全海運所属組合の横顔

連載　第 13 回

富山石川内航海運組合

【組合の概要】

事　務　局　〒 931-8688
富山県富山市東岩瀬町 100 番地
富山港湾運送㈱内
電話　076-437-9231　FAX 076-437-9115
JR 富山駅より富山ライトレール乗り換え
競輪場前駅下車徒歩 10 分

理　事　長　金尾　雅行　富山港湾運送㈱代表取締役社長
専務理事　福澤　清忠　富山港湾運送㈱取締役東京支店長
事務局員　平野　則秋
事務局員数　男子 1 名
組合員数　運送事業者　2 社
利用運送業者　4 社
合　計　6 社
所属船腹量　貨　物　船　6 隻　6,336 総ﾄﾝ、9,103 重量ﾄﾝ

金尾理事長

富山市東岩瀬町（Yhoo!map）

北前船で発展した船どころ

【地域の歩み】

富山石川内航海運組合所属の内航海運事業者は、古くから富山湾内ローカル輸送を中心に事業を営んできた。明治末期から大正時代にかけては、能登半島で生産される木材、パルプ、木炭、薪など林産物などを主力貨物として主に伏木、新湊、魚津など富山湾内諸港に運んでいた。また、富山湾に注ぐ一級河川の常願寺川（じょうがんじがわ）、神通川（じんずうがわ）、庄川（しょうがわ）、小矢部川で採取される砂利や、黒部川河口で採取される砂･砂利を能登半島に運ぶ一方、石川県の珠洲地区で生産される能登瓦を新潟、佐渡、山形にまで輸送していた。

明治時代には地元で帆船を主体に 40 隻あまりの小型船が活動したが、大正時代になると 20 ～ 30 総ﾄﾝの機帆船の出現で、次第に移り変わって行った。

また、港湾工事の進展に伴い、砂利や材木需要の増加に対応して投入船舶も増加し、最盛期の昭和 15 ～ 20 年（1940 ～ 1945）には、石川県を含め約 120 隻の機帆船が稼働していた。当時の機帆船は殆どが一パイ船主で、買いつけた荷物を家族と常用の荷役作業員で積み込んで輸送し、売り捌くことが主体だった。戦時中、富山湾内の微用船は皆無に近く、僅かに海軍が機雷敷設用に借りあげる程度だった。

昭和 30 年代に入って、石川県の鳳珠（ほうす）郡穴水と珠洲（すず）市蛸島を結ぶ能登鉄道建設工事（昭和

39年全通。62年第3セクター移行。平成17年廃線となり路線バスに転換）が始まると、砂利･石材の輸送が本格化し、同時に木船から鋼船に切り替えが一部にみられたが、工事が終了するとすぐ船腹過剰に陥り、新たな土木工事が始まると、今度は船腹不足を来すなど、極端に需給の波が激しく、このため経営を支え切れずに転業・廃業する組合員が相次いだ。

富山港湾運送本社ビル

そうした事情もあって本格的な鋼船化は遅れ、昭和40年代に船舶整備公団（現鉄道建設・運輸施設整備支援機構）による共有船建造開始以後だった。また、鋼船化の遅れは富山湾が遠浅のため、喫水の深い大型船が特定の港以外、入出港に難がある地域的な特異性からだったともされている。

福澤専務理事

地元の海運組合の歩みを振り返ると、戦前の統制時代には新湊地区機帆船協同組合、北陸地区機帆船組合が任意組合として設立され、富山県と石川県の事業者が加入していたが、戦後間もない昭和20年頃には、日本海機帆船協同組合が設置され、これが現組合の前身となった。その後、海運の民営還元を経て昭和39年（1964）7月の小型船海運業法、小型船海運組合法の一部改正による内航海運業法、内航海運組合法の施行を機に、組合員の結束力の高揚や過剰船対策、構造改善事業など一連の活動を強化し、組合体制の刷新を図る目的で昭和40年（1965）5月に新湊、魚津、石川の各地区代表を発起人とする現在の富山石川内航海運組合が設立されている。

