

交通  
通  
薈

滿洲國大系(滿文) 第十六輯

交 通 篇  
(康德元年度版)

除

劑

國務院總務廳情報處

## 目次

- 一、滿洲國國有鐵道概說……………交通部總務司長 迫喜平次……一
- 一、關於滿洲國航空之現狀……………交通部總務司長 迫喜平次……一三
- 一、關於滿洲國汽車運輸事業……………交通部路政司長 森田成之……二三
- 一、滿洲國之國道建設與治水利水計畫

國道局長 直木倫太郎……三五

# 滿洲國國有鐵道概說

交通部總務司長 迫喜平次

## 一、總 說

## 二、國 有 鐵 道

## 三、私 設 鐵 道

## 四、鐵道關係一覽表

(一) 國有鐵道一覽表

(二) 假營業中之鐵道一覽表

(三) 私設鐵道一覽表

(四) 滿外合辦鐵道一覽表

(五) 外國自辦鐵道一覽表

滿蒙之鐵道於清光緒五年，唐山胥各莊開始行建設，開通以來，經過幾多統治監督之變遷，迨大同二年十二月末，營業線路之延長，計國有鐵道三、三六九籽九分，私設鐵道三四〇籽五分，北滿鐵路一、七二五籽，南滿鐵道一、一二九籽一分，總計爲六、五六四籽五分。交通中最大部分之鐵道普及，對於國防及統治上，極屬重要，而促進文化之向上，產業之開發，尤屬緊急之要務也。

政府鑑其使命重大，樹立鐵道國有爲原則，企圖統一整備起見，乃將既設之鐵道其經營並新線之建設等，一切均委託於滿鐵矣。

如此我國之鐵道，賴隣邦之協力，將來地方之富源愈開，文化日進，再隨其重要之施設則國運大可進展，信之弗疑也。

## 一 國有鐵道

使國內治安之確保，產業之發達，首賴國內交通，其中鐵道之整備發達，尤爲期待，然

現時國內之鐵道網、尙未十分普及、小鐵道個個分立、自營其業、似此混雜不利之現狀、極宜統一取合理之經營方法、以期經濟技術方面、得以圓滿、故委託在滿多年熟習鐵道之滿鐵、代爲經營、最爲適當、且滿洲國鐵道處理、其對於滿鐵之巨額債務上、亦覺雙方均便、故於大同二年三月一日、凡國有鐵道、均委託滿鐵經營矣。

## 一、委任鐵道

政府將對滿鐵負擔債務之吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海、（松花江水運事業一部）瀋海、奉山、（含打通線及附屬港灣）之諸既成鐵道、所屬一切財產及收入、作爲該借款之擔保、故將該諸鐵道之經營、委託滿鐵。

## 二、新設鐵道

政府將敦化圖們江鐵道、拉法哈爾濱鐵道、及泰安海倫鐵道之修築工事、均委滿鐵包修。敦圖線大同二年八月三十一日竣成、交卸於滿洲國、九月一日委託滿鐵經營、同日開始營業、本線開通即將新京圖們間五百二十八杆、改稱京圖線、依此線可作成北鮮之清津、雄基、羅津、諸港所通之日本海、北滿之最短捷路、將來客貨之利用此線者、必急激增加

對於經濟之發達、文化之開發、將有多大之貢獻、可相信也。

海克線大同二年十一月三十一日竣工、滿洲國接收之、十二月一日委託滿鐵經營、本營業開始之後、遂將從來之呼海線、改稱濱北線、齊克線改稱齊北線。

拉濱線大同二年十二月十六日軌條敷設告終、大同三年一月十日開始假營業、連接濱北京圖兩線、本年八月一日正式交卸於滿洲國、本營業正豫定開始之期、因有北滿水災、乃延期一箇月、坂凌線(大坂—凌源)康德元年四月二十九日竣工、由五月一日起開始假營業。

此外凌源—承德、葉柏壽—赤峰、新京—大賚—洮安、懷遠鎮—索倫、北安—二站—大黑河、圖們—牡丹江、牡丹江—佳木斯間等線之建設、新委任滿鐵。

### 三、天圖輕鐵之買收

政府關聯敦化—圖們江線之建設、頗感對於天圖輕鐵有買收之必要、由滿鐵借款、於大同二年二月九日買收之、改爲廣軌、大同三年三月二十六日、舉行開通式、該鐵道之經營遂委於滿鐵、結委託契約、同時公布鐵道法、及鐵道收用法、確立鐵道國有之原則、並收用藩海呼海齊克三鐵道、編入國鐵內、受諸鐵道委託經營之滿鐵、於大同二年三月一日、於

