

全海運所属組合の横顔

連載 第5回

静岡県内航海運組合

【組合の概要】

事務局 〒424-0922
 静岡県静岡市清水区日の出町 1-43
 電話 054-352-3148 FAX 054-352-3149
 JR 東海道本線『清水』駅西口より静岡鉄道バス1番乗場（三保山手線）乗車、「波止場フェルケール博物館」下車、進行方向徒歩1分

理事長 鈴木英二郎 鈴与海運(株)常務取締役
 事務局長 浅場 幸夫 事務局長

組合員数 内航海運業 8社
 うち登録運送業 5社
 うち登録貸渡業 3社
 貨物利用運送業 7社
 うち専業 5社
 うち兼業 2社
 合 計 15社

所属船腹量 貨物船 22隻 25,627総トン 39,532重量トン
 台 船 1隻 180総トン 282重量トン
 合 計 23隻 25,807総トン 39,814重量トン



事務局のある清水港日の出町付近



事務局所有のビル（上）と事務局内

【組合の組織】

組合の役員は理事長1名、副理事長2名、理事1名、監事1名で構成される。理事会のもとに船主、砂利船、輸送の3部会がある。理事会は全海運理事会後、次の理事会までの間に原則1回、年4～5回開催され、全海運理事会の内容報告が主議題となる。3部会は全海運の当該3部会が開催された後、当組合理事会開催に合わせて内容報告が主議題となる。

日本書紀にも記された船どころ

【静岡県の海運】

清水港が天然の良港として古くから栄えたことは、多くの文献に記されている。数千年前まで遡ると三保半島の大半はなく、その後の地形の変化により外界に向けて突き出た三保半島が形成され、波穏やかで十分の水深を持つ湾が出来上がったとみられている。この湾に現在の静岡市葵区北部の麻機地区を水源として、静岡市清水区市街地を貫流する巴川が注ぎ込み、その河口付近の江尻や興津が江戸時代に東海道五十三次の宿場町として繁栄し、廻船問屋が軒を並べるようになったようだ。



鈴木理事長

浅場事務局長

清水港の歴史を遡ると、『日本書紀』巻26・齐明天皇（655～661）にも示されているほど古い。「十二月丁卯朔庚寅、天皇幸于難波宮。天皇、方隨福信所乞之意、思幸筑紫、將遣救軍。而初幸斯、備諸軍器。是歲、欲爲百濟將伐新羅、乃勅駿河國造船」の一節である。要約すると「12月24日。齐明天皇は難波宮（現大阪市浪速区にあった宮殿）へ行き、^{くだら}百濟の王族である福信の救援要請に従い筑紫に行き、救いの軍隊を派遣すべく、諸々の軍器を準備した。この年、百濟のために新羅征伐すべく、駿河国に^{みことのり}勅して（命じて）軍船を造らせた」となる。

齐明天皇は第34代の舒明天皇に嫁した第37代の女性天皇で、のちの第38代天智天皇となる^{なかのおおえのおうじ}中大兄皇子と、のちの第40代天武天皇となる^{おおあまのひとおうじ}大海人皇子兄弟の母親でもある。齐明天皇は660年（齐明天皇6年）、唐・新羅^{しらぎ}連合軍に侵攻された朝鮮半島の百濟より救援を要請され、援軍を整えて博多の^{あさくらたちばなのひろにわのみや}朝倉橘広庭宮（齐明天皇が遷都した古代宮殿。現福岡県朝倉市）へ入ったが、ここで病に倒れ67歳で逝去。百濟の救援は天智天皇に委ねられた。この記述はその時のことである。このように清水は、古代から造船が盛んであったことが記されているので、日本でも古い船どころのひとつとみることができる。

『鈴与200年史』によれば、「徳川の代になると、駿府（静岡）までの荷物は巴川の河口にあった清水湊から^{あげつち}上土（現静岡市葵区）まで舟で遡り、そこから街道を行った。そのため湊には多くの廻船問屋が建ち並び、それぞれの船着場には千石船が繋がれていた。満潮になると巴川の流れは川上へ逆流したため、米や塩を積んだ千石船は上げ潮時に帆を上げた」とされている。清水港が古くから商業港として栄えていたことがわかる。

