

## 明治前期、肥前松浦川の石炭輸送

東定, 宣昌  
九州大学石炭研究資料センター

<https://doi.org/10.15017/13774>

---

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として. 17, pp.31-46, 2002-03-25. 九州大学石炭研究資料センター  
バージョン：  
権利関係：

# 明治前期、肥前松浦川の石炭輸送

東 定 宣 昌

## 一 はじめに

明治前期の日本の石炭鉱業の主軸は肥前にあった。産業革命が本格化する明治二〇年代初頭にいたるまで、出炭高は筑豊を上回っていた。肥前においては東松浦郡（現在、佐賀県）と北松浦郡（現在、長崎県）の比重が大きかった。なかでも東松浦郡（唐津炭田）には海軍炭坑が設定され、近代的炭坑の嚆矢である高島炭坑の影響を受け、この時期の日本の石炭鉱業の中心に位置した。<sup>1</sup>

石炭の市場価格は、市場の需給と輸送費と生産費によって決定される。生産費と輸送費の区分は経営形態によって必ずしも一定ではない。明治前期の市場までの石炭の輸送は、切羽（採炭現場）から坑口まで、坑口から河岸川端積場（土場）まで、川端積場から河口積出港まで、河口積出港から需要地までに区分できる。北松浦郡の諸炭坑は途中の河川輸送の必要がなく、坑口から積出港までの距離が極端に短いところに特色と有利さがあった。東松浦郡の石炭は松浦川を利用して河口の唐津港

（満島）まで積みおろし、そこで積替え、海運によって需要地まで輸送された。東松浦郡の諸炭坑は炭層の賦存状況において必ずしも優れていなかったにもかかわらず、舟運の便に恵まれたことによって明治前期日本の石炭鉱業の中心地となったといわれる。<sup>2</sup>

幕末、明治前期の筑豊炭田の石炭は遠賀川を利用して河口の芦屋・若松に輸送された。この遠賀川の石炭輸送については多くの論考がある。しかし筑豊炭田に比し、舟運の便に恵まれたといわれる唐津炭田松浦川の石炭輸送については、その実態がほとんど明らかにされていない。

本稿の課題は松浦川石炭輸送の実態を考察することにある。筆者はかつて「唐津炭田の輸送体系の近代化」として、唐津興業鉄道会社の設立と経営を分析し<sup>3</sup>、また「唐津海軍炭坑の設定とその経営」を明らかにした。<sup>4</sup> 本稿は鉄道輸送前の舟運を明らかにすることによって、輸送体系の近代化過程をより具体的に窺い、また唐津海軍炭坑の経営における輸送過程を明らかにすることを目的とする。

## 二 日本坑法施行後の舟運行政と松浦川

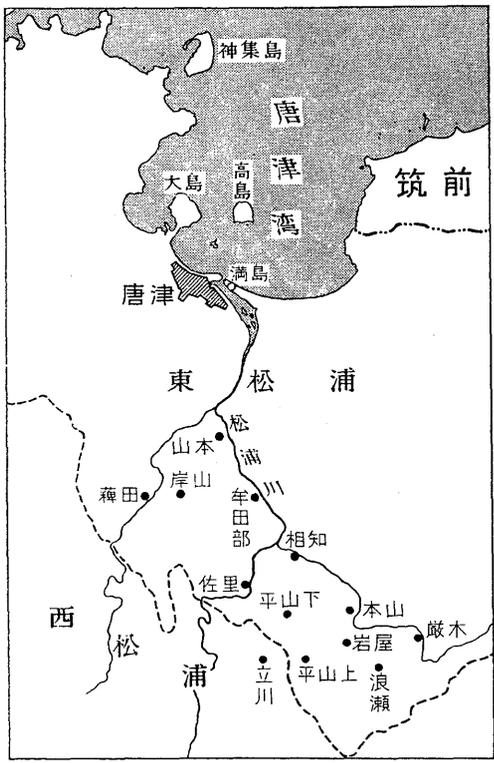
松浦川は佐賀県を縦断する筑紫山地に源を發し、北流して唐津湾に注ぐ延長四五・三キロメートルの佐賀県第二の川である。「長崎県肥前国東松浦郡誌」<sup>5)</sup>には、

二等河ニ属ス、水源ハ郡ノ南方杵島郡黒髮山及鳥海ノ諸山ヨリ發シ、西松浦郡ノ東隅ヲ串流シ、本郡佐里村ニ來リ、彎流シテ久保村ニ至リ松浦東川ト合ス（合流ヨリ上ヲ松浦西川ト称ス）、松浦東川ハ水源ヲ郡ノ南方天山及支峰ノ溪壑ヨリ發シ、尚五カ山ノ溪流ヲ合セ、広瀬・中島・浦川内・巖木其他十余村ヲ經回シ、相知・山崎・久保三村ノ間ニ至リ松浦西川ト合シ、両川一トナリ（合流ヨリ下ヲ単ニ松浦川ト称ス）乾位ニ通シ、久里村ト橋本村トノ間ニ至リ波多川ヲ合セ、北流シテ唐津町ト満島ノ間ニ入り海ニ注ク、海口ハ幅五町余、兩岸辺遠タリト雖水勢常ニ六分ノ一二在リ、浅処徒歩シテ渉ル可シ、然レトモ舟筏ノ利、本流ハ（松浦西川）西松浦郡大川野村ニ至ル、里程凡五里、東川ハ僅ニ相知村ノ半ニ至ルト雖モ（合流ヨリ凡三十丁）、本郡南方ノ諸村專ラ両河ニ依リ以テ物貨ヲ運輸ス、其堤塘ハ河水緩流ニ屬シ、且ツ河幅ノ広キヲ以テ決壊ノ憂ナシ、但暴水満潮ニ激衝スル際兩岸ノ田圃ニ汎濫スト云フ

とある。これによると、現在の相知町久保で合流する上流を松浦西川と東川と称している。松浦東川は現在の巖木川である。川床の勾配は上流で八〇〇分の一以上、中流で二二〇〇分の一から二〇〇〇分の一、下流は二〇〇〇分の一から四五〇〇分の一で流れは緩慢である。河口の海潮の干満差は約二メートル、満潮の際は河口から二キロメートル弱上流の

