

近代日朝関係の中の長崎と仁川 —明治期の艦船と人々—

李 炯喆

1883年に開港した仁川はソウルの玄関口の役割のため急速に国際港として発展し、日本、中国、欧米の船舶が長崎を経由して入港した。長崎と仁川航路に就航したのが、主に三菱汽船(後は日本郵船)であって、様々な人々を運び、その中には数奇な運命を辿った朝鮮の歴史的な人物もいる。千歳丸こと青龍丸と米国宣教師アペンゼラーに注目しながら、19世紀末の長崎と仁川との出会いが仁川に残した有無形の遺産と痕跡を、さらに両都市の交流を今日的な視点から再考した。

キーワード 三菱汽船、長崎・仁川、千歳丸・青龍丸、アペンゼラー、第18銀行仁川支店

はじめに

近代日朝関係の幕を上げたのは1875年9月の雲揚号(江華島)事件であって、翌年2月江華島(江華府)で日朝修好条規が締結され、朝鮮は日本によって開国した。そのため、歴史好きな韓国人の間では雲揚号という日本軍艦の名は知れ渡っている。朝鮮政府は日朝修好条規によって3港を開港することとなって、以前から日本人が多数居住している関係で1876年釜山を開港し、1880年元山が、1883年には仁川を開港した。ソウルの西方30キロに位置する仁川はソウルの外港となり、仁川港には日本の艦船の他、中国と西洋の艦船も入港したので、一瞬にして鄙びた漁村から国際港へと変貌した。そのような経緯で19世紀末から20世紀初めまでの東アジア関係史に仁川という地名が度々登場し、雲揚号事件の他、壬午軍乱、甲申政変、日清戦争の豊島海戦、日露戦争の仁川沖海戦の際にもしかり。それとともに、大体西洋の近代文明が長崎経由で仁川に入り、また歴史的な人物もその経路で出入りした。それを運んだのが主に日本の船舶であって、三菱汽船会社と日本郵船の船舶である。

本稿では、まず仁川と長崎の関係史の裏面に埋もれている人物と史実を紹介しながら、それが朝鮮社会に及ぼした影響を調べる。第二の目的は、それをめぐる今日的な歴史性を再考することである。しかし、短編的な史実を知っていても、残念ながら資料がないので十分に検証することも、傍証を固めることができなかった。

1. 雲揚号と江華島・永宗島

雲揚号は1870年長州藩がイギリスから購入した小型砲艦で、排水量245トン・長さ37メートルの木造汽船であった。「雲揚丸」(雲の高く揚がるように勢い盛んなさま)と命名したが、翌年明治政府に献納、兵部省所管になってから「雲揚号」と改名された¹⁾。雲揚号は砲艦外交で江華島事件のきっかけを作った日本海軍の軍艦であったが、意外の小ささに戸惑いを感じる。しかし、1868(明治元)年の日本初の観艦式に参加した軍艦6隻の合

計トン数が2,454トンであって、1隻平均409トンであるので²⁾、明治初期の日本海軍の軍艦はそれほど大きくなく、当時の艦船は殆どが西洋から購入したものである。

本稿は江華島事件の顛末と、事件が故意かそれとも偶発かの是非を述べるものではないが、同事件の概要は以下の通りである。

1870年代朝鮮は鎖国政策を採っていて、清国以外の国家とは国交がなく、特に明治新政府には頑な姿勢を採っていた。以前から第二丁卯丸とともに朝鮮沿岸で測量をしていた雲揚号が、1875年9月清国の牛荘まで航路研究に命じられて航行中、朝鮮の江華島南端の草之鎮と仁川沖の永宗島で朝鮮軍と衝突した。草之鎮は海岸沿いの砲台であって、1キロ先の本土との間の海峡の潮流が早く暗礁もあったので、雲揚号の日本兵は上陸できず、砲撃応戦で済んだが、帰路に平野部の永宗島に上陸し、永宗鎮を攻撃して焼き払ってから長崎に戻った³⁾。同事件の解決のため日朝政府が交渉し、翌年の朝鮮開国に繋がったが、韓国では雲揚号による江華島事件を日本の朝鮮侵略の第一歩と受け止めている。

現在、草之鎮は保存されていて周辺の老松には当時の弾痕の跡が残っている。永宗島の永宗鎮は現存せず、その島には巨大な仁川空港と新都市が建設されていて桑田碧海の変をなしている。

2. 三菱汽船（日本郵船）と長崎－仁川航路

(1) 三菱汽船会社から日本郵船会社へ

三菱財閥の創業者岩崎弥太郎は1870(明治3)年に始まった土佐藩の九十九商会の監督に就いたが、廃藩置県後には個人事業となった。1873年土佐県から3隻の船を買受けて、三菱商会と改称して海運事業を展開して、1875年5月には三菱汽船に、同年9月には日本政府の命令と支援によって郵便汽船三菱会社と改称しつつ、西南戦争の軍事輸送に成功を収めて巨万の富を蓄積し、海運業の独占的な地歩を固めた。大久保利通、大隈重信などの権力者の支援あってこそその成長であった。しかし、三菱会社の隆盛と海運独占に反感が強くなって、大久保暗殺後政府は井上馨、品川弥二郎らが中心となって三菱会社を抑圧した。まず1882年2月、三菱会社に対抗できる新会社設立に乗り出した。伊藤博文の支援の下で三井高福、渋沢栄一などが中心となって、東京風帆船、北海道運輸、越中風帆船三社が併合して半官半民の共同運輸株式会社を設立した。そのため、国内航路は勿論、さらに仁川、上海の航路をめぐって、3年近く両社が熾烈な競争を繰り広げ、熾烈な廉価運賃競争によって共倒れの恐れがあったので、政府の仲介によって両社が併合して1885(明治18)年9月日本郵船会社が発足し、10月から営業した⁴⁾。

