

資料 関釜フェリー就航の経緯とその後の日韓経済交流拡大*

山 本 興 治

目 次

- はじめに
- 第1節 戦後四半世紀、国交断絶時代の関釜航路再開運動と細々とした三角航路便
- 第2節 日韓条約後の関釜定期航路再開運動の本格化
- 第3節 会社設立から処女航海へ
- 第4節 韓国側の対応
- 第5節 就航船一隻時代（1970・6～1983・5）の経済交流
- 第6節 就航船二隻時代（毎日就航、1983・5～）の経済交流
- 資料1～資料34

はじめに

2000年9月16日、フェリー運航会社と下関市の合同で「関釜フェリー就航30周年記念」のシンポジウムが開催された。準備されたパンフレットでは、「日韓交流を支える大動脈」として「新たなミレニアムへ」向かう「関釜フェリーの優位性」が、**資料1**のような宣伝文句で謳われている。実際、後掲の**資料33**の暦年表を通観すれば、30周年以降の21世紀の時代を含め、物流（貨物貿易）と人流（旅客）の両面で「わが国で唯一、デイリーサービスを提供する国際フェリー航路」の輝かしい実績が確認できよう。

遑ってその30年前、就航を祝って地元新聞社が発刊した記念アルバムは、下関港祝賀式から招待客の処女航海へ、そして翌日の釜山港祝賀式から一週間後の韓国側慶祝団来関、また返礼の祝賀式といった一連の行事の様子を、**資料2**のように日誌で記録している。とはいえ、この処女航海が「猛烈なシケに会った」という事実象徴されるように、このフェリー航路の開設の経緯もまた、時代の奔流と

もにあったのである。

第1節 戦後四半世紀、国交断絶時代の関釜航路再開運動と細々とした三角航路便

戦前・戦中における関釜連絡船の賑わいと悲喜劇は、例えば『しものせき市制百年』（毎日新聞下関支局、1989年、第一部）に詳しい。昭和17年には、強制連行された朝鮮人を含め305万人の旅客があって、下関港は朝鮮半島と中国大陆に向けての交通の要諦だった。

1950年6月に朝鮮戦争が勃発し、その「特需」で日韓の荷動きが活発になってくると、地元では先行する民間業者の釜博（釜山―博多）航路に対抗する関釜航路再開運動が起こった（防長新聞1950年10月21日）。ここでは、戦前からの残存船や棧橋等遊休施設の再利用の他、客貨の比重が圧倒的に本州側にある点が「博多にまさる下関」の優位性と訴えられている。**資料3**として、当時の雰囲気伝える山口県議会の「関釜航路基地に関する決議」を掲げておきたい。

博多との航路基地競争は米占領軍が去った後も続き、例えば**資料4**でみるように、山口県と下関市一体の「下関関釜航路再開期成会」が、53年6月、国鉄や運輸省等に航路再開陳情運動を展開した。ここでも強調されているのは、戦前・戦中40年間の下関港を基地とした国営の関釜連絡船の経験だった。ちなみに、その数ヶ月後、のちに下関市長としてこの運動のキイ・パーソンとなる県議の井川克己（水産業界出）等の民間使節団が、当時懸案の李ライン問題や日韓貿易に付随して、関釜航路再開問題

*本稿は、筆者の「資料で読み解く 山口県産業の経営と経済の戦後史」シリーズの第4弾。シリーズの趣旨として「戦後史」と一括したが、本稿の場合、資料収集の対象とした時期は、戦後から2005年までに限られている。

各資料のタイトルは、採用原資料を生かして筆者が付けたもの。原資料については、煩雑さを避け断りのないまま、最小限必要な範囲で仮名遣いや誤字の訂正、体裁上の修正等を行なった。また、掲載誌の紙幅制限上、原資料から図や表は大幅にカットし、省略した部分は〔〇略〕や……で示した。そして、叙述では前に解説文を書き、資料集は後に一括掲載した。

も話し合うため韓国に出発している（防長新聞1953年9月16日）。

1960年4月、韓国で李承晩政権が倒れ、日韓関係が好転し始めると航路再開運動は再び熱を帯びるようになった。資料5では、民間を含む県・市一体の「日韓貿易振興ならびに関釜航路基地再開促進協議会」を立ち上げ、福岡との基地誘致合戦で優位を占めようとする様子が描かれている。ここでは、再開にあたって国鉄依存一辺倒からの脱却、海運私企業参入の展望も語られて、後に民間人としてこの問題のキイ・パーソンとなる入谷豊州の名が登場している。

曲りなりにももの定期航路の再開は、1961年の11月、福岡市に本社を置く民間会社・九州郵船の手によった。資料6のように、315トンの貨客船（男島丸）が博多―釜山―下関―博多をほぼ4日周期で結ぶ三角航路で、戦前のシャトル便とその規模からはほど遠かった。この便は、翌々年9月の韓国コレラ渦で中断、再開後は韓国籍を含む3社の共同配船となり、航路も大阪―神戸―関門―釜山の巡回に替わった（防長新聞1963年11月20日）。ただし、他の2社は小倉寄港で、下関への寄港は九州郵船のみ。当社は倍の輸送力を持つ韓水丸（847トン）に配船替えして、下関―釜山間を1時間短縮して10時間で結んだ。

第2節 日韓条約後の関釜定期航路再開運動の本格化

1965年12月、日韓条約が批准されて日韓関係は新しい局面に入った。翌年には、これまでの誘致運動が功を奏して、資料7のように下関に領事館が誕生した。

一般の定説では、今日の関釜定期航路の発端は1967年8月に東京で開催された第1回日韓定期閣僚会議の辺り（例えば、瀬戸雄三『長距離フェリーのパイオニア―入谷豊州伝―』内航ジャーナル(株)1980年、171頁、および毎日新聞下関支局『しものせき市制百年』1989年、13頁）なので、ここでは地元代議士の当時の談話を資料8で引用しておく。その後、中央政界と地元と地元の官民を結びつつ、韓国側とも折衝役を委ねられたのは、この年の4月、下関市長に初当選したばかりの前述、井川克己だった。井川は水産会社経営、県議時代を通じて海

運業や韓国側にも人脈を築いていて、彼にふさわしい初仕事だった。資料9は1968年1月、井川が東京に駐日韓国大使を訪問後の記者会見、資料10は同年10月、井川が韓国・釜山で相手市長に折衝後の帰国談話である。これらにみるように、68年8月、ソウルでの第2回日韓定期閣僚会議でも中央両政府側での関釜航路開設意思が確認され、この頃までには福岡市との航路基地争いにも事実上の決着がついた。

同年11月には、下関側、釜山側合同の第1回「関釜航路開設合同専門委員会」が下関市で開催され、資料11でみるように、それぞれの側での民間会社設立によるフェリー船の運航という形で覚書が交わされている。当初は、資料12が論じるように、一体の合弁会社を設立してどちらかが本社で他方は支社という案も検討されたが、ここは「平等」と「互恵」にこだわって二本立てでいくことになった（ちなみに、この趣旨に則り、就航後の70年12月には「共同運営並びに計算に関する協定書」が締結されている）。また、就航開始は大阪万博が開催される70年3月と合意された。引き続いて、69年1月には同専門委員会の船舶小委員会が釜山で開かれ、資料13のように就航フェリー船の構想が煮詰められた。

フェリー船の採用については、下関を拠点に、神戸と小倉を結ぶ瀬戸内海航路（阪九フェリー）を68年6月に営業就航させたばかりで、ただ今は関西と北海道を日本海航路で結ぶ運航会社（新日本海フェリー）開設に奔走していた長距離フェリーのパイオニア・入谷豊州が不可欠の人物だった。当初は、旧知の井川に懇願されて上述の専門委員会に参加し、その後の会社設立に当たっては、株主になる大手海運会社や役所関係には適任者がいない、という形で社長を引き受けさせられたのである（SHKライン六社会・会報『季刊 四海』14号、1980年7月、7頁、および池沢洋之『長距離フェリーを創る―入谷豊州伝―』内航ジャーナル(株)1986年、130～1頁、191頁）。

第3節 会社設立から処女航海へ

上述の専門委員会でも、同航路営業後の収支予想はどうだったか？ 資料14は、日・韓側双方とも当初は赤字必至で一致した様子をリアルに描いてい

る。入谷は、この航路開設が経済的合理性の基礎の上で出発した構想ではなく、政治主導のものであることを実感せざるをえなかった（瀬戸雄三、前掲書117頁、176頁）。韓水丸（第1節参照）を長年運航させてきた九州郵船社長の松村文甫は、「この航路で3千トン級フェリーは大きすぎる」と思った。そして、専門委員を引き受け事態が前へと進むなかで、競合することになる自社の日韓航路は廃止して関釜フェリーの設立には協力（出資）しながらも、自身の社長就任は固辞する（池沢、前掲書128～31頁）。

予定より遅れ気味ながらも、1969年3月6日には下関市役所内で会社設立発起人会が持たれ（防長新聞1969年3月7日）、発起人による「設立趣意書」（同年5月8日付け）では、本事業の優位性が**資料15**のように謳われている。また「株式発行目論見書」では、初年度の収支目論見において、収入を**資料16**のように3億1千万円程度とした。

6月21日、**資料17**のように山口銀行本店で晴れて関釜フェリー（株）創立総会を迎えた。フェリーの建造は、当時の造船ブームで船台の空きがなく10月末の発注となったが、**資料18**でみるように、翌年3月にはなんとか進水式の運びとなった。また、設置場所を含めてもっと難航したのは発着基地となる埠頭とターミナルの建設で、その突貫工事ぶりも同じ資料で読める。

ところで、下関市議会においては、このフェリー構想と井川市長の中軸活動が明らかになるにつれ当問題に対する質疑が相次いだ。いわく、赤字必至予想の企業に肩入れし過ぎではないか？ 一民間企業へ行政の過剰サービスではないか？ 一例として、70年3月の議会から、同趣旨の議員質問に対する井川市長の答弁を、**資料19**として掲げておく。

資料20は、晴れて6月19日、営業初日航海直前のターミナル模様である。日本の青年企業家の視察団旅行客と在日韓国人の里帰り客が登場して、その後連綿と続く日韓交流の原風景となった。

第4節 韓国側の対応

当然のことだが、この事業の性格上、韓国釜山側での共同歩調なしには事は運ばない。本節ではそれに焦点を当ててみる。

まず、国交断絶の日韓条約締結以前においても下

関市と釜山市の交流はあった。**資料21**はその一例で、里帰りした民団（在日大韓民国居留民団）の山口県本部長を介して、将来の姉妹都市縁組とともに関釜航路再開希望にも触れた釜山市長のメッセージが伝達されている。日韓条約が締結され、国交が正常化された1965年の韓国は、朴正熙政権下で62年にはじまる第一次5ヵ年計画を推進中、これを引き継いで71年を終点とする第二次5ヵ年計画では、**資料22**が分析したように、関釜航路再開は対米依存経済から脱却して経済自立を果たすための一手段と見立てられている。

67年8月、**資料8**でみた東京での日韓経済閣僚会議の合間の発言も、韓国側から切り出された様子である。同年の11月には、前月着任したばかりの駐日韓国大使が日本初旅行でわざわざ来関し、**資料23**でみるように関釜連絡船復活へのエールを送っている。この大使の話を受けて、本国側との折衝役を担わされたのが当時の民団・山口県本部長の朴鐘（1968年関釜航路再開合同専門委員会委員、1970年釜関フェリー（株）副社長、1976年同社長）だった。朴鐘によって中央政府、釜山市、釜山商工会議所といった折衝ルートが手繰り寄せられていくが、「韓国の交通部（運輸省）にも行ったがモタついている。とって民間だけではどうにもならない。そのうち、どこから出てきたアイデアか知りませんが“いったん窓口を両方の市長にしようじゃないか”ということ」（瀬戸雄三、前掲書172頁）になった。

