

鉄路にひびくアリランの唄

—神戸電鉄敷設工事と朝鮮人—

神戸電鉄敷設工事朝鮮人犠牲者を調査し追悼する会

■ 鉄路にひびくアリランの唄—神戸電鉄敷設工事と朝鮮人—

■ 編集・発行 ■ 神戸電鉄敷設工事朝鮮人犠牲者を調査し追悼する会

代表 徳富幹生

事務局 財団法人 神戸学生青年センター内

〒657 神戸市灘区山田町3-1-1

TEL 078-851-2760 FAX 821-5878

■ 編集人 ■ 高木伸夫 松谷卓人

若宮まさこ 金慶海

1996年11月24日 1,500部 頒価 600円

神戸電鉄敷設工事における労働災害と労働争議略年表

- 1 番目の死亡事故 1927 (昭和2) 年8月1日
山田村下谷上 2名 高さ14.4mの竹藪切取り工事中、土砂崩壊により生理。
- 第1次労働争議 1927 (昭和2) 年7月29日～8月12日
未払い賃金解消、賃上げ、労災への慰謝料支払などの待遇改善要求。8月7日約1,200人朝鮮人労働者が全員でストライキ。賃上問題は会社から拒絶。その他は一応、相方の合意、12日には大半が就労。争議団本部を山田村上谷上に置き飯場連合会(仮称)をつくった。
- 第2次労働争議 1927 (昭和2) 年9月2日～20日
先の争議の余波と推測される、25名の突然解雇と、工事請負の日本工業合資会社の未払賃金を精算するという約束の不履行をきっかけに、朝鮮人労働者約100人が山田村工事本部へ直談判。県特高課も業者に注意を促し、賃金支払の約束をとりつけ労働者ひきあげる。
- 第3次労働争議 1927 (昭和2) 年10月15日～11月下旬
業者側またも約束不履行。1,200名のストライキ、官憲の調停によりようやく半額賃金支払う。その後も小粉たえず、穏健派の労働者はついに、工事に見切をつけ下山する。

- 2 番目の死亡事故 1928 (昭和3) 年1月15日
東山町4丁目 2名 東山トンネル東口で夜間作業中、前日からの降雨と雪でゆるんだ土砂が、トンネル真上の老松とともに崩落。前年来の争議による人手不足で、作業は昼夜に及んでいた。

- 3 番目の死亡事故 1928 (昭和3) 年5月7日
山田村原野の字奥谷 2名 15mの高さから大岩石が墜落、下敷きとなり即死。とび散った岩の破片で数名負傷。依然として賃金は払われず、朝鮮人労働者は続々と下山していった。
- 第4次労働争議 1928 (昭和3) 年4月30日～5月11日
会社側の再三の約束不履行に愛想をつかした、飯場頭約100名が烏原水源地にてストライキの相談をする。あわてた会社側はようやく2ヶ月おくれで未払賃金をはらう。その後も7月に小紛争がおきている。

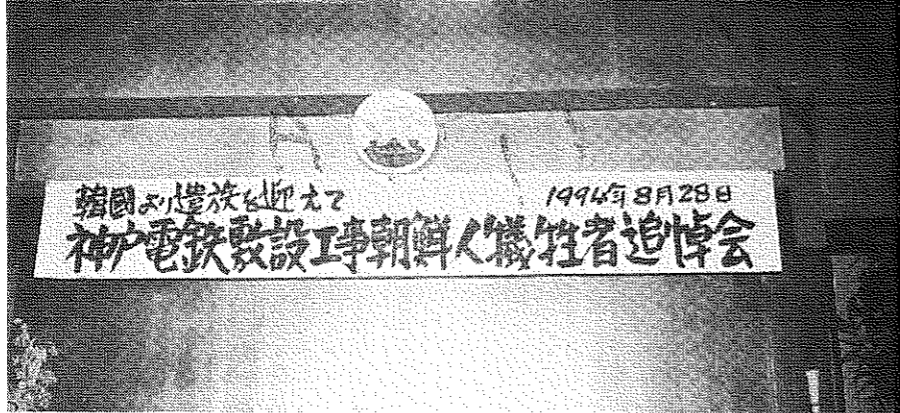
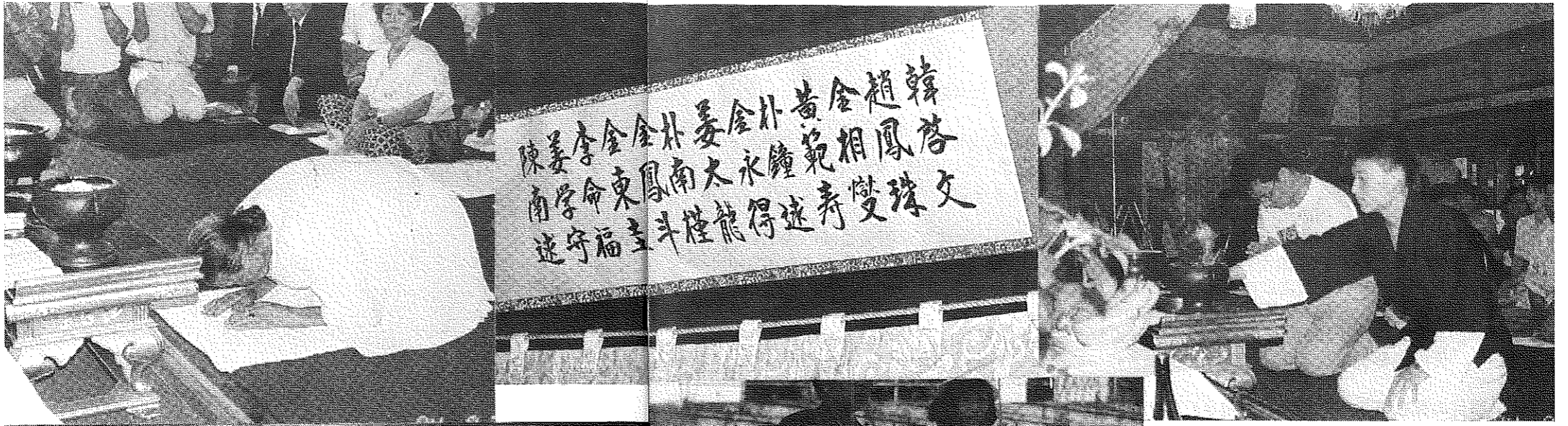
- 4 番目の死亡事故 1928 (昭和3) 年10月23日
烏原貯水地奥 1名 急勾配でのトロッコ衝突事故。
架線工事に必要な電線(260kgあまり)を運搬中、急勾配で制動機はずれ、前方のトロッコに衝突。放り出された積荷の下敷になり死亡。他4名重軽傷。
- ☆有馬線 1928 (昭和3) 年11月28日 開通
- ☆三田線 " 12月18日 開通

- 5 番目の死亡事故 1936 (昭和11) 年11月25日
山田村藍那字平 6名 トンネル東口 土砂崩壊、巨石崩落。11名がトンネル内に生き埋めになる。神鉄全線中、最大の事故。事故発生が深夜0時40分と報道されている。8月に着工した三木線は約20kmを同年中に完成させねばならなかった。トンネル工事や山間部での作業を含む工程にはかなりの無理があった。
- 三木線での労働争議 1936 (昭和11) 年12月31日
不払賃金を要求するために、100名以上の朝鮮人労働者が日本工業合資会社に直談判。5,140円のうち4,000円を即金で、残額を1月に支払う約束。
- ☆鈴蘭台～広野ゴルフ場 1936 (昭和11) 年12月28日
線路の架線がまに合わず、ガソリンカーで開通。翌年4月15日電車開通。
- ☆三木線全線開通 1938 (昭和13) 年1月28日

※注 本書では、在日朝鮮人(サンフランシスコ条約前)、在日韓国・朝鮮人(サンフランシスコ条約後)と表記しています。

(936号) 11月26日
神戸新聞

石塊と泥土中から 六死體を掘出す 重軽傷五人は兵庫病院へ收容



①時空をこえてく60年ぶりの追悼式

一九九四年八月二八日、暑い暑い夏の盛りのことです。神戸電鉄沿線の大池、「興隆寺」で一風かわった法要がいとなまれました。韓国人、在日韓国・朝鮮人、そして日本人の老若男女が多数参加しています。祭られているのは一三名の朝鮮の人たちです。この人々は今から六〇〜七〇年前に、ある鉄道敷設工事の過程で労働災害によって亡くなったのです。故郷をはるか離れ、異国の地「日本」で事故死したこの人たちは、事故の様子すら、ふるさとの遺族に知らされないまま長く忘れ去られていました。また私たちは、自分たちが日常の「足」としている鉄道の敷設工事に従事したのが、朝鮮の人々だとは思わずに、歴史として一片の記録も残されていなかったのです。

半世紀の時を経て、このできごとを知った人はもう黙っていることはできません。歴史に事実として刻みたいと、口から口へと伝え始めました。そしてこの日、韓国にわずかに残った遺族を捜しだし、慰霊の行事をおこなったのです。

