

## 第 29 回 日中戦争史研究会・議事録

2016 年 6 月 25 日（土）13:00～16:30 愛知大学名古屋校舎厚生棟 W31 会議室

参加者（署名前後順、敬称略）

渡辺俊介（愛知県立大学大学院）、青山将和、渡辺興司、大野絢也（一橋大学大学院）、楊韜（佛教大学）、原田泰浩（東海日中貿易センター）、堀井弘一郎（日本大学）、広中一成（愛知大学非常勤講師）、森久男（愛知大学）、岡崎清宣（愛知県立大学非常勤講師）、馬場毅（愛知大学名誉教授）、菊池一隆（愛知学院大学教授）、野口武（愛知大学）、王広涛（愛知大学）

### 報告 1 粵漢鉄道における事故多発と鉄道建設・運営政策

報告者:大野絢也（一橋大学大学院 博士後期課程）

【質疑応答】（司会：森久男）

森：中国を代表する鉄道線は京漢線と粵漢線と、この二つがあります。京漢線は早期に竣工し、北京政府の時代から幹線鉄道として大きな役割を果たしていましたが、粵漢鉄道は今まであまり注意されてこなかったような気がします。ということで、今日の報告を聞きまして、皆さま方から積極的な発言をお願いしたいと思います。

広中：レジュメの 2 ページの下の方に、事故の件数があつて、事故多発とおっしゃっているんですけど、これはほかの鉄道路線から見て多いということですか。ほかの鉄道と比較してここだけ多いということなら分かりますが、他所と比べて多いか多くないのか。案外多くなかったかもしれません。あとこれと関連して、資料 3 ページの表の 1 で事故の事例が書いてありますが、その原因等がいろいろ書かれていて、その中でポイント切替操作ミスや自動車の踏切内への侵入などは人為的なミスであつて、鉄道建設自体別とはあまり関係がないと思います。

大野：PPT の表を見ていただきますと、100 キロごとに距離計算しますと、粵漢鉄道の湘鄂段が 1937 年 1.2 で、これはほかの鉄道と比較して非常に多い状況で、株韶段も 1936 年の開設直後のわずか半年間、ほかの鉄道と比べて、100 キロごとに 1.3 件という状況であります。確かに、ほかの鉄道でも多い事例がありますが、総合的にいえば粵漢鉄道の方が事故が多い。ここでポイント切替のミスが多いという指摘については、これは人事的な原因で、習熟度などがあげられます。よく考えてみると、当時鉄道工事を急いだために、作業員も急いでいて、人員の養成等習熟度の向上にはそれほど注意しなかったと考えられます。

中島：汽車の平均時速はどのくらいあったのですか。

大野：広州と武漢の間で大体四十時間ぐらいで、直通列車の場合ですが、計算すると三十、四十キロくらいになるかと思います。ただ区間によって違います。山岳地のほうが速度は低いということで、特に韶関から株州までの間、低いと思います。

楊：「鉄道当局」と「軍事当局」が繰り返し出てきますが、この表1からみると、両者の関係はどうなるのでしょうか。特に軍事当局の意味について、具体的に何軍閥なのでしょう、それとも何か別のものを指しているのかを教えてくださいたいと思います。二点目は、この資料は新聞資料と粵漢月刊両方を使っているのですが、少し違和感がありますよね。新聞記事と月刊は本当に一致しているのかどうかちょっと疑問を持っています。

大野：軍事当局についてですが、私は基本的に鉄道部の資料を中心にしていますので、そのなか「軍事当局」というのがたくさん出てくるんですけど、実際に「軍事当局」は何だろうかについてぼやかされています。時には、明らかに軍事当局の権力を発揮しているところもありますけど、場合によって鉄道部の要請とかという表現もあります。実はこれも私は非常に悩んでいるとことでもあります。

菊池：なぜ1937年前の粵漢鉄道を選んで博士論文のテーマにするのですか。勿論両広事変も重要ですけど、蒋介石とは離れていて、あまり意味はないのではないかと思います。具体的に何を立証したいのか、そして目的意識は何ですか。南京国民政府の鉄道建設は確かに評価が高いですけど、その政策はどこまで普遍化しているか、特殊地域である広東、広西に注目し、蒋介石の影響力を検証するのは理解できますけど。

