

Title	戦時下における華北車輛の経営実態
Author(s)	沢井, 実
Citation	大阪大学経済学. 2012, 62(1), p. 1-14
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/57054
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

戦時下における華北車輛の経営実態

沢井 実[†]

はじめに

1939年4月に設立された華北交通株式会社によって戦時下の華北諸鉄道が運営されることになった。華北交通向け鉄道車輛・用品類の整備・拡充が喫緊の課題となる一方¹、「昭和十三年大陸交通器材株式会社（株式会社小糸製作所の姉妹会社－引用者注）ノ設立ヲ見ルニ至リ次テ多数企業者モ此種事業ヲ企図シ乱立ノ虞サヘ見ル氣運ニ向」う中で、「重要ナル国策の事業ヲシテ、無益ナル競争ヲ避ケシメ二重投資ノ弊ヲ除キ未開發ノ新天地ニ其ノ發展ヲ期セシムルタメ（中略）華北交通株式会社、大陸交通器材株式会社ヲ初トシ内地滿州ノ各種同業同志者ニ大合同ヲ求メ」た結果が²、1940年6月3日に日本法人として設立された華北車輛株式会社

（公称資本金3000万円）であった³。

本社を北京の華北交通株式会社（39年4月設立）内においた同社は青島工場（青島市機廠路）、山海関工場（山海関南門外）、張貴莊工場（天津郷五区張貴莊村）の3工場を有し、設立当初の出資者は華北交通（持株16万株、持株比率26.7%）、大陸交通器材株式会社（現物出資4万株、持株比率6.7%）、川崎車輛株式会社（4万株）、汽車製造株式会社（4万株）、株式会社日立製作所（4万株）、日本車輛製造株式会社（4万株）、梅鉢車輛株式会社（4万株）、株式会社大連機械製作所（4万株）、住友金属工業株式会社（4万株）、三菱重工業株式会社（4万株）、株式会社玉造船所⁴（4万株）、田中車輛株式会社（1万株）、株式会社京三製作所（6000株）、日本信号株式会社（6000株）、株式会社山本工場（6000株）、日本エヤブレーキ株式会社（4000株）、発動機製造株式会社（4000株）、大同信号株式会社（4000株）の18社であった⁵。

華北車輛は青島工場と山海関工場を華北交通

[†] 大阪大学大学院経済学研究科教授

¹ 例えば、1938年3月に海軍省より青島旧支那海軍工廠の委託経営を命じられた浦賀船渠株式会社は同工廠を同社青島工廠とした上で復旧整備に努め、39年7月には本業である造船所の業務だけでなく、「将来ハ鉄道関係諸工事ヨリ車輛ノ修理新造ニ進度ク華北交通会社トモ大体ノ諒解ヲ得、着々其ノ計画ヲ進メ居候」ことを第四艦隊司令長官に報告していた（浦賀船渠株式会社青島工廠所長木幡行「土地買取ニ関スル件御願」昭和14年7月13日、外務省『本邦会社関係雑件／浦賀船渠株式会社』アジア歴史資料センター、Ref. B08061269400）。鉄道車輛製作への進出計画は大陸交通器材だけではなかったのである。なお40年6月1日現在の青島工廠の従業員規模は日本人156名（社員30名、傭員41名、工具85名）、中国人756名（傭員23名、職工733名）であった（青島工廠所長木幡「青島工廠現状報告」昭和15年6月1日、外務省『本邦会社関係雑件／浦賀船渠株式会社』アジア歴史資料センター、Ref. B08061269500）。

² 華北車輛株式会社『華北車輛株式会社概況』昭和19年3月、頁数なし。

³ 華北車輛の設立に至る複雑な経緯については、沢井実『日本鉄道車輛工業史』日本経済評論社、1998年、245 - 249頁、および柴田善雅『中国占領地日系企業の活動』日本経済評論社、2008年、222 - 223頁参照。

⁴ 三井物産に対して華北交通総裁から出資要請があり、物産は玉造船所名義で出資した（春日豊『帝国日本と財閥商社－恐慌・戦争下の三井物産－』名古屋大学出版会、2010年、226 - 227、581、718頁）。

⁵ 沢井、前掲書、249頁。

から引き継ぎ⁶、張貴荘工場⁷は大陸交通器材からの現物出資によるものであった。持株関係からも明らかなように「華北交通株式会社ト当社（華北車輛－引用者注）トハ経営上表裏一体ヲ為シ社業常ニ盛衰ヲ共ニス（中略）将来共両者の関係ハ唇齒輔車二位一体⁸」の関係にあった。

小論では太平洋戦争期における華北車輛の経営の実態を検討し、中国占領地における日本企業の経営動向の一端を探りたい。

1. 華北車輛の生産実績と損益

(1) 事業動向

華北車輛の経営は設立当初から資材の制約に悩まされた。1940年度下期（40年10月～41年3月）には第1期事業拡充計画の成案をみたものの、「現下ノ資金及資材ノ入手難ノ情勢ノ下ニ在リテハ之カ事業着手ハ昭和十六年度以降ニ延引スルノ余儀ナキニ至⁹」った。

1941年度上期（1941年4月～9月）には第1次事業拡充計画に従って「重点ヲ青島工場ノ

機関車、客車及貨車ノ製作並ニ組立、同修繕能力ノ拡充ニ置キ建設工事ニ着手セリ（中略）山海関、張貴荘両工場及本社ニ在リテハ専ラ内容ノ整備改善ニ止メ大ナル施設ヲ加ヘタルモノナシ¹⁰」といった状況であった。

太平洋戦争の勃発によって、華北車輛の困難は倍加した。そうした中で1942年3月5日に開催された第6回重役懇談会（開催場所は東京赤坂の満鉄ビル・あじあ食堂）で42年度は第1期拡張計画の未着手分に対して事業費700万円を投じて計画を完成し、「年産機関車50輛客車50輛貨車1500輛ノ目標実現ニ邁進致シ明年度ヲ以テ第一期拡張計画ハ一応打切り昭和18年ハ機械類其ノ他ノ内容充実ニノミ止メ度コト」が確認された。700万円の手当については「借入金ヲ以テ資金繰リヲ為スコトモ考ヘラルルモ当社ノ現状ニテハ種々ノ事由ニテ難点アリ」との判断から全額を株金払込徴収に頼ることが申し合わされた¹¹。しかし現実には43年上期までの株金払込徴収は500万円（払込資本金は1600万円から2100万円に増加）に留まり¹²、一方で「華北交通社給品」勘定533万円（43年度上期末）が登場する¹³。華北車輛の最後の頼みの綱はやはり華北交通しかなかったのである。

なお華北車輛の法人株主は設立当初は18社であったが、1941年度下期に三井物産株式会社北京支店、42年度上期に株式会社小糸製作所が加わった¹⁴。三井物産は後にみる株式会社豊田式鉄廠の主たる出資者であり¹⁵、小糸製作所も株式会社小糸鉄工廠の活動に代表されるよ

