三信鉄道工事と朝鮮人労働者—『葉山嘉樹日記』を中心に

The Construction of the Sanshin Railroad and Korean Workers : A Focus on the Hayama Yoshiki Daily.

広瀬　貞三*

目　次

はじめに
1・三信鉄道工事と建設業者
（1）「中部日本縦貫鉄道」と三信鉄道
（2）三信鉄道（中部天竜・門島間）工事と熊谷三太郎
2・三信鉄道工事における朝鮮人労働者
（1）長野県内における朝鮮人労働者
（2）朝鮮人労働者の労働争議と組織作り
3・中川百助丁場の朝鮮人労働者
（1）名儀人錦竜益太郎と親方中川百助
（2）朝鮮人の飯場頭と労働者
（3）現場での労働と死傷事故
（4）賃金の未払い状態
（5）朝鮮人の生活
おわりに

はじめに

1945年以前の日本における朝鮮人は、男性は土建労働者、鉱山労働者、女性は紡績労働者が多かった。朝鮮人土建労働者は、鉄道、道路、港湾、ダム建設など、日本の産業基盤（インフラストラクチャー）整備を最下層で担ってきた。このため、朝鮮人土建労働者は朝鮮近代史研究と日本建設労働者研究の双方から関心を集め、すでに一定の成果を生み出している。(1)

しかし、朝鮮人土建労働者の実態を明かにする一次史料がほとんど残されていないため、研究は聞き取り調査と当時の新聞記事からの分析が中心である。その重要さにも関わらず、朝鮮人土建労働者に関する研究は、質、量ともにいまだ充分とはいえない。

本稿は、三信鉄道会社が1929年から1937年まで行った三信鉄道工事（三河川合・天竜峡間）を一事例として取り上げ、1930年代の朝鮮人土建労働者の実態を明かにすることが目的である。(2)その際、次ぎの三点に留意する。

第一に、企業、建設業者、朝鮮人労働者の相互の関係を明かにすることである。これまで

*HIROSE, Teizou［情報文化学科］

朝鮮人土建労働者の過酷な労働状況が指摘されるものの、それを強要する外的要因にはあまり言及されてこなかった。換言すれば、企業、建設業者の経営状況が、朝鮮人の労働と生活をどのように規定するのかに注意を払う。

第二に、建設業における重層的な雇用関係（元請、名義人、親方、飯場頭、一般労働者）に注目することである。一つの工事現場には日本人、朝鮮人により多様な雇用関係が形成されるため、朝鮮人労働者をめぐる労働環境の特徴を視野に入れる必要がある。

第三に、土木現場の実態を史料によって、より具体的に、細部にまで復元することである。今回は著名なプロレタリア作家葉山嘉樹（1894～1945）の『葉山嘉樹日記』（以下、『日記』とする）を使用する。後述するように、葉山は1939年1月から9月まで三信鉄道工事現場に滞在したため、『日記』には朝鮮人労働者に関する貴重な記述が多く含まれている。また、葉山とともに三信鉄道工事に従事した広野八郎も後年『葉山嘉樹・私史』を刊行し、この中で一部当時の日記を紹介している。これも併せて使用する。(3)

以上、三点に留意しながら、まず三信鉄道会社、建設業者熊谷三太郎（飛鳥組工事部長）の活動に触れ、続いて三信鉄道工事における朝鮮人労働者（飯場頭・一般労働者）の実態を明かにしていく。

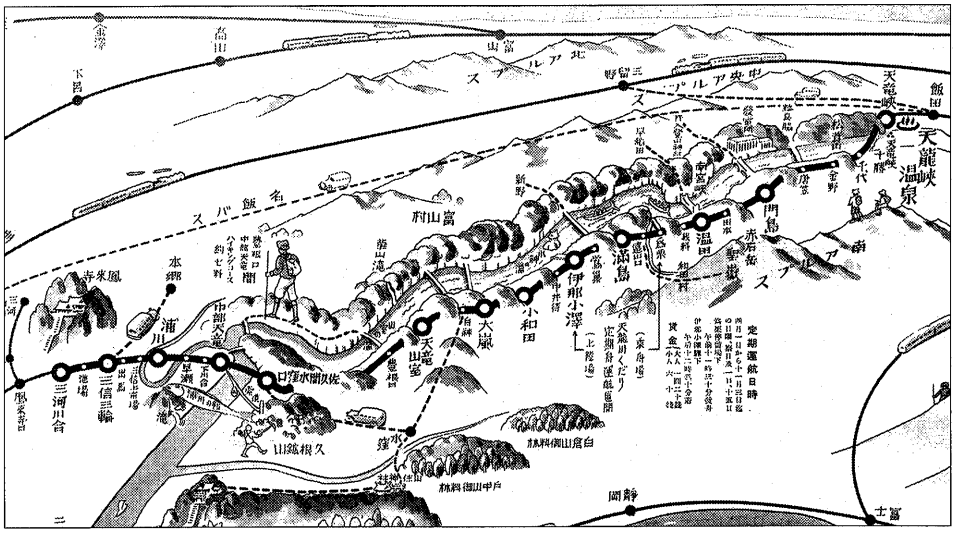
1・三信鉄道工事と建設業者

（1）「中部日本縦貫鉄道」と三信鉄道

三信鉄道とは、図1のように、三河川合（愛知県）と天竜峡（長野県）を結ぶ延長67.0kmの鉄道である。現在は東海道本線豊橋駅と中央本線辰野駅を結ぶ飯田線（延長196.1km）の一部分であるが、これらは本来私鉄会社4社が個別的に敷設したものである。自動車輸送との競争関係が激しくなると、私鉄会社は各路線の接続を計り、全体として効率の高い輸送網体系を編成することが必要になった。

後に「中部日本縦貫鉄道」とよばれるこの路線は、豊川鉄道会社が豊橋・大海（後に長篠）間（28.0km）を、鳳来寺鉄道会社が長篠・三河川合間（17.3km）を、三信鉄道会社が三河川合・天竜峡間（67.0km）を、伊那電気鉄道会社が天竜峡・辰野間（79.8km）を、各々担当した。豊川鉄道会社は1900年9月に、鳳来寺鉄道会社は1923年2月に各々担当区間を開通させた。一方、中央本線辰野駅から接続する伊那電気鉄道会社の工事は、1922年8月に飯田駅まで延び、1927年12月に天竜峡駅まで全通した。これによって最後に残ったのが、三信鉄道会社が担当

図1　三信鉄道（三河川合・天龍峡間）鳥瞰図



『三信鉄道案内』（発行所、発行年不明）（筆者所蔵）

する三河川合・天竜峡間である。

三信鉄道会社は三信鉄道発起人、天竜川に水利権を持つ天竜川電力、東邦電力、すでに鉄道を敷設した豊川鉄道会社、鳳来寺鉄道会社、伊那電気鉄道会社など数社が出資し、1927年12月末延道成を社長として発足した。天竜川水系に水力権をもつ電力会社には純粋な鉄道建設というより、将来の電源開発に利用したいとの期待があった。(4)

三信鉄道会社が担当する三信鉄道（三河川合・天竜峡間）は全長67.0kmである。この間にトンネル171ヶ所、橋梁97ヶ所を建設しなければならない。延長距離にすると平地はわずか2kmに過ぎず、トンネルの長さが31km（46.6%）、橋梁の長さが4km（6.0%）と、トンネルと橋梁で全体の52.6%を占めていた。天竜川に沿った断崖絶壁を縫うような建設工事のため、当初から難工事が予想された。実際に三信鉄道会社の当初建設予算は400万円だったが、最終的な工事費は4倍以上の1720万5000円に達した。(5)

鉄道路線の測量には、アイヌ人の天才的な測量技師川村カ子（ネ）トがあたった。川村は上川アイヌのサパネクル（首長）の末裔であり、鉄道院札幌講習所卒業後、北海道内の鉄道建設で優れた手腕を発揮していた。川村が率いるアイヌ人測量隊（計10名）は1926年4月天竜峡に入り、まず温田に基地を置いた。測量の進捗につれて次第に南下し、阿南、平岡、富士村佐太などに基地を移していった。1929年12月にすべての測量を終え、1932年にアイヌ人測量隊は

旭川に戻った。(6)

三信鉄道工事は延長距離が長いため、南北双方から起工することとし、鳳来寺鉄道会社の路線と連結する「南線」は5工区（上第1～5）、伊那電気鉄道会社の路線と連絡する「北線」は7工区（下第1～7）、計12工区に分けられた。三信鉄道工事はこれらの工区別に、大きく3期に分けて実施された。(7)

第1期は「北線」の天竜峡・門島間（8.7km）であり、工期は1926年6月から1931年6月までである。工事は下第1工区（天竜峡・唐笠間）を大林組（請負金額49万5000円）が、下第2工区（唐笠・門島間）を飛鳥組（請負金額53万9300円）が、各々請負った。下第1工区の大林組では、一帯の測量を終えたアイヌ人の川村が「監督」を勤めた。(8)飛鳥組はこの三信鉄道工事が将来天竜川を利用した一大水力発電所工事につながると見越していた。飛鳥組は工事部長の一人である熊谷三太郎が工事を担当した。熊谷は事務所（長野県下伊那郡泰阜（やすおか）村門島）を置き、部下の牧田甚一が主任として現場を見回った。(9)三信鉄道会社は資金不足のため、工事費の支払いが大幅に遅れた。熊谷は「〔三信鉄道〕会社も中々金融悪しく、完成後満一年後に下附金全部を領収した」(10)と後に述べている。

