

論文の内容の要旨

論文題目 戦時下朝鮮国鉄の組織的対応

—「植民地」から「分断」への歴史的経路を探って—

氏名 林 采成 (イム チェソン)

本稿は、1930年代から50年代までの朝鮮国鉄を、一つの営業単位でありながら、同時に国家機関の一部として交通政策を実行する多面的かつ主体的存在として捉え、同時期の外部環境の激変（戦争→解放・分断→戦争→復興）に直面して朝鮮国鉄が内外部的に行った組織的対応を実証的に分析し、戦時動員と平時復員における鉄道運営システムの転換や、「植民地」鉄道から「分断」鉄道へ再編される過程で現れた史的断面図間の連続と断絶をえぐり出すことを目的とする。

まず、朝鮮国鉄の戦時動員の歴史的前提として戦前期の鉄道運営の特徴に注目してみよう。朝鮮国鉄は日露戦争の戦後処理として設立され、植民地統治の物的基盤たる域内鉄道と、地政学的位置からの大陸鉄道としての役割が期待された。しかし、鉄道経営の不安定性のため、投下資本の確保どころか、運営費も完全に自己負担できず、その不足分が総督府財政によって補填されざるを得なかったため、政策推進上で十分な鉄道投資が行われなかった。さらに、植民地経済の低位性と同化主義的植民地政策のため、その経営資源の供給も地域内では完結できず、日本内地から半分以上の経営資源が調達されざるを得なかった。そこで、満州事変の勃発と植民地工業化の本格化は輸送需要の増加をもたらし、鉄道輸送力の急速な拡充を要請すると、その鉄道増強計画が立案され、部分的には実施され始めた。

こうした朝鮮国鉄に対し、日中全面戦争の勃発は組織内部の運営や輸送力配分において大きなインパクトとなった。戦争勃発に伴い、朝鮮国鉄が域内輸送を多く制限し、集中軍事輸送に当たったことはもとより、その後も兵站輸送が続き、加えて植民地経済の戦時動員過程から膨大な物資輸送が発生し、輸送市場は超過需要の常態化を免れなかった。その反面、外部からインプットされる投資財、燃料、人的資源の調達が不円滑化するに従って戦前来の鉄道増強計画は実現不可能となった。それだけでなく、組織内部からも応召及び入営、車両貸与などによって資源流出が多くなり、平時のような輸送力発揮もできなくなった。植民地経済の統制化・計画化ないし資源的制約の深刻化という外部環境の変化に対応して、朝鮮国鉄は輸送サービスの生産過程において外部からの経営資源の調達を組織化するとともに、こうして確保された資源をもって従来の生産方式を変え、輸送の効率化を実現した。それにしても、超過需要の常態化は改善できなかったため、輸送サービスの配分

過程において「市場的調整」(market coordination)に代えて「官僚的調整」(bureaucratic coordination)を行ったのである。こうした組織的対応は関特演の実施に至って対ソ戦争を念頭においた集中輸送路としての性格が強調されることを契機に、厳しい資源的制約のもとでも効率的輸送システムの構築を見た。同様の現象が他の鉄道でも見られるものの、朝鮮の場合、その地政学的位置から通過輸送が多く発生する反面、日本内地からの半分近くの経営資源調達という戦前来的特徴が克服できなかつたため、輸送需給がよりいっそう逼迫し、短期間で厳格な輸送統制がとられ、効率的輸送方式が築き上げられたのである。

