木材輸入が自由化となり、また、高度経済成長による住宅産業での需要の増加に伴い輸入木材の入荷量が急増した。そこで名古屋港に入荷する主な木材は南洋材、米材、北洋材などで、その入荷量を中心に概要を紹介する（**表５**）。

南洋材

主に合板向けとして輸入される南洋材は、フィリピン、インドネシア、マレーシアが仕出国の中心となっている。

〈フィリピン材〉

昭和16年から途絶えていた南洋材の輸入が７年ぶりに再開、23年６月、戦後名古屋港に最初に入荷した南洋材は、合板産業用の良質なフィリピン産のラワン材であった。フィリピン材は20年代以降の名古屋の合板業界の上昇期

表５　名古屋港輸入原木主な仕出国

（単位：ｔ）

年	フィリピン	マレーシア	サバ州	サラワク州	マラヤ州	インドネシア	アメリカ	カナダ	ニュージーランド	チリ	ソビエト	その他	合計
S41	1,321,794		502,887	185,936	10,024	26,254	367,837	64,851	33,900		141,693	75,047	2,730,223
42	1,222,707		542,142	235,323	18,166	91,552	428,209	92,778	54,155		161,885	58,493	2,905,410
43	1,374,264		410,863	303,437	23,523	152,599	540,721	81,464	87,157		209,512	81,898	3,265,438
44	1,421,358		389,130	206,400	33,101	339,483	509,469	65,348	99,012		163,835	146,513	3,373,649
45	1,516,902		457,788	206,253	41,919	624,600	574,452	108,132	67,513		90,207	120,341	3,808,107
46	984,294		566,587	104,636	79,666	700,438	437,883	62,684	94,942		34,253	63,999	3,129,382
47	974,005		715,411	106,926	30,720	872,997	608,974	23,219	98,682		66,586	128,642	3,626,162
48	923,405		892,735	72,261	29,352	1,054,266	687,675	17,157	73,525		33,727	181,161	3,965,264
49	682,276		935,390	28,718	34,262	1,010,731	591,008	50,664	67,056		31,760	218,191	3,650,056
50	375,252		856,610	8,515	22,087	756,864	767,653	24,927	17,361		14,341	103,473	2,947,083
51	278,942		959,854	55,305	39,248	1,081,535	814,131	63,846	49,903		56,261	131,363	3,530,388
52	180,438	1,095,633				849,789	661,493	71,624	43,634	9,398	16,217	108,670	3,036,896
53	245,076	1,427,285				763,504	758,436	61,150	61,306	4,089	7,637	107,216	3,435,699
54	207,559	1,208,943				895,302	906,847	86,710	81,958	19,791	7,002	131,833	3,545,945
55	166,955	1,121,126				669,570	799,358	169,868	62,901	68,036		221,933	3,279,747
56	143,730	942,889				501,900	586,829	143,159	28,178	7,895		118,870	2,473,450
57	139,801	1,325,280				334,645	777,146	207,703	14,563	16,007		139,490	2,954,635
58	69,101	1,174,727				337,828	716,042	205,225	21,279	43,217	3,503	196,812	2,767,734
59	92,664	1,034,678				225,997	570,311	285,548	21,799	31,087		161,425	2,423,509
60	46,903	1,117,764				79,974	616,542	323,818	11,647	25,609		192,549	2,414,806

（『名古屋港統計年報』より）

を支え、輸出合板を好調に導いた南洋材の一つである。

しかし、昭和40年代になってフィリピン政府は、森林資源の保護と産業保護、コストなどを理由に原木の輸出を削減する対日輸出規制を打ち出してきた。これがきっかけとなりわが国の南洋材市場からフィリピン材は離れていった。

その名古屋港への輸入量は、昭和41年は132万ｔ、45年には152万ｔと増加してきたが、46年から減少し、50年には38万ｔであった。そしてフィリピン政府は61年８月、原木の輸出を禁止した。

〈インドネシア材〉

急速に減少するフィリピン材に代わってインドネシア材が入荷量を増やしてきた。昭和38年、日本はインドネシア林業公社との間で官民協力によるカリマンタン開発協力株式会社(FDC)を設立した。これは、森林開発に必要な機材の提供、道路建設などを日本が行い、生産された木材は投資額に応じて配分する生産分与方式(PC方式)がとられた。

しかし、インドネシアでは昭和48年頃から合板産業を中心とした木材加工工業化政策を推進し、57年には原木輸出規制を図り、60年には全面的に原木輸出が禁止されることとなった。

名古屋港に最初のカリマンタン材が入荷したのは、昭和40年６月14日、1,500㎥を積載した「東京丸」が入港、翌15日荷揚げした。６月29日には名古屋港初入荷を記念した「カリマンタン材披露パーティー」を当社で行っている。この時の荷受け商社は、三菱商事株式会社、三井物産株式会社、日綿実業株式会社(現、双日株式会社)、日比貿易株式会社、南方林業の５社であった。

〈マレーシア　サバ材、サラワク材〉

フィリピン材に次ぐ産地である北ボルネオ・サバ州(昭和38年、マレーシア)のサバ材は、インドネシア材が入荷する以前の昭和25年頃から多く入荷していた。合板メーカーが多い名古屋は、合板用材として使われるフィリピン材(ラワン材)が名古屋港の輸入木材の中心であった。サバ州からは合板用としてラワンと同じ樹種のセラヤが、サバ材として入荷していた。

マレーシアでは昭和41年に教育、インフラなどの整備

切り出された原木(マレーシア)

トラックから降ろして筏に組み港へ運ぶ(マレーシア)

森林での伐採(マレーシア・トング)

山から出材(マレーシア・サラワク)

貯木場(マレーシア・サンダカン)

目的でサバ・ファウンデーション(サバ財団)が設立された。その財源として木材関連事業を行い、インドネシアと同様に日本企業の協力による開発がなされた。サバ州は農業地に乏しく森林開発に頼らざるを得ないという事情もあり、日本への輸出量は急増した。

昭和40年代後半からサバ材とともにサラワク材(サラワク州産)の入荷量も徐々に増加し始め、50年代後半にはサバ材の減少が目立ち、サラワク材が伸びてきた。そして、60年代初頭にフィリピンとインドネシアが日本への原木の輸出を禁止したことで、南洋材の90%近くをマレーシア材が占めるほどになった。

◆マレーシア・サンダカンに社員を派遣

昭和50年代に入り名古屋港への南洋材の入荷量にかげりが見え始めていたが、やや持ち直した53年から54年にかけて当社は、取引先商社へ出向というかたちでマレーシアのサンダカン(サバ州)に２人の社員を派遣していた。１人は、53年11月から翌54年12月26日まで安宅木材株式会社へ、もう１人は、54年６月５日から同年12月３日まで兼松江商株式会社(現、兼松株式会社)へと、現地に出向いた。

彼らの仕事は、①原木の検品を行い各等級に該当するかの見極め、②樹種の選別・確認を行うことが主な内容で、時には日本からの木材関係者視察団のために資料づくりや、案内などを行うこともあった。

現地では山で伐採した原木を荷さばき地まで運び、そこから川に降ろし筏に組み、あるいは台船に積んで港に着け船積みを行うのが、一般的な行程であった。

そのため拠点となっているサンダカンだけではなく各地の積み込み港まで出向いて、船積みに立ち会うこともたびたびあった。交通手段は悪く、厳しい暑さのなかでの作業ではあるが、遠隔地まで出向くことは現地の情報を得ることができ、彼らにとっては楽しい仕事になっていた。彼らが何よりも困ったことは言葉の問題であった。仕事に商社専属の通訳がつくわけではなく、シッパーは中国系の人が多く、現場の労働者の多くは現地の人であったため、片言の英語と方言混じりのマレーシア語、中国語を使い身振り

手振りで作業の指示をしていた。

原木の適正を確認する検品や選別の仕事は、商社の注文どおりの品質かどうか、不良品が日本に輸出されることのないよう、また、取引価格にも大きく影響することから、現地の仕事に「にらみをきかす」役割を担っていた。原木がよく売れ、儲かる時期であったために現地での作業状態がずさんになっていたことも理由であった。特に、よく似た樹種の間違い、品質・検尺・検品など木材のグレードにかかわる問題を現場で確認、指示するのだが、日本とは価値観が異なるため確実な判断が求められていた。

ちょうどその頃は日本でベストセラーとなり、映画化された『サンダカン八番娼館』(山崎朋子著)が現地の映画館でも上映され、サンダカンが注目されていた時期でもあった。また、現地には日本の企業が多く日本人会もあり、日本人にとっては比較的仕事がやりやすい場所ではあった。

