新連載

全海運所属組合の横顔　第１回
北海道内航海運組合

【組合の概要】

事　務　局　〒047-0031 北海道小樽市色内 1-9-1
松田ビル３階
電話 0134-34-3366　FAX 0134-32-6686
JR 函館本線小樽駅徒歩 10 分

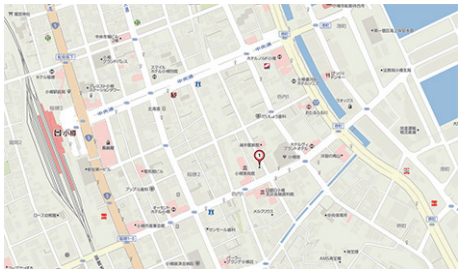
理　事　長　澁田政盛澁田タグボート㈱代表取締役社長

専務理事　山口　裕文　事務局員１名

組合員数　登録運送事業者　５社
届出運送事業者　３社
登録貸渡事業者　２社
利用運送事業者　20 社
合　計　30 社

所属船腹量

貨物船	７隻	4,163 総ﾄﾝ	11,994 重量ﾄﾝ
油送船	８隻	699 総ﾄﾝ	2,194 ㎥
曳　船	３隻	419 総ﾄﾝ	5,500 馬力
台　船	６隻	1,905 総ﾄﾝ	3,176 重量ﾄﾝ
合　計	24 隻	7,186 総ﾄﾝ	22,863 重量ﾄﾝ・㎥・馬力



事務局のある小樽市周辺図

松田ビル（上）と事務局

組合組織

１協議会、１部会、１連絡会を軸に組合運営をしている。

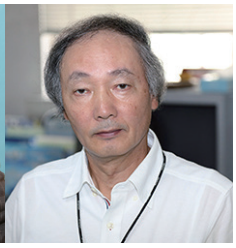
◇北海道内航船員対策連絡協議会

所轄運輸局の行政担当官に委員を委嘱し、組合３役を加えて協議会を組織。協議会では年間の活動方針を決定し、これに基づき各種行事の連携及び情報共有を図っている。

◇曳船部会

曳船を所有する事業者により組織。
特に営業船と港湾建設請負事業者による自家用船の業際の健全な運営を目的に、事宜をとらえて開催している。

澁田理事長



山口専務理事

◇自家用船連絡会

一部の事業者を除いた自家用船を所有する事業者で組織。自家用船の抱える問題点、法解釈等について議論を重ね、同時に船員法や船舶安全法等の法改正に対応できるよう勉強会、研修会等を実施している。

本州船社が輸送の主力

【組合の沿革】

北海道における内航海運は、北前船時代から主として本土に拠点を置く回漕業者が東北・日

本海側～北海道間の交易に当たった。北海道での北前船の寄港地として根室、厚岸、釧路、様似、門別、小樽、余市、苫小牧、寿都 室蘭、熊石、江差、松前、箱館（函館）が栄えた。大正期になって現在の海運大手社の直系子会社または傍系船社が進出、石炭を大宗貨物とする北海道航路の地歩を確立していった。特に日中戦争を契機にした石炭需要の増大を受けて、国家総動員法（昭和13年公布）により各地の海上輸送機関の統合を促す中で政府は、北海道で北海汽船（当時の大阪商船系）、三井近海汽船、栗林近海機船、川崎近海汽船と、北海道・東北の地場船主を集約した北部機帆船を「北部5社」に結集させ、計画造船として1社当たり150隻の機帆船（100～150総ﾄﾝ）を割当てた。その90％は内地向けの石炭に、10％が雑貨輸送に当たった。輸送区域は室蘭、函館を起点に塩釜、新潟、伏木あたりまでで、北部5社の函館支店（本社･東京）が運航を取り仕切った。戦後残った船舶は5社合計で110隻といわれている。

