

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討

大 宮 誠

Abstract

There was a sea route between Niigata and North Korea from 1935 to 1945. Most previous researches concerning this sea route assesses economical and institutional aspects. Then, the passengers of this sea route are mostly analyzed to be immigrants for agricultural work to Manchukuo. Therefore, these studies did not explore the other object of the passengers. This paper examines the actual condition of the passengers during this period by using past materials such as local newspaper, memorials and a variety of journals.

キーワード……新潟北鮮線 満洲農業移民 満蒙開拓青少年義勇軍 訪日旅行団

はじめに

「日本海航路新潟北鮮線」定期航路は、1935（昭和 10）年 4 月の逓信省から新潟県に対する「政府補助は 2 万円以内、就航会社は日本海汽船株式会社と指定」¹⁾の指示により、逓信省・新潟県および新潟市の命令航路となった。4 月 13 日に鮮海丸が初出帆してから、日本敗戦の 1945（昭和 20）年 8 月まで航路は存続した。

これまで「日本海航路新潟北鮮線」に関しては、古厩忠夫の『裏日本 - 近代日本を問いなおす - 』²⁾、関本健の『北鮮ルート』と日本海航路³⁾、田中隆一の「満洲国下の満鉄と『日本海ルート』」⁴⁾、芳井研一の『裏日本』脱却の夢と現実⁵⁾等で論じられてきたが、経済的な側面あるいは制度的な側面についてのものが多く、また乗船客については満洲農業移民だけが強調されてきた。それらも断片的なものであり、航路が存続した全期間を通じた、乗船客についての研究はなされていない。

本稿では、新聞記事、記録集、回想録、各種団体史等から収集した「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の事例、約 1,100 件、約 48,000 人の乗船目的を分析し、乗船客の実態を明らかにすることを通してその特徴を検討したい。

なお本稿では日本の敗戦前に用いられた満洲国、渡満などの語彙は当時のまま使用する。

1 「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の推移

新潟と「北鮮」（ここでは日本の敗戦前には朝鮮半島北部咸鏡北道および咸鏡南道をさして用いられた語彙として使用する。以下北鮮と略記する）とを結ぶ航路は、1929（昭和 4）年に不定期航路から定期航路へ、さらに 31（昭和 6）年には「新潟県市命令新潟北鮮航路」へ、そして 35

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

(昭和 10)年には逓信省命令「日本海航路新潟北鮮線」(以下「新潟北鮮線」と略記する)へと展開したのである⁶⁾。

(1) 新潟港の乗降船客数

『新潟開港百年史』⁷⁾及び『新潟県統計書 昭和 16 年～昭和 22 年』⁸⁾によると、新潟港乗降船客数は表 1 のとおりである。同統計では 1940 (昭和 15) 年度および 41 (昭和 16) 年度の資料が欠落して乗降船客数は不明である。

表 1 新潟港乗降船客数 単位:人

年度	北鮮へ	北鮮から	計
1933	909	1,145	2,054
1934	1,965	1,395	3,360
1935	3,127	2,550	5,677
1936	5,098	3,231	8,329
1937	10,069	5,453	15,522
1938	24,937	11,327	36,264
1939	46,048	27,412	73,460
1940	-	-	-
1941	-	-	-
1942	6,421	7,081	13,502
1943	36,889	25,418	62,307
1944	29,154	15,215	44,369
1945	12,075	-	-

出处:昭和8-14年は『新潟開港百年史』
昭和17-20年は『新潟県統計書』から作成。

『鉄道統計』の「鉄道各駅旅客発着通過人員表」では 1940 (昭和 15) 年度は 64,531 人で乗降船客数はこれを上回ることからこの年度がピークであったと推測される⁹⁾。1942 (昭和 17) 年度には 1 万 3 千人と激減している。これは 1941 (昭和 16) 年 11 月 5 日気比丸が清津沖で触雷し沈没した事件 (船員 20 名船客 136 名死亡)¹⁰⁾によって、「新潟北鮮線」に配船されていた白山丸及び月山丸が敦賀で就航したからである¹¹⁾。「新潟北鮮線」には一時的に河南丸と貨物船煙台丸が配船され、貨物輸

送に重点が置かれた¹²⁾。しかし 1943 (昭和 18) 年度には 6 万 2 千人と 39 (昭和 14) 年度の 7 万 3 千人に次ぐ水準に回復し、以後敗戦まで旅客輸送に利用された。

(2) 乗船目的別把握者数

当時の新聞等により新潟港での乗降が把握できた「新潟北鮮線」乗船客を¹³⁾乗船目的別に、ア、旅行者 (自宅等から出発し、見学や視察などを行い短期間で戻るもの)、イ、滞在者 (再び出発地に戻ることを前提に、滞在地で一定期間就労や研修などに従事するもの)、ウ、移住者 (生活の基盤を新しい地に求め移り住んでいくもの) の 3 つに区分して示したものが表 2 である。

1942 (昭和 17) 年以降は乗降船客を報道する記事等の激減により、把握できる乗降者数も激減した。

表 2 新潟港乗降船客 (乗船目的別) 単位:人

区分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
乗船客	旅行者	58	187	141	594	865	1,546	850	97	33	21
	滞在者	107		2	44	3,758	2,096	3,573	191	5	55
	移住者	222	434	1,240	3,078	6,503	5,364	5,667	387	701	323
	計	387	621	1,383	3,716	11,126	9,006	10,090	484	925	349
降船客	旅行者	96	197	159	218	1,432	1,367	735	18	34	1
	滞在者	91	13	34		1,192	2,098	1,213			96
	移住者					56	232	11	51		
	計	187	210	193	218	2,680	3,697	1,959	69	34	97

出处:筆者が新潟新聞等から乗船客の事例を収集・整理した「新潟港出発到着者データ」から作成。

2 乗船目的別の検討

表2で区分した旅行者、滞在者、移住者の乗船目的をさらに細分化して検討しよう。

(1) 旅行者

新潟港から乗船した旅行者の目的を細分化したのが、表3である。また新潟港で降船した旅行者は表4のとおりである。

表3 新潟港乗船者(旅行者・乗船目的別)

単位：人

区 分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
旅行	28	29	30		75	89					
視察	30	10	14	529	270	335	75		21	15	
慰問			47	60	60	108	53	97	10	6	
会議				5	95	36	4		1		
商用					4	3	9				
訪問						1	8				
その他					20	2			1		
小計	58	39	91	594	524	574	149	97	33	21	
帰途(旅行、視察等)		148	50		341	972	701				
合計	58	187	141	594	865	1,546	850	97	33	21	

出処：筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

表4 新潟港降船者(旅行者・乗船目的別)

単位：人

区 分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
帰途(旅行、視察等)	93	42	63		167	82	38	17	4	1	
帰郷(就職者、開拓員ほか)		14		1	35	48	109	1	20		
その他		128			1	2					
小計	93	184	63	1	203	132	147	18	24	1	
公・用務					2	4					
商用		1				5	1				
会議出席	2	2		1	54	69	3				
視察			23	69	562	428	293		10		
大会・競技会出席						36					
旅行	1	10	73	147	602	693	291				
小計	3	13	96	217	1,220	1,235	588		10		
合計	96	197	159	218	1,423	1,367	735	18	34	1	

