

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——

沢 井 実

はじめに

鉄道分野は高等工業教育を受けた技術者が活躍する場として重要であり続けた。活躍の場は日本国内に限定されることなく、日本の帝國的支配圏の拡大に伴って台湾、「満洲」（以下、括弧省略）、樺太、朝鮮へと拡大していった。また高等工業教育を日本で受けたのは日本人に限定されない。帝國的支配圏の拡大は同時に被支配地域から日本への留学生を増加させ、そのなかには工業教育を志向する者も数多く含まれていた。卒業後彼らのなかには日本で就職先を選ぶ者がいる一方、出身地にもどって身につけた技術を出身地域の発展に活かそうとする者もいた。さらに日本は国内だけでなく帝國的支配圏内に高等工業教育機関を設立していった。戦前期に設立された教育機関としては、旅順工科学堂（1909年設立、22年に旅順工科大学に昇格）、京城高等工業学校（22年設立）、南満洲工業専門学校（22年設立）、台南高等工業学校（31年設立）などがあった〔沢井2012：22-30〕。

もちろん鉄道技術の展開はこうした技術者たちだけによって担われるものではない。鉄道工場で車輛類の製造、修繕を担当する人々、各地の機関区で車輛運転を行い、さらに保線区で安全運行のための線路維持に日夜努力する現場の人々も鉄道技術を体現する人たちであった。

本稿では最初に日本人鉄道関連技術者の帝国圏内での配置状況、同様に日本で高等教育を受けた朝鮮人、中国人技術者の帝国内分布状況を概観する。続いて対象を朝鮮総督府鉄道局（以下、鉄道局と略記）に限定して、そのなかの本局工作課および鉄道工場の幹部職員・技術者の履歴と車輛修繕の実際について考察し、さらに機関区長、保線区長、鉄道工場で働く鉄道手の履歴を追跡しながら現場で指揮をとった人々の特徴を検討する。後半では京城鉄道学校、それを継承した鉄道従事員養成所を取り上げる。朝鮮官設鉄道の現場で働く人びとの技能養成を担った組織の特徴、教育の内容、卒業生の動向、教員集団の特質などが検討される。

鉄道関連技術という総合技術の動向を手掛かりに、日本の帝國的支配圏における技術のあり方を考察することが本稿の目的である。

1. 日本人技術者の配置

内田星美の集計によると1934年時点における専門学校以上の学歴を有する官民の技術者総数（海外勤務も含む）は4万1080名、このうち鉄道省に勤務する者は2240名であった〔内田2001〕。一方、

表1にあるように帝国圏内の諸鉄道に勤務する日本人技術者は1083名であった。南満洲鉄道(以下、満鉄と略記)684名が圧倒的割合を占め、次に鉄道局230名、台湾総督府交通局¹⁾90人、樺太庁16人、朝鮮鉄道16人が続いた。なお33年2月に満洲9鉄道(奉山、瀋海、吉海、吉長吉敦、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海鐵路)は接収されて満洲国国有鉄道(国線)が成立するが、表1には原資料に表示されたままの鉄道名が上がっている。

表1 外地鉄道勤務日本技術者の分布(1934年)
(人)

勤務先	人数
南満洲鉄道	684
朝鮮総督府鉄道局	230
台湾総督府交通局	90
樺太庁	16
朝鮮鉄道	16
吉長吉敦鐵路局	7
満州国国線	5
金剛山電鉄	4
四洮鐵路管理局	4
樺太鉄道	3
朝鮮京南鉄道	3
奉山鐵路局	3
洮昂鐵路局	3
呼海鐵路局	3
瀋海鐵路局	2
膠濟鐵路管理局	2
敦図線	1
吉海鐵路総局	1
吉敦鐵路局	1
京城電軌	1
新興鉄道	1
鉄道工業(朝鮮)	1
南濤鐵路管理局	1
不明	1
合計	1083

[出所] 日刊工業新聞社編 [1934]。

表2は日本人技術者が多数勤務する上位5鉄道技術者の出身学校別内訳をみたものである。満鉄では南満洲工業専門学校と旅順工科学堂(大学)出身者307人が全体の44.9%を占め、次に東京帝国大学、東京高等工業(東京工業大学)、熊本高等工業学校、京都帝国大学が続くが、帝国大学、高等工業学校から広く技術者を集めていることがわかる。鉄道局の場合、京城高等工業学校30名が第1位にくるものの大きな割合ではなく、ここでも旅順工科大学と南満洲工業専門学校が大きな存在感を示した。京城高等工業学校は紡織、応用化学、土木、建築、鉦山の5学科であり、日本国

1) 1934年時点の台湾総督府交通局は総務課、道路港湾課、鉄道部、通信部から構成されていたため、交通局技術者90名のうち鉄道部に所属する技術者はさらに少なくなる。

内の高等工業学校にあった機械科と電気科がなく、このことが鉄道局とのつながりの細さを規定した。台湾総督府交通局も日本国内の多数の教育機関出身者を迎え入れたが、帝国大学出身者が少なく、大学では早稲田大学、旅順工科大学、九州帝国大学などが上位にきた。

表2 勤務先別出身校別技術者数

(人)

勤務先	出身学校	人数
南満洲鉄道	南満洲工専	194
	旅順工科大	113
	東京帝大	66
	東京高工 (東京工大)	34
	熊本高工	33
	京都帝大	32
	九州帝大	25
	北海道帝大	24
	仙台高工	24
	その他	139
朝鮮総督府鉄道局	京城高工	30
	旅順工科大	28
	南満洲工専	27
	東京高工 (東京工大)	17
	熊本高工	15
	東京帝大	11
	早稲田大	11
	仙台高工	11
	京都帝大	10
	北海道帝大	10
	その他	50
台湾総督府交通局	熊本高工	9
	早稲田大	9
	金沢高工	8
	仙台高工	8
	名古屋高工	8
	旅順工科大	5
	九州帝大	5
	その他	38
樺太庁鉄道事務所	仙台高工	7
	北海道帝大	5
	その他	4
朝鮮鉄道	京城高工	5
	広島高工	5
	その他	6

[出所] 表1に同じ。

2. 日本で学んだ外国人技術者の配置

日本の高等教育機関で学んだ後、帝国圏内の諸鉄道に勤務する外国人技術者を勤務先別に集計したのが表3である。総数は67名と少ないが、満鉄13名、鉄道局10名の次に続く複数名が勤務する鉄道は台湾総督府鉄道部2名を除くとすべて満洲国国有鉄道となる諸鉄道であった。鉄道局が採用した日本で学んだ朝鮮人技術者の数がきわめて少数であった点に留意しておきたい。

表3 勤務先別外国人技術者数（1934年）

勤務先	人数
南満洲鉄道	13
朝鮮総督府鉄道局	10
洮昂鐵路局	10
四洮鐵路局	6
吉海鐵路局	3
吉長鐵路管理局	3
吉長吉敦鐵路局	3
呼海鐵路局	3
吉敦鐵路管理局	2
台湾総督府鉄道部	2
奉山鐵路局	2
京函線	1
支那鉄道会社	1
濟南津鐵路	1
平稜鐵路	1
朝鮮鉄道	1
津浦鐵路	1
膠濟鐵路	1
北京交通部	1
奉海鐵路	1
齊克鐵路	1
合計	67

[出所] 表1に同じ。

洮昂鐵路局に10名、四洮鐵路局に6名の技術者が勤務している。洮昂鐵路局の10名の出身校は仙台高等工業学校6名、南満洲工業専門学校2名、旅順工科大学1名、東北帝国大学工学部1名であり、四洮鐵路局の6名の内訳は大阪高等工業学校3名、東京高等工業学校2名、旅順工科大学1名であった〔日刊工業新聞社編1934より集計〕。このことから留学生の場合、日本で学んだ学校の同窓生であることが、帰国後の就職に影響を与える可能性が高いように思われる。

車輛売り込みを試みた大連機械製作所の相田秀方によると、満鉄借款鉄道の一つである洮昂鐵路局（1925年開設）の場合、金洲出身の局長「U氏は京都大学出身の当時まだ二十七、八歳の紅顔の美青年、流暢な日本語と日本人的情味豊だつた青年局長」であり、「幹部は日本留学生が多かつた。

局長が若かつた関係もあり、若手が多かつた」[相田 1957: 39]。また「洮昂線工事着手ノ現況」に関する 25 年 6 月 18 日の安廣伴一郎満鉄社長談話によると「洮昂線敷設工事ノ現場ニアル支那側監督委員ハ全部日本ノ工科大学出身ニシテ他方等シク最近布設ニ着手セル奉海線（中国自弁鉄道—引用者注）ノ監督委員カ全部米国ノ工科大学出身者ナル関係上之ニ劣ラサル成績ヲ挙ケンカ為競争的態度ヲ以テ非常ニ熱心ニ監督ニ従事セリ」[安廣満鉄社長談 1925] とのことであった。満鉄借款鉄道である洮昂鉄道に対する中国側監督委員が日本留学組であるのに対し、中国自弁鉄道の奉海鉄道の監督委員全員がアメリカで工学教育を受けた者であり、満洲を舞台に日米留学経験者による競争が展開されていたというのである。

3. 朝鮮総督府鉄道局工作課・鉄道工場の幹部技術者・職員の履歴と車輛修繕の実際

最初に京仁鉄道、京釜鉄道の開業をみた後の朝鮮における官設鉄道拡大の歴史を振り返っておくと、1904 年 2 月に臨時軍用鉄道監部が設置され、06 年 7 月には韓国統監府に鉄道管理局が設置された。09 年 6 月に鉄道管理局に代わって鉄道庁がおかれ、同年 12 月には統監府鉄道を国内の鉄道院に移管して韓国鉄道管理局が設置された。1910 年 8 月の韓国併合によって朝鮮総督府が成立すると鉄道局が設置され、今度は鉄道院から韓国鉄道管理局管内鉄道を移管された。しかし 17 年 7 月に鉄道経営が満鉄に委託され、満鉄京城管理局がおかれた。25 年 4 月には経営委託が解除され、朝鮮総督府鉄道局直営となった。さらに 33 年 10 月には清津以北の路線がふたたび満鉄に委託され、満鉄に北鮮鉄道管理局が設置される。以上のように朝鮮における官設鉄道の歴史のなかでは 17 年 7 月～25 年 3 月の満鉄への経営委託が大きな意味を有したが、この期間を除いて鉄道局が官設鉄道を所管したのである²⁾。

1931 年 6 月末現在で朝鮮における従業者 1000 人以上工場は鉄道局京城工場、専売局京城支局煙草工場、釜山朝鮮紡織工場、兼二浦三菱製鉄所、朝鮮窒素肥料興南工場の 5 工場のみであり [南満洲鉄道経済調査会編 1933: 74]、鉄道局京城工場は朝鮮最大の機械工場であった。

1934 年 7 月 1 日現在で朝鮮総督府鉄道局工作課には技師 6 名、技手 36 名、鉄道工場（京城工場、釜山工場、平壤分工場、清津工場）には技師 8 名、技手 46 名が所属した [朝鮮総督府編 1934: 76-77]。このうちの幹部職員の履歴を表掲したのが表 4 である。本局の工作課では工作課長以下、各係長など 7 名、鉄道工場では工場長、職場主任が示されている。

学歴をみると工作課長、機械係長、車輛係長、課附高等官である車輛係、機械係、車輛係の 6 名の幹部職員のうち課長、2 係長はいずれも東京帝大工科大学（工学部）機械工学科出身者であり、京城工場長もそうであった。前掲表 2 にあるように技術者全体に占める東京帝大出身者の割合はそれほど大きくはなかったが、工作課および鉄道工場の重要なポストは東京帝大出身者が独占していたのである。また 4 名の東京帝大出身者はいずれも欧米諸国への留学、長期出張経験者であり、この 4 名を除くと表 4 に表掲された技術者のなかで欧米留学経験者は青木三京城工場第三工作主任（大阪高等工業学校機械科卒業）のみであった。

第 2 に工作課、鉄道工場の幹部職員のほとんどは、学校卒業後ただちに朝鮮総督府鉄道局あるいは満鉄（1917 年 7 月から 25 年 3 月までの委託運営時代）に就職した者であった。今井修二工作課

