

# 日豊本線のトンネル建設工事と 南・北海部郡の地域社会 —豊後土工成立前夜の建設労働者たち—

谷川 竜一<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 非会員 金沢大学准教授 新学術創成研究機構 (〒920-1192 金沢市角間町 金沢大学)

E-mail: tryuichi@staff.kanazawa-u.ac.jp

1910年代、九州東岸を南北に繋ぐ日豊本線の建設が進んだ。そのなかでも大分県・旧南海部郡および旧北海部郡でなされた建設工事を通じて、出稼ぎトンネル坑夫集団・豊後土工が歴史的に成立していったと考えられている。本稿では、豊後土工それ自体を対象とするのではなく、その背景としての南・北海部郡における日豊本線の建設史を対象とし、いかなる労働者が建設に関与し、鉄道工事が両海部郡の地域社会とどのような関係を持ったのかを検討する。現場には、請負業者が連れてきた坑夫たちやその他専門労働者のほかに、女性を多く含む海部郡の人々や朝鮮人労働者もいた。彼ら・彼女らはどのような事情で工事に参画したのか。建設の様子を地域に残された資料をもとに再考することで、豊後土工が成立した基礎的土壌を歴史社会的に考察する。

**Key Words:** tunnel, railway construction, expatriate labor, Bungodokko, colonialism

## 1. はじめに

### (1) 研究の目的

筆者はこれまで、近現代日本における出稼ぎトンネル坑夫集団「豊後土工（ぶんごどっこ）」に関する歴史的研究を進めてきた。

豊後土工とは、大分県の佐伯市周辺に生活拠点を置きながら、その地縁・血縁ネットワークを生かしつつ、国内外のトンネル工事に従事してきた出稼ぎの坑夫集団を指す。定説では、1910年代の日豊本線の鉄道トンネル工事において彼らは形づくられ、その後1980年代にかけて延べ20~30万人ほどいたとされているが<sup>1)</sup>、次第に進むトンネル工事の機械化のなかで、集団としての豊後土工は数を減らしていった。ただし、完全に消えてしまったわけではなく、豊後土工をルーツとする会社は高度成長期に多く設立され、そのうちのいくつかは現在でも全国で活躍している。

本稿では、豊後土工それ自体を対象とするのではなく、その成立の歴史的契機となったとされる日豊本線の建設史を対象とし、いかなる労働者が建設に関与し、海部郡の地域社会とどのような関係を持ったのかを検討する。後で述べるように、当該地域における日豊本線の建設では、浦辺の人々が大量に雇用された。いわば、外からや

ってきた請負業者やそれに付随する労働者とともに、地元の人々が一緒に働いたわけだ。本稿では労働者の全容を解明・整理することで、豊後土工が成立した基礎的土壌を理解することに資したい。

なお、豊後土工は佐伯市周辺の旧南海部郡のリアス式海岸部から多く出たが、北に隣接する旧北海部郡の海岸部からも多く出ている。本稿では特に断り書きを付さない場合は、この南・北海部郡を総称して、海部郡ないし海部の浦々という風に、「海部」という名で称することとする。また、その他の地理名称に関しては、当時の名称のまま用いたものもあるが、差別的な表現や呼称に関しては、それがわかるように、「かっこ」書きや引用する形で用いた。

### (2) 既往研究と本研究の位置づけ

トンネルの建設史に関する既往研究の多くは、技術史的な観点から構造物としての主要なトンネルを考察したり、交通・運輸体系の成立を重視しながら特定の鉄道や道路の路線に着目して分析する傾向にある<sup>2)</sup>。そのように技術的進歩や経済的發展を重視する姿勢が多数を占めるなかで、現場で汗をかいて働いた労働者たち——帝国大学を出たような「高位」の技術者ではなく——に関する考察は、手薄であったと言えよう。

筆者は、こうした問題意識の下、豊後土工というトンネル建設の代表的な労働者に関する研究を通じて、その学術的空白を少しでも埋めたいと考えてきた。そしてこれまでの論文や学術発表を通じて、1) 豊後土工が、旧南海部郡のサツマイモを基本とした食生活やそれをめぐる環境文化に支えられて、同地で近世以来続いてきた出稼ぎ労働文化の最終形態として成立したこと<sup>3)</sup>、2) 豊後土工が施工会社と結び付いて全国各地に出て行くとともに、ほとんど同時に植民地にまで出て行き、とりわけ朝鮮などでは巨大水力発電所の水路トンネル工事で腕をふるったこと<sup>4)</sup>、3) 戦前から戦後への時代の転換のなかで、植民地で磨いたトンネル建設技術や人脈も、本土へ引き揚げた豊後土工とともに日本へと還流し、高度成長下のビッグプロジェクトや対アジア戦後賠償工事のなかに継承・溶解していったこと<sup>5)</sup>、を論じてきた。

