



研究調査報告

水辺の生活環境史

北九州若松洞海湾における船上生活者の歴史的変容 (その2)

田上 繁

(非文字資料研究センター 研究員)

本研究プロジェクトでは、2011年度の若松調査(ニューズレター27号収載)に引き続き、2012年度、2013年度と2回にわたって現地調査を実施した。したがって、本報告では、その2ヵ年分をまとめて述べることにしたい。

まず、2012年度は、8月6日から9日までの日程(参加者全員での調査)で、北九州市立若松図書館、わかちく史料館、若松児童ホームなどの各機関を訪ねて資料収集を行った。また、第一港運(株)の岡部秀年会長、船上生活体験者の渋谷幸子さん、石橋英子さん、田上キサ子さんの3名(2011年度に続き2回目)、稲益造船(株)の稲益敏幸社長から、それぞれお話をうかがった。

次に、2013年度は、同じ時期の8月5日から8日までの日程(同上)で現地調査を敢行した。このときの調査では、現在も「船食」を経営する中野種数さん、船上生活者であった越智俊充さん(船主)・頼子さんご夫妻から専門的なお話を聞くことができた。加えて、2013年度が本研究の最終年度となることから、中間市歴史民俗資料館、直方市石炭記念館、田川市石炭・歴史博物館に赴き、石炭関係資料の収集と炭鉱跡地の巡見を行った。最終日には、関係図書の閲覧とコピーサービスを受けるため北九州市立中央図書館を訪問した。

この2年間にわたる現地調査により、(1)これまで不明であった洞海湾の船上生活者の実態と、それを取り巻く海運会社や造船会社などとの関係が明らかになってきた。他方、(2)当時の児童ホームに勤務されていた複数の関係者からの聞き書きにより、就学のために児童ホームで寄宿舎生活する児童の暮らしぶりが浮き彫りになってきた。そこで、この2点を中心に、2回の調査で知りえた事実を紹介することにしたい。

1. 船上生活者の実態

明治以降の石炭の主要産地が、主として福岡県、北海道、福島県、佐賀県、長崎県、山口県、茨城県の7地方であったことは周知の通りである。しかし、その産出高においては大きな開きがあり、たとえば1906年(明治39年)の統計では、福岡県が全国産額の約65%をしめ、第2位の北海道の約11%を大きく引き離している(『日本炭鉱誌』)。福岡県の中でも筑豊炭田(筑豊5郡)から

は大量の石炭が産出され、遠賀川やその支流を舟(川漕)で運ぶ水運と貨車を利用した陸運により各積出港に移送された。同書の1907年(明治40年)の統計によると、筑豊炭田の石炭送り先別数量646万トン余りのうち、若松港へは504万トン余り(門司回りの分を含む)が搬送されている。こうした石炭産業の興隆にともない、若松港ではさらにそこから瀬戸内海や阪神方面へ輸送する各種の船舶が操業する条件が生まれた。さらなる石炭産業の進展により、1920年代前半(大正末)ごろからは、船上で生活しながら主に石炭輸送に従事する舢舨や機帆船なども出現した。船上生活者による操業は、その後、1970年前後(昭和40年代半ば)まで続く。その内容については、前出2011年度の研究報告で少し触れているので参照されたい。



写真1 舢舨と「うる」さん(船商)
(北九州市立若松図書館所蔵)

ところで、今回の調査では、実際の船のオーナーとして各種の資材を運んだ経験のある船上生活者(夫妻)からオーラルヒストリーをうかがうことができた。前出の越智さんは16歳から乗船し、1964年に結婚されたのち、夫妻2人で船上生活をしながら輸送業に携わった。主に杉や檜などの木材を積んで、高知や姫路に運んでいたとのことである。そのころは、「焼き玉」エンジンの70トンの船であったが、1968年ごろからディーゼルに代わった。1973年ごろには、350トンの船舶で対馬から洞海湾の戸畑まで鉄鉱石を運搬したこともあったという。しかし、「玄界灘の荒波で搬送が大変であったため、1年ちょっとでやめた」と、玄界灘の恐ろしさを振り返りながら語られた。1980年には若松に移住し、油脂や化学薬品などを運び、結局、夫妻で17年間乗船したと

いう。

越智夫妻の話から、石炭を運ぶ艇や機帆船とは異なり、材木や化学製品を運ぶ船上生活者のもう一つの形態があった事実を知りうる。しかも、実際の船のオーナーとして輸送にあたった船上生活者が語る内容であるだけに、船の操業に関してはきわめて実証的である。玄界灘を航海して対馬から鉄鉱石を運んだという話も興味深いものがあり、それが、対馬で採掘されたものなのか、あるいは、他国から移入されたものなのか、今後検証する必要がある。

