

全海運所属組合の横顔 連載 第4回 東北内航海運組合

【組合の概要】

事務局 〒980-0811
宮城県仙台市青葉区一番町1-8-10
京成一番町ビル809
電話 022-263-2181 FAX 022-263-2181
JR仙台駅より徒歩10分

理事長 平岡清康 平岡海運倉庫(株)代表取締役社長
専務理事 木村 誠

組合員数	登録運送事業者	4社
	登録貸渡事業者	2社
	利用運送事業者	10社
	協力会員	3社
	合計	19社

所属船腹量 14隻、21,358総トン、35,765重量トン



事務局のある仙台市内



京成一番町ビルと事務局



平岡理事長（左）と木村専務理事

【組合の沿革】

東北地域は、奥羽山脈によって東西に分断された地形で、首都圏に近接する地理的条件にある。

東北内航海運組合の前身は、小型船海運組合法の施行に伴い昭和33年（1958）9月に設立された東北小型船海運組合で、事務所を岩手県大船渡市に置いていた。39年（1964）7月の内航海運組合法の施行により翌40年（1965）4月、現在の組合名に改称した。この間、事務所も岩手県大船渡市から宮城県塩釜市に移し、さらに平成2年（1990）4月に宮城県仙台市に移転、16年（2004）1月現事務所に移転した。

昭和33年当時の組合勢力は組合員47社、所属船舶63隻、7,976総トンだったが、青森県下の青森機帆船組合を

44年（1969）7月に吸収合併し、平成4年（1992）5月、組合の青森支部を組合再編成の一環として統合した。この頃、組合数は102社、所属船舶114隻、24,976総トッと創立期に比べ組合員数がほぼ倍増し、総船腹量が3倍強に膨れ上がった。業態別にみると内航運送業者65社、内航船舶貸渡業者22社、内航運送取扱業者15社で、この頃が組合勢力としては最も隆盛を極めた。

当時、域内の内貿主力港であった塩釜港や石巻港には薪炭、木材の搬出入に常時30～40隻の船が張りつき、石巻港や塩釜港、大船渡港は、漁業と兼業していた。また、北海道から東北各地の主要港へ石炭、魚加工品が運ばれ、石巻から関東、関西方面に紙製品や骨材、木材が出荷され、大船渡から北海道へは、石灰石の輸送などで賑わった。

当時、仙台港を中心とした国際港湾への整備計画が浮上し、これとともに砂利、土運船、プッシャー・バージなどの船腹需要が激増し、関東、北海道、青森方面からも船が殺到した。しかし、昭和40年代後半の大規模港湾工事の終了とともに内航船の需要は急激に冷え込んだ。

仙台港の港湾機能整備・拡充に伴い京浜、阪神地区の大手荷主が進出すると、元請貨物を主体とする運送業者も拠点を設け、地元東北地域の内航業者のシェアが奪われた。特に昭和50年代に入り主力貨物だった石炭が激減し、木材、一般雑貨、冷凍加工品も徐々に輸入主体に移行していったことが、内航業者や内航船腹の減少に拍車をかけた。

現在の東北各港の内貿貨物量（日本港湾協会港湾政策研究所調べ。平成24年）をみると、最も多いのが東北唯一の国際拠点港湾（旧特定重要港湾）である仙台塩釜港（宮城県）の2,046万トツで、これに次ぐのが小名浜港（福島県）の899万トツと八戸港（青森県）の826万トツである。

また、東北の港を拠点とする内航定期船のうち仙台塩釜港発着がコンテナ船7便、RORO船8便と最も多く、八戸のコンテナ船3便、RORO船2便を大きく引き離している。

東北内航海運組合は青森、岩手、宮城、福島、秋田、山形の東北6県の組合員で構成され、その管轄エリアは全海運傘下の地方組合の中では最大で、事務局を宮城県仙台市に設けている。また、東北地方は三方を海に囲まれ、国立宮古海上技術短期大学校、青森県立八戸水産高校、岩手県立久慈東高等学校、岩手県立宮古水産高校、宮城県気仙沼向洋高校、宮城県水産高校、福島県立いわき海星高校、



