

壱岐芦辺湾朝鮮人海難事故をめぐる新たな展開と課題

The new turn and the problems about the Korean shipwreck victims off
at the bay of Ashibe in Iki Islnd

亘 明 志

Akeshi Watari

長崎ウエスレヤン大学地域総合研究所紀要

9巻1号

Bulletin of the Research Institute of Regional Area Study

Nagasaki Wesleyan University

2011年3月

壱岐芦辺湾朝鮮人海難事故をめぐる新たな展開と課題¹⁾*

亘 明志^{**}

The new turn and the problems about the Korean shipwreck victims off
at the bay of Ashibe in Iki Islnd

Akeshi Watari

キーワード：

戦後補償 遺骨問題 壱岐芦辺湾 朝鮮人
三菱徴用工

要旨

2010年2月に、韓国の政府機関「日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会」が終戦直後の壱岐・対馬における朝鮮人帰還船の海難事故に関する報告書を発表した。この報告書はこれまで断片的に積み重ねられてきた事実の解明と遺骨問題を総合的に検討するものであった。ただ、報告書では、壱岐・対馬の遺骨と広島三菱重工の元徴用工らの失踪事件との関連性に焦点が当てられ、主としてその点が大きくクローズアップされている点は否定できない。そのため、いくつかの疑問点が残る。報告書によれば、対馬の遺骨は三菱徴用工のものである可能性が高いとされるがその根拠は何か。また、壱岐芦辺湾から発掘された遺骨の中に、三菱徴用工のものが一部含まれている可能性があるとする。しかし、これまで壱岐芦辺湾の遭難事故は1945年10月の阿久根台風によるものとされ、三菱徴用工らが帰国途中に遭難したとすれば9月の枕崎台風時のはずだとされてきたこととの整合性をどのように考えればいいのか。事実関係の究明という点では疑問が残るが、今このような形で韓国の政府機関が報告書を発表したことは、遺骨問題の進展にとって非常に大きな意味があると言わなければならない。

1 壱岐における引揚げ朝鮮人の海難事故

第二次世界大戦敗戦直後、長崎県壱岐の沿岸において発生した朝鮮半島への引揚げ船の海難事故は、現在次の二件が確認されている。①1945年10月に芦辺湾で起こった事故、②1945年9月勝浦町タンス浦で起こった事故。②は、①の芦辺湾の事

故と比較して小規模であり生存者も多かったが、①の事故について調査する過程で、生存者を救助した地元の人のインタビューをすることができた²⁾。

2 芦辺湾の海難事故

芦辺湾の朝鮮人海難事故に関する調査は、事故およびその処理に関与した人の多くが死去しているため、現在聞き取り調査を行うことがきわめて困難である。幸い、1976年に犠牲者の遺骨発掘を行った広島の「三菱重工韓国人徴用工原爆被爆者・沈没遺族を支援する会」(以下「広島・支援する会」)が収集した資料が残っている。また、1983年と1984年の外務省・厚生省による調査が行われ、その調査報告書が残されている(以下の記述は、これらの資料に依拠)。

1945年10月10日、朝鮮人の乗った引揚げ機帆船は、壱岐近くで阿久根台風接近による天候悪化のため、芦辺湾に避難した。10日昼、船は芦辺湾北岸(箱崎)に接岸し、朝鮮人の青年1名が下船した。このとき、海岸で警戒中の箱崎の警防団員が、朝鮮人の上陸を拒否し、沖に錨を下ろし停泊するよう指示した。その背景には、当時、西日本管轄の警察署から「帰国中の朝鮮人に気をつける」という通達があり、警戒体制をとっていたという事情があった³⁾。

夜間、台風接近により風雨が強まり、船は北東の風(風速20m/s以上)に流され、芦辺港内南の岩場付近で11日午前1時頃座礁し難破する。地元住民の一人が、この様子を「夜便所に行く際、窓から船が流されるのを見て、怖くなった。そのまま床についたが、『アイゴー、アイゴー』と叫ぶ声で目が醒め、遭難を知った。」と語っている。船に乗っていた朝鮮人数十名は岸に泳ぎつくが、残りは死亡した。港内に多数の遺体が浮き、海が黒くなったという。

遺体は、田河村(現芦辺町)大石触大石東川海

* Received March 7, 2011

** 長崎ウエスレヤン大学 現代社会学部 社会福祉学科、Faculty of Contemporary Social Studies, Nagasaki Wesleyan University, 1057 Eida, Isahaya, Nagasaki 854-0081, Japan

