

# 木材貿易の動向と港湾における木材取扱地区の変化

— 名古屋港の場合 —

林 上

(中部大学)

## 目 次

はじめに

- I. 木材の国内需要動向と木材輸入動向
- II. 名古屋港における木材取扱の歴史と貯木場の拡大過程
- III. 伊勢湾台風後の動向と石油ショックの影響
- IV. 貯木場の利用推移と貯木場埋立、木材工業団地の変質

おわりに

## はじめに

現在（2011年）、国内における木材需要量は年間で7,273万 $\text{m}^3$ であり、これは1973年の第一次石油ショックの年の1億1,758万 $\text{m}^3$ と比べると、そのおよそ6割程度である。石油ショック後、木材需要は低迷期に入ったが、1980年代後半から10年ほどの間は盛り返した。ところがその後は急坂を転げ落ちるように減少し、2008年のリーマン・ショック直後は6,321万 $\text{m}^3$ にまで落ち込んだ。これは1960年頃の水準に等しい。その後、やや持ち直した感はあるが、先述のように高度経済成長期やバブル経済期の頃のような需要はない。総需要は1960年代当時の水準に戻ったが、当時と大きく異なるのは、国産材でまかなえる割合が9割から3割へと大きく低下した点である。1970年代に外材が国産材を上回るようになって以降、国内需要は輸入木材に大きく依存するようになった。

名古屋港は海外から多くの木材を輸入してきた歴史をもつ港として知られている。1907年に名古屋港が開港する以前から主に木曾地方の木材を筏流しで伊勢湾まで運び、当時の熱田湊に引き入れて製材業を支えてきた歴史がある（名古屋木材街建設促進協議会編、1983）。こうした歴史を引き継ぎながら、戦前、戦後を通して国産材や輸入材を名古屋港の貯木場に集めて木材加工業を発展させてきた。ところが、1959年9月の伊勢湾台風で港湾設備が大きな被害を受けると同時に、貯木場の木材が市街地に流れ出したため、多数の死傷者を出すという大惨事が起こった（林、2013）。これを契機に貯木場と加工施設を港の西部に移転することになった。高度経済成長の途上にあった当時、施設の移転は木材輸入の増大を見込んだものであった。

しかし、さきに述べたように、1990年代中頃以降、木材需要は長期低迷状態に陥った。木材

需要のうち半分近くを占めるパルプ・チップ用材の需要はそれほど減っていないが、製材用材の減少は大きい。名古屋港が全国的に大きなシェアをもってきた合板用材の需要もバブル最盛期に比べると半分近くに落ち込んでいる。こうした木材需要の全国的動向を受けて、名古屋港では貯木場と木材工業団地の土地利用に変化が見られるようになった。名古屋港の西部地区はコンテナ貨物の取扱機能が集中している地区に近い。近年は、輸出入貨物の加工・組立・検査・配送などロジスティクス機能を果たす施設が西部地区に進出してくるようになった（林、2012）。木材工業団地で操業していた企業が敷地を他業種の企業に転売する事例も少なくない。港湾の一角を占めて行われてきた木材取扱業務が、自然災害、国内経済、国際情勢、産業構造変化などどのように関わり合いながら推移してきたかを、名古屋港を事例に明らかにする。

## I. 木材の国内需要動向と木材輸入動向

### 1. 国内における木材需要の動向

高度経済成長初期、国内における木材需要の7割近くは製材用材が占めていた。その後、生活様式の洋風化や紙使用の増加にともなってパルプ・チップ用材のウエートが増大し、バブル経済期以降は全体の4割近くを占めるようになった。同様に合板用材に対する需要も建築様式の変化や公共事業の増大とともに増えていった。このため製材用材の総需要に占める割合は低下を続けた。総需要は第一次石油ショックが起こった1973年の1億1,758万 $\text{m}^3$ が過去最大で、現在（2011年）はその6割の7,273万 $\text{m}^3$ にすぎない。この間、製材用材と合板用材は、国内における住宅建設の推移に呼応しながら変化してきた。石油ショック後、住宅着工件数は回復し、バブル経済期を経て1996年には163.0万戸を記録した。しかしこれがピークで2006年には128.5万戸となり、リーマン・ショック後の2011年には84.1万戸にまで減った。1990年代のピーク時の半分にまで縮小したのである。

バブル経済崩壊以降、住宅着工件数は、持家、分譲住宅、貸家ともに多少の増減があったとはいえ、長期的には減少傾向をたどった。バブル期には貸家だけで年間90万戸近くが建設されていたが、現在は30万戸にも満たない。持家も50万戸を超えていた当時と比べると30万戸前後に落ちている。貸家の落ち込み幅が持ち家のそれを大きく上回っているのは、投機目的を含めバブル期にいかに多くの貸家が建設されたかを物語る。これら住宅建設用の木材が国産材だけでまかなえなかったことはいうまでもない。1960年代以降、国産材による自給率は下がり続け、1980年代には30%にまで低下した。80年代の中頃に若干持ち直したが、再び低下し2000年代初頭には20%を下回るまでになった。その後、自給率はやや回復したとはいえ30%の水準にまでは戻っていない。

