

戦時体制下の集団就職

——一九三九年秋田発「日本最初」の就職列車を中心に——

山 口 覚

I はじめに

多くの人々が疑問を抱くことなく共有している知識があるとする。しかしその知識は単に共有されているだけであって、実際には曖昧な記憶や不正確な記録に基づいている可能性もある。高度経済成長期を中心に見られた集団就職をめぐる知識はまさにその好例である。集団就職には未解明の部分が少なくないにもかかわらず、これまでつねにある一定の言説ないし「神話」をもって語られ続けてきた。その端的な例が集団就職列車をめぐる語りである。

これまで日本初ないし戦後初の集団就職専用臨時列車は「一九五四年青森発上野行き」だとされることが多かった（加瀬、一九九七、一四三など）。これは集団就職をめぐるもつとも確固たる「神話」である。平凡社の『大百科事典』（一九八五）、小学館の『日本大百科全書』（一九八六）、東京堂出版の『昭和史の事典』（一九九五）、あるいは日本労働研究機構の『事典・労働の世界』（二〇〇〇）の「集団就職」の項でもそのように言及されている。江戸東京博物館で二〇〇七年に開催された『大鉄道博覧会』では次のように言われていた。「一九五四（昭和二九）年に運行

が開始された集団就職列車は、当初、人数が少ない場合は一般の車両を利用したり、一―二両程度客車を増結して対処していました」（財団法人東京都歴史文化財団他、二〇〇七、四八）。二〇〇四年には「ああ上野駅二〇〇四」というイベントが東京都台東区の浅草公会堂で開催され、それにあわせて専用特別寝台列車「あ、上野駅」号が青森駅から上野駅に向けて運行された。^①二〇〇四年の一連のイベントは一九五四年に運行された列車の五〇周年記念という性格のものであったはずである。一九五四年の列車の運行をもって集団就職が開始されたとする説さえある。

しかし実際には、就職列車は一九五四年よりも以前から運行されていた（山口、二〇〇四・二〇一一）。「ああ上野駅二〇〇四」は「神話」に基づいて実施されたイベントであった。一九五四年は集団就職や就職列車について考える上で必ずしも絶対的な意味を有する年ではなかったのである。不思議なことに、この列車をめぐる同時期のデータを検討した研究は拙稿（山口、二〇〇四）以前には確認できない。この列車の存在はまったく検証されることなく語られてきたのである。それは研究者も同様である。たとえば橋本（二〇〇五）は、秋田県公文書館が所有する

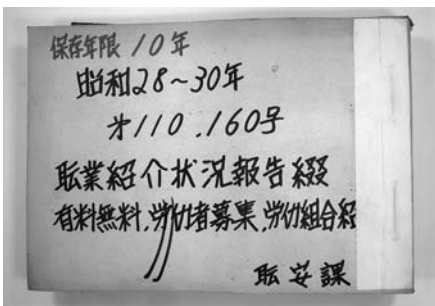


写真2 秋田県労働局職業安定課の資料集（1953～55年）

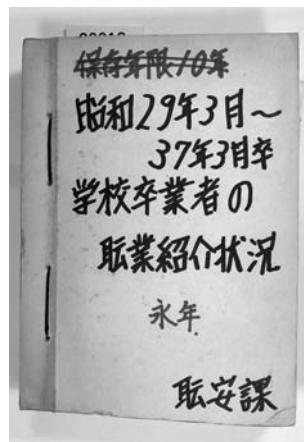


写真1 秋田県労働局職業安定課の資料集（1954～62年）
秋田県公文書館所蔵（写真2も同じ）

秋田県労働局職業安定課の資料集について「昭和二九年、集団就職列車が走ったときから作成され」（八）たものとして紹介している（写真①）。しかしながら同館には、前年の一九五三年三月卒業者に関する文書を所収した同種の資料集も保管されているのである（写真②）。もちろんこれは個々の研究者に限定される問題ではない。集団就職が一九五四年から始まったとの神話を捨てない限り、こうした情報の見落としは今後も続くことになるであろう。^②また、就職列車は集団就職の重要な要素ではあるものの、これだけをもって集団就職という多義的な現象を確定することはできないはずである。

集団就職は曖昧な記憶や記録に基づく特定の現象によって語られることが多かった。それは多様で複雑な現象の忘却とほとんど同義である。では、集団就職は実際にはいつ、どこで、どのように始まり、いかに維持され、終わったのか。そもそも集団就職とは何であったのか。本稿ではこうした問題のうち、集団就職の象徴とも言える就職列車の起源について戦前にさかのぼって見ていく。すなわち、戦前における集団赴任制度について「日本最初」の専用臨時就職列車を含めて確認する。しかしその前に、集団赴任制度と就職列車の概要について触れておきたい。

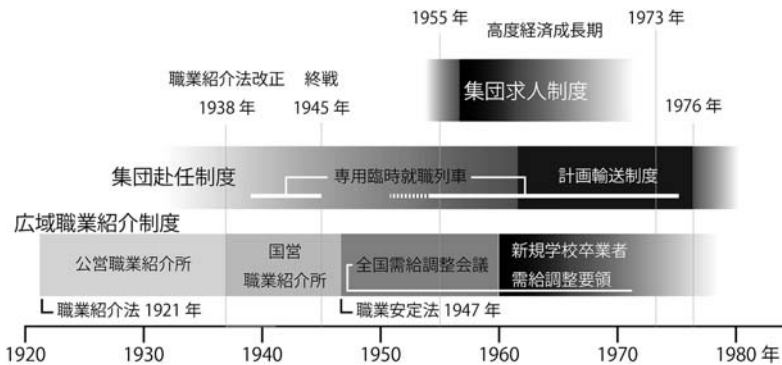
II 集団赴任制度と就職列車

集団就職と呼ばれる現象は広域職業紹介制度や集団赴任制度といった諸制度によって成り立っていた。小川・高沢編（一九六七）の『集団就職―その追跡調査―』では次のように言われている。「集団就職とは、集団求人者の交通的対応形態であって、求人側の職安行政と求職側の職安行政の労働力引き渡し作業の交通的表現であるにすぎない。求職側の職安と学校とのたぐさんのパイプは、集団就職列車という『計画輸送』の一本のパイプに絞られて、求人側の

