

抄録：

『興亜』は日中戦争下の華北において華北交通社員会が発行していた雑誌である。華北交通は一九三九年四月に設立された日本占領下華北の交通運輸会社であり、その社員会の機関誌である『興亜』は、華北交通という「国策会社」について理解するうえで、また当該期の日本人・中国人に対する「弘報」や「宣撫」について知るうえで資するところが大きく注目に値する。本稿は『興亜』の論調を分析するにあたって、同社の弘報主幹であり、『興亜』に深くかかわった城所英一の言説を取り上げ、検討を加えるものである。

キーワード：華北交通、外地メディア、占領下北京、国策、弘報、宣撫

一

『興亜』は日中戦争下の華北において華北交通社員会から発行されていた雑誌である⁽¹⁾。同誌は一九三九年七月に創刊され、基本的に月刊で発行、一九四四年二月の第六三号で終刊している。華北交通株式会社は一九三九年四月に設立されており、同誌は華北交通創立の三カ月後に創刊されている。ほぼ同時期に華北交通株式会社が刊行した雑誌に『北支』があるが(一九三九年六月創刊)、同誌が主に日本国内向けの、さらには大陸に在留する華北交通社外の日本人に向けた弘報を目的としたグラフ誌であったのに対し、『興亜』は社員会が発行し社員やその家族などを対象とした雑誌であった点で大きく違っている⁽²⁾。

華北交通は満鉄同様、弘報に力を入れていた。そもそも満鉄は弘報への着手が非常に早かったといわれている。「満鉄という情報収集を目的とする調査活動がいわれるが、情報を発信する弘報機能も早く、日本国内では外務省と陸軍に存在したくらいの一九二〇年代初期に、他に先がけて弘報係を設置した」⁽³⁾とされている。

その満鉄の弘報の中核を担った加藤新吉、八木沼丈夫、石原秋朗(石原巖徹・石原沙人・石原青龍刀・石敢当などの筆名がある)、城所英一らは華北交通創設とともに同社に異動している。

華北交通の弘報業務を司っていた部署は資業局であったが⁽⁴⁾、華北交通が存在していた六年間という短い期間中、数度にわたる職制の変遷がみられる。華北交通社史編纂委員会編『華北交通株式会社社史』(社団法人華交互助会、一九八四年)によれば、「会社は創立とともに総裁室に資業局を設置し、業務、交通、資料の三課を設けた」(二二二頁)。一九四〇年一〇月の職制の改正で資業局は「一〇主幹を置く社内最大の職制とな」り(二二八頁)、弘報主幹も設けられた。弘報担当者は「弘報媒体としての新聞・雑誌の育成活用、各種資料の提供をはじめ、名士招聘による現地事情の認識強化を図るなどのほか、自社編集による単行本、小冊子の出版、ポスター、カレンダー、映画の作成、展覧会・博覧会の開催、後援会、座談会、ラジオ放送など、あらゆる弘報を実施した」(二二六頁)のである。その一環として『興亜』や『北支』の刊行があった。

『興亜』創刊時の編集人・発行人は福富八郎（詩人福富善兒）である。以下編集人・発行人の変遷を確認しておく、福富が第一三号（一九四〇年七月）まで、第一四号（一九四〇年八月）から四九号（一九四三年七月）が井川克己（一四号から二〇号までは猪川克己名義）、五〇号（一九四三年八月）から五五号（一九四四年一月）が城所英一、五六号（一九四四年二月）から六一号（一九四四年八月）が古家誠一、六二号（一九四四年一〇月）から六三号（一九四四年十二月）が杉田幸次、という面々である。

