Osaka University Knowledge Archive

Title	戦間期在ベルリン日本人鉄道職員 ： 「ドイツ経験」は何をもたらしたか
Author(s)	鳩澤, 歩
Citation	大阪大学経済学. 2024, 74(1・2・3), p. 1-22
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/98824
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

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

Osaka University

戦間期在ベルリン日本人鉄道職員―「ドイツ経験」は何をもたらしたか*

鳩　澤　　歩†

はじめに

本稿は，いわゆる戦間期（主に1920年代から30年代前半）における日本鉄道省官吏・職員のドイツ・ベルリンにおける活動を把握しようとするものである。その動機は以下のとおりである。

ひとつには，最近，グローバル・ヒストリーとしての日（東アジア）・独関係へと視点を拡張している日・独交流史への関心（Spang and Wippich（eds.）2006，工藤／田嶋（編）2014，熊野2020など）をまずあげるべきであろう。

鉄道史研究においても，一国レベルを基本としていた従来の研究は，その視角を拡張させてきた。日本鉄道史については，対欧米関係[1]，東アジア鉄道史[2]，「帝国」鉄道史[3]へのそれぞれの展開がみられる。

こうしたなかで，鉄道業における日独関係については，技術受容の文脈で蓄積がなされてきた。中村（2016）がその一達成であり，沢井（2021），沢井（2022）は技術者を含む専門家の在外経験を論じるが，それらは一部でドイツ経験についても触れている。これは鉄道史ひいては技術史に限らず，近代史全般にかかわるテーマであるドイツからの学習あるいは「体験の代替としてのドイツ学習」「引証基準としてのドイツ」（工藤2022）を扱うものである。しかし，こうした「メンター（教師）としてのドイツ」の存在をもしも，20世紀前半の日本近現代史のなかで終始かわらず一定のものとして把握するならば，その認識は平板なものであらざるをえない。明治から戦後にいたるまでの1世紀にわたる長期間においては，いうまでもなくその関係性に局面の変化があった[4]。それらを個別

＊本稿は「東亞近現代史中的變遷，對抗，融合―歷史，教育，產業，經濟的視角」國際學術研討會（台北大学　2022年11月4日）における報告（「戦前・戦中期在独（ベルリン）日本人鉄道職員―「ドイツ経験」は何をもたらしたか」）をもとに加筆訂正したものである。上記学会参加の諸氏とりわけ蔡龍保教授，山口智哉助理教授はじめ主催の台北大学および一般財団法人霞山会の皆様に，多大のご助力を賜った。また報告内容の作成・検討にあたっては，帝国鉄道史研究会（代表　中村尚史東京大学教授）においてメンバー諸氏に多くの改善点はじめ貴重な助言を賜っている。記して謝意を表する。残存する誤りや問題のある見解は筆者の責任である。

† 大阪大学大学院経済学研究科教授

1 機関車輸入・製造に関する近年のメルクマールとなるのは，中村（2016）。

2 たとえば麻田（2012）；林采成氏の一連の成果のうち，最近では林（2021）。

3 上掲林（2021）；竹内（2020）などの他，戦前・戦中期日本鉄道史を「日本帝国」のそれとして地理的広がりを持った視野でとらえようとするのは，近年のとりわけ社会経済史的な視野からの鉄道史研究にほぼ共通してみられる傾向であろう。

4 工藤（2022）は，「企業体制」に着目した結果，第一次大戦を画期に「モデルとしてのドイツの魅力が薄れ」，戦間期以降次第にアメリカ・モデル，アメリカ化を前提とするようになり，第二次大戦後に至って，具体的にはヴァイマル共和国の経験を日本の復興に役立てようという「引証基準」としての位置づけから「ドイツ学習の終焉」に至ったと，日本人によるドイツ学習の態度の変化を明瞭に総括整理している（525–27頁）。本稿は，そうした「学習」の一現場として鉄道業をとりあげる試みである。有沢広已に代表される「体制」全体の傑出した観察者や施政者の視点よりも，より日常的な業務に近い場で「ドイツ学習」をとらえることで，上記の概括を個別事例で検討・補足するものともいえる。

の事例において（こそ）より重視し，動態的把握を深める必要は高いはずである。

一般に，20世紀前半の「極端の時代」における日独関係には多大の関心が払われてきた。政治外交史の達成はここにあげるまでもないが，「ドイツ滞在経験から日本人がなにを学んだか」を各分野や個々の滞在者について位置付けるのも，つとに日独交流史研究の主要関心事のひとつである。こうした，いわばミクロレベルでの日本人の現地滞在による「ドイツ学習」の経験については，主対象をドイツ・ライヒ（1871～1945）のとくに首都ベルリンとする，広範な分野での調査研究がある[5]。

しかし，鉄道史においてはこうした関心はやや薄く，個々の鉄道人の回想録や伝記の背景として取り扱われる[6]のみであったといえる。しかしながら，第二次世界大戦前は，鉄道に関連する制度的および技術的な知識を日本がドイツから体系的に導入した―いいかえれば日本がドイツから「鉄道」を学んだ，ほぼ最後の局面といえる。この時期について日本の鉄道職員がいかなる「ドイツ学習」をおこなったのかを精査する意義は小さくない。

そこで本稿では，鉄道省がベルリンに設置していた「鉄道省ベルリン駐在事務所」について観察し，基本的事実の確認を行いたい。これにより，主に1920年代から第二次世界大戦時にいたる時期について，当時のドイツ・ベルリンに滞在した鉄道省職員の実態について概観を試みるものである。

鉄道省ベルリン駐在事務所は，しばしば関連文献で触れられる[7]ものの，それへの直接的な調査は概括的なものを含めて見いだせない。本稿もまた，関係者の回想録などアネクドータルな記述に拠るところが少なくないが，鉄道省関連の公文書史料や同時代公刊物などをできる限り用い，今後のより綿密な調査のための概観図を示したい。

本稿の構成は以下のとおりである。「2－1」では戦間期日本鉄道業のドイツに対する態度を，鉄道省が派遣した外国出張者についての確認や鉄道省側・ドイツ側の認識を通じて探る。日本鉄道業にとってのドイツ学習の意味が第一次大戦後も依然として大きかったことが明らかになる。「2－2」ではこうした日本鉄道業のドイツ学習の現地における拠点として存在していた鉄道省在ベルリン事務所について，関係者の回想を公文書資料にもとづき制度史的に補完して観察する。とくにその構成者について「2－3」においては，上記の外務省による把握がほとんど至っていない鉄道省在外研究員が，むしろその中心といえたため，これについて制度的概観を行う。あわせて，個々の事例に基づき，ドイツ滞在がかれら国鉄人の認識に与えた影響が何だったかを瞥見する。「3.」は観察結果を整理し，考察をおこなう。

2. 観察：戦間期日本鉄道業のドイツ学習

2-1 官営鉄道とドイツ鉄道業との関係（「鉄道省ベルリン事務所」前史として）

日本の鉄道業の展開にドイツ（ドイツ語圏，1871年からはドイツ・ライヒ）から少なからぬ影響があったこと自体はよく知られている。先進工業国ドイツからの工学技術の学習という一般論以上に，具体的にそれを証するものとして，たとえば九州鉄道におけるプロイセン王国鉄道出身の顧問技師ヘルマン・ルムシュッテル

[5] 多数の回想録や評伝の他，たとえば，加藤（2008），足立（1995），大堀（2021）などがある。

[6] 鉄道人本人の回想録としては，たとえば平山（1937），評伝・伝記類では，橋本（1989）が島安次郎の二度にわたる在独経験を広軌化問題など鉄道近代化とからめて描写する（とくに「第2章」「第3章」）。

[7] 最も早い時期のものとして，青木（1955）が戦間期から戦時中の「ベルリンの鉄道人」を取り扱う（85–94頁）。同時代観察者のものではない評伝類でベルリン事務所に言及があるものとしては，前間（1993），橋本（1989（1993）），高坂（2010）など。

（Herrman Rumuschöttel）の招聘（日本交通協会編（1972）406–407 頁，上村（2005））やドイツ製レールの導入（西野 , 小西，淵上（1983））などの例がある。

しかし，のちの鉄道院（1980 年設置）―鉄道省（1920 年昇格）管轄の国鉄（官営鉄道）におけるドイツと職員（鉄道官吏）の直接的な関係としては，島安次郎による渡独をその濫觴とすることができる。1910 年，渡独・滞在を後藤新平総裁に命じられた島は，ドイツでは「外国品制作監督及検査」として受注先の工場で主に大型「過熱機関車」の製造に従事し，あわせて電化調査をおこないつつ，1912 年まで滞在した。1903 年には既に日本鉄道会社の委託でドイツ滞在経験をもっていた，島のここでの「制作監督」は，その後の邦人「鉄道技師」の外国工場立ち入りを容易にしたとされる（朝倉 1948，21 頁）[8] が，これより「米国及独乙国」には「邦人職員」を出張させることになり，それまでの外国人委嘱を廃止した（鉄道省 1921，38 頁）。

この島安次郎のドイツ在留からの帰国の年，1912 年には 5 月に「西比利亜経由国際連絡運輸第 7 回会議（欧亜鉄道会議）」がベルリンで開かれ，朝鮮鉄道局参事加藤正美，鉄道院技師生野団六がこれに参加した（鉄道省 1921, 38 頁，282–283 頁）。大正に改元されてからの同 1912 年 8 月には，鉄道院からの技術者のドイツ派遣が実施されている。すなわち，「外国品制作監督ノ為職員差遣」として技師田淵精一が派遣され，続く 9 月には技師玉橋市蔵，続いて 1914 年 3 月には宮崎操が，ドイツ派遣とされた（鉄道省 1921，38 頁）。かれらは留学から転じてドイツ在留勤務を命じられたものであるが，留学に際して 1905 年に「逓信省外国留学生規程」に「鉄道」の項目が追加され，さらに 1909 年 9 月「鉄道院外国留学生規程」が制定された（「御署名原本・明治四十二年・勅令第二百二十九号・鉄道院外国留学生ニ関スル件」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A03020809700，御署名原本・明治四十二年・勅令第二百二十九号・鉄道院外国留学生ニ関スル件（国立公文書館）；「鉄道院留学生心得鉄道庁ヨリ送附ノ件　明治四十二年十一月」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080955800，鉄道院留学生関係雑件　附　同院留学生心得（6-1-7-24）（外務省外交史料館））ところに拠ったものであろう。さらに 1914 年 3 月にベルリンにおける「西比利亜経由旅客国際運送賃率規則修正ニ関スル委員会議」に青木治郎参事が朝鮮鉄道および大阪商船会社代表を兼ねて出席した（鉄道省 1921，38 頁，283 頁）。

よく知られるように，鉄道院（のち鉄道省）運輸部工作課長として車両行政を主導した島は，二度にわたる自身の豊富なドイツ経験を官有鉄道の技術的発展に活用している。すなわち，国有化後の規格統一にあたっては「ドイツ工業の発達が著しくして値段の関係でドイツ品を購入する場合が多くあったので，ドイツの規格を基として材料の規格を定め」（朝倉 1948, 21 頁）ており，また機関車製造の民間受注方針も決定

