

逃走の地理

——朝鮮戦争前後の朝鮮人「密航」をめぐって

森田 和樹

はじめに

- 1 第二次世界大戦後の朝鮮から日本への「密航」
- 2 「密航」をめぐる社会文化
- 3 密航者たちの行き先

おわりに

はじめに

支配とは何か。この問題を考えるとき、私たちはしばしば二者間の支配モデルを想定しがちだ。すなわち、主人と奴隷というヘーゲル型の思考モデルである。スーザン・バック＝モースが描き出したように、「主人と奴隷の弁証法」として定式化されるヘーゲルのこのモデルには、同時代的に生じたハイチ革命の影響があった。ヘーゲルはカリブ海の奴隷たちによる主人に対する革命をみながら、この出来事を世界史的な画期と捉えることで承認の弁証法的論理のアイデアを引き出したのである⁽¹⁾。

しかし、実際にハイチ革命の展開過程をたどるならば、事態はより複雑であった。トゥサン＝ルヴェルチュールの呼びかけに呼応する労働者、トゥサンらの戦いに揺り動かされ敵軍に対して崖から巨大な岩石を落とすなどのゲリラ戦法をもって支援する住民、あるいはハイチ側の兵士が歌う「ラ・マルセイエーズ」などの革命歌を聞いて自分たちは政治の道具として利用されているのではないかと逡巡するフランス兵、虐殺の命令を拒否するポーランド人連隊⁽²⁾。バック＝モースが指摘するように、これらの主体は主人と奴隷というメタファーのどちら側にも完全には属していない⁽³⁾。むしろ実際の戦闘過程をみればみるほど、そこに単一の主体を見出すことはできず、一枚岩でない無数の不服従行為の累積が浮かびあがってくる。支配をふたつの主体に抽象化してしまっただけで、多層的な不服従行為の積み重なりを経て革命が成立したことが捨象されてしまうのである。

(1) スーザン・バック＝モース／岩崎稔他訳『ヘーゲルとハイチ——普遍史の可能性にむけて』法政大学出版局、2017年、46-59頁

(2) C・L・R・ジェームス／青木芳夫監訳『ブラック・ジャコバン——トゥサン＝ルヴェルチュールとハイチ革命』大村書店、2002年、第XIII章参照

(3) 前掲書・スーザン・バック＝モース、69頁

デヴィッド・グレーバーはこうしたヘーゲルの支配に関する二項モデルを排し、三者間の関係性において支配を考察している。学校の「いじめ」に支配の原初形態を読み込むグレーバーは、「主人と奴隷の弁証法」というヘーゲル型の支配モデルは結局のところ抽象物にすぎないとしたうえで、重要なのは加害者と被害者を取り巻く目撃者や観客の存在であると指摘する。そして、最もいじめの対象になりやすい被害者とは、周囲の助けを借りるために泣いたり、「教師や親に言うぞ」と圧力をかけることで加害行為を中断させようとする人間であるとしながら、いじめはこうした他人の助けを借りる「弱さ」や「臆病」に対する攻撃であると主張する。つまり、支配の基底には周囲の人びとの助けを借りてそこから逃れようとする「臆病者」に対する攻撃があるのである。いいかえれば、支配の要諦は加害一被害を目撃した人びとを加害者の側に組み込むことで「相互扶助」の発現を抑止し、逃走の回路を遮断することにあるのだ⁽⁴⁾。だとすれば、私たちが支配なき自由な社会を構想するとき、この逃走をめぐる支配のポリティクスを考察することが喫緊の課題となるであろう。

現在、私はこの「支配と逃走」をめぐるポリティクスを念頭におきつつ、1950年代から1970年代における韓国の徴兵忌避と脱走兵を探究することによって国家形成や戦争の暴力とそこから逃走することの相克の歴史を明らかにすることを課題として研究を進めている。その過程で浮かびあがってきたのが、少なくとも1950年代には韓国社会のなかに兵役を忌避したとしても生きることのできる「逃走圏」が社会的に存在しており、そしてその「逃走圏」は韓国のみならず、日本にまで広がっていたことであった⁽⁵⁾。このような国境を越える兵役忌避の「逃走圏」は、梶村秀樹がいうところの「国境をまたぐ生活圏」に依拠しながら存立していたといえる。

梶村は帝国日本の植民地支配のなかで朝鮮の多くの人びとが故郷からの移動を余儀なくされたことを通して朝鮮から中国東北部や日本にまで円環状に広がる朝鮮人の生活領域が形成されたとし、これを「国境をまたぐ生活圏」と表現した⁽⁶⁾。第二次世界大戦以後、帝国日本の崩壊と朝鮮半島の南北分断によって日本と朝鮮の間に国境が引かれ、北緯38度線を境に軍事境界線が設定されたために、この朝鮮人の生活圏は分化、縮小を余儀なくされた。しかし、日本と朝鮮の間ではモノやひとの移動は不法な形態でありながらも途絶えることなくつづいていた。特に朝鮮半島に南北を分断する国家が現出し、民衆蜂起に対する弾圧や「アカ狩り」、そして戦争の勃発という事態がつづくなか、朝鮮から日本へ向かう人びとの移動の流れ、すなわち「密航」の趨勢は、次第に国家暴力からの逃走や逃避の意味合いを帯びるようになった。

そもそも「密航」という表象には国家形成と人びとの移動の緊張関係が刻印されている。ジョン・トーピーが指摘するように、「近代国家と、近代国家をその構成要素とする国際的な国家システムは、個人や私的な団体から合法的な「移手段」を収奪してきた⁽⁷⁾」。つまり、移手段の独

(4) David Graeber, "The Bully's Pulpit: On the elementary structure of domination" *The Baffler*, No.28, 2015, pp.30-38.

(5) 拙稿「1950年代の韓国における〈兵役忌避者〉と日本」『同時代史研究』第14号、2021年

(6) 梶村秀樹「定住外国人としての在日朝鮮人」『思想』734号、1985年

(7) ジョン・トーピー／藤川隆男他訳『パスポートの発明——監視・シティズンシップ・国家』法政大学出版局、2008年、7-8頁

占は近代国家形成のひとつの鍵であり、その過程において国家が容認する移動形態以外は「密航」として表象される。したがって「密航」とは、一義的には国家による特定の移動手段の不法化という恣意性によって生じる移動の形態なのである。

ただし、それだけではなく、その副次的な効果にも着目する必要がある。ある移動手段や経路が不法化され、取締りの対象になるということは、それでもなお移動を敢行しようとする場合、「密航」に関わる諸アクターにとっては取締りから逃れるための諸技術や関係性、空間などが必要となることを意味する。つまり、移動を規制する権力の眼からは不可視化された「隠密」な空間や関係性を基盤とする社会文化を発展させる必要に迫られるのである。

そう考えたとき、国境が設定された後もなお「国境をまたぐ生活圏」が存続していたことは示唆的である。なぜなら、それは多くの人びとが国家による移動手段の独占に抗しつつ移動を遂行することを通して「国境をまたぐ生活圏」が人為的に再生産されていたことを意味するからである。この点を踏まえたうえで本稿は、朝鮮現代史研究の立場から支配と逃走をめぐるポリティクスを考えるために、国家からの逃走行為としての「密航」（以下、括弧省略）に着目し、国家形成と戦争の暴力が席卷した時期、すなわち1948年から1953年における朝鮮から日本への密航現象を検討するとともに、密航を下支えしていたアンダーグラウンドな社会的・文化的ネットワークについて考察することを目的とする。そうすることによって朝鮮と日本の中に存在していた「逃走の地理」の輪郭を浮き彫りにさせたい。

第二次世界大戦後の朝鮮から日本への密航に関しては、密航してきた人びとの経験やその移動背景を明らかにした研究⁽⁸⁾、出入国管理体制の構築過程や密航の取締りに着目した研究⁽⁹⁾など、多数

