

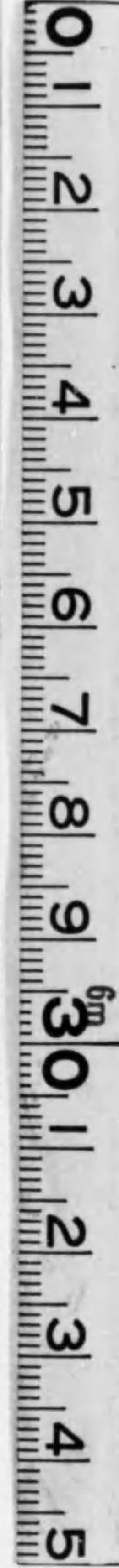
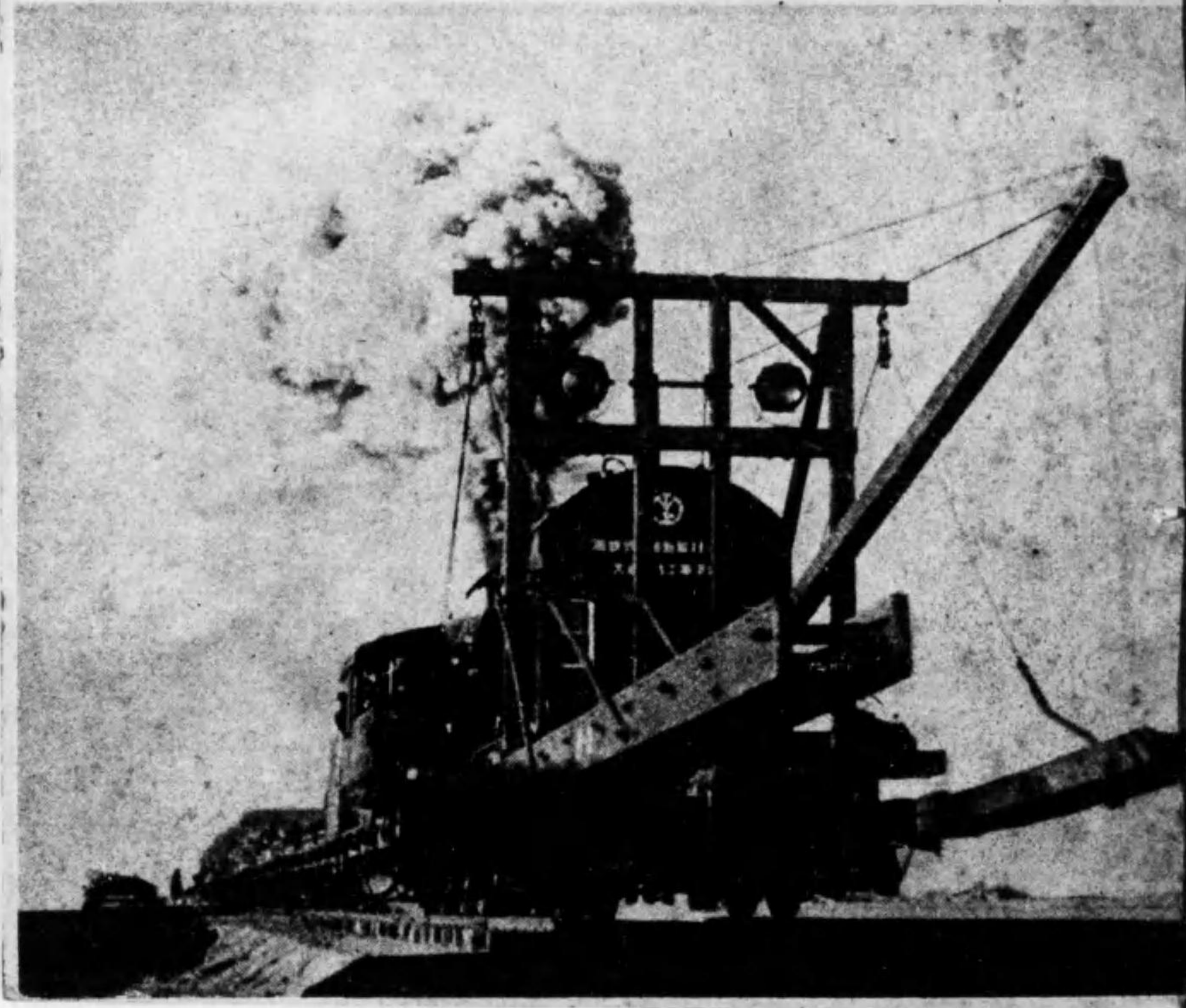
道鐵の洲

特223

985

乙

年五十和昭



始



滿鐵は、日清、日露兩役の戦果として、明治四十年に創立せられた半官半民の日本法人で、大陸に於ける國策遂行の前衛機關である。現在、資本金は今回の六億圓増資により十四億圓に達し、社員十八萬人、社員外従業員を合すると二十數萬人に上る。

x

事業の主なるものは、(一)一萬軒を突破する鐵道と、一萬六千軒餘の國有自動車に加ふるに、大連港以下諸港灣、北滿江運、その他拓植、産業、土地、愛路等の附帶事業を含む交通部門(二)撫順炭礦を中心とする鑛工部門(三)東亞全體に亘り國策的調査研究を擔當する調査部門の三大事業を經營する他に投資七十社に上る傍系並關係諸會社を有し、名實共に世界に冠絶する國策會社としての偉容を完備してゐる。

序

大陸の曠野を縦横に貫き、國防に、經濟文化の開發に、重き使命を荷ふ滿洲の鐵道は、今日早くも待望の一萬軒を悠々突破して交通報國の新段階に巨歩を進めた。

思へば滿洲事變前迄は、六千軒にも足らぬ鐵道が、日本側の滿鐵線と支那側の諸鐵道、それに蘇聯側の所謂北鐵と、三者三様の經營形態を採つて、互ひに割據抗争を續けてゐた。之が僅々八年の間に一萬軒に延び、而かも、滿鐵の手で一元的に統一經營せられて近代國家の動脈として最も重要な役割を果しつつあるのである。

鐵道は國家の大動脈である。一國の鐵道は其の國經濟文化の實情を反映すると共に其の將來を約束する。就中滿洲の鐵道は開拓國防鐵道たる點に於て特に重大な意義を有つてゐる。

日本は過去三十年有五年間、滿鐵を以て大陸經營の前衛機關と爲し、滿鐵は鐵道を樞軸として國策遂行に當つた。殊に滿洲事變後は日滿協力合作の根幹として鐵道の有つ使命が益々重視せられると共に更に今次支那事變に遭遇するに及び、東亞新秩序建設の礎石たり、將亦推進力としての新生命が附與せられ、茲に滿洲の鐵道が時代の脚光を浴びてクローズ、アツプせられるに至つたのである。

滿洲鐵道の實體は、即ち如上の觀點から把握せられねばならぬものと信ずる。本冊子に收むる所の滿洲鐵道の概貌は、此の理念を基調として理解せられむことを切に望む所以である。

昭和十五年四月

滿鐵鐵道總局



滿洲の鐵道

目次

第一編 滿洲鐵道發達小史	一
第一章 滿洲事變に至る滿蒙鐵道發達の概要	一
第二章 滿洲事變を契機とせる滿洲鐵道の新情勢	六
一 滿洲國の成立と鐵道經營方策	六
二 滿洲國有鐵道の滿鐵委託經營實現の経緯	七
三 委託經營の契約要旨	八
四 鐵路總局の設置と鐵道の綜合的經營	一〇
五 新線の建設と鐵道網の整備	一一
六 北滿鐵道の接收	一七
第三章 鐵道總局の設置と滿洲鐵道一元的經營の確立	一九

凡例

一、本冊子は滿洲に於ける一萬軒の鐵道を始め、港灣、水運及自動車其他附帶事業等、滿鐵が現に經營せる交通關係の發達過程と其の現状を説き、之が營業概要を紹介する目的を以て編述したものである。

一、滿鐵は敍上交通部門所管の鐵道總局業務の外に炭礦、製油、石炭液化、製鐵、人造護謨等の鑛工部門並大調査機關を擁して東亞新秩序建設に甚大なる寄與を爲しつゝあることを茲に附言したい。