日本郵船は白地に二線の「二引の旗章」を制定し、赤二線は三菱会社と共同運輸の大合同の象徴であった。日本最大の海運会社と発足し、1893年12月日本郵船株式会社に社名を改めた⁵⁾。

(2) 長崎－仁川航路

朝鮮の開国に伴って釜山、元山、仁川が開港し、三菱会社が航路を開設した。まず、1876年10月1日に長崎・五島・対馬・釜山を繋ぐ釜山線が、1880年3月隔月1日に神戸・下関・長崎・五島・対馬・釜山・元山を繋ぐ元山線が、さらに翌年2月1日の神戸・釜山・元山・ウラジオストックを繋ぐウラジオストック線が開設された⁶⁾。

仁川には開港する前から日本の艦船が入港していた。仁川と赤馬関(下関)との間に御用連絡のため日本軍艦が毎月2回往復していたが、それは民間人のためのものではなかった。1881(明治14)年三菱汽船が定期航路受命で年2回入港し、最初に入港したのは千年丸と見られる⁷⁾。仁川開港とともに、1884年から月1回の毎月定期郵便船一航路が開始し、長崎・五島・対馬・釜山・仁川を繋ぐ航路を開設し、基点を神戸から長崎に変更したが、仁川にいる京阪地方の商民の要請で1886年3月長崎・天津線の開設とともに長崎・仁川線を3週1回の神戸・仁川線に改めた⁸⁾。

仁川水域には水深が浅く厳冬には運航中止の問題もあって、小林端一仁川領事から吉田清成外相への公信に「汽船ハ決シテ大ナルヲ要セズ是迄通ヒ来リ候三菱会社千歳丸位ノ大サニシテ當港内碇泊場ニ於テ繋泊相叫候モノヲ以テ好便利トス」と記されている⁹⁾。水深が浅いうえ干満の差が激しいので、干潮の際には舳での上陸を余儀なくされるなど、上記の公電からも察せられるように仁川港は大型船舶が接岸しにくい所であった。

(3) 日中間の熾烈な競争

朝鮮の支配権をめぐる角逐をしていた日中間にとって、仁川がソウルの玄関口であり、対岸が中国である地政学の要因もあって仁川線は他の航路よりも競争が激しくなった。

1883年の仁川開港後、上海と長崎を運航する商船の殆どが仁川に寄港し、香港と長崎に拠点を置く外国人商社も進出した。仁川開港の当年から定期航路を開拓したのは清国の上海招商局で、上海招商局は上海―長崎―釜山―仁川間の航路を開拓して、毎月1―2回南陸号を就航させた。それに刺激された日本も海軍の御用船と大阪協同商會所属汽船を仁川に入港させた。同年11月には日本の三菱汽船会社が釜山支店の仁川出張所を開設し、神戸―長崎―対馬―釜山間の航路を仁川まで延長して、厳冬の1月を除いて毎月1回ずつ定期郵便船を運航した。1884年10月上海招商局の定期船(南陸号)が終航したので、仁川港の輸出入品は三菱汽船会社の定期船が独占し、日本郵船会社は1885年10月1日仁川出張所を仁川支店に昇格して営業し、翌年には煉瓦造りの事務所と倉庫を新築した。さらに日本郵船会社は長崎―仁川―芝罘―天津航路に敦賀丸を運航させるなど、航路を拡張した¹⁰⁾。

航路を拡張した日本郵船に対して中国商人の間で運賃の割高、積荷の損傷、接続の不円滑などに不満が高まり、清国は日本の独占に対抗して日本の定期船をボイコットし、1888年仁川の中国商人が朝鮮に派遣されていた袁世凱に要請して、上海商業汽船株式会社は上海―芝罘―仁川―牛莊―上海の廻航路線を開拓して、年20回運航した。これにより日本郵船と中国招商局との積荷獲得競争がはげしくなり、招商局は荷主同盟を結束するなど自国商人の掌握に躍起になった¹¹⁾。日中間の海運競争は日清戦争まで激しく繰り広げられた。

3. 千歳丸(青龍丸)と朝鮮

(1) 千歳丸から青龍丸へ

日本側の長崎―仁川航路には千年丸、鎮西丸、社寮丸などの三菱汽船が運航したが、千歳丸こと青龍丸もその内の一隻であった。千歳(千載)は千年、転じて長い年月を意味するので、日本中の地名、商号、船舶などによく使われている言葉である。戦前にも戦後にも千歳丸という船舶名が見受けられるので、本稿の対象になっている千歳丸が運航をしていた時期に日本のどこかに同名の船舶が存在しても不思議ではない。実は本稿の千歳丸以前

にももう千歳丸(せんざいまる)が存在していて、1862年5月27日長州藩の高杉晋作などが乗船して長崎を出帆して6月3日中国上海に入港した中国貿易の試験船も同名である。