小樽港

戦後は海上輸送の中心が移転した室蘭を起点に省炭（鉄道省の燃料炭）の運航に当たった。就航範囲は塩釜、宮古、八戸、秋田、酒田までで、その後の北海道地場船主の動静は詳（つまびら）かでないが、24年の配炭公団の解散、翌25年の民営還元、同年の九州・北海道炭及び北海道木材を対象にした大型船運賃同盟の結成、26年の全機連（第3次）設立から木船運送法の施行、32年の小型船海運組合法の施行など主な節々で戦前、戦後を通じ旧財閥系に繋る船社が一貫して主導権を握り続けて来た。そのため地場船主は､栗林商船他の特定2～3社を除いて発展の余地はなかったようだ。

また、函館地区では明治初年から、北洋漁業（千島列島、カムチャッカ、旧樺太）発祥の地として、漁業関連物資の海上輸送が盛んだった関係から、小樽と並んで海運業者（大手船社の支店、出張所を含め）の多い地区だった。戦後残った戦時標準型機帆船（70～90総ﾄﾝ、90～12ﾄﾝ積み）を使った青森～函館の省炭輸送や北海道各港間、遠くは日本海側の七尾、伏木、新潟各港間の海産物の輸送も活発であった。

函館地区の船主は、29年（1954）の洞爺丸海難事故の前後から30年代後半までの北海道の内航海運は、国鉄青函連絡船の補助的な輸送機関として、機帆船または小型鋼船で北海道から本州の農産物、海産物などの円滑な輸送に従事した。

40年（1965）前後から青森～函館にカーフェリーが就航し、輸送手段は年々多様化する中で続いて小樽、苫小牧、釧路など道内主要港に大型長距離フェリーやＲＯＲＯ船が就航して、荷主のニーズに合致する輸送方式が取り入れられるに及んで、地区における499総ﾄﾝ未満の小型貨物船の存在価値が年々下降するとともに、営業の主体を油送船及び特殊船舶に移行する組合員や廃業するものも出て、組合員数が大幅に縮小し、事業内容も後退している。

60年（1985）12月に運輸省の構造改善指針に基づき北海道内航海運組合､函館内航海運組合､道北内航海運組合の3組合を合併、組合員の経済的地位の改善を図ることを目的として正会員75社で新たに北海道内航海運組合を設立。小樽市に北海道運輸局の海運担当部署があることから、事務局を小樽市に構えた。

合併前の北海道内航海運組合は33年4月､室蘭市に本店､支店､出張所などの営業拠点を持ち、同港を積揚地にする業者が室蘭小型船海運組合として設立した地区組合で、39年に北海道小型船海運組合と改称、45年5月内航二法への改正に伴い室蘭、苫小牧、小樽、釧路、東北を構成地域にした北海道内航海運組合と改称していた。函館海運組合は38年9月に小型船海運組合法により函館小型船海運組合として設立され、39年9月法律改正により函館内航海運組合と改称していた。また、道北内航海運組合は稚内、留萌などの北部地区の事業者で構成されていたが、

事業者数が少なく、各地に点在していた。

小樽運河

自家用船との共存共栄

【地域の特色】

小樽港は、古くから鮭や鰊の豊漁地として知られて来たが、明治初頭、札幌に開拓使庁が置かれると、北海道開拓の拠点都市として海陸連絡の要地と定められた。

その後、石狩炭田の開発と合わせて、明治13年小樽（手宮）～札幌間を国内3番目の鉄道として開設、翌14年には幌内までの全線が開通し、同時期に函館～小樽間に汽船定期航路が開始され、石炭の積出しや内陸部への物資供給の中継港として、本格的な港湾活動の第一歩を踏み出すこととなり、明治32年には外国貿易港（開港）に指定され、確固たる商港の地位を築くに至った。

