

14. 5-171



1200501211436

14.5

171

民國拾九年滿洲出稼移民
移動狀況

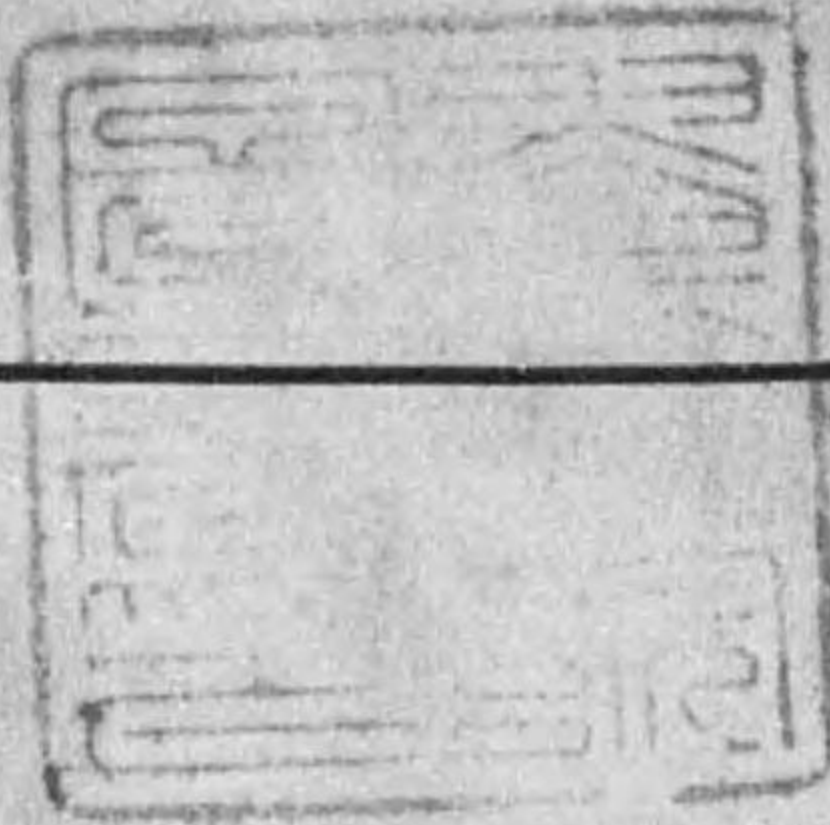
国立国会図書館



始



27 M62



民國拾九年滿洲出稼移民移動狀況

滿鐵調查課

(滿鐵調查資料第六十一編)

14.5
171



80W08986

凡例

- 一、本書は民國十九年(昭和五年)に山東、河北、河南、各省及其他地方より滿洲に渡來したる出稼移民の移動狀況を調査したものである。
- 二、本年は銀價の暴落、支那側鐵道の統制等により、移動狀況に益々複雑なるもの有りたる許りでなく、出稼移民總數の著減及避難的色彩の糾奪に依り、主要經由地方面に於て、特に注意を喚起されず、又注意に遺漏なきも、移民たるの認識困難なる事態を醸し、奥地分布狀態の如き、既往に比し著しく推定の根據たる資料を減少し、杜撰に惰したるは、深く遺憾とするところである。
- 三、右缺陷の補正は「調査資料第一五七編滿洲出稼移住漢民の數的考察」に求めたが、勿論完全なるものではない。尙本統計の質的分解は同書により参照乞ふ。
- 四、擔當者 栗本 豊

總務部調査課

民國十九年滿洲出稼移民移動狀況

目次

第一章	民國十九年滿洲出稼移民移動概況	一
第二章	出稼移民入滿數	四
第一節	出稼移民總數	四
第二節	經路別入滿數	五
第一項	大連上陸數	五
第二項	營口上陸數	五
第三項	安東上陸數	六
第四項	陸路入滿數	七
一、北寧線に依り奉天に到着せる數		
二、打通線經由入滿數		
三、徒步入滿數		
第三節	最近五箇年の比較	八
第一項	經路別比較	八
第二項	仕出地別比較	九
第三項	月別比較	一〇

第三章 出稼移民滿鐵線主要驛分布状態

第一節 總説

第一項 發驛別主要驛別分布數

第二項 最近四箇年分布状態比較

第三節 各地狀況

第一款 大連

一、上陸數 二、仕出地別上陸數 三、貨車搭乗者の主要驛別分布状態 四、貨車搭乗數の上陸數に對する割合 五、大連港乗船數と下車數との比較 六、關東州内中國人口の職業別 七、上陸各等支那人船客の職業別 八、大連港上陸者の男女別 九、歸還數の仕向港別比較。

第二款 營口

一、上陸數 二、出稼移民の仕出港別比較 三、貨車搭乗者の主要驛別分布状態 四、貨車搭乗者の上陸數に對する割合 五、乗船數と下車數の比較 六、歸還者の仕向港別比較。

第三款 安東

一、上陸數 二、上陸者の仕出地別比較 三、汽車に依る北上者の主要驛別分布状態 四、汽車に依る北上數の上陸數に對する割合 五、歸還者の仕向港別比較

第四款 奉天

三六

一、到著數 二、奉天驛乘車出稼移民の分布状態 三、奉天を中心とする分布状態

第五款 撫順

一、到著數 二、分布状態 三、撫順炭礦勞働者

第六款 長春

一、到著數 二、汽車に依る出稼移民數に對する長春驛下車數の割合 三、長春を中心とする分布状態 四、歸還數及北滿定著數

三九

四五

第四章 出稼移民の奥地分布状態

第一節 南滿

第一款 分布概況

第二款 各地狀況

第一項 瀋海線及開豐鐵道沿線及其の背後地方

一、瀋海鐵道沿線及背後地方 二、開豐鐵道背後地方

第二項 四洮、洮昂鐵道沿線及其背後地方

一、四平街驛下車數 二、分布状態 三、洮昂鐵路移民及避難民輸送數 四、定著數と打通線經由入滿數 五、興安屯墾區移民

第三項 吉長、吉敦鐵道沿線及其背後地方

數

六一

- 一、河南省避難民の移住計畫 一、到著數 二、分布狀態
- 第四項 長春西北方地方……………六五
- 第五項 鴨綠江上流地方……………六六
- 第六項 北寧線背後地方……………六七
- 第二節 北滿……………六七
- 第一款 總數……………六七
- 第二款 分布概況……………六八
- 第三款 各地狀況……………七一
- 第一款 東支東部線沿線及其の背後地方……………七一
- 一、到著數の著減 二、分布狀態
- 第二款 松花江下流及黑龍江流域地方……………七三
- 一、到著數 二、分布狀態
- 第三款 呼海鐵道沿線地方……………七五
- 一、到著數 二、分布狀態
- 第四項 東支西部線及其背後地方……………七七
- 一、到著數 二、洗昂鐵道經由到來數……………七九

第五章 出稼移民の歸還數と滿洲殘留數

- 第一節 歸還者總數……………七九
- 第一款 海路歸還數……………七九
- 一 歸還者の經由地別考察……………七九
- 二 歸還者の仕向地別考察……………八〇
- 第二款 陸路歸還數……………八二
- 第三款 歸還數の月別比較……………八三
- 第二節 移民の定著力……………八五

民國十九年滿洲出稼移民移動狀況

第一章 民國十九年滿洲出稼移民移動概況

昭和二年以來山東、河北、河南等各省から溢れ出た移民の洪水は漸年流勢を減ずるの趨勢にあつたが、尙昭和四年に至る過去三箇年間は百萬を下ることが無かつた。然るに、昭和五年に至るや流勢頓に軟き、幼児數をも含めて約八十五萬に激減した。殊に北滿移民、即ち、開拓移民の減少は、年初以來資源開發に資せんが爲に漸く移民に對する態度眞剣味を加へ、凡ゆる點に組織的計畫的たらんとする畫策のあつたに對照して全く皮肉な現象であつた。然らば昭和五年入滿數の著減、北滿移民の危機を齎せる主たる原因は何であるか、其の原因と思惟される事情に次の如きものが算へられる。

- 一、昭和四年度郷里地方に於ける農産物の豐收は、生活資料の餘裕を生じ移住の刺戟を緩和したること。
- 二、同年下半年に見たる東支鐵道を繞る露支兩國の衝突は激増年後移住民を最も多く吸収したる移民地帯を脅威するに至り、果して移住によつて生活展開の目的が達成し得られるか否かに就て疑念を生ぜしめたこと。
- 三、昭和五年度出稼時期と前後して見たる銀價の暴落は、一方に於て郷里農村の經濟状態を長縮せしめ、他方移住地の經濟状態をも不利なる状態に墜入れて誘引力を低減するに至り、相俟つて移住運動を緩慢ならしめたこと。
- 四、時局小康維持及天災の被害皆無なりし爲、慈善事業及同郷團體の移住促進運動も過去の如く旺盛ならざりしこと。

と。

右四項が其の主要なるものであつて、出稼移民数の減少も以上の綜合的作用の結果だと思惟される。

唯銀價の暴落と東支鐵道問題は移住運動を緩慢ならしめた許りでなく、前者は旅費採算に影響を及ぼして、移動経路の變化を伴ひ、後者は東北國境地方を危険に晒せる爲、同地方の移住が敬遠され移動経路の變化をも伴つた、叙上に依りこゝに昭和五年度出稼移民移動状況の變異に就て略述すれば次の如くである。

一、入滿數と其の仕出地別經由地別比較、幼兒數を推定加算しない昭和五年度入滿數は約八一萬にして、前年に對し約二七萬といふ巨數を減少せる爲、各仕出地各経路別とも絕對數の減少は免れなかつたが、比率に於ては青島、天津減少し、龍口芝罘が増加を呈し、經由地別に於ては大連、營口、安東共前年度と大差なきに拘らず陸路のみ稍、之を減少してゐる。故に既往に於て青島が山東省西南部地方避難民の吐出港たるの觀ありたることにより、陸路入滿數の減退と相俟つて、遠隔地住民の移住が躊躇されたと解され、避難民、永住移民の減少は異常の減退を呈した前年を凌駕したことが判る。隨て銀價の暴落が旅費採算上陸路入滿の経路を辿ることを有利とした事業を數字的に就て看取することを不可能ならしめた。

二、歸還數と其の仕向港別經由地別比較、昭和五年度出稼移民の歸還數は約五〇萬であつて、歸還數の激増を呈した前年度に比し、約一一萬の減少である。而も之を仕向港別、經由地別に觀るに、陸路入滿數の比率減、青島を除く各仕向港は比率許りでなく絕對數をも増加する等、出稼の場合と殆ど同様の傾向が看取され、銀價の暴落が經濟界の長縮及旅費採算の不利なる状態を齎し、明かに遠距離地方出身者の歸還が見合せられたる事實が看取される。故に斯かる特異の事情さへ無かつたならば歸還數は入滿數の減少と反比例して當然激増を呈すべき事情にあつたと思

惟されるのである。尙營口經由歸還者の異動の増加、大連經由歸還者の減少は銀價の暴落が兩地間の相關的作用を促せると、歸還者に對し北寧線に何等の特點なき爲であると解される。

三、滿鐵線主要驛分布状態、前年度滿鐵線利用數は約五八・三萬にして入滿數の五四%なるに對し、昭和五年度數は約二四・五萬にして、約四二・六%に相當し、營口上陸者中に觀たる河北驛經由北上數(營口貨車搭乗數の約一割見當)を考慮するとしても、絕對數の減少に伴はれて北上數も減退の傾向にある事實が看取される。

然して、乗車總數に觀たる北移減退の傾向は、當然の歸趨として滿鐵線南部各驛の比率増を齎す筈であるが、總括的統計に於ては長春下車數の如き前年度約四六%なるに對し、本年約四九%にして、却て、前年度を凌駕さしへてゐる。併し乍ら、右は各經由地別に觀るに營口上陸者中奉天、撫順等南部各驛下車目的のものは、殆ど河北經由の迂廻路を辿り、變異的に長春が高率を占むるに至つた其の影響であつて、明かに銀價暴落の結果たることが首肯される。

四、北滿進入者の分布状態、奥地進入者の減少は叙上に於て略々看取し得るが、其の分布状態も既往に於けるが如くではなかつた。即ち、従來は東支東部線及松花江下流地方が主要移民地帯として多數を吸収したるに對し、本年は北滿進入數約二三・五萬の中、約八・九萬約三八%が東支西部線地方に吸収された。勿論、曠漠たる未開の沃野が、僅々數十萬の移民によつて飽和點に達するが如きことは有り得ないから、移民地帯の變化は前年度下半年東支鐵道問題に關して惹起したる露支衝突の影響たることに就て疑ふべき餘地がない。

斯くて、容易に減ぜざるべく想像された支那本部住民の滿洲移住數も本年度叙上の如き理由により減退を呈した。故に年初企畫された計畫的移民は大半實現に至らずして終り。又、偶々、徹頭徹尾官憲の保護の下に移住を實現せるところの浙江省移民三二二名も、氣候、風土、食事、言語、習慣等、生活環境の激變に遭ひ、多數の病人を出して、

寒冷の氣候を迎へずして歸還してしひ、中部以南支那農民の滿洲進出の前途に一大暗影を投じて失敗に歸した。
以下各章に亘つて昭和五年度出稼移民の移動狀況を詳述する。

第二章 出稼移民入滿數

第一節 出稼移民總數

昭和五年度中南滿三港及北寧線により來滿したる出稼移民數の概算は幼兒數を除き約八十一萬にして其の經路別内譯は次の如くである。

大連	三七七、八四一人
營口	一四〇、一六〇
安東	三四、七〇三
奉天下車數	一九三、七九二
打通線經由數	六〇、〇〇〇
徒步入滿數	三、五〇四
合計	八一〇、〇〇〇

出稼移民の入滿總數は右約八一萬に幼兒數を加算せねばならないが、今幼兒の包含率を約五%（調査資料第一五七篇滿洲出稼移民佳漢民の數的考察二九頁参照）として計算すれば約八五萬となる。此の中女子の占むる割合を約一割五

分内外とすれば男約六二萬女約一三萬となる。
以下本數の據て來る所以を説明する。

第二節 經路別入滿數

第一項 大連上陸數

出稼移民の昭和五年度大連港上陸數を仕向地別に表示すれば次の如くである。

仕向地別	員數
青島	一五二、八二七人
芝罘	一一〇、〇四八
龍口	五八、九四九
天津	四〇、四〇二
安東	一〇、二〇五
其他	一五、六一五
合計	三八八、〇四六

右表中滿洲内移動者たる安東港乗船數を控除すれば、本年度大連港經由入滿數は三七七、八四一人である。

第二項 營口上陸數

第二章 出稼移民入滿數

昭和五年度營口上陸者として海關に報告せられたるものを仕出地別に表示すれば次の如くである。

仕出地別	員數
青島	二、六九二人
芝罘	四八四
龍口	五二、〇八三
天津	五四、三一八
其他諸港	七、二二三
合計	一一六、八〇〇

右海關報告數を根據として營口上陸の出稼移民數を推算すれば（推算の根據二〇%の加算は第三章第二節第二款二参照）一四〇、一六〇人である。

第三項 安東上陸數

次に掲ぐる仕出港別安東上陸數は營口と同様海關に報告せられたる支那人船客數である。

仕出地別	員數
青島	一三、二三四人
芝罘	一一、九五六
龍口	三、六九四

天津	二、四〇一
大連	七、九六一
其他諸港	三二九
合計	四九、五七五

右表安東上陸支那人船客中出稼移民數の含有率を七〇%として推算すれば、昭和五年度安東上陸出稼移民數は三四、七〇三人である。

第四項 陸路入滿數

驛別	員數
皇姑屯驛	一四、四三五人
瀋陽驛	八七、〇二五
奉天驛	九二、三三二
合計	一九三、七九二

一、北寧線に依り奉天に到着せる數、奉天驛の推定に拘はる昭和五年度奉天到着數は次の如くである。

二、打通線經由入滿數、北寧線から打通線に轉乘して入滿したる數は、昭和五年度の奥地分布状態を見るに東支西部線背後地方が比率的に斷然多く、又洮南公所の報告も本年は避難民は著しく減退を見たが一般移民は却つて増加したと報告があり、打通線經由の入滿數は、他經路經由の入滿數の如く減少したとは思はれない。故に前年度同様約