68年5月には、金大萬釜山市長が欧州視察旅行の帰路、大阪経由でわざわざ来関し、**資料24**のように連絡船復活への意欲を語った。この時の両市長の会談で基本的な合意が成立、帰国後の金市長はさっそく釜山で「釜山—下関間に貨客船の定期航路開設」のステートメントを発表、釜山商工会議所にも協力を要請した（瀬戸雄三、同172～3頁）。

日本と異なる動きは、釜山の不定期船を中心とした海運業者が反対運動を起こしたことだった。フェリーに荷を取られる不安に駆られ、「韓国の荷は韓国船に積む」という伝統的な自国船主義の主張とともに、戦前の忌まわしい関釜連絡船のイメージが反対運動を増幅させた。こうした事態への日本側の不安に対し、上述の第1回専門委員会の時には専門委員の王相殷釜山商工会議所副会頭が（夕刊みなと新聞1968年11月20日）、その1ヵ月後には、予定さ

れた船舶小委員会の事前折衝に下関市役所を再訪した釜山市長自らが、「一部にはフェリー開設に反対の空気があったが、いまではない。」（毎日新聞1968年12月18日）と弁明せざるをえなかった。

資料25は、下関側で先述、関釜フェリー(株)を創立した後、釜山入りした井川市長等と同行した新聞記者の韓国側取材記事である。ここでは、フェリー就航の反対論に神経質な釜山市側の姿勢、そして、決裁はソウルの中央政府次第という当時の雰囲気が見える。ちなみにこの直前に、推進役の金大萬市長が汚職事件で中央政府から罷免、新市長に替わるというハプニングもあった。

このハプニングで、日本側と同時期、同額出資でと企図されていた韓国側の運航会社、釜関フェリー(株)の設立が遅れた。また、比較的順調だった日本側の株主集めとは対照的に、企業家はフェリー会社の採算に不安を覚え出資しようとしなかった。ところが、「救世主」は意外なところから現れた。東京在住の在日韓国人で、海運とは無縁の企業家・鄭建永である（瀬戸雄三、同180～1頁）。氏の出資とともに、韓国側のフェリー会社は、「就航までは対政府折衝が多い」という理由で混乱の可能性のある釜山を避け、1969年8月末ソウルに創立された。資料26は、先述の専門委員会委員で、新会社の取締役にも就任した王相殷が語る就航4ヵ月前の韓国側の状況である。釜山港のフェリーターミナル建設も突貫工事で、完工したのは下関側同様に就航直前だった。

第5節 就航船一隻時代（1970・6～1983・5）の経済交流

開設時のフェリー運航は日本籍の「フェリー関釜」号一隻で、日曜日を除く6曜日に3往復、下関発は7時間の昼間運航、釜山発は同時間の夜間運航だった。門司税関下関支署による就航3ヵ月間のまとめでは、8月の韓国コレラ騒動も影響して旅客数は一航海約百人で定員充足率17%、乗用車は同12台、20%といずれも低調、コンテナ貨物も平均2台、同13%とさらに低調だった（防長新聞1970年10月2日）。このためもあって、11月25日から下関発便は夜間運航に切り替えている。

その後、71年には国鉄のコンテナ輸送開始、翌年には同ドア・ツー・ドア開始等があった次第に好

転、就航3周年の地元紙祝賀記事は、資料27のように黒字化の成果を祝った。この好調を背景に、73年9月には山口銀行の釜山事務所が地方銀行としては初めて韓国政府から認可され、めでたく開店の運びとなった（防長新聞1973年9月8日）。資料28は、入谷豊州が率いるSHKライン6社のグループ会報（季刊）から拾った業績記事である。グループとして好調のなか、関釜フェリーの売上高ウエイトはまだ5%程度と小さいものの、同年度末の決算（74年5月）では1割配当を実現している。

事態が暗転したのは74年8月15日、ソウルの光復節式典会場で発生した在日韓国人による朴大統領狙撃事件（同夫人を含め2名死亡）で、その直後から7年弱、乗用車の乗り入れ禁止が解かれることはなかった（但し後述の資料33を参照すると、解禁後の乗用車輸送は低調、両国におけるモータリゼーションの伸長で乗用車輸送は大きな意味をなさなくなった）。この事件で関釜フェリーの業績は急速に悪化、74年度決算は無配に転落している（防長新聞1975年5月29日）。

とはいえ、関釜フェリーが運ぶ貨物は資料33でみるように一貫して伸び続けた。資料29は1976年のものだが、70年代の下関港貿易の目覚ましい発展は対韓貿易にあること、そのなかで関釜フェリーの役割は絶大であると分析している。そして、76年の7月にフェリー関釜号は5千総トン級の大型船に切り替えられ、同年10月には、ますます太くなる経済交流を背景に両市の姉妹都市調印式がとり行われた（防長新聞1976年10月12日）。

ちなみに、乗客のなかで異色は「ポッターさん」である。このフェリーを交通手段に、釜山と下関で交互に日用雑貨・買回り品を商う「かつぎ屋」の韓国人（在日が主）行商人のことだが、すでに就航直後に40～50人いたという（毎日新聞1970年9月2日）。ポッター稼業にとって、関釜フェリーは国際的「生活航路」なのだ。資料30は、このフェリーの一船員が観察した1982年頃のポッターさん模様である。

1983年4月28日、韓国船籍の「フェリー釜関」号が下関港へ初入港し、翌日、就航記念祝賀会がもたれた。釜関フェリー(株)念願の第一船、日本側SHKラインからの中古の買船だが、5,600総トンと日本側の関釜号より一回り大きい。ここで晴れて2

隻運航体制が整ったわけである。上述のように釜山側の朴社長、下関側の入谷社長、それに井川元市長はともに航路開設に奮闘した同志の仲だが、就航以来「13年ぶりの悲願」達成を素直に喜んだ（山口新聞1983年4月29日）。

第6節 就航船二隻時代(毎日就航、1983・5～)の経済交流

フェリー釜関は83年5月から営業航海を始め、二隻が交互に往復するいわゆる「毎日運航」（土曜日は除く週6便）となった。翌年9月には、日本側の関釜号も SHK グループ会社からの配船替えて、釜関号と同型船に切り替えられた。

80年代後半は、日本で海外旅行ブームが急伸した時期である。関釜フェリー航路では、資料34でみるように87年の旅客が8万3千人と14年ぶりに記録を更新した。その要因のひとつは日本側の修学旅行で、この年は28校、6千7百人に上った（『しものせき市制百年』15～6頁）。同航路は、この時期の海外旅行ブームの一端を担ったわけである。

88年には、新築の現下関港国際ターミナルが完成し、ソウルオリンピックを前に8月から完全毎日就航（週7便）が開始された。さらに、当オリンピック終了後の89年当初から韓国で海外旅行が自由化され、訪日韓国人旅行の激増期を迎える。これを当て込んで、1990年代は福岡・山口方面でも高速船、あるいはフェリー船仕様といくつかの航路が開発されたが、例えば下関港を基地とする日韓高速船(株)のように、1年半と持たず撤退を余儀なくされた事例も何例もある。対照的に乗客増の成功例は、1991年にJR九州がビートル号で開始し、後には韓国側も相乗りした福岡～釜山高速船航路である。

これほど目立つわけではないが、再び資料34でみるように、旅客輸送において関釜フェリーの実績も看過できないものがある。特に90年代以降、訪韓日本人は航空便や上述のビートル便に移行して減少、あるいは停滞気味なのに対して、訪日韓国人客は毎年10万人超えし、かつ増勢を維持している。すなわち船便をみると、韓国旅行の九州・山口県人旅行者は圧倒的に福岡ルートに傾斜したのに対し、九州・山口向けの韓国人旅行者は、福岡ルートと関釜ルートとの棲み分けを行なっている。資料31は、関釜フェリー航路を利用して、格安の九州パックス

ターを楽しむ韓国人家族客を取材している。

日韓物流、すなわち貿易に着目してみよう。資料32は、税関統計を駆使して、開設以降の関釜フェリー貿易の特徴を86～7年頃を到達点に分析した論文である。概観すると①下関港は対韓貿易、特に輸入面では全国的にも重要な対韓専一港である。②貿易の航路中、関釜フェリーの比重が圧倒的に高い。③その優位性は、コンテナ貨物の流動所要日数が短い点にある、等が指摘されている。

1990年代では、日本のバブル経済の崩壊、96年末には下関総領事館の閉鎖と広島移転、そして97年末の韓国通貨危機という大小のマイナス要因があった。とはいえ、日韓経済交流の底流はさらに深まるなか、1998年8月には、日本側の関釜フェリー(株)が一層大型の「はまゆう」号（7,700総トン）を就航させた。第2～3船と「フェリー関釜」の名を継がせた中古船での大型化でつないできたが、この第4船は晴れて新船である。さらに2002年5月、サッカー・ワールドカップ日韓合同開催の期間中、韓国側の釜関フェリー(株)は、一層大型の「星希」（ソンヒ）号（7,900総トン）を就航させた。この第3船は、これまでの「フェリー釜関」号が日本側からの中古買船であったのに対し、韓国の現代尾浦造船所での誇りある新造船である。

紙幅の関係で先を急ぎ、2005年を到達点とした近年の状況を一瞥しておく、下関港でも経済成長著しい中国との交易が急増中で、特に輸入額では韓国に迫って来ている。それゆえ、最近の下関港は、もはや対韓専一港と呼べないだろう。ちなみに、本稿で論じた関釜フェリー(株)が属する SHK ライニンググループ自身が、週1回往復の下関～青島（チンタオ）フェリー航路開設（オリエントフェリー）によって、その潮流に便乗、かつこれを促進しているわけだが、その後週2回に増便した他、2005年からは新たに週1回の下関～蘇州フェリー便を開設した。そして、魚介類や野菜等の食料品、あるいは衣類及び同付属品というかつては韓国からの輸入品が、中国からのそれに大きく転換した。

こうみえてくると、下関市が街計画で標榜する「国際港湾都市」を典型的に担う企業が、フェリー運航会社の SHK グループだと分かる。そして、その戦後版出発点になったのが、40年以上前の関釜フェリー航路開設だと歴史に刻んでおくとよい。

資料1 日韓交流を支える大動脈、関釜フェリー／
新たなミレニアムへ

「祝 30 周年（1970-2000）関釜国際
フェリー航路」パンフレット

関釜フェリーの優位性

○わが国で唯一、デイリー・サービス（365 日運航）を提供している国際フェリー航路

・正確なスケジュール

下関～釜山間の距離は約 228km。毎日、下関・釜山港を午後 6 時に出港し、翌朝 8 時 30 分に到着

・日本全国へアクセスする道路、鉄道

下関市は、本州と九州の結節点に位置し、中国自動車道、関門橋によって九州自動車道に接続、JR 貨物輸送による国際複合一貫輸送基地として機能。

・韓国主要都市へのスピーディーなアクセス

下関から韓国の主要都市（ソウル、仁川など）まで 2 日で到着。

○日本で唯一、マイカーで韓国に行くことができる国際フェリー航路

・日本～韓国の乗用車は相互乗り入れ可能！

・貨物輸送車両（鮮魚輸送車両）は乗り入れ可能

○出入国および輸出入に係わる諸手続きもスピーディー

・わが国の港湾で唯一年中無休の通関！

・スピードが求められる生鮮食品やアパレルの輸送に最適

○快適な船旅、安全な輸送

・関釜フェリーは就航以来 30 年間、無事故！

・スタビライザーにより、揺れない航行を実現

・精密機械など、揺れを嫌う貨物の輸送に最適

資料2 関釜航路開設メモ 山口新聞社

『関釜フェリー就航記念アルバム』1970 年 9 月
[前略]