2) 朝鮮官設鉄道の歴史については、鮮交会編 [1986] 参照。

表4 本局工作課・鉄道工場幹部技術者・職員の経歴(1935年)

区分	職名	氏名	履歴
本局	工作課長	福見 貞治	1915年東京帝大工科機械卒業、鉄道局技手、21年4月から1年2カ月米国に留学、機械課(現工作課)車輛係主任、京城工場長を経て33年5月現職。
	〃機械係長	菅 肇	1919年東京帝大工学部機械卒業、満鉄職員、23年3月機械課工作主任、同年6月運輸課車輛係主任、25年4月鉄道局技師、同時に京城工場第一工作係主任、26年4月機械課、28年3月から1年2カ月欧米出張、29年9月現職。
	〃車輛係長	崎山 参一郎	1922年東京帝大工学部機械卒業、28年3月から1年2カ月欧米出張、33年5月現職。
	〃庶務係長	白砂 喜三郎	1904年職工見習として長野工場に奉職、07年に朝鮮に渡り、龍山工場写字生、08年3月雇員、13年12月判任見習試験合格、4年12月鉄道局書記、28年12月現職、33年12月副参事。
	〃車輛係兼監督課技術係	今井 修二	1920年九州帝大工学部機械卒業、27年11月川崎造船所を辞し鉄道局雇員、機械課、技手、29年3月技師。
	〃機械係	杉本 正信	1920年旅順工科学堂機械卒業、満鉄職員、21年京城工場組立職場助役、24年12月釜山工場鉄工職場主任、25年9月京城工場旋盤職場主任、33年6月銅盤職場主任、34年7月現職、同年10月技師。
	〃車輛係	戸田 重治	1919年東京高工機械卒業、満鉄職員、21年1月京城工場旋盤職場主任、22年5月草梁工場鉄工職場主任、24年12月京城工場鋳物職場主任、25年4月鉄道局技手、30年4月機械課、33年7月技師。
工場	釜山工場長	林部 榮	1912年大阪高工機械卒業、鉄道局雇、13年12月技手、17年7月満鉄職員、22年5月平壤工場長、25年4月技師、同年9月現職。
	〃庶務主任	稲角 美穂	1920年早大商科卒業、同年5月満鉄職員、京城工場、25年4月鉄道局書記、31年3月現職。
	〃木工職場主任	野口 平一	1927年東京帝大工学部機械卒業、鉄道局備人、31年6月京城工場客貨車職場助役、33年10月現職。
	〃鉄工職場主任	佐々木 秀綱	1917年早大理工科機械卒業、同年7月鉄道院大崎工場雇、18年12月鉄道院技手、20年3月龍山工場職員、21年1月仕上職場助役、同年2月製罐職場、23年2月仕上職場主任、25年技手、27年11月機械課、28年9月清津車輛修繕工場主任、30年8月京城工場清津分工場主任、32年4月現職。
	京城工場長	宮原 秀輔	1917年東京帝大工科機械卒業、鉄道局技手、龍山工場、22年5月機械課、同年11月龍山工場組立職場主任、23年6月京城工場第一工作主任兼組立工場主任、24年2月釜山工場長、25年4月技師、同年9月から2カ年欧米出張、27年機械課、33年5月現職。
	〃庶務主任	長田 孝慶	1922年4月満鉄職員、龍山工場、同年5月機械課、25年4月書記、31年3月京城工場、33年10月現職。
	〃第一工作主任	相原 方吉	1926年東京帝大工学部機械卒業、鉄道局技手、30年2月京城工場組立職場主任、30年9月技師、33年6月現職。
	〃第二工作主任	川本 万吉	1919年旅順工科学堂機械卒業、満鉄職員、20年12月1年志願兵、23年6月京城工場旋盤職場主任、25年4月鉄道局技手、32年5月技師、33年6月同工場組立職場主任、34年7月現職。
	〃第三工作主任	青木 三	1913年大阪高工機械卒業、鉄道局京城工場客貨車職場主任、第二工作主任、23年10月から1年2カ月欧米留学、33年10月現職。
	〃旋盤職場主任	斎藤 房吉	1927年東北帝大工学部機械卒業、28年1月京城工場組立職場工作係、29年6月技手、32年12月製罐職場助役、34年7月現職。
	〃組立職場主任	永吉 安治	1923年明治専門機械卒業、龍山工場、25年4月技手、旋盤職場助役、33年6月同主任、34年7月現職。

区分	職名	氏名	履歴
工場	〆 仕上職場主任	山田 義雄	1929年旅順工科大学機械卒業、技手、機械課、30年2～11月高射砲第一連隊、33年7月京城工場仕上職場、同年11月同助役、34年7月現職。
	〆 鍛冶職場主任	樋口 利雄	1924年明治専門機械卒業、満鉄職員、機械課、同年12月鉄道第2連隊1年志願兵、26年6月技手、28年5月平壤分工場木工職場助役、33年10月現職。
	〆 製罐職場主任	川島 三四郎	1927年東北帝大工学部機械卒業、28年2月鉄道連隊、鉄道局技手、30年4月京城工場組立職場助役、32年5月製罐職場助役、33年6月現職、33年7月技師。
	〆 客車職場主任	田澤 靖	1922年東京高工機械卒業、満鉄職員、京城工場、24年3月客車職場助役、25年4月技手、28年10月塗職場助役、29年4月同主任、33年10月現職。
	〆 貨車職場主任	伊澤 亀次郎	1923年旅順工科大学機械卒業、同年12月鉄道第一連隊1年志願兵、26年4月鉄道局臨時雇員、京城工場客貨車職場、26年12月雇員、27年12月技手、30年4月鋼鈹職場助役、33年10月現職。
	〆 塗職場主任	五十嵐 三次	1914年東京美術学校卒業、同年5月工業試験場技手、19年5月中央試験所嘱託、20年11月同技手、29年4月鉄道局技手、京城工場塗職場、兼任中央試験所技手、30年1月現職、32年5月中央試験所技師。
	〆 鋼鈹職場主任	吉田 四郎	1924年東京高工機械卒業、満鉄職員、京城工場鋳物職場、25年4月技手、27年6月鋼鈹職場助役、30年4月現職。
	〆 動力所主任	佐藤 信一	1915年旅順工科学堂電気卒業、16年2月鉄道局雇員、17年12月満鉄職員、21年1月京城工場動力係主任、25年4月技手、26年9月現職、同年11月技師。
	平壤分工場主任	三木 午七	1917年旅順工科学堂機械卒業、18年1月満鉄職員、京城工場、22年5月機械課、25年4月技手、33年2月現職兼鉄工職場主任。
	〆 木工主任	大崎 博愛	1924年早大理工科機械卒業、26年1月鉄道局臨時雇員、機械課、26年10月雇員、27年4月京城工場、同年12月技手、30年6月塗職場、31年6月同助役、32年4月客貨車職場助役、33年10月現職。
	〆 物品所主任	宮崎 嘉昌	1922年京城高商卒業、満鉄職員、京城工場、同年12月近衛歩兵第二連隊1年志願兵、25年4月鉄道局書記、27年5月釜山工場、31年3月現職。
	清津工場長	宮内 丈太郎	1910年東京高工機械卒業、11年鉄道局雇、13年技手、25年4月技師、監督課機械係主任、工作課、33年10月現職。
	〆 庶務主任	西村 榮三	1922年中央大学卒業、満鉄職員、京城工場、同年5月機械課、15年4月書記、26年3月京城工場、33年10月現職。
	〆 木工職場主任	富永 半治	1908年山口県立工業学校卒業、同年6月草梁工場技術見習生、10年12月雇、21年1月鉄工職場助役、23年2月平壤分工場木工職場主任、25年9月釜山工場鉄工職場主任、27年4月同木工職場主任、33年10月現職。

[出所] 森尾 [1936 : 77-109, 221-229], 朝鮮工業協会編 [1939], および表1に同じ。

員が7年間の川崎造船所勤務、佐々木秀綱釜山工場鉄工職場主任が鉄道院を経て鉄道局に入っているが、こうした例は例外的であり、工作関係の幹部職員は本局工作課（前身の機械課）と鉄道工場の間を往復しながらキャリアを積んでいったのである。

第3に1934年7月1日現在では工作課に朝鮮人技術者6名（学歴が判明する5名の内訳は早稲田大学理工学部2名、大阪、浜松、米沢高等工業学校各1名）が勤務したが、全員技手であり[朝鮮総督府編1934, 日刊工業新聞社編1934, および朝鮮工業協会編1939], 表4には登場しない。

次に車輛修繕の実際についてみてみよう。まず車輛修繕は機関区修繕（落成日数1日が大半）と

工場修繕に分かれ、後者はさらに一般修繕（般修）と局部修繕（局修）に分かれた。機関区修繕では機関区が修繕用材料を補修品として関係工場に発注することになるが、その間に立って工作課は工場別補修品、製修所要日数・件数等に関する統計を毎月作成して各工場を督励した。一般修繕とは機関車の全般にわたり各箇所各部分を解体して行なう検査にともなう行われる修繕であり、一般には2～3年に1回実施された。工作課と運転課の間で機関車型式別に標準回帰キロ（般修から次の般修までの走行キロ数）が定められており、機関車が標準回帰キロに達すると一般修繕を実施することになっていた。さらに機関車ごとに「その生まれから主要部分の修繕された都度その主要部分の寸法（中略）修繕年月日、主要修繕箇所、回帰杆、その機関車の習性等一切が記入されたいわゆる履歴カード」が作成され、これが組立職場保管となっており、ボイラーについては製罐職場で保管された〔永吉 1971：127-132〕。

一方各機関区長は翌月の修繕希望機関車の修繕希望順位、経過月数、機関車の状態習性などを詳細に記入した修繕具申書を所属の鉄道事務所長経由で運転課長に提出し、これが工場長に送付された。工場では入場修繕予定表を作成するが、予定表には具申書と履歴カードにもとづいて取り替えが予想される部品と主な修繕箇所がすべて記入された。機関車が工場に到着する前にこの予定表が作成されていることが到着後の修繕作業を円滑なものにしたのである。京城工場の職場間の物品配給、運搬管理は中央管理方式であり、青木三第三工作主任時代（前掲表4参照）にこの方式が採用された。それまでは重量物はトロッコで、または二人でロープで担ぐという原始的な運搬方法であったのが、運搬道路が縦横に整備され、バッテリーカーが導入されることで中央管理方式が円滑に進んだのである。修繕作業が工程通り進行するためには各職場間の緊密な連携と協力が不可欠であり、そのための工程会議が毎朝8時から開催された〔永吉 1971：132-135〕。

京城工場では車輜修繕だけでなく新製も行なった。こうした生産活動を効率的に行うために能率増進にも力を入れた。1932年に釜山工場から京城工場に転じた芝俊夫は能率増進掛としてこの課題に取り組んだ。工作機械の配置を検討するために芝は次のような作業を進めた〔柴 1971：152-153〕。

鋼板職場の原図場に、十分の一に縮尺した旋盤職場の平面図を書き、工作機械の外郭をスケッチしてそれをやはり十分の一に縮めたベニヤ板の駒を作り、次に機関車修繕の詳細な工程表を作った。機関車が入場するとバラバラに解体する。バルブギヤー、輪軸、軸箱、シリンダー、ポンプ、煙室、ボイラー、フレーム等。輪軸にしてもタイヤ取替えとなるとタイヤをガス切断して外し、新タイヤを輪心に合わせて内面を削る。（中略）各部に亘ってその詳細な工程図を作った。それに応じて駒を品物の置場を考えて並べた。（中略）その都度現場にヤグラを組んでその状態をカメラに収め、この写真によって図を作り印刷した。次にA—B—C—Dと部品の移動に応じて線を引き、その集計を出して各案を比較し、各部品が最短距離で運搬される案をとって結論を出した。

当時は一般修繕を5日間で行う鉄道省の機関車修繕が世界的にも注目されていたが、内地の狭軌機関車と異なり、朝鮮官設鉄道は標準軌のため機関車も重く、5日修繕は難しく7日を目標とした〔柴 1971：153〕。