(8) テッサ・モーリス・スズキ／辛島理人訳「占領軍への有害な行動——戦後日本における移民管理と在日朝鮮人」『現代思想』第31巻11号、2003年、挽地康彦「占領期の〈九州〉と密航・密貿易——海防からみる移民管理史」松本常彦他編『九州という思想』九州大学大学院比較社会文化研究院、2007年所収、玄武岩「密航・大村収容所・済州島——大阪と済州島を結ぶ「密航」のネットワーク」『現代思想』第35巻第7号、2007年、伊地知紀子・村上尚子「解放直後・済州島の人びとの移動と生活史」蘭信三編『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』不二出版、2008年所収、伊地知紀子「在日済州島人の移動と生活——解放前後を中心に」津波高志編『東アジアの間地方交流の過去と現在——済州と沖縄・奄美を中心にして』彩流社、2012年所収、藤永壮「第二次世界大戦後における済州島民の日本への「密航」について」前掲書・津波高志編、所収などがある。また韓国での密航に関する研究としては、権赫泰「「密航者」はどこから来てどこへいったのか？」権赫泰他編『主権の野蛮——密航・収容所・在日朝鮮人』ハヌル、2017年所収、趙慶喜「不安定な領土外の日常——解放以降、1970年代までの済州人たちの日本密航」前掲書・権赫泰他編、所収などがある。

(9) 出入国管理体制の構築過程については、大沼保昭『単一民族社会の神話を超えて——在日韓国・朝鮮人と出入国管理体制』東信堂、1986年、金太基『戦後日本政治と在日朝鮮人問題——SCAPの対在日朝鮮人政策1945～1952年』勁草書房、1997年、テッサ・モーリス・スズキ／伊藤茂訳「冷戦と戦後入管体制の形成」『前夜』第1期第3号、2005年、ロバート・リケット「朝鮮戦争前後における在日朝鮮人政策——戦後「単一民族国家」の起点」大沼保昭編『朝鮮戦争と日本』新幹社、2006年所収などがある。また、「密入国者」の取締りについては福本拓「「密航」に見る在日朝鮮人のポスト植民地性」『アジア遊学』第145号、2011年、朴沙羅「「お前は誰だ！」——占領期における「朝鮮人」と「不法入国」」『社会学評論』第64巻第2号、2013年、李英美「「境界」をつくる——1950年代初頭の外国人登録実施事務」『同時代史研究』第10号、2017年、同「朝鮮戦争前後の「密航」防止活動における住民の活用」『年報・日本現代史』第25号、2020年などがあるが、特に朴沙羅と李英美の研究は現場レベルでの取締りの実態に着目していて興味深い。また、1960年代の出入国管理体制とそれに対する日本の社会運動の相互関係について探求した論考として権赫泰「1960年代日本の社会運動と「自己否定」の思想——出入国管理体制反対運動を中心に」前掲書・権赫泰他編、所収が注目される。

蓄積されてきた。だが、これらの研究のなかでその移動を支えた密航のネットワークとその人的・空間的基盤、より具体的にいえば密航業者や密航を遂行するにあたって鍵となる諸拠点の存在については断片的に言及されているにすぎない⁽¹⁰⁾。ただ、先行研究のなかでも朴沙羅は日本を中心とした東北アジア一帯の「密貿易」ネットワークに着目し、G-2資料（GHQ／SCAP, General Staff-2）を通してその実態に迫っている⁽¹¹⁾。だが、朴沙羅自身が指摘しているように、G-2資料は必要以上に「密貿易」や「密航」を国家や共産主義団体に結びつけようとする傾向が強く、その記述が実態から乖離している場合が多い。それに対し、本稿は密航に関する新聞資料や密航を経験したひとが書いた同時代の手記、密航に関するルポルタージュなどを用いることによって日朝間の密航の実態を踏まえ、密航という移動の形態を下支えしていた人的・空間的なネットワークのあり様を明らかにしたい。

以下では、まず第1節で第二次世界大戦後の朝鮮から日本への密航の趨勢とその取締り体制を概観する。第2節では朝鮮南部で有数な密航の出発地域であった釜山を舞台に密航業者の存在と密航業を支えていた空間に着目し、その具体的な様相を描く。第3節では密航者が日本へ移動した後、どのようにして取締りから逃れることができたのかを叙述する。

1 第二次世界大戦後の朝鮮から日本への「密航」

第二次世界大戦における帝国日本の敗戦にともない、朝鮮半島は植民地支配から解放された。当時、日本や中国を中心に朝鮮以外の地域にも多数の朝鮮人が居住していたが、その数は1945年の時点で朝鮮内人口の15%に相当する374万人に達しており、日本には210万、中国には163万人の人びとがいたとされている⁽¹²⁾。解放を受けてこれらの人びとの多くは、次々に故郷のある地域へ帰還していくことになった。日本から朝鮮への帰還者に限って見た場合、その数は1945年8月から1946年末までの間に100万人以上にのぼると推計されている⁽¹³⁾。

しかし、帰還した人びとがすべて帰ることのできる場所をもっていたわけではない。日本の植民地支配のなかで土地を奪われ、流民とならざるをえなかった人びとは、朝鮮に到着しても行き場がなく、多くの場合その港町に滞留することを余儀なくされた。1946年2月11日付『朝鮮日報』は、朝鮮南部の港湾都市である釜山の様子を伝えている。その記事によれば、すでに105万人以上が釜山に帰還したが、そのうち20万人が向かう場所もなく釜山に残っているという⁽¹⁴⁾。さらに、急激な人口増加により住宅難や食料不足、物価の暴騰といった現象が次々と起こっており、生活が立ち行かない状況が生じていた。こうしたなか、生活難を逃れるために多数の人びとが日本へ向かおう

(10) 外村大「日本帝国の渡航管理と朝鮮人の密航」前掲書・蘭信三編、所収は植民地期の密航業の実態に迫って示唆するところが多いが、検討対象が植民地期に留まっている。

(11) 朴沙羅「越境者の輪——占領期北東アジアの「密航」「密貿易」を支えたネットワーク」『理論と動態』第9号、2016年

(12) 水野直樹「朝鮮人の国外移住と帝国日本」樺山紘一他編『岩波講座 世界歴史 第19巻 移動と移民——地域を結ぶダイナミズム』岩波書店、1999年、255-257頁

(13) 森田芳夫『在日朝鮮人処遇の推移と現状』法務研修所、1955年（湖北社、1975年）、67頁

(14) 『朝鮮日報』1946年2月11日

としていた。『朝鮮日報』のべつの記事は「帰国した同胞が朝鮮に帰ってみると到底生活してゆけずに、密航によって再び引き返していく同胞が毎日 20, 30 人以上にもなっている⁽¹⁵⁾」と伝えている。

米占領軍はこうした移動行為を容認していたわけではなかった。1946年1月末、朝鮮米軍政庁輸送局海事部は密航を取り締まるために5トン以上の船舶を各港の埠頭局分局または出張場に登録するようにし、登録なき船は密航船とみなすとした⁽¹⁶⁾。また、2月には朝鮮南部の各海岸に監視船を配置することで密航対策を強化した⁽¹⁷⁾。

朝鮮南部の海岸警備を強化するとともに、朝鮮米軍政庁は日本の警備をより厳重にするよう求めた。具体的には、朝鮮米軍政庁はまず日本のGHQ / SCAPに対して一度朝鮮に帰還した朝鮮人が再度日本に戻るのを禁止するよう要請した。これを受けてGHQ / SCAPは、1946年3月16日付の指令により「本国に引き揚げた非日本人は、連合軍最高司令官の許可のないかぎり、商業交通の可能となるまで日本に帰還することは許されない⁽¹⁸⁾」とし、実質的に朝鮮人の日本渡航を禁止した⁽¹⁹⁾。さらに、5月下旬頃朝鮮南部で流行性コレラが発生したのを背景に、GHQ / SCAPは6月12日付で「日本への不法入国抑止に関する覚書」という指令を発し、密航者を介してコレラが日本へ伝播しないよう「密入国」の取締りを本格的に強化しはじめた⁽²⁰⁾。この指令を受けて日本政府は、6月18日に内務省を通して各府県の警察に対して沿岸警備を強化するよう通達し、「不法入国者の最も多い山口、福岡、佐賀、長崎、鳥取、島根の六県の沿岸警察署一署に一舎の割で充用地点に密航監視哨舎を借り受ける⁽²¹⁾」ことが決定された。こうして西日本を中心に密航の監視と取締りが強化されていった。次頁表1は日本で「密入国」の容疑により検挙された人びとの数を示しているが、この統計をみても西日本を中心に多数の人びとが検挙されていたことがわかる。