本稿では、雑誌『興亜』の論調を分析するにあたって、三代目の編集人であり、華北交通の弘報主幹として弘報に取り組んでいた城所英一の言説を中心に取上げ、検討してみたい。城所は満鉄時代から弘報業務についており、満鉄社員会発行の雑誌『協和』の編集人を一九三四年から三六年にかけて務めるなどしている。華北交通に異動してからも弘報主幹として数々の弘報活動を手がけ、『興亜』にもたびたび登場している。以前指摘したように⁽⁵⁾、城所英一は加藤新吉（さらには八木沼丈夫、石原秋朗）とならんで華北交通の弘報活動において重要な役割を果たしていた⁽⁶⁾。以下では城所の『興亜』誌上における言説を追いながら、『興亜』というメディアが何を問題とし、どのようにそれを語り弘報しようとしていたのかを考えてみたい。

註

(1) 『興亜』について、これまで以下のものを発表してきた。神谷昌史・戸塚麻子「『興亜』（華北交通社員会）解題・細目（一）」（『滋賀文教短期大学紀要』第二二号、二〇二〇年三月。以下「解題・細目（一）」）、神谷昌史「『興亜』（華北交通社員会）解題・細目（二）」（『滋賀文教短期大学紀要』第二三号、二〇二一年三月）。その他『興亜』に関する先行研究として、菊地俊介「華北交通株式会社における『善隣協和』の矛盾」（『愛知大学国際問題研究所紀要』第一五七号、二〇二二年二月）がある。また林采成「華北交通の日中戦争史—中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』において同誌の記事が活用されている。

(2) 『北支』については、貴志俊彦「グラフ誌が描かなかった死—日中戦争下の華北」（貴志俊彦他編『記憶と忘却のアジア』青弓社、二〇一五年）、同「日中戦争と華北交通の時代」（貴志俊彦他編『京都大学人文科学研究所蔵 華北交通写真資料集成《論考編》』国書刊行会、二〇一六年）を参照。

(3) 天野博之「満鉄を知るための十二章—歴史と組織・活動」（吉川弘文館、二〇〇九年）、二二〇頁

(4) 華北交通創立直後の『満洲日日新聞』掲載の記事は華北交通の職制について言及するなかで「満鉄の北支調査所新設とともに従来北支事務局に置かれた調査部を改めて資業局としたことは北支の経済研究調査に積極的に乗り出さんとしている。満鉄調査所に密接な関連のある深い意義をもっている」と述べている。「華北交通に脈搏つ 満鉄魂（下）」『満洲日日新聞』一九三九年四月二〇日。ウェブサイト「神戸大学附属図書館 デジタルアーカイブ 新聞記事文庫」を参照。
http://www.lib.kobe-u.ac.jp/das/ContentViewServlet?METAID=00105334&TYPE=HTML_FILE&POS=1&LANG=JA（二〇二二年一月九日最終閲覧）

(5) 「解題・細目（一）」において、資業局「局長が加藤新吉であり、弘報主幹が城所英一であったことから、『興亜』その他の弘報活動においてこの両者が重要な役割を果たしていたことが窺える」と述べた。

(6) 貴志俊彦も「城所こそ、後述する加藤新吉とともに、華北交通の弘報部門を担当したキーパーソンのひとりだった」として二人をキーパーソンと捉えている。貴志「日中戦争と華北交通の時代」前掲書、五二頁。

二

まず城所英一の略歴を紹介しておこう。城所には戦後私家版として刊行された『歌集 連翹』（城所英一、一九六九年）があり、同書には友人知人一五名による跋文とともに自筆の「略歴」が収められている。以下は誕生から引き揚げまでを同「略歴」を中心にまとめたものである。城所は一九〇一年、福岡に生まれている。官僚であつ

た父に連れられて、〇八年大連に移住し、小中学校時代を大連で過ごす。一九九年旅順中学を卒業し、早稲田大学商学部に入學。「在学中同人誌『未踏路』『面』『亜人』『亜』主宰」（同書三三四頁）。一四年大学を卒業し、大連・満洲水産に入社するが、翌年辭職し東京へ。一九二九年再び大連へ渡り、「満鉄社員會編集長。同人誌『滿洲短歌』主宰（8年間）」（同書三三四—三三五頁）。三七年滿鉄北支事務局弘報主任。三九年華北交通創立と同時に異動。資業局参与、弘報主幹（課長）、副參事を歴任し、四一年參事。四四年濟南鐵路局愛路部長。四五年終戦、中国に留用、翌四六年引き揚げ。

