

〈君が代丸〉についての歴史的考察

Historical Approach and Reflection on Japan-Korea liner that named KIMIGAYOMARU.

辛 在卿

【要旨】

朝鮮半島が植民地であった当時、鉄道省管轄下の指定航路で、日本と朝鮮半島および満州を結ぶ日本の基幹路線であった、関釜連絡船以外の主要な連絡船としては、済州道と大阪を結ぶ〈君が代丸〉しかなかった。本論文では、〈君が代丸〉という船が、どのような船なのか、その歴史的事実を明らかにしたい。

キーワード: 〈君が代丸〉、〈第二君が代丸〉、〈尼崎汽船〉、〈朝鮮郵便船株式会社〉、〈京城丸〉、
〈東亜通航組合〉、〈伏木丸〉、〈順吉丸〉

はじめに

韓国の南端の島、済州島（済州道：ジェジュド）。現在、済州道の人口は 55 万人、他方、済州道を本籍とする約 11 万人の人々が、在日韓国人として日本に住んでいる。彼らが居住している地域も、大阪を中心とする関西地方で約 7 万人の人口である。これも、朝鮮半島が植民地の時代（1910 年～1945 年）に、済州島と日本との間、とくに済州島と大阪との間に多様な交流関係があったからである。当時の多様な交流関係の一つが、〈君が代丸〉という船が定期的に、大阪と済州島を往復したことにある。

朝鮮半島が植民地であった当時、貨物を運ぶ船ではなく、人員を運ぶ船には下関と韓国の釜山を結ぶ定期船があった。この関釜連絡船は当時の鉄道省管轄下の指定航路で、日本と朝鮮半島および満州を結ぶ日本の基幹路線であった。それ以外の連絡船としては、済州島と大阪を結ぶ君が代丸しかなかった。ここでは、君が代丸という船がどのような船なのか、その歴史的事実を明らかにしたい。

I. 〈君が代丸〉の歴史的写像 — 恨み多い〈君が代丸〉 —

君が代丸の歴史的なイメージを、今日に伝える有名な歌があるので、ここで紹介しよう。

無情な〈君が代丸〉 私を乗せてきて
なんでこんな 苦勞をさせるのか
青天の空には 星の数よ
私の身の上じゃ 苦勞ばかり
何で我が身は うらぶれて
日本あたりに 捨てられた
神はあるのか いないのか
私を助けて くれぬのか
私に翼があったなら 飛んで帰りたいものを
それが無いのが うらめしや

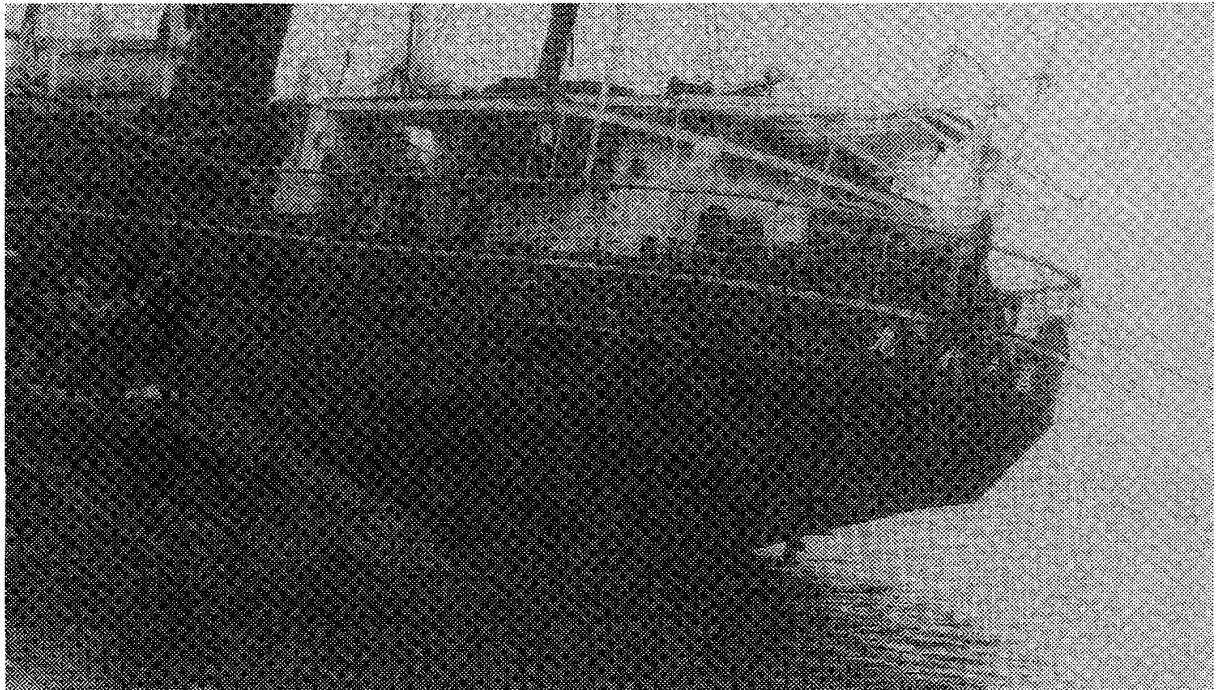
(出所: 杉原達『越境する民』新幹社 74～75 ページ。元々は韓国語で歌われた歌)

