

論文

JDC 資料に見る戦時期日本のユダヤ難民救援活動

—端緒の時期：1939年12月～1940年6月—

菅野 賢治

はじめに

1933年1月、ナチス政権成立から、1939年9月、第2次世界大戦開戦を経て、1942年1月、ドイツ第三帝国が、ヴァンゼー会議をもって、領内ならびに占領地域内に住まうユダヤ教徒・ユダヤ人の処遇を域外追放から域内での絶滅へと決定的に方向転換するまでの9年間、ヨーロッパ（とくに中央と東）から世界中に溢れ出したユダヤ難民の救援活動にもっとも積極的に乗り出した組織の一つが、ニューヨークに本部をおく非政府組織「アメリカ・ユダヤ合同配給委員会（The American Jewish Joint Distribution Committee）」（以下 JDC と略記）であった。¹ この救援活動の一環として、JDC が、1940年から翌41年にかけてシベリア経由で日本に到来したユダヤ難民たちに対し、東京・横浜（ドイツ・ユダヤ人中心）と神戸（白系ロシア・ユダヤ人中心）に形成されていた在日ユダヤ団体を介して、渡航費、滞在費、医療費など、手厚い支援を行ったことも一般のよく知るところとなりながら、これまでその詳細をめぐり、一次資料にもとづく研究がなされた形跡は、日本語、英語、その他、言語の別を問わず、管見の限り見当たらない。

本研究では、筆者が先にニューヨークの JDC 本部を訪れ、その史料室で入手することのできた古文書に依拠し、当事者たちの回想録や歴史家による先行研究などとも摺り合わせつつ、この救援活動の実態を可能な限り明るみに出すことを目指す。²

JDC の古文書目録上、第2次大戦期の日本に関する記録は、下記のフォルダーに PDF ファイルとして収められている（JDC のインターネット公式サイト上で公開されているのは、そのごく一部にすぎない）。

・ 723-727 Japan

¹ 同組織の来歴については、丸山直起『太平洋戦争と上海のユダヤ難民』、法政大学出版局、2005年、53-54頁、ならびに同『ホロコーストとアメリカ——ユダヤ人組織の支援活動と政府の難民政策』、みすず書房、2018年、57-68頁を参照。先頃、組織発足の百周年を記念して刊行された以下の共著にも、その歴史がつぶさに描きだされている。Avinoam Patt (ed.), *The JDC at 100: A Century of Humanitarianism*, Detroit, Wayne State University Press, 2019.

² 2019年1月3日、7日の両日にわたり、ニューヨーク JDC 本部史料館での調査に際し、便宜を図ってくださった JDC 史料館古文書司書 Misha Mitsel 氏、調査に同行し収集作業を手際よくサポートしてくださった北出明氏、ならびに筆者がニューヨーク滞在中には入手し切れなかった分を、後日、根気よく収集して送ってくださった金子大信氏に深謝申し上げる。

- 659-663 Germany: Emigration via Trans-Siberian Route
- 667-673 Germany: Sailings from Japan to Western hemisphere
- 886 Poland: On the situation of Polish Refugees in Japan

本稿の筆者はまず、これら 18 フォルダーに含まれた 2,600 点余りの文書の日付を確認し（一部、日付のないものも含まれているが、内容と、番号が前後する文書の日付からおおよその時期が推定可能）、時系列にソートすることから作業を開始した。それにより、個々の文書を眺めているだけでは把握が困難な現実の文脈が、相互の関連性ととも鮮明に浮かび上がってくる。一見、取るに足らぬようにも思われる一本の電信、一葉の手紙が、資料体全体のなかで、それぞれ確実な意味作用を担っている様に、過去の現実を再構成する作業の醍醐味を感じるとともに、文書保管、資史料の後世伝達の重要性をあらためて教えられるような思いであった。

ベアヴァルト（ベアウォルド）兄弟の絆

第 2 次大戦期の日本に関わる JDC 資料として時期的にもっとも早いのは、1939 年 12 月 11 日、東京在住のドイツ・ユダヤ人エルンスト・ベアヴァルト (Ernst Baerwald, 1885-1952) が、ニューヨークの JDC 本部に書き送った便箋二葉の報告書である。³⁾ そこには「ERNST BAERWALD/TOKYO/SHIBUYA KU, KONNO MACHI 11/NAGAI COMPOUND/TEL. AOYAMA 7285」というレターヘッドの下、「Refugee Help in Tokyo/The committee: Mr. H. Steinfeld, Treasurer/Mr. & Mrs. E. Baerwald/Mrs. Steinfeld/Mrs. Sirota⁴⁾ /Mr. Rosenberg/Mrs. Hans Straus/Mr. L. Mund (Yokohama)」として組織の構成員の名が掲げられ、続けて、その時点で日本に避難しているドイツ・ユダヤ人の現況についての総括がなされる（以下「/」の記号は原文中で改行が行われていることを示す）。

いわく、1933 年以来、約 70 名のドイツ・ユダヤ人が日本に移住を果たし、幸いにしてそのほとんどが当地で職に就くことに成功している。ベアヴァルト、ムント、シュティンフェルトの 3 名からなる特別委員会は、横浜の水上警察と緊密に連絡を取りながら、到来者の日本上陸をつつがなく手配してきた。これまで救援組織が手当てしてきた難民として特筆に値するのは B 氏である。彼は、著名演劇人マックス・ラインハルト (Max Reinhardt, 1873-1943) とともに共演したことがある俳優であったが、ブーヘンヴァルト強制収容所で受けた拷問から深刻な後遺症を残し、役者業に復帰することはほぼ絶望視される。また、上海から連れてこられた難民の少年二名がおり、本組織の支援により、横浜のインターナシヨ

³⁾ NY_AR3344_00053_00332. 以下、NY_AR で始まる文字列はすべて JDC ニューヨーク本部所蔵文書の文書番号を指す。

⁴⁾ のちに日本国憲法の草案にも加わるベアテ・シロタ・ゴードン (Beate Sirota Gordon, 1923-2012) の母オーガスティン (Augustine Sirota, 1893-1985) であろう。

ナル・スクールに通っている。運営資金は、これまでどおり会員の寄付により賄っていくつもりであるが、遠からず、JDC からの支援を仰がねばならない状況になることが確実視される、というのだ。

