



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	〈資料〉 ある船具工の生活史と造船業労使関係 : 口述の記録と注解
Author(s)	大山, 信義
Citation	北海道大学人文科学論集, 23, 71-158
Issue Date	1985-02-10
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/34379
Type	departmental bulletin paper
File Information	23_P71-128.pdf



ある船具工の生活史と造船業労使関係*

——口述の記録と注解——

大 山 信 義

は じ め に

0. 本稿は、〈生活史と労使関係〉という研究主題にむけて収集した生活史口述記録の1部である。前稿では宮城県石巻市の山西造船鉄工所を対象し、この造船所の仕上工であった都沢学さんと筆者との面接記録を編集のうえ、本論集に掲載した¹⁾。これに続いて本稿は、大正6年に群馬県旧明治村に生まれ、昭和20年に函館ドック函館造船所の船具工として入職した蠟山敏郎さんを話者に求め、その口述生活史を収録する。記録はいちおう筆者の名前で公表するが、実質的な筆者は蠟山さんご自身である。筆者は、解説者・注解者という位置にいるにすぎない。ここに登場する人物・会社名などは、蠟山さんの承諾を得てすべて実名としたが、記録全体の責任はすべて筆者にある。収録にあたっては、生活史の発掘・保存の観点から、可能なかぎりの口述の形を損わないように配慮した。また、記録の客観性を保つため、聴き手側の解説・注解を脚注として付した。

1. 筆者の一連の取材は、主観的構成概念としての日本の労働者・労使関係像を提示することを目的としている。この口述記録は、その一資料をなすものである。これまでの労働

者・労使関係研究は、対象の客観的・科学的な認識を志向するあまり、行為者（労働者）の自己解釈の枠組によって構成される主観的現実から乖離する傾向を孕んでいた。従来の研究方針では、研究者が採用する理論的枠組が優先し、その理念図式の妥当性も〈客観性〉という名の恣意に委ねられていた。これに対して生活史分析は、研究者が準拠している科学上の規範ではなく、当の行為者が自己の生活史的状况を主観的に定義し、経験に意味を与えるばあいの解釈枠組に準拠し、それに即しながら社会的現実を構成する方法に優先権を認めている²⁾。換言すれば、生活史分析は、行為者の自己体験の内省的・自覚的な整序化過程に着目し、〈行為者の主観的経験に準拠した現実〉という公準を重視している³⁾。

生活史の方法は、経験社会学における定性分析の一手段である。労働者・労使関係研究において、生活史の方法を積極的に導入された先例として、中野卓氏の業績がある。中野氏は昭和23年から川口市の鋳物工場の経営と親方徒弟関係の調査を手がけ、鋳物業主の性格や職長・古参班長を頂点とする組合リーダーの人的系譜を分析する際に、生活史の方法を

部分的に採用している。¹⁴⁾氏はその後、能登漁村や水島臨海工業地帯の調査を機に口述生活史の編纂に着手され、¹⁵⁾その理論上の根拠をも提示された。¹⁶⁾また、布施鉄治・岩城完之・小林甫らも、生活史分析を労働者研究の中心に据えておられる。¹⁷⁾これらの業績についてはいずれ検討の機会をもちたいと考えているが、日本の労働者・労使関係像を再構成するうえで有力な方法を提供しているといえよう。

2. ある状況のもとに生まれた一人の人間が、どのような生活史を織りなしていくかは予見することができない。〈生活史とはなにか〉という問いをたててみても、それは人生における偶然の集積であって、その中から必然的な一定の因果関係を確定することは、ほとんど困難である。造船労働者のばあいにも、たまたま造船所の一職工として生きることになったのであり、そこになんらかの客観的要因が作用していたとしても、その生活史の道程と帰結とが偶然であるのか必然であったかについては、判断の規準は存在しないと言ってよい。

しかしながら、話者が過去の経験を反省的に迎ろうとするとき、自分にとって何が〈重要な出来事〉であり、誰が〈重要な他者〉であったのかを暗黙のうちに掘り起こし、そのことに意味を与え、明示化する。〈重要な出来事〉〈重要な他者〉は本来、潜在的な隠れたリアリティとして話者の生を規定していると考えられる。それらは、話者の生活史の内省的な道標として跡をとどめているばかりではなく、話者と聴き手との面接場面でたまたま顕在化し、口述過程を主導する。その過程で示唆される重要性の規準は、自分はなぜその時点の生をかく生きえたか、あるいはかく生き

えなかったかということによって規定される。その重要性の規準が話者の側にも聴き手の側にも見えてきたとき、偶然の出来事の集積が〈偶然のなかの必然〉に転化され、¹⁸⁾生活史すなわち過去の行為過程に関する一定の明証的な構成概念をうることが可能となる。

3. このような主観的体験に準拠して構成される生活史は、二重の意味で客観的と言いうる。¹⁹⁾第1に、話者はたんなる被調査者ないし情報提供者（インフォーマント）ではなく、自分の過去の経験に対する〈客観的観察者〉として位置づけられる。一般に、行為者が現在進行中の体験のただ中に生きる限りでは、その体験の客観的な観察者たりえない。これに対して、自己の経験が過去完了形で語られるばあいには、人間は過去の生活史的状况を再定義し、経験を捉えなおしうるような客観的な位置にいる。このばあいの客観性は、研究者が前提としている等質的な客観性、すなわち誰の目からみても真であるような客観性ではない。研究者が信頼する客観性は、 t_0 から t_n へ移行する物理的な時間構造を前提としているが、口述生活史の客観性は、口述の時点で過去の経験を現在化し流動化しうるような内的時間構造に依存している。

第2に、話者が自己の生活史に問いかける問いは、つねに客観的状况と密接にかかわっているということである。ここでいう客観的状况は、研究者が一義的に選択する客観要因とは異なり、生活史における出来事として主観的に意味づけられた状況に限定される。例えば、造船不況という事態は、〈話者にとって造船不況とはなんであったか〉という形で問われる。〈職場とはなにか〉〈組合とはなにか〉という問いは、話者の解釈枠組に即し、主観

的・日常実践的な文脈において応えるべき問題となる。生活史は地域史・職場史・組合史・企業史・産業史などの〈作られた事実〉と密接に関連し、話者の生活史的状況を規定していることは明らかである。しかし、それらの規定要因は、話者の生活史のなかに〈生きられた事実〉としてとりこまれた限りにおいて、明証性の水準を確保しうるのである。

4. 話者の蠟山敏郎さんは、1917（大正6）年1月16日に群馬県旧明治村で酒造業者の4男として生まれた。1923年に明治村尋常小学校に入学し、1931（昭和6）年に同高等科を卒業、少年時代は年齢階層制を基礎とする村の仲間集団のなかで社会化を経験する。卒業後は母方の親戚を頼って上京し、乾物商の勤勉な奉公人となって主人に信頼され、これをよく助けた。1938年1月に海軍横須賀鎮守府の海兵団に入隊、信号員（後に信号長）として大湊港務部、横須賀功績事務所などに勤務したあと、1941年7月に函館海軍武官府勤務、千島航空艦隊、滋賀航空隊を経て終戦を迎えた。蠟山さんは函館武官府在勤の機縁によって結婚生活の伴侶を得るとともに、それが函館船渠株式会社へ入職（1945年12月10日）する契機ともなった。会社は蠟山さんを、綱具工場の戸船係に配置し、後に、信号員であった経歴を考慮して「足場屋」に採用する。話者の入職過程は、太平洋戦争後における造船労働者の形成類型の一つをなすものである。

話者は入職以来、一貫して綱具（船具）工場を労働生活の生涯の職場とした。船具工のほかに職種経歴がなかったことは、内部労働市場の流動性に乏しい造船業の特徴を反映している。話者の最初の仕事は重量物の運搬であったが、間もなく戸船の担当となり、当時

の伍長から未経験の戸船の仕事を伝授される。当初は、将来の仕事に対する不安もあった。

「足場」に移りその適任者として仕事を委ねられてからは、足場の組立技術の改善などで持ち前の力量を発揮する。こうして話者は、海軍での経験を労働現場の仕事に適應させ、その体験様式を転換する。

造船労働者としての話者の生活世界は、「足場」という独自の媒体をとおして構造化される。この媒体なしには、職場における人間関係の営みもありえない。蠟山さんは伍長・組長として、「足場屋」の作業員を指導・統率するとともに、職場組織の基幹工として、組合員の生活防衛のためにも助力した。

蠟山さんは入職の翌日、函館船渠株式会社（当時）で、従業員組合の結成大会に遭遇する。このことは話者に対して、「戦前」と「戦後」との時間意識の分節化を促す契機となったものである。話者は、労働組合法の成立直後に綱具工場の職場代議員に選出され、組合活動に参加する。代議員歴は約20年であり、いくつかの「闘争」を経験した。話者にとって「戦前」と「戦後」とを分かつ論理は、客観的な時間尺度ではなく、群馬―横須賀―函館へとつながる内的時間秩序に依存している。蠟山さんが自ら内在化した信念や規範、価値や知識も、主観的な意味の「戦後」によって再編成を促されたといえよう。

5. 筆者はかつて、この造船所を労使関係の比較調査の対象としたことがある³⁾。その調査によると、同造船所は「能率本位的イデオロギー」と「能力年功型労使関係」によって特徴づけられ、労働者の意識としては「順応的他律的態度」が支配的であるとの結論を得ていた。当時の筆者の見解としては、会社独自

の経営イデオロギーと造船現場の技能・労働類型に対応する他律的意識とが、同造船所の対抗的労使関係を生み出す背景となっていると考えられた。

筆者がこの造船所に再び目を向けるようになった契機は、1970年代中期から顕在化した造船不況および〈合理化〉をめぐる労使紛争の長期化という事態である。いわゆる造船不況は、戦後の船舶建造量の頂点であった1974年を境に深刻化し、従業員数についてみても、1979年には34.7%の減少となり、この間、下請労働者は52.8%の減少を示した。函館ドックでは76年末から受注船の取消しや引取り延期があい継いだほか、受注激減のあおりで77年8月末までに下請関連3社が倒産した。会社は同年9月に出向・配転を骨子とする合理化案を組合に提示し、11月には300人の希望退職者を募集する旨の提案を行ない、紛争は長期化した^{x1)}。同造船所の従業員数は、最終的には、第1次希望退職者を募集する直前の3,300人から、1,700人に縮減されている。

蠟山さんは、会社が最初の〈合理化〉案を提示した時には、すでに同社を定年退職しており(1975年3月)、同造船所の下請会社を統合した協船興業の工事係長という地位にあった。したがって、本稿にかかわる筆者の取材も、これら一連の〈合理化〉の事態には部分的にしか及んでいない。しかし、生活史の方法は、いわゆる、「経営危機」における労働者・労使関係の性格を分析するうえでも有効な手段になると考えている。

口述記録は、蠟山さんと筆者の共同作業として、つぎの3点にわたって編集された。

- (1)造船労働者の形成過程——蠟山さんの生いたちから終戦まで
- (2)造船業の職場と人間関係——綱具工場を中心として
- (3)造船業の労働組合と労使関係——「経営危機」と組合員の対応

以下の記録のうち、()内は聴き手による補足、[]内は補注である。口述文に関連する解説・注解は、すべて脚注に記した。

〈注〉

*本稿は、昭和59年度文部省科学研究費(一般研究B)による調査の1部である。

i) 拙稿「ある仕上工の生活史と造船業労使関係——面接の記録と解説」『人文科学論集』第21号、北海道大学文学部、1984年。

ii) 例えば、Jones, Gareth R., "Life History Methodology", in G. Morgan, ed., *Beyond Method: Strategies for Social Research*, Sage, 1983, pp. 147-159, 参照

iii) 拙稿「コミュニティ社会学の視座と解釈パラダイム」(笹森秀雄・布施鉄治・三谷鉄夫編『地域社会と地域問題』梓出版社 1981年)では、この公準に準拠した理論を主観=解釈パラダイムと名づけ、そのコミュニティ理論への適用を試みた。

こうした筆者の試みに対して、客観=規範パラダイムからの批判が予想されるが、批判は基本的には双方のパラダイムが前提としている科学理論の相異に由来するものと思われる。

拙稿「社会学と科学的世界——循環構造モデルの転換——」『社会学研究報告/理論研究2』, 北海道大学文学部社会学研究室, 1983年, 参照。

iv) 中野 卓『下請工業の同族と親方子方』御茶の水書房, 1978年, 第3・4章。

この研究の意義については、

拙稿「書評・中野 卓『下請工業の同族と親方子方』」(『社会学評論』第31巻第3号, 日本社会学会,

1980 年)を参照。

- v) 中野 卓「大正期前後における漁村社会の構造変化とその推進力——北大呑村鱒網再論——」村落社会研究会編『村落社会研究』第 4 集, 1968 年。

中野 卓『口述の生活史——或る女の愛と呪いの日本近代——』御茶の水書房, 1977 年。

- vi) 中野 卓「個人の社会学的調査研究について」『社会学評論』第 32 卷第 1 号, 1981 年。

- vii) 布施鉄治編著『地域産業変動と階級・階層』御茶の水書房, 1982 年など。

- viii) 〈偶然のなかの必然〉がもつ認識論上の問題については, 別稿で論じた。

拙稿「社会的現実と知の科学論——確率モデルから現象学的モデルへ——」『社会学研究報告/理論研究 3』北海道大学文学部社会学研究室, 1985 年。

- ix) この見解は, A. シュッツの行為論からの示唆による。

Schutz, Alfred, "Choosing Among Projects of Action", in *Collected Papers I: The Problem of Social Reality*, Martinus Nijhoff, 1962, pp. 67-73.

- x) 拙稿「経営イデオロギーと労使関係——比較事例的考察——」『日本労働協会雑誌』118, 1969 年。

- xi) この紛争の経過などについては, 鎌田 愨『労働現場——造船所で何が起きたか——』岩波書店, 1980 年, 参照。

第1章 造船労働者の形成過程

——蠟山さんの生いたちから終戦まで——

1. 生いたちと奉公生活

養蚕の村——明治村

私が生まれたのは大正6〔1917〕年1月16日、群馬県群馬郡吉岡字陣場ってところです。高崎市からちょっと離れた吉岡村ですね¹⁾。私が生まれたころは、明治村といってましたが、隣の駒寄^{こまよせ}って村と合併されて——町の真ん中に吉岡川って川が流れているんで、吉岡村ってなったわけです。駒寄はもう、前橋市の隣なんですよ。

陣場ってのは、むかしの陣地のあったところらしいですね²⁾。明治村っていったね、子供のころは——。農家が800戸くらいあって、どこの家でも蚕^{かいこ}、養蚕をやりましたね。それと麦畑……麦ですね。それから、さつまいも畑が多いです。子供のころは、蚕の（飼料にするための）桑摘みをやらされてね。それで籠を手の脇に持って、桑の葉っぱを、こう、

親指で葉の根もとを押えて、この（人指し）指に小さな金具の歯をつけて摘むわけですね。

私の家は店屋（酒屋）ですから、蚕はつくってなかったんですけど、それでも学校から帰ってきたときとか（そのような機会に）、ずいぶん近所の蚕の手伝いに行きましたねえ。とくに雨が降りそうで、ちょっと空模様がおかしいっていうと——それは、濡れた桑はだめですから、乾かさなければって、みんな動員して桑を摘むわけですよ。葉っぱを——。

最後の秋の蚕〔秋蚕のこと〕のときに、こんどは桑を摘まないで、桑のはえている茎の根もとから、みんなで鎌で切って、それを家にはこんできて、こんどは桑扱^{くわ}きっていう、こう曲げたの（道具）がありましてね、それで引っぱって桑を扱くわけです。

桑摘みをして、（いただいたお金は）1貫め5銭くらいだったですね。その金をためて、『少年倶楽部』だとか『譚海』³⁾なんて本を、渋川っていうだいたい2里あるとこまで買いに行っ

1) 群馬県群馬郡は、渋川町・伊香保町・古巻村・桃井村・豊秋村・金島村・長尾村・白郷井村・小野上村、それに明治村・駒寄村をふくみ、1949（昭和24）年10月に北群馬郡となった。このうち明治村と駒寄村は、1955年4月に合併・改称して、現在の吉岡村となった（『全国市町村名変遷総覧』日本加除出版、1979年、参照）。現在も米と養蚕が当村の基幹作物となっている。

2) 「陣場とは陣を敷いた所〔中略〕とは誰も考えることであろうが、この陣場には『中御所』『南御所』という小字がある。村の総鎮府、小出神社に伝わる『花火の記録』によると『桓武天皇の皇子葛原親王この地に御所を置き』と、伝えている。上毛新聞刊による『年表ぐんま』には承和5年（838）『葛原親王、上野国守（大守）になる（総日本後記）』とある。〔中略〕元々陣場は桃井郷下村の新田と言われ、宿（しく）になっており、明治の初期までは陣場宿新田を略して宿新田と呼んでいた」（羽島善市編『陣場古談』陣場郷土史研究会、1980年、1-2頁）。

たんです⁴⁾。

『少年倶楽部』⁵⁾も、ずいぶん熱狂したものですよ。絵を画いていた山口将吉郎だとか、伊東彦三なんていう（挿絵家の）絵が好きでね、それを画用紙にいっしょうけんめい書いたり……。

『譚海』はすこし小型の雑誌ですけど、いまみたいに漫画って本でなしに、はじめにグラビアの絵がすこしあって、それから子供むけの小説ですね。面白い本があったんですよ。作家では高垣 眸の『ジャガーの目』、山中峯太郎の『敵中横断三百里』なんてのがあって——。

渋川には本屋いがいいにも、映画館も、芝居小屋もありました。いまは市になっておおきな町ですけど、ただ道路が狭いですね。高崎の町も、いぜんとして道路が狭いですよ。いまの車社会のようにつくられてないですから。車なんか、（いまは混雑して）ぜんぜん前へ進まないですね。

いまの上越新幹線は、私の家のすぐ山手方に通るんです。高崎越えれば、ぜんぶ地中で、もう群馬県内は高崎まで（地上）で、あとはずーっとトンネルですね。「上毛高原」なんて駅は、地下にできて、それを越えれば大清水トンネルっていう（トンネルが）、谷川岳の下を通ってますからね。関東平野から群馬県に入ってくると、だんだん（勾配が）高くなっ

て……。前橋なんか用事があるって行っても、私の家の付近からは、だいぶ下るようになりました。（私の家は）場所的には、渋川と高崎と前橋の三角形にした真ん中なんですよ。

蠟山酒造株式会社

私の家は酒屋なんです。はじめは、「千代盛」っていう酒を造ってたんですね。（店の名は）蠟山酒店、屋号は吉山屋とって……。酒を造るには）水がよくなければだめですから、深い井戸を掘りましてね。店の者は5人ぐらい居ましたか、時期によって造るときには、新潟の方から酒造り専門の人が、30人くらい来るんです。

私なんかも小学校のときから、荷車の後押しをさせられたことあったですね。酒の樽を乗せる配達の、あれ（荷車）。荷車には、おっきな車がついてましてね、それに乗せて……。平らなところはいいですけど、坂道なんかは昇れなくなるんですね。それで後押しに——。隣の村の桃井村だとか、ずいぶんいろいろ行きました。

それに、月末に、（店の売り上げを）計算するでしょう。そのときに、そろばん持って、こう、パチパチたし算なんかやったりね。そろばんも、小学校を卒業するまで、誰にも負けなかったですね。むかしは、五つ玉ですね。いまの四つ玉のそろばんは苦手です。

3) 児童雑誌。1920（大正9）年1月創刊～44（昭和19）年4月廃刊。全291冊で、博文館発行。

4) 旧渋川町。1954（昭和29）年4月に北群馬郡の金島村・古巻村・豊秋村を合併して、渋川市となった（『全国市町村名変遷総覧』前掲、参照）。

旧渋川町は越後・信濃・沼田方面への要衝で、旧宿場町。旧市場町としても知られている（『日本地名大事典5・関東』朝倉書店、1970年、などを参照）。

5) 児童雑誌。1914（大正3）年11月創刊～62（昭和37）年12月廃刊。大日本雄弁会講談社（現・講談社）発行。

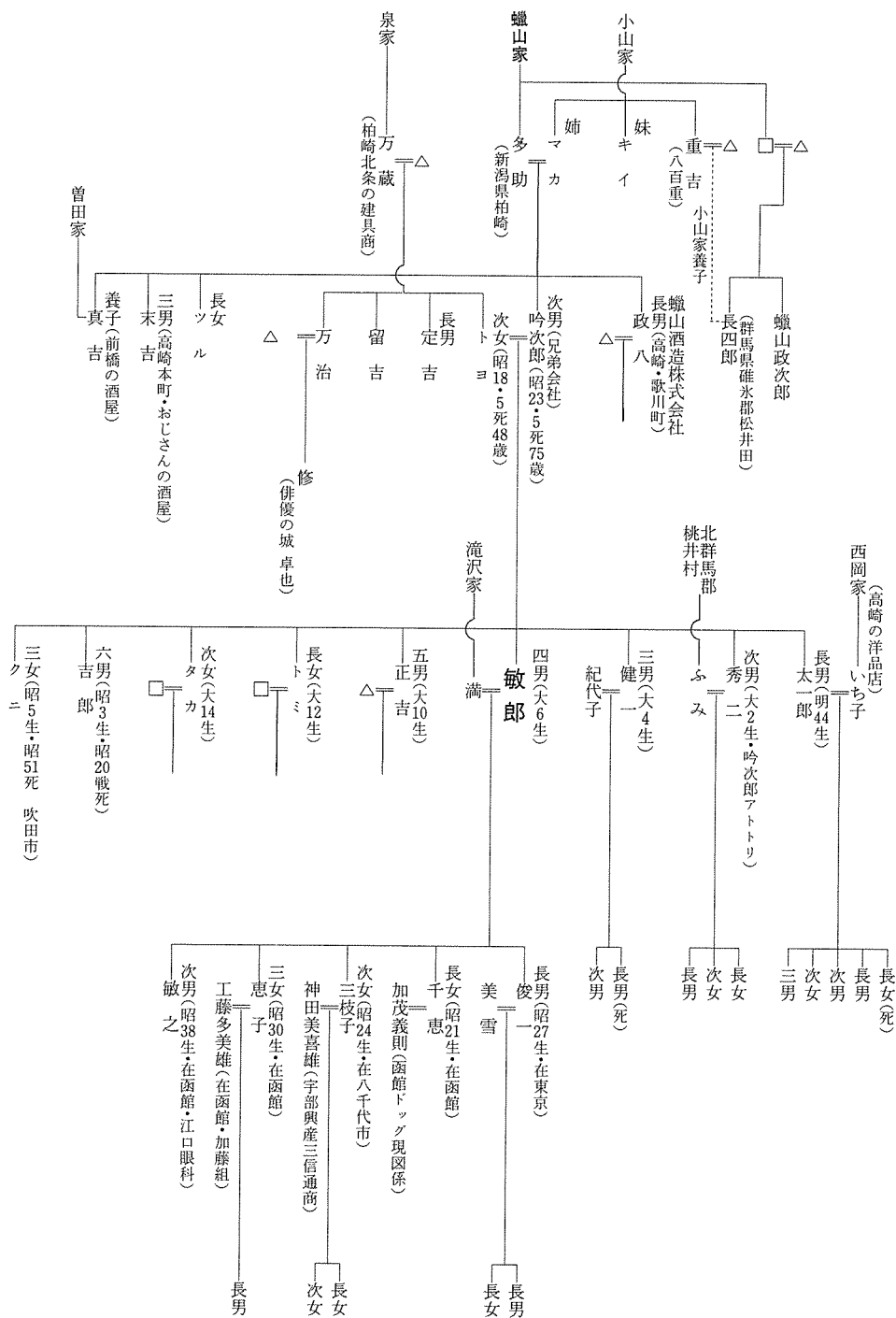


図1 私(蠟山さん)の家と親族

店をいちばん指図しているのは新^{にい}辺^べって(姓の)番頭、その下に、ふつうの小僧さんが居て、みんな(私より)歳が多いですから、(店の人を)何さん、何さんって(名前で)呼んでました。

だんだん戦争関係で物資が切迫して、戦時中に(酒屋が)ぜんぶ統合されて、高崎市の歌川町という所に、蠟山系統の蠟山酒造株式会社〔社長・蠟山政八〕ってのをつくったわけです。そこで(酒を)造って、兄弟会社である私の家〔蠟山吟次郎〕とか、(高崎本町の)おじさんの酒屋〔蠟山末吉〕だとか、前橋の酒屋(父の弟で養子にいった曾田真吉の店)だとかいうところに、それぞれ配分してたわけですね。私の父親(の吟次郎)は、蠟山酒造株式会社の監査役でした〔図1参照〕。

私の家は、長男が後を継いでないんですよ。長男は若いときから東京理研に勤めまして、東京で所帯をもってたんです。で、2番目の兄(秀^{ひでじ}二)が家を継いでいました。私は、4男です。

いまは「千代盛」(という酒)は、ないんです。おじさんの家(末吉)に「吉泉^{きつせん}」、それから群馬県碓氷郡の松井田に(おばあさんの親戚に当る小山長四郎の店に)「碓氷^{うすいざかり}盛」てのが生き残っています。

道祖神の話

私たちが子供のころは、道祖神焼きてのがあったんですよ。

1月の7日の日に、みんな各家で、正月のお飾りを外すんですね。それを外して、みんな

表へ置いておくと、(各^{あざ}字の)10歳から14歳までの子供(道祖神子供といわれる)がぜんぶ集まって、それぞれの字に分かれてね、(子供の頭である)親方の指揮で、そのお飾り集めが始まるわけです。

松だとか、お飾りとかを、字^{あざ}のなかからぜんぶ集めて、それで河原のところへ集めるわけです。そのほかに、村の有志の人から、稲の藁だとか、木の葉っぱを、いろりで焚くのに集めてくるんですね。そういう焚きつけに使う木の葉っぱの、枯れた葉っぱの束を、農家のあっちこちからもらうんですね。それで子供が一軒ずつ手分けして、受取書を出して、人^{にんべつ}別^{べつ}てのをもらって歩くわけです。私の家^{うち}あたりは、人別^{にんべつ}のお金のほかに、お酒をね、御神酒^{みきしゅ}に使うお酒を一升ぐらい……。

それ(お飾りや藁など)を、だんだんためていって、10日ころになると、村の青年に大勢出してもらいまして、こんどは小屋を建てるわけです。村には竹が、こんな太い竹が多いですから、(まず)木の杭を打って、そこに竹(の柱)を8本くらい立てて、小屋を作っちゃうわけですね。縄でみんな縛ったり(小屋のまわりは藁や栗がらで風が入らないように)して——(作るんです)。その小屋の直径も、3畝くらいあるのを建てるわけですね。そこへ2階もつくりまして、集めたお飾りをその2階にぜんぶ上げるんです。その(小屋の)まんに、(1畝四方ほどの)いろりがあって、そこで火をくべるんですね〔図2参照〕——。

13日の晩は、「前頭」以上は(火の番と称して)泊るんですよ、その中に。子供たちにも、

6) これは「人別集め」といい、その家の員数によって、1人分1銭か2銭のお金を集めた。結婚・出産などお祝いのあった家には、特別にお金をねだったという(『陣馬古談』前掲、110頁参照)。

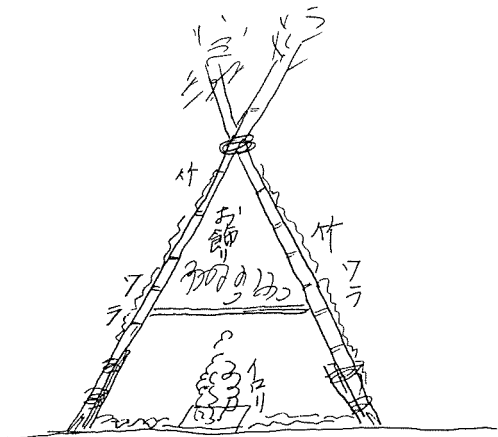


図2 道祖神小屋の断面

等級があるんですよ。10歳の人^{しんべい}は「新兵」, 11歳になると「古い新兵」, 12歳は「新兵の親方」, 13歳になると「前頭」, それでいちばん上は「中頭^{ちゅうがしら}」でね。〔そして、これを統率するいちばんの頭を小屋頭あるいは親方と呼んだ。〕

焼く前に、いろいろな仕事があって、もらった人別で、いまのかりん糖みたいな駄菓子を、隣の金古町〔現・群馬町〕ってところのお菓子屋から買ってきて、準備しておくわけですね。だいたい14日の午前1時ころになると、神社の太鼓を借りてきて、その太鼓をたたきながら、

道祖神が 燃えますよ

道祖神が 燃えますよ

7) 正しくは、つぎのように謡う。

「道祖神が 燃えますよ——

早や—— 夜が明けますよー

卵のおとつあんが鳴きますよ」

道祖神は「塞の神」「幸神」(ともにサイノカミ)ともいわれ、関東・中部から新潟・山形へかけて広く分布して祭られている。蠟山さんの口述に示されているように、子供組が祭を主宰するのが一般的で、小正月の火祭り⁷⁾と結合している(『日本社会民俗辞典』2日本民俗学協会, 誠文堂新光社, 1954年など参照)。道祖神の由来については、柳田國男「石神問答」(『定本・柳田國男集』第12巻筑摩書房, 1969年)に詳しい。



写真1 安政3年建立の陣馬道祖神
(『陣馬古談』注掲, より転載)

ってね、触れて歩くんです? そうすると村の人は、毎年14日の朝に燃すってことを、火をつけるってことをわかってますから、みんなそれぞれ、2時か3時ごろになってくると、ぞくぞく集まってくるわけです。

それで、集まってきて、(小屋の)入口でそのもらってきた酒を、杯で、御神酒を一杯ずつ飲んでもらって、それで(そこに祠ってある)道祖神のまわりにみんな集まってもらって……。 (村の人の) 中にはね、「早く火をつけろ」、とかなんとかやって……。 (点火の始まる前から声を出して騒ぐやつがいる)。おもては寒いですからね。

村の人は「奉納道祖神」っていう字を半紙に画いて、火が燃えはじまったら、そこへ投げ

るわけですね。炎がずーっと燃え上って、遠くの方へ飛ぶんですね。それを拾うのにも、また大騒ぎなんです。

だいたい3時ごろ、時間がいい頃になると、親方が指揮をとって、「火をつけろー」って。それで、葉っぱの屑なんかをぜんぶ入れて、二階に火がつくように、いっぺんにガーッと燃やすんですね。

それが、こういう太い竹ですから、燃えるときにもものすごいバーンバンって音がするんですよ。河原でやりますから（大丈夫、道祖神場には）付近にぜんぜん人家がないんですね。うちの陣場だけでなしに、向こう（の部落）も、向こう（の部落で）もバーンバンって音してるし、なかなか見事なもんでした。

それで夜が明けるころ、宿てのに集まるんです。

宿てのは、飯島さんて家と羽鳥さんて家が、むかしから宿の権利っていうか、それをもっていて⁸⁾、子供たちが（その宿に）集まってくるんです。（飯島さんは）梨畑をもって、それで「梨屋」ていうんですけど、それと（羽鳥さんは）水車を回して米をついでいるので）「車屋^{くるまや}」（という屋号）なんですけど、今年は梨屋、今年は車屋ってぐあいに……（毎年交替で宿が変わる）。そこに（人別のお金で）買ったお菓子を預けておいたり、いろいろ――。

その宿に集まって、新兵から親方までズラッとぜんぶ並んで、親方からそのお菓子を分け

てやるんですね。

新兵にはいまのかりん糖みたいの二つか三つね、その上の古い新兵は、もうすこし余計に（もらう）て順番にね。それで親方のほうは、羊羹だとかね。等級ごとに、（お菓子の中身が）違うんです。新兵なんて、まあ、かりん糖のちっちゃいの2つか3つでね。その代わり、もう1年たてば、自分ももっと余計にもらえるってね。それで、早く親方になるのが楽しみでねえ。よく（年長になるのを楽しみに）待ったわけです⁹⁾。

大正12〔1923〕年に、明治尋常小学校に入りました。農家の家庭の事情で、尋常科で辞めたのもだいぶおりましたね。私はひき続いて高等科に入って、昭和6年に（明治尋常高等小学校を）出ました。おかげさまで学校では、そうとう勉強もしました¹⁰⁾。

学校では、陸上競技の走り幅飛び、三段飛びの選手でした。それから冬になると、バスケットボールの選手。テニスでは、郡の対抗試合なんかで、優勝旗もってきたりね。そのころは、ぜんぶダブルスでしたね。隣り村とか前橋、それから渋川町で試合をしたりね。

先生はいまでも思い出しますよ。私は殴られたことないですけどね、（ほかの生徒は）ずいぶん殴られたんですよ。なかには、怒られて脹れっ面^{つら}したら、窓から放り出された生徒もいますね。

8) 「どうしてこの両家が宿をするようになったか詳らかでないが、往時・道祖神道に近い関係上こうなったのであろう」（『陣馬古談』前掲、111頁）。

9) 「新兵などは一週間寒^{（マア）}むい中を働いて、貰う菓子は僅かである。紙袋へ入れたチョコビリの菓子がうれしかったものである。年によっては、菓子の他に帳面や鉛筆など学用品を分けてくれたこともある」（同上）。

10) 蠟山さんはこの時、小学校の「応援歌」というのを筆者に聴かせてくれた。「明治の明治の／つわものつわもの／はまれも 高く／わが胸に 走れ走れ……」（曲は「カルメン」の節）。

（この先生は）「げんこう先生」ていわれるぐらい、（生徒が）ちょっとなにか出来ない、すぐげんこがとんできたりね。3年生のときかな——岩佐健二で先生が、ものすごい「げんこつ」なんですよ。その先生は長距離の選手だったんですけど、胸を病んで死んでしまったんです。それで、

「先生の葬式に生徒みんなで出席しよう」って（私が）言ったら、（生徒は）ふだん、げんこつでやられているもんだから、みんな、
「俺^{おりや}ァ、行かねえ」
というわけですね。それで、私が代表して葬式に行ったこともありました。

私は、学校でいつもほめられ続けだったですね。級長も副級長も……（務めた）。いまでいえば、生徒会とかいうんですね。

「ここで蠟山さんは、奥様が「うちのお父さんの骨董品」という、小学校時代の通信簿を持ってきて、見せてくれた。」

（むかしの成績表は）10点満点の点数でね。今度は（高等科2学年から）、100点満点になりました。もうすべて、むかし式の……（記し方で）。「児童の心得」って、これ（この欄を）読んでみると、思わず笑い出しちゃうんですよ。「こんな見苦しい風体するな」、だとかなんとかって——。

乾物屋で奉公

（昭和6年3月に）学校を卒業して、東京へ出ましてね。東京の親戚の家の近所の乾物店に勤めたんです。

親戚は八百屋さんやってたんですけどね、（その方の名前は）小山重吉っていうんです。それで（店の名を）通称、「八百重^{や おじゅう}」て（言っていました）。小山一家って（いうのは）、お

ばあさんの関係です。私のおばあさんが、むかし（嫁にくる前は）小山って苗字（だった）らしいです。親戚に小山って苗字がずいぶんありますから。（「八百重」の店は）いま、あるかどうか——（図1参照）。

その小山って親戚の世話で、行く行く商売をするために、習ったほうがいいって……（言われて乾物屋を紹介してもらった）。自分も「早く一軒の店を持ちたい」という希望を、いつももっていましたから。