この略歴からもわかるように、城所は滿鉄・華北交通の弘報責任者として以上に、文学者として知られている人物である。早稲田大学在学中に、旅順中学校の同級生だった北川冬彦、富田充とともに大連在住の安西冬衛を訪問し、詩誌『亞』を一九二四年に創刊。城所は北川、富田とともに二号で同人を抜け⁽¹⁾、二五年に福富青兒とともに『面』を創刊する、というように『亞』や『面』といった詩誌に関わったことでよく知られている。また滿鉄入社後も『新天地』や『滿洲短歌』の編集に携わっている。詩・短歌の実作とともに詩誌の編集を学生時代から手掛けており、のちに弘報担当者となったのもそうした経歴が関係しているのかもしれない。滿鉄入社後は本人が「滿鉄社員會編集長」と書いているように、滿鉄社員會の雑誌である『協和』の編集を一九三四年から三六年まで担当しており、滿鉄北支事務局が刊行していたグラフ誌『北支画刊』の編集人も務めていた⁽²⁾。

滿鉄において弘報を手掛けていた城所が華北交通に異動して就いた任務は当然のように弘報担当であった。『興亜』第二号（一九三九年八月）所収の「本部各部の陣容と方針」には城所の肩書が「資業局資料課第一、第二係主任」と紹介されており、あわせて社員會の弘報部長ともされている。同記事によれば弘報部の分掌は次のとおりである。

弘報部ハ左ノ事項ヲ掌ル

- 一 社員會意識ノ深化、徹底ニ関スル宣伝事項
- 二 社員會ニ関スル特殊事項ノ解説、宣伝事項

- 三 社員會全般行事ニ関スル一般的宣伝事項
- 四 機関誌「興亜」ノ編輯大綱ニ関スル事項
- 五 出版諸企画ニ関スル事項

さらに「機関誌『興亜』の使命」として「會の動向を報道して本部と會員各個との連繫を密にし、相互の親睦、団結を固むることを第一の使命とす、さらに、一般記事によつて會員の品性陶冶、常識、趣味の涵養に資する役割をも併せ有つ」としているが、『興亜』は社員間の「親睦」や「品性陶冶」だけが目的だったわけではない。社員會の弘報部は、社員全員に対しメンバーであるという「意識」を「力強く吹き込み」、全社員に「真精神が理解、把持、深化、徹底され、それが能動的行動となつて実践される」ように「積極的宣伝工作を遂行すること」こそが「最も本質的な任務」であるとされる。大変な力み具合である。

城所が中核のひとりとして担った華北交通の弘報は、対外的なものとともに社内・社員に対する「積極的宣伝工作」でもあった。貴志俊彦は対外的弘報誌である『北支』と比較し、『興亜』について次のように述べている。

社員會誌『興亜』のほうは、弘報誌であった『北支』とは違って、社業の動き、社員會のニュース、時事解説、物価動向、文化活動、俳句・短歌、家庭メモ、各種エッセイなどを掲載しており、基本的に社員およびその家族向けの社内誌だった⁽³⁾。

この貴志の指摘については、以前拙稿「解題・細目（一）」において、『興亜』はたしかに「社内誌」であり、社内動向や社員會ニュース、時事問題の解説などが中心ではあるが、華北交通という戦時下・占領下の華北に存する巨大な国策会社の「社内誌」であるため、「時局や時事問題の解説が、そのまま会社や読者の身の安全にまで密接につながっているという点で、非常に切迫したリアリティをもつて受け取られたのではないかと推察され」、「社内報的なニュースと、時局・時事問題解説とが判然とは分けにくい」と指摘した。たしかに対外的弘報と社内向け弘報、そのツールとしてのグラフ誌『北支』と社員會雑誌『興亜』は単純に同列に並べることができない。他方で『興亜』は「社員およびその家族向けの社内誌」であるが、一般的

