

## 第2章 洞海湾若松港における船舶輸送

森 武 磨

### 1 節 若松港の船舶

東映のヤクザ映画の傑作、マキノ雅弘監督の『花と龍』（主演高倉健）が上映されたのが1969年である。この原作は、火野葦平により1953年に刊行された同名小説である。

私は今回若松洞海湾研究プロジェクトが始まってから、この原作と映画を初めて見た。それまではヤクザ映画はあまり好きではなかったからである。しかし、『花と龍』の舞台は若松であり、若松の荷役労働者、沖仲仕を組織する玉井組の組長玉井金五郎と妻まんを主人公とする話は、若松研究にとって有意義なテキストであることが分かった。

玉井金五郎とまんは、火野葦平、本名玉井勝則の両親であり、『花と龍』は両親に捧げる物語である。ハイライトは、昭和恐慌期真っ只中の1931年（昭和6）、日頃何かと喧嘩を繰り返してきた陸上荷役＝陸仲仕（ごんぞう）を組織した「連合組」と、海上荷役＝沖仲仕を組織した「協同組」の対立を克服するために、「ごんぞう」の立場を代表する「連合組」の玉井金五郎が、沖仲仕の立場を代表する「協同組」の岡部亭蔵のところに、ピストルを持って単身乗り込む場面である。このような死を覚悟した金五郎の度胸・男気が、連合組と協同組の荷役労働者の統一行動をもたらし、ストライキによって荷主（石炭会社）と石炭仲仕請負業者を追い詰め、荷役労働者に勝利にもたらすことになる。ここに若松港の石炭積出をめぐる荷主―請負業者―組組織―仲仕労働者の階層的支配関係が動揺する様子を見事に描いている。

火野葦平は、小説だけでなく1929年には『若松

港湾小史』を書いている。<sup>(1)</sup>これは地元郷土史として「若松港汽船積小頭組合記録」の序論をなすものであったが、本論は刊行されず、この序論として書かれた若松港汽船積小頭組合から刊行されたものだけが残された。若松港汽船積小頭組合とは、当時玉井金五郎が組合長を務めた組織のことである。この中で火野葦平は、石炭積出の若松港の概要を九州石炭業の歴史から始めて、若松港の歴史と石炭荷役から汽船積小頭組合の創立までを書いている。本論の「組合記録」が出版されなかったのは残念であるが、若松港湾史として、まとまったものとしては、もっとも古いものの一つである。

若松港の研究論文としては、戦争直後から地元で精力的にこの問題に取り組んできた吉開和男の諸論文がある。その中の論文に次のような文章がある。

「若松港が日本の石炭基地として発達してきた70年の歴史は、極言すれば機帆船発達の歴史であり、機帆船は長く若松港の象徴として、人々の脳裏にやきつけられている。そしてこれら機帆船、被曳船の運航と回漕を業とする人たちの経済的活動は、また今日の若松市の経済と社会を動かし人情の帰趨を決定し、その風土的特質を決定する一つの側面である。<sup>(2)</sup>」

若松港の機帆船と回漕業に関する人々が、この地域の人情と風土的特質を決定したという指摘は鋭い。火野葦平が『花と龍』で仲仕（ごんぞう）を描くことで若松の風土を活写したように、吉開和男は機帆船と回漕業から若松の姿を明らかにした。

また近年、この時代の若松港湾労働者と荷主の関係を対象に、本格的に若松港湾荷役の歴史を明らかにしたのが、木庭俊彦「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役」<sup>(3)</sup>という力作論文がある。ここでは、

これら先行研究を前提にして、以下、機帆船、船大工ら、海の生活者（海民）の実態を、聞き書き、オーラルヒストリーを通して明らかにしていきたい。

### （１）若松洞海湾輸送の概要

江戸時代、筑豊炭田の開発と遠賀川から運河堀川を経由して若松に達する道筋ができる。明治中期には筑豊炭の石炭積出港となった若松港は、その後、石炭の海上輸送を通して急速な繁栄の時代を迎えた。

若松に町制が施行された1891年（明治24）に、筑豊線若松―直方間が開通し、翌々年には直方―飯塚間が開通する。筑豊―若松の石炭輸送は、運河を通した水運から鉄道に切り替わった。ほぼ同じくして1890年には、若松築港株式会社が創設され、若松港の港湾建設・整備事業が開始され、筑豊炭鉱の石炭積出港としての地位を確立する。さらに1897年洞海湾八幡市に官営八幡製作所が着工、1901年操業開始されると洞海湾の工業化は飛躍的に発展する。この時代を起点として若松港の近代史が始まる。

市制が施行された1914年、大正の初めには2000隻を超えた川船は大正の終わりには500隻になったという。川船から鉄道への切り替えである。貨車による石炭輸送は、鉄路を通して東京、大阪、名古屋と3大工業地帯を結んだが、瀬戸内海を経由して大阪方面への輸送は、汽船、機帆船が活躍した。鉄道より安く、確実に、港に直接に運ぶことができたからである。

日本の石炭需給関係は、北九州炭と北海道炭が販路を二分し、北九州炭は北上して、太平洋岸では京浜地方まで、日本海方面は北陸地方まで拡大したという。それ以北は北海道炭の勢力範囲である。若松の石炭仕向地は、阪神地方を第1として、中国、四国などの瀬戸内海沿岸地方がこれに次ぐ。遠く名古屋、京浜地方から、一部は塩釜まで行くこともある。日本海沿岸では北陸の敦賀から新潟まで達するという。

この時代洞海湾には、帆檣<sup>はんしょう</sup>が林立し「出船入船

千隻」という賑わいを呈したという。大正期の洞海湾の風景を「港湾数十の汽船、数百の帆船、数千の小舟、湾内一帯は帆檣林立をなし、中央航水路曳艇の連馳<sup>(4)</sup>雁行の如く」と表現された。

