全海運所属組合の横顔
連載　第 10 回
兵庫海運組合

【組合の概要】

事　務　局　〒 650-0034 兵庫県神戸市中央区京町 76-2
明海三宮第 2 ビル 3 階
電話 078-331-2726　FAX 078-331-2727
JR「三宮」または「元町」駅下車徒歩 8 分

理　事　長　大東　洋治　兵機海運㈱代表取締役社長

事 務 局 員　専務理事　内藤　恒夫

組 合 員 数　（平成 30 年 10 月 1 日現在）

運送事業者		29 社
貸渡事業者		22 社
利用運送事業者		18 社
合　　計		69 社

所属船腹量

貨物船	48 隻	58,154 重量ﾄﾝ
油送船	5 隻	3,200 ㎥
はしけ・台船	24 隻	13,862 重量ﾄﾝ
合　　計	77 隻	75,216 重量ﾄﾝ

大東理事長

内藤専務理事

兵庫海運組合（Google 地図）

【組合の組織】

現在の組合員数は運送業 29 社、貸渡業 22 社、利用運送業 18 社の計 69 社。所属船腹は 77 隻、75,216 重量ﾄﾝ。組合員の特長は、運送業者の多くが全国内航輸送海運組合にも所属していること。貸渡業者の分布は神戸市内を中心に、淡路島や家島のガット船の船主も多い。また、運送業者の所有船腹量は 55 隻、52,046 重量ﾄﾝで、平均 1 社あたり 1.9 隻、1,795 重量ﾄﾝだが、貸渡業者の船腹量は 22 隻、2,170 重量ﾄﾝで、平均 1 社あたり 1 隻、1,053 重量ﾄﾝと一杯船主の集合体であることを示している。

組合員の事業所所在地は東が尼崎、西が姫路までの兵庫県全域の広範囲に散在しており、事務局の管轄区域は広い。それだけに、一方的な上意下達でなく、キメ細かい対応を求められるのが兵庫県海運組合の特色ともいえる。

兵庫海運組合事務局。左は事務局員の高橋茂子さん

組合事務局は、兵庫県神戸市中央区京町 76-2 の明海三宮第 2 ビル 3 階にある。最寄りの交通機関は JR「三宮」または「元町」駅下車徒歩 8 分。神戸市役所が至近距離で、レトロなビ

ル群が再現されたビジネス街の中にある。事務局は内藤恒夫専務理事と女性職員高橋茂子さんの２人。

ここで内航海運のルーツに触れると、18 世紀の弁材船で大海に物資を運ぶ帆船から始まったといってよい。近代に入ってその和式帆船に焼玉エンジンを取り付けたのが機付帆船（機帆船）で、さらに発展して小型鋼船に引き継がれた歩みがある。他方、北前船、菱垣廻船、樽廻船に代表される大型和船から、幕末の開国を契機に登場した西洋式の蒸気船（汽船）に転換した歩みとがある。前者は全国に散在する小規模事業者により運航されて来たことから、戦時国家統制下の昭和 14 年（1939）に海運組合法が施行され全国機帆船海運組合連合会が設立されるまで、業界が組織化されることはなかった。これに対し後者は、早くから神戸を中心として業界が結束をみせ、明治 25 年（1892）１月に我が国海運の最初の業界団体である日本海運業同盟会を設立している。

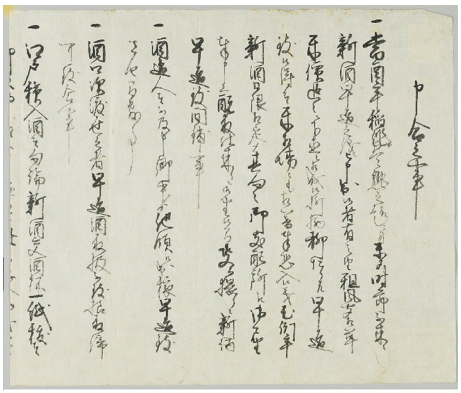
神戸港と六甲アイランド　（写真提供：Photo Library）

前者はその後、全国海運組合連合会に発展し、後者は神戸船主を主体として日本船主協会や近海汽船協会となり、それを母体にして全日本内航船主海運組合となっている。即ち、神戸の内航海運企業には大別して２つの流れがあり、兵庫海運組合は前者の血脈といえる。兵庫県下には明治以降、全国各地の海運会社が進出していたが、昭和 12 年（1937）頃には 2,000 隻の機帆船が一大船どころを形成していた。