時、あるいは国、民族を越えて人々はおもいをつなぎあうことができたでしょうか。私たちの街、神戸でおきた出来事の記録にしばらくの間お付き合いください。



②阪神大震災と交通網
一九九五年一月一七日(火曜日)午前五時四六分、淡路島を震源とするM七・二の大地震が兵庫県南東部から大阪府西部にかけての一带を襲いました。
水、電気、ガス、そして電話がまたたくまに途絶えました。将棋だおしになった“倒れるはずのない”高速道路。高架や地下にはりめぐらされた鉄道網は、まさに無軌道に寸断されました。人々の都市生活は、瞬く間に崩壊し、六千数百の命が手の施しようもないままに消えていきました。

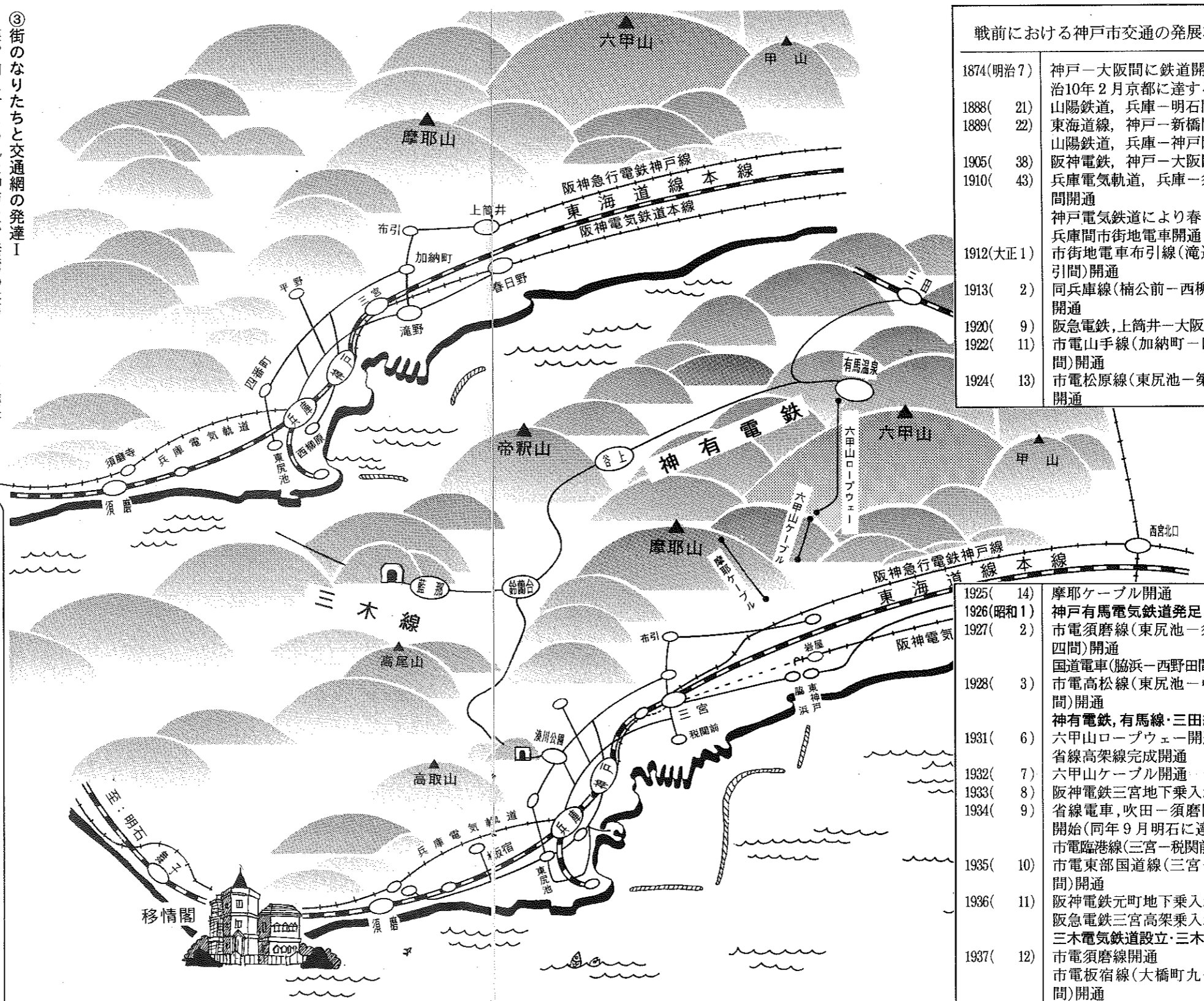
住まいをなくし、被災した人々は、生活を立て直すのに必死でした。ライフラインは火急の勢いで復旧されませんでした。多くの市民を悩ませた交通網の乱れも昼夜を問わない作業で回復を急ぎました。しかし、仮設住宅や神戸を離れて暮らす市民の生活復興は、震災から二年目を迎えても立ち後れています。
人々の暮らしぶりよりもいち早い交通網の回復は、近代化の掛け声とともに、鉄道という動脈をはりめぐらせた一九世紀末から二〇世紀初頭の神戸の街づくりを思い起こさせます。



③街のなりたちと交通網の発達
 海、山にせまられた神戸は、港湾の整備とともに発展をとげてきました。また、明治政府以来の富国強兵政策の一環として、東西の産業道路や鉄道の整備がおこなわれ、近代的な市街地が形成されてきました。
 当時、省線と呼ばれたJR線について、神戸っ子には馴染み深い阪神、阪急、山陽の私鉄電車が延伸を競いました。そして幹線道路には路面電車が走りました。まさに庶民の足としての機能をはたしていくこととなります。
 扇状地で形成され、東西に長い市域をどのようにに広げ、発展させるのか。それは歴代の神戸市長たちの課題でもありました。南面、海にむかつては、臨海工業地帯を造るべく埋め立てがはじまりました。

戦前における神戸市交通の発展状況

1874(明治7)	神戸—大阪間に鉄道開通(明治10年2月京都に達する)
1888(21)	山陽鉄道、兵庫—明石間開通
1889(22)	東海道線、神戸—新橋間全通
1905(38)	阪神電鉄、神戸—大阪間開通
1910(43)	兵庫電気軌道、兵庫—須磨寺間開通
	神戸電気鉄道により春日野—兵庫間市街地電車開通
1912(大正1)	市街地電車布引線(滝道—布引間)開通
1913(2)	同兵庫線(楠公前—西柳原間)開通
1920(9)	阪急電鉄、上筒井—大阪間開通
1922(11)	市電山手線(加納町—四番町間)開通
1924(13)	市電松原線(東尻池—築島間)開通



1925(14)	摩耶ケーブル開通
1926(昭和1)	神戸有馬電気鉄道発足
1927(2)	市電須磨線(東尻池—須磨浦四間)開通
	国道電車(脇浜—西野田間)開通
1928(3)	市電高松線(東尻池—中之島間)開通
	神戸電鉄、有馬線・三田線開通
1931(6)	六甲山ロープウェイ開通
	省線高架線完成開通
1932(7)	六甲山ケーブル開通
1933(8)	阪神電鉄三宮地下乗入れ
1934(9)	省線電車、吹田—須磨間運転開始(同年9月明石に達する)
	市電臨港線(三宮—税関前)開通
1935(10)	市電東部国道線(三宮—脇浜間)開通
1936(11)	阪神電鉄元町地下乗入れ
	阪急電鉄三宮高架乗入れ
	三木電気鉄道設立・三木線着工
1937(12)	市電須磨線開通
	市電板宿線(大橋町九—板宿間)開通
	省線大阪—神戸間に複々線開通
1938(13)	三木線完成

