

全海運所属組合の横顔

連載 第6回

九州地方海運組合連合会

その1 鹿児島内航海運組合

【組合の概要】

事務局 〒 892-0823
 鹿児島県鹿児島市住吉町 13-6
 鹿児島荷役海陸運輸(株)ビル 2F
 電話 099-222-8617 FAX 099-224-0641
 JR『鹿児島中央』駅より市電「いづろ」
 電停下車、徒歩5分

理事長 原田 勝弘 芙蓉海運(株)代表取締役社長
 事務局長 池端 洋一 事務局長

組合員数	運送事業者 (兼業含む)	22社
	貸渡事業者	8社
	利用運送事業者	38社
	届出事業者	5社
	協力会員	1社
	合 計	73社

所属船腹量 45隻 27,922総トン 64,359重量トン



事務局のある鹿児島市住吉町付近
(Google 地図)



原田理事長 (左) と池端事務局長

【組合の組織】

組合の役員は理事長1名、副理事長2名、理事10名、監事2名で構成される。年1回の通常総会の他、年2回の理事会と賀詞交歓会が開催される。また、組合員の協力のもと九州運輸局鹿児島支局と協賛し鹿児島水産高校への出前講座開催、鹿児島船員労働安全衛生協議会(原田勝弘会長、当組合が会計担当)を開催、九州運輸局鹿児島海運支局及び鹿児島旅客船協会との共催による安全衛生講習会を開催している。日常業務としては、利用運送事業者の運輸局関係諸手続の代行もつとめている。



事務局が入居するビル (上) と事務局

幕藩体制とともに崩壊した近世海運

【鹿児島県の海運】

鹿児島港の歴史の始まりは、5代島津貞久が現在の鹿児島市に進出し、興国2年(1341)に

東福寺城（現在の多賀山公園一帯）を6代島津氏久の居城とした頃からとされている。16世紀後半の鹿児島は、ヨーロッパでも知られる港町に発展。多くのポルトガル船が寄港し、天文18年（1549）にはフランシスコ・ザビエルが城下稲荷川河口に上陸したことで広く知られている。

薩摩藩は、九州の最南端に位置しているため江戸時代、薩摩藩江戸藩邸や大阪藩邸の必要経費に当てる米や産物の輸送に船舶を利用し、藩主の参勤交代にも船舶が重要な足となった。藩領である島嶼部^{とうしょぶ}との輸送にも船舶が使われ、琉球国を支配してからは、船舶の必要性がより一層高まった。幕末の薩摩藩の記録によれば、藩内各港に



錦江湾と桜島

28海運業者があり、その所有船腹量は全て和式帆船で71隻、1,206反帆^{たんぽ}となっている。和船用の木綿帆は一定の幅の布を1反とし、それを積石数に応じて横に並べた数で何反帆と呼んでいた。幕末期の1,000石積み弁才船の反数は幕末期で25反だったが、当時は米1石が40貫、1貫が3.75kgだから、25反の1,000石船なら150トンの積みということになる。幕末の薩摩藩の船の船型をみると、最も大きい23反帆船が26隻、これに20反帆船5隻、18反帆船7隻、16反帆船12隻と続いていた。

薩摩藩が琉球国に目をつけたのは財政上重要な、明国（1368～1644）との交易の中継基地としてだった。鎖国令により明国ともすべて長崎で交易することとされたが、明国の属国となった琉球国に限っては、両国間の貿易が長崎を通さずに直接できる進貢貿易^{しんこうぼうえき}だった。慶長14年（1609）に琉球国に進攻した島津氏は以降、地理的条件を存分に活用して海外との交流を進め、その受け入れ口を薩摩半島南端の坊津（現南さつま市）港とした。琉球国と明国の交易は年1回、または2回と定められた進貢貿易の他にも、頻繁な往来があったとみられており、明朝滅亡後の清朝（1616～1912）の時代となっても継続されて行った。