上から仙台港、塩釜港、石巻港

東北各主要港の内貿貨物量

日本港湾協会港湾政策研究所調べ

平成24年

港名	移入貨物		移出貨物		合計	
	トツ	うちコンテナTEU	トツ	うちコンテナTEU	トツ	うちコンテナTEU
仙台塩釜（宮城県）	9,542,797	39,941	10,919,911	40,445	20,462,708	80,386
小名浜（福島県）	4,511,595	3,576	4,480,838	3,953	8,992,433	7,529
八戸（青森県）	4,056,215	6,047	4,207,886	9,087	8,264,101	15,134
秋田（秋田県）	336,993	1	2,694,728	1,170	3,031,721	1,171
大船渡（岩手県）	1,151,241	3	350,477	3	1,501,718	3
酒田（山形県）	525,867	498	685,243	650	1,211,110	1,148

秋田県立男鹿海洋高校、山形県立加茂水産高校があり、全国でも有数の船員供給地でもある。

組合役員は、理事長平岡清康氏他副理事長1名、理事5名、監事2名、専務理事1名の計10名で構成されている。

組合活動としては、東北運輸局等の関係行政機関及び関係団体で組織する内航船員対策協議会を中心に船員確保対策を推進するなど、オペレーターとオーナーが協調して組合活動をしている。

平成28年(2016)4月1日現在の協力会員を含めた組合員数は、専業・兼業合わせて19社とピーク時に比べ激減し、貨物利用運送業と協力会員を除くと6社にまで縮小している。

一方、所属船腹は14隻、21,358総トンと隻数ではピーク時に比べ約10分の1に減ったが、総トン数では9割を維持しており、1隻当りで見れば総トン数は、大幅な増加となっている。

現在の組合員の地域的分布は宮城県仙台市1社、同塩釜市3社、同石巻市3社、岩手県釜石市1社、同大船渡市1社、同久慈市1社、青森県八戸市4社、山形県酒田市2社、秋田県秋田市1社、福島県いわき市2社となっている。

運河の開発で発展の基礎

【仙台の海運】

東北地方の船どころは、江戸時代中期から明治20年代まで活躍した北前船の寄港地として、物資の集積や移出入で発展した港町でもある。徳川幕府が發布した鎖国令により我が国の海運は沿岸航行に限定され、大型船の建造技術が大きく後退したが、一方では中央集権体制の確立により各地の城下町、港町と江戸、京都、大坂の三都を結ぶ商品流通網が形成され、船舶による国内海上輸送、即ち内航海運が盛んになった。海運の中心、最大の供給基地が堺から大坂に移り、大消費地の江戸へ物資を運んだのが菱垣回船や樽回船、そして北前船である。

北前船はその名の通り、北海道の海産物や北陸の米などを関西地方に輸送していた船で、帰り荷として塩や雑貨類を運んでいた。日本海の北国海運は古くから発達して、近世初頭には畿内への中継基地である敦賀、小浜に船持豪商が輩出し、遠隔地間の商品輸送と販売で海運が発展して行った。北前船は青森県の十三湊(現五所川原市十三湖)、青森、田名部、八戸を経て北海道と結び、西廻り航路の日本海経由はそこから秋田県の鮎ヶ沢、深浦、能