幕藩体制での清水港の大きな扱い貨物だったのが千石船で運ばれてくる塩だった。年間で千石船100隻分を下ることがなく、千石船1隻当りの塩の積み荷が6,500～7,000俵、1俵＝60kgで換算すると390～420トンの塩が清水に移入されたことになる。清水に入る塩の最大の産地は四国・讃岐で堺、摂津、播磨がこれに次いだ。清水に入荷した塩はここから甲州や信州に富士川を使って舟で運ばれた。富士川は、

現在の南アルプス北部の山梨県と長野県の県境に位置する付近に源を発し、「川丈十八里」（約70km）といわれている。また、富士川は山梨県の西八代郡市川三郷町と南巨摩郡富士川町の町境で笛吹川と合流し、そのまま南流して途中で早川、さらに下って静岡県に入ると芝川などの支流を合わせ、富士市の南で東海道と交差し、富士市と静岡市清水区との境で駿河湾に注いでいる。富士川に



清水港

舟運が生まれたのは、慶長12年(1607年)に徳川家康の命を受けた京都の角倉了以すみのくさりょうい(1554～1614)が開鑿かいさくしてからのことである。家康は、年貢米や商品物資を出来る限り安く、しかも大量に運搬する手段として、日本各地で河川舟運の開発を進めたが、富士川舟運もそのひとつだった。

富士川舟運の役割は、甲斐国中の年貢米を川下げすることが第一だが、甲州・信州への富士川を遡航した塩の移入も重要で、「下げ米、上げ塩」と呼ばれた。塩は鰍沢りゅうさく(現山梨県巨摩郡富士川町)河岸に運ばれた後、信州の伊那いな(現長野県伊那市)や佐久地方さくち(現長野県佐久市)にまで運ばれたとされている。塩以外には塩魚、砂糖、瀬戸物、綿糸・綿布りゅうきゆうおもて、琉球表(麻糸を縦糸、シチトウの茎を横糸に織り込んだ畳表)等が富士川の遡航貨物だった。また、米、薪、生糸類等が南部を中継地として鰍沢及び岩淵いわぶち(現静岡県富士市)地区に運ばれ、これらは全て廻船問屋を通して移出された。

甲州米は、岩淵から陸路を馬の背か大八車で約1里離れた蒲原浜かき(現静岡市清水区)まで運ばれ、ここから小舟で清水湊に転送された後、再び大型船に積み替えられて江戸に運ばれ、蔵前の倉庫に収められた。

山梨県南巨摩郡富士川町には現在でも、寛政9年12月に了以の功績を讃えて設置された富士水碑が残されている。また、静岡市清水区の巴川岸には、現在も甲州廻米置場跡の石碑があり、その東側には山梨県の県有地も残っている。

明治初期には、地元船主が和船だけでなく早くも蒸気船を所有し、外国商館を通じて輸出される静岡産の茶を横浜に運び、複荷に様々な物資を持ち込んだとされる。茶の輸出は日本が開国した安政6年(1859)から始まり、緑茶は当時のアメリカで「健康によい」と評判だった。

明治12年(1879)、巴川河口の土砂堆積によって生まれた向島に、波止場会社が物揚場を兼ねた繫船場と公有波止場を設けたことで、清水港は静岡の外港となった。清水港が開港外貿易港に指定されたのは明治29年(1896)で、32年(1899)には東海道で唯一の開港場の指定を受けている。開港外貿易港では日本籍船による輸出に友貨物しか認められなかったが、開港場となったことで横浜、神戸、長崎、箱館(現北海道函館市)に次いで外国船の寄港が認められ、茶を扱う外国商社が多く置かれ、第2次世界大戦まで茶の主要輸出港として栄えた。

戦後は昭和 27 年（1952）に特定重要港湾（現国際拠点港湾）の指定を受けると共に、静岡県の産業発展を背景に清水港も規模を拡大し、現在では二輪自動車、自動車部品、機械類などの輸出港として、アルミの原鋳のボーキサイト、液化天然ガス等の輸入港として中枢国際港湾に次ぐ国際貿易港の位置を占めるようになった。

清水港の歴史を支えたもうひとつの貨物は木材である。清水港は江戸時代、幕府や諸大名の御用材の集散地としても発展した。明治以降、清水港の木材産業界の取扱原木は建築用材、製缶用材、木工用材に加えて製紙原材料、下駄用材などの素材だったが、特に静岡・清水の下駄工業は、明治中期から盛んになり、大量生産するため北海道から柳の下駄棒（下駄の半製品）を移入したほどである。