というのも昭和40年代から50年代にかけての現地での木材事業の多くは、日本の企業・商社の後押しで運営されていた。しかし、50年代に入って日本国内では合板メーカーが稼働を中止する傾向にあり、出向していた当時は現地に日本から機械を輸入して、合板工場建設に移行し始めていた。

現地へは昭和52、53年頃、最初に名古屋港筏(株)から社員を派遣しており、当社からは53年11月から54年にかけて約１年だけで、以後は検尺・検量など現場の作業を熟知している名古屋港筏(株)が引き継いで行っていた。

そして南洋材の名古屋港への入荷量は、その後、伐採・輸出の規制や木材製品への移行などにより、昭和54年を境に徐々に減少の途をたどり始めたのである。

◇

南洋材の名古屋港への入荷量は昭和48年の2,677,010㎥をピークに減少を続け、55年は1,751,305㎥、60年は1,102,820㎥と48年の半分以下の量となった(ｐ.125表１参照)。この原因の一つは、日本国内の第一次・二次のオイルショックによる経済の低成長期の住宅着工数の落ち込み、もう一つは、南洋材の仕出国の森林資源に対する規制であった。

その後もわが国への合板産業向けの南洋材の入荷量は低

集積場(サラワク)

筏を積み出し港まで運搬(サンダカン)

下の途をたどってきた。昭和60年以降は現地工場稼働による製材品の輸入が増え始めた。

米材丸太の水揚げ(木材港)

米材

昭和27年、名古屋港に初入荷して以来、一時的に入荷量が減ることはあってもほぼ順調に伸びてきた。43年になると国産材の針葉樹が高値による不足から米材が脚光を浴びるようになり、輸入量が急増した。特に、米ツガ、米マツ、米モミのハイグレードものが上昇傾向となり、米ツガ尺角と米マツの増加が目立った。

昭和46年にはアメリカの港湾ストと、米国内の住宅着工増により米材の入手が困難となり、輸入が前年比35%減となった。しかし、翌年には日本国内需要の旺盛さに応え、米マツ、米ツガの入荷が元どおり活発になった。

昭和50年代になり南洋材の規制に伴う入荷減により、需要が米材に移行したこと、また、55年から北洋材が原木輸出禁止法案により入荷が途絶え、その代替ということも影響して、米材はコンスタントに入荷量を保ってきた。

昭和40年代後半から50年代初頭には、木材港も本港の貯木場も米材丸太で満庫状態という時期もあったようだ。

昭和56年に林野庁が丸太入荷実績を見て、「丸太は米材のみ増加」といったが、この頃から徐々に丸太から木材製品へと移行した。

ニュージーランド材

米材同様ニュージーランドのラジアータパインの入荷が昭和43年に急増し、40年代は好調を保っていた。50年代に入りやや減少しつつも55年には過去最高の入荷量を記録した。しかし、ニュージーランドは原木を国内需要に向けたため、その後は木材製品が増え丸太の量は激減した。

4 貯木場運営の光と影

木材入荷量の変化

これまでは名古屋港に入荷する木材にかかわる木材業界全般について記述してきた。ここでは当社の貯木場を取り巻く昭和40年代から50年代の状況を中心に述べていくこととする。参考資料として当社の営業報告書に記録されている決算期別（６月１日～翌年５月31日）の入庫量のデータを用いて貯木場のあゆみを記していく（**表６、７**）。

なお、残念なことに昭和54年以前の当社取り扱い貯木場別の入庫量資料が残っていないため、詳細は入手を待つこととする。

昭和40年代は国内の産業の発展とともに木材需要が急速に増加したことにより、国産材の不足から外国材の輸入量が年々増加してきた。特に、南洋材が急増する一方、丸

表６　決算期別　名古屋港内木材事業３社と当社入庫量比較
（６月１日～翌年５月31日）

決算期	期間	名古屋港内事業3社㎥(注2)	当社㎥	占有率%
(注1)第49期	40.6.1～41.5.31	2,189,316	1,939,000	＊88.6
第50期	41.6.1～42.5.31	2,430,000	1,640,000	67.5
第51期	42.6.1～43.5.31	2,950,000	1,734,000	58.8
第52期	43.6.1～44.5.31	3,101,000	1,769,000	57.0
第53期	44.6.1～45.5.31	3,519,710	1,677,330	47.7
第54期	45.6.1～46.5.31	3,556,620	1,865,639	52.5
第55期	46.6.1～47.5.31	3,083,583	1,545,921	50.1
(注1)第56期	47.6.1～48.5.31	3,212,672	1,881,949	＊58.6
(注1)第57期	48.6.1～49.5.31	3,279,299	1,713,805	＊52.3
(注1)第58期	49.6.1～50.5.31	2,895,653	1,441,000	＊49.8
第59期	50.6.1～51.5.31	2,743,900	1,440,630	52.5
第60期	51.6.1～52.5.31	3,262,649	1,688,824	51.8
第61期	52.6.1～53.5.31	3,010,000	1,730,000	57.5
第62期	53.6.1～54.5.31	3,080,000	1,680,000	54.5
第63期	54.6.1～55.5.31	3,460,000	1,760,000	50.9
第64期	55.6.1～56.5.31	2,530,000	1,380,000	54.5
第65期	56.6.1～57.5.31	2,380,000	1,260,000	52.9
第66期	57.6.1～58.5.31	2,650,000	1,380,000	52.1
第67期	58.6.1～59.5.31	2,140,000	1,140,000	53.3
第68期	59.6.1～60.5.31	2,260,000	1,200,000	53.1
第69期	60.6.1～61.5.31	1,850,000	910,000	49.2

表７　木材入庫量（加福貯木場、８号地貯木場）　（単位：㎥）
（１月１日～ 12月31日）

年	加福貯木場	８号地貯木場	13号地貯木場
S40	412,976	645,747	152,540(当社扱い、41年返還)
45	269,505	386,120	
46	322,026	354,626	
47	278,708	413,536	
48	321,898	327,615	

(注)天白川口貯木場、西部木材港での当社扱い入庫量は不明（名古屋港管理組合資料より）

(注１)＊は期別の名古屋港入荷量の数値がないため、前年と翌年の入荷量をプラスして、2で割った推定数値を設定し、占有率を求めた。

(注２)当社営業報告書：藤木海運(株)（現、(株)フジトランス コーポレーション）、中部木材倉庫(株)、名古屋港木材倉庫（株）の丸太および木材製品の入庫量（名古屋木材入港対策委員会資料より）

太が細くなるなど材質低下による合板資材不足が目立つようになった。このため、長期保管材が増加し、貯木場の回転を阻害するという悪循環を繰り返すようになり、滞船状態が生じていた。

貯木場の満庫打開策として名古屋木材入港対策委員会では、昭和42年４月15日から10月末までに入港する丸太に対して、樹種にかかわらず強制椪積みを実施することを決めた。また、一方で入港後６カ月以上の丸太については強制陸揚げあるいは、特別賦課金支払の措置をとることを同年９月決定し、貯木場の効率化を図った。

この強制椪積みの措置は、過去にもとられた時期があった。それは、伊勢湾台風後の昭和35年５月、加福・８号地・名港貯木場内在庫材の中で新規輸入木材および通関後２カ月以上を経過するものは、無条件で椪積みを実施するというものであった。しかし、39年12月以降は椪積み実施により生じる弊害を軽減し、予算節約のため強制椪積みを解除した。

椪積みの措置は、加福貯木場と８号地貯木場は水位が低く安定して椪積みしやすいことと、南洋材に沈木が増えつつあったということから、昭和42年以降も続けられるようになった。入庫量が多かった45年、46年頃には西部木材港でも沈木について椪積みが行われていたようである。

椪積み作業

西部木材港開港と入庫量

昭和43年12月、西部木材港（以下、木材港）が開港し、当社はそれに先立ち10月、海部郡飛島村西浜28番地（第２貯木場西隣り）に西部事務所を設置した。

もともと木材港の開設目的は、名古屋港内にある貯木場を１カ所に集約させることにあった。しかし、当時は輸入木材が年々増加している時期にあり、木材港は未整備・造成中が多く、すでに稼働している貯木施設を含めても水面貯木場が絶対的に不足していた。さらに、木材の需要会社の多くは西部木材街に移転することなく従来どおり堀川、新堀川、中川運河周辺で営業していた。

