

〔報告 2〕

# 帝国と植民地の労働力移動と管理

—— 関釜連絡船を中心に ——

柳 教 烈

(韓国海洋大學校 東アジア學科 副教授)

## 目 次

- I はじめに
- II 壱岐丸・対馬丸時代
- III 高麗丸・新羅丸時代
- IV 景福丸・徳壽丸・昌慶丸時代
- V 金剛丸・興安丸時代
- VI 天山丸・崑崙丸時代
- VII おわりに

## I はじめに

1905年9月11日、日本の下関を出発した1,600トン級旅客船の壱岐丸は、11時間30分の航海の末釜山港に到着した。帝国日本の最初の国際フェリーである関釜連絡船の歴史が始まったのである。敗戦後は閉鎖されるが、1970年から再び関釜フェリー航路として再開され、日本は帝国ではなく新たに隣国として近づいてきた。しかし、今もあい変わらず釜山と釜山の人々の記憶の片隅には関釜連絡船の陰が残っている。

尙岐丸とともに運航した同じ規模の対馬丸の名称は、各々大韓海峡に置かれてある島から来たものである。日本から見れば、尙岐や対馬から朝鮮半島への大陸侵略の野望を展開するとの意味をもつ、単なる釜山と下関を結ぶ旅客船ではなかった。1910年、朝鮮半島が植民地になってからは3千トン級の新鋭船が就航するが、その名称も新羅丸と高麗丸である。これも朝鮮に対する植民地支配を意識したもので、朝鮮の歴史をも帝国日本の支配の下に置きたいとの意図からであろう。そして、1922年と翌年に各々就航した3千6百トン級の景福丸、徳壽丸、昌慶丸は、朝鮮の支配権力が完全に日本に掌握されたことを意図的に表すためであったと思われる。

1932年、満州国が建設されると、閔釜連絡船を利用した人的物的移動はさらに増加する。20年間、日本人100万戸を満州に移住させるという日本政府の国策事業の結果であった。日中戦争が本格化する1937年から年間の輸送客が百万人を越えると、日本政府はまた7千トン級の大型船の金剛丸と興安丸を就航させる。これも朝鮮の名山である金剛山と中国東北地方の興安が帝国日本の支配下に置かれたことを反映したの結果である。

太平洋戦争が激化した1942年と43年には、もっと巨大化し、8千トン級の天山丸と崑崙丸が各々就航する。米軍の攻撃に備え艦砲や対潜水艦爆雷を搭載したまるで軍艦のような「旅客船」であった。一般旅客の利用は殆んど統制され、大陸に進出する日本軍の降りた閔釜連絡船には、その代りに日本への強制徴兵や慰安婦などで詰められた。中国の大山脈である天山山脈と崑崙山脈を越え膨張しようとする帝国日本の侵略の拡大を反映したこの連絡船は、一言で言えば「地獄船」であり、また「戦時奴隷船」にほかならなかった。

帝国日本の膨張過程で、閔釜連絡船には多様な人々が多様な哀歓を抱いて帝国と植民地の境界を行き来した。『萬歳前』の主人公の心境もその一つである<sup>1</sup>。

1 この他にも李東九の『도항노동자』(『카톨릭 청년』, 1933年9月)、李南元の『부산』(『조선문단』, 1935年4月)などの小説の中から渡航証明書をめぐる極めて現実的な朝鮮人労働者の民族的なコンプレックスを読み取ることが出来る(趙甲相編著『조선로 읽는 부산』慶成大學校出版部, 1998年)。

関釜連絡船は、我が民族にとってコンプレックスが形成される空間であって、明白な帝国日本の咽喉であった。本稿は、このような日本の大陸膨張政策、植民地統治と密接な関連をもつ帝国と植民地の連絡連携運輸の手段であった関釜連絡船に注目し、帝国の統合と排除の論理を海峡＝境界を行き来した人々と、それに対する政策一渡航管理システム一を通じて見てみようとする。先行研究としては、資料的な側面からは、日本国有鉄道広島鉄道管理局からの資料があり<sup>2</sup>、また朝鮮人旅客輸送の推移などを検討しながら「在日」社会の形成を明らかにしようとした金賛汀の研究がある<sup>3</sup>。そして、国内では、近年に金廣烈による、第一次世界大戦から1940年代に至るまでの朝鮮人渡航に対する日本の規制政策と治安当局の役割を比較分析した研究がある<sup>4</sup>。

本稿は、これら研究成果をもとに、分析の時期を関釜連絡船の就航時期で分けてみた。勿論、植民地時期には釜山と下関間の輸送航路以外にも全羅南道の麗水と下関間の關麗航路、釜山と博多間の釜博航路、帝国日本の敗戦間近には慶尚南道の蔚山と山口県の油谷灣間の油蔚航路が推進されるなど、いわゆる「多航路主義」<sup>5</sup>が展開されるが、これらに関する検討は省いて、専ら関釜連絡船に注目する。

---

2 日本国有鉄道広島鉄道管理局編『関釜連絡船史』1979年。

3 金賛汀『関釜連絡船』朝日新聞社、1988年。

4 金廣烈「戦間期における日本の朝鮮人渡日規制政策」(『朝鮮史研究会論文集』第35集、1997年)、「1920～30年代 朝鮮人 渡日 의 要因」(『韓日民族問題研究』創刊号、2001年)、「1940年代日本の 渡日韓人 規制政策에 관한 研究」(『韓日民族問題研究』第10号、2006年)などがある。このような研究成果は、この原稿に大いに役立った。

5 満州国建設による日本と満州国の満州への移住政策共同推進などと、日中戦争勃発以降、日本列島と大陸間の旅客往来が急増すると、関釜連絡船の輸送能力は慢性的な飽和状態に直面する。それに、大陸との連結線を関釜連絡船一本に依存するのが軍事的な面からも危険であると判断した朝鮮鉄道局は、朝鮮海峡「多航路主義」的な観点から補助航路の開設を模索するようになる(『鐵道省營釜博新聯絡航路開設』『釜山商工會議所報』第219号、1943年7月、p.1)。

## II 壱岐丸・対馬丸時代

朝鮮に対する日本の不平等条約の強要で、その特権を利用し一攫千金を狙う日本人が大挙釜山へと押し寄せる。日露戦争の勝利とともに保護条約が締結されると、日本の中央政府、地方政府、民間次元では「移民論」が盛んになる<sup>6</sup>。日本の3分の1に過ぎない韓国の安い生活費と賃金<sup>7</sup>、それに威圧的な武力を背景にした「韓国移民ブーム」<sup>8</sup>が始まった。

1905年9月11日と、同年11月1日に、下関と釜山を11時間30分で繋ぐ関釜連絡船の壱岐丸と対馬丸が最初に運航する。翌年12月に、鐵道國有法公布とともに関釜連絡航路も国有化する。当時日本には、「外國人勞働者入國制限法」（勅令第352号）が施行されていて、韓国からは官吏や留學生を除いた韓国人農民と労働者の渡航は制限された。従ってこの時期の関釜連絡船の利用客は、主に日本人であったと言える。