六萬と推定したるも詳細は第四章第一節第二款第二項記述に俟つ。
 三、徒步入滿數、前掲徒步入滿數三五〇四人は單に前五項數字の合計の端數を埋合せたるものであつて、何等合理的根據を有しない。

第三節 出稼移民最近五ヶ年の比較

昭和五年度の入滿數を最近五箇年に就いて、經路別、仕出港別、月別に就いて比較を試むる。

第一項 經路別比較

前節各項に於ける昭和五年出稼移民數を各經路別に最近五箇年に就いて對照表示すれば次の如くである。

最近五箇年出稼移民經路別統計

年次	經路別		合計
	大連	營口	
大正十五年	二六,〇三三	六三五	二六,六八八
昭和二年	五九,四三三	一〇,七七一	七〇,一〇四
昭和三年	五〇,六五三	一五,五五六	六六,二〇九
昭和四年	五二,九四七	一四,八七七	六七,八二四
昭和五年	六八,〇〇六	二六,八〇〇	九四,八〇六
	員數	員數	員數
	%	%	%

註一、合計欄%は大正十五年を一〇〇とせる指數にして増加率を示す。

一、營口、安東の員數は海關報告數である。

三、陸路入滿數は確實なる統計なく年々推定の根據を異にせるを以て本表には省略せり。

右表に就いて觀るに昭和五年度海路入滿數は昭和三、四兩年度に比して約四割の減少、昭和二年に對しては六割といふ異數の減少であるが、激増前の大正十五年に比しては尙三割の増加である。然して各經路別の絕對數に就て見るに其の増減は主として大連港經由數の増減に因つて左右されてゐるものと見ることが出来るが、比率に於ては尙、激増年後の餘勢が維持されてゐると看取される。

第二項 仕出地別比較

次に渡來者を仕出地別に比較對照してみらるに、合計數の減少に伴はれて昭和五年度は其他諸港を除けば各港とも減少を呈してはゐるが、比率に就て觀るに其間多少の委曲あることが認められる。

最近五箇年海路渡來者の仕出地別比較

仕出港別	年次		昭和五年
	大正十五年	昭和二年	
青島	一五,三三三	三,三三三	二一,七五三
芝罘	九,五三三	三,三七	一三,八七〇
龍口	八,〇七〇	一,七九七	一〇,八六七
天津	九,九九九	一,五〇六	一四,九三三
安東	一	一〇,七五	一〇,一〇五
	員數	員數	員數
	%	%	%

第二章 出稼移民入滿數

大 其 他 海 路 合 計	連 港 計		連 港 計		連 港 計		連 港 計	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%	員 數	%
海	810,410	100	831,101	100	712,111	100	755,021	100
其	8,952	1.1	9,926	1.2	6,679	1.0	16,026	2.1
大	1	0.0001	1,586	0.2	8,473	1.2	10,921	1.5
合	819,363	100	841,607	100	720,263	100	771,972	100

即ち其他諸港及芝罘の増加に對し、青島、天津は昭和二、三兩年度に比し、著しく減少を呈した昭和四年度よりも更に之を減少してゐる。

從來青島經由にて入滿するものの大部は入滿経路に津浦鐵道の北端利用と、膠濟鐵道利用の二路の自由採擇を爲し得られる、山東省西部及西南部地方住民であり、又天津經由のものも海路天津より營口に上陸して入滿する経路に、陸路北寧線を利用して入滿する経路とを有するを以て、昭和五年に見たる銀價の暴落の影響は、前表に觀たる青島、天津の前年に對する比率的減少の示す範圍に止まるものであつて、本表に據つて昭和五年度出稼移民海路經由入滿數減少の原因は、陸路經由入滿數の異動の増加に非ずして、主として時局の安定及稀に見る豊作の爲に、浮腰であつた住民も腰を落著けて移住考慮するに至つたものであらうと想像されるのである。其他諸港の増加は出身地範圍の擴張を説明するものであつて、本數の中には勿論、問題の浙江省移民も含まれてゐる。

而して右表の總括的考察に於て吾人は入滿數の増減は、青島經由入滿數の増減に左右されてゐることを教へられるのである。

第三項 月別比較

次に昭和五年度の出稼移民數を月別に表示して、最近四箇年に於ける移動の變化を窺ふに次の如くである。

最近四箇年大連上陸出稼移民月別統計

月 別 員 數	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%	員 數	%
一	13,339	2.2	15,623	2.1	20,243	2.7	14,651	1.9
二	8,555	1.1	9,214	1.3	20,878	2.8	50,055	6.6
三	154,803	19.6	29,760	4.1	139,501	18.7	97,770	12.8
四	69,732	9.1	49,556	6.7	63,946	8.6	46,468	6.1
五	40,771	5.3	25,867	3.5	45,309	6.1	31,274	4.1
六	16,875	2.2	33,055	4.4	33,776	4.5	20,010	2.7
七	20,747	2.7	21,573	2.9	27,750	3.7	19,755	2.6
八	33,107	4.3	26,944	3.6	30,930	4.1	19,995	2.7
九	46,006	6.0	29,536	4.0	29,433	4.0	22,555	3.0
十	69,120	9.0	33,621	4.5	34,626	4.6	22,399	2.9
十一月	60,141	7.8	33,359	4.5	26,477	3.5	25,756	3.4
十二月	77,679	10.0	27,774	3.7	33,479	4.5	33,344	4.4
合	599,453	100	506,553	100	523,977	100	488,026	100

註、大連港上陸者のみに就て月別表示したる所以は凍結の爲航行不能期間ある營口、安東の兩港及確數の得られない、北寧線入滿者を算するときは季節移動の正常的動勢を窺知するに不便だと考へたからである。

右表各年共三月を最高として、其の前後の月に多數の移民があり、明らかに出稼時季なるものを看取することが出

來るが、右移民移動に出稼時季の構成せらるる原因に就ては前年度編に就いて詳細に記述せるを以てこゝでは省略する。尙昭和五年度月別に就いて見るに、前年に對し、二月中の移民數が、員數に於ても比率に於ても、注意を惹かれる程多いが、右は陰曆正月の遅速に左右されるからであつて、最近四箇年に就いて觀るも出稼時季の遅速は隔年に循環してゐることが判る。

然らば銀價の暴落、郷里農村の豐作、時局の安定等前年に對し異なる數々の事情のあつた昭和五年度は、右陰曆正月の遅速の影響以外に、何等時期的に變異を認むることが出来なかつたか。

之に就て、前掲月別表を要約して、一年を三期に區分して各年の比較を試むるに、次の如くである。

最近四箇年大連上陸出稼移民期間別統計

期 間 別	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%	員 數	%
一 月—四 月	二七、三六	四六〇	二六、八四	五八	二四、五六	四七五	二六、五四	五三四
五 月—八 月	一〇、〇六	一八六	六、四九	一九〇	一四、五五	二六二	九、四六	二二二
九 月—十二 月	二二、六六	三九五	三三、三〇	三三二	三三、〇五	三三四	九、六四	二二二
合 計	五九、〇八	一〇〇	五〇、五三	一〇〇	五二、九四	一〇〇	三六、〇六	一〇〇

右表昭和二、三兩年度に於いて、出稼數の最も少數なるべき歸還時期たる九月—十二月が、比較的高率を保持せることの常態に非ざることは、前年度編に於て之を説明した。此の點、昭和四年度は常態に復歸したとの觀察が許されるのであるが、昭和五年度も比率的に見て、又陰曆正月が稍々早かつたこと等を考慮すれば、右期間別に就ては常態を逸

してゐると思へないのであつて、前に列擧したるが如き事情の影響は、同年入滿數全體の減少として認めらるゝに過ぎない。

第三章 出稼移民滿鐵線主要驛分布状態

第一節 總 說

入滿數に於ける減少は、汽車に依る北行者の減退を伴ふは特殊の事情の存在せざる限り必致の事實と謂へやう。併し乍ら昭和五年度の上陸者數に對する汽車利用者數の減少は、從來に對し比率的にも低下せるものである。

右は主として時局小康及前年度北滿地方に於ける露支の紛擾が、荒蕪地帯に進入すべき素質を有つ避難民の來滿數を減少し、移民地帯への進入を敬遠せしむるに至つた結果だと解される。

猶一步進んで經由地別に吟味してみると、營口の如き長春驛下車の比率異常に高く、一見北行者の増加を實證するものゝ如く思惟されるが、之は同港上陸者にして奉天附近及瀋海線方面へ進入するものは、銀價暴落の結果河北驛發溝帮子經由の迂迴路を辿ることを經濟的に便宜とするに至つたが如き特異の事情に基づくものである。

次に發驛別及年別に分布状態の變異を求めてみる。

第一項 發驛別主要驛分布數

發驛別に昭和五年度の移民の主要驛別分布状態を見るに大連に於ける分布比率が最も正常態なるが如き觀があり、他は營口に於て、長春下車のものが異常の高率を呈するに對し、奉天驛下車のものは比率的にも漸く大連の半數にし

か相當しない。之れ既述の如く營口上陸者は銀價暴落に際し、河北驛經由にて奉天に出づる便宜を有した結果に外ならぬ。

安東驛發のものには奉天、撫順、本溪湖(其他中に含む)等概して南部各驛のものが多いが、右は奉天驛發に於て鐵嶺、開原、四平街等が比較的高率を占むると同様、滿洲内移住者が多數包含されてゐることを實證するものである。

出稼移民經由地別主要驛別分布統計

仕向 驛別	經由地別		大連		營口		安東		東奉		天合		計	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
鞍	七六八	六七	—	—	—	—	九	〇・三	三、六四	一・六	一〇、七二	三・〇	—	—
奉	三、三六〇	三〇	八、五七	一四七	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鐵	八九七	〇・八	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
開	二、九〇〇	二五	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
四	三、七三三	三三	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
公	二、一四	一九	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
長	五、五九四	四九	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
撫	七、九六一	七〇	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
其	一、七九五	一六	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合	一一、七〇一	一〇〇	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
比	三・〇	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

第二項 最近四ヶ年分布狀態比較

次に最近四箇年間に於ける出稼移民の分布狀態を観るに昭和五年度汽車に依る北行者—大連、營口よりの客車搭乗者を含ます—約三四・五萬に昭和三年に比し約三二・三萬、前年に對し、約二三・七萬の減少である。随つて各主要驛への分布數も絶對數は悉く減少を呈した。唯比率に於て長春驛下車のものが前年度を凌駕せることは、前項に於て北行傾向の減退を想像せしむるものを看取したに對照し奇異の感無き能はぬが、經由地別に觀たる營口經由者の分布狀態に於て銀價暴落の爲、長春下車數が變異の高率を呈した其の影響である。故に總括的に入滿數の減少は、汽車搭乗者の減少を伴ひ、延いて又比率的にも北滿地方の進入者の減退をも來したと稱して差支へない。尙詳細は次の如くである。

最近四箇年出稼移民滿鐵線主要驛分布統計

仕向 驛別	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
鞍山	九、四八八	一八	一〇、八六八	一六	一〇、八六八	一九	一〇、三九一	三〇
奉天	六、九四七	一四	七、三九六	一一	八〇、二九	一三	四、七六八	一三
鐵嶺	一〇、四三五	一九	三、二六八	四	二九、九五五	五	八、三二七	五
開原	五、六〇九	六	四、五〇六	六	四、一〇九三	七	三、三七三	六
四平街	三、〇七四	六	四、〇四六	六	四、一〇九三	七	三、三二六	六
公主嶺	九、三六八	一九	三、三二七	五	四、〇三〇七	六	三、三二六	六
長春	二、九七三	五	一、三六三	二	一、四四三三	二	八、七四四	二五
合計	五〇、四	—	三、七四八	—	四、九〇	—	一六、二二五	—

合 計	撫 順		本 湖		其 他		
	員 數	%	員 數	%	員 數	%	
六四,七〇〇	三二・一	八七,〇七五	二二・一	六〇,九七五	三三・三	三〇,五八三	八・九
一〇〇	一	一三,六四〇	二〇	一四,四四二	二五	八,八六八	二・六
五九,九九九	六七	三,七七一	四七	二,六七七	三三	八,九〇九	二・六
六六,〇〇一	一〇〇	五八,八二〇	一〇〇	三六,八二〇	一〇〇	三〇,五八三	一〇〇

註、昭和二、三兩年度其他欄數には行先地不明の無賃輸送を含む。

第二節 各地状況

第一款 大 連

一、上陸數 昭和五年大連港上陸の出稼移民數は前年に比べて約十二萬の減少であり、激増年度たる昭和二年に比較すると約二十萬の減少であるが、尙大正十五年度に比すれば註記の如き事情を考慮するとしても約十萬は多い。

年 次	期 別	六 月 末 迄		全 年	年 度
		員 數	%		
大 正	十 五 年	一六五,九一五	二六七,〇六二	六二・一	
昭 和	二 年	三三三,六三二	五九九,四五二	五五・七	
昭 和	三 年	三三五,七七六	五〇六,五五二	六六・一	
昭 和	四 年	三二二,一一六	五一二,九四七	六二・六	
昭 和	五 年	二五八,一一二	三八八,〇四六	六六・五	

註、大正十五年度數字には婦女子が省略されてゐる。

全年に對する上半期の割合を見ると六六・五%であつて、昭和三年度の六六・二%を凌駕した。即ち昭和三年度上半期の比率高きは、下半年當初に於て動亂の收拾を見た結果、移住民の洪水が見る／＼退潮して行つた爲であるが、昭和五年度に於ける減退の主要なる理由は、異常なる銀價の暴落による旅費の捻出難、移動経路變化の結果と見られる。

二、出稼移民の仕出地別比較

出稼移住民の出身地の概略の見當を附すべく、最近五箇年に就て仕出港別の比較を試みると次の如くである。

最近五箇年大連上陸出稼移住漢民仕出地別比較表

仕 出 地 別	年 次				
	大 正 十 五 年	昭 和 二 年	昭 和 三 年	昭 和 四 年	昭 和 五 年
青 島	一三〇,四九七	三三二,〇〇六	二七五,四四四	三三三,八五〇	一五八,八二七
芝 罘	五五,一五六	一四三,五五五	一〇一,六四四	一四七,七六六	一〇〇,〇四六
龍 口	四四,四三三	一〇三,五九九	二〇一,一〇一	二四三,七六六	二〇〇,〇四六
天 津	三三,七四四	五五,六六八	四八,八八五	九二,八八三	一八〇,〇〇〇
安 東	八,九五一	一〇,七五五	四,三三三	一七,五三三	一〇,一〇五
其 他 諸 港	三六,〇三三	三六,〇〇〇	四,五八八	六,六四〇	一五,六四五
合 計	三六,〇三三	五九,九三三	五〇,六三三	五二,三三七	三六,〇三三
	100	100	100	100	100

註、大正十五年數字には女子を含まない。

昭和五年大連港上陸者數の減少は之を仕出地別に觀ても、必然の結果として其他諸港を除く他は、悉く減少を呈してゐるが、比率的に見るときは、芝罘に於て數%の増加を見たゞけ青島に於て減少を齎してゐる。斯くて五箇年を辿

してみると、總員數の増減如何は結局青島港經由のもの増減如何によつて決まるが如く看取される。

昭和五年度欄其他諸港の從前に對する異常なる増加は或程度迄出身地範圍に擴張を見たものと解して差支へない。

三、貨車搭乗者の主要驛別分布狀態 以上上陸者中貨車に依り滿鐵線主要各驛に分布する數は次表の如くである。

最近五箇年大連驛乘車出稼移民仕向驛別比較表

仕向驛別	大正十五年		昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
鞍山	三、三六	三六	八、四三	三一	六、三三	二七	六、四七	三六	七、六八	六七
奉天	一、七三	一八〇	七、六四	二〇六	四、〇三	二二	四、九七	二八	三、五〇	三〇
鐵嶺	一、五六	一三	二、八一	〇八	二、五八	一〇	一、七三	一〇	八、九七	〇八
開原	七、六八	八三	一七、七六	六三	七、五三	三三	六、一〇	三五	二、九〇	二五
四平街	二、六三	二八	六、三三	二二	五、〇七	二二	四、八三	二八	三、七三	三三
公主嶺	一、五〇	一五	三、〇二	一	二、六六	一一	三、五八	二〇	二、二四	一九
長春	四、五七	五〇	二六、六五	四四	二一、五〇	四三	八、四三	四六	五、五九	四九
撫順	三、四九	四五	四、五六	一三	三、八三	一六	一、七七	九	七、九一	七〇
其他	—	—	一、四六	五	一、九七	八	一、七三	一〇	一、九五	一六
合計	九、一七〇	100	二九、三三	100	二六、〇〇〇	100	一四、〇一六	100	二四、〇三三	100

