

近代移行期 濟州島民の移動と トランスナショナル アイデンティティ

趙 誠 倫

序論

歴史の中の濟州：耽羅から濟州に
海女たちの出稼ぎ
在日濟州人社会の形成
帝国の解体と国境、そして密航
終わりに

序論

これまで出版された韓国の歴史書の大半は濟州島住民の歴史を近代国民国家である韓国の一部歴史として記述している。私はこのような一国的叙述から離れ、濟州島に住んでいた島の人々の立場で、彼らの歴史を解釈してみたかった。一国的歴史叙述と地域中心の歴史叙述は時には一致するだろうが、時によっては対立する。多くの場合は異ならざるを得ない。私は対立する地点を露呈し、異なる点を包括する様々な歴史叙述の可能性を模索している。そうしてこそ、国家中心の歴史観から脱することができるだろう。

濟州島は韓国に属している島であり、韓国の首都ソウルから見れば、最も遠く離れた辺境に位置する島である。しかし近代国民国家の国境中心思考から抜け出れば、濟州島は韓半島はもちろん、日本や中国、台湾などの国に囲まれており、東アジア海洋の真っ只中に位置している。政治的、経済的、軍事的要衝地であり、代表的な観光地でもある。

濟州島は、過去の長い年月、耽羅国という名の政治体で独立性を維持してきた。当時、島民は船を作って朝鮮半島はもちろん、日本と中国の多くの地域と交流していた。12世紀からは高麗の支配を受けることになり、耽羅に代わって濟州という名前が付けられた¹。高麗に続いて朝鮮国も濟州を支配してきたが、朝鮮時代の濟州はずっと首都漢陽から最も遠く離れた辺境の島だった。

1 全京秀、「文化主権と‘濟州海女’と海軍基地」、『濟州島研究』第38輯、濟州学会、2012、p.13。

朝鮮国の政府は済州島に牧場を作った。そこでは馬の生産と育成の管理をさせた。朝鮮国の政府は住民が生産する海産物の公納にのみ関心を注いだ。中央政府の収奪がひどくなると済州島民は様々な形で支配に抵抗した。島を離れて“海洋遊民”になることが最も大きな抵抗だった。すると政府は、出陸禁止令を下し、すべての住民の離脱を阻止した。漁民の船を奪い、農業と牧畜で暮らすことを強制した。1629年に下した禁止令の措置は約250年間続いた²。

近代社会になってから、朝鮮は日本帝国の侵略を受けて植民地になった。朝鮮には総督府が設置され統治を担当し、朝鮮人は日本帝国の植民地住民として生活した。済州にも日本の漁民が集まってきた。彼らは海洋資源管理者として資源を独占した。このことにより、済州島民は苦痛を受けたが、一方で済州島民たちは朝鮮時代の長い間、自分たちを縛った禁止の鎖から解放を味わう機会に目覚めた。今こそ島の外に出て行く機会だった。

島の海女たちは地理的に近い朝鮮半島の南海岸一帯で働き始めた。次いで釜山に拠点を作ってからは朝鮮全体の海岸に活動の舞台を広げた。一方、済州島民たちは日本の大阪を中心とする工業地帯の労働者として日本に移住した。移住する人が増えるにつれ、済州島民の活動範囲は東京、仙台、九州などへも広まった。1930年代末になると、済州島民のほぼ半分が島外に出て生活をしていると言われるほど移住者が増えていた。そのような点で、日本の植民地支配期間は、済州島民には苦痛の時期であると同時に、新しい可能性を発見した時期だった。

1945年に太平洋戦争が終わり、日本の領土は、帝国以前の状態に戻された。朝鮮は韓国と北朝鮮に二分され、中国と台湾が分離した。日本帝国時代にはなかった国境の枠組みが作られた。すでに済州島を抜け出し、釜山（プサン）や大阪、そして東京など、様々な地域で共同体を形成し、そこを自由に行き来しながら暮らしていた済州島民としては国という境界をどう受け取めればよいか迷った。しかし、その後も済州島民たちは、様々な方法で国境を越えて往来を続けた。このような現象は1980年代まで続いた。

この論文は、済州島民の移動と生活、そして特定地域の限界を越えたネットワーク形成とその歴史的意味を整理することを試みた。さらに、そのことを通じて長期間に渡り発展から取り残され、収奪された済州島民たちが国家の境界を越えて東アジア各地に移動して、出稼ぎで彼らの共同体を作った背景には、彼らのトランスナショナルなアイデンティティがあるということを明らかにしようと試みるものである。

歴史の中の済州：耽羅から済州に

国家（State）という概念は、階級分化が行われ、種族共同体レベルを超えて支配組織

2 李映權、『朝鮮時代 海洋流民の社会史』、ハヌル、2013、第3章。

が備わる状態と考えられる。そのような点で耽羅国を高句麗、百濟、新羅と対等なレベルの国家と考える場合もあるが、耽羅が国家段階まで至っていないと考える人々は、耽羅を“酋長社会 (Chiefdom Society)” と言う³。それでも、社会発展段階が高句麗、新羅、百濟と同じ段階に至っていないとしても自律的に運営された政治体制だったという点は意見の一致をみる⁴。