ここでいわれている、数十の汽船とは、内航・外航の大型汽船を指し、数百の帆船とは風力で動く帆船のことである。数千の小舟とは動力を全く持たない石炭を積んだ舢舨<sup>はしけ</sup>のことである。最後の中央航水路の曳艇とは、水路案内の曳船であり、舢舨を引っ張る船を指している。

帆船は、もともと江戸時代の千石船を基礎にしたものであり、風力によって動く帆船で、20トン～200トンぐらいの小さい和船であった。株式会社による経営規模が大きい汽船と違い、個人営業の運送会社といっていい。家族労働力による一杯船主の所有であり、家業である。

帆船は主に若松市のメインストリートである中川通りの突き当たりが船溜まりとなっており、そこから貯炭場のある藤の木棧橋まで数百の機帆船が白い帆柱を立てて停泊し、ヨットレースのように真っ白に見えたという。中川の船溜まりは、のちに大阪商船の岸壁となるが、市営の倉庫が並び、機関車の引込線が中川通りからつけられ、若松港の中心である。

帆船の近代の歴史については、吉開和男「若松港における機帆船発達前史」に詳しい<sup>(5)</sup>。明治中期までは江戸時代の帆前船の継続で、1本マストの丸型の千石船、和船であったのが、帆船は改良され、日露戦争後に200トンクラスの3本マストの西洋式帆船が現れ、明治末年に江戸時代以来の帆前船は姿を消したという。1917年以降帆船改良の機運が高まり、ボイラーで石炭を焚き、朝鮮、台湾、中国に向かう改良帆船が登場する。1920年代からはさらに石炭から重油に切り替わり、蒸気エンジンからディーゼルエンジンに転換していった。これを補助帆船の時代という。こうして1930年頃には風力だけの帆船は姿を消していった。さらに1935年以降は、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、被曳船の時

代へと大きく転換していった。すなわち、帆船の歴史は、帆前船、帆船、補助帆船、機帆船の時代へと変化するという。

第一次世界大戦後、若松港に停泊する帆船は、「林立する艇帆船の檣風景は壁の如く空隙なく、欧州戦後ハンブルグを凌いで世界第一と称せられる」といわれた。<sup>(6)</sup>

汽船の発達も著しい。当初 20 トン～100 トンの帆船から出発した若松洞海湾も、若松築港の開発により、1900 年代には 2000 トンの汽船が入港できるようになり、1926 年に入港した神戸丸は 1 万 2000 トンに達し、その他 5 万トンクラスの汽船が多数入港するようになった。

といっても浅瀬のために接岸することは困難で、沖に停泊し岸から汽船には艇で運搬した。1950 年代でも、わが国の港湾で汽船の出入りできるものは 90 港であるのに対して、機帆船の出入りできる港は 900 港、さらに瀬戸内海沿岸で汽船が停泊し荷揚げできる港は 5、6 港という。<sup>(7)</sup>

艇のかつての役割は、川舩（五平太船）により、筑豊から送られてきた石炭を若松港に陸揚げすることであった。鉄道が開通してからは、貨車で筑豊から運ばれてきた石炭を、高架栈橋で貨車の底の扉を開いて、若松駅や藤の木貯炭場に落とした。その新栈橋から荷役労働者＝仲仕（ごんぞう）が艇に積み込み、さらに沖の汽船の横腹に雛壇を組んで、沖仲仕が一斉に積み込んだ。そのあと、石炭など積み込んだ汽船は、ようやく洞海湾を出航し、阪神など各地の港に輸送したのである。

若松は戸畑と違い、汽船の岸壁への横付けが不可能な浅瀬であったため、初めは帆船、後には小さな機帆船で岸に横付けするか、汽船まで石炭や雑貨を運ぶ艇に頼ることになったという。このような洞海湾の条件が大きく影響して、機帆船や艇の船上生活者が若松に多数集まることになったのである。<sup>(8)</sup>

以上のように、洞海湾は汽船、機帆船、艇、曳船が行きかう一大交通の要衝であり、活況を呈していたのである。このような洞海湾の景観は、港湾労働の機械化が進展する 1950 年代まで続いた。

われわれが今回オーラルヒストリーの対象としたのは、機帆船や艇を家として船上生活をしている人々である。この機帆船に乗っている子供たちや、艇で生活する子供たちが、1929 年に設置された若松海員児童寄宿舎に収容されて、小学校教育、義務教育を受けるようになった。

## （2）若松港出入港種別船舶数

次に、若松港の出港種別船舶数を明らかにする。

表 2-1 から若松港から出港する船舶の種類に関して 1893 年（明治 26）から 1933 年（昭和 8）までの統計が分かる。

これによると、若松港の出港船舶は汽船と帆船に区別されている。汽船の中に石炭積船と雑貨積船、そして曳船・小蒸気船が入っている。汽船と区別される帆船は石炭積船と雑貨積船に分かれる。

汽船と帆船では、1905 年から 1930 年にかけて汽船が増加し、帆船は、汽船の 9 倍差から 2 倍差にまで減少する。1930 年から 1933 年の昭和恐慌

