

明治期の三井三池炭鉱と帆船輸送

木庭俊彦

はじめに

- 一 三池炭の販売と輸送
 - 二 明治二〇年代半ばまでの帆船輸送
 - 三 明治二〇年代後半の帆船輸送
 - 四 明治三〇年代以降の帆船輸送
- おわりに

はじめに

(一) 三池炭鉱と番船

三井三池炭鉱は、明治政府の輸出振興策の一環として官営三池炭山で採掘された石炭の販売が三井物産に委託されたのを契機に、明治二年（一八八九）に三井へ払い下げられた日本最大級の炭鉱である。⁽¹⁾その後、三井財閥が発展していくうえで同炭鉱がきわめて大きな意味をもったことはよく知られている。⁽²⁾

さて、明治期の三池炭鉱で採掘された石炭（三池炭）は、坑口近くの大牟田川河口（横須濱）から有明海の出口にあたる島原半島先端の口之津港まで小型の木造船で運ばれていた⁽³⁾（地図）。有明海は「二湮余ノ遠浅テ潮ノ干満ハ時季ニ依リ多少ノ差ハアルケレドモ、高潮ノ時ハ十七、八尺ニモ及ビ、満潮時ヨリ前後ヲ通ジテ、僅カニ二時間位ノ短時間ノ間ニ等出入船全部ノ整理ヲ要」するという特徴を持っていた⁽⁴⁾。したがって、大牟田川河口までは比較的小さな帆船のみが入港可能で、大型の帆船や汽船は口之津港に停泊して三池炭を積み替えることが求められたのである。

三池炭は官営期の明治一〇年代に香港・上海の石炭市場で高いシェアを占めるようになり、三井に払い下げられた後市場の拡大に応じて輸出高を伸ばしていった⁽⁵⁾。明治三〇年代に入ると、シンガポールを加えた東アジア市場での競争が激化したため、三池炭のみを販売していた三井物産は戦略を変更し、三池炭以外の取り扱いを開始した。三井物産は塩田へ三池粉炭、長崎港・口之津港へバンカー用に三池塊炭を送り込み、海外市場では三池炭を軸としながらも筑豊炭の販路拡大を目指していった。

口之津港から三池炭の主要市場である香港、上海、シンガポールまでは三井物産船舶部（主に自社船）が輸送を担っていたが、大牟田から口之津までの輸送の担い手は「三池番船」と呼ばれた帆船業者であった（以下、番船と略す⁽⁷⁾）。番船は大牟田に居住する船主で構成され、明治三九年（一九〇六）まで、その中から選出された数人の代表者（惣代）が船主総会を開き、すべての問題はそこで議決されていた⁽⁸⁾。その後、明治四一年に三池港が開港し、潮の干満とは関係なく直接汽船に石炭を積み込むことが可能となったため、番船による口之津港までの輸送は次第に不要となっていた。このように、明治三〇年代までは三池炭鉱の発展を大牟田の船主たちが末端で支えていたといえる。しかし、これまでの三池炭鉱に関する分析は、三池港の重要性に力点を置くあまり、番船による輸送については関心を示さない傾向があった。



地図 三池炭輸送関連地図

明治期における三池炭鉱の資本蓄積の過程を生産・流通の両面から分析した春日「一九七七」は、船舶不足や番船による運賃値上げ要求など、大牟田―口之津間における輸送の問題点に言及し、それに対応するかたちで三池炭鉱が所有船を拡充し、明治四一年に三池港を完成させたことを明らかにした⁹⁾。直接に大型汽船が入港可能となる三池築港によって、輸送の円滑化と経費節減が達成されたことは否定できない。しかし、明治四一年までは番船による輸送が必要であったことに変わりはなく、それまで輸送の問題がいかに解決されていたのかという疑問は残されたままであった。

この問いに答えようとしたのが大島「二〇〇六」である¹⁰⁾。同論文は、三池港が開港するまで帆船輸送と港湾荷役の効率化がどのように実現されていたのかを考察した。ここでは、

『三井鉱山五十年史稿』という社史稿本にもとづいて、番船は「船舶建造費充当貸付金」や「臨時貸付金及立替金」、「救済扶助金」など「各種の補助金制度」により専属化されており、三井鉱山が「社有船と貸付金を梃子としつつ艀船業者を組織化して輸送の安定化」を図っていたと主張されている。

本稿は大島「二〇〇六」に多くの示唆を得ているが、ここではいくつかの残された課題を指摘しておきたい。第一に、同論文では、船舶の所有と「各種の補助金」がいかに番船の専属化と輸送の効率化に結実するのかが論証されていない。そもそも、次項で述べるとおり、「各種の補助金」のうち「船舶建造費充当貸付金」という定期的な資金供与が明治二〇～三〇年代に行われていたと

いう明確な史料は残されていない。また、自社船による口之津港への輸送は量的に極めて限定的であった。第二に、第一点目と関連するが、社史稿本に記述されている三井鉱山による番船の保護・監督を強調するあまり、大牟田という地域における海運取引の実態が把握されないまま議論されている。結論を先取りするならば、番船の多くが居住する大牟田町を拠点に活動を展開し、三池炭鉱と深い関係を持つ地方企業家（旧石炭問屋・有力船主）の果たした役割に注意を払うべきである⁽¹¹⁾。

以上、口之津港までの輸送問題が改善されたことの論拠として、三池炭鉱による帆船の所有と臨時貸付金・救済金の供給を挙げるだけでは不十分であり、三池炭鉱と番船との間の取引関係を一次史料に立ち戻って再検討する必要があるといえよう。そこで、まずは先行研究で利用されてきた社史稿本を批判的に検証してみたい。

(二) 『三井鉱山五十年史稿』の批判的検証

三井鉱山は三池炭鉱払い下げから五〇年にあたる昭和十四年（一九三九）に社史の編集に着手した。まず、各事業所・関係会社が「原資料ニ依ル発達史ヲ編纂シ、本店ニ於テハ右各事業所発達史ニヨリ会社史ヲ編纂スル」こととされた⁽¹²⁾。この「発達史」は各事業所・関係会社の歴史を具体的に叙述した「沿革史」としてまとめられた。

昭和十八年（一九四三）二月には各所の「沿革史」がすべて本店に提出され、五十年史の編纂は完成に近づいた。ところが、戦時下の出版物制限によって刊行が困難となったため、編纂委員会は出版時期を延期することを決定し、昭和十九年一月に原稿を『三井鉱山五十年史稿』（以下、『五十年史稿』と略す）として謄写版で印刷・保管する作業を完了させた⁽¹³⁾。

番船については、三池港務所が作成した「沿革史」（『三池港務所沿革史』）をもとに⁽¹⁴⁾、『五十年史稿』第五章「三池の

輸送」のなかでまとめられている。大島「二〇〇六」と重複する部分もあるが、その要点を示しておきたい。番船は「当社専属の海上輸送機関」であることが強調されており、専属船として「保護助長監督」するための施策として、（一）貸付金の付与、（二）救済扶助、（三）明治三九年の番船組合の組織が挙げられている。ここでは、特に（一）の貸付金について検証してみたい。⁽¹⁵⁾

『五十年史稿』では、この貸付金を「船舶建造費充当貸付金」と「臨時貸付金及立替金」に区分している。「船舶建造費充当貸付金」とは、官営時代から実施されてきた貸付制度で、昭和一四年現在でも年末に積載量一トンにつき二円から四円程度が貸し付けられているとしている。明治四三年（一九一〇）までは盆節季の年二回の貸し付けであったが、翌年から年末一回と改定され、利息は年九分であったとされる（昭和一四年時は七分）。「臨時貸付金及立替金」とは、比較的遠距離の航海にかぎり、運賃引当で積荷決定と同時に貸しつけたものと、荷揚地の三井物産出張所や取引先で立替金を支出したものである（ともに無利息）。

これらの記述は『三池港務所沿革史』第二卷（第二編大牟田港）によっている。⁽¹⁶⁾ 臨時の貸付金と立替金はともかく、問題となるのは定期的な貸出としての「船舶建造費充当貸付金」である。その裏付けとなった一次史料は、明治四四年一月二六日の三池港務所の稟議「三池番船運賃前借金ノ事」であることはほぼ間違いない。⁽¹⁷⁾ これは「旧年末ニ際シ金融困難ノ趣キニテ各船主運賃引当トシテ前借願出候」ため、年九分の利子で約四万五、〇〇〇円を番船一八九隻に対して「例年通り貸渡」すことを許可するというものである。また、「従来ハ盆節季ノ両度ニ積高老円ノ標準ニテ貸渡」していたものを年一度に改めるとしている。

この稟議書ではいつ頃から盆節季の前貸金が始まったのか不明であるが、少なくとも明治四四年時点では、前貸金が個々の番船に対して船舶建造資金を与えるものであったという根拠は十分でない。また、管見の限りでは、明治二〇

年代から明治三〇年代前半までの三池炭業所史料に定期的な貸し付けを示すような記録は残されていない。⁽¹⁸⁾

(三) 課題の設定

以上の先行研究の整理および『五十年史稿』の批判的検証から、三池炭鉱の発展にとって不可欠であった番船が、いかに安定した輸送力として機能したのかは明らかにされていないといえる。そこで、本稿では、番船による輸送の実態を一次史料から読み解くことで、大牟田における海運取引のあり方を究明し、三池炭が口之津港へ円滑に輸送された要因について検討していきたい。

具体的な課題として以下の二点を挙げておく。第一に口之津港への輸送問題が三池炭鉱に与えた影響について考察する。日清戦争後において、口之津港までの帆船輸送が三池炭の販路の維持・拡大を制約していたことを明確にしたい。第二に、そのような状況下で三池炭鉱がいかに対応し、番船がいつ、どのようにして安定的な輸送力となったのかを検証する。史料の制約上、本稿では番船への前貸金を正面から取り上げることができないため、三池炭鉱と番船との間の具体的な交渉内容に注目して、両者の契約関係が変化していく過程を説明していくことにする。

まず、第一節では官営時代および三井へ払い下げられた後の三池炭の販売、積出、輸送について概観する。ここでは、先行研究の成果を参考にしつつ、主に『三池港務所沿革史』にもとづいて事実関係をおさえていく。第二節では、明治二〇年代半ばまでの口之津港への輸送状況と三池炭鉱が帆船を所有していく経緯を分析する。第三節では、明治二〇年代後半における船舶不足の深刻化とそれへの三池炭鉱の対応策について考察していく。第四節では、明治三〇年代以降の番船による輸送とその管理について検討する。

- (1) 三池藩・柳川藩によって経営されていた三池炭鉱は、明治六年に官収され、工部省鉦山寮の管轄下に三池支庁が置かれた。その後、官制の改変によって三池鉦山分局、三池鉦山局、三池鉦山工業所と改称されている（三井文庫編『三井事業史』本篇・第二巻、一九八〇年、二五三頁、財団法人西日本文化協会編『福岡県史・近代資料編・三池鉦山年報』一九八二年、解題）。
- (2) 三井三池炭鉱は明治二二年に三池炭礦社として営業を開始したが、その後、三井鉦山合資会社三池炭礦社（明治二五年）、三井鉦山合名会社三池炭礦事務所（同二六年）、三井合名会社鉦山部三池炭礦事務所（同四二年）と名称が変更され、明治四四年に三井鉦山株式会社三池鉦業所となった。本稿では煩雑さを避けるため、役職や事務所を指す以外はすべて「三池炭鉱」で統一した。
- (3) 三池炭を運搬した木造船は舢舨とも帆船ともいわれているが、両者の間に船型の違いはなく、同じ機能を果たしていたものと捉えることができるため、本稿では引用文を除いて帆船の名称で統一することにしたい。
- (4) 『三池港務所沿革史』第一巻、一二一頁、三井鉦山五十年史稿本六六。本稿で使用する史料は、断りのない限り、すべて三井文庫所蔵史料である。以下、引用史料中の括弧内、傍点、読点はすべて筆者によるもの。なお、史料の請求記号は三井鉦山五十年史稿本を稿本〇〇、三池鉦業所史料を三池〇〇と略し、史料番号は混同を避けるために初出か再出かを問わず明記する。また、史料内に索引目次が付されている場合には索引目次番号を記しておく。
- (5) 以下は、隅谷三喜男『日本石炭産業分析』岩波書店、一九六八年、第一部第二章、春日豊「三井財閥における石炭業の発展構造―日本産業革命期を中心として―」（『三井文庫論叢』第一号、一九七七年）、山下直登「日本資本主義確立期における東アジア石炭市場と三井物産―上海市場を中心に―」（『エネルギー史研究会『エネルギー史研究ノート』No.八、一九七七年a）、同「日本資本主義確立期における上海石炭市場の展開」（『エネルギー史研究ノート』No.九、一九七七年b）、同「日本帝国主義成立期の香港市場と三井物産（上）、（下）―石炭市場を中心に―」（九州大学石炭研究資料センター『エネルギー史研究』No.一〇、一九八〇年、No.一一、一九八一年）。
- (6) 大島久幸「三井物産における輸送業務と備船市場」（中西聡・中村尚史『商品流通の近代史』日本経済評論社、二〇〇

- 三年、第六章)は、三井物産船舶部による自社船輸送が価格面で三池炭の競争力を補強していたことを明らかにしている。
- (7) 以下は、三井鉱山三池支店受渡課『三池炭の需給概観―大正四年度以降昭和三三年度迄を主体として―』一九五九年(九州大学記録資料館『石炭研究資料叢書』No.三〇、二〇〇九年で翻刻)による。なお、三池番船のほかにも、防長番船、住ノ江番船、有明番船(肥筑番船)が三池炭の輸送に従事していたが、口之津港への輸送の大部分を担ったのは三池番船であるため、本論中の「番船」とはこの三池番船を指すことにする(防長番船については後述)。
- (8) 本論で述べるとおり、明治三十九年に公式の組合が設立された。その後、同組合は昭和一七年(一九四二)に戦時海運管理令にもとづいて解散し、統制機関である筑後地区機帆船運送株式会社に再編成された。
- (9) 前掲、春日「一九七七」一九七〜二七頁。
- (10) 大島久幸「明治期三井物産における荷役業務―口之津港の事例―」『高千穂論叢』第四〇巻五号、二〇〇六年(以下の引用部分は二〇四〜二〇五頁)。ただし、同論文の主題は三井物産ないし三井鉱山における港湾荷役の直営化の動きであり、帆船輸送の問題を本格的に分析しようとしたものではない。
- (11) 三池郡大牟田町の企業家については、中村尚史『地方からの産業革命』名古屋大学出版会、二〇一〇年、第四章を参照。
- (12) 昭和一四年七月三一日付の五十年史編纂委員発五十年史編纂三池駐在委員宛書信(『本店往復(昭和一四年分)』五十年史、稿本八三一一)。
- (13) このような経緯から分かるとおり、『五十年史稿』は一次史料を踏まえた記述がなされており、これまでの研究において史料の価値の高いものとして扱われてきた。(以上は『五十年史稿』巻一、総説、序、三井鉱山五十年史稿一)。
- (14) 『三池港務所沿革史』(以下では同史料を『沿革史』と略す)全一〇巻は、昭和一四年九月から編纂に着手され、昭和一七年七月に清書を終えて本店に発送された。
- (15) (一)について異論はないが、(二)については明治三十九年までどのように保護・管理したのかという問題が残るとともに、三井鉱山が「番船組合」を設立させたかのような誤解を生む(同組合については後述する)。
- (16) なお、『沿革史』第九卷(商事・会計、二二七〜二三八頁、稿本七二一一)は、前貸金として「三池前貸金」、「三池臨

時前貸金」、「各地前貸金」の三つがあると指摘している。「三池前貸金」とは「船主ノ運用資金」として毎年一回貸しつけるもの、「三池臨時前貸金」とは出航の際に「糧米其他引当ニ少額宛テ貸与スル」もの、「各地前貸金」とは寄港先の三井物産出張所などから支出されたもので、すべて運賃から返済にあてられたとされている。

(17) 三池港務所『稟議綴』稟一、明治四二年〜大正二年、三井文庫所蔵未整理史料。

(18) 本論で指摘するように、明治三〇年代後半以降に番船が瀬戸内海輸送で利用されるにもなって、三井鉱山による前貸金が船の改造資金として利用されたことは否定できない。なお、大正一〇年代になると、年末の運賃前借金を年度内に返済できない船主も存在している（三池港務所の『稟議綴』ないし『本稟議』三井文庫所蔵未整理史料）。

一 三池炭の販売と輸送

(一) 官営時代の販売と輸送

官営初期において三池炭は三つのルートで販売された。¹⁾第一に、藩営時代と同様に島原の石炭問屋を通じて買積船に売られるケースである。この場合、大牟田から島原までの輸送は、島原の石炭問屋の所有船と番船が担っていた。当該期には、明治政府が希望者に船舶建造資金を貸与し、三池炭の輸送に従事する帆船の増加を促した。第二に、地売りとして大牟田の石炭問屋を経由するルートで、具体的には森時三郎、野口忠七、小野源哲への販売であった。第三に、政府が鉄道寮など官庁方面へ直売するというものであり、その他中国地方の塩田や海外市場にむけても三池炭の宣伝に努力していた。