耽羅 (濟州島にあった政治体) と他の地域の国家の交流を示す記録を見ると、他の地域の船が耽羅にやってきて交流したことはまれだった。それよりは耽羅人が積極的に百濟、新羅はもちろん、日本、中国の多くの地域を訪れて交流し、百濟、新羅に土産物を供えたという記録はある。また、耽羅の人々が航海をして漂流し、日本と中国に流された記録もある。耽羅の人々は船を自ら建造し、これに乗って他の地域を訪ねて交流し、品物を買って買った。その点で耽羅人たちは非常に積極的に他の地域と交流をし、かなり遠い距離を運航できるレベルの船を自ら建造し、航海する技術も持っていたと思われる⁵。

耽羅の住民たちは牛と豚を飼うのが好きで、商業活動を活発にしていた記録は頻繁に出るが、“農業をする” という記録はほとんど見られない。そして交易をする時は、貝類、アワビなどの海産物をはじめとする各種の特産物売り、食料と各種の生活道具を買っていた。結局、耽羅の住民たちは長い間、水産業に携わってきた経験を持つ上、船を造る木材も豊富で、建造能力も優れていると言えるだろう⁶。

高麗が耽羅を地方政府単位に編入させたのは1105年だった。当然、政府からの地方官が派遣されたが、濟州島を支配していた地方土着勢力は依然として権力をもっていた。そのため高麗政府からの直接統治には限界があり、土着勢力に頼って租税を収めていく水準にとどまった。

高麗時代後期の1273年、モンゴル軍隊が濟州に入って、濟州はモンゴルの支配下に置かれた。耽羅総管部が設置され、以後100年の間、高麗王国から分離され、元の直接統治を受けるようになった。この期間、モンゴルの馬を飼う専門家たちが入ってきて、濟州島の産業構造を変貌させた。モンゴルの人たちはラクダなど様々な家畜を濟州島に持ち込み飼育を試みたが、重点はやはり馬になり、定期的に馬を元に貢納したが、一度に4～5百

3 秦榮一、『中国古代中世濟州の歴史探索』、濟州大学校耽羅文化研究所、2008、p.33。

4 バクウォンシル、「耽羅国の形成・発展過程の研究」、西江大学大学院修士学位論文、1993。

秦榮一、「古代耽羅の交易と「国」形成考」、『濟州島史研究』4研、濟州島史研究会、1993。

秦榮一、「高麗前期耽羅國研究」、『耽羅文化』第16号、濟州大学校耽羅文化研究所、1996。

5 金日宇、「濟州の人々の海上活動とその類型 (高麗時代以前を中心に)」、大韓民国海洋連盟、2004、p.73。

6 趙誠倫、「濟州島海洋文化の傳統の斷絶と繼承」、『耽羅文化』第42号、濟州大学校耽羅文化研究所、2013。

頭の馬を元を持っていったという⁷。

1392年、高麗が朝鮮に代わってからは耽羅国の土着の支配勢力は自分の権力を失って中央政府に隷属した。この時から濟州島は高麗時代よりはるかに強力な中央集権体制の支配を受けた。高麗時代の政府は住民から島の特産物などを受領した。しかし朝鮮時代には各種の特産物は勿論とし当然のこととして進上受取システムを備え、馬を養育するための国営牧場体制も整備する一方、土着勢力を純化させた支配体制に引き入れた。

当時、濟州島には海を舞台に活動していた人が多かった。彼らは“浦作人”と呼ばれた。しかし、朝鮮政府の海洋政策は空島政策だった。空島政策とは海での活動を最小化することだった。海の空間を生産現場とは見なさず、水産業は沿岸でできるものに限定させた。朝鮮政府の海洋政策は浦作人の活動を理解して支援するものでは全くなかった。浦作人たちは政府が自分たちの海洋活動を妨害し、租税収奪のみを強化すると、船に乗って家族と一緒に濟州島を脱出した。あえて濟州に住む理由を見出せなかったからである。濟州島を離れた浦作人の家族は、全羅道（チオルラド）忠清道（チュンチョンド）慶尚道（キョンサンド）などの本土の海岸地域に散らばっており、一部は中国や日本の島地域へ流れ込んで定着した⁸。

濟州の人口減少が続くと、政府は島民に出陸禁止令を下した。すなわち、すべての濟州島民は官庁の許可を得なければ船に乗れず、特別な理由がない限り航海することが不可能になった。逃げられなくなった島民たちは、莫大な賦役と進上品作りに動員された。

1629年に下された禁止令は朝鮮末期によりやく解除された。出陸禁止令の最も大きな問題は濟州の人たちを島の中に縛ったという点だ。これは濟州の人々が海を舞台に活動できる可能性を奪った。このため朝鮮後期の間、濟州島民は船に乗れず、海から遠のいた。水産業、造船業が消え、海外貿易も消えた。その代わりに、濟州の主要産業は馬を育て、農業を営むことになった。もちろん、海岸でサザエ、アワビ、海草のわかめなどを採取して乾燥させた後、特産物として中央政府に貢ぎ、一部販売したことはあったが、その比重は大きくなかった。

