

「船員」のまち 黒島と住民

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/23887

4. 「船員」のまち 黒島と住民

國 廣 愛 佳

1. はじめに
2. 船員の町としての黒島地区
3. 太平洋戦争と黒島の船員
4. 船員に関わる住民組織と意識
5. 船方祭り
6. 黒島の絆と将来 —考察にかえて
7. おわりに

1. はじめに

今回の調査地とした石川県輪島市旧門前町の黒島地区は、能登半島の沿岸に位置し、古くから廻船業の栄えたまちである。そこでこの章では、黒島の住民の生活の中心となってきた「船員」を、廻船員、および商船会社の社員として航海をした船員の両方を含むものと定義し、その存在が人々の生活や慣習、人生にもたらしてきた影響をみていきたい。その具体的な例として、黒島で生まれ育った方の戦争体験をあげた後、黒島特有の祭事や住民組織について述べていく。船員であるということ、船員のまちとして栄えたことは、黒島地区の人々にとってどのような意味を持つのだろうか。

2. 船員の町としての黒島地区

2.1 北前船の歴史

黒島地区は、住民自身だけではなく、周辺地域の人々からも広く「船員のまち」と呼ばれていた。そう呼ばれるようになったのには、北前船の寄港地として栄えた歴史が深く関わっている。北前船とは、江戸時代中期ごろから明治にかけて、西廻りの航路を往復して活躍した廻船である。

大阪から瀬戸内海、日本海を経て蝦夷地まで行き来し、寄港地は黒島以外に下関（山口）、敦賀（福井）、七尾・金沢（石川）、新潟、酒田（山形）、函館・小樽（蝦夷地、現北海道）などがある。その多くが、現在でも「北前船のまち」として観光やまちおこしに起用されている。

北前船は1年をかけて航海に出るため、春に北上する際には米や酒、調味料や蠟などを「登り荷」として積み込み、秋の帰路には「下り荷」として木材や昆布などの海産物を運んだ。その中でも昆布は北前船の運んだ産物の代表とされ、北前船の航路が「昆布ロード」と呼ばれるほどである。さらに、蝦夷地から運び込まれたイワシやニシンの魚肥は、近畿や北陸地方の綿や藍の栽培に大きな影響を与えたと言われている（『北前船』1997：66-74）。当時、そうした農業に欠かせない肥料の多くは千葉でまかなわれていたが、それだけでは全国にまで流通せず、値段も上昇していった。そこで注目されたのが蝦夷地で豊漁だったニシンだったのである。『鳳至郡小史』の記述に見られるように、明治時代には黒島を初めとする能登地域でもメ粕が盛んに用いられており、北前船とメ粕は互いを支えあう関係にあったと言える。

また、航路や船の形と並んであげられる北前船の特徴として、「買積み」という商法がある。これは、船主に雇われた船頭が北前船で積荷を運ぶだけでなく、仕入れたものの一部を「帆待ち」として寄港地で自ら売ることを許可するもので、この制度によって、船頭は個人の収益をのばすことができたのである（牧野1989：11-18）。船頭には商売の能力も求められることになり、買積みの存在が船員を高給職にした一因であると考えられる。

ニシンの不足を一因に、汽船や通信技術の発達によって北前船は次第に衰退したが、江戸時代から明治にかけての日本経済の舵を取り、さらには農業にまで大きな影響を与えた北前船は、現代の文化や産業を作り上げた基盤と言えるのである。

2.2 黒島と北前船

黒島では創始の頃から漁業を本業としていたと言われているが、不漁に加え、海運が発達したことで、次第に廻船業が中心となった。天正20（1592）年頃には、能登から大阪まで米穀を運ぶ廻船が登場する。黒島の海運業の起源は明らかになっていないが、初めて廻船業に従事したのは番匠屋善右衛門という人物であったという言い伝えがある。彼は元龜・天正年間（1570～1591年）にはすでに本願寺の用達をつとめ、加賀一向一揆の用米を京都に運んでいた。最も富を得たのは藩政時代で、元禄年間（1688～1703年）、元文年間（1736～1740年）頃で、五百石から千石積みの帆船7隻を所有していたという。それに続いて享保8年（1723年）には森岡屋又四郎が登場し、曹洞宗本山総持寺の用達を勤め、「総持寺御用」の旗号をかかげた持ち船10隻を所有した。その後天保年間（1830～1843年）には、中屋藤五郎という人物が黒島の廻船業者で初めて樺太航路を開設したとされている。

