

## 研究ノート

## 佐世保戦後復興の一過程 - 引揚の経験

谷澤 毅\*

## はしがき

長崎県から海洋都市を取り上げるのであれば、ふつうは近世の鎖国体制のもと唯一西洋に開かれた貿易港であった長崎が選ばれることであろう。しかし本稿では、貿易港として発展した長崎ではなく軍港として発展した県北の佐世保に注目してみることにより、東アジアにおける海洋都市の一類型の足跡を描き出してみること<sup>1</sup>にしたい。

佐世保は近代になってから海軍とともに歩んできた都市である。長崎とは違い、明治維新以前に都市としての歴史はなく、海軍鎮守府が設置されてから急成長を遂げた。そこで、本稿ではこの海軍との結びつきを念頭に置きながら戦後復興期を中心とする佐世保の歴史に光を当てていく。

以下、取り上げるのは佐世保と戦争とのかわりである。軍港都市であったがゆえに佐世保の近代は戦争に翻弄された。まずは海軍との関係を中心にそのおおよそのところを確認していくが、考察の中心に置かれるのは、復興期のいわゆる「引揚」の経験である<sup>2</sup>。

佐世保は軍港都市として、近代の我が国が経験した戦争をいわばリードする役割を担ってきた都市である。戦後はまた、引揚の拠点ともなった。今から考えれば、これはある意味、出撃基

地となった軍港都市が担うべきであった戦争に対する一つの責任とでもいえるものだったのかもしれない。ともあれ、佐世保は我が国でも有数の引揚拠点として数多くの海外残留邦人を受け入れたのであった。引揚の概要、実態はどのようなものであったか、経験者による回想も交えて具体的に描き出していくことにしたい。

## I. 軍港都市佐世保の発展

海軍鎮守府の佐世保への設置が決定したのは明治19年(1886年)のことである。佐世保に期待されたのは、東アジア有事の際の出撃基地としての役割であった。

鎮守府の設置には、大規模な港や造船所の建設が伴う。それゆえ、設置が予定される土地は十分な水深が確保される起伏に富んだ沿岸地である必要があった。大掛かりな開発となるので、市街地がまだ存在しない未開拓の土地であることも要件の一つであった。さらに、国の死命を制する海軍基地であるので、外敵からの攻撃を受けにくい入り組んだ湾の奥に設置されることも求められた。佐世保のみならず呉、横須賀、舞鶴といった海軍鎮守府が置かれた都市は、どこも自然の景観に恵まれている。各都市ともに、海軍の拡充とともに大きく発展していったのである。

\*長崎県立大学経済学部教授

さて、佐世保鎮守府は明治22年(1889年)に開庁した。海軍の一大拠点となった佐世保村ではその後も開発が続き、碁盤の目状に道路が直角に交わる近代的な市街地が建設されていく。「村」はいきなり「都市」へと変貌を遂げていくのである。

その佐世保の発展を端的に示すのは人口の伸びである。鎮守府設置が決定する3年前の明治16年、旧佐世保村では3,765人の人口が記録されたに過ぎなかった。それが、鎮守府が開庁した明治22年には6,149人、日清戦争が始まった明治27年には13,983人、1900年代に突入した明治33年には4万を超えて43,823人を記録するまでになった。明治35年(1902年)4月1日、佐世保村は「市」に昇格した。この年の人口は50,968人。佐世保は「町」を跳び越し、他の軍港都市に先駆けて市制施行を実現したのであった<sup>3</sup>。その後も人口は増え続けた。大正4年には10万人の大台を超えて101,640人、昭和14年には201,896人と20万人を越えた。そして、第二次世界大戦終戦の前年、昭和19年に佐世保の人口は史上最多の287,541人を記録するまでになる。

人口増加の要因として、まず考慮しなければならないのは周辺自治体の合併である。例えば、昭和17年に周辺の大野、早岐、皆瀬、中里の四つの町村と合併した際に、佐世保の人口は一挙に47,000人近い増加を見せた。海軍施設の拡充に伴い佐世保には様々な都市機能が集積されていった。諸施設の設置や役割の分担などを通じ、その周辺地区にも軍港の影響は及んでいったのである。

外部からの移入も、人口増加の大きな要因となった。鎮守府の設置決定以降、佐世保は佐賀県をはじめ県外から多くの労働者を吸収した。人口に占める地元出身者の割合が少ないという

軍港都市の特徴の一つが佐世保でも見られるようになった。例えば、大正9年の場合を見ると、男性の人口に占める地元出身者の割合は、全国平均が67%であるのに対して佐世保は22%、女性は全国平均が65%であるのに対して佐世保は29%と、男女とも全国平均を大幅に下回っていたのである<sup>4</sup>。

広域的な開発・造成と工廠などの大規模な就業施設の設置を背景として、軍港都市はどれも大幅な人口の伸びを実現させた。ここで、明治22年(1889年)から大正7年(1918年)までの30年間を取り上げてみよう。この30年間に我が国は、日清と日露、それに第一次世界大戦の三つの戦争を経験している。この間の人口の伸びは、全国平均で見れば約2倍である。しかし、軍港都市での増加はそれを大きく上回った。すなわち、横須賀は約3倍、呉は約7倍、さらに佐世保は実に16倍もの増加を見せたのであった。軍港都市、とりわけ佐世保での人口増加がいかに著しいものであったかが、ここからうかがえる<sup>5</sup>。

佐世保は、10年ごとに三つの戦争を経験する過程で人口を増やしていった。軍需景気の盛り上がりで佐世保に向けたヒトやモノの流れを活発にし、市街地の拡大と整備を推し進めた。戦争を契機として都市は発展し、市民の生活水準の向上さえもが図られていった。

しかし、平和な時代(1920年代)が到来すると、皮肉なことに佐世保は困難な時代を迎えてしまった。軍縮が海軍規模の縮小を招き、佐世保の経済を下降局面へと導いてしまったのである。人口動向にも影響があり、第一次世界大戦終了後、佐世保の人口の伸びは頓挫してしまう。ことに大正9年から10年にかけては、116,724人から115,849人へと鎮守府設置後初めての人口減少を記録した。

