

## Port Cargo Handling Problems in Hokkaido Coal Mining Industry during the 1920s : A Case Study of Hokkaido Colliery & Steamship Company Ltd.

木庭, 俊彦  
公益財団法人三井文庫

<https://doi.org/10.15017/25242>

---

出版情報 : 経済学研究. 79 (2/3), pp.81-103, 2012-09-28. Society of Political Economy, Kyushu University  
バージョン :  
権利関係 :



# 1920年代の北海道石炭産業における港湾荷役問題

— 北海道炭礦汽船株式会社の事例 —

木 庭 俊 彦

## はじめに

近年、日本経済史・経営史の分野で交通・運輸の諸問題が盛んに取り上げられるようになり、これまであまり議論されてこなかった戦間期の交通・運輸業に関する実証研究が蓄積されつつある<sup>1)</sup>。特に、小運送と呼ばれる末端輸送が注目され、当該期の小運送問題の発生とそれともなう政府・業界側の反応が明らかにされている<sup>2)</sup>。なかでも水上小運送業（戦後の港湾運送業）については、大島久幸が大阪・川崎港での水上小運送問題の発生を事例にして、荷主企業・船会社の主導で港湾荷役業界が再編されたことを指摘している<sup>3)</sup>。

同氏の主張は、戦時期の企業合同に重点をおいてきた従来の港湾運送業史を修正するものとして評価できる<sup>4)</sup>。しかし、このような研究は端緒についたばかりであり、荷主企業・船会社

と港湾荷役業者との関係がどのように変容したのか、戦時統制にむけて戦間期の再編がいかなる意味をもったのか、という点については検討の余地を多分に残している。貨物と地域を限定し、港湾での問題発生と荷主企業の対応に関する事例を積み上げていく必要がある。

そこで、本稿では、1920年代の北海道石炭産業における港湾荷役問題に焦点をあわせたい。日本石炭産業の発展にとって港湾荷役の改善が不可欠であったと考えるからである。

戦間期の日本石炭産業では、石炭需要の停滞、石炭鉱業連合会による送炭調節の実施、撫順炭を中心とする外国炭の流入、北海道炭のシェア拡大など市場構造に大きな変動が生じていた<sup>5)</sup>。これまでの研究は、そのなかで大手炭鉱企業が炭鉱の集約化、採炭方式の変容、採炭の機械化を軸にして、生産面での合理化を推進したこと

1) 渡邊恵一「戦間期京浜工業地帯における鉄道輸送問題」『経営史学』第46巻2号、2011年；伊藤敏雄「戦間期大阪における食料品輸送と市場」廣田誠編『近代日本の交通と流通・市場』清文堂、2011年、第 章など。  
2) 老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、2010年；関谷次博「近代における小運送問題解消と物流の進展」前掲廣田『近代日本の交通と流通・市場』第 章。  
3) 大島久幸「水上小運送業界の再編過程」（前掲、老川『両大戦間期の都市交通と運輸』第8章）。

4) これまで、戦間期は労働争議の拡大の過程として捉えられてきた（たとえば、大島藤太郎『封建的労働組織の研究』御茶の水書房、1961年；喜多村昌次郎『日本の港湾労働 港湾労働の社会史』財団法人港湾労働経済研究所、1990年など）。  
5) 松尾純広「日本における石炭独占組織の成立」『社会経済史学』第50巻4号、1985年；松尾純廣「第一次大戦前・中期における北海道炭市場と企業間競争」『経済論集』（大分大学経済研究所）第39巻第1号、1987年；丁振聲「昭和恐慌期の石炭独占組織の動揺」近代日本研究会編『経済政策と産業』（年報・近代日本研究・13）山川出版社、1991年など。

を究明してきた<sup>6)</sup>。ただし、1920年代半ばから1930年代初頭にかけて、コスト削減の意識は採炭だけでなく輸送の側面にも向けられていた。とりわけ、北海道炭にシェアを奪われつつあった筑豊石炭産業においては、積出港での非効率的な石炭荷役が販路拡大の制約要因として認識されるようになっていた。

筑豊炭の主要積出地・若松港では、不十分な荷役施設のために積込諸掛がかさむという弊害が1920年代半ばに表面化した。それに対して、三井物産と三菱鉱業は1930年前後に汽船積込用の自社設備を建造し、同時に取引関係にあった港湾荷役業者を選別して低廉かつ確実な荷役作業の実現を図った。若松港においても大手荷主企業の主導で港湾荷役業界は再編成されていたのである<sup>7)</sup>。本論で明らかになるとおり、このような港湾荷役問題は、北海道炭の主要積出地であった小樽・室蘭港でも同様にみられた現象であった<sup>8)</sup>。

さて、北海道炭は戦後恐慌以降にも出炭高・送炭高を伸ばしていったが、その背景として、従来から送炭調節における北海道炭の優遇<sup>9)</sup>、

財閥系企業による積極的な出炭・販売戦略などが指摘されてきた<sup>10)</sup>。近年には、北澤満が昭和恐慌期の三菱鉱業美唄・大夕張鉱業所を事例にして、採炭・運搬の機械化にともなう鉱夫数の削減と平均賃金の低下を実証し、これが1930年代における北海道炭の「価格上の競争力の基礎」になったと主張している<sup>11)</sup>。ただ、同氏も留意点として挙げているように、北海道炭の競争力と市場シェア拡大を論じるためには、炭価に占める比率の高い流通コスト（輸送・荷役）を考慮に入れなければならない。

そのうち船舶輸送については、北澤自身が、北海道炭礦汽船株式会社（以下、北炭と略す）が1924年に共立汽船株式会社を買収し、大部分の石炭を自社および共立汽船の船舶によって輸送する体制を整えたことを明らかにしている<sup>12)</sup>。このような北炭内での輸送形態の変化は、戦間期に炭鉱企業が海上輸送部門へ関与し、船舶輸送能力の向上を目指していたケースとして注目されている<sup>13)</sup>。

他方で、北海道炭の港湾荷役については、石炭産業史研究でその重要性が指摘されつつも本格的に分析されることはなかった<sup>14)</sup>。また、港湾運送業に関わる歴史研究でも、かつて大島藤太郎が労働運動との関連で小樽港における石炭

6) 春日豊「三池炭礦における『合理化』の進展」『三井文庫論叢』第14号、1980年；荻野喜弘『筑豊炭鉱労資関係史』九州大学出版会、1993年、第3章。

7) 以上、木庭俊彦「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役 石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編」『経営史学』第46巻4号、2012年。

8) しかも、港湾荷役の改善という点で北海道炭は筑豊炭に先行していたと考えられる。1930年代前半において、筑豊炭の荷主団体である筑豊石炭鉱業組合と若松石炭商同業組合は、「新進ノ北海道炭積出港タル室蘭小樽等ニ於ケル幾多ノ御施設ニ比較スル時ハ畜ニ霄壤ノ差アルノミナラス」として、若松港での石炭荷役の機械化を鉄道省に繰り返し要請している（昭和8年2月6日「若松側石炭荷役場並ニ貯炭場設備之義ニ付陳情」若松石炭商同業組合『庶務事蹟』三冊ノ一、昭和8年に所収、直方市石炭記念館所蔵）。

9) 北海道全体の送炭調節量・実送量は1929年まで一貫して増加した（北澤満「第一次大戦後の北海道石炭業と三井財閥」『経営史学』35巻4号、2001年、44～45頁）。

10) 新鞍拓生「戦間期日本石炭市場の需給構造の変化について」『経済学研究』（九州大学経済学会）第66巻第5・6号、2000年、98～107頁。

11) 北澤満「両大戦間期北海道における炭鉱労働者の雇用状況 三菱鉱業美唄・大夕張両鉱業所の事例を中心に」『三菱史料館論集』12号、2011年、154～155頁。

12) 前掲、北澤「第一次大戦後の北海道石炭業と三井財閥」34～36頁。

13) 大島久幸「両大戦間期における海運市場の変容と三井物産輸送業務」『経営史学』第43巻第4号、2009年、21～22頁。

14) たとえば、宮下弘美「日本における石炭流通過程の再考」『釧路公立大学地域研究』第14号、2005年が挙げられる。

積込の機械化に言及した程度であった<sup>15)</sup>。しかも、小樽の港湾荷役業界に変革をもたらした荷主側の動向として、同氏がより重視したのは、戦時統制に際しての財閥系企業による専属荷役会社の設立であった。すなわち、1940年代初頭に「三井、北炭系の北海道石炭荷役株式会社と、三菱系の小樽港石炭運送荷役株式会社、住友系の小樽石炭運送株式会社の三社が成立した」ことを強調し、他港と同じような港運会社（統制会社）が小樽港で完成しなかった理由を「財閥そのものの資本としての独自性の強さ」に求めたのである<sup>16)</sup>。しかし、先に述べた研究史の潮流を踏まえるならば、戦間期に発生した港湾荷役問題を検証したうえで、それが戦時統制をいかに規定したのかを明確にしておく必要があるように思われる。

以上の問題意識から、本稿では小樽港と室蘭港を取り上げて、主要な荷主企業であった北炭の港湾荷役問題への対応策について考察をすすめていく。ここでの目的は、北炭と港湾荷役業者との取引関係に注目し、大手炭鉱企業による港湾荷役業界への関与の実態を個別具体的に明らかにすることである。

まず、1では北海道炭の積出状況を概観し、実際にどのような港湾荷役問題が発生していたのかを明確にする。そのうえで、2で鉄道省による港湾施設の改良を確認し、3、4で北炭による専用設備の建造とそれを契機とした取引荷役業者の整理について検討する。最後に、小樽

港と室蘭港の相違点・共通点を意識しつつ、北炭の石炭荷役への関わり方をまとめる。また、それが港湾荷役業界に与えた影響についても言及する。

なお、資料上の制約から、積込の機械化や荷役業者の整理によって、港湾での諸掛がどの程度削減されたのかを詳らかにすることはできない。したがって、本稿では北海道炭の価格競争力と流通コストの関係について踏み込んだ議論を行わない。また、人夫（仲仕）の行動を示す資料が不足しているため、小樽港での統一ストライキに代表されるような労働争議の問題は分析の対象外とする。

## 1 北海道炭と港湾荷役

### (1) 積出状況

北海道で採掘された石炭はおもに小樽港および室蘭港で船舶に積み込まれていた。1882年、札幌・小樽間の鉄道が幌内まで延長され、小樽港が北海道で唯一の石炭積出地となった。同港は1889年に特別輸出港に指定され、石炭、米、麦、麦粉、硫黄の五種を海外に輸出するようになった（1891年からは昆布、木材、板類が許可<sup>17)</sup>）。また、岩見沢・室蘭間の鉄道が1892年に開通してからは、室蘭港が石炭積出地として発展し、同港も1894年に特別輸出港に指定されるに至った<sup>18)</sup>。その後、財閥系企業の炭鉱開発がすすむとともに、第一次大戦ブームの影響によって北海道での石炭生産量は急激に増加した。

そこで、まずは1920年代における両港の石炭

15) 以下については、前掲、大島『封建的労働組織の研究』211～212、233～234頁を参照のこと。

16) 1941年公布の港湾運送事業等統制令を背景に、原則として一港一社体制となって港湾運送に関わる事業者は統合され、1942年末以降、主要各港で統制会社である港運会社が続々と成立していった（日本港運協会『日本港湾運送事業史』1967年、507頁）。1940年代の小樽港の状況については後述する。