昭和 45 年 6 月 16 日 初就航に先立ち午前 11 時から、関釜フェリーターミナルビルで盛大なレセプションが行なわれた。式には日韓協力委員会会長の岸信介元総理、同事務総長・田中竜夫代議士、安部晋太郎、林義郎氏ら地元出身国会議員、井川市長、橋本県知事、森釜山総領事ら、また韓国側から姜駐日公使、朴鐘釜関フェリー取締役ら計 800 人が出

席。入谷社長、井川市長らのあいさつのもと……午後 1 時半…岸信介元総理ら招待客 400 余人が乗船、車も積込まれたあと、午後 3 時すぎ約 3000 人の見送人の歓声と 5 色のテープ、勇壮なマーチに送られて静かに離岸、釜山港に向かった。

昭和 45 年 6 月 17 日 釜山港に午前零時半接岸。処女航海の同フェリーは玄界灘で猛烈なシケに会ったこともあり、予定より 2 時間半ほど遅れて釜山に着いた。接岸と同時に…崔杜烈釜山市長らが…劇的な深夜の歓迎をした。……一方、釜山での就航記念式は、午前 10 時から釜山港国際ターミナルビル前広場で開催、日本側から…約 400 人、韓国側から白斗鎮元務総理、白善燁交通部長官、崔釜山市長ら 2 千数百人が出席……

昭和 45 年 6 月 19 日 関釜フェリーの下関発便から営業航海に入った。1 便には山口県下の青年会議所会員ら 230 人の乗客と、36 台の車、大型コンテナを積み下関港を午前 9 時すぎ出港した。

昭和 45 年 6 月 25 日 韓国慶祝団一行が来関、あいにくの雨だったが、にぎやかな日韓親善風景が細江の関釜フェリーターミナルで繰り広げられた。……

昭和 45 年 7 月 11 日 釜山市の崔市長夫妻らが来関、井川市長と朴鐘韓国在日居留民団山口県本部長に、関釜フェリー開設功労者、釜山市への友好協力者として釜山名誉市民章と市のカギを贈った。

資料3 関釜航路基地に関する決議

山口県議会決議録（昭和 25 年臨時議会）

朝鮮の動乱も、国際連合の世界平和を基底とする正義の観念に立脚した偉大なる実行力によってここに一段階を画し、韓国全土の完全な統一を見ようとしていることは、この戦乱の影響を直接甘受すべき運命にあるわが日本として国民の齊しく感激に堪えない所であり、更に国民待望の講和会議に直面して、日韓貿易の再開は両国の共栄及び国際経済発展の見地からするも必然的な命題と信ずる。

由来日本と朝鮮との間の連絡航路は、山口県下関港を基点として過去 40 余年来日本国有鉄道がこれを経営したのであるが、その基地の根本理念と具体的条件において絶対に他の追随を許さざるものがあり、この連絡航路の基点を下関とすることには、如何なる形態の下にこれを経営せられるとしても疑問

の余地がなく、国家財政国民経済の観点よりこれを強く主張し要望するものである。

個々の利点、長所については地元下関市の陳情によってこれを諒解願いたく、ここには重複を避けて只、下関市を関釜航路の拠点とすることの如何に国際的に、又国内的に重大な意義を有するかを開陳してご清鑑を仰ぎたく、本県議会の満場一致の議決をもって政府の強力なる御措置と御援助を要望するものである。

右決議する。

昭和 25 年 10 月 26 日

山口県議会

資料 4 関釜航路再開を陳情／下関港の有利性を指摘

防長新聞 1953 年 6 月 14 日

朝鮮の休戦会議も近く調印の運びとなり、待望の日韓航路の再開も目前という緊迫した時機を迎え、下関関釜航路再開期成会（会長小沢県知事、副会長福田下関市長、二木県会議長、中部県商工会議所連合会会頭、山下県十市長会長）は「国鉄による関釜航路再開の陳情書」を作成、13 日夜急行霧島で上京する国鉄井沢西部総支配人に協力方を要請すると共に、近く運輸省、国鉄、下関船舶管理室、県出身代議士あて送付することになった。右陳情は博多港側との競願に一步先んじ、同航路再開運動の口火とも見られるもの。まず冒頭に関釜航路の再開は将来、対満、対支、対ソなど大陸交通貿易への基幹路線となり、その実現の意義は高い同航路再開の必然性を述べたのち、下関基地の優位性と国鉄による関釜航路の有利な理由として大要つぎのような点を挙げている。〔後略〕

資料 5 下関市活発な運動展開／関釜航路、福岡との基地争い

県市一体で誘致へ／歴史的にも負けられぬ一戦

防長新聞 1960 年 6 月 27 日

今年 1 月に帰郷した樫橋運輸大臣が関釜航路の再開について積極的発言をして以来、日韓航路再開問題は再び脚光を浴び、さらに韓国の李承晩政権の退陣から日韓関係も急速に好転、航路再開はいよいよ具体性を持って来た。さっそく福岡市と下関市が基地誘致の名乗りをあげ、激しいツバ競り合いを演じることになったが、関釜航路の伸張とともに発展して来たという歴史を持つ下関市としては負けられな

い一戦。下関市議会でのための特別委員会を設置、商議所はその組織を通じての運動をはじめ、市は県選出衆参両院議員に政治的に働きかけるなど活発な運動が展開されはじめた。国鉄は航路再開に備えていま国鉄下関棧橋につながれている旧関釜連絡船徳寿丸と、練習船となっている宗谷丸の 2 隻を待機させているといわれ、民間からも定期航路の開設に早くも名乗りをあげたところがある。〔中略〕

関釜航路は国鉄だけに頼るべきではないという意見もある。……どう落ち着くにしろこれからの航路は人よりも貨物が中心になるというのがほぼ一致した見方だ。……民間海運会社としても…それぞれに動きは始めているもようで、関光海運（大阪本社、社長入谷豊州氏＝下関在住）はこのほど日韓定期航路開設の申請書を提出、下関市の副申を求めて来た。市でも副申をつけ県知事あてに申請書を提出した。関光海運では小型汽船（百ト前後か）による貨物輸送を考えているようだ。〔後略〕

資料 6 喜びの第一船入港／再開関釜定期航路

16 年ぶりに男島丸／国際色豊かに祝賀会

防長新聞 1961 年 11 月 23 日

九州郵船（本社福岡市）が新設した韓国の釜山と下関市を結ぶ関釜定期航路第 1 船男島丸（315ト）は 22 日朝下関に入港した。関釜定期航路は戦後 16 年ぶりの復活。男島丸の入港する下関市岬之町 4 号岸壁には和田副知事、福田下関市長、有吉下関商議所副会頭をはじめ、県、市、商議所、業界関係者や在日韓国人、男島丸でやってくる友人を迎える米婦人など約 5 百人がつめかけ、国際色も豊かに関釜航路第 1 船を迎え、ふ頭は祝賀気分がみなぎった。

乗客全員に贈り物

男島丸は 18 人の乗客と 33トの鮮魚を積み、予定より約 1 時間半遅れ、午前 9 時 40 分接岸した。〔中略〕九州郵船では「いままで日本からのおもな貨物は小倉市の東洋陶器の衛生陶器類でまとまった荷物はなかった。下関寄港でまとまった貨物ができるものと期待している」と語った。〔後略〕

資料 7 いよいよ下関に韓国領事館／朴領事がきのう着任

23 日に開館式挙行

防長新聞 1966 年 5 月 17 日

今月 22 日から下関市大和町の県貿易センター 4 階に、正式に開設される韓国下関領事館の初代領事・朴匡海氏は、16 日午後 1 時 50 分着の特急“かもめ”で福岡から下関に着任した。……

初代領事を迎えて地元下関市では、木下市長や有吉商工会議所副会頭、三好県下関水産事務局長、それに在日居留民団山口県本部の朴鐘団長や民族衣装をまとった同居居留民団の婦人など、約 60 人が“ようこそ領事”と下関駅に出迎え、プラットホームでそれぞれの関係から歓迎の花束を贈った。

このあと朴領事は……着任の抱負を次のように話した。

「私は下関領事館の初代領事として着任したことを光栄に思っている。……いろんな面での交流が必要だが、私はまず人的交流が大切だと思う。このため領事館は、渡航ビザのお世話などを責任をもってやっていきたい。……」

下関は韓国に一番近い関係から貿易面でも日本の第一線基地であり、保税加工貿易、水産物、それに農産物などの貿易を拡大するよう努力したい。

また韓日両国の繁栄のために、県民の皆さんと韓国居留民は過去のわだかまりを清算して、社会的な面でもお互いが協力して親善の実をあげたい。……」 [後略]

資料 8 再燃するか関釜航路復活／韓国側も強く希望

田中龍夫代議士が語る

防長新聞 1967 年 8 月 20 日

自民党の田中龍夫代議士は 19 日、下関市役所を訪れ「韓国では関釜連絡船に非常な郷愁を感じている。同国の張副総理は同航路の復活を希望する申入れを行っており、戦後 20 数年の下関市民の夢であった同航路の復活も、地元が協力すれば実現の可能性は十分にある」と、次のように語った。

先に東京で開かれた日韓閣僚会議（9 日～11 日）のあと、韓国の張副総理は自民党本部を訪れ、党三役と党外交調査会副会長で韓国担当の私に会ってあいさつを行なったが、そのとき、日韓友好問題にふれて「関釜航路の復活に協力してほしい」と話した。韓国内では、終戦時まで下関―釜山を往復していた国鉄連絡船の関釜航路に強いノスタルジアを感じているらしく、張副総理は同航路に豪華な船を復

活させる—というイメージを抱いていた。福田党幹事長もこの話に非常に乗り気のようにだったが、同航路復活の計画としては日韓の民間企業による合併会社を設立させて、2—3千トンの貨客船を就航させることになるだろう。もちろん、戦前のような大陸へのルートではなくなるため、利用者がどの程度あるかも心配だ。しかし、同航路復活は下関市民の念願であり、地元側の盛り上がりで実現の可能性は十分にあるだろう。

資料 9 関釜連絡船復活に朗報／日韓両国で合併会社設立へ

実現に一步具体化／厳駐日大使との話合いで

防長新聞 1968 年 1 月 13 日

井川市長語る 下関市と韓国・釜山市を結ぶ関釜連絡船の復活問題について、上京中の井川克己下関市長は 12 日帰任し、同日の記者会見で「関釜連絡船は日韓両国の民間による合併会社を設立して、同航路を再開する話は以前からあったが、今回の上京中、韓国大使を訪れて厳敏永駐日大使と話し合ったところ、韓国側は非常に熱心であり、下関市としては数日中に商工会議所と相談して、具体的な合併会社設立の体制を整えたい。また、韓国側は下関市福浦に戦前あった動物検疫所が再開されれば、韓国牛の日本輸入は下関港に荷揚げしたいようだ」と、語った。

関釜連絡船復活問題は昨年夏、田中竜夫代議士（総理府総務長官）が「韓国側が同航路再開を希望している」ことを明らかにし、また同年 11 月に下関市役所を訪れた厳駐日韓国大使は「日韓両国の合併会社で再開するならば実現の可能性は十分ある」と話し、同問題がクローズアップされ、今回の井川市長と厳大使との話し合いでより具体的に進展した。

井川市長の話によると、合併会社の日本側の参加は下関市内の会社を希望するが、同市内の会社で合併に応じることが無理ならば、大手の商船、海運会社に協力を求める方針で、厳大使が一時帰国する来月 6 日までに、ある程度の基本線を出すもよう。……

