全海運所属組合の横顔

連載　第 11 回

中国地方海運組合連合会

その 1　広島県内航海運組合

花田理事長

【組合の概要】

事　務　局　※中国地方海運組合連合会に同じ
〒 732-0827 広島県広島市南区稲荷町 4-5　尾崎ビル 2 階
電話 082-258-2377　FAX 082-258-2378
JR 広島駅筑南口下車徒歩 5 分

理　事　長　花田　照吉　日の出海運㈱代表取締役

事 務 局 長　末光　文明　専務理事（中海連専務理事兼務）

事務局員数　男子 1 名（事務局長含む）、女子 1 名

組 合 員 数

登録運送事業者	45 社	（休業　4 社）
届出運送事業者	11 社	
登録貸渡事業者	145 社	（休業 23 社）
届出貸渡事業者	3 社	
利用運送事業者	16 社	
合　計	220 社	（休業 27 社）

所属船腹量

貨物船	154 隻	260,220 重量ﾄﾝ
油送船	25 隻	19,689 ㎥
曳　船	4 隻	5,150 重量ﾄﾝ
艀台船	53 隻	37,989 重量ﾄﾝ
バージ	15 隻	30,809 重量ﾄﾝ
プッシャー	15 隻	2,644 重量ﾄﾝ
合　計	266 隻	356,501 重量ﾄﾝ

事務局は中海連、広島支部と兼務

広 島 支 部　〒 732-0827 広島県広島市南区稲荷町 4-5　尾崎ビル 2 階
佐藤紀生事務局長　電話 082-258-2377　FAX 082-258-2378

呉　支　部　〒 737-0029 呉市宝町 9-25　呉港湾合同庁舎 2 階
嘉屋　正事務局長　電話 0823-25-0887　FAX 0823-25-0877

備後福山支部　〒 720-031 福山市沼隈町大字常石 2142-11　備後海運協同組合内
丸橋章信事務局長　電話 084-987-1624　FAX 084-987-3524

東 部 支 部　〒 722-0022 尾道市古浜 27-284　尾道糸崎港湾福祉センター 3 階
沖本正志事務局員　電話 0848-25-3458　FAX 0848-25-4840

倉 橋 支 部　〒 737-1377 呉市倉橋町乙 7032
谷原定康事務局長　電話 0823-56-0216　FAX 0823-56-1110

蒲 刈 支 部　〒 737-0301 呉市下蒲刈町下島 2361-7　呉市役所下蒲刈支所内
鎌田修子事務局員　電話 0823-65-2262　FAX 0823-65-2262

中海連最大の船どころ

【組合の組織】

広島県は、船どころの数で全国一。古くから瀬戸内海の海上交通の要所で天然の良港が多く、また潮待ち、風待ちに適した島嶼部に恵まれていたので、海運業が発達したのである。広島県内航海運組合（広島県内航）は、中国地方海運組合連合会（中海連）の構成組合の中で最大の規模にあり、詳しい今日までの歩みについては、既述の「中海連」の稿をご覧いただくとして、まず組合の概要から触れてみたい。

事務局と事務局員の山本清香さん（右下）

広島県内航は平成11年（1999）4月に広島県船主海運組合、広島県輸送海運組合のオーナー、オペレーター別縦割り両組合が統合、砂利船の船どころである似島地区海運組合を除いて県下一本化して誕生した。中海連が兼務する事務局では、末光文明中海連専務理事が専務理事兼事務局長を兼ね、専従事務局員として山本清香さんがいる。支部は広島（本部に同じ）、呉、備後福山（福山市）、東部（尾道市）、倉橋（呉市）、蒲刈（呉市）の県下船どころ主要6カ所にある。

広島県内航の所属組合員数は、平成30年（2018）10月1日現在220社（うち休業27社）で、内訳は登録運送業者が45社（同4社）、登録貸渡業者が145社（同23社）、届出運送業者が11社、届出貸渡業者が3社、利用運送業者が16社となっている。

所属組合員を構成支部別にみると倉橋支部が最も多く65社（同19社）で、内訳は登録運送業者1社、登録貸渡業者63社（同19社）、届出運送業者1社となっている。これに次ぐのが呉支部の37社（同3社）と広島支部の37社で、内訳は呉支部が登録運送業者9社（同1社）、登録貸渡業者22社（同2社）、届出運送業者1社、利用運送業者5社、広島支部が登録運送業者11社、登録貸渡業者16社、届出運送業者3社、届出貸渡業者1社である。次は備後福山支部の29社（同2社）で、内訳は登録運送業者が10社（同1社）、登録貸渡業者が11社（同1社）、届出運送業者が4社、届出貸渡業者が1社、利用運送業者が3社。その次が東部支部の26社（同1社）で、内訳は登録貸渡業者が15社（同1社）、届出運送業者が2社、届出貸渡業者が1社、利用運送業者が2社。蒲刈支部は19社（同2社）で、登録運送業者が8社（同2社）、登録貸渡業者が11社である。

