全海運所属組合の横顔
連載　第 17 回
関東沿海海運組合

榎本理事長

【組合の概要】

事　務　局　〒 104-0042
東京都中央区入船 1-9-6　秋元ビル 4 階
電話　03-5543-0691　FAX 03-5543-0693
営団地下鉄日比谷線『八丁堀』下車徒歩 5 分
理　事　長　榎本　成男　㈱榎本回漕店代表取締役社長
専 務 理 事　笠間　雅弘　事務局長兼務
事 務 局 員　宮﨑　早苗
事務局員数　男子 1 名、女子 1 名

組 合 員 数	運送事業者	32 社	
	貸渡業（専業）	12 社	
	利用運送事業者	29 社	
	合　　計	73 社	
所属船腹量	貨物船	54 隻	32,846 総ﾄﾝ　82,615 重量ﾄﾝ
（自社船分）	油送船	2 隻	986 総ﾄﾝ　2,447 ㎥
	曳　船	1 隻	226 総ﾄﾝ　3,600 PS
	台　船	4 隻	1,100 総ﾄﾝ　1,546 重量ﾄﾝ
	プッシャー	5 隻	516 総ﾄﾝ　907 重量ﾄﾝ
	バージ	6 隻	5,245 総ﾄﾝ　8,743 重量ﾄﾝ
	合　計	72 隻	40,619 総ﾄﾝ　99,858 重量ﾄﾝ㎥ PS
（用 船 分）	貨物船	34 隻	26,820 総ﾄﾝ　56,511 重量ﾄﾝ
	プッシャー	1 隻	104 総ﾄﾝ　181 重量ﾄﾝ
	バージ	1 隻	344 総ﾄﾝ　573 重量ﾄﾝ
	合　計	36 隻	27,268 総ﾄﾝ　57,265 重量ﾄﾝ

令和 5 年（2023）4 月 1 日現在

東京都中央区入船（Yhoo!map）

【組合の概要】※以下、敬称略

運送事業者が多い都会的組合

関東沿海海運組合は通称「関沿」、または「関東沿海」と呼ばれている。全海連傘下では、数少ない貨物船中堅オペレータ、利用運送業が主体の組合で、貸渡業も少数ながら在籍してる。

令和 5 年 4 月 1 日現在の組合員数は、運送事業者 32 社、貸渡事業者 12 社、利用運送事

業者 29 社 の計 73 社。運送事業者が多いことでは中部沿海海運組合、大阪海運組合、兵庫海運組合と共通した特徴である。後述の㈱榎本回漕店のように社歴 136 年（明治 20 年＝ 1887 創業）の回漕問屋の流れを組む老舗運送事業者もある。また、関東地区以外に本社を置き、営業拠点の在京出先居所で加入している例もあり、荷主系元請運送事業者、港湾運送事業兼業事業者、総合物流事業者も多い。貸渡業者は地域柄、他地区に比べて少ない。

笠間専務理事

所属船腹量は自社船分だけで令和 5 年 4 月 1 日現在 72 隻、4 万 619 総㌧、9 万 9,858 重量㌧。利用運送事業者を除いて組合員 1 事業者当たりの所有船腹量を単純計算すると 1.6 隻、923 総㌧、2,270 重量㌧と大型であるのも特徴。ただし、組合員の中には内航輸送組合等の他組合との重複加入のため、関東沿海への登録船腹を限定している事業者もあり、実態としては一事業者当たりの船腹量がさらに大きくなる。

【組合の沿革】

昭和 12 年（1937）2 月の戦時統制による海運統制令に基づき、海運組合法が 14 年（1939）4 月に制定（同年 12 月施行）され、全国の地区機帆船業者が 34 地区にそれぞれ機帆船組合を結成したのは、翌 15 年（1940）5 月だった。東京地区ではこれに呼応して直ちに、東京地区機帆船組合が設立され、そして同年 9 月、全国の地区機帆船組合を統合する（第一次）全国機帆船組合連合会（鶴丸広太郎理事長／第一次全機連）が設立されたのだった。所属船腹量は、全国の機帆船 99 万 1,755 総㌧に達した。