海岸沿いの警備とともに、日本国内における「外国人」の管理体制も構築されていった。日本国憲法施行前日の1947年5月2日、内務省主導による最後の「ポツダム勅令」として外国人登録令が制定された。外国人登録令は当初から「密入国者」の取締りを大きな目的としており、これによって外国人登録証をもたない朝鮮人は登録令違反者として強制退去に処することが規定された⁽²²⁾。

実際、日本で「密入国者」として検挙された人びとは、外国人登録令違反者として強制送還の対象となった。1946年5月以降、「密入国者」は仙崎、博多などからの引揚船に乗せられて送還されていた⁽²³⁾。また、長崎県の佐世保引揚援護局には収容所が設置され、「密入国者」はそこに収容さ

(15) 『朝鮮日報』1946年2月2日

(16) 『朝鮮日報』1946年1月30日

(17) 『東亜日報』1946年2月4日

(18) 前掲書・森田、84-85頁

(19) 前掲書・金太基、263頁

(20) 同上、264頁

(21) 山口廣司「密入国の取締について」『警察時報』第6巻第8号、1951年、6頁

(22) 前掲書・大沼、47頁

(23) 前掲書・森田、85頁

表1 主要県別の「密入国者」統計

年度 主要 県別	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	計
福岡	4,095	1,488	739	1,227	253	398	356	447	9,003
佐賀	2,467	138	412	266	83	79	97	97	3,639
長崎	1,278	1,175	2,092	2,469	1,080	1,592	1,014	508	11,208
山口	7,336	1,545	999	1,403	157	417	450	266	12,573
鳥根	1,622	308	493	409	27	76	15	102	3,052
宮崎	664	12	105	72	71	19	49	1	993
熊本	96	9	30	103	8	14	3	18	281
鳥取	86	6	56	151	43		3	15	360
兵庫	3	51	120	196	37	237	73	24	741
鹿児島	10	261	314	169	231	362	53	21	1,421
和歌山	48	—	103	149	15	1	8	—	324
広島	9	25	181	101	23	6	4	7	356
愛媛	—	—	294	109	9	1	1	38	452
大阪	—	—	—	253	80	135	91	83	642
東京	—	—	—	16	80	121	135	201	553
神奈川	—	—	—	40	35	147	53	28	303
その他	23	403	517	798	210	99	151	155	2,356
計	17,737	5,421	6,455	7,931	2,442	3,704	2,556	2,011	48,257

出典：武野義治「密入国の概況」『警察学論集』第7巻第5号，1954年，26-27頁

れた⁽²⁴⁾。この針尾収容所は、後の大村収容所の前身となる施設であった。

1948年前後の時期、朝鮮半島では大きな政治的变化が起こった。この年、朝鮮半島では大韓民国と朝鮮民主主義人民共和国が建国を宣言したが、大韓民国が実効支配する朝鮮南部では主に朝鮮の「分断」に反対する人びとを対象に弾圧が加えられた。特に済州島では1948年4月3日に南朝鮮労働党員らの左翼が武装蜂起を起こしたが、それを鎮圧する過程で警察や右翼たちによって住民も含め多数の死傷者が出た。10月19日には済州島の鎮圧作戦に派遣される予定だった全羅南道麗水駐屯の韓国軍第14連隊所属の兵士たちが反乱を起こし、そこに住民が合流することで民衆蜂起へと発展したが、韓国軍による鎮圧によって多数の死傷者が発生した。韓国政府が事態の収拾を試みるなか、1948年12月1日には国家保安法が制定された。この法律は大韓民国を否認する集団やその構成員とみなされた者を処罰することのできる法であった。⁽²⁵⁾

韓国政府はこうして反共国家体制を構築していくとともに、反共主義に基づいて国内の「思想統一」を図るため、徴兵制の実行に向けて準備を進めた。実際、1949年8月には兵役法が制定され、

(24) 同上，86頁

(25) 金得中『「アカ」の誕生——麗水事件と反共国家の形成』先人，2009年，518-531頁

韓国の青壮年男性には兵役の義務が課されることになった。だが、当初徴兵検査の実施が予告されていたものの、結局全国規模の正式な徴兵検査は実施されず、朝鮮戦争以前に徴集が行われることはなかった。その一方で青年男性は少なからず徴兵に対する不安感を抱くようになっていた。

このような一連の政治過程を経るなかで密航は、以前に比して亡命のニュアンスを強く帯びるようになっていた。朝鮮からの密航に関する1950年4月11日付『読売新聞』（朝刊）の記事が「なぜ密航をはかったかの理由については密貿易を除き“安定生活”をあこがれる者および兵役忌避者各二〇％、勉学希望一五％、情報連絡一〇％、人口抗争回避五％⁽²⁶⁾」と報じているように、少なくとも人びとが政治的な理由によって密航を試みていた。

この頃、韓国政府は密航者への警戒を一層強めていた。1949年8月、韓国の外務部釜山事務所は、従来、密航者に対しては忠告をする程度でとどめ、実質的にそれを黙認してきたが、これ以後は態度を一新し警察局との密接な連携のもと厳重に取締りを実施するとした⁽²⁷⁾。日本から韓国へ強制送還された人びとが「左翼分子」かどうかを計るため、警察による厳しい取調べを受けるようになるのもこの時期である⁽²⁸⁾。

1950年6月5日付で発行された雑誌『朝鮮研究』第50号には、1949年秋に日本へ密航した朝鮮人学生3人のインタビュー記事が掲載されており、朝鮮の緊迫した情勢や韓国政府の厳重な密航取締りについて語っている。朝鮮の情勢については「韓国では、第三次世界大戦は必ず起る——という見方が強く、その口火は、三八度線だという考えが支配的になっている。そして、戦争になれば、韓国人は、まっ先に前線に立たされるという風に考えています⁽²⁹⁾」と述べており、大韓民国と朝鮮民主主義人民共和国の緊張の高まりを肌感覚で感じていたことが読み取れる。密航の取締りに関しては「韓国政府の密航取締りは非常に厳重です。対日密輸も勿論そうですが、中国人の密輸、密航には相当悪質なものが多く、その取締りも大変ですが、それよりも政府の主目的は、共産主義者の出入国に對備しているのです。ですからその警戒網は全く網の目のようで、海軍警備隊、陸軍情報部、憲兵隊、警察等はもちろん、十指に餘る捜査機關網で固められています⁽³⁰⁾」と語っており、韓国政府が共産主義者の国内浸透や連絡を警戒していたことがわかる。

結局、無情にもこの学生の子感は的中してしまう。1950年6月25日、朝鮮戦争が勃発したのである。朝鮮戦争は停戦協定が結ばれる1953年7月27日まで以後約3年間にわたってつづいた。戦争の勃発は、朝鮮半島に避難による移動の波を呼び起こした。金東椿がこの時期の社会の様相を「避難社会」と規定したように、朝鮮半島では避難が「慢性的な政治社会現象として構造化⁽³¹⁾」されるほど、膨大な数の人びとが戦火を逃れて移動することになった。

一方、日本では朝鮮戦争の衝撃を受けて出入国管理体制の再編が進んだ。もともとGHQは、す

(26) 『読売新聞』（朝刊）1950年4月11日

(27) 『京郷新聞』1949年8月21日

(28) 本願寺久「或る密航学生の告白」『朝鮮研究』第50号、朝鮮研究所、1950年、60頁。密航学生の話によれば、「一昨年〔1948年〕の十一月頃迄は捕まって送還されても、釜山で形式的な取調べを受けるだけで釋放されましたが、今日では、左翼分子を取締まるため、徹底的に追及され」という。

(29) 同上、58頁

(30) 同上、59頁

(31) 金東椿／金美恵他訳『朝鮮戦争の社会史』平凡社、2008年、94頁

で1950年初頭から日本政府に対して従来さまざまな機関によって担われてきた入管行政を一元化するよう指示していたが、日本政府とGHQの折衝が難航し暗礁に乗りあげていた。しかし、戦争が勃発したことで韓国からの避難が増大する可能性が高まるなか、入管機構の統一の必要性が意識され、同年10月1日出入国管理庁が発足した。1951年11月1月には出入国管理令、1952年4月28日には外国人登録法が制定されることで出入国管理法制の整備が進んでいった⁽³²⁾。

