

# 名古屋港の木材取扱地区の歴史的変化と 企業の立地動向

## Historical Change and Corporate Locational Trends in the Timber-Handling District of Nagoya Port

林 上\*

Hayashi Noboru

### Abstract

Wood has been an essential material in many endeavors since humanity's earliest days. Although Japan is rich in forest resources, substantial amounts of wood are imported from abroad due to increased timber demand in the modern age. As a result, the Port of Nagoya has become well-known as a site handling large volumes of imported wood. This increased volume of imported wood, in turn, created the need for more lumber yard fields within the port area. In 1959, high tidal waves caused by the Ise Bay Typhoon swept much wood away from the lumber yard field and caused a great deal of damage to the houses and lives of the neighborhood. Therefore, a new timber-handling district was established on the west side of the harbor, and most of the businesses relocated to this site. Unfortunately, decreased domestic timber demand due to the 1973 oil shock caused the Port's wood-handling volume to decrease. Timber companies that purchased land in the industrial district began to file motions to withdraw from the land. Lumber yard field utilization dropped, and some areas of the lumber yard field became landfill. Shipping and logistics companies gradually took over many sites from which timber companies withdrew. As a result, the nature of wood industrial park has significantly changed. The erosion of the timber-handling district, which had expanded while developing in tandem with the Nagoya, seems to strike an end to the historic role. The Port's management association has thus accepted the need to consider these changes in the industrial structure of Nagoya region, and began to restructure the timber-handling district to suit the needs of the next generation.

Key Words: Port of Nagoya, timber handling district, corporate location

---

\* 人文学部教授—都市経済地理学

## はじめに

名古屋港は現在、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港の中で貿易取扱額と貿易黒字額が最も多い港湾である。この記録は過去5年間、連続しており、当分は維持されると思われる。横浜港があったため開港が遅れた東京港を除けば、名古屋港は開港時期が最も遅く、1907（明治40）年に完成した。地元で築港といえば名古屋港を意味するように、まさしく人工的に築かれた港である。横浜、神戸などとは異なり遠浅という不利な地形条件を克服して建設された名古屋港の初期の主要輸出品は陶磁器であった。その後、背後地域で近代工業化が進展するにつれて輸出品は機械製品や金属製品へと変化し、高度経済成長期以降は自動車輸出が目玉となり現在に至っている。現在、名古屋港の存在感を世に知らしめているのは自動車、自動車部品の輸出であり、「自動車輸出港」のイメージが強い。

これに対し輸入では原油、天然ガス、鉄鉱石、穀物などのエネルギー資源や食料が中心をなしている。資源の中には木材も含まれるが、全体に占める割合は大きくない。ところが、戦後まもない1953（昭和28）年から1967（昭和42）年までの14年間、名古屋港の最大輸入品は木材であった。その割合は20～30%で、名古屋港南部臨海工業地帯に製鉄所が立地して鉄鉱石、石炭が大量に輸入されるようになるまで、その地位を維持した。この間、名古屋港は東京港、大阪港とともに木材を多く輸入する港湾として知られたが、これら3港とともに木材輸入が多かったのは、背後に木材を必要とする多くの人口集積があり、そのため木材工業が集まっていたからである。とくに名古屋では地元で発明された合板製造技術を用いた合板工業が盛んで、フィリピンを中心に大量のラワン材が輸入された。

名古屋の木材業は江戸時代以来、地元産の木材を加工してきた長い歴史がある。江戸期には名古屋港の前身ともいべき熱田湊の近くに木材市場があり、各地からここに集められて取引が行われ、さらに堀川周辺の作業所で加工された（林、2000）。名古屋港の開港後は国内の遠隔地からも木材が入ってくるようになったが、大正期以降は海外輸入材も加わるようになった。1953（昭和28）年には輸入材が国内材を上回るようになり、名古屋港はラワン材の国内における最大の輸入港、そして合板の最大輸出港になった。名古屋港の木材輸入が全国の港湾に占める割合が最も大きかったのは1955（昭和30）年の31.1%で、その後しばらくは15～30%を維持したが、1967（昭和42）年に10%を下回ってしまった。比率低下は名古屋港以外で木材輸入が増えたからであるが、そのようになった要因のひとつとして名古屋港における輸入木材の取扱機能の弱体化を挙げることができる。

名古屋港での木材輸入量は絶対的に減少することはなかったが、全国に占める輸入割合は縮小した。その背景には1959（昭和34）年の伊勢湾台風による甚大な被害があったと考えられる。復旧のために木材輸入に大きな支障が生じた。この台風は、名古屋港の貯木場から溢れ出た多数の木材が家屋や人命に対して取り返しのつかない損害を与えたことで知られる

(林, 2013)。実はこれをきっかけに木材業者の大移動が起こり、これが別の意味で港湾や地域に影響を与えた。この大移動は計画的に実行された。台風による被害や損害を乗り越え、本来ならば木材工業を大きく発展させるプロジェクトであった。しかし、しばらくして起こった石油ショックによって社会・経済状況は大きく変化し、木材工業は構造不況産業になってしまった。計画的に設けられた木材工業団地や貯木場を取り巻く環境は厳しさを増し、名古屋港の木材取扱地区の性格は大きく変化した。

本研究では、日本を代表する木材輸入港といわれた名古屋港で、輸入木材の取扱地区がどのように変わったかを土地利用の点から検討する。大都市の港湾地域は一般に考えられている以上に広大な面積を有している。愛知県と名古屋市が共同で管理する全国的にも例のない広域港湾において、木材輸入のための空間がどのように位置付けられてきたか。産業構造の変化に対応する貿易構造の変化、その空間的投影としての港湾の地域構造変化の中で輸入木材の取扱地区はどのように変貌してきたか。こうした問題意識をふまえながら、古い運河や河川沿いの貯木場から名古屋港の西部地区に生まれた木材港と木材工業団地への移転過程について検討する。そしてさらに、木材工業の衰退と入れ替わるように伸びてきた港湾物流産業に注目し、企業の立地変化も検討する。港湾は身近な存在であるが、大都市港湾の空間構造を取り上げた地理学研究はきわめて少ない。貿易立国が宿命の日本において、巨大な交通・運輸インフラであり工業地域でもある港湾臨海地域の重要性を強調したい。

## 1. 「木材港」名古屋港を支えた戦前・戦中期の貯木場

### 1. 木材輸送の特異性と名古屋における貯木場での保管

木材は住宅用の建材や家具、道具、紙などきわめて広い用途をもった資源である。しかし、もとはといえば自然に生えた木を切り倒したものであり、とくに大木の場合、その運搬は容易ではない。産地から切り出し消費地まで運んで加工するか途中で加工するか、いろいろなケースが考えられるが、一般には港近くまで運ばれてくる場合が多い。なぜなら、日本では臨海平野部に木材を必要とする都市が多く、輸送手段が未発達であった近世までは、河川交通や海洋交通を使って大木を運ぶのが合理的であったからである。筏組による移動もある種の舟運であり、上流から下流に向けて木材が流された。近代になって鉄道交通が利用できるようになると、水上交通による運搬から陸上交通による輸送へと変化した。とはいえ以前からの木材加工所は港や河口の近くに集積していたため、鉄道を使ってそこまで運ぶ必要があった。木材は再生可能な資源であるが、利用できるようになるまでには時間がかかる。日本では、木材需要の増大に応えるためには国産材だけではならず、海外にまで木材資源を求めるようになった。列島・日本では海外からの資源輸入は港湾で行われたため、木材もまた

大都市に近い港湾で荷揚げされた。

通常の資源なら荷揚げや陸揚げという言葉を用いるのが適切であるが、木材の場合は必ずしもそうではない。最終的には陸に揚げられるが、一時的な保管として木材は水上の貯木場に浮かべられることが多い。その方が扱いやすく、また加工する前の準備段階としてしばらく水に浮かべておく必要もあった。こうした木材資源の特性ゆえ、都市の港湾や河口付近に貯木場が設けられていった。その数や規模は木材需要の増大とともに増えていったが、一度に増えたわけではなく、需要動向をにらみながら行われた。本研究で取り上げる名古屋港の場合、貯木場は概ね北から南へ場所を移動しながら広がっていった。名古屋港は南側に開口部をもつように建設されたため、北側が古く、南側あるいはのちには西側へいくほど新しい。木材の需要増大に応えるために新たに貯木場を設ける場合も、用地は南側、西側に求められたのである。

大都市・名古屋の木材加工業のルーツは近世・尾張藩の頃までさかのぼることができる。当時、木材は藩領でもあった木曾谷から筏流して木曾川を下り、さらに伊勢湾を移動して熱田まで運ばれた。熱田湊に近い白鳥に木材市場があり、明治期になって国が管理するようになってからも、その場所は変わらなかった。藩政時代は特定の商人に払い下げられてきた木曾材は入札により一般の木材商人に払い下げられるようになった。明治末期以降は中央本線や高山本線を経由して鉄道輸送された木材が熱田の白鳥駅まで届けられ、近くの貯木場に運び込まれた。1916(大正5)年当時、帝室林野管理局名古屋支局白鳥貯木場(水面9万4,000m<sup>2</sup>、陸上5万9,000m<sup>2</sup>)と白鳥駅筏整理場(3万7,000m<sup>2</sup>)が主な貯木場であり、これ以外に小規模な貯木場もあった。

## 2. 山崎川沿い加福地区と8号地に新たな貯木場を建設

白鳥駅付近の貯木場はいずれも近世期の木材取引をルーツとするものであった。1907(明治40)年に名古屋港が白鳥から直線距離で5kmも離れた南方に建設されたため、伊勢湾から入ってくる場合は運河を北上しなくなってきた。開港後、名古屋港には北海道産の木材も入ってくるようになり、内陸部の白鳥より南に移動した堀川河口付近の方が木材は扱いやすくなった。このため堀川の河口付近で木材を保管するように変化したが、1920(大正9)年の台風で堤防が決壊し木材が流されるという被害が生じた。このため堀川左岸にあった日本缶詰の大養魚場を新たに貯木場にする事になり、1921(大正10)年1月に4万3,000m<sup>2</sup>の貯木場が生まれた。新たに誕生した熱田貯木場は日本缶詰が所有したが、実際の経営は熱田貯木組に任された(名古屋港史編集委員会編, 1990b)。その後、南側に隣接する名古屋土地所有の養魚場も貯木場に転換されることになったため、北側の既設貯木場は北池、南側に新設された6万6,000m<sup>2</sup>の名港貯木場は南池と呼ばれるようになった。南池ではさらに拡張事業が行われ、貯木場は倍増した。このとき、名古屋土地は北池を日本缶詰から譲り受けた