こうした中で次第に力を蓄えたのが海運業を生業とした薩摩の豪商達で、島津義久から琉球渡航の朱印状を許されていた。薩摩の海商達による交易の拠点となった坊津諸港の賑わいは、鎖国令で自由な海外貿易が禁止されたにも関わらず、寛永以降も依然として続いていたが、それは幕府の禁令の網の目をくぐった抜け荷（密貿易）のルートでもあった。享保期（1716年～）になり、幕府が抜け荷取締りの嚴重化を図ると、それに応じて藩も実質的統制^{ことごと}に乗り出し、商船は幕吏から厳しく糾弾され、関係者は悉く検挙されて坊津は戦慄の坩堝となった。地元ではこの事件を「享保の唐物崩れ」として今も伝承されている。

これを機に、薩摩の豪商、海商は没落して行き、幸いにして検挙の際に不在の商船や騒ぎを察知した者は逃亡した。この事件で坊津港の商家は全く老幼婦女子のみが残り、大賑わいを見せていた商港がたちまち寂れた漁港に変じたという。

天保年間（1838～1840）、薩摩藩は莫大な借財を抱え、財政が破綻寸前の状況にあった。藩はこの対直しのため“天保の財政改革”を進め、借金を無利子250年払いにするよう藩債を大阪の豪商に買わせて巨額の借財を一時棚上げする一方、黒砂糖、米、菜種子、木蠟^{なしゅし もくろう}などの藩内産物を藩の専売品とし買い上げ、藩内の海運業者の所有船を藩の御用船として江戸、大坂、長崎、広島、日向、大島、琉球方面に運び込んだ。この改革によって薩摩藩は財政が改善さ

れたが、海商達はこれにより莫大な富を蓄えた。

しかし、明治維新の大変動期を迎え繁栄を誇った藩内30名余りの船主たちは全て家運が傾斜して行った。

薩摩では、ほとんどの藩内生産物が天保の財政改革以来の専売で、御用商人や海商達の天下であったが、維新後に専売制が解体されると、新体制に馴染めない薩摩商法は、崩壊せざるを得なかったのである。また、薩摩藩では門割^{かどわり}制度という特異な封建組織による農業からの収奪が猛烈で、農民は土地に縛られ続けていた。城下町商人は、他藩に比べても圧倒的多数を占める士分階級により、長い間商売が成り立っていた。



鹿児島港内貿バース

そうした中で薩摩は、経済的な土壌が未熟であったため、幕藩体制が崩壊すると商品生産も商業資本も発展せず、容易に他県人の侵蝕を許して取って代わられたのだった。明治維新後の船舶の改良には著しいものがあったが、薩摩の海商たちは大和船から蒸気船、風帆船への切り換えができないまま、こうして消え去って行った。

鹿児島県内に現在本社を置く老舗大手企業のほとんどは、明治維新以降に進出して来た外部資本であるといわれている。

明治5年(1871)頃になると、郵便汽船会社の汽船が鹿児島を経て沖縄に運航され、10年(1877)の西南戦争後は荒廃した市街地再建のため、多くの物資が海上交通輸送で持ち込まれた。鹿児島ではそれ以前にも湾内で個人経営の汽船が就航していたが、15年(1882)に功成社が設立され航路権を継ぎ、22年(1889)には鹿港汽船^{げいこう}と改称した。32年(1899)頃になると三山汽船が就航し、鹿港汽船との間に猛烈な競争が展開され、36年(1903)11月に鹿港汽船が三山汽船に買収されて湾内の営業は三山汽船の独占となった。その後、41年(1908)1月に鹿児島湾内汽船が誕生し、両社は互いに提携して営業を続けていたが、44年(1911)3月に三山汽船は長崎に本社を有する九州汽船と合併した。

また、県外航路では郵便汽船三菱会社、共同運輸会社が鹿児島に寄港していたが、18年(1885)に両社が合併して日本郵船になった。大阪商船は17年(1884)5月から鹿児島に代理店を置いていたが、18年2月に鹿児島支店を設置して、郵便汽船三菱会社、共同運輸会社と競い、次第にその実権を握って行った。30年(1897)、鹿児島汽船が設立され阪神、沖縄両航路に進出したので、同航路の日本郵船、大阪商船との間に猛烈な競争が展開されたが、日本郵船は明治31年(1898)3月に大阪商船、鹿児島汽船、沖縄広運の3社に航路権を譲渡し、撤退した。