乾物屋でいっても、いまでいえばスーパーみたいな（店で）ね、なんでも売ってるね。干し物、乾物だけでなしに、生の鰯でも鯖でも——。（私は）早く起きて、魚市場へ行って仕入れて来ましてね。売れるものは、もうなんでも売ったんですよ。

そこでずいぶん、店の主人の片腕になってやりましたねえ——。店の旦那^{だんな}（の名前）は、柴 実って、（屋号は）㊤柴商店っていうんですよ。（旦那は）とても、従業員を信用してて——。私がいちおう筆字を書くもんですから、それで店の品物の値段の票だとか、そういうのもぜんぶ私が筆で書きましてねえ——。

店は、本所（区）の原庭警察所のそばだったですね。むかしは本所通り二丁目ってしていましたけど。あの（関東）大震災の（時に建った）慰霊堂のところは、割に近いんですよ。駒形橋を渡って行って、ちょっと曲った所で、浅草へ遊びに出るのには、もってこいの場所でした。

（㊤に勤めたあと）しばらくたってから、その一番番頭（で柴実の甥）が——千住の寿町に新しく店（㊤の支店）を出すことになったんです。（場所は）いまの荒川放水路——私が行ったときにはまだ東京府で、東京府北足



写真2 東京府千住町の乾物商㊤に奉公の頃
(1935年春・17歳)

立郡千住町〔現・足立区北千住〕で言っていたんですけど——そのすぐ100 ㇺくらい行ったところです。荒川放水路にかかっている、千住新橋とところを越えると……(すぐ近く)。そのころは、家なんかバラバラってあったきりだったんですけどね。

(㊤に) 勤めているうちに、「これから(自分が) 店をやるのに、本所みたいな都会の真ん中でなく、そんなに拓^{ひら}けていない(所)、田舎の人、埼玉県の人だとか、そういう人がいっぱい買物にくる——その田舎の人相手の(商売)に慣れたほうがいいんじゃないか」てんで、それで(私も) 千住の支店の方へ行ったわけです。

行ってみたら、なるほどまあ、近所の人も買いにきますけど、ほとんど埼玉県の方の人が、東京へ出た帰りに買いにきてね。そこには、昭和12年まで居りました。

(その店は) 月にいっぺん、20日が休みで、そのときに小遣として2円もらいましてね。それで、休みの日は、朝から電車に乗って浅草へ行きまして……、まず浅草の映画を観て——映画だって10 銭か15 銭ですから——そ

れからライスカレー。(ライスカレーを) 食ったって10 銭ぐらいですからね。それから、お汁粉食べたり、いろいろして、それでも2 円の金は、家へ帰ってもまだ残ってるんですよ。

給料は、20 円ぐらいくれたんですね。(給料のほかに)2 円もらうのは別口で、食べるのも着るのも、ぜんぶ支給されましたから、だいぶ貯金もできました。(しかも) 住込みで。(そのほかに店の主人は)1 年ごとに着物をつくってくれたり——。その人の親戚に、洋服屋があるんです、浅草に。そこで寸法を合わせて、その当時で最高の背広だった(いわれた) 60 円のをつくってくれたりして。

それで、(自分としては)いつも店を出す準備を心がけたんです。店では卸もやってまして——問屋は神田にあったんですよ、雑穀問屋がね——。いまはやりの龍角散という薬をやった店、藤井徳三郎て人、「徳さん、徳さん」っていった人がさっぱり売れなくて困っていたんですけど——その隣りに、太平という大きな看板を挙げた問屋があったんです。そこへ、いつも品物をリヤカーで取りに行ったり、向こうの番頭が(注文や集金に) 来たりして。それで、(問屋の番頭などに)店を出すばあいの腹がまえだとか、いろいろ聞いたりしましたね。

徴兵検査まで

そこへ勤めているうちに、昭和12年に、徴兵検査があったんです。あの一、私は耳が悪いんです。子供のときに大やけどしましてね。耳鼻科のお医者さんに通ったこと(は) あるんですけどね——。(自分は商売をやりたいものだから)徴兵検査で、つかまったら[合格になったら] いけないと思って……。

田舎（群馬県明治村）にいるときに、やけどしてしまっ。いまでもまだその跡が残ってますけど、小学校3年のときに、熱湯を頭からかぶってしまっ、そのときに耳の中に熱湯が流れこんで、顔なんかぜんぶ火ぶくれになりましたね。

だけど、とうとう、耳鼻科のお医者さんも、治らないってね。それで、（耳のことは調べかどうか、わからなかったが）そのまま徴兵検査に行ったんです。なんとか甲種合格にならないように、……（願ってたのに）。

徴兵検査では、聴力なんか調べないんですね。だから、「左の耳が悪いんです」って言ったって、ぜんぜん、そんなこと聞き入れてくれないんですよ。それで最後に、甲種合格——（昭和）12年の8月です。

そのときの軍管区の司令官と（群馬）県庁の兵事課長が、前橋のおじさんの友だちで、いっしょに甲種合格（の者）が、私の村から8人ぐらいいるけど、私1人だけ海軍だっていうんですよ。陸軍ならみんな行っているから（自分も陸軍だろうと思って見聞きして）慣れているんですけど、（海軍と聞いて）びっくりしちゃって——。

それで、検査のあとすぐ店へ戻って、店の旦那に、

「とうとう、海軍にとられることになった」っていったら、

「やァ、海軍ならいいじゃねえか」

なんてね。海軍でも、現役は3年間ですから、

「まあ、3年だけ務めてきて、すぐまた戻って来いや」

って言われて——。徴兵検査の翌年の昭和13年1月20日ごろ、（海軍に）入るように案

内（が）来てるわけです。

それで、（昭和12年の）12月いっぱい働かましてね。ともかく店が忙しいんですよ。12月なんか、もう寝ない晩が（続いて）——。29、30、31日なんてのは、ほとんど寝ないですよ。31日の日は、どこの店もぜんぜん寝ないんですが、ふつうの呉服屋さんとか、洋品屋さんなんかは、31日の夜中に店閉めると、1日の日はもう戸閉めて元日を祝うんですけど……。

ところが乾物屋てのは、正月の贈答品を販売しますから、夜中の2時3時ごろ、店のなかの、いま並べてる品物を全部入れ替えて、こんどは砂糖だとか、数の子だとか、海苔だとかの贈答品を倉庫からどンドン（運んで）、そうして店のかたちをいっぺんに変えたようにして——夜が明ければ、こんどはもう新年の商売ですね。どンドン売らなきゃ、……問屋の手形を発行してますからね。

それで正月の4日ごろ、群馬へ帰って、まあ親戚なんかに顔出したり、いろいろしましてね。それで、（海軍へ）送られるときに、また大変なんですよ。村の人がみんな、あの小さい旗をもってね、——歌を歌いながら……。

「三年間済んだら、また来いよー」って、みんな（に）言われて。

そのときは、それでもまだ、支那の大陸で（日本軍が）コチヨコチヨや〔戦〕ってるから、まさかアメリカと戦争するなんてことは、思いもしなかったですけどね——。

2. 海軍生活と終戦

横須賀海兵団

昭和13年1月30日に、横須賀鎮守府¹¹⁾の



写真3 横須賀海兵団第32分隊第11
教班に入団の頃（1938年）

海兵団に入隊しました。海兵団の32分隊に（配属されて）。（そのときは）みんな海軍の服を着せられてね。（分隊は）10人ぐらいで一つの教班（を編成しているん）ですね。（そこに）教班長がいまして、（教班長は）二等兵曹でした。

入って一カ月ぐらいたったら、「信号術の試験を受けないか」って（言われて）、それで全員でいちおう……（受けてみた）。私にすれば、算数でも国語でも、「こんな問題（は簡単だ）」と思ったんだけど、やっぱりできないのが、ずいぶんいるんですね。私が、一番（の成績）で（信号員として）採用されちゃったわけで

す。

32分隊を別れて、それで、横須賀海兵団の4分隊っていうところが、信号（員）の（配置）予定者のところでした。（4分隊のなかの）12教班って班だったですけどね。教班長は清水喜作って、——もう戦死しましたけど、信号術の一等兵曹でした。

（海兵団では）毎日、朝から晩まで、まず手旗信号、発光信号のモールスを覚えること、それからラッパを覚えること——（で追われました）。これ（ラッパ）は、ずいぶん苦勞しましたね。ふつうに吹いても、鳴らないんですよ。もう、力いっぱい——（吹いてみても）。「君が代」のラッパの練習なんか、ふつうはできないんです。海軍には、君が代のラッパとか、巡検のラッパとか、そうとう長い譜のありましたけど……。それで、そこで8カ月間、勉強するわけです。

海兵団の広い練習場は、航空母艦のでっかい、あの「信濃」¹²⁾ってやつ、それをつくるものすごい大きいドックを作ってたんですよ。そのドックをつくる泥をなげて、——泥をいっぱい積んだ貨車が、海岸のどこ（から施いている）レールを走ってきて、そこに（泥を）開けるわけですね——。そこに広い練兵場ができたわけです。その練兵場で、発光信号の

11) 「鎮守府は各軍港（横須賀・呉・佐世保・舞鶴）に置かれ、所在地名を冠称した。鎮守府は軍政実施機関であると同時に内戦作戦を担当する作戦部隊である。」横須賀鎮守府は「東海地域、東北地区東方海域、北海道方面海域の警備、海上交通保護を担当」（防衛庁防衛研修所戦史部編『戦史叢書 102・陸海軍年表』朝雲新聞社、1980年、520頁、531頁。以下『年表』と略す）。

蠟山さんが横須賀海兵団に入隊した日は、日本陸軍航空部隊が洛陽飛行場を攻撃した日にあたる。

12) 航空母艦「信濃」は呉鎮守府の所管で、大型戦艦の第3番艦として1940（昭和15）年5月4日に横須賀海軍工廠で起工されたが、艦底防禦計画の変更などで工事が遅れ、44年11月19日竣工した。蠟山さんによれば、建造してから1週間後に、横須賀から呉にむかう途中で機雷に沈められたという。正確には11月28日横須賀を出航、翌29日に潮岬沖で米軍潜水艦の魚雷攻撃をうけた。基準排水量62,000トン、速力27.0ノット、搭載機数47（『戦史叢書 88・海軍軍戦備 2』朝雲新聞社、1975年、19—20頁、29頁参照）。

訓練をやったんです。

片方（で）は、軍楽隊がブカスカブカスカ練習してるでしょう。（目では）信号のモールスを集中して見ながら、耳からは、ガチャガチャ（いろいろな雑音が）入るしね。わざと、そういう雑音のなかで練習しなければ、戦争、へ）行っても、どんどん大砲撃ったり、機銃撃ったりする（わけだから、このような）所で、平気で信号をとれるようにしなきゃだめなんですよ。

それでもう、試験、試験、試験（の連続）でねえ——。一つの科目が終わると、そこで試験なんですよ。航海兵器だとか、それにモールスの符号を覚えるのが、なかなか苦手で——。

（イロハ 48 文字の）はじめのほうのイロハは、「イ」は「トン・ツー」, 「ロ」は「トン・ツー・トン・ツー」, 「ハ」は「ツー・トン・トン・トン」, てね。イロハのあとのほうの字になってくると、だんだんその（音の）組み立てが……（複雑になる）。それで、その符号を覚えるのき, 「イ」は「イトウ」, 「ロ」は「路上点行」, 「ハ」は「ハーモニカ」って、——。試験のときには、ランプが「ツー」と点いて、（すぐあとに）二つ「ボン・ボン」といって、「いまのやつは、なんていう字だ」てぐあい、横ちょいにあるやつ（記号）を見て、（答案用紙に）書いたりする試験がありましたけどね。

トイレに入っても、食事するときも、そのモールスを——（手でたたいて覚えた）。「タバコ」だら、タバコを見れば、「タ」は「ツー・トン」, 「バ」は「ツー・トン・トン・トン」, 「コ」は「ツー・ツー・ツー・ツー」だとかって、すべてのものにかこつけて、イロハ 48 文字と、数字の 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0

と、括弧だとか、句点とか（の符号を）練習するわけです。

それで、だんだんそれを覚えてから、1 カ月 2 カ月たてば、こんどは光（の記号）ですね。あの——、各船のマストのてっぺんに、信号灯てのがあるんです。軍艦には、夜間の航海塔だとか、いろいろついてまして、前進強速だとか、半速だとかってのは、夜はぜんぶランプでやるんです。（訓練生のときは）「こんなこと、毎日勉強して、なにするんだろうなあ」なんて思ったんですけど、後になって、船に乗ってから（ランプの役割が）わかったんです。

まあ、（とて）試験、試験で、あんまり勉強しすぎて、病気になっちゃって、辞めたのもいましたね。

夜には、巡検てのがあるんですけど……、士官と、甲板下士官なんて人が付いて——。晩 9 時ごろ、巡検ラッパてのが鳴るわけです。そのときは、目を覚ましていても、吊り床（ハンモック）の中へ入らなきゃなんないわけです。ハンモックも、（吊るたびに）なん回でも競争ですからね。（教班長が）「ピーッ」って号令すると、ハンモックをぜんぶ吊って、寝るようにして、（そのハンモックの）下へ、しゃがんで（出来上りの姿勢をとる）……。

私たちは、（横須賀海兵団の）57 期信号術練習生というんですよ。58 期まで、その 4 分隊（の所属）で、59 期目から、海軍の航海学校（ができて、そ）の第 1 期（生）になったわけです。（私たちは、航海学校を）すぐ隣りでつくっているのを、横目で見ながら卒業しました。昭和 14（1939）年の 4 月で、（海兵団を）終ったわけです。

そのとき 96 人ぐらい卒業しました。で、そ

のときに（海兵団の幹部たちが）飛行機に乗るのを、さかんに（卒業生へ）宣伝するわけです。信号術から飛行機のほうへ行けば進級は早いし、われもわれもと、航空機のほうの搭乗員になった人がずいぶんいましたね。だけど、（いまは）一人も残っていない。ぜんぶ、死にました。

（幸いにも）私は、務めが終わったら、（郷里の群馬へ）帰るつもりだったから、そんなの（航空隊）に行かないで、そこで駆逐艦の「沖風」の乗り組みを命ぜられたわけです。

その（駆逐艦の）仲間（「仲風」のほか）に、「神風」「沼風」「波風」ってあって、（それらが）第一駆逐隊（の編成）だったんです。¹³⁾この第一駆逐隊は、わりあい古い型の駆逐艦でした。それでも、そうとうの大砲を積んでたんでね。毎晩、夕方になると、おもに（千葉県の）館山湾に停泊しまして、航空母艦と協同¹⁴⁾を組んで護衛してやる訓練ばかり——。

そのころは支那と戦争してたんだから、魚雷がとんでくる心配ないんですよ。支那には、海軍がなかったですから——。ですから、航海してても、当直が終われば、のんびりしたもんです。ね。

航海中に、旗流訓練をやったり、——旗で

すね、旗の組み合わせで——。船（の名前）を呼ぶのものにも、ぜんぶ旗で呼ぶわけです。

「沖風」は「7 D」で、駆逐艦はみんな「D」でした。¹⁵⁾信号員ですから、停泊してても、まわりの船を、ブリッジで、双眼鏡で見てるわけです。夜昼交代で、艦橋でまわりを見張ってますから、どっかで、（仮りに）「7 D」の旗が上がると、昼間でしたら、すぐに手旗信号と受信帳を持って、20 冊^{サンチ}の双眼鏡のところへ行行って、「信号を受ける」って相図の旗を中途まであげるわけです。

それで、すぐ向こうからのやつ（信号）を、書きとって、どんどん書きとって、向こうで「終わり」の合図があったら、それをちゃんと清書して、伝令に「信号！」と言って、半旗の旗を上までいっばいあげて、了解の合図をするんですね。

巡洋艦なら伝声管、駆逐艦でしたら、船のなかを伝令（係）がいつも歩いてますから——、宛名が艦長だったら、艦長のところ、旗艦参謀なら旗艦参謀、てぐあいに持っていくわけですね。旗艦参謀は「キサ」、そのほかに「キサ・ヨカ」だとか——（この記号の意味は）「旗艦参謀から艦長へ」、てわけです。

13) 「沖風」は排水量 1,552 トン、速力 36.0 ノット、1920（大正 9）年 3 月 31 日進水。「沼風」は 1,692 トン、34.5 ノット、1922（大正 11）年 2 月 25 日進水。「波風」は排水量・速力とも「沼風」と同じで、同年 6 月 24 日進水。この 3 隻は、いずれも舞鶴工廠の建造による。「神風」は 1,784 トン、34 ノットで、1905（明治 38）年 7 月 15 日、横須賀工廠で建造された。いずれも横須賀鎮守府の所管（『戦史叢書 51・海軍軍戦備〈1〉』朝雲新聞社、1969 年の別冊付表を参照）。

14) 「協同とは敵に対しわが他の兵軍の行動に協力することをいう（海戦要務）。陸海軍の作戦が三者対等の立場で行われるばあい（を）「協同」といい、作戦に主副の関係があるばあいを「協力」と呼んだ。この用語の使用区分は、1936 年国防方針用兵の綱領改定の際に定められた（『年表』、336 頁参照）。

なお、館山には館山航空司令部が置かれていた。

15) 蠟山さんによると A・B・C・D の発音は伝達を間違えやすいため、D は「デッキ」と呼んだ。「7 D」は「7 デッキ」である。なお、A は「ゴゼン」、B は「アカ」、C は「シース」、E は「イースト」、F は「エフ」。A・B・C・D は、「ゴゼン・アカ・シース・デッキ」となる。

功績事務室

それでも、船に乗ってて、楽しいこともいっぱいありましたね。

半舷上陸で、そろって伊勢湾に入港したときなんかは、伊勢神宮の参拝に行ったり、二見浦見物したり——。(船は)はるか沖に停泊してますから、新しい兵隊は、手に豆だらけでボートを漕いで——。

横須賀にいるときと、館山にいたときも、右舷の1班・3班、それから左舷の2班・4班、それぞれ組み合わせになりまして、(人員の)4分の1ずつ外出が許されるわけです。信号術が終わって、どうやら一人前になってからですけど、4日にいっぺんずつ外出が許されるわけです。

駆逐艦に乗るようになってから、下宿を持ちましてね——ふつうの民家の家の(下宿を)——。4日にいっぺんは、泊まれますから。横須賀の集会所にも、泊まる設備はありましたが……。 (下宿に)泊まるたって、4日にいっぺんぐらいですから、交代に、同じ蒲団に泊るんですよ。どこの家でも、5・6人は下宿人がいましたね。それでも、(お互いに)顔合わせることはしてないんです。ただ、トランクなんか名前がついているんで、「あ、こんな人がここに下宿してるんだなあ」と思ったですけれど。

それで、15年の3月まで、ここ(館山)に居りまして、そのつぎに、(再び)横須賀海兵団に行きましてね。まあ、(自分は)字が書けるもんですから、(こんどは)「功績事務室」

とここで、しばらく——(務めた)。昭和15年の4月の29日までの(軍人の)功績を、ぜんぶ調べるわけです。そのときが、(戦争の)一つの区切りだったんですね。この海兵団だけでなく、横須賀の鎮守府(に所属する部隊兵)の功績を(調べるため)、朝から晩まで、書類と取り組んだんです。それを、半年くらいやりましたかね。そのとき私は、従軍記章だとか、100円の債券なんな、もらったんです。

そのあと、海軍の演習で、大湊〔現・青森県むつ市〕に一時派遣されました。海軍の要港部¹⁶⁾であった大湊へ来まして、(その要港部のなかに)防備隊とか、港務部とかがありましてね。私はその港務部で、しばらく1カ月くらい務めました。

そのうちに、(海軍の)演習がいよいよはじまるんで、トラックいっぱい、米だとか衣類だとか乗せましてね、大湊から尻屋崎の燈台に行っただけです。いま、尻屋崎の燈台なんか、観光の名所ですけど、そのころは、燈台の6キロくらい手前で、車はもう動けないんですよ。それで、そこで荷物を降ろして、大きな荷物を、みんなかついでね。行けども行けども、なかなか着なくて——。ジャングル地帯みたいな原っぱでね、キツネが飛んで歩いてたんですよ。

それで、燈台に着いて、寝泊まりして、見張員をやったわけです。そのうちに食料がなくなると、(下北郡)東通村の農家まで、7キロか8キロ歩きましてね、いろいろ品物を買ってきて、煮たりしてたんです。

16)「要港部は各要港(馬公、鎮海、舞鶴、大湊、旅順)に置かれ、所管警備区の防禦と警備を行い、兼ねて軍備品の配給を行う。また、必要に応じ、船舶・部隊を配属され、軍政実施との内戦作戦を行い、鎮守府に類似の任務を遂行するものとなった。」大湊要港部は、「北海道方面、千島列島方面海域の警備、海上交通保護を担当。昭和16年11月20日警備府と改称」(『年表』、522頁、532頁)。

大湊に、葦崎って見張所があるんです。そこに信号員で行ったり、そこから尻屋崎燈台へ（戻ってくる）と、それがまた楽しみだったんです。べつに、監督する人はいませんしね——。海岸に下りて、鮑^{あわび}をいっぱい取って、食べたりね。そのころは、取ってはだめ、の期間だったでしょ——。（でも）「海軍さんが食べるんなら、いいですよ」ていわれて。いくらでも、（鮑が）いるんですよ。

それから、（空が）ちょっと曇ってきますと、（燈台の）灯りがパーッと照るもんですから、——（その燈台の）外のプリズムがまわってるんですけど——そこに、いろいろな鳥がぶつかって、いくらでも落ちてくるんです。目まわし、してね。それで燈台の人が、

「海軍さん、今晚あたりは、そうとう落ちますよ」

なんてね。それ（鳥）のみんな首絞めて、裂いて、鳥肉つくって、焼き鳥で食べたりしました。

（そこには）べつに、偉い人ていなかったもんですからね。

そこ（尻屋崎）の任務が終わって、いったん（大湊の）港務部に帰って、そこで別れを告げて、また（横須賀の）功績事務室に戻ってきたわけです。

大湊から（横須賀へ）帰って、すぐ、——昭和16年のすぐはじめですね——航空母艦の「迅

鯨」てのに、乗りました。それが、第七潜水戦隊¹⁷⁾の旗艦だったです。

横須賀の港内には、1,000トン未満の、もう使いものにならないような口号の潜水艦が、みんなドックへ入って、手入れしてました。「迅鯨」¹⁷⁾も、石炭を焚いていた、日本でも珍しい——（船です）。日本で石炭焚いてる船っていえば、練習船の「八雲」と、この船くらいしかないんですね——。だから、ふつうなら、使われるような船じゃないんだけど、いろいろ部隊をつくって……、（利用しようとしていた）。南洋の島々に（海軍の）基地をつくらせて、「これは、なにかはじまるんじゃないか」てのは予想できましたね。

函館在勤海軍武官府

（昭和）16年になりまして、函館に新しくできた函館在勤海軍武官府へ、7月の20日ごろ行きましてね。場所は、末広町の金森ビル¹⁸⁾の7階¹⁸⁾そこに大湊の工作部から、人がみんな来て、テーブルを買ったり、机を買ったりして、場所（事務所）をつくったわけです。

函館の武官府に来たときは、（すでに）一等水兵でした。私たちは、そこで船員だとか、連絡船の事務員集めて、信号術を教えたんです。それで、小樽へ出張したり、釧路にも二度ぐらい出張しましたね。釧路は三輪運輸、室蘭へ行くと栗林運輸、小樽は北日本汽船で

17) 「迅鯨」は佐世保鎮守府の所管で、排水量5,160トン、7,000馬力、速力16.0ノット。1923年5月4日に三菱長崎造船所で建造・進水された（『戦史叢書31』前掲、別冊付表を参照）。

18) 蠟山さんによると、太平洋戦争が始まると函館・室蘭・釜石などに海軍武官府が置かれた。函館海軍武官府の武官は古川良一大佐。商船が出航するばあい、船長は、武官府より指図書（許可書）をもらった。日本列島の300メートル内に機雷を付設したのにもなる措置で、武官府から出入航について説明をうけたという。

口述中にある「金森ビル」は、1930（昭和5年）に完成した7階の建物で百貨店を経営していたが、1934年の大火後の11年に棒二荻野呉服店と合併して函館駅前に進出してからは、貸ビルとして使用された。

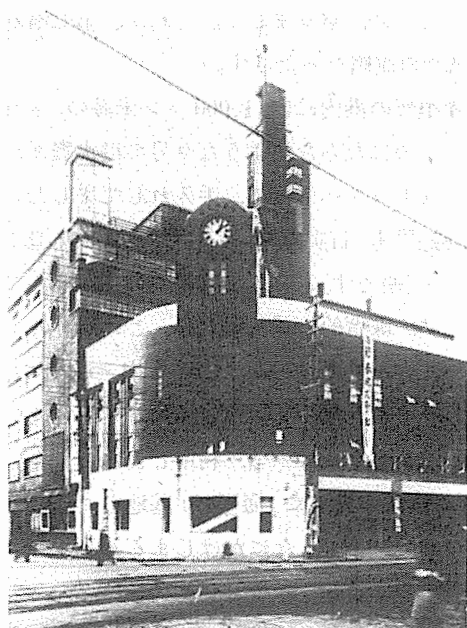


写真4 海軍武官府の事務室があった函館の旧金森ビル

蠟山さんは1941年7月からほぼ1年間に勤した〔注18〕参照。7階は同ビル屋上の1角にある。(須藤隆仙編『写真集・函館』図書刊行会より転載)

すか、そこで入港する船の、非番の船員をみんな集めまして、信号術の手旗とかモールスを教えました。

函館にいたときに、アメリカと戦争がはじまったわけです。昭和16年の12月8日。ハワイ襲撃(の12月26日)は、連合艦隊がエトロフ(択捉)のヒトカップ(単冠)湾に集結し、(そこを出航し)たわけですね。函館では武官が図面(海図)をひろげて、「陸をへだてて、なんキロメートル離れて航空するように」とか、船の航路を指定したわけです。ぜんぶ、秘密です。

武官なんかは、だいぶ早くから、戦争が始まるっていうのを、知ってましたね。私なんかも、函館の海軍武官府に来る前、横須賀海兵団にいたときにね、「こりゃ(本軍が)になにかやるんじゃないか」と思った(ことがあった)のです。(それは)一回(軍隊を)退職した人が、つぎからつぎから(海兵団に)召集されて、ものすごい人数になったんですよ。A部隊、B部隊、C部隊、てね。それぞれ(の部隊が派遣される)場所は言わないで、サイパン島とか、トラック島とか、(の方面に)番号だけつけて……(指定していた)。

その後、函館にいたときの(昭和17年)5月に、日本の軍艦がはじめて、アメリカ軍にやられたんですね——^{つるぎざき}「剣埼」っていう潜水母艦を改造した、「端鳳」って航空母艦¹⁹⁾——それがやられたのは、アメリカとの戦争では、いちばんはじめてでした。

ミッドウェー海戦〔昭17・6・5〕は、日本が伸るか^の反るか^そかっていう、大作戦だったんです。

ミッドウェーに向かったのは、まず航空母艦「赤城」「加賀」「蒼龍」「飛龍」の4隻。それで向こうの基地をぜんぶ叩いて、すぐ上陸して、上陸したら海軍の工作隊が、その後ろに設営隊が(基地の)整備をするように——(と続いて)、そして、その後へ、こんどは陸軍が上陸するっていう……(手はずだった)。陸戦隊は、横須賀の久里浜に編成されて、上陸演習やってたんですね。上海の陸戦隊から大河内傳七〔昭17・7・14、第一南遣艦隊司令長官

19) 蠟山さんの口述では「瑞鳳」とされているが、潜水母艦「剣埼」の改装艦は「祥鳳」である。「剣埼」は高速給油艦として建造され、戦時には空母に改造する計画であった。航空母艦「祥鳳」は1942年初頭に「剣埼」を改装竣工、南洋部隊に編入され、同年5月7日の珊瑚海海戦で集中攻撃をうけて沈没した。これについては、『戦史叢書 49・南東方面海軍作戦<1>』(1971年、279頁以下)に詳しい。

等を歴任] という海軍少将を連れてきてね。

ところが、日本の飛行機が飛びたったときには、向こう（アメリカ軍）の飛行機は、ぜんぶ隠れてしまって、一機もないんですね。それで、日本の飛行機が向こうへ行って、ともかく爆弾を落として戻ってくるときには、もう向こうの飛行機が、（日本の）航空母艦をぜんぶ沈めてるわけです²⁰⁾

ですから、帰ってきた飛行機は、航空母艦に降りられないわけです。で、あれでもって、日本の優秀な飛行機乗りは、みんな死んでしまったわけですねえ。あれから日本の形勢がすこしおかしくなってきたんでないかな——。

そのうちに、（海軍が占領していた）アッツ島が落ちて、あのキスカ島が撤退して——。（島で従軍していた）かれらは、もう、なにからなにまでみんな棄げて、ほんの着のみ着のままで、帰ってきました²¹⁾

父島・占守島——信号長として

（函館に勤して1年たって、ミッドウェー作戦失敗のあとの）17年7月に転勤命令がきまして、「第七根拠地隊²²⁾（の司令部）に命ず」てなったわけです。（司令部は）小笠原諸島の

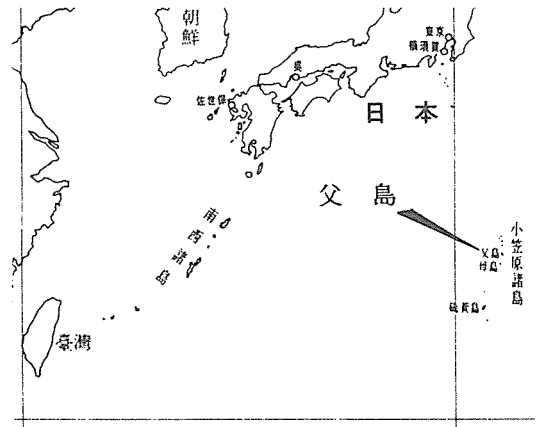


図3 第七根拠地帯のあった父島の位置。蠟山さんは、昭17.7～18.10まで信号員として在勤（『戦史叢書49・南東方面海軍作戦〈1〉』別冊付表の1部を転載）

父島にあったんです。（父島に行く前に）いちおう横須賀の海兵団に顔出しまして、そしたら、（仲間たちが）「三日ぐらいたてば、第二東洋丸って船が出るから、それに乗ったほうがいい」ていうんで、それに乗って父島に着いたわけです。

父島には、各分隊ごとに、バラック建てのちっちゃい建物がありましてね……（そこを訪ねていった）。父島の湾には、第七根拠地帯の海防艦が2隻、駆潜艦が6隻ぐらいいました。その船は、夕方になると毎日、交代交代で出航して、島の周辺を警備しているわけです。朝になると、（任務を終えて）帰ってくる。

司令部のところに、見張所がありまして、

20) 17年6月に、ミッドウェー海戦で「赤城」「加賀」「蒼龍」「飛龍」の4隻はすべて被爆した。被爆の様子については『戦史叢書 43・ミッドウェー海戦』（1971年、372頁以下）に詳しい。珊瑚海海戦とミッドウェー海戦により、日本海軍は保有航空母艦10隻のうち5隻を喪失したため、同年6月下旬より航空母艦の補充増勢計画に着手する（『戦史叢書 88』 前掲、16頁以下参照）。

21) 日本が西アリューシャン列島のアッツ島・キスカ島を占領したのは1942年6月初旬。アッツ島は43年5月19日～29日の日本軍の「万歳突撃」が最終攻撃となり失陥、この状態によって日本軍はキスカ島から撤退した。詳しくは『戦史叢書 29・北東方面海軍作戦』（1969年）を参照。

22) 根拠地帯は特設根拠地帯と特別根拠地帯に分かれている。蠟山さんのいう「第七根拠地帯」は、小笠原諸島海域の担当の特別根拠地帯である。なお、以下を参照。「海軍特別根拠地帯令（昭和14年10月19日内令第712号）により編成されるもので、作戦地その他所要の地に置き、艦隊または警備府に所属し所在地とその付近の警備・港務・通信に関することを掌り、必要に応じ艦船部隊の補給・工作・医務・衛生に関することを分掌し、これらの事項に関する渉外事項を掌る。司令部を置き、軍艦に類似の編成とし、副長、科長、分隊長、隊付を置いた。」（『年表』、348頁）

(私は)その見張所で、いつも当直してたわけです。昼間は手旗信号、夜は発光信号ですね。船からどんどんモールスで信号がきまして——(それを受けていた)。

そのころの父島は、とても平和でした。アメリカ人との合いの子なんかも、ずいぶん住んでまして、そういう人たちはカヌーに乗って、魚捕りに行くんですよ。なっかなか暑くてね——野菜なんかは、冬できるんですよ。正月ごろ、キュウリやナスが生ってね。夏はもう、毎日バンツ一つで、裸で、信号やりました。暑くて暑くて、水泳もずいぶんやりましたけど。 (父島には)18年の10月までいました。(滞在は)1年ちょっとですね。

函館を出るとき、武官から、「向こう(父島)へ着くと、まもなく下士官になるように申請してあるから」って(言われて)ね。それで、父島に着いて、3カ月ぐらいで、三等兵曹になったんです。(父島に1年と3カ月ほどいたあとで)18年の10月に転勤命令がきまして、こんどはいちばん北の果ての、千島の占守(シムシュ)島に——。(最初は)とにかく、(隊の準備を整えるために)「砲術学校に行け」っていわれて、そんなときはもう下士官ですから、(まず)横須賀の砲術学校²³⁾に来ました。

そんなときに、42防空隊と43防空隊のを、(海軍が)つくったわけです²⁴⁾私の同年兵の

やつが、(私に)

「どっちの方へ行く?(俺は)こっち(43防空隊)へ行く」

なんて(言って)ね、(打診してくる)。もう一人の(やつ)が、

「42防空隊なんて、死に防空隊で、(どうせ)玉砕するんだか知んね^(するかもしれないから)から、俺は42(防空隊は)、嫌だ。43にどうしても行きたい」

ってんですよ。それで、しょうがないから、私は42防空隊の信号長で行ったわけです。

(占守島へ行く)準備が整う前に、横須賀にある鎮守府文庫に行って、軍令部からの海図を受けてくるわけです。私の受けてきた海図は、そーっとみると、ほとんど北の方の海図なんですね。アッツ島だとか、キスカ島だとか、千島列島のね。もう片方の43(防空隊)の(海図)見たら、^{そと}外南洋のギルバート諸島付近の海ですね。——タラワ島だとか、マキ島だとかって。

そんなときに、アメリカ軍は、まだはるか先のフィリピンを逃げだして、ソロモン群島でゴタゴタやってたときですね。まだ、日本が負けるなんてことは、夢にも思っていないときでした。

占守島に、十二航空艦隊司令部てのがありまして、司令官が海軍中将・戸塚道太郎っていう人でね²⁵⁾そこにおおきな飛行場があっ

23) 1941年6月1日、横須賀鎮守府所属の術科学校の一つとして設置。術科学校には砲術学校のほかに、水雷学校・通信学校・航海学校・工機学校・工作学校・機雷学校・雷測学校・衛生学校・機関学校などが置かれていた(『年表』、522頁参照)。

