

第4章 船上生活者の暮らし

安田 常雄

1 節 船上生活者の諸相

周知のように若松が石炭の中心地となるのは、明治中期にはじまり、第1次世界大戦後、1940年前後、戦後の1950～55年にかけての時期がそれぞれの画期となる。町には有力な企業・銀行・組合などが集積し、さまざまな地域から人びとを吸引して若松の生活のありかたは大きく変貌していった。その概況を戦後の1948年の記録によって見れば、「入寄留者」の数が若松の本籍人口より多く、その出身地は福岡県が約30%、特に遠賀、宗像、鞍手、八幡など若松に近い出身者が多数であり、県外では大分、山口、広島、愛媛などと、いずれも「瀬戸内海の沿岸に位置して、海路によって若松港と直接に結ばれている諸地方である所に興味深いものがある」と書かれている。また他の北九州の諸都市と同じく朝鮮人の数が多く、1948年で1600人を記録していた(若松商工会議所『私たちの若松』非売品、1949年、pp.20-21)。

本誌に掲載した写真資料を見ると、その急速な生活の変貌の一端を見ることができるといえる。海上で帆柱を林立させて待機する機帆船の風景はよく知られているが、これは「若松港の碇泊機帆船数は普通千隻、航海中のもの千隻、揚場に碇泊中のもの千隻」(『若松市史』第二集、若松市役所、1959年、p.699)と表現された情景であった。また明治町、本町と並ぶ商店街である中川通りをゆっくりと走る「市営貨物電車」(写真資料通番227、228)は「若松名物」といわれたが、これは1936年に沿道住民の反対を受けながら開通し、1975年まで運転された。さらに一攫千金を夢見た人びとの社交場も全盛をきわめ、

昭和初年で料亭50軒、置屋14軒、芸者150～60人ともいわれている(岡部宏輔談「みなと若松座談会」①、若松浪漫の会(第2号)1994年、p.4)。「連歌町石門」(写真資料通番15)は、1897年にできた遊郭の石門である。この界限は「喧嘩が多く、夜間は女子供は一切外に出さず、店は早く閉めてしまうといった状態だった」。そのため遊郭の取締りとして県から刑事が来て「連歌町の石門の前に官舎を建て警衛にあたっていた」という(小川たか「ダンスと美人競べ」、前掲『若松市史』第二集、p.421)。

またごんぞう小屋前の南海岸通りには石炭荷役労働者が集まった。その情景は次の回想に生き生きと描かれている(筆者は執筆当時、若松児童ホーム理事)。

「昭和のはじめ、早朝の海岸通りは仕事に向う石炭荷役の沖仲仕(ごんぞうと呼ばれた)であふれた。私は自宅が通りの近くなので、毎朝五時にはごんぞうたちの大きな話し声で起されたものだ。彼らは仕事が始まるまで、海岸にあるごんぞう小屋で、ある者は道路に線を引いて石を投げるバクチなどをして仕事を待っていた」「一日の仕事が終わると、夕方には石炭で真っ黒になったごんぞうたちが仕事から戻ってきた。みんな真っ黒な顔をして目だけがギョロギョロしていたが、少しも汚いという感じはなかった」「彼らはごんぞう小屋の前にあった銭湯『潮湯』で一風呂浴び、その二階の料理屋で一杯きこしめして花町へ繰り出すか、あるいは近所にある数件の酒屋で一合升に塩をつまんで角打ちをしてから盛り場に足を運んでいた。明治町の『仁方越食堂』は学校の体育館のような広い酒場で、いつも飲み客でごった返していた」(芳野敏章『若松今昔ものがたり』西日本新聞社、1996年、pp.22-23)。写真資料通番

211 はその「角打」のスナップである。

(1) 船の構造と衣食住

船上生活者の暮らしも、こうした時代の変化のなかで推移していく。まず一枚の写真を見てみよう(写真資料通番 175)。それは船上の流し台で炊事をする女性の肩に鳩がとまっている写真である。これは父親が沖で何かトラブルが起こったときに、飛ばして家への連絡用にしようという発想で始めたものであった。「結果的には、あまり役には立たないと思うんですよ」(石橋英子)といわれているが、それは船上生活に潜在する危険性の象徴ともいえるだろう。また同時代では急病人や子どもが海に落ちるなどの場合の緊急連絡は、電報をモーターボートで配達したといわれている(田上キサ子)が、鳩もまたその役割を担っていたのである。(写真資料通番 197 は「艇の生活について RKB ラジオのインタビューを受ける母—昭和 30 年頃」。石橋英子「ウロさん」、ふだんぎ北九州グループ『ふだんぎ北九州』第 33 号、2011 年、p.37)。