出処：筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

ア 旅行

修学旅行や研究・調査旅行などを目的に、新潟港から出発している。

大きな特徴は児童の見学旅行である。新潟実業組合連合会が1935(昭和10)年に発起し、新潟市内高等小学校児童36名を3班に分けて、夏休み期間に北鮮及び大連地方を旅行させた。

8月に北鮮地方第一班見学団、北鮮地方第二班見学団、南満地方見学団が出発した¹⁴⁾。新聞でも「学童使節を満鮮へ見学派遣 全国的にトップを切った壮挙に成果多大の期待」と見出しが付けられた。壮行会で新潟市横山助役は、新潟港飛躍が期待される時に「将来の新潟を背負う」学童が朝鮮・満洲国を視察することの意義を述べ激励している¹⁵⁾。1936(昭和11)年に

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

も新潟市豊照小学校長引率の 29 名が清津・函們・羅津などへ、38 (昭和 13) 年には 7 月に勃発した張鼓峰事件の日ソ停戦協定成立直後である 8 月 17 日に朝鮮・満洲国へ旅立った¹⁶⁾。朝鮮・満洲国への学童派遣は翌 39 (昭和 14) 年にも続けられた。人選が「学校代表」から「大陸への就職希望に熱意のあるもの」に変わった¹⁷⁾。新潟市の発展のためには朝鮮・満洲国への積極的な進出が必要であり、そのためにも青少年の朝鮮・満洲国への就職を進めていこうとする意図はみられたが、学童を除けば新潟県内の中学校・商業学校・師範学校などの朝鮮・満洲国への修学旅行は行われず¹⁸⁾、必ずしも熱心な取組みはみられなかった。

研究・調査旅行の事例では、1939 (昭和 14) 年 3 月に東京文理科大学有賀教授が学生らと 16 名で満蒙地方地質調査旅行へ、翌 40 (昭和 15) 年 12 月には東京帝国大学瀧沢助教らが風土病研究のために満洲国へ、また同じ船で満蒙開拓青少年義勇軍哈爾浜訓練所実態調査のため、明治大学・拓殖大学・三重高等農林学校などの学生 21 名が出発している¹⁹⁾。

イ 視察

開拓地事情、産業・経済事情あるいは教育事情などの分野での満洲視察が行われた。

1938 (昭和 13) 年以降には開拓地への視察が増加しているが、それは 1936 (昭和 11) 年に広田弘毅内閣が 7 大策の一つとして「満洲農業移民 20 力年 100 万戸送出計画」を決定し、その後、分村分郷移民計画が推進されたためである。

加藤完治ら移民推進グループの一人である京都帝大教授橋本伝左衛門は²⁰⁾、1938 (昭和 13) 年 7 月に学徒至誠会 (大学、専門学校生徒から選抜) 団長として 229 名で、新潟港から渡満 (満洲へ行くこと) した²¹⁾。

中央レベルの団体が地方の行政関係者を引率し視察した例もみられた。1938 (昭和 13) 年 9 月農村更生協会は満洲移住地第四回視察団 (全国各県の町村長 11 名、役場職員 12 名、東京帝国大学の近藤康男ら 36 名) を新潟港から 3 週間の視察のため派遣した。彼らは分村計画を検討中の村の代表者達で、三江省樺川県弥栄村や吉林省舒蘭県大日向村などの開拓地視察を目的としていた²²⁾。移住推進団体が、弥栄村や大日向村という成功事例を視察させ、地方レベルでの農業移民推進者を育成していたのである。

各県の事例としては、1939 (昭和 14) 年 7 月に山梨県移民視察団 16 名が、8 月に茨城県移住視察団 23 名が、9 月に青森県移民地視察団 25 名が、翌 40 (昭和 15) 年 10 月には拓務省主催地方女子拓殖指導者満洲開拓視察団第二陣 47 名が、また、11 月には中小商工業者の転廃業推進を背景に、全国米穀商業組合会 (二府四県代表者 22 名) が廃業した米穀店の移住を推進するため現地調査へ向かった²³⁾。新潟県関係では中蒲原郡横越村大地主伊藤文吉夫妻と在郷軍人分会長が 1940 (昭和 15) 年 6 月に移民政策協力のため、8 月には満洲農業開拓地調査のため新潟県農会の 23 名が出発した²⁴⁾。

開拓地へ向かう視察者は、当初の満洲農業移民の唱道者、国および中央団体職員から、地方

で移住を推進する行政関係者、農業団体関係者、そして移民する農民の代表者へと拡大した。彼らが報告会で農民を啓発するなかで、農業移民を送り込むというシステムが確立していった。

教育関係者の視察団では、1939（昭和 14）年 8 月に校長や訓導で構成する長野県教育者満洲移民地視察団 24 名が、10 月に全国選抜学校教員・婦人会幹部からなる女子拓殖指導満洲視察団 25 名が、11 月には小学校長・青年学校長で構成する山形県分村計画町村満洲視察団 22 名²⁵⁾などが出発した。新潟県の教育関係者では、1939（昭和 14）年 9 月に新潟県柴田学務課長を団長とする小学校・青年学校教師等 25 名が、同月新潟県実業学校・青年学校教員満洲農業移民視察団 24 名²⁶⁾のほか、42（昭和 17）年 9 月には新津小学校長樋口三代基ら 10 名が三江省勃利義勇隊訓練所や哈爾濱義勇隊訓練所などを視察のため、翌 43（昭和 18）年 9 月には新潟県報国農場などを視察のため新潟市視学坂口謙次郎ら国民学校長 11 名が出発した²⁷⁾。

移民推進や満蒙開拓青少年義勇軍制度推進のため、生徒への影響力が大きい学校長や教員など教育者も満洲国に派遣されていた。

開拓地の視察のためにはまず、満鉄と華北交通が主管する鮮満支案内所（東京、小樽、大阪、門司、新潟、敦賀、長崎及び名古屋）に申し込むと、各開拓団本部経営の簡易宿泊所、視察先や移住者との座談会も手配された。15 日程度の視察日程で 4 から 6 箇所程度の視察が可能であった²⁸⁾。

『満洲開拓年鑑』によると開拓地への視察者は著しく増加し、これによって開拓政策が広く認識されてきたとされているが²⁹⁾、視察者が帰国してから報告会で語られる情報は、開拓地の立地上の制約などにより、限定的なものであったと考えられる。

「新潟北鮮線」には新潟県内の産業界から大きな期待が寄せられた。産業経済関係者の視察では、1935（昭和 10）年 7 月には加茂町実業協会が皆川正蔵外 20 名の視察団を満洲国・朝鮮へ派遣した³⁰⁾。また新潟商工会議所は、1939（昭和 14）年 5 月に満鮮経済視察団 25 名（団長小林誠弥新潟港運送専務取締役、副団長村田三郎鍵富本店船舶部支配人、大塚佐吉新潟米穀株式会社取引所取引員）を³¹⁾、清津・羅津・雄基の北鮮三港と満洲国牡丹江・哈爾濱・新京・奉天などへ派遣した³²⁾。このほか多数の経済関係者が、販路開拓や、見本市、博覧会等に参加するため朝鮮や満洲国を訪れており、経済活動にとって重要な航路となっていた。