表 2-1 若松港出港船舶数累年一覧表

| 年度   | 汽 船   |       |         |       |        | 帆 船    |       |       |        |        |
|------|-------|-------|---------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
|      | 石炭積船  | 雑貨積船  | 曳船・小蒸気船 | 空船    | 計      | 石炭積船   | 雑貨積船  | 空船    | 計      | 合計     |
| 1893 |       |       | 10      |       | 10     |        |       |       |        | 10     |
| 1900 | 42    | 2,019 | 2,969   |       | 5,030  |        |       |       |        | 5,030  |
| 1905 | 254   | 1,089 | 4,198   |       | 5,541  | 48,410 | 222   | 300   | 48,932 | 54,473 |
| 1910 | 1,175 | 694   | 5,121   | 3     | 6,993  | 44,501 | 434   | 448   | 45,383 | 52,376 |
| 1915 | 1,516 | 617   | 7,144   | 3     | 9,280  | 43,081 | 721   | 568   | 44,370 | 53,650 |
| 1920 | 2,202 | 315   | 15,629  | 502   | 18,648 | 36,592 | 1,474 | 2,585 | 40,651 | 59,299 |
| 1925 | 1,986 | 927   | 12,632  | 679   | 16,224 | 35,244 | 2,207 | 1,540 | 38,991 | 55,215 |
| 1930 | 1,789 | 3,537 | 11,185  | 1,251 | 17,762 | 32,530 | 3,508 | 1,359 | 37,397 | 55,159 |
| 1933 | 1,776 | 3,117 | 4,238   | 1,952 | 11,083 | 38,080 | 5,990 | 795   | 44,865 | 55,948 |

（出典）『若松市史』若松市役所、1937 年、112 頁

表 2-2 若松港入港船舶数累年一覧表

| 年度   | 汽 船  |       |         |       |        | 帆 船  |        |        |        |        |
|------|------|-------|---------|-------|--------|------|--------|--------|--------|--------|
|      | 石炭積船 | 雑貨積船  | 曳船・小蒸気船 | 空船    | 計      | 石炭積船 | 雑貨積船   | 空船     | 計      | 合計     |
| 1893 |      |       | 10      |       | 10     | —    | 3,862  | 17,181 | 21,043 | 21,053 |
| 1900 |      | 2,019 | 2,971   | 42    | 5,032  | —    | 7,403  | 41,938 | 49,341 | 54,373 |
| 1905 |      | 1,099 | 4,198   | 257   | 5,554  | —    | 7,235  | 41,707 | 48,942 | 54,496 |
| 1910 |      | 694   | 5,122   | 1,178 | 6,994  | —    | 6,716  | 38,667 | 45,383 | 52,377 |
| 1915 |      | 617   | 7,144   | 1,519 | 9,280  | 321  | 5,090  | 38,959 | 44,370 | 53,650 |
| 1920 | 124  | 602   | 15,629  | 2,293 | 18,648 | 594  | 8,630  | 31,427 | 40,651 | 59,299 |
| 1925 | 280  | 1,062 | 12,632  | 2,250 | 16,224 | 426  | 7,195  | 31,370 | 38,991 | 55,215 |
| 1930 | 454  | 3,833 | 11,185  | 2,290 | 17,762 | 205  | 11,867 | 25,325 | 37,397 | 55,159 |
| 1933 | 489  | 3,605 | 4,238   | 2,752 | 11,084 | 267  | 15,775 | 28,823 | 44,865 | 55,949 |

(出典)『若松市史』若松市役所、1937 年、109-110 頁

期には汽船が減少し、帆船が増加する逆転現象さえ見られる。とくに不況期に曳船・小蒸気船が急減している。この時代は、汽船が増加しているが、圧倒的に帆船が優位である。帆船を通して若松港から石炭を積み出しているといえる。

明治から大正の初頭は、石炭の積出は帆船の時代であった。吉開和男によると、明治 30 年代(1900 年代)は帆前船 5 万隻が若松に終結したという<sup>(9)</sup>。

汽船が少ないのは、炭種の多様性のために汽船への大量荷役が困難であったこと、若松駅及び藤の木貯炭場が狭小で大量積出に不都合であったこと、また気象条件など汽船の不定期入港のため貨車の留置用意が困難であったことが挙げられる。このため、汽船より帆船の方が機動的効率的であったという<sup>(10)</sup>。

汽船で見ると、1905 年までは、積出では石炭より雑貨の方が多いが、1915 年以降は石炭が急増する。帆船では石炭は 1905 年から減少している。次第に石炭輸送における汽船の役割が増加している。汽船への石炭の積込は、接岸できない沖停泊のために、舳による荷役労働を必要としており、1925 年では汽船積出の約 6 割が舳を利用していたという。

この時代の荷主について簡単に述べておくと、1923 年までは三井物産、1924 年から 1934 年までは三菱鉱業が最大の積出高を誇っていた<sup>(11)</sup>。古河鉱業に加えて、安川、松本、貝島など地元筑豊の炭鉱財閥たちが荷主の中心である。それに中小の炭鉱業者が多数存在した。

次に、若松港の入港種別船舶数を明らかにする。

表 2-2 から若松港に入港する船舶の種類に関して 1893 年(明治 26)から 1933 年(昭和 8)までの統計が分かる<sup>(12)</sup>。

汽船と帆船の比較では、1893 年から 1933 年のすべてにわたって帆船の比重が大きい。しかし最初 10 倍差であったのが 4 倍差まで汽船の比重が大きくなっていることに注目したい。汽船化が進んでいるのである。

出港の積荷が石炭であるのに対して、入港の積荷は、雑貨を積んで降ろし、または空船で若松港に到着して、石炭を満載して出港することになる。

注目すべきなのは、雑貨を積んで、入港している船舶がかなり多いことである。また汽船より帆船に圧倒的に多いことが分かる。

汽船の中に入っている曳船・小蒸気船は、1893 年から 1919 年の第一次世界大戦期をはさんで急激に増加している。これと比べると汽船の雑貨積込は減少している。この時代は曳船・小蒸気船の時代である。蒸気力、いわゆる焼玉エンジンによる動力化が進んだといえる。といっても、雑貨を運んで若松に入港する船では帆船の比重が大きく、汽船化はまだままだであった。また帆船は明治末年がピークといわれるように、帆船が根強く活動していた。

雑貨の種類はこの表では不明であるが、若松産の主食は市民を 2 か月さえも賄うことができないほどであったので、主食の米、麦、など食料品を移入していた。さらに蔬菜類も含めたこれら食糧は、北陸、宮崎、佐賀、県内では筑後地方に求めたという<sup>(13)</sup>。また、日用雑貨も当然、阪神地方から流入したもの



