

我らは我らの船にて

～ 1930年 東亜通航組合の設立～

フリーライター 高 東 元

4月26日。韓国の格安航空会社「エアプサン」の第1便が関西新空港に到着した。エアプサンは韓国釜山市と釜山の企業連が出資して設立した会社だ。2009年度の関西の旅客数は過去最低の1352万人。新型インフルエンザの流行や長引く不況が響いた。今年、関西は予想旅客数2%減という数字をはじき出した。日本航空の会社更生法適用をはじめ、関西を取り巻く環境は厳しい。加えて新年度早々、アイスランドの火山噴火により欧州便が飛行制限を受けた。関係者にはエアプサンの第1便が天使の降臨のように見えたであろう。第1便で到着した金秀天社長は「大阪と釜山の架け橋になり友好関係を深めたい」と語った。街角の旅行パンフで確かめると確かにエアプサンは安く、有り難いものである。

そう言えば今から80年前にも、済州島 - 大阪間の格安運賃に果敢に挑んだ韓国人の企業があった。彼らはどのように誕生し、そして歴史に埋もれていったのであろうか。

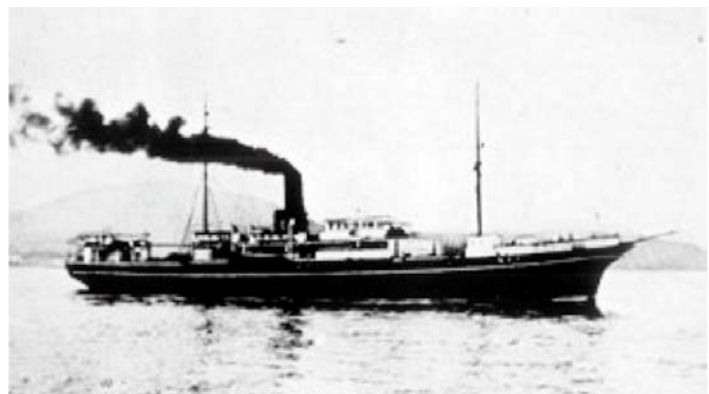
済州島民大会

「帰れ、帰るんだ！」と地元（済州島）の朝鮮人警官は男女の見境なく殴打していた。若い女までが抗議集会に参加しているとは何ごとか、高信義と妻の明実は驚愕した・・・。「沖縄まで8円なのに、沖縄より近い済州島までの運賃が、なんで12円50銭だ。半額にしろ！」その抗議の声は高信義の耳の底で鳴り響いた・・・集会は警官によって蹴散らされ、修羅場と化していた。逃げ惑う群集、その後を追う警官。髪の毛をむしられ、引きずられていく若い女の姿が視野の隅に映った・・・（梁石日著「地と骨」）

日本による植民地統治の時代、朝鮮

半島の南北分断もなかった頃、済州島出身の在日韓国人たち一世は盆正月には「自由に」帰省していた。当時大阪 - 済州島間には尼崎汽船による「君が代丸」などが就航しており、大阪築港は見送りの人たちで「白い民族衣装の渦」が出来たという。が、そう思うように帰省が出来ない。ネックは小説にあるように「月給の2倍」とまで言われた高額な船賃であった。

しかし旅費もさることながら、島民にとって腹立たしいのは共済組合の存在であった。1920年代、日本経済の不況が進み、外国人労働者である韓国人の渡航は規制されていた。そこに目をつけ、日本での職業紹介、「善良な韓国人の渡航」などを名目に、済州島有力者たちが共済組合を設立したのである。島民は年会費を納付しなければ乗船できない仕組みだった。1980年代、「パスポートを作ろうと思って民団事務所に行ったら、団費20年分払えって言われた！」という声をよく耳にしたが、人間の発想は昔も今も変わらない。このようなやり方に在阪島民の怒りが頂点に達し、1928年4月25日、天王寺公会堂で3000名が集い済州島民大会が開催されたのである。この大会では第一に御用共済組合の撤



東亜航の第2備船「伏木丸」

朝鮮航路に

「われらの船」

濟州島出身者らが
備船して三社に對抗

朝鮮航路の出発人と大坂とを
つなぐ航路には月々千二百
人の乗客があり、古くから航路し
てゐる朝鮮汽船、尼崎汽船、

合議の大抵を担き出すとして
ゐる、これは最初から朝鮮汽船と
尼崎汽船とに徳通同業その他で
結意を持たなかつた鮮人労働者達
が、我々の船を持たし、ふネロ
ーガンの下に組合し、船員出身者十人
がこの組合をもちだして、一日五圓
の拠込みで基金を出した、そのし
て船員の出資は九千七百
トンを、三月三日で「ヤキヤキ」し
て、船員の出資は六圓五廿
銭の
運賃で、この十一月二日か
ら「ヤキヤキ」われらの船を動かす
ことになつたのである、右につ
き組合では出る

この問題は不當な利益をとりなが
ら我々の多くが労働者であるた
め非常に看過してゐたので、遂に
奮起したわけで、現在は競争の
結果、五分といふ不當な運賃
値下げを行つてゐるが、これは
水積的なものでない、我々は
現に角馬比のため運賃は現在の
會社側より高いが就航を開始す
ることにしたのである

これに對し朝鮮汽船では出る
現在の三圓の運賃は全く採算外
のものであるが既に一年以上も
積り最良の勝算を決しようとし
てゐるわけで、今更にごが閉込ん
だところで一向に手ごたへは
ない