### 2. 輸入木材の形態別・輸入先別動向

国内需要の7割近くを満たしている輸入木材は、需要量の減少に沿うように絶対的に減ってきている。過去の輸入ピークは1996年で9,001万 $\text{m}^3$ であった。当時すでに輸入木材全体に占める丸太材の割合は28.0%に過ぎず、72.0%は製材品、パルプ・チップ、合板、その他のいずれも製

品としての輸入であった。製品輸入が丸太輸入を上回ったのは1987年であり、それ以前は60～70%が丸太のかたちで輸入されていた。木材輸入量がピークを示した1996年当時、製品形態ではパルプ・チップがもっとも多く41.7%を占めた。製材品は18.0%、合板は9.3%であった。木材輸入量がピーク時の6割以下にまで減少した2010年、丸太形態での輸入は11.6%に過ぎず、パルプ・チップが52.9%で最も多く、製材は19.4%、合板は11.0%である。

輸入量が大きく減少した丸太材について見ると、1999年当時はロシアから606万m<sup>3</sup>、アメリカから397万m<sup>3</sup>、マレーシアから225万m<sup>3</sup>も輸入していた。ところが10年後の2009年は、アメリカから167万m<sup>3</sup>を輸入したが、他の国からの輸入はわずかでしかない。製材用材も輸入量は減っており、カナダからの輸入は710万m<sup>3</sup>から308万m<sup>3</sup>へと半減した。ヨーロッパからの輸入は293万m<sup>3</sup>から319万m<sup>3</sup>へとわずかながら増加した。アメリカからの輸入量も130万m<sup>3</sup>から45万m<sup>3</sup>へと3分の1以下になった。製材用材と同じくらいの割合で輸入量が減少した合板は、インドネシアからの輸入量が461万m<sup>3</sup>から141万m<sup>3</sup>へと大幅に減った。マレーシアからの輸入は279万m<sup>3</sup>から253万m<sup>3</sup>へとわずかな減少であった。逆に中国からは11万m<sup>3</sup>が91万m<sup>3</sup>へと大きく伸びた。

第一次石油ショックの頃、パルプ・チップの輸入量は全体の2割程度の1,616万m<sup>3</sup>であった。それが徐々に輸入量が増えていき、1995年には3,840万m<sup>3</sup>で、これがピークを記録した。これ以後、この記録は破られていないが、年間3,000万m<sup>3</sup>の輸入水準は保たれてきた。ただし2009年には3,000万m<sup>3</sup>を下回るようになり、木材輸入量全体を押し下げようになった。1999年当時、パルプ・チップはアメリカ、オーストラリア、カナダ、チリなどから輸入されていた。2009年の主な輸入先はオーストラリア、チリ、アメリカ、南アフリカである。オーストラリアからの輸入量はそれほど減っていないが、アメリカからの輸入量は1,022万m<sup>3</sup>から242万m<sup>3</sup>へと5分の1程度にまで減った。

### 3. 国内港湾における形態別輸入木材の地域性

海外から木材を輸入する場合、どの港湾を利用するかが問題になる。輸入した木材をその後の使用目的に応じてもっとも適切な港湾を選んで輸入するのが合理的である。輸入木材は、丸太、製材用材、合板、パルプ・チップのようにそれぞれ形態が異なるため、荷揚げに適した港湾も異なる。製材用材や合板のようにコンテナ貨物として運ばれてくる場合は、コンテナ貨物の取り扱いができる港湾でなければ輸入できない。製紙原料のパルプ・チップは背後地域の近くに製紙工場のある港湾での荷揚げがのぞましい。このように、輸入木材の種類、背後地域の生産・消費条件、輸入業務設備、などに応じて木材の輸入港が決まってくる。実際には、木材輸入に関わる企業があり、その意図にしたがって輸入木材と輸入港が決められる。

輸入木材を形態別に見た場合、まず丸太材の輸入では東北、中国、北陸、東海の港湾での輸入量が多い(図1)。このうち東北では石巻港、秋田港が多く、中国では呉港、尾道糸崎港、北陸では伏木富山港、新潟港、そして東海では三河港である。これらの港湾の背後には昔からの林業産地がある。以前は地元産の木材を使用して建築材などが生産されていたが、現在は地元産だけでは需要を満たすことができなくなった。その結果、近くの港湾から原木の丸太材を輸