しかし、韓日合邦條約によって状況は変わる。1910年8月22日に、日本の韓国人に対する外国人適用法令が解除されるにつれ、大韓帝国の国籍保有者は自動的に朝鮮籍の日本国民となった。従って、朝鮮の農民、労働者の日本移入が急増するが、これは日本の多様な産業分野が低廉な賃金の朝鮮人労働者採用のための組織的な労働者募集に出たからである<sup>9</sup>。東洋拓植株式會社（1907年設立）と朝鮮總督府による土地調査事業（1910－1918年）など、日本政府の国策による朝鮮での土地収奪で没落した農民が低廉な労働力として日本に移入され

6 例えば、伊藤統監は「韓國と密接な關係を結ぶためには、何よりも内地人の多数移住が必要である」と、韓国進出を頻りに慫慂している（和田八千恵・藤原喜藏共編『朝鮮の回顧』近澤書店、1945年）。その他、日本人を朝鮮に誘導、定着させるための様々な論拠に対する実証的な研究としては、木村健二『在朝日本人の社会史』（未來社、1989年）の研究があるので参照されたい。

7 山本庫太郎『最新朝鮮移住案内』民友社、1904年、p.63。

8 高崎宗司は、当時釜山に渡ってきた日本人の高圧的な態度などに関する調査を土台に、日本の朝鮮侵略が「草の根植民地支配」によって支えられたことを明らかにしている（『植民地朝鮮の日本人』岩波新書、2002年）。

9 『大阪毎日新聞』1917年12月26日付を見ると、岸和田紡績工場など大阪府下の紡績工場などで、朝鮮の女工を組織的に募集・採用していたことが分かる。

たのである<sup>10</sup>。一方、日本政府から毎年30万円を8年間補助金として支援されるなど、莫大な国家的支援による国策会社である東洋拓殖会社が募集する日本の貧農が朝鮮へと移住してくる。所謂「満韓移民集中論」という基本構想に依るものであった。1910年、外相小村寿太郎は、衆議院で日清・日露戦争の勝利による大陸への勢力拡大とともに、移民を外国よりは日本の勢力圏に集中すべきという「満韓移民集中論」を主張した。しかし、植民地は帝国日本人の治癒や再生のための空間ではなく、彼らがもつ文化や権力が予想を越える接触空間で、現実には正反対として現れた。主なる原因は、これらの地域には日本人より生活条件が低いにも関わらず、勤勉な労働力が存在していたという事実であり、従って実現されなかった<sup>11</sup>。

しかし、東洋拓殖会社のこのような移住政策で、朝鮮では「朝鮮拓殖会社が土地を取上げた所に一戸の移民が入れば、五戸以上の朝鮮人はすぐさま衣食の道を失い南北満州、沿海州の方面へと移住せざるを得なくなる」<sup>12</sup>状況が発生した。従って日本政府は、日本へと続々引き寄せる朝鮮人に対する新たな取締りのための「管理システム」や監視体制の強化整備が必要となった。1910年9月に内務省は内務省秘第857号「要視察朝鮮人視察内規」によって、渡航朝鮮人に対する監視や取締りを日本内の各々の府県の地方長官に命じることで強化し始める。

朝鮮人による日本への渡航希望者が増えることによって、一定した就業、就労の目的なく漫然渡航する朝鮮人が日本社会に増えることとなる。日本の内務省は、彼らが日本に渡航して経済的な活路を見い出せず、結局、社会的な問題を引き起こすことになるとの前提で、これらを事前に防止するとの次元で監視

10 1910年には約11万km<sup>2</sup>であった東洋拓殖会社の所有地の面積は、土地調査事業の完了する1918年には凡そ7倍の約80万km<sup>2</sup>に拡大する（東洋拓殖株式会社『東洋拓殖会社20年誌』1928年）。

11 1910年から1920年まで、約2万戸に達する日本農民が朝鮮への移住に応募したが、この内全体の5分の1に当たる、約4,000戸程度のみが定着に成功し、残りは挫折した（田川真理子「移民」思想の潮流（後編）『ことばの科学』第11号、1998年12月、p.p.51-75）。

12 同光會本部（『朝鮮民政視察報告』1923年）。

体制の整備を始める。しかし、実質的な目的は植民地支配が続くにつれ、これに対する朝鮮の抵抗、独立運動、労働運動、左翼運動などに関わる朝鮮人の入国防止にその重点が置かれた。中でも最も監視が徹底していたのが関釜連絡船であったことは言うまでもない。

### Ⅲ 高麗丸・新羅丸時代

大陸進出の拡大により旅客の輸送量が、毎年7～8パーセントずつ上昇すると、輸送の限界を打開するために1913年1月31日と同年4月5日に、3千トン級の高麗丸・新羅丸がそれぞれ運航することになった。1914年7月、第一次世界大戦が勃発すると、日本の産業界は、軍需景気の活況と共に、工場新設と拡充が続いた。必然的に、労働者の大量雇用需要により、日本国内における労働力の供給が不足していた。特に、炭鉱や土木の労働者と繊維産業の女工の確保が困難であり、各企業は「土地調査事業」の後、多くの農民が没落した朝鮮の農村地域から組織的に募集活動を行い労働力を確保した<sup>13</sup>。

内地の荷役に比べ賃銀がはるかに低廉かと言えばそうでもない。一日に70銭から1円程度で、内地の荷役と殆ど差はない。(もっとも夜間割増の場合は相当な差がある)内地の荷役に比べ、力の差がある。特に肩の力は比較にならない。内地の荷役はお米の二かますを背負う程度が上級だが、朝鮮人荷役は二かますは普通で、彼らのなかには五つのかますを三つと二つづつ両肩に乗せるものも少なくない。それゆえ朝鮮人荷役を雇うのが良い<sup>14</sup>。

---

13 「朝鮮人を使へ／内地で待遇さへ注意すれば三百万の労働者が得られる／目下下級労働者の払底は極端に達している。其結果鮮人の輸入に依って国内の労働問題を幾分なりと緩和させやうと云ふ目論見が起きている」(『信陽新聞』1918年7月2日)

