

全海運所属組合の横顔

連載 第8回

大阪海運組合

【組合の概要】

事務局 〒551-0013

大正内港海運ビル3階

電話 06-6551-5238 FAX 06-6551-5438

JR「大阪」より環状線内回り「大正」から大阪市バス「小林」下車徒歩8～10分。大正駅からタクシー10分

理事長 中原 敏之 三星海運(株)常務取締役

事務局員 専務理事 香川 幹夫

組合員数 (平成30年4月1日現在)

運送事業者 27社

貸渡事業者 13社

利用運送事業者 19社

合計 59社

所属船腹量 一般貨物船 40隻 61,969重量トン

プッシャーバージ 1船団 6,398重量トン

台 船 1隻 150重量トン

合計 42隻 68,517重量トン

【組合の組織】

大阪海運組合の役員は、理事長1名と副理事長2名、専務理事1名、理事13名、監事2名で構成される。理事長は中原敏之三星海運(株)常務取締役、副理事長は福沢健次大阪海運(株)代表取締役社長と荒川和音丸^{かずお}三海運(株)代表取締役社長がつとめる。年1回の総会と年3回程度の総務委員会、必要に応じての船員対策委員会、3カ月に1回の活性化委員会、奇数月の「内航海運の明日を考える会」、偶数月のPR部会、近畿内航船員対策協議会がある。総務委員会は組合運営全般を統括し役員推薦候補者選考と諸規程等改正案検討、船員対策委員会は船員問題の分析と対応策の検討が所管。組合には関係会社10社で構成される小型船貨物船内航定期航路の「定航会」があるが、うち7社の実務担当者の集まりの活性化促進委員会とPR部会との合同会議が年2回開催されており、活発な組



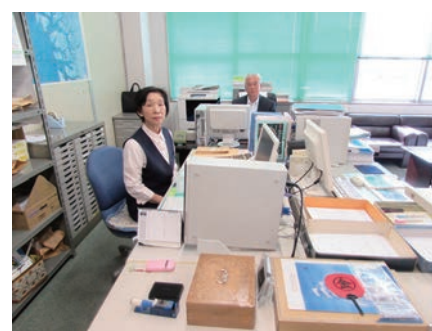
中原理事長



香川専務理事



大阪海運組合 (Yahoo! 地図)



大阪海運組合事務局。左は事務局員の西崎英子さん

合活動が推進されている。

組合事務局は、大阪市大正区小林西 1-25-13 の大正内港ビル 3 階にある。最寄りの交通機関は JR 大阪駅から大阪環状線内回り「大正」駅から大阪市バス「小林」下車徒歩 8～10 分。タクシーだと大正駅から 10 分。事務局は香川幹夫専務理事と女性職員西崎英子さんの 2 人。



大阪港の大正内港埠頭。右奥の高層ビルはあべのハルカス（写真提供：PIXTA）

大阪海運組合は全海運傘下の中で異色の存在である。全海運は貸渡業者が主力だが、大阪海運組合は組合員 59 社中、貸渡業者 13 社全てオペレーターの系列で、うち專業貸渡業者は 5 社に過ぎず、一パイ船主は既に廃業し現在はゼロ。主力の運送業者が 27 社、利用運送事業者・取扱業者が 19 社を占めている（平成 30 年 5 月 29 日現在）。特長としては小型船オペレーターの団体である全国内航輸送海運組合に近く、そのため同組合に重複加入している組合員も多い。