本稿の千歳丸は1867年英国スコットランドグラスゴーで建造された木製鉄骨二桅汽船で、原号はコケットウ(Coquette)である。長さ172ft、幅25ft、深さ14ft、トン数600t、90馬力、砲数6門の船舶であって、1867年(慶応3年)11月海軍力の強化を図っていた久留米藩が長崎で米国商人から85,000ドルで買入して、筑後川の旧称である千歳川に因んで千歳丸と改名し、戊辰戦争の際久留米藩が明治政府方についていたので、千歳丸も明治政府方で従軍した。そのため、1868年4月大阪湾天保山で明治天皇の観閲した日本初の観艦式では梅野多喜蔵艦長が指揮する二番艦となり、久留米海軍の名を揚げた。函館戦争にも従軍した後、久留米県所管の公船となったが、1871(明治4)年10月青龍丸と改名されて、商船として同県の商人に払い下げられた¹²⁾。青龍丸は西南戦争にも従軍して政府軍の輸送にも利用された。千歳丸は青龍丸と改名されたにも関わらず、依然として政府関係者の間では千歳丸と呼ばれ、時には三菱汽船千歳丸とも呼ばれた。英語表記はSeiryu Maruであるが、アペンゼラー伝記にはSeirio Maruに表記されていて、『日本郵船船舶100年史』には両方の英語表記が使われている。その真相は知るすべもないが、西洋人の不正確な発音が原因と推量される。

(2) なぜ千歳丸か

本稿でなぜ千歳丸を注視するかについて説明しよう。千歳丸こと青龍丸は近代日朝関係史と、特に西洋人宣教師らが宣教の目的で乗船して、初めて韓国を訪れたため、韓国キリスト教のプロテスタント教団とは深い関係があるが、プロテスタント教関係の書物では船名が不正確で、青龍丸という船名さえも明確になっていない¹³⁾。

1885年4月5日、米国のプロテスタント宣教師らが青龍丸に乗って仁川に上陸してから、隠遁の朝鮮社会でプロテスタントを布教したが、その中心人物がアペンゼラー(メソジスト派)とアンダーウッド(長老派)である。将来、韓国にプロテスタント記念館のようなものが建立される際、彼らが乗船して来朝した船舶名が示されるであろう。そのためにも船舶名を正確にして置かねばならない。さらに千歳丸は数奇な運命を辿った朝鮮の歴史的な人物を日韓両国に運んだ船舶であるが、複数の書籍の中では同船が青龍丸ではなく千歳丸、時にはSeirio Maruと表記されているので、その経緯を明確にする必要がある。

(3) 千歳丸にまつわる船歴

千歳丸は1871年青龍丸と改称され、商船として払下げられたが、その後も千歳丸と呼ばれることが多いので、混線をもたらしている。千歳丸が明治維新の戦争と日本初の観艦式に参加した日本政府の艦船であったので、青龍丸と改名されたにもかかわらず、政府官吏の間では旧名で呼ばれたのではないかと推量される。そのため、異名同船の根拠を示そう。

①1871年久留米縣から兵部省への届

- ・六十二号・船号相改候御届

當縣所轄之船千歳丸青龍丸ト改号仕候此段御届申上候以上(辛未十月五日)

- ・六十二号ノ三・所轄之船商船ニ用候御届

暗車蒸氣 青龍丸

右ハ今般當縣管内商人稲益彦三ト申者江貸下ケ渡向後商船ニ相用申候此段御届申上候以上(辛未十月五日)

【出典】 久留米県 「乙 1 大日記 千歳丸改称の件久留米藩届」 明治 4 年 10 月 5 日、アジア歴史資料センター(JACAR)Ref. C09090384800。久留米県 「乙 1 大日記千歳丸 外 2 船商船に払下の件久留米縣届」 明治 4 年 10 月 5 日、JACAR Ref. C09090404300。

②久留米市史第二卷

千歳、(原号)コケットウ、英国カラスコー、1867 年製造、木製鉄骨二桅汽船、172ft(長さ)、25ft(幅)、14ft(深さ)、600t、90 馬力、6 門(砲数)、慶応 3 年 11 月長崎で買入・買入価額 85,000 ドル。 652 頁の第 230 図の写真が千歳丸であり、出典は『殉難十志士余録』。

【出典】久留米市史編纂委員会『久留米市史第 2 巻』1982 年、648 頁(第 120 表久留米藩海軍船艦表)。

③『日本郵船船舶 100 年史』の青龍丸、Seiryu Maru(Seirio Maru)

1867 Built by Henderson, Coulbourn & Co., Renfrew, Scotland for E. M. De Bussche, London as Coquette. Same year sold to Kumume Han, Japan and renamed Chitose Maru. 1873 Renamed Seirio Muru.

*Composite screw steamer 620GT 103/360HP 10Kt 51.05×7.36×6.37(m)

【出典】木津重俊編『日本郵船船舶 100 年史』海人社、1984 年、47 頁。

④郵便汽船三菱会社の千歳丸 CHITOSE MARU (1867)

488/HBGD 木鉄混合汽船 328G/T 進水 1867(慶 3)Lpp 51.05 B 7.36 D 6.37 m 103/360PS 10kt Henderson Coublorn & Co., Renfrew 建造 E. M. De Bussche, London Coquette →1867(1867)久留米藩に売却、千歳丸 CHITOSE MARU と改名→1871(明 4)日本政府に移籍→1871(明 4)廻漕取扱所(東京)に移籍→1872.8(明 5)日本國郵便蒸汽船会社(東京)に移籍 →1873(明 6)青龍丸 SEIRYU MARU と改名→1875.6(明 8)日本政府に売却 →1875.9(明 8)郵便汽船三菱会社(東京)に売却→1885.10.1(明 18)合併に伴い日本郵船(東京)に売却→1901(明 34)敦賀貿易汽船(敦賀)に売却→1907(明 40)井上文太郎(神戸)に売却→1908(明 41)渡辺藤吉(新潟)に売却→1912(明 45)塩谷合名会社(伏木)に売却 →1913.3.16(大 2)下関から柏崎に向け航行中、強風のため柏崎海岸の浅瀬に乗り上げ沈没。