24) 防空隊が海軍で編成されたのは、1942年12月5日で、最初の9隊は南東方面へ派遣された。編成隊の数は43年1月以降に逐次増加したが、第42防空隊は米軍がアリューシャン群島へ来攻直後の同年5月15日付で千島へ派遣された(『戦史叢書88』、458頁参照)。

25) 「第12航空艦隊」は、1943年5月18日に新設・編成され、同年8月5日北東方面艦隊に、44年12月5日に聯合艦隊に編入された。主として北東方面作戦を担当した。なお、戸塚道太郎は横須賀鎮守府第11聯合航空隊司令官をつとめた(『年表』525頁、529頁、『戦史叢書29』166頁参照)。

て、……。私たちは、どこに連れて（行）かれるのかと思ったら、水上航空機の基地がある別飛沼^{ベツトビ}っていうところに——。（そこには）フロート〔浮舟〕のついている水上機が、15機ぐらいいましたかね。アメリカの飛行機が、まず、かならずこっちの飛行機を狙ってくるだろう、ってんで、水上機の基地を囲むようにして、12 匁^{サンチ} 高射砲、25 ミリ機銃の2連装のやつ、それから13 ミリ機銃を、山に配置したんですよ。

それで、横須賀出るときに、弾を二千発積んでったんですけど、「当たんなァ」って思うのは、一回だけでしたね。

（シムシュ島では）毎日、空襲でねえ。

向こうの人（アメリカ軍）は、計器類が進んでるから、（飛行機が）キスカならキスカを出発すれば、あと何時何分に占守島の上に着くって——（いわれるほど正確だ）。あとは、昼寝してたんだそうですね。霧だとか吹雪だとか、ぜんぜん（敵の基地が）見えない日にも、ちゃんと来て、目標物に爆弾落としてくれますから。

（基地には）大砲は八門しかないものですから、偽装砲って大砲を木でつくって、山のあっちこっちに置いたんですよ。

そしたら、そんなとこは見向きもしないで、本物の大砲めがけて、爆弾落して——。

こんどは、「（偽装砲では）木製だから電波に通らねェんじゃないか」なんて——。それで空缶^{ひら}を平たくして、その木製の大砲のま

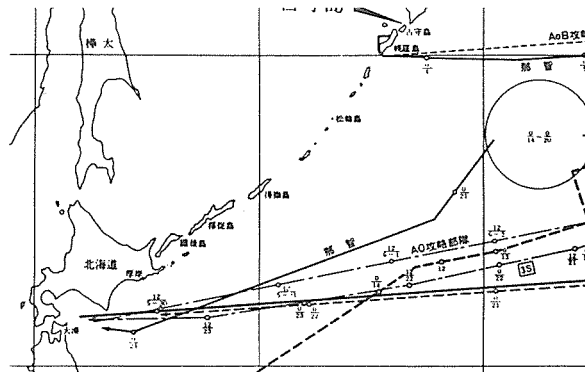


図4 第12航空艦隊司令部のあった占守島の位置。蠟山さんは、昭18.10~20.3まで第42防空隊の信号長として占守島に滞在（『戦史叢書29・北東方面海軍作戦』別冊付表より1部転載）

わりにやったり、トタンを貼ったりしたけど、さっぱり効き目はなかったですね。

ある夜の大空襲のこと——。（敵の）焼夷弾が、原っぱのほうに落ちましてね。（その原っぱの）地下に、弾薬庫がつくってあるんです。原っぱのところは、見わたすかぎり火災でしょう——。その下が弾薬庫で、へたをすれば島もろとも吹っとんじやう、てんでね。いままで大砲撃ってたのも、機関銃撃ってたのも、みんなやめて、

「火を消せー、火を消せー」

ってね。とにかく、スコップで火を叩いたりして、あの焼夷弾でやつが、また、消えないんですよ。それで、土をかぶせたりしてね。上では（敵の）飛行機が、ブンブンまわってて、機銃（を）撃つし、爆弾を落とすし……。

隊長は、

「そんなことかまわねェで、火消せー、火消せー」って。見わたすかぎり火災で、明るくなっちゃいますから、向こうから見れば、もう、

なお、占守島については『戦史叢書29』（前掲）のなかに「北東方面の兵要地誌の概要」として、以下のように紹介されている。「約11 軒の占守海峡を隔ててカムチャツカ半島に対し、長さ約30 軒、最大幅20 軒であって高山なく、階段上の丘が起伏している。幌筈海峡にある片岡湾は最も早く開けた所で、明治17 年土人の居住地であった。同湾は小形船舶の泊地に過ぎないが、陸上は平地が広く漁業の根拠地で、太平洋漁業株式会社経営の重油槽（容量1,000 屯）がある」（18 頁）。

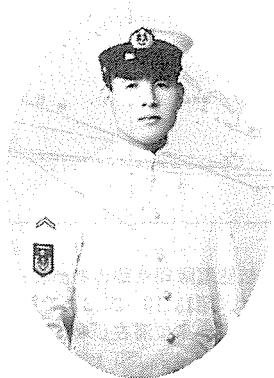


写真5 横須賀海兵団第42防空隊の信号員の頃
(1944年9月)

まる見えなんですね。

そんで、朝までかかって、火を消し止めたんですよ。(落ちた焼夷弾を)見たところ、焼夷弾が束になって、上から落ちてくるとき、途中でパーッと散らばる仕掛けになってるんです。なんかのぐあいが悪くて、そのまま束で、バサ、と落ちてるのもありましてね。それをみんな拾ってきてそのなかの油脂を燃料に使いましたけど——。

千島は、ぜんぶ穴ぐらのなかの生活です。建物は、地下を掘りまして、地面の下に組み立てて、屋根の上は芝生をかぶせて、ストーブの煙だけ、チョコッと出てるように。

どこへ行くのも、みんな地下の道路を掘ったわけです。屋根をかぶせてあるから、どんな吹雪のときでも(好都合)、当直を交代するとかなんとかってときも、ぜーんぶ地面のなかを、トンネルみたいに通っていくわけですね。

千島の吹雪ってのは、また、ものすごいんですよ。陸軍の兵隊が遭難したり、ずいぶん(私も)捜索隊で、(その一員として)出たことありました。

いちどなんか、私が飛行場をずーっと越え

た遠くの司令部へ行って、それで、お昼を食べてその帰りに、あっという間に気候が変わっちゃったんです。(あるときは)徴用の工員が、飛行場を越えて宿舎まで行く間に、5人ぐらい死んでしまった(ことがある)ように、方角がわからなくなっちゃうんですね。

冬は、もう1時か2時になれば、もう日が暮れてしまうんです。途中で、ものすごい吹雪になったもんだから、吹雪のなかを、島の図面をしじゅう見たりして、目印を——(つけた)。島の状況を覚えるために、ずいぶん演習もしましたけどね。

吹雪でスキーはぜんぜん利かないものですから、スキーをかついで、トボトボトボトボ歩いて行って、「もう隊の近くだなあ」と思ったたら、「ピーッ、ピーッ」て音がするんです。「ああ、また遭難者が出てるのか」と思って、私は勘をはたらかして、そのまま隊の方に帰ったわけですね。

そしたら、隊長が、

「ああ、ご苦労さん」

っていったから、それで、私が、

「なんだか、遭難があったようだが、捜索隊が出てますね」

って言ったら、

「いや、信号長(蠟山さん、あなた)の捜索隊だ、(捜索隊を)すぐ呼び戻さなきゃだめだなー」

——なんてね。私は自信があったから、ちゃんと帰りましたが、吹雪に迷って、指がそっくりボロリととれちゃった、なんてのもありますね。耳がとれたのも、あるし——。

(占守島では)毎日、(敵の)飛行機とのあれ(交戦)で、二千発の大砲、たちまち撃ちつくしちゃったですよ。いちど飛行機を撃ち

落として、捕虜を連れてきて、蹴っとばしたり、殴ったり、「この野郎——」なんて——。

20年の3月ごろ、また転勤命令がきました。そのときは、内地では東京の大空襲〔20年3月10日〕だとか何とかって、（帰るにしても）千島へ連絡にくる船が沈められちゃって、ぜんぜん来ないんですよ。そのうち4月の月はじめに、特設砲艦の「快鳳丸」と輸送船の「大成丸」ってのが来たわけです。

快鳳丸はふつうの商船なんですけど、大砲なんか付けて、いちおう砲艦になってくるわけです。大成丸てのには、徴用工員だとか、陸軍の人とかが、乗っていききましたねえ。「兵隊は快鳳丸に乗ってくんた」って——。

千島ではもう、二冬越しました。日魯漁業²⁶⁾の番屋なんか、ありましたけど、人は誰もいない……（淋しいところ）、女の姿てのも、一度も見たことがないんですよ。「女は、司令部の犬だけだ」なんていったからね——（だから、人恋しくて、みんなで船が来るのを待っていた）。

快鳳丸に乗りこんだところ、そんなに（沢山の人は）乗れないんですよ。「寝るところがない」で——。みんなが「俺は乗って帰る」で（争うものだから）……、それで船の人が、「公平にじゃんけんして決めたらどうか」って——（いうので、そのとおりにした）。みんなが、なかなか譲らなかったんだけど——私は、じゃんけんで負けちゃったんですよ。

しょうがない、自分の持ち物を入れた衣い膏こうをかついで、8キロぐらいある道を、トボトボ

トボ……。それで隊へ戻ったら、隊長が、「なんだ、信号長！ 幽霊じゃねえだろうな」

「いや、あの一、（船に）乗りきれないで、返されちゃいました」

「そんなこといわねえで、しゃにむに乗れば良かったじゃねえか」

「いや、じゃんけんで、負けちゃったんですよ」

「ああ、そうか。そのうちに、またなんとかなるだろう」

——ってね。（ところが）その船が出航して、3日目——。その2隻とも魚雷で、ひとり残らず、ぜんぶ死んでしまった、ていう無線が入ったんです。だから、これに乗っていたら、もうあの世へ行っちゃったんですよけどね。

（私は）悪運だけは、強いわけですねえ。

滋賀航空隊と終戦

それからしばらくたって、（昭和20年の）4月25日ころですか。やっと海防艦の「福江」って船がきて、それに乗せてくれるってんでね。

（私も）船の人（乗組員）と同じように、艦橋で見張りに立ちましてね。やっぱり（前の快鳳丸なんかも、そうだったように）、潜水艦を発見して、（それが）爆雷を投射するし、大砲を撃つし……。なんだかんだやって（応戦してやっと）大湊（港）に入港したわけです。船を降りるとき、ウイスキーだとか、いろいろもらってね。

それで、こんど行くところは、725航空隊って。（それが）どこにあるか、わかりませんで

26) 日魯漁業株式会社。1906(明治39)年に、平塚常次郎と堤清六が新潟県三条町に設立した堤商會が前身。1912(大正1)年に西カムチャツカ・オルゼナヤに缶詰工場を設立し、函館に事務所を置いた。1914年3月、函館台場町に堤商會缶詰工場設立、旧日魯漁業を発足させた。現在の日魯漁業は、昭和7年に北洋合同漁業と合併して設立された（『北海道大百科事典』下巻 北海道新聞社、1981年、994頁参照）。

……。 (聞いてみ) たら、

「横須賀の海兵団で、いま航空隊を編成してる。信号長、70 人ばかり兵隊が集まってるから、それを引率して、琵琶湖のそばの滋賀航空隊まで行ってくれ」と。

それで横須賀で人員を掌握して、横須賀から出て大船駅で乗り換えて、東海道線を——まあ、(そのときも)空襲、空襲でねえ。そのたびに(汽車が)行ったら止まり、行ったら止まるでしょ——。そのたびに、退避で、汽車の下にもぐり込んだりねえ。

それで、いまみたいに特急だとか急行じゃないから、静岡まで行ったら、食料なんにもなくなっちゃったんですよ。静岡の市役所へ行って、「70 人もいるんだから、なにか食べ物を頼む」って——。それで、乾パンを一箱もらってきましてね、汽車んなかで乾パン食べながら……(目的地へ向かった)。途中でも、豊原だとかの駅も、かたちがないように、爆撃でなくなっちゃって。汽車の窓から見れば、改札んとこに縄張って、野原のところを(改札口にして)切符切って乗せたりね。

それで、ともかく、かろうじて大津で降りて、乗り換えて、滋賀の航空隊に行きましたか……。

そしたら、隊は特攻隊だっていうんです。隊は、比叡山の山のとっぺんなんです。それで、ケーブルカーに乗って山の上へ行ったら、いま隊をつくるんで、比叡山の山の店屋さんとかなんとかって人が、泡くって店じまいしてね。ケーブルカーは、台(の部分)だけ残して、上はぜんぶ取っ払って、そこに飛行機

が載る台を(改造して)つくりましてね。それで、山のふもとのところから、「デリック」ってやつ〔起重機〕で飛行機を吊り上げて、その台に載せて山の上まで行くわけです。

飛行機は、燃料なしで、ぜんぶ爆弾詰めてんです。車輪(も)なし。海軍では、むかしから車輪なしの飛行機を、「カタパルト」っての〔飛行機射出装置〕で、圧搾空気です。と打ち出す(方)式なんですね。もしアメリカの機動部隊が近づいてきたら、その爆弾を詰めてある飛行機を、一機ずつ空気で打ち出して、それで、燃料はないですけどその勢いで、空中に6分間ぐらい……(滞在し続ける)。

その間に、近づいた航空母艦にぶつかる、あるいは戦艦にぶつかる。(というぐあい、その威力を)「一発轟沈^{こうちん}」どこ(ろ)でなく、「一発必沈」だなんていったんですけれども、ものすごい威力があるってんですね。

司令官がよくいってましたけど、

「大東亜戦争の結末は、本隊(725 隊)でつける」

なんてね。

「日本のまわりに(敵の)機動部隊が、いかに(たくさん)来ても撃沈する!」

って——。この比叡山が司令部で、紀州の田辺、伊勢の朝熊山、筑波山、ケーブルカーのあるその山の上に、みんな(傘下の)基地をつくって(軍を組織してい)たんです。

私の(通信関係の)隊の(司令部)は、楠公坊^{こうぼう}って坊さんが修業する根本中堂^{なん}27) にありましてね。天台宗の修業する坊さんの部屋ね。(そこに)海軍の兵隊が入って……(泊まっ

27) 北叡山延暦寺の本堂。788(延暦7)年に最澄が桓武天皇のために創建した一乗止観院が前身である。現在の本堂は、1660(寛永17)年に再建されたもので、天台宗本堂の代表的なものとされている(『日本歴史大辞典』河出書房新社、1964年など参照)。

ていた)。(その)寝ているとこ(部屋)の枕もとには、仏様がいっぱいなんですよ——。その仏像をながめながら寝たりしてたんです。

本隊はフィリピンあたりでの戦争で、親子飛行機ってのが使われたんです。一式陸攻っていう大きい攻撃機(を親飛行機として、その下に、戦闘機の古いのを(子飛行機として)吊り下げて、(敵の飛行機が)近づいたら、それを放してやって、向こうへぶつつくって(考えで)ね。ところが、いくら大きな一式陸攻の「いも虫」っていわれた攻撃機でも、1機(を)下にぶらさげてみれば、親のほうが身うごきできないんです。それで、たしか、「神雷」なんていった攻撃機なんか、フィリピンのそばに行かないうちに、向こうの戦闘機に落されちゃうんですね。

(そんな経験を知ってるので)「これじゃ、うまくいかない」てんで、こんどは落されないように、(攻撃隊を)陸上にもってきたんです。アメリカ軍がかならず日本に、機動部隊で上陸してくるにちがいないって、……。それで、それに備えて——。

空襲は、ずいぶん受けましたけどね。山の上にいるときは、木のなかですから、空襲は受けなかったですけど、(山の)下の滋賀航空隊のほう(司令部)に行ったときに、空襲でもう、機銃射撃で(襲われて)、下水のところに這いつくばったりね。その点、飛行機乗りは、平気で、(空襲のときでも)上向いてんです。

「下向いたって、上向いたって、当たるときは当たる」

なんてね。(上向いたままで、平気で)

「あー、これで(敵は)行っちゃった——」
なんてね。

それで、(さきほど話したように)着々と(隊

や射出台を)整えて、

「さあ、機動部隊、来い!」

——って(構えている)ところで、突然の、戦争終結の(宣言がなされたことを知らされた)——。

それで、私ら、比叡山の山を巡回して帰ってきたら、(せっかく構築した射出台を)1回も使わないうちに、

「戦争、終わった——」

「まさか、そんなことあるか!」

って、…(問答して)いるうちに、

「いや、(ほんとのことだ)戦争終わっちゃったんだ」って——。それで司令官(の)とこに行ったら、

「終わったの、ほんとうだ。これからどうする?」

「どうするったって、家(群馬の故郷)へ帰るしかないでしょう」。

第2章 造船業の職場と人間関係

——綱具工場を中心として——

1. 綱具工場と造船足場

結婚から入職まで

〔蠟山さんが妻・満さんと結婚したのは、昭和20年6月22日のことである。二人が知り合った契機は、これより先の16年7月にさかのぼる。蠟山さんが函館の海軍武官府に在勤の頃である。この機縁があって、蠟山さんは函館船渠株式会社（後に函館ドック函館造船所）に入職することになるのであるから、蠟山さんの生活史にとって重要な事態であった。結婚に至った事情などについて、蠟山さんと奥さんはつぎのように語っている。〕

〔蠟山さん〕私たちは（武官府のあった金森ビルの）7階で、タイピストを募集したんです。そのときに、（家内が）第1号で（いちばん最初に）タイピストを志願してきたわけ——。そのあともう一人、聖保禄高等学校²⁸⁾を卒業した人が申し込んできたわけです。

それで、武官府付きてのが審査して、そのときに、どっち（の女性）採用するか、「聖保禄高校を卒業しているから、こっち（その人）の方がいいんじゃないですか」なんて……（言ったのがそのまま通って今の家内に対して）、私

がハガキに「採内相成らず」って書いて出したの。そのときに、まさか自分の家内になるとは、夢にも思わなかったですね。

〔妻〕「（函館市内の）末広町に、西堀ってタイピスト専門学校があったんですよ。武官府で（タイピストを）募集してるからって（応募してみた）……。だけどやはり、秘密を守る（必要がある）、そういう武官府の都合（もあるの）で、（審査を通るのは）難しいんですよね。

うちの妹が、その金森ビルの〔6階〕食堂に勤めてたんです。（蠟山さんをはじめ）武官はみんな、函館はじめてでしたもので、ぜんぜん寝泊りする準備がないんですよ。函館の町に知人もおりませんから、その（武官府の宿泊）設備ができるまで、一時部屋を借りるのに（どこか適当な間借りができないかと）、食堂に勤めるかたに、頼んだんです。そのとき、うちの妹が世話好きで、家〔函館元町にある私の実家〕の2階を一時貸したわけですよ、うちのお父さん（蠟山さん）に——。

そこは、ただ寝るだけ。（武官府まで）すぐ近いですし、（金森ビルのなかに）寝泊りの設備ができるまで借してくれっていうので、うちの妹がつれてきたわけですよ。で、うちの母親と（蠟山さんが）すごく仲よくなって、

28) 旧聖保禄女学校。現在の函館白百合学園高等学校の前身で、1878（明治11）年フランスのシャトル聖パウロ修道女会の修道女が同市元町に施療院とともに開設、1929（昭和4）年に聖保禄女学校に昇格した（『北海道大百科事典』下巻、前掲、385頁参照）。

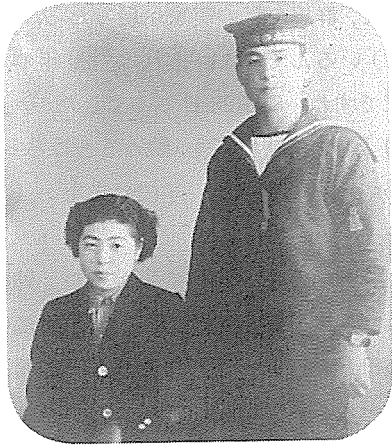


写真6 函館海軍武官府の頃、婚約者の満さんと「今こそ命下ル…勇躍征途ニ就ク前夜撮影」とある(1942. 7. 14)。翌日に第七特別根拠地隊(父島)に向かった。

(蠟山さんを)気にいりまして、それが縁でした。

私は(結婚話がすすんでいたことは)知らないんですけど、本人とうちの母とで決めて、私のお友だちが仲人みたいになって、17年の7月に、ほんの真似ごと、杯だけ(で)ちょっと(かたちだけで)、(着るものも)ふだんの格好で……(結婚の約束だけ交した)。

約束してつぎの日(の7月15日)、(蠟山さんは)転勤命令かかって戦地へ行っちゃったんですよ。小笠原〔群島、父島〕へ行ったり、小さな島を転々と行って、最後に北千島の占守島に行っただすね。それで20年の6月まで、ずーっと離れてましたでしょ。6月に横須賀に転勤になってきたんですね。それで、こんど私が横須賀に行ったんです。

横須賀に、お父さんの親戚のかたがいるんです。馬場さん、て。せっかく(結婚の)約束しても戦時中で夫婦のあれ(情交)もなく、あれ(蠟山さん)が可愛そうだから、私を(横須賀へ)呼んだらっていうんですよ。私は会

社に勤めてたんですけど、会社を辞めて、20年の6月に横須賀に行ったんです。ちょうど会社の社長さんが、東京の本社に行くというので、いっしょにつれてってくれましてね。」

〔蠟山さん〕ずっと離れてたからね——。6月20日、ただ(結婚の)約束(をした)だけで、家内が(横須賀へ)乗りこんできたんです。もう空襲の真最中でね。あの横浜の大空襲——。それで、こんどは(正式に)所帯をもったわけです。

〔妻〕「お父さんの親戚のかた〔馬場さん夫婦〕が、横須賀に家を一軒借りてくれまして、そこに住んだんですよ。所帯もったって(いっても)、瀬戸物はなく、なにもなし。(函館を出るときは)お茶碗から、お箸から、お鍋からね、ぜんぶリュックサックに(詰めて)、しょっていったんですよ。まな板とか、まな板ないから木の木端とナイフですよ。包丁なんて、ないですもんね。それから、貝に柄をつけたしゃもじ、お皿は、はたて貝の——。

だからもう、リュックサックのなかに、所帯道具のひとつ、ぜんぶ入ってたんですよ。横須賀のおじさんも、お婆さんも、私も初対面で、むこうもわかりませんから、その当時、胸のところに血液型(や名前・住所を書いた白いきれ)を、貼っていったんですね。

それから1週間かなん日かしたら、お父さんはすぐまた、比叡山に転勤になったのね。」

〔蠟山さん〕家内が横須賀へくるとわかったって、戦争中だし、外出できないし、(家内のことは)そのお婆さんに、よく頼んで……。

横須賀へは、もうアメリカ軍がぜんぶ進駐しちゃいましたからね。横須賀に入っちゃだめだって——。それでうちの家内は、ちょうど終戦のときに、私の生まれた群馬のほうへ

行ってたんです。

〔妻〕「群馬にいたんです。そこで終戦のあれ（放送）、天皇陛下のあれ（終戦の詔勅）を聴いたんです。

横須賀にいた親戚のおじさん、おばさんてかた（馬場夫婦は）、子供のいないかたなんです。そして、いろいろ（私のことを）世話をしてくれまして……。その人の親が、前橋に住んでたんです。終戦の1週間くらい前かしら、そこが爆撃されたんですよ。それで、（前橋の家にはその）母親と姉さんがいるもんでね、生きてるかどうか心配なので（馬場さん夫婦が）安否を案じて、前橋へ行きましてね。私もいっしょについて行ったんですよ。

で、私をお父さん（夫）の実家において、そのかたは、お母さんとお姉さんのいるところに行ったんです。そのあいだに、終戦のそれを聴いたんです。」

〔蠟山さん〕（兄弟では）私がいちばん先に、復員しましてね。（高崎へ帰るには）京都の駅から乗ったほうがいいんじゃないかってんで、トラックに荷物を載せて、私は助手台に乗って、京都の駅まで行きました。

それで、こんどはさあ、汽車は（混雑して）ものすごいでしょう——。荷物は京都の駅まで持って出たけれど、汽車に乗るときに、もう持ちきれないんですね。そんで、京都のところで持ってきたものを棄^すげる。そうすると、市民のひとが、それをシャカシャカ拾ってくる。まあ、なにが入ってるか（わからないのに）——。

横須賀には入っちゃだめだったので、名古屋で乗りかえて、中央本線で松本、長野をとって、それから信越線で高崎まできたんです。

それで、群馬の私の実家へ戻ったら、（家内がきて）いるんですよ。あれは、20年の8月の月末^{つきすえ}ですね、8月28日ころでしたか。

〔妻〕「群馬へ戻っても）勤めるところって、ないんですよ。農協か、学校の先生か（くらいで）……。」

〔蠟山さん〕うん、田舎ですからね。勤めるとすれば、みんな東京ですから。（函館にいる家内の母が）どうせ勤めるんだら、函館に勤めたらどうだっていうんですよ。私も、函館の街は気にいってましたしね。

〔妻〕「うちの母の知人で、元町に歯医者があったんですね。光銭先生って、うちといくらか親戚関係になってますけど——その先生がドック（会社）の偉い人をよく知っているんで、そのかたにお願いしてもらって……（会社を世話してもらうことになった）。」

〔蠟山さん〕（そのかたは）田中さん、資材課長の田中さん——。

〔妻〕「ドックは函館でいちばん大きかったですからね。海軍の出というので、大歓迎してね——。それで一回、（会社の）様子を二人で見にきたんですね。手紙だけでは、あれ（様子はわからない）ですからね。（昭和20年）10月に、二人で函館へ来て、いろいろ面接したり、話をしたりして、そこでもう（入社）決めて、改めて（函館へ引越すために）群馬へ戻ったんです。」

〔蠟山さん〕ドックへ行ったときは、「入ってくださいか」っていうから、

「入りますよ」って——。

「それじゃ、入社の手続きしときますからね」って。そのころは、ものすごく（労働者）を募集してたんですよ。いままでの徴用工だというのが、みんな辞めましたしね。それで、（会

社へ)行ったときは「すぐにでも入ってくれ」って——。

〔妻〕「うちのお父さんは、ほら、(海軍)信号長でね、高い所を平気であれ(昇降)するもんですから、船の関係のそういう高い所の(足場を組む)仕事を後でやることになったんですよ。」

〔蠟山さん)だけど、足場の仕事なんか、な

がく続かないと思いましたけどねえ。

命がけの……。

綱具工場

最初にドック〔当時は函館船渠株式会社²⁹⁾〕に行ったのが(昭和 20 年)12 月 10 日です。その日の朝、雪が降ってましてね。そのころは、会社の入場が 7 時半なんですよ。それぞ

29) わが国の近代造船業の発展は、造船業の景気変動傾向(注図 1)を規準にして、ほぼ 9 段階に分けて特徴づけることができる。蠟山さんが函館船渠株式会社(当時)に入職した時期は、太平洋戦争直後の第Ⅶ期の不況期である。以下に、わが国造船業の発展過程および函館船渠株式会社の展開過程を概観する。

〈わが国造船業の発展過程〉

○第Ⅰ期：勃興期(1853—1895 年頃)

わが国の近代造船業の勃興期は、旧幕府による大船建造禁止令の解除(1853・嘉永 6 年)から日清戦争(1894. 7—95. 4)の時期である。この時期に幕府は、海防体制の充実のため浦河造船所(1853 年)横須賀造船所(1865 年)長崎造船所(1887 年)を設置したほか、石川島造船所(1856 年・水戸藩経営)を修理工場とした。この時期には、わが国最初の鉄船・新潟丸(1871 年)が建造されたほか、三菱長崎造船所(1890 年)・川崎造船所(同)が建設され、鋼船時代に入って発展の基盤が築かれた。

○第Ⅱ期：自立期(1896—1914 年頃)

明治政府は日清戦争を直接の契機に造船業の保護・育成政策をとり、1896 年に造船奨励法および航海奨励法を導入した(1917 年廃止)。この政策を契機として、わが国の造船業は自立期に入ったとみてよい。この時期には、日露戦争(1904. 2—1905. 9)にも媒介されて、1907 年代には海軍・海運の艦船の供給部門としての性格を確立するに至った。

○第Ⅲ期：好況期〔1〕(1914—1918 年頃)

第 1 次世界大戦の時期であり、造船業はわが国の機械・重工業の最重要部門となったのみならず、世界経済に占める位置も、イギリスに次ぐ地位をドイツと競うようになった。

○第Ⅳ期：不況期〔1〕(1919—1925 年頃)

第 1 次大戦終結後は顕著な造船不況となり、需要は大幅に低下した。

○第Ⅴ期：不安定期(1925—1940 年頃)

1920 年代の後半からは大戦後の不況を克服して回復に転じ、とくに 30 年代に入ってから、戦時経済体制の一環として、船舶改善助成施策(1932 年)による保護政策が導入され、活況を呈し始めた。しかし、その後の 30 年代恐慌によって再び発展を阻害され、総じて不安定な 1 時期を経過した。

○第Ⅵ期：好況期〔2〕(1940—1944 年頃)

太平洋戦争の時期(1941. 12—45. 9)は再び好況期となり、建造能力が飛躍的に拡張した。

○第Ⅶ期：不況期〔2〕(1945—1950 年頃)

第 2 次世界大戦後は極端な不況期を経験した。この時期に、占領政策による造船制限措置がとられた。

○第Ⅷ期：好況期〔3〕(1950—1973 年頃)

1948 年以降は、計画造船政策の導入によって戦後の再建が図られた。この再建策は大戦での船舶喪失や海運資本の衰退を背景とするほかに、民間部門での自主再建能力が失われたことによるものである。それ以降の戦後造船業は、朝鮮戦争(1950. 6—53. 7)後の不況およびスエズ運河再開通後に一時的後退はあったとはいえ、過去の景気変動の中で長期かつ飛躍的な好況期を画した。

それで、あの重たいチェンブロック〔巻上機〕で、あの重量物を吊りあげるチェンブロックでのが、いまは3トンのチェンブロックでも、一人で楽にポッとかついでいけるんですけど、むかしは3トンどころでなく、1トン半でも2トンでも、こーんなでっかい輪っか〔チェンを巻く機械〕の重たいの、肩が痛くなるほど（テコ棒で）かついでね、船のエンジン場まで運んで。それでこんどは、エンジンのポ

— 102 —

ンブだとかそういうものにワイヤーをかけて、 ですよ。(私の入社と) 同じときに 20 人くら
 チェンブロックを巻いて持ちあげるんです。 い入ったんですが、1 年たらずで辞めた人が多
 まあまあ、半日で油だらけ、まっ黒くなった かったんですね。最後に残ったのは私と(海

〈函館船渠株式会社の成立と発展〉

函館船渠株式会社は、わが国の造船業が自立期に入った 1896(明治 29)年に、資本金 120 万円をもって設立された。同社の設立契機は、函館財界の平田文右衛門・渡辺熊四郎・今井市右衛門・平塚時蔵が中心となって 1879(明治 11)年から展開した造船所設置請願運動にまでさかのぼる。函館船渠株式会社の前身・函館製鉄器機製造所は、1881 年 2 月熊四郎によって設立され、1890 年 4 月に焼失したが、翌 91 年 1 月の再建とともに函館造船所と改称した。

函館船渠株式会社の創設目論書が北海道長官に提出されたのは、1892 年 1 月である。同社は、その後の請願運動を経て 96 年 2 月に設立された。同社は翌 97 年 4 月に函館造船所を買収し、これを分工場として引継いでいる。同社の創設は、造船・航海両奨励法の制定時と同時期であり、この時期に乾船渠戸締船(1902. 1)および船渠建設工事を完成(1903 年)させて経営の基盤を築いた。

同社は第 1 次世界大戦期間中の好況期に、新造船の建設に備えて鋳物工場を増築したのをはじめ(1917 年 5 月)、第 3 造船台を新設する(同 10 月)など諸設備の充実に努めた。また 1918 年には、資本金を 144 万円に増資した。第 1 次大戦後にわが国の造船業は需給の均衡を失し不況に陥ったが、函館船渠株式会社では大戦中における設備・工場の拡張を可能な限り差し控えたため、比較的順調にこの期を乗り切っている。また、1932 年の恐慌期に株式配当の無配となり不況は深刻化したが、陸上工事部門の受注によって経営の維持を図った。恐慌期を克服してからは、経営資金の拡充のために室蘭船渠株式会社を設立(1939. 10)したほかに、社内設備の充実に進めている。1940 年 3 月には室蘭船渠株式会社を合併・吸収し、資本金も 665 万円に増資した。

太平洋戦争の好況期(1941—1945 年)には、3 度にわたって資本金の増額が行われている。すなわち、1941 年 1 月には 1,333 万円に、1943 年 7 月には 3,000 万円、1945 年 1 月には 6,000 万円に増加している。この間に室蘭工場に 1 万排水トン船渠が完成したほか、小樽造船所の建設にあたって資本金負担とともに浮船渠を提供し、技術部門担当という条件でその実現に協力した。計画実現までにはいくつかの経緯があったが、最終的には同社の単独経営となり、1945 年 6 月に函館船渠株式会社小樽造船所として開業された。

同社は大战後の 1946 年 3 月に、旧海軍省より大湊旧海軍工廠の委託経営を任じられ、それを継承して同年 7 月に大湊造船所を開設した。これによって、函館・室蘭・小樽・大湊の 4 造船所を擁するものとなり、1949 年 6 月には資本金を 2 億 7 千万円に増資した。

1940 年代後半に入ると会社は、入渠船の大幅な減少遊休部門・福祉部門のスクラップ化などで不採算箇所を全社的に整理し、数次にわたる〈合理化〉に着手した。1950 年 7 月に大湊造船所、8 月に小樽工場を開鎖する事態となった。会社が労働組合に対して企業整備案を提供したのは、1950 年 3 月であり、この年の 9 月まで組合員のストライキが断続した。この労使紛争の過程では、小樽工場の閉鎖とならんで、室蘭造船所を室蘭製作所と改め、これを陸上部門のみに縮小している。また、同年 12 月に本社を東京に移転し、翌 51 年 8 月には「函館船渠株式会社」の社名を改めて、「函館ドック株式会社」とした。函館ドックが戦後の不況から立ち直った契機は、第 7 次前期計画造船の北海丸の竣工(1952 年)以降であり、室蘭製作所に新造船部門を再開したのは、1966 年 12 月である。

1970 年代に入ると同社は、超大型建造設備(30 万トン)の建設に着手し、73 年 9 月に稼働を開始したが、1973 年末の石油危機とその後の造船業の構造不況によって経営の危機に直面した。77 年 11 月、会社は組合に対して合理化内を正式に提示し、労使紛争は長期化した。79 年 1 月 30 日に会社と組合は「再建＝関係協定書」に調印した。同年 6 月、会社は 30 万トン船渠等主要設備を売却し、現在は来島グループの新会社「函館どつく」として経営の再建を図っている。[注 93]を併せ参照]。以下に、日本造船業の発展段階と函館船渠株式会社の動向を注表 1 として掲げる。