17) 小樽市編『小樽市史・第2巻』1963年、334、345、669頁。

18) 室蘭市史編さん委員会編『新室蘭市史・第2巻』1983年、404頁。

積出状況を確認しておきたい。小樽港では1920年代を通じて内国移送高と船舶燃料が増加傾向にあった(図1)。全国の石炭市場における船舶燃料炭需要は1920年代半ばまで漸増しており<sup>19)</sup>、小樽港でも船舶燃料用の積出高が1928年に約80万トンに達し、その後は約50万トン程度に減少するものの全体の3～4割を占めつづけた。それに対して、室蘭港の石炭積出高の大部分は1923年から29年にかけて増大した内国移送であり、船舶燃料用は1929年頃まで30万～40万トン前後で推移し、それほど大きな比重を占めていなかった(図2)。

次に、主要な荷主企業の動向について述べておきたい。北海道炭の販売で圧倒的な位置にあった北炭は、1913年に三井へ経営権を委譲し、内地および海外市場に関する販売業務を三井物産に委託した。翌年には、北炭・三井鉱山・三井物産の三社間で北海道石炭販売組合が組織された。道内販売については、同組合の執行機関として北炭内に設置された三社売炭部が担当し、道外販売に関しては従来どおり三井物産に委託されることになった<sup>20)</sup>。

1915年には三社売炭部が北炭東京本店内に移った結果、北炭札幌出張所内に三社北海道売炭所が、小樽・室蘭・函館に各出張所がおかれた。その後、1921年に三社売炭部の業務が北炭に委託されることになり、この販売機構の改革にと

もなって小樽出張所が北海道売炭所と改称され、同所が道内での販売関連業務の一切を統括することになった<sup>21)</sup>。

小樽・室蘭港における北海道売炭所の取扱シェアは、三菱を中心とするその他新規参入企業の取扱増によって第一次大戦前から徐々に減退していた<sup>22)</sup>。その後の荷主別取扱高を示した表1・2によれば、小樽港での北海道売炭所の着炭シェアは1916年の約8割から1920年の5割に、積出シェアも約6割から5割に低下している。1920年代にはその他の取扱高が増加し、北海道売炭所の積出シェアは約4割、三菱鉱業(24年2月まで三菱商事)との合計でも約7割になっている。他方で、室蘭港では着炭・積出ともに北海道売炭所の取扱シェアが1920年を除いて約8割を占めており、三菱鉱業(同上)の取扱高は全体の1割から2割弱程度にすぎなかった。

以上、相対的に不況下にあった1920年代において、小樽・室蘭港からの石炭積出は緩やかながらも増大していた。そのなかで、次第に港湾施設の不備が目立つようになった。たとえば、1925年8月に石炭鉱業連合会が実施した北海道視察において、連合会副会長の松本健次郎は「港湾に於ける施設は現に後れて居るやうなり、小樽、室蘭の如きは完成せる防波堤内に於て適当なる施設の余地があるので、「速かに遺漏なき設計を決定し工事に着手せられんことを切望す」と述べている<sup>23)</sup>。以下では、小樽・室蘭港でどのような荷役問題が発生していたの

19) 北澤満「両大戦間期における三池炭の販売動向」荻野喜弘編著『近代日本のエネルギーと企業活動』日本経済評論社、2010年、第1章、5頁。

20) 以上は、七十年史編纂委員会『七十年史』1958年、119頁による。なお、「北海道石炭販売組合規約」の第四條によれば、道外の販売および受渡が三井物産に委託されており、道内における受渡は北海道石炭販売組合の執行機関である三社売炭部が取り扱っていた(北炭『五十年史・第七編販売(第一次稿本)』335頁、北炭226、以下、『五十年史・販売』と略す。なお、北炭の資料はすべて三井文庫保管の北炭寄託資料)。

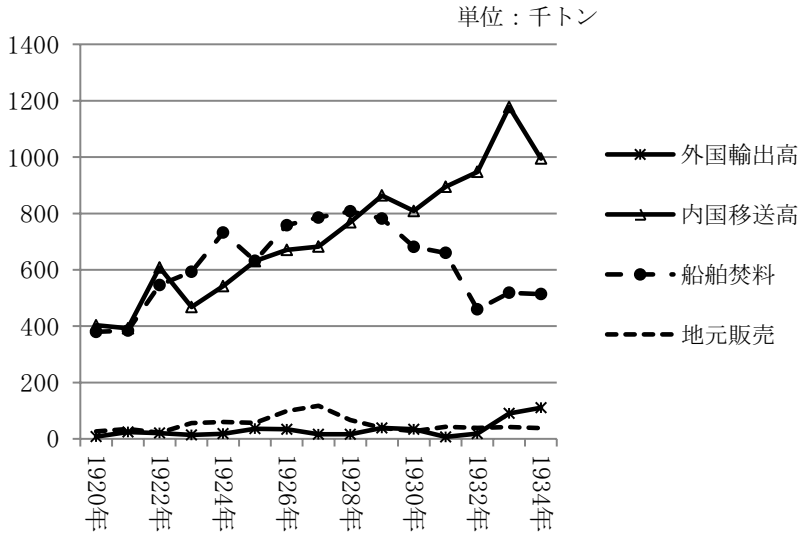
21) 以上は、前掲『五十年史・販売』347頁による。三社売炭部による石炭販売については、前掲、北澤「第一次大戦後の北海道石炭業と三井財閥」が詳しい。

22) 前掲、松尾「第一次大戦前・中期における北海道炭市場と企業間競争」45～46頁。

23) その他の視察団員も同様の課題について言及した(「北海道の印象」『北海道石炭鑛業会々報』第133号、大正14年9月、以下、「会報」と略す)。

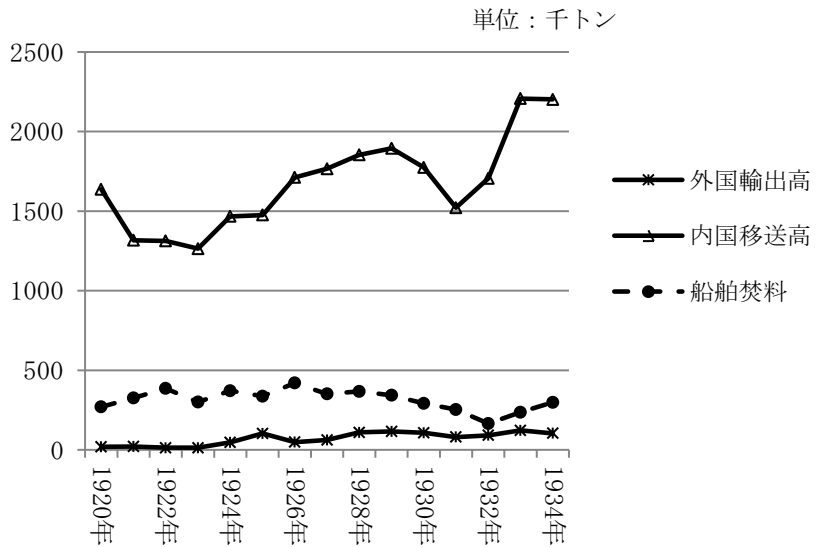


1920年代の北海道石炭産業における港湾荷役問題



出所) 各年の『北海道石炭礦業会々報』。  
備考) 道内移送高、函館廻送高については少量のため除外した。

図1 小樽港の石炭積出高推移



出所) 図1と同じ。  
備考) 道内移送高、函館廻送高、地元販売高は少量のため除外した。

図2 室蘭港の石炭積出高推移

表1 小樽港における荷主別着炭高・積出高 (単位：トン、%)

		1916年	1920年	1924年	1928年	1932年
三社	着炭高	404,779	419,436	668,864	645,152	572,561
		78%	50%	49%	39%	39%
	積出高	339,783	416,053	655,162	637,607	591,452
		62%	51%	48%	38%	40%
三菱	着炭高	97,497	247,458	383,590	517,396	423,988
		19%	29%	28%	31%	29%
	積出高	121,364	223,959	393,586	511,761	414,003
		22%	27%	29%	31%	28%
その他	着炭高	17,110	179,305	319,945	510,181	467,978
		3%	21%	23%	30%	32%
	積出高	86,085	182,297	311,885	515,053	463,992
		16%	22%	23%	31%	32%
合計	着炭高	519,386	846,199	1,372,399	1,672,729	1,464,527
	積出高	547,232	822,309	1,360,633	1,664,421	1,469,447

出所) 図1と同じ。

備考) 三社とは三社北海道売炭所、三菱は1918年3月まで三菱合資、18年4月から1924年2月まで三菱商事(それ以降は三菱鉱業)。

表2 室蘭港における荷主別着炭高・積出高 (単位：トン、%)

		1916年	1920年	1924年	1928年	1932年
三社	着炭高	1,400,505	1,785,801	1,528,318	2,041,494	1,634,113
		83%	72%	82%	85%	82%
	積出高	1,448,715	1,691,147	1,538,619	2,002,036	1,630,610
		82%	73%	82%	85%	82%
三菱	着炭高	235,569	410,886	281,941	283,044	334,289
		14%	17%	15%	12%	17%
	積出高	231,470	358,106	300,521	272,809	328,512
		13%	15%	16%	12%	17%
その他	着炭高	47,872	268,850	64,212	82,881	32,625
		3%	11%	3%	3%	2%
	積出高	90,084	266,128	37,394	80,802	23,032
		5%	11%	2%	3%	1%
合計	着炭高	1,683,946	2,465,537	1,874,471	2,407,419	2,001,027
	積出高	1,770,269	2,315,381	1,876,534	2,355,647	1,982,154

出所) 図1と同じ。

備考) 三社とは三社北海道売炭所、三菱は1918年3月まで三菱合資、18年4月から1924年2月まで三菱商事(それ以降は三菱鉱業)。

かを明らかにしていこう。

## (2) 港湾荷役問題

小樽港では、1911年に鉄道院所有の設備として、手宮駅構内埋立地東端付近の海上に石炭船積用の木造高架棧橋が建造された（翌年から使用開始）。同棧橋は3,000～4,000トン級船舶の場合に片側2隻（両側合計4隻）を繋船することが可能で、1日約3,300トン・1ヶ月10万トンの積込能力を有した<sup>24)</sup>。室蘭港においても、1912年には40箇所の漏斗を備え付けた石炭専用の海上高架棧橋が竣功していた。この木造高架棧橋は、小樽港と同規模の船舶を繋留し、一昼夜で約7,000トンを積み込むことができた<sup>25)</sup>。

両港で棧橋を使用しない場合は、籠あるいは舢舨を用いて岸壁から陸下げし（舢舨への積込）、沖で舢舨から本船に積み替えるという経路を辿っていた<sup>26)</sup>。1910年代の籠積の場合、沿岸から舢舨にむかって歩み板を架け、1ヶ所60～80名の陸人夫によって1時間に約45トンの石炭が陸下げされていた（平均5ヶ所）。その後、1ヶ所25名の沖人夫が本船付属のウインチを使用して（平均4ヶ所）、1時間に約60トンの石炭を舢舨から本船に積み替えた。