所属船腹量は266隻、356,501重量㌧（㎥・PS＝以下同）で、船種別にみると貨物船154隻、260,220重量㌧、油送船25隻、19,689㎥、曳船4隻、5,150PS、艀・台船53隻、37,989重量㌧、バージ15隻、30,809重量㌧、プッシャー15隻、2,644PSとなっている。支部別にみると広島が最も多く58隻、72,394重量㌧で、これに倉橋の54隻、65,116重量㌧、隻数では同数の東部の41隻、64,299重量㌧と備後福山の41隻、36,464重量㌧が続き、重量㌧で備後福山を上回る呉の38隻、57,061重量㌧、蒲刈の27隻、45,517重量㌧が続く。この他、本部直接加入の賛助会員で貨物船の15,650重量㌧がある。

船種別にみると、貨物船は広島の41隻、59,098重量㌧が最も多く、これに隻数で倉橋

広島県内航海運組合支部別所属組合員数と船腹量

平成30年10月1日現在

支部	事業者数						所属船腹量													
	登録（休業）		届出		利用運送業	合計	貨物船		油送船		曳船		艀・台船		バージ		プッシャー		合計	
	運送業	貸渡業	運送業	貸渡業		（休業）	隻	重量㌧	隻	㎥	隻	PS	隻	重量㌧	隻	重量㌧	隻	見做し重量㌧	隻	重量㌧
広島支部	11	16	3	1		37	41	59,098	2	1,264	1	2,200	12	9,210	1	589	1	33	58	72,394
呉支部	9(1)	22(2)	1		5	37(3)	17	33,049	3	1,257			16	16,667	1	5,772	1	316	38	57,061
備後福山支部	10(1)	11(1)	4	1	3	29(2)	5	7,108	2	2,190			18	8,863	8	16,760	8	1,543	41	36,464
東部支部		15(1)	2	1	2	26(1)	29	57,852	1	548	2	1,300		3,249	1	1,317	1	33	41	64,299
倉橋支部	1	63(19)	1			65(19)	32	46,580	15	12,316	1	1,650			3	4,060	3	510	54	65,116
蒲刈支部	8(2)	11				19(2)	23	40,883	2	2,114					1	2,311	1	209	27	45,517
本部		7					7	15,650											7	15,650
合計	45(4)	145(23)	11	3	16	220(27)	154	260,220	25	19,689	4	5,150	53	37,989	15	30,809	15	2,644	266	356,501

の32隻、46,580重量ﾄﾝ、重量ﾄﾝで東部の29隻、57,852重量ﾄﾝが続き、次が蒲刈の23隻、40,883重量ﾄﾝ、呉の17隻、33,049重量ﾄﾝとなる。油送船は倉橋が15隻、12,316㎥で60％を占めて最も多く、他支部は1～3隻。曳船は東部が2隻、1,300PSで、広島と倉橋に各1隻。艀・台船は備後福山の18隻、8,863重量ﾄﾝ、呉の16隻、16,667重量ﾄﾝ、広島の12隻、9210重量ﾄﾝに集中。バージは備後福山の8隻、16,760重量ﾄﾝに倉橋の3隻、4,060重量ﾄﾝが続き、他支部は1隻ずつ。プッシャーも備後福山の8隻、1,543PSに次ぐのが倉橋の3隻、510PSで、他支部は各1隻である。

広島県内航の役員は、理事長の花田照吉氏（日の出㈱社長／呉支部）を岡本信也氏（岡本海運㈱社長／備後福山支部）、小村朋孝氏（聖朋海運㈱社長／東部支部）、河菜春文氏（河菜海運㈱社長／蒲刈支部）、吉本圭介氏（㈲新和汽船顧問／倉橋支部）、東谷正樹氏（東栄汽船㈱社長／広島支部）の各支部長が副理事長として補佐している。役員は正副理事長以外の理事として各支部からの35名、監事2名で構成されている。