一 滿洲鐵道一元的經營の確立……………二〇

二 大陸鐵道としての新使命……………二一

第二編 鐵道總局營業概要……………二三

第一章 鐵道……………二三

一 滿洲國經濟の發達概説……………二三

二 鐵道經營の施設概要……………二六

 (一) 經營施設の充實(二) 運送の合理性への施設充實

三 鐵道營業概観……………四〇

 (一) 總説(二) 鐵道營業の内容

第二章 港灣及河川……………六四

一 港 灣……………六四

 (一) 滿鐵經營港灣の特異性(二) 港灣經營の概要

二 河 川……………七三

(一) 滿洲の河川(二) 北滿河川航運沿革(三) 滿洲事變後の航運概況

(四) 北滿江運局の設立(五) 松花江水運事業委託契約大要

(六) 北滿埠頭の經營(七) 北滿河川營業概況

第三章 自動車……………八五

一 滿洲國自動車事情……………八五

二 滿洲の道路……………八七

 (一) 滿洲道路の特徴と交通用具(二) 滿洲國國道

三 鐵道總局自動車營業……………九六

 (一) 總説(二) 路線(三) 設備(四) 車輛(五) 營業

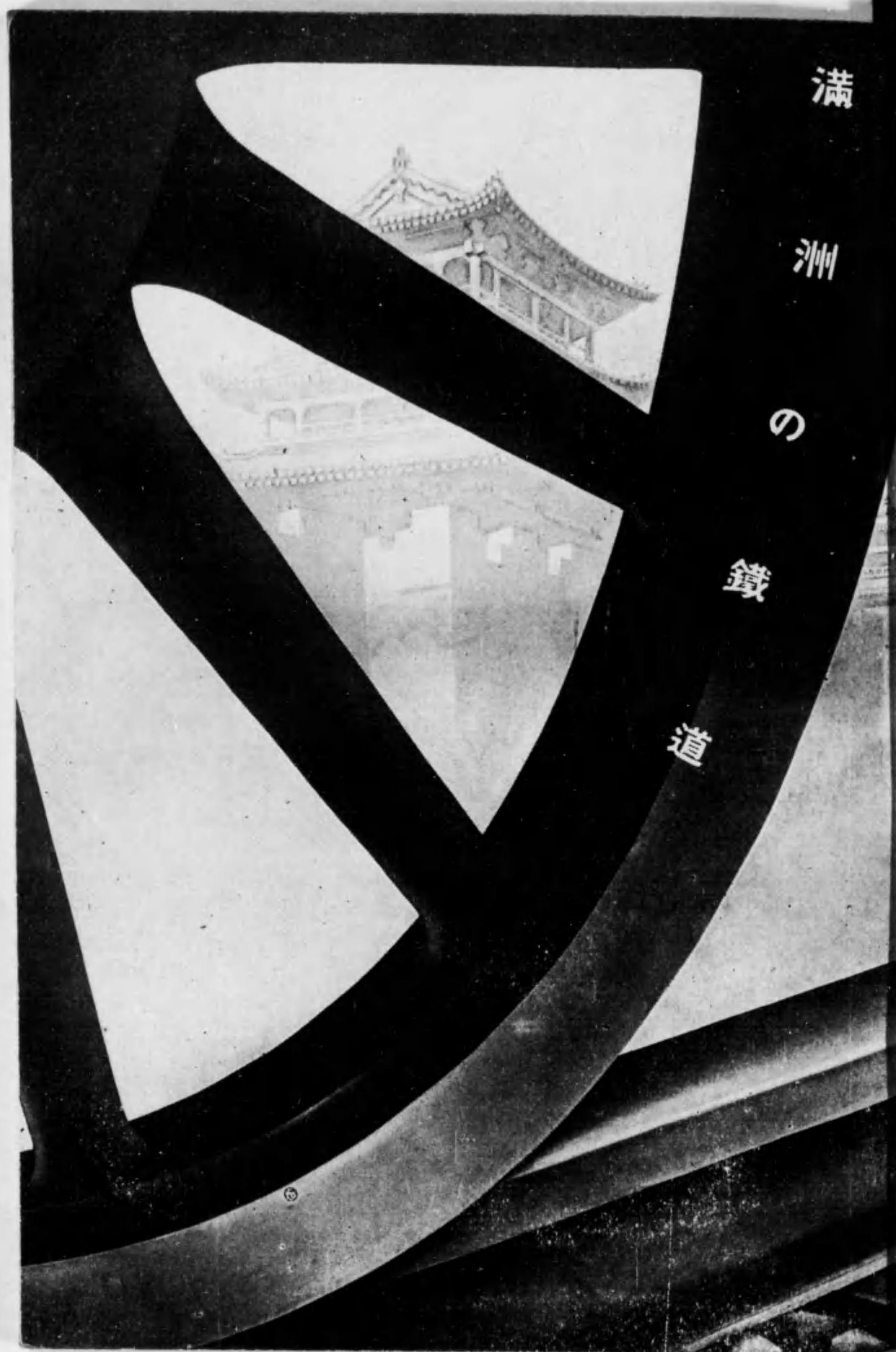
第四章 附帶事業……………一〇五

一 滿鐵と産業……………一〇五

 (一) 總説(二) 商工關係(三) 農産關係(四) 畜産關係(五) 林産關係

 (六) 水産關係(七) 副業關係(八) 伐木事業

二 滿鐵と拓植事業……………一一三



特223
785

目次

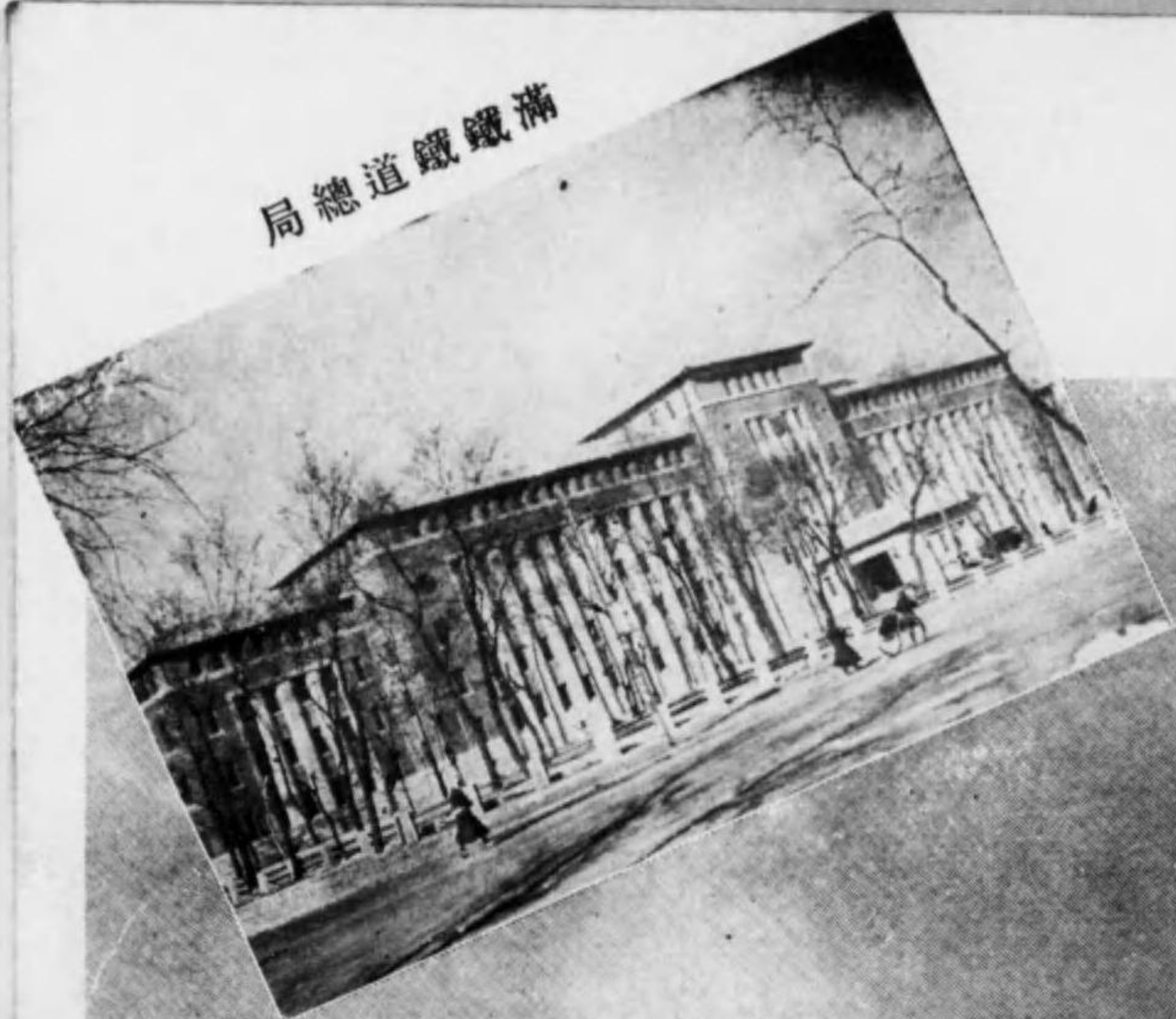
四

(一) 鐵道自警村	(二) 鐵道自警村訓練所	一三一
三 土地施設	.....	一三一
四 鐵道愛護運動	.....	一三二
(一) 鐵道愛護指導	(二) 警備犬	.....
第三編 社員の福祉施設	.....	一三七
第一章 厚生施設	.....	一三七
一 福祉業務	.....	一三七
二 住宅業務	.....	一四二
三 共済制度	.....	一四三
四 生計所	.....	一四三
第二章 保健施設	.....	一四五

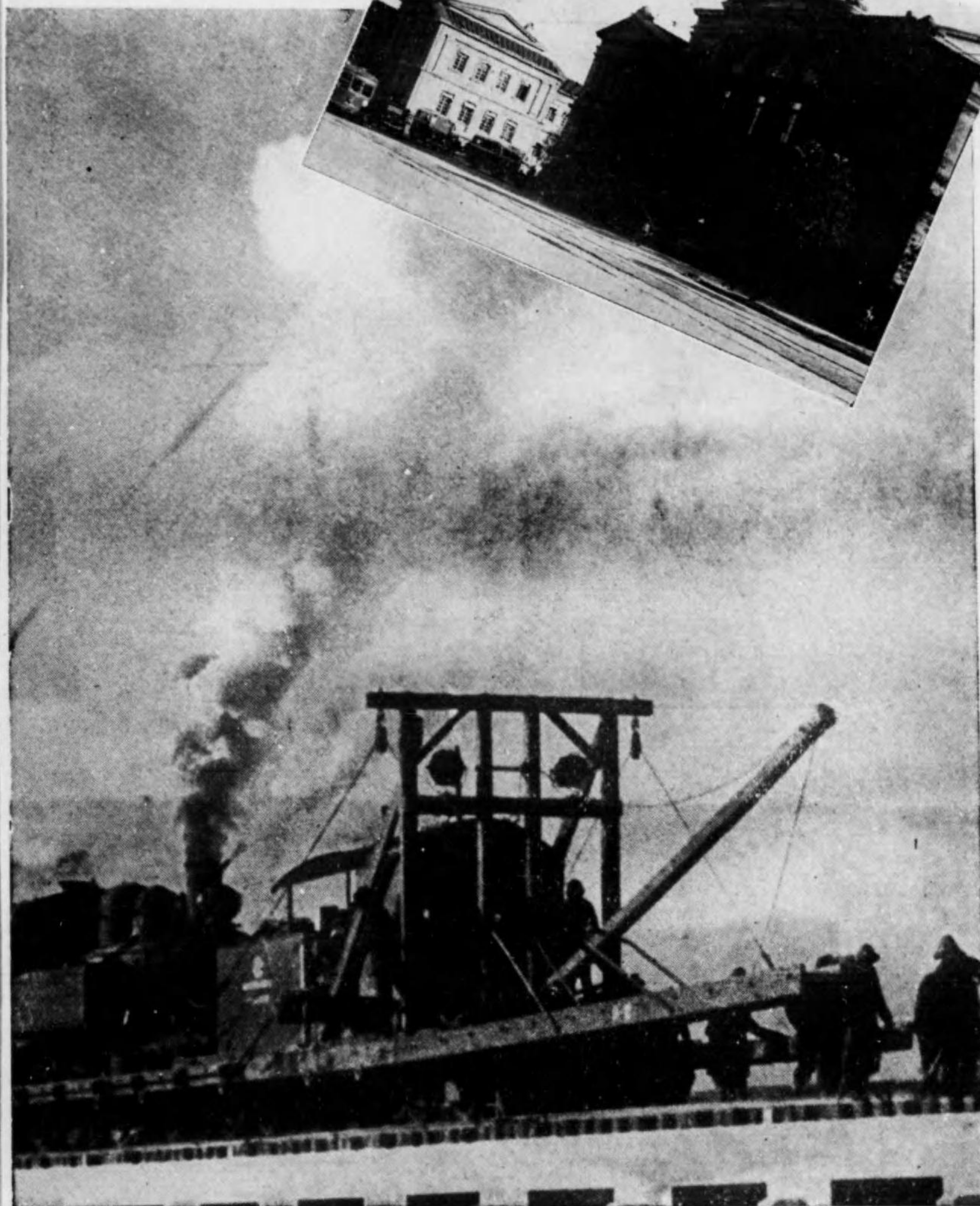
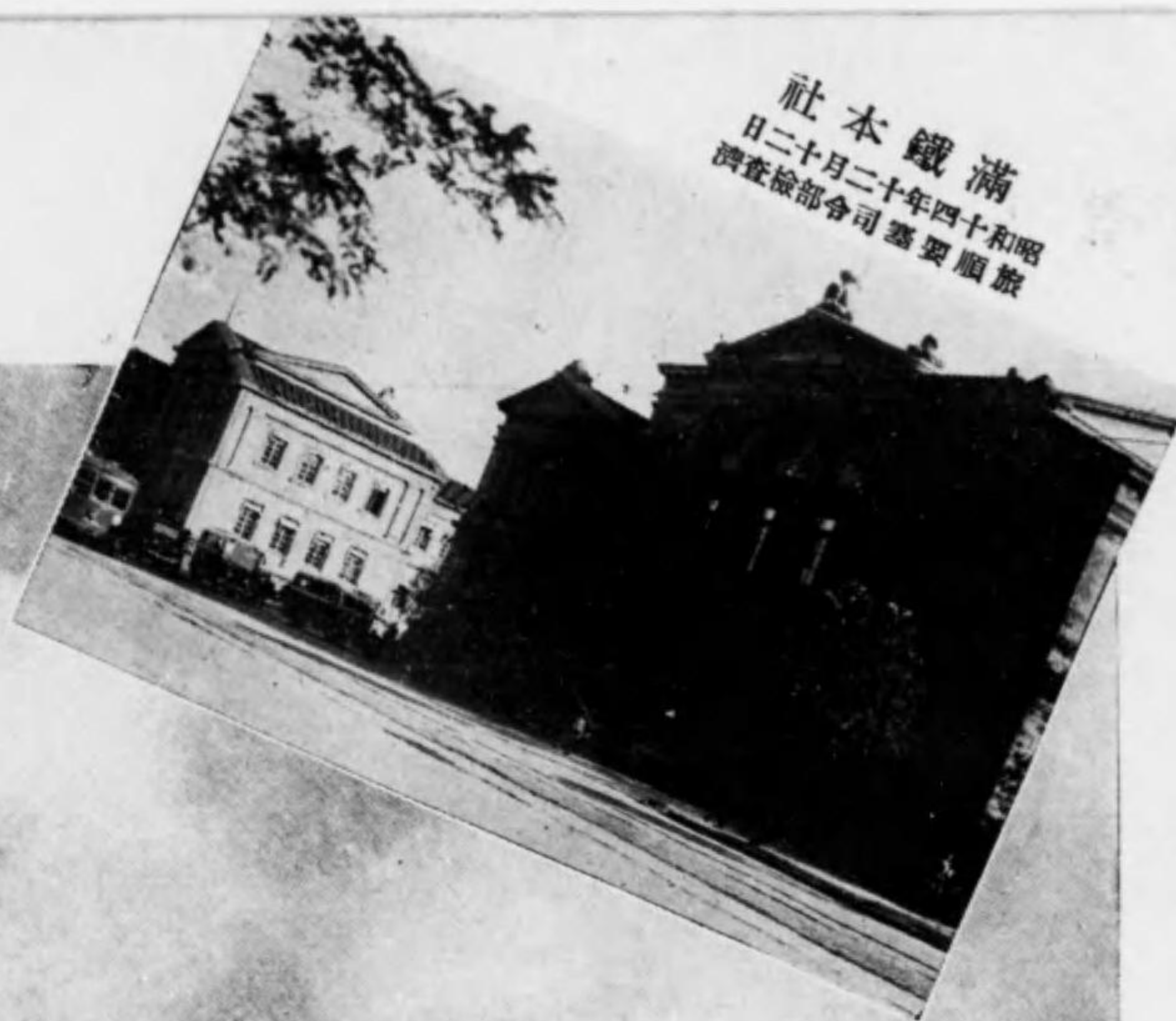
附 録