【出典】

http://homepage3.nifty.com/jpnships/company/prof_yubinkisen_mitsubishi (2013 年 10 月 20 日)

① 明治期の公信

明治 18 年 3 月公信第 55 号 (小林端一仁川領事から吉田清成外相へ)

汽船ハ決シテ大ナルヲ要セズ是迄通ヒ来リ候三菱会社千歳丸位ノ大サニシテ當港内碇泊場ニ於テ繫泊相叫候モノヲ以テ好便利トス。

【出典】『仁川府史』 867～868 頁。

明治期の公信からでも分かるように、1885 年になっても三菱会社千歳丸と呼ばれている。その理由については推量の域に留まらざるを得ないが、千歳丸こと紛れもなく青龍丸である。

4. 千歳丸(青龍丸)に乗船した人物たちとハワイ移民船

1. 修信使金弘集

金弘集(1842-1896)は朝鮮末期の政治家で穏健な改革者であった。1880年第二次修信使として来日の際、釜山から三菱会社千歳丸に乗船して東京に着いた。来日中、明治日本の発展ぶりを見て、中国外交官黄遵憲から『私擬朝鮮策略』をもらい、帰国してから朝鮮の開化政策を推進し、1882年の壬午軍乱後の済物浦条約では全権大臣の副官として日本と交渉した。その後も中国と米国、英国、ドイツといった西洋との交渉を担ったので、朝鮮政府の実質的な対外責任者になった。1894年第一次甲午改革を推進して科挙制度廃止、銀本位政治の新式貨幣制度の導入、政府制度改革を断行し、1895年1月近代的な政治改革を目指す洪判14条を発表して、第二次改革をおし進めた。しかし、朝鮮の政治に日露が介入して朝鮮政府の官僚たちが分裂したうえ、同年10月三浦公使らによる閔妃暗殺事件と11月の断髪令で激怒した民衆が蜂起し、1896年2月高宗がロシア公使館に避難する俄館播遷が起こった。高宗が金弘集ら親日派の捕殺を命令したにも関わらず、彼はそれを知りながらも、景福宮へ向かう途中民衆によって撲殺された¹⁴⁾。

2. 甲申政変と金玉均

金玉均(1851-1894)とは朝鮮の代表的な開化派で、福沢諭吉の協力を得て朝鮮の開化を試みた親日的な人物である。1884年12月金玉均一派は竹添公使の支援の下、甲申政変を起こしたが、多勢の清国軍の介入で失敗し、日本への亡命を余儀なくさせられた金玉均らは半死半生で仁川に辿り着き、三菱汽船千歳丸に乗船した。しかし、朝鮮政府顧問モレントルフと朝鮮兵が追跡してきて金玉均ら朝鮮人の引き渡しを要請した。その際、竹添公使の対応には断固さが足りなかったが、千歳丸船長辻勝三郎は頑として引き渡しを拒否して彼らを長崎まで乗船させた。しかし、乗船した朝鮮人の記述によれば、彼らが泊まった船底は不潔であって、元船名コケットウとは大分異なる劣悪な船室であったようである。復権した閔氏勢力は金玉均らの行為を「窮凶極悪」、「乱臣賊子」などと厳しく罵り、彼らの行方を追及した¹⁵⁾。日本に亡命した金玉均は東京、北海道、小笠原を転々したが、1894年3月上海で閔妃の送った刺客によって暗殺されて、朝鮮に運ばれた彼の遺体は八つ裂きにされて、朝鮮全土の数か所に晒された¹⁶⁾

3. 米国宣教師アペンゼラーとアンダーウッド

カトリック教に割と寛大であった正祖死後、1801年の辛酉邪獄を契機に朝鮮政府はカトリック教(当時は西学)を邪学として厳しく弾圧した。朝鮮では中国経由で朝鮮に入った西洋と中国のカトリック神父が布教活動を行って、朝鮮人信者と神父を育てたが、当局の迫害は死を伴うものであった。さらに、鎖国政策を採っていた大院君はカトリック教を西洋による朝鮮侵略の先駆けと見なして7年間にわたって9名のフランス神父と8千余人の朝鮮人信者が処刑された。1866年、フランス神父の殺害事件から朝鮮軍とフランス艦隊との丙寅洋擾が発生したが、フランス軍の軍事行動は失敗した。

一方、プロテスタント教は朝鮮が開国してから宣教活動を行ったので、酷い弾圧を受けなかったが、朝鮮政府が宣教師に公式的に認めたのは教育と医療事業であり、当時朝鮮でのキリスト教の評判は厳く、西洋の宣教師らが目の当たりにしたのは無知、艱難と疾病に苦しむ朝鮮社会であった。

(1) アペンゼラーの執念

1885年4月、米国監理教会宣教師アペンゼラー(Henry Gerhard Appenzeller, 1858-1902)が妻エラ・J・ドッジ(Ella J. Dodge)、長老派宣教師H・G・アンダーウッド(Horace Grant

Underwood、1859-1916)らとともに朝鮮を訪れた。1885年2月3日、米国サンフランシスコを出発したアペンゼラー夫妻は横浜に着き、名古屋丸に乗って神戸経由で3月28日長崎に着いた。両宣教師は神戸で出会い、3月31日青龍丸に乗り換えて仁川を目指す、その航路は長崎発(3/31)→五島の福江→対馬の厳原→釜山(4/1 深夜)→仁川着(4/5 未明)であった¹⁷⁾。

