全海運所属組合の横顔
連載　第 16 回
横浜地方海運組合

【組合の概要】

串田理事長

事　務　局　　〒 231-0023
神奈川県横浜市中区山下町 279
横浜港運会館 2 階
電話　045-201-8096　FAX 045-201-6558
みなとみらい線『元町・中華街』下車徒歩 15 分

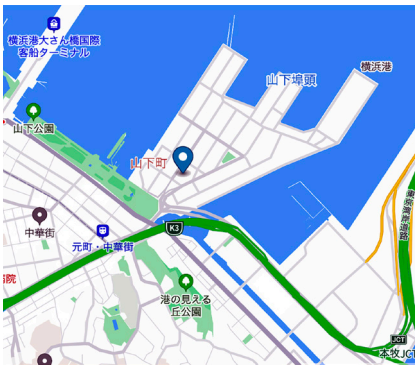
理　事　長　　串田　素宏　東照海運㈱代表取締役社長

専 務 理 事　　狩野　匡由　事務局長兼務

事務局員数　　男子 1 名

組 合 員 数　　運送事業者　　9 社
貸渡業（専業）　　4 社
取扱業者（利用運送含む）　14 社
その他　　6 社
合計　　33 社

所属船腹量　　貨物船　6 隻　2,827 総ﾄﾝ　7,256 重量ﾄﾝ
艀　　5 隻　1,414 総ﾄﾝ　277 重量ﾄﾝ
合　計　11 隻　4,241 総ﾄﾝ　7,533 重量ﾄﾝ
令和 5 年 4 月 1 日現在



横浜市中区山下町（Yhoo!map）

【組合概要と沿革】

横浜地方海運組合は、港湾運送業を兼ねた平水貨物船業者が主体の内航海運組合である。横浜港は、国際貿易港として 160 年余の歴史を持ち、西の神戸と並ぶ貿易国日本の東の玄関港だが、港内輸送は平水区域で艀が主役を占めるため、港湾運送業の役割が極めて大きく、組合員も港湾運送業との兼業がほとんどで、この他建設業、艀運送業、給水船運送業などの組合員もいる。

横浜地方海運組合は、機帆船時代から組合所属の内航船は大型化出来難いのが特徴だった。横浜港内の貨物は現在、外航船のトランシップ貨物やコンテナと砂･砂利輸送が中心で、東京湾内一帯が輸送範囲になっている。横浜地方海運組合のように多業種が混在し、かつ港湾運送にウエイトが高いのは、全国の内航海運組合の中でも異色であり、典型的な都市密着型組合ともいえそうだ。

横浜地方海運組合の歴史を辿ると、第 2 次世界大戦以前の東京湾内では、木更津～横浜定航の雑貨船が往来し農産物、薪炭、活魚などが運ばれ、館山産のビワを木造機帆船で横

浜まで運んだり、木更津からの砂・砂利を横浜や川崎方面に搬入するなど、いわば湾内平水業者としての性格が強かったが、他地区からは横浜に石炭、土管、木材も受け入れた。この頃の雑貨船は20総㌧強の船型で、積み荷は50㌧程度で船主は西伊豆、東伊豆、千葉地区に多く、地元船主はあまりいなかったというが、これら貨物を取り扱う横浜の回漕店は10店を超えていたという。

また、第2次世界大戦前から平水と沿海の活動区分が明確であったが、この頃は横浜港に入港する本船積みのトランシップ貨物を東京湾内に移送することが主体で、中には隅田川を遡ることもあった。終戦直後は、米軍関連物資で活況を呈し、朝鮮戦争が始まった昭和25年（1950）頃には、約40隻の機帆船で船団を組み、韓国向けに軍需物資を輸送したと記録されている。機帆船が増えたのは、昭和24～25年（1949～1950）頃からだが、平水区域の貨物船は、艀航行が困難な場所や急ぎの輸送の場合に使用されることが多く、機帆船時代から艀運送の補完的役割が課せられて来たのが実態だった。

事務局が入居する横浜港運会館

横浜地区のもうひとつの特徴は東京、横浜、川崎、千葉の日本最大消費圏を背後に抱えているため物流需要、技術革新、港湾機能の近代化などの波に直接揉まれることも再々で、組合の規模、組合員の業態も著しく変化して行ったことだ。