ウ 慰問

満洲国・中国に派遣されている軍隊と農業移民を慰問する慰問団が組織され派遣された。

1937（昭和 12）年 4 月に第二師団（岡村寧次師団長・所在地仙台）が満洲国駐割となり新潟港から軍用船で渡満した³³⁾。これは師団長は宇品港から出帆するという従来の慣例を破ったものであった³⁴⁾。第二師団は仙台市に師団司令部が、仙台市、福島県会津若松、新潟県新発田及び新潟県高田に歩兵連隊が置かれていた。歩兵連隊の兵士・下士官の多くは連隊所在県出身者で占められ「郷土部隊」と称されていた³⁵⁾。新潟・福島・宮城の 3 県では第二師団の将兵を

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

慰問するため、1937(昭和12)年7月に三県連合皇軍慰問使39名(宮城県代表水谷学務部長、福島県代表諸橋学務部長、新潟県代表梁井経済部長、各県議会議員、町村長等)を、39(昭和14)年5月には芸者で構成する演芸慰問団を共同して派遣した³⁶⁾。このほか新潟港からは、1939(昭和14)年に7団体59名、翌40(昭和15)年に8団体74名、翌41(昭和16)年には東京市大日本報国会の落語家や講談師などの団体³⁷⁾、国防婦人会新潟地方本部の5名³⁸⁾など5団体39名が渡満しており、各県の団体が熱心に「郷土部隊」を訪問・慰問した。

農業移民や青少年義勇隊員への慰問は視察を兼ねていた。1937(昭和12)年7月に東京農業大学農友会移民部が、翌38(昭和13)年6月に日本農民連盟満洲農業移民慰問団30名(団長木村武雄代議士)が、40(昭和15)年には大日本連合女子満洲開拓視察団50名が、また、41(昭和16)年6月には東京府世田谷区正和女子商業学校生徒13名が満洲国滨江省一面坡及び哈爾濱の青少年義勇隊訓練所へ慰問のため渡満した³⁹⁾。

エ 会議その他

日本、朝鮮及び満洲国で交互に会議などが開催されるようになり、それらに参加するため「新潟北鮮線」を利用した乗船客には次のような事例がみられた。

1939(昭和14)年5月に井上新潟市長、桐生産業課長等4名は新京で開催される日満実業協会総会に出席のため、同年7月には文部省、関東軍、満洲国後援により新京で開催される第13回全国中等学校地理・歴史教員協議会に出席する86名など⁴⁰⁾、5件94名が出発した。翌40(昭和15)年5月に新京で開催される日満文化協会第5回総会(貴族院議員岡部子爵等)、8月に哈爾濱で開催される日本ホテル協会総会(鉄道省西尾旅客課長等)、9月には朝鮮京城で開催される大日本耳鼻咽喉学会(新潟医大鳥井教授)への出席など⁴¹⁾、8件36名が出発した。

商用など経済活動のため、新潟港から出発した者もいた。新潟商工会議所浜理事は1940(昭和15)年7月に、新潟市物産貿易斡旋事務所の開設場所選定と新潟港拡築予算化実現に向け支援要請のため清津・羅津・雄基へ出発した⁴²⁾。また、翌41(昭和16)年春には、「満州にはコイヤ、ナマズがたくさんいる」という話を聞いた新潟市の蒲鉾店堀川兵三郎が、蒲鉾の原地加工の可能性調査のため出発した。堀川は牡丹江から佳木斯まで調査したが、川魚は蒲鉾の原料に使用できる量はなく「夢破れて引き返し」た⁴³⁾。日本内地での原料の入手が困難になる中、満洲国に期待をかけた調査であった。

国家的な規模で旅行を斡旋する機関として、東京・大阪・名古屋・下関・門司・新潟にある鮮満支案内所や日本旅行協会(ジャパン・ツーリスト・ビューロー)本社・各地案内所が整備されており、多くの旅行者、視察者がこれらの機関を利用して旅行した⁴⁴⁾。

(2) 滞在者

新潟港から乗船した滞在者の目的を細分化したのが表5である。新潟港で降船した滞在者は表6のとおりである。

表5 新潟港乗船者(滞在者・目的別)

単位:人

区分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
出稼	106			42	802	23	8				
転任					5	4					
勤労奉仕					2,942	2,022	3,516		160	5	
女子現地研修						32	26		31		50
その他				1	3	1	16				
小計	106			43	3,752	2,082	3,566		191	5	50
帰任(就職者)	1		2	1	6	9	7				
軍人・家族						5					5
合計	107		2	44	3,758	2,096	3,573		191	5	55

出処:筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

表6 新潟港降船者(滞在者・目的別)

単位:人

区分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
帰郷(出稼等)	90				49	129	2				
帰還(勤労奉仕)					1,140	1,926	1,147				
帰任(就職者)					2		1				
軍人・軍人家族	1	12	34		1	11	3				
留学・研修		1				32	60			96	
合計	91	13	34		1,192	2,098	1,213			96	

出処:筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

ア 出稼

出稼ぎ者は、満洲国奥地向け建築・建設資材など木材需要の増加を背景とした林業関係者、朝鮮清津沖鱈漁の活況を背景とした漁業関係者、大工が大部分を占めた。

林業関係者では、1939(昭和14)年9月に山形県、秋田県から岩淵組樵夫60名、斎藤組樵夫46名が翌年3月まで木材伐採のため三江省に向け、また10月には樺太から12名、北海道天塩町から50名、高岡郷から40名の樵夫が、翌春の融雪期まで雪中での森林伐採のため出発した⁴⁵⁾。これらを含めこの年には10件599人の樵夫が、新潟港を経由し満洲へ出発した。

漁業関係者では、1935(昭和10)年12月、秋田県飯澤組、白崎組、富山県堀野組の漁師90人が新潟港に到着した。彼らは、7月上旬に新潟港を出発し、朝鮮清津沖、羅津沖で操業したもので「内地近海のそれとは全く比べものになりません」と成果を語った⁴⁶⁾。1939(昭和14)年には、7月には秋田水産工業株式会社渡鮮団13名のほか、11月下旬までの予定で青森県の女工100名、男工20名が清津松郷洞陸軍指定缶詰工場に向け出発した⁴⁷⁾。

大工では、1935(昭和10)年4月に新潟県西蒲原郡角田村から11名の大工が朝鮮へ、40(昭和15)年3月には、山形県の大工23名が満洲国東安省虎林に向かった⁴⁸⁾。大工は、4月末から5月中旬に渡満し、牡丹江、虎林等各地で建築に従事し、11月下旬から12月中旬に帰郷した。半年間で3~4千円稼ぐ者もあったという。40(昭和15)年12月新潟港に帰港した大工の一人は「向こうはやっぱり素晴らしい景気だ」と話している⁴⁹⁾。北満、東満では日本人人口が増大しており、建築の需要が拡大していたのである。

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

満洲国の奥地へ行く女給もいた。1935(昭和10)年4月13日、「新潟北鮮線」初出帆の鮮海丸の乗客の中には、満洲国で一稼ぎするため北海道札幌からの女給5名がいた⁵⁰⁾。また1941(昭和16)年2月には、満洲国東安省虎林県虎林街二道街特殊飲食店業の募集に応じ、50～150円前借りをした女性8名が出発した⁵¹⁾。1939(昭和14)年8月、満洲新聞記者であった望月百合子は、北安省鉄驢での慰問映画会で桃割姿のお酌さんや、芸妓を見掛け驚いている⁵²⁾。