しかし、戦争の拡大は南進論に傾き、日米開戦が起こると、朝鮮国鉄はさらなる外部環境の変化を経験した。米軍側の攻撃によって船舶の大量喪失が発生したのに対し、中国大陸からの戦略物資輸送を朝鮮ルートに陸運転嫁することが決定され、大陸鉄道輸送協議会が設置され、いわば中継輸送の統制に当たった。それに伴い、大陸鉄道からの支援も得て、中継輸送ルートの強化が至急に実施されるとともに、域内輸送に対して厳しい輸送制限が加えられたことは言うまでもないが、さらに朝鮮国鉄は中継輸送の円滑な実施のため、自らの組織構造を再編成し、それまで陸運に限っていたコントロール・スパンを海事、港湾などまで拡大し、海陸一貫輸送体制を実現した。にもかかわらず、日滿支交通システムが危機的状況に陥るに従って、政策的に大陸鉄道一元化が考慮され、朝鮮国鉄の満鉄への委託経営も問われたが、朝鮮側の反対によって実現できず、大陸鉄道司令部を頂点として中継輸送を含む軍事輸送の一元化のみが実施された。この点で、朝鮮国鉄が「日本経済の外延的拡大」に対して寄与するとはいえ、植民地朝鮮における日本内地の利害の実現が、植民地統治それ自体の特殊性を無視して押し付けられたものではなかつた。

このような対応の中で、敗戦後＝解放後の「遺産」に繋がる不可逆的な変化が生じた。すなわち、縦貫線の複線化を始めとして膨大な資本投下が行われたことや、日本人の「強制代替」として朝鮮人が大量雇用され全職員の7割を占めたことがそれである。とはいえ、こうした「遺産」の形成というのが、植民地経済が「資源制約型経済」(resource-constrained economy)化する過程で行われただけに、解放後の鉄道運営にとって「諸刃の剣」のような両面性を持っていたといわざるを得ない。まず、鉄道投資についてみると、極限的な資源的不足のもとで、既存施設の取替えないし減価償却が充分に行われず、重点的施設投資が至急に実施されたため、解放後の朝鮮国鉄は物理的減耗の激しい老朽化施設を多く抱えざるをえなかつた。次に、朝鮮人の大量雇用については、既存研究では「朝鮮人の量的質的成長」として受け取られ、「解放の時点では鉄道を主体的に運営できる能力を不完全でありながら体得した」と評価されている。しかし、朝鮮人の大量雇用それ自体が労働力の希釈化(dilution)問題を抱えており、しかも朝鮮人の中間管理層以上への昇進は依然として部分的現象であったため、戦時期に組織内部で蓄積された鉄道運営能力がそのまま解放後の朝鮮人による鉄道運営に受継がれたどころか、正常な鉄道運営も不可能であった。

植民地支配が崩壊するのに伴い、組織外部から経営資源調達ルートが崩れ、アジア太平洋戦争期からの生産要素レベルの危機が深化し、地域内での人的資源の確保、経済援助に

よる物的資源の調達を内容とする再構築過程が必要であった。それだけでなく、朝鮮国鉄の組織内部では民族別職員の配置にオーヴァーラップしていた垂直的ヒエラルキーが崩れたうえ、南北分断によって組織が二つに分裂し、内部機関間の情報伝達が円滑性を失ってしまった。要するに、日米開戦後、顕在化していた生産要素レベルの危機的局面に加えて、新たに既存秩序の支配体制の崩壊に連動したシステムの危機が生じたのである。そこで要請された朝鮮国鉄の再編は、組織体たる経済主体の戦時動員及び平時動員とは異なる意味での体制転換としての意義を持っている。つまり、動員・復員の場合、外部環境たる経済全般が計画化・統制化あるいは市場化するのに対して、経済主体は組織外部との関係を再編しながら、自らの経営資源運営及び生産プロセスを再編するという適応様式を示す反面、植民地鉄道から分断鉄道への再編は組織内部における経営資源運営の再編だけでなく、鉄道運営の主体それ自体の創出過程でもあったのである。