図1 木材の種類別輸入港湾における取扱量（2007年）

出典：国土交通省四国地方整備局港湾空港部掲載資料 (<http://www.pa.skr.mlit.go.jp/kouchi/A/thinks/image/21-1ks4.pdf>) をもとに作成。

入している。すでに述べたように、以前は輸入木材の大半を丸太材が占めていた時代があった。しかし、産出国で原木での輸出を規制する動きが強まり、徐々に丸太材の輸入は減少してきた(名古屋港管理組合、1985)。東京湾、伊勢湾、大阪湾にある主要港での丸太材輸入が皆無に近いことが示すように、丸太という原木形態での輸入は、地方港でのみ行われているといえる。

丸太材輸入と対照的なのが製材用材の輸入である。この場合は東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港が主な輸入港であり、いずれも70万トン（2007年）以上の輸入量である。これら5大港以外では、吉小牧港、秋田港、新潟港、博多港での輸入量が多く、20万トンを超える。製材用材は主にカナダ、アメリカ、ヨーロッパから輸入される。これらの国との間には基幹航路が設けられておりコンテナ船が就航している。製材用材はすでに一次加工がなされているため、港湾の背後地域では二次加工の工程が控えている。住宅需要も三大都市圏を中心に広がっており、まさにその中心から荷揚げするのは合理性にかなっている。

合板の輸入は製材用材の輸入と似ており、5大港での輸入が多い。ほかに関東では鹿島港、千葉港、関西では堺泉北港からも輸入されている。さらに吉小牧港、博多港からも輸入されて

いる。合板の日本への輸出は圧倒的に東南アジアが多く、とくにマレーシアとインドネシアが群を抜いている。これらの国との間には基幹航路があり、製材用材と同様、コンテナ船で運ばれてくる。5大港の中ではとくに名古屋港の輸入割合が多く、同港のみ輸入量が100万トンを超えている。もともと合板技術は名古屋で大いに発展したという歴史がある。合板を取り扱う企業も名古屋港の近くに集積しており、開発輸入などのかたちで東南アジアから輸入されている。

原木状態の丸太材とは異なり、パルプ・チップは製品輸入のカテゴリーに含まれている。しかしパルプ・チップは原木を粉砕したままのものであり、製紙用の原料でしかない。言い換えれば利用が限定されており、製紙工場に近い港湾から輸入するのが合理的である。実際、パルプ・チップを大量に輸入しているのは王子製紙の苫小牧工場に近い苫小牧港、同じ王子製紙の春日井工場がある名古屋港、大王製紙三島工場に近い三島川之江港、北陸製紙新潟工場に近い新潟港などである。このうち苫小牧港は662万トンも輸入しており、名古屋港、三島川之江港も250万トン以上の輸入である。ほかには、日本製紙が石巻、岩沼、富士、岩国の各工場で使用するために石巻港、仙台塩釜港、清水港、岩国港からパルプ・チップを輸入している。

## Ⅱ. 名古屋港における木材取扱の歴史と貯木場の拡大過程

### 1. 大正期から伊勢湾台風までの木材取扱の動向

名古屋港は国内外から運び入れられる多くの木材を取り扱ってきた歴史がある。そのルーツは江戸時代以前にまで遡ることができるが、ここでは大正期以降の歴史について概述する。この時期に注目するのは、この頃から昭和初期にかけて名古屋港に近代的な貯木場が建設・整備されていったからである。それ以前にも名古屋港に流れ込む堀川沿いに小規模な貯木場はあったが、1912年の台風で堀川河口付近の堤防が決壊し、貯木場から木材が流出して周辺に大きな被害をもたらした。これを契機に、被害を受けた堀川左岸の養魚場を貯木場に転換することになり、1914年に4万3,000㎡の北池貯木場が完成した。さらにこの南側でやはり養魚場から貯木場への転換が行われ、南池貯木場6万6,000㎡が増設された。こうして貯木場は拡大したが、それでも名古屋港に運び入れられる木材を保管するにはスペースが不足し、1925年には山崎川河口に近い左岸側に29万㎡もの広さをもつ貯木場が設けられた。

この頃から、名古屋港では地元林業産地からの木材に加え、北海道、沿海州、北アメリカなどからも木材が運び込まれるようになった。大正末期から昭和初期にかけて、国内での木材需要増を受け、外材が輸入されるようになったのである。樺太のエゾ・トド、沿海州のモミ・紅松、北アメリカのマツ角・モミ・ツガなどが続々と入ってきた。さらに、名古屋で発明された合板製造技術をベースに合板工業が隆盛し、その原料であるラワン材が東南アジア方面から輸入されるようになった（名古屋港史編集委員会、1990a）。1926年の木材移輸入量は110万8,000トンにも達し、これは名古屋港の総入荷量の28.4%に相当した。港内の至るところで木材船の荷役作業が行われ、貯木場はつねに満杯の状態が続いた。河川一帯に係留された筏が船の通路をふさぐこともめずらしくなかった。加えて、1912年と1921年の台風によって放置されたままの木材が散乱して港湾機能を麻痺させた。このため愛知県は名古屋港拡張の第3期工事計画を変