本稿は、豊後土工成立の端緒とも言える日豊本線の建設工事が、海部郡の地域社会といかなる関係を結んだのかという問いの下で、工事に参画した地元の建設労働者たちの様子を検討するものであり、1) と 2) の議論を接合していくための基礎的な作業として筆者は考えている。

## 2. 日豊本線（佐伯線）の建設と海部の浦々

### (1) 日豊本線の建設

九州西岸を走る鹿児島本線は「九州の背骨を形成する」鉄道路線であり、1909年に全通した。日豊本線はその鹿児島本線と対を成すように、九州東岸を小倉から鹿児島まで結ぶ路線であり、明治末から大正期にかけて建設が進んでいる。その路線内で、豊後土工を多く輩出した海部郡に着目すると、①「大分・佐伯間（本稿では建設時の呼称にならい佐伯線とする）」が1912年2月から1916年10月まで<sup>6)</sup>、②「佐伯・延岡間（前記同様、日豊北線とする）」が1917年3月から1923年12月まで



図-1 日豊本線内、佐伯線および日豊北線の位置  
(筆者作成)

り、それぞれ建設されている。この佐伯線・日豊北線の両線は、海部郡を中心としたリアス式海岸部および溪谷部を走るためにトンネルが多いことがその特徴で、その建設のために周辺の浦々から多くの人々が雇用されることとなった。そしてそのお祭り騒ぎのような工事のなかで、一部の人が近代的なトンネル工事技術を習得し、豊後土工へとようになっていくというのが定説となっている。以下では時代順に佐伯線と日豊北線の各建設工区の概要や請負業者を整理しつつ、現場の労働者全体を把握する。

### (2) 佐伯線の建設労働とそれを担った労働者たち

1912年、佐伯線の建設が全区間を8工区に分けて始まった。請負業者は、第1, 2, 5工区が松本勝太郎、第3, 4, 6工区が深見周三郎、第7工区が有馬組、第8工区が下田助次郎であった。表1は、佐伯線全体をトンネルに観点を絞り、工区ごとにまとめたものである。トンネルは27本、合計9km以上あり、特に第5工区の徳浦トンネルは佐伯線内で最も長く、1600m近い長さがあった。

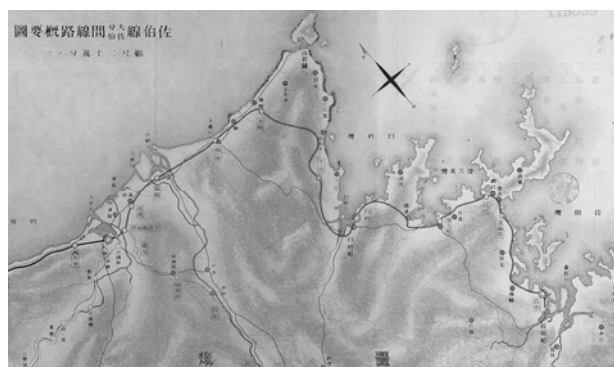


図-2 佐伯線線路概要図

(鉄道は佐賀関を抜け杵杵に入ると、細かな湾が連続するリアス式海岸を縫うように走る (『佐伯線建設工事一覽』鉄道院大分建設事務所、1916) )



写真-1 第2浪太トンネル内部

(馬蹄形のトンネル内部。煉瓦とコンクリートが残る。その先は3浪太トンネル。2016年5月筆者撮影)

このような鉄道建設工事を進めるのに必要とされた労働者は、何も坑夫だけではない。工事記録には、人夫でさえ並人夫、女人夫、上人夫、鳶人夫と区別されているし、加えて大工、石工、鍛冶工、製罐工、ペイント塗職、木挽、鋳力職などの人々が雇用されていた<sup>9)</sup>。請負業者が、それぞれの工区でこうした人々を工事量に応じて雇用し、異なる職種間で協働させつつ工事を進めたわけである。それではこれらの人々はすべて現場で集められたのだろうか。この点に関して、津久見の史家・織田清綱が、先に述べた徳浦トンネルの建設を含む佐伯線の北よりの路線建設について、興味深い聞き書きを記録している。

織田が集めた情報によれば、徳浦トンネルの掘削は南側坑口から大阪の原島組が、北側坑口から広島井坂組が請け負って始めたらしい<sup>9)</sup>。この坑夫たちは「明治 20 年頃始まった鉄道工事・土木工事で働き抜いた熟練工で、