[8] この時期の日本鉄道官吏が，早期に現地関係者の信頼を得て，工場への出入りをある程度自由にできたことの意味は小さくなかったと考えられる。1913 年 1 月 4 日，在日ドイツ大使館は外務省に対し，ドイツの鉄道施設等の見学に際して斡旋を受ける場合に「参観希望ノ設置物ヲ詳記」し「説明ヲ請フベキ期間ヲ示シ」て「照会往復ノ手数ヲ省」来たいと要望している。「一三　外国人ノ独逸鉄道参観ニ関シ紹介手続ニ関スル件　大正二年」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080709800，海外事情視察派遣員関係雑件（6-1-6-8）（外務省外交史料館）. また後年（1933 年）のドイツ企業ならびにドイツ外務省当局の通達では，日本からの「経済視察旅行 wirtschaftliche Studienreisen」一般にきわめて消極的態度を示している。島―鉄道院の場合は，おそらくは「真面目ニ購買スル意図ヲ以テ独逸ニ旅行スル日本人」として既に「自己ト密接ノ取引関係アル独逸商社」の斡旋ないし介在はあったであろうが，朝倉が島のドイツでの評価を称揚したことにはこの点で実際的な意味があったとできよう。「」引用は，内閣官房総務課長「独逸ニ於ケル外国人視察者取扱イニ関スル件」（1938.05.14）JACA　請求番号：纂 02352100-02999 公文雑纂・昭和 13 年・第 23 巻・枢密院・宮内省・外務省（国立公文書館）。

しているが，これも鉄道建設の発展期から民間に有力製造企業を持ったドイツ語圏の鉄道に倣ったものとされる。明治末期の鉄道院において機械技術方面でのドイツへの傾斜が見られたのは明らかである。

これらより，留学生（在外研究員）と出張・在留者を中心とする「鉄道省ベルリン事務所」の原型は，島安次郎らのドイツ出張・在留を契機につくられたものと推察できる。

ただし大正初年度にあたる1912年の時点では，鉄道院留学生についてはドイツ側との交渉等で在独大使館のケアするところは大きく，鉄道院参事岡田意一ならびに鉄道院技師竹川貞鋭の1年以上のドイツ滞在を含む欧米各国への留学出発に際しては，外務省ならびに在独大使館にあてて「右者鉄道事業研究ノ為欧米各国へ留学被命本月下旬出発一ヶ年以上独逸国ニ於テ研究可致ニ付テハ同国政府其他ヨリ諸事便宜ヲ得候様御取計相煩度此段及御依頼候也」（「参事岡田意一技師竹川貞鋭氏留学ノ件　大正元年十月」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080956000，鉄道院留学生関係雑件　附同院留学生心得(6-1-7-24)(外務省外交史料館)）とある[9]。

また，島が開設した「事務所」は「鉄道院の機関車製作監督事務所」であり，「短い間開設された」(橋本1993，274–276頁)ともされる[10]。

しかし遅くとも1915年夏の時点では，「鉄道用品ノ政策監督事務ノタメ海外ニ駐在スル鉄道官吏」として手当を支給されるべき官吏「主任駐在員」「補助駐在員」の「駐在地」として，ニューヨーク，ロンドンとならんでベルリンが「勅令第196号」の「勅令按」「別表」に記載されている（「鉄道用品製作ノ監督事務ノ為外国ニ駐在スル鉄道院官吏ニ手当給与ノ件ヲ定ム」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A13100162900，公文類聚・第三十九編・大正四年・第六巻・官職門五・官制五（官等俸給及給与～庁府県）（国立公文書館））。ただしベルリンは正式の「勅令196号」においては削られており（「鉄道用品製作ノ監督事務ノタメ外国ニ駐在スル鉄道院官吏ニ手当給与ノ件」御署名原本・大正四年・勅令第百九十六号），これは既に欧州大戦（第一次世界大戦）勃発後であるためであろう。逆に言うと，大戦勃発にもかかわらず当初ドイツへの機械設備の依存が念頭を去っていなかったことに着目できるが，同時にこれは，大戦以前の時期に駐在地としてのベルリンが制度的にある程度以上は定置していたのを示すものともいえよう。これは上記の島出張・滞在を「事務所」開設の画期とする見方に矛盾しない。

2-2　鉄道省在ベルリン事務所：所在，規模，構成者の把握

2-2-1　戦間期鉄道省官吏のドイツ出張・在留

第一次大戦によって中断された日本鉄道官吏のドイツ出張・在留は，戦後比較的早期に再開された。

まず1918年夏には，パリに講和条約実施委員会が設置されたことを受けて，ドイツについての鉄道車両分配委員会に鉄道員技師が派遣された。それらはまず田中富士太，中村次郎，朝倉希一の3名であった。（講第七〇〇号（電送第七三六号）　内田外務大臣より仏国松井大使宛1919（大正8）年8月20日，「3. 人事」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B06150311900，車輛分配委員会（2.3.1.68）（外

---

[9] 同種の外務省および在外公館への鉄道主幹官庁からの依頼が実質的な意味を持ったか，あるいは形式的な届け出にとどまるものであったかどうかは不明だが，本稿「2－3」で紹介する1908年，1912年，さらに1921年の留学のケースでも同種の依頼は出されており，鉄道省が自前の「事務所」をもったと考えられる時期の初期に変化はみられない。一方，1928年にアメリカから着任した平山孝の回想では，ドイツの港での出迎えにあたり最初の相談に応じたのは（外務省在外公館員等ではなく），鉄道省の同僚・玉置善雄であった（平山1937，170頁，207頁）。

[10] この事務所について「『日本国有鉄道百年史』には記述が見当たらない」とも橋本（1993）はする。

務省外交史料館））彼らはベルリン市東部中心街の Französischerstr.55/56 に事務所を構えたが，そこには戦後インフレ下のマルク安の魅力も相まって，英米滞在中の鉄道人が続々と集合した。田中らは 1922 年 3 月末に会議終了による任務完了につきベルリンを「引揚ケ」た（第四二九号　巴里発本省　松井大使より内田外務大臣「1．一般」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B06150311600，車輛分配委員会（2.3.1.68）（外務省外交史料館）が，ベルリンに欧米各国滞在中の鉄道院・省関係者が集まる「集合事務所」としての性格はここですでにできあがっているといえよう（沢井 2023，20 頁）。

『外務省報』は 1921 年に『外務省月報』を月二回発行に改める形で発刊されたが，その「内外時報」欄には鉄道省を含む外務省以外の省庁からの海外派遣者のリストが「海外出張及び留学」として毎号記載された（のち，項目として独立）。その「第 3 号（1921 年 11 月 15 日号）」には，鉄道技師・田中豊が 11 月 1 日辞令として「独国に転学を命ず」とあり，後年著名な橋梁技師となったその年譜によれば 1920 年に留学した英国からドイツ（ならびにアメリカ）に転学している。同年の鉄道省から「海外へ出張又ハ留学ヲ命ゼラレタ者」とされたのは，米国への出張者として田中孝平と，この田中豊のみであった。

この『外務省報』が捕捉している鉄道省からの出張・在留者をすべて整理したものが〈表 1〉となる。

これらはデータとしては，正確性と内容上詳細との不足に問題が指摘されよう。正確性については，たとえば『日本国有鉄道百年史』記載の欧州ないし欧米への留学者数[11]との差異がある。一例として確認できるのは，7 回にわたる欧亜国際連絡旅客会議への（東京開催時を除く 6 回の）出席者を必ずしも把握していないが，こうした漏れないしズレ（出張地に赴任後，欧州滞在中に会議出席を命じられている場合など）はあり得る。とくに 30 年代に入ってからの「出張」数の減少についても，外務省による補足というこの点で注意が必要である。また，本稿の行論の課題にとって重大な欠陥は，鉄道省研究生（「鉄道院留学生」「鉄道省在外研究員」）としての海外派遣を『外務省報』がほぼ補足していない点である。また，1919 年から 1921 年途中までには前身の『鉄道月報』に，1935 年以降には『外務省報』に，こうした他省庁出張・在留者のリストを掲載していない。戦間期の鉄道省からの派遣者・在外勤務者のリストとして，不備があるのはたしかである。

しかしながらこれによってまず，戦間期の鉄道省からのドイツ派遣の位置づけの目安を得ることは可能であろう。

すなわち，以下の点から，日本鉄道業からの派遣先としてのドイツの重要性が確認できるといえる。

①「出張」または「在留」の派遣先として「ドイツ」を明記しているものは 22 件，特定国名のない「欧州」は 30 件，「欧米各国」とあるのが 59 件であった。全 179 件中の割合から判断する限り，派遣先がドイツないしドイツが含まれるのは最低で全体の 12％，「欧州」にすべてドイツが含まれていたとしてその比率は約 29％，「欧米各国」（アメリカ大陸のみを除く）に仮にすべてドイツが含まれていた場合は約 62％となる。上述のように鉄道院が 1915 年に海外駐在員の手当てを定めるに際して米英とともにドイツが挙げられており，欧州においてロンドンと並んでベルリンは欧州駐在員の拠点であった。最低 12％から最大 62％までの幅は大きいものの，派遣者の少なくとも 30 ～ 40％程度は，なんらかの形でドイツを訪問していたと考えられるのではないか。

②「出張」（派遣）件数のピークは 1925 年で

[11] 日本国有鉄道（1971），304-305 頁によれば，1920 ～ 1936 年の欧州出張者は 55 名，欧米 133 名であり，「在外研究員」は合計 276 名とされる。