狩野専務理事

横浜地方海運組合の歴史は古く、大正15年（1926）に京浜貨物発動機船組合が設立され他のがルーツ。以来、神奈川機帆船組合、横浜機帆船商業協同組合などを経て、昭和26年（1951）に横浜地区機帆船組合が設立され、これが現在の構浜地方海運組合の母体となった。当時の勢力は、組合員523社、所属船舶701隻、55,707総㌧の大世帯だった。当時は、港湾運送事業と内航運送事業の業際が必ずしも明確でなかったことも、こうした大規模勢力となった一因だが、いずれにしても横浜港を拠点とする海運業界、港湾運送業界の動向を左右する一大勢力を誇っていたことは間違いない。当時の組合員の業態は内航運送業、内航船舶貸渡業、内航運送取扱業、港湾運送業、陸運業、倉庫業、建設業など多業種を兼業した組合員が多いのも特徴で、主に東京湾内を中心に神奈川と千葉、東京などとの各種物資輸送に従事していた業者がほとんどだった。

小型船組合法の制定は昭和32年（1957）だったが、横浜地区では港湾運送事業法による運送が主体のため、数カ月にわたる内容検討を経て、翌33年（1958）に同法に基づく組合設立の方針を固めるという慎重な姿勢をとった。同年3月31日に横浜地区機帆船組合を解散、4月1日に13名を発起人に横浜地方海運組合を設立し、設立時の組合員は348社であった。

横浜地方海運組合の代表は、初代理事長の嶋田要吉（嶋田運輸㈱社長）が2期4年、2代目鈴木徳平（盛徳海運㈱社長）が2期4年、3代目山本新一（山本機船㈱社長）が2期4年、4代目は返り咲きの鈴木徳平（前出）が2期4年、5代目沖原正刀（永和海運㈱社長）が3期6年、6代目山田均（盛徳建設運輸㈱社長）が8期16年、7代目三留博夫（互興運輸㈱会長）が3期6年、8代目鈴江孝裕（鈴江コーポレーション㈱社長）が2期4年それぞれつとめて、9代目の串田素宏（東照海運㈱社長）現理事長が平成19年5月に引き継いだ。ちなみに、山本新一は全海

連の４代目会長でもあった。

東照海運㈱は、昭和 30 年（1955）７月設立の老舗企業で、当初は丸和海運㈱として艀運送業だったが、40 年（1965）２月に港湾運送業免許を取得し事業拡大。昭和 48 年（1973）７月に千葉県で内航海運業をしていた串田素宏現社長の祖父鹿之介氏が事業を継承し、父稔氏が社長に就任。横浜市中区元浜町に本社を構えて艀、曳船の拡充を図り、現社名に変更した。昭和 60 年(1985)11 月に横浜港鈴繁埠頭で残土の運搬処分業を開始。平成５年(1993)10 月に一般建設業免許を取得。平成 18 年（2006）８月に産業廃棄物処理業にも乗り出している。串田素宏氏が実父で前社長の稔氏の急逝により社長に就任したのは、弱冠 32 歳の平成 15 年（2003）４月だった。以降、横浜港に関連してさらに事業の拡充を図り、現在では港湾運送業、内航運送業、貨物運送取扱業、陸上貨物運搬業、小運搬扱梱包業、建設発生残土運搬処理業、土地造成業、浚渫工事業、建設・土木工事業、高速道路維持補修工事業、産業廃棄物収集・運搬・処理業、警備業などの幅広い分野に事業展開している。

横浜回漕協会と供用の事務局

横浜地方海運組合の現在の役員構成は理事長１名、副理事長１名、専務理事１名、理事 12 名、監事２名。総会が年１回、その都度、理事会と総務委員会が開催されている。組合の主な業務は、上部団体及び行政官庁等からの情報の周知等、内航海運暫定措置事業に係る申請書等の組合員との調整事業、海事思想の普及活動への協力及び海難防止活動への協力などである。

