

【書 評】

林采成 (Lim Chaisung) 著

『東アジアの中の満鉄』

— 鉄道帝国のフロンティア —

名古屋大学出版会 2021.1 viii+628 ページ

本書によって私たちは、満鉄こと南満洲鉄道株式会社を対象とする歴史研究のなかで、今日、最も重視されるべき一冊を得た。「満鉄」への歴史的関心は一般に強く、関連書籍も豊富であり、それらから派生したイメージも光彩陸離としているといえる。いわゆる学術的な研究はそこから意識的に距離を置いているところもあるが、それらの蓄積もまた、いうまでもなく分厚い。最近では、平山勉『満鉄経営史—株式会社としての覚醒』(名古屋大学出版会, 2019)を成果としてまずあげるべきであろう。

しかしながら本書が2021年、そこに付け加わって決定的な意味をもつのは、第一に、鉄道業企業としての南満洲鉄道株式会社に関する最も正統的な(あるいは正攻法的な)経済史・経営史研究といえる点にある。「満鉄」を日本の植民地支配のための機関として把握する問題意識はそれ自体正当なものであるが、著者の整理によれば従来の研究はそこに偏しており、鉄道企業としての満鉄についての関心は必ずしも前面に押し出されていなかった。本書が高く評価する高橋康隆『日本植民地鉄道史論—台湾、朝鮮、満州(ママ)、華北、華中鉄道の経営史の研究』(日本経済評論社1995)は例外とすべき先駆的業績であるが、経営的な諸数値を駆使した分析において、本書は大きく歩を進めた。

第二に本書は、技術の吸収とその開発、さらに伝播という点における、他の植民地鉄道と比較したさいの満鉄のユニークネスを、細密な分析により説得的にあきらかにし、世界の鉄道史における満鉄の位置づけに成功している。総体的な鉄道業分析としての満鉄研究は、本書において、これまでの研究の到達点と、今後の研究における不可欠の参照点をもつことになった。

さらに本書は、膨大な蓄積をもつ日本帝国史研究・植民地史研究において、重厚な一章を新たにつ

けくわえた。これを本書の貢献の第三点とすることができる。すなわち副題にあるように、「鉄道帝国」としての戦前日本が活写されている。今日、日本鉄道史研究は明確に一国史的視点(ないしは現在の日本国内に限定された視点)を超えて「帝国日本の鉄道」史を志向し、東アジア鉄道(史)の構成要素としての戦前日本鉄道を対象にしている。「帝国」や対外関係と無縁にみえる国内の私鉄経営においても、その視点が分析に有効であるのは、たとえば京急と横須賀軍港との関係を指摘した小堀聡『京急沿線の近現代史』(CPC リブレ, 2018)の一章などが示している。)本書の著者はこの研究動向のリーダー的存在の一人と目されるが、その定式化した「定住型統合主義」という日本植民地経営の最も端的な現れが「鉄道帝国」としての側面であったことが、余すところなく明らかにされている。

本書では、次の4点が追究されている。すなわち、①技術の受容(移転)と「満鉄型」というべき鉄道技術の形成、②人的資源の形成・変化に対応した労働政策、③満鉄型鉄道技術の地域的拡張、④第二次大戦後の満鉄の解体と新中国に残した「遺産」。これに従う形で、4部構成である。

「第I部：技術と効率」は3章からなる。「第1章 満鉄における鉄道事業の展開と経営実態」は、全編を貫く満鉄を鉄道業としてみる姿勢を、生産性や効率性を示す経営数値にもとづく推計分析によってまず示したものである。これにより、満鉄が日本内地鉄道や朝鮮植民地内鉄道に比べて著しく高い労働生産性と資本生産性を示すという事実が、丁寧な作業により確定されている。「第2章 全要素生産性(TFP)比較分析」は、TFP推計によって、満鉄のきわめて高い経営効率性と技術水準を、ここでも日本内地鉄道を含む東アジアの諸鉄道との比較によって示したものである。「第3章『満鉄型』技術の形成と洗練化」は、主にアメリカからの技術導入とその内部化の努力(科学的管理法の導入を含む)により、車輛生産技術における独自性を獲得する過程が活写される。鉄道業としての満鉄を経済学的指標で明瞭に評価し、東アジア諸鉄道におけるその相対的に高い地位がここに確認される。

