



研究調査報告

ヒカレブネ 被曳船から外航船へ一船上生活者の実態と その変容に関する研究・尾道調査報告一

松本和樹

(非文字資料研究センター研究協力者)

はじめに

本稿は、船上生活者の実態とその変容に関する研究班（以下、「船上生活者班」）による尾道調査の報告である。2016年12月3日、船上生活者班では、向田恒昭さん、向田クニエさん夫妻にお話をうかがった。

向田恒昭さんは、共同研究⁽¹⁾の調査でお話をうかがった若松児童ホーム⁽²⁾で、戦争中に寄宿生活をしていた。本稿では、当時の機帆船輸送について整理したうえで、戦時期の瀬戸内海における被曳船海運の状況や、児童ホームの様子などについて紹介したい。

1 機帆船・被曳船海運と若松

若松高校の教員で郷土史に取り組んだ吉開和男氏が「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⁽³⁾」と述べているように、国内有数の石炭積出港だった若松港では、数多くの機帆船⁽⁴⁾・被曳船⁽⁵⁾が石炭を積み込み、阪神地方へ出港した。

機帆船・被曳船輸送の様子は、共同研究の報告書に掲載した越智俊充・頼子さん夫妻のお話や、広島県の各地域で編纂された郷土史などで確認できる。

広島県三原市の幸崎能地では、昭和初期から機帆船が見られ、小型のものは若松・阪神間で、大型のものは長崎・佐世保から阪神・和歌山・名古屋間で石炭の輸送を行った⁽⁶⁾。機帆船のなかには、玄界灘を經由して三池や朝鮮半島との間を往復するものもあった。戦時中の徴用で、戦後直後の能地では機帆船、船員とも不足していたが、戦後復興による石炭需要の増大から阪神間の石炭

輸送は活況となった。1950年代になると、造船所の復興から新造の機帆船も増加した。1960年代には、石炭産業の衰退により能地の海運業もかげりを見せ始める。同時期には木造船から鋼船への転換もすすみ、セメント、雑貨などが積み荷の主力となった⁽⁷⁾。

越智俊充・頼子さん夫妻は、1967（昭和42）年に機帆船の免許を取ると、広島県の岩国市から、京阪神、高松、姫路あたりまで杉やヒノキなどの材木を輸送していた。1970年代になると、対馬の鉄鉱石を北九州市戸畑の製鉄所や広島県の契島まで輸送していたが、その後は化学薬品のヘキサンを広島県の大竹から若松の日華油脂へ輸送したという⁽⁸⁾。

このように、戦前から1980年代に至るまで、九州・京阪神間、さらには玄界灘を越えて対馬方面まで、機帆船は瀬戸内海を經由して様々なものを運んでいた。



写真1 藤木棧橋（1937（昭和12）年）（北九州市立若松図書館所蔵）

2 向田恒昭さんのオーラルヒストリー

(1) 父・弘さんと被曳船

向田恒昭さんも、父弘さんの代から、瀬戸内海で機帆船・被曳船輸送に従事していた。向田恒昭さんは1934（昭和9）年11月19日の生まれ。6人兄弟の長男で、姉が1人いた。出身は広島県の大崎上島。両親

は被曳船で大阪、阪神方面への石炭輸送をしていた。向田さんの父親の弘さんは7～8人兄弟の5番目で、目の悪い長男を除いた次男、3男、4男は皆船に乗っていた。弘さんは当時大崎上島に家を持たず船で生活をしていました。

研究班の若宮幸一氏によれば、被曳船とハシケ船は別の分類とされ、船体の構造もハシケ船と異なった。恒昭さんによれば、被曳船には、機帆船と同様に帆があった。船前方の帆は太く、滑車が付けられ、滑車で帆や荷物を引きあげていた。操船は舵で行った。被曳船は7～8杯で一隻の曳船につながれていたが、山口県の上関など狭いところでは、つながれた各被曳船が、舵を切りながら航行した。

生活スペースはどうだったのか。ハシケ船の生活スペースは、トモ（船の後部）に設けられた3～4畳の部屋だったが、被曳船では、トモの部屋のほかに、デッキ上にハウスが設けられていた。児童ホームに入る前の恒昭さんは、被曳船が作業している間、船内の居住スペースで生活していた。その後、国民学校に入るときに、若松の児童ホームに寄宿することになる。

(2) 若松児童ホーム

恒昭さんが若松児童ホームに入ったのは1941（昭和16）年4月1日だった。児童ホームには姉の洋子さんが1939（昭和14）年に入っており、姉と一緒に児童ホームで生活していた。

当時の児童ホームは、どのような様子だったのか。児童ホームは、1929（昭和4）年に建てられた校舎を使用していた。寄宿する部屋は階段を上ったところに並んでいた。部屋は男子と女子で分かれ、男子の部屋は階段を上って右側の部屋に三つ。真ん中に事務所があり、女子の部屋も三つあった。人数は男子部屋で一部屋10～20人くらいだった。部屋は畳敷きで、人数分の布団を敷けばそれだけで一杯になるくらいの大きさだった。勉強机があり、就寝の際には勉強机を部屋の端の方に片付け、押し入れから布団を出して寝ていた。