軍縮時代の佐世保の苦境を如実に示すのは、海軍直属の工場である海軍工廠の職工数の動向である<sup>6</sup>。日露戦争後、佐世保海軍工廠の職工数は一時7,000名を超えた（明治40年：7,071人）。その後しばらくは5,000人台にとどまっていたが、第一次世界大戦を迎えて再び増加傾向に転じ、大正11年には12,049名にまで達した。ところが、同年ワシントン軍縮条約が締結されたことにより、海軍規模は縮小を余儀なくされてしまう。佐世保工廠の職工数も減少の一途を辿り、昭和7年には5,852名と半減するまでに職工数は減少した。とりわけ前年の昭和6年（1931年）に発表された人員整理は1,373名に及ぶ大規模なもので、これに伴う失業者数の増加は佐世保の街に深刻な不況をもたらしたのである。

しかし、国運の急展開が軍港都市の景況をまたもや一転させる。同じく昭和6年の満州事変、そして翌年の上海事変の勃発は、軍事政策上の佐世保の役割を再び高める契機となり、佐世保工廠の操業規模は再び拡大へと転じた。職工数も増大し、昭和13年には2万人台に突入して20,704人にまで増えた。前年の昭和12年の14,604人から一挙に6千名以上も増えたのは、同年に始まった日中戦争の影響を受けてのことであろう。昭和15年には30,000名を超え、終戦前年の昭和19年（1944年）には45,863人と職工数はピークに達した。この年佐世保では、人口も史上最多（278,541人）を記録したということは既に述べた。

しかし、それも終戦を迎えた年には、147,617人と一挙に半数近くまで減少してしまった。終戦に伴う軍需の停止は雇用の悪化を招き、単身で赴任していた男性を中心に多くの労働者は佐世保を離れた。さらに、終戦前の同年6月の佐世保大空襲の影響も大きかったであろう。6

月28日深夜から29日未明にかけての空襲による犠牲者は1,000名を越え、全焼した家屋は12,075戸に及んだ。これは全戸数の35%を占め、罹災者は60,734名、全人口の27%に達したのである。

終戦近くまで続いた佐世保の人口増加には、おそらく海軍工廠で雇用された職工の増加がかなりの程度寄与したことであろう。海軍工廠は地域経済の要であった。軍港都市では、戦争の有無が軍需を左右し、海軍工廠をはじめとする軍需関連部門の雇用に大きく影響した。地域経済や人口の動向は、戦争を中心とした国運に動かされる度合いがきわめて高かったのである。

## Ⅱ．佐世保の復興

軍港都市にとって敗戦は、これまでの繁栄期盤の喪失を意味するに等しい。戦後の佐世保では、「復興委員会」を中心に海軍に依存することのない新たな都市の建設に向けて検討が重ねられた。昭和21年8月に同委員会のメンバーであった中田正輔が佐世保市長に選出されると、佐世保の復興は中田をリーダーとして推し進められることになった。

中田市長が思い描いていた理想は、「平和産業港湾都市」佐世保の現実化である。以下、その実現のために中田が取り組んだ事業を三つ挙げよう<sup>7</sup>。

一つは佐世保港の商港への転換である。佐世保港はほかならぬ軍港であり、商港として十分な機能をこれまで発揮することはなかった。軍に一方的に依存せざるをえなかったこれまでの地域経済のあり方を根本的に変えるためにも、佐世保港の商港化はぜひとも必要であった。既に、中田が市長に就任する直前の昭和21年3月、占領軍（米軍）に摂取されていた旧軍港施

設のうち海軍工廠の一部は、新たに立ち上げられた佐世保船舶工業株式会社（SSK：後の佐世保重工業）に委譲することが認められていた。昭和24年5月には、九州を巡幸中の昭和天皇がSSKの造船所に立ち寄り、中田市長立会いのもと軍施設の平和産業への転換の成果を視察している。翌25年に中田市長は佐世保市議会で「平和宣言」の朗読も行った。

二つ目は「旧軍港市転換法」の制定である。佐世保市は、平和産業港湾都市の実現のために市内にある旧軍関係の国有財産を国から譲り受け、それを今後の都市建設に活用することを思い描いていた。それを実現するために、佐世保をはじめ横須賀、呉、舞鶴の四軍港都市の市長が協議を重ねたうえで制定された法律が旧軍港市転換法である。同法は、昭和25年に衆参両院で可決された後、四軍港都市それぞれで住民投票にかけられたうえで公布された。ちなみに、四軍港都市のなかでは佐世保が投票率89.43%、賛成票の比率97.3%となり、ともに最高であった。

三つ目は「西海国立公園」の指定である。佐世保市は、既に第一次世界大戦後の不況期に美しい海岸線が連なる西海一帯（九十九島）を観光地として売り出そうとしたことがあった。しかし、戦時色が強まったために軍港周辺海域の観光地化はすぐ頓挫してしまった。戦後、中田市長は改めて佐世保の観光都市化を訴え、そのために西海の国立公園への指定を目指した。厚生省（当時）への陳情や有識者への説明、現地調査の依頼を厭わず繰り返した甲斐もあったのだろう、昭和28年（1953年）8月の国立公園審議会で西海地域は国立公園に指定されることが決定した。

かくして、佐世保は平和産業港湾都市の実現に向けて観光面からも大きく前進することがで

きた。しかし、旧軍港市転換法の施行が決定して早くも三週間の後、平和都市建設に向けた動きを軌道修正してしまうような重大な出来事に佐世保は既に直面していた。朝鮮戦争の勃発である。

昭和25年6月25日、朝鮮戦争が開始されると佐世保は戦争実施のための国連軍（米軍）の策源地として位置づけられることになった。これに伴い、米軍が佐世保で占領していた旧海軍施設は基地的機能を強め、ここに朝鮮半島に送られる兵器や弾薬、兵士が集められていった。翌年、サンフランシスコ講和条約とともに日米安保条約が締結され、我が国の独立と独立後の我が国への米軍の駐留が決定する。中田市長は佐世保の商港化を目指していたとはいえ、世界情勢の変転と米軍の大きな権威の前になすすべもなかった。佐世保港は再び軍港となった。平和都市を目指していた佐世保は、終戦後5年にして早くも今後の都市発展の基本方針の転換を余儀なくされてしまったのである。

朝鮮戦争は佐世保に再び特需をもたらした。皮肉なことに、平和都市の建設を目指していた佐世保の経済を復活させたのは、またしても戦争だったのである。軍需物資の集荷発送の地となった佐世保には、仕事を求めて多くの人々が集まってきた。米軍の基地機能の拡大により、ここで雇用される労務者の数も増えた。市内に滞在する兵隊の増加は、飲食店や風俗店の売り上げ増加につながり、米軍兵を相手とする女性の部屋である「ハウス」の新築や改築も増えたという。戦争に依存する経済の再来である。

