

第1章 洞海湾の変遷と港湾輸送

田上 繁

1 節 筑豊炭田の発展と洞海湾の変遷

(1) 筑豊炭田の発展

若松と石炭との関わりは、文政13年（1830）に若松に焚石会所が置かれ、石炭集散地として公認されるなど、古く江戸時代までさかのぼる。⁽¹⁾しかし、本格的に石炭港として確立するのは、筑豊炭鉱が大

量の石炭を出炭するようになった明治中期以降のことである。1886年には、前年の福岡県布達にもとづき、石炭鉱業の改良、拡張を図ることを目的とした筑豊石炭鉱業組合の事務所が若松に設置されている。⁽²⁾

若松と筑豊炭鉱との関係を考察するにあたって、最初に、表1-1を利用しながら筑豊炭鉱と全国の主要な都道府県との出炭量の推移をみていこう。

表1-1 主要地域別出炭量の推移

（単位：万トン・％）

	北海道		常 磐		山 口		福 岡		佐 賀		長 崎		全 国
	出炭量	％	出炭量	％	出炭量	％	出炭量	％	出炭量	％	出炭量	％	
1910年	159	10.1	147	9.4	47	3.0	1042	66.5	94	6.0	66	4.2	1568
1913年	203	9.5	218	10.2	81	3.8	1357	63.6	153	7.2	104	4.9	2132
1915年	261	12.7	232	11.3	64	3.1	1193	58.2	161	7.9	118	5.8	2049
1916年	297	13.0	240	10.5	86	3.8	1338	58.4	185	8.1	127	5.6	2290
1919年	476	15.2	380	12.1	153	4.9	1719	55.0	216	6.9	162	5.2	3128
1929年	717	20.9	292	8.5	192	5.6	1821	53.2	136	4.0	262	7.6	3426
1930年	673	21.4	252	8.0	180	5.7	1653	52.7	126	3.9	247	7.9	3138
1931年	613	21.9	233	8.3	180	6.4	1419	50.7	106	3.8	243	8.7	2800
1935年	832	22.0	262	6.9	260	6.9	2008	53.2	94	2.5	309	8.2	3776

注1）『福岡県史』（通史編近代 産業経済（2）、2000年）367頁の表を参考にして作成した。千トン単位を四捨五入した。

％は、その四捨五入した数字で計算し直したため、『福岡県史』の表の％とは微差が生じる年もある。

注2）全国の出炭量は、作中の6地域を合計した数量ではない。

表1-1は、1910年から1935年までのうち、全国出炭量で画期となる年度の数値を掲げたものである。なお、それより以前の全国の出炭量は、1885年130万トン、1888年200万トン、1896年500万トンと増え続け、1903年には1000万トンを突破した。その後は、同表からも分かるように、1910年に1568万トン、1913年には2000万トンを超えて2132万トンに達した。しかし、1915年は炭況不振による減産のため、辛うじて2000万トン台を維持するという状況であった。1916年ごろから第一次世界大戦の影響を受けて出炭量は増加し、1919年には3000万トンを超え、3128万トンという最高記録を達成した。

ところが、1920年には第一次世界大戦後の戦後恐慌の余波を受けて、出炭量は減少に転じた。その後も増減を繰り返しながら、昭和に入って急増し、1929年には3426万トンを出炭し、それまでの最高記録を更新した。ところが、翌1930年は昭和恐慌による影響で出炭量は減少し、1931年には2800万トンに落ち込んだ。その後回復し、1935年には3776万トンに達した。このように、明治末から1935年までの約25年間に、増減はありながらも、全国の出炭量は2000万トンから3800万トン弱へとほぼ倍増したのである。

次に、地域別の出炭量をみると、どの年度も福岡県が全体の50～60％台をしめて、他を圧倒して

いることが分かる。それでも、1920 年の戦後恐慌までの時期には、明治末の 1000 万トン程度から、1919 年には 1700 万トンと増加したが、全体の構成比では 66% から 55% へと低下した。それに対し、北海道は明治末の 160~170 万トン程度から、1919 年には 476 万トンへと大幅に伸び、構成比でも 10% 程度から 15% へと上昇した。ここでは福岡

の比重の低下と北海道の成長が注目されるが、恐慌など社会的な影響により各地域の出炭量には変動があったものの、全体を通して福岡の優位性は揺るがない。⁽³⁾

そこで、表 1-2 により、福岡県における炭田別出炭量の内訳をうかがうことにしよう。

表 1-2 福岡県炭田別出炭量の推移

(単位：万トン・%)

	筑 豊		糟 屋		早 良		三 池		その他		合 計
	出炭量	%	出炭量	%	出炭量	%	出炭量	%	出炭量	%	
1910 年	879	79.0	53	4.8	1	0.1	180	16.2	万未満	0.0	1113
1913 年	1097	80.5	45	3.3	3	0.2	217	15.9	万未満	0.0	1363
1915 年	945	79.2	59	4.9	15	1.3	174	14.6	1	0.1	1193
1916 年	1052	78.6	66	5.0	30	2.2	190	14.2	万未満	0.0	1338
1919 年	1353	78.7	116	6.7	51	3.0	197	11.5	2	0.1	1719
1929 年	1414	77.6	125	6.9	26	1.4	250	13.7	5	0.3	1821
1930 年	1276	77.2	119	7.2	26	1.6	227	13.7	5	0.3	1653
1931 年	1080	76.1	118	8.3	25	1.8	189	13.2	7	0.5	1419
1935 年	1554	77.4	163	8.1	32	1.6	249	12.4	10	0.5	2008

注 1) 『福岡県史』(通史編近代 産業経済 (2)、2000 年) 371 頁の表を参考にして作成した。千トン単位を四捨五入した。%は、その四捨五入した数字で計算し直したため、『福岡県史』の表の%とは微差が生じる年もある。

注 2) 出炭量は都市別に集計して算出しているの、県合計は表 1 とは必ずしも一致しない。

注 3) 1935 年は、出典の『福岡県統計書』でも合計が合わないが、ここでは、千トン単位を四捨五入したり、万トン未満の出炭量を掲出していないので、全体の合計とは合わない年もある。