文化文政の時代には大阪や新潟、北海道まで通商を行い、40隻を越える黒島の持ち船が日本海を航海していた。幾人もが船の所有や造船を行い、長者番付にのるほどの巨万の富を得ていた。黒島の廻船業は、本願寺の一向一揆や総持寺の御用という役割から、流通や貨幣経済などの発達によって発展していったものであるとも言える。

黄金時代をむかえた黒島は多くの富を得る。けれどもその裏側には、航海中に行方不明になる人や災害、近隣地区との海境争論があり、廻船業や漁業は正負両面で黒島の人々の柱となっていたと言えよう。

そもそも黒島で、漁業にはじまる海を相手にした生業が選ばれ、栄えてきたのには、単に海に接しているというだけではない、周辺の他の地区との明らかな違いがある。まずは黒島独特の地形があげられる。黒島は海に面した細長い村であるが、山の斜面に家々が張り付くように立ち並んでいる。海岸からなだらかに山に繋がる地形ゆえ、古くから田畑は少なく、現在でも生業に出来るほどの広い面積の田畑はほとんどない。そのため、黒島で本格的な農業を行うことは難しく、人々は漁業をせずにはいられない環境にあったと言える。

また、貞享元年（1684年）には黒島が幕府直轄地、天領となった。先にあげた海境争論でも、幕府領となった黒島村と加賀藩領である鹿磯村がそれぞれ漁場の権利を主張しあったように、一村だけ天領となった黒島と周辺の村々の間には、少なからず意識の違いがあっただろう。この点も、漁業や廻船業が「栄える」という段階において、少なからず影響を与えていたのではないかと考えられる。

更に、黒島には多い時で70隻を越える北前船が集まったが、全国各地から船が集まる港を持つ町とは異なり、そういった様々な船を受け入れるような港を持たなかった。つまり、黒島は各地から訪れた商人やその通商を相手に栄えたのではなく、北前船の産業そのものによって繁栄がもたらされた町であると言えるのである。

このような地形的な環境と寄港地の性質が、現在では県指定文化財ともなっている角海家をはじめとした、全国的に著名な廻船問屋が軒を連ねる、「船員のまち」黒島を作り上げたのである。

北前船が他交通機関の発達によって衰退した後も、船員である男性が春から秋にかけて2、3航海し、冬に妻子の待つふるさとに帰り、妻や家族がそれを待つという黒島の生活形態は変わらなかった。北前船の寄港地が集まる日本海側の地域でも、300年を越えて廻船業が栄えた土地はまれで、まち全体が廻船業に関わっていたところは更に少ない。黒島の船員たちは、北前船時代の廻船業の流れを途切れさせることなく、そのつてをたどり、時代に合わせて次々と汽船の乗組員へとうつり変わっていったのである。

3. 太平洋戦争と黒島の船員

3.1 船員と戦争

前節までに述べたように、黒島は古くから廻船業が栄え、北前船が衰退した後も、その流れをくんで諸会社の船員として航海に出る人の多い町である。船員という仕事は、いつ遭難するかもしれない危険や休むことのない業務ゆえに、命がけの、非常に過酷なものであると言われている。黒島内部に目を向けてみても、多くの船員がそうであったように、1年単位の長期航海ともなれば、大黒柱である男性が長い間家を空けていることになり、家族にかかる不安も他の仕事とは一線を画するものであると想像できる。そのような船員であることによる特殊性は、昭和26(1941)年に始まった太平洋戦争にも見ることが出来る。

太平洋戦争は戦時中の日本では大東亜戦争と呼ばれた。昭和26(1941)年12月8日に開戦し、その後4年半の間、中国の1000万人以上を筆頭に、分かっているだけでも各国で2000万人を越える犠牲者を生んだ。ミッドウェー海戦や長崎・広島への原爆投下を経て、昭和20(1945)年8月15日に終戦をむかえるが、日本からも240万人を超える尊い命が失われた。

