

近代日朝航路の中の大阪－濟州島航路

高 成 鳳*

The Osaka-Jeju Island Shipping Line: As Part of the Modern Maritime Transportations between Japan and Korea

KO Seong-Bong*

This paper examines the relation between modern Japan and Korea, and lives of Korean residents in Japan at that time. It particularly focuses on the Osaka-Jeju Island shipping line, and its significance to the Korean residents in Japan. Since this sea route played major social, political and economic roles in attaching the two countries, it not only became an area of key strategic importance to Japan's colonial management of Korea, but was highly valued among Korean residents living in Japan as well. Indeed it was one of the limited chances whereby Koreans could exert some influence on the management and operation of the shipping line. This is illustrated by the point that fierce competition was often seen between Japanese shipping companies and Jeju Islanders for an independent service in around 1930. These islanders, a sizable minority within the Korean community in Kansai area, had come to Japan through this sea route.

キーワード：濟州島，大阪，在日朝鮮人，移民，航路

Keywords: Jeju Island, Osaka, Korean Residents in Japan, Immigrant, Sea Route

はじめに

近代以降，日本と朝鮮半島との関係は，日本による朝鮮の植民地化，さらには植民地朝鮮を足掛かりとした北東アジア全域への軍事的・経済的勢力拡大，すなわち「帝国」日本の拡大過程とともに推移した。

植民地宗主国である日本本国と朝鮮半島の間には，島国日本の特性から，関釜航路（下関－釜山）に代表される定期航路がはやくから開設され，多くの人・モノ・情報が海峡を行き交う数多くの船により運ばれた。

* 立教大学全学共通カリキュラム運営センター兼任講師；Center for General Curriculum Development, Rikkyo University/ kosenbon@qb3.so-net.ne.jp

本稿で取り上げる大阪－濟州島航路（以下阪濟航路とする）は、大阪と朝鮮半島西南端に位置する濟州島沿岸各集落とを結んでいたものである。

この航路は、1920年代前半の開設から1945年に事実上の終焉を迎えるまで、その全期間を通して尼崎汽船部という民間事業者により運航され、植民地下日朝航路では数少なかった自営航路として存続し、しかもその運航はほぼ全期にわたり第二君が代丸という一隻の船により担われた。また1930年前後には、濟州島出身者による自主渡航運動の舞台となり、近代日朝航路の中でもひととき異色の歴史をたどった。

今日、大阪を中心とした近畿地方は、日本国内でも在日韓国・朝鮮人（以下在日朝鮮人とする）が多く暮らしていることで知られるが、中でも大阪は、在日朝鮮人の出身地を示す「本籍」地を見た場合、日本全国的には少数派である濟州道（濟州島）出身者の比率が際立って高いという特徴も有している¹⁾。これら濟州島に本籍地を持つ在日朝鮮人のほとんどが、阪濟航路で来日した人たちとその子孫である。

本稿では、阪濟航路の歴史を、交通史の視点から植民地下での朝鮮人の生活と、日本への渡航の実態について考察することで、近代以降の日本と朝鮮半島との関係、さらには日本における国際化の嚆矢としての在日朝鮮人の歴史を改めて問い直す手がかりを探ってみたい。

I 日朝航路の展開

阪濟航路の歴史に入る前に、まずは近代以降の日本と朝鮮半島を結んだ主要航路の展開²⁾について概観しておきたい。

1875年、列強にならった日本の砲艦外交により日朝修好条規いわゆる江華条約が締結され、日本はまず釜山、次いで元山と仁川の両港を開港させた。

これをうけて、日本郵船の前身である郵便汽船三菱会社浪華号が釜山への月1回の寄港を開始、これが日朝定期航路のはじまりとされている。

大阪商船もほどなく新造船安寧丸を投入し釜山への寄港を開始、こうして同社と日本郵船（1884年郵便汽船三菱会社から社名変更）の二大海運会社は、朝鮮側の開港地増加を背景に朝鮮半島沿岸航路にも勢力を拡大し、朝鮮沿岸の海運争覇時代にあってつねに先頭を走り続けた。

1) 1934年には全国の在日朝鮮人537,695人中、濟州島出身者は50,053人だった。大阪在住朝鮮人だけ見ると全体で171,160人のうち、22.2%にあたる37,938人が濟州島出身者だった。ちなみに1974年には、全国の在日朝鮮人638,806人中、濟州島出身者は101,378人だったが、大阪在住朝鮮人178,720人の35.8%にあたる63,972人が濟州島出身者で、濟州島出身者が一貫して大阪に集中していることが分かる（「II-1表 在日・在阪朝鮮人と濟州島出身者」〔杉原1998:77〕に拠る）。なおここでいう濟州島出身者とは、濟州島（濟州道）に本籍地を有する者で、純粹に濟州島から渡日してきた者を意味する訳ではない。

2) 近代以降の日朝航路の展開については、〔尹1996、鮮交会1986、小武家1937、恩田1929〕を参照。

また両社は、「併合」後の 1912 年 1 月、朝鮮総督府とともに官業的性格の強い朝鮮郵船の設立でも中心的役割を演じた。以来朝鮮郵船は、後述する命令航路の中心的担い手として、日朝間、朝鮮沿岸航路を多数開設、植民地期を通じて朝鮮の海運業における不動の地位を維持し続けた（表 1）³⁾。

表 1 朝鮮郵船の日朝間定期航路（1931 年 5 月）

	朝鮮側 発着港	釜山	元山	城津	清津	雄基	木浦	群山	仁川	鎮南浦
日本側 発着港	東京	4	1	1	1	1	3	3	3	1
	大阪	11	6	3	9	9	4	4	4	3
	敦賀		2	2	2					
	鹿児島	1					1	1	4	2

出典：〔朝鮮旅行案内社 1931: 126-130〕より筆者作成。

注：数字は月間最低運航回数（往復）

この朝鮮郵船の設立について、同社社長だった恩田銅吉は、「個々に分立せる海運業者を集め一団としたる大会社を組織せしめて之に相当補助金を支給し、総督府の監督指導の下に節制ある航海を遂行せしめ、以て朝鮮併合の目的を達成する一助たらしめると共に、一朝有事の場合、一令の下に船舶の徴発又は買収に応ぜしめ、軍隊兵器の輸送上遺憾なからしめる必要を認め」と記している〔恩田 1929: 138-139〕。しかし総督府の力を背景に、朝鮮郵船が命令航路の中核的な担い手となることについては、当初から民業圧迫との批判もあった⁴⁾。

ここでの相当補助金とは、命令航路による航路の維持と拡充を念頭に置いたものと考えられる。命令航路とは、政府や各省庁が指定した航路に、運航会社が配船し補助金交付を受けるもので、船会社が独自に開設して運航する自営航路（自由航路ともいう）と区別される。命令航路の場合、補助金と引き替えに、運航期間や回数、使用船舶の隻数からその船齢まで細かく規定される。ちなみに次に掲げる表では、「併合」から 20 年近く経っても、日朝間では命令航路が幅を利かせていたことが分かる（表 2）。

- 3) 植民地期に刊行された引用資料中、朝鮮を意味する鮮の呼称は、本来朝鮮または「鮮」とすべきところだが、本稿では原資料の表記のままとした。
- 4) 例えば『東京日日新聞』1912 年 5 月 23 日付の社説は、「朝鮮航業保護の弊」とのタイトルを掲げて、「朝鮮郵船会社の保護は啻に無用なるのみならず、為めに従来に独立せる航業者を圧倒するに至るべきを以て、却て有害となる。（中略）今回之を統一して新たに 20 幾万円かの補助金を支出するが如きは、寧ろ無用の贅費にあらずや」と指摘し、「而して朝鮮郵船会社の保護を以て、啻に無益なるのみならず、寧ろ有害と見作さざるを得ざるなり」と結んでいる。

表2 日朝間主要定期航路 (1929年)

命令航路

線路名	使用船数	月航海回数 (回以上)	経営者	命令官庁
清津敦賀線	1	2	朝鮮郵船	朝鮮総督府
釜山ウラジオ大阪線	2	2	朝鮮郵船	朝鮮総督府
雄基関門線	3	3	朝鮮郵船	朝鮮総督府
新義州大阪線	2	2	朝鮮郵船	朝鮮総督府
釜山濟州島関門線	1	2	朝鮮郵船	朝鮮総督府
北鮮東京線	1	1	朝鮮郵船	朝鮮総督府
朝鮮長崎大連線	2	2	朝鮮郵船 大阪商船	朝鮮総督府
伏木ウラジオストック線 (清津寄港)	1	2	北陸汽船	朝鮮総督府
朝鮮北海道大連線	2	1	島谷汽船	朝鮮総督府 関東庁
朝鮮西海岸線	2	2	朝鮮郵船	逓信省
長崎壱岐対馬線	1	6	北九州商船	長崎県
麗水大阪線	1	3	朝鮮郵船	全羅南道
博多釜山線	1	10	北九州商船	福岡県

自営航路

線路名	使用船数	月航海回数 (回以上)	経営者
大阪清津線	1	1.5	朝鮮郵船
大阪清津線	2	3	大阪商船
大阪仁川線	5	8	大阪商船
京浜鎮南浦線	2	2	大阪商船
敦賀清津線	1	2	西脇船舶部
敦賀清津線	1	3	北日本汽船
大阪濟州島線	1	2	尼崎汽船
大阪濟州島線	1	2	鹿兒島郵船

出典：[恩田 1929: 141-144] より筆者作成。

注：理由は不明だが、朝鮮郵船阪済航路についての記述が見あたらない。

日朝航路の変遷に戻ると、日朝間をつないだ大動脈としてまず想起される関釜連絡船、即ち鉄道連絡船関釜航路は、1905年9月11日、当時は私鉄だった山陽鉄道（国有化後山陽本線となる）により開設されたのがはじまりだ。関釜航路は、山陽鉄道国有化後は鉄道院に、のちには鉄道省へと所管が継承された。