エルンスト・ベアヴァルトは、当初、ドイツの化学産業トラスト「I・G・ファルベン」社代表として日本に赴任したが、1938年、そのユダヤ出自を理由として解雇の憂き目にあつた。⁵⁾ 以来、東京と横浜に住む数名のドイツ人（姓から推して皆ユダヤ出自）を集め、ヒトラーの圧政を逃れて日本に漂着してくるドイツ人に庇護の手を差し伸べる自主的組織を運営してきたのであつたが、要支援者の数が70名を超えたところで自前での資金調達に危ぶまれ、ニューヨークのJDC本部に援助を申し入れたものと見られる。

JDC資料には、この英語の報告書と同じ日付で、エルンスト・ベアヴァルトがニューヨーク在住の兄ポール・ベアウォルド（パウル・ベアヴァルト、Paul Baerwald, 1871-1961）に宛てたドイツ語の手紙も含まれている。⁶⁾

すでに前世紀末にアメリカ移住を果たしていた兄ポール（パウル）は、1914年発足当初からのJDC会員であつた。手紙のなかでエルンストは、以前から頼まれていた「報告書」が書き上がったので、それを示しながらJDC内部で理解を取りつけて欲しいと兄に要請し、ニューヨーク、東17番街39-45番地のStrauss-Eckhardt Co. Inc. 気付Heinz Steinfeld宛にJDCからの支援金をドル建てで届けてもらえれば、それがSteinfeldの日本の口座に転送される手はずになっている、と記している。

ここから、1939年末、ナチス・ドイツから東京・横浜への避難者数がいまだ70人の規模であつた頃、JDC本部に対し、その後の数の急増を見越した支援要請を可能にしたのは、日米をつなぐベアヴァルト（ベアウォルド）兄弟の絆だつたことが確認できる。

年が明けて1940年1月9日と翌10日、JDCニューヨーク本部のロバート・ピルペル（Robert Pilpel, 1905-87）は、ハインツ・シュテインフェルトとエルンスト・ベアヴァルトに手紙を認め、在東京のドイツ・ユダヤ難民およそ70名のための支援金として300米ドルの小切手を、要請どおり、シュテインフェルトのニューヨークの会社気付で送付したので、それを振り出し、同人の日本の口座に転送する手続きに入ってよいこと、そして東京の委員会には、以後、資金の用途について事後報告が求められる旨、伝えている。⁷⁾ 同時にベアヴァルト宛書簡の末部で、「この上さらに難民たちが日本に移住してくる見込み、可能性」について意見を求めているところからも、その先、状況次第では、いまだ代表部を置いていない日本において、ベアヴァルトの委員会に事実上のJDC東京支部の役

⁵⁾ ベン・アミー・シロニー『ユダヤ人と日本人——成功したのけ者』、仲山順一訳、日本公法、1993年（原著1991年）、284頁。

⁶⁾ NY_AR3344_00053_00333.

⁷⁾ NY_AR3344_00053_00329.

割を期待している様子も察せられる。

田村光三とフランク・ガーソンによる再定住計画

1939年12月、東京のエルンスト・ベアヴァルトが、ニューヨークの兄ポールに支援を要請した頃、JDCの要人バーナード・カーン (Bernard Kahn, 1876-1955) が、すでにドイツ・ユダヤ難民の日本移住の可能性をめぐって、ポール・ベアウォルドとやり取りしたことをうかがわせる文書が残されている。⁸⁾

1939年12月21日

覚書

カーン博士より

ベアウォルド氏へ

日本への移民の件

日本への移民についてのわれわれの会話が途中までとなっていました、私の側から以下の点を付け加えたいと思います。

昨日、11時半、私はチャールズ・J・リーブマン氏、ならびにガーソンという人物と会いました。このガーソンという人は、どうやらあなたがお話になったタムラ氏と仕事上の付き合いがあるようです。リーブマン氏と私は、ガーソン氏にこう言いました。いかなるユダヤ組織が日本においていかなる活動に乗り出す場合でも、先立ってガーソン氏が以下の数点について情報を入手なさることが必要であろう、と。すなわち、

- 一、日本はどれくらいの難民を受け入れるか。
- 二、どういうタイプの人々か。
- 三、日本政府はその人々をどこに再定住させたいと考えるか。
- 四、その人々の平穏な再定住のためにいかなる保証が与えられるか。

その上で私たちはガーソン氏に対し、こう忠言しました。もしも彼がこれらの重要な点について信頼に足る情報を手にすることができるのなら、われわれも、エルンスト・ベアヴァルト氏をはじめ日本在住の何人かの友人たちや、ウォール街の有力者たちに依頼して、この件につき日本政府との協議に入ってもらい、あるいはわれわれのなかから誰かを現地に送り込むことも可能であろう、と。[後略]

バーナード (ベルンハルト)・カーンは、スウェーデンのオスカーシャムに生まれ、1901年、ベルリンで発足した「ドイツ・ユダヤ慈善協会 (Hilfsverein der Deutschen Juden)」(通

⁸⁾ NY_AR3344_00053_00330.

称「エズラ」)の活動員、のち書記長となり、両大戦間期、JDC ヨーロッパ支部長として活躍した。1939年9月、第2次大戦開戦にともないアメリカに移住し、JDC ヨーロッパ評議会の議長に就任していた。⁹⁾

一方、そのカーンが12月20日、JDCの下部組織「難民経済組合(Refugee Economic Corp)」の議長をつとめるチャールズ・J・リーブマン(Charles J. Liebman, 1877-1957)とともに面会したフランク・ガーソン(Frank Garson, 生没年不詳)は、アメリカの機械製作大手「ロング・アイランド・マシナリー」の社主で、1939年4月以来、大阪の鉄材業者、田村光三(生没年不詳)と接触しつつ、ドイツ・ユダヤ難民の日本ないし日本占領地(とりわけ上海)への大量移住計画に関わったことで知られている。最終的には不首尾に終わったこの移住奨励計画については、すでに一定程度、研究のメスが入れているため、¹⁰⁾ここでの反復は避ける。ただ、カーンがベアウォルドに「あなたがお話になったタムラ氏」と述べているところから、1939年4月以来、田村光三から要請をうけてアメリカのユダヤ諸組織との接触を試みていたガーソンが、同年末、JDCの門を叩いた時点で、すでにポール・ベアウォルドは何らかのかたちで田村と接触し、田村がもちかけたドイツ・ユダヤ移民計画の所在を把握していたことがうかがわれる(その内容が東京の弟エルンストにも伝えられていたか否か、など、詳細はなお不明)。