な社内報・社内雑誌と違って非常に特殊な「社内誌」であることは十分に理解しておかねばならないと考える。これは華北交通という鉄道会社が特殊な任務を持った特殊な「国策会社」であったためである。

註

(1)「解題・細目(一)」では三号で脱退と記した。『亞』第三号を見ると、城所・北川の二人は詩とエッセイを掲載しており、城所は編集人のままであるが、同人名簿からは城所・北川・富田の三名の名はなくなっている。同人ではなくなっている扱いのため、二号で脱退とした。なお、城所については『歌集 連翹』前掲のほか、守屋貴嗣『満洲詩生成伝』翰林書房、二〇一二年、桜井勝美『北川冬彦の世界』宝文館出版、一九八四年、などを参照。

(2) 貴志俊彦は「北支画刊」の編集長に就任したのは、前述した満鉄の城所英一であった。「北支画刊」の最終号である第十号の奥付には城所の名が挙がっているが、その他の号も同様であったと思われる」とし、その根拠として石原秋朗の戦後の回想を挙げている。貴志俊彦「グラフ誌が描かなかった死―日中戦争下の華北」、前掲書二〇―二二頁。

(3)「日中戦争と華北交通の時代」、前掲書、五二頁。

三

華北交通総裁の宇佐美寛爾は『興亜』第一号のなかで「大陸交通の整備充実が東亜新秩序の建設と亜細亜民族の興隆とに」「密接不可分」であるとし、華北交通がそれを担う使命を持っていると述べている。しかも華北地域は「防共特殊地域」であり、「交通機関は(単なる交通機関でなくして)同時に軍備であります。国家の防壁であり、防共の城砦であります」と、華北交通が単なる交通会社ではなく、「軍備」「防壁」「城砦」なのだとしている。

こうした使命をもつ華北交通は、鉄道や道路、さらには通信をただ管理運営する

だけではなく、その警備を軍と協力しつつ行うことが重要な任務であった。華北地域は当時の日本からみれば宇佐美がいうように「防共特殊地域」であり、鉄道網や施設は匪賊・ゲリラの襲撃をたびたび受けていた。これに対し華北交通の社員は武装し、軍と協力して匪賊にあたるとともに、鐵路愛護村を設けて治安維持を図った。鐵路愛護村はもともと満鉄がはじめた制度で、「関東軍」と「鐵路警護隊」の補助として満鉄の全路線の左右五キロ圏内に存在するすべての村落を「鐵路愛護村」として地域住民を鉄道警備と治安維持に動員」するものであった。「この「鐵路愛護村」の構想は支那古来からの住民相互監視制度である「保甲制度」とあわせて匪賊に対する非協力を要請するとともに、満洲国サイドからは「鐵路愛護村」に対して優遇政策が行われた」のである⁽¹⁾。

そしてこの「鐵路愛護村」において住民対応として行われたのが「宣撫」であった。宣撫とは「占領地の住民に統治政策を知らせ、人心を安定させることを通して治安維持をはかることであ」り、そのためにつくられたのが「宣撫班」であった。一九三二年に満鉄総局に所属していた「八木沼丈夫を班長として発足したのが宣撫班の始まりだといわれて」おり、宣撫班は鉄道保護や匪賊情報の伝達だけでなく「その任務を拡大し治安維持工作全般をになう組織として発足」した⁽²⁾。華北地域において華北交通の社員は宣撫が重要な任務であったのである。

以上のように見てくると、『興亜』の誌面に宣撫や愛護村、愛路といった文字や記事が目立つのは当然のことである。宣撫にあたる社員に、その方針や内容を十分に理解させ、使命感を高める必要があったのである。

さて、城所英一はこれまで見てきたことについて、どのように述べているのだろうか。『興亜』誌上で最初にまとまった文章として掲載されているのは第三号の「千里の道へ」である。冒頭で彼は次のように述べている。