表3によれば、小樽港での海上高架棧橋による積出高は使用開始から数年後に3～4割を占めており（1913年を除く）、第一次大戦後に全積出高の5割をこえた。室蘭港では、小樽港よ

りも海上高架棧橋を利用する比重が大きく、1918年にその比率は7割に達した。しかし、その後の比率は両港とも停滞的に推移しており、1920年代半ばには次のような海上高架棧橋の構造的欠陥が浮き彫りとなった。

北炭監査役（元常務取締役）の古田慶三によれば、海上の木造高架棧橋は「腐朽破損の為め一年中約三分の一は修繕に費やして居るやうな状態」に陥るため、作業が中断することも多かったようである<sup>27)</sup>。その修繕費用は、1924～27年の四年間の年間平均で小樽7万6千円、室蘭13万8千円に達した<sup>28)</sup>。また、炭車を棧橋上に押し上げるため、港湾での炭車の運用効率が悪くなるという問題も生じた。さらには、「棧橋の高所より重力を応用し、『シュート』により」積込を行うため、「石炭の破碎率多く品質を損する」という状況にも直面した。

札幌鉄道局は、1914年9月から10月にかけて室蘭港に入港した延べ8隻の汽船を調査しているが、貨車積前と棧橋による船積後の石炭を比較した場合（7～8トンの抽出）、2割前後の塊炭が粉炭に変化していた<sup>29)</sup>。第一次大戦期以降に粉炭需給が拡大し、小樽・室蘭港からの積出炭のうち粉炭の占める比率が急速に高まっ

27) 古田慶三氏談「北海道炭礦汽船会社の事業」『会報』第145号、大正15年9月、27頁。

28) 以下、茂呂泰晴「室蘭港の現在と将来」『会報』第179号、昭和4年7月、44頁；古川淳三「石炭取扱設備に就て(八)」『石炭時報』第2巻第3号、昭和2年3月、44頁。

29) 札幌鉄道局『沿線炭礦要覧』昭和2年6月、16頁。なお、古田慶三は「設備の不完全から粉炭を生じ易く不便を極めて居ります。今後此棧橋のみによる事は到底堪え難い事でありませぬ。何等かの新しき設備に待たねば、現在のやうに落下して積込むのでは粉炭のみ多くして困り切つて居るのであります」と述べている（前掲、古田「北海道炭礦汽船会社の事業」27頁、以下、引用文中には必要に応じて読点を加えた）。

24) 石炭専用的高架棧橋とは貨車を連結機関車で押し上げ、貨車の装置ないし棧橋の漏斗によって両側に繋留している船舶に石炭を落とし込む装置である（以上は、茂呂泰晴「小樽港概況(下)」『会報』第208号、昭和6年12月、59、63頁による）。

25) 室蘭商工会議所『室蘭商工名録』昭和12年、15頁。

26) 以下は、小樽高等商業学校『北海道石炭業概論』1916年、33～35頁による。なお、舢舨の場合も手順は同様である。



表3 海上高架栈橋の積出高

(単位：トン、%)

	小 樽			室 蘭		
	積出高	海上高架栈橋		積出高	海上高架栈橋	
		積出高	比率		積出高	比率
1912年	131,840	21,476	16%	740,540	332,702	45%
1913年	174,653	113,356	65%	807,505	485,990	60%
1914年	383,066	165,280	43%	901,092	524,928	58%
1915年	521,790	192,976	37%	1,058,499	567,654	54%
1916年	539,820	180,502	33%	1,696,361	1,020,352	60%
1917年	458,373	141,817	31%	1,970,913	1,254,061	64%
1918年	454,077	168,312	37%	1,682,618	1,182,605	70%
1919年	696,410	361,276	52%	1,987,575	1,341,847	68%
1920年	858,175	435,808	51%	1,997,073	1,163,618	58%
1921年	812,683	445,284	55%	1,665,297	1,064,654	64%
1922年	1,195,836	670,423	56%	1,713,383	1,113,753	65%
1923年	1,079,004	499,949	46%	1,578,462	986,050	62%
1924年	1,300,945	556,988	43%	1,886,787	1,214,259	64%
1925年	1,307,417	674,915	52%	1,919,480	1,327,002	69%
1926年	1,468,936	699,837	48%	2,186,063	1,463,473	67%
1927年	1,492,176	719,951	48%	2,213,493	1,518,330	69%
1928年	1,593,353	806,293	51%	2,335,139	1,643,210	70%
1929年	1,689,379	867,391	51%	2,359,409	1,589,431	67%
1930年	1,527,404	800,246	52%	2,182,438	1,442,721	66%
1931年	1,567,389	856,209	55%	1,857,310	1,275,909	69%
1932年	1,430,093	892,717	62%	1,967,715	1,387,800	71%
1933年	1,793,500	1,132,563	63%	2,578,167	1,600,464	62%
1934年	1,625,092	1,002,677	62%	2,618,002	1,638,364	63%

出所) 『砂川鉱業所沿革史・第14巻・輸送及販売(上)』(三井鉱山五十年史稿161、三井文庫所蔵)。石炭鑛業聯合会『北海道炭礦港湾調査資料』昭和6年、206、283頁。

備考) 積出高は、外国輸送、鮮満移出、本州移出、道内樺太移送の貨物炭と船舶燃料炭の合計。

表1、2とは統計のとり方が異なるため全積出高の数値に若干の誤差がある。

数値の誤植は修正した。

割が塊炭で占められていた<sup>30)</sup>。粉炭需要が増加しているとはいえ、港湾での意図しない破碎は炭鉱企業にとって望ましいものではなかった。

他方で、北海道炭は筑豊炭に比べて輸送費の面で不利であるという点がたびたび取り沙汰されるようになった。たとえば、1926年時の京浜市場までの平均輸送費は、筑豊炭が山元から積出地までの平均鉄道運賃1円30銭(トン当たり、以下同じ)、汽船積込賃1円、汽船運賃2円、荷揚げ賃1円50銭、その他金利保険料など90銭、

合計6円70銭であった。それに対して、北海道炭は平均の鉄道運賃2円60銭、汽船積込賃80銭、以下筑豊炭と同じで合計7円80銭であった<sup>31)</sup>。

北炭の支店次長は、同様の調査をもとに「將

30) 粉炭需要が増大するなかで、北炭は1930年代に入ると意図的に粉炭を増産し、水選機の導入によってその質的な向上を図った(詳しくは、北澤満「第一次大戦後における石炭需要の変化と炭鉱経営の対応 粉炭需要・供給の拡大について」『エネルギー史研究』17、2002年を参照のこと)。

31) 以上は、高橋隆「石炭の販路と勢力範囲の原因」『会報』第147号、大正15年11月、45～47頁による。

来中央市場に於て有利な地歩を獲得するには、品質の向上持続を計ると同時に、「積込諸掛の節減、汽車賃の低減」を図らなければならないとしている<sup>32)</sup>。筑豊炭よりも汽船積込賃が低額であったにもかかわらず、このような主張が生まれたのは、積込諸掛を圧縮する余地が十分にあると認識されていたためであろう。

そこで、三菱鉱業の美唄炭を事例にして港湾での積込諸掛の推移をみてみよう。三菱美唄では、1920年代初頭に坑口の閉鎖、切羽の集中、切羽運搬機や截炭機の導入がすすめられており<sup>33)</sup>、トン当たり生産費は1920年3月時点の11円45銭から23年10月時点の7円60銭まで低下していた<sup>34)</sup>。他方で、トン当たり積込諸掛に関しては(表4)、室蘭港の本船積込合計(舢による積込)の場合、1920年3月時点で最高の2円92銭、1918年を100とする指数で176に達したが、23年10月時点でも2円70銭、指数で163と大きな変化はみられなかった。

その後、室蘭港の本船積込合計は1928年に1円76銭(109)まで下落しており、1920年代半ばから後半にかけて1918年の水準に戻っている。また、小樽港の本船積込合計の場合、1928年に

大戦ブーム期の水準を大きく下回るようになっている。1932年度に関しては、人夫の賃金は低下していたと考えられるが、積込諸掛に目立った変化がみられない。この金額は、同年に販売カルテルとして創立した昭和石炭株式会社への報告に基づいたものであり<sup>35)</sup>、昭和石炭加盟各社との関係(協定の荷役費用)を考慮して実態よりも高く計上された可能性がある<sup>36)</sup>。いずれにしても、この三菱美唄炭の事例は、1920年代半ばの北海道石炭産業において積込諸掛の引き下げが喫緊の課題として浮上し、20年代後半には小樽・室蘭港で石炭荷役の合理化が展開していたことを推測させよう。

北海道炭の主要荷主であった北炭は、以上のような港湾荷役問題の発生に対して、政府当局に改善を促し、それと並行して所有貯炭場に専用設備を据え付けていく方針であった<sup>37)</sup>。そこで、まずは鉄道省による港湾施設の改良について整理しておこう。

32) 北海道炭礦汽船株式会社支店次長直原佐平「北海道石炭鉱業に就て(下)」『会報』第171号、昭和3年11月、16頁。紙幅の関係上、本稿では鉄道運賃については触れない。

33) 三菱鉱業セメント株式会社総務部社史編纂室編『三菱鉱業社史』1976年、286頁；「三菱美唄炭礦史年表稿」九州大学石炭研究資料センター編『石炭研究資料叢書』9、1988年。

34) 生産費は「採炭費」、「選炭費」、「運炭費」、「機械費」、「鉱夫費」、「減価償却費」、「税金」、「総掛費」、「事務所費」の合計(三菱鉱業株式会社『原価調査』昭和9年、九州大学所蔵)。ただし、その後の生産費は1925年1月～5月平均で約8円と上昇しており、北澤満が指摘するとおり、この時期における採炭法の変化や機械の導入は過渡的なものであった(北澤満「両大戦間期における三菱鉱業の炭鉱経営(1)」九州大学経済学会『経済学研究』第74巻、第5・6合併号、2008年、90～91頁)。

35) 1928年までの金額は、鉱務署ないし鉱山監督局に対して、「省外(農商務省外)ニハ秘密ヲ厳守スベシトノコト」であるため、やむを得ず提出していた報告に基づいている(大正8年9月22日「石炭諸掛ニ係ル件」前掲『原価調査』所収、以下、括弧内は断りのないかぎりすべて引用者)。

36) 1933年4月において、例年どおり札幌鉱山監督局より生産費、販売経費、港湾での諸掛に関する報告が義務づけられた。その際に、美唄鉱業所長は小樽支店長に対して、「本件調査八道内各炭坑鉱山ニ対シ下命相成居り候趣ニ付社外各炭等ノ振合モ御照合被成下度申添候」と述べている(昭和8年4月24日「調査御依頼ニ係ル件」前掲『原価調査』所収)。なお、昭和石炭は、協定済みの運賃・荷役費用・その他の諸経費を「標準値段」に加算して各社の販売価格とした(松尾純広「石炭鉱業連合会と昭和石炭株式会社」橋本寿朗・武田晴人編『両大戦間期日本のカルテル』御茶の水書房、1985年、第5章、264頁)。

37) 前掲、古田「北海道炭礦汽船会社の事業」27頁。

表4 三菱美唄炭の積込諸掛 (トン当たり)