註、昭和二、三兩年度に於ける行先地不明の無賃乘車數は其の他の中に包含せり。

即ち右表に據れば、昭和五年度移民の貨車搭乗者は、數年來漸減の趨勢にありし北行率を更に低減して、鞍山の

如きは入滿總數及貨車搭乗數に減少を見たるにも拘らず、約一千四百名の増加を見、比率に於ては六・七%を占めて、前年に倍加してゐる。他は悉く搭乗者總數の減少の必然的結果として絕對數は減少を來したが、奉天は比率的に稍々増加を見た。長春下車數は昭和三、四兩年度に比べれば可成な減少であるが、右は近時北滿進入の交通路開拓に著しき進展を見たる結果多少の反映あることも見逃せない。

四、貨車搭乗數の上陸數に對する割合 貨車搭乗者の主要驛別分布によつて昭和五年度大連經由出稼移民に北行者

遞減の事實を窺知し得たが、こゝに貨車搭乗數の上陸數に對する割合を求むるに及んで一層敍上の感を深ふるものがある。

最近五箇年上陸者に對する貨車搭乗者の比率

年次	種別	上陸者	貨車搭乗者		差引	
			員數	%	員數	%
大正十五年		二六七、〇六一	九二、七七〇	三五	一七四、二九二	六五
昭和二年		五九九、四五二	二七九、三三四	四七	三三〇、一二八	五三
昭和三年		五〇六、五五三	二二六、〇〇〇	四五	二八〇、五五三	五五
昭和四年		五一二、九四七	一七四、〇一六	三八	三三八、九三一	六二
昭和五年		三八八、〇四六	一一四、〇〇二	二九	二七四、〇四四	七一

即ち貨車搭乗者數の前年に對する著しき減少は入滿數に約十二萬の減少ありたるにも拘らず、差引數に於ては約六萬の減少にして、其の數は昭和三年度と大差ない、時局漸定後避難的色彩のもの漸減と同時に、徒歩北上者も漸減

したと見らるゝ五年度に於て斯の如き差引數の著數を見るは、海港都市の勞働需要の旺盛なること、從來に於て爲したる想像以上に高率なりと判斷する以外に方法がない。

五、大連港乗船數と大連驛下車數との比較 以上の事實を更に明白ならしむる爲に、離滿の爲大連港より乗船せるものと、奥地より大連驛に下車せるものとを比較してみると次の如くである。

大連港乗船數と下車數の比較

年次種別	乗船數	下車數		差引數	
		員數	%	員數	%
大正十五年	一二九、六四二	四四、五七五	一四・二	九七、二八三	八五・八
昭和二年	一四一、八五九	六二、一一〇	三六・九	一〇六、四二〇	六三・一
昭和三年	一六八、五三〇	七四、九九三	三三・二	一四四、三〇〇	六五・八
昭和四年	一一九、二九三	三九、六一三	二五・二	一五七、五八二	七四・八
昭和五年	一九七、一九五				

昭和五年度乗船數の前年に對する減少は約二萬なるに對し、下車數は殆ど前年に對し半減したと云つて差支へない故に差引數に於ては却つて前年を凌駕し、明かに遠距離地方のものに歸還を見合したるものが多く、歸還者は結局大連及附近村落に出稼せるものが主體を爲したと稱され得る。然し乍ら右は乗船數、下車數とも正確なることを前提としたる場合に於てのみ論斷されることであつて、出稼の場合に於ける巨數の殘留數と歸還の場合に於ける異數の差引歸還數の超過とは、相互に大連及其の附近出稼者の巨數なることを實證するものではあるが、尙統計にも不備なる點

多々なるを以て、確信を以て斷言することは許されない。

六、關東州内中國人口の職業別 尙大連港離滿者に多數の大連附近在住者が含まれることを觀る爲め參考資料として、此處に關東州内在住の中國人職業別統計を掲上して置く。

關東州内中國人口職業別統計

職業別	性別		計	%
	男	女		
農業	一九八、四三七	一八二、三四二	三八〇、七七九	五三・九
水産	三三、二二四	三三、二〇四	六四、四一八	九・一
鑛業	二、二九〇	一、〇三四	三、三二四	〇・五
工業	四五、九六〇	二一、五六七	六七、五二七	九・六
商業	四七、八二三	一九、一八〇	六七、〇〇三	九・五
交通	一八、五五九	一三、二四〇	三一、七九九	四・五
公務	八、六七五	六、五三四	一五、二〇九	二・一
其他の有業者	四五、二七三	一八、七四〇	六四、〇一三	九・一
家事使用人	四、七〇〇	一、六一五	六、三二五	〇・九
無職	三、二七五	三、三〇三	六、五七八	〇・九
計	四〇七、二〇六	二九九、七六九	七〇六、九七五	一〇〇

註 本表は昭和二年末現在の關東廳調査に係るものである。

因に滿洲在住邦人の移動率を大連港離滿數より想像するときは二三・四%の見當にして、此の比率を直に關東州在住支那人に適用し得るや否や頗る疑問にして、地理的比較及一時的出稼移民の含有あることに根據すれば、邦人の移動率を遙に凌駕するものと考へられ、旅費の調達に思ひ至れば割合に低率ならむとも思惟されるのである。今假りに二割と看れば年十四五萬の山東省歸還者が算へられ、既述乗船數と下車數の差引數の奇異的な數を解決せしむるに足るものがあるが、之には尙幾多考究の餘地を存する。

七、上陸支那人船客の職業別 次は大連港上陸の支那人船客の職業別に就いて、昭和五年度移民の質的變化の觀察を行ふに、前二年に對し著しき差異あることが發見される、即ち絶對數の減少と共に、農業移民及自由労働者の著しき比率低下があり、其の反對に商業、公務自由業等は比率に飛躍的增加を見たるのみならず、絶對數に於ても商業に於ては約二倍半、公務自由業に於ても約二倍近い數の増加を見て、昭和三年以來漸次奥地進入者は減退する傾向にあることが看取出る。

最近二箇年間大連港上陸支那人船客職業別統計

職業別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
農業	三六、二五三	三三・六	一〇六、〇九六	一〇・一	四四、八八四	二・三
水産	—	—	五五	〇・一	四六	〇・一
礦業	一八、七二六	三・五	四、〇九六	〇・八	一、九三三	〇・五
工業	七、〇〇〇	一・五	二一、三六	二・一	五、一五三	一・三

職業別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
商業	一四、二六六	二・七	一四、三三五	二・七	三七、三四七	九・四
交通	四、八七六	〇・九	三、八七〇	〇・七	一、六〇九	〇・四
公務自由業	九、四八八	一・七	一〇、〇三三	一・九	一九、九六六	五・〇
其他自由業	四、九六〇	〇・九	三、〇一〇	〇・六	二六、〇五六	六・九
家事使用人	五、五五三	一・〇	三、八七一	〇・七	一、八八八	〇・五
無職業者	四、八二二	〇・九	三、八七四	〇・七	三、〇九五	〇・八
合計	五三、三六一	一〇〇	五七、七三〇	一〇〇	三六、八〇〇	一〇〇

註 本表數字は大連港上陸の各等支那人船客にして出稼移民のみではない。

八、大連港上陸者の男女別 上陸者の男女別考察に於ても、職業別統計及仕出地別統計に於て概略の見當を附し得たると同様、前年度よりも更に永住移民の減退あることが窺知し得られる。

年次	男		女		計
	員數	%	員數	%	
昭和二年	四八一、〇三一	八〇・二	一一八、四二一	一九・八	五九九、四五二
昭和三年	四一八、九六〇	八二・七	八七、五九三	一七・三	五〇六、五五三
昭和四年	四三三、七七七	八四・六	七九、一七〇	一五・四	五一二、九四七
昭和五年	三三三、五八三	八九・一	四三、二一七	一〇・九	三九六、八〇〇

即ち上陸者數の著しき減退は男女とも絶對數に減少を呈せるも、女子數の減少は殊に著しく前年に比し半減して居り、全體に對する比率は一〇・九%にして昭和四年に對し約五%を減じ、避難民激増の年度たる昭和二年に比較すれば

約七萬五千の減少にして比率的には約九%の低下である。

一〇、歸還者の仕向港別比較 大連港より離滿の爲乗船するものを仕向港別に觀察すれば次の如くである。

最近四箇年大連港乗船仕向地別歸還數

仕向地別	昭和二一年		昭和三一年		昭和四一年		昭和五一年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
青島	七,〇〇六	二六・一	七,八七七	四三・二	九,〇三三	四二・三	七,三三三	四〇・二
芝罘	四,五五六	一五・九	四,三三三	二五・一	八,八七二	三六・八	六,七四三	三三・三
龍口	二,八三七	一〇・〇	三,九四三	二〇・一	四,四六三	二〇・五	三,五七七	一七・〇
天津	二,四〇〇	八・七	一,五〇〇	九・〇	一六,三三七	七・五	一五,七六六	八・〇
安東	五,三三三	一八・八	三,六七三	二一・一	七,〇一三	三二・二	四,九二九	二五・二
其他諸港	九,三三七	三二・六	六,三三三	三〇・五	二,〇八六	一・〇	一,九二九	一・〇
合計	二四,八八九	一〇〇	一八,五三〇	一〇〇	二九,三三三	一〇〇	一七,一四五	一〇〇

大連港乗船總數は前年に比し約二萬を減少し、仕向地別に觀ても、芝罘を除く他港は悉く減少を呈してゐるが、唯芝罘仕向數のみは昭和三年以來次第に遞増の傾向にある。元來芝罘港を經由して往復する移住民は、季節移民、一時的移民が多數を占むる關係上、比較的滞在年數長き他港向移民と自ら差異を生じたるとも觀られ、又昭和五年は銀價の暴落により、濟南道、濟寧道、東臨道方面からの移住民は或は歸還を見合し或は、北寧線經由にて歸還した方が採算上有利になつた結果であるとも考へられる。

第二款 營口

一、上陸數 昭和五年度營口上陸者は約十四萬人にして前三年度に比較すると全年通計約五萬の減少を呈し、激増前に近い數に急減した。併し乍ら出稼時期たる上半期のの上陸數は、變異的に多かつた昭和四年に比べては約三萬の減少なるも、昭和二三兩年度に比べれば殆ど差異を見ない。故に上陸者の減退は殆ど下半期にして、減退の理由は銀價の暴落の爲に出稼移住経路に變動を齎したものと見て差支へない。此の間の消息は仕出港別觀察に據つて更に明白である。

即ち最近五箇年に就て其の數を列擧すれば次の如くである。

最近五箇年營口上陸數と上半期の全年に對す割合

年次	上半期		全年		上半期の全年に對する割合
	海關報告數	推定數	海關報告數	推定數	
大正十五年	—	—	一〇,五七四	一〇,五七四	—
昭和二年	六,三三九	八,一〇四	一四,五五三	一四,五五三	四二・六
昭和三年	六,四三三	六,六〇〇	一五,五五六	一五,五五六	四〇・三
昭和四年	七,九〇六	一〇,一三三	一四,五七九	一四,五七九	五三・二
昭和五年	六,三三七	六,三三三	一六,八〇〇	一六,八〇〇	五五・九

註 右推定數の推定率は大正十五年一八%、昭和二、三、四年三年間二八%、昭和五年二〇%とす。

右表の推定率は大連に於いて海關報告の上陸全支那人數が、水上警察の船舶出入簿による上陸苦力數よりも少なく

而も其の後者の前者に對する超過率は、總員數の増加につれて累進する事實あることに依り、營口上陸支那人數と苦力數に就ても同様の關係が成立するものと看做して、次表を参照して適當に定めたものである。

大連港上陸支那人數と出稼移民數との比較

年次	大連港上陸支那人數		出稼移民數		移住漢民の支那人總數に對する超過率
	員數	%	員數	%	
大正十二年	一六三、一八四		一七二、〇一四		五%
同十三年	一五八、〇五七		一六七、二〇六		六
同十四年	一七八、四九二		一九七、三九二		一一
同十五年	二二五、六五二		二六七、〇六二		一八
昭和二年	四二七、八九二		五九九、四五二		四〇
昭和三年	三九一、三六九		五〇六、五五二		二九

二、營口上陸者の仕出港別比較

營口上陸者の減退が専ら銀價暴落により見たる移動経路の變動の影響であることは次表を一瞥することによつて明白である。

最近五箇年營口大陸者仕出地別比較

仕出地別	最近五箇年營口大陸者仕出地別比較				
	大正十五年	昭和二年	昭和三年	昭和四年	昭和五年
青島	七九五	二、四八八	一、三三〇	二、五二一	二、六九三
芝罘	一、四四一	九三三	九六二	三、〇一〇	四、八四四
其他諸港	—	—	—	—	—
合計	一、五七四	一、五三三	一、五三二	一、四八七	一、二六八
	100	100	100	100	100

仕出地別	最近五箇年營口大陸者仕出地別比較				
	大正十五年	昭和二年	昭和三年	昭和四年	昭和五年
龍口	四〇三八	四、〇七一	五、〇九八	四、五三二	五、〇八三
天津	三、四三七	一〇〇、三三〇	九六、八五四	八九、七五九	五、四三八
其他諸港	—	五、二一九	二、八八八	八、四三三	七、三三三
合計	一、五七四	一、五三三	一、五三二	一、四八七	一、二六八
	100	100	100	100	100

註 本表數字は海關報告數である。

即ち右海關統計に據れば、北寧鐵道を利用し得らるゝ地位に在る天津港からの渡來者の減少は前年度に對し約三萬五千にして、總數に於ける約三萬一千を遙に凌駕して居り、五年度の減少は、凡べて天津港よりの渡來數の減退であることが判る。然して天津港の減少數に上下する位の數だけが北寧鐵道を利用して北上したものと推惟される。

三、貨車搭乗者の主要驛別分布状態 貨車搭乗者の分布状態を観るに、上陸數の減退に伴はれて著しき變化を看取出来る。

最近五箇年營口驛貨車搭乗者の主要驛別分布状態

仕向驛別	最近五箇年營口驛貨車搭乗者の主要驛別分布状態				
	大正十五年	昭和二年	昭和三年	昭和四年	昭和五年
奉天	一六、〇〇〇	一五、〇七四	一三、七六六	一八、八四四	一八、五〇七
鐵嶺	九二	九七六	七四	〇八	三六〇
開原	二、四九七	三、五九九	二、〇三九	二、三九五	一、五五五
四平街	二、八六〇	一、七六三	一、七四三	八五二	一、八三三
公主嶺	一、二九三	一、七三七	一、三三七	一、八一七	一、七三三
	100	100	100	100	100

合 計	長 春		撫 順		其 他	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%
七、五二二	四、三〇二	五七・四五	三、五五二	四六・五五	—	—
100	六二・五	五八	四八	六三・五	—	—
100	一一四・九六	一一六	一八六	二・四六	—	—
九、〇九五	五、七三三	六三・六	一、五三四	一六	—	—
100	六二・六	四六・六	一六	六八・三	—	—
100	九七・三	四七・三	二、〇三三	七〇	—	—
100	四〇・六九	三、五九	八八	一・五	—	—
100	五七・八三	—	—	—	—	—

即ち奉天驛下車数は絶對數に於て三分之一以上の減少にして、比率に於ても二分の一の減少を呈し、長春驛下車数は絶對數に於ては約五千の減少なれども、比率に於ては二三%を増加してゐる。前に入滿總數の減少と共に北上傾向の減退を認識したに對し奇異の感無き能はないが、右は銀價慘落の爲河北驛より乗車し、溝帮子經由にて北寧線に據り奉天に出る迂廻經路を辿る方が却つて旅費の省略が計られたによるものであつて、打通線經由にて進入し得られる四平街、主として四洮線下車のものを含む其の他驛の著しき減退も同様の理由に基くものと見ることが出来る。尙此の間の事情は上陸者と乗車數の割合を求むることに據り、前年に比し凡そ幾何位の數が、銀價の影響を蒙れるか窺知される。

