

静かになった堀川

はしけ 船からトラック輸送へ

堀川や中川運河が船で賑わうなか、トラック輸送も徐々に成長していた。

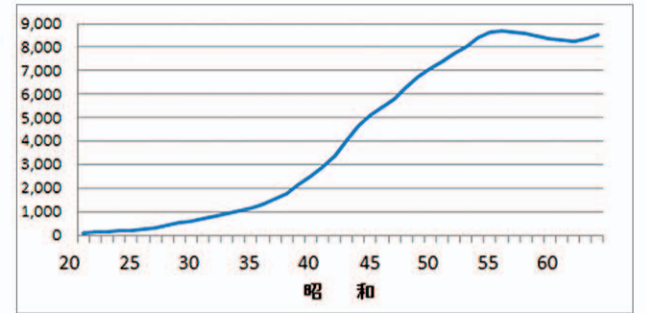
日本のトラック台数は、昭和20年にはわずかに10万1000台しかなかったが、33年には100万台、38年に200万台、42年には400万台、52年に800万台を越え、急激に増加していった。

ドアツードアの輸送が可能なトラックが普及した背景には道路の整備がある。

31年にワトキンス調査団が「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にして、これほど完全にその道路網を無視した国はない」と報告している。その頃は一般国道でさえ13.6%が舗装されているだけで、雨が降ればぬかるみにはまり込み、車がすれ違えない道がいたるところにあった。その後、年々道路の改良と舗装が進められ、40年には名神高速道路、44年には東名高速道路が全線完成し、モータリゼーションの時代に入っていった。

それまで堀川などを頻繁に行き来していた船もトラックに取って代われ、43年に堀川を通った船は入出川合わせて920隻、松重閘門を通った船はわずかに517隻で1日平均2隻にも満たない状態になった。この年11月、松重閘門の運用が停止され、51年に廃止されている。

トラックの台数 (千台)

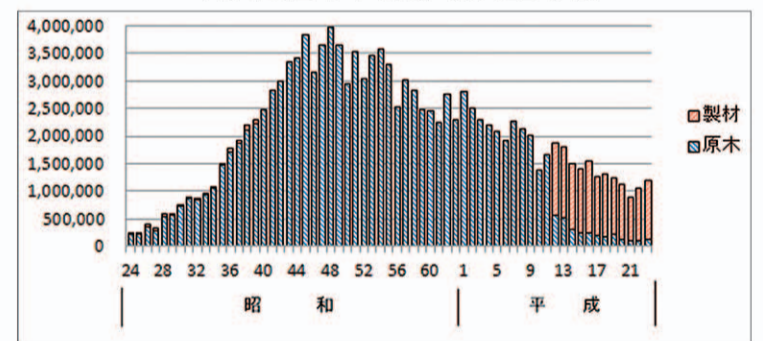


木材業 繁栄から衰退へ

戦後しばらくは貿易が規制され材木の輸入が極端に減っていた。25年になると民間貿易が全面的に再開され、原木を輸入しそれを製材したり合板をはじめ色々な木製品を作り出荷していた。年とともに急激に木材の輸入量が増え、それらを加工する工場も増えていった。

原木は筏に組まれ船に引かれて堀川・中川運河・新堀川岸の製材工場へ運ばれた。堀川の川面は中央部を残してびっしりと筏が浮かび、林立する岸のクレーンは水のしたたる太い木材を陸揚げしていた。川沿いの道路を挟んで製材工場があり、道路には川岸と工場を結ぶトロッコのレールが横断している。陸揚げされた原木はトロッコで道路を横切り工場へと運びこまれ、製材機の台車に乗せ替えて、ベテランの作業員が木の素性を読み一番きれいな木目がでる向きに固定する。うなりを上げる大きな帯鋸が木を挽いてゆくとストンと切り離され、木の香りとともに生まれたばかりのみずみずしい木肌が現れる。騒音とおが屑が一杯の工場は活気にあふれ、名古屋と堀川の繁栄を象徴する風景であった。

名古屋港の木材輸・移入量 (ト)



フィリピンやインドネシアなどの熱帯雨林から、太い木材が次々と伐採されて日本などへ送り出されてゆく。産出国では、資源の保護と有効利用、自国での木材産業育成が大きな課題となってきた。50年代になると輸出許可枠の設定・輸出関税の徴収、さらに丸太での輸出の禁止など、原木輸出から徐々に自国で製材品や合板に加工して輸出するようになってきた。

原木の価格が高騰し輸入量が減少する一方、建築は非木造化が進み、それまでは木材で作られていた箱や桶などの身の回りの品々もプラスチックなどへ変わってゆく。名古屋の木材産業はかつての勢いを失い徐々に衰退していった。

その後も細々と船や筏による輸送が行われてはいるが、名古屋開府の時から約350年の長きにわたって果たしてきた幹線輸送路としての役割を終え、堀川は静かな水面になっていった。