

はじめに

田上 繁

人にはそれぞれ歴史がある。偉大な功績を残して歴史にその名をとどめる人もいれば、日々の生活に明け暮れ、決して歴史の表舞台に登場することのない人もいる。名を残す人たちの歴史は、世代を越えていつまでも人びとの記憶の中に生き続けるが、社会の底辺を支える多くの人びとの歴史は、記憶され、記録されることもなく、いつの間にか歴史の彼方に消え去ってしまうのが常である。本書で取り上げるのは、そうしたわが国の長い歴史の中で、ほんの芥子粒みたいな短い期間にただ頭をもたげるだけの人たち、船上生活者たちの歴史に他ならない。研究対象は、北九州市若松洞海湾の船上生活者であり、研究方法も従来のような文献資料に専ら依拠した研究ではなく、実際に船上で生活した人たちが語るライフヒストリーと、地域に伝わる写真資料を主に利用して分析する。

九州の北東端に位置する若松（現 北九州市若松区⁽¹⁾）は、北は響灘に面し、南は戸畑、八幡および遠賀郡折尾町（現 八幡西区折尾）で囲まれた洞海湾に接している。若松港は、明治中期から昭和40年代（1970年前後）にかけて、筑豊炭鉱の興隆とともに、石炭の集積地および積出港として栄えた。最盛期には、数千艘もの大小の船舶が湾内を埋めつくし、その船の多さゆえに対岸の戸畑や八幡の町は若松から見渡せなかったという。ところが、今や、往時の若松港の賑わいはすっかり影を潜め、洞海湾の景観もまったく変わってしまった。一漁村にすぎなかった若松が、筑豊地方の石炭産業の展開とともに港湾輸送において急成長をとげ、わが国の近代化の一端を担う役割を果たしたこと、反対に、その後のエネルギー産業の転換、船舶の大型化、陸上輸送の展開などの理由により、一気に衰退していった歴史

をたどることは、明治以降の近代化の問題を考える上でも、きわめて意義のあることと思われる。

本研究では、船上生活者の実態を解明するためにオーラルヒストリーからのアプローチを試みたが、幸い家族とともに^{はしけ}(2)で生活した経験をもつ^{はしけ}(2) 洪田幸子さん、石橋英子さん、田上キサ子さんの3人からお話をうかがうことができた。船上での生活のことだけでなく、通学や海上での事故防止のために寄宿舍生活を送った若松児童ホームの様子も語っていただいた。また、石炭ブームが下火になったころ、船主船長として⁽³⁾四国から若松にやって来て、材木やダイナマイトなどを運んだ経験をもつ越智俊充・頼子さんご夫妻や、数年間、機帆船に乗って貨物輸送に携わった清水善治さんからも貴重なお話をうかがった。こうした船関係者に加え、港湾に関係する荷役会社の⁽⁴⁾五菱会長中山弘文さん、港運会社の第一港運⁽⁴⁾会長岡部秀年さん、造船会社の稲益造船⁽⁴⁾社長稲益敏幸さん、船食会社の中野船食社長中野種洋さんたちからも、それぞれ専門分野に関するライフヒストリーをお聞きした。加えて、港湾とは直接関係はないが、若松の古い写真を大量にお持ちの坂本孝子さんからも、写真に写った若松の話をしていただいた。児童ホーム関係者については、中島哲郎施設長、古谷俊雄さん、中井陽子さん、道上みどりさん、佐々木偉昇・和代さんご夫妻から、児童ホームの生活の実態や児童への指導方針などをうかがった。現地調査では、こうした話者を紹介していただき、仲介の労をとってくれた若宮幸一さん（共同研究協力者）を始め、元森昌彦さん（高校同窓生）、端野米泰さん（故人、船具店勤務）、家次寔さん（幼なじみ）、野村省子さん（中学校同窓生）など多くの方々にお世話になった。さらに、オーラルヒスト

リーとともに、今回の研究素材とした写真資料については、北九州市立若松図書館、わかちく史料館、玉井史太郎さん、石橋英子さんを始め、資料保存機関や個人所蔵者から貴重な写真を提供していただいた。

このように、3年間の現地調査では数十人にもおよぶ方々からのご協力をえた。そうしたご支援とご助言がなければ、今回の調査研究は決してなしえなかったであろう。紙幅の関係上、ここではお名前を割愛させていただくが、巻末に明記して謝意に代えたい。

本書は、第1部 論文編、第2部 資料編の二部構成になっている。さらに、第2部 資料編は、オーラルヒストリーと写真資料の2つに分かれる。第1部 論文編は、「はじめに」、第1章「洞海湾の変遷と港湾輸送」、第2章「洞海湾若松港における船舶輸送」、第3章「洞海湾若松港における港湾荷役業」、第4章「船上生活者の暮らし」、第5章「船上生活と子供たち」、「おわりに」からなる。各章が全体的に関連性をもちながらも、そのタイトルが示すように、それぞれ独立した内容を有している。したがって、読者は、全体を最初から順に読み通すこともできるし、関心のある章から読み始めることも可能である。こうした各章の独自性を優先した編集方針を採用したことから、敢えて、全体を通して、文体、構成、資料の使い方などは統一しなかった。そのために、各章のあいだで資料の引用、作表、記述内容の重複があったりする場合もあるが、そのような編集方針によるものであることをご了承いただきたい。いずれにせよ、今回課題とした洞海湾における船上生活者の実態は、5人の執筆者が分担した各章の記述内容から明らかになるであろう。

