

「オンライン版 華北交通関係資料」解題

林采成（立教大学経済学部教授）

本資料集は、華交互助会より東京大学経済学部資料室に寄贈された華北交通株式会社関連資料と同援護団体関連資料からなっている。華交互助会は、日本側が中国華北地域を占領して管理するために設立した華北交通株式会社で勤務して引き揚げた社員達が、戦後に設立した引揚者団体（1946年4月-2000年10月）である。戦後かえって不慣れになった日本での生活基盤を築き、互いに助力するためを目的に作られた。会社調査部に属して参謀本部嘱託を務めた伊藤清司が、数多くの会社関連の極秘資料を華交互助会に寄贈しており、また社史の編纂に当たって全国各地の会員達が持っていた資料もここに集まつた。博士論文を執筆中であった筆者は、それまで戦時陸運の資料調査のために何回か訪ねていたことが縁となり、2001年末に事務室の閉鎖に際して渡邊真前理事長より寄贈したい旨の連絡を受けた。武田晴人教授（現東京大学名誉教授・三井文庫長）とともに、資料を引き取りに伺つたことは今でも鮮明に覚えている。

このような経緯により、本資料群は、日本列島から朝鮮半島や満州を経て中国大陸に膨張していった日本帝国圏の鉄道史をはじめ占領地における戦時経済史を研究するにあたつて欠かせない一級資料となっている。また、大陸鉄道従事員援護会・華交互助会が作成した一連の資料群は華北交通だけでなく、満鉄、華中鉄道、朝鮮総督府交通局という外地鉄道の元鉄道員が戦後日本内地に引揚げてから、「外国人」扱いという厳しい社会環境の中で、外地に全ての財産を残し、裸一貫の状態から人生の再出発を踏み出さなければならない過程を体系的に把握できる一次資料である。約300万人に上る引揚者が外地での経験を生かして日本で再就職し、戦後社会に寄与したことから見て、敗戦直後より生成された資料群は東アジアにおけるトランスナショナルな歴史像を構築するのにも有用である。

満州事変後、関東軍、支那駐屯軍をはじめ日本陸軍は武力の衝突とともに、経済的にも華北地域を国民党の影響力が強かった華中と華南から分離しようとした。これは華北において総合国策会社として事業展開をしようとした満鉄の利害とも一致した。そのため、支那駐屯軍司令部乙嘱託鉄道班の資料のように、「北寧鉄道運営計画」はもとより、華北の8路線に対する詳細な調査が行われた。このような華北分離工作はついに盧溝橋事件を契機に日中戦争の勃発をみるに至って、満鉄は鉄道総局内に輸送本部を、山海関に輸送班を、天津に連絡班を設置したうえ、北寧線上に満鉄側の駅区を設け、主要駅に満鉄社員を配置し、軍事輸送を担つた¹。そして当初臨時北支事変事務局を設置したが、占領鉄道の拡大に伴つてこ

¹ 満鉄の華北進出と華北交通の経営全般については林采成『華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』日本経済評論社、2016年を参照された

れを北支事務局に改め、鉄道運営や軍事輸送を管轄させることになる。

その一方で、陸軍や満鉄により新しい会社の設立準備が進められた。「北支（那）交通会社設立準備研究資料」²を通じて、当時極秘であった『華北交通株式会社創立史』（1941）とともに、会社設立に際して生じたステークホルダーの利害関係が把握できる。満鉄は戦争勃発直後より満鉄を中心とする総合開発開発案を提示したが、北支那方面軍特務部は華北興業公司を設立し、日本の経済界を自由に参加させるという構想を打ち明かした。そのため、満鉄としては華北鉄道を委託経営すること以外には選択の余地はなかった。しかし、これも軍部と企画院が反対して実現できず、新しい会社を設立することで議論が整理され、遂に1939年4月に華北交通が北支那開発の子会社として設立された。一方で、大陸鉄道間連絡輸送の重要性は認められ、華北交通は満鉄と緊密な関係をもつように配慮された。