植民地支配の深化とともに、それまでの大手資本による釜山や仁川など朝鮮側主要港を結ぶ航路に加え、日本側の発着港も分散傾向を示していく。

1923年には隠岐汽船が浜田－浦項間に、北陸汽船が伏木・七尾－清津間に航路を開設、1929年には北九州商船が博多－釜山、長崎－釜山間に、北日本汽船が大阪商船から航路を継承して敦賀・新潟－清津・羅津・雄基間に就航している。

とくに北陸と北部朝鮮を結ぶ航路は、日本の中国東北地方への勢力拡大という時代的背景を反映して、北部・東部「満洲」への短絡路となる「新日満連絡ルート」として脚光をあび、日本海汽船、嶋谷汽船なども運航に加わり活況を呈した。大阪商船から北日本汽船への航路継承は、大阪商船本体が大陸間の長距離航路に専念したいのと、競合する事業者や航路の出現によりコスト対策を迫られたことも一因だった。

1934年には関釜航路を補完する名目で、川崎汽船が朝鮮総督府の強力な支援を得て麗水－下関に就航した。この関麗航路は、表向きは関釜航路の輸送力逼迫を緩和する必要性から開設されたが、実際は朝鮮と日本を結ぶ大動脈たる関釜航路が、一貫して日本の鉄道当局に掌握され意のままにならないことに対する、朝鮮総督府の積年の不満が実現を後押しした結果だった。朝鮮総督府は経営不振が続いた関麗航路の総督府直営化も検討したが、ほどなく関釜航路への金剛丸型大型船の投入により立ち消えとなった⁵⁾。

ここで確認しておきたいのは、この関麗航路をめぐる朝鮮総督府と日本本国との綱引きをめぐる動きからも分かるように、日朝間航路の経営と運行の主体は、基本的には一貫して日本側にあったということである。

釜山・元山・仁川開港を受け、日本の海運会社の朝鮮進出が始まると、朝鮮内各居留地の日本人海運業者も朝鮮海運市場の掌握に乗り出した。朝鮮人側でも民族資本による海運近代化が模索されたが、日露戦争後には朝鮮入港日本船舶の比率が9割を超えるまでに日本側の圧倒的優位となり、朝鮮人海運会社は圧殺され、朝鮮近海及び沿岸海運市場は日本資本によって独占された〔尹 1996: 203-204〕。

結果的に朝鮮側から日朝航路への関与は、在朝日本人らが植民地行政当局に働きかけ、当局が補助金等で日本の船会社の航路を誘致するか、朝鮮総督府とつながりの強い朝鮮郵船に対し、限定的に影響力を行使する範囲にとどまっていた。まして朝鮮人経営の船会社が日朝間に参入

5) 1937年以降7,000トン級の大型船金剛丸、興安丸(それぞれ乗客定員1,746名)、天山丸(乗客定員2,048名)、崑崙丸(乗客定員2,050名)が続々と関釜航路に投入され、輸送力増強と航海時間の短縮が図られた。金剛丸は試験航行で当時の日本商船で最速の23.19ノットを記録した俊足性能を有し、関釜間の所要時間は7時間半まで短縮された〔古川 1988: 66-68; 日本国有鉄道広島鉄道管理局 1979: 53-59〕。関麗航路をめぐる経緯について、当時の朝鮮総督府鉄道局関係者らによる記録では、次のように紹介している。「朝鮮鉄道局としては永年の宿望であった関釜連絡船の移管を日本国鉄に迫るとともに、場合によっては関麗連絡船を買収し直営として国鉄に対抗しようとし、また新たに高能率の連絡航路を開設して関釜間を5時間程度で運行する高速船の建造計画もあった。しかし国鉄側はかかる気配を察してか、関釜連絡船の増強を積極化することとなり大型船天山丸(7,900トン)の建造に着手」〔鮮交会 1986: 608〕。

することや、朝鮮人世論が朝鮮総督府や日本の船会社を動かすということはほとんど考えられなかった。

こうした時代にあって、これから取り上げる阪済航路は、きわめて異色の歴史をたどった稀有な例だったのである。

II 阪 済 航 路

1 阪済航路の登場

阪済航路については、多くの在日朝鮮人史研究において紹介されているが、最も詳細な先行研究としては杉原達氏の『越境する民——近代大阪の朝鮮人史研究』（1998）が挙げられる。同書ではとくに第Ⅲ章「君が代丸」考で航路の歴史と、のちにこの航路の代名詞にもなる就航船「第二君が代丸」について豊富な聞き取りも交え詳しく紹介している。本稿でも史実の認定については、基本的に同書の記述に依拠していることを予め申し上げておく。

歴史的に最も良く知られている大阪と濟州島を結ぶ航路は、大阪に拠点を置いた合名会社尼崎汽船部という企業によって、1923年3月から定期開設された。ちなみに社名の尼崎は地名の「あまがさき」ではなく、創業者の姓で「あまさき」である。なお同航路については1922年から不定期就航していたとも伝えられている。また同社以前にも、この航路を運航した事業者は存在していたようだ⁶⁾。

最初の就航船である君が代丸（初代、669トン）は1891年オランダ製だったが、1925年9月の台風で座礁、かわってソビエト政府から払い下げられた旧ロシア軍艦「マンジュール号」（1,213トン）が、装い新たに第二君が代丸として1926年から就航、同船は1945年に安治川河口で空襲により沈没するまで、大阪と濟州島を結び、数知れない在日朝鮮人の渡航を支えた。

1920年代から30年代にかけて関釜連絡船の朝鮮人乗客が三割程度だったのに対し、阪済航路の旅客は圧倒的部分を濟州島出身者が占めていた。一例に1934年8月1日大阪出港の濟州島行きは、563名の乗客中、日本人は上等客2名と添乗の私服警官2名だけだった〔杉原1998:112-113〕。阪済航路がもっぱら朝鮮人乗客で占められていたことがはっきり分かる。

尼崎汽船部に続き大阪濟州島間に参入したのは、植民地朝鮮最大の船会社朝鮮郵船だった。

同社は既に1913年から木浦—濟州島、1915年から釜山—濟州島間にいずれも総督府命令航

6) 1925年に大阪市社会部調査課がまとめた『朝鮮人労働者問題』の中の「内鮮間鮮人専用汽船発着状況」〔大阪市社会調査課1975:346〕には、尼崎汽船部（原文では尼ヶ崎汽船）の他にも、済友社という事業者が同年2月から6月にかけて大阪—濟州島間を11回運航し、大阪着2,160人、大阪発442人を輸送したとの記録が見られる。また同じ資料には、のちに尼崎汽船部との関係を深めてゆく大阪在住朝鮮人金某氏が、2月に濟州島へ一回運航し、大阪から182人が出発したことが記載されている。

路を開設していたが、1924年から咸鏡丸（749トン）を大阪－濟州島間に投入、同船はのちに京城丸（1,033トン）へと引き継がれ、1935年の休航まで自営航路として運航された⁷⁾。

阪済航路について、『朝鮮郵船株式会社二十五年史』（1937）では次のように書いている。

「全羅南道濟州島は古来島外への出稼ぎ多く、大正10年頃より内地渡航を目指すもの次第に漸増し来りたるが、当時は先ず釜山に出で同地より関釜連絡船を利用、下関より汽車便を選びたるが、日数と多大の経費を要する為め直航路の開始を翹望せられたのである。（中略）

当社の航路開始と前後して尼ヶ崎（ママ）汽船部に於ても其の所有船君ヶ代丸を配船したる為め自然乗客奪取の競争となり、大阪出帆の1日・16日は船客一時に殺到し、見送人の雑踏混乱、警察の交通取締等、大阪築港は時ならぬ喧噪を極めたのであった」〔小武家1937:145〕。

阪済航路が開設当初から、たいへんな盛況だったことをうかがわせる。

ちなみに阪済航路開設以前から、濟州島から日本への渡航が見られ、釜山経由が主だったのは上記の通りだが、これと関連して同書には次のような記述がある。

「本航路（筆者註、釜山濟州島線を指す）は大正13年大阪・濟州島航路の開始を見るまでは内地渡航の最捷路として荷客の往来頻繁なりしも、内地直航線の実現せらるるに及び江原道方面へ出稼の海女往来期に一時殷盛を呈するのみにして、大正の末年頃より荷客の往来極めて閑散となり、後年振はずして終った」〔小武家1937:120-121〕。

結局朝鮮郵船の釜山濟州島線は、1932年に廃航となるのだが、本来は交通不便なはずの濟州島が、日本と航路で直結されたことで、交通、経済面での朝鮮半島本土への依存度を低下させていったことは、その後の歴史を考える上できわめて興味深いといえよう⁸⁾。

2 自主運航と運賃競争勃発

大阪－濟州島（阪済）航路で特筆されるのは、朝鮮人自らが同航路への参入を繰り返し試みたことである。1926年頃、濟州島汽船という事業者が永保丸という船で阪済間に参入したと伝えられるが詳細は分からない。

分かっているところでは、濟州島朝天里出身で無政府主義社会運動家の高某という人物が、1928年12月、同志を募り企業同盟汽船部という渡航者組合を組織し、北海郵船会社所有の第二北海丸を備船して阪済航路に参入した事実が存在している。これは阪済間における自主運航

7) 咸鏡丸と京城丸のトン数は、杉原著『越境する民』119頁に拠る。なお同書（119頁）では、朝鮮郵船の大阪－濟州島航路が、1925年4月から5年間命令航路の指定を受けていたとあるが、『朝鮮郵船株式会社二十五年史』（145頁）によると阪済航路は全期にわたって自由航路（自営航路）だったと読みとれる。