今回、船上生活の「聞き書き」の中心となったのは、石橋(高月)英子(64 歳)、渋谷幸子(66 歳)、田上キサ子(69 歳)の三氏である。簡略にそのプロフィールを見ておこう。石橋さんは両親とも四国の出身であるが、はじめ「三三七若丸」、次いで第一港運の鉄船「一号若丸」で生活し、小学校 3 年から中学 3 年まで、児童ホームに預けられていた。渋谷さんは豊洋海運の「双葉丸」で生活し、中学卒業まで児童ホームで暮らした。卒業後は理容師になった。田上さんは、熊本県水俣の出身で、小学校 5 年で若松に来た。はじめ機帆船「ひかり丸」に乗っていたが「茂丸」に変わり、若松に来てから、若松児童ホームで生活した。

当時の船上生活者の子どもの意識と生活については、児童ホームの経験を含めて第 5 章で詳述されるので、ここでは船上生活全体の生活の諸相について「聞き書き」を中心にたどってみることにしたい。船上生活者の出身地については「四国、広島です

ね、四国も愛媛が多かったような気がする。波方、今治。波方の方は、機帆船が多かったような気がする」「あとは、天草が多かったね、大分の臼杵」(渋谷)。また収入は「15 日働いて、オカ(陸)の人の一ヶ月分」(石橋)といわれており、当時の船上生活の人たちは「やっぱり船があればお金持ちやったですよ」(若宮幸一)と回想されている。また楽しみは「花札」などのバクチで、船底の「ドウノマ」で行われ、水上警察の手入れが入ったこともあるという(石橋)。こうした若松の船上生活者の経済水準や文化が、他の地域と比較してどのような特徴を持つかは今後の課題であるが、同時代の石炭景気に沸騰する若松の特徴が映し出されているのだろう。

それでは船上生活者の暮らしの舞台である船の仕組みから見ていくことにしたい。それは一言でいえば、船の中央に「ドウノマ」と呼ばれる大きな船倉があり、その舳先側に小さな部屋が作られている構造である。また船の後部にはもう一つの部屋があり、船具などの貯蔵に使われていた。

①一階の部屋は、石炭を入れるところから少し「段が高くなつた所を「えぐって」作られた部屋であり、「戸を閉めた状態の部屋」(田上)とか「かまくらみたいな」(渋谷)部屋と表現される。そこが「寝泊まり」のスペースであり、食堂や寝室も兼ねていた。その場所は畳ではなくゴザが敷いてあり、寝室は「木できていて、そして、お蒲団敷く、押し入れみたいなのもあったんですよ、そこに蒲団を直しよった」(渋谷)というが、「畳が敷いて」あったという証言もある(田上)。また「ちゃんと炬燵を入れるようになって、部屋の外には桶の風呂も設置されていたという(渋谷)。それは煙突を立てて、鋳物で作った釜で石炭を燃やした(渋谷)。部屋の広さはさまざまであったが、四畳ないし六畳くらいであったようだ。外からこの部屋に行くには「トントンと四、五段下りて、また階段を上が」(渋谷)って行くことになる。「うまい具合にやっぱり面白い格好だけど、屋根があって、雨が降っても濡れないような状態にちゃんと作ってあるんです」(田上)といわれ

ている。また越智俊充・頼子さん夫妻の記憶によれば、風呂はアパートのように「据え付け」のもので、鉄板の上に踏み板を敷いただけのものであった。やはりお湯がふんだんに使えるから銭湯の方がいいので、大阪に着いたときなど、知り合いが集まって団体で銭湯に行っていた。「お風呂へ行こう」ちゅうのは、「帰りに」飲んででもいいし、ボーリングしたり、パチンコしたりなんかして娯楽につながって帰ってくるからね」「みなさん行きよるんですよ」と回想されている。また寝室は三畳くらいで狭く、二段ベッドだったという。