資料10 合弁会社、来年3月まで設立／万国博までには就航／井川市長ら韓国から帰る

関釜航路開設、予備折衝で合意

防長新聞 1968年10月11日

下関、韓国・釜山両市で推進中の関釜航路開設について、具体的問題を協議する第一回目の専門委員会は11月2日から5日ごろ下関市で開くことが両市の間で決まり、さらに同航路を運営する日韓両国の合弁会社を44年3月までに設立し、万国博開催の45年3月までには3千ト級のフェリー型貨客船を就航させる一ことなどが内定した。これは同専門委開催に先立ち、予備折衝のためさる4日から釜山市を訪問中の井川克己下関市長が10日朝、下関港に入港した日韓定期船「韓水丸」で帰国し、同日行なわれた記者会見で明らかにした。同市長は同問題についてさる8月に訪韓、今回は2回目だが、阪九フェリーの入谷豊州社長、九州郵船の松村文甫社長のほか韓国居留民団山口県本部の朴鐘団長も同行、企業運営面を実質的に協議し、同問題は具体的に進展した。〔中略〕

また、同航路を運営する合弁会社は日韓両国の民間企業で設立されるが、同会社の組織としては①単一会社を設立する②両国それぞれ独立会社を設立し、プール計算とする③両国で独立した会社を設立し、持ち株を両国間で50%ずつにする一などが考えられ、このうち②③が有望。〔後略〕

資料11 45年3月就航で合意／関釜フェリー開設へ

日韓専門委 覚え書きに調印

防長新聞 1968年11月23日

第1回関釜航路開設合同専門委員会（下関、韓国・釜山両市で構成）はさる20日から下関市で開かれていたが、22日午前10時半から下関市役所で“関釜フェリー開設計画”の覚え書きに両市がそれぞれ調印したあと、井川克己下関市長、許鍊釜山副市長から「昭和44年2月末までにそれぞれ会社を設立、万国博開催の45年3月を目標に就航させることに合意した。これにともなう船舶の建造設計、運航計画、収支概算などについては船舶小委員会を設置し、12月中旬に釜山市で同小委員会を開く」と共同談話を発表した。

両市が交わした“関釜フェリー開設”の覚え書き

によると、下関釜山両市にそれぞれ法人会社（社名は下関側法人が関釜フェリーKK、釜山側法人が釜関フェリーKK）を設立、それぞれの資本金は30万ドル（1億8百万円）で、授權資本は60万ドル（2億1千6百万円）、資本構成は1社が自国51%、相手国49%の比率でもち管理運営はプール計算となる。船舶は両社がそれぞれ1隻ずつ所有し、取りあえず第一船を下関側法人で建造、同船は釜山側法人に賃貸しとなる。船の規模はトン数3千ト級を目標としており、速力は18カイリ（約32キロ）の予定で船長は下関側法人。船名は未定。船舶建造費は下関側が調達する。

〔中略〕また会社はそれぞれ1社ずつとなっているが、資本構成の出資比率や共同計算などで実質的に“合弁会社”となる。第2船は企業ベースに乗れば建造されるが、第1船の就航期間は隔日運航の予定。……

資料12 新しい経済協力／“平等”“互惠”を旗印に／実質上の日韓合弁会社

ニュー関釜フェリー／日韓定期航路再開を前に
〈4〉 毎日新聞 1969年2月20日

……経営的には両社を一つとして行ない、実質的な合弁会社にするとしている。

関釜フェリーを開設するにあたって、運営は民間出資による合弁会社にするという案が、はじめから韓国側の提唱で支配的だった。

同連絡船開設がやっと話題になりかけた一昨年11月、巖敏永駐日韓国大使は下関市役所で「開設にあたっては合弁会社をつくるのが課題」といい、昨年5月下関市を訪れた金大万釜山市長も、合弁会社にすることを主張した。同連絡船は、すべての面で日韓対等に一というのが建前だったため、下関市も合弁会社案に賛成。合弁会社といってもどういう形にもっていくか、当初資本金50%ずつの会社をつくり、関釜両市のどちらかに本店か支店を設ける考え方もあったが、それぞれの国内法から覚書通りの“実質的な合弁会社”に落着いた。……“実質上の合弁会社”は、副次的に、韓国の海運自由化につながるのではないかと期待されている。韓国は自国船主義。数年来日本は海運自由化の要求をしているが、改善されていない。……井川下関市長は「関釜フェリーはこうした意味で日韓のあたりし

い経済協力を先びんをつけることになる」と話している。

資料13 フェリー登場／第1船は11月完成へ／日 本人船長の運航でスタート

ニュー関釜フェリー、日韓定期航路再開を前に
<2> 毎日新聞 1969年2月14日
釜山で船舶小委

韓国釜山市東萊観光ホテルで、この1月8日、関釜航路開設専門委員会の船舶小委員会が開かれた。昨年11月、下関市で開かれた専門委員会できまった「就航する船は3千トンのカー・フェリー」とするという基本案をさらに具体化する目的だった。小委員会で①3千馬力のディーゼルエンジン2基をそなえスピードは時速16-18ノット②旅客定員は一等150人、二等300人③積載貨物は8トコンテナで50個と乗用車80台④船価は6億ウォン（? - 筆者）とし、さらに船の細部については、そのつど両市の専門委員が話合うという結論に達した。かなりはつきりしたフェリーの姿が浮かびあがってきた。

「フェリー」で一致

どういう型の船を新航路に走らせるかは、関釜両市にとって大きな問題だったが、フェリーにすることは両市とも当初から一致していた。……いまやフェリー全盛時代。井川市長は「昨年5月釜山市長が来関したとき、期せずしてフェリー型にすることに意見が一致した」といっている。

“大きさ”でズレ

これに反して船の大きさは、両市の案に大きなズレがあった。釜市長が下関市を訪れ、5千トンから7千トン級の大型船を就航させることをはやばやと提唱した。

昨年、下関市の訪韓団（団長・井川市長）が釜山市を訪問したさい、同市側が示したのは釜市長案そのままの5千トン級案。これに対し下関側が、訪韓のさいたずさえていた案はずっとひかえめで、千五百トン級案だった。現在の日韓定期船「韓水丸」の約2倍の大きさ。企業として採算をとるには、韓水丸の実績から、この程度の船が適当と判断したためだった。

関釜両市の案はかなり食違っていた。昨年11月の第一回専門委員会で3千トン級の船にするとしたのは、両市の案を折衷したもの。下関側としては、か

なり背伸びした結論。将来の発展をみこしたのと、船を大きくすれば、船価が割安になることが理由といわれている。

将来、一隻ずつ所有

フェリーは将来関釜両市の会社で一隻ずつ所有するが、当初は下関側会社が建造する第一船だけの就航。第二船が釜山側会社の手でつくられるまで、フェリーは釜山側会社に賃貸され、日本人船長により運航する。〔後略〕

資料14 最初は赤字航路／市も集荷対策に力／関西 の大手業者が株引受け

ニュー関釜フェリー／日韓定期航路再開を前に
<9> 毎日新聞 1969年3月5日

「2、3年間、役員は無月給だ」関釜航路開設下関市側専門委員、入谷豊州は思わず口ばしといった。……入谷委員だけでなく、どの委員もやがてうぶ声をあげる国際航路が、当分は赤字になると思ったに違いない。井川下関市長は「企業というものは、はじめから黒字ならそんな楽なことはない。はじめは赤字覚悟でないと始められない」と微妙ないいまわしをしたが、釜釜山市副市長は「はじめは赤字だ」ときっぱりいった。

……この1月8日、釜山市の東萊観光ホテルで船舶小委員会を開催した。下関側から入谷（阪九フェリー社長）と松村文甫（九州郵船社長）の両委員。釜山側から王相殷（釜山商工会議所副会長）朴鐘（居留民団山口県本部長）ら3委員が出席した。

この結果、関釜フェリー社（下関市）と釜釜フェリー社（釜山市）をプール計算して、年間2,890万ウォンの赤字が出るが見込まれた。収入は約2万5千人の旅客で9,900万ウォン、乗用車4,950台の積み込みで3,564万ウォン、その他貨物、郵便の積み込み、毛布貸し代、払戻し手数料などを合わせ合計2億3,501万5千ウォン。支出では旅客費の1,485万ウォン、貨物費の978万ウォン、船員費の2,574万ウォン。このほか船の維持、修理費など合計2億5,740万ウォン。支出のほうが多いというわけ。

この収支予想作成にあたって関釜両市の委員の意見に、かなりのへだたりがあったという。下関市はもっと赤字を予想しておいた方がいいのではないかと主張、釜山側ではこれ以上、赤字が大きくなる要素はないといったという。

現在、関釜間を就航している韓水丸の42年の乗客実績は約4,850人、アリラン号は2,950人。両船合わせて約7,800人。日韓の国交が正常化されて以来、利用者の数は毎年順調に伸びているものの、絶対数としては多くはない。しかも今後、飛躍的な増加は期待できない。年間2万5千人の旅客を誘致できるとみるのは危険で、せいぜい韓水丸、アリラン号の実績の2倍を見積もるべきではないかと下関側委員は述べたという。[中略]

いずれにしても当初は赤字航路。あえて企業として開設に踏切ったのは、航路の将来性が買われたため。入谷委員は「将来が楽しみな航路」といい、朴鐘委員は「福岡―釜山線の航空機利用客は42年に1万4千人。豪華な船が就航するので、その半分は誘致できる。マイカーといっしょに乗船できるのが強み」と説明する。……

朴委員は、開設後3カ月で黒字航路になると断言する。下関側委員は、入谷委員がいうように、黒字に転ずるのは数年先とみる。[後略]

資料15 関釜フェリー(株)設立趣意書にみる本事業の有利性 1969年5月8日

[前略]

(3) 本事業の有利性

就航船は、上記のとおり巨大船で、上甲板上内部には8トン積トラック39台、上甲板上、舷側2段には乗用車52台を積込め、また船楼甲板及び遊歩甲板には600人の旅客室、娯楽室を有するので、貨物、乗用車、旅客を一挙に輸送でき、下関～釜山間をわずか7時間航行を確実にする最も合理的優秀船であります。

このように大量輸送を果たすことにより、貨客それぞれ運賃が格安で、殊に貨物についてはトラックまたはコンテナ輸送により、戸口から戸口への一貫輸送のため荷役労力を省き、積荷の損傷もなく、数量などの間違いはありません。また、乗用車についてはマイカー族が、かつては夢想だにできなかった自家用車による韓国への楽しい旅行が容易にできることは、まことに福音であります。旅客にあっては、何よりも安全かつ安い旅費とともに、船による旅行は

また格別であり、冷暖房のきいた、ゆったりした船室、食堂、浴室、娯楽室などで快適な旅が楽しめることは、誰人といえども是非一度は味わいたい夢ではないでしょうか。

なお、本事業が低運賃でありながら採算性を有するのは、第一に人件費の負担が少ないからであります。通常一般輸送機関では、総収入の40～50%の人件費を必要とするのにたいし、本フェリーは10%弱で運営できるのであります。

以上のとおり本航路事業は、日韓協力という新しい国際体制のもとに、両国の政治、経済、文化面の相互交流を図り、さらに一そうの友好親善に寄与するため、東京～ソウル間を結ぶ国際ルートの一環として下関～釜山間を結び、海のハイウェイの役割を果たすものであります。発起人一同は国家的意義を認識し、本事業に当たっては専門委員会、小委員会を設けて、船舶設計、運航計画、収支計算などに慎重なる協議を重ね、交通革命時代の要望にこたえうる新鋭船を運航することに、発起人一同は十二分の確信と熱意をもって本計画を発起致しました次第であります。[後略]

資料16 関釜フェリー(株)株式発行目論見書にみる初年度の収支目論見

1. 収入の部 1969年5月8日

項目	内 訳	金額(円)
A. 運航収入		
1. 旅客運賃	1週3航海 年144航海 年間2等16,000人 特2 4,100人 1等7,200人	117,600,000
2. 手荷物運賃	(30個×144航海)×100円	420,000
3. 郵便航送料	月間3,000千円×11ヵ月	33,000,000
4. 貨物及コンテナ	(40台×144航海)×20,000円(平均運賃)	115,200,000
5. 乗用車航送運賃	(25台×144航海)×9,000円(平均運賃)	32,400,000
6. 雑収入	船内売店他年内収入	10,000,000
B. 営業外収入		
雑収入	下関待合室貸店舗年内収入	2,400,000
合計		311,020,000