奉天創設鐵路總局，從事經營，前記委託鐵道港灣水路，並具附帶事業，該局內設有總務經理運輸機務工務警務六處外，並置顧問及設備委員會，以期經營萬全，滿鐵設置鐵路總局外，同時並設立鐵建道設局，以資從事廣設新線。

#### 四、鐵路總局之設置

與前記之委託契約同時，公布鐵路法及鐵路收用法，確立鐵路國有之原則，收用瀋海、呼海、齊克三鐵路而編入國有鐵路。滿鐵因受委託經營此等諸鐵路，故於大同二年三月一日創設鐵路總局於奉天。該局爲從事前記委託鐵路、港灣、水路及其附帶事業之經營者，設總務、經理、運輸、機務、工務、醫務等六處，此外設置顧問及設備委員會期經營於萬全，再者滿鐵與設置鐵路總局之同時，設鐵路建設局，從事建設新線。

其後鐵路總局定鐵路局規程，自康德元年四月一日廢止，從來之九鐵路局、新設奉天、新京、哈爾濱、洮南四鐵路局，並於錦縣、圖們、四平街設三鐵路辦事處，並同時鐵路改稱如左。

奉山線

奉

天—山海關



大鄭線	大虎山—鄭家屯
營口線	溝帮子—營口
北票線	錦縣—北票
壺盧島線	連山—壺盧島
奉吉線	奉天—吉林
西安線	沙河—西安
京圖線	新—京圖們
奶子山線	蛟河—奶子山
朝開線	朝陽川—開山屯
濱北線	濱北—北安
馬船口線	新松浦—馬船口
齊北線	齊齊哈爾—北安
訥河線	寧年—訥河

平齊線 四平街—齊齊哈爾

洮索線 白城子—懷遠鎮

榆樹線 榆樹屯—昂昂溪

### 五、瀋海呼海齊克 鐵道收用

依大同二年二月九日教令第八號，收用三鐵道及其附帶一切之事業，編入國有鐵道內，委託滿鐵經營

政府對於該三鐵道之收用補償價額，與各會社協商辦理，乃於大同二年十二月二十五日，發行收用補償公債總額一一、九二八、〇〇〇圓

### 三 一 私設鐵道

既成之私設鐵道，其延長不過三四〇軒，現以地方交通開發產業爲目的，私人或公共團體，對於敷設鐵道，均具有相當熱心，以鐵道國有主義作爲原則，國營者主要完成國內交通大動脈之幹線爲止，以地方交通爲目的者，利用民間資金，獎勵其發達，以期交通網之完成也。

## 四 鐵道關係一覽表

### 國有鐵道一覽表

(康德元年九月一日現在)

線名	區間	旅客料程	貨物料程	起工年月	竣工年月	事業年月	備考
奉山線	奉天—山海關	四三、五	四一九、六	一八九六	一九〇八、六	一九〇八、六	
營口線	溝帮子—營口	九、一	九、一	一八九四	一八九九	一九〇〇	
北票線	錦縣—北票	一一三、六	一一三、六	一九二二、四	一九二四、三	一九二四、三	
壺蘆島線	連山—壺蘆島	一一、九	一一、九	一九一〇	一九一一	一九二〇	
大鄭線	大虎山—鄭家屯	三六七、一	三六七、一	一九二四、九 一九二二、四	一九二七、 一九三三、一	一九二七、二 一九二四、七	大虎山—通遼 鄭家屯—通遼
奉吉線	奉天—吉林	四四七、六	四四六、四	一九二五、七 一九二七、五	一九二八、八 一九二九、八	一九二八、九 一九二九、八	奉天—朝陽鎮 朝陽鎮—吉林
西安線	沙河—西安	六七、三	七四、三	一九二七、七	一九二七、三	一九二七、三	