イ 勤労奉仕

日本内地から満洲国に、土木・農耕・牧畜及び開墾などに集団的に従事するため一定期間動員派遣されものを、ここでは勤労奉仕として区分した。

新潟港出発の勤労奉仕として把握したものは、表5に示したように、1939(昭和14)年は2,942人、翌40(昭和15)年は2,022人、41(昭和16)年は3,516人で、表2で示した新潟港からの乗船者の26.4%、22.5%、および34.8%を占めた。

満洲建設勤労奉仕隊制度は1939(昭和14)年3月に「満洲国の産業開発、北辺振興並に開拓の三大国策事業遂行にあたって国家中堅たるべき青少年の勤労を通じて満洲建国の真義を理解」させることを目的に創設された⁵³⁾。6月には興亜青年勤労報国隊先遣隊として東大・千葉高等園芸等12校の学生ら264名が、第2陣1261名が、7月には第3陣1340名が出発した⁵⁴⁾。

1940(昭和15)年7月には、獣医特技隊(東京帝大農学部教授大林富士夫引率)28名が、農業及鉱工特技隊(盛岡高等農林学校教授坂上道引率)244名が、師範隊250名が出発した⁵⁵⁾。

1941(昭和16)年6月第三中隊(農学校生徒)181名が浜江省薩爾岡特設農場へ出発した⁵⁶⁾。

開拓地の作業応援にも勤労奉仕隊が派遣された。1940(昭和15)年7月には新潟県中蒲原郡から北安省二龍山開拓地へ、刈羽郡から北安省東火犁開拓地へ作業班が派遣された⁵⁷⁾。

ウ 女子現地研修

満洲農業移民の配偶者を育成するため1939(昭和14)年12月22日、政府は女子指導者養成所を、道府県は女子訓練所を、満洲国政府は現地に女子訓練所を設置することを発表した⁵⁸⁾。国内では女子拓務訓練所と呼ばれ、満洲国では開拓女塾と呼ばれる「大陸花嫁養成所」が設置されたのである。満洲国の開拓女塾は、1943(昭和18)年時点では、北五道崗開拓協同組合内や勃利青年義勇隊訓練所内など12箇所に設置されており、44(昭和19)年度中に寧安、嫩江など5箇所に設置が計画されていた⁵⁹⁾。

1940(昭和15)年7月、北安省鉄驢県安拝の満洲開拓女塾第一回生として宮城県の16名が、初代塾長秋田和洋女学院長熊井竹代に引率されて新潟港から渡満した。塾生は渡満後1年間現地教育を受け、開拓者の妻として農耕従事や託児所の保母または開拓地教員になることが予定されていた⁶⁰⁾。座学はほとんど行われず、毎日が塾生の顔見せのための開拓団巡りだった⁶¹⁾。熊井は1941(昭和16)年6月には、秋田県・岩手県・宮城県・東京府・岡山県の20人の塾生を伴い⁶²⁾、43(昭和18)年7月には全国からの35人を伴って渡満した。さらに45(昭和20)

年には熊井は全財産を処分したうえ 50 余名の塾生とともに、6 月に秋田を出発し、鉄道事情の悪化と、新潟港での機雷投下のため渡航が大幅に遅れ、7 月の半ばに新京に到着した⁶³⁾。

塾生は出征軍人のように故郷から送り出され、東京では明治神宮参拝の後拓務省で拓務大臣も出席した壮行式を受けた。新潟港では官民をあげての壮行会に出席した後出発した。

このほか山形県女子義勇団 15 人が、1940 (昭和 15) 年 8 月に、東安省密山県北五道開拓地で 6 カ月の訓練後花嫁候補となるため渡満した⁶⁴⁾。また、1940 (昭和 15) 年 11 月には長野県立桔梗ヶ原女子拓務訓練所の 24 人が渡満した⁶⁵⁾。第一次開拓団の各家庭に 1 泊し、一面坡訓練所での訓練後、哈爾濱・新京・奉天・撫順などを視察して 1 カ月後に帰国した⁶⁶⁾。

エ 軍人とその家族

1936 (昭和 11) 年 1 月新潟市の北、亀代村字網代浜沖で座礁した新京丸に 2 組の軍人家族が乗船していた。朝鮮羅南騎兵連隊から千葉県習志野陸軍騎兵学校へ転属の大尉家族と、群馬県へ帰郷の家族であった⁶⁷⁾。1937 (昭和 12) 年 1 月には、海軍大学生徒 32 人が新潟港に到着した⁶⁸⁾。同年 10 月には、参謀本部第一部長から関東軍参謀副長に転出の石原完爾が、自ら主張した羅津港築港状況を確認のため、新潟港から出発した⁶⁹⁾。

1939 (昭和 14) 年 2 月には、朝鮮部隊に入営する新潟・宮城・福島の入営兵が出発した。さらに同年 10 月には松川正蔵曹長以下が、3 年間の満ソ国境警備から新潟港に到着するなど、⁷⁰⁾「新潟北鮮線」は軍隊の移動、軍人や家族の移動に利用された。敗戦に近い 1945 (昭和 20) 年 6 月、樗沢仁は母と妹 2 人の 4 人で、軍人の父が待つ満ソ国境の牡丹江省綏西へ出発した。

「情報の公開は極端に制限されていて、新潟でひっそりと出発を待った。新潟港から出港する白山丸には、大勢の乗客が乗り込んだが、戦争末期の異常な環境の中、服装も質素で航路の不安もあったのか、浮き立つ旅の賑わいは何処にも見受けられなかった」と樗沢は記している⁷¹⁾。

(3) 移住者

新潟港から乗船した移住者の目的を細分化すると表 7 のとおりである。また新潟港で降船した移住者は表 8 のとおりである。

表 7 新潟港乗船者 (移住者・目的別)

単位：人

区 分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
農業移民(団員)	5		1,110	840	1,143	1,329	2,343		90	21	35
農業移民(家族)	210	153			470	1,600	911	385	171	76	617
林業移民		128	130	53	223	6	218				
商工業移民					5	6					
移民(その他)						12	19	2			
青少年義勇軍		1		2,185	4,413	1,985	2,012		440	226	
就職	7	152			249	426	164				
合 計	222	434	1,240	3,078	6,503	5,364	5,667	387	701	323	652

出処：筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

表 8 新潟港降船者(移住者・目的別)

単位：人

区 分	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
移住							11				
就職・就労					56	232		51			
合 計					56	232	11	51			

出処：筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

ア 農業移民団員及び家族

農業移民団員及び農業移民家族の乗船者は、1937(昭和12)年から増加しており、37(昭和12)年には1,110人が、39(昭和14)年は1,613人、40(昭和15)年は2,929人、41(昭和16)年には3,254人と増加し、表2での把握できた者の総数の32～33%を占めた。

満洲移民政策は、その事業展開の推移から次の3つの時期に区分されている。第一の試験移民期は1932(昭和7)年から36(昭和11)年までの間で、日本人移民が満洲で定着しうるか否かをみた。第二は本格的移民期の1937(昭和12)年から41(昭和16)年までの間で、政府の「満洲農業移民20カ年100万戸送出計画」により大量に送出した。第三は移民事業崩壊期の1942(昭和17)年から45(昭和20)年までの間で、送出が停滞し、ついには全面停止した⁷²⁾。