山本まで逆流するといわれる（図1参照）<sup>6)</sup>

図1 松浦川図



注) 隅谷三喜男「日本石炭産業分析」より

そのため松浦川は古くから流域の物資輸送のための重要な河川であった。幕末以降、松浦川流域の牟田部村（現在、相知町）以南、支流の波多川（徳須恵川）では、竹有村・岸山村（現在、北波多村）以南で石炭が採掘された。日本坑法施行直後の明治七年（一八七四）八月調査の坑数調によると、松浦川上流の各村炭坑数は次の通り一九ヶ村に三七六坑存在した。<sup>7)</sup>

- 松浦郡 成淵村（波多川） 三
- 竹有村（波多川） 九

山彦村 (波多川)	一
上平野村 (波多川)	一
稗田村 (波多川)	四七
岸山村 (波多川)	二二
牟田部村 (松浦川)	一〇
久保村 (松浦川)	一七
佐里村 (松浦東川)	二一
立川村 (松浦東川)	三六
平山下村 (松浦西川)	六〇
平山上村 (松浦西川)	二〇
長部田村 (松浦西川)	六
本山村 (松浦西川)	六
町切村 (松浦西川)	二
岩屋村 (松浦西川)	一四
波瀬村 (松浦西川)	一四
梶山村 (松浦西川)	七九
相知村 (松浦西川)	八
松浦郡 本山村	三
平山村	四
岩屋村	三
波瀬村	一

この他に明治七年当時には海軍炭坑が次の二ヶ所あった。<sup>8)</sup>

佐賀県では日本坑法に基づく坑物税徴収のため明治七年「石炭輸取出縮之場所」を県内六ヶ所に設置して「石炭取締」役を置き搬送高を把握した。松浦川流域の唐津炭田の取締場所は満島に設置され、船改役の馬渡彦助・宮尾則久が兼務した。ほかに久原・楠久津(松浦郡)・住ノ江(小城郡)は同様に船改役が兼務し、瓜ヶ坂村・黒塩村(松浦郡)は村長が兼務して取締に当たった。<sup>9)</sup>

石炭取締の業務は「石炭取締兼船改所事務仮章程」<sup>10)</sup>に窺うことができ、第一条から五条までは川下げの上荷舟の本船積み移しの監督取締りを規定し、取締り補助のため「上荷乗之者等ヲ選ヒ探索申付」けた。その際海軍炭坑の上荷舟も対象とした(第八条)。もともと「積送船不審ノ所業アラハ、同省出張所ニ通達ニ及ヒ、同省ノ処分ニ任スヘシ」と第一次処分権は海軍省の処先に委ねた。そして「石炭川下ヶ売品惣計調」を義務付け(第六条)、石炭税を「毎月十日限り前月分ヲ取建、租税課エ廿日限り上納」を行わせた(第七条)。佐賀県が海軍炭坑の上荷舟をも同様に取締対象としたのは次のような抜け道を防ぐためであった。

当管内松浦郡村々之内、御省所轄炭坑掘出シ積送船之義ハ御出張所ニ於テ調査之義ニ付、唐津船改所ニ於テハ御省旗章ヲ以テ証トシ、別段検査不仕通船相成候処、全体石炭積送船ハ数百艘有之、水夫之者共或ハ心得違ニ而右御省偽旗章ヲ立テ、亦ハ御出張所手船ヲ借用ト偽称シ、私船ヲ以テ彼是石炭密売積送スル者有之哉ニ相聞、都而船改所規則相立兼不都合之次第ニ有之候……<sup>11)</sup>

こうした取締りにもかかわらず

これらすべての石炭が舟運によって河口の唐津・満島に輸送された。

唐津松浦川ヲ上下スル石炭上荷船ハ、舟ノ大小水ノ干満ニ因ルト雖モ、積高凡六千斤ヨリ以下式千斤ニ至ル、然ルニ奸商等輸下スル毎

ニ式百斤三百斤ヲ削り、終ニ大トナシ、式三千斤ニ至リテ夜中竊ニ本船江密売スル者有之……<sup>12)</sup>

とあるように、松浦川では不正石炭があとを絶たなかつた。

佐賀県のごうした徴税努力は明治八年（一八七五）一月十三日の太政官布告第二号によつて坑物税徴収が当分先送りされたので不要となつた。

これにより海軍省でも官船、私船の区別が重要でなくなつたためか、あるいは経費節約のためか、新たな上荷舟の建造を打ち切り、「十一年六月迄ニテ官船ハ全ク売却シ、当時下稼人共打建ノ船而耳ニ有之」という状況になつた。<sup>13)</sup>

### 三 明治前期の上荷舟

唐津炭田の石炭輸送は次の四過程からなることは上述した。即ち、切羽から坑口まで、坑口から土場（川端積場）まで、土場から満島港（河口積出港）まで、満島港から需要地までである。本稿は土場から満島港までの実態を明らかにすることを主要課題とする。しかしこれに関しては、現在満島や唐津水主町の石炭問屋の史料が未発見であるため全体を明らかにすることは出来ない。そこで主として海軍炭坑の史料から窺う。

#### (一) 上荷舟の種類

上荷舟の大きさは一度に積み下す石炭量を規定する。しかしこれに關しても全体を窺う史料はない。非常に古く天明四年（一七八四）肥前唐津城南隠士木崎倭々軒盛標が描いた著名な「肥前州産物図考」<sup>14)</sup>の石炭川舟図は「川船ニテつミ下ス事、凡ニ千斤ヨリ四千斤余も積下ス、但し水

の多少による也」としている。およそ一〇〇年後の明治二〇年頃の上荷舟は二〇〇〇斤積みから五〇〇〇斤積みが普通であつたが、七〇〇〇斤積みが作られるようになったといふ。<sup>15)</sup>

明治十二年七月から十三年六月の海軍炭坑の「上荷舟水夫勤惰調査」から上荷舟の容量構成を窺うと、

表一 容量別上荷舟数と割合

三〇〇〇斤	四艘	八・二%
三五〇〇斤	三艘	六・一%
四〇〇〇斤	三艘	六・一%
四五〇〇斤	六艘	一一・二%
五〇〇〇斤	二三艘	四六・九%
五五〇〇斤	六艘	一一・二%
六〇〇〇斤	四艘	八・二%
合計	四九艘	一〇〇・〇%