これにより、戦時下の我が国の海運業界は、大型船が日本海運協会、小型汽船が近海機船協会、機帆船が第一次全機連の 3 組織に集約・統制されたのだった。戦禍が激しくなった昭和 18 年（1943）9 月、戦時海運管理令が発令されると第一次全機連は解散し、木船海運協会（中野金次郎会長／木船協）に衣更。各地区機帆船組合も解散し、その支部となった。

事務局の秋元ビル 4 階

戦後は戦時海運管理令、海運統制令の廃止に伴い木船海運協会が廃止され、昭和 21 年（1946）5 月に（第二次）全国機帆船海運組合連合会（中野金次郎会長／第二次全機連）が設立され、木船協の各支部が地区別の機帆船海運組合に変更となり、東京支部も再び東京地区機帆船海運組合となった。第二次全機連は、それから間もない昭和 22 年（1947）8 月に海運組合法の廃止に伴い、法的裏付けを失って解散。全国的組織を失った機帆船業界は、翌 23 年（1948）3 月に地区機帆船組合とその運航組合を会員とする任意団体としての日本機帆船業会（竹内義台会長／日機連）を設立。このときの会員名簿をみると、東京地区には中央区小田原町の同じビルに関東機帆船船主協会（中山國太郎会長）と関東機船㈱（中山國太郎社長）、中央区蛎殻町の同じビルに東京機帆船業会（山崎健一郎会長）、東京機帆船運送㈱（山崎健一郎社長）、荒玉機帆船運航組合（会長）の 5 団体がある。同名簿には関東地区の臨海県で神奈川機帆船業会、神奈川機帆船㈱、横浜機帆船商業協同組合、常総地方機帆

事務局入口

船業会、千葉茨木地方機帆船業会があるので、5団体は実態を示す書類が残されていないが、いずれも東京の団体だと判断される。5団体のうち株式会社2社は、戦時中の昭和17年（1942）に、船舶運航統制のための船舶運営会設立とともに、逓信省海務院（現国土交通省海事局）の行政指導で、地区機帆船組合の下部に設立された回漕業者による機帆船回漕統制会社33社の名残りと思われるので、実質的な海運組合としては、関東機帆船船主協会と東京機帆船業会の2団体といえるだろう。日本機帆船業会は、さらに昭和26年（1951）7月、発展的解消して任意団体ながらも（第三次）全国機帆船組合総連合会（鶴丸実治会長／全機連）となっている。

事務局。右は事務局員の宮﨑さん

そして、昭和32年（1957）6月の小型船海運組合法公布（10月施行）により、組織化で競争力強化を狙った調整組合制度を採用し、機帆船に500総ﾄﾝ未満船を加えた法体制が確立されると、同法に基づき各地区の機帆船、小型船海運組合は改組し、その中央団体として翌33年（1958）10月に現在の全国海運組合連合会（鶴丸実治会長）が誕生している。このときの会員の中には、翌33年（1958）4月に設立された関東沿海海運組合と東京地区海運組合（東京地区）の2組合がみられ、前者は関東機帆船船主協会、後者は東京機帆船業会が改称したものだった。2組合の棲み分けは、関東沿海がその名の通り小型鋼船を主体とする沿海区域就航船、東京地区が湾内輸送の機帆船と港湾艀を主体とする平水地区就航船だった。両組合は設立時、同じ事務所に同居したこともあるが、東京地区が昭和51年（1976）、別に事務所を構えた。東京地区はその後、東京湾平水船事業者の減少もあって平成13年（2001）3月に解散して消滅、一部の組合員が関東沿海に合流している。

日本経済は、昭和30年代末から40年代末にかけて、本格的な高度経済成長期を迎え、これにつれて首都圏への移出入貨物がが増大して東京港を始め横浜港、千葉港などの整備が急ピッチで進み、これによって関東沿海の組合員も逐年増加を辿っている。この頃から関東以外に本拠地を置きながら、東京に営業拠点を置く運送事業者の関東沿海への加入が目立っている。