14 『防長新聞』1917年4月16日。

〈表－1〉在日朝鮮人の年度別の人口

年 度	人口数	増加人口	年 度	人口数	増加人口
1904 (明治37)	233	—	1927 (昭和2)	175,911	27,408
1905	303	70	1928	243,328	67,417
1908	459	156	1929	276,031	32,703
1909	790	331	1930	298,091	22,060
1911	2,527	1,731	1931	318,212	20,121
1912 (大正1)	3,171	644	1932	390,543	72,331
1913	3,635	464	1933	466,217	75,674
1914	3,542	-93	1934	537,576	71,359
1915	3,989	447	1935	625,678	88,102
1916	5,638	1,649	1936	690,501	64,823
1917	14,501	8,863	1937	735,689	45,188
1918	22,262	7,761	1938	799,865	64,176
1919	28,272	6,010	1939	961,591	161,726
1920	30,175	1,903	1940	1,190,444	228,853
1921	35,876	5,701	1941	1,469,230	278,786
1922	59,865	23,989	1942	1,625,054	155,824
1923	80,617	20,752	1943	1,882,456	257,402
1924	120,238	39,621	1944	1,936,843	54,387
1925	133,710	13,472			
1926	148,503	14,793			

出典：1904－1911年までは、森田芳夫『在日朝鮮人処遇の推移と現状』を参考にし作成。  
1912－1944年までは「内務省警保局調」を参考にし作成。

以上で確認できるように、日本の企業家の朝鮮人労働力を好む理由は、とりわけ強健な労働力と比較的に安い賃金に注目していたからである。〈表－1〉のように、1917年以後、在日朝鮮人の急激な増加は、このような朝鮮労働者の移動の実態を示すものである<sup>15</sup>。このような帝国日本による労働力の再変遷過程は経済の外的な強制力を基に、その再分配の過程が職業選択の自由を否定するかたちで展開されていたことは言うまでもない<sup>16</sup>。

日本の炭鑛、紡績、織物、工場などその他の土木関連人夫、荷役など多数の需要が発生するにつれ、毎朝關釜聯絡船で下関駅埠頭にあがる朝鮮人男女は80名、100名、150名で、秋の暑さのなか一般乗客の後列から駅の待合室へ

15 1917年上半年の間、釜山港から日本へ渡った朝鮮人労働者の人数は、約1,400人に至っている（『京都日出新聞』1917年8月8日）。

16 朴慶植『朝鮮人強制連行の記録』未來社、1965、p.p.20-21。

と歩いていく。男女は区別され三日間程度男子が来ると、そのうち一回は女子團がくる。男女は皆が殆ど荷物もなく、特に男子の場合はご飯とおかずを混ぜて食べる朝鮮式の大きな碗一個のみのものが多い。殆どが日常的な服装でさほど心配しているようでもない。しかし彼らにも希望はあるに違いない<sup>17</sup>。

1917年、下半期のこの新聞記事の内容からは、毎日100人近い朝鮮の労働者が日本へ渡航していることがわかる。そして、彼らの殆どは家族単位ではなく、単身の就労形態であった。このように、急激に日本に渡航する朝鮮人の労働者たちが増えていくなか、三・一独立運動が発生し、朝鮮総督府は渡航朝鮮人に対する監視を強化しはじめた。総督府は1919年4月に警務總監部令第3号「朝鮮人旅行取締りに関する件」を発令することで、朝鮮人の渡日に関する最初の直接的な規制を行使することに至った<sup>18</sup>。それが「渡航証明書」制度である。すなわち、朝鮮内で出国を希望する朝鮮人の場合、まず居住地管轄下の警察署及び駐在所が発行する証明書が義務付けられた。いわゆる「旅行許可制」である。渡日を希望する者は、その証明書を最終出発地の警察官に提示すべきであるが、釜山では釜山水上署に提示し乗船審査を受けたあと閔釜連絡船に乗ることができた。以後1920年代に入ってから、日本の社会経済的な状況と密接に連動しながら朝鮮総督府の渡航証明書制度は廃止と復活を繰り返したが、基本的には制限に重点が置かれていたと言えよう。

1918年4月の渡日規制の強化措置にもかかわらず、朝鮮の没落農民による日本移入は増え続ける一方であった。しかし、1920年5月から、始まった世界経済の不況は在日朝鮮人の労働者にも深刻な打撃を与えた。経済恐慌の下で、各

---

17 『馬關毎日新聞』1917年8月31日。

18 「朝鮮人として 1）朝鮮の外へ出ようとする者は出る前に必ず居住地の警察官署（警察業務を担う憲兵官署を含む、以下同一）に申告し、旅行証明書を交附して貰った後、朝鮮の最終出発地の警察官に提示すべし、2）外から再び朝鮮の地に戻る者は出発前に交附された証明書、または在外日本公館が発行する証明書を朝鮮内の最初到着地の警察官に提示すべし」との規定がそれである（警務総監府令第3号『朝鮮總督府官報』第2002号、1919年4月15日）。



企業は、労働者の給料削減、解雇、そして工場の閉鎖を行い、数多くの労働者が職場を失った。その最終的な余波を朝鮮人労働者が受けていたが、主に、未熟練の労働者や中小企業の労働者であった朝鮮人労働者は、経済不況のなかで、最初段階での解雇対象になり、多くの朝鮮人が帰国することになった<sup>19</sup>。

日本の不景気とともに、さらに「渡航証明書」制度が厳しく施行され、釜山には日本への渡航を阻止された朝鮮人たちをめぐる一大の社会問題が起こっていた。例えば、親日団体の相愛会会長であり、親日派の巨頭である朴春琴は、釜山で渡航を底止された朝鮮人たちを相手に渡航証明書を一枚20ウォンで販売する制度を作り朝鮮人を搾取していた。こうした不合理に対し、釜山では1921年に渡航を希望する朝鮮人労働者や白山商会を中心とする安熙濟、尹炳浩等が「朴春琴糾弾大会」を開いた<sup>20</sup>。また、彼らは朝鮮総督府を抗議訪問し不合理な「渡航証明書」制度の廃止を要求した。その結果、翌年、1922年12月に廃止することになった。

#### IV 景福丸・徳壽丸・昌慶丸時代

1922年5月8日と11月12日、そして翌年、3月12日に3,500トン級の景福丸・徳壽丸・昌慶丸が、各々運行時間を8時間に短縮し、三船二往復で運行を開始した。「渡航証明書」制度が1922年12月に撤廃され「自由渡航制」となり、日本へ渡航しようとする朝鮮人労働者は急激に増加する。釜山港と下関港には、日本へ渡航しようとする朝鮮人で溢れており、ついに「目的なしには、内地（日本）に渡航しないこと」という表札が朝鮮人協議会の発案で立てられる

19 「内地方面も不景気と見えて最近は鮮人労働者が盛んに帰郷し出した」（『馬關毎日新聞』、1919年3月25日）、「内地も不景気だ／金は転がっては居らぬ/無理に渡航するよりも自宅で働いている方が宜い」（『京城日報』1921年6月30日）。

20 全国から押し寄せた数千の労務者が日本への渡航を阻止されると、路宿や乞食などで釜山市内が大きな社会的混雑に陥り、彼らの渡航のための朝鮮労働総聯盟や朝鮮青年総同盟などによる市民大会が開かれることもあった。