東北の港湾を拠点とする内航定期船

日本港湾協会港湾政策研究所調べ

平成27年12月3日現在

拠点港	船種	航路	運航船社	便数	
仙台塩釜港	コンテナ船	仙台塩釜～東京～横浜～川崎～仙台塩釜	近海郵船	週1便・月木	
		仙台塩釜～宮古～八戸～苫小牧～室蘭～横浜～仙台塩釜	横浜コンテナライン	週1便・火金	
		仙台塩釜～東京～横浜～仙台塩釜	井本商運	週4便・月木土	
		仙台塩釜～八戸～仙台塩釜～東京～横浜～小名浜～東京～横浜～仙台塩釜			
		仙台塩釜～東京～横浜～苫小牧～東京～横浜～仙台塩釜			
		仙台塩釜～東京～横浜～清水～東京～横浜～大船渡～仙台塩釜	鈴与海運	週2～3便・水金	
	RORO船	仙台塩釜～東京～大坂～名古屋～仙台塩釜～苫小牧～釧路～仙台塩釜	栗林商船	週1便	
		仙台塩釜～東京～大坂～東京～仙台塩釜～苫小牧～釧路～仙台塩釜		週2便	
		仙台塩釜～東京～名古屋～東京～仙台塩釜～苫小牧～釧路～仙台塩釜		週1便	
		仙台塩釜～苫小牧～八戸～川崎～横須賀～仙台塩釜		週2便	
		仙台塩釜～苫小牧～仙台塩釜～名古屋～仙台塩釜			
		仙台塩釜～釜石～田原～名古屋～千葉～川崎～仙台塩釜		ブジトランスコーポレーション	週7便
		仙台塩釜～横浜～田原～名古屋～千葉～横浜～仙台塩釜			週14便
		八戸港		コンテナ船	八戸～苫小牧～横浜～仙台塩釜～宮古～八戸
八戸～仙台塩釜～東京～横浜～仙台塩釜～相馬～八戸	井本商運		週1便・土		
RORO船	八戸～苫小牧～大船渡～横浜～清水～東京～横浜～八戸		鈴与海運	週1便・金	
	八戸～名古屋～仙台塩釜～苫小牧～八戸		ブジトランスコーポレーション	週1.75便	
宮古港	コンテナ船	宮古～八戸～苫小牧～横浜～仙台塩釜～宮古	横浜コンテナライン	週2便・火木	
	コンテナ船	釜石～東京～横浜～仙台塩釜～釜石	井本商運	週1便・水	
釜石港	コンテナ船	釜石～東京～横浜～仙台塩釜～釜石	井本商運	週1便・土	
	コンテナ船	相馬～八戸～仙台塩釜～東京～横浜～仙台塩釜～相馬	井本商運	不定期	
相馬港	コンテナ船	小名浜～東京～横浜～小名浜	井本商運	週1便・火	

代、土崎、秋田まで延長し、山形県の酒田に寄港した。また、日本海側から津軽海峡を通過して江戸に達する東回り回船も登場し、太平洋側で岩手県の宮古、宮城県の石巻、茨城県の那珂湊が寄港地となった。

西廻り航路を整備したのは伊勢の豪商河村瑞賢で、寛文12年(1672)に最上川流域に散在する幕府直轄地の御城米(年貢米)や米沢藩の蔵米、領内の特産物の青苧などを最上川流域から酒田に下し、酒田を起点として日本海沿岸の寄港地を経て下関～瀬戸内海～大坂、さらには紀伊半島を迂回して江戸につなげた。酒田を中心に^{せんだい}出羽荘内(山形県)は、内陸水運と北前船の西廻り航路により発展し、北前船の船主として大名よりも豪壮といわれた豪商・本間家が台頭している。

宮城県の仙台、塩釜、石巻の3港のうち最も古い歴史を誇るのが塩釜港で、古くは奈良・平安時代、製塩地として開拓されたことにより始まると伝えられ、東北の拠点港として発展して来た。

仙台は慶長6年(1601)、伊達政宗によって宮城県北部にある岩出山(現・大崎市)から居城を移して開府され、仙人が暮す素晴らしい高台を願い「仙臺」と名付けられた。仙台市の中心部の西側には、激しく蛇行する広瀬川による地形の侵食で作られた標高200mほどの丘陵地・青葉山があり、政宗はこれを天然の要害として重要視し、周囲の河川や海を利用した物資の輸送により、都市と財政の基盤作りにつとめた。