しかし、朝鮮での宣教を夢見たアペンゼラーは妻の健康(妊娠)と甲申政変後のソウルの治安を案ずる同国人によってソウル入りが止められたので、4月10日仁川を離れて15日に再び長崎に帰ってきた。その際乗船した船舶も千歳丸と推量される。彼は2ヶ月から1年後に再び、朝鮮で宣教活動をするつもりであったため荷物の一部は仁川に残し、長崎に向かった。

『アンダーウッド—韓国協会の先駆者—』によれば、長崎行船舶に乗船したアペンゼラー夫妻は「殉教の覚悟のうえ入国したが、引き返すのが神様の前で如何に恥ずかしいことか何度も自問したが、仕方なかった。しかし、アペンゼラー夫妻は朝鮮人、日本人がキリスト教のため殉教した聖地長崎に滞在できる恵みを授かったことが分かってから“主よ感謝します”と告白した¹⁸⁾。アペンゼラーは二度目の滞在地長崎に2か月間いながら、熊本などを旅してから、6月16日青龍丸(the same steamer as before)に乗って再び朝鮮に向かった¹⁹⁾。

(2) 両宣教師の遺功

6月20日妻とともに仁川に再入港したアペンゼラーは1か月間仁川に滞在してから7月20日ソウルに到着した。8月に2名の学生を募集して英語と新文化を教える朝鮮初の教育機関培材学堂を設立し、1886年6月高宗が培材学堂(Hall for Rearing Useful Men)という校名と額を賜与したので、彼らの教育事業を朝鮮政府が認めるようになった²⁰⁾。当時、公式的な布教活動はできなかったものの、それが契機になって学生数も増えた。アペンゼラーは仁川に朝鮮初の教会である内里教会をはじめ朝鮮中に多くの教会建て、1902年聖書翻訳の会合のため、全羅南道木浦を訪れた際、溺れていた朝鮮人少女を救助しようとしたが、44歳で溺死した。彼の死後、娘のアリスも韓国の女子教育に尽力し梨花女子専門学校の校長を務め、太平洋戦争中は出国を余儀なくされたが、戦後再び韓国に戻ってソウルで没した。父とともにソウル市麻浦区の楊花津墓地に眠っている。息子も朝鮮で教育活動をして培材学堂の校長を務めた²¹⁾。

一方、単身のアンダーウッドは4月7日ソウルに入り、H.N.アレンが開いた広恵院(現在の延世大学校医学部)で物理と理学を教えた。1886年朝鮮初の近代孤児院を設立し、それが後ほど学校に発展して1915年朝鮮基督教大学を設立し、同校は1917年延禧専門大学(現在の延世大学校)となった。アンダーウッドは朝鮮人信者と一緒に教会を建てる傍ら朝鮮語研究にも力を入れて『韓英辞典』『韓英文法』を発行し、1897年『キリスト教新聞』を発行、1903年YMCAを設立した。アンダーウッドは健康を害したので、帰国してから没したが、彼は朝鮮で働いていた米国人医師と結婚し、子も朝鮮で活動した。両宣教師とその家族は近代化に遅れていた朝鮮に宗教のみならず、近代的な教育をも施して、朝鮮の民衆を啓蒙した²²⁾。

4. ハワイ 移民船

ハワイ砂糖きび農場の労働力不足で、ハワイ砂糖きび農場主協会(Hawaiian Sugar Planter's Association)から高宗の信任が厚かった米国公使アレン(Horace N. Allen)に助けの要請があった。仁川内里教会のジョンス(George Heber Jones)牧師が韓国人を説得して移民希望者を集め、韓国政府授民院(移民局)の閔泳煥総裁名義の旅券を持った韓国初の公式移民121名が、1902年12月22日ハワイに向かって日本郵船玄海丸に乗船して仁川港を出発した²³⁾。ハワイ移民の中には仁川居住者が多く、伝統的な儒教社会に住んでいた彼らが未知の新天地への夢を抱いて故郷を離れた背景には酷な生活苦があり、腐敗した官吏の圧政から逃れるため、または開化意識が芽生えて子女の教育のための政治的かつ社会的要因も働いた²⁴⁾。2日後の24日長崎に到着して女神検疫所で身体検査を受けたが、身体条件の悪い19名は下船した。同月29日102名が米国汽船「ゲーリック」(S. S. Gaelic)号に乗って1903年1月13日ホノルルに到着したが、16名が疾病で脱落して86名のみがハワイに上陸して、韓国海外移民の先駆になった。1905年まで7,226名がハワイに渡り、彼らは米国内の韓国人社会建設と抗日独立運動の基盤となった²⁵⁾。

1952年ハワイで独立運動をした李承晩大統領が移民50周年の記念事業を提案したので、1954年ハワイ移民者らは仁川に仁荷工科大学(現在の仁荷大学校の前身)を開校して、祖国の若者たちを育成した。「仁荷」という名称も仁川とハワイ(荷蛙伊)の頭文字を取り、大学の設立に深く関わった李承晩大統領は1960年4月の下野まで毎年の入学式と卒業式に参加したが、奇しくも彼の下野後の亡命先もハワイであって、1965年ハワイで没した。

5. 長崎が残した遺産

(1) 第十八銀行の仁川支店

仁川の旧日本人租借地には日本人によって建築された数棟の建物が近代建築物として保存されている。仁川府庁舎(現中区庁舎)、仁川郵便局(現中東郵便局)、朝鮮銀行支店(現開港博物館)、第十八銀行支店(現近代建築展示館)、安田銀行支店(仁川では第58銀行と表記している。用途なし)、日本郵船支店(現展示館)と倉庫(現アートプラットフォーム)などであって、それぞれの用途で活用されている。