表１　『外務省報』「雑報」欄記載の鉄道省官吏の海外出張または留学

番号	発令日付	名前	職位・職階	任地	渡航種類	記載号	備考
1	19211101	田中幸平	鉄道局技師	米国	出張	3	
2	19211101	田中豊	鉄道技師	ドイツ	転学	3	別任地からの転学命令
3	19220206	那波光雄	鉄道技師	欧米各国	出張	8	
4	19220206	大島清	鉄道局参事	欧米各国	出張	8	
5	19220218	久米甚太	鉄道技師	欧州	出張	9	
6	19220315	芝間之祐	鉄道局副参事	ドイツ	在留	11	
7	19220315	服部泰蔵	鉄道技師	米国	出張	11	
8	19220407	中川代吉	鉄道省事務官	中国（「支那」）	出張	12	
9	19220407	小林勇蔵	鉄道省事務官	中国（「支那」）	出張	12	
10	19220415	菰田政亮	鉄道局技師	欧米各国	出張	13	
11	19220417	工藤義男	鉄道省事務官	欧州	出張	13	
12	19220417	中山隆吉	鉄道省書記官	欧米各国	出張	13	
13	19220417	丹治敬三	鉄道技師	欧米各国	出張	13	
14	19220418	児玉国男	鉄道局参事	米国	在留	13	
15	19220511	中村与一郎	鉄道局技師	欧米各国	出張	14	
16	19220616	大塚英一	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	17	
17	19220701	武居哲太郎	鉄道局参事	欧米各国	出張	18	
18	19220805	佐原憲次	鉄道省事務官	ドイツ及び米国	在留	20	「鉄道事業研究ノ為二箇年間」
19	19220830	瓜生卓璽	鉄道局参事 兼鉄道省事務官	ドイツ	出張	22	
20	19220923	古藤猛哉	休職鉄道技師	ドイツ　英　米	在留	23	「鉄道工学研究ノ為満二年間」
21	19221101	種田虎雄	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	27	
22	19221212	渡邉嘉夫	鉄道技師	中国東北部（「満洲」）	出張	28	
23	19221220	古閑正雄	鉄道局技師	英	出張	29	
24	19230109	青木浩郎	鉄道監察官	欧米各国	出張	30	
25	19230123	新井堯爾	鉄道局副参事	ドイツ	在留	30	
26	19230310	鶴見祐輔	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	33	
27	19230310	橋本重太郎	鉄道省参事官	中国（「支那」）	出張	33	
28	19230326	戸田直温	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	34	
29	19230606	池原栄治	鉄道技師	欧米各国	出張	39	
30	19230606	大井田瑞足	鉄道技師	欧米各国	出張	39	
31	19230606	林清憲	鉄道技師	欧米各国	出張	39	
32	19230606	池田嘉六	鉄道技師	欧米各国	出張	39	
33	19230622	大塚英一	鉄道技師	欧米各国	出張	40	
34	19230622	田井眞吉	鉄道局技師	欧米各国	出張	41	
35	19230629	難波秀吉	鉄道書記官	欧米各国	出張	42	
36	19230704	岡田意一	鉄道局長	中国（「支那」）	出張	43	
37	19230809	十河信二	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	44	
38	19230809	金井清	鉄道省参事官	中国及び仏領インドシナ	出張	44	
39	19230814	下村尚義	鉄道技師	欧米各国	出張	44	
40	19230822	池田勝三郎	鉄道省事務官	欧米各国	出張	44	
41	19230830	渡邉競	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	46	
42	19230830	小林勇蔵	鉄道省事務官	中国（「支那」）	出張	46	
43	19231005	瀧脇宏光	鉄道省参事官	欧米各国	出張	46	
44	19231006	諫山直	鉄道局技師	欧米各国	出張	46	
45	19231010	井上コウ(日立)太郎	鉄道技師	欧米各国	出張	46	
46	19231122	小山磐	鉄道技師	米国	出張	48	
47	19231122	服部泰蔵	鉄道技師	欧州	出張	48	
48	19231227	高草朴祐	鉄道書記官	欧州	出張	51	
49	19231227	瓜生卓璽	鉄道局参事 兼鉄道省事務官	欧米各国	出張	51	
50	19240110	瀧脇宏光	子爵鉄道省参事官	欧米各国	出張	51	
51	19240221	米澤政治郎	鉄道技師	米国	出張	54	
52	19240515	戸田直温	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	60	
53	19240515	村上義一	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	60	
54	19240515	佐藤敬三	鉄道省事務官	中国（「支那」）	出張	60	
55	19250202	南英次郎	鉄道局技師	欧米各国	出張	77	
56	19250408	伊藤常夫	鉄道技師	欧米各国	出張	81	
57	19250501	戸田直温	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	83	
58	19250507	伊藤勘助	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	83	
59	19250507	岡真六	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	83	
60	19250722	岡祐章	鉄道省事務官	欧州	出張	88	
61	19250808	新井堯爾	鉄道局参事	中国（「支那」）	出張	89	
62	19250821	池井啓次	鉄道省事務官	米及びドイツ	出張	90	
63	19250821	高橋末治郎	鉄道技師	米及びドイツ	出張	90	
64	19250821	中村健吾	鉄道技師	米及びドイツ	出張	90	
65	19250821	小坂ケン〔狷〕二	鉄道技師	米及びドイツ	出張	90	
66	19250821	山口繁	鉄道技師	米及びドイツ	出張	90	

番号	発令日付	名前	職位・職階	任地	渡航種類	記載号	備考
67	19250821	井上隆根	鉄道技師	米　カナダ　英	出張	90	
68	19250824	大谷資利	鉄道技師	米　英	出張	90	
69	19250824	木村芳人	鉄道技師	米　ドイツ	出張	90	
70	19250824	伊庭彰一	鉄道局参事	米　ドイツ	出張	90	
71	19250827	鈴木一	鉄道局技師	米　ドイツ	出張	90	
72	19250902	武井明通	鉄道局技師	米　英	出張	91	
73	19250902	橋口正樹	鉄道医	ドイツ　墺	出張	91	
74	19250904	岡新六	鉄道技師	米　ドイツ	出張	91	
75	19250907	金井清	鉄道書記官	露	出張	91	
76	19250907	伊澤道雄	鉄道局参事	露	出張	91	
77	19250907	高久甚之助	鉄道局副参事	露	出張	91	
78	19250907	中野新吾	鉄道省事務官	露	出張	91	
79	19250914	竹股一郎	鉄道技師	米、伯、瑞、ノ、英	出張	91	
80	19250914	岡田実	鉄道技師	米、ドイツ	出張	91	
81	19250914	佐藤忠三郎	鉄道技師	米、ドイツ	出張	91	
82	19250914	松井甚四郎	鉄道局技師	米、ドイツ	出張	91	
83	19250916	富永福司	鉄道局参事	米、ドイツ	出張	92	
84	19250916	阿部徳三郎	鉄道局技師	米、瑞	出張	92	
85	19251015	佐藤敬三	鉄道省事務官	米、ドイツ	出張	94	
86	19251015	山田新十郎	鉄道省事務官	米、ドイツ	出張	95	
87	19260113	金井清	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	100	
88	19260129	南一	鉄道技師	米	出張	100	
89	19260129	山本一郎	鉄道技師	欧州	出張	100	
90	19260517	澤文三郎	鉄道技師	米国	出張	108	
91	19260802	小林勇蔵	鉄道省事務官	欧州	出張	113	
92	19260902	手塚善	鉄道技師	欧米各国	出張	115	
93	19260906	和田弘	鉄道局参事	中国（「支那」）	出張	115	
94	19260913	田中信良	鉄道書記官	欧州	出張	115	
95	19260913	高久甚之助	鉄道省事務官	欧州	出張	115	
96	19260918	羽島金三郎	鉄道局技師	欧米各国	出張	116	
97	19260918	大田明治	鉄道局技師	欧米各国	出張	116	
98	19260918	気賀澤猛保	鉄道医	欧米各国	出張	116	
99	19260901	坂口忠次	鉄道省事務官	欧米各国	出張	116	
100	19260925	錫村審	鉄道局副参事	欧州	出張	116	
101	19260925	大井上前雄	鉄道技師	欧米各国	出張	116	
102	19261001	河原直文	鉄道技師	欧米各国	出張	117	
103	19261016	永田民也	鉄道技師	欧州	出張	118	
104	19261101	徳永晋作	鉄道技師	欧州	出張	119	
105	19261106	石田義太郎	鉄道局参事	欧米各国	出張	119	
106	19261106	石井格一	鉄道局技師	欧米各国	出張	119	
107	19261112	田中寛	鉄道局技師	欧米各国	出張	119	
108	19261112	島岡浩一郎	鉄道局参事	欧米各国	出張	120	
109	19261215	渡邊競	記載なし	欧米各国	出張	123	
110	19270122	玉置善雄	鉄道省事務官	欧州	出張	124	
111	19270419	尾上清治郎	鉄道技師	欧州	出張	130	* 同時記載 19270428 小林利一朝鮮総督府鉄道局参事
112	19270705	岩崎實	鉄道局技師	米国	出張	135	
113	19270804	野依次郎	鉄道局参事	欧米各国	出張	137	
114	19270804	松村務	鉄道技師	欧米各国	出張	137	
115	19270804	安倍強	鉄道技師	欧米各国	出張	137	
116	19270804	勝屋平三郎	鉄道技師	欧米各国	出張	137	
117	19270804	多田精策	鉄道技師	欧米各国	出張	137	
118	19270804	高原匠	鉄道局技師	欧米各国	出張	137	
119	19270804	田井九一	鉄道局技師	欧米各国	出張	137	
120	19270804	小山田彌三郎	鉄道局技師	欧米各国	出張	137	
121	19280327	山下興家	鉄道技師	欧米各国	出張	152	
122	19280611	佐原憲次	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	157	
123	19280611	橋本敬之	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	157	
124	19280611	山岸輝雄	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	157	
125	19280611	木原英一	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	157	
126	19280713	品川主計	鉄道局参事	欧米各国	出張	158	160 号にも同記載
127	19280724	加藤清一	鉄道局技師	欧米各国	出張	160	
128	19280822	平山孝	鉄道省事務官	欧州	出張	162	
129	19280824	張忠一	鉄道技師	欧米各国	出張	162	
130	19280824	江澤甚一	鉄道技師	欧米各国	出張	162	
131	19280824	志賀僑介	鉄道局技師	欧米各国	出張	162	
132	19280824	来住輝雄	鉄道局技師	欧米各国	出張	162	

番号	発令日付	名前	職位・職階	任地	渡航種類	記載号	備考
133	19280907	中井元一	鉄道局副参事	欧米各国	出張	163	
134	19280907	小林紫朗	鉄道技師	欧米各国	出張	163	
135	19280907	足立貞壽	鉄道技師	欧米各国	出張	163	
136	19280907	小林儀作	鉄道医	欧米各国	出張	163	
137	19290423	甲斐久三郎	鉄道局技師	米国	出張	178	
138	19290507	新井堯爾	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	179	
139	19290507	加藤鎌三郎	鉄道局副参事	中国（「支那」）	出張	179	
140	19290521	高橋隆	鉄道省事務官	中国（「支那」）	出張	180	
141	19290524	児玉国男	鉄道書記官	中国（「支那」）	出張	180	
142	19290705	加賀山学	鉄道省工務局長	中国（「支那」）	出張	183	
143	19290705	岡田信次	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	183	
144	19290810	前田四朗	鉄道局参事	欧米各国	出張	183	
145	19290827	加賀山学	鉄道省工務局長	中国（「支那」）	出張	186	
146	19291216	鈴木一	鉄道局技師	中国（「支那」）	出張	194	
147	19300212	牧野喜太郎	鉄道局技師	中国（「支那」）	出張	197	
148	19300213	波多敏夫	鉄道省事務官	米国	出張	197	
149	19300213	湯本昇	鉄道省事務官	欧州	出張	197	
150	19300301	松縄信太	鉄道技師	欧州	出張	199	
151	19300324	山根幸人	鉄道技師	欧州	出張	200	
152	19300329	児玉国男	鉄道書記官	欧州	出張	201	
153	19300329	小林勇蔵	鉄道省事務官	欧州	出張	201	
154	19300410	三宅清一	鉄道技師	米国	出張	201	
155	19300428	鈴木治光	鉄道技師	欧州	出張	203	
156	19300630	田中豊	鉄道技師	中国（「支那」）	出張	207	
157	19301212	長屋修	鉄道技師	欧米各国	出張	217	
158	19301212	森川藤次	鉄道技師	欧米各国	出張	217	
159	19310401	大石定吉	鉄道局参事	中国（「中華民国」）	出張	225	
160	19311125	小倉俊夫	鉄道省事務官	欧州	出張	240	
161	19311125	福川篤四郎	鉄道省事務官	欧州	出張	240	
162	19311125	山本頼雄	鉄道局副参事	米国	出張	240	
163	19311125	牧野喜太郎	鉄道局技師	米国	出張	240	
164	19311128	佐藤鼎	鉄道局技師	欧州	出張	241	
165	19320107	大橋長行	鉄道書記官	中国（「中華民国」）	出張	243	
166	19320112	鈴木一	鉄道技師	「ペルシア」	出張	244	
167	19321109	田中豊	鉄道技師	欧州	出張	263	
168	19330309	森光義	鉄道省事務官	青島	出張	271	
169	19330325	田中巌	鉄道局副参事	欧州	出張	272	
170	19330816	広瀬一郎	鉄道技師	欧米	出張	282	
171	19330816	佐藤元	鉄道技師	米国	出張	282	
172	19340315	河相好人	鉄道省事務官	欧州	出張	296	
173	19340622	富山清憲	鉄道省事務官	米国	出張	302	
174	19340622	平山肇	鉄道技師	欧州	出張	302	
175	19350128	河合毅一	鉄道技師	欧州	出張	316	
176	19350128	横田巌	国際観光局事務官	米国	出張	316	
177	19350215	内山九萬	鉄道技師	米国	出張	318	
178	19350219	岡田五郎	鉄道省事務官	欧州	出張	318	
179	19350603	堀越清六	鉄道技師	中国（「満洲国」）	出張	325	