このような占領鉄道の再編は、北支那開発を持株会社とする占領地開発と対日物資の搬出を目的とする「北支産業開発五ヵ年計画」の一環であったことはいうまでもない。そのため、幹線網の建設を内容とする北支新線鉄道および主要鉄道強化三ヵ年計画や、支線建設、軽便線の改軌、改良事業を内容とする北支・蒙古鉄道輸送力増強五ヵ年計画が設けられるとともに、華北・蒙疆の石炭、水運、製鉄、通信、港湾などに関する各種資料が作成された。とりわけ「北支蒙疆国土十箇年計画基本要綱案」・「北支蒙疆国土計画要綱案（30年後ヲ見透シタルモノ）」³のような資料も含まれており、歴史学的アプローチはもとより、地理学的検討も可能であると思われる。とはいえ、これらの諸事業は資材不足のため、実現されず、華北交通の鉄道投資が改良事業を中心に行われざるをえなかったことも事実である。

交通インフラの運営についても、機関車、客車、貨車などの増備、車両修繕、人事制度、資材調達、運賃設定、輸送計画、小運送、列車編成、建設・建築などという多岐にわたる詳細な情報が、本資料集には含まれている。資材調達システムを見ると、華北交通はより多くの資材を確保するため、市場に対して積極的に介入し、とくに車両については華北車両会社を設立するに至った。組織内部でも、経理部を解消して金銭部門の主計局と物品部門の資材局を新設し、資材局を中心として資材調達の確実性を高めた。なお陸運転嫁のため、華中と満州を結ぶ戦略的縦貫幹線に対する輸送力強化が喫緊の課題となってから、華北交通はできる限り運炭線以外の新線建設を抑制し、京山・津浦両線を増強することとした。また、日満支資材懇談会などを通じて資材確保を図り、資材節約と代用品の使用を目的に、鉄道技術研究所を設置している。

占領鉄道の運営に必要な要員は満鉄から派遣されたが、足りない鉄道員の支援を鉄道省と朝鮮鉄道局から受けると同時に、現地の旧従事員を活用する方案が講じられた。しかし、

い。

² 資料番号 KAHOKU_24-005、25-003、29-001。

³ 資料番号 KAHOKU_24-021、28-001。

旧従事員の残留率は 50%程度に過ぎず、1 万人以上の中国人を新規採用せざるを得なかつた。華北交通は満鉄をモデルとして人事制度をデザインし、日本人に機密、計画、教育、技術部門を担当させるとともに、中国人を主に現場労働力として活用し、そのうち有能者を日本人社員の「協力者」として幹部級に配置するという植民地鉄道の人的運営方式を整えた。

鉄道施設を効率的に運用しようとした、華北交通は車両修理を担当する鉄道工廠を各鉄路局別に定めた。車両状態を的確に把握し、修繕の責任を明確にしたうえ、機関車、客貨車別の検査修繕期間を定めることによって、定期検査システムを構築した。配車業務も強化し、貨車運用に関する一切を計画的に処理することとなった。配車科長会議を開催して輸送能力の増進を図り、荷主との協力を得て平調輸送を確保した。また、貨車の停留時間を短縮するため、駅構内作業も定型化し、1941 年 10 月に小運送の華北運輸を設立した。その結果、貨車の運用を効率化し、車両不足が緩和された。ところが、関特演の実施のため、車両の対満供出に伴って当初想定に対し貨物輸送の減少が余儀なくされると、貨物輸送に対する統制が強化され、主要物資の計画輸送が実施されるに至った。

船舶不足現象を緩和するため、陸運転嫁輸送が決定されると、華北交通は戦時陸運非常体制を整備した。また対日貨物輸送が華中鉄道、華北交通、満鉄から朝鮮国有鉄道を経て南鮮諸港で船舶に積み替えられて日本内地へと送られる中、これらの鉄道からなる大陸鉄道輸送協議会が構成された。このような戦争末期の輸送事情が、「第五回及第六回大陸鐵道輸送協議會」、「華北交通終戦記」、「戦争末期輸送状況関連資料」⁴によって、他の植民地鉄道も含めてより詳細に把握できる。米軍の上陸による鉄道網の断絶に備えて「支那鉄道」の軍運営管理要領が閣議決定されると、華北交通が「北支那交通団」に再編されると、日本人社員は軍属となって軍の指揮に従うこととなったが、これらの事態の展開を「要員非常配置計画関連書類」⁵より読み取ることができる。