先の表 1-1 で確認したように、福岡県は全国最大の産炭地であったが、県内には筑豊、三池、糟屋、早良を始めいくつもの炭田があった。最大は筑豊炭田で、遠賀、鞍手、嘉穂、田川、企救の 5 郡におよび、日本最大の炭田でもあった。その出炭量では、この間の最低は 1910 年の 879 万トン、最高は 1935 年の 1554 万トンである。出炭の県内比率では、昭和初期まで 8 割前後で推移したが、1929 年以降わずかに低下した。(表 1-2) 筑豊炭田は、遠賀川およびその 5 本の支流の流域にまたがり、総面積約 787 平方キロメートルを有する広大な炭田であった(小倉炭田部分を除く)。このような規模をもつ筑豊炭田から採掘された石炭は、水運と陸運によって各地の石炭集散地へ輸送された。⁽⁴⁾

次に、表 1-3 を利用しながら、1907 年の筑豊炭鉱から運び出された石炭の送り先の内訳をうかがってみよう。

表 1-3 筑豊炭鉱出炭の輸送先別内訳 (1907 年)

(単位：万トン・%)

	水 運		陸 運		合 計
	数量	%	数量	%	
若松港	114		391		505
門司港	—		91		91
芦屋	万未満		—		万未満
小倉	2		—		2
宇の島	—		7		7
九州各駅	—		34		34
九鉄燃料	—		7		7
合 計	116	18.0	530	82.0	646

注) 高野江基太郎『日本炭礦誌』(1908 年) 174 頁の表より作成。千トン単位を四捨五入した。

表 1-3 によれば、1907 年に筑豊炭鉱から各地に搬送された石炭量は 646 万トンであり、そのうち、116 万トンが水運で、530 万トンが陸運によって運ばれた。両者の比率は、水運 18.0% と陸運 82.0% となり、1907 年時点ではすでに陸運に比重が置かれていたことが知られる。ところで、表 1-3 のもととなる資料には、備考に「陸送は、総て鉄道線路に拠るものにして、水運は遠賀川の本支流及び堀河

運河に拠るものなり」との注記がある。その注記から、輸送手段として、水運では遠賀川とその支流の堀川、広川を帆走する川かわが、陸運では1891年に開通した筑豊興業鉄道の貨物車がそれぞれ利用されたことが確認できる。輸送先の区分では、若松港が陸運、水運とも最も多く、両者を加えた若松港への輸送量は、全体の約78%をしめる。また、備考に「若松港送りの内、二百五十八万〇八百七噸は、海路門司港に輸送して、更に同港より各所に輸送せしものなり」と記されているように、表1-3の若松港に輸送された505万トンのうち、258万トン余がさらに若松港から門司港へ輸送されることになる。1903年上期の統計でも、筑豊炭の過半は鉄道によってまず若松に送られ、その3分の2はさらに門司に輸送され、そこから主として海外に輸出されることになる。⁽⁶⁾その場合、若松から門司への輸送は、主にはしけはしけが利用された。また、若松に送られた筑豊炭のうち3分の1は、帆船で国内に輸送された。その輸送先は、大阪、下関、神戸、呉が大口で、そのほか、三津ヶ浜、小野田、和歌山、葛磨などの塩田地帯となっている。このように、若松の市場圏は大阪以西であったが、その間の事情は次の文章に端的に示されている。⁽⁷⁾要約して引用してみよう。なお、原文は注に記している（引用文を要約した場合は、以下同様である）。

若松に送られた石炭は、主に大阪以西に輸送される。門司の場合とはまったく逆の現象が起こるのは、大阪以东には北海道炭が少し移送されたことや、他の競争原理によることもその一因として挙げられよう。しかし、若松港は水深が浅く、汽船の出入港が困難なため、これまで石炭輸送は帆船を利用するのが一般的であった。とはいえ、その帆船で大阪以东の遠隔地に向かうことは、門司と比べて日数がかかり、運賃も比較的高いものになってしまう。このことが、門司とは反対の現象となる主因であるに違いない。

明治後期になっても、若松港はいまだ水深が浅く、汽船の出入港が困難であった。したがって、帆船で輸送しなければならず、大阪以东の遠隔地へ向かうには多くの困難がともなった。帆船の場合、汽船に比べて日数を要し、運賃も高価であったことが、海外など遠隔地を仕向地とした門司とは基本的に異なっていたと主張している。

以上、筑豊炭の出炭量の推移と、最大の輸送先である若松との関係を主に統計資料を利用して追究してみた。その結果、筑豊炭の全国の石炭産業における位置と、石炭の集積地としての若松港の役割について確認することができた。

（2）洞海湾の整備と若松の景観変容

明治中期以降、若松は、筑豊炭から産出される石炭の集積地として急成長をとげた。その地位を固めていくには、大量に送られてくる石炭を処理できる港湾の整備が急務となる。具体的には、貯炭場の確保、鉄道線路の拡充と棧橋の建造、洞海湾の浚渫工事などに取り組む必要があった。

まず、貯炭場と棧橋については、荷役会社中山弘文さんの話をもとに説明を加えると、次のようになる。

若松の貯炭場は、三菱、貝島、あるいは、第一港運など大手の海運会社に所属することがあらかじめ決められていた。とはいえ、港運会社や海運会社の所有地ではなく、国鉄（当時）や若松市の貯炭場であったり、野積み場であったり、いくつかの形態があった。貯炭場の規模が限られていたので、五菱のような荷役会社が、その限界を超えて荷物を請け負うという訳にはいかなかった。というのも、請負の規模は、確保できる貯炭場の大きさに規定されているからである。大手の商社や炭鉱主であれば、直接自分の貯炭場をもっているのが一般的である。また、使用料については、たとえば、第一港運が借りていても、使用料を負担するのは荷主であった。「広大な土地を借りて荷物がなく、支払いができないという事態になると、荷役会社の負担は大きくなりすぎ

る」と、リスクを避ける意味でも、貯炭場を借りて使用料を払うようなことはしなかった。いずれにせよ、荷主が貯炭場の使用料を負担したので、貯炭場に多くの石炭のヤマを築くことができたのである。