岸と箱崎村（現芦辺町箱崎）中山触横浜海岸の二カ所に流れ着いた。箱崎村役場では、地元の医者に依頼し検死作業を行っている。芦辺町役場には、これを示す資料「死体検案書」が保管されているが、田河村役場の検死関係書類は確認されていない。遺体は、田河村では、事故現場に近い清石浜（くよしはま）の砂地にある家畜（主に病死した牛馬）の死体捨て場と隣接した場所に埋葬された。一方、箱崎村では竜神崎の空き地（旧箱崎村役場の資料では「墓地」と記されている）に埋葬された。

朝鮮人生存者たちは、身内・知り合いの遺体は茶毘に付し、遺骨を祖国に持ち帰った。また、埋葬を終えた彼らは、当時結成された朝連（在日朝鮮人連盟）の福岡事務所を訪れ、この事件を訴えた。その後、箱崎村の駐在所に朝連の代表者が抗議に来たという。

3 慰霊碑と遺骨をめぐる経緯

芦辺湾の海難事故犠牲者が埋葬された清石浜は、現在は整備され、浜辺は海水浴公園となり、その後ろに舗装道路が敷かれ、道路の背後には防風林が作られている。しかしかつては、この道路も防風林もなかった。当地の砂はきわめて細かいこともあり、浜辺から続く砂地にある埋葬地では、砂が風で飛び犠牲者の遺骨の一部がむき出しになっていたという。埋葬地の近くの細い山道を行き来する人たちは、その骨を見て恐い思いをしたという。

戦後、佐賀県呼子から芦辺に渡ったS氏は、この骨の状況を見て供養しなければならないと思っていた。そして、1967年に友人二名の協力を得て、埋葬地から遺骨（約160体）を掘り出し茶毘に付した。同時に、埋葬地に隣接した場所に慰霊碑「大韓民国人慰霊碑」を建て、その下部に遺骨壺を安置した。同年3月19日に、慰霊碑の除幕式を開催したが、式には福岡の韓国総領事、杵岐・対馬のロータリークラブの会員、韓国釜山の放送局記者等が参加した。その後、S氏家族が定期的に供養し、5年に一度慰霊祭を行っていた。慰霊祭には、対馬の民団関係者も参加した。この慰霊祭は、1995年の50周年を最後にし、法要を忌み上げとした。その後も、S氏家族が春秋の彼岸や正月・盆に供養を続けている。

他方、S氏は犠牲者の位牌を芦辺町の天徳寺に安置し、寺では毎年行われる「十夜歎供養」の際に供養祭を行ってきた。その後、天徳寺の住職

が韓国で出会った韓国慶州市在住の日本人尼僧の計らいで、1988年慶州市水谷寺の僧侶3名が来島し供養祭を行った。僧侶たちは、新たに作った位牌を持ち帰り、韓国でも供養されることになった。その後、僧侶を中心に2年に一度ずつ相互に訪問し供養祭が続けられている。

1973年10月、広島の前三菱徴用工であり、朝鮮人徴用工の補償運動を行っていた歌人の深川宗俊氏（本名＝前島雅俊氏）が、杵岐を現地調査した。目的は、1945年9月に三菱重工徴用工241名を乗せ祖国に向かって遭難した人たちの遺骨を探すためであった。この調査で彼は、芦辺町の遺骨を三菱徴用工のものと推定した。その後、彼は広島で「三菱重工韓国人徴用工被爆者・沈没遺族を支援する会」を結成し、韓国政府と日本政府に調査・支援を要請し、三菱重工と交渉を重ねた。

1976年8月、広島・支援する会の13名が、遺体発掘と事実調査の作業のため杵岐を訪れる。これに先立ち、三菱重工関係者より、芦辺町役場に「広島の発掘チームは赤だ」という妨害の連絡が入っていた。広島・支援する会のメンバーが、8月9日に芦辺町を訪れた時、芦辺町関係者（県議等）が資料をもって、遺骨が三菱徴用工のものではないことを示した。