と思う。これらが曳船、小蒸気船、帆船を通して若松港に入港してきたのである。

以上のように、明治後半から大正初頭の時代、若松港の出港、入港の船舶では、帆船の比重が大きく、第一次世界大戦以降、帆船の動力化が進み、汽船も増加していった。しかし、まだまだ帆船の役割も大きく、汽船の比重は小さい。

このため、帆船、被曳船、小蒸気船、舢舨などの船上生活者が若松港に集中していた。彼らは家族ぐるみで船上生活を送っていた。これら帆船、動力船、舢舨に住む船上生活者を相手に、日用品や水を売るための小さな伝馬船が、これらの船々を縫って廻る沖商（ウロさん）として活躍していた。<sup>(14)</sup>洞海湾の風景の懐かしい時代である。

1914 年、第一次世界大戦開始の時に若松は市制を施行するが、1921 年には第 2 種重要港湾に指定され、工業港としても全国的地位を築く。1891 年筑豊鉄道の若松開通を起点として、第一次世界大戦の好景気をステップボードとして、1921 年までが若松港の第 1 期黄金時代であった。

昭和の戦争の時代になると、若松港の種別船舶はどう変化するのだろうか。表の 2-3 を見てみよう。

明治・大正期と比較して、昭和の時代を比べてみると、石炭の輸送は完全に汽船の時代になっている。1940 年に汽船が 40.6% と機帆船の 38% を陵駕している。戦争直後でも汽船が機帆船の石炭輸送量を超えている。しかし、戦争直後に帆船は増加しており、燃料不足の中で逆に輸送量が増加している。その割合は機帆船に匹敵するほどである。汽船、機帆船優位は変わらないが、帆船の戦争直後の増加に注目したい。

1938 年に若松港は県営港として発足し、1942 年に若松港は第 1 種重要港として認められ、出入船舶・貨物量は全国 1 位となる。<sup>(15)</sup>この 1930 年代の日中戦争から、1940 年代のアジア・太平洋戦争の時代は、若松・洞海湾の軍需を中心とした工業化の時代であり、若松港の第 2 期黄金時代であった。

敗戦直後は燃料不足を反映して、帆船が復活して

表 2-3 船種別石炭輸送量割合 (%)

| 船の種類 | 1940 年 | 1947 年 |
|------|--------|--------|
| 汽船   | 40.6   | 34.9   |
| 機帆船  | 38.0   | 28.8   |
| 被曳船  | 12.6   | 11.9   |
| 帆船   | 8.8    | 24.4   |
| 計    | 100    | 100    |

(出典)『私たちの若松』若松商工会議所、1949 年

いることは興味深い。

また、「被曳船」が 1940 年から 1947 年にかけて 12% 近くを占めていることにも注目したい。すなわち、「小蒸気船」、いわゆる焼玉エンジンによる曳船によって、舢舨を連ねて石炭積輸送が行われているのである。石炭輸送は港での仲仕による舢舨での石炭積込だけでなく、石炭を積んで曳船で近海輸送、内海輸送する舢舨があり、その中で生活する船上生活者が、戦争中から戦後にかけてかなり存在することが分かる。しかし、1949 年から汽船優先策が実施され、機帆船に対する燃料油の大幅な削減が実施された。これ以降汽船優位の体制が決定する。<sup>(16)</sup>

だが、1950 年代でも一気に汽船化が進むわけではない。1954 年の全国輸送機関別石炭輸送高では、鉄道、汽船に次いで機帆船が 20% を占める。とくに若松港での石炭積出における木船、機帆船の輸送高は全国機帆船輸送の 35% を占めるという。<sup>(17)</sup>

若松の機帆船のトン数別隻数では、50 トン～100 トンが 1124 隻中の 650 隻で 58% を占め一番多い。次いで 100 トン～200 トンが 24% である。いわば戦後も小規模な家族経営での家業としての船上生活者が多数存在していること示している。<sup>(18)</sup>

戦後の若松港の石炭海上輸送は、まだ機帆船輸送に依存していたのである。若松港の積出炭のうち、1952 年でも 55.8% が機帆船によるものである。若松港に停泊する機帆船は普通 1000 隻、航海中のものが 1000 隻、揚地に停泊するものは 1000 隻で、合計 3000 隻が若松を拠点としていた。機帆船の稼働は若松－阪神間を月に 2.3 回から 2.5 回航海したという。<sup>(19)</sup>

これら木船の機帆船が、鋼船に代わるのは1965年以降である。

### (3) 海運業者

若松の海運業者を表2-4に掲げた。

これによると若松市に登録された海運会社は33に及ぶ。飯野海運、大阪商船、川崎汽船、日本郵船、三井船舶、三菱海運、山下汽船と名だたる大会社が石炭積出港・若松に支店を置いていることが分かる。これら汽船会社はすべて株式会社である。

なお若松に本店を置いている汽船会社は、鶴丸汽船、東洋海運、岩田海運だけである。これは支店、出張所、分室のような形を取らないものを挙げたが、これらが若松を本拠としていたかは正確には分からない。支店・出張所・分室は30、本店3であり、