更し、第8号地に貯木場を、その西方に木材整理場を建設することにした。1927年に完成した8号地貯木場は全国一の規模を誇るものであった。

このように名古屋港の貯木場は拡大の一途をたどったが、戦時体制が強まっていくのにもない、木材を取り扱う企業の整理統合が進められた。港湾運送業等統制令のもとで、まず名古屋貯木組と秋田組が合併して名港組となり、さらに太平洋戦争の開始とともに名古屋筏統制会が組織され、最終的に名古屋筏へとまとめられた。名古屋筏は全部で18の組によって結成された。一転して敗戦はこれまでの統制経済からの脱却を意味し、これによって次々に新たな企業が生まれた。最初に統合された名港組が1945年に名古屋筏から独立し、1948年に名港運輸と改名した。ついで白鳥駅を拠点としていた協和組が1947年に名古屋筏から脱し、1948年には千年組も独立した。さらに名古屋筏に統合されていた規模の小さな組が集まって1950年に名古屋港筏を設立した。これらの民間企業が、戦後、名古屋港における木材取扱業務を担っていくことになった。

## 2. 伊勢湾台風による木材流出と被害の発生

名古屋港における貯木場の拡大過程を検証すると、港に運び込まれる木材の増大に対する対応もさることながら、台風によって受けた被害からの立ち直りが、貯木場を広げる契機になったことがわかる。最初は1912年9月の台風であり、これによって名港貯木場が生まれた。二度目は1921年の台風で、港内に散乱した木材が港湾活動を著しく阻害したため、8号地貯木場を新たに設けることになった。「二度あることは三度ある」という諺の通り、まさに三度目が起こってしまった。しかもその被害はこれまでのものとは比較にならないほど大きく、名古屋港における貯木場とその関連施設を現在地から完全に移転させる決定的な変化をもたらすものであった。

いうまでもなく、地震や台風による自然災害は相対的な性格をもっており、破壊エネルギーがたとえ大きくても、無住地域で起これば被害は少ない。また災害に対して予防措置がとられていれば、被害を少なくすることもできる。1959年9月に名古屋港付近の上空を北に向かって進んでいった伊勢湾台風は、巨大な破壊エネルギーをもっていた。名古屋港の貯木場は、そのように巨大な台風からの影響を防ぐための予防措置がとられていなかった。また、名古屋港の近隣は標高が低い地域であるにもかかわらず、浸水予防対策が十分でなく、多数の人々が密集して生活していた。結局、日本における台風被害として未曾有のダメージを地域社会にも与えてしまった（流木集材記録委員会編、1961）。

台風の到達が名古屋港の満潮時刻とも重なったという不運もあり、名古屋港に押し寄せた高波を受けて貯木場の木材はことごとく流出した。もっとも南側に位置し設備も最新の8号地貯木場では、防波堤を越えてきた高波が10万トンのラワン材を南区大同町付近一帯に押し流した（名古屋港史編集委員会、1990b）。これによって多くの家屋が破壊され、多数の人命も失われた。山崎川左岸の加福貯木場では、9万トンの木材が決壊した堤防を越えて道徳町、内田橋方面へ流出した。さらに堀川河口の名港貯木場では、5万トンの木材が市電の軌道を越えて道徳

方面へ流れていった。損害は人命損失や家屋破壊ばかりでなく、台風一過後も33万3,000トンにもものぼる巨木群を市街地から取り除くという予想外の損失にまで及んだ。海上に流れ出し、知多半島沖や三重県方面にまで達した流木も回収しなければならなかった。