8) 前掲『越境する民』では、阪済航路の開設により濟州島と大阪方面との貿易が活発化し、釜山商工会議所が「釜山商圏の維持」への対応を迫られるに至った経緯を紹介し、従来のローカル・マーケットが、より複雑な貿易決済関係へと変容しつつあった状況について言及している。

をめぐる運動が、最初に具現化したものだった。しかしこのときは、大衆的基盤の欠如もあって経営難を克服出来ず、翌年3月からは業務を鹿児島郵船順吉丸に委託することになり、鹿児島郵船株式会社が阪済間に就航することになった⁹⁾。

企業同盟汽船部の試みは結果的に失敗するが、1928年頃から阪済航路の利用者らによる運賃値下げ運動が次第に本格化、1930年4月21日、東亜通航組合が結成され、同組合は函館成田商会蛟龍丸を備船して阪済間に参入、大阪—濟州島間に四事業者がひしめき、乗客争奪を繰り広げることになる。

植民地期日朝間航路で特筆に値する自主運航への動きは、当初は既存事業者への運賃値下げ要請から始まった¹⁰⁾。

まず1928年4月、朝鮮郵船と尼崎汽船部に対し、濟州島民らが当時片道12円50銭だった運賃を引き下げよう要求するが拒否される。阪済間よりはるかに長い大阪—沖繩間の運賃が8円なのに、阪済間の運賃の高さは明らかにおかしいというのがその主張だった。

運賃値下げ要求が拒絶されたことで、在阪朝鮮人らは天王寺公会堂で濟州島民大会を開催、参加者約2千名を集め、両社に運賃引き下げと旅客への待遇改善を求めてゆくことを確認し、引き続き交渉が続けられるも両社はこれを拒否し続けた。

運賃値下げ運動は、やがて「われらはわれらの船で」をスローガンに濟州通航組合準備会として組織化し、1930年4月21日、東亜通航組合が結成された。

同組合には濟州島内162部落中119の部落が加入し、大阪在住朝鮮人と濟州島民4,500人が組合費1株30銭を出資し、同年秋の「一世帯5円カンパ」と合わせ6千円の基金を調達、これにより函館成田商会所属蛟龍丸を備船し、ついに11月1日から既存事業者の半額近い片道6円50銭の運賃で阪済航路への就航を果たした。

これに対し、朝鮮郵船・尼崎汽船部・鹿児島郵船はただちに運賃を6円50銭に引き下げ対抗に転じ、四事業者間の消耗戦が展開されることになる(表3)。

東亜通航組合は、1931年3月蛟龍丸の備船契約満了を機に、かつて敦賀—清津間に就航していた元北日本汽船所属の伏木丸(1,332トン)を買い取り、同年12月1日から新たに阪済航路に投入した。

9) 鹿児島郵船は日露戦時下1905年に鹿児島で設立され、大阪—鹿児島—奄美大島—那覇間に就航していたが、同航路で大阪商船との競争に敗れ1925年から所有船を大阪商船に貸船に出し独力での経営を放棄していた[杉原1998: 124-125]。

10) 濟州島航路の運賃が割高なことについては、総督府の関係者も認識していたようだ。1926年の雑誌記事には次のような記述が見られる。「濟州航路の輸送賃高きこと内地又は陸地部より他方面に通づる航路及内地陸地部間の航路の輸送賃と、濟州航路の夫れと比較すると相當の差額がある。之れは濟州は未だ物資の供給並需要が他に比較して僅少であるから、運送業者からすれば高くせねば引合はぬのである。之れが将来に対して少なからざる影響をもつて居る。」[會田1926: 107]。

表 3 大阪－濟州航路の輸送（1933 年）

事業者	船名	濟州島→大阪		大阪→濟州島	
		運行回数	乗客数	運行回数	乗客数
尼崎汽船部	第二君が代丸	32	13,497	32	5,299
朝鮮郵船	京城丸	34	11,698	34	5,425
鹿児島郵船	順吉丸	22	555	40	889
東亜通航組合	伏木丸	21	10,340	21	9,645

出典：大阪府警察部特別高等課〔1982〕掲載「内鮮間汽船発着状況調」

伏木丸初出航時にまかれたピラには、「東亜通航組合は全東亜を網羅したる全渡航労働者農民の組合であり伏木丸は全無産階級の船でなければならぬ」とあり、船長は左派活動家野田律太の紹介で海員組合関係者の日本人がつとめたという。植民地下での数少ない日本人と朝鮮人の連帯事例としても注目に値しよう。

しかし伏木丸就航を機に、官憲による自主運航への妨害は激しさを増していった。伏木丸就航からひと月あまりの12月5日、濟州島和順港では君が代丸利用客に同日入港の伏木丸利用を訴えた通航組員100名あまりが官憲と衝突し、7名が逮捕され実刑判決を受けた〔杉原 1998: 120-123〕。

しかし、この運賃競争は最終的に尼崎汽船部の勝利で決着し、同時に朝鮮人による阪濟航路自主運航も幕を閉じた。その後の阪濟航路は、そのまま第二君が代丸の歴史と一体に展開していった。

尼崎汽船部は、東亜通航組合による伏木丸就航と同時に、自社の運賃を片道3円に引き下げた。いまや運賃はわずか数年前と比べて4分の1以下である。同社はさらに大阪築港では、客引きに旅客1名獲得毎に30銭の報奨金まで出して乗客集めに奔走した。結果尼崎汽船部は年8千円の赤字まで出しながらも〔杉原 1998: 123〕、最終的に阪濟航路の唯一の勝者となったのだ。

まずこの過激な運賃競争に耐えられなくなった鹿児島郵船が阪濟間から撤退した。

伏木丸は健闘を続けながらも、官憲による弾圧と累積負債により1933年12月1日、ついに運航停止に追い込まれた。

阪濟間は朝鮮郵船と尼崎汽船部の先行二強体制に落ち着き、両社はそれぞれ月3回（往復）就航し、運賃は段階的に6円、8円、さらには12円へと引き上げられた。

1935年、京城丸老朽化を理由に朝鮮郵船は阪濟航路を休航して事実上撤退、再び航路が開かれることはなかった¹¹⁾。

3 尼崎汽船部

朝鮮海運最大手の朝鮮郵船さえも蹴落とし、阪濟航路独占を確立した尼崎汽船部とは、どのような会社だったのか。あらためてその創業からたどってみる。

尼崎市が出版した『尼崎地域史事典』（1996刊）に、尼崎汽船部と同社の創業者尼崎伊三郎についての詳しい記載を見ることが出来る。

初代尼崎伊三郎は大洲村大高洲新田の農家に生まれ、明治維新にさいして尼崎姓を名のったといわれる。幼少より野菜や生魚の行商をするなど辛苦ののち、時勢をみて海運業を志し、1879年（明治12）699トンの小汽船秀吉丸で大阪―伊勢・熱田間の航路開拓を手はじめに瀬戸内・九州方面に進出し、大阪で共同組（のちに尼崎汽船）を創設した。その後海運業の成功で蓄積した資金により1901年前後から故郷の尼崎地方で大量に土地投資をはじめ、1903年にはすでに100町歩の大地主となった。

初代伊三郎は1904年死亡し、そのあとをついだ甥の2代伊三郎（旧名徳太郎）は朝鮮航路をはじめ各方面に海運業を発展させるとともに、その利益をもって土地所有をさらに拡大した。1924年（大正13）の農林省の大地主調査によると所有地は兵庫県・大阪府下で183町歩、関係小作人は614人に達した。これら事業の発展にともない経営組織を改組し、大阪市に合名会社尼崎本店を設立しその下に尼崎汽船部と尼崎耕地部を設置して事業を統括した。その他1917年に尼崎炭鉱を創設して社長となったほか、豊国火災・千代田生命両保険会社の取締役を兼ねた。1910年大阪市議員に当選、1911年には大阪府の多額納税者として貴族院議員となった〔尼崎市立地域研究史料館1996:46-47〕。

また尼崎汽船部については、次のように書かれている。

尼崎伊三郎（初代）が1879年（明治12）小汽船で沿岸航路の海運業をはじめたもので、のちに共同組と称し、ついで尼崎汽船（のちに尼崎家の改組で尼崎汽船部）と改称し

11)この間の経緯について、『朝鮮郵船株式会社二十五年史』では次のように記している。「その後島民の一部に於て客船に傭船し之に割込を策し、之が経営に関し左傾分子の蠢動ありて一時峻烈なる渡航制限を受くるなど、この間業者の絶えざる乱闘に運賃も自然低落を免かれず、更に断続的に社外船の割込ありて航路開始当時の阪・濟間運賃平均一円は数次に渉り極度に低下し、年々欠損は累加するばかりであつた」〔小武家1937:145〕。なお1935年12月16日から神戸の丸辰海運株式会社瑞鳳丸（1,250トン）が阪濟航路に月3回就航するとの広告が、12月15日付『民衆時報』（猪飼野で発行されていた朝鮮人向け新聞）に掲載されているが、その後の詳細は不明で、『濟州島勢一覽』では1937年8月現在阪濟航路は尼崎汽船部による月4回運航となっている〔杉原1998:135-136〕。

た。日清戦争中の船腹不足のなかで利益を得、1896年には北海道航路、1903年には大阪－仁川間の航路を開き以後朝鮮人移民の輸送は同社の主要業務となった。1890年大阪商船など10社の関西同盟汽船合併計算組（運賃合同の組織）に加盟、1915年（大正4）関西汽船同盟会に改組されたころには尼崎汽船部は20隻、1万トンを保有し大阪商船につぐ勢力となった。1942年（昭和17）関西汽船同盟会は加盟社全部が関西汽船（株）設立に参加し、尼崎汽船部も発展的解消をとげた」〔杉原1998:47〕。