資料17 海のハイウェイ(東京―ソウル)へ第一歩
／関釜フェリー社の創立総会

「市民ぐるみの後援」入谷社長が感謝と決意

毎日新聞 1969年6月22日

わが国で初めての国際カーフェリー会社「関釜フェリー社」(入谷豊州社長、資本金1億8百万

円)が21日スタートした。韓国釜山市との間に就航計画が持上ってから約1年。フェリー建造、自動車相互乗入れのための行政措置などむずかしい問題が残されているが、創立総会＝写真＝の会場、山銀本店会議場は、国際フェリー就航実現に大きく一步を踏出した喜びでいっぱいだった。

総会には井川市長ら発起人、株主ら約60人が出席。韓駐下関韓国領事、知事代理の佐伯県商工部長、児林県議会副議長、安田下関市議会副議長らの来賓も列席した。緊張した空気の中で井川市長が「みなさんのご支援でやっと創立にこぎつけた。今後もよろしく」とあいさつのあと、関釜フェリーのこれまでのいきさつを説明。次いで定款を満場一致で承認。役員を選出にはいり、発起人側の案が認められ松村会長、入谷社長ら7取締役と監査役が誕生した。〔後略〕

資料18 関釜フェリー基地、突貫工事／第1船も11日進水

5月就航へ最後の準備

山口新聞 1970年3月8日

下関市は関釜フェリーの5月末就航開始を前に、基地となる下関港細江埠頭の施備を急いでいるが、関釜フェリーが発着する同港下関市東大和町の埋立地とバースでは本屋、保税上屋などの建設が突貫工事で進められている。11日には就航するフェリーも広島県の造船所で進水することになっており、関釜フェリーは就航に向ってよいよ最終段階を迎えた。

関釜フェリー発着場は、市が43年から港湾整備計画を実施している下関港細江埠頭の下関市東大和町、現第一突堤となり同埠頭ライナー・バース、第2バース。同埠頭の埋立ては、第2バース付近はすでに完成しており、130坪のバースと物揚場に付属する本屋、保税上屋、くん蒸上屋などの基地づくりが突貫工事で急がれている。

同局の計画によると、本屋は鉄筋2階建て990平方坪で、うち1階の約460平方坪には入管、税関、警察、陸運局、植物検疫所、検疫所などの各行政官庁が出先を構え、事務連携を保つことになり、残りの部分を関釜フェリー会社の切符発売所、待合室など会社施設が占めることになる。本屋のとなりには、自動車通関上屋が建てられ、自動車の入出国管

理手続、自動車内税関検査などがここで行なわれる。同上屋は建面積260平方坪。

これと並んで保税上屋165平方坪とくん蒸上屋165平方坪の建物が並んで、一応の関釜フェリー基地づくりが終るが、このほかにも自動車の出、入国待機場や埠頭の整備が急がれている。市は、建物関係だけで1億5千万円以上を費やすが、岸壁の整備などを加えると約2億円が見込まれている。

一方、フェリー関釜第1船(3,800ト)は11日広島県豊田町安芸津町の大平工業安芸津造船所で進水する。同船は……このため下関埠頭では、第2バースと物揚場がL字型になった部分に船尾から着岸するが、船尾のクッションは完成されているものの、船首左舷の乗用車用乗降施設は、設計などが遅れ5月末までには間に合いそうもないという。しかし乗用車の乗船もトラック、コンテナ部への積み込みで当分は間に合わせ、同船の就航に差しつかえはなさそうだ。

資料19 細江埋立地におけるフェリー基地造成問題

下関市議会会議録第62号

(昭45年第1回定例会)127～8頁

〔前略〕

細江埋立地におきまして、内貿、外貿の埠頭あるいは機能施設、埋立地等も造成いたしておるわけですが、関釜をなぜ急ぐのかということでもあります。2、3年赤字と聞くがそう急ぐ必要はないではないかということでもあります。

御案内のように民間の企業が両国の実質的合弁企業としてこれをやるわけであることは御承知のとおりであります。そういう企業側の計画に基づいて準備が進められ、船の建造が進められておるわけですが、われわれとしましてはその計画に合わせて、必要なる公共施設等を整えていくというタイミングでなければ、行政の協力が十分効果を上げ得ないと存ずる次第でございます。

なぜそのような仕事に公共的投資をしていくかということにつきましては、たびたびの議会にも御答弁させていただいておるわけですが、本市が活気ある町を建設していくことのためには、近代的成長産業の誘致、これも一つの動脈産業であります。さらにまたやはりみなと下関として海陸交通の要衝としての拠点、これが下関の大きな産

業動脈としての私は特筆すべき、下関が持ち合わせておる典型的これは立地条件であろうと存じます。そういうことから下関がライナーポートにも指定され、そしてその造成をいま行ないつつあるわけでございます。いわゆる世界の定期航路の寄港地である、それにふさわしい受け入れ態勢を整えていくということでございます。世界の定期航路とはどういう業者か、これはみな会社であります。そういう企業を下関が受け入れていく、その必要なる公共施設をしていくと、これは企業誘致に準ずる問題であります。

そういうことでありますから、各それぞれの港をもち、あるいはいろいろな立地条件をもつところが、いろいろな措置等を、行政的サービスを行なって、企業の誘致に懸命になっておるわけですが、阪九フェリー一つとりまして、その就航計画がなされたときにおいて、北九州と神戸がその埠頭造成を、阪九フェリー誘致のために作ったわけがあります。いままた新しい阪九の誘致計画が他の都市によって進められておることもあるわけでございます。また舞鶴、北海道間、小樽を走る新日本海フェリーの計画がいま進められておりますが、これは敦賀に寄りますけれども、そういう地元市はみずからその企業に出資もし、またみずからその港を造成し、その企業誘致に市が中心となってこれを推進いたしておるわけがあります。それくらい企業の誘致について市の行政というものが先にたっておりますのは、その企業がくることによって、産業の動脈が一つふえていく、こういうことにつながるわけでございます。

こういう姿で行政のサービスをし、そして立派な企業に魅力をもってもらい、他都市との競争に打ち勝って、下関がいろいろな面において産業基地の確立をはかっていくと、こういうところに下関の将来と未来があると信じております。そういう面からこのような公共事業を推進し、その企業誘致をはかっていくわけでございますので、どうぞ一つ皆様のご理解と、さらに一層の御指導と御鞭撻を賜りたいと存ずる次第でございます。〔後略〕

資料20 営業始めた関釜フェリー／里帰り韓国人乗せ／青年会議所員も視察で

毎日新聞 1970年6月20日

日韓の両国に新しい道を拓いた“関釜フェリー”は19日から営業航海についた。久しぶりの里帰りに胸をふくらませる日本在住の韓国人の人々。友情を深めようと渡る県下の青年会議所会員や外国人などを乗せて一。

同日は不慣れによる手違いがあってはと、見送りする人の岸壁立入りは禁止。おかげで五色のテープを張るなど華やかな出港風景はなかった。それでもターミナル2階の食堂の窓は見送人で鈴なり。雨にけむる港内から姿を消すまで手を振り見守った。

団体の第一陣で乗込んだのは県下各地の青年会議所会員50人。山口ブロック協議会企画室の片岡慶一さん(29)＝山口市下堅小路＝は「話にはなんども聞いている韓国の伸びようとする爆発的なエネルギーをこの目で確かめたい。なんとなく遠い隣という感じだった韓国も地元からフェリーが出ることでぐんと身近く感じるようになった。このさい釜山、ソウルの青年会議所会員と、大いに語り合おうというわけです。実り多い旅にして来ます。」と張り切っていた。

また在韓の韓国人たちは関釜フェリー就航記念母国訪問観光団を結成、35人が里帰り。30年ぶりに群山の兄をたずねるという平文承一さん(49)＝大島郡大島町小松＝は「こちらから私の写真を送っています。わからないと困りますから。それにしても朝乗って夕方着くというこのフェリーは、生まれた国が一段と近くなったような気がします。うれしいことです。みやげはカメラ、トランジスタラジオ、パラソルですよ…」と肉親に再会する喜びでいっぱいのようなだった。〔後略〕

資料21 メッセージと贈り物／韓国釜山市長から、福田市長と中部会頭へ

防長新聞 1960年8月3日

韓国の釜山市長と同商工会議所長から、福田下関市長と中部同商工会議所会頭にあてたメッセージと贈りものが、このほど本国に帰って来た韓国居留民団県本部団長姜達植氏により、2日朝下関にもたらされた。姜団長は市役所を訪れ、福田市長と中部会頭代理の垢木照一氏にそれぞれ手渡した。

さる7月12日、日本居住の韓国人里帰り団の役員として帰国した姜団長に、福田市長と中部会頭が託した釜山市長と同商工会議所会長にあてた親善

メッセージの返事。李瑾鎔釜山市長から福田下関市長にあてたメッセージには

あなたのいわれる通り下関と釜山は歴史的に深い関係があり、大いに親善を深めて行きたい。お互いに反共国家群の一員として両国親善のきずなとなりたい。国交正常化の早くなることを期待する。

とあった。申徳均釜山商工会議所会長からのメッセージも両国親善商取引の促進について述べてあった。また下関商工会議所が招待するなら行ってもよいという返事だった。なお福田市長がおくったトランジスタラジオのお礼として、李市長から福田市長に貝ガラをちりばめた朱色のツボと小机がおくられてきた。

姜団長の話＝下関市長、同商工会議所会頭からのメッセージは韓国でも大変な好い反響を呼び新聞、ラジオのニュースでも大きく扱われた。下関と釜山間の航路再開について釜山市長らも熱心だ。われわれの同胞は下関には昔から親しみを持っている。韓国総選挙で民主党が大勝したので、今後の両国関係は好転が期待される。〔後略〕

資料22 海のハイウェイ／経済の大動脈／東京－ソウルを結ぶ国際ルート

ニュー関釜フェリー／日韓定期航路再開を前に
<3> 毎日新聞 1969年2月19日

昨年11月20日、第一回専門委員会に出席するため来関した許釜山市副市長は、関釜両市間を就航するフェリーを“海のハイウェイ”と表現した。この表現は、かつての連絡船を知っている下関市民にとってまったく耳新しくひびいた。許副市長の説明によるとこうだ。

韓国では62年から66年の第一次5カ年計画に続き、71年を目標とする第二次5カ年計画が進展中。産業構造の近代化、経済の拡大をめざしており、このためソウル－釜山間の高速道路が70年に完成する。一方、日本でも東名、名神高速道路について中国縦貫自動車道が完成すれば、東京－下関間が高速道路で結ばれる。関釜フェリーは日韓両国のハイウェイを結びつけ、東京－ソウルを結ぶ国際ルートをつくりだすし、日韓両国の友好親善関係をさらに深める役割をはたすという。

……厳敏永駐日大使が昨年9月19日、駐下関領事館起工式で下関を訪れたさい、こういった。「日

韓両国の関係をより緊密にしたい。日韓貿易の実情は4対1の割合で韓国の輸入超過。この割合を2対1にちぢめ貿易額をふやし、韓国の貿易収支の改善をはかりたい。関釜連絡船の開設はこのためぜひ実現させたい」と。〔中略〕

航路開設に熱意を示したのは下関市より釜山市。関釜両市の直接の話し合いは釜山市長が下関市へ乗込んだのがはじめてだった。5千トから7千トの船を就航させたいと、とてつもない計画を切り出したのも釜山側。許同市副市長の話では「朴大統領も非常な関心を寄せている」という。