大正時代になると、製材用として北洋材の清水港への入荷が増加した。大正 3～7 年（1914～1918）の第 1 次世界大戦後の不況下で、材木業界は国内材の低迷で輸入材に頼る構図となったが、鈴与が三保に大正 4 年（1915）、私設の水面貯木場を作ったことから、8 年（1919）には清水港の木材輸移入額が前年の 3 倍に急進。清水波止場付近には天竜や島田方面から木材商や製材業者が移転して来た。この頃は大型船舶が港に横づけできないため、運ばれてきた木材はまず船から海へクレーンにより投下され、それを舳に乗った材木職人が棒を操って集め、筏に組んで陸地まで運搬していた。海岸に引き上げられた木材は貨車に積み込まれ、富士方面の製紙工場を始め国内各地に送られた。

また、大正 8 年（1919）、樺太で発生した虫害木が多量に清水港に入港し、その原木を目当てに島田、天竜地区からの工場の移転が増加して、清水港の製材能力が増大した。大正 12 年（1923）9 月の関東大地震により一瞬にして京浜地方が灰燼に帰し、我が国災害史上最大の被害を受けたが、鉄道や陸路が一切途絶したため、被災地に最短距離にある木材主産地としての清水港の有利性が存分に発揮され、清水の製材業は活況を示した。

こうして清水港折戸の水面貯木場には木材輸入の象徴的な風景を作り出したが、近年、環境破壊に伴う原木の輸出禁止、木材関連事業の低迷、製材や半製品に加工した形での輸入の増加などにより、水面貯木は減り、平成 17 年（2005）12 月折戸の水面貯木は幕を閉じた。

一方、清水は“日本一の鮪の水揚げ港”としても知られる。清水港に水揚げされた冷凍鮪は、水産会社等の超低温冷凍倉庫に一旦保管された後、清水及び近郊の加工工場で食材に加工され、全国各地に冷凍輸送車で出荷されている。元々清水港が鮪の一大水揚げ港となったのは、静岡水産試験場（現静岡県水産技術研究所）が日本のツナ缶第 1 号を開発し、その技術を供用し缶詰業者にツナ缶の製品化を提唱したことからで、それに真っ先に名乗りを上げたのは、鈴与の 6 代目社長・鈴木与平が設立した清水食品だった。同社は翌 5 年（1930）にツナ缶をアメリカに大量輸出し成功を遂げた。その後、後藤缶詰所（現はごろもフーズ）もツナ缶の製造を始め、味が鶏のささみ（胸肉）に似ていることから名づけられた“シーチキン”の商品名が日本国内ツナ缶の代名詞になるまでに広まった。また、清水の缶詰業者はビンナガ鮪が獲れる夏季にツナ缶を、裏作の冬季には地元特産のミカンを缶詰にする

サイクルを確立して経営を安定させ、缶詰業は清水の一大産業になった。

静岡県下の内航海運業者のメインカーゴは戦後の高度経済成長下で骨材であった。京浜地区の生コン向けが主力で、積み地は清水・田子ノ浦、伊豆・宇久須が主体だった。最盛期には富士川、安倍川の川砂利が豊富にとれたが、乱獲と環境保護対策で減少し、さらに、昭和46年(1971)のドルショック以降、過当競争により運賃低落を招き、衰退傾向を辿った。

現在の地元関連貨物は骨材の他、食油関連の大豆、菜種等の穀物類、製紙向けチップ、油槽所向け石油類、輸出入のフィダーコンテナ類などがある。

主力貨物の骨材が減少

【組合の沿革】

地元事情に詳しい長老の望月省吾静岡県内航海運組合副理事長(東洋海運(株)社長)によると、組合の前身は昭和8年(1933)に設立された静岡県機帆船組合である。その後、小型船海運組合法の制定に基づき33年(1958)8月、機帆船組合を発展的に解消し、70社の組合員を擁して静岡県小型船海運組合を設立。さらに、内航2法に基づき40年(1965)、現在の静岡県内航海運組合に改称した。



望月副理事長

前身の機帆船組合当時は薪や竹、瓦、製材などの地元貨物が豊富にあったことから、10数店を超える回漕店があったが、戦後は衰退し、一般貨物から砂・砂利・石材に主力貨物が変わり、県下の運送業者、貸渡業者はその輸送に主力を方向転換した。

