





ガリバーの足跡

滅びるか鉄鋼王国
——ポノ

鎌田慧

朝日新聞社

ガリバーの足跡・滅びるか鉄鋼王国ニッポン
鎌田慧著

一九八〇年一〇月三〇日第一刷発行

発行者 藤田雄三

発行所 朝日新聞社

東京都中央区築地五丁目三番二号

郵便番号 104 電話 〇三(五)〇一二一 (代表)

振替東京〇一七三〇

〔編集〕図書編集室 〔販売〕出版販売部

印刷所 図書印刷株式会社

定価 一、二〇〇円



©1980 Satoshi kamata

0095-254798-0042

目次

黄金の日々 7

石をもて追わるるごとく

33

鉦山やまの友子同盟 79

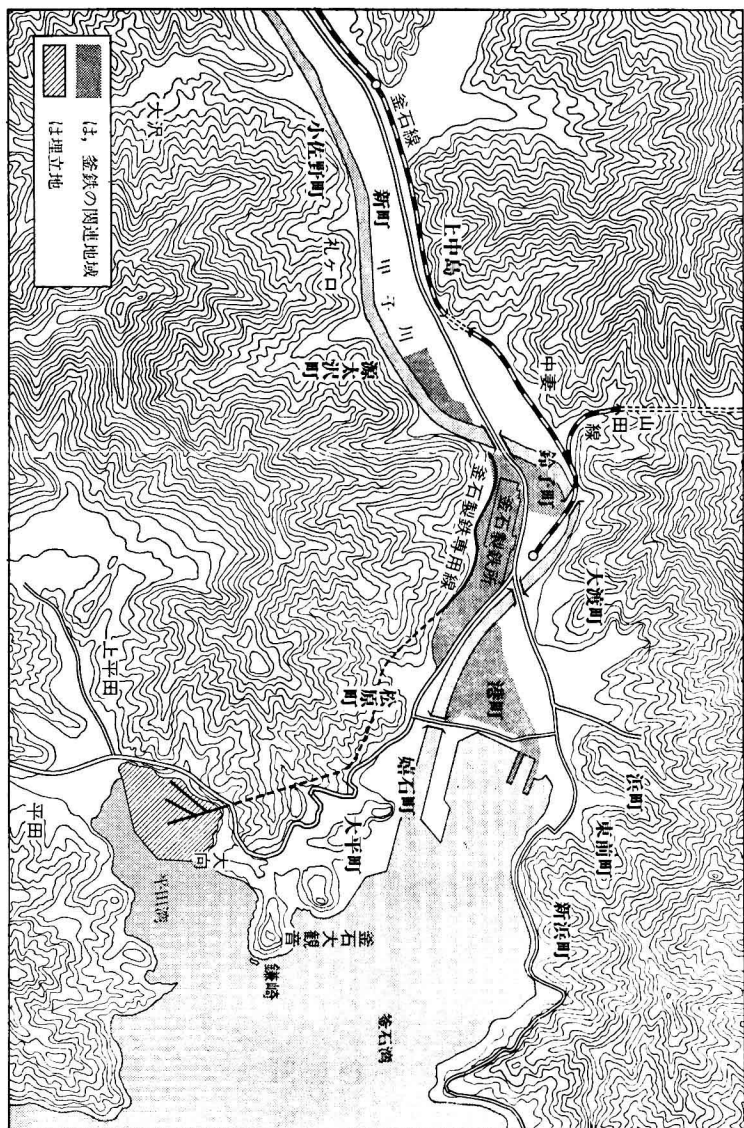
もうひとつの戦争 117

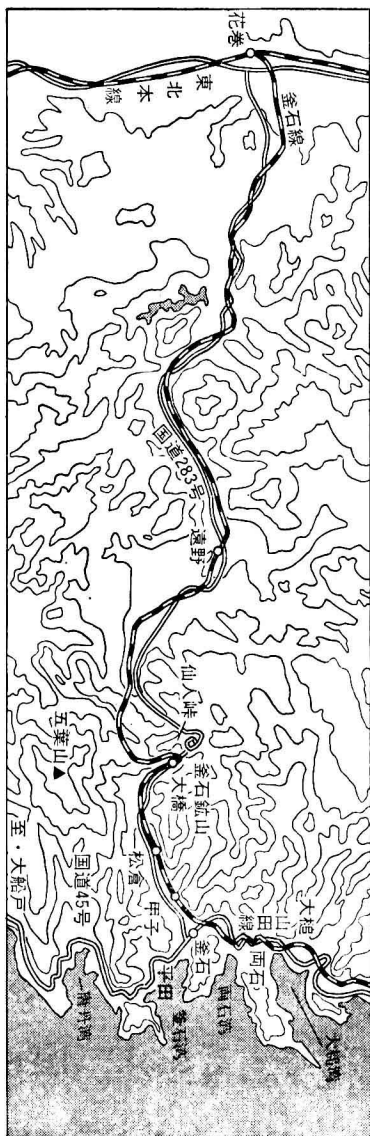
鉄と魚 145

大形工場の終焉 173

黄昏の街で 203

装丁 福田繁雄
写真 早川武義





ガ
リ
バ
ー
の
足
跡
・
滅
び
る
か
鉄
鋼
王
国
ニ
ッ
ポ
ン

黄金の日々

鎧戸を固くおろして、寝しずまった街。軒下を通り抜ける風が、つめたい。暗い歩道に、光がもれている。食堂のガラス戸がぼんやり点っているのである。暖簾はしまいこまれているが、戸をひいて踏みこむと、労働者が十数人、酒をのんでいる。酒場特有の、熱っぽさと喧騒はない。金魚鉢の底のように沈んでいる。コンクリートの床に、ちいさな、まるいテーブルが四つ。その横に細長いテーブル。奥の方に、申し訳ていどに「座敷」がしつらえてある。テーブルにたてられた一升瓶から、自分でコップに酒をつぐ。つまみは、カウンターのうえにならんである。ゆで玉子、竹輪、冷奴、煮込み、たのめば刺身もでる。客たちの口数はすくない。はなし声もまばらで、ボソボソ途切れがちである。中高年ばかり、というせいもあるが、みんな疲れた表情だ。深夜の十二時すぎ。仕事が、いま終ったばかりなのだ。