4. 朝鮮総督府鉄道局機関区長・保線区長の履歴

表5には17名の機関区長と28名の保線区長の履歴が示されている。まず2種類の機関区長・保線区長がいることがわかる。ほとんどの機関区長・保線区長は各地の機関庫、機関区、保線区、建設事務所、工務所などの現場を歩きながら技術を磨き、キャリアを積んでいったが、少数ながら1926年3月に京都帝大を卒業し28年12月に元山機関区長になった増澤浩、32年3月に九州帝大工学部を卒業し34年7月に木浦保線区長になった兼重譲のような例も存在した。増澤については「平壤機関区長は増沢浩氏、彼は工学士で、平壤に長いこと根を下していた。その下の工作助役がこれまた工学士の宮沢吉成氏、検査掛や指導員にもそうそうたる人物を揃えて、その陣容を誇っていた」[長岡1975:167]といった証言からもうかがえるように、帝大卒業生が2年余で機関区長や保線区長になるケースも存在したのである。

表5 機関区長・保線区長の経歴（1935年）

区分	職名	氏名	履歴
釜山区	草梁機関区長	平本 仙太郎	1900年4月内地鉄道、03年11月京釜鉄道草梁機関区機関手、05年3月雇、13年12月鉄道局書記、17年7月満鉄職員、19年3月草梁機関区助役、24年3月大邱機関区運転主任、25年5月新幕機関区運転主任、同年10月平壤機関区運転主任、28年12月城津機関区長、30年3月現職。
	大邱ク	常光 豊助	1910年山口県立工業学校卒業、11年3月大田機関区技術見習、13年4月雇、21年4月満鉄職員、25年4月鉄道局技手、同年10月会寧機関区運転主任、27年12月同機関区長、30年3月城津機関区長、32年3月木浦機関区長、35年7月現職。
	馬山ク	大島 竹馬	1905年12月新幕車輛係、07年7月雇、南大門機関庫、大田機関庫、20年4月満鉄職員、25年4月鉄道局技手、26年3月福溪機関区助役、28年6月龍山機関区運転助役、31年3月草梁機関区運転主任、34年7月現職。
	慶州ク	徳永 徳次	1906年4月京釜鉄道、08年3月雇、馬山機関庫、13年7月機関手、26年3月平壤機関区運転助役、新幕、平壤、大田各機関区助役、35年7月現職。
	草梁保線区長	田部 正利	1929年東京帝大卒業、鉄道局技手、30年5月庫底建設工事係助役、31年4月同主任、32年10月南原工事係主任兼谷城工事係主任、33年9月建設係、34年8月技師、35年1月現職。
	大邱ク	沼上 末松	1904年6月鉄道作業局測量工夫、07年1月統監府鉄道管理局雇、18年6月満鉄職員、25年4月鉄道局技手、同年12月威興保線区長、26年12月城川江工事係主任、30年3月現職。
	馬山ク	高橋 慶次	1906年宮城県立中学校卒業、07年4月鉄道局技術見習生、10年雇、保線助手、平壤保線区、満鉄職員、25年4月鉄道局技手、26年3月前津保線区長、28年9月新北青建設工事係主任兼務、31年4月現職。
	慶州ク	生井 浅吉	1914年岩倉鉄道学校卒業、20年2月私設軌道会社、同年9月総督府雇、土木課、同年11月総督府官房鉄道部工務課、25年4月技手、30年11月平壤工務事務所、32年3月南原保線区助役、34年11月現職。
大田区	大田機関区長	高崎 三郎	九州鉄道、鉄道作業局、1905年7月臨時軍用鉄道監部附、13年12月技手、福溪機関手取締、新幕機関区点検方、木浦機関区、会寧機関区、25年10月城津機関区長、福溪機関区長、30年7月現職。

区分	職名	氏名	履歴
大田区	裡里々	加藤 公俊	1926年3月南満洲工専卒業、同年12月鉄道局雇員、27年11月龍山機関区運転助役兼点検助役、同年12月技手、28年11月京城検車庫助役、29年11月運転課、30年3月清津出張所、32年大田機関区運転主任、33年5月慶州機関区長、35年7月現職。
	木浦々	小池 資孝	鉄道作業局、1905年1月臨時軍用鉄道監部附、大邱、新義州、大田、馬山機関区機関手、24年3月大田機関区運転助役・点検助役、25年4月技手、28年12月大田機関区運転主任、29年6月龍山機関区運転主任、30年3月仁川機関区長、33年5月大邱機関区長、35年7月現職。
	大田保線区長	菊池 隆亮	1906年9月統監府鉄道管理局備用、07年1月雇、15年6月鉄道局技手、17年7月満鉄職員、21年12月大田保線区助役、25年10月成歡保線区長、28年6月現職。
	裡里々	永後 熊治郎	1912年3月関西商工学校卒業、鉄道局技術見習生、14年12月雇員、17年7月満鉄職員、22年4月京城保線区助役、23年4月清津出張所、30年7月釜山工務事務所、32年6月現職。
	井邑々	服部 保壽美	1912年長崎県立師範学校卒業、小学校訓導、20年2月満鉄雇、24年4月同職員、25年10月金泉保線区助役、26年6月鉄道局技手、釜山工務事務所、大邱、草梁保線区助役、34年3月現職。
	木浦々	兼重 讓	1932年九州帝大工学部卒業、鉄道局技手、同年10月南原建設工事係助役、33年10月平壤保線区助役、34年7月現職。
	南原々	和田山 賢吉	1911年鉄道局技術見習生、12年8月雇、17年7月満鉄職員、25年4月鉄道局技手、26年11月成歡保線区助役、29年1月木浦保線区助役、同年5月大田工務事務所、31年4月全州建設工事係主任、同年8月南原建設工事係主任、同年10月現職。
京城区	龍山機関区長	安藤 謙三	1903年私立鉄道学校卒業、同年10月京釜鉄道備用、05年8月雇、06年8月統監府鉄道管理局技手、17年7月満鉄職員、18年10月元山機関庫主任、25年4月技手、同年5月草梁機関区長、28年3月技師、同年12月現職。
	仁川々	岩見 定次	1900年6月山陽鉄道、05年8月臨時軍用鉄道監部附、08年4月龍山機関区機関手、17年12月満鉄職員、23年3月草梁機関区運転助役兼点検助役、25年4月技手、28年12月平壤機関区運転主任、慶州機関区長、33年5月現職。
	新幕々	渡邊 茂	1928年3月東京帝大工学部卒業、朝鮮鉄道、同年7月職員、30年2月馬山出張所機関庫主任、31年4月鉄道局雇、馬山、普州機関区運転助役、31年12月技手、32年3月運転課、龍山機関区助役、34年7月現職。
	龍山保線区長	島田 昇二	1929年3月京都帝大卒業、29年4月鉄道局技手、31年4月長箭建設工事係助役、32年6月北新峴建設工事係主任、同年8月工務課、33年5月開城保線区長、34年8月技師、同年11月現職。
	成歡々	楊 載 瑞	1906年4月臨時軍用鉄道監部附吏員養成所卒業、同年7月平壤建築班附、11年3月雇員、元山建設事務所、同年4月新安州保線区、18年7月平壤保線係、平壤工務所、25年5月技手、同年7月工務課、27年3月龍山保線区助役、井邑保線区長、34年3月現職。
	開城々	伊藤 治	1913年岩倉鉄道学校卒業、同年11月技術見習生、15年11月雇、19年3月龍山保線区保線助手、21年10月鉄原保線区、24年4月龍山保線区助役、25年4月技手、同年10月草梁保線区助役、26年7月昌原建設工事係兼任、31年3月大邱保線区助役、32年3月草梁保線区助役、同年11月慶州保線区長、34年11月現職。
	新幕々	小沼 春千代	1915年岩倉鉄道学校卒業、16年3月線路工事係、17年5月雇、永登浦保線区保線助役、19年3月龍山保線区、20年4月永登浦保線区、23年6月京城工務事務所、24年6月開城保線区保線助役、25年4月技手、龍山保線区助役、31年3月現職。
	鉄原々	宮田 八郎	1910年大分県立中学校卒業、同年12月歩兵第58連隊入隊、17年7月私立工手学校土木科卒業、同年12月雇員、25年4月技手、30年1月草梁保線区助役、同年9月釜山工務所、31年6月金泉保線区長、33年5月現職。

区分	職名	氏名	履歴
平壤区	平壤機関区長	増澤 浩	1926年3月京都帝大卒業、鉄道局技手、28年12月元山機関区長、30年3月現職。
	定州保線区長	原田 市蔵	1904年関西商工学校卒業、05年12月砲兵第4大隊、09年2月ガス会社、私鉄、電気会社等、18年3月平壤保線区助役、22年5月平壤工務事務所、35年8月現職。
	平壤々	根占 知勇	1905年3月延岡中学校卒業、11年2月鉄道局技術見習生、同年4月雇、14年6月清涼里保線区助役、15年4月開城保線区保線助役、16年9月龍山保線区保線助役、22年3月京城工務事務所、25年4月技手、同年10月鉄原、27年7月福溪、28年12月開城、32年3月定州の各保線区長、35年8月現職。
	定州機関区長	中島 彌太郎	1926年早大理工科機械卒業、同年12月鉄道局雇員、27年12月技手、29年4月大田機関区車輜助役、30年7月裡里機関区長、35年7月現職。
	新義州保線区長	高倉 彌	1903年私立鉄道学校卒業、04年12月歩兵第4連隊、09年7月龍山保線区保線助手、10年12月開城保線区保線助役、龍山建設事務所、元山保線区、元山出張所、23年元山保線区長、26年6月元山改良工事係主任兼務、28年1月工務課、同年12月京城工務事務所、31年3月平壤保線区長、35年8月現職。
	順川々	埜村 務	1919年岩倉鉄道学校卒業、同年12月満鉄雇、26年8月昌興建設工事係助役、26年11月技手、27年11月京城工務所、28年6月前津保線区助役、32年11月高城保線区助役、34年7月威興保線区助役、35年4月現職。
	熙川々	加藤 森之助	1905年12月歩兵第34連隊、09年12月京阪電鉄、12年1月永登浦保線区、15年3月雇員、新安州保線区保線助役、20年2月定州保線区、25年6月鉄道局技手、34年3月順天保線区助役、35年4月現職。
元山区	福溪機関区長	青木 周次郎	1904年12月臨時軍用鉄道監部附、07年6月平壤機関区機関手、新義州、平壤各駅機関手、21年4月平壤機関区機関士取締、22年8月同運転助役、24年3月龍山機関区、25年4月鉄道局技手、29年6月大田機関区運転主任、31年3月威興機関区長、32年3月現職。
	元山々	横田 諒	1924年広島高工卒業、満鉄職員、龍山機関区技術方、25年4月鉄道局技手、運転課、27年1月龍山機関区運転・点検助役、同年11月運転課、30年3月現職。
	威興々	本多 澤吉	1899年6月日本鉄道、1904年10月京釜鉄道、05年3月雇員、07年3月草梁機関区機関手、09年4月大邱機関区、18年12月満鉄職員、21年6月平壤機関区運転助役、25年4月鉄道局技手、26年3月大邱機関区、30年3月草梁機関区運転主任、龍山機関区運転主任、32年3月現職。
	福溪保線区長	田代 周吉	1921年3月東北帝大工学専門部卒業、満鉄職員、24年4月鎮海建設工事係助役、同年10月釜山工務事務所、25年4月技手、同年12月昌原建設工事係助役、28年2月草梁保線区、同年4月清津出張所、29年1月威北慶源建設工事係主任、同年12月清津出張所、30年9月穩城建設工事係主任、32年10月釜山工務事務所、33年9月現職。
	元山々	中山 昇三九	1911年岩倉鉄道学校卒業、技術見習生、12年8月雇員、21年4月満鉄職員、22年4月大田保線区助役、同年6月木浦保線区助役、同年12月成歡改良工事係助役、24年9月大田工務所、25年4月技手、28年6月成歡保線区長、同年12月城津保線区長、33年9月現職。
	威興々	西山 榮吉	1909年岡山県立工手学校卒業、同年6月岡山県土木課助手、同年12月鉄道院雇、13年5月威北道在勤工事、15年5月土木技手、19年1月満鉄雇員、21年4月同職員、24年4月龍山保線区助役、25年4月鉄道局技手、福溪保線区長、33年8月現職。
	高城々	土橋 善十	1919年私立工手学校卒業、満鉄雇員、20年3月清津保線区保線手、21年11月同出張所、26年12月鉄道局技手、27年10月清津保線区助役、29年5月慶源建設工事係助役、同年12月雄基保線区、30年3月清津出張所、31年5月会寧改良工事係助役、32年8月同保線区助役、同年12月清津出張所、33年8月裡里保線区助役、34年3月現職。