【大阪府の海運】

近世大坂の市街地は、豊臣秀吉が大坂城を築いた 16 世紀から 17 世紀にかけて形成され、現在の大阪中心部の原型となった。城下町の開発は大坂城が築かれた上町台地から西側の低湿地へと進み、その過程で開削された多数の堀川が既存の河川とともに水路網を形作った。最も古い時期に作られた東横堀川は大坂城の西惣構堀として開削され、道頓堀川が開削者安井道頓の名を冠していることが広く知られている。大坂城の惣構堀とは、城全体を取り囲む防御施設のことで東西南北に囲まれた約 2km 四方、約 400 万 m²にも達する広大な区域であった。水に関連する地名が大阪に多いのもこうした地形にちなんでおり、船場、島之内、西船場（堀江、靱、阿波座、雑喉場）、江之子島、堂島などは元々、堀川や河川に囲まれた「島」で、それらを結ぶ橋が数多くあることから、「浪華八百八橋」という呼称が生まれた。船場は商業の中心として栄え、堂島には米会所がおかれ、雑喉場に開かれた魚市場は、昭和 6 年（1931）に野田の中央卸売市場が開設されるまで、300 年以上にわたって利用された。江之子島には明治になって大阪府庁、府議会及び大阪市役所、市会が置かれ、政治と行政の中心となった。淀川水系の下流部に位置するこれらの水路網は舟運によって京都との物資輸送や沿岸海運と連絡しており、円滑な輸送には航路の維持が欠かせなかった。そのため、河床に堆積する土砂を取り除く「川浚え」は大坂町奉行の重要な任務で天保 2 年（1831）、安治川の川浚えにより生じた土砂で造られたのが安治川河口の天保山である。江戸時代は、ここに設置した灯台が入港船舶の目標となり目印山と呼ばれ、のちに砲台が設置された。また、瀬戸内海航路の発着棧橋もあった。現在は天保山公園となっており、明治元年（1868）の日本最初の観艦式を記念する明治天皇観艦之碑も残されている。

大阪はまた、定期船輸送発祥の地でもある。大阪が物資集散の中心となったのは、豊臣秀吉が大坂城に移り住み、堺や伏見の商人をすべて大阪に集めてからである。その後、徳川幕府になり、政治の中心は江戸に移ったが、商業資本は大阪を中心に形成され、「天下の台所」となった。

一方、江戸は参勤交代もあって全国から人が集まり、一大消費地となった。その旺盛な消費を支えるために大阪から江戸へ大型和船により日用雑貨（酒、油、木綿、砂糖、醤油、金物類、味噌、炭、魚油、塩、番傘など）が運ばれた。船積みのため大阪には全国から帆船が来航し安治川や木津川、尻無川、伝法川から堂島川や土佐堀川を遡航し、現在の高麗橋（中央

区北浜) 付近を基点に縦横に走る運河や入堀(横堀川や船場など)から集まってくる荷物を積み込んだ。

当時、大阪に来る定期船としては、①大阪～江戸を航行する菱垣廻船 ②そのベースカーゴだった灘の酒だけを速く運ぶために開発された酒専用船の樽廻船(別名小早) ③鯨、昆布、米など北海道、東北、北陸地方の特産物を積んで下関経由で大阪に上がって来た北前船 ④米を始めとする諸物資を大阪に運んで来た瀬戸内諸国の船、などがあった。このうち、北前船などは「買い積み船」(船主自身が買いつけた物資を運ぶ船)だったが、菱垣廻船は、わが国初めての「賃積み船」(他人の貨物を選び運賃を受け取る船)であり、内航海運業の起源となった船である。



大阪海運組合事務局が入居する大正内港ビル。大正内港埠頭の背後地にある

大阪～江戸の定期船は元和5年(1619)に堺の商人が紀州富国浦の250石(載貨重量40～45ト)の船舶を用船して、大阪で雑貨を積んで江戸へ廻送したのが始まりといわれる。その後、江戸向けの貨物の増加に伴い、廻船問屋(別名水屋、現在の取扱業者)が誕生した。さらに元禄時代(1680～1709)に入ると、江戸商人が海難と盗難による損失を避けるため、生産地から商品を直接買いつけるようになり、その物資を大阪から江戸へ運ぶようになった。船を利用するに当たっては、元禄7年(1694)に十組問屋(塗物店組、内店組、通町組、表店組、薬種組、河岸組、綿店組、紙店組、釘店組、酒店組)を結成したが、各問屋仲間が費用を負担し合って新造船を造り、自分達の専属船であることと、積荷が落ちないように舷側に「菱垣」を立てた。これ以降、菱垣廻船の呼称が定着し、大阪～江戸の定期船の代名詞となった。その後、天保時代には廻船問屋も実力をつけ、自身で船を所有し運航するようになった。天保6年(1835)に菱垣廻船は254隻あったが、このうち廻船問屋の持ち船は102隻、用船は152隻だった。また、大型化が進み、254隻のうち49隻が1,000石以上だった。明治維新以後、イギリスやフランスの洋式帆船や汽船が日本の沿海に就航したため、和船は競争力を失い、菱垣廻船は明治中期に姿を消した。

