

第二章 日中戦争と華北交通の時代

貴志俊彦

〔写真1〕 満鉄北支事務局の看板をさげ、あらたに華北交通株式会社の看板を掲示
〔原板番号一五二五二〕



〔写真2〕 華北交通株式会社の北京本社
〔原板番号二五四七九〕



〈写真3〉華北交通三周年記念式典の様子〔原板番号五〇二七一〕



〈写真4〉全社員による行進のあと、全体体操を実施〔原板番号五一五五二〕



日中戦争と華北交通の時代

貴志俊彦

はじめに

一九三九年四月、日中戦争のさなか、北京に本社をおく華北交通株式会社（華北交通股份有限公司。以下、華北交通）が成立した。この法人の資本金四億円のうち、日本側（北支那開発、南滿洲鉄道両株式会社〔以下、満鉄〕）は九割近くを出資したが、その性格はあくまで「（中華民国）臨時政府ノ特殊法人」であつた。王克敏を首班として成立した中華民国臨時政府は、一九三八年八月に山東省の芝罘で撮影された挿図1の写真をみればわかるように、日本、滿洲国との連帯を表明していた政權であつた。

華北交通成立の二年ほど前に起こつた盧溝橋事変を契機に、中国は群雄割拠ともいえるべき時代を迎えていた。すなわち、一九三七年一月には張家口に卓特巴札布^{チャオトバジャフ}らを代表とした蒙疆聯合委員會、同年一二月には上述した中華民国臨時政府、三八年には南京に梁鴻志を首班とした中華民国維新政府が成立した。それらは、重慶国民政府、中国共産党抗日根拠地、滿洲国とともに、まさに中国統治の分裂を表わしていた。一方、日本の対中政策は、一九三八年一月に発せられた近衛声明「爾後国民政府を對手とせず」を機として、中国で台頭するあらたな政治勢力との関係構築を図っていた。こうした混乱した政治状況のなかで成立した日中合併の華北交通は、拡大する運輸交通業務を軸として、自らの組織に人材をいかに確保し、華北でどのように機能し、弘報事業などを通じて内外にその存在を誇示しようとしたのか、それを説明することが本章の、そして本書の課題となる。

さて、従来の研究によれば、華北交通は満鉄に比すべき運輸交通事業を担つた日本の国策企業としての側面が強調されている。とりわけ鉄道事業や、華北の主要資源であつた石炭、鉄、石膏、棉花、塩などの運輸事業に関心が集中してきた。ところが、人的運用に着眼した林采成^{イムチェン}の研究は、とりわけ社内実態をより深く検証するという点で重要である。また、近年筆者が発表した三編の論文は、これまでほとんど言及されることがなかつた満鉄および華



挿図1 日本、中華民国臨時政府、滿洲国との連携を謳う政治宣伝〔原板番号四四〇〇〕

北交通の弘報事業について検証するあらたな研究動向として位置づけられるだろう^②。ただ、こうした研究が示しているように、関連する資料はごく限定されたものにすぎず、満鉄ほど社内実態が明らかにされたわけではない。実際のところ、華北交通は、鉄道事業のほか、自動車運輸事業、内国水運事業、そしてとりわけ多くの社員が配置された警務愛路事業を重要視していたにもかかわらず、こうした分野の関連研究はいたって少ない。それは、なにより華北交通の社内文書が「終戦と同時に東京支社のほとんどすべての公的記録、資料は革命により焼却処分されて」いたこと^③、また残された膨大な社内文書が南京にある中国第二歴史檔案館に所蔵されているため^④、現在の諸条件のなかで、それらの利用は容易ではないことが起因している。そのため、企業史として華北交通全体を検証する作業にはいまだ限界があるといわねばならない。

こうした社内文書とは別に、本書がとりあげるのは京都大学人文科学研究所（以下、人文研）が所蔵する華北交通（一部は満鉄を含む）の弘報写真（以下、華北交通写真）である。この写真群は、戦後七〇年あまりの間、所蔵権がはつきりしないために非公開扱いされてきた（本書「巻頭言」参照）。そこで、本書刊行の母体となったプロジェクトでは^⑤、これら三万五千点あまりの写真群を華北交通の全貌説明の手がかりとすべく、すべてをデジタル化し、人文研での公開の用に供することにした。調査の過程で、華北交通写真は弘報用の写真として撮影されたものであり、新聞社が撮ったニュース写真とはその性格が大きく異なることもわかってきた。本書は、この写真群を全面的に研究利用しようとする初の試みなのである。

一 満鉄北支事務所の成立

盧溝橋事変以前、すでに満鉄は大陸交通の一元化を射程に入れて、華北での活動を開始していた。まず一九三五年一月に、フランス租界に天津事務所を設置し、「日支提携に拠る北支資源開発、産業振興等、経済工作の現地統制」にあたっていた。天津事務所は、伊藤武雄所長（満鉄調査部）のもと、庶務課、調査課を設置し（のち業務課を増設）、華北各地に社員を派遣して、現地情報の収集に努めていた^⑥。伊藤は、東京帝国大学法学部を卒業後ただちに満鉄入りし、総裁室附参事を経て、経済調査委員会委員との兼任で所長職に就いたのである（のち上海事務所長に異動）^⑦。

盧溝橋事変勃発 その約二年後、一九三七年七月七日に盧溝橋事変が勃発した。この事件にすみやかに対応したのが満鉄や関東軍であった。満鉄は、早くもその二日後山海関に五名からなる輸送班を設置し（二日には三一名に

表1 満鉄北支事務所における元所属別要員の占有率および配置率

従業員別 職場別	満鉄（日本人）			満鉄（中国人）			鉄道省（日本人）			旧従業員（中国人）			合計		
	人員(人)	配置率	占有率	人員(人)	配置率	占有率	人員(人)	配置率	占有率	人員(人)	配置率	占有率	人員(人)	配置率	占有率
本局	1,653	13%	65%	198	6%	8%	102	5%	4%	579	1%	23%	2,532	4%	100%
鉄路局	1,968	15%	37%	78	2%	1%	118	6%	2%	3,091	6%	59%	5,255	8%	100%
弁事処・出張所	301	2%	62%	18	1%	4%	41	2%	8%	125	0%	26%	485	1%	100%
自動車事務所	148	1%	97%	4	0%	3%	0	0%	0%	0	0%	0%	152	0%	100%
用度事務所	93	1%	20%	0	0%	0%	0	0%	0%	373	1%	80%	466	1%	100%
鉄路学院	28	0%	42%	24	1%	36%	0	0%	0%	15	0%	22%	67	0%	100%
医院・診療所	301	2%	43%	63	2%	9%	0	0%	0%	344	1%	49%	708	1%	100%
小計1	4,492	35%	46%	385	11%	4%	261	14%	3%	4,527	9%	47%	9,665	14%	100%
鉄道工廠	397	3%	4%	15	0%	0%	159	8%	1%	10,462	21%	95%	11,033	16%	100%
各路線	7,969	62%	17%	3,126	89%	7%	1,458	78%	3%	35,514	70%	74%	48,067	70%	100%
小計2	8,366	65%	14%	3,141	89%	5%	1,617	86%	3%	45,976	91%	78%	59,100	86%	100%
合計	12,858	100%	19%	3,526	100%	5%	1,878	100%	3%	50,503	100%	73%	68,765	100%	100%

【注】配置率は職場全体における人員の割合、占有率は新しい職場における元従業員の割合を示す。

【出典】林采成「戦時期華北交通の人的運用の展開」『経営史学』第42巻第1号、2007年、7頁。

増員して再組織)、一二日には山海関から天津までの各駅に満鉄からの派遣員一八七名を配置したほか、その後も社員を派遣しつづけ、その数は九月末には日本人三八五二名、中国人七六二名、合計四六一四名に達した。⁽⁸⁾

盧溝橋事変勃発の翌月に、満鉄は、天津事務所と出先の諸機関を統合して北支事務局を設置し、補線、改良、水道、建築など、鉄道および付帯建設物の保守改良を進めた。⁽⁹⁾ 満洲から派遣された満鉄社員の多くは、この北支事務局に編入され、本局のほか、おもに鉄道の警務愛路部門に配置された。⁽¹⁰⁾ 北支事務局は、局長に杉広三郎(満鉄輸送委員会委員長)、次長に石原重高(満鉄大連本社人事課長)を就任させ、調査班、弘報班をおいたほか、一年後には調査部も設置した。杉は、東京帝国大学工学部を卒業後、帝国鉄道庁、鉄道院、東京地下鉄道などで勤務した後、満鉄に入社し、鉄路総局次長、輸送委員会委員長を経て、北支事務局長に就任した。⁽¹¹⁾ このとき設置された弘報班の班長に、城所英一が就任していた。城所こそ、後述する加藤新吉とともに、華北交通の弘報部門を担当したキーパーソンのひとりだった。城所は、早稲田大学卒業後に満鉄に入社してから、総合誌『新天地』や歌誌『満洲短歌』の編集に携わり、また大連の短詩運動の詩誌『亜』の同人にもなり、アジア主義的思想傾向をもつ満鉄の言論人のひとりとして、満鉄、そして華北交通の弘報活動に影響を与えたのである。