第2期は「南線」の三河川合・佐久間（後に中部天竜）（17.2km）である。工区は、上第1工区（三河川合・三河三輪間）を五月女組、上第2工区（三信三輪・出馬間）を五月女組、上第3工区（出馬・浦川間）を飛鳥組、上第4工区（浦川・佐久間間）を明正組（石黒致義）が各々受注した。工期は、1930年2月から1934年9月までである。(11)2章で述べるように、上第1工区を受注した五月女組は朝鮮人労働者に全く賃金を支払わなかったため、1930年7月に800名の朝鮮人労働者は三信鉄道労働争議を起こした。

飛鳥組は上第3工区工事を、請負金額39万640円で受注した。飛鳥組の担当者は熊谷部長で、事務所（静岡県磐田郡浦川町）を置き、浦川駅付近の工事を行った。飛鳥組員であり、熊谷の部下である牧田、竹内善三郎、時岡収次、勝元元らが常駐して工事にあたった。工事の様子を牧田は後に、「浦川付近は地形もよく、はじめにやった天竜峡―門島間にくらべると、比較にならない程楽なものであった」(12)と語っている。この工事も三信鉄道会社は資金難のため、熊谷は「完成迄一厘も下附金なく、工事費三拾九万円程を立替えましたが、〔飛鳥〕組からは少しも出資しないため、全部自分が立替えました」(13)と述べている。

第3期は、最後の難関である中部天竜・門島間の工事である。工区は下第3～7工区、上第5工区の計6工区である。中部天竜・門島間は延長49.7kmで、全路線の74.2％にも達する。(14)険

しい山々に迫った地形であるため、これ以前の工事とは比べものにならないほどの難工事が予想された。三信鉄道会社は多くの会社が出資する寄り合い所帯のため経営は不安定だった。三信鉄道会社は当初、天竜川に泰阜発電所（矢作水力電気会社）を建設中の清水組と交渉したが、清水組から請負を拒絶された。また、飛鳥組の飛島文吉社長も、この工事が将来費用面で行き詰まり、建設会社が工事代金を相当立替える可能性があると判断し、工事の請負を断った。しかし、これまでの経緯から、現場で工事を続けてきた飛鳥組の熊谷三太郎が一個人として、三信鉄道会社と契約を交わした。熊谷は三信鉄道の残りの6工区を、請負金額435万円で一括受注した。熊谷にとって個人での工事請負は、庄内電鉄会社の軌道工事、新潟電鉄会社の軌道工事に続いて三度目だった。(15)

（2）三信鉄道（中部天竜・門島間）工事と熊谷三太郎

三信鉄道（中部天竜・門島間）工事を一個人として受注した熊谷は、事務所を2ヶ所（長野県伊那郡泰阜村温田、静岡県磐田郡佐久間村半場）設置し、牧田甚一、竹内善三郎、田辺捨士、科野広蔵、毛利弘一、勝元元、時岡収次などが工事を担当した。工事は1934年1月から1937月7月まで、3年6ヶ月にも及んだ。また、労働者数が最も多い時には、一日約7000人に達した。(16)

この工事は四つの点で、大きな問題を抱えていた。第一には三信鉄道会社の資金難である。当初三信鉄道会社は工事代金として、約60万円しか準備できなかった。熊谷は初めのうちは三信鉄道会社から工事金をもらっていたが、半年くらい経過するうちに工事金をもらえなくなった。このため、その後は飛鳥文吉が予想した通り、熊谷個人による立替え工事となった。その額は150万円ほどになり、熊谷自身も資金難に陥った。後に三信鉄道会社は三菱銀行から500万円を借りることに成功し、資金面の目処はついた。

第二には、中部山岳地帯の山々が天竜峡谷に迫る地形と、岩盤がもろい中央構造線が近くを走っているという最も悪い条件が重なっていた。中央構造線は諏訪湖付近から天竜川の東側に沿って南下し、佐久間付近から次第に南西に向きを変え、豊川の河谷から三河湾に入る。

第三には、物資輸送の困難さである。現場は交通未開地の天竜川上流ゆえ、建設資材、食糧物資などは門島まで鉄道で運び、さらにそれを舟に載せて現場まで送った。舟を上流に引き上げることが上手くいかず、大嵐駅付近のトンネル工事に従事していた労働者へは食料の補給ができなくなり、その日の食糧に困窮することもあった。

第四に、地方鉄道法で規定された工事竣工期限が近づいていたことである。三信鉄道会社

の場合、1936年末までに工事を竣工しなければ、日本政府から建設費に対する利益金の補償を受け取ることができなかった。このため、三信鉄道会社はまず門島・小和田間、中部天竜・大嵐間を1936年末に竣工させることに集中した。(17)

予想通り、工事は難航した。中でも、上第5工区（中部天竜・天竜山室間）の天竜川橋梁工事と佐久間トンネル工事は困難を極めた。天竜川橋梁は全長323m、全線橋梁の中で最も長く、橋脚5ヶ所は水中に設けなければならなかった。佐久間トンネルは全長1555mで、全線のトンネルで一番長かった。勾配は40分の1の片勾配で、堅硬な岩質を切り開かねばならず、削岩機を使用して導坑貫徹までに満2年を費やした。とりわけ、下第5工区・下第6工区甲（満島・小和田間）は「全線中最も困難を極めたる区間」だった。豪雨によってたびたび大地すべりが生じたため、結局は路線変更を行った。佐久間トンネルは名義人四俵次太郎が施工にあたった。また、温田駅付近工事は名義人村田与次郎が担当していたが、途中に脳溢血で死亡した。このため帳場担当の大野由次郎が後を継ぎ、工事を完成させた。(18)こうした難工事を実際に担ったのは、2章、3章で述べるように、数多くの朝鮮人労働者たちだった。

1935年10月に門島・温田間が開通し、同年12月に最長トンネルの佐久間トンネルが貫通した。1936年3月に温田・満島間が、同年11月に中部天竜・天竜山室間、同年12月に満島・小和田間と大嵐・天竜山室間が開通した。1937年7月に最後に残っていた小和田・大嵐間が開通し、これによって三信鉄道工事（三河川合・天竜峡）が総て終了した。(19)三信鉄道工事の工事期間は8年、総工費1720万5000円、延長67.0km、延労働者413万人、使用セメント138万8500袋にも及んだ。1937年9月に中部天竜駅で三信鉄道の全通式が行われた。中央本線辰野駅と東海道本線豊橋間が線路で連結され、中部地域と東海地方を結ぶ「中部日本縦貫鉄道」が実現した。地方鉄道法に規定された期限内に工事が終了したことで、三信鉄道会社は日本政府から補償を得たのだった。(20)

三信鉄道（中部天竜・門島）工事は、建設業者熊谷三太郎にとっても画期的な工事となった。部下の牧田は後に、「熊谷さんの一代でもっとも苦心した仕事は（中略）三信鉄道（今の飯田線）の中部天竜―門島間の超難関工事である。波乱にとんだこの人の生涯のうちでもこんなに劇的な場面はなかった。熊谷さんが全生命を打ち込んだといつても過言ではないと思う」(21)といっている。しかし、難工事を克服した熊谷の得たものは大きかった。まず、第一に、熊谷はこの工事の成功によって、建設業者としての評価を一挙に高めた。第二に、立替え工事の困窮から一転して、巨額の資金を手中に納めた。当初の請負金額435万円が最終的に

は753万7300円へと、1.7倍まで膨れあがった。この二つを手にしたことで1938年1月、熊谷三太郎は飛島組から独立し、新たに株式会社熊谷組（資本金40万円）を設立した。(22)

1937年9月に三信鉄道が全通したものの、運賃が比較的高いため、地元では1939年から国鉄移管運動が始まった。太平洋戦争が開始すると、日本政府は戦時輸送体制を強化するため、私鉄を次々と国有化していった。日本政府は1943年8月に豊川鉄道会社、鳳来寺鉄道会社、三信鉄道会社、伊那鉄道電気会社のほか、11鉄道を買収した。三信鉄道会社など4会社の買収金額は6105万円であり、「大規模な連絡線を一挙に国有化し輸送経路の強化に役立てたという点でも画期的であった」。これら4会社の鉄道は、同年8月から国鉄飯田線として営業を開始し、現在にいたっている。(23)

2・三信鉄道工事における朝鮮人労働者

（1）長野県内における朝鮮人労働者

三信鉄道の敷設区間は、愛知、静岡、長野の三県にまたがる。ここでは長野県に限定して、朝鮮人労働者がどのような経緯で定着していったか見ていく。

1910年8月の「韓国併合」以前から、朝鮮人労働者はかなり大量に日本に移入され、日本各地の炭坑、鉄道工事、水力発電所工事などに従事していた。現在までに鹿児島、熊本、佐賀、福岡、兵庫、京都、奈良、大阪、山梨などでの就労が確認されている。(24)