大野：日中戦争前の段階において、私はやりたいのが南京国民政府と、両広事変の流れの中で両者を位置づけ、それが鉄道事故でつながっているかどうか、なんとか実証したいなと思っているんですが、それはなかなかできないです。勿論両広事変の影響もありますが、蒋介石の南京国民政府は粵漢鉄道の建設で中央集権の影響力を両広まで進めているというのがあります。逆にいえば、交通の不便によって両広事変を発生させてしまったのではないかと考えられます。両広事変については、私の勉強不足で、まだ見通しは立てていない部分でもあります。一言でいえば、私がやりたいのは両広事変の前後において、粵漢鉄道の建設がどのように関連しているのか、とりあえず事故をやろうと思っているのです。

楊：すみません、私の二番目の質問にお答え頂けますか。

大野：月刊、報告書及び新聞記事などを使っていますが、確かに基準の問題がありますが、でも事故について、例えば月刊等に原因が書いてあるにしても、その具体的な状況は把握できませんので、当日の新聞記事を見ないとわかりません。

岡崎：6頁の「未完成」の場合は、1936年5月に工事完成と書いてありますが。たぶん区間ごとに完成するというのは理解できますけど、完成していないところで事故が起きるのはあり得ないです。ポイント切替ミスが事故多発の原因と指摘されていますが、例えば破壊活動の場合は、ポイントを切り替える人は死ぬわけではないですから、一番破壊工作としてやりやすいではないかという疑問がどうしても起きてしまう。その辺はどういうふうと考えられますか。三点目といたしましては、そうすると、鉄道にかかわる公務員たちに対して国民政府はどのような政策をとっていたのでしょうか。採用基準とか、ミスを防ぐためにどういう対策をとっていたということについて、もし分かれば教えてください。

大野：工事完成は1936年5月について、果たして本当かどうかという質問ですね。1936年9月に、武漢から広州まで正式に運営されていますが、1936年5月からいわゆる軍事輸送が始まったわけですから。【史料 23】のところに書いてあります、1936年6月から輸送開始で、そのなか宣伝の部分もあると思いますが、一応1936年5月完成というのは事実ではないかと思います。二番の質問、破壊工作ではないか、もしくは工作員ではないかどうか、というところなんですけど。確かに、前も同じ質問も出されて、私もそういう疑問をもっています。職員のミスで確認させて、勿論逃走する人もいるんですけど、捕まえて裁判を受けて、処罰を受けている人もいるので、具体的にこれ以上のことが出てこないのか、というふうには評価するのか私もわかりません。ただ三番目の質問とかかわっているんですけど、公務員の管理の問題ですね。

菊池：この軍事輸送というのは、南京国民政府の軍事輸送か、それとも広東軍の軍事輸送ですか。輸送の品目は何か。私の考えを言いますと、当時は蒋介石の中央集権確立が一番の目的ですね。

大野：基本的には、この粵漢鉄道が運んでいるものは、南下する軍事輸送、特に兵隊ですね。蒋介石の南京国民政府の軍事輸送で、これに対して確かに両広派による破壊活動も見られます。

馬場：「英中協商庚款」について、イギリスはどのように関わったのかということをお聞きします。3頁のレジュメを見ますと、例えば、「建設資材の輸入、借款供与と予算分配」、それから史料18、19と関連して、「イギリスからの増備車両も未到着のまま運行を開始」と書いてあります。これは担保なしですか。

大野：担保はあります。「英中協商庚款」の担保は、もともと義和団の返還金です。ただ、それを教育資金にあてて、しかし直接に教育資金に充てるというわけではなくて、鉄道建設資金に充てて、国家建設のために使うということになって、その鉄道経営の利益を教育資金に充てるという話です。ただし、イギリスはただお金を貸すというわけではなく、その場合に優先的にイギリスの資材を使う、車両を輸出する意図もあります。特に粵漢鉄道には山岳地帯が多く、強力な機関車の必要もあって、イギリスの新型車両を輸出するわけです。イギリスにとっても産業にも貢献するような形になっています。

馬場：それから真ん中ぐらいに、「駅や路盤など一部施設は未完成、イギリスからの増備車両も未到着のまま運行を開始」ということは、これは事故多発にあまり関係はないということですね。

