労務者といってもいろいろある。明治三一年に出た有名な「日本の下層社会」（横山源之助著　岩波文庫）では人夫あるいは人足と呼び、六種類ぐらいに分類しているほどである。ここでは、今まで一番知られることの少なかった「土方」に限定して書いてみる。他の部分、トビ、沖仲仕や車力は別の機会に書いてみよう。

前回（本誌創刊号）に江戸時代の簡単な歴史を書いたが、その後の調べでわかった土方の先祖「黒鍬者」のことを先にちょっと引用しておこう。

＜黒鍬者＞

「黒鍬とゆうのは旧幕の頃、公儀普請の際、黒鍬同心に所属して土工に当る土方のことである。

彼等は平素道普請、川普請を以て渡世とし、親方をマゴと称し、子分は権造と称へた。全国至る所に黒鍬散在してゐたが、尾張知多半島はマゴの本場と呼ばれ、最も優秀なるものであった。

この黒鍬にも地方的の特色あり伝統あり、関東者と関西者とは一見して識別することが出来た。一例を挙れば関東者は羽織の結び目を固くしたが、関西者は之を緩く結んだ。これは目上に対する時、関東では羽織を着することを礼儀としたが、関西では羽織を着用するを非礼とし、目上に逢へば匆々羽織を脱して礼を為す必要より結び目を緩くしたのである。

何所の黒鍬たるを問はず、黒鍬共通の慣習は如何なる遠隔地の仕事に赴く場合でも、必ず鍬や鋤簾や其他工事上必要の用具を銘々携帯して旅に出ることであった。

黒鋤も他の商工と同じく大抵父祖代々相続して、長年月の経験と訓練を集積してゐる結果、その土工上の技能に至っては真に侮るべからざるものがあった。水盛り土羽付、玉石積より、溜池、堰堤、用水路排水路等の設計施工技術に堪能なることは学校卒出しの専門技術者などの到底企て及ばざる処であった。」

（「日本鉄道請負業史＜明治篇＞」昭和一九年発行、より引用）

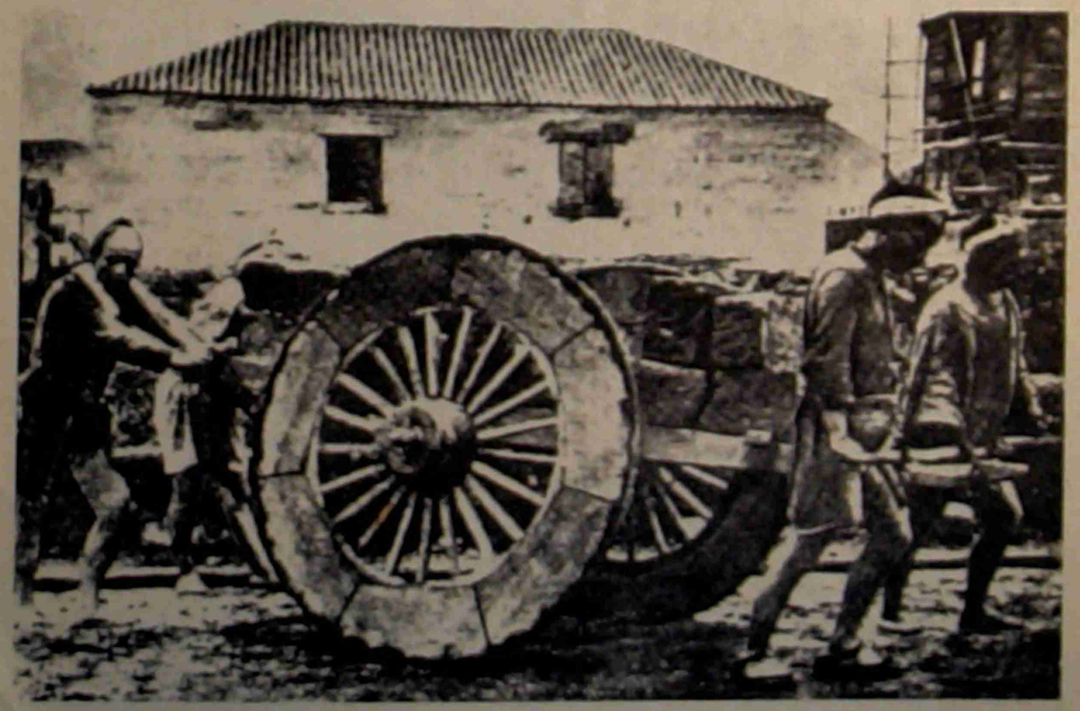
黒鍬者について他に詳しく書いた物を知らないので何ともいえないが、現在の土方とはちょっと違い、職人として全国を渡り歩いていたようだ。服装も羽織の事だけ書いてあるが、他はわからない。黒鍬者について詳しく知っている方は、お教え下さい。