注表 1 日本造船業の発展段階と函館船渠株式会社の動向

時 期	日本の造船業の動向	函館船渠株式会社の動向
I 勃 興 期 1853 ～ 1895	1853 大船建造禁止令解除 浦河造船所(1853) 石川島造船 所(1856) 横須賀造船所(1865) 長崎造船所(1887) 三菱長崎造 船所(1890) 川崎造船所(1890) 設立。 1894. 7 日清戦争(～1895. 4)	1881. 2 函館製鉄器機製造所設立 1890. 4 同製造所焼失 1891. 1 同製造所再建 函館造船所と改称
II 自 立 期 1896 ～ 1914	1896 造船奨励法・航海奨励法 1904. 2 日露戦争(～1905.)	1896. 10 函館船渠株式会社(資本金120万 円)設立 1896. 12 東京出張所設置 1897. 4 函館造船所を買収 1899 本社を大町5番地から弁天町1番 地に移転 1902. 11 本社を弁天町88番地に移転 船渠築造工事完了 1903. 1 船渠戸締船完成 1903. 4 乾船渠完成 1903. 7 仮開業式
III 好 況 期 (1) 1914 ～ 1918	1914. 7 第1次世界大戦勃発 1918. 11 第1次世界大戦終結	1916. 7 最初的大型鋼船(千トン級)起工 1916. 12 就業規則・職工扶助規則制定 1918. 1 資本金を144万円に増資
IV 不 況 期 (1) 1919 ～ 1925	1923 燃料消費量の少ない最初のディー ゼル船(音戸丸)建造	1919. 9 仕上工場より出火、施盤・模型・ 鋳物工場を延焼 1920. 3 仕上・旋盤工場復旧新築 1920. 12 鋳物工場復旧完成 1921. 10 労働時間8時間制実施
V 不 安 定 期 1925 ～ 1940	1931. 9 満州事変 1932 船舶改善助成施策実施 1937. 7 優秀船舶建造助成施策実施 中日戦争	1927. 9 浮船渠完成(2.5千トン) 1927. 10 第2ドックハウス完成 1930. 4 旋盤工場を機械工場に、模型工場 を木材工場に改称 1930. 12 製鉄工場完成 1933. 1 銅工場・熔接工場完成 1939. 12 資本金665万円に増資 1940. 3 室蘭船渠株式会社(1938. 10創 立)を吸収合併

VI 好 況 期 (2) 1940 ～ 1944	1941. 12 太平洋戦争勃発	1941. 1 資本金1,333万円に増資 1941. 6 青年学校設置 1942. 9 室蘭工場に1万トン船渠 完成 1943. 7 資本金3,000万円に増資 1951. 1 資本金6,000万円に増資 1945. 6 函館船渠株式会社小樽造船所 開業
VII 不 況 期 (2) 1945 ～ 1950	1954. 9 太平洋戦争終結 1947. 5 計画造船政策導入 船舶公団設立 1949 第5次計画造船で外航用大型 船の新造開始 1950. 5 造船法公布 1950. 6 朝鮮戦争(～1953. 7)	1944. 10 第2乾船渠完成 1945. 12 従業員組合結成 1946. 3 旧海軍大湊工場の運営受託 1946. 4 労働組合函館船渠支部結成 (函館・室蘭・大湊・小樽) 1946. 7 大湊造船所開業 1947. 5 労働協約締結 1949. 6 資本金2億7千万円に増資 1950. 7 大湊造船所閉鎖 室蘭造船所を同製作所に改称 (陸機専門工場) 1950. 8 小樽工場閉鎖 1950. 12 本社を東京日本橋に移転
VIII 好 況 期 (3) 1950 ～ 1973	1954 第1次輸出ブーム 1956 日本造船業最高の174トンの建 造量を記録(世界第1位に) 1973 石油危機	1951. 8 社名を函館ドック株式会社に改称 1952. 3 第7次前期計画造船の北海丸起工 1956. 5 資本金5億4千万円に増資 1956. 9 函館ドック臨時工組合結成 1960. 9 仙台に東北営業所開設 1962. 4 資本金13億3,431万9千円に増資 1964. 10 第3船台・第2乾船渠延長 完全自動化 1966. 12 室蘭製作所(1950. 7室蘭造船所 改称)に新造船部門再開 1971. 6 超大型船建造設備建設(30万トン) に着手 1973. 3 同稼働開始
IX 不 況 期 (3) 1974 ～ 現在	1974 造船業の構造不況深刻化	1977. 8 下請目魯造船倒産 1977. 11 組合に合理化案提案 1978. 1 第1次希望退職者応募締切 1979. 1 「再建ニ関スル協定書」調印 1979. 6 30万トン船渠等主要設備売却 1984. 13 来島グループの新会社「函館どっ く」設立

軍帰りの)有馬定雄さん³⁰⁾の二人だけでしたね。

あのころは終戦のすぐ後なもので、地下足袋もないし、長靴もないし、なんにもないときだったすねえ。だから、しょうがない、当時はいままいに安全(管理)が、そんなにうるさくないときですから、海軍から履いてきた皮靴で仕事をしましたけどね。それで、作業服なんかは油でベタベタに、ドロドロになってきて、まあ、作業服は海軍でも着まし

たけど――。

で、しばらくはエンジン場の仕事なんかをしてたんですけど、私はその仕事が自分の(課せられた)本業とは思わないですね。

「(エンジン場での工事)は綱具(工場)のうちの(に属する)仕事だけど、いまここを手伝ってる(だけの話な)んで、そのうち親方(の松本さん)も出(出勤)してきて、1ドック[第1乾ドック³¹⁾]2ドック[第2乾ドック³²⁾]の戸船の係になる」

30) 有馬貞雄さんは、蠟山さんと同じく海軍の出身で同期の入社。綱具工場では重量物担当の組(伍長・山上留次郎)に配属された。1955年ごろ伍長、59年ごろ組長。1947(昭和22)年から蠟山さんとともに綱具工場の職場代議員となり、48年から組合の執行委員を連続3期つとめた。本章後段の「職場と労働災害」(56頁)の項で蠟山さんが口述しているように、1961年10月18日に転落事故により死亡した。

31) 第1乾船渠(1万トン)は、1903(明治36)年4月15日に完成したとされている。同社の最初の船渠建設は明治31年3月の埋立許可をうけて着手され、同年6月から締切工事を開始、32年8月に船渠掘削工事に移った。しかし、33年3月に至って1万トンまでの船舶修理に適するように船渠容積を変更すべく再設計することとなり、以下の曲折を経て完成する。

○明治33年6月26日の取締役会において設計変更を決議し、10,930余円の工費増額を計上した。

○同年8月8日から渠底基礎杭打工事に着手し、10月28日に完了した。

○34年3月20日から渠底コンクリート工事に着手した。

○同年4月20日に埋立工事竣工の3月31日を翌35年末まで延期すべき出願が許可された。しかるに、明治29年以来的の物価および賃金昂騰、函館造船所の買収(明30・4)、修船台の建設着工(明32・9)などの影響で、34年上半年期には資金難に陥った。

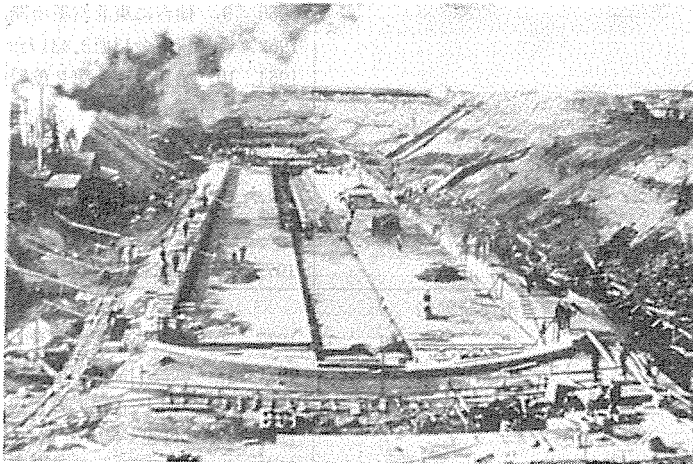


写真1 第1乾船渠の渠底ブロック敷設工事(1901年12月、千歳篇編『函館ドック五十年の回顧』道南の歴史研究協議会 1975年より転載)

って言うんです。

1 ドックのほうは、古くて、古くて、もう——。英国人がドック（会社）のなかへ（技術援助で）きて、組み立て（方を教え）たそうですね。それ以来、そのまま使っているわけでしょう。ですからもう、鉄板がずいぶんいたんでまして、（船を）修理するときっていうと、2 ドックのほうに入れるんです。（そんなわけだから）両方のドックで、お客さんの修理船を入れることできないでしょ。そこで、私がそれを受けもったときに、あんまりあちこちパイプは腐って穴があく、外板も穴があいたり、腐って——。ドック（会社）へ入ったときは、鉄板の（腐触した）部分を取り替えたり、パイ

プを取り替えたりして、もう、悪いと思うところはぜんぶ直したんですよ。

それで、直ったと思ったら、そのうちにそこ（の職場）とお別れで、戸船が、綱具（工場）の管轄でなくなったんですね。（綱具工場から分れた）塗装（工場）のほうの、ペンキ屋さんの管轄になっちゃったんです。そのころの綱具工場は、塗装工場——ペンキ屋さんも、（重量物の）運搬も、ぜんぶいっしょだったんです。あとで機構改革で、だんだん分かれていきましたけど……。

綱具ってのは、どういう（理由でそのような）名前をつけたんだか——。綱具らしい（仕事）っていえば、ワイヤーロープだとか、ふつ

○同年7月の第10回通常株主総会において、不足額14万余円を盛り込んだ予算調べが承認された。

○35年1月の第10回臨時株主総会において、上記決議に基づき20万円を日本勧業銀行から借入れ、船渠工事の完成を急ぐことになった。重役はこれをうけて、資金調達に努めたが、融資は8万円を得たにとどまった。

○同年3月に工程および工費月割支出額の再調査を行ったが、当初予算額との差額が生じ23万余円の不足増加が明らかになった。

○同年7月の第11回臨時株主総会において、海軍省工務監・石黒五十二による現地視察調査報告書および増資後の収支概算書を参考に供し、取締役一同は資金増額の善後策を次期後任取締役役に一任したい旨提案。重役改選の結果、取締役一同が再選された。

○同年8月13日の役員総会において、建設中の乾船渠を速成するために、30万円の資金不足額の借入れを決議したが、借入れは不調に終わった。

○同年9月4日の役員総会において、30万円の投資では営業収支の見込みを確定できないため、前議を取消し60万円を借入れて船渠を拡張することとした。

○同年11月5日の臨時株主総会で60万円借入れの決議を行い、かねて交渉していた安田銀行から融資を受けることになった。

○同年11月21日、船渠側2段目以上のブロック畳積・背積コンクリート工事竣工、11月30日船渠唧筒所ブロック工事竣工船渠渠口部落成。

○36年1月19日、イギリスに発注していた戸船を渠内で組立竣工。

○同年9月11日船渠唧筒所竣工。4月15日船渠建設工事完成。

○同年6月9日、渠口締切の1部を開切、翌10日満水。16日、戸船取付け。

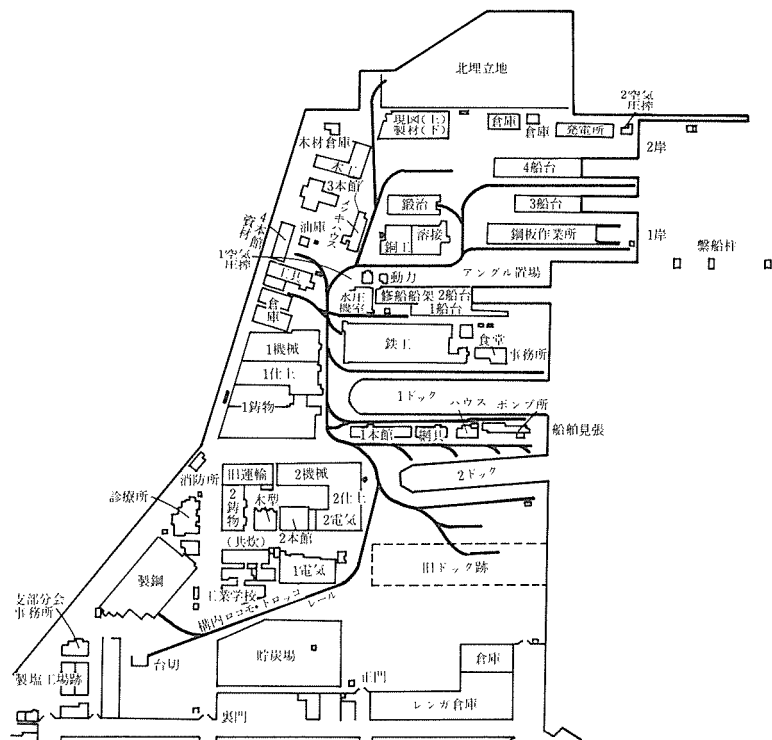
○同年6月17日から排水に着手し、唧筒の排水力および戸船の浮沈試験を行ない、19日排水完了。

○同年7月28日、船渠落成を機として、仮開業式を挙行了した。

（千歳 篤編『郷土読本・函館ドック五十年の回顧』 道南の歴史研究協議会、1975年、109頁以下参照）。

なお、当時の（第1）乾船渠は、長さ153.3m、幅25m、深さ8.8m。

32）第2乾船渠は1944（昭和19）年10月完成。長さ123m、幅は上部21.78m、下部20m、深さ6.8m（干潮面から盤面上面まで）。



のに、工場長っていう名前はふさわしくないって、後で主任——工場主任でなったわけです³⁴⁾。

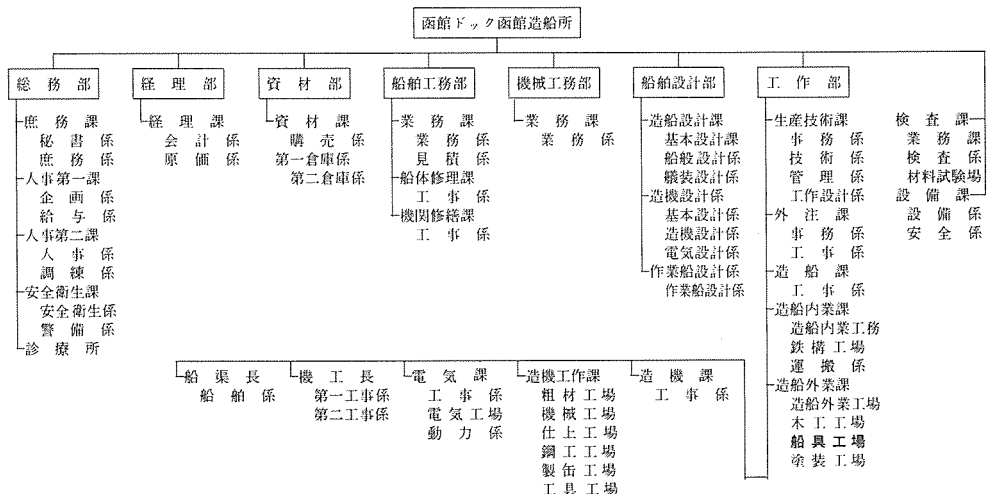
それから、現場の仕事をやる組長でのが3人ぐらいいましたかね。いまは、組長っていわないんです〔班長という〕。足場の組長って、なんだか暴力団みたいな感じを受けますけどね……。組長までが事務所（所属の職員）にはいるんです。その組長の下に伍長、ひとりの組長にたいして伍長が3人くらいいたんです。それで、その伍長でのが5、6人の部下をつれて仕事をしたわけです〔図6参照〕。

私が入社したときの伍長は、松本富作さんです。松本さん、こないだ死にましたけど、休暇いっぱい取る人でね。55歳の定年が、もう目のまえだったんです。（松本さんは）私といっしょに1年ぐらいいて、（その間）いろいろ教えてもらってね。「この戸船は、英国製のために、ふつうのバルブと違う」てことをね。ふつうのバルブは、締めるのに右にまわし

て、左にまわせば開かるんですけど、1ドックの戸船は、それが反対なんです。締めるのが左で、開けるのが右ですね。「これだけは、ぜったいに忘れないように」てね。

（松本さんは）おとなしい人だったですね。（それとくらべると）奥さんがやり手で、魚屋やったり、金もうけがうまいっていうんですかね。冬で寒いと思えば、魚の頭なんかで三平汁つくって、（函館）駅のところで、通りがかりの人に、一杯1円⁽²⁾だら1円で売って、（つまり）魚のクズを使って（金もうけするほど）、なかなかやり手だったんですよ。

昭和21年（のある日）に、松本さんの家の近所が20軒以上も焼けたんです——（市内の）松川町で。（松本さんと）会社でいっしょに仕事をして、むこうのほうに火があがる。ドックの岸壁から（その火事の）煙がすっかりみえるんですけど、「どこの火事だ」なんていいながら、ながめてたんです。松本さんの家は、



注図2 函館ドック函館造船所の組織機構（1967. 4. 1現在）

34) 1958(昭和33)年ごろに、工場長は工事主任となった。また、上記72年の機構改革とともに、工場主任は係長に、職長は作業長に、組長は班長と改称され、伍長の呼称は残った。

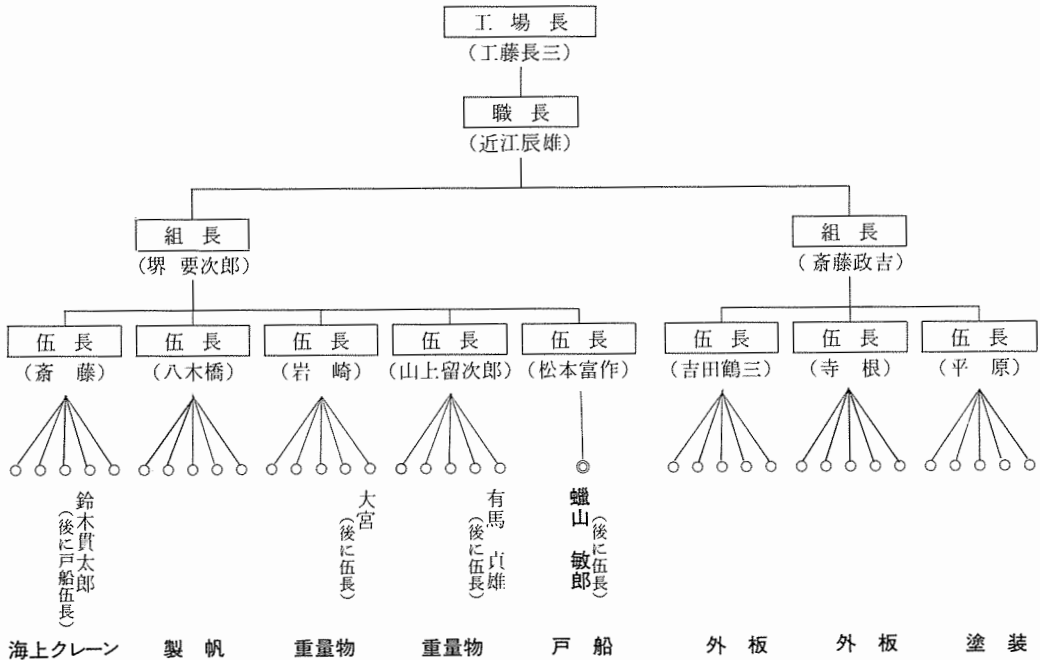


図6 網具工場の職場組織 (1945年)

奥さんは魚屋で働きにいったる、旦那もドックへ来てる、息子も勤めにいったる——。そのうちに、会社の事務員がとんできて、「松川町の火事で、松本さんの家が燃えてる」って(いうものだから)、急いで電車に乗って帰りましたね。帰ったって、もう(手おくれで)になにも残さず、まる焦げになっちゃって——。

(松本さんは)なかなか、子分思いでね。「きょう、残業だから」っていうと、「晩に腹がすくだろうから」って夕食券をもらってきて(くれて)ね。ドックでは、そのころ給食してたんですけど、残業(を)2時間すれば、夕食がでたんです。夕食たって、(茶碗のなかの)米なんかさがしたって、ないようなものですけどね。街にはかぼちゃぐらいしか食べものがない時代ですから、ずいぶんありがたかったんですけど、(給食では)豆粕みたいなご飯だったです。それで、帰りがけに夕食をたべて「食

べたらもう、仕事しなくていいから、帰りなさい」なんてね。

松本さんの下には、私しかいないんです。あの戸船の担当ですからね。

松本さんが定年になって、(そのあと)鈴木勘太郎て人がきましてね。その人もまた、おとなしい人で、網具の海上グレン[クレーン]に乗ってた人です。この人は(市内の)弥生町の人で、いろいろ話聞かして(もらったが、それによると)、戦争中にいろいろ苦労して、五銭、十銭と貯金して、二千円だかたまった、とかね。(鈴木さんは)「戦争終わって、やみ米を一斗ぐらい買ったら、なくなっちゃった」ってこぼしたり……。

そのころ組長には、荒い人もいましてねえ。頭から「バカヤロー!なんで(仕事)が)いままでもかかったんだ、なんていったり……。おおぜいの人間(がいるもの)だから、(なかに

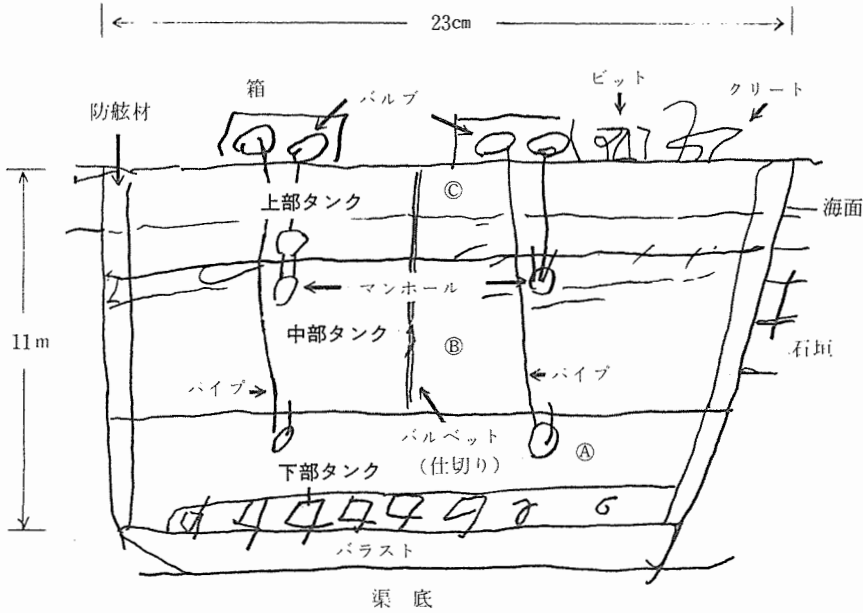


図7 戸船の構造

は) 質の悪いのもいましたね。鈴木さんは、使いかたは荒くなかったですね。鈴木さんも、あとで定年になりまして、そのあと、私が若い衆を使いながら、戸船を操ってたわけです³⁵⁾。若い衆に対して、私はまず怒ることはないですね。大きい声を出すことがないです。

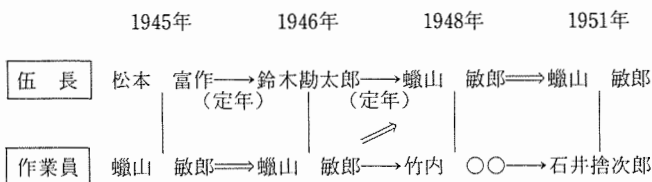
戸船

戸船〔扉船ともいう〕という(ドック門の)構造は、こういう……(図7のようなぐあいになっている)。バルブはここへ〔図を参照〕、ふつうの人が通るところへ、こう出ているわ

けです。ふだんは(バルブを傷めないように)箱をかぶせて、かこってますけど……。

これ(図のA)が、下のタンクですね。上部も二つ(のタンク部——図のB・C)に分かれていて——(各タンク部の水量によって、浮力調整ができるようになっている)。これは、なんかの調子で(戸船が)傾^{かし}がったときに、調整するんですけど……。上部タンクとこの(中部タンクとの)境は、私が要らないんじゃないかって言ったんですけどね。ここの境は、こういう〔図の位置参照〕マンホールになってるんです。(タンク内に注水するばあいは)

35) 蠟山さんの戸船時代の職場組織は、注図3のように変遷した。



ここ（のマンホールのところ）へ水を張れば、いやでも上部に入るんですね。

（乾ドックの本体は）こっち（舷側）が防舷材〔船体が損傷しないようにする保護材〕がついていて、こっち（側壁）はドック側と、ピタッと合ってるわけですね。両側が。ドックの（側壁には）石垣が、こう（図の右側のように）積んで（工事を施して）あるわけですね。陸地（の部分）がここ（石垣）へ、防舷材でピタッとついて——それで（乾ドック内に）水が止まるんですねえ。ふだん、海水はこのへん（図の海面位置）まできてるわけ。

（戸船の）下のタンクは、ふだん、（戸船に重みをつけるために）水を入れてあるんですけど、（修理船などの）船をドックから出すときは、その（下のタンクの）水をぜんぶ排水しましてね。排水して、軽くして——。同時に、中タンクと上部タンクに、水面まで水を張るわけですね。タンクの下のところ〔戸船の底〕には、コンクリートのバラスト〔船底に積載する砂礫またはコンクリート〕が、（ドックと海の水位がだいたい等しくなったとき、戸船が浮きあがるように）計算されて入ってるわけですね。

ドックの中が（海水で）いっぱいになれば、その（バラストの）重みと（上中タンクの）水の重みで（海水の圧力がなくなり、戸船が）スポッと浮くわけですね。浮くのも、いっぺんに浮くのではなく、ちょうどこの、上部タンクと中（タンク）の境ぐらいまでね。そうすると、浮いたぶんだけ（中、上部タンク内の）水面（位）が高くなりますから、バルブを開けてやると、このバルブが海側とドック側にあって、それで両方へ、いっぺんに流れ出すわけですね。

それで、この上部はぜんぶ空になる、（中部も）軽くなるから、だんだん浮いて（い）く、浮いてくとタンクの水は（海面と）平衡になるって理屈で、水は流れ出る、流れ出ると浮くってぐあいに、そういう理屈で浮きあがらして、（ドック門であった戸船が）船になるわけですね。

船になったら、この上にクリート〔錨型のつかみ機——図参照〕やビット〔軽船柱〕やついてますから、引き船がこれにロープをかけて（戸船を引っばっていくと、ドック門が）グーッと開いて……（ドック内の船が出るようになる）。それで、（戸船は、ドックの）入口付近の海に修理船などが（ドックに入るため待機して）いるばあいは、ロープをとってそれにつかまるんです。なにかのトラブルで（ドック内の）船が出るのが遅れたときは、2時間でも3時間でも……（船が出るのを待つ）。ドックのなかの船をランチがひき出すと、出口のところで、一隻（の）ランチが待っているわけですね——両側に待ってるわけですね。

ただ後ろに引っばっても、（船体が）どっかよそに当たるかも知れないんで、この（側型の）縁^{かじ}に当たらないようにして、ランチを頭につけて、引き出して沖へもっていくとか……（気をつけてやる）。それで、（そのランチは）こんどは代わりに修繕する船を持ってきて（ドックへ）入れてしまう。こんどは、（待機していた戸船が）ドックの入口のそばまで引っばってもらって、両方の（舷側）を（ドックの側壁のスレスレの所に）あわしたところで、下のタンクのバルブを開けて、まず水を張るわけですね。

下のタンクに水張ると、（戸船は）グーッと下がるわけですね。下がったところで、こん

ど、この(中)タンクに水を張り、それで(上部タンクの)ここ(海面の高さ)まで水張って、下まで沈めるんですね。

沈めても(波が荒れているときは)外の波でグラングラン、グラングランしてるんですけど、(ドック門を)締めると同時に、ポンプ所に「ゴヘー」で合図して³⁶⁾、すぐに乾ドックのなかの水を掻く(排水する)んです。そうすれば、1センチでも2センチでも水が減れば、(外の水圧に押されて、戸船がドック入口に)ピタッとついたきり、離れないんですね。そのときは、船が1メートルちょっとの長さの盤木に乗っかるわけですね。(少しでも)横にそれたら乗っかんなくなっちゃうんで、戸船の中央に糸で分銅を下げましてね、船のまん中をこの分銅で合わせるわけですね。

それで、戸船のそばの陸上の両端にビットがありますから、ここにワイヤーをかけて、両方のウインチでワイヤーを巻きつけてやるわけです。それで「船決め」という船を据える人が中央で見えて、船が右か左へ寄ったかなあと思うと、ウインチの方に合図して——。このワイヤーは、いつもピンと張ってまして、水がひけるにしたがって船はどんどん下がってきますから、ワイヤーがだんだん弛むから、しじゅうにらんでいて、目を離せば、このワイヤーが弛んで船がどっちへ行くかわかんないですから——両方に「巻け！」って合図の「ゴヘー」とかけるわけです。それで、このままドーッと下がって行って、下にある盤木にベタッとのがかるわけですね。

足場屋になってから、私の若い頃は重たい板なんかを中腰で持ったり、そうとう無茶な



写真7 戸船時代の蠟山さん(1947年頃)

ことしたでしょ。それで、まだ30代の若さだし、海軍ではマストのてんべんへしじゅう上がったり、ワイヤーにつかまって降りてきたり(していたのでドックへ来てからも)、船へ移るのにタラップなんか渡らないで、ワイヤーがあればつかまって船に上がったちゃったり、ずいぶん無茶やったもんですけど、課長連中に見つかり、「危ねえ、危ねえ」なんてね。

いちどは、海に浮かんでいる戸船の上から、丘にロープをとってやって、このロープにつかまって丘まで渡ったんです。お昼になって12時のサイレンは鳴るし、誰も迎えにきてくれないんですね。そこで、ロープをつたわって陸上に降りようとしているうちに、風で戸船がグーッと揺れたら、ロープがたるんで、寒中の海の中にズボリ入ったこともありましたが……。

足場の仕事

ドック(会社)に入って7年ぐらいで、「こんど、足場の伍長やってくれ」ってんです。新造船の足場、修理船の足場の(組む仕事)——。

36) 「ゴヘー」という合図は、ポンプを開くときの合図。ポンプを閉じるときは、「ストライキ」と言った。

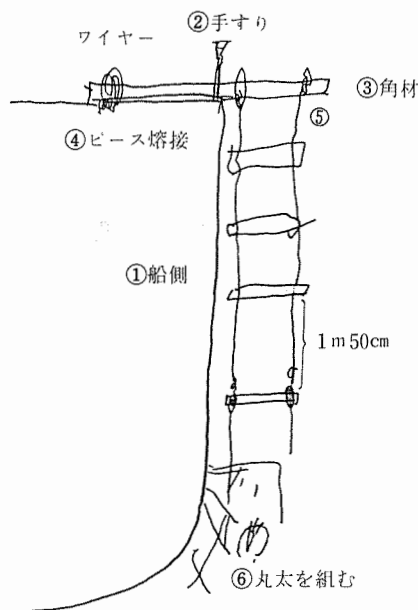


図8 ワイヤーを用いた足場

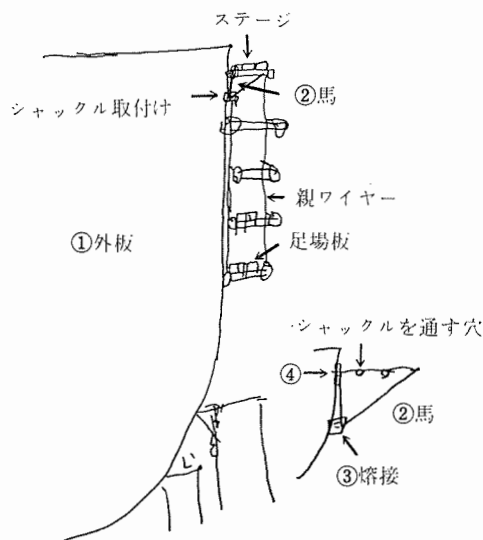


図9 足場馬の位置

はじめてだからね、大変だったんですよ。

戸船にいたときも、船の出入れのないときには、重量物に手伝いにいったり、なん回か足場の手伝いにいったんです。それで、あの高いところで足場を掛けるのを手伝ったりして、「足場の仕事って、ゆるくねえなあ、ちょっとうっかり手離せば、もうそれで命がなくなっちゃう——大変だなあ」

なんて思ってたなら、そのうちに自分にそれがまわってきましてね。事務所に呼ばれて、

「足場をやってもらうのは、あんたしかいない。どうしてもひとつ、がんばってくれないか」

なんて、おだてられたりなんかして、とうとうひき受けちゃったんですよ。

(私が担当する前の)むかしの足場は、これ〔図8-①〕が船側だとすると、ここ〔同②〕に手すり——ハンドレールがありまして、ここ〔同③〕へ角材を突き出しましてね。この

丸太を“ちょうだろ”っていうんですけど、その根元をビースてやつで熔接〔同④〕して、両側を留めるんですね。熔接して(その後で)、これをぜんぶワイヤーで縛るわけです。

そんで、ここ〔同⑤〕へチェーンをからげて、ドラッと下げるわけです。船の高さを見当つけてね。チェーンが1本で足りないったら、針金で2本つないでやったもんです。下の部〔同⑥〕は丸太を組んで(足場にし)、1尺5寸間隔にチェーンの穴を通して区分けするわけですね。それから、下から順番に板を渡していくわけです。

これでは、もう、不便でね。その頃は、私は正式の足場屋じゃなかったんです。手伝いに行ったことはありますがね……。それで、これだと手数ばかりかかるので、私が足場屋になってるときに、「なんとかいい方法はないだろうか」って、器具係といろいろ相談して、ワイヤーを使うようになったんです。

終戦後のときは、ドックでだいたい2,500トンか3,000トンくらいのD型の船³⁷⁾しか造らなかったんですが、こんどは計画造船で1万トンくらいの船を造ることになって³⁸⁾、(従来の方式では)重味が耐えられなくなったんです。何段も板を渡しますからね——。それで、あとから考えたのが“馬”なんです。チェーンなんかを下げてたんでは、とても足場がまに合わないってね…。

これが、船の外板ですね〔図9-①〕。このころは、船によっては中甲板は造らない船もあるけど、もとは荷物の関係で中甲板てのを造った船もあったんですが、それで、この外板で立って仕事ができるように、こういうアングル〔同②〕で、馬というものを作ったわけ——。

それで、外板の、船の船側にピースって留めるやつをつけて、この馬を7インチくらいのボルトでがっちり留めて、熔接するんですね。物を吊るときに、かならず熔接でピースってやつをくっ付けてもらうんですが、戦後(早々のころ)は満足にくっ付かないんですよ。腕が悪いんでなく、材質が悪いって言ってましたけど。足で蹴っとばせば、もげちゃうよ

うな——。前の熔接だったら、電気熔接の棒がくっついたと思えばすぐ離れちゃうとか下手でしたけど、熔接もだんだん強くなりましたからね。熔接がよくなってきたから、足場もワイヤーを使えるようになったわけです。ピースは、位置を測って、みんな地上で付けちゃうんです。

外板の上部は平らなところですけど、船がこういうぐあいには、だんだんカーブがついてるわけですね。そういうときは、馬のところに当てもの〔同③〕を熔接するんですよ。馬が水平になるようにね。それでワイヤーをシャックル〔図10〕ってやつで留めて、ズーッと下げるわけです。ワイヤーは12ミリ、あとで16ミリにしたんです。

下げたワイヤーは、親ワイヤーっていうんですね。それには、ぜんぶ、子ワイヤー〔図11〕を作って、親のなかにぜんぶねじって、くっつけちゃうわけですね。子ワイヤーの差し込みってのは、素人では難しいんですけどね。親は細いのを24本くらい束ねて1本のワイヤーになってるから、金^{かね}でできてるスパイクってやつを使いまして、ワイヤーのねじれてる間に入れて隙間をつくって、その寄り目