榆樹線	洮索線	平齊線	訥河	齊北線	馬船口線	濱北線	朝開線	奶子山線	京圖線
榆樹屯—昂昂溪	白城子—懷遠鎮	四平街—齊齊哈爾	寧年—訥河	齊齊哈爾—北安	新松浦—馬船口	濱江—北安	朝陽川—開山屯	蛟河—奶子山	新京—圖們
五、〇	八四、三	五七、四	八六、八	二〇、四	二、六	三三、三	五六、四	—	五八、〇
五、〇	八四、三	五七、四	八六、八	二〇、四	二、六	三三、三	五六、四	一〇、〇	五八、〇
一九二九、五	一九二九、八	一九一七、四 一九二五、六	一九〇〇、四	一九三三、一 一九二八、六	一九二六	一九二六 一九三三	一九三三、八 一九三三、二	一九二七、六	一九二〇、四 一九二七、六 一九三三、五
一九二九、八	一九三三、二	一七、七、一一 一九二六、七	一九三〇、一一	一九三三、一一 一九三〇、三	一九二八、一二	一九二八、一二 一九三三、一一	一九三四、一一 一九三四、三	一九二九、五	一九二二、一〇 一九二九、五 一九三三、五
一九二九、八	一九三三、二	一九一八、一 一九二六、七	一九三〇、一一	一九三三、一二 一九三三、一二	一九二八、一二	一九二八、一二 一九三三、一二	一九三四、一一 一九三四、四	一九二九、五	一九二二、一〇 一九二九、五 一九三三、九
		四平街—洮南 昂昂溪		海倫—克山 昂昂溪		馬船口—海倫 昂昂溪	輕便鐵道改爲 廣軌		新京—吉林 吉林—敦化 圖們

拉濱線	濱江—拉法	二七、七	二七、七	一九三三	一九三三、一三	一九三四、九
合計		三、七、三、九				

假營業中之鐵道一覽表

(康德元年九月一日現在)

坂凌線	大坂—凌源	一五六、七
圖寧線	圖們—李樹溝	一一五、四

私設鐵道一覽表

(康德元年九月一日現在)

所在地	區間	營業料	軌幅	起工年月	竣工年月	開業年月
金福鐵路	大連—金州—城子驢	一〇二、〇	四、八五	一九二六、四	一九二七、一〇	一九二七、一〇
溪城鐵路	本溪湖—牛心台	二六、〇	二、六〇	一九三三、一〇	一九三四、三	一九三四、三



南部線		哈爾濱—寬城子		”	一八九八、五	一九〇二、三	一九〇三、七
-----	--	---------	--	---	--------	--------	--------

外國自辦鐵道

(庚德元年九月一日現在)

南滿洲鐵道	大連						
連京線		大連埠頭—新 京	一、二九、一	四、八五	一八九八、五	一九〇二、三	一九〇二、三
安奉線		蘇家屯—安 東	”	”	一九〇四	一九〇五、三	一九〇五、三
撫順線		蘇家屯—撫 順	”	”	一八九八、五	一九〇二、三	一九〇三、三
旅順線		周水子—旅 順	”	”	一八九八、五	一九〇二、三	一九〇三、三
其他支線		營口、煙台、琿榆、 甘井子、吾妻					
合 計			六、九〇七、五				

# 關於滿洲國航空之現狀

交通部總務司長 迫喜平次

- 一、概況
- 二、滿洲航空公司
- 三、日滿航空聯絡



## 一 概 況

從來滿洲未浴航空文化之恩惠、僅爲外國航空機經過時停留之用、完全在航空文化圈之外、吾國建國、始努力振興航空事業爲文化建設之工作手段。

吾國於地理關係上將來有把握國際航空路幹線之使命、且國內事情亦具備促進航空事業發達之質素。

世界航空先進國盡量擴張其航空路於國內及國外、凝視世界航空路圖上空疎之東亞之空而伸其開拓航空路之手、滿洲將來能占有擁抱此等國際航空之幹線之地步、又吾國國內之交通機關尙未完全、卽鐵路敷設未密、道路不備而水運之便亦未豐、地上之交通設備不全且在不安之域者尙多。我國國土龐大且大部分爲平原、當能與氣流、氣象之好條件相俟、航空機被利用爲最安全確實且快速之交通機關而發達。故政府企圖航空事業之確立。使交通部路政司掌管關於航空取締事項。

## 二 滿洲航空公司

徵之世界主要國之實例、凡航空事業之經營、均使民間公司擔當之、普通國家對之直接或間接行保護獎勵之法、在滿洲國亦依此例、使民營公司經營航空事業、政府對之取保護助長之方法。是即創立滿洲航空股份公司之所以也。

該公司係大同元年十月二十六日設立、爲擁有國幣三百八十五萬圓資本金之滿洲國法人、置本公司於奉天、分公司於東京、以經營滿洲國內及其隣國側旅客、貨物、郵件等航空輸送、修理航空機與製造機體及其他事業爲目的。就其公司之定欸定其目的如左。