お互ひ にも相手をたしまつ
ぶどうとしてゐるが、この三社に
敵対してさらにも一つの東亞通航
組合といふのが生れて、朝鮮航路は出

大阪朝日新聞 (1930.4.17)

廃が決議され、続いて大手汽船会社に対す
る船賃3割減を要望することが決められた
のである。

「我らは我らの船にて」 - 東亞通航組 合の設立と苦難

しかし船賃3割減の要望は門前払いを食
らってしまった。そこで在阪島民たちは消
費者組合運動の手法を取り入れて4500名
を組織し、出資金を集めて1930年4月、
「我等は我らの船にて」のスローガンを掲げ
東亞通航組合を設立した。組合は粘り強く
運賃引き下げ交渉を行う一方、自主運航を
行うために一所帯5円のカンパを募り、瞬
く間に6000円を集めた。そしてついに11
月、咬龍丸の就航を実現させたのであった。
船賃は君が代丸の半額の6円50銭。このた

めダメージを受けた尼崎汽船などは直
ちに対抗策をとり、組合と借船契約を
結ばせないように政治家に働きかけたり
したが、組合による自主運航は継続
されていった。最盛期には1万余名の
組合員を集めたという。これには満州
事変後の日本の重工業の発展と、それ
に伴う韓国人渡航者増大というバック
・ボーンがあったためである。しか
し実際、組合経営は危機に瀕していた
のであった。

1932年5月に行われた東亞通航組
合の大会議案書(草案)を読むと、組
合の危機と苦しみが如実ににじみ出て
いる。議案書は冒頭から「組合結成1
年(1931年)で数千円の負債以外に
は一銭の資産もなかった」で始まって
いる。第2備船となった伏木丸は1931
年12月1日に大阪築港から1万人の
韓国人が見送る中出帆したが、5日後
に座礁するという悲劇に遭った。直ち
にカンパ活動が開始され、何とか再開
したが、その後再び座礁している。慢
性的な財政赤字のため、腕の良い航行
技術者を雇用できなかったのが原因で
あり、「この問題は組合運動の発展に
とって決定的問題」とまで指摘してい
る。また船員のサービスの悪さや、船内食
堂を外部に委託してしまったため目が行き
届かず、売店商品を高額に売りつけたりす
るなど「乗客に多くの不安と不便を与えた」
と「経営の未熟さ」についても厳しく指摘
している。利用客から見ればいくら格安に
なったとは言え、座礁などはもつてのほか、
安全やサービスは絶対に譲れないもので
あった。

組合の果たした役割

研究者によると、東亞通航組合は1931~
32年に活動のピークを迎え、34年に営業
活動の停止を儀なくされたという。その最
大の理由は、大手汽船会社の船賃の値下げ
である。「血みどろの戦い」と評されたライ
バルの尼崎汽船はついに3円まで引き下

げ、これが決定的な打撃となった。島民の熱気で東亜通航組合が結成されたといっても、議案書自ら指摘するように盆正月など年1,2回しか乗船しない船の組合にそんなに関心があるはずもなく、消費者にとって安くて便利なほうが絶対なのである。そしてライバルの値下げだけでなく、民心の離反を買ったのが分裂問題であった。当時の議案書を読むと、船会社の文章とは言い難いほど左翼運動的な言辞で満ちている。実は東亜通航組合は在阪韓国人労働運動で名を馳せた金文準、文昌来らが中心になって結成されていた団体であった。戦前の日本共産党が最も活発だった時期に東亜通航組合も同じく最盛期を迎えていたが、この時期、共産主義勢力が民族主義運動を「ブルジョワ的」と位置付けて分裂させる動きが活発となり、「我らの船に」という極めて民族的な主張や組合員の意思と相容れなくなっていたのである。組合指導部は尼崎汽船を「支配勢力」とし、彼らに奪われた乗客は「搾取されている」と位置付け、「階級闘争を展開する」としたのであった。船会社にふさわしからぬスローガンである。このような彼らの発想が、ある事件を引き起こした。

1931年12月、伏木丸が濟州島に到着した際、組合の運動員が「敵船」に乗ろうとする島民に「君たちは伏木丸に乗船する義務がある。君が代丸に乗ろうとする者は撲殺して海に投げ込む。後で名前と住所を調べておく」と暴力行為に訴えて逮捕されたのであった（大邱覆審法院判決要旨）。これらは一般乗客にとって共感する気持ちはあれ、ハレの帰省の日には出来れば近づきたくない行為であったろう。

しかし、東亜通航組合の取り組みは単に「武士の商法」ならぬ「主義者の商法」という評価で終わらないほど大きな意味を持っている。独占価格に風穴を開け、島民の心を驚づかみにし、組合の営業停止後も結果として格安運賃を継続させ、大阪と濟州島の航路を作り上げて定着させたのである。後年の我々にとって、何事もなかったかの

ように。

エアプサンの就航は、先人たちの取り組みについて振り返らせてくれる良い機会になった。

【参考文献】

- ・梁石日著「血と骨」
 - ・塚崎昌之論文「大阪・濟州島航路の経営と民族資本」在日朝鮮人史研究、他
- #### 【高東元プロフィール】
- ・兵庫朝鮮関係研究会会員。本業は人事コンサルタント