区分	職名	氏名	履歴
城津区	城津機関区長	吉田 藤次郎	1903年9月京釜鉄道, 05年3月雇, 06年7月統監府鉄道管理局, 07年6月南大門機関庫機関手, 同年11月入営, 09年12月統監府鉄道管理局雇, 草梁機関区機関手, 13年5月木浦機関庫, 17年7月満鉄, 18年12月同職員, 24年3月仁川機関庫運転助役, 25年4月技手, 同年10月大田機関庫, 30年3月龍山機関区運転主任, 31年3月馬山機関区長, 同年4月普州機関区長, 34年7月現職。
	白岩ヶ	亀子 傳作	1905年2月京釜鉄道, 仁川機関庫, 平壤機関庫, 08年7月仁川機関庫, 10年11月歩兵第56連隊, 雇員, 大邱機関庫, 16年大田機関庫, 23年4月満鉄職員, 25年4月鉄道局技手, 28年12月大田機関区点検助役, 30年7月木浦機関区運転助役兼点検助役, 34年11月城津機関区助役, 35年8月現職。
	新北青保線区長	大谷 宗次郎	1900年8月鉄道作業局, 03年12月雇, 甲府出張所保線係, 10年攻玉社卒業, 11年12月鉄道局雇, 13年6月技手, 17年7月満鉄職員, 20年6月大田工事係, 21年3月工務課, 28年4月大田工事係, 30年3月鉄原保線区長, 31年4月現職。
	城津ヶ	秀島 義雄	1905年12月歩兵第24連隊, 10年東亜鉄道学校卒業, 同年12月鉄道局技術見習生, 11年4月雇, 18年7月大田保線区保線助手, 22年4月成歡保線区助役, 25年4月技手, 27年6月大田工務所, 30年8月成歡保線区長, 34年3月現職。
	吉州ヶ	乙藤 作右衛門	1904年臨時軍用鉄道監部附, 13年4月雇, 20年2月鉄原保線区保線手, 21年4月満鉄職員, 同年7月永登浦保線区, 同年12月鉄原保線区助役, 25年4月技手, 26年8月元山保線区助役, 30年3月鉄原保線区助役, 31年11月開城保線区助役, 34年11月吉州保線区助役, 35年4月現職。
	白石ヶ	三浦 又蔵	1908年12月鉄道局, 10年12月技術見習生, 16年6月雇員, 21年11月金泉保線区保線手, 25年4月技手, 28年12月草梁保線区助役, 31年3月吉州保線区長, 35年4月現職。
	羅南ヶ	高宮 朝三郎	1906年12月技術見習生, 07年12月雇, 14年4月黄州保線区保線手, 18年6月新安州保線区助役, 同年10月満鉄職員, 23年5月黄州保線区助役, 24年3月平壤工務事務所, 25年4月鉄道局技手, 28年10月順川保線区長, 32年3月平壤工務事務所, 33年5月元山鉄道事務所, 同年10月現職。

[出所] 森尾 [1936: 125-215]。

45名の機関区長・保線区長のなかで朝鮮人は成歡保線区長の楊載瑞ただ一人であった。楊は1906年4月に臨時軍用鉄道監部吏員養成所(05年3月設置)を卒業し, 同年7月に平壤建築班附となり, 11年3月に雇員に昇進し, その後元山建設事務所, 新安州保線区, 平壤保線区, 平壤工務所を経て25年5月に技手に昇進し, 同年7月に工務課勤務となった。25年度末の鉄道局全体で技手(判任官)は日本人491名, 朝鮮人10名であったが[朝鮮総督府鉄道局編1926: 354-355]³⁾, このとき楊は工務課に勤務し, 10名の朝鮮人技手の一人であった。楊は27年3月に龍山保線区助役となり, その後井邑保線区長を経て34年3月に成歡保線区長に就任した(表4参照)。

ほとんどの現場たたき上げの機関区長, 保線区長のキャリアは多彩であった。学歴が判明する者では工業学校, 中学校卒業者だけでなく, 岩倉鉄道学校, 東亜鉄道学校, 攻玉社, 工手学校, 関西商工学校といった各種学校出身者も確認できる。また臨時軍用鉄道監部が1905年3月に仁川に設置した鉄道吏員養成所(運輸科と汽車科の2部)出身者もいた。なお鉄道吏員養成所は06年に統監府鉄道管理局に継承され, 07年11月に龍山に移って電信修技生の養成を行い, 10年11月に朝鮮総督府鉄道従事員教習所(業務, 運輸, 電信の3科)と改称した[朝鮮総督府鉄道局1940: 184-185]。

3) 勅任官の技師は3名, 奏任官の技師は45名であった[朝鮮総督府鉄道局編1926: 352-353]。

機関区の一例として白岩機関区（表5参照）をみると、「北鮮の北の果、山の頂きに、白岩機関区という区があった。（中略）この機関区に配置されている機関車は、狭軌のゲージ0.762メートル、国鉄のそれより更に狭いものだった。それでもミカド形タンク、小さいながらも堂々としていて、その名をナキハと呼んだ。（中略）白岩機関区こそは正にこの世の地獄だった。酷寒零下二十数度、毎日一〇何メートルの寒風が吹きまくっていた。ナキハはこの地帯一面の森林資源を運び出して来て、白岩で広軌に積替え、吉州方面へと山を下るのであった」といった機関区であった。1933年に鉄道局に入った長岡清一郎によると「元山機関区というのは、テホロをずらりと新しい扇形車庫に並べて、全くうらやましい区であった。当時の区長は新進気鋭の横田諒氏（表5参照—引用者注）。大きな抱負をもって運営されていた」〔長岡1975：163-164, 166〕。

長岡によると「当時は区長も変動はめったになく、それぞれのオヤジがそれぞれの性格を区に反映させて、特色ある機関車と区気質とを作り上げていた。（中略）草梁機関区長平本仙太郎、大田機関区長高橋三郎。いづれも百戦錬磨の古強者であった」〔長岡1975：170〕。

1923年に九州帝大工学部土木工学科を卒業後内務省に入り、27年6月に同省復興局から鉄道局京城工務事務所に転じた轟謙次郎は1930年頃の草梁保線区の実情を次のように回想している〔轟1973：144, および日刊工業新聞社編1934：107〕。

当時の保線区は、旧体制の終り頃でまだ京釜鉄道会社時代の歴史的人物も線路手長の中には残っていた。それ等は永い経験の積上げで搗固、通り直し、間端整理、道床節分などの作業を年中繰返すのみで進歩的な気風がなかった。（中略）保線区長には、仕事の重大な部分として人事管理があった。昔からの悪習で花札バクチを丁場でやって駐在所にあげられたものをもらい下げにいたり、けんかの仲裁、借金のやりくり、はては夫婦げんかの際など六十近い老夫婦の前に三十にならぬ息子のような私が双方の言い分を聞き白黒を立てて仲直りさせるなど、区長の権威もその頃は大了なものであった。（中略）しかし保線の最も恐れる事故が起るとさすが年功の古強者、私はどう処置してよいか判らぬが驚く程の大胆さと敏捷さで、着々と処理して行く鮮かな手腕にはあっぱれ感心の外は無く（後略）。

表5にあるように根占知勇は1914年6月の清涼里保線区助役を皮切りに15年4月開城保線区助役、16年9月龍山保線区助役、22年京城工務事務所、25年10月鉄原保線区長、27年7月福溪保線区長、28年12月開城保線区長、32年3月定州保線区長、35年8月平壤保線区長と保線区一筋のキャリアを重ねた。23年7月京城工務所管内の京釜線で大水害があった。列車不通が約10日間続き、永登浦保線区員だけでなく京城工務所からも根占をはじめ応援に駆けつけた。「龍山から六〇フィート鋼桁、枕木軌条其他の応急復旧工事材料の輸送、われわれは現場で不眠不休の苦闘を続けた。（中略）雨降る深夜、僅かに築堤の法面やポプラの下に仮眠することもあった」といった苦闘を続けた後ようやく開通させることができた〔根占1973：154〕。

鉄道局では毎年晩秋に線路審査を行った。各線路班の競争は凄まじく、年間を通じて徹底的に補修整備したところが良い結果を得られた。優良保線区、優良線路班の表彰は関係者にとって名誉であり、励みであった〔根占1973：157〕。

5. 鉄道工場鉄道手の履歴

1925年度末現在で判任官待遇の鉄道手は鉄道局全体で日本人111人、朝鮮人15名であった。鉄道工場関係では京城工場15人、釜山工場1人、平壤分工場1人であったが全員日本人であった〔朝鮮総督府鉄道局編1926：354-355〕。表6には28年9月末現在の鉄道局全体の傭人、雇員、鉄道手の在職年数別構成が示されている。傭人では朝鮮人が日本人を上回り、1人平均在職年数でも朝鮮人が日本人を上回っているが、これは雇員への昇格において日本人と朝鮮人の間で格差があったことの反映であった。しかし安定した職場である鉄道局での勤務は朝鮮人の間でも人気が高く、傭人の1/3が在職年数6～10年層であった。また雇員、鉄道手における日朝間の大きな人数格差にも留意しておきたい。鉄道局で働く朝鮮人にとって鉄道手になることはきわめて例外的なことであった。

表6 鉄道局従事員在職年数別構成（1928年9月末現在）

在職年数別	傭人		雇員		鉄道手	
	日本人	朝鮮人	日本人	朝鮮人	日本人	朝鮮人
1年未満	868	906	299	64		
1～3年	1,370	1,100	568	81		
4～5年	845	743	434	39		
6～10年	792	2,088	769	87	15	1
11～15年	309	709	308	23	32	9
16～20年	174	333	135	3	75	8
21年以上	75	98	106	6	81	2
合計	4,433	5,977	2,619	303	203	20
1年未満	19.6	15.2	11.4	21.1		
1～3年	30.9	18.4	21.7	26.7		
4～5年	19.1	12.4	16.6	12.9		
6～10年	17.9	34.9	29.4	28.7	7.4	5.0
11～15年	7.0	11.9	11.8	7.6	15.8	45.0
16～20年	3.9	5.6	5.2	1.0	36.9	40.0
21年以上	1.7	1.6	4.0	2.0	39.9	10.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1人平均在職年数	5年1カ月	6年11カ月	7年2カ月	5年4カ月	18年8カ月	15年7カ月

〔出所〕南満洲鉄道経済調査会編〔1933：70-71折込表〕。

〔注〕(1)京釜鉄道より引継採用者は1906年7月1日、臨時軍用鉄道監部より引継採用者は同年9月1日より起算。

表7には鉄道工場に勤務する7名の鉄道手の履歴が示されている。7名はいずれも成績優秀なため、鉄道手から技手に昇進させたいと退官させることを認めてほしいとする者、すなわち陸叙対象者であった。7名のうち3名は京釜鉄道、2名は臨時軍用鉄道監部（1名は鉄道作業局経由）、1名は統監府鉄道管理局、1名は統監府鉄道庁からキャリアを開始している。

7名とも鉄道手に昇進してから順調に月俸（本俸）を増加させているが、給与額を議論する場合にはいわゆる加俸（在勤手当）の存在が重要である。1925年4月の直営還元の際、従来の制度を

