

豊後土工の誕生 —炭鉱夫・石工からトンネル坑夫へ—

谷川 竜一¹

¹ 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

出稼ぎトンネル坑夫集団・豊後土工は、主に大分県・旧南海部郡の浦辺の人々が、1910年代の日豊本線の建設を契機に専門坑夫化して誕生したと言われてきた。しかし、建設工事に無縁の全くの素人が、いきなりトンネル坑夫になれるものだろうか。筆者は、地域の歴史風土、日豊本線建設時の社会経済事情などからその理由を検討してきたが、本稿においては技術や経験、人脈といった観点から検討する。それを通じて見えてきたのは、日清・日露戦争期から炭鉱夫や石工として活躍していた南海部郡の出稼ぎ労働者たちが、親方として地元の人々を先導しながら坑夫ネットワークを作り出していったことだ。そうした過程を、最初期の豊後土工の大親方である炭鉱夫出身の松田菅蔵、石工出身の村上袈裟松、そしてそれに続いた石工・森崎武吉を通じて、それぞれ考察する。

Key Words: tunnel, mason, coal miner, expatriate labor, Bungodokko

1. はじめに

(1) 研究の目的

豊後土工とは、大分県の佐伯市周辺（主に旧南海部郡の海岸部）を拠点として、その地縁・血縁ネットワークを活かしながら、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。20世紀を通じてのべ20～30万人の豊後土工が、国内外のトンネル工事に従事したと言われており、日本近現代史上の重要な土木工事には、必ずと言っていいほど彼らの姿があったとされる。

一般的に豊後土工は、日豊本線——とりわけ大分・佐伯間を結ぶ佐伯線の建設（1912～1916年）と佐伯・延岡間を結ぶ日豊北線の建設（1917～1923年）を契機にして誕生したというのが通説だ。佐伯線・日豊北線ともにトンネルが連続する工区であり、その建設のために海部郡の浦々の人々が雇用された結果、彼らがそのままトンネル坑夫化していったという説明である。

この理路をより包括的に議論・検討するために、既往研究において筆者は、当該地域が余剰労働力を多く抱えており、それらの人々が伝統的に出稼ぎ労働に従事するなかで、日豊本線のトンネル工事が始まるとそこに合流していったこと、そしてその建設には明治中期以降の鉄道工事のノウハウを持つ外部の人々がやって来てそうした浦辺の人々と一緒になって働いたこと、さらにはその



図-1 日豊本線内、佐伯線および日豊北線の位置
(筆者作成)

建設工事が現金収入の貴重な機会であっただけでなく、リアス式海岸の浦社会のど真ん中で進んだために、浦辺の人々がトンネル工事に参入する社会的・心理的障壁が非常に低くなっていたことを議論してきた¹⁾。

これらが複合的に関係して豊後土工が誕生するわけだが、なお疑問は残っている。そもそも、浦辺の人々がトンネル坑夫になりたいからといって、即座になれるものであろうか。より具体的に言えば、技術のない者たちがいきなりトンネル工事の切り羽（掘鑿断面）に入って、岩を掘り崩せるものだろうか。特に巨大な岩山を崩すときには場所や角度を考えながら、岩に慎重にダイナマイトを装填する孔を掘らねばならず（削孔）、経験や技術

的知見は不可欠だったはずだ。それに請負業者が外から連れてきていた練達の坑夫たちがそうしたことを教えてくれたとしても、非常に多くのトンネルを抱える日豊本線の現場で、ずぶの素人を懇切丁寧に指導するほどの余裕があったとは考えにくい。

こうした疑問をもとに本稿では、豊後土工の成立に際し、後述するように地元の炭鉱夫と石工が大きな役割を果たしたという仮説を立てた。そしてそれを検証するために、まず海部郡周辺における炭鉱夫および石工の伝統的な労働状況を整理する。次にその背景の下で、初期の代表的かつ典型的な坑夫や石工の具体的な履歴を紐解き、豊後土工と呼ばれる人々が炭鉱夫や石工のなかから現れる様子を描き出したい。

結論では、豊後土工は突然誕生したわけではなく、彼らが社会的に出現するにあたってその「あわい」となるような時期があったことが見えてくるだろう。トンネル掘鑿のための一定の技術や経験を持つ人々が触媒となり、彼ら自身も含めて浦辺の人々をトンネル坑夫へと引き入れ、最終的に海部郡を基盤としたトンネル坑夫集団・豊後土工が現れるのである。本稿はそうした時期——具体的には明治後半から豊後土工成立の契機となったと言われる日豊本線の建設時期である大正前半までの約 30 年間——に注目し、豊後土工の誕生を解明する。

なお、豊後土工は主に旧南海部郡（現在の佐伯市周辺の中心市街地を除く部分）のリアス式海岸部の人々がなっていたが、北に隣接する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」、「浦辺」という風に称することとする。

2. 豊後土工になるための技術

冒頭で述べたように、本稿では炭鉱夫や石工から豊後土工が誕生したという仮説に立脚して議論を進める。ではなぜ炭鉱夫や石工なのか。この二つの職業に注目するのは、豊後土工が誕生したと言われる佐伯線の工事では、ほとんど削岩機が使われなかったからだ。筆者は既往研究において佐伯線のトンネルが手掘りで進められたことを示したが、そんな削岩機のない現場で、素人たちがいきなり現場に入って、すぐさまトンネル坑夫として活躍できたとは考えにくい。にもかかわらず事実として佐伯線の工事を機に豊後土工たちが大勢出て来た以上、少なくとも初めにトンネルに入った浦辺の人々は、掘鑿の素人ではなかったと考える方が自然である。すなわち、削岩機なしでトンネル工事を進めたということは、手掘りの技術——具体的に言えば石頭ハンマーと鑿を使う技術を持つ人々が、海部郡の浦々に一定数いたということを示唆している。しかもそうした人々は、工事に即応して

集まってきたわけだから、出稼ぎや日雇いなどの柔軟かつ流動的な労働スタイルを持っていたことだろう。

そこで、日豊本線の工事の直後に出た 1925 年の『大分新聞』を参考に、大分県の出稼ぎ仕事の職種別順位を見てみたい⁴⁾。上から順に、炭焼業、トンネル坑夫（豊後土工）、会社労務、商業、漁業、炭鉱夫、工業、大工、石工、船乗業となっている。この職種のなかで石頭ハンマーと鑿を使う職種は、トンネル坑夫を除くと二つしかない。すなわち、炭鉱夫と石工である。しかもこの調査は、日豊本線の工事以後のものなので、それ以前においてはトンネル坑夫はもっと少なく、その代わり炭鉱夫や石工はもっと数が多かったと考えるのが自然だ。

このことを踏まえれば、早い段階でトンネル工事と接点を持って、人々をその仕事に巻き込んだり技術を教えたりしたのは、石頭ハンマーと鑿を使いこなすことのできる地元・海部郡の出稼ぎ炭鉱夫や石工だったのではないかと、という仮説が成り立つ。端的に言えば、「炭鉱夫と石工が豊後土工になったのではないか」ということだ。ただし、この仮説を考えるには、炭鉱夫や石工という職業が、海部郡の出稼ぎ労働の歴史のなかにもどのような形で見出せるかということを考えてみなければならない。まずこの点をそれぞれ検討してみたい。