組合発足当時の勢力は組合員数106社で、所属船腹量が新川地区18隻（1,125総ﾄﾝ）、富山市岩瀬地区2隻（1,453総ﾄﾝ）、新湊地区24隻（617総ﾄﾝ）、石川地区31隻（2,000総ﾄﾝ）、能登地区12隻（3,582総ﾄﾝ）の計87隻（7,777総ﾄﾝ）を数えた。その殆どは一パイ船主で、船型も100総ﾄﾝ未満の一般貨物船と砂利船で占められていた。

地元内航海運業界の戦後の最盛期はこの頃で、その後は逐年、転廃業によって事業者、船腹量とも減少を辿ったが、その最大の要因は道路の整備、港湾の近代化により増大した輸入貨物の陸送転移など、物流事情の変化だった。能登地方の木材が北洋材などの輸入木材にとって代わられただけでなく、道路網の整備が進んで骨材や木材、瓦が船からトラック輸送にシフトするなど、地元内航海運事業者は物流機能の変化の波に押され、転廃業する者があとを絶たなかったからである。

小規模でも結束固く素早い対応

【組合運営】

令和4年（2022）11月現在の富山石川内航海運組合の組合員は6社で、運送事業者が港湾運送業を主体とする富山港湾運送と新川内航海運協業組合の2社。他の4社は貨物運送取扱事業者。また、地域別にみると富山市内が2社、富山県魚津市内が2社、同県高岡市内と石川県珠洲市内が各1社。現有船腹は、鋼船貨物船が6隻、2,892総ﾄﾝ、9,093重量ﾄﾝである。

理事長は金尾雅行富山港湾運送社長がつとめ、事務局も同社内に設置され、平野則秋同社業務部船舶課課長代理が事務局員を兼務している。また、全海運の理事会をはじめとした会議が東京や神戸で開催されるため、同社の福澤清忠取締役東京支店長が組合の専務理

事として、金尾理事長の代行をつとめることが多い。

富山港湾運送は、主要事業の港湾運送部門が富山近郊に工場を持つ北陸電力、三菱ケミカル、デンカ等荷主の荷役取扱から倉庫、通関、船舶代理店業務を扱う他、ケミカル部門では富山港石油基地内の石油製品の船舶代理店、ケミカル製品ではメタクリル酸メチルのタンク（2基）の管理、陸運部門ではタンクローリー輸送を手がけている。

ロシア向け中古車輸出で賑わう富山港（写真提供：とやま観光ナビ）

また、海運部門では炭素材、各種合金鉄原料、肥料・セメント用副資材等のバラ貨物や、各種地金・鋼材製品、プラント等の重量貨物まで多岐わたって取り扱っており、日本製鉄大分製鉄所の入出荷貨物である石灰石などの副原料やスラグ、スクラップ、オイルコークスなどの元請でもある。内航運送業部門は、主に東京支店と九州支店が担っており、東京湾内、東北、中京、瀬戸内海、九州地区に貨物中継基地を設けて複合輸送サービスも果たしている。

平野事務局員。窓外に富山港展望台

富山石川内航海運組合では組合規模の縮小に伴い、昭和54年(1979)の運輸省の内航海運構造改善指針に基づき、東海内航海運組合もしくは新潟内航海運組合との合併も模索したが、「東海内航海運組合は太平洋側にあり、日本海側の組合と合併するのは難しい。また、新潟内航海運組合についても、行政の管轄局が異なり組合活動に支障が出る」として合併に反対意見が提示され、特殊地域として単独の存続が認められた経緯もある。

富山石川内航海運組合は、小規模組合のため特別な委員会、組織といったものはないが、結束力は堅い。問題が発生すれば金尾理事長の陣頭指揮で代表者がすぐに集まることが出来、対応も早い。

富山港展望台

北前船と金刀比羅社

【文化と伝承】

富山石川内航海運組合のある東岩瀬地区は富山湾に面し、古くから良港とされた神通川河口右岸にあったことから、江戸時代には加賀藩の米蔵が設けられ、明治時代初期まで北前船の寄港地として栄えた。富山港からは主に米が積まれ、北海道からは昆布や肥料となる鰊（にしん）が運び込まれた。以来、昆布は富山県の食文化に欠かせない食材として根づき、富山湾で獲れる新鮮な魚介類と合わせて、多彩な昆布料理となった。

