

# 全海運所属組合の横顔 連載 第2回 新潟内航海運組合

## 【組合の概要】

事務局 〒 950-0078

新潟県新潟市中央区万代島 8-26

佐渡汽船(株)貨物事業部内

電話 025-246-3369 FAX 025-246-3435

JR 新潟駅から「佐渡汽船行き」バス

終点下車、徒歩1分

理事長 山田 一則 佐渡汽船(株)貨物事業部長

事務局長 山田 一則 兼務

組合員数 登録運送業 4社 10隻

届出運送業 5社 9隻

登録貸渡業者 1社 1隻

取扱業者 5社

合計 15社

兼業含み実数は13社。うち1社は休業中

所属船腹量 20隻 4,201総トン 13,468重量トン

## 組合組織

新潟地区では、海上輸送の需要が少ないため内航事業者数も少なく、組合構成事業者のほとんどが公共事業に依存しており、所有船舶もガット船が多い。

組合役員は、理事3名、監事2名。組合活動は活発でかつ結束力も強い。北陸信越運輸局等の協力を得ながら、法改正や業界をとりまく情勢の変化に対応するため、構造改善対策事業、船員対策事業を柱に組合員のための講演・研修会や情報交換のための会議を開催するとともに、行政や中央団体との連絡を密にして、迅速な情報提供を図っている。

現理事長は山田一則佐渡汽船貨物事業部長がつとめ、事務局長も兼ねている。事務局は佐渡汽船貨物事業部内におかれている。



佐渡汽船貨物事業部(上)と事務局



山田理事長兼事務局長

## 小規模でも結束強い組合員

### 【新潟海運の沿革】

わが国最初の石油についての記録として『日本書紀』に、「天智7年(668)越<sup>こし</sup>の国(現在の新潟県)から燃える水・燃える土が近江大津宮に献上された」とある。毎年7月上旬に、この伝承に基づく日本最古の原油献上地・新潟県胎内市黒川の石油湧出地から、燃える水と燃える土を滋賀県大津市の近江神宮まで6日間かけて献上する燃水祭が、今日でも往時のままに再現されている。この頃は、壺に詰められた燃土、燃水を馬の背に積み運んだようだが、これが石油の国内輸送の最初であった。液体油貨物の内航輸送の歴史は古い。500～700石の『江戸廻船』が大阪～江戸の航路に初めて就航したのは、大阪夏の陣から4年目の元和5年(1619年)だが、この積荷の中に樽詰めされた照明用や整髪用の植物油があったと記録に残っている。

新潟県内で採掘された原油は、江戸時代から明治時代中期にかけて、壺や樽に詰められて付近の支流から『胴高船』<sup>どうだかせん</sup>と呼ばれる平底の川舟に樽や壺に詰められて積み込まれ、阿賀野川や信濃川を經由して日本海に面した河口まで運ばれ、西廻り航路の北前船に積み替えられたともいわれる。大阪では菜種油を主体とする灯火油の油問屋が京都や江戸への販売を手がけており、江戸向けには樽廻船で“下り酒”との混載で江戸の油問屋まで運ばれ、“下り油”と呼ばれていたという。明治30年代になると胴高船に替わって大型で高速の『江連舫』<sup>こうれんぼう</sup>と呼ばれる新鋭船が使われるようになり、石油需要の伸びとともに原油の輸送は、それまでの生活必需物資、米穀、川砂利との混載から原油の樽や壺詰めの特設の輸送へと変化していった。江連舫で信濃川を経て新潟に様々な物資とともに運ばれた石油は、ここから「神戸、大阪向けは内航船に積み替えた。東京向けは直江津まで内航船、直江津から鉄道華奢に積み替えた」と明治期の新聞記事に記されている。