内航海運が再び活発になったのは明治17年(1884)頃からで、明治政府が外国船の就航を排除するとともに西南戦争の特需で群小船主が続出し、大阪には廻船問屋の他、現在の港湾運送業者の母体となった荷役業者が培え出した。大阪港の開港は明治元年(1868)だが、近代化は明治30年(1897)の第1次修築事業以降で、外航大型船が寄港するようになった。ただし、国内輸送は小型汽船や機帆船、舢舨が主流で江戸時代と同様に安治川、木津川、尻無川などを小型船が遡航し、河川筋の沿岸が商都大阪の内貿ターミナルとして発展していった。明治末期からは九州の石炭が大阪に運ばれ、これらの川筋で荷揚げされた後、その帰り荷として雑貨を運んでいた。大正元年(1912)の大阪を基点とする国内定期航路は、大阪～沖縄など22航路であった。大正末期の大阪港の内貿貨物取扱量は755万トだったが、そのうちの70%までが川筋で取り扱われた。

大阪では沿岸部の工業化を背景に、水運の利便性を高めるため新たな水路も開削され、明治35年(1902)に安治川と尻無川を結ぶ境川運河、新淀川開削に伴って明治40年(1907)に長柄運河が生まれ、大正5年(1916)には天保山運河、大正9年(1920)には尻無川と木津川を結ぶ岩崎運河が開かれ、大正期の大正内港建設の際には木津川運河、大正運河、千歳運河、鶴町運河なども作られた。

近代大阪の産業立地は、水運と密接な関係を持っており、商業地域は東横堀川、堂島川、

木津川、道頓堀川に囲まれた近世以来の市街地に、工業地域は安治川、木津川、淀川、大川の沿岸部に展開し、大小各種の工場は川沿いに分布していた。安治川と木津川の流域は大阪を代表する工業地帯で金属、機械器具工場が多く、安治川下流部の北岸には1,000人規模の職工を擁する大工場が集まり、新淀川上流部南岸と大川沿岸、堂島川下流部北岸には紡織工場が集中していた。また、大阪では各種工業用薬品・化学品の生産も活発で、大手製紙工場もあった。人造肥料は大阪が有力産地で、砂糖は移入された原料糖が製糖工場加工され、精糖として移出された。瓶類、食器類などの硝子製品は多数の中小工場生産され、東南アジアへの輸出品でもあった。土砂は鉄道線路や道路工事に、薪炭は市内で燃料として用いられ、魚介類や果実、野菜は市内及び周辺地域で消費された。この他にも多様な工場が河川流域に存在して原材料、製品、燃料などの集散に海運と都市内水運が活用された。



(参考文献:『大阪海運史』大阪海運組合刊、岡庭博著『海上商人の足跡』日本海事広報協会刊、北原聡著『近代大阪能都市内水運』関西大学経済・政治研究所刊、『ミニ内航海運史』全海運HP)

3 協組と共同歩調で活発なPR

【大阪府の地区組合事情】

大阪海運組合の母体は、昭和14年(1939)4月に公布された海運組合法に基づき、翌5月に設立された「大阪地区機帆船海運組合」である。同法により全国に運航地域別の34地区機帆船海運組合が設けられ、その中央団体として昭和15年(1940)5月に今日の全国海運組合連合会(全海運)の母体である全国機帆船海運組合連合会(第1次全機連)が設立されている。

その後、戦時中の海運統制が一層強化され昭和18年(1943)9月、全機連は解散して木船海運協会が設立され、これに伴い大阪地区機帆船海運組合は同月「木船海運協会大阪支部」に改組。昭和21年(1946)5月、戦時海運管理令と海運統制令廃止に伴い木船海運協会も廃止となり、翌22年(1947)8月に再度全国機帆船海運組合(第2次全機連)設立され、木船海運協会大阪支部も大阪地区機帆船海運組合となった。続いて昭和22年(1947)8月には海運組合法も廃止になり、これに伴って第2次全機連も解散し、昭和23年(1948)3月に任意団体の日本機帆船業会が発足し、大阪地区機帆船海運組合も昭和26年(1951)5月に任意団体「大阪地区機帆船業会」に改組し、日本機帆船業会に加盟した。しかし、それも東の間の翌6月には日本機帆船業会が解散し、全国機帆船組合総連合会(第3次全機連)が設立され、大阪機帆船業会も第3次全機連に加入した。運輸省は昭和32年(1957)10月、当時増えつつあった500総トンの未満の小型鋼船も加えて小型船海運組合法を施行。これに伴い昭和32年から33年(1958)にかけて全国各地で地区海運組合の設立が相次ぎ、大阪では33年4月に大阪機帆船業会を改組し、「大阪海運組合」が発足した。当時の組合員数は94社で、内訳は木船運送業34社、木船回漕業60社で、貸渡業者(船主)はゼロだった。その半年後の昭和33年10月には中央団体である第3次全機連が改組し、現在の全国海運組合連合会(全海運)が発足し大阪海運組合も加入した。そして、昭和39年(1964)6月の内航海運業法、内航海運組合法の内航2法施行を受けて内航5組合が成立、大阪海運組合も同法に基づく海運組合となった。