工夫といっても人夫ではなく鶴橋や石刀・鑿を持たせたら大工や左官と同じく土方工夫といわれ一級・二級があった」という<sup>10)</sup>。

つまり彼らは外から海部郡にやって来た者たちであると思われるが、残念ながら鉄道院の建設事務所資料には請負業者の名として松本勝太郎という名があるのみで、原島組や井坂組といった名は全く見あたらない<sup>11)</sup>。試みに松本勝太郎を調べると、松本は広島の呉市で 1890 年に松本組を創業しており、佐伯線の工事以前には京義線や京元線といった日露戦争前後の鉄道敷設工事や、大分線、また満洲・朝鮮間を結ぶ安奉線の改築工事などにも携わっていた<sup>12)</sup>。織田の聞き取りが正しいとすれば、おそらくこの松本組の持つネットワークのなかで、原島組や井坂組といった組が孫請けとして徳浦トンネルの掘削に参入したのではないかと考えられる。そして普通に考えれば、こうした組を通じて、坑夫に限らず石工や鍛冶

表-1 佐伯線の工区とトンネル。

	工区長(m)	特徴	請負人	トンネル数	トンネル総長(m)	トンネル名	トンネル長さ(m)
第1工区	6138	地形は平坦、田畝の間を通過し、大小の橋梁が多い。	松本勝太郎	0	0		0
第2工区	13002	地形は平坦、耕地を進み、県下最大の大野川を横断する。	松本勝太郎	0	0		0
第3工区	6536	狭隘な山間僻地、丘陵の起伏甚だしく、佐賀関半島を長いトンネルで通過するので全線中の難所に属す。	深見周三郎	3	1596	佐志生	1415
						第一日明	113
						第二日明	68
第4工区	12587	山峡迫る部分もあるが、下ノ江駅から臼杵駅までは平坦で、その後再び山脚の斗出する所が多く、トンネル多い。	深見周三郎	5	914	陣山	208
						原山	184
						下り松	136
						第一板知屋	102
						第二板知屋	284
第5工区	6017	地勢峻峻で、トンネルの長さは全線中の一位。	松本勝太郎	4	2260	大泊	234
						徳浦	1592
						第一鳥越	84
						第二鳥越	350
第6工区	7037	リアス式海岸を抜けるためトンネルは長いものが多い。	深見周三郎	5	1796	第一津組	164
						第二津組	169
						日見	1091
						第一福良	240
						第二福良	132
第7工区	6253	地勢峻峻でここもリアス式海岸でトンネル連続し、海岸埋立なども多く発生。	有馬組	6	1655	津井	653
						第一浪太	232
						第二浪太	256
						第三浪太	138
						第四浪太	260
						古江	116
第8工区	7966	第6、7工区に比して平坦だが山が迫っており、トンネルや橋梁も少なくない。	下田助次郎	4	917	宮ノ内	79
						八幡	120
						坂ノ浦	518
						葛	200
	計 65536			計 27	計 9138		平均 338

『佐伯線建設工事一覽』（鉄道院大分建設事務所、1916年）より作成。トンネル総延長と各トンネル長さ計は、合わない場合がある。

工ほかの労働者たちの多くも外部からやって来ていたはずだ。その労働者たちの飯場は、建設総事務所や鉄道院職員の官舎とは別に徳浦の町中に建てられ、独身者たちがそこに住む一方、夫婦でやって来ている者は付近の家の納屋を借りていたという<sup>13)</sup>。

ところで、この徳浦トンネルの坑夫らは種油のカンテラをもって坑内に入り、蓑・笠・わらじ姿で昼夜休みなく三交代で、それも手掘りで掘り進んだようだ。佐伯線の工事記録には削岩機が用いられた形跡がないことから、おそらくほぼ全てのトンネルが手掘りだったと考えられる。したがって、こうした前近代的な——熟練はしていても工法としてはまだ未熟な——工事が、佐伯線全体にわたってなされていたと考えてよいだろう。

しかし、未熟とはいえ当時のトンネルの建設作業も、様々な工程で時に高度に構成されており、多様な労働がそこに付随していた。例えばトンネル内のズリ（堀屑）を掻き出す作業や、トロッコで荷物を運ぶような仕事は比較的容易だが、導坑を掘ってそこからトンネルを上下左右と場合に応じて切り広げる作業や山を支える支保工の架構などは、難易度の高い技術が要求される。また、コンクリートの型枠の構築や、ダイナマイトを装填するための削孔作業も同様に、豊富な経験や高い技術が必要となる。先に述べた徳浦トンネルの坑夫たちは、明治半ばから鉄道トンネル工事に携わってきた高い技術を持つ者たちだったようだが、佐伯線はトンネルの数が多いため、こうした技術ある者たちは十分でなかったと考えられる。そのため浦辺の人々のなかからも、トンネルの周辺はもちろん、その切り羽にまで入って同じような仕事を担う者が増えていったようだ。正確な記録はないが、不幸にも彼らが起こしたダイナマイトの暴発事故の報道などから、そのことを逆に推知することができる<sup>14)</sup>。

