

門司港の朝鮮人港湾労務者

——主体になり損ね、暴力を記憶する——

小野俊彦

1. はじめに —主体化と暴力—

石炭が形成した「都市」であり、帝国の暴力が形成した「軍都」としての筑豊。その筑豊の石炭の積出港として発展した門司港には、軍都形成の暴力がさまざまな痕跡を残した。筑豊の東北端に位置する門司港は日本の「六大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・関門）」中唯一アジアに面する軍港として日帝から米帝に引き継がれた。不断に再生産される社会体の淵にある軍港には、社会体を脅かしかねない越境・交換が横行する。日本帝国の関門たる港を通過した様々なヒト／労働力、石炭、戦車、弾薬、兵隊、死体、野菜…それらが出自や社会的文脈など無関係に同じ港を通過するとき、それらはさしあたり「商品」でもあるが、同時にラクラウ&ムフ（ラクラウ&ムフ2000）のいう「社会的なものthe social」の地平にある諸要素、すなわち主体と客体が構成する「社会society」という安定した実体からは剥離して散乱する諸要素でありうるだろう。特定の意味を剥奪されて散乱する「諸要素」は、時に能動的な行為主体（犯人）であり時に受動的な被害者でもあるような「民衆」の歴史物語を困難にするだろう。それらの諸要素は門司港において、主に日本およびアメリカの資本／軍事帝国と物質的にかかわるさまざまな「出来事」の一部となった。時に応じて「抵抗」や「荷担」などと呼ばれ、充実した意味を持ちうるさまざまな経験から剥ぎとられ、むしろ不発弾が凝縮したような「出来事」。しかし、「出来事」が生じる瞬間にはすでに「鎮圧」の歴史記述＝犯人探しが始まっている（崎山政毅「反乱－鎮圧の系譜学にむけて」『現代思想』vol.28-11）。そのような歴史記述をめぐる闘いにおいて、ナショナルな「わたしたち」（という主体）の経験の背景をなす「自然」を、偶然的contingentな散乱状態として、「敵意を抱く自然」として我有化しつづけること、あるいは「もはや人間の形状を失った死者達」「リゾーム状の不定形な存在」「二つの主体の間で展開する事態ではなく〔…〕主体がたえず解体され続ける中から生起する運動」に出会うことはいかに可能だろうか（富山一郎1996; p.98）。主体は「主体化」という暴力の忘却において成立するかぎり、主体は「国家の抑圧装置」「イデオロギー装置」を忘れる。「自由な賃金労働者」という主体は「本源的蓄積」という暴力を忘れる。暴力的に創り出され再編される資本制／帝国が危機におちいる度に、主体たる「わたしたち」がその危機に「付着」して暴力／危機は覆い隠される。かくして資本制／帝国は再編・再生産される。ただ、イデオロギー装置の次元で遂行される「労働力化」の過程から振り落とされる人々（「自由な労働力」として主体化され損ねる人々）の「予感」が国家の暴力を感知するだろう（富山一郎2002）。たとえば近代日本において「朝鮮人／労務者」とは、「二重の意味で自由」な賃労働者としては主体化され損ねるがゆえに、「本源的蓄積」という暴力を記憶・予感するような存在であるだろう。

私はそのような富山一郎の問いに何とか自らの研究を接続しようとしてきたが、歴史物語の契機をなすべく主体として凝固してしまう手前の諸要素を力 hegemony の場においてとらえること、市場における〈労働力—貨幣（資本）—労働力〉の循環の一手手前、すなわち「労働力化」の過程という力の場に目を凝らすことに成功しているとは思わない。立命館大学でアルチュセール『再生産論』をめぐる開催されたセッションでの報告レジュメを元とする本稿は、北九州・門司港の港湾労働史という限定的な素材から、アルチュセールが論じている資本主義における労働者の主体化をめぐる新たな角度から考察のきっかけを提供しようと試みる極めてささやかな小文である。