【横浜港の歩み】

アメリカ東インド艦隊司令官ペリーが鎖国政策の解除と拠点港の開港を目的に、軍艦４隻を率いて浦賀に来航したのは、嘉永６年（1853）だった。幕府はこの要求に応じ、安政６年（1859）７月に神奈川、長崎、函館の各港を開港し、外国との自由貿易を許した。文明開化の幕開けである。このときに日米修好通商条約に臨んだアメリカ総領事ハリスが希望した開港候補地の中に、「横浜」は含まれていなかったというが、幕府は「条約締結ゆかりの地」、「江戸からの距離的な優位性」を理由に、「神奈川」と呼ばれていた横浜の開港を強く提案した。

ハリスはその提案を受け入れたが、ハリスが想定していた「神奈川」とは、当時から東海道の宿場町として開けていた神奈川宿（現在の東神奈川付近）であり、幕府がいう「神奈川」即ち「横浜」とは位置的なズレがあった。それでも幕府は、横浜の開港を強く主張し、半ば強引に開港場を造ってしまった。その背景には、外国人と日本人の頻繁かつ直接的な接触を避けたい幕府の意図があった。双方の思惑が交錯しながら、こうして横浜港の歴史の幕が開けられたのである。

幕府が開港した当時の横浜港は水深も浅く、施設らしい施設もない鄙（ひな）びた農漁村に過ぎなかった。横浜港の港湾整備は、現在の大桟橋の付け根にある「象の鼻」防波堤の築造か

ら始まり、次第に艀や蒸気船によって生糸、綿織物、茶などの荷役が盛んになった。

横浜港が本格的な近代港として整備され始めたのは明治 22 年（1889）、市政が施行される頃からで、明治 27 年（1894）には横浜築港桟橋（現大桟橋）、明治 44 年（1911）には新港埠頭の埋立がそれぞれ竣工し、港としての基盤はほぼ整備されて、新港埠頭の赤レンガ倉庫（2 号）もこの頃に整備されている。横浜から川崎に至る海岸は、工業用地として整備が進み、のちに日本の高度成長期を支えた京浜工業地帯もここに産声を上げた。人口数百人ほどの小さな海辺の村が、僅か半世紀の間に驚異的な発展を遂げたのである。

現在の横浜港。左奥は「みなとみらい 21 地区」

この間、横浜港は大正 12 年（1923）9 月の関東大震災によって、開港以来築かれて来た港湾施設が一日にして瓦解し、かつてない大きな試練に遭遇したが、昭和初期までに港は驚異的な速さで復興し、さらにこの震災をバネにするかのように新たに宝町、大黒町の開発も進められている。

第 2 次大戦後は、昭和 26 年（1951）の港湾法施行によって、新たに横浜市が港湾管理者となり、その後、貨物取扱量の急激な増加に対応すべく山下、本牧、大黒などの埠頭整備が積極的に進められた。横浜港は、僅か 160 年足らずの間に目まぐるしい発展を遂げ、日本の物流を支える国内最大級の国際港湾に成長したのである。そして、現在の横浜は、「港」と「都市」と「人」が理想的な形で、次の時代を見据えながら融合する国際港湾都市として進化を続けている。

横浜港が現在進めている整備事業は、本牧地区での耐震強化岸壁の整備、大黒埠頭での岸壁前面の泊地やそれに続く航路（－ 15 m）の浚渫、さらに横浜ベイブリッジの下層部に整備中の一般国道 357 号線に連絡する臨港道路の整備である。また、海運業界ではコンテナがドライカーゴの主流で、貨物の増加に伴い船舶の大型化も進められている。現在の横浜港は、歴史がある反面、施設の老朽化も否めないため、時代の要請に応えたコンテナターミナルの整備が急務だとされている。

このため横浜港には、昭和 45 年（1970）に完成した A、B、C、D の 4 本の突堤からなる櫛形だった本牧埠頭のうち B と C の突堤間を埋立て、広大なコンテナヤードを確保する計画がある。現在でも南本牧埠頭は、－ 16 m の 2 つのコンテナバースがあり、世界でも最大級のガントリークレーンが次々とコンテナを積み降ろしている。入港する船には、コンテナの最大積載量が 6,000YEU を超える大型の船舶も増えている。