杉原達氏は前出の『越境する民』において、尼崎家を「関西に本拠を置く地方財閥」〔杉原1998:115-116〕と紹介し、その上で日本の対外膨張、それと表裏一体のアジアからの多数の労働力の吸引過程が、「在阪朝鮮人の主力をなす濟州島出身者の場合、実のところ、半官半民大資本よりも、民間のしかも中小資本によって担われた」〔杉原1998:129〕と指摘する。ただつけ加えるなら、尼崎汽船部は、本国で大手資本に遅れをとった中小資本が、開発が遅れていた植民地での新事業に活路を見いだしたといった企業イメージだけでは捉えることが出来ない実体を有していた。

尼崎汽船部は中国・四国・北部九州方面へ多くの航路を有し、西日本では準大手といっている海運事業者だった。1920年代末の市販時刻表である『公認汽車汽船旅行案内』1929年5月号には、ほぼ一頁を割いて同社国内航路が阪濟航路とともに掲載されている。参考までに当時同社の基幹航路だったという中国線を見ると、大阪を午後3時半に出港し、神戸を経て四国香川にわたり、本州瀬戸内海沿いに往年の北前船寄港地をたどり、大阪出港翌々日早朝下関・門司に至っている。既に鉄道全盛ともいえる時代にあつて依然として内国沿岸航路が定着していたことは、なかなか興味深い。

ところで大胆な運賃値下げで阪濟航路での激しい競争を制した尼崎汽船部だったが、競合航路で同社がなりふり構わぬ生き残り戦術を展開したのはこれが初めてではなかった。

1915年には上述の関西汽船同盟から尼崎汽船部が脱退、一方的な運賃値下げを実施し、同業他社の説得も突っぱね、ついに静観出来なくなった最大手の大阪商船が運賃を5割下げて応戦することになったことが新聞に報じられている¹²⁾。また同じ年の別の新聞記事では、高松航路で尼崎汽船部が30銭、大阪商船が45銭の運賃で競争を演じ、双方とも乗客増加で増収になったと伝えている¹³⁾。

さらに後年1935年には、尼崎汽船部が朝鮮航路における一種の運賃協定だった鮮航同盟会を脱退したことによる運賃競争勃発の可能性が報じられている¹⁴⁾。

12) 『福岡日日新聞』1915年11月5日付。

13) 『大阪朝日新聞』1915年12月7日付。

14) 『大阪毎日新聞』1935年7月26日付。

尼崎汽船部の極端な運賃競争の展開や同業他社への挑戦的ともいえる経営姿勢は、阪済航路に限ったものではなく同社の社風ともいえるものだったようだ。しかし決して同社の経営がつねに順風だった訳ではなかった。とりわけ自主運航の参入で阪済航路での競争が佳境にあった時期は、尼崎汽船部にとって危機的ともいえる事態が相次いでいた。

1931年2月9日夜、吹雪の須磨沖で尼崎汽船部菊水丸(337トン)がフランス船メール・ポータス号に追突され沈没、乗客乗員19名が行方不明となった。当初追突したフランス船に非があるように思われたが、事故当時は夜間の荒天で視界がほぼゼロの中、菊水丸のブリッジに船長が不在で経験の浅い二等運転士(ママ)が操船していたことが問題となった¹⁵⁾。

翌1932年秋には大規模な争議が勃発¹⁶⁾、11月25日付新聞各紙はこれを大きく取り上げ、多くの船が運航停止に追い込まれたことが報じられている¹⁷⁾。この争議は激しい衝突を招きながらも収束に向かったが、阪済航路での攻防が、経営的に重大な局面にあった尼崎汽船部が社の存亡を賭けて臨んだものだったことをうかがわせる。

尼崎汽船部がこうした危機的状況下で、最終的に阪済航路で生き残った背景としては、日露戦争以来日朝間航路の開拓と集荷集客についてノウハウを蓄積していたこと、阪済航路への参入当初から、済州島朝鮮人実業界や済州島出身大阪在住朝鮮人実力者との強い結びつきを有していたことが大きかったと考えられる。事実尼崎汽船部代理店で、阪済航路の集客と乗船券販売を独占していたのは在阪朝鮮人実力者の金某氏だった。加えて尼崎汽船部では、朝鮮人船員、船夫も多数雇用されており、1928年末の段階で、大阪支店だけで229名の朝鮮人労働者が働いていた[杉原 1998: 117]。また同社の特殊事情として、警察人脈とのつながりも指摘されており[杉原 1998: 127]、こうしたことも情勢が錯綜していた時代にあつて、官憲からの有形無形の圧力をかわす上で効果的に作用したことが考えられる。

尼崎汽船部は日本企業ではあり、結果的に島民の自主運航を中止に追い込みはしたものの、済州島側大阪側いずれにおいても、同社阪済航路の営業の前線を担っていたのは朝鮮人だったことが持つ意味は大きかったといえる。少なくとも朝鮮総督府の力を背景に持ち、官業的性格の濃かった朝鮮郵船と比べ、朝鮮人旅客にとってはより身近な存在として映っていたのではないだろうか。

その尼崎汽船部も、戦時海運統制の流れから、大阪起点国内航路は関西汽船(1941年設立)に合流、日朝航路は引き続き同社が運航したが、日本の敗戦によりすべての幕を下ろした。第二君が代丸は敗戦に先立つ1945年4月、安治川河口千舟橋付近で米軍機の空襲により撃沈[杉原 1998: 118]、船とともに航路の歴史も閉じた。

15) 『神戸又新日報』1931年2月11日付。

16) 『大阪毎日新聞』1932年11月22日付。

17) 『大阪毎日新聞』1932年11月25日付。

4 阪濟航路の旅

かつての阪濟航路はどのようなものだったのだろうか。

70年以上前の島の様子について、次のように書かれている。島の地理概観も兼ねて引用してみる。

島の主なる聚落としては先づ濟州城内であり、北海岸の中央部にあって長く本島政治の中心となっている。市内に電燈・電話があり、島の各地との交通も便利で月6回の市が開け、島内の物資が集散して島の経済を支配する。濟州城内の東12キロにある朝天は古い時代からの商業地をなし、島の特産たる網巾の主要取引地である。舊左面の北海岸に金寧があり、朝天から更に12キロの東に当たっている。漁業地として知られ、また商人はこの港より帆船を以て島の特産を陸地方面に移出している。島の最東端に城山浦があり、市街は山麓の泉を中心に発達している。陸繋島の影に位して内外二港を有し、内港は水が浅いが、外港は汽船の寄航自由である。沃度・缶詰・貝卸等の工業盛んで、また漁業の根拠地となって居り、漁期には内鮮漁船の来集によって殷賑を極める。島の南岸、濟州城内と対照の位置に西帰浦があり、島内第二の町で市街は淵外川の左岸に位置する。大正5年支庁の設置以来急激に戸数増加し、漁期には四国九州及び鮮内各地からの漁船が来泊し、港の西岸には捕鯨会社があり、商工業も盛んであるが、特に漁業の一大根拠地である。東方約1キロの海岸には正房瀑の美があり、市外の西外淵川〔筆者註：淵外川の誤りと思われる〕峡谷数町の処に高さ23メートル、幅6メートルの天地瀑がある。島の西南に摹瑟浦があり、商業盛んで鶏卵の積出し多く、また近年缶詰・貝卸・麦藁帽子等の製造工業が興った。内地人が初めて〔原文ママ〕この島に渡ったのは明治15年で、この摹瑟浦の沖なる加波島に本拠を置いたといわれている。東北3キロ余の処には大靜があり、もと郡守のいた所である。城内の西28キロの臨海に翰林があり、前に飛揚島の漁場を控え、背後地は棉作地帯をなし繰棉・缶詰・焼酒の諸工場があり、翰林の西北8キロの処に涯月があり、汽船も寄港し、物資の移出入に便である。かく濟州島の聚落を見ると、その主要なるものは悉く臨海の港で、内陸には全く大なる聚落の発達を見ない〔水城 1935: 54-55〕。

1920年代末の市販時刻表である『公認汽車汽船旅行案内』1929年5月号には、朝鮮郵船の各航路とともに「大阪釜山濟州島関門線」の寄港地と出入港日が掲載されている。当月は大阪をそれぞれ5月4日出港14日帰港と、5月22日出港6月1日帰港の二航海が設定されていたことが分かる（表4）。

同じ本の264頁には尼崎汽船部の「濟州島線」＝阪濟航路も掲載されている。簡潔な記載ではあるが、当月は1, 8, 16, 23日に大阪出港予定であることが読みとれる。途中寄港地の記載は大幅に省略されていて、大阪・神戸出港翌日（2日目）関門発、3日目釜山発、4日目木浦

表4 1929年5月の朝鮮郵船阪済航路運航予定

翰林里	涯月里	下貫里	濟州	朝天	金寧	城山浦	麗水	馬山	鎮海	釜山	関門	大阪	寄港地
9	8	8	8	8	8	8	7	7	6	6	5	5/4	発出港日
発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発
27	26	26	26	26	26	26	25	25	24	24	23	5/22	出港日
発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発
大阪	関門	釜山	鎮海	馬山	麗水	城山浦	表善里	為美里	西帰浦	幕瑟浦	新昌里	挾才里	寄港地
14	12	11	11	11	10	10	9	9	9	9	9	9	出港日
着	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発
6/1	30	29	29	29	28	28	27	27	27	27	27	27	出港日
着	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発