こともあった<sup>21</sup>。そして、日本へ渡航する朝鮮人のために、釜山では「相愛會」、「勞働共濟會」が設立された<sup>22</sup>。〈表－1〉からわかるように、1921年には、5,701人であった在日朝鮮人の人数は、その翌年には、約4倍近くの23,989人まで増加した。この制度の撤廃は表面的には朝鮮人の不満を抑えるために実施されたといわれる。

日本政府は「内鮮一体」「一視同仁」などを宣伝しながらも、同じ「皇国臣民」である日本人は官憲の許可証無しに朝鮮と日本の往来が可能であったが、朝鮮人は官憲の許可が不可欠であったという矛盾を隠蔽するためであった。しかし閔釜連絡船に乗っている朝鮮人は、依然として日本の治安当局にとって取り締まりの対象であったことを考慮すれば、他の理由が存在していたと考えられる。それは朝鮮における没落農民に活路を開き、帝国日本に対する攻撃性を緩和することであった。それと同時に、日本国内においても不況の対策として各企業が低賃金労働者の確保を望み、それを朝鮮人労働者の募集を通じて解決しようとする意図が働いていたとみられる。

1923年1月、金相玉が鐘路警察署に爆弾を投げ込み、日本の警察官を殺害した義烈団事件が発生した。朝鮮においては、不況とともに「自由渡航制」実施の結果、多くの労働者が日本へ流れていたため、日本政府は彼らに対する厳しい警戒はもちろん、思想的な教育までも考慮しなければならない状況に置かれていた<sup>23</sup>。より根本的な問題は、内地が朝鮮より生活上において有利な条件であったことにある。この点は日本の官僚たちも周知していた。したがって、強制的な方法以外には渡航者の数を調節する方法がなかったといえよう<sup>24</sup>。しか

---

21 『大阪朝日新聞』1923年4月14日。

22 『京城日報』1923年4月24日。

23 『京城日報』1923年4月24日。

24 朝鮮總督府の矢島社会課長は朝鮮人の内地渡航の根本的な原因が朝鮮と内地の経済的格差にあると指摘している（『大阪朝日新聞』1923年4月24日）。そして日本の内務省事務官である大久保留次郎も、旅行証明書の撤廃後、内地へ渡航する大勢の朝鮮人問題を解決するためには根本的に労使調節の方法を工夫する必要があると指摘した（『京城日報』1923年4月25日）。

し義烈団事件の後、一層強化された日本当局の渡航規制や監視にもかかわらず、大勢の朝鮮人が貧困から抜け出すために日本へ渡って行った。

1923年9月1日、関東地方一帯が地震に襲われた。当時、虐殺を免れるために多くの朝鮮人たちが殺到し、下関は大混乱を極めていた<sup>25</sup>。一方、朝鮮では親族の安否を確認するため、渡日を望む朝鮮人によって大騒ぎになっていた。この際、内務省を中心とした日本の治安当局と朝鮮総督府は、相違する立場から朝鮮人に対する徹底した渡航規制の必要に迫られていた。前者の場合は、朝鮮人虐殺によって日本社会が大混乱に陥っていたため、朝鮮人の内地渡航は一層混乱を加重しかねないと判断した。そこで内地の秩序維持と朝鮮人の保護という名目で、9月8日に「朝鮮人の日本行き 今後絶対不能、日本警察当局の通達を以て誰もが渡航できず」と朝鮮人労働者の渡航を全面禁止し、下関において下船禁止の措置をも執った<sup>26</sup>。反面、後者は朝鮮人虐殺事件の実相が朝鮮に伝わると、朝鮮人の抵抗へ繋がり総督府の植民統治に悪影響を及ぼしかねないとおそれていた。そこで前者と同じく徹底した制限とともに、湧き上がる朝鮮人の怒りを抑えるために宣撫的な立場をとっていた<sup>27</sup>。このように、日本政府は帝国と植民地の唯一連結手段であった関釜連絡船の朝鮮人乗船を固く禁止することで、帝国統治のために情報統制をはかろうとしたのである。約3か月間にわたってとられていた渡航の全面禁止措置は12月19日を以てはじめて、警察の証明を得た朝鮮人45人を乗せた徳寿丸が釜山港を出発することで解除された。だが、依然として厳しい「渡航禁止政策」により、警察の証明を得た極め

---

25 『東亜日報』1923年9月11日。

26 朝鮮総督府の丸山警務局長は、内務省の朝鮮人に対する内地渡航制限が最終的には朝鮮人保護を目的としているとの談話文を発表した（『京城日報』1923年9月9日）。

27 朝鮮人に対する内地渡航の徹底した規制はもちろん（『馬關毎日新聞』1923年9月5日、『東亜日報』1923年9月7～8日）、当時釜山では帰郷する朝鮮人避難民の怒りを鎮めるために朝鮮総督府高官の夫人が結成した「奉仕団」が動員され、避難民の慰撫に携わり、懐柔に努めた（「震災の為に死亡したり行方不明になった鮮人の遺族に対しては一人につき二百円宛の弔慰金を贈」（朝鮮総督府「関東大震災に於ける朝鮮人問題」1924年））。

て限られた者のみに渡航が許可されたのである<sup>28</sup>。

不況という経済状況の下で、大勢の朝鮮人労働者が日本へ移住してくると、失業問題は一層深刻になってしまう。1924年2月に既存の「自由渡航制」を廃止し、朝鮮人が日本へ渡航するためには官憲（警察）の許可書の所持を義務付ける「朝鮮に対する旅行証明書の件」を発令する。同年6月、関東大震災による「渡航禁止」は解除されたが、渡航許可は日本国内企業への就職が決まっている朝鮮人、つまり就労証明書を提示する朝鮮人に限って与えられた。しかし日本の企業は低賃金労働者を確保し不況から抜け出そうとしたため、朝鮮人労働者の募集に執着し、日本政府が意図していた朝鮮人労働者に対する日本渡航の阻止は失敗に帰した。

結局、日本政府は新たな「渡航沮止策」を出した。つまり労働者募集の許可条件を厳しくし、日本語が話せない者や必要旅費の外に所持金を10円以上持っていない者には許可しないなど、様々な基準を設け、それに該当しない者は釜山で乗船させない措置を講じた<sup>29</sup>。もう一つは朝鮮内において事業を興し、渡日を希望する労働者をそこへ誘導する政策であった<sup>30</sup>。ところが、こうした日本政府が朝鮮人渡航阻止のために練りだした苦肉の策にもかかわらず、朝鮮半島において活路を失った没落農民は、時には密航を選び、時には偽造渡航証明書という非合法的な方法で日本へ渡航していった。