かつて、在日朝鮮人同胞らが仕事に疲れ、故郷を思い涙が出る時、歌ったのがこの歌であった。済州島で昔から歌われてきた「青春歌」に新しい歌詞を付けたのが、この歌である。当時の人々の苦勞と苦しさで涙が、今日でもありありと目に映るように感じられる。彼らに乗せて来た船が君が代丸である。私の祖父も親父も乗った船である。解放後、しばらくの間でも君が代丸という船の名前は済州島に残っていたし、解放後に生まれて君が代丸と関係がない現在の 50 代の人々までも君が代丸という名前を聞く時、何か親密な感情をあたえる名前である。また、「大きなもの」の代名詞としても用いられたものであった。

II. 〈君が代丸〉の実相 — 君が代丸はどのような船であったのか —

君が代丸は、済州島と日本の大阪を往復した客船であった。君が代丸には、〈第一君が代丸〉と〈第二君が代丸〉の二隻があった。君が代丸を所有した会社は、尼崎汽船で、1922 年、第一君が代丸を済州島と大阪の間の航路に就航させた (当時の船長は原口熊次郎氏)。この船は総排出量 669 トンの大きさで、1891 年オランダで建造された船であった。第一君が代丸は、1925 年 9 月、済州島の東南部、今日の西帰浦 (ソギポ) と表善 (ピョソン) 邑間を航海していた途中台風に遭遇し、航海不可能