朝鮮人労働者の日本への渡航は、「韓国併合」以降急速に拡大した。長野県内では1919年4月に開始した木曽電気製鉄（後に大同電力）の大桑発電所工事に、朝鮮人労働者が集団で就労したことが明かである。同時にこれは長野県内の木曽川水系の発電所工事に、朝鮮人労働者が従事する嚆矢となった。飛鳥組員だった牧田は後に、「〔大桑発電所工事は〕はじめて朝鮮出身の土建労務者が集団的に入つてきたことも印象に残つている。（中略）朝鮮出身の労務者はチギで背おつて高いところに登つていつた。この特技にはさすがに気の荒い日本の労務者もかなわなかつた」(25)と回顧している。

長野県内の工事現場で朝鮮人労働者を大量に雇用したのは、1921年から23年に西筑摩郡内の木曽川流域において、大同電力が建設した須原、読書、桃山などの水力発電所工事だった。最盛期には朝鮮人労働者の数が5000名を数えたという。これらの工事はいずれも飛鳥組が施工した。(26)こうした朝鮮人労働者が、飛鳥組の名義人、親方などとともに、三信鉄道工事現場に移動していったと推定する。

1923年11月から長野県内で大同電力の須原発電所工事に従事した作家葉山嘉樹は、朝鮮人労働者の状態を次ぎのように語っている。「殊に近年になつて、朝鮮の労働者が、その惨めな姿を日本中到る処に現すやうになつた。中央沿線では、〈□〉日本人労働者よりも遥に多い。彼等の生活は又酸鼻を極める。（中略）彼等は、木曽川沿岸の水力電気工事に、どれ丈け多くの労働力を捧げたか？これも後に述べなければならないことである。木曽川のみでなく、殆んど至る処、水力に鉄道に、港湾に、道路に、最も安価なる、豊富なる搾取材料として満ちてゐる。そして、アメリカに於て日本人労働者が排斥せらるゝやうに、彼等が日本人労働者のために、一種の競争者として、資本家に利用せられつゝあることも事実である」。(27) このように木曽川水系の水力発発電所工事が進展するにしたがい、大量の朝鮮人労働者が長野県内の工事現場に集中したのである。

1924年、25年には長野県内の南安曇、北安曇、南佐久、北佐久、下高井で、水力発電所工事が開始した。また、飯山鉄道、河東鉄道、長野電気鉄道などの鉄道・軌道敷設工事も一斉に開始する。このため、「之ヲ伝ヘ聞キ鮮人土工ノ蝟集スルモノ多」しという状況だった。(28) 1925年3月以降、木曽川で大同電力の落合発電所工事に従事した葉山嘉樹は、日本人労働者と朝鮮人労働者の関係を、次ぎのように語っている。「飯場は三つあつた。その中の一つは日本人飯場で、二つは鮮人飯場であつた。けれども、日本人飯場も、鮮人飯場も構造はすつかり同じだつた。（中略）朝鮮の労働者と、日本の労働者と兄弟分の杯をしてゐる者も沢山あつた。又、親分子分の杯を交わしてゐる者も沢山あつた。稀には、日本の労働者が朝鮮の労働者を侮蔑した。或いは朝鮮の労働者が侮蔑されたと考へて、始められる悲しむべき喧嘩もないではなかつた。さう云う場合は多くは「大和魂」を持つた日本の労働者の方が負けになるのであつた。恐ろしいものである。鮮人労働者は、自ら意識しない、反抗心を根強く持つてゐた。彼等は若し喧嘩に負けたら、自分と同じ民族、同じ郷土が侮蔑されると考へない訳には行かないのであつた」。(29) つまり、朝鮮人労働者は日本人労働者からの民族差別を受けながらも、「喧嘩」に勝つことでそれを克服して、その存在を誇示していた。

1926年になると、さらに長野県内の各種建設工事は急増した。新たに丸子鉄道延長工事、伊那電気鉄道の電車軌道延長工事、長野電気鉄道の軌道工事、千曲電力の発電所工事なども開始した。これらの工事は、「規模相当大ニシテ鮮人各地ヨリ転入シ其ノ本県下各地方ニ於テ河川ノ護岸工事又ハ道路改修工事等ノ起業サルルヤ鮮人労働者ノ影ヲ認メザル所ナキ位彼等ハ其ノ稼働ノ領域ヲ拡大シ季節的ニ信州ハ労働鮮人ノ憧憬地タルノ観アリ」という状態だった。(30)

1926年の時点で長野県内の朝鮮人土建労働者は、どのような生活をしていたのであろうか。長野県庁の史料は、次ぎのように記録している。「発電工事ノ如キハ多ク人家ヨリ隔タル山間僻陬ノ地ナルヲ以テ彼等ハ工事上付近ニ所謂飯場ナルモノヲバラツク建トシ之ニ飯場頭トシテ内地ノ事情ニ通シ多少事理ヲ弁スルモノ配下数人乃至二、三十人ヲ一団トシ寝食セシメ現場ニ於テモ自己カ総テノ指揮者トナリ稼働シツツアリ（中略）飯場頭ハ配下ヨリ食費トシテ一日金七十銭乃至七十五銭及世話賃トシテ一日十五銭乃至二十五銭ヲ日給中ヨリ控除シ居リ為ニ飯場頭ハ自己ノ働分ト配下ノ刎銭トニ依リ祐福ナル生活ヲ送ルモノアリ」(31)という。朝鮮人労働者の間で、すでに飯場頭と一般労働者の階層差が生じている。

一般の朝鮮人労働者は、飯場で極めて「簡素」な生活をおくっていた。「彼等カ飯場ニ於ケル日常生活ハ実ニ簡素ニシテ副食物ノ如キ一汁主義ヲ採ルモ概シテ内地人ニ比シテ大食ナル為飯場頭ニ徴収サルル食費モ内地労働者ヨリ一日二十銭位高額ナリ尚衣服ニ至リテモ大部分ハ着更ヲ持タス襯衣ト半股引ト跣足足袋位ノ軽装ニテ冬季ハ之ニ粗末ナル防寒衣ヲ纏フ位ナルカ其ノ身ヲ持スル不潔ニシテ風呂ノ設備ヲナスモ十五日乃至二十日ニ一回入浴スルハ上ノ部ニシテ甚ダシキハ二ヶ月ニ亘ルモ入浴セサルモノアル模様ナル為メ入浴ニ依リ終日ノ労苦ヲ一洗セントスルノ習慣アル内地人トハ総テ其ノ習性ヲ異ニスルヲ以テ飯場ニ於テ雑居ハ双方共ニ之ヲ好マサル模様アリ」(32)という。

朝鮮人労働者の「賃金ハ各種業態ニ依リ（中略）差異アルモ発電工事場ニ於テハ普通一円八十銭軌道工事場ニ於テハ普通一円六七十銭ニシテ其ノ中ヨリ食費並ニ世話賃ヲ控除セラルルモノナリ」という。朝鮮人労働者は「天性ノ頑健ト忍従ノ両点ヲ捉へ得テ業態ニヨリテハ内地人ヲ凌駕スルノ能率ヲ受ケ得ルト給与モ稍ヤ低廉ニテ雇傭シ得ル関係上近時各種工事場ニ於テハ鮮人労働者ヲ需ムルノ益多キ傾向アリ」(33)とあるように、「内地人ヲ凌駕スルノ能率」を示しながらも、日本人より低賃金に置かれていた。

長野県内に在住する朝鮮人の数は、1927年2月に2697名、1930年に3873人、1933年8月に4209人と増加し、1934年12月末には5700名に達している。朝鮮人5700名を職業別に見ると、土工1800名、日雇労働者400名、古物商170名、小作農90名、製糸工場稼動者80名の計2540名で、残り3160名はその家族であろう。朝鮮人の集団居住地は、下伊那郡泰阜村、平岡村の三信鉄道敷設工事と矢作水力発電所工事、これ以外に西筑摩郡の木曽川沿岸の水力発電所工事、北安曇郡の姫川沿岸の水力発電所工事などである。(34)

（2）朝鮮人労働者の労働争議と組織作り

1章で述べたように、三信鉄道会社は当初から資金が充分でなかったため、工事費用の捻出に苦慮した。特に第3期工事の途中からは、建設業者熊谷三太郎の立替え工事となるなど資金難に苦しんだ。このため、工事現場では賃金の支払いが滞り、多くの朝鮮人労働者は困窮を極めた。三信鉄道の工事現場ではいくつか労働争議が発生したり、組織作りの動きが見られた。飛鳥組の名義人錦龍益太郎のもとにある親方中川百助丁場（帳付葉山嘉樹）の実態は後述することにして、それ以外の工事現場で朝鮮人が関わった労働争議などの事例を見てみる。