戦争勃発直後から日本にまで避難の波が及ぶ気運は十分にあった。実際、1950年7月に柳泰夏韓国外務部情報局長は「今般の事態発生以降、密航者が激増したというが、本当に嘆かわしいことだと言わざるを得ない⁽³³⁾」と述べており、日本へ避難しようとする人びとの増加を指摘している。しかし、日韓両国の政府高官が当初予想していたよりも密航者数はそれほど多くなかった。事実、日本の警察当局の報告によれば、戦争が勃発した当時は「沿岸取締と朝鮮南岸の嚴重な監視、更に船舶徴収等も手伝って、実際には当初予想したとは逆の傾向をさえ示⁽³⁴⁾」していたという。

本格的に密航の波が高まるのは戦況がある程度落ち着き、朝鮮戦争の休戦交渉がはじまる1951年6月以降である。これ以降、朝鮮からの「密航」は「再び漸増の傾向⁽³⁵⁾」を示すようになった。密航が再び増加するや、韓国の政府高官らは密航者のことを「祖国の現実に背を向け、一身だけの安全と虚栄の夢におぼれて我が民族の怨念の対象たる隣国日本をめざし、密航しようとする者がいるというのは、実に大きな民族的恥辱であり、嘆かわしい気持ちを禁じえない⁽³⁶⁾」と非難しはしたものの、特に効果的な対策が立てられることはなかった。1947年からの5年間で20万もの人びとが密航したとの概算が出されるほどの人流を非難ひとつで止めることは到底できなかった⁽³⁷⁾。

朝鮮戦争期に密航を選択した人びとの経験を個々にみていくと、密航にいたる背景に少なからず痛ましい戦争体験が存在していたことがわかる。たとえば、作家の金在南は、戦争勃発直後に父のいる全羅南道務安郡雲南面に避難したが、朝鮮人民軍がこの地域を占領するや、父が地主だという理由で死刑宣告を受けた。だが、処刑寸前のところでべつの3人の人民軍兵士が助けに入ったことによって彼は間一髪処刑を免れることができた。この事件をきっかけに彼は密航を決意するようになった⁽³⁸⁾。

また、多くの青年男性にとって戦争は、徴兵の危険性を感じさせるものだった。戦争勃発直後、まだ高校生だった弟が憲兵の手で韓国軍に強制入隊させられた朴昌大は、自分の身内に対する仕打ちに怒りを感じ、「たとえいのちをかけようとも兵隊になるまい」と決心し、逃避行の末、1953年8月日本へ密航した⁽³⁹⁾。彼は密航船に乗った直後の様子をつぎのように記している。

満月の月夜だった。月光におぼろにかすむ牧の島のすがたもだんだん小さくなりはじめた。

(32) 前掲書・大沼、15-114頁

(33) 『釜山日報』1950年7月13日

(34) 小島義雄「最近の密航状況とその取締について」『警察時報』第11号、1952年、97頁

(35) 同上

(36) 『京郷新聞』1952年9月11日

(37) 『朝鮮日報』1952年10月16日

(38) 「金在南年譜」『〈在日〉文学全集 金重明・金在南』勉誠出版、2006年、409頁

(39) 朴昌大「五トンの片舟に身をよせて」金日編『脱出——大村収容所の人びと』三一書房、1956年、7-27頁

屈辱に満ちた南朝鮮よ、さらば！なつかしき父、母よ、そして弟妹よさようなら！おおうなばらに木の葉のようにゆれる一片舟。五トンの漁船に身をよせて、吹きくる海風にほおをさらしながら、こしかた、ゆくすえをおもうわたくしの胸中は無限に複雑だった。

夫をたずね、父母をもとめて、または軍隊から脱出したもの、官憲の追跡をのがれるためのもの、商売をするひと、さまざまのひとをのせたふねは月夜の海面をけてゆく⁽⁴⁰⁾。

ここからは多様な背景をもった人びとが密航船に乗っていたことがわかると同時に、家族と離別せざるをえない状況に対する悲痛な感情を読み取ることができる。このように戦争は、家族間の関係性に変化を迫る契機でもあった。

一方で女性にとっては、こうした家族間関係性の変化がある種の「解放感」に結びつくケースがあった。作家の湯浅克衛は朝鮮戦争中の対馬を取材し、密航者の話を多数聞き取っているが、ある密航青年は湯浅に対し女性の密航について語っている。その青年は女性の密航が多い⁽⁴¹⁾ 要因として「韓国の経済状態が、女も生活の第一線に駆り立て、いること」、そして「家の中では奴隷であるが、この道に出ると完全に解放されること⁽⁴²⁾」などをあげている。従来、家庭内労働に従事してきた女性たちが戦争を背景に家族の枠組みを抜けだす移動を実践することによってそれまで自分たちが置かれていた状況からの「解放」を感じることもあったのである。

以上のように、本節では解放直後から朝鮮戦争期までの朝鮮から日本への密航の概況を叙述してきた。これを踏まえたうえで、次節からは密航業とそれを下支えしていた人的・空間的ネットワークの内実についてより詳細に検討していく。

2 「密航」をめぐる社会文化

本節は舞台を密航の有数な出航地域であった港湾都市釜山に移し、密航業の実態について検討する。たしかに、釜山のほかにも済州島、麗水、統営などといった朝鮮最南端の諸地域に密航の出発地点として有数な場所が複数あり、必ずしも釜山だけに密航の出発地が集中していたわけではない。だが密航の半数以上は釜山から出航しており⁽⁴³⁾、釜山の比重は極めて大きかった。

解放以降、釜山の社会的位相には大きな変化が起こっていた。まず、行政の面では朝鮮戦争期に朝鮮人民軍の南下によって韓国政府はソウルからの移転を余儀なくされたために、釜山が臨時首都

(40) 同上、27頁

(41) 当時は「婦人子供」など家族同伴による密航が多かったという（『在日朝鮮人処遇の推移と現状』湖北社、1975年、149頁）。割合としては、海上保安官の把握では「半々より少し少い。四分六程度」だとされている（伊藤一夫「密航部隊」『りべらる』第7巻第3号、100頁）。実際、1952年度の朝鮮人の「密入国」検挙者に関する統計によれば、検挙者1,776名のうち女性は754名であった（武野義治「密入国の概況」『警察学論集』第7巻第5号、1954年、31頁）。

(42) 湯浅克衛『対馬』出版東京、1952年、40-41頁

(43) 武野義治「密入国の概況」『警察学論集』第7巻第5号、1954年、30頁。また、『在日朝鮮人処遇の推移と現状』でも「出港地は、釜山が半ば以上をしめ、その他南鮮の港の順位は例年大差ない」と指摘されている（149頁）。

に指定された。つまり、釜山は朝鮮戦争の3年間行政の中核的機能が集中する地域となったのである。釜山はまた避難民の都市と化してもいた。解放以降の日本からの帰還者や朝鮮戦争期の避難民の流入を経るなかで釜山の人口は膨張し、1945年には28万人だった人口は1949年には47万人、1955年には100万人を突破した。その結果、人口の半数以上が他地域の出身者で構成されるようになった⁽⁴⁴⁾。こうした釜山の位相の変化のなかでさまざまな背景をもった人びとによって密航が実践されていたのである。

一口に密航といっても外国船や貿易船に紛れて便乗するものもあり、その形態は様々ではないが、最も多いのはやはり密航ブローカーと接触し、料金を支払って密航船に乗せてもらう形態だった⁽⁴⁵⁾。その場合、密航船に乗るまでにはさまざまな手続きが必要であり、その過程は一筋縄ではない。同時にそれが違法行為である以上、警察に見つからないよう細心の注意を払わなければならない。ただ、密航が当時決して例外的な現象ではなかったとするならば、そこには密航を可能にした強固な社会的基盤が存在していたはずである。本節はこの点を明らかにするために、移動手段を提供していた密航業者らに焦点を当てるとともに、密航業を営むことを可能にした釜山の社会的・文化的な空間にも着目する。