海部郡の人々がトンネル掘削技術を習得したり、その現場へ入っていったりすること自体の本格的な考察は別



写真2 建設時の古江トンネル西口付近  
(漁村のなかで建設工事が進んでいる（『佐伯線建設工事一覧』鉄道院大分建設事務所、1916））

稿で行いたい、ここで確認しておきたい点は、普段目にするのではないトンネル工事の様々な工程を、浦辺の人々が自分の生活圏のなかで日常的に目にした点だ。子供たちでさえ鉄道建設作業を物珍しい思いで夢中で眺め、現場で歌われていた歌を覚えてしまうほどであったから<sup>15)</sup>、大人たちが建設作業の流れを理解し、自分でも関わられる労働を見出していったであろうことは想像に難くない。つまり、豊後土工誕生前夜において、海部郡の建設現場近くの浦々では、トンネル掘削を含む建設労働作業への社会的かつ心的な参入障壁が限りなく低くなっていたと考えられる。

そしてそうした労働の入口としての細かな「雑役」はたくさんあった<sup>16)</sup>。例えば男はもちろんのこと、松丸太を打つための檣の綱引きに女が日給 19 銭で雇われたり、坑夫の使う鑿を運ぶために小学校卒業したばかり少年たちが、トンネルと鍛冶場の間を往復したりしたという。佐伯線内の別の工区になるが、上浦町の村人のある回顧では、「かるうて（谷川注：荷物を背負って）お金をもうけたら、えんぴつやちょうめん（ノート）を買うといつてよるこんでかるうていました」ともある<sup>17)</sup>。いわば鉛筆やノートを買う小金さえ不足していた社会のなかに、日給や労働単位で分かりやすく金が行き交う労働が入りこんできたわけだ。そもそも現金収入手段の少ない浦社会においては、遠方の山にこもって行う炭焼きやナバ山（椎茸栽培）などの出稼ぎが伝統的にさかんだったが<sup>18)</sup>、鉄道工事は自分たちの身近な生活圏のなかで生じた見えやすい労働機会であった。こうした事情が作用して、工事は好意的に浦辺の人々に受け入れられたようだ<sup>19)</sup>。

ただし、基本的には江戸時代とあまり変わらない浦辺の社会のなかに、近代の土木工事とそれに付随する外部の人々が入ってきた以上、事故や社会的問題の惹起は避けられなかった。例えば佐伯線第7工区では、女たちが運転していた工事用トロッコが、トンネル掘削現場から出たズリ（堀屑）を載せたまま畑の中で老人を轢き殺してしまった<sup>20)</sup>。また坑夫が農作物の蜜柑を盗んだり、若い娘が渡りの坑夫と駆け落ちをしたりと、工事に関連する事件は枚挙に暇がない<sup>21)</sup>。ある飯場の帳付け（経理係）にいたっては、上浦の浅海井集落に住む未亡人のもとに夜を忍んで通ったことが地元の青年団にばれてしまい、飯場と青年団で大問題になったという<sup>22)</sup>。

以上のように、佐伯線の建設にともなう労働機会は、浦辺の男たちだけでなく女や子供たちの日常のなかにもまで開かれたのであり、佐伯線は移動する請負業者と専門労働者のみが建設したのではなかった。鉄道建設工事は、ここ海部の浦々の日常社会のなかに、近代の資本主義社会の基盤である貨幣の魅力で地域の人々を惹きつけながら、ダイレクトに入ってきたのだ。

### 3. 日豊本線(日豊北線)の建設と女人夫・朝鮮人

#### (1) 浦辺の女人夫たち

ここからは海部郡南部に建設された日豊北線の現場を見てみよう。佐伯線の完成後の1917年3月から、今後は佐伯・延岡を結ぶ日豊北線の建設工事が始まった。日豊北線の工区と担当請負業者をトンネルに注目して整理すると表2のようになる。請負業者に目を向けると、全部で9つの工区のうち、第1, 2工区を鈴木太郎吉, 第3, 8工区を下田助次郎, 第4, 9工区を小林森吉, 第5, 6, 7工区を大倉条馬が、それぞれ請け負っていた。

日豊北線は佐伯線とは異なり、佐伯駅を出てすぐ山岳部に入り、その溪谷を縫うように走って宮崎県・延岡に出ることが大きな特徴だ。このためトンネルの数も多く、佐伯線の倍近い46本ものトンネルを建設せねばならなかった。加えて険しい地勢のため人家まばらで、第5工区などでは「労務者の募集・監理, 材料運搬などで非常な苦心」したという<sup>29</sup>。しかも、折り悪く第一次世界大戦の影響により、「物価, 労賃が高騰と、職工, 人夫の募集が困難となったため」、小林森吉請負の第4工区と、大倉条馬請負の第5, 6工区の合計3工区は、いずれも1919年に請負の解約を申し出た<sup>29</sup>。大倉条馬率いる大倉土木組のような請負業者ですら解約するほどの経済的打撃だったわけである。解約された工区は、鉄道省が直営で工事を進め、新たに周辺地域から5000人もの人夫を雇い入れて工事を速成で進める計画が立てられた<sup>29</sup>。