植民地鉄道から分断鉄道への再編過程は、占領軍による社会経済システム全般の再構築の一部として行われたため、「ソビエト体制への対抗国家の建設」という占領目的と不可分の関係を持った。そのため、占領軍のイニシアティブのもとで組織内部から鉄道警察及び右翼系労組によって占領目的に同意しない左翼系労組が排除され、国家権力による内部統制力が保障された。その結果、右派労組が各現場に浸透し、労働者の利害を代弁する唯一の団体となることによって、組織内部で労使協調主義が実現されるとともに、支配理念としての反共イデオロギーが組織文化として職員側に内面化されることが要請された。とはいえ、労組の存在性が団体交渉を通じて認められたことからわかるように、戦時下の労働者組織である交通連盟には還元できない側面が解放後の右翼系労組には存在し、生活困難に対して経済闘争を行いつづけ、インセンティブ・システムの再編に持続的な影響力を行使したのである。こうして、占領下の過度期を経て植民地鉄道が分断鉄道たる韓国鉄道に再編され、韓国人による初めての自主運営が開始された。それに伴い、ECA 援助のもとで鉄道復興が始まり、さらに韓国経済運営の市場経済化が進展するに従って、韓国鉄道は徐々に鉄道運営の正常性を取り戻し、経営安定化を図っていた。

しかし、このような歴史的な方向性に対し、朝鮮戦争の勃発は大きな外部ショックとなった。韓国鉄道は作戦遂行の観点からアメリカ戦争体制の一部として戦時動員され、再び米軍の管理下に置かれただけでなく、経営資源も作戦遂行の円滑性を保障するために比較的安定的に調達され、市場経済下での予算制約性は完全に外されたのである。そのみならず、韓国鉄道は輸送施設の半分近くが戦災を被ったうえ、人的資源でも大きな流出があり、従来の輸送方式は実施不可能となった。こうした被害にもかかわらず、韓国鉄道は経営資源の調達がアメリカの戦時動員体制によって支えられ、施設の応急復旧が速やかに実施されただけでなく、組織内部でも上層部、中間管理層などの人的資源が保存され、組織外部では鉄道輸送司令部が存在したため、膨大な軍事輸送が実現でき、兵站面で軍事作戦を支えたのである。結果的には、こうした戦術的状況の急変に対する弾力的な戦時輸送の実施経験やシステムの運営管理能力の向上が、休戦後の韓国人による鉄道自主運営に受継がれ

たこととなった。この点で、朝鮮戦争期は、韓国鉄道が分断鉄道としての任務、即ち「新しい」国家の物的土台としての任務を遂行し、冷戦体制の契機を組織内部に固く刻み込む局面であると同時に、植民地鉄道から再編され、現代の鉄道に至る直接的な前提となっている。

休戦後の軍事力を支えるために作成された経済復興計画において、鉄道は戦略投資部門として想定されたが、韓国鉄道が自主運営の再開に伴ってまず直面したのは、経済復員による予算制約のハード化であった。経済の平時復員によって資源配分の原理が市場経済化するのに伴って、韓国鉄道の企業性が要請されたのである。こうした経営危機を乗り越えるには決め手となったのが、動力のディーゼル化という朝鮮戦争中の経験であった。それに基づいて、日米開戦来の鉄道運営を規定していた韓国の資源特殊性を克服し、輸送力強化、生産原価の低下、生産性の向上を同時に実現し、そうすることによって労使協調主義の物質的基盤の創出という解放後以来の課題も組織内部レベルで解決できた。その結果として、輸送システムにおいて、1960年代に経済成長を支えてゆく前提が作られたのである。

以上のように、「植民地」鉄道が平時体制から戦時動員され、解放直後のシステムの危機を経て「分断」鉄道に再編され、再び戦時動員・平時復員されたのである。これを敷衍してみると、戦時統制経済としての植民地経済は解放に伴って崩壊し、占領軍のイニシアティブのもとで市場経済としての分断経済に再編されたが、分断経済は冷戦の熱戦化によって戦時動員され、休戦後の復員過程を経てそれなりの効率性ないしダイナミズムをもって安着し、1960年代を迎えたといえよう。