(単位:円)

		1918年下	1919年上	1920年3月	1923年上	1923年10月	1928年度	1932年度
室蘭	貨車卸賃	0.46	0.56	0.21	0.10	0.10	0.90	0.10
	貯炭場料	0.08	0.08	0.26	0.25	0.25	0.10~0.15	0.10
	本船積込費	0.66	0.80	0.75~1.66	1.55	1.55	1.22	1.20
	高架積込費	0.67	0.78		0.85	0.85	0.38~0.62	0.37~0.62
	売炭費	0.46	0.46	0.80	0.80	0.80	0.30	0.30
	本船積込合計	1.66	1.89	2.92	2.70	2.70	1.76	1.70
	(指数)	(100)	(114)	(176)	(163)	(163)	(109)	(103)
	高架積込合計	1.66	1.87	2.26	2.00	2.00	1.16	1.12
(指数)	(100)	(113)	(136)	(121)	(121)	(70)	(68)	
小樽	貨車卸賃	0.62	0.72	0.22	0.20	0.20	0.11	0.10
	貯炭場料	0.08	0.08	0.20	0.15	0.15	0.08	0.11
	本船積込費	0.90	0.99	0.52~1.93	1.75	1.75	1.13	1.09
	高架積込費	0.77	0.93		0.85	0.85	0.35~0.73	0.35~0.66
	売炭費	0.46	0.46	0.80	0.80	0.80	0.30	0.30
	本船積込合計	2.05	2.24	3.15	2.95	2.95	1.62	1.60
	(指数)	(100)	(110)	(154)	(144)	(144)	(79)	(78)
	高架積込合計	1.92	2.18	2.22	2.00	2.00	1.22	1.17
(指数)	(100)	(113)	(115)	(104)	(104)	(63)	(61)	

出所) 三菱鉱業株式会社『原価調査』昭和9年(九州大学所蔵)。

備考) 本船積込合計は貨車卸賃、貯炭場料、本船積込費、売炭費の合計。

高架積込合計は貨車卸賃、貯炭場料、高架積込費、売炭費の合計。

1928年度、1932年度は会計年度の平均と推定。

1928年度の売炭費は資料上では「販売経費」。

本船積込合計および高架積込合計は最大の数値を掲げている(1920年の数値は資料どおり)。

厘は四捨五入。

## 2 鉄道省による港湾施設の改良

### (1) 小樽港

小樽港は北日本における貿易拠点であり、道内各地の貨物集散の中継地でもあったため、石炭、木材、農産物や海産物、その他雑貨の取扱高が増え続けていた。1920年代半ばまでの小樽港の状況を示しておく、出入船舶(帆船を除く)は1919年の4,320隻から1924年の6,248隻に増加した<sup>38)</sup>。また、取扱貨物トン数は、1919年において移輸出約114万トン・移輸入約180万トンであったのが、1924年にはそれぞれ約148万

トン・約224万トンとなっていた。移輸出の主要貨物は石炭、林産物、工産物、移輸入の主要貨物は石炭、豆粕、青木丸太、雑穀類、雑貨であった。

このような石炭以外の貨物の荷役に関しても、1920年代半ばにはその能力が不足するという事態に陥っていた<sup>39)</sup>。また、手宮駅の海上高架棧橋に対して市民から不満が生じており、「石炭

39) 小樽港は「本船をして直接繋留荷役すべく一尺の埠頭又は岸壁もなく、極めて不経済なる浮荷役を余儀なくせる状態のみならず、此の浮荷役に於ても前記海岸線の延長では現在の出入貨物数量に対して既に其能力限度に達し、最早より以上取扱ふべき余力なき状態」であると報道された(「帝国北方の鍵小樽港整備の要」『小樽新聞』大正14年7月27日)。

38) 以下は、小樽港湾事務所『小樽港』1933年による。

を手宮から追い出して貰いたい」という意見もみられた<sup>40)</sup>。以上の点を勘案して、鉄道省は1925年に石炭積出地を移転させる第二期拓殖計画を策定した<sup>41)</sup>。手宮駅の石炭取扱設備を改築・拡張する必要はあるが、「同構内八地域頗ル狭隘ナル上、附近市街地二接シ地形上拡張ノ余地少ク」、しかも「同駅二通ズル鉄道線路八市街ヲ貫通スルヲ以テ、今後増加スベキ列車ト漸次殷盛ヲ加フベキ市街交通ヲ考慮スルトキハ」、新たな荷役場所を設定することが適当であると判断された。そこで、第一期工事では小樽築港駅前と若竹町付近を埋め立て、そこに石炭積込設備と木材取扱施設を置くことにした。

各炭鉱企業は「此不景気に新しく土地を求め移動する事は非常なる犠牲を払ふ上、築港方面の荷役は風浪時に際し不便なるより当業者は一致反対せん」としたが、その後の足並みは揃わなかった。手宮貯炭場の「狭隘を痛嘆しつゝある店では此の反対を喜ばざる傾向」があると報道されており、積出増加を図る北炭などの大手炭鉱企業は、貯炭場拡張や荷役の機械化がすすむ移転計画に賛成したと考えられる<sup>42)</sup>。

結局、1926年において、鉄道省は総額約800万円の新海陸連絡設備の建造を決定した<sup>43)</sup>。ただし、予算制約もあって計画は遅延し、28年に

至って小樽築港前面の海面埋め立て工事が開始され、その後、貯炭場や新たな陸上棧橋の築造、トランスポーターの設置などが順次すすめられた<sup>44)</sup>。1936年に北炭、三井鉱山、三菱鉱業、住友炭礦、東邦炭礦、昭和礦業の五社共同によって小樽築港駅付近の貯炭場の舗装工事がすすめられ<sup>45)</sup>、37年に至ってようやくトランスポーター2台が使用開始となった。

## (2) 室蘭港

室蘭港における1921年の主な移輸出品は、石炭約100万トン、洋紙約5万4,000トン、銑鉄約4万2,000トン、木材約3万8,000トンであり、主な移輸入品は薫製品約2万6,000トン、内地米と機械類がともに約1万2,000トンであった<sup>46)</sup>。1928年においても、移輸出合計約235万トンのうち石炭が約186万トン（約8割）に達し、その一方で移輸入は合計で約23万トンにすぎなかった<sup>47)</sup>。室蘭港では主要貨物として石炭が圧倒的な取扱高を占めており、同港は北海道における最大の石炭積出地に位置づけられていた。

鉄道省は、室蘭港からの石炭積出の増加に対応するため、1923年度の札幌鉄道局割当予算に輪西地先海面埋立と新たな海陸連絡設備のための事業費を一部計上した<sup>48)</sup>。しかし、関東大震災の影響によって予算が縮小され、計画は一旦中止に追い込まれた。室蘭市は、「現在御省ノ

40) 小樽市民は、「市街の中央を石炭満載の貨車が間断なく通過する事は、啻に市の美観を損するのみならず、市民の衛生保険上よりしても宜しからず」と考えていた（『小樽室蘭海陸連絡設備計画に就て（上）』『会報』第165号、昭和3年5月、2～3頁）。

41) 以下、「小樽海陸連絡設備改良計画二就テ」『社内（支店ヲ除ク）往復書類』大正13年～昭和2年下半期、北炭193。

42) 以上は、「貯炭場の移転問題 各社足並揃はず」『小樽新聞』大正14年8月23日による。

43) 以下は、断りのない限り、『三井鉱山五十年史稿・第19巻・輸送及販売』9頁（大牟田市立図書館所蔵）；『小樽室蘭両港改良工事計画』『会報』第147号、大正15年11月、45頁による。

44) トランスポーターとは、ガントリークレーンとも称せられ、貯炭場の軌道上を移動する橋型の起重機のことである（詳細は菅原朝吉『石炭・鉱石の荷役機械』昭和16年、第15章を参照のこと）。

45) 北炭『五十年史・第八編輸送・下巻（第一次稿本）』238頁、北炭12（以下『五十年史・輸送』と略す）。同資料では「住友礦業」と記録されているが住友炭礦の誤記と思われる。

46) 前掲、茂呂『室蘭港の現在と将来』40頁。

47) 室蘭市役所『室蘭市勢一斑』昭和4年。

48) 以下は、前掲『新室蘭市史』543、585～589頁による。



経営ニ掛ル石炭積載用ノ一高架棧橋アルノミニシテ（中略）他ニ貯積ニ依リ辛ウジテ現状ニ堪ヘルノ程度ニ有之候<sup>49)</sup>として、鉄道大臣や札幌鉄道局長に事業の継続を嘆願した。

鉄道省においても、木造の海上高架棧橋は「近年其ノ腐朽甚シク速ニ其ノ改築ヲ要シ、加フル年々増加スル石炭取扱ニ対シ其ノ能力不十分ノ状態」であると認識されており、1926年には、総工費750万円で室蘭駅裏（入江地区）を埋め立てて海陸連絡設備を建造することが決定された。海上高架棧橋付近の海面を「満潮面上約4尺ノ高サニ埋立テ、繫船岸壁及埋立護岸」を築造し、その岸壁に沿って石炭積込機を据え付け、海上高架棧橋を撤去してベルトコンベヤー付属の新たな陸上棧橋を設ける計画を立てた<sup>50)</sup>。この案は1928年に着手され、1933年までに陸上棧橋、ローダー、トランスポーターなど大部分の設備が竣功した（34年6月から使用開始<sup>51)</sup>。6,000トン級の船舶を4隻同時に繋留し、トランスポーター3台によって毎時300トン、ローダーコンベヤー2台によって毎時800トンの石炭を積み込むことが可能となった<sup>52)</sup>。

北炭が市会や政府当局に対してどのように働きかけたのか不明であるが、1926年には鉄道省によって小樽・室蘭港での新海陸連絡設備の築造が計画された。しかし、両港とも予算および工事の規模の関係から1930年代半ばまで完成をみることはなかったのである。次に、北炭が港湾荷役問題にいかに対応したのかを明らかにし

ていこう。

### 3 小樽港での北炭の対応

#### (1) 専用設備の建造

北海道売炭所の積出高は、全体の動き（前掲図1）と同様に1920年代半ばまで増大し、1916年から24年の間に内国移送は約18万4,000トンから23万5,000トンに、船舶焚料は約14万4,000トンから36万6,000トンに増えていた<sup>53)</sup>。1925年において、北炭専務取締役の磯村豊太郎は、現在の荷役能力に「非常に不便を感じて居るが政府は依然として之に何等の設備も施さない」と不満をもらし、個別的な対応をすすめる必要があることを表明した<sup>54)</sup>。

実際に、北炭内では小樽港でのコンベヤー付き専用棧橋の建造が1923年末に構想されていた<sup>55)</sup>。北海道売炭所長は東京本店の売炭部長にむけて、「漁業木材関係事業ノ発展ニ伴ヒ、小樽港積船舶焚料炭積取高八逐年堅実ナル増加率ヲ以テ数量ヲ増加シ、今後尚此趨勢ヲ持続」するため、積込能力の増大に向けて「着々準備スル八明年度当社炭販売ニツキ十分考慮スベキ喫緊事ト存候」と提言している。手宮では海岸線延長部分が狭小であるため、使用する人夫を増やしたとしても「全部ガ出勤スレバ徒ニ混雑スル」だけであると考えていた。したがって、「沖荷役八現状維持スルトシテモ陸下ゲニ於テ八有力ナル機械的設備ヲナス事絶対必要」であ