また、この頃から本格的な港湾工事も始まり、明治41年に推進14.4 m、全長1,289 mの日本初のコンクリート製「小樽港外洋防波堤」が完成、100年以上経った今も小樽港を守り続けている。さらに大正10年までには延長4kmに及ぶ防波堤が完成し、岸壁や埠頭も順次整備された。小樽港外洋防波堤は平成12年（2000）、日本土木学会から「土木学会推奨土木遺産」に選定されている。

小樽港外洋防波堤

昭和に入り、第2次世界大戦と戦後の経済発展、また、国内エネルギー需要の石油への転換や太平洋側の経済発展と日本海初の長距離フェリーの就航や飼料工場の立地に伴う穀物の取扱いなど、幾度と盛衰を繰り返しつつ小樽港の役割も時代の流れに伴って大きく変遷した。この間、港湾施設として機能を失いつつあった貯木場、石炭ヤード、小樽運河などの再開発が進められ、小樽港マリーナ、公園や商業施設に変貌し、小樽運河は周辺道路とともに整備され、今では小樽観光の要所として蘇っている。

小樽港の大正時代の主な取扱貨物は輸移出が石炭木材、農産物、でんぷん等、輸移入が日用雑貨、農産物、海産魚介等でヨーロッパ、中国、国内各地などと貿易・交流があった。

その後、昭和30～40年代にかけて北海道の木材輸入拠点、道内随一の小麦輸送拠点、全国初の大型長距離フェリーの就航による対本州間の物流拠点となり一時代を築いた。

現在、北海道の海運の物流拠点は、太平洋側の苫小牧港が中心となっている。

北海道の各主要港では、本州からの砂利船業者の進出も目立つ。そのため、本州の砂利船業者の支店・営業所が組合員として登録されている。また、港外で自家用船の運航に届出が必要なことから、自家用船業者で構成する自家用船連絡協議会と連携を図り、共存共栄を基本とする全国的にもめずらしいケースである。

ピーク時には108社を数えた北海道内航海運組合の組合員数は、毎年減少を続け現在30社。このうち、5社が100総㌧以上の運送業、3社が20総㌧以上100総㌧未満の運送業、2社が貸渡業で、全体の3分の2に当たる20社が専業利用運送事業者となっている。

北海道内航海運組合の貨物船事業者は3社で、6隻を運航しているが、そのほとんどは航路、貨物などが限定されている。

組合の全保有船舶は44隻であるが、このうち23隻が20総㌧未満船の曳船となっており、全体の半数以上を占めている。これらは、港湾建設業者の所有する台船、はしけ、ケーソン等を曳航する届出船舶である。このように、道内は小規模企業が殆どで、大手運航事業者は所在し

ない。また、油送船は８隻で、全船が港内の平水船である。

北海道は海岸線が長いため、これらの事業者が道内に点在することで一定程度の仕事量を確保しているが、未だ公共事業に依存する体質から脱却していない。また、その広さのため事業者間の内航海運グループ化に消極的な地域である。

北海道の移入・移出貨物の殆どが本州に所在する貨物船で運搬されている。

北海道内航海運組合では、①暫定措置事業の資金の確保の円滑化 ②内航海運業の輸送秩序の正常化推進 ③内航船員不足に関する対策 ④組合員の内航海運事業の経営の合理化 ⑤組合の組織強化及び活性化の推進 ⑥組合員に対する情報伝達等の充実 ⑦内航海運ビジョン等に基づく諸対策の推進等、内航海運対策要綱の趣旨に則った事業を推進している。これらの事業は、北海道内航船員対策連絡協議会や経営合理化相談員連絡会を活用し、行政からの支援を得ながら推進を図っている。

旧日本銀行小樽支店（上）、日銀通り

歴史的建造物と坂の町

【文化と伝統】

小樽市には旧銀行、旧倉庫、旧商社、旧商店、豪華な個人邸などの歴史的文化財が数多く存在し、市の指定歴史的建造物は79カ所を数えている。これらの多くは海運と関わり合いを持ち、特に旧日本郵船小樽支店は明治39年建築で国の重要文化財に指定されているが、この頃海運、倉庫業界が競って、船入澗を設置し石造り倉庫を建てた。また、一流建築家達が当時の最先端の技術で代表的作品を残しており、この建物はその草創期の象徴的存在である。