横浜は、「ミナトヨコハマ」の代名詞である山下公園や、中華街などの異国情緒溢れるスポットに加え、「近代的な国際港湾都市」としての横浜のイメージが定着しつつあるが、その象徴となっているのが昭和 58 年（1983）に事業がスタートしてから 40 年になる中央地区、新港地区に跨がる海上の巨大な街「みなとみらい 21」地区である。ここには、①横浜の自立性の強化 ②新しい港湾機能への転換 ③首都機能の分担、という新しい横浜の顔としての明確な 3 つの目的が示されており、これに沿って事業の課題が整理されて来た。横浜の都市機能は従来、関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺に 2 分されていたが、両地区に挟まれ

た桜木町周辺のエリアに息吹を与え、横浜の経済基盤を一体化して自立性を強化するとともに、市民が居住、就労しながら海に親しむことが出来る新しい港作り。さらに、東京に集中した首都機能を分担するための最大の受け皿となること。それが「みなとみらい21」の事業目的だとされている。

JR京浜東北線「桜木町」駅を海側に降りると右手は新港地区、左手に中央地区がある。かつてこの一帯は広大な造船施設で占められていたが、現在では平日でも人通りが絶えない賑やかさで、当時の面影が感じられない。

また、新港地区の赤レンガ倉庫は平成14年（2002）4月、「赤レンガパーク」とともにオープン。“ミナトヨコハマ”のシンボルが生まれ変わって市民に解放されたのだった。2棟の倉庫内には、ショップやライブハウス、レストランホールなどが並び、多くの来客者で賑わっている。内外の壁面は赤レンガがそのまま活かされ、敷地内には旧横浜税関跡の遺構なども保存され、歴史と景観に配慮して整備されている。海に面したエリアは緑地と親水護岸が憩いの場として人気を集めている。夕暮れ時、美しくライトアップされた倉庫街から、鉄道跡をそのまま活用した汽車道が格好の散歩コースになっている。

ここに隣接する横浜港の中央地区は、平成に入ってから活発に動き始めた。平成3年（1991）、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）、インターコンチネンタルホテルが相次いで開業したのを皮切りに、日本一の高さを誇る横浜ランドマークタワーやクイーンズスクエア横浜など、近代的な高層ビル群が次々と姿を現した。現在、この地区で最初の住宅施設となる超高層マンションのM.M.タワーズは、平成18年（2006）12月に第1棟が完成して以来、建設が進められ、地区の衣食住を担う大型商業施設も営業を拡大している。美術館、ホール、病院もこのエリアに集約された。また、海辺はそのほとんどが日本丸メモリアルパーク、臨港パーク、運河パークなどの緑地、公園として解放され、近代的でありながら、ウォーターフロントの潤いとゆとりを重視した街作りが展開されている。市民の「足」も確保される。交通網の整備として『みなとみらい21線』が平成16（2004）年2月に開業し、東急東横線が横浜からこの地区の地下に回り込んで元町に達しており、海辺を繋ぐシーバスなどの水上ルートも充実している。

横浜港の過去5年の取扱貨物量は、1億1,000万㌧前後で推移して来たが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、令和2年（2020）には前年比15.4％減の9,362万㌧と落ち込み、平成30年（2018）に305万TEU（20㌳型換算個数）を誇ったコンテナ取扱個数も、令和2年（2020）は266万TEU（前年比11.1％減）への減少を余儀なくされた。主力の自動車関連貨物は、工場の一時閉鎖や生産調整の余波を受けて令和2年で持ち直している。

さらに、令和3年（2021）上半期の統計速報によると、コロナ禍の長期化による影響は続いているものの、外貿の取扱貨物量は前年同期比で11.4％増となり、前々年同期比で6.2％減と、パンデミック前の貨物量に近づきつつある。主要品目である完成自動車・自動車部品の輸出量も前年を上回っており、港勢の回復をけん引している。

横浜港では、コンテナ貨物の取扱量の増加や船舶の大型化に対応するため、埋立による埠頭用地の整備や岸壁の大水深化改良、埠頭・コンテナターミナルの再編整備が継続して進められている。背景には、船社間のアライアンス（連携）の進展による国際基幹航路の再編や寄港地の集約化といった動きがある中で、アジアの主要港での競争が一層激しくなっ

