

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16 宇部地区海運組合

【組合の概要】

事務局 〒755-0027
 山口県宇部市港町 1-5-5
 海運ビル 2階
 宇部興産海運(株)営業本部内
 電話 0836-34-0136 FAX 0836-34-0136
 JR 宇部線『宇部新川』駅下車、徒歩 20分
 山口宇部空港より車で 10分



濱野理事長

理事長 濱野 善正 宇部興産海運(株)
 常務取締役営業本部長

事務局員 さっか 目 芳光 宇部興産海運(株)社員

事務局員数 男子 1名 (上記兼務)

組合員数	登録運送事業者	4社
	登録貸渡事業者	7社
	利用運送事業者	3社
	準組合員	1社
	合計	15社



宇部地区海運組合のある宇部市港町

所属船腹量	セメント専用船	10隻	66,068 総トン	97,305 重量トン
	貨物船	15隻	24,877 総トン	44,214 重量トン
	油送船	1隻	221 総トン	221 m ³
	プッシャー	1隻	146 総トン	257 重量トン
	バージ	1隻	2,220 総トン	3,700 重量トン
	合計	28隻	93,603 総トン	145,697 重量トン

宇部工業地帯の歩み

宇部市は本州西端の山口県西南部に位置している。周防灘に突き出るように、南北に細長く伸びた宇部市は、温暖な気候と豊かで美しい自然に恵まれている。

宇部はかつて石炭の町だった。山口炭田の中心であった宇部の石炭採掘の歴史は古く、江戸時代初期にまで遡る。石炭を“五平太”というのは、厚狭郡有帆村（現山陽小野田市）の百姓五平太が発見したという伝説に由来している。

当初の石炭採掘は小規模な露天掘り、もしくは“たぬき掘り”と呼ばれる小規模な横穴

掘りで、周辺農村の家庭用燃料として、あるいは瀬戸内海の製塩家ら需要先用に細々と採掘されている程度だったが、19世紀後半に蒸気船用の燃料として使われるようになるると毛利藩は、藩の海軍が船舶燃料として重要性を増したことから、石炭の販売を統制し、これを機に採掘が本格化し、他藩にも販路を広げた。



明治に入ると宇部では、次第に採掘場が海岸近くに移り、日清戦争とともに、宇部炭の販路は大幅に拡大し、明治29年(1896)には炭田が宇部市海岸から沖合にまで宇部興産海運ビル屋上から望む宇部港^{ひがしみぞめ}延びた。炭鉱の管理が民間の手に移ると、さらに開発が進められ東見初炭鉱^{おきのやま}、長生炭鉱などの中小資本が多数参入し、宇部地区だけで約70の小零細炭鉱が乱立するまでになった。日露戦争によって石炭業界は活況を呈したが、炭田は陸部が掘り尽くされて本格的な海底採炭の時代に入ったため、資本力のない零細炭鉱は淘汰されて行った。

大正時代には、阪神地方などへの販路拡大も相まって、宇部港建設の機運が高まり、昭和4年(1929)4月建設に着工し、8年(1933)7月完工、本格的な港として2,000トンの級の船の接岸が可能となった。

第1次世界大戦(大正3年7月～7年11月)時には、特需により石炭産業が活況を呈し、宇部炭田の出炭量は、大正6年(1917)に100万トンを突破した。これに伴い地域人口も急増し、大正10年(1921)、宇部の人口は4万人に達し、村から一挙に市制を施行している。

一方、明治末期から大正初期にかけて、宇部では工業化が始まった。まず、宇部電気(株)、匿名組合宇部新川鉄工場(後の(株)宇部鉄工所)が発足。また、女子の余剰労働力救済から宇部紡績(株)が生まれた。これらは宇部の工業化の第一歩だった。