②二階の部屋は、いわば「水屋」（手洗い場、炊事場、食器棚）を兼ねた小さなスペースであり、洗濯機も置かれていた。炊事は基本的に船べり（船の上）で行われ、基本的には七輪が使われ、燃料はコークス、石炭のガラ、豆炭などであった。また氷の冷蔵庫はあったが「無用の長物」（石橋）だったらしい。また男性も洗濯や料理が上手だったという回想もある。「船の人はみんな、男の人はなーんでもしきるんですよ、洗濯とか料理とか。私なんか、お父さんが若いときから船乗りだから、お父さんの方が上手だった」（田上）。さらに炊事の水については、炊事場の近くには大きな水のタンクがおかれ、水のタンクは用事がすんだら、台所に入れるという。この台所とはこのスペースのことなのだろう。

③「ドウノマ」とは石炭を積む場所であり、「フグみたいな形をしているんですよ」（田上）といわれる。「ドウノマ」については、「だんぶろ」「だんぶち」「豊（じょう）どま」などさまざまな呼び名があった。この「えぐれた所の高さ」は「結構深い、落ちたら怪我します」（洪田）といわれるが、高さは3mぐらい、石炭なら250トンは積めるのであり、「だからもう、もの凄い危険は、危険ですよ」（田上）。また「ドウノマ」に仕切りがついているのもあった。石炭をたくさん積んだとき、仕切りをつけたという。

「ドウノマ」はその意味で船上生活者の心臓部なのであるが、子どもたちにとっては楽しい遊び場でもあった。「石炭がないときは、このなかで遊んで

いる、運動場みたい、だから真っ黒になっちゃうんですよ、乞食の子みたいになってから」（田上）。特に舳の場合は、船べりの通れる所が狭いので、子どもたちは「ドウノマ」にブランコなどを作って真っ黒な顔で遊んでいたという。またここで鶏を飼ったこともあるという話もあり（洪田）、お花見や七夕などの行事も「ドウノマ」で行われた。「ドウノマ」に集まって、みんなでお餅つきをして、そこで飲めや歌えよやないけどね、それがお祭り、お正月行事」（石橋）だったと回想されている。また「ドウノマ」に付着した牡蠣を落す掃除は重要な作業であり、火炎放射器で焼いて乾燥させ、ペンキ塗料を塗ったという。塗料には毒が入っているから虫がつかないと、若宮幸一さんは語ってくれた。

④後部（舵の方）にあったもう一つの部屋は、縄とか生活道具を入れる部屋であり、これは鋼船にはあったが舳にはなかったという（田上）。

こうした場所での生活について、多くの回想が異口同音に語るのは、水の貴重さということである。「水が一番大変」（洪田）。水は「絶対自分で買って」おかないと「仕事に行けなかった」（田上）という。水は後述の「ウロさん」が売りに来るので、それを大きなタンクに溜めておく。「水は動くと腐らん」（田上）といわれていた。そして水についてはトイレが難関であったという。「問題はトイレよね、ほっほっほっ」（洪田）。船の横に取り外しができる小さな箱をつけ、これは荷役をするときは外すのだが、この箱のなかで用便をする形であったという。左右に踏み板があって、「それが一番好かんやったですね」（洪田）。「ようあんな生活やってたよねえ」「トイレはほんとにやだった」（石橋）というのが実感であった。また船から子どもが落ちて死ぬこともあり、危険と背中合わせの生活でもあった（これについての詳細は第5章を参照）。しかし同時に船上生活者同士のつながりは陸の人以上に固く「全然知らん人でも、船同士の人ば、もうすぐね、もう親戚みたいなつきあいになっていくんですよ」（洪田）と語られている。

(2) もう一つの衣食住—越智さんの話

ここでは船上生活の当事者であり、同時に荷を積んで周辺の海で仕事をしていた越智俊充・頼子さん夫妻の「聞き書き」を記録する。越智さん夫妻は、1980年に若松に来た船上生活者の事例である。「聞き書き」は2013年8月6日に行われた。

越智俊充さんは1937(昭和12)年生まれ、76歳。祖父が「船乗り」で愛媛県大三島の出身。妻の頼子さんは1940年生まれ、73歳。岩国で16歳のとき「中学終えてすぐ船に乗ったですね。親たち船やりよったけね」。俊充さんは1955年、18歳で免許を取り、頼子さんも1966年に免許を取った。「音戸の瀬戸の辺は」「みんな結婚する前に免許を取るところだったらいいです。もう車の免許を取るような感覚で、嫁入り道具みたいに」。結婚は1964年である。