米国政府の挺入れもあり、我が国の再軍備も進んだ。海上警備隊（後の海上自衛隊）の立ち上げが決定すると（昭和27年）、中田市長は周囲に庄<sup>お</sup>されて復興方針を転換せざるを得ず、改めて「軍商二本立て」の佐世保港の発展を掲げ、

海上警備隊の誘致に向けて動き出した。期待にたがわず、海上警備隊の南西方面總監部は佐世保への設置が決まった。

翌28年11月14日の開庁式に際して、佐世保市内では前夜の仮装行列に続き祝賀会やパレード、提灯行列が催されて開庁を祝った。既に佐世保市内には、後の陸上自衛隊となる警察予備隊の駐屯地が設けられていた（昭和25年）。

佐世保は再び軍港都市となった。戦争の影響をまじかに受け、軍に翻弄されるという体質は、米海軍や自衛隊が駐留する戦後になっても基本的には変わらなかったのである。

現役の軍港都市であるからこそその騒動を、佐世保は戦後も経験した。その最たるものとして、昭和43年の原子力空母「エンタープライズ」（75,700トン、乗組員約4,600人）の入港をめぐる騒動が挙げられるだろう。既に佐世保は、原子力潜水艦の入港に際してデモ隊と機動隊の衝突の舞台となったことがあるとはいえ、「エンブラ」入港時の大規模な騒動は、マスコミを通じて全国的にも注目を浴び、佐世保が軍港であるということを改めて世間の人々に知らせる契機となった。さらに同年、佐世保では潜水艦「ソードフィッシュ」が放射能漏れ事故を起こし、その10年後、放射能漏れ事故を起こして我が国周辺を漂泊していた原子力船「むつ」の佐世保重工業での修理が決定した。これは、佐世保が軍港であることと直接関係する出来事ではない。しかし、「むつ」を受け入れた佐世保重工業は、佐世保の復興のために旧海軍工廠の遺産を一部継承して成立し、しかも米海軍基地の存在により操業面での制約を受け、経営危機に瀕していた。その救済を条件として「むつ」の佐世保受け入れは決まったと言われている。「むつ」をめぐる騒動も、軍港都市であるがゆえに佐世保が戦後直面した得意な経験であったと見

なしてよいだろう。

佐世保は、戦後の復興期を経て再び我が国の国防の一翼を担うという重要な使命を帯びることとなった。ちなみに、旧軍港四都市は、戦後いずれも海上自衛隊の基地となり、軍港として復活を遂げている。軍港都市は、我が国の戦後復興と発展に国防面で大きく貢献し、現在に至っているのである。

さて、我が国の戦後処理の進展とその後の復興・発展を見ていこうとするのであれば、軍港都市が我が国の復興のために果たした重要な貢献が、じつはもう一つ挙げられる。それは、軍港都市が戦後外地に居住していた同胞の引揚の窓口として大きな役割を担ったということである。以下、佐世保での引揚げの実施について、実際に引揚を経験した人々や引揚者を受け入れる側にあった人々の回想を交えて辿ってみることにしたい。

### Ⅲ．復興のもう一つの側面 - 引揚の経験

戦後、佐世保は終戦時に海外に在住していた一般邦人ならびに軍人の受入の窓口の一つとなった。昭和20年8月15日の「ポツダム宣言」の受諾は、明治維新以降、我が国が獲得してきた海外の植民地の放棄を意味する。それゆえ、これ以降は海外に進出した軍隊だけでなく、国策に則<sup>のつ</sup>って植民地に進出していた民間人も速やかに帰国することが要請された。総引揚が求められたのである。可能な限り早く帰還を終了させようとする連合国側の方針に従い、わずか16ヶ月の間に548万人もの帰還者を我が国は受け入れた。これは帰還対象者全体の83%に達するという。

一般に、民間人の帰還に対しては「引揚」

軍人の帰還に対しては「復員」という言葉が用いられる。復員には、戦争のために召集した将兵を民間に戻すことが含まれるので、「復員」の制度を利用すれば家路につくまでの諸手当が支給されたが、民間人が「引揚」げてきた場合には「再入国」という制度しかなかった<sup>8</sup>。このため、民間人の引揚を支援するための体制が急ピッチで整備され、受入れを担当する公的機関の設置も進められた。そこでまず、10月18日に引揚を管轄する中央官庁を厚生省とすることが決定され、11月22日には社会局引揚援護課が設けられた<sup>9</sup>。その二日後の24日に佐世保（浦頭）をはじめ舞鶴、呉、横須賀（浦賀）の旧軍港4都市、下関、博多、鹿児島計7局に引揚援護局が開設された<sup>10</sup>。そのほかにも、佐世保には長崎県が10月20日に県の引揚民事務所を設置したほか、陸海両軍も復員の窓口を設けた。ただし12月1日に両軍は廃止となり 佐世保鎮守府も廃止、陸軍が第一復員省、海軍が第二復員省にそれぞれ引き継がれ、地方復員局を設けて陸海両軍の復員兵を扱うことになった（後に厚生省に復員局として吸収）。佐世保引揚援護局がおもに担当したのは民間人の引揚である。

一般に引揚の街としては、これも軍港都市である舞鶴がよく知られる。流行歌にも映画にもなった「岸壁の母」（端野いせ）がシベリアからの復員兵を乗せた引揚船が到着するたびに通いつめたのが、舞鶴であった。しかし、佐世保が受け入れた帰還者の数は、舞鶴（664,531人）をはるかに上回り、1,391,646人に達した<sup>11</sup>。これは、全国一を記録した博多と比べてわずかに763人少ないだけであった。佐世保は我が国を代表する引揚の街だったのである。

### 佐世保（浦頭）への帰還

佐世保における引揚の舞台となったのは、佐世保港から離れた市南部、針尾島の浦頭である。ここが選ばれた理由は、海軍病院の分院があり、これを検疫所として、また旧海兵団の施設（昭和20年に海軍兵学校針尾分校となる）を収容施設としてそれぞれ利用できたことが挙げられる<sup>12</sup>。早くも10月14日には、最初の復員兵が浦頭に到着した。9,997人が朝鮮（仁川・済州）から10隻の米軍LST（揚陸艦）で帰還したのであった。次いで10月18日には南大東島・沖ノ大東島方面から海防艦第198号が332名を運んできた<sup>13</sup>。当初は、帰還者を載せた船の到着が正確に伝えられず、受け入れ側は対応に苦慮したという。占領軍から与えられた情報は乗船者の概数くらいで、浦頭の検疫所などは実際に船を発見してから総員配置につくような状況だったという。ある証言によれば、厚生省による業務体制が整うまでは、（長崎）県が暫定的に引揚業務を担当したとのことである<sup>14</sup>。