と判断した船長によって、人命救助のため陸で船を回し座礁させる。

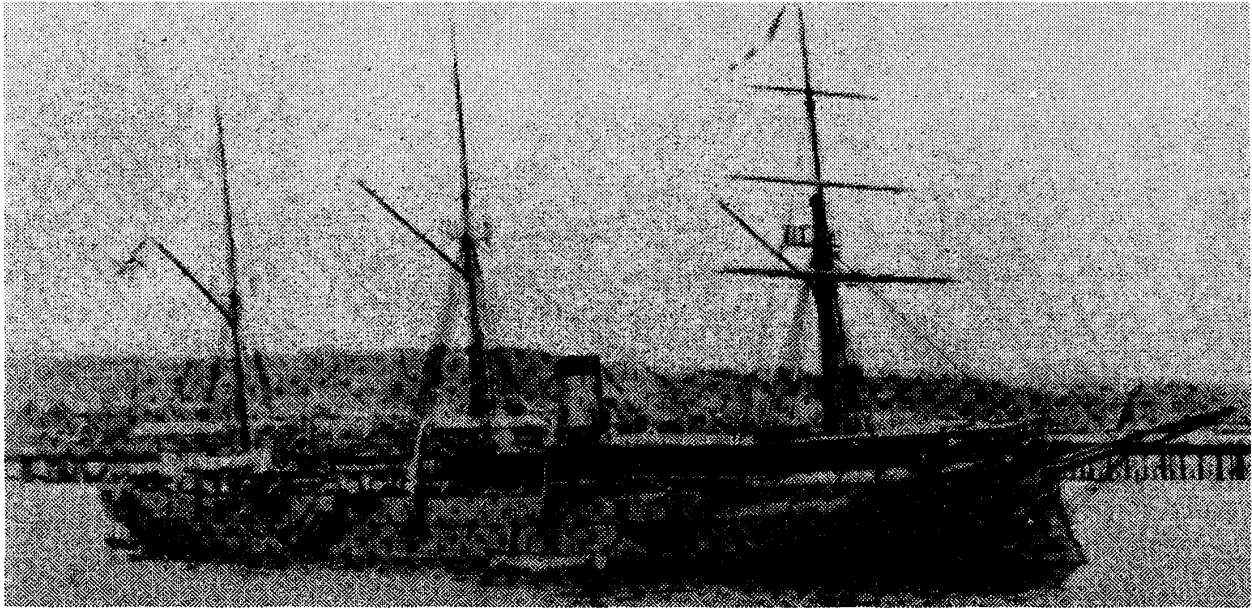


<写真 1、座礁した〈第一君が代丸〉>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

以降、会社は、新しい船舶を購入するようになり、済州島の人々が一般に呼んでいる君が代丸という船は第二君が代丸である。

第二君が代丸はロシアの軍艦だった。1886年に建造、軍艦の時は総排出量1224トンであり、軍艦の時の船の名前は〈マンジュール(Mandjur)〉号であった。日露戦争(1904年～1905年)時は、極東方面のロシア海軍第1太平洋艦隊に所属していたが、1904年、中国(清国)に圧力を加えて、一方では日本が巡洋艦を派遣して、この船を武装解除させた(1904年3月31日)。



<写真 2、ロシア軍艦 〈マンジュール〉 号>

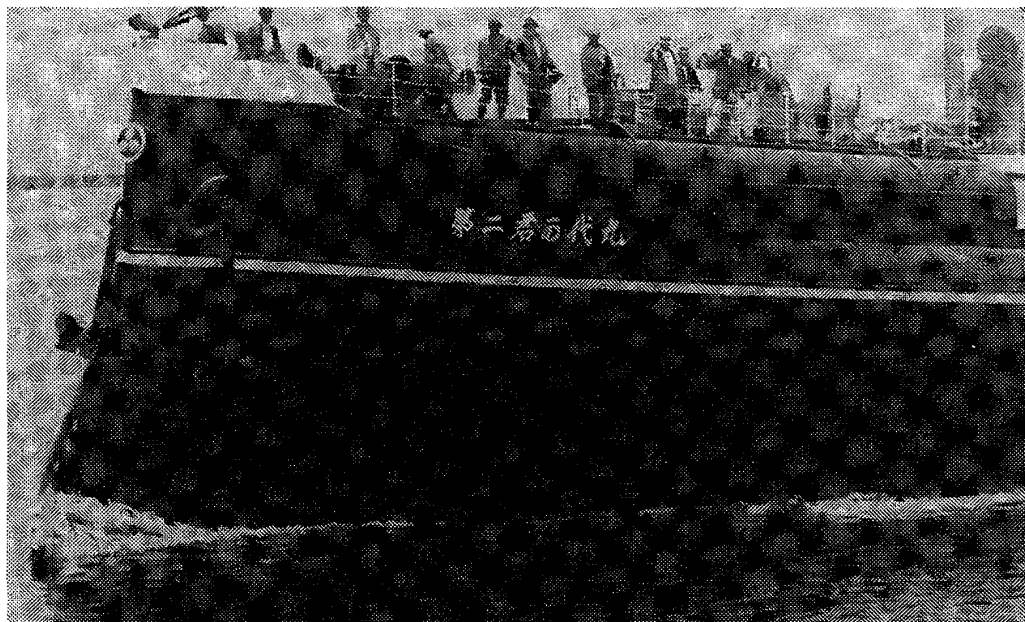
(出所: 杉原達『越境する民』新幹社)

こうした履歴がある船を、尼崎汽船は 1925 年ソ連政府から購入し、25 年の秋から約半年間大阪の造船所で改造工事をした後に 1926 年から第二君が代丸という船名で、済州道と大阪の間を行き来する客船として就航させた。改造工事後の君が代丸は、総排水量 919 トン、830 馬力、長さ 62.7 メートル、幅 10.6 メートル、深 5.2 メートル、吃水 12.7 メートルであった。

乗客定員は 365 人であるが、685 人までは乗船可能だったという。昔、済州と釜山 (プサン)、済州と木浦 (モクポ) 間の旅客船も、夏季などのシーズンには最大乗船可能人員を多く認めてくれたが、少なくとも標準乗船人員の約 30% 程度であった。しかし、最大乗船人員を標準乗船人員の約 2 倍まで認めてくれたとのことは、いまだに分からない。