韓国が関釜航路開設になみなみならぬ決意を示している背景として、韓国の経済事情をあげることができる。韓国経済は対米依存をしているのが実情。経済自立には、最も近い日本と協力するのが一番の近道。日本とは40年に国交を正常化しており、一段と関係を深めるべきだという空気が韓国内に強いという。……許副市長が力説する「東京－ソウルを結ぶ国際ルート説」は両国の首都を結びつけようとしているだけに、かなり政治的なニュアンスを含んでいるといえるだろう。

資料23 関釜連絡船の復活を／厳駐日韓国大使が下関へ

防長新聞 1967年11月12日

さる10月19日に就任した厳敏永駐日大使は11日下関を訪れ、就任あいさつをかねて田中竜夫代議士、韓杞下関韓国領事、朴鐘民団県本部団長らとともに下関市役所を訪問、井川市長らと歓談した。……同大使は就任後、初の旅行で、12日の特急「あさかぜ」で帰京する。

厳大使は、井川市長と会談のあと市役所で行なった記者会見で「下関、釜山両市の発展を考えてみたい」と、次のように語った。

下関は韓国と一番近い市だ。全国の韓国領事館のなかで、山口県下関市は領事館との和が緊密で心強く思っている。30数年前に福岡に3、4年間住み、下関を訪れたことがあるが、当時は関釜連絡船があって下関は華やかだった。下関や釜山は都市発展のテンポが遅いが、まず、関釜連絡船を復活させてみたらと思う。両市繁栄のカギとなるだろう。〔後略〕

資料24 早い時期に実現を／関釜連絡船復活問題／ 釜山市長が下関初訪問

防長新聞 1968年5月10日

韓国・釜山市の金大萬市長は9日午後、下関と釜山を結ぶ関釜連絡船復活問題について井川克己下関市長と話し合うため同市を訪れ記者会見で「日韓両国の民間企業による合弁会社を早急に設立させ、関釜連絡船復活を早い時期に実現させたい」と語った。金市長は欧州視察の帰途、さる6日から日本に立ち寄っていたもので、この日は大阪から小倉空港を経て下関入り、井川市長らの案内で下関漁港などを見学。同夜、福岡に向った。

金市長は下関市大和町ホテル水産会館で行なわれた記者会見で、関釜連絡船問題のほか、下関・釜山両市の姉妹都市問題にふれ、次のとおり語った。

1、下関市の訪問は初めてだ。釜山市とは一番近い距離にあって一度は訪れたいと思っていたが、その念願がやっとかなった。両市は高校生交歓なども行なっており非常に親しい仲にある。文化、経済などの交流を深めるため、将来は姉妹都市の関係を結ぶようにしたい。

1、現在、釜山と下関を結ぶ連絡船は韓水丸があるが、船は840トで小さい。このため、昔のような関釜連絡船を復活させたいという話し合いが進められてきた。下関、釜山両市長が責任をもって民間企業による両国の合弁会社を設立させて、5千～7千ト級の貨客船を就航させる計画だ。そして観光客のほか、水産物などの輸出入品を運びたい。この両市の話し合いを早急に進め、できれば夏ごろから具体的に検討したい。スピード時代なので船の速力もアップさせ、両市間を4時間で走らせたい。〔後略〕

資料25 政、財界人は大歓迎／釜山で関釜フェリー への関心

海運業界には反対意見も

毎日新聞 1969年7月15日

関釜フェリー就航の最後のツメをするため、8日から韓国釜山市を訪れていた井川下関市長、入谷豊州関釜フェリー社長らは16日帰国する。一行に同行した記者は、下関側によく知られていなかった同フェリーに対する釜山市側の動き、期待などについて取材、このほど帰国した。

一口でいって、同フェリー問題は市政、財界、海

運界など直接の関係者の間では大きな関心事になっている。「4月に就任したばかりだが、計画を聞いて全面的支援しようと思った」＝金得燁釜山市長＝や「いい計画だ。海運の専門家ではないが、できるだけのお手伝いをする」＝姜錫鎮釜山商工会議所会長＝といったぐあい。

市政、財界が両手をあげ歓迎しているのに対し、海運業界では反対の勢力が少なくない。

① 冷凍コンテナを積んだ高速フェリーが就航すれば、現在釜山から下関へ鮮魚、活魚を運搬している零細水産業者の多くに影響を与えるのではないかと
② 同フェリーがあらゆる点で両国対等を原則としている以上、韓国の自国船主義がくずれるのではないかと海運業者の懸念だ。

釜山市の同フェリー関係者のこうした方面への神経のつかい方は予想以上だ。刺激を恐れてか、今回の井川市長らの訪韓も一切公表しないという異常ぶり。こうしたやり方に対し「就航の既成事実をつくりあげ、そのあとで公表しようというものだ」といぶかしがる声もあり、「そうまでしなくてもよいのではないかと」ツンボ棧敷に置かれた報道関係者の不満もあった。

こうした中で、会社設立の準備が着々と進められた。4月中、すでに新会社の社長や株の引受けは金大萬前市長のキモいりで内定、下関側会社と同一歩調で発足する予定だった。しかし、4月末、金前市長が汚職事件で検察庁の手入れを受け、ひ免されたため、社長はご破算。ついで金得燁新市長が就任、新しい方面から会社づくりが始まった。その後2ヶ月半もの日時が費やされているのは、金新市長が多忙であったことはともかく、社長は中央政府につながったものという前提から人選に手間取っているためだ。

記者が滞在中の10日朝、新社長が内定、朴大統領の同意を受けるため金市長をはじめ、同市側関釜フェリー関係者はソウルに飛んだ。大統領の同意さえあれば、新会社の株の配分がきまっているので、新会社はごく近々のうちに発足できる状態にあると王相殿釜山商工会議所副会長は力説していた。

新社長に大統領のアグレマン（同意）が必要なこと、金市長が新会社の顧問になるため国務部が特別許可をだしたことなど、韓国の同フェリーにかけるなみなみならぬ決意がうかがわれた。釜山側会社の

準備ぐあいを8日、下関側関係者に説明した安範守釜山商工会議所事務局長はの中で、同フェリー就航は国策であると断言している。このうらには、ベトナム戦後の外貨獲得への思惑が働いているとみられている。

「フェリーが就航すれば、韓国の自国船主義をはじめ、日韓の経済交流を停滞させているさまざまな問題に影響を及ぼすだろう。これを突破口に生かしたい」とある釜山側関係者はフェリーへの期待をこう話していた。(野村修右記者)

**資料26 関釜フェリー、韓国側の受入れ態勢進む／
来関中の王相殷取締役は語る**

本社は近く釜山へ／将来は旧連絡船岸壁復活

毎日新聞 1970年2月3日

日韓を結ぶ“海のハイウェイ”－関釜フェリーは5月30日就航するが、韓国釜山市側の受入れ態勢について、来関中の王相殷釜関フェリー社取締役に聞いてみた。王取締役は協成海運社長、釜山商工会議所副会長、釜山市観光協会会長などをつとめる同市財界の実力者。下関へは関釜フェリー社(同市岬之町、入谷豊州社長)と合同役員会のため訪れた。

資本倍増、ホテル建設／ハイウェイも6月には完成／道交国際条約にも加入

－受入れ準備は－。

将来は釜山商港第一ふ頭をフェリー専用岸壁にする。現在、総合魚市場になっており近く移転する。この岸壁は旧関釜連絡船の発着岸壁だった。移転まで隣の第二ふ頭を使う。フェリー用岸壁に約2千万ウォン(2千5百万円)をかけ工事中だ。

－釜関フェリー社の本社がソウル市にあるが…。

就航まで対政府折衝が多いのでソウルに置いた。近々釜山へ移す。純民間資本の会社で、社長には鄭建永氏が就任した。現在資本は30万ドル(1億8百万円)だが近く倍額増資する。

資本倍増、ホテル建設／ハイウェイも6月には完成／道交国際条約にも加入

－増資の目的は－。

釜山にはホテルがない。日本から同フェリーを利用してやってくる旅行者、修学旅行生のため、安心してとまれる安いホテルが必要だ。釜山とソウルに釜関フェリー社の経営するホテルをつくる。釜山のホテルは150から200ベッドで、就航までに完成さ

せる。

－東京－下関、ソウル－釜山間の“海のハイウェイ”がキャッチフレーズだが、釜山－ソウル間のハイウェイの工事はどうか。

釜山－大邱、ソウル－大田はすでに完成、大邱－大田間も6月はじめ完成する。釜山からソウルまで自動車でも6時間だ。フェリー就航のタイミングに合ってよい。

－韓国が道路交通に関する国際条約に入っていないため、日本からのマイカー族は韓国で自動車を運転できないが－。

8月の国連社会経済委員会に加入を申出る。恐らく承認されるだろう。そうすれば、日本の自動車の免許証が韓国でも効力を発する。それまでの間、日本人旅行者のため、韓国人のガイド兼運転手が必要で、養成にかかる。

－フェリー計画に対し釜山市の海運業者の間で反対があったが。

同フェリーの運営管理が日韓互恵の建前をとっているので、韓国の自国船主義がくずれると恐れられたためだ。政府には、日韓の両会社が将来資本の交換を行ない、事実上の合併事業になるとして、例外的に許可してもらった。いまでは反対はない。

**資料27 日・韓両国の親善、国際レインボーライン
／関釜フェリー 就航3周年**

防長新聞 1973年6月15日

下関と韓国・釜山を結ぶ、日本で初めて、唯一の国際カーフェリー『関釜フェリー』。45年6月16日に就航して、3年目を迎えた。

1カ月のトータルで6百人、7百人(下関から釜山へ)しかなかった46年1月、2月の利用客。月を経、年を経るごとに伸び、48人1月は1,396人、2月は1,206人と倍増。日韓のかけ橋としての地位はゆるぎないものとなった。同時にコンテナ類も伸びる一方。貿易面でもその地位を確立した。

「事業を起こしたら5年は赤字を覚悟」といわれるが、関釜フェリーは3年間でその地位を確立してしまった。関釜フェリーが日韓の貿易、人的交流に待望されていたことの裏づけであり、その果たす役割は今後も重くなりそう。

[人員] …… [車] …… [コンテナ] ……

旅客面では、就航当初は在日韓国人の里帰り、事

務的な渡航が多かったが、最近では観光客の伸びが大きい。特に日本と韓国にそれぞれ「修学旅行協会」が発足、協定を結び「若い世代の交流を」が活発になり、今年はずでに3高校が韓国旅行に出かけ、秋までかなりの高校（私立）が出かける予定になっている。……

貿易面でも関釜フェリーの役割は大きい。近年の日本の資源不足は激しいが、韓国から大量の魚介類が関釜フェリーで運ばれ食卓をにぎわしている。……

週休2日制で、休日の日曜振り替えなど余暇はますますふえる。…下関を夕方5時に出ると夜半には釜山につく。…船内で1泊、夜景を楽しんで翌日はマイカーとともに韓国の旅—関釜フェリーならではの気ままな外国旅行が楽しめる。料金は5人で乗用車を利用して3泊4日としても一人あたり4万円くらい。車がなければ3万円くらい。[後略]

資料28 売上高100億円を突破／関光汽船（大阪）

中条 勝美

SHK ライン六社会・会報『季刊 四海』5号、
1973年10月、6頁

今年3月および5月末の各社の決算書を調査しました所、過去1ヶ年のSHK ライン6社の売上高が100億円を突破しました。……

明細は別表の通り。さらに48年度の私の予想を列記しました。GNP 第一主義の時代は終りだと云う。私も売上高第一主義でこれをとりあげたのではありませんが、売上高は我々グループを世間が評価する基準の一つであります。

固定費100%のフェリー業界では、売上高の増加

は無駄のない合理的な経営と共に収支利益を大きく左右します。私企業に於ては安全運航、公害防止、福祉等をよりよくする費用を捻出するには、その財源として儲けねばなりません。正しい売上高の予想は、各社内部……で良く検討し、私の予想以上の目標をかかげ、頑張ってもらいたいと思います。