第二條 本公司以營左記之業務爲目的

- 一、藉航空機輸送滿洲國及與滿洲國隣接國間之旅客郵件及貨物等
- 二、修理航空機及製造機體
- 三、前各號之外受管理官廳命令或許可之左記事業

(A) 航空機之租借事業

(B) 其他使用航空機之一切事業

(C) 爲航空事業之便宜計行左記附帶事業

(甲) 爲促進滿洲國之航空事業發達助長之有效事業

(乙) 關聯於普及與確立航空思想之事業

(丙) 設攝影班行關於航空寫真之事業

該公司之事業開始、除奉天大連間、以大同元年十一月三日爲期而實行、其使用飛行機用世界上有優秀定評之福卡式旅客機、(乘坐旅客八人及六人之陸上機) 裝備日本中島飛行機株式會社製「壽」型四八〇馬力發動機、巡航速度每時一九〇基羅米突、最大速度二五〇基羅米突、航續時間有五時之性能。另又使用蒲斯摩司式旅客機(乘坐旅客二人之陸上機、巡航速度有每時一六〇基羅米突之性能。

再就航空路及運費概說之如下

(一) 航空路之概要

一、奉天—大連線 距離三五五浬 航空回數 每日一往復

- 二、新義州—奉天線 距離二一〇籽 航空回數 每週六往復(除日曜日)
  - 三、奉天—新京—哈爾濱—齊齊哈爾線 距離七八五籽 航空回數 每日一往復
  - 四、齊齊哈爾、滿洲里線 距離五七五籽 每週二往復
  - 五、新京—吉林—敦化—龍井村—圖們線 距離四二五籽 每週三往復(火、木、土)
  - 六、哈爾濱—富錦線 距離四六五籽 每週三往復(月、水、金)
  - 七、哈爾濱—大黑河線 距離五一〇籽 每週三往復(火、木、土)
  - 八、奉天—錦州線 距離二三〇籽 每週六往復(除日曜日)
  - 九、齊齊哈爾—大黑河線 距離四五〇籽 每週一往復(水)
  - 十、新京—齊齊哈爾線 距離五一〇籽 每週三往復(月、水、金)
- 以上各線均行旅客、郵便物及貨物之運送之事、此外在軍用定期航空路亦行旅客郵便物等之運送

(二) 飛行機運費

- 一、旅客運費 運費單位爲滿洲國幣(但目下國幣對金票同率)

營業本線旅客運費

大連	新義州	奉天	新京	哈爾濱	齊齊哈爾	海拉爾	滿洲里
21	17	18	28	28	56	24	
30	35	46	56	84	108		
67	63	74	112	136			
95	91	130	154				
151	147						
175	171						

圖們線旅客運費

新京	吉林	敦化	龍井村	圖們
10	15	12	5	
25	27			
37	32			
42				

## 二、貨物運費

- (一) 運費單位係滿洲國幣，但目下金票對國幣同率
- (二) 輸送營業線或軍用線之貨物，依據距離計算運費跨營業軍用兩線而輸送之貨物，接續點每區切依各線別計算，以其合計為運費

### 貨 物 運 費

營業線	程 量		增加1班及1班未滿之料金1班及1班未滿每追加同額
	程	量	
業 線	500	籽迄	1.50
	1100	籽迄	3.00
	1800	籽迄	4.50
	2600	籽迄	9.00

營業線

1區之運費

依新運費表現行定期航空路  
算出區間運費者

大連	新義州	奉天	新京	哈爾濱	齊齊哈爾	海拉爾	滿洲里	吉林	敦化	龍井村	圖們
1.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
3.0 0	1.5 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
3.0 0	3.0 0	3.0 0	1.5 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
4.5 0	4.5 0	4.5 0	3.0 0	3.0 0	1.5 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
4.5 0	4.5 0	4.5 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
3.0 0	3.0 0	3.0 0	1.5 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	
3.0 0	3.0 0	3.0 0	1.5 0	3.0 0	3.0 0	3.0 0	4.5 0	1.5 0	1.5 0	1.5 0	

貴重品貨物嵩高及壞物貨物表

第一貴重品貨物	第二貴重品貨物	嵩高及壞物貨物
普通料金之三倍	普通料金之二倍	普通料金之二倍
紙幣	銀貨	提燈
有價證券	貴金屬製品	竹藤製木細工
金地	美術骨董品	鳥籠
寶石	其他準此者	陶磁器
阿片		電球
金貨		樂器
其他準此者		造花
		其他準此者



## 三一 滿日航空連絡

滿洲航空股份公司之奉天—新義州線、及奉天—合滿洲里線之新義州—滿洲里線、爲滿洲國內之幹線航空路、在新義州日本航空輸送股份公司之東京—大連線連絡、於茲看見滿日兩國間空路之連絡完成。