続いて、栈橋に関しては、「十三番」というバス停留場の名前の由来と関連させて考えてみよう。

ゴンゾウが陸側から石炭の積み込み作業を行っているとき、パーンと大きな音が聞こえることがあるが、作業場によって「一番」「二番」「十三番」などと番号が付けられていた。「十三番」というのは、若松駅側から数えて13番目の国鉄の栈橋であることを示す番号である。番号はその先まで続くが、「一番」から「十七番」が国鉄の栈橋であったのであろう。「何番から何番までは、第一港運さんの作業員が作業しますよ」などと決めて、「貨車を据えて、その番号の上で貨車の下側（底）をはずして」船に積み落とす。貨車に残った石炭は、「ドーン、ドーン、ドーン」と叩いて落とした。そのとき、近くに大きな音が鳴り響くのである。後述するように、船上生活者の子供たちが、寄宿舍の児童ホームから船に帰るとき、岸壁からいくら声を張り上げても自船に届かなかったのは、このときの作業で出る音が大きかったからである。

鉄道と栈橋の関係は、『若松港湾小史』や『若松市史』（第2集）⁽⁸⁾の記述内容からうかがわれる。

筑豊興業鉄道会社によって直方―若松間の鉄道が開通する以前は、遠賀川川筋の石炭は川舩によって若松港に運ばれ、小型の帆走舩に「瀬取」り、あるいは、川舩より一時陸上げして貯炭したものを舩で陸下げていた。それらの舩は主に門司に送られたが、汽船に積み込む場合はすべて門司で行うことになっていた。貨車輸送が開始されてからも、当初は6、7トンの横開き貨車だけであり、鉄道構内の海岸に数台の貨車荷卸台を設け、横開き貨車から一旦荷卸台に雁爪ですくい移し、それを舩に担ぎ込んだ。ところが、1895年10月、鉄道会社によって石炭荷卸用10トンのスチームクレーンが設備された。これが、若松港における最初の機械設備であった。

翌年5月に至って底開き貨車となり、石炭荷卸台は、延長1187尺、高さ17尺、幅19尺の高架栈橋に変わり、横開き貨車も8、9トンの底開き貨車となり、荷卸の能率が非常に上がった。1898年3月には、同様、鉄道会社によって石炭荷卸用水圧ホイストクレーン2台が設置され、三井物産がその独占使用権を獲得することになった。設置当時は9トン貨車を荷卸していたが、『若松港湾小史』が発行された1929年当時には、15トン貨車の荷卸が可能となった。1902年12月には、戸畑側にも貨車輸送が開始され、石炭積出機関もこのころから、帆船、被曳船、汽船の3種となった。同じく1902年12月には延長2215尺、高さ19尺、幅38尺の若松側藤ノ木高架栈橋が完成した。1929年当時に新栈橋と称していたものがそれである。なお、旧栈橋は1924年10月に撤廃されていた。

これらのことから、貨車輸送の開始にともない、鉄道栈橋が修造され、貨車の形状が改造されたことが分かる。

筑豊炭鉱の発展にともない、大量の石炭が若松港に運ばれてくるようになれば、遠賀川とその支流を利用した川舩による輸送では対応できなくなる。つまり、水路の浅さや川幅の狭さ、川水を灌漑用水として利用するために設置された多数の堰による運行への支障などといった問題に加え、筑豊炭鉱からの出炭の急激な増大と市場の拡大は、これに相応しい近代的な輸送力の実現を要求したので、従来の川舩のような小輸送力では処理しきれなくなるのである。⁽⁹⁾したがって、川舩に代わる運送機関としての鉄道の敷設と、その鉄道の輸送にこたえる線路の拡充を含む、洞海湾における各種船舶の操業を円滑に行うための若松港の整備が緊急の課題となってくる。洞海湾における浚^{しゅん}疏^そ会社創設の動きに共鳴した石野寛平は、若松の和田源吉、和田喜三郎らの同意者30余名とともに、1888年11月、浚疏会社創立の上申書⁽¹⁰⁾を県へ提出した。要約すると以下になる。

今でも本郡吉田運河と若松港は不完全な状態である上に、年々土砂が流れ込み、水底が埋まるような状況に至っている。そのため、石炭やそのほか年々増加する物産の運搬に支障を来している。そのことを憂えて、あらゆる角度から考察した結果、このたび、浚疏会社を開設し、専ら社会的な利益の実現を基本に据え、運河と港湾の改良を企てることになった。そのため、若松港や他の有志者と協議して、別紙定款の通り浚疏会社創設を發起するという申し合わせがなされた。それにより、以後、……営業上のことに関しては、御庁の援助を受けなければ、成り立たないことが多々あると思われる。……

こうして、浚疏会社創立事務所は、若松港 626 番地において事務を開始し、翌 1889 年に入って具体的な築港設計に着手した。若松港の築港設計は、1889 年 7 月筑豊興業鉄道が、若松―直方間の鉄道敷設工事の開始決定を下したのと前後して着手された。始めは港口の浚渫だけであったが、測量の結果、防波堤を築造する必要性が生じた。そこで、改めて資本金 60 万円で若松築港株式会社を設立することとし、1890 年 5 月に認可となった。しかし、経済界の不況に直面して株式募集も難航し、依然として炭主の批判勢力も強固で前途を危ぶむ声が高かった。1892 年ついに資本金を半減し、工事計画を変更する一方、石野は平岡浩太郎の斡旋で岩崎弥之助、渋沢栄一らの支援を取り付けることに成功した。社長には石野が正式に就任し、若松築港株式会社は実質的にこのとき初めて成立した。⁽¹¹⁾この築港設計作業と併行して、資本金 60 万円、名称を「若松築港会社」とする会社を 10 月中に設立した。会社の体制が整うと、1893 年 9 月の株主構成には、黒田長成、藤勝和七、安川敬一郎、渋沢栄一、石野寛平などが名を連ねており、地場資本だけでなく、中央の財界人が参入してきたことが分かる。⁽¹²⁾

洞海湾の整備が進行すると、洞海湾や若松の景観も一変する。その様子を造船会社の稲益敏幸さんと

船食会社の中野種洋さんの話を中心にまとめてみよう。

筆者が小学生のころ、若松には海岸からほど近い場所に石炭が積み上げられた小ヤマが、数キロメートルにわたって点在していた。その場所は、筑豊炭鉱から輸送されてきた大量の石炭を一時ストックするための貯炭場であった。現在、景観は大きく変化し、跡地には集合住宅や公共施設が建ち並び、子供のころよく遊んだ「コウキブ」（当時の国鉄の工場）の野球グラウンド周辺は雑草でおおわれている。また、いつも利用していた「十三番」という名のバス停留所も今はない。その名称が石炭と深い関係があったことは、故郷を離れてはじめて知った。

