



三陸運輸 創生記

—— 数々の困難を乗り越え、仙台塩釜港を拠点に活躍する企業に ——



三陸運輸(株)の前身

『三陸汽船』

今から約100年程前、三陸沿岸の人々は海路で県域を超えて、宮城県の石巻や塩竈に向かい、そこから、北上川海運や東北本線を利用して盛岡に向かっていました。

三陸沿岸で獲れた水産物や北上山地で伐採された木材などの豊富な資源も大量輸送するには大変不便で、地域の経済発展は遅れていました。

1906年(明治39年)高田町(現・岩手県陸前高田市)で、地元資本の気仙銀行(現・岩手銀行)建築に際して、地元資本による汽船会社設立の声が上がりました。

設立計画は気仙銀行関係者により進められ、宮古、釜石などの上・下閉伊郡に、株主を募るため奔走しました。

また、塩竈を初めとして仙台や石巻の実業家、塩竈町長、仙台市長、宮城県知事などにも汽船会社設立への理解を求めました。

そして、1908年(明治41年)4月22日、塩釜港から岩手県鯉ヶ崎港(現・岩手県宮古市)を結ぶ、三陸沿岸住民待望の地元資本による汽船会社、『三陸汽船株式会社』が誕生しました。

三陸汽船の拡大



三陸汽船フリート

1911年
(明治44)

1月三陸汽船は新たに宮古、野田、久慈間の定期航路を開設し、1912年(明治45)3月には設立当初からの念願であった宮古・東京間の東京航路の不定期航路を開設しました。

1914年
(大正3)

函館、室蘭の不定期航路を開設し、塩釜、女川、十五浜港(雄勝町)、志津川、気仙沼間の定期航路も開設しました。

1922年
(大正11)

三陸沿岸にコレラが流行し、鮮魚や貨客の輸送禁止、定期航路休止などの苦難の年もありましたが、徐々に航路を拡大してきました。

1923年
(大正12)

9月1日、東京を中心とする関東大震災が発生しました。当時の塩釜港は1915年(大正4)に起工された塩釜港修築工事中で、1,000t級の船舶の出入りは困難でしたが、三陸汽船は新大勢丸(800t)を満潮時に入港させることに成功し、慰問品を満載して、東京港(築地)に廻航、被災者の救済にあたりました。

塩釜港の発展

1907年(明治40) 塩釜港は第二種港湾に指定され、1915年(大正6) には、築港工事が国の直轄事業として行われることになりました。築港工事に伴い、塩釜港の将来を期して港湾関連の企業を中心とした会社の進出、創設されるものも多く、人口も増加の一途をたどっていました。

1933年(昭和8) に全工事が竣工し、同年5月11日に、塩竈町民挙げての竣工式及び祝賀会が盛大に開催され、近隣から約2万人の人々が訪れたといえます。

その後、塩釜港は三陸沿岸航路の起点として、定期船や臨時船の配船により米や雑貨などを中心に沿岸各地へ生活必需品の大部分を供給し、また沿岸各地の産物、水産物等は全て塩釜港に荷揚げされ、塩竈線により仙台や隣県、東京など各地に輸送され大いに発展しました。



三陸汽船塩釜営業所

昭和 三陸大津波

1933年(昭和8) 3月3日午前2時30分、釜石市東方沖を震源とした地震が発生し、三陸沿岸は軒並み震度5の強い揺れを記録しました。地震後に襲来した津波による被害が甚大で、三陸汽船の本社がある釜石も地震と津波による火災が発生、各寄港地も壊滅的な状態になりました。

3日午前、塩竈町の同営業所において、支配人を中心に社員3名及び関東大震災の際に、救護経験のある10名を選抜し、金5,000円の慰問金、白米、食料品、雑貨等を塩釜港に停泊していた新東北丸に積込み午後1時に出港、翌日午前6時に釜石港に入港し、被災者の救護にあたりました。

また、利害を超えて救護品を無料で輸送し、復興材料は運賃を半額にするなど、三陸沿岸の救護、復興に尽くし、三陸沿岸の人々から大いに感謝されました。

三陸沿岸の鉄道開通と第二次世界大戦の影

昭和初期より、三陸沿岸の各地方は相次いで鉄道が開通され、自動車による輸送も年々増加しました。

三陸沿岸の交通は鉄道交通が主流となり、1937年(昭和12)宮城県命令航路として塩釜・釧路間の定期航路を再開し、北海道、東京航路を経営の柱としていました。

しかし、翌年には東京航路に就航していた永隆丸が徴用され、射水丸1隻のみとなったため、北海道室蘭を拠点としていた七大船主の一つである栗林商船(社長、栗林徳一)から出資を受けて、国内航路の拡充に向け昌隆丸(2,800t)を新造し、経営の維持を図りました。

1941年(昭和16)からは栗林商船の取締役であった鈴木伴実を社長に迎え、塩釜営業所を支店に昇格させるほか、荷役作業や船舶代理店業を扱う陸上部門を分離独立させるなどの再建計画を進めました。

栗林商船は、1927年(昭和2)6月に宮城県の命令航路として塩釜・釧路間に毎月3回の定期航路を開設しており、これが三陸汽船との関係を深めるきっかけになったといえます。

時代は、戦時体制に向かい1940年(昭和15)には陸運・海運統制令が公布されるなど、国家総力戦の様相を呈していました。

戦争中、合理化のため栗林商船に吸収合併された三陸汽船でしたが、戦後の1949年(昭和24)に、3隻の貨物船などが栗林近海機船から譲渡され復活しました。

しかし、1953年(昭和28)に朝鮮戦争の休戦協定により特需景気が消滅し、運賃の下落や三陸沿岸の鉄道のさらなる普及、道路網の整備が一段と進み、経営は厳しい状況となり1954年(昭和29)までに貨物船を売却処分し、塩竈の経済発展はもとより、東北・北海道の経済・交通・文化の発展に大きく貢献し、地元資本会社の三陸汽船はその幕を閉じることになりました。

三陸運輸(株)の誕生

三陸汽船は海上部門のほかに、陸上部門の運送部を有し、船舶の荷役作業も行っていました。

運送部は、三陸組と呼ばれる40名の専属の荷役労務員を抱え、自船のときは船内労務員としても荷物の積み下ろしを行っていました。

この運送部は、三陸汽船が合併される昭和18年を遡る1941年(昭和16)6月14日に三陸運輸株式会社(初代社長鈴木伴実)として分離独立し、海陸運及び船舶代理店、船舶回漕業を行うようになりました。

そして、戦中戦後の荒波や先の東日本大震災の大きな災害も乗り越えて、仙台塩釜港を拠点として活躍しています。

※執筆協力 大和田庄治氏



昭和初期 塩釜港沿岸荷役