①1930年2月、三信鉄道（三河川合・三信三輪間）の敷設工事が始まった。これは前述したように、三信鉄道会社の「南線」工事である。建設会社五月女組は愛知県北設楽郡三輪村で、800名の朝鮮人労働者を使って工事に従事していた。しかし、賃金の未払いが続いた上に、食糧まで渡らなくなったため、同年7月末に朝鮮人労働者は五月女組事務所を襲撃した。日本労働組合全国協議会（全協）中部地方協議会から五十君章、新潟朝鮮労働組合から朴広海、豊橋合同労働組合から崔鐘夏が派遣され、現場にストライキ指導部を設置した。7月29日から朝鮮人労働者400名は9か条の要求を掲げ、大規模な労働争議に突入した。8月18日に警官隊1300名は朝鮮人労働者314名を検束し、この内27名を起訴した。8月25日、愛知県警特高課の強制調停により、五月女組が朝鮮人労働者に未払い賃金二万円を支払うことで終結した。争議は敗北に終わったが、朝鮮人労働者が労働争議でストライキ委員会を設置したのはこの時が初めてだった。(35)

②1934年3月10日、三信鉄道工事の朝鮮人飯場頭50名は、飛鳥(ママ)組に賃金一割値上げを要求する。3月13日に「紛争中の処請負人側は之を拒絶、関係者三十四名を解雇せる為一先づ紛争解決するが再燃の模様あり」と、長野県警特高課は注目していた。残念ながら、具体的な内容は不明である。(36)

③1934年4月30日、三信鉄道工事現場と矢作水力発電所工事現場で、全協系の尹夏日など朝鮮人労働者17名が逮捕された。さらに、5月1日に鄭雲善など3名が逮捕された。中心の土建オルグ金松鶴は1933年5月から現場に入り、両工事現場の1500名の朝鮮人労働者を対象として組織化をはかる。1934年4月中旬に泰阜村我科で金四竜、鄭雲善など12名、平岡村要津で金致守、金基元など12名の朝鮮人労働者を獲得し、三河地区天竜川小地区我科分会、要津分会を各々結成していた。彼らは5月1日に両工事現場で就労中の朝鮮人労働者をストライキに導き、非合法メーデーを準備中だった。(37)

④1936年3月末、静岡県水窪警察署は三信鉄道工事現場の労働者へオルグを行っていた全協系の朝鮮人2名を検挙した。朴海山（28才）は日大、栄性徹（23才）は明大をいずれも中退し、全協に関係して治安維持法違反で検挙されたことがあった。二人は「三信鉄道工事場に入込み鮮人工夫を煽動して賃銀値上げでストライキを決行せんとした」嫌疑によるものだった。このため、水窪署は「万一に備へて同工事場に数名の警官を増派して厳重警戒中」だった。(38)

⑤1937年10月頃、「三信親睦会」の朝鮮人労働者が労働争議を行ったが、詳細は不明である。熊谷三太郎の一部下は、「三信親睦会と称する朝鮮人主体の会が争議を起こした際、〔熊谷は〕その不穏分子の主力が働いておる配下山崎を呼出され、「山崎お前は幾つになる。五十位で何だ。元気を出せ、不穏分子など蹴飛ばして歩け」と活を入れられたものです。傍で聞いていた若輩の私など大いに元気付き裸で現場を飛び廻つたものでした」(39)と後に回顧している。熊谷と建設会社社員が、朝鮮人労働者を敵視した事実をよく示している。

以上のように、現在明らかな件数は少ないが、三信鉄道工事では工事開始直後から竣工直前まで、朝鮮人労働者による労働争議や組織作りが続いたのである。

3・中川百助丁場の朝鮮人労働者

（1）名義人錦竜益太郎と親方中川百助

ここでは『葉山嘉樹日記』（以下、『日記』と略す）を中心に、葉山が従事した中川百助丁場における朝鮮人労働者の姿を見ていく。(40)

三信鉄道第3期工事における、熊谷三太郎以下の請負体制は表2の通りである。建設業者熊谷三太郎（飛鳥組工事部長）の下には、笹島信義、四俵次太郎、田中利一、松田（氏名不明）、村田与次郎（死後は大野由次郎）、山口芳孝など多くの名義人（配下）がいた。これらの名義人の中で、三信鉄道工事は、錦竜益太郎、四俵次太郎、村田与次郎（死後は、大野由次郎）、山口芳孝などが担当したことが確認される。

中川、葉山らの直接的な親分は、名義人の錦竜益太郎である。葉山は錦竜を「腹の大きい男である。ピカピカの禿頭で、角力上り、博徒上りの稼業人で、飛鳥組の元老」（『日記』1934年1月29日。以下、同年の場合、年は省略する）だと述べている。錦竜の本名は多田益太郎といい、博徒である「会津の小鉄」の最後の子分だったという。(41)錦竜と飛鳥組との関係は古く、すでに1919年の木曽川の大桑発電所工事から確認される。工事を発注した木曽電気製鉄（後の大同電力）の石川栄次郎は、「〔飛鳥〕組の下請の中には、錦龍、常山、広川、稲葉、

石井、六軒堀などという土方の親分金すじというそうそうたる連中がおり、意気はきわめて旺んだし荒くれ土方も多く、キル、ハル、ナグルなど血なまぐさい喧嘩は絶えなかつた」(42)と述べている。

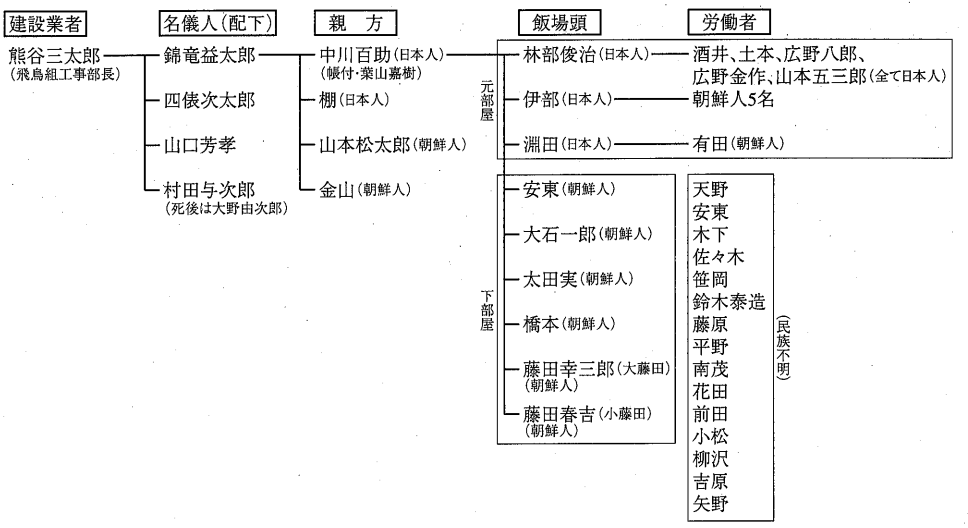
錦竜は土木人としての技量に優れており、葉山は「錦龍の心使いを有難く思ふ。流石は土木信藤会を起しただけの人物である」(『日記』3月14日）と高く評価している。錦竜の周囲には代人寺島、子分の有賀、吾郷、桑原、佐藤がいる。錦竜の代人寺島は見事なあご髭を生やし、「髭さん」とよばれた。現地には「飛鳥組錦竜事務所」があり、「事務所には工事に必要な工具類から米、味噌、醤油から干鱈、昆布、みがき鰊など保存の利く食料品から作業衣、地下足袋、ゴム長など、工事場での生活に必要な物品のすべてが揃えてあった。しかし、市価より二、三割は高かった」(43)のである。

錦竜の下に「丁場」(現場）を預かる「親方」として、中川百助（日本人)、棚（日本人)、山本松太郎（朝鮮人)、金山（朝鮮人）などがいた。(『日記』8月21日）葉山は中川の下で帳付（事務係）として、三信鉄道工事に従事した。中川の事務所に「朝鮮人で岸野組の代人山本辰二郎と云ふ中川の兄弟分が来て、冷やかしてゐた」(『日記』3月23日）とあるように、親方間ではすでに日本人、朝鮮人の間で「兄弟」関係が成立しているのが注目される。

親方中川百助の丁場（現場）は、門島・温田間（下第3工区）の一区画である。中川の丁場について葉山は、「全工事を通じて隧道と切り通しの難工事であるが、今度、私たちの使はれてゐる丁場は、珍しく、隧道が一本しか無い。後は一方の切り取りか、切り通しである」(44)と語っている。広野によれば、中川の工区は鰐淵隧道から下流である明島隧道の下口の沢までだったという。(45)中川の事務所は、「八帖四畳半二間のバラツクで、天竜の崖つ端へ張り出して建てた家である。八帖の間は畳敷き、四帖半の方は蒲呉座である」(『日記』1月24日）という。

熊谷三太郎の部下たちは、名義人や親方の現場をたびたび巡回している。葉山は6月に「昼飯を食ひに帰つて花屋の方へ出かけると、石垣の上に〔飛鳥〕組の蒔田さん、森さんと、錦のオヤヂと髭がたつていたので上がつていく。「こんな固い石だから見てくれなくちやあ」とオヤヂが云ふと、「見て軟らかくなるんなら、毎日でも見るかね」と蒔田が云つた。(中略)「蒔田さんが来たから、いくらか金が廻るだろう」と〔中川〕兄貴に云つて、仕事にかけ上がる」(『日記』6月11日）と述べている。葉山が記した飛鳥組の「蒔田さん」とは、熊谷の現場主任牧田甚一のことであり、「森さん」とは古参の組員である。