データ出所：外務省『外務省報』
（外務省外交史料館　外交彙報附録月報・外務省月報・外務省報）

あるが，これは前前年の関東大震災による前24年の急減を受けてのものであり，1920年代前半～半ばの毎年20件内外の派遣の水準が20年代末に低下したとするべきであろう。これら20年代半ばまでの時期，派遣先に「欧米各国」や「欧州」ではなく，とくに「ドイツ（「独逸」）」を明記する者が集中している。

③派遣先として単独で明記される国でドイツに次ぐのはアメリカの17件であるが，アメリカ（「米国」）を派遣先にあきらかに含む者は，明記されたもので「ドイツ」単独と同数22件となる。これに「欧米各国」を，アメリカを含むものとしてあきらかに加えることができるため，全期間を通じてアメリカが最も頻繁な派遣先であったとするべきであろう。なお「米国」を単独の派遣先とする例は20年代初頭には少なく，20年代半ばにドイツとの併記が複数みられ，20年代後半から30年代に増している。

ここから，アメリカと比較した際の，派遣先としてのドイツの相対的な地位の低下があったとすることもできる。

④派遣先に「ドイツ（「独逸」）」が明記されている 22 件について，派遣者の職階の内訳をみると，鉄道技師または鉄道局技師が半数の 11 名（「休職鉄道技師」を含めて 12 名），鉄道医 1 名，鉄道省事務官 4 名，鉄道省副参事 2 名，鉄道省参事 3 名であった。なんらかの工学技術的な知識をドイツに求める「出張」がドイツ派遣の核でありつづけたことが推察されよう[12]。

上述のようにベルリンは鉄道省・鉄道局の海外任地としてロンドンと並ぶ欧州における拠点であり，欧亜国際連絡旅客会議の第二回会議（1926 年 10 月 26 日～ 11 月 6 日）の開催地でもあった。ここで「鉄道省ベルリン駐在代表」として山岡祐章が出席しているのは自然であるが，この後定期的に開かれた欧州各地におけるこの種の鉄道関連国際会議には，ドイツ経験をもつ官吏がしばしば派遣されているのには注目できる。たとえば 1923 年 1 月から鉄道局副参事としてドイツ「在留」を命じられている新井堯爾は，鉄道事務官として第 4 回欧亜国際連絡旅客会議（プラハ）ならびにその前の月のヴィーンでの国際時刻表会議に参加しており，国際経験の豊富な官吏としてこれらに出席している高久甚之助，小林勇蔵とならび，鉄道省の国際鉄道連絡の業務に携わる官吏[13]になっていたといえる。彼らのキャリア形成の場としてドイツ・ベルリンがあったことを確認できよう。

2-2-2　鉄道省ベルリン事務所の人員，所在地と規模

前述のとおり，鉄道省ベルリン事務所[14]については，散発的にアネクドータルな記述が同時代人の回想や，それをもとにした伝記においてみられるだけである。

それらの代表的なものとして，青木槐三の一連の回顧録での記述をまず挙げるべきであろう。青木は時事・毎日両紙の「鉄道担当記者」として，1931 年に欧州に出張しており，ベルリン事務所（「出張所」）を実見している。第二次大戦末期の追い詰められたベルリン事務所の状況と対比的に回想される第一次大戦後・戦間期の「昔の伯林の出張所」は，「フリードリヒストラーセ」にあり，「昭和のはじめ」と「それに続いて」の時期にそこに「いたことがある」官吏として，以下の名を挙げる。なお（　）内は，個々の評伝や『鉄道先人録』などの履歴による，それぞれの赴任年である。片岡謌郎（1926 ～ 28），平山孝（1928 ～ 30　1927 年米国留学から欧州出張），玉置善雄（1927 ～ 29 ？），湯本昇（1930 ～ 32），高橋定一（1930 ～ 32）。

また，『鉄道時報』や鉄道官吏の回想録など活用し，上記片岡の評伝（高坂 2010）が片岡在留時（1926–28 年）の「溜り場であった」「クローネン街八番地にある日本鉄道省公館」すなわちベルリン事務所の把握を行っているが，そこでは当時の「滞在」者として，以下を片岡の同僚として挙げる。すなわち，森本義夫，池井啓次（1926 着任），鈴木清秀（高坂 2010, 69–70 頁）である。

ベルリン事務所の関係者としてこれらに，この時期に第一回モスクワ会議（1925 年）以降，ベルリン（1926 年），リガ（1927 年），プラハ

---

[12] ただし上述のように，これらには鉄道省在外研究員としてドイツで研究にあたった高文官試験合格を経て入省した若手文官―片岡謌郎がその代表―が含まれていないため，非工学技術への関心がディスカウントされている可能性がその分ある。本稿「2 － 3」の議論はそれを補う意味を持つ。

[13] 青木（1955）が列挙する国際鉄道連絡に携わった官吏中には新井の名がない（89 頁）が，昭和初年度の軍との協力による物資動員計画に取り組んだ配車科長としてはその名が挙げられている（37 頁）。そこでは，山口外二事務官時代の歴代配車科長 11 人のうち，新井の他，佐原憲次，児玉國雄，山田新十郎に訪独ないし訪欧経験が確認できる。

[14] ベルリンの当該施設については「出張所」「日本鉄道省公館」と呼び方も様々だが，本稿では以下「ベルリン事務所」とする。

（1928年），さらにオデッサ（1930年）で開かれた欧亜国際連絡旅客会議の参加者を，ある程度加えることができるだろう。第二回会議本会議（26年10月22–11月6日）に「ベルリン駐在鉄道省代表」として出席した山岡祐章を当然その筆頭に，会議出席のため同年9月辞令で出張を命じられた田中信良（書記官・監督局総務課長）ならびに高久甚之助（事務官・運輸局国際運輸主任）らも，ベルリン事務所を会議期間の前後に拠点としたと考えるべきであろう。また平山孝のように27年以来アメリカを主要な留学地としていたが28年付で欧州出張を命じられた場合など，欧州ないし欧米の複数国への赴任が通例的であったため，ベルリン事務所に着任していたといえるメンバーを固定的に把握するのは困難である。

したがって，上記「駐在鉄道省代表」の肩書をもった山岡のようにベルリン駐在者として官制上明記された者を，最も中核的な人員と本来すべきである。鉄道省ベルリン事務所の最末期にあたる日米開戦直後には，鉄道省は外務省の照会に対して在外職員をリストアップしているが，そのうち「伯林滞在中」とされるのは「鉄道省事務官　足羽則之」「鉄道技師　木島虎蔵」「同　立花次郎」「国際観光局嘱託　山口広」の4名であった（「在外職員に関する件　鉄秘第5852号　1941年12月16日」「16. 鉄道省職員」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B14090657800, 在外他官庁員ニ関スル雑纂（M-2-0-0-1）（外務省外交史料館））。

しかし，こうした人員を戦間期以前について整理把握するのも容易ではない。当時の「鉄道省分課規定」や公開されている『鉄道省職員録』においては「ベルリン事務所」あるいは「出張所」「ベルリン鉄道省公館」に類する区分はない。また『鉄道省職員録』中に「外国在留中」「外国出張中」とある者は，1920年に制定された「分課規定」（「大正9（1920）　達第5号」。記載は鉄道大臣官房人事課『鉄道省職員録』各年版。1937年版ならば3–4頁）において「海外出張員及海外留学生ノ視察及調査ニ関スル事項」も管轄するとされた（同　第5条ノ2）大臣官房外国鉄道調査課（なお昭和初年度に改組）に所属ないし転属するのではなく，もとの多種の部課に所属のままであった。一例として，1930年2月「鉄道省ベルリン事務所長を命ぜられ」（日本交通協会編（1972），376頁）とある湯本昇（〈表1〉参照）は，『鉄道省職員録　（昭和6年8月1日現在）』においては「大臣官房経理局」所属のまま「購買第一課　事務官（兼）」として「外国出張中」と記載されている。

在ベルリン鉄道官吏のもう一つの核とすべきは，上記片岡謌郎や，堀木鎌三（1929–31年滞在），30年代初頭ヒトラー政権成立期に在独していた三和慎吉（高坂　2010　114頁）などの鉄道省在外研究員である。

彼らの官制的位置づけは1905年に逓信省外国留学生規程に「鉄道」を追加したところから正式にはじまる。この規定を準用した「鉄道院外国留学生規程」（1909年9月）にもとづき同年10月，勅令229号として留学生選抜を逓信大臣ではなく内閣総理大臣（内閣官房）が行う形に変更したのを経て，鉄道院の鉄道省への昇格（「鉄道省官制ヲ定ム」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A13100421600，公文類聚・第四十四編・大正九年・第八ノ二巻・官職七ノ二・官制七ノ二（鉄道省）（国立公文書館））後，1922年1月，勅令第6号により「在外研究員規定」が設けられた（「在外研究規定」1922年1月23日　勅令第6号　記載はT11（1922）年「在外研究員規程に依る給与改正要綱案」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A08071566400，昭和財政史資料第1号第25冊（国立公文書館））。これにより各主管大臣が選抜する在外研究員制度に鉄道省も則る形をとり，一部修正を経て第二次世界大戦後まで続いたものである（日本国有鉄道1971，304–305頁）。なお1922年規定にもとづく給与額は，「特別手当」以外は基本的

に「勅令額」により，1929 年の大蔵省による改定案では「巡歴手当」を 5 割増しとし，「特別手当」は 500 円以内として技術官のみがこれを受けとるとした（「在外研究員規程に依る給与改正要綱案」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A08071566400，昭和財政史資料第 1 号第 25 冊（国立公文書館））。

1909 年の「鉄道院外国留学生規定」と同時に 19 条にわたる「鉄道員留学生心得」が作成され，「第一号書式　誓書」「第二号書式　留学地到着届」「第三号書式　就業届」「第四号書式（就学ないし転学ないし旅行の示命願）」「第五号書式　申報書（学校就業所教師学科目等・入学金授業料等・旅行休業・試験学位・尚諸項ノ外緊要ノ事項）」「第六号書式　旅行日記」「第七号書式　届書（旅費・運賃等支払）」「第八号書式　届書（何英里又ハ何海里）」「第九号書式　何国留学始末書」の書式が添付された。これらは在外研究員制度下でも基本的に受け継がれたはずだが，専修や任地については内閣のちに鉄道大臣がこれを指定するとあるものの，実際には就学や任地・任国，さらに移動について研究員の自由度が高かったことは，「就業届」に「何学校若ハ何所ニ入リ又ハ教師某ニ就キ」と大学などへの入学や卒業を必ずしも求めない幅を持たせていることでも推察できる（「鉄道院留学生心得鉄道庁ヨリ送附ノ件　明治四十二年十一月」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080955800，鉄道院留学生関係雑件　附同院留学生心得（6-1-7-24）（外務省外交史料館））。