海女たちの出稼ぎ

帝国列強の圧迫の中で日本は明治維新によって近代国家を構成した。その後、富国強兵政策、海外膨張政策を積極的に展開しながら日本帝国になっていった。その第一歩は朝鮮の開港だった。1876年、日本は朝鮮を強制的に開港させる。その後、日本の漁民が朝鮮にやって来たが、濟州も重要な地域の一つだった。濟州を訪れた漁師たちは下関、長崎、

7 金日宇、『高麗時代耽羅史研究』、図書出版新書院、2000、pp.296-298。

8 李映權、『朝鮮時代 海洋流民の社会史』、ハヌル、2013、第3章。

鹿児島出身が多かった。彼らは船を持っていたり、各種機器を備えたり、水産業に従事する財政能力を備えた者たちだった。彼らは1890年代から濟州島の水産資源を独占した。濟州島民は抵抗したが、すぐに鎮圧された⁹。

1910年、日本の植民地支配が本格的になると、さらに多くの日本人たちは、濟州島を水産業を発展させることができる最適の場所と考え、積極的に進出した。日本人はよい船と発達した漁労技術、そして潜水機船をもとに濟州の海の豊かな漁場を支配した。また、漁獲物を日本や陸地に搬出するための処理工場を建設した。

彼らは朝天、咸徳、明月、杏源里、城山浦、西帰浦、毛瑟浦などの濟州島の浦口に集まっていた。この地域に警察官駐在所、登記所、郵便局、学校を建てた。こうした海岸地域の発達には日本人の政策や産業のためでもあるが、一方で村民の活発な経済活動にも大きな役割を果たした。過去に比べてずっと高い経済的価値を持つようになった漁業活動に住民が積極的に参加しており、特に海女たちの活動はこれまで以上に活発であった。濟州の男性は日本人船に雇用され、海女たちは海からアワビ、ナマコ、ウニ、各種海草類を取った。日本は漁業組合を組織し、彼らが生産する海産物をすべて商品化した¹⁰。

一方、潜水機船を動員した日本の漁民の濫獲はすでに1910年代から濟州海岸の資源の枯渇をもたらした。濟州の海女は、海岸でアワビやサザエなどを採取する優秀な技術を持っていたが、漁場から採る生産物は減少傾向になってしまった。すると、日本人の船主や商人たちは海女が活動しない朝鮮半島の海岸地域に注目した。彼らは潜水能力の優れた濟州海女らを募集し、船に乗せて出稼ぎの遠征をさせた。船を持った船主が村を巡りながら出稼ぎを希望する女性を募集して親に娘の3-4年間の賃金を前払いした後、女性たちを船に乗せて朝鮮と日本の漁場へ移動させた。長期間労働に従事させるものだった。これによって濟州女性は釜山、慶尚南道はもちろん、湖南、江原道、咸鏡道、さらには日本の対馬を含む日本各地の海岸と中国、ロシアのウラジオストクまで移動した。

写真1は濟州の海女らが出稼ぎのために訪問した朝鮮半島と日本の各地域、そして中国の大連と青島、ロシアのウラジオストクを表示したものだ¹¹。濟州の海女の出稼ぎ人員は1929年に3,500人だった。同じ時期に濟州島内の作業人員は7,300人余りだったので、合わせると、万人を超える。当時、濟州人口が20万以下だったので少なくとも全体人口の5%が海女として活動したわけだ。特に日本へ出稼ぎの効果は濟州島で作業する時より4倍ほど高収入を得ることができたため、海女の出稼ぎに対する希望はますます高まっ