いずれにせよ、1939年末、JDCが、上の手紙に列挙された四点(受け入れ人数、受け入れ者の資質、再定住の場所、再定住先の生活の質)に関し、情報の信頼性如何によっては日本政府との交渉もあり得る、との判断を示していた点がきわめて興味深い。

シベリア経路の浮上

1939年末から1940年春にかけての時期、JDC資料の「ドイツ」と銘打たれたフォルダーに収められた文書からは、ドイツ出立を希望するユダヤ人と、すでに周辺諸国に溢れ出たユダヤ難民たちを、いかにして、一人でも多く、新天地に向けて旅立たせることができるか、JDC ニューヨーク本部とヨーロッパ支部が知恵を絞り、可能な限りの組織力を発揮しようとした様が伝わってくる。

そうした折、ヨーロッパから一時的な避難地としての上海までユダヤ難民を移動させるに際しては、従来のようにイタリアなどの港からスエズ運河を抜け、インド洋を渡る南回り航路ではなく、シベリア鉄道を活用すべきであるという提言が、ある上海在住のドイツ人(おそらく、みずからユダヤ難民)からなされていた経緯が、JDC 移民局長アーウィン・

⁹⁾ <https://www.jewishvirtuallibrary.org/kahn-bernard>

¹⁰⁾ Pamela Rotner Sakamoto, *Japanese diplomats and Jewish refugees: a World War II dilemma*, Westport, Praeger Publishers, 1998, p.85-87; 丸山直起、前掲『太平洋戦争と上海のユダヤ難民』、129-131頁; Gao Bei, *Shanghai Sanctuary. Chinese and Japanese Policy toward European Jewish Refugees during World War II*, New York, Oxford University Press, 2013, pp.99-100.

ローゼン (Irwin Rosen, 生没年不詳) から JDC 副議長ジョウゼフ・C・ハイマン (Joseph C. Hyman, 1899-1949) に宛てられた書簡の写しから浮かび上がってくる。

[1940年] 5月2日

J・C・ハイマン氏へ

アーウィン・ローゼン氏より

ドイツから上海へ、シベリア鉄道による移動の件

先頃、われわれのもとに、「元ドイツ・ユダヤ全国連合 (Reichsvereinigung der Juden in Deutschland) 移民顧問」を名乗るハンス・ガーブリエル氏¹¹⁾からの手紙が届きました。同氏は目下、上海在住で、かねてよりドイツから上海へ、シベリア鉄道系を用いた陸上輸送の可能性について考察を重ねてきたといえます。氏によれば、その方法は、以下の四つの理由をもって实际的であるとのこと。

- 一、ナチス＝ソ連間の協定 [相互不可侵条約] が、ロシア経由の可能性を開いている。
- 二、鉄道切符をライヒスマルクで購入することができる。
- 三、海上輸送にともなう種々の危険を回避することができる。
- 四、通過移住の目的で上海を使おうとする人々にとっても、費用の総額があらゆる海路より安価である。

ガーブリエル氏の手紙は長く、細部にわたり、鉄道と船を用いた場合と船のみを用いた場合の料金比較も含んでおります。氏は、同じ手紙を、パリのヒツェム (HICEM)¹²⁾、ベルリンの全国連合、アムステルダム難民委員会、ユダヤ難民中央評議会、さらにニューヨークとサン・フランシスコのヒアス (HIAS) にも送付したとのこと。

この情報には、あなたもご関心がおありだろうと察します。

アーウィン・ローゼン

さらに6月4日、JDC 職員のイヴリン・モリセー (Evelyn Morrissey, 生没年不詳) が書

¹¹ 1944年8月24日、上海、虹口・揚樹浦地区を管轄する提籃橋分局特高股が作成した「管内外人名簿」(Georg Armbrüster, Michael Kohlstruck, Sonja Mühlberger, *Exil Shanghai 1938-1947: jüdisches Leben in der Emigration*, Teetz, Hentrich & Hentrich, 2000の付録CDとしてデータ化されている)には、「ドイツ難民」として二名の Hans Gabriel (それぞれ1944年時点で65歳と40歳)が登録されており、手紙の主がそのいずれかであった可能性が高い。

¹² 「ヒツェム (HICEM)」とは、「ヒアス (HIAS, ヘブライ移民支援協会)」「ユダヤ植民協会 (ICA)」「統一ユダヤ移民委員会 (通称 Emigdirekt)」という、それぞれニューヨーク、パリ、ベルリンに本拠を置くユダヤ移民支援団体が1927年に提携し、三者の名称の頭文字を組み合わせた連合体として国際組織化されたもので、ベルギー出身のICA活動家エドゥアール・ウングル (Édouard Oungre, 1878-1966)の指導下、パリのロチルド家、ならびにアメリカのJDCからの資金提供を受けて活動を続けていた。

き起こし、ハイマン、ローゼン、ならびにモウジス・A・リーヴィット (Moses A. Leavitt, 1894-1965) に写しを回覧させた「覚書」も残されている。¹³⁾

覚書

1940年6月4日

ラゾフスキー嬢¹⁴⁾ が電話で伝えてきたところによると、ドイツ、バーデン出身の若い女性が、今日、彼女のもとを訪れ、以下のような情報をもたらしたとのこと。

一、ドイツでは今、宣誓供述書と汽船切符の需要が高まっている。ラゾフスキー嬢が、昨今の輸送手段の不足に鑑み、この発言についてさらに問いただすと、彼女はこう答えた。

(A) 横浜から船に乗ることを目的として、ロシアと日本の通過ヴィザを取得することは比較的容易である。ドイツ国内のロシア領事館、日本領事館の窓口では、これらのヴィザが24時間以内に発給されている。

(B) 移住者は鉄道切符をドイツ・マルクで購入することができ、旅行には16から18日を要する。

(C) 彼らは、旅行に備え、食料をドイツで買わなくてはならない。ロシアでは食料を購入することが不可能。

(D) 横浜からサン・フランシスコまでの汽船料金は、日本、アメリカ、イタリアの船舶を使って、一人当たり108ドルである、と彼女は言った。

私はラゾフスキー嬢に、旅費についてはさまざまな価格情報があることを伝えておいた。トローパー氏は一貫して一人当たり250ドルといい、クエーカー教徒たちは一人当たり185ドルという数字を私に示してきた。

イヴリン・M・モリセー

そして、差出人や受取人の記載を欠き、ただ「ハンブルク 1940年6月6日」と記された手紙の(おそらくドイツ語からの)翻訳が残されており、そこには以下のとおり、一人の旅行者がベルリンから上海ないし横浜まで移動する際にかかる費用がきわめて詳細に見積もられている。¹⁵⁾

翻訳

¹³⁾ NY_AR3344_00041_01287.