表2　三信鉄道工事（中部天竜・門島間）の請負体制



熊谷三太郎伝記編纂室編『熊谷三太郎』(同室、1957年)。小田切進校訂『葉山嘉樹日記』(筑摩書房、1971年)。広野八郎『葉山嘉樹・私記』(たいまつ社、1980年)。「牧田甚一追悼集」編集委員会編『牧田甚一追悼集』(熊谷組、1987年)。以上より、筆者作成。

(2) 朝鮮人の飯場頭と労働者

親方中川百助の下には、約100名の労働者・家族が集まっていた。(46) 中川の指示を受けて実際に工事を行うのは、飯場頭と労働者である。表2のように、飯場頭であっても中川の下にいる林部俊治、伊部、淵田などは「元部屋」(親方直属の飯場) という。林部の労働者は酒井、土本、広野八郎、広野金作、山本五三郎など、すべて日本人である。一方、「伊部兄弟の方は朝鮮人労働者五人と、その妻二人、子供等々で賑かさと混雑さは、お話にならなかつた」(『日記』1月18日) というように、伊部は朝鮮人労働者を引き連れている。また、淵田も朝鮮人労働者を使用している。つまり、元部屋の労働者に朝鮮人はいるものの、飯場頭はすべて日本人であり、朝鮮人は一人も含まれていないのが特徴である。

中川の下には、6人の朝鮮人飯場頭がおり、安東飯場（氏名不明)、大石飯場（大石一郎)、太田飯場（太田実)、橋本飯場（氏名不明)、藤田飯場（藤田幸三郎・大藤田)、藤田飯場（藤田春吉・小藤田）が確認できる。(『日記』1月19日、9月7日）これら朝鮮人の飯場はすべて「下部屋」と呼ばれている。朝鮮人労働者はいずれも朝鮮名ではなく、日本名で呼ばれているのが特徴である。

これらの朝鮮人飯場頭がいつ、どのようにして渡航してきたか不詳である。朝鮮人の太田

は「大田(ママ)の話、八つの時、朝鮮から父を訪ねて渡航してきた話、面白くも哀しい物語だった」(『日記』5月4日）というように、幼少の頃日本に渡航している。二人の飯場頭の藤田について、葉山は「藤田春吉と云ふ朝鮮人坑内夫は、この丁場着工以来の古い熟練工であり、藤田幸三郎と云ふ仝じ坑夫は、堰堤から、中川が甘言をもつて連れてきた飯場頭であつた。二人とも正直なおとなしい人間であつた。ああ、ここでも正直なおとなしい、思いやりのある者は損をしている」(『日記』9月10日）と同情を示している。朝鮮人藤田幸三郎（別名・大藤田）は日本での生活がやや安定すると朝鮮から弟を呼びよせ、「藤田飯場」をもった。葉山は藤田の弟が日本へ渡航するのに必要な手続を行ったという。弟は「力士にでもなれそうな立派な体格をしていた。その体格通りおそろしい力もちだった。仲間たちはソー（牛）と呼んだ。言葉がわからぬせいでもあろうが、無口でよく働いた」。葉山は兄の大藤田に頼まれ、「十郎」という名をつけた。(47)

下部屋の労働者として、表2のように15名を確認できる。しかし、個人の経歴などは明らかでない。安東について、「太田実方の安東が暇をとつて堰堤の方で働いてゐる。それで〔飯場頭〕太田はその帳付けの太田に安東の分の切り出しを頼んだので、太田はその切り出しをしたらしい」(『日記』8月24日）とある。朝鮮人労働者の中で、安藤兄弟にはいくつも不幸が重なった。「安東平治の兄がやつて来て、安東の労賃を何だつて今までくれないんだ、と云つて、中川と口ゲンクワを始めた。（中略）安東は可哀相である。兄貴は堰堤で腰を打つて、外傷を残さないで、労働不能に陥つて、弟の安東に、妻子と共に世話になつてゐる中、その弟の安東も、中川の方で勘定の払が悪く、暇をとつて、堰堤の方に仕事に行つているが、その勘定を切り出ししたが、未だ取れないのである。そして、その安東の子は、ハツパの犠牲となつて死んだのではなかつたか」(『日記』9月3日)。つまり、兄は矢作水力のダム工事で腰を負傷したため、弟の安東平治が兄の一家を養っていた。弟は中川の下で働いたが賃金がもらないため、現在はダム現場で働いている。加えて、ハッパ（爆発）に巻きこまれて弟の子供は死亡した。この死亡事故は後に大きな問題となったようで、1939年4月葉山は「先日飯田の弁護士から、安東の子供の死についての問い合わせがありました。当時の事情を報告して置きました」(48)と書簡に書いている。広野によれば、ハッパによって死んだ安東平治（弟）の子が「崔万福」だという。(49)葉山はこの安東兄弟の弟の子を主人公に、後に短編小説「万福追想」を書いている。

（3）現場での労働と死傷事故

朝鮮人飯場頭は親方中川から、仕事を請け負っていた。「石屋、大割一ヶ四銭、小割三銭五厘。チゲバラス上げ、橋本渡し、バラス坪八円、砂四円，急坂を攀ぢて、二十分もかゝつてバラスを上げる朝鮮人労働者の苦悩」（『日記』2月1日）という。この金額は中川から石屋（氏名不詳）と飯場頭橋本が請け負った工事単価であろう。「隧道に七人、バラス上げに六人、玉石上げに三人、トロに四人、ダツ運搬に二名等々が丁場の現状である」（『日記』3月14日）とあるように、3月に中川の配下の労働者は22名である。広野は「太田の人夫は、その弟たちや従弟で若者ばかりだった。明島隧道や函橋に使用する砂、バラスを採取して、天竜川から揚げる仕事を一手に引き受けているのであった」(50)と記録しているように、飯場頭太田の労働者は親戚の若者で構成している。

中川の現場の対岸では、矢作水力株式会社が泰阜発電所を建設中だった。泰阜ダムは堰高50m、堤長143mの重力式コンクリートダムで、泰阜発電所は最大出力5万2500kwの大発電所だった。施工した清水組の社史には、この現場に「風俗・習慣・嗜好等の異なる多数の勤労者」がいたと記述し、多数の朝鮮人労働者が存在したことを示唆している。(51)三信鉄道工事、泰阜発電所工事のため、天竜川流域には約7000名の労働者が就労していたという。(52)

中川の現場や矢作水力発電所工事現場で、数多くの死傷事故が発生した。『日記』には、次ぎの5件が記録されている。

①「〔中川〕兄貴は夕方から下流の即死二名を出した丁場に、事務所の帳付けのお髭さん寺島さんと葬式に行つた」（『日記』2月3日）

②「午後の出面を押へて、道に出ると、戸板に載せた怪我人を十人程の労働者が担いで上つて行つた。脱帽して、文化開拓の犠牲者に敬意を表する。（中略）一昨日も、即死二名瀕死一名の事故が下流であつた。下流は余程足場が悪いと見える」（『日記』2月4日）

③「道路工事の山本丁場で、ハッパの腐つたのをノミでつついて負傷し、それを、杉丸太に桟を打ちつけ蓆をのつけて、担いで下るのを見た。坂を下り県道に下りた処で、呻き声を出したのを聞いた」（『日記』3月23日）

④「帰つて、丁場に上がると、林部兄弟が怪我人が出来たから医者に行つてくれと云ふ。淵田方の有田と云ふ、近頃来た鮮人労働者なり。草野医院に連れて行く」（『日記』6月23日）

⑤9月4日「堰堤で又、人が流れた。今度は頭に石が当つたんだとか云つていた。林が、外の七八人と一緒に、今朝早く下流へ捜しに行つた。数知れざる犠牲よ」（『日記』9月4日）

このように、葉山は9ヶ月間に少なくとも死者3名、負傷者3名を目撃している。

工事中の死傷事故以外に、現場では些細な不注意から生じる事故もあった。「朝、錦竜オヤヂより使あり。飯田へ一緒に行けと云ふ事なり。同行、錦オヤヂ、井草主任と予なり。用件は井草さんが、門島駅外れのピーアから落つことした石が、鮮人川本の頭にあたり、その為に、外傷性神経痛になれるのゝ見舞金の問題で、先方の弁護士下川(?)氏との交渉の件である。(中略) 川本付添の春山を来て貰ひ、交渉の結果、六百円にて手打をした」(『日記』8月3日)。つまり、門島駅外れの橋梁で、三信鉄道会社の井草主任が小石を蹴ったところ、この小石が落下して真下にいた朝鮮人労働者川本にあたり負傷した。川本は朝鮮に妻と3人の子を残して日本に働きに来ており、彼は弁護士をたてて見舞金を要求したのである。