一方、新潟県の特産品の輸送をみると平安時代、信濃川や阿賀野川の水系から舟運によって多くの物資が信濃川河口の蒲原に集積され、そのうち京都への献上物は敦賀に陸揚げされ、琵琶湖の舟運を経て運ばれたと記録されている。また、阿賀野川の河口付近は荘園の湊として役割を果たしていたとされる。徳川将軍2代秀忠、3代家光の治世には信濃川河口の新潟町、対岸の阿賀野川河口の沼垂町が港町として栄えていたと記録される。寛文年間(1661～1672)、北前船の西廻り航路が開発され、新潟が大坂と結ばれると、各地からの産物が新潟に移入するとともに村上、村松、長岡、会津などの領国の年貢米が新潟を積み出し港として移出。当時、各所領から集まった年貢米の量は34万4,000俵(2万640ト)にも及び、新潟は全国的な商品流通機構に組み込まれ発展した。元禄期(1688～1703)の新潟港は、西廻航路の発展する中で、江戸期の全盛期を迎えた。信濃川、阿賀野川が河口近くで合流し水深が深く、北前船に良港になっていたからだった。元禄10年(1697)、新潟港を通過した商品の総移出額は46万2,000両、全国40カ国からの入港船は3,500艘。宝

永7年(1710)の取引額は58万1,000両余に上っていた。江戸中期の新潟港は、東北・北陸地方最大の商品取引量を誇る港として活況を呈していた。

政府は明治5年(1872)5月、新潟開港の条件に両津港(佐渡市)を補助港としたことから、新潟税関所属の鉄製蒸気船『新潟丸』が新潟～両津に就航。翌6年(1873)8月、同船により新潟～直江津間の沿岸定期航路も開設さ

れ、さらに翌7年(1874)には新潟川汽船会社の木造蒸気船『魁丸』が白山公園脇～長岡に就航した。新潟町は川蒸気船の起点となり、県内主要地域と結び明治・大正期の主要幹線となったが、その後、水深の関係で信濃川の航行ができなくなり、鉄道の発達もあって昭和13年(1938)に川蒸気船は廃業した。

新潟開港の条件として佐渡夷港が補助港となったので、明治5年(1872)5月、鉄製蒸気船『新潟丸』が新潟～夷(佐渡市両津港)を連絡した。三菱会社は9年(1876)、日本海沿岸航路を開設し新潟港にも寄港。15年(1882)には共同運輸会社が三菱と対抗し、新潟支店を置いたが、18年(1885)には両社合併し日本郵船会社を設立。新潟港は月2回の西廻り航路と月1回の東廻り航路の寄港地になり、日露戦争頃まで定期航路を維持した。また、18年に設立された越佐汽船会社は、佐渡航路のほかに酒田・北海道航路にも進出している。

昭和6年(1931)9月に上越線(新潟～上野)が全通し、新潟は東京と最短時間で直結する日本海側の港になると、同年9月の満州事変後、日満航路が脚光を浴び、日本海汽船会社の新潟～北朝鮮航路が東京～新京(長春)の最短距離の日満連絡幹線として政府命令航路に指定され、満州開拓移民・青少年義勇軍の輸送や、物資の運搬で新潟港は大きく発展した。これに伴い内国航路船の寄港も増え、7年には佐渡汽船株式会社が発足し、新潟～両津航路も進展した。

戦後の新潟港は、多数の機雷が投下され、沈没船もあり水深の浅さも加え廃港の状況にあったが、21年(1946)に県と市が再修築費と浚渫工事費を負担し、大型船接岸や河口付近の水深10m維持もできるようになり、26年(1951)9月には重要港湾に、42年(1967)6月には日本海側最初の特定重要港湾に指定されている。