明治九年（一八七六）、海外への販路拡張を目指す政府は三井物産に三池炭の販売を委託した。島原港では汽船の入

港が困難なため、明治一一年五月に三池石炭海外直輸出仮規則が制定され、不開港場である口之津港での石炭輸出が「工部省附属船」とその「雇船」に限って認可された。同年、三井物産は口之津出張店を同地船問屋・肥後屋の二階に開設している。

さて、坑口から積出地までの輸送に関しては、明治一一年二月に大浦坑から横須濱まで馬車鉄道が開通し、同一五年六月に七浦坑、同一〇年八月に宮浦坑まで敷設・延長された。港湾施設については、明治一一年に大牟田川の第一水門が完成し（明治一十九年頃に第二水門竣工）、干潮時においても水門内にて帆船の一時碇泊が可能となった。⁽²⁾ また、水門内の二ヶ所に木製のシュートが取り付けられた石炭搭載場が建設され、「炭囃ヲ転覆シテ石炭ハ此ノシュートヲ滑ツテ船艙内ニ落下サレ、石炭ノ粉碎ヲ防止スルト共ニ船積ヲ敏速ナラシムル装置」として利用された。

積込作業に関して、三池鉱山分局は明治一一年に「大牟田川ニ於テ荷積スル舢舨船頭等ハ左ノ條件篤ト相心得ヘク事」として六ヶ条の規則を制定している。⁽³⁾ そのなかで、第三條では「水門内ニ於テ荷積ヲ為サントスル船ハ先ツ運輸課ニ申出、而シテ入船許可ノ番札ヲ請取、コレヲ水門守者ニ差出シ、全者ノ指揮ニ従ヒ乗込ヘシ」、第四條では「水門内ニ入ル船ハ番札ノ順次ニ棧橋ヨリ上流エ繫泊スヘシ」とされ、入船順に荷役を行うというルールが定められた。

口之津港までの海上輸送は、明治一二年（一八七九）に三井物産が事実上管轄下におくこととなり、大牟田―口之津間輸送の円滑化を同社が担うこととなった。しかし、番船による輸送だけでは航路の渋滞や石炭の盗難などが多発していたため、三池鉱山分局は明治一二年四月に曳船二隻を製造・購入し、同一四年六月に西洋型帆船三〇隻を新造した。⁽⁴⁾ その後、明治一十九年には三井物産が口之津、島原、長崎までの輸送を名実ともに請け負うこととなり、政府の所有船である曳船二隻と帆船二二隻が払い下げられた。

三井物産に販売が委託されてからの国内売却先は、東京や大阪などの大消費地と諸官庁への販売を除いて、明治一

年に大牟田の石炭問屋らによって創立された「石炭会社」に一元化されていた。⁽⁵⁾ 同社の株主には、藩営時代の石炭問屋・森時三郎、野口忠七、小野源哲などのほかに、後述する福井福太郎や井上嘉一郎といった番船の惣代も含まれていた。しかし、この会社は数年後に解散し、三井物産は各問屋と個別に取引契約を結ばざるを得なくなった。それにとまなつて契約違反が多発したため、明治二〇年、三井物産の主導で地元石炭問屋を合同させ、三池石炭商社が成立した。同社は三井物産と契約を締結し、主に筑後・肥後の一帯を販売先として活動した。

（二）払い下げ後の販売と輸送

明治二二年（一八八九）一月、三池炭鉱の払い下げをうけて営業を開始した三池炭礦社は、六月に三井物産と一四條の委託販売契約を結んだ。翌年にはその契約を一部改正した「三井物産会社委託石炭販売約定書」が成立した。⁽⁶⁾ この約定書のなかで、口之津港（明治二二年に特別輸出港に指定）までの輸送と関連する条項は第五條と第八條である。第五條では、「三池炭礦社ハ炭鉱採出ニ随ヒ横須棧橋ニ於テ三井物産会社へ相渡シ、其授受ノ噸数ヲ以テ確定ノ数量ト為スモノトス」とされ、但書で「横須濱ヨリ長崎、口ノ津、島原、三角迄ノ運送費ハ実費ヲ以テ計算シ、其取扱手数料ハ相当ノ額ヲ定メ炭礦社ヨリ物産会社へ交付スヘシ」と定められた。第八條では、「石炭横須濱棧橋ニ於テ授受スルカ故ニ、其以前ノ運送及販売ニ関スル諸係費ハ総テ三井物産会社之レヲ担当支弁シ、売揚代金ノ内ヨリ差引計算スルモノトス」とされ、但書で「横須濱ヨリ口ノ津其他輸出地迄ノ運送費ハ三井物産会社ノ請求ニ依リ其時ニ三池炭礦社ヨリ払渡スヘシ」と決められた。

その後、明治二三年一〇月、第五條の但書に関する具体的な規定として、横須濱から口之津・長崎・島原への運賃は三井物産が各船主に支払う実費の金額とすること、三池炭鉱が三井物産に曳船の補助費として年一万二、〇〇〇円（明

治二六年に減額)、帆船の運送取扱手数料としてトン当たり一錢を支払うことが決定した。

三池炭礦社は、営業開始後すぐに陸上輸送と港湾施設の改善に取りかかった。⁽⁷⁾明治二三年八月、官営期に計画されていた横須濱の船渠工事、大牟田川水路浚疏工事、運炭鉄道の敷設の三大工事に着手した。船渠工事は、面積四、七二一坪を深さ一四尺まで掘削し、平均七〇トン積の船舶一七〇隻を収容できる船渠を設け、第三水門を建設するというものであり、明治二四年四月に完成した。帆船は第二水門より入渠し、石炭を積み込んだ後に第三水門より出航することになった。水路浚疏工事は、大牟田川の水路が狭隘で浅いため、水門より下流にむけて川幅一間を一五間に拡張するというもので、同年八月に竣功した。運炭鉄道の敷設は横須濱から宮浦坑、七浦坑までの間を専用汽車鉄道で結ぶというものであり、同年一月と一二月に開通した。また、一〇月には、横須濱に四ヶ所の鉄板製シュートを備えた船積棧橋が設置されており、坑口から運搬されてきた底開き炭車から直接船に積み込むことが可能となった。また、それと並行するかたちで貯炭用の高架棧橋が建設されたため、貯炭能力の増大や荷役時間の短縮が見込まれた。

このような施設の拡充にもなって三池炭鉱は社内組織を整備していった。⁽⁸⁾明治二二年三月に設けられた総務部運輸課が、坑口から横須濱までの馬車運搬のみを管理していたが、三大工事が竣功した明治二四年には、貯炭および船積も同課の管轄となった。また、翌二五年八月、運輸課は総務部所属から三池炭礦社運輸課として独立し、坑外運搬・船舶積入・貯炭の他に海上輸送も担当することとなった。つまり、輸送に関しては坑口から口之津港までを三池炭鉱が、口之津港での積み込みから消費地までを三井物産が担当するという体制が整ったのである。

(三) 口之津港への輸送の実態

次に、横須濱から口之津港までの輸送の実態について触れておきたい。

明治初期の大牟田周辺において、地元の帆船業者（番船）がどれほど存在したのかは明らかでないが、明治一三年（一八八〇）頃までは三万斤〜七万斤（一万斤＝六トン）として一八〜二一トン積の小型和船が多く、百数十隻ほどが島原および口之津への三池炭輸送に従事していた。明治一九年頃になると、七〇〜八〇トン積の西洋型模擬帆船が建造されるようになり、明治二三年に番船数は二〇〇隻前後に達したと推測される。⁽⁹⁾

前述のとおり、横須濱では明治二四年に高架棧橋が建設され、それ以降、専用鉄道による大型炭車からの直積がなされるようになった。⁽¹⁰⁾ 他方で、貯炭の積み込みの場合には二通りの経路があった。海岸に近い貯炭の場合には人力によって担ぎ込まれ、距離が遠い場合には移動式の小軌道を敷設して小炭車に積み込み、地平線の石垣から海上四メートル弱ほど突き出た釣り棧橋（「押上棧橋」）まで人力で押上げて船積されていた。積込作業を終えた番船は一日二回の満潮時にあわせて第三水門より出航した。その際、「差出人夫」が船の大小に応じて三〜五人乗込み、水棹を用いて航路まで導くという作業を行っていた。差出人夫は、船が追い風に乗って帆を揚げたのちに伝馬船で帰港し、再び他の帆船に乗り込むという仕事を繰り返していた。⁽¹¹⁾ 水門を出たあとに、逆風で帆走困難な場合に三井物産の曳船が使用された。

積出量が増加すると船舶が常に混雑するようになり、水門内で順番の整理を行うことが求められるようになった。三池炭鉱は、三大工事を竣功させた明治二四年において、第三水門側中之島に船舶取締所を設置し、番船と三井物産所有船を指揮・監督させた。初代取締人として曳船・三池丸の船長であった原田源次郎が任命された。原田は官営時代から香港で小蒸気船を操縦しており、団琢磨の信任が厚い人物として知られていた。⁽¹²⁾ その後、横須濱停車場付属係員のなかに「船舶方」が置かれるようになり、昼夜交替四名の係員が碇泊の位置、積込や出航の順番、風紀衛生などの取締にあたった。また、番船側からも昼夜二名ずつの立会人を派遣させて船繰りの円滑化を図った。⁽¹³⁾

荷揚げ地である口之津港では、明治二二年八月に団琢磨から西邑席四郎、益田孝にあてて琴平山付近での貯炭場設置

計画が上申され、翌二三年六月に海面七百五坪の埋立工事が開始されていた。⁽¹⁴⁾ この工事は明治二四年四月に落成し、「天災等ノ為メ大牟田港ヨリノ送炭欠乏ノ場合ニ処シテ、此ノ貯炭ヲ以テ積荷ノ補充ヲサル、ヤウニナツテ頗ル便利ヲ得ル」ようになった。また、明治二六年には、「野曝ノマ、貯炭ヲナシ来レルハ非常ナル品質ヲ低下ラ来スト共ニ損失ヲモ蒙ルコトナルニ付」、石炭貯蔵用倉庫が建設された。

さて、横須濱を出航した帆船は、口之津港に着船した順番にしたがって、船問屋の取り次ぎを経て三井物産口之津出張店の指図を仰ぎ、荷揚後に大牟田へ帰航した。ここでの問屋の機能について、明治二六年の史料から明らかにしてきた。三井物産口之津出張店は、口之津港の船問屋に対して「舢舨取扱心得書」(史料一)を確認事項として通知していた。以下、史料の全文を記す。⁽¹⁵⁾

〔史料二〕「舢舨取扱心得書」⁽¹⁶⁾

今般三池舢舨物代井上嘉一郎外一名ヨリノ願意ヲ採用シ、当社雇三池石炭運送舢舨五拾九艘ノ取次ヲ貴殿ニ相任シ候ニ付、右舢舨取扱心得トシテ左ノ通り相定メ候事

第一条 舢舨取次ニ付貴殿権限及取扱事務、送状ノ届方、精米代及切符受取、揚荷受取方之取次及船積陸揚等ノ節、并ニ空船ニテ曳船曳カル、節、諸船番線周旋之事

第二条 舢舨入港ノ時ハ順番ヲ正シ直ニ送状ヲ届出ヅベシ

但、数船同時入港ノ時ハ取纏メ同時ニ届出可然ト雖モ、其他ハ入港ノ都度一々速ニ届出ズベキ者ノトス

第三条 各船精米代受取書ニハ船頭実印捺シ丁寧ニシ、且ツ貴殿ハ間違ヒナキ証トシテ之ニ認印ヲ捺捺シ、差出

方取計フベシ

第四条 石炭受取方、切符受取方ノ義ハ、沖或ハ陸出張之当社員ヨリ受取タル切符ヲ以テ申出ズベシ

第五条 船積及陸揚等ノ節ハ万事当社出張員之指図ヲ受クベシ

但、荷役之節ハ貴殿又ハ貴殿雇員一名以上必ズ現場ニ出、万事不都合ナキ様諸事周旋スベシ

第六条 曳船エ空船ヲ回ス節ハ順番其他諸々注意シ、曳船エ出監シ都合ナキ様取計ベシ

第七条 別紙解船心得書及曳船ニ曳カル、諸船心得書各一通宛相渡し置候ニ付、諸心得書ニ抛リ総テ取計フベキ事

但、諸船方ヘハ諸心得ニ違背セザル様常ニ懇諭アルベシ

第八条 貴殿ノ権限ハ解船ノ取次ニ止マル者ニシテ、別ニ石炭上等ニ立入ル等ノ挙動ナキ様注意アルベシ

第九条 解船取次相任シ候ニ付テハ貴殿ト会社トノ関係ハ頗ル多キニ付、貴殿又ハ貴殿ノ雇員一名不断当社ヘ出入アルベシ

第十條 貴殿ノ雇員ハ、其人撰ハ固ヨリ貴殿ノ随意タリト雖モ、万一当社ニ於テ不都合之人物ト見認ムルトキハ、之レヲ謝絶スル事アルベシ

第十條 精米代受取方其他ノ取次上后日不都ナキ証トシテ、金壹百円ヲ貴殿ヨリ当社ニ預リ置クモノトス

但、万一金銭上当社ニ対シ不都合ノ所業アリタルトキハ、当社ハ右金員ヲ以テ之ヲ弁償セシムベシ

(第十二條 未記入)

第十三條 貴殿ト他ノ三池解船取扱人トノ間ハ親密和睦シ、軋轢紛争順番ヲ争フ等ノ挙動決シテ無様尤モ注意スベシ

第十四条 此取貴殿へ許任メ期限ハ、本年三月一日ヨリ此廿七年二月廿八日迄満一ヶ年トス、満期ノ上ハ協議之上

継続スルコトアルベシ

第十五条 右之通り相定メ置クト雖モ、万一不便ノ事有之更正増則ヲ要スル事アリト見認ムルトキハ、期限中トモ

改正スルコトアルベシ

第十六条 前記之通り期限相定メ置クトモ、万一貴殿事務取扱上不都合アルカ、又ハ当社ニ於テ不得止事情有之ル

トキハ、期限中トモ之ヲ解止スルコトアルベシ

右之条々心得書之通り確定相成度候也

口之津出張店 三井物産会社支配人 松尾長太郎

明治廿六年三月 田中信市殿

史料一によれば、船問屋の取り扱った事務は、入港してきた番船の送状を三井物産出張店に提出し、精米代や切符などを受け取ること、石炭の荷揚げないしその他貨物の積み込みの際の順番を取り締まることであった(第一条)。また、船問屋は送状の提出や曳船の取り次ぎに関して常に順番に注意すること(第二条、第六条)、番船への精米代の貸し付けの担保として一〇〇円を供出することとされた(第一条)。さらに、「舩船心得書」(史料二)および「曳船ニ曳カ、諸心得書」を基準に取り計らい、番船に対して「違背セザル様常ニ懇諭」することが求められていた(第七条)。

「史料二」 「石炭積舩船心得」

- 第一 諸船入港順番ハ蛭子鼻ヲ目宛トシ相定ムベシ
 - 第二 税関及当社下並ニ他ノ出入口波止場ハ五間以上ノ間碇繋スベカラス
 - 第三 船積及陸揚ニ付回船ノ事相報ジタルトキハ時刻無遅滞回船スベシ
 - 第四 船積及陸揚トモ入港順番ヲ以テ取計フベシト雖モ、本船積場ノ如何及陸揚地位及潮時ノ如何ニ由リテハ、出張人ノ見込ヲ以テ便宜順番変更スル等ノ事アルベシ
 - 第五 本船ノ積場掛ノ船ニシテ、当社出張人ノ指図ヲモ不待、勝手ニ引放ス等ノ事アルベカラス
 - 第六 積荷ハ常ニ丁寧ニ取扱ヒ、揚荷ノ節モ能々注意シ、一塊タリトモ船内へ残スベカラス
 - 第七 当社ノ都合ニヨリ陸揚石炭積取り瀨取ヲ依頼スルコトアルトキハ無異議承諾可致事
但、此場合ニハ段平船同様ノ運賃ヲ支払ヒ、尚次航番無シ等相当ノ報酬ヲナスベシ
 - 第八 碇泊中碇泊ランプ無怠点燈スベシ
右之通り相定候間、万一違背ノ廉有之候ニ於テハ当社ノ見込ヲ以テ番下ケ其他相当処分ヲ可致ニ付、平常能々注意
万事正直不都合無之様可致候事
- 明治廿六年三月 口之津出張店 三井物産会社

「石炭積解船心得」（史料二）には、入港の順番は口之津港の入り口にあたる蛭子鼻で決定すること、その順番にしたがって揚荷・船積が行われることが取り決められていた。また、口之津港内で瀨取り（本船との間での荷物の積み替え）を行う段平船として利用する場合があること、その場合には規定の運賃支払いや次の航海時に「番無シ」（入着順とは無関係の優先的な措置）といった報酬が与えられることが定められていた。