ため、名港貯木場の面積は一気に広がった。名古屋土地の貯木場所有はその後も続き、最終的に45万3,000m<sup>2</sup>にまで拡大した。

名港貯木場とは別に、貯木場を新設しようという動きが現れた。1922（大正11）年に「貯木場期成同盟会」が名古屋木材界の有志の間で生まれ、熱田区千年町の作良新田での設置を想定し地主との間で交渉が始められた（名古屋港史編集委員会編，1990b）。しかしこの交渉は不調に終わったため、南区大江町加福の化物新田に候補地を変更した。翌23（大正12）年、山崎川の河口に近い左岸側で土地を手にすることができ、総工費35万円という巨費を投じて水面29万m<sup>2</sup>、陸上20万5,000m<sup>2</sup>の加福貯木場が1925（大正14）年に建設された。この年の5月に第1船として北洋材5,000トン積んだ「エトロフ丸」が入港した。貯木場の最大貯木量は33万3,000トンで、本船からの揚荷作業、筏の水門出入り、筏の乗り上げなど貯木場内の業務はすべて伊藤組に任せられた。貯木場を建設した加福土地は、1944（昭和19）年に名古屋港木材倉庫と名を改めた。

大正末から昭和初期にかけ、木材の入手先に変化が現れるようになった。樺太のエゾ、トド、落葉松、沿海州のモミ、紅松、アメリカのマツ角、モミ、ツガなどが入荷されるようになったからである。これらに加えて、南洋方面からラワン材も輸入されるようになった。これは、1909（明治42）年に当地の浅野吉次郎が合板製造技術を完成したことをきっかけに、名古屋が合板製造の中心地となったことが大きい。合板は国内での消費はいうまでもないが、輸出品として名古屋港から送り出されていった。1926（昭和元）年、名古屋港の木材輸移入量は110万8,000トンに達した。これは当時の名古屋港の総人貨量の28.4%を占めており、以後、1960（昭和35）年までこの輸移入記録は破られることがなかった。それだけ当時の名古屋港は木材取扱に特化した港湾であったといえる。

堀川河口について山崎川河口にも貯木場は設けられた。しかしそれでも貯木場は満杯状態が続き、あふれた木材が港内や川沿いに浮かんでいる状態であった。このままでは船舶の航行に支障が生ずる恐れがあり、木材業界からはさらに貯木場を増やすようにという要請が出された。これを受けて、名古屋港の第3期工事を進めようとしていた愛知県は計画を変更し、8号地に貯木場を建設することを決めた。新たに設けられることになった貯木場の平均水位は1.8mで、北側と西側に閘門をつくり、外部の水位に関係なく筏の出入りがしやすいような工夫がなされた。池内水面積は42万9,000m<sup>2</sup>、最大貯木量は43万トンであった（名古屋港史編集委員会編，1990b）。愛知県が1927（昭和2）年に完成させた8号地貯木場の池内業務は名古屋掬扱所がすべて委託されて行うことになった。名古屋掬扱所は1945（昭和20）年に名古屋水面倉庫と名を改め、1950（昭和25）年には名古屋港木材倉庫に吸収合併された。

### 3. 戦時期における木材取扱量の急減と企業整理、貯木場埋立、戦災被害

昭和初期、名古屋港は木材港として大量の木材を内外から受け入れるようになった。最盛

期の貯木場の総面積は168万3,000m<sup>2</sup>で1916（大正5）年の頃に比べると6倍にも広がった。しかし1941（昭和16）年に太平洋戦争が勃発すると状況は一変し、名古屋港からは木材船の姿が消えていった。これまで木材を輸入していた国との間で戦火を交えることになり、輸入は途絶した。占領地として勢力を伸ばした南洋からの入船も少なくなった。戦時体制下で木材工業をこれまでのように営むことは困難となり、軍需産業優先の産業体制へと変化していったからである。その結果は木材業の企業整理となって現れることになった。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。

名古屋港の周辺には軍需工場が多く、その影響を名古屋港も受けるようになった。木材輸入が減少したために利用されなくなった貯木場では、用地の分譲や埋め立てが進められた。たとえば名港貯木場では、名港土地がこれまで分割借用させていた用地を木材業者の要望に応じて分譲販売した。名港土地は、運河、水路、道路、水門などの共有物を維持・管理するために名港運河と名を改めた。名港貯木場に隣接する大同製鋼は、軍需品の生産を拡大するために広い敷地を必要とした。このため、名港貯木場の一部を埋め立てて敷地を確保することにした。埋め立て用の土砂は堀川の河口を浚渫することで賄うことにし、16万5,000m<sup>2</sup>の埋め立て事業が始められた。しかし半分ほどが埋め立てられた時点で敗戦となり、埋め立て事業は中止された。名港貯木場では敗戦後、分譲用地を購入していた石川合板や日本車輛の手によって埋め立て事業が進められた。この結果、大正年間の創業当時と比べると、貯木場の面積は半分ほどに縮小した。

名港貯木場と並んで規模の大きかった8号地貯木場では、戦時下の木材取扱量は最盛期の半分以下に減少した。しかしそれでも、内地材が貨車で運ばれてきたり、三河方面からトラックで輸送されてきたりした。海上からは紀州方面から小型機帆船が木材を運搬してきた。しかし1944（昭和19）年12月の東南海地震によって北側の閘門が損傷したのをはじめ、池内の中央地骨や係留棧橋の一部が埋没するなどの被害があった（名古屋港史編集委員会編、1990b）。このため木材の取扱業務は一時、中止に追い込まれた。より深刻な事態はアメリカ軍の来襲によって貯木場が被害を受けることが日常的になったことである。近隣に軍需工場が多かったため標的にされることが多く、上空から落とされた焼夷弾が木材の上に落下して大火災が引き起こされることも稀ではなかった。

## II. 戦後の木材輸入の再開と伊勢湾台風で流出した木材による災害

### 1. 敗戦後の企業復活、新設と輸入木材量の増加

敗戦の年の1945（昭和20）年10月に名港組が設立された。これは、かつて名港貯木場で業務をしていた名港組が港湾運送業等統制令によって名古屋筏に合併されていたのが、そこから独立したものである。いわば元の姿への復帰であり、1948（昭和23）年には名港運輸と社名を変更した。名港運輸は、1950（昭和25）年に名古屋筏が解散されたとき、多くの関係者を社内に招き入れた。名港組に続いて名古屋筏からは独立があいついで行われた。1947（昭和22）年に筏運送業を主体とする協和運輸が独立したが、これは戦前、国鉄白鳥駅で業務を行っていた協和組がその前身である。協和運輸は以前のように白鳥駅での活動を再開したが、1982（昭和57）年に白鳥駅が廃止されたのにもない解散した。近世以来、名古屋の木材産業を支えてきた白鳥での木材取扱業務はその歴史を閉じた。

名古屋筏からの独立はさらに続いた。1949（昭和24）年に筏運送業の千年組が名古屋筏から離れたからである（名古屋港史編集委員会編、1990b）。千年組は1904（明治37）年の設立で、当時の宝田村大字千年において運送業を営んできたが、戦時中に名古屋筏に合併されていた。千年組は、後年、1974（昭和49）年に北川組と東海木材荷役を吸収合併し、東山の港湾輸送部門を買収した。このうち北川組は、内田橋作業所が1964（昭和39）年に筏運送業を設立し、1968（昭和43）年に名前を北川組に変更したものである。東海木材荷役は1969（昭和44）年に木材水揚業として設立されたものであり、東山は1946（昭和21）年に設立され1962（昭和37）年からは沿岸荷役業と運送業の免許を取得して業務に当たっていた。千年組はこうして戦前の業務を取り戻し、さらに同業企業との合併で規模拡大を図った。1974（昭和49）年の合併を機に社名を東海木材荷役に変更した。

名古屋筏から千年組が独立した1949（昭和24）年の翌年に、名古屋筏企業組合が設立された。この組合は戦前に白鳥貯木場で作業をしていた三商組、8号地貯木場の港組、名港貯木場北池の熱田組、尾三貯木場の尾三貯木組などが現物と90万円の出資をもとに設立したものである（名古屋港史編集委員会編、1990b）。その後、1956（昭和31）年に業務を8号地貯木場の作業に集約し、新たに名古屋港筏を設立して名古屋筏企業組合のすべてを継承することになった。組合から株式会社へと変化したのである。

戦後、海外からの木材輸入を再開した名古屋港では、年間の輸入量が数千トンに終始していたが、1951（昭和26）年に10万トンを超え、その後順調に増加していった。輸入先が明らかになる1952（昭和27）年以降のデータによれば、1956（昭和31）年までは南洋材と米材に限られていた。内訳は南洋材が90～98%で圧倒的であった。1957（昭和32）年に北洋材、1958（昭和33）年からはニュージーランド材が加わり、以後、これら4つの輸入先から木

材が輸入された(図1)。南洋材は1960(昭和35)年まで90%以上のシェアを保っていたが、以後はシェアが落ち始め1968(昭和43)年には71.5%まで低下した。これに代わって米材が1961(昭和36)年以降、10%以上のシェアを示すようになり、1968(昭和43)年には19.1%まで上昇した。この間、北洋材は3~6%、ニュージーランド材は1~3%のシェアで推移した。輸入先が明らかな1952(昭和27)年の総輸入量を100とした場合、輸入量は1958(昭和33)年に500を超え、1963(昭和38)年には1,000を超えた。1968(昭和43)年には1,862.5まで増え、16年間で19倍近くまで増えた。