このようなことから木材港の環境が整備される昭和47年頃までは必然的に保管場所として、本港の加福・８号

地・天白川口などの貯木場が求められ、入庫量も本港の方が多かった。

◆筏による木材の曳航始まる

そこで本港周辺の木材需要会社向けに行われたのが、木材港から本港の天白河口までの南洋材の曳航である。昭和44年１月の初曳航の様子が「林経新聞」(昭和44年１月12日)に紹介されているので、それを引用する。

> この日(９日朝)、組み込まれた筏は300本1,067㎥と282本831㎥の超大型２枚で、15kmの海上を５時間余りかかった。本航路横断だけに筏の周囲は海上保安巡視艇、筏曳船指運船、護衛船が警戒するなかを慎重に航行、管理組合の無電指示で午前10時30分頃航路を20分かけて横断した。(略)大型筏は航路横断の制約や、経済ベースから生まれたものだが、長さ150m×幅27mの巨大の筏は航行中ビクともせず、名港運輸、名古屋港筏の両社をはじめとする名古屋港の筏技術が如何に優秀であるかを物語っている。

その後、昭和44年３月27日までに70回64,061㎥を曳航したというから、ほぼ毎日実施していたことになる。その筏の荷姿について同紙では、「長さ100m以内、幅30m以内で、１回1,000㎥の筏の補強は12mmワイヤー1,800mとリングカンシャックル360個を使用、足場(アバ)８枚をもって保護」(４月４日)と記しており、細心の注意を払って作業をしていたことをうかがい知ることができる。

しかし、昭和46年頃になると、木材港周辺の道路網が整備されてきたことに伴い、危険の多い筏による海上輸送を中止してほしい旨の要請が管理組合から出された。業界側は、中止は死活問題になりかねないということで木材組合、木材街組合、関係官庁などと協議のうえ、筏曳航を徐々に縮小していく漸減方式をとることを管理組合と申し合わせた。

筏曳航漸減方式の内容は、各年度を３期(①４月１日～８月31日、②９月１日～12月31日、③１月１日～３月31日)に分け、毎月の木材港～天白河口(東航)、天白河口～木材港(西航)への曳航量を事前に取り決め、筏曳航の安全を図った。

西部木材港から本港貯木場への筏曳航
(「Monthly せいぶ」No.90、名古屋港木材産業協同組合より)

加福貯木場
(国土地理院撮影の空中写真：昭和44年撮影)

貯木場内での仕訳作業（昭和48年頃）

昭和51年になり第４管区海上保安本部より、木材港と天白河口間の木材筏曳航について次のような許可条件の提示（「商工月報」〈昭和51年２月20日〉）があった。

昭和51年４月１日～53年３月31日の筏曳航の量は、月間2,000㎥以内とする（但し、東航、西航の区別なし）。

〈許可条件〉

①曳航及び筏の固縛を確実にする。
②曳航中は見張り員を配置する。
③曳航中筏の補強のため、アバ囲いをする。
④流失及び事故防止のため、警戒船を配置する。
⑤航路横断は10時～12時の間に行う。横断個所は名古屋港11号灯浮標と第13灯浮標の間の水域とする。
⑥流失した場合は、直ちに港長に連絡し、除去をする。
⑦風速10m以上または、視程1,000m未満の場合は曳航を始めない。
⑧木材筏の大きさは、長さ100m、幅30mの各々を超えない大きさとする。

このように厳しい条件のなかで筏による丸太の海上輸送は、陸送するトラック運賃より安価であること、丸太を傷めないなどの理由から運送量を減らしながら本港の貯木場が閉鎖後も、堀川周辺の荷主の注文に応じて行われていたようである。

山積みされた製材品

入荷木材の荷姿に変化

当社の各貯木場への木材入庫量は、決算期別の**表６**を見ると第53期と第55期が大きく減少している。営業報告書によるとその原因を、第55期は土場向きの木材が減少したと記録しており、米材の入庫量の減少ではないかと思われる。翌第56期は木材関連業界の好況に伴い輸入木材も増加して、当社の入庫量は過去最高となった。しかし、昭和48年末に起きた第一次オイルショックを機に、景気低迷がもたらす合板などの木材関連産業の不況により入庫量は、緩やかなカーブで減少しつつあった。木材入庫量は56年以降、南洋材の落ち込みとともに急激な減少へと変わったのである。

昭和50年代に入り荷主から丸太以外の木材製品を預けたいという要望、特に三菱商事株式会社をはじめとする輸入商社などからは、「砂や泥をかぶる所はダメ」という上屋を必要とする要望が高まり、木材港に上屋を建設するなど顧客のニーズに応える対応策が求められた。そこで当社は、52年以降、西部倉庫の建設や上屋の整備を行った。

ここで名古屋港の昭和40年代と50年代の木材輸入量を、丸太と製材品別にその推移を見てみよう(**表８**)。

名古屋港に入荷する木材の荷姿は、**表８**からもわかるように昭和42年に製材品が増え、以後、微増減しつつも横ばい状態を保ち、この頃から木材製品に移行する兆しが見え始め、54年からその量は急増している。それ以降は右肩上がりに製材品が上昇している。

一方で昭和53年４月には、木材港に新たに第７貯木場が完成した。そのため水面貯木場の面積が広くなり、かつ不況のため陸上土場の利用が減少という事態のなかで、木材製品増に伴う受け入れ準備がますます必要とされてきた(**表９－１～３**)。

当社は木材製品の輸入品に対処するため、昭和42年に取得した一般港湾運送事業免許の限定内容を「木材にかかわる業務に限る」から範囲を広げた取り扱いができるよう56年３月、運輸大臣に免許の変更を申請した。同年４月25日には「木材及び木材製品にかかわる業務に限る」免許を取得した。

事業免許の拡充および上屋倉庫の建設による効率的運営と、荷受け体制の確立を図り、荷主のニーズに応え木材製品の入庫を可能とすることで、名古屋港の総入荷量55%の元請け量確保を目標としていた。

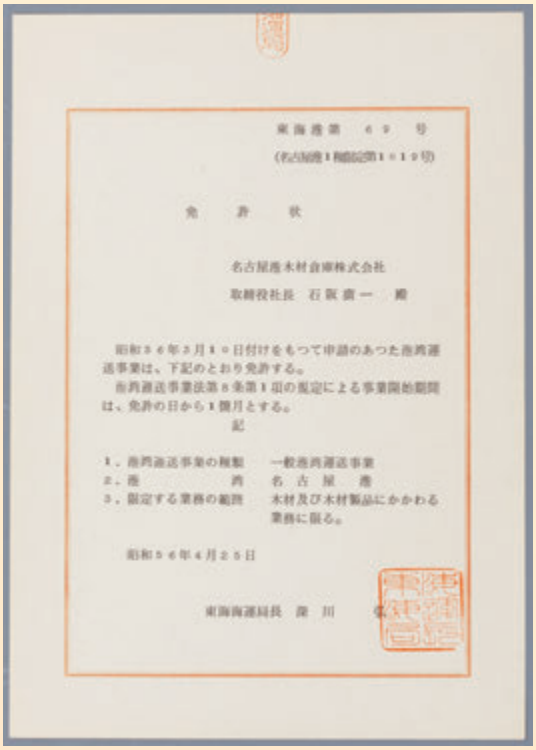
ところが、この年は昭和54年に起きた第二次オイルショックの影響による不況から、①木材需要の減少、②丸太から米材を中心とした製材品の輸入の増加、③国産材の促進、などが原因で名古屋港への入荷量、当社への入庫量は激減し、厳しい状況に置かれることとなった(**表10**)。

従来、当社は荷主である大手商社の南洋材が主で、米材が従という実績であった。輸入木材の内容が南洋材から米材に移行してきていることから、米材輸入事業者の開拓に力を入れ、元請け量の確保が求められていた。

表８　名古屋港の木材輸入量(丸太・製材)　　(単位：ｔ)

年	丸太	製材	合計
S40	2,311,975	66,517	2,378,492
41	2,632,731	97,492	2,730,223
42	2,705,115	200,295	2,905,410
43	3,077,898	187,540	3,265,438
44	3,220,924	152,725	3,373,649
45	3,632,011	176,096	3,808,107
46	3,020,871	108,511	3,129,382
47	3,516,113	110,049	3,626,162
48	3,779,284	185,980	3,965,264
49	3,501,379	148,677	3,650,056
50	2,832,853	114,230	2,947,083
51	3,354,358	176,030	3,530,388
52	2,881,636	155,266	3,036,902
53	3,265,191	170,508	3,435,699
54	3,251,111	294,834	3,545,945
55	2,924,392	355,355	3,279,747
56	2,207,926	265,524	2,473,450
57	2,573,014	381,621	2,954,635
58	2,433,488	334,246	2,767,734
59	2,100,489	323,020	2,423,509
60	2,057,825	356,981	2,414,806