注1) このほかに一時雇の者がある。  
注2) 海軍省「明治十四年公文原書 二」より作成。

上述したように、海軍炭坑は明治十一年には官船をすべて売却し、全面的に契約船に依存していたから、これが松浦川の上荷舟の種類をある程度反映していると考えられる。しかし契約に当たつて一定の積載量の舟を選定したことは十分考えられるので、かなり大舟にバイアスがかかっているかも知れない。表一によると、五〇〇〇斤積みがおよそ半数を占め、最小が三〇〇〇斤積み、最大が六〇〇〇斤積みである。

一定の積載量の上荷舟と契約をしたとしても、七種類の多様な舟が存在した。古くから二〇〇〇斤積みの舟があり、明治中期には七〇〇〇斤積みが建造されたといわれるから、二五〇〇斤や六五〇〇斤積みもあったと考えると、松浦川では大小一〇種類近い荷舟が上下していた。

上荷舟の長さは五五〇〇斤積みで三丈四尺、六〇〇〇斤積みで三丈五尺であった。<sup>16)</sup> 筑豊炭田遠賀川の川平太が「大小二種の別あり大なるものは其長さ四間、小なるものは其長さ三間を通例とし前者は下流水深の間に用ひ後者は上流水浅の間に往復す」といわれたり、また談話で「平太は長さ五間、幅は底板出五尺上部で六尺五寸」で一万斤を積んだ、<sup>18)</sup> と言われるのに比較すると、かなり幅狭く細長いものであったかと思われる。

表二 村別水夫

満島村	二
舟宮	五
久里村	二四
養母田村	四
双水村	四
原村	八
久保村	一
相知村	一
合計	四九

注1) このほかに一時雇の者がある  
注2) 海軍省「明治十四年公文原書

二」より作成。

(二) 上荷舟の分布

松浦川流域における上荷舟の分布状況を同じ「上荷舟水夫勤惰調表」から見ると次の通りである。

表二によると海軍炭坑の契約舟は、久里村が半数を占め、原村が次ぎ、舟宮、養母田村、双水村となる。久里村は多くの土場があった上流の相知村と積出港の満島村のちょうど中間にあたる。久里村を頂点とし、下流の原、舟宮、養母田と上流の双水（いずれも現在唐津市）がヤマ型をなし、最下流

の満島と最上流の相知村が続く。

しかし表二に見る海軍炭坑の明治十二年から十三年にかけての契約舟の分布状況は松浦川全体の上荷舟の分布状況とは異なっていたようである。表三はほぼ同時期の状況を示していると思われる「長崎県肥前国東松浦郡村誌 一〇八」<sup>19)</sup> から抽出作成したものである。

表三 東松浦郡各村川舟数

満島村(松浦川)	一四〇艘	佐里村(松浦西川)	八艘
和多田村(松浦川)	七一艘	山崎村(松浦東川)	五艘
中原村(松浦川)	三艘	相知村(松浦東川)	七艘
養母田村(松浦川)	三七艘	横枕村(松浦東川)	五艘
久里村(松浦川)	二二艘	田頭村(松浦東川)	二艘
山本村(松浦川)	三三艘	千束村(千束川)	二艘
双水村(松浦川)	五艘	徳須恵村(波多川)	三艘
牟田部村(松浦川)	四艘	田中村(小郷川)	二艘
久保村(松浦西川)	五艘	合計	三五四艘

注) 「長崎県肥前国東松浦郡村誌 一〇八」より作成。

「長崎県肥前国東松浦郡誌 全」によると、郡全体の五〇石未満川舟は三四三艘と表三の合計とは少し異なる。因みに同郡の五〇石未満荷舟は八七艘、同小回舟二艘、同漁舟二二七六艘である。集計時期が微妙にずれているのであろう。

表三は村を下流から上流に並べた。これによると、河口で石炭問屋がある満島が四〇%近くを占め、<sup>20)</sup> 下流ほど上荷舟が多く、山本村以北で



なお、海軍炭坑の明治十三年頃の土場は上記岩菜土場が海軍土場と言われたというとおり、浦ノ川土場を主としていたが、それだけではなかった。当時の土場は次の三ヶ所があった。<sup>26)</sup>

浦ノ川土場：桃ノ尾炭坑（平山上村）・大屋敷炭坑（同）・小城河内炭坑

（同）・西谷炭坑（同）・杣木場炭坑（本山下村）・浦谷各坑（同）

鷹取土場：舟木谷旧坑（本山村）・桃ノ尾旧坑（平山上村）

佐里川堤：寺ノ前炭坑（佐里村）・亀石谷炭坑（同）

浦ノ川土場は明治十三年に「浦ノ川堤ニ於テ長九拾間横平均拾間坪数九拾坪「九百坪の誤りカ」之石炭置場及ヒ同坪中ニ長五間横式間ノ石炭検査小屋新築」をしたものであった。これは従来の石炭置場が「官私之經界立置候共、区域狹隘ニシテ多量之出炭有之節ハ自然紛雜混乱之患ヲ不免、往々不都合も有之、傍今般新坑着手ニ取掛」つたためであった。佐里川堤の石炭置場も十三年に「長拾式間巾六間、石垣式段築上ケ」たもので、同様の理由から新築された。

これらの土場は河口の満島から最上流の鷹取土場まで凡そ一五kmであった。各土場から河口の満島までの輸送時間（運行日数）は、積込みと積降ろし時間を含め、往復二日と見積もられた。<sup>27)</sup> 前掲「上荷舟水夫勤務調表」から実際の運行状況を見ると、海軍炭坑の四九人の水夫の勤務状況は極めて多様であった。年間最多度数は久里村の幸七の一三二度で、次は同村庄左工門の一〇九度であった。因みに最少度数は四度が二人いる。平均は年間四四度であった。一ヶ月平均積下数は三・七度にすぎなかった。それでは往復二日は不可能であったかという、必ずしもそうではなかった。十三年一月に満島村の多平は一七度、久里村の嘉作は

一三度、十月には同村の幸七が一三度往復している。一ヶ月に一二度往復している者は多数見られる。

海軍炭坑はおそらく精勤の水夫を雇用しようと努力したのである。しかし自然的制約は当然として、雇用に炭坑主が関与し、炭坑主が請負坑主であると同時に私坑経営者であったため、私炭輸送を優先させることもあったであろう。また私炭輸送価格は石炭の市場価格に敏感に反応してきたのに対し、官炭輸送価格は硬直的であったため、官炭輸送が不利になることもあったであろう。それ以上に水夫は必ずしも勤勉で真面目な者ばかりではなかったことにもよる。