四、貨車搭乗數の上陸數に對する割合 敘上の如く昭和五年度の營口貨車搭乗數の減少は上陸數の減退に基くものと許り思へないのであつて、右表の如く上陸者數に對する比率の低下に於て之を見ることが出来る。

最近五箇年營口貨車搭乗數の上陸數に對する割合

年 次	上 陸 者 數		貨 車 搭 乗 數		差 引 數	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%
大 正 十 五 年	一三、四三三	100	七、三三三	五〇	五、一〇〇	四〇

年 次	上 陸 者 數		貨 車 搭 乗 數		差 引 數	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%
昭 和 二 年	一、〇一七	100	九、五四六	五二	九、五七三	九八
昭 和 三 年	一、五二七	100	九、〇九五	四七	一〇、五八二	五三
昭 和 四 年	一、〇二九	100	九、八三三	五二	九、八〇四	四六
昭 和 五 年	一、四〇六	100	七、〇八三	四三	八、四八九	五七

即ち從來貨車搭乗數は營口上陸者の半數若しくはそれ以上であつたのが、昭和五年度は其の比率に於て約一割を減少してゐる。此の間の消息は何回も敘述したる如く同地方に於ては一般に河北經由にて北上せりと見られてゐるのであつて、八月頃北寧線に水害の事故が無ければ、更に滿鐵線貨車搭乗數は從來に對し低下を見たことと思ふ。

五、乗船數と下車數の比較 營口經由の歸還者は前年に比し約三萬近い増加にして、下車數は約二萬五千にして、前年に對し半減せるを以て、乗船數に對する下車數の割合は前年六二%に對し、本年は二四%であつて、差引數との地位を一變してしまつた。即ち表示すれば次の如くである。

最近四箇年乗船數と下車數の比較

年 次	乗 船 數		下 車 數		差 引 數	
	員 數	%	員 數	%	員 數	%
昭 和 二 年	三、六四三	100	三、〇五八	五六・八	三、七三三	四三・三
昭 和 三 年	六、六七〇	100	五、〇八二	五八	四、二九九	四三・三
昭 和 四 年	六、八四四	100	四、〇〇〇	五八・五	三、八四四	四三・三
昭 和 五 年	一〇、一七七	100	三、四〇三	三三・〇	六、七七四	六六・〇

右乗船数と下車数の比較に見る昭和五年度の從來に對する激變は何を説明するか、前年度編にも記述したる如く、歸還の場合に於ける下車数と乗船数との差引増減は、下車数の乗船数に超過する場合は同地方民の北方出稼あることを指示し、乗船数の超過は大體に於て直魯兩省移民にして同地及其附近に出稼せるものゝあることを説明するものではあるが、營口に於ける此の下車数の低率と、差引數の高率を以て大連と同一理論の下に解釋することは許されない。即ち右乗船数の増加と下車数の減少は何れも河北驛經由歸還者の増加を説明するものであつて、こゝに銀價暴落の滿鐵線に對する影響は出稼の場合に於けるよりも歸還の場合に於ける方により甚大なる影響のあつたことを看取し得るのである。

六、歸還者の仕向港別比較 叙上の如く出稼経路に於て、上陸者數の著しき減退、仕出港別數に於ける天津發の減少、貨車搭乗數の減退等、從來に見ぬ變異を認めた吾人は、營口よりの歸還數の著増に注意を惹かれるのである。

最近五箇年間營口經由歸還者仕向港別統計

仕向驛別	年次		昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
青島	5	0	404	0.6	1,591	0.3	2,241	0.3	1,255	1.3
芝罘	1,204	2.1	501	0.8	1,016	1.0	471	0.6	1,241	1.2
龍口	3,543	4.7	2,615	4.1	3,266	3.8	4,677	4.9	4,018	4.7
天津	3,415	4.5	3,296	5.0	6,397	6.8	4,219	5.3	5,036	5.7
大連	1	0	1	0	1	0	440	0.6	1,231	1.3
合計	6,483	100	3,355	100	9,290	100	7,885	100	10,177	100

上陸者に於て前年度に比し約五萬の減退を見たに拘らず、乗船數は却つて二萬の増加を見たことは、昭和三年度歸還數の増加と同様の事情と解して可なるものが、營口地方事務所は次の如く説明してゐる。

例年の實例より見る營口上陸數は乗船者を遙に凌駕せる程多數であつたに對し、昭和五年に限り、兩者の差異は著しく短縮を見た。斯くて海關報告に據れば、上陸者は四年に比し、三二、七七〇名を減じたるに拘らず、乗船者は却つて二、四、三二三名の増加を呈するを見る。之れ昨年支那政府が北滿移民救済と稱し、特定安價鐵道運賃を以て北寧及打通兩線により彼等を安價に輸送したる影響にして汽船會社は之が對抗策として天津よりのデツキパツセンチアに限り、營口迄の運賃を一、五元の安運賃を以てしたるが、營口よりの北上に於て、滿鐵線の運賃高き爲と、又營口から北寧線によるものは寧ろ天津より直接北行する方距離の點に節約出来るのみならず、運賃安價なるを以て必然海路營口經由のものが減少を來せり、然るに歸路は鐵道割引少なき爲海路を取るの安價なるにより却て乗船者の増加を見たり。

第三款 安東

一、上陸數 安東經由入滿數も、大連營口程は著しくは無いが、次表の如く從來に比し稍減少を見た。

最近五箇年間安東上陸出稼移民數

年次	支那人船客		出稼移民		支那人船客		出稼移民		全年に對する 上半期の割合
	期別	期別	期別	期別	期別	期別	期別		
大正十五年									
昭和二年									
昭和三年									
昭和四年									
昭和五年									
全年に對する									

註 出稼移民欄數字は支那人船客に對し、上半期八割全年七割を占むるものとして推算したものである。

即ち昭和五年上陸數の前年に對する減少は一割にも満たず、特に説明を要せざるも、同地に於ては一般に銀價の暴落が、不安に在りし滿洲各地の經濟状態を一層悪化し、農工商各方面に亘り不振を極めたる結果出稼人を容れる餘地を少なからしめたに由るものと看做されてゐる。

二、上陸者の仕出地別比較 以上上陸數を仕出地別に就いて觀ると、比率的に昭和三年度と同傾向なることが窺知される。

最近五箇年間仕出港別安東上陸數

仕出港別	大正十五年		昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
青島	一三、六九	二九	—	—	二、五七九	三九	一四、三三七	二六八	一三、二四	二六七

仕出港別	大正十五年		昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
芝罘	二九、三三	六二	—	—	二五、七〇	四八	一九、八三四	三七〇	二二、九五六	四四三
龍口	二、九四	六	—	—	三、六一	七〇	四、一七六	七八	三、六九四	七六
天津	一、五九	四	—	—	三、〇四七	五八	三、三三九	六〇	二、四〇二	四八
大連	—	—	—	—	八、四七三	一六	一〇、七九	二〇	七、九六二	一六一
其他諸港	—	—	六、八七九	一〇〇	三、三三	六	一、一〇一	二	三、九	七
合計	四七、六四	一〇〇	六、八七九	一〇〇	五、七〇三	一〇〇	五、三三七	一〇〇	四九、五七	一〇〇

註 本表數字は海關の報告に依る。

即ち昭和五年度は前年度に對し、芝罘の如きは絕對數に於ても、比率に於ても増加を呈し、大連、天津、其他諸港からの渡來者が減少してゐる。

芝罘と安東とは互に柞蠶製糸業の中心市場にして、早くより海を隔て、經濟的に密接なる關係結ばれしものなるを以て、寧ろ昭和四年度の芝罘仕出數の低率を以て異例とすべきであらう。

三、汽車に依る北上者の主要驛別分布状態 次に安東地方より他地方へ出稼するものゝ分布を各主要驛別に就いて見るに、先づ吾人の注意を惹くものは、搭乘總數が從來に比らべて半減したことであつて、開原を除く各主要驛向とも減少を呈したが、總括的に觀て、北滿進入者の減少傾向は前年に比し更に濃厚であつた。

仕向驛別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
鞍山	一、五	〇・一	二、五	〇・一	九	〇・一
天	三、一五	二・一	二、八八	二・三	一、八三	三・〇

合 計	其 他	本 湖	撫 順	長 春	公 主 嶺	四 平 街	開 原	鐵 嶺	上 陸 者		汽 車 に 依 る 北 上 數		差 引		
									員 數	%	員 數	%	員 數	%	
一三六〇	一、四七	一、七五	五七	七〇三五	三	二四三	二四〇	一一五	一〇八	一、一七三	一〇〇	一、一七三	一〇〇	五、九〇三	一〇〇
	八四	七九	四三	五七	一	一八	一八	九〇	〇八	六〇〇	五五	四〇八	七九	四二二	七〇
	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一	〇・一

四、汽車に依る北上數の上陸數に對する割合 汽車に依る北上數の著減は必然的に上陸者に對する比率の著しき低下
 差引數の増率を齎らした。

最近三箇年上陸數と乗車數の比較

年 次	種 別	上 陸 者		汽 車 に 依 る 北 上 數		差 引	
		員 數	%	員 數	%	員 數	%
昭 和 三 年	員 數	五、八九二	一〇〇	一、三六〇	一、三六〇	三、三二二	六三・一
昭 和 四 年	員 數	七、四七〇	一〇〇	一、一七三	一、一七三	三、三三三	四四・三
昭 和 五 年	員 數	三、四七三	一〇〇	五、九三三	一七〇	二、八八〇	八三・〇

即ち安東港上陸の出稼移民は從來叙述し來りたるが如く、大連、營口と異なり鴨綠江上流沿岸地方の未開拓地を直

接背後地として控へる關係上、安東の吸収せる都市的勞働者以外の出稼移民と當初より此の未開拓地徒歩進入の目的を以て出稼せるものであつて、汽車に據る北上數は、殆ど上陸者と關係なき同地方原住民の移動と看做すべきものである。故に昭和五年度の北上數の著しき減退は、銀價慘落の影響として、一般支那人の經濟状態を閉塞せしめたる一反映であると見て差支へあるまい。

五、歸還者の仕向港別比較 次に歸還者數及歸還者の仕向地別に就いて觀るに

最近三箇年仕向地別安東經由歸還數

仕 向 地 別	年 次	昭 和 三 年		昭 和 四 年		昭 和 五 年	
		員 數	%	員 數	%	員 數	%
青 島	員 數	九、三三三	三三・四	一、四四九	二八・三	一、五〇九	四一・六
芝 罘	員 數	二、一五〇	四一・四	一、三三四	三六・六	一、三〇六	三三・〇
龍 口	員 數	三、九九五	一三・七	四、〇一六	二一・八	三、九一一	一〇・八
天 津	員 數	一、八七〇	六・八	三、一五三	九・三	三、〇三二	八・三
大 連	員 數	一、三六一	四・九	一、二九二	三・八	一、八四九	五・二
其 他 諸 港	員 數	三、五	〇・一	一、四	〇・四	八七	〇・三
合 計	員 數	二七、六四	一〇〇	三、四一八	一〇〇	三、六三三	一〇〇

註 本表數字は海關の報告に據る。

右表の如く上陸數に於て減少ありたるにも拘らず、歸還の爲の乗船數は、却つて少數ではあるが増加を呈してゐる。尙仕向港別に於ては青島向のものが更に増加したことを看取出來るが、出稼激増年後同地方に堆積した避難民が時局

小康と郷里地方に稀に見る農作物の豊況を得た爲、歸還を慫慂されたのではないかと考へられる。

第四款 奉 天

一、到着數 奉天到着數は以上の海港都市から汽車及徒歩にて來集するものと、陸路北寧線を利用するものとの合計であるが、徒歩及大連、營口からの客車搭乗者は推算の根據を缺き不明なるを以て、判明の範圍に於て統計を作つて見ると次の如くである。

最近三箇年仕出驛別奉天到着數

仕出驛別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
大連	四、〇五五	二〇	四、八七七	二二	三、五二〇	二四
營口	三、七六六	一五	三、八五四	一六	八、五〇七	三六
安東	三、五五五	一四	三、八二八	一七	一、八九一	〇八
北寧線	三、六六五	一五	三、二一〇	一四	一、九七三	〇九
合計	四、六二七	一〇〇	四、一三二	一〇〇	三、九四〇	一〇〇

即ち昭和五年度の奉天到着數は約二十四萬にして前兩年度に對し約二十萬近い異數の減少を示し、之に叙上不明の分を加算するとしても本年度奉天到着の總計は漸く三十萬に達する位のものであらう。

唯前掲表中考慮を要すべき點は、北寧線到着數である、何故ならば本年度北寧線到着數の中には何回も述べたるが如く營口上陸者が重複加算されてゐる爲、同數を以て純然たる陸路入滿數とすることは許されない。即ち陸路入滿者の奉天到着數を知るには同數から營口上陸者中河北驛經由のものを控除せねばならないのである。然るに陸路入滿數は比率的に例年より多かるべきことは、營口上陸者に於てすら溝帮子經由の迂廻路を辿るものが相當あつた位であるから、山東省西南部の住民の如き膠濟、津浦兩鐵道の利用を自己の便宜により自由採擇し得られるが如き地位に在るものは、多く陸路を辿つて入滿したのではないかと想像せられるからである。據つて比率的に前年度より遙に低減した同數を此の上過少に推算することはどうかと考へられる。此處に前兩年度に對照し、前掲數字を採用したる所以を闡明して置く。

先づ推算の根據を從來の如く奉天驛發、主要驛分布數一六七、六六八に置く。此の數の中に滿洲内移動數が加算されてゐることは既述(第三章第一節第一項)の如くであるが、右の數字は大連、營口の殘留數に即して想像するに陸路奉天到着數中、奉天及其の附近に出稼或は永住の目的を以て定著するものと充分相殺し得らることは明かである。然して例年の如く本數の約一三割を以て陸路入滿數と看做すときは約二二萬なるも、本年度の移動趨勢に觀る、奥地分布状態は主として打通四洮洮昂の聯絡利用を以て便宜とする東支西部線沿線及其の背後地方なるを以て、本年度特に同地方に誘引された數と營口上陸者中の北寧鐵道利用者數を控除すれば略々前掲數字を以て大差無いと觀て差支へあるまい。

二、奉天驛乗車出稼移民の主要驛分布状態 奉天驛乗車にて沿線各主要驛に分布せる移民數は、次表指示の如く非常な減退である。

最近三箇年奉天驛乗車出稼移民の主要驛別分布

仕向別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
鞍山	四、四七五	一四	四、六六六	一五	二、六四四	一六
本溪湖	三、三九九	三七	三、九五三	四七	八、三九九	五〇
鐵嶺	二、八五三	八五	二、七三四	九二	一、六八四	一〇〇
開原	三、一八四	一〇五	三、五五四	一〇八	一、八二六	一〇九
四平街	二、一五七	七八	二、六五七	八九	一、七四六	一〇四
公主嶺	九、七五〇	二九	九、〇七八	三〇	五、五六〇	三三
長春	一五、一七七	四三	一三、四三三	四三	七、九六六	四二
撫順	五、三三八	一七〇	四、三三三	一五四	一、八七五	一一三
其他	九、九七五	三〇	七、一八一	二四	五、八八四	三五
合計	三三、八八六	一〇〇	三三、八〇〇	一〇〇	一七、六六八	一〇〇

撫順仕向の比率減は瀋海線利用者の増加を指示するものとみて差支へなく、本表に於ても大體絶對數の減少に伴れて南部各主要驛定著者の比率増加が窺知される。

三、奉天を中心とする分布狀態 昭和五年奉天到着總數約三〇萬の中から前掲客車搭乗主要驛分布數を約一七萬を控除したる殘餘の一三萬は悉く省城奉天に於て消化するものであるかと云ふに、さうではない。昭和五年三月下旬から四月上旬の二旬にかけて大連驛經由者に就て調査したる結果に據れば奉天到着移民の分布は次の如くである。

地方別	調査		推定數
	員數	%	
省城奉天	二、四九九	三七・五	四八、七五〇
奉天附近農村	六六	一二・七	一六、五一〇
開豐鐵道沿線	二〇	三・五	四、五五〇
瀋海沿線及其の背後地方	七二	一一・〇	一四、三〇〇
吉海吉長吉敦線地方	五七	一一・四	一六、一一〇
撫順	一三三	二・二	二、八六〇
鐵嶺以北滿鐵線各驛	一九	五・〇	六、五〇〇
東支西部線地方	二六	七・四	九、六二〇
其他地方	五〇	八・三	一〇、七九〇
合計	五七二	一〇〇	一三〇、〇〇〇