3. 炭鉱夫から豊後土工へ——松田菅蔵

(1) 出稼ぎ炭鉱夫という素地

「出稼ぎ」と一口に言っても、この地域の出稼ぎ職種はナバ山や樟脳造り、鉱山坑夫ほか多岐にわたるわけだが、見過ごせないのはその時代的な変遷である。三浦保寿による出稼ぎの研究を参考とした『鶴見町誌』によると、特に南海部郡一帯では 19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけて、「江戸末期の金山・銀山の発掘」、その後の「日向地方への行商時代」、「日清・日露をはさむ炭鉱開発時代」、「大正期の日豊本線建設時代」と変遷したという⁵⁾。つまり、日豊本線の建設直前には炭鉱に赴く労働者が多かったわけだ。それでは、その数はどれくらいだったのだろうか。

残念ながら、日清・日露戦争期の海部郡における炭鉱労働者に関する正確なデータはなく、信頼できるものとしてはだいぶん時代が下った 1934 年に、福岡地方職業紹介事務局が行った調査が最初だ。それは福岡・佐賀・長崎各県内の炭鉱にやって来ていた出稼ぎ労働者の出身地に関する調査である。その調査によると、大分県は全国第 3 位——第 2 位の佐賀をわずかに下回る程度——だったという。しかも同局は、「（谷川注：大分県のなかで炭鉱夫の輩出地として）特色ある地方は日田郡、玖珠郡及び南海部郡」と、南海部郡を名指して指摘している⁶⁾。大分県のなかで日田郡や玖珠郡は九州北西部の炭鉱

地帯に近接しているので、炭鉱夫を多く輩出していたことは自然なこととして理解できるが、南海部郡は逆に最も遠くに位置している。そんな遠方にもかかわらず炭鉱夫を輩出していたことが、福岡地方職業紹介事務局の目を引き、上述のように名指しされたものと思われる⁹⁾。また、この調査時はすでに新しい出稼ぎ職種として豊後土工が成立し、人々を惹きつけていた。したがってこれらの情報を総合すれば、豊後土工成立以前の大正前期や明治末期は、炭鉱夫の割合はもっと大きかっただろう。先に引用した三浦保寿が言う「日清・日露をはさむ炭鉱開発時代」とは、こうした状況を示していると思われる。

そうだとすれば浦辺出身の出稼ぎ炭鉱夫が、技術的連続性のなかでトンネル坑夫へと変わっていくという仮説は、実に自然な流れと言えよう。彼らは掘削作業に慣れており、炭鉱と似たトンネル工事への心的な参入障壁は低かったはずだからだ。また、賃金の面でも炭鉱夫とトンネル坑夫に大きな差は認められない。例えば佐伯線に続いて海部郡で進められた日豊北線の工事では、坑夫の日給は最低 1 円から最高 25 円で（1920 年）、そこに出来高を加えた賃金を得ていたと考えられる。他方で当時の炭鉱夫の日給は平均で 2 円程度だったというから⁹⁾、こうした点からも海部郡内で進められたトンネル工事でも坑夫として働くことは、少なくとも遠方の炭鉱に行くのと同程度の動機付けが働いたことだろう。

(2) トンネル工事に動員される鉱山坑夫

もう一点、炭鉱夫のような鉱山坑夫がトンネル工事に参画することが、一般的にもよくあることであったことを示す証拠をあげておきたい。具体的には日本の初期鉄道トンネルの建設史において、各種鉱山坑夫が動員されていた点だ。例えば大津線・逢坂山トンネル（1880 年竣工）や北陸線・山中トンネル（1896 年竣工）には生野銀山の坑夫たちが参画していた⁷⁾、同じく北陸線・梁ヶ瀬トンネル（1884 年竣工）や葉原トンネル（1896 年竣工）⁸⁾、東海道線・清水谷トンネル（1887 年竣工）にも鉱山坑夫が集められていた⁹⁾。また台湾の阿里山鉄道（1908 年頃）では付近の鉱山から坑夫が集められている¹⁰⁾。このように、近代的なトンネル工事に鉱山坑夫たちが駆り出されるという流れは、当然のようにあった。

ただし、注意を要するのは、こうした鉱山坑夫たちは「坑夫等の技術たるや頗る幼稚で特に支保工に拙劣であり、礮出しに不注意であったため坑内作業の敏活を欠き、進行甚だ思わしからざる」ものがあったことだ¹¹⁾。つまり、鉱山坑夫は金や銀、石炭の出る切り羽に集中するあまり、坑道空間の恒久的支持やそこにおける労働効率に対する配慮は、トンネル坑夫に比べると希薄だったと言えよう。炭鉱夫を含む鉱山坑夫からトンネル坑夫になるには、一定の修練や修正が必要だったのだ。しかしそう

だとしても、働き方や技術が連続的だったことは大きかったと考えられ、歴史的にも鉱山坑夫はトンネル坑夫に変貌しうる候補職種の一つとして扱われてきたのである。

ここまで、日清・日露戦争期の海部郡（特に南海部郡）には出稼ぎ炭鉱夫たちが多かったこと、加えて近代のトンネル工事では、炭鉱夫を含む鉱山坑夫が慣習的にも技術的にもトンネル坑夫候補として扱われていたことを議論してきた。これらは、「炭鉱夫と石工が豊後土工になったのではないか」という仮説の前半をなす「炭鉱夫が豊後土工になった」という流れを支持する状況証拠と言えよう。少なくとも豊後土工の誕生にあたっては、海部郡の出稼ぎ文化のなかでもとりわけ炭鉱への出稼ぎ労働が強く影響したのではないか。ただし、この状況証拠に説得力を持たせるためには、直接的かつ具体的な事例が必要である。そこで次に、豊後土工の嚆矢と見なされ、同時にその象徴的な人物として知られてきたトンネル坑夫の大親方・松田菅蔵の履歴を検討する。彼は、大倉土木——戦後の大成建設——と強く結び付き、その「下請け」の仕事を多く担いながら、今日のトンネル施工の「リーディングカンパニー」を自他共に認める成豊建設の初代親方たちを育てた人物でもある¹²⁾。「炭鉱夫が豊後土工となった」という仮説と照らし合わせながら、その菅蔵の履歴を具体的に見てみたい。

(3) 炭鉱夫から豊後土工へ——松田菅蔵

松田菅蔵は、1879 年南海部郡・上浦の大字・浅海井（あざむい）に松田源太郎の三男として生まれた¹³⁾。父・源太郎は浅海井のほとんどの人々と同じように半農半漁の暮らしを営んでいたと思われる。菅蔵より 5 歳年上の兄・吉郎は、才気ある村のリーダーの一人だったようで、村会議員を長くつとめた。そんな秀でた兄を上へ戴いて三男として生まれた菅蔵は、早い段階で家を出る覚悟を決めたのか、10 代の初めには夕張炭鉱に向かったという¹⁴⁾。