生産性にせよ TFP にせよその長期的な推移を測定する意義は大きく、満鉄研究の今後の出発点となる明瞭な結果が得られている。またその比較も示唆

的であり、十分に説得的である。とはいえ、日本内地鉄道などと比較する場合、満鉄路線と生産性を比較されるべき対象は東海道本線などのメインラインであるべきではないかという中村尚史氏の指摘があるように、満鉄経営の相対的な優位の意味するところについては、本書の貴重なファクトファインディングからの展開に私たちが慎重であるべきとはいえよう。「東アジア鉄道史」は必ず本書のような経営分析による比較を伴うべきであろうが、そこには様々な技術的留意点があることも、この丹念な数量分析がかえって明らかにしているのである。

「第Ⅱ部：労働と賃金」は、労働力編成において日本人が中心的な「定住型統合主義」という視角から、満鉄の労務管理をあきらかにするために、4つの章があげられている。『第4章 労働力編成と労務管理』では、日本人と現地人との比率が6対4ないし7対3という他の東アジア鉄道に共通した労働構成を背景に日本人中心主義を軸とした人事・労務管理が、多くの時期において支配的であったことを確認するとともに、1930年代後半以降、中国人比率が上昇するという労働力編成の劇的な変化がみられたことなどを指摘する。戦時期の断絶性がここにもうかがわれる。「第5章 賃金制度の形成と変容」は、日本人社員のものであった勤続給的な賃金制度が幅広い層におこなわれていたことを示す。とくに1930年代後半以降は、中国人社員層についても年功賃金が適用され始めるなど、戦時下における変化がここにもみられる。戦争動員の一環として、「満鉄大家族主義」が拡大されるのである。「第6章 満鉄鉄路局における人的運営」は、満洲事変・「満洲国」設立後、満鉄が異なる路線を暴力的に吸収するなかで何が起きたのかを、人事管理のあり方を通じてみた。一元的な人事制度の確立が図られたこと、占領地における鉄道一体化の経験が、のちの華北におけるそれと連続していることが示される。「第7章 社員会の組織と運営」は、満鉄社員会に対する観察である。これにより、「満鉄大家族主義」の実態が解明されるが、戦前期には会社の外郭団体であると同時に労働団体的でもあるという二面性(「鶴的な存在」)をもったものの、戦時期には後者が剥落し、会社機関としての性格を強め、かえって支持基盤を喪って存立危機にたった(「液状化」)という変化が結論される。

全般として、定住型統合主義を前提とした多民族・多文化の「融和」が、戦前期・戦時期ともに厳

しい現実にその実現こそ阻まれていたものの、イデオロギーとしての命脈を保たれようとしているとの印象がある。しかしその一方、異民族・異文化の「融和」とはかけ離れたイデオロギーをもつナチ・ドイツ期のポーランド等占領地の鉄道運営においても、労働力不足という問題に対しては、現業への現地人鉄道員の大量導入や現地語・ドイツ語併用への転換など、一定の措置が取られていることも、ここでまた想起できる。これは、戦時期の経営・運行をとりまく「労働力不足」ないし本書で問題視される「労働力希釈化」条件に、イデオロギーを超えた強い規定力が共通してあったことを意味するといえよう。

つづく第Ⅲ部・第Ⅳ部は、重厚な通史としても読むことができる。

「第Ⅲ部：拡張と戦争」は、山東半島や満洲国線、朝鮮半島への満鉄によるシステムの輸出という「拡張」と、日本軍の占領地域での鉄道運営(「戦争」)という二つの局面を取り扱い、20世紀の「日本帝国」史に屹立した満鉄の特異な性格を浮き彫りにする。「第8章 第一次世界大戦以降の山東鉄道」は山東鉄道を接收し、ここに満鉄が要員を派遣(1915～22年)したことで起きた変化をあきらかにする。ドイツ植民地時代の中国人中心主義から日本人中心主義への転換が起きたことで、一定の組織構造の洗練とも呼べる変化が起きているものの、経営成績自体は低下した。「第9章 満洲国国有鉄道の委託経営」は、満洲事変後をとりあつかう。1930年代後半に満鉄の鉄道一元化によって、「満洲国」の「国線」となった中国諸路線の生産性が向上したことを、経営数値の分析で明らかにしている。「第10章 鉄道警護と鉄道愛護運動の展開」は、1932年以降特に頻発する抗日ゲリラ(「匪賊」)に対し、「戦う鉄道」としての満鉄が鉄道沿線住民とゲリラ活動との切り離しをねらって「鉄道愛護運動」という形で沿線への利益還元をおこない、その受容への住民のインセンティブを高めることで、沿線防護に一定の効果を挙げたことが説明される。「第11章 戦時下満鉄の輸送戦」は研究史の不足を埋める、本「第Ⅲ部」の白眉ともすべき章である。その解明するところによれば、盧溝橋事件後、華北の輸送をも担うようになった満鉄では、戦時下の輸送物資急増と物資不足、さらに人的資源の不足に悩んだ。とくに陸運転嫁輸送は、大陸鉄道との協調の義務から満鉄のみの輸送効率性の追求を不可能にし、その負担によって、は

