全海運所属組合の横顔
連載　第６回
九州地方海運組合連合会
その 10　熊本県海運組合

【熊本県海運組合の概要】

事　務　局 〒861-6102　熊本県上天草市松島町合津無番地　上天草市松島観光海運会館
電話 0969-56-2928　FAX 0969-56-2959
松島町バス停より徒歩２分

理　事　長　深水（ふかみず）　保廣（やすひろ）　松島輸送船㈱ 代表取締役会長

事務局員　松本　円嘉（まどか）

事務局員数　女性　１名

組合員数	登録運送事業者	8 社	
	登録貸渡事業者	65 社	
	届出運送事業者	4 社	
	合　計	77 社	
所属船腹量	貨物船	55 隻	69,325 重量ﾄﾝ
	油送船	5 隻	2,940 重量ﾄﾝ
	曳　船	2 隻	2,650 PS
	プッシャー・バージ	4 隻	3,153 重量ﾄﾝ

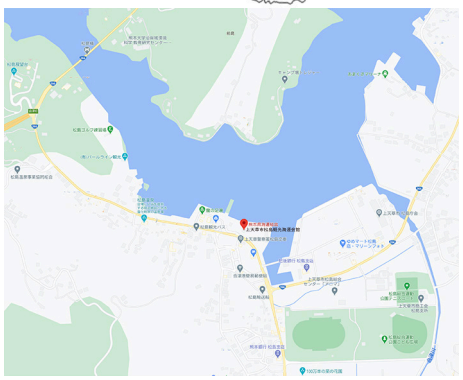
深水保廣理事長

【地区組合事情】

熊本県の内航海運と組合の変遷

熊本県下唯一の熊本県海運組合の組合員は玉名市、熊本市、水俣市、宇城市、上天草市、天草市と県内の有明海、八代海沿岸に点在している。天草沿岸部は日本で珊瑚が生息する最北限で、珊瑚の他に熱帯魚もみられ、地域は「雲仙天草国立公園」にも指定される観光地である。

有明海は九州最大の湾で福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県にまたがるが、八代海は九州本土と大小 120 の天草諸島に囲まれた内海で北は有明海、南は東シナ海に繋がり、熊本県と鹿児島県に及んでいる。八代海はまた、毎年旧暦八朔（はっさく）の未明（旧暦８月１日＝令和２年は９月 17 日）、深夜の水平線上に不知火（しらぬい）が現れることから、別名「不知火海」とも呼ばれている。不知火は、海岸から数 km の沖に、初めは「親火（おやび）」とされる火が出現し、それが左右に分かれて数を増やし、最終的には数百から数千もの火が横並びとなり、その距離は４～8km にも及（いさりび）ぶとされている。専門的な研究者によるとその光源は漁火で、広大な干潟



熊本県の船どころ（上）と熊本県海運組合所在地（Yahoo! 地図）

が現れ、冷風とによって温風が渦巻きを作り、異常屈折現象を起こして、漁火が燃える火のようになり、それが明滅離合して怪火にみえる蜃気楼のような現象であるとされている。

熊本県は温暖な気候とともに、水資源の豊富さでも知られ白川水源、池山水源、菊池水源、轟水源の4カ所が環境庁選定の「名水百選」に選ばれている。熊本県では、生活用水を地下水に依存する比率が約83%と、全国平均の約23%に比べてかなり高いが、特に熊本市近辺はこの比率が高く、熊本市の上水道はほぼ100%が地下水でまかなわれている。

熊本県海運組合の規模は令和2年（2020）10月1日現在、77社と地区組合としては全国的にみても大きいが、船腹量は59隻、79,512重量㌧㎥で平均㌧数が1,348重量㌧と小さく、殆どの所属船が京浜、阪神のオペレーターに所属し、地元に戻ることのないのが地域の特徴でもある。

組合事務局が入居する上天草市観光海運会館（上）と合津港

熊本県の中でも上天草市の松島、姫戸、龍ケ岳地区は3大船どころで、地元貨物を土台に明治初期から海運業が発展した。松島町で石材や塩、姫戸町で石灰石、龍ケ岳町で石炭や肥料用の石灰が産出された。また、その他の県内では水俣市で木材や炭鉱等で炭鉱坑道の支柱・梁になる坑木。宇土市三角（みすみ）町で焼酎、坑木、石炭、米。天草市本渡（ほんど）町で坑木や畜産物などが産出され、小型帆船で鹿児島、長崎、佐賀、福岡など近隣地域に出荷されていた。これらの地区では自然発生的に船どころが生まれ、海運組合が組織されたのだった。