彼が、暖かい海部郡から寒くて遠い北海道の夕張へ向



写真 1 浅海井の集落（2018 年 9 月筆者撮影）

かった具体的な理由は残されていない¹⁹⁾。ただし繰り返して述べてきたように、出稼ぎ自体は近世以来続いてきた海部郡の人々の伝統的な働き方であり、菅蔵はその延長線上で夕張へと向かったことは疑い得ない。夕張炭鉱はの開発は 1890 年代であり、菅蔵が出稼ぎに出ていくタイミングと合致したと考えられる。そこで彼はまず炭鉱夫となったのだ。後年のことになるが、菅蔵の弟子たちは自分たちのルーツを振り返る際に、菅蔵が夕張炭鉱で「坑道掘削の技術を身に付けた」という認識を示している²⁰⁾。また、菅蔵逝去後ではあったが、彼を知る人物がまだ多く生きていた 1970 年代の半ばに西日本新聞が行った取材でも、菅蔵が掘鑿技術を夕張炭鉱で学んだ点が記録されている²¹⁾。したがって菅蔵がトンネル掘鑿のイロハを学んだのは、この夕張炭鉱であったと判断してよいだろう。

その夕張炭鉱から後の約 20 年間の菅蔵の足取りは不明で、次に彼の名が出てくるのは 1912 年に始まる佐伯線の工事である。同工事で彼は活躍し、「押しも押されぬ親方として大勢の坑夫を使うようになった」²²⁾。そして佐伯線に続く 1919 年以降の日豊北線の工事では、大倉土木が請け負った第 7 工区のトンネル工事に、菅蔵は地元の仲間である野崎要一らを誘って参加した²³⁾。この後、1927 年には静岡に赴き、ここでも大倉土木の下で東海紙業笹間渡発電所の水路工事を担当している²⁴⁾。大倉土木の社史によると、同社はそれから数年、静岡県の大井川鉄道（第 5、6 工区）や黒部川第二発電所関連の建設に関与するので²⁵⁾、菅蔵も笹間渡発電所の工事のあと数年間はそれらに参画していた可能性が高い。そして 1939 年に彼は現場から身を引き、その後は南海部郡の故郷・上浦町で町会議員を三期務め、1959 年に亡くなった。菅蔵は生涯を通じて野崎要一や松田雅ほか、自分の息子や浦の若者を坑夫として育てており、しかも彼らの多くに自分の娘や縁者を嫁がせて、「菅蔵一門」と言えるような弟子・親族グループを形成した²⁶⁾。これが今日のトンネル工事の最有力会社・成豊建設の母体となるのである（写真 3）²⁷⁾。

この履歴からわかるように、松田菅蔵は豊後土工のな

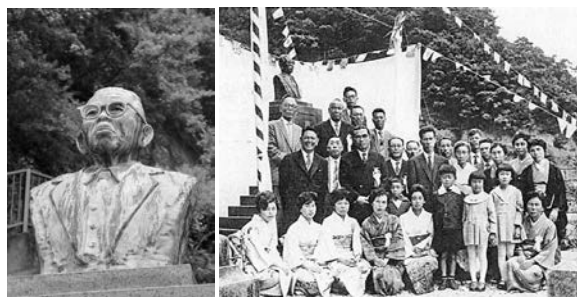


写真 2 松田菅蔵の銅像（左、2016 年 6 月筆者撮影）

写真 3 銅像前に集った直系の弟子たちとその家族（右）

かでも最も成功した人物の一人であるとともに、彼に続く若い坑夫たちを育てた、いわば豊後土工の象徴的かつ中心的な人物であると言ってよい。そんな彼の足取りは、まさしく「炭鉱夫が豊後土工になった」という仮説にぴったりと一致する。加えて、彼をよく知る人物たちや、彼が亡くなってそれほど間をおかずになされた取材の記録などが、トンネル坑夫・菅蔵のルーツとして夕張で炭鉱夫として働いた過去をはっきりと認めている点は、「炭鉱夫が豊後土工になった」という筋書きを菅蔵の弟子たちや周囲の人々が認めている証左でもあろう。

ただし、菅蔵は夕張炭鉱で掘鑿技術を身に付けたからといって、すぐさまトンネル坑夫になれたわけでもないだろう。日豊本線の頃にはトンネル坑夫の親方だった点を踏まえれば、夕張以降、いくつかの近代的な鉄道トンネル工事の経験を積んで、日豊本線の工事に臨んだと考えるのが自然だ。この点で彼は、通説でよく言われるような日豊本線の工事を契機としてにわかに現れた浦辺のトンネル坑夫とは異なる。

そして菅蔵がそんな経験ある坑夫であったからこそ、これからトンネル工事に入ろうとする浦辺の人々の信頼を集めることができたと思われる。もちろんすでに炭鉱夫であった人々も集まってきたことだろう。彼は地元出身である上に、まわりに多くいた炭鉱夫よりは一步先んじた経験と技術を持っていたからこそ、海部郡——特に上浦の人々を率いる親方となり、さらに彼らをより大きなトンネル建設業界へと結びつけていく結節点となったのだ。彼は、炭鉱夫が豊後土工に変化したことを物語る象徴的存在であるとともに、豊後土工という出稼ぎトンネル坑夫集団を成立させた先導者だったと言える。

4. 石工から豊後土工へ——村上袈裟松と森崎武吉

(1) 石工が多かった南海部郡

次に、「炭鉱夫と石工が豊後土工になったのではないか」という仮説の後半部分である「石工が豊後土工になった」点を検証する。佐伯線の工事では削岩機は使われていないと考えられるので、掘鑿技術を持つ炭鉱夫とともに最も重要な役割を担った職種の一つは石工だった可能性が高い。そこで石工という職業を海部郡の出稼ぎの伝統と合わせて考えることが必要となるが、問題は社会的存在としての石工を把握しがたいことだ。というのも炭鉱夫は日常から隔離された炭鉱という場所で企業などの管理のもと集团的に働くが、石工は仕事自体が墓や神社の階段、水路の護岸や庭の石垣の建設・保持など、出稼ぎ先の日常に溶け込むことが多い。そのため、石工の数や出稼ぎ先を統計的に把握するのは難しい。したがって基本的に口伝や傍証から類推せざるを得ないが、そんな中、筆者がインタビューした南海部郡・上浦の老石工

である森崎秀三氏（1936 年生．以下、秀三氏と記述）の話が興味深い²⁴⁾。

秀三氏曰く、上浦の石工は親方に 5 年くらいついて修行してようやく一人前になり、その後は仕事を求めて（現在でも）全国を転々とするという。彼が石工になったのは 1950 年代で、その頃は上浦のなかの大字・津井だけで、石工は 40 人も 50 人もいたらしい。それがどれくらい多いものなのか、粗い見積もりではあるが簡単に計算してみよう。

津井の戸数は、1930 年代から 1980 年代まで概ね 300 戸程度で推移しており、一戸あたりの平均人数も 3～5 人であった²⁵⁾。そこで、一戸あたり 4 人として 300 戸、つまり合計 1200 人いたとしよう。このうち男子を約半数 600 人と考え、そこに秀三氏が石工となった時期と考えられる 1950 年の南海部郡の 15 歳以上の人口割合 61.2%を掛ければ、約 370 人が 15 歳以上となる。秀三氏が言うようにこのうち 40～50 人が石工だったとすれば、労働可能な年齢の男子 10 人中 1 人以上が石工だったことになる。ここからも、石工が多かった様子を確認できよう。そして 1950 年代において、出稼ぎ業の最右翼はトンネル坑夫たる豊後土工だったことを踏まえると、豊後土工がいまだ成立していなかった日豊本線建設以前における石工たちの割合は、1950 年代と少なくとも同程度か、それ以上だったと考えるのが自然だ。