表2-4 若松海運業者(1954年)

| 会社名          | 所在地  |
|--------------|------|
| 旭海運若松出張所     | 安政町  |
| 飯野海運若松支店     | 浜    |
| 大阪商船若松支店     | 新地   |
| 川崎汽船若松支店     | 本町   |
| 神原汽船若松出張所    | 新地   |
| 協和汽船若松出張所    | 新地   |
| 高知汽船若松出張所    | 安政町  |
| 新日本汽船若松出張所   | 本町   |
| 扇興運輸若松支店     | 本町   |
| 第一汽船若松支店     | 南海岸通 |
| 大同海運若松支店     | 海岸通  |
| 大洋海運産業若松出張所  | 南海岸通 |
| 田淵海運九州支社     | 恵比寿通 |
| 辰巳商会若松出張所    | 紺屋町  |
| 中央汽船若松支店     | 元海岸通 |
| 鶴丸汽船         | 紺屋町  |
| 照国海運若松出張所    | 本町   |
| 東邦海運若松出張所    | 南海岸通 |
| 東洋海運         | 本町   |
| 栃木汽船若松支店     | 東海岸通 |
| 内外海運産業若松出張所  | 海岸通  |
| 中村汽船若松支店     | 新地   |
| 日正汽船若松出張所    | 船頭町  |
| 日鉄汽船八幡支店若松分室 | 南海岸通 |
| 日東商汽若松出張所    | 新地   |
| 日本郵船若松支店     | 南海岸通 |
| 三井船舶若松支店     | 新地   |
| 三菱海運若松出張所    | 本町   |
| 三井近海汽船若松出張所  | 新地   |
| 山下汽船若松支店     | 海岸通  |
| 山下近海汽船若松出張所  | 海岸通  |
| 北日本若松出張所     | 新地   |
| 岩田海運         | 本町   |

(出典)『洞海湾港湾要覧』洞海湾研究会、1954年、62-63頁

全国的汽船会社の支店である。以上から海運会社がほぼ外部資本であり、しかも日本を代表する大手の汽船会社がほとんど若松に支店を置いているということは注目すべきことである。

その支店、本店の所在地は、新地8、本町7、南海岸通5、海岸通4、東海岸通1、元海岸通1、安政町2、浜1、紺屋町2、恵比寿通1、船頭町1である。新地が一番多く8、次いで本町7、海岸通りが合わせて10ある。海岸通から新地、本町に海運会社が集中していることが分かる。

この海運会社を中心になって荷主(石炭会社など)の契約で全国、または海外に商品を輸送する。この荷主と海運会社の間に立って、港湾内で積荷の揚げ降ろしと、陸から船を通して汽船に積み込む作業を行うのが、港湾倉庫業者、回漕業者であった。倉庫業者については第3章で述べられているが、ここでは回漕業者について触れておこう。

1954年の調査では、回漕業者は若松では86社を数える。<sup>(20)</sup> 天本商店、東興業海運部、旭組海運、伊藤商店、今本商店、上野益蔵商店、植山海運、大松商店などである。これらは小規模な個人商店であり机1脚、電話1本というものも少なくない。

大手の回漕業では、特定の大手石炭会社のもとに、直属の船主組合を支配して、その回漕に当たるものがある。機帆船も多数自己所有する。石炭の月間3万トン輸送を手掛ける。

若松の港運運送会社で、船回漕、沿岸荷役、船内荷役の一貫した作業を行う会社は、第一港運、鶴丸汽船、三和石炭、山九であり、いずれも三井、三菱、古河、住友など財閥系の炭鉱会社と直結していた。<sup>(21)</sup>

これに対して普通の回漕業者は一定の中小荷主を持ち、出入り船舶のために積荷の斡旋、広く船主のために荷主の斡旋を行い、航海に付随する一切の業務、船主への金融、運賃の受け払い、その他官庁との連絡など取り扱うという。取り扱う機帆船も10隻、500トン程度の小規模なものから、汽船を含め40隻以上、2万トンの大規模な回漕店まで多様である。<sup>(22)</sup>

これら港運会社は大資本の支配下にあるものも、中小の個人経営もあるが、土着資本として経営されていることが特徴である。

回漕業者（港湾倉庫業含む）は、荷主と汽船・機帆船の間を仲介し、その傘下の請負業者と、組に組織される仲仕、荷役労働者を動員した。このように、石炭輸送、雑貨輸送には、汽船会社でなく、自家営業の機帆船に乗った輸送業者が多数存在する。機帆船主は小規模な独立自営業者であるが、彼らも仲仕の労働者を必要とする。こうして、荷主—汽船・機帆船—回漕業者（倉庫業含む）—組—仲仕労働者（ごんぞう）の関係が形成されたのである。

では、次にこれら若松・洞海湾輸送の担い手たち、船上生活者たちの実態を聞き取りから明らかにしていきたい。

## 2 節 船大工と機帆船主の輸送体験

### （1）船大工と造船の話

藤の木新栈橋近くで、造船業を営む稲益造船株式会社の稲益敏幸氏から、洞海湾の造船業の歴史と船修理の話聞いた。

稲益氏は1937年、若松生まれの74歳である。父は久留米出身という。船大工として、1935年（昭和10）ごろに若松にやってきて、リヤカーに大工道具を積んで、藤の木栈橋に行き、船の修理の仕事を始めたという。生まれる前の洞海湾は木造船ばかりだったという。

親父がレールを敷いたのが昭和10年ですね。私が生まれる以前にここにレールを敷いたときは、みな洞海湾は木造船ばかりだった。主にハシケ、うん当時はね、筑豊の方からどんどん石炭を積み出して来て、新栈橋から運び出していた訳ですよ。…もう、電車で石炭を運び出して来てね。で、藤の木新栈橋から上（かみ）の方に、木造船ですよ。運び出して来よった。いわ

ゆる「花と龍」の時代ですね。<sup>(23)</sup>

稲益氏が生まれる以前は、石炭の輸送は木造船だったという。新栈橋から石炭を積み出しているのは千石船、木造船の時代のことであろう。1930年代以前のことである。栈橋までの輸送に関しては、鉄道で運び出してきた。その石炭を帆船に積み込んで、輸送してきたことを述べている。若松港に入港して来る船については、次のように述べている。

長崎の方とかね。みんなあちらこちらから、やって来よった。貨物船、昔は木造船ですね。機帆船、小型鋼船、これも荷物がなくなって、みな陸上、トラック、高速道路。<sup>(24)</sup>

