全海運所属組合の横顔
連載　第７回
和歌山県海運組合

【組合の概要】

事　務　局　〒640-8287
和歌山県和歌山市築港 3-23
和歌山港湾労働者福祉センター２階
電話 073-433-4043　FAX 073-433-0026
JR きのくに線「和歌山」駅前よりタクシー 10 分
南海電鉄和歌山港線「和歌山港」駅より徒歩 12 分

小林理事長

理　事　長　小林　道明　㈱進栄海運建設 代表取締役社長

事務局員　専務理事　紺野　剛

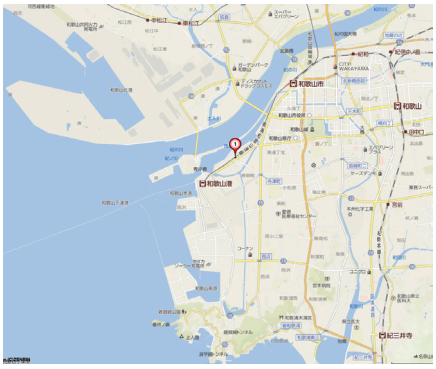
紺野専務理事

組合員数　（平成 30 年４月１日現在）

運送事業者		３社
貸渡事業者		９社（専業　７社）
利用運送事業者		５社（専業　３社）
合　　計		17 社（専業 10 社）

所属船腹量

貨物船	６隻	10,754 重量ﾄﾝ
油送船	２隻	1,200 ㎥
プッシャー	１隻	178 重量ﾄﾝ
バージ	１隻	937 重量ﾄﾝ
艀	１隻	250 重量ﾄﾝ
合　計	11 隻	13,319 重量ﾄﾝ㎥


和歌山県海運組合（Yahoo! マップ）

【組合の組織】

和歌山県海運組合の役員は、理事長１名と副理事長１名、専務理事１名、理事４名、監事１名で構成される。理事長は小林道明進栄海運建設社長、副理事長は神川博文日鉄住金物流執行役員和歌山支店長がつとめる。年１回の総会と２回の理事会の他、理事会の前に総務委員会が開催される。

和歌山県海運組合事務局。右は事務局員の池上ゆかりさん

組合事務局は、和歌山市築港３丁目 23 番地の和歌山港湾労働者福祉センター２階にある。最寄りの交通機関は JR きのくに線「和歌山」駅からタクシーで 10 分。または南海電車「和歌山市」駅からタクシーで５分。事務局は紺野剛専務理事と女性職員池上ゆかりさんの２人。同じフロアにある和歌山港湾福利厚生協会、和歌山港運協会、港湾労災防止協会和歌山支部、和歌山県海運協会の事務局を兼務して事務局運営費を分担しており、総

会は4団体が合同で開催している。

和歌山県は海岸線の総延長が約600kmと長く、紀伊水道や太平洋熊野灘などに囲まれている。和歌山県といえば歴史上も熊野水軍、紀国屋文左衛門、太地町の捕鯨など海に関わることで知られるが、古くから海運が隆盛を極めたのは、地場の貨物が豊富だったことにある。紀州山脈から伐採された木材、各河川から採取される砂・砂利を中心に有田、由良、田辺、御坊、日置、那智勝浦などの和歌山県沿岸の港が栄えて各港別に船主が誕生している。

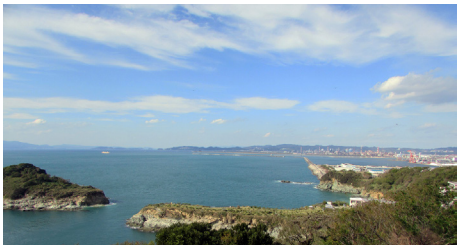
【和歌山県の海運】

紀州の船が歴史上に登場するのは天智天皇（てんちてんのう）2年（663）である。唐・新羅（しらぎ）の連合軍に侵略された百済（くだら）（古代の朝鮮半島西部及び南西部にあった国家）の要請で、援軍を送った中大兄皇子（なかのおおえのおうじ）（のちの天智天皇）の軍船となった主力のひとつが「紀州船団」であったとされている。