1935(昭和10)年8月には、長野・山形・新潟などの各県から花嫁50人、男家族10人、家族招致に帰郷した団員27人が第二次三江省樺川県千振村開拓団に向け新潟港を出発した。花嫁の大半は、まだ夫の顔を見たことがなかった。第一次三江省樺川県永豊鎮弥栄村開拓団の花嫁達も、9月17日には7人が、同月27日には55人の花嫁が家族とともに渡満した。新潟市は前日に壮行会を行い、日用品の詰め合わせを贈っている⁷³⁾。10月には弥栄村開拓団の栃木小隊越井操が引率した栃木県ほか4県23人の花嫁が新潟港から渡満した。清津から哈爾濱を経て佳木斯に到着したが、治安状況が悪く約一ヵ月間足止めされた⁷⁴⁾。

1937(昭和12)年に入ると、2月には第五次滨江省密山県永安屯農業開拓団本隊228人などが、6月から7月にかけて第七次満洲農業移民先遣隊の渡満が続いた⁷⁵⁾。表7に示すとおり、37(昭和12)年には1,110人の団員が、38(昭和13)年には840人の団員が、39(昭和14)年には1,143人の団員と470人の家族が、40(昭和15)年には1,329人の団員と1,600の家族が、41(昭和16)年には2,343人の団員と911人の家族が新潟港から渡満した。

新潟県の開拓団である第十二次錦州省盤山県新潟村開拓団についてみよう。この開拓団は、団員142人が渡満した。団員のうち工員が35人、農業が25人、官吏・会社員が12名、木工業11名、食料品製造販売、大工・左官・石工などの転廃業者で構成される「大陸帰農開拓団」であった。1942(昭和17)年12月に「満洲国新潟村建設期成同盟会」が発足した。翌43(昭和18)年に入ると講習会開催や開拓相談所を設置し、募集活動や説得工作を行った結果、第1次先遣隊参加者は、予定を超え41名になった。4月家族81名を加え122名が新潟港を出発した。その後、最終の渡満となった1945(昭和20)年6月19日までに142戸の家族が入植した⁷⁶⁾。

1945(昭和20)年には、船腹の不足に加え太平洋側の諸港が機雷投下などによって危険になったため、大陸との輸送は日本海側の港に集中した。新潟港からの渡満もスムーズではなくなった。群馬161人、長野20人、岐阜61人、山形278人、東京67人の満洲開拓団一行は、出航が遅れたため、3月末から2週間も新潟満蒙開拓館で待機させられ、農作業、埠頭での輸送、薪伐採などの勤労奉仕にあたった後、それぞれの開拓団に向かった⁷⁷⁾。

イ 満蒙開拓青少年義勇軍

満蒙開拓青少年義勇軍は、数え年で16歳から19歳の青少年を茨城県内原及び満洲国での訓練を経て、開拓農民とするための制度で、1937(昭和12)年11月に閣議決定された。日本では満蒙開拓青少年義勇軍(以下、義勇軍と略記する)と呼ばれたが、満洲国では軍事的なニュアンスを弱めるため満洲開拓青年義勇隊とされた。

新潟港からの義勇軍渡満の最初は、1938(昭和13)年4月17日及び24日の各180名合計360名であった。当日は「鹿島立ちを祝し彼等を鼓舞激励」するため小中学校生徒多数が動員された⁷⁸⁾。この後5月24日に88名、6月17日に234名、同月21日に296名、7月5日には新潟県隊員176名を含む291名が出発した⁷⁹⁾。

義勇軍の新潟港からの渡満は、確認できた限りでは1938(昭和13)年は2,185人、39(昭和14)年は4,413人、40(昭和15)年は1,985人、41(昭和16)年は2,012人である⁸⁰⁾。

義勇軍は満洲国内でも募集された。1944(昭和19)年3月に新京で満洲現地隊が編成され、100名近い少年が新潟を経て4月上旬に内原訓練所に入所した。1年間の訓練期間中、所外訓練としてダムの建設工事や名古屋の三菱航空機で勤労奉仕をさせられている。名古屋では12月7日の地震や名古屋空襲にも遭遇し、翌45(昭和20)年5月現地訓練のため釜山港経由で三江省勃利訓練所に到着した⁸¹⁾。

義勇軍は満洲国への出発に際して、内原訓練所弥栄広場での壮行式に臨み、皇居二重橋前で整列して「天皇、弥栄」を三唱した。その後郷土を訪問し、ふるさとの人からの熱狂的歓迎と歓送を受けた。さらに伊勢神宮に参拝した後、敦賀、新潟または門司港などから乗船した⁸²⁾。

ウ 就職

表9は就職者を職種別に分類したものであるが、最も多くの就職者が確認されたのは満洲国林務局で、その他の就職先は満洲国内企業等であった。また、女性の満洲国への進出も多くみられ、職種は看護婦・助産婦・教員・電話交換手・タイピスト・デパート店員などであった。

1940(昭和15)年3月28日、満洲生活必需品配給株式会社新潟事務所職員に引率され、佐渡中学、三条商工、五泉実業学校卒業生等50人が、3月30日には専門学校出身者50人が新潟港から渡満した。これは同社が日本内地で行った500人の社員募集に応じたものであった⁸³⁾。

高等小学校、中等学校、工業学校を卒業し、満洲国の鉱工業会社に就職する者は「産業の小戦士」と呼ばれた。1940(昭和15)年3月に卒業し、琿春炭鉱・満洲パルプ工業・満洲電業

表 9 職種別就職者状況

単位：人

職種	就職先	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
運転手						11		
会社員	満洲生活必需品(株)						106	
	満洲の重工業会社						175	
	朝鮮三菱鉱山						14	
	朝鮮石炭工業会社など						4	1
看護婦・助産婦	新京市立病院など	7				2	16	6
教員	開拓団国民学校など						4	4
電話交換手	満洲電信電話(株)など					5	12	
タイピスト	ハルビン特務機関など						5	1
店員	牡丹江高岡号デパートなど						26	5
林業	中東海林採本公司		150					
	満洲国林野局					230	157	114

出处：筆者「新潟港出発到着者データ」より作成。

・満洲鉱山・同和自動車などへの就職が決定している者 1,000 人が、4 月初旬から内原訓練所河和田分所で訓練を受けた。その後 5 班に分かれ、それぞれの就職先に向けて出発した。新潟港から

は第 2 班 100 人（4 月 23 日付『新潟新聞』では 75 人とある）及び第 4 班 100 人が出発した⁸⁴⁾。

1937（昭和 12）年 4 月から実施された「満洲産業開発五カ年計画」は、同年 7 月の日中戦争勃発と日本経済の戦時経済への転換のため見直しがなされた。1938（昭和 13）年度から実施された「修正計画」では、鉱工業部門を中心に目標数値が拡大された。1937（昭和 12）年 12 月日本産業から改組された満洲国特殊法人の満洲重工業（満業）が鉱工業開発を行うこととなり、39（昭和 14）年までに、満業傘下に満洲鉱山・協和鉄山・環春炭礦・満業坑木・満洲飛行機製造・満洲自動車製造・満洲工作機・東辺道開発などが設立された⁸⁵⁾。これらの企業は多くの技術者・労働者を必要としていた。日本内地でこれらの要請に応えたのである。