¹⁴⁾ ユダヤ出自のソーシャルワーカーで、移民・難民問題に積極的に関わったセシリア・ラゾフスキー (Cecilia Davidson Razovsky, 1891-1968) を指す。

¹⁵⁾ NY_AR3344_00041_01237.

シベリア経由での旅行の件

先の14日付け貴方の手紙への返信

ハンブルク 1940年6月6日

すべてに先立ち、以下の条件と料金は、上海への旅行にも、横浜への延長旅程についても等しく適用されることをご承知願いたい。

一、上海への入市は、在上海日本総領事館が発行する許可証を所持している場合のみ可能。以前に認められていた国際共同租界やフランス租界の証明書は、もはや効力をもたない。上記、許可証は、上海在住の親族（ないし友人）の保証、もしくは一人当たり400米ドルの保証金との引き換えで取得できる。後者の額は、到着時に全額支払うこと。

二、北、中央、南アメリカへの旅行は、申請者が当該国の確かなヴィザを所持している限りにおいて可能。

これら一、二のいずれかの条件が満たされ、なおかつ、申請者が当国〔ドイツ〕をあとにすることを認めた警察の査証（Sichtvermerk）を持っている時、われわれはそれ以上の支障なく、シベリア横断のために必要な五点の通過ヴィザ、すなわち日本、満州国、リトアニア、ラトヴィア、ロシアの通過ヴィザを取得できる状態となる。

各申請者は、ハンブルクに来て、最初のヴィザ（日本）を取得しなくてはならない。それが済めば、あとのヴィザは、自動的にわれわれの手により手配されることになる。夫婦の場合は、男性のみがハンブルクに来ることで足りる。加えてパスポート用写真12枚を持参のこと。

費用

ベルリン—上海ないし横浜 いずれも——
一等席 660 ライヒスマルク
二等席 520 ライヒスマルク

料金内訳

寝台車の座席、ロシア国境での荷物運びのためのチップ（一括払い）、ロシア鉄道乗車七日分、モスクワでの食費と宿泊費、市内見学ツアー。旅程と食費の問題は、ベルリンからモスクワへ飛行機で飛ぶことにより、二日分切り詰めることができる。その差額、すなわち追加料金は60ライヒスマルク（飛行機か、鉄道かの違い）。以上の金額は、国境駅、満州里までの分であり、ライヒスマルクにて支払い可能。その先、満州里から上海ないし横浜までの旅費は、いずれも外貨で支払わねばならず、

一等席 56ドル 二等席 36ドル

を所持していることが求められる。

実際は、これを上回る額を所持していることが望ましく、われわれとしては上記の額の代わりに以下の額を推奨する。

一等席 80 ドル

二等席 60 ドル

この金額は旅行者自身の手で、可能ならば電信により、下記に送金すること。

ジャパン トゥーリスト ビュロー

ニキチン ホテル

満州里

その際、送金が完了した旨、われわれのもとに電信で通知するよう申し添えること。

その先、横浜への移動について、これ以上の情報は、個々のケースに応じてお知らせする。この件についても、われわれは、ご希望のあらゆる旅程を予約することが可能。

旅行の日数：ベルリンー上海ないし横浜 = 15 日

荷物：

鉄道で運べる無料貨物は 100 キロ。しかしながら、一人当たり 50 キロ以上の荷物を持たないことが推奨される。それ以上の荷物（ただし家具などを除く）は、5 キロにつき 6.70 ライヒスマルクで、上限なく送ることができる。

ヴィザの取得には約三週間を要する。

ヴィザ申請料は 60 ライヒスマルク。

手数料、125 ライヒスマルク。

以上の料金、費用はすべて一人当たりのものである。

差出人は不明ながら、「われわれはそれ以上の支障なく [...] 通過ヴィザを取得できる状態となる」、「それ以外のヴィザは、自動的にわれわれの手により手配される」、「送金が完了した旨、われわれのもとに電信で通知するよう」といった文言から、これが、翌7月以降 JDC 文書のなかで頻繁に言及されることとなる海運会社「ハンブルク・アメリカ小包輸送株式会社 (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft)」（略称 HAPAG）の職員から、JDC の照会に応じた見積もりの返信であると見て間違いない。早くも 1940 年 5 月段階から、南回り航路よりも安価な手段として一部で取り沙汰されるようになったシベリア経路について、JDC の側でも検討に乗り出し、まずは真にそれがより安価なのか、確認を急いだものと推察される。

また、JDC の部外者ではあるが、当時、ユダヤ住民のヨーロッパ脱出をさかんに手助けしていたアメリカの篤志家ソロモン・A・トローン (Solomon Abramovich Trone, 1872-1969) が、6 月 7 日、ジェノヴァから「ドイツ・ユダヤ全国連合」の中心人物オットー・ヒルシュ (Otto Hirsch, 1885-1941) ¹⁶ のベルリン事務所に宛てたドイツ語書簡の英語訳も、経緯

¹⁶ 1941 年 5 月、マウトハウゼン強制収容所に送り込まれ、翌 6 月、同地で死亡したオットー・ヒルシュの人物像について、以下を参照（ヒルシュによる難民移送活動に関する言及は見られないが）。Paul Sauer, *Für*

は不明ながら、JDC 文書の一つとして保存されている。そのなかでトローンは、もしもこの先、イタリアが自国通過ヴィザを出し渋るようになったり、あるいは、イタリアからアメリカや上海に向けての船便だけでは間に合わなくなったりした場合の「最後の手段」として、シベリア経由で上海を目指す経路もすでに視野に入れている、として次のように述べる。

