

2017年6月26日
協同組合長崎卸センター昼食会 特別講演会
前理事長（現相談役） 武藤嘉光氏 の講話

（事務局で講話用のメモから一部編集したものです）

「卸センターの歴史について」

長崎卸センターの歴史について、話をするようにとのことですが、組合設立から四十五年が経過しておりますので、四～五十分で話すのは難しいのですが、ある程度項目を絞って話をさせてもらいたいと思います。

まず、組合設立時から参加しているのは、もう私一人だけになりましたので、つまり、四十五年の歩みを知っているのは、私だけということになります。

設立当初から、（私は）総務委員会で定款作りをはじめ、街づくりのためのいろいろな規定等を作りました。ときの総務委員長は入来屋商店の脇山寛という方で、市議会議長をされたりして、長崎では知名度の高い多忙な方でしたので、いろいろな会議にも出席要請しない限り出席をされずに、結局、私どもが試案を作って、五島町にあった（入来屋商店の）会社まで行って承認を得て、それから理事会に提出するという形でした。

その十三年後から、理事を十四年、副理事長を四年、理事長を十四年、合計三十二年間、組合の運営に携わってまいりましたので、組合のことは大方理解しているつもりでございます。

「設立のきっかけと経緯」

では、さっそくですが、卸センター建設のきっかけになったのは、もともと長崎卸商百貨連盟という組織がありまして、会員二十四社で共同セールとか共同見本市等をやっていたようですが、ここが母体となって商業団地を作ろうという話になったようです。

この建物の階段のところに、胸像がたっておりますが、初代の理事長の松島福男という方です。残念ながら一九八二年七月の長崎大水害のときに（会社が）破綻し、団地を撤退されましたが、卸団地作りの功労者というべきでしょう。

副理事長は長崎月星の中村房一さんですが、諫早の商工会議所の会頭などされて、実力者でした。もうひとり成宮商店の成宮社長さんでした（この方は二代目理事長になられた方ですが、この方は土地担当で、現在のこの場所を推薦されたのも、この成宮さんでした。

これは一九六〇年代からの池田内閣時代に所得倍増で経済発展が著しい頃の話で、地方卸も大変業績好調で、店舗や倉庫を拡張したいと思っても、中心地では土地の価格が上昇したり、買いたくても土地がなくて対応できなくなったり、運搬手段がリヤカーや大八車から急激にトラックに変わって急増したことから、駐車場が足りなかったり、また、市内に散在している卸業者が交通の障害になり始めたこと等、色々あったわけですが、これは長崎だけではなくて、全国的に同様な状況だったわけです。

そこで、国も高度化設備資金という特別融資制度を設けて、低金利・長期返済可能な資金で商業団地づくりを奨励しました。

そこで、当地長崎でも、組合設立のための参加企業の募集を始めたところ、約七十数社の申し込みがあって、一九七二年に協同組合長崎卸センターが設立されました。

「土地探し」

組合設立の後に、土地探しが始まるわけですが、当初は五万坪もあればよいだろうということで、最初に候補地になったのが、この団地の下にある中央青果市場の土地でした。

ここは、以前は東望浜海水浴場とあって、私なども子供の頃はよく泳ぎにいったものですが、この高度化融資の窓口である長崎県に相談しましたところ、当時の久保知事さんから、そんな狭い土地でどうするのかと、将来をみすえて二十万坪くらいを考えるとと言われて、それからあっちこっち探し回って、結局ここの大曲から入った田中町、宿町の一部十五万坪の山林を買収しようとなったわけです。私も候補地視察ということで見に来ましたが、こんなところをどうするのか、と見当もつかない状態でした。

しかし、大手のデベロッパーあたりに相談したところ、十分開発可能ということで、総会で承認されたわけです。

買収面積が十五万二千坪、地権者の数が二百四十名ということでしたので、買収が大仕事でしたが、地権者の代表を数人選んで、地権者の説得に協力してもらったわけですが、一九七二年から買収交渉を開始してから、約二年弱で買収完了して工事着工ということになりました。