こうした困難なトンネル工事環境のなかで、「佐伯付近の人達は、男女とも実によく働いた」と吐露するのは、第1, 2工区を担当した鈴木太郎吉が率いる鉄道工業合資会社社員の北村勝蔵である。彼は、この地域には鉄道工事以外に他に働き口がないことがむしろ功を奏して、自分たちは優秀な人夫を選択することができた、とあけすけに感想を語っているが、さらに次のように述べる。

当時は佐伯線の工事が終って間もない頃だったから人夫が工事に慣れており、能率が上がった。ことに女子の働きが目覚ましく、セメント一樽五十貫(180匁)もあるものを2人で担ぐ女人夫もいたし、コンクリート練りや、トロッコ押しなどもほとんど女子がやった<sup>29</sup>。

この時期、女性たちが建設現場で活躍していたということは全国的に見て珍しいことではない。むしろここで考察を深めておくべきことは、彼女たち女人夫を生んだこの海部郡一帯の地域事情であろう。というのも、先に触れたようにこの地域は伝統的に出稼ぎが多く、大正初期においても旧南海部郡から7000人もの出稼ぎ人が外に出ていた<sup>29</sup>。当然そこには多くの女性が含まれていたが、

彼女たちの多くは関西圏の紡績工場へ女工として出向いていたようだ<sup>29</sup>。その点を踏まえて彼女たちの視点で眺めれば、家の近所で募集のある日豊本線の建設労働の仕事は、遠方の紡績工場にはるばる出かけていくよりも魅力的だったはずだ。実際、1919年の女人夫の賃金の最高値と最低値を、並の男人夫のそれを比較すれば、男性の4分の3から同程度はあり<sup>29</sup>、悪くない職場だったと思われる。つまるところ日豊北線の建設も、第一次世界大戦前後の日本の工業化によって資本主義経済が地方へと波及するなかで、現金収入を求める人々の強い動機と密接に絡んでいってよいだろう。

#### (2) 朝鮮人労働者たち

ところで、日豊北線の労働者の広がりを考える上で、見逃せない新聞記事が地元に残っていた。1917年10月7日付けの『佐伯新聞』に、記者自身の当惑や差別感とともに書き留められていたのは、はるばる南海部郡までやって来た朝鮮人労働者たちの姿である。

労働者の払底と共に、近来朝鮮人が続々内地へ入り込んで来つつあるが、現に本郡鶴岡、直見、川原木の諸村にも此の程鉄道工事に従事すべく総員45名の鮮人が入り込んで来た<sup>30</sup>。

という。記者はこの合宿所を訪ね、朝鮮人労働者にも面会している。8畳の部屋に19人の大男がゴロゴロと「豚の様に」寝そべっていて、そこは「嫌な臭が色濃く立ちこめていた」。そのなかの親分らしい50代半ばの男が、次のように「心細さうに話した」という。

私は今年の3月頃に50名を連れて日本に来やしたが、広島に3ヶ月位、山口に1ヶ月許り居やした。(中略)朝鮮よりも内地が賃金(谷川注:物価)が安いといふので、来て見ると物が皆な高いので(谷川注:給料が)残りやしまへん。(中略)。今分ではここ一年も稼がなきゃ帰る旅費さえ出来ねえ有様でやす<sup>30</sup>。

当時の朝鮮半島の社会は、日本主導の「近代化」政策を、植民地として強引に受容させられていたただなかにあった。甘言に乗せられたこの親分には、その点で同情の余地が大いにあるが、ともかくここで重要な点は、現金収入を求めて建設労働に参加した人々は、周辺の浦辺の人々ばかりではなかったということだ。朝鮮半島からも、貨幣の力を使って多くの労働者たちが集められていたのである。

表-2 日豊北線の工区とトンネル.