加えて、秀三氏のほかにも石工が多かったことを伝え聞いている人はいる。例えば筆者がインタビューした南海部郡・上浦の浅海井出身の豊後土工・富高己知氏（1962 年生）は、次のように述べる。

もともと聞いている話だと、石積屋が多かったと聞いているんですね。それから漁師。浅海井には漁師くらいしか仕事がなかったんですね。田んぼが作れるわけじゃないし、畑といってもすぐ後ろは山なので²⁶⁾。

南海部郡のリアス式海岸部はすぐ背後まで山が迫っており、そのためこの地の人々は石を駆使して急斜面に段々畑を築き、幾重にも積層した壮大な芋畑を延々と長



写真 4 上浦・大字津井の老石工・森崎秀三氏（左）と津井の段々畑（右）（2018 年 5 月筆者撮影）

い年月をかけて造りあげてきた。また、その芋を狙ってやってくるイノシシには重厚な石垣（シシ垣）を築いて対峙してきた歴史がある。先の老石工・森崎秀三氏は、段々畑の石積みは「誰でもできる」としながらも（写真 4）、「山の上の畑のなかには、ひとかかえもある石があるが、それを機械のない時代にどうやって積んだのか自分も分からない」とも述べている。南海部郡では石積みの技術は地域に溶け込みながら、ときに高度な生活文化とも見なされる形で、この地の人々の日常を支えていたと言えよう。

(2) 石を扱う技術とトンネル工事

ここで、石工の技術がトンネル工事とどのように重なるものであったのかを検討しておきたい。一般的に鉄筋コンクリート普及前のトンネルの構造を支える材料は、煉瓦と石であり、特にトンネルの出入り口となる坑口部分などでは立派な石のアーチを架けることも多かった。そのため、佐伯線のトンネルでもそうした石造アーチの建設に石工たちが腕を揮ったのではないかと思いがちだが、それは正しくない。というのも、佐伯線のトンネルの坑口やその内部側壁、そしてヴォールト天井部分は、すべて煉瓦及びコンクリートで造られており（写真 5）、坑口や内部構造の「構築」作業に関しては石工の出番はそれほどなかったと考えられるからだ²⁷⁾。

したがって佐伯線のトンネル内部の工事で言えば、切り羽における掘鑿作業が、石工としての腕を発揮する舞台であったと思われる。石で「構築する」作業ではなく、石を「削る」作業が中心だったわけだ。ここでやや後年の事例となるが、1934 年に発行された『隧道工学』というトンネル工事の基本書を見てみたい。同書によれば、削岩機を使わない工事の場合、鑿で岩を削ったり孔を掘ったりしてそこにダイナマイトを装填するが、通常そうした仕事は 1 人でやるか、2～3 人一組で行うものだった。1 人で掘る場合は片手に鋼のハンマーを持ち、もう片方の手で鑿を握る。鑿は直径 19mm から 25mm ほどの丸鋼または六角鋼で、その鑿を回しながら重さ 1.5～2kg ほどのハンマーで打つという。そして孔を深く削るにしたがって徐々に刃先の小さなものに取り換えていく。打っていると鑿は熱を持つためにときどき孔に水を注がねばならなかった。また、掘っていく途中で孔のなかに貯まってしまう岩の屑は「キューレン」という細長い耳かきのような棒で掻き出す。二人でペアとなっていく場合は、一人が長い鑿を持ち、もう一人が 2.5～4.5kg ほどのハンマーで打つという。手掘りによる穿孔の工程は 1 日で 1 人あたり 2～3m らしく、硬い岩石の場合は 50cm にも及ばないというから、相当な労力がかかった。さらにそうした孔の方向は、ダイナマイトを装填する際に大変重要であった上、特に上向きの孔を掘る場合は熟練を要した

ようだ²⁹⁾。しかも手掘りで1～2尺(約30～60cm)の浅い孔を削って作業をする場合には、「岩石の節理割目等を利用する様に孔の位置方向を選定する」必要があった(図2)²⁹⁾。反対に手掘りではなく削岩機で掘る場合は、孔を奥深くまで掘ることができ、岩の節理や割目などはある程度気にせず掘っていったので、それは畢竟ダイナマイトを岩の奥深くに挿入することにつながる。そうすると爆破にもなって多くの部分を吹き飛ばすことができ、掘鑿スピードが上がるというわけだ。しかし佐伯線のように手掘りで行う場合は、人力による鑿と石頭ハンマーの作業に応じた短い刻みで進行せざるを得なかった。そのために岩を「削る」腕のよしあしというのは、掘鑿スピードにも如実に反映されることとなったはずだ。トンネルの掘鑿作業の要諦の一つである削孔作業において、岩の節理を読みながら鑿と石頭ハンマーを使う石工の技術は非常に重要だったのである。

ここまで、佐伯線建設の舞台となった海部郡の上浦などにおいて石工が多かったことを示すとともに、トンネル掘鑿作業においては岩を「削る」石工の技術が重要であった点を述べてきた。つまり、「炭鉱夫と石工が豊後



写真5 第6工区第一津組トンネルの東側
佐伯線の各トンネルの坑口は石積みアーチではなく、煉瓦積みとなっている。(2018年4月筆者撮影)

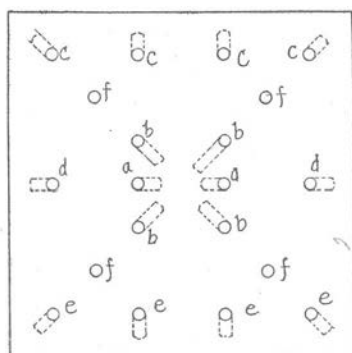


図2 爆破孔の位置と名称
中心部のaを馬鹿孔、bを心抜孔、c～dを払い孔といい、中心から順に爆破されるようにダイナマイトを仕掛ける。

土工になったのではないか」という仮説の後半部分である「石工が豊後土工になった」ことの重要な状況証拠が揃ったということになる。それでは石工出身の豊後土工たちは具体的にいたのだろうか。いたのであれば、どのような経緯で豊後土工になっていったのだろうか。

この点を、村上袈裟松と森崎武吉という二人の豊後土工を事例として次に確認してみたい。結論から言えば、二人は石工が豊後土工になっていったことを示す典型的な人物として理解できるはずだ。

(3) 石工から豊後土工へ1——村上袈裟松

村上袈裟松(1880～1952年)は1880年に現・佐伯市中心部に近い大入島に生まれた。彼の長男・勇の回想によれば、大入島は「水田の全くない村落」で(写真6)、「住民は半農半漁で、狭い畑で芋と麦をつくり、小さな船で漁をしていた」³⁰⁾。そのため出稼ぎに出る若い者も多く、袈裟松も少年の頃から出稼ぎに出て石工の修行を積んだという³⁰⁾。そして結婚してからも「全国の現場を渡り歩いた」³⁰⁾。

袈裟松が若い時分に参加したトンネル工事のなかでわかっているものは、群馬・長野県境の碓氷峠を貫く横川・軽井沢線の鉄道トンネル(1891年起工、1892年竣工)や、山梨県を走る中央東線の笹子トンネル(1896



写真6 村上袈裟松の生家前から見た大入島・片神浦水田を作る場所はなく、袈裟松の家も他の住民たち同様、芋を作って暮らしていた。(2016年7月筆者撮影)