2. いわゆる「自由」でない港湾労働者

資本は白人種が労働しえない地方を利用するためには、他の人種を必要とする。〔…〕労働力を提供すべくアメリカに移され、そして南北戦争後には自由なプロレタリアートとして資本主義的賃労働者階級に成長した、数百万のアフリカ黒人〔…〕（ルクセンブルク『資本蓄積論（第三編）』太田哲男訳p.68-9 ※以後引用文中の下線部は全て筆者による。）

半農半漁の寒村に過ぎなかった門司は、明治中期に京浜・阪神工業地帯に対する石炭供給地としての九州の役割が高まったことをきっかけに発展をはじめた。地元石炭資本の要請によって1888年には門司港の修築が始められ、まもなく九州鉄道・筑豊興業鉄道が門司に開通した。さらに日清戦争の勃発によって門司港の発展はより本格化し、門司港は戦争によって大量の需要が生じた石炭の積出港になると同時に日本軍の大陸進出の拠点として兵站機能を担った。日清戦争後の1897年に設立された八幡製鉄所は門司港の後背地に重化学工業を発展させた。日露戦争の勃発は再び軍港としての門司港を活気付け、門司港は対アジア貿易と軍事的アジア進出の拠点として確固たる地位を築いていった。短期間で急激に発展した門司港は各地から労働力を吸収した。

港の荷役労働に対する需要は貨物船の入港数などに大きく左右される。この港湾経済のいわゆる「波動性」に対応するために港湾労働における日雇いへの依存度は高くなる。港湾労働は、商社などの荷主、荷役を請け負う荷役元請会社、荷役元請会社への労務供給を請け負う親方、親方に従属する日雇い労働者たちという、重層的な下請け＝中間搾取制度に支えられてきた。その階層構造の最底辺に位置し、いつしか軽蔑と畏怖の相半ばする「ごんぞう」というあだ名で呼ばれるようになった門司の港湾労働者たちの多くは、飯場などで生活しながら親方に最低限度の生活保障を依存しており、しばしば何重もの借金によって身動きが取れなくなり、ほとんど奴隷的な拘束状態で納屋や飯場などに住み込む者も多かったという（来島、1988: 41）。港湾労働者は、荷役会社などに対する労務供給を請け負う親方たちによって統括され、仕事があれば親方の指示で現場に赴いた。そのような港湾労働者は自立した労働力商品として市場に表れることはなく、いわゆる「自由な」賃労働者ではない。

アルチュセールにおいては、このような港湾労働の「非資本主義的」性格は、資本主義的生産関係が近代においては「支配的」であることを確認したうえで単に相対的に評価されるかも

しれないが、港湾労働という一分野の歴史研究が資本主義研究に種別的な貢献をできるかどうかにとってこの点は中心的な論点となるだろう。いわゆる「ルンペンプロレタリアート」あるいは「産業予備軍」の生活や労働が、戦争や民族対立・差別と折り重なりつつ、天皇制を頂点とする日本の植民地帝国主義／資本主義の「底辺」を支えた事実の意味を考察するに際して、(マルクス主義者としては当然かもしれないが) しばしば「プロレタリアート」や「共産党」を規範化するアルチュセールの議論では脇に追いやられ、すくい取ることでできない問題がある。例えばアルチュセールの論考においては「例外的」事象とされる再生産過程への「国家抑圧装置」の介入という契機は、戦争や植民地主義の真っ只中で展開された近代門司の港湾労働史においてはむしろ恒常的なものであるし、果してそのような偏差は単に偶然的・あるいは傾向的なものでしかなく資本主義論に対して示唆するところは少ないのだろうか。門司の港湾労働史には、戦争や植民地化の暴力あるいは「継続的な本源的蓄積」(ヴェールホフ他)が、あるステイグマを与えられた労働力の形成をともないながら社会の中で維持されているあり方を見ることができる。私は港湾労働者の形成過程を富山一郎のいう「労働力化」(富山一郎)^①概念を重要な導きの糸にして観察するものであるが、この「労働力化」の過程は、アルチュセールのイデオロギー的主体化をめぐる議論に深くかかわりつつも、いわゆる下部構造次元における「労働力」の問題と民族的な自己／他者認識という上部構造(あるいはイデオロギーの)次元の問題がより直接的に絡み合う場面にかかわるだろう。富山一郎の「労働力化」論は、資本主義的生産関係がその外部の「他人種」を必要とするというローザ・ルクセンブルクの指摘^②を、むしろ資本主義によって「他人種」そのものが形成されるという人種主義的な問題として発展させたものだと言えるだろう。