口之津港の船問屋は、三井物産と番船との間の事務手続きの媒介者として、荷役順の決定など番船の監督者として機能していたのである。このように、明治二〇年代半ばまでに港湾施設や海上輸送に関する組織が整備されていたが、有明海の干満の差や天候の状況などに左右されて、横須濱で積み込みを終えた帆船が停留するケースも多かった。そのため、三池炭鉱は根本的な改善策として明治三五年に三池築港に着手することになるが、以下では、口之津港への輸送状況を明治二〇年代半ば、明治二〇年代後半、明治三〇年代と三つの時期に分けて考察していく。

- (1) 以下、断りのない限り、『三池鉱業所沿革史』第一卷、前史一、三二七～三八七頁（稿本三）。当該期の三池炭の販売と海上輸送については春日豊「官営三池炭礦と三井物産―原蓄期三池炭礦の再生産構造―」（『三井文庫論叢』第一〇号、一九七六年）が詳しい。
- (2) 以下は、前掲『沿革史』第二卷、三～七頁（稿本六六）。
- (3) 以下は、『来客、運炭積込、炭価調、知恩社、博覧会関係（五十年史）』（稿本八三―一三八）。
- (4) 以上は、前掲『三池鉱業所沿革史』第一卷、前史二、三七六頁（稿本三）。
- (5) 以下の石炭販売に関する記述は前掲、春日「一九七六」による。
- (6) 以下は『三池炭礦年報』年四、自明治二二年至明治三三年（三池六五五）による。
- (7) 以下の記述は『沿革史』第一卷、第三・四章（稿本六五）、前掲『沿革史』第二卷、一五～二四頁（稿本六六）。
- (8) 以下の記述は、前掲『沿革史』第一卷、第三・第四章（稿本六五）。
- (9) その後、横須濱での荷役施設の充実にともなって二〇〇～三〇〇トン積まで大型化し、昭和八年（一九三三）頃になると帆船が普及し始める（以上は、前掲『沿革史』第二卷、一八〇～一八一頁、稿本六六、明治二三年の隻数は後掲の第7表）。
- (10) 以下の記述は、断りのない限り、前掲『沿革史』第二卷、一一九～一二八頁（稿本六六）。

(11) 差出人夫は積み込みの際に船内搔並人夫を兼業しており、一時期には一〇〇名以上の人夫が作業にあっていた。請負人の奥蘭伊勢松という「剛胆ナ親分」が監督者として人夫を統轄していた。

(12) 『高洲鉄一郎氏談話録』三二頁（稿本四四五）。なお、明治二七年一月八日付の団琢磨発書信によれば、取締人は第二筑後丸船長の原田席吉であり、明治二六年九月〜一月までの三ヶ月で一〇八円二〇銭の給料を支払っている（庶務課『本店往復』本一、自明治三二年明治二七年、索引目次「四六」、三池一四二七）。この原田席吉と原田源次郎との関係は今のところ不明である。

(13) 船舶取締所の人員をすべて把握することはできないが、明治三三年の『三井鉱山合名会社職員録』（A〇五二一一―一）からは、船舶取締として原田源次郎が、「運炭船取締」とその補助として合計八名が確認できる（それ以前の職員録では等級のみで職名は記されていない）。

(14) 以下は、『沿革史』第一〇巻、二二〜二六頁（稿本七三）による。

(15) 以下の記述は『解船業諸届記録』（口之津歴史民俗資料館所蔵）による。同史料は、船問屋の共同事務所（後述）に勤めた「事務員」が書き写したものと推定される。そのため、脱字や写し漏れなどが散見されるが原文のままとした。

(16) この史料は、後述するように、明治二五年（一八九二）に番船が分裂した後のものであり、五九隻の番船のみを扱う武屋・田中信市に三井物産が提示した「心得書」である。そのため、第十三条のように他の問屋との関係が記されている。

二 明治二〇年代半ばまでの帆船輸送

(一) 市況と貯炭

まず、明治二二年（一八八九）から明治二六年（一八九三）までの出炭高、市況、貯炭高について確認しておきたい。¹⁾

明治二二年以上期においては、「内地海外共ニ販路次第ニ拡張」しており、「年始以降三、四月ノ頃マテハ常ニ供給不足」であったが、五・六月頃になって「採出ノ炭量漸次増加セシヲ以テ、始メテ若干ノ貯蔵炭ヲ見ルニ至レリ」という状態となった。下期に入っても、「販売上ニ於テハ海内外一般石炭市場ノ商況前期以来引続キ好況」であり、出炭高は前期より約三万五、〇〇〇トン増加した（以下、出炭高は第1表）。しかし、前述のとおり、この時期は陸上輸送、荷役施設がともに不十分なままであり、「車道筋及ヒ石炭船積場ノ如キハ一層混雜ヲ極メ」、「横須濱在来ノ蓄炭場狹隘ヲ告クルニ至レリ、依テ蓄炭場ヲ増置シ或ハ仮棧橋ヲ架設スル等大ニ困難ヲ極メタリ」というほど貯炭方法に悩まされていた。

明治二三年（一八九〇）になると市況は次第に悪化し、四月から六月にかけては「従来取引セシ上海、香港、汕頭、芝罘、其他ノ外国商人ハ頻リニ相場ノ低落ヲ唱へ、本期採掘ノ石炭売買ノ約定整ハス、一時輸出ノ路ヲ途絶セシヨリ止ヲ得ス」という状況に陥った。上期の景況は総じて不活発で、「本期採出炭ハ渾テ未販売ニ属シタリ、内地販売ハ主トシテ三池濱ニ於テ各塩田主ニ売渡シタル細粉炭ト口之津、長崎等ニ於テ船舶ノ燃料ニ供シタル石炭ニ過キササルナリ」と報告されている。景気後退にともなう出炭高の減少と穏やかな天候のため、輸送上の「渋滞ノ憂」はなくなっていた。下期に入ると「採炭事業上ニ於テハ挙記スヘキ程ノ異状ナク」、販路に関しては「稍振起好況ヲ呈」するようになったため、「他ノ工業ニ使役セシ坑夫ヲ挙テ八月以降採炭業ニ復サシメ」、出炭高を約一万五、〇〇〇トン増加させた。輸送については、「冬季ニ際シ風雨怒濤ノ為メ渡航ヲ遮絶セシコト時々之レ有リト雖モ」、大きな支障を見るには至らなかった。

明治二四年以上期、採炭上において異状はなく、海外市場の炭況は「前期以来漸次活潑」であった。輸送上では一、二月において「北風怒濤ノ為メ時々艀船ノ渡航ヲ遮絶セラレタリシモ」、その後は良好であった。下期には、内外市場の炭況が「前期ニ反シ漸次萎靡不活発ノ商勢ヲ出現シ」たため、出炭高を減少させて「海外顧主ノ約定炭ヲ補充スルニ」

明治期の三井三池炭鉱と帆船輸送（木庭）

第1表 出炭高推移

（単位：トン）

	七浦坑	宮浦坑	大浦坑	勝立坑	万田坑	その他	合計
明治22年上期	109,319	46,245	52,607	—	—	5,730	213,901
明治22年下期	114,685	72,090	52,928	—	—	8,666	248,370
明治23年上期	112,220	57,820	57,550	—	—	8,789	236,380
明治23年下期	122,767	65,081	55,430	—	—	7,983	251,261
明治24年上期	142,878	86,554	66,321	—	—	7,575	304,486
明治24年下期	130,018	80,246	65,507	—	—	8,293	284,064
明治25年上期	118,858	83,323	57,131	—	—	6,516	265,828
明治25年下期	85,670	74,765	51,997	—	—	2,561	214,993
明治26年上期	128,644	83,688	66,626	—	—	4,117	283,075
明治26年下期	158,718	86,554	65,558	—	—	4,128	314,959
明治27年上期	152,648	78,811	90,248	—	—	4,553	326,261
明治27年下期	165,567	80,199	87,453	—	—	5,122	338,341
明治28年上期	144,853	73,715	70,921	3,299	—	6,010	298,798
明治28年下期	159,213	79,913	74,356	32,894	—	4,160	350,535
明治29年上期	129,008	74,829	89,019	59,868	—	7,602	360,326
明治29年下期	102,661	83,482	86,086	84,725	—	5,345	362,300
明治30年上期	81,659	58,107	94,576	70,500	—	—	304,842
明治30年下期	106,791	70,457	87,144	63,887	—	—	328,279
明治31年上期	116,973	77,127	83,774	66,538	—	—	344,412
明治31年下期	161,120	72,124	81,492	90,624	—	—	405,360
明治32年上期	123,933	60,840	78,914	85,125	—	—	348,812
明治32年下期	151,582	59,837	82,057	77,548	—	—	371,024
明治33年上期	143,386	60,343	86,457	76,486	—	—	366,672
明治33年下期	152,609	62,882	86,373	69,287	—	—	371,151
明治34年上期	163,338	74,871	92,460	93,424	—	—	424,093
明治34年下期	181,213	96,002	97,056	106,752	—	—	481,023
明治35年上期	189,302	73,165	104,737	113,014	—	—	480,218
明治35年下期	185,916	99,139	94,009	108,135	—	—	487,199
明治36年上期	190,360	115,203	90,015	123,624	16,092	—	535,295
明治36年下期	203,115	120,522	91,049	126,438	38,310	—	579,434
明治37年上期	225,807	132,756	101,091	122,143	45,756	—	627,552
明治37年下期	216,497	133,733	97,487	122,989	58,174	—	628,880
明治38年上期	204,555	134,900	97,499	131,748	91,395	—	660,097
明治38年下期	211,323	139,830	97,114	111,815	101,766	—	661,848
明治39年上期	234,861	136,351	95,649	133,065	121,664	—	721,590
明治39年下期	227,358	132,967	90,044	161,587	145,211	—	757,167
明治40年上期	231,353	119,900	86,318	169,629	147,208	—	757,408
明治40年下期	221,916	123,073	87,272	151,214	160,233	—	743,708

出所) 明治22年上期～明治29年下期まで『大蔵省提出礦山営業成績報告』(三池1396)、明治30年上期以降は『三井鉱山五十史稿』巻五ノ二、総説・営業、第2表(三井鉱山五十年史稿7)。

備考) その他は梅谷坑、満谷坑、龍湖瀬坑、稲荷坑、大谷坑の合計(コークスは除外した)。

明治22年上期から明治29年下期までは小数点以下を四捨五入。

宮浦坑には宮原坑を含む。

合計が合わないが原点どおり。

止まった（前期比約二万トン減）。他方で、前述のとおり、宮浦―横須濱間、宮浦―七浦間で汽車鉄道が開通し、大牟田川が浚渫されて横須濱に船積船渠が完成した。当該期には、「横須濱船渠ニ於テ直ニ船舶ニ搭載スルヲ得、（中略）是ヨリ熱望スル所ハ只販路活潑ノ恢復ヲ竣^マノミ」と報告されており、輸送・貯炭上の隘路は解消されていたことがうかがえる。

明治二五年上期に至っても市況は回復せず、「本期採炭事業上ニ於ケル景況ハ別ニ異状ナカリシモ、市場ノ炭況愈々不活潑ノ度ヲ進メタルニ依リ故ラニ産出額ヲ減少」させた（前期比約二万トン減）。そのようななかで、水没していた勝立坑の再興が開始されたにもかかわらず、下期には「一層ノ不活潑ヲ極メ甚シキ不幸ノ域ニ遭遇シタルヲ以テ海外約定炭ヲ供給スルニ止マリ」、前期に引き続き出炭高を減少させた（約五万トン減）。明治二六年に入ると、ようやく「内外各市場ノ炭況ハ前期ニ比シ稍ヤ活路」を呈し、上期・下期ともに出炭高は増大していった。

以上のとおり、明治二〇年代半ばまで、鉄道開通や船渠完成までは突発的に輸送の問題が生じていたとはいえ、口之津港までの帆船輸送が石炭販売の障害になっているとは認識されず、需要が縮小すると出炭も減少するというような状況であった。断片的な貯炭のデータを示しておく、大牟田の横須濱での貯炭高は明治二三年七月〜明治二四年六月まで約五、〇〇〇トン以下で推移した。また、口之津港では明治二五年末に約五万トンが貯蔵されていたことが判明する。三井物産の松尾（口之津出張店支配人・松尾長太郎と推定）によれば、口之津港での適正な貯炭高は約三万トン程度であり、横須濱からの輸送が十分な量に達していたであろうことがうかがえる。

ただ、三池炭鉱と番船との間において、この時期には運賃値上げ要求など取引関係に影響を及ぼすいくつかの課題が浮上していた。以下では、三池炭鉱と番船惣代の交渉内容を検討していきたい。

第2表 明治24年における番船の経営状況

(口之津港行き1ヶ月あたり)

(単位：円)

惣代の計算(現状)		三池炭鉱の計算(今後の予測)	
項目	金額	項目	金額
収入		収入	
トン当たり運賃	0.245	トン当たり運賃	0.286
運賃収入 (80t積2航海)	39.200	運賃収入 (80t積2航海半)	57.150
支出		支出	
船長月給	8.000	船長月給	8.000
水夫長月給	6.500	水夫長月給	6.500
水夫月給	6.000	水夫月給	6.000
炊月給	5.000	炊月給	5.000
油代	0.360	油代	0.330
搔込賃(6人)	0.720	搔込賃(3人)	0.360
持出賃(4人)	0.400	持出賃(3人)	0.300
口之津問屋手数料	0.480	口之津問屋手数料	0.480
ショベル損料	0.100	ショベル損料	0.060
曳船賃	0.720	曳船賃	0.720
税金および協議賃	0.400	税金および協議賃	0.400
船作事費	8.238	船作事費	5.000
小計(A)	37.218	小計(A)	33.150
船代償却(B)	10.000	船代償却(B)	10.000
船主益金(C)	14.000	船主益金(C)	14.000
(A)+(B)+(C)	61.218	(A)+(B)+(C)	57.150

出所) 庶務課『本店往復』本1(三池1427)。

備考) 搔込賃は1人12銭、持出賃は1人10銭。

惣代の計算(現状)の支出小計は36円91銭8厘となるが原点のままとした。

船代償却は建造費700円、保存月数70ヶ月を想定している。

船主益金は建造費700円として、その100分2を計上している。

(二) 番船との交渉

明治二四年(一八九一)四月、米価の上昇にともなって、船長、水夫、炊などの給与が三割以上増額し、船員ならびにその他職工の賃金、諸物価まで騰貴したため番船は経営難に陥った。当時の番船惣代・石橋喜一郎、小野弥太郎、福

井福太郎、海老名成正、井上嘉一郎、柳春吉、永田長八は、三井物産三池出張店に運賃の値上げを要求した。

惣代の主張をまとめた第2表「惣代の計算」によれば、現状の口之津行きトン当たり平均運賃二四・五銭、八〇トン積の帆船で月に二航海(一六〇トン積)した場合、収入は合計三九円二〇銭となり、船主の収入は支出を差し引いて一元九八銭に過ぎなかった。番船側としては船の償却金として一〇円、船主の益金として一四円が望ましいと考え、支出との合計約六一円二三銭(A+B+C)に達するには、一ヶ月二航海半で二〇〇トン積としても、口之津行き運賃はトン当たり三

○・六銭が必要であるとした。

惣代の要求に対して、三井物産より報告を受けた三池炭鉱は調査を行い、次のようなコストを圧縮させた収支金額を算出した。第2表「三池炭鉱の計算」のとおり、搔込賃や持出賃（船主が負担する船内荷役作業）に関わる人員を減らすとともに修繕費（船作事費）も減額させ、予測される必要金額（収入）は、惣代の主張する償却金と船主益金を合わせて五七円一五銭になると試算した。船渠などが完成したため、口之津行き月平均二航海半は可能であるとして、その収入は平均トン当たり二八・六銭の運賃で達成されると想定した。

これをもとに、三池炭鉱は「今般ノ要求ニ対シ断然拒絶候テハ大ニ各船主ノ感情ヲ害スル而巳ナラス、實際ノ計算上ニ於テモ損得相償ハサルノ事実相見ヘ候上ハ、幾分ノ増加ハ止ムヲ得サル」と考え、三井物産に対して口之津行き塊炭二八銭（二・五銭値上げ）、切込炭二六銭（二・四銭値上げ）を指示した。⁽⁴⁾三井物産三池出張店の有吉文壽がこの運賃で談判したところ、番船の「多人数ノ中ニハ之ニ甘受セス種々強談ヲ申立候者モ有之候得共、総代等ノ和解ニ因リ終ニ承諾」し、明治二四年六月一日から五月末日までの一年限りで運賃の値上げが承認された。この交渉過程で注目されるのは、番船同士が対立したものの、惣代の間で妥協が図られていることである。なぜなら、その後、惣代のなかでの争いが激しくなり、番船が二つの系統に分裂するからである。