佐世保における引揚は、昭和25年（1950年）まで続いた。同年4月19日に釜山から23名を乗せた新興丸の入港が最後であった。昭和25年になると、一隻あたりの引揚者数はたいて一桁台であった。この時まで浦頭に上陸した人の数は、139万1,646人に達し、そのうち民間の引揚者は758,879人と半数を超えていた。特に引揚者の数が多かったのは、昭和21年1月から10月にかけてであり、毎月上陸者の数は7万人から10万人に達し、援護局の担当職員の数も1,000人を超えていたという。

出発地別に見ると、佐世保に向けた引揚者の中で最も多かったのは満州からの帰還者で52万人近くに達し、華北からが約43万人、華中からが約22万人、朝鮮からが約12万人と続く。方角的には逆の千島（約1,200人）や樺太（約500人）

からの帰還者もあった。引揚が実施された地域のなかで最も悲惨だった地域は満州であるとしばしば言われる。中国大陸の奥地で農地を開拓していた邦人は、終戦とともに現地住民の憎悪の対象となり、彼らに加えて迫り来るロシア兵の略奪や暴行をかわしながら沿岸部を目指した。陸軍の援護は既になく、着の身着のままてようやく帰還船にたどり着いたという引揚者も少なからずいたというのが、満州の実状であった。佐世保では満州からの引揚者の比率が最も高かったので、「佐世保に帰還した民間人が最も悲惨であった」といわれる。昭和21年10月にはコ口島経由で満州方面から68隻の船で98,000人余りの大量引揚が実施された。そこには、300人を越える孤児の集団も含まれていた<sup>15</sup>。

実際に引揚を体験した人々の手記を見てみよう。例えば、このような満州を逃れてコ口島から乗船したある引揚者は次のように記述している。

「着換えるものもない濡れたままの状況でしたが、乗船した直後に船内の放送によりこれからは皆さんの周りの人は皆日本人ばかりです、どうか安心してください、とのねぎらいの言葉があり大人も子供も皆感激の涙を流しました」(北島米和)。

命がけの逃避行を経験した人々の苦難が偲ばれる箇所である。

また、同じ手記には以下のような記述も含まれる。

「船員の方々ののはからいで船員さんと引揚者一緒になっての演芸会など楽しい一時もありました」。

船内での演芸会は、他の体験者も伝えている。

「熊野丸という航空母艦でした。何の楽しみ

も無い船上生活でしたが、船員さん達のお心づかいで、のど自慢大会等で心をなぐさめてくださいました」(澁谷英美子)。

(コ口島からの引揚船にて)「素人演芸会で語る玄人はだしの浪曲はこどもにも分かりやすく面白かった。・・・相撲や卓球大会もあった。賞品の乾パン一袋欲しさに出場し、見事せしめたこともあった」(高木健吉)。

(コ口島発の英彦丸にて)「当番で食事の配給(が)ある一夜、船員の方々が私達をなぐさめて下さって唄に踊りに賑い、乗船者の中から飛入りもあって団樂の一夜を過しました」(楠本初代)。

船内の様子うかがえる以下のような回想も引用しよう。

「船倉の船べりに沿って作られた木製の蚕棚に一同が落ち着くと、まず最初に「ゴールデンバット」の煙草が配給され日本の薫りが船内に香り出た。私達兄弟は若い故、早速作業員として選ばれ食事の世話や荷物の片付けで動きはじめ」(玉利雅男)。

「船中では角材で床を小さく区切り、リュックを並べて囲い、腰を落ち着けた。いやなことに私達のいる場所の直ぐ上の船室は、死者の安置所にしつらえてあり、毎日のように悲しい遺族の泣き声と線香のにおいで全く弱ってしまった。それでも夜は楽しかった。こうりゃんメシと海草の汁物にはうんざりしたが・・・。又、大釜で炊くこうりゃんメシの釜の底にへばりついたおこげを調理担当の船員から、おやつ代わりにもらっては喜んだものである」(高木健吉)<sup>16</sup>。

与えられた条件、スペースのなかで人々は、帰国までの航海が少しでも快適なものとなるよう努めたようである。とはいえ、帰国を目前にして失われてしまう命もあった。なお、満州が

らの引揚の場合、例えば、大連から浦頭までは4～5日の航海だったようである<sup>17</sup>。ただし、船内でコレラなどの伝染病患者が発生した場合、浦頭に到着したとしても上陸は許されず、船内での待機が続いた。タークー（天津にある港）から到着したあるLSTでは、約20日間船中での生活を余儀なくされ、たまたま歌手の渡辺はま子が乗り合わせていたことから慰労の音楽会が開かれたことがあったという<sup>18</sup>。

### 受入態勢

昭和23年7月、佐世保引揚援護局は業務開始当初を回顧する座談会を開催している<sup>19</sup>。そのなかで、ある援護員は、引揚が始まった当初の頃、長年外地で生活したであろう人々の様子を見ると、「荷物は少数で何かしょんぼりしてあわれな感じがこみ上げて来ました」と当時をふりかえっている。おそらくこれは、軍人と比較しての印象なのであろう。援護局の人々の回想によると、復員者（軍人）の気は荒かったが、軍紀が残っていたので仕事は整然としてやりやすかったという。例えば、中支方面からの復員者はおおむね土気旺盛、健康状態が良くて日本の再建は我々の手でやる意気込みがあるように見えたとも述べられている。ただし、以下の発言は重要だろう。すなわち、「朝鮮、濟州島、北支等の日本部隊は米軍との戦争を交えて居ない為、米軍に対しては相当強気な所があり、日本人の米兵に対する態度の卑屈なのに憤激している者が相当見受けられた」というのである。復員兵たちは、まだ国内の戦争の惨禍を知らなかったのである。

満州や北朝鮮からの引揚者に多かったのが、男装していた女子の多さである。「当時の婦女子は相当な年寄りまで断髪し、兵隊の服装をしている者が多く、男と思って呼びかけると女で