吾國定期航空路於滿洲航空股份公司之事業開始第一日、其總長約二千六百浬、今已近第二期計畫完了、達總長四千五浬、空路連絡國內重要都市、對新興滿洲國之文化開發、盡多大之貢獻、如斯滿洲之航空事業、爲盡國內之交通助長產業開發、及國際航空連絡上之重大使命之故、將來當益加多事多望。

# 關於滿洲國汽車運輸事業

交通部路政司長 森田成之

- 一、國內汽車運輸概況
- 二、從來許可制度
- 三、新法令之制定及特許方針

一 國內汽車運輸概況

一、康德元年九月末、當時之國內汽車運輸事業狀況如左

(甲) 市内汽車

新京 奉天 吉林 營口 哈爾濱 齊々哈爾

(乙) 地方公共汽車

國營路線(滿鐵々路總局經營)

國營路線 (滿鐵鐵路總局經營)

區間	經過地	料程	興業費	未開業別	備考
安東—城子驢	大東滿 孤山 莊河	二六、三	三〇、二〇、〇〇	開業	
奉天—撫順	東陵	四、〇	七九、七五、〇〇	開業	
山城鎮—通化	柳河	一三五、〇	一一三、六四〇、〇〇	開業	

訥河—黑河	敦化—海林	平泉—喜峰口	凌源—冷口	前所—義院口	赤峰—承德	朝陽—赤峰	北票—承德	新京—扶餘	新京—吉林
環嫩 瑋江	寧安	大吉溝	石道梁 柱子	九門	圍場	建平	平凌朝 泉源陽	農安	大水平 河嶺
三六、四	三三、七	九二、〇	三三〇、〇	四〇、〇	二二七、〇	一八七、〇	二一三、四	一六四、〇	一一一、三
二八、五四〇、〇〇	二八、九七〇、〇〇					五六五、九五〇、〇〇		一七五、一八四、〇〇	一〇九、三五〇、〇〇
未開業	開業	未開業	未開業	未開業	開業	開業	開業	開業	未開業

東寧—寧安	琿春—綏芬河	通化—桓仁	通化—臨江	通化—輯安	大石橋—大孤山	鳳凰城—大孤山	哈爾濱—同江	鎮東—碾字山	洮南—將軍廟
二屯道田河營	東土們寧子	双快當嶺子	八鐵道廠江子	大二道平歲溝子	河岫家堡子巖	白頭道洋旗行	佳方正、依通河、赫川	景泰星東	罕索王達街倫廟
110,0	27,1	101,0	15,0	94,0	17,0	95,0	695,0 23,140,00	36,0	543,0
未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	開業	未開業	懷遠鎮開索倫業間

洮南—突泉	扶餘—洮南	海拉爾—將軍廟	昂々溪—巴林	奇克特—二站	佳木斯—伊蘭	依蘭—密山	穆稜—虎林	海林—綏芬河	東寧—穆稜
六家子	大安廣	延倫左 廣慧寺 廣慧寺	札蘭屯 甘々哈爾 齊々哈爾	遜河		勃土龍 利山	密山	穆稜	萬鹿溝
100.0	101.0	179.0	335.0	150.0	85.0	355.0	391.0	168.0	170.0
未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業
							梨樹鎮—虎林關係 滿人經營之公司		

民營路綫

區間	經過地	料程	興業費	開業別	備考
承德—古北口	灤平	八〇.〇	一三五,〇〇〇.〇〇	開業	日滿合辦會社
鐵嶺—法庫	孤家子 調兵山	五〇.〇	四〇,〇〇〇.〇〇	開業	”
通遼—經棚	開魯、天山 林東、林西	五六.〇		未開業	通遼—開魯間係日滿合辦之會社
林西—赤峰	哈達城、齊魯	一四三.〇		未開業	
開魯—赤峰	好魯台廟 五十家子廟 曲家灣子	二九〇.〇		未開業	
承德—豐寧	灤平	五〇.〇		未開業	
凌源—綏中	凌南	一八八.〇		未開業	
計	三八路綫	八,〇〇〇.一		未開業	

公主嶺—伊通	公主嶺—懷德	新京—雙陽	新京—伊通	營口—田庄台	寬甸—長甸河口	安東—寬甸	開原—康平	昌圖驛—法庫	新京—懷德
靠山屯	大黑林子	范家屯	大南屯	大官屯	長長甸城嶺	長夾崗河子口	通開江原口驛	通昌江口圖	大十里嶺堡
五三,〇〇〇	四六,八〇〇	五六,〇〇〇	七二,〇〇〇	二六,〇〇〇	四一,〇〇〇	九一,〇〇〇	七五,〇〇〇	八八,〇〇〇	四八,〇〇〇
五〇,〇〇〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇	二六,〇〇〇,〇〇〇	一五,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇	三五,〇〇〇,〇〇〇
未開業	未開業	開業	開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業	未開業
日滿合辦會社	日滿合辦會社	日本人經營會社	日本人經營會社	日本人經營會社	”	”	”	日滿合辦會社	日滿合辦會社