十五万坪のうち、道路や公園地、組合施設、駐車場などを控除してみると、組合員用地が全体の約二十九%弱の四万三千坪で、単純計算すると、組合員用地の販売価格は坪当たり六万円程度ということでしたが、ところが、工事中に当初計画予定外の大曲側のトンネル工事が追加となり、最終価格は坪九万円程度になったと思います。

しかも、当時はこの地区は市街化調整区域でしたので、長崎市の行政区域外ということで、上水道、汚水処理、ごみ収集等が組合独自で整備しなければならないということでした。

そこで、中尾側から出て、下の赤松の公園のところに地下水をボーリングして浄水施設を作って、団地崖上の貯水タンクに送水したり、汚水処理も中尾側から出て道路をわたったところに二基の汚水処理施設を作って中尾川に流すということで予想外の費用がかかりました。そのうえ、その管理をするのも大変でありました。

その後、長崎市の上水道に接続できたのが、一九九一年ですから、二十六年間は組合独自で浄水を供給していたわけです。汚水処理のほうも、長崎市のそれに接続するために、長崎市側に新たに汚水処理施設を作る必要がありました。たびたび長崎市には陳情しましたが、なかなか簡単にいきそうにもなく、現在組合の問題点など相談をお願いしている奥村修計市議会議員には、この時も大変お力添を頂きました。

この卸団地づくりは、全国的には県や市の開発公社が買収・造成して、進出企業を募るという形式が多かったようですが、当組合では、組合独自でやりましたので、大変苦労があったわけです。

設立時には、七十社余りが加入しておりましたが、テレビや新聞などで造成中の様子を報道し、徐々に加入者が増えて、一時は百社を超えていましたので、安心しておりましたところ、今度は中小企業振興事業団の企業の償還能力の審査が始まりました。

総投資額の二十%を自己資金として八十%を三年据え置きの十七年償還ということで、その償還能力の審査をするわけですが、これは過去の三期から五期に遡って決算書を基礎にして、将来の償還能力を計算する最小二乗法という計算方式で算出するわけですが、約半数が不合格という状況でした。

どうしても進出したいなら、増資して自己資金を増やすか、投資額を減らすかということで、進出を諦めざるをえない企業が続出して、五十社程度に減ってしまいました。

そこで、増強委員会をつくって、進出の勧誘のため、企業周りを行いました。私も、増強委員とかで、商工会議所の会員名簿をはじめ、いろいろな資料から訪問先をえらんで、五十社位をまわりました。

それでも、なかなか進出企業が増えずに、仕方なく長崎県に泣きついて、協力をお願いして長崎県警や長崎県職員アパート、雇用促進事業団のアパートなどでなんとか埋まったという状況でした。

「道路関係」

つぎに道路関係ですが、造成完了して進出したものの、道路は国道三十四号線と県道日見線が万年渋滞状態で、ここから長崎県庁までいくのに一時間位かかりまして、通勤や商品配送に大変不便でした。

日見バイパスの計画はありましたが、膨大な予算が必要ですので、まず周辺道路整備の運動からはじめた次第です。

「野母宿町線」

まず、野母宿町線ですが、網場地区から茂木地区、伊香の浦へいたる野母宿町線が、工事は始まっておりましたが、買収ができない部分がありまして、工事はストップしたままでした。

ちょうどその頃、現衆議院議員の谷川弥一さんが県会議員に立候補するので協力してもらえないかと、私のところに来られましたので、協力はするので地域のためにも道路をなんとかしてもらいたいと、まず野母宿町線をなんとかしてもらいたいとお願いをしました。

谷川さんは、当選後一週間位して私のところにみえまして、早速努力してみましようということになりました。

さっそく中央青果市場をはじめ道路周辺の自治会長さんや農協の代表にあつまってもらい、賛同を得て、さっそく「道路建設促進連盟」をつくり、当時の初村誠一県会議長に陳情をはじめました。

初村さんは五島の出身で谷川さんとは親しい間柄でしたし、私も懇意にしておりましたので、よい返事をもらいました。その後、一ヶ月位して、当時の高田知事も視察に見えまして、来年度から買収にかかりましようということで、翌年には買収がおわり、工事が再開されました。

