

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11 佐世保地区海運組合

【佐世保地区海運組合の概要】

事務局 〒857-0855 長崎県佐世保市新港町 8-23 鯨瀬ターミナルビル 3階
 電話 0956-23-6218 FAX 0956-23-6219
 JR 佐世保駅より徒歩 7分

理事長 大坪 武士 (資) 大坪組 代表社員

事務局長 中山 親

事務局員 田口 みゆき

事務局員数 男性 1名、女性 1名

組合員数 登録運送事業者 7社

登録貸渡事業者 6社

届出運送事業者 1社

利用運送事業者 3社

その他 1社

合計 18社

所属船腹量 貨物船 14隻 16,162 重量トン

砂・砂利専用船 1隻 1,400 重量トン

曳船 2隻 390 総トン

台船 1隻 698 重量トン

プッシャー 3隻 8,000 PS

バーヂ 3隻 3,493 重量トン

その他 2隻 1,398 重量トン

合計 25隻 30,563 重量トン 総トン PS



大坪武士理事長

中山親事務局長

【地区組合事情】

佐世保の海運史

現在の佐世保市域に人類が住み始めたのは旧石器時代からで、佐世保には世界最古の縄文土器が出土した泉福寺洞窟(佐世保市瀬戸越)、福井洞窟(同吉井町)、直谷岩陰(同同)等の遺跡がある。現在の佐世保市域は、古代中世の肥前国に属し、松浦郡と彼杵郡にあたる。奈良時代編纂の「肥前国風土記」によれば、現在の佐世保市南東部の中核地域の早岐、旧東彼杵早岐町及び広田村には、針尾島との間に佐世保湾と大村湾を繋ぐ早岐瀬戸が通っており、こ



佐世保地区海運組合所在地 (Yahoo! 地図)

こには早岐川、小森川、金田川などが流入している。「日本書紀」によれば、その早岐付近に速来津姫を首領とする女性主体の土着豪族で、大和朝廷に従属しない“土蜘蛛”がいたが、景行天皇（第12代、日本武尊の父）が巡行の折、命に服従しなかったことから、勅命により肥後八代肥伊郷の豪族肥君（火君）に滅ぼされたとされている。

また、平安時代の松浦郡相浦、中里、竹辺地域には武辺胤明と初期松浦一族の相神浦氏の存在がみられる。平安末期、一族不和のため相神浦堅が小城郡多久に移住。現在も北多久に相ノ浦の地名がある。鎌倉時代になると

松浦党が北松浦半島周辺に勢力を広げ、室町時代には本家にあたる宗家松浦氏が相浦付近に武辺城を築いて一帯を支配した。一方、同族のうち現在の市域中心部の者が佐世保城を築き、佐世保姓を名乗った。佐世保のいわれは、狭い川瀬を意味する「狭瀬」に、保は中世の荘園公領制の役所である国衙との関わりで成立した「保」がついたと推定されている。戦国時代には平戸松浦氏、宗家松浦氏、大村氏等が激しく争いを繰り広げ、最終的には現市域の大半が平戸松浦氏の支配に帰し平戸藩となり、そのまま明治期の廃藩置県に至った。また、宮地区は大村氏により大村藩、宇久地区は宇久氏改め五島氏により福江藩となった。

江戸時代になると、肥前国松浦郡日の浦（現長崎県平戸市田平町）から江迎町、佐々町、早岐町を経て彼杵郡彼杵（現長崎県東彼杵町）で長崎街道に合流する平戸往還が整備され中里、佐世保、早岐に本陣が置かれたが、当時は相神浦（現佐世保市西部の相浦）と早岐に比較的大きな集落がある以外、農漁村地帯が広がっており、新田開発も各地で進められていた。藩内で採れる石炭は地元豪商が相神浦港から製塩の消費中心地だった本州、四国の瀬戸内海沿岸地域に船で移出し、財を築いたとされる。この頃、佐世保の海運は発展を遂げていたことが窺える。

江戸時代後期の平戸松浦の9代藩主松浦清が記した「甲子夜話」に江戸中期享保時代(1716～1736)の佐世保名物として「針尾の駒と焼酎、権成寺の蓮、同浦の白和布、三河内の陶器、日宇の真綿、佐世保の葛粉、相神浦の上米、知見寺の鶉、賤津浦の伊勢海老、白魚川の白魚と鮎」が船で大阪や江戸まで運ばれていたことが記されている。