一方、大阪地域では高度経済成長を支えた岩戸景気の中、昭和35年(1960)に大阪港安治川突堤の完成もあって大阪の内貿貨物は激増したが、大阪港は戦災で荒廃が甚だしく、市中心

部から遠くアクセスも悪い上、能力の限界が顕著になり、荷主筋からは船への出荷を敬遠される結果を招いていた。内航業界では昭和30年(1955)になると、機帆船から鋼船化への切り替えが急ピッチで進み、雑貨定航業者の中にも自社船建造で大型化と航海日数の短縮を図ろうとする傾向が現われた。しかし、大阪では船の大型化が河川筋の物揚げ場を混雑させ、荷役条件が益々悪化し、入港船もの係留も混雑を来した。加えて地盤沈下による防潮堤の嵩上げで、荷物の揚げ降しに手間取って荷役時間が余分にかかり、江戸時代から続いて来た河川沿岸で荷捌きする海運業は行き詰まりをみせ、荷役能率のよい内航専用バースの確保が課題となった。これを受けて大阪海運組合は、大阪市港湾局に「安治川、木津川、尻無川に分散している内航海運業者を1カ所に集約して団地化すれば、船社の能率が上がり、荷主へのサービス向上にもつながる」ことを説明し、「内航海運団地」の建設を働きかけた。一方、大阪市も戦後の港湾整備の一環で安治川、尻無川河岸を内港化する必要性を痛感しており、大正内港の建設計画が具体化。6年後の昭和41年(1966)7月に尻無川川口に大正内港第1突堤が完成した。全国初の画期的な“内航海運団地”の誕生だった。

ところが、大正第1突堤の利用に当たって、9バースしかないところへ進出希望業者が続出したのでは混乱するため、大阪海運組合の中心になって大正第1突堤を含め、大阪港の今後の内航専用バースは共同管理する目的で希望者を募り昭和41年3月、「大阪海運事業協同組合」が設立された。大正第1突堤は同一個所に同一航路の業者が集まることで多くの協調意識の副次的効果を生んだ。大正第1突堤を使う13業者の中で、合併や業務提携も生まれ、同業者が起重機やフォークリフトなどの共同購入や共同荷役でコストダウンを図ることに発展した。共同荷役では昭和41年(1966)9月に大正埠頭作業(株)が設立されている。さらに、昭和43年(1968)1月には、大阪海運事業協同組合が共同配船と共同集荷を始めた。

大正第1突堤の完成を皮切りにその後も大阪港の内貿埠頭の整備は進み、昭和46年(1971)1月には東京向け定航業者が大阪南港D1～5とE1～2のバースを共同利用することになり、6社で「大阪東京海運事業協同組合」を設立。次いで昭和47年(1972)6月には第1突堤の北側の岸壁と6～9号上屋が完成し、7社が進出。昭和51年(1976)末には、大阪南港に第1～第3ターミナルを持つ九州定航用埠頭が完成。ここに弁天埠頭、安治川筋の岸壁から移転して来た大阪～九州方面の定期便3社が進出した。バースの運営は大正第1突堤同様、大阪市から3社が共同で一括借り受けする方式を採用し、その受け皿として昭和51年(1976)3月に「大阪九州海運事業協同組合」が設立された。

次いで昭和62年(1987)3月に大正第1突堤対岸の大正内港突堤地区に90mの岸壁、平成元年(1989)4月に同地区に180mの岸壁が増設され、これら地区のバース管理は、大阪海運事業協同組合が合わせて当たることになった。