3. 港湾労働のエスニック化—朝鮮人港湾労働者の形成—

門司港は日本の対アジア貿易・軍事進出の拠点であり、朝鮮人・中国人を主とする移民労働者の経由地でもあった。植民地を組み込んだ日本の経済構造において主に朝鮮の農村から日本本土の工業地帯に引き寄せられた朝鮮人労働者の中でも経済的に最底辺に位置したといえる日雇い港湾労働者たちにとっては、門司港は「経由地」ではなくむしろ「流入地」や「滞留地」であったと言ったほうが適切かもしれない。たとえば日本で土木等の請負業(親方・世話役として)で成功した朝鮮人が郷土で労働者を募集し、あるいは呼び寄せるが、在日朝鮮人たちは1920年代の大不況などにより真っ先に失業し、あたかも産業構造内の振動によって下のほうに徐々に振り落とされるようにして、港湾・土木をはじめとした下層社会に吸収され、定着するという過程を一つの典型的なパターンとして描くことができる。昭和初期の関門地域における全港湾労働者中、朝鮮人の割合は20%を越え、不安定な日雇い就労層ではその割合はさらに高かった(坂本, 1998: 145-146; 不破勝, 1955: 315)。朝鮮人たちは、日本人の嫌がる種類の業務にも「無頓着に」従事したとされ、民族間の賃金格差は50%というケースもあった(坂本, 前掲: 146; 西成田, 1997: 111)。

下に引用するように、明治期の新聞などに港湾労働者がいかに描かれているかを見れば、港湾労働者の存在自体がすでに「エスニック化」されていたと見ることができる。そこに「朝鮮

人」という新たなマイノリティ表象・差別的眼差しが重なって「朝鮮人労働者」が形成される。西日本各地の農村部から労働者を排出したいわゆる「本源的蓄積」の記憶は、やがて朝鮮人労働者にとって「植民地支配」や「強制連行」という別種の暴力の記憶と折り重なるだろう。「ごんぞう」や「朝鮮人労働者」という言葉はすでに、生産諸関係とイデオロギー的主体とを概念的に整理するアルチュセールの議論の中には上手く収まらない異物ではないだろうか。

彼等〔仲仕〕の社会や労働社会中最下層に位し、彼等の生活や人類中の下層に甘んじ、彼等の目的や習慣や皆社会の下層に在れども〔…〕白米一升二十銭のこのせち辛き世を何の苦もなく流れ渡りに泳ぎ行くその日暮しの境界は、また一種の自然的別物なり。〔…〕彼等の多くは外来人のみにして、門司生え抜きのもは百分の一だもなく殆ど皆無〔…〕主に広島、愛媛の両県人を以てその最多数を占め〔る… ※〕石炭仲仕と云へば外来のゴロツキを以て組織せられ、喧嘩、賭博等常に絶ゆる時なく、日に二三の犯罪出さざるなかりし

（「門司新報」1898年7月3日）

吾輩常に謂ふ日本人は性質高尚にして各個独立の気象を有し人の奴僕たるを甘んぜざるが故に勞力者たるに適せずして勞力者を指揮するに適せり〔…〕譬へば朝鮮人はアングロサクソン種族の豪強なる精神なくして其の健強なる身体を備えたるものの如く実に勞力者として世界無比の人民なり

（犬養毅「如何にして朝鮮を開化すべきか」『日本人』第十九号、1896年4月）

従来炭鉱坑夫又は女工等の如き極めて簡単にして何等の素養を要せざる労働に教育あり且つ有なる内地人の労働せるものに鮮人をして代わらしめ一般内地人をしてヨリ以上の労働に従事せしむるを得るは之れ労働効程の昂上として之を歓迎せざる可からず（福岡日日新聞1917年8月12日）