北寧線到着數が最多數を占むる奉天に、大連經由の分布比率を適用した爲に多少不審を抱くが如き點なきに非ざるも、現在之れ以上に根據すべき何等の資料なき爲暫く本數を以て昭和五年度奉天を中心とする分布數と看做して置く。即ち右に依れば奉天及其の附近に定著するものは漸く半數を占むるに過ぎず、殘餘の半數は更に奥地向つて進入するものであつて、就中、瀋海吉海吉長鐵道方面の進入者が多い。

第五款 撫順

一、到着數 大連、營口兩驛發の貨車搭乗數及徒歩來集するもの及瀋海線利用者を含合せざる次表數字は、到着總數では有り得ない。併し乍ら前兩年度に對する比較によつて、昭和五年度撫順到着數の激減したことは看取出来る。

最近三箇年撫順到着數

出驛別	昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%
大連	三、八八三	二七四	一、六一七	三八	七、九五二	三六
營口	五、六〇〇	六四	六、八七三	九七	三、一五九	一〇
安東	一、七七一	七	一、六三九	二二	七三三	二四
奉天	五、三三八	五五	四、六三九	五三	一、八七五〇	六
合計	八、七三三	一〇〇	七、〇九三	一〇〇	一〇、五八三	一〇〇

註 大連營口兩驛發數は貨車搭乗者のみにして客車に依るものを含まない。

即ち昭和五年度到着數として判明せる數は約三萬にして、前年の半數にも達しない。故に敍上不明の分及滿洲内移動數を加算するとしても五萬内外を出でまい。

此の外に撫順は炭礦都市として、多數の礦山労働者の他に都市労働者を必要とする關係上、年々滿洲内各地からも可成の數の出稼華工を見てゐる。今出稼時期歸還時期に於て撫順驛の推定數を下車數、乗車數に就て示せば次の如くである。

昭和四五年撫順驛下車出稼華工數

出驛別	昭和四年		昭和五年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
鞍山	三、三六	三二	一、六八	二〇	一、〇六	二	三二	
奉天	四、〇七	三九	一、六八	二〇	一、〇六	二	三二	
鐵嶺	四、二四	四〇	一、二二	一五	一、〇六	二	三二	
開原	一、六九	一六	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
四平街	五、六	五三	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
公主嶺	四、一	三九	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
長春	五、八四	五六	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
本溪湖	一、三六	一三	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
其他	一、五七〇	一五	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	
合計	六、四五四	六二	一、〇六	一三	一、〇六	二	三二	

右表の中奉天を除く外は何れも滿洲内移動者と看做さるべきものであつて、昭和四、五兩年度比較に見る著しき懸隔は、下車數の絶對的減少としてよりも、銀安の影響に依る瀋海線利用者の異數の増加の結果と見らるゝのである。(註

滿鐵線撫順驛より奉天驛までの賃銀九十錢なるに比して、瀋海線撫順站より、瀋陽站までは現大洋六十五錢なりと）尚撫順炭礦庶務課は瀋海線撫順站の乗降客數の適確なる數字判明せざるに於て、出稼華工の往復に著しく瀋海線利用者が増したる事實を推知するの一基準として、下記の如く撫順驛と撫順站との間に横たはる渾河渡舟人員の増加を擧げてゐるが、之などは確に此の間の消息を説明する有力なる數字的根據と云へやう。

渾河渡舟人員(永安橋河)

調査月日	南行	北行	計
昭和五、七、三二	一、九三六	一、六七九	三、六一五
昭和四、一、三二	一、〇二六	八五一	一、八七七
増減	増 九一〇	増 八二八	増 一、七三八

二、分布状態 以上撫順に到着せるもの、中幾許が同地に残留し、幾許が奥地瀋海沿線並其の背後地方に進入するか、之に就いて昭和五年三月下旬より四月上旬にかけて大連驛に於て調査したる結果を適用して推算すれば次の如くである。

地方別	調査		推定數
	組數	員數	
撫順及其の附近地方	五二	二六五	三三、〇〇〇
瀋海沿線及其背後地方	三八	一三四	一六、一五〇
開豊鐵道背後地方	二	四	五〇〇

地方別	調査		推定數
	組數	員數	
吉海鐵道沿線及背後地方	一	七	八五〇
其他地方	一	四	五〇〇
合計	九四	四一四	五〇、〇〇〇

即ち到着數の約三分の二は撫順及其の附近農村に残留し、残りの三分の一が、瀋海沿線地方に向つて進入してゐると看られる。

三、撫順炭礦労働者

尙敍上に依つて到着數の全部が撫順炭礦及炭礦都市撫順の消化するものに非ざることとは明白なるも、礦山労働者として撫順炭礦の直接作業に従事するものは精々其の一割内外に達する位であらうと思惟さるのである。兎も角、撫順炭礦は新來移民を纏つて吸収消化する點から見ても移民との關係を輕視することが出来な

ら。

以下炭礦部庶務課の報告を藉りて、最近に於ける華人労働者の就業状態を簡述せん。

一、華人従業員數及在撫順華工數

昭和四年十二月末の炭礦部に於ける従事華工數(常役、採炭、雜業、臨時、請負、華工把頭)四一、三七四名に對し、昭和五年二月末のそれは三三、四二一名にして差引六、九五二名の減少である。五年二月末の炭礦従事華工三四、四二二名中には炭礦在籍華工以外臨時、請負華工の約六千人を含有するものにして、是等は炭礦各種工事に際し任意に隨時稼働する實人員なれば、臨時請負華工の實際數には休養若くは失業中の華工三千人を見ざるべからず、此の外市中方面の土木、建築、窯業事業は冬期に休止されるが尙各方面に残留従事する華工を約二千人とすれば支那行政地區を除く同地に於ける現在定著華工數は大約四萬人の見當であらう。

2、採炭華工數 右在撫順華工數中最も移住民と密接なる關係に在る採炭華工の來坑、退散數を昭和四年度と對照して示せば次の如くである。

種別	昭和四年度		昭和五年度		比較増減
	來坑	退散	來坑	退散	
來坑	一五、八七七	八、六二二	△	七、二五六	
退散	一五、三七二	一三、〇三五	△	二、三三七	

註 一、本表數字は一月より三月までの數を欠如す。

二、△印は前年度に對する減少を示す。

即ち昭和五年度は前年度に對し、來坑數に於て七、二五六名の減少退散數に於て二、三三七名の減少であつて、來坑數の前年に對する減少は四割六分と云ふ高率である。

3、華工従事員の出身地 炭礦に従事する常役採炭、雜業華工二八、四八六名(煙臺採炭所の二、一六六名を含む)に就いての出身省別調べを見るに次の如くである。

出身省別	員數		出身省別	員數	
	數	比率		數	比率
山東省	一六、一八三人	五七%	江蘇省	一一六	〇
河北省	七、〇一六人	二五%	遼寧省	三、四七〇	一二
京兆特別區	七六三人	三	熱河省	五一〇	二
河南省	二五〇	一	其他省	一七八	一
合計			合計		

右の中遼寧、熱河の兩省を除く他は、悉く、支那本部より來坑したるものであつて、勿論到來年數に早晚の別はあ
るであらうが、曠山労働者も移住民と極めて密切なる關係に在ることは明かに看取される。

4、華工従事員の勤續年數 次ぎに勤續年數を吟味するに華工總數二八、四八九名の内一三、六三〇人即ち約其の半數は一箇年未満にして退散する出稼華工なるが故に、年々渡來する移民との關係は前表との對照に依り密切不離にあることは一瞥にして判る。

勤續年數	員數	%	勤續年數	員數	%
六箇月未満	七、四七二人	二六・二	六年以上	五、二五人	一・八
一年未満	六、一五八	二一・六	七年以上	一一二	〇・七
一年以上	七、三三一	二五・八	八年以上	一〇四	〇・四
二年以上	二、九一五	一〇・二	九年以上	六九	〇・二
三年以上	二、〇八八	七・三	十年以上	五八	〇・二
四年以上	九〇五	三・二	合計	二八、四八六	一〇〇
五年以上	五五二	一・九			

右數字によつて出稼移民の滞在年數なるものも略々見當を附し得る譯である。

第六款 長 春

一、到着數 長春到着出稼移民數の昭和四年度の前年に對する減少は、主として、東支鐵道西部線背後地進入の捷

經路たる打通、洮昂兩線の全通並に同線に實施を見たる、難民無賃輸送の恩典の反映であつた。今前掲各入滿基地乗車の主要驛分布統計から長春驛下車數を摘記せる、次表に就いて昭和五年度の到着數を見るに、彼上の如き理由により減少を見た前年に比し、更に十萬を減少し、入滿數に觀たる減率以上の減少である。奥地分布に於て東支西部線定著者の著しき比率増を見たる五年度は、打通、洮昂線利用の經路を辿ることが最も便宜なる爲、同線利用者は比率的增加を呈し從來に於ては當然長春經由にて北上せねばならぬものも同經路に誘引されたことが看取される加之吉長吉敦線地方進入者も、支那側鐵道の統制及銀安の關係にて瀋海、吉海線經由にて進入するを便宜とせる爲前年に比し同線經由にて同地方進入のものも割合に多かつたと思惟されるのである。

最近五箇年發驛別長春到着出稼移民數

年次	大連		營口		安東		奉天		合計
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%	
大正十五年	四六,五七		四五,三二		一				
昭和二年	二六,六五		五九,四五						
昭和三年	一一,五〇		五七,六三		七,〇五		一五,七七		三七,四五
昭和四年	八四,四三		四六,六一		五,〇五		一三,四二		二六,九〇
昭和五年	五二,五四		四〇,六九		一八,六六		七三,九六		一六八,二五

註 一、本表には大連、營口からの客車搭乗者を加算せず。
二、安東、奉天の大正十五年昭和二年數は不明に就き之を省略す。

即ち右表に據れば昭和五年汽車に依る長春到着數は一六八、一一五人であるが、此の外長春到着數として加算せねばならぬものに若干の徒歩者と若干の大連、營口からの客車搭乗數がある譯であるが、之等を合算しても恐らく二〇萬を出でまいと思惟される。

二、汽車に依る出稼移民數に對する長春驛下車數の割合 長春驛到着數の各發驛に於ける乗者總數に對する割合を求むれば次表の如くである。

仕出驛	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	總發數	長春到着數	總發數	長春到着數	總發數	長春到着數	總發數	長春到着數
大連	二七,三三四	二六,六五五	三六,〇〇〇	二二,五三〇	四九,四三二	四九,一四〇	一一,四〇三	五,五九四
營口	二四,九六六	五九,四五五	九三,〇五五	五七,六三三	四六,一六一	四九,六八三	四八,六九九	四,六九七
安東			一三,六三〇	七,〇三三	五,〇八五	五,〇三三	一八,九六六	三
奉天			三三,八六六	一五,七七七	一三,四二二	一七,六六六	七三,九六六	三
合計	五九,三〇〇	一八六,二七〇	一〇六,六〇二	三三,四五五	一〇八,〇六〇	一〇八,〇六〇	一〇八,〇六〇	一〇八,〇六〇

註 安東、奉天の昭和二年度數は不明に就き省略せり。

右表に據つて見ると昭和五年長春驛下車總數は發驛乗車全數の四九%にして、比率に於ては、却つて前年を凌駕して居るが、營口が變異的に高率を保持せる爲(第二款三参照)であつて、かゝる事情を酌量して考へるに、大體に於て絶對數の減少と共に比率約にも多少の減少があつたと思惟すべきである。

三、長春を中心とする分布状態 長春地方事務所の回答に據り、昭和五年度長春を中心とする出稼移民の分布状態

を見るに次の如くである。

長春驛に下車したる移民は、從來其の大部分は東支鐵道に乗換へ北上し、哈爾濱を中心として、更に奥地に四散するものであり、吉長、吉敦線方面に向ふもの及長春に止まるものは極めて少部分なることは東支鐵道及吉長鐵道の輸送統計及移民包容條件の比較研究に於て略々想像出來たが、果して如何なる割合に於て分布せるものなるかといふが如き適確なる比率は求むるに由がなかつた。此の點を正確に把握する爲に昭和五年三月下旬から四月中旬にかけて、大連、營口兩地に於て爲したる調査の結果を参照すれば次の如くである。

調査地別	大連		營口		合計	
	員數	%	員數	%	員數	%
開原中心地方	一八八	〇・四	一	一	一八九	〇・三
四洮線地方	五	〇・一	一	一	六	〇・一
長春中心地方	六二四	一四・二	八四	三・八	七〇八	一〇・七
吉長吉敦線地方	三六三	八・二	二二	一・〇	三八六	五・八
東支南部線地方	二〇六	四・七	二一	一・〇	二二七	三・四
ハルビン	一、四五七		一、六三三		三、〇七〇	
東支東部線地方	三六一		一一一		四七二	
松花江下流(吉林省側)	一一三		一五四		二七七	
國境地方	一三		一六		二九	
松花江下流(黑龍江省側)	八二		五		八七	
合計	四、四〇二	一〇〇	二、一九七	一〇〇	六、五九九	一〇〇

分布地方別	昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%
呼海沿線地方	一五八		一七三	
東支西部線地方	九六六		一、〇八四	
呼倫貝爾地方	二六		六三	
合計	四、四〇二	一〇〇	六、五九九	一〇〇

註 大連の調査は三月下旬より四月上旬の二十日間、營口の調査は四月中旬に於ける十日間とす。

右表調査は大連、營口貨車搭乗者のみに就いて爲したるものなること、調査期間が餘りに短少なりしこと等の事情から推して、之を奉天驛乗車のものをも多く包容する、全年通計としての長春到着數に適用して可なりや否や、尙疑惑の餘地を存するとは雖も、從來に於ける分布狀態推算の根據に比して、一步を近めたるものと信ずる。即ち右表指示の比率によつて昭和五年長春驛下車數の各地方分布數を推算すれば次の如くである。

分布地方別	昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%
北滿諸地方	二八七、二九二	八・四	一五九、四〇〇	七九・七
吉長吉敦線地方	一七、二二二	四・九	一一、六〇〇	五・八
長春西北地方	一〇、〇〇〇	二・九	七、六〇〇	三・八
長春残留者及其他地方	三三、九九五	九・八	二一、四〇〇	一〇・七
合計	三四八、五〇九	一〇〇	二〇〇、〇〇〇	一〇〇

註 昭和四年度分は長春地方事務所の報告にして、長春驛に就いて調査せるものなり。

四、歸還數及北滿定著數 次に昭和五年度の乗降三等客數を掲上して同年度歸還數及北滿地方定著數の概略の見當

第四章 出稼移民の奥地分布状態
を附するに次の如くである。

年次種別	降車數		乗車數		差引數
	昭	和	昭	和	
昭和元年	七九八、六四八	五八三、二七四	二二五、三七四		
昭和二年	九四二、五七〇	六三三、八四六	三〇八、七二四		
昭和三年	八七五、〇九〇	七〇二、八七二	一七二、二一八		
昭和四年	七八五、一七七	七一九、八五一	六五、三二六		
昭和五年	五八四、四〇八	五二九、九一三	五四、四九五		

註 昭和元年より昭和四年までの數は會計年度にして、昭和五年は曆年度なり。

即ち註記の如く内容の相違はあるが、昭和五年度の減少は乗降車共に異數にして、殊に昭和二年後北滿に堆積した移民の歸還あることによつて、長春驛乗車の南下數は漸年其の數を加へるの趨勢にあつたものが、本年は降車數に正比例して減少して居る。

此の著減は銀安竝地方通貨の下落に基く農村の疲弊及吉長、吉敦線地方の出稼者は瀋海線を利用し、東支西部線地方の出稼移民は洮昂、打通を経由して歸還したる爲であると見て差支へあるまい。

第四章 出稼移民の奥地分布状態

「たゞび汽車を乗捨て鐵道沿線を離れた出稼移民の動勢は、蒼穹に消え行く霧の如く、尨大なる地域に飽和されて、

正確なる把握は殆ど不可能なるの觀がある。殊に昭和五年度は避難民的色彩の移民激減に伴れて、從來に比し救濟援助機關の活躍も著しく緩慢となれる爲、奥地分布状態推定の資料は愈々乏しくなり一層此の感が強い。