### Ⅲ. 伊勢湾台風後の動向と石油ショックの影響

#### 1. 台風後の防災対策から木材港・木材工業団地の建設への動き

散乱した流木の処理を進める一方、貯木場からの木材流出を二度と起こさないよう、早速、対策が講じられ、台風被害のあった翌年の8月に工事は完了した。すなわち、木材の流出がもっとも甚だしかった8号地貯木場のある埠頭では、再度、木材が流れ出さないように高さ6.5m、幅50m、総延長970mの砂丘式護岸が1億4,890万円を投じて建設されたのである。さらにその内側部分の貯木場への浸水を防ぐために、高さ6m、総延長910mの防潮壁が4,780万円をもって設置された。こうして公共貯木場の高潮対策は進んだが、名古屋港の木材輸入量は今後も増えることが予想されたため、現在とは別の場所に新たに貯木場が設けられることになった。これが、4億4,211万円の巨費を投じ1962年4月に完成した広さ60万㎡の天白川貯木場である。この貯木場が埋立工事中であった南部臨海工業地帯第1区の北端に設けられたのは、伊勢湾台風で大きな被害を被った住民の気持ちを慮ってのことである。その場所はこれまでの貯木場とは異なり、市街地から遠く離れていた。名古屋港管理組合はこれとは別に、13号地にも2,538万円をかけて15万8,000㎡の貯木場を1964年4月に完成させた。これは8号地貯木場の北東角4万㎡を埋め立てる代わりの代償として設けられた（名古屋港管理組合、1984）。結局、公共貯木場は台風前に比べて3倍以上も広くなった。こうした事実から明らかなように、当時は木材輸入量は増えることこそあれ、減少するなどということは想像もできなかった。

公共部門だけで112万㎡、民間部門も合わせると、貯木場は200万㎡にも広がった。しかしながら、名古屋港で輸入木材を円滑に捌くには、これではまだ十分とはいえなかった。貯木場の貯蔵能力は65万トンに増えたが、年間の木材取扱量はその5倍に近い305万トンであった（名古屋港史編集委員会、1990b）。どの貯木場も満杯状態で、いずれ根本的な対策を講ずる必要があると考えられた。伊勢湾台風による被害発生は、結果的に抜本的対策に向けて前進するきっかけとなった。台風被害の翌月すなわち1959年10月に、名古屋港管理組合は「西部木材港建設計画」を策定し、12月には「名古屋港と木材についての現状と将来の考え方」を発表した。管理組合の提案を受けて翌年1月に発足した名古屋木材街建設促進協議会は、10月に「西部木材港造成計画」を作成した（図2）。計画のポイントは、大規模な木材船の停泊地と貯木場を名古屋港の西部地区に設けることと、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・移転させることの2点である。これにより、木材貯留が主な原因の港湾機能の低下防止と防災をともに進め、木材産業の合理化・協業化も促進できるとした。

名古屋港の西4区に計画された木材港は、狭義の木材投下泊地、整理場、岸壁、陸上集積場、公共貯木場からなる（名古屋港管理組合、1976）。企業が進出する木材工業団地は同じく西2区と3区に設ける。これらが完成すれば、年間423万トンの木材が取り扱えるとされた。西部木材

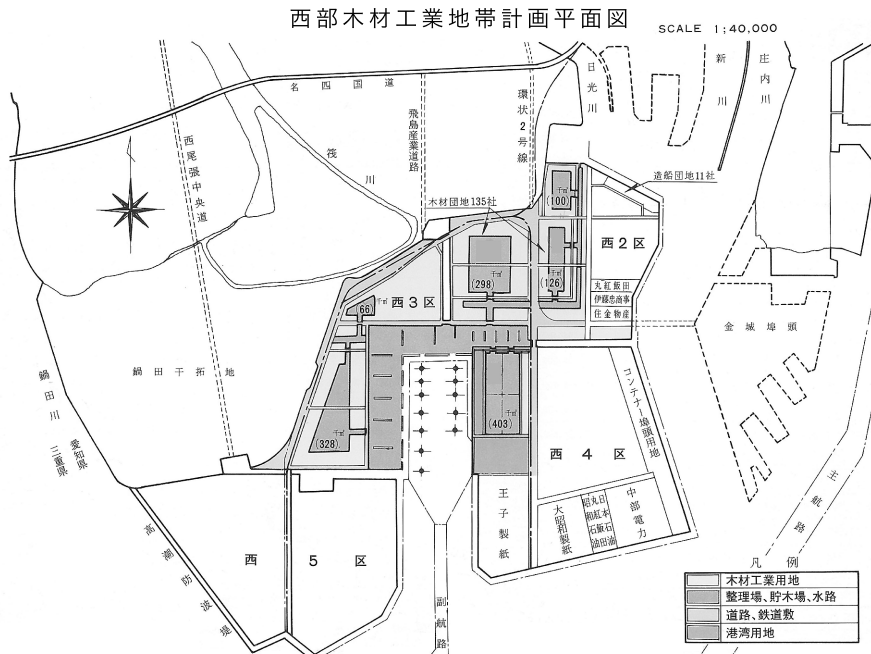


図2 名古屋港西部に計画された木材港と木材工業団地（計画図）  
出典：名古屋木材街建設促進協議会編，1983，p.183による。

港は1968年7月に完成し、それから1年の間に124隻が入港した。しかしすべての船が順調に入港できたわけではなく、この年だけで497隻もの船が待ちを余儀なくされた（名古屋港史編集委員会、1990b）。1隻当たりの平均待ち時間は486時間にもなった。こうした遅れが生じたのは、入港船が増加したためだけでなく、船舶の大型化や入港時期の集中化も原因であった。まだ全面的な施設稼働に至っておらず、早急な全面稼働がのぞまれた。