ここで、太平洋戦争で戦没された方々の出身地と軍の項目に目を通すと、興味深い事実に気がつく。戦没船員者の県別の内訳を見ると、陸軍御用船では全国平均526人に対し、黒島を含む石川県出身者が671人、海軍御用船では全国平均339人に対し石川県440人、その他の船では全国平均315人に対し石川県502人となっている(日本殉職船員顕彰会資料より)。さらに黒島に焦点を絞ってみると、戦死した97名のうち、陸海軍の軍人として殉死したのは27名、御用船軍属¹⁾としては70名と、船員として戦死された方が全体の7割を超えるのである。当時の黒島では一家に1人ほどの高い割合で船員がおり、徴兵される年代の男性の多くが船員として働いていた。そのため、船員として戦争で殉職された方の割合が非常に高いと考えられる。黒島の隣村であり、今回のもう1つの調査地ともなった道下地区と比較すると、黒島の戦死者の特徴はより顕著にあられる。葉たばこの生産や畜産が主産業であり、船員がほとんどいなかった道下地区では、戦死された20名の全員が兵長や軍曹などとして殉職されており、御用船員はいない。このように、戦死者数の内訳にみる明らかな差異は、船員の多い黒島ゆえの特徴であると言えるのである。

船員として働いている多くの場合、商船会社にいわゆる赤紙が届き、船単位で徴兵されたという。航海中にそのまま戦地へ派遣されることも少なくなかったようである。御用船の役割は戦地へ兵士や必要な物資を運ぶことであり、実際に戦場に立たないまでも、重要な貨物を乗せているため、当然激しい襲撃を受ける。太平洋戦争における戦死者数と死亡率を比較すると、軍人は、海軍47万3800人で死亡率は16%、陸軍は167万7200人で死亡率23%である。これに対し船員の戦死者数を見ると約6万人で、死亡率は43%に上る。

また、今回の調査では調べ切れなかったが、太平洋戦争での船員の死亡率の内訳を見ると、20歳未満の年少者が目立つ（表1）。戦死した船員の枠を補充するため、船員学校に所属していた少年たちが卒業を切り上げられて動員されたと考えられ、この点も動員された船員の特徴の一つであると言える。

表1 戦没船員の年齢別分布

年 齢	人数 (推計を含む)	比率	年 齢	人数 (推計を含む)	比率
14	987	1.63	20 以上 30 未満	16,601	27.39
15	2,866	4.73	30 以上 40 未満	13,188	21.76
16	3,182	5.25	40 以上 50 未満	8,534	14.08
17	3,967	6.54	50 以上	3,238	5.34
18	4,204	6.94			
19	3,842	6.34			
20 未満小計	19,048	31.43			
			合 計	60,609	100%

（日本殉職船員顕彰会ホームページより）

船に焦点を当てても、開戦前には2568隻と世界3位の保有数を誇っていた日本の商船も、88%が戦時中に沈没し、4000隻を超える漁船や機帆船が失われたと言われている。

黒島をはじめとする、能登地域の船員の戦争体験の特徴は昭和60（1985）年に出版された『能登船員物語 一世界の海を駆けた男たち』にも編集後記として指摘されている。著者は能登外浦出身の船員が非常に多いことに注目し、船員の戦前、戦中、戦後の体験談について昭和59（1984）年春から取材を開始した。その中には7名の黒島の方の体験談も掲載されている。その中で黒島のW氏（当時73歳、男性）は、終戦直後の西ドイツまでの航海中、河畔にあるホテルが川を通り過ぎる各国の船に向けて国歌を吹奏し、国旗を掲揚してくれたというエピソードをあげられている。また、戦前から戦中、戦後まで船員の心を支え、日本に経済成長をもたらしたのは郷土に対する誇りと思慕であると述べられている。「日付変更線上の椿事」というタイトルで寄稿されたM氏（当時81歳、男性）は、太平洋戦争中にアメリカ潜水艦の魚雷攻撃を受けた際、船長が1人で船橋に残り、国歌を歌いながら船と運命をともにした姿を語られている。黒島の船員たちは、兵士としてではなく、御用船員として戦場に足を踏み入れた。敵の砲弾の音を聞きながら、武器を持つでもなく船で耐え、死に直面しても戦いながらさえ死ねず、静かに船と運命を共にするしかなかった船員たちの苦しみははかり知れないものである。