元々、宇部の炭田は約4,000～6,000万年前に形成された若い炭層で、しかも以後に被覆された地層厚が薄いため、十分な炭化が進んでいない低品位の褐炭層が大部分だった。そのため、石炭の品位があまり高くなかったこともあり、宇部では大正末期から昭和初期にかけて、採掘した石炭をセメント製造の燃料や、硫酸アンモニウム等の化学肥料の原料として利用する工業化が進み、宇部セメント(株)、宇部窒素工業(株)、宇部曹達(株)、宇部油化工業(株)、山口県石炭鉱業(株)などの本格的な工業地帯が出現。そして、昭和17年(1942)には沖ノ山炭鉱(株)、宇部セメント(株)、宇部窒素工業(株)、(株)宇部鉄工所の4社が合併を断行し、宇部興産(株)が誕生している。

宇部の炭田は昭和15年(1940)、年産約423万トンと最大の出炭量を記録したが、第2次世界大戦時には、林立する炭鉱の買収や合併、あるいは事故などによる閉山が進んだ。第2次世界大戦後は一時、宇部の出炭量が激減したが、昭和25年(1950)に勃発した朝鮮戦争をきっかけとする特需景気により、再び出炭量が増加した。しかし、石炭産業の隆盛とともに問題になったのが、大正時代未から起っていた煤塵による大気汚染だった。そのため、地域の工場では当時から集塵装置を設けるなど、その対策を推進していたものの、戦災により工場が壊滅。昭和24年(1949)10月、大気汚染対策が急務となり昭和26年(1951)6月、条例に基づき市長を委員長とした「煤塵対策委員会」を設置して、積極的に煤塵対策に取り組んだ。この企業、行政、学識者、市民合同による「産官学民」の話し合いによる制度は「宇部方式」と呼ばれ、全国に先がけた公害対策の取り組みとなった。

宇部の炭鉱は明治中頃以降、海底部へ大規模な斜坑を掘り進む海底炭田となり、昭和40年代の閉山まで70年にわたって沖合10kmにまで、網の目のように坑道を掘り進んでいたため、沖合の炭層が浅い所で海底より僅か70m程度しかなく、掘り出した廃石(ボタ)

は、遠浅の海の埋立に用いられ、堤防を兼ねる広大な土地を造成したのだった。沖ノ山炭鉱が真締川河口西側の沖合に、人工島を築造し始めたのもこの頃だった。やがてこの埋立地に炭鉱で使う機械の製造修理をする鉄工所や、近隣で産出される石灰石、石炭、ボタを利用したセメント事業の他、当時は外国産で高価だった化学肥料である硫酸を低品炭から製造する窒素工業を設立するなど、現在の工業都市としての礎が築かれた。これらが後に、石炭の斜陽化で多くの産炭地が衰退する中で、宇部を化学コンビナートへと発展させることになり、「衰退する産炭地の優等生」といわれるまでに至ったのだった。

また、昭和48年(1973)の第1次石油危機で、石炭が再び石油の代替エネルギーとして脚光を浴び始めると、昭和49年(1974)、宇部興産(株)宇部セメント工場は、他社に先駆けてオーストラリアから石炭の輸入を開始し、昭和55年(1980)には沖ノ山炭鉱の跡地に、沖の山コールセンターを開業した。その貯炭能力は現在280万ト、年間の取扱い能力は730万トを誇り、日本最大級の海外炭輸入中継基地であり、宇部炭田最大の出炭量約423万トをはるかに凌いでいる。

宇部港は、昭和58年(1983)に芝中地区に-13m岸壁、平成14年(2002)に多目的国際ターミナルとして-12m岸壁1バースが完成し、平成8年(1996)度から実施している県の大型プロジェクトである東見初地区の廃棄物処理護岸事業により、平成25年(2013)度から浚渫土砂の受入が可能となった。また、平成15年(2003)に、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定され、平成23年(2011)には徳山下松港とともに、国際バルク戦略港湾(石炭)に選定されており、リサイクル資材やバルク貨物の物流拠点としての役割が期待されている。