出典：〔旅行案内社 1929: 269〕より筆者作成。

発、5日目に濟州島着と紹介されている。この尼崎汽船部の大阪－濟州島間三等運賃は11円である。

両社を比べると、朝鮮郵船は朝鮮半島本土側の最終寄港地が麗水なのに対し、尼崎汽船部は木浦なのが大きな違いで、地理的には木浦経由の方が遠回りなこともあり、朝鮮郵船が大阪出港から4日目に濟州島着なのに対し、尼崎汽船部は一日余計にかかっている。ただ時期によっては寄港地を一部変更して航行時間を短縮していた可能性があり、全期間を通してこの所要日数だったかは定かでない。濟州島内の寄港地は、朝郵尼崎両社ともほぼ同様か、先述のように上の表にはない和順港で通航組合関係者が第二君が代丸と対決したことなどを合わせると、尼崎汽船部の方がわずかに多かったことも考えられる。

寄港地そのものには多少の変遷があったと推定されるが、いずれにしても周囲200キロあまりの海岸線を有する濟州島にあって、この寄港地の多さは特筆に値する。海沿いの主要集落にはほとんど寄港しているといってもよく、中には涯月里－翰林間のように隣接寄港地との間が10キロ程度しか離れていない区間も存在した。

朝鮮総督府発行の月刊誌『朝鮮』1921(大正10)年5月号掲載の朝鮮郵船の広告に定期航路の寄港地が記されている。当時阪済航路はまだ就航していなかったが、木浦濟州島線の寄港地は以下の通りである。

(濟州島東廻線) 所安島, 山地, 朝天, 金寧, 城山浦, 表善里, 西帰浦, 摹瑟浦, 狹才里, 翰林, 楸子島, 鳥島 (臨時港門島, 巨次島, 涯月里に寄港) 月四回以上

(濟州島西廻線) 鳥島, 楸子島, 山地, 翰林, 狹才里, 摹瑟浦, 西帰浦, 表善里, 城山浦, 金寧, 朝天, 所安島 (臨時巨次島, 涯月里, 麻蘿島に寄港) 月四回以上

やはり寄港地は多く, もともと海沿いか海岸線からあまり遠くない内陸の集落に多くの島民が暮らしていたことを考え合わせると, 島民が船にアクセスすることは比較的容易だったと考えられる。もっともすべての寄港地に汽船の接岸設備が合ったわけではなく, 舢舨や小型船で沖に停泊した本船に乗り継いでいた箇所も多く, 荒天時などは大きな危険が伴った。

1928年の紀行文では, 木浦から濟州島への船旅が次のように書かれている。

5月23日午前11時木浦に着く (中略)

船は海州丸 256 噸, 朝郵沿岸航路所属船, 木浦港江岸を 4, 50 メートル離れて碇泊して居る, サンパンで送り込まれた。(中略)

午前十一時汽笛が鳴り, 濟州島着の声に起き上る。

漢拏山は雲に包まれて見えないが, 思ったよりなだらかな姿で, 島は目の前に横つて居る。可成り廣い大きな町濟州邑! 山地港!

サンパンが来た, 出迎らしい人が多数乗って居る, (中略)

成程山地港は築港工事中らしく, 左手に防波堤捨石が延びつつある。近頃出来たらしい波止場, 長 40 メートルばかりの斜面になった石垣に, サンパンは着けられた [梶山 1928: 115-118]。

山地とは濟州港 (現在の旧濟州) のことで, 当時城山とともに島の二大港に位置づけられ [杉原 1998: 94], 島で最初の燈台も山地に設置された¹⁸⁾ [金木 1926: 19]。こうしたことから本船沖止めは多くの寄港地ではむしろ一般的だったと推察される。

乗客の様子はどうだったのだろうか。船内で出された「白い米にはびっくりした」との逸話からは, 第二君が代丸では上等・下等を問わずすべての乗客に白米食を提供していたことが分かる。また荒波に揺れる船内で, 「故郷の歌をうたい, 踊りまくっていた人もいた」 [杉原 1998: 114] といった回想からは, 乗客らのたくましい姿の一端を垣間見ることが出来る。

第二君が代丸の設備で特筆されるものに, 靈安室の設置がある。日本で死亡した濟州島出身者の故郷への遺体搬送が行われていて, 年間少なくとも数十体の亡骸が濟州島に帰った [杉原

18) 山地灯台 (光達距離 12 哩) は当時濟州島唯一の灯台だった。濟州島周辺では他に麻蘿島灯台 (濟州島南方, 光達距離 18 哩) と牛島灯台 (濟州島東方, 光達距離 12 哩) が設置されていた。

1998: 130-131]。島出身者にとってこの船が特別な存在だったことが分かる。また船会社側でも乗客の要求に一定の配慮を示していたあらわれと見ることも出来よう。

阪済航路の旅路は、決して快適な船旅ではなく、また多くは本人が望んだ旅ではなかったかも知れない。それでもひとたび乗船すれば、船内は同じ島の出身者ばかり、親類やなじみの顔ぶれと船内で再開することも珍しくなかっただろう。関釜連絡船で三等船室のさらに下、船底の朝鮮人専用船室、通称「四等室」[金 1988: 159]に押し込まれての航海と比べてとき、阪済航路は乗客同士の静かな連帯感も漂うどこか心強さも感じられる船旅であったように思われる。

船が着く大阪港は、いわゆる築港の大栈橋である。市電の築港栈橋停留所は、現在の市バス大阪港バス停付近で、埋め立てと再開発が進み昔日の面影はないものの、かつて栈橋と市電停留所は目と鼻の先だった。

1903年9月12日、大阪最初の市電（日本初の公営電車でもある）は、現在の西区九条新道にあたる花園橋から築港栈橋までの5キロを結んで走った。1920年代後半には、大阪市電は市内中心部の幹線ネットワークがほぼ完成しており、築港栈橋からは大阪駅や鶴橋、天満橋（京都中心部へ向かう京阪電気鉄道のターミナル）などに直行が可能だった。例えば鶴橋界隈が最終目的地なら、故郷の港から船に乗り、下船後市電に一度乗り換えるだけで到達出来たわけだ。しかも大阪とその周辺には、故郷の集落がそのまま出張移転してきたようなコミュニティが存在していたのである。長時間の船旅が介在はすれども、阪済航路の乗客たちにとって心理的な故郷との距離は、意外と近いものとして認識されていたのかも知れない。

5 阪済航路の終着地—大阪

大阪という地域の特殊性のひとつに、歴史的にこの地域における在日朝鮮人の居住人口が、一貫して高いことが知られている（表5）。京都や兵庫などの隣接府県もやはり在日朝鮮人の多い地域であり、近畿地方にとどまらず現在関東地方など東日本地域に居住している在日朝鮮人の場合も、在日一世の最初の居住地ないしは上陸地が大阪だった例は珍しくない。

さらに冒頭でも触れたように、大阪在住朝鮮人においては、済州島にその出自を有する者の比率が際立って高いのも特色である。彼らも起源をたどれば、その多くが阪済航路で来阪した者とその子孫たちである。

大阪に発着した日朝間航路は、済州島航路だけではなかったが、阪済航路開設後の、在阪済州島出身者の増加は著しく、1935年の済州島庁統計によれば、当時の島内人口が19.8万人に対し、日本に居住する済州島出身者の数は4.8万人に達し、うち75%にあたる3.6万人が大阪府内に居住していた。実に当時の島内人口の5人に1人が日本に居住していたことになり[杉原 1998: 55]、その多くが大阪とその周辺に暮らしていたわけだ。

表 5 道府県別朝鮮人人口とその比率

年度	1920		1930		1940	
総数 1 位	大阪	4,494	大阪	73,622	大阪	312,269
総数 2 位	兵庫	2,562	東京	33,742	福岡	116,864
総数 3 位	東京	2,053	福岡	25,838	兵庫	115,154
全国合計 (単位:人)	朝鮮人人口	30,149	朝鮮人人口	298,091	朝鮮人人口	1,190,444
	全人口	55,963,053	全人口	64,450,005	全人口	73,114,308
比率 1 位	福岡	0.31	大阪	2.08	大阪	6.52
比率 2 位	長崎	0.20	京都	1.12	京都	3.91
比率 3 位	大阪	0.17	東京	1.02	福岡	3.78
全国 (単位:%)		0.05		0.46		1.63

出典：[外村 2004] 掲載「表 1-24・25・26 道府県別朝鮮人人口とその人口全体に占める比率」より筆者抜粋。

原典拠：内閣統計局『国勢調査報告』各年度，内務省警保局『朝鮮人概況』（1920），『社会運動の状況』（1930，1940）

大阪は在日朝鮮人にとって特別な地であり，その在阪朝鮮人の中核を形成していたのが濟州島出身者だった。そしてそれを支えたのが阪済航路であり，その多くが第二君が代丸という一隻の船によって担われたのである。輸送力では比較にならないが，官営で大型船がピストン運航していた関釜航路と比較するとき，いかにこの小さな航路と船が果たした役割が大きかったかがうかがえる（表 6）。

阪済航路の歴史を振り返って思うのは，そもそも何故大阪が航路の終着だったのか，それは在日朝鮮人史においてどのような意味をもったのかということだ。世界の移民史を紐解けば，そこにはつねに移民を送り出すプッシュ要因と，移民を引き入れるプル要因がつねに表裏一体の関係で存在する。

プッシュ要因について見ると，当然のことながら経済的事由が大きな要因をなしていたことは想像に難くない。とりわけ濟州島のような大きな島の場合，島内で一定の食糧自給も可能な一面においては，日常的に本土依存というほどでもないが，ひとたび凶作や不漁に見舞われると，人口移出圧力は概して高くなる。そうした意味において，近代以降大阪に移り住んだ人口の中に，地理的条件が似通う沖縄出身者が多いことは決して偶然ではないのである¹⁹⁾。