政宗は、経済基盤安定化策で大規模新田開発を奨励したことから、約62万石だった藩の石高が実質100万石を超え、新田開発で得た余剰米を江戸へ運んで売り捌き、藩の財政に莫大な富をもたらした。

徳川家康は、江戸開幕に当たり大規模な都市開発を進めたが、江戸城は当初、本郷台地からまったく無防備だったため、2代将軍秀忠が政宗に普請を命じ、本郷台を分断して神田台を川にまで掘り下げ、大量に生じた土砂を日比谷入江の埋め立てに使った。入江の埋め立ては当時、江戸城近辺まで氾濫することもあった洪水の防止に役立っただけでなく、急激に人口増加した江戸の用地確保ともなった。大工事の完了した寛永2年(1625)後、本郷台地が堀で分断され、本郷台地の江戸城側は旗本(駿河衆)が屋敷をかまえたため「駿河台」と呼ばれるようになり、堀としての神田川は仙台藩が普請したことと、付近に広大な仙台藩の屋敷があったことから江戸時代を通じて「仙台堀」と呼ばれた。

また、仙台藩から江戸に送られた米などの物資は品川沖で舢舨に積み替えられ、寛永年間に掘鑿された隅田川から東に延びる運河の大横川から仙台藩蔵屋敷に運び込まれたことから、現在でも深川のこの付近を「仙台堀川」と呼んでいる。

仙台藩の発展の礎となったのは、藩内の複数の堀が連結された日本最長の「貞山運河」である。政宗が仙台開



現在も残る貞山堀

府に際し、材木や物資を運ぶための運河を掘削したのが始まりで、明治になっても続けられた遠大な土木工事だった。貞山運河は、仙台湾の海岸線約130kmのうち、約半分の約60kmに及ぶ日本最長の運河系である。旧北上川河口から松島湾を經由して阿武隈川河口まで、概ね海岸線に並行して続いている。喫水が浅い川船が河口からそのまま海に乗り出す危険を避け、荷を積み替える手間を省き、川船による物資輸送を円滑にするために建設されたものである。運河の名は伊達政宗の諡おくりなにちなんだもので、鉄道が開通する明治時代まで仙台の物流の大動脈だった。

明治政府は戊辰戦争後、東北港湾整備事業巨大プロジェクトとして日本最初の近代港湾建設を企画し、工事は明治11年(1878)に北上運河の開削から始まり、15年(1882)には、野蒜のびる内港の落成を迎えたが、2年後の台風さらの直撃で東側の突堤の大半が波にさらわれ、政府は事業を断念した。野蒜築港に替わって仙台湾新産業都市計画が始まったのはそれから82年後の昭和39年(1964)だった。

塩釜港には平成8年(1996)、塩釜港旅客ターミナル「マリンゲート塩釜」が建設され、日本三景の松島等への旅客及び離島に暮らす人々の生活航路の発着港となっている。

仙台港は昭和39年、新産業都市「仙台湾地区」に指定され、臨海型工業の開発拠点として開港した。平成7年(1997)には仙台空港とともにFAZ(輸入促進地域)指定を受けている。



マリンゲート塩釜

石巻港は伊達藩の北上川開削後、次第に仙台湾北部の海運を担う役割を果たした歴史を持ち、昭和42年(1967)の工業港開港後、貿易港として変貌を遂げた。

このように仙台湾にそれぞれの役割を持つ3港が整備され、平成13年(2001)、仙台港と塩釜港が特定重要港湾に昇格し、「仙台塩釜港」仙台港区／塩釜港区と名称変更された。24年(2012)10月、仙台塩釜港、松島港、石巻港の3港統合、25年(2011)6月の港湾計画改訂により仙台港区はコンテナや完成自動車などのユニット貨物を扱う拠点、塩釜港区は小型バルク貨物を扱う地域基幹産業の輸送拠点、石巻港区は大型バルク貨物を扱う原材料や燃料の輸入拠点として、そして松島港区は日本三景松島を核とした観光拠点の役割を担い、東北地域を代表する総合物流拠点を目指した。