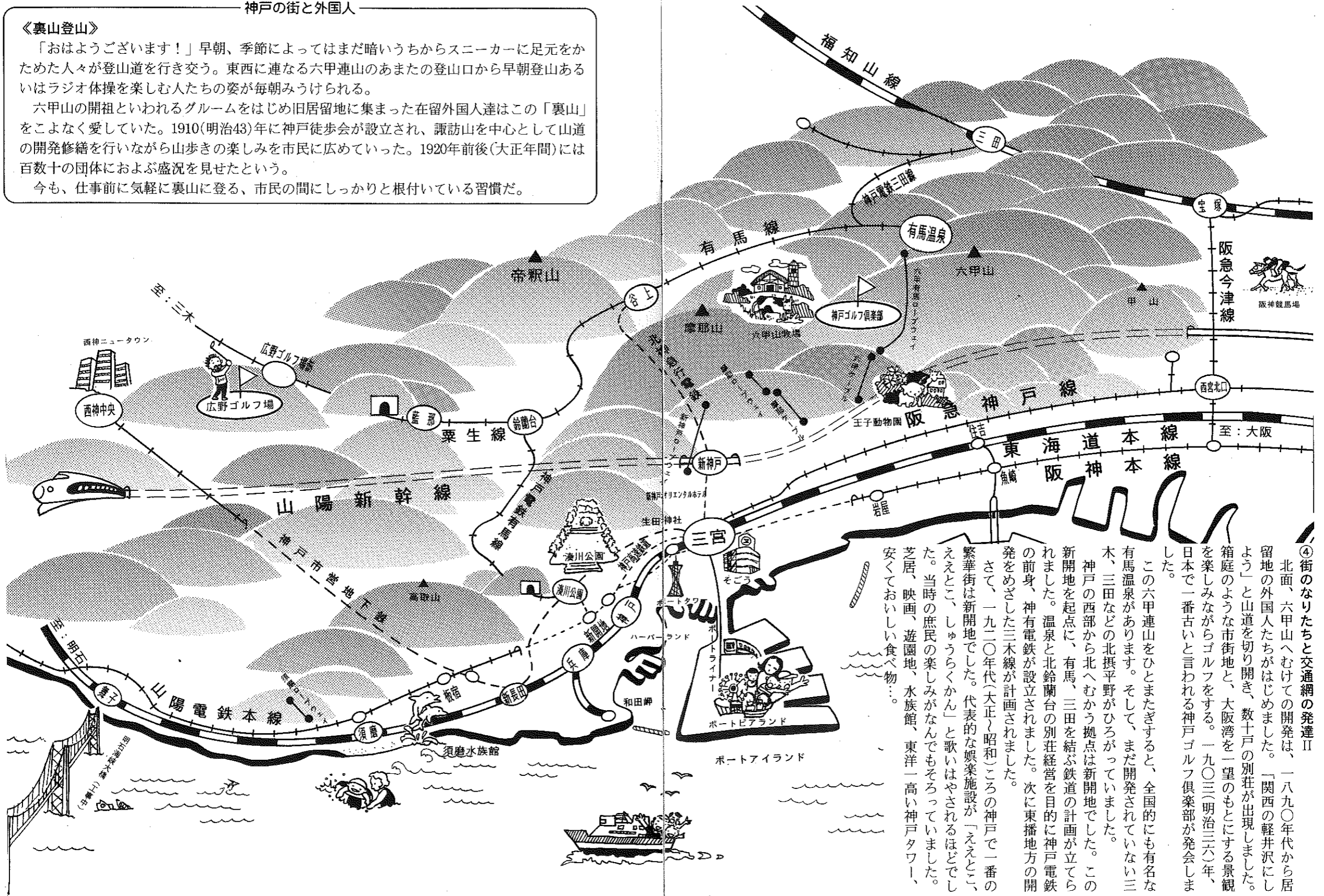
神戸の街と外国人
 《移情閣》
 1913(大正2)年、神戸における中国人の成功者呉錦堂によって建てられた移情閣。中国近代化の父ともいわれる孫文が立ち寄ったというエピソードもある。八方の窓にうつる景色はそれぞれ趣が異なり、ひとつひとつに心奪われるほどだったとか。八角形の優美な姿は舞子浜のランドマークとして、ながらく神戸っ子に親しまれてきた。
 明石海峡大橋の架設工事とともに、現在は解体保存され人目にふれずひっそりと時を過ごしている。展示物は舞子公園内、仮設「孫中山記念館」にて公開中。1999年には海を臨む橋のもとに移情閣が移築・公開の予定である。
 山にはバイパスが走り、浜千鳥の通うさきに巨大橋がかかる様子はプレモダン建築の八つの方位からはどのようにうつるのだろうか。

《裏山登山》

「おはようございます！」早朝、季節によってはまだ暗いうちからスニーカーに足元をかためた人々が登山道を行き交う。東西に連なる六甲連山のあまたの登山口から早朝登山あるいはラジオ体操を楽しむ人たちの姿が毎朝みうけられる。

六甲山の開祖といわれるグルームをはじめ旧居留地に集まった在留外国人達はこの「裏山」をこよなく愛していた。1910(明治43)年に神戸徒歩会が設立され、諏訪山を中心として山道の開発修繕を行いながら山歩きの楽しみを市民に広めていった。1920年前後(大正年間)には百数十の団体におよぶ盛況を見せたという。

今も、仕事前に気軽に裏山に登る、市民の間にしっかりと根付いている習慣だ。



④街のなりたちと交通網の発達Ⅱ
 北面、六甲山へむけての開発は、一八九〇年代から居留地の外国人たちをはじめました。「関西の軽井沢にしよう」と山道を切り開き、数十戸の別荘が出現しました。箱庭のような市街地と、大阪湾を一望のもとにする景観を楽しみながらゴルフをする。一九〇三(明治三六)年、日本で一番古いと言われる神戸ゴルフ倶楽部が発会しました。

この六甲連山をひとまたぎすると、全国的にも有名な有馬温泉があります。そして、まだ開発されていない三木、三田などの北摂平野がひろがっていました。

神戸の西部から北へむかう拠点は新開地でした。この新開地を起点に、有馬、三田を結ぶ鉄道の計画が立てられました。温泉と北鈴蘭台の別荘経営を目的に神戸電鉄の前身、神有電鉄が設立されました。次に東播地方の開発をめざした三木線が計画されました。

さて、一九二〇年代(大正昭和)ころの神戸で一番の繁華街は新開地でした。代表的な娯楽施設が「ええとこ、ええとこ、しゅうらくかん」と歌いはやされるほどでした。当時の庶民の楽しみがなんでもそろっていました。芝居、映画、遊園地、水族館、東洋一高い神戸タワー、安くておいしい食べ物…。

解放前に建立された在日朝鮮人の名前が刻まれた石碑

(1945年以前)

- ①「鉄道工事中殉難病死者追悼記念碑」——調査：小松裕
 - ・肥薩線 大畑駅に肥薩線 大畑、人吉間工事犠牲者追悼碑がある。間組請負工区である。
 - ・1908年(明治41年)10月建立
 - ・14名の犠牲者の名前が刻まれているが、朝鮮人1名の名前がある。
 - ②山陰線の「鉄道工事中職斃病死者招魂碑」——調査：徐根植 美方郡浜坂町久谷
 - ・山陰本線 鉄道工業合資会社請負の第22,23工区及び余部工区における鉄道工事中職斃病死者の供養のために建立
 - ・1911年(明治44年)10月1日建立
 - ・建立の由来と27名の犠牲者、発起人21名の名前が刻まれている。
 - ・27名の犠牲者中7名が朝鮮人である。
 - ③旧生駒トンネル西口「招魂碑」——調査：田中寛治
 - ・東大阪市日下町2丁目の稱揚寺に近鉄奈良線(旧大阪軌道)旧生駒トンネル西口工事中の犠牲者の招魂碑がある。
 - ・犠牲者24名の名前があるが、3名が朝鮮人である。
 - ・他に発起人18名の名前が刻まれているが建立年月日が無い。
 - ・工事終了が1914年(大正3年)4月18日で、この頃に建立されたと考えられる。
 - ④旧青山トンネル工事「供養塔」——調査：森川篤実
 - ・三重県名賀郡青山町に近鉄(旧参宮線)旧青山トンネル工事犠牲者を祭った「供養塔」がトンネル西口近くにある。
 - ・1930年(昭和5年)3月建立
 - ・工事殉職者16名が祭られているが、8名が朝鮮人である。
 - ⑤昭和池の「慰霊塔」——調査：友井公一
 - ・兵庫県加東郡社町の「昭和池」にため池築造時の犠牲者を祭った慰霊塔がある。
 - ・1934年(昭和9年)3月建立
 - ・殉職者7名の名前が刻まれているが、4名が朝鮮人である。
 - ⑥「三信鉄道建設工事殉職碑」——調査：金英達
 - ・飯田線中部天竜駅から歩いて5分、天竜川をはさんで佐久間ダムを正面にみる景勝の地にある。
 - ・三信鉄道は現在の飯田線の三河川合駅と中部天竜駅の間。
 - ・石碑は1938年(昭和13年)8月建立された。
 - ・この工事の殉職者54名の名前が刻まれ、内15人が朝鮮人である。
 - ⑦「丹那隧道工事殉職碑」(碑銘は正確でない)——未調査
 - ・丹那トンネル東口(熱海側)のトンネル入り口上にある。
 - ・1934年(昭和9年)12月工事完成時に造られた。
 - ・工事犠牲者67名の名前が銅版に書かれている。
 - ・この内7名が朝鮮人である。(朝鮮名で書かれた人である)
 - ・西口(三島側)にも石碑があるが未調査。
- (参考資料：『丹那隧道工事誌』鉄道省熱海建設事務所1936年3月発行)
- ⑧王泊ダムの「慰霊塔」——調査：内海隆男
 - ・旧王泊発電所にある。
 - ・1934年(昭和9年)12月に広島電気株式会社によって建立された。
 - ・犠牲者40名の名前が刻まれている。内18名が朝鮮人である。
 - ・王泊ダム工事第2採石所における爆破事故の犠牲者である。
 - ⑨海岸線(現鹿兒島本線)「弔魂碑」——調査：指紋押捺制度を考える熊本の会
 - ・八代市奈久下西町 第2奈久トンネルの水俣口付近高台の墓地にある。
 - ・1923年(大正12年)11月建立
 - ・建立者 西松組 西松光治郎
 - ・犠牲者29名の名前が刻まれている。そのうち1名が朝鮮人である。
 - ⑩関門隧道「殉職碑」——文玉珠さんの軍事郵便貯金の支払を求める会
 - ・山口県下関市彦島の関門トンネル下関側の上下線レールの間にある。
 - ・1942年(昭和17年)11月14日建立
 - ・運輸省下関地方施設部職員一同と鉄道関係有志の醸成で建立、
 - ・殉職者32名、その内4名が朝鮮人 (創氏改名したと思われる朝鮮人1名)
 - ⑪大井川発電所建設工事殉職者「慰霊碑」(碑銘未確認)
 - ・大井川発電所入り口左
 - ・建立1936年(昭和11年)
 - ・殉職者45名の名前が刻まれている。
 - ・朝鮮人犠牲者は12名。
 - ・『いやされぬ過去』朝鮮人強制連行の傷跡—静岡編 静岡県朝鮮人歴史研究会編より (兵庫朝鮮関係研究会 調査 1995.11)