【兵庫県の海運】

神戸港は、古くから朝鮮や中国と貿易を通じ、古い交流の歴史を持っており、天然の良港とされる自然条件は、帆船時代に瀬戸内海航路最東端の拠点である大坂（現大阪）への入港船にとって、最後の風待ち港ともなった。神戸港はその後、外国貿易の伸長とともに、港の施設が外航海運中心の国際貿易港として整備され、100 有余年の歴史と伝統を誇る近代港として発展した。

兵庫県の海運の発祥をみる上で欠かせないのが、灘の酒造業と樽廻船である。江戸時代に上方の摂泉 12 郷の酒造地域から江戸へ積み下された酒は、江戸市場で「下り酒」と称され、高級酒として珍重された。摂泉 12 郷とは摂津（現在の大阪府の北部と兵庫県の南東部）と和泉（現在の大阪府南西部）の地域をいう。この中で灘の酒造りは、近世中期以降と最も遅く、酒造家 26 人が酒樽を江戸積みしたのは、享保９年（1724）だが、幕府の酒造奨励政策から灘の酒造業は、原料米や水源などの酒造作りの環境に恵まれた上、船積みに適した立地で大坂にも近く、商品経済流通の活発な地域だったこと、などの好条件のもとで急成長を遂げ、江戸積み酒造地帯として発展したのだった。



江戸時代後期、「下り酒」の価格暴落を防ぐため、江戸積み摂泉 12 郷の酒造家達が新酒の醸造開始日厳守を自主規制した申合書（関西学院大学図書館 HP より）

下り酒が江戸積みされた当初は、馬の背によるものだったが、船による酒廻漕は泉州（和泉の異称）堺の問屋が紀州（和歌山県と三重県南部）富田浦（現和歌山県西牟婁郡）の廻船（250 石積み＝ 37.5ﾄﾝ）を雇い入れ、諸荷物とともに江戸積みをした菱垣廻船（ひがきかいせん）が初めであるとされている。寛永元年（1624）には、大坂に江戸積み船問屋が開業され、次第に菱垣廻船の数も増加している。廻船問屋は自分の持ち

船で回漕する場合もあるが、多くは船持ちの廻船を雇い入れ、送り荷物の集荷、廻船の仕立てをしていた。ところが、江戸送りの荷物は海難事故や荷物の乗組員らの抜き取りなどの不正が多く、荷主の損失は莫大だったことから、江戸の商人達は元禄7年（1694）に江戸十組問屋を結成している。十組問屋とは塗物店組、釘店組、内店組、通町組、綿店組、表店組、川岸組、紙店組、薬種店組、酒店組をいい、各組の行司のうちから交代で就任する大行司が難破船や海難荷物の処理、廻船の改めにあたった。江戸十組問屋に対応して大坂でも江戸買次問屋（のちの二十四組問屋）が結成され、江戸と上方間の海上輸送を掌握したのだった。

兵庫海運組合事務局が入居する明海三宮第2ビル

しかし、多様な荷を混載する菱垣廻船は出帆までに長い日数を必要としたことから、腐敗しやすい酒は輸送時間の短縮が必要とされ、大坂や西宮の酒問屋が享保15年（1730）、十組問屋から脱退して酒だけを積み込む樽廻船（たるかいせん）問屋を結成。樽廻船は酒だけを積み込むため厳重な装備もせず、船の出航までの時間が短く江戸着が早くなったのだった。

ちなみに、樽廻船から発展した海運業としては、灘の酒造家達が明治21年（1888）に汽船3隻（3,632総ﾄﾝ）を所有して海運業を興したことが記録されている。この会社がのちに灘の醸造元『白鹿』の辰馬を中心として設けられた盛航㈱と合併して摂津航業㈱となり、明治35年（1902）に㈱辰馬商会となっている。さらに、関連企業の辰馬汽船㈱がのちに新日本汽船㈱となり、山下汽船㈱と合併して山下新日本汽船㈱、そしてジャパンライン㈱と合併してナビックスライン㈱となり、現在は商船三井に統合されている。