⁶ 車輛修繕を担当する華北交通の鉄路工廠は11工廠（山海関、唐山、天津、長辛店、石家荘、南口、張家口、済南、太原、青島〔四方〕、徐州）を数えたが、山海関工廠と青島工廠が華北車輛に現物出資されたため、9工廠となった。1940年10月末現在の従業員数をみると、唐山鉄路工廠3679名（うち日本人は212名）、済南工廠2471名（255名）、長辛店工廠2066名（232名）、太原工廠1810名（213名）、南口工廠1317名（120名）、石門工廠1288名（173名）、天津工廠1028名（99名）、張家口工廠841名（100名）、徐州工廠502名（54名）、総計1万5002名（1458名）であった（華北交通社史編集委員会編『華北交通株式会社社史』社団法人華交互助会、1984年、364、366頁）。後掲表5にあるように40年9月25日現在の山海関工場の従業員は1011名、青島工場は1663名であり、各鉄路工廠の規模がうかがわれる。とくにイギリス人技術者の指導の下で運営されていた唐山鉄路工廠の技術水準は高く、修繕車種は機関車、客車、貨車の全車種に及んだ（同上書、369頁）。

⁷ 大陸交通器材株式会社の張貴荘工場は1939年5月に着工されたが、8月の白河の大洪水によって大きな被害を受けた（小糸製作所50年史編集委員会編『小糸製作所50年史』1968年、74頁）。

⁸ 前掲『華北車輛株式会社概況』頁数なし。

⁹ 華北車輛株式会社『第二期決算報告書』3頁。

¹⁰ 華北車輛株式会社『第三期決算報告書』2－3頁。

¹¹ 華北車輛株式会社『第六回重役懇談会記録』昭和17年3月5日。

¹² 1944年6月の第4回株金払い込みによって払込資本金は満額の3000万円に達した（汽車製造株式会社編『K S K年表注1』〔石河茂編〕、作成年不明、1273頁）。

¹³ 華北車輛株式会社『第五期決算報告書』、同『第七期決算報告書』。

¹⁴ 華北車輛株式会社『決算報告書』各期。

¹⁵ 柴田、前掲書、81－82頁。

表1 「北支産業開発五ヶ年計画」・「鉄道車輛」(1941年11月)

(輛)

車種別	区分	41年度 (基準年度)	42年度	43年度	44年度	45年度	46年度
機関車	需要	100	135	165	175	185	190
	生産		20	30	40	80	130
	輸入(日)	100	115	135	135	105	60
客車	需要	200	220	240	260	285	300
	生産	16	50	50	75	125	175
	輸入(日)	184	170	190	185	160	125
貨車	需要	1,000	1,650	2,350	2,600	2,800	2,850
	生産	515	1,000	1,500	1,900	2,600	3,500
	輸入(日)	485	650	850	700	200	

[出所] 大臣官房企画部「北支産業開発五ヶ年計画案摘要(昭和十六年十一月於企画院)」昭和16年12月(外務省外交史料館『外国経済事情調査一件』第2巻, アジア歴史資料センター, Ref. B08060356200)。

うに華北での鉄道関連事業に積極的であった。大陸交通器材は張貴荘工場を華北車輛に現物出資した後、40年6月に株式会社小糸鉄工廠と改称した。小糸鉄工廠は北京にあって約20年間米中合弁事業であった海京工廠を40年6月に買収し、同工場の整備強化に努めた¹⁶。

1944年8月には華北車輛初代社長の田村羊三と山口張雄専務取締役が退任し、荒木宏専務取締役が第二代社長に昇格した。しかし荒木は45年5月に辞任し、代わって第三代社長には専務取締役の山田彦一が就任した。

(2) 華北車輛の生産実績と損益

日本軍の南部仏印進駐への対抗措置として行われたアメリカの対日石油輸出禁止、在米資産凍結といった新たに事態に対応して改訂された「北支産業開発五ヶ年計画」(1940年7月策定)¹⁷における鉄道車輛五ヶ年計画は表1の通りであった。「重要国防資源ノ開発並ニ之ガ対日満ヘノ増産ヲ計ランガ為極力、鉄道、港湾、鉄道車輛等ノ増強整備ヲナス¹⁸」とされた鉄道

車輛の順調な生産拡大によって、需要拡大にもかかわらず日本内地からの機関車輸入は45年度、客貨車輸入は44年度から減少に転じ、貨車においては46年度は現地需要を上回る現地生産が見込まれ、そうした現地生産の中心に華北車輛が位置づけられていたのである。

一方1941年度上期の華北車輛の主力工場である青島工場では「客貨車ノ修理及製作、機関車ノ組立及修理」、山海関工場では「橋桁、分岐、小車類、線路用品類及信号保安装置用品類ノ製作並修理」、張貴荘工場では「部品ノ製作」を行っていた¹⁹。表2に示されているように42年度には待望の機関車新製も実現した。しかし先にみた第1期拡張計画の目標「年産機関車50輛客車50輛貨車1500輛」を達成することはなく、従って表1に示された「北支産業開発五ヶ年計画」の数字も画餅に終わったのである。また44年の状況としてある外務省資料は青島工場の能力について「機関車新造組立 年三五輛 貨車新造組立 年一五〇〇輛²⁰」としているが、表2を見るかぎりこの数字は明らかに過大であった。

¹⁶ 前掲『小糸製作所50年史』76-78頁。

¹⁷ 同計画の詳細については、中村隆英『戦時日本の華北経済支配』山川出版社、1983年、250-266頁参照。

¹⁸ 興亜院華北連絡部「北支産業開発五ヶ年計画基本要綱」昭和16年12月(外務省外交史料館『外国経済事情調査一件』第2巻, アジア歴史資料センター, Ref.

B08060356200)。

¹⁹ 華北車輛株式会社『当社ノ概要』昭和16年9月、9頁。

²⁰ 中村, 前掲書, 324頁。

表 2 華北車輛の拡充計画と実績

区分	区分	単位	1941 年度			1942 年度			1943 年度			1944 年度	
			計画目標	実際能力 (予算)	実績 (決算)	計画目標	実際能力 (予算)	実績 (決算)	計画目標	実際能力 (予算)	実績 (決算見込)	計画目標	実際能力 (予算)
生産能力	機関車	輛	20	0	0	50	10	1	70	23	9	100	20
	客車	輛	50	24	8	50	55	23	50	47	20	100	17
	貨車	輛	1,000	810	300	1,500	1,000	673	1,500	1,380	792	2,000	1,300
	橋梁	尺	4,000	800	1,221	4,500	1,500	1,995	5,000	3,838	2,533	5,500	3,000
	分岐	組	500	200	98	700	300	161	700	400	231	1,000	500
工場建家拡充面積		平方米	計画	予算	実績	計画	予算	実績	計画	予算	実績	計画	予算
			20,405	21,574	20,226	25,592	15,296	2,368	0	19,293	6,819	39,003	14,464
			計画	要求	入手	計画	要求	入手	計画	要求	入手	計画	要求
建設用資材	鋼材	尺	910	2,399	842	1,429	2,005	640	0	755	320	2,050	570
	木材	立米	-	2,068	15	-	1,400	3,023	-	3,740	547	-	1,810
	セメント	尺	2,720	-	-	3,852	3,500	665	0	2,400	540	5,760	1,720
新設機器	台	64	591	41	175	622	197	218	678	92	275	568	