貨物船は、あちらこちらから入港してきた。これは雑貨を積んで若松に販売して、帰りに石炭を積み込んで出港した。現在はトラック輸送に切り替わっていった。今、残っている若松の造船同業者は少ないという。

私は親父の手伝いに入って、わずか60年の間に洞海湾のわれわれ同業、現れては消え、社名と経営者が変わるんですよ。26軒、26軒目がね、北湊でやっていたニッスイマリン工業、日本水産の系列。ニッスイマリン工業の前身が若松造船。若松造船の前身が「くきの海造船」。…（昔は）26軒、今残るはわずか3社ですよ。うちと日本造船と東洋造船。<sup>(25)</sup>

60年前、若松の造船業は26社を数えていたのが、現在3社になっている。伝統的な船大工は消滅し、株式会社経営の造船業者3社が残ったという。

若松の造船業の特徴について、「修理が主体。当時は新造するのは四国の方とかね、鹿児島の方とか」と述べている。若松の造船業では修理主体で、新造船は造らないようである。四国、鹿児島、熊本など、近隣県に頼んでいたということである。

修理は「まきはだ」という、船大工による木造船の修理が多かったようだ。それが鋼船に代わるのは、1960年代になってからだ。

「昭和35年から40年にかけてですね。鋼船に代わりましたね」と話し、戦前から戦後しばらくは、木造船修理が中心だったという。船大工は若松が一番多く、壱岐、対馬にも多かったという。

艇の修理では100トンぐらいのものが多くようだ。修理の様子は次の様に述べる。

—修理、どういうところが一番傷むのですか？  
(稲益) 船底掃除して、ペンキ塗ってですね。  
…カキがいっぱい付くと、虫が付くとですよ。  
…定期的にドックをしとかないと、はい、寿命がないんですね。…大体に1年に1度くらいね。<sup>(26)</sup>

修理に頼みに来るのは艇の個人船長、機帆船の個人船長と港湾倉庫業者が半々であるという。

稲益氏の話は、戦前数千隻の艇と機帆船で賑わっていた若松洞海湾ならではの仕事ぶりである。

## (2) 機帆船輸送の話

機帆船の船長家族の生活を聞いた。話し手は越智俊充・頼子夫妻である。俊充氏は1937年1月生まれて76歳、妻の頼子氏は1940年8月生まれの73歳である。聞き取りをした場所は、若松の二島市民センターである。

越智氏は広島県岩国市生まれで、父は愛媛県出身で機帆船の船長で自分も18歳の時に機帆船の免許を取得したという。父は機帆船で材木を阪神地方に運んで生計を立てていたという。頼子氏も愛媛県越智郡大三島出身で、俊充氏とは親同士が親戚であり、その関係で結婚したという。1961年に結婚して、1967年に機帆船の免許を取ったという。夫と機帆船の海上生活するためである。大三島では音戸の瀬戸があり、海で生活する人が多く、結婚前に船の免許を取る人が多いという。<sup>(27)</sup>「嫁入り道具」の一つで

あった。

若松には石炭積出港として全国一の繁栄を経験しただけに、各地から移住して新たに住み着いた人々が多い。越智夫妻もそうだが、愛媛、山口辺りから移住する人が多いようだ。「花と龍」の玉井金五郎が愛媛県松山の出身、まんが山口県庄原出身であるように、北九州・若松は瀬戸内海沿岸地域を、縦横無尽に船で往来・移住するという歴史的社会的背景を持つ。<sup>(28)</sup>

俊充氏は瀬戸内海を、材木商いしながら船上生活をしていたことを振り返る。

わたしらの時代は、材木じゃいうて、杉、檜材とか積んで、大阪へ積んで行きよった。岩国から積んで、それで、4、5日したら帰って来よったね。…大阪、京阪神、高松、姫路も行きよったね。その当時、岩国、材木もの凄く出てたんですね。杉材に檜とか。<sup>(29)</sup>

この話の岩国木材の阪神方面への商いは1968年頃である。1960年代の高度成長が、工場、住宅建設資材として膨大な材木を必要としていたのである。

妻の頼子氏はその時のことを補足する。

直径がこんな背丈があるぐらい、外材。外国船が入って来て、そして海に落として、それをまた自分の船に積んで、ほいで、また大阪に行ったり、伯方島に行ったり。だから、やっぱり業者はどこでも売買するから。「なんであっち持って行って、また、こっちに持って来るんですか」ちゅうてね。<sup>(30)</sup>

この時代は、内材が次第に安い外材に取って代わられていく。俊充氏も「岩国にも(外材が)入ったけど。こんだ、大阪で内地材を積んで行ったとき、輸入材を積んで、方々に持って帰るんですよ」と話



してくれた。ここに見るように、1960年代の機帆船は石炭でなく、材木の取引に移っていることがわかる。1960年代の戦後最大の炭鉱ストである三井三池争議を経て、日本経済は石炭から石油にエネルギー政策が転換していた。さらに越智夫妻の話は、材木の商いから対馬の鉄鉱石の商いに進んだ。

うん。鉱石を。「こんだ、いい仕事がありますよ」ちゅうんで、材木をやめて、対馬までね、鉱石のなんかね。…戸畑の製鉄所に降ろしよったもんね。えーと、どうか竹原の沖、契島にも行ったね。…天气が良ければね、割と早かった。降ろしたらすぐ行きよった。

—戸畑からなにか向こうへ積む…？

うん、ダイナマイトとか、何かを積んで行きよった。<sup>(31)</sup>

夫妻の話は思わぬ展開を見せ、瀬戸内海の機帆船輸送が材木輸送から転換し、対馬の鉄鉱石を戸畑製鉄所、広島県竹原契島へと運んだ経験に発展した。対馬の鉄鉱石と戸畑の製鉄所、それを結ぶダイナマイト。もちろん鉄鉱石を掘り出すためである。