広島県内航の活動は、中海連と合同で推進されており、各支部が必要に応じて中海連の出先的な役割を果たしている。

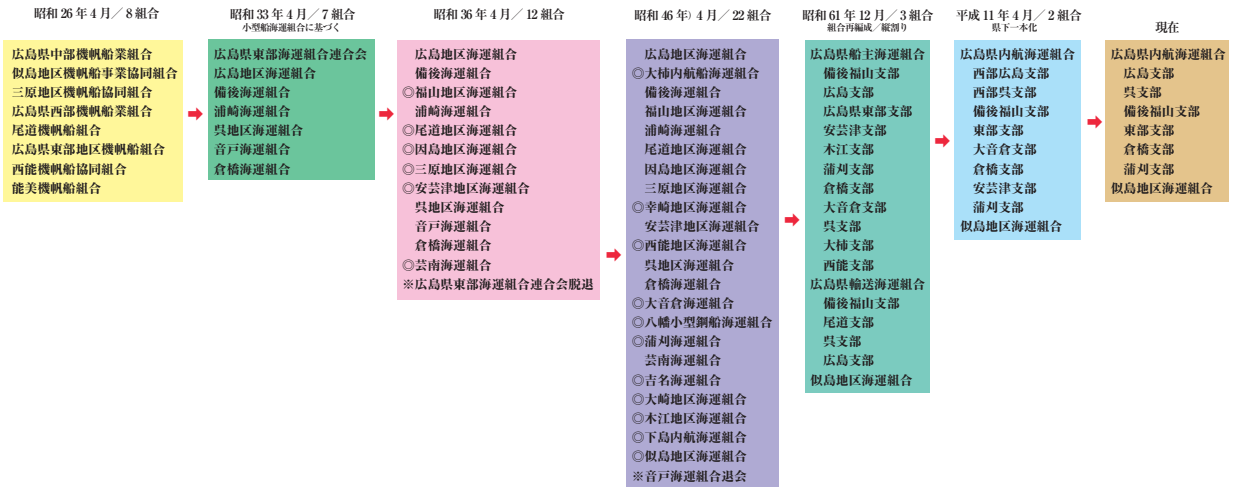
【広島県の産業と内航海運】

日本で発見されている製錬の遺跡の中でも砂鉄を原料、木炭を燃料にした日本独自の“たたら”製鉄は中国地方が盛んであったことをうかがわせる。特に江戸期から明治期にかけてのそれは、中国地方が全国生産量の9割を占め、中でも広島の鉄鋼生産量は、明治16年（1883）に全国の鉄鋼生産量の52％を占めると推定されるほどである。明治30年代に安価な輸入鋼材が流入し、西洋式の製鉄錬技術が持ち込まれるまで日本では、たたら製法により作られた鉄で刀剣や鉄器、針金などが製造されていた。

たたら製法の中でも製針は広島市北部に多く、山間部から船で下流の城下町へも輸送されていたことから、広島湾に流れ込む太田川の川筋に沿って19世紀初期にも針金鍛冶屋が残っていた記録があり、その針は京都、大阪、江戸まで運ばれたとされる。また、製鉄の技術は、19世紀後期に左官道具、大工道具、農具の生産が盛んだった呉市の仁方（にがた）地区での鑢（やすり）の製造にも継承されて地場産業へと成長し、昭和初期には呉海軍工廠による軍事需要が発展する礎にもなったという。現在でも広島県の鑢の生産額の全国シェアは、約95％と圧倒的に多い。

また、瀬戸内海に面する広島県では江戸時代から、水上交通のために木造船の伝統があったが、明治36年（1903）に呉海軍工廠が置かれたことで、近代造船業の基礎が築かれた。呉に鎮守府が置かれたのは、それより以前の明治22年（1889）だが、日清戦争（明治27年7月～28年4月／1894～1895）以降、広島県は“軍都”として著名になり、明治28年（1895）には、県

広島県の内航海運組合の変遷



内初の洋式製鉄所が呉に設置され、第２次世界大戦（昭和14年12月～20年８月／1939～1945）中にその性格が益々濃くなった。産業の全面的な軍需化で企業整備された結果、広島県内の工場数は、昭和11年(1936)の2,117から16年(1941)までの５年間に3,255と1.5倍に増えてピークに達し、工場従業者数は54,460人から87,106人とこれまた1.5倍に増加、工業生産額は１億7,794万円から４億8,788万円と2.7倍を記録している。

広島港・宇品地区（写真提供：広島県港湾漁港整備課）

第２次世界大戦下の広島県では、宇品地区の造船所や既存の工場を軍需化させたが、三菱重工業が工場誘致に応じて進出し、傘下の広島造船所と広島機械製作所を昭和19年（1944）に開設した。また、大正９年（1920）に東洋コルク工業として設立された東洋工業（現マツダ）は、昭和２年（1927）に社名変更し機械工業にも進出して三輪トラックの生産を始めて以降、呉と広の海軍工廠の軍需工場として、機械金物の製造や加工なども手掛けて月産１万挺の歩兵銃を生産し、続いて陸海軍共同管理工場に指定されて航空機用発動機部品なども製造し、敗戦時には従業員１万人の大軍需工場となっていた。

産業の軍需化は広島県のインフラ整備も進め、海軍が大正７年（1918）呉市に完成した本庄水源地から海軍の余水分与として、水不足の市民に給水されている。本庄水源地堰は現在、国の重要文化財になっている。また、宇品港を工業港とするための沿岸部約436万㎡の大規模埋立工事計画が海軍により施工されている。