臺安—遼中	蘇楊家屯	三三〇	五〇,〇〇〇.〇〇	”	”
臺安—打虎山	桑林子	三八〇	五〇,〇〇〇.〇〇	”	”
溝帮子—開陽驛	前黑家溝	一〇六	四五,〇〇〇.〇〇	開業	日滿合辦組合
北鎮—溝帮子	廖家屯	三五三			
通遼—開魯	道德營子	一〇六〇	四〇,〇〇〇.〇〇	”	日滿合辦會社
吉林—舒蘭	日旗屯	一一四〇	五〇,〇〇〇.〇〇	”	”
吉林—岔路河	一拉溪	九二〇	一〇〇,〇〇〇.〇〇	”	滿人經營會社
吉林—盤石	樺甸	二五二〇			
虎林—梨樹鎮	密山	三八七〇	八五,〇〇〇.〇〇	開業	滿人經營
南雜木—通化	興京(新賓)	一八九〇	五〇,〇〇〇.〇〇	未開業	日滿合辦會社

外如左列者已受日本領事館許可、此於最近期內須經日滿兩方再三審議、並須受滿洲國側之許可

開原—草市	八	樹	一三、〇	二五、〇〇、〇〇	未開業	日滿合辦會社
奉天—遼中	八	楊土屯	八六、〇	一一〇、〇〇、〇〇	開業	滿人經營會社 吉田汽車道
四平街—榆樹台	梨	樹	四一、四	一一〇、〇〇、〇〇	”	”
新民—彰武	彰武	台門	七六、〇	三〇、〇〇、〇〇	”	日本人經營
海城—岫巖	小折	孤木山城	一〇〇、〇	五〇、〇〇、〇〇	未開業	日滿合辦會社
海城—騰整堡	二	四方台崗	三三、〇			
計	二	八路線	二、四八、一	一、二五、〇〇、〇〇		

區間

經過地

料程

敦化—局子街

龍井村

不詳

黑山縣城內—大虎山驛

不詳

赤 峰—朝 陽

建 平

全

錦 州—北 大營

全

滿 洲 里—扎來諾布

全

烏 吉 密—通 化

全

百 草 溝—局子街

全

百 草 溝—小城子

全

琿 春—訓戒對岸

全

琿 春—城川對岸

全

## 一一 從來許可制度

本事業之準據法令，基於中華民國制定之長距離汽車公司條例，及長距離汽車公司許可證發行規則，更於各省（熱河、興安兩省在外）制定管理規則等項，其營業之許可與

否、由省長決定之、事業之志願者、只限中華民國人民、年限均限一個年度、其他事項各省區々、應於線路營業者數之多寡、向不考慮、專重增收許可稅及車捐、因之於一路線上恆許可數人、或數十人、有如此之結果、經營事業者相互間、時起紛爭、以度外視之、採算運費營業之、或依不合理經營方法經營之、其結果車輛及其他設備之改善或道路補修、即置之於罔聞、一朝降雨、則運行即迫於休止、如此則公共企業之使命、毫不得果、遺憾千萬、滿洲之地結冰期外、地方交通之杜絕、實屬常態、多使世人抱此之感、且事業之經營者、成績劣敗不堪、大有以副業之心理、以經營之者也、

### 三 新法令之制定及特許方針

本事業爲地方交通機關上、又文化產業開發及治安工作上、占有重大地位、鼓勵其普及發達者、爲國策上之最緊要事、故於同一法令之下統一之、(新法令目下於法制局審議中)並關其特許一項、亦於一定方針之下、交通大臣總括管理之、以資國內事業全般得以統制、茲以期望事業健實發達起見、力排從來濫許之弊、採取一路線一營業主義、並從公共的重

要性、及軍事警備上見地觀之、慎重詮議、限事業經營者、鞏固其營業之基礎爲必要之條件、將來新規開業路線、只待國道局之道路竣成、以資促進其事業之發展、於交通系統上、或其他路線性質上、認爲有幹線或能代行鐵道者、或與官鐵有密切之關係者、作爲國營委託滿鐵々路總局經營之、而其他之路線、則將委於民間之企業也。