芝中地区には、港内最大水深の-13m岸壁1バースを始め、-12m岸壁1バース、-10m岸壁1バース、-9m岸壁1バース、-7.5m岸壁2バースの公共施設が整備されている。-12m岸壁背後は、コンテナターミナルとして利用されており、平成18年(2006)2月にはタイヤマウント式クレーンを整備、平成22年(2010)11月には冷凍コンテナヤードが整備され、コンテナ関連設備の充実化が図られている。

宇部港の背後には、総合化学工業や倉庫業(石炭)を中心とした企業が立地している。公共施設は、-10m岸壁2バース及び上屋1棟があり、セメント及び化学肥料等を取り扱っている。企業の専用岸壁では、大型船舶による石炭の輸入及びセメント、クリンカーの輸出、石灰石が移出されている。沖の山地区は、宇部港のバルク貨物の中心的な位置づけとなっている。

余談ながら、山口県美祢市の宇部伊佐炭山で採掘されたセメント原料の石灰石、UBE三菱セメント(株)で製造されたセメント半製品のクリンカーは、宇部市の宇部セメント工場まで全長31.94mに及ぶ日本一長い私道の宇部興産専用道路を80~88ト型専用大型トレーラーで陸送し、逆に宇部港に荷揚げされたセメント製造用の石灰石などを伊佐工場に輸送している。この宇部興産専用道路は、工場敷地内の私道の位置づけのため道路交通法、道路運送法、道路運送車両法などの適用を受けないので、大型でも10ト積み程度の公道を走行するダンプカーに比べると極めて効率がよく、その分環境への負荷が低減出来る。通常のナンバープレートがついていない水色の巨大なボディが1日に30台、美祢~宇部を10往復し、1日に運ぶクリンカーは1.2万t、石灰石は1.4万tに上る。かつてはこの輸送に国鉄美祢線の貨車(現JR貨物)が利用されていたが、昭和中期から後期にかけてのセメント需要増大に加え、国鉄の労働運動激化によるストライキ類



宇部港の沖ノ山コールセンターとバックは宇部興産道路(写真提供:PIXTA)

発、輸送コストの高騰や、単線だった美祢線の輸送力に限界があったことなどから、拠点間輸送の効率化と安定化の必要に迫られた結果として、宇部興産専用の輸送手段を確保する必要が生じた。ベルトコンベアや専用貨物鉄道施設も検討されたが、ベルトコンベアは経済的でこそあるが、輸送出来る貨物が限られること、専用鉄道は国鉄との競合になることを理由に採用されず、長期的かつ多目的に利用可能であり、建設過程で出た土砂に含まれる粘土や珪石をセメントの原料として活用出来、地域振興にも資するとして、道路の建設が決定したもの。宇部興産専用道路は、昭和 57 年（1982）に全線開通し、大半が片側 2 車線で、高速道路に引けを取らない。設計施工・建材製造の全てを宇部興産とグループ企業でまかされた。

セメント製品・原料輸送が主体

宇部地区海運組合は、宇部興産海運(株)海運ビル 2 階の営業本部内に事務局を設置。理事長及び事務局員の 2 名は、組合員の宇部興産海運(株)に所属して業務を兼務、常駐している。組合の役員は理事長 1 名、副理事長 2 名、理事 2 名、監事 2 名計 7 名で構成される。

山口県西部（下関市、宇部市、長門市、山陽小野田市）の海事部門は、九州運輸局が管轄区域としているため、所属は九州地方海運組合連合会（九海運）である。ちなみに、陸上部門は中国地方 5 県（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）が中国運輸局の管轄区域となり、山口県西部は陸上と海上で管轄が異なっている。

宇部地区海運組合の組合員は、地元の工場から発生する貨物を積荷として発展して来た。宇部・山陽小野田地区は、山口県西部臨海工業地帯に位置し、UBE(株)（化学）、宇部マテリアルズ(株)（石灰石、化成品）、セントラル硝子(株)（ガラス）、UBE 三菱セメント(株)（セメント）、太平洋マテリアル(株)（コンクリート材）、西部石油(株)（石油精製）、共英製鋼(株)（鉄鋼）、中国電力(株)新小野田発電所等工場が立地している。このうち最も代表的な企業として UBE(株)（旧宇部興産(株)）が挙げられる。