普段は児童ホームに寄宿していたが、船が若松に入っている間は、両親のもとに通うことができた。恒昭さんの被曳船は若松の北湊に泊まることが多く、北湊まで歩いて通った。

児童ホームの生活で辛かったのは、空腹だった。恒昭さんは「散髪屋に行く」と事務所で10銭（両親が児童ホームに預けたお金）を受け取ると、お店に7銭のところてんを買いに行ったことがあるという。恒昭さんにとってところてんは「一番腹が膨れて量がある」と思っていたものだった。買いに行く途中、恒昭さんは児童ホーム近くの「保護者⁽⁹⁾」のところへ行って、髪を切ってもらい、児童ホームに帰った。

児童ホームに寄宿していた恒昭さんは、その後大崎上島に戻った。戻った理由は、恒昭さんによれば「空襲」だった。当時、弘さんはフクエツマルという被曳船に乗っていた。若松の新栈橋で石炭を積んでいるとき、八幡製鉄所へアメリカ軍が空襲にきた。弘さんは鉄カブト、母親は鍋を被って空襲に備えていた。恒昭さんは船の部屋の窓から、空襲の様子を目撃したという。この空襲の後、若松は危ないという理由から、恒昭さん達子どもは大崎に戻った。



写真2 バナナの荷卸しの様子（向田恒昭さん所蔵）



その後も弘さんは終戦まで船で働いた。恒昭さんは、姉と弟の3人で弘さんの本家の納屋を借りて生活していた。1945（昭和20）年の終戦後は、弘さんの本家の納屋から、大崎上島にある母方の家の近くへ引っ越した。弘さんは戦後は造船所で働いた。

(3) 被曳船から外航船へ

1950（昭和25）年3月に新制中学校を卒業した恒昭さんは、5月に機帆船で働き始める。機帆船には大崎上島出身の船長と奥さん（機関長）、3人の子供がおり、長女は恒昭さんと同じぐらいの年齢だった。初任給は1,800円、飯付きだった。機帆船は焼玉機関を搭載しており、馬力は30馬力、積み荷は67トンの船に130トンぐらい。若松で積んだ石炭を大阪へ輸送するのが主な仕事だった。

機帆船の後、小型鋼船に乗った恒昭さんは、商船学校を出て外航船に乗っていた親戚のおじさんの助力で、川崎汽船の子会社に入り、外航船の船員として、定年まで働いた。



写真3 本船からの荷卸しの様子（向田恒昭さん所蔵）

おわりに

今回の調査で、新たに被曳船での輸送や船上生活の様子についてその一端を明らかにすることができた。戦後直後から次第に機帆船にとって代われ、姿を消してしまった被曳船の様子をうかがえたのは、本調査の少なくない成果である。

また、本調査で、筆者はオーラルヒストリーの難しさを痛感した。管見の限り、恒昭さんが児童ホームにい

る間、八幡や若松で空襲があったことは確認できない¹⁰⁰。しかし、恒昭さんにとっては、この「空襲」が、若松から大崎上島へ戻るきっかけであり、大きなターニングポイントとなっている。恒昭さんの空襲の語りは、個人にとっての歴史が、年表に記された歴史的事実の積み重ねではなく、個人の経験を通して認識されるものであることを示唆している。「空襲」に関する分析は今後の課題であるが、この語りを無視することは、恒昭さんの語りと向き合わないことになるかと筆者は考えている。

さて、本稿では2点のみの掲載となったが、船上生活者班では向田さんの所蔵する写真資料160点（アルバム2冊分）のデジタルデータ化を行った。写真は外航船船員時代に撮影されており、バナナの荷卸しや、船員たちの姿、上陸した各港の風景などをうかがうことができる。目録化をすすめ、今後の研究で活用させていただきたいと思う。

謝辞：調査にあたり、向田恒昭さん、クニエさんから貴重なお話をうかがうことができました。心よりお礼を申し上げます。

[注]

- (1) 共同研究の成果が、水辺の生活環境史（水上生活）研究班編『北九州市若松洞海湾における船上生活者の歴史的変容—オーラルヒストリーからのアプローチ—』神奈川大学日本常民文化研究所非文字資料研究センター、2014年。
- (2) 若松児童ホームは、1929（昭和4）年に若松市が設立した船内児童のための教育機関。（社会福祉法人若松児童ホーム記念誌編集委員会編『若松児童ホーム創立60周年記念誌』1990年）。
- (3) 吉開和男「若松港を拠点とする木船運送業」（『若松高校郷土史研究会研究紀要』8号、1957年、1頁）。
- (4) 機帆船とは、1930年代以降、瀬戸内海、西日本一円の沿岸海運に活躍した木造の貨物船。戦中、戦後の国内輸送に活躍したが、1960年代以降、政策や技術革新により木造船から鋼船へと移行した。
- (5) 被曳船とは、石炭や貨物を輸送した貨物船。動力機関を持たず、輸送の際は曳船に曳かれて航行した。戦時、戦後直後まで見られたが、次第に機帆船にとって代わられた。
- (6) 三原市役所編『三原市史 第七巻 民俗編』、1979年、504頁～506頁。
- (7) 郷土と南山先生を語る会編『わがまちの海運業 三原市幸崎町能地の海運史』郷土と南山先生を語る会、2005年、63頁。
- (8) 『船上生活者のオーラルヒストリー（四）』（注(1)前掲書、98頁～99頁）。
- (9) 恒昭さんによれば、「保護者」とは、児童ホームと近隣の家庭で決められたもので、全く知らない家が恒昭さんの「保護者」となっていたという。
- (10) 最初に確認できる空襲は、1944（昭和19）年6月16日未明の空襲である。その後八幡では1944年8月20日、1945（昭和20）年8月8日に大規模な空襲があった。