主な仕事は「私らの時代は材木じゃゆうて、古材とか檜材とか積んで大阪へ積んで」行くことだった。「まあ、家を引っ張って行くようなもんやね、やどかりみたいなもんや」「材木以外はあまり運ばなかった」。結婚したころは「外材」になっていたという。そのなかで特に印象に残っているのは、対馬から「鉄鉱石」(鉱石)を運んだことである(対馬の「鉄鉱石」とは何であるのか、東邦亜鉛と関わりがあるのかなど不明である)。「こんだ、いい仕事ありますよ」と言われて、材木をやめ、対馬から「べたべたの」「鉄鉱石」を戸畑の製鉄所に降ろし、戸畑からダイナマイトを積んで対馬に運んだ。また広島県の契島(ちぎりじま)という「島全体が工場みたいな島」にも運んだという。この仕事を始めたのは「45(1970)年に生まれた子が3歳ぐらいのとき」であったが、「1年ちょっとでやめたんです」と頼子さんはいう。それは350トンの鋼船で冬の玄海灘に行く恐ろしさのためであった。

「玄海灘、もうあれが荒れたら凄いですよ、「わあー」となって、船がそのまま行きそうな感じがして、恐ろしくなって、もうやめようって」「べ

トベトだったから凄いいからね、きれいにまんべんにしとかなないと、傾いたらいけんち、荷崩れしてね」「木造船はね、かやっても沈むてゆうことないけど(笑)、私の父親が教えましたよ、結婚するときにね」「鋼船ちゅうのは、こうどこでもいっちゃうから」。

こうして越智さん夫妻は、1980年、まだ海の汚かった若松に来ることになった。それは回漕店の人が、若松に船を持ってきたら、じいちゃん、ばあちゃんに子どもを預けないでも、夜は子どものもとに帰れるからと勧めてくれたからでもある。船は売って、170トンのタンカーを買った。この頃の生活で印象に残っているのは、ガス冷蔵庫のことである。それは、ガスボンベの種火をつけておくと冷えてきて氷もできる。「普通の冷蔵庫と変わらんわね」。高さは90センチくらい、種火さえついていればいいという仕組みであった。このようにこの時期には、船上生活者の暮らしは煮炊きも風呂もガスに変化していった。しかし水の心配は続いている。港についたとき、消火ホースみたいなものを貸してくれて、船のタンクに直接入れ、10トンぐらい入ったと頼子さんはいう。「なくならいうちに補給、なるべく岸壁に着いたら、「水がなくなったら命がけやけ」ってね、だから1週間でも便利がいい、つげるときがあったら、補給してもらいました。水が切れたらアウトやけ」。また水の節約のため塩水で米をとぎ、真水で焚いたりしたが、これが中々評判がよかったという。

またこの「聞き書き」で最も興味深い点の一つは航海の心得とでもいうべき職業意識であろう。一般に若松から阪神への海上航路は次のようであった。「関門を出たあと徳山湾の近くまで上り、長島の北側を通り、クダマ水道の本航路を通る。御手洗、木の江、三原、鞆、下津井、日比、牛窓、屋島などを経て、明石瀬戸に向った。若松を出るとき、南風と北風のいずれが強いかを予測し、陸寄りか沖航路かを選ばなければならなかった。船長が気象状況をどのように判断するかは腕の見せどころであった(元船長原