はすむかいの、新日本製鉄釜石製鉄所の門から（この土地のひとつたちには「正門」と呼ばれているのだが）三三五五でできた労働者たちは、自転車やバイクにまたがり、あるいは駐車場にいたクルマのエンジンをふかして、さっさと家に帰ってしまふ。あとからでてきたひとたちが、酒屋の店さきの自動販売機の前にたちどまり、ジャンパーのポケットから小銭をつまみだして「ワンカップ」のボタンを押す。ゴトリと瓶のころげ落ちる音がひびきたる。そこで蓋をはずしてのみだすものもあれば、すぐそばの駅につくまで我慢し、ベンチに坐ってからゆっくりのみ

はじめのひともある。だから、大衆食堂「よねざわ」の戸をあけてはいつてくるのは、乙番勤務者のうちの、ほんのひとにぎり、ということになる。それでも、まだ、ピーリング（丸鋼）工場や大形工場が操業していたころまでは、活気がちがっていた。壁ぎわの、大きな冷蔵庫のうえにならんだ、キープした一升瓶の列は、こんな淋しいものではなかったし、週末の夜などは、あいてる椅子をみつけるのに苦労したものである。こんなお通夜の晩のように、わびしいものではなかったのだ。

「バッチャ」

作業帽をあみだにかぶった男がたちあがって、カウンターの奥に声をかける。帽子のマークは、スチールを表わすSの字をマルと四角でかこんだものである。「マルS」は八幡製鉄の、「カクス」は富士製鉄のマークだった。このふたつが合併して、新日本製鉄の「マルカクス」になったのである。奥から、割烹着をつけた六十すぎの内儀がすこし腰をまげてあらわれる。

