

# 全海運所属組合の横顔

## 連載 第3回

### 沖縄地方内航海運組合

#### 【組合の概要】

事務局 〒900-0012  
 沖縄県那覇市泊 3-1-8  
 沖縄旅客船協会ビル  
 電話 098-862-6461 FAX 098-862-4666  
 沖縄都市モノレール・ゆいレール「美栄橋」駅より徒歩 15分

理事長 山城博美 琉球海運(株)代表取締役会長  
 事務局長 金城誠輝 専務理事  
 組合員数 運送業 12社  
 貸渡業 1社  
 取扱業 21社  
 合計 34社

所属船腹量 貨物船 14隻 59,782 総トン 54,385 重量トン  
 油送船 12隻 8,311 総トン 17,756 重量トン  
 曳船 4隻 733 総トン 11,100 重量トン  
 台船 3隻 2,566 総トン 5,102 重量トン  
 バージ 1隻 1,050 総トン 1,750 重量トン  
 プッシャー 1隻 80 総トン 141 重量トン  
 合計 35隻 72,522 総トン 90,234 重量トン



事務局のある那覇市泊港



沖縄旅客船協会ビル（上）と事務局

#### 【組合の組織】

沖縄は我が国南西部に位置する日本唯一の離島県で、40余りの有人島からなる島嶼県でもある。このため物資の殆どを船舶で運ばなければならず、内航海運は県民の生活にとって切り離せず、その役割が極めて大きい。

沖縄地方内航海運組合が内閣府沖縄総合事務局運輸部の指導により発足したのは昭和54年（1979）5月だった。沖縄県では47年（1972）5月の本土復帰により、運輸部門の行政所管が琉球政府から運輸省に移管、同時に総連合会が沖縄航路配船調整規程を定め、沖縄の内航海運育成対策が推進されるなど、同地区における内航海運



山城理事長（左）と金城専務理事

業は沖縄返還の節目で大きく流れが変わった。これらの諸情勢の大変化のため、海運組合の発足が復帰から7年もかかった。全海運への加盟は、発足の翌55年(1980)7月だった。

沖縄の内航海運は本土～沖縄航路、沖縄本島～離島航路の輸送の二面の分野を持っている。本土～沖縄の輸送は雑貨が中心でR O R O船、コンテナ船、貨客フェリー等の定期船が大半の極端な片荷航路である。大型R O R



那覇港 (写真提供: Photo Library)

O船以外は不定期の一般貨物船で鋼材、セメント、紙・パルプ等を本土から輸送している。

一方、沖縄から本土向けの輸送は農産物が主体で、この他、分密糖(12月～翌4月の冬季のみ)、パイナップル、高級野菜などで量的に少ないのが特徴。近年、生花の本土向け出荷も増加している。

平成9年(1997)4月に規制緩和の一環として沖縄航路配船調整規程が廃止されたが、新規参入の動向は見られない。油送船は東亜運輸が一手に担っており、県内一円のエネルギー供給に従事している。この他、地元の貸渡業者で構成する沖縄曳台船協業組合が台船、曳船で港湾土木工事等の物資を輸送している。

沖縄地方内航海運組合は設立まもなくから、地元の混乱を収めるのに腐心した。沖縄の本土復帰後、復帰前に運航実績のある船主に対し、一定期間に諸手続きをすれば、自動的に運送業免許が取得できる特別措置があった。しかし、復帰直後の混乱で情報を入手できなかった地元の砂利船船主などが組合発足後、運送業取得の権利があると主張し救済を求めたからだった。組合では全海運を通じ総連合会に陳情。その結果、59年(1984)に8社が救済されたが、その後に3社が廃業し、残る業者も運送業としての活動があまりみられないことから、沖縄総合事務局運輸部から協業化の指導を受け、前述の沖縄曳台船協業組合が設立された経緯がある。

最近の組合の主たる活動としては、セミナー開催協力等がある。平成27年(2015)度は4月に、沖縄国際物流戦略チーム(事務局:沖縄県商工会議所・沖縄総合事務局)が主催する「沖縄国際物流セミナー」で戦略チーム委員でもある山城沖縄地方内航海運組合理事長が「国際R O R O航路を活用した海外物流の展開」について講演した。また、同年8月には、沖縄地方内航海運組合及び内航海運研究会主催、沖縄総合事務局及び那覇港振興協議会共催、総連合会・日本海事新聞社・山縣記念財団後援の「海運フォーラム in 沖縄～沖縄国際物流ハブ目指して～」が開催された。