## 2. 伊勢湾台風による木材流出とそれにもなう人命・家屋などへの被害

港湾での木材輸入は背後地域での木材需要と輸入先の木材産出状況によって影響を受ける。より根本的な条件として平時か戦争の時代かという国際情勢があり、実際、第二次世界大戦(太平洋戦争)で木材の輸入は大きな影響を受けた。しかし平時にあっても、自然災害という別の要因があり、港湾活動はしばしばその影響を受ける。1912(大正元年)と同じく1921(大正10)年の台風によって名古屋港の貯木場は被害を受け、その立ち直りの過程で貯木場の移転・拡張が行われた。また1944(昭和19)年の東南海地震によって8号地貯木場などで被害が発生したこともあった。港湾設備が台風、高潮、地震、津波などの被害を受けやすいのは、港湾が海洋に面しているという特性によるところが大きい(林, 2013)。とりわけ貯木場は臨海部に設けられた施設であるため、海側からの影響を受けやすい。1959(昭和34)

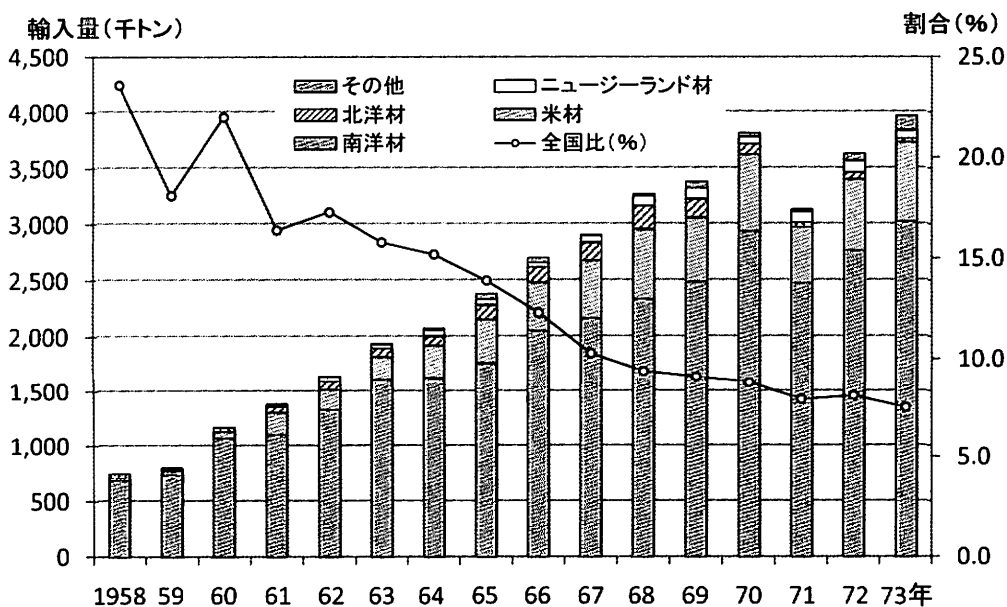


図1 名古屋港の産出地別木材輸入量と全国に占める割合の推移

出典：名古屋港管理組合編，1976をもとに作成。



年9月26日の夜半に襲来した伊勢湾台風は未曾有の被害を東海地方にもたらした。特筆されるべきは、名古屋港の貯木場から流出した木材が家屋や人命に多大な損害をもたらしたことである。

結論からいえば、台風襲来に対して貯木場から木材が流出しないような措置をしておくべきであった。過去にも流木が貯木場の外で被害をもたらしたことがあった。にもかかわらず、想像を絶する量の木材の貯木場からの流出とこれにともなう災害が発生したのは、対策が十分でなかったからである。かりに貯木場に木材がまったくなかったなら、このような大惨事は起こらなかった。もっとも、木材流出による被害は出なかったかもしれないが、高潮による市街地の破壊という大きな災害から免れることはできなかったであろう。想像を超える大規模な台風の襲来、それも通過時刻が名古屋港の満潮時に重なったという不運が、想像を大きく超えるような損失をもたらした。市街地に近接して貯木場が設けられていたという都市

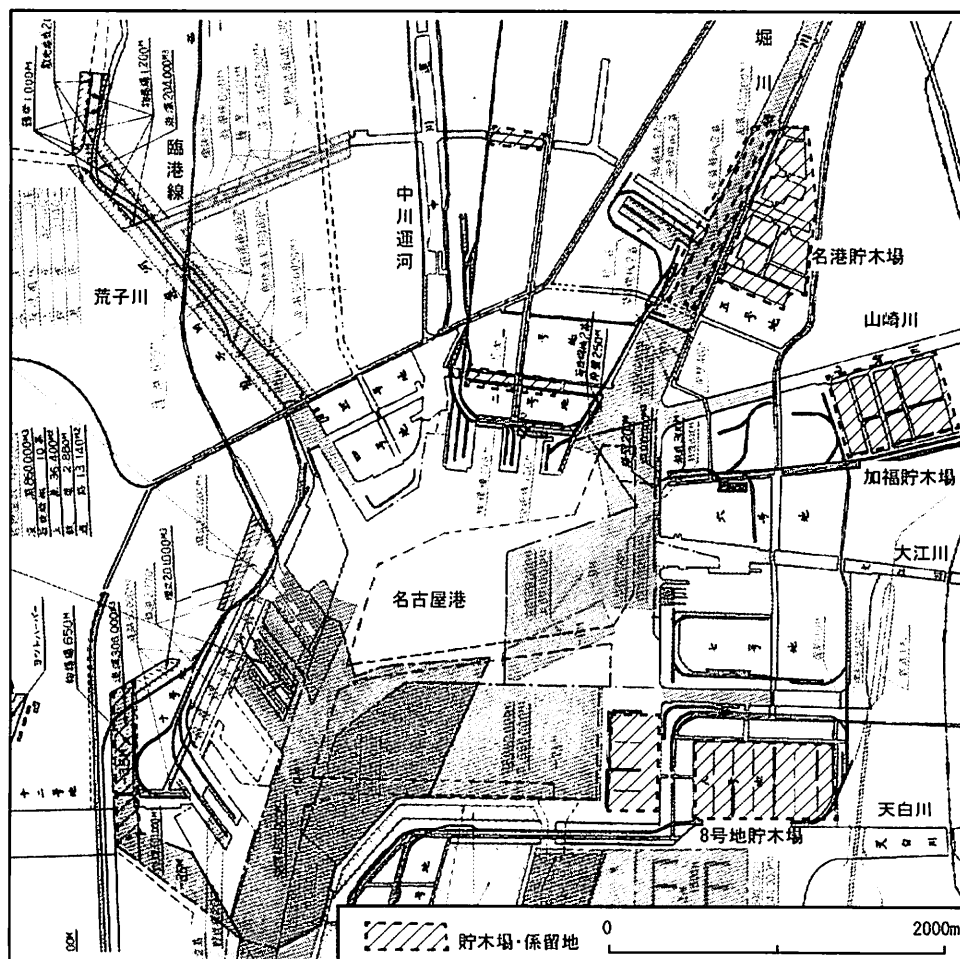


図2 名古屋港における貯木場・係留地（伊勢湾台風直前）

出典：流木集材記録編集委員会編，1961をもとに作成。

計画的配慮の欠如も指摘できる。いずれにしても、伊勢湾台風による貯木場からの木材流出は、港湾設備、産業政策、都市政策、社会問題など、多くの側面で解決すべき課題をつきつけることになった。

貯木場からの木材の流出は、8号地貯木場、加福貯木場、名港貯木場のすべての貯木場で発生した。このことは、どの貯木場にもほとんど満杯状態で木材が保管されていたこと、それにどの貯木場も流出を防ぐ設備をもっていなかったことを物語る(図2)。その結果、8号地貯木場からは10万トンのラワン材が押し寄せた高潮によって流され、南区大同町方面で人命や家屋に被害をもたらした(名古屋港史編集委員会編, 1990b)。加福貯木場では9万トンの木材が流出し、決壊した山崎川の堤防を越えて道徳町から内田橋方面にかけて損害を出した。さらに、護岸堤防を乗り越えてきた高潮によって名港貯木場の5万トンの木材が流出し、道徳方面で被害をもたらした。こうした被害に対処するため、名古屋港管理組合は伊勢湾台風災害対策協議会を9月29日に設置した。まず手をつけるべきは流木の回収作業であったため、木材関係者は名古屋流木対策本部を結成し、市街地を優先して集材作業を開始した。名古屋港の港外を出て三重県沖にまで流出した木材を含め、33万3,000トン回収しなければならなかった。

### 3. 台風を想定した対応策の実施とその後の木材輸入量の増加

貯木場から流出した木材をすべて回収し終えるまでに、1年以上の日時を要した。再び惨禍を出さないために名古屋港では入港対策委員会が設けられ、毎月会合を開いて貯木場への入庫を規制することになった。前月の入出庫状態を勘案し、翌々月の入庫量が取り決められた。これまでは貯木場不足を理由に、堀川、大江川、天白川河口などの危険区域でも木材の係留を許してきた。しかし台風シーズンの7月から9月までは係留をしないように委員会で取り決めが行われた。貯木場の木材入出庫の調整や河口付近での木材係留の規制が初めて行われるようになったということは、いかにこれまでは危険性を軽視した貯木が継続されてきたかを物語るものである。しかしこれらはとるべき対策の一部にすぎなかった。

より根本的な対応は、高潮から貯木場をいかに守るかというハード面からの対策である。まず大きな対策として、規模の大きな公共貯木場である8号地貯木場の南側の護岸を再構築する工事が実施された(名古屋港管理組合編, 1984)。高さ6.5m、幅50m、延長900mの砂丘式護岸の建設であり、1億4,890万円を要した。護岸の内側では貯木場を守るために高さ6m、延長910mの防潮壁が公費780万円で建設された。工事が終わったのは伊勢湾台風の翌年の1960(昭和35)年8月であり、1年を要せずして護岸は補強された。他の民間の貯木場でも復旧工事が進み、かたちの上では貯木場は元の姿を取り戻した。しかし、背後地域での木材需要は引き続いて伸びており、増える木材輸入には引き続き応えていかなければならなかった。