この〔シベリア横断の〕経路は、それに要する費用はさておき、まったく可能だ。私も個人的に、モスクワ、ウラジオストック、横浜、サン・フランシスコ、そしてその逆の旅程を何度もこなしてきた。私はまた、モスクワ、哈爾濱、上海というルートも個人的に経験したことがあるが、このルートは、今日、上海からアメリカへの船の連絡が、ウラジオストックから横浜への連絡に比べ、はるかに頻繁で定期的であることから、より好ましいように思える。たしかにそれはかなり遠回りの経路であるが、今日、その点はもはや重要ではない。われわれは費用の増加分もなんとかすることができるとし、その暁には、この経路が採用されるべきと考える。[・・・] この経路は、アメリカ行きを希望するあなた方の移住者たちにとって、確かに好都合であると思う。一つには、それほど負担増にはならず済むだろうという点。もう一つは、おそらくこちらの方がより重要かもしれないが、移住者たちの行き先が合衆国の東部ではない、という点だ。アメリカの西部、とくに私がよく知っている北西部は、もはや東部、とりわけニューヨークとその周辺には見いだせなくなった可能性を秘めている。生活費も安い。今、あなたのそばにいられないのが残念だ。もし一緒なら、さまざまな実践上のアドバイスをあなたにして差し上げられるのに。¹⁷⁾

ここで時系列の上で重要なのは、このシベリア鉄道利用案が、イタリア参戦に先立って、すでに組上に載せられていたという点である。従来、ヨーロッパから上海への避難経路が南回り航路からシベリア経路に切り替えられたのは、1940年6月10日、ムッソリーニが参戦に踏み切ったことにより、イタリアの港を出航地としてきた汽船が利用不可能となったためと説明づけられてきたが、実際には、それより一か月早い5月、JDC の中枢部は、外部からの進言を容れてシベリア鉄道利用案を検討し始めていた。これにより、実際にイタリア参戦という事態を迎えた際、代替策としてのシベリア回りへのスムーズな切り替えも可能になったと考えられる。

ベルリン「ドイツ・ユダヤ全国連合」の指南書

Recht und Menschenwürde. Lebensbild von Otto Hirsch (1885-1941), Gerlingen, Bleicher Verlag, 1985.

¹⁷⁾ NY_AR3344_00041_01277.

JDC 古文書のなかには、1940年6月21日付、「ドイツ・ユダヤ全国連合移民局」のレターヘッド付きの用箋にヨエル・ゼンガー (Joel Sanger, 生没年不詳) が記したドイツ語の文書も保管されている。¹⁸⁾

1940年6月21日

日本経由での出立

「J」の印が押されたドイツ・パスポートを所持している者は、アメリカ合衆国ないしその他の国への正規の移民ヴィザと日本の港から出航する船の切符を所持している限りにおいて、日本経由での出立が可能である。

日本の港、神戸と横浜へは、ロシア経由の陸路で到達できる。

旅行準備

(一) 日本経由での移動が必要な旨を記したHV [「ヒルフスフェライン、「ドイツ・ユダヤ全国連合」の別称] の証明書をもって定められた警察署に出向き、出国査証 (Ausreise-Sichtvermerk) を申請する (料金8 ライヒスマルク)。査証の発行は、ブルクシュトラーセ 30 番地、外国人局で行われる。

(二) 船の搭乗券をもって日本総領事館に出向き (ベルリン、アホルン通り 1 番地、受付時間は平日 10~13 時)、日本通過ヴィザを申請する (料金 0.80 ライヒスマルク)。

(三) 日本通過ヴィザ取得後、船の搭乗券とパスポート用写真一枚をもって満州国代表部 (ベルリン、レッシング通り 1 番地) に出向き、満州国通過ヴィザを申請する (料金 2 ライヒスマルク) (受付時間は月~金曜 11~13 時、土曜 11~12 時)。

(四) 日本と満州国の通過ヴィザ取得後、移住希望者はHV移民局に出頭し、ロシア領事館宛の推薦状を入手すること。この推薦状が発行されたら、パスポート用写真三枚をもってロシア領事館 (ベルリン、リーゼンブルガー通り 11 番地) に出向き (受付時間は月~金曜 11 時半~午後 1 時)、ロシア通過ヴィザを申請する (料金 0.94 ライヒスマルク)。

(五) パスポートとパスポート用写真三枚をもって、リトアニア総領事館領事部 (ベルリン、クルフルシュテン通り 134 番地) に出向き、リトアニア通過ヴィザを申請する (料金 6.45 ライヒスマルク、受付時間は午前 9 時から午後 1 時)。

(六) 最後に、ラトヴィア総領事館領事部 (ベルリン、ブルクグラーフエン通り 13 番地、受付時間は月~金曜 10~13 時、土曜 10~12 時) に出向き、パスポートとパスポート用写真三枚を提示し、ラトヴィア通過ヴィザを取得すること (料金 2 ライヒス

¹⁸⁾ NY_AR3344_00041_01258.

マルク)。

(七) ベルリンから、モスクワ経由、日本までの切符を入手する。

(八) 道中の経費 10 ライヒスマルク。パスポートを提示の上、両替所で米ドルに換金のこと。道中、とりわけ満州里から哈爾濱へ移動中の食事など、こまごまとした出費がかさむため、あなたはこのお金についてきわめて儉約的でなくてはならない。

(九) 荷物を預ける (下記「三」の項を見よ)。

二

(一) 経路

ベルリン—ケーニヒスベルク—ヴィルバリス—ダウガピルス—ビゴソヴォ—モスクワ—オトポール—満州里—哈爾濱—長春—奉天—釜山—下関—神戸—横浜

(二) 考えられる旅程

[シベリア鉄道] モスクワ、ヤロスラフ駅から日曜と木曜 17時発の週二便。ベルリン—シャルロテンブルク駅からは、金曜ないし火曜の22時46分に発ち、翌々日の14時40分にモスクワに着く。モスクワ行きの列車にはしばしば遅れが生じるため、常に一日前、すなわち木曜ないし月曜の22時46分にベルリン—シャルロテンブルク駅から発つことを勧める。モスクワでの滞在費は、すべてベルリンで支払いが可能。

結果として旅行日程の見通しは以下のとおり。

一日目 ベルリン発 22時46分

三日目 モスクワ着 14時40分

四日目 モスクワ発 17時00分

六日目 スヴェルドロフスク

七日目 ノヴォシビルスク

九日目 イルクーツク

十日目 満州里 22時45分

十二日目 哈爾濱

十四日目 釜山—下関 (船)