職安と雇用主のたくさんパイプに散っていく」(二〇)。ここでは集団赴任制度は「集団求人者の交通的対応形態」と記されている。しかしながら就職列車は集団求人制度⁽³⁾と直接的に結びつくものではなかった。そもそもこれら二つの制度が登場した時期はまったく異なっていたのである。集団就職という現象は、まずは遠隔地間での労働力需給関係を形成する広域職業紹介制度が確立され、それによって一定の移動流が生みだされることから始まる。その流れが出来ればこそ集団赴任制度が計画されたはずである(第1図)。この二つの制度は戦前から確認されるが、集団求人制度は主には戦後に創り出されたものであった。

本稿で扱うのは集団赴任制度であり、集団就職列車(就職列車)がその象徴となる。集団赴任では専用臨時列車による移動ばかりではなく、行政関係者や教員が数人から数十人程度のグループを作り、遠隔地の雇用者のもとに送り届けることも珍しくなかった。それもまた集団赴任の一形態であった。就職列車についても利用形態は多様であり、一編成すべてを借り切つて数百人を一度に運ぶ専用臨時列車を仕立てることもあれば、客車の一部を借りて数人から数十人単位で移動することもあった。

ところで、繰り返しになるが、日本初ないし戦後初の集団就職臨時列車はこれまで「一九五四年青森駅発上野行き」であるとされてきた。この説



第1図 集団就職の3つの制度

荻谷他編(2000)などを参照して作成。

は誤りであるが、就職列車についてはこれ以外にも様々な異説がある。『青森県百科事典』（東奥日報社、一九八二）の「集団就職」の項では、青森発の就職列車は一九六三年から七四年までとされている。この期間は日本交通公社が計画輸送を実施していた時期に相当する。青森県で発刊された事典であるにもかかわらず、「一九五四年青森駅発上野行き」の就職列車には触れられていないのである。

これとは別の例もある。鹿児島県の『南日本新聞』は一九七五年に「集団就職列車 初めは肩身の狭い思い」という特集記事を掲載した。⁽⁴⁾それによれば一九五六年三月三十日に「集団就職列車は鹿児島で誕生し……各県でも次々“鹿児島方式”を採用した」、「“集団就職列車”の名も実は南日本新聞が名付け親で、その後全国に普及した」という。「集団就職列車」という名称の起源については不明だが、これに類似する「就職列車」という呼称は後述するように戦前から確認されるし、「鹿児島県で誕生」という話にはまったく根拠がない。その後、鹿児島県下でこの説がどのように語られているかは不明である。

岩手県において第一号が運行されたという話もある。「集団就職列車の第一号は、五五年三月、岩手県盛岡駅を出発した」（雨宮、一九九〇）、「第一号は昭和三〇年の岩手県からの就職で、その後全国的におこなわれるようになる」（端、一九九三）。この二つの文章はともに「一九五五年三月、岩手県では集団就職の第一号列車が、盛岡駅を出発した」（三浦、一九八五）という一文を参照しつつ、「岩手県では」という部分を見誤っているのである。⁽⁵⁾

もともと、鹿児島県や岩手県の話は確かに誤りではあるとしても、単なる誤解であつたり引用上のミスでしかないとも言える。他方で「一九五四年青森駅発上野行き」については適切な検討がなされないままに神話化されて広く語り継がれてきた。すでに触れたように、この列車は専用臨時就職列車としては日本初でも戦後初でもなく、ましてこの列車によって集団就職が始まった訳でもない。管見では、戦後でもっとも早く運行された専用臨時就職列車は一九

五一年長野発の「織女星号」である（山口、二〇一一）。

一九六三年以降では、集団赴任は日本交通公社のよって計画輸送制度として全国一律で扱われるようになった。しかしそれ以前では労働力供給県がそれぞれ独自に集団赴任を計画・実施していた可能性が高い。全国の動向を一覧できる資料がないという意味で、就職列車がいつ、どの県によって運行されたかを一元的に把握することは確かに困難である。⁽⁶⁾ それに対し計画輸送が全国一律で実施されるようになってからのことであるためか、全国で「最後の集団就職列車」（遠藤、一九七五）が「一九七五年岩手発」であったという知見は一般に流布しているようである。「六四年を最後に集団就職列車は廃止されている」（小川、二〇〇〇）というまったく無根拠な説を例外とすれば、最後の就職列車が「一九七五年岩手発」であったという記述は多くの文献で一致する。しかしこれも拙稿で示したように、この列車は計画輸送制度における最後の就職列車であって、より広義の集団赴任制度における最後の就職列車ではなかった（山口、二〇〇四）。

このように、集団就職のシンボルでもあったはずの就職列車が適当な資料に基づいて描き出されたことはこれまでほとんどなく、筆者が知る限り浅野（二〇〇一）の記述以外に満足できるものは限られている。浅野もまた集団赴任制度や就職列車の全体像をとらえた訳ではないものの、日本最初の専用臨時就職列車が戦前の一九三九年に秋田駅から上野駅に向けて運行されたという有用な記述をおこなっている。⁽⁷⁾ 本稿では浅野の言う「一九三九年秋田発上野行き」の就職列車を含め、戦前における集団赴任制度の制度化過程について一九三〇年代から終戦までの約十五年間の状況を確認する。これは労働力の需給調整が強化されていく戦時体制期に相当する。このとき移動の対象となったのは旧制小学校・高等小学校の、一九四一年からは国民学校の卒業生たちである。

集団赴任や就職列車に関する行政資料はほとんど残されていないため、当時の地方新聞などを利用してその実態を

可能な限り再確認する必要がある。ここでは『秋田魁新報』の記事を主要なデータソースとし、資料的な意味を考えて原文の表記をできるだけそのまま提示したい。本稿の内容は完全ではないものの、集団赴任制度や就職列車の全体像を把握していく作業が今後進められるとすれば、その第一歩としての意味は持ち得るであろう。

Ⅲ 一九三〇年代の秋田県における職業紹介制度の進展

一九二一年には職業紹介法が定められ、市町村営の職業紹介所のネットワークによる職業紹介制度が少しずつ確立されていく。一九三八年には職業紹介法の改正によって職業紹介所が国営化される。ここではまず、職業紹介所の国営化以前、特に一九三〇年代初頭における秋田県の状態を確認する。