これに対しては『鉄道時報』誌上において 1925 年 8 月 15 日号（8–9 頁，14 頁）には「海外に行く人々とその使命」として，さらに 1926 年 8 月 28 日号（11 頁）では「海外に行く鉄道の人々」として，部内より苦言が呈されていることに触れており，後者ではより修学を「ミッチリと行らせる」方針に言及があった（高坂 2010，65 頁）。しかし戦間期においては特に大学への入学や学位取得を義務付けるなどの制度的変更はなく，在外研究の意義や成果は選抜された若手官吏の意思に左右される部分が大きかった。ベルリン事務所を拠点ないし「溜り場」とする官吏についてもこれは例外ではないはずである。この点も，ベルリン事務所の人的構成を把握するうえでの問題であるが，欧州における主要駐在拠点としてのドイツ・ベルリンに多数の鉄道官吏が往来したことの一反映であるともいえよう。

さて，この事務所の所在地については先行文献で異同が見られるので，特定しておきたい。1920 年代の「ベルリン市住所録　（以下「住所録」）」（Berliner Adressbuch（Berlin Address Directories 1799–1970　https://digital.zlb.de/viewer/berliner-adressbuecher/））により，以下の点が確認可能である。

①1925 年版以降の「住所録」には，ベルリン・ミッテ地区の Mauerstr. から Friedrichstr. に向けて東西方向に走る Kronenstr.（上記の「クローネン街」。以下「通り」とする。）の 8 番地に「“Tetsudo = Sho Jap.Eisenb.Ministerium”（テツドウショウ　日本鉄道省）」が記載されている。

②鉄道省事務所（出張所）のこれ以前の所在地は，「住所録」には記載なく不明である。1923 年版以前には記載がないため，Kronenstr. の事務所は 1923 ～ 4 年以降に設置されたとも考えられる。

③Kronenstr.8 には，”Fleischmann“ の作業場・工場（Fabrik）が同 9 番地と重なって入居しており，8-9 番地は棟続きの建物と考えられる（後年度版ではそのように記載されている）。「鉄道省事務所」は独立した建物ではなく，建物の一部を賃借していたことがわかる。

④同 8 番地に入居しているのは，年ごとに入れ替わりはあるが，のべ 15 軒内外であり，それらは上記工場に加えて，工房，法律事務所，書店店舗，貿易商社事務所などで，なんらか

の公的機関や「官庁」にあたるものは同じ建物内や通りの近隣にはない。この Kronenstr. 自体は，市街地・商業地といえる。（現存する建物が当時から残存するかないしは原型を残して再建されたのであれば，石造りのファサードをもった5階建ての建築である。）

⑤1928年版「住所録」においては Kronenstr.8（・9）に鉄道省事務所は記載されていない。

⑥1929年版「住所録」には「Tetsudosho, Vertret. d. Japan. Eisenb.（テツドウショウ，日本鉄道代表部）」が Friedrich-Ebertstr.（フリードリヒ・エーベルト通り）6番地に所在とある。前述とあわせ，27～28年の間に Kronenstr, からブランデンブルク門横の Friedrich-Ebertstr.6 への市内での移転があったと考えられる。

⑦この「代表部」は1935年版「住所録」まで確認できるが，36～38年版には記載がない。

⑧青木1955が鉄道省ベルリン事務所の所在地を「フリードリヒストラーセ」すなわち Friedrichstr. としたのは，Kronenstr. が特にこれに近接し，また Friedrich Ebertstr. も市内東部の中心地に近かったことによる記憶違いであろう。

戦間期については以上であるが，当該時期以降について瞥見しておく。鉄道省事務所は第二次大戦期に Von-der-Heydtstr.（フォン・デア・ハイト通り　ティアガルテン）11番地に移転している。「住所録」で確認する限り，1939年版からこれも独立した建物ではなく，現地の複数の事務所が入っているのが確認できる。この時期，同じティアガルテン地区には日本大使館が新設されつつあった（1938年秋建築開始，1943年初頭完成）ことは，この移転に関係があるとも考えられる。

また，1940年9月3～29日に鉄道省ベルリン事務所が主催してベルリンとヴィーンで「Japanschau（日本瞥見）」と題した展覧会が開かれた際，「日本鉄道省」はこれとは別に Unter den Linden（ウンター・デン・リンデン）38番地をアドレスとし，「Dr. Shikama（監督局監理課所属の陸運監理官･志鎌一之か）」「Dr. Satake（同属　鉄道課兼任　佐竹小次郎？」「Dr.Shimada」「Bürger」がスタッフをつとめた（“Durchführung einer “Japan-Ausstellung“ in Berlin und Wien durch die Berliner Vertretung des Japanischen Eisenbahnministeriums（1940））Bundesarchiv Berlin-Lichterefeld, R/64/IV 95 51, 15）。この市中心部の目抜き通りの事務所は1943年「住所録」まで確認できるが，アメリカ商業会議所代表部など30軒程度が入居した。この入居件数と現存のビルから判断できる限り，以前よりは大きな建物の一部である。

鉄道省は戦時期ベルリンに事務所を二つ構えたことになるが，両者の機能の分担等は不明である。欧州におけるドイツの拡張・戦争の勃発によって，人と情報のベルリンへの集中が進んだ結果，繁忙をきわめた在独大使館は独立の総領事館を設置する必要に迫られた（ようやく44年に Kronenstr.70 に暫定的に設置）（田嶋1995，405–6頁）が，同様のベルリンに集中する業務量の増大という事情は考えられる。

こうした施設の限られたスペースから判断すると，鉄道省ベルリン事務所（出張所）に常任する職員（官吏）の数は戦時中に残留した官吏3名嘱託1名と同様程度に（現地雇用スタッフを加えても）限られており，ドイツ他欧米各国の在外研究員や国際会議出席などの一時出張者が往来する場であったとすべきであろう。

事務所単独での比較的重要な業務としては，ソ連（当時）を経由する日（「満洲」）独間の国際貨物輸送の便宜を図ることがあり，1920年代以降数次にわたる関連会議の合意結果を受けて，「満洲」産大豆（・大豆油・大豆油脂）とドイツの主に機械類とを交換する形となる日独貿易[15]の一翼を担う現場であった（青木1955，86頁）。また1940年には当時の国鉄全体での外国人観光客誘致の観点から，上記の日本に関する文化展覧会を催すほか，予算1万マルクで

発行部数１万部の観光宣伝雑誌の発行を企画している（「22．ベルリンニ於ケル日本ニ関スル観光宣伝月刊雑誌発行計画ノ件」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B02031119600，新聞，雑誌発行計画雑件（A-3-5-0-14）（外務省外交史料館））。

しかしながら，ベルリン事務所の最大の意義はやはり設立以来の，ドイツ鉄道業からの学習の支援機関，情報収集の一回路としてのそれであり続けたといえよう。

2-3　日本人官吏のドイツ鉄道業への関心

したがって本稿の以下の課題は，これらベルリン事務所を往来した鉄道官吏がドイツ鉄道業の何に関心を持ち，なにを学ぼうとしたのかを確認することに置かれるべきである。

本来，これらは留学・出張の辞令などにおいて明記された鉄道主管官庁の長（鉄道庁～鉄道院総裁～鉄道大臣）による業務命令を確認しなければならない。本稿の観察時期からは外れるものの，以下の例がある。

・1908 年 7 月，当時逓信省内の帝国鉄道庁参事中川正左ならびに帝国鉄道庁技師生野（しょうの）団六に対して「鉄道事業研究ノ為」留学が命じられた。中川はドイツ・スイスへ（翌 1909 年 10 月 30 日ベルギー・ブリュッセルならびにパリに転学命令），生野はフランス，英国，ドイツ，アメリカが留学先とされた（「中川参事，生野技師留学ニ関スル件　明治四十一年八月」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080955600，鉄道院留学生関係雑件　附同院留学生心得（6-1-7-24）（外務省外交史料館））。

・1913 年 3 月 22 日，鉄道院技師宮崎操はドイツ，ベルギー，英国に「鉄道事業研究ノ為満二箇年間」留学を命じられたが「外国留学中左ノ事項ヲ研究スヘシ」として「石炭列車用貨車及機関車ノ製法」の明示があった（「鉄道院技師宮崎操独逸外三国へ留学ヲ命し学賃金給与並本俸三分ノ一支給ノ件」鐵秘第 254 号 1913.3.22　行政文書＊内閣・総理府　太政官・内閣関係第五類　任免裁可書　任免裁可書・大正二年・任免巻八）。

・1916 年 5 月 12 日付けで米国留学を命じられた鉄道院参事種田虎雄，鉄道院技師小野諒兄，同小宮次郎，同松縄信太らに対しては，「貨物運輸ニ関スル事項特ニ出貨奨励及専用鉄道ニ関スル事項」「鉄道従業員ノ勤務状態及待遇ニ関スル事項」（種田に対して。以下同じ），「線路及停車場ニ於ケル経済的施設」「水中に於ケル工事」（小野），「鉄道ニ於ケル直流式電気運転ニ関スル事項」（小宮），「貨物列車ノ経済的運転ニ関スル事項」「旅客列車運転上ノ施設ニ関スル事項」「車輛ノ捕手ニ関スル事項」（松縄）がそれぞれ命じられている（「外国留学生派遣ノ件〇鉄道院参事種田虎雄外三名」鐵秘 444 号，1916.5.12　行政文書＊内閣・総理府　太政官・内閣関係第五類　任免裁可書　任免裁可書・大正五年・任免巻一三）。

・1916 年 12 月 21 日付で「鉄道事業研究ノ為一箇年間米国へ」留学を命ぜられた鉄道院参事菊池信二ならびに同十河信二にたいしては「外国留学中左ノ事項ヲ研究スヘシ」として，菊池には「運輸業務一般特ニ貨物ニ関スル事項」十河には「鉄道経理一般特ニ鉄道営業費並倉庫ニ関スル事」が命じられている（「鉄道院参事菊池信二外一名外国留学被命ノ件」1926.12.21 鐵秘第 1116 号　行政文書＊内閣・総理府　太政官・内閣関係第五類　任免裁可書　任免裁可書・大正五年・任免巻三十二）。

・鉄道院参事筧正太郎，鉄道院技師滝山興，

15　この時期の日独貿易における通商政策の展開については，工藤章（2021）「第１章　国際通商条約網再建の一環としての二国間条約― 1927 年通商航海条約」ならびに「第２章　国際通商条約網崩壊後の通商関係の再構築― 1935 年日独貿易取決めと 1936 年「『満』独貿易協定」が「満洲」産大豆をめぐるやりとりについても詳しい。輸入油糧子実としての「満洲」産大豆の地位は年々向上し，1930 年代初頭には「満洲」産大豆の４分の１がドイツに輸出された（114-115 頁）。

同鹿取龍造，同玉橋市三，同手塚善は1921年5月，「鉄道事業研究ノ為満二年間欧米各国へ」の留学を命じられた。また同年同月，鉄道院技師林昭徳は「鉄道事業研究ノ為満二年間欧米各国へ留学」を命じられ，同時に鉄道院技師朝倉希一はアメリカ（「米国」）へ留学を命じられた。なお朝倉を除くこれら留学生については，同年6月7日，鉄道院副総裁平井晴二郎より外務次官倉知鉄吉宛に，ドイツ留学中は「同国政府鉄道ニ対シ諸事便宜ヲ得候様御取計」が依頼されている「参事筧正太郎其他技師留学ノ件　明治四十五年五月」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B16080955900，鉄道院留学生関係雑件　附　同院留学生心得（6-1-7-24）（外務省外交史料館）.