敗戦に伴って華北交通は中華民国国民政府へ接収されることとなり、「終戦処理財務関係書類」⁶が作成された。接収に際して運営管理と計画および技術的空白を埋めるため、日本人の留用が行われ、そのノウハウが中国人に伝授された⁷。しかし、その留用期間が全体的に 6 カ月に過ぎず、接収過程において技能的部分よりは物品及び施設の引継ぎが重視されたという点は、中国人への包括的技術伝授が不充分であったことを意味する。その一方で、引き揚げた社員および家族は裸一貫で「忍苦ノ再出発」しなければならず、「戦後の混沌たる国内情勢更に膨湃たるインフレの波は生産意欲の衰退を招来し延ては失業者の氾濫となり更てたに食糧不足に喘ぐ国民を生活不安に陥れ私利に奔り公益は顧みられず、道義全く

⁴ 資料番号 KAHOKU_27-004、24-026、25-002。

⁵ 資料番号 KAHOKU_25-004。

⁶ 資料番号 KAHOKU_25-005。

⁷ 華北交通社員回顧録編集委員会編『華北交通社員回顧録』華交互助会、1981 年。

地を払ふ情勢」に直面せざるを得なかった⁸。

大陸鉄道従事員の「引揚後の援護を事業として発足」したのが財団法人大陸鉄道従事員援護会（1946年1月12日、以下援護会）であった。華北交通、満鉄、華中鉄道の東京三支社長が理事となり、総務部、援護部、事業部が設置されて、運輸省、日本通運、私鉄会社より寄付金を受けて援護部は国鉄、私鉄および鉄道関係諸会社への就職斡旋に当り、事業部は鉄道業から離れて新事業を興そうとする企業体に対する相談と援助を担ったのである。のちに、朝鮮総督府交通局の旧職員も援護会に合流し、ともに就職斡旋の援護を図った。これらの事業に関しては、援護会の設立から解散に至るまで詳細な資料が残っている。

準備作業時の「大陸鉄道三社連絡事務室」、設立時の「設立許可書・寄付行為・設立趣旨書・基金寄付書」、設立後の「寄附行為・理事会・評議員会関係書類」、「理事会・評議員会議事録」、「事業概況」、「事業概要・決算報告綴」、「会報」⁹からは、援護会の事業方針が読み取れる。また、総務、資金運営、主管官庁との連絡、引揚社員および家族の受入れ、就職依頼、各種請願に関する各種情報はもとより、事業部を中心として展開された「新事業」の実態も把握可能である。交通調査事務所、構内営業、構内貸椅子営業、廃紙回収、旧大阪造兵廠内散乱物資整理作業、中京ホテル、遠州産業組合、小松島製塩所、森山窯業工場、援護車輌工業組合、砂利採取組合 越ヶ谷興業、あかしや協同組合など、様々な事業の資料が残されている。

就職斡旋の援護業務は1946年春から1947年春まで集中していたのに対し、事業部はより長いスパンで支援事業が続いた。小規模の事業経営については庶民金庫・国民金融公庫の融資斡旋を進めており、中規模程度の事業については引揚者らによる会社設立を促した。同援護会の傘下に発足した事業体は二十余に達したが、すべての新事業が成功したわけではないものの、本部直属の交通調査事務所、関係事業体としては農業開拓団（埼玉、福島）、共和林業株式会社、新生電業株式会社、扶桑興業株式会社、株式会社協営会館、株式会社旭工務所、上野中央商店街商業協同組合が「大陸鉄道において修得したる経験技術」を生かして1959年ごろに営業していた¹⁰。大陸鉄道従事員援護会は旧四鉄道がそれぞれ独自の満鉄会、華交互助会、華鉄会、鮮交会という引揚者団体を組織しており、元大陸鉄道従事員も大半日本社会に定着したことから、援護業務も減り、遂に1960年9月に解散されることとなった。