---

28 『京城日報』1923年12月22日。

29 こうした渡航阻止策の強化により、1925年10月から翌年12月まで「旅行証明書」の不備、労働者募集の不適格、所持金不足などの理由で、実に約145,000人が釜山で乗船を禁止された。この数字は1926年に日本渡航が許可され日本へ渡っていった朝鮮人の1.5倍に至る数値である（慶尚南道警察部「内地出稼朝鮮人労働者状況調査」、1928年）。そして外村大『在日朝鮮人社会の歴史的研究』（緑蔭書房、2004年、p.32）を参照。

30 たとえば、慶尚南道の水利事業や咸鏡南道の水力発電所の建設事業に朝鮮人労働者を誘導するなど、朝鮮各地の官憲が就路を斡旋することで日本への渡航を阻止しようとした。これは実際に内地渡航の抑制政策とともに効果をあげ、1925年より約1年間40%もの減少効果があがった（『大阪朝日新聞』1925年11月14日、1926年9月1日）。

〈表－２〉朝鮮人渡航者数及び朝鮮帰還者数

年度	渡 航	帰 還	年度	渡 航	帰 還	年度	渡 航	帰 還
1917	14,012	3,927	1927	138,016	93,991	1937	118,912	115,586
1918	17,910	9,305	1928	166,286	117,522	1938	161,222	140,789
1919	20,968	12,947	1929	153,573	98,275	1939	316,624	195,430
1920	27,497	20,947	1930	127,776	141,860	1940	385,822	256,037
1921	38,118	25,536	1931	140,179	107,420	1941	368,416	289,838
1922	70,462	46,326	1932	149,597	103,452	1942	281,673	268,672
1923	97,395	89,745	1933	198,637	113,218	1943	401,059	272,770
1924	122,215	75,430	1934	175,301	117,665	1944	403,737	249,888
1925	131,273	112,471	1935	112,141	105,946	1945	121,101	131,294
1926	91,092	83,709	1936	115,866	113,162	(1－5)		

出典：日本国有鉄道広島鉄道管理局編『關釜連絡船史』1979年。

〈表－２〉でわかるように、渡航者数は1927年以降、徐々に回復しながら29年まで急速に増加していく。すなわち、これは帝国日本の「渡航抑制政策」がまともに機能していなかったことを表す証拠ともいえよう。日本の内務省は内地の治安問題という視点に基づき朝鮮人の渡航阻止策をとらえていた。しかし朝鮮総督府は没落農民の朝鮮内における流民化が社会不安材料として発展することを恐れていた。そのため、彼らが中国の東北部や日本へ移住することを内心歓迎した。よって、形式的な手続きさえ整っていれば、渡航許可書を発給した。こうした日本当局内における個々の植民地政策の立場の相異が、結果的に日本への朝鮮人渡航者の増加をもたらしたのである<sup>31</sup>。

1928年より、居住地の管轄警察機関による戸籍謄本に裏書証明を必要とするようになった。そして日本から一時帰郷を希望する朝鮮人の場合も就職先の管轄警察署の証明が必要となったが、これは再渡航を制限するための措置であった。

1929年の世界大恐慌の打撃を受けた日本で、朝鮮人労働者は最初の解雇対象であった<sup>32</sup>。世界恐慌による日本内における失業率の増加とともに、1931年満

31 『朝鮮朝日新聞』1928年6月8日。

32 「(操業短縮) 対策として過般来寄協議中のところ、まず鮮人女工をこの際解雇することとなり、いよいよ今月一日から西脇町をはじめ、その付近に来ていた鮮人約二百名を阪神方面その他に引渡し、せめては内地人にだけは仕事を与えんと一方ならぬ苦心をなしつつある」(『新播磨』1930年4月1日)。世界恐慌後、大阪の失業率は18%で、全体失業者の5人の1人は朝鮮人であった。そして1929年9月、日本内の全体失業率をみると、朝鮮人は13.30%であるのに対し、日本人は4.07%、1930年9月には朝鮮人が13.30%、そして日本人が5.59%で約3倍近くの差がある(『産業労働時報』1931年5～6月号)。

州事変の勃発以後、朝鮮人の日本への渡航をはじめ海外渡航が急増すると、日本当局はこれに対し厳しい規制と取締りを断行することに至る。特に翌年、桜田門外における李奉昌の義挙、上海の虹口公園での尹奉吉の義挙などが発生すると、日本内務省は日本へ移入するすべての朝鮮人に管轄警察署が発行する「身分証明書」を所持させるなど、特別警戒を実施した。

1934年4月、内務省社会局、警保局、拓務省、朝鮮総督府などを中心とした高官たちの会議が開催された。これは数十万にのぼる在日朝鮮人と継続的に移住してくる朝鮮人問題を解決するため、国家レベルで総合対策を練りだすためであった<sup>33</sup>。対策会議の結果、「朝鮮人移住対策件」が1934年10月に閣議決定を以て承認された。この「朝鮮人移住対策件」は朝鮮人組織の統合、治安対策、同化推進とともに朝鮮内における没落農民の渡日阻止策が主要骨子であった。その内容をみると、「人口稠密地方の人民を満州へ移住させることで、内地渡航を一層減らすことが急務」である<sup>34</sup>と書かれている。また朝鮮人の日本への渡航を抑え、朝鮮北部や新たな植民地である満州へ移住させることで朝鮮の貧民を「開拓民」として投入する。これは朝鮮内における没落農民を一掃するとともに、満州における殖産と国防に利用しようとする政策であった。朝鮮総督府は閣議決定に従い、敗戦まで数十万人の朝鮮人満州開拓団を送出した。こうした日本への渡航阻止策は「成果」をあげ、1934年には約175,000人であった渡航者数が、翌年には約112,000人でおおよそ63,000人も減少した<sup>35</sup>。1932年から1934年まで、渡航を希望する朝鮮人の約60%が渡航を阻止される現象が生じた。その結果、朝鮮において社会的な問題へ発展する兆しが見え始めたのである。

---

33 実際、満州事変の勃発から半年後、拓務省は各府県宛に電報を送り、満州への移民希望者の有無を照会した。しかし6日間、40府県からの回答累計は1,200件、その他、約1万人に達した。これは当時日本における高い人口密度、閉塞感を表す証拠ともいえよう。

34 内務省警保局「協和事業関係書類」（『季刊現代史』第5号、1974年12月）

35 この時期、朝鮮人の渡航問題をめぐる内務省と朝鮮総督府の間で結ばれた「内鮮協定」については、金廣烈の前掲論文（2006年、p.p.210～213）で詳細に分析しているので、これを参照されたい。