3.2. 戦争体験と戦後の船員

今回の調査では、黒島に住む M 氏（80 歳代、男性）にお話をうかがう事が出来た。M 氏は 5 人兄妹の長男として黒島に生まれ、黒島尋常小学校を卒業されている。M 氏は太平洋戦争開戦の半年前、乗船勤務中に大阪で徴兵検査を受ける。徴兵検査は多くの場合故郷に帰って受けるものであったが、乗船勤務中の船員の場合、地方出身であれば寄港地や会社のあるところで受けることも多かった。その後 12 月に開戦をむかえると、M 氏は入営のため下船する。翌年、歩兵第 107 戦隊に入営を果たすと、その 1 週間後には満州へと派遣される。2 ヶ月間初年兵教育を受け、第九師団歩兵第七戦隊十一中隊の一員となられる。兵長への進級や初年兵の教育係助手を務める中、開戦後 2 年の昭和 19（1944）年 1 月、弟の T 氏が陸軍御用船もんとりおうる丸に乗船中、米軍の爆撃を受けて 17 歳で亡くなられる。航海中に島が見えると、「あの島にあげてくれないだろうか」とさえ思ったそうである。

3 月には動員命令が出され、釜山・横須賀沖で船団が編成される。M 氏はトラック諸島月曜島に上陸し、島の守備後、芙蓉峰に移られた。島内には原住民が残されていたが、交流をしないようにとの指示があったそうである。当時 M 氏は向かいの島と連絡を取り合い、本部からの指令を伝える役割を担っていた。7 月にはサイパン島が玉砕され、10 月以降の内地からの補給が途絶える。現地での自活が至上命令とされ、島のネズミやトカゲを狩り、ヤシ畑やサツマイモをなんとか育てて終戦まで生き延びた。M 氏は、当時寸での差で沈没を免れたことなどを振り返り、戦争が「運」によるところが多いとおっしゃり、「軍隊は運隊だ」という上官の言葉を思い起こされていた。

昭和 20（1945）年 8 月 15 日、芙蓉島で敵の上陸に備えて防護陣地を構築していたところ、M 氏は終戦の知らせを受ける。その後昭和 21（1946）年 1 月、復員した際に父親の戦死を知る。当時 48 歳であった M 氏の父親は、御用船タンカー機関長をされていた。M 氏が現地自活を強いられていた昭和 19（1944）年 10 月 12 日、台湾西南の彭浦列島馬公近海でアメリカの爆撃を受けてのことであった。

終戦後、ご結婚され、再び船員となられた M 氏は、大型客船や移民船、定期航路の船に乗り込み、世界各地へと航海に出る。当時のフィリピンなど、治安の悪い地域では上陸できないこともしばしばであった。タイや東南アジアの国では、現地で働く人々から「日本のおかげで独立できた²⁾」という声を受け、複雑な心情を抱いたそうである。終戦直後はアメリカから借りていた船を使用していたが、会社が戦後初めて船南米航路の船、「さんとす丸」を造船し、アルゼンチンやブラジルに向けて出航した。終戦から 20 年近い昭和 39（1964）年には、全国一斉にストライキが行われ、給料の引き上げや休暇の増加など、船員の労働条件が改善された。昭和 41（1966）年には、当時の太平洋横断新記録をぬりかえたメキシコ丸に乗船されるなど、M 氏はその後昭和 54

(1979)年まで勤務を遂げられた。時代を追ってM氏の人生を振り返ると、M氏がまさに激動の時代に船員として働かれていたということが分かる。商船会社退職後は、総持寺の事務や黒島の氏子総代などをされ、現在は黒島・門前地区の遺族会会長をなされている。

M氏に戦時中のお話をうかがう中で、特に印象深かったのは「青春を戦争に捧げた」という言葉と、そう口にしたときのM氏の表情である。20歳から25歳という人生の青春時代を、M氏は戦争の4年間で過ごされている。寂しいとも悔しいともつかないような表情を浮かべられていたM氏は、同じように御用船で航海中に戦死された父親と弟が、「どこかで捕虜になっていて、いつか再会できるのではないか」と思っていたと言う。M氏は平和な現代の日本を感じ、戦争を繰り返してはいけないとおっしゃると同時に、国を守るという気持ちや日本の軍隊を持つ重要性を述べられた。一見すると矛盾しているようにも見えるが、M氏の体験を戦前から通して伺ったことで、それが戦争の「実際」の中に身をおいてきた人の現実を見つめた意見であると受け止めることが出来た。

戦後27年目である昭和47(1972)年の『北國新聞』に、船員であった夫を戦争で亡くされたK氏(昭和47[1972]年当時56歳、女性)の言葉が掲載されている。K氏の夫は昭和19(1944)年9月、フィリピンのミンダナオ沖で御用船員として戦死されている。K氏30歳、息子8歳の時のことであった。K氏は、結婚しても1年か2年に一回しか夫が家に帰らず、顔もうろ覚えのうちに戻っていき、そんなことをしているうちに死んでしまったと言う。