一方、陸側の木材工業団地では、西2区の1期分として79社が1967年10月に土地譲渡契約を結び、2期分として17社が翌年5月に契約を締結した（名古屋港史編集委員会、1990b）。これについて、西3区の3期分として62社が1972年3月に、4期分として22社が翌年3月に土地譲渡契約を結んだ。これらはいずれも名古屋新木材街組合を通じての契約であるが、これ以外に、名古屋港管理組合は1979年11月に28社と、1981年4月には9社と契約を締結した。このように木材工業団地の形成には、最初の土地譲渡契約から最終契約が終了するまでに14年もの年数を要した。

## 2. 石油ショックによる木材需要の減少とその対応

木材港が完成し木材工業団地への企業進出が進んだ1960年代末期、名古屋港の木材輸入量は1970年代中頃には373万トン程度になると予測されていた。実際、1973年には396万5,000トンを記録し、予測は当たったかに思われた。ところがこの年の11月に起こった石油ショックがその後の予測を吹き飛ばし、輸入量はみるみるうちに下降線を描くようになった。全国の住宅建設戸数は1973年の190万戸をピークに減少の道を歩み始めた。一時は150万戸まで持ち直したが、1979年の第二次石油ショックで再び110万戸まで落ち込み、このため名古屋港の木材入貨量も1980年には328万トンにまで減少した。加えて、マレーシアなど木材輸出国で原木での輸出を



規制する動きが生まれたため、1981年以降は200万トン台にまで落ち込んだ。

輸入木材の減少は木材港の利用率の低下として現れ、平均して70%程度しか使用しない状態が続いた。木材工業団地では新たな企業進出はなくなり、1982年の時点で工場を稼働していたのは進出企業228社のうち85社に過ぎなかった（名古屋港史編集委員会、1990b）。こうした状況が続けば、施設の見直しが話題に上るのは必定である。実際、製材と合板製造業の過剰設備を廃棄し生産方式を合理化するため、民間の金融機関から低利融資を受けて木材産業を再編するための緊急対策事業が1982年度から始められた。この事業は木材工業団地だけでなく名古屋市内全域を対象として実施され、応募した企業は機械の廃棄と企業縮小でなんとかこの苦難を乗り切ろうとした。現状を深刻にとらえた名古屋港管理組合は、名古屋港木材産業協同組合に対し、木材港はもとより名古屋港全体を含め物流全体をどのようにとらえるか、その見通しを示すように求めた。

要請を受けた名古屋港の木材関連4団体は、1982年7月に名古屋木材港再編協議会を設立した。協議会のもとにできた研究委員会は、木材需要の減少とそれによる木材輸入量の減少、それに木材港の貯木場と工業団地の土地利用のあり方について検討を加えた。またこの動きと並行して、名古屋港管理組合は1984年8月に名古屋港木材取扱施設調査研究会を設置し、翌年6月に木材港再整備計画の具体案をまとめ名古屋木材港再編協議会に提示した。計画の基本となったのは、以下の2点である（名古屋港史編集委員会、1990b）。第1は、8号地貯木場と天白貯木場を木材港の建設を条件に廃止するとしていたが、当初の通り廃止し、さらに西部木材港貯木場の一部も廃止する。第2は、港湾の効率性を高めるために製品輸入を増やし、遊休化・老朽化した公共施設を再編する。こうした考えの具体的実施案も示されたが、それは以下の3点にまとめることができる。①第7貯木場と第1貯木場の一部を廃止する。②第2貯木場の南側を埋め立て、ここに西3区の陸上貯木場機能を移す。③第7貯木場、第1貯木場の減少で支障が生じた場合は、第5、第6貯木場を専用と公共用の併用とする。要するに、過剰気味の貯木場を縮小し整理するという案である。

#### IV. 貯木場の利用推移、貯木場の埋め立て、木材工業団地の変質

##### 1. 石油ショック以降の輸入動向と貯木場の利用状況

石油ショックの後の経済不況により、名古屋港における木材の輸入量は減少の傾向を辿った。大きく減少したのは丸太材で、1973年を100とした場合、1978年は86.3、1983年は64.4であった。南洋方面からの輸入量は1973年の300万トンから1983年の200万トンへと減少したが、北米からの輸入量は60～70万トンで推移した。製材用材は1973年を100とした場合、1978年は91.9と落ち込んだが、1983年には179.5へと増えた。この10年間で北米からの輸入量は14万トンから25万トンへ、南洋からの輸入量も3万トンから6万トンへと倍増した。結局のところ、石油ショック後の10年間、木材全体の輸入量は漸減傾向であったが、それは丸太材の輸入量が大きく減ったためであり、製材用材はむしろ増えた点に注意する必要がある。