秋田県を含む東北地方では一九三一年の大凶作によって貧農の若年女性を中心に人身売買（身売り）の増加が懸念されていた。中央政府は貧困家庭の就学児童に対して補助金の交付をおこなうなどの対策をとっていたが、身売りの恐れがある若年女性たちを対象とした施策は確立されていなかった。そのため、たとえば愛国婦人会が「可憐なる子女救済のため特に同會の豫備資金を利用して子女一人につき金百圓内外までその父兄又は保護者に貸與して子女を引取り（一）同會並に支部が保護の下に女中その（他の？）適當なる職業に従事せしめ成興資金は勞務に服した子女の収入の中から月賦又は年賦で償還することゝな」つたとされている。⁽⁹⁾つまり同会は行政の代わりに若年女性を対象とした職業斡旋をしていたのである。さらに「就職させる筈で各縣支部でさばけない救済子女は東京の愛國婦人會や隣保館に収容し派出婦として一般の傭ひ入れ申込みに應ずることになつてゐる」⁽¹⁰⁾というように、東北や北海道で就職できない若年女性たちは東京に派遣されることになっていた。

しかし人身売買が容易に消えることはなかった。一九三二年の次の記事は「都会へのあこがれ」にも言及されていて興味深い。

陽春の候になると田舎の停車場にキツト見受けられる哀愁現象——ポカ／＼する春の氣に浮かれてか農村娘の華やかな都會の表面にあこがれて家出する者多く（一）停車場勤務の巡查もこの浮氣娘の取押へには悩まされてゐるが（二）二十四日午後二時湯澤駅發の上り列車に都會憧れの娘ならぬ凶作に悩み小作料の納付さえ覺束ない貧農の娘達が泣きの涙の父母兄弟に見送られ（三）小さなメリンスの風呂敷一つを大事らしく抱へ（四）鳥打に二重トンビを着たゴマ髭男に連れられて上野行の切符を買つて出發した（五）多分一人貳百圓程度の前借金で紡績會社かメリス^マン工場へ何年かの年間で賣られて行くのであらう……⁽¹¹⁾

こうした駅頭風景に言及した記事は珍しくない。一九三三年にも同様の記事が見受けられる。「仙北郡飯詰、後三年兩駅から男女合せて二十餘名の子供たちが九日午後一時上り直行で千葉縣方面へ周旋人につれられて行つた……小さい者は十二三歳、大きくて十五六歳まで、男の子は兵隊検査までを期間として參百圓内外の契約で百五十拾圓位の前借で賣られてゆく、女子供も二十位まで、參百圓内外前借は略同じである」⁽¹²⁾。遠隔地における職業斡旋はこの當時では主に民間の周旋業者（周旋屋）が担っており、周旋業者による中間搾取や不適切な職業への斡旋といった諸問題も生じていた。職業紹介所などの関連機関は問題解決のために積極的な動きを見せるようになる。

最近縣下にインチキ漁夫募集の惡周旋屋が横行し（一）農漁民殊に組合の保護が徹底して居らぬ女子を好餌で釣

つてゐるので（一）縣社會課内出稼勞務者保護組合では三月の學校卒業期を前にこれ等女子の就職斡旋に積極的に乗出すこと、なり（二）縣下職業紹介所と連絡をとるとともに縣下百十三の出稼者保護組合に左の如き景氣のい、通達を發することになつたが（三）女子出稼者に一大福音とされてゐる

△各小學校と聯絡し兒童並に之が父兄に對し自覺を促すと共に出稼希望者を調査すること

△その結果直ちに聯絡職業紹介所に通報し登録をなし就職斡旋を受けること……

△出稼希望者にして女工就職の見込みある者に對し仕度金一人當貳拾圓以内の前借金を縣聯合會で斡旋するからどしどし申請すること

△大阪天滿織物會社、神奈川富士紡績會社その他の女工希望者は隨時斡旋するから申出ること⁽¹³⁾

次の記事も同様である。

農村の不況が永續するに伴ひ（一）小學校卒業兒童中卒業後直ちに就職希望のもの、みならず卒業後數年家事に従事したる後就職を希望するもの漸増の實情であつて（二）これ等希望者の失業を防止すると共に就職斡旋はなるべく公益職業紹介所を通じてこれを行ひ（三）以て不正なる周旋業者を防ぐことは最も重要なことであるので（四）縣では卒業兒童並にこれが父兄に對し適切なる職業選擇指導の徹底を圖ることになり各小學校長宛通牒を發した⁽¹⁴⁾

このように一九三三年には職業紹介所と學校とが協力しあつて職業紹介制度が強化されていった。また、そうした

中、同年四月には、先の記事にもあった大阪天満織物会社から秋田県の本荘職業紹介所に大量求人が舞い込んでくる。「三國工場から女工百五十人の求人申込あり年齢は十五、六歳以上二十歳まで、あるが同所ではあまりの大量申込に面喰らつてゐる」⁽¹⁵⁾。さらに翌三四年には秋田県行政が県下の小学校長に対し、三月卒業生の就職に関して「最寄紹介所と密接な聯絡をとり兒童の就職斡旋に努力」⁽¹⁶⁾するよう通達を出している。次の記事は前年の本荘職業紹介所の例と同じく、静岡県の製糸工場への職業斡旋を能代職業紹介所がおこなったという話を扱っている。

女工の周旋地獄は多く静岡縣下へ行く製絲工場への女工で從來は殆んど周旋屋の手でなければ入れなかつたが（一）今回能代職業紹介所の手でも紹介され（二）同縣下小山町へ二名入ることになり小助川同所主事が帶同して三十一日出發した、小助川主事は同時にその方面の事情も調査して歸る筈だが（三）職業紹介所の手で周旋が完全に行くとなれば近來縣内を騒がしてゐる周旋魔の跋扈、周旋地獄も解消されることにならう⁽¹⁷⁾

この例では職業紹介所の職員が二人の女性労働者を引率して静岡県に向かつている。さらに、これまで職業紹介所がなかつた場所に新たに紹介所を設置する動きもあった。

若い女性の周旋は八、九割まで營利職業紹介者やもぐり周旋屋の手によるものでインチキ周旋人の跋扈は近來著るしく數々の悲劇さへ生んでゐるが（一）出稼ぎ娘を保護的に周旋するには公立職業紹介所の設立普及が急務であるといふ縣當局の方針から社會課來問主事が同郡に出張（二）……沼館町に九年度追加豫算で紹介所を設置することになり……紹介所の充實も近づき惡周旋屋の魔手からかの女だちを護る日もさう遠くはないと見られてゐる