あったりして、びっくりしたことがあり、現地の混乱状態が想像されました」と回想される。南下するソ連軍兵士による傍若無人な振る舞いは相当なものであったようである。一般婦女子のためにあえて身代わりとなり犠牲となった、いわゆる「特殊挺身隊」の一群の女性たちも引揚げてきた。

浦頭の埠頭には、帰還者を迎える横断幕のようなものが掲げられていたらしい。ある引揚者（「高砂丸」によりおそらく昭和21年10月に帰還）は、「引揚者の皆様、長い間ご苦勞様でした」と書かれた横幕の文字を見て感激したことを回想しているが<sup>20</sup>、すべての帰還船の入港に際してそのような用意があったかどうかは不明である。昭和23年6月28日、華北からの最後の引揚船「橘丸」が入港した際には、総司令部の許可のもとはいじめて日の丸を掲げて船を迎え、引揚者から感激の言葉を多く聞くことができたという<sup>21</sup>。やはり当時、国旗の掲揚はまだ難しかったのである。

さて、浦頭に上陸した引揚者は、帰路に着くまでの日々をどのように過したのであろうか<sup>22</sup>。

上陸の後、まず彼らを待っていたのは検疫施設（浦頭検疫所）での徹底的な消毒である。問診を経てから着衣のまま薬剤（DDT）の散布を受けたのは、何としても伝染病を水際で食い止める必要があったからである。船内や宿舎でコレラが発生すると検疫所は多忙となった。最多で一日に19,000人もの人々が検疫を受けたこともあったという。荷物の検査も行われたようであり、米軍兵の監視を記憶している引揚者がいることからわかるように、引揚援護の業務は占領軍の監督下にあった<sup>23</sup>。

検疫が終わると、次は収容施設がある引揚援護局まで移動する。現在、ハウステンボスに関



係する施設が分布している一帯に援護局の宿舎があった。浦頭からここまでは7キロの起伏のある道を歩く必要があったので、帰国までに体力を使い果たしていた帰還者にとっては、かなり酷な試練となったと思われる。老人や子供、夫人、そして荷物のトラックによる輸送も実施されたが、車両、燃料ともに不足していたため、十分な輸送力を確保することはできなかった。収容施設までの途中、地元婦人会の人々が茶の接待にあたり、引揚者を励ます光景も見られたという。ある引揚者は、「途中、電柱に「打倒天皇制」とか「戦犯天皇」とかの意味のポスターが貼られていて、世の中の急変を思い知らされた」と回想している。昭和21年7月からは、海上での輸送が実施されるようになった。輸送船への荷物の積み込みは滑り台を用いたようであるが、荷物が途中で落ちたり、壊れたりしたのでいずれかの時点で廃止されてしまったという<sup>24</sup>。

針尾島内の援護局に到着すると局側から挨拶があり、ねぎらいの言葉に人々が涙する光景も見られた。ある引揚者は、「宿舎に、着いて聞くは涙のみ、せきあげる胸、にじみ出る涙をどうする事もできない」と当時を回想する。その後、部屋の割り当てがあり、入浴、食事、援助物資の配給などに与ることができた。宿舎は、「広い体育館のような所」、「ずいぶん大きな収容所みたいな所」などと記憶されている<sup>25</sup>。食事は、材料の購入表からうどん、肉じゃが、焼き魚、カレーライスなどが推測され、味噌汁、焼き海苔、漬物が出されたことは、説明を要しないであろうと『佐世保市史』はまとめている<sup>26</sup>。引揚者の手記には、援護局での食事に関する詳しい記述は無いが、それでも以下のような記述を見出すことができる。「夕食の量は半分しかなかった。ただ、秋刀魚と玉葱(の)味

噌汁だけは、最高の旨さであった」(稲島正)。「夕食はイカや海藻などが入った雑炊で、基隆から船中でもロクなものを食べていなかったせいか、とても美味しかった」(寺下正康)。「援護局でいただいたパンのおいしかったこと、この世にまだこんなおいしいものがあったのかと思うと、とても嬉しかった」(井筒紀久枝)<sup>27</sup>。援助物資としては、例えば女性用の衣服が全国婦人団体である「友の会」をはじめ<sup>28</sup>、援護局周辺の婦人会などから支給された。

引揚者の収容施設での滞在期間は、占領軍の指示で二日以内に定められていた。しかし、手続きや聞き取り調査、家族・親戚の安否確認と帰還の連絡などのため、滞在期間はそれ以上となることが多かったという。引揚の際に「班長」を任命された者もいたようである。「主人は集合以来班長だったため、これ迄もいろいろ大変でしたが、上陸名簿作成、引揚者証明書作成等徹夜仕事が二日続きました」とある引揚者は当時を振り返る<sup>29</sup>。

命がけの脱出を経て帰還したため、持参金、携行荷物ともに皆無という者も少なからず見られたが、このような困窮者に対しては「引揚証明書」とともに不十分とはいえ応急援助金、帰郷雑費が支給された。復員兵であれば、部隊の責任者を中心に戦歴や降伏時の状況など、詳しい調査報告書を提出することが求められた。手続きの終了とともに「復員証明書」や給与通報などが発行され、帰郷のための旅費が支給された。佐世保市内の滞在者には、大黒町に引揚者住宅が用意された。郷里への連絡には電報が用いられたので、収容施設には南風崎郵便局の針尾分室が設けられ、切手の販売や郵便の受付も行われた。

引揚港には遺骨や遺留品も送られてきた。援護局では、それらを「府県別の安置棚に奉安し、

棚が一杯になると白布に包み、各府県に護送したという。帰還船が入港した後に命を落とす復員者も続出した。収容施設には病院(病舎)があったとはいえ、栄養失調や伝染病などにより病舎で亡くなった人の数は、合計で3,793人に達した。

昭和24年1月9日、米軍の輸送船「ボゴタ丸」が収容施設の埠頭に接岸した。輸送されたのは、4,515体の遺体と307柱の遺骨、それに遺留品であった。マニラ近郊に埋葬されていた邦人のものであるという。この数は、『佐世保市史軍港史編』(下巻、379ページ)に依拠するものである。当時遺体処理実施部長を務めた事務官(おそらく小林敬四郎復員課長代理)も、遺体の数は4,823(遺骨を合わせた数であろう)その収容箱が549箱との連絡がボゴタ丸から入り、一箱に8体収められていることが想像できたと業績回顧座談会で当時を回想する。ボゴタ丸の入港は前もって連絡があり、入港後の対応は事前に検討が進められていたようである。入港後、米軍より引渡しを受けた遺体は一ヶ月(1月13日～2月13日)をかけて収容施設南西の海岸で荼毘に付された。これについては、さらに担当事務官の発言に耳を傾けてみたい。「遺体処理については、・・・二、三の民間の関係請負業者から料金を考えているのではなく同胞援護の気持ちをささげたいから是非請負わせてくれないかという申出もあったが、遺体ではあるが生きて帰った引揚者と変わらぬ気持ちを持って迎え、局職員の手でこれをねんごろに処理しなければならない、引揚援護の精神をもってこれに当ろうということでこれ等は皆断ったようなこともあった」。このような姿勢や意気込みが伝わったためであろうか、作業が進む間、遺体処理状況の視察に訪れた各県の世話係の人々やその他の関係者が取扱の丁寧さや担当職員