昭和五年度三月下旬より四月中旬までの間に、大連、營口兩地經由の入滿者に就て調査せる「滿鐵調査資料第一五七編滿洲出稼移民漢民の數的考察」は右の缺陷をも補正せんとする使命を帯びて意圖せるものであつて、下記五年度の奥地分布の推定は主として右調査に於ける地方別分布統計と、哈爾濱事務所運輸課調査係の推定せる「支那移民北滿地方別分布數」に基準して推算せるものである。

地方別	昭和四年		昭和五年	
	昭	和	昭	和
一、南 滿	一七五、〇〇〇	一一一、〇〇〇		
1、瀋海鐵道及開拓鐵道沿線及其の背後地方	六五、〇〇〇	四四、〇〇〇		
2、四洮、洮昂沿線及其の背後地方	三〇、〇〇〇	二五、〇〇〇		
3、北寧沿線及其の背後地方	一〇、〇〇〇	一		
4、長春西方及西北方地方	一〇、〇〇〇	五、〇〇〇		
5、鴨綠江流域地方	二五、〇〇〇	一五、〇〇〇		
6、吉長鐵道及吉敦鐵道沿線及其の背後地方	三五、〇〇〇	三三、〇〇〇		
二、北 滿	三八九、〇〇〇	二三五、〇〇〇		
1、東支南部線及其の背後地方	一、八二八	一		
2、哈爾濱管區	九、二九七	二八、二〇〇		
3、東支東部線沿線及其の背後地方	七二、五八七	二五、八五〇		

4、松花江下流地方	一二八、四〇九	五一、七〇〇
5、呼海線沿線及其の背後地方	三九、〇九五	三二、九〇〇
6、東支西部線沿線及其背後地方	一〇〇、五五七	八九、三〇〇
7、黒龍江流域地方其他	三七、二二七	七、〇五〇

第一節 南 滿

第一款 分布概況

前章滿鐵線主要驛分布状態の考察に當り、北行者が前年度に對し、比率的に低減せるの事實により、入滿數の著減に伴れて奥地進入はより著しく減退せることが想像された。

年初遼寧、吉林兩省當局の計畫せる南滿移民地帯に移住せしむべき豫定數は、河南省避難民だけでも遼寧省に約二萬を、吉長、吉敦沿線地方に約一萬五千を、興安屯墾區の如きは二三十萬の移民を收容する意氣込であつたが、何れも單なる空策として終つた。

然して本年度奥地移民地帯の分布は前掲の如くにして、各地方とも減少を見るに至つたが、南滿移民地帯として最も主要地位を保持する、吉長、吉敦沿線及其の背後地方が、他地方に比して激減を免れてゐるのは、北寧、瀋海、吉海各鐵道の統制がとれて、從來に比し、極めて容易に進入し得るに至つたからだと思惟される。

第二款 各地狀況

第一項 瀋海開豐鐵道沿線及其の背後地方

第一、瀋海鐵道沿線及其の背後地方

瀋海鐵道沿線及其の背後地方進入の經路に三つある。其の一は奉天より瀋海線及徒歩にて進入するもの、二は撫順まで滿鐵線により、後を徒歩或は汽車で進入するもの、三は開原より開豐鐵道及徒歩にて進入するものであつて、第二の開原からの進入の經路を辿るものは、瀋海線開通以來頗に減じ、開豐鐵道沿線地方通過者は主として盤石、樺甸縣方面の吉海線地方の進入者である。

而して前章奉天を中心とする分布状態及撫順を中心とする分布状態に就いて同地方入滿者を計算すれば次の如くである。

經路別	員數
奉天から	一四、三〇〇
撫順から	一六、二五〇
開原から	二五〇
合計	三〇、八〇〇

斯くて昭和五年瀋海沿線定著者數は約三〇、八〇〇名見當である。

第二、開豐鐵道背後地方

開原驛下車數を仕出驛別に列舉して本年度同地方進入者の如何を觀るに次の如くである。

最近四箇年開原驛下車數仕出地別統計

仕出地別	年次				
	昭和二年	昭和三年	昭和四年	昭和五年	計
大連	一一,二〇三	七,五八三	六,一〇八	三,七三三	
營口	一,二二三	二,〇三九	二,二九五	一,三五五	
安東	三三七	二四〇	一七六	一九四	
奉天	一五,四八六	三五,一八四	三三,五一四	一八,二六四	
合計	二八,二二九	四五,〇四六	四一,〇九三	二三,五四六	

註 昭和二年度數は上半期のみの數なり。

右表に據ると昭和五年度開原驛下車數は前年度に對し、殆ど半減したと謂つて差支へない。此の地に大連、營口からの客車搭乗のもの及徒歩のものを加算すれば開原到著の出稼移民は概略二萬五千名と看做される。

此の二萬五千名の幾許が開豐鐵道沿線及其の背後地方に向つて進入するか、大連、營口兩地經由移民を一箇月間に互つて調査したる結果に據れば、開原驛下車のものは次の如き割合に據つて分布してゐる。

行先地別	組數	員數	分布比率
開原及其の附近(昌圖縣をも含む)	一九	六八	二九・六
開豐鐵道沿線及其の背後地方	二四	七一	三〇・九
瀋海吉海沿線地方	五	二九	一二・六

行先地別	組數	員數	分布比率
雙廟子以北滿鐵沿線	四	一八	七・八
東支西部線地方	二	二三	一〇・〇
東支南部線地方	一	五	二・二
四洮線地方	一	一六	七・〇
合計	五六	一三〇	一〇〇

右の比率を適用して開原驛に下車したるものに就き推算すると、開豐鐵道沿線地方及其の背後地方進入のものは約七、七〇〇人位であつて、開原及其の附近に留まるものは約七、四〇〇人である。然して殘餘の約四〇％と云ふ高率が開原を遠く離れた、吉海沿線地方や東支西部線地方に進入してゐるのに意外と云ふの外はない。

即ち昭和五年開豐鐵道沿線地方定著者は此七、七〇〇人に前記奉天、撫順方面からの進入數五、五〇〇人を加算したる約一三、二〇〇人見當である。

猶参考の爲開豐鐵道、開原乗車數を掲上して置く。

開豐線開原驛乗・下車旅客數

驛名	乗車數	下車數
開原城	七二,二五〇	七〇,八五一
趙家臺	四,〇九一	三,九六〇
威遠堡	六,一〇三	六,〇五六
松樹村	二,七四〇	二,九四八
神樹	一,六一六	一,七四九

部	家	庄	五、六五三	五、九八五
大	慶	陽	三、九二九	三、八三三
西	豐		四三、一二〇	四一、七一八
合	計		一三九、五〇二	一三七、一〇〇

右表に於て開原縣城の乗下車数が異数を呈してゐるのは、單に附屬地と縣城との間を往復するものが多数含まれてゐると思はれるのである。

第二項 四洮、洮昂鐵道沿線及其の背後地方

銀價暴落の影響は支那側鐵道の利用を極めて有利に導きたる關係上、殊に北寧線を中心とする支那側鐵道の統制と相俟つて陸路經由のものは勿論のこと海路營口に上陸したのも四洮、洮昂鐵道背後地方方面の出稼移民は、殆ど打通線に吸収され、同線經由数は異常なる増加を齎された如く傳へられてゐる。併し乍ら實際奥地調査機關の觀察に據れば、同線經由數も前年に比較すれば、著しく減少したと稱されてゐる。たゞ其の減率は他經路經由數程著しくはなかつたと思惟される。

一、四平街驛下車數

四平街驛下車のものは、大體、四平街附近著者及四洮、洮昂沿線及其の背後地方、東支西部線地方定著の目的のものを含み、後二者の多くは社線聯絡切符にて目的地に進入してゐるが、中には奉天、鐵嶺、開原、四平街等の各驛まで社線に依り、其の後を徒歩するものもある、然して社線聯絡にて四洮線に向ふものは、前掲各經由地に於ける主

要驛別分布統計中に、其他各驛として整理せられてゐることが判つた。故に次表に於ては之を加算した。

最近三箇年間四平街驛下車發驛別移民數

發 驛 別	年 次		
	昭 和 三 年	昭 和 四 年	昭 和 五 年
大 連	五、〇七六	七、三二五	五、五二八
營 口	一、七四二	一、〇五八	二、七九〇
安 東	二四二	九九七	八八九
奉 天	二六、一五七	二六、五七二	一七、四六六
合 計	三三、一七七	四四、五三七	二五、九三二

註 昭和四五年括弧内數字は大連、營口發四洮線聯絡輸送の貨車搭乗者にして、本數には之を含む。

右表前年度數の著増は河南省避難民が短期間に殺到せるも、打通線の輸送能力に制限せられて奉天經由にて迂回したる結果であることを説いた。本年は年初河南省から黒龍江省各地方定著豫定の避難民は約六萬と稱されてゐたが、出稼移住時期に於て時局の爲平漢線の輸送杜絶せる爲、豫定の如くならざるに加へ、北寧、四洮、洮昂、齊克の四鐵路に於て出稼期間中特別移民優待列車を聯絡運轉することの協定が成り、直に實施を見たる爲、同經路を利用し得られるものは、殆ど同線經由にて入滿することが出来、延て四平街下車數を減退せしむるに至つたと思はれるのである。故に昭和五年度四平街驛下車の出稼移民數は前表合計欄約二六、〇〇〇に大連、營口からの客車搭乗者及徒歩者を加へても精々三萬を超えまいと思はれる。

二、分布状態

四洮線聯絡便乗者を含む四平街下車のものに關して調査したる分布状態は次の如くである。

行先地別	組数	員数	分布比率	推定數
四平街及其の附近地方	五一	二四六	五六・三	一六、八九〇
四洮、洮昂線地方	三三	一三三	三〇・四	九、一二〇
呼倫貝爾地方	一	二	〇・五	一四〇
長春中心地方	一	二	〇・五	一四〇
東支鐵道西部線地方	九	四二	九・六	二、八八〇
東支鐵道東部線地方	二	一〇	二・三	六九〇
吉長、吉敦沿線地方	一	二	〇・五	一四〇
合計	九八	四三七	一〇〇	三〇、〇〇〇

右表の中には東支鐵道東部線及吉長、吉敦沿線地方等の方向違ひの地方に行くものまで含まれてゐるが、右は下車後徒歩同地方に向ふものであつて、東支西部線地方呼倫貝爾地方を行先地とするものゝ大部は四洮、洮昂鐵道を利用して一先づ齊々哈爾に出たものである。然して右計算に據る昭和五年四平街經由にて四洮、洮昂沿線に到着いたものは約九、〇〇〇である。

三、洮昂鐵道移民及避難民輸送數

洮昂鐵道移民及避難民輸送數を月別及仕向驛別に表示すると次の如くである。

洮昂鐵道移民及避難民輸送數

仕向驛別	月次												前年度	
	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	合計			
白城子	二	二	五	七	一	一	一	一	一	一	一	一	一	五、六五〇
鎮東	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
東屏	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
街基	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
泰來	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
五子	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
江橋	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
大江	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
大興	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
昂溪	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
龍江	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一〇、一〇〇
合計	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七〇、〇〇〇
前年度	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七〇、〇〇〇

括弧内數字は難民にして本數内に含む。

本表に據れば昭和五年度洮昂鐵道の輸送せる數は移民抜ひ九、四〇六、難民抜ひ一、二四七、合計一〇、六五三にして前年の六〇、三四六に比すれば異常なる減退である。併し乍ら右表本年度數は興安屯墾區進入者の下車驛たる白城子に一名の下車もないこと及黒龍江省民政廳の發表せる本年度所屬域内定著避難民數は興安嶺以東、東支鐵道沿線二七、〇〇

○、松花嫩江流域約二〇、〇〇〇、呼海、濟克、洮昂各鐵道沿線約一四、〇〇〇、黑龍江沿岸約六、〇〇〇計六八、七五〇餘名であつて、半數以上が洮昂鐵道經由にて定著したものと想像され、右表數字が洮昂鐵道輸送避難民數の全部でないことを窺知するに足る。右の數字的相違は前者は開拓移民の全部を網羅し、後者は特殊の扱ひを受けたるに限られたる範圍の移民、及避難民と見られ、主として移民、避難民に對する見解の相違に基くものであらう。然して吾人の出稼移民として從來爲せる計算は開拓移民に更に都市労働者としての季節的、一時的の各種職業出稼者をも加算したものである。

尙四洮鐵道の輸送せる數は移民約一五、五〇〇名難民約三、二〇〇計一八、七〇〇名であつて、之を經路別に示すと次の如くである。

經路別	移民	難民
四平街驛	三、四〇三	一一四
發通遼驛	六、七二九	三、〇八一
發鄭家屯驛	五、三三五	(鄭家屯地方に流入したものと看做さる)

四、定著數と打通線經由入滿數

移民及避難民に對する取扱は四洮、洮昂兩鐵道とも同様の解釋に基いて爲してゐるとすれば、兩鐵道輸送數の差引に於ける四洮鐵道洮南驛下車數の超過八、〇四三は洮南附近及興安屯墾區方面進入者と看做して差支へない。

四洮、洮昂鐵道沿線定著の移民扱ひ以外の出稼者が幾何あつたかの推算は極めて困難であるが、昭和五年に鄭家屯附近に來住したる苦工及農耕に従事せる數は約四、〇九〇人と稱され、洮南附近定著者約八、〇四三人、洮昂鐵道沿線

定著者は前表に據れば二、八九〇にして、之れだけでも計一五、〇二三にして、此の外に未だ四洮線各驛定著の出稼移民及移民扱ひを受けざる洮南附近定著者及洮昂鐵道沿線進入者を以て之等を考慮すれば昭和五年四洮、洮昂地方進入の出稼移民數は約二五、〇〇〇見當ならむ。

此の中約九、〇〇〇は前述の如く滿鐵線により四平街經由にて進入せるものなるを以て、殘餘の數一六、〇〇〇に、黑龍江省定著開拓移民の約半數三五、〇〇〇、出稼都市労働者約一〇、〇〇〇(假數)の合計約六萬は昭和五年打通線經由の入滿數と看做して差支へない。

五、興安屯墾區移民

年初、東北政務委員會の計畫したる昭和五年度の興安屯墾區收容の移民數は二十萬乃至三十萬と云ふ老大な數字であつて、容易に爲政家の机上の空策として終ることを想像せしめたが、興安屯墾區に於ては財政困難の爲前年招來したる河南省避難民に對しても、開墾費の給與等充分ならず、加ふるに河南省移民は同地方の耕作事情に不熟練の爲、逃走者や解散を命ぜねばならぬ如きものさへ出して、本年度招墾の阻碍とならざるなきかを疑はしめたが、果せる哉出稼時季の三四兩月を経過しても開墾移民の到來なく、終に五月に入つて興安屯墾區は營口に「興安屯墾公署招開墾直魯難民臨時收容所を設置して、營口經由難民にして開墾從事未決定のものを募集する等招墾に關する努力を爲さねばならなくなつた、同處の本年度豫定收容人員は一萬人であると稱され其の後一七〇名を營口經由にて北上せしめた情報あるのみで、消息を絶つてはゐるが恐らく、同地方に定著したものは豫定人員の半數にも達せなかつたこと、思惟される。

因に屯墾狀況に就き前年度と本年度を比較すれば次のやうである。

地名	前年開墾地	本年開墾地見當
葛根廟	三〇〇天地	二〇〇天地
王爺廟	五〇〇	三〇〇
余公府	七〇〇	四〇〇
索倫	一、〇〇〇	六〇〇
ハラウス水田可耕地	—	二〇方地

第三項 吉長、吉敦鐵道沿線及其の背後地方

一、河南省避難民の移住計畫

東北政務委員會と河南省當局の接衝により本年河南省より滿洲に移住せしむべき避難民數は約十萬と見積られ、遼寧省二萬、吉林省二萬、黑龍江省六萬と振當數も決定し、吉林民政廳では省政府の指令に基き、左記の如き招待辦法を設定して、接待準備を進めたが、結局時局其他の事情に因り平漢線の輸送阻碍され、移住時期遅延の爲、年内に移住すること不能となり頓挫した。