さて、表1の北支事務局の構成員をみてみよう。この表を作成した林采成は、「満鉄日本人職員が鉄道管理部署である『華北交通』本局および鉄路局に多く配置され、鉄道運営のイニシアティブを掌握」したと指摘している。確かに、占有率からみれば、満鉄から派遣された日本社員は本局、鉄路局に多くを占める一方、中華民国国鉄の旧従業員の多くは用度事務所、鉄道工廠、各路線など現業部門に多数を占めていた。いうまでもなく、内地向けを目指していた弘報部門も、多くは日本人社員で構成された。これらの点だけをみれば、林の指摘は間違いない。路線建設現場をとった挿図2の写真にも典型的にみられるとおり、指揮をとる日本人と、指示を仰ぎ建設に従事する中国人という図式が存在することは否定できない。しかし、企業実態を考えるならば、日本人と中国人という二区分的思考だけでは華北交通の実態把握には及ばない。

実際、この表にみられるように、中国人の旧従業員が本局や鉄路局に少なからずいたことに、林は言及していない。そのうちの高級社員は、満鉄や鉄道省から本局や鉄路局の管理部門に派遣され、そうした部門の人員不足を補っていたのであり、大多数の中国人工員とは違っていた。また、配置率や占有率をみると、同じ日本人といえども満鉄社員と鉄道省から派遣された者とは立場が違っていた。前者は本局、鉄路局、自動車事務所も多く、後者はむしろ弁事処・出張所という現業部門にまわっていた。これには、盧溝橋事変勃発後の満鉄と鉄道省との対応の違いが起因していた。満鉄北支事務局としては、緊急事態のおり、所属の違った者が混在するよりは、鉄道省から派



挿図2 同蒲線の建設工事風景
〔原板番号一四六七二〕

遣された者も満鉄傘下に入ることを希望したが、一方鉄道省から派遣された者はあくまで華北で自律的な行動をおこすことを求めていたのである。^⑫ その結果、鉄道省から派遣された人員は、満鉄や旧鉄道従業員などが占める管理部門に組み込まれず、手薄な各地の現場で指揮をとることになった。このように、日本人社員のなかにも、所属する組織の二層構造ともいべき状況があったことは見落とすべきではない。

確かなことは、この表の占有率、配置率とも、日本人、中国人に限らず、派遣員、旧従業員とも各路線の警備や建設労働者として派遣された者が圧倒的に多数を占めていたことである。しかし、林が指摘するように、こうした「現業部門」に対する日本人の配置が、おもに旧従業員の残留が少なかった部門を補うかたちで行われた」とする判断は危うく、逆に中国人の旧従業員の雇用は日本人材の不足がみられた現業部門であったと考えるほうが自然ではないかと思われる。

この表でとくに興味を惹くのは、満鉄から派遣された中国人の所属である。その多くが鉄道学院に属しており、こうした人材が華北での交通運輸事業におけるあらたな人材育成という課題に活用されたことがうかがえる。また、年度別に日本人、中国人別の従業員数をみると、華北交通が、旧従業員を再雇用することに積極的であったと指摘するのに十分な数値的根拠がみられることも興味深い。ただし、残された華北交通写真からみれば、中国人社員を頭数だけそろえるというような雇用方法ではなかったようである。挿図3の写真には、旧鉄道従業員の雇用の様子が写されているが、日本人複数名が合議しながら、多くの旧従業員の中から、それなりに厳格に再雇用を決めていた様子がみられるからである（この写真は、満鉄北支事務局のグラビア弘報誌『北支画刊』五号（一九三八年七月二八日発行）の「軍鉄一致」の頁でも使用されている）。

盧溝橋事変後も、津浦線、京山線一帯では運転妨害、線路・通信の破壊、駅舎襲撃などが続いていたため、満鉄北支事務局は、愛路や宣撫班の工作をより重要視していたのである。前者については、のち華北交通総裁になる宇佐美寛爾自らが積極的に満洲から移植したものであった。

これ（愛路工作）は曩に私が満洲に於きまして、満洲国有鉄道の経営に当りました際に考究実施した制度であります^⑬が、（華北でも）かなりの成績——実は当初予期した以上の成績を今日挙げて居るのであります。

まさに自画自賛の政策であった。一方、後者の宣撫班の活動は、これまた満洲のモデルをそのまま移植しており、満鉄で宣撫班の発足を先導した八木沼丈夫が、華北でも警務局長としてその運用の中心的役割を担っていた。た



挿図3 旧中国国有鉄道従業員の採用
〔原板番号四七四七〕

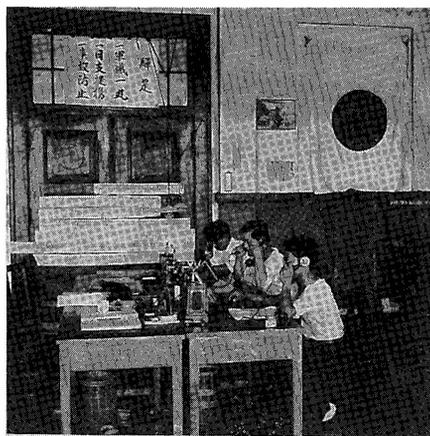
だ、華北での宣撫工作については必ずしも期待通りの成果をあげることができなかつたようで、結局あらたに住民の「内面指導」を担当する新民会に吸収されたという¹⁴。ただし、こうした愛路工作や宣撫班の活動は華北交通の弘報部門の活動と連動したことは留意すべきである。

事変の「収束」拙稿で明らかにしたように、一九三八年四月頃には、関東軍や満鉄は、盧溝橋事変の影響は「収束」したと処理したがっていた¹⁵。ところが、同年七月に徐州で撮影された「満鉄社員の活動」と題する挿図4の写真をみれば、現場は必ずしもそうではなかつたと思われる。この写真に写された壁には日本国旗と「駅是」（軍鉄一丸、日支提携、事故防止）が掲げられており、三名の社員が電話応対している。彼らはシャツ姿のままであり、そのうちひとりには中腰のまま電話している。この一枚の写真からも、当時混乱した状況が収束していたとはいえず、駅での仕事がいかに臨機応変の対応を迫られていたものだったかがうかがえる。

ともあれ、天津から北京に拠点を移した満鉄北支事務局は、四月一五日に月刊グラフ誌『北支画刊』を創刊する。そもそも、このグラフ誌は盧溝橋事変後の混乱収束を内外にアピールすることを目的とするものだったとも考えられる。『満洲グラフ』をモデルとした『北支画刊』は、編集作業を北支事務局でおこない、印刷および発行は平凡社が担っていた（のち印刷は共同印刷株式会社に移管）。筆者が確認した第一〇号（三九年一月一五日発行）まで、グラフページが一九〇編掲載されたのに対して、記事ページは一七編しかなく、明らかに視覚重視の雑誌であった。『北支画刊』の編集長を務めたのは、上述した弘報班の班長城所英一だったと思われる。時代は日中戦争勃発直後の状況であり、満鉄の主要任務は破壊された交通網を復旧させることであり、一方、政府は軍事の強化、治安・政治の安定を最重要課題としていた。ところが、『北支画刊』の誌面に戦争を刻印した記事が載ることは少なく、鉄道、商業、工業、農業などの建設や開発を示す、いわば「平和」の景観写真が掲載されていた。とくに在華日本人向けとして「郷土化」意識を促すような日常的な生活イメージの形成を促す写真頁が多くみられる。『北支画刊』は、こうしたイメージを謳う写真を掲載することで、「平和」のイメージの扶植とともに、急増する日本人コミュニティの定着を促すことを弘報事業のねらいとしていた¹⁶。

二 華北交通の特徴

盧溝橋事変以降、華北の鉄道運営は北支那方面軍が直轄管理しており、満鉄北支事務局もその指揮下に入ってい



挿図4 満鉄社員の活動（徐州）
〔原板番号四七五九〕

た。一九三七年九月には、戦時下における運輸機関の特殊任務、華北における産業開発のために交通機関の役割などが勘案され、華北と満洲との交通の一体化をはかるべく、北支事務局の職制改正が実施された。その骨子は、従来の班制度を改めて、局長一名、副局長二名のもとに企画局総務部、人事部、経理部、調査部、運輸部、水運部、工務部、工務部、警務部、輸送委員会、自動車事務所を設置するなど、機能別の組織を設置し、運営の効率化を進めることになった。¹⁷⁾