の熱心さに大変感謝していたという<sup>30</sup>。最後は身元不明者の遺骨もかなり残されたというが、現在これらの人々は、引揚に際して落命した他の2,000余名とともに、近くの釜墓地で供養されている。

### 故郷への出発

日本各地へと引揚者が帰還する際に利用した交通手段は鉄道であった。中心的な役割を果たした駅は、佐世保駅ではなく引揚援護局の収容施設から近い南風崎駅である。現在の南風崎駅は乗降客の少ない、どこにでもあるような田舎の無人駅であるが、状況は当時もあまり変わらなかったらしい。駅員はいたとはいえ駅舎は小さく、ホームは屋根がなく舗装もされていなかったという。しかし、わずか5年とはいえ佐世保(浦頭)が引揚港であった際、この小駅に帰還者は殺到した。この間の南風崎駅からの輸送人数は、合計1,316,927人に及び、多いときには一日の輸送人数は5千人に達していたという<sup>31</sup>。

鉄道輸送の状況を少し詳しく見てみよう。月ごとで見れば、多い月の輸送者数は10万人を超え、昭和21年の場合、1月が102,025人、4月が107,080人、5月が102,519人、10月は124,384人と援護局開設期間中の最多を記録した。これら各月の輸送の内訳を見ると、1月は88本の臨時列車が101,092人を、11本の一般列車が933人を運んだ。同様に、4月は73本の臨時列車が103,958人、27本の一般列車が3,122人を、5月は79本の臨時列車が99,501人、24本の一般列車が3,018人を、10月は92本の臨時列車が118,213人、29本の一般列車が6,171人をそれぞれ輸送した。運行された臨時列車の本数は、例えば、昭和21年前半(1月～6月)の合計で454本、佐世保引揚援護局閉鎖まで合計1,147本が運行

された<sup>32</sup>。列車の行き先を見ると、昭和21年には、南風崎発品川行き、大阪行きが一日に各一本、門司行きが二本（一本は門司港行き）運行されていた。編成は、品川、大阪行きが10両ないし12両、門司行きが21両ないし22両でこちらの場合は無蓋もしくは有蓋の貨車が割り当てられていた。車両不足ゆえに引揚者は腰掛ける椅子も屋根もない雨ざらしの貨車で帰還を強いられることがあったのである。

乗車の手続きとしては、引揚証明書を確認の上で乗車票（券）を交付し、後で運輸省に後払いするという形がとられ、乗車票交付のために日本交通公社の旅行案内所が昭和21年2月に発足した。なお、昭和24年12月末より帰郷者には弁当が支給されるようになり、その数は行き先により違った。ちなみにおもな行き先ごとの支給数を見ると、長崎は二つ、福岡は三つ、大阪は四つ、東京は六つ、北海道は九つであった<sup>33</sup>。

引揚列車の車内の様子に関しては、当時九州学生連盟に属し引揚者の支援に当たっていた学生が、昭和23年6月のある列車の車内を次のように描写している。

「各客車の中は、一家族に向かい合った四人掛けの座席が割り当てられていた。もちろん四人以上の家族の場合である。六人でも七人でも、その一舛だけである。車内の混み具合は、筆舌に尽くしがたい状態であった。網棚に寝ている人、網棚と網棚に渡したロープには洗濯物がいっぱい掛けられ、車内の見通しなど望むべくもなかった。さらに座席の下にも人・人・人であった。足の踏み場もない、背の伸ばしようもなく、梅雨時ではあり、何日間も入浴していない人々の集団、むんむんしていた」<sup>34</sup>。

客車の混みようが描き出されているが、引揚経験者のなかには貨車に乗ったことを記憶している者もいる<sup>35</sup>。また、客車の場合でも設備は

不十分であり、大部分の窓が板張りであったとの指摘もある<sup>36</sup>。

臨時の引揚列車の場合、定期列車が行き交う間を利用してダイヤの設定がなされたと考えられるので、目的地まで相当の時間を要したと推測される。以下の手記によれば、引揚者専用の車両が定期列車に連結された場合もあったらしい。

「この引き揚げ専用車両は、各線を走る定期列車に連結され、時には切り離され、また別の列車にくっつけられて東京まで行くので、しばしば分岐駅で長いこと待たされた。途中、神戸や大阪など焼け野原になった都市を、汽車の窓から眺めた。また、主な駅のホームには、引き揚げ援護局の人たちがいて、口々に「外地からの引き揚げ、ご苦労様です」といっては、弁当やお茶などを差し入れてくれた。東京駅までは、まる二昼夜かかっただろう」<sup>37</sup>。

引揚者、復員兵が、一時的とはいえ殺到した南風崎駅の様子をうかがわせる手記もある。それによると、当時南風崎駅には仮設の売店が設けられていたらしい。ある引揚者（北島米和）は、蒸したサツマイモ五個ほどをのせた皿が並んでいた光景を記憶し、また別の地元南風崎駅周辺の在住者（平野徳）は、「その頃の駅前地方は闇市が立ち、飯やもち、ふかし芋やたばこ、闇焼酎、魚干物を焼いたのから衣類まで、何でもありました」と回想する。

なお、後者平野氏によれば、引揚が落ち着いて警察予備隊（後の陸上自衛隊）が針尾に置かれると、多い時には3,000人ほどの隊員で賑わい、南風崎町も旅館が10軒ほど立ち並ぶようになり、「食堂、飲み屋、バー等四〇～五〇軒出来て、夜の賑わいは都会の盛り場に匹敵する程」であったという<sup>38</sup>。そうであるとすれば、現在からは想像もつかないような賑わいが、か