吉林省臨時招待河南省難民辦法

一、難民の下車地點及數

- 甲、煙筒山に下車する者五千人の内四千人を樺甸縣に移住せしめ、一千人を磐石縣に移住せしむ。
- 乙、吉林省城に下車するもの五千人の内四千人を敦化縣に、六千人を額穆縣に、五千人を葦河縣に移住せしむ。

二、左記各處には臨時難民招待所を設け難民の收容輸送事項を處理す。

- 甲、煙筒山、樺甸、磐石二縣政府合併にて招待所を設置すべし。
- 乙、吉林省城、吉林市政籌備處、省會公安局永吉縣政府合議設置すべし。
- 丙、長春、市政籌備處、公安局、縣政府合議設置すべし。
- 丁、哈爾濱、市政籌備處公安局縣政府合議設置すべし。

三、招待所の職員は無給とす。

四、難民招待に關し必要なる費用は其の地方に於て寄附を募集充當すべし、寄附金未收前に在りては積款、或其他地方公款を一時流用すべし、但し多大の費用を要する地方にありて實際負擔力なきときは、事情を具陳し民政廳を經由省政府の補助を受けることを得。

右辦法條文は河南省移民の頓挫によつて終に空文に歸したがこゝに吾人の注意を要すべきことは、吉林省移住豫定人員二萬の中、葦河縣の五千を除く一萬五千は吉長、吉敦沿線背後地方に當り、瀋海、吉海兩線の開通以來同地方の荒蕪地は移住最適地として爲政者の注意を惹きつゝあることである。

二、到著數 吉長、吉敦沿線及其の背後地方進入の經路には瀋海線經由と、吉長線經由と、開原經由とに大別されるが此の他徹頭徹尾徒歩するものと、途中隨處に下車して徒歩進入するものがある。然して當地方到著數の概算は既述奉天、撫順、開原、長春等各地下車の出稼移民の分布状態の考察に於て得ることが出来る。經路別に示すと次の如くである。

第四章 出稼移民の奥地分布状態

経路別 員数

瀋海線經由	一六、九七〇
奉天より	一六、一二〇
撫順より	八五〇
開原經由	三、一五〇
長春經由	一一、六〇〇
其他	一、二八〇
合計	三三、〇〇〇

右表に於て瀋海線經由数が最も多數を占めてゐることは支那側鐵道の統制と關聯して特に注意を要すべきことである。開原經由のものは主として磐石、樺甸兩縣定著のものであつて、大體昭和五年當該地方到來数は約三、六〇〇〇にして前年度と大差ないと見て差聞へない。

三、分布状態

大連營口經由の貨車搭乗者に就いて調査したる當地方の縣別分布状態は次の如くである。

縣別	大連	營口	合計
永吉縣	三三三		三三三
樺甸縣	一一〇		一一〇
磐石縣	一八五	一四九	三三四
合計	六二八	一四九	七七七

縣別	大連	營口	合計
敦化縣	三五		三五
舒蘭縣	二二		二二
和龍縣	一六		一六
延吉縣	一		一
汪清縣	二		二
琿春縣		五	五
合計	七〇九	三一	七四〇

右表は昭和五年三月下旬より四月中旬に至る僅々一箇月間の調査なるを以て、果して同年に於ける分布が斯の如き割合に於て爲されたか何うかは疑はしいが、局子街、頭道溝等に在る領事館關係の報告するところに據れば同地方定著の出稼移民は前年より稍々増加せりと。

第四項 長春西北方地方

長春西北方地方に關する出稼移民に就ては全然情報がないから前掲地方別分布の當該地方數約五千も亦全く根據なき假數である。大連、營口兩地經由に就て調査したる當該地方別の分布状態は次の如くである。

縣別	大連	營口	合計
伊通縣	一二	七	一九

第四章 出稼移民の奥地分布状態

合	雙	五	榆	德	扶	乾	農	長	長	雙
計	城	常	樹	惠	餘	安	安	嶺	春	陽
	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣
九八〇	一〇〇	一	二	四	八	一	九	八	七〇〇	五
一四〇	五			五	五				一〇八	
一、二〇〇	一〇五		二	四	九		一	八	八〇八	五

註 本表數字は滿鐵調査資料第一五七編滿洲出稼移民の數的考察一五〇頁、出稼移民分布統計より摘録せるものである。
 本表は註記に於ける長春中心地方及東支南部線地方包括各縣にして、伊通、双陽兩縣の如き長春東部地方をも含むが、大體に於て長春西北方に相當するものである。長春縣定著者が異數を占めてはゐるが、此の中には將來西北地方に定著する分子を多少含んでゐると思惟される。

第五項 鴨綠江上流地方

鴨綠江上流地帯の進入者は瀋海線を経由するものと、安東を経由するものと二通りある譯であるが、大連、營口上

陸者にして撫松、安圖、臨江縣方面に行くものは極めて少なく大體に於て大半は後者の經路を辿るものとみて差支へない。然して安東經由入滿數の減少は直に同地方進入者の減少を説明するものであつて、昭和五年度同地方進入者は全年を通じて一萬五千内外ならむ。

第六項 北寧線背後地方

當地方に當る赤峯、圍場、經棚、建平、朝陽等の諸縣住民は、數年來の農作不況に依り、昭和四年秋季頃より、他地方特に林東縣方面への移住者異數を呈したる爲、同縣に於ては昭和五年出稼時期に當り、收容力の點を考慮し、公文を以て各縣に對し、移民差止めを要求してゐる状態である。加之五年八月遼河の氾濫は遼西一帶に被害を及ぼし、遼寧省當局は慈善團體の協力を得て同地方民の救恤策として僻陬地方移住を企て、ゝゐる程の状態なるを以て、新來移民中同地方に定著したるものは永年の繼續的出稼により確固たる地盤を有するものに限られ極めて少數であつたと看做して差問へない。

第二節 北 滿

第一款 總 數

北滿進入者の著減は既述第三章第二節第六款に於て窺知することが出來た。次に叙上の統計的資料によつて北滿定著者の總數を求めて見ると次の如くである。

第四章 出稼移民の奥地分布状態

経路別	昭和四年		昭和五年	
	人数	%	人数	%
長春より東支鐵道に依るもの	二八七、二九二	二七・八	一六〇、〇〇〇	一五・七
打通線及四平街より洮昂鐵道に依るもの	五一、八五七	五・〇	四五、〇〇〇	四・三
徒歩に依るもの	五〇、〇〇〇	四・八	三〇、〇〇〇	二・九
合計	三八九、一四九	三七・六	二三五、〇〇〇	二二・九

即ち昭和五年度北滿進入数は約二三五、〇〇〇にして前年に對し約一五四、〇〇〇の減少であり、之を昭和二三兩年に比較するときは、上半期のみの定著数の半数にしか相當しない。又入滿總數約八一萬に對する比率は僅々二九%にして、前年に對し約七%を減少し、昭和二三兩年度の上半期に於ける北滿定著率五七%に比し殆ど半減してゐる。然して北滿移民運動危機の聲は斯の如き入滿數に對する北行率の著減に加ふるに次款分布概況に觀るが如き僻陬地方定住敬遠の事實に胚胎せるものである。

第二款 分布概況

昭和四年に見たる東支鐵道をめぐる露支兩國の衝突は移民運動に絶大の影響を及ぼし、漸く強固ならんとする滿洲に於ける生活の正常的経過を害した許りでなく、國境附近の住民、特に東部國境地方及沿黑龍江地方の住民にとりては該地方に於ける軍事情動より直接受けたる被害は極めて微少に止まるも、軍隊の存在といふ一事が既に國境地方の住民の生活を脅威し、移住者をして、切角築きあげた生活の根據を放棄して國境より遠隔の地方に轉住せねばならぬ様に至らしめたのである。

斯くて移民運動の萎縮、北滿進入傾向の減退に伴はれて、新來出稼移民も自然的條件の優劣を問ふの遑なく、當然其の定著地の方向を變へるの餘儀なきに至り、東支西部線地方定著者の比率を異常的に高め、東支東部線地方初め松花江下流地方其他地方の定著率を激減せしめた。次に本年度北滿出稼移民の分布状態と最近に於ける分布状態とを比較對照して、其の趨勢を窺ふに次の如くである。

地方別	昭和二年(上半期)		昭和三年(上半期)		昭和四年		昭和五年	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
東支鐵道東部沿線並背後地方	100,000	五・六	130,555	三・一	72,877	一・七	35,805	一・〇
同上 西部沿線並背後地方	100,000	二・八	7,340	一・六	100,557	二・五	89,300	二・六
松花江下流及黑龍江地方	10,000	二・八	18,475	四・六	28,409	三・〇	5,700	〇・一
呼海沿線及背後地方	10,000	二・八	32,600	七・三	39,022	一〇・〇	32,200	九・〇
哈爾濱及其附近地方	40,000	一一・一	11,200	二・七	9,277	二・四	28,200	八・〇
其他地方	10,000	二・八	1,200	〇・三	39,055	一〇・一	7,000	〇・二
合計	1,500,000	100	1,500,000	100	1,500,000	100	1,500,000	100

註 一、昭和二、三兩年度数は上半期のみなり。

二、昭和二年東支鐵道東部線地方中には、昭和三年後に於いて松花江下流地方に歸屬せしめたる一部の數を包含せり。

三、昭和四、五兩年度數字は哈爾濱事務所運輸課調査係の調査推定による比率を適用せるものである。

即ち右表を一瞥するに前三年に比し、昭和五年比率に増加を示せるは東支西部線地方初め、呼海沿線及其の背後地方、哈爾濱及其の附近等の地方のみであつて、如何に僻陬地方が敬遠されたかと判明する。

尙大連、營口兩地經由の出稼移民約一一、〇〇〇に就いて實地調査せるところの北滿定著移民の分布状態に於ても此の間の消息を窺ふことが出来る。

地方別	大連	%	營口	%	合計	%
哈爾濱及其の附近地方	一、五二九	四・五	一、六四二	六・二	三、一七一	五・二
東支東部線地方	四〇八	一・三	一一五	三・三	五二三	九・二
吉林省側松花江下流地方	一四四	三・七	一八〇	六・三	三二四	五・五
最北國境地方	三三	〇・四	二六	〇・七	五九	〇・五
黑龍江省側松花江下流地方	六	〇・三	六	〇・三	一二	〇・五
呼海沿線地方	一六三	四・五	一五	〇・七	一七八	三・二
東支西部線地方	一三三	三・五	一五	〇・七	一四八	二・四
呼倫貝爾地方	二六	〇・八	一八	〇・六	四四	〇・七
黑河地方	一	〇・〇	一	〇・〇	二	〇・〇
合計	三、五五八	一〇〇	二、五九	一〇〇	六、一五七	一〇〇

右表比率と前掲表分布比率の間には可成な相違が認められるが、前者は主として純然たる移民の分布に基ける計算にして、後者は出稼苦力、商人、工業労働者等をも包括せる所謂出稼移民であつて、哈爾濱定著が異常的に高率であるのは、將來奥地に進入すべきものにして暫時的に同地に腰を下ろせるものも多少は含まれてゐるには違ひないが、開拓移民の減少に伴れて自ら高率を呈したと見るべきである。

第三款 各地状況

昭和五年度の北滿移民の著減は各地方別詳細状況記述の必要を減せしめたる許りでなく、詳況を知悉し得るところの完全なる資料を少からしめた。依つて以下の記述も資料の有無によつて、精粗自ら均衡を逸せるが又已むを得ない次第である。

以下の叙述は主として哈爾濱事務所、齊々哈爾公所の報告を基概としたものである。

第一項 東支鐵道東部線沿線其の背後地方

一、到著數激減

東支鐵道東部線地方出稼移民の著減は北滿他地方の減率を遙に凌駕した。次に前款分布概況に掲したる表中より、當該地方の累年定著數を摘録すると。

年次	定著數	北滿移民總數に對する比率
昭和二年	二〇〇、〇〇〇	五五・六
昭和三年	一三四、五二五	三一・一
昭和四年	七二、五八七	一八・七
昭和五年	一五、八五〇	一・一

註一、昭和二、三兩年度數は上半期のみである。

註二、昭和二年度數中には昭和三年後松花江下流地方に歸屬せしめた一部の數を包含せり。

第四章 出稼移民の奥地分布状態

昭和二年度定著員数が註記の如き事情に依り假に其の約半數を松花江下流地方に分屬せしめねばならぬものとして、残りの約十萬が同年度上半期のみで當地方定著數であり、昭和五年度全年數の約二萬五千は其の約五分の一にか相當しない。若し夫れ昭和三年度上半期に比するときは約六分の一にして、下半年露支衝突に依り北滿移民を停滯せしめ、移住の方向を轉換せしめた前年に比しても本年は漸く三分の一強を保持するに過ぎない。

斯くて彼等出稼移民は如何に時局に對して神經過敏に動作し、如何に安寧を希求しつゝあるか判る。

併し乍ら當地方の豊富なる移民包容條件は、松花江下流地方と共に夙に併稱さるゝところなるを以て、移民を不安ならしむる外的障礙が消滅し、移民にとつて治安が確信し得る様になつたならば、移民運動の停止せざる限り、再び當該地方の進入數は他地方定著數を凌駕するに至るは必然である。たゞ前年露支衝突の移民に與へたる衝動は、近き將來に於て之を恢復し得るや否や甚だ疑問である。

二、分布状態

出稼移民が時局に對して機微に動くことは同じく同地方にありても國境諸縣と鐵道沿線との間にさへ多少の差違を認められるによつても知られる。大連、營口兩地經由出稼移民に對し、實地調査したる結果に就いて此の間の消息を窺ふに次の如くである。

縣別	大連	營口	合計
阿城縣	二二	三	二四
珠河縣	一九五	一二	二〇七
荊河縣	三二	四	三六

同寶縣	一	一	一
寧安縣	四八	三〇	七八
穆稜縣	五三	一八	七一
東寧縣	四六	四四	九〇
密山縣	一三	四	一七
綏遠縣	五	一	五
饒河縣	六	一六	二二
虎林縣	二	一	二
合計	四二一	一三一	五五二

調査數が尠ない爲、果して右表の指示するが如き状態に於て全年を通じて分布したか何うかとの疑念なきにあらざるも、兎に角本表に於ては明かに僻陬地方移住が敬遠されてゐることが判る。

第二項 松花江下流及黑龍江流域地方

一、到著數

昭和五年松花江下流及黑龍江流域地方移住の出稼移民數は、其の減率が東支東部線地方の如く甚だしくはなかつたが、前表を藉りて觀るに之に次いでゐることが判る。

年次	定著數	北滿出稼移民の總數に對する比率
昭和二年	10,000	二・八

第四章 出稼移民の奥地分布状態

昭和三	年	一八五、四七五	四二・六
昭和四	年	一二八、四〇九	三三・〇
昭和五	年	五一、七〇〇	二二・〇

註 一、昭和二、三兩年度數字は上半期のみとす。

二、昭和二年度定着數が過少であるのは、昭和三年度以降當該地方に抱括したものが同年度に於ては東支鐵道東部線地方に分屬して整理されてゐるからである。

當地方は國境地方を割合に遠く距る地方も包括してはゐるが、一部は國境地方に當り、東支東部線地方と事情相似たるものがある。右表の指示する昭和五年度移住數の前三年に對する著減も分布比率の減少と相俟つて、露支衝突の直接、間接に齎らせる影響の甚大なりしを見逃すことが出来ない。

二、分布状態

分布状態に關する適切なる資料はないが、當課編滿鐵調査資料第一五七編一五〇頁出稼移住漢民分布統計中當該地方を摘録すれば次の如くである。

縣別	大連	營口	合計
同江縣	二	二	四(四六四)
寶清縣	一	一	一(一八)
勃利縣	一	一	一
富錦縣	九	一〇六	一一五(四四五)
樺川縣	一	四三	四四(二八五)

縣別	大連	營口	合計
依蘭縣	一六	二八	四四(二六八)
方正縣	二	一	三(五一)
賓州縣	一〇四	一	一〇四(一七)
湯原縣	九	五	一四
通河縣	一	一	一
木蘭縣	一〇	一	一一
巴彥縣	六二	一	六二
綏東縣	一	一	二
合計	二二六	一八六	四〇二