	工区長(m)	特徴	請負人	トンネル数	トンネル総長(m)	トンネル名	トンネル長さ(m)
第1工区	8248	佐伯駅から直見停車場の手間1.5kmまでの区間で、大部分は田圃のなかを通過。(1917年3月着手～1919年9月竣工)	鈴木太郎吉	2	295	城山	201
						上岡	94
第2工区	6839	久留須川の本流に沿った谷地を通る。(1917年4月着手～1919年12月竣工)	鈴木太郎吉	3	811	簾山	312
						谷波寄	95
						宝区	404
第3工区	7242	工区前半は田圃の中を通過するが、山脚を縫いつつ後半は山間部に入り、地勢が厳しい。(1917年9月着手～1920年11月竣工)	下田助次郎	7	951	大津留	96
						袖原	207
						椀原	112
						第一坑内	32
						第二坑内	233
						第三坑内	201
第4工区	5030	起伏する山稜の間を通過するために、急勾配でトンネルが多い。第一次世界大戦後の賃金高騰と労働力不足のために残部工事が国鉄直轄に。(1917年12月着手～1919年7月解約。1920年1月着手～1922年6月竣工)	小林森吉 (解約) 残部 国鉄直轄	4	780	第一打水	48
						第二打水	105
						第三打水	106
						第一大原	521
第5工区	5030	山岳部で地勢が険しく、上北川の上流の渓谷部を通る。第4工区同様に第一次世界大戦の影響により途中で工事中断・解約。国鉄直轄で完成。付近は国有林で民家がなく、労務者の募集・監理、材料運搬などで非常な苦心。(1918年2月着手～1919年10月解約。1920年7月着手～1920年12月竣工)	大倉桑馬 (解約) 残部 国鉄直轄	12	1693	第二官山	204
						第一楓山	336
						第二楓山	125
						第一小洗	200
						第二小洗	137
						第三小洗	43
						第一・三本楠	65
						第二・三本楠	169
						第一立花	141
						第二立花	107
						第三立花	111
第6工区	4425	日豊北線内で最も地勢の険しい所で、山腹掘削、崖際の開鑿、渓谷の架橋などがあり、最難工区。第一次世界大戦の影響により途中で工事中断・解約。国鉄直轄で完成。(1918年8月着手～1919年10月解約、1920年7月着手～1923年12月竣工)	大倉桑馬 (解約) 残部 国鉄直轄	6	918	第二宗太郎	175
						第三宗太郎	97
						第一鎧	175
						第二鎧	214
						第三鎧	72
第7工区	3620	地勢急峻で、山麓部を通過するため線路は急カーブの連続。施工は困難を極めた。難工事の連続。(1919年2月着手～1922年1月竣工)	大倉桑馬	5	1005	葛葉	95
						第一井掛	60
						第二井掛	187
						市棚	254
第8工区	8730	強調された記述なし(1919年6月着手～1921年8月竣工)	下田助次郎	4	408	苅鉢	409
						長井	117
						第一新道	81
						第二新道	125
第9工区	7644	強調された記述なし(1919年7月着手～1921年9月竣工)	小林森吉	3	446	第三新道	85
						可愛	155
						船浦	104
合計	計 58024			計 46	計 7307	和田越	187
							平均159

『佐伯線建設工事一覽』(鉄道院大分建設事務所, 1916年)より作成。トンネル総延長と各トンネル長合計は、合わない場合がある。

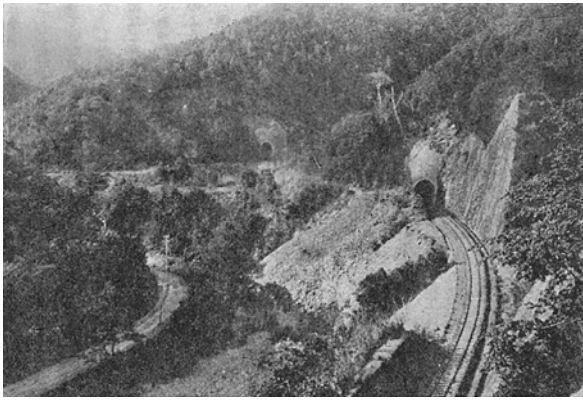


写真-3 第2, 第3小洗トンネル

(日本鉄道請負業史 大正・昭和(前期)篇, p.577,  
日本鉄道建設業協会, 1978.)

ただし、先述の佐伯線の工事においても、労働者の間で「朝鮮仕込みの自慢の油味噌やキムチが旨かったので交換した」という聞き書きが残されている<sup>32)</sup>、より視野を広げると、さらに前の鹿児島本線の人吉付近の工区で朝鮮人たちが働いたという記録もある。人夫不足を補うために、鹿島組が朝鮮にいた組の者の力を借りて、1907年頃に150人ほどの朝鮮人労働者たちを連れてきたらしい<sup>33)</sup>。このときの現場主任・鹿島組の真田三千蔵は、日露戦争後に京義線の工事を担当しており<sup>34)</sup>、そこで蓄積した経験や人脈がものをいったと推察される。

つまり、日本の植民地化を背景として、組織的に朝鮮人を本土の建設現場へと巻き込んでいくことはすでに韓国併合前から始まっており、その延長線上で佐伯線や日豊北線にも彼らは関わっていたのである。現に佐伯線の請負業者の一人である松本勝太郎は、先述のように朝鮮の京義・京元の両鉄道敷設に参加して現地の労働者を使っていたし、満洲の安奉線建設にも関わっていた。朝鮮人労働者の使役には慣れていたと言わねばならないし、先の鹿島の件などを参考にすれば、実際その経験や人脈で朝鮮人が集められていても不思議ではない。佐伯線や日豊北線の建設工事は、日本国中を移動して働く請負業者とそれに付随する専門労働者だけでなく、海部郡の一般の人々——特に女性労働者——を巻き込むとともに、朝鮮人たちをも誘引しつつ進んだのであった。