一九三〇年代初頭では、大凶作と、それにとまなう人身売買の増加や周旋屋の跋扈という状況があった。秋田県行政を中心に遠隔地間での職業紹介業務を強化することで、この状況を打開しようとする動きが生じていた。職業紹介所を介さずに大阪市内の紡績工場に就職し、そこで不当労働に苦しめられていた秋田県出身者十数名を同県職業課職員が連れ戻したという話もある（秋田県産業労働部編、一九六八、六）。遠隔地への就職に際しては職業紹介所の職員が引率していた。集団赴任制度とはこうした動きが整備され、大規模化したものに他ならない。

IV 戦時体制下における「少年就職列車」

(1) 「少年就職列車」以前の集団赴任

『秋田魁新報』において駅頭での集団赴任の光景をとらえた最初の記事は一九三五年三月のものだと思われる。これも能代の例である。

大阪鐵工業組合大阪合金會では東北救済の意味合ひから東北地方から少年工を採用することになり（一）去る二十五日能代職業紹介所において銓衡をなした結果（二）能代地方からは淳一校卒業生十九名、榊小學校九名、向能代小學校五名の三十三名を採用と決定、淳一校菊池訓導引率のもとに二十七日午前八時二十分能代驛發列車で大阪に向つたが（三）能代地方からかく多數の兒童が大阪方面まで職工を志願して出かけるなど、いふことは絶

對なかつたことで能代驛ホームには父兄や友達や先生達が見送りに出、出征兵見送りさながらの大雑踏を呈した⁽¹⁹⁾

東北地方ではこの前年の一九三四年にも大凶作が起っており、その救済策という意味も含めて大阪鉄工業組合大阪合金会が複数の少年工を採用したようである。ある種の集団求人である。ここでは旧制小学校出身者三三名が列車を利用して集合的に大阪まで移動したことがわかる。これ以前には同種の実践が「絶対なかつた」とされている点に注目し値する。そして就職者が列車に乗り込み、それを多くの人々が見送るという駅頭の光景は高度成長期のそれと変わるものではなかつた。駅頭で多数の人々の出発を見送るというイベントは、この時期にあつては軍隊の出征のたびにおこなわれていたことでもある。

一九三七年には「少年男女工の大阪方面への進出 能代地方の新傾向」と題された記事が確認される。「能代港町一帯では都會の工場への男工、女工として行くことを好まず志望者が少かつたが今年は學校父兄、職紹が一體となつての努力及び産業方面への認識が出來たところから急に増加本年は大阪鐘紡へ男工として鍛通工十五名、女工十一名が就職決定したので二十六日午前八時二十分能代發で……出發することになつた」⁽²⁰⁾。この記事からは求職開拓の努力がなされたこと、もともとこの一帯では若年労働者が他出する傾向が弱かつたものの、その状況が変わりつつあることが読み取れる。

以上の二つの記事によれば、この時期には秋田県各地から遠隔地である大阪へと就職移動するためのかたちが整い、移動する者が増加しつつあつた。また、移動の際には一種の集団赴任がなされていた。

秋田県ではニシン漁の出稼ぎのために北海道に向かう人々を対象に「出稼列車」と呼ばれた専用臨時列車が一九三八年に仕立てられている。それは専用「臨時船」の運行と一体の計画であつた。⁽²¹⁾労働力移動のための集団赴任は新規

学卒者だけでなく、それ以外の人々のためにも準備されることがあったのである。もちろんこの当時で最大規模の集団赴任といえば臨時列車による出征であった。

戦時体制が強化され、一九三八年に職業紹介所が国営化されたためか、秋田県では翌三九年三月卒業生に対する求人が県外や大陸から殺到するようになる。まずは東京市の東洋精機株式会社が見習工募集のため、適性検査や算術・国語の試験を「今年の高等小學校卒業児童就職銓衡のトップを切つて」二月一日に秋田職業紹介所で実施した。応募者六〇数名のうち採用決定された四五名は三月二八日に秋田を出発することになった。⁽²²⁾この二月から三月にかけては関東・関西からの求人を中心に、満州国官吏二〇名、同国新京市公署官吏五名、上海税関六名など大陸からの求人も含め、⁽²³⁾新規小學校卒業者への二千三百件以上の求人が県外からもたらされている。⁽²⁴⁾

(2) 「就職列車」という言葉の一般化

このような状況において「就職列車」の語が用いられるようになる。専用臨時就職列車の運行以前のことである。まずは一九三九年三月における次の新聞記事において就職列車の語が確認できる。「半嶋の秀才を乗せ 就職列車は走る」というタイトルの記事であり、「來月四日秋田から出發する青少年就職列車に横手職紹管内から収容されるは平鹿郡下各小學校から百名の中には阿氣校を今回卒業した一年から高等二年まで優等で押通した半嶋生れの少年趙漢圭君（一六）といふ壯異色も交つてゐる」というように、朝鮮半島出身者を含む横手職業紹介所管内の新規学卒者百名が四月四日に「青少年就職列車」で移動したのであった。⁽²⁵⁾管見では就職列車の語を用いた資料としてもっとも古いものとなる。翌五日には大曲職業紹介所の就職幹旋によって関東・関西へ向かう「少年職業戦士」一一〇名のための壮行会がおこなわれた。⁽²⁶⁾そしてこの数日後の四月八日には史上初めての専用臨時就職列車と目される「少年就職列

車」が運行されることになる。

就職列車という言葉がいつから、どの程度の頻度で用いられるようになったかは分からないものの、一九三九年にはある程度定着していたものと思われる。

(3) 一九三九年四月八日秋田発上野行き「少年就職列車」

集團赴任制度は戰時体制下で整備されていた。この制度は一九三九年四月八日に運行された「少年就職列車」においてさらに確実なものとなる。管見では、この列車が史上初の新規学卒者向け専用臨時就職列車である。この列車の運行については『秋田魁新報』で次のように報道されている。

學窓を出で、故郷を離れ、雄々しくも興亞の春の職業戦線に、若鷹の如く潑刺と巢立つ本縣就職少年の一行六七名は春雨烟る八日午後三時二十分、特別仕立の就職列車をもつて前途に明るい希望を仰ぎながら萬雷の如き歡呼の聲に送られて秋田驛を立つて行つた