翌年、日本側によって華北の政情が安定したと判断されると、北支那方面軍はそれまでのように満鉄北支事務局を直轄とするのではなく、華北および蒙疆における交通事業の一元化をはかるために、自律的な機構の設置計画に切り替えるようになる。ただ、大同炭鉱管理権問題に顕著にみられるごとく、新しくできる鉄道会社に対して、満鉄がどのように関与するのが争点となった。華北における満鉄の役割に対しては、そのほか港湾所屬問題、中国側重役の人選問題などでも議論が噴出した。

華北交通の成立 一九三九年三月、ようやくそれらの問題に決着が付き、陸軍中将喜多誠一を委員長として、華北交通設立準備委員会が発足した。そして、その翌月の一日に華北交通会社法が成立し、一七日に創立総会が開催されるに至った。調印式は、北京の中海勤政殿でおこなわれた。挿図5は、このときの写真である。右二人目は満鉄総裁大村卓一、その右隣が中華民国臨時政府行政委員長王克敏、北支那開発株式会社総裁大谷尊由、そして左より二人目が華北交通総裁となった宇佐美寛爾である。「東京朝日新聞」が一九三九年四月一九日付朝刊に「華北交通会社創立総会」と題して掲載した写真とは微妙にアングルが異なっているが、同じ状況を撮った写真であることは間違いない。

このとき総裁に就任した宇佐美に対する個人評は、次のようなものであった。

宇佐美総裁は明治四十四年赤門を出て鉄道省の前身鉄道院に入り満鉄の理事となるまで門司鉄道事務所長、満鉄々道部長、鐵路総局長等の要職を経、その間北鉄接収に偉功を樹てて多年紊乱していた全満鐵道の一元的運営を実現せしめるとともに北寧鐵路局との連絡運輸問題に手腕を振り、更に支那事変勃発に際しては北支駐在理事として鉄道運輸の指揮統制に功績を樹て今回の華北交通会社設立に当たっても尽瘁せるところ尠からず、満鉄の實質的北支進出の見地からしても同氏の総裁は動かすことは出来ないものがあつた。¹⁸⁾



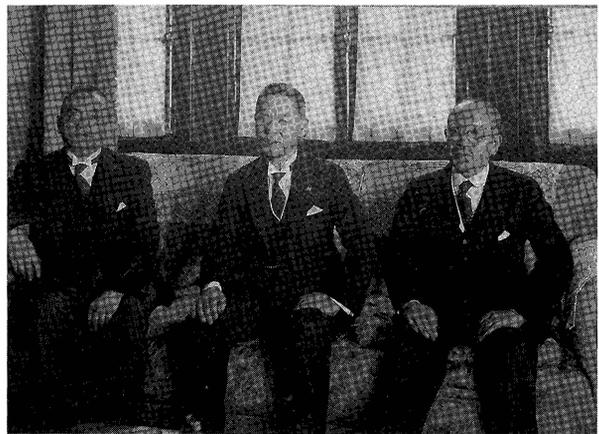
挿図5 華北交通創立調印式
〔原板番号一五二六二〕

華北交通総裁には宇佐美しかないといった書きぶりである。創立総会で決定した華北交通の役員には、宇佐美総裁のほか、副総裁に後藤悌次（元東京市電気局長）、股同（臨時政府建設総署長兼任）の二名、理事には満鉄北支事務局長の杉広三郎（局長）、山口十助（副局長）、太田久作（工作部長兼輸送委員会委員長）、佐原憲次（運輸部長兼水運部長）、鉄道省運輸局長の新井堯爾、中国側からは周培炳（元北寧鐵路局長）、孫瑞林（元北京国立大学学院教授）、陶尚銘（元北京政務整理委員会委員）ら、合計八名が就任した。中国側の代表ともいべき股同は、江蘇省江陰県の出身で、日本陸軍經理学校卒業後、陸軍、魯大公司、北平政務整理委員会、北寧鐵路管理局をへて、一九三八年に臨時政府建設総長に就任していた。²⁰ また周培炳は、江蘇省松江出身であり、東京高等工業卒業後、北京師範大学教員、駐日公使館隨員など、外交、商務畑で活躍したあとに鉄道分野に移り、洮南鐵路局長、チハル鐵路局長、ハルビン鐵路局長、奉天鐵路学院長などを歴任し、鉄道、自動車分野における権威と目されていた。とくに盧溝橋事変勃発後に周が京古線建設を立案し、しかも二カ月でこれを完成させたことは、日本側にも高く評価された。²¹

もう一枚の写真、挿図6は、控室のソファでくつろぐ宇佐美総裁（中央）、後藤副総裁（右）、股副総裁（左）の姿である。宇佐美総裁は、一九四四年六月の人事改正のときにも重任となり、終戦に至るまで総裁の地位にあった（このとき後藤副総裁の後任として華北車両社長の村田芋三が就任）。²² 余談ながら、宇佐美総裁の人望は高かったようで、宇佐美の二三忌法要にあわせて、戦後華北交通の旧社員で組織された華交互助会が一九七六年に小冊子『宇佐美総裁追憶』を刊行している（この冊子からは、戦争経験者には三〇年前の出来事が遠い過去ではなかったことを確認できる）。華北交通は、満鉄北支事務局長の経営線四五〇〇キロを継承するとともに、自動車路線については既存の蒙疆汽車公司、華北汽車公司を子会社として継続運用した。当初の社員は、日本人二万五〇〇〇余名（満鉄派遣一万三〇〇〇名、鉄道省派遣二〇〇〇名）、中国人五万五〇〇〇名（満鉄派遣員四〇〇〇余名、旧各鐵路従業員五万一〇〇〇余名）でスタートがきられた。²³ 華北交通写真によれば、華北交通広場前で開催された創立式の様子が詳細に記録されていることが確認できる。

なお、華北交通創立とともに、社紋の規格も決定された。挿図7の写真では、講演者の真後ろにある社旗に描かれているのが社紋である。この社紋のデザインには、次のような含意があった。

此の社紋は全体としては車輪を単純化し、翼によつてスピード感を表現したものであつて、尚之を地図上に置けば西進を意味し、更に内円は日章、外円は車輪を、翼は五色旗を象徴し、翼間の四線は線路の複線を暗示せしめる。尚社紋全体を赤色とした為遠望すれば日章旗に彷彿するのである。²⁴



挿図6 創立式典における宇佐美総裁らの様子
〔原板番号なし〕



挿図7 社紋と華北交通社員會
〔原板番号二四七八四〕

華北交通社員会のマークは、この社紋を左に一四六度回転させたデザインが使われている。勘ぐりすぎかもしれないが、これを地図上における南進を意味することになってしまふ。

満鉄との関係 こうして成立した華北交通に対する監督権は、(1) 会社法に基づく行政上の監督機関としての中華民国臨時政府、(2) 事業上の監督機関としての北支那開発株式会社、(3) 軍事上の要求監督機関として北支那方面軍、(4) 業務委託契約に基づく業務上の監督機関として蒙疆聯合委員会の五機関が指定された。日本政府内の意向により、満鉄には監督権を与えないことが主眼であった。

ただ華北交通発足と同時に、虎ノ門の満鉄東京支社ビル内に東京事務所が設置された。ここが、興亜院(のち大東亜省)、企画院第二部(のち軍需省)、大蔵省、陸軍省、参謀本部、鉄道省、北支那開発株式会社などとの連絡を担当するとともに、各種の経済研究機関や新聞社と連携しつつ、内地向け弘報の機能を担ったのである。東京事務所²⁸のさらなる役割は、会社の資金獲得と、内地における新規従業員の採用にあった。後者については、興亜院、文部省、外務省、運輸省との交渉が重要な業務であった。初代所長は佐藤晴雄、副所長は高橋威夫であった。佐藤は、東京帝国大学法学部を卒業後、一九二四年に満鉄に入社し、東亜経済調査局、総裁室文書課、鉄道総局総務処文書科長、総裁室文書課長などを歴任後、満鉄東京支社次長を経て、華北交通東京事務所長に就任した。また高橋も、東京帝国大学法学部卒業後に満鉄に入社し、鉄道総局、ハルビン鉄道局文書科長、大連本社、奉天鉄道総局文書係主任などを経て、一九三九年五月に副所長に就任している。