関東沿海の設立発起人（昭和33年1月）は、2代目理事長となった榎本史郎（㈱榎本回漕店社長）を代表に、初代理事長の茅野完（東海商船㈱＝現JFE物流＝社長）、のちの同4代目理事長の小比加健（東都海運㈱社長）、横浜地方海運組合初代会長で全海連会長も務めた山本新一（山本機船㈱社長）、木曾伊佐雄（毛塚運輸㈱社長）らと東京港の有力港湾運送事業者、倉庫事業者らの計10名。発足時の組合員は、小型鋼船運送事業者中心に26社だった。

理事長の変遷を辿ると前記以外、3代目を内山勲（山根運輸㈱社長）、5代目を松井通（八幡船舶㈱＝現日鉄物流＝社長）、6代目を小比加恒久（東都海運㈱社長／4代目小比加健の長男）が務め、7代目の現理事長榎本成男（㈱榎本回漕店）は、平成27年（2015）5月に就任している。

関東沿海の理事長は、地方在住の全海連会長を代行する役の副会長、総務委員長を代々務めて来たが、前小比加恒久理事長が平成19年（2007）6月に全海連会長就任以来、この役務がなくなった。

現在の関東沿海の役員は榎本理事長のもとに、副理事長1名（岩井榮三㈱三榮商會社長）、笠

間雅弘専務理事（事務局長兼務）と理事17名、監事2名の計22名。総会、理事会のもとに運営委員会、銓衡（せんこう）委員会（岩井榮三委員長）と青年部会（部会長・村松利樹三久貿易㈱専務）がある。運営委員会は理事長と理事6名で構成され、関東沿海の運営方針や全海運との調整などを主体に年2～3回開催され、銓衡委員会は役員人事、組合員変遷などを担当し総会前と理事会前、必要に応じ開催されている。青年部会は全海運の新方針にも則しているが、九州地方海運組合連合会、中国地方海運組合連合会、四国地方海運組合連合会を始めとした他地区の青年部会とも連携した勉強会を開くなど、交流を積極的に進めている。元々は会員会社の社長Jr.の勉強会として設けられたものだが、令和5年（2023）度から正式に部会となった。現在の会員は7名。

東京港。左が日の出埠頭、正面右が晴海埠頭

関東沿海の組合運営の基本方針は、「実行は全て組合員の総意を尊重、有名無実の形式的運営を廃して組合員相互の活発な意見交換の場を醸成し、事務局の充実を図ることによって、組合費納入に矛盾と抵抗感を持たないよう常に改善と強化に努める」と理事会議決するなど、組織の活力化に気を配っている。

関東沿海は、関東地方船員対策協議会の事務局も兼務し、館山海上技術学校への講演や、管内中高等学校に内航海運のPR活動を積極的に推進している。

笠間専務理事は、昭和35年(1960)生れ。関東運輸局東京運輸支局次長から令和3年(2001)6月に関東沿海の専務理事就任した。

榎本理事長は、東京都中央区湊町の老舗回漕問屋の流れを組む㈱榎本回漕店の6代目社長で昭和45年（1970）生れ。榎本回漕店は、初代榎本源吾が明治20年（1887）に熊野水軍の郷である紀州国安宅（あたぎ）荘（現和歌山県西牟婁（むろ）郡白浜町日置地区）から上京し、隅田川沿いの現本社地に店舗と自宅を構えて回漕問屋を開業したのが始まり。明治から大正にかけて紀州から木材や薪炭を積んで来る紀州の帆船を船主からの委嘱で売り捌き、復荷に米穀や織物などを買い付けて手配する一方、自宅の広間を開放してその間に船頭を宿泊させ、丁重にもてなすこともしていた。帆船が機帆船、小型鋼船と近代化して行く中で2代目榎本五郎の代には、回漕問屋の仕事も次第に拡大したが、関東大震災で全てを失ったことから、3代目の榎本史郎が紀州備長炭の販売から事業を再開して石油の販売を手がけ、石油缶の輸送で内航運送業にも進出。社業は発展し、機帆船による輸送は石炭、木材、木炭、石油、煉瓦、肥料、鋼材、セメント、雑貨などにも及び、昭和初期には京浜から大阪、関門にまで定期船を就航させ、第2次世界大戦前には中国大陸に拠点を設けるまでになっていた。