石油ショックによる影響で日本経済は大きな打撃を被った。しかしその後、国家的規模での

脱石油、省エネ運動が進み、生産方法の改善も図られて経済は徐々に回復していった。国際競争力を強めた日本製品の輸出は好調で、積み上がる貿易黒字のマネー流動化で経済は加熱しバブル形成への道を歩み始めた。この間、1985年から1995年までの名古屋港における木材輸入動向を通観すると、製材用材は順調に増加し35.7万トンが135.4万トンへと4倍近くにまで増えたのが印象的である。一方、丸太材による輸入は205.8万トンから74.2万トンへと3分の1程度にまで減少した。製材用材と丸太材の輸入量が逆転したのは1992年である。注目すべきは、これまで10万トン程度であった木製品の輸入量が大幅に増加した点である。1985年の10.7万トンが1990年には54.3万トンになり、1995年には101.0万トンにまで増加した。原料輸入型から製品、半製品輸入型へと大きく転換したことは明らかである。

こうして木材の輸入は丸太形態から製材用材、木工製品へと移り変わったが、これとともに輸送方式でもバルクからコンテナへの移行が進んだ。すなわち、丸太材と製材用材を合わせた原木は、1990年時点ではその13.7%がコンテナで運ばれていたが、1995年には20.7%になった。木製品のコンテナ輸送割合は、1990年の27.3%から1995年の43.4%に高まった。

名古屋港における輸入木材の形態が丸太材から製材用材、木工製品に移り変わってきたことは、貯木場の利用変化に如実に現れるようになった。1985年当時は第1、第2、第7貯木場への入庫量が150万 $\text{m}^3$ でもっとも多く、第3～第6貯木場が100万 $\text{m}^3$ 、陸上貯木場が60万 $\text{m}^3$ ほどであった。ところが1986年にこれらの貯木場での入庫量はほぼ同じになったあと、陸上貯木場の入庫量は増えていったが、水面貯木場の入庫量は減少した。名古屋港の陸上貯木場は、西3区、西4区の貯木場と私設土場として確保されている貯木場からなる。この期間に入庫量が増えたのは西4区と私設土場の貯木場であり、いずれも1985年は30万 $\text{m}^3$ 程度であったが、1995年には56万 $\text{m}^3$ 、77万 $\text{m}^3$ にまで増えた。

## 2. 木材工業団地における土地所有・土地利用の変化

バブル経済が崩壊して日本がデフレ経済の中にあつた1997年、名古屋港の木材工業団地では、木材取扱を目的とする土地利用から、それ以外の目的で土地を利用する傾向が見られるようになった。当時、木材工業団地には244の企業が362筆の土地を所有していた。企業所有の総面積は141万9,309 $\text{m}^2$ であり、これ以外に20万3,082 $\text{m}^2$ の公有地があつた。企業所有地のうち78.6%は名古屋港木材産業協同組合に所属する企業の土地が占めており、企業数では173社、筆数では272筆であつた。組合所属企業の土地面積比率を貯木場別に見ると、第3貯木場（西2区第1期分譲）76.7%、第4貯木場（西2区第2期分譲）78.5%、第5貯木場（西3区第3期分譲）71.9%、第6貯木場（西3区第4期分譲）95.0%であつた。つまり、工業団地としての規模が大きな第3、第5貯木場では非協同組合所有の割合が他の貯木場に比べてやや多いことがわかる。土地分譲当時はすべて木材取扱を目的に売り渡されたが、30年の月日が経過し、木材関係以外の企業が3割弱の土地を有するようになった。

土地所有がどのような経過を辿って変化したか詳細はわからないが、1987年から1992年までの間に47筆、16万9,503 $\text{m}^2$ の土地で名義変更があつたことは確かである（名古屋木材港再編整備

協議会、1998)。これは民有地全体の13.0%、11.9%を占める。名義変更は第5貯木場で17筆、第4貯木場で13筆、第6貯木場で12筆であった。名義変更は1992～97年の5年間で61筆にも増え、面積も20万5,144㎡に広がった。やはり第5貯木場が多く21筆、7万1535㎡であった。第3貯木場は筆数こそ16筆にとどまったが、面積は7万4,998㎡で、第5貯木場を上回った。第3、第5貯木場で木材取扱以外の企業進出の動きが目立つことは、過去10年間の土地所有の名義変更でも裏付けられる。木材工業団地の中央に位置し、水上からのアクセスにも恵まれているブロックで新しい動きが始まった。