(注) １ｔは1.133㎥で換算
(「名古屋港統計年報」より)



免　許　状

名古屋港木材倉庫株式会社
取締役社長　石原貞一　殿

昭和５６年３月１０日付けをもって申請のあった港湾運送事業は、下記のとおり免許する。
港湾運送事業法第５条第１項の規定による事業開始期間は、免許の日から１箇月とする。

記

１．港湾運送事業の種類　一般港湾運送事業
２．港　湾　名古屋港
３．限定する業務の範囲　木材及び木材製品にかかわる業務に限る。

昭和５６年４月２５日

東海海運局長　諏川

一般港湾運送事業
「木材及び木材製品にかかわる業務に限る」免許状

ログローダーによる沿岸荷役作業

木材港岸壁から土場へ荷揚げ

表９－１　当社扱い水面貯木場入庫量
〈本港〉　(単位：㎥)

年	加福貯木場	８号地貯木場	天白川口貯木場	計
S54	206,274	276,306	247,310(別に河口2,935)	732,825
55	190,512	241,951	197,790	630,253
56	135,914	230,741	68,834	435,489
57	138,251	252,384	38,003	428,638
58	105,311	265,818	12,680	383,809
59	62,921	210,134	(全面返還)	273,055
60	59,582	155,609		215,191

(注)加福貯木場以外、管理組合からの借庫　(当社資料より)

表９－２　当社扱い水面貯木場入庫量
〈西部木材港・水面貯木場〉　(単位：㎥)

年	第１貯木場	第２貯木場	第７貯木場	計
S54	469,686	195,918	164,723	830,327
55	390,953	203,735	153,007	747,695
56	336,462	215,444	140,552	692,458
57	328,331	226,831	217,206	772,368
58	332,508	214,232	185,094	731,834
59	309,787	213,364	183,597	706,748
60	301,680	218,213	192,401	712,294

(注)管理組合からの借庫　(当社資料より)

表９－３　当社扱い陸上貯木場入庫量
〈西部木材港・上屋〉　(単位：㎥)

年	公共土場	公共倉庫	3区公共土場	流通センター	西部倉庫	計
S54	197,988		47,671			245,659
55	194,551		45,110			239,661
56	114,523	2,010	27,426	830	210	144,999
57	121,354	5,099	22,459	10,621	513	160,046
58	97,825		18,383	9,617	2,013	127,838
59	135,901	440	1,648	23,799	1,566	163,354
60	105,976	9,839		24,019	419	140,253

(注)公共土場、公共倉庫、3区公共土場は管理組合からの借庫
流通センター上屋は、(株)名古屋港流通センターからの借庫
西部倉庫は、当社所有　(当社資料より)

ちなみに、当社の荷主である主な商社を南洋材、米材別で見てみると、昭和40年代の南洋材は、安宅産業(株)(現、伊藤忠商事(株))、兼松江商(株)(現、兼松(株))、日商岩井(株)(現、双日(株))、丸紅(株)、三菱商事(株)などで、その商社の販売先は中村合板(株)、東洋プライウッド(株)(現、住友林業クレスト(株))、江口木材(株)、(株)浅井合板、上地木材(株)など合板産業が多くを占めていた。また、50年代の前半は、伊藤忠商事(株)、住友林業(株)、

長瀬産業(株)、三菱商事(株)などと取扱商社もやや減少し、その販売先の合板会社も減少傾向にあった。

一方、米材を扱った商社は、日商岩井・日綿実業(共に現、双日(株))、三菱商事(株)が中心で、その販売先は、天龍木材(株)、丸良安藤(株)などの木材業者であった。

昭和56年以降、元請け量は目標に近い数字を出すものの、入庫量は減少の途をたどり始めた(**表６**)。

当社は従来の保管としての倉庫から流通基地としての機能を備えた倉庫運営を進め、時代の要請に応えていく体制が求められていた。

当社への丸太と製材品別の入庫量を**表10**から見ると、昭和56年の新事業免許取得以後から、丸太入庫量が減少し、製材品の入庫へと移行しつつあることが分かる。しかし、実際には当社の製材品の入庫量が大きく増加するのは、平成２年頃からである(詳細はp.210参照)。

表10　当社扱い丸太・製材品別入庫量

〈丸太〉　(単位：㎥)

年	南洋材	米材	ソ連材	アフリカ材	NZ材	計
S54	1,362,792	386,909	5,147		19,887	1,774,735
55	1,221,738	327,665			10,246	1,559,649
56	945,101	303,058				1,248,159
57	967,531	358,559		2,428		1,328,518
58	858,426	353,917		3,787		1,216,130
59	712,791	367,700		3,194	2,365	1,086,050
60	645,047	372,975		3,413		1,021,435

〈製材品〉　(単位：㎥)

年	南洋材	米材	ｱﾗｽｶ材	NZ材	その他	樹種不明	計	丸太･製材合計
S54	1,115	631	31,839	491			34,076	1,808,811
55	1,810	2,709	49,105	4,336			57,960	1,617,609
56	2,409	913	13,154	5,261		3,050	24,787	1,272,946
57	4,486	2,519	9,248		48	16,233	32,534	1,361,052
58	1,155	3,287	11,279			11,630	27,351	1,243,481
59	974	15,782	14,986			25,365	57,107	1,143,157
60	2,003	9,997	10,252			24,438	46,690	1,068,125

(注)NZとは、ニュージーランド材を指す　(当社資料より)

木材港土場でのトラック積み作業

マーキングされた丸太

西部木材港(西四区)

流通センター(開設頃)

流通センター上屋改築(昭和58年)

西部木材港の施設整備

木材業界としての西部木材港・木材街の推移は前述したが、ここでは木材港における当社の施設整備の移り変わりについて記述する。

昭和43年10月、木材港の第２貯木場西側にプレハブの事務所を開設した。同年11月、第２貯木場の東半分(90,153㎡)を当社の水面貯木場(西半分は中部木材倉庫(株)使用)として使用開始し、翌12月の開港を迎えた。44年７月には公共水切り場(大藤クレーン)を設置し、同年11月木材荷役基地建設用地として名古屋港管理組合と14,788㎡(その後地積測量により14,781.67㎡)の譲渡契約が成立した。

昭和45年４月から西四区公共陸上土場(公共第１土場「陸上貯木場C・D」以下、公共第１土場)の使用開始と、先に開設した大昭和土場(大昭和製紙(株)から賃借)とともに陸上土場も完備してきた。同時にすでに仮置き場として使っていた第１貯木場(48,300㎡)もオープン使用を開始した。

陸上貯木場としての公共第１土場は、南北に４分割し、南側からA、B、C、DとしてA・Bは藤木海運株式会社(現、(株)フジトランス コーポレーション)が、C・Dは当社が使用しており、その土場の西側は98・99号岸壁となっていた。公共第２土場(通称「うなぎの寝床」)は東西に２分割し、Eは当社がFは藤木海運(株)が使用した。

昭和48年６月、当社を含む港湾運送事業会社をはじめとする19社により出資・設立された株式会社名古屋港流通センターは、同年11月、名古屋港管理組合から西部臨海工業地帯西四区の港湾用地を譲渡された。当社はその用地内にある流通センターの9,900㎡を(株)名古屋港流通センターに倉庫使用申し込みの手続きを行い継続使用し、52年からは増加する輸入木材製品の倉庫として使用をした。

昭和48年10月、飛島村西浜８番地に鉄筋２階建ての西部木材港事務所を新築した。輸入木材の増加とともに周辺施設の整備も進み、念願かなってのプレハブの仮事務所から西部木材港事務所建設は、創立50周年記念の年でもあ

り、木材港での心機一転新たなスタートでもあった。同じく10月22日には、従来海上投棄をしていた木皮の焼却目的で焼却炉を完成させた。

入庫量増加に合わせて昭和48年12月から１年間ほど住林土場(住友林業株式会社)も借り受けていた。

昭和50年代になって顧客から「雨のかからない上屋建設を」のニーズに応え、西部木材港事務所横に647㎡(約200坪)の建屋(西部倉庫)を52年３月に完成、４月から営業基盤の一つとして営業開始した。また、同時に流通センターを輸入木材製品の倉庫として使用を始めた。52年７月には西三区公共土場の供用開始となり、当社は３万㎡を使用し、公共第１土場が満庫の時は対岸の88・89号岸壁に船をつけて荷役を行っていた。