日露戦争(明治37~38年=1904~1905)の頃になると、鹿児島の実業家や鹿児島出身の阪神、沖縄方面の財界有力者の間に海運会社創立の機運が高まり、38年(1905)4月、鹿児島汽船を母体に鹿児島郵船が設立され、大阪商船、沖縄広運両社と琉球航路同盟を結んで沖縄航路も開設され、続いて43年(1910)には大阪航路も開発された。しかし、同社は第1次世界大戦後の不況下で経営不振に陥り、昭和15年(1940)8月には株式の過半数を大阪商船、原田汽船に譲渡して会社更生の途についた。

明治40年(1907)頃には大阪商船が鹿児島起点で大阪~神戸、油津~細島~神戸~大阪、

細島接続で豊後～伊予～讃岐、大島～沖縄、大島～沖縄～宮古～八重山、種子島～屋久島などの航路を開いている。鹿児島港はこれにより、西近海航路の一大中心港として発展した。

大阪商船は41年（1908）2月、大阪から鹿児島を経て名瀬～古仁屋～徳之島～沖永良部島～喜界島の航路を開設。続いて鹿児島郵船との協定も成立し、沖縄広運会社、日東汽船会社が解散して大島汽船会社、大洋商船の2社の経営も委託されたため、鹿児島港での出入船舶の8割までは、大阪商船で占められた。



現在の鹿児島県

外航航路では大阪商船が35年（1902）4月、神戸～打狗（台湾高雄）の鹿児島寄港を始めている。大正に入ると鹿児島港は、南九州唯一の海上交通の要衝として重要視され、近海航路の中心的地位から発展。沖縄、台湾、朝鮮、満州及び中国大陸との貿易も年々増大し天津、上海、漢口、太泊、營口など中国大陸の主要港からの入港船舶も増加した。戦前の昭和では大阪商船が中国航路に加え鹿児島からインド、バンコク、サイゴンにも配船したが、大阪～鹿児島航路は17年（1942）5月、関西汽船株に移譲している。

太平洋戦争によって多大の被害を受けた鹿児島港は戦後、日本が友邦国や委任統治地などを失い、沖縄や奄美諸島の施政権もアメリカに占領されたことから凋落の一途を辿ったが、24年（1949）に、鹿児島駅・鹿児島港駅間の臨港鉄道荷役が開始され、25年～27年（1950～1952）には「輸入可」港、「重要港湾」、「検疫港」の指定を受けた。また、28年（1953）から陸上施設の整備、泊地浚渫が進められ、南港区改修に着手。同年奄美群島本土復帰に伴い、貨客の取り扱いも戦前に復した。33年（1958）には本港岸壁が完成し、34年（1959）からは10カ年計画で新港区の建設に着手。43年（1968）に沖縄航路、47年（1972）に大島航路が新港に移転し、本港区は湾内航路、種子・屋久航路等の離島航路の発着拠点となった。

その後、57年（1982）に離島航路の集約化や市民のための施設導入などの諸要請に対処するため港湾計画が改訂され、61年（1986）から埋立工事に着手し、平成元年（1989）には離島不定期航路用の小川埠頭岸壁と小川上屋が完成。4年（1992）には北埠頭1号岸壁、2号岸壁が完成し、供用が開始され、5年（1993）には4号上屋、旅客ターミナル、1号及び2号上屋、道路が完成し、同時に供用開始された。続いて9年（1997）には南埠頭1号2号岸壁、3号4号岸壁が完成し、12年（2000）から十島航路、13年（2001）から三島航路が供用開始され、14年（2002）には旅客ターミナルが完成し、供用開始された。そして、10年（1998）には桜島フェリーターミナル、19年（2007）には南埠頭に種子・屋久高速船ターミナルが完成し、供用を開始した。