工事現場で死傷事故が多かったことを、広野は後に「あの頃、下流の隧道や水力発電所工事で、随分犠牲者が出たように思う。三日つづけて、わたしたちの飯場の川向こうの露天火葬場から、人を焼く煙が立ち登ることがあったが、その頃の即死者への保証は、平均二百五十円くらいではなかったかと思う。当時の土方の普通賃金が一円十銭だったから、現在の通貨価値に直したら、どのくらいになるのであろうか」(53)と回顧している。

三信鉄道工事では、8年間に52名の労働者が死亡した。熊谷は死者を悼み、1938年8月大嵐駅に「三信鉄道建設工事殉職碑」を建立した。元石工の熊谷は、真っ先に石槌を持って碑文を刻んだ。「殉職碑」には「従事者中不幸ニシテ或ハ激湍ニ没セラレ或ハ崖壁ニ砕カレテ命ヲ殞シタ五十有二名」(54)とあるように、高所から天竜川や地上へ墜落する事故が多かったのである。

(4) 賃金の未払い状態

三信鉄道会社の資金繰りが悪化し、熊谷の個人的な立替工事となったため、下部の名義人、親方、飯場頭、さらには労働者(朝鮮人・日本人)にもまったく賃金が払えなかった。広野は「仕事にかかってから、まともに給料が出た月は一度もなかった。やめて行く人夫には支払わぬわけには行かないので、残って働く者には小使い程度しか渡らぬことが多かった」(55)と回顧している。

名義人錦竜にとっても、このように賃金の支払いが悪い現場は初めてだった。葉山は錦竜から聞いた言葉として、「組から全く〔賃金が〕出ないらしい。聞けば組は、岩村とかに、水力を請けて、その保証金や段取りに無理をしてゐるので、こつちに金が廻らないと云ふのだ」と述べている。錦竜は「俺も二十五年来、こんなことは始めてだ。こんなに腰を突いたこと

はない。（中略）組にも少し考へさせなけやいけないんだ。」（『日記』6月10日）と怒りをぶちまけている。

親方中川も飯場頭に賃金を支払うことができないため、現場の労働者は困窮した。3月中旬には労働者から「錦龍事ム所へ賃上の嘆願書がだされ」たようで、葉山は巡査から「知らないか」と尋ねられた。（『日記』3月12日）葉山は「〔賃金の〕払ひつ振りが悪いので、人夫も気合が乗らないらしい。無理からぬ話である」（『日記』3月14日）と記している。6月にはかなり深刻な状態で、「〔中川〕兄貴錦事務所に行きたれども、千二百円の払ひの処に三百円なれば問題にならず、素手にて帰り来る。人夫たち八釜しく催促するにより、自分が行く。（中略）三百円を受け取り、夜となり、小遣貸として、太田に百円、金山に百三十円、と云ふ具合に分け」（『日記』6月7日）たという。

8月に入ると、親方中川と朝鮮人飯場頭との間で紛糾が生じた。「勘定が千円以上も要る処へ、百五十円だとかで、各部屋頭を呼んで諒解を得てゐるようだつた。太田実がガン張つてゐるようだつた」（『日記』8月14日）。9月に葉山が「林部兄弟の家を覗いて見ると、太田、藤田などが集まつてゐる。今度は太田等も妥協しないらしい。会計はいよいよ難関にのし上げたのだ」（『日記』9月9日）という。「今月の取り下げ百五十七円の処を、太田実が最後まで頑張つたんで、その中から百四十円を持つて行かれ、〔中川からは〕藤田孝太郎も、藤田春吉も、一文も払へない状態である」（『日記』9月10日）。

朝鮮人飯場頭のこのような抵抗は、彼ら自身が追い詰められていることもあるが、加えて朝鮮人労働者の激しい突き上げがあったためである。「太田方の木下が、小遣をバクチで捲き上げられた中つ腹で、ヒマをくれと云ひ出して、太田を困らせ、大石ん家は九十円も上げ金があるのに、一銭もくれないとは、どう云ふ訳だと伊部に食つてかゝり、伊部は上げ金は五十両許りしか無く、結局大石を食つた事になると云ふ訳で、暇をくれ、と云ひ出した」（『日記』6月9日）という。

こうした朝鮮人労働者の賃金に対する姿勢に関し、葉山は「朝鮮人労働者の金銭に対する執着は驚くべきものがあるが、日本人と雖、余り大きな口の利けないものが多い。人情風俗の違ふ日本まで出稼ぎに来て、冷酷な目に会ひ続けるならば、頼るものは金丈になるのも無理はあるまいと思はれる」（『日記』9月12日）と、深い理解を示している。

賃金未払いのしわ寄せは、最終的に一般労働者にまで転嫁されていく。当初は40名ほどいた中川傘下の労働者も、4月8日に現場へ出てきたのはわずか6名に過ぎなかった。[56] 6月8日の

広野の日記には、「人夫たちは、ろくに勘定が出来ないので、不平ばかり云って仕事をしない。我々元部屋をのぞくと、朝鮮飯場の人夫ばかりだ。親方の眼を盗んでは煙草を吸い、金の話ばかりしていた」(57)という状況だった。葉山は朝鮮人労働者の生活状態について、「労働者が可哀相だ。七分勘定、半勘定、一分勘定と云ふ風にダンダン瘠せて来て、ここへ押し詰まつているんだからね。太田なんかも大分恐硬らしいし、藤田なんかも、もう出発と決定してから〔賃金を〕三ヶ月も待つているんだからね」(『日記』9月7日)と言っている。

賃金未払いのため、工事中半ばにして現場を離れる親方、労働者が続出し、現場は混乱してくる。中川の隣が親方棚(日本人)の丁場だった。その棚も現場から逃亡し、後を錦竜配下の後藤が担当したものの、これもうまくいかずに後藤も逃亡する。葉山は「棚が仕事を投げ出して逃げたのは賢明であつた。後を後藤が直営でやつてこれも逃げた。そして今、錦がその丁場だけ〔組へ〕返すと云ふのも、当然である。出来る筈のない事をやれと、組では云つてるのだ。その「出来る筈のない」丁場は、全三信の工事に当て嵌つてゐるのだ。どこだつて、誰だつて、そんな単価で仕事の仕上る筈が無いのだ」(『日記』9月7日)と、痛烈に批判している。

事実、名義人錦竜以外の現場でも逃亡は続いていた。「錦〔竜〕の処でも、〔親方の〕山本と中川が飯田へ逃避しちまひ、岩手屋で安田が、こんな風だとすると、全線で、どの位多くの悶着が起つてゐる事であらう」(『日記』9月11日)と、葉山は三信鉄道全体での混乱ぶりを想定している。下流の名義人河井(通称岩手屋)の下にいる親方安田は、葉山と「兄弟」である。安田は河井からの「下がり」(借金)が約千円となったため、河井から丁場を奪われそうになっていた。(『日記』9月14日)9月16日には親方中川もついに丁場を投げ出し、後は林部が錦竜の子分となって引き継いだ。(『日記』9月16日)

現場の朝鮮人労働者が困窮した原因を、葉山の『日記』では親方中川の個人的な性癖に帰している感が強い。無論そのような点も見られる。しかし、第一の原因は不況の中で三信鉄道会社が充分な資金もないまま、無理に鉄道敷設工事を始めたことである。葉山自身も冷静な時に、「中川も、ひどく信用を落したが、これは、〔三信鉄道〕会社が悪いのだ。百万円の資本で百五十万円の鉄道を、然も、払込みもしないで、やつつけようと云ふのだ」(『日記』8月28日)と述べている。

第二の原因は、建設業者熊谷三太郎の資金不足である。三信鉄道会社の資金難のため、熊谷の立替え工事となったものの、熊谷個人の資金も枯渇したため、配下(名義人)、親方、飯

場頭、労働者へ賃金がほとんど支払われない状態になった。その犠牲は下部へ、さらに下部へと、次々と転嫁されたのである。葉山は「組が、云ひかへれば部長蒔田が儲け過ぎるし搾り過ぎる為にかうまで下の労働者たちが苦しまねばならないのだ。思へば、口惜しき限りである。一方では、人生の悲劇、生死の境までつつ込まれて、一方を肥やしてゐるのである。何と云ふことか。そして、これを訴ふべき処も無いのだ」(『日記』9月10日）と書き記している。

この二つが根本的な理由で、工事代金や賃金を受け取らぬまま、現場を離れる親方、飯場頭、一般労働者が続出したのである。

（5）朝鮮人の生活

朝鮮人労働者の生活は、警察の徹底的な監視下にあった。葉山の下には、警察がしばしば情報収集にやってきている。「下流の方に全協の鮮人が入つてゐるとか云つて、お巡りがうるさく聞く」(『日記』3月13日)、「スパイが土方の名簿調べに来た」(『日記』8月15日）などの記述が見られる。そのような監視下であろうと、朝鮮人労働者はマッコリ（濁り酒）をつくるなど、現場に朝鮮の生活そのものを持ち込んでいた。葉山は「昨日飲み過ぎたので、大石に貰つた朝鮮酒を迎い酒に飲む」(『日記』4月3日）と書いている。