ところで、稲益さんの父親は、福岡県久留米から小倉を経て若松にやってきて、1935 年には現在の地で造船会社を開業し軌道に乗せた。稲益さんが生まれる以前は、洞海湾の船は木造船ばかりで、それも主に舢舨であったと聞かされていた。また、当時は、筑豊の方から電車で輸送されてきた石炭を舢舨で新栈橋から運び出していたが、洞海湾には、それを積み込むための機帆船がひしめいており、その光景は、「いわゆる「花と龍」の時代ですね」と、当時の時代性と重なるところがあったという。ところが、稲益さんの代には石炭がまったくなくなって、大型本船が入港するようになると、今度は八幡製鉄、つまり、鉄の町に変わり、洞海湾は石炭の町から鉄の町に変わってしまった。さらに、洞海湾に若戸大橋が架けられると本船が入らなくなり、八幡製鉄の溶鉱炉があった敷地には、今ではジェットコースターが建造されるという変貌ぶりである。「若戸大橋から洞海湾を見下ろして見た。がらんがらんですよ。船の姿が見えん。で、当然ね、われわれの船のお医者さんも数が減った。船がいてこそ洞海湾だ」と語るように、洞海湾はまったく衰退してしまった。稲益さんは、造船会社のことを「船のお医者さん」になぞらえているが、これは、最盛期でも新造船より修理の仕事の方が多かった理由による。「若松の造船所は、新造船を造る暇ていうか、余裕」がなかつ

たので、修理主体となったのである。それほど、木造船の修理の依頼が多かったことを物語っている。若松では修理の仕事がマイナーなのではなく、むしろ、メインの仕事であり、修理の注文が多かったため、新造船を引き受ける必要はなかったのである。以前は、貨物船が長崎や各地から、それも木造船で洞海湾にやってきたが、今では機帆船や小型鋼船も荷物がなく、高速道路を利用する陸上のトラック輸送に取って代わられた。稲益さんが父親を手伝うようになってわずか60年の間に、洞海湾の同業者は、現れては消え、現れては消えて、社名や経営者も変更されるなど26社あった造船所が、現在では3社しか残っていない状況となった。稲益さんの話から、その景観の激変ぶりがうかがわれる。

若松が石炭の集散地として発展をとげる以前の様子は、1888年、福岡県出身で当時枢密院議長秘書官の金子堅太郎（後貴族院議員、法相）⁽¹³⁾が若松に立ち寄ったときの感想を記した資料から読み取ることができる。そこで、以下、要約して紹介することにしてしよう。

当時同地は人影もまばらな一村落にすぎず、会社や商店なども開設されていない。また、鉄道や汽船などの交通機関も不便で、海岸には海草・ごみがうずたかく積まれ、まさに辺鄙なさびれた村の景観を呈している。そのとき近在の有志者に招かれ、筑豊鉱業組合事務所に行ったところ、そこは、間口が3間ほどしかない、洋風の2階建ての建物であった。階段といえば、普通の梯子を垂直に立てたようなもので、それを階段と同様2階への昇降に利用しているのである。部屋の狭さにもただ驚くばかりである。……しかし、当時においては、この建物が村内で屈指の建物であるということである。

金子は若松近在の有志者の招きで若松にやって来たが、2階建ての筑豊鉱業組合事務所に入ったとき、垂直に近い階段と狭い部屋を見て驚いている。それ

でも、若松においては上等の部類に入る建物であるということに啞然とする。当時の若松は、目立った会社や商店もなく、鉄道や汽船など交通手段においてもきわめて不便なところであった。その景観に変化があらわれるのは、明治中期以降、筑豊炭鉱の石炭産業が興隆する時期まで待たなければならなかった。

前出『若松港湾小史』⁽¹⁵⁾によれば、若松が市町村制の施行によって若松町となったのは1891年2月1日のことで、当時の若松は、戸数813戸、人口2934人（前年1890年の統計）の小村にすぎなかったという。たとえば、1889年の村費をみると、経常費893円、臨時費265円、合計1158円という小規模な財政状況であった。ところが、わずか2年後の1891年の町費になると、経常費2404円、臨時費1986円、合計4390円とほぼ3倍近い数字を示している。その急激な成長ぶりがうかがわれよう。

前回の訪問から8年後の1896年に再び若松を訪れ、その変わり様を目の当たりにした金子は、次のような感想を述べている。⁽¹⁶⁾要約して記してみよう。

再び若松に赴いたとき、以前の一村落は一変し、繁栄して商工業の中心となっていた。高樓が軒を並べ、大きな家が甍を連ね、銀行あり、会社ありで街中は大変賑やかである。海岸は築港の工事を終え、海水は石堤で留められ、汽船、帆船は港内に集まり、その数は1万艘にもおよぶほどである。また、筑豊鉄道はすでに開通し、石炭の運搬に機動力を発揮している。とくに、その線路の多さは全国でも類をみないほどである。石炭は、その地を経由して内外各地に輸出されるが、その数量は毎月4億万斤に上るといふ。その繁盛振りを想像するとよい。9年前の景観と比べれば、まったく別の地区のようである。……

わずか8年の間に商工業が発達し、海岸は整備されて、湾内には1万艘にもおよぶ汽船、帆船が操業

する港湾へと変貌をとげたことを実感を含めて語っている。また、筑豊興業鉄道の開設により石炭輸送が発達し、敷設された線路の多さは全国でも類をみないと驚嘆する。ここには引用しなかったが、続けて、「数千艘の帆檣林立する」光景は、さながら「欧米文明国の港市を賭けるが如きの感あらしむ」と、若松は欧米の港町に匹敵するほどの町であると表現している。

ところが、何の変哲もない小さな漁村から、明治中期以降、わが国の近代化の一端を担うような石炭集散地として発展した若松洞海湾であったが、先の稲益さんが指摘するように、1970年前後を境にして、石炭産業の衰退とともに凋落の一途をたどるのである。