政吉談) (若松駅史編集委員会編『石炭と若松駅』同編集委員会、1986年、pp.64-65)。越智さんはこうした気象条件に加えて「親と海図」が重要だったと語る。「二人でここに来る前に、新居浜かね、あそこから松山、大阪までちょうど一昼夜ぐらいかかる、23時間ぐらいいね、船が荷揚げする、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、こっちに朝着くでね、だから三昼夜。まともに寝ないでしたからね、だから「うわぁー、もうこれはやめた」ちゅうて(笑)」「ちょっとの仮眠だけで、やっぱりたまりませんよ」。これは回漕店が「寝」ことを計算しておらず、時間どおりの運行を要求するからである。しかしそんななかでも「暗礁」に乗り上げるなどということはないという。「やっぱり慣れてゆうか、灯台とか島の形とか覚えてくるもんなんですよね、うちの船長だから当たり前ですよ、私は機械だから、そんなん知らないけれども、二人になったら、交代要員は私しかいないから、うちの「灯台あそこやけ、島を覚えれ」とかね、いろいろ言われて、そのうちに航路を覚えちゃって、そいで行きましたね」。それが「親と海図」、父親の教えと頼りの海図という意味である。「知らないとこに行くときには、必ず測ってましたね、海図で。これが水深で、ここだと磯があるから、ここ行ったらいけん」とか。「灯台でも光はみな違う、海図に書いてある」と俊充さんという。「何秒おきに明かりがつくとかね」。「もう目の先真っ暗になるときがあるんですよ、ガスがかかったときとか、雨のときにはね」。でも停まることはできない。「相手の船も来るでしょう、普通の車のように停まっておけないんですよ、水の上だから。ほいだから「自分の船はここにいますよ」て、汽笛を鳴らしたり、鐘鳴らしたり。ぶつかって来たらいけませんから」。「船の前の方に行って、「よその船が来てないかなあ」て、肉眼でもしっかり見て、やっぱり番せんないけんですよ、ぶつけられてもいいけんし、ぶつけてもいいけんし」(笑)。

2節 船上生活者の生活を支える海上商人

(1) 日用品を取り扱う「船食」—中野種洋さんの話

船上生活者に関わる商人については、「船具商」などもあるが、「聞書き」のなかでは特に「船食」と「沖売」(通称「ウロさん」)について話を聞いた(2013年8月5日)。

「船食」を営んでいた中野種洋(たねひろ)さんは、1942(昭和17)年8月23日生まれ、71歳。「船食」の元は先々代の中野種治(たねはる)が始めたもので、1895(明治28)年、日清戦争の頃からである。先代の中野種数(たねかず)は「大正のはじめ」からそれを引き継いだ。父の種数は、戦争中はビルマに徴兵され、「最強」部隊ともいわれた「九龍の部隊」に所属していた。「16(1941)年くらいに結婚して、そのまま戦争に出て行ってしま」ったので、「父親の顔知らないんです」という。種数は1945年に帰国、女1人、男2人の子どもに恵まれるが、昭和30年代に亡くなった。「お酒が好きで、脳溢血」だったという。

家業の「船食」は先代の種数の時代になってからであり、第2次世界大戦後のことである。「諸式屋」から戦中の「艇の配給所」、そして戦後の「船食」へと転換した。「明治はですね、諸式屋といって、何でもかんでも置いとったんですよ、まあ今のスーパーみたいな」「雑貨もあったみたいですけど、野菜ですね」。屋号は、明治町の中野なので、「明中」といった。戦時中は、「昭和17年くらいから配給制度になってますよね。うちは艇の配給所だったんですよ、一時」。「船食」に変わったのは「親父が戦争から帰ってきて、ですから昭和24、25、26年くらいですかね」。

なぜこの時期に、「船食」を始めたのだろうか。それは朝鮮戦争であったという。

「朝鮮戦争がありよった。こっから持って行くのが近いやないですか。それで向こうで食料がとられ

ないから、こっちで往復積んで行かないかんちゅうな感じ」。

この時期に全体として「船食」は増えているのかと聞いてみる。「いや」という返事だった。

「うーん。特殊な仕事ですからね。船は免税品とか積めるんですよ。免税があるんです。そやから、権利を持たんところじゃあ太刀打ちできん訳ですよ。それで、当時はもう、今と違って煙草をみなよく吸うし」「当時は酒類免許でいったら、今みたいに簡単にやらんでしょ。もう酒屋さんに3年か何年か奉公して、そして、まあ、「お金が回せるな」ちゅう人ぐらいしか出してないんですよ。今はもうね、スーパーだったらどこでもすぐ出すという感じですよ。で、権利を譲ってもらっただけでも、当時はもう300万とか、ああ。そやから、わたしらもこの仕事をやめたらですね、「退職金代わりになるなあ」って思いよったんやけど」。

また朝鮮半島にもモノを運んだという。「新日鉄とかああいうような所から、朝鮮半島に。軍需品やらいろいろ、肥料なんかもあるやろうし、そこは旭硝子が肥料作りよったんです。それに黒崎の三菱化成ですか、あそこが飼料作りよりも。コークスやら肥料やら作りよりも。それを持ってくのに、食料が[必要になる]。[運ぶのは]民間の日本郵船とか、大阪商船とか、山下新日本汽船とかの船。米兵はこっちから出らんですよ、佐世保とか基地があるやないですか」。