しかし、玄海灘は荒いので対馬輸送は短期間でやめたと話している。越智さんの機帆船はわずか70トンと小さいものである。この小さいランチが玄界灘の荒波を越えて対馬まで取引をしている。瀬戸内機帆船の行動範囲が、日本海を越えて、韓国国境近くの対馬まで伸びていることに驚かされた。

さらに越智夫妻の機帆船輸送は、対馬鉄鉱石から化学薬品へキサンに及ぶ。これは若松の日華油脂へ輸送のため広島の大竹から運んだという。これが岩国を拠点に活動した機帆船生活が、1980年から若松に移る契機となった。

機帆船は当初の蒸気による焼玉エンジンから、重油によるディーゼルエンジンに代わる。越智さんの記憶によると結婚後の1968年頃だという。機帆船の水上生活を夫妻は次のように語る。

木造船はね、かやっても沈むことはないけど(笑う)。私の父親が教えましたよ、結婚するときね。鋼船になったらね、木の船は沈むちゅうことは絶対ないちゅうですよ。でも、鋼船ちゅうのは、こうどこでも行っちゃうから。私の父親が心配してくれて「大丈夫か？」ちゅうて(笑う)。…木造船は、ポンポン浮いても、私らもまれたことある、台風でね。でも沈むていうことはないです。舵はとられません。もう、風がバァーて来る、波は来る、自由にならないんですよ。<sup>(32)</sup>

さらに越智夫妻の機帆船航海の苦労は続く。

(俊充) 頭の中に地図が出来とるけね。もう何時間したら、どこへ。

(頼子) 自分の船の速さと距離、島のあいだ通って行くから、ちょっと昼寝してくるね、お互い交代するんですね。…大阪まで一昼夜とかね、交代交代で。停まらないで。向こうの回漕店も「船がこれぐらいだから、何時間で着きますね」て、停まる、寝るちゅうのを計算していないですよ。<sup>(33)</sup>

(頼子) 2人でここ(若松)に来る前に、新居浜かね、あそこから松山、あの大阪までちょうど一昼夜ぐらいかかる、23時間くらいね。船がこう荷揚げする。走るのはそうかからん。ほんでね、積んで終わって行ったら朝着く。荷役して帰ってきたら、こっち朝また着くでね。だから三昼夜、まともに寝ないでしたからね、「うわあー、もうこれはやめた」ちゅうて(笑う)。<sup>(34)</sup>

(頼子) 「灯台あっこじゃけ、あの島を覚えれ」(俊充) 親と海図や。海図が頭の中にできている。これはいくらや、水深が。ここに瀬があるとか。灯台でも光はみな違う。

(頼子) ガスがかかったりとか、ほしたら、長さが違うとか、頼ろやないとかね。もう目の先真っ暗になる時があるんですよ。

—その見えないときなんか、そこで取り敢えず停まっておく？

(頼子) 停まってはいいない。相手の船も来るでしょう。普通の車のように停まっとかれないんですよ。水の上だから (笑う)。

—碇を降ろす？

(頼子) いいえ、降ろしません。流して、ほいだから「自分の船はここにいますよ」って、汽笛を鳴らしたり、鐘鳴らしたり、ぶつかってきたらいけませんから。…見えないちゅうのがやっぱりいけん、人間でも真っ暗で目が見えないちゅうのが危険ですよ<sup>(35)</sup>ね。

木造船の時代の苦労を話してくれた時は、夫婦二人で台風を乗り切った思い出を、いきいきと語ってくれた。台風の中早く明石港に入りたいが舵がとれない、もう波に任せるしかない。その中で大きな汽船、本船がこの小さい機帆船を避けてくれた話に感動する。さらに岩国・新居浜から三昼夜かけて大阪を往復した話にも、レーダーのない時代、ガスがかかって一寸先も見えない中を航行した思い出もすべて、厳しい航海にもかかわらず、協力して困難な仕事をやり遂げた夫妻二人の自信と誇りさえ感じた。

話は岩国から若松を機帆船の拠点にしてからのことへと続き、洞海湾では北湊を船待ち港にしていたこと、繋船料が少し高いこと、洞海湾の海の水が真っ黒で汚かったことなどが語られた。

越智夫妻が若松を機帆船の本拠にしたのは、それまで子供たちをおじいちゃん、おばあちゃんに預けていたが、小学校に入るようになると、責任を持って夫妻二人で育てられるようになったためである。若松の回漕店の誘いで、若松に家を持ち、子供を若

松児童ホームに預けるようになったという。

以上のように、機帆船の生活は瀬戸内海を内海として自由に航行し、対馬までも縦横無尽に往来する、夫婦二人の厳しくも和気藹藹の生活であった。しかし、子供が義務教育になる年齢になると、二人だけの船上自由生活にも限界が生じる。移動と定住の統一が求められるのである。これ以降の彼ら若松洞海湾の船上生活者の姿は第4章を見てほしい。

以上、敗戦の苦難の時代を、石炭と鉄により復興した日本にとって、北九州経済の役割は決定的意味を持っていた。戦後軍需から民需に転換して、1952年占領時代が終わり、日本の独立が達成された時から、若松洞海湾は新たな発展を遂げる。戦災の被害を受けなかった若松は、1951年に重要港湾に指定され、港湾整備を通して大型汽船が自由入港できるようになり、工業埋立地も広がり飛躍的発展の時代を迎える。1950年代から60年代は若松港の第3期の黄金時代といってよいであろう。