華北交通に対する満鉄の監督権は否定されたものの、大陸における鉄道業務を考えると、満鉄と華北交通との間では事業連携ぬきには目的遂行が困難であることは歴然としていた。そのため、以下のような主旨の「満支交通一貫運営ニ関スル覚書」が締結されたのである。

両社ノ業務上常ニ密接ナル連繋ヲ保チ相互ニ関聯ヲ有スル重要業務ニ付協議シ人事ノ交流ヲ行ヒ重要ナル規定、重要資材ノ規格ノ統一ヲ図リ以テ実質上満中ニ於ケル鉄道其ノ他交通ノ一貫運営ヲ期スヘキコトヲ約ス²⁹

とくに「人事ノ交流」は重要課題であった。ここに規定されている業務内容のほかには、人件費、事業計画、運賃、軍事輸送、建設などの事項についても合同で協議することになっていた。当然ながら、創業したばかりの華北交通からすれば、人材の雇用のほか、車両の運行を含めて、大陸における運輸交通という特殊な業務に対して、満

鉄の支援ぬきには遂行できなかったのである。

社員の特徴 表2の「業務別社員数」をみると、日本人と中国人との社員の割合は二・八、両者とも鉄道業務の従業員が圧倒的に多いが、自動車業務、水運業務以上に警務業務に従業員が配置されていることは注目すべきかと思う。華北交通の幹部には帝大卒業の日本人社員が多く、警務愛路業務には警察あるいは軍隊経験者が求められたほか、一般の社員資格については次のような規定があった。

社員制としては、日華の別なく、傭員、雇員、職員の三段制であり、職員中の高級社員には参事副参事の待遇名が与えられる。なほ別に事務嘱託と、中国人には工役といふ労働者階級がある。指導的立場にある日本人は比較的上層の職員級が多く、中国人は逆に工役階級が絶対的多数で上層者は少い。採用後の資格は中等学校程度以下の出身者は傭員、専門学校以上者は職員であるが、特に前歴ある者は別に詮議される。²⁹⁾

さらに、採用には定期と臨時とがあつた。特殊技術者でない限り、男子四〇歳以上、女子二五歳以上はいつでも採用でき、一般人で男子四〇歳以下、女子二五歳以下の内地居住者を採用する場合は、年二回（四月、九月、一月、二月）、厚生省を窓口として募集していた。この雇用システムは、大陸交通として使命を同じくする満鉄会社との共同詮衡によつて決められたものであつた。³⁰⁾

一方、中国人社員の資格は、員司と工役の二階級があつた。員司の高級社員は日本人社員と同様に参事または副参事の待遇呼称を与えられたが、のち全社員の資格審査が実施されてからは、職員、雇員、傭員、工役の四階級に分けられた。³¹⁾ 員司の高級社員は、日本人社員と同等の役割を担い得たのである。

資業局の設置 華北交通には、総裁室に調査業務を担当する部局として資業局が設置され、局内に業務、交通、資料の三課が設けられた。資業局長に就任した伊藤太郎は、東京帝国大学経済学部卒業後、一九一九年に満鉄に入社し、鉄道部渉外課、鉄道部運運課、経済調査会、鉄道総局運輸処、新京鉄道出張所などで経験を積み、満鉄北支事務局調査部長をへて、資業局長に就任した。³²⁾

また、資業局次長に就任した加藤新吉は、弘報業務を担当した資料課の課長を兼任した。城所英一とともに華北交通の弘報を先導した加藤は、一九二〇年に明治大学法学部を卒業し、翌年に満鉄に入社。人事課、文書課での勤

表2 業務別社員数 [1945年6月現在]

業務別	鉄道	自動車	水運	警務	計
日本人	28,232	952	130	3,552	32,866
(比率)	16%	1%	0%	2%	18%
中国人	125,499	2,704	1,027	18,362	147,592
(比率)	70%	1%	1%	10%	82%
総人員	153,731	3,656	1,157	21,914	180,458
(比率)	85%	2%	1%	12%	100%

【出典】『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、1984年、109頁

表3 華北交通紹介刊行物

定期刊行物	北支（弘報誌） 華北（北支の後続誌） 興亜（社員会誌）	絵葉書	華北明信片 華人兒童向エハガキ 日滿支直通列車エハガキ
パンフレット	支那事変と日滿関係 事変と北支鉄道 新生北支の瞥見 北支蒙疆資源と産業 北支蒙疆とところどころ 北京年中行事 北支蒙疆の經濟建設 北支蒙疆旅行の手引 蒙疆路 蒙古民情	ポスター	鉄路の黎明 水運開始（濟南） 自動車網 天津附近水運開始
		地図	華北鉄道略図
		時刻表	旅客列車時刻表
		団扇	北海と大同石仏風景
リーフレット	津浦線 北京 華北交通スタンプ集 北支旅の杖 天津 華北交通会社一覽 北支蒙疆鉄道案内 旅行心得帖 濟南 張家口 大同	華北交通 社員会叢書	北支の農村 中国の風俗と食品 夏季大学講演選集 私のお父さん 黄土の声 支那芝居

【出典】加藤新吉編『北支・蒙疆とところどころ』華北交通株式会社、1940年、41頁
『興亜』40号、1942年10月、10頁

華北交通の調査、弘報情報関係業務は、資業局のほか、各鉄路局、東京支社の所管部課が担当した。さらに、内モンゴルには包頭公所、南京や上海には駐在員事務所が設置され、それぞれに現地の調査、情報収集にあたった。その具体的活動としては、「新聞・雑誌の育成活用、各種資料の提供をはじめ、名士招聘による現地事情の認識強化を図るなどのほか、自社編集による単行本、小冊子の出版、ポスター、カレンダー、映画の作成、展覧会・博覧会の開催、講演会、座談会、ラジオ放送など、あらゆる分野にわたる弘報を実施した」といわれる（表3参照）。しかも、それら弘報業務は、その重点を日本内地において実施することが主眼とされたために、東京支社が内地向け弘報の拠点となり、満鉄と共同で運用していた鮮満支案内所も弘報業務の一部を委託された³⁴。一方、中国での弘報活動は、北支派遣軍などの宣撫班がこれをおこなったが、北京案内所（一九一八年三月開設、北京王府井出張所（一九三八年一月設置）などにも委託された。挿図8の写真是、臨時政府と日本政府の政治的立場を示すかのよう

務となったが、入社直後に『新天地』の創刊に携わった。さらに一九二七年四月に社長室情報課に転じて、弘報係主任、満鉄社員会の宣伝部長を歴任した。その三カ月後に加藤は社命により欧米留学をするが（弘報係主任は八木沼丈夫に交替）、帰国後に華北交通に転出となり、総裁室資業局伊藤太郎局長のもとで同局次長となり、企画委員会調査役も兼任することになった。そして、城所から、新規発行の『北支』の編集長のバトンが託されたのである。なお、一九四一年一〇月加藤が資業局長になったとき、城所は同局参与として弘報主幹に着任した³⁵。このように、華北交通本社の弘報業務の実務面は、おもに城所―加藤ラインで進んだといえる。



挿図8 国共両党の打倒を呼びかける政治宣伝「原板番号一八四五二」

に、壁面に「絶対排撃国共両党」というプロパガンダが描かれている。これは、華北交通写真のカードによれば一九三九年六月に河南省新郷市で撮影されたと思われる。また、挿図9の写真は、同じ頃に徐州で撮られたもので、近衛文麿首相が発表した声明「東亜新秩序」をランドマークらしいビルに装飾したもので、市内中からみてもきわめて目立っていた。

華北交通の刊行物 華北交通の定期刊行物としては、一般の弘報メディアとして資業局が主管となって発行された『北支』（後続誌は『華北』）と、満鉄社員会をモデルとして結成された華北交通社員会が発行する『興亜』とが代表的なものであった。雑誌『北支』は華北交通創立から二カ月経った一九三九年六月に発行が始まり、『興亜』はその翌月に発行開始となった。

拙稿で明らかにしたように、グラフ誌『北支』は、満鉄北支事務局発行の『北支画刊』の後継誌であったが、あらたに広告も掲載するようになった。『北支』を刊行した第一書房は、当局から印刷紙の供給を受けるために、「出版国策」を標榜し、華北交通のような国策会社に協力したのである。雑誌の体裁は四六倍版、写真ページは三二ページ、記事ページは一六ページ、毎月一日発行と予告されていた。写真による総合誌の路線をねらっていたと思われる、グラビア印刷の美しさが強調された。『北支』の創刊から停刊に至るまでの五年半弱、華北交通資業局資料課の加藤新吉が編集長として手腕を発揮した。⁽³⁵⁾