管見の限り現状で確認できた任免関係系の書類（しかもドイツ在留者のそれではないものを含む）によっては，今のところこのように散発的な情報しか得られない。個々には『鉄道先人録』や『鉄道史人物事典』（鉄道史学会編2013）などで経歴が確認できるいわば著名な人物が含まれるが，彼らの留学・滞在後の経歴や業績と滞在との関連は不分明とすべきであろう。

これを補うために，同時代の公刊物から，ドイツからの学習成果と目されるものを見ることにしよう。

鉄道省による月刊の『外国鉄道調査資料』は1927年に第1巻第1号が発刊されたが，それらにおいて表題から判断できる限りで明示的にドイツについて触れているのは1927–36年にかけて以下〈表2〉のとおりであった。

一見して多種多様の問題関心がドイツの鉄道に対して向けられているが，これらのうち，貨物・運送ならびに運賃に関する事項，自動車や航空機など競合的な当時の新交通機関に関する事項が目立つ（相互に重複はあるが，前者が40％強，後者が30％弱を占めるといえる）。事項数としては上の二つに及ばないものの，ドイツ国鉄・ライヒスバーンの置かれた賠償金問題にかかわる国際的な位置づけや特殊会社としての独立的な経営など，その特徴あるいは「特異性」への関心は根強い。とくにその経営や財務会計に関しては，ライヒスバーン会計の近代化を主導した財務担当重役であったL・ホムベルガー（Ludwig Homberger）[16]の著作が紹介翻訳されるなど，ライヒスバーンの先進性から学ぶについて的確であったといえる。技術方面では電化，気動車の導入について，あるいは一部これに関連して高速化への関心が示されるが，純技術的な情報はここでは限られていたといえる。

なおここで省いた，『外国鉄道調査資料』誌中で独立した記事とならない短報を集めた「雑報」・「彙報」中において，「独逸」の占める割合は群を抜いて高いわけではない（「ソ連邦」のそれなどにも数で劣る）が，記事数は多く，問題関心も上と傾向は似通っているといえる。たとえば1933年度第7巻3号「彙報」中では「獨逸に於ける自動車運輸近況」（52～54頁）「獨逸に於ける新高速度列車（55～56頁）」が報じられた。ドイツにおける自動車輸送についての関心は高く，同第8号「雑報」では「獨逸に於ける大自動車専用路線網の計畫」（56～59頁）が,「獨逸國有鐵道の失業救濟事業」（59頁）とあわせて紹介され，その後も自動車専用道路や自動車運輸についての短報が多い。

同時期に鉄道省により発行されていた『鐵道時報』は，部内誌的な冊子の性格上，それらの記事の性格もフォーマルなものではないが，ドイツへの関心から書かれた記事を散見することができる。1926年10月30日号は無署名の「欧米電化の世界的態勢」（9頁），鉄道省電気局電化課長増永元也「欧米各国における鉄道電化の趨勢」（10頁）とあわせて「独逸国有鉄道幹線

[16] L・ホムベルガーについての小伝はMierzejewski（1997）がある。邦文では鳩澤（2020）「第10章　共和国からナチス・ドイツへ」が比較的詳しい。

表 2　鉄道省『外国鉄道調査資料』にみられる戦間期ドイツ関連記事　(1927 ～ 36 年)

表題（　/（原）著者）	年	巻号	頁
「獨逸國有鐵道會社の財政 / ホムベルゲル」	1927	1（2）	61 ～ 79
「獨逸國有鐵道貨物運賃改正に就て」	1927	1（3）	88 ～ 90
「最近の獨逸鐵道運賃政策（承前）/ 前田陽之助」	1927	1（4）	8 ～ 18
「獨逸を中心として見たる自動車專用道路問題 / 前田陽之助」	1928	2（1）	1 ～ 16
「獨逸の都市と鐵道事業 / 伊東正瑞」	1928	2（3）	11 ～ 29
「獨逸新運送取扱規則に就て」	1928	2（5）	24 ～ 27
「獨逸に於ける航空鐵道聯絡運」	1928	2（5）	27 ～ 49
「所謂日本軍當局の津浦鐵道車輔抑留問題」	1929	3（2）	93 ～ 100
「獨逸國有鐵道の運賃政策 / カール・ベルクマン」	1929	3（4）	43 ～ 47
「獨逸鐵道の託送手荷物制度改善」	1929	3（6）	36 ～ 39
「獨逸に於ける鐵道貨物上屋改造問題」	1929	3（6）	40 ～ 46
「獨逸に於ける國有鐵道と他交通機關との關係」	1930	4（6）	21 ～ 35
「ヤング案と獨逸鐵道會社――附、獨逸國有鐵道法及び獨逸鐵道會社定欵」	1930	4（8）	13 ～ 23, 25 ～ 52
「獨逸に於ける自動車路線事業法令」	1930	4（11）	15 ～ 25
「獨逸國有鐵道に於ける輕貨物列車」	1930	4（11）	27 ～ 38
「獨逸國有鐵道に於ける運賃引下問題」	1931	5（2）	13 ～ 21
「獨逸實業團の中國鐵道視察報告」	1931	5（3）	65 ～ 96
「獨逸に於ける鐵道貨物小運送業の統制策」	1931	5（4）	63 ～ 71
「國際鐵道聯合會に於ける『學生、ボーイスカウト團體』に對する標準賃率規則」	1931	5（4）	3 ～ 10
「獨逸國有鐵道の新造客車」	1931	5（5）	101 ～ 101
「獨逸に於ける鐵道と自動車との競爭並に之が對策の現狀―(國際鐵道會議協會マドリッド會議報告)」	1931	5（6）	67 ～ 102
「歐米諸國に於ける鐵道と自動車との競爭並に之が對策の現狀―(國際鐵道會議協會マドリッド會議特別報告)」	1931	5（7）	3 ～ 54
「獨逸國有鐵道從事員制度の概要（一）	1931	5（10）	11 ～ 26
「獨立經營制度に依る歐洲諸國の國有鐵道（一)」	1931	5（11）	19 ～ 31
「獨逸國有鐵道の小口扱貨物運送問題 / レツフラー」	1931	5（11）	33 ～ 44
「獨逸國有鐵道從事員制度の概要（二)」	1931	5（11）	45 ～ 60
「獨立經營制度に依る歐洲諸國の國有鐵道（二)」	1931	5（12）	3 ～ 21
「獨逸國有鐵道從事員制度の概要（三)」	1931	5（12）	45 ～ 58
「獨逸國有鐵道の鐵道警察、現業委員及勞働組合」	1932	6（1）	37 ～ 44
「獨逸國有鐵道に於ける區域定期乘車券」	1932	6（2）	33 ～ 44
「獨逸國有鐵道の兼營事業」	1932	6（3）	17 ～ 42
「獨逸國有鐵道最近の情勢と賠償問題」	1932	6（3）	43 ～ 58
「獨逸國有鐵道に於ける運輸營業代理業者」	1932	6（5）	43 ～ 50
「獨逸國有鐵道の旅客運輸促進措置」	1932	6（6）	29 ～ 35
「獨逸鐵道會社の特異性（其ノ一)」	1932	6（9）	33 ～ 44
「獨逸鐵道會社の特異性（其ノ二)」	1932	6（10）	9 ～ 19
「經濟的視野に立ちて最近の歐洲諸鐵道を覗く」	1932	6（11）	13 ～ 16
「獨逸國有鐵道の國民經濟上の意義及其の商業主義に依る經營」	1932	6（12）	25 ～ 29
「獨逸の經濟と國有鐵道 / フオン・ジーメンス」	1933	7（1）	25 ～ 29
「獨逸國有鐵道の容器（コンテーナー）運送（其の一）/ ベツケル」	1933	7（1）	31 ～ 37
「獨逸國有鐵道の容器（コンテーナー）運送（其の二)」	1933	7（3）	25 ～ 32
「獨逸國有鐵道賃率組織の概要（其の一）/ モールマン博士」	1933	7（4）	23 ～ 37
「獨逸國有鐵道賃率組織の概要（其の二）/ モールマン博士」	1933	7（5）	29 ～ 46
「獨逸國有鐵道賃率組織の概要（其の三）/ モールマン博士」	1933	7（6）	17 ～ 29
「獨逸國有鐵道會社の從事員に就て」	1933	7（6）	31 ～ 37
「獨逸國有鐵道賃率組織の概要（其の四）/ モールマン博士」	1933	7（7）	29 ～ 37
「獨逸に於ける航空輸送概要（其の一)」	1933	7（8）	15 ～ 28
「獨逸國有鐵道會社の政府に對する關係」	1933	7（8）	29 ～ 33
「獨逸に於ける航空輸送概要（其の二)」	1933	7（9）	15 ～ 30
「主要國に於ける最近の高速度列車」	1933	7（10）	3 ～ 8