成立の経緯は不明だが、もともと番船には非公式の組合（大牟田港船組合）が存在していた。しかし、この運賃値上げ交渉を経た明治二五年中（月日は不明）に「内輪之都合」のため「式疏」に分かれることになった。次の史料三は、当時の惣代であった大塚清三郎と海老名成正に提出されたと思われる「組合并問屋替届」のひな形（写）である。⁽⁵⁾

何ノ何某

右私共之船是迄大塚清三郎、海老名成正之舩舟組合ニシテ、又口之津問屋ハ肥後屋八百次郎江舩舟事務取扱セ来リ候得共、今般都合ニ依リ井上嘉一郎、福井福太郎組合ニ変更シ、又口ノ津問屋武屋信一舩舟ノ事務依頼候間、此段御届申上候也

何ノ某印

大塚・海老名の組合に所属していた番船が井上、福井の組合に所属を変更し、それにとまって、肥後屋に任せていた口之津港での事務手続きを武屋に依頼するという文面になっている。大牟田町会議員、三池郡会議員などを歴任した平山喜録の回顧によれば（史料四）、この分裂は、福井福太郎一派とその他の船主たちとの対立が表面化したものであったと推測できる。

〔史料四〕

三百艘内外ノ船ノ内三割五分位ハ福井福太郎サンノ所有デシタカラ、從ツテ福井サンハ偉イ鼻息デ横車ヲ押ス事モ往々アリマシタノデ、福井一派ト他ノ船主ト二派ニ別レ船繰問屋カ二軒出来テ互ニ競争シマシタノデ、炭礦側ニ足元ヲ見スカサレテ何十年ト苦シイ経営ヲ続ケタ事モアリマス（中略）、番船組合ハ二派ニ分レテ競争シマシタノデ運賃等モ炭礦ノ言ヒナリデシタ⁽⁶⁾

この回顧では番船が二派に分かれて競争したため、三池炭鉱としては低運賃の設定が容易であったことが述べられて

第3表 番船運賃推移 (トン当たり)

(単位：銭)

	口之津			長崎		
	塊炭	切込炭	平均	塊炭	切込炭	平均
明治23年	25.5	23.6	24.55	44.9	41.9	43.40
明治24年	28.0	26.0	27.00	49.4	46.0	47.70
明治27年	24.0	24.0	24.00	40.0	40.0	40.00
明治28年	—	—	27.00	—	—	45.00
明治29年(a)	—	—	24.00	—	—	—
明治29年(b)	—	—	28.50	—	—	47.50
明治30年	—	—	30.00	—	—	50.00
明治31年	—	—	39.00	—	—	65.00
明治34年	—	—	40.00	—	—	70.00
明治35年	—	—	40.00	—	—	70.00

出所) 明治23年は庶務課『本店往復』本1(三池1427)、明治27~29年(b)は『雑種契約書』(三池613)、明治29年(a)は庶務課『本店往復』本3(三池1429)、その他は『三池港務所沿革史』第2巻(稿本65)。

備考) 明治28年以降は塊炭・切込炭にかかわらず同一運賃。
 明治29年(a)は1月1日~3月19日まで。
 明治29年(b)は3月20日~翌年3月19日まで。

いる。この時期の運賃をみてみると、確かに口之津・長崎行き運賃は引き下げられている。

前述のとおり、明治二四年に口之津行き運賃は平均二七銭に増額されていたが(第3表)、明治二五年五月には値上げ期間が終了するため、番船側は同月に一年間の運賃据え置きを願い出た。

しかし、三池炭鉱はそれを拒否したため「ストライキ」が発生した。⁽⁷⁾その後の経緯は不明だが、同年六月はじめに三井物産三池出張店の有吉が長崎支店支配人金子弥一に差し出した「上申書」では、「運賃直下ゲトニ依リ」番船が「如何ニモ憐愍」であると報告されており、運賃引き下げが断行されたものと考えられる。⁽⁸⁾

明治二五年六月一三日、運賃の引き下げをうけて、番船惣代の井上嘉一郎・福井福太郎・古賀又市・原田新蔵の四名は三井物産三池出張店に「運賃ノ義ニ付御願」(史料五)を提出した。

〔史料五〕

当今石炭運送仕候船ノ義極々不廻ニテ、何分生計之路相立兼甚タ困難之場合ニ御座候間、何卒左記之通り御許容被成下度、此段奉願候也

一 口ノ津其他各港共、風雨日曜祭日着船荷揚日数等ヲ加入シ、十日以上滞泊セシ船へハ積荷百噸ニ付一日金壹円

宛ノ割合ヲ以テ、滞船料御下渡相成度候事

但、滞船料ハ三池出張^マ三井物産会社ニ於テ御払渡相成度事

一 口ノ津其他各港ニ於テ瀬取石炭積入ノ時ハ、荷積日ヨリ荷揚日ニ至ル迄前項ノ滞船料御仕払之上、尚其瀬取賃
錢御払渡被下度候事

一 口ノ津其他各港ニ於テ解船荷物ヲ本船へ揚掛候際、運礦丸及三光丸ヨリ御中止無之様被成下度事

一 口ノ津其他各港ニ於テ解船荷積荷揚共番ナシノ義一切廃止被下度事

但、遭難船ヲ救助セシモノニ至ツテハ、当分ノ内相当ノ番ナシ御使行被下度、後日其方法等相定候上更ニ御届
ケ可申上候ニ付、其節ニ至リ純然御全廢被下度候事

一 以来、運礦丸三光丸へハ塊炭ノミニ限り御積入可相成度事

（後略）

第一に一〇日以上ノ滞船には一日一〇〇トンに付一円ノ滞船料を支払うこと、第二に瀬取り（本船との間で荷物の積
み替え）を行う場合には滞船料のほか瀬取り賃を支払うこと、第三に番船から直接本船に積み込む作業が三井物産の
所有する帆船の入港にかかわらず行われること、第四に番船の「番ナシ」（順番なしの優遇）の措置を廃止すること、
第五に三井物産所有船は塊炭のみを運ぶことが嘆願されている。三井物産をつうじて報告をうけた三池炭鉱の団琢磨は、
「事情不得止義ニ付承諾致候条可然御取計被下候」と惣代の要求を許可した。⁽⁹⁾

その後、明治二六年（一八九三）二月二八日にさらなる運賃の低下が合意され⁽¹⁰⁾、翌二七年の運賃から推定すると口之
津トン当たり二四銭となり、明治二四年時点の平均運賃に近い金額に戻っている。明治二五年、二六年前半は市況が不

活発であったことに加えて、番船の分裂の影響もあって、三池炭鉱が口之津行きの運賃を低く抑えることはそれほど難しくなかったものと推測される。

このように番船の運賃が引き下げられ、三池炭は口之津港へ滞りなく輸送されていたにもかかわらず、三池炭鉱は明治二六年末に三井物産から船舶を譲り受けている。次に、なぜ三池炭鉱が船舶の所有に踏み切ったのかを明らかにしておきたい。

(三) 船舶の所有

三井物産は、政府から払い下げを受けた曳船・帆船を口之津への三池炭輸送に使用していたが、明治二六年（一八九三）頃にはその採算が合わなくなっており、八月に曳船三隻と帆船の運礦丸・三光丸計二六隻を「現在勘定尻の儘を以て炭礦社に引渡方請求致度事」を決議した。⁽¹¹⁾

他方で、三池炭鉱は三光丸・運礦丸に「相当ノ運賃」を、曳船三隻に「一ヶ月数千円」の補助金を支払っており、「事業上不便不少、且経済上ニ於テモ不利タルヲ免レ」ないため、それら船舶と造船所をあわせて二万一、七二八円四一銭五厘で買い受けることを九月に申し出た。⁽¹²⁾ その結果、同月より三池炭鉱が曳船・帆船を運用していくことになったものの、史料六のとおり、三池炭鉱の本店（三井炭山合名会社本部）は船舶を維持していくことに必ずしも前向きであつたわけではない。

〔史料六〕

（前略）此度物産会社より引受候船舶は、同会社に於ても兎角維持費に困難致居候趣之ものに付、其鉱山に於ても

第4表 三井物産と三池炭鉱の収支対照表（曳船）（単位：円）

		三井物産の実績	三池炭鉱の予算	差額
収入		275.98	0.00	△275.98
支出	給料	1,887.68	1,416.00	△471.68
	船具費	21.88	1,165.20	1,143.32
	船税	13.17	13.17	0.00
	小修繕費	155.48	400.00	244.52
	雑費	1,015.73	496.00	△519.73
	減価償却費	1,650.00	1,260.00	△390.00
	小計	4,743.93	4,750.37	6.44

出所) 庶務課『本店往復』本1(三池1427)。

備考) 三井物産の収支は明治26年1月～8月の決算高を半期に割り当てたもの。

三池炭鉱の収支は明治27年1月～6月の半期予算高。

此先維持費等之義に付充分審査を遂げ候義差向き最も必要之事に付、至急其方案取調詳細具申可被成候（中略）、右物産より引受候船舶は是非とも所有致居らされは不相成譯にも無之候間、全船舶中多分の維持費を要し、到底損失と相成候もの有之候は、無論売却之詮議致候考に付、右之趣旨了知之上維持方案具申可有之候（後略）

三井鉱山本部は、三井物産より引き受けた船舶が多分の維持費を要して損失を計上するのであれば、売却の考えがあることを三池炭礦事務長の団琢磨に述べている。それに応じて、団は三井物産から譲り受けた曳船・帆船の収支状況と今後の予測に関する調査を行った。

調査結果の概要とそれへの団の評価は次のとおりであった。⁽¹⁴⁾ まず、曳船に関しては（第4表）、三井物産の半期分の実績と三池炭鉱の明治二七年一月～六月までの予算高を比較して、収入は約二七六円減、総支出は約六円増となることを予想した。曳船が無収入となるのは、「曳船賃ヲ廃シ無賃ニテ曳航ヲ為シ、以テ専ラ航海度数ヲ増加セシムルコトヲ勉ムル方實際ノ利益得策ト見込」んだためであった。また、支出増に関しては、三井物産が「曳船ヲ使用スルコト稀ニシテ從テ諸費ヲ要」さなかったのに対し、三池炭鉱が「二艘共間断ナク使用シ運炭上著大ノ便利ヲ得ルニモ拘ハラズ」、半期予算で六円増に止まるのは「實際ノ経費ハ大ニ減少セシモノナリ」としている。

次に、帆船に関しては（第5表）、明治二六年九月から一一月までの三池炭鉱

第5表 三池炭鉱の帆船収支成績
(明治26年9月~11月)
(単位：円)

		金額
収入		3,679.40
支出	船長以下給料	2,093.98
	石炭積込費	86.00
	大小修繕費	354.61
	取締人給料	108.20
	船具	65.92
	雑費	111.86
	合計	2,820.57
差引純益金		858.83

出所) 第4表と同じ。

第6表 三井物産と三池炭鉱の収支対照表
(帆船)
(単位：円)

		三井物産 (帆船26隻)	三池炭鉱 (帆船25隻)	差額
収入		8,997.66	7,532.58	△1,465.08
支出	給料	4,724.11	3,549.00	△1,175.11
	積込費	204.55	148.49	△56.06
	船具費	991.20	1,164.00	172.80
	船税	161.28	161.28	0.00
	小修繕費	636.00	478.00	△158.00
	大修繕費	1,719.07	900.00	△819.07
	雑費	1,768.99	0.00	△1,768.99
	監督人給料	0.00	204.00	204.00
	曳航賃	75.85	0.00	75.85
	減価償却費	1,404.00	720.00	△684.00
	小計	11,685.04	7,324.77	△4,360.27

出所) 第4表と同じ。

備考) 三井物産の収支は明治26年1月~8月の決算高を半期に割り当てたもの、三池炭鉱の収支は明治27年1月~6月の半期予算高。

の成績が、二六隻の運賃収入約三、六七九円に対して支出約二、八二〇円で差引純益約八五九円であった。その結果をうけて、三井物産と三池炭鉱の収支を対照する数値が導き出された(第6表¹⁵)。三井物産の実績と比較すれば、明治二七年一月から六月までの半期の三池炭鉱の予算では、収入が約一、四六五円減少するもの、支出が約四、三六〇円削減されており、物産が約二、六八七円の損失であったのに対し、約二〇八円の純益が見込まれている。支出減の内容をみれば、船長以下の給料の削減、雑費項目の廃止¹⁶、修繕回数¹⁶の減少(二年に一度の大修繕を四年に一度に変更)、減価償却費の節減というものであった。

これらの数字は船舶の所有を促すために用意したものと考えられるが、団は「非常ノ障害ナキ限りハ此予算ハ充分実

行シ得ヘクト相信申候」と述べ、採算の見通しが得られたと主張した。それだけでなく、次の史料七のように、三池炭鉱が採炭量を増やす際に船舶不足に陥ることを憂慮し、自社船の必要性を説いた。

〔史料七〕

（前略）口之津運炭之義、目今ノ如ク各地方運炭船ノ需要俄カニ増加シ大ニ不足ヲ告クルニ際シ、当礦山ニ於テハ益々増炭ヲナス場合ニ至ラハ大ニ困難ヲ感スルノ恐レ有之、既ニ今日ニ於テモ運賃直上ケヲ請求シ、彼等ニ在テモ稍ヤ強氣ヲ示シ、万一「ストライキ」ケ間敷事ナキトモ保証シ難ク、当山ニ於テモ将来大ニ覚悟セサル可カラサル場合ト相成申候、決極^マ五六十艘ハ当山ニテ所有スルカ、又ハ当山ニ於テ十分左右スルコトヲ得ヘキ方法ヲ設クル事現今ノ急務ニ可有之候、此義ニ付テハ追テ尚上申可致候間、左様御承知奉願候

団は番船が三池炭輸送を拒否する事態が起こることを危惧し、五〇〜六〇隻まで所有船を増やすことが「現今ノ急務」であると本部に進言したのである。これをうけて、三井炭山は曳船と帆船を維持していくことになった。つまり、三池炭鉱が船舶を保有した要因は、三井物産との関係性が前提にあり、そのうえで、団が輸送難への事前の策として自社船を積極的に位置づけたことに求められる。

以上のとおり、番船の一時的なストライキが発生したとはいえ、明治二六年までは口之津港への輸送が販売を制約するような問題として認識されることはなかった。ところが、日清戦争勃発後、団が懸念したような決定的な船舶不足に陥っていくこととなる。次節では、明治二〇年代後半における帆船輸送の実態を明らかにしていこう。

- (1) 以下は、断りのない限り、各期の「営業成績報告」(『大蔵省提出鉱山営業成績報告』三池一三九六)による。
- (2) 『石炭諮問会々議録』明治三〇年一〇月、第七回一〇月五日開催、乙六七頁(物産一九九)。
- (3) 以下は、明治二四年四月付の船持惣代発三井物産三池出張店宛書信写(前掲『本店往復』本一、索引目次「二五」、三池一四二七)。
- (4) 以下、『三池炭礦年報』年五、自明治二三年至明治二六年(三池六五六)。
- (5) 以上、前掲『船船業諸届記録』。同史料では「大牟田港船組合」と記録されているが、三池鉱業所の史料で同名の記述はなく、三池炭鉱ないし三井物産は「大牟田港船惣代」と常に交渉している。
- (6) 昭和一五年一月一日聴き取りの『談話聴取録(三池)』其四、一四一―一五頁(稿本五二〇)。同史料では、明治三三年に三井鉱山へ入社した高洲鉄一郎(明治三八年に運輸主任、大正七年三池港務所長)が、「或日『番船組合ニハ利口ナ者ハ居ナイト見エル、二派ニ分レテ競争スレバ御互ガ苦シム丈ダ』ト冗談雜リニ言」ったという記述もあり、この発言がどの時期を回顧したものなのか断定できない。ただ、番船が福井派とその他で分裂したこと、口之津港の問題も二軒できたことなど、『船船業諸届記録』の内容と符合する点が多いため、明治二〇年代半ばの惣代の対立を示す史料として引用した。なお、福井が三〇〇隻のうち三割程度の帆船を所有していたとあるが、今のところ、『日本船名録』などから確認することはできなかった。
- (7) 三井物産『元方日記』第一六号(物産一六〇)。
- (8) 以下、史料五を含めて、明治二五年六月一日付の長崎支店支配人金子弥一発三池炭礦社団琢磨宛書信に添付されている史料(『各地物産往復』明治二五年、三池三〇六)。
- (9) 明治二五年六月一八日付の三池炭礦社団琢磨発長崎三井物産会社支店金子弥一宛書信(前掲『各地物産往復』三池三〇六)。
- (10) 『元方日記』第一七号、自明治二五年七月一六日至明治二六年三月一五日(物産一七)。三月一七日の三井物産の日記には、三池出張店支配人寺島昇に対して、「赴任以来日夜勉勵、別テ解賃減シ方ニ付テハ不容易尽力ヲ以テ好結果ヲ得(中

略)、三池ノ為便益不少ニ依其功勞ニ酬ユル為」に金一〇〇円と黒七子の紋付羽織を贈与したと記されている(三井物産『日記』第一八号、自明治二六年三月一六日至明治二六年八月一五日、物産一八)。