この船は、「鉄の船」であり、特徴は船首の下の部分、すなわち船首の水面部分が前に出てきた特異な形態の船であった。この形態の船は、衝角(ラム)形態といって、以前の世代の軍艦で見られる形態という。

しかし、1920 年代にはこういう形態の船はほとんど無くなり、大阪港でも珍しく見られた。形態はともかく、当時の済州島の人々の目には巨大に見られたのであろう。1960 年代 70 年代までの時期でも、「大きいこと」を比喻した済州島の言葉 (表現) で、「君が代丸のようだ」という話を聞いてきた。



<写真 3、衝角(ラム)形の〈君が代丸〉 >

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

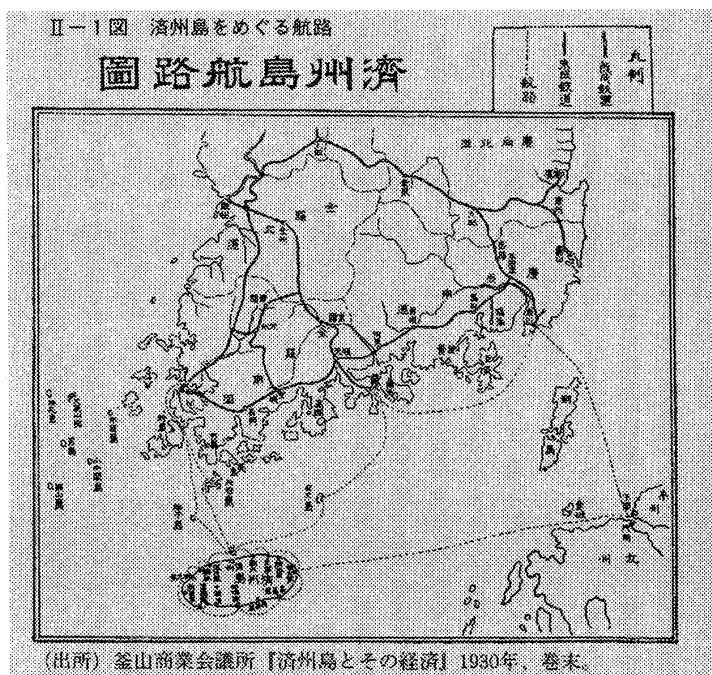
この第2君が代丸は1945年4月中旬、大阪の安治川の千船橋付近で米軍の爆撃で撃沈される時まで、20年間を済州島の人々を大阪に運んだ船であった。

この船には上等船室と下等船室があり、上等船室は甲板の上に、下等船室は甲板の下にあった。下等船室には上層と下層の2段であり、天井は非常に低く背が高い人が立てば頭がつくほどだったというから、どれくらい狭い船室構造であったかが分かる。また、乗船後には食事が提供されていたという。当時の経験者の話では、済州島の家では麦ご飯を食べたが、船に乗ってみると米の飯を与えられて驚いたという。

大阪を出発して、一番最初に寄港する所は、現在の済州市であった。しかし、当時の済州市港には、直接、接岸することができず遠海に船を停船させて、小船で人々を乗せて運んだ。その後、済州島の西の方に約2日間にかけて一周し、面事務所所在地の11ヶ所に寄港した。寄港といっても、接岸はできなかったのが済州市のような方法で、小船で人々を本船に運んだ。

済州島を一周した後、また、済州市港に寄港、済州島を出発すれば、約2日ぶりに日本の中心都市である大阪港に到着することができたというので、済州島一周2日に、玄海灘および瀬戸内海で2日であるから、船を一番長く乗った人は4日間船に乗ったのである。

証言によれば、君が代丸が大阪を朝出発すれば、翌日の夕方には、済州市に入港することができたという。



<写真 4、濟州島路線図>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

大阪濟州間航路表

船名	月毎	船名	月毎
丸代君	二日	丸代君	二日
丸代君	五日	丸代君	五日
丸代君	八日	丸代君	八日
丸代君	十一日	丸代君	十一日
丸代君	十四日	丸代君	十四日
丸代君	十七日	丸代君	十七日
丸代君	二十日	丸代君	二十日
丸代君	廿三日	丸代君	廿三日
丸代君	廿六日	丸代君	廿六日
丸代君	廿九日	丸代君	廿九日