昭和53年４月には西三区にある第７貯木場が完成し、ここは、南北に位置する２つの貯木場があり、北側を中部木材倉庫(株)が、南側を当社が使用した。

丸太減少と木材製品増加による入庫量の変化に対応し

西部木材港平面図(昭和60年頃)

西部水切り場(大藤クレーン、現、事務所北側)

西部第２貯木場と公共第２土場(E・F土場)

公共倉庫

当社のボート（第１・２木倉）

て、昭和55年７月に1,000坪（3,300㎡）の上屋を流通センターに建設した。しかし、木材製品増加によりこれらの上屋も満庫状態となり、流通センター内には土地の余裕がないことから、公共土場内に上屋建設を計画し、管理組合との間で具体化に向けて検討した。

そして、昭和56年６月、西四区の公共第１土場内に1,470坪（4,851㎡）の木材製品用の上屋倉庫を完成、営業を開始した。なお、この上屋には地上権が発生することから、地上物件を当社が永久使用する条件で管理組合に寄付するということとなった。

昭和56年以降は、第二次オイルショック後の円高による不景気感が木材需要減少につながり、木材業界にも深刻な影響を与え始めていた。南洋材を中心とした丸太の入荷量の減少、米材を中心とした製材品の増加など荷姿の変化による保管施設の見直しが求められる状況となった。

昭和57年、名古屋港における木材港の在り方を検討する目的で「名古屋木材港再編整備協議会」が設置されることとなった。

このような状況下では新たな施設の増設はなく、むしろ余剰施設の借庫料を軽減するために一部施設の管理組合への返還が検討され始めた。その結果、当社は昭和59年４月、西部第５・６貯木場（仮置場として使用）の大半と、西三区・四区の土場の一部を管理組合に返還をした。

木材港開港から十数年の間に輸入木材の量、仕出地、木材の荷姿、需給バランスなど木材を受け入れる木材業界・産業の事情は大きく変わってきた。

大正12年、加福土地株式会社として創業して以来、丸太一筋に歩んできた当社が新たな試練を迎えることとなった。

その転機を迎えることとなる昭和50年代の当社を取り巻く状況を次に記述する。

5 名木倉を取り巻く環境 ——躍進から停滞へ——

木材を取り巻く環境の変化

日本経済の急速な発展は企業による大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下、悪臭など多くの公害をもたらし、昭和42年には「公害対策基本法」が施行された。そして、46年７月には環境庁（現、環境省）が誕生し、その１カ月前の６月には「海洋汚染防止法」が施行され、環境問題が取りざたされるようになってきた。

従来、船上で扱った木皮（木くず）などは本船から海洋投棄をしていたが、この法律により投棄ができなくなり、船倉に残った木皮やゴミなどすべて港に揚げるようになった。そのため、それらを処理する焼却施設が必要とされた。

当時、木材業界では施設を備えて木皮の焼却を行っている会社はほとんどなかった。木材港では、昭和46年７月に王子製紙（株）が最初に、続いて藤木海運（株）（現、（株）フジトランス コーポレーション）が48年５月、当社が同年10月（１号炉）、翌49年12月（２号炉）に焼却炉を設置した。各社の焼却炉の規模、性能はさまざまで１日当たりの焼却能力は、王子製紙（株）が８ｔ、藤木海運（株）が20ｔ、当社（１号炉）が10ｔであった（名古屋港管理組合、昭和49年調べ）。

木皮（木くず）の海洋投棄は「海洋汚染防止法施行令の一部を改正する令」により、昭和49年６月25日から次のように規制された。

> 輸送中または荷役中に発生する木屑は、①最大径15cm以下に破砕または切断して指定海域（領海の基線から50海里〈92.6km〉を超える海域）に投棄する、②埋め立てる、③焼却する、のいずれかを選択しなければならない。

その頃の焼却炉は小型が主流で、効率よく大量の木皮が焼却できる大型が普及していない時代であったため、３社とも焼却炉の選定には苦労していたようだ。当社が公共第２土場の南端に焼却場として設置した焼却炉は、静岡県の

皮むき作業

コラム

海上に巨大フライパン？

海洋汚染防止法により、本船作業で発生する海上投棄できない木皮を回収後片付ける場所がない。そこで作業員たちは考えた。筏を組み、そこに鉄の柱を立て、その上に鉄の箱を載せた幅5m、長さ12mほどの装置(通称・フライパン)を造った。

海上のゴミを回収し、貯木場まで運び安全な場所で焼却処理をする。フライパンは最も合理的な木皮の回収・運搬手段であり、焼却装置であった。もちろん、焼却施設として認められており、5台ほどのフライパンが活躍をしていた。

アマギ導熱工業株式会社製造のアマギ式焼却処理施設で、効率性が良く、性能に優れていた。

昭和54年頃になると丸太の入荷が減少傾向にあることもあり、焼却場は焼却能力に余裕があったことからその活用方法を模索していた。そのような時、三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所飛島工場から、工場での発生くずの焼却依頼が飛島村を介して舞い込んできた。当社はこのチャンスを生かすため、①当時の設備で処理可能な廃棄物処理業への進出、②焼却炉の製造元であるアマギ導熱工業の中京地区の販売拠点がないことから、同社の販売店として公害防止装置の販売業を開始し、環境事業への活路を見いだした。

また、前年の昭和53年８月には同和火災海上保険株式会社(現、あいおいニッセイ同和損害保険(株))と契約し、同社の損害保険代理店業務を開始しており、定款の一部を変更して当社の営業基盤の拡大に向けて新たな取り組みを図った。平成23年１月廃業。

貯木場の縮小から埋め立て、閉鎖へ

昭和40年代は、当社、名古屋港筏(株)、大藤運輸(株)との３社による元請け一貫体制で港湾運送作業を邁進してきた。しかし、第一次オイルショック以後は木材業界、とりわけ輸入木材を取り巻く環境は徐々に様変わりをしてきた。この３社は昭和50年９月、今までの営業体制を見直し、より強固なものにするため、当社の営業部長を中心に担当者が毎朝９時半から本社で、前日の商社・得意先回りの結果報告、当日の営業活動などを協議するようになった。

一方で３社の役員も営業･作業の問題について円滑な運営をするための話し合いを重ね、体制の強化を図った。

名古屋港全体の輸入木材の入荷量は昭和48年をピークに下降し始め、その入荷量は本港より木材港の方がその量を凌ぐようになってきた。

本来本港の貯木場は閉鎖する目的で木材港が開港しているため、いずれ閉鎖することになっていた。従って、加福貯木場も「近い将来閉鎖・埋め立て」することが取りざたされても不思議ではなかった。

その加福貯木場埋め立ての前哨戦ともいうべき第一歩が始まった。昭和51年、三菱重工業(株)名古屋航空機製作所の子会社の名古屋菱重興産株式会社から、加福貯木場西側の空き地に無公害廃棄物の投棄処分場を造りたいから土地を提供してほしい旨依頼があった。その場所は地盤が悪く、護岸整備の必要のある土地であったため、廃棄物で埋め立てることに了解、５年間の貸与契約をした。当時、当社は埋め立てに関する技術的ノウハウを持っていないため、埋め立て工事は52年６月から名古屋菱重興産(株)が行った。

前述したように、昭和54年頃になると港湾運送事業および倉庫業を取り巻く経済状勢は変化が激しく、木材産地における輸出量の規制、値上げ、木材製品輸入量の増加、そして第二次オイルショックなど、それらの要因は当社に大きな影響を与え始めていた。

昭和53年には木材港に新たに第７貯木場が完成し、約14万㎡が供用開始となり、55年の当社の本港・木材港を合わせた水面貯木場は約150万㎡となった(**表11**)。輸入木材の減少と荷姿の変化により、その対応として上屋倉庫の建設が進められてきたが、一方で水面貯木場や陸上貯木場の利用率が減り始めるようになってきた。

このような事態に、倉庫施設の効率的運営と荷役作業の合理化により従来の荷受け体制も見直しが図られるようになった。

その要因となる水面・陸上貯木場の利用状況(利用率)は

加福貯木場
(国土地理院撮影の空中写真：昭和52年撮影)

表11　名古屋港木材倉庫水面貯木場占有面積　(単位：㎡)