表7 鉄道工場鉄道手の履歴

氏名	年月	辞令	俸給	職名
金 順 達	1880年2月	生まれ		
	1900年3月	京釜鉄道 日給15銭	日給15銭	仁川工場塗工
	11年4月	統監府鉄道管理局		龍山工場
	17年7月	南満洲鉄道備人		職工 塗工職場
	22年4月	〃 〃		職工長心得
	23年6月	〃 〃		京城工場
	25年4月	朝鮮總督府鉄道局備人		
	25年12月	〃 雇員 (技)	月給89円50銭	京城工場塗職場工長
	27年6月	〃 鉄道手	月俸94円	京城工場塗職場工長
	28年4月	〃 〃		京城工場塗職場
	29年12月	〃 〃	月俸101円	効績賞授与
	31年6月	〃 〃	月俸98円	
	33年5月	〃 〃		技術掛
	34年7月	〃 技手	3級俸	退官
江之本 市三郎	1880年3月	生まれ		
	1905年8月	京釜鉄道備	日給85銭	木工
	09年6月	統監府鉄道庁		〃
	09年12月	韓国鉄道管理局		〃
	10年10月	朝鮮總督府鉄道局		〃
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	25年4月	朝鮮總督府鉄道局 〃		
	25年12月	〃 雇員 (技)	月給114円50銭	釜山工場木工職場工長
	27年6月	〃 鉄道手	月俸76円	
	29年12月	〃 〃	月俸83円	
	30年11月	〃 〃		効績賞授与
	33年5月	〃 〃		技工長
	33年6月	〃 〃	月俸88円	
34年7月	〃 技手	4級俸	退官	
関谷 瀧三郎	1881年1月	生まれ		
	1904年5月	鉄道作業局	日給34銭	神戸工場組立工手伝
	04年8月	臨時軍用鉄道監部付		組立工
	09年6月	統監府鉄道庁		〃
	09年12月	韓国鉄道管理局		〃
	10年10月	朝鮮總督府鉄道局		〃
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	22年4月	〃 雇員 (技)	日給3円48銭	龍山工場組立職場職工長
	24年4月	〃 職員	月俸71円60銭	京城工場組立職場工長
	25年4月	朝鮮總督府鉄道局鉄道手	月俸73円	〃 〃 〃
	26年6月	〃 〃	月俸76円	〃 〃 〃
	28年4月	〃 〃		京城工場組立職場
	28年6月	〃 〃	月俸83円	
	30年11月	〃 〃		効績賞授与
	31年12月	〃 〃	月俸88円	
	33年5月	〃 〃		技術掛
	34年7月	〃 技手	4級俸	退官

氏名	年月	辞令	俸給	職名
五十嵐 丑太郎	1877年	生まれ		
	1907年3月	統監府鉄道管理局臨時鉄道建設部		龍山工場製罐工
	09年6月	統監府鉄道庁備人		
	09年12月	韓国鉄道管理局備人		
	10年10月	朝鮮総督府鉄道局備人		
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	25年3月	職員(技)		工長
	25年4月	朝鮮総督府鉄道局雇		
	26年6月	〃鉄道手	月俸 78 円	
	28年4月	〃 〃		製罐職場
	28年6月	〃 〃	月俸 85 円	
	30年12月	〃 〃	月俸 90 円	
	32年11月	〃 〃		効績賞授与
	33年5月	〃 〃		技術掛
	33年10月	〃 〃		京城工場
	34年12月	〃 〃	月俸 95 円	
36年8月	〃技手	3級俸	退職	
山城 策米	1880年7月	生まれ		
	1908年6月	統監府鉄道庁備人		龍山工場木工
	10年10月	朝鮮総督府鉄道局備人		
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	22年4月	〃雇員(技)		客貨車職場職工長
	22年6月	〃 〃		京城工場
	25年4月	朝鮮総督府鉄道手	月俸 76 円	
	26年12月	〃 〃	月俸 83 円	
	28年4月	〃 〃		客貨車職場
	28年12月	〃 〃	月俸 90 円	
	31年3月	〃 〃		平壤分工場木工職場工長
	32年12月	〃 〃	月俸 95 円	
	33年5月	〃 〃		技工長
	33年11月	〃 〃		効績賞授与
36年8月	〃技手	3級俸	退職	
下浦 清治	1881年7月	生まれ		
	1905年7月	臨時軍用鉄道監部備		仁川勤務
	06年9月	統監部鉄道管理局		
	09年6月	統監府鉄道庁備人		
	09年12月	韓国鉄道管理局備人		
	10年10月	朝鮮総督府鉄道局備人		
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	22年4月	〃雇員(技)		職工長
	23年6月	〃 〃		京城工場
	25年4月	朝鮮総督府鉄道局鉄道手	月俸 72 年	
	26年6月	〃 〃	月俸 76 円	
	28年4月	〃 〃		製罐職場
	28年6月	〃 〃	月俸 83 円	
	28年7月	〃 〃		鋼板職場
	30年11月	〃 〃		効績賞授与
	31年6月	〃 〃	月俸 88 円	
	33年5月	〃 〃		技術掛
	34年6月	〃 〃	月俸 93 円	
	36年8月	〃技手	4級俸	退職

氏名	年月	辞令	俸給	職名
榎並 喜三	1880年5月	生まれ		
	1906年6月	京釜鉄道		草梁機械工場
	06年8月	統監府鉄道管理局		
	09年6月	統監府鉄道庁備人		
	10年10月	朝鮮総督府鉄道局備人		
	17年7月	南満洲鉄道備人		
	25年4月	朝鮮総督府鉄道局備人		
	25年12月	〃 雇員 (技)	月給 105 円 50 銭	釜山工場木工職場工長
	26年6月	〃 〃	月給 109 円 50 銭	
	27年6月	朝鮮総督府鉄道局鉄道手	月俸 74 円	
	28年6月	〃 〃	月俸 78 円	
	30年12月	〃 〃	月俸 83 円	
	31年11月	〃 〃		効績賞授与
	33年5月	〃 〃		技工長
	34年6月	〃 〃	月俸 88 円	
36年8月	〃 技手	4 級俸	退職	

[出所]「洪淳英外五名ヲ朝鮮総督府鉄道局技手ニ任用シ判任官俸給制限外支給ノ件」[1934]、および「判任官俸給認可ノ件」[1936]。

(注) (1) 1934年7月および36年8月の技手昇進は退官直前の「陞叙」。

継承しつつ高等官(勅任官・奏任官)に対する加俸は本俸の4割、判任官については6割を支給することとなり、雇員、備人は従来の給与をそのまま踏襲した[朝鮮総督府鉄道局1940:179]。したがって判任官待遇の鉄道手には本俸の6割に相当する加俸が支給されたことに留意する必要がある。例えば釜山工場の木工職場工長であった榎並喜三の場合、雇員であった26年6月の月給は109円50銭であり、27年6月に鉄道手に昇進した際の月俸は74円と32%も減少しているようにみえるが、74円の加給6割を加えると118円40銭となり雇員時代と比較して増給していたことがわかる。

加俸(在勤手当)は日本人の高等官と判任官にのみ適用された点が重要である⁴⁾。ただし1919年11月に創設された家族手当は日本人にも朝鮮人にも支給されたが、家族2名以下の場合、日本人20銭、朝鮮人14銭、家族3・4名の場合は30銭と21銭、家族5名以上の場合には40銭と28銭とここでも大きな格差があった[朝鮮総督府鉄道局1940:179]。

1900年に京釜鉄道に入った金順達の給与は日給15銭であり、05年に同鉄道に就職した江之本市三郎の日給は85銭と初任給において両者の間で大きな格差があったことがわかる。両人はともに27年6月に雇員から鉄道手に昇進したが、このときの月俸は金(京城工場塗職場工長)が94円、江之本(釜山工場木工職場工長)は76円であった。しかし6割加俸の恩恵を受けるのは江之本のみであり、両者の間には大きな給与格差が生じたのである。なお31年6月に金の月俸が101円から98円に低下しているが、これは財政緊縮の影響を受けて同月に官等俸給令の改正が行われた結果であった[朝鮮総督府鉄道局1940:179]。

さらに日朝労働者間の差別的待遇は加俸の問題だけではない。労働者における日朝間の賃金格差

4) 同じ東京帝国大学法学部を卒業し高文試験に合格し、1935年に朝鮮総督府に赴任した日本人と朝鮮人官僚の事例であるが、朝鮮人の場合、月給が75円であったのに対して、日本人には「六割に当たる植民地勤務加俸なるものが上積みされ、その上に舎宅料なるものまで加給されるので」日本人の月給は130円を上回った。しかも舎宅料は朝鮮で生まれ、京城にある自宅から通勤する日本人に対しても支給された[任2011:211]。

の厳密な比較は難しいが、1931年6月調査をもとにして南満洲鐵道經濟調査会は鐵道局工場の工長クラスを除いた工作方の月収が、日本人72円57銭に対して朝鮮人48円28銭（日本人100として67）としている〔南満洲鐵道經濟調査会編1933:79-80〕。朝鮮總督府鐵道局編『昭和6年度年報』から釜山工場の傭人1人当たり平均月給額を計算すると、日本人71円3銭、朝鮮人51円54銭（同73）、京城工場傭人では日本人65円62銭、朝鮮人47円63銭（同73）、平壤分工場では日本人66円98銭、朝鮮人45円65銭（同68）、清津分工場では日本人71円69銭、朝鮮人40円32銭（同56）であった〔朝鮮總督府鐵道局編1933:216〕。朝鮮人労働者の平均賃金は日本人の5～7割台であった。

1937年11月に刊行された『局務改善資料』（第1巻第1号）は「内鮮人傭人諸給与の差別撤廃さる」との記事を掲載して「当局傭人中朝鮮人に対する旅費其他の諸給与は、概ね満鉄委任經營時代の取扱を繼承し内地人の七割額を支給して来たが、最近の世相に鑑みて待遇を改善するの必要を認め予て庶務課で研究して来た。昨年四月漸く成案を得鋭意実現に努力中であつたが、傭人級も八月十一日より内鮮人の給与差別を撤廃し雇員以上と同様内鮮無差別となつた」と報じた。「内鮮同額」となったものは、1. 旅費全般、2. 構内作業手当、3. 隧道内作業手当、4. 賄料、5. 線路夜間巡回手当、6. 臨時出務手当、7. 非番勤務手当、8. 長時間勤務手当、9. 伝染病予防救治従事員手当、10. 火災出動手当（第一種傭人加給内規）、11. 時間外勤務手当（第一種傭人加給内規）、12. 休日勤務手当（第一種傭人加給内規）、13. 早出手当（第一種傭人加給内規）、14. 晩退手当（第一種傭人加給内規）の14種に上り、同額の均霑に浴する朝鮮人傭人は約9000人、同額措置によって旅費は年約9万円、諸手当約3万5000円の増加が見込まれるとした。日中戦争勃発直後の37年8月にこの措置が実施された訳であるが、逆にいえばそれまでは本給における格差だけでなく、旅費、諸手当においても日朝傭人間でこうした差別的待遇が存在したのである〔「内鮮人傭人諸給与の差別撤廃さる」1937:21〕。

6. 技能者養成の実態—朝鮮總督府鐵道従事員養成所の事例

先にみたように1910年11月に業務・運輸・電信の3科をもって従業者養成教育を開始した朝鮮總督府鐵道従事員教習所の卒業生は、満鉄委託經營が開始される17年7月までに485名（業務・運輸科および電信修技生）に達した。1919年3月に龍山に京城鐵道學校が設置され、20年4月に新校舎が竣工した。同校の本科（駅務・運転・土木科）は実業學校令に準拠した学科課程であり、修業年限を3カ年、入学資格は高等小学校卒業程度とした。さらに工場従事員養成のための徒弟科（修業年限4カ年、高等小学校卒業程度）、電信科（6カ月、従事員から選抜入学）、駅務、運転、保線、經理、機械の各科目を講習する講習科（修業期間は1カ月から数カ月、従事員から選抜入学）、夜間部があった。夜間部は普通科、高等科、専修科、徒弟補習科に分かれ、普通科修了者は雇員に採用された〔朝鮮總督府鐵道局1940:185-186〕。

1919～24年度の京城鐵道學校の卒業生数をみたのが表8である。本科・徒弟・電信科合計740名、講習科521名、夜間部249名の卒業生を出している。夜間部卒業生では朝鮮人の割合が20.9%とやや高いが、卒業生総数1510名のうち朝鮮人は161名（10.7%）に過ぎず、京城鐵道學校はほぼ日本人のための學校であった。