- 鐵道總局組織一覽表
- 滿洲鐵道圖

滿鐵道總局



滿鐵本社
昭和四十二年十二月二日
旅順要部檢査日



軌道敷設車

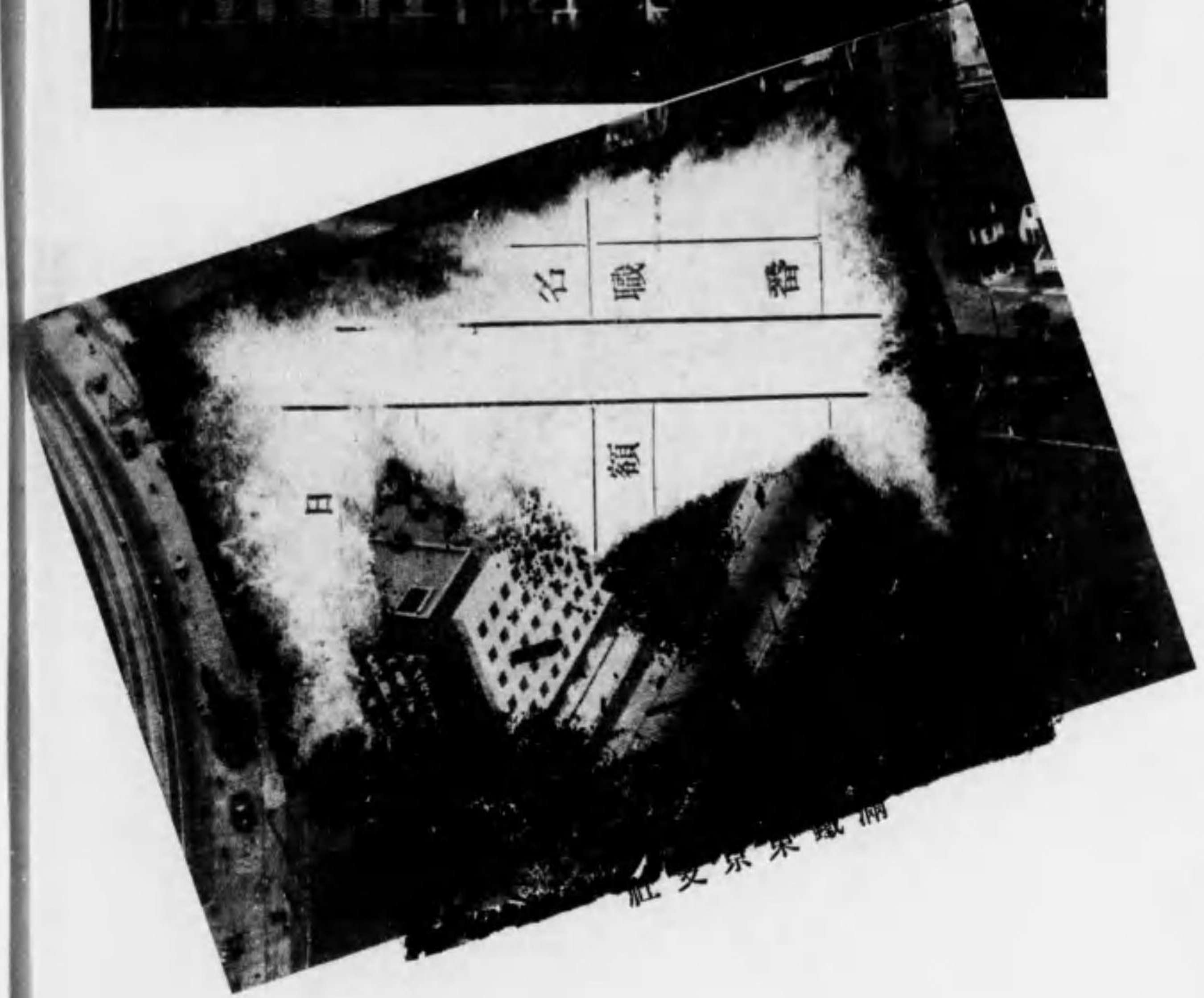
滿鐵哈爾濱鐵道局
ビル



吉林鐵道局



滿鐵新京支社



名職番

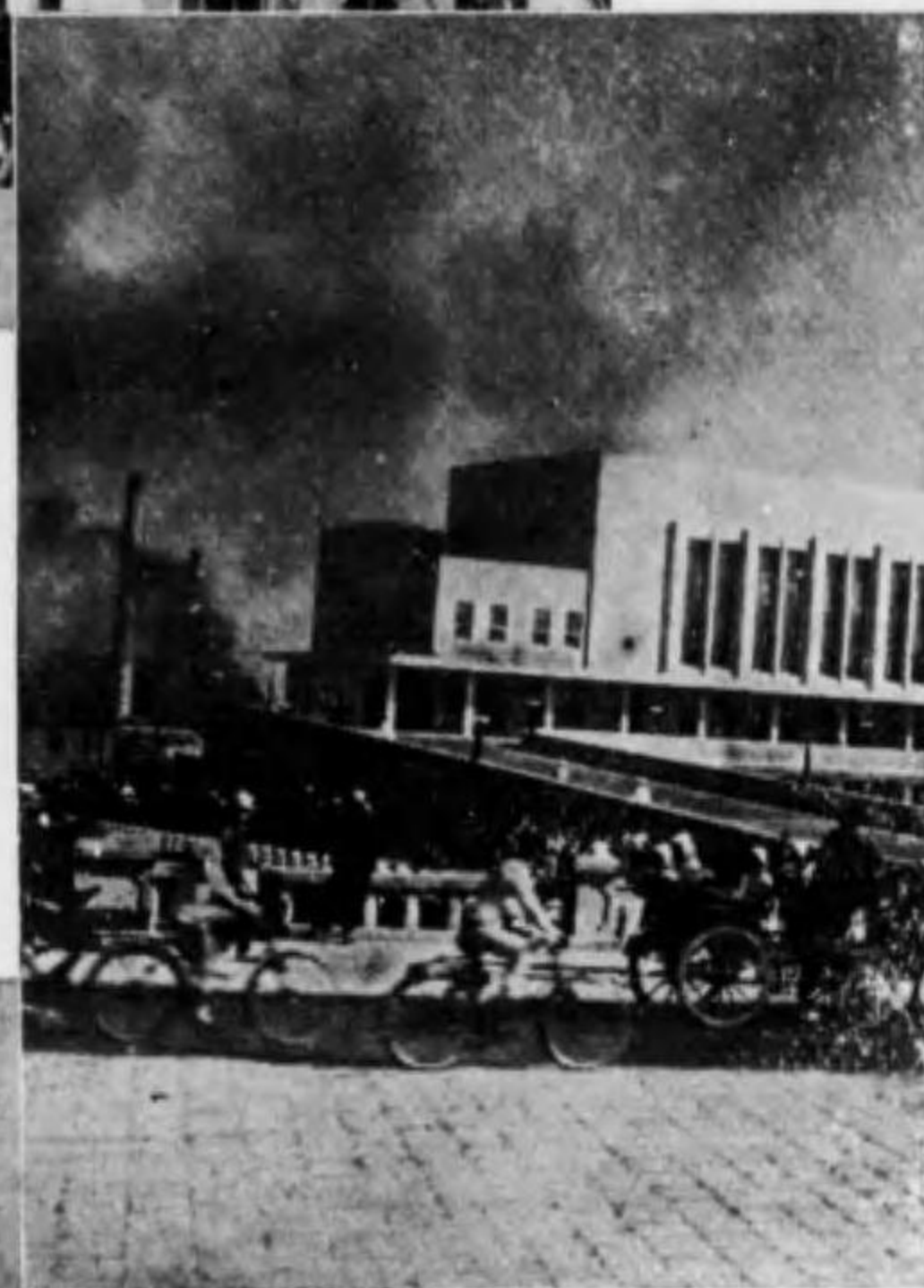
額

日

滿鐵東京支社



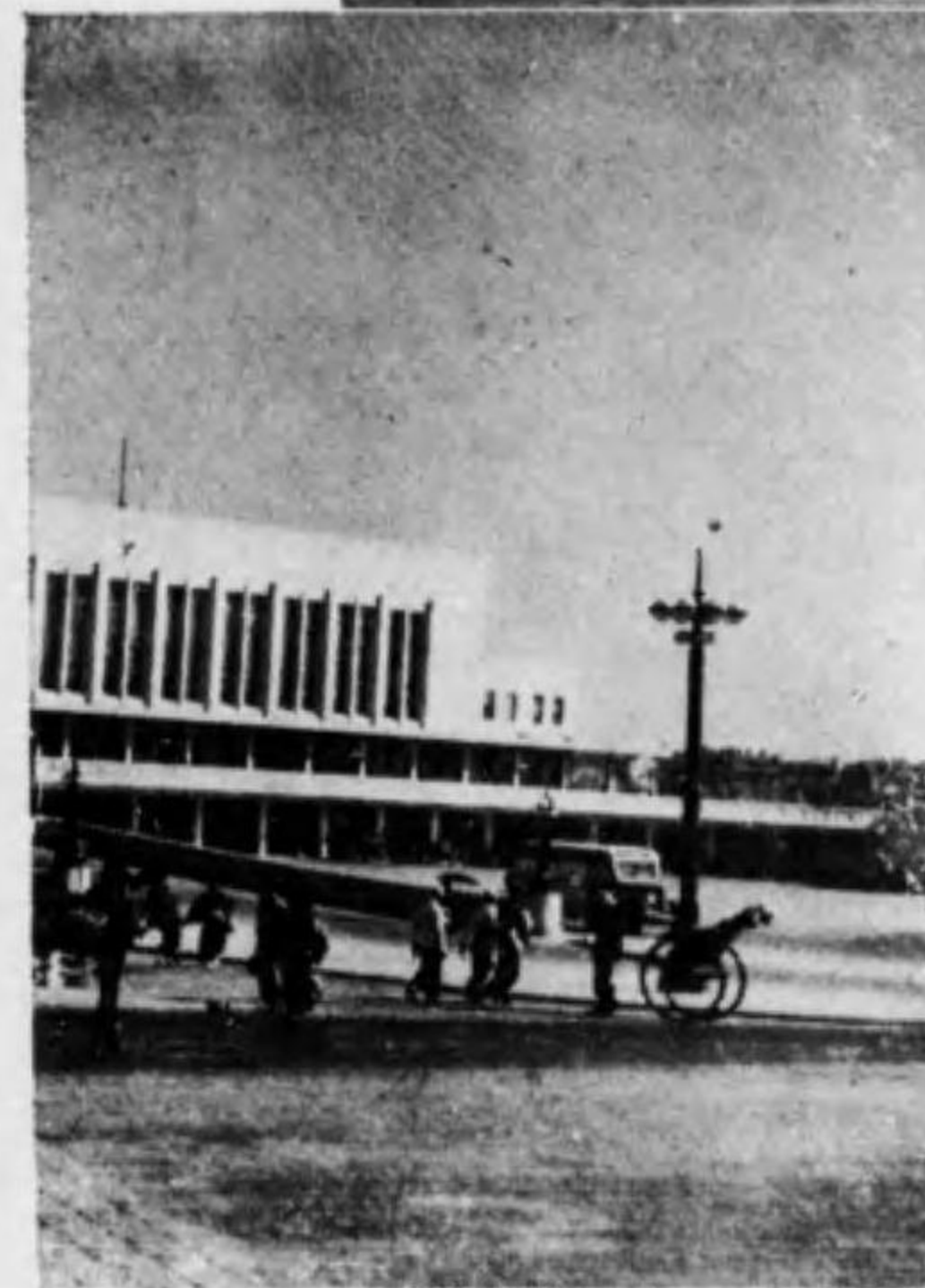
哈爾濱驛



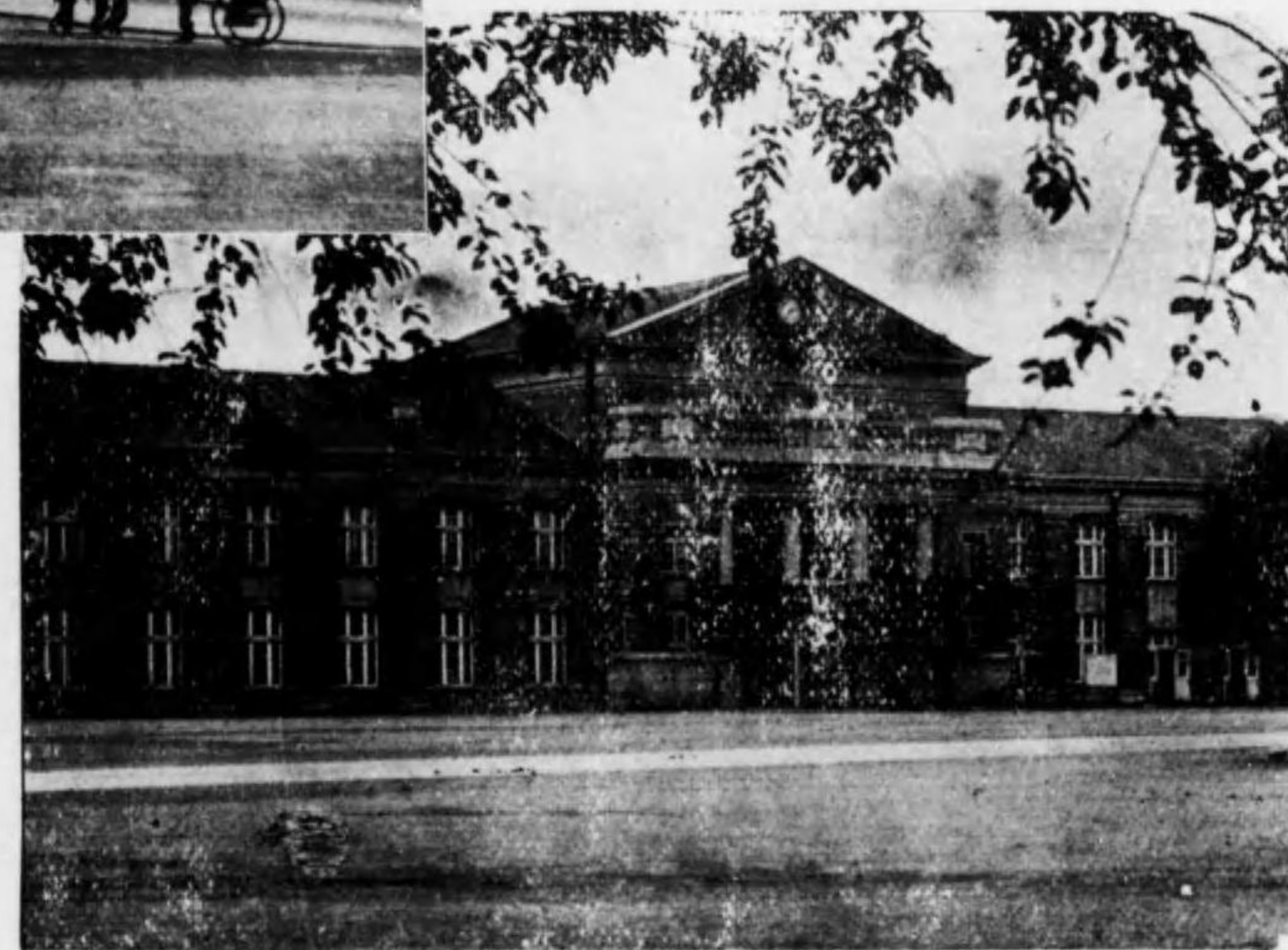
牡丹江驛



奉天驛



新京驛



大連驛
 (昭和十四年十二月十二日
 旅順要塞司令部検査済)