[出所] 華北車輛株式会社『華北車輛株式会社ノ現状』昭和 19 年 2 月 29 日調, 附表第三。

- (注) (1) 計画・計画目標(年度末能力)は生産拡充五ヶ年計画による数字。
 (2) 実際能力は年度予算による数字。
 (3) 実績・入手は決算による数字。
 (4) 機器入手は現地購入を含む。
 (5) 機器の計画は主要機械のみを示し, 要求・入手は器具も含む。

次に表 3 から車輛修繕実績をみると, 客貨車の一般修繕については 1943 年度以降大きく落ち込んでいることが分かる。

表 4 によると創業第 2 期から利益を計上し, その名目額は期ごとに増加して 43 年上期には創業以来初めて年 4% 配当を行ったものの, 車輛生産の実態ははるかに厳しいものであった。1944 年度下期(44 年 10 月~45 年 3 月)の当期利益金は 198 万円を計上しているが, これは「所要資材の入手ハ頗ル不如意ニシテ為ニ新造車輛ハ所期ノ輛数ヲ出場セシメ得ス(中略)車輛補修及車輛以外ノ製品ニ対シテハ此ノ種ノ掣肘比較的尠ク²¹⁾」といった事情によるものであった。しかし表 3 から修繕実績をみるかぎり 44 年度は芳しくなく, インフレーションの高進を考慮すると『決算報告書』の数字と工場の実態の乖離は拡大するばかりであったといえよう。

表 3 華北車輛における車輛修繕実績

(輛)

車種別	区分	40 年度	41 年度	42 年度	43 年度	44 年度	45 年度
機関車	一般	8	19	1	4	1	22
	局部	30	23	45	32	55	19
客車	一般	59	40	29	7	11	4
	局部	2	2	3		11	
貨車	一般	447	467	310	73	51	36
	局部	196	93	74	97	43	52

[出所] 華北交通社史編集委員会編『華北交通株式会社社史』1984 年, 360-362 頁。

- (注) (1) 1945 年度は 7 月までの実績。

(3) 従業員数の推移

表 5 から明らかなように華北車輛 3 工場の中では青島工場が主力工場であった。青島工場では太平洋戦争期にも工員数(雇傭員+社員外工役)を増加させており, 一方山海関工場の雇傭員数は減少を続けた。「従事員ノ大部ヲ占ムル華人ニ対シ安居楽業治安維持上ノ万全ヲ計リ

²¹⁾ 華北車輛株式会社『第十期決算報告書』3 頁。

表 4 華北車輛の収支

(千円)

項目	40年・上期	40年・下期	41年・上期	41年・下期	42年・上期	42年・下期	43年・上期	43年・下期	44年・下期
営業支出	1,862	2,099	3,833	5,151	7,561	8,076	10,705	15,579	41,427
利息支出		8	9	9	17	55	49	32	117
当期利益金		5	13	57	290	518	843	970	1,976
損失・合計	1,862	2,112	3,855	5,217	7,868	8,649	11,597	16,581	43,520
営業収入	1,845	2,059	3,830	5,140	7,829	8,540	11,553	16,524	43,412
利息収入	15	53	25	77	39	109	44	57	108
当期損失金	2								
利益・合計	1,862	2,112	3,855	5,217	7,868	8,649	11,597	16,581	43,520

[出所] 華北車輛株式会社『華北車輛株式会社概況』昭和19年3月、頁数なし。

(注) (1) 1943年下期(43年10月～44年3月)、44年下期は華北車輛『第八期決算報告書』および『第十期決算報告書』による。

表 5 華北車輛の人員

(人)

所在地別	区分	1940年 9月25日現在	1941年 8月末現在	1942年 8月末現在	1943年 8月末現在
本社	職員以上	47	55	74	69
	准職員	13	16	17	22
	雇傭員	66	73	70	89
	社員外工役			26	
	計	126	144	187	180
青島	職員以上	58	53	84	108
	准職員	71	72	85	81
	雇傭員	1,447	1,442	1,484	1,585
	社員外工役	87		135	607
	計	1,663	1,567	1,788	2,381
山海関	職員以上	39	35	41	41
	准職員	39	27	29	24
	雇傭員	933	776	656	733
	社員外工役			74	144
	計	1,011	838	800	942
張貴荘	職員以上	2	3	6	10
	准職員	3	3	1	1
	雇傭員	32	47	61	171
	社員外工役			54	28
	計	37	53	122	210
東京	職員以上	5	7	10	10
	准職員	1	1	1	1
	雇傭員	2	2	5	6
	計	8	10	16	17
	合計	職員以上	151	153	215
准職員		126	119	133	129
雇傭員		2,480	2,340	2,276	2,584
社員外工役		87		289	779
計		2,844	2,612	2,913	3,730

[出所] 前掲『華北車輛株式会社ノ現状』26頁。

以テ其ノ特性ノ伸暢ヲ期ス²²」ことを経営方針の一つに掲げた華北車輛であったが、各工場での労働者確保には大きな困難が伴った。

「車輛工場向ノ工具ハ土地ノ固着性強ク遠隔ヨリ募集スル事困難ニシテ且工場所在地附近ノ人員ニハ限度アリテ工具ノ募集困難ヲ来シアリ²³」といった状況が深刻化した。

2. 1943年度の経営実態

〈資材施設〉

「工場ノ施設中建築ニ関シテハ資材入手難(物動期待ノ鋼材現地期待ノセメント等)基礎工事ノ休止期間(十二、一、二月ハ作業不可能)請負業者ノ困窮(食料入手難ニ依ル応募者減少徴募等ニヨル工事指導者ノ減員工事用器具材料ノ入手難等)ニ基因シ工事意ノ如クナラズ」といった事態に直面した華北車輛では、「物動面及物動外ヲ通ジテ廣ク内地、外地ニ亘リ資材(就中木材、鋼材、セメント)ノ入手ニ奔走」する一方、「工事ノ緩急順序ヲ顧慮シ最重点ノ作業ヲ先行」させ、資材の節約・自製、工事の簡素化などを図るしかなかった²⁴。

