

### 日本人炭鉱労働者を訪ねて：経済学部同窓会・森嘉兵衛賞(B賞)を受賞して

MORI, Hiromasa / 森, 廣正

---

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

74

(号 / Number)

3

(開始ページ / Start Page)

27

(終了ページ / End Page)

40

(発行年 / Year)

2006-12-25

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00002647>

# 日本人炭鉱労働者を訪ねて

— 経済学部同窓会・森嘉兵衛賞（B賞）を受賞して —

森 廣 正

## はじめに

経済学部同窓会は、2006年6月11日（日）、四谷の主婦会館・プラザエフで開催された定期総会の折に、拙著『ドイツで働いた日本人炭鉱労働者—歴史と現実—』（*Japanische Bergarbeiter in Deutschland : Geschichte und Gegenwart*）（法律文化社、2005年5月刊）に森嘉兵衛賞を授与された。はじめに、14年の歴史ある同賞を授与してくれた経済学部同窓会ならびに審査委員会に携わってくれた先生方に、心からのお礼を申し上げたい。

本稿は、同賞授与に対するお礼の気持ちを込めて、筆者がこのテーマに取り組むことになった理由（動機）とドイツの地で全くの「白紙状態」から始まった調査研究の一端を紹介することによって、読者の皆さんに何らかの参考になればと思い執筆するものである。



## ニュルンベルクとドイツ連邦労働庁

この研究に取り組むことになった契機から、はじめることにしたい。

1990年4月～1992年3月までの2年間、在外研究員としてドイツ連邦共和国（当時の西ドイツ）のフリードリッヒ・アレクサンダー大学（エアランゲン/ニュルンベルク大学）の社会学研究所に客員教授として研究滞在する機会を与えられた。筆者の専門領域は、研究対象が極めて幅の広い社会政策であるが、当時の問題意識は、イタリア、スペイン、ポルトガル、ギリシアなどの南欧諸国、ユーゴスラビア（旧）やトルコなどからドイツに出稼ぎにきている外国人労働者（ガストアルバイター）の歴史と現状を明らかにすることであった。

ドイツの労働関係の統計や資料を豊富に所蔵している連邦労働庁（以下、労働庁と略称）本部があるニュルンベルクに住むことにした。

ニュルンベルクは、ドイツ南部のバイエルン州（州都はミュンヘン）に位置する人口約50万人の大都市であり、古くからフランケン地方の中心都市として繁栄してきた。市内（Innennstadt）にはペグニッツ川（Pegnitz）が流れ、高台には古城がそびえる中世都市の名残を残す美しい街である。レストランで食べる小ぶりのニュルンベルク・ソーセージはおいしく、冬のクリスマスの時期に開かれるクリスト・キントレス・マルクト（Christkindles-Markt）と呼ばれる独特のクリスマス市は、日本でも有名で、多くの人が訪れている。

他方、ニュルンベルクは、1933年来のナチス・ドイツの暗い歴史を物語る街でもある。郊外のドゥツェント・タイヒ駅近くには、ヒトラーがナチス党大会を開催したツェッペリン広場（Zeppelin-Wiese）という広大なゲレンデが残されている。1961年にオーストリアの俳優マキシミアン・シエルが主演した映画にもなったが、市内には、ナチの戦争犯罪を裁いたニュルンベルク裁判の法廷も残されている。

さて、労働庁に近いニュルンベルク郊外のラングバッサー北駅（Langwasser-Nord）から歩いて10分程の新しい住宅街に居住して、労働庁付属図書室とニュルンベルクから列車で20分程の都市エアランゲンにある社会学研究所に通う日々が始まった。1970代ははじめから取り組んでいる研究課題「西ドイツの外国人労働者問題」に携わってきた筆者の脳裏をしばしばかすめていたのが、「昔、日本の炭鉱からドイツの炭鉱に働きにでかけた日本人炭鉱労働者の存在」であった。「外国人労働者問題を研究課題にしている以上、いつかこの問題を調べなければならない」という問題意識があっても、取り組むことができないままに時間は過ぎていった。さらに、「昔」とは、自分が中学生の頃、新聞で接したはずだから、「多分1950年代の出来事」という少年時代のかすかな記憶に頼るしかなかった。留学前の日本では、日々の生活に追われて、この研究課題は全く手付かずの状態であり、「白紙状態」からの研究の開始であった。