〔若松港〕鮮人労働者は当初浮浪仲仕として当地に集合して居たが、海仲仕の作業に内地労働者の及ばざる成績を挙ぐる事がわかり、之を部屋に収容するようになったのである。鮮人には更に其の内の親分が居て統括して居る。全然同一待遇を受けているのでなく、右の海仲仕作業を見ても炭塵の甚だしい箇所等にて無関心に従事するが如きを歓迎されている状態である。（福岡地方職業紹介事務局『管内仲仕労働事情』1927年）

4. 門司港と戦争暴力 一日米帝国による戦時労働動員体制と引き継がれるスティグマー

1941年の戦時統制令によって全国の港は「一港一社」体制による一元的管理を通じて最大の運送効率を達成するように促され、いわゆる総力戦体制への港湾の統合が試みられた。門司港でも各港湾関連会社が統合され、零細な労働供給業者（親方）も含めて荷役の下請けは全て関門船舶荷役株式会社という統制会社に組み込まれた。しかしこの統制令はそれぞれの港の実情に応じた対応の余地を認めており、実際の作業を請け負った労働供給業者たちは「適当な統制

組織を結成」することで形式的に統制下に置かれたというのが実態であった。しかも門司の港湾労働者中、特に^{はしけ}船から陸への積み上げ以後の荷役作業を担う沿岸労働者たちは統制令の厳密な適応を免れたために、多数の日雇い労働者を最底辺とする重層的な下請け制度自体は、実質的には温存された（来島, 1988: 48-49; 大島, 1952: 75-76）。

軍需物資輸送が専らの業務となった終戦直前の門司港では、全体を統括・指揮する日本陸軍の「暁部隊」と民間の荷役会社が連携して業務をおこなった。やがて日本人男性労働者は悉く出征してしまい、港湾労働の現場では主に朝鮮人を中心とする移民労働者や外国人捕虜までが動員されて労働力不足を補うことになった。（関門港運株式会社, 1994: 18; 北九州港湾局, 1990: 140-141）。

終戦後、占領軍は一連の労働改革を進め、労働基準法や職業安定法の成立によって占領軍が「労働ボス制度」と呼んだ労働供給制度すなわち親方による労働供給業は廃止されるはずであった。戦後に制定された職業安定法は労働供給専門業を禁止し、日雇い労働者たちは職安を通じて職を紹介されることが定められた。占領軍の日本経済認識は「講座派」的な日本資本主義理解に基づいており（大嶽, 1994: 12-14）、日本資本主義は「軍事的かつ封建的」経済制度と近代資本主義的な経済制度との不自然な共存として理解された。そのような見方からすれば、親方と日雇い労働者の関係を含む重層的な中間搾取制度は、労働関係の民主化を妨げる非合理的な「封建遺制」に他ならず、また占領軍のための業務の調達コストを削るという点からも改革される必要があった。日本の労働組合も占領軍による改革の方向性に基本的には賛同し、改革＝民主化の徹底を求めた。しかし、親方制度による労働供給は残存した「封建遺制」などではない。それはむしろ近代日本の資本主義発展の過程で新たに形成され、資本主義経済に不可分なかたちで組み込まれた「産業予備軍供給装置」的な一制度として理解するのが妥当であろう。