(11) 明治二六年八月三二日決議「曳船及舢舨船処分件」(重役会議往復状)明治二六年中、物産一一四)。

(12) 前掲、『三池炭礦年報』年五(三池六五六)。

(13) 明治二六年二月二九日付の三井鉱山合名会社本部発団事務長宛書信(前掲『本店往復』本一、索引目次「四〇」、三池一四二七)。

(14) 以下は、史料七を含め、すべて明治二七年一月八日付の三池炭礦事務長団琢磨発本部宛書信(前掲『本店往復』本一、索引目次「四六」、三池一四二七)による。

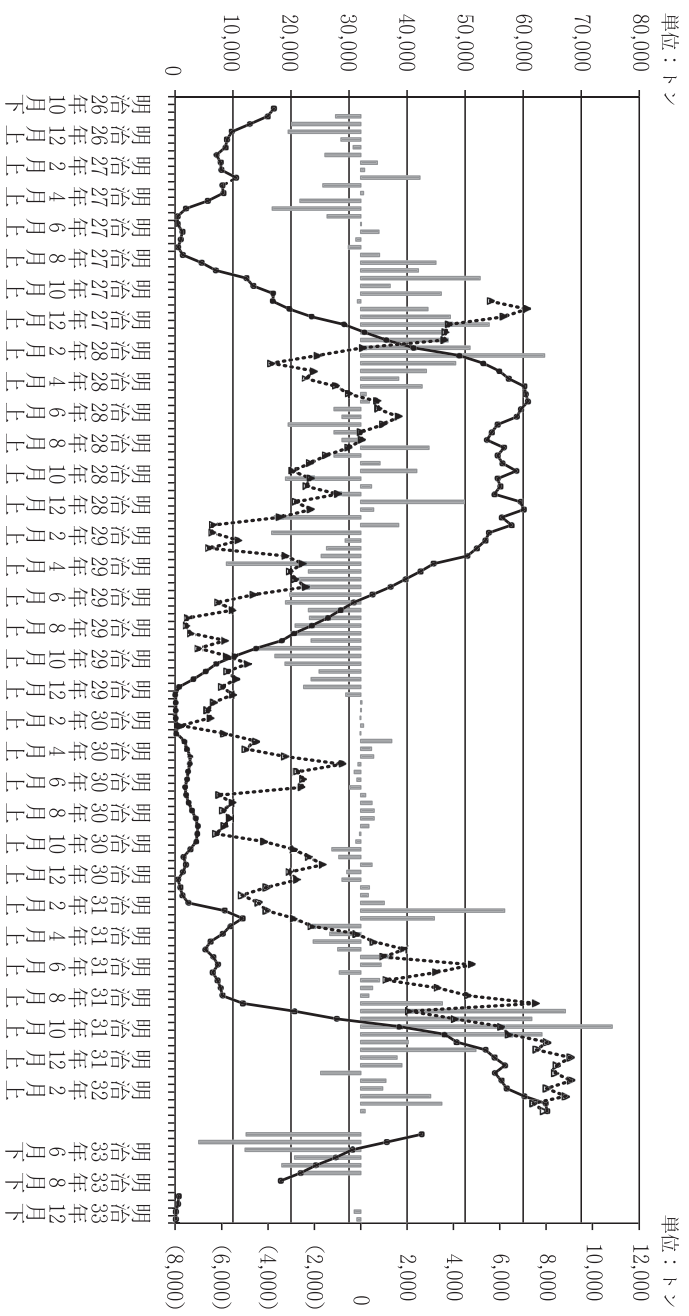
(15) 明治二六年一〇月の暴風雨によって運礦丸一隻が破損したため、三池炭鉱は合計二五隻の予算を作成している。

(16) 三井物産時代の「雑費」とは造船所の費用と船具に関わる支出であり、三池炭鉱ではそれらを器械料の費目とするとされている。

三 明治二〇年代後半の帆船輸送

(一) 市況と貯炭

まずは市況・貯炭について確認しておきたい。明治二七年(一八九四)上期、内地・外地ともに市況は活発であったが、下期に入ると日清戦争の影響によって、「全国(清国)へノ輸出途絶シ、加之船舶欠乏運賃著シク騰貴シ、為メニ海外へノ輸出ヲ減シ、山元及口ノ津ニ於テ巨額ノ貯炭ヲ為スノ止ムヲ得サルニ至レリ」という状況に陥った。また、同年八月には自社船の運礦丸が、一〇月には曳船の三池丸が佐世保鎮守府に徴備された²⁾。横須濱と口之津での貯炭高推移



第1図 貯炭高推移

出所) 明治28年10月、11月、12月上旬は庶務課『本店往復』本1(三池1427)、それ以降は各年の『三池炭礦半月報』(三池515-521)。
 貯炭は左軸、差引高は右軸。
 備考) 運輸課受入高は坑口から横須濱まで送られた石炭の量、積出合計は地元売りを含む各地への積出高と鉱山炭料、コークス製造用の合計。
 貯炭高は15日現在ないし月末現在の数値(口之津の場合は翌月初日現在の数値あり)。
 明治26年10月～明治27年3月までの横須濱貯炭高は、運輸課受入高と積出高を差し引きした数値から推定した。

を示した第1図によれば、明治二七年末の口之津港では約五万五、〇〇〇トンから六万トンが貯蔵されており、横須濱でも次第に貯炭高が増大していることが分かる。

翌二八年上期においては、前年と変わらず輸出は停滞し、「大小船舶ニ欠乏ヲ告ケ内外運炭上大ニ困難ヲ感セリ」という状態であった。三月には「各坑出炭高丈ケヲモ運ヒ尽ス事能ハス、為メニ濱貯炭ハ益増加シ殆ント置場ニ困難ヲ感シ候」と報告されている⁽³⁾。四月時点では、次の史料八から読み取れるように、船舶不足による輸送難が出炭計画を制約するようになった。

〔史料八〕⁽⁴⁾

本年中出炭増加ノ義追々御提示之趣委細了承仕候、目下七浦大浦共坑夫不足致居候得共、熊本監獄出張所建増落成囚徒増員シ、尚精々良民坑夫募集方手配致候ハハ、本年中出炭高七十三万屯ニ達シ候事ハ敢テ難事ニ無御座候、エドモ、近年運炭船不足ノ為メ目下ノ採掘高ニタイシテモ已ニ不足ヲ感シ、当地貯炭五万八千余屯ノ多キニ達シ居候ニ付、先ツ第一ニ運炭船ノ手配ヲ付候上ニアラサレハ出炭増加ノ計画相立難ク、然ル処現時解船ノ欠乏運賃ノ騰貴其他普通解船ノ構造脆弱ニシテ、大牟田川出入ノ際ハ損ヲ逃ル、等彼是ニテ多少運賃ヲ増加スルモ雇入ニ応スルモノ無之、之レカ為過般来百方手ヲ尽シタル結果、僅カニ数艘ヲ雇得タル情况ニ有之候得バ、当分ノ内ハ多数ノ雇船ヲ得ヘキ望無之候得共（中略）、右本年中出炭高（約七〇万トン）ハ運炭船ノ都合ニ準拠セシモノニ付、今後精々手配致シ運搬ノ手配相付候以上ハ、之レニ応シ出炭ヲ増加スルハ勿論ノ義ニ有之（後略）

三池炭礦事務長心得の島田純一は、本部に対して、口之津への輸送船の確保が可能であれば出炭を増加し、明治二八

年度七〇万トンの出炭計画が達成されると弁明している。実際の出炭高は上期約三〇万トン、下期約三五万トン、合計六五万トンであり、輸出の停滞と相まって前年度と同程度の量に止まった（前掲、第1表、一五三頁）。四月には前年度に徴備された船が戻ってきたものの、七月に北部九州で暴風が発生し、自社船のうち三光丸一隻・曳船二隻、その他多数の番船が大小の破損をうけた⁽⁵⁾。そのことも船舶不足に拍車をかけたものと思われる。第1図によれば、明治二八年中の口之津貯炭は減少傾向にあり、それに対して横須濱貯炭は六万トン前後で推移している。

明治二九年上期には、「前期ニ引続キ炭況沈静ナリシモ、其結果トシテ約定口ハ一般ニ幾分ノ直下ケヲ為シタル為メ相当ノ売行アリタリ」と報告されているように、ようやく需要増大が見込めるようになっていた。しかし、依然として深刻な輸送難は続いており、口之津港での貯炭不足が顕著にあらわれるようになった。史料九のとおり、明治二九年三月においては、口之津港での石炭の欠乏により滞船が長引いているため、同地までの輸送を工夫するよう三井鉱山本部が三池炭礦事務所に要請している。

〔史料九〕⁽⁶⁾

横須濱ノ残炭中塊及鑄切込ハ依然減少セサル様ニ被見受甚タ心痛之至ニ不堪、且又口ノ津ヨリノ報告ニ抛ルモ塊、鑄塊及切込ハ常ニ不足勝ニテ、随テ積込船ノ滞泊モ長引キ非常ノ損害ヲ蒙リ前途誠ニ氣遣敷次第二御座候、就テハ此際十分尽力之上曳船ノ船線ヲ一層敏捷ナラシメ、万事蹉跎支障無之様出来得ヘキ丈ケノ便宜ヲ以テ、運炭ノ利便ヲ工風相成度希望之至ニ不堪候

再び第1図によれば、口之津貯炭は明治二九年一月下期、二月上旬、三月下期に一万トンをきっており（約六、〇〇

○トン）、横須濱貯炭は同年三月下期まで五〇六万トンで推移している。山元^①に位置する横須濱に石炭が積み上げられている一方で、消費地にむけての積込場所である口之津港に貯炭がほとんどないという状態であり、三池炭の販路の維持・拡大にとって危機的な状況に直面していたといえよう。

（二）船舶不足への対応策

そこで、輸送難に陥った三池炭鉱がどのように対応したのかを明らかにしていきたい。

第一に、明治二八年（一八九五）から明治三〇年（一八九七）にかけて、三池炭鉱は新船の建造や中古船の購入などによって所有帆船を増強していった。断片的に残されている史料からは、明治二八年の上期に一七〇トン積の帆船・運礦丸一〇隻を器械科で新造することが決定され、同年末までに五隻竣功していることが分かる。^②その他にも島原の松本平吉に二隻の造船を発注し、さらに同年一月には二〇〇トン積の帆船一〇隻を建造することが決定されている。^③また、明治二九年三月には、三池土木合資会社との間に一三〇トン積の帆船四隻を翌年三月までに新造させる契約が結ばれた。同年一〇月には山口県の福光福太郎、川内菊治郎、嶋津秀吉と、翌三〇年二月には山門郡の砥上正治郎と、ともに同型の帆船三隻の造船契約を締結している（前者の期限は明治三〇年三月、後者は明治三二年一〇月）。第7表によれば、明治二八年に二一隻だった運礦丸が、二年後の明治三〇年六月末には四二隻まで増加していることが分かる。

第二に、三池炭鉱は臨時の契約船を確保していった。明治二八年四月において、長崎市の西本廣吉を代理人として福島友吉（福島回漕店）に石炭輸送を委託した。この契約は約一〇〇トン積の帆船一五隻を用いて、八ヵ月間（五月一日から二月三十一日まで）で約二万トンを口之津港に輸送するというものであった。トン当たりの運賃は二四銭で、当時の番船の運賃よりも低く抑えられていた。^④

第7表 番船と三池炭鉱の所有帆船
(単位：隻)

	番船	三池炭鉱の所有船	
		運礦丸 (帆船)	その他 (帆船)
明治23年	216	0	0
明治24年	220	0	0
明治25年	212	0	0
明治26年	222	22	4
明治27年	—	21	4
明治28年	204	21	3
明治29年	195	29	2
明治30年	216	42	2
明治31年	203	51	2
明治32年	216	60	0
明治33年	234	62	0
明治34年	260	62	
明治35年	282	61	
明治36年	293	58	
明治37年	—	—	
明治38年	288	56	
明治39年	291	68	
明治40年	287	66	
明治41年	297	—	
明治42年	295	—	
明治43年	—	—	
明治44年	272	59	
明治45年	244	17	

出所) 明治23、25、26年の番船は『大蔵省提出
鉱山営業成績報告』(三池1396)、明治27～
32年までの番船は『三池炭礦半月報』(三
池515～518)、それ以外は『三池港務所沿
革史』第2巻、175頁の「社有運炭船数」
と212頁の「三池番船艘数船腹表」(稿本65)。

備考) 明治23、25、26年は下期の使用船舶隻数。
明治27年の番船は6月末の稼働隻数。
明治27年の社有船は明治27年1月8日時点。
明治28～31年の番船は6月末の隻数。
明治32年の番船は3月末の隻数。
明治45年の所有船は明治44年11月時点。
(-)は不明。

第三に、造船契約と輸送契約をミックスした方法で船舶不足の解消を図った。まず、明治二八年四月において、地元
の企業家として活躍していた野口忠太郎(官営期の石炭問屋・野口忠七の長男)⁽¹¹⁾と次のような契約を締結した。明治二
九年四月末までに、野口忠太郎が一三〇トン積の西洋型模擬帆船一〇隻を新造し、その帆船にすべての船具を装備して、
三池炭の運送を請け負うこととした(第一条)。また、建造費の内金として一隻につき八〇〇円が年八朱の利子で貸与
されること(第二条)、口之津への輸送に関して「同盟罷工其他運炭上妨害トナルヘキ事件」には直接・間接に関与し
ないことが定められた(第三条)。返済の保証としては新造船が担保とされ(第四条)、返済期限は明治三四年一二月末
と設定された。さらに、新造船に破損・沈没などの事故があったとしても返済義務は残る(第八条)、同盟罷工など運
炭上妨害となる行為があった場合には損害賠償を支払う(第九条)という条項も盛り込まれた。同契約の保証人として
は、三池郡の大地主・松尾喜久蔵が立てられた⁽¹²⁾。ただし、職工および材料の不足のため、明治二八年一二月までに竣功

したのは四隻のみであり、同二九年九月までの期限の延長が求められている⁽¹³⁾。

次に、明治二九年二月に三池石炭合資会社と同様の契約を締結した⁽¹⁴⁾。同社は、明治二二年設立の「三池石炭商社」の後継組織であり、三池郡で多くの会社設立に関わった旧石炭問屋の森時三郎を社長に据え、同じく石炭問屋で元番船惣代の福井福太郎を支配人とする無限責任会社であった⁽¹⁵⁾。同社との契約では、明治二九年二月末までに西洋型模擬帆船一五〇トン積七隻、二〇〇トン積三隻の建造が予定され、一五〇トン積には一隻につき一、二〇〇円、二〇〇トン積には一隻につき一、五〇〇円が貸与されることとなった。返済期限は明治三五年末で、その他の条件はすべて野口と同じであった。同社との契約についても、明治三〇年一月二月に造船期限の延長願が提出されており、一〇隻すべてが竣工するのは明治三〇年代半ばころであったと推測される⁽¹⁶⁾。

最後に、明治二九年六月において濱田又平と同様の契約を結んだ。三池郡大牟田町の地主であった濱田は、石炭運送を目的として同年一月から一三〇トン積帆船一〇隻の建造に着手しており、四月には一隻を竣工させていたが、資金難のため三池炭鉱に貸し付けを願い出た⁽¹⁷⁾。その際、濱田は自身および保証人能田正男・濱田大蔵の所有地の証明書を提出している。それをうけて、三池炭礦事務長島田純一は社長三井三郎助にあてて、「近來内外諸港へノ送炭相増シ、殊ニ口ノ津入船頓ニ増加致候ヲ以テ目下舢船ノ乏欠申迄モ無之（中略）、予テ補欠ノ方法設ケ候ハ今日ノ要務ト確信仕候（中略）、篤ト取調候処造船ノ目的及事實相違無之、且本人及保証人ナル能田正男、濱田大蔵トモ何レモ相応ノ資産ヲ有シ身元確カナルモノニ有之、聊カ不都合無御座様被認候」と至急の承認を求めた⁽¹⁸⁾。

濱田との契約では、明治三〇年四月末までに一三〇トン積西洋型模擬帆船一〇隻を新造し、それを三池炭輸送に使用すること、年八朱の利子で一隻につき八〇〇円を借り受けることが決定した。返済期限は明治三五年一月末であったが、契約どおり新造船が竣工したのか、貸付金が完済されたのかは不明である。

以上のとおり、三池炭鉱は明治二八年から自社船の増強、契約船の確保を積極的にすすめていった。特に、大牟田の企業家と地主（石炭輸送への新規参入者）に対しては造船資金を提供し、完成した帆船に口之津港まで三池炭を輸送させたのである。ただし、多くの自社船・新造船が進水するのは明治三〇年代に入ってからのことであった。したがって、危機的な状況に陥っていた明治二八、二九年において、三池炭鉱が番船とどのような交渉を行っていたのかを明らかにしなければならない。