9 姜萬生、「韓末日本の濟州漁業侵奪と島民の対応」、『濟州島研究』第3輯、濟州島研究会、1986。

10 アン・ミジョン、「植民地時代の韓・日海域の資源と海女の移動」、『韓国民族文化』58輯、釜山大学校韓国民族文化研究所、2016。

11 伊地知紀子、2012、「帝國日本と濟州島チャムスの出稼ぎ」、『日本学』34輯、東国大学校日本学研究所、pp.71-117。

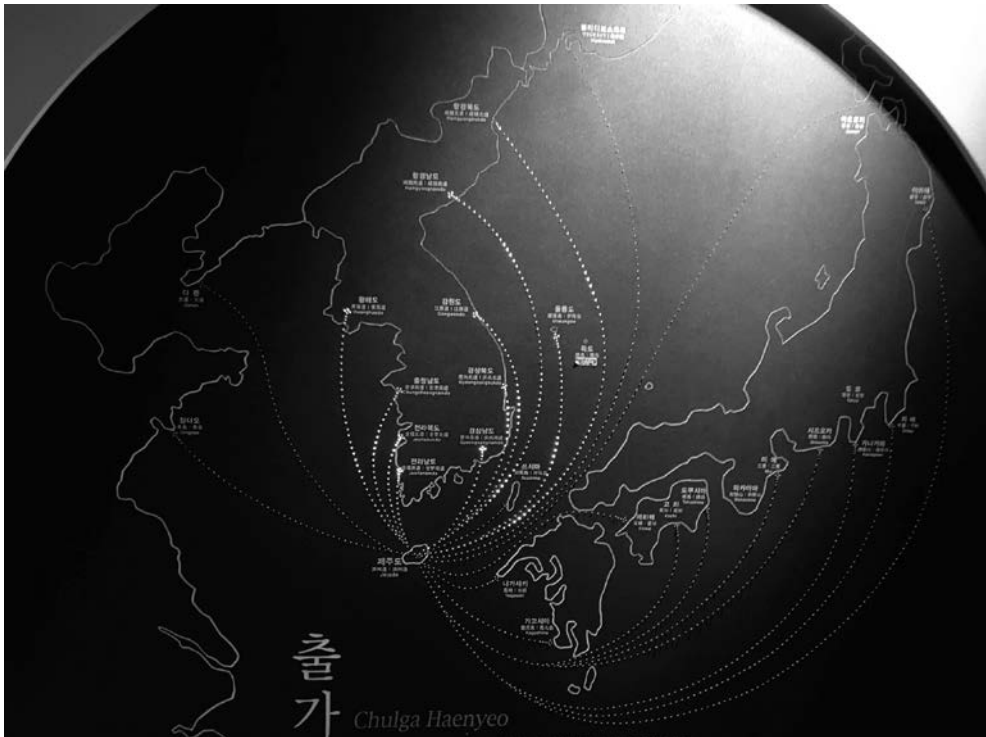


写真1 植民地時代濟州の海女らの出稼ぎ

出所：濟州海女博物館展示室。2019年5月19日筆者撮影。

ていった。

濟州島庁が発刊した『濟州島勢要覧』の統計をみると1937年に日本に出た濟州の海女は1,591人で、その内訳は対馬750人、高知130人、鹿児島55人、東京215人、長崎65人、静岡265人、千葉51人、愛媛10人、徳島50人である。多くの地域に分布していて、出稼ぎ人員もピークを成している¹²。

このように東アジアの海を舞台に広く活動していた濟州の海女らの中では最初は1年に数ヶ月だけ働いて故郷に帰ることが一般的だったが、時には日本の漁村に定着して生活するケースも生じた。例えば、千葉県安房郡和田町の長興院という寺には計40余の墓が造成されているが、そのうち半分以上が濟州の海女と関係者たちの墓だ。濟州出身の朴基満は、その地域の海岸の入漁権を買い取り、故郷の村で海女たちを募集して事業を展開した。徐々にその地域に定着する海女が増え、海女とその家族の多くはその地域で暮らすよ

12 ジャンヒェリョン、「濟州の海女—海を横断するトランスナショナル遊牧主体」、『比較韓国学』19 輯1号、国際比較韓国学会、2011、p.206。

うになり、結局、故郷に帰ることなく一生を終わったのだ¹³。

済州の女性たちは海女として朝鮮半島全域と、日本、中国、ロシアに行った。男性たちも船員となって船に乗るようになった。こうして済州の人々は、ようやく再び海を舞台に生きる人々となっていった。済州島の住民たちは労働者になり、日本人漁師達の下で働きながら、日本人漁師たちの漁業に対する態度と活動を積極的に学習をするようになった。以後、そうした学びから海で漁業に携わり、海を活動舞台とする新しい集団が生まれた。解放後には韓国漁業の根幹を成すことになる。

在日済州人社会の形成

植民地時代の初期の海女たちの活動が活発であった一方で、それに劣らない人数の済州島の住民が阪神工業地帯、北九州工業地帯などで労働者として働き始めた。1914年頃に大阪の紡績工場が済州で工員を募集したのが始まりだった¹⁴。

1922年、済州島と大阪を結ぶ定期連絡船が開設されて以降、済州の人々は、故郷を離れてお金を稼ぐために日本へ渡った。しばらくの間、済州島民が日本へ行くためには、釜山や木浦で船に乗らなければならなかった。ところが大阪行きの航路が開かれることで済州島民はもっと易しく、そして安い船代で大阪に行けるようになったのだ¹⁵。

このように直航路線までできた理由を、李俊植（イ・ジュンシク）は済州島民の積極的な渡航の機運が資本側の利害関係と合致したためだとみている。大阪の基盤は労働集約的な中小企業であり、大阪の資本、行政当局、メディアは済州島出身の労働者を“勤勉誠実”と肯定的に評価していた。“勤勉誠実さ”は劣悪な条件で働く低賃金労働力を求めている大阪資本との合致するものだった。したがって、済州島出身の労働者に対する肯定的な評価は、大阪資本が雇用し続ける土台になった。済州島の経済が在日労働者の送金に大きく依存する構造であったため、済州島当局が積極的に労働力送出の先頭に立ったのだ¹⁶。

定期連絡船の終着地である大阪へ行った人々は、日本最大の工業地域だった大阪、神戸、京都一帯で勤労者または自営業者として定着したケースが最も多かった。済州島住民

13 金榮 梁澄子、1988、『海を渡った朝鮮人海女』、新宿書房。

金東栓、「在日済州人『済州島水産業の先覚者』朴基満と海女の移住と定着」、『アジア・太平洋地域の移住とトランスナショナルリズム：国際比較韓国学会学術大会発表文集』、2010、pp.23-32。

14 ソ・ジョン、「植民地の時期に、日本工場に行った済州女性」、『比較韓国学』18巻3号、国際比較韓国学会。

15 杉原達、1998、『越境する民：近代大阪の朝鮮人史研究』、新幹社、第三章。

16 李俊植、「日帝植民地期における済州道民の大阪移住」、『韓日民族問題研究』3号、韓日民族問題学会、2006、pp.13-14。

たちは次第に東京、名古屋、九州、仙台などへ居住地を広げていった。こうした拡張を可能にした最も重要な理由として、李俊植は“渡日の危険負担を減らす役割をした済州島特有の社会的ネットワーク”を挙げる。