筑豊遠賀川と比較すると、唐津炭田の優位が明らかである。福岡県鞍手郡木屋瀬村庄屋の松尾家文書によると、河口の芦屋まで万事好調子の時で四、五日、悪条件が重なると一四、五日もかかり、若松まで五、六日かかったという。<sup>28)</sup> 木屋瀬は芦屋まで凡そ一五km、若松まで凡そ二三kmで鞍手郡の石炭の中心地である直方より下流に位置する。もちろんこれは沖船との関係が大きかったようであるが、遠賀川の舟運距離に比較すると、松浦川のそれは短かく、有利であったのである。

#### (四) 上荷舟輸送賃

海軍炭坑の請負採掘賃は明治四年（一八七二）に川下賃共一七円五〇銭と定められ、翌五年（一八七三）十一月に物価騰貴のため一九円に値上げされたが、再び六年（一八七三）六月に一七円五〇銭に引き直され、以降そのままとなった。<sup>29)</sup> この一七円五〇銭の内訳は次のような計算に基づいていた。

表四 海軍炭坑採掘請負賃

(桃ノ尾旧坑一萬斤当たり・明治四年)

坑口より中土場まで下賃	八〇銭
中土場より積場まで車賃	二円五〇銭
車道費	四〇銭
大八車損料	三〇銭
川下ケ賃	一円六〇銭
その他合計	一七円五〇銭

注「諸物価比較表」(明治十四年公文類纂前編五)より作成。

桃ノ尾旧坑は先述したように鷹取土場から積下していた。表四によると、輸送価格は五円六〇銭で、満島渡し石炭価格の三二%を占めていた。そのうち上荷舟による川下ケ賃は一円六〇銭で九・一四%であった。

この請負採掘賃、即ち満島での買上価格は絶えず変化する石炭市場価格を反映せず長期にわたって固定された。明治十三年(一八八〇)末には満島河口の石炭相場は一萬斤あたり二〇円から二四円になったため、市場価格と海軍省買上価格は一萬斤あたり二円五〇銭から六円五〇銭の乖離が生じた。その結果、請負人は海軍省納炭を抑え、「官炭」を「私炭」と偽り売却するものが目にあまるようになっていた。海軍炭坑の出炭高は明治七年(一八七四)の二二〇〇万斤をピークに一貫して低下し続け、十三年には七三〇万斤まで落ち込み、十四年初頭には海軍用所には「一塊ノ蓄炭モ無之」状況に陥った。<sup>30)</sup>

唐津石炭用所ではこの事態に対処して、十三年半ばから代価増額を繰り返し上申した。海軍省でも事態を無視できず、「石炭坑夫給料等ハ現

品ヲ渡シ差引スルモノニテ物価ノ低昂ニ従ヒ掘費等ニ関係スル義ニ付明治四年掘費ヲ被定タル時ノ物価ト当時ノ物価トヲ参考ノ為」め、玄米、酒、種油、塩、大豆、麦につき調査し、さらに参考のため日雇賃、大工賃をも調査して石炭買上価格の適正化を計った。その結果、明治十四年(一八八一)一月、満島での一萬斤当り買上価格を二円三九銭八厘に四円八九銭八厘引き上げた。<sup>31)</sup> このとき上荷舟川下賃がどのように算定されたか必ずしも明確ではないが、採取石炭一八〇〇万斤予定に対し石炭運搬費三二六八円と算定されているところから、一萬斤当り一円七六銭と僅かに引上げられたようである。<sup>32)</sup>

これに先立ち、海軍省の上荷舟川下賃について請負人から次のような増額歎願が行われた。

納炭御請負代価ノ内川下シ賃直増之義ニ付歎願

従来納炭御請負之義ハ壹万斤ニ付拾七円五拾銭ニテ、内拾五円八拾三銭三厘ハ掘賃、壹円六拾六銭七厘ハ川下シ上荷舟運賃ニテ御座候処、近來物価騰貴ニ従ヒ工夫其他ノ諸費等御請負代価ニテハ引合不申、何レ新開坑着手ニ至テ増加之義出願可仕協議仕居候処、近來益物価騰貴シ、売炭川下賃之義一般拾三銭三厘ツ、直増罷成候処、御用炭川下賃ノ義モ直増之義上荷舟水夫一同ヨリ申立候得共、何分掘賃之内ヨリ支弁仕候テハ私共ニ於テモ猶々難渋仕候ニ付、此節上荷舟川下シ賃丈ハ売炭川下シ賃同様拾三銭三厘ツ、御増加被成下度、此段只管奉歎願候 以上

明治十三年一月

海軍省坑業下稼人頭取

池之上 次郎太 印

唐津海軍石炭用所 御中<sup>(33)</sup>

鶴田安平 印  
藤田礼蔵 印

松浦川の上荷舟川下賃が物価騰貴により一万斤あたり一円八〇銭となつたので、海軍炭坑の川下賃も同額とするように願ひ出たものであつた。

しかし、この買上価格は急騰する石炭価格に対応できなかった。十四年四月以来、唐津港川口商法炭売買炭価は一万斤に付三三二円から三三三円に至り、ますます騰貴の勢いを示した。ために「坑夫賃金及ヒ坑内柱木等モ騰貴シ、官坑ノ坑夫車夫逃レテ私坑ニ入込、自然御用採炭費ニ差響キ、納炭不足ヲ生シ候義モ有之」<sup>(34)</sup>状況となつた。この結果、八月、石炭価格を二七円七〇銭として三ヶ月試行して様子を見た後、一四年度は川下ケ運賃を除き土場まで、平山下村の柚木場・内浦、佐里村寺ノ前・龜石谷の各坑の二七円七〇銭を下限とし、平山上村の小城河内・西谷炭坑の二八円七五銭を上限とした。この差は炭坑から土場までの輸送賃の差である。このときの川下ケ運賃額は不明である。

以上から、高取土場からの川下ケ運賃は明治四年一万斤あたり一円六〇銭であつたが、明治十二年には一円八〇銭に騰貴していたことがわかる。明治十三年十二月に唐津炭山を調査した官営三池炭鉱の技師吉原政道は海軍炭坑だけでなく、民営炭坑の上荷舟賃について表五のように報告している。

表五 土場から満島河口迄の距離并運送賃  
(明治十三年十二月調べ、一万斤当)