代理店 昭和運送株式会社
電話 一一三

<写真 4-1 〈君が代丸〉代理店の広告>

船の速度は今の客船と大きい差はなかったと推定される。1970年代の濟州と釜山間を運航したくア

リラン号)などは平均 12 ノットで 15 時間で到着したことから見れば、12 ノットより遅かったがそんなに遅くはなかったと考えられる。



<写真 5 (第二君が代丸)>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

Ⅲ. 〈君が代丸〉の船内環境 一人々はどんな光景と出会ったのか？

船での光景が、当時の日本人の記録で残っている。『一九三四年八月一日に大阪築港棧橋から濟州島へ出帆した「君が代丸」には、五六三名の船客があったが、「このうち上等客七名のうちわずか二名が内地人……(中略)……これは実に二対五六一である。ほかに移動警察官として、大阪府警察署の思想係の O 氏、大阪築港水上署の W 氏と島の巡查とが、いずれも私服で乗り込んで勤務している」日本人はといえば、二名の上等船客と私服警官にほかならなかったのである。』

では朝鮮人船客の方はどうか。この日本人船客の目に映った観察を、引用する。

『客は若者が多く、十七～八歳から三十歳前後の者が大部分である。中には、まげを結って馬の尾で編んだ冠をつけ、あごひげをのばした者や、老婆もいる。また、人の頭の三倍大もあるようなパガチ(干瓢)と、木を丸く曲げた枠にかがった大きな網籠などをそばに置いて、乳のみ子に乳房を含ませている者など、いかにも血色のよいたくましい体の若い女たちも、あちらに三人、こちらに五人と見られる。その者たちは、携帯品や日焼けした血色のよいたくましい体から、出稼ぎ海女の帰還者であ

ることがわかる。ほかにも、つたい歩きのやっどでできるような赤ん坊を連れた夫婦の、一家総出の出稼ぎらしい者や、海女とはあまりにも相違した顔の青白い女工らしい娘たちや青年もいた。五六三名の船客中、子供の無料船客が八十余名もいると聞いては、夫婦者が出稼ぎ者が相当に乗っているものと察せられる

(中略)・・・船室内は、横になるすき間も見いだせない。したがって、通路といわず、甲板といわず、荷物の上もかまわず、およそ空間のある所、日影のある所、まさにごろ寝のありデンキハニさまである。早朝、ブリッジから見下ろした甲板上は、恐ろしく不潔になっていた。』

(杉原達『越境する民』新幹社、113 114 ページから引用、原本は、柘田一二『地理学論文集』弘詢社(東京)、1976年8月)



<当時の混雑の様子>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

この記録から見て、人をどれくらい荷物取り扱ったかが分かる。そのような荷物取り扱いをしながらも私服警察官が乗船したのを見ればまた統制をひどくしたのかも分かる。

また、君が代丸は生きている人だけでなく死亡した人々までも運んだ。済州道人々は死んでも火葬でなく土葬である。異郷で死んでもからだは故郷の土に埋められたいのが本人の希望であり子供らの

道理である。君が代丸の上等客室後尾、船の一番船尾に棺を安置することができる所、2ヶ所があったという。

大阪で人が死亡すれば直ちに、済州島に行くか、でなければ仮埋葬をして何年が過ぎた後死体がある程度整理になった後に、済州島に行くのが通例であることは、私たちの済州道の葬儀文化を見ても十分に推察することができる。

君が代丸では、食事時になれば、一番最初に、お供え用に上げる熱いご飯を準備してくれたという。しかし料金は生きている人の5倍程度であった。

IV. 〈君が代丸〉の運行主体 — 〈君が代丸〉を所有した〈尼崎汽船〉はどんな会社か? —

尼崎一族は海運を中心に、朝鮮炭鉱、土地、海上火災保険などの事業を展開した関西地方に本拠地をおいた地方財閥だった。1880年から海運業を始めて、瀬戸内海～九州路線を2次世界大戦が終わる時まで主路線にした。

1904年、日露戦争が勃発、船3隻が陸軍に徴用にあった。1903年に大阪を基点に神戸、関門を経て、韓国の釜山、木浦、群山(クンサン)を経由、仁川(インチョン)までの航路を開設した。