秋田縣職業課並に全縣各地職業紹介所の幹旋によつて關東、關西方面の工場に巢立つ全縣就職少年一行六八七名は八日午前秋田市に集合、一班より七班までの班編制を受けた後午後一時より縣記念會館において壯行式を舉行されたが、……宮城遙拜、國歌齊唱の、ち留岡知事立つて事變下の職業戦線に旅立つ少き職業戦士に身體を大事にせよと懇ろな訓辭をあたへまた小川聯隊區司令官、大野男師校長、伊藤市小學校校長會長も愛兒にあたへるやうな切々たる壯行の辭を贈り、……就職少年代表として市高小出身鎌田一次君が

吾々は皆様の期待に背かぬやう立派に働きます

と力強い宣誓をなし終つて引率者の紹介の秋中プラスバンドの伴奏で愛國行進曲を齊唱、萬歳を唱へて式を閉ぢ、折柄の春雨の中をプラスバンドの先頭で秋田驛に向つたが、バスケットや風呂敷包みか、へて異郷に赴く吾子、吾弟を見送る父兄、父姉も多數見え、秋田驛は一大感激の場面を現出、三時二十分の特別編成列車にて一行元氣で旅立つた⁽²⁷⁾

さらに『アサヒグラフ』(三二卷七号、一九三九)でも「少年就職列車動く」という特集記事が組まれている。ここでは「日本最初の試み」という言葉が使われている。

かつて身賣り列車が走つた上越線を、いま少年就職列車が颯爽と走る！

銃後の生産擴充に驀進する重工業をめざして、東北地方の就職少年達は、夜を日について陸續と京濱軍需工場地帯に集中し、その數は一萬に及ぼうとしてゐる。秋田縣でも縣職業紹介所と東京職業紹介所を通じ集團的に京濱廿六余の工場に就職する今春高等小學校卒業の少年達約六百余名を上京させるに際し、縣職業課ではこれら少年就職團のため、産業小戰士の門出にふさはしく壯行式を催し、特に一列車を編成して、その壯途を祝したのであった。

かくて日本最初の試みである「少年就職團列車」は、四月八日縣下各地より集まる少年達を乗せて秋田驛を出發、一路帝都を指してひた走りに走つた。從來の求人者側直接交渉による身賣りに似た少年募集の弊害を一掃して長期建設の一翼を擔つて立つ銃後戰士の名を恥ずかしめぬ一糸みだれぬ統制の下に工場入りを行ふこの少年就職團の門出こそは、事變下に於ける新しいプランとして各方面の注目を集めたのである。……

秋田縣當局、関係職業紹介所の涙ぐましい苦心を集めてこのプランは成功を見た。……（省略は引用者）

このように、一九三九年四月八日には高等小学校卒業生六八七人を乗せて秋田駅から上野駅に向かう就職列車が運行された。この列車が計画されたのは戦時体制下におけるナショナル労働市場の確立を目指す動きと関連しよう。そこには以前からの人身売買の解決という意味も含まれていたはずである。「日本最初の試み」、「事變下に於ける新しいプラン」とされたこの列車は、地元紙だけでなく全国的なメディアでも取り上げられた。

もともと、秋田発の臨時列車はより大きな計画の一環でもあった。東京では次のように報道されている。「中島飛行機製作所を始め十八の軍需工場、會社が東京職業紹介所の手を通じて東北六縣の今春小學校を卒業する生徒達に呼びかけその中から五、六千名を少年工として採用、而も特別仕立の就職列車で東京に招くこと、なつた、そのトツプを承つて秋田縣下の就職決定児童達約八百名が初めての特別列車に乗つて来る」⁽²⁸⁾。つまり東北六県という広域的な集団赴任計画の一環として秋田発の臨時列車が仕立てられたのである。この列車は確かに「初めての特別列車」ではあったものの、列車それ自体や秋田県出身者が例外視されていた訳ではない。この列車によつて秋田県出身者が皇居前に集合した際には「この朝もつと早い汽車で上京した福島縣の同じ少年少女達二百余名と一緒になつて宮城を遙拜」⁽²⁹⁾している。集団赴任制度はこの時点ですでに完成を見ていたのであり、それを強化するかたちで専用臨時列車が付け加わつたのだと考えるべきであろう。そして、これ以降では同種の列車が継続的に計画され、運行されていく。

V 一九四〇年代の就職列車

一九三九年に東北全体で実施された大規模な集団赴任は単年度で終わるものではなかった。翌四〇年にも東北全体で組織的に集団赴任が計画されていたことが確認できる。東京への第一陣は福島班であった。福島班の入京については『読売新聞』の二つの記事で取り上げられている。三月二十九日付けの「少年工列車第一陣」によれば、「明日の労働力の貯水池少年工部隊がぞくぞく入京―今春小学校學校を卒業した少年二萬八千名が躍進日本の工業界を擔ふ意氣も凄じくけふ午前五時卅四分上野驛着の福島班六百人を皮切りに相踵いで入京」とある。⁽³⁰⁾『秋田魁新報』の記事ではさらに詳細な情報が得られる。

戦時下産業戦線に健氣にも進軍する少年産業戦士の第一陣福島班は二十八日午前五時五十分上野驛着引續き來月十日までに全國から凡そ二萬九千名が上京するが、これ等高等小學校卒業者の求人は東京市内十三萬八千五十一の市職業紹介所でこれを地方紹介所へ依頼した結果（一）東北地方を主として二萬八千八百九十九名（内男二萬四千二百二十四（一）女四千六百七十五名）の應募を得た、主なるものを地方別に見れば青森一、〇〇〇、秋田二、五四〇、岩手九五九、宮城一、七八五、福島二、二六〇名で地方紹介所別に隊伍を編成（二）鐵道では輸送力を集中して二週間に全部輸送を完了するが、上野驛着と共に工場主にそれぞれ引率され宮城遙拜後勇ましく職場に向ふが、これ等少年群の大部分は軍需工業方面に進む戦士である、なほ今春の求人側の著しい傾向は地方戦士の募集は昨年の一萬四千名に比し六萬名凡そ四倍に飛躍してをるが（三）これは寄宿舎難が解消したことを

物語るものであり（一）一方地方求職側の傾向は農村の手不足を反映して求職希望者は極めて少かつた、それだけに今回の少年産業戦士隊の入京は各方面から好感と期待を以て迎へられてをる⁽³¹⁾