十五日目 下関—神戸—横浜 (鉄道) 神戸着は6時05分

(三) 満州里までの食事と寝台

(a) ベルリン—モスクワ間について、旅行者は出発前に食料を確保する必要がある (標準移動時間は42時間)。

(b) モスクワ滞在 (ホテルと食事) について、旅行者にはヴァウチャーが渡される。モスクワ (ベラルースキー駅) に着いたら、旅行者は駅で「イントゥーリスト」の係員を待つこと。この係員が旅行者をホテルに誘導する。

(c) モスクワ—スヴェルドロフスク—ノヴォシビルスク—イルクーツク—満州

里の旅程（七日間）について、あなたは車中で食事の提供を受け（食堂車）、寝台車で寝ることになる。食事と寝台の料金は全体の費用に含まれている。

(四) 満州里—哈爾濱—長春—釜山間の食料など

(a) ロシア国境（オトポール）と満州国国境（満州里）から横浜まで（五日間）、列車や船のなかでは食事の提供がないため、旅行者は自腹で食料を調達せねばならない。われわれの方では、かろうじて哈爾濱から先の食事を提供できるのみであるが、それを確約することもできないため、あなた自身で哈爾濱のユダヤ・コミュニティとコンタクトを取るよう、願います。こうして満州里—哈爾濱間について、あなたはベルリンで両替した 10 ライヒスマルクを使いながら食事をとらねばならない（満州里—哈爾濱の移動時間は 20 時間）。他方、われわれのもとには、これまでの移民者たちから、先立つ数日間の食事が非常に豊富だったので、この「満州里—哈爾濱間の」旅程のために食料を蓄えておくこともできる、という情報が寄せられている。

哈爾濱のユダヤ・コミュニティには、われわれの方から上海の救済委員会を通じ、あなた方の到着を知らせるようにする。哈爾濱では、列車のなかでユダヤ・コミュニティの代表者を待つこと。

(b) 満州里—釜山間について、列車には寝台車がある。寝台料金は旅費のなかに含まれている。

(五) 釜山—下関

釜山（朝鮮）から下関（日本）への移動は、船により、一日を要する。

(六) 下関—神戸—横浜

神戸、横浜へは列車で移動。

(七) 神戸

(a) 神戸には「神戸エヴァンス・ユダヤ協会」（ヤマノ・トドリ [「山本通り」の誤記] 6 番地）があり、いかなる問題が生じた場合でも、頼りにしてよい。

(b) 神戸では、船会社_____に連絡すること。

滞在費としては、一日あたり 10～15 円を見なくてはならない（1 円＝0.58 ライヒスマルク）。滞在費を賄うため、あらかじめ外国に住むあなたの親族や友人から、神戸ないし横浜の日本の公認旅行代理店「ジャパン・トウリスト・ビューロー」に少しばかりの額を送っておいてもらうことをお勧めする。

神戸では、「オリエンタル・ホテル」と「トア・ホテル」が薦められている。

(八) 横浜

(a) 横浜には、われわれが信頼を寄せるレーオポルト・ムント氏（西竹之丸 16 番地）がいる。いかなる困難が生じた場合でも、氏を頼りにしてよい。

(b) 横浜では、船会社_____に連絡すること。

滞在費については、神戸と同じ条件が当てはまる（7b参照）。横浜のホテルとしては、「ホテル・ニュー・グランド」が薦められている。

文中、この日本経由での移住を希望する者を「あなた（方）」と二人称で呼び、その出立に際しての細かなアドバイスを提供しているところから、これが、ベルリンの「ドイツ・ユダヤ全国連合移民局」により、南回り航路が絶たれてしまった後のドイツ・ユダヤ人の移住希望者のために作られた行動マニュアルであったことは明白だ。少なくとも1940年6月下旬以降、ドイツから日本を目指すユダヤ難民たちは、このように行き届いた旅行指南に従って、みずからの逃避行を実現させていたわけである。

本稿の筆者とフリーライター北出明が国立国会図書館所蔵の太平洋航路乗船者名簿¹⁹を検索したところ、1940年5月～7月初め、横浜ないし神戸を出航した乗客のうち「人種、民族」の欄に「Hebrew」ないし「Jew」と記載されている人々の数は以下の通りであった（リトアニア国籍2名とポーランド国籍1名を除き、すべてドイツ国籍であり、現住所は、ベルリン、ハンブルク、ニュルンベルク、ウィーンなど、ドイツ、オーストリアの大都市がほとんどである）。

日付	出航地	船名	「Hebrew」「Jew」と記載された人数
1940年5月14日	横浜	平安丸	3
1940年5月28日	神戸	靖国丸	3
1940年6月1日	神戸	浅間丸	4
1940年6月2日	横浜	靖国丸	5
1940年6月3日	横浜	浅間丸	2
1940年6月7日	神戸	日枝丸	3
1940年6月12日	神戸	プレジデント ・クリーヴランド	2
1940年6月29日	横浜	龍田丸	10
1940年7月2日	横浜	平安丸	12

¹⁹ サン・フランシスコ航路については 'NARA Micro Publication No. 1410. Passenger List of Vessels Arriving at San Francisco. 1893-1953 (RG 85)', rolls 361-371 (国立国会図書館請求記号 VE612-2)、シアトル航路については 'Records of the Immigration and Naturalization Service 1891-1957. Record Group 85. Seattle, Washington, and other Washington Ports', rolls 254-263 (国立国会図書館請求記号 YE136)。

これらの人々が、一部はイタリア参戦により南回り航路が絶たれるのにも先立ち、シベリア経路を用いた最初期の人々であると推察される。彼らが「ドイツ・ユダヤ全国連合移民局」による6月21日付けの指南書を手にすることは時期的に見てあり得ないが(7月2日、横浜から乗船するためには、すくなくとも6月17日前後にベルリンを発つていなくてはならない)、その多くが、ベルリンの「全国連合」に出向き、その行き届いた指示のもと、渡航に必要な手続きを済ませたものと推測される。上記の指南書に見られるように、シベリア鉄道をオトポールで降りる前の数日間、食堂車の非常に豊富な食事を、その後の満州里—ハ爾濱間の旅程のために取っておくのがよい、という経験上のノウハウを伝えてよこした「これまでの移民者たち」も、これら先行集団に属する人々であったと見られる。