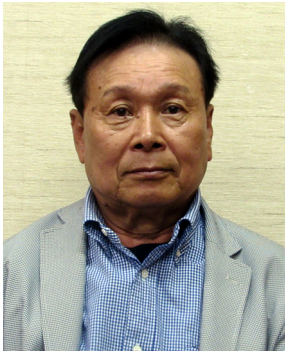
熊本県下では、政府が明治42年（1909）に塩の専売制に踏み切ると、翌43年（1910）には第1次塩業整備で20余町歩（20万㎢／東京ドーム4個分）に及ぶ塩田の廃業が実施され、それまで製塩業に従事していた労働力が造船、海運業に転業。これも熊本県に内航海運事業者が多い要因になったとされている。

また、明治初期から帆船で北九州に進出していた地元有力海運事業者が地域の事業者のため、講師を村に招いて講習会を開き航海士、機関士の海技免状取得を促し、それが契機となって家族経営の船主が最盛期に300社を数えたという。その結果、松島では全国に先駆けて昭和8年（1935）に阿村船舶組合（旧天草郡阿村）、昭和15年（1930）に合津（あいつ）船舶組合（旧天草郡今津）が設立されたのだった。折から軍靴の響くこの頃は、同年2月に海運統制令が交付（同年5月施行）され、同年9月の海運統制国策要綱閣議決定を受けて、現在の全海運のルーツである第1次全国機帆船組合連合会が創立されているので阿村、合津の両船舶組合は、海運統制による地区組合設立だったようだ。第2次世界大戦後は、合津船舶組合が昭和26年（1951）4月に合津機帆船組合となったが、この年7月には第3次全国機帆船組合連合会が設立されている。

姫戸地区の記録では、第2次世界大戦中の昭和18年（1943）頃、約120隻の地元船が地域産出の石灰石や、球磨川で産出される砂利を阪神向けに輸送していたと記録されている。球磨川は長野県・山梨県・静岡県にまたがる富士川、山形県の最上川と並んで日本3大急流とされ、いずれも急流を克服して舟運が盛んだった河川である。

第2次世界大戦後は、合津船舶組合が昭和26年（1951）4月に合津機帆船組合、29年（1954）

5月に合津機帆船協同組合となり、これを土台に33年（1958）4月に松島町、大矢野町、有明町、八代町、三角町を網羅した全県統一の熊本中央内航海運組合（のち熊本県海運組合／設立時三角町）が設立されている。当時の所属船腹量は、全船木造船ながら238隻を数えた。しかし、離島間の交通や通信連絡の不便さから松島石材海運組合（のち松島海運組合／旧天草郡松島町）、姫戸地区海運組合（旧天草郡姫戸町）、水俣地区海運組合（水俣市）、天草中央内航海運組合（のち天草海運組合／本渡市）、龍ケ岳地区内航海運組合（のち龍ケ岳地区海運組合／旧天草郡龍ケ岳町）と、存続した熊本県海運組合の6組合に分離したのだった。


坂田英雄副理事長

このうち龍ケ岳地区海運組合は、上天草市となる以前の旧天草郡龍ケ岳町が地場産業育成策を打ち出して設立した組合で、組合事務局を町役場内に置き、組合理事長を町長、事務局長を町役場の産業振興課長が兼務し、職員を配置するほどの肩の入れようだった。昭和37年（1962）の龍ケ岳町の海運振興策では、当時百数十隻あった木船の鋼船化に目標を置き、それを達成する場合は3カ年固定資産税を免除し、鋼船化の資金導入を町が債務保証する他、減税の特典を定めていた。

ところが、船どころ天草は昭和41年（1966）9月、三角から大矢野島、永浦島、大池島、前島を経て天草上島まで、九州本土と天草諸島を結ぶ「天草5橋」が島民こぞっての願望を叶えて完成。その結果、島嶼間の海上輸送が陸上輸送に切り替わり、小型船の50%、70隻が姿を消すに至り、残された所属船は関西、関東方面のオペレーターに用船先を求めて天草を離れることになったのだった。

また、昭和48年（1973）に愛媛県下の船主271社、308隻と岡山県日生地区の船主302社、327隻が全海運、九州地方海運組合連合会（九海連）を離れて全日本内航船主海運組合（全内船）に大挙移籍したが、龍ケ岳地区の地元船主も同年7月に龍ケ岳地区船舶協同組合を設立し、そのうちの35社、35隻が大挙全内船に移籍、さらに5年遅れて大矢野地区の船主も船主協同組合を設立して48社、51隻が全内船に移籍。全内船に大挙船主が移籍した龍ケ岳地区海運組合は、昭和61年（1986）に姫戸地区海運組合と合併している。しかし、その後は多くの船主が全海運に所属を戻す傾向も示している。