37) 「D型の船」とは、戦時標準型のD型船。トン数によって分類されるが、戦時標準船型は、もともと第2次世界大戦中に船舶の補充・増強を図るために、船体の形状・構造・装備を簡素化して統一し、大量生産を目的に建造されたもの。一般貨物船・鉱石船・油送船について標準船型が定められた。

38) 政府の計画造船政策は、1947(昭和22)年に導入された。政府は終戦直後、占領軍による抑制政策が緩和されたのを契機に、造船・鉄鋼・石炭・電力への重点的な融資を開始した。第2次大戦直後の造船業は、船主である海運業の船舶購入力が低かったため、長期低利の政府資金によって計画的に海運業を助成する必要があった。1947年から50年までの計画造船は船舶公団(1947・5設立)が復興金融公庫からの融資を受け、船舶公団と船主とによる共同発注という形で行われた。船は両者の共同所有とし、資金のうち70%の融資で、10年間に船主が公団から買い戻す方式である。1951年から54年までは、アメリカ対日援助見返資金、55年以降は日本開発銀行の融資で建造された。計画造船による需要創出は造船業にとっては間接助成であるが、市場の安定・拡大の効果は大きかったといわれる(小林好宏「造船」熊谷尚夫編『日本の産業組織I』中央公論社、1973年参照)。計画造船によって函館ドックが最初に受注した船は、日本海汽船株式会社の北海丸である。注43)参照。

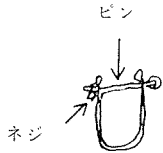


図10 シャックル

に子を入れるわけです。子ワイヤーの先を細く分けて、その1本目をよじれてるところに入れて、同じところに2本入らないように、つぎの寄り目のところにまた入れるわけです。それをだいたい4回くらい差し込むわけですね。この子ワイヤーに角材の^{さん}棧を両側に差し込んで、あとは足場板を2枚渡して、ステージをつくれればいいんです。いちばん上のステージは板を3枚くらい並べました。それで重味がつきますから、この重味で根元がピンと締まりますから、抜けないわけですね。1本のワイヤーで、(ステージは)4段になるんです。

下の方は、丸太を立てないで足場をつくったこともありました。私が足場屋になる前には、2,500トンか3,000トンの船ばかり造ってたんですけど、こんどは(計画造船に備えて)今でいう第3船台を直す工事があったんですよ³⁹⁾。第3船台は、船台に扉がなかったので、船台がゆるい傾斜で、海の中へスーッと入るわけですね。滑走台の上を——。で、こんどは、岸壁の間に扉をつくる工事をやったんですよ。その時に、丸太を一つも立てたらだめだっていうですよ。困っちゃいましてね——。板もだめ、パイプ足場もだめ、てんでしょ。それで、しょうがないから、若い衆に鉄工場

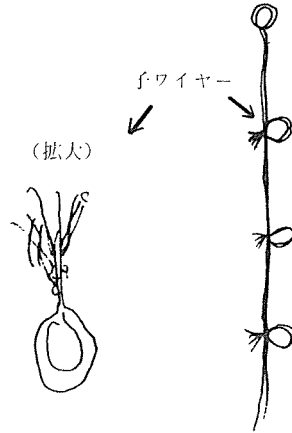


図11 子ワイヤー

に行って鉄板の古鉄のキレを拾って来させて、それを熔接しあいまして、馬をつくったんです。(足場の)いちばん下は、この足場馬をつけて、下の方には1本も丸太を立てないで足場をかけたこともありました。

これ以外に方法ないと思ってね。これは、みな私が考えたんです。

2. 計画造船への対応

第7次計画造船

そのうち、政府が造船所の不況を救うために、法律で計画造船てのを実施したんですね。それは、ふつうの注文をとってきた船より、優遇されたんです。

その計画造船を、なんとか函館に取ろうとってね。それには世論をおこすために、組合の執行部の千葉(理)さん⁴⁰⁾〔当時・執行委員〕といっしょに、札幌でビラまきもしたこ

39) 第3(号)船台の建造能力は43,700トンであったが、1965年4月に80,000トン級船の建造が可能となるように拡張された。

40) 千葉 理さんは電気係。1950年1月18日の組合大会で執行委員に選出され、53年6月から書記長を4期つとめた。

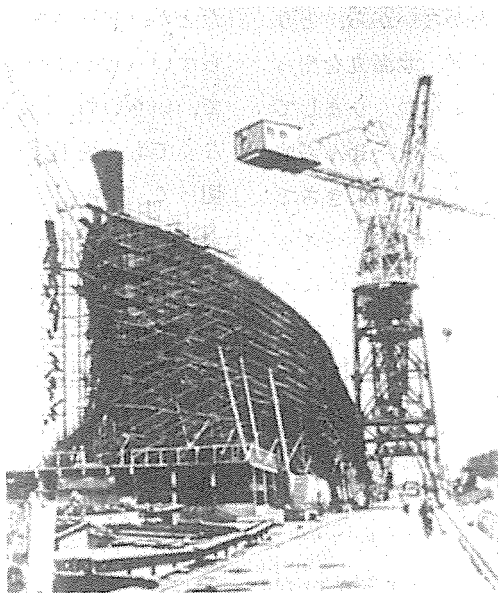


写真8 戦後新造船の鋼船船体組立の実景
(1951年頃, 千歳編『函館ドック
五十年の回顧』前掲, より転載)

とあるんですよ。函館を夜中の汽車で発って、朝に札幌に着いて……。それで、全道労協に顔を出して、手伝ってもらって。札幌のにぎやかなところで、計画造船をつくらせろってビラをまいたりしたんです⁴¹⁾

計画造船てのは、政治力がもの言うもんですからね。会社では函館出身の、自民〔由〕

党の田中〔元〕代議士⁴²⁾に交渉の先頭に立ってもらって——。

その第一隻目が北海丸で、次が聖山丸、それから富洋丸ってのもね——⁴³⁾

第7次の計画造船の北海丸では、ずいぶん苦勞したんですよ。いかんせん、1トン半しか吊れないクレーンしかないわけでしょ。ああ

41) 函館ドック労働組合（全日本造船機械労働組合函館ドック分会）では、1951（昭和26）年1月に、第7次計画造船受注運動を展開した。当時の野中富雄委員長らが政府機関へ陳情したほか、執行委員・職場代議員が中心となり、街頭で「計画造船を函館ドックに」と書いた印刷物を配付、署名活動を行った。

42) 田中 元代議士。1912（大正元）年函館市生まれ。函館中学、東京高等歯科医学校を卒業後、興亜院北京連絡部勤務。函館ミツワ商会社長、太平洋貿易社長を歴任。1949年に北海道第3区から衆議院議員に当選。当選2回で、自由党副幹事長をつとめた（『北海道大百科事典』下巻、前掲、51頁参照）。

43) 北海丸は第7次前期計画造船により、1951年5月24日に日本海汽船株式会社から受注の貨物船で、10,375.45トン。同年12月12日進水、52年3月11日引渡し。後出の写真11参照。

聖山丸は第7次後期計画造船により、1952年2月28日に起工。船主は宮地汽船株式会社の貨物船で、10,182.83トン。同年7月24日進水、12月3日引渡し。

富洋丸は東洋汽船株式会社から受注の貨物船で、9,961.77トン、1953年8月11日起工、同年11月30日進水、54年4月13日引渡し。

これらの大型船の建造を機に、同社は不況を克服したとされている。注72)を併せ参照。

いう大きな船は造ったことがないから、どうにもこうにもならないんです。北海丸をやっているとき、25トン・グリーンをつくりまして……。そうすれば、外板なんかは、ぜんぶ地上で溶接で組んで、20トンくらいの大きさを作ってから、それをグリーンで吊って、ベタッとくっつける式で、簡単にできるようになったんです。

北海丸のときには、船の鉄板の錆を落すサンド・ブラストとか、そういうものがなかったから、船をドックに入れて、足場の板の上にあがって、全面的に錆を落したことがあったんです。

北海丸が進水〔昭26.12.12〕して、聖山丸やるころ〔昭27.2起工〕には、50トン・グリーンがついて、足場なんかも、後になってから付けようもないから、できあがった鉄板に地上でぜんぶ付けちゃいましてね。板も3枚を各段ごとに束ねて、針金で仮りに軽く留めて、仮りに縛っという大きなグリーンでグーッと吊ってしまうでしょ。これが船の上に乗ると、すぐに、重ねてある板の針金をほだいて吊れば、バタッ、バタッ、広げると板が平らになって2枚ずつの足場になるわけです。それで、鉄板を、取付けると、鉄木^{てつぼく}という職場の人が、その鉄板をワイヤーで引っぱるわけです。引っぱると同時に、“長太郎”っという突っかえ棒で押して、倒さないようにするわけですね。

バルベツトなんかも、グリーンが大きくなってからは、50畳敷みたいなやつに足場をつけてまして、仮付けといって位置が決まれば、ぜんぶ溶接していくわけです。正式に溶接が終われば、鉄板はガスで切ってしまう。

だから、そのころは、仕事するのにガス屋

だとか、ビースをつける溶接屋とかが、かならずいっしょにやったんです。いまは合理化で、いちいち、「ガス屋、来い！」なんていわなくても、鉄工なら鉄工の者が自分でガスで切って、溶接できて、ひとりで何役もできるようにしなきゃ一人前じゃないっていう——。

足場の仕事というのは、最後まで追われるんです。船ができあがるまで、船台に乗かってるわけ。(足場に使う)中の板は、馬がいくつ、板がいくつってぐあい、ぜんぶ数えて——。足場だけで、板を外側が2,500枚、内側にも2,000枚くらい使ってるんですよ。それと、ワイヤーが何本って、その重量もぜんぶ計算して、設計のほうに出すわけです。足場を作るときは、一べんじゃないですからね。搭載する予定表をみて、今日はあれが搭載されるっていう順番ごとに計画をたててね。運輸に頼んで300枚とか500枚とか伝票出して、足場板を運んでもらうんです。

それで、いざ進水が9時って決まりますとね、朝1時間くらいはやく来て、足場バラシですよ。各職場で遅れている仕事なんかあるわけでしょ。それで(足場が)要らなくて終わったところから、順々に外していきますけど、相手側の仕事が終らないからバラせないんです。進水の飾りをやるったって、足場が要りますし……。もう、大変ですよ。(計画造船のときは)ずいぶん骨は折れましたけど、仕事は順調でしたね。

そのころは、進水すると、船主から金一封がでたんですよ。「何ドル出た」って、全従業員で分けて、進水祝金って、一人250円だとか、300円だとか——⁴⁴⁾しばらく進水祝金は続いたんですけど、そのうち、ぜんぜん出なくなっちゃいました。

パイプ足場

昭和 35 年ころから、ビデーっていう東京の会社⁴⁵⁾がパイプ足場のモデルにするといって、他のものをなんにも使わないで、船一隻をぜんぶパイプ足場一色でやってもらいたって来てね。函館ドックが、いちばん先に使い始めたんだか（どうか）——。

ビデーっていう会社では、船の新造船の足場は、パイプ足場で間にあうっていうし、丸太を一本も使わないで、パイプの足場をかけてもらいたって頼まれてね。

丸太は一本も使わないで、横に出す部分は、ぜんぶ金具で締めましてね。パイプ足場の一段の高さが 1 メートル 50 センチで、それで一枠を立てて、ぜんぶ挟み金具ってやつで留めて、ボルトでギュッと締めるんです。それで、パイプの先にピンを差し込みまして、その上に何段でも積みかさねられるわけです。2 万 5 千トンの船で 14 段くらい組むんですが、1 段だけヒョコッと立てとくと危いですから、何箇所かつないで組み立てるんですね。

それで、板を渡すわけです。俗にいうと、昔でいえば 12 尺板ですね。足場板の規格をそれに合わせると、端が 30 センチくらいずつ出るわけです。足場の基準で、板と板の組み合わせは、両方から 30 センチずつ出して重ねなきゃだめなんです。

パイプ足場を使い始めたのは、日本で函館ドックがいちばん最初くらいなんですね。ビデーって会社では、函館ドックの 2 万 5 千

トンの船を作っている写真——パイプ足場を組んだ写真を撮って、カタログの表紙にしていました。

新造船の 8 万トンぐらいの船になると、船台（の長さ）が足りないで終わりになっちゃうんですね。それで、足りないところは、コンクリートのブロックをならべまして、仮の船台を道路まで突きだしてつくるんです。人の歩いている頭の上に、船体が来てるんですよ。（船体の）下のほうは、パイプ足場をならべて……。

戸船のときは、そんなに苦労しなかったけど、足場のときはずいぶん苦労しましたね。

（伍長として）先頭になって重たい板をかついで、腰もなにもおかしくなっちゃって——。船でいちばん苦労するのは、船のデッキをずっと張ったあとで、その天井裏に全面的に足場をかけなきゃなんないんですね。グリーンで船のデッキまで足場板を乗せてもらって、天井から金具をつけて、ワイヤーを下げて、それでつぎつぎ板を渡していくんですけど、下見おろせば 15 メートルくらいある高さで、板一枚につかまって仕事しなきゃなんないですね。上の者は上の者で、板を中腰でもって、船のコーミングよあるところから、船のデッキ裏のなかに板を入れてるわけですね。船一隻で、表〔船の前の方〕より中⁴⁶⁾のほうによけい（板の数が）かかっているんですから——。

バルベツト〔職場での慣用語。正式にはバルクヘッド＝隔壁〕の足場をばらすときなん

44) 「祝金」は第 7 次計画造船の受注決定を祝って、1951 年 3 月 15 日に 500 円支給され、北海丸の進水式には、酒肴料として 500 円が支給された。

45) 会社名は「日本ビデー」。函館ドック分会の調査では、アメリカの外資系の会社でパイプ足場の専門会社。函館ドックでは 1956 年（昭和 31）年に、パイプ足場 200 組を購入したとされている。

46) 造船現場では船の前方を表（おもて）、後方を壱（とも）と呼んでいる。

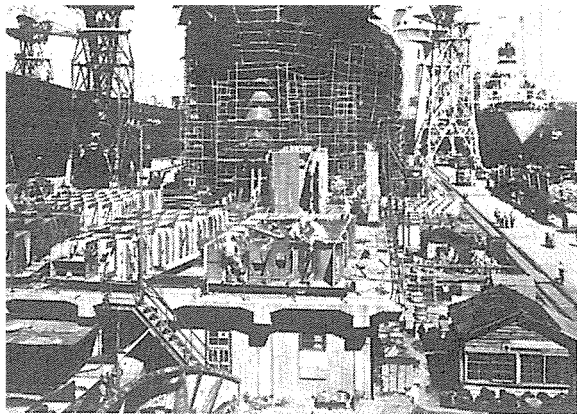


写真9 高度成長で大型船の建造が進む造船現場
(1966年頃)

かは、命がけでしたね。板ははじめのほうから順々にはずしていくんですが、いちばん上の馬の板だけ残すんです。板は針金で馬にとめてありますから、ボルトをもどしちゃうんです。板をちょっとゆると、ナットをはずしてあるんですから、ボルトがすっと抜けるわけです。それで、つぎの足場に移ってから、2枚の板を1枚に重ねて、ずーっとロープで降ろすわけです。そうしなければ、馬をはずせないんです。そのうちに、消防自動車のはしご車をヒントに考えて、高いところへずーっとあがっていけるようにして、その上に籠をつけたハシゴ車に乗ってボルトもどして、上からロープで受けさして降すっていう安全な方法をつくったんですけど……。

それから(辛かったのは)、冬の足場かけですね。手もなにも凍ってしまうような——。パイプ足場だから、困るわけですよ。前にいっぱい組んでいるパイプ足場をばらしていくときなんか、すべりますしね。そのころは命綱なんてあんまりいかなかったですから、じょうぶな足場馬のところにまわして命綱をとめておくとか、そういう命綱のとりようがないですよ。はずすときは、パイプ足場の板もなにもないところに、足をパイプのところに絡めて足場をもちあげるわけですね。ちょうど

左と右を同じ力でぐっと上げればピンが抜けるんですけど、ちょっと偏ったり、芯がまがったりすると、なかなか抜けなくて、あの高い所でひっばって——。まあ、若くなければできない仕事ですね。

現場は危険で、ヘルメットかぶってます。足場をずっと点検しながらたまにまた行ったときに、つぎの足場にあがろうとして、体をひよっとのだしたときに、船のデッキの上から鉄板のくずを岡(陸)に投げたのがある——投げたのか、落したのかわからないですけど、上にあがろうと思ったとたんヘルメットが切れたくらいに、ガーンと頭にきて、しばらくそこにしゃがんでしまったことありましたね。

それから修理船のときに、鉄鋼の下請けが、少しでも早くへっこんだ鉄板を取り替えるために、外はなんにも足場がかかってないから、船のなかからガスで切りはじめるんですが、その下にどうしてもパイプ足場を組み立てなきゃなんないんです。ガスで切った火が、ばらばら落ちてくるんですよ。上から火責めで、「待っててくれ」ったって、どんどん切りはじめるしね。鉄鋼の工事係は、どの鉄板をとり替えるって決めれば、(下請けの者は)すぐガス切りをはじめるし、工事係は早く足場をかけてくれっていうので、こっちはグリーンに頼んで足場をドックのなかに降ろして組み立てていく。足場かけるのに夢中になるときに、上からは火がぼうぼう落ちてくるんで…そんなこともありましたね。

その鉄板を切り取ったら、それを吊りあげて岡にあげるのは、重量物の仕事なんです。それで、鉄板のいいところに穴をあけてもらって、そこへ(クレーンで吊るために)シャックルをつけるんですね。切ってもなかなか

ずれないこともあって、そのときはドックのヘリから丸太で足場が倒れないようにするために突っぱりをかけるんですが、なかなか取れなくて、それが取れたときはダーンって反動がきて、丸太が折れることもあったですよ。

いまは辞めましたけど、伍長だった畠山っていうのが⁴⁷⁾ドックのなかに落ちたことがあったんです。鉄板を切り終ればボンと吹っとぶにきまってますから、(船の先端)の搔込の鉄板がとんでいかにないように、ロープでできた、滑車のついたテーブルってやつで押えていて、鉄板が切れたら少しずつ滑車をゆるめて、グレーンで少しずつ吊っていく。順調のやつは、グレーンでそのままスーッと吊れるんですけど、それをやって、畠山って人が7段の足場のうえで——6段で9メートルですけどね、「ちょっと、ゆるめろ」って合図しているうちに、ロープですから鉄板の切れたとこでこすれて、テーブルのロープが切れちゃったんですよ。足場は30センチくらい離れてますからね、その隙間でやってるうちに、鉄板がドーンと出てきたもんですから手が狂って10メートルくらいあるところからドックのなかに落ちてね。落いたところは、いまはぜんぶ埋めてしまったんですけど、そんなときは水がたまっている四角な升ってやつがあって、その泥水のなかにパチャーンと落ちて、骨折したこともあったですね。

ずいぶん、けが人はありましたね。

玉掛けとヘッド流し

そのほかに、私はグレーンの玉掛けをみて(監督して)たんですよ。

“玉掛け”っていうのは、グレーンなんかで物を吊り上げるときに、それにワイヤーをかける役目をいうんです。そのころは、今みたいにグレーンがたくさんなかったですけど、その玉掛けに人が配置されてんですね。(その人員が)休んだりすれば、しょうがないから、足場屋の若い衆からやりくりして、玉掛けに出したりね。

玉掛けが、今みたいに国家試験だっていうようになったのは、40年ごろですからね。それまでは誰でもきたんですけど、そのうちに国家試験以外の者は、玉掛けができなくなって……。足場屋のばあいも、足場技能者っていう資格をもらって、その仕事をするときには、かならずその資格をもった者が立ち合ってたんです。ズックの布で、札をつくりましてね。「足場責任者〇〇〇〇」って札をつけなきゃなんない——それが法律で決まったんですね。それで、みんなを講習に参加させて、試験をうけさせたりね。

玉掛けの仕事は、たとえば、クレーンのフックが上から下がってきますね〔図12-①〕。ここに品物〔同②〕があるとしますね。玉掛けの人は、この品物の重心がどこだっていうことみて、それで、ワイヤーをこう回して〔同③〕、ワイヤーが短かかったら足して、縛る。ワイヤーの先には、ぜんぶ輪っかをつくってありますから、両方の輪っかを揃えて、ひっかけてやるわけです。

それで、クレーンがずーっと下がってきて、物を吊ったら、

「ゴー」

で、合図するわけです。笛を持ってまして、

47) 畠山佐太郎さん。1972年の機構改革時に、重量物担当の久保田班長(旧組長)のもとで伍長をつとめた。

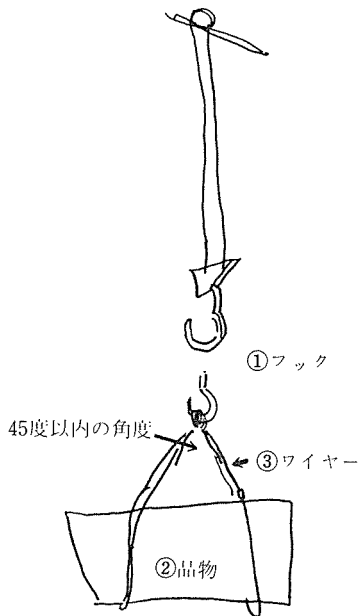


図12 玉掛け

「ピッ、ピッ、ピッ」

て、三つ吹けば「巻け！」という合図なんです。それから、

「ピッ、ピッ」たら、「下げる！」

「止めろ！」っていうときには、「ピッ、ピッ、ピッ、ピッ」で巻くのを止めるわけです。

まあ、日中は手旗信号を使って、旗でもって合図しますけど。旗を回せば巻くこと、下に下げれば、下げること——それを、上の方のクレーンの運転手が、しじゅう見ますからね。

綱具ってところは、依頼されて物を作るっていう職場でないんですね。例えば、もう昔の思い出話になりますけど、ヘッド流してあったんですよ。滑走台の——。北海丸とか聖山丸のころは、みんなヘッドでした。後から入ってきた若い人なら、ぜんぜん知らないんですけどね。

まず、ロート——鯨の脂ですかね、ドラム

かんに固く詰まっているロートを、大きな鍋んなかに入れて、120度ぐらいに沸かすんです。

時刻は、干潮で海の水がひけるときを目がけてやるもんですから、今晚10が干潮だ、なんていえば、ぜんぶ準備して、(干潮時を)待ってるんです。だいたい、前の日に、倉庫からヘッドの入っているドラム缶を10缶ぐらい受けてきまして、その他に炭火を10俵くらい。ほかに軟石けんだとか、白絞油だとかね。

船台は濡れてますから、「かんてき」という大きな、四角な火鉢みたいな箱を鉄板で作りまして、その中で炭火をおこして、それを行ったり来たり移動させて、冷えてる台をあっためるわけです。頭の上には(進水のため待機している)船があるんですよ。滑走台は2本ならぶんですけど、150メートルあるところを両方の2班に分かれて、炭火の箱で、行ったり来たりして、ぜんぶ乾かすんですよ。

それで、手でさわってみて、「あったまったな」というところまで、あっためるんですね。そんで、ほんのりしたとこで、

「ヘッド流し、用意！」

っていうんですね。ヘッド流しも、1回や2回じゃなくて、だいたい5回くらい重ねてやるんです。ヘッドを沸かす人、沸かしてるやつを運ぶ者、船台に流す人、みな分担がきまって、分業してやってるわけですね。それも綱具の担当で、綱具係の全員が出て、足りないくらいなんです。距離がありますから、その区間を1区、2区、3区に分けてやるわけですね。

それで、ヘッドを^{じょうろ}如雨露にいっぱい入れて、如雨露の先ちょっちはないんですけど——ザーッとヘッドを流していくわけです。船台の脇に

は炭火をがんがんおこして、どんどん沸かして溶かしたのを如雨露に入れて、グーッと流すんですけど、道中が長いもんですから、先の人の如雨露が降りていうと、すぐつぎの人がならんで下りていく、その人が終わると次がすぐ、そこから流していくってやり方ですね。リレー式で、それを両側で——。

流す温度も、ぜんぶ決まってるんです。第1回目は125度。沸かしてるところに温度計を入れて、その指導者がそれを見て、125度でなければ、よろしいっていわないんです。1回目がぜんぶ終わると、こんどは5度（温度を）落として120度のやつを、またずーと——そういうぐあいにして、まず4回流すんですね。

それで、5回目のやつはヘッドだけでなしに、ヘッドの中に白絞油を40パーセントぐらい混ぜて、それを撒くんですね。結局、ぜんぶで5回流して、こんどはドロドロの軟石けんを船の底にのせる上台うわだいの斜面にそって、順々に置いていくわけです。軟石けんは、ちょうど海草でできてるような、それで洗ったりすると、どろどろしてるけど、よく落ちるんですよ。その軟石けんを置いた上に、最後に白絞油を如雨露で撒いていくわけですね。

それで、やっとでき上りです。上台のほうは、素肌でなければいいだけです。あとは、船の底に盤木をはさんで、上台にビタッと上げるわけですね。そのあげる仕事は、鉄工の外業の管轄で鉄木って係がやるんです。

ヘッド流しをやる時には、朝6時ごろに出勤して、どんなに急いでも昼まではかかりましたね。6時間ぐらい——。

今の船台みたいに戸船でふさいでませんから、最後のところは水ですから、その水ぎわのヘッド塗りが大変だったんです。みんな長

靴をはいて、下の方はバチャバチャ水に入りながら、その濡れてるところをきれいに拭いたり、あっためたりして。潮がこんでくるまでに、ぜんぶヘッドを塗ってね。

それから、その水ぎわのまだ先まで、船台がつながるわけです。その船台は岡で組み立てまして、岡でヘッドを流して、海上クレーンで吊って、潜水夫が両方にもぐってて、いい位置に付けたわけですね。

進水するときに、摩擦で煙がもくもく出たこともあったんです。そのかわり、静かに進水したんですね——。

進水が終わったら、ヘッドはぜんぶ剥いでしまします。まあ、ほんとうの一回勝負の無駄だったんですね。剥いたのは、ドラム缶に入れて、また使います。

現在は、球を使って進水することに改善されてます。大きな鉄の枠のところに、いくつも穴があいてて、そこに鉄鋼の玉が入ってて、それを、船台の上にずーと並べるんですね。その球がボールベアリング〔球軸受け〕と接触して、ぐるぐる回って、最後は、球は海のなかに相当落ちるんですよ。それで海のなかの、船台のいちばん最後に、大っきなワイヤーの袋をつけときまして、そこに落ちるようにしたわけです。潜水夫がもぐって、終わってから玉をあげるわけですね。

外国船をずーと続けて注文をとった頃に、この玉でやるようになったんです。

伍長・組長の役割

朝はまずはじめに全員でラジオ体操をやった後で、朝礼をやるんですね。そのときによって作業長〔旧・職長〕が話したり、組長が交替交替でだいたいの話があって、朝礼が終わ

ると、こんどは各組長が伍長に仕事を指図するわけです。なん日にこういう船が入ってくるとか、どこかの仕事のどういうことをやるとか、仕事の配置です。(足場屋であれば)例えば、どこに足場をかけてくれっていう注文の伝票がくるんですよ。伝票のない決まっている船であれば、今日は1ドックに入った船のスクリューに足場をかけるとか、舵のところに足場をかけるとか、仕上工場の天井グリーンを修理するから何人か行ってパイプ足場を組んでくれとか、みんな紙に書いて(伍長に)わたすわけです。

仕事を各組に割り当てて、みんなが現場に行くと、組長はあとは伍長にまかせて、すぐ事務所に入って、その仕事の配置表をぜんぶ書くわけです。誰々はどここの仕事に行っただけことを、下請けのばあいには各組についてぜんぶ名前を書いて、それから社員のばあいにはぜんぶ番号ですから、32番と33番と35番はどこどこに行っただけぐあいに届出用紙にぜんぶ書いて、それを事務所の現場書記に出すわけ。書記はそれをまとめて、こんどは会社

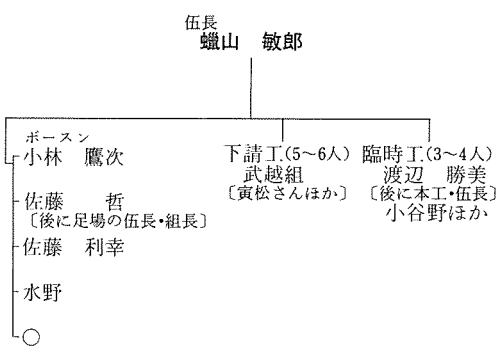


図13 網具工場・足場の職場組織 (1955年頃)

の人事のところに出すんですね。それを毎朝やるわけです。

だから、朝、配置を書くだけでもたいへんだったんですよ。新造船をやるようになってからは、グレーンの玉掛けも受けもってたから、ぜんぶで60人くらいの人数を、何号グレーンは何番と何番、1ドックのグレーンは何番と何番、2ドックは何番と何番、第2岩壁のグレーンは誰と誰、グレーンの玉掛けのなかに休んだものがいれば資格をもってるのを回したり、ぜんぶ書いてね。下請関係もありますから、それへ金を払う関係もあって、毎日、(人事課

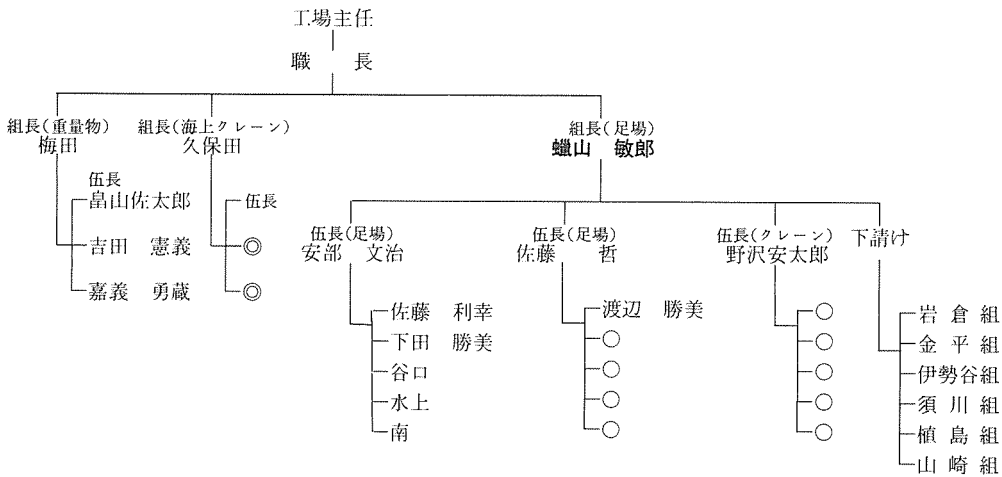


図14 蠟山さんが組長時代の網具工場の職場組織 (1962年頃)

のほうで) 休んでるのか出勤してるのか調べるんですね。

伍長のほうは、その組長から命ぜられた仕事のひとつのかたまり、5人位のかたまりの責任者ですから、現場へ行って、例えば、修繕船であれば、若い衆に足場板 50 枚とかパイプ足場を 50 枚とかって材料をそろえさせてね。伍長はすぐグリーンをたのみに行って、玉掛け(の係)に船のうしろ、あるいは表^{おもて}のほうに(足場板を)降ろしてくれてたのんで、それを吊っておろすところには、若い衆はそれぞれドックの下へおいて待ってるわけですね。

伍長はその場所をみて、どういうぐあいに足場をかけたらいいか、場所をにらんで、足場をかけたり、スクリューに足場かけるときには、スクリューが(仕事の最中に)回ることがあるんで、足場にかけている板を折っちゃったこともあるんですね。磨いているあいだに、自分の乗っかってる足場板が折れる寸前までいったりするんで、スクリューがターニングするかどうか、かならず機関部と連絡をとらなきゃなんないんです。

組長は、しじゅうぐるぐる回って仕事の進みぐあいをみてますから、そのうちに事務所のほうへ立ち寄ると、「こういう足場伝票きてるから、どこどこに足場かけてくれ」とかって、いろいろ仕事がきてるんですね。それをポケットに入れてもってて、下の(現場の仕事の進み)ぐあいをみて、人を配置するんですね。昼になれば、全員、食堂にあがってくるでしょう。昼休みっても組長は休みがなく、伍長からの報告をうけて、関係の職場——仕上げの組長とか電気溶接の組長とかに電話をかけて、「あそこは足場終わったよ」って連絡しあう。こんどは午後には、「これは、と

ても 4 時までには終らない仕事だ」と思えば、残業を申請してね。4 時の定時で十分終わると思ったら、会社のものを先に帰して、下請けだけを残すのが会社の方針だったんです。下請けは賃金が安いから、残業させてくれて言うんですね。会社の者は、腹がへったとかぶつぶつ言うけど、下請けなら夜中まで仕事したって喜んでやりますよ。

会社は十人十色の人間がいてね。用事もないのに休んだりするのもあるし、腹がいたいとか、風邪ひいたとかって——。みな休暇もってるから、いつ休暇とっても自由だっていうものの、忙しい修理船が入ってきたときは、帰られたら困るんですよ。仕事の最中でも、ちょっとやれば「さあ一服だ」なんてね。だから私は、「でんと腰をおろすな！」って、よく言ったんですけどね。私なんか、夜の 11 時、12 時まで飲まず食わずで足場かけやったことあるんですけどね。

賃金の査定も、一般のものは伍長が査定したのを、こんど組長が見てね。査定てのは、定期昇給が例えば 3,000 円とすると、ほんの一部、せいぜい 500 円ぐらいしかないんです。出勤の状況を調べたり、技量とか作業状態とかね。まじめに一生けん命仕事をするか、ちょっとサボってばかりいるとか、人間が人間を査定するんですから、ちょっと難しいところもありますけど、私はまあ、与えられた仕事に対して、それをうまくやっていけるかどうかって点ですね。

こんどは伍長の査定を組長がみて、職長・工場長、会社へと行くんですね。ところが、こんどはもし(査定に)不満があるばあいは、組長に異議申し立てをすることができるわけです。「自分は一生けん命やったはずだけど、こ



写真10 組長時代の蠟山さん（1961年頃）

んな査定ならあんまり少ない」って——。そのときの査定は、ずっと自分が退職するまで、あとあとにひびきますからね。それで組合のほうで職場に入って、調査するわけです。組合も、「本人のふだんの成績が悪いんだから、やむをえない」ってぐあいには言えば納得するし、なにか不正なこと〔査定〕でもあれば、組合もだまってもせんからね。私のときには、異議ってのはなかったですね。

組長は計画をたてたり、あそこの足場はこういうふうにかかけたりとか、図面で計画したり、ピースをつけるところがあれば溶接に連絡したり、私が組長のときは、ぜんぶ図面で測って、外板のブロックにピースをつける位置にしるしをつけて、何番・何番って番号をつけていって、電気屋〔溶接屋〕にたのんで地上で溶接するわけですね。それで、これは何日搭載っていう予定表をみて、足場のかける位置をきめて、外板から外板、あるいはバルベットにぜんぶ足場馬をつけ、ワイヤーを下げて、足場板も入用の数だけ針金でしばって乗せちゃうわけです。