〈機械設備〉

設備機械の入手に際しては会社創立時から困難に直面した。それは親会社である華北交通においても同様であり、例えば1939年10月に笠原幸雄北支那方面軍参謀長は山脇正陸軍次官に対して、「北支ニ於ケル鉄道輪転材料ノ多クハ占領車輛ニシテ衰損甚ダシク之ガ修繕能力特ニ車輪旋盤ノ不足ハ直接車輛運用上ニ支障ヲ来シアル状況」でありながら、車輪旋盤・動輪旋盤のメーカーは日立工作機株式会社と汽車製造の2社に限定されるため入手が困難であり、「仄聞スルニ陸軍造兵廠ヨリ日立工作機会社並

汽車会社ニ対シ^(ママ)働輪用車輪旋盤六台注文製作中ナル由事情之ヲ許セハ右旋盤中三台ヲ華北交通会社用トシテ割愛方御取計ヒ相成度」との依頼を出していた²⁵。

しかし状況は悪化の一途を辿り、1944年になると「機械ノ入手難特ニ既ニ認可発注中ノ重要工作機械ノ未入手ニ依リ機械設備不揃トナリ能力發揮ニ重大ナル影響ヲ来セリ」といった事態となり、「機関車新造用特殊機械ハ現在内地発注機械ノ早急入庫ヲ見ザレバ生産量ノ拡充困難」であった²⁶。いま1944年3月末における未入手機械の中で特に緊急を要する工作機械を挙げると表6の通りであった。

しかし汽車製造の『工作機械受注台帳』²⁷をみると、同社は華北車輛から大倉商事経由で「堅フライス盤」(価格は4万3409円²⁸)と「中グリ盤」(5万9500円)各1台を受注したが、結局前者は大阪の「藤永田造船本社工場へ振替」られて華北車輛には納入されず、後者も「本工号取消」となった。

不足するのは工作機械だけではなく、工具類の不足も著しく、1944年になると「稀ニ求メントスレバ内地ノ二十数倍ノ高価ナリ又空気器具ノ如キハ部分品スラ入手不可能ナリ」となった。したがって工具に関しては工場内の修理が基本となったものの、「工具用材料入手難ノタメ努メテ破損工具ヨリ小寸法ノ工具ヲ製作セルモ現在ニ至リテハ破損工具スラモ使用シ尽セリ」といった状況を迎えていたのである²⁹。

²⁵ 北支那方面軍参謀長笠原幸雄「働輪用車輪旋盤譲渡方幹旋相成度件」昭和14年10月4日(『陸支受大日記』第72号、昭和14年、アジア歴史資料センター、Ref. C04121621200)。

²⁶ 前掲『華北車輛株式会社ノ現状』5、11頁。

²⁷ 汽車製造株式会社『工作機械受注台帳』昭和17年度。

²⁸ 表6に示された価格4万8009円との差額4600円は大倉商事の手数料である。

²⁹ 華北車輛青島工場『車輛ノ生産隘路ト之ニ関スル陳情』昭和19年4月6日、30頁。

²² 前掲『当社ノ概要』4頁。

²³ 華北車輛株式会社『華北車輛株式会社ノ現状』昭和19年2月29日調、6頁。

²⁴ 同上資料、7、10頁。

表6 「十八年度末ニ於ケル未入手機械中特ニ緊急獲得ヲ要スル」工作機械

(円)

発注年月日	機械名	数量	価格	製造所	納期
1941. 2. 28	高性能平削盤	1	87,000	吉松機械製作所 (大阪市)	1943. 2. 24
1941. 2. 28	高速度フライス盤	2	59,266	大阪機工 (大阪市)	1943. 5. 30
1941. 2. 28	ラジアルボール盤	1	17,970	同上	1943. 2. 28
1942. 3. 10	堅中グリ盤	1	67,200	石井鉄工所 (東京市)	1943. 10. 30
1942. 3. 10	門型平削盤	1	71,000	松本鑄造鉄工所 (大阪市)	1943. 5. 30
1942. 3. 10	横中グリ盤	1	89,000	大阪機械製作所 (大阪市)	1943. 12. 30
1942. 3. 10	リンク研磨盤	1	18,700	日立製作所 (川崎市)	1944. 3. 31
1942. 5. 15	堅削盤	2	66,000	大阪機械製作所 (大阪市)	1943. 8. 30
1942. 5. 15	平削盤	1	14,150	松本鑄造鉄工所 (大阪市)	1943. 1. 29
1942. 5. 15	正面旋盤	1	21,550	同上	1943. 5. 30
1942. 5. 15	堅フライス盤	1	48,009	汽車製造会社 (大阪市)	1943. 10. 30
1942. 5. 15	横中グリ盤	1	12,380	伊藤製作所 (東京市)	1943. 7. 31

[出所] 前掲『華北車輛株式会社ノ現状』16頁。

〈生産資材〉

生産資材についても「入手頗ル不円滑不揃ニシテ特ニ多量製産ヲ要スル貨車用資材ニ至リテハ概ネ時期ニ遅レ勝チニシテ工場ニ材料待ヲ生ズ又到着部分品不揃ノタメ大部分ハ完成セルモ一部ノタメ落成ヲ見ザル等全般的ニ頗ル非能率ナル状況」が続き、「資材中ノ大部ヲ占ムル交通会社社給品ニ就テハ勿論同社ニ於テ必死ノ努力ヲ傾ケ之ガ対策ニ腐心」したがその成果は乏しかった。そのため華北車輛としては「内地依存度ヲ極力減少スル目的ヲ以テ目下交通会社ニ於テ極力努力セラレツツ在ル満州期待及現地期待ノ促進モ一刻モ速ニ実現ヲ要望スル」しかなかったのである³⁰。

〈労務問題〉

中国人労働者に対する華北車輛の基本的な考え方は「華人ニ対スル労務対策ノ根本ハ安居楽業ノ事実ヲ示シ彼等ヲシテ会社ニ依存スル限り他ノ何レヨリモ安定セル生活ヲナシ得ルノ觀念ヲ抱カシムルニ在リ」であった。しかし「華人労務者ノ浮遊性極メテ大ニシテ外面的ノ好餌ニ釣ラレ転職スル者多ク又ヨリ多クノ収入ヲ得ムガタメ或ハ物資買出等ノタメ欠勤少カラズ」といった状況が続いた³¹。

〈協力工場〉

青島工場は表7に示された協力工場を有していた。しかし「此等ノ工場ハ技術不十分ニシテ比較的困難ナル当社ノ注文ヲ嫌ヒ容易ナル受注方面ニ走ル傾向」があり、さらに「何レノ工場モ食糧難ニ基因シテ工具ノ減少甚シク計画通りノ実施困難ナル状態」であった。そこで協力工場に対する施策としては、「発注工場ト受注工場間ニ内地ニ於ケルカ如ク強力適切ナル管理關係ヲ確立シ」、「協力工場ニ対シ発注量ヲ保証シ之カ資材ハ発注工場ヲ通シテ支給シ要スレハ人員ノ融通ヲ行フ」、「協力工場ニ対シ施設ノ整備工具ノ養成適切ナル指導援助ヲナス」、「協力工場ニ適当ナル技術指導員ヲ派シ作業方法ノ改善増産対策ヲ指導シ発注工場ノ作業工程ニ合致セシム」、「主要糧穀等ノ世話ヲ出来得ル限り行フ」ことが計画された³²。