しかし、昭和20年（1945）８月の原爆投下で敗戦時の広島市、呉市、福山市は焼け野原となり、軍都広島は消滅。特に原爆により、爆心地の市内中心部に集中する８割以上の中小規模の512工場が壊滅的な打撃を受けた。しかし、大規模の重要軍需工場は三菱重工業広島機械製作所が約3.7km、宇品造船所が約4.3km、東洋工業が約5.3km、日本製鋼所が約6.2km離れた場所に位置するなど、爆心地から3km以上離れたところにあったため、工場内の機械への影響が少なく、被害は全体の約30％、機械設備はほとんど損傷がみられなかった。

戦時中に全国の建造能力の１割を占めた県下の造船業界は、終戦で操業停止状態に追い込まれ、戦時補償金などで本格的な復旧工事に取り組んだが、ＧＨＱの政策により軍需施設を使っての産業の復興は容易に叶わなかった。そうした中で、細々とＧＨＱの許可を受けながらではあるが、軍需施設を使って平和産業への転換も図られ始め、広地区の海軍航空廠では広島鉄道局が機関車部品の製作や自動車修理、広海軍工廠では民間会社が進出して船舶補機、農機具、ミシンの製作も始めた。また、工作機械工業も食料生産のための農業機械などから生産を再開し穀類粉砕機、精穀機を始め製縄機、製畳床機などが製造され、航空機エンジンの廃材を利用して炊飯釜や火鉢が製造された。東洋工業では敗戦の２カ月後には民需生産転換計画をＧＨＱの軍政部から許可され自動三輪車、自転車、削岩機、工具類などの生産を開始している。県下の各企業が懸命に機械保全に努めて賠償指定解除を待ちながら、生活必需品などに民需転換したからだが、軍需産業の中で養われた技術と残された設備が生かされたのだった。

軍港、軍事都市として発展した呉市は、戦時中には40万の人口に膨れ上がったが、敗戦により海軍工廠とその関連産業が消滅し、「失業モデル都市」とまで呼ばれた。呉市では戦後の旧軍港市への風当たりが強い中、旧海軍施設を平和産業へ転換することを目指して横須賀、佐世保、舞鶴の旧軍港３市とともに運動を続け、特定の地方公共団体だけに適用される「旧軍港市転換法」の制定に取り組んだ結果、昭和25年（1950）６月に同法が公布・施行され、これに基づき積極的な企業誘致を始めた。これにより、海軍工廠跡には東洋パ

ルプ（現王子製紙）、中国工業などが進出したが、中でもアメリカの海運業のナショナル・バルク・キャリアー（ＮＢＣ）が将来の石油需要を見越して、世界最大級のタンカーを建造するため、アジア最大のドックだった呉海軍工廠に目をつけたことは日本の復興に大きな役割を果たした。ＮＢＣは昭和 26 年（1951）に日本政府と契約し、翌年に世界最大の戦艦『大和』を建造したドックで、当時世界最大の 3 万 8,000 重量ﾄﾝ型タンカーを竣工させた。この建造に携わったのは、主に旧呉工廠で働いていた熟練技術者達だった。当時の日本政府は、ＮＢＣとの海軍工廠の造船施設一部貸与と売却契約の調印に当り、10 年後の日本の造船産業の復活を見込んで、①資材は日本製品を使用すること ②溶接技術者の養成に協力すること、などとした上に 10 年間の契約後は、日本に建造設備と技術を開放することの了解事項を付記。旧工廠から播磨造船所へ移籍していた旧海軍造船官など 660 人をＮＢＣに移動させたのだった。この結果、アメリカから来た技師と職員は僅か 7 人で、従業員は全員が日本人の体制になった。従業員達には初の商船の建造だったが、軍艦建造の高度な技術はタンカー建造に生かされ、一方で従業員は溶接・ブロック工法など、日本ではまだ取り入れられていなかった船舶建造の合理的な手法を学ぶことが出来た。このＮＢＣによる旧海軍工廠ドックから次々と誕生した商船については、「アメリカの合理主義と日本海軍の技術者の熟練が合体して生まれた安価な巨大タンカーの建造技術が呉から日本に伝播し、造船王国日本を作る礎となった」と評されている。