そこでまずは、密航者たちの経験から密航しようとした人びとがどのような経路をたどって密航業者らと接触するようになったのかみておこう。密航者の手記をみると、知人の伝手をたどって密航業者につなげてもらうケースが少なくない。たとえば、金沢で発行されていた雑誌『北陸評論』1950年6月号には韓国の青年「金催龍」が記した「日本密航始末記」が掲載されている。朝鮮戦争勃発直前の時期、「学生である私は右と左の激しい政治闘争から離れ、真理を探究する者としてありたいと考え⁽⁴⁶⁾」、日本の大学に入るために「密航」を試みたこの青年は、密航するために2、3人の先輩から紹介状を書いてもらい、釜山のある老年の実業家の邸宅を訪ねた。そして、その実業家に事情を説明したところ密航の斡旋をしている「K」という人物を紹介され、「K」のもとへ赴き、密航船の斡旋を受けることになったのだ⁽⁴⁷⁾。

朴昌大もまた同じような方法で密航業者と知り合っている。徴兵を逃れて釜山に移動し、恋人の「K嬢」に匿ってもらっていた彼は、密航を希望していることを「K嬢」に打ち明けたところ、「K嬢」の友で「C嬢」の母を紹介された。「C嬢」の母は密航船の紹介から斡旋、密輸の仲介まで手がけており、朴昌大を密航船主につなげた⁽⁴⁸⁾。

こうした事例は釜山には密航業者と人的なつながりをもっていた人びとが少なからずいたことを示しているが、伝手がなかったとしても密航業者と接触することは可能であった。密航ブローカーに出会いたい場合、茶房タバへいけば大概の確率でブローカーたちと会うことができた。朝鮮語で喫茶店を意味する茶房は、密航希望者と密航ブローカーが接触する拠点であるとともに、治安上不穏な雰囲気醸成する空間でもあった。当時、ルポルタージュ「密航「ルート」の解剖」を書いた『平

(44) 以上の記述は、イ・ホンジョン「朝鮮戦争当時の釜山社会研究」『郷土釜山』第16巻、2000年を参照

(45) 『在日朝鮮人処遇の推移と現状』、152頁

(46) 「日本密航始末記」『北陸評論』1950年6月号、30頁

(47) 同上、30-31頁

(48) 前掲・朴昌大、18頁

和新聞』記者の金泰運は、茶房には「化粧品の密輸業をして億単位を稼いだという貿易業者や某重大事件に関与したという監察官、編集時間を少し利用して茶を飲む新聞記者、避難部屋が狭くて子どもたちの存在にイライラしてしまい、飛び出してきたという小説家、あるいは詩人マ。徴用・徴兵忌避者、ルンペンのの正体不明の人物など⁽⁴⁹⁾」がいると伝えている。外からみると正体不明のひとりが集まる空間が茶房だったのである。

戦争が勃発するや、警察は茶房を厳しく取り締まろうとした。なぜなら、警察の眼に茶房は戦時動員から逃避し、時間を浪費している怠惰で不法な人間たちの巣窟として映っていたからである⁽⁵⁰⁾。実際、警察当局は茶房に対して度々営業時間短縮や無許可営業店の取締りを実施した⁽⁵¹⁾。しかし、釜山の茶房は減少するどころか、「路地の家を改修すれば茶房が必ずできる⁽⁵²⁾」と評されるほど乱立されていった。このように、茶房は警察が統制しようとしても規制しきれない権力からの「逃避空間」の性格を帯びており、そうした空間において密航の取引は行われていたのである⁽⁵³⁾。

茶房のほかに密航業者とすぐつながりやすかった場所が旅館である。朝鮮戦争直前の時期に釜山の密航に関するルポルタージュを書いた黄宅秀は、「釜山の旅館には大概日本への密航者募集員が集まっており、密航者が旅館の主人やボーイに話しかけさえすれば、すぐにいわゆる密航ブローカーがさっと現れる⁽⁵⁴⁾」と書いている。つまり、釜山には密航ブローカーと密航希望者の仲介場としての役割を果たしていた旅館が多数あったのである。

一方で釜山の密航旅館は仲介場としてのみ機能していたわけではない。そこは密航出発直前の密航者たちがブローカーに集められて一堂に集合する空間でもあった。「密航宿」と呼ばれるこうした旅館では、すでに密航を体験したことのある者の経験談や日本と朝鮮を何度も往来している密輸商人たちの武勇伝で持ちきりだったという⁽⁵⁵⁾。密航者たちはそういう話を聞いて密航のノウハウを蓄積すると同時に、日本への道程を想像するのだった。

このように、茶房や旅館は密航希望者と密航ブローカーをつなぐ拠点の役割を果たしていた。密

(49) 金泰運「密航「ルート」解剖」金容皓編『凸凹福德房——一線記者の手記』東文社、1953年、145-146頁

(50) たとえば、1950年12月に慶尚南道警察局は、つぎのような警告を発している。「23日、道警察局では現下、国家の超非常事態にあって銃後の国民の決戦体制の強化など、緊張と自粛が喫緊に求められているが、特に最近、市内各茶房では朝から夜遅くまで有閑層の人物たちが大多数、時局を認識せず時間の浪費にだけ利用しているのみならず、そのなかには各種の不当な利益を図る輩や徴兵忌避者などが謀利、あるいは避難所として利用している事実に照らして、茶房の営業時間を短縮するようにし、今後、毎日正午から午後7時までの間だけ営業するようにさせるとともに、有閑層および一般人の自粛を要請し、特に徴兵忌避者や不純分子については随時、私服・制服の係員を使って臨時検査によって索出し、法に依って処断するつもりだ」（『民主新報』1950年12月24日）。また、茶房の政治的機能を文学の検討を通して浮かびあがらせようとした試みとしてキム・マンソク「国民化と非国民化構想の政治としての港口、茶房、収容所」『ローカリティ人文学』第11号、2014年を参照。

(51) 保健当局は1952年5月に全国で「非衛生飲食店」の取締りを実施したが、釜山の場合、5月22、23日の二日間だけで599件が摘発されている。摘発された店舗のなかには、無許可で営業する飲食店、理髪業、清涼飲料水販売所などとともに、茶房が含まれていた（『東亞日報』1952年5月25日）。

(52) チョン・ソンホ「朝鮮戦争と人口社会学的変化」韓国精神文化研究院編『朝鮮戦争と社会構造の変化』1999年、白山書堂、53頁

(53) 前掲・金泰運、146頁

(54) 黄宅秀「密航の暗雲相」『新京郷』第2巻第2号、1950年2月、49頁

(55) 前掲・本願寺、59頁

航のネットワークは、釜山に散在するこうした拠点の存在に支えられていたといえよう。これは釜山の地域社会のなかに密航業がいかに深く根づいていたかを示すものでもある。

ところで、密航を希望する人びとにとってひとつの障壁となるのは密航に必要な費用であろう。これに関しては『朝鮮研究』の密航学生の語り⁽⁵⁶⁾や金泰運のルポ⁽⁵⁷⁾によれば1万5000圓から3万圓、黄宅秀のルポ⁽⁵⁸⁾や金催龍の手記⁽⁵⁹⁾によれば5万圓から10万圓となっており、かなり振れ幅があったことがわかる。当時、「二万圓、三万圓と言えば、京城で中學校以上の學校に入學するにはどうしても出さなければならぬ金です。[……] だからどうせ三萬圓かゝるのだから、それなら日本へ——ということにな⁽⁶⁰⁾」る程度の金額であり、決して安いとはいえないが、一定程度の収入がある家庭であれば捻出できる額ではあった。また、必ずしも金でなくとも値打ちのある品物や資材との交換によって取引がなされる場合もあったようである。こうした金銭的なハードルがあったにもかかわらず、二度も三度も密航を試みる者が少なくなかった。

興味深いのは、密航費用を捻出する過程で知人たちが密航希望者を援助するケースがあったことである。戦争によって家族と別れてしまい、恋人以外に頼れる先がなかった朴昌大は、密航費用を工面する際、彼が最も尊敬する先輩である「Cさん」に相談をもちかけた。「釜山水産大学出身で学生運動の先頭に立」ち、「非合法組織に関係し、一度は捕えられてブタ箱にほうり込まれた経験もある⁽⁶¹⁾」Cさんは、彼の要望に応じて快くお金を提供してくれたという。密航者の多くは家族や親族の支援を後ろ盾にしていたと思われるが、朴昌大の場合、故郷から避難し家族と別れたために援助を頼ることができなかった。そうしたなか彼の密航を後押ししたのは学生運動のなかで培われた関係性だったのである。