組合員は鹿児島市周辺と奄美地区に集中

【組合の沿革】

鹿児島県下には鹿児島市、出水市、阿久根市、川内市の4地区の船どころがあり、いずれもかつては地区海運組合が存在したが、現在では鹿児島内航海運組合に集約されている。

出水地区は元々、食料、雑貨を天草本島、獅子島、伊唐島など周辺諸島に輸送する他、

地元の公共土木資材の輸送に従事。阿久根地区は不知火海を隔てた天草経済圏にあり、地元貨物の坑木、竹材、甘藷、でんぷんなどを輸送。川内地区は日用雑貨、食料品、建築木材、車両などを輸送する一方、長崎、熊本方面への砂利運送など地場での活動が主体だった。しかし、この3地区の所属事業者はいずれも廃業して現存していない。現在の鹿児島内航海運組合を構成する事業者は鹿児島市内と周辺地区及び奄美諸島などの離島に本社をおいている。



九州運輸局鹿児島海運支局

これに対して鹿児島地区は、①中央の荷主や運送業者に結びつく貨物船事業者 ②奄美諸島、沖縄航路の定期船運航事業者 ③砂利・砂・石材運送事業者に大別される。

鹿児島県及び隣接の宮崎県は畜産業が盛んなことから大型穀物ターミナルがあり、組合員にはフィーダー輸送の内航貨物船が多く、離島航路を抱えているためRORO船事業者が5社(7隻)、港湾土木関係に従事するガット船事業者が5社(8隻)ある。また、離島航路の貨物取扱に従事する利用運送事業者が組合員に多く、鹿児島側に16社、離島側に22社を数える。

鹿児島内航海運組合は昭和32年12月、鹿児島地区海運組合として設立され、38年4月に鹿児島鋼船海運組合を吸収合併し、鹿児島貨物船海運組合に改称。43年7月に内航二法の許可制移行による改正に伴い、鹿児島内航海運組合と名称を変更、現在に至っている。

鹿児島県の海上安全の守護神

【文化と伝統】

鹿児島市内には海の守護神が3社祀られており、地元業会関係者の信仰が厚い。

船魂神社は、江戸藩政時代の御船手の守護神として官民の信仰を集めたとされている。明暦3年(1657)、鶴丸城の東北(現春日神社畔)に御船手が移され、稲荷川河口から滑川あたりにかけて大きな港町が出来た。

貞享5年(1688)、19代藩主島津光久が正式に船の海上往来擁護のため勧請したが、その後度重なる洪水のため大量の砂が堆積して大型船の出入りが不自由になり、新しく港を求め武村(現新屋敷甲突川河口)に薩英戦争以後に遷され、現在に至っている。また、一説には大正5年(1916)8月に住吉神社を船魂神社に改称したともされる。交通航海、土木、農林水産業等、生活守護の神として広く崇敬される由緒ある神社である。

塩竈神社は、寛永5年(1628)の建立と伝えられる。延宝8年(1680)9月の棟札をみると、この旧塩屋町の海浜がその昔全て塩田で、これを生業とした人々の産土神として崇敬を受



船魂神社(上)と塩竈神社

けたとされており、海の守護神として信仰が厚い。

金毘羅宮は、藩主が琉球に渡航する際に四国金毘羅宮に立ち寄り航海の安全を祈願した際、隣接した金毘羅寺の僧侶を連れ戻り祇園之洲に寺を建立したのが始まりとされている。薩英戦争、第2次世界大戦で焼失して転々とし、明治初年の排仏毀釈を逃れるため神社に変えて現在地に至っている。



金毘羅宮

(参考文献『薩摩阿久根・河南家の琉球海運』(松浦章)、『幕末における薩摩の海運について』(藤本隆著士、松下志朗)、『鹿児島市史』(鹿児島市)、『鹿児島県の神社』(鹿児島県神社庁)、『みなど文化アーカイブ・鹿児島』(みなど総合研究財団))