北支滿蒙の全鉄道が邦家日本の手によつて運営されてゐることは、聖戦の歴然たる一成果である。我等は既に四百有余の同僚を喪ひ言語に絶する困難を克服しつつある。水魔狂奔する昨今の如き、殊に著しい。然しながら、我等は毫も屈せぬ。鉄道が真に経済の根幹、文化の動脈であ

り、社会人心に繋がるところ最も深きを知るが故にである。更に流離する難民に対しても軍鉄一致して克く救恤の手を伸しつづつある。中国大衆の信頼依存が日と共に加はりつづつあるは当然であり、自我と権益と搾取に終始した英国の敗退を思ふと、実に、微妙皮肉な、而も正しい帰結に到達しつづつあるのがまざまざと看取さるる⁽³⁾。

非常に大仰で空疎な言葉の羅列にみえるが、鉄道の重要性は単なるインフラとしてのみならず、「社会人心」とつながることに由来するとしたうえで、内には「四百有余の同僚を喪」い、外には愛護村などから「流離する難民」が大量に出ているという非常に困難な状況であるが、それを克服しなければならぬと唱えている。鉄道保護や治安維持といった宣撫には危険が多く、多数の犠牲者が出ていることは華北交通の社員であれば常識であり、そうした危険をものともせず使命を全うするよう社員に働きかける必要があった。社員向け弘報はそうした性格を強く持っていたのである。また「流離する難民」の対策も切実なものであった。「難民」が帰村しなければ治安維持は不可能であり、また農業などの生産も不十分になってしまうからである、さらに「難民」が匪賊化する恐れもあった。中国の民衆に対し「救恤」を行い、人心を安定させて「信頼依存」を勝ち得ること、これが宣撫班の抱えた非常に困難なミッションであった。

城所は愛路工作においては経済的な恩恵を与えるだけでなく、「社会文化の方面」への貢献が重要であるとする。「扶輪鉄道の両校をはじめ各種の学校による教育、保健科学研究所、鐵路医院等を通じての衛生、農事試験場、惠民研究所等による農村振興の指導、その他あらゆる寄与貢献」を行わねばならず、また着実に行われつつあると城所はいう⁽⁴⁾。「愛路工作による行政・治安・産業の助成、教育による明日の中国の育成、厚生・文化による日中の提携に挺身」することを社員に強く求められているのである⁽⁵⁾。教育・衛生・医療・農業指導、さらには文化・教養・娯楽の提供や伝達も重視されていることがわかる⁽⁶⁾。

註

- (1) 藤田昌雄『日本の装甲列車』潮書房光人社、二〇一三年、二二二頁。
- (2) 芳井研一『難民たちの日中戦争―戦火に奪われた日常』吉川弘文館、二〇二〇年、二三―二四頁。芳井は続けて以下のように記している。「支那派遣軍は一九三七年七月二一日、満鉄の八木沼班長を司令部に呼び、宣撫班発足をゆだねた。八月九日には、満鉄社員のうち五二人を指名し、七つの宣撫班を編成した。いずれも満鉄の円滑な運行のために鉄道周辺農村の治安維持を担当した経験者であった。専任の治安工作要員を持たない支那派遣軍は関東軍の手を借り、満鉄の安定した運行を確保するために実施されていた治安対策の方式を急ぎ、華北の占領地に導入した。(中略)実施要目の中心は「民心の安定慰撫」であり、とりわけ「避難民の召喚」が重視されていた。」同書、二四頁。

(3) 城所英一「千里の道へ」『興亜』第三号、一九三九年九月。

(4) (英)「転轍人語」第三三三号、一九四二年三月。これに限らず「胡同人語」や「転轍人語」といった連載コラムに(英)の署名が入ったものが散見される。内容的にみても城所執筆と認定してよいと思われる。

(5) (英)「転轍人語」第四五号、一九四三年三月。

(6) このような様々な方法によつて、城所、そして華北交通は中国民衆の人心を掌握し、善導することを目論んでいたといえる。こうした宣撫と善導の連関については宮地忠彦の「善導」主義研究等を参考にしながら検討する必要がある。宮地忠彦『震災と治安秩序構想―大正デモクラシー期の「善導」主義をめぐって』(クレイン、二〇一二年)等参照。