(三) 番船との交渉

明治二七年（一八九四）一二月、日清戦争の影響から一般の運賃相場は上昇しており、さらに米価だけでなく諸物価も高騰したため、番船惣代は現状二四銭の運賃の値上げを嘆願した。⁽¹⁹⁾この要求を三池炭鉱も承認し、明治二八年一月一日から一二月三十一日まで一年限りの条件で、口之津行きトン当たり二七銭、長崎行きトン当たり四五銭と定められた（前掲、第3表、一五八頁）。この嘆願には惣代の海老名成正、井上嘉一郎、福井福太郎、大塚清三郎、柳春吉の五名の名が記されており、明治二七年末時点には、これまで対立していた福井・井上と大塚・海老名の間において協調関係が形成されつつあったことがうかがえる。

翌二八年六月には、番船惣代が協議を重ねて「同力一致之船組合」を設け、口之津港の二つの船問屋（肥後屋と武屋）を合併させている。⁽²⁰⁾つまり、非公式の組合として番船を統一させ、口之津港に共同事務所を設置したのである。惣代と共同事務所との間には、一二項目にわたる規約書が発行され、口之津港での三池炭鉱との事務手続き、番船の順番の管理、日用品や前貸金を必要とする場合の三池炭鉱への仲介、トン当たり二厘の取扱手数料などが規定された。⁽²¹⁾その後、明治二八年半ばから明治二九年初頭にかけて、番船惣代（の一部）が三池炭鉱との交渉のなかで強気な態度をみせ

るようになっていく。

例えば、明治二八年七月二四日に口之津港を台風が襲い、被害のあった番船のうち三九隻が三〇円以上の修繕費を要することとなった（全損二隻で合計七、三〇七円五〇銭⁽²²⁾）。それに対して三池炭礦事務長の島田純一は、全損二隻には二年前の災害時と同様の救助金を支出するものの、残りの三七隻については修繕費の半額を無利子で貸し付け、運賃の一〇分の一をもって返済させることを提案した⁽²⁴⁾。しかし、同案は番船との間で合意が得られず、島田は前回と同じ割合で救助するという条件で「別ニ金員ノ貸与等一切致ザル旨」を申し渡した。ところが、惣代のなかには「種々強迫的之言ヲ弄シ彼は申出候」ものもあり、番船側はさらなる資金の貸し出しを求めてきたようである。結局は三池炭鉱が折れ、救助金を拠出するとともに、破損の激しい三隻については特別に修繕費を年九朱の利息で貸し付けることが九月に決定した⁽²⁵⁾。

また、前述のとおり、明治二九年に入ると帆船の払底が深刻化しはじめており、番船との交渉が難航するようになった。口之津港での不十分な貯炭状況に悩まされていた三池炭礦事務所は、その要因を「運搬力ノ不足」に求めており、同年三月、事務長の島田は今後の見込みを次のように報告している⁽²⁶⁾。

第一に、自社船の運礦丸を製造している島原造船所によれば、造船費用は予算に対して一隻五〇〇〜六〇〇円程高値になり、職工不足のため「到底急速ノ竣功ヲ見ル能ハサルモ」やむを得ないとしている。第二に、契約を結んだ野口忠太郎の造船も遅延していること、第三に、長崎の福島回漕店と調整するも「到底船繰六ヶ敷模様ニ有之」こと、第四に、番船との運賃交渉がまとまらず、「目下談判中ニシテ未タ落着不致候」ことが懸念されている。

特に、第四点目に関しては、「近年ノ和船ノ運賃非常ニ騰貴シタル為メ番船中逃走スルモノ多ク」、口之津港で荷揚げした後には八代、三角、島原などに寄港し、若津または長崎行き貨物を運送するものが続出したという問題が背景にあ

った。三池炭鉱からその取締りを要請された惣代は、「昨今世上一般物価非常ニ騰貴シ、船具之買入及船員之傭入上非常ノ困難ヲ来シタレハ、運賃三割方直上ゲセサレハ到底其目的ヲ達スル能ハスト主張」した。それに対して、三池炭鉱が一割の値上げを承諾すべきとしたために交渉が滞っていたのである。以上の状況をまとめて、島田事務長は次のような意向を示している（史料一〇）。

[史料一〇]

（前略） 近來諸品ノ価格職工ノ賃錢及小船ノ運賃共ニ騰貴シタルヲ以テ、造船ニ於テハ材料手ニ入り難ク職工ハ減少勝トナリ、船舶ノ雇人困難ナルハ勿論在來雇來リシモノモ既ニ上文記述ノ如ク逃走ヲナシ、又ハ他ノ荷物ヲ運送スル等ノ事アリ、全ク之ヲ防過^マセンニハ非常ノ運賃ヲ支払ハサル可ラス、故ニ目下ノ情況ニ於テハ高価ノ運賃ヲ支払フカ、又ハ運炭ノ差支ヲ忍フカニ途其一ヲ擇サルヲ得サルノ悲境ニ遭遇セリ、運炭船惣代ニ對スル運賃引上談判ノ成行ハ如何ニ落着スヘキ乎ハ予定シ難シト雖トモ、目下ノ運賃額式拾四錢ノ外ニ壹屯三錢乃至四錢ノ臨時ノ手當ヲ支給セハ中八九ハ約定スルヲ得ベシ、然ルトキハ本年口ノ津送炭ノ予算高凡五拾五万屯ナレハ、合計壹万六千五百屯乃至式万式千屯ナル巨額驚クベシト雖モ、運炭ニ支障ヲ生シ營業上大損害ヲ蒙ルニ比スレハ猶忍フコトヲ得ベシ、然レトモ番船ノ如キモノハ到底信義ヲ以テ繋クコト能ハサレハ、仮令一旦約定取結ヒタリトテ決シテ之ヲ特ベキニアラス、何ントナレハ運賃ノ多少ハ彼等カ去就ヲ決スル唯一ノ羅針タレハナリ、若シ毫モ運炭ニ支障ヲ生セサラシメンニハ勢ヒ運賃上十分ノ競争ヲ為スノ外復タ途ナキモノ、如シ

島田は諸物価、職工の賃金、運賃の高騰により、船大工や船舶の雇入れが困難であるとし、番船の「逃走」を防ぐに

は「非常ノ運賃」を支払うことはやむを得ず、目下の運賃二四銭のほかに三〇四銭の臨時手当を支給すれば良いと考えている。ただ、番船というものは「信義ヲ以テ繋クコト」ができず、約定を結んだとしても「決シテ之ヲ恃ベキニアラス」と述べている。したがって、海上輸送に支障がないようにするためには、三池炭の運賃に競争力を持たせるほかにいと結んでいる。

この島田の見解からは以下の点が指摘できる。明治一八年に二七銭であった口之津行きトンあたり運賃が、新たな交渉もなく二四銭となっており、一年間の値上げ期間終了後には従前の運賃に戻ることが慣例であったと考えられる。また、島田は明治二九年の輸送難に直面し、約定後も輸送に支障を来さないよう運賃を見直していくことが肝要であると認識したように見受けられる。

度重なる交渉の結果、次の条件で妥協が成立し、トン当たり四・五銭の値上げで一年間の約定が締結された。第一に、一部の自社船（三光丸二隻と第八、第一二運礦丸）を番船と同様に出入港の順番によって荷役させること、第二に、口之津での滞船九日目より滞船料を支払うこと（これまでは一日目以降）、第三に、三月二〇日に積み込んだ船より値上げを執行することが取り決められた。その見返りとして、「目下他ニ出稼居候船ハ惣代ニ於テ悉皆呼返ス事」とされた。⁽²⁷⁾

三月二〇日、番船惣代から「石炭運賃約定書」が三池炭礦事務所運輸課に提出された。⁽²⁸⁾ 明治二九年三月二〇日より一年間において、口之津までの運賃トン当たり二八・五銭、長崎までの運賃トン当たり四七・五銭と定められた（前掲、第3表、一五八頁）。また、「然ル上ハ期限内正確ヲ旨トシ運炭ニ従事スルハ勿論一切他ノ貨物ヲ運送致間敷候、若万一右ニ違背シタル所為有之候節ハ、如何様御処分相成候トモ決シテ苦情申立間敷候」と他の貨物輸送に対する規制が明記された。

再び前掲第1図(一六六頁)をみてみよう。横須濱貯炭は明治二十九年四月上旬以降に急激な減少をみせており、運輸課の積出高が同受入高を上回りつづけている。三月における番船との約定がもたらした結果であると考えられる。同年下期には、口之津貯炭高が一万トン前後、横須濱貯炭高が一万トンを下回るほどの様相を呈するようになる。次に、明治三〇年代の帆船輸送について検討する。

- (1) 以下は、断りのない限り、前掲『大蔵省提出鉱山営業成績報告』(三池一三九六)による。
- (2) 『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「一」、「二」(三池六一四)。
- (3) 『三池炭礦半月報』自明治二十七年一月下至明治二十九年一月上旬(三池五一六)。
- (4) 明治二十八年四月一三日付の三池炭礦事務所事務長心得島田純一発本部宛書信(秘書課『本店往復』自明治二十八年至明治二十九年、三池一九二)。
- (5) 明治二十八年七月二八日付の団琢磨発社長・益田理事長宛書信(庶務課『本店往復』本三、索引目次「九」、三池一四二九。番船の被害については後述する。
- (6) 明治二十九年三月二日付の本部発三池炭礦島田事務長宛書信(前掲、秘書課『本店往復』三池一九二)。
- (7) 前掲『三池炭礦半月報』(三池五一六)。
- (8) 以下は、前掲『沿革史』第二巻、一七五頁「社有運炭船数」(稿本六六)、前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「六」、「七」、「八」(三池六一四)による。
- (9) ただし、三池炭鉱は代理人の西本廣吉に対して、輸送された石炭一トンにつき六銭の手数料を支払っている(以上、『雑種契約』契一、自明治二十三年至明治二十九年、索引目次「六〇」、三池六一三)。
- (10) 野口忠太郎は、野田卯太郎や永江純一らとともに三池土木会社の創立に尽力し、明治三十三年(一九〇〇)に同社社長となった。また、大正二年(一九一三)には大牟田商工談話会の初代会長に選任され、その後、大牟田町会議員、衆議院議

員にも当選している（大牟田市史編集委員会『大牟田市史 下巻』一九六八年、八八四頁）。

(11) 以下の契約に関する記述は、前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「三」（三池六一四）による。

(12) 松尾については、前掲中村「二〇一〇」一一一頁の表四一七を参照。

(13) 明治二九年五月八日付の三池炭礦事務所事務長島田純一発社長三井三郎助宛書信（前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「三」、三池六一四）。なお、契約どおり、野口は明治三四年末に一〇隻分の借金を完済し、新造船に対する抵当権の登記も抹消することができた（明治三五年六月四日付の三池炭礦庶務主任発本店庶務方宛書信、同上所収）。

(14) 以下の記述は断りのない限り、明治二九年二月八日付の三池炭礦事務所事務長島田純一発三井三郎助宛書信（前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「四」、三池六一四）。

(15) 森時三郎は、安政四年に下里で石炭販売を経営する家に生まれ、明治一〇年代には大牟田の企業勃興に関わり、三池銀行、三池土木会社、三池紡績会社などの重役に就いていた。明治二五年に三池石炭合資会社を創立して同社の社長となった。また、明治四〇年（一九〇七）に三池郡会議員に当選し、その後大牟田市会議員となり、大正七年（一九一八）には市会議長に選任された。

福井福太郎は、明治八年（一八七五）に二〇歳で家業の海運業、石炭業、綿製造業を相続した。明治一〇年には大牟田村長、のちに大牟田町会議員、三池郡会議員に当選し、市制施行後は市会議員、市会議長として活躍した。また、三池銀行取締役、大牟田瓦斯会社取締役などに就任し、三池紡績会社、大牟田電燈株式会社などの創立にも関わった（以上、前掲『大牟田市史』下巻、八五五―八五六頁、八六六―八六七頁）。

(16) なお、同社が利息を含む造船資金を完済したのは明治三七年五月であった。

(17) 「願書」（前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「五」（三池六一四））。

(18) 明治二九年六月一二日付の三池炭礦事務所事務長島田純一発社長三井三郎助宛書信（前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「三」、三池六一四）。

(19) 以下は前掲『雑種契約書』契二、索引目次「五四」（三池六一三）。

(20) 以下は、前掲『艀船業諸届記録』。

(21) ひとまずは、明治二八年七月から明治三〇年七月までの三年間の約定であったが、その後、明治三〇年代においても共同事務所は存続した。なお、三井物産の口之津出張店は明治二七年に三池炭鉱の管轄となり、三池炭鉱社口之津出張所と改称されていた（明治三〇年には再び三井物産口之津出張店となる）。

(22) 自社船では三光丸一隻と曳船二隻が多少の損傷を負った。以下は、前掲の明治一八年七月二八日付団琢磨発社長・益田理事長宛書信（前掲『本店往復』本三、三池一四二九）。

(23) 明治二六年一〇月の暴風被害に対して、三池炭鉱は全損七隻に三五〇円（一隻につき五〇円）、大小破損五五隻に一、一一〇円（一隻につき二〇円）を救助金として提供している（明治二七年二月一日付の団琢磨発社長宛書信、前掲『本店往復』本一、索引目次「四七」、三池一四二七）。

(24) 以下は、断りのない限り、明治二八年八月二二日付の三池炭礦事務所事務長心得島田純一発社長三井三郎助宛書信（前掲、秘書課『本店往復』三池一九二）。

(25) 猿渡駒蔵・穩丸に一五〇円、松本小三郎・勢栄丸に一五〇円、坂井辰五郎・大神丸に三〇〇円を船舶抵当入り、利息年九朱の条件で貸与した。以上は、明治二八年九月七日付の三井三池炭礦事務所事務長心得島田純一発社長三井三郎助宛書信（前掲、秘書課『本店往復』三池一九二）。

(26) 以下、史料一〇を含めて、明治一九年三月二二日付の三池炭礦事務所事務長島田純一発団理事宛書信（前掲『本店往復』本三、索引目次「二四」、三池一四一九）。

(27) 明治二九年《三月》二六日付の三池炭礦事務所発本部宛書信（前掲、秘書課『本店往復』三池一九二、月は前後関係から推定）。

(28) 以下は、前掲『雜種契約書』契二、索引目次「六五」（三池六一三）。

四 明治三〇年代以降の帆船輸送

（一）市況と貯炭

まずは、出炭状況と貯炭推移について確認する。明治二九年（一八九六）末から明治三〇（一八九七）年初頭にかけて、三池炭鉱は出炭量を大きく減少させた。明治二九年末、熊本県監獄所三池出張所が疎水上の都合、採掘切羽の減少を理由に囚人の出役人員を制限したことが影響していた。^①

明治三〇年一月上旬半期には、七浦坑で「歳首三昼夜ノ休業且ツ皇太后陛下御崩御ノ為メ、十五日ヨリ休役ヲ達セラレシニ付、一日其休役日ニ属シタル等ニテ」、前期比一一四トン減の出炭成績となった。宮浦坑、大浦坑、勝立坑も同様の理由で、それぞれ一、一九九トン、一、五六〇トン、一、三四九トンの減少であった。^② また、一月下半期には、皇太后陛下御崩御のため、「熊本監獄囚徒ハ去ル十五日ヨリ廿日マテ全部、三池集治監ハ十日間半数ツ、止業致候為メ出炭非常ニ減少シ、随テ口ノ津送炭モ少ナク同地ノ材荷ニ不足ヲ生シ、昨今其回復方必至勉強中ニ御座候（後略）」^③と報告された。

二月上旬半期に至っても、七浦坑では「採炭囚減刑放免トナリタル者多く、為ニ三池保護会被保護人ヲ雇使セシカ創始ノ際ニテ不揃勝」であったため、前期比四五五トン減の出炭高にとどまった。^④ 大浦坑でも「陰曆正月ニセシト、英照皇太后陛下御発車御埋棺等ノ当日休業セシ為メ」、前期比で四、三三三トンの出炭減、勝立坑でも「採炭囚モ減刑放免者多カリシ為メ新規ニ入坑セシモノ多く、充分ノ使役ヲ為シ得サリシカハ、総出炭高ニ於テ前期ニ比シ二百二十四屯ヲ減セリ」という状態であった。前掲の第1表（一五三頁）によれば、同上半期の出炭高は前年同期比で約六万トン減であ

った。

明治三〇年上期の市況は、「炭価ハ騰貴」しつづあり、三池炭についても「売行ハ気配最モ宜シカリシ」と報告されているように活況を呈しており、それに応じて出炭増加が求められていた。他方で、前掲の第1図（一六六頁）をみると、明治二九年末から横須濱・口之津ともに貯炭が不足していた。口之津港での貯炭高はいったん回復した明治二九年一〇月以降も一万トン前後にすぎず、横須濱貯炭高は明治二九年一二月上期から明治三〇年二月下期まで約一〇〇トンから七〇〇トンで推移している。

このような石炭不足は三井物産の販売活動に大きな影響を及ぼすことになる。実際に、明治二九年一〇月頃より、三井物産からの苦情が三池炭礦事務所にたびたび寄せられた。以下の史料一一は三井物産香港支店より届いたものである。⁽⁵⁾

