

いつも心に川がある  
堀川まちづくりの会企画展

# 舟運・筏・川遊び 堀川のにぎわい

## 木材産業の発展と衰退 2

### 木材産業の復興

太平洋戦争により、名古屋は空襲で焼け野原になった。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。このため、内地材を乱伐して搬入するものの貯木場はがら空きであった。

昭和22年に制限付きで民間貿易が再開し、翌年には合板が戦後はじめてアメリカへ輸出された。25年になると民間貿易が全面的に再開され、ラワン材を積んだ船が名古屋港へ入港した。当時は原木を輸移入し、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。



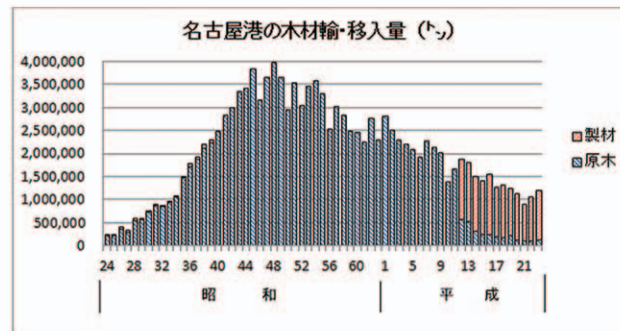
堀川沿いの製材所 陸揚げ風景 (名古屋港管理組合蔵)



昭和60年頃の叶橋付近

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をしたたかせ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、製材された。活気あふれる工場は、名古屋と堀川の繁栄を象徴する風景であった。



『名古屋港統計年鑑』より作成

### 西部木材港への移転

昭和34年の伊勢湾台風で流木により大災害を引き起こしたこと、自動車の通行が急増するなか、堀川沿いの道路を原木を積んだトロッコが頻繁に横断して交通麻痺を引き起こすことが問題になってきた。また、名古屋港では筏の通航が他船の障害となり港湾機能を低下させるという問題が生じていた。木材業者も、事業を発展させようにも堀川などの沿岸では土地に余裕がないという問題を抱えていた。39年に国の港湾審議会西部木材港などの整備が承認され具体的に動き始めた。その内容は、貯木場などを備えた木材港を中心に、製材・合板など木材関係の企業が周辺に立地する木材工業団地の建設である。

昭和43年12月に「西部木材港開設式」が執り行われ、翌44年3月に初の製材工場が操業を始めた。名古屋の木材産業は、新たな時代へ飛躍を始めようとしていた。

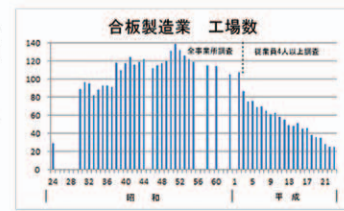
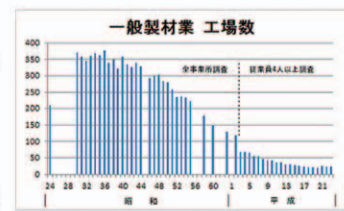


### 原木が輸入できない 時代の急激な変化

木材加工の材料となる原木の輸移入は、昭和28年に外材が国産材を越えて62%を占め、ラワン材など熱帯材が主な材料になっていった。

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くる。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。



『名古屋市統計年鑑』より作成