紀州（現和歌山県）では元和（げんな）年間（1615～1624）になると、日高（現御坊市）、比井（現日高郡）、富田（現白浜町）の3カ浦を拠点とした500～1,500石積みの帆船が定期的に運航され、「紀州廻船」と呼ばれていた。これらの中で小型船は小廻船と称され紀州沿岸から大阪、淡路、徳島辺りを往復し、大型船は大廻船と呼ばれて江戸や日本海まで年貢米を始め、特産品である醤油、蜜柑、木材などの重要物資を輸送している。当時、「千石船」と呼ばれた大型船は、米を現在の150㌧積む荷船の総称だった。これを詳述するのに時代を少し遡る。

幕府は慶長14年（1608）、鎖国令により西国の諸大名に対し500石以上の軍船の建造を禁じたが、この禁令は実質的に民間の船にも及び、3代将軍家光の代には、船といえば帆柱1本の和船に限られた。しかし、鎖国はしても国内物流は増加し、船の大型化が進行したので、幕府も商船については大型化を徐々に認めている。大坂と江戸を結ぶ航路のために開発されたのが「菱垣廻船（ひがきかいせん）」だった。「菱垣」の名は、舷側を高くするための構造物である「垣立（かきだつ）」の一部が菱形になっているところからつけられたもの。この菱形は大坂（現大阪）と江戸の商品輸送にあたった菱垣廻船組織のうち、元禄7年（1694）に成立した江戸の荷主の組合である「江戸十組問屋」所属の廻船であることを示すものだった。船の構造そのものは、菱垣廻船も灘の酒を江戸に運んだ樽廻船（たるかいせん）も、「弁才船」と呼ばれる通常の大和型和船で、船型は200～300石積みのものが多く、両者の間に顕著な相違はみられなかった。弁才船は瀬戸内海で発達した船で、木綿の帆を採用することで逆風走行を可能にし、少ない乗組員での航行を実現して、運賃の引き下げを果たしていた。

菱元和5年（1619）、泉州堺の船問屋が紀州富田浦から250石積みの廻船を借り受け、大坂から木綿、油、綿、酒、酢、醤油などの商品を積み込んで江戸に送り、これを発端に廻船の定期就航への道が開けた。寛永元年（1624）には、大坂北浜の泉谷平衛門が江戸積船問屋を開業し、続いて同4年（1627）には5軒の菱垣廻船問屋が開店し、独立した業種として確立されている。廻船問屋は手船を所有する例もあったが、多くの場合は前述の堺の船問屋のように紀州や大坂周辺などの船持の廻船を雇い入れて営業していた。


和歌山北港

寛文年（1661～1673）の記録に「日高川河口の薗（御坊市）に29艘、御坊に17艘、名屋に16艘と日高川河口付近に廻船集団が造られた」とあり、「比井に7艘の廻船」とも記録

されている。和歌山県は、長い海岸線を利用した海運業が古くから開けていたことを物語っている。

下津港

紀伊山地では昔から良質の木材が切り出され、江戸や上方などの市場に出されていた。山地で伐採された木材は筏に組まれ、紀ノ川や熊野川（新宮川）、日高川などを利用して河口に集められた。豊臣秀吉は天正13年（1585）の紀州征伐の後、大坂城や京都の方広寺大仏殿の建築用として、熊野の木材を切り出させている。徳川家康も江戸城を修築するときに、諸大名に手伝い普請を命じたが、それに先立って慶長9年（1604）、紀州藩主浅野幸長に石垣用の石材を運ぶ石船を造るように命じた。この石船は熊野川や富田川、日置川、古座川、太田川など紀州流域の村々や熊野灘沿岸の浦々で造られている。木材は元和2年（1616）の江戸城天守閣普請にも、熊野で切り出して新宮から運んでおり、2代将軍徳川秀忠の書院や数寄屋の建築用材にも有田、日高、熊野の松材が使用されている。また、仙台藩主伊達政宗も松島の瑞巌寺再建に際し、熊野から用材を取り寄せている。

名産の「熊野炭」は、熊野の山々に自生している姥目樫（うばめがし）や樫を炭窯で焼いて作るが、表面に灰が付着して白っぽくみえることから「白炭」と名づけられ、江戸では紀州蜜柑より有名だったといわれている。炭は川船で新宮川を下って新宮まで運ばれたが、ここで紀州本藩領の炭は新宮の宮戸御仕入方、新宮領の炭は池田御役所が分担して取り扱い、江戸市場の炭の値段をみながら廻船で送った。