〔史料一一〕

（前略）現に先般彦山丸（全荷切込積）は当方豫定よりは三日、目下碇泊中の有明丸も四、五日延滞可致由実に関口仕候、当方にては口ノ津欠炭を思ひ先般米度々船舶を他方に繰廻はし候処、前述の次第にて切込の貯炭只今の処半屯も無御座候実情を吐露致候はば、過日壹千屯許り或懇意の清人より借り受け太古怡和等の急需に相応候次第に付き、有明丸の積入一日も早からんと日夜祈仕候

一 以上の次第に有之候間、先月は清人約定口には塊切共一屯も相渡不申候得共、本月は着炭を見計らひポツ、相渡可申心算に御座候、御承知置可被下候

（後略）

口之津港で積み込みを行っている彦山丸、有明丸の出航が遅れていることに苦情を述べた後に、香港支店は口之津での貯炭不足を考慮して船舶を他の積出地に振り向けていること、現在は中国商人より石炭を借りうけて得意先の需要に
 応えていることが報告されている。また、明治三〇年一月には、三井物産専務理事兼外国課長であった上田安三郎からも三池炭礦事務長島田純一にあてて次のような要請が届いている（史料一二）⁶。

〔史料一二〕

昨年度下半年間特ニ年末ニ於ケル口之津在炭ノ欠乏ハ殆ント其極点ニ達シ、為ニ釀成シタル不便困難ハ申スニ及ハス、社船及ヒ月極雇船ノ運賃勘定上及ヒ其他ニ及ホシタル損失ハ殆ント予想之外ニ相上リ可申、御同様苦心此事ニ御座候、然ルニ本年度ニ入ルモ口之津在炭ノ欠乏ハ少シモ回復ノ徵候相見ヘ不申、又タ何時ニ相成候トキハ回復スルヤノ目途モ唯今ニテハ確ト相附キ不申モノ、如ク、不一方焦慮罷在候

若シ不幸ニシテ本年度モ年度ノ始メニ於テ炭線ニ錯乱相来タシ候時ハ、終ニ全年度又モ混乱中ニ打過候事ト相成可申、実ニ救正ノ方法相立チ可申ハ今日ニ有之候間、已ニ昨年末ヨリ香港、上海、新嘉坡ノ各海外店并ニ内地店ニモ能々申含メ、本年度始メ一、二ヶ月間ハ口之津ヘノ廻船出来ル丈ケ我慢致シ、其間ニ取急キ口之津在荷ノ整理一
 通り相附可申事ニ指示致置候間、当方各地店トモ此際出来ル可キ丈ケ廻船差見合セ可申候（中略）

既ニ海外各店配賦炭高モ夫々取極候間、之ニ應スル送炭船ハ社船并ニ雇船ニテノ繰廻方モ豫算相立申候、然シ若シ
 昨年末ニ於ケル如キ船線ニ非常ノ狂ヒ相来タシ候テハ、到底右豫算モ全ク画餅ニ属シ可申候間、特ニ御配慮願出候
 次第ニ御座候（後略）

上田安三郎は、明治二十九年下半期の貯炭不足によって船舶関連で損失が生じたこと、海外支店だけでなく内地の店舗にも口之津への廻船を見合わせるよう指示したことを報告している。また、口之津から消費地まで輸送する社船および雇船の運用・予算は決定しているため、今年度は「船繰ニ非常ノ狂ヒ」が生じないよう特段の配慮を求めた。

それに対して、島田純一は出炭状況および貯炭不足について、「当方ニテモ不一方苦心仕リ一同必至増炭ノ計画罷在候ヘトモ、奈何ニセン目今ノ情勢意之如クナラス」と囚人労働の減少による影響を述べたうえで、「口ノ津ヘノ送炭モ更ニ抄取り不申」と予想し、「唯此上ハ本年ノ売炭ニ於テ約定ノ為メ石炭ノ引渡方万止ムヲ得サル箇所ノ外ハ可成其引渡ヲ減縮」したいと希望している。⁽⁷⁾三池炭の供給が市場の拡大に追いついておらず、需要増に対する出炭能力の限界が一時的に生じていたことをうかがわせる。

市場拡大への対応策として、明治二十九年半ばより他種炭の取り扱いに踏み切っていた三井物産は、三池炭の供給不足を踏まえて、明治三〇年に販売方針の変更を対内的に表明した。すなわち、同年一〇月に開催された石炭諮問会の席上において、益田孝は「他種ノ石炭ヲ取扱フコトハ三池石炭ノ不利ヲ来タスベシテフ感触ヲ有シタルニ依リ、可成他種石炭ハ取扱ハサル方針ヲ取りタルモ、昨今年ノ事実ハ未タ三池石炭ノ盛況ヲ呈セス、従テ又物産会社ニ於テ石炭商売ヲ為ス以上ハ三池石炭ノミニテハ需要者ヲ満足セシムルコト能ハス」と発言し、三池炭以外の石炭取り扱い方針が確認されたのである。⁽⁸⁾その結果、明治三〇、三一、三二年における三池炭の販売高は合計で約五三万トン、五一万トン、五五万トンと伸び悩み（明治二十九年は約七九万トン）、東アジア市場における筑豊炭のシェアが高まっていた。⁽⁹⁾

以上の状況を打開するため、三池炭鉱はデービーポンプの増設、坑口開鑿技術の改善（ダイナマイトの使用）、万田坑の開鑿など出炭の増強を図っていく。⁽¹⁰⁾その一方で海上輸送の効率化にも取り組んでおり、明治三二年（一八九九）には大阪鉄工所と曳船用汽船一隻を新造する契約を結んだ。翌年の三月に曳船・万田丸が進水し、明治三七年（一九〇四）

には大牟田川からの曳き出し用の曳船として寶丸を、翌三八年には口之津丸を購入して、筑後丸・第二筑後丸とあわせて五隻の曳船を運用した⁽¹¹⁾。また、所有帆船の増強も漸次すすめており、明治三一年から三八年の間に、三川丸一三隻を新造するとともに九隻の中古船を購入している⁽¹²⁾。

三井物産の販売戦略の変更もあって、口之津港では明治三〇年の春に貯炭高がいったん増加し、明治三一年には常時三万トン以上が貯蔵されるようになった（前掲、第1図、一六六頁）。他方で、横須濱貯炭も明治三二年後半以降に急増しているが、口之津港での貯炭不足は生じていないこと、明治三三年に入ると再び一、〇〇〇トン以下まで減っていることを踏まえると、口之津港への輸送に大きな問題は生じていなかったものと推察される。つづいて、明治三〇年以降の番船による輸送の動向を明らかにしていこう。

（二）番船による輸送の安定化と広域化

明治二九年（一八九六）の契約が終了する明治三〇年三月二日、口之津行きトン当たり三〇銭、長崎行き五〇銭という新たな年間輸送契約が締結された（前掲、第3表、一五八頁）。その際に提出された「三池石炭運搬受負約定書」には、明治三〇年三月二〇日から同三一年三月一九日まで三池炭の輸送を請け負うこととし、「約定期限中ハ規約書ヲ履行シ決シテ違背致間敷候間、万一違背之所為有之候節ハ如何様ノ処分相成候トモ決シテ苦情申立間敷候」という一文が盛り込まれた。

ここで注目されるのは、三池炭鉱と惣代が運賃の値上げの承認をめぐって交渉したのではなく、新たな運賃を取り決める、約定書に「規約書」の履行を明示している点である。以後、この約定書は名称を変えつつも内容自体は定型化されていくことになる。三池炭鉱は従前の運賃（口之津行きトン当たり二四銭）を基準とする認識から、契約期限後に新

たな金額設定の交渉に応じる姿勢をみせるようになったと考えられる。また、「規約書」は今のところ見つからないが、その内容には三池炭以外の貨物輸送を規制する何らかの文言が含まれていたと推察される。なぜなら、同時期に惣代と船問屋との間で、他の貨物を輸送する際のルールが定められているからである。

史料一三は、船問屋（前述の共同事務所）が惣代から受けとった通知を明治三〇年八月三〇日に写したものである。⁽¹³⁾ 番船が他の貨物を輸送する際に事務所は惣代に対して報せること、それは三井家の貨物であっても同じであることが記されている。個々の番船の航海に関して、惣代がどれほどの強制力を有していたのかは不明であるが、この史料から、惣代がそれぞれの貨物選択を監視するような体制が整備されたことは指摘できよう。⁽¹⁴⁾

〔史料一三〕

第一日ノ出丸又平 第三蛭子丸七五郎 第一長眞丸鶴松 第二長眞丸鶴松

右ハ仮令変名スルト雖モ当事務所ニ於テ取扱ベカラス、若シ取扱場合ニ於ハ三池船惣代へ照会ノ上施行スベシ

一 三池番船ニシテ他ノ貨物積入外行スル時ハ事務所ハ時ニ惣代ニ対シ報知スベシ

一 三井家ノ貨物ト雖モ外行ハ其時々前同断

(中略)

右之通り三池船組合惣代ヨリ照会相成候ニ付本日ヨリ執行仕候也

さらに、明治三六年（一九〇三）には、三池炭鉱が「口之津港ニ於ケル運炭船ノ廻送ヲ敏速ナラシムル為メ、操縦上ノ指揮監督トシテ船舶方一名同地ニ派遣常設」⁽¹⁵⁾した。これは、三池炭を陸揚げした後、口之津港に滞在して休航す

るものが多かったことへの対応であった。他の貨物輸送を防止するためというよりも、空き船を減らして船繰りを円滑化するという目的で、取締役として使用人の永田彌市が口之津に派遣された。

以上のような輸送契約と監視体制が確立したことで、三池炭は安定的に口之津まで輸送されたと考えられるが、その後、明治三〇年代半ばから番船の輸送先は次第に広域化していった。

それまで、番船は主に口之津港と長崎港への航海に従事しており、阪神方面については自社船が利用されていた。また、藩営時代以来の需要先であった塩田にむけては、周防・長門地方の船が、塩を売り込んだ後の復荷として石炭商（三池石炭合資会社、島原石炭組合、山尾商店）から三池炭を買い入れて輸送していた。明治三二年になると、石炭商間の競争が激しくなって炭価が乱高下したため、三池炭鉱は三池石炭合資と島原石炭組合が九州地方を、山尾商店が中国十州塩田を管轄とする販売区域を設定した。その際、塩田方面の買積船はすべて運賃積輸送に改められ、周防・長門の船主が組織した組合に所属する帆船（「防長番船」）が塩田向けに就航することとなった。⁽¹⁶⁾

ところが、国内市場における石炭需要の増加に対応するため、明治三四年には船体の適した一部の番船が瀬戸内海輸送に利用されるようになり⁽¹⁷⁾、明治三七年には塩田向けについても「三池番船ノ総代ニテ物産会社ノ十万噸ヲ引受クシムルコトニ」⁽¹⁸⁾なったのである。

帆船の積出先をまとめた第8表をみてみよう（明治三〇年代は不明な部分が多い）。明治二〇年代末から明治三〇年前後においては、帆船積出のうち口之津行きが約七〇割を占めていた。大阪、神戸行きは一万トンに満たない程度であったが、その一方で塩田行きを含む「地元売／有明港各地」は六〇〜一〇万トンを推移している。⁽¹⁹⁾明治三九下期から明治四一年にかけては、口之津行きの比率がやや低下して六割近くに、長崎行きが上昇して二割弱となっている。両港の合計で全体に占める比率に大きな変化はないが、大阪および塩田向け（その他瀬戸内行きを含む）が増大しているこ

とがみてとれる。

以上、明治三〇年代前半には番船による口之津港への輸送は安定し、石炭市場の拡大に応じて一部の番船の航海は広域化しはじめた。他方で、出炭高を漸増させていた三池炭鉱は、明治三五年（一九〇二）に万田坑での着炭に成功し、同年一月には三池築港の工事を開始した。明治三〇年代において輸送需要が増大したため、大型汽船を入港させて直接に機械で積み込む計画が本格的にすすめられたのであった。明治四十一年の三池港開港後、番船は次第に減少していく

ことになるが、最後に、明治三〇年代末以降の番船による輸送とその管理についてみていきたい。

(三) 番船による輸送の管理

前掲の第1表（一五三頁）と第7表（一七〇頁）によれば、出炭高は万田坑着炭後の明治三六年（一九〇三）に一〇〇万トンを超え、それに呼応して番船の数も二〇年代と比べて一〇〇隻近く増えている。冒頭で述べたように、これまで番船は「凡テ地元ノ居住者」であったため、多くの問題は「惣代会

(単位：トン)

塩田 その他	地元売 有明港各地	その他	合計	全体に占める比率	
				口之津	長崎
0	21,900	21,794	261,055	79%	4%
0	80,694	9,391	578,297	75%	5%
0	74,237	0	587,922	77%	5%
0	110,698	0	643,915	69%	8%
0	66,330	701	498,190	75%	6%
0	61,229	18,293	588,913	76%	4%
89,600	0	5,680	614,100	66%	17%
148,080	0	24,800	1,145,690	66%	16%
136,360	0	26,740	1,072,750	66%	16%
44,721	54,710	42,940	493,960	37%	29%
48,771	35,321	47,441	518,461	36%	32%
0	746	26,874	506,999	45%	33%
0	34,574	30,632	478,253	44%	29%
0	45,339	24,100	371,475	38%	28%
66,106	0	46,517	446,472	40%	28%
35,883	54,327	15,405	401,045	22%	47%
31,744	40,479	10,089	314,235	24%	44%

42年分（三池1547）、明治44年は『大牟田町役場往復』（三池1616）、明治45

年（釜山燃料およびコークス製造用炭は除外した）。

とされる。

と推定される。

第8表 帆船積出先推移

	口之津	長崎	佐世保	門司	大阪	神戸	その他 瀬戸内沿岸
明治24年(上期)	205,736	11,625	0	0	0	0	0
明治27年	433,650	27,591	0	20,492	1,718	4,761	0
明治28年	454,714	31,735	0	17,754	3,804	5,678	0
明治29年	446,571	49,563	0	26,858	4,046	6,179	0
明治30年	371,493	31,525	407	17,569	5,274	4,891	0
明治31年	448,812	25,435	220	23,506	5,322	6,096	0
明治39年(下期)	404,360	101,960	1,440	1,980	5,220	3,860	0
明治40年	760,030	182,080	3,800	2,480	13,840	10,580	0
明治41年	708,660	172,280	1,770	850	15,340	10,750	0
明治44年	180,824	142,714	2,256	358	15,515	9,922	0
明治45年	188,885	166,943	2,127	533	15,966	12,473	0
大正2年	228,522	168,043	1,662	0	13,908	11,171	56,073
大正3年	212,155	139,478	2,178	0	15,413	10,901	32,922
大正4年	140,307	103,288	1,961	0	11,571	9,758	35,151
大正5年	180,025	126,672	1,911	0	21,323	3,919	0
大正6年	88,468	187,464	3,096	891	11,033	4,477	0
大正7年	74,113	137,950	3,248	0	9,961	6,651	0

出所) 明治24～31年は『三池炭礦半月報』(三池515-518)、明治39年下期～明治41年は『官衙往復』明治年～大正6年は『官衙往復』(三池1550-1556)、大正7年は『市役所往復』(三池1617)。

備考) 明治24～31年までは三池炭鉱の運輸課が配送した石炭のうち帆船積出と想定される数値を抽出し、コークスを含めたトン数(合計があわない場合もあるが原点のままとした)。

「その他瀬戸内沿岸」および「地元売/有明港各地」には塩田向けの積出高が含まれていると推定。明治24年(上期)、明治31年のその他は三角行きが大部分を占める。

明治27～31年までの門司行きには鉄道輸送が含まれている。

明治39年下期から明治41年までの塩田は「塩田其他」と表記されており、瀬戸内沿岸向けを含む明治45年は大牟田港と四山の合計値。

大正2年、大正3年は大牟田港と三池港の帆船輸送先の合計(ただし、三池港はわずか)。

大正4～7年のその他には一部の瀬戸内沿岸向けが含まれている。

議ナリ又ハ船主總會」といった非公式な場で「其都度解決」されてきた。⁽²⁰⁾しかし、明治三〇年代末には、新規参入者が増えたこともあり、出入港時のルールを違反するものが続出し、管理の厳格化が求められるようになった。⁽²¹⁾

明治三十九年一月二日、番船惣代は「三池石炭運送業組合規約」を制定し、福岡県知事より公式の同業組合として認可をうけた。三池石炭運送業組合は、大牟田において石炭運送を営業とするもので組織され、運送状況の調査、貨物・運賃の取締、船体・船具に関する調査、船舶の整理・監督、紛議の仲裁などを事業目的とした。また、出入港時の順番に関する約束事などが記された組合員の遵守すべき規則が策定された。