ところが定期船は、フェリーや高速道路網の整備に伴う長距離トラックの勢力拡大に押されて輸送量が減少の一途を辿り、大阪内航海運定航会の調べで中国、四国、九州、東京の4航路合計輸送量が昭和55年(1980)の185万9,519トと比べると平成25年で20万8,837トと88.8%もの大幅な減少をみせていた。大阪海運組合と3つの事業協同組合は長引く景気低迷の閉塞状況を打開するため平成24年(2012)7月、内航海運の現状分析を通じて、社会的経済的地位の向上を図り、組合の特殊性にマッチした対策や将来ビジョン等を検討・策定するとともに、その実現を目指すため「内航海運の明日を考える会」を発足させた。同会は近畿運輸局、大阪市港湾局、公益社団法人大阪港振興協会からアドバイザーを招聘し、4組合の役員及び組合員から選出した委員とで構成。これまで奇数月第2月曜日の例会開催を開催し、

現状分析に基づき①PR活動 ②取扱貨物拡大 ③船員確保育成問題の解決の3つの課題を決定。平成24年12月以降、PR部会を設けて地元を中心にPR活動を続けており、平成27年度からは荷主アプローチ活動として荷主等訪問も展開している。

同会のPR活動としては、国民や市民になじみの薄い内航海運の周知徹底のために、地元大阪市大正区のイベント「大正区民まつり」（毎年10月開催）や「だいしょう愛ランド」（毎年3月開催）に積極的に参画し、少しずつその認知度を高めている。具体的には幟旗の掲出、パネル展示、各種パンフの配布に加えて、多くの親子連れや祖父母と孫との「子ども船長服」の試着撮影、缶バッジ製作と提供、ゆるキャラ「ナイコウくん」の登場などを中心に交流を重ねて好評である。また、平成26年（2014）7月19日～8月3日には舞鶴市を中心に5市2町で繰り広げられた「海フェスタ京都」の海の総合展に、内航タンカー海運組合関西支部・薬槽船支部と近畿内航船員対策協議会とともに合同で出展し、平成28年（2016）10月2日～11月30日までと平成30年2月22日～3月29日までの2回にわたり、大正コミュニティーセンター北側外壁に環境に優しい海上輸送をテーマに横断幕を掲示し、定期航路の役割を訴えるために、荷役現場等の写真パネルや写真集などの広報資料の作成にも取り組んでいる。こうした地道な努力の積み重ねもあって、平成29年（2017）の輸送量は22万742トと回復傾向をみせている。

また、次世代の継承者育成を目的に、スキル・アップとノウハウの習得のための勉強の場と機会作りとしての勉強会「あすなる会」を継続的に展開することを決め、荷主を招いての「物流講演会」、運輸局講師を招いての「法令説明会」、「地球環境とモータルシフトの政策勉強会」、国交省海事局幹部と大学教授を講師として招いての「新内航ビジョンと小型船貨物定期航路事業」、内航海運内部で抱えている課題・問題（船員不足・SOx規制強化等）とトラック労働者不足の現状をつまびらかにする「内航海運を取り巻く現況を切り開くために」などを開催している。

さらに、平成27年（2015）度からは、取扱貨物量の復活と拡大のための荷主・元請訪問活動として、主に小型貨物船内航定期航路の紹介と定期航路利用策の啓発を中心に訴え、モーダルシフト推進をより具体化する取り組みを展開している。

※本頁右上段に記載のロゴマークは、「OSAKA」と「大阪海運組合」を適宜変更し、各海運組合にマッチした名称等を冠して自由に使用可能としている。現在、既に「内航海運の明日を考える会」や「大阪定航会」のロゴマークとしても使用している。



大阪海運組合のPR用ロゴ



ナイコウくん

大阪府の海の守護神

【文化と伝承】

大阪の海の守護神といえば、全国的にも有名な住吉大社で、多くの海運企業や海に関わる諸団体が灯籠や絵馬などを寄進していることで知られている。古くは大阪府北西部と兵庫県南東部を占めた摂津国の中でも由緒が深く、信仰が篤い神社として「一之宮」の社格がつけられ、人々に親しまれてきた。昭和21年（1946）までは官幣大社であり、全国約2,300社余の住吉神社の総本社でもある。鎮座は神功皇后摂政11年（西暦211）。祭神は底筒男命、中筒男命、表筒男命の3神で、鎮斎の神功皇后を祭神としている。『古事記』によれば、国生みの神として様々な神を生んだ伊弉諾尊と伊弉冉尊が火の神である火之迦具土神を生