一九四〇年にあつても前年と同様に、鉄道を利用して東北各県から東京へ向かうという組織的な集団赴任がなされていた。東北各県だけで一万人近い「少年産業戦士」がこの方法で上京したというのである。東京から各地に依頼された求人数は前年の一万四千名から六万名へと四倍になっており、これに対して二万九千名弱が応じている。同時期には東京などの大都市圏への労働力の集中によって住宅問題が生じており、その対策がうたわれていたが（高岡、二〇一一）、この記事によれば「寄宿舎問題が解消した」ことによつてこうした移動が可能になったとされている。

翌四一年三月にも臨時列車による集団赴任が実施された。東北全体に対しては次のようであつた。「毎年この期間は、丁度春の多客期で、やゝもすれば豆選士^{マメ}たちが立通しの憂目も見なければならぬので、東鉄が親心から過日福島縣飯阪温泉に各関係者を集め、協議して次のやうに決定したもので輸送期間は（三月）二十六日から四月八日までにし、この間は各出発駅から列車に豆戦士用客車を増結更に大量に繰込む地域には臨時列車を用意⁽³²⁾」することになつた。秋田県の事例は次の通りである。

懐しの學窓に別れを告げ産業豆戦士として關東、關西ばかりでなく遠く朝鮮へ門出する約千名は、早春の冷氣肌にしみる二十八日秋田驛發午後八時五十四分臨時列車で小さき胸に高鳴る希望を乗せ熱誠なる澤山のお友達に見送られて出發した⁽³³⁾

この列車は「大曲驛發は午後十時七分、横手驛發十時三十六分、湯澤驛午後十時五十九分」というように各駅に立ち寄りながら「上野驛翌午後二時五十七分」に到着予定であった⁽³⁴⁾。

一九四二年、四三年も同様である。管見では、四二年については秋田県に関する集団赴任関連の記事を見い出せなかった。しかし秋田国民職業指導所が主催した「少年産業戦士壯行式は二十二日午前十一時から記念會館において約二千名の産業戦士が参集⁽³⁵⁾」したという話は集団赴任と関連しよう。四三年になると移動者数や目的地などの情報が隠蔽され「○○」という表現が珍しくなくなる。「今年集立つた豆戦士○○名は秋田驛（四月）一日十三時發臨時列車にて村中技師以下縣職業課員等の引率の下都會方面の工場に活躍し戦車でも飛行機でも弾丸でもあらゆるものを此腕で作るぞといふ厳しい誓ひを胸に秘めて第一回の豆戦士列車は晴れの壯途に上つた⁽³⁶⁾」。

一九四四年には女子挺身隊の制度が定められた。挺身隊員の配置方針の一つには「通勤制」の原則があり、秋田県でも県内への重点配置がうたわれていた⁽³⁷⁾。しかし臨時列車などを利用した集団赴任によって大阪府や青森県などの県外へ向かった者もいた。

卒業式をすますや否や秋田乙女は早くも女子勤勞挺身隊は生産の戦列についた、本縣内挺身隊勤務の魁をなし、て先ず二十日秋田家政高女卒業生○○名の大部隊は秋田市内外の職場を踏み出した、……

縣外行きは廿二日出發 縣内女子挺身隊は二十日を皮切りに職場へ就いたが、縣外へ赴く挺身隊は二十二日午後一時秋田驛發の臨時列車で出發する⁽³⁸⁾。

一九四四年三月二日秋田発という臨時列車は次の記事でも記されている。その行き先は県外の十八の工場であつ

たようである。

この度學窓を巢立つた秋田女子挺身隊〇〇名は二十二日十三時十分秋田發の〇〇軍作業場他十八工場行きを始め同日十一時八分、十七時五十七分の大阪方面行き九時の青森〇〇工廠行きと今ぞ純情秋田乙女の名譽を一身に擔ひ懐かしい父母の土地に別れを告げ決戦職域挺身の旅に第一歩を踏み出した⁽³⁹⁾

こうして一九四四年にも就職列車が確認された。翌四五年三月には初等科以外の全授業が停止され、⁽⁴⁰⁾少なくとも制度上では全国民の総動員体制が完成する。しかしそれから間もなく終戦を迎えることになる。終戦の前後には大規模な労働力移動も休止状態になったはずである。もつとも、忘れてならないのは、ひとたび創り出された移動の流れや制度が完全に消えることもなかったはずだということである。

VI おわりに

以上では秋田県を事例に戦前における集団赴任および就職列車について触れてきた。一九三五年頃には職業紹介所職員が学卒者を引率して集団赴任する姿が確認され、三九年には就職列車という言葉が使われていた。同年四月八日には秋田発上野行きの専用臨時列車が運行され、それ以降も臨時列車による計画的な集団赴任がおこなわれている。一九四五年にいたる約一〇年の間に集団赴任制度が整備されたことは間違いなく、就職列車の存在やその言葉も一般に広く知られるようになっていたはずである。

ここでの記述は主に秋田県の事例に限られており、さらなる資料収集が各地でなされる必要がある。しかし戦前にはすでに集団赴任制度が確立されていたことは間違いない。また、戦後の集団赴任制度は、戦時体制下におけるこうした計画・実践が再整備されたものだと思う。

では、戦時体制下で強化された集団赴任制度は戦後にどのように継承されたのであろうか。戦後の労働行政は、ナショナル・レベルでは一九四七年に労働省が設立され、職業安定法が制定されることで始まった。これに対しローカル・レベルでは、たとえば東京都では一九四六年十二月にそれまでの民生局勤労部が発展的に解消されて労働局となり、都内の労働行政を担うようになる（東京都労働局、一九五三、一）。一九四六年三月の民生局勤労部時代のデータによれば、都内における国民学校修了者は一七八〇四名おり、そのうち就職希望者は七三四三名であった。それに対し民生局にもたらされた求人数は都内から二五〇〇三件、都外から二九四〇件の計二七九四三件であった（同上、一一四）。つまり東京都では終戦直後からただちに求人難の状況が見受けられたのである。そのため、組織的な集団赴任ではなかったとしても、こうした状況下で労働力移動も少しずつ再開されていたはずである。