石炭の輸送手段が遠賀川の五平太船から鉄道に代わり、洞海湾では、海上輸送は帆船から機帆船、汽船へと移っていったが、帆船、機帆船、舢舨で生活する船上生活者は戦前、戦後と多数存在していたことが分かる。とくに洞海湾という地理的条件から、当初大型汽船の接岸が困難であったため、帆船、機帆船の接岸、舢舨によって陸と汽船を結ぶ船上労働者の存在は工業の洞海湾には不可欠な存在であった。とりわけ「ごんぞう」という仲仕、沖仲仕ら荷役労働者は、明治、大正から昭和戦後期まで厳然と存在していた。洞海湾という港湾条件が、これら仲仕労働者や船上生活者を必要としていたのである。これらの条件が失われるのは、1960年代のガントリークレーン導入とコンテナ輸送が導入され、荷役労働の機械化が完了する時を待たなければならなかった。<sup>(36)</sup>

#### 【注】

(1) 『若松港湾小史』若松港汽船積小頭組合、1929年（火野葦平記念館所蔵）。筆者は玉井勝則であり、作家火野

葦平（ペンネーム）である。この本の発行元は若松港汽船積小頭組合であり、組合長は玉井金五郎である。若松港汽船積小頭組合を中心とする仲仕の労働者組織は、昭和恐慌期真っ只中の1931年に、火野葦平自ら若松港沖仲仕労働組合を結成し、小頭からさらに下層の陸仲仕（ごんぞう）の組織化を進めることによって大衆の基盤を形成する。火野は昭和の不況下、荷役労働の機械化の中で失業の危機に瀕する「ごんぞう」仲間のために奮闘する。このようなこの時期の火野葦平の活動にとって、仲仕の経済環境を明にするこの本は極めて重要な意味を持ったものと思われる。このあたりの火野の奮闘ぶりは『花と龍』（上下、岩波書店、2006年）に詳しい。

火野葦平の弟、玉井政雄は若松の特徴を『ごんぞう物語』（オール日本社、1969年）で「石炭を積んで遠賀川を下る船頭仲間や、炭鉱地帯に自然に生まれた一種やくざ風の「川筋気質」なるものは、若松にも流れこんで…この刹那的、浪費的、遊侠的な性格は、若松の町の底流をもなしたようである」と「ごんぞう」に流れる川筋気質の遊侠的性格に注目している。

- (2) 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、1957年、1頁
- (3) 木庭俊彦「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役―石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編―」『経営史学』第46巻第4号、2012年3月
- (4) 芳野敏章『若松今昔ものがたり―懐しき日々の輪舞曲（ロンド）』西日本新聞社、1996年、14頁
- (5) 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、1953年
- (6) 前掲、『若松港湾小史』46頁
- (7) 前掲、吉開和男「木船運送業」5頁
- (8) 若松商工会議所編『私たちの若松』同会議所、1949年、25頁
- (9) 前掲、吉開和男「機帆船発達前史」42頁
- (10) 前掲、木庭論文、26頁
- (11) 前掲、木庭論文、25頁
- (12) 前掲、『若松港湾小史』60頁
- (13) 前掲、『私たちの若松』28頁
- (14) 前掲、『私たちの若松』26頁
- (15) 洞海湾港湾研究会『洞海湾港湾要覧―若松港・八幡港』同研究会、1954年、2頁
- (16) 吉開和男「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
- (17) 前掲、吉開和男「木船運送業」7頁
- (18) 同上論文、第3表「若松支局内木船トン数別分別隻数及トン数」4頁
- (19) 『若松市史』第2集、若松市役所、1959年、699頁
- (20) 前掲、『洞海湾港湾要覧』64頁
- (21) 前掲、『若松市史』第2集、694頁
- (22) 前掲、吉開和男「木船運送業」14頁
- (23) 2012年8月10日、稲益敏幸氏聞き取り（本書、149頁）
- (24) 同上聞き取り（本書、149頁）
- (25) 同上聞き取り（本書、149-150頁）
- (26) 同上聞き取り（本書、151頁）
- (27) 音戸の瀬戸のある広島県安芸郡も機帆船船主が多い郡であった。音戸瀬戸の急流に熟練した船員が多く、船主として活動した人たちが多かったという。
- (28) 前掲、吉開和男「機帆船発達前史」（43-44頁）の中の1941年西日本機帆船調査によると、約2000隻の船主の出身地では、瀬戸内海沿岸の諸県、とくに山口410、広島356、愛媛223の3県が合計で989に達し、全体の半数近くを占めるという。これら3県が筑豊炭積出の根拠地であり、これら3県の船主は瀬戸内海島嶼、沿岸諸港の出身者である。これには中世以降の歴史的背景があるという。郡別では愛媛県越智郡が第1位であり、大三島、大島、伯方島、弓削島など、来島海峡を隔てた今治周辺の島嶼部に集中し、中世の三島海賊衆といわれた根拠地である。同じく広島県豊田郡、山口県熊毛郡、大島郡が続くが、これらの地域も瀬戸内海の海の交通要路であり、移民を多く出している地域である。熊本県天草島が全国第6位の地位を占めているのも同様である。
- (29) 2013年8月6日、越智俊充氏・頼子氏聞き取り（本書、98頁）
- (30) 同上聞き取り（本書、98頁）
- (31) 同上聞き取り（本書、99頁）
- (32) 同上聞き取り（本書、100頁）
- (33) 同上聞き取り（本書、102頁）
- (34) 同上聞き取り（本書、102頁）
- (35) 同上聞き取り（本書、102-103頁）

- (36) ここでは海上輸送船が主題であり、荷役労働については触れない。石炭積出の機械化は戦後に確立するが、その前史は1920年代後半から1930年代にあることは木庭論文が指摘している。1926年前後に汽船沖積みの井上式ローダー（沖積みローダー船）を三井物産、三菱鉱業が直接導入を始めている。1929年には筑豊炭鉱業者が若松藤の木に炭積機（ガントリークレーン）を設置する要求を出し、1933年に炭積機の建造が決定している。このことは、火野葦平が『花と龍』で描いた三菱鉱業に対する炭積機反対運動につながっている。これら港湾荷役労働が機械化されれば、従来の仲仕労働は不要になるからである。