昔の記憶を頼りに、労働庁図書室で厚く綴じられた1950年代のドイツ労働省の官報を調べると、日本人炭鉱労働者のドイツ派遣に関して、1956年11月2日に両国政府が交換した「口上書」と「ルール石炭鉱業における日本人労働者の期限付き就労に関する計画」、さらに1957年2月10日付けの両国政府間協定「職業技術の完成と知識をひろめるためのルール石炭鉱業における日本人炭鉱労働者の期限付き就労に関する日本政府とドイツ連邦共和国政府との間の協定」を見つけることができた。それは、ドイツへ渡航して、すでに半年以上が過ぎた1990年12月3日（月）のことであった。公的な文書を一読して、調査・研究への思いが強まった。

さて、「どうしたら事実接近できるのか」、苦慮したあげく思い出したのが、1983年夏以来、ドイツの外国人労働者問題の調査・研究を支えてくれていたドイツ金属産業労働組合（IG—Metall）のジークフリート・ミュラー（Siegfried Müller）氏であった。彼宛に、「協定文」のコピーとドイツ・エネルギー鉱山労働組合（IG—Energie und Bergbau）への橋渡しを依頼

する手紙を送付することにした。1990年12月13日（木）のことである。

ミュラー氏から、IG—Energie und Bergbau が調査・研究に協力してくれる旨の連絡が届いたのは、翌1991年2月4日（月）であった。この連絡で元気がでた筆者は、ルール石炭株式会社（Ruhrkohle AG）、業界団体であるドイツ石炭鉱業会、エネルギー経済研究所などの関連する機関に調査・研究への協力を要請する文書を送付した。同年2月11日（月）のことである。それから一週間後には、電話や文書での連絡が届きはじめ、3月10日（日）～16日（土）の第1回ルール調査を実現することができた。

## ルール工業地域

1957年から65年までの8年間に、日本各地の炭鉱から選出された総数436人の炭鉱労働者がドイツの炭鉱に派遣された。日本人炭鉱労働者は、ドイツ経済の心臓部であるルール工業地域のドゥイスブルク、ゲルゼンキルヒェン、カストロップ・ラウセルの3つの都市にあったハンボルナー、エッセナー、クレックナーの3つの鉱山会社の炭鉱に分散して就労した。古くから石炭と鉄鋼を中心に栄えたルール工業地域は、図-1「ドイツ全土」から明らかなように、約1,800万人の人口を抱え、ドイツで最も人口が多いノルトライン・ウェストファーレン州に位置し、ライン、リッペ、ルールの3つの河川流域の総面積約3,900平方キロメートルの広大な地域であり、ライン川沿いの地域はオランダとの国境に隣接している。また図-2「ルール工業地域」から、日本人炭鉱労働者が居住し、就労した3つの都市の位置を知ることができる。

ニュルンベルクからルール工業地域までの所要時間は、1991年3月の第1回ルール地域調査の記録によれば、3月10日（日）9時19分ニュルンベルク発の特急列車で14時56分エッセン着だから、約5時間半であった。7月の第2回調査では、ニュルンベルク発10時11分の特急列車でポッフム着が16時10分だから、所要時間は6時間であった。利用した特急列車は、いずれもニ

図一 ドイツ全土



注：ノルトライン＝ヴェストファーレン州内の色の濃い部分が、ルール工業地域である。  
出所：ドイツ連邦共和国外務省『ドイツの実情』2003年、22頁より作成。

図一2 ルール工業地域



出所：MERIAN, Ruhrgebiet, Hoffmann und Campe Verlag, Nr. 10/Jg. 46, S. 3より作成。

ュルンベルクからフランクフルトを經由し、ライン川沿いに下ってボン、ケルン、デュッセルドルフを経てルール地域の各都市中央駅への直行便である。移動に約6時間は長い、乗換なしの直行便であること、ライン川沿いを通ることに意味を見出して、川沿いに点在するブドウ畑や数々の古城やローレライの岩壁などのドイツの風景をのんびりと満喫することにした。