社員会誌『興亜』のほうは、弘報誌であった『北支』とは違って、社業の動き、社員会のニュース、時事解説、物価動向、文化活動、俳句・短歌、家庭メモ、各種エッセイなどを掲載しており、基本的に社員およびその家族向けの社内誌だった。『興亜』は、創刊号から最終号の五七号（一九四四年一月）まで、毎号約五〇頁には各種の読み物が詰まっており、写真などの凶版はほとんどなかった。ちなみに、歌人としての一面をもつ城所英一は『興亜』で短歌の選を担当していた。『興亜』は、読了後に日本内地の親戚縁者に送るように指導されていたため、現在でも日本各地の古書店で散見できる。『興亜』の編集者は頻繁に交代したが、第五〇号（一九四三年八月一日発行）から第五六号（同年二月一日発行）までの編輯兼発行人は城所英一が担当していた。⁽³⁶⁾

このほか、華北交通の弘報係は記録映画なども撮影している。挿図10の写真は、一九四二年二月に北京郊外、同塘線そばにある沿河城で記録映画を撮影している弘報係員を撮った写真である。なお、京都鉄道博物館では、「華北交通創業」（一九三九年）、「華北交通社員生活」（一九四二年）の二本の短編弘報フィルムを閲覧できる。



挿図9 「建設東亜新秩序」を呼びかけるビルの装飾【原板番号二三三・一五】



挿図10 華北交通の弘報係による撮影風景（北京郊外の沿河城）【原板番号〇五〇・一二四】

輸送系統の一元化 『北支』『興亜』発刊からまもなくして、満鉄と華北交通との間で、あらたに上記の「滿支交通一貫運営ニ関スル覚書」の附属協定が締結された。この附属協定には、総務、人事、経理、運輸、整備について、より詳細な規定が示されている。本章がとくに注目している弘報情報業務については、次のような内容が示されていた。⁽³⁷⁾

満鉄ノ弘報情報機関ト華北交通ノ弘報情報機関トハ相互ニ緊密ナル連繫ヲ保持シ且両社ノ弘報情報業務ヲ相互ニ委託スルモノトス

- 一 華北交通経営区域内ノ同社弘報情報機関ハ満鉄ニ於テ之ヲ利用シ、華北交通経営区域外ノ満鉄弘報情報機関(欧州事務所、ニューヨーク事務所等)ハ差当リ華北交通ニ於テ之ヲ利用スルモノトス之カ相互利用ニ当リテハ夫々其ノ本部機関ヲ通シ之ヲ行フモノトシ緊急ノ場合ハ適宜ノ処置ヲ為シ得ルモノトス、両会社ノ弘報情報出先機関ノ新設、廃止其ノ他重要事項発生シタルトキハ其ノ都度相互ニ協議スルモノトス
- 二 業務連絡ノ円滑ヲ期スル為定期的ニ業務上ノ打合會議ヲ開催スルモノトス
- 三 重要ナル情報ハ相互ニ交換シ必要アルトキハ一方ノ出先機関ヨリ直接他方ニ通報スルモノトス

こうして満鉄と華北交通との間で一貫運営が計画されたのにつづいて、一九三九年八月には華北交通と華中鉄道との間で、そして一〇月には華北交通と朝鮮鉄道との間で、それぞれ直通協定が締結された。その結果、輸送力増大のために、朝鮮―滿洲―華北―華中における輸送系統の一元化が試みられ、貨物列車・客車の輸送時間を短縮し、貨物積替えによる破損を回避させた。⁽³⁸⁾ しかも、同年九月二〇日から、以下のように、これらの地域の一枚の切符で移動できるような旅行システムが導入されている。

即ち従来は北支において京山線に限られてゐた連絡運輸の取締駅を北支全線に拡大し同時に満鉄と華北交通会社線との間には回遊団体の取扱ひを行なふこととなり新たに華中鉄道、日本有線大阪商船及び原田汽船の青島航路、日本郵船の大連、上海両航路、大連汽船の青島、上海航路を日滿支連絡運輸に参加させるもので〔ある⁽³⁹⁾〕

このような日本内地、中国大陸、朝鮮半島における鉄道輸送の一体化により、一九四〇年四月における貨物輸送は、一日あたり一〇万トンを突破し、輸送旅客数も概算ながら三三〇万八〇〇〇人に達したという。これは前年比

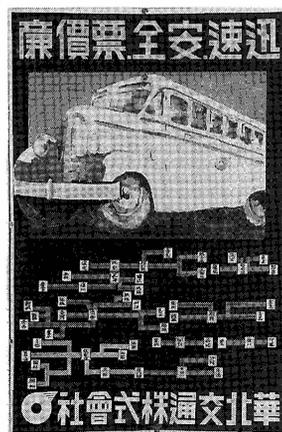
約六・八%の増率、前々年比二三・九の増率であったと推計できる。⁽⁴⁰⁾

こうした措置は、華北の運賃割引方法や小荷物などの取扱方法を日本内地なみに改正し、日本と中国大陸との交通圏の一元化をはかる、画期的な試みであったといえる。その背景には、一九三九年九月に、臨時政府と維新政府による中華民国政府聯合委員会が成立し、華北と華中との地域連携がはかられたことも影響していた。しかしながら、現実には、それぞれの地域の鉄道会社は運転取扱およびこれにともなう運転施設に関する独自の規定に準じており、一元化の試みを成功させるのは容易なことではなかった。輸送能力の確保、増強をはかるためとはいえ、日本、満洲国、中華民国の間で鉄道運転関係規定協議会や大陸鉄道輸送会議が何度も開催されたことは、かえって交通圏の一元化という課題には少なからず困難な問題がともなっていたことを示している。⁽⁴¹⁾

一九四〇年七月、近衛文麿内閣が策定した「基本国策要綱」に対する外務大臣松岡洋右の談話で「大東亜共栄圏」構想が表明されるような風潮のなかで、日本政府が考える経済圏のブロック化のためには、鉄道だけが一元化されるのでは十分ではなかった。そこで一九四〇年六月末までに、華北交通の自動車網は一万三〇〇〇キロに及んでいたが、これを江蘇省、安徽省など華中方面に拡大するべく、まず新安鎮―淮陰間（九四キロ）、江蘇省の宿遷―淮陰間（一一〇キロ）など七線六五〇キロを延長させて、貨物、旅客の運輸営業を開始した。これによって、自動車網もまた華北と華中の都市あるいは町を結ぶ役割をはたすことになったのである。⁽⁴²⁾ 挿図11は、その前年の一九三九年九月に華北交通の自動車路線を描いたポスターを撮った写真である。バス路線は、北京・天津、濟南・膠県、徐州、開封、張家口を拠点地として、河北省、山東省、江蘇省、河南省、内モンゴルに広がっていることがイメージされている。「速い、安全、安い」がキャッチフレーズになっていた。

華北交通が担当する地域が拡大するのにとまない、一九四〇年一月に第一次職制改正が実施された。この改正では、本社の理事部長制を廃止し、あらたに輸送委員会、監察室を設置するほか、総務、主計、資材、資業、運輸、自動車、水運、工作、工務、電気、建設、警務各局を設置することになった。⁽⁴³⁾ 資業局は総裁室の傘下を離れたが、伊藤太郎、加藤新吉は留任となり、あらたに劉赫南が参与に加わった。設置された資料室弘報係長は中山晴夫が就任した。元信濃毎日新聞の記者であった中山は、満鉄入りした後、書店やハルビン事務所で情報関係の業務に就いており、資料室にくる直近の職務は満鉄北滿經濟調査所資料係の主任であった。⁽⁴⁴⁾

時代の変化は、華北交通の職制の改正にとどまるものではなかった。一九四〇年二月一四日、重慶の蔣介石政権と対峙する形で汪精衛が南京に国民政府を樹立したのである、臨時政府もその傘下に組み込まれて、華北政務委員会に改組されることになる。こうした中国国内における大きな政治変動のなかで、華北交通における弘報の役割



挿図11 華北交通バスの路線図を描くポスター
〔原板番号二九九八〕

も急変していく。すでに『北支』は、一九四一年一月一日発行の一月号から用紙統制のため一般書店に配本されることはなくなり、直接予約申し込みをする購読制度に変更されていた。

三 太平洋戦争による社運の急変

二回の職制改正 一九四一年一月八日、太平洋戦争が勃発した。この戦争を機に、華北でも戦時総動員体制が強化されるとともに、物価の高騰、生活用品の不足、経済や言論の統制が顕著になっていった。そして翌年一月、大東亜省設置にともない、華北交通はその監督下に入る。