このように、密航業者たちは日本までの移動手段を提供するのと引き換えに、密航希望者から金品を受け取っていた。では、密航業に従事する人びとは実際にどのような働きをしていたのか、そしてそれを生業とする人びとはどのようなひとだったのか。つぎにこの点を検討しよう。密航業者の動きを詳細にみていけば、密航業には日本までの船を操縦する密航船主と、密航希望者を船主に仲介する密航ブローカーがあったことがわかる。まず密航希望者は、ブローカーとコンタクトを取って密航船に乗る船を手配してもらう。ブローカーは密航希望者と密航船主をつなげることで両者から紹介料を受け取る。密航船主は密航希望者から船賃の支払いを受ける。大方このような態勢であった。密航ブローカーの仕事は密航船までの案内で終わる場合もあれば、日本まで案内するというケースもあった。また、ブローカーと船主を兼業する場合もあるので、ブローカーと船主の関係は必ずしも固定的なものではなかったことに留意しておく必要がある。

密航ブローカーたちの実態を具体的に示す資料は数少ない。だが、密航した人びとが記した資料にはブローカーの姿を垣間見せてくれる記述がいくつかある。たとえば、金催龍が知り合ったブ

(56) 前掲・本願寺, 58頁

(57) 前掲・金泰運, 148頁

(58) 前掲・黄宅秀, 49頁

(59) 前掲・金催龍, 31頁

(60) 前掲・本願寺, 58頁

(61) 前掲・朴昌大, 17頁

ローカーの「K」は「昔船員だったという十四才位の屈強な男で、密航に関しては、自分において他に人なしといえる程の自信をもち、それで生計をたて、いるよう⁽⁶²⁾」なひとだったという。Kは金催龍に「密航者心得」を共有したが、その内容はあらゆる秘密を守ること、密航の証拠をなくすために「朝鮮色」のあるものは持たないこと、尋問されても返答できるよう準備しておくこと、日本円を用意しておくこと、偽の外国人登録証を用意しておくことなどであった⁽⁶³⁾。こうした密航に関する事前知識を共有しておくこともブローカーの仕事だった。

人びとを密航にいざなうためには、社会的な情勢や大衆の心情を読み取る技量が必要である。たとえば、当時の学生たちの多くにとって安定した環境で勉学に励みたいという欲求はある程度共通した心情であったと思われるが、ブローカーたちは「こういう學生達の気持ちにつけ入り」、「日本の土を踏むまで責任もって二萬圓、三萬圓」といって密航の「誘い口」にするのだという⁽⁶⁴⁾。ブローカーたちは戦争が起こってもなりふり構わない。むしろ、戦争が起こったからこそ、密航に通ずる新たな機会が生じる。だから、日本へいけば十分生計が立てられるうえに徴兵を忌避することもできると喧伝し、青年たちの密航につないでいくのである⁽⁶⁵⁾。

一方、密航船主に関してはまだほとんどその実態がわからない。朴昌大の経験を参照すれば、密航ブローカーである「C嬢の母」が密航船主として彼に紹介してくれたのは「船長——氷菓子屋のおやじ」であり、「船長といっても五トンの船で機関士と船員二人を抱えているだけ」だったという⁽⁶⁶⁾。

兼業でない場合、密航ブローカーと密航船主は基本的には緊密な協調のもとに動いていたと思われるが、ブローカーと船主が水平的な関係で結ばれていた場合があった反面、両者が「親分—子分」関係で紐帯しているケースもあったと考えられる。実際、ある密航者の話では、「密航ブローカーは、何処にでもうようよいて、親分が縄張りをもっている⁽⁶⁷⁾」という。ここからはブローカー間で一定程度「縄張り意識」があったことや「親分—子分」関係をもちながら密航業を営むグループがあったことが垣間みえる。

一方で密航ブローカーと密航船主が水平的な関係にあった場合、両者の間には緊張関係が存在していた。黄宅秀は「密航者及船主の大敵」としてブローカーの脅迫をあげている。船の出発時刻が迫り、密航者を船に引導する段階でブローカーが案内を渋り、一気に仲介料を引き上げるのである⁽⁶⁸⁾。密航者にしてみれば、ようやく目的を達成できるという段階で計画が破綻してしまいかねないわけであり、船主にしてみれば、密航者が来ないと料金を受け取れないわけだから、泡を食わされた気分になる。これは同じ密航業に従事しているとはいえ両者は一枚岩ではなかったことを示している。

(62) 前掲・金催龍、31頁

(63) 同上

(64) 前掲・本願寺、58頁

(65) 陸軍情報局「定期情報報告」第86号、1951年3月27日（『韓国戦争史料』第1巻、陸軍本部、1985年、891頁）

(66) 前掲・朴昌大、18-19頁

(67) 前掲書・湯浅、57頁

(68) 前掲・黄宅秀、49頁

このように密航ブローカーと密航船主との関係や密航業者同士の関係、あるいはある密航業グループ内部の構造は複雑かつ多様であった。だが、密航業者たちにとっての大敵はやはり取締りであった。当時、警察は密航を取り締まるために「特別防諜隊」を組織し、密航者のふりをして出航直前、または直後に一網打尽にするという作戦を取っていた⁽⁶⁹⁾。実際、1951年2月8日付『東亜日報』は、密航希望者を密航船主に斡旋したとして「日本密航紹介業者」の50代女性が自宅で検挙された事件を報じているが、事前に情報を得ていた警察はブローカーの女性が「密航者を自分の家に集合させておいて船が出航する直前に船主に引き渡す⁽⁷⁰⁾」つもりだったところを取り締まったのである。

警察の取締りに対応するために、密航業者たちはさまざまな戦術を用いていた。たとえば、密航ブローカーは密航希望者が信用できるか試すために、一度のみならず三、四度も日にちと場所を変えて希望者と面談し、信用できると判断すればようやく出発日時や集合場所を教えるのであった⁽⁷¹⁾。出港時にも人目を避けるための工夫がなされていた。金催龍によれば、密航船に乗り込む際、「案内者の一人がマッチで火をつけ、二、三回わけのわからぬ合圖をすると向う側からポンポン船がやって来た⁽⁷²⁾」という。密航の出発までに何重にも取締りの眼をかわす戦術が駆使されていたのだ。

だが、末端レベルにおいて取締り当局と密航業者らは必ずしも対立関係にあったわけではない。密航業者たちは警察や憲兵を一部買収し、自分たちの違法行為を見逃してもらうこともあった。たとえば、密航学生の話では、密航手段は釜山から何キロも離れた海岸から船に乗るものもあれば、「警備隊の者に吞ませた上金をつかませて釜山から堂々と来る手⁽⁷³⁾」もあった。また、ある密航者によれば、自分たちが乗った船は出航1時間ほどして憲兵隊に検挙されたが、これは「警察には手が回してあったが憲兵隊には手落ちがあった⁽⁷⁴⁾」からだった。そこで今度は憲兵隊にも賄賂を渡し、無事密航することができたという⁽⁷⁵⁾。このように、密航業者のなかにはその末端において国家機関と癒着し、密航の送りだしを行っている人びとがいたのである。

以上のように、国交が整備されておらず、合法的な移動が極少数の人びとにしか許されない状況のなか、日本への移動ルートを構成するにあたって密航業者たち、そして密航業を下支えしていた釜山の社会文化の果たした役割は極めて大きかった。しかし、密航業者の拠点は韓国だけに限られていたわけではない。密航業者たちは日本にも拠点を有しており、日韓を横断するネットワークを構成していた。実際、密航業者たちは行きには密航者を積み、日本からの帰際には密輸品を積んで帰る場合も少なくなかったが⁽⁷⁶⁾、日本で検挙された密輸事件の内容をみれば、外国人登録を済ま

(69) 前掲・黄宅秀, 49頁

(70) 『東亜日報』1951年2月8日

(71) 前掲・金泰運, 147頁

(72) 前掲・金催龍, 32頁

(73) 前掲・本願寺, 58頁

(74) 前掲書・湯浅, 58頁

(75) 同上

(76) 前掲書・森田芳夫, 152頁

せた朝鮮人が関与していたケースもあることがわかる⁽⁷⁷⁾。また、すでに在日している親が子どもを日本へ呼び寄せるために地域の密航ブローカーに日本へ連れてくるよう依頼し、それを引き受けたブローカーが密航ネットワークを駆使し、韓国の協力者を通じて子どもを密航船へ乗せ、日本にまで連れてくることもあった⁽⁷⁸⁾。つまり、日本と韓国の両地域にいくつか拠点をもちながらその場で契約を交わし、人びとを移動させる流動的なネットワークが国境を横断するかたちで広がっていたのである。そこで次節では、日本に到着した後の密航者の経験を追うことによって韓国から日本へ連なるこのネットワークの一端をさらにみてみよう。