⑤「解放」までの石碑に残る朝鮮人労働者の足跡

長い間、在日韓国・朝鮮人社会形成の起点は一九一〇年の日韓併合以降とされてきた。一九九九年に制定された勅令第三二五号によって外国人労働者の入国禁止策がとられたと考えていたからです。しかし、それ以前の朝鮮人労働者の就労を示す関係資料が、研究者たちの努力で近年明らかにされています。その日の糧(かて)を求めて、朝鮮人労働者は日本に渡りはじめていたのです。

明治政府の富国強兵政策による急速な近代化は、安価な労働力を大量に必要としました。近隣である朝鮮人や中国人労働者が、その対象となりました。しかし政府は、日清戦争(一八九四〜九五年)後、日本にも押し寄せつつあった華僑進出の波を恐れました。そこで主に中国人の労働移民の流入を防ぐために勅令第三二五号を制定しました。一方、朝鮮人労働者については一八七六年の日朝修好条約(江華条約)以来、慣行上、日本における「内地雑居」を認められており、はじめからこの入国取締りの対象ではなかったのです。

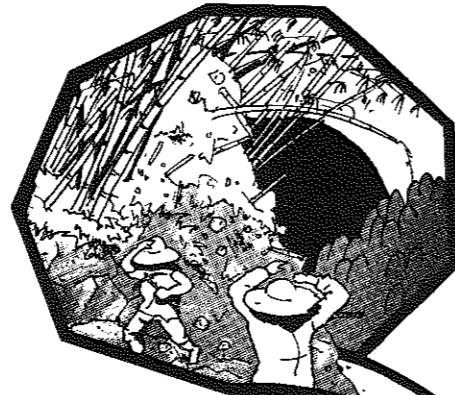
おそらく日本で最初に朝鮮人労働者を鉄道工事に使ったのは、九州の肥薩線鹿島組請負工区といわれています。一九〇六年着工、一九〇九年に竣工しています。この工事に際しては、中国人労働者を使っていたが外交上の問題で送還しなければならなかったこと、朝鮮人労働者は無制限に雇い入れることができたこと、などが記されています。また同線の間組請負工区、大畑駅には「鉄道工事中殉難病死者追悼記念碑」(一九〇八年建立)があり、朝鮮人の名前が刻まれています。

兵庫東美方郡浜坂町久谷(くたに)の八幡神社には「鉄道工事中職斃病死者招魂碑」(一九一一年建立)と刻まれた石碑がたっています。この碑は山陰線二二、二三工区と余部(あまるべ)工区の犠牲者のために建てられました。二七名の内七名が朝鮮人です。山陰線敷設工事では一九〇七年から一九一一年竣工までの間、全工区に朝鮮人労働者がいたことが確認されていることから、〇〇〇人前後の人々がいたと推測されます。

⑥神戸電鉄敷設工事で起きた事故

神戸・有馬・三田・三木、この間を結ぶ神戸電鉄の全長は五三・八キロメートル。聞きとり調査によれば建設機器などはほとんど使わずに行なわれたということ。一九二〇〜三〇年代に、全工程を約三年間で開通させています。山間部を縫うようにはしる鉄道敷設は、難工事であったことと想像されます。一五〇〇名ともいわれる朝鮮人労働者を使い、まさに人手をたよりに工事をすすめていったのでしよう。

● 5番目の死亡事故 1936(昭和11)年11月25日
山田村藍那字平 6名 トンネル東口 土砂崩壊、巨石崩落。11名がトンネル内に生き埋めになる。神鉄全線中、最大の事故。事故発生が深夜0時40分と報道されている。8月に着工した三木線は約20kmを同年中に完成させねばならなかった。トンネル工事や山間部での作業を含む工程にはかなりの無理があった。



● 3番目の死亡事故 1928(昭和3)年5月7日
山田村原野の字奥谷 2名 15mの高さから大岩石が墜落。下敷きとなり死亡。とび散った岩の破片で数名負傷。依然として賃金は払われず。朝鮮人労働者は続々と下山していった。



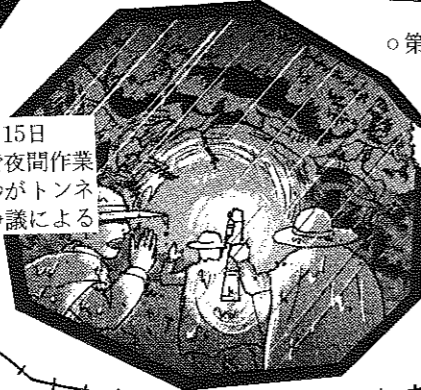
● 1番目の死亡事故 1927(昭和2)年8月1日
山田村下谷上 2名 高さ14.4mの竹藪切り取り工事中、土砂崩壊により生理。



● 4番目に死亡事故 1928(昭和3)年10月23日
烏原貯水池奥 1名 急勾配でのトロッコ衝突事故。架線工事に必要な電線(260kgあまり)を運搬中、急勾配で制動機がはずれ、前方のトロッコに衝突。放り出された積荷の下敷きになり死亡。他4名、重軽傷。



● 2番目の死亡事故 1928(昭和3)年1月15日
東山町4丁目 2名 東山トンネル東口で夜間作業中、前日からの降雨と雪でゆるんだ土砂がトンネル真上の老松とともに崩落。前年来の争議による人手不足で、作業は昼夜に及んでいた。