済州島民渡航者は初めて日本へ行く時、両親、兄弟姉妹、叔父のような家族や一家の親戚、または同じ村の出身の知り合いを探して渡日する。そのうえ済州島民は特定地域に集まって暮らした。大阪という見慣れないところに、もう一つの済州を作っていたのだ。まず大阪に生活基盤を設けた人は済州島に大阪の情報を伝える一方、故郷の家族、親戚を呼び込み、済州島に残っていた人が大阪から来た人から情報を聞いて訪ねてきたりもした。済州島内に存在していた連結網を基盤に、済州島と大阪の間に作られた連結網が急速に拡張したため、渡航者は急増し、このような社会的ネットワークが、渡日を促進する重要な要因として作用した。

済州島出身の労働者は同じ職種の日本人労働者に比べ、劣悪な条件で働きながらも、さらに少ない賃金しか得ていなかった。定住化の過程でも家を見つけられず、日本人が暮らすのを憚る不良住宅、仮建物、畜舎、伝染病患者の収容施設などの劣悪な空間に集まって暮らした。幸いに家を探せてもさらに、日本人より多い保証人と高い保証金が必要で、家主の横暴とそれによる借家争議が相次いだ¹⁷。

最初は単身で離れて都市地域で、労働者と自営業者として働いていた青年たちは次第に結婚して家族をなしており、2世が生まれて成長し、在日済州人社会の大きな比重を占めるようになった。両親は大阪や東京で働きながら、子供は済州へ戻って祖父母の下で教育を受けるようにさせるケースも多かった。

このように在日済州人社会は済州島と家族、親族、村の人々の連結網が複雑に絡み合い、規模を拡大していた。大阪など大都市に定着した済州の人々はじわじわと増えて、済州の人口は20万人以下だが、そのうち大阪をはじめとする日本に5万人以上が定着した。日本にもう一つの済州社会が形成されたのだ。具体的な人口変化の推移は表1の通りである。

帝国日本の支配時期には、日本が内地であり、朝鮮と台湾、南洋群島は植民地だったが、いずれも帝国日本の領土内にあった。済州島民たちが渡航をする時は、渡航証明さえあれば、日本だけでなく台湾、南洋群島まで自由に行くことができた。日本帝国の領土なら、どこでも行くことができたということだ。国家の範囲が広いときは、人の移動を“人の移住”と呼ぶにとどまる。済州島民は、大部分の人材が島外で労働しており、これによって朝鮮半島では釜山、日本では大阪を中心に在日済州人社会を作った。

17 李俊植、「日帝植民地期における済州道民の大阪移住」、『韓日民族問題研究』3冊、韓日民族問題学会、2006、p.20。

表1 在日済州島民の推移

(単位：人)

年度	渡航者			帰還者			残留者 累計
	男	女	計	男	女	計	
1923							10,381
1924							19,552
1925							25,782
1926	11,742	4,120	15,862	10,029	3,471	13,500	28,144
1927	14,479	4,745	19,224	12,015	4,848	16,863	30,305
1928	11,745	5,017	16,762	10,100	4,603	14,703	23,564
1929	15,519	4,903	20,418	13,326	4,334	17,660	35,322
1930	12,029	5,861	17,890	15,175	6,251	21,416	31,786
1931	11,635	7,287	18,922	12,512	5,533	17,685	33,023
1932	11,695	9,719	21,409	10,382	7,925	18,307	36,125
1933	15,723	13,485	29,208	12,356	5,706	18,062	47,271
1934	9,060	7,844	16,904	8,115	6,015	14,130	50,045
1935	4,327	5,157	9,484	5,986	5,175	11,161	48,368
1936	4,739	4,451	9,190	6,037	5,058	11,095	46,463

出典：梶田一二、1939、「済州島人の内地出稼ぎ」、済州島庁、『昭和14年済州島勢要覧』、p.20。

帝国の解体と国境、そして密航

在日韓国人社会は日本帝国の領土に強制的に編入された朝鮮の土地で生まれ育った人々が、日本に渡り生活しながら形成された集団だ。日本の産業化が進められた1920年代から本格的に増え始めた在日韓国人は1940年まで主に下層民たちが主に日本に渡った。韓国の慶尚道の人々が最も多く、全羅道、そして済州島の人々がそれに続いた。1945年8月、戦争が終わった時、日本に残っていた朝鮮人たちはすべて合わせると200万を超えた。彼らのほとんどは祖国の故郷に帰りたがっていた。しかし様々な事情から帰れなかった人も多かった。

その中で、在日済州人とは済州で生まれて生活した後に日本に渡って生活する人たちと彼らが日本で生んだ2世、3世の子女とをまとめて呼ぶ呼称である。彼らを時期別に区分してみると、