「あじあ」るす進蒸



「サブダ」車機急特型新



横道河子驛 ←

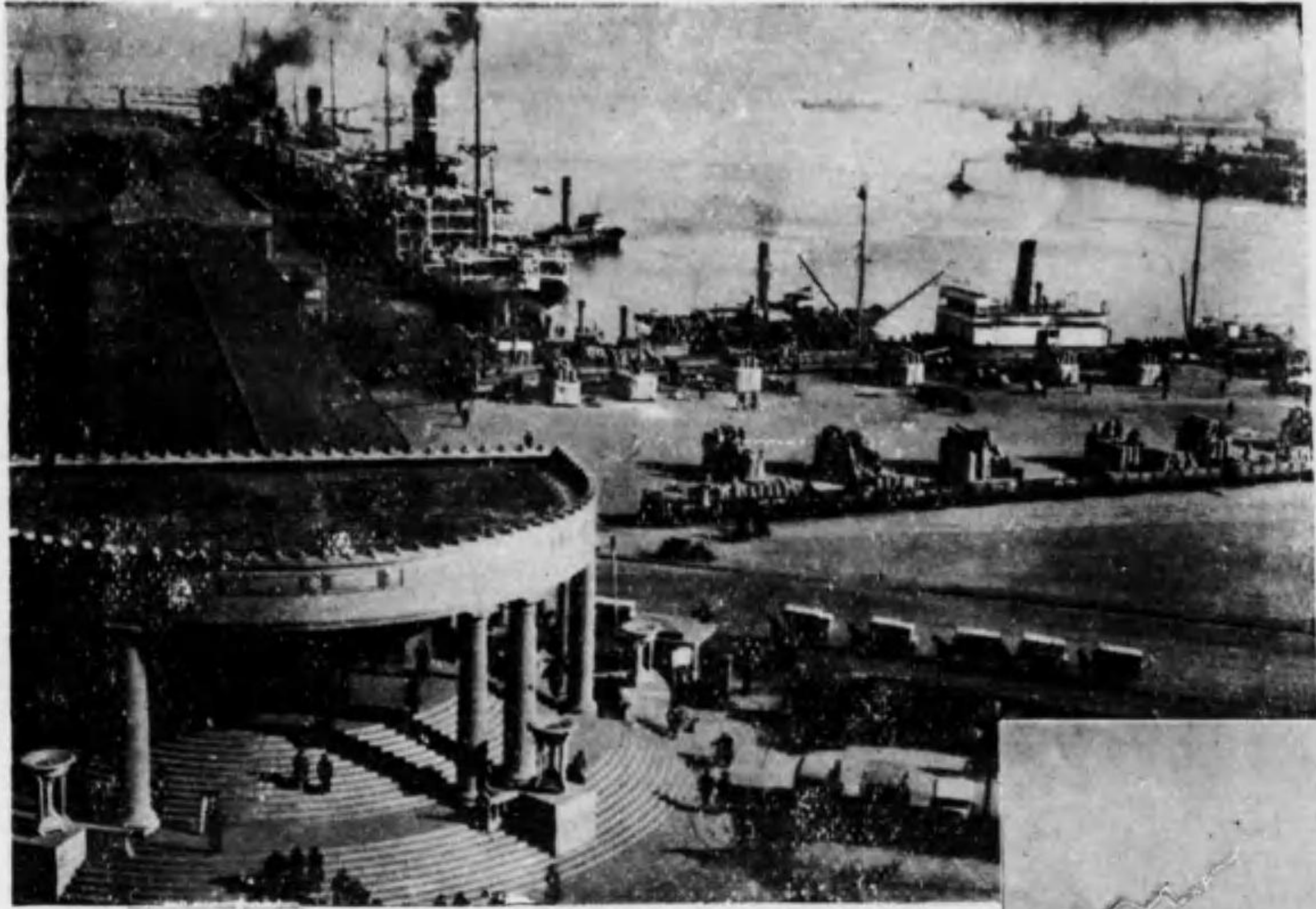
驛 德 承



驛 城 京 東



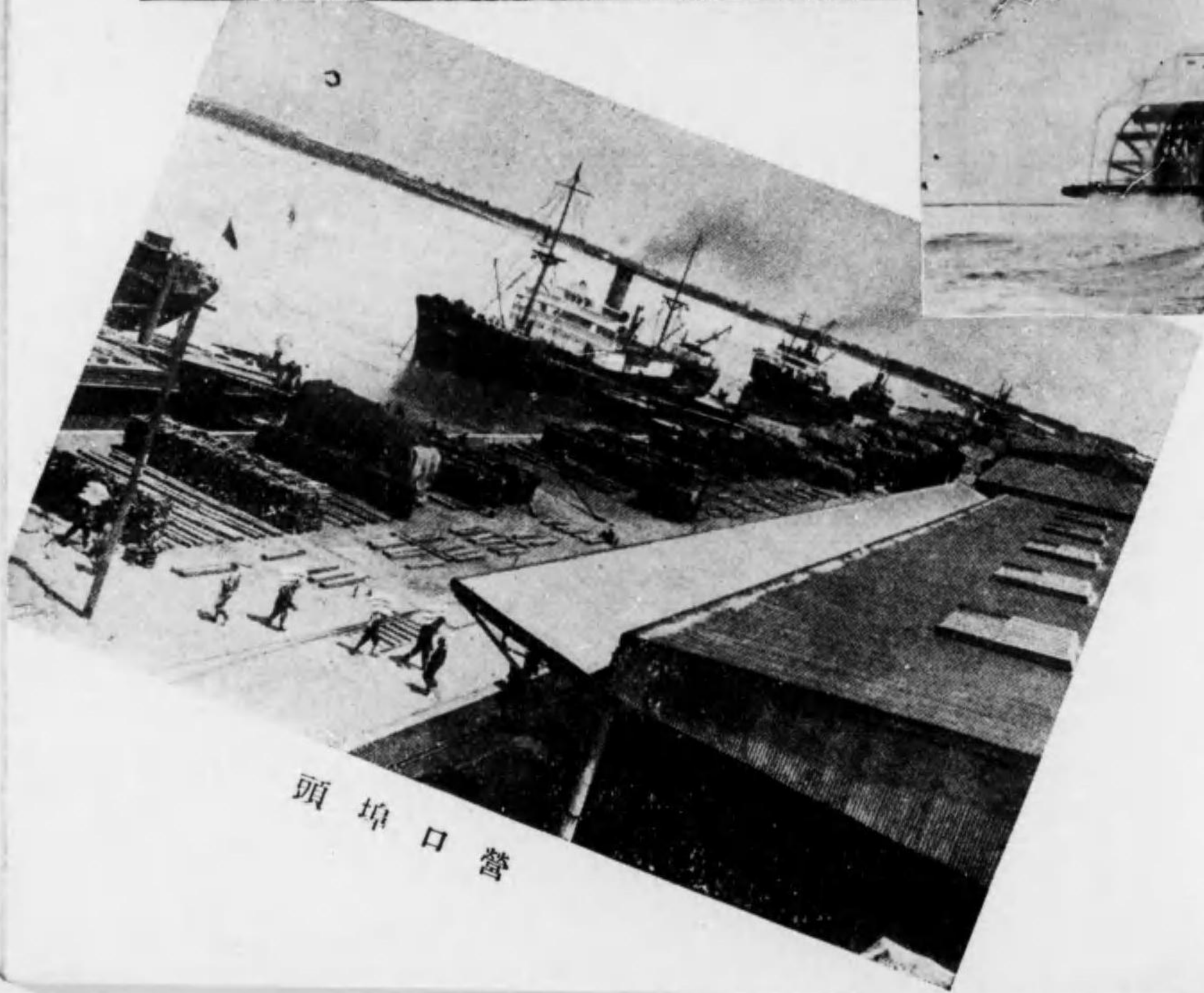
大連埠頭の一部 (昭和十四年十二月十二日 旅順要塞司令部検査済)



大連埠頭の船車連絡 (昭和十四年十二月十二日 旅順要塞司令部検査済)



船輪る駛を江花松



頭埠口營



頭埠の濱爾哈

奉撫國道を行く總局旅客車



一てに線同哈一 列縦の車物貨局總るす驅疾を原氷

設 建 道 鐵

隊 量 測



隊 査 踏



び 歡 の 地 拓 開 に 成 完 道 軌



積 車 貨 の 豆 大



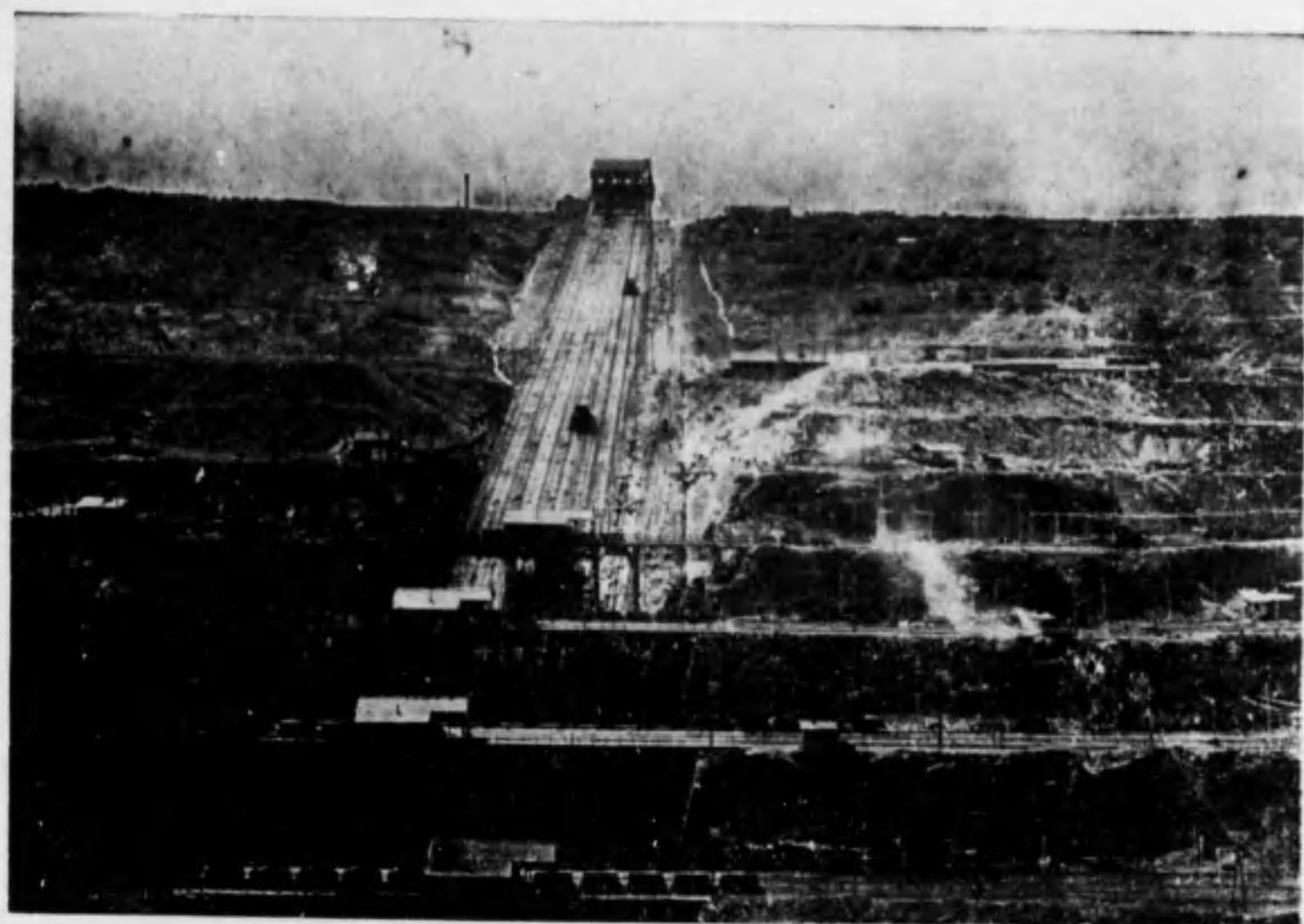
力 強 の 力 苦 役 荷
(一 約 十 四 斤 重 の 豆 一 枚)



