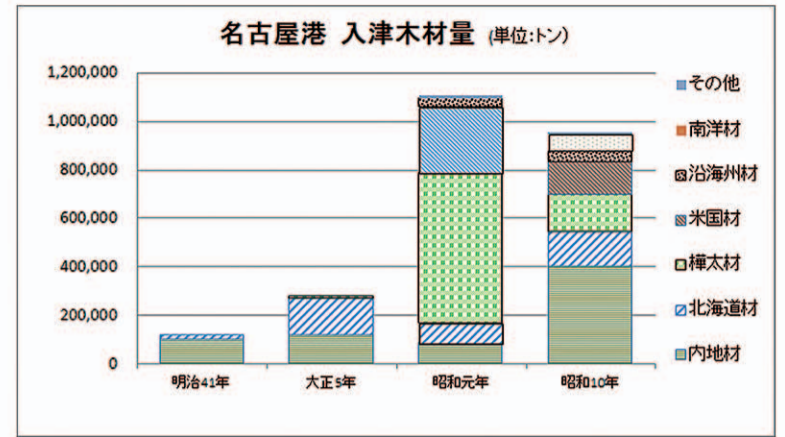


# 堀川と木材

名古屋は藩政時代から木曾材を中心とする木材の集散地であった。明治40年に名古屋港が開港場になり、内地の北海道や樺太だけでなくアメリカなど遠隔地からも原木が運び込まれるようになり、大正になると取扱量が急激に増えていった。

入荷した木材を、売却や加工するまで貯蔵する施設がたりないため、堀川などの河口にはたくさんの筏が水面に係留されて船の通航にも支障が出る状態になってきた。



## 貯木場の整備

明治末から大正を経て昭和に至る20年ほどの期間は、年々大変な勢いで増加する木材と、それを保管する貯木場整備のせめぎ合いの時期であった。

堀川には江戸時代から続く白鳥貯木場があるが、ここは木曾など皇室財産の山から切り出された木材を貯蔵・売却する御料局（後の皇室林野局）の貯木場である。入荷量の増加と将来は筏から鉄道輸送へ変わることを想定して、明治40年から大正10年にかけて拡張と整備が行われた。白鳥貯木場と名古屋駅を結ぶ白鳥線が敷設され木材専用の白鳥駅が営業を開始し、規模も大きく拡張している。

民間の木材は白鳥貯木場を利用できないので、熱田海岸などで陸揚げし、岸にうずたかく積み上げて保管され通行に危険が感じられる状態であった。このため明治末から貯木場が整備され始めた。42年には、瓶屋橋際に農地を掘って堀川貯木場を開設している。大正3年新春には5号地に熱田貯木場（後の名港貯木場北池）を開設、4年には南池貯木場を完成している。

それでも、急増する木材に対応しきれなかった。堀川河口などは木材で埋め尽くされて船の航路も確保できない状態になっていた。県は応急措置として13年度に現在の8号地に仮設の、14年には堀川口（現：港区千年沿岸）に延長1.4kmの筏係留棧橋を設けて木材整理場に指定し、筏係留の場所を集約することで筏と舟運の輻輳を減少するように努めている。その後、昭和に入ってから8号地貯木場が2～3年に完成し、その西側海面に2.7kmの筏係留棧橋を設置して、木材整理場になっている。

この間、民間でも大正14年4月に加福貯木場を完成させ、この他に木材商が個人で所有する貯木場も数か所あった。

木材の輸送もこの時代に大きく様変わりした。木曾御料林の木材は大正12年を最後に木曾川での筏輸送は廃止された。民間材の筏輸送も15年で終了し、鉄道輸送に変わっている。

堀川は、港と貯木場の整備により、大量の木材が集まるようになっていた。水主町から瓶屋橋にかけて製材・製函工場が密集して、川面には丸太が浮かぶ風景が生まれ、堀川は、まさに木材の川という状態になってきた。



『名古屋港全図』昭和11年に加筆