戦後は焦土の中から機帆船で石油、石炭、鋼材、耐火煉瓦、木材、雑貨、海底ケーブルなどの輸送を手がけて事業を再開し、大阪にも進出した。とりわけ石油のドラム缶、ペール缶詰めを貨物船で輸送する仕事は榎本回漕店の独断場となって、石油製品がエネルギー革命ブームに乗って需要急増する中で日本石油、出光興産、丸善石油（現コスモ石油）などの幅広い石油元売と取り引きするまでに発展。業界初のボックス型船艙化を図った。また、戦前から手がけていた日本鋼管の鋼材輸送も再開し、いち早く鋼船化にも取り組み、パルプ、木材、石油化学、穀物飼料の輸送にも販路を拡大し、大阪営業所を再開するとともに

下関、名古屋にも拠点を設けている。

4代目社長は昭和56年（1981）6月に就任した榎本匡史で、社業を充実させる一方、本社ビルを建設して不動産業に進出し、また小型RORO船の建造を計画するなど新規取り組みにも積極的な姿勢をみせた。しかし、平成7年（1995）1月に急逝。実弟の榎本充史が5代目社長を継いだ。現社長の榎本成男は榎本匡史の長男で、平成23年（2011）6月就任。内航海運業界の若手リーダーのひとり。内航輸送組合の副理事長でもある。

㈱榎本回漕店の現有船腹量はいずれも499総ﾄﾝ、1,600重量ﾄﾝ型で社船1隻、用船4隻。

【海上安全祈願の神社】

関東沿海の組合員が海上安全を祈願する地元の神社は、次の4社がある。

水天宮　東京都中央区蛎殻町2-4-1（東京メトロ半蔵門線「水天宮前」駅下車すぐ）

主祭神は天之御中主神（あめのみなかぬしのかみ）、安徳天皇、高倉平中宮（たかくらたいらのちゅうぐう）、二位の尼（にいのあま）。天之御中主神は日本開闢の神。安徳天皇は高倉天皇と、平清盛の娘徳子（高倉平中宮）の子で、平氏滅亡の際に8歳で崩御した悲劇の天皇。高倉平中宮は安徳天皇の母、二位の尼は平清盛の継室で徳子の母。天之御中主神以外、いずれも滅亡した平家に繋がる。

社伝によれば、安徳天皇の母高倉平中宮に使えていた女官の按察使局（あぜちのつぼね）伊勢は寿永4年（1185）、壇ノ浦の戦いの後、千歳川（現筑後川）の辺り鷺野ヶ原（さぎのがはら）に遁れて、建久初年（1190）に初めて神社を祀った。伊勢は後に剃髪して名を千代と改めたが、周辺の民に請われ加持祈祷をしていたところ、霊験あらたかであったため、尊崇者が日増しに多くなり、尼御前と称えられ、尼御前神社と呼ばれ、これがのちに水天宮となった。千代女は、大和国石上布留（いそのかみふる）神社（奈良県の現石上（いそのかみ）神宮）の神官の娘で、中納言平知盛（たいらのとももり）の孫の平右忠（たいらのすけただ）を養い後嗣とし、以来現在に至るまでその子孫が代々宮司職をつとめている。千代女逝去後、里人がその墓を営み、松を植えて千代松明神と崇（あが）め奉った。第22代宮司である眞木和泉守は、幕末の激しい動乱期に勤王派の旗頭として、王政復古に一生を捧げた明治維新の先覚者である。

水天宮は古来より、水の神として農業、漁業、船舶関係者のみならず、子供の守護神、安産、子授（こさず）けの神としても人々の信仰が篤い。明治天皇ご誕生の際、孝明天皇が水天宮へ祈誓され、報賽として安産後の鳥の子餅を内々に献供されたが、その霊験あらたかにより、明治元年（1868）10月、禁裏御祈祷所（勅願所）となった。