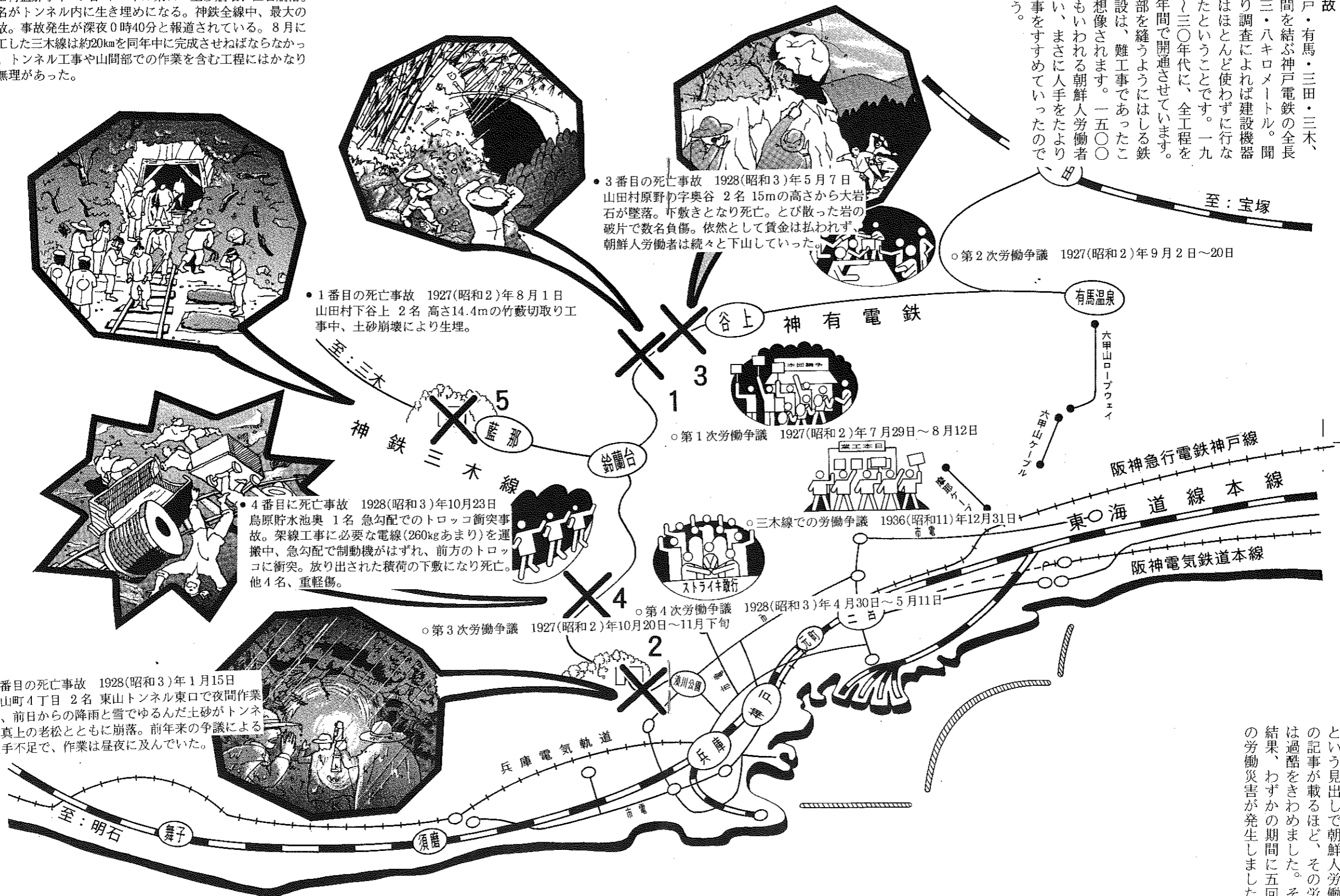
○第1次労働争議 1927(昭和2)年7月29日～8月12日

○三木線での労働争議 1936(昭和11)年12月31日

○第4次労働争議 1928(昭和3)年4月30日～5月11日

○第3次労働争議 1927(昭和2)年10月20日～11月下旬

○第2次労働争議 1927(昭和2)年9月2日～20日



当時の新聞に「生きる悲哀」という見出しで朝鮮人労働者の記事が載るほど、その労働は過酷をきわめました。その結果、わずかの期間に五回もの労働災害が発生しました。

⑦忘れられた朝鮮人労働者たちI

神戸電鉄敷設工事に朝鮮人労働者が従事していたこと、労働災害で犠牲者がでていたことは、長い間歴史に埋もれていました。このことが明らかになったのは一九九二年のことでした。この研究成果を得るまでには、在日韓国・朝鮮人や日本人たちの地道な歴史の検証が必要でした。

一九四五（昭和二〇）年、日本の敗戦は朝鮮人の「解放」の契機でした。しかし日本の戦後処理、一九五一年のサンフランシスコ平和条約は「在日」の権利を縮小しました。さらに東西の冷戦が招いた朝鮮戦争は、民族を分断しました。在日韓国・朝鮮人の歴史の大きなターニングポイントでした。

一九五〇年代には朝鮮人の日本への渡航史・労働運動史・強制連行の研究が始まりました。本格的な研究機関もなく、解放前の記録も確かなものではありませんでした。しかし、その努力は一九六〇年代に入り、「朝鮮人強制連行の記録」（一九六五年朴慶植著）の発行、兵庫での『第一次朝鮮人事件の概況』（一九六〇年「神戸市史編集委員会」落合重信著）に続く一連の研究発表へとつながっていきました。

この争議の詳細は、『神有電鉄工事の朝鮮人土工争議について』

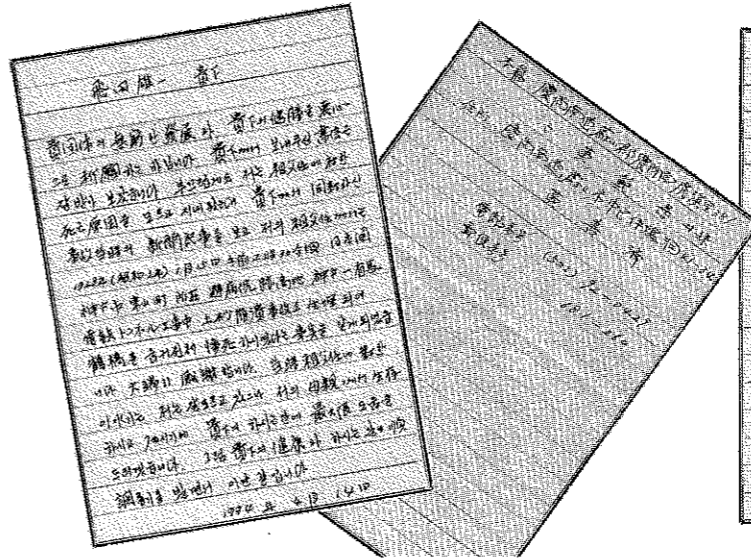
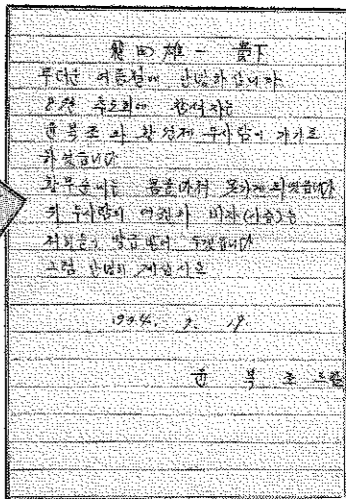
（一九八四年「在日朝鮮人史研究」第一三号若生みすず著）でさらに調査研究が進みました。

一九八〇年代は日本のアジアや在日韓国・朝鮮人への戦後補償を見直す運動が活発になってきました。一九八三年、県下で在日韓国・朝鮮人2、3世を中心とした研究グループが生まれました。兵庫朝鮮関係研究会（兵朝研）は県下在日朝鮮人の歴史の調査研究を継続しています。「兵庫と朝鮮人」（一九八五年）「鉾山と朝鮮人強制連行」（一九八六年）「地下工場と朝鮮人強制連行」（一九九〇年）「在日朝鮮人九〇年の軌跡―続・兵庫と朝鮮人」（一九九三年）と次々に出版されています。実地調査、資料採訪など気の遠くなるような作業は情報交換、発表の場を得て着実に成果をあげてきました。

神鉄敷設工事の調査研究も例外ではありませんでした。当時の新聞を丹念に読む作業の中で、「惨澹・眼を蔽ふ現場 崩壊した三木電藍那トンネル」という見出しが目にとまりました。一九三六年、現在の神鉄三木線藍那（あいな）トンネル工事中に、大きな落盤事故が起こりました。多数の死傷者はすべて朝鮮人労働者でした。

この工事中に何度も起きた労働争議と労働災害には密接な関係がありました。突貫工事は労働災害の頻発を招きました。仲間の死に直面して、改めて過酷な労働実態を思い知りました。こうしてストライキ・抗議などが朝鮮人労働者全体に広がっていきました。

この事実の発掘で研究は一気に広がりました。神鉄敷設工事朝鮮人労働者の事実は、一連の記録がないばかりに、歴史に残っていないのです。在日韓国・朝鮮人たちは自分たちのルーツ、アボジやハラボシに思いを馳せました。この調査にかかわった日本人には、歴史から事実がぬぐい去られたことがわかりました。



(1993年追悼式より)

追悼文

陽鮮やかでうるわしい豊かな朝鮮に生まれ育った若者であったあなた方が、神戸電鉄敷設工事に動員され、藍那トンネル工事の事故で犠牲になられたのは一九三六年十一月二十五日のことでありました。

このトンネル工事は、民族的蔑視と劣悪な労働条件の下で行なわれ、突然の大音響とともに高さ十五メートルのけがが崩壊し、朝鮮人労働者十一名が生き埋めになり、六人が死亡、五人が重軽傷を負ったと記録されています。

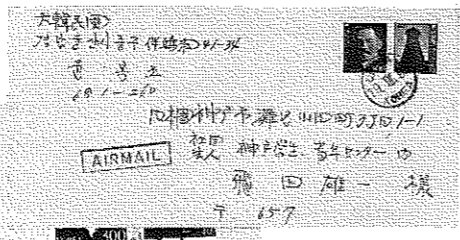
しかし、犠牲になった六人の遺骨の行方はいまだもって不明のまま、神戸電鉄の社史には一行の言及もなく、周辺寺院の過去帳にもなんらの記述もないまま、虫けら同然の扱いで、人間性は抹殺され五十七年の歳月が流れました。

当時、きびしいこの神戸電鉄敷設工事に、千数百人の朝鮮人が関わりました。

これは日本の朝鮮植民地支配によってなつかしいふる里を追われ、糧を得るため日本各地の炭坑、鉾山、工場での労働土木工事などに従事させられ、人間としての尊厳を奪われ牛馬のごとく酷使された実態と切り離しては考えられません。私たちは、日本の近代化と今日の繁栄が、あなたの方の貴重な血のじむ犠牲を抜きにしては語り得ないと思っております。私たちは、過去の歴史の真実を闇に葬りさることなく真相を明らかにし、二度と再び同じような罪過が繰り返されないよう教訓とし、両国の友好関係の絆が更に強められるよう努力しなければならぬと決意を新たにしています。

犠牲者の皆さんのご冥福を心より祈念いたします。安らかに眠り下さ

一九九三年十一月二十一日
神戸電鉄敷設工事朝鮮人犠牲者を調査し追悼する会
代表 落合 重信



韓國 蔚山本中已伴總相 41-34
黃善清
681-260



日本 神戸市灘区山田町1-1
飛田 雄一 貴
〒 657

神戸電鉄敷設工事で犠牲となった朝鮮人たち (13名+α)

(神戸新聞と朝日新聞より作成)