四

中国人に対しどのように接するかは、宣撫の側面だけではなく、内側の問題でもあった。日本人社員に数倍する中国人社員の存在があったからである。一九四〇年九月末の日本人従業員数は二九、四九五名、中国人従業員数は七三、三八九名。

一九四四年九月末では日本人従業員数は四四、四〇五名、中国人従業員数は一二三、二六四名、であったという⁽¹⁾。圧倒的多数の中国人社員の働きがなければ鉄道の運営や警護はままならなかったのである。中国人社員をどのように包摂するかは最初期より重要な課題とされていた。それはたとえば社員会のメンバーに中国人を加えるのかどうかが討議され、「中国人の加入は委員会を作つて研究」⁽²⁾とまでされていたことだけでもわかる。また「中国人従事者へ福音 養老問題はじめ福祉生計その他諸方策の実施準備」など給与や福利厚生については正が論じられたり⁽³⁾、そもそも「いかにして中国人に呼びかけるべきか」が評議会の議事として取り上げられたりしている⁽⁴⁾。

こうした問題について、城所が直接論じている形跡はない。しかし、日中提携には「現地邦人の自重自戒が切に要請さるる」とし、「おのれの一言一行が直ちに大義の成否にかかはるを深く思へ」と中国人に対する「浅薄なる優越感」を厳に戒めている。「盟主日本は兄、新生中国は弟。兄は指導者、弟は被指導者。この考へ方は東洋古来の人倫道徳に準拠して悖るものに非ず」と城所は日本が中国を「指導」することに疑いを持っていない。ただし「愛弟すでに成人して一家を成し、妻子を養ひ、別箇の家に住んで表札を異にし、立派に独立生計をいとなめる事実を正視尊重」せねばならないとバターナリズムを排して「足らざるを補ひ合ひ」「親身に誘掖」するのが「良き兄の本領」だと述べている⁽⁵⁾。城所に中国人に対する公平公正な視点があったと言いたいわけでは無論ない。華北交通の使命を達成するのに「浅薄なる優越感」に支えられた横暴な言葉やふるまいは妨げとなるだけだと城所は考えていた。城所はアジア主義的思想傾向を持っていたが、「盟主日本は兄、新生中国は弟。兄は指導者、弟は被指導者」という日中の関係には疑いを持たなかった。指導者であり盟主であり兄である日本が道徳的にふるまい、中国を子ども扱わずに補い合うことが「東亜新秩序」を打ち立てるために欠かすことができないと考えていたのである。

註

- (1) 槐樹会編『北支那開発株式会社之回顧』槐樹会刊行会、一九八一年、二三頁。
- (2) 「社員会ニュース」『興亜』第八号、一九四〇年二月。第一号（一九四〇年五月）には評議員会議事録のなかに「中国人同僚いよいよ包容され十月より会員として活動開始」とある。
- (3) 「華北交通新聞」欄の記事見出しより。『興亜』第一〇号、一九四〇年一〇月。
- (4) 「第一回中央評議会議事録」における古家誠一発言。『興亜』第二二号、一九四一年四月。
- (5) (英)「転輦人語」『興亜』第四六号、一九四三年四月。

五

ここで若干視点を変えて、城所が『興亜』誌上で述べている文学や文化に関する言説を検討してみたい。「本誌の短歌について」という短歌評で、城所は「元来、短歌のよしあしは感動の深淺、情感の整理如何による。もの、感じ方、見方、捉へ方の正しさにある。表現の巧拙は第二の問題であつて、手法は漸次手馴れて来る。要は感情を沈潜し、整備し、把握し、練り上げることが肝要である。作らうと思つて作つたものでなく、湧き上つてくる力強いものがそのまま流露されねばならぬ」と言っている⁽¹⁾。表現技巧は後からついてくるものであつて、短歌は内側から「湧き上つてくる力強いもの」こそが重要なのだというのである。同様のことは社歌や合唱に触れたコラムでも述べられている。社歌は歌えば「その良さが判り、胸に湧きあがる感激が濃くなる」し、大勢で合唱すれば「おのづと共通の感情湧き、親和湧き団結が生れる」のである⁽²⁾。城所が短歌や歌を評するとき、その重点は内側から湧き上がるものの有無に置かれる。内発的に湧き上がってくる感情こそが重要なのであつて、技巧上の巧拙は二の次なのである。