幕府が欧米諸国に向けて神奈川（横浜）、長崎、箱館（現函館）の3港を開港したのは安政5年（1859）だったが、兵庫（現神戸）と大阪の開港は9年ほど遅れ、慶応4年（1868）にずれ込んだ。横浜港に比べて神戸港は出発点から輸入比率が高いが、その中では綿花が圧倒的な比重を占めていた。明治15年（1882）に操業開始した大阪紡績会社の成功から、西日本を中心に全国的に綿糸紡績業が活発となり、日本は本格的な工業化の時代を迎えることになるが、当初は国産の原綿を使用していた紡績業が清国産、インド産、アメリカ産、エジプト産などに使用を拡大し、これらの外国産綿花の輸入の拠点となったのが神戸港だった。

紡績会社では、大量に輸入した綿花を綿糸や綿布に加工し、それら生産品の多くが朝鮮や中国市場を中心としたアジア圏に輸出された。綿産業の中心地であった関西圏では神戸港が輸出拠点ともなり、大正7年（1918）の統計では、輸出品の首位が「綿織糸」と示されている。日本最大の外貨獲得商品だった生糸は第2次世界大戦まで、輸出のほとんどを横浜港が独占していたが、これは主要な生糸産地が長野県や北関東などの東日本に多かったからだった。ところが、大正12年（1923）の関東大震災で京浜地方が大きな被害を受けたことを機に、翌13年（1924）に横浜からの絹物輸出額が1,038万円まで低落したのに対し、神戸は1億1,370万円を取扱い、一挙に地位を逆転させている。その後も神戸では、盛んに生糸・絹物製品が輸出されるが、昭和5年（1930）には、神戸港の輸出品の首位が生糸となったのだった。

神戸は、大正3年（1914）7月～7年（1918）11月の第1次世界大戦で、史上空前の好景気を迎え、この時期に造船や海運などの船舶関係の業界と並んで貿易業界が高利潤を上げ、大正6年（1917）の貿易額が横浜のそれを抜いている。この好景気で、貨物の動きが活発化する中、船舶不足が深刻化し、神戸では市場の運賃、用船料、船価は騰貴を繰り返しこの取り

引きを円滑化する役割の海運仲立業者が誕生した。大戦前のﾄﾝ当たり用船料は3円、船価は50円程度であったが、大正6年（1917）には用船料が国内で30円、ヨーロッパで45円、船価が6,700円と10数倍になった。この頃の神戸は、既に用船市場の中心地であり、ロンドンの海運市場に迫る勢いをみせ、アジアでは上海、香港に代わる世界的な用船市場となっていた。また、大戦ブームは海運業の活況から造船業に広まったが、輸入が途絶し供給不足となった薬品や染料など化学工業、鉄鋼業、機械工業が活況を呈し、やや遅れて輸出拡大に刺激された繊維業が活況に入った。企業の新設や拡張が盛んとなり、大正7年の年間投資計画額は、開戦時の10倍以上に達した。しかし、大戦景気と海運市場はいずれ沈静化することと予想されたことから神戸に大正10年（1921）9月、バルチック取引所（イギリス・ロンドン）を模範とした海運市場の均衡と統制の保持、物資分配の円滑化、船舶疎通のための組織、株式会社神戸海運集会所が設立されている。

大正9年（1920）に第1次世界大戦の激しい反動不況に見舞われた日本経済は、浮沈を繰り返しながらも低迷が慢性化。昭和2年（1927）に金融恐慌が発生し、昭和4年（1929）の世界恐慌の波に呑み込まれた。日本が諸外国に先んじて景気を回復するのは、昭和6年（1931）の満州事変を経て、輸出が好調に転じた昭和7年（1932）からで、満州事変以降の中国大陸への軍事侵略、日中戦争後の軍需景気による重化学工業に主導されたものだった。

昭和20年（1945）8月の敗戦は、内航海運にとって船舶の激減と、ＧＨＱの統制支配による新しい時代の開幕となった。第2次世界大戦前、世界第3位を誇り、600万総ﾄﾝに達していた日本の船舶保有量は、敗戦直後に約150万総ﾄﾝの船腹を残すに過ぎず、しかもその約70％は戦時中に建造された性能劣悪な戦時標準船で、残り30％は戦前の建造船ではあったものの、平均船齢22年という老朽船だった。このため、昭和20年の内航船舶輸送量は昭和15年（1940）に比べると、輸送ﾄﾝ数で24％、入港隻数で13.6％にまで激減していた。