年	本港						西部木材港					合計
	加福貯木場	８号地貯木場	天白川口貯木場(オープン)	荒子川貯木場(中川運河横堀)	７・８号運河	天白河口貯木場	第１貯木場(オープン)	第２貯木場	第７貯木場	第５貯木場	第６貯木場	
S54	271,720	228,242	269,056	5,445	10,500	31,200	321,330	180,306	139,260			1,457,059
55	271,720	224,735	263,572	5,445	10,500	31,200	321,330	180,306	139,260	22,538		1,470,606
56	271,720	226,554	263,572	5,445	10,500	全面返還	321,330	180,306	139,260	22,538		1,441,225
57	271,720	226,554	160,080	5,445	10,500		321,330	180,306	139,260	78,288		1,393,483
58	208,720	226,554	160,080	3,960	6,250		321,330	180,306	139,260	78,288		1,324,748
59	150,320	226,554	全面返還	3,960	6,250		321,330	180,306	139,260		19,820	1,047,800
60	155,208	226,554		全面返還	工事中使用止		321,330	180,306	139,260		19,820	1,042,478

(注)加福貯木場以外は、名古屋港管理組合より借庫(ただし、５・６貯木場は、名古屋港木材産業協同組合より借庫)
天白川口貯木場(オープン)と第１貯木場(オープン)は、使用可能面積で実際の使用面積ではない
天白河口貯木場は、天白川流域の貯木場

次のとおりである。

・第65期(56.6.1～57.5.31)
　水面：57.0%　陸上：60.0%
・第66期(57.6.1～58.5.31)
　水面：61.0%　陸上：46.6%
・第67期上期(58.6.1～58.11.30)
　水面：58.2%　陸上：35.5%

いずれも貯木場に30%～40%の余剰スペースがあり、時には貯木場利用率が50%を切ることもあった。また、第65期には船内作業員の稼働日数が月間平均でわずか14日間まで落ち込むようになった。

昭和56年の深刻な不況による輸入木材の落ち込みは避けられず、当社は25年以来32年目にして営業損失を計上した。過剰な施設を抱え借地借庫料の年間負担額が経営を圧迫していることから、貯木場使用料削減のため入庫量に見合った適正な施設に見直し、貯木場面積を減らすことが役員会の議題にのぼるようになっていた。

しかし、加福貯木場以外は名古屋港管理組合からの借用地であるため、当社の都合で自在に増減できない。効率的な運営について苦慮していたところ、名古屋木材港再編整備協議会が昭和57年７月設立され、貯木場の在り方について検討され始めるようになった(詳細はp.129参照)。

同協議会では当社に対して、約30%を縮小してもよいという結論を出した。当社は、本港では、天白川口貯木場を昭和59年３月31日に、荒子川貯木場(中川運河横堀)を60年３月31日に全面返還をすることとした。また、木材港は、第５貯木場を59年３月31日に、第６貯木場を61年３月31日全面返還とした。

加福貯木場については、立地的条件もあり利用度が極めて低下したことから、名古屋木材組合や名古屋木材入港対策委員会など業界の関係者に了解を得て埋め立てを計画し進めることとした。

その経緯は、昭和57年末に名古屋市に土取り埋立等の行為届出を行い、58年１月31日付けで受理され、河川法に基づく許可は愛知県から同年２月28日付けで許可された。最終処分場として埋め立てを行うための処理施設設置届出を同年３月４日に名古屋市に行い、これで貯木場の埋

加福貯木場
(国土地理院撮影の空中写真：昭和57年撮影)

め立てが現実のものとなった。

加福貯木場の最初の埋め立ては、利用価値の少ない区域65,000㎡(現、ゴルフ練習場周辺)から始められた。昭和58年５月、(株)大竹組と東亜建設(株)によってコンクリートガラなどの産業廃棄物で埋める安定型処分場(**注１**)として作業が行われた。さらに、59年７月には12,500㎡をシナジー(株)が、同様に安定型処分場として埋め立てた。同年11月、名古屋市環境事業局(現、環境局)が、一般廃棄物最終処分場(**注２**)として使用する施設とするため45,900㎡を契約し、埋立処分場の建設工事を始め、60年11月から粗大ごみおよび焼却灰による埋め立てを開始した。

この３区域の土地は当社が、埋立業者および名古屋市に無償提供して埋め立て作業は行われた。

こうして２年の間に加福貯木場は約12万㎡を埋め立て、昭和59年には加福貯木場の面積は約15万㎡となり、また天白川口貯木場や木材港の第５貯木場などの管理組合への返還により、水面貯木場の総面積は約100万㎡にまで減少していた。しかし、水面施設の埋め立てや返還をしても輸入木材の減少に伴い、同年４月の貯木場の利用率は、水面：66%、陸上：62%と、まだ約30%の余剰面積を抱えていた。今後さらに貯木場の利用率は低下するとみられることから、再度施設の見直し、返還を進めていくことが求められていた。

そして、新たな展開として、この頃ようやく埋め立て跡地の利用方法が具体化し、新規事業への取り組みが起動し始めた。

6 港湾施設の現場から ——新生・名木倉とともに——

新生・名古屋港木材倉庫株式会社としてスタートした昭和41年は、どの貯木場も輸入木材で満庫状態であった。前述したように、入社間もない若い社員は連日仕事に追われ、それを消化することが精いっぱいで、日報や営業日誌などを書き込む余裕すらないのである。当然、当時の記録をまとめた資料が残っているわけではない。

(注1)
環境に影響を与えない廃棄物だけを埋める。安定 5品目(廃プラスチック類、金属くず、ゴムくず、ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くず、がれき 類)のうち、除外項目に該当しない産業廃棄物を処分する。

(注2)
市町村が収集・運搬・処分の責務を負い、産業廃棄物以外の廃棄物を処分する。

天白川口貯木場(中央)と８号地貯木場(上)
(国土地理院撮影の空中写真：昭和57年撮影)

そこで、昭和41年に入社し、木材と貯木場とともに歩んできた社員を通して現場での作業風景をドキュメンタリー風に、41年から60年までの20年間を追ってみることにする。

なお内容は、当時、主に木材の取り扱いおよび港湾施設での仕事に携わっていた人たちからの聞き取りをもとに作成したものである。

名木倉の社員となる

その社員は、昭和41年10月１日、名古屋港木材倉庫株式会社に入社した。18歳で、高校を卒業したばかりである。入社早々、天白川口貯木場の事務所に配属された。そこは車でなければ行くことができず、事務所は貯木場の真ん中にあり陸の孤島のような所であった。

当時、本社は午前９時から午後５時の勤務体制であった。現場の社員は８時半に本社に出勤、多忙時は７時半頃もあったが、まず水をタンクに汲んで天白事務所まで運ぶ仕事が日課となっていた。

天白事務所には４、５人が常駐しており、主な仕事内容は名古屋港管理組合に提出する入出庫用書類作成や、出庫の手配などであった。貯木場の現場は、８号地貯木場の仕事をしている名古屋港筏(株)の作業員が、ボートで天白川を越えてこちらにやってきて、作業に対応していた。

丸太の入荷方法は、名古屋港内の17番北、19～24番ブイ(主に木材船用)に船を係留して、そこで荷を降ろしていた。24番で降ろす時は南洋材の丸太が主であった。

荷降ろし前に○○丸は加福、８号地、天白川口貯木場というように入庫する貯木場を決めておき、荷降ろし後は筏師が各貯木場に丸太を曳航していた。

筏師によると、加福貯木場は観音開き(中央から左右に開く)の水門、８号地貯木場には北側(入庫)と西側(出庫)に２つの閘門があり、作業をするのに時間がかかった。天白川口貯木場は水門がなく、作業がやりやすかったということであった。

昭和42年秋頃には、水面貯木場に入らない丸太を８号地貯木場内の西側にある伊勢湾海運株式会社のE３(通称

加福貯木場の観音開きの水門から筏出し

筏曳航(加福貯木場)

植物検疫消毒作業(天幕燻蒸)

名古屋港碇泊図
（「名古屋港利用の手引き」1970年、名古屋港管理組合より）

鉄板）に、降ろし始めるようになった。その頃、天白川口貯木場の南隣にある東亞合成化学工業株式会社（現、東亞合成株式会社）の敷地内に土場を借りて、この天白土場で初めて植物検疫の天幕燻蒸も行うようになった。E３で降ろした丸太を天白土場に運び込み、これがかなりの量があり、陸への丸太の荷降ろしの最初であったと聞いた。