1962（昭和37）年4月に建設された天白川貯木場は、木材輸入量の増加に対応するためのものであった。場所はこれまでより南側にあり、市街地から距離をおくことで市民からの反発をかわそうというねらいがあった。この場所は名古屋港の南部臨海工業地帯の第1区の北端ともいべきところであり、総面積は60万 $\text{m}^2$ 、設置の総工費は4億4,211万円であった。公営の貯木場の増設はこれにとどまらず、13号地にも工費538万円で15万8,000 $\text{m}^2$ の施設が設けられた。この貯木場は、8号地貯木場の北東角の4万 $\text{m}^2$ が工業用地として埋め立てられることになったためである（名古屋港史編集委員会編、1990a）。代替地として設けられたのである。新たに設けられた貯木場を含めて、名古屋港の公共貯木場の総面積は112万 $\text{m}^2$ に増えた。これに民間の貯木場67万 $\text{m}^2$ 、陸上貯木場17万 $\text{m}^2$ などを加えると、全体では200万 $\text{m}^2$ の規模に達した。貯木能力でいうと65万トンであるが、1966（昭和41）年当時の木材取扱量は水上で286万トン、陸上で19万トンであり、これでもまだ十分とはいえなかった。

### III 木材港・木材工業団地の建設と木材企業の移転、土地分譲

#### 1. 伊勢湾台風が後押しした木材港と木材工業団地の建設構想

1952（昭和27）年の木材輸入量を100とした場合、伊勢湾台風前年に当たる1958（昭和33）年のそれは561.9であった。つまり6年間で6倍にも増加したが、全国的視点から見ると、それほど増加でもないといえる。すなわち、1952（昭和27）年当時、名古屋港で輸入される木材は全国での輸入総額の28.4%を占めていた。この割合は3年後の1955（昭和30）年には31.8%まで高まったが、その後は低下に向かい、1958（昭和33）年には23.9%になった。そして伊勢湾台風の年、1959（昭和34）年には18.4%と大きく落ち込み、1961（昭和36）年以降は20%台を回復することなく10%台にとどまり、1968（昭和43）年にはついに8.8%と1割を切るまで低下した。伊勢湾台風による影響は、やはり大きかったといえる。

伊勢湾台風の被害を受ける以前から貯木場の不足を訴える声が上がっていた。背後地域に木材需要はあるのに、貯木場が十分でなく輸入荷役がこなせないため、結果として名古屋港の輸入比率が減少傾向にあるという認識があった。問題は単に貯木場の不足だけではない。継ぎ足し継ぎ足しの連続で対応してきた輸入木材の取扱設備全般にわたり、老朽化が目立つようになった。これまで木材を専用の港で受け入れるような体制になっていなかったため、木材港を設け、あわせて木材工業団地を建設する構想が検討されるようになった。まさにこうした折、伊勢湾台風が貯木場に襲来して大きな被害が生じた。台風は構想を実現に向けて促す役割を果たしたといえる。

名古屋港管理組合は、伊勢湾台風が襲来した1959（昭和34）年12月に「名古屋港と木材

について現状と将来の考え方」を発表した。名古屋港の管理全般を担当する管理組合は、木材港湾を建設しその背後地に木材コンビナートを設ける案をつくり、木材業界に提示した。これを受けて翌年1月に名古屋木材街建設促進協議会が業界内で発足し、管理組合と協議することになった。1960（昭和35）年10月、管理組合と協議会は協議結果をとりまとめて公表した。それによれば、西部木材造成計画と名付けられたこの計画の目的は2つあった。ひとつは、大規模な木材船停泊地と貯木場を設けることで、これまで問題となっていた筏運行や港内木材貯留による問題を解決する。2つ目は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、木材取扱業務の合理化・協業化を進める。要するに、これまで計画的とはいえなかった名古屋港での木材取扱業務を集約して行うために、計画的に場所を決めて企業を集中させる一大プロジェクトである。

## 2. 木材港・木材工業団地の建設と木材企業への土地分譲

1960（昭和35）年10月に西部木材造成計画が発表された当時、名古屋港の敷地は現在の北東部分に限られていた。南部臨海工業地帯では埋め立て事業は完全には終わっておらず、したがって資源・エネルギーを大量に輸入する段階には至っていなかった。しかし、知多半島の付け根に当たる臨海部を工業用地やエネルギー基地として利用することは決まっており、ここで木材工業団地を計画するという選択肢はなかった。現在、名古屋港の中央に位置する金城埠頭もその姿がなかった当時、飛島村の地先に相当する「西部地区」はまさしく、名古屋港にとって中心部から最も遠い「辺境の地」であったといつてよい。木材港と木材工業団地が造成されたあと、さらにその地先となる南側では飛島埠頭や弥富埠頭が設けられていった。これらはコンテナ貨物を取り扱ったり物流機能を果たしたりする、現在、名古屋港の中で最も重要な役割を担う場所である。こうした埠頭が登場してくる前の時代、西部地区開発の先兵として木材港・木材工業団地は位置付けられた（図3）。

木材港と木材工業団地は一体的な構造をなしている。沖合から木材を積んだ船舶が入港して停泊する場所が木材港で、ここで揚荷作業が行われ木材は一旦水中に投下される。貯木場は一種のプールのようなものであり、外洋の水位の影響を受けないように閘門が設けてあり、木材を引き込む船舶は閘門を通らなければ貯木場の中に入ることができない。名古屋港管理組合は西部地区を2区から5区までの4ブロックに区分し、西2区、西3区を木材工業団地、西4区を公共的な木材港として位置付けた。木材港は木材投下泊地、整理場、岸壁、陸上集積場、公共貯木場によって構成される。木材港に入る航路の幅は200mで、岸壁は15,000重量トン級バース延長400m（西4区側）、5,000重量トン級2バース延長260m（西3区側）であった（名古屋木材街建設促進協議会・名古屋新木材街組合編、1969）。

西2区の木材工業団地の土地分譲は1期分と2期分に分けて行われ、1967（昭和42）年に79社が、翌年に17社が譲渡契約を締結した。同様に西3区も3期分と4期分に分け、

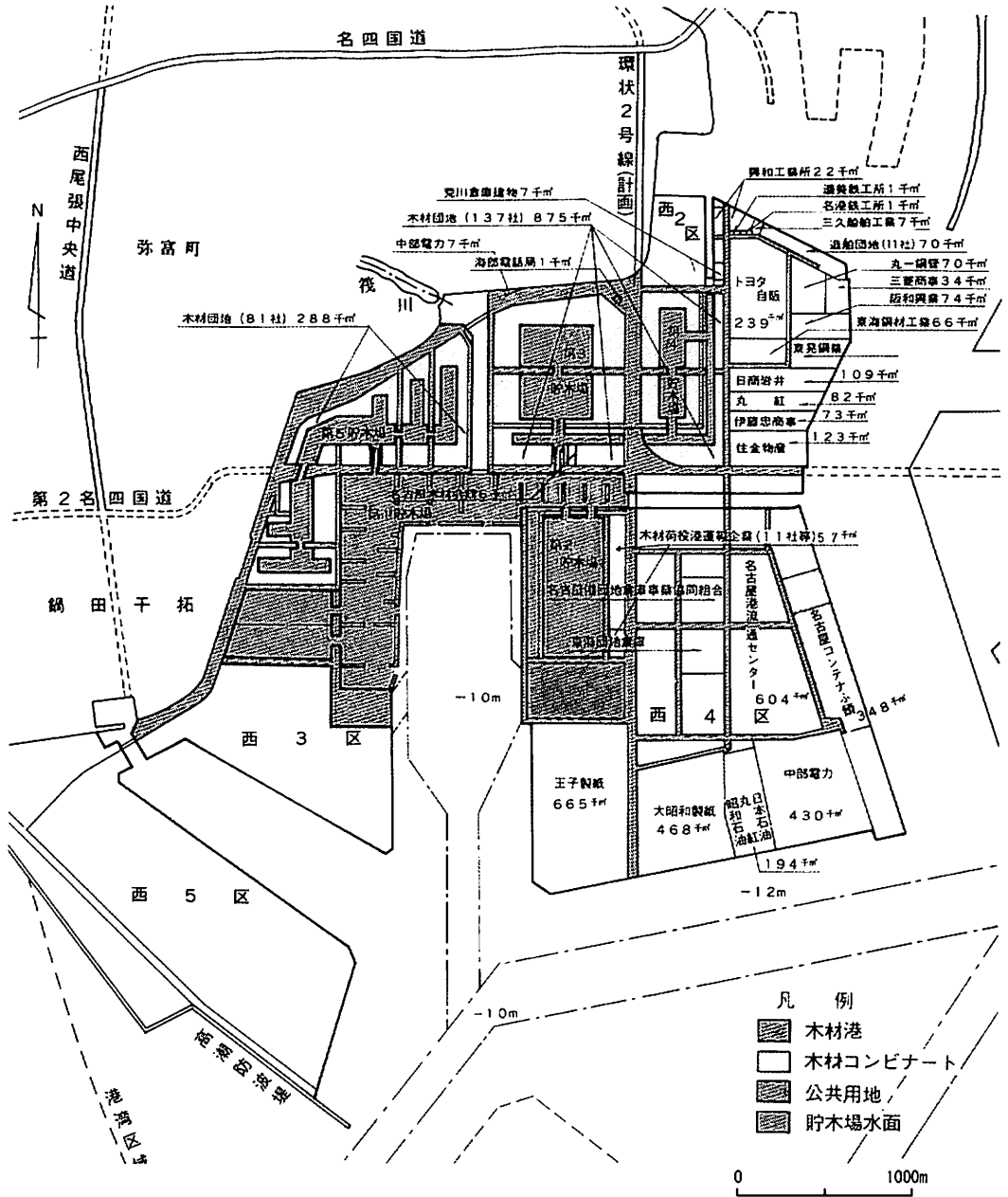


図3 名古屋港西部地区に計画された木材港と木材工業団地  
出典：名古屋港管理組合編、1976をもとに作成。

1972 (昭和 47) 年に 62 社, 1973 (昭和 48 年) に 22 社とそれぞれ契約を締結した。土地分譲は一気に進まず, 名古屋新木材街組合を通して分譲した 1 期～4 期分の分譲以外に, 名古屋港管理組合が独自ルートで分譲したものもある。1979 (昭和 54) 年に 28 社, 1981 (昭和 56) 年に 9 社との間で契約が結ばれた。さらにこれらとは別に, 西 4 区では王子製紙との間で 1966 (昭和 41) 年に契約締結が行われ, 翌年には大昭和製紙との間でも契約締結があった。これらの製紙会社は海外からパルプ・チップを輸入し, 独自にそれぞれの製紙工場へ運び出していった。