「中尾線」

次に中尾線ですが、中尾側から出て西山水源地にいく道路と右折して西山団地に行く道路ですが、ここも道路はなきに等しい状態で、中尾地区の「あぜ道」のような車の離合もできないような道路しかありませんでした。

ここは長崎市の農林水産部の管轄の農道と林道でしたので、ここを市道に格上げして二車線に整備してもらえないかと、奥村市議にお願いをして、農林水産部に向けあってもらいましたが、がちがあかず、当時の本島市長にもお願いしました。市道への昇格は難しいが、農林水産部の予算を少しずつ増やして拡張できるところからやりましようということでした。

しかし、最低十年はかかるといわれまして、今度は谷川県議にもお願いして、本島市長あて陳情してもらいましたが、「分かった、急いでやりましょう」といういい返事もらったわけです。

中尾ダムの計画もありましたので、まだダムはできておりませんでした。ダム計画地の南側に二車線の新しい道路をつくらうということになりましたが、完成するまで十年かかっておりません。

「日見バイパス」

最後が日見バイパスですが、卸団地に進出しても、日見道が万年渋滞で、市内中心地まで行くのに大変時間がかかりまして、通勤にも配送にも効率が悪くて、組合員のみなさんも最大の悩みでした。

私も当時副理事長をしておりまして、野母宿町線の建設促進連盟の皆さんに働きかけまして、同じように建設促進同盟を作り、長崎県、長崎市にも協力をお願いして、建設省に働きかけたわけですが、これは膨大な予算が必要でしたので、毎年バスを貸し切って福岡の九州地建に陳情を重ねました。

特に、平成八年九月にプリンスホテル（当時）で開催された長崎県道路整備促進総決起集会がありました。当時理事長をしておりまして、幹線道路の整備促進について、関係者を代表して意見陳述をさせていただきました。

これは、建設省、日本道路公団、国会議員、長崎県知事、県内各市長、県議会、市議会、市町村議会等の議長など関係団体約千人が参加した大規模な決起集会でしたが、陳述は3人でしたが、私が最初に幹線道路の整備促進について意見陳述をいたしました。

内容は当時の卸団地ニュースに記載しておりますので、みて頂きたいと思いますが、結局、馬町から田中町まで七、一キロメートルですが、一九七六年に着工して二〇〇一年十二月に完成するまで、二十五年、まさに四半世紀かかって完成しました。

「各社の土地取得と、転貸金融事業について」

組合員用地は、当初組合が一括取得しており、組合員は購入資金を積み立てして十年して各社に移転登記をすることになっておりましたが、積み立てが終わらない八年目に移転登記をしたいと長崎県に申し入れ、いくつもの条件をクリアして所有権を移転しました。

その際、いろいろ研究して、組合員に万一の時があった場合、個人金融などをつうじて変な企業をいれないように、組合が買い取るという所有権移転請求権保全の仮登記という条件を全組合員に交わしてもらいました。

全国の卸団地の多くが転貸金融事業をしており、その転貸手数料を組合の収益にしておりましたので、当組合も金融規定をつくり、転貸金融事業を開始することになりました。

転貸金融の方法は、各団地まちまちでしたが、例えば、組合で一括して資金を借りて、組合ベースで融資をする方法と、各社の不動産を組合に根抵当権を設定して、転抵当として各企業独自で中金、十八、親和の中から選んでいただいて、金利は全組合員プライムレートということで開始しました。

はじめは、順調に進んで、組合も転貸収入が入りますし、組合員のみなさんも特に小規模企業の皆さんは、借入申込書を提出するだけでプライムレートで借りられるということで、大変喜ばれました。

土地の時価相場の八掛、建物は償却後の八掛ということで、融資枠を設定しておりましたが、バブル景気ははじけて地価が暴落したのが、一九九二年の頃でしたが、地価が下がった分を一度に減らす訳にもいかず、ソフトランディングで徐々に減らしはじめましたが、大口の融資先の破綻があり、不良債権が発生しましたので、私は転貸融資を廃止しようと思ひまして、総会にかけ前に委員会を作って四～五回議論したわけです。