また、天白土場以外にも、13号土場があり、33番岸壁、50・51番岸壁などにも船を横付けし、待機していたトラックに直接丸太を積み込んだこともあった。とにかく、どの貯木場も満庫の状態で、活気のあった時代であった。

日本の合板産業の中心である名古屋には合板メーカーが多く、合板用材として使われる南洋材（ラワン材）が主な名古屋港の輸入木材であった。

天白川口貯木場

昭和40年代初期の頃の南洋材は、主にフィリピン産のラワン材で４m、８m、12mの良質丸太であったが、フィリピン政府の事情によりその仕出国が、インドネシアとマレーシアに移りつつあった。特にマレーシアのサバ州からセラヤという樹種が、サバ材として入荷するようになってきた。昭和40年代にはインドネシアのカリマンタンからもサバ材同様多くの丸太が入ってきた。しかし、インドネシア材は丸太が細く、長さも短く材質も合板メーカーには不向きであることから、サバ材、サラワク材のマレーシアからの南洋材が中心であった。

当社に入庫する南洋材の多くは主に安宅産業株式会社（昭和52年安宅木材、安宅建材設立、木材部門以外は伊藤忠商事に吸収合併）が中村合板（株）用に仕入れていたことから、ほとんどサバ材であった。そのため、南洋材の多くは加福貯木場、８号地貯木場に入庫し、北洋材や米材は主に天白川口貯木場に入庫していた。

米材は昭和36年以降40年代になっても順調に入庫量が増え続け、新聞記者がよく取材に訪れ、「どこが米材ですか」と聞かれれば、「どこを見ても米材だよ」と返事をしていた時期もあった。

米角材係留（８号地貯木場）

フォーマンとなって最前線に

昭和43年12月、待望の西部木材港（以下、木材港）が開港したその年、輸入木材を扱う会社の、最前線で仕事をする海の男の憧れでもあるフォーマンとなった。入社３年目だ。

フォーマンは、木材船が着くと作業員を伴い船に出向き、名古屋揚げ荷物の作業および荷役指示など、本船作業の最前線で行う仕事である。

事前に当社の営業マンが元請けし、エージェント（代理店）と名古屋港に入港する日時、量を確認し、各貯木場の責任者とどの貯木場に入庫するかを決める。それをもとにフォーマンは船上で一等航海士（チーフオフィサー）と打ち合わせ、作業の安全確認と指揮を行い、作業手順、安全などを関係者と打ち合わせる。荷役終了の予定を検討、エージェントに連絡、出港時間の確認などを行い、手仕舞い時には、本船の入港時間から荷役時間まで記入した必要な書

類(Notice of Readiness、Time Sheetなど)に、キャプテン、フォーマン、エージェントの３者で署名をし、一連の作業を終了する。

昭和40年代の木材入荷の最盛期の頃は、フォーマンは４、５人いたが仕事は多忙を極め、１日に１人で２、３隻の船を掛け持ちしており、休暇は月に２回ほどしかとれない状態であった。

フォーマンとなって忘れられない出来事は、木材港の開港式の前々日に木材船第一号として入港した「イレネ号」(7,074ｔ)に、フォーマンとして乗船できたことである。日商岩井(株)(現、双日(株))のチャーター船でフィリピン材を積んできた大型木材輸送船で、2,300㎥を荷降ろしした。

フォーマンとして担当する船の入港に合わせて木材港にもよく出向いていた。

木材港のオープン当初の区域内は工事中で、専用の第２貯木場しか完成しておらず、未完成の第１貯木場は仮置き場として利用して、昭和45年になってからオープン貯木場として本格的な使用開始となった。当社の事務所も現在の場所とは反対側の第２貯木場の西側に建つ、プレハブの粗末なものであった。西部事務所としての形が整ったのは、現在の場所に新しい事務所を建設した48年の秋になってからである。

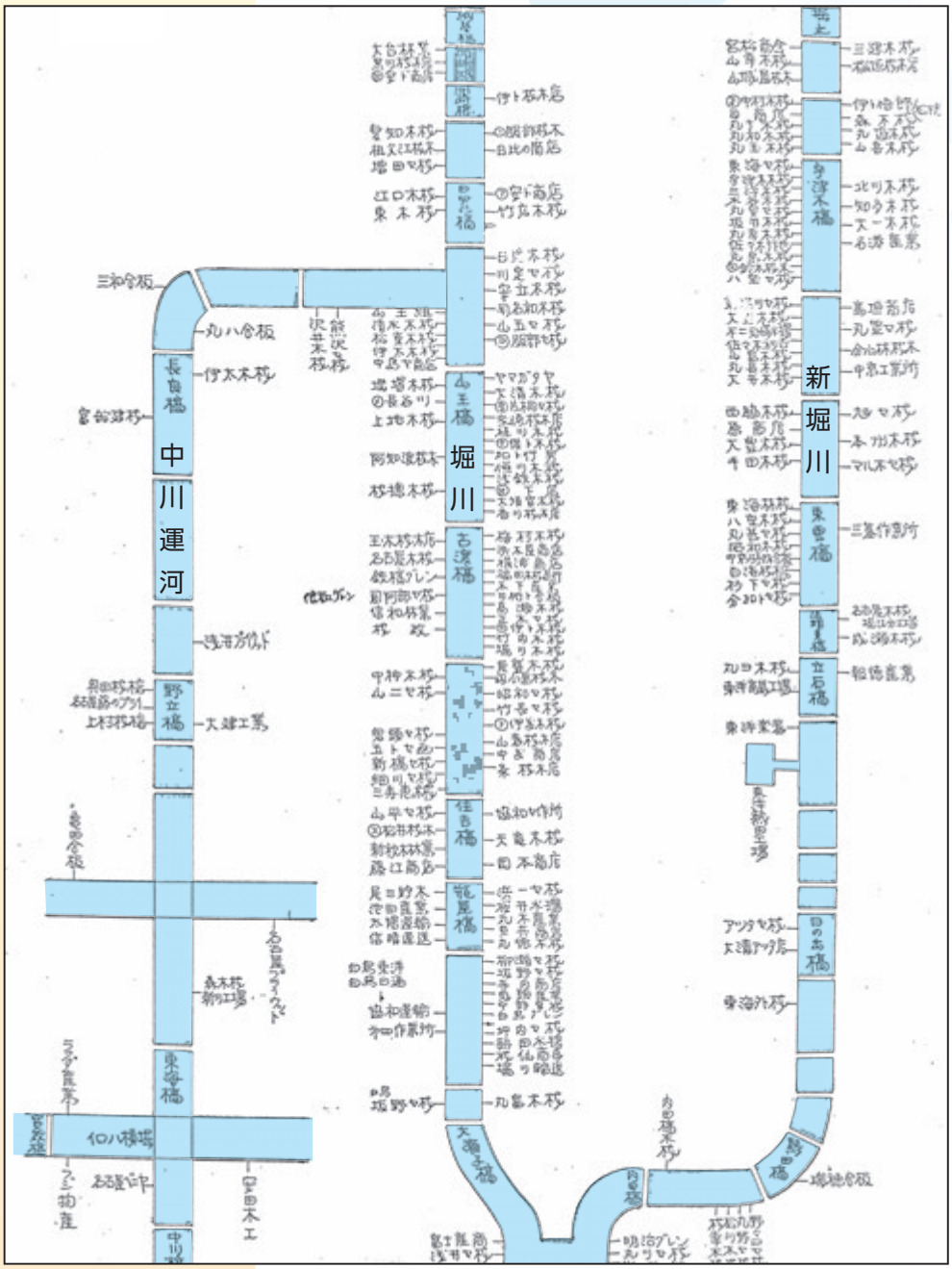
木材港での昭和40年代の荷降ろしは沖取りが主流で、ブイとブイの間に船をつなぎそこで荷役を行い、筏に組んだ丸太を第２または第１貯木場に入れており、岸壁に船を着ける岸壁荷役はあまり多くはなかった。48年頃には岸壁荷役を行っていたようだが、その場合は公共第１土場にある98、99番岸壁に船を着け、土場に揚げていた。しかし、当時の作業の中心は土場ではなく、水面であった。丸太中心であった50年代半ば頃まで主に沖取りで作業をしていた。

木材港の開港の目的が、名古屋港内(以下、本港)にある貯木場を閉鎖して西部に統合して木材工業団地を造ることにあったが、現実は木材を取り扱う会社がもともと堀川・新堀川・中川運河周辺にあり、木材の需要基盤は昭和43年以降も大きく変わることはなかった。