### 3. 木材港での活動開始と名古屋港の木材輸入の相対的低下

木材港は 1968 (昭和 43) 年 7 月から活動を開始し, 翌年 7 月までの 1 年間で 124 隻の木材船が入港した (名古屋港史編集委員会編, 1990b)。しかし沖合から木材港へスムーズに入港できない船が 1 年間で 497 隻にもものぼった。これは入港木材船全体の 60.4% にも相当しており, 1 隻当たりの平均沖待ち時間も 35.7 時間と長かった。原因は入港する木材船が増加したことと, 入港時期が集中したこと, それに木材船が大型化したことが重なったためである。翌年 1 年間に沖待ちを余儀なくされた木材船の割合は 62.7%, 平均沖待ち時間も 48.6 時間に増加した。つまり問題はより深刻になった。このことは, これまで港湾北東部の貯木場に向かっていた木材船が, 西部に完成した木材工業団地を目指して行き先を変えたことを意味する。

木材港が活動を始めた 1968 (昭和 43) 年の名古屋港における木材輸入量は 326.5 万トンであった。その後も輸入量は増加したが, 1971 (昭和 46) 年に前年比で 4.1% 減少したあと再び増えた。原因は南洋材が 6.0% も減少したためである。南洋材の大半は合板用のラワンである。この間, 名古屋港の全国に占める木材輸入の割合は低下を続けており, とくに 1971 (昭和 46) 年には 7.9% まで低下した。その後, やや回復したが, 1980 (昭和 55) 年に至るまで 6～7% 台で推移した。このことは, 名古屋港で木材港と木材工業団地を新たに設けたものの, そのことが名古屋港での木材輸入を劇的に増やすことにはつながらなかったことを意味する。

1971 (昭和 46) 年に名古屋港では木材輸入量が前年を割り込むという事態が初めて生じた。これまで順調に輸入量を増やしてきた歴史に何らかの変化が起こったとしか考えられない。輸入量の前年割れは 1970 年代に入って何度も繰り返されるようになり, 中期的トレンドで見ると, 名古屋港での木材輸入は停滞あるいは減少の傾向さえ見られるようになった。この点に関する検討は次章で行うが, 輸入木材の取扱業務が名古屋港の西部地区に集中するようになったことは確かである。木材港が本格的に活動を開始するようになった 1969 (昭和 44) 年, 港湾全体に占める西部木材港での取扱量割合は 22.9% であった。この年はまだ, 北東部にある古い貯木場が利用されており, 8 割近くはそこで木材の取り扱いが行われていた。

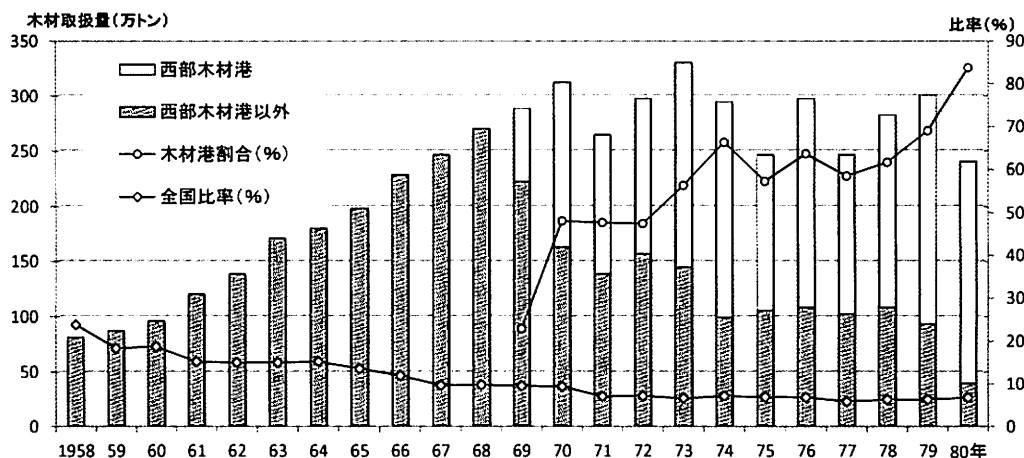


図4 名古屋港における木材取扱地区別取扱量と名古屋港の全国比率の推移  
 出典：名古屋木材街建設促進協議会編，1983をもとに作成。

こうした状況は1970（昭和45）年以降、劇的に変化していく。1970（昭和45）年に木材港湾での取扱割合は48.1%と約半分になり、1973（昭和48）年には56.4%で過半を超えた（図4）。さらにその後は比率が高まっていき、1980（昭和55）年には83.8%にまで高まった。10年間で状況は逆転したといえる。1980年代に入ると天白貯木場や船見貯木場（旧8号地貯木場）では埋め立てが行われるようになり、名古屋港における木材取扱は完全に西部地区に移転した。

#### IV 石油ショック以降の木材需要の減少と輸入木材取扱地区の再編

##### 1. 石油ショック以降における木材輸入の長期的低下

名古屋港における木材の輸入量は1971（昭和46）年に初めて前年を下回ったが、その後の2年間は再び増加した。ところが1973（昭和48）年の330万トンをピークに以後は減少の傾向が強くなった。ただし一本調子で低下するのではなく、減ったり増えたりの繰り返しであったが、1973（昭和48）年の輸入量を上回ることはなかった。まさにこの年の11月に起こった石油ショックがそれ以後のすべての始まりであり、名古屋港の木材取扱はこれまでとはまったく異なる道を歩んでいくようになった。1973（昭和48）年が特別な年になったのは、名古屋港だけではない。日本全国がこの年に記録した木材需要量をそれ以後、上回ることなく今日に至っている。バブル経済期に一時的に復活する気配を示したが、届くことはなかった。

1973 (昭和48) 年の全国における木材需要量は1億1,758万トンであり、そのうち57.4%に相当する6,747万トンは製材用材が占めた。ところが、以後、製材用材の全体に占める割合は低下の一途をたどっていく。割合が高まったのはパルプ・チップと合板であり、バブル経済期の高い需要を支えたのはパルプ・チップと合板の需要であった。製材用材のシェアが低下していったのは、主な用途である住宅の着工件数が石油ショックを契機に減少したからである。1973 (昭和48) 年の190万戸がやはりピークであり、一時は150万戸まで持ち直したが、1979 (昭和54) 年の第二次石油ショックで110万戸にまで落ち込んだ。このころはまだ原木の状態での木材を輸入するのが一般的であり、製材用に使用される原木が必要とされなくなれば、港湾の貯木場に貯留される木材の量が減っていくのは、名古屋港に限られたことではなかった。

石油ショックに起因する全国的な木材需要の減少を反映するように、名古屋港では1970年代から1980年代初めにかけて木材輸入量は減少の方向に向かった (図5)。ただし一方的な減少ではなく、1979 (昭和54) 年、1980 (昭和55) 年はピーク時に迫るといような乱高下ぎみの推移であった。輸入木材の種類に注目すると、原木での輸入割合が大きく減少した点が目につく。ピーク時の1973 (昭和48) 年には84.2%を示したが、1980年代に入ると70%を下回るようになった。これとは逆にパルプ・チップが8%程度から20%以上へと倍増した。原木状態ではなく製材として輸入される木材も3%程度から9%ほどに増えた。この間の事情は、よく知られているように、原木の輸出国が付加価値を高めるように産地で一時的な加工を行って輸出するようになったことが大きい。石油ショックによって原油ばかりでなく資源の価格が全般に上昇した。このため、以前のように低価格のまま資源を取引する傾向が減ってきた。

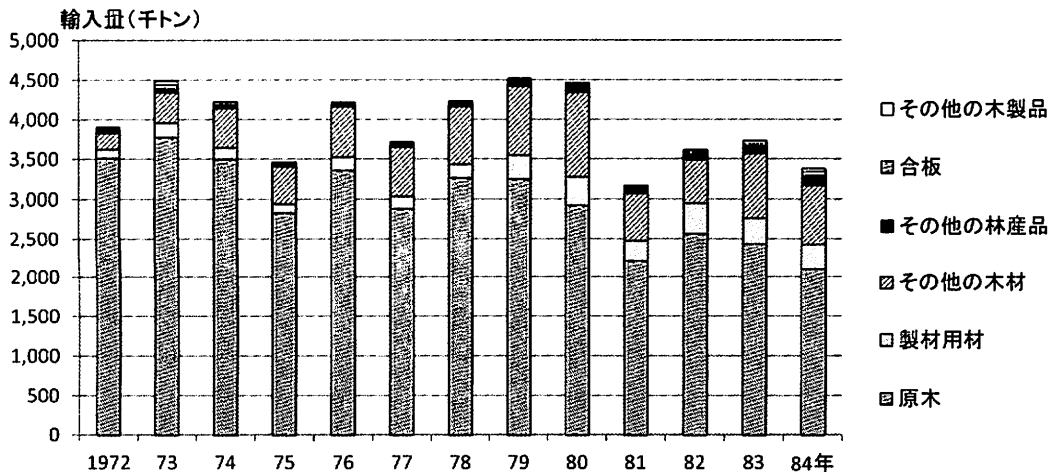


図5 名古屋港の木材種類別輸入量の推移

出典：名古屋木材港再編整備協議会編，1998をもとに作成。



## 2. 1980年代から1990年代における貯木場の利用

1968（昭和43）年に木材港が活動を開始した名古屋港では、5年後の1973（昭和48）年に石油ショックに直面し、その影響を受けることになった。当初は沖待ちの木材船が停滞する現象まで生まれたが、その心配をする必要もなくなった。貯木場も全部で7か所、計画的に配置され、また取扱業務がしやすいように貯木場に面して木材企業の立地用地も整えた。しかしこれも、原木による輸入量が減少し貯木場そのものの必要性が低下したため、当初の予想とは違ったものになった。実際、1985（昭和60）年から1995（平成7）年までの10年間の丸太と製材用材の輸入状況を見ると、両方合わせた総輸入量は低減傾向であったが、とくに丸太での輸入が大きく減少した。製材用材の輸入は1985（昭和60）年以降、ほぼ一貫して増えていった。こうした動きに合わせて、コンテナを利用して輸入する割合が増えた。1985（昭和60）年は2.9%にとどまっていたが、1990（平成2）年に10%を超えるようになり、1995（平成7）年には20.7%まで上昇した（図6）。丸太をコンテナによって輸送することもあるが、コンテナ貨物の中身の多くは原産地で一次加工された製材用材である。