大 陸 の 渡 り 鳥 — 入 港 す 白 山 由 勞 者 —



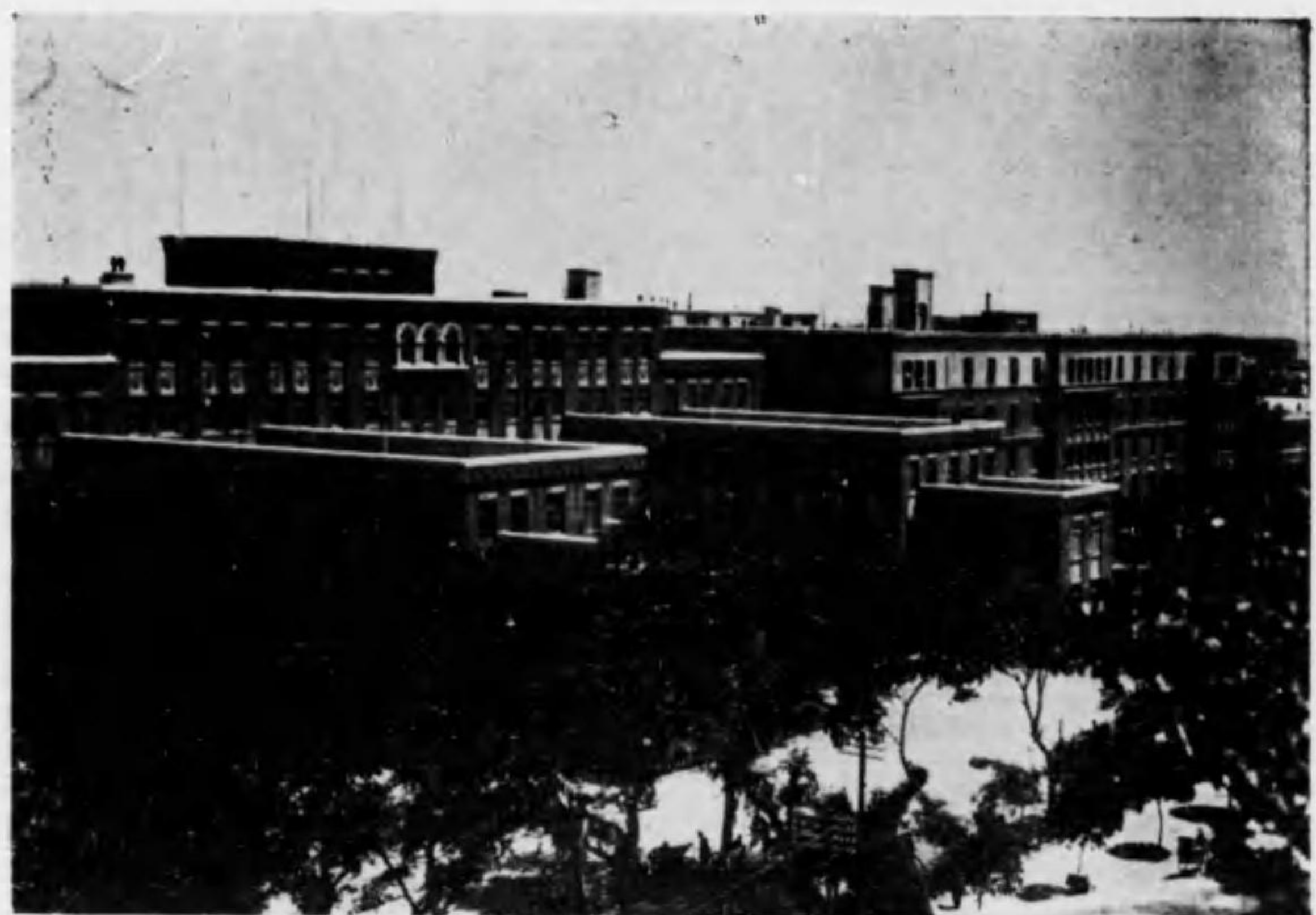
大 豆 の 集 散 — 既 原 に て —



撫 順 炭 礦 露 天 掘



電 氣 ヨ ン ベ ル — 撫 順 炭 礦 —



一天奉一 院醫屬附學大科醫洲滿



院醫鐵滿順撫



(日二十月二十年四十四昭
濟查檢部令司要順旅) ルテホトマヤ連大



ルテホトマヤ天奉

奉天満鐵スケートリンクにて



テツユヒ・場ーキス泉玉



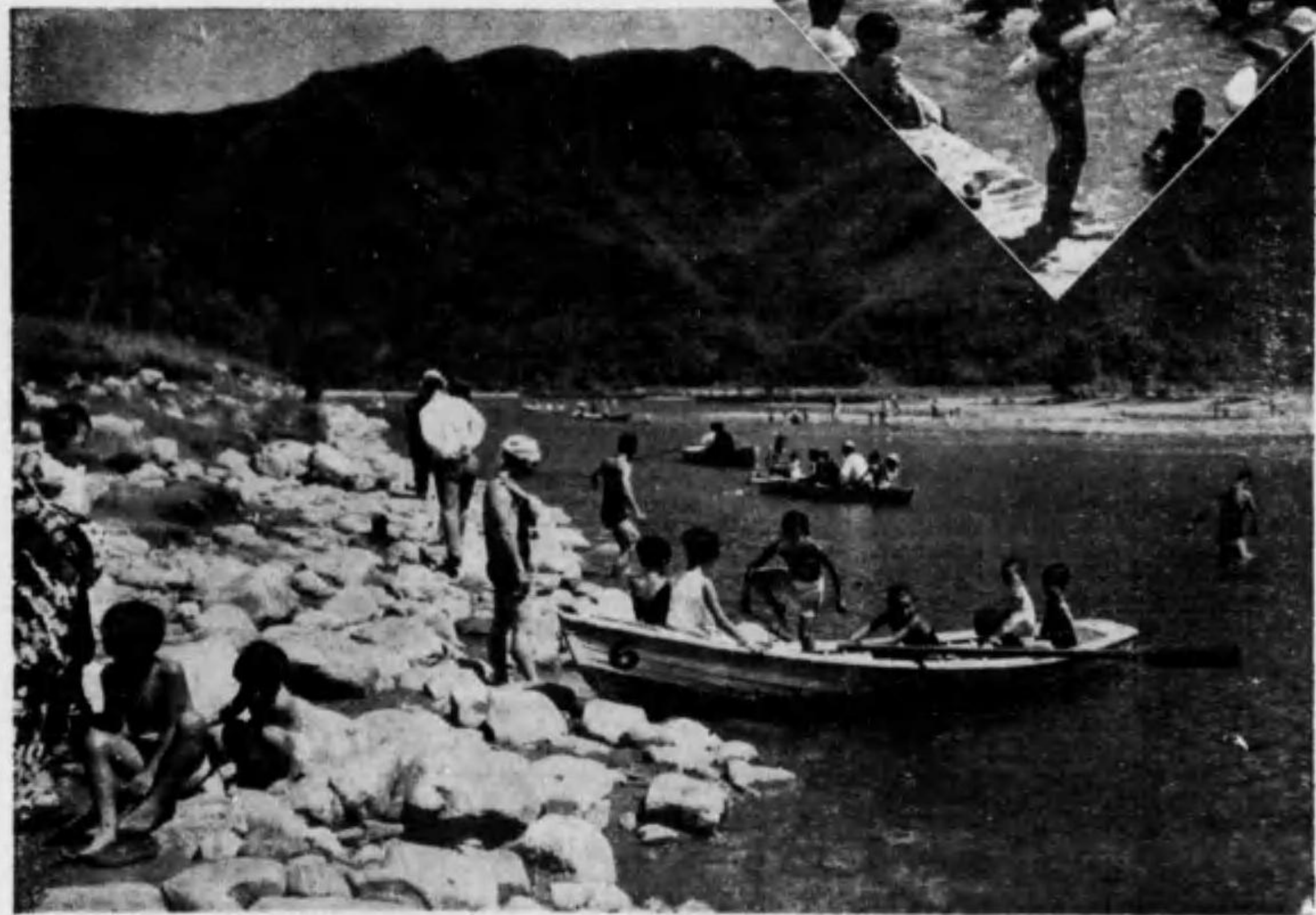
ー場ーキス泉玉ー レス プ ツ ホ



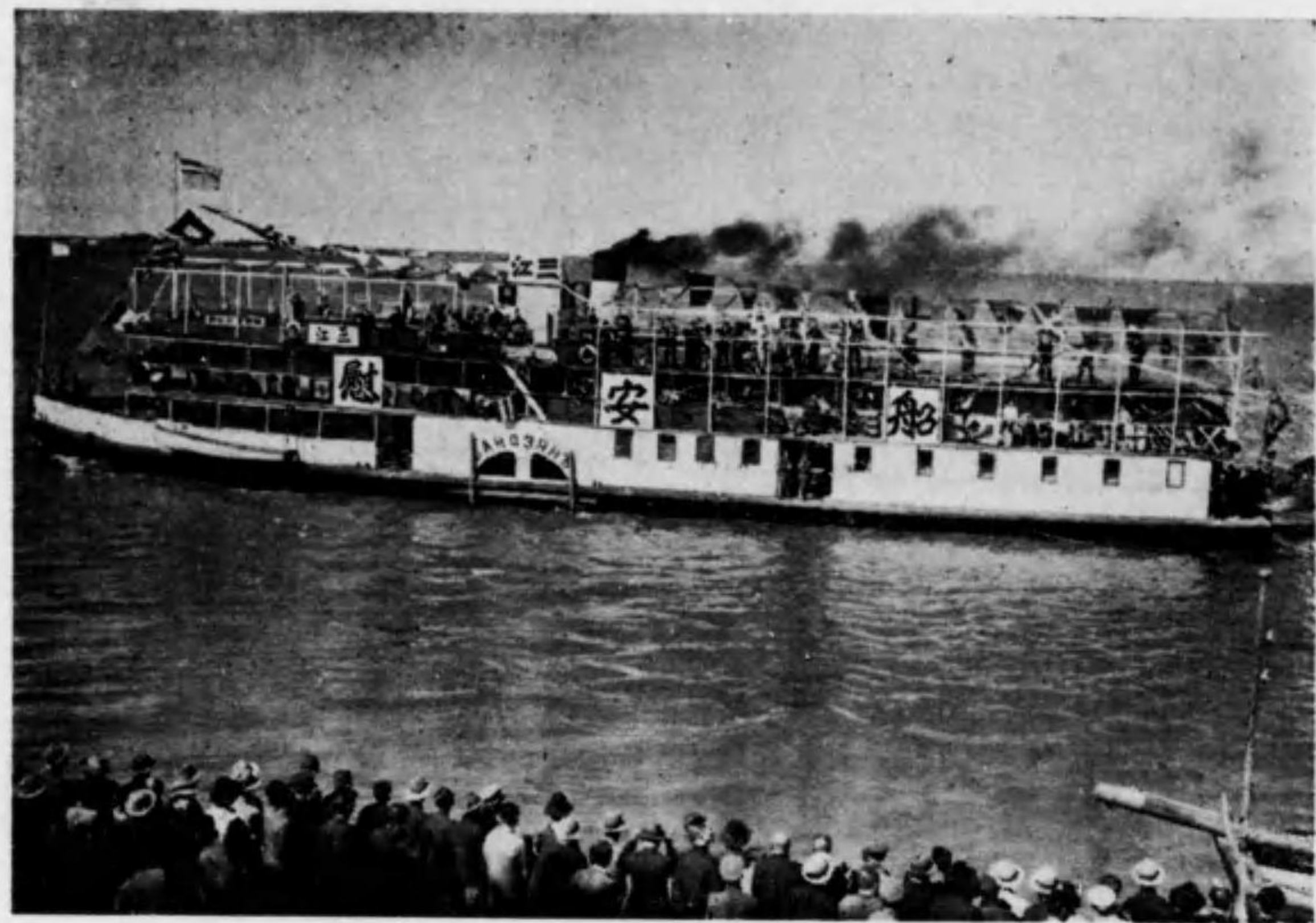
泉温背龍五



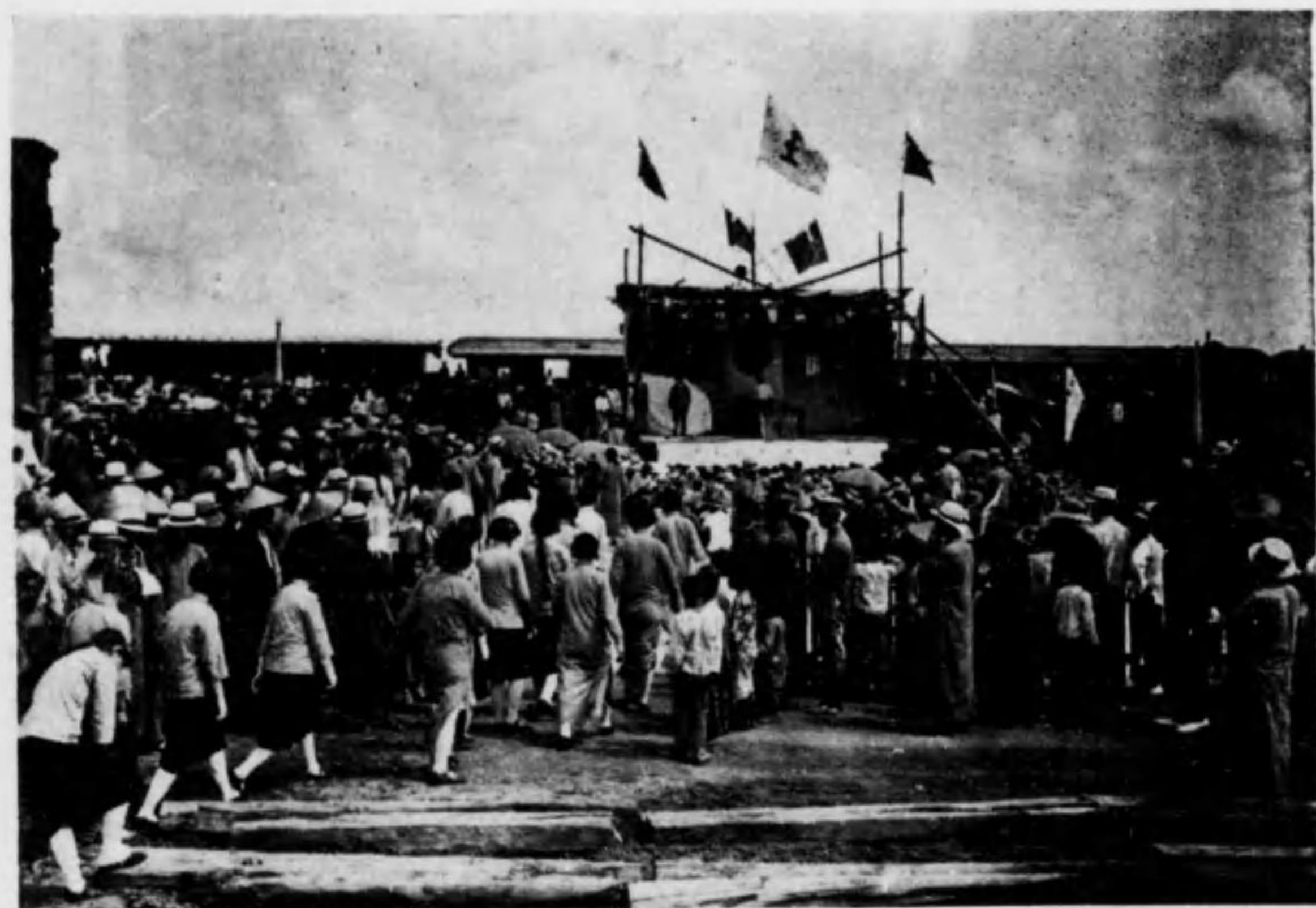
松花江の浮プール (哈爾濱)