日本三景と港湾の歴史

【文化と伝統】

仙台から海岸沿いに塩釜に続く、260余りの大小様々な島々からなる日本三景のひとつの松島がある。ここには伊達政宗が慶長慶長14年(1609)に丸4年の歳月をかけて造営し

しおがま
た鹽竈（塩釜）神社、仙台大崎八幡宮、陸奥国分寺薬師堂、瑞巖寺がある。瑞巖寺は伊達藩の菩提寺であり、本殿が国宝。鹽竈神社は東北開拓の守護神であり、主祭神のしおつちのおじ塩土老翁神は海や塩の神格化と考えられ、「海上安全」の守護神でもある。本殿、拝殿、四足門（唐門）、廻廊、随神門以下14棟と石鳥居1基が国の重要文化財の指定を受けている。また、鹽竈神社は志波彦神社ととも^{しわひこ}に2社が同一境内に鎮座する全国でも珍しい神社で、正式名称は「志波彦神社・鹽竈神社」。また、全国の鹽竈（鹽竈・塩竈・塩釜）神社の総本社でもある。塩釜みなと祭では、志波彦神社・鹽竈神社の神輿が鹽竈神社を祭りの出発点として鹽竈市内を練り歩き、御座船を始め約100隻の船を従えて松島湾を巡幸する。鹽竈神社の境内には、国の天然記念物のシオガマ桜を始め珍しい植物が多く、その数は500種類以上にもなる。



鹽竈神社拝殿



海上安全の御守護札

（参考文献）CG俯瞰図志波彦神社・鹽竈神社、ジミ都市仙台の本、国土交通省東北地方整備局資料、全海運ホームページ・ミニ内航海運史

取材こぼれ話

（その1）石巻市に国内最大級のガレオン船『サン・ファン・パウティスタ』（復元船）を係留、展示する博物館「宮城県慶長使節船ミュージアム（サン・ファン館）」がある。

慶長使節団は藩士支倉常長らが慶長18年（1613）、仙台藩主伊達政宗の命を受けて幕府公認の上で、石巻市月浦から出帆した。一行はメキシコ上陸後、日本人初の大西洋横断を果たし、スペインで国王、ローマで法王への謁見を果たし、7年の旅路から帰国したが、既に徳川幕府のキリシタン弾圧・鎖国政策が発令されていたことから、その業績は歴史から抹殺され、政宗の国際交易構想は夢に終わった。



復元された慶長使節団船

（その2）JR仙石線・石巻駅の南正面に仙台藩の「銭座跡場」が残されている。ここで使われた鑄銭釜は米などを蒸す甑こしきに似ていることから甑こしき型といわれ、鹽竈神社境内に残されている。日本に現存する甑こしき型鑄銭釜で上中下三段とも揃って保存されているのは、ここだけだという。

仙台藩は藩内の銭貨不足解消を理由に寛永14年（1637）、幕府の許可を得て鑄銭事業を始めたが、幕府はまもなくこれを禁じた。その後も藩は再三に渉り幕府に鑄造願いを出し、領内産の銅で1文銭のみ鑄造することを条件に許可され、享保13年（1727）から寛永通宝や仙台通宝の鑄造を開始したものの、銅不足から明和（1764～1772）以降、鉄1文銭の鑄造に転換。しかし、流通範囲を藩内に限定されながらも、大量に生産されたために他地域にも流出し、結果的に鉄1文銭の相場を大きく下げて製造コストが2～3倍に上昇し藩財政を圧迫することとなったと伝えられる。



甑型鑄銭釜

江戸時代には仙台藩以外にも盛岡藩、会津藩、伊勢津藩、などが鉄4文銭を鑄造している。（中島）