3 「新潟北鮮線」を利用した大陸の人々

ここでは、大陸からの来訪者について事例をあげて検討する。

(1) 旅行者

朝鮮・満洲国・中国からの訪日者が多数見られた。

1939（昭和 14）年 5 月には満洲国吉林省師道学校生徒一行 130 人が、9 月には満鉄経営鉄道学院学生の 99 人ずつ 2 班が、また 10 月には新京錦ヶ丘高等女学校生徒一行 112 人など⁸⁶⁾ 7 団体 602 人が新潟港に到着した。1940（昭和 15）年 4 月には朝鮮吉州公立農業実践学校朝鮮人学生一行 45 人が、同年 8 月には浜江省哈爾濱女子国民高等学校二千六百年聖地参拝訪日修学旅行団 70 人が新潟港に到着した⁸⁷⁾。このほか、朝鮮清津公立学校、吉林師道学校、齊々哈爾師道学校、牡丹江師道学校などでこの年は 12 団体 650 人が新潟港に到着した。1941（昭和 16）年に入っても、3 月には満洲国哈爾濱工科大学学生 42 人が 20 日間の予定で、5 月には新京南嶺国立中央師道訓練所日本内地修学旅行団第一班 22 人、第二班 46 人など⁸⁸⁾、8 団体 233 人が新潟港に到着した。新潟港から帰路についたものでは、1936（昭和 11）年 5 月に朝鮮清津高

等女学校生徒が清津に向け⁸⁹⁾、1939(昭和14)年4月に満洲国師範高等学校生徒106人が、9月には朝鮮咸鏡北道鏡城中学校生徒86人が帰路についた⁹⁰⁾。1940(昭和15)年4月には新京敷島高等女学校母国訪問修学旅行団120人が帰国した。「京都、奈良等日本固有の古典的などころ」や「法隆寺や奈良の春日神社等の寺院」に魅力を感じたと感想を残している⁹¹⁾。6月には朝鮮咸鏡北道羅南市東羅南公立高等女学校4年生内地修学旅行一行42人⁹²⁾など、この年は10団体568人が新潟港から帰路についた。また1941(昭和16)年には満洲国間島省延吉県師道学校の訪日修学旅行団は3班に分かれ140人が⁹³⁾、吉林省吉林師範学校、吉林第三、第四国民高等学校などの学生生徒⁹⁴⁾12団体562人が新潟港から帰国した。

多くの学生団体は東京・京都・奈良のほか宇治・山田などを訪問している。一般の学生には、日本式の道徳・精神を発揚することを目的に、日本の神社仏閣を巡らせ、旅行費用を国で負担した師道学校の学生には、卒業後教師として、生徒を「日本人」の価値観をもった「満洲国国民」を教育・育成させるための日本内地修学旅行であった。

1936(昭和11)年4月には満洲国有力実業団20人が、9月には満洲国國務院第2回日本農業視察団80人が、日本国内の視察を終え、新潟港から帰国した⁹⁵⁾。1939(昭和14)年には4団体78人が、翌40(昭和15)年には白系ロシア人満洲国警察官日本内地視察団20人⁹⁶⁾など、2団体43人が、翌41(昭和16)年には2団体47人が視察を終えて新潟港から帰国した。

視察をとおして、満洲国の公務員に日本式の行政制度を学ばせた。

会議出席のため満洲国の要人が訪日し、帰途「新潟北鮮線」を利用している。1939(昭和14)年12月に満洲国交通部大臣李紹庚は、東京・名古屋・大阪・門司で開催された東亜経済懇談会に満洲国政府代表として出席し、神戸港・敦賀港を視察した後新潟港から帰国した。帰国に際し「先づ第一に築港の完成であり次に汽船会社の設立及び大型船舶の就航」と「東京、新潟間を一段とスピードアップ」することが新潟港に必要であると、記者の質問に答えている⁹⁷⁾。翌40(昭和15)年5月に開催された日満経済懇談会に出席した満洲国前交通部大臣現参議丁鑑修は、「益々日満経済一元化の重要性を感じたので実は一度北鮮航路を見ようと初めてこの航路へ来た訳だが、船車連絡の如きも駅から半里近くもあるようではまだまだ」という感想を述べて帰国した⁹⁸⁾。新潟港へ鉄道が乗り入れたのは1942(昭和17)年4月1日であった。

(2) 留学生・研修生

留学生については、1939(昭和14)年7月に、早稲田大学や東京芝区立薬学専門学校などに留学中の朝鮮人学生62人が夏休の帰省のため新潟港を出発した。翌40(昭和15)年2月には羅津から14歳の少女が立教高等女学校入学のため単身で新潟港に到着した。同年12月には日本女子大学留学中の満洲国留学生2人が、休暇を利用して帰省した例などがみられた⁹⁹⁾。

(3) 就労者

1939(昭和14)年10月、新潟港で初めて、朝鮮人鉱夫55人が東邦実業会社竹内雄次に引

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

率され到着した。これは、同社が初めて鉱山労働者を朝鮮半島に求め、京畿道で募集したもので、北海道空知郡三笠山村炭鉱へ向かうものであった¹⁰⁰⁾。翌 40 (昭和 15) 年 3 月には、最昌樹ほか 52 人の朝鮮人炭坑夫が北海道彌生東部の炭鉱へ向かうため、7 月には樺太珍内の山下鉱業会社南珍内鉱業所に向かう朝鮮人「内地移住労働者」178 人がそれぞれ新潟港に到着した。¹⁰¹⁾

新潟港から本国に帰国した例として、富山市の不二越に女子勤労挺身隊員として徴用されていた李鐘淑、崔福年らが 1945(昭和 20)年 7 月 20 日富山を出発し、新潟港から清津に向かった¹⁰²⁾。これは不二越の朝鮮沙里院への工場移転に伴うものであった¹⁰³⁾。

まとめ

本稿では、新聞記事などから収集した「新潟北鮮線」乗船客の事例約 1,100 件、48,000 人の乗船の目的を分析し、実態を明らかにした。表 1 のとおり 1939(昭和 14)年の北鮮への乗船者 46,048 名のうち新聞等により把握した新潟港からの乗船者は 11,126 名であり、判明率 24.2 パーセントである。また、同じく 39(昭和 14)年の北鮮からの降船者 27,412 名中 2,680 名が把握でき判明率 9.8 パーセントが最大である。本稿における検討は、この範囲内において行われた。

乗船客中の、最大のグループは、満洲への農業移民に関係する人々であった。満洲農業移民と義勇軍で乗船客の過半を占め、さらに多くの人々が開拓地等へ視察のため乗船している。これらは新聞記事、回想録などに記録が残されており、多くの事例が収集できた。それが数字に反映したものと考える。

満洲農業移民では、1935 (昭和 10) 年には既に入植していた第一次及び第二次試験移民の花嫁や家族の渡満がみられた。1936(昭和 11)年「満洲農業移民 20 力年 100 万戸送出計画」の決定や 38(昭和 13)年 8 月 12 日の閣議で「新潟北鮮線」が東京・新京を結ぶルートの日滿連結の幹線とし、主として移民輸送を行うことが決定された¹⁰⁴⁾ことを背景に、本格的移民期である 1937 (昭和 12) 年から 1941 (昭和 16) 年には、農業移民・家族の渡満が激増している。