さらに、一九四三年二月のガダルカナル海戦での敗北により、戦局におおきな揺らぎがおこるなかで、華北交通は四月に第二次職制改革を実施し、軍事化、効率化、資材の欠乏と情報統制の強化を促すことになった。資業局の参与局長は永田久次郎（総裁室総務局文書課長兼企画委員会幹事）に替わり、劉赫南参与は留任、資業局弘報主幹は城所英一が着任した。加藤新吉は、資業局からはずれたが、『北支』の編集は継続となった。東京支社は赤坂から麹町に移転し、同年二月に出版統制を規定するために発布された「出版事業令」の影響などにより、『北支』は四一ページに減らされてしまった。そして、同年八月一日発行の第五一号を最終号として、ついに停刊となったのである。

第二次職制改革実施のわずか七カ月後、すなわち一九四三年一月に、華北交通は、戦力増強の基礎要件たる輸送機関、とくに大陸の作戦地区における輸送機関としての防衛に万全を期すために、第三次の職制改正をおこなった。この改正のポイントは、作戦地区における輸送機関としての防衛をはかるために、本社に防空総本部、各鉄路局に防空本部を新設する一方で、各鉄路局にあつた一〇局前後の部門を総務、経理、運輸、工務、警務の五部制として業務を簡素化させた。このとき、加藤新吉は、『北支』が廃刊になっていたために、生活部の参与部長、練成部の参与に異動していた。⁽⁴⁵⁾

『華北』の発行 第二次職制改正によって資業局が廃止されたために、弘報業務は総裁室総務部の弘報主幹の城所英一が継続して担当したもの、社外宣伝業務は東亜旅行社に移譲することになった。華北交通の弘報誌については、城所や東京支社長の島一郎ら幹部が、内閣直属の情報局と繰り返し折衝をおこなない、各省庁を奔走した結果、とくにグラフ誌の内容や誌面構成に時局色を盛り込むこと、誌名を『北支』から『華北』に改めること、発行所を



挿図12 東京支社長島一郎たち
〔原板番号なし〕

東京の第一書房から華北交通に変更することなどを条件として、後統誌の発行が許可された。⁴⁶ 東京支社の幹部を撮った挿図12の集合写真の中央に居るのが島一郎である。島は、東京帝国大学法学部卒業後に満鉄ハルビン事務所庶務係主任に着任、その後満洲国黒龍江省総務庁長、興中公司北京支社長、北支那開発株式会社総務部次長などを歴任し、華北交通東京支社長に着任したのである。⁴⁷

一九四四年二月、この東京支社から月刊のグラフ誌『華北』が発行されることになる。行政の縮小化、情報局による写真統制が強化されるなかにあつて、大陸でのグラフ誌として先陣をきっていた『満洲グラフ』でさえ、同年一月に停刊したことを考えると、『華北』の刊行は容易なことではなかったと推測される。

さらに、東京支社の社長が島一郎から、総裁室資業局長などを歴任した伊藤太郎に替わつた。この伊藤支社長のもとで、『華北』の編集者を担当したのは河瀬松三であつた。河瀬は、県立熊本中学校卒業後、一九二〇年に満鉄に入社し、八木沼丈夫、城所英一などと同様、歌誌『満洲短歌』の同人、『新天地』の編集委員を務めた。一九三二年に満洲国が成立すると、河瀬はその文教部庶務科に転任し、国立奉天博物館総務課書記官嘱託、文教部礼教司事務官などを歴任した。そして盧溝橋事変勃発によって、満洲国政府を退職して、華北交通入りしたのである。⁴⁸

『華北』は、その前身誌である『北支』などとは違って、編集作業は北京ではなく東京でおこない、写真ページも減つた。また文化関係の記事も減り、鉱工業資源が「戦力資源」であることだけを強調する誌面構成になつていく。華北は、実質的に日本への軍事資源の補給基地へと転化し、弘報機能を必要としなくなったのである。そのため、せっかく発行にこぎつけた『華北』も、第一巻第九号（一九四四年一〇月発行）を最終号として、一年もたたないうちに停刊した。

描かれなかつたイメージ 最後に華北交通写真や『北支』『華北』などのグラフ誌に描かれなかつたイメージについて言及しておきたい。表4は、一九三九年四月から四五年八月まで華北交通社員で戦死、戦病死した者の統計である。中国共産党の攻撃は鉄道交通網の妨害や破壊を目標としており、年間二〇〇〇件以上の襲撃があつた。とくに、京漢線、津浦線などの重要路線に構築されていた土塁や水濠を防壁としていた看視哨で歩哨に立っていた警備段所属の路警は、戦闘で命を落とすことが多かったことは、この表からもうかがえる。華北においてもつとも激しい戦闘として記憶されているのは、一九四〇年八月から二月までの五ヵ月間、山西省および河北省周辺一帯において、中国共産党の八路軍と、日本軍との間で戦われた、いわゆる百団大戦であつた。一晩で石太線（山西省太原と河北省石家荘とを結ぶ路線）の陽泉以西の站（駅に相当する）が総攻撃を受けたほか、一〇〇キロに及ぶ線路が破

表4 華北交通社員戦死、戦病死表（1939年4月-1945年8月）

区分	戦死	爆死	機銃死	地雷死	戦傷病死	抑留中死亡	合計
警務段	186	—	4	2	13	10	215
站	32	11	—	3	4	6	56
機務段	20	20	12	4	6	1	63
工務段	30	4	—	2	5	5	46
列車段	5	1	1	2	1	6	16
電気段	7	3	2	—	1	4	17
検車段	2	—	2	—	—	8	12
自動車営業所	46	3	1	—	2	—	52
その他	52	14	6	—	6	22	100
合計	380	56	28	13	38	62	577

【注】「抑留中死亡」とは、山海関でソ連軍に拉致されウランバートル抑留に死亡した者の数。

【出典】『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、1984年、173頁。

壊され、軌条が奪い取られたため、その後一カ月ほど交通は途絶してしまった。⁴⁹⁾

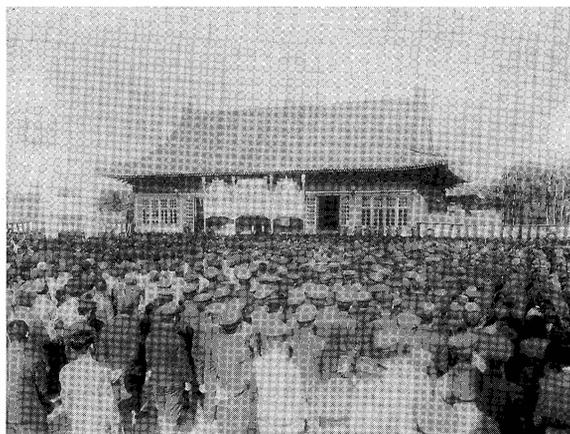
この激戦のさなかの一〇月二六日、華北交通は、創立以来の日本人、中国人の殉職者三〇五名を追悼する第一回殉職社員追悼会を開催した。北京在住の全社員が参列した大規模な会だった。⁵⁰⁾さらに、第二回の追悼会は、翌年一月八日に北京の中央公園でおこなわれた。この様子を撮ったものが挿図13の写真である。宇佐美総裁をはじめ北京にいた華北交通の全社員が参列し、写真の画像どおり大規模な追悼会であったことがわかる。

ただ、残された華北交通写真のなかには、こうした追悼会の写真はあっても、戦闘によって死亡した日本人や中国人の写真は含まれてはいない。この点、朝日新聞富士倉庫資料などに含まれる報道写真と質的に異なる（コラム「朝日新聞大阪本社『歴史写真アーカイブ事業』について」参照）。むしろ、華北交通が発行した雑誌『北支』や『華北』には、そうした痛ましい姿の兵士のイメージはまったく掲載されてはなかった。そうした中で、挿図14の写真は珍しい一枚である。一九四二年四月北京で撮影されたもので、台紙の標題には「殉職資業局員樋口氏の遺骨 北京站着、加藤局長の焼香」とある。写真左側の人物が、当時の資業局長であった加藤新吉の姿である。雑誌『北支』の編集者などで活発な活動をしていた加藤だが、華北交通写真のなかで、その姿が写っているのはこの一枚だけである。ただし、この一枚も、『北支』には掲載されていない。

日本側の解釈とは違って、一九四〇年あたりから激化していった中国との戦闘のなかで死傷者が増え、それにもない華北交通の社員はいちじるしく不足していった。とくに、華北交通の中枢で運営していた日本人については、そうした傾向が著しかった。