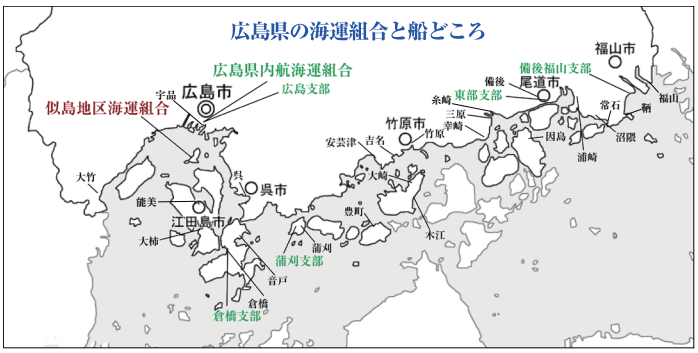
広島港・出島地区（写真提供：広島県港湾漁港整備課）

その後、ＮＢＣ呉造船部は続々と世界最大の大型タンカーを世に送り出したが、昭和 37 年（1962）に、全施設と従業員を呉造船所へ委譲している。呉造船所は造船部門がその後、石川島播磨重工業（ＩＨＩ）と合併し、世界最大級のタンカー建造を続けたが、陸上部門へも進出して呉市と音戸町（現呉市）を結ぶ音戸大橋などの橋梁やボイラーの生産にも事業を拡大した。また、呉海軍工廠時代に巨大な戦艦のスクリューを製造した施設や技術者を受け入れた尼崎製鉄呉製鋼所では、その後も船体部品を製造し、船用プロペラ部門で世界のトップ企業となり、バブコック日立（現日立インフォメーションエンジニアリング）呉工場では、戦艦大和の主砲塔を製造した施設を受け継いでボイラープラント、原子力機器、化学プラントなどを製造。海軍航空廠の施設と技術者達を引き継いだ広造機（現新日本造機）は、船舶用機械メーカーとして小型タービンで業界トップ企業に成長し、鋳物工場跡に進出した寿工業広製作所は、船舶用機器の他に鋳鋼、鋳鉄の分野で発展した。

広島から日本を代表して世界的に活躍するほどに成長した企業の中で、最も知られているのが自動車のマツダ（元東洋工業）で同社は戦後、ＧＨＱから許可を得てトラックを生産。昭和 21 年（1946）からの傾斜生産方式によって、トラックが物資の輸送に必要と認められ、石炭や鉄鋼などに次いで、原材料を調達できるようになり、23 年（1948）には三輪車生産が戦前のピークを抜いて生産を伸ばし、25 年（1950）からの朝鮮戦争特需で生産は急増した。ＧＨＱは昭和 22 年（1947）、東洋工業に対しに乗用車生産を許可。その後、モータリゼーションの波に乗り、三輪トラックが次第に四輪へと移り、外資と技術提携して乗用車の技術の向上に努め、急成長を遂げた。

【広島県の船どころ】

広島県は、古くから瀬戸内海の海上交通の要所で天然の良港が多く、潮待ち、風待ちに適した島嶼部に恵まれていたため、全国一の船どころとして発展して来た。広島県の代表的な船どころの発祥について触れておこう。



◇**備後福山**……備後とは沼隈半島付近の鞆、常石、沼隈地区を合わせた総称。中でも鞆と沼隈に挟まれた常石は、前後を海と山に囲まれて耕地面積の狭い土地柄で、隣接する西の要所尾道、東の福山に出るのにも不便な“陸の孤島”で、高級畳表の“備後表”以外に地元の貨物がなかったため、古くから海に生活を求め漁業、海運、造船が盛んとなった。しかも、船の往来が激しい瀬戸内海の航路筋で潮待ちと食料補給地の阿伏兎瀬戸（あぶとのせと）に面していたので、自然と進取の気性に富んでいた。また、伝統的に地域の結束が強く、昭和10年頃には水難会備後支部を通じて海難救助、遺族の面倒、船の建造に関する世話、頼母子講などの相互扶助があった。その伝統は戦後も続き、昭和24年（1949）10月に備後地区海運協同組合が設立され、商工組合中央金庫からの融資を受けて組合員に転貸している他、船員保険取扱指定団体にもなっている。大正6年（1917）には常石の船主が30馬力のエンジンを木造船に取りつけた記録があり、大正8年（1919）に広島～呉～尾道～神戸～大阪に雑貨定期を就航させている。昭和9年（1934）には機帆船で石炭輸送を始め、翌年には北朝鮮の清津（ちぇんじん）に180㌧積みの機帆船が配船され、この頃の常石には機帆船が30隻もあったという。戦後は昭和32年（1957）頃からいち早く鋼船化を図り、30年代後半には近海船を建造する船主もいた。

これに対して福山地区は元和元年（1619）、徳川幕府譜代大名の藩主水野勝成が10万石を得て西国鎮衛の任を受け、福山城を築城したときに掘割を造り、沼隈半島南端の鞆浦を海上交通の要衝にし、瀬戸内海と河口の入江を繋いでいる。これを機に、堺の回船問屋が江戸回船から小型船で物資を横持ちし、城に運んだ歴史もある。福山はまた、城下に鍛冶集団が集まり鍛冶町を形成したことから、刀に始まって船の錨、船釘や農具などの製造に発展。これが北前船で運ばれて全国に広がったことから、尾道とともに日本最大の鉄製品の生産地となった。明治時代に入ると船具や農具に加え、鉄道の軌条用品などにも拡大し、大正時代には廃船の鉄屑や製鉄所の廃品などを再圧延する伸鉄業が急速に成長。第2次世界大戦後は建設用資材としての平鋼、丸鋼、異形棒鋼の需要が飛躍的に伸びたことから、鞆は日本一の伸鉄の生産地となった。その後、電炉メーカーの躍進により伸鉄業は衰退したが、鞆は現在でも伝統的な錨や連結金具などの船具の他、建築金物や機械部品など多種多様な鉄鋼製品を扱っている。また、福山の松永では現在でも全国生産の6割を占める下駄の産地としても有名で、昭和20年代までは藁工芸品の出荷が350㌧積みの機帆船を用船するほど盛んだった。