註 括弧内數字は昭和四年救濟機關の手を煩はした數である。

營口經由中富錦縣が多數を占めてゐるのは、概して依蘭縣以下の南部諸縣に移住者多きを見る一般的傾向と一致を缺くを以て解釋に苦しむが、括弧内數字による前年度との對照により、松花江流域北段地方は時局の脅威により敬遠されてゐることが判る。

第三項 呼海鐵道沿線地方

一、到著數

呼海鐵道沿線地方は、前年に比し稍々減少を呈したに止り、北滿移住總數に著減あつた爲、比率的には東支西部線地方と共に却つて増加を呈した。

第四章 出稼移民の奥地分布状態

年次	員數	北滿移住總數に對する比率
昭和二年(上半期)	一〇,〇〇〇	二・八
昭和三年(上半期)	三一,八六〇	七・三
昭和四年	三九,〇九五	一〇・〇
昭和五年	三二,九〇〇	一四・〇

註 昭和二、三兩年度數は上半期のみなり。

既に北滿に於ける穀倉とさへ稱されてゐる當地方は、開拓移民の包容條件の比較に於て他地方に劣るは當然であるが、寸地を残さず耕し盡されたる曠野は、年々定まつて多數の農業労働者の労働を要求してゐる。即ち前表に於て毎年進入數に大差なきは、當地方が北滿としては比較的早く開拓を見たる爲、出稼的農業労働者も或は固き地帯を築き上げ、或は雇主との間に結ばれたる雇傭契約を解除することなく、數年に一回必ず郷里に歸還しつゝあるのではないかと想像される。然して北滿移民分布状態に見る比率漸増は他地方移住民著減の齎せる必然的結果である。

二、分布状態

當地方の縣別分布状態に就いて大連、營口經由者に就いて調査したる結果を示すと次の如くであつて、呼蘭縣に稍々多くの移住ありたる他は他地方に於けるが如く各縣の間に大差を見ない。

縣別	大連	營口	合計
呼蘭縣	七四	一	七四
綏化縣	二一	六	二七
慶城縣	一八	一	一八

鐵嶺縣	綏德縣	通遼縣	海倫縣	望奎縣	合計
一	三	二七	二〇	一	一六三
一	六	一	一	三	一五
一	九	二七	二〇	三	一七八

第四項 東支鐵道西部沿線並背後地方

一、到著數

昭和四年露支兩國の衝突は一般に出稼移民に北滿移住を敬遠せしめたる傾向を齎したが、當地方は脅威を受けた國境地方を遙く距るに加へ、黒龍江省官民は引續き移民招致に務めたるとの關係によつて、移民包容の自然的條件に於ては東支東部線地方及松花江下流地方に遙かに劣ると稱されるが、前年多數の河南省避難民を吸収して以來、北滿に於ける唯一の荒蕪地開拓移民の吸収地帯となれる觀がある。

然して本年度當地方移住の出稼移民數は次の如く員數に於ては前年より減少せるも、北滿移住總數に對する比率に於ては約一二%といふ高率の増加である。

年次	員數	北滿移住總數に對する比率
昭和二年(上半期)	一〇〇,〇〇〇	二七・八
昭和三年(上半期)	七一,三四〇	一六・四

第四章 出稼移民の奥地分布状態

第四章 出稼移民の奥地分布状態

昭和四年 一〇〇、五五七
昭和五年 八九、三〇〇

二五・八
三八・〇

註 昭和二、三兩年度は上半期数のみとす。

二、分布状態

大連、營口兩地經由出稼移民に就いて調査したる結果によつて當地方各縣別分布状態を窺ふと次の如くである。

縣別	大連	營口	合計
安達縣	一八七	一〇	一九七
肇東縣	六九	八	七七
肇州縣	三	一	三
泰來縣	一九	二	二一
林甸縣	二四〇	一	二四〇
青岡縣	七	三三	四〇
明水縣	二	一	二
依安縣	二八	一	二八
拜泉縣	二二八	一	二二八
克山縣	一四三	九	一五二
訥河縣	二五七	七	二六四
甘肅縣	一八	一	一八
合計	一、三三九	一四五	一、三八四

調査期間が出稼時期圈内にありたる關係もあるが、上表の示すところは、當地方として尙多くの荒蕪地を剩してゐる諸縣への移住者多数を占め其の他の諸縣が割合に尠いのは、當地方出稼移民が大半開拓移民なることを如實に説明するものであると思惟して差支へない。

第五章 出稼移民の歸還者數と滿洲殘留數

第一節 歸還者總數

歸還の場合に於ける移民は一般旅客との區別一層困難にして、各海港乗船の支那人船客數を除いては根據となるべき數字は更でない。故に本年度海路歸還の支那人船客を基本として割出したる出稼移民數三一二、三三六人に、奉天驛の推定に拘はる陸路北寧線經由歸還數一七六、一六人に、更に打通線經由旅客數一一、四九七(假數)を加算して約五〇萬と推算して置く。

第一款 海路歸還者

一、歸還者の經由地別考察

第五章 出稼移民の歸還數と滿洲殘留數

本年度海路經由歸還者は三二二、三三六人にして、前年度より微少の増加を呈してゐるが、大體に於て海路歸還の總數に於ては前年度と殆ど變りがないと謂ふことが出来る、併し乍ら之を經由地別に觀ると次表の示すが如く多少の變化を發見する。

最近四箇年經由地別海路歸還數

經由地別	昭和二一年		昭和三一年		昭和四一年		昭和五一年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
大連	一四、八五九	六三・三	一六、五五〇	六二・五	二九、二九五	七〇・三	一九、七九五	六三・二
營口	五四、四三三	二五・〇	八五、八四三	三二・四	六六、六〇三	三三・〇	八九、七四〇	二八・七
安東	三〇、九三〇	九・六	一九、四三三	七・一	二二、九四四	七・七	二五、三三七	八・二
合計	二七、一五六	一〇〇	二七、七六六	一〇〇	三三、一八〇	一〇〇	三三、三五六	一〇〇

註 營口乗船數は大連港の場合に於ける移民の一般乗船者に對する比率が昭和二年八七・六%、昭和三年八七・四%なるを以て、大體八七%として計算し、安東は背後地等の事情により之より稍々低率なるものとして七〇%と看做して計算した。

即ち右表に據れば本年は前年に對し、大連約二二、〇〇〇の減少に對し、營口約二一、〇〇〇安東約一、〇〇〇の増加であつて、大連に於ける減少を營口、安東で埋合せてゐる形である。

此の差異が銀價暴落の旅費採算上に齎らせる影響の結果であることは次項歸還者の仕向地別統計との對照によつて一層明白である。

二、歸還者の仕向地別考察

從來離滿の場合青島、芝罘兩港に上陸するものは多くは大連安東兩港經由の經路を辿り、龍口、天津に上陸するものは多くは營口經由の經路を辿るを以て常例とした。即ち從來の移動趨勢に根據して前掲經由地別歸還數に於ける大連港の減少、營口増加の仕向地に對する變化を想ふとき、青島、芝罘兩港が減少し、天津、龍口の兩港上陸が増加を見る筈である。然るに次表仕向地別歸還數には前年度に對し、叙上の如き變化を見ない。之れ銀價暴落の爲に從來ならば當然滿鐵線を利用して大連を經由して、青島、芝罘兩地に上陸すべきものが、營口經由の迂廻路を辿つた爲である。

最近四箇年仕向地別歸還數

仕向地別	昭和二一年		昭和三一年		昭和四一年		昭和五一年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
青島	四、六四七	三・三	八、三三九	二七・九	一〇、七六六	三三・三	九五、六七六	二八・四
芝罘	六、五三九	二・四	五、四七九	一八・五	七、八六六	二六・六	七五、三〇〇	二二・三
龍口	五、八九六	二五・〇	六、九二二	二四・四	八、三〇六	二五・〇	八二、四五六	二四・三
天津	四、七六六	二〇・四	八、〇九七	二七・五	六、六六九	一八・三	六、七九五	二〇・七
安東	五、八八〇	二一・五	三、六七三	一三・一	七、〇一三	二一・一	四、九一九	一五・一
大連	一、一五五	〇・六	一、三六一	〇・五	一、七七一	〇・五	三、一一三	〇・九
其他	四、五三三	一・九	二、七三三	〇・九	四、三三四	一・一	六、四四七	一・九
合計	三三、三五六	一〇〇	二九、八四四	一〇〇	三三、三三五	一〇〇	三三、六六五	一〇〇

註 本表に於ては營口、安東數字は海關報告數の儘加算した。

尙右表中天津港の増加は銀價の暴落による支那側鐵道利用者の激増を想像せるに對し、奇異の感無き能はぬが、既述(第三章第二節第二款五一)の如く歸還者に對して何等の特典を與へられざる爲營口經由を最も有利とせること、及出稼の場合に於けると同様遠距離地方民には歸還を見合はすものが多かつたと思惟されるのである。

第二款 陸路歸還者

陸路歸還者は奉天驛に於て奉天より北寧線に搭乘せるもののみ之を推定するに過ぎず、北寧線より打通線に轉乘せるもの及徒歩歸還するものに關する數字は全く不明である。

即ち最近四箇年の奉天經由歸還數は次の如くである。

昭和二年	九九、四一三
昭和三年	一〇七、三七一
昭和四年	二八九、五七二
昭和五年	一七六、一六八

昭和五年度の奉天經由歸還數は約一一〇、〇〇〇人の異數の減少であるが、右は北滿殊に東支鐵道西部線地方からの歸還者の多くが洮昂、四洮、打通各線より營口經由の經路を辿りたる爲尠からず影響したと思惟される。尙打通線より北寧線に轉乘したる數を約一一、四九七人と推定して置いたが、右は何等理論的根據を存せず、唯海路歸還數と奉天驛北寧線搭乘數との合計に合して五〇萬と爲さんが爲の假數である。

第三款 歸還者の月別比較

既述海路歸還者の經由地別考察に於て明瞭とせられた如く、昭和五年度は歸還者の移動經路に稍々變化を認めたる關係上、大連港經由歸還者のみの數字によつて、全體の月別移動變化を律することは妥當を逸するが、安東、營口兩地には歸還時期が丁度結氷期間に相當するを以て之を加算するときは肝腎の歸還時期に於ける移動の變化を窺知することが出来ない爲、從來作成の統計との關係もあり、之を採ることとした。

即ち表示すれば次の如くである。

最近四箇年大連港乗船者月別統計

月次	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
一月	一五、四四四	一〇・九	一三、一八八	七・八	二四、三三五	一一・二	二二、七九	一〇・八
二月	七、八一	五・二	九、八六七	五・九	八、四四五	三・九	一三、一五三	六・七
三月	一一、二〇〇	八・〇	三、〇一〇	七・七	一、九一四	八・七	二〇、四九九	一〇・四
四月	三、二二六	八・五	八、八四六	五・二	一、五二七	六・九	一七、九六六	九・一
五月	一〇、〇元	七・二	一〇、四七六	六・三	一、六九三	七・七	一五、三一一	七・七
六月	八、九七三	六・三	一〇、七七七	六・四	一、七八五	八・二	一四、六五六	七・四
七月	六、九八八	四・九	三、一〇四	七・三	一、四一〇	六・五	三、三三三	六・三
八月	七、六八五	五・四	二、二八元	七・〇	一、四〇六	六・四	二、二八二	五・八

年次	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
九月	九七〇	六九	九四二	五七	一五、一四四	六九	二、九〇〇	六三
十月	一三、三三八	九三	一五、二七〇	九〇	一九、八一九	九〇	一三、九三三	七一
十一月	一六、八〇九	二八	三、七三三	三五	二七、八二六	二七	二〇、三三四	一〇、五
十二月	三三、三三八	一五七	三〇、八六三	八三	二六、三三三	一三〇	二四、一五三	一一、二
合計	一四、八五九	一〇〇	一六、五三〇	一〇〇	二九、九三三	一〇〇	一九、七四五	一〇〇

總數に於ける前年度に對する二二、〇〇〇人の減少は主として五月以降即ち銀價暴落以降のことであり、それ以前までの歸還者數は各月とも前年度を凌駕し、露支兩國問題の移民に與へたる衝動の未だ癒えざることを想起せしむる。されど昭和二、三兩年度に比較するときは全年を通じて歸還者が多く、激増年後滿洲に堆積した出稼移民は、或は滞在豫定年數を経過して第一回の郷里訪問を實行し、或は郷里に於ける生活に執着を持ち經濟的に多少の餘裕を作り得たる儘に歸還するもの等の含まれることが思惟される。

尙叙上の消息は全年を三期間に區分して窺知すれば一層明白となる。

最近四箇年大連港乗船者期間別統計

年次	昭和二年		昭和三年		昭和四年		昭和五年	
	員數	%	員數	%	員數	%	員數	%
一月	四、三二二	三五	四、九二二	三六七	六、三三三	三〇六	七、九二七	三〇〇
二月	三、六七三	二七七	四、五五六	二六九	六、三〇九	二八八	五、四七〇	二七一
三月	三、〇三五	四三八	六、三五三	四六四	八、九二三	四〇六	七、〇八八	三三九
四月	一四、八五九	一〇〇	一六、五三〇	一〇〇	二九、九三三	一〇〇	一九、七四五	一〇〇
合計	一四、八五九	一〇〇	一六、五三〇	一〇〇	二九、九三三	一〇〇	一九、七四五	一〇〇

第二節 移民の定著力

從來移民の定著力は一般に同年内入滿數と離滿數の差引によつて判斷されてゐたが、實地調査の結果、出稼移民の滞在年數は普通二三年乃至四五年にして、同年内に往復するところの季節移民は極めて尠なく、漸く大連に於て一〇%、營口に於て二四%を占むるに過ぎず、永住移民の比率と大差ないことが判つた。故に尠くとも同年内入稼移民の入滿數と離滿數との差引數によつて、同年入滿の出稼移民の定著力に論及することは正鵠を逸するものであることを教へられる、併し乍ら一面離滿數の累年比較に於ける増減は常に二、三年前入滿の定著力を決定すべき最も有力なる資料たらざるを得ない譯であつて、入滿數との差引殘留數は結局滿洲移住の出稼移民の絶對的增加を指示するものである。次に本年度の入滿數、離滿數及兩者の差引數を經由地別に列擧して見る。

昭和五年出稼移民入、離滿差引殘留數

經由地別	入滿數		離滿數		差引殘留數	
	員數	%	員數	%	員數	%
大連	三七七、八四一	五二・二	一九七、一九五	六四・〇	一八〇、六四六	四七・八
營口	一四〇、一六〇	七三・一	八九、七六四	二七・三	五〇、三九六	三六・〇
安東	三四、七〇三	五・六	二五、三七七	七・七	九、三二六	二・六
海路	五五二、七〇四	八二・一	三二二、三三六	四九・三	二四〇、三六八	六三・七
陸路	二五七、二九六	三七・九	一八七、六六四	二七・九	六九、六三二	二七・一

第五章 出稼移民の歸還數と滿洲殘留數

前年	計	前年	計
八〇,〇〇〇	八〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	六一・七
一,〇八〇,〇〇〇	一,〇八〇,〇〇〇	六二一,八二〇	五七・六
			三二〇,〇〇〇
			四五八,一八〇
			三八・三
			四二・四

八六

註 離滿數及差引殘留數欄の比率は入滿數に對する割合を示す。

本年度滿洲殘留數は約三一萬にして前年度に對し約一四萬の減少である。既述の如く本年は入、離滿共減少を呈したのではあるが、殘留數の減少は入滿數の著減に基くものであると謂ふことが出来る。

尙入滿數に對する離滿數及差引殘留數の比率を各經由地別に考察すると、大連の離滿數は入滿數に對し漸く五二%を占むるに對し、他は何れも比率高く、營口六四%、安東七三%、陸路約七三%、にして入滿の際に概して海路大連經由の經路を辿るものが多いが、歸還の場合は陸路及營口經由するものが割合に多いといふ事實が看取される。

昭和六年八月二十七日印刷
昭和六年八月三十一日發行

定價 金壹圓參拾錢

編輯兼發行人 石川 鐵雄

大連市大山通六十三番地

印刷人 太田 信三

大連市大山通六十三番地

印刷所 小林 又七 支店

發行所 南滿洲鐵道株式會社

大連市紀伊町九十一番地

取次販賣所 社團 中日文化協會
法人

寄贈

105





27M62

終