2 節 洞海湾における港湾輸送

(1) 港湾輸送を担うさまざまな船舶

洞海湾の主役は、港湾輸送に関わる船と人である。本節では、洞海湾において輸送に携わった船と人の動向を探ることにしよう。まず、船についてみていくことにする。

舩に関して船上生活の経験がある田上キサ子さんと荷役会社の中山さんの話を中心に解説してみよう。

田上さんの両親は、長く港運会社が所有する舩に乗り、洞海湾内や瀬戸内海などへ石炭を運ぶ仕事についていた。当然ながら、舩であるから自走はできず、曳き船である「ランチ」(タグ・ボート)に引っ張ってもらって目的地まで行くことになる。舩は、動力を備えている船とは異なり、船舶免許がなくても操縦することができた。多くは夫婦で乗り込み、ランチに曳航されて走行しているときは、妻が舩先について海上の様子をうかがい、夫が船尾にいて舵を取った。乳飲み子がいる舩では、妻が背中に負ぶって作業にあたったという。免許が要らないからといって、だれもが簡単に操縦できたわけではない。最も

むずかしいのは、接岸するときの舩の操作の仕方である。とくに、ランチとつながっているロープをはずしてもらうタイミングが重要となる。接岸間近になると、妻は後方の夫と合図しあって、岸にうまく着くタイミングを見計らい、ランチに「デッコ」と大声をかけて船員にロープをはずしてもらう。夫はその声に呼応して舵を巧みに操り、舩を無事に接岸させる。その場合、舩はブレーキがないので惰性だけで操作しなければならず、よほどのベテランでなければ、目的のところにきちんと着岸できなかった。こうした操作は、熟練した技術を備えていたことと、息のあった夫婦の協業であったがゆえに可能となったのであろう。

この夫婦は、海運会社をやめるとき、退職金代わりに舩2艘をもらったという。この話を中山さんにしたところ、正式な社員でなかったにもかかわらず、このような厚遇を受けたことに、中山さんは、「だれか船主がおったんでしょねえ。この人、オレのために働いてくれたんだから、これぐらいのことはしてあげないといけない」という気持ちであげたのではないかと推測された。そして、「そういう思いがほとんどじゃないですか。わたし一代この仕事をしたから、もう自分は引退するけれども、そんな時期に、じゃ、お金としてまとまったものはあげられないけれども、あんた、この先、これあげるから、これで食っていきなさいというような感じですかね」と語るように、そこには現在における契約とか、勤続何年であるから退職金はいくらとかいったような計算上の問題ではなく、海を生業の場とする人たちのあいだで結ばれていた何らかの信頼関係があったものと考えられる。

こうして2艘の舩をもらった夫婦は、そのうち1艘を引き続き自分たちの舩とし、もう1艘を2人いる男子に譲り渡した。2人の兄弟は1艘の舩を共同管理して輸送業務にあたったが、技術が未熟だったため、接岸のときに岸壁に強く打ちつけてしまい、舩をこなごなに壊してしまった。舩は免許が要らなかったのも、舩で働くにはそれほどの制約はなかつ

たが、やはり、長年の経験によって身に付けたすぐれた技術がなければ、操縦はできなかったのである。

このような艀のほかにも、さまざまな船が洞海湾での港湾輸送に携わった。古くは江戸時代から続く帆船を利用して物資を運んだ時期があり、そのとき使用された帆船を学術的には帆前船と分類している。⁽¹⁷⁾その後、前述した築港会社の設立や筑豊興業鉄道の開通などにより、若松港へ運び込まれる石炭が急増すると、それまでの1本マスト、45～100トン積み程度の帆船では対応しきれなくなった。そして、1904～05年の日露戦争後の石炭市場の活況にともない、帆船は次第に大型化していく。若松港では、1905年にはじめて3本マスト、200トン積の本格的な西洋船型帆船が現れた。明治末期までには、帆前船はほとんど姿を消し、1912年には、300トン積帆船が出現した。⁽¹⁸⁾さらに、1914年の第一次世界大戦の影響により、以後、石炭価格が高騰すると、再び帆船の改良が要請されるようになったため、海運業はそろって被曳船、補助帆船への転換を断行し始めた。1915年には、国内行の被曳船が多数洞海湾に浮かび、その船数も1915年と1916年とでは約2倍も増加する状況になった。注目されるのは、翌1917年に外国行帆船が現れたことである。この外国行帆船がボイラーに石炭を焚く、補助帆船のはしりであった。それは、依然として帆を主要機関としたもので、汽船の免許は不要であったが、物資の

搬送先が朝鮮半島、台湾、中国などであったため、石炭を焚く補助帆船では、玄界灘の荒波を越えるのは困難であった。そこで、1919年を頂点として、それ以後は、次第に石油を焚くものへと切り換えられ、1920、21年ごろには、ミニディーゼルを備えた補助帆船に取って代わられた。外国行の補助帆船としての役割を果たしたのは、1917年から1922年ごろまでであり、外国行きを主たる目的とする汽船にその役割を譲り、自らは国内の輸送に転じた。以後、昭和初期の政府の補助帆船切替奨励策とともに、大部分の帆船が補助帆船となり、1930年ごろには帆前船、帆船の時代を終えた。1935年になると、その補助帆船がマストだけを残して帆をたたみ、「補助」につけたエンジンだけで動く、機帆船へと大きく転換した。⁽¹⁹⁾こうして、帆船の形態の流れをみると、帆前船→帆船→補助帆船→機帆船と移り変わり、以後、機帆船が洞海湾においても主体となっていく。そして、この流れの中で、自らは走行できない被曳船や艀が出現する。

こうした変遷を経て、若松からの石炭海上輸送は、汽船、機帆船、艀、被曳船によって行われる。汽船輸送を担う汽船会社は、その大部分が中央大資本によって経営されたが、機帆船回漕問屋や荷役会社は、ほとんどが地場資本によって経営された。

そこで、『若松市史』⁽²⁰⁾掲載の統計表を加工して作成した表1-4から、船舶を利用した若松港の入港・

表1-4 船舶別若松港入港・出港の推移

(単位：艘)