福山は、昭和40年（1965）4月の日本鋼管（現JFEスチール）福山製鉄所の操業開始で、その企業城下町へと様変わりしている。

◇**尾道**……尾道の糸崎港は、瀬戸内海の中央に位置する天然の良港で、昔から瀬戸内海を通じて四国と物資が交流する他、北前船で九州、阪神、日本海地方、北海道の物産が集散する中国地方随一の商港、中継港として栄えたが、日本の造船業発祥の地としても知られている。元々尾道は、嘉応元年（1169）に年貢米の貯蔵地である船津倉敷地に指定され、足利時代（1336～1493）には明や朝鮮との交易の場となり、倭寇の本拠地である因島、弓削、生名（いきな）、佐々木の各島に近いことから戦利品売買の拠点ともなって、海運業発展の基礎が築かれた。糸崎は、山陽道の中央に位置した古くからの宿場町、海路の要衝であったが、安芸国広島藩の筆頭家老でもある三原藩主浅野忠敬（ただひろ）が文久3年（1863）に海面5町歩を埋め立てて船だまりを築

造して以来、物資流通の拠点となっている。尾道市史によれば、「北前船が大阪まで遠乗りせずとも尾道で積荷の売りさばきが出来る上に食塩、酢、綿などを船積みするのにも便利だった」と当時の尾道港の優れた地理的、経済的条件を記している。

これに対し浦崎地区は、農耕地がないため海に生活の糧を求めざるを得ず、明治初期には日用雑貨を扱う 20 ～ 30㌧積みの行商船が山陰、九州まで足を延ばしていたといい、帆船の発達で大正末期には九州炭を塩田用に買い積みしていたと記されている。これが運炭機帆船となり、のちに一部はドラム缶入りの石油輸送に転じて、タンカーへと姿を替えて行った。戦後は、昭和 30 年（1925）頃から小型鋼船化が始まり、いち早く中央に用船先を求め、さらに一部は近海、遠洋へと発展して行くなど進取の気質が強い土地柄でもある。

糸崎港は元々、明治 32 年（1899）に特別貿易港に指定されているが尾道港と昭和 28 年（1953）に合併して重要港湾に指定され、さらに 39 年（1964）に隣接する松永港と浦崎港がこれに編入されたことから、以降の港域は三原、尾道、福山の 3 市に及んでいる。

松永・浦崎地区は古くから製塩業が盛んで、宝永年間（1704 ～ 1711）の記録では、この地区に帆船 100 隻以上が出入りしたと記録されている。松永港は木材、浦崎港は内航船の基地でもある。

◇**因島**……因島の海運業者は、大正末期から昭和にかけて若松～阪神の石炭輸送と諸物資の販売輸送に従事していた。戦後は造船ブームを期に、目立造船広島工場、因島鉄工業団地協同組合から入荷する船隊ブロックの輸送、地元での生活物資輸送の他、京阪神地区に用船先を求めて進出している。

◇**竹原**……竹原地区は室町時代に港町として栄え、古くから瀬戸内海の交通の要衝であった。江戸時代には製塩業と酒造業が地場を支える産業だった。“日本のウイスキーの父”竹鶴政孝の生家・竹鶴酒造が地元の酒造元として有名。地場産業としては、昭和 12 年（1937）に銅精錬で操業した竹原製錬所がある。同社は昭和 18 年（1943）に昭和鉱業から三井金属鉱業に買収され、現在は非鉄金属地金から乾電池原料となる電解二酸化マンガンなどの各種電池材料、ケミカル製品などの機能性素材他、多種製品を生産している。戦前、煉瓦や炭酸などの他に三井東圧、東邦亜鉛などの製品を阪神に輸送、復荷は阪神から瀬戸内諸港に向けの雑貨を積み取っていたが、戦後は次第に荷物が減り、京浜地区に用船先を求めて進出している。

◇**安芸津**……安芸津地区では明治 22 年（1889）頃、2 ～ 3 本マストの帆船が九州炭の買い積み輸送をしていたが、大正時代になるとこれが衰退し、20㌧積み以下の小型船で赤煉瓦、蜜柑、馬鈴薯の地元貨物を瀬戸内海の島々、広島や阪神方面に輸送するようになっている。安芸津周辺で産出されていた赤煉瓦は、木船で運ばれていた昭和初期から 40 年代初めまで続いたが、次第に衰退して現在は姿を消している。