元々加賀藩の米は、富山港から福井県敦賀港まで船で運び、一旦陸揚げして琵琶湖経由で淀川を経由し、大阪まで船で輸送していたが、荷物の積み卸しに手間がかかる上、運賃が高くつくことから、試しに富山港から津軽海峡を回って太平洋側の東回り航路で堺まで運んでみたところ、無事に到着することが出来たという。しかし、東回り航路は江戸まで

近いものの、東北沖の激しい潮流が危険なため、より安全・安定的な下関回りで堺まで運ぶことが主力となったとされている。これが北前船の西回り航路となった。

北前船の特徴は、寄港地ごとで積荷を売り、新たに仕入れることにあったが、北海道の産物の他、東北各地で米や産物を積んで、秋に瀬戸内海に入り、各地でこれらを売却して、大阪でひと冬越した後に翌春に米、塩、砂糖、干鰯、木綿、古着、畳表、煙草などを買い入れて北国へ向っていた。

東岩瀬の文化財保存地区にある北前船船主館

17 世紀の越前、加賀、能登の船乗りは、近江商人が所有する北前船に雇用されて乗ったが、やがて自立して大阪～蝦夷地の廻船を営むようになった。その結果、越中、能登、加賀、越前、若狭に大船主が広がったが、北前船は利益が大きいものの、遭難するリスクも大きい商売だった。

富山では北前船の船主が岩瀬地区に多く、地元ではリスクが高い代わりに、利益が大きく「バイバイ（倍々）に膨れ上がった」ことから、“バイ船”とも呼ばれた。これにより資産を増やした岩瀬地区の船主たちは、明治になると北陸銀行や岩瀬銀行（現北陸銀行）を設立したのだった。

富山港湾運送本社の背後地の街並みは、文化財保存地区となっており、北前船廻船問屋の旧馬場家住宅（国登録文化財）と旧森家の住宅（国重要文化財）が並んで保存されている。

東岩瀬の金刀比羅社社殿

富山港の海の守護神、航海安全の祈願所となっているのが神通川河口の東岩瀬に鎮座する金刀比羅（ことひら）社（琴平神社）である。日本海側の北前船寄港地には、「金刀比羅社」がよくみられるが、ここもそのひとつ。創建は江戸時代後期の文政 3 年（1820）で、海の守護神として名高い讃州（さんしゅう）（現香川県）の象頭山（ぞうずさん）金毘羅大権現（こんぴらだいごんげん）を勧請したもの。元々は神通川の川州の網干場（現富山市岩瀬荒木町）に鎮座し、「金毘羅堂」と称したが、明治 7 年（1874）に現在地に遷座した。明治時代の神仏分離以降は、崇徳天皇（すとくてんのう）と素戔嗚尊（すさのおのみこと）を祀っている。

常夜灯（上）と千石船の碇（写真提供：平野氏）

金刀比羅社の境内には、「元治 2 年 往来安全 天照皇太神宮」（元治 2 年＝ 1865 ／天照皇太神宮＝伊勢神宮内宮）の銘のついた高さ 6m の巨大な常夜灯があるが、能登国福浦湊（現石川県志賀町の福浦港）で廻船問屋として栄えた佐渡屋傳次郎が奉納したもの。常夜灯そばには、北前船のものとされる碇が横たえられている。かつてはこの常夜灯が富山港の灯台の代わりをしていたという。この常夜燈を模して富山港湾運送本社

前に建てられているのが富山港展望台である。

　また、近隣西岩瀬の諏訪神社大鳥居脇に、幹回り約 10㍍、樹冠周囲約 55㍍、高さ約 30㍍の樹齢 1,000 年を超える大欅（おおけやき）（県天然記念物）の神木がある。この巨大老樹は沖を行く航海者の羅針盤として、また、航海の安全を守る聖樹として、近郷の人たちに親しまれてきたものである。

西岩瀬・諏訪神社の大欅の神木

【取材こぼれ話】

　東岩瀬の金刀比羅社境内にある常夜燈について、地元有識者はこんな疑問を投げかけていた。「この常夜灯には、『施主　佐渡屋傳次郎』と並んで『建立　元治元年六月』と彫られているが、元治元年、西暦 1865 年は 4 月に慶応と改元されているので、6 月は間違いではないか」というわけである。この 2 カ月のズレは、朝廷のあった京都から富山に改元の情報が届くまでのタイムラグと推測すべきだろうか。

（写真提供：平野氏）