表題（　/（原）著者）	年	巻号	頁
「伯林市内交通機關の短區間運賃實施」	1933	7（10）	25～29
「獨逸に於ける自動車運輸概要（其の一）」	1933	7（11）	21～34
「獨逸國有鐵道の營業組識」	1933	7（12）	3～10
「獨逸國有鐵道の貨車及貨物列車業務の大要」	1933	7（12）	11～19
「獨逸に於ける自動車運輸概要（其の二）」	1933	7（12）	21～34
「ナチスの政策と獨逸國有鐵道の運賃政策 / ホルツ博士」	1934	8（1）	13～19
「獨逸に於ける自動車運輸概要（其の三）」	1934	8（1）	21～30
「獨逸鐵道常設運賃委員會の新制」	1934	8（5）	25～31
「歐洲諸國に於ける鐵道と自動車の競爭並に協力（其の一）」	1934	8（6）	3～9
「伯林南北地下鐵道工事に就て / 大田技師」	1934	8（6）	19～22
「獨逸鐵道の小口扱貨物運賃制度」	1934	8（6）	23～29
「歐洲諸國に於ける鐵道と自動車の競爭並に協力（其の二）」	1934	8（7）	3～11
「歐洲諸國に於ける鐵道と自動車の競爭並に協力（其の三）」	1934	8（7）	3～13
「立法的見地に立ちて諸外國の鐵道對自動車問題の對策を觀る（一）」	1934	8（7）	27～32
「獨逸國有鐵道に於ける小運送統制規定」	1934	8（9）	41～50
「獨逸鐵道小運送統制規程執務規則」	1934	8（10）	31～38
「獨逸國有鐵道の指定小運送業者一般規約」	1934	8（11）	25～46
「諸運送機關と航空機の連絡輸送 / エヴエルリング」	1934	8（12）	3～11
「歐洲各國に於ける氣動車の利用狀況」	1934	8（12）	13～24
「購買力より觀たる獨逸國有鐵道旅客運輸統計の基本的數字 / マイエル」	1934	8（12）	31～47
「歐洲諸國鐵道に於ける一九三四年の高速度旅客列車運轉狀況」	1935	9（1）	1～18
「獨逸一般運送取扱人規約」	1935	9（1）	35～48
「歐米各國に於ける鐵道と航空輸送との競爭及對策」	1935	9（2）	3～13
「獨逸國有鐵道の大區域及小區域定期乘車券の發達 / エルフルト・フリツツエ」	1935	9（2）	29～35
「獨逸國有鐵道に於ける小型コンテーナーの運用改善」」	1935	9（4）	13～16
「特殊旅客運賃割引制度に對する獨逸國有鐵道の批判」	1935	9（7）	25～34
「本年改正せられたる獨逸の鐵道信號書に就て」	1935	9（8）	3～16
「ライヒス・クラフト・ポスト（獨逸郵政廳直營自動車運輸）の概況 / 菱谷惣太郎」	1935	9（9）	3～31
「獨逸國有鐵道コンテーナー執務規則」	1935	9（10）	9～27
「獨逸旅客及手荷物航空鐵道連帶運輸執務規則」	1936	10（1）	25～32
「獨逸國有鐵道の新造特殊貨車に就て / ゾンメルラツテ」	1936	10（3）	31～48
「獨逸國有鐵道の貨物運賃値上」	1936	10（4）	37～41
「最近世界各國鐵道延長粁及輸送數量一覽表」	1936	10（5）	〔附錄〕
「獨逸、佛蘭西、白耳義、丁抹、波蘭、伊太利諸國に於ける一九三五年の高速度運轉狀況」	1936	10（7）	1～16
「歐州大陸に於ける列車運轉の諸問題 / ジヨージ・W・アルコツク」	1936	10（7）	17～24
「獨逸國有鐵道の運賃政策―交通政策 / ケーニヒス」	1936	10（7）	45～50
「獨逸鐵道に於ける列車の仕立に就て」	1936	10（7）	51～73
「獨逸國有鐵道運送業務綱要」	1936	10（8）	21～38
「世界各國に於ける航空事業界の現狀（上）」	1936	10（9）	1～20
「獨逸に於ける近代の旅客及び貨物運送問題 / トライベ」	1936	10（9）	39～51
「世界各國に於ける航空事業界の現狀（下）」	1936	10（10）	21～29
「一九三五年に於ける歐米諸國高速度運轉の比較」	1936	10（11）	1～7
「歐米に於ける各種氣動車の構造に就て」	1936	10（11）	9～20
「ベルリン國立運動競技場（ライヒスシユポルトフエルト）に於けるオリンピツク建築 / ヴエルナー・マルヒ」	1936	10（12）	1～13
「第十一回オリンピツク大會に於ける獨逸國有鐵道の運輸及び運轉 / フオン・ゲルスドルフ」	1936	10（12）	15～20

出所　鉄道省『外国鉄道調査資料』　国立国会図書館デジタルコレクション
（https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1616329）

電化」（11–13 頁）を掲載した。同年 7 月 10 日号には前電気局長吉原重成談として「欧米鉄道電化の大勢」（5 頁）があるのを受けた形となるが, 鉄道電化についての関心はこの時期高く, 1928 年には佐々木幹「鉄道電化の世界的概観」が 11 月 10 日号（11 頁），同 17 日号（6 頁），同 24 日号（6 頁），12 月 1 日号（7 頁）に分けて掲載され，翌 1929 年 4 月 27 日号・5 月 4 日号にも無署名「欧米鉄道電化の進展相」が掲載（それぞれ 4 頁，6 頁）された。また 1930 年 8 月 10 日号には運輸局加茂野生「独逸に於ける航空輸送業の発展状況」（9 頁）が掲載されている（以上，日本国有鉄道総裁室修史課［編］(1964)）。『外国鉄道調査資料』に示された関心に重なるものといえよう。

これらの概観を，ドイツに滞在した鉄道官吏の個別ケース―個々の著作や回想など―で確認検討しておきたい。彼らの多くが上で瞥見した記事の筆者であるため，観察される問題関心がほぼ等しくなるのは当然予想されるが，改めて確認の必要が大きいのは，その経験や認識がその後の鉄道省ないし運輸省・国鉄においてどのように活用されたかというその関係性であろう。

鉄道省在外研究員として 1926 年～ 28 年にドイツ・ベルリンに滞在した片岡謌郎（1894 ～ 1966）を戦間期鉄道省ベルリン事務所の代表的なメンバーとすることにほぼ異論はないであろう。帰国後は東京，名古屋，大阪の鉄道局を経て 1934 年本省運輸局貨物課長，37 年陸運管理官，北京駐在を経て，1940 年鉄道監察官となった。退官後は帝都高速度交通営団理事に迎えられたが，43 年には陸運協力会理事長として戦時輸送遂行の任務にあたり，第二次大戦後は財団法人運輸調査局新設にあたり理事長，その後晩年まで会長の職にあって，「運輸調査局の一角に閉じこもって哲人の風格」（青木　1955, 78 頁）とも評された。

そのドイツ経験と活動の全容は，すでに本稿でも参照しているように，高坂（2010）が最も詳しい。それを要約すると以下のようになろう。片岡は学生時代からドイツ語に堪能であり，滞在中は貨物運賃，等級・運賃理論，経営計算をドイツ国鉄・ライヒスバーンのそれら業務に着いていた一職員から個人的に学んだ。それらの成果は帰国後，「外国鉄道調査資料」や「鉄道時報」記事の執筆に生かされ，とくにテックレンブルク（Kurt Tecklenburg）の *Der Betriebskoeffizient der Eisenbahnen und seine Abhängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur*，Julius Springer, 1911 を『獨逸國有鐵道ニ於ケル經營費計算ト生産實費調査』として翻訳[17] したが，これは本省貨物課長時代に参照したという。片岡は敗戦国ドイツにおける特殊会社ドイツ・ライヒスバーンの運営にも関心を持ったが，帰国後のドイツ国鉄によるシェンカー社との契約・貨物輸送ネットワーク形成（1931 年）に刺激され，運輸局貨物課長として，小運送近代化にとりくんだことが，鉄道官吏としての最大の業績であるとされる。それらに先立つ名古屋運輸課長時代には将来性をもつ自動車運送に目配りし，鉄道財政が危機にある中でのそれへの対応として「商事的精神」をもつことを説いた。これはいわゆる「ドーズ負担」のため収益を上げることを義務付けられた特殊会社ドイツ・ライヒスバーンの「Kaufmännische Prinzip（商事的原則）」を熟知したことから喚起された発言と考えられる。この他, 滞独中にはその職員（「従事員」）福祉に関心を抱き，帰国後は在外中の堀木鎌三ら同僚の支援により欧州各国鉄道の福祉制度を研究の上，1932 年の鉄道弘済会設立に至った。ドイツ語・ドイツ文化への深い造詣から，青年運動・ヴァンダーフォーゲルに着目し，日本温泉協会などの観光・文化事業にも関心を払っている[18]。

注目すべきは，第二次世界大戦後の国有鉄道

[17] のち, テックレンブルク（運輸調査局［編］）(1950)。
[18] 以上，高坂 2010「第 3 章」～「第 6 章」による。

成立においては，戦間期のドイツ国鉄の経験を念頭に，会計制度の改革と自主性の高い公社形態の主張を具体的な軸にふたたび「商事化」を根幹とする主張を行っている点である[19]。これは後年の国鉄制度改革にも一貫していた[20]。

片岡と同様に，平山孝（1897–1979）も戦間期のドイツ・ライヒスバーンと第二次大戦後の国有鉄道の機構問題とを重ね，1952年に座談会において以下のように発言している。

機構の地方分権化と中央集権の優劣が，鉄道会計の専門家であった平山に問われたとき，

「それは第一次欧州大戦の後，ドイツで鉄道の合理化というものをやつたが，あのときにそれが問題になつてね。結局地方分権の方が経済的だと，たゞ中央集権をやるべきものは人事とか，統計，それと物資の調達，これだけはなるべく中央集権がいゝ。しかしその他のものは地方分権にする方が経済的だということになつたんです。昔はタテ割がいかんといわれた。保線は保線，経理は経理，資材は資材とタテ割りでしたが，大正十二,三年ごろから非常に弊害をともなった。（……）それをみんな断ち切ってヨコ割にした。そいつがいま（1952年）ちょうどアベコベになつている。」（河合他1952，5頁）

また同時に，戦後国鉄における複式簿記の導入を高く評価した（河合他1952，5頁）が，ホムベルガー（「ホムベルゲル」）論文が戦前にすでに翻訳紹介されていたのは，〈表2〉にもみられるとおりである。

なお平山孝は1927–28年に米つづいてドイツに滞在し，帰国後は仙台鉄道局経理課長などを経て，鉄道書記官，監督局業務課長から鉄道大臣書記官，文書課長，名古屋ついで東京鉄道局長をつとめ，鉄道局経理局長で退官，東京急行電鉄社長となるが，同1945年から運輸次官をつとめた（～1947年）。その後の公職追放解除後は，観光事業に注力している。文筆活動でも知られ，随筆集所収の1930年執筆の随筆「夜汽車」（平山1937，204–208頁）「郵便屋さん」（平山1937，208–215頁）ではドイツでの列車車掌や郵便局員などの「直接人民にぶつかる者」が「非常に気の練れている」とそのフレンドリーな態度を称揚し，「吾々の鉄道事業においても特に公衆に接する職務を有する人，出札，改札，駅員，現金掛と云ふ人々は此の点を余程注意する必要があると思ふ。恐ろしい顔をする事は決して吾々の威厳をつけるものぢやない。」としている（平山1937，214頁）。

ほぼ同時期にベルリン事務所を経験した両官吏が，ドイツ・ライヒスバーンの経験を現地でみた経験を，自身の業務や第二次大戦後の「国有鉄道」への意見の礎の少なくとも一部にしていることがうかがえるといえよう。

以上の瞥見から，戦間期の滞独鉄道人のドイツへの関心を次のようにまとめられるであろう。

・技術的な面では，電化と高速化（ディーゼルなど気動車の開発を含む）に関心があきらかに集中した。アメリカと並ぶドイツの技術力のこの方面での先進性が，鉄道業でも意識されていた。

・上とも重なる営業面では，自動車輸送の台頭に対する貨物輸送の改革が主要な関心事となっていたといえる。ドイツではモータリゼーションは比較的遅れていたといえるが，台頭する自動車輸送に対する20年代末から30年代初頭のドイツ・ライヒスバーンの防御的対応や，ナチ期に入ってからの政府によるモータリゼーションへの急激な梃入れは，日本鉄道人の関心を強くひいている。

・組織運営の点では，「商事的 Kaufmännisch」経営が志向されたドイツ・ライヒスバーン（ドイツ国鉄）における，経理・会計制度の近代化（複式簿記の導入）が範とされた。あわせて，かつて日本鉄道業に参照されたプロイセン邦有鉄道