28年(2016)度は8月にアジア物流研究会主催、沖縄地方内航海運組合及び琉球海運共催、沖縄総合事務局後援の「国際交通・物流フォーラム沖縄」が開催された。

組合のその他の活動としては、建造申請等の諸手続、上部団体からの情報を組合員に伝達、組合員の教育・訓練などに協力する他、燃料や舶用品等の共同購入、金融機関への斡旋業務等がある。

## 沖縄～本土航路と本島～離島輸送

### 【沖縄海運の沿革】

琉球王国の正史『中山世鑑』や『おもろさうし』等によれば、12世紀に源頼朝や義経の叔父に当たる源為朝（鎮西八郎）が現在の沖縄県の地に逃れ、その子が琉球王家の始祖舜天になったとされる。真偽は不明だが、この頃から沖縄と本土が船で繋がっていたことを物語っている。

また、南西諸島では13世紀まで奄美群島、沖縄諸島、先島諸島、さらに台湾のいずれの地域も小勢力の割拠状態が続き、中央政権の地方役所が置かれた奄美以外は、中国や日本からの認識が薄い状態だった。14世紀に入って沖縄本島中部を根拠地とする中山王が初めて明の皇帝に朝貢したことで認識が高まり、朝貢した沖縄を「大琉球」、台湾を「小琉球」とする区分が生まれ、その後1429年（永享元年）に、第一尚氏王統の尚巴志王の三山統一によって琉球王国が成立し、勢力圏を指す地域名称として定着した。那覇港は、前述の三山統一後、尚巴志が中国との交易船の出発港として開いたのが始まりとされている。

薩摩藩の島津氏は慶長14年（1609）に沖縄本島に上陸し、琉球軍は敗れて首里城は開城。以降、琉球王国は薩摩藩の附庸国となって貢納を義務付けられ、江戸幕府にも使節を派遣した。その後、琉球王国は明に代わって中国大陸を統治した清にも朝貢を続け、薩摩藩と清への両属体制をとりながらも独立国家の体裁を保ち、独自の文化を維持した。

沖縄の海運はこうした歴史の中で人と物資を運ぶことにより発達した。嘉永6年（1853）5月に黒船が那覇に来航し、アメリカ海軍のマーシュ・カルブレス・ペリー提督が首里城に入って開港を求め、翌年6月に琉米修好条約が締結され那覇が開港した。

明治政府は明治4年（1871）、廃藩置県によって琉球王国の領土を鹿児島県の管轄としたが、翌年には琉球藩を設置し、琉球国王尚泰を琉球藩王として華族に列した。明治政府はこれと同時に、清国との冊封関係・通交を絶ち、明治の年号使用、藩王自ら上京することなどを再三にわたり求めたが、従わなかった琉球を武力的威圧して首里城を明け渡させ、琉球藩を廃止して沖縄県を設置した、王統の支配は終わり、琉球の王族は日本の華族とされた。しかし、琉球士族の一部はこれに抗して清国に救援を求め、清国も日本政府の一方的な処分に抗議するなど問題は尾を引いたが、のちに日清戦争での日本の勝利をもって、琉球全域に対する日本の領有権が確定した。

沖縄に蒸気船が就航したのは明治12年（1879）で、17年（1884）には、鹿児島や大阪と結ぶ定期航路が開設されている。本格的に那覇港の整備が始まったのは40年（1907）だった。1,200総トン級（約70m）の船を4隻同時に横づけできる栈橋や航路（幅72m、最大水深6.6m）が整備され、栈橋前には県営鉄道も引かれた。大正時代には145mの岸壁が完成し、3,000総トン級（約100m）も着岸出来るようになった。栈橋や岸壁が造られる前は、荷物の積み降しは小さな船に積み替えていたが、この整備によって那覇港と海上運送の近代化が進められた。

第2次世界大戦後、壊滅した那覇港は米軍に接収されたが、南西諸島住民に対する食糧を主体とする生活物資の補給は米軍にとっても重要で緊急な課題であったため、昭和20年(1945)12月頃から、沖縄本島と各離島との往来も開始された。当初、米軍配給の諸物資の輸送は米軍人、軍属による米軍船によるものだったが、沖縄民政府は21年(1946)5月に船員の確保、船員食料、船舶備品、燃料等の配給を主な業務とする海運課を設置し以降、運航管理は米軍が当たったものの、沖縄の船員によって船舶が運航されることになった。