内側から湧き上がる感情と、それに裏打ちされた自発性・能動性は、文学に限らず、人間の精神的営みを評価するうえで城所が最も重視するものであつた。青年の

「依頼心、依存心」を批判し、明治維新の志士たちが「みづから学んだ、みづから修め養った、みづから伸びた、みづから立ち上った」ことを評価して、青年に「自発的能動的であれ、自主独往せよ」と語りかける⁽³⁾。では自発性や能動性とはどのようなものなのか。城所は西欧発の流行思想である「自由主義 自然主義、虚無主義、独善主義、個人主義、利己主義などといふもろもろの身勝手な考へ方は、恐ろしい勢で敗退しカビ臭い旧思想になつてしまつた」とする⁽⁴⁾。それらの主義主張は旧思想となり果てており、そうしたものは反対に自然体や平常心であることが肝要である。そして「日本人の名に恥ぢない立派な生活をしてゆく」「只それだけで、治安の強化も、職域奉公も、大陸の建設も、日支の提携も、支那事變の処理も、東亜共栄圏の確立も、八紘一宇の大理想も、要するに現下の大国策は立派に推進されるのだと城所は説く⁽⁵⁾。技巧や賢しらを排して、「ひたむきに、まっしぐらに」「集中し、没入すること」⁽⁶⁾こそが大切なのである。

依存心を捨て、内側から湧き上がる感情に従つて「ひたむきに、まっしぐらに」生きることに、それによつて私心を滅し自由主義や利己主義などを超越して、「生きた歴史の頁のなかに生存し」「有史以来の画期的な改革に参画してゐる」⁽⁷⁾ことになるのだ。こうした城所の思想はこの当時ありふれた陳腐なものであつた。しかしありきたりで陳腐な思想ではあるが、日々の宣撫活動のなかでいつ匪賊に襲われて命を落とすかもしれない青年社員には訴えるものがあつたのではないかと思われれる。日々の生活や仕事をまじめに「ひたむきに、まっしぐらに」行つていけば、正しい「大理想」は実現される。青年よ、内なる感情に従いまっすぐに生きよ。こうしたシンプルな訴えは、同僚が次々と命を落としていく状況下で大陸建設や日支提携の使命を帯びて活動しなければならぬ青年社員にとつて、頼りないがすがりつくしかない理想として受け止められたのではないだろうか。

注

- (1) 城所英一「本誌の短歌について」『興亜』第一八号、一九四〇年二月。
(2) (英)「転轍人語」『興亜』第二七号、一九四一年九月。

- (3) (英)「転轍人語」『興亜』第二八号、一九四一年一月。
(4) (英)「転轍人語」『興亜』第三二号、一九四二年一月。
(5) (英)「転轍人語」『興亜』第三〇号、一九四一年二月。
(6) (英)「転轍人語」『興亜』第四三号、一九四三年一月。
(7) (英)「転轍人語」『興亜』第四七号、一九四三年五月。

六

城所は最初にみたように『興亜』編集人を一九四三年八月から翌年一月まで務めることになるが、この頃から誌上で城所の発言はほとんど見られなくなつていく。短歌欄の選者は第六号(一九三九年二月)から第六一号(一九四四年八月)まで務めており⁽¹⁾、短歌「神州讃歌」を第五五号(一九四四年一月)に寄せてはいるものの、(英)の署名でのコラム「転轍人語」は第五二号(一九四三年一月)で終了している。第五四号(一九四三年二月)に弘報主幹の名義で「華北交通職制改革 決戦態勢茲に確立す」を寄せ、第五八号(一九四四年四月)の座談会「創業精神と第二の建設」に参加している程度である。城所本人に要因があるかどうかはわからないが、戦局悪化が大きな原因と考えられる。まず「中国人社員をどのよう包摂するか」といったことは本社でも社員会でも問題とされなくなつていく。包摂や提携協力ではなく、とにかく中国人を労働力として動員することが目指されるのである。ときおり中国人に対するときは言葉に気をつけねばならない⁽²⁾といった記事が載りはするが、中国人同僚を社員会に包摂するといった問題意識はほとんど見られなくなる。当然そうした観点からの弘報も行われなくなる。