49) 「室蘭港海陸聯絡施設ニ関スル請願」大正13年9月16日（前掲『新室蘭市史』586頁）。

50) 以上は、「室蘭港海陸連絡設備改良計画ニ就テ」（前掲『社内（支店ヲ除ク）往復書類』所収）による。

51) 『砂川鉱業所沿革史・第14巻・輸送及販売（上）』42頁、三井鉱山五十年史稿161（以下、三井合名・三井鉱山・三井物産に関する資料はすべて三井文庫所蔵）。

52) 室蘭商工会議所『室蘭商工名録』昭和12年版、16頁。

53) 各年の『会報』より計算。

54) 「本年炭界の趨勢」『小樽新聞』大正14年1月5日。

55) 以下は、小樽売炭所長発東京売炭部長宛「十三年度小樽積船舶焚料炭ト荷役設備」大正12年12月29日（『大正13年上季・重役往復書類（支店秘書）』開拓記念館文書資料77322、以下、開拓記念館文書資料〇〇はすべて北海道開拓記念館保管の北炭寄託資料）による。



ると報告した。

そこで、北炭は鉄道省の海上高架棧橋付近の社有地に専用の陸上高架棧橋を設置し、ベルトコンベヤー10台を取り付ける計画を1924年に決定した。この棧橋は、4台の「ポケットコンベヤー」で一時間につき約120～130トン、6台の「差込コンベヤー」で一時間につき約90～100トンを積み込むものであった<sup>56)</sup>。専用棧橋に到着した石炭の一部を「ポケットコンベヤー」を利用して直接舢に積み込む一方で、棧橋からいったん貯炭した石炭を「差込コンベヤー」で陸下げし、「尚不足ノモノハ従来通りノ吹積トスル」という荷役経路が策定された<sup>57)</sup>。人夫による吹積がトン当たり25銭であるのに対し、専用棧橋からすぐに舢に積み込む場合は同5銭、貯炭後の「差込コンベヤー」による陸下げの場合は同15銭であり、吹積との差額は年間で約4万8,000円にのぼると推定された。

なお、同時期に三菱鉱業も「現在の人力を廃し荷役能率の増加を図」って機械設備の建造を計画しており、1926年には積込能力150トン(毎時)のコンベヤーを工事費約4万5,000円で完成させた<sup>58)</sup>。1929年には住友炭礦がコンベヤー1台、31年には三菱鉱業が新式コンベヤー1台

を竣功させている。

資料の制約もあって、1920年代のコンベヤーによる積込量を明らかにすることはできない。1932年度の「パイスケ積」(竹製の籠で舢に積み込む方法)の実績は約5万3,000トンであったのに対し、コンベヤー積は約13万3,000トンで北海道売炭所積出高の約23%を占めていた<sup>59)</sup>。33年度はそれぞれ約7万3,000トンと約19万トン(全積出高の約27%)、34年度は約7万7,000トンと約17万5,000トン(同上)であった。

陸下げに要する人夫の作業量は縮小したといえるが、コンベヤーの設置によって沖積が急減したわけではない。汽船への焚料炭積込に関しては、その貯蔵場所である「常備炭庫」が機関室に隣接しており、「其艙口の狭小なると区画部分の多数なるとにより」その作業は最も困難なものとなされ、また、風や潮の干満による船体の揺れ・浮沈によって、岸壁の荷役設備との接触事故が発生しやすいという特徴を有していた<sup>60)</sup>。そのため、焚料炭の積出が多い小樽港においては、コンベヤーないし人夫によって陸下げされた後に沖で本船に積み替えるといった経路が、1920年代後半にも多くの部分を占めていたと考えられる<sup>61)</sup>。

なお、陸下げのコンベヤー化によって、北炭が積込諸掛をどの程度低減させたのかを明確に

56) 工費は約8万4,000円(以上は、前掲『五十年史・輸送』245～247頁による)。

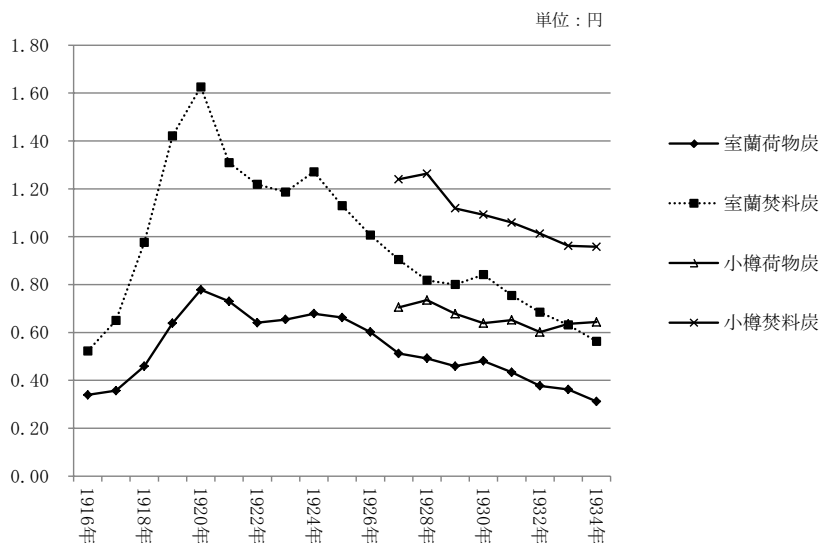
57) 以下は、北海道売炭所長発東京売炭部長宛「小樽港舢積設備」大正12年12月29日(前掲『大正13年上季・重役往復書類(支店秘書)』所収)による。なお、同資料の原文では「高架棧橋ヲ築設シ一部八山台車ヲ直接利用シテ舢積シ」とされているが、これは棧橋のポケットに落とし込んだ後にベルトで舢に積み込むという「ポケットコンベヤー」によるものを示していると思われる(昭和10年4月調『小樽港石炭現場概要』20～21頁、北炭73)。

58) 「石炭積込装置」『小樽新聞』大正14年9月27日。同コンベヤーで一時間あたりに陸下げされる石炭の量は、人夫の作業量の約3倍にあたるとされている(「小樽積炭と三菱」『石炭時報』第1巻第6号、大正15年)。

59) 吹による陸下げについては不明。なお、会計年度は12月から翌年11月まで。以下、北海道売炭所の全積出高は各年の『会報』、コンベヤー積および「パイスケ積」の実績は前掲『小樽港石炭現場概要』19～23頁。

60) 吉村明『港湾荷役概論』昭和24年、168頁。

61) ただし、1920年代末の海上高架棧橋に関しては、「近時船艙の改新造に伴ひ船舶焚料の積取りが増加し、又其積取費が普通の舢取の場合より遙かに低廉につく関係から、船舶焚料炭の積取の場合にも之を利用するもの漸次増加の傾向を示して来た」とされている(札幌鉄道局長氣賀高次「北海道の鉄道輸送上より見たる石炭に就て(上)」『会報』174号、昭和4年、17～18頁)。



出所) 室蘭港の積込諸掛は『五十年史・第八編輸送・下巻(第一次稿本)』319~322頁、北炭12、三井文庫所蔵、小樽港の積込諸掛は1927年~29年まで『昭和6年下期 石炭商況報告』北海道開拓記念館所蔵北炭寄託資料(北海道開拓記念館文書資料-76889)、1930年以降は前掲『砂川鉱業所沿革史・第14巻』。

図3 北海道売炭所の積込諸掛(トン当たり)

することもできない。小樽港での沖積に要する標準的な諸掛は、1923年に合計1円72銭~1円78.5銭であったが、1927年に96.5銭(コンベヤーの場合)~1円45.5銭(人夫の場合)となっている<sup>62)</sup>。石炭以外を含む一般的な人夫の賃金は、1921年の1日平均2.26円から25年の2.80円まで上昇したものの、26年には2.50円前後まで下がっていた<sup>63)</sup>。また、三菱鉱業美唄炭の積込諸掛推移を示した前掲表4によれば、ベルトコンベヤー導入(1926年)後の28年に小樽港本船積込合計が大きく低下している<sup>64)</sup>。おそらく、人夫の賃金動向や機械化の影響によって、北炭の積込諸掛も1925年から27年の間にある程度低下したも

のと思われる。図3のとおり、1929年以降は緩やかに下落している。

## (2) 取引荷役業者の整理

小樽港で陸下げの作業に従事する人夫は定夫・ゴモ(定ゴモ)・万棒(出目)に分けられている。定夫は港湾荷役業者などに常用されている日給制ないし月給制の人夫たちで、ゴモや万棒を監督する立場にあった。ゴモは、10名以上の団体(1口)となって得意とする現場に赴く日雇い労働者たちであった。万棒(出目)は個人で各現場に集まり、主として「パイスケ積」(籠積)を行って、一回当たりの作業を賃金に換算して生活していた。舢舨から本船に積み込む沖人夫に関しては日給制のゴモがその多くを占めていた<sup>65)</sup>。

北炭の社史編纂資料によれば、北海道売炭所が取り扱う石炭の荷役作業は、コンベヤー設置以前まで「三井物産専属人夫及個々の請負業者

62) 小笠原栄治編『北海道鑛業誌』北海道石炭鑛業会、大正13年、第13表；『同左』昭和3年、第15表。

63) 各年の『小樽商工会議所統計年報』。

64) 三菱美唄炭の積込諸掛の下げ幅は室蘭港よりも小樽港の方が大きかった(前掲表4)。三菱鉱業は室蘭港で専用設備を建造しておらず、その結果として、小樽港ほどの積込諸掛の低下がみられなかったものと推察される。

に委託」してきたとされている<sup>65)</sup>。しかし、その実態は「貯炭場揚卸及高架棧橋へノ押出作業八伊藤喜之輔二、貯炭場陸出及本船積込作業八橋本博介(三井専属部ト称ス)ニ」請け負わせ、三井物産は「単ニ之等請負者ノ監督、資金ノ清算、検査等」にあたるというものであった<sup>67)</sup>。この専属部に関しては、秋田・青森方面から人夫を募集するための費用が三井物産から貸し付けられており<sup>68)</sup>、請負人である橋本がその臨時人夫と自らの「常傭人夫」(定夫)を統轄して上記の作業を遂行していた<sup>69)</sup>。

なお、三菱鉱業は橋本組と井上組に石炭荷役を請け負わせており<sup>70)</sup>、橋本博介が三井物産のみの作業を行う「専属」の請負人であったわけではない。三井物産では、「専属請負者ト称スルモノ」について、「専属シテ当社以外ノ仕事

ヲ為サズルモノト解スベキモ、中ニ八当社ガ其請負者ノミニ一手ニ引受けシメ居ル一方、請負者八他社ノ仕事モナシ居ルモノアリ」、「当社ヨリ見レバ専属ナルモ請負者ヨリ見レバ当社ニ対シ専属デモ何デモナイ」と理解されていた。この専属請負人と三井物産の関係は、「別段契約ヲ以テ約束セルモノデ無く唯ダ多年ノ久シキ習慣ニ基ケルモノガ多」かった<sup>71)</sup>。

