

組合創立120周年記念連載⑥ 木場移転の歴史(その1)

副理事長 森林慎介

木場移転のきっかけ

東京木材問屋協同組合(以下、問屋組合)の月報「昭和33年8月号」では、昭和30年(1955年)の12月中旬に問屋組合役員会議室で開かれた東京製材協会(以下、製材協会)、東京原木協同組合(以下、原木組合)、問屋組合3会団の幹部が参加した会合が移転論議の端緒となったことを紹介している。善隣木材(株)社長の菊地三郎氏(当時江東区議)が「明春より十ヶ年の計画で墨東地区高潮防止対策が都建設局港湾局により立案され、議会提出を待つ情勢にあり、この外郭堤防の完成は現在の木場の持てる機能(水運ダム作用等)を喪失し、将来法律化された場合移転しなければならぬといった事情も予想される。また、江東地区の地盤沈下は甚だしく20年間に1mといわれ、既に公道の溢水、漏水となって表れ特に平井の一部は甚だしい。現在筏運航に支障をきたす橋は、大横川の沢海橋・豊木橋、十間川の豊平橋・井住橋・平住橋、平久川の蛤橋・枝川橋、二十間川(横十間)の千砂橋・三島橋・岩井橋等相当あり、川底の浚渫、橋桁の引上げ等ではどうにもならない」と説明した。これを受け3会団首脳(製材協会・柳原次郎氏、原木組合・榎戸鐵太郎氏、問屋組合・上田光春氏)は協議の結果、具体的に移転を志向するまでには至らなかったものの、現実問題として、当時の木場が抱えていた営業上の問題点を打開する必要があるとの共通認識を持つに至った。そこで、行政に実情を訴えて改善への協力を求めることとし、昭和31年(1956年)2月14日、江東区長並びに江東区議会議長宛に「木場市場の機能喪失及土地条件悪化の改善策について」と題した陳情書を連名で提出した。このように製材協会、原木組合、問屋組合の3会団の連名による木場の統一意思としたのは、木場始まって以来のことである。

これに対して区当局も理解を示し、4月13日には3会団首脳に二瓶区長、伊藤区議会議長、菊地氏ほか三区議を交えた懇談会が開催され、具体的にどのような対策が必要になるかが協議された。この席上、業界側は総合市場である木場が細切れにされたのでは、その価値を失うと指摘し、移転が避けられないとすれば、堤防建設や水運機能喪失で直接的な影響を受ける原木と製材だけでなく、羽柄問屋も含めた木場全体の行先を考える必要があると主張した。その場合、必要な土地の面積は100万坪程度になるとの見方も示された。更に、どのような形になるにせよ、移転



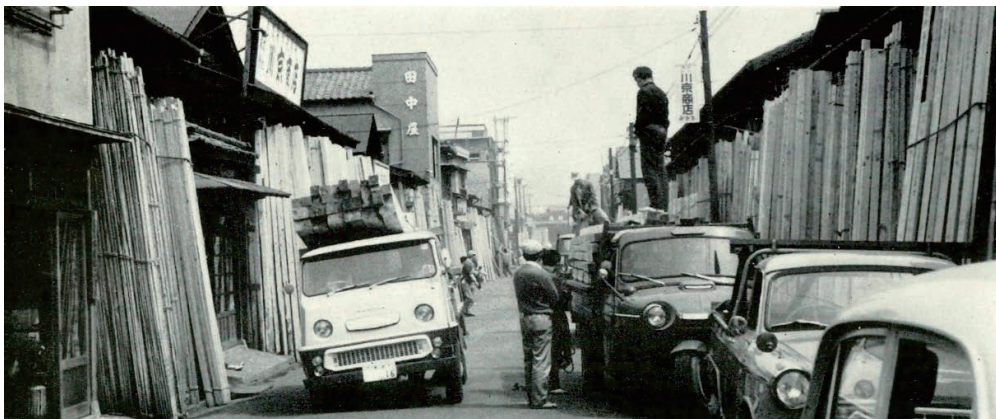
要橋から木場橋方向。橋桁すれすれの筏(江戸東京木材史P1199)



チェーンソーによる鋸屑が河川を汚す (江戸東京木材史P1200)



堀での作業 (江戸東京木材史P1200)



道路での荷役作業 (江戸東京木材史P1200)

のための運動や計画立案を担う母体づくりが必要だとの意見も出され、これについては出席者全員が同意を示した。

問題が山積する木場

このように木場移転が論議されるようになったのは、外郭堤防建設計画がきっかけであったが、現実的には木材流通拠点としての木場を機能不全に陥らせる問題がこの時期既にいくつも顕在化していた。第一に挙げなければならないのは、3会団の陳情書でも触れられていた地盤沈下と橋桁下低下の問題である。江東地区の地盤沈下は甚だしく、もっとも激しい旧平井地区では大正7年(1918年)から昭和36年(1961年)の44年間で3mを超える地盤沈下が発生した。この影響で区内では溢水と漏水が各所で発生し、立地条件が悪化していた。主要河川の護岸は上へ上へと継ぎ足されたために上端が次第に薄くなっていった。それは剃刀護岸と形容されたほどで、ひとたび決壊すれば大きな被害が発生することが予想された。更にこの地盤沈下の影響で橋桁下が低下し、筏運航に支障をきたす橋は10本を超え、河川・運河の機能喪失が深刻化していた。仙台堀川や大横川といった比較的大きな河川からは、いくつもの支流や私有堀が引かれていたが、それらに水門が次々と敷設され、しかも1日に1～2時間ほどしか水門が開かないため、筏の乗り込みが困難になるという問題もあった。

道路の荷役も困難を極めていた。当時は従来の鉄道からトラック輸送への転換が急速に進んでいたが、木場の道路網は「木材の輸送が船や荷車や馬車に頼っていた時代のまま」(木場地区木製材業者の移転計画に関する調査報告書・昭和45年3月31日、日本木材加工技術協会)といわれるほどで、そうした物流革新に対応できる状態ではなかった。道端作業が増加したため、交通渋滞が頻発し、早朝から各店の倉庫前の公道でトラックからの荷降ろし作業が行われることによって、通学する児童や通勤者の迷惑にもなり、地元住民から苦情が相次いだ。こうした事態を受けて、当局は交通規制の強化に踏み切り、昭和33年(1958年)10月には道路上の作業が禁止され、昭和35年(1960年)2月からは木場内で一方通行路が設定された。そのため、それまでは慣習的に行われていた道路上での荷役が不可能になり、木材の搬入搬出に際しての効率性が著しく低下した。

過密化、取扱量増加による用地不足も顕在化していた。経済成長が続くなかで都市部に人口が集中したために木場地区でも過密化が進行し、土地価格が高騰、新たな用地の確保は困難になっていた。その一方で、経済成長や人口集中による建設ラッシュを受けて、木材需要は増大の一途をたどっており、木場内の取扱量は増加し続けていた。そのため、用地不足が深刻化し、フォークリフトなどによる機械化・効率化を進めることも難しく、経営の拡大や合理化を果たせずにいた。更に周辺の宅地化が進行したことにより、騒音や粉塵、水中で玉切りを行うことによる運河の汚濁といった公害問題になり始めていた。

地盤沈下で多くの河川や運河が貯木場としての機能を実質的に消失するなかで、増大する需要を受けて外材丸太の入荷は増加の一途をたどっており、東京港の貯木能力不足も深刻化していた。

このように当時の木場では、多くの問題が発生しており、そのような立地条件では近代化を進めようにもままならないというのが実情であった。

(本文は「江戸東京木材史」「東京木場製材史」「組合月報」より抜粋)