# 滿洲國國道建設與治水利水計畫

國道局長 直木倫太郎

## 一、概 說

二、國道建設之重要性

三、國道設計畫之概要

四、國道建設方針

五、工程進行狀況

六、關於國道建設及於地方之影響

七、關於治水利水計畫

## 一 概 況

滿洲過去絕無正式的建設道路，其原因之一係在爲農業國之滿洲，春秋耕耘，及冬期結水期輸送生產物，依此而圓滑農業經濟之調節。

即在嚴冬一季節，農耕結束，至於閑散之狀態，便以人馬之努力與車輛充用生產地之輸送，彼此相利之事情可謂之農業合理化之一重點。

依此理由，道路之建設過去決無顧及之必要。

但於清朝盛時，始自彼官馬大路連結首都與各省城之路線，專由軍事上見地建設之道路頗多，但此等均未被正式建設，且其後完全放棄維持修繕，任其荒廢。

然滿洲國之將來已不許甘滯於如斯原始的交通狀態，卽於農業上可藉四時運輸之便而調節其生產物之價格，更一般貨物之迅速運送，卽對於國防治安維持，此際亦不得不需要急速建設以汽車運行爲目的之道路。

地方就治水利水並改修河川事業而觀之，尙無可得舉其實績者，到處山荒地廢，僅存之

森林先立於治水計畫而被伐採殆盡，至於如斯之狀態，河川愈趨荒廢，應急之建設實不可一日或忽焉。

又藉運河聯絡奔流於國內四方之河川，因此使國內之水路交通增進，此等均應一同加以考慮。

## 二 國道建設之重要性

照此情勢，滿洲國建立，政府首由國防、治安維持之觀點，痛感道路建設乃急務中之急務矣。

即若嚴密國防且能完全維持治安，則國家凡百事皆就其緒，得翕然望其繁榮。此乃滿洲國國道建設之第一重要理由。

國內交通系統因汽車之自由行駛，國道之四通八達而一新其面目，依此可期待內政機能之敏活及經濟力之增進，且藉國道建設予地方民以授職之機會，得舉救濟疲弊農村之效果。此乃國道建設之第二重要理由。



在如滿洲國之類內陸的國土、鐵道成爲交通之根幹之事、已毋須贅言、現存六、五〇〇  
方秆之國有鐵道及北滿鐵道與一、一四〇方秆之南滿鐵道雖爲國內交通之根幹、配比百廿萬平  
方秆之滿洲國面積時、對百平方秆僅爲〇、五五方秆、鐵道網尙荒疎、比之朝鮮、北海道  
尙現有其二倍乃至五倍之路線、蓋其建設增進、若由一年中能否完成一、〇〇〇方秆之建設  
之現狀觀之、則不能望其急速的普及。從而憑藉鐵道而期國內交通之完璧之日、不可不謂  
在於遙遠之將來、是以必要有急速普及性之道路。此乃國道建設之第三重要理由。

### 三一 國道建設計畫之概要

大同二年三月三日國道局設立、以過去擔當國道建設籌備事務之關東軍特務部所計畫之  
十年六萬秆建設計畫爲基本、於第一次計畫之大同元、二、三年度三年間、以一千五百萬  
圓之豫算、建設六十二路線七千五百五十秆、蓋國道局所建設之國道種類如左。

#### 一 國都與主要都市間道路

#### 二 主要都市相互間道路

### 三 縣城相互間道路

四 國家爲國防、治安維持、產業開發等所必要之路線

五 連絡以路線與其他交通機關之主要站之路線

以上依構造分爲一等國道、二等國道、三等國道。

再者特務部所計劃、當局所繼承之十年六萬籽建設計畫、即以豫算一億圓於十年內建設六萬籽道路之計畫案、爲在當時地方治安狀態極不安定之際、國道之建設需要最急、爲確保治安之故、有與其得少許堅固之道路、不如求普遍拙速之實狀、但至現在治安維持漸被確保、與當時之情勢全異、各地交通頗繁、勢至要求完全的道路、是以現在以基於過去經驗之前記案爲基礎而更須考慮相當之費用、以砂利敷並架設永久的橋梁等爲主眼、目下方銳意研究將來之計畫。

## 四 國道建設方針

路線選定並築造方針如左

## 一 路線選定方針

- 1 道路務必依直線築造。
- 2 道路務必選有排水之便的地方、濕地地帶於不得已之場合外極力迴避之。
- 3 當路線之選定最注意於土質、選良質砂土的地方或最得利用於鋪裝道路之砂利及岩石等的地方、選定雖需相當迂迴務必通過那些地方者。
- 4 道路務必避部落之中央、但須充分留意與該部落之交通連絡。
- 5 從來馬車道路現在務必不改位置、以汽車道路別行構築爲原則。
- 6 當選定位於山地部之路線時、應注意日光之直射、例如山地部南側路線內較北側通常有良好之結果者。
- 7 河川無平水或少平水而能行駛汽車之處築造河床路、雖有多少平水、但洪水時能於短時間內減水之處以設置可潛橋爲有利。
- 8 一般都市郊外、必要之區間適當增加幅員。