しかし、慣れない日本での生活には困難が多かった。時には日本語が通じないため、工事現場で朝鮮人労働者が日本人の親方から殴られることもあった。[58] また、現場で負傷しても、医療手当ては不充分だった。前に述べた安東の兄は、負傷後の治療を建設業者に要求していたようである。「安藤の兄が下から帰りに寄つて一服して行つた。医師に対する不満は全丁場の上から下まで充満してゐる」(『日記』9月13日）という。負傷した朝鮮人労働者が生活に困り、奉加帳を持って現場を回ることもあった。「正午頃、片足を失くした朝鮮人労働者が小遣借りに来る。気の毒だが、こちらもないので断る。測量のポールを持つて、片足で飛んで歩いて行つた」(『日記』2月12日）と記録している。

現場では賃金の未払いとともに、最低限の米すら十分には手に入らなかった。また、入手したとしても、質の悪い米しかなかった。「太田が、組からの米と町の米を持つて来て見せた。何と云ふ事だ。組の米は玄米よりも悪い。早速、此の二通りの米を持つて事務所に行き抗議する」(『日記』6月1日）と、述べている。1936年夏の大雨で天竜川は大洪水が続き、現場の食糧は途絶した。この時は「石油鑵缶又はリユックに米を背負い運んだ」[59] という。中川丁場の悪質な米も、同様にして運ばれたものであろう。

多くの朝鮮人労働者は異国の山岳地帯で、共同生活をしながらて生計を立てていた。しかし、時には朝鮮人労働者間でも対立が生じ、朝鮮人が朝鮮人を差別することもあった。「前田の子も朝鮮人だが、太田の子たちと口を利かない。どふ云ふ訳だらうと思うと「朝鮮人の子とは遊ばない」と云ふのだ。宇野組の代人で報償道路をやつている山本が、自分は朝鮮人でありながら、朝鮮人を人夫に使わない。「朝鮮人はうるさくて嫌ひだ」と云うのだ。悲しむべき同胞排撃である」(『日記』8月23日）と、葉山は残念さを示している。

工事現場では、時には盗難事故もあった。飯場頭太田の腕時計が、わずかの隙に紛失した。太田は、ものが無くなった時、猫を釜の中に入れ蓋をして沸騰させる。お湯が熱くなって蓋を取ると、猫は盗った者に飛びつき、犯人の喉笛を噛み破ると説く。一方、疑いをかけられた飯場頭大石親子は、「虎の骨を盗った場所に埋めれば、盗った者が夜中に死ぬ」と応酬する。結局、「失くなつた大田の時計が、坑口のバラス置場から出た。（中略）『朝鮮の人は一体迷信が深いが、その猫の話はほんたうなのかい。え』」と太田に林部が聞くと、『何の、猫が知つとる訳が無いぢやないか。』それで私たちは笑ひ出した」(『日記』6月12日）という。朝鮮的ユーモアで犯人に改悛を求める飯場頭太田の発言や、応酬する飯場頭大石の発言には、対立を回避しようとする朝鮮人労働者の知恵を感じることができる。

おわりに

以上、1929年から1937年にかけて三信鉄道会社が行った三信鉄道（三河川合・天竜峡間）工事を中心に、朝鮮人土建労働者の雇用環境、労働条件、生活状態などを明かにしてきた。これらを要約すれば、次ぎの通りである。

第一に、三信鉄道会社は充分な建設資金もないまま、三信鉄道工事を開始した。特に第3期工事（中部天竜・門島間）は、工事資金難、複雑な地形、物資輸送の困難さ、竣工期限の制約など、大きな問題を抱えていた。三信鉄道会社は第3期工事を受注した建設業者熊谷三太郎に途中から工事資金が払えなくなり、結局は熊谷個人の立替え工事となった。

第二に、朝鮮人労働者が長野県内に移入してきたのは、1919年から始まった木曽川水系の水力発電所工事が最初である。また、長野県内で鉄道・軌道工事が拡大したこともその動きを加速した。大同電力の大桑、須原、読書、桃山、落合などを飛鳥組が施工し、これに従事した朝鮮人労働者が三信鉄道工事に移動して行ったと思われる。

第三に、三信鉄道工事では工事開始から竣工までの8年間に、有名な三信労働争議（1930年）

を始めとし、少なくとも5回の労働争議（未遂も含む）が起こった。いずれも朝鮮人の飯場頭や労働者、オルグによるもので、未払い賃金の即時支給、一割賃上げなどを要求した。

第四に、建設業者熊谷の名義人錦竜益太郎の下に、中川百助など数人の親方がいた。親方中川の下に「元部屋」と「下部屋」の二集団が構成された。親方直属の元部屋はすべて日本人の飯場頭で、下部屋はすべて朝鮮人の飯場頭だった。しかし、双方とも飯場頭の下にある労働者は、ほとんどが朝鮮人だったと推定される。

第五に、三信鉄道会社、建設業者熊谷の資金難によるしわ寄せは、名義人や親方に、さらには飯場頭（朝鮮人、日本人）、労働者（朝鮮人）へと順次下部に転嫁された。このため、飯場頭や労働者にほとんど賃金が支払われず、生活は困窮を極めた。一方、工事の竣工によって三信鉄道会社、建設業者熊谷は最終的に大きな利益を得た。

では、三信鉄道工事に見られるこのような特徴は、朝鮮人労働者を大量に使用した日本国内の工事現場で一般的だったのであろうか。他の種類の工事、あるいは他の地域、他の建設業者における朝鮮人労働者の実態を解明すること、またそれらの事例を今回の結論と比較検討することなどは、今後の課題とする。

〔補註〕

(1) 主な研究として、古川修『日本の建設業』(岩波書店、1964年)。金賛汀『雨の慟哭—在日朝鮮人土工の生活史』(田畑書店、1979年)。内山尚三『建設労働論』(都市文化社、1983年)。林えいだい『消された朝鮮人強制連行の歴史—関釜連絡船と火床の坑夫』(明石書房、1989年)。筆宝康之『日本建設労働論—歴史・現実と外国人労働者』(御茶の水書房、1992年)などがある。

本稿の本文、史料等において差別的表現が多数あるが、歴史的事実を優先するためそのまま使用する。

(2) 三信鉄道工事における朝鮮人労働者の実態に関して、次ぎの研究がある。尾原与吉『東三河豊橋地方社会運動前史』(同人、1966年)。岩村登志夫『在日朝鮮人と日本労働者階級』(校倉書房、1972年)。平林久枝「三信鉄道争議について」『在日朝鮮人運動史』創刊号(1977年12月)。前掲金賛汀著書。朴慶植『在日朝鮮人労働運動史—8・15解放前』(三一書房、1979年)。渡辺研治「三河地方における朝鮮人の闘い－1930年の三信鉄道工事争議」『季刊三千里』36号（1983年11月)。「聞書き・朴広海氏労働運動について語る（1）(2)」

『在日朝鮮人運動史』19号（1989年10月）、20号（1990年10月）。大林輝久「昭和5年の三信争議」、鳳来町誌編纂委員会編『郷土をみつめて』（同町教育委員会、1992年）。ただ、これらは全て1930年に建設会社五月女組で起きた三信鉄道労働争議を主な対象とし、三信鉄道会社の工事全体や五月女組傘下以外の朝鮮人労働者にはほとんど言及していない。

(3) 小田切進校訂『葉山嘉樹日記』（筑摩書房、1971年）。広野八郎『葉山嘉樹・私史』（たいまつ社、1980年）。

(4) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』11巻（同、1973年）903～916頁。『飯田線の60年』刊行会編白井良和解説『飯田線の60年－三遠南信・夢の架け橋』（郷土出版社、1996年）18～20頁。吉川利明『飯田線―1897～1997』（東海日日新聞社、1997年）7～38頁。

(5) 三信鉄道株式会社『三信鉄道建設概要』（同社、1937年）23～33頁。（土木学会土木図書館所蔵）。稲垣兵太郎「序」、「路線ノ概要」、三信鉄道株式会社『三信鉄道全通記念写真帖』（熊谷組、1937年）（土木学会土木図書館所蔵）。

(6) 沢田猛『カネトー炎のアイヌ魂』（ひくまの出版、1983年）68～168頁。川村カネ子トの弟は、川村才登である。「近文アイヌ　川村才登」による「アイヌの手記」が『北海タイムス』1934年12月14、16、18、19日に掲載されている。手記の中で、「鉄道の如きは測量するにも身丈以上の熊笹、空も見えない森林、アイヌが居なくては一歩も進まれなかつた。（中略）北海道のあの網の様に開けた鉄道路線の如きも如何にアイヌの血と汗の努力が加へられて居るかと言ふ事をお察し下さい」と述べていることからも、同一人物ではないかと推定する。（小川正人・山田伸一編『アイヌ民族－近代の記録』草風館、1998年、392～398頁）。

(7)『三信鉄道建設概要』23～24頁。前掲渡辺研治論文、173頁。

(8)『三信鉄道建設概要』23～24頁。土木建設業史専門委員会編『日本土木建設業史年表』（土木工業協会・電力建設業協会、1968年）94頁。前掲渡辺研治論文、173頁。前掲沢田猛著書、126～168頁。