1925年にコンベヤーを設置した北炭は、「荷役能率を高め且諸経費の節減を期す可く、茲に請負制度を廃し会社直営制度」に改めた<sup>72)</sup>。ここでの「直営制度」とは、北炭と三井物産の約定によって「小樽石炭荷役人夫直営組合」が組織されたことを指している。この直営組合が、北海道売炭所の石炭荷役に関する実務をすべて三井物産に委託することになった。それをうけて、三井物産は経費節減・能率増進・賃率の引き下げを図るべく、小樽港の石炭人夫・木材人夫・雑貨人夫を直営とし、1926年2月2日に小樽石炭支部を開設した<sup>73)</sup>。

三井物産内では、同時期に受渡業務の改革がすすめられ、雑貨の取扱にも石炭部門の解・曳

65) 以上は、前掲『小樽港石炭現場概要』19頁；小樽商工会議所『小樽港に関する調査書』昭和3年、100頁による。ゴモは得意とする各作業現場に対して「一口、一ギヤング」に固まっていた、「仕事をするのに単価(トン当たり)なんぼくれなきゃ行かん」などと取引が行われていた。また、万棒は竹籠(「パイスケ」)を一回あけてくると木の札(マンポー)を受け取り、マンポー替(口銭を差し引く両替者)を通じて換金した(前掲『北海道の港湾荷役労働』18~19頁)。

66) 前掲、『五十年史・輸送』301頁。

67) 大正14年11月20日「小樽石炭人夫直営ノ件」(三井物産合名会社文書課『大正14年下季 物産議案』；三井文庫所蔵未整理史料、括弧内は原文どおり)。

68) 専属部の積立金を担保にし、その積立金と同率の利子を設定して貸付を行っている(大正13年12月19日「小樽支店石炭人夫専属部へ人夫募集資金貸付ノ件」三井物産文書課『回議綴』；自大正13年10月至同年12月、物産2374)。

69) 橋本博介は三井物産の木材荷役も請け負っており、石炭の場合に5歩、木材の場合に1割を人夫の賃金から差し引いていた。三井物産本店業務課長によれば、これまで専属部における人夫の「賃銀ノ分配ニハ受渡掛主任ガ其内容ニ立チ入り干渉モ」してきたが、「余リ内容ニ立チ入りマス、当社自身自腹ヲ切ラネバナラヌ破目ニ陥ルノデ、此頃デハ別段請負制度ト云フ様ニ近ツイテ」いたようである(本店業務課『京浜受渡協議会議事録』；大正14年6月、113頁、三井文庫所蔵未整理史料)。

70) 前掲、『北海道の港湾荷役労働』8頁。

71) 臨時受渡事務調査部『受渡会議議事録』；昭和2年2月、同調査部稲葉今三郎発言、56頁、三井文庫所蔵未整理史料。

72) 以下、直営組合については、前掲『五十年史・輸送』301~306頁による。

73) 石炭荷役の請負業者(前述の橋本と伊藤)に「涙金」各1万5,000円、「設備買収並改良費」3万9,513円57銭、木材・雑貨に関する請負業者(橋本博介と中村幸次郎)に「涙金」各3,500円、「設備買収費」7,922円76銭を支払って直営とした(前掲「小樽支店石炭人夫直営ノ件」；大正14年11月21日「小樽木材、雑貨人夫直営ノ件」前掲『大正14年下季 物産議案』；三井合名会社「第79回 理事会記録」；大正14年下季 理事会記録、合名49；三井物産株式会社『第三十三回事業報告書』；大正15年上期、物産615/22)。なお、ここでの直営とは、人夫および小頭(現場の指揮・監督)を雇い入れて賃金を支払う「純直営」の方式であった(大島久幸「両大戦間期三井物産における受渡業務」専修大学『社会科学年報』第36号、2002年、172~174頁)。

船・人夫を「共用」する方針がたてられていた<sup>74)</sup>。小樽港には金物、機械、砂糖などを主に取り扱う小樽支店だけでなく、木材取引の重要拠点でもあったために木材部本部も置かれており<sup>75)</sup>、新設の石炭支部には受渡掛（荷役業務の担当部署）を設けずに「従来ノ支店受渡掛ニテ引続キ代務」させたようである<sup>76)</sup>。実際に、小樽港では石炭人夫が雑貨の荷役作業にも従事していた<sup>77)</sup>。三井物産にとって重要商品である石炭および木材と増加するその他貨物の港湾荷役を円滑に行うために<sup>78)</sup>、人夫を「部屋（飯場）」に住わせて常用化するようになったものと思われる<sup>79)</sup>。

小樽石炭荷役人夫直営組合の規約によれば、北海道売炭所が三井物産小樽石炭支部と「組合計算ヲ以テ」荷役に必要な労力を請け負うものとされた（第一條）。同組合が諸掛の節約・作

業の監督を行うとしているが（第二條）、組合の実務については三井物産小樽石炭支部があたり、「労働者ノ指導監督ヲ為シ之ニ干スル一切ノ」責任を同支部が負うこととなった（第三條）。ただし、「募集人夫ニ関スル件」、「人夫ノ下払賃銀」、「定夫ノ配当金」などの事項に関しては、北海道売炭所と小樽石炭支部の協議が義務づけられている（第四條）。組合の資金については三井物産小樽石炭支部が「立替払ヲナスモノ」とされた（第七條）。また、北海道売炭所が支払った請負賃金から「下請負金」、「償却金其他諸経費」を控除し、その残額を本組合の利益として北海道売炭所と三井物産に同額で分配すると規定された（第十三條）。附則では、従来まで取引関係にあった伊藤組と橋本組に対して涙金3万円（脚注73）を支給することが定められている。

北炭は、機械化を契機に陸と沖の石炭荷役を統一して直営組合に請け負わせ、その別組織が多くの人夫を抱える三井物産に作業面を委託するという方式を採用したのである。ただし、三井物産が定夫のみですべての作業に取り組んでいたわけではない。1927年には橋本組から約100余名の人夫の供給を受けており<sup>80)</sup>、ゴモを多数使用して沖積を行っていたことが推測される。

#### 4 室蘭港での北炭の対応

##### (1) 専用設備の建造

室蘭港からの北海道売炭所の積出先は、小樽港とは対照的に1920年代半ばまで内国移送が全体の7～8割（約100万トン～140万トン）を占めていた。ただし、第一次大戦期に需要が減退した船舶焚炭炭も1920年以降増加し、その積出

74) 臨時受渡事務調査部『受渡事務二関スル希望』大正15年6月、23頁、三井文庫所蔵未整理史料。

75) 『第8回（大正10年）支店長会議議事録』300頁；『第9回（大正15年）支店長会議議事録』148頁。

76) 「事務簡捷ト受渡事務ノ統一ヲ目的トシ受渡掛組織ヲ変更セシモノ、一覧表」（前掲、臨時受渡事務調査部『受渡事務二関スル希望』）。

77) 京浜受渡協議会の席上で、横浜石炭支部の阿部吟次郎は石炭人夫を雑貨荷役に使用することに関して、「石炭ノ取扱ニハ特別ノ注意ヲ要サヌ事ガ習慣トナツテ、数ト云フ観念ナキ事、破損シ易キモノニ対スル観察スル力ナキ事故、不足欠斤ヲ生ジ間違ヲ起シ易キ弊アリ」とし、「雑貨ト石炭トハ夫々特徴ガアル、混用ハ出来ヌ」と述べた。それに対して、本店業務課守岡課長は「然シ小樽ノ様ナ田舎ナラ両方便役ス」と指摘している（前掲『京浜受渡協議会議事録』179、185頁）。

78) 三井物産の商品別国内販売決算額のうち、木材は1924年に約1,400万円で全体の5.5%（第5位）を占めていた。その後は比率を低下させていくものの、その決算額は1930年まで1,000万円を超えていた（財団法人三井文庫編『三井事業史・本編・第三巻中』1994年、36～37頁、第1 13表）。

79) 石炭人夫の大半を占めていたといわれるゴモのような臨時の人夫は、「手宮公園山麓からその附近一帯に住住し毎日早天現場に蟻集して仕事を求めており、定夫が生活する「部屋」を持つのは三井物産などの一部に限られていた（前掲『小樽港に関する調査書』100頁）。

80) 「橋本組石炭夫が結束三井に要求」『小樽新聞』昭和2年6月11日。



高は1918年の約14万トンから26年の約29万トンと2倍になっていた<sup>81)</sup>。

荷役能力の拡充が求められるなか、北炭監査役の古田慶三は1926年の三井物産支店長会議の席上において、鉄道省が「近近工事ニ着手スルコトヲ考フルモ、何分ニモ政府ノ仕事ニテ予算関係モアルヲ以テ急ニ落成セシムルコトモ」困難であり、その間は「現在ノ設備ニ依ル外ナシトセバ非常ニ不利益、不安心ナル為メ、自カラ小計画ニテ積込設備ヲ行フコトニシタリ」と発言している<sup>82)</sup>。小樽港の場合と同様に、政府による港湾荷役の改善が一定程度の時間を要することを想定し、北炭として専用設備の建造をすすめていたのである。

1926年、北炭は「大型船舶焚料其他貯積より生ずる冗費節約の目的を以て」、所有貯炭場に海陸連絡石炭積込設備（社設ローダー）を完成させ、5月に使用を開始した<sup>83)</sup>。この設備の仕組みは、可動コンベヤー、フィーダー、ジブクレーンによってベルトコンベヤーに給炭し、ベルトコンベヤーでの運搬中に秤量された後、積込塔に至って船艙に積み込まれるというもので

あった。1万トン級の焚料炭積込船ないし6,000トン級の貨物船を横付けることが可能で、積込能力としてローダー2台・毎時600トンを有していた。積込諸掛に関しては、社設ローダーの「減価償却を5ヶ年と仮定しても優に1噸につき35銭安となり、現在よりも約3割2分安となる」と予想された<sup>84)</sup>。さらに、同設備だけでは不便なため、1930年には御崎町の社有貯炭場に糸付積込設備を工事費7万円で竣功させた<sup>85)</sup>。

北海道売炭所の荷役経路別積出高を示した表5をみてみよう（糸付積込設備の数量は不明）。1930年度には、北炭の社設ローダーによる直積が約3割を占めるようになっており、20年度に約47万トン（約3割）にのぼった沖積が10万トン台まで大幅に減少し、その比率も10%未満となっている。別の資料によれば<sup>86)</sup>、1930年～35年の荷物炭積出に占める貯積（沖積）の比率は約1～4%、高架栈橋積は約60～70%、社設ローダー積は約20～30%であった。焚料炭積出の場合、小樽港と同様に従来まで貯積によるものが大部分であったが、1930年代前半にその比率は約40%前後となり、高架栈橋積が約10%前後、

表5 室蘭における荷役経路別積出高

(単位：トン、%)

	高架栈橋積		鉄道省ローダー積		北炭ローダー積		沖積		合計
	積出高	比率	積出高	比率	積出高	比率	積出高	比率	積出高
1914年度	323,729	50.2%	-	-	-	-	320,918	49.8%	644,647
1920年度	890,447	65.3%	-	-	-	-	473,617	34.7%	1,364,064
1930年度	1,185,774	65.8%	-	-	501,802	27.8%	115,784	6.4%	1,803,361
1936年度	-	-	1,414,386	58.0%	851,614	34.9%	173,117	7.1%	2,439,117