写真7 村上袈裟松(左、遺族提供)

写真8 大入島・片神浦に建つ村上袈裟松翁頌徳碑(右、2016年7月筆者撮影)

年起工、1902 年竣工）である³⁹。笹子トンネルは、当時の日本における国家的プロジェクトであり、削岩機の使用や水力発電による電力利用など、トンネル建設技術を飛躍的に向上させた工事でもある。碓氷線のトンネルの「元請け」業者は日本土木会社（のちの大倉土木）で、笹子トンネルのそれは有馬組であり、袈裟松はそれらの「下請け」をしていたことになろう³⁹。双方ともに明治期の鉄道建設をリードしてきた請負業者であり、袈裟松が早い段階からこうした鉄道工事に参加したということは、彼にとって石工の修行それ自体が、近代的な鉄道トンネル掘削技術のノウハウと「下請け」業者としてのネットワークの獲得そのものだったと言うこともできよう。石工とトンネル坑夫の仕事はかなり重なっていたと判断できる。そしてその修行の成果があったのだろう、1905 年には袈裟松は自ら組を起こし、独立した³⁹。

次に彼の名が見られる記録は、1918 年から間組の請負の下で始まった朝鮮の京城・釜山を結ぶ京釜線内のトンネルの建設である³⁹。現在の韓国中部の大都市・大田郊外にあり、名前を増若トンネルという（写真 9）。この工事は実に興味深い工事で、後に間組の社長となる神部満之助ら、若く有能な間組の関係者たちが多く参加していた。また間組は、そんな組の実力者に加えて井上貞次郎という朝鮮での経験豊かな人物を増若トンネルの現場に置き、その井上の下に土工、石工、隧道工らを集めている³⁹。袈裟松がそのなかにいたことは間組の社史でも明示されているので、彼はもともと石工ではあったがこの時は隧道工——すなわちトンネル坑夫をまとめる親方として、井上の下で働いたと考えられる。

その袈裟松の上にいる井上貞次郎の略歴が興味深い³⁹。井上は備前出身の石工で、19 世紀末に宿毛や小樽などで出稼ぎの石工として働いた経験を持ち、1900 年頃からは間組と関係を持ち始め、日露戦争前後に京仁線・京釜線の工事にも石工として参加していた。つまり井上は、近代の土木工事のなかで腕を揮った石工の親方であり、その職業的繋がりの中で、同じく石工の袈裟松を可愛がっていたと言えよう（写真 10）³⁹。しかも増若トンネルの工事の際、井上貞次郎の下には日本人だけでなく、「日本語のわかる朝鮮人什長（シブチャン）が配され、朝鮮人や中国人「人夫」を募集し、監督」していた⁴⁰。つまり、そんな井上の下にいた袈裟松も、朝鮮人や中国人たちと現場をともし、場合によっては彼らを使役していたと考えられる。

続いて袈裟松は、1922 年から山梨県の樽坪水力発電所の水路トンネル工事に、息子の勇と春蔵を連れて赴いた⁴⁰。直前の増若トンネルの仕事を通じてさらに出世したのだろう、このときの彼は井上貞次郎の代理人として参加している。工事は 10km にもおよぶ長距離水路トンネルの掘鑿で、袈裟松とその息子たちは最も難しいとさ

れた「難攻不落の七号隧道」を担当し、見事掘り抜いた⁴⁰。

この工事が終わった 1923 年以降、袈裟松がどのような工事に関わったかはわからない。自身が起こした村上組の長として組を牽引しつつ、息子・勇に日本本土の工事を任せ、次男・春蔵には植民地（主に朝鮮や樺太）における工事を任せていたようだ。そして 1943 年より大分県政に入って数年間県会議員を務め⁴⁰、1952 年 8 月に亡くなった。彼の組は徐々に大きくなり、戦後には大和土建と改名して海部郡の豊後土工を束ねる代表的な業者の一つとなった。

以上のように、袈裟松は石工の修行をしながら同時にトンネル坑夫となり、さらには自分の息子たちをもトンネル工事に関わらせていった。そして郷里の人々を自分の組に集め、彼らを豊後土工へと変貌させていった存在

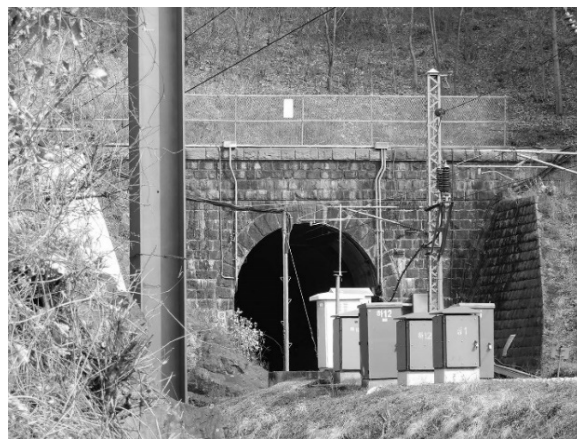


写真 9 袈裟松らが掘った韓国・大田郊外の増若トンネル
トンネル入口は重厚な石積みアーチとなっている。

（2019 年 3 月筆者撮影）



写真 10 1923 年樽坪水力発電所建設時の
井上貞次郎（左）と村上袈裟松（右）

と言ってよいだろう。彼は自分自身も含めて、石工とトンネル坑夫を繋げる架橋的存在だったのだ。また、そんな袈裟松の上にいたのが備前の石工・井上貞次郎であったことも勘案すれば、彼らの現場では豊後と備前の石工集団がともに働いていたという構図が浮かび上がる。それぞれの地域で伝統的な生業として石工を仕事に選んだ者たちが、鉄道敷設という近代の土木工事に巻き込まれていくなかで、専門集団化していったのではないか、そしてその中から豊後土工が現れるのではないか、という展望がここには見え隠れしている。

ただし、彼は結果的に「石工が豊後土工となった」事例ではあったが、日豊本線の建設には居合わせておらず、トンネル専門の坑夫集団としての豊後土工の誕生の典型例としてはやや時代に先んじている⁴⁹⁾。むしろ自分の仕事とは無関係に、にわかに郷里の海部郡で日豊本線の工事を通じて坑夫たちが増えたために、袈裟松は彼らを自分の組にタイミングよく引き込むことができたと言ってもよいかもしれない。

次に、日豊本線を契機として石工が豊後土工になったという流れを検証するために、もう一人、森崎武吉という坑夫を取り上げてみたい。

(4) 石工から豊後土工へ2——森崎武吉

森崎武吉（1889～1929年）は1889年、先の松田菅蔵と同じ南海部郡上浦の浅海井地区に住む森崎家の三男として生まれた。そして彼もまた、海部郡の浦辺の若者たちと同じように「一家の生計を営むため、小学校を卒業後すぐに出稼ぎ家業へ」進んだという⁴⁹⁾。仕事内容はわからないが、少なくとも10年ほどは出稼ぎをしていたと思われる。そんななか佐伯線の工事が始まると、武吉は第8工区の坂ノ浦トンネル（建設時は百枝トンネルと呼ばれた）の現場に働きに出ることになった。その現場に入ったきっかけは、そこで飯場を張っていた地元・上浦の浅海井出身の横川若松という親方を頼ったようだ⁴⁹⁾。工事は1913年1月から1915年3月まで行われた⁴⁹⁾。