#### 4. 結論 ——佐伯線・日豊北線の建設現場から見出せる論点整理

以下、佐伯線・日豊北線から導き出せる議論のポイントを三点提示することで、今後の研究の足場を作り、結論としたい。

まず注意しておきたい一点目は、佐伯線の建設の初期段階において、請負業者が坑夫を含む労働者を外から大勢連れてきていた点だ。日本においてトンネル坑夫は豊

後土工以前にいなかったわけではないし、ましてや豊後土工は白紙の上で突然成立したわけでもない。明治年間に数々のトンネルの難工事を乗り越えてきた坑夫たちが、請負業者とともに佐伯線の工事に入って来ていたのであり、そこに浦辺の人々が参入するなかで豊後土工が誕生したと考えられる。豊後土工は単独で存在するのではなく、地縁と血縁で結び付いたトンネル坑夫ネットワークであることを踏まえれば、浦辺の社会全体がどっぷりと浸かって協働して経験することになったこの建設工事は極めて重要だろう。この点を踏まえた上で、先行する坑夫たちと海部郡で生まれる新たな坑夫たちの関係を解明していく必要がある。

二点目は、佐伯線や日豊北線の建設が定説通り豊後土工誕生の端緒だったとしても、その背景にあったのは、社会全体が近代化するなかで生じた浦辺の人々の現金収入への素朴な欲望だった点だ。芋や麦を食べながら半農半漁の簡素な生活を基礎とし、出稼ぎで部分的に現金収入を得るという前近代的な暮らしが、貨幣経済社会が工事を通じて浦々に浸透するにしたがって大きく変化しはじめた。ましてや自分たちが建設した日豊本線に列車が走り始めると、浦辺の人々はこれまで以上に現金収入に惹かれて遠くへと出稼ぎに出て行く可能性を得たわけである。この後、豊後土工が誕生し、彼らが海部郡を拠点に国内外を股に掛けて活躍できたのは、日豊本線という移動のインフラストラクチャーあってこそでもある。佐伯線・日豊北線の建設を契機にして、豊後土工の欲動を喚起する貨幣経済の論理が浦辺の生活に深く入り込んだとともに、その欲動に駆られて出稼ぎへと出て行くための近代的なインフラストラクチャーもまた完成したのである。

そして三点目は、佐伯線・日豊北線の建設とともに、浦辺の一般の人々はもちろん、地元の女性労働者や朝鮮人たちを、経済事情の良くないなかでも比較的無理の利く調整弁的労働者として有効活用していた点だ。資本主義や植民地主義のわかりやすい構造がそこでは交錯しているが、しかし豊後土工たちはそうした女性や朝鮮人労働者たちとともに働く現場から出現することとなった。なぜ彼らは、女性や朝鮮人たちのように労働の調整弁的役割に終わることなく、筆者が既往研究で明らかにしたように、その後の巨大な建設構造のなかに不可欠な技能集団として組み込まれていったのか。そこには資本主義の大きな論理に従いながらも、自分たちの強みを活かしてそこから構造的に利益を得ようとする海部郡の人々の主体性があったと言わねばならない。そしてそれは当然、資本主義や植民地主義とときに足並みを合わせるものだったはずだ。その点を意識して考察が深められなければならないだろう。

以上、日豊本線内の佐伯線・日豊北線における建設労

働者たちと地域社会の関係を本稿では考察した。ここで得た観点を足場として、トンネル掘削を担った最初期の浦辺の人々の履歴をこの工事のなかに落とし込み、より具体的に豊後土工の誕生の様子を捕捉していく予定である。