土場名	距離(里)	運送賃
高取(高取村)	五	一円八〇銭
岩栄(相知村)	四	一円五三銭
山崎(山崎村)	三・五	一円三三銭
徳須恵(徳須恵村)	三	一円三三銭
天徳(佐里村)	三・七	一円四八銭
佐里(佐里村)	三・六	一円四四銭
山本(山本村)	一・八	八〇銭

注) 吉原政道「唐津炭山報告」(『工学叢誌』八号 復刻版)より作成。

#### (五) 海軍省の上荷舟対策

明治十三年の石炭価格の騰貴、諸物価の上昇は賃金の上昇をもたらした。明治四年の日雇賃一〇銭は三五銭に、大工賃一一銭八厘は四五銭に上昇した。<sup>(35)</sup>当然上荷舟運賃も見直しが迫られたが、海軍省は上述したとおり、わずかな引き上げをしたのみであつた。このとき明治十三年(二八八〇)唐津石炭用所渋谷海軍八等属と真野海軍七等属は長崎出張所長に次のように上申した。

……運送船之義ハ、本山村字ナ舟木谷ニ於テ官ノ手ヲ以炭坑開鑿之際、官費ニテ造立、下稼人共納炭モ積下サセ、荷足ノ大小ニ因リ造船費取立来候処、其後追々破船廢物ト相成、炭坑下稼人共ニテ造立シ其不足ヲ補ヒ来リ候ニ、去ル十一年六月迄ニテ官船ハ全ク売却シ、當時下稼人共打建ノ船而耳ニ有之、故ニ勢ヒ私炭ヲ積マザルヲ得ス、

官私混淆之弊有之、甚以締向不宣、之ヲ匡正シ候ニハ官費造立ノ船ニテ水夫之人員ヲ定メ、規則相立不申候半テハ不相成候際、下稼人船之義モ追々廢物或ハ破損近キニ至リ其數ヲ減シ、運送差支且積下ケ方督促等不都合之次第有之候条、來ル十四年三月迄二五千五百斤積式拾五艘、六千斤積式拾五艘ノ五拾艘漸次造立致シ、別紙甲号出願之者共ニ申付取締為致、石炭川下運送為致申度……<sup>36)</sup>

長文を引用した。即ち、一つは官船を建造して貸与え官私船を峻別し官炭輸送と私炭輸送の混淆を禁止しようとし、二つは従来炭坑下稼人の請負の中に含まれていた上荷舟輸送を切り離し、川下げ輸送を別個の請負にしようとした。これによって輸送上昇と「官私混淆之弊」という二つの問題を一挙に解決しようとした。

甲号の請負出願者というのは、東松浦郡和多田村藤田藤太郎、唐津外丁宗野藤助、広島県出身佐里村寄留丸山市助の三名であった。三名による「石炭上荷船乗稼之義ニ付御願」<sup>37)</sup>は、唐津石炭用所付近に納屋を建築し五〇艘の上荷乗稼之者を一所に住まわせ管理を徹底し、上荷乗稼之者は他県よりも雇いれ、各石炭置場（土場）からの川下運送賃を一律二六錢引き下げる、というものであった。

しかしこれは二つの問題で修正されざるを得なかった。一つは藤田藤太郎等三名の計画が「懇篤質問候ニ、實際ニ当リ不都合之廉有之、到底難被行ト見込」<sup>38)</sup>まれるにいたったことである。二つは石炭増産の必要に對し、五〇艘の上荷舟だけでは対応できないことが明らかとなったことである。

唐津石炭用所では積下量を増やすため六〇〇〇斤積を四〇艘に五五〇〇斤積を一〇艘と予定変更したが、上荷舟輸送は従来通り炭坑下稼人に依

存せざるを得なかった。新造五〇艘については、下稼人でもある官炭取締長池ノ上次郎太、同取締人鶴田保平・菅木浅六および上荷舟取締扱人岡田辰次郎・松田吉太郎の五名から、十四年初頭に次のような「上荷船御貸下ケ願」<sup>39)</sup>が出され、

……御造立相成候 上荷船五十艘ニテハ運送ニ引足り不申ト私考仕候……故ニ是迄坑業人共売炭積下シ用自船及ヒ各炭問屋ト協用船混合シ積下シ可申候……右五拾艘上荷舟私共へ御貸渡シ被成候得者、慥成ル水夫ヲ撰ミ是ヲ貸付ケ一般ノ取締相定メ、取扱人相立、納炭差支無之様精々注意可仕候間、右御貸渡料トシテ御造立入費金御消却相成候迄一ヶ月ニ船荷足千斤ニ付金拾錢宛（譬へハ六千斤積ノ舟ナレハ金六十錢ナリ）上納仕リ、船費御消却済之上ハ積下シ炭高二応シ壹万斤ニ付金三錢宛船体保存迄上納仕候……何卒御聞済被成下度

貸渡し条件は貸下ケ願を全文九款の「石炭運送上荷舟貸渡規則」に整理し、上記五名に明治十四年十二月末に許可されたのであった。

#### 四 陸上輸送と水陸輸送監督取締

石炭価格において輸送費用の占める割合は極めて重い。明治前期の石炭輸送が、切羽から坑口まで、坑口から川端積場（土場）まで、川端積場から海岸積出港まで、海岸積出港から需要地までに区分できることは前述したとおりである。

(一) 陸上輸送

唐津炭田の石炭輸送に於て坑口から土場（川舟積場）までの陸路はほとんどが大八車に依つた。明治一六年に判明する二五坑で、馬を使用しているのは久保村穴谷と稗田村中松尾の二坑のみで、残りの二三坑はすべて車を使用している。<sup>40</sup> 唐津諸坑の中でも最も輸送の便が悪かつたのは表四に見られる平山下村の桃ノ尾坑であつた。表四では、明治四年以来の坑口より川舟積場までの輸送賃は、坑口より中土場まで下賃八〇銭、中土場より積場まで車賃二円五〇銭、その他車道費四〇銭、大八車損料三〇銭、合計四円で、河口価格一七円五〇銭の二・九%を占めていた。この桃ノ尾坑の陸路輸送について前掲吉原報告<sup>41</sup>は次のように述べている。