丸太の状態で購入される木材の量が減少すれば、貯木場の利用が減るのは当然である。木材港に連結して7つの貯木場が計画的に設けられたが、利用量は長期的に減少してきた。木材港に直結する第1貯木場での取扱量が最も多く、1980年代後半は年間で60万 $\text{m}^3$ ほどの量があった。ところが1990年代に入ると50万 $\text{m}^3$ を下回るようになり、1995（平成7）年には32万 $\text{m}^3$ にまで減少した。西2区の第1期分譲敷地に囲まれている第3貯木場が、2番目に多い利用であった。1985（昭和60）年当時は60万 $\text{m}^3$ で、これは80年代末まで続いた。しかしここでも1990年代に入ると50万 $\text{m}^3$ を下回るようになり、1995（平成7）年には半減して

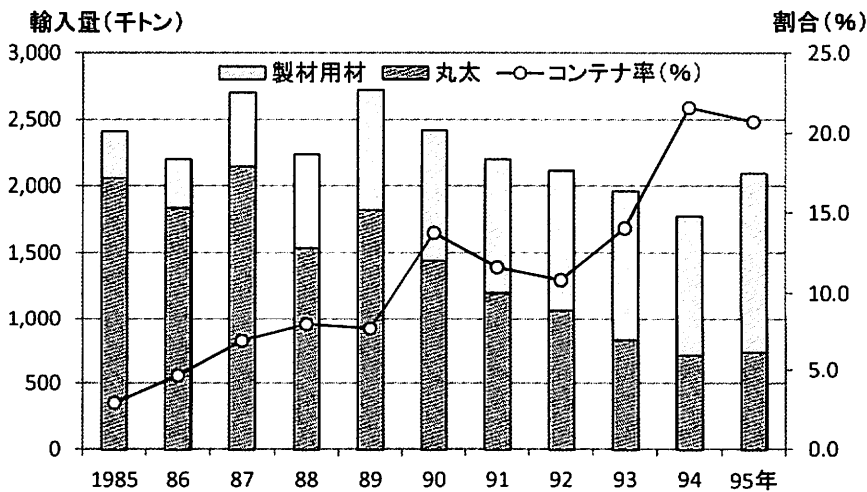


図6 製材用材・丸太の輸入量とコンテナ率の推移

出典：名古屋木材港再編整備協議会編、1998をもとに作成。

30万 $\text{m}^3$ 程度しか利用されなくなった。

第1貯木場と同じように木材港に直結している第2貯木場が3番目に利用の多い貯木場である。コンテナ貨物の取り扱いが行われるようになった西4区の北西側に位置しているが、コンテナ貨物取扱との関係はない。第2貯木場の1985(昭和60)年当時の取扱量は50万 $\text{m}^3$ で、それ以降もこの水準をほぼ維持した。1990年代に入ってから第1貯木場や第3貯木場の取扱量を上回るようになった。さらに、第1貯木場に隣り合っただけでその西側にある第7貯木場は、1985(昭和60)年当初は40万 $\text{m}^3$ ほどを取り扱い、その水準を以後も維持したが、1993(平成5)年に10万 $\text{m}^3$ にまで低下し、以後は利用されなくなった。残る第4、第5、第6の各貯木場のうち西2区の第2期分譲敷地の中にある第4貯木場では、1988(昭和63)年まで30万 $\text{m}^3$ ほどの取扱量があった。しかしその後は減少し、他の2つの貯木場と同様、1995(平成7)年には10万 $\text{m}^3$ 程度にまで低下した。

### 3. 木材工業不況の深刻化と対応策の検討

どの貯木場も以前のように輸入木材を大量に取り扱うことはなくなった。1982(昭和57)年4月の時点で、名古屋港全体では貯木場の利用率は58%にとどまった。木材港ではそれでも72%の利用率であったが、北東部にもともとある貯木場では37%しか利用されなかった。木材港の背後にあって木材を取り扱ってきた工業団地では、1980(昭和55)年以降は新たに立地する企業もなく、沈滞的雰囲気にも包まれるようになった。当初、工業団地に進出してきた228社のうち、実際に購入敷地を利用して操業していたのは85社にとどまった。37.3%しか操業していなかったということは、最初から操業意思がなかったか、あるいは操業を始めてみたものの、木材需要減で廃業に追い込まれたか、いずれかの企業が6割以上もあったことを意味する。木材工業団地の造成が正しい見通しをもたない事業であったか、あるいはそのような見通しがあったとしても、とりあえず海洋を埋め立てて土地を広げる事業として進められたのか、そのあたりは判然としない。

木材工業は構造不況化した産業というイメージが全国的にもたれるようになり、いかに縮小するか、あるいは廃業するかが議論されるようになった。名古屋港の木材工業団地でも、製材と合板製造業が抱えている過剰設備を廃棄して合理化を進める動きが1982(昭和57)年度から始まった(名古屋木材街建設促進協議会編、1983)。設備を廃棄するにしても資金が必要である。そのため、民間資金を活用して低利融資を行うために木材産業再編整備緊急対策事業が始められた。低利融資を受けて廃業したり、事業を縮小したりしたいと申し出る企業が木材工業団地ばかりでなく、名古屋市内でも現れるようになった。こうした一連の流れをふまえ、名古屋港管理組合は、名古屋港木材産業協同組合に対し、今後どのように対応していくか考えをまとめてほしいと要望した。輸入木材の取扱量は減少する一方であり、このままでは産業として生き残れないという危機感があった。

管理組合からの要請を受けて、名古屋港の木材関連4団体（名古屋港木材産業協同組合、日本木材輸入協会名古屋支部、名古屋港運協会木材支部、名古屋木材組合）は、1982（昭和57）年7月に名古屋木材港再編協議会を設立した。同協議会は内部に木材港研究委員会を設置し、さらに翌月に貯木場問題研究委員会と土地問題研究委員会の2つの委員会を設置した。木材需要の減少にともなって利用率が下がってきた貯木場をどのようにするか、また木材工業団地を今後、どのようにしていくか、それぞれ議論することになった。こうして貯木場と工業団地のあり方が検討されるようになる一方で、名古屋港管理組合は、独自に1984（昭和59）年8月に名古屋港木材取扱施設調査研究会を設置した。これまで木材港の設置や木材工業団地の建設で港湾機能の環境整備を進めてきた管理者としての立場から、今後の方向性を探った（名古屋港管理組合編、1985）。

#### 4. 名古屋港管理組合による縮小・再編計画案の提示

名古屋港管理組合が1985（昭和60）年6月に名古屋木材港協議会に提示した木材港再整備計画は、以下の3つの骨子から成り立っていた（名古屋港史編集委員会編、1990b）。第1は、西部木材港が完成したら廃止するとしていた名古屋本港部の貯木場を予定通り廃止し、加えて西部木材港の貯木場の一部も廃止する。第2は、遊休化・老朽化している施設を段階的に整備し、木材製品輸入に対応する。第3は、木材港以外の土地や水際との一体的利用を図っていく、というものであった。要するに、名古屋港における木材取扱地区の縮小・再編を進め、他の土地利用への転換を促すという内容である。長い歴史をもつ名古屋港、あるいはその前身ともいえる熱田湊以来の木材取扱の歴史に終止符を打ちかねない厳しい方針案であった。

管理組合が提示した整備計画の具体的な内容は、以下の3点にまとめることができる。まず、第7貯木場とその前面の第1貯木場の一部を廃止して用途を変更する。つぎに、老朽化の著しい第2貯木場の南半分を埋め立て、ここに西3区の陸上貯木場を移す。さらに、第7貯木場、第1貯木場の埋め立てによって公共水面が不足したら、第5貯木場、第6貯木場を専用とせず公共貯木場としても使用する。この縮小・再編案が実施されると、公共水面貯木場の面積は38%減少して103万8,000m<sup>2</sup>、専用水面貯木場の面積は24%減少して196万8,000m<sup>2</sup>になる計算であった。名古屋木材港協議会はこの提案を受けて協議をした結果、1987（昭和62）年2月の総会で受け入れることを決定した。

名古屋港を全体的視野から管理する立場にある名古屋港管理組合は、今後、名古屋港がいかなる方向へ進んでいけばよいのか、つねに考える役割をも担っている。実際に土地を所有したり施設を使ったりして操業するのは民間企業であるが、全体として調和ある港湾発展を願う立場に立てば、特定の産業界にばかり気をつかうことはできない。業界内部では提示された計画案をめぐる注文を出す動きもあった。しかし、木材業界全体が不況化の度合いを強めていく中で、表立って異論を唱えることはできなかった。

## V 輸入木材取扱地区における木材企業の撤退と非木材企業の進出

### 1. 木材工業団地における木材企業の減少と非木材企業の立地

1998 (平成 10) 年 3 月, 名古屋港木材産業協同組合は 1 冊の報告書 (名古屋木材港再編整備協議会編, 1998) を作成した。これは, 1980 年代から続く木材不況の中で協同組合の構成員がいかなる状況下にあるか, その実態を調査した結果である。これによると, 第 3 貯木場から第 6 貯木場にかけて組合に所属する企業 173 社が 272 筆の土地を所有していた (図 7)。1980 (昭和 55) 年時点では 228 社が組合に所属していたため, 20 年弱の間に 55 社減ったことになる。総面積 111.6 万  $m^2$  は民有地全体の 78.6% に相当する。組合に属さない企業も含めると, 244 社, 362 筆, 141.9 万  $m^2$  である (図 8)。2 年前に調査したときと比較すると, 組合所属企業の所有地は 4.6 万  $m^2$  減少した。つまり, その分だけ非組合所属企業の土地が増えたといえる。たとえ企業が土地を所有していたとしても, 自らそこで操業しているとは限らない。この報告書によれば, 111 筆, 53.3 万  $m^2$  は貸地として第三者に貸されていた。これは民有地全体の 37.6% にも相当しており, 全体の 4 割弱は土地を取得したが, 操業することなく貸地として扱われていた。