職場と労働災害

私と同じ海軍帰りで、同期に入った有馬さんは、船から墜落して死んでしまったんですよ。外国の古い貨物船でしたね。あっちこっち腐って、タラップの手すりがボロボロに腐ってて、その手すりにつかまって勢いよく降りようとしたとき、ボロッと折れちゃったわけですね。

（その事情を説明すると）これが船の上で、ここ〔図15-①〕に貨物を積む深い船艙があるんです。船艙のことを、私たちはタンブルっていってまして、そのタンブルの艙口のまわりに、グルッとコーミング〔同②〕がついてるんです。こんどは〔図の左側は〕、部屋になってて、ふつうの船員室だとか、賄い室だとか、ブリッジのそこは士官のいる部屋だとか、積み重なるわけですね。こんど（その上には）、通信室だとか、艦長なんかの寝る部屋も、この続きにあるわけです。それから上に、最後のブリッジがあるわけですね。（これらの各階には）ぜんぶ階段がついてて、上にあがるんです。船が修理で入ってくと、私たちの若い衆には、（海から船渠へ入船した）船が下へ据わらないうちは、上に乗せないようにしてたんですよ。タラップをかけるときも、船に重味をかけないように、かしがらないように、ワイヤーでつないでクレーンが吊ってるんです。

船を下に据えるときには、エンジン場の工事なんかを担当する組長なんかが、このてっぺん〔同③〕に立って、合図をするわけです。

まず、（入船した）船の船底が（渠底に並べてある）盤木に当たれば、船の下が当たった（意味で）、「船が当たった！」っていうんです。そうすれば、水がスーッと減っていくの

③組長の位置

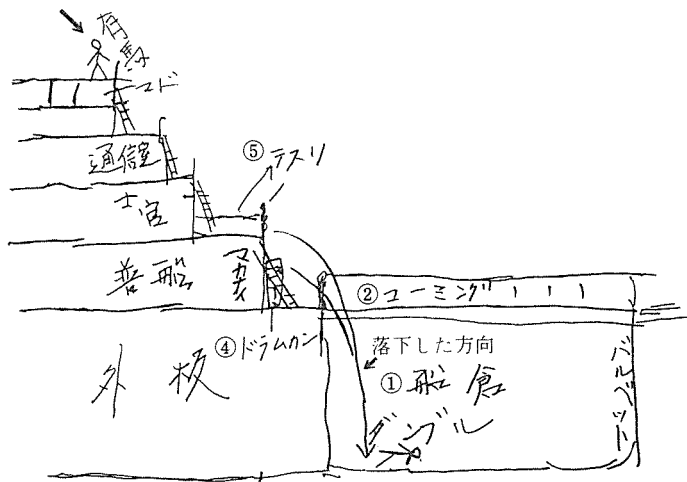


図15 組長の墜落事故の現場（1961年10月18日）

がわかりますから、ポンプ所ではポンプのエンジンをストップさせちゃうわけです。で、こんどは、船の外板の部分の岡側〔陸側〕のコンクリートのところの寸法を測った長さの、角材——^{つちかど}槌角っていってましたけど、突っかえ棒ですね——片側で7,8本の突っかえ棒を両側から支うんですね。

丘側の角材を支える台には、^{さか}櫓の木でできた“矢”〔図16〕を両方から差しこんで、2人で、ハンマーで両方を叩くと、船の外側と丘（との間の突っかえ棒）が、ビーンとなっちゃうわけです。（その棒の上に）人が渡ったって、落ちないくらいビンとなっちゃうんです。ハ

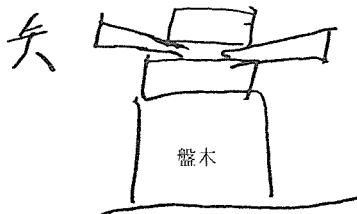


図16 矢

ンマーで“矢”を締めて、ハンマー音がはね返るような音になればもういいので、（上で合図している組長は）降りてくるんです。

それで、このところ〔図14-④〕に、ドラム缶がうしろ壁にならんでたんです。組長は、威勢のいい人だったですから、上から降りてきて、この手すり〔同-⑤〕につかまって、足でグルッとまわって、力いれてドラム缶に降りたんだか——この手すりが腐ってて、ポロッと折れちゃったんですよ。仕事にかかるときには、私のほうで、ぜんぶ^{はしこ}梯子をかけますけど、そのときはまだ船の中へ渡れませんか、梯子もかかってないんですね。

階段がボロボロに腐っていて、修理のときは外したくらいだから、手すりも危ないって気がつけばよかったんですけど、その人は、そのまま12メートルくらい下の船艙の底まで、ポキリッと折れた手すりのかけらをつかんだまま、落ちて——、即死ですね⁴⁸⁾

有馬さんは、重量物の組長だったんですね。はじめはふつうの技術員から始めて、得意な

仕事は連絡船のタービンのカバーをはぐとか、あるいは重さが5トンくらいある給水加熱器をチェーンブロックで吊りあげて陸上に出すとかね。それで、とにかく弁のたつ人だったんですよ。あとから課長に聞いたんですけど、会社の専務に「買出しに行くんだけど、金がない。妻の着物をもってきたから、これで金貸してくれ」って乗りこんだこともあったんですね。社長もびっくり仰天してたそうだけど、会社の上役になんでも食ってかかるんで、上にはうけが悪かったんですね。だけど仕事は、そうとやる人だったし、職場では信用があって代議員をやったり、代議員会の議長をやったり、執行委員になったこともあるんです。伍長、組長になるのは私より遅かったんですが、職場ではなかなかの人気者でした。

それから、天井裏の工事のときなんかは、座敷みたいに板を敷いて足場をつくるんですよ。その敷いた板のところに、ぜんぶ、そっくり安全ネットを被せてしまうんです。それで、労働基準監督署が、ひと月に一ぺんかふた月に一ぺん回ってくるわけですね。うるさくなりましてね。来れば、なんにも見ないで足場ばかり見るんですよ。あすこに表示がなかったかとか、安全ネットが足らねえとか——。

船を一隻つくるあいだに、たいてい死人がでましてね。⁴⁹⁾下請けの、慣れない人がくるんですよ。

いちど、下請けの電気溶接工が、鉄木って職場でデッキ裏の溶接していて落ちて死んだんです。基準監督署では、板の隙間から落ち

48) 函館ドック分会の調査によると、有馬さんの死亡時期は1961(昭和36)年10月18日。

有馬さんが46歳のときで、直接死因は全身打撲頭蓋骨折。「入渠船船ギメ後近道行為デ館内ニ転落シタ」とされている。注30)を併せ参照。

49) 注表2に示すように、災害事故により1955-79年の間に42名が死亡した。原因別では墜落事故14件、動力揚重機関連事故13件で最も多く、ついでガス爆発事故3件、動力機械関連事故3件、その他9件である。また、死亡とは別に、筆者がかつて調査した1966年度の労働災害発生件数は、全職域あわせて169件のほり、網具工場での発生件数は最大であった(注表3 拙稿「経営イデオロギーと労使関係——比較事例的考察——」 前掲、29頁)。

注表2 死亡災害事故発生件数

	合 計	本 人	協力工等
1955-59年	6人	6人	人
1960-64	4	3	1
1965-69	13	5	8
1970-74	12	5	7
1975-79	7	1	6
合 計	42	20	22

注表3 職域別労働災害発生件数 (1966年)

原 因 職 域	動力 運 転	手動 揚重 機	手動 機 具	取 扱 運 搬	飛 来 崩 壊	撃 突 踏 抜	墜 落	電 気	毒 劇 物	高 熱 物	合 計
内 業 工 場				8	6	2				1	17
運 搬 係			1	4		1					6
外 業 工 場			2	5	11	5	2	1		3	29
木 工 工 場	2		1	1		1	1				6
網 具 工 場	1	1	3	10	5	3	3	1	2		29
粗 材 工 場	3		3	4	2	1					13
機 械 工 場	2		2	2							6
仕 上 工 場			1	2	15	2				2	22
飼 工 工 場				1	3	2				2	8
電気・動力係			1	2	2	2	1	3			11
そ の 他	3	1		5	3	6	2		1	1	22
合 計	11	2	12	44	49	25	9	5	5	7	169

たんだというんですね。足場では安全ネットを張るまえに、2カ所くらいに長い丸太を立ててデッキを受けてたんですよ。まだ乗せたばかりで、端も留まってないですから、どうしても板が丸太の幅だけ空いちゃったでしょ。私は、(板の隙間が原因ではなく)デッキ裏からコーミングの上の足場に移るときに落ちたんじゃないかっていったんです。私なんか基準局に呼ばれたり、警察に呼ばれたり、大さわぎしたことあったんですけどね。

ともかく、落ちれば、それまでですからね。みんな高いところなんですから、

その下請けのひとつは、18の若い衆で⁵⁰⁾あとでわかったんですけど、溶接の経験がぜんぜんないのに、線が入っている一級溶接士の帽子をかぶせて溶接させてたんですね。(事故のあった)前の日に溶接をやっていた別の船の所に、溶接棒をはさむやつだとか、そういうホルダーを忘れて置いてきちゃったわけ。つぎの日の朝に、(その下請工に)親方が仕事を命令したけど、いつになっても帰ってこないもんだから……。その親方なんかは、(資格のない)にせ者を使ってたんで、立入禁止になりましたね。監督署に何回も呼ばれて……。

この事故は40年ころですからね。不況から脱出して、つぎからつぎと、2万5千トンの船だとか、2万8千トン、3万トンの船だとかって、ひっきりなしに造っていたときでした。

潜水夫が死んだときなんか、私が新造船の足場に上がっているとき、船台のうしろに人が走っていくんですよ。40年ごろでしたかね。私も足場から降りていったら、大騒ぎになっ

てるんです。潜水夫とゴムパイプのエア〔空気孔〕をつないでいる長いホースを、引けども引けどもだめなんです。

はじめ見つけた者が、海んとこをしばらく見てたけど、ぜんぜん、ぶくぶくあがらないんで、おかしいんじゃないかって……。潜水夫は海にもぐって、海の中に続く船台を調べてるわけです。ひとりで海に入って、船台のゴミだとか、きれいに掃除するためにもぐってるんです。責任もった綱引きってのは、ホースをどんどん入り用だけ出してやれば、潜水夫が引っ張る綱の合図でもって、綱を伸ばしたり引いたり、いちいちやりますけど、そのときの綱引きってのが、すこし安心しちゃったんですね。綱引は、伝馬船の上にエンジンを備えて、機械で空気を送ってたんです。潜水夫が、かぶと〔潜水冠〕をかぶってずーっともぐっていったときに、もうすでに空気が行ってなかったんですね。とうとう、窒息死しちゃってね。

それが、寒い2月の冬で、エアのところが凍ちゃって、エアが行かなかったわけですね。綱引きってのは潜水夫がもぐっていったところを、しじゅう見てなきゃなんないんですね。

それがまた、寒いときで手がつめたいもんだから、カンテラの火にあたってた、気をつけてなかったんですね。合図をそうとう送ったんでしょけど、ホースをあんまりいっぱい海に入れちゃったから、(ホースが張っていないので)合図が届かないし……。

今は、エアはホースを使っていますが、潜水夫は無線をもってまして、綱取りが無線でい

50) この人は北新興業の溶接工・佐々木 定さん。1966年1月6日、「艀内足場通行中、タンクトップニ転落シタ」とされている。

つも応答できるようにしてありますがね。

私の部下も死んだことあるんですよ⁵¹⁾

35 トンぐらいの目方になってる大きなブロックを、いま造ってる船に搭載する予定だったんです。それで、足場の馬やワイヤーなんかをぜんぶ取りつけてあったんです。そうしたところが、(ブロックを搭載する)現場のほうの用意が、まだできてないっていうんで、その場所はつぎの業者がほかのブロックを組まなきゃなんない場所だったから、しょうがないから大きなブロックをクレーンで吊って、第一岸壁の後ろの方にある空地に一時もっていったわけです。

そのときに、クレーンが吊り上げたところを信用して、ブロックの下に入って品物を取りつけたりするんですけど、そのときにクレーンで吊ってた12 トンぐらいの大きなピースがもげちゃったんです。そこに重量がかかりすぎたんでしょうね。このピースがもげるわけないって言うんだけど、ブロックを吊ってるときに現実にもげて、ドーンと落ちたんですよ。

そのところに私の部下が、それに叩かれて内臓も破裂したんでしょうね。ブロックに品物を取りつけるのは、いちばん易しい仕事なんですね。ほかの人は、みな現場の高いところへ上がって足場をかけてるんですけど、この部下は高いところに上がるのに慣れてない男なんです。本人は地上でブロックに馬を取りつける係で、玉掛け(の係)がやる台に足場の馬があたらないように細工して、出てくるところをちょっと遅れたんですね。そのの

ところに、ドーンと落ちたんですよ。まともに当たれば、その場でべちゃんこですけど、一部分がバザって下がって、それにはねられたんです。はねられたっていっても、目方が30 トンもあるやつ的一部分ですからね。

そのときは、足場の係は、みな現場の足場がけにいてますし、職場の朝の組長会議が終わらないうちだったんです。連絡があってすぐ現場へ走って行って、すぐ函病(函館病院)に運ばれて……。

病院の先生は、あんまり出血がひどくて輸血しても追いつかない、片足を切断するから、って説明するんですけど、切断すれば片端^{かたお}になっちゃうけど、本人を助けるためならしょうがないと思って——。切り落すとき、やっぱり家族と責任者に聞くんですね。

手術室から出てきたときは、わりあい元気で内臓まで手つけてないようで、口を聞いてたんですよ。のどがかわいたとか、腹のところが痛いとか言って——。病院では、出血はあるといど止まったし、いいところ見計らって内臓の手術にかかるってたんですね。

私たち、会社が終わってから、課長だとか、部長なんかも顔をだしたけど、経過がわりあい順調なんで、これなら大丈夫だなあ、って言って安心して帰ったんです。

夜の10時半ごろ、看護婦さんの動きが、あわただしくなったんですね。休憩室で休んだ私たちも、こりゃ何ごとなあと思って……。看護婦さんも医者も、なんにも言わないし、それで、みんな走って行って病室に入って様子みているうちに、11 時ごろ死んだんですよ。

51) この人は船具の工藤徳蔵さん。1967年5月19日、「クレーン合吊中、ピース裂傷シブロック落下」のため骨盤複雑骨折で死亡した。

その人が、32歳くらいのときでしたね。子供が一人いて——。上湯の川の農家のせがれなんです。そのときは、家族もみな病院に来てましたけど、夜の12時ごろ、上湯の川の家へ、私も遺体といっしょに車に乗って行きまして、3日間そこへ泊まったですけど、次の日の朝、近所の、顔をだす人は、

「なんだって、そんな危ない仕事に就かしたのか」

とかなんとか、来る人、来る人がみな言って、私は端のほうで、ちっちゃくなってましたね。

社葬が終わって、あとの面倒は会社で絶対に見るから、なんでも相談してくれって言ったら、その奥さんが、ドック（会社）に入りたいっていうんです。遊んでたら食っていけないから、って。ドックに入って、子供さんをどっかの保育所に入れたって——。

それで、私、すぐ、市役所の福祉事務所の、保育を扱うところに行って、「これこれこういう事情なんだから、ともかく、年の途中でも満員でも、なんとか入れないか」って入れてもらったんです。

そういうのは民生委員の受けもちですから、頼んで、ドックのすぐ入口のところの保育所に入れてもらいました。

第3章 造船業の労働組合と労使関係

——「経営危機」と組合員の対応——

1. 労働組合の結成期

従業員組合設立大会

〔蠟山さんが函館船渠株式会社に入社したのは、昭和20年12月10日である。その翌日の12月11日には、同社の従業員組合設立大会が開かれている。当時の従業員は、労働組合とは何かということについて、理解をもつものは少なかった。まして蠟山さんは、昭和13年から終戦までのほぼ7年間海軍生活を送り、しかも入社した翌日に組合の結成大会に遭遇するという経過から、結成の動きについても、知るすべがなかった。そして結成大会の日、一綱具工として大会に臨んでいる。〕

そのときのドック（会社）の社長は、富永さんて人⁵²⁾だったんですよ。後から聞いた話ですけど、その人が「従業員は組合をつくら

なきゃだめだ」と言ったんだそうです⁵³⁾。そういう組合結成に、会社の応援で言えばおかしいけど、そのころは課長も組合に入ったんです。労働組合法〔昭21・2・26施行〕ができる前ですね。造船課の課長の佐々弥蔵て人も、組合の執行委員をやったりね。そのうちに労働組合法が改正になって、管理職は組合から除かれたわけですけど……。

設立大会の日は、寒い日で、鉄工場のひろびろした工場のなかで…（全従業員を集めて行なわれた）。私は、組合たって、ぜんぜんわからない。ただ、「集まれ」っていうから——⁵⁴⁾。そのころは、いまみたいに（組合員には）職員、工員（の区別）もなにもなく、ぜんぶいっしょだったですからね。委員長には、営業課の小原豊太て人がなったわけです。それから、副委員長が鉄工の野中富雄、そのほかに執行委員は、5人ぐらいいいましたね⁵⁵⁾。小原さんなん

52) 富永能雄社長。前社長・大塚 巖氏の後をうけて、1940（昭和15）年4月1日から48年10月26日まで函館船渠株式会社社長。某銀行ロンドン支店を経て就任。

53) 従業員組合の結成の契機については、つぎのような記録がある。

「函館船渠会社従業員が組合を結成したのは、20年12月11日であるが、先に、十月中旬、かつて欧米先進国に於ける労働組合の事情にくわしい富永能雄社長が、全従業員を本館前に集めて『諸君に素晴らしい贈り物をしたい。即ち労働組合の結成である。一日も早く労組の結成を促し、新しい時代に進んでもらいたい』というような言葉であった。しかし『労働組合』とはどのようなものか、その趣旨、目的に対して理解のとぼしい従業員は、戦時中の産業報告会とは大差のない位のものであろうとしか考えていなかった」（函館ドック分会労働運動史編集委員会編『全日本造船機械労働組合函館ドック労働運動史』函館ドック分会、1965年、24頁、以下同資料は『運動史』と略する）。

54) 結成大会は、鉄工場に2千人以上の従業員が参集し開催された。結成当時の組合員数は職員385名（うち女子53名）、工員1,653名（うち女子140名）、合計2,638名である。大会は、議長・野中富雄氏（鉄工）、司会・紺谷義臣氏（電気）によって進められた（『運動史』、26頁参照）。

かが先頭になって、(組合結成促進の)準備委員会をつくったりして、⁵⁶⁾その準備委員長が(組合の初代)委員長になったんです。そのときに、代議員もみな決まってきましたね。

委員長は(設立大会の日に)「戦争で負けて、これからの時代は組合を結成して、すべての

待遇について会社と交渉してゆかなきゃなんない」とか(結成の趣旨を述べて)ね。⁵⁷⁾けれども、(組合活動は)ぜんぜんやったことないんですよ。それでも、役員にはなんなかったけど、古い人の中には昭和3年の函館ドックの大闘争を経験した人も、⁵⁸⁾まだ会社にだいぶ

55) 従業員組合結成大会で役員選挙が行われ、以下のとおり選出された(『運動史』192頁など参照)。

委員長	小原豊太(営業)	副委員長	野中富雄(鉄工)
執行委員	佐々弥蔵(造船課長)	引地雄吉(厚生)	
	紺谷義臣(電気)	吉福篤実(庶務)	
	岡本栄作〔不明〕	佐藤謙治(木工)	

56) 『運動史』(前掲)によると、従業員組合の組織化の事情はほぼ以下のようであった(25～26頁)。

○1945(昭和20)年10月中旬、富永社長が全従業員にたいして、組合の結成を促した。

○同年11月初旬、小原豊太・野中富雄・引地雄吉・池田久蔵・向井保吉・紺谷義臣などの各氏により、組合の組織化をめぐる検討集会在「毎夜のごとく」開催された。

○同年11月中旬、発起人の選出作業が行われ、下記の舌代(趣旨書)を各職場に回覧し、従業員に署名捺印を求めた。

陳者この度時局の趨勢に鑑み愚生等発起人〔19名・略〕となり自己の非才を省みず、当造船所内にわれら従業員の互助共済を目的とせる従業員組合(仮称)を結成致したく愚考致し、この加盟帖を廻付致す次第に御座候。〔改行〕については時事急変の折、一同団結し不慮の災厄に対処致さん事に思いを致し、この挙に対し大方の賛同御加盟を御願ひ申し上げる次第に御座候。〔改行〕末尾ながら諸氏の健康と諸氏の御家庭の安泰ならん事を希い軀謁参上致すべき処を此を以て舌代と致し候。

昭和二十年十一月二十三日

右発起人〔略〕

57) 『函館ドック五十年の回顧』(前掲)には小原委員長の回顧談が掲載されている。参考までにその1部を引用する。

「事茲に至るには早くから時勢の変転に応じて結成準備を進めていたわけで、組合の機構組織としては各職場毎に六十九班の部会を有する。そして五十名に対する一名乃至三名の評議員が挙げられ、評議員の数が実に七十名に達している。それが即ち組合の決議機関であって、組合大会を代行するものである。会社全員の大会ということは、仕事の上からも色々困難性があるのでこの代行の便法をとった」(327頁)。

「組合の方針としては、戦時の所謂主義方針の根本打破と、戦後の復興に重点を置いているが、その根幹は『お互自分の会社が自分のために最も安易な幸福な職場だ』というところまで進めて行きたい念願である。だから謂うところの既成政党なるものには絶対関係もせぬ代りに、絶対利用もされない立場にあることは公言できる。」

58) 「昭和3年の函館ドックの大闘争」は、同年2月1日に職工代表が増給・定期昇給・退職手当などを要求し、会社がこれを拒否したため2月13日から全面罷業に入ったことに端を発する。闘争は日魯漁業従業員や造船木工労働者との統一闘争として展開され、函館船渠工愛会〔1926(大正15)・3・7結成、29(昭和4)年12月解散〕によって指導された。争議は「大規模な北海道的闘争へと発展していく可能性」があったとされ、「〔会社のある〕弁天界限は連日労働者と警察官の激突の場になった」といわれる。「一時は全国の労働組合の注視をあびた」争議も、2月24日には「まったく無条件で、組合員のほとんどが職場に復帰するという事態を迎え、翌年3月5日にはこの争議は一斉落着した」(『運動史』13～14頁参照)。

従業員組合結成の発起人となった引地勇吉氏、紺谷義臣氏も、この争議の経験者である。

残ってましたね。「ストライキを何日もやったんだ」、とかって——。

小原さんて人は、ドックへ入る前は株屋さんですって。それで、ものすごく、こすいでね。悪がしこいで有名だったんだそうです。あだ名が「まがりまめ」って。「豊」の字を分ければ、曲に豆だ、まがりまめだ、って（言われて）——。それで、口はたつし、頭はいいし……。

綱具からは執行委員が一人出てまして、代議員が、たしか3人出てましたね。斎藤正吉さんと、有馬貞雄さんかな、それと吉田鶴三さんて人ね。⁵⁹⁾みな死にましたけど。有馬さんて人は、事故で死にました——船の底まで墜落して。

で、1年で斎藤さんが辞めて、こんどは私が（代議員に）なったんです。私は、職場の代議員てのを、19年やったんですよ。⁶⁰⁾

代議員になってから、労働組合法だとか、

労働関係調整法〔昭21・9・27施行〕とかって、そういう本を買ってきて、勉強したり学習会開いたりして、だんだんおぼえていって——。労働大学の通信教育を受けたり、札幌で労働大学の研修に出たりして勉強しましたね。組合も、函館ドックの従業員組合でなくなっただけです。⁶¹⁾

私が（入職して）1年で代議員にさせられちゃったってのは、職場で家計のことについて討論があったときに、私がいろいろ発言したもんだから（斎藤さんの次の代議員として）選ばれちゃったわけね。エンゲル係数のこととか、私はわからないからいちばん聞くんですけれど……。

代議員として

当時は食糧問題があって、執行委員が進駐軍に「食糧をなんとかしてくれ」ってお願いにいったりね。⁶²⁾いまの五島軒のところに、進駐

59) 斎藤正吉さんは綱具工場の組長、吉田鶴三さんは伍長（ともに外板）。有馬貞雄さんについては、注30）参照。

60) 1947(昭22)年7月現在の記録では、綱具工場の代議員は、有馬貞雄・蠟山敏郎・吉武春季の3氏となっている（『運動史』151頁）。

61) 蠟山さんは「組合も、函館ドックの従業員組合でなくなった」と述べているが、組織名称は正確には下記のように推移した。

○1945年12月11日 函館船渠函館造船所従業員組合結成。

○同年12月20日 同室蘭造船所・小樽造船所でも従業員組合結成。

○1946年4月10日 大湊旧海軍工廠を受託経営することになった〔同年3月〕のを契機に、従来の各従業員組合を解散。

○同年4月15日 函館船渠従業員組合連合会結成（函館・室蘭・小樽・大湊）。

○同年9月1日 全日本造船労働組合（総評系、全造船）の結成とともに、全造船函館船渠支部と改称（東京事務所従業員組合も加入）。

○1947年1月4日 再組織化のため函館船渠支部および各従業員組合を解散。

○同年1月9日 全日本造船労働組合北海道支部と改称し、各従業員組合をそれぞれ函館船渠函館分会、同室蘭分会、同小樽分会、同大湊分会、同東京分会と改称。

62) 「労働組合運動の第一頁は、組合員の食糧確保の活動から始まった」（『運動史』29頁）。この「食糧確保の活動」については、同資料に野中富雄氏の回顧談が記録されている。「当時は住むに家はなし、衣服はとぼしく、毎日の食糧を確保するのが精一杯のありさま、したがって働く気力もなく、組合員の待遇改善も

軍がいたんですよ。みんな腹がすいて歩けないような、やっと歩くようなかっこうをして、そろってデモ行進をしてね。(進駐軍には)労働組合の担当がいて、通訳つきで話したことがありました。ずいぶん神経の太い男で、テーブルの上に革靴の足をのっけて——。

アメリカでは、企業整備のときに新しいものから順番に辞める制度ができてるんだそうですね。組合なんかはクローズド・ショップ制をとってるけれども、合理化の解雇問題のときには、辞めてく順番がぜんぶ決まってるんで、闘争にならないというようなことも(進駐軍の組合担当者は)しゃべった……。

昭和21年〔9月〕に全造船〔全日本造船労働組合〕が鶴見で結成大会を開きまして、⁶³⁾そのときに〔当時の代議員の〕斎藤さんとか大会に出席した人の報告なんかを、広場で大勢集まって聞いたことありましたね。組合も全造船函館船渠支部となったため〕こんどは統一して賃金闘争をやって、それで始めて統一の要求を出したわけですね。それで一べんに待遇がガラッと変わって、給料は倍ぐらいに上がったんです。それまでは日給が2円80銭だとか、家族手当が1月に5円だとか、1日出勤すると手当が2円つくとか、いろいろ抱きあわせて総額いくらぐらいになるって、ややこしかったんですよ。

私が入ったときは、日給が2円80銭です。で、残業して、はじめはひと月220円って人事課から言われたんですよ。私はずっと海軍にいて給料〔の高低の基準が〕わかんないから、「220円ですか？」って言ったら、不満だろうと思ったのか、「240円に上げよう」って——。それで私は高いか安いんだかわかんないから、「あー、240円」て言うと、「うーん、260円にしましょう」って言うんですね。私は「260円で生活できる金が出てくるんですか？」って聞いたら、「280円にする」ってね——。私も、だんだん気の毒になって、いくらが相場だか知らないし、とにかくややこしかったんですよ。

その当時なら、それで何とか生活できたんでないですか。昭和20年に私が高崎から函館にくるのに、汽車賃は30円、16年に横須賀から函館の海軍武官府に転勤してくるときは9円90銭で来れたんですから、戦争が終わって物価が上がったといっても、まだ安いでしたから……。

組合が全造船の統一でやるようになってからは、賃金闘争するたびに相当上がりました。それではじめて、ズバリ基本給いくら、家族手当いくらって要求するようになったんですね。⁶⁴⁾

そのうちに、政府で造船の最低賃金は1日

さることながら、先ず組合員の食糧確保を先決問題としてとりあげ、会社には買出休暇の要求を迫り、全従業員に二日間の休暇が与えられた。一方組合でも買出班を編成して、第一班は小原君が担当、第二班は私が受持って、遠く秋田県の酒田迄出掛けたのが最初で、その後は帯広、富良野、釧路、根室の果まで向き、キャベツ、フキ、魚類、芋、麦、デンプン粕などを物交して運び、組合員の給食に供したのであった。しかしこの買出班も全部がうまく行った訳でなく、時には失敗もあってそれが理由で不信任が掛ったり、その苦労は言葉でいい現わせないものがある」(同上)。

63) 全造船の第1回大会は、1946年9月2日、当時の横浜市鶴見区の総持寺で開催された。初代委員長は安江義蔵氏(三井造船)。

64) 函館分会の調査によると、1947年6月20日付の労使確認書(労働協約および賃金体系)において、始め

2,231 円だかに制定したんですね。あれがそうとうに効いて、1 日 1,500 円か 1,800 円くらいのが、最低は 2,000 いくらって出したから、会社も上げざるをえなくなって、グッとあげたんですね。

労働協約を結ぶときも、交渉が大変だったんですよ⁶⁵⁾ 私なんかも、ずいぶん団体交渉の席に立ち会いましてね。当時の重役相手に、有給休暇のことだとか産前産後の休みとか身分制の廃止とか、順番に箇条書きにして交渉するわけでしょ。会社は、「それじゃ大変だから、項目を減らしてくれ」とか言ってー。

労働協約は、全造船の方から見本がきたんですね。それを交渉しながら、まとめていったんですね。労働組合との協約ができてから、会社の社則「就業規則」がそれにのっとってできたんです⁶⁶⁾。だけど、協約は有効期間があるていど切られますからね。今の人たちは、

だんだん既得権がもがれていくけど、(その既得権は) みんなその当時に獲得したやつね。

その頃の闘争は、幼稚だっていうんだか、会社の一つの部屋を闘争の本部にして、そこに文化部とか青年部とかがあって、仕事をしないで詰めていて、賃金交渉の状況について連絡が入ると、筆で紙に書いて、ずーっと職場の中を回ったんですよ。自転車もなにもなくてビラ持って走って、「いま回答がこれだけ出た」ってね——。

その当時、なにもかも(労働条件を)決めたからこそ(その後の組合員にとっても)よかったんじゃないですか。そのときのあれがずーっと続いていって、待遇もよくなり、(要求を)獲得していった——。

組合青年部

昭和 21 年[10 月 1 日]に、青年部ができま

て賃金体系が確定された。賃金は基準労働賃金と基準外労働賃金とで構成され、前者は月額 1,760 円で、年齢給・能力給・家族給を含む。

65) ここでいう労働協約は、1947 年 6 月 20 日に締結されたもの。組合は同年 2 月 10 日から、労働協約・退職金制度・定期昇給の交渉を開始している。協約は 2 月 10 日交渉開始から 4 箇月余の後に締結されたが、本協約書は現存しない。協約期限は 1 年間で満了(48 年 6 月 19 日)となったため、会社と組合は 48 年 8 月 24 日付で新協約に調印した。

この新協約は 49 年 8 月 23 日に期限満了となったあと、同年 11 月 23 日まで延長された。会社は再更新をめぐる交渉過程において 10 月 5 日、労働協約の会社原案を組合に提示したが、組合は会社案が経営権を拡大し組合活動を制限するものとして、これを拒否し、「労働協約闘争」に入っていた。

49 年 11 月 23 日には現行労働協約(当時)の 3 箇月延長期間を満了するはずであったが、上記会社原案は組合の合意を得られず、さらに 3 箇月の更新となった。組合は再更新期限が満了となる 50 年 2 月 23 日を前に、2 月 17 日さらに 1 箇月の期限延長を要求した。会社はこれを拒否したため、協約は 2 月 23 日をもって事実上、自然失効する(全造船北海道支部「支部情報」臨時号 1950 年 2 月 13 日、および『運動史』の関連箇所を参照)。

会社は上述の新労働協約が失効した翌日の 50 年 2 月 24 日、大湊造船所にかかわる企業整備計画を発表した。

66) 「社則」(就業規則)は、1948 年 1 月 20 日に制定された。50 年 2 月 24 日、会社は大湊造船所の縮小計画を発表したが、同日この「社則」の改訂をも併せて提案した。その改訂案は、賃金および人員整理に関して労使が協議・決定するという項目を削除し、会社の先権事項とすることが盛り込まれていた。

50 年 3 月 27 日、組合は「社則改正無効の仮処分」を函館地裁に申請。同年 5 月 1 日、函館地裁は組合の主張を認めた。

してね。30 歳以下は、妻帯しててもいいっていうので、私も当時、まだ 28 歳ですから青年部に入って、常任幹事にされましてね。それで文化部を担当して、元町の本願寺別院の御輪番に講師に頼んで話を聞いたり、組合の弁論大会を開いたり……。

当時の組合では、全国の組合もそうだったんですけど、若い労働者が若さと行動力で先頭になって闘争を引っばっていかなきやだめだっというような考えで……。それで初代の部長は、設計にいた紺井時男って人でした⁶⁷⁾

いまでも忘れないですけど、弁論大会なんて、生まれて一ぺんもやったことないんですけど、そんときに各職場ごとに 2 名ずつ出すって割当てで、私の職場から私と、いま名古屋にいる佐藤ってのと二人で出ましてね。演説なんて、どういうぐあいにするんだか、ぜんぜんわからないんですけどね。私は「自由と民主主義」って題でやったんですよ。「戦争が終わって、世の中になんでも自由だ、自由だ、いや民主主義だっていってるけど、それは自分の与えられた任務を果たしてこそはじめて自由もあり民主主義もあるんだ」っていうようなことを、自分で考えて……。それで、結果の発表があったら、私が 2 位に入賞しましてね。ほかに、「声なき声を聞け」なんて話した者もあったですね。

私は、青年部は 1 年半か 2 年くらいしかや

らなかったですね。それで 30 (歳) になったんで、さよならしたんですけど、その青年部があんまり出っ張りすぎて、結局、解散させられちゃったんです⁶⁸⁾

青年部が組合の全員大会で、若い人たちの賃金が有利になるように、賃金の配分案を大きな模造紙に書いて提案したんですね。大会の席上で、賃金の配分はこうあらなきゃなるまいって、やっちゃったわけですよ。青年部は議決機関をもってたもんですから、分会〔組合〕の案でないものを動議として提案したから、「分会の方針についていかなような青年部を解散させる」って執行部で怒っちゃって、大騒ぎになったことあったんですよ。そのときは、私はもう青年部の会員でなかったですけど……。

結末は、青年部が前へ走っちゃうっていうので〔昭和 23 年に〕解散しちゃいましたね。それで後に、青年部ではなく、議決機関をもたない青年協——各職場の青年協議会って組織をつくったんです⁶⁹⁾

所長との交渉

北海丸の前（の昭和 25 年ごろに）は給料の遅配が続いて、その時の所長の合田さんとずいぶん交渉したことあったんですね⁷⁰⁾ 1 ヶ月の給料を、こんどは 200 円だとか、つぎは 300 円だとかって、5～6 回に分けてもらったこと

67) 初代の青年部長は、蠟山さんの記憶では紺井時男氏となっているが、『運動史』（160 頁）では竹石時夫氏（設計）となっている。

68) 「この青年部は決議機関をもっていた関係で、支部、分会の決議機関との折合いが悪く、統一性を欠く場合も考えられ、特に闘争方針に対する批判的態度は、闘争の推進をさまたげ、いたずらに組織内部の混乱を招く恐れがあると批判が高まり、昭和 23 年に入って遂に解散のうめきをみてしまった」（『運動史』160 頁）。