集団赴任は実際に終戦直後から再開されていたようである。もちろん大規模なものではなかった。職業安定法が制定された直後の一九四七年二月において、秋田県鹿角から群馬県の製糸会社^{マニ}に就職する若年女性労働者を引率したという職安職員が次のように報告している（菅原、一九六八、六〇―六一）。

昭和二十二年二月、私は、この行政に入って、はじめて県外就職者を引卒^{マニ}赴任させるといふ貴重な体験をした。……文字どおり「食べるに食なく、働こうにも職なし」の時代であつたわけだが、秋田県のへき地に位置する鹿角の里も、例外であるはずがなく、家計を少しでも楽にしようとの意図から止むなく、県外に職場を求めて、ふ

るさとをあとにする若人が多かったのである。……このような時期に突然、群馬県工市の製糸会社に就職する若い娘さん達を引卒^{ミヤツ}するよう命ぜられたのである。

実際のところ私は当惑してしまった、というのは、私自身、それまで県外旅行をした経験が一度もなかったのと、若輩の身が、かけがえない娘さんがたを預かって、殺人列車の異名をもつスシ詰め列車で無事引卒^{ミヤツ}の責任を果し得るかどうか、心配であったからである。……

当時は、まだ勤労署の紹介で就職する者に対して国鉄運賃が五割引となる制度が残っていたので、一般の人々が乗車券の購入に長蛇の列をなし、血眼になっていた状態のなかでも、比較的スムーズに乗車券が手に入ったものであった。……

列車がT駅に辿りついたのは深夜の午前零時すぎであった。電報をうっていたので迎えがあるものと期待していたがそれらしい人影も見えなかった。駅に頼んで会社で電話をしてもらったが応答がないという、もちろんハイヤーなどある時代ではない。……ひっそりと静まりかえった深夜の街を二軒あまり、汗だくになって辛うじて会社に辿りついたものであった（中略は引用者）。

こうした集団赴任の在り方は戦前から継続されていたものであったはずである。戦前・戦後を通じて職業安定行政にたずさわった者にとって、この二つの時期が完全に断絶していたとは感じられなかったことであろう。確かに専用臨時就職列車は戦後すぐには復活せず、戦後最初の就職列車が運行されたのは終戦から六年後の一九五一年のことであった。それでも、一九五一年長野発の就職列車に関する次の記事の内容から、戦前の就職列車が意識されていたことが理解される。「戦後全国でも初めて運転する中学卒女工さん赴任列車第一陣は廿九日長野を出発、名古屋、大阪、

三重、京都に向うが、この臨時列車に県職安課は愛称を募つたところ二百十七通の応募があり、十七日同課で審査の結果“織女星号”と決つた⁽⁴¹⁾。この記事には「戦後全国でも初めて」とわざわざ記されている。就職列車が戦前から全国的に運行されていたことを知らなければ、このような表現にはならなかったはずである。

前稿に記したように「集団就職が実施された時空間をめぐる認識上の制約が、関連研究の進展を阻んできたように思われる」(山口、二〇一三、六二)。就職列車や集団赴任という多くの人々に知られた現象にはなおも未解明の問題がある。戦後における就職列車および集団赴任制度の詳細については別の機会に記したい。

ちなみに戦後の秋田県では一九五五年三月になって集団赴任制度が改めて強化され、「集団保護輸送」がおこなわれている⁽⁴²⁾。集団赴任制度や就職列車が高度経済成長期と密接に関連するものであったことは間違いない。

付記 本稿の作成に当たり秋田県立図書館、秋田県公文書館、秋田労働局職業安定部職業安定課の大高勝也氏にお世話になりました。心より感謝申し上げます。

注 (1) 朝日新聞、二〇〇四年四月五日。

(2) 秋田県からの就職列車に関しては、秋田さきがけ(一九九五年二月三日)の特集記事「集団就職(下)」において「本県は昭和一九年から三十七年まで就職列車を走らせ」という言葉が確認できる。しかし実際には、秋田県においては翌五五年でも専用臨時就職列車は運行されていない(秋田魁新報、一九五五年三月二八日参照)。

(3) ここで言う集団求人とは、主には労働力需要地域における複数の中小企業や商店が「地域別」ないし「業種別」に集団求人団体を構成し、労働力供給地域において集合的に求人をおこなうことを意味していた。一般に大企業ほど労働条件が良く、福祉施設も充実していた。そこで中小企業や商店は大企業に対抗するために共同で打開策を練りながら求人をおこなうことが企図されたのである。「地域別団体」とは多様な業態の事業者を含みつつも空間的なまとまり

を有する商店街などを、「業種別団体」とは理美容業や製パン業といった同業の事業所から構成される組織を言う。

- (4) 南日本新聞、一九七五年八月一〇日。この記事には一九五六年の就職列車が「ひばり号」という名であったと記されているが、実際には「ひばり号」は鹿児島駅前で「蛍の光」を流すために利用された鹿児島県所有の広報車であったはずである。同じデータベースによれば、集団就職列車について「のちに『あけぼの号』と親しまれた」と説明されている。 <http://www.ninaminiippon.co.jp/sangaka/20-000215.htm> 参照。

- (5) あるいはまた、いかなる参照関係によるものかは不明だが、NHKアーカイブス番組プロジェクト編(二〇〇三)でも就職列車は一九五五年に始まったとされている。

- (6) ただし『職業安定広報』は職業安定行政の関係者に広く読まれていたはずであり、織女星号について紹介した高梨(一九五二)も同時期には相応に知られていたのではなかったか。

- (7) ただし浅野(二〇〇二)がどのような資料に基づいて「一九三九年秋田発」の列車について知り得たのかは同書では不明である。なお、秋田県に関連する集団就職や就職列車の情報は田宮(一九八三、一九九三)に記されているが、これらの文献では一九五四年以降の就職列車にしか言及されていない。浅野は田宮(一九九三)を参考文献に挙げているが、「一九三九年秋田発」については別の資料ないし文献による知見なのであろう。