報告書はまた, 過去 10 年間 (1987 年～1997 年) に, 108 筆, 37.5 万  $m^2$  で土地の名義変更があったとしている (図 9, 10)。これは民有地全体の 26.3% に相当しており, バブル経済の形成期から崩壊期にかけて, 民有地の 4 分の 1 以上で土地取引が行われたことを示す。名義変更の 54.7% は最近 5 年間に行われたものであり, バブル経済が崩壊したあとも, 土地取引が盛んであったことを物語る。土地は値上がり傾向のときは利益を期待して取引される。

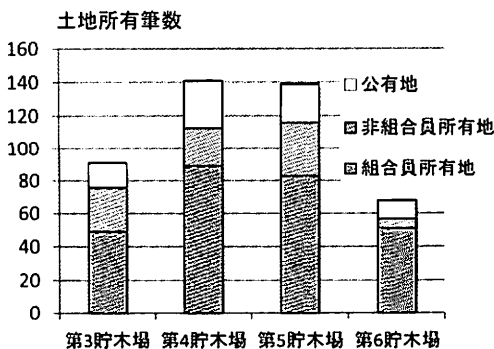


図 7 貯木場別土地所有筆数

出典: 名古屋木材港再編整備協議会編, 1998 をもとに作成。

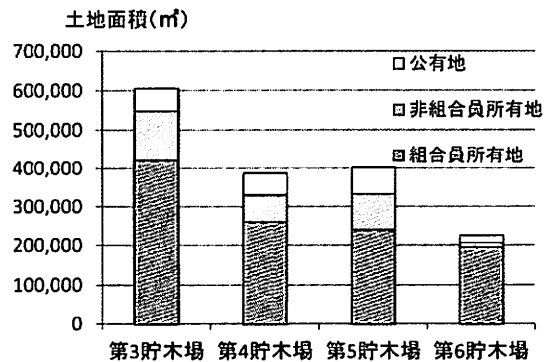


図 8 貯木場別土地面積

出典: 名古屋木材港再編整備協議会編, 1998 をもとに作成。

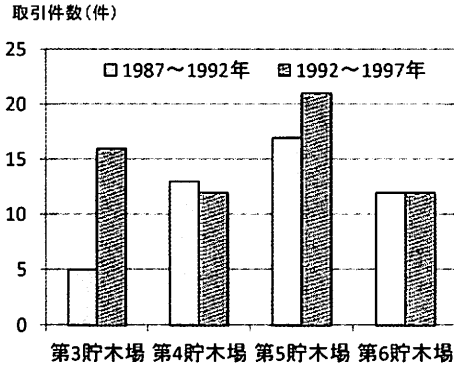


図9 貯木場別土地取引件数

出典：名古屋木材港再編整備協議会編，1998をもとに作成。

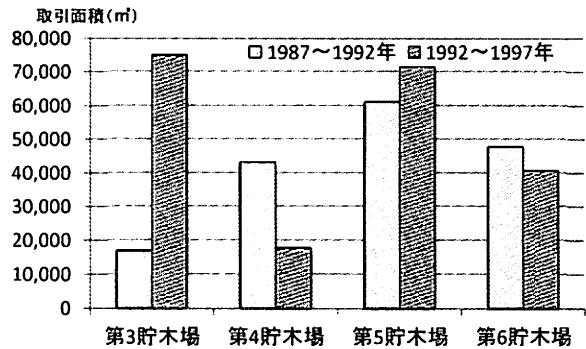


図10 貯木場別土地取引面積

出典：名古屋木材港再編整備協議会編，1998をもとに作成

逆に値下がり傾向のときは、損失を少なくしようと思って手放される。いずれにしても、木材工業団地の完成時にはすべて木材関係の企業に分譲された土地も、30年近い年月が経過し、木材関係以外の企業によって所有される割合が高まってきた。

木材不況が慢性化しているとはいえ、敷地がまったく利用されていないというのは問題である。たとえ木材関係以外の企業であっても、土地利用が行われていれば救いである。しかしこの報告書によれば、全体で362筆のうち113筆の土地には建物らしきものが見当たらないという（名古屋木材港再編整備協議会編，1998）。この場合、建物とは事務所、倉庫、工場などのことである。木材野積場、駐車場、コンテナヤードなどは建物とはみなされていない。建物のない土地は筆数でいうと31.2%、面積では20.0%である。これには地域差があり、第5貯木場、第6貯木場では30%以上が建物のない敷地である。これらの貯木場は第1貯木場に接しており、木材港の中では海側に近い。つまり、将来、物流機能への移行が想定されている場所に近いことが、いち早く脱木材業への移行を促していたのかもしれない。

## 2. 水面貯木場での取扱量の減少と陸上貯木場の利用増加

名古屋港木材産業協同組合の調査報告書には、木材工業団地の現況とともに、貯木場の利用状況についても記載がある（名古屋木材港再編整備協議会編，1998）。それによると、第3貯木場から第6貯木場までの4つの貯木場は、名古屋港木材産業協同組合と名古屋港運協会木材支部が利用していたが、全体では有効面積の63.7%が利用されていた。第1貯木場、第2貯木場、第7貯木場も利用されていた1982（昭和57）年4月の時点の利用率は72.0%であったため、さらに利用される割合が減少した。第7貯木場では1997（平成9）年の時点で埋め立てが完了していた。第2貯木場もその南側半分が埋め立てられることになっており、第1貯木場についても一部が埋め立てられることになっていた。つまりこの調査が行われた

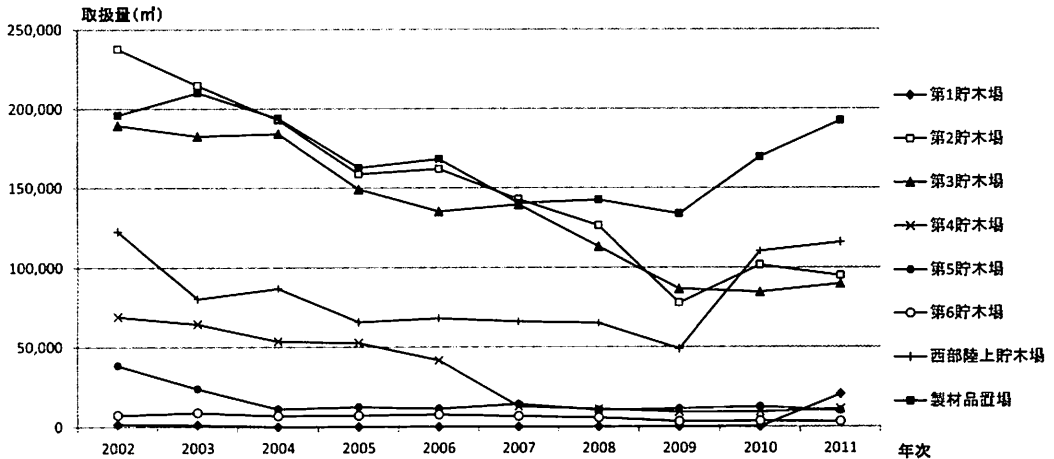


図11 貯木場別木材取扱量の推移

出典：名古屋港管理組合提供の資料をもとに作成。

時点で、これら3つの貯木場は調査対象から外されたと思われる。

21世紀になって以降、名古屋港では背後地域の製造業が変わらず活発な活動を行い、輸出額は毎年のように記録を更新した。2008（平成20）年のリーマン・ショックで局面が変化するまで、愛知県の製造業とりわけ輸出指向の強い自動車、自動車部品分野では、生産額が増えていった。これとは逆に、名古屋港における木材の取扱量は漸減傾向から脱出することはできなかった。これを貯木場別に見ると、第2貯木場が2002（平成14）年に24万m<sup>3</sup>で最も多く、以下、第3貯木場（19万m<sup>3</sup>）、第4貯木場（7万m<sup>3</sup>）、第5貯木場（4万m<sup>3</sup>）、第6貯木場（0.8万m<sup>3</sup>）の順であった（図11）。その後、これらの貯木場の取扱量は年々、減少していった。とくに第5貯木場では2003（平成15）年から2004（平成16）年にかけて取扱量は半減し、以後、その傾向が続いた。同様に第4貯木場では、2006（平成18）年から2007（平成19）年にかけて3分の1程度にまで減少、以後も変わっていない。

こうした貯木場での取扱量の漸減あるいは急減に対し、木材工業団地側の陸上貯木場では2009（平成21）年から2010（平成22）年にかけて2倍以上も取扱量が増えた。製材品置場での取扱量も2009（平成21）年までは漸減であったが、2010（平成22）年に増加に転じた。丸太で入荷する量は減っているが、製材品のかたちで輸入する割合は、輸入量全体が減る傾向の中であって増えている。増加傾向が2010（平成22）年に始まっているのは、リーマン・ショック後の経済回復の反映である。

### 3. 貯木場埋立地への企業進出と木材工業団地での土地所有変化

名古屋港の西部に1960年代に設けられた木材港と木材工業団地は、近年、大きく変化してきている。変化は、大きく分けて貯木場の埋め立てと工業団地における土地所有・土地利

用の変化に分けることができる。このうち、貯木場の埋め立ては第7貯木場の全面埋め立てと第2貯木場の南側半分の埋め立てからなる。第2貯木場では企業進出はまだないが、いずれ連続するコンテナ取扱ヤードとの関連で流通関係の土地利用へと変わっていくであろう。すでに埋め立てが終わり企業進出も完了している第7貯木場跡では、物流センター、ロジスティクスセンター、バンニングセンターを名乗る企業が操業している。海運会社、商事会社の物流施設、輸出用自動車のモータープールなどもある。これらは、輸出の場合は製品の包装・梱包、輸入の場合は製品の管理・保管・検査・配送などが主な業務である。

このうちのいくつかの企業に対しては見学と聞き取り調査を行う機会があった。たとえば、小牧市に本社があって中国やタイに工場をもっている自動車用のゴム製品を製造している企業の場合、この物流センターでは、輸入品を検品し、自動車メーカー別に配送する業務を行っている。海外の現地工場でも製品の搬出時にチェックはしているが、搬送中に事故に合う可能性も否定できない。国内の自動車メーカーの注文に応じて出荷品を整理する必要があり、倉庫を設けて保管と配送の業務に当たる。別のロジスティクスセンターの場合、この企業はもともと岐阜県の繊維産業の物流を担当してきた歴史をもつが、現在は中国に進出した日本企業の工場で生産された製品を現地で検品し、値札もつける業務を請け負っている。名古屋港に輸入されたアパレル製品が、そのままスーパーや専門店へ発送できるのも、この企業が物流全般を担当しているから実現できている（林、2012）。