昭和 17 年（1942）設立の宇部興産(株)は明治 30 年（1897）、宇部沖の海底炭田を開発するため、民間の共同出資で設立された「沖の山炭鉱」が前身。宇部は、この沖の山炭鉱と美祢市の大嶺炭鉱から採取された石炭の積み出し港として戦前、戦後を通じて栄えた。昭和 26 年（1951）3 月に、石炭船の業者が集まり宇部地区機帆船組合が設立され、その後、昭和 32 年（1957）に制定された小型船海運組合法に基づき、同年 2 月に一旦解散後、新たに宇部地区海運組合としてスタートし、現在に至っている。

石炭の斜陽化に伴い、宇部興産(株)は石炭から機械、セメント、石油化学などに事業を転換、組合の所属船もそれにつれて船種が変わって行き現在、セメント専用船及びセメント原料等の貨物船が主力となっている。

また、組合員の最大手荷主であった宇部興産(株)は、令和 4 年（2022）4 月に機械事業、セメント事業を分社化したことを機に UBE(株)に社名変更し、化学事業の会社となり、現在は宇部興産(株)のセメント事業と三菱



宇部興産海運(株)海運ビル



日事務局員

マテリアル(株)のセメント事業承継し、令和4年(2022)4月に宇部三菱セメント(株)を吸収合併したUBE三菱セメント(株)が組合員にとって最大手荷主である。

宇部地区海運組合の組合規模は、前記の通りだが、最大の特徴は組合員数と隻数に対して船腹量が多いことである。これは組合員の宇部興産海運(株)、山機運輸(株)、福正汽船(株)、竹田海運(株)の4社に198～14,900総トンのセメント専用船が10隻所属しているためである。船種別の割合で見ると、セメント専用船及びセメント原料等の船が多い。セメント専用船は隻数10隻で35%程度だが、97,305重量トンと全体の66%、セメント原料(石灰石、石炭灰等)の貨物船を含めると、16隻で128,117重量トンとなり、セメント関連の船が88%を占める。残り12%の17,580重量トンは貨物船、油送船、プッシャー、パージで、主に鋼材製品、石炭、肥料、硝酸等を運搬している。

また、内航業界の例に洩れず、小型船を所有する船主が減り続け、転廃業は後を絶たず、平成8年(1996)に33社あった組合員は現在、15社まで減少しており、20数年で半減している。

宇部地区海運組合の初代理事長は松重善兵衛(元山運輸商事(株)社長)、2代目が小林長次郎(福正海運商事(株)社長)、3代目が浜本常雄(山機運輸(株)社長)、4代目が増田俊夫(株増田海運商會社長)、平成30年(2018)6月に現在の理事長濱野善正(宇部興産海運常務取締役・営業本部長)が就任した。

宇部地区海運組合の事務所建物・土地等の所有物はなく、代々理事長の所属会社が事務局を務めることとなっていたため、理事長交代による度重なる事務局移転の折、過去の資料が失われている。現在のビルに事務局が移ったのは当時、同栄運輸(株)の同栄ビルだった平成4年(1992)でその後、平成7年(1995)10月に同栄運輸(株)は新大冨汽船(株)を吸収合併すると共に、宇部興産(株)船舶部門を統合して宇部興産海運(株)に社名変更、建物も海運ビルに改名している。

宇部地区海運組合の主な組合活動は、①適正な運賃・用船料の確保 ②組合組織の強化と活性化 ③若手船員確保対策 ④組合員に対する情報伝達の充実など。年1回の総会、年1回程度の理事会が開催され、主要事業は九海運と連携しながら運営されている。昨今の新型コロナの影響もあり、会合等が減っているが、組合活動の一部として、年2回の懇親ゴルフを開催し、組合員の親睦を図っている。