◇**木江、豊町**……竹原市沖の大崎上島は石材と石灰石を産出し、昔から 30 ～ 40㌧積みの木船で瀬戸内海周辺に積み出していた。明治中期以降、木船業者が増えて造船業も次々に起業したが、当時は海産物、農産物、石炭などの買い積みがほとんどだった。大崎上島は、北九州と阪神のほぼ中間に位置しているため、潮待ち停泊船が多く、造船業の隆盛と相俟って泊地としても有名で、自然発生的に三業地が栄え、それが潮待ち、修繕の船を向かい入れるようになって海運と造船の発展につながった。また、地元に荷物がないことが積極的に石炭輸送に進出するきっかけとなり、昭和 14 ～ 15 年（1939 ～ 1940）頃には地元の船の大半が九州炭の輸送を中心に活動し、一部は鋼材や雑貨輸送に当たった。大崎上島の 3 町は平成 15 年（2003）4 月に合併して大崎上島町となったが、一般に「木江」の呼び名で親しまれている。

大崎上島の南西側に隣接する大崎下島には、船どころの豊町がある。終戦直後は、地元

及び周辺の島々で産出する蜜柑が50～60㌧積みの機帆船に積まれ、昭和40年代前半まで阪神、岡山、糸崎などへ運ばれたが、昭和44年（1969）に就航したフェリーが蜜柑のトラック輸送を手掛けたことで大打撃を受け、シーズンオフの10月～3月の半年間は大部分が係船したことから農業や漁業を兼業、転業するようになり、海運業が衰退した。

◇**蒲刈**……昭和初期には約60隻の30㌧級小型船を所有するなど、古くからの瀬戸内海の船どころのひとつ。地元で産出される石灰石の輸送が活発で、呉や広島に運んだ。昭和2年（1927）頃から機帆船化が進み一部は大型化して石炭輸送に従事している。昭和30年（1955）には、地元船主の有力者が小型鋼船を建造するなど、比較的鋼船化に早く着手しており、外航部門が主力の船主もいる。

◇**呉**……現在では産業港湾都市の呉市に鎮守府が設置されたのは明治22年（1889）で、同35年（1902）に市制が敷かれたのを機に農漁村から都市型に転換。以後、海軍工廠の創設によって艦船、兵器の造修工場として海軍が軍備を拡張するにつれて発展したが、昭和20年（1945）の戦災で軍需施設が壊滅。終戦で都市形態が崩壊した。戦後の呉市は駐留軍に経済を依存し、駐留軍物資や旧軍の兵器、弾薬の輸送に当たった。昭和25年（1950）に旧軍港市の転換法が制定されて軍用施設の接収が解除になり鉄鋼、重化学工業の積極的誘致が図られて以後は石川島播磨重工、神戸製鋼、日新製鋼、新日本造機、東洋バルブなどの進出が相次ぎ、関連工業の進出を加えて瀬戸内海臨海工業地帯を形成、内航貨物輸送の拠点ともなった。呉には戦前、小型の機帆船が僅かにあったが、倉橋に拠点を置いて呉周辺地域の民需に応えていたようだ。呉は軍港であったため、海運業としての歴史は戦後からである。

◇**能美**……能美島は南部の東能美島と北西部の西能美島に2分される。元々別々の島だった北東部の江田島とは陸続きで、Y字型にひとつの島となっている。東能美島は隣接する倉橋島と早瀬大橋で繋がり、さらに音戸大橋を通じて本土に繋がっている。また、西能美島と江田島に囲まれた海域は江田島湾と称し、津久茂瀬戸（つくものせと）の海峡を挟んで、広島湾と繋がっている。平成16年（2004）11月に3島の佐伯郡大柿町（東能美島）、同能美町（東能美島と西能美島に跨がる）、同沖美町（西能美島）、安芸郡江田島町（江田島）が統合して江田島市が誕生した。平成20年（2008）には、海上保安庁と国土地理院が東西能美島を統合して能美島とし、ひとつに繋がる島を能美島と江田島との2つに表記している。

総面積16.6㎢のほとんどが急傾斜地帯という能美島は古くから海運が盛んで、明治初期に帆船で神戸に赤煉瓦を積み出したとの伝聞もあり、小型船で朝鮮向けの煉瓦を積み出し、復荷に鰯を積み取っていたともいわれる。昭和初期には、20業者が70隻の船を所有し、主に赤土（真砂土）の運搬に従事していたとされている。

◇**音戸、倉橋**……「日本一の船どころ」といわれる倉橋島には、音戸地区と倉橋地区の2カ所の船どころがあり、海運業の歴史は古い。万葉時代から海運が発達し、神功皇后の新羅征伐（推古8～10年／600～603）の基地といわれる倉橋島最南端の鹿老渡（かろうと）（現唐津浜）の存在や、遣唐使の仮泊地跡を郷土史は伝えている。大型渡洋船の修理のために唐の技術を導入したとみられる洋式ドック跡も残っている。日清戦争（明治27～28年／1894～1895）の頃には、倉橋島の100㌧級の大和船が北九州若松で石炭を瀬取りしたとされ、日露戦争（明治37年2月～38年9月／1904～1905）の頃には、300㌧級3本マストの倉橋島の日本型帆船が若松～飾磨の省炭輸送に従事していたとされている。大正末期から昭和初期には、瀬戸内海沿岸の工業地帯の発展に伴って運炭機帆船の需要が急増し、船