「なんぼ呑みやんした」

コップ酒一杯百五十円、冷奴は百円である。

「もう行くんだえが？ 早えーの」

むこうのテーブルから声があがる。列車がでるまで、まだ十五分もある。それでも、それをしおにひとり、ふたりと外にで、あつというまに姿を消してしまふ。乗り遅れたら、朝になるまで帰れないのだ。まだ灯のついている駅舎に、工場の建屋が黒々とのしかかっている。道を一本へだてて転炉の火が燃えあがるのがみえ、あたりを照らした。午前一時二十分、釜石駅から静かに釜石線遠野行が発車する。終列車というべきか、それとも、やはり始発というべきだろうか。

それから五分おいて、山田線山田行がでる。通称「釜鉄列車」、釜石製鉄所の専用列車である。この二本は、どんな時刻表にも掲載されていない。幽霊列車ともいえる。遠野行は一輛、山田行は二輛連結。いまは珍しくなった、ツートンカラーの汽動車が深夜のレールの上を牽引する。

山田行の乗客はまばらだ。二輛あわせて三十人たらず。ほろ酔い機嫌の佐々木三郎さんはゆったりと坐り、腕組みをして軽く眼をとじる。よねざわ食堂では、冷奴でモッキリ（コップ酒）をふたつやった。ずんぐりした体軀のうえに、おおまかな造作の顔がある。眉はふとく、眼も鼻も口も大きい。ついいましがたまで、異様な頭巾をかぶり、銀色の耐熱服で身体を被い、巨大な高炉の前でたち働いてきた。はちきれんばかりにふくれあがった溶鉱炉のどてっ腹をぶち抜き、煮えたぎって二千度にもなった溶銑を解放させてやるのが、彼の仕事である。あと二十五分もすれば、列車は大槌駅に到着する。そこから自転車で自宅にむかう。蒲団にもぐりこんでぐっすり眠り、起きたら、春の畑の準備をする。それが明日の予定である。

車輛は懐しい木造車である。窓は鉛色のラッカーを塗った木の枠。内側に、上下に動く木製の鍔戸が嵌めこまれた奴である。博物館からひっぱりだされてきたような旧式の客車は、天井がたかく、光りはかぼそい。それが労働者の待遇を即物的に表わしているようで、評判はかんばしいものではない。むかいあった四人分のひと枳をひとりで占領して、頭をかかえて横になっているのは、終点までの乗客である。まだ、ワンカップを握りしめているひともある。こんな夜更に、ジュースをのんでいるひとがいるのは、なにか奇妙である。

この列車が走りだす一九五〇年ごろまで、夜半に仕事を終えても帰ることができなかった。だから、工場で夜を明かした。ストーブのまわりに莫座を敷き、毛布をもちこんでの雑魚寝だっ

た。朝になると、一番列車で家に帰った。すると、昼すぎにはまたでかけてこなくてはならない。残業がつくと、帰ることもならず、工場で自炊して働いた。三陸海岸のどん詰まりにあるこの製鉄所は、近郊の農、漁村の労働力によって、維持されてきたのだった。

三年ほどまえまでは、深夜の労働を終え、疲れた身体を工場の湯舟にひたし、汚れを落としてから駅につく、ちょうどそのころに、列車が発車したものだ。だから、わざわざ、駅前の食堂にはいつて時間をつぶすまでもなかった。それが、合理化、合理化でひとが減らされ、その一方ではマイカーでの通勤者もふえて、さすがの釜鉄列車も冷遇されるようになった。赤字で名高い国鉄としては、さっさとやめてしまいたいのだが、製鉄所の労使から懇願され、「特殊扱い」となってしまうのか命脈を保っているのである。製鉄所が払う料金は、月に百二十八万九千六百円。ところが、入れ替え作業、旗振り、ポイント切り替え、切り離し、信号扱い、それに運転士、車掌、改札掛、終点の駅長など、二本の列車を運行するだけでも、これだけの人員が要る。といって、廃止しようにも相手が新日鉄なら、そうもいかない。

深夜の釜石駅をでた列車は、北上してまもなく烏ヶ沢トンネルに呑みこまれる。いまは夜だからよくみえないが、トンネルを抜けると、リアス式の深くいきんだ入江がつづくのだ。停車駅ごとに、ひとり、ふたりと下車して、大槌駅では十人ほどがかたまつて降りる。無人の改札口を、佐々木さんなど、もう停年のせまった労働者たちの影が通り抜ける。そのいくぶん前ごみになった疲れた背中のうちろで、駅の灯りがプツンと消える。当直の駅員のあくびがきこえるようだ。寒い。このあたりは、四月になってから、やけくそのように雪が降りだすのだ。