第十八銀行は、1890(明治23)年10月1日朝鮮初の支店として仁川支店を開設した。開設の目的は、「仁川は京城に接近した地で将来隆昌の見込みある」、「釜山も第百二銀行と第一銀行の両支店があって取り引き上格別に不便を感じない」、「仁川はただ第一銀行支店があるだけだから」にあった²⁶⁾。当時、在仁川日本人の中に長崎県民が最も多かったが、朝鮮の開発も十分でなく、長崎港の朝鮮貿易商人も資金と信用に問題があった。一方、清国商人が日本商人を圧倒したので、対馬を中心とした日本商人は主に釜山で活動していた。しかし、日清戦争後清国商人が一掃され、長崎港の日清貿易は衰退し、日鮮貿易が活気を帯びた²⁷⁾。第十八銀行は朝鮮に京城、釜山、仁川、元山、新義州など9か所に支店を置いたが、時代の変化とともに長崎港の朝鮮への輸出は逐年増加しており、輸入は予想外に少ない傾向になったため、朝鮮で第十八銀行の資金の滞留を助長した。しかも朝鮮からの輸出は長崎港を経ずして大阪に直接向かうものが増加したので、当行の資金運用はとかく円滑を欠いた。これを仁川支店からみると、輸入が輸出に比べてきわめて多いため、為替資金が滞留して、手元資金が著増し、ひいては為替割引歩合の低落を招くことになった²⁸⁾。朝鮮銀行、朝鮮殖産銀行などの発達により、朝鮮内の金融分野は第十八銀行の支店進出時

代とは大きく変わり、預金割合が低落したので支店経営に腐心した。1936年2月末に第十八銀行は在鮮9店舗を朝鮮殖産銀行に譲渡した²⁹⁾。

旧第十八銀行支店は小さいながらもがっちりした大理石の建築物であって、今は仁川市中区の観光文化の界隈で近代建築の香りを漂わしている。

(2) 小谷益次郎の『仁川府史』と『仁川引揚誌』

近現代の仁川史研究には欠かせない『仁川府史』は仁川開港50周年記念事業として当時の在仁川日本人らによって1933(昭和8)年に発刊された。その内容には朝鮮人への偏見も見られるが、今も仁川の郷土史家らに愛読されていて、仁川の図書館のみならず、国会図書館東京本館と長崎県立図書館などにも所蔵されている。同書の編集者である小谷益次郎は『仁川引揚誌』の中で、「私は明治22年故郷神戸を後にして渡韓。仁川に上陸した時母の懷に抱かれていました、それ以来我が家は終戦で引揚げまで仁川生活に一貫して来ました。ですから私は朝鮮の風土と天恵にはぐくみ育てられて来た仁川児です。云ふところの朝鮮に於ける二世です、顧みますと父子二代を通して六十年ちかくもなります」³⁰⁾と述懐している。

引揚げ後、1947年長崎県諫早(鎮西学院)に居住していた時、京城大学出身の森田芳夫の勧告で、1952年『仁川引揚誌』(非売品、森田芳夫・長田かな子編『朝鮮終戦の記録・資料編第二巻』巖南堂書店、1980年に収録)を上梓した。同書には仁川地域から日本人の引き揚げの過程と終戦直後の朝鮮の状況が詳細に述べられている。終戦時、仁川の人口は25、6万人で日本人が2万人余り居住しているが、米軍の命令で特別な事情のない限り、すべての日本人が引揚げることとなり、引揚げの際、列車の中で「さらばラバウルよ」を模した別れの歌「さらば仁川」を仁川が見えなくまで歌い続けた。巻末の引揚者名簿を見れば、長崎に戻った人も少なくなく、役所に勤めている人も散見できる。

(3) 長崎-仁川航路

今日、長崎-仁川航路は空路に変わり、韓国籍航空機が就航している。19世紀末のように数日かかりの航路ではなく、空路600キロの距離の暴虐を僅か1時間余の空の旅で克服した。ソウルとその周辺には約2千万人が住んでいるので、観光都市長崎にとっては魅力的な後背地を持っているわけである。その意味でソウルに長崎事務所が再開したことは喜ばしいことである。

日韓関係はまるでシシュフォスの大岩の如く、歴史認識の摩擦によって折角改善された両国関係が原点に取り戻される時がある。現在もしかり。戦後数十年間の日韓関係を振り返ってみれば、それでも日韓関係はあらゆる面で発展している。筆者自身の周辺の人々を見ても、日本人と結婚した韓国人も、韓国人結婚して韓国に居住する日本人もいる。両国社会の底辺には名もない両国民が人的交流を重ね、相手の文化を受容しながら相互理解を築き上げている。民間交流というものは四海同胞の真の和解に繋がる遠回りの道であろう。長崎-仁川航路もその一役している。

終わりに

仁川港の西側には島ならぬ島月尾島がある。日露戦争の仁川沖海戦はその島の付近で行われたが、植民地時代の1923年に1キロの堤防を築いて陸続きになり、遊園地に開発したので、当時の日本人と朝鮮人には人気の場所であった。朝鮮戦争時の仁川上陸作戦の際に

は三か所の上陸地点の一つ(グリーン・ビーチ)となって、米軍の艦砲射撃を受けたが、その後長らく米軍と韓国海軍の基地として使用されたので、鬱そうな森林が残っている。春には桜の名所となる島の頂上は海拔 108 メートルで、頂上から見れば、目の前 3 キロ先には永宗島が、北方 20 キロには江華島が見える。まさに歴史の展望台である。