ところで、日本近世史研究を専門とする筆者が、近・現代の船上生活者の研究に関心をもつに至ったのは、青少年期に経験した2つのできごとが大きく影響している。若松で生まれ育った筆者は、今からおよそ50年前、高校卒業と同時に就職のために横浜市へ移住した。就職先は、横浜市中区にあった

中規模の建設会社であり、労務課に配属されて、社員・労務者の賃金計算や各種社会保険の手続きを行う業務についた。建設業という関係から、当時、青森県や秋田県など東北地方からの出稼ぎ労働者が多数働いていたが、彼らの多くは、冬場の6カ月間だけ出稼ぎにやってきて働き、あとは帰省して就職が決まるまで、失業保険で生計を維持するという生活を送っていた。そのため、横浜市中区寿町にある職業安定所（現在はハローワーク）へ1週間に2回くらい出向いては、失業保険の手続きを行っていた。その折り、寿町の近くの川筋（運河）に、小船で生活する人たちがいるのを見かけた。どこかなつかしい風景に出くわしたような気がして、故郷若松の洞海湾の景観と重なるものを感じたことを覚えている。

また、それよりずっと以前、古前小学校5年生のときに体験したできごと、船上生活者の暮らしぶりに興味をもつきっかけとなった。半ドンで午前中の授業を終えたある土曜日、松崎さん（お名前は失念）という級友から「うちに遊びに来ないか？」と声をかけられたのである。その誘いをうけて同行すると、着いた先は藤ノ木の海岸であった。その岸壁から、彼が「ハルヨシやーい」と大声で叫ぶと、間もなく伝馬船⁽⁵⁾を漕いで父親がやってきて、2人を乗せて海上に浮かぶ船に連れて行ってくれた。午後の半日、船の上で遊ばせてもらった記憶が、長いあいだ脳裡に深く刻まれていた。船名は「春吉丸」であったと思われるが、それまで伝馬船や船に乗った経験はなかったので、見るものすべてが新鮮で、驚きの連続であったことを記憶している。彼は船上生活者の子供であり、普段は古前小学校の隣に建っている若松児童ホームで暮らし、土曜日の午後に船へ帰って、月曜日からの通学のため日曜日の夕方に児童ホームへ戻ってくるという生活を送っていたのである。

こうした体験により、貯炭場にうず高く積まれた石炭のヤマ、自宅近くにあった「十三番」というバス停留所の名前、操縦席から見えないところに乗っ

て遊んだ幅 100 メートルほどもある巨大なガントリークレーン、何十台も連結されて走る貨車（炭車）とその横腹に書かれた記号、そして、何よりも洞海湾に浮かぶ数千艘の船舶の存在などが、すべて石炭と関係していた事実が理解できたのである。ほかにも、港運会社、荷役会社、造船会社、船食会社、ウロさん（海上雑貨販売人）のことなど、洞海湾と深く結びついている若松の歴史を知ることができた。機会があれば、本格的に洞海湾若松の調査研究をしたいと思っていたところ、近・現代研究の専門家を交えた共同研究に着手するというこの上ないチャンスに恵まれたのである。この研究のあと、引き続き横浜の船上生活者の研究に取りかかるが、今回の調査研究が大きなステップになるのは間違いない。

日本の石炭産業の興廃に左右されて、激しい浮沈を繰り返した若松の歴史を探ろうとすると、若松の将来を真剣に語る 2 人の先達の言葉は多くのことを示唆する。

1 人は、洞海湾の荷役に関わった文学者の玉井勝則（火野葦平）⁽⁶⁾である。当時、若松の将来について次のように語っている。若松は、石炭集散地として隆盛の絶頂にあるが、今後、この状態が永久に続くとは考えられない。なぜなら、若松港の近郊で次々と開発計画が進められており、その 1 つの荻田⁽⁷⁾の築港が完成すれば、若松港の着炭に大きな影響を与えることは明白だからである。とくに、これまで問題視されてきた関門海峡を帆船で通過することについては、若松港が 1 日 2 回の潮時のみしか航行できないのに対し、荻田港は関門海峡を通らずに、直接内海方面に運航できるという利点がある。一方、若松の石炭搬出帆船は、潮時に無駄な時間を使い、運賃も高騰して市場の炭価にも影響を与えるようになるので、大きな打撃を受けることになる。