この第8工区の坂ノ浦トンネルの建設現場の写真が残されている（写真12）⁴⁹⁾。写真は、トンネル上部から北に向かって撮ったものと判断できるが、注目すべきはそ



写真11 森崎武吉肖像（左、遺族提供）

写真12 佐伯線第8工区・坂ノ浦トンネル付近（右）

のダイナミックな切り通し部分の急斜面で、この場所全体が巨大な岩山であって、それを削ってレールを敷いたことがわかるだろう。こうした巨大な岩山を切り崩すにあたり、先述したような石頭ハンマーと鑿を使う石工たちはもちろん活躍したことだろう。むしろこのような大がかりな開鑿現場は、トンネルの切り羽の現場の比ではなく、何十人もの石工やそれに準じる人々が必要になった可能性さえある。そこでこの第8工区工事を引き受けた「元請け」を調べたところ、それが下田助次郎（1854～1927年）という者であり、次に見るように彼は豊後や備前の石工たちを率いていた可能性が高いことがわかった。少し説明しよう。

もともと下田は神奈川県で旅館業を営んでいたが、1886年頃から東海道線・箱根付近のトンネルを担当していた現業社という著名な請負業者を金銭的に支援していたとされる。興味深いのは、その現業社には豊後や備前の腕利きの石工たちが集まっていたことだ。そしてその現業社を支援するなかで、下田自身も仕事を覚えてその「下請け」となっていく⁴⁹⁾。なかでも彼は、小川徳平という現業社の顔役の一人と懇意にしていたが、小川は「穴掘りの名人」と謳われ、隧道工事にかけては天下無双の実地家だったという⁵⁰⁾。こうした経緯を総合すれば、下田は現業社の小川が抱えていた豊後や備前の石工集団を基盤として、自分の組を立ち上げたと考えざるを得ない。当然、佐伯線第8工区のトンネル工事には、そうした石工たちが参画していたことだろう。

こうした技術や技能を持つ人々が連なって工事に入っていく様子は、実はそれほど特別なことではない。筆者が明らかにしてきたように、例えば佐伯線の工事に参画した外部請負業者たちも、明治中期以降の鉄道工事を担った経験豊富な人々を多く「下請け」に引き連れていた。

「元請・下請け」の労働者ネットワークを構成して工事を進めていたのである。したがって興味深いのは、下田助次郎が率いていた豊後や備前の石工集団の存在だ。彼らを具体的に解明するのは困難だが、少なくともその集団は、佐伯線に入って来ていた外部の請負業者に連なる「元請・下請け」の労働者ネットワークの石工版のようなものだったことだろう。おそらく日豊本線の工事とは関係なく、明治期の鉄道工事のなかで豊後や備前、あるいはそれ以外の地域からの出稼ぎ石工集団が、いくつかの「下請け」グループを形成していたのではないだろうか。先の井上貞次郎と村上袈裟松のところで見た石工集団も同様かと思われる。

ここで森崎武吉の話に戻ろう。武吉は日豊本線第8工区の坂ノ浦トンネルにおいて下田の組で働いたが、そこで彼が担当したのは掘鑿で、石頭ハンマーと鑿を用いて削孔し、発破をかける作業だった。その作業を考察する上で、武吉の息子である鼎の回想録が極めて貴重で興味

深い。それによると、坂ノ浦トンネルの工事でも削岩機は用いておらず、坑夫たちが調子を合わせてリズムカルに「チンカン、チンカン」と鑿をたたいて岩を削孔するものだったらしい。そんななか武吉は、周りとりズムを合わせる間もないほど岩をたたき割るのが速く、そのうち槌音だけで皆が彼だとわかるくらい有名になったという。前述したようにダイナマイトを装填する孔を掘る際に必要とされた「岩石の節理割目」を読み、それに従って適切に孔を掘る能力が、武吉にはあったのだ。このように武吉は石の扱いに長けていたため、出来高制のトンネル工事では当然「人一倍金取りも良かった」⁵⁴⁾。

この佐伯線に続く日豊北線の工事には森崎武吉は参加していない。その代わり 1918 年頃——武吉 29 歳のとき——、高原友平という者の「子分」となって、日本窒素肥料株式会社の熊本県・緑川発電所のトンネル工事で働いた。高原は岡山県和気郡の出身で、中国地方に足場のあった菱川組の幹部をしていたようなので⁵⁵⁾、おそらく彼も備前の石工であった可能性が高い。しかも緑川発電所の工事の際には労働者が不足し、高原は武吉の故郷である海部郡・上浦の浅海井で人集めをしている（写真 13、14）。当時の浅海井には佐伯線の工事でトンネル工事に慣れた人々が多くいたので、そうした人々を集めに来たのだろう。当然、武吉は地元の人々を菱川組に繋げる役割を果たしたであろうし、自分の下に故郷の人々を繰り入れたはずだ。武吉は石工という職種を足場にトンネル坑夫となり、そして自分と同じような石工出身のトンネル坑夫らとの縁を頼りながら、さらに海部郡の人々を自分の現場に巻き込んだと考えられるのだ⁵⁶⁾。

このあと武吉は、岡山県・奥津発電所工事（正確な年次不明）、1924 年頃に屋久島の水力発電所工事、1928 年には山口県の岩徳線第 1 工区の岩国トンネルへと赴いた。しかし不幸なことに、1929 年、自身名義で「下請

け」となって取った島根県邑智郡を走る三江線・第 3 工区の仁万瀬トンネル工事（当時の名は松岨トンネル）の飯場で、若くして亡くなっている。最後は坑夫 40 人を抱える飯場の親方として現場を取り仕切っており、先の緑川発電所での人集めなどの経緯を考えれば、おそらくその飯場にも武吉に付き従っていた海部郡の人々がいたと思われる。森崎武吉はこのようにして豊後土工の親方へと変貌していき、志半ばで倒れたのであった。

以上の森崎武吉の履歴を見れば、彼が日豊本線の工事に地元の伝を使いつつ参加し、その後請負業者・高原友平の子分となって、そこを足場に徐々に「下請け」業者としての成功を模索してきたことがよくわかる。また、彼は佐伯線の坂ノ浦トンネルに参加した際に 25 歳前後であったので、その現場が最初だったとは思えない。しかもそこで岩を砕く高い技術をいきなり周囲に認めさせている点を勘案すれば、彼は石工としての修行をある程度積んでいたと考えるべきだろう。武吉は、石工としてトンネル工事に参加し、豊後や備前の石工集団のなかから豊後土工になっていったのである。

この森崎武吉の事例は、本章前半で述べた石工の議論——すなわち海部郡に石工が生活文化に根ざした形で多く存在し、しかもその技術は削岩機なしのトンネル掘鑿現場において重宝されたであろう点と矛盾なく接合できる。それだけでなく、武吉が佐伯線の現場に入る上で頼った地元の親方の存在などを踏まえれば、武吉以外にもこのような浦辺の石工たちは多くいたであろうことも容易に想像可能だ⁵⁷⁾。つまり、炭鉱夫と同様に、佐伯線工事に関わった大勢の石工たちのなかから豊後土工が誕生したと判断してよいだろう。