東洋最大と謳われた神戸の海運市場は終戦後、東京にその地位を奪われた。明治時代から日本郵船と大阪商船が政府の海運育成策に乗り、補助金を受けて育ったので「社船」と呼ばれたのに対し、船舶を投資・投機の対象として出発した「社外船」と呼ばれた不定期船主は、国際汽船（本社・東京）以外、いずれも神戸を本社として活動を続けて一大海運市場を構成していた。しかし、船舶の売買、用船の引き合い、主要貨物の取引が統制下で途絶え、神戸海運市場の灯は消えたままだった。これに対し統制経済の中に再開した東京は、有力な荷主や金融業者が集中し、政府の許認可事項も多いことから、海運市場の中心となって、大部分の神戸船主が移動せざるを得なくなった。神戸の代表的な社外船主の山下汽船は戦後いち早く、本社を東京に移している。また、神戸の重要産業のひとつ三菱重工も本社を東京に移転している。つまり、経済の東京一極集中が急速に進む中で、もはや神戸にいたのでは商売にならないということだった。加えて神戸港は戦後の一時期、ＧＨＱの接収が神港1～6突堤、中突堤、兵庫突堤と各上屋、さらに三井、三菱、住友、川西の各倉庫とほぼ全施設に及び、港としての機能も失った。その後、兵庫突堤、中突堤は返還されたが、接収は結局、昭和27年（1952）まで続いた。

神戸港では、ＧＨＱの許可手続きが容易でなかったことから、商社筋は主力を大阪へ移し、内航輸送もその後はほとんどが大阪へ回った。海運市場を失った神戸にさらに降りかかったのは、戦時補償の打ち切りによる船主の衰退だった。戦時喪失船舶に対して政府から給付された保険金、軍の補償金は業界全体で22億8,000万円あり、戦後復興のための建造資金として日本興業銀行に保管されていたが、これを一挙に失ったのだった。米の小売

価格から換算すると、昭和 21 年（1946）の 10kgは 20 円 11 銭 4 厘で、平成 27 年（2015）のそれは 4,570 円だから 227.2 倍で、打ち切られた戦時補償金は 5 兆 1,802 億円の巨額になる。

主力の海運が衰退して活力を失った神戸経済を復興させたのは、船舶の民営還元が発令された直後、昭和 25 年（1950）6 月に勃発した朝鮮動乱だった。佐世保、横須賀などの補給地から、兵員や軍需物資、食糧などを運ぶため米軍から 50 隻、35 万㌧の邦船の用船が指令され、港で眠っていた船が一斉に動き始めた。一方で動乱は、世界各国の軍備拡張を誘発し、日本からの輸出が急増した。特需ブームで海上運賃は急上昇し、一転して世界的な船舶不足となった。外国中古船の買船需要が急増し、休眠状態だった神戸の三菱重工、川崎重工、神戸製鋼は新造船と軍事需要の急増でフル稼働体制に移った。

その後、朝鮮特需の反動不況はあったものの、日本経済は高度経済成長の波に乗り、重工業が主体となる産業構造の中で発展し、これにつれて外航、内航海運も伸長した。しかし、神戸に海運市場の中心が戻ることはなかった。

その後、神戸港は国際重要港湾としての施策の推進と関係企業の積極的な取り組みから、コンテナ取扱量で昭和 48 年（1973）に世界 1 位となった。また、神戸港のコンテナ取扱個数は昭和 51 ～ 52 年（1976 ～ 1977）に世界 2 位、過去最高の取扱量となった平成 6 年（1994）は世界 6 位だった。当時の神戸港はハブ港としての機能があったが、平成 7 年（1995）1 月の阪神・淡路大震災で大きな打撃を受ける一方、上海港や釜山港などが機能強化して集荷誘導を図ったことから、国際的地位を低下させたのだった。震災で港湾機能が麻痺した結果、平成 7 年の取扱個数は半減して世界 24 位まで後退し、横浜港などに抜かれて国内 1 位の座からも転落した。港湾機能を復旧させるだけで 2 年を要し、海外貨物は中国や韓国などに流出、復旧後も海外貨物は戻らなかった。