満洲農業移民を補完するものとして、満蒙開拓青少年義勇軍制度が 1937(昭和 12)年 11 月に閣議決定された。翌年 4 月には早くも第一陣が新潟港から渡満した。1939(昭和 14)年の 4,413 人をピークに、1944(昭和 19)年までの間新潟港から送出された。

1938 (昭和 13) 年以降には視察者が増加している。「20 力年 100 万戸送出計画」、「分村分郷計画」の本格化や義勇軍制度制定により、これらを推進するため、行政関係者、農業団体関係者、移住する農民の代表者、教育関係者が、開拓地への視察に派遣されている。

満洲国の開発がらみの乗船客も多くみられた。満洲国は 1935 (昭和 10) 年には建国の基礎的整備を終え、開発が本格的に始まる時期を迎えていた。1937 (昭和 12) 年 4 月からは「満洲産業開発五力年計画」が、翌 38 (昭和 13) 年 4 月からは「修正計画」が実施された。「修正計

画」では鉱工業部門を中心に計画が拡大され、関連する多くの特殊会社が設立された。また、1939（昭和14）年6月からは対ソ国境地帯の戦略的整備・開発を目的とする北辺振興三カ年計画が実施に移されたので、多くの技術者や労働者が必要となった。これらを背景に、鉱工業企業の要請に応じて「大陸の産業小戦士」と呼ばれた人材が渡満した。開発の進展にともない北満、東満などの満洲国奥地向け建築・建設資材など木材需要が増加した。日本人人口の増加に伴う建築需要増大に対応するために渡満した、林業関係者や大工などの出稼ぎ者が乗船客となっている。

また、1938（昭和13）年3月には満洲建設勤勞奉仕隊制度が創設され、翌39（昭和14）年から毎年6,800～9,500人が派遣された。彼らは満洲国の産業開発や国土建設、開拓団建設にあたった。新潟港からは1939（昭和14）年以降2,000～3,500人の隊員が乗船した。

このほかの乗船客では、新潟市内高等小学校児童の見学旅行、大陸に販路拡大や見本市開催のため経済人の往来があった。1937（昭和12）年7月の日中戦争開始以降には、満洲国および中国への師団増派に伴って「郷土部隊」・「皇軍」への慰問団が乗船した。

大陸からは、1938（昭和13）年、39（昭和14）年、40（昭和15）年に、大学生、師道学校学生、高等女学校生徒などの修学旅行や、満洲国官吏、警察官など日本の行政制度視察のため日本内地を訪れる団体が大きく増加した。「新潟北鮮線」は大陸と日本国内を周遊する経路の一つとして利用された。

朝鮮人の日本内地への労務動員は、釜山港あるいは麗水港から下関を経由するものが大部分であったが、新潟港でも1939（昭和14）年10月に朝鮮人工夫が到着し、北海道の炭坑に送られた。この後も翌40（昭和15）年3月、同年7月に朝鮮人鉱山労働者が新潟港に到着した事例が確認できる。

資料の制約上、乗船客の構成を確定的に記述することはできなかったが、「新潟北鮮線」が多様な人々に利用されていたことは確かである。朝鮮との往来や満洲国の都市在住者の往来についても、さらに事例を集積し検討を深める必要があると考えている。

<注>

-
- 1) 新潟市編『新潟開港百年史』（1969年）317頁。
 - 2) 古厩忠夫『裏日本 - 近代日本を問い直す -』（岩波新書、1997年）。
 - 3) 関本健「『北鮮ルート』と日本海航路」（『東アジア - 歴史と文化 - 』第6号、新潟大学東アジア学会、1997年）。
 - 4) 田中隆一「満洲国下の満鉄と『日本海ルート』」（小林英夫編『近代日本と満鉄』吉川弘文館、2000年）。
 - 5) 芳井研一「『裏日本』脱却の夢と現実」（『環日本海地域社会の変容』第12章、青木書店、2000年）。
 - 6) 前掲『新潟開港百年史』309～310頁。
 - 7) 同上、319頁。

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

- 8) 新潟県編『新潟県統計書昭和16年～昭和22年』(1949年)188頁。
- 9) 『鉄道統計』昭和14年度、15年度及び16年度の「鉄道各駅旅客発着通過人員表」には1939(昭和14)年度42,829人、40(昭和15)年度64,531人、41(昭和16)年度54,486人となっている。表1の1939年度の数値と比較すると明らかなように、乗降船客数は鉄道統計数値を大きく上回っていたと考えられる。
- 10) 日本海汽船株式会社社史編集委員会編『日本海汽船株式会社五十年史』(1990年)232頁。
- 11) 「新潟日日新聞」1941年11月24日付及び12月1日付。
- 12) 「新潟日日新聞」1941年12月1日付。
- 13) 筆者が放送大学大学院の修士論文付属資料「新潟港出発到着者データ」(2006年)としてまとめたものである。研究代表者・井村哲郎「平成18年度新潟大学プロジェクト推進経費『東北アジアの社会・経済的変容と自然・社会環境に関する研究』報告書」(2007年)84頁以下参照。
- 14) 新潟市義務教育史編集委員会編『新潟市義務教育史昭和編(1)』(新潟市教育委員会、1975年)66～67頁。
- 15) 「新潟新聞」1935年8月3日付。
- 16) 「新潟新聞」1936年8月4日付、1938年8月17日付夕刊。
- 17) 前掲『新潟市義務教育史昭和編(1)』67頁。
- 18) 新潟県教育会では1920(大正9)年から1943(昭和18)年までの間、12回にわたり教員を満洲、朝鮮に派遣している。1921(大正10)年の第2回視察団の報告では「関西地方の師範学校生徒が頻々と満鮮旅行に上るを見るは羨望に堪えない。現に今回の視察でも、奉天までは姫路師範生と同行し、旅順では鹿児島女子師範生に違い、帰途には天王寺師範生と同船した。わが新潟県でもかかる壮挙が近い将来計画されんことを祈る」としている(新潟県教育百年史編さん委員会編『新潟県教育百年史』大正・昭和前期編、1973年、363～364頁)。西日本の府県と比較して、修学旅行には積極的ではなかった。
- 19) 「新潟新聞」1939年3月30日付、1940年12月17日付。
- 20) ルイーズ・ヤング、加藤陽子他訳『総動員帝国』(岩波書店、2001年)200頁。
- 21) 「新潟新聞」1938年7月27日付。
- 22) 近藤康男「一農政学徒の回想上」(『近藤康男著作集別巻』農山漁村文化協会、1976年)206～207頁。
- 23) 「新潟新聞」1939年7月30日付、8月6日付、9月27日付、1940年10月3日付、11月29日付。
- 24) 「新潟新聞」1940年6月9日付、8月21日付。
- 25) 「新潟新聞」1939年8月3日付、10月9日付、11月3日付。
- 26) 「新潟新聞」1939年9月10日付、9月30日付。
- 27) 前掲『新潟県教育百年史』大正・昭和前期編、364頁。
- 28) 満洲国通信社編『満洲開拓年鑑』康徳九年昭和十七年版(満洲国通信社、1942年)428頁。
- 29) 満洲国通信社編『満洲開拓年鑑』康徳八年昭和十六年版(満洲国通信社、1941年、不二出版復刻、1992年)554頁。
- 30) 「新潟新聞」1935年7月20日付。
- 31) 新潟商工会議所編『新潟商工会議所六十年史』(新潟商工会議所、1958年)393～395頁。
- 32) 「新潟新聞」1939年4月15日付。
- 33) 「新潟新聞」1937年4月13日付。
- 34) 船木繁『支那派遣軍総司令官岡村寧次大将』(河出書房新社、1984年)316頁。
- 35) 太平洋戦争研究会『日本陸軍がよくわかる事典』(PHP研究所、2002年)87～88、95頁。
- 36) 「新潟新聞」1937年7月3日付、1939年5月2日付。
- 37) 「新潟新聞」1941年7月19日付。