朝鮮半島が、日露戦争で危険な状態にもかかわらず、果敢に運航を継続したとして、1910年に大韓帝国皇帝から勲章の授与を受けた。

1923年3月から、済州道～大阪定期航路を開設したというが、実際には、1922年に君が代丸で大阪に渡ってきた人々の証言があったことから見て、1922年から23年3月までは不定期路線として就航したと推定される。

1927年時点で、この会社は37隻の船舶を所有したし、西日本各地を連結する10ヶ路線、また済州島～大阪路線、仁川～大阪路線(神戸、下関、釜山、木浦、群山経由)があったが、この仁川～大阪路線には一つの航路に7隻の船を投入した。1928年には会社の大阪支店には韓国人229人が船夫として勤めた。

第2次世界大戦の時は、所有船舶全部を軍隊に徴用され、あるいは、撃沈されてしまい、戦争後に再建が不可能になって、会社としての運命を閉じるようになる。

済州～大阪路線開設時、経験が豊富で韓国をよく知る原口熊次郎氏を船長で、在阪済州道人金秉敦氏、済州島では済州商船の金根著氏、済州島の実業家朴宗実氏、弁護士崔元淳氏等の実力者らから要請があったという。

VI. 済州～大阪路線の実態 — 済州～大阪路線には、〈君が代丸〉だけあったのか? —

他の船も通った。朝鮮郵船株式会社という朝鮮総督府と直結した官許会社があった。この会社は日本郵船と大阪郵船の援助の下で1912年1月に資本金300万円で設立される。1913年4月から済州～木浦路線、1915年4月から済州～釜山路線を作るが、1932年3月までは総督府命令路線として補助金を受領する。以後、朝鮮汽船株式会社という子会社を作って、自由航路で担当するようになる。この朝鮮郵船は、1924年、〈咸鏡丸(749トン)〉が済州～大阪路線に投入されて、その咸鏡丸の次に、〈京城丸(1033トン)〉が投入される。1925年4月から5年間は、命令航路に指定を受けた。

しかし、1935年朝鮮にも、船舶安全法が実施されることによって多くの修理費がかからなければならぬ京城丸は、一時休船に入るが停船になり、済州～大阪路線は撤収をしてしまう。



<写真7 〈京城丸〉>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

VII. 東亜通航組合設立と〈伏木丸〉の役割

1927年、大阪には済州島出身者が約3万人を越えるようになる。翌年の1928年4月に君が代丸所有の尼崎汽船と京城丸所有の朝鮮郵船に当時12円50銭とする運賃の切り下げを要求するが「鳥ではないので飛ぶこともできないし、魚ではないので泳ぐこともできない」と拒否されてしまう。これに在阪済州人らが済州島民大会を大阪市天王寺公会堂に開いて、実行委員を構成、運賃切り下げおよび乗客処遇改善を再度要求するが、拒否されてしまう。

この時、公会堂には済州島民1000人余りが集まる熱気であったが日本官憲の弾圧も始まる。しかし弾圧にも関わらず「私たちは私たちの船で」というスローガンを掲げながら、済州通航組合準備会を組織して活動に入る。

1930年4月には、済州島162ヶ部落中119ヶ部落が加入したし、在阪朝鮮人および済州島にある島民4千500人が1株式に30銭の組合費で東亜通航組合が設立されて、その年秋には1世帯5円の基金造成を実施、約6千円を募金した。函館成田商会から〈蛟龍丸〉を借りて、11月1日に片道6円50銭という破格的な料金で歴史的な出港をするようになる。