明治時代に入ると海軍から九州西部に軍港の建設が求められ、いくつかの候補のうちから当時人口1,000人余りの寒村だった東彼杵郡佐世保村が適地とされ、軍事拠点の鎮守府の設置以後は、急速に海軍施設と街の整備が進められた。明治35年(1902)には佐世保が村から一足飛びに市制を施行、このとき市民の8割が隣接佐賀県からの移住者だった。佐世保はこうして九州でも5指に入る大都市として発展して行った。

また、佐世保は明治時代にエネルギーの主役を担う炭鉱の隆盛とともに水産業、金融業、陶磁器業などを抱え、地方中核都市としての産業発展で、鉄道や海運業などの運輸業と卸小売業も活発化したとされている。

軍港の佐世保港には、様々な軍事施設の設置が進み、荷役作業に適した海運用の業務岸壁を整備するよりも、優先的に軍艦係留岸壁専用に整備されるなど、港湾施設の整備が進められたが、日常的な輸送や物資購入、艦船の修理など周辺の民間産業も形を整えた。

第2次世界大戦末期の佐世保は、空襲で市中心部が焦土と化し、終戦と海軍の解体とともに、隣接地からの移住者が地元に戻ったため人口が急減した。米軍が進駐した当時、日本の主要港湾が戦災で十分に使用できない中、比較的無傷であった佐世保の港湾施設は、



佐世保地区海運組合が入居するする鯨瀬ターミナルビル

米軍用だけでなく貿易港としても有利な位置にあった。

また、海外の日本占領地に取り残されていた軍人の復員や民間人の引揚げ作業が始まると、佐世保港も主要な引揚げ港に指定され、上陸場所となった針尾島浦頭には検疫や税関、通関などの行政機関が設けられ、引揚げ船を支援するための各種港湾業務も活発になり、佐世保は敗戦直後の日本では数少ない港湾機能の充実した港となった。

佐世保は昭和 24 年 (1949)、戦後の西日本で最初の外国貿易港に指定され、日本を含む東アジアを通行する船舶への給油を受け持つ燃料基地となったことから、商船の入港が増加して行った。外国貿易港に指定されたことで、佐世保港には税関や通関などの国の出先機関、船舶代理業、港湾運送業者、舶用品を取扱う商社や船具店、それらの物資を輸送する運送会社や鉄道会社など、関連産業が次々に広がって行った。

入港船舶の増加は、立神岸壁（立神町）と隣接する軍需物資倉庫群を利用した貿易業と、それに付随する港湾荷役業などを活性化し、関係する労働集約型産業が多数の雇用者を生み出した。

また、GHQ（連合軍総司令部）は旧海軍工廠のうちの約 3 分の 2 にあたる施設の民間転用を許可し、これを受けてドックや鑄造工場を利用した船舶修理業の民間会社「佐世保船舶工業（SSK）」が操業開始した。のちの佐世保重工業である。

佐世保港は昭和 25 年 (1950) 1 月、西九州地域でいち早く強制水先区に指定され、重要港湾としての位置づけが明確になった。また、同年 4 月には食糧輸入港に指定されたことにより、大豆や小麦など穀物及び塩など外国からの援助物資の積み降ろしが急増し、港湾荷役産業と関連する輸送業で活況を呈した。

もうひとつ、佐世保の経済を活性化したのは石炭産業だった。佐世保市内を含む炭鉱地帯は北松炭田（北松浦半島一帯。別称佐世保炭田）では、日鉄鉱業や住友石炭鉱業など大手を含め、最大時 2 万人の炭鉱労働者が 130 以上もの炭鉱で石炭を掘り出していた。また、石炭荷役に従事した港湾労働者も相浦（佐世保市）、臼の浦（佐世保市小佐々町）、江迎（佐世保市江迎町）などの各港で 2,000 人を超えていたとされ、これらの産業に従事している人の消費地が佐世保の商店街であった。

当時の港の活況と将来への明るい展望は、昭和 27 年 (1952) 制定の佐世保市歌に港湾産業が「集まる商船も日に繁く」と謳われ、石炭産業の隆盛により「世界に伸びる産業の資源の山に命湧く」とされる雰囲気だった。