大野：そうですね。これは関係しているじゃないかなというふうに考えてはいるんですけど。ただ、当時の事故原因として出てくるのは車両の老朽化があげられて、そしてイギリスの車両で更新する理由として挙げられているので、この例は遅れて未到着になるということなんですけど、直接ではないですけど、間接的に影響していると考えています。

野口：これは結局、輸送とか改善されましたか。

大野：そうですね。粵漢鉄道の貫通によって、一番評価される点としては、米の輸送ですね。そして軍事輸送も当時かなり評価されていて、事故は起きているんですけど、きちんと役割を果たしています。

野口：さして事故が起きても当時影響あったのかなかったのかというふうに、事故が起きて問題はない。というか、これについて、運営管理者側はどういうふうに認識しているのかという問題ですね。

大野：もちろん、事故に対して当時管理側はかなり意識していると思います。やはり粵漢鉄道運行の安全化と考えて、特に大事な事故が発生すると、2、3日の運航は止まってしまうような実態になってしまうんですね。要するに鉄道部の中でこれを大問題として認識し、具体的な対応策を工夫しています。

堀井：当時の鉄道は単線ですよ。ちなみに、この粵漢鉄道はいつごろから複線になるのでしょうか。そして資料の2頁の真ん中に「1934年以降の中国」とか、1934年というのは、どういう時期的な設定ですか、何か史料的な制約なのか。それで、地域との比較は別に

いいですけど、やっぱりこの粵漢鉄道のほかの時期と比べて、例えば戦後ですね、別の時期の事故の発生状況とか、そういうことが分かると、「事故多発」は今日ご報告のテーマになるので、リアリティーがあるかなあと思います。

大野：一番目の複線化について、区間の一部なんですけど、長沙と株州の間で1937年に複線化されました。戦争中の1938年に完成したのです。それ以外の区間はやはり戦後になってしまうんです。二番目の質問について、確かにどこまで比較をすればいいのか私も迷っています。1934年に関しては史料的な制約があります。年鑑が出たのがその年以下になるので、それ以前のデータを調べれば出てくるかもしれないんですが、まだ調べていません。

岡崎：結局、お米をどれぐらい輸送が可能であったでしょうか。

大野：ちょっと今資料を持っていないのですが、何トンぐらい載せるかについてわからないのですが、ただ列車にもよります。

森：日中戦争開始直後の蒋介石の軍事作戦命令について、私は最近よく目を通してはいるんですけども、その中で論及されることの多いのは、陣地構築と鉄道です。蒋介石の軍事戦略のなかで鉄道は相当大的な役割を果たしたはずですからね、やっぱり蒋介石の抗戦戦略の全体の中でどういう意味を持っているか、あるいは内戦においてどういう意味を持っているのかと、そういう対象考証からの位置づけというものはあれば、より説得力を持つのではないかという気がしました。

## 報告 2 報道写真から見た通州事件

報告者：広中一成（愛知大学）

森：「通州事件」と写真報道に関する興味深い報告がなされているんですが、これは古い昔のことであるのみならず、今日の戦争報道に一面通じる内容もありまして、本質的には昔と変わっていないということではないかと思えます。それでは今の報告を受けまして、ご意見のある方は積極的に発言していただきたいと思えます。

中島：「通州事件」に関して、当時コミンテルンの活動もあるという指摘がありまして、そしてゾルゲ、尾崎秀実の活動も関係があるかどうかと、そのあたりについてその関係をお聞きしたいと思います。それから、日本の報道の仕方について、死体を生々しく報道することは当時ほとんど不可能じゃないかと、ですから事実と宣伝のあいだにはどういう基準で判断するのはわからなくなってしまいます。

広中：「通州事件」と共産党、コミンテルンとの関係について、本日報告のテーマとは関係なくて触れなかったんですが、私はいまそれについて文章を書いて触れているんですけど、簡単にいうと、それは「通州事件」が発生する大きな原因の一つであると思えます。最近の解釈として、当時共産党の特派員はすでに保安隊に混入し、反日宣伝活動を行ったという話もありました。あと、台湾の国民党の元特務機関の幹部の回想で、当時国民政府の特務が入り込んでいて、そういう反日宣伝を行ったということもあったのです。コミンテルンとの関係について、私は知りませんが、中国側の組織の関与があったということでもあります。そして海外の報道は効果があるかないかについて、私はこれに関する資料を調べていないので、これから課題として進めていきたいと思えます。死体写真なんか取れなかったことについて、死体写真を載せたパンフレットがあるんですけど、読売新聞か毎日新聞か持っているはずですけど、結局新聞に載せなかったということです。あと、事件発生後三日間、死体がすでに埋葬されて、軍部（関東軍）が撮った写真はあります。私は半年前に名古屋の古本屋で「通州事件虐殺写真」という本を手に入れたんですけど、首が切られている女性の写真を並べて、台紙には通州と書いてあるんですけど、写真には通州かどうかわからないです。ですから、死体写真は軍しか撮っていないということもあって、新聞社は軍からの写真を使って、新聞やパンフレットを作ったりします。ひょっとしたら新聞社はとれたかもしれないですけど、はっきりとは言えません。