表7の筆頭に豊田式鉄廠があるが、本工場は大日本紡績株式会社などの要請もあって戦火によって大きな被害を受けた青島在華紡の設備復旧を目的に1938年5月に豊田式織機株式会社の青島工場として設置された工場であった³³。青島にあった中国人経営の利生鉄廠を買

³² 同上資料, 27 - 28頁。

³³ 同廠の詳細については、春日、前掲書, 625 - 629頁参照。また戦時下における日本の四大紡織機械プラ

³⁰ 前掲『華北車輛株式会社ノ現状』18 - 19頁。

³¹ 同上資料, 20, 22頁。

表7 青島工場車輛部品製作加工協力下請工場 (1944年)

(人, 台)

工場名	経営者別	従事員数	工作機械台数				
			旋盤	平削盤	ボール盤	縦削盤	フライス盤
豊田式鉄廠	日	650	135 (70)	8 (5)	35 (27)	10 (8)	9 (4)
東亜重工業	日	835	56 (28)	7 (4)	23 (11)	14 (7)	11 (3)
鈴木製鉄廠	日	80	17		3	1	1
鈴木鑄工廠	日	35	14 (5)	1 (1)	4 (2)	2 (2)	2 (1)
梅沢鉄工廠	日	36	10 (6)	1 (1)	6 (4)	2 (2)	1
徳合鉄工廠	日	45	8 (5)	1 (1)	3 (1)	1 (1)	1
東洋鍍金工廠	日	20	1		3		
西川鉄工廠	日	18	5 (3)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)
徳順炉	日	36	7 (3)	2 (1)	2 (1)	1 (1)	2
三陽鉄工廠	日	25	7 (7)		3 (3)	2 (2)	
裕豊鉄工廠	華	34	7 (6)	1 (1)	3 (3)	2 (2)	1 (1)
長順鉄工廠	華	26	5 (3)	1 (1)	2 (1)	1 (1)	1 (1)
聚合鉄工廠	華	30	5 (5)		2 (2)	3 (2)	
永豊鉄工廠	華	20	4 (2)		2 (1)	1 (1)	
聚泰鉄工廠	華	17	2 (1)		1 (1)	1 (1)	1 (1)
協利鉄工廠	華	20	3 (2)		1 (1)	1 (1)	
義信鉄工廠	華	15	4 (2)		2 (1)	1 (1)	
隆興鉄工廠	華	8	2 (1)		1		
同有鉄工廠	華	12	5 (3)		2 (1)	1 (1)	
同和鉄工廠	華	10	4 (2)		1 (1)	1 (1)	
普利鉄工廠	華	32	5 (2)	1 (1)	2	1 (1)	2 (1)
同益鉄工廠	華	20	4 (2)		2 (1)	1 (1)	1 (1)
永源鉄工廠	華	21	5 (3)		2 (1)	1 (1)	
魯膠鉄工廠	華	30	7 (2)	1 (1)	3 (1)	1 (1)	
順興鉄工廠	華	15	2 (2)	1 (1)	1 (1)		
玉発鉄工廠	華	23	5 (3)		3 (2)	1 (1)	
亜細亜鉄廠	日	25	4 (3)		2 (1)	1	1 (1)
源順炉工廠	華	21	3 (1)	1 (1)	1 (1)		
準興鉄工廠	華	18	3 (1)		1 (1)	1 (1)	
義祥鉄工廠	華	18	4 (3)		1 (1)	1 (1)	
瑞茂鉄工廠	華	15	4		1 (1)	1	
合計		2,210	347 (175)	27 (20)	120 (73)	54 (42)	35 (15)

[出所] 前掲『華北車輛株式会社ノ現状』附表第六。

(注) (1) ()内は協力可能台数。

(2) 鈴木製鉄廠, 東洋鍍金工廠等の専門工場の機械は協力不能。

収し, 機械設備は豊田式織機から移出し, 同年11月に青島工場を分離独立して株式会社豊田式鉄廠(資本金は25万円, 後に200万円に

増資)が設立された³⁴。同鉄廠は当初紡織機械の新製も考えていたが戦争の進展とともに「紡績用紡織機械ノ新規製造ハ之ヲ一切禁止」されたため, 青島にある紡機39万錘, 織機7100台, 撚糸機3万2000台の修理工場として営業を続けることになったものの, さらに「重工業

ント企業(豊田式織機, 豊田自動織機, 大阪機械工作所, 大阪機械製作所)の中国進出については, 富澤芳亜「第3章 在華紡技術の中国への移転」(富澤芳亜・久保亨・萩原充編著『近代中国を生きる日系企業』大阪大学出版会, 2011年)67-77頁参照。

³⁴ 豊和工業株式会社編『豊和工業六十年史』1967年, 52-53, 196頁。

方面ニ進出シ鉄道、鉦山農業方面ノ機械器具ノ製作」を行うことを計画した³⁵。41年3月までの生産実績は紡績関係以外に、水道、電気、軍部³⁶、青島特別市公署、鉄道関係、鉦山関係、青島港埠頭建設局関係の仕事があり、鉄道関係では「華北交通会社青島用度事務所へ機関車、貨車、客車及路線橋梁部品新作約拾四万七千円也納入尚今回設立セル華北車輛用鑄鋼品其他鉄製品ヲ先方ヨリ所要材料支給ニテ約五万三千円也納入」といった内容であった³⁷。

しかし1939年11月の資料によっても豊田式鉄廠が増資によって得た資金で工作機械を購入する場合も「機械類一切ハ日本内地ニ於ケル中古機械ヲ充当ス³⁸」ることが想定されており、「外地」の企業が設備を強化整備することは容易ではなく、そのことがまた発注工場である華北車輛の増産を制約する関係にあったのである。

錦華紡績株式会社社長の加藤正人、株式会社大阪機械製作所および大阪電気鑄鋼株式会社社長の本田菊太郎らは青島で操業していた膠東鉄工所を取得し、1939年3月に東亜重工業株式会社とした³⁹。会社設立の目的は「紡織機械ノ製造修繕ヲ営ム外新タニ工作機械及電気炉ヲ設置シ主トシテ軍用器機ノ現地補充及修繕並ニ埋蔵資源開発ニ要スル諸機械ノ製作ヲ為シ併セテ車輛其他ノ現地調弁」に貢献することにあつた⁴⁰。41年4月の錦華紡績、日出紡織、出雲製

³⁵ 興亜院華北連絡部青島出張所長「株式会社豊田式鉄廠ノ増資ニ関スル件」昭和14年11月14日（外務省『本邦会社関係雑件／株式会社豊田式鉄廠』、アジア歴史資料センター、Ref. B08061282600）。