それでも10月の第3回調査では、ニュルンベルクからビュルツブルクとカッセルを經由してポッフムまでのルートを利用した。この場合、途中のビュルツブルク駅とカッセル駅で別の列車に乗り換え（2度）しなければならなかったが、8時11分にニュルンベルクを出発して、ポッフムに到着し

たのは13時16分だから、所要時間は約5時間であり、1時間短縮することができた。ちなみに1992年1月～2月の第5回・最終調査の時も、第3回と同じルートの時間帯を利用することによって、午後1時過ぎにはボッフムに着くことができ、その日のうちに現地調査訪問を行うことが可能になった。

### ヘルマン・マール氏と「坑内見学」(Grubenfahrt)

1957年1月21日に合計59人からなる第1陣が到着したのが、ドゥイスブルクのハンボルンにあったハンボルナー鉱山会社である。彼らが実際に働いたのは、同社が操業していたフリードリッヒ・ティッセン2/5 鉱であった。当時、この炭鉱で働き、この会社のエネルギー・鉱山労働組合委員長をしていたのが、ヘルマン・マール (Hermann Mahr) さんであった。彼は、1928年7月生まれで、24歳の時に熟練鉱夫 (Hauer) の資格試験 (Hauerprüfung) に合格している。1952年6月のことである。したがって、1957年に日本人炭鉱労働者が到着した時のマールさんは、日本人と同じ世代の29歳であった。その後、経営協議会の役員などを歴任し、定年間際にはゲルゼンキルヒェンのフーゴー鉱業所 (Hugo-Bergwerk) の労働部長 (Arbeitsdirektor) を務めた人である。

1991年2月、すでに年金生活に入っていたマールさんに電話すると、3年の派遣期間が過ぎた後もドイツ女性と結婚したりしてハンボルンやゲルゼンキルヒェンに在留している、元日本人炭鉱労働者の消息を教えてくれた。「ドイツに残っているゴロウ、イク、トシ」という説明を受けた時、それが日本でも使われる愛称 (呼称) であることが理解できた。たとえば、今日のドイツでも、ヴォルフガングは「ヴォリー」、フランシスカは「フランツィ」、アントンは「トニー」などの略称で呼ぶことが多く、それは響きのよい「愛称」となっている。ゴロウは「五郎」、イクは「郁之助」、トシは「武利」で、いずれも第1陣で渡航した59人のうちの3人のことであっ

た。

筆者がドゥイスブルクのハンボルンにあるマールさん宅をはじめて訪問したのは、1991年3月12日（火）の午後で、3月10日（日）～16日（土）までの第1回ルール調査に出かけた時のことであった。そこには、派遣後もドイツに在留した30数名の日本人のうちの4人の元日本人炭鉱労働者の方々が集まってくれた。こうして、ドイツで「全く白紙の状態」から出発した日本人炭鉱労働者に関する調査研究は、関連する機関や個人の人々を通じて拡大し、ドイツに派遣された後、日本に帰国した多くの元日本人炭鉱労働者の方々への訪問調査も可能となった。

「坑内見学をするのであれば、マールさんに頼めばできますよ」と助言してくれたのが、沼田郁之助さん（第1陣）である。その結果、同年夏の第2回ルール調査〔7月7日（日）～17日（水）〕の過程で、はじめての「坑内見学」を経験することができた。日本語では「坑内見学」と訳すが、ドイツ語の「グルーベン・ファールト」（Grubenfahrt）の実態を必ずしも正確に表現する言葉とは思えない。むしろ直訳した日本語の「地底（ジゾコ）行き」の方が、適訳なのかも知れない。だが、以下では一般的な用語の「坑内見学」を使用する。