男性が船員で不在であることが多い黒島では、妻が夫と、夫のいない家を支えてきた。K氏は夫の戦死の知らせを受けた後、ヤミ米を運び、土方の仕事までして家計を支えた。黒島を囲む海を見ては夫を思い出していたという。戦争という航海で、夫が本当に「不在」になってしまったのである。また、同じく昭和19(1944)年1月にボルネオ沖を航海中の夫を亡くしたK氏(昭和47[1972]年当時67歳、女性)は、14歳と12歳の子供を抱えながら夫を失い、ショックのあまり10日間床の中から出られなかったと言う。夫は、自分の子供は船員にはしない、学校へ行かせて技術者にするのだと言っていたそうであるが、結局K氏2人とも息子が船員に、娘は船員の妻になったという。海員業が主産業であった黒島で、他の職業に就くことの難しさがうかがえる。

黒島が船員のまちであったということは、それと同時に、船員たちが航海に出ている間の黒島が、船員の妻たちのまちであったのだとも言える。背景が違って、夫が普段から命と隣り合わせの航海に出ている黒島の妻たちにとって、戦時中の夫の不在や、さらに言うならば夫が戦死してしまった不在は、他の地域の、他の職業の夫を持つ妻たちとは違った意味を持つのではないだろうか。そしてそれは、船員の妻だけに限られたことではない。地域組織については次の節で詳しく述べるが、海員業に村全体に関わってきた連帯感によって、夫や父親、男性の不在への対応は妻や家族だけのものではなく、黒島全体の問題となっていたと考えられる。

4. 船員に関わる住民組織

4.1 黒島海員団について

調査初日、はじめてうかがうお話の中で「カイインダン」という言葉を耳にしても、すぐにはどの漢字が正しいのか半断できず、あわてて片仮名で書きなぐったのを覚えている。「海員団」は黒島地区特有の、独立した組織なのである。

黒島海員団の発足は太平洋戦争終戦の翌年、昭和21(1946)年1月のことである。綱領と規則11条からなる団則³⁾を持ち、団長、副団長、顧問、監事、相談役の5役職がある。発足当時は女性も所属していたそうである。黒島では江戸時代から船方祭りが行われており、当時から海員同士の集まり自体は存在していた。その集団に、昭和21(1946)年になって「海員団」という名称が付けられたのに

は、太平洋戦争で黒島の船員が多く戦死されたことと関係があると考えられる。黒島海員団は地区のイベントや、ボランティアへの参加などを行っている他、海の日には海友婦人会と合同で海員団主催の親睦旅行も行うが、主な活動としてあげられるのは殉職船員追悼法要と、後述する「船方祭り⁴⁾」なのである。殉職船員追悼法要は、毎年7月に黒島の若宮八幡宮神社で開催される。殉職された97名の船員の法要を、午前8時半から1時間ほど行う。例年船員75名程度が集まっていたが、船員の高齢化に加え、平成19(2007)年の能登半島地震で被害を受けた神社の階段が今だ修復されていないこともあいまって、参加者は年々減少傾向にあるという。また、船方祭りでは準備から運営まで、海員団が一切を取り仕切る。この船方祭りの際にも、まずは慰霊碑の前で黒島に伝わる天領太鼓が打ち鳴らされ、祭事が始まる。黒島に海員団という独自の組織があり、現役船員数の減少した現在でもその存在が維持されていることについて、お話を伺った団員やOBの方は全員、黒島の北前船からの船員業の長い歴史によるところが大きいという見方をされていた。北前船の存在は歴史や産業だけでなく、今日の住民の意識にもしっかりと根付いたものようである。