³⁶ 「陸軍部隊（城陽飛行場）青島海軍設営隊、ロードローラー修理及ビ滄口飛行場格納庫新造ニハ工員派遣ス、又陸軍部隊ニ輻重隊部分品製作納入其他ニテ総額約壹万九千円也」（興亜院華北連絡部青島出張所長「株式会社豊田式鉄廠未払込株金徴収ノ件」昭和16年3月31日、外務省『本邦会社関係雑件／株式会社豊田式鉄廠』、アジア歴史資料センター、Ref. B08061282600）。

³⁷ 同上資料。

³⁸ 前掲「株式会社豊田式鉄廠ノ増資ニ関スル件」。

³⁹ 柴田、前掲書、82頁。

⁴⁰ 東亜重工業株式会社設立発起人「会社設立許可申

表8 東亜重工業株式会社製品納入高

(円)

種別	1941年	1942年
鉦山機械及鉦山用機器部品	13,212	194,621
車輛機器及軌道用品	20,397	179,898
変電品用諸装置機器	660,776	155,996
化学工業用各種諸機械	199,398	490,439
工作機械	66,798	192,575
水力機（唧筒、水圧機）、空気機械	45,610	211,294
送排水鑄鉄管、バルブ、水道用品	69,260	135,840
電気機器修理、同器具	17,335	45,457
銅塊及銅並ニ鉄鑄物	77,976	300,259
一般機械並ニ機械部分品	125,238	142,726
合計	1,296,000	2,049,105

[出所] 東亜重工業株式会社「現地資材ニヨル工場設備拡充整備並ニ資本増加御許可申請書」昭和18年3月17日（外務省『本邦会社関係雑件／東亜重工業株式会社』アジア歴史資料センター、Ref. B08061282000）。

織、和歌山紡織の4社合併による大和紡績の誕生によって、東亜重工業は同社の傍系会社となった。

表7にある梅沢鉄工廠（代表者は梅沢光彦）は資本金4万5000円、徳合鉄工廠（白川鐵夫）は資本金6000円であり⁴¹、従業者数と比較してその資本規模は決して大きくなかった。

表8にあるように東亜重工業の製品納入高は1941年に130万円、42年に205万円と増加した。しかし41・42年に同社の製品は華北車輛を含む32社に納入され、製品納入高に占める「車輛機器及軌道用品」の割合は41年で1.6%、42年で8.8%に留まり、東亜重工業が華北車輛の「専属」下請工場であった訳ではなかった。

1943年3月時点で東亜重工業には「組立工場ナク、機械工場及仕上工場内ニ於テ組立作業ヲ行ツテ参リマシタ」といった状況であり、多様な設備機械の増設が望まれたが、いずれも自製を考えており、内地からの導入は想定されて

請書」昭和14年3月（外務省『本邦会社関係雑件／株式会社豊田式鉄廠』、アジア歴史資料センター、Ref. B08061282000）。

⁴¹ 青島日本商工会議所編『青島商工案内』1944年、140、145頁。

表9 青島工場人員の推移

(人)

日中別	資格別	38年 1月19日	38年 3月31日	39年 3月31日	40年 4月30日	41年 3月31日	42年 3月31日	43年 3月31日	44年 2月29日
日本人	取締役					1	1	1	1
	参事	1	1	1	1	1	1	1	4
	副参事				2	2	2	5	7
	職員	5	22	27	31	41	74	91	101
	准職員		20	28	32	37	40	43	45
	雇員		31	44	71	99	113	108	113
	計	6	74	100	137	181	231	249	271
		38年 1月31日	38年 12月31日	39年 6月30日	40年 4月30日	41年 3月31日	42年 3月31日	43年 3月31日	44年 2月29日
中国人	参事					2	1	1	1
	副参事					1	1		
	職員	14	17	20	13	7	6	9	13
	准職員				36	43	45	38	55
	雇員				93	118	143	136	183
	工具・見習工	92	984	1,314	1,409	1,363	1,366	1,988	2,346
	計	106	1,001	1,334	1,551	1,534	1,562	2,172	2,598

[出所] 華北車輛株式会社青島工場『華北車輛株式会社青島工場概要』昭和19年3月、「工場ノ沿革」の部、5頁。

いなかった⁴²。このように限られた下請工場の争奪、下請工場の技術的向上を阻碍する戦況の悪化などが重層して親工場である華北車輛自体の生産活動を大きく制約していたのである。

3. 青島工場の実態

(1) 人員の変化

華北車輛の主力工場である青島工場は、1904年にドイツによって建設運営され、その後第1次世界大戦中に日本の管理に移り、次に中華民国に還付され、さらに日中戦争の開始とともに日本軍監理となり、華北交通をへて華北車輛に引き継がれるといった経緯を辿った工場であった⁴³。

表9に示されているように傭員身分である

工具・見習工は全員が中国人労働者であり、ほとんどの日本人従業員は職員、准職員、雇員に配置された。雇員だけをみると中国人がたえず日本人を上回った。

「華人職工ノ出勤率ハ創業以来次第ニ向上ヲ示シ、一昨年（1942年-引用者注）ニアリテハ常ニ九十五%ヲ持続セリ 最近或種ノ事情ト深刻ナル食糧問題ニ禍サレ低下セリト雖モ尚九十%以下ノ低率ヲ示スコト稀ナリ⁴⁴」といった状況であった。具体的には43年春以来「新設会社ノ法外ナル好待遇ニ禍セラレ熟練工ノ苦力化シテ之ニ走ルモノ続出シ食糧問題ト加ヘテ出勤率ハ低下ノ一途ヲ辿リ本年（1944年-引用者注）一月ニ入りテハ84%ト云フ創立以来ノ最悪記録ヲ示スニ至レリ⁴⁵」といった事態となった。

こうした状況に対して華北車輛は主として賃金制度の改定で対応した。まず「ローワン式ヲ廢シ単純出来高払制」とし、従来は「加給利益人工」に日給（平均約1円）を乗じていたのを

⁴² 東亜重工業株式会社「現地資材ニヨル工場設備拡充整備並ニ資本増加御許可申請書」昭和18年3月17日（外務省『本邦会社関係雑件／東亜重工業株式会社』アジア歴史資料センター、Ref. B08061282000）。

⁴³ 華北車輛株式会社青島工場『華北車輛株式会社青島工場概要』昭和19年3月、2頁、および「工場ノ沿革」の部、4頁。

⁴⁴ 前掲『車輛ノ生産隘路ト之ニ関スル陳情』4頁。

⁴⁵ 同上資料、34頁。

職名別に特定日給（工作工長で4円50銭，工作工で2円50銭）を乗じるように改訂し，さらに残業歩増制度を導入した。その他にも家族手当と皆勤手当について日割計算を実施し，また「従来二十七日以上ノ出勤者ニ対シ一率ニ全部ノ配給」を行っていたのを日割計算とし，「二十五日以下ノ出勤日数ニ対シテハ一日ニ付キ麦粉約二匁及襍穀約四匁ヲ支給スルコト」とした⁴⁶。しかしこうした賃金制度の改訂は何ら抜本的対策とはなりえず，以後華北車輛は中国人労働者の維持確保に追われることになった。