筆者が「坑内見学」を希望したのは、日本人炭鉱労働者が坑内労働に携わってからすでに30年以上が経過していたとはいえ、したがってその後の採炭機械の開発や坑内技術の発展によって坑内労働現場の状況が大きく転換していたとしても、地下千メートルを超える地底に入って炭鉱坑内の状況や採炭現場を見学することで、少しでも日本人炭鉱労働者の方々の坑内労働の経験に接近できるのではないかと考えたからである。

マールさんの計らいで、ドイツ滞在中に2回（1991年の夏と1992年の冬）の「坑内見学」を実現することができた。ここでは、1992年1月31日（金）の2度目の「坑内見学」の経験を紹介することにしたい。「坑内見学」を実現できたのは、ゲルゼンキルヒェン/ビューールのフーゴー鉱業所

(Bergwerk Hugo) である。当日の朝 8 時半に、ゲルゼンキルヒェン駅に会社の人が迎えに来てくれることになっていた。宿泊していたホテルがあるポッフムからゲルゼンキルヒェンまでは、市電で約30分かかる。逆算して、この日は6時起床、約束の時間の15分前には、ゲルゼンキルヒェン駅に到着した。迎えにきてくれた鉱山保安係員ミヒャッツ (Michatz) さんの車で、9時前には鉱業所に到着した。

1階の応接室には、鉱業所のパンフレットや資料があらかじめ準備されていて、見学に先立ち、鉱業所長のポスピヒ (Pospich) 氏からフーゴー鉱業所の歴史や現在の状況、これから実施される坑内見学の行程などの説明を受けた。たとえば、フーゴー鉱業所が設立されたのは、1873年3月24日であり、鉱業所の名前は、設立者である商人フーゴー・ホーニヒマン (Kaufmann Hugo Honigmann) に由来していることやその後の鉱業所の歴史と現状などの説明である。見学当時(1989年)の鉱業所の石炭産出高は、年間で3,032,957トン、1日平均12,690トンである。鉱業所の従業員総数は4,784人、うち坑内労働者は3,378人、ちなみに外国人労働者数は1,431人であった。したがって、フーゴー鉱業所は、ルール工業地域にある炭鉱の中でも歴史のある有力な炭鉱のひとつであることが解る。

「坑内見学」の行程は、第5立坑のエレベーターで地下944メートルの深さにある第7坑道に降り、そこから坑内列車に乗って採炭現場に近い盲立坑(坑内立坑 Blindschacht)まで行き、さらに130メートル下の坑道に降りて、そこから歩いて採炭現場を見学して戻ることであった。駅まで迎えに来てくれた保安係員のミヒャッツさんが一緒に坑内に入ってくれることが解った。年齢48歳、身長170センチで体重82キロのガッシリとした体格の彼は、勤続34年のベテラン鉱員であった。14歳で見習い鉱員となり、17歳から坑内作業に従事し、働きながら学んで坑内保安係員 (Schutzsteiger) になった努力家である。

9時半すぎには、坑内見学の準備に入ることになった。

前回と同じ2階の管理職（Oberschicht）専用の更衣室に案内された。同じ管理職用の更衣室でも、係員クラスであれば、2人用の部屋でシャワーがふたつ設置されているが、この日の更衣室は完全に個室で風呂付の大きい部屋であった。一般の鉱員の更衣室は、坑口に近く、大勢が一同に着替えられるホールのような部屋である。すぐに担当の職員が坑内見学に必要な着替え一式、すなわち下着の丸首半袖シャツ、パンツ、靴下、紺色で縦縞模様の入った長袖シャツ、作業用の上着とズボン、首に巻く白布、ベルトをすべて持ってきてくれた。靴のサイズを聞かれ、39か40と答えると、それぞれ一足づつの坑内靴を持ってきてくれた。足にピッタリした頑丈な坑内靴を履き、硬いプラスチック製のスネあてを付け、白いヘルメット（係員以上の管理職用）を被り、バッテリーと繋がったキャップランプを付け、白い革手袋を持てば、一人前の坑夫（クンペル、Kumpel）姿に早替わりする。