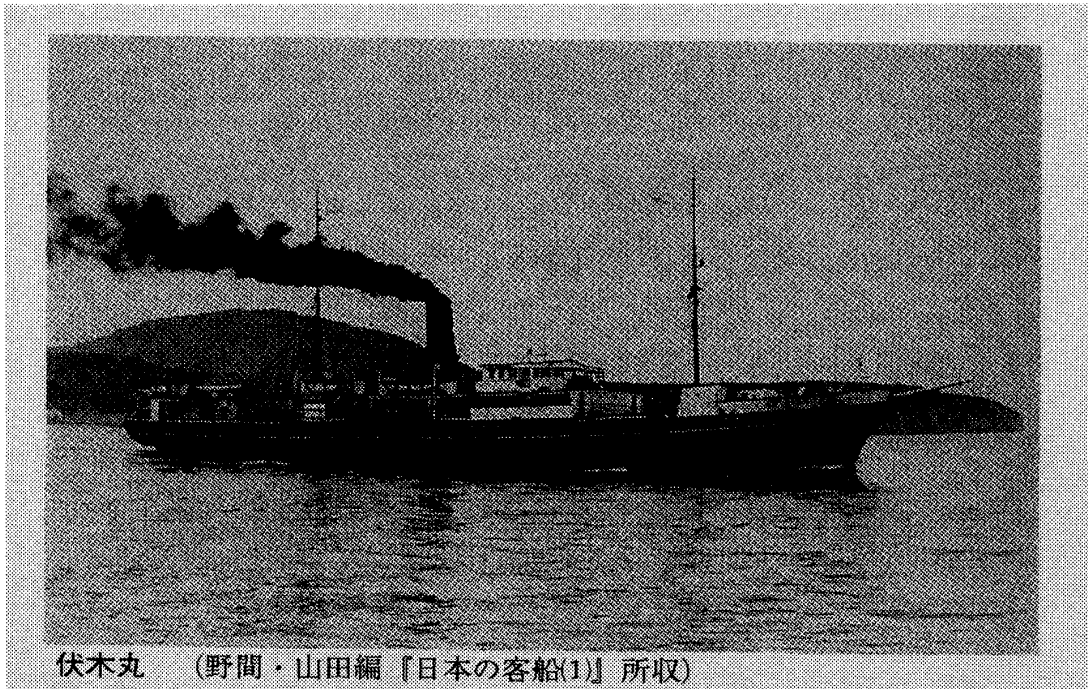
これで他の会社も6円50銭にしなければならなかった。また他の会社は3円まで下げながら対抗したが、蛟龍丸に対する島民の支持はすごかったという。

済州通航組合で、東亜通航組合で名称が変わったことは韓国の莞島(ワンド)出身者などが大阪に居住してこの組合に協力したし、また定期ではないが、不定期便で莞島にも寄港したということである。

契約が終わる1931年3月には数千円の赤字を出すようになって、船を購入することで計画が進行され、日本官憲の弾圧にもかかわらず〈伏木丸(1332トン)〉が購入された。この船は北日本汽船会社がサハリン路線および朝鮮路線に投入された船であった。

1931年12月1日、334人の乗客を乗せ、約万名の歓送を受けながら出港するようになる。

この伏木丸に対する弾圧もすごかった。12月5日、済州島の和順(ファスン)港では君が代丸を乗ろうとする朝鮮人に対して東亜通航組合支持者100人余りが同じ日入港予定の伏木丸を乗れと大々的な説得活動を広げたことに、官憲が介入し、組合員7人が逮捕されて懲役1年以下の実刑が宣告される。その後にも日本資本と警察の緊密な協力の下で弾圧が続く。また、伏木丸を乗ろうとする乗客に対して、警察が渡航証を発行してくれないなど弾圧もあった。この時期、東亜通航組合は、済州島と日本に34個の支部、1万人余りの組合員で民衆の民族的活動を展開するようになる。しかし、官憲の弾圧と累積した赤字によって、結局1933年12月1日、運航停止に入った。



伏木丸 (野間・山田編『日本の客船(1)』所収)

<写真 8 〈伏木丸〉>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

VIII. 航路の多様化の進展 — 〈順吉丸〉という船もあった—

濟州島朝天面出身・高順欽氏は、1928年12月、同志らと共に企業同盟汽船部を組織して、北海郵船会社所有の〈第二北海丸〉を借りて、12月1日から濟州～大阪路線に就航させた。

しかし、11人出資金額が1人当たり300円の資金力不足、そこに大衆基盤の欠如、濟州島との連絡不十分という欠点で、組織の弱体化、経営難を克服することができなくて、1929年3月に鹿児島郵船に、〈順吉丸〉の業務を委託するようになる。

鹿児島郵船株式会社は、1905年に鹿児島郵船で設立された会社であり、主に沖縄～大阪路線に、船3隻を就航させた会社であった。第一次世界大戦後の海運業が不況によって、1925年頃からは独自の経営を放棄、この路線の強者の大阪商船に船3隻を貸してしまう。