そうした中で「日人ノ採用ニ就テハ八方手段ヲ尽シ来レルモ意ノ如クナラズ 現在最小限三百名ヲ必要トセルヲ実員ハ僅カニ二百六十名ニ過ギザリシ所今回ノ応召ニヨリ一挙三十名ヲ減ジ七十名ノ欠員ヲ生ズルニ至レリ 従ツテ今期ノ予定生産量ヲ完成スル為ニハ廢休，残業，徹夜ハ勿論甚シキハ隔日徹夜ヲナシ然モ翌日ハ休養ヲ取ル余裕ナク引続キ翌日夕刻迄平日通り三十四時間連続勤務ヲナシ居レリ」といった事態が1994年春には生まれていた⁴⁷。

「小数ノ日人ヲ以テ華人ヲ指導セル関係上女子ヲ以テ代替出来得ザル業務ノミ多⁴⁸」いたため，応召による日本人従業員の欠員補充が大きな問題であった。それ故，「日人従事員不足ノ現在内地ヨリノ就職希望者アラバ一日モ早キ着任ヲ待チツツアリ。然ルニ渡支手續複雑ニテ着任迄ニハ少クとも四，五ヶ月ヲ要スル現状ナリ。現行手續ニ依レバ内地ノ職業指導所ノ雇入指令ヲ得テ之ヲ添付在青島領事館ノ『渡支事由証明書』ノ交付ヲ受ケ再び内地ニ送附コレニ依リ所轄警察署ノ身分証明書ノ発給ヲ得テ始メテ渡支可能トナルモ尚其後交通機関ノ制限ヲ受クル状態」であったため，華北車輛は「労務調整令上職業指導所ノ指令ハ絶対的ノモノナルヲ以テ領事館『渡支事由証明書』ニ代ルモノ」とするこ

表 10 青島工場・治工具考案件数・人員

年月	回数	考案者数			考案件数 (件)
		日本人	中国人	計	
41年9月	第1回	17	0	17	33
42年6月	第2回	20	9	29	37
42年11月	第3回	20	14	34	67
43年6月	第4回	21	28	49	79
43年11月	第5回	31	26	57	66
	計	109	77	186	282

[出所] 華北車輛株式会社青島工場『車輛ノ生産隘路ト之ニ関スル陳情』昭和19年4月6日，19-20頁。

とによる来青期間の短縮を希望した⁴⁹。

しかし一方で華北車輛は「従来現地邦人中ニハ不良ノ徒多ク，勤務ヲ放擲スルアリ，暴行ヲ以テ年少者ヨリ金銭ヲ強要スルアリ，善良ナル青年ヲ誘惑スルアリ，或ハ幾何デモ高給ヲ得ル所アラバ之ニ走ルアリ，為ニ国策担当者ハ先ヅ此レガ応接ニ精力ヲ消耗セラレ居ル状態ナリ，幸ニ去ル三月一日華北全地ニ『労務等臨時調整規則』施行セラレ，日人ノ自由転職ガ禁止サレルニ至ツタコトハ慶賀ニ耐ヘナイ」とした上で，「成績不良者ノ内地送還」を希望し，「若シ一人ノ日本技術者ヲ配スルニ数十人ノ職工ヲ配スルヲ得バ人的資源ヨリ見レバ，戦力ハ数十倍ニ増加セリト云フコトヲ得ベシ。即チ大東亜戦争完遂ノタメニ必要ナル生産力増強，華北ノ兵器廠化ハ一ニ優秀ナル内地技術者ノ進出ニ懸ルモノナル」と主張した⁵⁰。

(2) 材料・工程管理と治工具の改善

先にみたように「主要材ガ入レバ兎ニ角着工ハスルガ工事ノ進捗ニ伴ヒ次ニ必要ナ材料ガナイノデ中途デ頓挫シ為ニ資材ノ獲得ニ狂奔」する状態が続いたが，青島工場では資材の入手現況が一日でわかる「材料現況表」を整備し，同時に組立に必要な部品の製作順序，緩急調節を円滑に行うために「工程進捗現況表」を作成配布して工程係員に記録させ，工程会議での利用

⁴⁶ 同上資料，35頁。

⁴⁷ 同上資料，36頁。

⁴⁸ 同上。

⁴⁹ 同上資料，82頁。

⁵⁰ 同上資料，86頁。

に供した⁵¹。

また表10に示されているように治工具改善のための考案件数も増加し、中国人による考案件数も多数を占めた。さらに技術の向上、作業能率の上昇、資材節約を目的として各職場に研究課題を課し、あるいは職場長が自主的に部下に対して問題を与え研究させることもあった。例えば機関車部の旋盤職場では「被加工物取付用小道具ノ研究」、鋳物職場では「大物鋳造湯口押湯口ノ位置並ニ大キサノ研究」、「鋳物砂ノ調査並ニ配合ノ研究」、客貨車部の客貨車職場では「塗料研磨砥石代用品研究」、「特殊プラスチック塗装法ノ研究」が課題として出され、一部で解決をみていた⁵²。

(3) 主要な生産隘路

資材、工作機械、労務面以外にも無数の生産隘路が山積した。「車輛新製ニ要スル酸素、アセチレン瓦斯特ニ酸素ノ入手ガ不円滑ノ為メ作業ニ支障ヲ生ジタル事ハ一再ニ止ラズ」。にもかかわらず「当地ニ於ケル酸素製造所ハ只一ツノ個人経営ノモノガアルノミ」であり、その設備機械も故障続出といった状況であった⁵³。その他にも生産計画達成のためには受電用変圧器、職場配電用変圧器、交流電動機、陸上据付汽罐、陸上据付汽罐用水管、空気圧縮機の増備が不可欠であった⁵⁴。

また鋳鋼部品の現地調達が不可欠であったにもかかわらず、「現在協力工場ハ長辛店鉄路工廠、豊田式鉄廠、東亜重工業ノ三ヶ所ナルモ孰レモ操業用『カーボン』、螢石、酸素、『カーバイト』等ノ入手難ニテ絶エズ操業中止ノ状態ナル為メ当工場デハ代用設計ニヨリ鋳鋼品ヲ排除シ工程遅延ニ対処セリ」といった状況であった⁵⁵。

さらに副資材、消耗品の不足も深刻であつ

た。工具、工具製作用特殊鋼、高速度鋼、工具鋼、副資材（電気・ガス溶接棒、黒鉛坩堝、黒鉛、金剛砥石、電気炉用炭素電極棒など）、消耗品（コンプレッサー油、薬品、磨紙、磨布、カーバイト）、用紙類とくに青写真用紙など基本的な消耗品の不足も深刻の度を増していた⁵⁶。