取材こぼれ話

鹿児島市が発行した『鹿児島市史』に次のような鹿児島県の知られざる事柄が記されているので紹介しよう。

◇幕末の鹿児島城下の商人……文政9年(1826)の下町商家の職種は上町、西田町、下町の3町家数2,883軒のうち約8分の1が酒屋・焼酎屋だった。いかにも鹿児島らしい。価格の安い焼酎屋は3町の中でも、町の歴史は古くても城下の中心から去りつつあった上町と、百姓町といわれた西田町に多く、大町人の住む下町には少なかった。町人の生活レベルの差をよく物語っている。その下町商家の職種は13種とされ、船主貿易業7を筆頭に、しもたや6、油鬢付屋2、呉服屋2、酒屋、酒屋呉服屋、紅屋、紙屋、味噌屋、米屋、こんにゃく屋、菜種屋、金物屋各1、不明8と記されている。商家では職種ごとに掛役がおかれて、焼酎屋や鬢付屋では小頭、味噌酢醤油屋では支配人、魚屋では納屋頭と呼んだという。

◇^{かごしま}鹿児島……明治14年(1881)から20年(1887)まで逓信省達公布に使用された鹿児島郵便局の消印では鹿児島、鹿島の2つが使われている。廃藩置県で県名は大体2字にするという標準が出来、1字県は順次整理された。3字県は神奈川県、和歌山県、鹿児島県であったので、2字に縮めることになり、神奈川が金川、和歌山が弱山に縮め、鹿児島を鹿島としたらしい。鹿島の字は古くは延喜式や続日本紀にも使われている。だが、金川や弱山同様これも明治20年以降は使われていない。

このときつけられた県名は、鹿児島県を初め山口、高知、佐賀、福岡、広島など明治朝廷に味方をした忠勤藩に藩名をそのまま県名として許可している。これに対し反朝廷側の藩、態度が曖昧だった藩は、藩内の郡名をつけさせたようだ。曖昧県では金沢藩の石川、岩槻藩の埼玉県、朝敵藩では松江藩の島根県、高松藩の香川県、桑名藩の三重県、名古屋藩の愛知県、水戸藩の茨城県、高崎藩の群馬県、仙台藩の宮城県、盛岡藩の岩手県などがそれだった。しかし、不平武士を刺激することを恐れて、公表はしなかったという。

◇日の丸と君が代……幕府は嘉永7年(1854)3月の日米和親条約調印後、外国船と区別するための標識から、日本国共通の船舶旗「日本惣船印」を制定する必要が生じた。幕臣達は当初「大中黒」(徳川氏の先祖・新田氏の旗。白地に黒の横一文字)を考えていたが、薩摩藩主島津斉彬、幕府海防参与徳川斉昭らの進言によって、「日の丸」の幟を用いることになり、老中阿部正弘により布告された。斉彬は鹿児島城内から見た桜島から昇る太陽を美しく思い、これを国旗にしようと家臣に言ったとされている。また、斉彬は安政2年(1855)、洋式軍艦『昇平丸』を幕府に献上したが、このとき初めて日章旗が船尾部に掲揚され、これが日章旗を日本の船旗として掲揚した第1号となった。日本国惣船印は国際法に基づいて明治3年(1870)の太政官布告で「国旗」と呼ばれるようになった。

「君が代」の生みの親は鹿児島だった。鹿児島では士気を鼓舞するために明治3年(1870)、J.W. フェントンを英国から迎えて音楽伝習隊を設けたが、同年9月に東京・越中島で天皇陛下の親兵隊親閲の際に「君が代」を演奏した。曲はフェントンによるもので、歌詞は鹿児島出身の砲兵隊長大山巖らが古今集や琵琶歌「蓬来山」にある「君が代」から選んだものだった。これが契機となって軍楽隊の制度が定まったが、この曲に不満があったので改曲することになり、13年(1880)に海軍省の「君が代楽譜改正委員会」委員の林広守と独人F. エッケルトが作曲、編曲して出来上がったのが現在の「君が代」である。(中島)