その後、さらに零細業者の渡航業組合の経営を引き受けて、会社の延命を図るが、うまく行っていなかった。組合の設立者・高順欽氏は、後ほど順吉丸の事務長で勤めたし、解放後、在日韓国民団創立時の議長を歴任した。

濟州～大阪路線は、鹿児島郵船の順吉丸が、一番、最初に撤退、次に東亜通航組合の伏木丸が撤退、次に1935年に朝鮮郵船の京城丸が撤退をするようになる。結局、競争で残った尼崎汽船の君が代丸

が、1945年まで運航をするようになる。

運賃はいくらだったのだろうか？ 君が代丸の最初の料金は12円50銭だった。当時、紡織工場女工の日当が1円程度だったと思われる。それはその12日分が運賃だった。1930年、民衆的な組合が運航した伏木丸は6円50銭だった。これに競争するために、君が代丸は3円まで値段を下げた。伏木丸が、運行停止によってまた再び運賃引き上げをした。

1934年8月までは君が代丸と京城丸の二隻は6円、12円の2種類運賃、その以後はさらに引き上げられて、8円、12円の運賃で運航する。

また、君が代丸および京城丸は月3回往復の定期船、伏木丸は月2回の定期船だった。植民地時代、韓国を行き来した定期客船は、関釜連絡船と済州～大阪の君が代丸の二つの路線だった。関釜連絡船は日本鉄道省が運航した日本国策路線であった。日本国内では、列車票一枚で朝鮮半島のソウル、中国の満州まで連結する植民地政策の大動脈だった。

また、配置された船も7千トン級が投入されたし、乗客の多少にしたがって3千トンの小さい船が臨時に直ちに投入されるなど、特別性を持って運航した。

しかし、当時、済州島民は、約20万人だった。この20万人しかない島と大阪の間に一時4隻の船が就航した。また便数は月往復10便までであった。

Ⅸ.終わりに

「日本の産業革命」と呼ばれる1900年前後、大阪は紡織、造船など近代工業が入り始まる。この時の主動力であった蒸気機関は、石炭を使用したために、大阪が「水の都」という名称ではなく、「煙の都市」という代名詞と呼ばれる。

また、第一次世界大戦による好況で、工場での働き手が不足するようになった当時の日本では、様々な手段を動員して、朝鮮半島の労働力を日本に連れてくるようになってきた。また、「大変で汚い作業」は、朝鮮半島出身者が、日本人の半分にならない賃金で労働するようになる。

君が代丸は、日本国内で不足した労働力の確保の一翼を担当するようになる。不足した労働力の確保が主目的であるため、人口が少ない済州島に就航した点に疑問を感じる。

人口の多い慶尚道地方では、関釜連絡船があつて必要性が無かったかも知れないが、済州島よりも何倍の人口がある全羅道地方や他の地方を選ばないで、人口が少ない済州島を選んだ理由には疑問がある。

尼崎汽船は、利益を作るための会社である。いくら済州島出身の在阪の有力者、済州島の有力者が提言をしたとしても、利益を作り出せない路線ならば選択しなかつただろう。しかし、20年間、運航を継続した。もし、他の路線を選択したとすれば、今日の済州島本籍の在日韓国人11万人はなかつたこととなり、その後の大阪の朝鮮市場も存在しなかつたかもしれない。

現在でも、第三の君が代丸がある。済州島と大阪を連結する直行航空便が一週間に7便がある。また釜山経由便までもある。現在の航空便は、多くの日本人観光客と韓国人観光客もあって、故郷に帰省する在日韓国人も多い。済州島の人々にとって、大阪という土地、また大阪にある朝鮮市場は、果たしてどのような意味を持ったところなのであろうか。



<写真9、済州島にある〈君が代丸〉>

(出所：杉原達『越境する民』新幹社)

<参考文献>

- (1) 杉原 達『越境する民』新幹社 (日本 東京) 1998年9月
- (2) 枘田 一二『地理學論文集』弘詢社(東京), 1976年8月
- (3) 金 贊汀『異邦人は君ヶ代丸に乗って』岩波新書 (東京)、1985年8月
- (4) 小野賢一 「平野川改修とコリアタウン」大阪市立御幸森小学校 社会科部 指導資料
- (5) 中村 卯一 「遠い日の東アジアで」 <http://www.kamome.org/heishi/asia/index.html>、2004年6月27日