建設省は新潟港の機能強化の対策として関屋分水計画着手し、47(1972)年8月に完工。これにより新潟港への流入土砂が減少し、港湾機能の抜本的改善が検討されたが、整備に限界のある新潟港(西港)とは別に、新潟市太郎代から北蒲原郡聖籠町亀塚浜までの砂丘地に人工の掘込み式の工業港(東港)を築造しようとする動きが高まった。そのため運輸省、県・市は「新潟工業港と臨海工業地帯造成計画」を策定し、新潟東港は44年(1969)11月に開港し、外国船が直接入港できるようになり、工業港としての東港と商業港としての西港と機能を分担させる将来方向が示された。西港の万代島カーフェリー基地は56年(1981)7月完工し、佐渡汽船発着場も対岸から移転した。62年(1987)には山の下ターミナルが



新潟西港の万代島

新設された。こうした港湾整備に伴い、49年（1974）敦賀～新潟～小樽のカーフェリーによる定期航路が開設された。

60年（1985）上越新幹線の上野乗り入れ、関越自動車道の全線開通、63年（1988）北陸自動車道の全線開通など、新潟は国内流通網の日本海側の拠点とともに環日本海交流網の結節点、玄関の役割を果たしている。新潟港は日本海側唯一の中核国際港湾であり、万代島は国際交流の拠点として環日本海時代の情報発信基地機能の推進を図っている。

新潟内航海運組合の前身は、昭和32年（1957）11月18日に発足した新潟県機帆船海運組合で、内航2法施行を機に組合体質の強化を図るため40年（1965）4月1日、新潟県内航海運組合に名称変更している。

機帆船組合時代は同組合が最も隆盛を極めた頃で、発足当時の組合員数は32社、所属船舶数は約60隻に上っていた。輸送は新潟本土～佐渡を中心に、新潟港～両津、相川、赤泊の各港、さらに新潟港～直江津、寺泊港など県内輸送がほとんどで、約20航路ほどあった。船型は20～50総トンの小型木船が主流で業態も一パイ船主がほとんどだったが、離島の佐渡を対象に、同島民の生活物資、資材の一切を新潟から輸送し、また復航は岡島の産物である米、味噌、パルプ材及び空容器などを輸送した。

この地区では組合員同士の結束力が強いが、その端的な例として33年（1958）に他組合に先駆けて貨物調整運賃や船腹調整を実施したことがあげられる。航路別に米、雑貨、生活用品、セメント、材木、石灰石など主要貨物の調整規程を作り輸送秩序を確立した。骨子は、①小型船による貨物の運送にかかる運賃、貸渡科料金 ②海運業全般の運賃調整 ③貨物の引受数量の調整 ④船腹需給の調整、など。同調整規程は49年（1974）4月まで続き、運賃の適正化に貢献した。

しかし、順調に発展して来た内航海運も、42年（1967）4月から新潟～佐渡間の旅客輸送船社がカーフェリーを投入したため、大きな転換期を迎えた。フェリーは40年代後半から50年代にかけて逐次増便され、内航船で運ばれていた貨物がフェリーに流れ、これに島民の減少も加わって、内航貨物量、船腹量、業者数も減少して行った。調整規程の廃止もこれが切っ掛けだった。

組合員の業種別推移をみると運送業はほとんど変わらないが、貸渡業は徐々に減少し、取扱業（運送取次事業者、利用運送事業者）が増えている。取扱業は石材、砂・砂利などの取次ぎの他、フェリー向けの雑貨の取次ぎなどに従事している。

平成12年（2000）6月29日名称を新潟内航海運組合に変更した。

## 離島・佐渡の生活を支えて

### 【地域の特徴】

新潟内航海運組合の組合員は、地区・組合概況離島佐渡を対象にして、同島島民の生活

物資、資材の一切を新潟側から輸送し、復航は同島の産物である米、味噌、パルプ材及び空容器などを輸送し、離島航路を支えて来た。

昭和42年(1967)4月から従来、新潟～佐渡に主として旅客輸送を行っていた会社がカーフェリーを就航させ、逐次増便したため、カーフェリーで航送されるトラックの貨物が増え、これに島民の減少が重なって、これまで内航船で輸送されていた貨物量が著しく減少している。