江戸時代の新宮は、太平洋側の航路にとって非常に重要な位置にあった。そのため、新宮城内には立派な港が造られていた。付近を発掘調査したところ、古文書に記された「炭納屋」跡が多数みつかった。この地方特産の上質の熊野炭は江戸で高く売れたため、新宮の領主水野氏は「炭納屋」を熊野川の川沿いに建てて貯えていたようだ。安政元年（1854）の大地震で新宮城が大被害を受けたときも、城の石垣より城内の炭納屋群がいち早く修理されており、熊野炭の販売による利益が大きく、炭納屋を重視していたことがわかる。

和歌山県では、紀ノ川の河口から有田川河口までの沿岸が紀伊水道に面し、阪神工業地帯に近いため、昔から木材工業や繊維工業などが発達していた。第2次世界大戦前から大戦中にかけて政府の軍需産業推進策で、和歌山県でも紀ノ川河口で鉄鋼業と化学工業が操業し、南部の下津湾へは石油精製工場が建設され、現在の和歌山県の北部臨海地域の工業地帯の原形である。戦後は高度経済成長期を中心に、大規模工業用地が造成され、大型専用船の入港が可能となっている。

また、近年では多数の県民がアメリカ、カナダ、ブラジル、アルゼンチン、パラグアイなど海外雄飛しており、極めて積極的な県民性でもある。

（参考文献：和歌山県教育委員会発行和歌山県教育副読本『わかやま発見』）

構造改善から7地区組合が統合

【和歌山県の地区組合事情】

和歌山県連傘下には元々、和歌山市に住友金属工業（現新日鐵住金）和歌山製鉄所に出入りする船主を主体とした和歌山北港海運組合と紀ノ川流域の砂利輸送を主体とした和歌山内航海運組合、田辺市に吉野杉の輸送を主体とした紀南機船海運組合、有田市に有田川の砂利輸送を主体とした有田海運組合、西牟婁郡日置町に日置川流域の砂利輸送を主体とし

た日置港海運組合、日高郡美浜町に日高川流域の砂利輸送を主体とした日高海運組合、東牟婁郡那智勝浦町に熊野川流域の木材・砂利・製紙原料を主体とした紀南海運組合の７つの地区海運組合があり、これらの連合体として昭和43年（1968）５月に内航海運組合法に基づき、和歌山県海運組合連合会が設立されている。当時、連合会に参画した海運組合を合計すると組合員517名、所属船舶530隻、62,895総ﾄﾝの大所帯だった。

和歌山県海運組合が入居する和歌山港湾労働者福祉センタービル

組合設立当初の主な貨物は、県下各河川や徳島県及び香川県下で採取した砂利・砂。御坊、田辺、新宮地区の木材、骨材。さらに住友金属工業（現新日鉄住金）和歌山製鉄所の鋼材及び原材料などがあった。その後、砂利・砂は採取量の減少と環境保全の法規制が厳しくなったことによって事業者が転廃業し、木材は環境保全の見地から伐採規制が強まり、輸入材の増加もあって地元からの原木出荷がなくなった。加えて、時代の要請でもある大型船化に対応出来なかった地元船主事情、度重なる内航不況と後継者難、若年船員不足などがあって転廃業が進行し、所属組合員と船腹量は漸減傾向を辿った。組合員の過半数が個人船主であったため、資金力が弱く低運賃・用船料が響いた。

そうした中で昭和59年（1984）６月、運輸省（現国土交通省）の「内航海運業構造改善指針」通達を受け61年（1986）３月、同連合会と７地区組合は発展的解散して翌４月に和歌山県海運組合に大同団結し、現在に至っている。このとき運輸省は、事業者数の適正化を示すとともに、原則として内航海運組合を都道府県以上の単位、最小でも海運支局単位に再編成し、年間の財政規模も最低1,000万円とする方針を打ち出していたからだった。

和歌山県海運組合の平成30年（2018）４月１日現在の組合員は17社（全て法人）、船腹量は11隻、13,319重量ﾄﾝで、昭和43年５月と比べると組合員数で96.7％、隻数で97.9％の激減振りである。内航海運業界では船腹調整事業から暫定措置事業に移行して以来、事業者数の減少が著しいが、和歌山県下はそれがひと際目立っている。

和歌山県下の現在の主な貨物は、新日鉄住金和歌山製鉄所の鋼材や地元出荷の製材の他、建設用のスラグ、砂利石材などで阪神、京浜、瀬戸内向けの輸送が主である。所属する貨物船６隻は499総ﾄﾝ型が中心。小林理事長の進栄海運建設はいまや県下でただ１社となった砂利石材、スラグ、粗骨材を輸送するオペレーターで社船２隻、用船２隻の他にトリップで阪神地区の他、唐津、下松、福山に輸送している。