1925年4月の直營還元に際して京城鐵道學校は鐵道従事員養成所（以下、養成所と略記）と改

表8 京城鉄道学校卒業生数（1924年度末）

(人)

科別		修業年限	卒業回数	人員		
				日本人	朝鮮人	計
本科	駅務科	3カ年	4	172	1	173
	運転科	〃	4	136	4	140
	土木科	〃	1	21		21
徒弟科		4カ年	3	96	49	145
電信科		6カ月	10	239	22	261
小計				664	76	740
講習科	駅務	4カ月	6	112	12	124
	車掌	3カ月	5	72	14	86
	保線	6週	4	87		87
	検車	〃	4	87		87
	機関	1カ月	2	46		46
	経理	6週	1	38		38
	車務車掌	3カ月	1	7		7
	機械	6週	2	39	7	46
小計				488	33	521
夜間部	普通科	3カ年	5	32	6	38
	高等科	1カ年	1	18	1	19
	専修科	6カ月または1カ年	1	41		41
	徒弟補習科	1カ年または2カ年	2	106	45	151
小計				197	52	249
合計				1,349	161	1,510

[出所] 朝鮮総督府鉄道局編 [1926: 345]。

(注) (1) 京城鉄道学校は1919～24年度。

称された。表9にあるように1925～36年度の養成所卒業生は本科・工作科・電信科合計1437名(うち朝鮮人398名)、講習科1530名(うち朝鮮人241名)、夜間部226名(うち朝鮮人122名)、総計3193名(うち朝鮮人761人、全体に占める割合23.8%)であった。夜間部では朝鮮人が日本人を上回ったものの、全体として工作科を除いて日本人が圧倒的割合を占める状況に変化はなかった。

養成所の実態については鄭在貞の詳細な研究がある [鄭2008: 507-512]⁵⁾。これを参考にしながら表10から養成所の入所許可人員の推移をみると、工作科では1925～27年度は朝鮮人が日本人を上回ったが、30・31年度は逆転した。運転科・業務科・電信科では日本人が朝鮮人を大きく上回ったが、特異なのは32年度である。運転科・業務科・電信科いずれにおいても日本人・朝鮮人同数の入所許可人員となっているが、この政策的判断は翌年度には否定され、ふたたび日本人が朝鮮人を大きく上回った。日本人と比較して入口が圧倒的に狭く、応募者は日本人を上回る年もあったため、朝鮮人の入所倍率(応募人員/入所許可人員)はきわめて高いものとなった。25年度の業務科では朝鮮人の場合、375名の応募者に対して入所を許可された者は4名、入所倍率は93.8倍、一方日本人は応募者284名、入所許可人員46名、入所倍率は6.2倍であった。当時高等小学校程度を卒業し、進学できた官費系技術学校は養成所、通信従事員養成所、海員養成所しかなかった [鄭

5) 労働力需要が高まる戦時期の養成所については、林 [2005: 73-74] 参照。

表9 鉄道従事員養成所卒業生数（1936年度末）

(人)

科別		修業年限	卒業回数	人員		
				日本人	朝鮮人	計
本科	業務科	3カ年	11	280	65	345
	運転科	〃	11	251	61	312
	土木科	〃	1	33		33
工作科		4カ年または2カ年	8	151	118	269
	電信科	30週	14	324	154	478
小計				1,039	398	1,437
講習科	駅務科	6カ月または2カ月	15	429	107	536
	機関士科	4カ月または2カ月	3	97	7	104
	機関助手科	6カ月	12	511	107	618
	検車科	3カ月または2カ月	3	66	7	73
	保線科	1カ月	2	100		100
	電気科	1カ月	1	32	2	34
	短期講習部	4週間	2	54	11	65
小計				1,289	241	1,530
夜間部	普通科	3カ年	12	79	108	187
	専修科	6カ月または1年	3	25	14	39
小計				104	122	226
合計				2,432	761	3,193

〔出所〕朝鮮総督府鉄道局編 [1937：第二編 庶務統計, 55]。

(注) (1) 本科土木科は1924年度以降, 本科業務科・運転科は34年度以降, 工作科は28・29年度, 32年度以降募集せず。

(2) 卒業生は京城鉄道学校からの引継者を含む。

2008：509⁶⁾。しかもこうした養成所を修了した後は就職が保証されていたため, 志望者が狭き門に殺到することになったのである。

当初, 養成所の生徒定員は本科450名以内, 工作科は200名以内, 入学資格は本科は高等小学校卒業程度(14歳以上18歳未満), 工作科は尋常小学校, 普通学校第6学年修了程度(12歳以上16歳未満)とされ, 鉄道局への修業義務期間は本科5年, 工作科4年, 電信科3年であった。授業料は徴収せず, 本科生徒には学費が貸与され, 工作科入学者は鉄道局従事員に採用し, 手当が支給された。また「工作科ニ入学ニ付イテハ鉄道局長ノ定ムル所ニ依リ鉄道工場ノ従事員タル者ノ子弟ヲシテ他ノ入学者ニ対シ優先セシムルコトヲ得」とされ, 鉄道工場傭人では日本人より朝鮮人労働者の方が多く, そのことが工作科入学者に占める朝鮮人の割合の相対的な高さの原因であった〔朝鮮総督府鉄道従事員養成所規程〕1925：第二輯「官規」36⁷⁾。

1928年3月の規程改正によって工作科の修業年限は4年から2年に短縮されたものの, 鉄道工場従事員子弟の優先入学制度には変化がなかった〔朝鮮総督府鉄道従事員養成所規程改正〕1928：5831〕。しかし本科土木科は24年度以降, 業務科と運転科も34年度以降募集は行われず, 工作科は28・29年度の募集を中止し, 30年度は復活したものの, 32年度以降は募集を停止した。

6) 通信従事員養成所は正式には通信吏員養成所(1918年1月設立)の通信生課程〔朝鮮総督府通信局1929：8-9〕。

7) 1927年度末現在の京城工場の傭人(試傭を含む)についてみると, 日本人312名, 朝鮮人946名であった。ちなみに雇員では日本人55名, 朝鮮人5名であった〔朝鮮総督府鉄道局編1928：310〕。

表 10 従事員養成所入所倍率

科別	項目	(人, 倍)													
		25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
電信科	応募人員 (A)	日本人	171	258	285	318	296	262	337	335	401	473	487		
		朝鮮人	121	136	168	302	235	211	241	221	333	323	352		
		計	292	394	453	620	531	473	578	556	734	796	839		
	入所許可人員 (B)	日本人	42	19	19	19	23	27	15	25	20	35	100		
		朝鮮人	16	11	11	11	16	13	15	5	10	15	30		
		計	58	30	30	30	39	40	30	30	30	50	130		
	入学倍率 (A/B)	日本人	9.0	13.6	15.0	11.4	12.9	9.7	22.5	13.4	20.1	13.5	4.9		
		朝鮮人	11.0	12.4	15.3	25.2	14.7	16.2	16.1	44.2	33.3	21.5	11.7		
		計	9.7	13.1	15.1	15.5	13.6	11.8	19.3	18.5	24.5	15.9	6.5		
	本科・運転科	応募人員 (A)	日本人	74	75	145	151	181	163	162	185	157			
朝鮮人			57	31	141	169	150	123	111	124	93				
		計	131	106	286	320	331	286	273	309	250				
入所許可人員 (B)		日本人	28	23	33	32	30	30	30	10	18				
		朝鮮人	2	7	7	8	10	10	10	10	2				
		計	30	30	40	40	40	40	40	20	20				
入学倍率 (A/B)		日本人	2.6	3.3	4.4	4.7	6.0	5.4	5.4	18.5	8.7				
		朝鮮人	28.5	4.4	20.1	21.1	15.0	12.3	11.1	12.4	46.5				
		計	4.4	3.5	7.2	8.0	8.3	7.2	6.8	15.5	12.5				
本科・業務科		応募人員 (A)	日本人	284	211	243	311	296	225	282	304	293			
	朝鮮人		375	238	252	295	322	165	234	259	265				
		計	659	449	495	606	618	390	516	563	558				
	入所許可人員 (B)	日本人	46	30	27	24	23	20	20	10	15				
		朝鮮人	4	10	3	7	7	10	10	10	5				
		計	50	40	30	31	30	30	30	20	20				
	入学倍率 (A/B)	日本人	6.2	7.0	9.0	13.0	12.9	11.3	14.1	30.4	19.5				
		朝鮮人	93.8	23.8	84.0	42.1	46.0	16.5	23.4	25.9	53.0				
		計	13.2	11.2	16.5	19.5	20.6	13.0	17.2	28.2	27.9				
	工作科	応募人員 (A)	日本人	182	161	175		59	135						
朝鮮人			1019	403	675		74	104							
		計	1,201	564	850		133	239							
入所許可人員 (B)		日本人	25	17	18		25	19							
		朝鮮人	26	33	31		13	9							
		計	51	50	49		38	28							
入学倍率 (A/B)		日本人	7.3	9.5	9.7		2.4	7.1							
		朝鮮人	39.2	12.2	21.8		5.7	11.6							
		計	23.5	11.3	17.3		3.5	8.5							

[出所] 朝鮮総督府鉄道局編 [各年]。

(注) (1) 工作科は 1928・29年度、32年度以降、業務科・運転科は 34年度以降募集なし。

ただし養成所での工作科生徒募集は中止されたものの、工作科を改めて工場では技工見習養成所を開設して技工養成を進めた〔鮮交会編 1986：202〕。京城工場第一工作主任を務めた相原方吉（前掲表 4 参照）の養成所、技工見習養成所出身者に対する評価は、「『どうも鉄道学校出は生意気で』というのは、年輩の人々からよく聞かされた言葉であった」。しかし京城工場に技工見習養成所ができると「各職場の教育受持の人々も、一段と力の入れ方が変わり、すぐれた鉄道学校出の人々もこの教育を受持つこととなった。生意気だといわれた鉄道学校出の人々も、この新しい制度の人々も、実際の工場の仕事の上では、中心的な人たちであって、みななくてはならない存在であった」というものであった〔相原 1971：144-145〕。

次に養成所の科目編成をみると表 11 の通りであった。養成所では一般科目は後にみる教員が担当したが、専門・技能科目は鉄道局や工場の技術員が講師として兼務で教授することが基本であった。しかしなかには専門・技能科目担当の養成所専任講師もいた。1927 年 3 月に南満洲工業専門学校を卒業するとただちに鉄道局運転課に就職した松岡長之助は 29 年 4 月に龍山機関区に技術掛として転出し、30 年 7 月に機関士兼務となってからは機関車乗務が本職となった。専門学校出身の機関士兼務は松岡が最初であった。そのときの指導機関士の一木喜市は後に釜山機関区指導助役、陽徳機関区長となった。31 年 3 月に京城運輸事務所運転掛に転出した松岡は 33 年に養成所勤務を命じられ、3 年間専任講師として教鞭をとり、36 年 10 月に草梁機関区助役としてふたたび現場に出た。そのときの機関区長が「有名な平本仙太郎（前掲表 5 参照—引用者注）さんで、機関車と共に生きるという風な人。出勤後は朝から晩迄作業服を身に着けて、熱心に現場の指導に当たられた」〔松岡 1975：228-230、および日刊工業新聞社編 1934：434〕。

一方養成所業務科では英語の割合が大きく、朝鮮語学習が 2 年間続き、2 年次 3 年次と実習時間が増加した。運転科では英語と数学の割合が大きく、3 年次には検車区作業、機関区作業の実習が全体の半分を占めた。工作科では 1・2 年次の京城工場で行う実習は週 2 日であったが、3・4 年次になると週 5 日が工場実習に充てられ、座学は週 8 時間にとどまった〔相原 1971：144〕。

修身、読書、作文、国語、数学、歴史地理、英語、物理化学、理科といった一般科目を担当したのが表 12 に示された養成所専任の教員であった。表掲された 9 名の日本人教諭は全員判任官としての任用であったため、在勤手当を中心とする加俸が支給された。9 名のうち 6 名は師範学校卒業者であり、いずれも日本国内での教職経験を経て朝鮮に渡り、京城鉄道学校からの継続雇用であった。東洋大学出身者は京城中学校を経て京城鉄道学校に移り、関西学院を出てアメリカ経験もある教員は満鉄経理課を経て京城鉄道学校に移った。