古来、千歳川流域は、戦場になることが多かったため、兵禍を避け幾度も社殿を遷し、慶長年間に久留米市新町に遷り、慶安3年（1650）久留米藩2代藩主有馬忠頼より現在の社地に社殿の寄進をうけ、この地に遷した。文政元年（1818）11月には第9代藩主有馬頼徳が江戸三田の藩邸に分霊を勧請、明治4年（1871）に現在の中央区日本橋蛎殻町に遷座されたのが現在の東京水天宮である。

住吉神社　東京都中央区佃1-1-14（東京メトロ有楽町線・都営大江戸線「月島駅」徒歩5分）

主祭神は底筒之男命（そこつつのおのみこと）、中筒之男命（なかつつのおのみこと）、表筒之男命（うわつつのおのみこと）。黄泉（よみ）の国より戻った伊邪那岐命（いざなぎのみこと）が筑紫日向の檍原（あわぎはら）で穢れを洗い清める禊をした際、海中から生まれ出た三神。相殿神は、第

14代仲哀天皇の皇后で、三韓征伐を指揮した息長足姫命（神功皇后）と、江戸開幕の東照御親命（徳川家康）。旧社格は郷社。

社伝によると、神功皇后が三韓征伐の際、住吉三神の守護により無事達成されたとしてその帰途、摂津国西成郡田蓑島（現大阪市西淀川区佃）で、住吉三神を遥拝したことが大阪佃の住吉の社（現田蓑神社）の起こりとされる。

徳川家康が天正年間（1573～1592）、大阪佃村の住吉神社に参詣した際、佃村と近隣の大和田村の漁民が船を出して白魚を献上して以降、徳川家康が漁民たちに漁業権を与え、大阪田蓑島の人々と家康とが深い関わりを持つようになり、これを機縁に以後、両村の漁民は家康から西国海上隠密の用を受け、大坂の陣の際には軍船や魚の調達をしている。また、家康は両村の漁民に対し、恩賞として全国での漁業権を与え、「漁業の傍ら田も作れ」と命じ、漁民達は村名を田蓑から佃へと改め、田蓑の名を残すため神社名を住吉神社から田蓑神社へと改めた。

その後、家康が関東下降の際、摂津国佃の漁夫33人と住吉社の神職が分神霊を奉載して江戸へ下った。漁夫たちは寛永年間（1624～1644）、幕府より鐵砲洲向かいの100間（約180㍍）四方の干潟を下賜されて築島し、永住することとなった。そして、故郷の摂津国佃村にちなんで佃島と命名し、この地に社地を定め、正保3年（1646）6月に住吉三神、神功皇后、徳川家康の神霊を奉遷祭祀した。これが佃住吉神社の起源である。

佃住吉神社は以降、江戸湊の入口に位置し海運業、各問屋組合を始め、多くの人々から海上安全、渡航安全の守護神として信仰を集めた。その後、隣接する月島、勝鬨、豊海、晴海が埋め立てられ、佃住吉神社は地域の産土神（氏神）として信仰されている。

住吉神社と佃島は、歌川広重が描く浮世絵の題材としても取り上げられている。

波除稲荷神社　東京都中央区築地6-20-37（東京メトロ日比谷線「築地」駅下車徒歩5分）

主祭神は、倉稲魂命。稲荷神社の主祭神として最も多く祀られている穀物の神。五穀豊穣の神、農耕神、諸産業繁盛の神、商工業の神、食物の神でもある。古事記では宇迦之御魂神とされている。

社伝によれば、創建は万治年間（1658～1661）。開幕前から始まった江戸城西ノ丸の増築に掘られた掘割の揚げ土をもって、始められた日比谷入江からの江戸東南海面埋立はその後、全国の諸侯70家に千石につき1人の人夫を出させ、後にはその埋立の大名の名から尾張町、加賀町などと名付けられた。明暦の大火（明暦3年=1657=3月）の後に4代将軍家綱が手がけた最後の埋立工事で困難を極めたのが築地海面だった。堤防を幾度築いても激波に浚われてしまう。万治2年（1659）のある夜、海面を光り漂うものがあり、不思議に思って船を出してみると、立派な稲荷大神のご神体だった。人々は畏れて、早速現在の地に社殿を作って祀った。それからは波風が治まり工事も進み、埋立も終了した。人々は、その神徳のあらたかさに驚き、稲荷大神に「波除」の尊称を奉り、また雲を従える“龍”、風を従える“虎”、一声で万物を威伏させる“獅子”の巨大な頭を奉納し、これを担いで回ったのが