しかし、遺骨の発掘作業は、町役場の協力を得て行われた。この発掘で、遺骨86体が掘り出され、茶毘に付された。清石浜では、機械（ショベルカー）を用いて発掘が行われた。家畜埋葬場所に隣接した砂地に3m四方、深さ約1mの塹壕が掘られ、3～4体ずつ死体が埋葬されていた。遺骨は頭を朝鮮半島の方に向け置かれていた。ここで、80体の遺骨が発掘された。一方竜神崎では、地形上機械を入れられず、熊笹に覆われた埋葬地をスコップで掘り、湧き出る泥水の中で遺骨が確認された。遺留品として、地下足袋の裏ゴム、ベルトの金具、朝鮮人女性特有のかんざしなどが発見された。ここでは、6体の遺骨が発掘された。

このとき発掘された遺骨は86体で、S氏らが慰霊碑建立に際して発掘した遺骨は約160体とされている。芦辺町役場の資料によれば、死亡者の数は計187人となっており、実際の死亡者の数は特定できていない。

その後、86体の遺骨は、広島に持ち帰られ、広島善教寺に一時預かりとして安置された。三菱重工徴用工の遺族会を通して、遺骨の韓国への送還を試みるがうまくいかず、遺骨は更に、M氏宅、福泉坊、本願寺広島別院へと移され安置された。

そして、2003年厚生労働省を通じ、埼玉県金乗院（こんじょういん）に安置されることになった。

4 新たな展開

2007年11月18日、沓岐芦辺湾の遭難事故の例年の供養が芦辺町の天徳寺で行われた。その際、韓国の佛国寺の住職とともに、遭難者の遺族3名が同行されるという連絡が地元のジャーナリストからあった。沓岐芦辺湾の遭難事故の遺族探しは韓国のマスメディアを通して行われたことがあるが、まったく手がかりは得られなかった。とすると、新たに遺族が発見されたのだろうか。しかし、「遺族」というのは三菱重工徴用工の遺族であった。

沓岐芦辺湾の遭難事故の遺骨は三菱重工徴用工の遺族のものではなかったというのが現在までのところ明らかになったことではなかっただろうか。もちろん、終戦直後の2つの大きな台風（枕崎台風と阿久根台風）により遭難した朝鮮への帰還船の生存者および遺族で明らかになっているのは、広島元三菱重工徴用工以外には知られていない。それゆえ、三菱重工徴用工の遺族が遭難者の供養を行うのは理由のないことではなかった。

2010年2月、韓国の政府機関「日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会」は、埼玉県所沢市の金乗院に仮安置されている131人分の遺骨（沓岐の遺骨86体と、日本政府が1983年、1984年の調査の際に発掘した対馬の遺骨45体）が、終戦直後、船で朝鮮半島に帰ろうとして遭難した朝鮮人徴用工らの遺骨と判断されるとする報告書をまとめた。

遺骨は日本の市民グループなどの調査で、朝鮮半島出身者のものとみられてきたが、同委員会によると、韓国政府として認めるのは初めて。日本の海難関係の行政文書や当時の気象状況などから判断したという。報告書によると、広島の三菱重工業に徴用され、原爆の被害に遭いながらも祖国に帰ろうとした246人の朝鮮人を乗せた船が1945年9月、台風で遭難した。日本の市民グループが76年に長崎・沓岐の浜辺で86人分を、日本外務省と厚生省（当時）の調査団が83年、84年に45人分を対馬で収集した遺骨について、朝鮮人徴用工らのものと判断した。（2010年2月12日の朝日新聞記事より）

5 報告書の判断をめぐって

日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会は韓国の政府機関である。同委員会の真相調査は福留範昭氏の要請で委員会特別法第14条1項により、2005年4月付で調査開始が決定された。申請内容は1945年10月11日長崎県沓岐芦辺湾で朝鮮人帰還船が台風による遭難事故で、現在埼玉県所沢市金乗院に安置されている犠牲者遺骨（131柱）に対する調査であった⁴⁾。それゆえ、調査対象は沓岐芦辺湾の遭難事故の遺骨のみならず対馬で発掘された遺骨も含まれることになる。

同委員会はこの課題が朝鮮半島からの強制動員の全体像を明らかにするのに重要であると位置づけたうえで、「解放直後帰還期の日本から朝鮮への引揚げ途中多発した朝鮮人海難事故の中の一事件と実際海難事故で漂着した死体の遺骨との相関関係を明らかにし、それを通して強制動員と帰還の実態を把握することを目標に置いて調査を進めてきた」（日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会 2010）と述べている。ただ、同委員会の真相調査の焦点は、沓岐芦辺湾の朝鮮人遭難事故とその遺骨の真相究明というよりも、広島三菱重工徴用工失踪事件と金乗院遺骨との相関関係にあてられている。というのも、一方で1945年9月～10月の台風によって遭難したと思われる人々のうち、集団的に身元がはっきりしているのは、広島三菱重工の元徴用工ら246名であり、他方で遭難事故の遺骨が大量に発見されたのは沓岐と対馬だからである。この広島三菱重工の元徴用工の失踪事件は、広島三菱重工の「総務部訓育課半島応徴士指導員」として、徴用工とともに生活し被爆した深川宗俊氏が1970年代から調査し、沓岐の遺骨が元徴用工のものではないかと推定していた。また、日本と韓国の外交の次元でも外交課題となり、日本政府の公式の実態調査と発掘が行われた唯一の事例でもあった。