戦後の職業安定法も、まさに戦時統制令がそうであったように「各企業の実情に合わせた」措置の余地を残しており、実態としても職安単独で港湾の実情に沿う効率的な職業紹介を行うことは困難であった。戦後には各荷役会社で「班長」と呼ばれるようになったかつての親方などが、戦前以来の人的つながりに基づいて労働者を集めたのである（来島, 1988: 55; 不破勝, 1955: 312）。1951年から施行された港湾運送事業法は、港湾における労働供給業者の復活を促し（全日本港湾労働組合, 1972: 52）、また1953年には職安による日雇い港湾労働者への職業紹介業務は打ち切られ（不破勝, 1955: 312）、港湾労働者たちは引き続き不安定な就労条件の下に留め置かれることになった。港湾経済を支える安定的な労働力調達の調整弁として機能した労働供給制度は、戦前には日本の戦時統制政策によって、さらに戦後はアメリカ占領軍による労働改革によって「合理化」の名の下に改革されるはずであったが、結局本質的には変わらぬまま残存したのである。港湾の労働供給制度は、資本主義が「経済外的な力」という市場の外部を継続的に組み込んでいるということの一つの例証でもあるだろう。ルクセンブルクによるマルクス批判とも重なる論点であるが、市場において「自由」な経済主体が会うことで成立する労使関係のみを近代の正常なものと考える発想では、日本資本主義の発展史における具体的な諸局面が、帝国主義的強制力によって生まれた差異や矛盾を含む制度の下にあったことなども見落とされてしまうだろう。そのような資本主義の組み込まれた外部と常に接するところのみ「朝鮮人労働者」とはいかなる存在／非主体であるのかを考えることができる。

第二次世界大戦の終戦前数年間には炭鉱などからの朝鮮人の逃亡が激増したが（西成田, 1997: 289）、逃亡の果てに門司港に流れ着いたものの、帰国する経済力が無かったために現地の朝鮮人を通じて港湾での職を得たというある男性は、門司にいた朝鮮人の港湾労働者はほとんど皆が素性の知れない流れ者であり、お互いが門司に流れ着いた経緯に関心を持つことなどなかったという。第二次大戦末期には小頭などの監督層を除く港湾労働者の大半が中国人・朝鮮人と捕虜という状態であった。1945年の終戦にともなって各地の朝鮮人が関門港に集結して朝鮮に帰還しようとするが、終戦時には米軍が投下した無数の機雷によって門司港の港湾機能は麻痺しており、日本政府の帰還支援もまともに存在せず、それどころか後述するように朝鮮人は戦後の労務需要として期待されてすらいたのである。そのような中、朝鮮での政情の不安定なども手伝って朝鮮への帰還を中止して再渡日するケースが多々あった。朝鮮人たちの多くが再度の帰還のチャンスを窺いながら下関・門司他各地に定住することとなったのである。しかしそもそも壊滅している経済状況への日本人兵士やその家族の復員・帰国は労働人口の過剰をもたらし、加えて1949年から実施されたドッジライン後には倒産・失業が深刻化した。門司港では占領軍の協力を得て機雷撤去が進み1949年には「安全宣言」が出されたが、その間にも西日本の貿易窓口としての地位を神戸港に奪われてしまった門司港の経済復興は大きな障害に直面していた。そんな中で占領軍により接収されていた港は多くの朝鮮人にとって数少ない貴重な就労機会のひとつであり、民族的な労務供給ルートが存在したことも朝鮮人の港湾での就労を促したと考えられる。逆に以下に見るように、日本政府や米占領軍の方でも朝鮮人労働者を統制し、必要に応じて動員しようという動機も存在した。そこでは日米軍事帝国の間で労働問題と治安問題（あるいは治安問題としての労働動員問題）が共有される過程で「朝鮮人」というステイグマが引き継がれている様子も見て取ることができるだろう。

GHQは軍事占領に必要な労働力の深刻な不足を予想していたが、必要とする28万人強の労働力を調達することができた。その背景には「労務報国会」の協力があった。「労務報国会」は、GHQが日本軍国主義の経済的基礎と見做した上で解体することを意図した産業報国体制の下で1942年に結成されたものであり、特に土木建築業・運輸交通業・鉱業における「日傭労働者」、およびこれと不可分の関係にある「労務供給業者」・「作業請負業者」の統制を目的として結成されたものであった。産報体制の解体を意図するGHQは、自らが必要とする労働力調達のために同組織の暫定的な存続を容認せざるをえず、同組織の業務は46年に厚生省管轄の「日雇勤労署」に引き継がれた（竹前栄治『戦後労働改革—GHQ労働政策史』1982:p.75下線は筆者による）。