つて南風崎駅周辺にあったことになる。

### 送還

引揚港の役割は、日本への帰還者を受け入れただけにとどまらない。佐世保(浦頭)はまた、我が国への入植を強いられた朝鮮人や中国人が帰国する際の出発港でもあった。佐世保周辺では、例えば炭鉱に多くの中国人、朝鮮人が労働者として投入されていた。昭和20年11月から25年5月まで、佐世保からは193,981人が送還された。目的地ごとの内訳は、朝鮮半島が65,069人、南西諸島が55,389人、中国が19,204人、台湾が2,006人などであった。戦後はまた、働き口を求めて我が国に密航する朝鮮人が続出したという<sup>39</sup>。

我が国への入植を強いられ、不当な扱いを受けていた中国、朝鮮、台湾人は、戦後我が国が敗戦国となってからそれまでの鬱憤を一挙に爆発させたという。戦後、これらの送還者を扱った担当者の苦労は相当大きかったようであり、「開局前後回顧座談会」においてもそのことは話題として取り上げられている。具体的な事例を挙げてみよう。

「中国人が帰還の際、二号宿舍の前に整列して国歌らしい歌を唄ったりした事がありました。この国旗の前を通過して敬礼しなかった局員が随分なぐられた事もありました。」

「私が夜中に発熱して休んで居る時裸で「ドレス」を持って脅しに来たことがあったですね。又クリスマスに酒やビール、牛肉、鶏肉等多量の用意を命ぜられ困ったことがありました。」

「大牟田の鉱山から中国人、朝鮮人が一緒に来た時でした。・・・肉とか魚等を勝手に持ち出そうとするので制止した所、中々言う事をきかず、反対に腹を立てて、その辺にある物資を持ち帰ろうとするので、MPに来て貰い追い

払った事があった。」

当初は台湾人がいろいろと問題を起こしたようであるが、台湾人に関しては、以下のように良いほうに向けて事態は推移していったという。

「・・・未だ台湾に残留する邦人が多いので、この人達に対する彼らの態度を考慮し又将来に於ける隣国の交わりを考慮して万難を排して優遇しようと言う気持で、出来る限り辛抱する態度に出ていました。その結果は台湾引揚邦人の言葉に依り裏書された。彼等の帰還後の行動に依って台湾人すべての残留日本人に対する態度が、好転した様子でありました。彼等は出発する時、寄付金三百円を新日本建設の為に使ってくれと当局に置いて行った事があり、又台湾では内地に於て台湾人が相当虐待されて居る様なデマが飛んで居ったらしいが、この台湾人の帰還により内地の事情も解り、日本人に対する取扱いの好転の一因となったのではないかと思います」<sup>40</sup>。

佐世保引揚援護局は、在留外国人の送還をも担当したのである。

### 結びにかえて

昭和24年5月、九州を巡幸中の昭和天皇は佐世保を出発した後、引揚援護局から近い南風崎を通過した。この頃はもう引揚者の数は一頃より少なくなり、引揚援護局の側から天皇の訪問を求めることはなかったとはいえ、天皇を迎えるための準備は進めていたようである。「業績回顧座談会」のある出席者は次のように回想する。「・・・局としては海外引揚者の滞留が少なかったせいもあってか局にお立ち寄りを願わず、東針尾橋の東側に局員が堵列お迎えしたのですが、佐世保引揚援護局引揚者の立て札をた

て、九十名の引揚者にならんでもらったので、あるいは陛下もこの立札にお目をとめられお言葉でもかけてもらえるのではないかとということに期待したのですが、そのまますうっとお通りになり、落胆いたしました。」

ただし、佐世保ゆかりの引揚者と天皇との交流は別の場所で実現している。

佐賀県基山町にある古刹因通寺は、引揚援護局に収容されていた孤児80数名を率先して受け入れ、「洗心寮」という寮を設けていたが、九州巡幸中の天皇はここに立ち寄り、孤児たちの収容状況を視察したのである。その際、天皇は関係者と言葉をかわして激励に及ぶとともに、次のような御製も残されたという。

みほとけの教え守りてすくすくと  
生い育つべき子供に幸あれ<sup>41</sup>

佐世保引揚援護局が廃止されたのは昭和25年5月1日である。これ以降、我が国では舞鶴が唯一の引揚港となり、昭和33年(1958年)11月15日まで舞鶴引揚援護局は存続した。

引揚の舞台となった地(針尾島)は佐世保の中心街から離れているとはいえ、佐世保と戦争とのかわりには、この5年に渡る引揚活動を通じてより密なものとなったといえるだろう。軍港都市は戦争遂行の舞台となっただけではない。引揚者、復員兵を受け入れる窓口となったことにより、「戦争の後始末」においても大きな役割を果たしたのである。ことに、佐世保は139万人という四軍港都市の中では最多の帰還者(引揚者と復員兵)を受け入れた。現在にまで続く軍港都市佐世保の歴史のなかで、「引揚の経験」は、戦後復興の一コマとして片付けてしまうにはあまりにも重い内容を持つ。その重みを少しでも実感するために「浦頭引揚記念平

和公園・資料館」や「釜墓地」になるべく多くの人々に足を運んでいただきたいと望むのは筆者だけではないだろう。「引揚の経験」を我々は後世の人々に語り継いでいかなければならない。