- A. 1920年代から解放前まで君が代丸に乗って大阪に渡った人達で、日本最大の工業

- 地域だった大阪、神戸、京都一帯で労働者または自営業者として定着した人たち。
- B. 1942年から1945年8月まで強制動員されて徴用、徴兵された人たち。二つのグループに分けられるが、生き残った人たちは、ほとんどみな帰国したが、相当数がそのまま残った。
 - C. 密航世代：解放後に故郷に戻ってきた人々の多くが定着せず、再び日本行きを選ぶ。また、4・3事件など、国家暴力による民衆の弾圧がひどくなると、日本に逃亡する人も多くなった。
 - D. ニューカマー世代：1965年の国交樹立後にも韓日間は簡単に通うことが難しかった。その後、1986年、韓国の旅行自由化措置以降は、初めて日本に渡る韓国人が急増して、特に、済州島の人々は大阪地域と東京地域に多く渡る。

AグループとBグループは1945年以前に形成されたグループだ。戦後、米軍政と日本政府は解放前に植民地住民に与えた日本人の資格を奪った。朝鮮人に対する日本人資格の剥奪は自分の希望で日本に定着した人にもまたはBグループのように戦時動員されたが帰ることができずに日本に定着した人々にも同じだった。在日済州人たちのほとんどはAグループに属していた。両親世代は済州島に、子女世代は大阪、または東京に居住する事例が多く、兄弟の間にも済州島と日本でそれぞれ生活基盤をつくって定着していた。

一方、CグループとDグループは戦争が終わり、新しい国境線が引かれた後、日本に渡ったグループだ。長崎県大村市に設置された大村収容所は、この中でも主にCグループに関連のある施設だ。米軍と日本政府は日本を離れ、韓国に帰還する者の帰国は許可したが、韓国に帰ってから再び日本に渡ることを禁止した。すでに韓国と日本の間には国境が設定された後だった。そのため不法であることは知っているが、多くの人々が“密航”という方法を選択した。密航は主に釜山を出発して日本に向かったが、密航者の80%以上が済州島出身だった。その密航は新しく在日済州人を形成する重要な要因の一つになった。

もちろん、朝鮮戦争の時期を含めた1950年代でも韓国の全国各地で日本へ密航する人々がいた。彼らの密航目的は留学のため、金を稼ぐため、あるいは兵役義務を避けるためなど多様だった。しかし、済州島民たちの場合は済州、釜山、東京、大阪の間に形成されたネットワークを維持し、生活するために国境を越える場合が多かった。

ところで、日本政府と同様、韓国政府も日本社会内に形成された多様な済州人共同体が済州島に居住する家族、親族、村の住民と緊密な相互ネットワークを形成しており、双方向で絶えず作動していることを認識も配慮もしなかった。いや、認識したものの配慮する意図は持になかったと言える。

1970年代以降、密航をする済州島民たちは日本に居住する家族、親戚、そして村人とのネットワークを利用した。韓国の産業化でソウルや釜山の都市へ出稼ぎに行く機運の

中で濟州島民の出稼ぎ場所は日本だった。日本との心理的な距離が近いということだ。

大村収容所は入国管理法違反者を受け入れた施設だ。入国管理法違反者を帰国させたが北朝鮮に送還する役割も果たした。ところで大村収容所を経た収監者のうち70%以上が濟州出身だった。日本に居住する韓国人の中で、濟州島出身が慶尚道出身より遥かに少ないにもかかわらず密航する人、大村収容所に収容された人々の多数が濟州の人々だった¹⁸。

玄武岩は大村収容所に収容されていた濟州人たちについて、“大村収容所で集団の送還が全面中断され、収容の人数がピークに達していた時期に1,600人を超える収監者のうち1,000人以上が濟州島の人だった。濟州島と朝鮮、濟州人社会は一つにつながり、生活空間を共有していた”と指摘した¹⁹。彼が提示した資料の1970年代の大村収容所収容者のほとんどが濟州民たちだった。その上で私はその時期だけでなく、大村収容所設立初期から収容所が役割を終えるまでずっと濟州民たちは常時70～80%を占めていると考えている。

日本に居住する韓国人の中で濟州島出身は慶尚道、全羅道出身よりはるかに少ないが、密航する人、または大村収容所に収容された人の多くが濟州人であることは何の理由によるものだろうか。それは濟州人たちが日本社会内に構築した共同体が濟州島と絶えず交流するネットワークのためだった。日本の濟州人共同体は濟州島に信号を送り続け、これに応じて濟州島民も貧困から脱するため、一方では政治的危険から逃れるために“密航”し、日本の共同体構成員になった。在日濟州人の共同体は慶尚道出身、全羅道出身とは違い、濟州島民の渡航を継続的に受け入れて再構成しながら変化してきた発展的な共同体だった。

日本社会で在日濟州人は在日韓国人社会の一部として生きていく。濟州島民は慶尚道など他の地域の出身者とともに、朝鮮人総和合会と民団を組織して一緒に活動しながら過ごす。その一方で、在日本東京濟州道民協会、関西濟州道民協会のように、濟州島民だけの組織を作ったり、高内里親睦会のように濟州の村の単位の集まりを作った。

在日韓国人の中でも在日濟州島民は同郷人で集まり、お互いに連絡を取り合う。初めて日本に渡って来た時から、親族と村の実家のネットワークに沿って移動し、日本で定着する居住地を決め、職業を選択するのにも、地域単位の住民のネットワークが大きく影響する。もちろん、これは濟州島民にだけに該当する話ではない。慶尚道出身、全羅道出身も基本的には同じだ。しかし、在日韓国人の中で、濟州島の人々は他の地域出身よりも結集力が強いと指摘される²⁰。日本社会の中でも強い相互結集力を見せ、故郷とのつながりも