1983年～84年の日本政府（外務省と厚生省）の発掘調査では、「対馬については枕崎台風（昭和20年9月17日）、沓岐については阿久根台風（昭和20年10月10日）の際に遭難した朝鮮半島出身者であると、極めて高い確度で推定し得るものである」と結論づけるとともに、「収集した遺骨が、旧三菱重工広島機械製作所の徴用工のものであることを裏付ける資料は発見されていない。／また、一方これらの遺骨の中に当該徴用工のものが、全く含まれていないと断定するに十分な資料も発見

されていない」と結論づけている（援護局庶務課 1984）。

日本政府の見解としては、金乗院に安置されている壱岐・対馬の遺骨は終戦直後帰国する際に遭難した朝鮮半島出身者のものであると推定しているものの、広島三菱重工の元徴用工のものとは断定していないのである。

では、この点について、日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会の報告書はどのように判断しているのだろうか。

結論としては「三菱徴用工失踪事件と関連して最も可能性の高いのは金乗院の対馬遺骨45柱と130柱位の壱岐の慰霊碑下の納骨の一部遺骨と推定される」と述べている。また、「1976年支援団体が壱岐芦辺湾清石浜で発掘した86柱は阿久根台風時の遭難遺骨と判断されるがそれ以前の遺骨が混ざっている可能性も無くはない」としている。

6 いくつかの疑問点と課題

韓国政府機関「日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会」の報告書の結論は、日本政府（外務省・厚生省）の1983年・1984年の結論よりもさらに一歩踏み込んだものである。ただ、疑問点もないわけではない。

- (1) 金乗院の対馬遺骨が三菱徴用工の遺骨である可能性が高いとかなり断定的に述べている点。
- (2) 壱岐芦辺湾の遭難遺骨の中に、三菱徴用工の遺骨が混ざっている可能性があるとしている点。その根拠は何か。
- (3) 壱岐および対馬の遺骨について、広島三菱重工の元徴用工以外の朝鮮半島出身者に関しては何ら検討も調査もされていない点。

以下、これらの点について検討してみたい。

報告書では、広島三菱重工の元徴用工の失踪事件と遺骨との関連性が焦点になっている。そこで、三菱徴用工が遭難したとすれば、どのような状況で、またどのあたりで遭難したかを検討する必要がある。

1945年9月17日、5人の家族を含め246名の三菱徴用工らが戸畑港（現在北九州市）を午前10時頃出発したことが確認されている。出港後、超大型台風の枕崎台風が九州全域に影響を及ぼしはじめた。報告書は、当時の気象状況と出港時刻から、九州と朝鮮半島の間どのあたりで遭難したかを検討している。

当時の枕崎台風関連九州地域の気象資料を総合してみると、9月17日は強い雨を伴った風速の強い北風乃至北東の風が吹いており、こういう状況下で船長の選択枝は回航するかそれが難しい場合は北東の風を遡って東のほうには行きにくい故、対馬の北端を目標に行く途中壱岐か対馬の東海岸で座礁し遭難した可能性が高いという海洋専門家の意見もあり、壱岐・対馬地域での遭難可能性が高いことと確認された。（日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会 2010）

しかし、10月11日の阿久根台風とは時間的な隔たりがあることから、同台風による壱岐芦辺湾の遭難事故の遺骨は三菱徴用工のものとは関連がない。そこで、委員会は9月17日当時に発生した海難事故を集中的に調査したという。その結果

9月17日の枕崎台風時壱岐芦辺湾と対馬東海岸6ヶ所に朝鮮人引揚者らの死体が漂着されたこと、その中でも生存者のない品木島とイトリ小島付近の朝鮮人漂着事件と9月17日の壱岐芦辺湾漂着事件が関係があるという結論を出した。（日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会 2010）⁵⁾