全海運傘下の熊本県下の動向は、昭和61年（1986）6月に熊本中央内航海運組合を母体にして天草海運組合と水俣地区海運組合の3組合が合併し、続いて平成2年（1990）5月に熊本海運組合と名称変更している。さらに平成13年（2001）9月、松島海運組合を統合し全海運傘下の県下統一組合となった。天草地方の海運組合の複雑さは、市町村の合併にもある。平成16年（2004）3月、熊本県天草郡矢野町、松島町、龍ケ岳町、姫戸町が合併して上天草市となり、続いて翌平成17年（2005）1月には熊本県宇土郡不知火町、下益城郡松橋町、同小川町、同豊野町が合併し宇城市となった。昭和29年（1954）4月には天草郡本渡町、同志柿村、同下浦村、同櫨宇土村（はしじうとむら）、同本村、同亀場村、同佐伊津、同楠浦村の8町村が合併し本渡市となり、32年（1957）3月には宮地岳村を編入。平成18年（2006）3月には牛深市、御所浦町、倉岳町、栖本町、新和町、五和町、天草町、河浦町、有明町と合併し、天草市となっている。

熊本県海運組合の深水保廣理事長は地元の松島輸送船㈱代表取締役会長。昭和13年（1938）の創業で3代目である。社業は長男幸保氏が代表取締役社長をつとめる。499総ﾄﾝ型一般貨物船、748総ﾄﾝ型コンテナ船、749総ﾄﾝ型油送船を各1隻所有する運送業兼貸渡業で不動産業も兼業している。現在九海連会長であり、全海運副会長でもある。本稿の取材には、地元事情に詳しい坂田英雄（えいお）副理事長（㈲坂田海運代表取締役）にも同席いただいた。

熊本県海運組合では事務局が旧熊本中央海運組合だった昭和53年（1978）4月から、社会保

険庁より船員保険事務組合の認可を受けて船員保険の事務代行業務をしている他、上天草市より合津港の港湾使用料収納事務と船舶給水業務の委託を受けている。また、上天草市の協力を得て海運振興対策の補助事業として、船員確保のための PR 活動に力を入れる一方、上天草市、熊本県海運組合、全内船とともに平成 28 年（2016）度、「上天草海運業次世代人材育成推進協議会」を設立して体験乗船、出前授業などの活動を積極的に進めている。

組合事務局と松本円嘉さん

事務局は松本円嘉さんがひとりで担っている。熊本県海運組合ではホームページも開設しており、内航海運の PR と船員雇用の拡大に積極的に取り組む組合の活動がみられる。

【熊本県の海運と港湾】

熊本県の港が現在の形になる前は高瀬（玉名市）、川尻（熊本市）、徳淵（八代市）など海外貿易で知られた港が存在し、中世以降は朝鮮貿易、中国貿易の拠点として活用されて来た。例えば、熊本県水俣市出身の民俗学者で文化功労者の谷川健（1929 ～ 2013）著による「列島縦断地名逍遥」では、天文 23 年（1554）時点で、八代城に居を構えた相良氏が明と貿易するため、船舶を 16 艘保有していたとの話が紹介されている。

これらの港は加藤清正（1562 ～ 1611）が入国した天正 16 年（1588）以降、さらに整備が進められ、江戸時代には肥後（熊本県）で生産された米を大阪まで運ぶための拠点ともなった。肥後米は、取引量が多いだけでなく高い品質でも知られ、享保 15 年（1730）8 月に世界初の現代型先物取引が始まった大阪堂島米会所でも広島米、中国（周防、長門）米、筑前米と並んで価格設定のための標準米となっていた。

明治時代になると、宇土半島（宇城市）にある三角港（現在の三角西港）の建設が進められるなど、熊本県下の港湾開発が進んだ。明治 9 年（1876）の肥後氏族による廃刀令反対を契機とする神風連の乱や、翌年の西郷隆盛（1828 ～ 1877）と薩摩士族による西南戦争からの復興を進めるため、明治 13 年（1880）に県会議員 78 人の連名によって港湾修築建言書が 県令（当時の県知事）富岡敬明（1822 ～ 1909）に提出されている。内容は熊本市中心部に近い百貫石港（熊本市西区の坪井川河口の河川口）を修築して、県の産業の振興を図りたいというものだった。しかし、内務省の嘱託技師オランダ人のルーエンホルスト・ムルドル（1848 ～ 1901）が百貫石港の調査をした結果、遠浅であることと河川からの土砂の流出が多く、大きな船が入港出来ないことが埋由となって、港の建設が断念されている。その後、熊本市近くの熊本港が使われるようになるまでには、港湾建設の技術の進歩を待たなければならず、現在の港の供用が始まったのは平成 5 年（1993）のことであった。