廃止に賛成の企業、反対の企業、融資を受けていない企業とそれぞれから委員を出して、喧々諤々とやりました。

最後は、私の決断で、廃止に踏み切りましたが、これも一定期間おいてから、新規融資は中止するというので、総会を開いて決定をいたしました。最後に二回目の大口不良債権が発生して最近まで足を引っ張ったわけです。

「ベイサイドモール（ゆめタウン夢彩都）」

次に夢彩都への事業参加についてですが、一九九〇年に長崎旅博覧会が梅香崎（現在クルーズ船の着岸地）において開催されることになり、会場までの通路の大浦の海岸通りを拡幅することになりました。ここには海岸に面した倉庫群が並んでおりましたが、反対側には各国の領事館が並んでおりました。

ここから対岸にある三菱造船所のドックが見えないように目隠しとして、国策で背の高い倉庫などが建っておりましたが、その立ち退きのための替え地の一部として組合所有の土地、現在の中尾側の出入りに建っております長崎倉庫さんの場所ですが、約千五百坪を売ってもらえないかと長崎県から要請がありました。

当時私は理事の末席にいましたが、提案された県の条件について、譲渡はするが代金は組合の簿価が雑種地で安かったため、税金がもったいないと思ひ、等価交換する土地がないかという提案をいたしました。

長崎県からは当方の提案に同意するとのことでしたが、交換の対象として神ノ島をはじめいくつかの提案がありました。

いずれも当方の思惑と合致しなかつたので見送りを続けておりましたところ、アーバンルネッサンス計画がもちあがり、松が枝海岸から浦上川下流まで「憩いのゾーン」とか「賑わいのゾーン」等整備することになって、大波止の棧橋を埋めたてるので、それでどうかという提案がありました。私は二つ返事でOKしたわけです。

しかし、現地の地価が組合の提供する地価の十倍ということで、組合は千五百坪提供しても等価交換なら百五十坪しかもらえないということになり、何の事業をするにしても最低五百坪なければならないだろうと考えまして、三百五十坪を追加して譲渡してもらいたいと申し込みました。

しかし、お金では売れないということでしたので、谷川県議にお願いして、なんとかOKをとりつけました。

今度は三百五十坪分の取得資金を商工中金から借入をするために理事会にはかったところ、「卸センターが借金までして何のために大波止の土地を買うのか」と猛反対されましたが、何にするかはこれから考えるが、お金では買えない貴重な土地なので何とかしたいと思ひ、副理事長だった長崎月星の中村房一さんを説得して、最後まで私が責任を持つということで理事会の承認をとりつけました。

当初は、貿易センターや多目的ホールなどと、いろいろ検討して、理事全員で横浜や神戸等のウォータフロントを視察していましたが、しばらくして、長崎港アーバンルネッサンス計画にそって、街づくりに参加せざるをえなくなり、結果的にこれがベストという形になりました。

はじめは、そごうデパートが進出、ということでしたが、先方の都合で取りやめになり、今度は広島のエズミが進出することになりました。

しかし、これは長崎県が県外企業に貴重な土地を売却する訳にはいかない、ということで、地元の企業とエズミ側で半分出資のベイサイドモールという会社を作って、この会社に土地を売却することになり、当組合も出資しました。

その際、ベイサイドモールの松藤社長（故人）商工会議所の松田会頭（故人）から商工会議所に呼ばれて、譲渡するのか、賃貸してもらいたいと強い要請がありました。街づくりに参加するというので、折り合いをつけました。

この事業は協同組合では収益事業ができませんので、長崎卸センターサービスという保険の代理業を目的にした資本金一千万円の会社がありましたので、ここを資本金二億五千万円まで増資して対処しました。

また、建築の際、法務局が一物件に区分登記は認められないということでしたので、奥村市議が市議会の議長をしているときでしたが、当時の顧問弁護士と一緒に主席登記官に面談しまして、大都市の事例を示して交渉した結果、条件付きながらOKをとりつけました。