#### 写真一 「坑内見学」にて



1992年1月31日、フーゴー鉱業所／ゲルゼンキルヒェン

写真一1の右側がこの時の筆者であり、左に立っているのが保安係員で同行してくれたミハッツ氏である。

ここで、もうひとりの同行者の係長（Fahrsteiger）さんが合流してくれた。後で解ったことだが、見学者がたったひとりであっても、何が起こるかわからない坑内見学では、必ず複数のベテラン鉱員を同行者として配置するのが鉄則であった。

更衣室脇のテーブルに置いてある入坑者名簿に署名して建物を過ぎると、大きなキャップランプ置き場がある。同行者のミハッツ氏は、建物内の棚にギッシ

りと並べられたたくさんのキャップランプの中から、なんなく自分専用のランプを取り出して装着した。坑口にむかう鋼鉄製の渡り廊下を通り過ぎて、階段を下ると坑内入り口の受付カウンターがある。一般の鉱員は、ここで入坑署名をすると同時に、坑内作業で使う救命具（緊急酸素吸入器）、防塵マスクなどの用具を受け取ることができる。

第5立坑の大型エレベーターに乗り込む。エレベーターは、都会のオフィスビルやデパートにあるような綺麗で明るいエレベーターを想像してはいけない。ドイツ鉱山博物館や日本の夕張石炭博物館にあるエレベーターとも違う。真っ暗な立坑を下るエレベーターには、明るい電気はなく、風や粉塵が舞い込んでくる。約2分もすれば、地下944メートルにある第7坑道に到着する。エレベーターを降りた坑道の壁面には、「第7坑道、944m」（7 Sohle 944m）の標識がある。

第7坑道は、いわゆる本坑道で、天井は高く大きなトンネル内に降り立った感じである。坑道をしばらく歩くと、坑内列車の乗り場に着く。鉱山博物館に展示されているような、鋼鉄製の列車は1両が12人乗りと小さい。行きの列車は、したがって2両編成であった。もちろん車内は、真っ暗であり、小さな座席に座り、膝を突き合わせるようにして乗車する。壁面は、すべて鉄板だから絶対にヘルメットを脱いではいけない。列車のドアは、指を挟む危険をさけるために、2センチほどの隙間ができるように設計されている。

真っ暗な坑内を真っ暗な坑内列車は、途中で右にカーヴし、左にカーヴし、時には坑道を曲がったりして15分後には、2.5キロメートル先の降車場に着く。坑内列車を下りてから、さらに下にある坑道に降りるための盲立坑まで歩くことになる。坑道は、普通に立って歩けるほどの高さであったが、それでもところどころでは、地圧で地面が盛り上がり、腰をかがめて歩かなければ通れないことがしばしばであった。

盲立坑のエレベーターは小さく、数人が乗車すると一杯である。このエレベーターで、さらに130メートル下の坑道に行き、坑内を数分歩いてやっ

と目的地の採炭現場に到着する。現場は、採炭幅が250メートルもある平坑（ヒラコウ）であった。幅250メートルの石炭壁の奥行きは、2,200メートルもある。まさに、巨大な石炭層の採炭である。それを1日5メートル掘進するのだから、この部分の石炭をすべて採炭するには、少なくとも1年の歳月が必要である。250メートルの石炭の壁をふたつの大きな歯車が回転しながら、壁面に沿って移動して削炭するドラムカッターでの採炭現場であった。カッターが崩した石炭の塊は、下部の連結したパンツァー（コンベヤー）の上に落ち、自動的に左方向に運ばれてゆく。岩石状の石炭は、パンツァーの途中に設置されたブレッチャー（Brecher）と呼ばれるクラッシュ（破碎機）を通過すると砂状の石炭となってゴム製のコンベヤーで移動先の炭車に積み込まれて地上へと運ばれる。