## V 金剛丸・興安丸時代

1936年11月16日および翌年1月31日に、7000トン級の金剛丸・興安丸がそれぞれ就航することになり、大型連絡船の時代<sup>36</sup>がなったことは勿論、運航時間も7時間で短縮することができた。このことは、同年3月に南朝鮮鉄道（私鉄）が朝鮮総督府の管理下に置かれることになり、閔麗連絡船も朝鮮総督府の管理下に入ったことに起因するものであった。朝鮮総督府は、船舶を川崎汽船と三菱へ委任契約する形で、スピードアップを推し進めた。このことは、今まで鉄道省により行われてきた閔釜連絡線の運航方式—すなわち、財政問題を理由に増船や増便に否定的であった鉄道省の消極的な運航方式—に積極的な形で挑戦した出来事であった。また、こうした刺激を受けた鉄道省が集中する輸送量の増大に対応するという名目で、大型連絡船の時代へ突入することになった<sup>37</sup>。

翌年、中日戦争が起きると閔釜連絡船の輸送量はまさに爆発的に増加することになった。中日戦争の全面化により、日本国内では深刻な労働力不足の状況が発生していたが、それにも関わらず朝鮮人に対する内地渡航の阻止政策が続けられた。こうした状況について、日本内部では不満が広がり、足りない労働力を補うために朝鮮人に対する渡航阻止政策を緩和してくれることを陳情するという状況が発生した<sup>38</sup>。このような状況は、朝鮮総督府の内部においても同

36 1929年第61回の議会で、5,500トン級の建造案についての予算が可決された。しかし、1929年ニューヨークのウォール街から始まった史上最大の世界大恐慌によって財政状況が悪化すると、建造は一時中断された。

37 朝鮮総督府は、1935年鉄道省に閔釜連絡船の譲渡論について提示した。その提示内容は、以下の3点で要約できる。まず第一点は、絶対的に不足している閔釜連絡船の輸送能力を高めるための増便や増設を主張した。次に第2点は、この増便や増設の問題を、財政悪化を理由に拒んだ鉄道省に対して満州局の建設を主張した。そして第3点は、当時最盛期を迎えた朝鮮総督府の鉄道局は、5時間高速船の建造計画を打ち出しながら、朝鮮総督府に閔釜連絡船の運営権を譲渡することを主張した。結局、当時の帝国日本の鉄道連絡船の中で唯一の黒字路線であった閔釜連絡船を失われたくなかった鉄道省は、8千トン級の新造船の建造計画を立てるようになるが、その結果が天山丸と崑崙丸であった（『京城日報』1935年6月10日）。

38 1937年2月、福岡県の遠賀郡農會では朝鮮人労働者の渡航を許可してくれることを陳情する決起集會が行われた（『門司新報』1937年2月26日）。その内容は、労働力不足のため停滞された土木事業の緊急措置として朝鮮人労働力を流入してくれることを訴えるとともに、朝鮮人の渡航緩和を陳情する要求もあった（『芸備日日』1938年1月29日）。



じであった<sup>39</sup>。朝鮮人に関する内地渡航阻止が解除されない状況のまま、内地の足りない労働力の需要が増幅されると、結局、非合法的なやり方で朝鮮人の内地渡航が蔓延するようになった。そのことは、主に渡航許可証や偽装<sup>40</sup>、密航といった形で現れるようになった。朝鮮総督府および日本政府は、この問題を取り締まるために警察力を増員するなどの対応をしていたが、究極的な解決には及ばなかった。

結局、日本政府は1938年4月に「国家総動員法」を定め、対策を講じることになるが、その対象には当然ながら朝鮮人も含まれた<sup>41</sup>。この計画は、1934年の閣議決定に基づき朝鮮人の移住を阻止しようとした政策決定を、わずか4年ぶりで180度転換した出来事であった。すなわち、従来の朝鮮人に対する政策が、「移入禁止」から「移入促進」へ急変した。

1937年7月、日本政府は「朝鮮人労務者内地移入に関する件」を発令し、企業が朝鮮から85,000人の朝鮮人労働者を炭鉱や鉱山などへ「募集」できるように許可を下した<sup>42</sup>。その結果、「募集」は開始され最初のうちは応募者も多

39 1938年9月6日から朝鮮総督府の時局対策調査会の第1分科会（社会文化関係担当）兼任委員として参加していた親日派で金融資本家であった玄俊鎬（1889—1950）は、日本政府における内鮮一体政策の不徹底の原因は、内鮮差別待遇に対する朝鮮人たちの反感に起因していると指摘した。従って彼は、関釜連絡船を利用する朝鮮人たちに対する渡航証明書の制度を撤廃すべきであると主張していた（朝鮮総督府『時局対策調査會會議録』1938年）。こうした言動はやや民族的な立場を示しているようにも見える。しかしながら、彼の主張は当時親日派の多くが確固たる内鮮一体を貫くことで、日本人として扱われてほしいことの表れにほかならない。

40 「渡航証明書」の偽造は、1枚に10円以上もしたから、数多くの偽造が様々な形で流行っていた。時には日本の警察も関わっていた。例えば佐賀県の場合、森永巡査が渡航許可証を偽造し、密航した朝鮮人たちに販売した疑いで懲戒処分を受けた事件が発生した（『福岡日日新聞』1937年2月28日）。

41 これに先立って、南次郎総督が内務大臣へ送った「朝鮮人の内地渡航制限に関する件」について返信した。南次郎総督の要請は、対中国の全面戦に際し、内鮮間の自由往來のための方法を講じるのは、時局状況からすると緊急に必要であるから、その規制を緩和してくれるようにとのことであった。この要請について内務省当局は、7月21日規制の全廃は困難であるが、一部は緩和すると内容を伝えた（金廣烈、前掲論文、1997年）。

42 1939年9月から1940年12月にかけて戦時動員された朝鮮人数は86,765人であった。この期間で日本居住朝鮮人の増数が228,853人であることから、その他の一般の渡日者も多かったと推定される（森田芳夫『数字から見た在日朝鮮人』1953年）。



かったが、過酷な労働環境のことが原因でわずか半年間で応募者はほとんどいなくなった。一方、縁故渡航し、平和産業および自由労働へ就労する朝鮮人が増えると、このことを制限し集団募集のやり方で導いていく措置を講じた<sup>43</sup>。要するに、生活者の論理が優先された一般渡日=縁故渡航や戦時動員といった矛盾に対する人為的調節は、結局1941年2月、釜山に内務省警保局朝鮮派遣事務所の設置とともに、関釜連絡船の乗船に対する規制強化の形で繋がっていった。

## VI 天山丸・崑崙丸時代

1942年9月27日と翌年4月12日に8,000トン級の天山丸・崑崙丸が各々就航した。1942年に13万名の朝鮮人を連行する「勞務動員計劃」を立案したが、「募集」の困難性を認識して2月に「朝鮮人勞務者活用に関する方策」を閣議決定し、行政と警察力を動員する強制的な労働者移入方法を採用することで決まった。朝鮮総督府は「鮮人内地移入斡旋要綱」で職業紹介所—1941年に設立した朝鮮勞務協會—を経由する形で行政と警察力の行使を通ずるいわゆる「官斡旋」方式を取り上げながら展開した。言い換えれば、募集許可を得る日本人の事業主のために指定された地域の労働者を徴募した後、一定の訓練課程を経て単位別の組織で編集し引き渡す形態であった。そして、江原道と黄海道を含める9個道に募集を拡大して、金属、航空機、化学、運輸などの業種に広げた<sup>44</sup>。