森：写真を撮ることと発表することとは別問題ですね。

岡崎：先ほど海外報道についてですが、「同盟通信」の報道状況は分からないですか。松本重治が『上海時代』を書いた時代に「同盟通信」をよく引用しているんですけど、すくな

くとも 1970 年頃に「同盟通信」というものは利用できていたといえます。あと AP 通信の報道もそうなんですけど、海外の報道機関はどういうふうには報道するのかと比較すると、面白いじゃないかと思います。

広中：私は新聞の扱っただけを研究していますので、どういう形で通信社と新聞の関係を捉えたらよいかよく分かりません。ただ、ここで書いてあるように、「同盟」発のものを読売が使っています。

楊：「通州」は最近中国で話題になっています。勿論「通州事件」とは関係ないですが、「副都心」になると言われています。この前、中国のネットサイトで「通州の歴史」を紹介するものがあって、その中に和服を着た女性の写真があって、なぜ日本人の写真が写っているのか、たぶん中国の人々は分からないと思います。これは全然関係のない話ですけど、実は今の質問と関連しているんです。先の話のなかで 8 月の 3 日から中国駐在の特派員が陸軍の従軍記者として認められたという話がありまして、先ほど見せていただいた写真の中では三社三紙が同じ写真を使っていますが、その写真はどこの写真ですか、軍の写真でしょうか。

広中：これは軍の写真で、当時の写真ではなく、当時この人はすでに死んでいますから、資料として使われています。

菊池：全国紙ではなく、地方の新聞、例えば「北海道新聞」、「河北新聞」の報道にその死体が並んでいます。報道でシナ兵やシナ人がやったと書いてありますが、実際には保安隊の意味が分かっていません。「保安隊」というのは日本軍が中国人を雇って補強する部隊なんです。これは一つのポイントではないかと思います。「通州事件」が起きる一つの原因としては、当時関東軍航空部隊の誤爆によるものです。関東軍は国民政府軍の 29 軍に爆弾を落とそうとしたが、雲があって誤って「保安隊」隊員の故郷付近に落としてしまったという話があって、そこで「保安隊」が反抗して「通州事件」を起こしたのです。結局、残虐事件になってしまうのですが、もともとは関東軍の誤爆によるものなので、日本側としてはそれほど宣伝していません。共産党の関与はちょっと信じられないです。

広中：保安隊の故郷への誤爆についてですが、私が知っている限りでは、当時保安隊の指導者は旧奉天軍で、国民政府軍に編入された時に 51 軍になりました。だから、保安隊員の出身は満州ではないかなと思います。

菊池：それは指導者でしょう。一般隊員は地元出身ではないか。もう一つの質問で、「Life」の写真ですが、これは日本国内ではプロパガンダとかデマとか言われて、実際には上海南

駅に発生した出来事です。私は写真とともに動画も見ています。当時この赤ちゃんはレールの下で泣いていて、実際にこの赤ちゃんは上の両親は日本の空爆でおそらく亡くなったんです。だから、私はそれがプロパガンダとは思わないです。

馬場：今日は「通州事件」の報道を取り扱っているんですが、これと同じ時期の「盧溝橋事変」について、新聞社の報道写真はどうなっているのでしょうか。もし対比されたら、質的に違うのかということについて述べる必要があるのではないかと思います。これは質問ではありませんけど、1935年に「129運動」が起きて、現在の研究でみると、「129運動」に参加した学生が共産党の影響が強いと言われ、その影響は29軍の中にも入ってたし、冀東政権の保安隊に入っているかどうかかわからないですが、そういう可能性もあると思います。また日中戦争が始まると、51軍は于学忠に率いられて、山東省に派遣されますが、これはもともとは北平です。