19)1924年末時点での大阪府内の従業員15名以上の工場労働者261,605名の出身地を見ると次の通りである。1位 大阪 94,560名，2位 鹿児島 14,306名，3位 朝鮮 11,357名，4位 兵庫 11,317名，5位 香川 8,889名，6位 沖縄 7,219名（[杉原 1998: 78]）。原出典は大阪市社会部調査課『大阪市労働年報』（1926）。地元大阪と地理的に近い兵庫と香川が多いのは当然だが，朝鮮と沖縄は明らかに長距離航路で大阪と直結していた影響が大きいといえよう。また鹿児島も大阪-沖縄航路の経由地に位置していた。

表6 渡航・帰還朝鮮人の推移

年度	济州島→大阪			大阪→济州島			釜山 →下関	下関 →釜山
	男	女	計	男	女	計		
1922	3,198	305	3,502	800*			70,462	46,326
1923	4,500*	690*		2,630*	520*		97,395	89,745
1924	11,900*	2,370*	14,278	4,200*	730*	5,107	122,215	75,427
1925	13,100*	2,760*	15,906	8,000*	1,640*	9,646	131,273	112,471
1926	11,742	4,120	15,862	10,029	3,471	13,500	91,092	83,709
1927	14,479	4,745	19,224	12,015	4,848	16,863	138,016	93,991
1928	11,745	5,017	16,762	10,100	4,603	14,703	166,286	117,522
1929	15,519	4,903	20,418	13,326	4,334	17,660	153,570	98,275
1930	12,029	5,861	17,890	15,175	6,251	21,426	95,491	107,771
1931	11,635	7,287	18,922	12,152	5,533	17,685	93,699	77,578
1932	11,695	9,714	21,409	10,382	7,925	18,307	101,887	69,488
1933	15,723	13,485	29,208	12,356	5,706	18,062	136,029	79,280
1934	9,060	7,844	16,904	8,115	6,015	14,130	132,530	87,707
1935	4,327	5,157	9,484	5,986	5,175	11,161	85,035	81,884
1936	4,739	4,451	9,190	6,037	5,058	11,095		

注：（単位：人）*は推定。

出典：[杉原 1998: 81] 掲載の「II-2 表」。

原典拠：济州島庁編『济州島勢要覧』（1937），『柘田一二地理学論文集』（弘詢社，1976），森田芳夫『数字が語る在日韓国・朝鮮人の歴史』（明石書店，1996）。

高鮮徴氏は、昔から自給自足が基本だった济州島では、農業従事者（漁業にも従事）が農閑期に出稼ぎに向かう土壌があり、強い地縁結合性から先に日本へ出稼ぎに行った者が親族・家族・知人を呼び寄せ、当初の季節的移動からより安定した収入を得られる工場労働者として定着していった流れを指摘する [高 1996: 25]。第二君が代丸日本人船客の記録に、「536名の船客中、子供の無料船客が80余名もいると聞いては、夫婦者の出稼ぎ者が相当乗っているものと察せられる」 [杉原 1998: 113] とあることから、出稼ぎが働き手だけにとどまらない、一家総出の移動を伴う場合が多かった事実を裏付けている。また関釜航路は時々の情勢によって朝鮮人の渡航が厳しくコントロールされていたのに対し、阪济航路は相対的に朝鮮人に対する規制が緩かったことも、济州島出身者の出稼ぎを促したようだ [杉原 1998: 92-94]。

移民を呼び寄せたプル要因としては、単なる阪济航路の終着地という条件だけにとどまらず、日本の近代史において、大阪を中心とした関西地方が歩んだ経済的・社会的背景、大阪と阪神地区が日本の工業化と都市化の歴史の絶えず先頭を走ってきたことと無関係ではない。このこ

とを示すひとつの例を、全国に先駆けた都市間交通、とりわけ私鉄鉄道網の発達に見ることが出来る。

日本版産業革命と、それに伴う様々な経済的・社会的変化が、近世以来国内最大の商業都市だった大阪と 1868 年に開港した国際貿易都市神戸を基軸に活発に展開された。各種産業勃興は都市への人口集中を招き、大阪のような既成の商業都市は、容易に工業都市的性格を合わせもつようになって、都市としての活力を高めていった。都市の生産エネルギー需要は、多くの労働力を必要とし、都市の人口増大は新たな都市問題を引き起こすようになり、交通機関の拡大をもたらした [坂本 1997: 26]。

1905 年には日本で最初の都市間電気軌道となる阪神電気鉄道が、大阪出入橋と神戸三宮間に開通、阪神電鉄は 1907 年には『市外居住のすすめ』という冊子を刊行し、本格的な郊外住宅地経営に乗り出している [坂本 1997: 30]。既に大阪の過密化と環境悪化が顕在化していたあらわれと見ることも出来る。

1910 年までには箕面有馬電気軌道（現阪急電鉄）、兵庫電気軌道（現山陽電気鉄道）、京阪電気鉄道、大阪電気軌道（現近畿日本鉄道）が相次いで開業、1885 年に純民間資本としては日本最初の私鉄・都市間鉄道として開業していた南海電気鉄道（創業時は阪堺鉄道で非電化）と合わせて、今日に至る関西主要民鉄が出揃っている。都市の急速な拡大と、活発な経済・生産活動に伴う旺盛な都市間移動を反映したものだ。

関西私鉄は「明治末期から大正初期」までに今日の路線網がほぼ出現していたのに対し、現在の関東私鉄が本格的に発達するのは「昭和初期に入ってから²⁰⁾」 [原 1998: 46] であり、この時間差の分だけ関西における都市の成長と拡大、工業化の進展が関東に先行していたと見る事が出来よう。事実、京浜工業地帯の生産高と労働者数が阪神工業地帯を超えるのは、1940 年のことである。

20 世紀前半史における大阪とは、「1925 年には 211 万という日本一の人口をもつ世界有数の大都市であり、商業・金融の伝統的なセンターであるとともに、綿業・機械工業などの工業地帯を有するアジア最大の商工業都市であった。つまり 20 世紀前半に、世界資本主義システムがアジアで展開する上で、極めて重要な核のひとつ」 [杉原 1998: 78] に他ならなかった。

20) 東京の場合、1923 年開通の目黒蒲田電鉄（現東急目黒線）が郊外へ向かう通勤通学路線のはしりで、これより開業が古い私鉄も存在するが、寺社参詣や観光地への輸送が主目的だったり、電力会社の副業的側面が強いなど、当初から通勤通学輸送路線として機能していたわけではない。また西武村山線（現西武新宿線）、小田原急行鉄道小田原線（現小田急小田原線）、東京横浜電鉄東横線（現東急東横線）の開通がいずれも 1927 年で、このあたりから東京の郊外への拡大が本格化し始めたと見る事が出来る。以後の関東私鉄の伸張は著しく、ターミナル駅の整備も含め 1930 年代中頃には現在に近い路線網が出現するに至った。

こうした豊富な労働需要を背景に、阪済航路のみならず、関釜連絡船で渡航する朝鮮人労働者の大部分もまずは大阪を目指すようになり [大阪市社会部調査課 1975: 345]、新たな労働力として吸収されていった。

今日、関西以外の地域に居住している済州島出身在日朝鮮人を見ても、当初は大阪や関西から移って来た場合がほとんどといってよく、むしろ関西に親類がいないことのほうが稀だろう。大阪は、在日朝鮮人にとって日本最初の上陸地として、日本各地に分散していく前の一時的滞在地として、さらには最終的な居住地として、記憶され続ける都市なのである²¹⁾。

近代大阪を例えるときしばしば用いられる「東洋のマンチェスター」という修辞句は、この地が単なる工事用集積地にとどまらない、日本の近代史における工業化・都市化・国際化の最先端に位置し続けていたことを雄弁に物語る。

ここで今一度、在日朝鮮人の歴史をたどってみると、ごく初期の日本への渡航者は一部に建設労働者なども含まれていたようだが、多くは留学生と見られ、1905年の第二次日韓協約後、旧韓国政府による移民禁止政策が統監府によって解除されてから、建設労働者や工場労働者にもわかに増加するようになったと考えられている。同じ頃の朝鮮在住日本人(在朝日本人)が、海外在住日本人の最大勢力を形成し²²⁾ [木村 1989: 7]、その構成も商工業者や漁民、官吏など多岐にわたっていたのとは対照的である。

「併合」を境に就労目的の渡航が急増するようになるが、最初の集団就職は1911年摂津紡績木津川工場への女工たちだった。同工場もまた大阪に位置していた。

日本各地での鉄道建設や大規模土木工事にも、多くの朝鮮人が従事したことが知られているが、とくに関西地区では多く見受けられた。河川改良工事はその代表的なもので、平野川改修工事は現在の猪飼野コリアンタウン誕生のきっかけとなったといっても過言でない。

また都市の拡大と都市間流動人口の増大に伴う、私鉄を中心とした鉄道の伸張も、朝鮮人労働者の活躍の場となった。これらの例としては、阪神急行電鉄(現阪急神戸線)、新京阪電鉄京都地下線(現阪急京都線)、神有電鉄(現神戸電鉄)、尼宝電鉄(現兵庫県道42号線)、山陽線神戸高架橋などが知られている。

21) 「朝鮮半島にとどまらない近現代のコリアン・ネットワークを考えると、大阪は、ひとつの、しかしきわめて重要な結び目となってきた。(中略)大阪は、第一に阪済航路の到着地かつ出発地であるとともに、第二に下関経由者も含めてさらに日本各地に朝鮮人が拡散していく際の一時逗留地であり、そして第三に大阪の産業界の労働力需要を背景にした朝鮮人の定着地でもあった。このように互いに関連する三つの特徴をもった場として、大阪は朝鮮からの人びとを受け入れてきたのである。」(2007年12月8日、第20回獨協インターナショナル・フォーラム「日本とドイツにおける移民・難民・外国人労働者とその受入れ」での杉原達大阪大大学院教授の報告「在日朝鮮人の歴史的形成・展開と日本の社会意識-大阪の場から考える」より)