5. 結論

豊後土工は日豊本線の工事を契機として誕生したと言われてきた。これまで筆者はその通説に対して地域の社会経済的な要因を考察しながら、誕生のメカニズムを歴史的に議論してきた。しかし、それでも重要な問いは残っていた。特に不思議だったのは、日豊本線のトンネル工事に際して、地元・海部郡の人々——トンネル掘鑿に何の素養もない素人と思われた人々——がいきなり入っていった、簡単にトンネル坑夫が務まるものだったのかという点だ。それは単に技術的な問いにとどまるものではなく「日豊本線の工事を契機として豊後土工が誕生した」と安直に言っただけなのか、という疑義でもある。

本稿は、そうした問いに対して技術や技術を持つ人々の繋がりから具体的に答えようとしたものだ。その際に注目したのは、トンネル掘鑿に必要な技術を一部持っていたと考えられる炭鉱夫や石工が、海部郡の伝統的な出稼ぎ労働者として豊後土工成立前に多く存在していたこ



写真 13 瀧神社と石碑（左）

写真 14 石碑（右）

石碑には、「一金壹百円 高〇 菱川組」、側面に「大正九年八月」（筆者注：1920 年 8 月）とある。

（2 枚とも、2021 年 12 月筆者撮影）

とである。それを踏まえると、炭鉱夫や石工が豊後土工になっていくと考えざるを得ず、その具体的事例として炭鉱夫では松田菅蔵の、石工では村上袈裟松と森崎武吉の、それぞれ履歴を紐解いた。

例えば松田菅蔵は夕張炭鉱で掘鑿技術を学んでおり、日豊本線の工事の頃にはすでに親方となっていた。また、村上袈裟松は石工として出発し、明治中期の国家プロジェクトでもあった鉄道トンネル工事に参加し、石工集団を率いるまでになっていた。しかも袈裟松は日豊本線の工事には関与しなかったが、すでに植民地にまで出て、朝鮮人労働者の働く現場でトンネル坑夫をまとめる立場にもなっていた。菅蔵も袈裟松も、外部業者が全国の鉄道工事を進めるなかで率いてきた「下請け」の親方たちと比肩しても遜色ない工事の経験を積んでいたと考えられる。そして彼らのような地元の先駆者たちを頼る形で、日豊本線以後、多くの浦辺の人々が坑夫の世界へと参入していったのだ。集団としての豊後土工が成立する上で、菅蔵や袈裟松のような先駆的かつ触媒的な人々がいたのである。

他方で森崎武吉の事例は、「海部郡外の請負業者やそれに準じる菅蔵のような先駆者たちと、海部郡内の一般労働者」という外部・内部、あるいは先駆者・追随者という二元論的図式では、豊後土工の誕生は説明できないことを示している。武吉の履歴を鉄道工事の歴史と合わせて分析すると、豊後や備前出身の石工たちが明治期の鉄道工事を支えた「元請け・下請け」のネットワークのなかにうまく入り込み、その流れの延長で日豊本線の工事にやって来ていたことが見えてきた。近世以前からの伝統をもつ全国の職人たちが、近代の鉄道工事のなかで再編成されていくダイナミズムの一端がここに示されており、海部郡の若い石工たちはそこに巻き込まれていくなかで、豊後土工へと変貌していったのだ。このことは、削岩機が本格的に登場する前であったため、炭鉱夫や石工といった人々が伝統的な技術を武器にして、鉄道工事の一角に入って行けたと考えることもできよう。

松田菅蔵や村上袈裟松、森崎武吉らは地域の文脈から切り離された特例ではなく、伝統的な出稼ぎ労働文化をしっかりととらえた上で、炭鉱夫や石工として出発していた。彼らは確かに一頭地を抜いた能力を持っていたと思われるが、同時に彼らと出身地や文脈を共有する炭鉱夫や石工が海部郡には大勢いた。この時期の日本の土木技術は急速に近代化しつつあったが、手仕事の場合はまだ極めて多く残されており、そこを足場として地元出身の先駆者と追随者たちがスムーズに連結したのだ。日豊本線の工事が、生活地域の歴史風土・社会的文脈を共有しながら技術的継承を行うことのできる場となったからこそ、浦辺の人々はトンネル坑夫へと変貌していくことができたとも言えよう。こうして豊後土工は海部郡内の地

縁・血縁を武器とした出稼ぎトンネル坑夫ネットワークとして、成長を開始するのである。

謝辞：本稿をまとめるにあたり、日本トンネル専門工業協会会長・野崎正和氏および寿建設株式会社社長・森崎英五郎氏には多大なご支援を賜った。ここに謝意を記しておきたい。また本稿は、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) 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，2018。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，国際研究集会「植民地帝国日本における知と権力」報告書，pp.11-29（<http://doi.org/10.15055/00007012>），国際日本文化研究センター，2018。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，237号，pp.15-31，佐伯史談会，2021。谷川竜一：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——，土木史研究講演集，Vol.41，pp.55-62，土木学会，2021。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，国際シンポジウム記録 シンポジウム 05 | 賠償・援助・振興——戦後空間のアジア，<https://medium.com/%E6%88%A6%E5%BE%8C%E7%A9%BA%E9%96%93wg/%E3%82%B7%E3%83%B3%E3%83%9D%E3%82%B8%E3%82%A6%E3%83%A0%E8%A8%98%E9%8C%B2-14cd1a1d7513>，日本建築学会，2021。
- 2) 上浦町誌編さん委員会編：上浦町誌，p.269より再掲，上浦町，1996。
- 3) 鶴見町誌編さん委員会編：鶴見町誌，p.141，鶴見町，2000。
- 4) 福岡地方職業紹介事務局編：炭坑夫の出身地調査 附・職業紹介事業より見たる炭山労働事情，p.12，福岡地方職業紹介事務局，1934。
- 5) 『大分県史』近代編IIIでも指摘されている（大分県総務部総務課編：大分県史，近代篇III，p.292，大分県，1987）。
- 6) 上妻幸英：三池炭鉱史，p.154，教育社，1980。
- 7) 日本鉄道建設業協会編：日本鉄道請負業史，明治篇，p.32，p.222，日本鉄道建設業協会，1967。
- 8) 日本鉄道建設業協会編：日本鉄道請負業史，明治篇，p.36，p.219，日本鉄道建設業協会，1967。
- 9) 日本鉄道建設業協会編：日本鉄道請負業史，明治篇，p.90。
- 10) 日本鉄道建設業協会編：日本鉄道請負業史，明治篇，p.473。
- 11) 日本鉄道建設業協会編：日本鉄道請負業史，明治篇，p.90，p.219，日本鉄道建設業協会，1967。
- 12) <http://www.seihoh.jp/>（2021年8月12日アクセス）。
- 13) 上浦町教育委員会ほか編：上浦町の文化財，p.28，上