高学歴の 2 名の朝鮮人教員は英語を担当したが、閔熙植は 1929 年 4 月までに養成所を離れ〔朝鮮総督府編 1929：69〕、その後任の閔瑗植の採用理由は「右ハ鉄道従事員養成所教諭トシテ英語科ヲ担任セシムル者ニシテ欧亞連絡開始以後ニ於テハ朝鮮線ノ旅客中欧米人ノ乗客著シク増加シ来レル關係上鉄道従事員ハ英語ニ堪能ナルコトヲ緊要トシ之ガ養成ニ従事セシムベキ適任者トシテ本人ハ多年米國ノ各學校ニ学ビ学識豊富ニシテ實際的語学ニ精通シ最モ適任ト認メラレタルモノニシテ相当ノ待遇ヲ為スニ非ラザレバ此ノ種ノ人材ハ容易ニ得ラレザルヲ以テ特ニ四級俸支給ノ必要アルニ由ル 追テ同養成所ニ於ケル雇員給ノ予算定率ハ一年額七百八十円ニシテ現在ノ給料以上ノ給料ハ予算ノ關係上到底支給シ得ラレザル実情ニアリ已ムナク月給八十円ヲ支給シ来レルモノナリ」〔閔瑗植朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件〕1929〕であった。適材の人物を採用するために雇員給では対応できず、やむなく月給 80 円を支給してきたが、この度判任官として 4 級俸を支給したいというものであった。

表 11 鉄道従事員養成所学科課程・毎週教授時数

科目目	第 1 学年			第 2 学年			第 3 学年			第 2 学期			第 1 学期			第 2 学期		
	教授事項			教授事項			教授事項			教授事項			教授事項			教授事項		
	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数	時数
修身	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
読書	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
作文	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
数学	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
地理歴史	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
英語	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
朝鮮語	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
重要事項	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
商品	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
簿記	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
鉄道	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
法規	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
実習	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
計	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4
修身	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
読書	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
作文	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
英語	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
物理学	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
地理	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
図画	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
製図	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
車輛	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
自動車	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
応用力学	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
機構学	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
電気	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
係線	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
運転	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
規程	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
実習	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
計	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4
修身	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
国語	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
英語	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
数学	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
物理学	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
工作法	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
図画・製図	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
車輛	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
材料	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
体操	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
計	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4
実習	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24

[出所]「朝鮮總督府鉄道従事員養成所規程・別表」[1925：第 2 輯「官規」37-38]。

(注) (1) 上段は本科・業務科、中段は本科・運転科、下段は工作科。

表 12 鉄道従事員養成所教諭の履歴

氏名	年月	履歴	俸給・加俸
村瀬 大一郎	1876年11月	生まれ	
	99年3月	愛知県師範学校卒業	
	4月	訓導	
	1906年3月	教員養成所卒業	
	3月	中等教員英語科免許状受領	
	4月	名古屋高等女学校教諭	
	15年11月	従七位	
	18年10月	四日市商業学校教員嘱託	
	19年2月	〃 教諭	
	20年4月	南満洲鉄道職員	月俸 92 円
	5月	京城鉄道学校教諭	
	21年10月	〃 〃	月俸 96 円
	22年10月	〃 〃	月俸 100 円
	23年6月	〃 会務係主任	
24年4月	〃 〃	月俸 105 円	
25年4月	鉄道従事員養成所教諭	月俸 105 円 加俸 62 円 25 銭 在勤手当 47 円 25 銭, 家族手当 15 円	
福岡 貞平	1879年5月	生まれ	
	97年7月	徳島県師範学校簡易科卒業	
	7月	児安尋常小学校準訓導	
	1911年7月	病気退職	
	20年1月	京城女子高等普通学校教諭	
	21年3月	南満洲鉄道職員	月俸 92 円
	3月	京城鉄道学校教諭	
	22年4月	〃 〃	月俸 96 円
	23年4月	〃 〃	月俸 100 円
	24年10月	〃 〃	月俸 105 円
25年4月	鉄道従事員養成所教諭	月俸 105 円 加俸 67 円 25 銭 在勤手当 47 円 25 銭, 家族手当 20 円	
永田 英三	1879年9月	生まれ	
	1901年12月	島根県師範学校簡易科卒業	
	12月	尋常小学校正教員免許状受領	
	11年5月	京城居留民団立南大門小学校訓導	
	13年5月	私立善隣商業学校教諭	
	19年4月	南満洲鉄道職員	月俸 42 円
	4月	京城鉄道学校教諭	
	19年10月	〃 〃	月俸 84 円
	20年4月	〃 〃	月俸 88 円
	21年4月	〃 〃	月俸 92 円
	22年4月	〃 〃	月俸 96 円
	23年4月	〃 〃	月俸 100 円
	24年10月	〃 〃	月俸 105 円
25年4月	鉄道従事員養成所教諭	月俸 105 円 加俸 67 円 25 銭 在勤手当 47 円 25 銭, 家族手当 20 円	
難波 専太郎	1894年4月	生まれ	
	1921年3月	私立東洋大学支那哲学東洋文学科卒業	
	4月	京城中学校教諭	
	23年4月	南満洲鉄道職員	月俸 92 円
	5月	京城鉄道学校教諭	
25年4月	鉄道従事員養成所教諭	月俸 96 円 加俸 53 円 20 銭 在勤手当 43 円 20 銭, 家族手当 10 円	

氏名	年月	履歴	俸給・加俸
宮田 守衛	1880年11月 1901年3月 11月 02年5月 07年3月 11年6月 12月 19年4月 19年10月 20年4月 7月 22年4月 23年2月 23年4月 24年4月 25年4月	生まれ 私立関西学院卒業 松山高等小学校代用教員 松山中学校助教諭心得 私立関西学院高等学部卒業 マサチューセッツ州万国基督教青年会大学卒業 神戸市基督教青年会主事 南満洲鉄道鉄道事務嘱託 經理課勤務 〃 〃 〃 〃 京城鉄道学校勤務 〃 京城鉄道学校講師 〃 〃 鉄道従事員養成所教諭	月手当 85 円 月手当 110 円 月手当 120 円 月手当 125 円 月手当 130 円 月手当 135 円 月俸 93 円 加俸 67 円 在勤手当 47 円, 家族手当 20 円
大森 政吉	1874年11月 96年3月 4月 1912年4月 20年4月 4月 22年4月 23年4月 24年4月 25年4月	生まれ 宮城県師範学校卒業 小学校訓導 朝鮮公立普通学校訓導 南満洲鉄道職員 京城鉄道学校教諭 〃 〃 〃 〃 鉄道従事員養成所教諭	月俸 80 円 月俸 84 円 月俸 88 円 月俸 92 円 月俸 92 円 加俸 56 円 40 銭 在勤手当 41 円 40 銭, 家族手当 15 円
小林 秀嗣	1877年10月 1901年12月 06年1月 20年5月 5月 22年4月 23年4月 24年4月 25年4月	生まれ 豊岡尋常高等小学校代用教員 静岡県立韮山中学校助教諭 南満洲鉄道職員 京城鉄道学校教諭 〃 〃 〃 〃 鉄道従事員養成所教諭	月俸 80 円 月俸 84 円 月俸 88 円 月俸 92 円 月俸 92 円 加俸 56 円 40 銭 在勤手当 41 円 40 銭, 家族手当 15 円
廣戸 藤助	1875年11月 1906年3月 3月 3月 08年3月 11年3月 14年7月 18年12月 19年10月 21年4月 4月 22年10月 23年10月 24年10月 25年4月	生まれ 島根県師範学校卒業 小学校本科免許状受領 島根県尋常高等小学校訓導 島根県師範学校訓導 島根県女児高等小学校訓導 島根県尋常小学校訓導並校長 朝鮮総督府公立普通学校訓導 〃 南満洲鉄道職員 京城鉄道学校教諭 〃 〃 〃 鉄道従事員養成所教諭	六級俸 加俸 18 円 月俸 80 円 月俸 84 円 月俸 88 円 月俸 92 円 月俸 92 円 加俸 61 円 40 銭 在勤手当 41 円 40 銭, 家族手当 20 円

氏名	年月	履歴	俸給・加俸
角崎 秀雄	1881年3月 1902年3月 4月 16年4月 17年3月 19年4月 21年4月 4月 22年10月 23年10月 24年10月 25年4月	生まれ 鳥取県師範学校卒業 角盤高等小学校訓導 精華尋常高等小学校訓導 京城龍山公立尋常小学校訓導 龍山中学校教諭 南満洲鉄道職員 京城鉄道学校教諭 〃 〃 〃 鉄道従事員養成所教諭	月俸 80 円 月俸 84 円 月俸 88 円 月俸 92 円 月俸 92 円 加俸 61 円 40 銭 在勤手当 41 円 40 銭, 家族手当 20 円
関 熙 植	1894年8月 1908年9月～ 12年12月 15年10月～ 24年8月 24年3月 25年10月 26年8月	生まれ 支那芝罘聖路路斯学校に学ぶ。 コロラド州ゴールデンハイスクール, コロラド鉱業 学校, ネバダ大学, カリフォルニア大学に学ぶ。 ネバダ大学バチェラー・オブ・アーツの称号を受ける。 朝鮮総督府鉄道局雇員 庶務課兼営業課勤務 鉄道従事員養成所教諭	月給 85 円
関 瑗 植	1898年6月 1910年4月 18年6月 21年5月 21年11月 22年4月 28年5月 9月 29年6月 29年7月 11月	生まれ 支那チーフ, セントルイス小学校第二学年終了 フランス, リセー尋常中学校高等科卒業 米国コロラド, コルテン高等学校英語科修了 朝鮮に帰国 京城西大門町デピソン商会勤務 米国ネバダ大学卒業 家事都合によりシカゴ大学大学院退学 朝鮮に帰国 朝鮮総督府鉄道局雇員 庶務課勤務 鉄道従事員養成所教諭	月給 80 円

[出所] 「村瀬大一郎外九名ヲ朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭並書記ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」
[1926], 「関熙植ヲ鉄道従事員養成所教諭ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」[1926], および「関
瑗植朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」[1929]。

(注) (1) 1925年4月の加俸は申請額, 26年8月, 29年11月の鉄道従事員養成所教諭は申請。

しかし1930年7月1日までは表中の永田英三と大森政吉が養成所を離れ, その後32年4月までに村瀬大一郎, 難波専太郎, 小林秀嗣, 関瑗植⁸⁾の4名も離れたため, この時点で養成所にいたのは福岡貞平, 宮田守衛, 廣戸藤助, 角崎秀雄の4名のみであった〔朝鮮総督府編1930:72, および朝鮮総督府編1932:70〕。

養成所所長は初代が岡村鉦太郎(1925年4月～27年3月), 二代が横山康(27年3月～36年7月), 三代が萩原三郎(36年7月～39年3月, 庶務課長兼務)であった〔朝鮮総督府鉄道局1940:187〕。岡村は20年6月以来京城鉄道学校で教鞭をとり, 初代養成所所長に就任した〔「朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭岡村鉦太郎奏任官俸給制限外下賜ノ件」1927〕。横山は07年3月に広島高等

8) 関瑗植のその後については明らかにできないが, 東亜交通公社京城支社に勤務していた朝鮮人職員によって1945年9月15日に朝鮮旅行社(通称「コリアトラベルサービス」)が設立されたとき, 東亜交通公社顧問だった関瑗植が同社の委員長に就任した〔李2022:82〕。

師範学校を卒業後、富山県師範学校、栃木県師範学校、前橋中学校で教鞭をとり、高等官待遇となった。23年3月に朝鮮に渡り京城鉄道学校教諭となり、27年3月に二代所長に就任した〔森尾1936：230〕。