SHK ラインとして我々グループのPRをしても、しなくても、行政官庁（海運局、海上保安庁等）、金融機関は勿論、世間はグループとして同一視し、あらゆる事に注目しています。我々自身もグループとして売上高年間100億円突破を機に、中小企業からの脱皮、長距離フェリー業界のリーダーとしての自信とプライドを持つと共に社会的責任を痛感し、如何に対処すべきか、静かに反省検討する良き機会ではないでしょうか。

資料29 重要性は増大／韓国貿易支える関釜フェリー

「下関港の外国貿易の現状と展望」

下関市立大 田中素香講師

〈下関市の経済、学者5人の提言④〉

防長新聞1976年7月1日

1. 日本の外国貿易港の発展法則と下関港 [略]
2. 下関港における外国貿易の発展の諸特徴

下関港の輸出の特徴としては……。下関の相手国としては…特に韓国が一貫して第一位の地位にある。今後、国交回復後急速に増加した中国貿易が注目される。また輸入は……

3. 下関港における韓国貿易の発展

1970年代以降の下関港の目ざましい発展を支えた諸要因のうちで重大なものは対韓国貿易の飛躍的発展である。

70年代前半の対韓国輸出の特徴は伝統的輸出品の水産加工品と船舶の没落、新たな重化学工業諸品目の上昇によるカバー、そして繊維製品の増加、また貿易費目の多様化である。

輸入の特徴として

SHK ライン6社 売上高実績及び予想表

単位百万円

社名	47年度実績			48年度予想			前年比増 予想UP率
	期間	売上高	構成比	期間	売上高	構成比	
関光汽船	47.6~48.5	2,156	21.0%	48.6~49.5	2,580	19.1%	19.6%
阪九フェリー	47.4~48.3	4,619	45.1	48.4~49.3	5,450	40.3	17.9
新日本海フェリー	47.6~48.5	2,644	25.8	48.6~49.5	3,780	28.0	42.9
関釜フェリー	47.4~48.3	537	5.2	48.4~49.3	650	4.8	21.0
関九フェリー	47.4~48.3	274	2.6	48.4~49.3	320	2.3	16.7
東九フェリー	47.4~48.3	0	0	48.4~49.3	720	5.3	
6社合計		10,230	100.0		13,500	100.0	32.0

註：新日本海フェリー 48・7・21 フェリーあかしあ就航

東九フェリー 48・10・1 フェリーとね、てんりゅう2隻就航と仮定

は第一に魚およびその調整品が60%以上であり、第二に韓国の工業化により電気機械をはじめとする機械、金属類と衣類の輸入が増加することである。

その韓国貿易を考える場合に関釜フェリーの役割は絶大であり、対韓国輸出の約6割は関釜フェリーで運んでおり、輸入においても活鮮魚の韓国漁船による直輸入を除けばその比重は極めて高いのである。今後も漁業および工業各分野での韓国との取引額で大きくなるにつれて定額運賃であり円貨支払いで済むこと、コンテナという新たな運送形態を持っており、その重要性は増していくだろう。

4. むすび一下関港貿易振興の問題点

…その振興の重点は次の3点におくべきである。

1) 韓国貿易をどのように発展させるかということ。これは今までの水産加工品、船舶輸出、食料品輸入というパターンが崩壊し、機械類、繊維原材料輸出、食料品、機械類、衣類輸入という新しいパターンが定着してきた。この新しいパターンがどのように下関市全体に影響し、また効率的利用のために本格的調査が必要である。[後略]

資料30 “ポッタリ稼業” 関釜フェリー 二等航海士 古賀平四郎

SHK ライン六社会・会報『季刊 四海』21号、
1982年4月、11~12頁

時計は午前3時を示している。先程迄は2、3人であったが、今はあちこちでゴソゴソし始めた。大きなボストンバックからストッキング2枚、パンツ3枚、ブラジャー2枚を取り出した。

ここは常夜灯の薄暗い2等客室である。スカートの下へパンツとストッキングをはきブラジャーをつけると今度は薄手のセーターを着た。その上に派手なセーターを重ねる。さらにコートを手織る。それにピカピカの靴をはき、腕にはケースから取り出したばかりの時計をはめた。

随分と着込んだ。窮屈で汗もにじみ出る。腹が出て肩が盛り上がる。歩く格好が相撲取りに似てくる。[中略]

船体の動揺が治めるこの頃から船内の各所でこのような光景が見られる。年令は20代後半より50、60代に及ぶ。女性が主だ。それぞれ同じような服を着るだけ着ている。

さてフェリー関釜は無事検疫を済ませ錨を巻き始

めた。この錨地より釜山港旅客埠頭迄30分程度である。この間にも客室から下船舷内口にかけて次々に大きな風呂敷包みが出される。どうやら下船の順番の陣取りがあるようだ。

午前8時フェリーは定刻通り釜山港第一棧橋に接岸した。ターミナルよりタラップが掛けられる。と同時に両手に大きくかさばったボストンバックや肩にかけた風呂敷包を持ったおばさん達が一斉に駆け出す。

荷物が手摺に引っかかる。肩の包みがズシリと重い。着ぶくれで足が思うように動かない。が目ざすは入国審査室だ。いや、本当はその先の税関旅具検査場である。

韓国の偉い人も日本同様、出勤が遅い。午前9時頃迄には、監視課長のほかは偉い人の顔は見えない。“ポッタリ”おばさんにはそれぞれ馴みの税関がいる。上司の監視がない場合は当然通関もゆるくなる。

28才の新米ポッタリのKさんは、携帯品のほとんどを今日は通関できた。通関場を出て待ち合い所に入ると迎えの仲買人が手招きをしている。

「おばちゃん、今日はホームランよ」とKさんは走り寄った。

「シィ、大きな声でいっちゃダメ。早くこちらへ」

50過ぎのおばさんは、Kさんの手を引っぱって外に出ると、タクシーに押し込んだ。薄暗い路地を抜け古びた旅館に入った。コートを取りスーツを脱ぐ。つづいてスリッパとストッキングを脱ぐと、すっきりした。

これから取り引きが始まる。ラジカセ1万円の品が4万円で売れる。コートも5千円の儲けだ。その他、小型カメラ、クルクルドライヤー、コーヒーセット、時計、ガードル等締めて10万円の稼ぎである。

“ポッタリ”とは韓国語で風呂敷包みのことをいう。石油ショックや朴大統領夫人銃撃事件以来減少し続けた観光客に代わって本船旅客の主流を占めるのは、この風呂敷包みを背負う人達だ。誰が名づけたかこの人達を通称“ポッタリ”と呼んでいる。正式には在日韓国人の祖国訪問である。この際に親戚、知人へのお土産や身の廻りの携帯品で商売する。

勿論、今日のKさんのように携帯品の全てが首尾よく持ち込めるものではない。僅かに身につけているものだけしか通関できず、残りは返送されることも多い。この場合一包につき当社の運賃を含め約4千円の手数料を取られる。ともあれ、今日のKさんは久しぶりのホームランで晴れ晴れしている。帰りの船では仲間と花札でもしながらビールで乾杯だ。

資料31 「イエスジャパン」 ツアー同行取材（山本興治稿） 関門地域共同研究会（北九州市立大学、下関市立大学）『関門地域研究』13号、2004年3月、75～6頁

「イエスジャパン」 ツアー同行取材 2003年8月9～11日 下関・福岡・熊本・大分

① このパック商品中、最も標準的なコースのツアーにJS社から同行取材を許された。朝、中尾と山本が下関港ターミナルでツアーと合流、2泊3日観光バスで次のルートを回った。

下関港→（高速道路）→大宰府（幕の内昼食）→福岡タワーと付近フリー散策→天神フリー散策→（高速道路）→原鶴温泉のホテル（夕食と宿泊）→同ホテルでバイキング朝食→熊本城→阿蘇火口→草千里でバイキング昼食→阿蘇猿回ショー見物→別府の海地獄→免税店→市内レストランで夕食→Sホテル（温泉と宿泊）→同ホテルでバイキング朝食→湯の華→椎屋の滝→10号線沿いのレストラン（焼肉昼食）→宇佐神宮→門司港レトロ散策→（関門橋）→下関港。ちなみに、このパック商品価格は、釜関フェリー往復の船賃（船内での夕食・朝食各2食付き）を含む全旅程で単価399千ウォン。

② ツアー客は、計16名で添乗員（兼ガイド）男性がひとり。添乗員は釜山在住のフリーランサーで、主催ランド社から依頼を受け釜山港（発）から釜山港（着）までを案内する。バスは、久留米市にある中小バス会社の古めの小型車。運転手は60歳代、3日間の全行程をひとりで運転した。……

③ 下関市内はガイド案内もなく全くの素通り、そのまま高速道にのった。車中でガイドの九州の地図を広げて説明した。ガイドは32歳の男性で関西の私大商学部卒、7年間大阪に在住経験あり。帰韓後、著名ホテルの採用試験も受けたが軍隊経験がない（身体を壊した）こと等から不採用、韓国も若者就職難という。2年前からフリーのガイドをやって

いるが、まだまだ経験不足で日本の観光地を勉強中。添乗経験は九州の他、関西方面のツアー。

旅程の終盤、門司港レトロに入るルートの間違った様子で、ガイドと運転手がちょっと口論した。ガイドも門司港レトロは未経験で、散策中「ここは見所がたくさんありそうで、次から時間が取れそう」とわれわれに語った。

④ フリーだから仕事が不定期、結局ランド社から指名がかかるかどうか勝負。ランド社は、客から情報を集めてガイドの良し悪しを評価するからお客の機嫌が大事、予定のコースを飛ばすことなどもつての外である。……

⑤ 16人のツアー客をグルーピングすると、30歳代夫婦と娘2人の4人家族（夫は釜山市近郊都市の中学教師で上の娘が火山をみたがった）、40歳代兄弟の夫婦4人連れ、40歳代姉妹と老母1人・娘1人の4人連れ、50歳代夫婦と子供1人・知人の子供1人の4人連れ、となった。全て4人連れでの家族旅行である。

ちなみに、ソウルから参加したグループは、南下途中で列車事故があって釜山到着が大幅遅延した。その余波で、夜中に遅れて出航した釜関フェリーも大揺れで寝不足気味、ガイドは「今日の客はノリが悪い」とわれわれに愚痴った。

⑥ 全旅程を淡々と足早に回ったという印象。観光スポット毎ガイドの簡単な説明後、自由に見学や散策しバスの集合時に集まるというスタイル。有料のスポットはその都度現金決済、しかし、それは少な目で無料のスポット廻りを心がけている様子がありあり。微妙な時間調整はガイド裁量の様子。結局立ち寄りなかったが、ガイドは福岡で、時計をみながら「某ビール工場の場所を知らないか？」とわれわれに尋ねた。

⑦ 食事は全旅程安価なもの（現金決済）。別府での夕食もホテルで取らず、入館前に市内レストランにて「寿司とうどん」であった。初日、原鶴のホテルについて。10階建て、400人収容の大きなホテル。支配人によると、もともとコンドミニアムを意図して建設したが、入居がなく団体旅行に転用した。同日も中学生の夏休み団体旅行に鉢合わせた。海外からは韓国人の他、台湾人、香港人のツアーが利用する。支配人に当ツアーの1泊2食付き料金を尋ねたが「それは勘弁して欲しい」。……

2日目、別府のホテルについて。韓国人にとって大変著名で、当館での宿泊がステイタスにもなりうる超大型ホテル。事実、同日も何組かの韓国人ツアーが入っていた。夕食は先述のように外で済ませてきたから、到着後は各自フリータイム。土産物店を覗いていた同行の女性に印象を尋ねると、温泉に満足したとのこと。……