日本人炭鉱労働者が就労した当時とは比較にならないほど近代化・機械化された採炭現場であったが、大きな騒音、炭塵が舞う現場、いつでも起こるかわからない落盤などの事故の可能性のある職場であることには変わりはない。採炭現場を見学した後、同じ行程を辿って戻ることになる。盲立坑のエレベーターで坑道をあがり、坑内列車の乗り場まで歩くと、一番方（朝6時に入坑して、午後1時まで勤務）を終えた鉱員さんがあちらこちらの坑道から乗り場に集結してきた。黄色のヘルメットの鉱員と赤色のヘルメットの鉱員のいることに気づいた。筆者が借用した白いヘルメットは、係員（Steiger）以上の管理職用であった。黄色のヘルメットは一般の鉱員、赤は保安関係の鉱員、そして青は機械関係の鉱員が着用するヘルメットと、ヘルメットの色でその人の職種がわかるように区別されていた。第7坑道の大きなエレベーターまでの帰りの坑内列車の車両は、全部で13両連結されていた。1両が12人乗りだから、満席で乗車すれば、帰りの坑内列車には合計156人の鉱員が乗車していたことになる。

地下944メートルの本坑道から、第5立坑の大型エレベーターで仕事を終えた大勢の鉱員と一緒に上昇して無事に地上へ生還することができた。坑内見学の後は、シュナップス（Schnaps）というウィスキーなどの強い

お酒で乾杯するのが常である。事故もなく、無事に坑内から戻ったことを祝い、それからシャワーを浴びて着替えた後、再びミハッツさんが車でゲルゼンキルヒェン駅まで送ってくれることになった。駅に着いたのは、午後3時を過ぎていた。

## ドイツ鉱山博物館 (Deutsches Bergbau-Museum)

「ドイツ鉱山博物館に行けば、昔の資料があるかも知れない」と助言してくれたのが、当時ポッフムに本部があったエネルギー鉱山労働組合のファベック (Fabek) 氏であった。以降、1991/92年にかけて5回実施したルール調査の折にも、またそれ以降の文献研究の拠点となったのが、ポッフムにあるドイツ鉱山博物館の資料室 (Archiv) である。

筆者は、2003年4月から2004年3月ま 2004年3月13日、ポッフムでの1年間、再度、在外研究の機会を与えられた。この研究をまとめることを第1の目的としたために、滞在先をルール工業地域に設定した。さいわい、ポッフムにあるルール大学社会学部で客員教授として受け入れてもらうことができた。ルール大学の宿舎から鉱山博物館へは、約30分で通うことができる。こうして、毎日のように博物館に通い、以前のクレックナー鉱山会社関係の資料と同時に、その後所蔵されていたハンボルナー鉱山会社関係の資料にも接することができた。また、1998年にポッフムに開設されたルール地域図書館 (Bibliothek des Ruhrgebiets) では、日本人炭鉱労働者の状況を報道した1950～60年代当時の新聞記事を読むことが出来た。

写真一 2 ドイツ鉱山博物館



## おわりに

「ドイツで働いた日本人炭鉱労働者」の全体像をできるだけ客観的に記録するためには、多くの時間が必要であった。そのためには、ここに紹介したようなドイツの関連機関での調査研究だけでなく、実際にドイツへ渡航して働いた多くの人々の研究への援助と協力が不可欠であった。この点で大きな支えになってくれたのが、1974年に日本で結成されたグリュックアウフ (Glückauf) 会 (元西独派遣炭鉱労働者交歓会) である。ドイツに在住している人々、日本に帰国した多くの元日本人炭鉱労働者の方々からの聞き取りや多くの手持ちの資料の提供がなければ、拙著の刊行は不可能であった。2006年1月の第29回グリュックアウフ会新年会では、拙著の出版記念祝賀会を同時開催してくれた。心から感謝したい。

日本人炭鉱労働者の第1陣がドイツに到着したのは、1957年1月であった。来年1月で、それから50年になる。すでに筆者のもとにも、2007年1月に「ドイツ炭鉱派遣事業開始50周年祝賀会」をかねた第30回グリュックアウフ会新年会が東京で開催される通知が届けられている。