

松下幸之助記念財団 研究助成
研究報告

(MS Word データ送信)

【氏名】 麻田 雅文

【所属】 (助成決定時) 国文学研究資料館プロジェクト研究員

【研究題目】 長春鉄道の経営と留用日本人、1945-1953 年

【研究の目的】 (400字程度)

1945 年 8 月、ソ連は「満洲国」に侵攻した。ソ連は、戦利品として以前から要求していた旧中東鉄道（北満鉄道）と南満洲鉄道（以下、満鉄）を中華民国との共同経営という条件で獲得し、名前を長春鉄道と改めて、1952 年末まで運行した。本研究は、その長春鉄道をめぐる東アジアの国際関係と、その経営実態を分析する。その上で、日本の敗北後も「留用」された日本人たちが、どのようにこの鉄道の中で働かされ、翻弄されたかを論じる。大日本帝国と「満洲国」という、二つの帝国後の中国東北が、いかにして中華人民共和国の一地方となるか、という過程を描くことになるだろう。

【研究の内容・方法】 (800字程度)

① モスクワ訪問

長春鉄道は中ソ合弁が建前であったが、事実上、ソ連の管理下に置かれた期間がほとんどであった。長春鉄道に関するソ連側の史料は、ソ連の首都であったモスクワに多く散在している。申請者はその中でも、モスクワのロシア連邦国立文書館、ロシア国立経済文書館に所蔵されている、長春鉄道関係のおよそ 100 冊ほどの経営関係の簿冊を収集し、経営の実態の解明に務めた。所蔵している資料については、2011 年 12 月のモスクワ訪問の際に、目録を作成している。

ただし、ロシアの文書館では短期間でのコピー作成が難しいため、ほとんどの文書を手書きで写し取ることが必要になる。平日のみの短い開館時間を考慮に入れれば、数週間で全てを書き写すことは不可能である。そのため、概観を記した資料を収集したにとどまった。

他には、戦後の一時期に外務大臣だったモロトフの文書の中にも関連史料を見つけることができた。残念ながらスターリンの個人文書の中にある戦後中国の史料は非公開だったため、こちらを閲覧する事で、スターリンの対中政策と長春鉄道の経営に関連性が認められた。

② 北京訪問

長春鉄道の経営にはまず初めに国民党、後に共産党が関与した。しかし、予定していた南京に保管されている中ソ関係の史料は閲覧が不可、北京も外交文書館への制限が日中関係の悪化に伴い厳しくなった。代わって、2014 年 11 月に北京では、国家図書館で新聞や雑誌記事などの収集に努めた。

【結論・考察】（４００字程度）

ソ連が長春鉄道を欲したのは、旅順・大連とソ連領内の鉄道網を接続するために不可欠だった、という一点につきる。戦後のソ連の外交を差配したのはスターリンであり、彼は戦前からの鉄道と港を接続させ、兵力の移動を容易にし、ロシア極東の安全保障の度合いを高めるために、再度、中国東北で港と鉄道を確保しようとした。その背景には、日本の復活を恐れる気持ちと、台頭するアメリカへの警戒があった。

国防の根幹に鉄道を据えた彼の戦略は、飛行機が活躍し、制空権が重要になっていた戦後には、すでに時代遅れであった。しかし、彼はそうした時代の趨勢を無視して、旧来型の鉄道を用いたロシア極東の安全保障の確立に邁進したのである。残された謎は、その彼が 1952 年に長春鉄道を新中国に返還した理由であるが、その検討は今後の課題として残されている。

残念ながら、留用日本人の史料はロシア側でほとんど発見できなかつたものの、日本側の取りまとめ役だった高碓達之助に着目し、今後は調査を続けてゆきたい。