その条件とは、組合の土地に建っている部分を地階から最上階までシャッターで区切ることでクリアしましたが、シャッターの工事費用は当方で負担することになりました。

賃料は、コンクリートの打ちっぱなしで坪の四千元が上限ということでしたが、粘りに粘って四千五百円までこぎつけました。当時の地元交渉代理人であった築瀬産業の築瀬社長（故人）がエズミの会長から叱られたということでした。

一九八六年から長崎県との交渉がはじまり、土地の取得契約まで三年、建物の完成引渡が二〇〇三年ですから、十四年もかかる事業でしたが、これは最初約束したとおり、私が最初から最後まで担当した事業でした。

建築費の百分をエズミから無利息で借りて、十年後から十年かけて返済していくという条件で年間一億二千万円近くの賃貸収入があり、完成後はまるまる収益になるという、わたしどもにとっては、夢のような事業と感じており、これは将来にわたり大切に活用してもらいたいと念願する次第です。

「公園地の問題」

次に、公園地の問題ですが、開発面積に対して一定面積の公園を適宜配置整備して長崎市に移管するという約束が開発許可が得られておりましたものの、この約束を履行していなかったために、長崎市の信用を落としておりました。

その上に、長崎倉庫があります土地を公園地として長崎市に移管するという約束を反故にしたために、その代わりに、当時グラウンドとしてナイター設備していた現在の協和商工さんのところですが、この二千坪をかわりに移管するように要請されて、前田理事長の時でしたが、公園地に整備して市に移管するという覚書がかわされました。

しかし、私は絶対反対で、大切な組合の含み資産を渡すわけにはいかないと、代替地を私の責任で公園地として整備して移管すると伝えましたが、了承を得られずにいました。たまたま、中

尾にダムができることになり、現在の水道局の浄水設備があるところは、小高い山でしたが、この山を削って谷に埋めて、そこに浄水場をつくり広場もつくりたいので、組合所有の周辺の法面を譲渡してほしいと、水道局から申し入れがありました。

しかし、長崎市とは土地問題でこじれているので、これが解決されない限り、一坪たりとも譲渡しないと申し出を拒絶しました。

ちょうどその頃、長崎市選挙があり、県議の伊藤一長さんが私のところにみえて、応援頼むと来られたので、事情を話したところ、私が責任をもって解決しますといわれます。そこで、全面的に応援をいたしました。

当選後、伊藤市長から連絡があり、私と事務局で出向きましたところ、市長室に都市計画部長、水道局長等係長まで二十人が待ち構えておりました。

私はこの次第を説明し、長崎市側からもいろいろな状況説明がありましたが、これには伊藤市長と奥村市議にも調停役としてお力添えをいただき、結局、法面を無償で水道局に移管し、造成された土地に組合負担で公式のソフトボール球場を整備した上で、長崎市に移管するという事で解決を見ました。

組合の法面は簿価が零に等しかったので、整備負担で、さきほどの二千坪の覚書を破棄してもらいました。

「高速道の計画」

次に、高速道路の計画があつて、宿町にインターチェンができることを聞きましたが、降りるだけのインターということでした。

そこで奥村市議は地元でもあり、協力をお願いしたところ、日本道路公団は規定として二十キロスパンしかインターは作らないことになっているが、宿町は特例として認可しているということでした。

そこで奥村市議がいろんなツテをつかって、当時村山内閣でしたが、建設大臣の五十嵐さんにコンタクトができ、地元だから乗る方も作って貰えれば、自分が責任をもって地権者を説得するという事で、特例中の特例として認可されました。とても市会議員の力では・・・と思っていたところ、本当に驚きでした。

「その他の事業」

次に、組合員のみなさんにアンケート調査をいたしまして、いろいろな要望を実現していこうと考えて、順序を決めて取り組みました。

独身寮・コンビニ・公衆トイレ・桜の植樹などで、これは実現しております。それから、これは未実現ですが「保育所」などです。

ここで、手持ちの時間も尽きてしまいました。本日はこれまでとさせていただきます。長時間にわたるご清聴ありがとうございました。