(9)「年譜」、熊谷三太郎伝記編纂室『熊谷三太郎』（同室、1957年）50頁。

(10) 熊谷三太郎「自叙伝」、『熊谷三太郎』21頁。これは熊谷が1939年1月23日に脱稿した手記を、後に口語体に直したものである。

(11)『三信鉄道建設概要』24～25頁。前掲渡辺研治論文、173頁。

(12)「年譜」。牧田甚一「熊谷さん」、『熊谷三太郎』56、152頁。牧田は熊谷組副社長（1959～

64年)、会長(1964～86年)を勤める。牧田に関しては、「牧田甚一追悼集」編集委員会編『牧田甚一追悼集』(熊谷組、1987年)参照。前掲「熊谷さん」は、これに再収。

⒀ 熊谷三太郎「自叙伝」、『熊谷三太郎』21頁。

⒁『三信鉄道建設概要』25～33頁。

⒂ 牧田甚一「熊谷さん」。清水省三「二、三の事実」。『熊谷三太郎』156、258～262頁。清水省三は元三信鉄道会社の支配人。飛鳥文吉に関しては、飛鳥翁伝記編纂会編『飛鳥文吉』(同会、1941年)(同会、複製、1961年)。飛鳥建設社史編纂委員会編『飛鳥建設株式会社社史』上巻(同社、1972年)参照。

⒃『三信鉄道建設概要』32頁。「年譜」『熊谷三太郎』59頁。勝元元「時岡副社長と御酒」、「時岡収次追悼集」編纂委員会編『時岡収治追悼集』(熊谷組、1988年)211頁。時岡は熊谷組副社長(1964～87年)を勤める。

⒄ 牧田甚一「熊谷さん」『熊谷三太郎』157頁。町田貞他編『地形学辞典』(二宮書房、1981年)407頁。

⒅『三信鉄道建設概要』27頁。熊谷組『熊谷組社史』(同組、1968年)62～64頁。大野由次郎「思い出の数々」、四俵廣夫「牧田会長の思い出」『牧田甚一追悼集』596～597、608頁。

⒆『三信鉄道建設概』23～33頁。『日本国有鉄道百年史』11巻、907～909頁。前掲渡辺研治論文、173頁。

⒇「線路ノ概況」『三信鉄道全通記念写真帖』。『日本国有鉄道百年史』11巻、907～909頁。

㉑ 牧田甚一「熊谷さん」『熊谷三太郎』156頁。

㉒『熊谷組社史』75～78頁。

㉓『日本国鉄道百年史』11巻、914～916頁。

㉔ 小松裕・金英達・山脇啓造編『「韓国」併合前の在日朝鮮人』(明石書房、1994年)。

㉕ 牧田甚一「熊谷さん」『熊谷三太郎』133頁。

㉖「高橋知事引継書」(1927年4月)、「長野県知事事務引継書」『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)104頁。この史料は、長野県『長野県史・近代史料編』第8巻(一)(同県、1990年)、朝鮮人強制連行真相調査団編著『朝鮮人強制連行調査の記録―中部・東海編』(柏書房、1997年)にも所収。

木曽川の読書発電所は現役の「近代化遺産」として、1995年初めて重要文化財に指定された。その後、少しずつ土木遺産の重要文化財が増えている。(伊東孝『日本の近代化遺

産―新しい文化財と地域の活性化』(岩波書店、2000年、ii頁)。本稿で示したように、こうした「近代化遺産」(土木・交通・産業遺跡)建設工事には、多数の朝鮮人労働者が従事したことを、より深く認識する必要がある。

(27) 葉山嘉樹『獄中記(創作ノート)』。1924年に巣鴨刑務所内で執筆したもの。『葉山嘉樹全集』6巻(筑摩書房、1976年)130頁。(以下、『全集』と略す)

(28)「高橋知事引継書」、『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)104頁。

(29) 葉山嘉樹「それや何だ」『文芸戦線』3巻3号(1926年3月)、『全集』1巻、256～258頁。

(30)「高橋知事引継書」、『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)104頁。

(31)「高橋知事引継書」、『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)105頁。

(32)「高橋知事引継書」、『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)105頁。

(33)「高橋知事引継書」、『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)105頁。

(34)「岡田知事引継書」(1935年1月)、「長野県知事事務引継書」『在日朝鮮人史研究』12号(1983年9月)113～114頁。土木工事の請負制度に関して、朝鮮人方世一氏の証言は貴重である。方世一氏は1938年頃から山梨、長野県などの工事現場で飯場頭を勤めた。彼の証言は、本稿の内容と合致するところが多い。前掲金賛汀著書、43～49頁。

(35) 前掲尾原与吉著書。前掲岩村登志夫著書。前掲平林久枝論文。前掲金賛汀著書。前掲朴慶植著書。前掲渡辺研治論文。前掲「聞書き・朴広海氏労働運動について語る(1)(2)」、前掲大林輝久論文など参照。

(36) 内務省警保局『在日朝鮮人運動日誌』1939年3月分。『特高月報』、『在日朝鮮人運動日誌』は、朴慶植編『在日朝鮮人関係資料集』第3、4巻(アジア問題研究所、1976年)所収を使用した。

飛島組における朝鮮人の大規模な労働争議は、1928年5月、豊実水力発電所工事(新潟県東蒲原郡鹿瀬)が最初である。600名の朝鮮人労働者は、賃金を日本人と同一にすること、日本人と同じ飯場に居住させること、工事現場に専属医師を置くこと等、14ヶ条の要求を掲げた。(前田又兵衛翁伝記編纂会編『前田又兵衛翁伝』同会、1939年、111～114頁)。

(37) 内務省警保局『特高月報』1939年4月分。

(38)「三信鉄道工事に全協の触手動く」『社会運動通信』1936年3月26日付。

(39) 勝元元(無題)『熊谷三太郎』514頁。

(40) 葉山は1934年1月から三信鉄道会社の第3期工事に従事し、2月に妻子を伴なって現場(長

野県下伊那郡泰阜村明島）で生活した。葉山は次第に親方中川百助と対立し、同年7月上旬に工事から手を引き、9月長野県上伊那郡赤穂村に家族と共に移転した。わずか半年の工事現場生活だったが、葉山はこの経験を基に、「山谿に生くる人々―生きる為に」(1934～35年)、「断崖の下の宿屋」(1935年)、「水路」(1935年)、「人間の値段」(1935年)、「濁流」(1936年)、「裸の命」(1937年)、「万福追想」(1938年)、「流旅の人々」(1939年）など数多くの作品を残した。三信鉄道工事の状況は長編「流旅の人々」が最も詳細であり、現場の実態を知る上で貴重な作品である。

葉山は三信鉄道工事に従事した直後、「仕事が忙しくて今は何も書けないが海の文学を書いたから、今度は山の文学をやらうと思つてゐる（中略）年来の目論見は水力発電所の長編を書くことにある」と記者に語っている。(「信越国境で土方に－プロ文士葉山嘉樹」『社会運動通信』1934年1月31日付)

葉山の年譜については、浦西和彦編「葉山嘉樹年譜」、『全集』6巻、515～554頁参照。文学者葉山に関する研究は、浦西和彦『葉山嘉樹』(桜楓社、1973年)、浅田隆『葉山嘉樹論―「海に生くる人々」をめぐって』(桜楓社、1978年)、浦西和彦『葉山嘉樹―考証と資料』(明治書院、1994年)、浅田隆『葉山嘉樹―文学的抵抗の軌跡』(翰林書房、1995年）などを参照。

(41) 前掲広野八郎著書、149頁。

(42) 石川栄次郎「仕事に一生を打ち込んだ熊谷三太郎氏の思い出」『熊谷三太郎』240頁。

(43) 前掲広野八郎著書、149～50頁。

(44) 葉山嘉樹「工事雑景」『改造』16巻9号（1934年8月)。『全集』5巻、289頁。

(45) 前掲広野八郎著書、142頁。

(46)『東京日日新聞』1934年7月23日付。『全集』5巻、489頁。

(47) 前掲広野八郎著書、196頁。

(48) 葉山嘉樹発広野八郎宛書簡（1934年11月5日付)。『全集』6巻、458頁。

(49) 前掲広野八郎著書、178頁。

(50) 前掲広野八郎著書、164頁。

(51) 清水建設百五十年史編纂委員会編『清水建設百五十年』(同社、1953年）130頁。森薫樹・永井大介『日本のダム開発―天竜川流域にみる』(三一書房、1986年）131頁。

(52)『東京日日新聞』1934年7月23日付。『全集』5巻、489頁。

(53) 前掲広野八郎著書、205頁。

(54)「年譜」『熊谷三太郎』66頁。前掲吉川利明著書、49～50頁。

(55) 前掲広野八郎著書、168頁。

(56) 前掲広野八郎著書、180頁。

(57) 前掲広野八郎著書、185頁。

(58) 葉山嘉樹「工事雑景」『改造』16巻9号（1934年8月）。『全集』5巻、292～293頁。

(59) 綿谷吉松「追想」『熊谷三太郎』281頁。綿谷は元三信鉄道会社の工務部長である。