仁川の旧外国人居留地の裏の小高い丘に自由公園があって、1899 年外国人のために作られた韓国初の西洋式公園であり、当時は万国公園と呼ばれた。その公園からは旧市街地と仁川港が一望でき、公園の一角に聳えているマッカーサー将軍の銅像が沖合を見渡している。筆者もたまにあの丘に上って過ぎ去りし昔の思い出を思い浮かびながら、故郷とのしばし別れを惜んでいる。数年前の夕方、公園に上ると夕日に向かって肩を並べて沖合を見つめている老男女の後ろ姿が見えた。服装から見て何となく日本人のような気がして近づいたら、老女が「納得」と訊くと、老男が「うん」と頷きながら公園を後ろにした。多分、戦前に公園下の日本人町に住んでいた人であって、子供時代の記憶に頼りながら慣れ親しんだ昔の町の記憶を辿っていたであろう。勇気を出して声を掛けてみたらよかったのにと悔いが残る。

注]

- (1) 「雲揚(砲艦)」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013 年 10 月 20 日)。雲揚号は 1874 年佐賀の乱鎮圧のため出動し、1876 年萩の乱の鎮圧のため回航中、10 月末紀州阿田浦で座礁して沈没し、翌年に売却された。
- (2) 「日本最初の観艦式」 <http://meiji.sakanouenokumo.jp> (2013 年 10 月 20 日)。
- (3) 永宗島戦闘で朝鮮軍は死者 35 人を出し、16 人が捕虜となり、日本軍には 2 名が負傷(後に 1 名死亡・靖国神社に合祀)し、日本軍が分捕った朝鮮軍の大砲 36 余門は靖国神社遊就館に陳列した。『仁川府史』88～89 頁を参照。
- (4) 日本経営史研究所『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988 年、23～25 頁。
「三菱財閥」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013 年 10 月 20 日)。「海運会社三菱の発展」『長崎新聞』2008 年 6 月 27 日。
<http://www.nagasaki-np.co.jp/cgi-bin/attocolumn> (2012 年 7 月 23 日)。
- (5) 日本経営史研究所『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988 年、33 頁。
- (6) 小風秀雅『帝国主義下の日本海運』山川出版社、1995 年、230 頁。外務省編纂『日本外交文書・明治第 16 巻』1997 年、195 頁。
- (7) 仁川府編『仁川府史』1933 年、764-766 頁。
- (8) 小風、前掲書、231 頁。『日本外交文書・明治第 19 巻』403 頁。
- (9) 明治 18 年 3 月公信第 55 号 (小林端一仁川領事から吉田清成外相へ)。引用は『仁川府史』867～868 頁。
- (10) 仁川直轄市『仁川開港 100 年史』1983 年、180-181 頁。日清間の貿易と航路開拓の角逐については、「事項十二. 清国招商局汽船本邦航路開始並ニ同国汽船ノ沿海貿易禁止一件」、事項十二の「一六七. 郵船会社船敦賀丸長崎ヨリ仁川芝罘天津間初航海景況報告ノ件」外務省編纂『日本外交文書・明治第 19 巻』1997 年、383-395 頁、400-405 頁。
「九. 朝鮮国関係雑件」の「七. 清国招商局汽船上海芝罘仁川間航路開始一件」、「十五.

- 貿易関係雑件」の「一. 日本郵船会社ノ上海ヨリ芝罘仁川釜山元山ヲ経テ浦塩港へ航路開始ニ関スル件」『日本外交文書・明治第22巻』467-485頁、571-583頁を参照。
- (11) 小風、前掲書、233頁。(原典は明治22年3月30日公第44号)。1893年から大阪商船が仁川支店を開設して定期運搬船を就航させた。
- (12) 「千歳丸(久留米藩)」<http://ja.wikipedia.org/wiki>(2013年10月20日)。
- (13) 『韓国開花思想研究』(1995年)、「新韓国協会史(15)アペンゼラーの殺身成仁」『国民日報』(2001年5月2日)、『韓国近代史散策2』(2007年)には「日本商船ミツビン号」と記述されているし、敦賀丸と記述した小論もある。
- (14) 対韓政策関係雑纂／朝鮮国修信使金宏集来朝一件【レファレンスコード】B03030188300
アジア歴史資料センター(JACAR)、
「金弘集」<http://ko.wikipedia.org/wiki>(2012年7月30日)。
- (15) その時、金玉均、朴泳孝、徐載弼、徐光範、李圭完など9名は長崎に上陸してその後東京に入った。亡命過程については、琴秉洞『金玉均と日本』緑蔭書房、2001年、159-172頁を参照。金玉均は1894年上海で朝鮮政府の刺客によって暗殺され、日本から渡米した朴泳孝と徐光範は再び帰国して1895年甲午改革の時には大臣に起用された。徐在弼は1886年米国市民権を取り、甲午改革の翌年『独立新聞』を創刊して独立協会運動を行ったが、彼らの改革運動が朝鮮で実を結ぶことはなかった。
- (16) 「金玉均」<http://ja.wikipedia.org/wiki>(2012年7月30日)。
- (17) 当時の長崎ー仁川航路の日程は以下のようで、アペンゼラー伝記と約半日くらいのずれはあるが、経由地は一致している。『仁川府史』868頁を参照。
長崎 着 3/29 →五島 着 4/1 午後 →対馬 着 4/2 午前 →釜山 着 4/2 午後
発 4/1 午前 発 4/1 午後 発 4/2 午前 発 4/3 午後
→仁川 着 4/5 午後
発 4/9 午後
- (18) 安ヨンロ『アンダーウッドー韓国教会の先駆者ー』クンラン出版社、2002年、94頁。
(韓国語)
- (19) William Elliot Griffis, D. D., L. H. D. (1912)、*A Modern Pioneer in Korea: The Life Story of Henry G. Appenzeller*(Fleming H. Revell Company, 1912) pp. 98-99.
- (20) 安ヨンロ、前掲書、96頁。
- (21) 「ヘンリー・アペンゼラー」<http://ja.wikipedia.org/wiki>(2011年7月11日)。
- (22) 「ホレイス・グラント・アンダーウッド」<http://ja.wikipedia.org/wiki>(2011年7月11日)。
- (23) 内里教会第2代牧師ジョンスは説教の中で、「韓国人が米国に移民できるようになったのは、神様のお土産であり、これこそ神様の摂理ではないか」と熱弁を吐いた。移民第1号船の移民の半数以上がジョンス牧師の信者であって、最初の移民の84%が仁川居住者であった。1902-05年まで7千余名がハワイに移民し、1905年まで全体移民の30%が仁川居住者であった。金チャンス『仁川勉強』図書出版ダイnhart、2005年(原典『内里教会百年史』)。
- (24) 「美国移民史2：ハワイへの初労働移民」
<http://www.utahkoreana.com/utah/usa/eminsa2>(2012年7月23日)。