このヨエル・ゼンガーによる指南書は、さらに「三 荷物」「四 旅行のためのヒント」の項を続けているが、ここでは全文引用を控え、要点だけにとどめる。いわく、荷物については、ドイツの外国渡航規定により8キロまでの手荷物の携行が許されている。別送荷物としては、35キロを上限とし、10キロにつき13.65ライヒスマルクで、神戸ないし横浜まで発送することができる。雑誌、書籍、ビジネス文書、書簡などは手荷物に含めないこと。この種のものを持ち運んでいる場合、ロシア国境でトランクが封印され、ロシア出国まで開けられないことになる。タオル、石鹸、トイレトペーパーは、道中での購入が不可能なため、最初から携行するのがよい。日本から先の旅程については、日本郵船の船を使った場合、一等船客で1.2立方メートル、二等船客で1立方メートルの荷物まで無料であり、それを超えると1立方メートルにつき0.3米ドルの追加料金が課される。

続けて、旅行のためのヒントとして「ドイツ・ユダヤ全国連合移民局」のヨエル・ゼンガーが薦めているのは、(一)すでにベルリンを発つ時から、長持ちする食料を可能な限り携行すること、(二)写真機は、税関での所持品検査のたびに問題となるので携行しないこと(ゼンガーは「特に日本の税関において」と付言している)、(三)英語に自信がない者は、英語の学習書を持参すること、以上三点であった。

この指南書により、従来、元難民たちの回想のなかで、時間の指標が曖昧なまま断片的に描かれてきたシベリア経由の旅程が、そのタイムテーブルや物理的条件(ヴィザの手配、食料、寝台、荷物に関する規定など)とともに、きわめて鮮明に浮かび上がってくる。加えて、われわれの研究にとって重要な二点として、(一)「ドイツ・ユダヤ全国連合」が上海のユダヤ組織を通してハ爾濱のユダヤ・コミュニティーに旅行者たちの世話を依頼していたこと、(二)先述のエルンスト・ペーアヴァルトが東京で組織した救済委員会の一員レーオポルト・ムント(Leopold Mund, 生没年不詳)のみならず、神戸で白系ロシア・ユダヤ共同体を運営するサム・エヴァンス(Sam Evans, 本名 Samuel Ewanoffsky, 生没年不詳)もが、すでに「ドイツ・ユダヤ全国連合」から、神戸を滞在地ないし通過点とするユダヤ難民たちの世話人の役割を委嘱されていた、という事実にも注目される。

1940年6月21日にベルリンで作成されたこの文書が、いつ、いかんにしてJDC事務局の手にするところとなったか、目下、不明であるが（手紙で送付された場合、早くとも7月中旬）、イタリア参戦のわずか11日後、すでに哈爾濱、神戸、横浜の既存ユダヤ・コミュニティが、ベルリンの「ドイツ・ユダヤ全国連合」からの要請をうけ、ユダヤ難民のつづがない日本通過・滞在のために協力態勢を整えていた事実は特筆に値しよう。

イタリア参戦の余波

1940年6月10日、イタリア参戦の日、JDCヨーロッパ支部長モリス・トローパー (Morris Troper, 1882-1962) は、ニューヨークのJDC本部に宛てて短い電信を発している。

貴方よりヒルシュが横浜発の日本航路による集団移送を準備中の旨NACOMREFに伝えるべき こうした人々を適切に受け入れ割り当てるべくサン・フランシスコで準備がなされることが重要 詳しい情報は追ってすぐに転送する²⁰⁾

この電信からうかがえることは、JDCが、「ドイツ・ユダヤ全国連合」のオットー・ヒルシュにより、すでにイタリア参戦前からベルリンで着々と準備され、実行に移されつつあったシベリア経由での移送作戦をアメリカから側面支援する、という流れのなかで、日本経由、サン・フランシスコ行きの経路に重点を移していった事情だ。

電文中、トローパーが言及しているNACOMREFとは、1934年、JDCが国務省の要請により自組織の内部に政府機関を抱え込むようなかたちで設置した「ドイツからの難民・移民を支援する国家連絡委員会 (National Coordinating Committee for Aid to Refugees and Emigrants Coming from Germany)」を指し、以来、国際連盟の難民高等弁務官事務所とも緊密に連携しながら、ナチス・ドイツからの脱出者受け入れに奔走していた²¹⁾ (同委員会は、すでに前年1939年、「国家難民局 (National Refugee Service)」と改称していたが、電信中、トローパーはその旧名を用いている)。

これをうけて同10日、JDCの移民支援活動の中心人物たちが一堂に会し、以後、ドイツとその占領地域からのユダヤ人救出活動に際してシベリアと日本を経由するルートを採用する件に関し、真剣な議論を行った様子がうかがわれる。会議が10日の午前中に開かれたのだとしても、ムツソリーニがフランスに宣戦布告をしたのは前9日のヨーロッパ時間22時 (アメリカ東部時間で9日の16時) であったため、その第一報は、すでに会議参加者たちの耳に入っていた可能性が高い。

²⁰ NY_AR3344_00041_01275.

²¹ <http://www.yivoarchives.org/index.php?p=collections/controlcard&id=33738&top=1>

1940年6月12日

6月10日、JDC事務所にて開催された会議 覚書

出席者 Messrs. Paul Baerwald/I. Edwin Goldwasser/Harold K. Guinzburg/Dr. William Haber/Joseph C. Hyman/Dr. Bernhard Kahn/Moses A. Leavit/Miss Evelyn M. Morrissey /Miss Cecilia Razovsky

ベアウォルド氏は、ドイツならびにオーストリアからのユダヤ人をロシア、横浜を経由して移住させるという案について、われわれの採るべき姿勢如何の問題を提起した。氏は、今、わが国の多くの人々の心にすでに大きな変化が起こり、われわれとしても、この一般に広がりを見せつつある新しい姿勢に対し、相応の考察を加えるべきとの見解を示した。この問題についての十分な議論の結果、浮上してきたのが以下の考察である。

一、大量のドイツ・ユダヤ人の移住が、ロシア＝日本ルートをつうじて実現可能かどうか、定かでない。ロシアがどの程度まで通過ヴィザを保証し続けるか、また、アメリカ合衆国がどの程度までドイツ国内の移民希望者にヴィザを発給するか、何びとも判断つきかねるからである。