桃野（ママ）ハ海軍省借区坑ト池上二良太（ママ）借区坑トアリテ炭質甚タ善良ナレトモ運送ノ便極メテ悪ク坑口ヨリ山頂マデ直經ノ高サ六拾間長百八十間ノ所ヲ荷ヒ上ケ又山頂ヨリ山麓ナル中土場迄ハ凡廿七八度ノ斜道ニシテ長四百間ノ場所ヲ車付ノスラヲ以テ下シ中土場ヨリ下土場（川船積場）マデ式千式百間ノ間ハ台八（ママ）ヲ以テ運送シ又此土場ヨリ満島マデ凡四里三拾丁ノ所ヲ川船ニテ運輸スルヲ以テ甚タ困難トス

桃野坑口ヨリ山頂迄荷ヒ上ケ一萬斤ノ賃金 式円五拾銭

山頂ヨリ中土場迄下車シ一萬斤ノ賃金 壹円貳拾銭

中土場ヨリ下土場迄台八ニテ一萬斤ノ賃金 貳円

下土場ヨリ満島迄川船ニテ壹萬斤ノ賃金 壹円八拾銭

坑口ヨリ満島川口マデ運賃合計金七円五拾銭

と。吉原報告は明治十三年調査で坑口から下土場（川舟積場）まで合計

五円七〇銭とした。これに対し海軍炭坑の場合は次のとおりであつた。

表六 海軍炭坑桃ノ尾坑陸路輸送賃

（一萬斤・明治十三年）

荷い揚げ賃	一円二〇銭
坑口より中土場まで下賃	一円
中土場より積場まで車賃	二円七〇銭
車道費	五〇銭
合計	五円四〇銭

注「諸物価比較表」（明治十四年公文類纂 前編五）より作成。

輸送賃については、おそらく海軍石炭用所のほうが信頼性が高いと思われるが、陸送賃全体では三〇銭の相違しかなく、これを上荷舟賃と比較すると三倍にも及んでいる。「鉱山志料調」<sup>42</sup>で陸送費と上荷舟運送費の比較が可能な二五炭坑を見ると、陸送費が舟運費を下回るのは相知村二坑、佐里村三坑、長部田村一坑の五坑のみである。

明治前期の東松浦郡の諸炭坑では坑口から土場（川端積場）までの運送賃のほうが舟運賃より大きな問題であつたのである。

(二) 輸送監督取締

こうした陸路輸送を含めた松浦川の石炭輸送は、筑豊の遠賀川や肥前の六角川と異なり、官坑と私坑の石炭が積下されるだけに、車道および上荷舟の管理を含め、より複雑であつた。県、坑主、石炭問屋、唐津海軍石炭用所の上荷舟の監督取締は強化を必要とした。ただし県については、舟運行政で見たとおり、坑物税徴税の先延ばしにより明治二十五年

の鉱業条例施行まで石炭生産高の把握が不要となつたため、強い監督は不要になつたと思われる。<sup>43)</sup>

この取締にもつとも意を用いたのは海軍石炭用所であつた。海軍炭坑から採掘された石炭は坑口から車送し、明治八年(一八七五)当時は「高取屯所」で、後十三年(一八八〇)当時は「浦ノ川土場」「佐里川堤」「鷹取土場」の三ヶ所の石炭検査所で舟積みの節一応検査した。即ち石炭は「山元積出場ニテ検査ノ上良炭而巳ヲ撰取シ中等以下ノ炭ハ採取人ニ差戻」され、河口の海軍用所で再度検査して引き渡された。採掘し、河口で引き渡すまで下稼人の請負であつた。この検査には、二人の所員の下に、石炭検査掛と上荷船検査掛(二人)があつて、監督取締を行つたようである。

明治十二年七月に従来の常備炭山に加えて予備炭山が創設され、一〇ヶ村が指定されると、十三年五月一日に長崎海軍出張所長菅野海軍少佐は内海長崎県令宛に次のような巡査借用の要請を行つた。

当所々轄唐津炭山之義ハ昨年来十ヶ村之予備炭山取入、漸次新坑開鑿ニ取掛リ、下稼人及坑夫等モ旧ニ倍シ、而メ炭坑數ヶ村ニ連日シ、殊ニ私坑借区モ交錯致居、是迄官私混淆之弊害不尠、實際屢不都合有之ト雖、何分僅々タル吏員ヲ以テ、終始取締モ難行届状態ニ有之、依テ自今巡査ヲ以、該山取締方為致度ト存候、就テハ御所轄警察署詰之内ヨリ十等警部一名、二等巡査二名、三等巡査三名、都合六名御借受致度候……<sup>44)</sup>

これら警部および巡査のため相知村屯所が置かれ、職務は詳細に「唐津海軍石炭用所警部及ヒ巡査心得方概則」<sup>45)</sup>に規定された。

第七巻条 海軍予備炭山拾ヶ村ノ地中ニ含有スル石炭担保ノ任ヲ有スル警部壹名及ヒ巡吏五名ヲ置キ、日々ノ巡行ヲ分テ三別トナシ、諸

般ノ取締ヲ統轄セシムル事

第四条 六名ノ内式名ハ日々石炭検査場ニ出張シ、坑業人共ノ石炭出シ場ノ境界ヲ巡視シ、且臨時ニ同所ヨリ運送スル石炭上荷船川筋ノ滞留ヲ改メ、不良ヲ戒メ、唐津用所迄ノ船行ヲ督ス可キ事

第五条 当省下稼人ノ石炭運送ノ車ハ海ノ焼印ヲ捺シ小旗ヲ建通行スル成規ニ付、其車ヲ以テ売炭ヲ積入、無印ノ車ヲ以テ官炭ヲ運送シタルトキハ、車及ヒ積入炭ヲ取揚ケ、其官石炭用所ニ届出ス可キ事  
第六条 巡行中二車道及ヒ敷板橋等ニ破損有之節ハ、速ニ其掛ニ報告シ、修繕ヲ加エシムヘキ事

このように巡査六名によつて坑口から土場までの車道と車および土場から河口までの上荷舟の監督取締を厳しくした。

明治十四年(一八八一)唐津石炭用所は主船局に移管されたが、その移管に際して官山侵掘と抜売防止のため「唐津炭山取締心得」が承認された。このとき下稼人頭取であつた池之上次郎太を官炭取締長に、下稼人の中から菅木浅六と鶴田保平を官炭取締に任命して監督取締の強化を図られた。<sup>46)</sup>おそらくこのとき同時に上荷舟取締人として岡田辰次郎と松田吉太郎が任命されたものと思われる。