### 3. 貯木場の一部閉鎖、埋め立て、埋立地の利用

1998年3月に名古屋木材港再編整備協議会から出された報告書（名古屋木材港再編整備協議会、1998）には第3～6貯木場の利用実態は掲載されているが、第1、2、7貯木場のことは一切、触れられていない。それは、これらの貯木場がそれまでに閉鎖されたか、あるいは閉鎖の予定であるか、すでに埋め立てられてしまっていたからである。第1貯木場は1999年に閉鎖、第2貯木場もその南側半分が2002年に閉鎖され、その後、埋め立てられた。第7貯木場は報告書が出るまえの1993年に閉鎖され、やはり埋め立てられた。その後、協議会は2007年に名古屋港西部地区の再編整備計画案をとりまとめた。これによると、第1貯木場では38.9haを埋め立て、第2貯木場では北半分の20.5haを埋め立てることになっている。しかし、2015年の現時点、第1貯木場、第2貯木場の北半分は埋め立てられていない。つまりこれらの埋立計画は、現時点ではまだ実施されていない。

1993年に廃止され、早々と埋め立てられた第7貯木場



図3 名古屋港の木材工業団地の変化

出典：名古屋木材街建設促進協議会編、1983  
および名古屋港管理組合資料をもとに作成。

は現在、港湾関連用地となっている（図3）。現状は弥富埠頭の北側という位置づけであり、名港海運西三区物流センター、上組名古屋支社弥富物流センター、喜多村工業西部物流センター、ユアサ商事中部センター、玉造弥富流通センター、東海運輸弥富バンニングセンターなどの敷地になっている。これらはいずれも港湾物流を担う事業所であり、輸出向けの製品の梱包や保管あるいは輸入されてきた製品の保管、検査、配送などの業務を行っている。弥富埠頭の南側には川崎重工名古屋第一工場、フジトランスコーポレーションのモータープールなどがあり、ボーイング社向け航空機の製造や輸出向け自動車置き場のために利用されている。旧第7貯木場の北に続く第6貯木場・工業団地でも、倉庫、運送、梱包関係の企業が以前、木材関連の企業の用地であった場所に立地するようになった。

### おわりに

伊勢湾最奥部に流れ込む堀川沿いにあった貯木場は名古屋港の開港とともに南下し、国内外から持ち込まれる木材を保管する役目を果たしてきた。やがて木材需要の増加に対応すべく保管規模の拡大が図られ、運び込まれる木材の大半は輸入の丸太材であった。しかし台風による高潮で丸太が貯木場から溢れ出る事態が何度も繰り返された。そのたびに貯木場の移転が行われた。最大の移転は伊勢湾台風による被害を契機に実施されたが、それまでの移転と同様、木材輸入量の増大を見込んでの移転であった。それまでは名古屋港の東側で移転や拡張が繰り返されたが、最後は名古屋港西部への本格的な移転であった。

名古屋港は庄内川・日光川の河口を挟んで東部と西部に分かれる。西部地区では近年、コンテナ埠頭の整備と強化が進められているが、移転して設けられた木材港と木材工業団地はコンテナ埠頭の奥つまり陸側に位置している。石油ショックによる木材需要の減少や丸太材から製材用材への移行とコンテナ輸送化にともない、木材輸入量の減少と貯木場の利用低下が進んだ。その結果、木材工業団地では木材とは関係のない業種へ敷地が売られたり、貯木場の一部が廃止されたりした。コンテナ埠頭やロジスティクス機能が集積しつつある埠頭に接する貯木場は埋め立てられた。木材工業団地は当初の名称とは異なる性格の港湾用地になろうとしている。港湾と不可分の関係にある木材取扱地区の変遷は、港湾の発展過程の一側面をよく示している。

### 引用文献

- 名古屋港管理組合（1976）：『木材港と木材コンビナート』名古屋港管理組合。  
名古屋港管理組合（1984）：『名古屋港管理組合三十年史』名古屋港管理組合。  
名古屋港管理組合（1985）：『名古屋港木材取扱施設調査』名古屋港管理組合。  
名古屋港史編集委員会：（1990a）『名古屋港史-建設編-』名古屋港管理組合。  
名古屋港史編集委員会：（1990b）『名古屋港史-港勢編-』名古屋港管理組合。  
名古屋木材街建設促進協議会編（1983）：『西部木材港』名古屋木材街建設促進協議会。  
名古屋木材港再編整備協議会（1998）：『名古屋木材港再編整備協議会 報告書』名古屋木材港再編整備協議会。  
林 上（2012）：名古屋港におけるロジスティクス指向企業の立地 日本港湾経済学会年報『港湾経済研究』50号 pp.43-54.

林 上 (2013) : 地震・津波に備える名古屋港の取り組み 日本港湾経済学会年報『港湾経済研究』51号  
pp.14-24.

流木集材記録委員会編 (1961) : 『伊勢湾台風流木集材の記録』名古屋木材組合。