出所) 前掲『五十年史・第八編輸送・下巻』818頁。

備考) 1914年度は1～12月、20年度は19年12月～20年11月、30年度は29年11月～30年12月、36年度は35年12月～36年11月まで。

81) 各年『会報』より計算。

82) 『第9回(大正15年)支店長会議議事録』112頁。

83) 以下は、断りのない限り、前掲『五十年史・輸送』264～265、272～273頁による。

84) 「室蘭港に建設中の炭礦汽船新設備」『小樽新聞』大正15年2月20日。

85) 同設備の積込能力は1日10時間1,000トンとされ、トン当たり諸掛は約76銭であった(前掲『砂川鉱業所沿革史・第14巻』33、41、42頁)。

86) 前掲『砂川鉱業所沿革史・第14巻』より計算。



社設ローダー積が約40～50%を占めた。

北炭の社設ローダーは、舢による本船への積み替え作業を代替し、焚料炭の積込に対してより大きな効果を発揮した<sup>87)</sup>。室蘭出張所長が「焚料ノローダー積ガ荷役迅速数量正確ヲ以テ漸ク市場ニ名聲ヲ確保シ、コレ有ルガ為大口焚料ノ積取りヲ希望スル船主モ尠ナカラサル」と報告しているとおり、ローダー積は迅速かつ正確な荷役を達成し、焚料炭の販路拡大に一定の役割を果たしていたのである。なお、北炭の1929年「下季積込賃予算」では、舢積に要する費用がトン当たり1円0.6銭、ローダー積が44.5銭とされており、単純な比較として50銭ほどの積込諸掛の低減が見込まれている。

室蘭港における標準的な積込諸掛については、1923年から27年6月まで変化がなく、27年後半から29年にかけて大きく低下している<sup>88)</sup>。また、北海道売炭所の積込諸掛（前掲図3）は、1920年に荷物炭77.8銭、焚料炭1円62.5銭でピークに達したが、25年には荷物炭66.2銭、焚料炭1円13銭まで下降し、その後1930年代半ばまで明瞭な低下傾向を示すようになっていく。人夫の賃金を考慮に入れる必要があり、小樽港の場合と同様にどの程度が機械化の影響によるものなのか判断できない。ただ、1926年の社設ローダーの使用開始、1930年の糸付積込設備の完成、1933年の鉄道省による海陸連絡設備の竣工が積込諸掛の断続的な下落を助長したことは十分に推定できよう。

87) 以下は、室蘭出張所長発電灯所長宛「当方コンベイングローダー動力故障ノ事」昭和3年11月30日（『昭和3年度 社内往復』事務部文書、開拓記念館文書資料76977）による。

88) 1923年は前掲『北海道鑛業誌』第12表、1927年は前掲『沿線炭礦要覧』、1929年は石炭鉱業連合会『北海道炭礦港湾調査資料』1931年7月、228～229頁。

## (2) 取引荷役業者の統合

室蘭港では、従来（1913年の時点）まで佐々木市造、栗林五朔、榑崎平太郎に荷役作業を委託していた<sup>89)</sup>。佐々木市造は函館の荷役業者であったが、北炭が室蘭港からの石炭積出を開始する際に同港での石炭荷役を一手に引き受けた。佐々木は東北地方（主に出身地の秋田）から労働者を募集し、「沖組」、「台車組」、「舢組」に分けて各小頭に作業現場を指揮・監督させていた<sup>90)</sup>。その後、石炭積出が増加したため、1898年、北炭は日本郵船の雑貨荷役を主として行っていた室蘭運輸合名会社の栗林五朔にも作業を委託した<sup>91)</sup>。なお、室蘭運輸合名が共同経営者・蛭子源吉（蛭子組）の引退を機に解散したため、1904年に栗林は独立して栗林営業部を発足させた<sup>92)</sup>。1902年には、北炭と釜石製鉄所の石炭購入契約が締結され、榑崎平太郎が釜石製鉄所送りの石炭荷役を請け負うことになった<sup>93)</sup>。しかし、北炭が社業の整理刷新を図った1910年代半ばにおいて、榑崎は賃下げの要求に応えられずに北炭の港湾荷役から手を引き、三菱鉱業などの作業を請け負うようになっていった<sup>94)</sup>。

89) 前掲『五十年史・輸送』314～317頁。

90) 佐々木たみ『ひとり静か』平成15年、103頁；室蘭地方史研究会『室蘭港のパイオニア』室蘭港湾資料第7集、昭和46年、39～45頁。

91) 栗林100年史編集委員会編『栗林100年史』平成8年、32～34、60～61頁。

92) 栗林営業部は海運業や倉庫業にも進出し、1899年には資本金5万円で栗林合名会社と改組した。その後、栗林合名は1919年に運送業・倉庫業などを中心とする株式会社栗林商会、船舶運航を中心とする栗林商船株式会社に分離した（前掲『栗林100年史』45頁；栗林労働史刊行委員会編『栗林労働史』1968年、44～45頁）。

93) 榑崎平太郎は、同郷の井上角五郎を頼って室蘭売炭所本船係として北炭に入社したが、釜石製鉄所送りの石炭荷役に関して井上から助言をうけ、北炭を辞職して港湾運送事業に進出した（前掲『栗林100年史』46～47頁；榑崎産業株式会社『六十年史』1964年、33～34頁）。

その後、北炭は1926年の社設ローダーの設置をきっかけに、「茲に請負業者共同の利益と、一面室蘭船積出炭の激増に処するため」、佐々木と栗林の合同で荷役会社を設立させることにした<sup>95)</sup>。積込の機械化に際して、北炭としては「定夫及び小頭ノ老朽者整理八合同前二決行」させる予定であった<sup>96)</sup>。しかし、佐々木ないし栗林と「定夫情実関係等色々困難ナル事情」から創立後に整理させることとなり、「涙金八新会社ノ負担トセズ両店別々ニ支出」する方針がたてられた。

新会社では、佐々木と栗林それぞれの作業組織を合併して「陸組」と「沖組」を編成させた。陸組には組頭1名、そのもとに「台車方責任小頭」・「積出方責任小頭」各1名を、沖組には組頭1名、その下に「仲仕方責任小頭」・「解方責任小頭」各1名を配置することにした。その過程で、佐々木と栗林の小頭合計59名の約3割にあたる18名（栗林台車組4名、佐々木陸組4名、佐々木沖組5名、佐々木解組5名）が整理された。

他方で、定夫数に関しては結局220名から300名（佐々木と栗林の合計）に増加させることになった。その理由として、「作業ノ共通ニ依リ定夫ヲ増加シテモ維持シ得ル事」、「定夫ノ増加ハ作業ヲ安定セシム」こと、「従来賃金擡り上グノ原動力デアリ、一ツノ下請トモ言ヒ得可キ所謂脱走組ヲ此機会ニ全滅セシメ、優良分子ヲ

定夫トスル事」が挙げられていた。北炭としては、人夫の削減が目的であったというよりも、各作業の結合と定夫の獲得によって安定した港湾荷役の実現を目指す措置であったといえよう。また、ここでは、栗林や佐々木の下にさらに下請けの荷役業者（組）が存在し、そのことが荷役賃率を上昇させる要因になっているという認識も示されている<sup>97)</sup>。

1926年7月1日、佐々木市郎（二代目市造の長男）、栗林徳一（五朔の長男）、吹浦次郎、猪俣順平、若林隆太郎、小田島勝衛、山田宇一郎を發起人とし、資本金30万円（6,000株）で室蘭石炭荷役株式会社が設立された<sup>98)</sup>。同社の創立にあたって、取締役社長に就任した佐々木市郎から北海道売炭所長の小林雄一に対して「念書」が提出された。そこでは、第一に合資会社佐々木商店と株式会社栗林商会在折半で出資して株式を移動させないこと、また、持ち分を移動させた場合には「石炭散炭積卸船舶積込請負契約ヲ解除スルコトアルモ異議ヲ称ヘ又ハ求償セサル」こと、第二に指定の相談役を受け入れて「其判定ニ対シ異議ヲ申立テサル」こと、第三に1927年1月から賃率の値下げを実行することが誓約されていた<sup>99)</sup>。会社設立の直前には、北炭から佐々木市造に対して貸付が行われており、室蘭石炭荷役に出資できるよう佐々木商店を救済していたことが推測される<sup>100)</sup>。「念書」

94) その後、解の運用に関するトラブルが原因となって榎崎が三菱の作業を辞退したため、三菱鉱業は小樽港から橋本組を呼び寄せることになった。1920年代半ばには、榎崎は住友炭礦、大倉鉱業、吉田商店などの荷役を請け負っていた（前掲『六十年史』55、114頁）。

95) 前掲『五十年史・輸送』317頁。

96) 以下、新会社の設立過程については、室蘭出張所長発売炭所長宛「請負人合同新会社創立ニ就テ」大正15年5月19日（『大正15年社内往復』事務部文書所収、開拓記念館文書資料76975）による。

97) 榎崎（平太郎）商店も「請負制の『ダツソウ』という下請けの組を幾組かもっていた」ようである（前掲『六十年史』55頁）。

98) 「定款」（前掲『社内（支店ヲ除ク）往復書類』所収）。なお、吹浦次郎は佐々木市郎の次弟、若林隆太郎は佐々木市郎の妹婿、猪俣純平と小田島勝衛は栗林系の代表者、山田宇市郎は栗林商会常務（谷村金次郎『室蘭地方人物風土記』室蘭民報社、1961年、171、172、474頁）。

99) 「念書」（前掲『社内（支店ヲ除ク）往復書類』所収）。

の内容と資金供与からは、港湾荷役業者との取引関係を積極的かつ優位に改革していこうとする北炭の姿勢がうかがえる。

また、北海道売炭所は室蘭石炭荷役に次のような内容の契約書を提出させている<sup>101)</sup>。第一條では、北炭所有のコンベヤーローダー積を除く台車積卸から高架棧橋積まで、あるいは台車積卸から沖積による本船積までを請け負うことが定められた。第二條では、「作業ニ忠実完全ナルヲ期スル為請負業務ヲ直営スルコトヲ要シ、下請人等ニ委任スルノ行為アル可カラス」とされた。また、指定時間内での積卸を履行できるよう「定傭人夫300名以上ヲ常置」することとされた(第四條)。さらに、室蘭石炭荷役の「不手際又ハ不注意ニ依リ損害ヲ蒙リタル場合ニハ」支払い賃金から損害額を差し引くこと(第六條)、同社は「使用人及ビ使用人夫ノ行為ニ付テハ一切ノ責任ヲ負」うこと(第八條)、同社の過怠によって「石炭又ハ骸炭ニ損害ヲ及ホシタル時ハ」賠償すること(第十條)、といった条文が盛り込まれた。そして、契約期間は1年間として「其ノ継続期間ハ甲(北海道売炭所)ノ任意」とすること(第十二條)、賃率については「異議ナク之ニ服スル」こと(第十四條)、仕事上の不手際や「不利ナル行為ヲナシタル為