ていることが挙げられる。このため、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大への取り組みは、国際戦略港湾である横浜港にとって一段と重要になっている。

【物故船員慰霊祭】

横浜市西区宮崎町の成田山延命院には「海員悼逝之碑」、同市西区赤門町の光明山遍照院東福寺には「海員萬霊之墓」がある。両寺院では毎年1年間ずつ交互に、ここに祀られている物故日本人船員の名簿を保管し、毎年7月20日の海の日前後に関東海事広報協会が主催して法要が執り行われており、関東運輸局、横浜地方海運組合、横浜船主協会、日本海員掖済会、全日本海員組合京浜地方支部により、その実行委員会が組織されている。

延命院は、神奈川県横浜市にある真言宗智山派の寺院で、成田山新勝寺（千葉県成田市）の横浜別院である。横浜港が開港した折、移住者の中に成田不動尊を信奉する人々が多かったことから、新勝寺に願い出て遙拝所が設けられ、本尊に成田山の観音院の不動明王像を遷座奉安したことを開創とし、明治26年に寺号を「成田山延命院」としている。その後、遙拝所から野毛山の地に御本尊を移して今日に至っている。関東三十六不動尊。

延命院本堂（左）と海上安全御

延命院の海員悼逝之碑は、2間（364cm）四方、高さ30尺（909cm）の四方位の角塔で、伊藤博文初代総理大臣の書によるものだが、現在は建て替えのため公開されていない。

東福寺は創建年代が不詳ながら、後嵯峨天皇の勅願により寛元年間（1243～1247）に玄心法印が開山したとも伝えられる。本山は高野山金剛峰寺の高野山真言宗寺院で、創建当初は七堂伽藍を完備し、近郷に24の末寺を擁する中本寺格の荘厳な巨刹であった。その後、盗賊による焼亡もあって寺運傾いたが、文明年間（1469～1487）に太田道灌によって中興され、徳川家康より天正19年（1591）に寺領3石安堵の朱印状を下付されるとともに、葵の御紋の使用と、朱塗りの赤門が許されたという名刹である。明治40年（1907）にも、火災で伽藍は焼失したが、直ちに再建され、本堂は周辺で稀にみる荘厳を呈し、特に朱塗の山門が華麗であったので、一般に赤門東福寺の名を広く世間に喧伝知らしめるに至り、現在の町名の赤門町がこの山門によりつけられたとされる。大正6年（1917）にも、浮浪の徒の放火でまた灰燼に帰したが、再び一大伽藍を再建出来たが、大正12年（1923）の関東大震火災に被災し、また一山を焦土と化す不幸を重ねた。復興は早く、大正14年（1925）、伽藍の落慶を遂げた。本尊は聖観音菩薩立像である。東国八十八ヵ所霊場36番札所、横浜観音三十三所の2番札所、横浜弘法大師二十一所の5番札所である。

東福寺山門（左）と海員萬霊の墓

東福寺の海員萬霊の墓は、『常陸丸』『佐渡丸』『和泉丸』の殉難記念碑と同一石垣囲いの中に安置されている。

物故日本人船員の追悼慰霊祭は、明治36年（1903）6月に横浜掖済会に事務局を置き、施餓鬼委員会による海員戦病死者追悼会として、延命院と東福寺で毎年交互に法要が執り行われることになったもの。第2次世界大戦下では昭和19年（1944）10月を最後に中断したが、26年（1951）4月に日本海員掖済会神奈川県支部と全日本海員組合横浜支部が共催し海運関係者、諸官庁の協賛を得て碑墓の供養と物故船員の追悼法要が営まれ、29年（1954）5月からは横浜船員関係福祉協議会主催となったもの。以後、7月20日前後に執行、昭和35年（1960）からは3年に1度は物故船員の遺族が参列する大祭、その間2年は同協議会関係者のみで法要を営む小祭として執行されて来た。昭和40年（1965）7月以降は、関東海事広報協会主催の法要となり、昭和60年（1985）の大祭からは、前述の慰霊祭実行委員会が主催している。