- (8) 秋田魁新報、一九三二年一月三〇日夕刊。

- (9) 秋田魁新報、一九三二年一月三〇日。カッコ内は引用者。

- (10) 秋田魁新報、一九三二年二月二七日夕刊。

- (11) 秋田魁新報、一九三三年三月二七日夕刊。カッコ内および後略は引用者。

- (12) 秋田魁新報、一九三三年一月十一日。中略は引用者。

- (13) 秋田魁新報、一九三三年二月十六日。カッコ内および省略は引用者。

- (14) 秋田魁新報、一九三三年三月二日夕刊。カッコ内は引用者。

- (15) 秋田魁新報、一九三三年四月三日。

- (16) 秋田魁新報、一九三四年一月二十日。

- (17) 秋田魁新報、一九三四年二月三日。カッコ内は引用者。

- (18) 秋田魁新報、一九三四年四月二日。カッコ内は引用者。
- (19) 秋田魁新報、一九三五年三月二九日夕刊。カッコ内は引用者。
- (20) 秋田魁新報、一九三七年三月二七日。
- (21) 秋田魁新報、一九三八年一月二六日。
- (22) 秋田魁新報、一九三九年二月三日。
- (23) 秋田魁新報、一九三九年二月一九日。
- (24) 秋田魁新報、一九三九年三月三日。なお同年の山形新聞（一九三九年三月二三日）によれば、「今年學窓を巢立つ児童のうち三十餘万は……今年からは、全部國立職業紹介所の手を通じてそれぞれ就職することゝなつたが……それ等児童の七割五分は自分の出生縣において就職を希望したい實情」とされ、一般に他出が好まれないとされている。「この興亞産業時代にこの悲しむべき故郷離れ難き兒心の行方は先ず東北地方の産業未發達といはれる秋田、宮城、岩手、青森の各地方では比較的自縣内のこの方面の就職については最も物質的に恵まれない譯であるが都市産業へ進出の意氣ほとんどなく雪の北海道への就職希望は割合に多く二百名を數へる奇現象」。
- (25) 秋田魁新報、一九三九年三月二九日。
- (26) 秋田魁新報、一九三九年四月七日。
- (27) 秋田魁新報、一九三九年四月九日。
- (28) 東京朝日新聞、一九三九年三月一九日。
- (29) 東京朝日新聞、一九三九年四月一〇日。
- (30) 読売新聞、一九四〇年三月二八日。なお、翌二九日夕刊の記事によれば、福島班は五九九人であつたという。
- (31) 秋田魁新報、一九四〇年三月三十日夕刊。カッコ内は引用者。
- (32) 朝日新聞、一九四一年三月二五日夕刊。カッコ内は引用者。
- (33) 秋田魁新報、一九四一年三月二九日。
- (34) 秋田魁新報、一九四一年三月二四日。
- (35) 秋田魁新報、一九四二年三月二三日。

- (36) 秋田魁新報、一九四三年四月二日。カッコ内は引用者。
- (37) 秋田魁新報、一九四四年三月三日。
- (38) 秋田魁新報、一九四四年三月二日。省略は引用者。
- (39) 秋田魁新報、一九四四年三月二三日。
- (40) 秋田魁新報、一九四五年三月二〇日。
- (41) 信濃毎日新聞、一九五一年三月一八日。
- (42) 秋田魁新報、一九五五年三月二八日。

参考文献

- 秋田県産業労働部編（一九六八）『秋田県職業安定行政史』秋田県産業労働部。
- 浅野明彦（二〇〇一）『昭和を走った列車物語―鉄道史を彩る十五の名場面―』JTB。
- 雨宮昭一（一九九〇）「一九五〇年代の社会」、歴史学研究会編『日本同時代史三 五五年体制と安保闘争』青木書店。
- 遠藤彦次郎（一九七五）「最後の集団就職列車」思想の科学（第六次）五〇、六五―七〇頁。
- 岡本 明（一九八九）「集団就職列車第一号」、九州鉄道百年祭実行委員会・百年史編纂部会編『鉄輪の轟き―九州の鉄道一〇〇年記念誌―』九州旅客鉄道。
- 小川利夫・高沢武司編（一九六七）『集団就職―その追跡調査―』明治図書出版。
- 小川 洋（二〇〇〇）『なぜ公立高校はダメになったのか―教育崩壊の真実―』亜紀書房。
- 加瀬和俊（一九九七）『集団就職の時代―高度成長のにない手たち―』青木書店。
- 菅原健蔵（一九六八）『引卒残酷物語』、秋田県産業労働部編『秋田県職業安定行政史』六〇―六二頁。
- 高岡裕之（二〇一）『総力戦体制と「福祉国家」―戦時期日本の「社会改革」構想―』岩波書店。
- 高梨はる子（一九五二）「織女星同乗記」職業安定広報二一六、四四―四五頁。
- 田宮利雄（一九八三）『秋田鉄道一〇〇話』無明舎出版。
- 田宮利雄（一九九三）『あきた鉄道史ノート』無明舎出版。

財団法人東京都歴史文化財団・江戸東京博物館・読売新聞社（二〇〇七）『大鉄道博覧会―昭和への旅は列車に乗って―』東京都江戸東京博物館・読売新聞社・東映。

東京都労働局（一九五三）『東京都労働局誌』東京都労働局。

橋本紀子（二〇〇五）『「青年の社会的自立と教育」に関する社会史的研究―一九五〇年代後半から六〇年代前半の秋田県における集団就職に関する資料調査―』教育学研究室紀要（女子栄養大学）二「教育とジェンダー」研究六、八―一九頁。

端 信行（一九九三）『都市サラリーマン社会の成立とその変容―仕事空間の再編成―』、石毛直道編『現代日本文化における伝統と変容九 昭和の世相史』ドメス出版、一八九―二〇八頁。

三浦隆子（一九八五）『就職』、高度成長期を考える会編『高度成長と日本人 PART1 個人篇 誕生から死までの物語』日本エディタースクール出版部、一三八―一六七頁。（新装版、二〇〇五）。

山口 覚（二〇〇四）『人身売買から集団就職へ―一九五四年青森発、戦後最初の就職列車をめぐって―』関西学院史学三一、一二二―一五一頁。

山口 覚（二〇一）『「集団就職の神話を解体する―ナショナル労働市場という夢―』、西澤晃彦編『労働再審4―周縁労働力の移動と編成―』大月書店、七三―一六頁。

山口 覚（二〇一三）『「集団就職と韓国人研修生―高度経済成長期における『開国』―』、寄せ場二六、六二―八四頁。
NHKアーカイブス番組プロジェクト編（二〇〇三）『ドキュメンタリー『最後の集団就職列車』』、『NHKアーカイブス①

夢と若者たちの群像』双葉社、一一―一五五頁。