そのため政府は神戸・大阪両港を「阪神港」として「国際コンテナ戦略港湾」と定め、国際基幹航路の寄港の維持・拡大による国際競争力強化、雇用と所得の維持・創出に取り組んだ。その一環として、神戸港がコンテナ船の大型化に対応できる整備事業を実施し、-16 ｍの岸壁大水深化や耐震強化を図り、西日本諸港から釜山港を経由する貨物を阪神港経由に変更した場合、経費の一部を補助する制度を実施。これにより、西日本諸港から阪神港への寄港便数は、平成 26 年（2014）4 月の週 68 便から平成 30 年（2018）1 月に週 101 便へ約 5 割増加している。神戸市港湾局の発表によれば、平成 29（2017）年のコンテナ取扱数量は 291 万 7,000TEU で、震災前年を上回り過去最高となり、神戸港が震災から 23 年を経て復活したのである。だが、神戸港はハブ港としての貨物割合が依然低く、上海港や釜山港などとの差は埋まっていない。そのため神戸港では、神戸港に寄港する船舶の空きスペースをいち早く把握し、海外港で輸送待ちする荷物の取り込みを目指すなどの実証実験を進めており、今後はアジア諸港を経由して北米に輸送されているコンテナ貨物を神戸港経由に切り替えるように取り組むとしている。

（参考文献：和田克巳編著『むかしの神戸』神戸新聞総合出版センター刊、『神戸海運 50 年史』神戸海運業組合刊、岡庭博著『海上商人の足跡』日本海事広報協会刊、本山実関西学院大学商学部教授著『日本一の貿易港神戸が産んだ日本一』、『交通・運輸の発達と技術革新：歴史的考察』JETRO アジア経済研究所刊、佐藤國吉著『波濤を越えて』、『海鳴りやまず』神戸新聞社 HP、『ミニ内航海運史』全海運 HP）

船員確保対策で熱心な活動

【兵庫県の地区組合事情】

兵庫海運組合の前身は昭和 14 年（1439）に設立された兵庫地区機帆船海運組合（初代理事長・

加藤豊市加藤海運社長）である。昭和 17 年（1942）2 月、戦時海運管理令により 218 社が集約され兵庫の「兵」と機帆船の「機」をとり兵機海運㈱を設立した。同社は戦後の統制解除後もそのまま社名を引き継ぎ、後述のように同社社長は歴代、組合の理事長をつとめている。

船員確保対策を熱く語る塚本博行副理事長（摂津海運社長）

兵庫地区機帆船海運組合は昭和 18 年（1943）9 月、木船海運協会兵庫支部（加藤豊市支部長）に改組し終戦を迎えた。戦後は昭和 21 年（1946）5 月、木船海運協会兵庫支部を解散し、新たに兵庫地区機帆船海運組合を設立。独禁法により海運組合が禁止されたため昭和 22 年（1947）8 月、任意組合兵庫機帆船業会を設立した。昭和 31 年（1956）11 月、類焼により組合事務所が全焼する不祥事に見舞われたが、昭和 33 年（1958）8 月、小型船海運組合法の施行に伴い兵庫機帆船業会を発展的改称して兵庫海運組合を設立し、全国海運組合連合会傘下となり、昭和 39 年（1964）7 月の内航海運組合法の制定により、現在の組合に改組した。兵庫海運組合の初代理事長は加藤豊市兵機海運㈱社長が就任し、2 代目を千賀恒一兵機海運㈱社長、3 代目を加藤數夫加藤海運㈱社長、4 代目を進藤勇兵機海運㈱社長、5 代目を加藤榮一加藤海運㈱社長がつとめ、現在の理事長である大東洋治兵機海運㈱社長は 6 代目となる。

兵庫海運組合の主な活動のひとつは船員確保対策である。平成 2 年（1990）に全国各地で船員対策のための協議会が設立されたのと軌を一にして、神戸地区でも兵庫海運組合の他、全国内航輸送海運組合（当時本部）、全日本内航船主海運組合（近畿支部）、全国内航タンカー海運組合（中部支部）、押船土運船協会、家島船舶協業組合を構成メンバーに、『神戸地区内航船員確保対策協議会』を発足させた。同協議会は設立以来、兵庫海運組合が事務局となり、議長には兵庫海運組合理事長が就任している。

主な活動内容は、①県下の中学校・高校への訪問活動 ②ビデオ、パンフレットなどの配布 ③その他ＰＲ活動などで、学校訪問では年間 40 ～ 50 校を回り、内航海運や海員学校の説明とＰＲにつとめている。