**謝辞：**本稿は、JSPS 科研費・挑戦的研究（萌芽）「出稼ぎトンネル坑夫集団「豊後どっこ」にみるアジア近現代開発史研究」（研究課題番号：17K18510、代表・谷川竜一）の成果の一つである。

### 参考文献

- 1) 矢野彌生：海部の地理（14）人口よりみた米水津の歴史的考察，佐伯史談，第168号，p.20，佐伯史談会，1995。
- 2) 例えば以下のような研究がある。小野田滋：わが国における鉄道トンネルの沿革と現状，日本土木史研究発表会論文集，8巻，土木学会，1988。村上良丸：トンネルの歴史，第1巻～3巻，土木工学社，1975～1979。吉村恒監修，横山卓ほか著：トンネルものがたり，山海堂，2001。土木学会誌編集委員会：特集 トンネル技術の今昔，土木学会誌，第94巻第2号，土木学会，2009年。福島啓一：トンネルの歴史（上・下），eブックランド社，2014。
- 3) 谷川竜一：豊後土工と芋——旧南海部郡という「小楽天地」，佐伯史談，第237号，pp.15-31，佐伯史談会，2021。
- 4) 谷川竜一：出稼ぎトンネル坑夫集団「豊後土工」と日本の植民地開発，土木史研究 講演集，Vol.38，pp.347-355，土木学会，2017。谷川竜一：1930年代の朝鮮半島における水力発電所建設技術と建設体制——「帝国の建設協働体」試論，植民地帝国日本における知と権力，pp.11-29，国際日本文化研究センター，2018。
- 5) 谷川竜一：豊後土工とアジア，第4回「郷土の歴史教室」，佐伯市歴史資料館主催セミナー，2019年10月（口頭発表）。谷川竜一：出稼ぎトンネル坑夫集団「豊後土工」と戦後賠償・開発援助——再編される日本植民地開発の経験と人脈，戦後空間 WG シンポジウム05「賠償・援助・振興——戦後空間のアジア」，日本建築学会，2020年10月（口頭発表）。
- 6) 日本鉄道請負業史 明治篇，日本鉄道建設業協会，p.549，1967。
- 7) 日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇，p.567，日本鉄道建設業協会，1978。
- 8) 佐伯線建設工事一覧，p.35，鉄道院大分建設事務所，1916。
- 9) 織田は、坑夫たちは1911年6月頃この地にやってきましたと聞き取っているが、これでは公式の建設開始日である1912年2月以前となってしまう。おそらく地元の人々の記憶違いか、あるいは1911年5月以降始まった測量の印象が強く残っており、その時期を口にしたのかもしれない。
- 10) 織田清綱：日豊線の軌跡と変遷，津久見史談 第8号，p.29，津久見史談会，2004。
- 11) 佐伯線建設工事一覧，p.35，鉄道院大分建設事務所，1916。
- 12) 日本鉄道請負業史 明治篇，p.442，p.464，p.491，p.504，日本鉄道建設業協会，1967。
- 13) 織田清綱：日豊線の軌跡と変遷，津久見史談 第8号，p.31，津久見史談会，2004。
- 14) 「去る4日午前11時頃本郡大入島村柴田近太郎（26）外2名が、佐伯線新設鉄道の、北海部郡青江村隧道工事に従事中、ダイナマイトの使用点火を誤って、俄然爆発させ、3人とも頭部手足に重傷を負い、近太郎は同日午後2時遂に死亡したり」（東西南北，佐伯自治新聞，p.7，佐伯自治新聞社，1914年7月19日）。
- 15) 上浦町誌編さん委員会編：上浦町誌，p.265，上浦町，1996。
- 16) 織田清綱：日豊線の軌跡と変遷，津久見史談 第8号，p.29，津久見史談会，2004。
- 17) 上浦町誌編さん委員会編：上浦町誌，p.265，上浦町，1996。
- 18) 出稼ぎの変転に関しては、市野瀬の一連の研究が役に立つ（市野瀬仁：米水津村の出稼（1）～（5），佐伯史談 第140～145号，佐伯史談会，1985～1987）。
- 19) 上浦町誌編さん委員会編：上浦町誌，p.265，上浦町，1996。
- 20) 津井浦の椿事，佐伯自治新聞，p.5，佐伯自治新聞社，1914年12月13日。
- 21) 織田清綱：日豊線の軌跡と変遷，津久見史談 第8号，p.31，p.37，津久見史談会，2004。
- 22) 加藤元喜：革新教育，p.52，発行所不明，1986。
- 23) 日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇，p.578，日本鉄道建設業協会，1978。
- 24) 日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇，p.574，日本鉄道建設業協会，1978。
- 25) 鉄道省の直営で日豊線速成結成，佐伯新聞，p.3，佐伯新聞社，1920年12月26日。
- 26) 日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇，p.582，日本鉄道建設業協会，1978。
- 27) 出稼人問題，佐伯自治新聞，p.1，佐伯自治新聞社，1915年4月4日。
- 28) 多くは阪神間の紡績工場などに出て行ったようだが、尼崎は後年まで佐伯周辺の人々が関西で定着するための足がかりとなっていた（上浦町生活史，p.55，上浦町，1983年。女工の逃亡，佐伯自治新聞，p.5，佐伯自治新聞社，1914年11月1日）。
- 29) 日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇，p.574，日本鉄道建設業協会，1978。
- 30) 入り込んで来た鮮人労働者，佐伯新聞，p.5，佐伯新聞社，1917年10月7日。
- 31) 入り込んで来た鮮人労働者，佐伯新聞，p.5，佐伯新聞社，1917年10月7日。
- 32) 織田清綱：日豊線の軌跡と変遷，津久見史談 第8号，p.29，津久見史談会，2004。
- 33) 日本鉄道請負業史 明治篇，日本鉄道建設業協会，p.389，1967。
- 34) 第50回 肥薩線矢嶽隧道，<https://www.kajima.co.jp/gallery/kiseki/kiseki50/index-j.html>

(2021. 4. 19 受付)