		汽 船					帆 船				合 計
		石炭積船	雑貨積船	曳船・小 蒸気船	空 船	小 計	石炭積船	雑貨積船	空 船	小 計	
入 港	1893年	—	—	10	—	10	—	3,862	17,181	21,043	21,053
	1903年	—	2,124	2,800	13	4,937	—	5,449	52,211	57,660	62,597
	1913年	—	248	8,204	1,575	10,027	—	6,885	45,540	52,425	62,452
	1923年	151	757	12,648	1,910	15,466	429	7,407	31,130	38,966	54,432
	1933年	488	3,605	4,238	2,752	11,083	267	15,775	28,823	44,865	55,948
出 港	1893年	—	—	10	—	10	20,115	203	725	21,043	21,053
	1903年	12	2,124	2,800	1	4,937	57,001	375	284	57,660	62,597
	1913年	1,571	248	8,204	4	10,027	51,466	458	501	52,425	62,452
	1923年	1,730	587	12,648	501	15,466	35,191	2,147	1,628	38,966	54,432
	1933年	1,776	3,117	4,238	1,952	11,083	38,080	5,990	795	44,865	55,948

注)『若松市史』掲載の表を加工して作成した。

出港状況を把握してみよう。

同表では、入港・出港とも10年ごとの数字を掲げた。項目は、大きく汽船と帆船に区分される。両者の比較では、全体的に帆船の方が多く稼働していることが分かる。また、全体の稼働数の推移は、1893年と1903年を比較すると、21,053艘から62,597艘へと約3倍増加している。その後、1913年と1923年の比較では、1万艘弱の減少がみられるものの、稼働数にはそれほどの変化はない。次に、石炭積船に着目すると、汽船の部では入港、出港とも大きな数字は示さない。それに対し、帆船の部では、入船は皆無か、あっても500艘以下であるが、出船では帆船の全体の90%前後をしめ、年度によっては100%に近い数値を記録する年もある。これは、海を利用して若松港に石炭を運ぶ帆船はごくわずかで、逆に、若松から石炭を積み出す帆船が多かったことを意味する。帆船の部で空船が多いのは、その空船が石炭を積んで出港したためである。同表からもうかがわれるように、若松港では石炭輸送が中心であったが、雑貨積船も出入港していることは留意する必要がある。これは、各種の物資が若松港に入り、また、若松港からも出ていることを示すもので、とくに、1933年の増加率の幅が大きい。

(2) 港湾輸送に携わる働き手たち

ここでは、洞海湾で働く人たちの様子をうかがってみる。まず、中山さんの話を紹介することにしよう。

荷役作業のときに海に落ちた石炭を拾い上げて、それを売りに行くという話がある。その海に落ちた石炭をカイボタンといい、漢字では「海没炭」と書く。1人の助手と一緒にカイボタンのあるところを竿で刺して、先の方につけているロープを引っ張って5～6メートル前進すると、今度は引き上げて石炭を洗い、それを集めながら船の中に持ち込む作業を行う。「要するに、その石炭はもう、自分のものですから」と、カイボタンは拾った人のも

のになる。海上の本船へ石炭を積む場合、まず、岸壁から舳や機帆船に積み込んで本船まで運ばなければならないが、その作業中に海に落ちてしまう石炭がある。本来なら、「絶対に海に落ちるものしか拾ってはいけない」が、人から見えないところで、オカ(陸)の方で刺している者もいた。「わたしなんかの若い衆もそんなことやって、わたしが20歳ぐらいのときに、水上警察署に出向いて、それをもらいにいったことがありますねえ」と、荷役の経営関係者(当時は中山さんの父親が社長)は、警察に捕まった自社の若衆を引き取りに行くこともあった。

ゴンゾウ(陸の荷役労働者)や船の人は、海に落ちた石炭を拾うことはできなかったのも、ゴンゾウと船員が組んでそのようなことをすることはなかった。カイボタンを集める業者がおり、それは積荷作業しているゴンゾウとは別の業者であった。業者といっても営業免許をもっているわけではなく、船内掃除に従事する人たちが関係することが多かったようである。当時、そのような人たちを「ニゴウトリ」と呼んでいた。「若松から石炭を積んで大阪で荷揚げしたあと、機帆船が帰ってくると、沖で待っておき、その走っている機帆船に横付けして、若松に来るまで船内をきれいに掃除する。そういう人たちをニゴウトリといていた」と語るように、船内掃除の免許をもった人たちが、掃除するあいだにカイボタンを買い取る行為を行うのである。「要するに、ニゴウタンですね。イチゴウタンでなく、製炭ではなく、二号炭」、つまり、製炭でなく、雑炭を意味する。一号炭でなく、二号炭であるから、その名が付けられた。

若松のニゴウタンは、ずいぶんよい商売になったため、次には「ヤクザの人たち」が入ってきて、「トウタン」が始まったという。トウタン、つまり、「盗炭」であり、海に落ちた石炭を拾うのではなく、積んでいる船から直接盗むことを指す。「うちの父が懐中電灯をもって、夜中ずっとデッキをオモテからトモから見回っていた」が、あまり厳しくすると、「殺すぞっ」とか、「お前の船の鉄板に穴開けるぞっ」

とかいったりして、脅されたことがあった。しかも、その盗んだものを買い入れて、売るという商売もあった。彼らは、100 トンほどの比較的小型の船、水深は少し深めで、背が低い船を使って商売におよんだ。石炭を中に全部入れるという意味から、その船を「クラブネ」と称した。保安庁の船が摘発しようとするが、見つかると急いで接岸させ、船を捨てて逃げ出してしまふ。そして、船の持ち主は、直ちに船の盗難届を出して、自分がやったのではないという意思表示を行う。逃げた人たちは捕まらないので、船は盗難届を出した持ち主のところへ必ず返ってくる仕組みになっている。もともと船も盗んだものであるかも知れないが、そういう持ち主を束ねていた「親玉」も存在した。「親玉」は決して表に出ることはなかったが、若松の街が石炭で繁栄していたころは、このように暗躍する人たちが相当いたようである。中には、商才があって、芸能人やプロレスの地方興行を取りもつ人や、石炭に関する事業を興す一方で、「任侠道」を貫こうとする人も現れた。筆者が子供のころ、興業として美空ひばりや力道山などが若松にやってきたことを覚えている。そのような立場で、興業を催したり、事業に邁進したりする人たちを、中山さんの言に従えば、「インテリやくざ」というのであろうか。