- 38)「新潟日日新聞」1941年9月23日付。
- 39)「新潟新聞」1937年7月3日付、1938年6月18日付、1940年8月31日付、1941年6月19日付。
- 40)「新潟新聞」1939年6月1日付、6月9日付、7月24日付。
- 41)「新潟新聞」1940年5月3日付、8月23日付、9月17日付。
- 42)「新潟新聞」1940年7月26日付。
- 43)堀川兵三郎『かまぼこ造り五十五年のあゆみ』(堀川蒲鉾株式会社、1975年)122～123頁。
- 44)「新潟新聞」1940年7月19日付。
- 45)「新潟新聞」1939年9月15日付、10月6日付。
- 46)「新潟新聞」1935年12月6日付。
- 47)「新潟新聞」1939年7月29日付。
- 48)「新潟新聞」1935年4月18日付、1940年3月9日付。
- 49)「新潟新聞」1940年12月7日付。
- 50)「新潟新聞」1935年4月14日付。
- 51)「新潟新聞」1941年2月9日付。
- 52)望月百合子『大陸に生きる』(大和書店、1941年)85頁、『大陸に生きる文化人の見た近代アジア』6(ゆまに書房、2002年)。
- 53)満洲国通信社編『満洲開拓年鑑』康徳十一年昭和十九年版(満洲国通信社、1944年、不二出版復刻、1992年)170頁。
- 54)『新潟新聞』1939年6月9日付、年6月30日付、北博明編『興亜生年勤労報國隊 東朝義記録』15年戦争重要文献シリーズ第4集(不二出版復刻、1991年)58～63頁。
- 55)「新潟新聞」1940年7月11日付、7月15日付、7月27日付。
- 56)「新潟新聞」1941年6月27日付。
- 57)「新潟新聞」1940年7月17日付。
- 58)上笠一郎『満蒙開拓青少年義勇軍』(中央公論社、1973年)145頁。
- 59)満史会編『満洲開発四十年史』補巻(満洲開発四十年史刊行会、1965年)204頁。
- 60)「新潟新聞」1940年7月9日、7月11日付。
- 61)相庭和彦等著『満洲「大陸の花嫁」はどうつくられたか - 戦時期教育史の空白にせまる - 』(明石書店、1996年)77頁。
- 62)杉山春『満洲女塾』(新潮社、1996年)54頁、「新潟新聞」1941年6月11日付。
- 63)同上、100～101頁、224～225頁。
- 64)「新潟新聞」1940年8月21日付。
- 65)「新潟新聞」1940年11月3日付。
- 66)前掲『満洲「大陸の花嫁」はどうつくられたか - 戦時期教育史の空白にせまる - 』、48～49頁。
- 67)「新潟新聞」1936年1月7日付、1月8日付。
- 68)「新潟新聞」1937年1月22日付。
- 69)早瀬利之『石原完爾 満洲備忘ノート』(光人社、2004年)82～96頁。
- 70)「新潟新聞」1939年3月1日付、10月4日付正午版。
- 71)樗沢仁『満洲・荒野の旅 - 少年の記録』(創樹社、1994年)7～21頁。
- 72)浅田喬二『満洲農業移民と農業・土地問題』(『岩波講座 近代日本と植民地3 植民地化と産業化』岩波書店、1993年)80頁。
- 73)「新潟新聞」1935年8月27日付、9月17日付。

「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討(大宮)

- 74) 桑島節郎『満州武装移民』(教育社歴史新書、1979年)221～224頁。
- 75) 「新潟新聞」1937年2月24日付、6月11日付。
- 76) 古厩忠夫「満州新潟村開拓団」(『新潟市合併町村の歴史研究報告4』新潟市合併町村史編集室、1984年)1～6頁。
- 77) 「新潟新聞」1945年4月12日付。
- 78) 「新潟新聞」1938年4月14日付。
- 79) 「新潟新聞」1938年6月18日付。
- 80) 前掲書「新潟港発着者データ」(2006年)。
- 81) 久須美哲男「死線を越えて」(元満洲中隊一同編『満蒙開拓青少年義勇隊満洲現地隊(高田中隊) 逃避生還の記録』1992年)32～37頁。
- 82) 前掲『満蒙開拓青少年義勇隊』、71～72頁。
- 83) 「新潟新聞」1940年3月29日付。
- 84) 「新潟新聞」1940年4月22日付。
- 85) 岡部牧夫「満洲産業開発五カ年計画」(植民地文化学会、中国東北淪陥14年史総編室編『日中共同研究「満洲国」とは何だったのか』第5章産業と経済、小学館、2008年)122～123頁。
- 86) 「新潟新聞」1939年4月25日付、4月20日付、9月10日付、9月13日付正午版、10月25日付正午版。
- 87) 「新潟新聞」1940年4月5日付正午版、8月27日付。
- 88) 「新潟新聞」1941年3月29日付、5月7日付、5月9日付
- 89) 「新潟新聞」1936年5月4日付。
- 90) 「新潟新聞」1939年3月25日付、9月10日付。
- 91) 「新潟新聞」1940年4月3日付。
- 92) 「新潟新聞」1940年6月3日付。
- 93) 「新潟新聞」1941年5月25日付、6月3日付。
- 94) 「新潟新聞」1941年5月2日付、5月19日付、6月19日付、6月21日付。
- 95) 「新潟新聞」1936年4月22日付、8月6日付。
- 96) 「新潟新聞」1940年5月7日付。
- 97) 「新潟新聞」1939年12月21日付夕刊。
- 98) 「新潟新聞」1940年5月31日付。
- 99) 「新潟新聞」1939年7月24日付、1940年2月17日付、12月21日付。
- 100) 「新潟新聞」1939年10月10日付。
- 101) 「新潟新聞」1940年3月7日付、7月3日付。
- 102) 李鐘淑および崔福年の不二越訴訟における「陳述書」(1993年5月17日付)。http://www.fitweb.or.jp
- 103) 不二越五十年史編集委員会編『不二越五十年史』(1978年)67～68頁。これによると、従業員570名(うち勤労女子挺身隊員420名)と機械などが、6月下旬から7月下旬にかけて6便に分け送り出され、従業員の乗った1～3便は無事現地に到着したとある。従ってこれら1～3便が全て新潟港から出港したのかは不明である。また時期も証言とは相違していると思われ不明である。
- 104) 前掲『新潟開港百年史』325～326頁。

主任指導教員(芳井研一教授) 副指導教員(井村哲郎教授・國谷知史教授)