砂・砂利・石材輸送は戦前の昭和12年(1937)頃、竹山海兵団設営工事向けが始まりだったが、戦後は九州の石炭輸送が中心であったため伸びず、高度成長期に入り、静岡県下の石材、砂、砂利の資源が急浮上した。

小型船組合発足の33年当時は100総ト未満の木船が組合所属船の大勢を占めていたが、鋼船化は31年(1956)からで、「鋼船が初めて砂利を運んだ」と話題になった。

内航2法制定後の40年の同組合の組合員数は約80社で、100隻近くの所属船舶があったが、年々減少。現在は組合員15社、所属船腹量33隻、39,814重量トと減少している。

組合員数減少の要因は、①砂・砂利・石材需要の低迷 ②砂・砂利・石材運賃の下落 ③県下の川砂、川砂利採取の規制 ④後継者難などである。52年(1977)をピークに同地区の砂・砂利・石材輸送は減少しているためである。近年は砂利輸送から脱皮し、鉄鋼など鋼材船に進出する船社も出始め徐々に方向転換を図っている。

静岡県は東海大地震の危険地域であり、地震対策については県と関係事業者が地震対策連絡会を作り、「清水港地震災害対策マニュアル」を作成し、これによって毎年度情報伝達等訓練を実施している。また、静岡県内航海運組合では県と「災害時船舶による緊急物資の輸送協定」を結んでいる。

組合の事務所は県中部の国土交通省中部運輸局静岡運輸支局清水庁舎の付近にあり、昭和43年(1968)7月に組合事務局強化策として、組合員の出資により建設された自前の鉄筋コンクリート造り2階建(1階・2階とも79.04㎡)で、1階にはテナントが入居し、事務局は2階に置かれている。全海運所属組合で自前のビルを持つ組合は数少ない。

海上安全の守護神 興津宗像神社

【文化と伝統】

興津宗像神社は、古代東海道「息津」駅家の遺称地「おきつ」の由来となったとされる神社である。現在の東海道線「興津」駅は静岡から5つ、清水から3つ東京寄り、興津宗像神社は興津駅から国道1号線沿いの興津中町交差点の南西、約150mに参道入口がある。社殿と周辺は明治13年(1880)の大火で延焼したため縁起が不明



興津宗像神社本殿

だが、第13代成務天皇2年(132年)に筑前国の宗像大社(福岡県宗像市)から勧請されたとされ、古代からの由緒ある神社である。福岡の宗像大社は、沖ノ島の沖津宮に田心姫神たごりひめのかみ、筑前大島の中津宮に湍津姫神たぎつひめのかみ、宗像市田島の辺津宮に市杵島姫神いちきしまひめのかみを祀り、その3社の総称である。海上交通の守護神として信仰されるが、興津でも海上安全の守護神として勧請されたものとされている。この宗像3女神のうち、田心姫神おきつひめのかみを沖津姫神とも呼び、その名をとって地名としたともいう。宗像3女神は、神仏混淆しんぶつこんこうにより水の神である弁才天と習合したが、興津「宗像神社」でも、通称は「弁天様」であり、神社の森を「女体の森」と称している。興津周辺が深い霧に包まれても、境内の森の頭頂部の黒松が出ていたため、海上の漁師からは目印になったと言われる。ご神木の松の木は戦国時代のもので樹齢450年以上。高さ30m、幹周り3.50mの巨木である。

取材こぼれ話

興津宗像神社の周囲を「女体の森」と呼んでいる。祀られているのが女神であることから名づけられたものだが、それにしても凄いインパクトの表現である。表通りからの参道は、小学校を分断する形で通っており、石段を上ると松林が広がる。神社の来歴をみると、かつては小学校や隣接する幼稚園を含む周辺一帯が神社の所有地だったらしい。また、元々は海沿いに本殿を構えていたが、高波の被害を避け、現在の位置まで後退したとのこと。残念ながら現在は、国道1号線と東名高速道路が邪魔をして臨むことが出来ないが、恐らく東海道五十三次に興津宿が描かれた江戸の昔には、駿河湾を一望できる素晴らしい眺望の神社だったことだろう。(中島)

(参考文献)『鈴与200年史』、『福寿船舶100年のあゆみ』、全海運ホームページ『ミニ内航海運史』