- (1) 以上が、金乗院に安置されている対馬遺骨が失踪した三菱徴用工らのものである可能性が高いとする根拠である。

戸畑港を出港した後、台風による北ないし北東の強い風のため、東に進路を取って釜山に向かうことは困難な状況であり、航路の選択としては回航するか対馬の北端を目指すしかなかったという海洋専門家の意見は説得力がある。ただ、遺骨が発掘された品木島は対馬の北端付近であるが、なぜどこか湾内に避難して台風の通過を待つなどの回避策を取らずに、対馬北端まで来てしまったのか理解できない。たとえば、対馬のずっと手前の壱岐芦辺湾は台風から一時的に避難するには都合のいい場所である。もしかすると芦辺湾内に避難しようとしたが拒否されたといった事情があったのかもしれない。いずれにしても、枕崎台風の影響が強くなる中、対馬北端まで航海を強行することは、いかに乗客たちが帰国したいという気持ちに逸っていたとしても、船長の判断として疑問を持たざるえない。

- (2) 委員会報告書は壱岐芦辺湾の遭難遺骨の中に、三菱徴用工の遺骨が混ざっている可能性がある」と指摘している。しかし、この点については根拠が示されておらず、大いに疑問が残る。

報告書は、9月17日の枕崎台風の際にも、「芦辺湾付近で遭難事件があり地域住民の手で海岸で仮埋葬された後1967年に一部の遺骨が発掘され『壱岐朝鮮人遭難慰霊碑』の下に納骨されている」と述べている。しかし、碑文には「1945年10月11日、祖国大韓民国の独立に歓喜に満ちた希望を抱き帰国船で一路航行中芦辺港に寄港、台風により遭難し不幸にも海底の孤魂となられた韓国人約160名の霊を慰めるため」と記されており、報告書の記述と一致しない。

報告書の主張を証明するためには、①1945年9月17日の枕崎台風のときにも芦辺湾で遭難事故があり遺体が漂着したこと、②その遺体が朝鮮半島出身者のものであること、③さらにそれらの中に広島三菱重工の元徴用工のものが含まれている可能性があることを根拠づけなければならない。

- ① 枕崎台風の際にも遭難事故があったことは聞き取り調査等からほぼ間違いないと思われる。
- ② しかし、枕崎台風のときの海難事故は朝鮮半島から日本に帰国する日本人帰還船である可能性が高いのではないかと、日本人の遭難者を救助したという証言があり、死亡した者についても遺体を茶毘にふして遺骨を故郷に持ち帰っている。

もちろん、朝鮮人帰還船の遭難があった可能性も否定できないが、それを示す根拠に乏しい。枕崎台風時に芦辺湾に朝鮮人漂着事件があったとする資料としては1973年の長崎県が作成した資料が根拠となる可能性があるが、明確なものではなく、以後の調査報告書や公的文書では枕崎台風と朝鮮人帰還船の遭難を関連づけるような資料は見当たらない。1973年の長崎県作成資料に関連するのは深川宗俊(1992) 85ページにある竹下初雄さんの証言である。この証言は深川氏が1973年に壱岐・対馬を経て韓国に行ったときのもので、長崎県作成の資料と時期が一致する。しかし、その内容は1945年9月19日に復員した竹下さんが、壱岐到着前の枕崎台風の被害として、朝鮮人遭難事故があり海岸に200人くらいの死体があったというものである。もしこの証言

が真実だとすると、壱岐の遺骨はほとんど枕崎台風時のものだということになり、その後の調査経過と比較してきわめて不自然で不合理なことになる。

- ③ さらに、三菱徴用工の遺骨が慰霊碑下に納骨されている遺骨の中に含まれている可能性があるというのはかなり無理があるのではないかと。

もし対馬の遺骨が三菱徴用工のものだと仮定すれば、遺骨発掘状況から遭難場所は対馬北端付近と考えられる。そうだとすれば、遭難場所から芦辺湾まで遺体が流れ着くというのは、可能性として皆無ではないにしてもきわめて考えにくい。

以上より、枕崎台風時にも壱岐芦辺湾において朝鮮人帰還船の遭難事故があり、その中に広島三菱重工の元徴用工の遺骨が含まれているとする韓国の委員会報告書の主張は支持しがたいと考える。