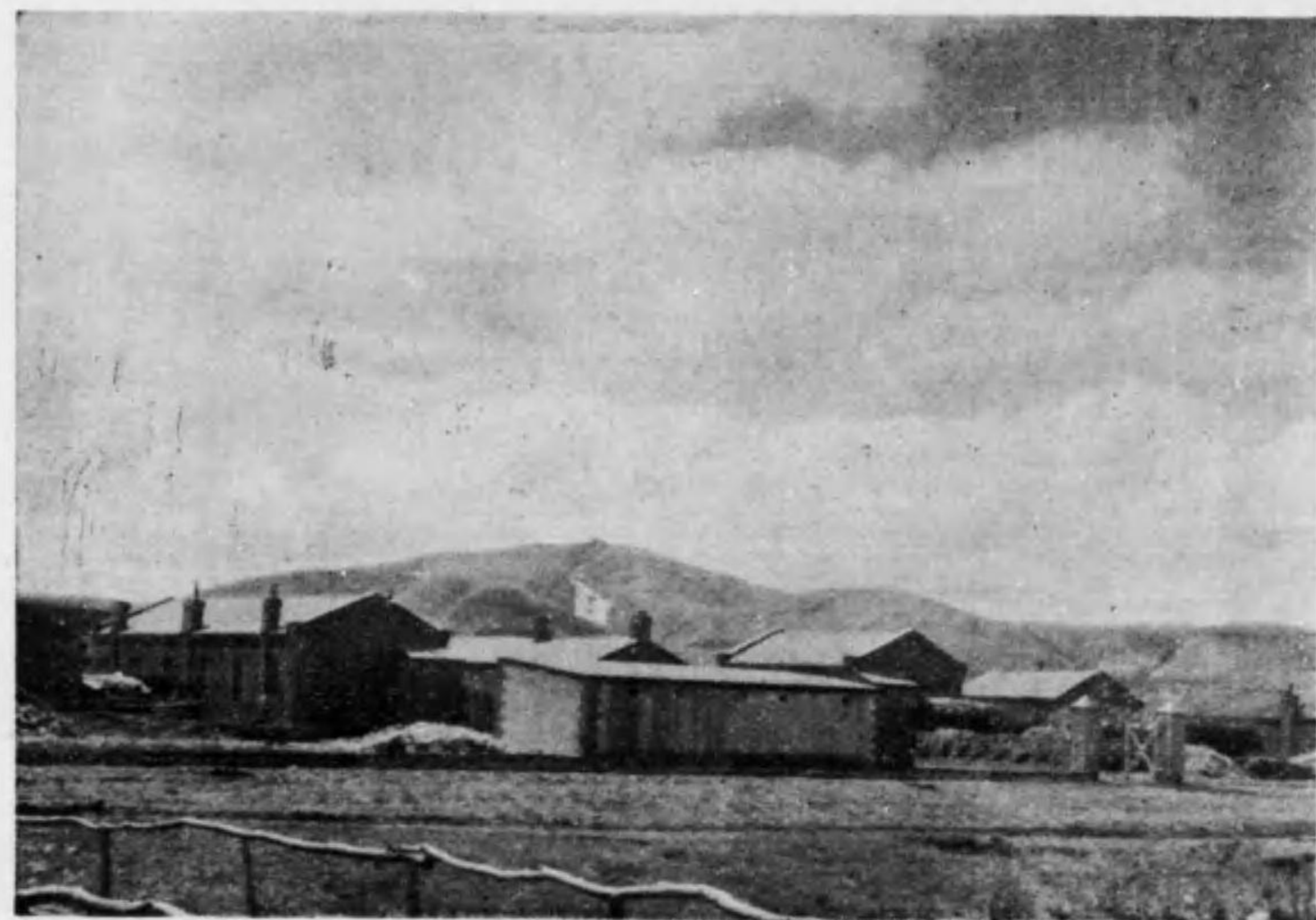
場浴水河・頭橋



衆民むし惜をれ別と船安慰



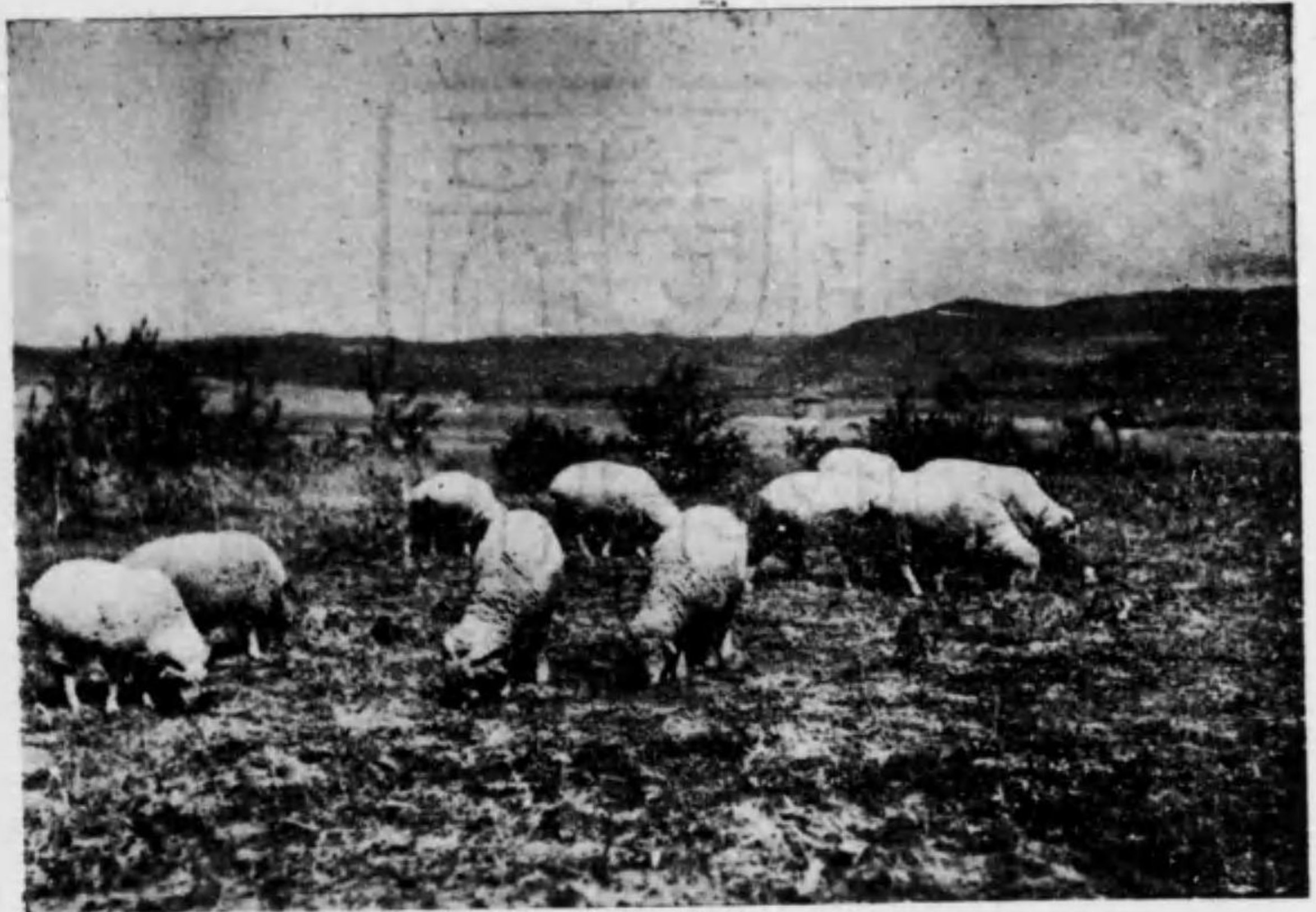
場興餘と車列安慰



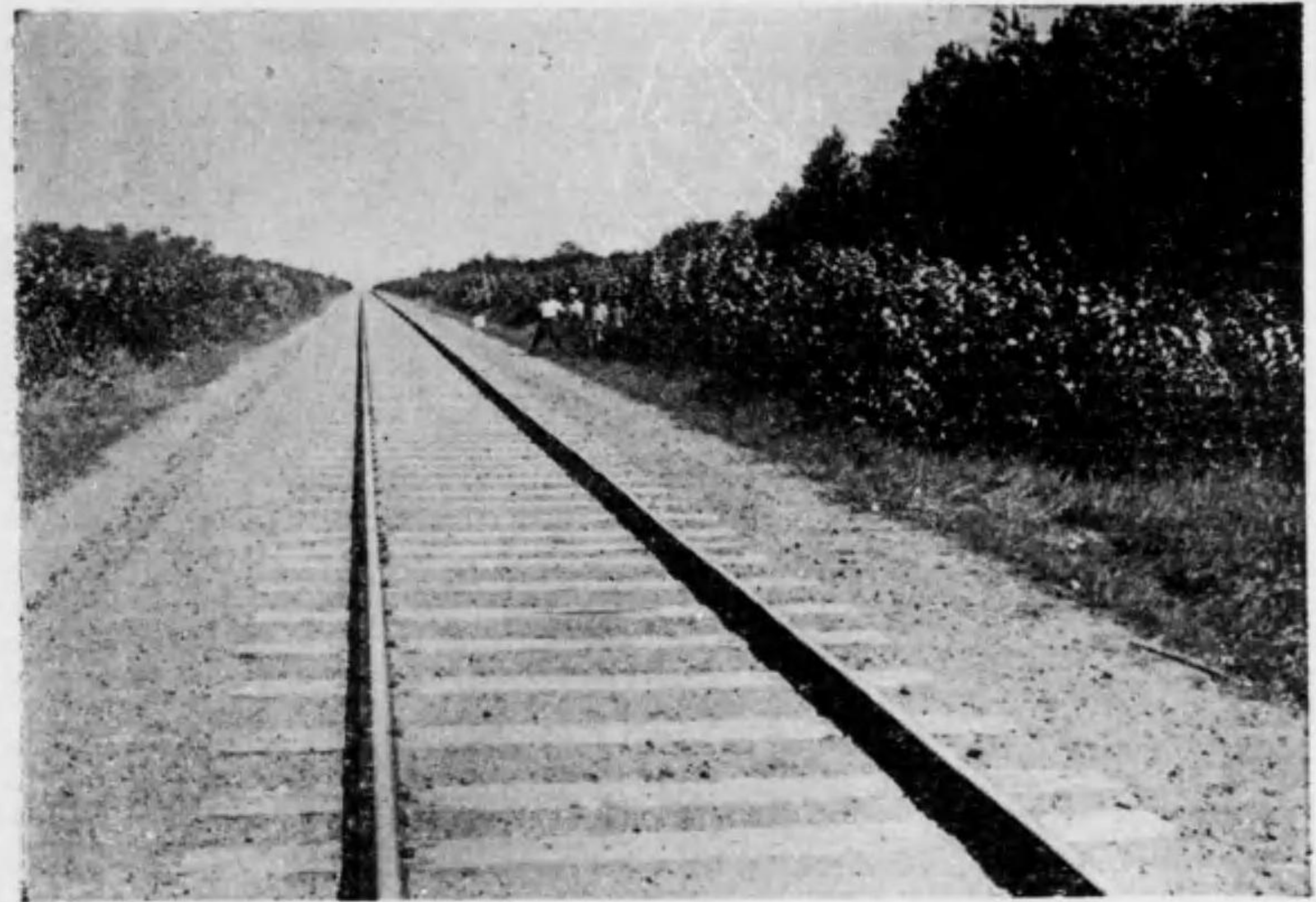
一化 綏一 村 警 自 道 鐵



團 兒 童 護 愛 道 鐵



場畜種江丹牡



林風防

第一編 滿洲鐵道發達小史

第一章 滿洲事變に至る滿蒙鐵道發達の概要

滿蒙に於て鐵道が滿洲文化の母體とし、又近代物質文明の先驅者として登場したのは十九世紀の末葉であつて、帝政ロシアが極東侵略政策の手段として建設した東清鐵道と、ロシアに對抗する英國資本に依る京奉鐵道の關外延長線、即ち現在の奉山線の敷設を以て滿蒙鐵道史の第一頁とする。