荷役労働者の中には、全国を回る「港湾荷役のプロ」といわれるような、北は北海道から南は九州まで荷役の仕事をしてながら旅する者もいた。それは、「その土地、その土地を回ること、自分の文学を高める」ことを目的とする人であった。ほかにも、北樺太から沖縄までアンコ（大阪で使われる荷役労働者のこと）で歩きながら、詩を詠む人が若松に住みついた例もあるという。その人は火野葦平の友人でもあったらしく、中山さんは、「立派なゴンゾウ」だったと述懐している。このように、文学を志す「港湾荷役のプロ」や、詩をたしなむ「立派なゴンゾウ」がいた反面、犯罪を犯し、警察に追われて若松に流れ込んでくる者もいた。会社では、事情を詳しく聞かず、飯場に泊めて荷役の仕事につかせたという。

現代の社会通念では考えにくい、当時の時代性に加え、犯罪者をも包摂できる度量の大きさがあったのであろうか。

次に、港運会社の岡部秀年さんの話を紹介してみよう。

洞海湾は急激に発達した港であったため、治安がその速度に追いつけず、風紀は相当乱れていた。石炭産業の進展により、若松で働く意志さえあればいくらでも仕事はあった。むしろ、労働力不足の方が深刻な問題となったが、四国、山陰地方、九州の田舎の方から農家の二男、三男が大挙して、「若松港にすれば飯が食える」といって若松に流れ込んできて、不足する労働力を補った。火野葦平『花と龍』の主人公のモデルとなった玉井金五郎もその1人である。仕事は肉体労働のため疲労が激しく、毎晩強い酒をあおっては疲れを癒した。また、夜ごと博奕にふけり、気性の荒さから喧嘩も絶えなかった。とにかく、「僻地」の人たちの農家の二男、三男は、働き口がないので、若松にやってきて石炭関係の仕事にありつくことができた。「手っ取り早いでしょ、肉体労働は。学問が必要ある訳じゃないし、身体1つで働けると。身1つで働けますから。気性が荒い輩やから仕様がなくて、どうしても夜な夜な喧嘩が絶えない」と述べ、そこには、荷役に従事する人たちの性質が端的に表現されている。

以上、実際に荷役会社と港運会社の経営者からうかがった話を中心に説明を加えてみた。

洞海湾の港湾荷役に携わる労働者の出身地は、四国、山陰地方、九州などであった。それも、農家の二男、三男が多かった模様である。それでは、舢舨や機帆船の船主は一体どこからやって来たのであろうか。今回、ライフヒストリーを語ってくれた洪田さんと石橋さんの先代は、中国、四国地方の出身であった。また、自身が船主であった越智さんご夫妻も同様である。1945 年の統計⁽²¹⁾によれば、西日本における機帆船の船主 1993 人のうち、上位 5 位までの出身地は、順に山口 410 人 (20.6%)、広島 356 人 (17.9%)、愛媛 223 人 (11.2%)、福岡 207 人 (10.4%)、

佐賀 151 人 (7.6%) となる。この 5 位までの人数で全体の約 70% をしめる。注目されるのは、上位 5 位には入らないが、兵庫 131 人、岡山 51 人、香川 40 人の数字が示すように、全体的に中国、四国が多いことである。1 位から 3 位までも中国、四国であり、しかも、その大部分が、瀬戸内海に点在する島嶼と沿岸諸港の出身者であった。瀬戸内海出身者が圧倒的に多い理由として、瀬戸内海は波風が穏やかで、寄港地、良港、造船所、歓楽地を有するという交通上の利点、島嶼のもつ地理的環境によって早くから海上へ進出する形が整っていたこと、内湾沿岸で塩田が展開したため、石炭などの燃料を輸送する船が必要であったことなどといったその要因が挙げられる。⁽²²⁾ 瀬戸内海が湖のように波静かな海域で

あることは、多くの船舶関係者が指摘するところである。また、出身地 3 位の愛媛県のうち、郡別にみると越智郡が最も多く、同郡には大三島、大島、伯方島、弓削島などの諸島が所在する。これらの島は、中世には水軍越智氏の支配下にあった島であり、そのような歴史的背景が機帆船の出身者の多さと関係するのかも知れない。したがって、瀬戸内海の機帆船の船長が若松へやって来て、洞海湾で活動したことは当然予測できることである。また、江戸時代に存在した瀬戸内海の「家船」と関係があったのかも知れない。塩田についても、帆船時代は塩田の燃料として若松港から石炭を運んでおり、若松との結び付きは深い。

【注】

- (1) 瓜生二成「遠賀川流域に於ける石炭運送の史的展望—第一報 遠賀川の水運—」(『若松高校郷土研究会研究紀要』5号、1953年) 14頁。
- (2) 玉井勝則編『若松港湾小史』(若松港汽船積小頭組合刊、1929年) 45頁。筑豊石炭鉱業組合(当時は筑豊五郡坑業組合であったが、1890年鉱業条令発布後は「坑」を「鉱」に改めた)は、1885年4月の結成当初、筑前に遠賀、鞍手、嘉麻、穂波の4郡、および豊前の田川郡で別々に組合を設けたが、同年10月に各郡組合を連合する必要性から、直方町に5郡一体の連合会を開き、翌年1月より若松港に筑豊五郡鉱業組合取締所、および石炭一括販売所を設立した。組合総長には石野寛平が就任したが、同人が築港会社に転ずるにおよんで、稲垣徹之が総長となり、その後、数人の総長の変遷があった。『若松港湾小史』編集当時には、1895年11月に新築された組合事務所が修多羅の丘上に建っていた。
- (3) (財)西日本文化協会編『福岡県史』(通史編近代産業経済(2)、2000年) 366~368頁。
- (4) 前出(3)『福岡県史』370頁。
- (5) 高野江基太郎『日本炭礦誌』(1908年) 174頁の表で備考として記されている。
- (6) 隅谷三喜男『日本石炭産業分析』(岩波書店、1968年) 352~355頁。
- (7) 『九州石炭集散及賣買慣習取調報告』(東京高等商業学校、1905年) 12頁。本文中では、内容を要約して引用しているので、原文をここに示しておく。
若松ヨリノ送炭ハ主ニ大阪以西ニシテ、其門司ニ於ケル場合ト全然反対ノ現象ヲ示ス所以ノモノハ、蓋シ大阪以東ニ於テハ多少北海道炭、其他ノ競争アルコト固ヨリ其一因タラズンバアラズト雖モ、若松港ハ未ダ水浅クシテ汽船ノ出入甚ダ困難ナルガ為メ、従来送炭ハ凡テ和船ノ便ヲ藉ルヲ以テ大阪以東ノ遠隔ノ地ニ向ヒテハ、門司ノ汽船積ニ比シテ送炭ニ非常ノ日数ヲ要シ、而モ運賃比較的高価ナルコト其主因タラズンバアラズ
- (8) 前出(2)『若松港湾小史』53頁。若松市役所『若松市史』(第2集、1959年) 691頁。
- (9) 瓜生二成「遠賀川流域に於ける石炭運送の史的展望—第二報 明治以降の遠賀川の水運—」(『若松高校郷土研究会研究紀要』6号、1954年) 39頁。
- (10) 『若築建設百年史』(若築建設株式会社、1990年) 13~14頁。本文中では原文を要約しているので、資料的な観点から、読点のみを付した正文を示すと次のようになる。
浚疏会社創設之義に付上申
我々共、平素本郡吉田運河並ニ若松港湾ノ不完全ナル上ニ、年々土砂注入、水底埋埋ニ属シ、石炭、其他年々増加スル物産運搬ノ便ヲ欠クヲ憂ヒ、百方考按ヲ画シ候末、今度、浚疏会社ヲ設置シ、専ラ公利実益ニ基キ、運河並ニ港湾之改良ヲ企図センカ為、若松港、其他之有志者協議之上、別款之通創立發起申合整候ニ付而は、自今……営業上ニ就而は、御庁之御保護ヲ仰カステ叶ハサル儀モ多々可有之候、……
- (11) 永末十四雄『筑豊—石炭の地域史—』(NHK出版、1973年) 85~86頁。