---

43 内務省の統計によると、日本居住朝鮮人の数は1938年12月末799,878人から、1940年12月1,190,444人へ急増していた。1941年2月27日、内務省保安課長発の通牒「勞務動員計劃實施に伴ふ所謂縁故に依る朝鮮人労働者の移住取扱に関する件」。

44 西成田豊、『在日朝鮮の「世界」と「帝国」国家』東京大学出版会、1997年、p.245。

〈表－3〉日本に「輸出」された朝鮮人労働者

(単位：人)

	石炭山	金属山	土建	港湾荷役及び運輸	工場、その他	計
1939	24,279	5,042	9,479	—	—	38,800
1940	35,441	8,069	9,898	—	1,546	54,954
1941	32,415	8,942	9,563	—	2,672	53,592
1942	78,660	9,240	18,130	—	15,290	121,320
1943	77,850	17,075	35,350	—	19,455	149,730
1944	108,350	30,900	64,827	23,820	151,850	379,747
計	356,995	79,268	147,247	23,820	190,813	798,143

出典：『朝鮮経済統計要覧』（1945年版）を参考して作成。

1943年8月に朝鮮における徴兵制の実施と同時に海軍も特別支願兵制度を実施し、翌年の10月には内地同様に学徒兵制度を実施した。戦況が悪化する中に朝鮮に対して日本政府は労務動員の強化と並行し、戦時要員の提供、食糧増産と供出強化、各種税金の増徴など急迫な戦時対策が強行された。このように、朝鮮人の労働者に対する自由渡航を抑制する強制動員は関釜連絡船をして国際旅客船ではなくって「戦時奴隷船」に転換された。〈表－3〉のように1944年の場合、自由渡航が規制された状態で動員される労働者の数だけ38万名に肉薄するが、これは〈表－2〉の同じ年、関釜連絡船を利用した朝鮮人の日本渡航者の数の約40万名のほぼ95%に達することを勘案すれば十分に立証することが出来ると思う。

日本政府の「決戦非常措置要綱」による旅客輸送の制限で運通省は1944年4月1日から「旅行諸制度」を施行、関釜連絡船の利用に再び旅行証明書が必要になった<sup>45</sup>。したがって、同年11月までは在日朝鮮人が朝鮮に帰還すれば当局から発行される「一時歸鮮証明書」が必要であった。はじめには一般人の協力を得るという趣旨の下で各駅の内に旅行調整所を設けてそこで証明書を発給

45 『關門日報』1944年3月30日。

し、私的な用途の旅行をなるべく自粛するように誘導した。しかし、このような制限措置ではまったく旅行申請者が減らない、下関駅では却って朝鮮に帰国するような人々の証明書を与えてもらうのための行列が毎日のように繋がった。申し込みの内容を見ると旅行目的の公務が最も多く、その次に健康上の理由が断然多かった。すなわち、朝鮮人たちは殆どが健康上の問題を理由で逃避の道を選ぶことであったと思う<sup>46</sup>。結局、これを阻止するために日本政府はもう一度「旅行証明書」の発行を警察署に移管するが、この制度も急迫に回って行く戦時下の警察署の業務を重過ぎるような要因として作用し、失敗してしまった<sup>47</sup>。

敗色が濃くなる1944年12月22日に閣議決定で「朝鮮及臺灣に對する處遇改善」の項目の中で「2. 内地渡航制限制度の廢止」があった。このような、決定の背後には同年7月18日東條内閣が総辞職した後、朝鮮総督を歴任した小磯内閣の組織が一定の程度連関になっていた。すなわち、小磯内閣には田中武雄政務総監が内閣書記長に、丹下郁太郎警務局長が内閣参与に就任するなど、言わば朝鮮に対する情報が多いいわゆる総督府の首脳たちが大挙内閣の最重要ポストに布陣するようになった。

結局、総督府の側がその間、考えて行った渡航制限と参政権の問題などを解決する良い状況になったことである<sup>48</sup>。結局、朝鮮人に内地渡航制限が廃止されたのは1945年3月からであった<sup>49</sup>。理由は兵役と徴用の義務を日本人と同じく賦課しながら国民に処遇しないことに対する朝鮮人の不満を緩和するため

---

46 『關門日報』1944年4月5日。

47 斎藤哲雄『下関駅百年』新人物往来社、2001年、p.178。

48 1942年10月から約2年間保安局長に在職した八木信雄は総督府の歴代警務局長と保安課長、そして内務省の警報局長と保安課長に総督府が20余年間朝鮮人の内地渡航規制を撤廃してくれることを要請したが、内務省が治安上の理由で拒絶していたことを回顧している。結局、1945年3月に達して渡航規制は撤廃されるが、朝鮮人の立場から見るとあまりにも遅い決定であったと言える。渡航規制が撤廃されるまでの総督府と内務省間の調停を引き受けた過程に対しては八木の回顧録である『日本と韓国』（日韓文化出版社、2000年、p.p.234-237）に比較的详细に記録されている。

49 『在日朝鮮人関係資料集成』第5巻、p.23、『大阪毎日新聞』1945年2月24日。

あったとするが、日本への渡航がもはや労働力が払底の状態であった日本の政府にとっては歓迎する事で規制の必要がなかった。朝鮮人の立場から見るとあまりにも遅い決定で、欺瞞的な政策でしかなかったのであった。

結果的にこのような「自由渡航制」の施行は、日本の内務省当局が意図すること、そして総督府が意図することとは正反対の結果をもたらした。空襲と食料不足という状況の朝鮮人たちに絶好の逃避機会になったからであった。日本当局は重要な労働力を失わないように慌てて朝鮮人の帰国の阻止に出る<sup>50</sup>。結局、1945年6月に日本と朝鮮を繋がった大動脈の関釜連絡船の運航が完全に停止になると、敗戦まで朝鮮への公式的なルートを通じた移動は出来なくなった。

〈表－4〉関釜連絡船の人員輸送実績

(単位：名)

年度	旅客	年度	旅客	年度	旅客
1905	約35,000	1920	442,027	1935	814,230
1906	約95,000	1921	464,915	1937	1,029,201
1907	約112,000	1922	563,107	1938	1,353,993
1908	約116,000	1923	576,745	1939	1,793,059
1909	120,466	1924	628,036	1940	2,198,113
1910	148,254	1925	598,174	1941	2,200,845
1911	175,502	1926	583,011	1942	3,057,092
1912	200,674	1927	688,645	1943	2,748,798
1913	197,403	1928	711,332	1944	*1,659,500
1914	192,153	1929	729,243	1945	*499,512
1915	199,201	1930	625,273		
1916	208,746	1931	590,164		
1917	283,557	1932	643,008		
1918	365,567	1933	743,421		
1919	431,776	1934	769,648		