顧みれば、滿洲に於ける開拓鐵道に先鞭を著けたのは、明治二十九年（一八九五年）綏中に達した京奉鐵道（北京—奉天）關外延長線であつて、これに三年遅れて建設に著手した東清鐵道は同三十六年（一九〇三年）全線の營業を開始した。爾來四十餘年、滿洲に於ける鐵道の發達過程を大別するならば、次の四期に分つことが出来る。即ち第一、舊東清鐵道並京奉鐵道の創業と其の初期經營時代。

第二、南滿洲鐵道株式會社の創設と其の後に於ける培養線建設時代。第三、支那側の利權回收並自國資本及技術に依る鐵道建設時代。第四、滿洲國成立以後の新線建設時代が之である。以下之に就て述べて見やう。



安奉線黑坑嶺附近 輕便鐵道時代

第一期は謂ふ迄もなく滿洲に於ける鐵道發達の黎明期である。之を二、三の諸外國に比較すれば、前記二大鐵道の建設は世界最古の鐵道たるストックトン—ダーリントン鐵道の建設（一八二五年）に遅るゝこと七十年、東京—横濱間の鐵道開通（一八七二年—明治五年）に遅るゝこと二十三年、又支那最初の鐵道たる上海—吳淞間鐵道の一部開通（一八七六年—明治九年）に遅るゝこと十九年であつた。ともあれ此の時代を代表する東清、京奉の二大鐵道が一は帝政露國の軍事的侵略機關として、他は大英帝國の經濟的進出機關として、共に清國に對する威壓を以て完成された一事は永久に記録さるべき事實であつて、時恰も清朝の崩壞期に近く、西歐列強は舉つて此の「眠れる獅子」の肉の分け前に夢中となつてゐた時代である。

第二期滿洲鐵道發達は日露戰爭の結果として、露國が東清鐵道の一部、即ち長春（寬城子）以南の鐵道を日本に讓渡した當時から大正十三年（一九二四年）奉露協定成立の前後に至る期間である。夫れは日

露兩國が東清、南滿の二鐵道を擁して最も尖銳的に對峙してゐた時代であり、英、米、佛等の西歐列強が凡ゆる欺瞞的手段を以て、日本の大陸政策を妨害せむとした時代でもある。殊に對支政策に於て日英、露の三國に立遅れた米國は、或は滿鐵の買収を試み、或は門戶開放、機會均等の利己的主義を高唱し、或は滿洲鐵道中立の如き無暴なる提案を爲し、或は又錦瓊鐵道（錦縣—齊齊哈爾—瓊璦間の滿洲縱斷鐵道）の敷設權を獲得して、不斷に我大陸政策の遂行を妨害した。併し曩に幾萬の生靈と巨億の國帑とを犠牲にして露國の滿洲占領を抑制した日本は、茲に於ても克く列國の不當なる畫策を打破し孜孜として堅牢なる大陸進出の基礎を築いて行つたのであつた。其の大陸政策遂行機關として創設された南滿洲鐵道も亦交通、文化、産業の開發に於て遺憾なく其の使命を果し、吉長鐵路及四洮、洮昂鐵路等の二培養線をも完成した。

然るに一方東清鐵道は露國革命の餘殃を受けて、一時的乍ら列國の共同管理を受くるに至り、其の後も次第に其の附屬利權を回收されて、遂に大正十三年の奉露協定に依て純然たる一營利機關に還元して了つた。即ち此の第二期は不斷の努力に依る日本の勢力扶植時代であり、他面に於ては露國勢力の後退時代でもあつた。

第三期に入つて滿洲は内外多事の幾年かを經驗した。

歐洲大戰が齎らした弱小民族解放の思潮は支那民衆にも大なる自覺を促し、聽て夫れは滿洲に於ける鐵道利權回收運動、自國資本及技術に依る鐵道敷設問題となつて、全滿洲を風靡するに至つた。其の第一の犠牲となつたものは東支鐵道である。併し東支鐵道利權回收の成功は、舊東三省政權自體にとつては眞の興隆を齎さなかつた。之に依つて利を占め之に増長した舊政權は中央政府と相結んで、其の誤られたる國權回復運動を日本に向け、凡ゆる非合法的手段に依て日本人の生活を壓迫し、滿鐵線の包圍を畫策するに至つた。當時滿鐵包圍政策樹立の中心となつて活躍した舊東北交通委員會は、其の「東北鐵道網計畫緣起」に於て東支鐵道と南滿洲鐵道とを抑制せむが爲には、鐵道網の完成實行に俟つ外なく、而して其の鐵道網中最重要なるは、滿鐵を挾むと同時に東支鐵道をも切斷すべき東西の二大幹線を建設し、之を北寧線に集中して其の終端に良港を築き、此處に輸出入物資を集中すれば單に滿鐵の死命を扼し得るのみならず、東支鐵道にとつても大なる脅威となるべき旨を力説してゐた。此の根本的排日政策に基き次の如き三大幹線計畫が樹立せられたのである。

東大幹線 葫蘆島—奉天—海龍—吉林—海林—依蘭—同江—撫遠

西大幹線 葫蘆島—大虎山—通遼—洮南—齊齊哈爾—寧年—嫩江（墨爾根）—黑河

南大幹線 朝陽—赤峰—多倫等

現在滿洲國國有鐵道の一部たる大鄭線の大虎山—通遼間（昭和二年—一九二七年完成）奉吉線（奉天—海龍間は昭和三年完成、海龍—吉林間は昭和四年完成）齊北線の齊齊哈爾—泰安間（昭和五年—一九三〇年完成）等は總て此の原則に依て建設されたものであつて、當時此の三大幹線を基礎とし五十五線、延長一萬杆に亘る老大なる鐵道網の十五箇年完成計畫が樹立せられてゐた。更に昭和五年に入るや之等滿鐵包圍線の物資吞吐港たるべき葫蘆島（今の壺蘆島）の築港が工費六百萬米弗を以てオランダ築港會社に請負はされ、其の遠大なる排日計畫は著々として具體化さるゝに至つた。斯くて鐵道を繞る日支間の紛争は殆んど解決の見込なく、全面的抗日政策は日を逐ふて熾烈となり、其の究極する所遂に彼の滿洲事變勃發となつたのである。

第四期滿洲鐵道發達は滿洲國成立後の新線建設時代である。昭和六年九月十八日柳條湖附近に於ける支那兵の滿鐵線爆破は東三省政權を壊滅せしめる直接の原因となつた。即ち之を契機として滿洲事變の勃發となり、越へて七年三月一日には新興滿洲國が王道樂土を國是として輝かしい建設の第一歩を踏んだ。同時に誤られたる排日政策は終焉を告げ、之が中心となつてゐた諸鐵道も、其の本來の使命に立還り、滿洲國國有鐵道として擧げて滿鐵に委託經營さるゝことゝなり、茲に初めて過去に於ける日支國交の禍根であつた鐵道問題も全面的に解決せられたのである。滿鐵の受託經營開始後も尙

北滿鐵路のみは依然として滿蘇共同經營と謂ふ變則的な形態を存續してゐたが、之も昭和十年三月の讓渡交渉成立に依て國有鐵道の一部となるや、滿洲に於ける全國有鐵道が總て滿鐵の經營するところとなつた。次で昭和十一年十月一日を期し、全滿鐵道の一元化が行はれ鐵道總局の新設を見、從來の滿鐵鐵道部、北鮮鐵道管理局並に鐵路總局（國鐵管理）が打つて一丸となつたのである。

第二章 滿洲事變を契機とせる滿洲鐵道の新情勢

滿洲事變勃發し、東北政權が完全なる没落を告ぐるや、各鐵路代表は新に東北交通委員會を組織し滿洲國の成立を見るに至る迄、鐵道統制に當つてゐたが、新興滿洲國は建國と共に、國有鐵道を總て同國交通部に移管し、總て滿鐵會社に既設國有鐵道並新線の建設を委任することとなり、滿蒙鐵道發達史上に新紀元を劃するに至つたのである。

一、滿洲國の成立と鐵道經營方策

滿洲國の成立と共に日本は滿洲國有鐵道の管理に關する協定を締結すると共に、滿洲國は亦重要な路線に對しては私營を許さざる方策を樹立し、所謂「日滿兩國の共同防衛、滿洲建設に對する協同合作」（日滿議定書）の爲の滿洲新鐵道體系確立に日滿兩國は協力邁進を誓つたのである。

滿洲國は其の後、更に滿洲國鐵道法（大同二年—一九三三年二月二十八日教令第七號）及び私設鐵道法（康德二年—一九三五年九月五日勅令第一〇九號）を公布し、滿洲鐵道經營方策を明かにしてゐるが、滿鐵は此の滿洲國鐵道經營方策に協力し、開拓鐵道の經營に當つたのであつて、躍進する滿洲國の政治的雰圍氣の中に於て、全滿鐵道一元的經營の理想は著々實現せられた。

二、滿洲國有鐵道の滿鐵委任經營實現の経緯

滿洲建國後、滿蒙諸鐵道は新なる任務を要求せらるゝに至つたのは謂ふ迄もないことであるが、其の最重要なるものは國防並治安維持と産業開發上の役割である。従つて斯かる目的の爲には、滿鐵を中心とせる滿蒙鐵道は、經營の組織及運營の方策に於て新情勢に適應すべく編成替の必要に迫られ、滿鐵は其の制度及各種の取扱の改正を行ふ方針を確立した。

一方滿洲國政府は國內の鐵道（北滿鐵道を除く）並航運を全部國有と爲し、同時に鐵道の建設を國家的統制下に行ふべく大同二年三月滿鐵會社をして之等の國有鐵道並航運の直營と鐵道建設とを委託經營せしむるに決定した。茲に於て全滿鐵道は國防並産業開拓鐵道としての新使命に基き、優秀なる滿鐵人の能力を動員して統一的なる發展を期待さるゝに至つたのである。

滿洲國政府が交通行政の重責に鑑み、其の目的達成の爲に最適當の機關として滿鐵を選んだことは

當然の歸趨であつた。即ち我社は滿洲國に於ける鐵道經營に多年の經驗を有し、合理的經營に習熟してゐるのみでなく、滿洲國諸鐵道に對して有する巨額の債權を辦理する上にも、滿洲國政府、滿鐵雙方の便は大なるものがあり、我社に委託するに至つた所以を何人も首肯し得られることであらう。

三、委任經營の契約要旨

滿洲國政府は會社との間に昭和八年即ち大同二年二月九日附を以て委託經營契約を締結し、同日交通部佈告及訓令を以て之を左の如く發表した。

滿洲國交通部佈告第七號

查スルニ本部ハ既ニ大同二年二月九日ニ於テ國有鐵道、松花江官經水運事業及各項附屬事業ヲ南滿洲鐵道株式會社ニ委託シテ經營セシム、特ニ佈告ス

滿洲國交通部訓令第四七號

今般政府及南滿洲鐵道株式會社トノ間ニ締結セラレタル國有鐵道及之ニ附帶スル事業ノ一切ノ從事員ハ、大同二年二月九日附ヲ以テ現職ノ儘、鐵路總局ニ所屬スル儀ト心得ベシ、尙從事員ノ所屬鐵路ニ對シ從事員ノ資格ニ於テ有セン權利義務ハ鐵路總局ニ於テ繼承スルコト、ナリタルニ付右知照スベシ、茲ニ令ス

此の歴史的な締結を了した滿鐵は同年三月一日委託契約に關し聲明を發したが、同時に發表された契約の要旨大要は次の如きものである。

委託經營契約ノ要旨大要

滿洲國政府ハ吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海(松花江水運事業ノ一部ヲ含ム)、瀋陽、奉山(打通線及附屬港灣ヲ含ム)ノ既成鐵道ニ關シ滿鐵ニ對シ負擔スル債務合計約一億三千萬圓ヲ借款證額トシ、之等諸鐵道ニ屬スル一切ノ財産及收入ヲ以テ本借款ノ擔保トシ之等諸鐵道ノ經營ヲ滿鐵ニ委託ス。

滿洲國政府ト滿鐵以外ノ第三者トノ間ニ存スル鐵道ノ債權債務ニ關シテハ政府ト滿鐵間ニ於テ協議ノ上、滿鐵ニ於テ之ヲ處理シ、其ノ支拂ヲ要スルモノ及奉山線ノ中英公司ニ對スル借款ノ償還資金ハ鐵道ノ委託經營ニ依ル收入金ヨリ支出ス、奉山線ノ内中英公司借款ニ關スルモノハ同借款問題解決スル迄、本借款ノ擔保ヨリ除外ス。

滿洲國政府ハ別ニ滿鐵ニ敦化—圖們江鐵道、拉法—哈爾濱鐵道、泰東—海倫鐵道ノ建設ヲ請負ハシメタリ。

右建設費ハ約一億圓トス。



北國の鐵道建設

尙前記敦化、圖們江鐵道建設ニ關聯シ滿洲國ニ於テ天圖輕鐵ヲ買收スル要アルニ付、滿洲國ハ之ガ資金トシテ約六百萬金圓ヲ滿鐵ヨリ借入レ、同輕鐵經營ヲ滿鐵ニ委託スルコト、セリ。