18 趙誠倫、「在日濟州人と大村収容所、『コリアン・ディアスポラと在日濟州人学術大会発表文集』、大阪市立大学人権問題研究センター、2012年6月21日。

19 玄武岩 2007、「密航・大村収容所・濟州島—大阪と濟州島を結ぶ「密航」のネットワーク」、『現代思想』35-7、2007年6月、p.170。

20 李文雄、「在日濟州人の儀礼生活と社会組織」、『濟州島研究』第5集、濟州島研究会、1988。

最も強力なことは否定のしようがない。済州島出身は他の地域の住民と特に異なる特性を持っていると考えられる。

在日済州人は、日本における在日韓国人社会の中で慶尚道、全羅道など他の韓半島出身者たちと混じって生活しており、我々もよくそのように範疇化する。今日、世界的に“国家”単位で思考する傾向が強い時代の影響を受ければ、なおさらそうであろう。在日済州人も普段はそれを当たり前を受け入れて生きている。総連や民団活動をする時はもちろんそうだろう。また、日本社会の中で同じ在日韓国人に会った際は、自分たちを同じ集団で縛る範疇においての“韓人”であることを確認したがる。しかし済州島民は韓国の他の地方出身者とは歴史的な淵源を異にして眺める必要がある。

これまで在日韓国人の日本移住を語る時、よく登場する物語は、彼らが経済的に苦しくなり、日本社会で適応した話だ。しかも日本で暮らしていると民族差別を受けることになり、その差別の中で苦勞するイメージが先に浮かぶだろう。在日済州人が日本に渡った最も大きな理由はもちろん経済的なものだった。日本でも工業地帯の労働者として、あるいは都市下層民として定着するようになった。そのため、韓国で在日済州人について説明するとき、“済州出身者は貧困を克服した。あらゆる逆境を乗り越えて立ち上がった。あらゆる差別と蔑視の中で在日済州人社会の土台を作った”という認識に辿りつく。しかし、このような認識になると、韓国の他地域出身者と済州出身者の間の相違点を説明しにくくなるだろう。

今、在日済州人の日本移住について語ろうとするならば、済州島民を朝鮮半島居住者とは異なる独自性を持っている集団と見る観点が必要なのである。長い歴史の中で済州人はモンゴルの侵入や朝鮮時代の出陸禁止令など、様々な苦難を経験した。外勢の侵入と中央政府の収奪という観点では韓国の本土と済州島に住む人々の逆境は大きく変わらない。しかし、1910年代の日本植民地時代の済州の人々は中央政府の統制から脱し、むしろ日本を活用しようとする積極的な態度を持っていた。日本への移住は貧困を克服しようとする目的意識に忠実にしたがった人生の開拓過程だった。

この点に関して高鮮輝は“済州島人の国家観によれば済州島は一つの国（country）であった。済州島が一つの国であれば韓国は一つの国家になるが、韓国という国に対する帰属意識は観念的なものに過ぎず、外国に近いものであるため、国家に対する帰属意識は現実的に重なっている。そのため、済州島人の国家観は国家（韓国、朝鮮半島）と二重構造を持つことになる。済州島の人々は当時の状況によって国と国家を分けて使う。済州島の同僚との関係では国だし、朝鮮半島出身者との関係では国家である。済州島人の国家観を整理すると、済州島の人々の韓国という国家観は朝鮮戦争以後に植えられたものだった。

李文雄、「在日済州人社会における地縁と血縁」、『韓国人類学の成果と課題』ソウル、集文堂、1998。

これと比較すると、濟州島人（国）という意識は歴史的に自主性を守ることができたことから分かるように、彼らに内在化されている。”²¹と説明した。

私はこの説明が濟州島人のトランスナショナル・アイデンティティの相当部分を説明すると考える。もちろん、彼が提示した認識の枠組みには問題がある。彼が提示した“国／国家”の区分は、日本人の意識構造を語る時には自然だが、韓国では見慣れない認識の枠組みだ。朝鮮半島で成立した政権である高麗、朝鮮は日本に比べてかなり多くの部分で中央集権化が進められていた。他の地方と比べると濟州道は中央への抱き込み程度がはるかに低い水準だったことは確かだが、そうであってもそれを国の観念で説明することができるかは疑問だ。

いずれにせよ、濟州島の人々は中央政府への帰属意識という点で朝鮮半島出身者とはかなり異なっていた。濟州島の人々にとって、濟州島を中心にソウルに行ったり、日本に行ったり、中国に行くことは同じかも知れない。特に大阪と濟州島を行き来する定期連絡船は1920年代初めから解放前まで継続された。この船に乗って日本を行き来していた濟州島民らには大阪港が、ソウルよりも心理的にはるかに近かったのだ。