おそらく、この原稿が形をなすようになったころ、佐々木三郎さんは三十年一カ月と十日余り

つづいた勤務を満了して、無事に退職されていることであろう。新日鉄金石は、三十年以上の永年勤続者にたいして、規定の退職金とはべつに、国鉄切符で十万円分を支給することになっている。彼はそれをもらうのを楽しみにしていた。それで念願どおりに、奥さんと一緒に北海道をまわられたかどうか。いま、こうして佐々木さんのことから書きはじめようとしているのも、退職するのをみこんでのことである。彼は永いあいだこの製鉄所で働き、五人の子供を育て、家も新築し、あとは悠々自適の老後を楽しもうとしている。それだからこそ、わたしも、これからさき、東北の片隅にある、ちいさな町と大きな製鉄所の物語を書きだすにあたって、安心した気持ちで佐々木さんのことからはじめることができるのである。いまなお働いている多くのひとたちについては、とても実名で書くことはできない。

「いまから一二〇年ほど前、日本の近くに外国の軍かんがあらわれるようになったので、ばくふは、海岸をまもるため、大ほうをつくることを考え、大ほうのげんりょうである鉄こう石を、大島高任にさがせました。高任は、よい鉄こう石のとれる大橋山から、こう石をほって、日本ではじめての西洋しきの高ろを、大橋や橋野の青の木につくり、安政四年十二月一日、みごとに鉄をつくることにせいこうしました。この日を日本の鉄のきねん日ときめ、これが金石のさかえるもとになりました」(金石市教育委員会編『わたしたちの金石』)

岩手県、長い海岸線に面したちいさな入江のひとつでしかない金石が、製鉄の町として栄えるようになったのは、湾に流れこむ大渡川の上流に鉄鉱石の鉱山が発見されていたからである。いまでは、金石製鉄所とか大島高任などの名前を知っている小学生は、全国でどれほどのもので

ないにしても、このまちの小学三年生に配布される社会科副読本には、六ページほどのスペースがさかれて、製鉄所の歴史が記述されている。また二十五年まえに刊行された『釜石製鐵所七十年史』の、開巻第一ページは、「日本における近代製鉄業の端緒は、わが釜石鉾山大橋にひらかれた。時は安政四年（一八五七）十二月、その先駆となった技術者は南部藩士大島高任である」と書きだされ、そのいずれもが、日本における鉄鋼生産の歴史を語る場合、まず釜石製鐵所と大島高任を抜きにできないことを示している。それはけっして一地域の、あるいは一企業の偏頗な功名心といったようなものではなく、大島高任が外国の技術書と首っぴきの苦闘のすえ、この東北のチベットと俗称される地に築造、完成させた南部藩溶鉾山の火こそ、日本鉄鋼業の黎明を告げたものであったことは疑いのない事実である。しかし、最初から官営製鐵所として建設された八幡製鐵所が、ほぼ順風満帆のスタートをきり、いちはやく不動の地位を占めるに至ったのにひきかえ、釜石の製鐵所は、休止と経営者の交替をなんとか繰り返してきた。釜石湾の懐深くにある、日本最大の鉄鉾石鉾山が製鐵所を産みだし、鉾山と製鐵所があいおぎなって拡大してきたのだが、ごく乱暴にいつてしまえば、それが両者の歴史的制約にもなっていた、ということなのかもしれない。鉾山と製鐵所が、まったくの別会社となったのは、一九三九年に日鉄鉾業が設立され、鉾山部門がそっちへ吸収されてからである。それまでの長い歴史によってか、釜石のひとたちはいまなお、「釜鉄」のことを「鉾山」と呼んだりするのである。

一八五七（安政 四）年 釜石鉾山大橋に日本最初の洋式高炉建設。

一八八八（明治 元）年 大橋鉾山休炉。このあと地元の資産家が再興に着手。