出典：前掲『関釜連絡船史』を参照。但し、\*印は『鉄道技術発達史』を参照。

50 「一時歸鮮証明書制度の廃止は更に歸鮮熱を旺盛ならしめ本年三月以降五月迄に被爆地域の歸鮮者二万二千四百六十八人に達して愈増加の傾向見受けたるも当局の適切な指導と一方大陸交通事情の窮屈化に伴ひ漸次減少しつつある」（『特高月報』1945年1～6月）。

## VII おわりに

以上のように、日本の植民熱の増大に従って1905年9月11日に運航を開始した関釜連絡船の苓岐丸・対馬丸は、1913年に高麗丸・新羅丸、1922年に景福丸・昌慶丸、1936年に金剛丸・興安丸、1942年に天山丸・崑崙丸など次々と増便し、輸送量や運航速度も徐々に拡大・強化されていった。関釜連絡船は1945年6月に運航が停止するまでの約40年間、釜山と下関を往復しながら実に三千万人を越える人々を往来させた。これは帝国日本の朝鮮に対する植民地支配の政策的・社会的影響を最も敏感に反映しつつ大陸進出の大動脈として機能したといえよう。

関釜連絡船は旅客輸送を主としており、その比率は90%前後に達した。旅客の内訳をみると、1910年以前は日本人が多数であったが、日韓併合を機に外国人労働者の入国制限法の適用外となった朝鮮人労働者の渡日が増加した。朝鮮人の渡航に対する監視体制を整備する必要に応じて、日本内務省は1910年9月に「要視察朝鮮人視察内規」を制定し、各府県の地方官に関釜連絡船を通して渡航する朝鮮人の監視と取り締まりを命じた。しかし、日本に渡航する朝鮮人労働者を制限する法的・政策的規制はなかった。

第一次世界大戦にともなう日本産業の活況の一方で、土地調査事業で没落した数々の朝鮮の労働者が日本に渡った。1919年三・一運動は、総督府が渡航する朝鮮人に対する監視を強化し、渡日を直接規制する「渡航証明書」制度を導入する契機となった。しかし、渡日に対する朝鮮内の不満や安価な労働力を必要とする日本企業の要求が高まったため、朝鮮総督府は1922年12月に渡航証明書制度を廃止し、「自由渡航制」に転向した。翌年の関東大震災以降、朝鮮人に対する渡航規制はより強化され、日本での就労・就職が決まった者のみ渡航が可能になった。しかし、日本企業が低賃金労働力である朝鮮人の雇用を通して不況を乗り越えようとしたため、朝鮮人の渡航は増え続ける一方であった。1925年8月に日本内務省は朝鮮総督府に朝鮮人の渡航を制限することを要請し、

10月に総督府は再びそれまでの資格に加えて日本語能力を条件に付け加えると同時に、旅費以外に10円以上を持たない者は渡航を認めないなどの制限を設けた。1929年12月には日本の内務省と拓務省、そして朝鮮総督府が合議の上、渡日朝鮮人を朝鮮に留まらせるため 授産事業まで考案したが、成果はなかった。1934年に朝鮮人満州開拓団の送出政策によって、翌年まで朝鮮人渡日者を約63,000人にまで減少させた。しかし、1937年中日戦争の影響で生じた日本での労働力不足現象は朝鮮人労働者の需要を高めた。日本は渡航阻止をわずか4年で「渡航促進」政策に変えなければならなかった（1938年4月）。自由渡航を抑えた強制動員の中心となった渡航は、結果的に関釜連絡船の性格を「戦時奴隷船」へと変えることとなった。1944年4月の「旅行証明書」は、以前の朝鮮人に対する日本の渡航阻止とは異なり、戦時輸送を目的とするようになった。敗戦の色濃い1945年3月、日本は朝鮮人に対する日本渡航制限を全面的に撤廃した。

日本当局の朝鮮人に対する渡航制限はの背景には、上述のような日本の労働市場の浮き沈みのみならず、日本の治安維持の側面もある。例えば、関東大震災、朴烈事件、桜田門外での李奉昌義挙、上海虹口での尹奉吉義挙だけでなく、日本国内での国家行事の際に日本内務省は必ず特別規制を行い、日本に流入する朝鮮人に対する監視と警戒を強めた。

関釜連絡船は、帝国日本の自己中心的暴力性を前提とし、帝国と植民地間の労働力の再編成と再分配を調節する重要な措置として機能しており、「警戒すべき存在の防止」という側面において植民地朝鮮に対する「特別的渡日規制」の象徴的措置として機能していた。その代表的政策が朝鮮人の日本渡航者に対する「旅行証明書」制度である。しかし、朝鮮人に対する渡航規制をめぐる内務省と朝鮮総督府の立場が必ずしも一致していたわけではない。朝鮮人に対する渡日規制は、「内鮮一体」と「一視同仁」を謳い、同じ「皇国臣民」として位置づける政策とは矛盾する差別を内包していたためである。このような差別的待遇は、朝鮮人の不満と反感を高める要因として働き、さらには独立運動を

刺激することを恐れる総督府は内務省の渡航規制政策に対してある程度批判的立場に立たなければならなかった。それにも関わらず、結局、差別を内包したこの渡航規制政策の撤廃は、日本の敗戦直前である1945年3月まで待たなければならなかった。

「帝国史」研究という側面からみると、「戦後」の国民国家の原理によって排除されていく釜山と下関の記憶の再生はもちろん、帝国の膨張が及ぼす「異民族」との葛藤と対立を帝国日本と植民地大陸を行き来していた人々が作り上げた文化に着目して描いていく必要がある。例えば、1) 朝鮮総督府(鉄道局、交通局)と鉄道省の間の関釜連絡船運営(権)をめぐる葛藤、2) 関釜連絡船の好況とそれに伴う日本内地一下関と小倉一の政治的葛藤及び経済動向<sup>51</sup>、3) 関釜連絡船を通して越境する伝染病ーコレラなどを中心とする法定伝染病ーに関する検疫網の構築及び予防行政をめぐる問題、4) 韓日の知識人の異国体験に登場する関釜連絡船の検討等が今後の課題として残されている。これらについては今後の研究課題としていきたい。

---

51 日本では比較的早い時期から関釜連絡船の出入港の誘致競争が激しかった。その例として、当時建設中であった関門トンネルと小倉の築港が完成すると小倉が交通の中心になると同時に釜山と一直線航路で時間の短縮も可能になるという国家経済上の利点を主張しながら、仙崎小倉市長が小川鉄道大臣に申し出るなど関釜連絡船を奪い取る運動を行った(『關門日日新聞』1927年10月27日)。