第五六号(一九四四年二月)からは編集人は古家誠一に替わるが、五四号(一九四三年二月)の巻末の「おしらせ」には「『興亜』編集は総裁室錬成部養成第一に移りました。」と書かれており、編集の権限が弘報部から錬成部に移つたのは四三年末であると思われる。「錬成」とは総力戦下において国民を「錬磨育成」することにより「皇国民」という望ましい人間像・人材を形成することを意味する。寺崎昌

男らは道場型錬成と生活型錬成という方式に分類し、特に後者の型の錬成が次第に国民の全生活領域や人間関係までを貫徹するものとなったと分析している⁽³⁾。華北交通社員会においても『興亜』という雑誌の編集主体が弘報部から錬成部に替わったことは、大きな意味を持つていると思われる。実際、誌面にも大きな変化がみられ、第五六号(四四年二月)は食生活特集、五七号(四四年三月)は「戦ふ鉄道技術」特集と特集主義になったこと、その特集内容が実生活や職業技術など職場・家庭における生活に直結するものであること、など戦局の悪化の影響が如実にみられる。『興亜』編集だけではなく、資業局自体が「昭和十八年四月以降、その業務内容も要員も次第に削減され」ていた⁽⁴⁾。『興亜』廃刊後であるが、「調査・弘報・統計業務は昭和二十年三月三十一日限り廃止され」⁽⁵⁾、華北交通の弘報は敗戦を待たずして消滅することとなった。

『興亜』の最後期にスポットライトがあてられた「錬成」について城所がどのように考えたのかは、城所がそれについて直接言及したものがなく、はっきりとはわからない。錬成が職場や家庭など日常生活のあらゆる領域で追及されるべきものだったこと、国民の自発的意志が不可欠だったことなど、城所の言説とびつたり重なりあっており、錬成は城所にとってもしっくりくるものだったように思える。他方で城所が中心となって弘報を行っていた時期の『興亜』と「錬成」に取って代わられた時期のそれとを比べると、前者に見られた文化や教養の重視は「錬成」時代には著しく減少していることもわかる。満鉄時代から弘報を担ってきた城所だったが、弘報から錬成へという潮流のなかで、城所は最終的には濟南鐵路局愛路部長となり終戦を迎えた。そうしたことを彼がどのように受け止めたのか、城所が記したものは今のところ未見である。

註

(1) 第六二号(四四年一〇月)および第六三号(同年一二月)の選者は八木沼丈夫。なお八木沼は一九四四年一二月一二日に亡くなっている。

(2) 奥田幸男「言葉と文章―特に中国人に対する場合の注意」『興亜』第五九号、

一九四四年六月。

(3) 寺崎昌男・戦時下教育研究会編『総力戦体制と教育―皇国民「錬成」の理念と実践』東京大学出版会、一九八七年参照。錬成については、荻野富士夫『戦前文部省の治安機能―「思想統制」から「教学錬成」へ』校倉書房、二〇〇七年、松永典子『総力戦』下の人材養成と日本語教育』花書院、二〇〇八年、等も参照。

(4) 『華北交通株式会社社史』、前掲、一二八頁。

(5) 『華北交通株式会社社史』、前掲、一二九頁。

本研究は科学研究費補助金基盤研究(C)「日中戦争期華北の未公開資料の調査・公開と総合的研究」(課題番号21K00315)(代表者・戸塚麻子)の研究成果の一部である。

神谷昌史 国文学科教授・日本政治思想史