1929年3月の卒業式において大村卓一局長は卒業生を前にして「学校で正確な国語を教はつてゐられる諸子が、卒業後仕事の関係その他で、只毎日の用弁位にしか使はれない為めか、退歩されるのを見受ける。此点は諸子が余程注意されて、将来益々勉強され、話す事、書く事に熟達される様お勧めする」、「諸君は今より、他人の為めに、社会の為に益せざる空論妄想を排して、始終快潤なる心持にて、両親より享けし此手を働かせ、此足を働かせ、此頭脳を働かせ、全身全霊の精力を發揮して勤勞することが、何よりも愉快であつて欲しい、此れが蓋し青年成功の捷徑である」〔朝鮮総督府鉄道局編1930：467、469〕と訓示した。朝鮮人生徒は日本語について「話す事、書く事に熟達される様お勧めする」とするこの訓示をどのような思いで聞いたのであろうか。また「空論妄想」の中味について大村局長がふれることはなかったが、大村にとって何が問題であったのか、この点も気になるところである。

おわりに

高等工業教育を受けた日本人技術者の勤務先として帝國的支配圏に展開する諸鉄道は重要な存在であった。なかでも満鉄と鉄道局が突出しており、続く台湾総督府交通局鉄道部とは大きな差があった。満鉄はさまざまな帝国大学や専門学校の卒業生を吸収したが、そのなかでも南満洲工業専門学校と旅順工科学堂（大学）卒業生が大きな割合を占めた。鉄道局の場合はそうした際立って大きな割合を占める学校はなかったが、それでも上位には京城高等工業学校、旅順工科大学、南満洲工業専門学校が位置した。鉄道局への技術者供給において京城高等工業学校が南満洲工業専門学校や旅順工科学堂（大学）卒業生に比肩し得る役割を果しえなかった理由は、その学科構成にあった。同校にはほとんど日本国内の高等工業学校に設置された機械科と電気科がなく、その面から大きな制約があったのである。一方日本で学んだ外国人（ほとんどが中国人と朝鮮人）技術者の帝国圏内諸鉄道のなかの最大の就職先は満鉄、鉄道局、洮昂鐵路局であったが、洮昂鐵路は四洮鐵路、吉長吉敦鐵路とともにいわゆる満鉄借款鉄道の一つであり、「満洲国」成立後は同国国有鉄道（国線）に編入される鉄道であった。中国自弁鉄道の一つである奉海鐵路ではアメリカ留学組の鉄道技術者が指導したのに対し、満鉄借款鉄道が日本留学組の就職先として重要な存在であった。

次に鉄道局の工作課および鉄道工場の幹部技術者の履歴をみると、東京帝国大学工学部出身者が枢要なポストを独占し、欧米留学経験者のほとんどが彼らであった。人数的には優勢ではなかったが、東京帝大出身者は鉄道局において特別の地位を占めたのである。さらに現場の各機関区長、保線区長のキャリアをみると、そのほとんどが機関区、保線区の現場経験を積み上げながら技術を磨いていった者であったが、なかには少数ながら高学歴者もいた。続いて鉄道工場に勤務する判任官待遇の鉄道手の経歴を検討した。朝鮮人労働者が鉄道手に昇進することは例外的なことであったが、その朝鮮人鉄道手と日本人鉄道手の本俸を比較すると格差は存在しなかった。しかし後者には本俸の6割に匹敵する加俸（在勤手当、在勤加俸）が支給され、これが日朝鉄道手間の大きな給与格差の最大の理由であった。鉄道工場における朝鮮人労働者（傭人）の給与は日本人の約5～7割水準であったが、日中戦争勃発直後の1937年8月までは旅費や諸手当においても大きな格差があった。

昭和恐慌期に緊縮財政の一環として朝鮮、台湾、満洲、樺太および南洋群島に在勤する内地人文官の在勤加俸の減額を迫られた拓務省は、外地在勤が喜ばれない理由として「此等地域何レも内地ヲ離レテ僻在シ文化ノ中心ヨリ隔絶セルヲ以テ刺激少ク知識的思想的ニ退歩スルノ虞アルコト」、「内地其ノ他ト連絡交渉少キ為メ退職後ニ於テ他ニ就職ノ機会少キコト」、「言語、風俗及習慣等ヲ異ニスル異民族ノ間ニ在リテ常ニ不安ト危懼ノ念ニ驅ラレツツ勤務スル辛勞ノ大ナルコト」、「慶弔、墓参及病氣看護等事アル毎ニ郷里トノ往復ニ多額ノ経費ヲ要スルコト」といった「精神的理由」、「朝鮮、満洲及樺太ノ如キハ極寒ノ候永ク採暖、保温ノ為メ多額ノ費用ヲ要スルコト」といった経済的理由を書き上げ、さらに「以上ノ諸理由ノ外異民族統治ニ当リテハ内地人官吏ハ相当ノ品位ヲ保チ威厳ヲ保持スルノ要アルヲ以テ之カ為メニ要スル経費モ輕視シ難ク優遇ノ途ヲ講スルノ要アリ」〔拓務省 1931〕とした。帝国臣民としての一体性を強調しながらも、一方で在勤加俸は「異民族統治」のための費用として位置付けられていたのである。

草創期から鉄道従事員養成のための施設があったが、経営委託された満鉄は 1919 年 3 月に京城鉄道学校を設立し、25 年 4 月の鉄道局直営還元後に同学校は鉄道従事員養成所と改称された。数少ない安定した職場である鉄道局への就職が保証された養成所の人気は朝鮮人の間ではとくに高く多数の応募者を集めたものの、入学者枠に日朝間で大きな格差が存在したため朝鮮人の入学倍率はたえず日本人を大きく上回った。32 年度のみ本科運転科・業務科および電信科の入学許可人員は日朝間で同数となったが、34 年度に本科運転科・業務科の募集が停止された。鉄道工場労働者を養成する工作科の修業年限は当初 4 カ年であったが、28 年度から 2 カ年に短縮され、28・29 年度の募集停止をはさんで 32 年度に中止となったものの、京城工場では技工見習養成所を設置して養成教育を開始し、これが他の鉄道工場に広がった。養成所で一般科目を教える教員の大半は日本内地の師範学校を出た教員であり判任官として厚遇されたが、在職期間は必ずしも長くはなかった。

資料リスト

- 「朝鮮総督府鉄道従事員養成所規程」1925 朝鮮総督府編『朝鮮法令輯覽追録』、第二輯「官規」。
- 「朝鮮総督府鉄道従事員養成所規程・別表」1925 朝鮮総督府編『朝鮮法令輯覽追録』、第二輯「官規」。
- 「朝鮮総督府鉄道従事員養成所規程改正」1928 朝鮮総督府鉄道局『局報』第 356 号、3 月 30 日。
- 「朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭岡村鉉太郎奏任官俸給制限外下賜ノ件」1927 年 3 月 5 日（『公文雑纂』昭和 2 年、第 26 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A04018272500）。
- 「判任官俸給認可ノ件」1936 年 8 月 26 日（『公文雑纂』昭和 11 年、第 33 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A0401841210030340）。
- 「洪淳英他五名ヲ朝鮮総督府鉄道局技手ニ任用シ判任官俸給制限外支給ノ件」1934 年 7 月 19 日（『公文雑纂』昭和 9 年、第 37 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A0401830340）。
- 「関照植ヲ鉄道従事員養成所教諭ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」1926 年 8 月 23 日（『公文雑纂』大正 15 年～昭和元年、第 23 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A04018266200）。
- 「関瑗植朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」1929 年 11 月 13 日（『公文雑纂』昭和 4 年、第 24 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A04018310700）。
- 「村瀬大一郎外九名朝鮮総督府鉄道従事員養成所教諭並書記ニ任用シ初任判任官俸給制限外支給ノ件」1925 年 3 月 36 日（『公文雑纂』大正 14 年、第 19 卷、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A04018253400）。
- 拓務省 1931「朝鮮、台湾、満洲、樺太及南洋群島ニ在勤スル内地人タル文官等ノ在勤加俸ノ減額ニ関スル件」昭和 6 年 6 月 3 日（アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A08071566900）。

安廣満鉄社長談「洮昂線工事着手ノ現況」1925年6月18日（『洮齊鉄道関係一件』第二巻, アジア歴史資料センター, レファレンスコード：B04011005800）。

文献リスト

- 相田秀方 1957『大機物語』大徳商事。
- 相原方吉 1971「工場余話」鮮交会編『朝鮮交通回顧録（工作・電気編）』。
- 鄭在貞 2008『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道—1882～1945—』（三橋広夫訳）明石書店。
- 朝鮮工業協会編 1939『朝鮮技術家名簿』同会。
- 朝鮮総督府編 1929『朝鮮総督府及所属官署職員録』昭和4年4月1日現在。
- 朝鮮総督府編 1930『朝鮮総督府及所属官署職員録』昭和5年7月1日現在。
- 朝鮮総督府編 1932『朝鮮総督府及所属官署職員録』昭和7年4月1日現在。
- 朝鮮総督府編 1934『朝鮮総督府及所属官署職員録』昭和9年7月1日現在。
- 朝鮮総督府通信局 1929『朝鮮の通信事業』。
- 朝鮮総督府鉄道局 1940『朝鮮鉄道四十年略史』。
- 朝鮮総督府鉄道局編各年『年報』。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1926『大正14年度年報』。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1928『昭和2年度年報』。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1930『朝鮮鉄道論纂』。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1933『昭和6年度年報』。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1937『昭和11年度年報』。
- 李良姫 2022「日本統治期朝鮮の鉄道と観光政策」千住一・老川慶喜編著『帝国日本の観光—政策・鉄道・外地—』日本経済評論社。
- 林采成 2005『戦時経済と鉄道運営—「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る—』東京大学出版会。
- 任文桓 2011『日本帝国と大韓民国に仕えた官僚の回想』草思社。
- 松岡長之助 1975「私の運転生活」鮮交会編『朝鮮交通回顧録（運輸編）』。
- 南満洲鉄道経済調査会編 1933『朝鮮人労働者一般事情』。
- 森尾人志 1936『朝鮮の鉄道陣営』。
- 長岡清一郎 1975「機関車の配置」前掲『朝鮮交通回顧録（運輸編）』。
- 永吉安治 1971「鮮鉄の機関車修繕方式」前掲『朝鮮交通回顧録（工作・電気編）』。
- 「内鮮人傭人諸給与の差別撤廃さる」1937『局務改善資料』第1巻第1号。
- 根占知勇 1973「保線生活をふり返って」鮮交会編『朝鮮交通回顧録（工務・港湾編）』。
- 日刊工業新聞社編 1934『日本技術家総覧』昭和9年版。
- 沢井実 2012『近代日本の研究開発体制』名古屋大学出版会。
- 鮮交会編 1986『朝鮮交通史』同会。
- 柴俊夫「工場生活の回想」前掲『朝鮮交通回顧録（工作・電気編）』。
- 轟謙次郎 1973「鉄道土木技術者の回想」前掲『朝鮮交通回顧録（工務・港湾編）』。
- 内田星美 2001「昭和9年の技術者分布」『技術史図書室 季報』第16号。

付記

本稿の作成に際して、令和4年度科学研究費助成事業（学術研究助成基金助成金）（基盤研究 [B], 課題番号 20H01521, 研究代表者：中村尚史）による研究助成を受けた。

Allocation of the Japanese Engineers and Training of Workers in Imperial-Sphere Railways: Focused on Bureau of Railway, the Government-General of Korea

Minoru SAWAI

要 旨

本稿では最初に日本人鉄道関連技術者の帝国圏内での配置状況、同様に日本で高等教育を受けた朝鮮人、中国人技術者の帝国内分布状況を概観する。続いて対象を朝鮮総督府鉄道局に限定して、そのなかの本局工作課および鉄道工場の幹部職員・技術者の履歴と車輛修繕の実際について考察し、さらに機関区長、保線区長、鉄道工場で働く鉄道手の履歴を追跡しながら現場で指揮した人々の特徴を検討する。後半では京城鉄道学校、それを継承した鉄道従事員養成所を取り上げる。朝鮮官設鉄道の現場で働く人びとの技能養成を担った組織の特徴、教育の内容、卒業生の動向、教員集団の特質などが検討される。

鉄道関連技術という総合技術の動向を手掛かりに、日本の帝國的支配圏における技術のあり方を考察することが本稿の目的である。