## 注

- 1 本稿は、2014年11月13日(木)に開催された長崎県立大学東アジア研究所第4回東アジア学術フォーラム(統一テーマ・セッション「海洋都市の過去・現在・未来 - 長崎・釜山・泉州」)において報告された「軍港都市の記憶 - 佐世保の戦前と戦後」に基づくノートである。本誌掲載に際しては、第3章「復興のもう一つの側面 - 引揚の経験」を新たに加えるなどして報告の草稿に手を加えている。
- 2 以下、本稿第1章、第2章は、拙著『佐世保とキール 海軍の記憶 - 日独軍港都市小史』(塙書房、2013年、Ⅱ「佐世保編」)に基づいている。また第3章は、同じ拙著のⅡ「佐世保編」第9章(1)「引揚の地・佐世保」(188-197ページ)を土台として『佐世保引揚援護局史』(佐世保引揚援護局、上巻、1949年、下巻、1951年)や引揚者の手記である『再生への原点 - 「引揚港・佐世保(浦頭)を偲ぶ全国の集い」記念手記集』(「引揚港・佐世保(浦頭)を偲ぶ全国の集い」実行委員会、1998年)からの引用などを交えて大幅に加筆している。
- 3 呉の市への昇格は半年後の明治35年10月1日、横須賀は明治40年、舞鶴(東舞鶴)は昭和13年である。
- 4 坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』(清文堂、2010年、22、29ページ)。
- 5 坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』(清文堂、2010年、9ページ)。
- 6 職工数の変遷については、『烏帽子は見ていた - 佐世保と南地区・21世紀への記録』(佐世保市南地区町内連絡協議会、1997年、142ページの表を参照)。
- 7 中田正輔に関しては以下を参照した。中田正輔『銀杏残り記』(中田正輔翁自伝刊行会、1961年)。同『佐世保政治生活四十年』(九州公論社、1958年)。
- 8 『佐世保市史 通史編』(下巻、2003年、345-348ページ)。
- 9 上杉和央「引揚のまち」の記憶」、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』(清文堂、2010年、257ページ)。
- 10 横浜、仙崎、門司には出張所が設けられた。厚生省社会・援護局援護50年史編集委員会監修『援護50年』(ぎょうせい、平成9年、148ページ)。ただし、昭和20年12月14日に呉は廃止となった。『浦賀港引揚船関連写真資料集』(横須賀市、2006年、120ページ掲載の変遷図)。
- 11 舞鶴の帰還者数は、舞鶴市のホームページ([http://www.city.maizuru.kyoto.jp/modules/sangyoshinp/index.php?content\\_id=216](http://www.city.maizuru.kyoto.jp/modules/sangyoshinp/index.php?content_id=216))を参照(2015年2月13日閲覧)。佐世保の帰還者数は、『佐世保市史 通史編』

- 下巻、361ページを参照。
- 12 『佐世保市史 軍港史編』下巻、2003年、350 351 ページ。市内の相浦も候補地であったらしい。『佐世保引揚援護局史』上巻、付録2 ページ。
- 13 『佐世保引揚援護局史』下巻、71ページ。
- 14 『佐世保引揚援護局史』上巻、付録2、8 ページ。
- 15 『佐世保の歴史 市制百周年記念』佐世保市、2002年、180 182ページ、『佐世保市史 通史編』下巻、409ページ、『佐世保市史 軍港編』下巻、360 361 ページ、『佐世保引揚援護局史』上巻、55、57 ページ。
- 16 以上、引用はいずれも『再生への原点』所収の以下の手記による。北島米和「引揚げ当時の思い出」、81 82ページ、高木健吉「思い出の記 - 終戦そして引揚げ」、7 ページ、楠本初代「過ぎし日の思い出」、34ページ、玉利雅男「引揚船や援護局の皆さん、ありがとう」、23ページ。
- 17 玉利雅男「引揚船や援護局の皆さん、ありがとう」、24ページ、竜口光雄「はじめての水葬式も・・・」、31ページ、亀山道雄「忘れられない大根粥の味」、69ページ、いずれも『再生への原点』所収。大連からの引揚者の中には大連永住者はほとんど見受けられず、大部分は終戦とともに北満や東満の奥地から逃れ、大連に避難し難民収容所に収容されていた人々であった。「大連収容所における避難者の生活は想像以上に悲惨なものであったという。『佐世保引揚援護局史』上巻、58ページ。
- 18 山本脩「華北からの引き揚げ」、『再生への原点』、126ページ。
- 19 『佐世保引揚援護局史』上巻、付録、6 12ページ。援護局が閉鎖される直前の昭和25年4月にも業績回顧座談会が開催された(同書、下巻、211 222ページ)。以下、引用に際しては旧漢字を新漢字に改めている。
- 20 井筒紀久枝「私は帰って来た」、『再生への原点』、72ページ。
- 21 『佐世保引揚援護局史』下巻、業績回顧座談会、214 215ページ。
- 22 以下、おもに『佐世保市史 軍港史編』下巻、373 ページ以降に依拠する。
- 23 『佐世保引揚援護局史』上巻、付録、6 7ページ。玉利雅男「引揚船や援護局の皆さん、ありがとう」、『再生への原点』、25 26ページ。
- 24 古賀鉄次「浦頭への長くて遠い道」、『再生への原点』、179ページ。北島米和「引揚げ当時の思い出」、同書、82ページ。『佐世保引揚援護局史』上巻、付録、10 - 11ページ。
- 25 丸山しげ「国破れて山河あり」、116ページ、寺下正康「引き揚げの記」、111ページ、いずれも『再生への原点』所収。
- 26 『佐世保市史 軍港史編』下巻、375ページ。
- 27 稲島正「秋刀魚と味噌汁」、129ページ、寺下正康「引き揚げの記」、111ページ、井筒紀久枝「私は帰って来た」、72ページ、いずれも『再生への原点』所収。
- 28 以下の論考が友の会に関する記述を含む。佐竹要平、小嶋栄子、濱村美和「引揚援護と佐世保友の会の活動」、『研究紀要』(長崎短期大学)第20号、2008年。
- 29 福田京子「思い出」、『再生への原点』、142ページ。
- 30 『佐世保引揚援護局史』下巻、業績回顧座談会、215 216ページ。
- 31 山口日都志「戦中・戦後の鉄道(六)」、『郷土研究』第38号、2011年、5 ページ。『佐世保引揚援護局史』下巻、160ページ。
- 32 ただし、臨時列車の運行が見られたのは昭和23年6月までで、それ以降は一般列車による輸送だけになったようである。
- 33 『佐世保引揚援護局史』上巻、132 133ページ、同書、下巻、157 160ページ、『佐世保市史 軍港史編』下巻、380 383ページ。
- 34 笠井勲「引揚列車」添乗記、『再生への原点』、14ページ。
- 35 川原弘「あの日の時」、21ページ、大林健剛「復員引揚港、佐世保の思い出」、65ページ、いずれも『再生への原点』所収。
- 36 坂本祐一「思い出」、『再生への原点』、156ページ。
- 37 寺下正康「引き揚げの記」、『再生への原点』、111 112ページ。なお、この引揚者は四人掛けのボックスに親子四人でゆったりと座ることができたという。
- 38 北島米和「引揚げ当時の思い出」、82 83ページ、平野徳「終戦前後の南崎駅の役割」、137 138ページ、いずれも『再生への原点』所収。
- 39 『佐世保市史 軍港史編』下巻、362、371 372ページ。
- 40 以上、引用は、『佐世保引揚援護局史』上巻、付録、3 4ページ。
- 41 『佐世保引揚援護局史』下巻、業績回顧座談会、218ページ、中村茂「洗心寮の子らと」、同書、250 251ページ。