松田ビルに掲示される市指定歴史的建造物の表示版

また、魁陽亭（現・海陽亭）は明治29年以降に建築、明治39年（1906）の日露戦役による樺太国境画定会議後の大宴会が開かれるなど日本史の舞台にも登場し、政財界などの多くの著名人が訪れた。石原慎太郎・裕次郎兄弟の父親の石原潔（当時山下汽船小樽支店長）が魁陽亭を贔屓にしていたことで知られる。

手宮線跡地の遊歩道

北海道内航海運組合の入居している松田ビルも、小樽市指定歴史的建造物のひとつで、昭和12年建設の旧三井物産小樽支店。正面玄関の対面に旧日本銀行小樽支店（現金融資料館）があり、左隣は旧北海道銀行本店（現北海道バス本社）でかつては北海道運輸局も入居していた。右隣は旧小樽市分庁舎・小樽地方貯金局（現小樽市立美術館）で、これらはいずれも小樽市指定歴史的建造物に指定されている。松田ビルの正面玄関を出て日銀通りの坂を左に下ると徒歩数分で小樽運河に至り、右に坂を登るとすぐ近くに明治13年、日本で4番目に開通した札幌～手宮の手宮線跡地と駅があり、いまは遊歩道になっており、観光客は勿論、市民の憩い

住吉神社本殿

の場ともなっている。

小樽は、古くから栄えていたこともあり寺社仏閣は90カ所近くにのぼるが、そのうち海運に係わる寺社は2～3カ所と以外に少なく、海運、海洋に特化した祭りはない。その中で地元海運関係者が航海の安全を祈願しているのが住吉神社（小樽市住ノ江2丁目）である。起源によれば、元治元年（1864）に箱館（函館）八幡宮の神主が小樽内、高島の総鎮守として箱館奉行に勧請し、慶応2年（1866）に幕府が小樽内役所の幕吏に命じ、小樽港入港諸船に賦役して本陣下の渚を埋め立てて社地を造成したことに始まるとされる。現在の山の手に移転したのは明治32年（1899）だった。

龍宮神社本殿（右）と榎本武揚像

船見坂

もうひとつ海運に関わりがあるのは、箱館に蝦夷共和国を設立し幕府と戊辰戦争を戦い、のちに明治政府の下で北海道開拓に尽くした榎本武揚が明治2年に建立した龍宮神社（小樽市稲穂3丁目）である。境内には金色に輝く榎本武揚の像が錨と共に社殿の脇に建てられている。また、麻生太郎現自由民主党副総裁が同神社を参拝後、総理大臣に選任されたことから、海運・出世の御利益があると知れ渡り、境内には同氏が平成20年（2008）8月に植樹したオンコ松（イチイ。北海道の方言）がある。

取材こぼれ話

小樽は、坂の町でもある。JR小樽駅前を左右に走る5号線からみると、駅を背に海岸に下り坂と駅裏方向に向かう上り坂とになる。5号線に面して対角線上に建つ中央市場と三角市場の間を三角山の麓を山手に進むと勾配15度の小樽屈指の「船見坂」がある。坂上からは小樽港と停泊する船舶が見渡せる。龍宮神社はこの直ぐそばにある。

また、小樽には「地獄坂」と呼ばれる坂が2カ所ある。小樽警察署前と国立小樽商科大学に至る商大通りの通称である。前者は、5号線から産業会館前交差点を登る坂で警察署、検察庁、法務局、税務署などの市民には恐ろしい場所であることからつけられたとされる。後者は、創立当時の交通の便が悪い中を学生達が、冬の深い雪の中は泳ぐように、夏の暑い中は汗をかきながら、急坂を登ったことからつけられたとされている。

（中島）