[19] 主に高坂2010「第8章」による。
[20] 主に高坂2010「第9章」による。

の組織から，第一次大戦後変貌を遂げた戦間期のドイツ・ライヒスバーンの組織そのものも当然関心の対象となった。「ドーズ負担」といわれた賠償金支払いの一翼を担うべき特殊会社としての「特異性」の観察は，その後の日本の国有鉄道機構に対する認識に影響することになったであろう。

その他につけくわえると，

・おそらくはアメリカからの観光集客の必要で一致していたことから，戦間期ドイツ国鉄の観光業への取り組みが参照された。日本の鉄道省の観光業務への努力傾注の一環として，国際観光局によるベルリン・オリンピックについての調査（国際観光局 1936）がある[21]。

一方，戦間期には，ドイツ鉄道業からそれまでのメンターとしての役割を切り落とした側面もあった。機関車等の機械類や運行設備について直接的な関心は，とくに戦時期に特有の事情から資源節約・即製的な「戦争機関車」などへのそれが改めて浮上するまで，いったんは目立たないものとなったとすべきであろう。

3. まとめと今後の課題

以上の観察結果を次のように要約できる。

戦間期においては，日本人にとってのドイツ鉄道は，日本国鉄が抱えはじめていた世界的に共通する問題—それらの多くは，モータリゼーションに代表されるように，なんらかの意味で「アメリカ化」と関連していた—にやや先取りして取り組む，同時代的な先行者として参照される存在になった。これは第一次大戦前からの微妙だが明らかな変化であり，「生徒」としての日本鉄道業の技術力の発展にも即したものであったといえよう。

さらに，ベルリン事務所への参加を通じて戦間期にドイツ経験をもった鉄道官吏の多くは，戦前・戦中から戦後初期にかけて一部は勅任官にも上る指導的な官員として活躍したが，その中にはドイツ経験（からくる問題意識）の持続性が強い者が存在した。片岡謌郎は最も端的な存在であるが，これ以外にも在外研究員経験者を中心にドイツないし欧州の鉄道業への関心をもつ者は少なくなかったはずである。戦中のベルリン事務所経験者やその直後の世代も含めた，こうした官吏の戦後日本国有鉄道への影響力については改めて検討されるべきであろう。

加賀山之雄（1902–1970）第二代国有鉄道総裁は，1936 ～ 1938 年まで在外研究員として欧米各国に滞在し，ベルリン滞在も長かったが，1952 年に以下のように述べている。

「今度（1951 年 11 月）特に感じたのはヨーロッパが非常に縁遠くなったという感じです。反面にアメリカはうんと近くなったが，ヨーロッパのことがわからない。（……）ことにアメリカの鉄道はとても真似が出来ないが，ヨーロッパの鉄道は同じ悩みを悩んで，ことに国営ということで，資材，資金の不足や物の値上がりのために悩んでいる，従事員もアメリカ程少なくない。各社を一緒にしてやつているものですからオーバーヘッドの費用もかなり掛つている。非常に我々の鉄道と似ている。むこうが経営をどう合理化してゆくかという課程は日本の鉄道にも参考になる点が多いと思われます。」（加賀山　1952，21 頁）

ここには敗戦国という国際的立場やアメリカとの較差という共通性から来る「欧州の鉄道との相似性」認識が露わだが，これは加賀山個人のものではなく，1952-3 年に西ドイツに派遣されることになる吾孫子豊もまた同様の感想を述べている。

「ドイツの国鉄は色々な点で日本の国鉄に似た点が多い。（……）（ドイツ人 3 氏は）踏切警

[21] 第 12 回オリンピックの東京招致が決定されると，鉄道省は在外出張員と研究員に対してベルリン・オリンピックについての調査を命じ，「高橋（定一）研究員」の帰国によって得られた資料を適宜翻訳紹介した。この時期の国際観光政策については，中村（2007）を参照。

報器，高架線の情況，さらにその上を走っている列車，電車等の組成状態等に細かい観察を働かせているのがよくわかる。（……）どうせ日独双方ともに敗戦国であり，お互いに貧乏であることは百も承知の間柄である。それだけになお一層親近感も深くなるわけであるが（……）.」（吾孫子 1954，17 頁）

こうした（おそらくはやや一方的な？）「親近感」として現れる「相似性」意識には，戦間期の同時性意識とどのような関連をもつのであろうか。運行設備の一側面ではドイツに対して日本の国鉄がメンターであるという認識が戦後には含まれている点でも，戦時期を挟んだなんらかの連続性を見出すことはできるようである。戦時期の鉄道省ベルリン事務所について，少なくとも本稿のような概観を加えるところから，考察を始めなければならない。今後に残された多くの課題の一つとしたい。

文献一覧

公文書館史料

Bundesarchiv Berlin-Lichterefeld.
国立公文書館
外務省外交公文書館

同時代公刊物類

Berliner Adressbuch（Berlin Address Directories 1799-1970　https://digital.zlb.de/viewer/berliner-adressbuecher/
外務省『外務省報』.
国際観光局（1936）『第十一回オリムピック調査資料』鉄道省国際観光局.
交通協力会『国有鉄道』.
平山孝（1937）『鉄路　西と東』春秋社.
鉄道大臣官房人事課『鉄道省職員録』.
鉄道省（1921）『日本鉄道史　下編』.
テックレンブルク（運輸調査局［編］）（1950）『ドイツ国有鉄道における経営費計算と原価調査』運輸調査局.

書籍・論文

吾孫子豊（1954）「ドイツ国鉄交換研究員の三氏を迎えて」『国有鉄道』12 巻 1 月号，16–17 頁.
足立邦夫（1995）『臣下の大戦』新潮社.
青木槐三（1955）『嵐の中の鉄路』交通協力会.
朝倉希一（1948）「島安次郎先生の事業」『日本機械学會誌』第 51 巻第 352 号，20–23 頁.
麻田雅文（2012）『中東鉄道経営史―ロシアと「満洲」 1896–1935 ―』名古屋大学出版会.
鳩澤歩（2020）『鉄道のドイツ史：帝国の形成からナチス時代，そして東西統一へ』中公新書.
橋本克彦（1989）『日本鉄道物語』講談社（講談社文庫 1993）.
加賀山之雄（1952）「欧米鉄道瞥見」『国有鉄道』10 巻 3 月号，20–21 頁.
加藤哲郎（2008）『ワイマール期ベルリンの日本人：洋行知識人の反帝ネットワーク』岩波書店.
河合好人，平山孝，近藤順二，幸田寿三郎，天野辰太郎，富山清憲，青木槐三（司会）（1952）「国鉄今昔談義」『国有鉄道』10 巻 10 号，2–7 頁.
工藤章／田嶋信雄（2014）『戦後日独関係史』東京大学出版会.
工藤章（2021）『20 世紀日独経済関係史　Ⅰ　国際定位』日本経済評論社.
工藤章（2022）『20 世紀日独経済関係史　Ⅱ　企業体制』日本経済評論社.
熊野直樹（2020）『麻薬の世紀：ドイツと東アジア　一八九八 – 一九五〇』東京大学出版会.
高坂盛彦（2010）『国鉄を企業にした男：片岡謂郎伝』，中央公論新社.
林　采成（2021）『東アジアのなかの満鉄―鉄道帝国のフロンティア―』名古屋大学出版

会.
前間孝則（1993）『亜細亜新幹線：幻の東京発北京行き超特急』実業之日本社（講談社文庫 1998）.
Mierzejewski，A.C. (1997), "Ludwig Homberger: An extraordinary Man", *Railroad History,* No.179, 117–134.
西野保行，小西純一，淵上龍雄（1983）「日本における鉄道用レールの変遷 残存する現物の確認による追跡（第 2 報）」『日本土木史研究発表会論文集』3 巻，126–135 頁.
中村宏（2007）「戦時下における国際観光政策：満州事変，日中戦争，第二次大戦」『神戸学院法学』第 36 巻第 3・4 号，165–207 頁.
中村尚史（2016）『海をわたる機関車：近代日本の鉄道発展とグローバル化』吉川弘文館.
日本国有鉄道（1971）『日本国有鉄道百年史 7』.
日本国有鉄道総裁室修史課［編］（1964）『鉄道時報記事索引：大正 9 年 – 昭和 12 年（日本国有鉄道百年史執筆参考資料）』日本国有鉄道総裁室修史課.
日本交通協会（編）（1972）『鉄道先人録』日本停車場株式会社出版事業部.
大堀聡（2021）『第二次世界大戦下の欧州邦人（ドイツ・スイス）』銀河書籍.
沢井実（2019）「戦前期国有鉄道における研究所の役割」南山大学アカデミア．社会科学編 16，25–41 頁.
沢井実（2021）「岸本熊太郎のアメリカ留学―鉄道運輸専門家の誕生―」南山経営研究 36（1），89–112 頁.
沢井実（2022）「帝国圏鉄道における日本人技術者の配置と技能者養成―朝鮮総督府鉄道局を中心に―」南山大学『アカデミア』社会科学編（23）133–162 頁.
Spang, C. W. and Wippich, R.-H. (eds.) (2006), *Japanese-German Relations, 1895–1945. War, Diplomacy and Public Opinion, London*/New York: Routledge.
田嶋信雄（1995）「ナチ時代のベルリン駐在日本大使館：人と政策」『成城法学 1（矢崎光圀先生古稀祝賀記念号）』48, 401 ～ 442 頁.
竹内祐介（2020）『帝国日本と鉄道輸送：変容する帝国内分業と朝鮮経済』吉川弘文館.
鉄道史学会編（2013）『鉄道史人物事典』日本経済評論社.
上村直己（2005）「九州鉄道会社顧問技師 ルムショッテル」『熊本大学九州の日独文化交流人物誌』，41–44 頁.

Japanese railway officials in Berlin in the Inter-war period: What did the 'German experience' bring them ?

Ayumu Banzawa

This paper attempts to provide an overview of the situation of the Ministry of Railways (Tetsudōshō) officials and employees who stayed in Berlin, Germany, in the Inter-war period; mainly from the 1920s to the beginning of the Second World War.

My aim is to provide a basis for considering what the Japanese learned from their experiences in Germany, which is one of the main concerns in the study of the history of Japanese-German relations, with regard to the Japanese railway industry (here, the state-owned and state-operated railways) in the first half of the 20th century.

Although the 'Berlin Representative Office of the Ministry of Railways (Tetsudōshō Berlin Jimusho)' in pre-war Germany is often mentioned in the relevant literature, there have been few studies, including general surveys, on their activity.

This paper therefore makes use of contemporaneous departmental journals, official publications and official documents of the Ministry of Railways and the Ministry of Foreign Affairs in order to supplement the fragmentary descriptions in the biographies and memoirs of individual Japanese railway employees.

A tentative conclusion is that, although Germany's position as a mentor in the field of engineering with regard to the railway industry was reduced to specific fields in the first half of the 20th century, the interest of individual Japanese railway officials in the organisational management of the new Reichsbahn (German national railway) was high and the persistence of the German experience (and awareness of problems arising from it) was strong among them.

After the Second World War, it can be assumed that the influence of the 'German experience' inherited from their predecessors remained in some of the JNR's leading personnel, partly in the form of sympathy due to the similarity of a 'defeated nation'.

JEL Classification: N75, N85, L92, F66

Keywords: Germany, Economic history, German-Japanese relations, Interwar period, Railway employees