中野（種洋）さんは、最初は母親の「手伝い」をやっていた。「高校行かんで、そのまま仕事しよかって、いいよったんですけどね、[母親が]行かな勿体ないちて、学校の先生からいわれとるんですよ」。そのために高校を卒業したあと「船食」に入ることになった。1961（昭和36）年のことである。「船食」という仕事は、機帆船の人びとを相手にすることはないという。「機帆船の量が半端じゃないんですよ。それに配達するっていったら人間なんぼおっても足らんですよ」。だから機帆船や艇で生活する人びとは、自分で接岸したときに買いに来ることになるとい

う。だいたい「現金です」。

中野さんの1961年頃の記憶によれば、仕事は次のようなイメージであった。

「30人50人乗ったら、1ヶ月分の食料ちゅうたらかなりのもんですよ」。「朝の味噌汁の豆腐にしても5丁くらい要りますわね、30人分やったら。その1ヶ月分だから、豆腐だけで250丁ですよ、それから考えたら、大根もあなた、一日5本ずつ使ってもろうたら。すごい量だったんですよ」「米はですね、だいたい当時はよう食べよったから、15キロぐらい積みよったですね、1人に[1人1ヶ月分が15キロ]。30人いたら450キロ。それからラーメンですよ、30人乗ってるから、1回出すのに30個でしょ。1ヶ月だと30ケース出るんですよ」「仕入れは卸しから直接。それから今北九州に卸し青果がありますよね、ああいうとっから持ってくる。乾物あたりは、乾物取り扱いの商社からとるんですよ」。

今でも中野さんのなかに残る最盛期の記憶は、1965（昭和40）年頃のこと。新日鉄の仕事で北海油田（イギリス沖）に行ったことだという。総勢6、7人で、キャリアカーのように、トラックの頭が巨大な荷台を引っ張る形をしたLOLO船で40トンの荷を運んだという。その頃の発注の仕方は、次のような形だったという。

「自分で聞きに行きよったんですよ。プイについている船には船で行くし、接岸している船には車で行くし、営業です。前は4、5軒はあったんです。[競合するときは]お客さんに決めてもらう訳です。指定制というのがあって、会社から2軒か3軒くらい指定している。そのなかでサービスのよい物を持って来られるかちゅうことで」。とにかく「体力がないと持たなかった」。

指定制度ができたのは、1965年ぐらいであり、その頃には「もう艇は無くなってました」。

現在の発注の仕方はその頃とは大きく変化した。直接、FAXで注文が二日前くらいに入るのである。例えば、30時間で日立那珂に行き、荷物（例えば食物）を積み替えて、苫小牧へ、ピストン輸送とい

う形であるという。

(2) 日用雑貨を海上販売する「ウロさん」

若松での「聞き書き」調査のなかで、はじめて「ウロさん」という言葉を聞いた。本書の写真資料（通番101、212、213）を見ていただきたいが、「ウロさん」とは、船に日常生活品を積んで船上生活者の船を廻り、それを売買する商人のことを指している。

まず石橋英子さんが書かれた記録を見ることにしたい。石橋さんは「ウロさん」を「海のスーパーマーケット」と呼んでいる。「海の向こうから“鐘の音”が聞こえて来ると、大声で『ウロさ〜ん、ウロさ〜ん』とよび続けました。ウロさんが自分の船に寄って来ますと大歓迎です。ウロさんの船の中は、それはそれは宝の宝庫です。お菓子をはじめ、おもちゃ、くじ付き玩具、果物、家庭用品等どこにあれだけ沢山の物が入っていたのだろうか、今思えば不思議なくらい、沢山の物であふれていました。（原文改行）船が空の時は（船の中に荷物を積んでないので、デッキが海から5〜6mの所にある状況）、上から“ツルベ”を垂らし、頼んだ物をそのツルベに入れて貰い、代金を又その中に入れるという方法で売買していました。（原文改行）荷物が積んでいる時は、大体同じ位置にウロさんがいるので品物が選びやすかったのを記憶しています。品物を売買する時、物や、お金が海の中に落ちた事もあり、懐かしい、懐かしい思い出の中のウロさんでした」（前掲、石橋英子「ウロさん」、pp. 36-37）。