佐世保は昭和 25 年 (1950)、朝鮮戦争勃発が大きな転換点となった。国際港湾との機能が充実し始めた佐世保の港湾施設と水域は国連軍に再接収され、停泊水域の使用制限、荷役可能な岸壁の接収、水先業務や給水など補給と支援業務の優先配置、燃料の優先使用などのため、民間港湾としての業務が一時停止状態となった。その一方で佐世保は、朝鮮半島への出撃・補給拠点となり、戦争特需による活況を呈したのだった。第 2 次世界大戦で経済インフラが破壊された日本には、朝鮮戦争によって米国の軍事資金が大量に流入し、経済が急速な復活と発展の道を辿るが、佐世保ではまず、飲食業や海運業が戦争特需の恩恵を受けた。佐世保船舶工業（SSK）は朝鮮海域で損傷や故障した船舶の修理で活況を呈し、急激



佐世保地区海運組合事務局。中山事務局長（右）と田口みゆきさん



佐世保地区海運組合事務局入口

に売上高を伸ばした。しかし、朝鮮戦争の休戦協定発効とともに海運景気は急速にしぼみ、SSKは昭和29年(1954)に不渡り手形を出すほどに経営が悪化。同様に飲食業や海運業も休戦協定発効とともに戦争特需は過ぎ去り、米兵相手に賑いをみせていた飲食業も相次いで閉鎖し、米軍基地で働いていた駐留軍労働者も昭和28年(1953)末の約7,900人をピークに、その後は減少に転じた。



佐世保港

「九州の海運は、石炭で始まった」といわれるように、佐世保地区の内航海運事業者も石炭の積み出しで賑わった。第2次世界大戦中は機帆船が軍に徴用されたため、石炭は貨車輸送への依存度が高かったが、戦後は再び海上輸送が主体となった。昭和25～30年(1950～1955)頃は、産業復興需要と朝鮮戦争の特需を背景に、県下の産出炭輸送で佐世保港が機帆船の石炭船団でびっしり埋めつくされ、それでも船が足りず、熊本など他県に船を求めたという。

この頃が佐世保地区組合の盛えたピークであり、その後は軍港としての性格を強めて行くに連れ、内航業事業者の活動の場が狭められて行った。さらに、昭和39～40年(1964～1965)を境に石炭産業の衰退が追い打ちをかけ、地元の内航海運事業者は相次ぎ倒産、転廃業した。県下には最盛期には大小40を越す炭鉱があったが、石油へのエネルギー転換を背景に閉山した。

昭和36年(1961)年以降、米国はベトナムでの民族独立運動に端を発した内戦に軍事的介入し、本格的な地上戦闘への参戦に発展して行き、最盛期には約54万人の米軍が南ベトナム軍に代わって戦闘の前面に立つようになった。

この戦争では、ベトナム周辺の東南アジア諸国の工業化がまだ進んでおらず、最もベトナムに近い国で補給・輸送体制を持つ日本が様々な供給面でベトナム戦争と深く関係して行き、その跳ね返りとして米国がつぎ込んだ巨大な軍事予算の最大の受益者は日本となった。まだ十分な資本や技術、市場を持たなかった日本経済にとって、ベトナム戦争は経済成長の原動力の役目を果たし、日本の重化学工業化と高度経済成長は、ベトナム戦争が少なからず後押ししたのだった。

佐世保は、ベトナム戦争の特需で関連産業が朝鮮戦争以来の活況を呈したが、昭和50年(1975)4月にベトナム戦争が終結したことにより、東南アジアや日本、韓国に配置していた米軍基地は相次いで閉鎖・縮小された。佐世保では昭和50年5月になって米海軍佐世保基地の縮小が発表され、佐世保基地は司令部機能を持たない補給廠へと組織変更された。これに伴い、佐世保基地従業員は削減され、昭和51年(1976)7月に「佐世保弾薬廠」に格下げされて、米海軍横須賀基地の分署となった。

一方、佐世保では大規模な兵員や従業員の縮小とともに、米軍への提供地域と施設の一部が日本側に返還され、民生用地や公園、産業用地として利用が進められたが、返還された16件、289,000㎡の用地と施設のうち約3割は海上自衛隊の施設に編入され、再び軍用地として使用されることになった。