なはだしい輸送効率の低下がみられた。ここにみられるのは輸送危機の現実化であり、満鉄の終焉にいたる戦時輸送の破綻であるといえよう。

「第11章」に描かれた、協調の不調による戦時輸送の停頓は、ドイツ畑の評者などには、やはり独ソ戦における「ポーランド・ギャップ」とも呼ばれる東部戦線の軍事輸送停滞を連想させずにはいられなかった。本書の分析に見られる厳密性を犠牲にして概括すれば、そこでは(も?)、ドイツ国鉄、東部鉄道(ポーランド総督府管轄)、国防軍鉄道部という三者の分裂と協調の失敗があった。もちろん、軍事輸送における「(ハーマン・)ハウプトの三原則」が理想的に順守された例は少ないはずだが、同時期の日独の「植民地鉄道」における経験の相似性はそれ以上の含意を探るべきかもしれない。

「第IV部：解放と再編」は、20世紀後半東アジア鉄道史において私たちがはじめてもつともいえる圧倒的な叙述である。満鉄の技術やシステムの継続性の有無・多寡を軸に、戦後中国東北部鉄道史を通観している。「第12章 ソ連軍の満鉄接収と国民政府の東北鉄路管理」は、内戦と略奪のなかで継続性の維持に困難があったことを示し、「第13章 中国共産党の『新型鉄路』と新中国建設」は、1946年以降東北鉄路を経営した中国共産党が日本人の留用やソ連からの技術協力に依存し、1957年ごろまでに後者についてはそれを完了した経緯を示す。留用日本人の活躍の大きさが再確認される。「第14章 新中国鉄道における大躍進運動と文化大革命」は大躍進・文化大革命期の混乱のなかで中国鉄道部が被った大混乱と停滞を示す。戦後中国鉄道業の生産性・効率性は(戦前満鉄との比較などで)一部に過大に評価されたが、それらは計算上の誤謬ないし操作によるものであり、TFP上昇は、1976年の文化大革命終了まで待たねばならなかった。こうした叙述が、限定的な統計資料の精査による稠密な数値データの提示とともに行われていることに、本書の特長が見

いだされる。

大戦後のソ連の占領政策が与えた直接的な影響や、社会主義計画経済体制下の非効率性は、他の戦後の「東側」諸国の鉄道業の経験と相当一致するであろう。その後、統計的資料の不正確、一種の改竄・コントロールが行われている点では、さらに大戦前・中の「全体主義国」の経験との比較も可能である。この点における戦時と戦後との連続性という観点も、今後は重要になるであろう。

「終章 東アジア鉄道史のなかの満鉄」は本書の議論をまとめ、今後の「帝国の鉄道史」への道標を示したものである。

本書は600頁にわたって緩みのない分析と叙述を展開するが、各章・部についての確なまとめが示されることで、読者の理解を助けている。上記の本書の内容概観には、日本鉄道史・東アジア鉄道史を専門としない評者による見落としがあるから、是非本書そのもので確認していただきたい。

最後に、本書を経済史研究のフロンティアにある著作として読んだ感想をつけくわえておきたい。本書は、生産性や効率性の測定という労の多い作業にもとづく経済史研究の代表的業績であり、「生産性」という視角の価値を示すとともに同時に限界も示し、同時にそれを乗り越えるモデルを示すものである。満鉄の歴史そのものを余すところなく描く本書の達成は、同時に、社会史的・政治史的・制度史的分析によって生産性分析が補完されなければならないことを私たちに教えてくれている。今後の経済史・経営史研究は、「帝国(主義)」「植民地」を対象とする場合にも(その場合にこそ)、数量・計量的手法の活用を当然のものとして、メカニカルな分析の精度を一層あげていく方向で進められていくべきであろう。だからこそ、綿密な実証によって数量的分析に豊かな肉付けを与えた本書が、こうした経済史・経営史の将来に対して示唆するところはきわめて大きい。

[鳩澤 歩]