3 密航者たちの行き先

密航の困難は釜山を出発した後もつづく。航海を無事乗り切ったとしても、つぎは日本側の取締りを回避しなければならない。では、密航者や密航業者たちはいかにして取締りを回避したのか、そしていかなる空間や人的な関係性がそれを支えていたのか。本節はこの点について検討していきたい。

日本にたどり着いた際、まず関門となるのが上陸地点の警備であった。朝鮮戦争前後の時期には密航船の上陸地となるケースが多かった西日本の諸県の沿岸地帯で民間の密航防止組合が結成される地域もあるなど、地域社会の住民を巻き込むかたちで警察への通報体制が構築されていた⁽⁷⁹⁾。ただ、取締りの体制が整えられつつあったとはいえ、それですべての人びとが検挙されたわけではない。これを現場の実態に即して見るために、当時密航の最前線に位置づけられていた対馬の事例を検証しよう。

朝鮮戦争勃発直後、対馬では朝鮮からの避難民が押し寄せてくることを警戒し、1950年7月1日対馬支庁主催の協議会が開催され、沿岸警備の強化などの方針が決定された⁽⁸⁰⁾。同年8月には3日間で78人が「密入国」の容疑で検挙され、翌年の6月時点で厳原拘置所の収容者数が定員を超過するなど⁽⁸¹⁾、戦争からの避難を背景とした密航の趨勢は高まりをみせた。

このように密航が増加するなか、取締りは一定の「成果」をあげてはいた。しかし、一定数の人びとは検挙されたとしても、つねに何割かは監視を回避できていた。戦争勃発直後に対馬取材した作家の火野葦平は、最前線で取締りにあたっていた警官の話を紹介している。その警官によれば、ある日10人ほど乗った密航船が上陸した際、「豊崎町治安協力會唐船志支部」協力のもと「山狩り」を実施したが、7人は発見できたものの、3人は見つからなかったという⁽⁸²⁾。

取締りの困難は島に森林が大きな割合で広がっているという対馬の環境上の特性に起因していた

(77) こうした事例については福岡正章「日韓密貿易の展開」太田修編『植民地主義、冷戦から考える日韓関係』同志社コリア研究センター、2021年、264頁を参照

(78) 尹健次「『在日』の精神史1——渡日・解放・分断の記憶」岩波書店、2015年、197頁

(79) 詳しくは李英美「朝鮮戦争前後の「密航」防止活動における住民の活動」『年報 日本現代史』25号、2020年、147-153頁を参照

(80) 斎藤隼人『戦後対馬三十年史』対馬新聞社、1983年、34頁

(81) 同上、35および43頁

(82) 火野葦平「対馬」『中央公論』第65巻第10号、1950年、117頁

側面が大きかったと思われる。ただ、それがすべてではない。まず、密航船主は監視の眼を誤魔化す技に長けていた。火野が取材した警官が「午後三時ごろ、磯あそびといって、ぶらっと海に出て、密航にちがひないと見当つけても、どうにもなりません。そして、日暮れまで魚釣りなどしてゐまして、夜になると、エンジンをかけてさあっと朝鮮に行く。四五時間くらゐで行けるのですから、わけはありません⁽⁸³⁾」と述べているように、密航船主たちは昼には漁民のように振る舞い、夜になると暗闇を利用して取締りを巧く避けていたのである。

さらに、取締りの回避において重要な役割を果たしていたのは、在日朝鮮人の存在であった。対馬では多数の在日朝鮮人が炭焼き業を営んでいたが、朝鮮戦争期の対馬についてルポルタージュを書いた兼元淳夫によれば、「無数の炭焼小屋が、逃げる身を風雨や、監視の眼から、かくまってくれる⁽⁸⁴⁾」という。乱立する炭焼小屋が密航者たちの避難所になっていたのである。

密航船主と炭焼小屋は、協力関係を結んでいる場合もあった。兼元と同じ頃に対馬を取材した作家の湯浅克衛は、海上に密航船が現われるや、「炭焼小屋の灯がパツとついたり消えたりする」としつつ、「朝鮮からの密航船は、その信号を見て、警戒の模様を知り、船を接岸させていゝか、上陸していかを判断する⁽⁸⁵⁾」と述べている。

実際、対馬には集落単位で密航に協力する人びとがいた。海上保安官の伊藤一夫は「對馬には、密輸部落というのがあって、そこは一時警察でも保安廳でも全然手入れができなかつた位いすごかつた。そこに密航ブローカーがいる⁽⁸⁶⁾」と述べており、警察権力からの「逃避空間」をつくりだしていた。このように、対馬の在日朝鮮人の炭焼小屋や集住地域の一部は、密航ネットワークの一環をなしながら密航者たちを匿っていたのである。

以上のように、対馬の地理的条件や密航船主の回避技術、そして密航者を匿う在日朝鮮人らの存在によって対馬に上陸した密航者たちは、取締り網を少なからず突破することができた。これは対馬に限った話ではなかつた。事実、全国単位の警察の報告には「密航船を上陸寸前に一網打尽に検挙する事が極めて稀であつて、その大部分は上陸後密航監視哨員や部民の通報によって警察官が現場にかけつけ、付近の探索検挙に乗り出すという状況であるから密入国者の何割かは逃げられてしまう⁽⁸⁷⁾」と記されている。取締りには限界があつたのである。この報告が「一旦上陸地における検挙を免れて国内に潜入してからは、その後における検挙はなかなか困難⁽⁸⁸⁾」と伝えているように、上陸直後の取締りをくぐり抜けて国内に移動すれば、検挙を免れうる可能性は格段にあがつた。

しかし、密航者たちには解決しなければならないもうひとつの問題があつた。外国人登録証の調達である。1952年4月28日に制定された外国人登録法は、外国人に対して外国人登録証の携帯および提示義務を課した。日本政府はサンフランシスコ平和条約の発効をもって朝鮮人はすべて日本国籍を喪失すると通達したため、日本にいる朝鮮人は外国人登録法と出入国管理令の適用対象とな

(83) 同上

(84) 兼元淳夫『海の国境線——対馬の表情』富士書苑、1954年、3頁

(85) 前掲書・湯浅、62頁

(86) 伊藤一夫「密航部隊」『りべらる』第7巻第3号、1952年、98頁

(87) 小島義雄「最近の密航状況とその取締について」『警察時報』第11号、1952年、97頁

(88) 同上

り、この義務を負わねばならなくなった。もし登録証の不携帯などによって「密入国者」であると規定された場合は、出入国管理令により強制退去の対象となった。したがって密航者たちは、無登録のままやり過ごすか、何らかの手段を講じて登録証を入手する必要に迫られたのである。

ブローカーたちはこれを商売の機会とし、偽の登録証を金品と引き換えに密航者に提供していた。たとえば、金催龍はブローカーの「K」に手数料を払えば登録証を提供するともちかけられている⁽⁸⁹⁾。当時、韓国には外国人登録証の偽造印刷業を専門とする業者がおり⁽⁹⁰⁾、密航ブローカーはそうした業者とも結託しながら密航前の密航希望者に登録証を売っていたと思われる。同様に日本でも外国人登録証の偽造を専門とするブローカーがおり、密航者への販売を行っていた⁽⁹¹⁾。また、必ずしもブローカーの手を通さなくとも朝鮮に帰る知人から登録証を譲りうけるケースもあった⁽⁹²⁾。こうして密航者のうち少なくない人びとが各自のルートで外国人登録証を手に入れていた。

では、密航してきた人びとはどこへ移動したのだろうか。もちろん、選択肢は個人によってさまざまであっただろうが、多くの場合、密航者の行き先は在日朝鮮人の集住地域だったと考えられる。実際、入管の資料では「その潜入先は、東京、横浜、大阪、神戸、福岡などの大都市にあるこれらの密集部落である⁽⁹³⁾」と報告されている。都市圏を中心に日本各地に散在する朝鮮の人びとの「密集部落」、すなわち「朝鮮部落」は密航者が警察の眼を避けることのできる空間だった。対馬の朝鮮人の集住地域の一部がそうであったように、日本内陸部の「朝鮮部落」もまた日本人が入ってくることのできない「逃避空間」として存在している場所が少なくなかったのである⁽⁹⁴⁾。