和歌山県海運組合所属組合員の現在の本社所在地をみると和歌山市内が３社、海南市内が４社、田辺市内が１社、日高郡美浜町内が１社、そして東京都と大阪市に本社があり和歌山市内の営業拠点で加盟している事業者が２社ある。業種別にみると運送事業者が３社（うち２社兼業）、貸渡事業者が９社（うち２社兼業）、取扱事業者が５社（うち２社兼業）となっている。このうち貸渡事業者の１社は６月に廃業しており、さらに組合員１社が減少した。

船種別に所属船腹量をみると貨物船が６隻（10,754重量ﾄﾝ）、輸送船２隻（1,200㎥）、プッシャー１隻（178重量ﾄﾝ）、バージ１隻（937㎥）、艀１隻（250㎥）となっている。

和歌山県内の特定重要港湾は和歌山下津港、重要港湾は日高港、特待地域振興重要港湾（地方港湾）は新宮港である。和歌山下津港は和歌山市、海南市、有田市に、日高港は御坊市、美浜町に新宮港は新宮市、那智勝浦町にそれぞれまたがっている。

和歌山下津港は、和歌山平野を流れる紀ノ川河口の和歌山湾から有田市内を流れる有田川河口の紀伊水道にかけて立地する国際拠点港湾で、第２次世界大戦中には重要な軍港でもあり、終戦直後には米軍の上陸拠点ともなった。現在の和歌山下津港のうち和歌山北港区は、新日鉄住金和歌山製鉄所が控える工業港である。和歌山本港区は、かつて木材港として栄えたが、現在は花王和歌山工場が控え、県内唯一のコンテナ貨物を扱うガントリークレーンがあり、その取扱貨物の半数が花王和歌山工場の動植物油などの原料貨物。徳島小松島港と結ぶ南海フェリーの発着地でもある。下津港区は、紀伊国屋文左衛門が江戸に蜜柑を運んだ船出の港で、コスモ石油下津工場（元丸善石油下津製油所）や橋梁メーカーの高田機工がある。有田港は、JXTG 和歌山製油所（元東燃ゼネラル和歌山工場）がある。もうひとつの和歌浦海南港区は、和歌山マリーナシティーとして整備されている。

和歌山県の港湾施設整備工事

日高港は日高川河口部に位置し、古くから日高川の川船との連絡のための船着場として栄え、明治から昭和初期には紀州航路の寄港地として利用された。日高港は御坊市周辺の主要産業である製材業者が集まり、機帆船による２次輸送で外国産木材を供給するなど、紀中地域の経済の要となった。中でも西川地区は、現在で木材関連の船だまりである。塩屋地区は、3 万㌧型船に対応した多目的国際ターミナルを設けて生産物流拠点と漁港の機能を持っている。塩屋名田沖地区は日本初の外洋人工島の関西電力御坊火力（石油）発電所（総出力 60 万㌔ワット）を中心としたエネルギー関連地区である。浜野浦地区（美浜町）は主に漁港で船だまり機能を持つ地区であり、名田区は水産帯びレクリエーション地区と機能分担している。

新宮港は、和歌山県の最南東部、熊野灘に面した三重県との県境部に位置している。輸入木材を取り扱うため、昭和 40 年代に第１期工事を施工したが、近年における船舶の大型化、取扱貨物増加による岸壁不足、大規模地震等への対応のため、平成 18 年（2006）11 月に水深 11m 岸壁の供用を開始し、第２期工事のすべての岸壁が供用された。紀南地方唯一の外貿港湾である新宮港は、新宮地域のみならず三重県や奈良県をも含めた地域の拠点港として重要な役割を担っている。また、熊野観光の海の玄関口でもあり、世界遺産登録を機に、大型クルーズ客船の寄港が増加している。

和歌山県の海の守護神

【文化と伝承】

和歌山市内の海運関係者が崇拝する海の守護神には、湊神社（和歌山市湊）と玉津島神社（和歌山市和歌浦）がある。

湊神社

祭神は「天照大神（あまてらすおおみかみ）」の他、高天原（たかまがはら）に現われた造化３神の１神で、天照大神とともに高天原（たかまがはら）を主宰した「高皇産霊神（たかみむすびのかみ）」、伊弉諾尊（いざなぎのみこと）と伊弉冉尊（いざなみのみこと）が初めて交わって生まれたものの、葦で造った船で流してしまった「蛭子神（ひるこのかみ）」、伊弉諾尊が死の国の汚れを祓うために筑紫日向で禊した際に生まれた三神の一神で海の護り神である「和田津美神（わだつみのかみ）」、出雲大社の祭神でもあり、素戔嗚尊（すさのおのみこと）の子で土着の神々の棟梁である「顕國玉神（うつしくにたまのかみ）」（別名大国主命（おおくにぬしのみこと））、「大巳貴神（おおなむちのかみ）」（同）である。