## 五 おわりに

明治前期の肥前松浦川の石炭輸送について考察した。史料の制約から海軍炭坑の上荷舟輸送を中心とし、それも「明治十四年改革」までを主とせざるを得なかつた。

周知のように、海軍省は明治十九年三月石炭調査委員会を設置して全

国の炭山および炭質調査を行い、二十一年一月に福岡県の粕屋・鞍手・嘉麻・田川の四郡三八ヶ村を海軍予備炭山に指定した。海軍省が唐津石炭用所を廃止して唐津炭田から撤退したのは明治二十三年（一八九〇）一月二十四日であった。明治十四年の下稼人（請負坑主）は一四名であったが、二十年のそれは相知村一人、下平山村一人、上平山村七人、浪瀬村一人、岩屋村六人、本山村六人、佐里村五人、岸山村四人、それに大崎村（杵島郡）一人、合計五二名と三倍増となっている。<sup>50</sup> 出炭高も十四年一五七〇万斤が二十年には一億五二〇一万斤、二十二年には一億六千万斤を超え、一〇倍増となっている。<sup>51</sup> 本稿でみた上荷舟輸送の延長上で、これに対処できたかどうかは疑問である。

明治八年に坂本経懿等は海軍炭坑の剰余炭を販売する海軍剰余炭販売所を設立したが、海軍炭坑の廃止にともない二十四年これを唐津石炭合資会社に改組した。他の石炭取扱問屋も大きな影響を受けたと思われる。当然上荷舟輸送も大きな影響を受けたであろう。

『満島村誌』によると、上荷舟輸送の最盛期は明治二十七八年で、千七八百艘があったといわれたことは前述したところである。この最盛期に炭鉱鉄道敷設が唐津物産会社関係者を中心に計画され、ようやく三十一年（一八九八）十二月に大島（積出港）・山本間、三十二年十二月に大島・助原間三二キロメートルが開通した。言い替えれば、石炭輸送は三十一年まではすべて松浦川の上荷舟輸送に依存していた。『長崎県肥前国東松浦郡誌』によると、東松浦郡の石炭採掘高は一億五三九万斤余（六三三三三ト余）とあり、これには海軍炭坑の一〇〇〇万斤乃至一五〇〇万斤は含まれていないであろう。このとき約四〇〇艘の上荷舟があった。<sup>52</sup> 三十一年以前の最高掘採高は二十九年の五億一九五八万斤余

（三二一七五三ト余）で前者の四・五倍となっており、上荷舟数四〇〇艘を四・五倍すると一八〇〇艘となり、『満島村誌』の記述と合致する。松浦川の上荷舟輸送は、海軍炭坑出炭高の急増、同炭坑の廃止により大きな影響は受けながらも、積載高その他十四年当時と変わらず、採掘高の増大に対応して舟数を増大させて鉄道輸送時代を迎えたのである。<sup>53</sup>

#### 註

（1）松浦郡は明治十一年に東西南北の四郡に分割され、現在の佐賀県域は東松浦・西松浦の二郡で、南松浦・北松浦の二郡は現在の長崎県に属する。唐津炭田は東松浦郡・小城郡・杵島郡（現在の佐賀県域）であるが、本稿では唐津炭田を便宜的に東松浦郡に限定する。

（2）隅谷三喜男『日本石炭産業分析』（岩波書店、昭和四十三年）三〇―三一頁。

（3）東定宣昌「唐津炭田の輸送体系の近代化―唐津興業鉄道会社の成立と石炭輸送―」（『比較社会文化』第一巻 一九九五年）。

（4）東定宣昌「唐津海軍炭坑の設定とその経営」（『経済学研究』第五九巻 三・四合併号、平成六年）。

（5）『長崎県肥前国東松浦郡誌 全』は明治十六年一月に長崎県令内海忠勝宛に上程された地誌である。同時期に『長崎県肥前国東松浦郡村誌』六冊が作成された。第一から第三までは明治十五年十二月に、第四から第六までは十六年十二月に上程された。この郡誌、郡村誌は佐賀県立図書館所蔵の「皇国地誌」の地元控本である。「皇国地誌」は明治五年に太政官正院から下達され、遅れて八年に編集例則が明確化され、十三年

頃全国に督促されてようやく完成した地誌である。従って調査は八年から上程時期までで、本文等に注記されていない限り調査時点を特定することはできない。なお明治五年にはこのほかに陸軍省から「全国地理図誌」、文部省から「地理誌略」の編纂も下達され、これらが先行したため、「皇国地誌」の調査数字には編集例則が下達される以前の明治七年頃のものもあるようである。

(6) 坪内安衛『石炭産業の史的展開』(文献出版、平成十一年)二二二頁。

(7) 勸業掛「明治六年九月以後明治七年十二月迄 礦山一件書留」(明治行政資料)、明治行政資料は佐賀県立図書館所蔵。もともと、同史料では当該村における借区開坑願が二五二、従来廃坑が五九、新規廃坑が一あり、これら炭坑の開廃は極めて頻繁で、経営は流動的であった。

(8) 海軍省唐津出張所「石炭坑数取調」(前掲「礦山一件書留」)。海軍炭坑は鹿児島藩が明治四年に持ち山を兵部省に持船とともに献納したのを最初とし、五年海軍省に属し、唐津海軍出張所と称した(『海軍系統一覽・庁衙沿革』、『明治百年史叢書』二四四卷 原書房 昭和五十年)。

(9) 前掲「礦山一件書留」。但し満島のみはただちに二名の増員が計られ、船改役宮尾則久(月給六円)、同手代高須悌一郎(月給四円)が任命された(同上)。

(10) 前掲「礦山一件書留」。

(11) 「事務取扱仮章程案」(前掲「礦山一件書留」)。

(12) 「不正石炭取上ケニ付伺」(前掲「礦山一件書留」)。

(13) 前掲、東定「唐津海軍炭坑の設定とその経営」補論。

(14) 「肥前州産物図考」は佐賀県立博物館所蔵。

(15) 『相知町史』(相知町、昭和五十二年)五九一頁。

(16) 明治十三年六月唐津町の船大工栗山茂助が唐津海軍石炭用所宛に提出した見積り書(明治十四年公文類纂 前編五)。これによると、建造費は五五〇〇斤積みが四一円五二銭、六〇〇〇斤積みが四三円六銭二厘、別に双方とも道具類(帆柱、帆、擲、罫など)二〇円一七銭であった。なお「公文類纂」および「公文原書」は海軍省史料で、防衛図書館所蔵である。