中津瀬神社～焦土から甦った「水神様」

宇部地区の「海上安全の守護神」されているのが中津瀬神社である。中津瀬神社は由緒書によると、19世紀初頭の江戸後期に創建されたと伝えられる。江戸中期までの境内近辺は度重なる水害を受け、凶作に苦しむ地域だった。水害から地域を守るため、毛利家家老福原房純の指揮により、新川の掘削工事が始められ、その完工後に住民の鎮守として寛政10年(1798)に中津瀬神社が創建された。境内には、「新川の完工」から、100年を記念して建立された石碑がある。社殿は後述の空襲で消失したが、石碑類は綺麗な状態で残存している。

中津瀬神社の主祭神は綿津見神わたつみのかみ、瀬織津姫神せおりつひめのかみ、倉稻魂神うかのみたまのかみの三柱。綿津見神は「海」その物を表す神で、『海幸・山幸神話』では、釣り針をなくした山幸彦が訪れる海宮の主。海

の支配者として山幸彦を助けて力を授ける。また、神功皇后が三韓征伐からの帰路に海上で暴風が起り、船の航行が出来なくなったが、皇后が綿津見神を祭祀すると風は凧ぎ、波も治まったという。無事に帰った神功皇后によって海神社は創建され、以来、豊臣秀吉や歴代明石藩主など多くの人に信奉された。海で活躍した海直あまのあたの氏神社ともいわれている。



中津瀬神社本殿（左）と海上安全のお守護札

瀬織津姫神は水神や祓神、瀧神、川神で海の神。祓戸四神の一柱で、祓い浄めの女神でもある。天照大神と関係があり、天照大神の荒御魂（撞賢木巖之御魂天疎向津媛命）とされることもある。

倉稲魂神は、全国の稲荷神社で祀られる神。「お稲荷さん」と呼ばれ親しまれている。名前の宇迦うけは食と同じ意味で食物の事を指し、八百万の神の中で最も有名な食物神。五穀豊穰、商売繁昌、家内安全、諸願成就の神として広く信仰されている。稲荷神社の総本山伏見稲荷大社では、倉稲魂神とともに宇迦之御魂大神、佐田彦大神、大宮能売大神、田中大神の四大神の五柱をもって稲荷大神（稲荷大明神）としている。

江戸から近代へと移り変わる中で、中津瀬神社は大きな局面を迎えることになる。昭和20年（1945）7月、既に工業都市として成熟していた宇部市を米軍機が襲う宇部大空襲で、中津瀬神社も焼夷弾の被害を受けて社殿が全焼したが、ご神体は守り抜かれ、焼失した社殿に代わって仮殿が設けられ、西宮八幡宮（同市上条）に「疎開」していた神体は、改めて境内に戻された。戦後の復興とともに社殿も常盤湖の神社の社殿を移築して再建された。その後、2度の改修を経て現在に至っている。

境内に入ると、ひととき大きな赤褐色の岩が目につく。これは硯の材料の「赤間石」で、山口県南西部の特産品として知られる。「赤間」はいわゆる、下関の古い呼び名である。

常盤通り側入口付近の本殿脇にある「竜神様のご神水」は、境内地下より湧き出た地下水を汲み上げたもので、飲用可。蛇口はその名の通り竜である。

社殿前に鎮座する狛犬は、一風変わっており、「ライオン」である。狛犬がライオン像となったのは、第2次大戦後の昭和30年代のこと。宇部大空襲で社殿が全焼してしまったが、戦後の苦しい時代に神社は再建出来ても、狛犬まで新しく作ることは難しかった。折りから真締川に架かる錦橋の建て替え工事があり、その際に橋の東西に置かれていたライオン像4体のうちの2体が、中津瀬神社の狛犬として置かれることになったと言う。残る2体は、宇部市上町にある松涛神社の社殿両脇に鎮座するライオン像の狛犬だと言う。即ち、4体のライオン像が現在も川を挟んで宇部市の中心部の東西を守っていることになる。



中津瀬神社の狛犬はライオン