22) 「日韓併合」以前に朝鮮に渡っていた在朝日本人は17万人を超え、当時の海外在住日本人の最大勢力を形成していた。

中でもはやい時期から朝鮮人労働者のまとまった就労が見られた例のひとつに、大阪電気軌道生駒トンネル（現近鉄奈良線旧生駒トンネル）工事がある²³⁾。同トンネルは、1911年に着工され1914年に貫通した、全長3,388メートル、当時東洋一の複線電化トンネルだったが、この工事に従事した約1,500人のうち最大200人程度が朝鮮人だったと伝えられる。同工事では1913年1月26日午後の大規模落盤事故で約150名が生き埋めとなり朝鮮人を含む21名が死亡しており、工事全体の犠牲者数は63名にのぼる難工事だった。

こうした建設工事現場での朝鮮人労働者の出現は、朝鮮での工事請負経験のある建設事業者が、日本国内での人手不足に対応し、朝鮮人労働者を移入することに着目したことが背景になったとも考えられている。

建設現場での人手不足と外国人労働者の組み合わせが、既に20世紀初頭には顕在化していたことについては、改めて考察の余地があると思われるが、こうした旺盛な建設需要は、上述のように都市の拡大と地域の工業化において、全国的に関西地区が先行していたことの端的なあらわれと捉えることも出来、鉄道建設において私鉄が中心的存在だったことと合わせて注目に値しよう。

おわりに

阪済航路の歴史的意義を考えると、これまでの研究でも言及されているように、渡航をコントロールしようとする当局に対抗し、自主運航に見られた体制に抵抗し移動の自由を獲得しようとする闘いだったと捉えることが出来るだろう。またそこには、植民地に活路を求めた日本の中小資本の動向と、植民地下で経済的社会的昇進機会をうかがう朝鮮人社会の対応が複雑に絡み合った、歴史のリアルな一断面を垣間見ることが出来る。

1930年前後に見られた阪済航路の自主運航は、日本資本の尼崎汽船部による航路独占で幕を閉じたが、尼崎汽船部側で立ち回った朝鮮人を、富める者と貧しい者との搾取と対立の図式や、民族的か反民族的かといった二元論的視点から結論づけようとするのは、あまり有効でないように思われる。割り切れないところにこそ、歴史の本当の姿、リアルな歴史が存在しているのではないだろうか。

自主運航をめぐる動きは、植民地下で故郷との自由な往来を勝ちとるべく戦われた在日朝鮮人史において記憶されるべき歴史の一頁である。一方で民族的権利の拡大や階級闘争的な意義だけでなく、運賃引き下げにより安心してもっと気軽に故郷と行き来したいという多くの人々の素朴な気持ちが結集した結果でもあった。

23)旧生駒トンネル工事については、田中ほか [1993] と、川瀬 [1994] に詳しい。

また済州島出身在日朝鮮人の場合、事実上の島民専用航路であった阪済航路の存在により、植民地下でも朝鮮本土と比べ故郷との往来が相対的に容易だった一面が存在した。渡航初期における故郷との往来の実態と、そこでの地域と彼ら自身の生活の変化について、さらに解明が進めば、近代以降の日本の国際化の歴史の一端が明らかとなることだろう。

そして阪済航路によって来日した朝鮮人が、大阪を中心とした関西地方に定着していった背景には、単に航路の終点到朝鮮人労働者が逗留するようになったというだけでなく、日本の都市化と工業化で先行していた20世紀前半のこの地域において、豊富な外国人労働力を吸収し得る経済活動が存在していたことが大きく作用していた。

阪済航路で日本へ渡った朝鮮人は、当初は出稼ぎ目的で来日し、日本への渡航を繰り返しながらやがて定着へと変化していった。いつかは故郷に帰るつもりが、代を重ねて日本に暮らすことになった背景については、植民地解放後の経済社会情勢、さらには朝鮮半島の分断と戦後の日本と朝鮮半島との関係や、植民地下での朝鮮本土との比較も含め、今後とも解明されるべき課題が残る。

阪済航路の歴史をたどると、外国人労働者の流入と定着というきわめて今日の問題が、近代化で先行していた関西地方においていち早く顕在化していたことが分かる。そこからは東京を中心に見た日本の近現代史とはまた別の一面が明らかとなってくることだろう。

参 考 文 献

〔日本語〕

會田重吉

1926 「済州島の産業事情」朝鮮総督府『朝鮮』大正15年7月号:93-115.

尼崎市立地域研究史料館(編)

1996 『尼崎地域史事典』尼崎:尼崎市.

大阪市社会部調査課

1975(1924)「朝鮮人労働者問題」朴慶植(編)『在日朝鮮人関係資料集成』第1巻,339-396ページ,東京:三一書房.

「大阪の歴史」研究会(編)

1998 『(増補改訂)大阪近代史話』大阪:東方出版.

大阪府警察部特別高等課

1982(1934)「昭和8年度朝鮮人ニ関スル統計表」朴慶植(編)『朝鮮問題資料叢書』第3巻,1-138ページ,川崎:アジア問題研究所.

恩田銅吉

1929 「朝鮮に於ける海運の変遷と現況」朝鮮総督府『朝鮮』昭和4年10月号:137-147.

梶山浅次郎

- 1928 「濟州島紀行」朝鮮總督府『朝鮮』昭和3年9月号:115-127.
金木良之助
- 1926 「朝鮮の航路標識に就て」朝鮮總督府『朝鮮』大正15年10月号:13-30.
川瀬俊治
- 1994 「『韓国併合』前後の土木工事と朝鮮人労働者——宇治川電気工事と生駒トンネル工事」『「韓国併合」前の在日朝鮮人』小松裕・金英達・山脇啓造（編），235-277 ページ，東京: 明石書店.
木村健二
- 1989 『在朝日本人の社会史』東京: 未来社.
金贊汀
- 1988 『関釜連絡船——海峡を渡った朝鮮人』東京: 朝日新聞社.
高鮮徽
- 1996 『在日濟州島出身者の生活過程——関東地方を中心に』東京: 新幹社.
小武家芳兵衛（編）
- 1937 『朝鮮郵船株式会社二十五年史』京城: 朝鮮郵船株式会社.
坂本勝比古
- 1997 「郊外住宅地の形成」『阪神間モダニズム』「阪神間モダニズム」展実行委員会（編），26-54 ページ，京都: 淡交社.
杉原達
- 1998 『越境する民——近代大阪の朝鮮人史研究』東京: 新幹社.
鮮交会
- 1986 『朝鮮交通史』東京: 鮮交会.
田中寛治・川瀬俊治・大久保佳代
- 1993 『旧生駒トンネルと朝鮮人労働者』大阪: 国際印刷出版研究所出版部.
朝鮮總督府
- 1920-1944 『朝鮮』1920年7月号—1944年12月号，京城: 朝鮮總督府.
朝鮮旅行案内社
- 1931 『鮮満公認旅行案内』1931年5月号，京城: 朝鮮旅行案内社.
外村大
- 2004 『在日朝鮮人社会の歴史学的研究——形成・構造・変容』東京: 緑蔭書房.
日本国有鉄道広島鉄道管理局
- 1979 『関釜連絡船史』広島: 広島鉄道管理局.
原武史
- 1998 『「民都」大阪対「帝都」東京』東京: 講談社.
古川達郎
- 1988 『鉄道連絡船100年の航跡』東京: 成山堂書店.
水城寅雄
- 1935 「濟州島の人と村」朝鮮總督府『朝鮮』昭和10年9月号:33-57.
尹明憲

1996 「朝鮮における港湾および海運業・植民地におけるインフラ整備についての一考察」『論集朝鮮近現代史』河合和男他（編），194-219ページ，東京：明石書店。

旅行案内社

1929 『公認汽車汽船旅行案内』昭和2年5月号，東京：旅行案内社。

〔定期刊行物〕

大阪朝日新聞

大阪毎日新聞

神戸又新日報

福岡日日新聞

資 料

『福岡日日新聞』1915年11月5日付。

商船尼崎大競争

瀬戸内海より九州線に及ぶ

四国線山陽線の内海航路に於て大阪商船と尼崎汽船の運賃大競争を開始するに至りたるが今その成行を聞くに従来大阪商船と尼崎汽船、宇和嶋汽船、阿波共同汽船其他有志船主との間に相互親睦を計り各自分立競争の弊を防ぎ益斯業の発展公益を期する為め関西汽船同盟なる機関を設立し来りしが去六月三十日諸同盟解散後早くも尼崎汽船に於ては尾之道徳嶋其他に於て定額運賃の割引を行い更に各港往復割引券の発売範囲を拡張して荷客の蒐集に努め他社との歩調を乱さんとするの形跡あるを以て大阪商船は尼崎汽船に対し之が説明を求むる所ありしも何等要領を得ざるのみならず依然各港行運賃の低減を続行するを以て宇和嶋運輸株式会社社長堀部彦次郎氏並に旧関西汽船同盟船主の特に挙たる委員諸氏は尼崎汽船部に対し何れも好意的に其営業上の歩調を旧体に復せんことを促したるに不幸にして又其慮する所とならず然も大阪商船に於ては是れが渦中に投ぜば瀬戸内海航路は混乱の状態に陥り大阪商船が好んで競争を試みんとするものなりとの誤解を招くの虞あるに依り努めて平和の維持を望み各支店取扱店を警戒して何等対抗的の挙に出でしめず隠忍平静を守ること四ヶ月間の久しきに亘れり為に大阪商船所属の多数各港に於る扱店仲次人並に関係者等の疲弊困憊見るに忍びざるものあるを以て大阪商船に於ても自衛上已を得ず今回終に猛然として競争の態度を決し運賃低減を断行するに至り従来より約五割方を減じて愈々今日より左記の如く大割引を開始せり今後内海航路には華々しき競争を見るならんと云う