しかし、今はニューカマーが増えている。1965年の国交樹立後にも韓日間は簡単に通うことが難しかった。その後、1986年、韓国の旅行自由化措置以降は日本に渡る韓国人が急増した。特に21世紀以降、韓流ブームが起きた後には留学生はもちろん、仕事場を探していく労働者も大きく増えた。私たちは彼らを“ニューカマー”と呼ぶ。在日韓国人の中でニューカマーが占める割合が増えている一方で、日本の大阪と東京の濟州人共同体にはもう1世があまり残っていなかった。すでに2世と3世が中心である。日本で生まれた2世、3世たちには密航の概念がない。彼らの親世代が密航したという点で自分たちとは関係のない遠い話だ。そして1990年代以降は彼らにとっては密航が重要な問題ではない。彼らは日本で生まれて学校に通い、卒業後は日本で就職をした。そして結婚して子供を生んで育てながら暮らした。彼らの帰る故郷はもうなくなった。

故郷のネットワークだけは残っている。彼らは両親世代が持っていたネットワークをもとにして、濟州島に出入りした。故郷に各種資金を寄付し、濟州島への協力を拡大していく。このように相互交流を拡大しながら変化してきた在日濟州人共同体は、今までも濟州島を守ってきた支えである。濟州人たちの活動領域を広げたもう一つの濟州として存在した。したがって、在日濟州島民は濟州島と繋がっている共同運命体としての性格を同時に持っていることに注目しなければならない。

21 高鮮徹、『20世紀の滞日濟州島人—その生活過程と意識』、明石書店、1998、pp.40-41。

終わりに

在日韓国人は20世紀の帝国日本時代に形成された集団であり、在日済州人はその特別な一部分だ。すべてのディアスポラ diaspora がそうであるように、在日済州人は日本植民地支配期から、本格的には1920年代初頭から日本に渡り始めた。済州と大阪を往復した定期連絡船が済州の村々の港を回ったので日本に行く交通の方が韓国の本土へ行くより便利だった。済州から日本に渡った年間人口が5万人を超えた時もあった。特に植民地時代、済州民の活動舞台は帝国日本の植民地支配領域とほぼ一致する。済州民たちは釜山をはじめ朝鮮半島全域と日本、台湾、そして大連、ウラジオストクなど広い地域に進んで活動した。済州島民たちが経験した近代は相対的に開放的で活動的だった。大半が海女または工場労働者として就職したが、時には商人や船舶の船員として働いた。この点だけを見れば、済州島民は植民地支配構造の中で、日本資本主義の下部構造を担当した最下位労働者だったと同時にしかし、それは彼らの生存戦略としての積極的な選択でもあった²²。

済州民たちは閉じ込められて住んでいた島の空間を脱し、朝鮮半島よりももっと広い日本の大都市を訪れ、近代資本主義社会の生活を体験した。済州島民同士が現地で結婚し、2世、3世を生んで家族を作った。日本で労働運動に参加し、近代思想、近代教育を受けたこともあった。数百年間、出陸禁止令を受け、閉鎖された島で生活していた済州島民は日本と日本植民地に生活舞台を広げた。その結果、朝鮮半島の住民よりも広い世界に進出し、自分たちの生活共同体を形成し、近代的な思考を受け入れ、自分たちのネットワークを形成したのである。そのような意味で、済州島民にとって帝国日本の支配領域は、自分たちの新しい人生を作り出す新天地であった。

1945年に戦争が終わった。日本の植民地支配も終わった。帝国日本は消え、それぞれ日本、北朝鮮、韓国、台湾、中国、ソ連などの国家に分離した。そして、国家間には見えない障壁ができた。しかし、すでに釜山、大阪、東京に共同体を形成してお互いに連結する緊密なネットワークの中で生活していた済州島民は、国家という壁を越えて緊密な関係を維持した。その中で最も広く利用された手段は密航で、そのために絶えず苦痛を受け、また犯罪者になったが、緊密な関係ネットワークは1980年代末まで維持された。

在日済州島民の中でよく見られるパターンがある。その一つが家族たちは日本に住んでいて、兄弟の一部は1950年代末、北送船で北朝鮮に行き平壤（ピョンヤン）にいて、親や親戚たちは、済州島にいるケースだ。戦後4・3事件の時期に、1950年代に済州島を脱出して日本へ密航した人たちの多数は、総連に所属して幹部として活動した人々も多い。そのため、故郷の済州島に行きたくても行けないまま過ごすしかなかった。そんな彼

22 李俊植、「日帝植民地期における済州道民の大阪移住」、『韓日民族問題研究』3冊、韓日民族問題学会、2006、p.30。

らは1980年代までは、平壤をよく訪問しながら過ごしたが、最近では、故郷を訪問するため、民団に籍を変えた人たちもいる。

濟州島民の日本への移住の歴史はまだ終わっていない。今も定期的に日本と濟州を往来しながら仕事をしたり、最初から1～2年ずつ就職ビザを受けて在日濟州人の親類らが経営する工場に行って働いている濟州民たちがいる。しかし、全般的な傾向は変わりつつある。在日濟州人は形成期を経て、成長を続け、停滞状態に陥っていると同時に、韓国、日本、北朝鮮など国境を越えて繋がっている血縁関係網が次第に稀薄になっている。結局は徐々に日本社会の中に吸収される存在になっていくのであろう。しかし在日濟州人の近代移行期のトランスナショナルな経験は、濟州人が自分たちの未来を設計する時、重要な役割を果たすことになるだろう。