- (12) 前出 (10)『若築建設百年史』31～32 頁。
- (13) 1853 (嘉永 6) 年、福岡藩士金子清蔵の長男として筑前国早良郡鳥飼村 (現 福岡市中央区鳥飼) に生まれた。1870 年、藩命により東京に遊学し、さらに、翌年、旧藩主黒田長知に随行してアメリカに留学し、ハーバード大学で法律学を修め、1878 年帰国、東京大学予備門の教員となった。1884 年、宮中に制度取調局が設置されるとその局員となり、諸制度の創設に関与し、1885 年には総理大臣秘書官となり、翌年から伊藤博文のもとで井上毅、伊東巳代治らとともに憲法・皇室典範ならびに憲法付属の諸法典の起草にあたった。1889 年の憲法発布後、議会運用の実情調査のため外遊、1890 年に初代の貴族院書記官長となり、貴族院議員にも勅選された。以後、政府官僚の要職を歴任し、1900 年、政友会を基礎とする第四次伊藤内閣の司法大臣となった。日露戦争に際しては渡米してハーバード大学の級友ルーズベルト大統領と折衝、さらに、アメリカ国内の世論工作にもあたった。以後、伊東巳代治とともに枢密院の長老として活躍し、1927 年の台湾銀行救済問題、1929 年の不戦条約、翌年のロンドン海軍軍縮条約の批准などでは政府批判の立場をとった。また、天皇機関説問題がおこると、明治憲法起草者の一人として機関説を批判した。その間、臨時帝室編修局の総裁として『明治天皇御紀』を編修し、1933 年に完成させた。一方、維新史料編纂会の総裁として『維新史料』などの編纂にあたり、1941 年一応その任務を終えた。翌 1942 年、90 歳で没した。
- (14) 小野天民編纂『若松繁昌誌』には、そのときの印象を次のように記している。本文中では要約して引用しているので、原文に読点・中黒を付した正文を以下に示しておこう。
- 当時同地ハ人烟稀疎僅々タル一村落ニ過キス、会社・商店等ノ設ケナク、又、鉄道・汽船等ノ便モナク、海岸ニハ海草・芥塵堆積シテ、真ニ僻陋、寒村ノ光景ヲ呈セリ、既ニシテ近傍有志者ノ招待ニ依リ、筑豊鉱業組合事務所ニ臨ムニ、僅ニ間口三間許ノ西洋造ノ二層屋ニシテ、其階段ノ如キハ、殆ト普通ノ梯子ヲ直立シテ、昇降ニ便ナラシムルニ似タリ、其室内ノ狹隘ナルコト実ニ驚クノ外ナシ、……然レトモ、当時ニ於テハ、是レ村内屈指ノ建物ナリシト云フ、……
- (15) 前出 (2)『若松港湾小史』28 頁。
- (16) 前出 (14)『若松繁昌誌』。注 (14) 同様、原文に読点のみを付した正文を以下に示しておく。その場合、必要に応じてルビも付した。
- 再ヒ若松ニ赴キシニ、嚮ノ一村落ハ変シテ殷阜ナル商工ノ中心ト為リ、高樓軒ヲ並ヘ、大廈甍ヲ連ネ、銀行アリ、会社アリテ満街頗ル熱鬧ヲ極メ、海岸ハ築港其工ヲ竣ヘ澆ラスニ石堤ヲ以テシ、汽船、帆船港内に雲集シ、其数一万ニ及ハントス、又、筑豊鉄道ハ既ニ成リテ、石炭運搬ノ便大ニ開ケ、殊ニ其軌道條数ノ夥多ナルハ、全国未タ曾テ他ニ其比ヲ見サル所トス、石炭ノ如キハ此地ヲ経テ、内外各地ニ輸出スルモノ毎月四億斤ノ多キニ上レリト云フ、繁盛ノ状想フ可シ、之ヲ九年前ノ光景ニ比スレハ、真ニ別寰区ノ觀アリ……
- (17) 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) 1 頁。
- (18) 吉開和男「若松港における機帆船発達前史」(『若松高校郷土研究会研究紀要』5 号) 47～48 頁。
- (19) 吉開和男前掲論文 (18) 51 頁。
- (20) 若松市役所編『若松市史』(1974 年 (1937 年初版の復刻版)) 後編 108～113 頁。なお、1893 年から 1919 年までのデータは、玉井勝則編『若松港湾小史』60～61 頁にも掲載されている。『若松市史』の表は、『若松港湾小史』にもとづき、1920 年以降のデータを加えて作成されたものと考えられる。
- (21) 吉開和男前掲論文 (18) に別表として掲載されている。52 頁。
- (22) 吉開和男前掲論文 (18) 46 頁。