このように、玉井は、若松の行く末を憂慮した。その活路は雑貨港としての発展にあるとしたが、その場合でも、久大線（久留米—大分間）の全通や冷原線（冷水—原田間）の開通などによって、若松は多大な影響を受けるようになるかと予測する。雑貨港

への転換に活路を見出すべきとする玉井の提言は、競合する近郊の港湾の発展にともない、将来、石炭輸送だけでは若松港は存続できないという考えによるものと思われる。冷静に現状を分析した上で、門司港、小倉港、博多港などでも各種整備の計画が進行しており、「若松港の将来考うべきことは多々あるようである」と結ぶのである。

もう 1 人は、洞海湾の港湾輸送に関する論文を多数発表している吉開和男⁽⁸⁾である。吉開は、次のように述べる。機帆船がもつ脆弱性、後進性は否めないが、経済界が好転すれば、機帆船輸送の前途も開ける。将来の問題点を挙げるとすれば、1 つは輸送先の揚地港の問題である。揚地港は、将来的に「近代的臨港性工場」としての道を歩む方向へ進んでおり、やがて、近代的港湾施設を建造し、数千トン級の汽船の碇泊、荷役設備を備えるような工業地帯へと成長するのは疑いない。したがって、若松港の機帆船の将来を考えた場合、そうした変化に対応できるよう、船体そのものを改造する方向へと向かわなければならない。2 つ目は、徒弟的労働ともいえるような低い賃金体系の問題である。その低賃金は、「同族的船員関係」、つまり、家族労働で営まれているがゆえに成り立つ労働関係であり、それによって木造運送業の経営が維持されてきたのも事実である。それは同時に、機帆船運賃の問題でもあり、荷主と木造船運送業者が主と従の関係になっているところに低賃金を生み出す根源があった。ここにも機帆船の脆弱性にもとづく前近代性が顔をのぞかせている。⁽⁹⁾

こうして、吉開は、機帆船のもつ軽便性、小口消費地の存在などは、若松がヒンターランドとしての筑豊炭田に依存する限り、その存立は保証されるが、当面の問題としては、「石炭輸送運賃の改訂による資本の蓄積と船体改造の実現が急務になる」と提言するのである。

両人とも、若松の将来を真正面から見据え、その時代の若松が抱える問題点を指摘し、石炭の集散地として存続できる条件を必死に模索している。私た

ちは、ここから多くのことを学ばなければならない であろう。元気な若松を再び取り戻すためにも。

【注】

- (1) 1963 年、若松、門司、小倉、八幡、戸畑の 5 市が合併して北九州市が誕生した。旧 5 市はそれぞれ区となり、現在では、小倉区が小倉北区と小倉南区に、八幡区が八幡西区と八幡東区にそれぞれ行政区分されている。ちなみに、写真資料の撮影年代を特定するときの目安となる若戸大橋は、前年の 1962 年に若松市と戸畑市を結ぶ橋として洞海湾に架けられた。
- (2) 舩^{はしけ}は動力を備えていないため自走はできなかったが、200 トン前後の積載量を有する運搬船で、舩内には家族らが暮らせる生活空間があった。早くは木造船であったが、後年になると鋼船もあらわれた。
- (3) 舩や機帆船を所有して、その船長として港湾輸送に携わる人たちを「船主船長」と呼んだ。
- (4) 本書で登場するライフストーリーの話者の役職名は、会社関係、公的機関を問わず、いずれも聞き書きを実施した当時の名称を記している。
- (5) 伝馬船は、てんません、あるいは、てんまふねとも呼び、手漕ぎの小型船で、主に本船に搭載して岸との間の荷物や人の輸送などに用いた。
- (6) 若松出身の文学者であり、父親の玉井金五郎をモデルにした『花と龍』はあまりにも有名である。『麦と兵隊』『土と兵隊』『花と兵隊』の兵隊三部作を始め、芥川賞を受賞した『糞尿譚』など数多くの作品を火野葦平のペンネームで残している。また、家業に関して港湾荷役業にも携わった。
- (7) 福岡県北東部に立地する臨海工業地帯で、玉井勝則が予想したように、近年、自動車産業部門を中心にめざましい発展をとげている。
- (8) 福岡県立若松高等学校在職中を含め、若松洞海湾における海運業の研究に精力的に取り組み、その成果をすぐれた論文にまとめている。論文には、「若松港における海運の現状」（『若松高校郷土研究会研究紀要』2 号、1950 年）をはじめ、「若松港における運送事業の実態」（『同』4 号、1952 年）、「若松港における機帆船発達前史」（『同』5 号、1953 年）、「筑豊炭運送における問屋の役割」（『同』6 号、1954 年）、「若松の石炭業」（『同』7 号、1955 年）、「若松港を拠点とする木船運送業」（『同』8 号、1957 年）、「洞海市の労働下宿について」（『同』10 号、1960 年）などがある。筆者も、高校 1 年生のときに担任として指導を受けている。
- (9) 吉開和男「若松港を拠点とする木船運送業」（『若松高校郷土研究会研究紀要』8 号所収。1957 年）15～16 頁。