新潟内航海運組合は、全海運所属組合の中で富山石川内航海運組合と並ぶ小規模組合だが、組合活動は活発で、県外に出る組合員が少なく、結束力も強い。そのため設立当初から、「船腹調整の維持」を事業計画には掲げず、組合員の基盤強化による構造改善が柱とされて来たのが他組合にない特徴ともいえる。

## 廻船と舟運で発展

### 【文化と伝統】

新潟県は日本海を航行する廻船や、内陸河川を利用した舟運などによる、人・物資の集散地として近世初頭から商人の町、町人の町として発展して来た。江戸期、現在の万代橋下流一体の礎町、花町、月町、雪町などには、多くの船宿が軒を連ねていた。また、当時の古町五、六番町には料理屋、宿屋が立ち並び交易関係者が集住し、水夫・商人等をもてなす遊里、料亭等が並んでいた。現在では白山公園の一角に、明治初期から活躍した商家の明治40年代建築の一部が移築され、新潟町の豪商の家屋と生活の一端が偲ばれている。また、昭和初期の新潟市の最も粋な料亭建築とされ、新潟市の文化財に指定されている建物も現存する。

北前船の西廻り航路による海上輸送の発達、海運業者や漁業関係者などから航海の安全を祈願する海神信仰を高めた。海神とされる住吉神社や金毘羅神社への信仰の姿が、港町新潟に所在する神社にもうかがえる。

海運・河川舟運関係者の信仰を集めた神社のうち白山神社(一番堀通町)は、江戸期に米蔵の立ち並ぶ地に建てられた。御祭神の菊理媛大神は女性の神様で、「繁栄」の御利益があるとして新潟の総鎮守、氏神様として、海上安全を願う海運関係者からも篤い信仰が寄せられてい



白山神社の本殿（上）と隋神門



大船絵馬



三社神社拜殿

る。本殿内には、新潟港での年貢米積み荷の状況を描いた県有形民俗文化財の「大船絵馬」がある。

湊稲荷神社（稲荷町）には、花崗岩で出来た市指定有形民俗文化財「湊稲荷神社願懸高麗犬」が1対鎮座する。ぐるぐると回る珍しい狛犬ならぬ高麗犬である。鳥居をくぐり向かって右の高麗犬（阿吽の阿）は男性、左の高麗犬（阿吽の吽）は女性が願懸しながら回すという。



湊稲荷神社拜殿

三社神社（三和町）の発祥は、この地が信濃川の中洲だった頃の延享4年（1747）に遡る。かつてこの一帯は信濃川河口の中洲で、附寄島と称したが、度々洪水に悩まされ、村松藩の御典医が長岡藩からこの地の開拓権を得て開拓に着手し、その事業にあたって祠を設けたのがこの神社の起源である。注連縄が直線的な珍しい様式なのが目につく。ご神木の欒は、県の天然記念物に指定されている。神輿渡御には新潟市無形文化財にも



高麗犬

指定されており、「棒使い」を少年たちが披露する。神社境内での仕掛花火、豊作を祈願する草花火は、全国でも珍しい花火囃子をバックに次々と打ち上げられ、多くの見物人が訪れる。

### 取材こぼれ話

湊稲荷神社の高麗犬は、花柳界の女性達が頻繁に訪れて願掛けをしたことで名高い。

女性達は西向きに立って高麗犬を台座の上で回し、西風により河口が時化になり、出帆出来ずに船乗りが戻って、町が賑わうことを願ったと伝えられる。航海の無事を祈る神社は全国に数多いが、海の荒れることを祈る話は珍しい。見方を変えて、越後女性の情の深さという説もある。

女性達が頻繁に訪れて願懸したせいか、男性用の右側の高麗犬はかなり力を入れないと回らないが、左側の女性用の高麗犬は非力でも容易に回すことが出来る。