- (25) 同上の「美国移民史2：ハワイへの初労働移民」には神戸で身体検査を受けたこととなっているが、筆者が2013年9月4日に見学した仁川市中区北城洞月尾公園所在の韓国移民史博物館内の史料よれば、ハワイ移民者らは長崎の女神検疫所で身体検査を受けている。資料の長崎港地図には女神検疫所の場所も示されている。
- (26) 九十年史編纂委員『九十年の歩み』十八銀行、1968年、62-63頁。
- (27) 十八銀行総合企画部130年史編纂担当『十八銀行130年の歩み』2008年、28頁。
- (28) 九十年史編纂委員、前掲書、62-63頁。
- (29) 十八銀行総合企画部130年史編纂担当、前掲書、69頁。
- (30) 小谷益次郎著編『仁川引揚誌』大起産業、1952年(非売品)。敗戦前後の在仁川日本人の実態については、吉原勇『降ろされた日の丸』(新潮社、2010年)にも詳細に記されている。当時、国民学校1年生だった吉原氏が居住した旭町は現在の筆者の実家(戦前は花町、現在は新興洞)のすぐ隣町で、彼が通った旭国民学校は戦後私が通った新興国民学校である。吉原氏が同書を著述する際、小谷氏の『仁川引揚誌』が貴重な資料になったと述べている。

参考文献

- 外務省編纂『日本外交文書・明治第16巻、第19巻、第22巻』1997年。
- 木津重俊編『日本郵船船舶100年史』海人社、1984年。
- 琴兼洞『金玉均と日本』緑蔭書房、2001年。
- 久留米市史編纂委員会『久留米市史第二巻』1982年。
- 九十年史編纂委員『九十年の歩み』十八銀行、1968年。
- 小谷益次郎著編『仁川引揚誌』大起産業、1952年(非売品)。森田芳夫・長田かな子編『朝鮮終戦の記録・資料編第二巻』巖南堂書店、1980年に収録。
- 小風秀雅『帝国主義下の日本海運』山川出版社、1995年。
- 十八銀行総合企画部130年史編纂担当『十八銀行130年の歩み』2008年。
- 仁川府編『仁川府史』1933年。
- 田保橋潔『近代日朝関係の研究・上』朝鮮総督府中枢院、1940年。
- 『鎮西日報』1885年3月～4月。
- 日本経営史研究所『近代日本海運生成資料』日本郵船株式会社、1988年。
- _____『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988年。
- H. G. アンダーウッド著・韓晰曦訳(1976年)『朝鮮の呼び声：朝鮮プロテスタント開教の記録』未来社。
- 吉原勇『降ろされた日の丸ー国民学校一年生の朝鮮日記ー』新潮社、2010年。
- 金チャンス『仁川勉強』図書出版ダイナート、2005年。(韓国語)
- 安ヨンロ『アンダーウッドー韓国協会の先駆者ー』クンラン出版社、2002年。(韓国語)
- 仁川直轄市『仁川開港100年史』1983。(韓国語)
- 仁川広域市歴史資料館歴史文化研究室『近代の移民と仁川・仁川歴史文化叢書14』2004年。(韓国語)
- Daniel M. Davies, *The Life and Thought of Henry Gerhard Appenzeller (1858-1902): Missionary to Korea*(Edwin Mellen Press, 1988).

William Elliot Griffis, D.D., L.H.D., *A Modern Pioneer in Korea: The Life Story of Henry G. Appenzeller* (Fleming H. Revell Company, 1912).

「雲揚(砲艦)」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013年10月20日)。

「海運会社三菱の発展」 <http://www.nagasaki-np.co.jp/cgi-bin/attocolumn/> (2012年7月23日)。

「三菱財閥」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013年10月20日)。

「千歳丸(せんざいまる)」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013年10月20日)。

「千歳丸(久留米藩)」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2013年10月20日)。

「日本最初の観艦式」 <http://meiji.sakanouenokumo.jp> (2013年10月20日)。

「日本郵船会社(東京) Nippon Yusen Kaisha」

http://homepage3.nifty.com/jpnships/company/prof_nipponyusenkaisha (2011年7月11日)。

「ヘンリー・アペンゼラー」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2011年7月11日)。

「ホレイス・グラント・アンダーウッド」 <http://ja.wikipedia.org/wiki> (2011年7月11日)。

「金弘集」 <http://ko.wikipedia.org/wiki> (2012年7月30日)。

「美国移民史2 : ハワイへの初労働移民」

<http://www.utahkoreana.com/utah/usa/eminsa2> (2012年7月23日)。

OS : Microsoft Word 2010