「ウロさん」についてはほとんど記録が残っていないが、僅かに「明治四十二年若松町勢一覽」に「沖売 四五」と出てくるのが古い記録である（『若松市史』第二集、若松市役所、1959年、p.405）。この時点で若松には「筑豊船業組合 二三四八」「若松港船取扱業組合 一四」という記載があるので、これらの人びとの集積に対応するものと思われる（同上、p.404）。また戦後の記録では、若松商工会議所『私たちの若松』（非売品、1949年）が「海上では、帆柱を林立させて待機している帆船の群を

見ることが多いが、これらの帆船に住む海上生活者相手に、日用品や水等を売るために小さな伝馬で縫うて廻る沖商のあることも見逃してはならない」（pp.25-26）と記録している。名称については「沖売」「沖商」などと一定せず、「聞き書き」では「鐘を鳴らして海の上をうろうろして歩くから、その名前がついたみたい」（石橋—2012）とも言われているが、正確にはわからない。

「船食」の中野さんによれば、「ウロさん」がいた全盛期は「昭和20年代の終わりから、30年代の半ばくらいまで」であるという。扱っていた商品については、水、食料、雑貨、日常の食品（みそ、醤油など）が中心であったが、魚も売っていた。「伝馬船で毎日行きよったですね、エンジンなしでね。お得意さんがおりますでしょうね、もう顔なじみになっただからね」「私も納品行ったとき、ちらっと見たんやけど、魚専門の沖ウロさんがいて、それは後半出たんですけどね、エンジンつけてですね、ばあっと新日鉄の中から三菱化成から三菱セメントですか、あの辺の洞海湾全部廻りよったみたいですね。かなりええ商売されよったんじゃないんでしょうか、当時、魚の新しいの持ってってやったら喜ぶんじゃないですか」（中野—2013）。一般に免許はなかったと思われるが、米や酒を売るのは免許が必要であるし、水についても資格が必要だったのではないかという。「水ウロさんというのは、たぶんねえ、水道局とつながる資格を持っていたんです」といわれている（五菱—2011）。

当時の船上生活者にとっては、「ウロさん」は必要不可欠な人びとだった。またそれは航海に出るときに、いろいろ買っておかないと航海に出られないからであった。「生活ができないから、それで、あれやらこれやら、ウロさんから買って、魚とか売りに来よった。野菜とかも。時間があるときは、オカに上がって、宮丸の市場とかで買う。あと、急にいるときなど、結構いいのを持って来よったですよ、魚とか新しいのを。だから、それを仕入れて、それを持って行きよった、航海に」（田上—2013）。そ

のなかでも重要なのは、水であった。通常は陸の給水所に水を買に行っていた。「伝馬船にドラム缶を三本ぐらい積んで、陸の給水所に水を買に行く、船が空のときは、つるべで上から釣り降ろして、汲みあげるんですけど、途中で船の横に当たって、せっかく買ってきた水がね、わーっと落ちちゃう」「どれぐらいの金額で買ってきたっていうのは全然記憶にないですけど、買ってきたお水の、たぶん三分の一ぐらいはまた海にね」「そのリズムがですね、つるべを降ろす、水を汲む、上に汲みあげるという、父と母のリズムがうまくいかないと、寒いときでももう父は上からぽつと水を母にかぶせてた」(石橋—2012) という。また「水ウロさん」から買うこともあった。「水ウロさん」は伝馬船の船底の箱に水を入れていて、ホースをうちの船の黒い木の大きなタンクに持ってきて、水を入れた。蛇腹のゴムのホースを「二人のおいちゃんが、こう突くわけよ、ほいで水圧でこうずーっとタンクに」。「船が揺れるから、それで水は腐らないんですね」「一番やっぱ、大切なのは水やったですね、私たちは。もう顔洗った水も、もうそのまま捨てないで、なんか他に水を使うとか、そんなんしよったですね」(洪田—2011)。

「船食」の中野さんは「終戦当時はうちが〔魚とか野菜とか〕配給しとった」けど、「あとは自分たちで買に来た」といい、「沖ウロさん」には「資金的な力がないもんで、品物をうちから、沖ウロの方に出して」いた。しかし中野さんが「船食」の仕事をしていた昭和30年代には4軒ぐらいは残っていたが、30年代も後半になるとみんな「やめられた」という。時代は大きく転回していったのである。