このように、かつて貯木場があった場所はロジスティクス関係の企業が活動する場所に完全に変貌した。この場所に隣接する第6貯木場では、水面の埋め立てこそないが、陸地側の工業団地では土地所有と土地利用の変化が進んでいる。1969（昭和44）年の土地分譲当時、48筆が企業によって所有された。ほとんどすべて木材関係の企業であり、土地を取得した当時はここで原木を海側から引き揚げ、業務を行うつもりであった。しかし1970年代の石油ショック、1980年代の構造不況化、さらにバブル経済の混乱を経て、最終的に現在のような状況へと至った。依然として木材を取り扱っている企業が敷地を広げて操業しているケースもあるが、半分近くは物流企業の所有地になった。中にはメーカーと思しき企業の土地になったり、リサイクル企業の手に移ったりした土地もある。

これと同じような状況は、第6貯木場の北側にある第5貯木場の工業団地でも見ることができる。ここは土地分譲当時、93筆に分けて売り出された。しかし現在は、木材関係の企業の土地は32筆程度にとどまる。多いのは、倉庫、運送、梱包などロジスティクス関連の企業の土地である（図12）。企業当たりの所有面積は比較的広い。残っている木材関係の企業の土地は分譲当時と比べると企業当たりの筆数が多い。これは、狭い土地を複数筆入手して敷地を広げた企業である。過去40年近くの間には木材関係の企業の間で二極分化が生まれ、廃業して土地を手放す企業がある一方、新たに土地を買い増して今日に至った企業もある。ロジスティクス以外ではリサイクル関係の企業の土地が目立つ。背後地域で回収した中古品などのリサイクルを行い、名古屋港から積み出すものと思われる。

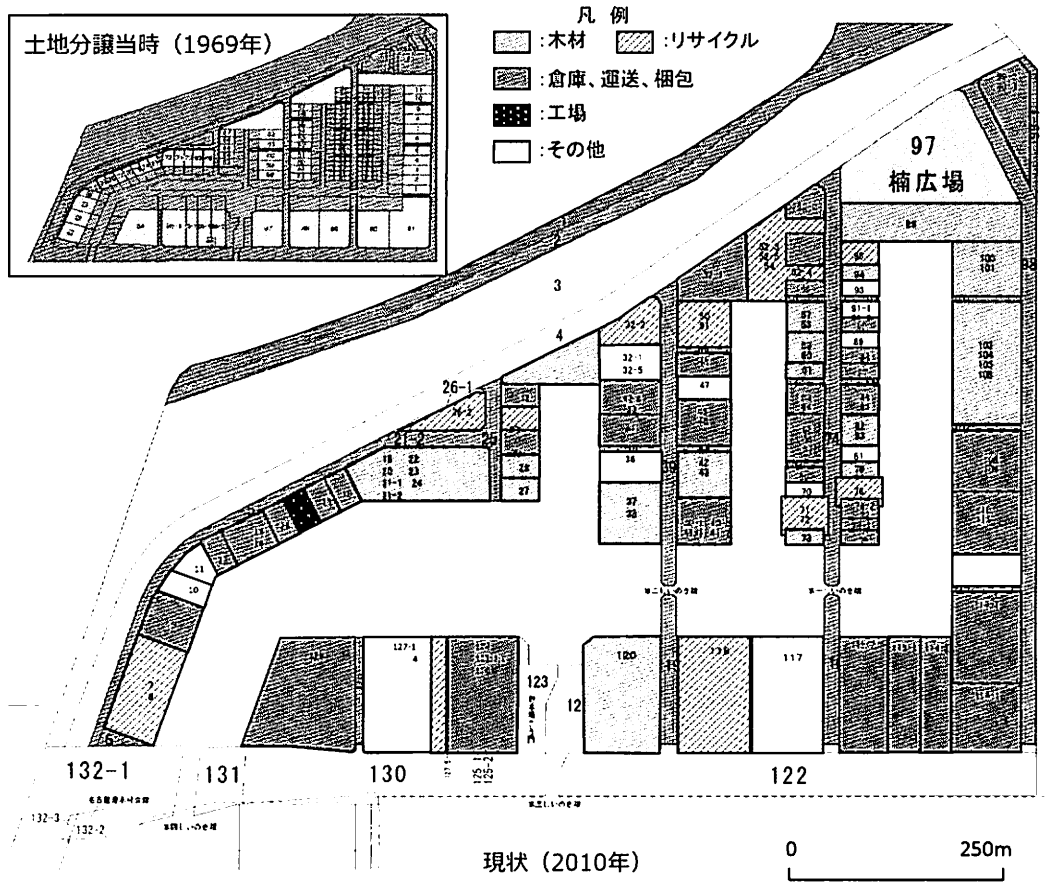


図 12 第 5 貯木場の土地利用変化

出典: 名古屋木材街建設促進協議会・名古屋新木材街組合編, 1969 および名古屋港管理組合調査資料をもとに作成。

## おわりに

港湾の木材取扱施設ほど長い歴史をもつ施設はそれほどあるとは思われない。それは近代になって本格的な港湾が建設される以前から、海の港や川湊の近くにあった。鉄鉱石や石炭などが利用される以前から人間は木材を生活のために利用してきた。大木は輸送が困難であるが、水に浮く性質があるため、筏で運ぶか小舟に曳かせれば遠くまで運ぶことができる。これが人の暮らす都市の近くの港や湊に木材が集まってくる理由である。名古屋港の場合も、その前身ともいべき熱田湊の時代から木材は湊に集められ、取引されていた。名古屋港の完成後は国内の他地域や海外から船で木材が運ばれてくるようになり、港の近くに貯木場が設けられた。荷揚げした木材は、できるだけ近くで加工するのが有利である。製材や加工の段階で多くの端材が生ずるため、余分なものは早めに取り除いておいた方が合理的というの



がその理由である。木材関係の事業所が貯木場の近くに集まっているのはこのためである。

木材を取り巻く状況は歴史的に大きく変化していった。需要と供給とその中間に当たる港湾での取り扱いといった3つの側面からとらえることができる。需要では人口増、所得増、そして住宅着工の増加という一連の関係が石油ショック以降、おかしくなった。木材のライバルといえる鉄骨、プラスチックなどの建材や工作素材が木材の利用や需要を抑えていった点も無視できない。製紙用パルプ・チップの需要が増えたのとは対照的に、建材用の需要は増えなかった。供給面では再生可能資源として優等生の木材であるが、国際貿易品として見た場合、産出国ができるだけ有利な状態で取引したいと考えるのはもつともなことである。乱伐による環境破壊や現地社会に対するダメージを抑えるために、認証制度を導入して木材の取引をコントロールする動きも広まってきた。これにより、丸太の形態でどれだけでも輸入できる状況から、限られた木材を製材用材などのかたちで、あるいはコンテナに積まれた状態で輸入する状況へと大きく変化した。

本研究では、需要と供給の間を取り持つ港湾の木材取扱施設の推移を名古屋港を事例として検討してきた。これは場所の移動の問題であり、どのような条件にしたがいながら取扱施設の場所が変化したかに注目した。貯木場という木材の取り扱いに特有な施設を港の近くに確保するために、関係者はかつての新田に目をつけた。既設の貯木場が台風の被害を受けたため、養魚場を新たに貯木場にすることも行われた。決定的なのは伊勢湾台風による被害であるが、貯木場は被害者であると同時に、流木で多くの人命と家屋に損害を与えた加害者でもあった。追われるようにして、当時、最も周縁に位置した場所に木材港と木材工業団地を新設することで、この難局を乗り越えようとした。市街地に近い場所、あるいは他の産業活動が迫ってきている場所から逃げるようなかたちで港の西側に移動したのは、土地利用の競争力をなくしたからである。これは都市部の工場が地方や海外に移転する論理と同じである。

人工的な専用港湾を設け、さらに工業団地まで建設したが、予想を裏切るかのように状況は変わっていった。増えない木材需要を前にして将来に希望がもてず、廃業して購入した団地内の土地を手放す木材業者が現れるようになった。ここでも結局、土地を利用する競争に勝つことができなかった。一部の木材業者はさらに土地を買い増して事業を継続したが、多くは港湾から撤退した。木材業者と入れ替わるように、海運の物流関係の企業が進出してきた。さらにリサイクル関係の企業やメーカーが、名ばかりになってしまった木材工業団地に進出してきた。すでに埋め立てが完了し、進出してきたロジスティクス企業が操業している埠頭に隣接する木材工業団地では、木材とは関係のない企業の立地が多い。

名古屋港では開港してから1世紀以上の年月が経過した。第二次世界大戦後は愛知県と名古屋市が共同で管理する全国的に例のない組織体制の下で管理されている港である。名古屋港管理組合は、背後に広がる都市や産業のことを考え、最も望ましい港湾を追求してきた。木材の取扱地区に注目した場合も、港湾において木材取扱企業が活動しやすい状況をつねに考えてきたのは、管理組合である。大都市の港湾では、全体のバランスを考えながら個々の

活動空間を調整しないと、港湾本来の力を発揮することができない。港湾は交通・物流インフラであるが、それだけの空間ではない。貨物の移出入、輸出入に加えて生産、加工、組立、保管などの機能ももっている。港を利用するという共通の目的をもった種々の企業の集まりによって成り立っている。木材港、木材工業団地の設置を誘導したのも管理組合であり、貯木場を埋め立ててロジスティクス機能を誘致したのも管理組合である。木材取扱業務という主役を演じたのは木材業者であるが、脚本を書き演出をしたのは管理組合であった点は記憶されてよいであろう。

## 引用文献

- 名古屋港管理組合編（1976）：『木材港と木材コンビナート』名古屋港管理組合。  
名古屋港管理組合編（1984）：『名古屋港管理組合三十年史』名古屋港管理組合。  
名古屋港管理組合編（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編：（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編：（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・名古屋新木材街組合編（1969）：『西部木材港』名古屋木材街建設促進協議会・名古屋新木材街組合。  
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編（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（2000）：『近代都市の交通と地域発展』大明堂。  
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。  
流木集材記録編集委員会編（1961）：『伊勢湾台風流木集材の記録』名古屋木材組合。

（2015年10月7日 受理）