湊神社の名は、平安時代から鎌倉時代にかけて作られたとされる『木國（紀伊国）神名帳』

にも記され、「和田浜の大地主神として湊奥の坪カツカ丘に鎮座して社殿も誠に壮麗であった」と記されている。

その後、明応年間（1492～1501）に発生した南海トラフ沿いの巨大地震による大津波により砂中に埋もれたが、元和元年(1615)に再び元の奥の坪に鎮座した。昭和になって住友金属工業（現新日鉄住金）が奥の坪鎮座地を中心に、広域な和歌山製鉄所を建設することとなったことから、多くの民家とともに県の許可を得て昭和16年（1941）12月に現在の地に移転。これを機に外浜の豊海神社となり、地域名から湊神社に改めて現在に至っている。

湊神社

玉津島神社

祭神は、天照大神の幼名とも妹ともされる「稚日女尊（わかひるめのみこと）」、第14代の仲哀（ちゅうあい）天皇の皇后で第15代の応神（おうじん）天皇の母で聖母とも呼ばれる「息長足姫尊（おきながたらしひめのみこと）」、第19代の允恭（いんぎょう）天皇の皇后の妹とも妃ともされ本朝3美人のひとり「衣通姫尊（そとおりひめのみこと）」の3女神である。玉津島神社は、神功皇后が百済に進軍した際に霊威をあらわした海の守護神でもある。また、神亀元年（724）に和歌浦に行幸した第45代の聖武（しょうむ）天皇は、景観に感動し、この地の風致を守るため守戸を置き、玉津島の霊を祀ることを命じた詔（みことのり）を発し、玉津島神社が建立されたともされている。玉津島神社は住吉大社（大阪市）、北野天満宮（京都市）と並ぶ和歌3神の1柱としても尊崇（そんすう）を受けている。

玉津島神社

取材こぼれ話

玉津島神社に隣接して、その祓所から神社となった鹽竈（しおがま）神社がある。神体の鹽槌翁尊（しおづちのおじのみこと）は輿（こし）の窟（いわや）と呼ばれる岩穴に祀られている。鹽槌翁尊は神話「海彦・山彦」にも登場する海の幸の神で、航海安全の神でもある。神話によると昔々、海で魚介をとって暮らす兄海彦と、山で獣をとって暮らす弟山彦の兄弟がいた。山彦は自分の金の弓矢と交換に、海彦から借りた金の釣り針をなくし、叱られ困っていたところ、潮の神が現われて竹で編んだ小舟で山彦を海の宮殿へ導き、古井戸の桂の木に登って待つようにと告げた。現れたのは潮の神の娘で、山彦がなくした金の釣り針が鯛の喉に刺さっているのをみつけ、これを取り戻してくれた。この姫と結婚して子宝に恵まれ山彦は3年後、潮の神と姫から満潮と干潮を操作できる宝玉を山彦に渡され、「兄がまだ怒っているようなら満潮にして溺れさせ、干潮にして助ける方法を繰り返して懲らしめなさい」と伝えられた。山彦は釣り針を返したものの、海彦が許してくれなかったので、宝玉を使って兄を懲らしめた。この潮の神が鹽槌翁尊とされている。

塩竈神社（写真提供：PIXTA）

また、鹽槌翁尊は全国を回って塩が人々の食生活に重要なことを説いて製塩を教え、潮の満ち引きが出産に関係していること、潮の功徳により人間が生まれることを説き、安産・子授け・長寿の方法や法則を唱え、人々の出生、生命を守護したとされる。鹽槌翁尊は全国13カ所で製塩の法を伝えたが、和歌の浦はその9カ所目とされ、大正後期までここでは製塩が盛んで、入江では和歌海苔が生産された。

ちなみに、この連載の「第4回 東北内航海運組合」編で触れた宮城県の塩釜（鹽竈）はその13カ所目で、鹽槌翁尊がこの地で果てたため、「果ての鹽竈」とも言い伝えられている。（中島）