写真1：若宮八幡宮神社に建てられた忠魂碑

4.2 黒島海友婦人会について

黒島の女性たち、とりわけ妻となった人々は、多くの場合に船員の夫を持っていた。北前船の栄えていた時代はもちろん、その後の大正から昭和初期にかけては、常時 200 人前後の船員を送り出していたのである。船員である夫の留守中、妻たちは薪集めやわかめ取りに精を出し、夫がいないからといって怠けている者はいなかったと言う。黒島の女性たちの間には、「留守を堅固に守らねばならない」という怠惰を忌むしきたりがあった。嫁も姑も親も船員の妻であるという環境が作り上げたもので、お互いの生活を監視し合い、助け合う精神が自然と生み出したものである。黒島海友婦人会の H 氏（昭和 47 年当時 42 歳、女性）もこの暗黙のしきたりを認識しており、「主人がいないのだから遊んでいても良いという態度を許さない親や姉妹、周囲の雰囲気」があったと言う。夫の不在を同じように支えている妻たちの中には「運命共同体」のような意識があり、困ったことがあれば近所の人や親戚が皆集まってくる、といった連帯感を生み出しているのである。黒島海友婦人会は、船員の妻による組織である。黒島海員団とは異なり、「全国海友婦人会」に属する組織である。全国に 10 ブロックあり、年 1 回ブロック大会が行われる。黒島海友婦人会では、会長、副会長（2 名）、書記、会計、監査の役職をもうけ、それぞれ任期 2 年としている。会費は年 1200 円で、黒島海員団と同額である。活動としてはブロック大会への参加や、毎年 8 月に行われる天領祭、船方祭りの運営、海の日に行われる追悼式への参加などがあげられる。各種行事や能登半島地震の際には、海員団のメンバーによる炊き出しが行われるのが通例である。こうした船員の妻たちの団結力は、黒島全体の一体感を生み出す原動力の一つとなっていると言える。

4.3 近年の組織

近年になると、黒島から船員になる人は減り、多くの人が市街地へ出るようになった。一度黒島を出ると戻ってくることも少なく、他の地域と同じように黒島でも過疎化が進んでいる。それに伴って現役の船員数は激減し、平成 21（2009）年現在 5 名となっている。

この原因について住民の方から多く聞かれたのが、船員として働いてきた自分たちが出来なかった分、子供にはしっかりと教育を受けさせたいと思う親が多いこと、黒島では農業で生計を立てることは難しく、近くに働く場所も少ないということである。そのため若い人は学校や職を求めて金沢や県外に出て行ってしまうのである。また、船員は常に危険を伴う過酷な労働ゆえ、高給な仕事のひとつでもあった。船員たちは家を留守にすることが多い代わりに、その高給を子供の教育に回すことが出来たのである。皮肉にも、その点が他の地区と比べて若者の少ない現状を生み出す直接的な要因となっているとも言える。

船員数の減少に伴って、黒島の組織にも大きな変化が起こっている。海員団の団員はほとんど

が OB 船員となり、総会に参加するのもそのうちの半分ほどが常である。黒島海友婦人会では、昭和 38 (1963) 年頃には 100 名近く在籍していたが、平成 21 (2009) 年現在では現役船員の夫を持つ人が 3 名、会費の徴収のみ行う OB 会員が 61 名となっている。5 年前からは役員会も取りやめている。また、ブロック大会への参加などによる負担や、船方祭りや地区のイベント、ボランティアへの参加が婦人会と重なっていることから、活動自体にも問題が浮かぶようになっているのである。

5. 船方祭り

北前船業の栄えた藩政時代から続く「船方祭り」は、平成 21 (2009) 年で 189 回目をむかえる。この祭りはその名の通り船員たちの祭りで、別名金比羅大祭とも呼ばれ、黒島の船主と乗組員が一体となって海運繁栄と海上安全を祈願するものである。

戦時中は途切れたものの、400 年以上にわたり受け継がれてきた船方祭りは、元旦に行われる「元旦祭」⁵⁾、6 日の「鎮火祭 (焼け祭り)」に続いて行われる。毎年 1 月 9 日から 11 日の 3 日間に開催され、9 日を宵祭り、10 日を本祭りとし、11 日には物故者の法要が行われる。

目玉となるのは、9 日の宵祭りである。午後 5 時頃には海員団員が若宮八幡神社に集合し、海上安全の祈願と慰霊碑への一分間の黙祷、太鼓の奉納を行ったのち、提灯を連ねて太鼓を打ち鳴らしながら黒島全域をねりまわる。まず北前船船主の末裔である角海家、その後北町、南町⁶⁾と巡回する。船員、特に船主 (親方連) などの家には毎年 40 軒ほどに土間まで入り込み、海運繁栄の祝い太鼓を一打ちする。待ち受ける家の側でも太鼓の下にしくむしるや礼酒を用意する。行列の後には黒島の子供たちがつき、「伊勢の太夫様春出てござる」とはやしたてる。黒島の住民にとって船方祭りは、船員たちが再び航海に出る春の訪れを意識させる行事でもあった。