また、沖縄本島での米軍物資の集散は東部海岸勝連半島一帯を中心とし、本島に近い離島へは古くから沖縄で使われていた帆船のサバニ船を利用したり、戦災で沈没した小型船舶を引き揚げて修理したり、警察に没収された密航船が使用された。そうした状況を背景に座間味、渡嘉敷、粟国、仲里、具志川の沖縄本島西部5離島6カ村は22年(1947)12月、結集して糸満地区離島海運協会を発足させ、戦後初めて組織的な離島航路運航を開始した。同協会は、米軍の上陸用舟艇の供与を受けて各離島と本島北部の糸満の間を運航し、離島住民の足として大きく貢献した。

戦後初の地元民による海運執行機関である琉球海運部が米軍に直轄で設置されたのは23年(1948)4月で、沖縄本島全域を対象に油脂燃料の購入販売を主に船舶備品、消耗品、修理用材の共同購入事業を目的として沖縄海運協会が設立されたのは24年(1949)6月だった。

24年後半は、本土で海運の民営還元化が進み始めており、沖縄でも琉球海運部を母体とした民営会社設立の動きが起り始めた。その一方、戦前的大阪商船那覇支店を母体とした沖縄商船の設立構想も浮上。2社並立では先行き不安であるとして両者間で調整を重ね、米軍と沖縄民政府の調整もあって一本化が図られた結果、現在の琉球海運の母体が民間会社として設立されたのだった。とはいえ、当時の同社は米軍の軍用船を受託運航し、運賃収入を米軍に納付し、船舶経費の一切を米軍が負担する仕組みで、ガリオア資金(占領地域救済政府資金)による自社船購入は25年(1950)秋以降となった。

同年には、本土船社による本土～沖縄航路が戦後初めて復活。当初は船舶運営会の運航で、米軍の調達物資を京浜～那覇に三井船舶、大阪商船が輸送し、同年4月以降の日本船舶の民営復元後は、両社が引き継ぎ運航したが、米軍基地建設資材や民間復興資財の急増、生活消費物資の輸入増大等もあって日本海汽船、山下汽船、中川海運の本土船社が相次いでGHQの許可を得て参入した。

これらの沖縄航路本土船社5社により沖縄航路運賃同盟が結成されたのは26年(1951)4月で、沖縄航路は当時“ドル箱航路”と呼ばれていた。そのため航路の安定維持、本土と沖縄の経済交流の健全な発展に寄与することを目的に、沖縄航路運賃同盟が結成され、同盟加盟船社、航路、配船隻数、運賃を規制する同盟規約を制定したが、中川海運が配船をしないまま脱退し、代わって関西汽船が26年(1951)6月に加入した。琉球海運の同盟加入は米軍、地元経済界から反対されていたため遅れて27年(1952)に準会員となり、正会員となったのは34年(1959)8月だった。このとき、同時に沖縄汽船、大島運輸の地元

船社も加入している。また、38年（1963）12月には先島航路運賃同盟が結成されている。

前述のように、47年の沖縄の本土復帰後も沖縄に海運組合が出来なかったのは、沖縄対策特別措置法を背景に総連合会が沖縄航路配船調整規程を設定し、沖縄航路運賃同盟を主体とした航路安定を図り、地元船社を保護育成してきたからでもあった。つまり、同調整規程により海運組合としての調整行為を必要としていなかったからだった。

## 普天満宮の航海安全御神札

### 【文化と伝統】

『琉球宗教史の研究』によれば、琉球には臨済宗と真言宗の2派の仏教が伝えられ、とりわけ臨済宗が厚遇されたが、真言宗寺院にも王府から寺禄を給された8つの公寺が存在した。これら8公寺には守り神である神社が併置されていたが、これらは俗に琉球八社と称された。琉球八社の首座を占めたのは波上宮で、これは波上宮を境内にもつ護国寺が真言宗各寺の本寺であったことによると同書では述べている。琉球八社とは筆頭の波上神社（那覇市波上）の他、沖宮（那覇市奥武山公園）、敷名宮（那覇市多）、普天満宮（宜野湾市普天間）、末吉宮（那覇市首里）、安里八幡宮（那覇市安里）、天久宮（那覇市泊）、金武宮（国頭郡金武町）をいう。