倉橋島に残る遺跡の桂浜洋式ドック跡
（写真提供 ：PIXTA）

腹も急激に増加した。倉橋島の帆船はこの頃、買い積みで瀬戸内海周辺の塩田用石炭や大阪の安治川に石炭を運んだ。昭和２年（1927）に地元で初の機帆船が建造されたのを契機に、帆船から機帆船への移行が始まった。

倉橋島の木船は、外板に堅牢な宮崎産松材の“日向もの”を使うのが特色だった。この特性を生かして、明治の末期から大正初期にかけて地元から産出する石材を京都、大阪、神戸に石畳用として輸送したが、石材輸送は釜山、対島、台北にまでも延びた。官営八幡製鉄（現日本製鐵）の鋼材輸送にもこの特性が発揮され、現在でもその関係が引き継がれている。

戦前の倉橋島には機帆船が約 80 隻あったが、昭和 18 年（1943）の海運統制令により軍に徴用され南支、中支、南方方面でその大半を喪失した。昭和 25 年（1950）には朝鮮戦争勃発で、機帆船の船腹が増加して倉橋島だけで 200 隻にも達した。倉橋島での鋼船化は昭和 32 年（1957）からで、愛媛船主に比べて総体的には４～５年の遅れをとった。

倉橋島の船主は戦前から、頼母子講などによる資金の融通や相互扶助的な慣習が根づいていた。大正３年（1914）の第１次欧州大戦は、倉橋島にも海運ブームをもたらしたが、当時は海難も多く、銀行に理解されていない船主は、海難を起こすと資金難で立ち直れず、船主が相互に融通し合い建造資金を調達する頼母子講が生まれた。それが帆船同盟、さらに機帆船協業組合や船主互助会の自衛組織となった。倉橋島に大音倉海運組合（音戸）と倉橋海運組合（倉橋）の２つが出来たのは、行政区が別のためとされるが、頼母子講以来の船主間の結びつきがそれぞれの地区で強いためといわれて来た。

【参考文献】濱田敏彦広島経済大学准教授著『海・島が織りなす瀬戸内海の歴史』（日本私立大学協会刊）、菊地一郎著『戦後、瀬戸内における地域開発・工業開発および工業立地の展開と所得の地域格差問題』（奈良教育大学紀要．人文・社会科学）、大川富美特定非営利活動法人ピースビルダーズ研究員著『広島の経済復興』、『日本の海紀行／広島港～島と繋ぐ、アジアと結ぶ瀬戸内の中核港』（日本埋立浚渫協会）、『ミニ内航海運』（全海運 HP）

広島の海の守護神　厳島神社

【文化と伝承】

広島県の海の守護神とされる代表的な神社が廿日市市宮島にある厳島神社である。祭神は、天照大神（あまてらすおおみかみ）と素戔嗚尊（すさのおのみこと）の誓（うけい）からから生まれたとされ、宗像神社の三女神でもある市杵島姫命（いちきしまひめのみこと）、田心姫命（たごりひめのみこと）、湍津姫命（たぎつひめのみこと）。推古天皇元年（593）に当地の豪族・佐伯鞍職（くらもと）が市許島姫命のご神託を受け、勅許を得て創建したのに始まるとされ、「いちきしま」が「いつくしま」に転じたものとの説もある。海上安全の神である。平清盛の崇敬を受けて仁安３年（1167）に社殿を造営し、平家一門の隆盛とともに栄えたが、平家滅亡後も源氏を始めとした時の権力者の崇敬を受け、戦国時代には毛利元就の庇護により隆盛し、豊臣秀吉も九州遠征の途上で参拝して大経堂を造営している。

厳島神社（上）と海上安全の御守護札（右）

主要な社殿は厳島の北部の大野瀬戸に面した有浦湾の奥に建ち、最奥部に宗像三女神を祀る本社が北を正面として建つ。本社社殿は奥の本殿と手前の拝殿の間を幣殿で繋いで全体を１棟とする形式。拝殿の手前には祓殿（はらいでん）、その手前海側には舞楽の奉納などに使用される高舞台と、周囲に屋根がない板敷で海側に桟橋状に細く突き出た平舞台の火焼先（ひたさき）が続き、さらにその延長線上の海中に大鳥居が建つ。祓殿の側面からは左右に屈折する東廻廊と西廻廊が伸び、厳島神社特有の景観を形成している。本殿は明治 32 年（1899）国の重要文化財、昭和 27 年（1952）国宝に指定されている。