（1944年6月の米國務省内の政策草案）朝鮮人は日本臣民である。しかしながら、1923年の震災の際朝鮮人に対して大規模な暴行が加えられたことにかんがみて、特に朝鮮人に独立が約束されたことから、彼らが日本の降伏後にも同じような敵意に直面するかもしれない。軍当局はそうした事態に対処するよう準備をしておくべきである。さらに、鉱山で働いている20万人のように、多数の朝鮮人が職を失う可能性があるが、これらの者は日本国内に頼ることのできる親類や友人をほとんど持たないため、特に救済が必要となる可能性がある。

（金太基 1997:p.36）

（『民政ガイド・在日外国人』1945年6月25日作成）「在日アジア人の貧困対策としての雇用と救済も、より重要な課題となるであろう。もし送還が遅れたり緊急に救済する必要があるならば、いくつかの指定地域、たとえば、連合軍に石炭の生産が必要ならば炭鉱地域に、また、道路建設や鉄道工事のような労働力として朝鮮人を使える地域に、朝鮮人を集めておくのがもっとも望ましいであろう。軍政府は軍事的な目的で労働力を必要とするものであろうから、働くことを望んでいる朝鮮人労働者を日本人に優先して雇うのが望ましい（中略）。朝鮮人は日本人よりも連合軍に抵抗しないであろうし、肉体労働にも慣れている」（同上:p.51-2）

1950年に勃発した朝鮮戦争は大量の兵士や軍需物資を門司港に送り込み、少なくとも短期的には極めて大きな経済的恩恵を門司の経済にもたらすことになった。戦争で生じた大量の物資に対する荷役労働の需要を満たすために、荷役会社は伝統的な労務供給制度に依存せざるをえず、さらには暴力団系の「手配師」など非合法的な性格の強い労務供給ルートも活性化したという。しかし朝鮮人にとっては極め付けに皮肉な戦争景気である。彼ら彼女らは自らが帰るはずであった祖国を海峡越しに見つめながら「同胞」を殺す戦争に「荷担」せねばならなかった。このような「荷担」の経験を成立させた状況は、朝鮮戦争期に在日朝鮮人が「武装闘争」に参入した経験とあわせて考えられねばならないだろうが、本稿ではその点に立ち入る余裕がない。

朝鮮戦争の勃発によりアメリカ軍のほう大な軍需物資の輸送を請け負った業者は、必要な日雇労働者を職業安定所の紹介によっては十分に充足することができず、手配師のもとに蝟集するいわゆる「顔付」日雇労働者が増加し、「労働ボス」の新たな復活が深刻な問題になってきた。（全港湾 1972:p. 52,93）

この朝鮮戦争の際、GHQ労働課マッケボイから斎藤邦吉労働省職安局長への要請に基づき約1万5000人－2万人の日本人労働者（沖仲仕）が労働ボスの手を通じて保険付で仁川上陸作戦の兵站業務に雇用されたという。

（竹前掲p.302下線は筆者による）

軍需物資輸送の沖仲仕が不足して、門司では手配師を通じて募集された。暴力団の大長組のルートで、手配師の今村、新井、清沢らの手によって、門司の日雇い仲仕が約百人募集された。そのうち半数が朝鮮人の日雇い仲仕であった。（林えいだい1983:p.193）

（在日朝鮮人A氏）朝鮮戦争ん時も仕事しよったよ。仕事いったら軍の施設に入る身分証明かなんか貰ってね。制服をビシーっと着た軍人が棺桶を引き上げよるのも見よったし。そりゃあ他に仕事がないんやけ、自分でも分かっとるけどしょうがないんよ、戦争を応援しとるといえば事実そうなんやけど、自分が食うていけんけしょうがない。そりゃあ弾薬や

ら戦車やら送れば人殺しに使われるっちゅうことは分かるとるけど、それをせんことには仕事ないんやけ、しょうがないやろ。(筆者によるインタビュー)

(港湾労働者による死体引上げ作業の証言)「遺体のほとんどは全裸で、しかもほとんどが黒人やったですなあ。それは悲惨なもんで、右手と左手が逆にくっついとるのやら何やら…」「黒人が白人の弾除けにされとるとスグに思うた」「そのうち黒人の遺体はズタ袋に入れられて、白人将校のは立派な棺おけに入れられとるといのが増えた。死んでもこれほど差別されるのかと思ったら腹がたって、白人の遺体を蹴りとばしたこともある」