また、同書によれば中世日本本土から勧請された神社、寺院は一般民衆の手によるものでも、一般民衆の済度を目的としたものでもなく、ただ国王及びその一族、ひいては国家の無事安泰を祈願してのものであったため、社寺は貴族階級の信仰対象であるにとどまり、一般民衆はほとんどそれらと結合されなかったとされる。このため神社、寺院には氏子や檀家がなく、地元の民衆と信仰的に直接結合しているのは各村落の御獄拜所であったという。御獄とは琉球の神話の神が存在する場所、祖先神を祀る場でもあり、地域の祭祀の中心となる施設で、地域を守護する聖域でもある。琉球の信仰では神に仕えるのは女性とされ、その多くが御獄の一定区域までしか男性の進入を認めていない。今日でも沖縄県内には本島、離島を問わず各所に御獄は存在し、地域住民の聖なる地とされている。



普天満宮の本殿

琉球八社のうち普天満宮は航海、豊漁、五穀豊穰の神とされ、県内で唯一、「海上安全祈願」の御神札を授与している。普天満宮は別称・普天満権現、一般的には普天満神宮と称され、創建は普天満宮の洞窟（普天満宮洞穴）に琉球古神道を祀ったことに始まり、尚金福王から尚泰久王の時代（15世紀後半）に熊野三山の那智山飛龍権現に見立てて合祀したと伝えられる。

また、那覇市西3丁目のロワジールホテル那覇の裏手に三重城跡がある。一



海上安全の御神札

人娘が尚清王夫人となった楚辺村豪族の王農大親おーぬうふやにより築かれたとされる。周辺のほとんどが埋立地だが、かつてここに那覇の港から長く伸びた長堤防と砲台があった。三重城は、16世紀、西日本を拠点に出没した海賊の倭寇わこうへの防御のために作られたようだ。城壁は港全体を囲い込むように長く、途中に臨海寺があり、薩摩や中国へ行く船を見送る場所で、尚寧王が捕らわれの身となって薩摩へ連衡される際も、この場所で別れの手を振ったと言われている。琉球舞踊『花風』は、三重城に登って、旅立つ船を見ながら手を振り、愛する人との別れと航海の安全を祈る情緒溢れる踊りである。



三重城趾にある金毘羅宮

三重城史跡には、石段を上った広場の右奥に水の神として奉られている拝所があり、かつて襲来から人々を守ったがゆえに名づけられた自然の神を表している。昭和10年(1935)3月、ここで「三重城金比羅宮鎮座奉祝祭並竣工式」が挙行されたと記され、小さな祠やらざまりぐすくが建てられているが、起源については不明である。遥拝所の対岸に、かつての屋良座森城を一望することもできる。

## 取材こぼれ話

沖縄地方内航海運組合が入居する沖縄旅客船協会ビルと道路を挟んだ筋向かいに「泊外人墓地」がある。那覇市泊港北岸に近く、かつて布教や交易で訪れながら、沖縄で亡くなった外国人を弔う墓所。かつては沖縄方言で「ウランデー墓」と呼ばれていた。現在では300余ある墓の大半が埋葬場所を沖縄にと希望したベトナム戦争による戦没者だという。

この片隅に「1853年6月6日 ペルリ提督上陸之地」と記した高さ3mほどの石碑が佇んでいる。アメリカ海軍の東インド艦隊司令官ペリーがフリゲート艦『ミシシッピ号』と艦隊を率い、ミラード・フィルモア大統領の親書を携えて寛永6年(1853)7月8日に横須賀港浦賀に入港し、日本の開国を求めたことは、「黒船騒ぎ」として歴史に名をとどめるが、その前に沖縄を訪れ、水や食料等と燃料の石炭貯蔵庫を確保し、避難船の救助、アメリカ人墓地を設営する狙いから、琉球王国と琉米通商条約を締結していることは、意外と知られていない。また、ペリーにとって那覇は、浦賀での交渉にあたる艦隊をバックアップする戦略上の拠点ともなったようだ。この碑には、ペリーの残した次の言葉が記されている。



ペルリ提督上陸之碑

「琉球人の繁栄を祈り且つ琉球人とアメリカ人とが常に友人たらんことを望む」

これは実に友好的な印象を与えるが、開国に応じない場合は琉球を武力行使し、占領することを視野に入れていたともされている。上陸後、ペリーは2門の大砲を先頭に海兵隊を率いて首里城まで行進したが、これは「日本上陸」に備えたりハーサルであったらしい。ペリーは条約締結後も琉球を度々訪れているが、琉球王がペリーと会った記録は残されていない。(中島)