69) 青年協議会は、正式には青年婦人協議会。1956 (昭和 31) 年 6 月 14 日に結成され、初代議長は丸山行男氏（機械）。

もありましてね。私は代議員だったんですけど、代議員会を開いて、執行部（と会社）の団体交渉の結果をまっていたんです。そのうちに（執行委員の）一人が代議員会を開いているところに走ってきて、「いまの（交渉の）状況はこうだ」なんて報告があると、代議員に交渉権はないんですけど、我慢できなくなって、「（団体交渉の場に）乗りこもう」って、いっせいに押しかけたんですね。執行部で状況を説明しても、代議員がきかないわけですよ。

代議員は体も作業服も油がくっついったりなんかしてるから、秘書の人がハラハラしてね。そのときの交渉で、ちょうど修理した船の金が入るってことがわかったんで、

「船の金が200万だか300万入る。それをなんとか給料にまわしてくれ」

って言ったら、合田所長は、

「電気代がだいぶ滞ってるんで、どうしても電力会社に払わなきゃなんないんだ」

「電気は先に払うより、こっち（われわれの）給料の支払いが」先だ。電気代払ってれば、こっちが飢え死にしちゃう」

「そんなこと言っただって、電気を止められたら、会社の仕事がなんにもできなくなっちゃう。だから、なんとか我慢して、こんど入る金は電気屋〔北海道電力〕にまわさせてくれ」って、ずいぶんやり合いましたね。その時に

本社の渡辺二郎社長⁷¹⁾が来てて、社長はもう帰る時間だったときに、「社長にいま帰られたら、いい返事が聞けない」って、みんなで社長を囲んで、それで、（東京行の）飛行機の時間が迫るので、飛行場に電話をかけて遅らせた大騒ぎもあったんですよ。結局、その金は電気の方にまわして、北電に払って、その次に入る金は給料にまわすってなったんです。

考えてみれば、ドックの船台には（受注の）船はない、両方のドックにも修理船が入っていない—それで、毎日、ワイヤーに油を塗ったりしてたくらいで、なにもないっていう状態の時だったんですね。そのときにたまたま永歴丸っていう戦時型の8千トンのA型船を改造するので、ドックに来たんですね。⁷²⁾改造と修理ですね。その時には、船底に石炭なんかも残ってたもんですから、それをいったん陸あげしなきゃなんないもんですから、鋳物工場とか鋼工場とか、みんな仕事がなくなっちゃったから、それをぜんぶ動員して石炭あげをやったことあるんですよ。モッコに石炭をいっぱい入れて、それを吊りあげて陸でトロロコに乗せて……。

それから会社は、いくらか息を吹きかえして——⁷³⁾それでも日本鋼管に浮ドックを売り払った金で鋼材を手に入れて不況を脱出できるところだったんです。第一船の北海丸を造っ

70) 合田秀雄氏は、1948年9月17日付で函館造船所長に就任。

71) 渡辺二郎氏は、1948年10月26日付で富永能雄氏の後任として社長に就任。

72) 永歴丸（7,500トン）は1949年12月30日に改造工事に着手され、翌年8月に完成。

73) 1950年代に入って、会社の経営は極度の不振に陥った。「函館ドック会社もこの時は船台はガラあき、加えてドックの入渠船も僅少、更には大湊造船所と小樽工場の不振は、致命的な打撃となって経営に現われて来た」（常田英男『函館ドック史話』道南の歴史研究協議会、1963年、161—162頁）。この「致命的な打撃」は、大湊造船所の閉鎖（50年7月）・小樽工場の閉鎖（同年8月）の事態を生んだ。蠟山さんが「いくらか息を吹きかえして」と言っている北海丸の起工は、本章第2節の企業整備反対闘争が終結後の51年4月24日である。

てから順調にいったんですね。2隻目が聖山丸、3隻目が富洋丸で、2隻目のときから、初めて25トンのグレーンができたんです。北海丸のときは大きいグレーンの設備がないもんですから、ブロックをこま切れで塔載してたんですけど、こんどははじめて地上で25トンのブロックを組み立てるようになったんですね。

2. 企業整備反対闘争の展開

大湊工場閉鎖反対闘争

組合の中央へ出て行くと、函館にいて組合活動だとか、なんとかやってきたけど、中央へ出ると、右や左って、ほんとに嫌気さしたんですね。

終戦後、昭和25年ころですね。大阪の全造船大会⁷⁴⁾に出たんです。私は職場の代議員を20年やりましたから、全造船の大会に行ったのも、私がいちばん多いんじゃないでしょうか。分会の大会代議員は、選挙なんです。職場まわって、「どうぞ、私を代議員として大会に送ってくれ」って、演説やったりして——。日本に靴なんか出まわる前で、進駐軍の靴をはいて、ジャンパー着て、背中にリュックサックしょって、大阪まで鈍行に乗って行ったんです。今の造船重機の委員長になった人とか、後に参議員・衆議員になった人なんかと、みんな一つの仲間だね。(全国から集まった代議員たちが)その大会の前に、ある場所に集まって、「翌日の議案審議のときに、どこの誰を議長に推して」とかやってんですね。私なんか

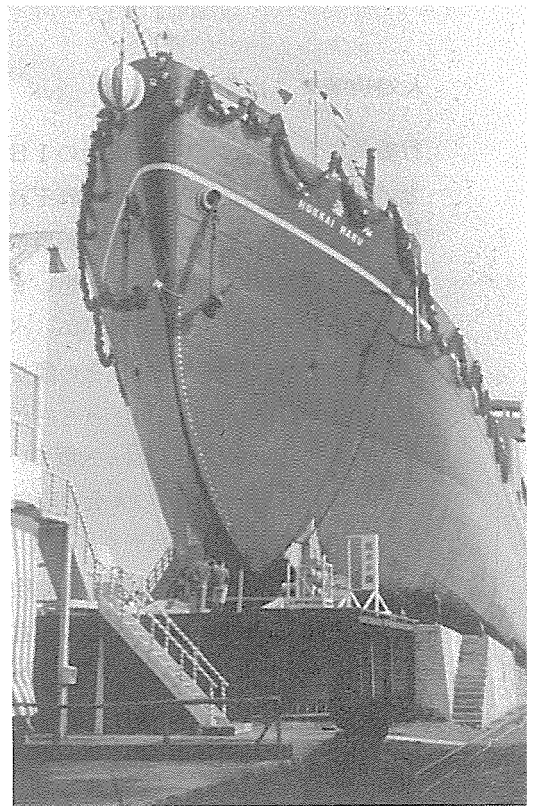


写真11 組合員も陳情運動をして獲得した第7次前期造船「北海丸」の進水式(1951. 12. 12)
笠原義郎さん(元・資材)提供

も、なにも知らないけど、純粋な気持ちで出席すれば、気分が悪くなるようなことやってんですね。「議長をこっちでとったから、発言をなるべく味方にやらせる」とか言って、全造船内部で敵・味方で作戦を練ってるんですから——。

大阪んときは、まず「共産党系がどういう出方をしてくるか」「発言はなるべくこっち側を中心に大会をリードするように」とか。大阪の大会は、夜中の1時、2時まででもめたんです。終戦後、組合でちょっとゴタゴタしましてね。共産党系の人が、そうとう本部の執

「従業員の暗いこわばった顔にも、ようやく明るさが見えて来るのであった。しかもこの北海丸はドック会社創立以来の最初の一万噸級の建造船で、この起工式以後、海陸の工事がおいおい増加し、会社も次第に活況を呈して来るのであった」(常田英男、上掲書、162頁)。

74) 全造船第10回大会。1950年3月23日から28日まで、大阪で開催された。

行委員に入ってたんです。大会の1日が終ると、共産党系と社会党系が、それぞれどっかに集まるわけ。議長が石川島造船所の人で、後に造船重機のほうに行っただと思いますが、その議長が、大会では質問者がいっぺんに手をあげますから、だいたい（その顔を見ながら）指名するんですね。ちょっと右に寄った人は共産党を毛嫌いするとか、大阪でいっしょの仲間だった人が、今度の大会の時に行ってみると、同じ仲間だった人たちがなん人かは、ちょっと左に寄った人を毛嫌いして除外してるんですね。そのグループは、もっと右に寄っていくんですね。人を除外し、悪口を言いながら右へ右へと——。結局は、造船工業会の指令で分裂させて、造船重機ってのをつくって、ちゃっかりその委員長になった人もいます。ほんとうに労働者のためにやっているんだか、なんだかわからなくなっちゃってね。

大阪大会のときは、第2仕上の代議員〔佐久間省吾さん〕と全造船の非常勤の中央執行委員〔竹石時夫さん〕と室蘭造船所の代議員〔吉田さん〕と、大会の最中にスーッと抜けて大阪城を見に行っただですよ。記念の写真をとったりして——。それから、大会の最後の日に、大湊造船所の救援資金の動議が出されて、その論議が終らないうちに、その中央執行委員の人は、「もう、こんな〔議論の〕ことで、居たってしょうがないから」って、私たちを連れて宿屋へ来て、いっしょに風呂へ入ってたんです。しばらくたってから、大会が帰ってきた人が、「大変だったんだ」って言うわけだ。こっちは、ぜんぜん何も知らない

からね——古い人の言うとおりにしたんでね。

「大湊の救護資金の問題で、あんたたちがいなくなって大変だったんだ」

って——。そうしたら、その執行委員の人は、「いや、函館へ帰ったら、そんなことは内緒にして、全員でそこへ出席したことにして……」ってね。

大会では、その動議に対して賛成・反対の論議で、函館の方としては「（闘争資金の）援助をなんとか実施してくれ」って、大勢の大会代議員のなかで頼むでしょう。そうすれば、なかには「返済能力があるのか」とか、「倒産しようとしてるところに金を貸して返済できるのか」とかで、結局、万一のばあいには函館の組合が保証するって形で納まったんですね。それが認められて、60万の闘争資金が大湊に入ったわけですね⁷⁵⁾

その後で、大湊の造船所がいよいよ閉鎖みたいになっちゃって、結局つぎつぎと辞めていって、大湊では返済できなくなっちゃったんです。函館の代議員会で、それがずいぶん論議になりましたね。大湊の委員長は、「なんていっても申し訳ねえ。いかに方法を尽くして手を打っても、どうにもならないんで勘弁してくれ」って、代議員の席で頭を下げて泣いたりして……。確か60万円ぐらいだったですけど、「大湊じたいでは人が散らばっちゃって返すことができない」って。

その委員長をやった種井〔喜代治〕さんがこんどは函館に来て、めぐりめぐって私の綱具の工事係になったんです。最初は機械工場に配置されて工事係みたいのして、それから機工課に行ったんですね。それで綱具工場

75) 函館分会の調査では、同大会では大湊分会へ100万円の融資カンパを行うことが決議された。

が「船具」という名称に変わってから、その船具工場の主任になり、係長になったんです。

それから、(大会中に抜け出た)その執行委員というのは、後でとうとう(設計課の)課長になりましたけれど、組合の活動を自分を偉くする餌にしようとするんだから、厭ですね。

そのころは、闘争の連続だったんですね。大湊(分会)が、ずいぶん抵抗したもんです

から。⁷⁶⁾ ところ函館ドックは函館と大湊と室蘭と小樽に分かれていて、小樽の所長は合田〔秀雄〕さん、室蘭は伊部〔政治郎〕さん、大湊の所長は奥村〔勇次郎〕さんで、函館は伊藤謙三さんだったんです。会社の方針は、大湊と小樽は閉鎖する、室蘭は縮小して製作所にするっていうことでしたから、全般的闘争に入ってたわけですよ。⁷⁷⁾ 函館は永歴丸っていう戦時型の改造一隻だけ、小樽も室蘭も大湊

76) 大湊造船所の縮小計画にたいする反対闘争は、ほぼ以下のとおり経過した(『運動史』を基に分会より聴取)。

○1949(昭和24)年4月11日 会社は全従業員3,597名のうち782名の人員整理(函館84名・室蘭301名・小樽85名・大湊312名)を含む企業整備案を組合に提示。

これより先の同年3月に、会社と組合は経営協議会および団体交渉において、物価高騰による冬営手当の支給をめぐる数度の協議・交渉を行い、3月上旬の経営協議会の時点で、会社は企業整備計画を立案中であることを組合に伝えていた。

○同年5月30日の第19回団体交渉において、会社と組合は中労委に調停を申請することを確認。

○同年7月29日 中労委は物価手当・冬営手当、および企業整理に関して調停案を提示。人員整理について同案は、「極力解雇者を出さぬよう労使双方誠意を以て協議し円満な解決に努力する」とこととした。

○同年8月10日 組合は調停案を受諾。会社も8月15日に受諾。

○1950年2月24日 注64)で触れた新労働協約失効の同日に、大湊造船所の縮小計画を発表。

○同年2月27日 会社は組合にたいし大湊造船所従業員203名の指名解雇を通告した。大湊分会ではこれを拒否し、工場内でストライキに突入。

○同年3月7日 会社は青森地裁に「従業員の工場内立入禁止仮処分」を申請。

○同年3月8日 会社は大湊造船所を閉鎖。

○同年3月9日 組合は青森地裁に「被雇用者の身分保全に関する仮処分」を申請。

同日、大湊分会は無期限ストに入ることを決議。

○同年3月11日 青森県知事・大湊町長などが旋風に当たったが、不調に終わった。

○同年3月26日 大湊分会は会社にたいし、指名解雇通告の撤回・工場閉鎖の解除・労働協約の即時締結を要求し、会社は仮処分を取り下げた。

○同年4月5日 小樽分会・室蘭分会において支援ストライキが提案された。賛同者は議決数に達しなかったが、両分会でもストに入っている。

○同年6月15日 会社と組合は「大湊解決協定」を締結。

組合は、同年6月10日までに175名の退職希望者があり、65名が指名解雇に応じたため、身分保全に関する仮処分を取り下げるとともに、希望退職者の条件交渉に入った。6月15日協定をもって、大湊問題は当面落ち着いたことになる。

77) 前記注75)の争議が落ち着いた直後、会社は1950年7月15日、大湊造船所ならびに小樽工場の閉鎖、室蘭造船所造船部門の廃止を含む企業整備計画を発表した。大湊造船所は、同年7月27日GHQ指令により閉鎖。8月15日、小樽工場閉鎖。同日、室蘭造船所は陸上工事専用部門の室蘭製作所に改称された(造船部門の復活は、1966年12月)。組合は函館地裁に労使協定の「効力保全仮処分」を申請するなどして抵抗し条件交渉を継続したが、「会社の赤字経営はいかんともしがたく、[中略] 組合は企業防衛闘争への切り変

も仕事がないわけですけど、それでも、職場再建で組合はがんばってたんですね。

終戦後に私たち（綱具工場）の工場長だった工藤長三さんが、大湊で組合の矢表に立って、なんだかんだやってたんですね。函館で経理部長になった木立〔哲夫〕重役、それから船舶工務部長になった中島巖さん——その人たちが、大湊で会社側として組合と交渉してたんですね。大湊は進駐軍から借りたようになかったようになってたんですが、結局は閉鎖になって、函館にそうとう配置転換になったんです。うちの職場にも、このまえ〔昭和 53 年 1 月〕希望退職した柳谷〔芳一〕とか、製帆の組長になった人なんかも、みんな大湊からきたんですが、（配置転換にならなかった）それ以外の人は、みんなちりちりばらばらに辞めていっちゃったんですね。

結局、大湊では借りた闘争資金も返せなくなって、（大湊分会の）種井委員長が、ちょうど私が代議員会の議長をやってた時ですけど、その苦しい立場をなんべんもなんべんも頭下げてあらわしてたんですね。まさかその種井さんが、うちの主任になってくとは思わなかったですけど……。あのころが、組合を結成してから初めての試練だったんですね。

〔この大湊問題より先の昭和 24 年に〕函館のばあいは、郵便局から解雇者の名前を、内容証明の書留で送るって情報が入ったんです。それで、組合では郵便局に張ってまして、組合の方に連絡が入って、執行部の代表が郵便局へ行っただけです。すると、人事課の係長が郵便物を持参して来るんですね。ふつうの郵便だったら、ポンと入れちゃいますけど、内

容証明の書留めですから、いちいち一人ずつの名前を書くわけです。

それで、郵便局に押しかけた組合員が、（その名前を読みとって）ぜんぶ名前を写したわけですよ。（その解雇通知が）発送されないうちに、市内の仲間の家を手分けして、「いま会社から内容証明の速達が届くから、そんなのは受け取らないように」って、ぜんぶ回ったんですね。私は元町とか曙町とか、区域を手分けして、通知して歩いたこともあったんです。

その頃は、共産党の強いのが相当いましてね。終戦後は、ずいぶん増えたんですね。函館でも共産党の演説会や懇談会がぜんぶ満員で、「そんな立ってないで、演壇の上まで上がって下さい」ってね。共産党の考えをいろいろ話して、「入党する人は、今すぐ申し出てくれ」ってぐあいに。そんなときに 2, 30 人入党したんです。結局、「かつて獄中に送られた共産党の常にかつて唱えたことが、戦争終ってのはじめて実現した」と。「小作人に農地を解放しろとか、天皇制国家の廃止とか、共産党が弾圧を受けながら常に主張してきたことが、終戦によって実証された、それは皆さんにもはっきりわかる」とか。

それを聞いて、「ほんとに、まったく。これから共産党で行かなきゃだめなのか」っていう感じにもなりましたね。だけど、結局（今になって考えてみると）入らなかったのがよかったのかも知ないけど……。

そんなときは、不況になったんでね。仕事かうんとあれば、なににもなかったんだけど、ちょうど企業整備のときでね。当時の委員長は共産党色はぜんぜんない、どっちかと言えば右

え」を余儀なくされた（『運動史』53-56 頁参照）。なお、大湊分会の解散は同年 7 月 31 日、小樽分会の解散は 8 月 15 日。

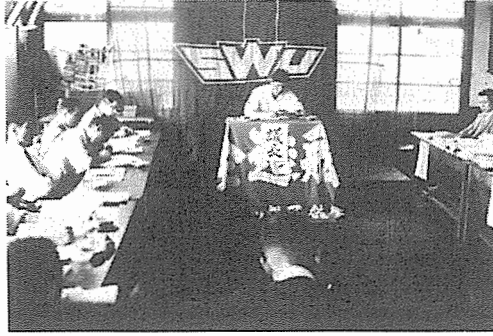


写真12 函館ドック労働組合連合会の委員会議長をつとめる蠟山さん
(1961年頃)

寄りの考えの人でしたね。共産党員といわれるものは、ぜんぶ退職したんですね。⁷⁸⁾ 共産党はマッカーサーの指令とか言ってましたけど、本当に追放しろって言ったんだかどうか、わかりませんが……。

職員組合の分離

〔昭和26年の〕春闘が終って、会社から賃金の回答が出たとき、代議員会で配分をどうするかということがあったんです。そのときに、賃金配分小委員会をつくって、そこで案をつくらうってなったんですね。執行部では小原さん、現場からは私とガス工場の人と倉庫係の人、それから事務の方も入って、案をつくる時はいっしょだったんです。ああでもない、こうでもないと言って、結局、小委員会としての結論はでなかったんです。それで事務の人のつくった案と私が考えた案の2つの案をそのまま代議員会に投げかけたわけです。

提案されると、(私の案について)事務系統の人は「それなら、現場がすこし有利すぎる。

こんな案には、絶対服従できない」なんて言うんですね。その案はよく覚えてないんですけど、能率給にプラス、事務屋にない現場だけの手当を入れたりして、いくらも差は出ないんだけど、いくらか現場が良くなる案だったですね。

そのときは事務の人たちは、「この案じゃ承知できねえ」とかなんとか言って1日で終わらないで、まる2日くらいやったですね。まあ、その案じたいでなったんでなく、前から(組合を)脱退する準備はしてたんじゃないかっていう感じは取れるんですけど……。

代議員の数は現場の方が圧倒的に多いでしょう。だから事務員のほうが言ったのはだめで、私の作った案のほうが通ったんですよ。

(組合が分裂する原因は)これが直接的じゃないと思うけど、それから1日か2日たって情報が入ったんです——職員が脱退するってね。事務員が署名集めてるとかいうんで、執行部でもずいぶん話し合いをもったんです。執行部の幸崎〔幸一郎〕さん⁷⁹⁾ なんかが頭悩ませながら、「今、(事務系の人を)説得して

78) いわゆる「レッド・バージ」を指している。1950年10月には、全造船の全事業所でこれが発表された。

79) 幸崎幸一郎さんは現図出身で、1948(昭和23)年2月より執行委員、同年8月副委員長などを歴任し、51年に全造船中央委員。52年7月委員長。職員組合の分離後は、執行部強化のため函館分会に戻った。

るんだ」って言うても、あつという間に職員組合を結成しちゃったんですよ⁸⁰⁾

彼らは脱けたって、事務員と現場が2つになるだけで、あくまで同じ全造船の参加でやってくんだから、なんにも変わることはないっていう⁸¹⁾——それが最後の妥協線みたいにして、脱退を認めたわけね。事務屋としては、自分たちは労働者と考えないというプライドがあったんじゃないですか。ただ、困ったのは、闘うことがあんまり好きでないんですよ。そのかわり、獲得すれば、自分たちのほうが少しでも余計にもらいたって——。だから、組合費を払わない組合員をかかえてる

ようなもんだなんて、よく笑ってたんですね。

3. 臨時工闘争と組合の分裂

臨時工闘争

昭和34年の秋季闘争で、臨時工解雇の闘争があったんです。各職場に臨時工てのが相当いたんです。私のほうにもいましてね。それを、会社は臨時工制度ってやつはうまくないから、ぜんぶ無くすって——。それで臨時工が、もうその時には弱いながらも組合をつくってたんですが⁸²⁾その組合が、分会に「助けてくれ」って応援を頼みにきまして、分会で臨時

80) 職員組合が函館分会から分離したのは、1951(昭和26)年6月1日である。分裂の要因として蠟山さんは、賃金配分問題だけが「直接的じゃない」と口述しており、現場(現業)と事務所(非現業)との対立要因は別にも潜在していたと考えられる。その一つとして、市会議員候補の推薦問題が絡んでいたともいわれている。

すなわち、1947(昭和22)年4月30日の市会議員選挙において、分会が推薦した小原豊太氏(非現業・当時委員長)が当選した。ついで1951年4月23日の市会議員選挙において、分会は野中富雄氏(現業・当時委員長)を推薦し当選させた。同年5月31日、分会は代議員会を開催し、当時執行部にいた2人の非現業役員を、選挙戦の統制を乱したとして解任決議を行っている。職員層の分会脱会の動きは、この決議を契機に活発化し、同年6月1日に函館船渠職員組合の結成集会が開催された。『運動史』はこの点に触れておらず、職員層の脱会の理由として、(1)現場出身の執行委員の台頭により、事務系組合員の発言を無視する恐れがあること、(2)事務系執行委員の座が稀薄になったこと、(3)事務系執行委員の喰込みに見通しがなくなったことを掲げている(143頁)。

なお、分離後の職員組合員は約350名(同年7月現在)、初代委員長は小原豊太氏。函館分会は組合員1,239名(同)、委員長に野中富雄氏を再選した。

81) 職員組合は、分会脱会後に全造船に加入を申請し、1951年8月の中央委員会で加入が認可された。職員組合が全造船を脱退するのは、1971(昭和46)年秋である(本章後段の「組合の分裂」を併せ参照)。

なお、これより先の50年11月1日、室蘭分会は函館船渠室蘭製作所労働組合と改称するとともに、全造船を脱退(63年に室蘭分会として全造船に復帰)。

82) 函館ドック臨時工労働組合は、1950(昭和25)年6月23日に第1次の結成。会社は前年12月に永歴丸の改造工事〔注71)参照〕のため臨時工約50名を雇用、引続いて神祐丸(6,800トン)の改造工事のため160名に増員(50年12月工事完了)。また、ブラジルのタンカー船サルテ57の建造時(50年6月5日起重工、51年1月20日進水)に203名の臨時工を採用した。臨時工は、51年度に入って第7次計画造船による受注が決定して仕事量が見込まれることになったのを契機に、雇用の安定を図るため同年6月23日、組合執行機関を設立した(委員長・佐久間三郎氏、副委員長・若杉虎男氏)。

同組合は51年7月3日から、これまでの1箇月の雇用契約を1年に延長すべく対会社交渉を行ったが不調に終った。7月14日、会社は臨時工76名に解雇通告。これにたいして同組合は、8月20日に大会を開いて対応策を検討したが、自力で会社に対抗できないと判断し、8月24日の大会をもって結成後63日で解

工の解雇を防ぐ闘争を組んだわけです⁸³⁾

そのとき、アスプロモンテ号というイタリアの貨物船が修理のため1ドックに入ってたんですよ。むこうはすぐに航海に出発しないと予定の荷物が積めなくなっちゃうんで、早くドックを出してくれってんですが、組合でガッチリ、ビケ張っちゃって出さないわけですね。会社は（組合員の第1号ドック立入禁止と妨害排除の）仮処分を申請したわけですよ。それで執達吏だかいう、背の小作りな足の悪い人が来て、マイクをもって「これから1ドック周辺は、ぜんぶ差押えする。だから組合員

は一人も入れない。もし入ったら法律で罰せられるから」って言って、どっかの火夫をつれてきて、ドックの縁に杭を打ってロープをズーッと周囲に張ろうとしたんですね。それで当時の野中委員長も私たちも怒って、そのロープを、杭をみんな引き抜いて海の中へぶん投げちゃったんですよ。それで執達吏が、「これに抵抗すれば、公務執行妨害で検挙する。そんなとこにまごまごしてると、乾ドックの中にぶち込むぞ！」ってね。

私たちは、「なーに、このやろう。検挙もなにもあるもんか。帰れ、帰れ、帰れ」って追い

散した。

臨時工組合が再建されたのは、1956年9月19日で、組合員269名。造船業の景気上昇期で、臨時工が増大した時期である。函館ドック臨時工組合は、函館第二分会となった。6月12日、函館ドック労働組合連合会（51年12月18日結成、通称「ドック労連」）に加盟。ドック労連は、函館分会・東京本分会・室蘭製作所労働組合〔室蘭は全造船非加入、注80）〕で構成され、これに臨時工による第二分会が加わったことになる。57年7月8日、東京本分会は第二分会の加入を理由に労連を脱退した。同年7月22日、会社は労連にたいし、臨時工78名の雇用再契約の打切りを通告したが、本工の支援ストなどにより8月8日に契約更新の妥結に至った（『運動史』 58-59頁、78頁、80-81頁、145-147頁参照）。

83) ここで蠟山さんが「臨時工の解雇を防ぐ闘争を組んだ」というまでの経過は、以下のとおりである（『組合史』87-91頁などをもとに分会より聴取）。

○1959（昭和34）年10月21日 会社は受注の枯渇を理由に、臨時工266名・嘱託40名の解雇を労連に通告。

○同年10月22日から11月10日まで、団体交渉が重ねられた。

○同年11月10日 会社は臨時工204名、嘱託26名にたいし、郵送により解雇を通告（すでに転退職した76名を除く）。

○同年11月11日 組合（労連）はスト権集約の大会を開催し、賛成962名、反対231名、白紙25名、棄権154名によりスト権を確立した。

○同年11月12日 組合は解雇対象者のうち139名を就労させるため、本工組合員とともに入門させた。

○同年11月14日 組合はイタリアの貨物船アスプロモンテ号（7,154トン、中間検定工事のため入渠中）の周囲にビケラインを張り、綱具工場組合員に同号の作業拒否を指令、42時間のストを決行。

○同年11月15日までに、同号船長は出渠の見通しがたなくなったため、イタリア大使館にたいし善処方を要請したが、外交機関が労使間の問題に介入することは妥当でないとして却下。

○同年11月16日から17日にかけて、船長は渡島支庁長、北海道警察函館本部長、三菱商事、函館海運、函館市長などにたいし出渠方について配慮を要請。17日に渡島支庁長と函館市長は、労使双方にたいし「誠意ある団交の再開」を要請。

○同年11月20日 会社は双方の意見対立が続いたため、函館地裁にたいし組合員の第1号船渠内立入禁止と妨害排除の仮処分を申請。

○同年11月21日 函館地裁は上記仮処分を決定した。これを受けて組合はビケ隊を増員し、強制執行に備えた。

返しちゃったんです⁸⁴⁾

それは、11月の勤労感謝の日のころでしたね。「明日、警官が相当動員するらしい」って情報が入ったんです。もう、寒い日で小雪がチラチラ散らつくときに、「全員でてくるように」っていうので、朝6時に出勤したんです。そのうちに情報が入って、「いま西警（寮署）のところに、森だとか八雲だとか、向こうから警官500人ぐらい到着した」とか、なんとか……。それで職場ごとにピケ張ってたら、警官ははじめ2ドックの方に行く形勢だったんです。

その時の代議員は、私も作業服に腕章つけて、ヘルメットかぶって1ドックの左舷側にいるところに、2ドックに来るらしいって伝令が来て、綱具工場の連中がみんな2ドックの方に回ったんです。その場所は、綱具だけの場所になっちゃったわけ。鑄造工場の連中が、「警官隊が、海から水上警察の船で2ドックの方に向かってくる」てんで、2ドックに行っただけです。そのときは、今みたいにドック

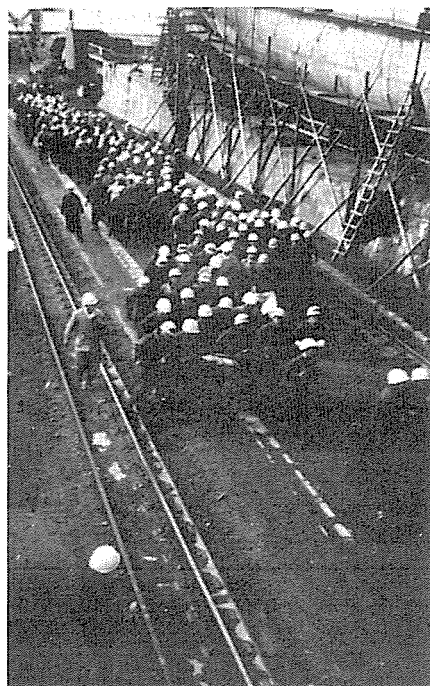


写真13 臨時工闘争時の構内デモ（1959年）

の縁に手すり無かったですから、ドックの中に落ちればイチコロでいっちゃうんで、用心のために戸船からロープを出してぜんぶドック

84) 執達吏が来てから争議終結までの経過は、以下のとおりである（『運動史』 91-96頁参照）。

○1959年11月22日午後4時、執達吏一行は、アスプロモンテ号が入渠中の第1乾船渠附近に立入禁止区域を設定し、杭打ち作業を開始。この仮処分執行は約800名のピケ隊に阻止され、中断した。執達吏および会社は、この事態を函館西警察所（西警）に説明し、善処方を要請。

○同年11月23日、函館地裁は警察隊の出動を要請し、午前7時ごろ警察隊とピケ隊それぞれ約800人が第1乾船渠附近で衝突、組員4名が逮捕された。組合は警察の申入れを受けて退去し、アスプロ・モンテ号の出渠を見送った後、西警に赴いて4名の釈放をうけた。

○同年11月24日以降も組合は残業拒否の部分ストを続行し、26日に渡辺社長と団交、27日は株主総会に抗議のデモのあと全面ストを行った。

○同年12月2日の団体交渉において、会社側は指名解雇の撤回と希望退職者の応募を骨子とする新提案を行った。

○同年12月4日、組合は上記会社提案について投票を行い、賛成1,055名、反対137名、白紙56名、棄権116名をもって会社案を受諾した。

なお、臨時工組合はこの闘争のほぼ1年後の1960年10月、会社にたいして本工登用を要求し、同年12月29日本工登用にかかわる協定を結んだ。協定は選考試験制度による登用方式を定めたもので、61年1月9日に第1回の学科試験が実施された、この協定実施にともない、56年9月に再結成された同組合は、61年3月5日をもって解散した。注81)を併せ参照。

クの縁に張ったんですよ。ロープを張ったからよかったのね。それで、なんと、その落ちかかってロープにつかまっていたのは警官——。

私なんか先頭に立っていたから、警官に引き抜かれちゃってね。引き抜かれても、すぐ後ろにまわって——。ヘルメット引っ張るから、首が苦しくなって、先頭にいと後ろの方は、みんなが押えてる。なんだかんだ、しゃにむに引っ張って排除するわけ。綱具工場だけでそこを守っていたら、警官隊はタタタッて来て、私たちの50センチくらいのところでピタッと止まって、棍棒で「どかなければ公務執行妨害で排除する」って。私たちは、みんなお互いに腕を組んで返事しないわけですよ。そのうちに、「かかるー！」って言って、かかっただけ。もう、ドンチャン騒ぎになって、職場の柔道3段の奴は警官をなぎ倒して……。新聞記者はみなびっくりして写真撮ったり、もう気が立って新聞記者を殴っちゃったなんてのもいたけど……。

組合員は死にもの狂いだし、こんどはあんまり抵抗する奴は引っ張って行って、車に乗せちゃう。あの時は、3人か4人、車に乗せられてブーッと警察へ行っちゃった。委員長は全体が見渡せるように高い台の上において指揮をとってね。大乱闘になったんで、びっくりして休戦命令出したわけね。そんときに共産党の函労会議の副議長やってた人が、

「組合員の意識がもりあがっているここへ来て、戦闘中止とはなにごとだ。ここでやめたら、労働者の名折れじゃなねえか」
なんて、委員長にくってかかったりね。けど委員長は、

「これ以上やれば、組合員が大怪我をする」っ

て中止したんですね。私たちは、「共産党の余計な指示は受けない。帰ってくれ」って。

それから海っぱたで緊急に闘争委員会ひらいて、全員そろって門から出て西警察まで「ワッショイ、ワッショイ」と腰をつないで走って、西警察をグルリととり巻いて、捕まった者を「返せ、返せ」って怒鳴ってね。委員長、執行委員は警察の中に入って署長と面会して、「返さないうちは、ここを動かない」って——。それで、交渉の結果「別に悪いことしたんじゃないから釈放する」って、すんなり返してくれてね。それで、その人たちといっしょに、また電車通りを走ってドックへ帰ったんです。

このときは、仕事も暇だったときなんですね。その後は会社で臨時工の希望退職をとり、残った連中はそのまま残って、アスプロモンテ号は出してやったんです。それから、間もなくすぐ忙しくなりましたから、残った連中は試験うけて本工に採用されたり、辞めた連中もほとんど会社で試験受けて社員になったんですよ。その連中が、今、みんな組長、作業長だとかやってますね。警官隊と取り組みあいやったのは、後にも先にも、これだけですね。

組合と選挙

野中委員長が市議員に出たときも、代議員がそれぞれ選挙委員にされて、執行委員が事務局長になるんですが、そういうところに会社からもう一人が名のりをあげたんですよ。野中さんの2回目の選挙ですかね。それで、（同じ会社から候補者が出たため）騒ぎが大きくなって、みんなビリビリして、「あすこの職場に票をとられた、ここもとられた。あすこの職場では、そんなことない」とかね。