(日朝協会北九州支部1980)

(S氏の証言)「二日目にはもうご飯がのどを通らんようになって、当時はヒロポンがはやったのでみんなそれをして仕事に生きよった」「一番びっくりしたのは、白人の身体に黒人の首がひっついとる、これはひどいと思って“おーい、これは白人と黒人のチャンポンやないか”という、これはナパーム弾で顔が焼けたんやといわれて納得した」「わずかの期間だから正確かどうかかわかないけれど、私が見たりあつかった死体は、白人一人にたいして黒人十人くらいの比率だった」(日朝協会北九州支部1980)

軍船のAKL船の死体を下ろすと、韓国の前線向けに米本国から輸送船で送られてきた、新鮮な野菜類を積み込んだ。(林えいだい1983; p.197)

以上に見たような門司港という狭い範囲のさまざまな資料・記述・記憶の重層は私を出来事の可能性に導くようにも思えるのだが、どうしても私にはある「主体の経験」が貧しいイメージとして、いわば敵意など欠いた風景のように到来してしまう…。「抵抗」する、ある名前を持つ、能動的／受動的な主体…。アルチュセールをはじめとする厳密なマルクス主義哲学者のテキストから発される警告こそ、そのような「無媒介」な「抵抗」の記述に向けられているはずだ。かといって理念的な「階級闘争」と「構造的搾取」を簡潔に照らし出すことだけが問題なのでもない。既存の物語や概念に振り回されることなく、リゾーミックなものに出会う場にむかって自らの記述行為を解き放ちたい。

参考文献

- 福岡地方職業紹介事務局, 1927, 『管内仲仕労働事情』
不破勝敏夫, 1955, 「閩門地方の港湾労働事情」岡倉伯士編『閩門経済の研究』山口大学経済学部。
林えいだい, 1983, 『海峡の女たち—閩門沖仲士の社会史—』葦書房。
閩門港運株式会社, 1994, 『閩門港運株式会社創立50年史』
来島浩, 1988, 「北九州工業地帯における港湾荷役労働」『徳島大学教養部紀要』23
金太基, 1997, 『戦後日本政治と在日朝鮮人問題』勁草書房。
北九州市港湾局, 1990, 『北九州の港史』北九州市。
ラクラウ&ムフ, 2000, 『ポストマルクス主義と政治』大村書店。
門司市史編集委員会, 1963, 『門司市史』門司市役所。

門司港の朝鮮人港湾労働者（小野）

- 門司市役所経済部産業課, 1954, 『関門経済史』 門司市役所.
- 日朝協会北九州支部, 1980, 『朝鮮戦争—日本の中の最前線基地・北九州』 (自主出版).
- 西成田豊, 1997, 『在日朝鮮人の「世界」と「帝国」国家』 東京大学出版会.
- 大島藤太郎, 1952, 「港湾労働の成立と発展—門司港の場合」 『経商論纂』 47.
- 大嶽秀夫, 1994, 『戦後政治と政治学』 東京大学出版会.
- ルクセンブルク, 2001, 『資本蓄積論 (第三編)』 太田哲男訳 (同時代社)
- 坂本悠一, 1998, 「福岡県における朝鮮人移民社会の成立」 『青丘学術論集』 第13集.
- 坂本悠一, 1999～2000, 「九州在住朝鮮人関係新聞記事目録—その1～4」 『九州国際大学社会文化研究紀要』 第43・44・45・47号
- 竹前栄治, 1982, 『戦後労働改革—GHQ労働政策史』 (東京大学出版会)
- 富山一郎, 2002, 『暴力の予感』 (岩波書店)
- 富山一郎, 1998, 「対抗と遡行—フランツ・ファノンの叙述をめぐって—」 『思想』 no.866 (岩波書店)
- 内田一男, 1952, 「関門における港湾運送業」 『関門経済史 (1)』 門司市役所.
- 全日本港湾労働組合, 1972, 『全港湾運動史』 労働旬報社.