「朝鮮部落」に流れついた密航者の姿を記録した文学作品も少なくない。ここでは姜舜の詩「同町同番地のひとたち」をあげておこう。

同町同番地のひとたちは／おなじ根に咲く顕花／似たもの同士の掟をたてた莖だから／ほかの樹液がながれない／同町同番地の屋根の下で／ある日怖れおののく眼をみた／おなじく悲報もわけ合った仲だから／一瞬にして路傍の石にはさせておけなかった／暗い海を逃げのびてきた少年／〔……〕／だが伸びざかりの少年よ／おまえはもう流浪の裔ではないのだ／その聡明な脳裡にたたき込んでおくがいい／おまえを異邦に追いやった仕打に対して／密航船の夜半の恐怖も忘れるな⁽⁹⁵⁾

この詩は在日朝鮮人集住地域の生活者の視点から「朝鮮部落」へたどり着いた密航者の少年の姿を描写しているが、ここで「朝鮮部落」という空間は「密航」の旅の終着点として、そして新たな生をはじめの始発点として暗示されている。

(89) 前掲・金催龍、31頁

(90) 『ソウル新聞』1948年6月23日

(91) 前掲・高野、105頁および「激増する密航密輸」『時事通信 時事解説版』第1700号、1951年7月10日、5頁

(92) 前掲書・尹健次、197-198頁

(93) 武野義治「密入国の概況」『警察学論集』第7巻第5号、1954年、28頁

(94) 前掲書・尹健次、197頁

(95) 姜舜「同町同番地のひとたち」『詩集 なるなり』思潮社、1970年、59-60頁

おわりに

すでに述べたように、国家による移動手段の独占と管理を通じた移動の規制は、近代国家形成の要諦のひとつであり、密航とは国家と移動者間の緊張関係を鋭く表現する形象であった。第二次世界大戦後、米軍や韓国政府、日本政府が朝鮮南部から日本へ移動する人流を統制しようとしていたにもかかわらず、韓国から日本にいたる地理的範囲をもって広がる密航のネットワークを通じて少なくない数の人びとが移動し、国家形成や戦争の暴力から逃れることができていた。

本稿がまず明らかにしたのは、このような密航ネットワークにおける密航業者の役割である。巧みに取締りを回避し、日本までの移動手段を提供する密航業者たちの技術や戦術がなければ、密航が大規模に生じつづけることはなかったといつてよい。また、本稿の叙述が示唆するように、密航業を担っていたのは、多くの場合、地域社会に溶け込んで日々の生活を営みながら、依頼者の希望に応じて金品と引き換えに国境を越える移動を提供する市井の人びとであったろう。こうした人びとは国境を越えた移動の側面において国家からの自律性を有しており、それをかけ金として日朝をまたにかけて日々の生活を営んでいたのである。

その反面、密航業者たちがあくまで金品との交換関係においてそれを実践していたことには注意すべきである。密航業者たちは国家による移動手段の独占に対しては自律的であったが、密航を希望する者からすれば、実質的には密航業者自身が移動手段を独占している存在であり、そのハードルは法外には高くなかったとはいえ、経済的な障壁がつけねにつきまとっていた。これはべつのかたちで人びとの移動に制限をかけることにもつながっていたであろう。ここに「親分—子分関係」の内部構造や「縄張り意識」をもつ密航業者、国家機関との癒着の事例を考え合わせるとき、密航業者たちは一種の「中間権力」を有する存在だったといえる。そうした意味において民衆間の関係において密航業者の存在は、極めて両義的なものだった。

だが、同時に注目すべきは、密航業者たちの自律性を下支えしていた空間や関係性である。本稿が明らかにしたように、釜山の旅館や茶房、日本の「朝鮮部落」などの諸空間は、密航業を営むにあたって重要な拠点となっていた。本稿ではさしあたりそれを「逃避空間」として表現したが、密航業者たちは当時の韓国と日本に存在していた朝鮮の人びとの「逃避空間」を拠点に移動することでその営みをなしていた。つまり、密航業者たちの自律性は、権力からは読み取りにくいアジールの性格を有する「逃避空間」の存在に多くを負っていたのである。

こうしめれば、密航の大規模な成立は、国家に対する「社会」の自律性を示しているともいえよう。そして、ここにおいて「社会」とは「国境をまたぐ生活圏」の地理的スケールにおいて展開されるものであった。国家がこれをしばしば共産主義者や敵対国家の陰謀ルートとして描いたことは、逆説的にも国家がこの自律的な社会のネットワークを捕捉しえなかったがゆえに、陰謀論的発想に陥っていたことを暗示している。

いま一度考えてみれば、本稿の文脈において逃走とは密航者がさまざまな局面において自律的な「社会」のなかに匿われていたことを意味していた。移動を欲求する行為主体の意志がいくら堅かったとしてもそれを「匿う」人びとの関係性や空間が存在しなければ、多くの場合逃走という行

為は成功しえない。では、ここで「匿う」とはいかなる行為なのだろうか。

もちろん、一義的にそれは逃亡者を隠したり、別ルートに逃がしたりすることである。だが、それだけではない。ここでJ・C・スコットのいう「日常型の抵抗」の議論は示唆的である。スコットは密猟や軍隊からの脱走、こそ泥、脱税などといった行為を従属階級の「日常型の抵抗」の諸形態として位置づけたうえで、「抵抗する階級の間にかなり高度の暗黙の協力がなければほとんど日常型の抵抗が支えられない⁽⁹⁶⁾」と述べつつ、奴隷の抵抗を例にとり、こそ泥を働き、仕事をさぼる奴隷は、仲間が沈黙を守ってくれるのでそれが発覚することはないと指摘している。そうだとすれば、大規模な密航の生起が示唆しているのは、住民たちの「沈黙の共謀」が広範に存在していたということである。

E・ゼルバヴェルは、適切にもこのような「沈黙」のあり方に政治性を読み込んでいる。つまり、多くの人びとが気づいているにもかかわらず、それにあえて目をつぶり、口を噤むことは、極めて政治的な行為なのである⁽⁹⁷⁾。ここにおいて「匿う」とは、追われている人びとを隠れさせたり、逃がしたりする行為のみならず、ある人びとの存在がルールに違反していることを知りながらも、それを黙認し沈黙を守ることまで含む行為なのだ。

密航を経験したひと自身、密航をめぐる「沈黙」や「黙認」のポリティクスを感じ取っていた。日本へ密航し、朝鮮人の密航の歴史を同時代的に素描した朴正功は、その論考のなかでつぎのように述べている。

密航業者はその永い伝統をふまえて絶えず離合集散をくりかえし、大組織になることができない。密航者という対象が失業者であり、貧困者であるかぎり、剰余価値にたんとありつくことはできない。それゆえどろくさく根なし草的で、表も裏も悲惨を通り越し残酷そのものである。釜山は密航基地であるといわれるのは、市民が密航に関して密輸より悪意をもたず、むしろ同情すら示すところに、たたかれてもたたかれても消え去ることなく、東に向いて人間をひそかに運ぶこの業者を代謝させていると見なせる。すなわち密航者に対する同情は心情的であれいちおう反体制的な心情につながるからだ。(傍点——森田)⁽⁹⁸⁾

密航が行われていることを知りながらもそれに沈黙し、沈黙においてそれを支援すること、ひいてはルールや法の違反を黙認し、それに沈黙することは、ルールや法、あるいはそうした諸規則を課す体制に対する暗黙の抗議でさえあるのである。

(もりた・かずき 同志社大学大学院社会学研究科博士後期課程／日本学術振興会特別研究員 DC)

(96) ジェームス・C・スコット／藤原帰一訳「日常型の抵抗」坂本義和編『発展 世界政治の構造変動3』岩波書店、1994年、155頁

(97) Eviatar Zerubavel, *The Elephant in the Room*, Oxford University Press, 2006.

(98) 朴正功「朝鮮人密航者の歴史と現実」『現代の眼』第10巻第5号、1969年5月、201頁