熊本県の海運の歴史には石炭輸送の話題が大きく関係している。明治時代に熊本県で三角港（現在の三角西港）が開発された背景には三井三池炭鉱の石炭をどこから運び出すかの課題があった。三井三池炭鉱は熊本県と福岡県の県境にあり、当時の日本で主要な鉱山であったが、近くにある三池港は満潮時以外に船が入出港出来なかったため、当初は帆船を用いて口之津港まで運んでから、汽船に積み替えていたのだった。三角港が開港したのは昭和 63 年（1888）8 月で、貿易港に指定されたのは平成元年（1889）だった。国費を投じて築かれた港としては福井県の三国港、宮城県の野蒜（のびる）港に次いで国内 3 番目となった。しかし、地元貨物の生産量が増加するに従って、三角西港が使用されるようになり、当時は有明海、八代海の沿岸には近代的な港湾がなかったことから、三角西港は貨物を集荷して関東や関西、

国外に送ったり、貨物を熊本県内や有明海沿岸の各港へ送り出すハブ港の役割を果たしていた。当時の三角西港は税関の出張所、裁判所、役所の他、商店、宿屋、遊郭などもあり、かなりの賑わいをみせていたが、港まで鉄道がつながらなかったこと、三池炭鉱からの石炭を三角西港ではなく、口之津港や三池港から運び出すように三井が方針を変えたこともあって、10 年程度で重要港の地位を失ったのだった。

近代の熊本県の海運を巡る動きには、石炭の輸出が大きくかかわっていた。 しかし、現在ではその様相が逆転し、熊本県に船で輸入される貨物のうち、最も大きなウェートを占めるのが石炭である。平成 7 年（1995）に第 1 号機の運転開始が転機となり、九州電力苓北（れいほく）発電所は熊本県の電力需要の 3 分の 2 をまかなえる大きな発電所となったが、輸入炭を発電に用いるため、石炭の輸入が急増した。苓北発電所専用港の苓北港を管轄する税関である三角税関の一般炭の輸入取扱量は、平成 2 年（1990）にゼロだったが、平成 7 年以降増加を続け、平成 22 年（2010）に 328 万㌧に達し、日本全国に占めるシェアも 3.2%で、税関別で全国第 9 位に位置しするようになった。

九州電力の苓北発電所で使用する石炭は主にオーストラリア、カナダ、インドネシア、ロシア等からバルクキャリア 5 隻で運ばれ、いずれも載貨重量が 8 万㌧を超える苓北発電所と松浦発電所（長崎県）向けの石炭専用船となっている。その他、これらで石炭を運びきれない場合には、他の船舶が用いられることもあり、合計すると苓北港には年間延べ約 50 隻の船舶の入港がある。

【海にまつわる神社】

船形神輿を祀る金毘羅宮

天草地方は、神社が多いことでも知られる。中でも松島町の阿村住吉神社は年代不祥ながら最も古いといわれ、古墳時代の景行天皇（第 12 代）、成務天皇（第 13 代）の時代に天草諸島を統治した皇族の守護神として天照大神（あまてらすおおみかみ）、神武天皇（初代天皇）、神八井耳命（かんやいみみのみこと）（神武天皇の皇子）の三神を大戸岬古墳の近くに建立したのが起源とされている。阿村住吉神社はまた、大阪の住吉大社の分社でもあり、海の守護神である住吉三神の底筒男命（そこつつおのみこと）、中筒男命（なかつつおのみこと）、表筒男命（うわつつおのみこと）を祀り、毎年 8 月 29 日に航海の無事と商売繁盛を祈願する「阿村住吉神社大祭」が執り行われている。

松島町の金毘羅宮（上）と船形神輿

その他にも天草地方では各地区毎に神社があり、塩田が盛んだった時代には塩竈神社、海運が盛んな時代には金毘羅宮、疫病が流行れば若宮神社、婦人病には粟島神社、眼病には生目（いきめ）八幡神社と阿獄（あごく）神社などが崇拝されて来た。そのうち金毘羅宮は天草地方に複数あり、いずれも香川県仲多度津郡琴平町の金刀比羅宮から勧請したものではなく、地元海運事業者がお札を受けて奉納し、金毘羅宮を名乗っているものらしい。そのひとつが上天草市松島町にある金毘羅宮である。社殿の中央には、全長 2 mほどの船の上に神輿が飾られている珍しいものだ。地元海運事業者達が共同で寄進したもので、ここに詣でて航海の安全を祈願しているという。

船神輿寄進の地元海運事業者芳名録