ある選挙委員なんかは、家へ帰るのが夜中の2時、3時。新婚だったもんで、その新婚の奥さんが「また遅く帰ってくるんじゃないか」って、（奥さんが）自分を気にいらぬのではなかつたかと、離婚騒ぎがおきたり……。日吉町、花園町で演説会をすれば、それが終って湯の川の終点まで歩いて、それから電車に乗ってドックの組合までくれば、11時近くになるんですね。そのころは、まだ車社会ではなかつたですからね。

その後で、情勢分析だとかするんです。2回目か3回目の選挙のときに、私が情勢分析で「2,400票」って（予想を）出したら、「そんなに取れっこねえよ」なんて言ってるでしょ。私は「演説会をずーと回って、その感じのぐあいで、だいたい2,400になる。ならなかつたら、私たちが骨折ってる甲斐がねえ」って言ったら、「そんなに取れっこねえよ」なんて言ってたけど、（結果は）私の予想より60ばかり余計の2,460票といったこともありましたね。

野中さんは、1回、2回、3回、4回と市会に出たんですよ⁸⁵⁾。そのころ一銭ももらわぬで、朝から晩まで、会社から休暇として選挙の応援してね。考えてみれば、馬鹿くせえようなもんだけど、私たちの考えは本人の当落の問題でなく、組織から出して負けたってことになれば、よその顔、よその組合に笑われちゃうっていうのでしたね。

（昭和33年の）衆議院選挙のときに、選挙違反だって代議員が事情聴取をうけたことあったんですよ。そのときは、函館から国鉄の館俊三って人⁸⁶⁾が出てたんです。その館さんが出てるところに、もう一人、分会が推薦の曾田玄陽、あの人が出て、ドックの委員長の野中さんが選挙責任者になってたんですね。ドックをいちばん頼りにして、出たんですね。

そのときに、曾田玄陽の写真入りの印刷物の配付を代議員会で決めて、当時の執行部にいた伊山勝春さん⁸⁷⁾だとか、幸崎幸一郎さんっていう人だとかが、拘置されたんです。警察はどこでわかったか、「執行部の幸崎が、勇気と決断をもってやらなきゃだめだ、と言ってた」って、ぜんぶ知っていたの。いまは亡くなった有馬さんが晩酌を飲んでいっぱい気嫌でいるところに警察がきて、いろいろ聞きにきたときに、有馬さんは執行部に入ったくらいの人でそうとう弁がまわりますから、飲んだあげくに、ありったけのことをしゃべって、「天地神明に誓って、悪いことはしていない」って言ったんです。「印刷物を配ったことは、絶対に配った。しかし、これは社会党の『社会新報』の特集号みたいなもんで、違反じゃない」ってぐあいに、警察の前でたんかをきいたらしいんですね。

それがもとで、なにか言質をとるため、こんどはみな西署に順々に呼ばれて、執行部で

85) 野中富雄氏の第1期市議会議員当選は1951年4月23日、第2期は55年4月30日、第3期は59年4月30日、第4期は63年4月30日である。67年4月から道議会議員となり、同議員を3期つとめた。

86) 館俊三代議士。1896（明治29）年石川県七尾市生まれ。1920年に函館駅改札掛、同助役を経て46年函館駅労働組合の結成に参加したあと、同年5月国鉄北海道労働組合委員長。47年の衆議院選挙で、北海道3区から社会党籍で出馬して当選。以後、労働者農民党で当選2回、58年社会党から立候補し当選、60年まで議員をつとめた（『北海道大百科事典』下巻、前掲、48-49頁参照）。

87) 伊山勝春さんは電気溶接出身で、1946（昭21）年12月執行委員。48年2月から4期委員をつとめたあと、50年1月副委員長、51年10月書記長を経て、53年6月から9期にわたって副委員長をつとめた。

はどうぜん対策を講じましたが、なに言われても、「知りません」と、結局、引っぱった代議員からはなにも出てこなかったんですね。そのときに、幸崎さんと伊山さんは、全造船本部の会議に行ってたんですよ。連絡船で、伊山さんと幸崎さんが函館の棧橋に着いたら、そこで二人とも逮捕されてね。結局は、罰金と公民権の停止になりましたけど……⁸⁸⁾

その曾田玄陽は落選したんですが、この第3区で二人が立とうというだけ、社会党の力はないわけですね。曾田玄陽は地元の森町のシャレル牧場に戻って、それからなんと教会の信者になったんですよ。

組合の分裂

〔昭和26年6月に〕職員組合が分離して同じ全造船に入っていたんですが、46年ごろに職員組合が全造船を脱退する問題が出てきたんです⁸⁹⁾。それから47、8年ごろになると函館ドックの分会のなかからも、分会を脱けたって動きがでてきたんですね。彼らだけで結束をして、組合の方針に従えないからって、まとまって脱退を組合に申し入れたんですね。

そのときには会社の体制が大型の建造船をやるって時で、長崎の〔三菱重工業長崎造船所の分会〕をつぶして、石川島〔播磨重工業の分会〕をつぶして、川崎〔重工業の分会〕をつぶして、だんだん北上してきたんですね。全造船が分裂しちゃったっていうのは、結局、造船がだんだん大型船になって、右寄りの(グ

ループが)造船工業会⁹⁰⁾の指令で分裂させたんですね。

その頃、私たちが組長会ってのをつくってたんですが、年に一べん組長会の総会をやるわけですね。組長会で会社を定年退職する人に記念品を贈って、それから懇親会に入るわけです。そのとき会社の重役や所長なんかも呼ぶんですが、そのときは私はもう代議員もなにもやっていなかったですけど、東京の本社にいて函館に戻ってきた重役なんかに、一杯飲むようになると、みんな偉い人のところに行かないわけですよ。お偉方なんかポツンとしてるんですね。それで、いちおう私がいつも重役のそばで酒を注いでやったり、世間話したり、重役連中も私が民生委員だとか保護司だとか社会的なことやってるのを知ってましたから、いろいろ話してるときに、その重役が「いま浦賀が全造船を脱ける。その次は函館が脱ける番だ」って言ったんですよ。会社のほうは、組長会は会社の味方だと思ってたんじゃないですか。

会社では各職場の主任、係長をぜんぶ集めて、まず組長クラスの説得に当たらせて脱退させるわけ。それもおそらく、その重役の策謀なんじゃないですか。

私のいた船具なんかも、みんな現場に仕事に出てくると係長が顔を出して、「このへんで、なんとかひとつ、分会を脱退してくれ」と、ずいぶん何回も説得するんです。だけど誰も、「うん」と言わないわけね。主任は部長なん

88) 『運動史』(前掲)によると、「その理由は“社会新報”による選挙規定を超えた行為という事にあった」(177頁)とされている。

89) 職員組合は結成後の1951年8月に全造船に加入、71年秋に脱退した。注80)参照。

90) 日本造船工業会。1947年10月1日設立で、大手7社(三菱重工業・石川島播磨重工業・川崎重工業・日立造船・三井造船・日本鋼管・住友重機工業)を含む23社で構成される経営者団体。

かに相当やられてきたらしく、船具の組長を集めて「みんながここで、分会を脱けてくれないければ私の顔は立たない。なんとか脱退してくれ」って言うんですね。

よその職場ではほとんど崩れて、説得されて脱けてくわけですよ。電気工場なんかは、組長以上はぜんぶ脱けたし、銅工（パイプ工場）も3分の2は二組〔第二組合〕に行ったんでないですか。

あるときは昼休みに、うちの職場の代議員が「これから職場班会を開きます」って、「うちの職場の伍長が脱退するったけど、この件に関して、みんなで思い留まってもらうように討議します」って、班会を開いたんです。それで入れ替り立ち替わりマイクに立って、「労働者を裏切るのか」とか、「そんな脱退なんかやめて、みんなの仲間といっしょに手をつないでゆこう」とかって——。それも、うちの職場だけでなく、鉄工でも溶接でも開かれてる。徹底的にその活動をやって、くい止めたんですね。職場闘争で、結局切りぬけたわけです。

職員組合では全造船脱けると同時に、規約改正して、現場の人でもなんでも、望む人はみんな加入してもいいってぐあいにしたんですね⁹¹⁾それで銅工、電気溶接が行ったんですね。うちの方だけは、主任が部長会議のたびに、コテンコテンにやられるんですよ。それで主任が（職場の人に）、「なんとかここで、清水の舞台から飛び降りるつもりで踏み切ってくれ」と、よく言ったんですけど、私たちはそう言われたって、向こうへ行った方が

いいんだか、こっちに残ってた方がいいんだかって、各自、口を濁して、結局は行かなかったんですよ。

うちの職場でも、ある伍長が二組に行くというので、「今まで同じ釜のメンを食う状態できたのに、なんで別れて二組に行くんだ」と、入れかわり立ちかわり言うもんだから、主任は（組長である）私に「それでは伍長がかわいそうだから、あんたが行ってみんなをなだめてやってくれ」って——。それでも私は、みんなをなだめるより前に、まずその伍長の気持ちを入れ替えなければ職場の空気はなだめられないんだから、（伍長には）「二組に行くのはやめなさい」ってしゃべったりしてね。

主任は食堂で（私に）「分会を脱退しないか」って言うでしょ。「このへんで、ふんぎりつけるときじゃないか」って——。「部長から言われてきてね」って、涙こぼすように言うわけ。「うちの職場で、下の者はともかく、組長だけでも二組に変えてくれ」ってね。

主任などは、ことあるごとに、自分の部下に分会を脱けて二組に行くように食堂などで言うものですから、あるときにそれがテープレコーダーに録音されてるってことがあったんです。私はぜんぜん知らないで、後になって聞いたんですけど、その主任が悲痛な声を出してしゃべってるのが、ぜんぶテープに入ってたんですね。後でそれを知って、私たちは驚ろいて、怒ってね。それが後で〔組合が北海道地方労働委員会に告発して〕、裁判沙汰になったんですね。私たちの職場ばかりではなく、よその職場でも（このような会社から

91) 職員組合は全造船脱退後、1972年秋に函館ドック労働組合と改称し、現業の従業員も加入できるように規約を改正した。72年から73年にかけて、分会（第一組合）から約200名が加入。造船重機労連（同盟系）に加盟。

の) 切り崩しがあって、組合は各人が自由意志で入ってるのを強制的にやるのは不当労働行為をやった、っていうように組合の代表が弁論して、地方労働委員会の裁定で、とうとう会社が負けたんです。

考えてみれば、組長で代議員をやってたのは私ですけど、課長なんか事務所にきて、(あい変らず) なんだかんだ言うわけですね。(組長としての私に)「この忙しいのに、ストライキやられちゃ困る」って。そんだから、しょうがねえ、こんどは組合の代議員(としての自分にかえて)、 「そう言ったって、会社のほうで満足するような回答示してくれなければ、いつまでも(ストは)続きますよ」ってね。しばらくは(組長と職場代議員との) 両天秤だったけど、会社の仕事も組合の仕事もずいぶんしましたね。組長ってのは昼休みでも休憩時間がないほど忙しくて、(組長としては) あすこは残業になるとか、ここは定時帰りだとか書記のところに連絡したり、こんどは代議員会は晩に開かれればいいんですけど、昼の12時半から食事をしながら開かれるんですよ。私がかかけつけるときは、どうしても12時50分ころなんですね、どんなに急いでも——。

それで、組長で代議員をしばらく続けていたけど、このへんで潮どきじゃねえかと思って、(組合の分裂のときは)もう代議員を辞めたわけですけど……。

下請けと合理化

〔蠟山さんは、1972(昭和47)年3月に55歳定年となり、続いて3年間の雇用延長期間を経て、上述の組合分裂の事態が終結した翌年の75年3月に退職された。75年4月からは函館ドックの下請関連会社である協船興業の

工事係長を3年間つとめた。〕

私は〔昭和〕50年の定年後に、すぐ協船興業のほうにまわったんです。私が定年になる前の45年ごろに、下請けを統括するために、協船興業で有限会社が新しくできたわけです。その小さい下請けにバラバラに工賃を払うという制度をなくして、請負い制にする。社長と各下請けの親方が株主になって、株主たっていくらも出資してないですけど、それで仕事は一括して協船興業で注文をとるってことに——。(支払いの)金も協船興業で一括もらって、下請けは親方をはじめぜんぶ現場で仕事してますから、給料も会社から出る手形を現金にして下請けの親方に準備したわけですね。ドック会社では、いままでは、この仕事は何組ってぐあいにまわしたり、お金なんかもまわしてたんです。こんどは、協船興業一本ですから、工事の伝票でもなんでも、何組、何組で書かないで簡単になったんです。そのうちに会社の方針として、新造船の足場でもなんでも、協船興業で一括受注しないか、てことになったんですね。

私がドックの現役のときは、下請けをずっと使って、会社の社員をくっつけて監督してましたからね。はじめは足場のほうに下請けはいなかったんですが、30年ごろ、まだ三船台しかなかったときには、もとドックにいて退職した寅松さんという(人が率いる)武越組っていう下請けの人が5、6人いましてね。それから組長のときは、新造船でだんだん下請けがふえてきまして、足場の岩倉興業、兼平興業、伊勢谷興業、足場と重量物の須川興業、修繕関係の山崎興業、資材整備と(足場板の)運搬の植島興業なんかを監督してたんです。

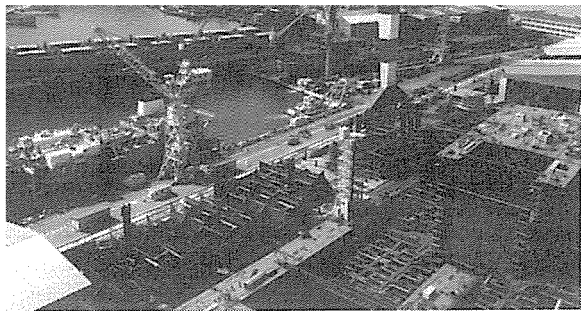


写真14 蠟山さんが退職した頃の函館ドック構内（1975年、25,500トン・オイルタンカー建造中）

協船興業は種井さんが船具の主任をやっているときに、下請けを一本化しなきゃだめだって、つくらせたわけです。（下請会社の親方の）各組はそのままで、その上に各組の親方が出資金を出してつくったんです。それで私が定年（が近くなった）ときに、協船の専務みたいのをしていた伊勢谷ってじいさんがいて——ドックの下請けの伊勢谷興業は細君が社長やってたわけですが、その伊勢谷のおやじさん〔由松さん〕とか鉄鋼の仕事していた高木さんとかが、私に来てくれてね。私は定年になって、そこへ行くことは決まっていたけど、せっかく永いあいだ勤めたから、本当はしばらく休んでから行くつもりだったんです。ね。そうしたら、「一日も早く」って家に迎えにきちゃったんですよ。

その協船興業の工事係長、業務係長って身分で、現場では仕事はしないですけど、会社のほうから仕事をもらって、こんどはこういう船をやるって計画なんかあると、船の図面を借りて見て、この船は半分右側は須川組にやらせて、反対側は岩倉にやらせるってね。

いままでは、いいかげんだったんですね。会社では、それじゃだめだってんで、新造船やるときは一括受注しろって、2万5千トンぐらいなら、表構造ぜんぶで何工数かかるって計算して、その船の工事係と交渉するわけですね。会社と交渉して、新造船や修理船の見

積りをたてて、会社のほうは、「予算がない」とか「そんな値段じゃ、できるわけない」とか、「これで予算がぎりぎりだから、これでやってくんないか」って言うし、なかなか厳しくてね。1工数では、1人が朝8時から晩の4時まで働くので、そのころは1工数7千円ぐらい出しましたが、「5工数くらいなんとかしてくれて」ね。船の大きさによって1,200工数とか、1,500工数ならその足場関係を1,500工数でやるってことですね。（協船興業と交渉する）会社の工事係だって、足場の経験のないのがやってるでしょう。むこうは、課長も部長も出てきますけど、実際の細かいことわかんないでしょう。だから、「もう5工数分を出すと赤字になる」とかなんとか言って、渋くてね。

それで困ったのは、ソ連の木材運搬船をつくったとき、この船は下がタンクになってて、上に材木を載せる——そのタンクのなかに、ぐるっとぜんぶ足場かけなきゃなんないわけ。ね。会社のほうでも（見積りの）見当がつかないし、交渉が難儀したことがありましたね。

最高のときは、（足場関係で）3千万円ぐらいの売上げだったんですよ。それで、協船興業では6分もらって、会社のほうからは半年の手形で出ますから、生産協力会って会社の経理で1千万についていくらって割引料をひかれて、現金にしてもらったわけです。下請けは、売上の何パーセントかを払い込んで、ぜんぶ生産協力会に入れなきゃなんないんです。そのときは、生産協力会の会長が、高林さんのつぎに綱具の工場長やった渡辺兼吉さんですね。生産協力会で手形を割引くたって、自分の手もとに金がなければ割引きもできないんで、協船興業のほかに、鉄鋼関係とか塗

装関係の下請け会社から、売上げの2～3パーセントを天引きで積立てたんですね。私が53年に協船興業をやめたときに、積立てが600万円くらいありましたね。

それで順調にやってたんですけど、52年くらいに仕事が減ってきて、会社は合理化で希望退職者何百人募集だとかやってるときに⁹²⁾仕事がなくなってきて——。その前に、種井さんが定年の半年くらい前に、会社に在籍のまま協船興業の社長として来たんです。親方連中をみんな集めて、「私は協船興業の社長になるために、会社から派遣されてきた」と。株もなんにもない社長になってきたわけですね。そのかわり、給料は会社からもらいますからね。こんどは定年になって、社長で幅をきかせるわけですけど、そのときは会社に仕事がないもんですから、長続きしないよね。彼らも、どうにもならないわけ。

山崎興業は修繕船の担当ですから、修繕船はちょいちょい仕事がきますけど、忙しいと思ったら、岩倉もやったり、兼平もやったりしてやりくりしてたんですね。そのうち、まず兼平興業が52年秋ごろ「ドックではもう、

とっても食っていけない」って撤退しちゃったんですね。外の仕事をやるって——。みんな足場屋ですから、建築のとび職みたいのをね。そのうち伊勢谷興業も外の仕事に行っちゃって、岩倉もやめてしまって、53年4月でどうとう解散したわけですね。

私は種井さんに、「協船興業が苦しいようだから、私の給料を3万円ぐらい下げてくれませんか」って言ったことあるんです。そのときに15万の給料もらってたんです。15万もらうと厚生年金は60歳になって申請しようと思っても、一銭ももらえないんですって。3万円にすると厚生年金が8割でるんで、8割と3万円たすと15万円よりよけいになるんですよ。まあ、そのときは、実現しなかったですけどね。協船の業者が減って、売上げも仕事もないからやりくりができなくなるし、銀行では金貸すってさかんになってましたけど、借りたってすぐ返さなきゃなんないしね。銀行は生産協力会に600万あるのを知ってますからね。その600万のやつは、年間の決算のときに財産として計上しなきゃないんです。だから、金はなくとも、帳簿上は黒字になるんですね。

92) 1977(昭和52)年11月11日、会社は組合にたいして最初の合理化案を提示した。以降、数次にわたる合理化が行われ、注表4に示すとおり希望退職者を数えた。

注表4 函館ドック希望退職応募者数の推移

	第1次	第2次	第3次*	第4次**	第5次***
募集期間	1977.12.26 ～78.1.10	1978.12.1 ～78.12.11	1978.12.27 ～79.1.8	1979.3.29 ～79.6.30	1979.8.15 ～79.8.28
募集人員(目標)	300人	1,100人	400人	200人	80人
応募人員(実績)	503	695	13	93	78
函館造船所	394	614	11		62
室蘭製作所	84	66	1		16
東京本社	23	11	1		—
札幌支社	2	4	—		—

(注) * 第3次合理化は、組合に提示することなく強行された。

** 「自己都合退職者優遇措置制度」による。

*** 特別転退職者募集として行われた。

まあ、そんなような状態で、とうとう……。私は解散のちょっと前に辞めてましたが、解散の書類書いたり、手紙なんかをあちこちに出示したり……。

残ったのは須川興業ですね。植島は須川の帳場みたいのに入って、須川もドックの仕事だけではなしに、おやじさんはほとんど会社にはいないでよその注文とりに——ぜんぜんドックの仕事では食っていけないですからね⁹³⁾

会社も合理化で、私が協船興業をやめる前には、第1回の希望退職者は出てましたけど、会社の事務所に行って、私の部下なんかには、「ともかく、やめるな、やめるな」って言ってやったんですよ。「やめれば損だ。函館の街に仕事はぜんぜんないことははっきりしている。これだけ銀行から借金を受けてて、函館でただ一つの民間の大きな会社で、囲りでつぶさ

ないから」ってね。そんなときは、坪内〔寿夫・来島ドック社長〕なんて知らなかったですけど……。私の職場では、こんどの合理化でやめたのは、1ばん年とったのだけです。安部文治を筆頭に、下田とか谷口とか昭和3、40年代に途中入社で入ってきた人、下田は臨時工から入ってきたんですが、みんな残りました。

だけど、坪内に言わせれば、こないだの600何十人が退職しても、まだ人数が多いと。現場のほうは、少ない人数で悲鳴あげてますね。うちの町内会にはドックの出身者が多いんですけど、副会長も総務部長もドックです。近くにいる、二組〔第二組合〕の人で組長〔班長〕やってるのは電気溶接ですけど、顔を合わせるたびに「元気でやってるかい」なんて言う、「忙しい、忙しい」ってね。それこそ、来島グループのただ働きの標本みたいで……。⁹⁴⁾

93) これら下請工をふくむ協力工の数は、1976年代に入って減少しはじめ、函館造船所だけで80年10月までに、最大時の1,641人から244人に減少した。この間、77年3月に下請会社の日函機械（資本金800万円）、80年9月に甲板機械メーカーの田辺鉄工所（同1,000万円）、同年12月に船舶装飾部門の函館工機（同2600万円）が倒産し、1億円以上の負債を抱えた倒産会社（函館ドック関連）は76-80年の4年間で8社に及んだ（池島恵治「函館の造船離職者はいま——急回復した造船業の裏側」『エコノミスト』1981年2月17日号など参照）。

94) 「来島グループ」は、坪内寿夫氏が率いる企業集団を指す。来島どっく（資本金1億7千万円）を中核に造船・海運・商事・金融・観光事業など170余社で構成され、その大半は経営危機に陥ったところを坪内氏によって再建された。造船関係では佐世保重工業（長崎県）・金指造船（静岡県）など13社15工場がある（「北海道新聞」1984年10月6日、参照）。

函館ドックは注91)の第3次合理化を終了したあと、1979年6月に特定船舶製造業安定事業協会にたいし、大型船建造設備などを買却するなどして再建を図った。同協会は78年12月、自力では削減できない中堅以下の造船所の過剰設備買上げのため官民共同出資で設立され、80年2月27日までに函館ドックをふくむ9社の過剰設備の買収を終了した。函館ドックは同年10月から東京証券取引所の一部上場企業への上場を廃止、その後の経営努力にもかかわらず受注環境の悪化で自力再建が困難となった。同社が来島グループに入るまでの経過は、ほぼ以下のとおりである。

○1984年6月6日、会社は新再建計画を発表し、①約1,600人の従業員を半減、②累積債務を残したまま現会社から生産設備のリースをうける新会社の設立、③来島グループ入りの、3項を正式に提示した。

○同年6月14日 会社は組合にたいし790人の希望退職者（うち管理職40人）を7月19日から募集することを提案した。

○同年6月20日 総評の函館ドック対策委員会が函館において「函館ドック大量首切り反対総決起集会」を開催。25日 全道労協、全造船中央本部、函館ドック労連などが「函館ドック大量首切り阻止北海道共

退職労働者組合のことなど

長男が西高〔道立函館西高等学校〕を卒業するときに、私はドックへ入れようと思ったんですよ。そうしたところ、〔ニクソン声明による〕ドル・ショック〔昭46.12〕で、ドックで140億円ぐらいの為替の差損を受けたわけですよ。ドルで外国船の注文をとってましたから、船主のほうは年払いで輸出入銀行に金をドックのほうに入れるんです。360円のドルが320円になり、300円ぐらいになっちゃって、その差損でだいぶ痛手をうけたんで、採用はいっさいしないということになりましたね。それで、息子に「函館には勤めるところない」って言ったら、「函館になんていたくない。東京に行くんだ」って。

長男は、ちょっと事情があって、うちが（家内の）実家で同居してたときに生まれたんで

す。それから、この町のずっと上のほう、いまの船見町7番地に来たんですよ。8畳の部屋をひとつ借りて、2年ぐらいいましたかね。そのときに函館ドックに加納久朗っていう有名な人が、後に住宅公団の総裁になった人が25年末ごろに（取締役）会長で来たんですよ⁹⁵⁾その人はざっくばらんで、「重役の給料も、かくし看板はない。会長の私は15万もらってる。それから常務はちょっと下げて12万かな」なんて言ったりして。「従業員のみなさんは、まず自分の住宅を獲得しなきゃだめだ。そのために、会社で総額の200万の金を住宅資金として、みなさんに貸す」ってね。それで、その第1回目に申し込んで、申込用紙みたら、買う家を決めてから申し込むっていうから、しようがない、金さえ借りてしまえばって、元町、むかしは会所町の（家内の）実家の家を

開会議」を結成。

- 同年6月28日 函館市議会が全会一致で、函館ドックの経営危機打開を求める決議を行った。
- 同年7月13日 函館ドック関連対策協議会を設立（函館市および労働・経済17団体で構成）。
- 同年7月17日 会社は希望退職者の募集について組合の同意が得られないため、8月8日に延期。
- 同年8月1日 北海道知事・函館市長・室蘭市長は、運輸大臣・大蔵省に再建協力を要請。
- 同年8月7日 会社は希望退職者の募集を再延期。
- 同年8月18日 函館ドック労組（同盟系）が人員削減規模の縮小を前提に希望退職に応じる旨の見解を発表。
- 同年8月26日 総評の「函館ドック大量解雇撤回・地域経済を守る全国集会」を函館で開催。
- 同年9月1日 函館ドックの主力銀行の富士銀行が労連にたいし、希望退職者の再就職斡旋などの条件を提示。
- 同年9月4日 会社と両組合は790人の枠を外して、希望退職者を募集することで合意。
- 同年9月7日 希望退職者の募集を開始し9月14日までに642人（うち管理職55人）が応募。
- 同年9月17日 社会党造船対策委員会、総評函館ドック対策委員会、函館ドック労連、全道労協は自主再建が困難なばあい労働協約の継続などを条件に新会社への移行を認める方針を確認。
- 同年9月25日 労連・会社・来島グループは、社会党と運輸大臣らとの政治折衝をつうじて、現行労働協約・条件の継続などを条件に新会社を設立することに大筋で合意。
- 同年9月28日 北海道知事が坪内氏に函館ドックの再建について協力を要請。翌日、函館市長・室蘭市長も協力要請。
- 同年10月5日 坪内氏が運輸大臣にたいし函館ドック再建引受けを正式に表明。
- 同年12月28日 新会社「函館どっく」設立。

95) 加納久朗氏は、1950年12月15日付で取締役会長に就任。

書いて……。たしか3カ月以内に登記して、それで会社の抵当権に入るんですね。それで、古い家だったんですけど、26年ころにこの家〔現・船見町12番3号〕を14万ぐらいで買ったんです。

私は30年に、元町カトリック教会で洗礼をうけましてね。その前に、うちの家内も子供たちも洗礼をうけたんですけど、うちがそういう環境で寝る前に家内が中心にお祈りをする、私だけは、こっちのほうで一服している。なんだか、とり残されるような感じがしてね。死ねば、(自分だけが)別のところに行かなきゃなんない。

うちの家内が洗礼をうけたときは、私に「洗礼をうけてもいいだろうか」って言ったときは、びっくり仰天してね。(家内の)おふくろ、母親って人が冬の寒に入ると、白いやつをかぶって、お寺のために寒修業に回ったりしていた、そういう仏教に熱心な人だから、家内がキリスト教の洗礼をうけるったら、なんて言うかなって。そうしたら母親は、「いいことだ。人間は宗教心をしっかり身につけなければ、いい人間になれないから」って、かえっておふくろに説教くらっちゃってね。

私が洗礼うける前は、神父といろいろ議論しましてね。3つの原義ってのがあるんですよ、教会の教えのなかに——。それは、ふつうの常識的な考えかたでは割り切れない。まえは原義っていついていたけど、1つは「ご託心の原義」っていついて、大天使ガブリエルが神の使いとして現われてマリアにお告げがあって、それでマリアが懐胎したこと。それから「十字架の原義」って、キリストが十字架で処刑されて、聖書にあるように3日目に復活したっていう……。それと聖霊(の原義)——、キリ

ストが天に昇られてから、聖霊がくだるっていう……。私は、「絶対にそんなことはありえますか」なんて、フランス人の神父にくってかかって、いろいろ議論したこともあります。いま東京に所帯もってる子供〔長男・俊一〕が小さいときに、いまから32年前に、子供をいつも抱いて、おもりして教会に行ったことがあるんですね。それで、自分が1年間いろいろ勉強して、納得のついたところで洗礼をうけたんですよ。

私が定年になるときは、(会社では)家族同伴で内地のほうに旅行につれてってくれたんです。これまで46年までに定年になった人は、登別とか洞爺とか道内を行ってたんですが、私のときから、定年退職者が初めて内地の、日光、鬼怒川、それから東京のほうへね。これは組合が闘争のときに、「せっかく長いあいだ勤めた人が退職するんだからって」交渉してなったんです。私は生まれが群馬県ですから、日光なんかは前もって知ってましたけど、家内が、向こうのほうはさっぱり知らないでしょう——。鬼怒川で食事のときに、会社からきた人が、「会社では、ずいぶん犠牲を払ってやった。飲み料は出ませんから、各自でとって飲んでください」ってね。私、家のやつと相談して、ビールをとったら、いつも会社の帰りに一杯飲み屋に寄って飲んでる人が、奥さんがそばにつけてるもんだから、みな飲まないで部屋に帰っちゃってね。夫婦で一部屋ずつ割り当たったんですよ。

私たちのばあいは、55歳で定年で、延長が3年だったんです。〔組合では永年にわたって〕定年延長の闘いがくり返されたわけです。会社と妥結したのは、現役〔の定年の区切り〕を56歳にして、延長期間は2年で58歳でさ

よならする。ちょうどその年に定年になるものはどうするかって、(私のばあいは47年3月に定年となったので)定年はあくまで55歳だけど、そのかわり延長を3年にするってなったんですね⁹⁶⁾ 職場で送別会をやってくれるのは、定年の現役の終るときで、湯の川の明月園で送別会を開いてくれましたしね。そのときは、船具の職場では私と山本周蔵っていう潜水の伍長といっしょだったんです。いまでも退職者組合の集まりのときに、山本さんの家に行ったこともありますけど……。それで、工場の主任、(いまでいう)係長が「長いあいだ、いろいろありがとうございました」ってね。

昭和50年に、いよいよよならするときに、私の組の若い衆が発起人になって、共愛会館で私を送る会を開いてくれて、これは船具のものだけでなしに、(当時の)組合の下山委員長だとか、よその職場にちらばっている人も、カトリック教会の信者の人も来てくれましたね。

退職者の組合は、私がまだ協船興業にいた50年の5月ころから計画はじめて、結成総会は50年の8月。これからの退職者は、ただ退職してちりちりばらばらになるんでなく、「これからの世の中は政治闘争で、すこしでも革新勢力をふやして、医療の問題、年金の問題、その他いろいろ勝ちとっていかなきゃだめだ」って言ってね⁹⁷⁾ それで、はじめの方針で、年2回集まって一杯飲もうっていうのね。「交流会を開こう」って。第1回は分会の3階で定期総会を開いて、その後で交流会にしてね。1回の総会を開くと、会費が1年分6千円で、40万くらい集まりますしね。湯の川(温泉)でやるっていうと、そうとう腰をすえて飲んだりしますから、女中さんがあんまり飲むんでびっくりしてね。(会長の)私はぜんぜん飲めないもんだから、ジュース飲みながら、みんなのところに集まっているビールでも酒でもあったら、そっちにまわしてやるとか小間使いみたいにやってて、余興がはじまると司会者をやった

96) 函館ドックの定年は1965年まで55歳であったが、同年12月の年末闘争時に55歳6カ月の延長が決定した。また71年春闘では定年56歳・再雇用期間2年(58歳)が妥結し、72年4月以降の定年者から適用することになった。

97) 函館ドック退職労働者組合は、組合員61名をもって1975年8月17日に結成された。同組合規約第3条は、「この組合は組合員の生活条件、社会的地位の向上と組合員間の生活条件、社会的地位の向上と組合員間の互助、親睦を目的とする」と定めている。別名をドックOB会という。初代の会長は蠟山敏郎さん、副会長は萩野銀蔵さん(元・仕上)、事務局長は小西俊一郎さん(元・第二機械)、幹事は笠原義郎さん(元・資材)、谷口豊寿さん(元・倉庫)、石山又一さん(元・溶接)。会社就任にあたって、蠟山さんはつぎのよう述べている(「ドックOB会報」第1号、1部省略)。

「私達は、お互い、函館ドックに勤務して、年代は異なっても、それぞれ同じ職場で労苦を共にした仲間であります。その仲間が、退職後は、それぞれ別の道をたどって、音信不通の状態にありますが、退職後の生活人生は決して平坦なものではないと思われます。せっかく勤めても、60歳になれば、また退職しなければならぬとか、子供達も成長して結婚すれば、自分の家庭中心になってしまい、なにか割り切れない感じを抱かされるとか、そんなふうにして、1年1年老境に入っていくのが退職後の社会人生になっています。私達は、そんな中で、共に手を取り合い、諸々の問題に取り組んで、苦労をお互に分ち合うことができれば明るい将来もひらかれるのではないかと考え、退職者の組合を結成しました。まだ結成しスタートについたばかりですが、幸い函館ドック分会の御援助をいただいて、今後の活動を積み重ねていきたいと思っています。」



写真15 退職労働者組合の結成大会で挨拶する
蠟山さん（1975年8月）

り——。年に2回の集まりで、そのときに会費がどっと入るんですよ。

函館には、函館地区の協議会があるんですね。ドックだとか、国鉄、電通、市役所、専売局だとか、ぜんぶ退職者が入ってまして函館高退協——高齢者退職者協議会、北海道は道の高退連（北海道高齢者退職者の会連合会）⁹⁸⁾で、私も毎年、道の高退連の総会へ行きます。年金問題では道の（高退連）のほうから、函館から2名出るとか、3名出せてきて、厚生大臣と交渉したこともあったんですよ。

いまは、（ドック分会から出る）組合の補助金も少なくなってるね。会長も長いから、（事務局長の）小西さん[注96]と、「もうそろそろ辞めようか」なんて言ってんですよ。

退職労働者組合は毎月2回役員会（会長・副会長・事務局長・幹事3人）を開いて、いろいろな問題を検討しています。上部組織からも諸問題を投げかけてきますので、いっしょにその対策を進めているんですよ。⁹⁹⁾

（追記） 本稿の取材等に当たっては、清水正徳氏をはじめ函館ドック函館分会の方々に大変にお世話になりました。記して厚くお礼申し上げます。

98) これらの組織のほかに、全造船機械高齢者退職者協議会が76年2月22日に結成されている。

99) 蠟山さんは函館ドック退職者労働者組合の会長のほかに、1961年から函館市民生委員、協船興業退職後の78年から町会長、83年から町会連合会理事となり現在に至っている。