おわりに—終戦直後の華北車輛—

以上は1944年春の華北車輛を圍繞する状況であった。その1年半後に日本は敗戦を迎えた。

1945年に入ると「米軍ノ大陸接岸作戦ト工場爆撃ノ対策トシテ」、「青島工場ノ機械ノ一部ヲ北京ト天津ニ疎開セシムル方策ヲ樹立既ニ移動ノ指令ヲ発セリ」、「張貴荘工場ヲ野戦航空隊ニ借り上ゲラレタル関係上移転ノ方策ヲ実行ニ移セリ」、「山海関工場モ主要機械ノ一部ヲ長城附近ニ疎開セシムル方策ヲ決定セリ」、「会社ノ営業ヲ華北交通ニ賃貸シ九月一日ヨリ実施セル如クセリ⁵⁷」といった緊迫した状況を迎えていたが、敗戦によって「前記諸方策ハ全部中止シ管下工場ニ対シテハ平常通り作業ヲ継続シ完全ナル状態ニ於テ引継ヲ行フ様指令」された⁵⁸。

一方、重慶の国民政府は日本の敗戦に先立って日本企業の資産処理方針を検討していた。1945年3月24日に国民政府經濟部が提案した「淪陷区重要工礦事業処理弁法」によると、華北車輛に関しては、天津車輛公司を設置して資源委員会が経営参加することが想定されていた⁵⁹。

⁵⁶ 同上資料、72頁。

⁵⁷ 1945年5月17日の臨時株主総会において、華北車輛は「関係当局の指示ありたる際は同社（華北車輛—引用者注）の営業を華北交通株式会社に賃貸することとし之が取決めの詳細は議長に一任することを決議」していた（前掲『KSK年表注1』1274頁）。

⁵⁸ 以下、華北車輛株式会社「終戦前後ヨリ接收完了迄ノ事務報告書」（山田彦一稿）昭和21年9月27日による。山田は1946年8月に帰国し、「社長トシテノ責務ヲ一応本報告ニヨリ完了スルコトト致シタシ」とした。

⁵⁹ 柴田、前掲書、499 - 502頁。

⁵¹ 同上資料、13頁。

⁵² 同上資料、21 - 22頁。

⁵³ 同上資料、55頁。

⁵⁴ 同上資料、58 - 60、62、64、66頁。

⁵⁵ 同上資料、65頁。

表 11 接收状況

被接收機関及責任者	接收機関及責任者	接收月日	備考
本社社長 山田彦一	附属工廠管理処長 顧毅成, 後ニ張格成ニ変ル	10月20日	10月30日限り閉鎖
天津需品事務所所長 内橋松二	同上	10月27日	
青島工場工場長 東沢閑夫	濟南鐵路局長代理 曾順琛 (新工場長)	10月29日	11月2日四方工廠ト改称
張貴莊工場工場長 西浦臻	天津鐵路局長代理 顧毅成	11月7日	
山海関工場工場長 山之内秀雄	天津鐵路局長	不明	交通杜絶, 日人旅行禁止ノ為会社責任者立会不能

[出所] 華北車輛株式会社 (山田彦一稿)「終戦前後ヨリ接收完了迄ノ事務報告書」昭和21年9月27日。

山海関工場は8月31日午後4時まで平常通り作業を継続していたが、同日夕刻のソ連軍と中共軍の進出によってすべてが停止した⁶⁰。

青島工場は「(中華民国-引用者注)交通部ノ工廠関係者カ関心ヲ集メタル重要工場」であり、表11に示されたような10月29日の「接收前ノ或ル期間日人従業員ニ対シ兼テ反感ヲ持シ居リシ中国工員ハ一部ノ日人ニ対シ暴行ヲ加ヘ或ハ金銭物資ヲ強要スル等ノコトモアリシカ極短期間テ治マリ殊ニ接收員着任後ハ日人ニ対スル工人ノ態度モ急ニ好転シ接收事務モ無事終了セリ。斯クテ二月末ニ於テ事務系統員四名技術者工場長以下十三名計十七名ハ留用」となったが、その後の国民政府の留用者を最小限に縮小するという方針に従って5月に全員の帰国が決定された。

元社長の山田彦一は「第一期拡充計画モ概ニ完成待望ノ機関車ノ新製ヲ見ルニ至リ尚着々トシテ生産ノ増強ヲ計リ居リタル際終戦接收ノ運命ニ接シ感慨無量ナリシカ我々トシテハ中日両国ノ為大ナル足跡ヲ残シ将来ノ礎石トナリタルモノト信ジ聊カ慰ムル処アリ」と総括した。

張貴莊工場については、「終戦後作業ヲ継続セルモ、十月二日工場内ニ駐在ノ日本ノ野戦航空隊ノ引揚ト共ニ附近ノ治安ハ急激ニ悪化シ日人社宅ハ附近村落ノ暴民ニ依リ掠奪サレ居住困難トナリ天津市内ニ引揚ケ僅カニトラックニヨリ通勤セリ以後警備ハ日軍ト入れ代リニ到着セル米軍ト中国保安隊トニヨリ行ハレ工場ハ何等

掠奪サレル等ノコトナク十一月七日接收トナリタリ」といった推移をたどった。

また10月20日に本社が接收され、その後も給料は支払われたものの、「重慶派遣ノ接收員俸給等ニ比スレハ甚タ低ク而カモ本俸二百円ヲ超ユルモノハ悉ク二百円ヲ限度トサレタル為上級者程生活ニ苦メリ即チ終戦直後ハ物価相当ニ下落シタルモ之ハ一時ノ戦捷異変ニ止マリ爾後急激ノ昇騰ヲ続ケ円元パーノ聯銀券カ中国法幣ニ対シ五分ノ一ニ換算サルルコトトナルヤ只夫レ丈ケニテ物価ハ一挙ニ五倍トナレル如ク一同困窮」する中で、日本人従業員は引き揚げを待つしかなかった。

〈付記〉

本稿の作成に際して、平成24年度科学研究費補助金(基盤研究[C], 課題番号: 23530412)による研究助成を受けた。

⁶⁰ その後の従業員の状況については、沢井、前掲書、292 - 293頁参照。

Management of the North China Rolling Stock Company during the Pacific War

Minoru Sawai

Kahoku Kotsu (the North China Transportation Company) established in April 1939, operated the railway companies in the north China. Kahoku Sharyou (the North China Rolling Stock Company, of which official capital was 30 millions yen) was established in June 1940 as a Japanese corporate person in order to raise the supply of rolling stock and equipment to the Kahoku Kotsu.

The central office of the Kahoku Sharyou was located in the Kahoku Kotsu in Beijing, having three factories in Tsingtao, Shanhaiguan and Zhangguizhuang, and the investors of the Kahoku Sharyou were eighteen companies including main rolling stock companies in Japan proper. In this paper we will examine the real situation of the management of the Kahoku Sharyou, and shed light on management and labor in the Japanese companies in occupied areas in China during the Pacific War.