んだとき、伊弉冉尊が大火傷を負い黄泉国^{よみのくに}に旅立った。伊弉諾尊は黄泉の国から伊弉冉尊を引き戻そうとするが果たせず、筑紫の日向の橋の小戸の阿波岐原で、黄泉国の汚穢^{おわい}を洗い清める禊祓^{みそぎはらえ}をしたが、このとき海中の瀬の深いところで底筒之男神、瀬の流れの中間で中筒之男神、水表で上筒之男神がそれぞれ生まれとされている。3神は、熊襲征伐の際に九州の筑紫で急死した第14代仲哀天皇^{ちゅうあい}の後である神功皇后^{じんぐう}に神懸りして朝鮮半島の広い地域を服属させる三韓征伐を指示。また、皇后の男子^{おうじん}（のちの応神天皇）出産^{しんぶつ}を予言したとされる。皇后の新羅征討^{しんら}に際しては、3神の和魂^{にきみたま}が皇后の守護^{あまみたま}を、荒魂が軍船の先導をした。和魂は神の優しく平和的な側面であり仁愛、謙遜等の妙用、荒魂は荒ぶる勇猛果断、義侠強忍等に関する妙用で、同一の神



第三本宮、第四本宮（上）と船玉神社

であっても別の神にみえるほどの2つの強い個性の表れである。新羅平定後、残り2国の百濟、新羅は相次いで日本の支配下となったが、神功皇后は神託により荒魂を穴門の山田邑（下関市一の宮町）の住吉神社に、和魂を摂津の住吉郡（大阪）の住吉大社に祀ったと伝えられる。3神は、仁徳天皇の住吉津の開港以来、遣隋使・遣唐使に代表される航海の守護神として崇敬を集め、王朝時代には和歌・文学の神として仰がれている。



船玉神社の御守護

住吉大社には4つの本宮があり、祭神は第一本宮が底筒男命、第二本宮が中筒男命、第三本宮が表筒男命、第四本宮が息長足姫命（神功皇后）。本殿はすべて西^{ひわだぶき}の大阪湾方向を向き、屋根は檜皮葺の直線的な屋根で切妻造り。第一本宮から第三本宮までは直列、第四本宮と第三本宮は並列に配置され、全国的にも珍しい建築配置である。境内には最新と縁の深い大海神社、船玉神社、志賀神社、若宮八幡宮の4摂社がある。大海神社は「海の神」とされ、摂社の中でも最も社格が高く、住吉の別宮、住吉の宗社と称えられ古代の祭祀でも重要視された。祭神は、「海幸山幸」神話の海宮の竜王とその娘にあたる豊玉彦と豊玉姫の2柱。社殿は、四本宮よりも古く宝永5年（1708）に造営されたもの。幣殿、渡殿、西門と共に重要文化財に指定されている。社前の井戸は「玉の井」と呼ばれ、山幸彦が海神より授かった潮満玉を沈めたところと伝えられている。

船玉神社は、「船の守護神」として信仰を集めてきた延喜式にも記載された古社。船玉（船魂）とは、船舶そのものの神霊で、住吉大神とは表裏一体の関係として尊崇され、時には住吉大神の荒魂とされることもある。社殿の扉には日本古来の菱垣船や帆走船が描かれており、全国的にも珍しい扉絵になっている。

志賀神社も「海の神」として信仰を集めている。大海神社に並列、西面して鎮座し、ひとつの社殿内に3座（海神3神）^{わたつみ}が並祀されている。この3神は住吉大神である筒男3神と出現を同じくし、海の神として表裏一体の関係とされている。筒男3神が主として航海、港湾守護の神であるのに対し、海神3神は海そのものの靈威と持つ神として信仰されてきた。住吉大神、神功皇后、大海神との深い関係性からこの住吉の地に祀られたといわれている。

若宮八幡宮は、五所御前の南側で西に面して鎮座し、第四本宮の祭神である神功皇后の御子にあたる応神天皇（八幡神）を祀っている。住吉大神降臨の地である五所御前に隣接して鎮座していることや、若宮と称することは、神功皇后と応神天皇との関係からとみられる。