九州航路の対戦

両社競争の波紋は独り四国中国線に限局に止まらず更に大阪大川間の西廻り九州航路に波及するに至れり従来九州西海岸線は尼崎汽船が多年拮据経営其勢力を扶植したる同社主要の利益線なりしが今回大阪商船は従来の不定期的航海に甘んぜず猛然敵の本拠を衝くの策を立て是亦九州航路一方の立者たる大川運輸会社と連衡提携して西廻り九州航路共同経営の協定を遂げ本月一日以後両社船舶を以て大阪、神戸、関門、博多呼子、平戸、佐世保、長崎、三角、嶋原、若津各港定期航海を開始したるが其結果は尼崎に取り当然一大打撃たらざるを得ずして殊に両社合同の輸送力豊富なるの点は一層苦痛たるべく夫かあらぬか尼崎にても別項の如く来る十日より新に汽船有田丸を増配し従来の六隻と合して之が対抗策に余念なきものの如

し今後両社の競争が那邊迄に及ぶかは今予測の限に非ざるも船持会社は一般に裕福の際なる丈随分時宜に依りては激烈に至らざるなきを保せざるべしと

『大阪朝日新聞』1915年12月7日付。

中国航路競争現状

瀬戸内航路に於ける大阪商船会社対尼崎汽船の競争は依然として双方とも特別割引運賃を維持し高松航路の如き商船四十五銭尼崎は三十銭を唱え乗客の吸収に努め居れるが昨今は京都御所の拝観の為団体乗客多数に上りし為競争前に比し両汽船共一割以上の収入増加となりしかば賃率は競争姿なれど内実は平日と異りなく只此の破格割引は偶鉄道院線に幾何かの悪影響を与うるに過ぎざる模様止まり従って商船の異体分身たる摂陽商船の如きは未だ同航路を二十銭に値下げするに至らず商船と尼崎との中間にありて其のコボレを拾収せる位なれば双方共最初の意気込み通りに白熱戦の開始せらるるは団参旅行が一通り片付きて多少出足留まりたる上なるべしと観測せらるる因に商船会社は現行割引率は無論前記の理由により明年三月以降迄当然据置くべき方針なりと明言し居れり而して最近同社は同方面へ使用する為原田造船所より明年一月渡しの契約にて七百五十噸の新造船一隻買入れたりと

『大阪毎日新聞』1935年7月26日付。

鮮航同盟会 遂に崩壊

運賃競争激発か

尼崎汽船が投じた同盟退通告の爆弾により十八日以来果然大混乱に陥った鮮航同盟会はその後連日評議員会を開き、局面の打開に腐心していたが遂に收拾不能となり二十五日午後甲子園ホテルにおいて臨時総会を開催、最後の評議を行った結果、満場一致で同盟解散に決定、八月一日から共同計算制度を取りやめ各社独自の立場において自由配給船積取をなすことになり同盟会会長橋本信一氏（商船遠洋課長）の名をもって同盟解散の事実ならびに従来の経過を詳述し、荷主との抗争が船会社の本意にあらざる旨を声明した、因に鮮航同盟会は昭和五年十一月結成され、加盟会社は商船、朝郵、近郵、大汽、山下、尼崎、辰馬、沢山、中村、川崎、岡崎、飯野、島谷、日之出の十四社を算し、近海運賃同盟の最大なるものであったが、荷主側の反抗、盟外船の進出に加うるに今回の内紛で遂に瓦解のやむなきに至ったもので、大小汽船入乱れての運賃競争は必然的に免るべくもなく、これをきっかけに朝鮮航路は全面的に未曾有の暗黒時代に入るものと見られている

『神戸又新日報』1931年2月11日付。

ポ号、是か非か

海事部内など消息通が挙げる非難さるべき諸点

昨九日午後七時十五分暗黒の海上県下平磯沖合における尼崎汽船菊水丸、フランス・メール・ポータス号の衝突大惨事の真相については目下各関係当局で調査中であるが、早くも通信省海事部神戸出張所、税関港務部では衝突の実状につき極力調査を重ね、当時の情報を蒐集しており、早晩かけられるべき海事審判に対する準備を整えつつあるが、今度の事件は、時恰も三十余年来まれに見る降雪があり、海上は一寸先も見えないと言う暗黒世界であっただけ追突せるポータス号が果して非か、菊水丸が是か非かは最も注目される問題である-右について本社が通信省海事部税関港務部内における消息通の意見を総合したところによ

れば大体において追突せるポータス号を非なりとしているようである、すなわち公海航行における唯一の海上衝突予防法によれば

一、菊水丸の航路が絶えず変動し推測すべからざる場合は合法により当然、ボ号は一時運転を中止し警笛、その他の同法で前方船に追尾船の存在を認知せしめると共に航路の不可変を要求すべきである

二、当夜暗黒にして伝えられるが如く咫尺を弁ぜざるの態であれば、ボ号は追跡船の常則として一時航路を休止すべきであった

三、例え菊水丸の航路一定せずとも現場が洋々の公海であるからには、ボ号の航路は随意に容易な航路をとる余裕があるはずである

等が論ぜられており、これ等から推測すれば非はボ号にあるが伝えられる如き、菊水丸には当夜不注意にも船橋に船長が姿を見せず経験の浅い二等運転士をして代役せしめていたことが事実とすれば菊水丸の方にも多分の落度があるわけになる、さあれこれ等消息通の意見はボ号を非として観測している模様である

『大阪毎日新聞』1932年11月22日付。

尼崎汽船・総罷業か

『労資協調』の沈黙を破って海員組合矢を放つ

尼崎市に本社を置く合名会社尼崎汽船（筆者註、尼崎汽船部本社は大阪で社名の由来を記者が地名と勘違いした可能性）に対し去る十四日乗組船員の待遇改善嘆願書を提出した日本海員組合はその後一週間におよぶも会社側から回答がないので改めて二十一日（一）最低給料の確立（二）食料の改善（三）年二回の賞与支給（四）勤続手当復活など四項の要求書を提出し回答なき場合、もしくは要求を一蹴された場合は直に停船の最後手段に訴えることに決定、同日会員組合の横川大阪川口支部長は組合本部を訪い浜田組合長、赤崎組織部長らと密議し争議資金、乗組員の収容所などにつき詳細打合せをとげるにいたり海員組合対尼崎汽船の空気は俄然険悪化し成行を重視されている

要求書提出につき組合側のいい分によると尼崎汽船乗組員の待遇は他社船に比し遥かに劣悪で給食料は改悪され年次賞与、勤続手当なども撤廃されてこれ以上忍べないというのであるが海運界の不況が叫ばれて以来労資協調の気分が著しく濃厚となってきた折柄沈黙を破った海員組合の強硬態度は大きなセンセーションを巻起し一方会社側も態度硬化で乗組員の切崩しに奔走しているといわれている、しかし万一総罷業の際は同汽船所属船舶約三十隻は運航上重大な障害を免れないものと見られている

『大阪毎日新聞』1932年11月25日付。

停船すでに十七隻全航路を脅かす

尼汽争議

大阪を中心に各寄港地で続々停船（約十七隻）戦線を広げている尼崎汽船争議は会社側でも頑強に争議切崩しの戦略に出で二十四日午前四時ごろ大阪川口で航海灯を失ったため停船していた秀吉丸（七〇〇トン）に会社側の十数名が機関室に入込み出航準備を行わんとしたところを乗組員が発見小ぜり合の後退船せしめ、同六時には同じく停船中の赤城丸（六七〇トン）にも荷役すべく会社側二十名ばかりが船員と衝突するなど尖鋭化し争議団本部の大阪西区本田通三、日本海員組合大阪支部川口出張所では朝来幹部が慎重協議、各寄港地からの停船ニュースを基礎に戦術を練り同日朝大阪に入港した日海丸（三〇〇トン）大東丸（一三四〇トン）に対して直に停船荷役中止を指令した

高：近代日朝航路の中の大坂－濟州島航路

午前三時半出航予定の大衆丸（五〇〇トン）同五時半の赤城丸、白浜丸（二四〇トン）に対し会社側は破損箇所を応急修理し補充船員を乗組ましめ是非でも出航せしめんとしているに対して組合側では応援組合員を配置対峙し下関その他で二十四日停船した電信丸（二八〇トン）三徳丸（三七〇トン）などの電報に氣勢をあげている

なお会社側では争議団側を非合法手段をとったと告発の手続きをとることとなり、下関に停船した玉栄丸（九四〇トン）の乗組員二十名に対し雇止めの通告を發し補充船員を下関へ急行せしめた

一方、大阪府特高課では二十四日午前十一時海員組合片山大阪支部長、横川川口出張所長の両氏を府庁に招致し非合法手段に出でざるよう警告した

各地の停船 争議団の發表

争議団本部の各地よりの情報による二十四日午前までの停船数は十七隻で、残る七隻中の四隻も同日中に停船の手はずをきめているとのこと、同本部發表の停船次の如し

中国線（括弧内は停船港）船運丸（下関）神恵丸（尾道）大衆丸（大阪）天正丸（下関）日海丸（大阪）
▲朝鮮線 玉栄丸（下関）大東丸（大阪）赤城丸（大阪）秀吉丸（大阪）▲若松線 咲花丸（戸畑）電信丸（下関）運輸丸（大阪）▲九州線 一心丸（下関）三徳丸（大阪）第一太湖丸（三池）▲岡山線 白浜丸（大阪）弘仁丸（大阪）