また、昭和54年(1979)5月以降、佐世保では米軍の旧型通常動力潜水艦や貨物揚陸艦が順次配備され、米海軍佐世保基地が復活した。米軍は昭和60年(1985)7月、港中央部に突き出た崎辺地区を再び資材置き場として接收。同じ時期に針尾島の旧海軍海兵団跡地に長崎県が整備した工業団地は、進出企業もなく原野に近い状態となっていたが、この一角の住宅地域が米軍住宅用地として提供され、488戸の住宅が建設され、残った工業用地は、用途を変更しテーマパーク「ハウステンボス」が建設された。

その後、東西冷戦は米国とソ連の国内経済が窮迫したことにより、緊張緩和が進んで行くが、佐世保には昭和60年(1985)9月までに、さらに揚陸艦や潜水艦救難艦が追加配備され、艦船配備数の増加と合わせるように、基地従業員数も58年(1983)1月の641人を底に徐々に増加して行った。

平成2年(1990)7月に起きたイラクのクウェート侵攻と占領は、大規模国家間戦争から小規模地域紛争の時代へ転換となり、米国本土や海外での基地再編成と閉鎖政策(BRAC)が始まった。いくつかのラウンドに分けて実施されたBRACは、最終的には平成18年(2006)に米国連邦議会への報告で終了した。この結果、アジアに駐留する米軍戦力は約34万人から11万人以下に、欧州では約32万人から10万人以下に削減されたのだった。

佐世保地区海運組合は昭和33年(1958)4月、佐世保地区貨物船海運組合として発足、39年(1964)の内航2法施行で現組合に名称変更している。

佐世保地区海運組合の令和2年(2020)10月1日現在の組合員数は運送事業者7社、届出運送事業者1社、貸渡事業者6社、利用運送事業者3社、その他1社で合わせて18社となり、設立当時の114社に比べると16%にまで減少している。また、最盛期に200隻近くあった所属船舶も同現在25隻、30,563重量トンにまで激減した。貸渡業者の約7割が199総トンの一杯船主である。

同日現在の船種別船腹量をみると、一般貨物船が13隻、14,762重量トンと半数を占め、プッシャー・バージ6船団、4,305PS、曳船2隻、8,000PS、砂利船1隻、1,400重量トン、台船1隻、698重量トンで、油送船はない。

佐世保地区では、地元の貨物に恵まれないため他県への出稼ぎも多く、一般貨物船の主力は鋼材輸送で、主に京浜地区の運送事業者向けが多い。

佐世保地区海運組合の理事会は7名で構成され、年2回開催されている。大坪武士理事長は、貸渡業の合資会社大坪組代表社員で、運送業の大同海運株式会社代表取締役社長兼務していたが、現在は実弟の政治氏に譲り取締役となっている。1,600重量トン型貨物船で五島～長崎に石材、砂、砂利を輸送している他、関東、関西、沖縄に配船している。曾祖父の代から数えて4代目で、創業100年の実績を誇る老舗企業である。現在、全海運理事、九海連副会長もつとめている。

【海にまつわる神社】

亀山八幡宮

佐世保地区の内航海運事業者が航海安全を願い詣でるのが亀山八幡宮。佐世保市内で最大規模の境内を持つ神社である。社伝によると、天武天皇(第40代。中大兄皇子^{なかのおおえのおうじ}=天智天皇の同母親による弟)時代の白鳳4年(674)、神託により西海鎮護のため、宇佐神宮(大分県宇佐市)から分霊を勧請したのが始まりと伝わる。祭神は応神天皇(第15代)、仲哀天皇(第14代)、神功皇后(仲哀天皇の皇后で応神天皇即位までの初の摂政として70年間君臨)、仁徳天皇(第16代)、保食神(伊勢神宮に祀られ天照大神の衣食住を司る神)の五柱。明治以降、軍港佐世保の鎮守神として海軍将兵の信仰を集めた。毎年11月1日～3日の「佐世保くんち」は、亀山八幡宮の秋の例祭で知られる。佐世保市の中心部、市役所の向かい側にある。



亀山八幡宮の社殿(左)と海上安全の御守護札