同業組合が正式に設立されたものの、二年後の明治四一年（一九〇八）には三池港が竣功したため、番船が過剰となることが決定的となった。早くも翌年九月には、三池炭鉱（九州炭礦事務所長牧田環）は番船に対する臨時贈与金三万二、〇〇〇円の支出を三井鉱山本社に提案している。²²⁾ その二か月後、次の史料一四のとおり、「当地方有志者」である野口忠太郎、福井福太郎、大塚清三郎、森平四郎らと相談し、番船惣代に確認をとったうえで、贈与金を五万六、四九〇円とすることが再び三井鉱山社長に上申された。

〔史料一四〕

（前略）然ルニ此度三池港ノ成ルヤ帆船運炭ノ用一時ニ減少シテ今ヤ其収入殆ント六割以上ヲ減シ、従業者ハ遠ニ生計ノ困難ヲ来シ從來ノ如ク三池炭ノ運送ノミヲ以テ到底生活ノ途相立兼候悲境ニ陥リ申候、斯ノ如キハ素ヨリ世運ノ進歩発展ニ連レテ已ムヲ得サル次第ニシテ、従業者ニ於テモ更ニ営業ノ方針ヲ定ムヘキ儀ニハ候ヘ共、常ニ営業ノ困難ニ追ハレテ資力ノ欠乏ヲ来シ、如何トモ致シ難キ窮状ニ有之事情甚タ同情スヘキノミナラズ、永年運炭ニ従事シテ其功勞尠カラス候ニ付、此際老隻毎ニ金百八拾円宛ノ金額ヲ贈与シ以テ今後自立ノ途ヲ与ヘシメ度候、尚此件ニ付テハ、当地方有志者野口忠太郎、福井福太郎、大塚清三郎、森平四郎諸氏、ニモ内談ヲ遂ケ、且番船惣代濱田義孝外五名ノモノニ於テモ右金額ニテ異存無之無論速ニ解決スヘキ旨申居候間、何卒特別ノ御詮議ヲ以テ右支出相成候様致度、別紙調書相添此段上申仕候也

三井鉱山は番船二九五隻に対して五万三、一〇〇円（一隻あたり一八〇円）、その他臨時番船二八隻に二、二四〇円（同八〇円）、搔均人夫請負人に一五〇円、新旧の惣代二〇人に一、〇〇〇円（一人あたり五〇円）を抛出した。明治四

三年一月、三池石炭運送業組合および「有志者」の連名で臨時贈与金は受け取られ、「コレヲ基トシテ番船ヲ離レ候者ニハ、相当ノ贈金ヲナシテ他方面ニ新路開拓ノ資ト為致、以テ番船ノ数ヲ減」らす方向性が定まった。⁽²³⁾

前掲第8表のとおり、三池港が開港し、一〇〇万トン台であった帆船による輸送量は明治四四年に五〇万トン弱まで低下した。ただ、大正期に入っても口之津・長崎行き帆船は依然として必要であり、塩田を含む瀬戸内海沿岸行きも年間およそ五万トン以上が帆船で輸送されていた。これら瀬戸内海沿岸向けの輸送がどのように管理されていたのかは不明な点が多い。しかし、関門海峡までの航路の要所において、三池炭鉱が各地域の船問屋から番船の航海に関する情報を収集していたことは明らかである。

三池炭鉱は口之津の小林傳十、長崎の池末政夫、平戸の小田伊勢八、呼子の金丸每次（治）、福浦の百合野又太郎（又五郎）、下関の大島傳次郎（熊太郎）に対して、毎年末に謝礼金を支出しており、彼らに自社船・番船の発着状況を報告させるとともに、海難事故の際には救助にあたらせていた⁽²⁴⁾（冒頭の地図）。第一次大戦の影響により、海運市況が活発であったと考えられる大正六年（一九一七）において、福浦の百合野と下関の大島に対しては「馬関ニ於テ番船帰港ニツキ特ニ尽力為致候」ため、本年に限ってそれぞれ一五円増額した謝礼金を支出している。⁽²⁵⁾ 瀬戸内海の出入り口に位置する船宿が、帆船不足の場合に迅速な帰港を促す役割を担っていたと考えられる。

ただ、瀬戸内海航路では筑豊炭など多くの輸送需要が存在しており、番船に対する貨物規制は容易でなかったことが推測される。事実、史料一五の⁽²⁶⁾とおり、運賃高騰によって三池炭以外の石炭輸送に従事する番船があらわれた際、三池石炭運送業組合と協力してその取締りにあたったとしても、約定の履行を強制するのみでは穏当でないことが指摘されている。そのため、上方行きの帆船には航海奨励金を支給することで、他の石炭輸送を防止しようとしたのである。

〔史料一五〕

別紙航海奨励金支給規定ニ拠リ、大正六年六月一日ヨリ今年九月三十日ニ至ル期間内ニ於テ、三池出帆ノ社有帆船三池番船ノ上行船ニ適用ス

記事

上行帆船々腹欠乏各地送炭困難致居□□、番船帰港策ニ付テハ色々奮心仕居候モ、何分本年ハ当方約定運賃ト他地方運賃例年ニナキ大差有之、且ツ□□員給料暴騰之レカ雇人ニ困難其他ノ事由ニヨリ稍々□□スレバ番船帰港途次ヨリ他炭積載上儲スル者有□□、之ガ取締ニ付テハ番船組合ト協力努力致居次第□□御座候モ、只約定一天張ニテ彼等ヲ壓迫帰港□□事モ穩当ニアラザル哉ニ被存候間、今般上記規定ニヨリ□□方帆船航海ヲ奨励シ、乗組員ノ取得ヲ□□ナラシ□□他炭送運ヲ防止致度、御詮議ノ上御認可相成□□此段及稟議候也

社有運炭船ノ分ハ運炭船経費番船□□販売経費トシテ整理可致候

つまり、有明海での航海に比べて、瀬戸内海輸送については貨物の選択を約定によって規制することができず、三池石炭運送業組合が個々の番船の管理を徹底することは困難であったといえる。その後、三池炭鉱は運賃の値上げや「厳重ナル罰則」の設定など「非常手段ヲ取ルノ余儀無キ処置ニ立至」ることとなる。⁽²⁷⁾

(1) 明治三〇年以降、三池炭鉱で囚人労働が縮小されていったことはよく知られている。熊本県監獄署三池出張所は明治三〇年一月に五〇名を特赦放免として出獄させ、三二年にも出役人員を減員し、三五年に囚徒全員を三池から本監へすべて引き揚げた(田中直樹『近代日本炭礦労働史研究』草風館、一九八四年、二六一頁)。

- (2) 以上は、『三池炭礦半月報』（三池五一七）。
- (3) 明治三〇年一月二七日付の三井三池炭礦事務所發香港三井物産会社宛書信（『官衙往復』明治二四年～明治四三年、三池三〇五）。
- (4) 以下は『三池炭礦半月報』（三池五一七）。三池保護会とは三池炭鉱の坑夫となる出獄人を保護するために設立された組織である。
- (5) 明治二九年一〇月五日付の三井物産合名会社香港支店發三池炭礦事務所宛書信（『各地物産往復』明治二九年、三池三〇七）。なお、太古^{タイク}（洋行）とはバターフィールド&スワイヤー社、怡和^{イワ}（洋行）とはジャーディンマセソン社のことで、両社は香港・上海における三池炭の主要な売込先であった（前掲、山下「一九七七a」八八頁、山下「一九八一」二七頁）。
- (6) 明治三〇年一月一四日付の三井物産合名会社上田安三郎發三井三池炭礦事務所島田純一宛書信（前掲『官衙往復』三池三〇五）。
- (7) 明治三〇年一月二二日付の三井三池炭礦島田純一發三井物産合名会社上田安三郎宛書信（前掲『官衙往復』三池三〇五）。
- (8) 『石炭諮問会々議録』明治三〇年一〇月、物産一九九（引用部分は四頁）。なお、同会議には三井鉱山より団琢磨理事、岡本貫一會計主事など三名が参加していた。
- (9) 前掲春日「一九七七」第四四表、隅谷「一九六八」三五一～三五二頁。
- (10) 前掲春日「一九七七」、畠山秀樹「三池炭鉱の発展と三井鉱山会社」『福岡県史・通史編近代』産業経済（一）、二〇〇三年、第八章、五九二～五九五頁。
- (11) 以上は前掲『船舶ニ関スル契約書』契三、索引目次「一一」（三池六一四）、各年の『三井鉱山合名会社職員録』（A〇五二―一―一、二）による。なお、万田丸、口之津丸は総トン数の大きな曳船であったため、吃水の関係上、大牟田川の中には入れず、沖合で待機して多い時には二〇隻ほど、空船の場合は四〇隻ほどを曳航した（前掲『沿革史』第二巻、一二四頁、稿本六六）。
- (12) 前掲『沿革史』第二巻、一七五頁（稿本六六）の「社有運炭船数」（中古船のうち二隻は前述の三池石炭合資会社が建

造した三池丸)。なお、同史料は、自社船の増加は輸送力が増強したことに加えて、番船の運賃値上げに対抗する「牽制策」として、また、急を要する場合の「犠牲的ニ無理ノ曳航ニ使用」するためのものとして有意義であったと記している(一六七頁)。この点は、前掲大島「二〇〇六」も指摘しているが、本稿では他の史料から裏付けることはできなかった。

(13) 前掲『舩船業諸届記録』。

(14) 史料一三の冒頭において、船問屋に対して数隻の番船を取り扱わないよう指示しており、何らかの違反者に罰則を与えているように見受けられる。ただし、その原因は判然としないため、ここでは惣代の意向が個々の番船の航海に及ぼす影響について議論できない。

(15) 以下は、前掲『沿革史』第二卷、一二九―一三二頁(稿本六六)。

(16) 防長番船については前掲春日「一九七七」が詳しい。

(17) 前掲『沿革史』第二卷、一八三頁(稿本六六)。

(18) 三井物産門司支店『石炭協議会議事録』明治三八年五月、四三頁(物産二〇二)。前掲春日「一九七七」は、同じ史料を引用しつつ、三池炭鉱が惣代に「船種改造資金を融通している」という興味深い指摘をしている。瀬戸内海向け輸送への番船の利用に際して、船を改造するための恒常的な貸付がなされるようになった可能性はある。ただ、この指摘を裏付ける史料は今のところ確認できていない。

(19) 同表の「地元売／有明港各地」には塩田への積出高を含んでいると推定される。

(20) 以下の記述は、断りのない限り、前掲『沿革史』第二卷、一八八、一九五頁(稿本六六)。

(21) なお、同史料には船主数二〇〇名余(五〇〇隻余)を管理するためと記述されているが、おそらく、「三池番船」以外の船をすべて含めて考えているものと推測される。

(22) 以下、史料一四を含めて、明治四二年二月二四日付の九州炭礦事務所牧田所長発本部長宛書信(庶務課『本店往復』本一〇、自明治四三年至明治四四年、索引目次「一」、三池一四三六)。

(23) 塩田向けの輸送を担っていた船主が三池石炭運送業組合に加入し、それとともに「防長番船」は解散した(前掲『沿革

史』第二巻、一九三頁、稿本六六。

(24) 前掲、三池港務所『稟議綴』稟一（三井文庫未整理史料）。謝礼金の支出を示す史料は明治四四年から残存している。

(25) 小林二〇円、池末三〇円、小田二〇円、金丸二〇円、百合野正風二五円、大島熊太郎四五円の謝礼金であった（三池港務所『稟議』稟三、三井文庫未整理史料）。

(26) 大正六年六月二九日の決定稟議「上行帆船航海奨励金支給ノ件」（前掲『稟議』稟三、□部分はのどや破損などにより判読不能）。

(27) 前掲『沿革史』第二巻、一八四頁（稿本六六）。

おわりに

冒頭で述べた課題について整理しておこう。

第一に、口之津港までの輸送が三池炭鉱に及ぼした影響は以下のとおりである。三井に払い下げられた直後の明治二〇年代初頭において、三池炭は大牟田から口之津まで比較的円滑に輸送されており、運賃は下落傾向にあった。需要が増大すると出炭高を伸ばし、需要が減退すると出炭高を抑えるといったように、当該期には貯炭の過多が三池炭の販売を左右するようにはなかった。ところが、日清戦争後の明治二〇年代後半には、船舶不足が深刻化して輸送問題が出炭と販売を制約するまでに至った。他の要因も検討する必要があるが、物価の高騰と番船（非公式組合）の統一化によって運賃交渉が難航したと考えられ、それによって横須濱の貯炭が増加する一方で、口之津港での貯炭が不足するという事態に陥ったのである。

第二に、番船がいつ、どのようにして安定的な輸送力として機能したのかは、船舶不足への三池炭鉱の対応策から明らかになってくる。口之津港への輸送に問題が生じるなかで、三池炭鉱は自社船の建造、臨時契約船の確保、造船資金の貸付といった方法で三池炭用の帆船を増強していった。造船資金の貸付については、三池炭の販売に関わってきた大牟田の企業家（経営者として参画している会社を含む）に対して資金を供与し、口之津港までの輸送を条件に造船契約を締結するというものであった。また、三池炭輸送に新規に参入したとみられる地主に対しても同様の契約を結んだ。三池炭鉱は一〇隻程度のまとまった造船が可能な貸付先を選択し、その際に資産的な裏付けも確保していたことには注意すべきであろう。

他方で、明治二十九年（一八九六）以降に番船との間の輸送契約を修正し、その内容を定型化していった。三池炭鉱は荷役に関する自社船優遇を一部廃止するとともに、従前の運賃を基準とするような協議方式をあらため、契約期間終了時に新運賃の設定にむけての交渉を認めるという姿勢をみせた。それに対して、番船側は輸送貨物に関する規制を受け入れており、明治三〇年代には約定のなかで「規約書」の履行が明示されるようになった。明治二十九年から三〇年にかけて、三池炭鉱と番船の双方の行動が制約されるような契約関係が成立したことで、口之津港への輸送問題は緩和され、出炭能力不足の解消が喫緊の課題として表出することになった。

最後に、口之津港への三池炭輸送と番船の海運取引についてまとめておきたい。

番船の海運取引でもっとも重要な点は、大牟田に居住する船主の同業者組織が番船を管理し、惣代が中心になって出入港の秩序の維持、三池炭鉱との交渉や協議、貨物の規制、船舶数の調整を行っていたことにある。その同業者組織においては、例えば非公式組合の分裂と統一や明治四三年の番船の整理でみられたように、官営期から三池炭の販売ないし輸送を担ってきた旧石炭問屋・有力船主が強い影響力を發揮していた。また、彼らのなかでも三池炭鉱と深い関係を

築いていた野口忠太郎や福井福太郎⁽¹⁾は、個別に造船・輸送契約を結んで増大する帆船輸送の要請に応じていたのである。つまり、三池炭鉱は大牟田という地域社会を基盤とし、とりわけ地域を代表する企業家を核とした海運取引のあり方に依拠することで、三池港開港まで円滑な帆船輸送を実現させることが可能になったといえよう。

しかし、番船による輸送が広域化していくとともに、地理的な近接性を前提とした同業者団体の限界があらわれてくる。特に、大正期以降の瀬戸内海輸送に関しては従来どおりの運航の管理は困難になっていった。ただ、三池築港が完成すると、国内が主要な市場ではない三池炭にとって、帆船はそれほど必要でなく、瀬戸内海での問題の発生は三池炭の経営に大きなインパクトを与えなかったものと思われる。三池港開港後の帆船輸送および港湾荷役の実態については別稿を期したい。

(1) 『三池鉱業所沿革史』第九卷・庶務課八、三四六〇頁（稿本六一）には、明治二二年から大正五年まで「地元ノ元老トシテ羽振リヲ見セテイタ野口忠太郎、森時三郎、福井福太郎ラガ町政ノ上ニドツカト腰ヲ下シ、陰ニ陽ニ会社ノ事業ニ対シテ万幅ノ支援ヲ与ヘテイタ時代デ、時々マ現ハレル異端者ニ対シテハコレヲ元老ガ頭カラ押エツケテイクト云フ親善ブリデアツタ」と記されている。

例えば、三池炭鉱が当該地方で土地を買収するにあたって、野口忠太郎は森時三郎とともに地主と交渉するなどの便宜を図っていた（堤益太郎氏談話・内藤隆輔氏談話『談話聴取録（三池）』其二、一九頁、稿本五一八）。また、明治三〇年に石炭採掘の影響で早鐘溜池が枯渇したため、近隣の水田に対する賠償問題が生じたが、三池炭鉱は大牟田町長や駛馬村長、野田卯太郎などの仲介・斡旋を通じて解決した。その際、旧下里村方面で森平四郎・森時三郎が、旧大牟田村方面で福井福太郎・古賀甚一・蓮尾宇十郎が、地主の承諾を得るために奔走したといわれている（以上、『三池鉱業所沿革史』第九卷・庶務課七、三一五〇～三一五四頁、三三〇六～三三二二頁、稿本六一、古賀甚一氏談話『談話速記録（三池）』

其三、七頁、稿本五一九。

【付記】 本稿は日本学術振興会学術研究助成基金助成金（若手研究B 課題番号24730291）の助成を受けている。