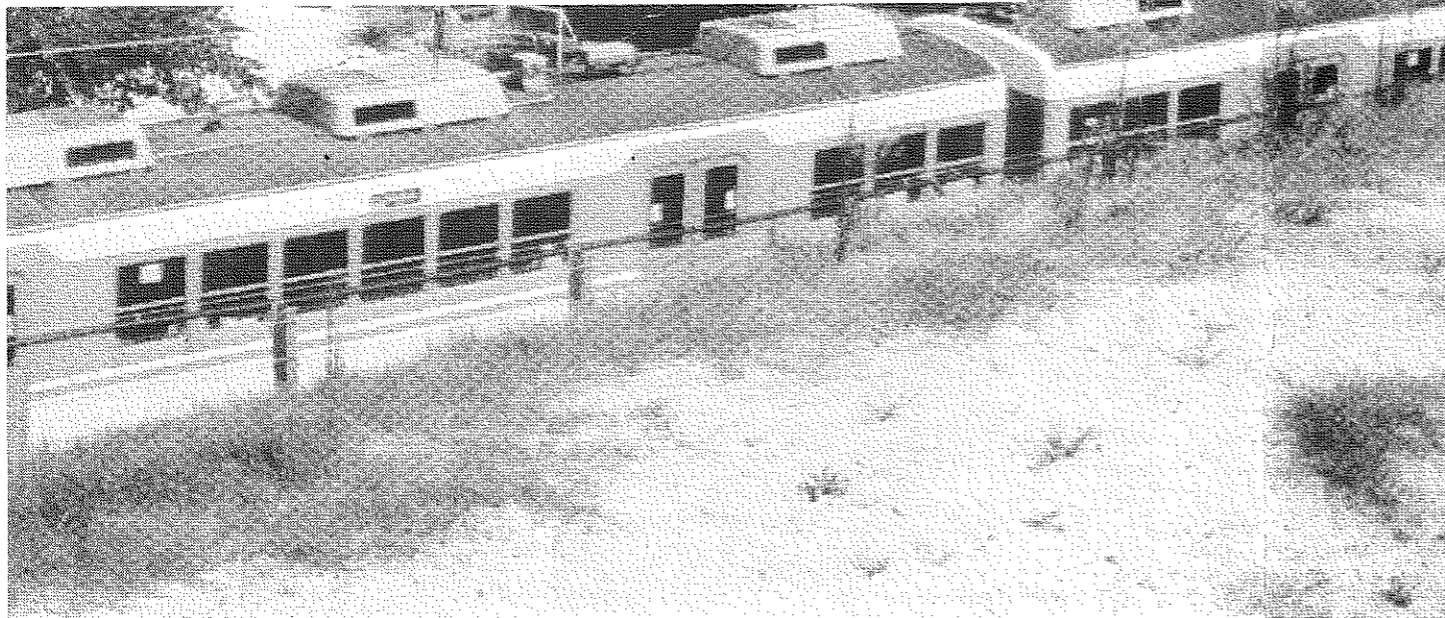
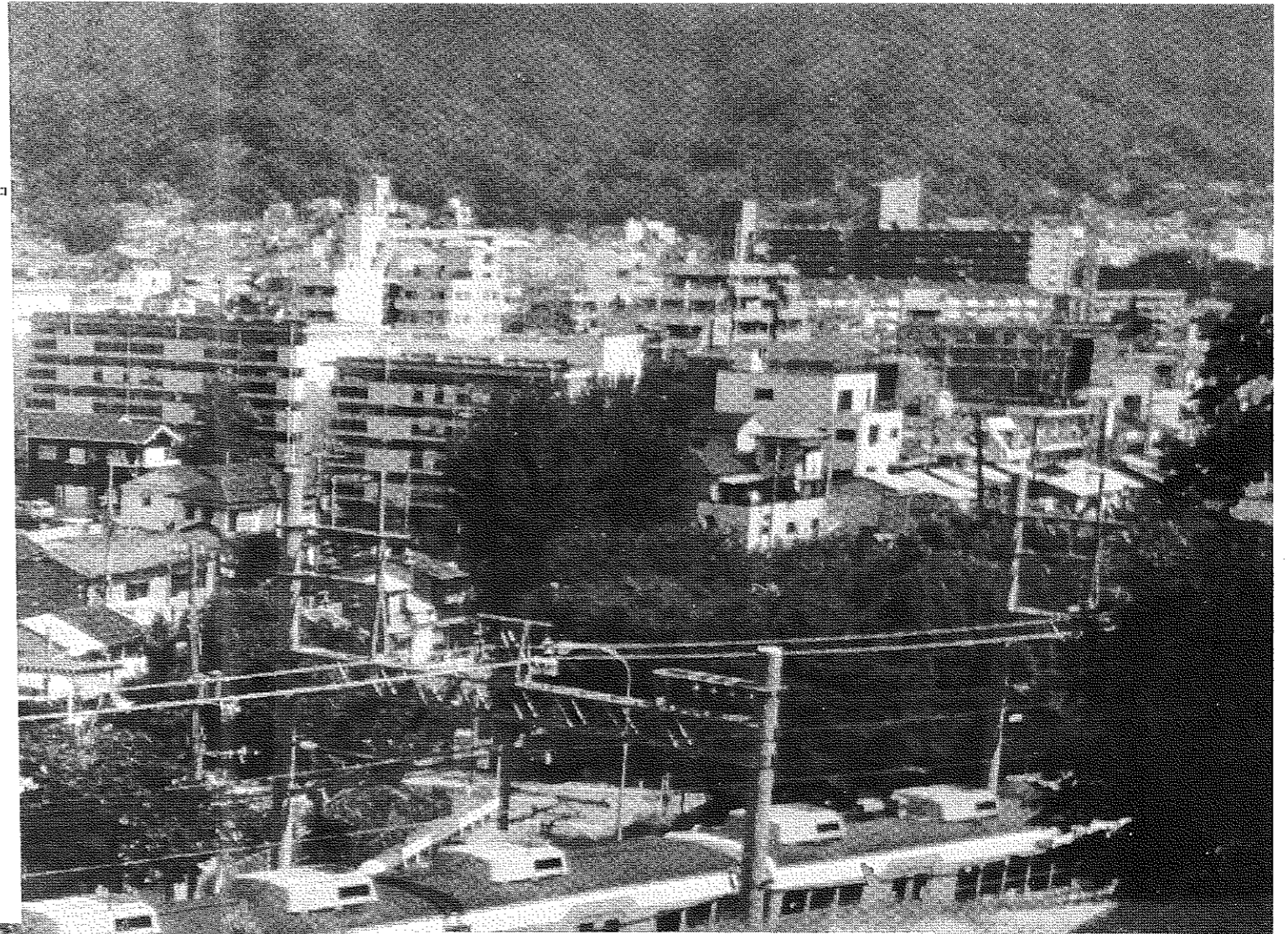
【死亡者名簿】

1. 1927年8月1日 2名 山田村下谷上 竹藪切り工事中に土砂崩壊
 - ①韓 啓 文 42歳
 - ②趙 鳳 珠 30歳
2. 1928年1月15日 2名 神戸市東山町4丁目東山トンネル東入口で夜間作業中
 - ▲③金 相 燮 26歳 慶尚北道栄川郡上里面古頃羽
 - ▲④黄 範 寿 31歳 慶尚南道蔚山郡農所面
3. 1928年5月7日 2名 山田村原野の字奥谷 石が墜落 下敷
 - ⑤朴 鍾 述 27歳
 - ⑥金 永 得 26歳
4. 1928年10月23日 1名 烏原貯水池の奥 トロッコ同士の衝突
 - ▲⑦姜 太 龍 26歳
5. 1936年11月25日 6名 山田村藍那トンネル東入口 土砂崩壊
 - ▲⑧朴 南 楨 32歳 慶尚北道高霊郡雲水面黒樹里
 - ▲⑨金 鳳 斗 47歳 慶尚南道固城郡下二面月奥里
 - ▲⑩金 東 命 桂 25歳 同上) 父子
 - ▲⑪李 福 守 24歳 慶尚北道盈徳郡南亭面鳳田洞
 - ▲⑫姜 学 守 35歳
 - ▲⑬陳 南 述 30歳

※注 ▲印はひよどり越斉場の台帳で確認、●印は本籍地で確認

【重傷者名簿】

1. 1928年10月23日 4名重傷 烏原水源地の奥 県立病院に収容治療
 - ①許 石 道 21歳
 - ②田 慶 泰 29歳
 - ③ ?
 - ④ ?
2. 1929年1月10日 1名重傷 下谷上 神有電鉄軌道内で作業中
 - ① ? (32歳 中村次郎)
3. 1936年11月25日 5名重傷 山田村藍那 林田区の兵庫病院に収容治療
 - ①朴 潤 垣 (36歳 木村文吉)
 - ②? 田 潤 (23歳 安田文吉)
 - ③変 寅 燦 (23歳 太田一郎)
 - ④趙 敬 乞 (27歳 田中次郎)
 - ⑤金 炳 慶 (28歳 上村 某)