- (3) 壱岐および対馬の遺骨について、広島三菱重工の元徴用工以外の朝鮮半島出身者に関しては何ら検討も調査もされていないが、これまで三菱徴用工以外に遭難者の遺族や生存者が発見されていない以上、やむを得ないと思われる。今後の課題として、手がかりはきわめて乏しいが、三菱徴用工以外の遭難者遺族の発見、特に阿久根台風による芦辺湾海難事故の犠牲者遺族の発見に努めることが必要であろう。

7 まとめ

日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会の報告書(2010)は、事実の解明としてはいくつか疑問点が残るものの、現時点では遺骨の特定や遺族の発見はきわめて困難な状況にある。今こうした形で韓国政府が一定の結論を出す政治的意味は非常に大きい。今後は日本政府との間で遺骨返還の協議がなされることになる。また、正木峯夫氏(2007-2010)が述べているように、三菱本社の責任問題も残された課題の一つである。というのは、三菱本社は壱岐・対馬の遺骨が政府によって三菱徴用工のものとして認定されていないことをもって責任を逃れてきたからである。

報告書は三菱徴用工の問題を一生の課題としてきた深川宗俊氏に深い敬意を示している。確かに、深川宗俊氏をはじめ市民団体の熱意と尽力がなけ

れば、このような形で韓国政府の報告書が出されることはなかったであろう。深川氏の三菱徴用工問題への取り組みが、壱岐・対馬の遺骨問題を、強制動員問題、朝鮮人被爆者問題、戦後補償問題などとして位置づけることを可能にし、日韓の外交問題へと発展し、日本政府による発掘に結び付いたことは間違いない。

今後は朝鮮人帰還船海難事故の事実関係と遺骨問題をより広い強制動員問題や戦後補償問題の中に位置づけ、その歴史的意義を明らかにすることが必要となるのではないだろうか。

注

- 1) 本稿は2010年度地域総合研究所特別研究（課題番号2010B4）および2009年～2011年度日本学術振興会科学研究費補助金（基盤研究(C)課題番号21530508）に基づく研究成果の一つである。
- 2) 壱岐における終戦直後の朝鮮人帰還船の遭難事故とその遺骨の問題については、福留・亘(2005)、亘(2008)においてもまとめている。
- 3) この点につき、帰国朝鮮人を警戒するようにとの通達があったことは確かだが、壱岐における末端の警防団員にまでその通達が行きわたっていたかどうか、またその通達に基づき、芦辺湾での遭難事故の際、上陸拒否等の行動があったかどうかは、2004年～2005年の聞き取り調査では明らかにならなかった。
- 4) 申請題名は「壱岐朝鮮人帰国船海難事故及び犠牲者遺骨問題」であったが、2009年11月19日の委員会において、韓国語法に改めるとともに、対象を壱岐芦辺湾の遺骨のみならず対馬の遺骨をも含めることになったため、「解放直後壱岐・対馬地域の帰国朝鮮人海難事故及び犠牲者遺骨問題真相調査」となった。
- 5) 1983年の外務省と厚生省による発掘調査による対馬の遺骨収集について、韓国の委員会報告書は「品木島とイトリ小島付近」と述べているが、外務省・厚生省の遺骨収集報告書によれば、「品木島と池島」である。

文献

- 援護局庶務課 1983 「壱岐・対馬における朝鮮人徴用工の埋葬遺骨の調査結果等について」
 援護局庶務課 1984 「対馬、壱岐における元朝

鮮半島出身徴用工の埋葬遺骨の再調査等の結果について」

- 深川宗俊 1992 『海に消えた被爆朝鮮人徴用工』明石書店
 福留範昭・亘明志 2005 「戦後補償問題における運動と記憶 I —壱岐芦辺町朝鮮人海難事故をめぐる—」『地域総合研究所 研究紀要 3巻 1号』pp.33-40 長崎ウエスレヤン大学
 林えいだい 2010 『筑豊・軍艦島 朝鮮人強制連行、その後』弦書房
 正木峯夫 2007-2010 『『ミツビシ』断章』(1)～(13)
 日帝強占下強制動員被害真相糾明委員会 2010 「解放直後壱岐・対馬地域の帰国朝鮮人海難事故及び犠牲者遺骨問題真相調査 要約文」
 亘 明志 2008 「壱岐における朝鮮人海難事故をめぐる—語りの社会学と記憶の社会学—」『離島における記憶の伝承と日韓海上交流史—壱岐朝鮮人海難事故をめぐる—』(平成17年～19年度 科学研究費補助金基盤研究(C)課題番号 17530406 研究成果報告書) pp. 1-29