また、船員確保対策の大きな行事として、毎年 8 月に「体験クルージング」を開催している。平成 3 年から始められ、50 ～ 60 人ぐらいの中学校・高校の進路指導の教師を招き、クルージングを楽しみながら内航海運と海上技術学校、海上技術短期大学校を理解してもらおうとするもので、全国の船員対策協議会に先駆けて企画・実施された。

その他、主な活動内容は①適正運賃・用船料の確立 ②効果的な船腹調整の推進と輸送秩序の確立 ③海難防止の推進、などが挙げられ関係団体との連携や講演会を実施している。

この他の組合活動としては昭和 45 年（1970）9 月、第 4 工区に初めて内貿埠頭約 4 万㎡の用地及び施設が兵庫海運組合を通じて貸与されて以来、内航船の揚げ積みに貢献している。外資優先になりがちな神戸港では、大きな実績である。

神戸の海の守護神

【文化と伝承】

神戸の海運関係者が守護神とするのが JR 三宮駅からほど近い生田神社である。同神社の由緒書きによれば、神功皇后摂政元年（201）に神功皇后が朝鮮半島の広い地域を服属下とすべく三韓外征した帰途、難波へ進もうとしたが、船が進まなくなったため、武庫の港（神戸港）で神占をしたところ稚日女尊（わかひるめのみこと）が現れ、「私は活田（いくた）の長峡国（ながさのくに）に降りたいので、海上五十狭芽（うながみのいさち）に

命じて生田の土地に祀らせてほしい」との神託があったと日本書紀に記されている。

生田神社は当初、現在の新神戸駅の奥にある布引山（砂山）に祀られていたが、延暦 18 年（799）4 月の大洪水で砂山の麓が崩れ、山全体が崩壊する恐れがあったため、村人が祠から御神体を持ち帰り、その 8 日後に現在地にある生田の森に移転したといわれている。その大洪水の際、社の周囲には松の木が植えられていたが、洪水を防ぐ役割を全く果たさなかった故事から、今でも生田の森には 1 本も松の木は植えられていない。また、過去には能舞台の鏡板にも杉の絵が描かれ、元旦には門松は立てず杉飾りを立てている。布引山の元神社があった場所には、旭の鳥居という一の鳥居があり、初日の出の日であっても、影が出来ないとされている。

海上安全の守護札

生田神社本殿

生田神社内にある大海神社

平城天皇の大同元年（806）には「生田の神封四十四戸」と古書に記され、現在の神戸市中央区の一帯が社領であったところから、神地神戸がこの地の呼称となり中世には紺戸、近年に神戸と呼ばれるようになったとされている。

境内南側、二の鳥居を入って左に海運守護神の猿田彦命を祀る大海神社があり、周囲を囲む石柱は海運・造船・舶用機器関係企業の寄進がほとんどである。

取材こぼれ話

神戸の生田裔神八社をご存知ですか

生田神社を囲むように点在している 8 カ所の神社のこと。裔神とは、「末社に祀られている神のことで、枝神ともいう」（三省堂『大辞林』より）。近年は「港神戸守護神 厄除八社」とも呼ばれ、数字の順に巡ることを「八宮巡り」として、厄除けになるとされている。この八社の並び方について、北斗七星に似ているという説がある。北斗七星の 6 番目の星は正確には 2 つで、八星になるとされる。生田神社の場所は、北斗七星の柄杓に納まる形との説もある。

八社に祀られているのは、『古事記』による姉の天照大神と弟の素戔嗚尊から生まれた三女神五男神である。しかし、三女神五男神のうち一神は八社のどこにも祀られておらず、また七宮神社のみが全く関わりのない祭神となっているのが不明である。

八社のうち海上安全、航海安全の守護神とれるのは、異人館に近い神戸市中央区山本通にある一宮神社と、繁華街の神戸市中央区三宮町にある三宮神社である。

三宮神社は鳥居前で慶応 4 年（1868 = 明治元年）、備前岡山藩兵士とフランス人兵士が衝突し、明治政府初の外交問題となった神戸事件でも知られており、鳥居をくぐったすぐ左の境内に、昭和 10 年に建てられた「史跡　神戸事件発祥の地」の石碑がある。

また、兵庫県庁北に隣接した神戸市中山手通 5 丁目にある四宮神社はかつて、摂津国の芸能神とされたことから、神戸の花隈芸者が鑑札を受けなければならない神社ともされ、花隈芸者育成の守護神として崇拝された。（中島）

三宮神社（上）と四宮神社（写真提供：Photo Library）