## 二 道路築造方針

基於道路測量之心得施行路線調查並測量，準據由其結果別定之道路構造規準而設計。

## 五 工程進行狀況

國道局設立之昨年三月頃，因該時恰當熱河討伐直後，傾注主力於該地方之現地工作，且漸次進東邊道、三角地帶、吉林省東北部新京附近、興安、黑龍江各省之工作，迄今已竣工之路線有左記二十五路線，達一千六百料，已成部分延長時已及三千四百料。

國道局奉天建設處管內竣工路線

北山城鎮	柳河	(三七、〇料)	遼陽	遼中	(五九、〇料)
遼陽	立山	(二一、一料)	鞍山	山七嶺子	(一四、七料)
鞍山	山湯崗子	(一一、七料)	安東	東大孤山	(八九、五料)
莊河	城子疇	(五五、七料)	大孤山	莊河	(七一、〇料)
北票	朝陽	(三九、四料)	朝陽	凌源	(二三〇、〇料)
凌源	平泉	(九二、〇料)	前所	義院口	(三二、四料)

本溪湖—城 廠 (二〇、〇籽) 鐵嶺—法庫—康平 (八二、〇籽)

橋 頭—大安平 (二四、六籽) 寬 甸—長甸河口 (五〇、〇籽)

國道局新京建設處管內竣工路線

公主嶺—懷德之一部 (二二、〇籽) 公主嶺—伊 通 (五三、八籽)

新 京—伊 通 (六九、〇籽)

國道局哈爾濱建設處管內竣工路線

海 林—穆 稜 (八六、〇籽) 穆 稜—綏芬河 (八三、〇籽)

海 林—東京城 (六六、七籽)

國道局齊々哈爾建設處管內竣工路線

訥 河—嫩 江 (八六、四籽) 洮 南—王爺廟 (一一〇、〇籽)

海拉爾—將軍廟 (二七九、〇籽)

以上關於國道工程之經過，大體顯示良好之成績，但如前述之建國當初國內四圍之情勢，不僅急要普遍建設道路於緊要地方，且因國家財政上幾不能完全建設最優良之道路。

現在所計劃的國道工程，以仍其舊用一輪壓機一轉壓使備有無碍於汽車行駛之構造內容爲主，再施以改良工程期其利用價值愈增，他方藉沿道住民之協力援助施以補修而維持之，必要兩兩相俟而保持其建設效果，已毋須贅言矣。

## 六 國道建設及於地方之影響

如前述之國道竣工卽於維持治安、開發交通及經濟力之進展上惹起絕大效果，在國道已完竣之地方消滅匪賊之踪影，甚至素不能見騾、獨輪車及載物馬車之僻陬地方亦可見汽車往來、地方民均衷心謳歌國道之完成。

尤其關於國道用地、土地所有者由深切理解而提出請求者頗多，國道局對此設國道獎章之制、而記念此等篤志者之美舉。

## 七 治水利水計畫

次關於治水利水之調查計畫，首先確立松花江遼河之治水計畫之必要上，爲涵養水源與

保安國土之故而行植林及砂防計畫、關於此事已在研究中、已得直接有利于近滿洲國中央之開發產業之左記三大實施計畫案。

- 一 作為松花江治水工作之最初者、乃設於松花江支流飲馬河之飲馬河貯水池。
- 二 作為大遼河治水工作之最初者、乃將設於遼河支流東遼河之東遼河貯水池。
- 三 為國土保安而行熱河省砂防工作。

且依然利用由此治水計畫而生之利益、方設計貫滿洲之中央連絡營口、奉天、哈爾濱之大運河計畫。

又目下實施中者、為求松花江及遼河治水計畫之基礎材料之故、在現地施行測量與由關東軍、滿鐵、關東廳之協力、調查全滿洲之水。

此外現在調查計畫中之事項如左

- 一 渾河線、牡丹江線、圖們江線、呼蘭河線之利水事業及土地改良。
- 二 為松花江及遼河之水運而行低水路整理工作。
- 三 使無與遼河治水計畫相背馳而擬修營口港、行技術的調查。

#### 四 臨河川之各都市之防水計畫

以上計畫中之各種事業若着々遂行，則滿洲國因之所得之利益當極大，寄與於經濟建設之效果蓋不可計焉。