(17) 高野江基太郎『筑豊炭礦誌』(明治三十一年五月)復刻版 一七六、七頁。

(18) 瓜生二成「速賀川流域に於ける石炭運送の史的展望」(若松高等学校『研究紀要』第五集、昭和二十八年)一三三、一四頁。ただし慶応二年の記録四丈三尺の例も紹介されている。

(19) 出典史料については前記注記参照。

(20) 旧藩時代には御領(幕府領)の石炭は満島八百屋、唐津米屋・松本屋で取扱い、私領の石炭は満島問屋で取り扱った。満島では八百屋・加登屋等が川船問屋を営んだ。維新後満島には肥後出張所・薩州出張所などが置かれ、明治初期の石炭問屋には肥後屋・肥前屋・加登屋を継承した万屋等があった。(『満島村誌』満島村役場、大正十二年、一三九頁)

(21) 前掲『満島村誌』一四〇頁。

(22) 『相知町史 下巻』(昭和五十二年) 相知の土場。『角川日本地名大辞典 佐賀県』(角川書店、平成三年)。

(23) 「十三年度予備炭山旧新坑石炭代価調」(明治十四年公文類纂 前編 五)。

(24) 「石炭置場新築之義ニ付上申書」(明治十三年公文原書)三三三。

(25) 同右。

(26) 「佐里村石炭置場御積書」〔明治十三年公文原書「三三三」〕。

(27) 明治十四年の官炭取締長池ノ上次郎太と同取締人鶴田保平による「上

荷船御貸下ケ願」に「上荷舟五十艘ヲ以隔日ニ積下シ候ト見做シテ、川  
満水平均一日老艘ノ積炭四千斤ト積リ」とある〔明治十五年公文原書

一八〕。明治十三年十二月調査の吉原政道「唐津炭山報告」も海軍省唐

津炭山に付、「川口ハ一日一度往復スルコトアレトモ天災其他ノ故障ニ  
依テ平均一ヶ月十五度トス」と記述している〔『工学叢誌』第八号 明

治十四年十月 復刻版〕。

(28) 前掲、瓜生二成論文、二六頁。

(29) 「炭価直増之義ニ付再上申」〔明治十四年公文類纂 前編五〕。

(30) 前掲、東定「海軍炭坑の設定とその経営」。

(31) 「明治十四年公文類纂 前編五」。

(32) 「炭価直増之義ニ付再上申」〔明治十四年公文類纂 前編五〕。なお

同書類中の「諸物価比較表」では、一万斤当り川下ケ賃は明治四年が一

円六〇銭、十三年は一円八〇銭と算定されている。

(33) 「明治十三年公文類纂 前編一〇」。

(34) 「炭価直増之義ニ付上申」〔明治十四年公文類纂 後編五〕。

(35) 「諸品代価比較表」〔明治十四年公文類纂 前編五〕。

(36) 「明治十四年公文類纂 前編五」。なお「官私混淆之弊」については、

「民有炭之運輸最モ夥多ニ就テハ、非常等炭価騰貴之際杯ハ後日之障碍  
モ不顧、格外ナル増運賃ヲ出シ官炭運送之妨ヲナシ、或ハ劣炭ヲ以官ノ  
良炭ト窃ニ取換ル等ノ憂ハ従前唐津用所ニ於テ頗ル難事ニ有之候」とい  
う説明もある。

(37) 「明治十四年公文類纂 前編五」。全文は前掲東定「唐津海軍炭坑の設

定とその経営」参照。

(38) 「明治十五年公文類纂 前編一」。

(39) 「明治十五年公文類纂 前編一」。

(40) 「鉱山志料調」〔明治前期肥前石炭礦業史料集〕文献出版、昭和五二  
年。明治十六年に稼行して陸送賃と上荷舟賃の記載があるものに

基づく。大八車の規格が同一であったか否かは明らかでないが、波瀬村  
の車は次のようであった。「坑口ヨリ土場迄ハ三百五拾斤（實際容量四

百斤）入ノ台八車ヲ以テ運送ス（此老車賃拾三銭一万斤二三円七拾銭）

船積土場ハ梶山村内ニシテ坑口ヨリ平均老里廿丁アリ」（前掲、吉原政

道「唐津炭山報告」）。

(41) 前掲、吉原政道「唐津炭山報告」。

(42) 前掲「鉱山志料調」。

(43) ただし、明治十二年四月東松浦郡長は各町村戸長宛に新規營業税とし

て、諸車税、船税の徴収を達している（「諸御布達留 戸長役所」写

唐津市図書館所蔵）。石炭量の把握は別にして、輸送手段の把握は必要

であった。また行政は勸業面から石炭生産や輸送の実態把握を必要とし

た。後に明治二十五年施行の鉱業条例は、「第七十二条 鉱業人ハ鉱業

税トシテ鉱業製産物ノ価格百分ノ一鉱区税トシテ鉱区一千坪毎ニ一箇年

金三拾銭ヲ納ムヘシ一千坪未満亦同シ」と定め、再び生産高の把握が必

要となった。

(44) 「石炭取扱方之義ニ付上申」〔明治十四年公文類纂〕後編五〕。

(45) 明治十二年から十三年にかけては記録に吉岡米蔵、江口徳次の名がみ  
える。

(46) 「明治十三年公文類纂 後編四」。

(47) 「明治十三年公文類纂 後編四」。

(48) 「明治十三年公文類纂 後編四」。

(49) 前掲、東定「唐津海軍炭坑の設定とその経営」参照。なお海軍炭坑廃止時の下稼人は五人であったという（『東松浦郡史』久敬社、大正十四年、五〇〇頁）。

(50) 真木俊魁『海軍燃料沿革』による。『海軍省年報』の数字とは若干異なる。

(51) これが何年のものか明確でないところがあることは注記した。『佐賀県統計書』の掘採高とも合致しないように思われる。

(52) 同『佐賀県統計書』。

(53) 坑口から土場までの輸送では、芳谷炭坑（東松浦郡北波多村）が明治二十三年に一哩三〇鎖の間に軽便鉄道を敷設して小機関車を運転して革新を図ったが、同炭坑とならび佐賀県下有数の大炭坑であった相知炭坑（同郡相知村）でさえ、明治三十四年まで大八車輸送に依存していた。

## 付記

本稿は平成十二〜十三年度科学研究費補助金(C)(2)「明治期、唐津石炭鉱業史の研究」（課題番号一二六三〇〇八四）の成果である。