二、最初の移民船の到着に先立ち、サン・フランシスコで、一般住民の反応が否定的なものにならないようにするため、相応の準備をすることが重要である。この目的のため、国家難民局(N.R.S)が代表の一人をサン・フランシスコに派遣することにしようか、という提案がなされ、採択された。

三、これまで難民の再定住問題を議論してきたニューヨーク以外の場所に住む何人かの人々の反応からは、ニューヨーク以外のコミュニティでは、自分たちのコミュニティに再定住を受け入れ続けることで好ましからざる影響が生じる懸念を特に抱いていないことが示されている。

四、ドイツにあって、7月1日に期限が切れる[アメリカの]ヴィザを所持している人々に対する国務省の態度は好意的なもののように思われる。国家難民局からは、そのようなヴィザを持っている人々で、移住の意思を証明できる者は、ヴィザの更新が受けられたり、7月1日から始まる新しい受け入れ割当(quota)年度において優遇されたりすることがあり得る、と通知してきた。

五、ドイツに対するアメリカの新しい姿勢を難民たちに説明すると同時に、難民たちのことをアメリカ人コミュニティに説明することが重要課題となっており、わが国における難民移入のこの段階において、きちんとした考え方が示されるべき、と感じられる。

六、この間に起こり得る事態の進展状況に照らし、状況を仔細に検討するため、一週間後にふたたび会議を招集することが至当とされた。

モウジズ・A・リーヴィット²²⁾

リーヴィットがこの「覚書」を作成した6月12日、JDC 移民局長アーウィン・ローゼンから彼のもとに以下の書面が届いた。

1940年6月12日

モウジズ・A・リーヴィット氏へ
アーウィン・ローゼン氏より
シベリアと日本経由での移民移送の件

「フレンズ奉仕団」からの示唆を得て、私は「ドイツからのキリスト教徒難民のための委員会」のヘレン・デイ嬢に電話をかけ、イタリアの港が使用不可能となって以来、同委員会がそれに代わる輸送ルートを試すなかで得てきた情報の提供を求めました。得られた情報は以下のとおり。

一、ロシアを横断する鉄道移動ならびに日本の船による海上移動は、もっぱら Hapag (ハンブルク・アメリカ小包輸送株式会社) を介して予約可能。「ジャパニーズ・ライン」がこの輸送に携わっているため、「日本郵船会社」(ブロードウェイ 25 番に事務所をもつ) はみずから直接予約することができない。

二、鉄道切符をマルクで購入できるという利点の面では、Hapag を仲立ちにする以外にない。「プレジデント・ライン」はじめ、日本の港に寄港するアメリカ汽船の場合は、鉄道移送の料金をドル以外で予約することができない。「キリスト教徒委員会」の見方によると、ドイツと日本のあいだには、難民移送の全体を Hapag と日本の代理店の手に集中させる方向で協定が結ばれているのではないかと、という。

三、鉄道料金に加えて、ウラジオストックから横浜までの移動に 50 ドル、さらにサン・フランシスコその他行きの船が横浜から出航するのを待つ間、旅行者の乗船を担保するための保証金として「ジャパニーズ・ライン」に 30 ドルを支払わなければならない。ちなみに、次の横浜からの出航は7月13日に予定されている。横浜からサン・フランシスコ行きの二等船室は、船のクラスにより 195 から 200 ドルである。三等船室の確保は中国人以外の乗客には不可能とみなされており、白人には一等ないし二等船室しか販売されない。

四、報告によれば、向こう二ヶ月間、一等船室にのみ空きがあり、二等船室の予約はすでに一杯とのこと。

五、「キリスト教徒委員会」はまた、ドイツから空路、ローマ、バルセロナを経由して、ビーゴやビルバオといったスペインの港に輸送する方法も試してきた。これらの

²²⁾ NY_AR3344_00041_01273.

港から出ているスペインの船は、125 ドルで大西洋航路を提供している。船はキューバ経由でニューヨークに着く。イタリアの戦争突入により、この航空輸送の可能性が絶たれたのかどうかについては、目下、不明。ただ、スペインは、交戦国出身の外国人の入国を押しとどめようとするものと見られている。

文中、「フレンズ奉仕団」（正式名「アメリカ・フレンズ奉仕団（American Friends Service Committee）」）とは、1917年、アメリカに設立されたクエーカー教徒の人道団体である。JDC 移民局長ローゼンは、イタリア参戦という事態をうけ、ヨーロッパでのドイツ難民一般の移送にどのような影響が出ているのかを見極めようと、クエーカー教徒たちの情報源に頼り、そこから「キリスト教徒委員会」——正確には「ドイツ難民のためのアメリカ・キリスト教徒委員会（American Christian Committee for German Refugees）」、1934年発足、会長 Samuel Parkes Cadman 牧師——が先だって試みてきた南回り航路以外の解決策に学ぶことができた、という事情がここから判明する。

第2次大戦期の難民救援については、アメリカを中心とするユダヤ組織の国際網とならび——あるいはそれに先んじさえして——、クエーカー教徒たちが展開した活動の重要性も決して無視できない。この点については、本稿の筆者も研究の途に就いたばかりであり、関連文献の少なさにも悩まされているが、他日、しかるべき研究者による歴史発掘に期待したい。²³⁾

JDC の支援による初の日本移送

6月10日、JDC の要人たちが開いた会議での場では、「この間に起こり得る事態の進展状況に照らし、状況を仔細に検討するため、一週間後にふたたび会議を招集することが至当」とされていた。その後、実際に会議が再招集されたか否かは不明であるが、二週間後の6月25日、JDC が、シベリア経由でのユダヤ難民移送に着手していた事実が以下の文書から浮かび上がってくる。

1940年6月25日

ウィリアム・ヘイバー博士
国家難民局
西46番街165番地

²³⁾ 近年、アメリカで注目されるようになった、第2次大戦期、クエーカー教徒によるユダヤ難民の救出活動については以下を参照。Anna Schmidt, *Safe Haven, Uhrichsville, Ohio*, Barbour Publishing Inc., 2014; Ira Zornberg, *Jews, Quakers and the Holocaust: The Struggle to Save the lives of Twenty-Thousand Children*, by author, 2016.