10 日の本祭りでは、午前 10 時から神社で祈願祭が行われ、船主が乗組員やその家族を招待して直会 (なおらえ) を開く。直会では祝宴が行われる他、船員が寄港地で覚えてきた民謡などを披露していた。このため、黒島では民謡が盛んだったという。

続く 11 日には黒島にある永法寺、名願時、福善寺の三ヶ寺の僧侶が毎年交代で法話や御文様拝読を行う。3 日にわたって開催される船方祭りは、住民が参加するだけでなく、新聞にもその開催が度々取り上げられ、黒島の財産となっていると言える。

しかし、このように平成初期頃まで変わらぬ姿で受け継がれてきた船方祭りも、近年になっては先にあげたような現役船員数の減少や過疎化などによって、年々変化を余儀なくされている。宵祭りで中に入って太鼓を打つ家も、廻船業全盛期には 2、3 年に一度しか順番が回ってこないことが常であったが、平成 19 (2007) 年には北町 11 軒、南町 21 軒と、角海家以外にも毎年のよう

に順番が回ってくる家も多い。以前は行列に子供たちがついて回っていたが、夏の天領祭同様、子供がほとんどいなくなってしまったために近年ではその姿はない。黒島海員団の団長を勤められている S 氏や、例年船方祭りの運営に関わってきた方は、思わず「続けていくことが難しい」「なくなってしまうのではないか」という声を漏らされていた。続けたい、守りたいという住民の方々の意思とは裏腹に、人手や財政という問題は今いる住民だけで容易に解決できるものでもない。住民の意識と実行の間を取り持つ存在の探求こそ、今後の黒島の課題であるとも言える。

6. 黒島の絆と将来 —考察にかえて

黒島は昭和 29 (1954) 年、門前町、諸岡村などとの合併を経験している。合併した地区の名称を見てみると、他の地区が「門前町道下」「門前町鹿磯」となっているのに対し、黒島は「門前町黒島町(まち)」と、住所に「町」を残した形で合併している。黒島の方々にお話を伺う中で、黒島は「一字一村」のまちであるという言葉を度々耳にした。その考えがあったからこそ住民同士の繋がりも濃く、黒島で 1 つの地区であるという意識が強いため、合併に際しても「町」を残すという結果に至ったのであろう。『黒島村小史』の編集や祭事のパンフレット作成、北前船資料館の建設、まちなみ保存事業などに見て取れるように、黒島は住民同士の繋がりが強いだけでなく、1 つの集団として自主的に行動を起こしていく傾向がある。その絆と一体感が、平成 19 (2007) 年に最大震度 6 強を記録した能登半島地震でのいち早い対応と住民同士の助け合いをもたらし、被災後の不安を和らげ合い、現在の復興をもたらすに繋がったのであろう。

前節まで見てきたように、黒島の船員や住民をめぐる状況は、近年の社会環境によって大きな影響を受けている。過疎化や高齢化は、現役船員数だけではなく、長い歴史を誇る「天領祭」(写真 2) や「船方祭り」にも影を落としているようにも見える。必然的に参加者は減り、黒島の子供たちは姿を消しかけている。「昔のような活気がなくなってしまった」という声を、住民の方に話を伺う度に耳にした。確かに、祭礼や地区行事を文化としてとらえようとする、長い昔から幾分も変化せず、守り続けられているものが最も重要であるよ

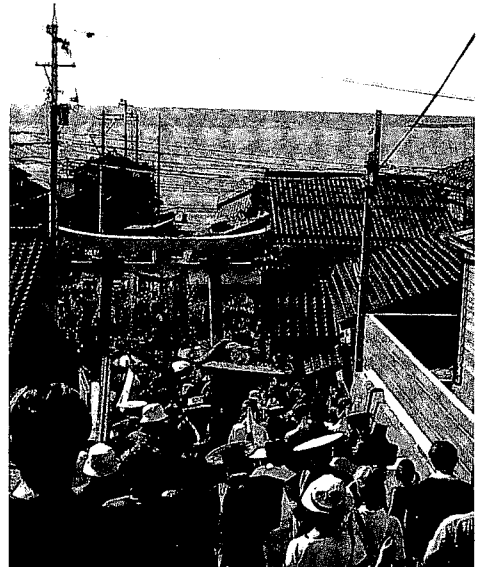


写真 2 : 天領祭 海を臨む若宮八幡宮神社

うに感じがちである。特別な祭事や習慣を残していくことは重要なことではあるが、しかしながら、大切なのは、その文化が住民の中で果たす役割や位置を失わせないことではないだろうか。天領や海員団、「船員」の存在は、黒島の住民にとって、他の地区と自分たちを区別するアイデンティティーとなっていると言える。どのように状況が変化しようとも、天領の面影や「船員」の存在は、組織や祭事によって保たれ、守ろうと努力され続けている。その点にこそ、今後の黒島を形作る力と希望があると思う。