広中：私は最初に「盧溝橋事変」から始めると思いますが、戦争の始まりですから、報道の体制とかはまだ整っていません。「盧溝橋事変」の写真を見てみますと、戦闘の写真がたくさん多くて、報道体制の視点から見れば、「通州事件」でいいかなと思って、「通州事件」にしたわけです。

大野：新聞写真はもちろん重要なソースだと思いますが、もう一つ、写真雑誌から当時の「朝日グラフ」とか、毎日出たわけじゃないんで、そういう点についてどういうふうに考えられるでしょうか。

広中：今回は新聞だけを扱ったんですが、雑誌は同じように写真を撮っているんですけど、新聞は速報性がありますから、雑誌というのが毎月出すことであって、後から入れるという感じがありますね。当時の従軍作家というのがありますけど、通州にも何人かが行ったのです。この従軍作家の記事とかは全部後から入れるだけなんで、混乱も収拾されて雑誌に載せるんです。虐殺された居留民の墓参りとか、生き残って人達が雑誌写真の中心になっているわけです。

堀井：レジュメ3頁下のところに、「喜多少将」の指示がありますね。いわゆる反中プロパガンダ的な指示なんですけど、そもそも外務省や軍部のほうから明示的な反中プロパガンダに関する指示とか、あるいは通達とか、そういうものがあるのでしょうか。多分プロパガンダ自体はずいぶん前から、例えば満州事件の時にもあったんですが、何か政府による意図的なプロパガンダに関する指示を示すような証拠とかあれば教えてください。

広中：私はメインじゃないですが、すでに先行研究のところで紹介した井上さんのグラフ



誌とか（井上祐子『超越する近代7 戦時グラフ雑誌の宣伝戦 十五年戦争下の「日本」のイメージ』、青弓社、2009年）、日清戦争のころから、写真ではなくて絵ですね、そういう効用をさせてという話があったんです。新聞については、陸軍省新聞班というのが19年にできたんですけど、これは大正時代ですから、反軍の時代ですよ、軍に対して非常に批判的ですから、新聞班というのはもともと軍に対してPR活動がメインでやってたんですけど、それが「満州事変」そのあたりから、プロパガンダなどを含めるような活動もやって、日中戦争の「上海事変」あたりかな、真淵さんという新聞班の方が上海に入って本格的にやるということになりました。日中戦争のプロパガンダの研究というと、上海事変からスタートという研究があるんですけども、「通州事件」は上海事変より前です。今までのプロパガンダに関する研究は「上海事変」からなっていますが、私はもうちょっと前かなというふうに思っています。

堀井：三大紙の報道写真が出ているんですけど、通州事件について、中国におけるジャーナリストによる報道とかどうなるのでしょうか。

広中：私は全く知らないです。

森：8月2日の喜多少将の陸軍中央宛ての電文と3日の各紙特派員を「陸軍従軍記者」として認めたということに関連性があるかもしれないという趣旨だったんですけど、8月2日の発電といっても、元の文章を見ると、電報を出した時間と受信した時間にはずれがあり、8月2日というのは、夜に受信して、そして受信した電文を暗号からひらの文章に直すのに結構時間掛かります。そして3日に間に合うかどうかについて疑問があります。あるいは視点を変えると、もし喜多の意見書がなければ、陸軍従軍記者を認めるということがなかったのかということ、関連がないような気がします。

広中：そこが私の発表で弱いところであります。発信は2日で、新聞班の判子が2日、3日のいずれかです。すみません、そこをもうちょっと調べてみたいと思います。

森：内部の伝達にも時間がかかりますよね、班長とかいろいろあって。審議の過程もね。だから、あまり関係はないじゃないかと思います。

広中：完全に偶然かもしれません。でも、この連続して4日に解放されたというところを強調しているんです。

森：それは喜多の電報がなくてもあるんじゃないですか。

広中：その資料的な証拠というのが、私の調べた限り、これしかなかったのです。

森：新聞班のプロパガンダの方針と外務省の方針とは違うはずで、その区別をどう考えるのか。なお、この時期は「不拡大方針」ですから、積極的に軍のほうでプロパガンダをするというような発想があったのかというような気がしました。

森：次回の研究会は第一候補を9月17日にします。