メ」に契約を解除されても「何等ノ異議ノ申立又ハ要償ヲナササル」ことが定められた(第十五條)。北炭は、新会社設立の過程で取り上げられていた下請け(「脱走組」)の排除、作業の安定化、賃率の引き下げに加えて、荷役作業および人夫の管理責任の負担についても明確に規定したのである<sup>102)</sup>。

## おわりに

1920年代半ばの北海道石炭産業において、小樽港および室蘭港での積込能力の限界、石炭の破碎、積込諸掛の高止まりといった港湾荷役問題が顕在化した。それに対して、炭鉱業者や市会を中心にして請願が行われた結果、鉄道省は港湾整備と新石炭積込設備の建造計画を推し進めていくようになった。しかし、工事全体の規模の大きさや政府事業という性格もあって、荷役機械が設置され、使用を開始するまでには長い時間を必要とした。そのため、両港で積出シェアの大部分を占めていた北海道売炭所、つまりその受渡業務を担う北炭は個別的な対応に迫られた。

そこで、北炭は1925年に小樽港での陸下げの一部をベルトコンベヤー化し、それを契機に従来の取引荷役業者をすべて整理していった。北海道売炭所の石炭荷役は三井物産と協力して組織した直営組合に請け負わせ、労働力の確保や現場の監督など、実際の作業には三井物産小樽石炭支部があたることになった。室蘭港では、1926年に比較的規模の大きな海陸連絡設備を建造し、そこでの作業に関しては自社内で行うことにした。その一方で、取引荷役業者を一元化

100) 売炭部長兼小樽売炭所長・室蘭出張所長宛「佐々木、栗林合同ノ上室蘭石炭荷役株式会社新設承認ト佐々木市造へ貸金ノ事」大正15年6月11日(前掲『社内(支店ヲ除ク)往復書類』所収)。1927年の北炭の資料には、「当社としては佐々木の窮状救済の意味にて、年低利資金3万円を融通致し居り(中略)、漸く利子を支払ひつゝ内金300円だけ返金ありたるのみにて残金2万9,700円有之、是が回収遅々として抄らず当所としても誠に困り居り候」とある(室蘭出張所長兼本店総務部長宛書類、昭和2年10月10日『昭和2年度 各部礦所往復』事務部文書所収、開拓記念館文書資料76976、漢数字はアラビア数字に変換)。

101) 以下は、「石炭骸炭積卸契約書」(前掲『社内(支店ヲ除ク)往復書類』所収)による。

102) 佐々木や栗林との間でそれ以前にも契約書が取り交わされていたかどうかは不明である。

して室蘭石炭荷役株式会社を設立させ、上記設備以外の作業の委託、下請負人への委託禁止、人夫の管理責任、指定賃率の容認などが明記された契約を結んだ。

北炭は、海上木造高架棧橋の構造的な欠点を補うために積込の機械化をすすめ、それと同時に港湾荷役業者との取引関係を見直すことで、陸下りから沖積までの作業の安定化と積込諸掛の低廉化を図っていたのである<sup>103)</sup>。1920年代後半における港湾荷役の改善を経たうえで、昭和恐慌期に生産面での本格的な合理化が推進され、その結果として、北海道炭が競争力を高めて各市場で順調にシェアを伸ばすことになったといえよう<sup>104)</sup>。

最後に、北海道で確認された事例として、大手炭鉱企業による港湾荷役業界への関与の実態とその影響についてまとめておきたい。

北炭が石炭積込を機械化していく過程において、小樽港と室蘭港とでは取引荷役業者の処遇という点で異なる様相がみられた。両港の相違は集散する貨物に関係しているものと思われる。小樽港では木材やその他雑貨の荷役量が多く、当該地に支店と木材部本部を置く三井物産は、石炭以外にも直営人夫を確保しておく必要があった。人夫需要に応じて、三井物産小樽石炭支部は定夫を使用するようになり、北海道売炭所の荷役作業を全面的に担うようになったと考えられる。室蘭港では石炭のみが主要貨物であり、

三井物産が人夫を直営化する意義は相対的に小さかった。そのため、北炭は自社設備に関連する作業を内部化し、それ以外については従来の取引荷役業者に請け負わせることを選択したと推測される。

小樽港では三井物産が、室蘭港では北炭が石炭荷役を管理するという関係は、1934年の三井鉱山・三井物産・北炭間で締結された「北海道炭道外向炭線受渡及船積事務申合」で明確になっていく<sup>105)</sup>。

他方で、北炭の港湾荷役への関与には、密接な関係にある請負業部門（直営組合、新会社）に石炭荷役を委託するという一貫した方向性も示されていた。これは、若松港での三井物産・三菱鉱業の事例と同様であり、特に既存の取引荷役業者を使用する場合には、荷役作業や労働者に対する責任と取引期限の設定（その際の異議申し立てや減金の放棄）が明文化されていたことも共通している<sup>106)</sup>。1920年代前半の北炭と港湾荷役業者との間の取り決めが不明なため

103) ベルトコンベヤーを使用した場合の長所として、荷役の迅速化のほかに、炭車の運用効率が高まること、石炭の破碎率が低下することなどが挙げられる（古河淳三「石炭取扱設備に就て（十）」『石炭時報』第2巻第6号、昭和2年6月、26～27頁）。

104) 北海道炭の価格競争力を示すためには、筑豊炭との比較を念頭に置きながら、山元原価・鉄道運賃・海上運賃・積込諸掛の変化と各市場における炭価推移との関連性について考察する必要がある。

105) 道外向け積出炭に関して、室蘭港および函館港における「乙（三井鉱山および三井物産石炭部）炭ノ受渡及船積事務八乙八之ヲ甲（北炭）ニ委託ス、小樽港ニ於ケル甲炭ノ受渡及船積事務八甲八之ヲ乙ニ委託ス」とされた（『砂川鉱業所沿革史・第15巻・輸送及販売（中）』163頁、三井鉱山五十年史稿162）。

106) 前掲、木庭「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役」。なお、京浜地方における三井物産の雑貨受渡部門でも同様の变化が確認できる。1925年6月の京浜受渡協議会で、横浜支店の杉本甚蔵は「請負業者トノ契約八個々ノ Case 毎ニ契約スルノ別段契約書ノ取交セハシマセヌ」と発言していた（前掲『京浜受渡協議会議事録』148頁）。しかし、その後、本店受渡掛長となった杉本は1927年2月の雑貨受渡会議において、「請負者トハ契約書ヲ取り交シテ居ルガ、御参考ニナルト思フハ（1）期限ヲ付ケテ居ルコト、（2）何時デモ直営ヲスル権利ヲ保留シテ居ル点デアル、今迄ノ漫然ト口頭契約デ専属デヤツタモノ又ハ然ラザルモノデモ、イザ仕事ヲ取り上ゲラレト云フ時ハ減金ナドノ訴エガアツタガ、以上ノ様ニ契約スルトコレヲ容易ニ避ケルコトヲ得ル」と述べている（前掲『受渡会議議事録』20頁）。



留保する必要はあるが、戦間期の大手荷主企業の関与によって生じた取引関係の変化として重要な論点になるであろう。

以上のとおり、1920年代の小樽・室蘭港においても、大手炭鉱企業の積極的な関与が港湾荷役業界の再編を促す結果となっていた。しかも、それは戦時期の港湾運送事業に対する統制の行方をも左右したと考えられる。

1920年代後半に石炭荷役の一部を内部化した北炭・三井鉱山・三井物産の三社は、1940年11月、全国的な石炭荷役の集約化を目的とした日本共同石炭荷役株式会社の設立を計画した<sup>107)</sup>。しかし、積出から荷揚げまでの一貫した作業を取り纏めることは困難であったため<sup>108)</sup>、41年7月、小樽・室蘭港での作業のみを対象とした北海道石炭荷役株式会社（以下、北荷と略す）を発足させた<sup>109)</sup>。同社が、北炭および三井物産から土地、建物、諸機械など、荷役に関連する専用設備とその作業の一切を継承した。

その後、1942年には港湾運送事業等統制令にもとづいて各地で港運会社が成立していった。そこでは、貨物別に設立された統制会社（一港一社体制）の下で荷役能率を向上させることが求められた。しかし、小樽港での石炭部門に関しては、北炭・三井鉱山・三井物産系の北荷と小樽石炭港運株式会社（43年5月発足）が並立することになった。また、室蘭港の石炭部門に

ついても、小樽港と同様、北荷とは別に室蘭石炭荷役を中心とする室蘭石炭港運株式会社（43年7月）が創設された。

冒頭で述べたとおり、大島藤太郎は、1940年代初頭の小樽港で三井・北炭系、三菱系、住友系の三つの専属荷役会社が成立したとしている。しかし、住友系としてあげた小樽石炭港運株式会社は地場の荷役業者である井上組、橋本組、吉田専属組、井橋組が合同した組織である<sup>110)</sup>。また、三菱系としてあげた「小樽港石炭運送荷役株式会社」は、三菱鉱業、住友鉱業、東邦炭礦、昭和礦業の四社の陸下げを請け負った小樽石炭運輸株式会社と推定される<sup>111)</sup>。しかも、同社は1943年に石炭販売の統制会社である日本石炭株式会社にその業務を接管され、所有する荷役設備もすべて貸与することになる<sup>112)</sup>。

つまり、小樽・室蘭港での石炭荷役に関しては、1920年代後半に北炭と三井物産の手で業者の整理・統合がすすめられていたのであり、そのことが、1940年代に北炭・三井系の北荷と石炭港運会社（統制会社）が併存する体制を成立させたのである。北炭・三井物産の石炭取扱高の大きさ、大規模な施設の所有、港湾荷役に関する作業組織の形成が強みとなって、石炭港運会社から独立した北荷の活動が容認されることになったと考えられるが、この点については今

107) 以下は、断りのない限り、北海道石炭荷役株式会社『二十年史』昭和36年、7～16頁、年表；前掲『日本港湾運送事業史』620～622頁；前掲『栗林労働史』128頁による。

108) この北炭と三井の計画に対して、港湾荷役業者は「全国的同業者の団結を背景に強力な裏面工作を押し進めて反対したことが回顧されている（前掲『二十年史』97頁）。

109) 資本金は1千万円とし、株式20万株（1株50円）のうち北炭が12万株、三井鉱山と三井物産がそれぞれ4万株を引き受けた。

110) このことは「住友系」とした大島藤太郎自身が明らかにしている（前掲、大島『封建的労働組織の研究』242～244頁）。前述したように橋本組は三菱鉱業との関係が深かった（脚注94）。

111) 同社は1938年に最大株主である三菱鉱業が中心となって設立され、三菱所有のコンベヤー2台、住友所有のコンベヤー1台を買収している。ただし、解運送や沖積は従来どおり各社別で行っており、地場の荷役業者に委託していたものと思われる（「全国に魁けて石炭共同荷役」『小樽新聞』昭和13年2月13日）。

112) 「持株会社整理委員会等文書・管理有価証券処分協議書(2)・小樽石炭運輸株式会社」国立公文書館所蔵、分館 03 002 00・株01241100）。



後の課題である。

[付記]

本稿は平成23年度文部科学省科学研究費補助金（若手研究B、課題番号22730276）による研究成果の一部である。

[公益財団法人三井文庫 研究員]