7. おわりに

調査に伺った初日、黒島を歩いていて驚いたことがある。ふと目をやった民家の外壁に、2年半前の地震時に張られた「応急危険度判定結果」の紙がそのまま残っていたのである。(写真2)「危険」、「要注意」といったものが見受けられ、専門家に相談し、応急措置をしてから建物に入るように指示されている。一見するとなんの変哲もない穏やかな海辺のまち。しかし、立ち並ぶ新しい家や草の生い茂る空き地、かすかな違和感は、確かに地震の爪あとを物語っている。実際に現地にも足を運び、住民の方からお話を伺うことで、改めて地震の恐さとその影響を実感した。

また、今回黒島で戦争についてお話を伺おうと思っただききっかけには、以前からの個人的な興味がある。実際の戦争での体験を直に聞かせて頂くのは、私にとって初めてのことであったため、知識不足や話の進め方に戸惑い、お話をさせていただいたM氏にもご迷惑をか

けたことがあったかと思う。この場をかりてお詫びさせていただくとともに、戦争という、決して良い思い

出とは言えない体験について、何度も丁寧にお話しいただいたことに、熱く御礼を申し上げたい。黒島の中でも、戦争での体験を持っておられる方は現在非常に少なく、改めて自分の経験の貴重さを実感した。戦争は住民やまちそのものに大きな影響を与え、変化と痛みを強いるものである。実際に戦争に関するお話を伺い、文献を調べる中で感じたのは、こうした「過去」の出来事はその時々で完結するものではなく、現在ある全てのものの根底となり、現在も生き続けているということである。今後この経験が無駄にせぬよう、戦争について関心を持ち続けていきたい。

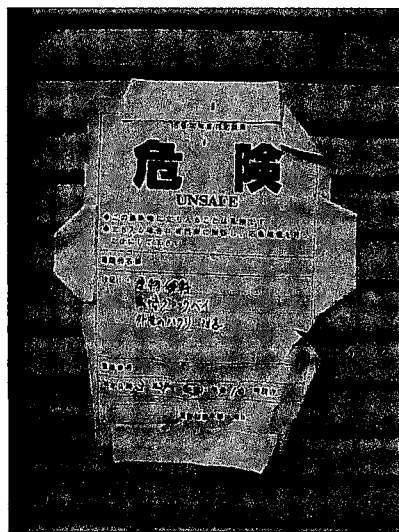


写真3：黒島の住宅に張られた紙

追加調査や天領祭も含め、幾度となく黒島にお邪魔させていただくごとに、黒島の風土と住民の方々のあたたかさにふれ、黒島をふるさとのように感じるようになった。突然の訪問、初対面の私にも優しいもてなしをしていただき、快くお話を頂いた。黒島の方々あってこそ、つたない文章ながら報告書を執筆することができ、また、学問以外でもとても心に残る経験をすることができた。今後も黒島と、出会えた方々との関係を保っていかれたらと思う。黒島のみなさま、本当にありがとうございました。

注

- ¹⁾ 御用船軍属とは、戦時中、日本軍の武器や兵士を戦地などへ輸送する船である。
- ²⁾ 太平洋戦争において日本と同じ戦闘国であった。イギリスの最新鋭の戦艦を日本軍が沈没させるなど、日本の行動は同じアジアの国々にある種の希望をもたらしたと見る人も多い。同盟国であったタイのククリット元首相は「日本のおかげでアジア諸国はすべて独立した」とも発言している。
- ³⁾ 海員团团則は平成2（1990）年に改定され、「団員の親睦と福利の増進を図り、郷土発展に協力」することを目的としている。
- ⁴⁾ 船方祭りについては第5章も参照のこと。
- ⁵⁾ 元旦祭は若宮八幡宮神社での神事と、参加者の親睦を行い、例年40人程度が参加している。
- ⁶⁾ 黒島には、まちの中ほどから南を「なんで」、北を「きたで」とする区域がある。