◎忘れられた朝鮮人労働者たちII
 この歴史研究の成果を市民に伝えるべく、一九九三年「神戸電鉄敷設工事朝鮮人犠牲者を調査し追悼する会」が発足しました。さらに調査を進めると、藍那だけでなく敷設の工期中に5回も事故を起こしていることがわかりました。新聞に載った死亡者名を手がかりに、神戸市の斎場の台帳で氏名を確認しました。出身地のわかった人は、さっそく韓国の面事務所(日本の市町村役所にあたる)に問い合わせたところ、なんと遺族の消息がわかりました。一家の働き手である夫や父・兄を失った遺族たちの半世紀も決して平坦ではなかったでしょう。

人々はさまざまな思いを胸に、一九九四年追悼式をおこないました。そして一九九六年、事故現場のひとつ、東山トンネルに近い神戸市の会下山(えげやま)公園に朝鮮人労働者のモニュメントを建立するにいたりました。

街のまん中にある小高い丘、会下山(えげやま)のふもと。

この風景にとけこむように、ひとりの労働者のブロンズ像がたっています。近くに来られたら是非立ち寄ってください。わたしたちの街のなげないところでも、歴史の波に洗われてきたことを覚えておいてほしいのです。

異郷の地に暮らす人々は、いつの時代にもいます。すべての人をのみこんで、この街は静かに時を刻んでいます。

聞き書き抄録

藍那事故の直後の様子を目撃していたイ・ビョンマンさん。
三木線工事に私の父とその兄弟三人や家族が土木労働者として従事していました。

事故が起こったのは私が小学校の時でしたが、藍那トンネルでの犠牲者を私はこの目で見ました。男も女も総出で、スコップや素手で掘り出しました。やっこの思いで掘り出した時にはもう冷たくなっており、遺体を抱いて「アイゴー、アイゴー」と泣き叫んでいました。怪我をした人達は周囲に病院がないのでトロッコに乗せて街まで汗だくになって運びました。新婚さんの犠牲者がいて本当にかわいそうでした。

その犠牲者の取扱いについての会社と労働者のやりとりも、幼い時でしたが、いまだに私の耳に残っています。



アボジとその弟が中心になって祖国の遺族に遺骨を送ってあげたいと思って会社とかけ合ったのですが、結局物別れになって三日間工事は中断したそうです。アボジはこのことで首になり、移り住んで川重で働きました。

解放後、一九四六(昭和二二)年に神有電鉄に事故の責任と補償を求めて交渉に行きました。当時の朝鮮人会の西神戸支部の責任者の人など三人で行きました。回答は「当社は赤字でお金がない。なんなら貴方がたで経営してくれてよい。」という回答でした。なにぶん混乱期だったので三回交渉して途絶えてしまいました。あの時、もし私達が神有を譲り受けていたら……。でもすぐにGHQに没収されたでしょうが。

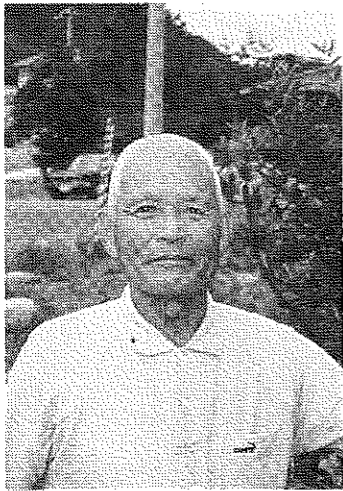
工事は鈴蘭台近辺から始まったのですが、工事が進むにつれて私たちの住むバラックも移動しました。それで朝は五時半に起きて、弟と二人で線路沿いに学校まで一時間半かかって通いました。帰りは行きと同様にすっかり暗くなっていました。

当時のバラックというのは床のない藁敷きだけの、とても人間の住むところではありませんでした。鈴蘭台から工事が始まって、最初のトンネル工事の際一人か二人が事故に遇ったようです。三つ目か四つ目の事故(一九三六年一月二五日の藍那トンネル事故と思われる)のときはトンネルの両方が塞がるという大きなものでした。



神有電鉄敷設工事に従事した朝鮮人の様子を話して下さった河原郁夫さん。

一九二七(昭和二年)頃、谷上付近の線路の土盛りの工事に朝鮮人労働者が従事しました。有馬街道と鉄道とを立体交差するため、五メートル盛土する大工事でした。トロッコは四五〇センチの車輪に心棒をつけただけの簡単な作りで、畳一帖ほどの大きさで、高さは七七八〇センチ程度でした。二人で空のトロッコを大池まで押し上げ、土を積んでブレーキをかけながら谷上あたりまで下り、台ごとひっくり返していました。谷上と花山に朝鮮人の飯場が三ヶ所あり、飯場で白米を炊いていておこげをもらったことがあります。ほうだらを干したりもしていました。朝鮮人の女性が先のとがった靴を履いていたことを印象深く覚えています。



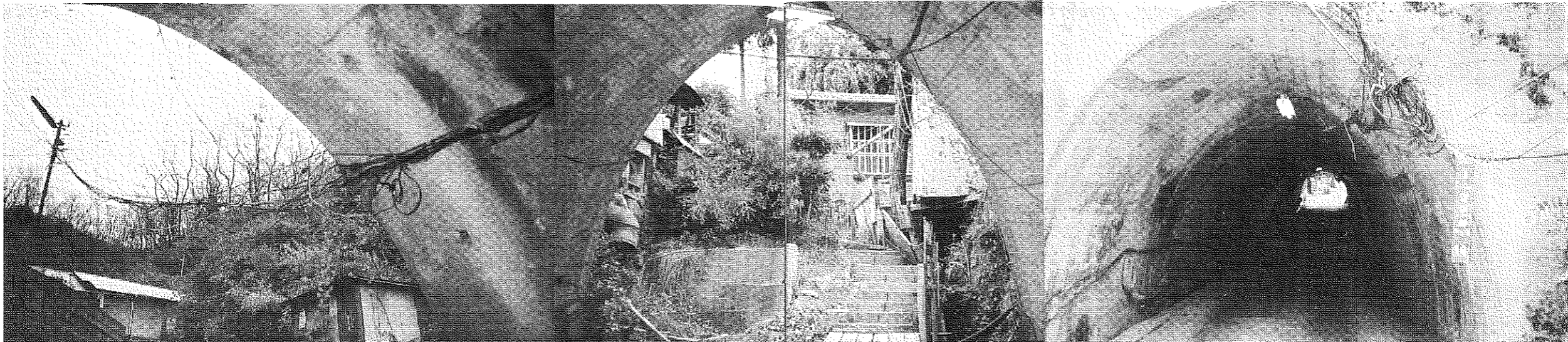
三木線の工事に従事した金鳳龍さん。

一九三五(昭和十)年に日本に来て、日当がいいと聞き翌三六年に三木線の工事に参りました。日当は一円二〇銭でした。鈴蘭台から三木に向かってすぐの小さなトンネルを掘る工事で砂やバラスを運びました。監督は日本人で、私は日本語がよく分からなかったので指示通り仕事をしました。飯場は幾つかありましたが、私のいた飯場には一〇人ぐらいの朝鮮人がいました。藍那トンネル事故については、当時親子が亡くなったというのを聞きました。