- 浦町, 1990. 谷川竜一: 成豊建設 5 代社長 野崎正和氏インタビュー, 2016 年 6 月 27 日.
- 14) 上浦町教育委員会ほか編: 上浦町の文化財, p.29, 上浦町, 1990. 豊後土工 (3), 西日本新聞, 14 面, 西日本新聞社, 1976 年 4 月 28 日. 谷川竜一: 成豊建設 5 代社長 野崎正和氏インタビュー, 2016 年 6 月 27 日.
 - 15) 菅蔵が九州の炭鉱ではなく夕張炭鉱に向かった点はやや奇妙だが, 本論で述べたように大分県は多くの炭鉱夫を輩出していた. また, そのなかでも南海部郡は坑夫の供給地としては特に注目される場所でもあった. そう考えれば, 菅蔵の身の回りには, 福岡や佐賀へに向かう出稼ぎ者が日常的に行き来していただろうし, そんな人々を通じて 1890 年代に始まる夕張炭鉱開発の仕事話が彼の元に舞い込み, 北海道に向かったという筋書きは十分にあり得ることだろう.
 - 16) 日刊建設工業新聞社編: 成豊魂, p.6, 成豊建設株式会社, 2013.
 - 17) 豊後土工 (3), 西日本新聞, 14 面, 西日本新聞社, 1976 年 4 月 28 日.
 - 18) 豊後土工 (3), 西日本新聞, 14 面, 西日本新聞社, 1976 年 4 月 28 日.
 - 19) 木村忠男: 町報 かみうら, No.44 号, p.1, 上浦町役場, 1960 年 10 月. 谷川竜一: 成豊建設 5 代社長 野崎正和氏インタビュー, 2016 年 6 月 27 日.
 - 20) 日刊建設工業新聞社編: 成豊魂, p.10, 成豊建設株式会社, 2013. 社史発刊準備委員会編著: 大成建設社史, p.272, 大成建設株式会社, 1963.
 - 21) 大成建設土木史編集委員会編: 大成建設土木史, p.365, 大成建設株式会社土木本部土木部, 1997. 社史発刊準備委員会編著: 大成建設社史, p.274, 大成建設株式会社, 1963. 木村忠男: 町報 かみうら, No.44 号, p.1, 上浦町役場, 1960 年 10 月.
 - 22) 日刊建設工業新聞社編: 成豊魂, p.8, 成豊建設株式会社, 2013.
 - 23) 日刊建設工業新聞社編: 成豊魂, p.7, 成豊建設株式会社, 2013.
 - 24) 谷川竜一: 旧南海部郡上浦出身・石工・森崎秀三氏インタビュー, 2018 年 5 月 1 日.
 - 25) 上浦町生活史編さん委員: 上浦町生活史, p.3, 大分県南海部郡上浦町, 1983.
 - 26) 谷川竜一: 旧南海部郡上浦出身・豊後土工・富高已知人氏インタビュー, 2021 年 4 月 9 日.
 - 27) 鉄道院大分建設事務所: 佐伯線建設工事一覧, pp.27-28, 鉄道院大分建設事務所, 1916.
 - 28) 小林紫朗: 隧道工学, p.122, 工業雑誌社, 1934.
 - 29) 小林紫朗: 隧道工学, p.118, 工業雑誌社, 1934.
 - 30) 村上勇: 激動 35 年の回想, p.17, 村上勇事務所, 1981.
 - 31) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.289, 株式会社間組, 1989.
 - 32) 村上勇: 激動 35 年の回想, p.17, 村上勇事務所, 1981.
 - 33) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.289, 株式会社間組, 1989.
 - 34) 土木工業協会, 電力建設業協会編: 日本土木建設業史, p.59, 技報堂, 1971.
 - 35) 津田誠一: 建設人物史 (上), p.302, 建設人社, 1968.
 - 36) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.368, 株式会社間組, 1989.
 - 37) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.407, 株式会社間組, 1989.
 - 38) 井上貞次郎: 井上貞次郎自伝, pp.9-25, 間組, 1958.
 - 39) 井上貞次郎: 井上貞次郎自伝, 巻頭写真, 間組, 1958.
 - 40) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.368, 株式会社間組, 1989.
 - 41) 春蔵のその後の履歴に関しては, 拙論文を参照 (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, 国際研究集会「植民地帝国日本における知と権力」報告書, pp.11-29 (<http://doi.org/10.15055/00007012>), 国際日本文化研究センター, 2018).
 - 42) 間組百年史編纂委員会編: 間組百年史 1889-1945, p.289, 株式会社間組, 1989.
 - 43) 大分県政史刊行会編: 大分県政史, p.713, 大分県, 1955.
 - 44) 日豊北線の工事に間組は関わっておらず, 袈裟松は同工事には関与していないと思われる. また, 筆者による村上袈裟松の孫にあたる村上禎氏へのインタビューでも, そうした話はなかった (谷川竜一: 村上勇氏次男・村上禎氏インタビュー, 2016 年 7 月 14 日).
 - 45) 森崎俊紘: 50 勝 49 敗——モグラ男自伝, p.13, 私家版, 2016.
 - 46) 武吉の息子で豊後土工であった森崎鼎が晩年に残した原稿用紙に書かれた全 20 頁のメモによる (以下, 森崎鼎: 森崎鼎メモ (私家版, 1994) とする). 同資料では, 「百枝トンネル」とされているのだが, 佐伯線建設工事一覧 (鉄道院大分建設事務所, 1916.) にはそのトンネルの名はない. しかし第 8 工区の坂ノ浦トンネル付近の地名が「百枝」であり, 当時坂ノ浦トンネルのことを百枝トンネルと呼んだと考えられる. 森崎武吉の曾孫である森崎英五朗氏の御教示による.
 - 47) 佐伯線建設工事一覧: 鉄道院大分建設事務所, p.17, 1916.
 - 48) 下田組ウェブサイト (<https://www.simodagumi.co.jp/origin/>), (2021 年 7 月 27 日アクセス).
 - 49) 日本鉄道建設業協会編: 日本鉄道請負業史, 明治篇, p.72, 日本鉄道建設業協会, 1967.
 - 50) 日本鉄道建設業協会編: 日本鉄道請負業史, 明治篇, p.91, 日本鉄道建設業協会, 1967.
 - 51) 森崎鼎: 森崎鼎メモ, 私家版, 1994.
 - 52) 森崎鼎: 森崎鼎メモ, 私家版, 1994.
 - 53) 森崎武吉が日豊本線・佐伯線第 8 工区の工事で横川若松の飯場で仕事をした後, 備前出身の高原友平の子分となった理由はよくわからない. 高原友平は中国地方の請負業者である菱川組の幹部だったと考えられ, その菱川組は佐伯線工事の直前に行われていた大分線の杵築・日出間の工事に参画していた. また, 菱川組は高原友平を使って緑川発電所の工事のために, 武吉の故郷である南海部郡・上浦の浅海井で人集めをしたようで, のちに浅海井の瀧神社に金百円を寄付している (本文内写真 13, 14). これらを総合すれば, 菱川組は大分線の工事が終わったあと緑川発電所の工事を請け負ったが, 人員が不足したため, 佐伯線の工事でトンネル掘鑿に慣れていた海部郡の人々を雇用しに, なんらかの伝を使って浅海井にやってきたのだろう. 浅海井の瀧神社の拝殿前には, 菱川組の寄付を記念した小さな石碑が残されている.
 - 54) 実際にそうした人物の記録もある. 例えば, 児玉光蔵 (1876~1931 年) は, 西上浦から直川間の工事を担った. 下田組の関連業者となっていたようで, 日豊本線の終了後 (1916 年) は, 久大線の建設に赴いている (上浦町誌編さん委員会編: 上浦町誌, 上浦町, p.415, 1996).

(2022.4.18 受付)