⁸ 大陸鉄道従事員援護会「財団法人大陸鉄道従事員援護会設立趣旨書」1946年(大陸鉄道従事員援護会「一. 設立許可書・寄付行為・設立趣旨書・基金寄付書」(資料番号KAHOKU_09-007) 所収)。

⁹ 資料番号 KAHOKU_04-001、09-007、09-020、09-009、10-008、04-009、04-003、04-005。

¹⁰ 大陸鉄道従事員援護会「事業概要・決算報告書」1958年度版(大陸鉄道従事員援護会「八 事業概要・決算報告綴」(資料番号 KAHOKU_04-003) 所収)。

旧四鉄道の引揚者団体のうち、元華北交通社員を会員とする華北互助会は、社員およびその家族の援護・厚生と福祉増進を図るために、1946年4月に組織されて、初期には援護会と協力して引揚社員の就職斡旋とともに、会員事業の斡旋援助を行った。その後「最繁忙」を過ぎると、「在外資産の獲得に努め又、軍人軍属恩給の復活及軍人軍属遺家族の援護法の適用方に就き、軍属たりし華北交通社員が国家の恩恵に浴し得ざる戦傷社友及遺族援護の為めに出来る限り陳情と請願運動を行ひ益々友愛団結の力を強固にし、旧社友の更生福利の為に努力を致して居る次第」という状況となつた¹¹。このような運営状況が「評議員会・理事会議事録」、「事業報告」、「発信文書綴」、「会報」¹²などで把握できる。

主要な事業内容は「軍属中戦死社友遺家族並に公務戦傷社員に対する国家援助法律の適用に関する運動及陳情をなし確認又は事実証明書の発行」、「国鉄及私鉄等に就職した元社友の前歴証明」による待遇改善、会員事業の紹介と生産品の販路拡張の斡旋、「社員身元保証金の国債分処理」などがあったが、のちには信託業務である退職金、国債積立金の支払関係および各種証明書の発行、照会事項に対する回答などが主な業務となつていった¹³。そのための資料として「規定・準則・資料」、「信託関係」¹⁴などの資料が多く残っている。個人情報のため、本資料集には収録されていないが元社員の履歴と待遇がわかる個人カードが東京大学経済学部資料室には所蔵されている。特記すべきなのは「別府関係書類綴」¹⁵である。戦争中、別府療養所が温泉療養のために設置されていたが、この敷地が別府大学の用地として処分された。金1758万2911円が互助金基金として繰り入れられ、貸付資金として利用できるようになり、元社員の再出発を支えられたのである。

以上のように、本資料集は中国華北における占領経済運営を分析するのに欠かせない第一級資料となっており、さらに戦後中国・朝鮮から引揚げた鉄道員およびその家族の再出発を、マクロあるいはミクロの視点ではなく援護団体というメゾの視点から読み取られる貴重なアーカイブである。鉄道史・交通史はもとより、植民地研究・引揚研究にも貴重な資料であり、広く近現代史研究にとって有意義な歴史像を模索できることから、是非ともふるつてご利用いただきたいと思う。

¹¹ 華交互助会「事業報告」1952年度版華交互助会「事業報告[綴]」（資料番号KAHOKU_05-006）所収）。

¹² 資料番号KAHOKU_05-004、050-006、05-007、31-014。

¹³ 前掲 華交互助会「事業報告」1952年度版、華交互助会「昭和三十六年度業務概要」1961年度版華交互助会「事業報告[綴]」（資料番号KAHOKU_05-006）所収）。

¹⁴ 資料番号KAHOKU_04-035、04-025、05-008。

¹⁵ 本資料集には、そのうちの一部が収録されている（資料番号KAHOKU_07-001）。