⑧ ショッピングについて。低価格ツアーは、やたらと土産物店廻りをするという悪評（われわれも韓国ツアーで経験する。その日本版だが逆も不評）だが、このツアーは別府で免税店に立ち寄っただけ。……大変つましやかな家族旅行という印象。

全旅程で一番興味深く感じたのは、阿蘇から別府に向かうバスの中でツアー客のひとりがひと声で音頭を取ると、即座にガイド宛チップが集められたこと。このチップは十分慣習化していると推察した。子供も同じ、一人当たり2万ウォンだったから、ガイドにとって32万ウォンの収入になる。推測するに、ガイドはソウルの主催ランド社から請負契約料など無しで了解、これが今回ガイドの全収入の可能性が高い。[後略]

資料32 日韓経済拡大と関釜フェリー —円高下の関釜フェリーコンテナ貿易を中心に—
(川本忠雄稿)

『九州経済調査月報』42号、
1988年2月、4～6頁

[前略]

(3) 関釜フェリーコンテナ貿易の現状と競争力

表2にみる様に、下関港の対韓貿易額は70年代以降、門司税管内比・全国比とも比重を高め、輸出では87年上半期、管内比46.5%、全国比6.1%、輸入では実に管内比82.8%、全国比20.7%を占めるに到っている。対韓貿易においては管内比の圧倒的比重からもみられる様に、西日本最大の拠点港とてよい。[表2は略]

表3（通関統計）をみると、関釜フェリーの占める重要な位置が確認できる。下関港の対韓貿易の大部分を関釜フェリーが担っていることがわかる（86年、対韓輸出比97.4%、対韓輸入比70.9%）。また全国比でも、1定期航路の構成比としては極めて高い比率を示している（86年全国比、輸出5.5%、輸入14.8%）。……70年6月に就航以来、毎年コン

テナ個数、貨物量とも順調な伸びを示している。86年対前年比では、輸出26.8%増、輸入48.3%増と全国動向と比べても、例外的に高い成長である……。

[表3は略]

さて関釜フェリーの急成長および国際競争力は、以下の諸要因に支えられていると推察できる。すなわち関釜フェリーの場合、表5にみる様に、流動平均所要日数が全国平均よりも大幅に短いということである。利潤を最優先する企業にとり、資本回転率を高める流動時間短縮化の意義は大きい。それと関釜間、わずか約230km（8時間、通関待ち時間を含めると15時間半）の距離を考えると、県内に大規模な産業後背地を有しない下関港でも、資本にとっては十分な通過港（中継港）としての役割を果たし得る。さらにマクロな要因としては、急成長を遂げる日韓貿易のトレンドに、うまく関釜フェリーが乗っているという状況であろう（70年就航というのは、韓国経済が正に、部品加工・半加工工業化を主軸として輸出指向戦略をとり、高度成長を達成しはじめた時期とも重なる）。また、80年代に入り韓国もコンテナ化の時代に入る。迅速性、定時性（毎日就航）が保証され、70年代以来、コンテナ貿易に伴うノウハウが蓄積されている関釜フェリーにとり、更なる成長要因の付加である（および今後の工業は多品目少量生産の傾向にあり、多品目を扱えるコンテナ輸送は増大する、という一般的成長要因も存在する）。今後とも市場開拓を目指した機能拡大の余地は大きいものと思われる。[表5は略]

[後略]

資料33 関釜フェリー航路の貨・客別（暦年1～12月）輸送実績表（1970～2005） 会社資料

暦年	航数	旅客（人）			乗用車（台）			貨物（トン）		
		下関～釜山	釜山～下関	合計	下関～釜山	釜山～下関	合計	下関～釜山	釜山～下関	合計
1970	164	7,892	8,014	15,906	1,067	865	1,932	1,213	3,772	4,985
1971	300	18,566	19,483	38,049	3,184	3,032	6,216	10,206	22,158	32,364
1972	305	24,667	24,613	49,280	3,969	3,817	7,786	11,153	43,287	54,440
1973	303	34,643	35,806	70,449	4,842	5,030	9,872	37,982	62,514	100,496
1974	342	24,694	26,979	51,673	2,604	2,703	5,307	40,440	76,333	116,773
1975	300	23,359	25,542	48,901	452	3	455	40,488	80,328	120,816
1976	308	30,991	32,293	63,284	34	1	35	57,820	92,170	149,990
1977	300	27,088	25,994	53,082	9	0	9	68,156	100,208	168,364
1978	300	33,261	29,061	62,322	9	0	9	86,281	117,869	204,150
1979	298	26,458	16,988	43,446	13	0	13	92,544	105,400	197,944
1980	302	25,112	16,721	41,833	17	0	17	89,758	118,444	208,202
1981	298	27,624	21,606	49,230	667	579	1,246	99,056	133,222	232,278
1982	294	33,035	24,848	57,883	1,464	1,454	2,918	84,164	111,330	195,494
1983	490	30,081	25,532	55,613	1,408	1,392	2,800	116,165	185,298	301,463
1984	582	34,080	33,067	67,147	1,292	1,289	2,581	157,381	240,769	398,150
1985	586	32,731	33,263	65,994	1,219	1,206	2,425	183,813	305,535	489,348
1986	606	32,777	33,887	66,664	772	796	1,568	233,123	453,238	686,361
1987	618	41,504	41,451	82,955	645	669	1,314	293,376	561,026	854,402
1988	636	56,996	51,806	108,802	599	605	1,204	265,558	579,803	845,361
1989	686	72,897	71,217	144,114	569	579	1,148	269,594	514,417	784,011
1990	684	78,951	68,940	147,891	508	502	1,010	237,963	579,032	816,995
1991	680	66,023	55,857	121,880	450	452	902	224,307	554,378	778,685
1992	686	53,577	44,554	98,131	353	356	709	209,477	505,858	715,335
1993	686	42,606	32,113	74,719	480	465	945	186,134	477,539	663,673
1994	678	55,341	47,376	102,717	455	458	913	190,425	503,263	693,688
1995	674	48,050	40,169	88,219	349	347	696	221,127	487,272	708,399
1996	674	52,587	46,248	98,835	373	368	741	186,301	420,014	606,315
1997	659	55,376	49,962	105,338	374	375	749	227,161	378,335	605,496
1998	638	47,376	42,482	89,858	325	333	658	124,501	382,340	506,841
1999	631	66,454	62,279	128,733	423	396	819	198,891	397,231	596,122
2000	699	84,070	77,744	161,814	516	520	1,036	295,682	388,896	684,578
2001	692	82,815	78,637	161,452	526	521	1,047	226,819	352,981	579,800
2002	691	82,326	78,823	161,149	551	544	1,095	286,113	300,788	586,901
2003	696	78,354	75,351	153,705	429	412	841	297,773	239,711	537,484
2004	700	79,469	76,510	155,979	379	377	756	347,538	214,302	561,840
2005	698	84,742	81,718	166,460	343	348	691	299,201	185,784	484,985
合計	18,884	1,696,573	1,556,934	3,253,507	31,669	30,794	62,463	5,997,684	10,274,845	16,272,529

資料34 関釜フェリー航路の国籍別（暦年1～12月）旅客輸送実績表（1970～2005） 会社資料

暦年	下関～釜山（出国者）				釜山～下関（入国者）				出入国者 合計			
	日本人	韓国人	その他	合計	日本人	韓国人	その他	合計	日本人	韓国人	その他	合計
1970	3,589	3,551	752	7,892	3,168	4,085	761	8,014	6,757	7,636	1,513	15,906
1971	7,658	9,417	1,491	18,566	6,412	11,486	1,585	19,483	14,070	20,903	3,076	38,049
1972	10,796	12,015	1,856	24,667	8,832	13,856	1,925	24,613	19,628	25,871	3,781	49,280
1973	17,916	14,656	2,071	34,643	16,106	17,672	2,028	35,806	34,022	32,328	4,099	70,449
1974	8,521	13,854	2,319	24,694	8,709	16,138	2,132	26,979	17,230	29,992	4,451	51,673
1975	7,488	12,395	3,476	23,359	6,954	15,693	2,895	25,542	14,442	28,088	6,371	48,901
1976	12,941	14,730	3,320	30,991	11,463	17,576	3,254	32,293	24,404	32,306	6,574	63,284
1977	8,756	15,707	2,625	27,088	7,484	15,992	2,518	25,994	16,240	31,699	5,143	53,082
1978	8,716	22,297	2,248	33,261	7,629	19,516	1,916	29,061	16,345	41,813	4,164	62,322
1979	8,313	16,473	1,672	26,458	4,078	11,487	1,423	16,988	12,391	27,960	3,095	43,446
1980	5,651	17,741	1,720	25,112	2,786	12,586	1,349	16,721	8,437	30,327	3,069	41,833
1981	5,487	20,653	1,484	27,624	3,484	16,495	1,627	21,606	8,971	37,148	3,111	49,230
1982	7,651	23,810	1,574	33,035	4,572	18,794	1,482	24,848	12,223	42,604	3,056	57,883
1983	8,300	19,628	2,153	30,081	5,087	18,191	2,254	25,532	13,387	37,819	4,407	55,613
1984	10,084	21,040	2,956	34,080	6,579	21,487	5,001	33,067	16,663	42,527	7,957	67,147
1985	11,188	17,839	3,704	32,731	8,621	18,640	6,002	33,263	19,809	36,479	9,706	65,994
1986	16,881	11,897	3,999	32,777	12,939	15,299	5,649	33,887	29,820	27,196	9,648	66,664
1987	21,819	16,540	3,145	41,504	16,648	18,583	6,220	41,451	38,467	35,123	9,365	82,955
1988	29,604	23,214	4,178	56,996	19,425	24,180	8,201	51,806	49,029	47,394	12,379	108,802
1989	30,650	37,622	4,625	72,897	23,667	34,838	12,712	71,217	54,317	72,460	17,337	144,114
1990	28,822	46,641	3,488	78,951	20,296	43,781	4,863	68,940	49,118	90,422	8,351	147,891
1991	22,466	40,718	2,839	66,023	15,874	36,994	2,989	55,857	38,340	77,712	5,828	121,880
1992	14,985	36,481	2,111	53,577	9,377	33,137	2,040	44,554	24,362	69,618	4,151	98,131
1993	17,763	22,797	2,046	42,606	9,482	20,937	1,694	32,113	27,245	43,734	3,740	74,719
1994	18,631	35,071	1,639	55,341	11,687	34,188	1,501	47,376	30,318	69,259	3,140	102,717
1995	16,865	29,840	1,345	48,050	10,660	28,382	1,127	40,169	27,525	58,222	2,472	88,219
1996	14,483	36,642	1,462	52,587	10,136	34,754	1,358	46,248	24,619	71,396	2,820	98,835
1997	14,273	40,073	1,030	55,376	11,558	37,465	939	49,962	25,831	77,538	1,969	105,338
1998	16,350	30,098	928	47,376	12,002	29,777	703	42,482	28,352	59,875	1,631	89,858
1999	18,317	47,258	879	66,454	15,895	45,638	746	62,279	34,212	92,896	1,625	128,733
2000	22,657	60,488	925	84,070	19,496	57,395	853	77,744	42,153	117,883	1,778	161,814
2001	19,553	62,337	925	82,815	17,500	60,378	759	78,637	37,053	122,715	1,684	161,452
2002	18,827	62,382	1,117	82,326	17,783	60,092	948	78,823	36,610	122,474	2,065	161,149
2003	14,081	63,632	641	78,354	12,399	62,384	568	75,351	26,480	126,016	1,209	153,705
2004	15,976	62,781	712	79,469	14,588	61,295	627	76,510	30,564	124,076	1,339	155,979
2005	14,408	69,596	738	84,742	13,124	67,990	604	81,718	27,532	137,586	1,342	166,460
合計	530,466	1,091,914	74,193	1,696,573	406,500	1,057,181	93,253	1,556,934	936,966	2,149,095	167,446	3,253,507