2. 若松児童ホームにおける寄宿舎生活

昭和初期の段階で、若松港に常時停泊する船舶は2,500艘余りを数え、船上生活者は8,500人以上で、そのうち就学児童が300人以上いたといわれる（『若松市史』）。これら就学児童は、悪天候や雨雪のときは通学ができず、また、急な繋船場の変更により帰船できないこともあったという。そのため、寄宿生活をしながら通学できる若松児童ホームが、1952年に古前小学校の隣に開設された。2012年の調査では、以前、同ホームに勤務されていた中井陽子さん（保育士）、道上みどりさん（栄養士）、ならびに、佐々木偉昇さん（保育士）・和代さんご夫妻からお話をうかがう機会を得た。

前出3名の船上生活体験者の話も交えて総合すると、児童ホームは、1952年から1971年まで「海上生活者」（職員たちの呼び方）の施設であったが、1971年から一般養護児童との混合入寮がはじまったという。一日の基本的な時間割は、6時30分起床と掃除、7時朝食、15時おやつ、15時過ぎに帰寮（低学年）、17時ごろ帰寮（高学年）、17時30分夕食、21時消灯（低学年）、22時消灯（高学年）となっていた。



写真2 表紙に若松児童ホームを描いた記念集（若松児童ホーム所蔵）

部屋は、1部屋8畳で10名ほどが入り、全部で男子5部屋、女子5部屋があった。いずれも畳ベッドの部屋でこたつがあり、「大きい子と小さい子を一緒に生活させ」、「10人位の中から室長が選ばれた」とのことである。風呂は「一日おき。水は井戸水を利用」していた。寮生活での楽しみの一つは、「ご馳走がある日」が設けられ

ていたことで、誕生日やクリスマス、卒園式などには手作りの巻き寿司やいなり寿司が出された。ときには、「恵まれない子として、野球観戦に招待してくれた」こともあったと船上生活体験者の一人は語る。社会通念として「恵まれない子」と捉えられていたのであろうか。こうした日常生活の中で、土曜日の午後には「海に帰る」という生活を送っていたのである。

当時、この児童たちに対して、社会一般では「船員の多くは伝統的職業にして社会との接触少なく文化の恩恵に浴せざる関係」から、「比較的知識低級にして、子弟教育の念薄く、就学成績極めて不良なり」（『若松市史』）といった評価を与えている。しかし、これは、陸に生活の場を置かない生活形態を特別な目で見ようとする日本人の古くからある考え方に基づくものであり、このような偏った見方を是正する意味でも船上生活者の真の姿を追究しなければならないであろう。

もとより洞海湾の船上生活者は、その生業に最も適合した形をとって一年中船上で暮らし、石炭産業の発展とともにその重要な輸送部門の一端を担ったのである。現地調査ではこのほかにも、わかちく史料館の島中久和館長からは、洞海湾における港湾事業の歴史、海運会社の岡部会長からは、船上生活者の出身地や1965年の港湾労働法の公布を契機に船上生活者が減少、消滅していった経緯などを聞かせていただいた。また、「船食」の中野さんからは、海上雑貨販売商の「うろ」さんのことや朝鮮戦争特需の件、造船所の稲益社長からは、船の構造や造船所の所在地のなどをうかがった。いずれも船上生活者の実態を解明する上では不可欠なお話ばかりであった。ここでは紙幅の関係から細部の引用は割愛するが、今年度は研究成果のまとめの段階に入っており、協力して下さった方々のお話は其中で十分活用させていただきたいと思う。

◎調査参加者：2012年度は森武麿・安室知・田上繁（以上研究員）、安田常雄（歴史民俗資料学研究科教員）、松本和樹（同研究科博士前期課程）。2013年度は安室知を除く、4名の同じメンバー。また、両年度とも若宮幸一（研究協力者。旧古河鉱業ビル館長）が参加。

[付記] 文中に登場する方のほかにも、オーラルヒストリーの語り手を紹介していただいた野村省子さん、学生アルバイト時代に岬の山で船上生活者に米を売った話を聞かせてくれた木村文男さん、洞海湾に関する写真の提供と若松の歴史を教えてくれた家次寔さんたちにも大変お世話になった。また、回漕店を営んでいた坂本公さんの子息の妻坂本孝子さん、若松在住のやきとり屋「一ちゃん」の女性店主からも貴重なお話をうかがった。改めてお礼を申し上げたい。