そのため、木材港に入荷し、いったん貯木場に入庫した丸太も一部は筏にして本港の天白河口まで曳航していた。

公共第１貯木場(土場)、左下が99番岸壁

筏回漕



中川運河・堀川・新堀川周辺の木材関連会社(昭和47年頃)

その後米材は、主にトラック積みで出庫していたが、南洋材は顧客(荷主)の注文数に応じて筏に組み、回漕していた。

回漕作業は、当社の出庫指図書をもとに名古屋港筏(株)が行っていた。その作業手順は、例えば、合板会社への出庫の場合は、注文数に応じてラワン材７～８本で筏１枚を組み、それを20枚ほどの筏にして曳き船につないで運ぶ。朝荷出しを行い、満ち潮に乗せてまず堀川の入口まで運び、堀川の両岸の木材店で１枚ずつ切り離し、１日かけて

作業を行うのである。時には、堀川を遡って木材店まで届けることもあり、顧客の大半が堀川に集まっていたことから、堀川は賑わっていた。

このような状態も昭和50年頃までで、木材港の施設の充実や製品化に伴い木材の入荷量は徐々に本港から木材港へと移行していた。

昭和40年代後半には、南洋材がフィリピン材からインドネシア材やマレーシア材に替わり、丸太以外にも製材品が入荷するようになり、当時では珍しいコンテナで入荷することもあり、今後は製材品に変化していくであろうと不安がよぎったものであった。

また、昭和40年代の各商社の木材部門はドル箱であり、従来の荷主は三菱商事(株)や伊藤忠商事(株)など大手商社が中心であったが、合板業界の不調などにより50年頃を境に商社が木材から徐々に撤退し始めた。木材のニーズの変化に伴い荷主が商社から大手木材業者に替わりつつある時期であった。

我々社員は退職するまで丸太にかかわっていくであろうと思っていたことから、フォーマンをやっていて荷姿や入荷量の変化を間近で見ながら、時代の流れとはいえ寂しく感じていた。

堀川を曳航する筏(昭和47年頃)

本社勤務に

フォーマンを10年ほど務めた後、昭和54年の春から本社の内勤となった。50年以降、木材港の各施設が利用者のニーズとともに整備され、木材保管業務は入庫量が一進一退をしながらも順調に展開しているかのようにみえた。しかし54、55年頃になると輸入木材の入荷量の減少が目立つようになり、その内容も丸太から徐々に製品化しつつあり、当社の業務内容も大きく様変わりし始めていた。

本港内にある８号地貯木場と天白川口貯木場は、持ち主の名古屋港管理組合が方針どおり閉鎖の方向に動きつつあるなかで、８号地貯木場は返還、閉鎖されるまでは当社の運営である。そのため本港への入荷量が減少してくれば、貯木場の運営に大きな影響を及ぼすことになる。

そこで当社は木材製品の受け入れができるように、昭和

西部木材港
（国土地理院撮影の空中写真：昭和62年撮影）

加福貯木場
（国土地理院撮影の空中写真：昭和60年撮影）

56年には港湾運送事業における免許の限定内容を「木材及び木材製品にかかわる業務に限る」に切り替え、西部木材港に公共倉庫を建設するなど、木材が本港から木材港の水面・陸上貯木場へ移行、有効活用できるようさまざまな努力をしていた。

ちょうどその頃、加福貯木場の埋め立て問題が浮上してくるなど、貯木場運営そのものが過渡期に入った。

振り返ってみると、フォーマンとしてかかわってきた10年間は、まさに輸入木材の全盛期であった。

本社勤務となってからは、入社当時には思いもしなかった貯木場運営の在り方、会社の近代化など今後を模索し続けながら木材とかかわってきた。そして、経営陣の大きな決断により新たな展開へと進んでいったのである。

7 新規事業開拓

貯木場跡地が新規事業の場に

まず、新規事業開始に当たり定款の一部変更を行った。その内容は新たに、①ゴルフ練習場、その他各種スポーツ・レクリエーション施設の経営及びスポーツ用品の販売、飲食店の経営、②廃棄物の収集、運搬及び処理、の２つを加えた。

加福貯木場内で最初に始めた65,000㎡の埋め立ては、昭和59年８月には完了する計画で工事が進められていた。すでに、埋め立て跡地の利用方法を模索していたが、本来の港湾運送事業・倉庫業だけでは当社の成長は見込めないという理由で、木材事業以外の営業範囲の拡大を図るため新しい業種の研究・開拓を検討していた。

埋め立て工事の最中、近くにある帝人ジョイランドゴルフ練習場（南区）が土地を売却し、昭和58～59年頃には閉鎖するという情報が舞い込んできた。貯木場跡地利用の方法として、ゴルフ練習場開業という前提で運営内容を調査した結果、この周辺にゴルフ練習場がなくなり、立地条件も恵まれていることから練習場経営が得策と判断し、建設

を決定した。その計画は60年３月開場予定でスタートした。

同時にもう一つの新規事業も計画された。木材の入庫・在庫が減少したことによる船内作業員の稼働日数を増やすため、建設廃材などの収集を行い、チップ加工し燃料あるいはボードの原料とする、木くずのリサイクル施設としてのチップ工場を稼働することである。チップ工場は昭和60年２月稼働開始予定とした。

貯木場とオープン間もないゴルフ練習場

◆ゴルフ練習場

新規事業は昭和59年７月16日の工事業者を決める現地説明会からスタートし、同年９月着工で翌年３月８日に落成式を迎え、ゴルフ練習場としてオープンした。ゴルフ練習場は「グランドゴルフ大江」(オープン間もなく現在の『大江グランドゴルフ』と改名)の名称とした。オープン時の内容は、次のとおりである。

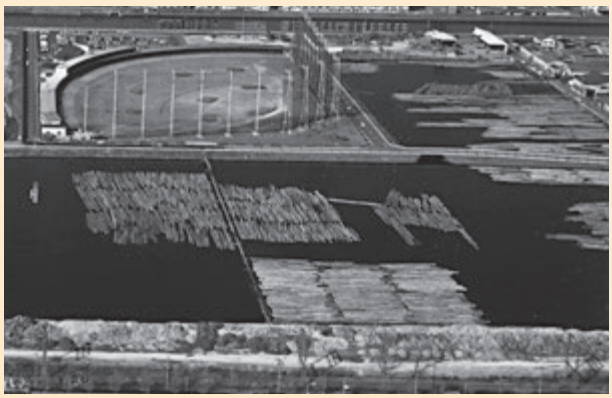
・建設工事費　本体工事費：３億1000万円
　付帯工事費(設計、造園、塗装等)：6100万円
・面積　総面積：約５万㎡
・打席数　１階111打席、２階：30打席
・フェアウェイ　250ヤード
・駐車場　180台収容
・営業時間　年中無休(12月31日、１月１日定休)
　平日：午前９時～午後11時(冬は午後10時まで)
　土日祝日：午前８時～午後11時(冬は午後10時まで)

運営は、社内から職員５人を配属、他にパート・アルバイトを採用し、専属プロ１人を置いた。

◆チップ工場

船内作業員の就労確保が深刻な問題となっていたため、埋め立て地を活用し、ゴルフ練習場より１カ月早く昭和60年２月１日竣工、５日から木材チップ生産工場として操業を始めた。その内容は次のとおりである。

・建設工事費　本体工事費：3800万円
　破砕機一式：4100万円



オープンから２年後のチップ工場
(右上白い建物)とゴルフ練習場

その他付帯工事費：1700万円

・面積　総面積：約7,000㎡、工事面積：300㎡、
チップヤード：1,204㎡（約1,500ｔ収容）
原料置場：約3,000㎡（約3,000ｔ収容）
緑地：約1,400㎡（総面積の20%）

・生産量　月産燃料チップ：1,500ｔ

社内からチップ生産用員５人、廃木材収集約10人を配属し、主に船内作業員を流用し作業員の有効活用を可能とした。

◇

こうして昭和60年早春、大正14年から長年丸太が行き交う貯木場として機能してきた加福貯木場は、第二の活躍の場として埋め立て跡地で新しい事業をスタートさせた。

昭和41年には、一時、会社存続すら危ぶまれた名古屋港木材倉庫株式会社は起死回生を図り、名古屋の木材業界の一翼を担う会社となった。それから約20年、チップ工場とゴルフ練習場という新規事業を転機として経営基盤の安定を図るため、社員一丸となって新たな歩みを始めた。

新規事業の場となった加福貯木場（国土地理院撮影の空中写真：昭和62年撮影）