祭礼『つきじ獅子祭』の始まりとなった。以来、航海安全や災難除け、厄除けなどの神として人々に篤く信仰されて来た。また、商売繁盛、工事安全等のご神徳に崇敬が厚い。数多くの獅子頭は震災、戦災などで失われたが、現存する獅子頭一対（中央区民文化財）は嘉永元年（1848）製作で、社宝として本殿に安置されている。本殿前にある天水鉢２基（中央区民文化財）は、尾張藩船からの積荷の陸揚げに従事した小揚（船荷の陸揚げ人足）達が天保９年（1838）に、船の無事を祈って奉納したもの。

鉄砲洲稲荷神社　東京都中央区湊 1-6-7（東京メトロ「八丁堀」駅下車徒歩５分）

主祭神は稚産霊神、豊受比売神、宇迦之御魂神。稚産霊神は日本書紀による表記で、古事記では伊弉冉尊が神産みで火傷し、病に伏せた際に生まれた和久産巣日神と記されている。五穀、養蚕、水運、農耕の神。豊受比売神は、古事記によれば和久産巣日神の子で、伊勢神宮の外宮の祭神でもある食物、穀物を司る女神の登由宇気神と同神。宇迦之御魂神も古事記の中で食物を司る神とされ、八百万の神の中で代表的な存在として全国の稲荷神社で祀られている。五穀豊穣、商売繁昌、家内安全、諸願成就の神。日本書紀では、倉稲魂命と表記される。鉄砲洲稲荷神社の旧社格は、郷社。

社伝によれば、元々は平安時代初期の第54代仁明天皇の承和８年（841）に年来打ち続く凶作から、住民達が自らの産土の神（その土地の守護神）を祀り感謝し、日常の守護を祈願したとされる。鐵砲洲の地は徳川家康が入府の頃、鐵砲形で南北約八丁の細長い川口の島で、今の湊町や東部明石町がこれに相当する。寛永の頃、大砲の射撃演習場だったので、この名がついたともいわれる。当時の海岸線は現在より遥かに奥まっており、八町堀の掘られたのが慶長17年（1612）で、京橋の土地生成が天文年間（1532～1555）だった。

当時の鐵砲洲は、江戸湾の最深奥だったため諸船舶の出入りが繁く、江戸で消費する米、塩、薪炭を始め酒、醤油など、大抵の物資が入ったため、鐵砲洲稲荷神社が船乗達の海上守護の神としても崇敬された。その後、埋立が進行して現在の京橋へ遷座。さらに室町時代末期の大永年間（1521～1528）に、氏子崇敬者達の願望によって、また新しい新京橋近くの海岸へ遷座して八町堀稲荷神社となり、さらに埋立が進行し海岸が東方へ移ったので、寛永元年（1624）に南八町堀と地続きとなった鐵砲洲に遷座し、従来から鐵砲洲に鎮座の八幡神社を摂社とし、今日の鐵砲洲稲荷神社の基礎を築いた。この埋立と遷座の歴史が伝わる東銀座周辺までが現在も鐵砲洲稲荷神社の氏子地域となっている。

鐵砲洲稲荷神社の境内には、富士山の溶岩で寛政２年（1790）に築造された富士塚があり、山頂の鉄砲洲冨士浅間神社を拝めば、富士山に登拝出来なくても霊験あらたかとされている。富士信仰から富士山に模して造営されたもので、江戸を中心に関東圏には数多くの富士塚が築山されている。

現在の鐵砲洲稲荷神社向かい側の旧築地本湊町には、池波正太郎の小説で有名な火付盗賊改役方頭・長谷川平蔵宣以（実在の人物）が若い頃に住んだ父平蔵宣雄の拝領屋敷があったという。平蔵宣以は、湊町向かいの隅田川河口の石川島に人足寄場を創設し、軽度犯罪者・虞犯者に対して教育、自立、更生支援活動をし、無宿人、犯罪を減したことでも知られている。