一八六八年、明治維新となり、新政府は大胆に外国の殖産政策を導入し、富国強兵を行ない、到る所に新たな官庁、軍（師団）、工場を建てた。こうした中で急激に

土方が必要とされたが、専門の土方＝黒鍬者は少なく、多くは田舎から集団で農民を雇い入れて使っていたようだ。

明治三年、新橋―横浜間に初めて鉄道工事が行なわれることになり、本格的な土木工事が始まった。この当時の工事は、政府直営かあるいは請負であっても、技術者や機械は全て政府もちであり、業者は単に職人や人夫を入れる「人夫出し」にすぎなかった。しかしこの「人夫出し」が肥えふとり、現在の大建設会社となっている。この当時の工事から生まれた業者に、鹿島建設（大工）、大林組、大成建設（商人）、間組（武士）、佐藤工業、西松建設等がある。清水建設、竹中工務店はもっぱら建築畑であり、竹中は元名古屋の宮大工出身で、民間の美術建築を主としていた。

こうした「人夫出し」にさらに人夫出しをしていたのが、江戸時代からの口入り業者＝ヤクザである。特に明治新政府は、博徒取締りを厳しく行なったため、土建業の看板を掲げてカムフラージュする博打打ちが多かった。代表的な例が「清水の次郎長」である。



明治初年の築地外人居留地建設のための運搬夫

大正初期の土工　富山県常願寺川改修現場にて

〈仕事風景――継ぎ棒〉

「その頃、土砂の運搬には猫車が盛に用いられた。之は長方形の箱に二つの車輪を附した手押車である。また「バイスケ」（「バスケット」即ち籠）と称するものをかついで土砂を運んだ。これ等土砂運搬の行列長蛇の如く長きに亘り一種の壮観で行人の足を止めた。」

「土砂運びの中に継ぎ棒と称するものがある。これは畚に土砂を容れ甲乙二人にて担ぎ往けば丙丁の二人途中に待受け肩より肩へ担ぎ棒を受け渡して、リレー式にそれより先きを担ぎ往き、四人一組となり同じ事を終日繰り返えすのである。これは互に逐いつ逐はれつ自然に励み合い労働に困る疲労感を緩和忘却せしめて能率を最も良く発揮する方法である。

この継ぎ棒のコツを呑み込み調子よく行うために各飯場では夕食後その練習を熱心に行わせたものである。その頃の人夫は勤勉にして早朝より午後八時頃まで平気に働き続けた。各飯場は大概五十人位の人夫を収容し、降雨その他天気都合にて仕事に出でざる時も部屋子飼の土方には無料にて居食いさせたのである。又何時他の丁場との間に喧嘩突発するやも計り難き故、夜間又は休業時には各部屋にて撃剣の稽古などなさしめたのである。」

（以上「鉄道請負業史」より）

老人もまじる人夫達。暗い顔には圧迫された生活の苦悩が焼きついてい