このことは、表5のとおり、「朝日新聞」をはじめとして新聞紙面に頻繁に掲載する社員募集の広告からも推測できる。新聞紙面での華北交通社員の募集は、一九四〇年九月頃から始まったと思われる。当初は鉄道警務員の応募だったが、太平洋戦争勃発後は男女とも各種の鉄道業務を担当する一般青年社員が応募されるようになった。男性は警務員、駅務員、機関車乗務員が中心だったが、女性は看護婦、電話交換手、事務員、タイピストのほか、戦局の悪化とともに寮母や助産婦の募集もおこなうようになり、多様な女性が動員されていったことがうかがえる。また、当初は日本各地にある国民職業紹介所が応募先であったが、一九四四年六月からは福島県や茨城県の警察部や、警視庁保安部などの警察組織も関与するようになっていく。一九四五年の二月と六月には、警視庁勤労部も華北交通社員の募集をおこなっていた。⁵¹⁾これには、同年春から日本軍が実施した大陸打通作戦の影響もあつたろう。

華北交通写真には、新採用社員の入社式の写真が含まれているが、なかでも茨城県内原の満蒙開拓青少年義勇軍訓練所で「内地錬成」していたものが目を惹く。挿図15の写真である。茨城県警察部国民動員課が社員募集にかか



挿図13 第2回華北交通殉職者追悼会の様子
〔原板番号〇四一四五二〕



挿図14 資業局の殉職社員に焼香する加藤新吉
次長〔原板番号五〇二五六〕

表5 新聞掲載の華北交通社員広告

新聞掲載日	応募先	募集内容	資格	掲載紙
1940年9月9日	各種職業紹介所	鉄道警務員多数	23歳以上、伍長・軍曹は30歳以下、曹長は36歳以下	「朝日新聞」
1941年9月29、30日	国民職業指導所	鉄道警務員850名	40歳以下の国民学校卒業以上で軍隊のある者、または18～30歳の青年学校卒業生	「朝日新聞」
1941年10月20日	国民職業指導所	生計所要員(社員生活必需品販売業務)160名	17歳～30歳で、商業、中学校または国民学校高等科卒業生	「読売新聞」
1942年3月1日	国民職業指導所	鉄道警務員900名	40歳以下の国民学校卒業以上で軍隊経験のある者、または25歳以下の青年学校卒業生いずれも25歳までの各種学校卒業生	「朝日新聞」
1942年3月3日	国民職業指導所	一般青壮年社員(男子640人、女子800人)	25歳までの各種学校、中等学校、国民学校卒業生	「朝日新聞」
1942年7月14、16日	国民職業指導所	一般青壮年男子550名、自動車運転の技能者男子35名	35歳以下(機関車乗務員は25歳まで)の中等学校、国民学校高等科卒業生	「朝日新聞」
1942年10月6、7日	国民職業指導所	警務員千数百名	35歳以下の国民学校卒業生	「朝日新聞」
1943年7月8、9日	小石川国民職業指導所	男子120名	16歳～30歳で国民学校高等科以上卒業生、軍隊出身者	「朝日新聞」
1943年9月12日	小石川国民職業指導所	助産婦、看護婦および見習い、電話交換手見習い	16～25歳、高等女学校、国民学校高等科卒業生	「朝日新聞」
1944年6月7日	福島県警察部労政課	男子若干名(警務員、駅務員、機関車乗務員)、女子若干名(看護婦、電話交換手、事務員、タイピスト)	いずれも16歳～40歳未満、中等学校、国民学校卒業生で、鉄道業務5年以上の経験者	「朝日新聞」
1944年6月9、11日	警視庁保安部国民動員課	同上	いずれも16歳～40歳未満、中等学校、国民学校卒業生、鉄道業務5年以上の経験者	「朝日新聞」
1944年6月14日	茨城県警察部国民動員課	男子若干名(警務員、駅務員、機関車乗務員)	16歳～40歳未満、中等学校、国民学校卒業生	「朝日新聞」
1945年2月12、16日	警視庁勤労部動員第二課	男子若干名(警務員、駅務員、機関車乗務員、旋盤工、その他)、女子若干名(看護婦、助産婦、電話見習員、事務員、タイピスト)	16歳以上で中等学校、国民学校卒業生	「朝日新聞」
1945年6月18日	警視庁勤労部動員第二課	男子多数名(警務員、駅務員、機関車乗務員、その他鉄道現業員)、女子多数名(看護婦、助産婦、電話員、事務員、寮母)	16歳～40歳で中等学校、国民学校卒業生	「朝日新聞」



挿図15 内原訓練所での新採用社員入社式
〔原板番号二二〕

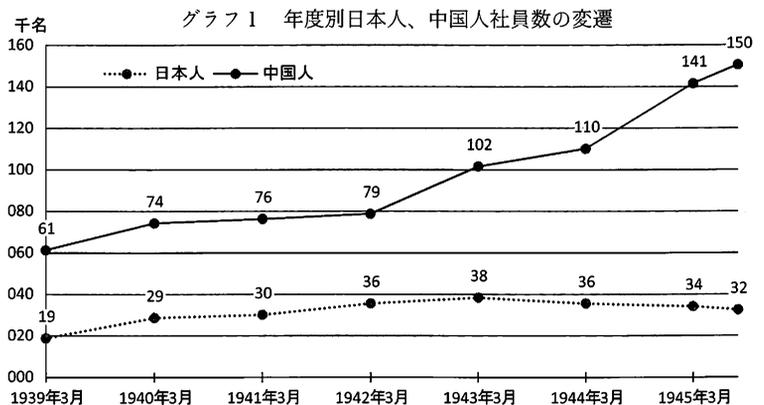
わっており、内原での訓練とは深くかかわっている。一九四三年一月に内原で訓練を受けた第三回の新入社員は、事務系統二八名、技術系統二四名、計五二名であった。第二回が二一七名であったのに比べると、ずいぶん減少している。第三回新入社員について、卒業学校別にみると、一番多いのが南満工専六名、次に京都大、九州大、大阪外語大、大東文化大が各三名、そして拓殖大、大連高商、東京外語大、鹿児島高農が各二名などであった。出身地域別にみると、九州一七名、四国四名、中国地方八名、近畿四名、中部九名、関東六名、東北五名、台湾二名、府県別では東京と福岡が各六名でもっとも多かった。年齢別では、卒業繰上げのためか、二〇歳が二三名ともっとも多く、二一歳と二五歳が計二四名、二六歳と三四歳が計八名だった。平均年齢が低かったためか、徴兵検査を受けていない者が二八名もいたという。内原での三〇日間、早朝六時から訓練所内で軍事教練、柔道、剣道、木刀、日本体操（やまとばたらき）などをおこなったほか、座談会や講習会、鍼灸にも参加し、訓練所外では開墾、肥料や土砂の運搬、行軍などで鍛錬し、午後九時半には寝なければならなかった。

ところが、一九四四年七月サイパン陥落とともに、戦況はいつそう悪化していき、華北交通の担い手として中国人社員にいつそう依存せざるをえない状況が生じていた。グラフ1をみてもわかるとおり、一九三九年三月末の日本人社員と中国人社員との比率が二四・七六であったのに対して、四四年以降日本人社員の数は減っていき、四五年三月末は一九・八一になっている。減少する日本人社員の雇用について検討されただけでなく、中国人社員の養成がいつそう重要になっていたのである。終戦直前の華北交通の社員数をみると、日本人社員は三万二四九名であつたが、中国人社員は、その四・五倍の一五万人余りが働いていたことを確認しておきたい。

一九四五年四月、大陸では敗戦のうわさが出るようになった頃、中国の現地法人である華北交通は軍の機構に組み入れられて、北支那交通団に改組された。その職制は、戦時輸送総司令部、防衛総本部、錬成総隊のほか、第一運輸、第二運輸、愛路など六局がおかれ、東京支社は東京事務局に改称したが、職制したいはそれほど変わらなかつた。日本人従業員全員は軍属扱いとなり、無給となつた。加藤新吉、島一郎は、参与としてこの組織に留保されたが、城所英一の名前はみられない。ともあれ、この改組によつて、それまでの華北交通の諸事業は停止してしまつたのである。

おわりに

一九四五年八月、ラジオで天皇の玉音放送が流されると、国民政府は重慶から南京に遷都し、国内の接收を始め



【出典】『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、1984年、108頁。

た。華北交通については、一九四五年一月一日から四六年五月三十一日まで華北交通特派員公署が設置され、鉄道事業のほか、関連する電信、郵政事業の接収がおこなわれた。この特派員公署の報告によると、鉄道関係で接収したのは、八つの鉄路局、六〇三の駅、五六五六キロあまりの路線、機関車一三三一台、客車一三五八両、貨車一六〇二九両、起重車両一〇両、社員は一八万五三三五名（うち日本人は三万二八四四名）であったという⁽⁵⁶⁾。