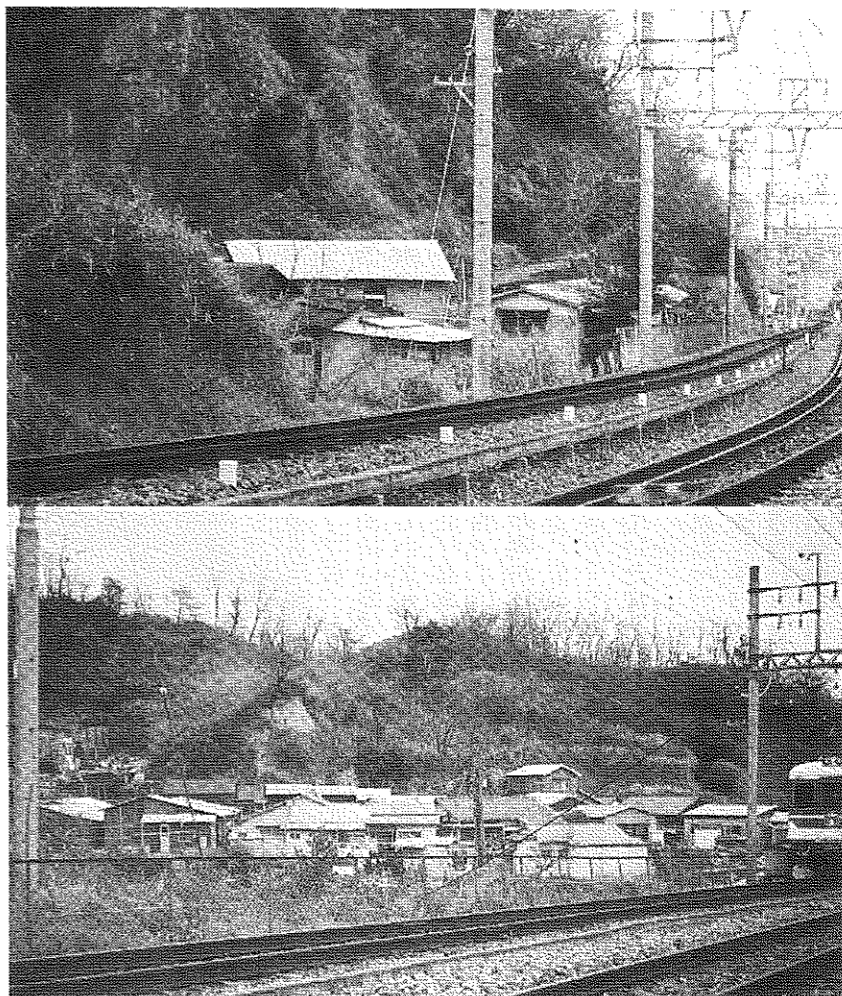


藍那事故犠牲者の葬儀の様子を目撃していた藤井包子さん。

私は小学校一年生でした。私の父が「三木線工事の発破の爆破で朝鮮人がたくさん死んだ」と言っていました。鈴蘭台の駅前で葬儀は行われました。日本人の葬式と違うので強烈な印象として残っています。ちょうど舍利容器のような形で四隅から飾りが垂れ下がった棺を何人かで担いでいました。その後から白装束の人達が「アイゴー、アイゴー」と大きな声で泣きながら続いていた様子が今でも思い出されます。



今も残る神戸電鉄敷設工事飯場跡、神戸市長田区源平町
 神戸電鉄の丸山駅を鈴蘭台に向かってすぐの線路の東側に、現在朝鮮人の三つの集落があります。多い時には百数十戸あったと思われませんが、現在は三つ合わせて二〇戸ぐらゐと推定されます。この集落に入るにはそれぞれ線路の下をくぐっている小さなトンネルを



聞き書き抄録

通るしかなく、周囲と遮断された印象があります。ちなみに、集落は下から「アレックれ」「カンくれ」「ウックれ」と呼ばれています。

「アレックれ」の玉山勇次さん。

源平町には一九三四年(昭和九)年に来日しました。土木会社で仕事をしましたが、社長がここにバラックを建てていいと言いましたので、自分の家を建てました。丸山公園を作ったり、山を削って造成したり、機械がなかったのでトロッコで土を運びました。一九三六(昭和十一年)年に阪神大水害では、山が崩れて道が埋まり、トンネルの入ったところの家が流されました。三木線の工事はやりませんでした。そんなに危険な工事はなかったし、給料がもらえずにもめたこともありませんでした。監督は全部日本人で、人夫は朝鮮人でした。

源平町のAさん。

一九三四(昭和九)年に来日しました。土木会社で仕事をしましたが、社長がここにバラックを建てていいと言いましたので、自分の家を建てました。丸山公園を作ったり、山を削って造成したり、機械がなかったのでトロッコで土を運びました。一九三六(昭和十一年)年に阪神大水害では、山が崩れて道が埋まり、トンネルの入ったところの家が流されました。

三木線の工事はやりませんでした。そんなに危険な工事はなかったし、給料がもらえずにもめたこともありませんでした。監督は全部日本人で、人夫は朝鮮人でした。

(※この聞きとり調査には、在日韓国・朝鮮人二世、若い三世や日本人が加わりました)

神戸の街と外国人

《マッチ工場からケミカル産業へ》

西神戸一ことに長田区の高取山周辺から臨海工業地帯にかけては、ケミカル産業の一大工場といった様相を呈している。家内工業の形態をとっていたマッチ工業が第一次大戦をさかいに成長期に入っていたゴム工業へ移行したのだった。多くの工程を零細企業が一つ一つ引き受けていく、その成立ちはケミカル産業へそっくり受け継がれていった。

第二次大戦後ケミカルシューズ産業の基礎を築いたのは、戦前に下積みの辛酸に耐えた在日韓国・朝鮮人労働者の努力によるところが大きい。

20世紀末をむかえ南側諸国の廉価な製品の攻勢と、阪神大震災の痛手を満身に受けた業界の起死回生は、地域に根ざした労働者達の手により再びゆだねられようとしている。





地の中から

やまかい
 この山峡に鉄道敷くには
 つまはしが重すぎます
 くに
 祖国のオモロが恋しくて
 死神に抗いあらい
 アリアリラン アラリヨ
 今日も
 歌います

徳富幹生

1995年に建立された朝鮮人に関する石碑

	碑 銘	建 立 日
1	半田戦争犠牲者追悼平和祈念碑	7/23
2	足尾「朝鮮人犠牲者追悼碑」 *臨時の木製	8/10
3	相生朝鮮人犠牲者のための無縁仏納骨塔(追悼碑)	11/1
4	綾部 「日朝友好の碑」(改碑)	11/4
5	福島県下に強制連行され犠牲になった朝鮮人の「追悼碑」	8/15
6	松代大本営朝鮮人犠牲者追悼平和祈念碑	8/15
7	安威倉庫跡銘板 (陸軍大阪警備府軍需地下倉庫跡)	'95 ?

1995年に行われた追悼の集い

	集 会 名	開 催 日
1	「祖国解放50周年記念茨城県朝鮮人犠牲者追悼の集い」 ・茨城県朝鮮人追慕塔管理委員会 ・日立平和台霊園 平和会館 追慕塔	8/22
2	「小河内ダム工事朝鮮人犠牲者追悼会」 ・西東京朝鮮人強制連行真相調査団日本人側調査団 ・東京奥多摩湖小河内ダム殉職者慰霊碑	8/29
3	関東大震災直後藤岡で殺された17人の朝鮮人を慰霊する 「追悼祭」 ・群馬県藤岡市 成道寺 追悼碑	9/2
4	「関東大震災時に虐殺された朝鮮人を追悼する会」 ・関東大震災時に虐殺された朝鮮人の遺骨を発掘し追悼する会 ・荒川河川敷 木根川橋土手	9/2
5	「関東大震災72周年記念朝鮮人虐殺犠牲者慰霊祭」 ・朝鮮総聯千葉西支部 ・船橋市馬込霊園「関東大震災犠牲同胞慰霊碑」	8/24
6	「浮島丸殉難者50周年追悼集会」 ・浮島丸殉難者追悼集会実行委員会 ・「浮島丸殉難者追悼碑」 舞鶴市下佐波賀	8/24
7	「足尾朝鮮人強制連行犠牲者追悼式」 ・足尾朝鮮人強制連行犠牲者追悼式実行委員会 ・栃木県足尾町 専念寺	8/10
8	「1995年度神奈川県同胞合同追悼祭」 ・合同追悼祭祭主 総聯鶴見支部 皮進委員長 ・横浜市 東林寺 朝鮮人合同墓地遺骨安置塔	11/1

兵朝研'96年2月8日例会
徐根植

歴史を事実として伝えていくということ

わたしたちは「事実を歴史に刻んでいくこと」が未来を開く力となるにちがいないと信じています。「事実」の是非の判断を後世にゆだねることはあっても、ねつ造したり、抹消したりすることのないようにしっかりと見守っていききたいものです。

【参考資料】

- 「神戸史話—近代化うら話」 落合重信・有井基著 創元社 1967年
- 「神戸電鉄敷設工事と朝鮮人労働者《資料集》」 1993年
神戸電鉄敷設工事朝鮮人犠牲者を調査し追悼する会 発行
- 「在日朝鮮人90年の軌跡—続・兵庫と朝鮮人—」 兵庫朝鮮関係研究会 編
神戸学生青年センター出版部 発行 1993年
- 『在日朝鮮人社会の形成と1899年勅令第352号について』 1991年
「在日朝鮮人史研究」21号 金英達著
- 『「韓国併合」以前の日本における朝鮮人労働者の移入問題』 1992年
「在日朝鮮人史研究」22号 山脇啓造著
- 「兵庫と朝鮮人—祖国解放40周年を記念して—」 兵庫朝鮮関係研究会 編
1985年
- 「歴史と神戸」 神戸史学会 196号 1996年

【資料提供・協力】

旧版地図・航空写真 国土地理院
兵庫朝鮮関係研究会
青丘文庫
牧田清(写真提供)
安里俊久 加地里枝子(イラストマップ作成)

神戸の街と外国人

《青丘文庫》

須磨区内でケミカルシューズ会社を営んでいた韓哲曦（ハン・ソッキ）は在野の朝鮮史研究家。厳しい労働のかたわら1969年から朝鮮史研究に不可欠な図書や資料を系統的に収集し、朝鮮史専門図書館「青丘文庫」を須磨区内で個人的に設立した。設立当初は数千冊だった蔵書は、日本国内はいうにおよばず韓国・北朝鮮などからの収集を続け、ついに約3万5000冊に至った。

政治・社会経済・思想・民族運動・在日朝鮮人の5つのコーナーに分類され、全国的にも貴重なコレクションである。「一般市民にも広く目にしてもらえるように」という韓の願いから神戸市立図書館に寄贈されることになった。

「李朝実録」をはじめ1級資料がそろっている。1997年春、市立中央図書館にて公開される。