一方、日本側の対応としては、一九四六年一月付をもって大蔵・外務・司法省令第四号によって華北交通は閉鎖機関に指定され、翌年三月に閉鎖機関整理委員会の解散によって日本国内の資産の清算を完了させた⁽⁵⁷⁾。東京、名古屋、大阪、広島、松山、福岡などの鮮満支案内所を改組して設置されていた事務所は、終戦後に華北交通社員の連絡先として重要な役割を果たすことになる。

以上、本章では、満鉄天津事務所から北支事務所への改組、そして華北交通の成立から解体までの過程を、とくに社員の動向、弘報メディアの変化を中心にみてきた。華北交通は、満鉄の影響を排除するために、北支那開発株式会社の子会社にされたわけだが、本章で扱った内容はいずれもが満鉄との関係が強く示された事例ばかりであった。華北交通が、他の子会社と違って運輸交通業務という特殊な事業を担っていたこともあろうが、満鉄から華北に流れる人事関係がもつ意味もまた大きかった。弘報業務も、その例外たりえなかったのである。

参考文献

北支写真作家集団編『大陸の風貌——現地作家写真集』北支写真作家集団、一九四二年
福田英雄編『華北の交通史——華北交通株式会社創立史小史』TBSブリタニカ、一九八三年
『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、一九八四年
『華北交通株式会社創立史』全三冊、本の友社、一九九五年
高橋泰隆『日本植民地鉄道史論——台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究』日本経済評論社、一九九五年

註

(1) 林采成「日中戦争下の華北交通の設立と戦時輸送の展開」、『歴史と経済』第四九巻第一号、二〇〇六年。同「戦時期華北交通の人的運用の展開」、『経営史学』第四二巻第一号、二〇〇七年。関連して、満鉄社員会の地位、昇進システムに着眼した平山勉「満鉄社員会の設立と活動」、『三田学会雑誌』第九三巻第二号、二〇〇〇年。本章の問題関心につながる。
(2) 貴志俊彦「グラフ誌が描かなかった死——日中戦争下の華北」(貴志俊彦他編著「記憶と忘却のアジア」青弓社、二〇一五年)(以下拙稿①)、同「第二次世界大戦画報中有関「事変」與「開発」的媒体表象——以満鉄発行的『満洲画報』、『北支画刊』為線索」、『終戦七十年周年——日本帝国及其殖民地的戦争動員與視聽伝播』学術討論会論文集、国立政治大学広告学系&伝播学院、二〇一六年(以下拙稿②)、同「戦争と平和のメディア表象——満鉄発行のグラフ誌を手がかりとして」(土田哲夫編著『近現代東アジアと日本——交流・相剋・共同体』中央大学出版、二〇一六年一月刊行予定)(以下拙稿③)。

- (3) 福田英雄編『華北の交通史——華北交通株式会社創立史小史』TBSブリタニカ、一九八三年、七〇七頁など参照。
- (4) 中国第二歴史檔案館には、「日偽華北交通株式会社」(全宗号二〇二三(五))に華北交通の社内文書が整理されている。これは、一―三四巻にのぼる日本語文書であり、一九八一年一〇月に公安部から、この檔案館に移管された。
- (5) この共同プロジェクトは、日本学術振興会科学研究費補助金・基盤研究(A)「東アジア域内一〇〇年間の紛争・協調の軌跡を非文字史料から読み解く」(代表・貴志俊彦)(研究課題/領域番号二五二四四〇二七)を指す。
- (6) 井村哲郎「拡充前後の満鉄調査組織(Ⅰ)——日中戦争下の満鉄調査活動をめぐる諸問題——」『アジア経済』第四二巻第八号、二〇〇一年、一〇頁。
- (7) 『満州人名辞典』下巻、日本国書センター、一九八九年、一八〇五頁(底本は中西利八編『満州紳士録』第三版、一九四〇年)。
- (8) 『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、一九八四年、六〇七頁。
- (9) 矢沼生「工務局——どんな仕事をするか」『興亜』第三八号、一九四二年八月一日、一八頁。
- (10) 『華北交通外史』華北交通外史刊行会、一九八八年、五〇頁。
- (11) 前掲『満州人名辞典』下巻、一八三三―一八三四頁。
- (12) 『華北交通』ここに三年 地方会記念座談会『興亜』第三五号、一九四二年五月一日、三頁。
- (13) 宇佐美寛爾『華北交通の創業』(交通研究資料第五四輯)、日本交通協会、一九三九年、一九頁。
- (14) 石原徹徹「大陸弘報物語」九(『満鉄会報』第五八号、一九六八年一月一日、一一頁)。
- (15) 拙稿②、七〇八頁。拙稿③、近刊。
- (16) 拙稿①、二一九、二二一頁。拙稿②、一〇〇―一五頁。拙稿③、近刊。
- (17) 『大阪毎日新聞』一九三八年九月一八日。
- (18) 『満洲日日新聞』一九三九年四月二〇日。
- (19) 『東京朝日新聞』朝刊、一九三九年四月一七日。前掲『満州人名辞典』下巻、一六三〇頁。
- (20) 『華北交通株式会社創立史』第三分冊、本の友社、一九九五年、一三八五頁。本書は興亜院華北連絡部昭和一六年刊の復刻版であり、編纂委員会委員長は加藤新吉であった。
- (21) 「新副総裁周培炳氏」『興亜』第四七号、一九四三年五月一日、二七頁。
- (22) 「読売新聞」朝刊、一九四四年六月二日。
- (23) 「東京日日新聞」朝刊、一九三九年四月一七日。
- (24) 前掲『華北交通株式会社創立史』第三分冊、一三二七頁。
- (25) 福田英雄編、前掲書、七五〇頁。
- (26) 同上、六九二―六九三頁。
- (27) 前掲『満州人名辞典』下巻、一二七四、一六六二頁。
- (28) 福田英雄編、前掲書、七八二―七八三頁。
- (29) 加藤新吉編『華北交通』華北交通株式会社、一九四〇年九月、頁番号なし。
- (30) 「問に答ふ」『興亜』第五七号、一九四四年三月、二八頁。
- (31) 前掲『華北交通株式会社創立史』第三分冊、一三九六頁。
- (32) 前掲『満州人名辞典』下巻、一五五八頁。
- (33) 拙稿①、二二八―二二九頁。
- (34) 福田英雄編、前掲書、一二二、一二六頁。
- (35) 拙稿①、二二六、二二九頁。

- (36) 福田英雄編、前掲書、一二七頁。
- (37) 同上、七八五頁。
- (38) 「東京朝日新聞」朝刊、一九三九年四月二三日、同年八月二日、同年一〇月二五日。
- (39) 「読売新聞」夕刊、一九三九年九月三日。
- (40) 「東京朝日新聞」朝刊、一九四〇年五月一七日。
- (41) 「読売新聞」朝刊、一九四三年九月一六日、一〇月二四日。
- (42) 「読売新聞」朝刊、一九四一年七月一五日。
- (43) J A C A R (アジア歴史資料センター)、Ref. C04122486500、昭和一五年「陸支密大日記 第三八号 1/2」防衛省防衛研究所。
- (44) 前掲『満州人名辞典』中巻、一〇八二頁。
- (45) 前掲『華北交通株式会社社史』、一九〇、二〇一〜二〇二頁。「読売新聞」朝刊、一九四三年五月六日。
- (46) 前掲『華北交通株式会社社史』、一二八〜二九頁。
- (47) 前掲『満州人名辞典』下巻、一六九四頁。
- (48) 拙稿①、二三五〜二六頁。
- (49) 前掲『華北交通株式会社社史』、一七三〜一七四頁。
- (50) 『興亜』第一二号、一九四〇年五月一五日。
- (51) 「東京朝日新聞」朝刊、一九四五年二月二日、同月一六日、六月一八日。
- (52) 小暮光三「闘魂の育み——新しき同僚と共に内原訓練所の三十日」、『興亜』第四四号、一九四三年二月、三頁。
- (53) 筆者は未見だが、一九四二年五月七日に中国人従業員を教育するための雑誌『新輪』が創刊されたという(『華北』第一卷第三号、一九四四年四月、三六頁)。
- (54) 福田英雄編、前掲書、一〇八頁。
- (55) 前掲『華北交通株式会社社史』、一〇七頁。
- (56) 『銀行週報』第三〇卷第二六期、一九四六年七月八日、二四〜二五頁。
- (57) 福田英雄編、前掲書、一七四、一七八頁。
- (58) 「東京朝日新聞」朝刊、一九四四年四月二日。