四、鐵道總局の設置と鐵道の綜合的經營

滿鐵は滿洲國政府との國有鐵道委託經營契約に應ずる爲昭和八年三月一日、鐵路總局を奉天に、鐵道建設局を大連滿鐵本社内に夫々設置した。

茲に於て鐵路總局は滿洲國交通部總長の管掌に歸屬せる國有鐵道並航運に關する一切の經營を行ふことゝなつた。素より之は國策遂行の第一歩を印すべきものであり、其の國家的統一經營の成果は滿洲國將來の隆昌を約する一因となるは勿論である。

鐵路總局は先づ從來獨立的色彩を有せし九鐵路を廢合し

康德元年（昭和九年）四月一日新組織に依る奉天、新京、洮南、哈爾濱の四鐵路局を設置の上、強力なる統制下に經營の合理化及簡易化を計つた。亦康德二年（一九三五年）中には、新京及洮南の兩鐵路局を吉林及齊齊哈爾に移し、以て運營の強化、奧地開發に備へ、更に各主要地には鐵路監理處を設けて現場の指導及監督に當らしめた。

斯くて總局は開設後、常に其の有機的機構の擴充と經濟的運用の二大原則をモットーとして進み、之が表現としては鐵路の安全、運轉の正確、速度の向上、運賃の統制、客貨取扱の公正、鐵路負責主義の徹底、連絡運輸の擴大及簡易化、運轉徑路の合理化、會計制度の強化、諸施設の改善、従事員の養成訓練等凡そ鐵道運送の最高水準に向て努力してきたのである。殊に康德二年三月二十三日、北滿鐵路の接收に伴ふソ聯勢力の北滿撤退に伴ひ、さしも執拗なりし南北滿の對峙は茲に解消し、國有鐵道全線は悉く同一統制下に置くを得て、總局は初めて完全に其の機能を發揮することゝなつた。

斯くの如く國有鐵道が鐵路總局に依り其の本來の使命に貢獻しつゝある時に、滿鐵社線はまた滿洲鐵道綜合經營の原則に基き其の經營の強化に努めて來た。

五、新線の建設と鐵道網の整備

滿洲國建國以來九箇年間に滿鐵の手に依て建設せられた鐵道は約四千軒に達する。

先づ敦圖線（現在京圖線の一部）外二線の建設を竣成、吉敦線を圖們江に延長して、更に北鮮線に接続せしめ、羅津港の完成と相俟て日滿交通の最捷徑路を形成した。一方圖們江を起點として北上し佳木斯に至る鐵道を完成して、東北滿に於ける資源の開發を著しく促進せしめつゝある。

北滿の穀倉地帯を走る齊北、濱北の諸線は經濟、政治上重要な幹線であり、之等黒河に至る鐵道は古くより各國の渴望せるところで、之が鐵道の敷設權を獲得せむとして幾多の問題を惹起し、迂餘曲折を経たのであるが、滿洲國の出現に依り遂に完通せしむるに至つた。

此の外熱河、東蒙古並東邊道新設諸線は、地方開發鐵道として充分の價値を有すると同時に、錦古線は長城を踰えて北支に通じ、梅輯線は鴨綠江を渡つて朝鮮—日本との新經濟ルートを生み、共に國際要路を形成してゐる。此の間、兵匪の跋扈甚しき邊境を跋渉し、幾度か危難に遭遇し、或は天災に厄せられ、凡有困苦に耐へつつ幾多同僚を犠牲とし、尠からざる阻害を被つたが、協力一致克く使命の遂行に邁進し、昭和十四年六月待望の一萬軒に到達し、引續き建設に力を傾けてゐる。

滿洲事變後、新に建設し滿洲國に引渡した鐵道（昭和十五年一月十五日現在）は次の通りである。尙本鐵道の中、滿洲國政府に引續ぐ以前に於ては、即ち本營業開始前、四圍の情勢に應じ、事情の許す限り假營業を開始することとし、工事材料運搬の傍ら一般旅客並貨物の輸送を爲し、一般民衆の

便に供してゐる。

1 滿洲國に引渡濟鐵道

（引渡當時の軒程）

敦 化—圖 們 線	（京圖線の一部）	一九一・九 ^軒
朝 陽 川—開 山 屯 線	（朝陽線）	五九・五
圖 們—佳 木 斯 線	（圖佳線）	五八〇・二
林 口—虎 頭 線	（虎林線）	三三一・八
拉 法—哈 爾 濱 線	（拉濱線、支線を含む）	二九〇・九
海 倫—北 安 線	（濱北線の大部）	一〇六・一
北 安—泰 東 線	（齊北線の大部）	八七・〇
拉 哈—墨 爾 根 線	（寧墨線の大部）	一三二・三
北 安—黒 河 線	（北黒線）	三〇二・九
新 京—白 城 子 線	（京白線）	三三二・六
王 爺 廟—阿 爾 山 線	（白阿線の大部）	二六六・〇

滿洲の鐵道

- 四平街—西安線 (平梅線の一部)
- 梅河口—通化線 (梅輯線の一部)
- 金嶺寺—古北口線 (錦古線)
- 葉柏壽—赤峰線 (葉峰線)
- 新立屯—義縣線 (新義線)
- 龍潭山—大豐滿線 (龍豐線)
- 通化—輯安 (梅輯線の一部)
- 綏化—神樹 (綏神線)
- 宮原—田師付 (溪城線)
- 西綏—東寧 (綏寧線)
- 佳木斯—蓮江口 (佳蓮線)
- 蓮江口—鶴岡 (鶴岡線)

計

此の他、太平川—魯北間(一九二・三籽)は路盤工事のみ施工して滿洲國政府に引渡した。

- 八二・五
- 一三〇・二
- 五四二・三
- 一四六・九
- 一三一・五
- 二二・四
- 一一四・六
- 一三五・八
- 八六・〇
- 九一・一
- 一二・七
- 五四・三
- 四、二三一・五

一四

2 假營業中の鐵道

- 汪清—老黑山 (汪老線)
- 鴨園—林子頭 (鴨林線)
- 蓮江口—湯原 (蓮湯線)
- 神樹—帶嶺 (綏神線の延長)
- 墨爾根—霍龍門 (墨霍線)
- 龍井—青道 (龍青線)

計

- 一六四・九
- 五二・〇
- 三七・六
- 六〇・〇
- 一〇三・七
- 五一・三
- 四六九・五

尙此の外に國外線として多年の懸案であつた羅津港に結ぶ雄基—羅津線(一五・二籽)及承德より北京に通ずる古北口—通州線(一二六・六籽)の建設を完成せしめた。

3 滿洲國建國當時と現在滿洲國及關東州鐵道延長營業籽程との對照

鐵道名	建國當時	昭和十五年現在	備考
滿鐵社線	一、一二三・七 ^籽	一、一二三・二 ^籽	
國有鐵道	二、九一一・〇	八、八六二・八	私鐵鶴岡線(廣軌)は買收改軌編入

滿洲の鐵道

一六

北滿鐵道	一、七三二・八	—	接收後國有鐵道に編入改軌
假營業中鐵道	—	四六九・五	計六線、奉天及哈爾濱兩交通會社市電を含む
私設鐵道	三二八・八	三〇三・一	計四線、變動多し
森林鐵道	若干	二四七・〇	計一八線、主として運礦線
專用鐵道	若干	四一九・八	
計	約六、〇九六・三	一一、五三三・四	

4 延び行く鐵路

滿鐵所管鐵道は滿洲國、關東州及北鮮に跨り、昭和十四年一月末日現在の營業杆程は

社線	一、二三一・二杆
國線	八、八六二・八杆
北鮮線	三五二・四杆
計	一〇、四四六・四杆

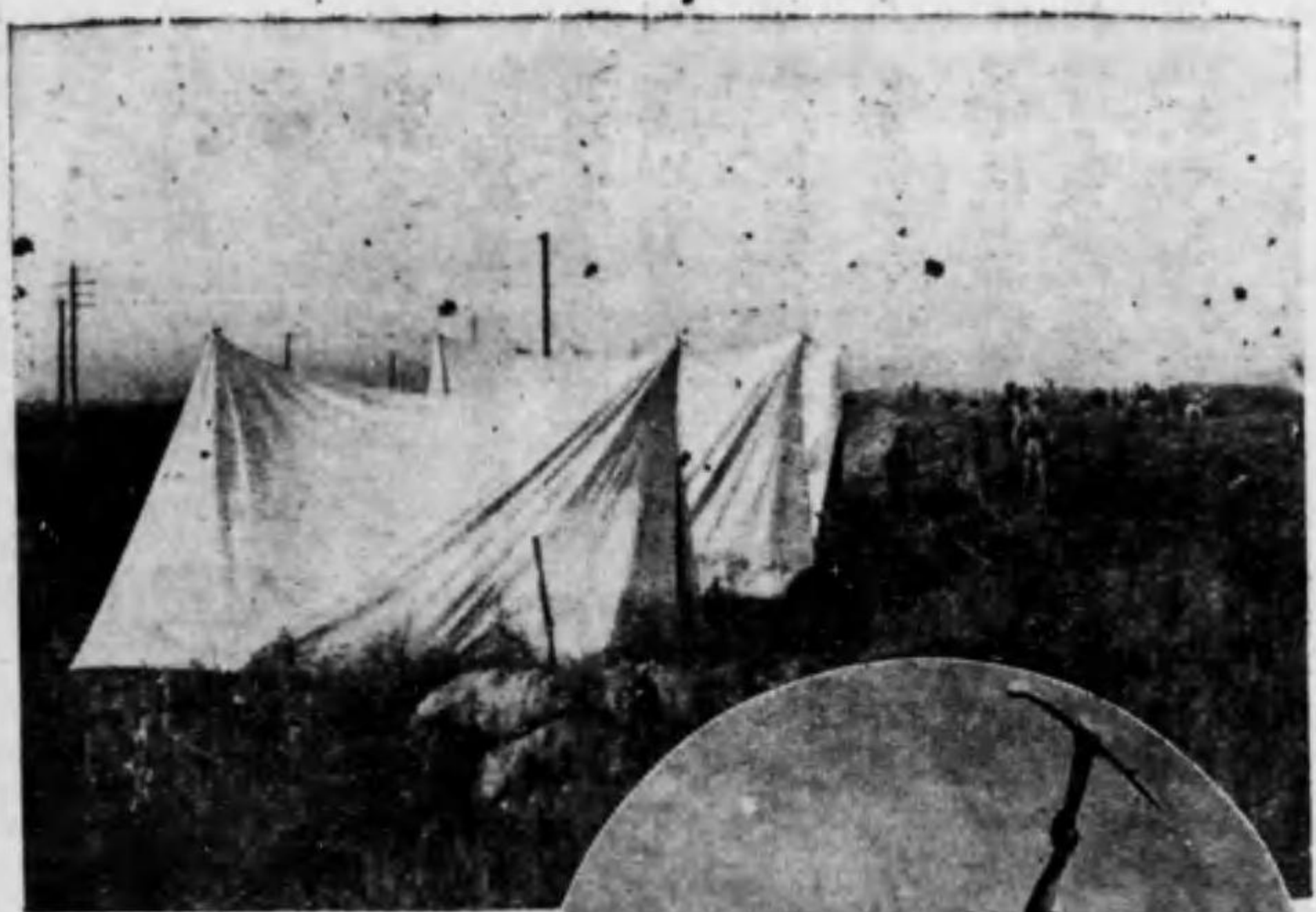
となり、之に現在假營業中の鐵道を加ふる時は一〇、九一五・九杆となる。

斯くの如く滿洲國內に於ける鐵道は全滿鐵道一元的經營方策に則る新線の建設、北鐵接收、私設鐵

道の擴充等に依り飛躍的數字を示し、昭和十四年十月二十一日滿鐵經營鐵道一萬杆達成の記念式典を舉行した。併し乍ら諸外國の鐵道分布の上から見るときは滿洲に於ける鐵道の發達は未だ劣數を示し又新興滿洲の將來發展の爲にも更に鐵道網の擴充を要求せられ、鐵道の建設は極めて意義重大なるものがあるので、滿鐵では興亞大業の長期建設遂行に邁進し、大陸國策の負託に應ふべく一萬杆達成を新飛躍の一段階として力強き一步を踏み出した。

六、北滿鐵道の接收

北滿鐵道の滿洲國に依る接收は單に滿洲交通經濟上大なる意義を有するのみならず、實に近世極東外交史上、特筆大書すべき重大事件と謂はねばならない。蓋し、露國は日露戰爭の結果、長春(新京)以北へ後退を強ひられたりと雖、爾來三十年、哈爾濱を中心として北滿の沃野に牢固として抜くべからざる勢力を張り、文化的及經濟的に特殊地帯を形成し、依然南滿に於ける日本の勢力に對抗し來つた。嘗ては露西亞の東方經略の根幹をなし滿洲經營の礎石であつた特殊鐵道、それが新興滿洲國內で依然として特殊形態と軌幅とを採て北滿に蟠居してゐるといふ事は、蘇聯に取つてこそ相當の政治的意義がある丈けに滿洲國には根本的の障礙となつてゐたから、此の窟を最も平和的に変除し得たる點に於て、昭和十年三月の北鐵接收は實に價値極めて大なるものがある。



京濱線ゲージ狹小作業



段階に到達せしものと謂ふことが出来る。

北鐵讓渡の議題は、滿洲事變以來の情勢の變化に鑑み、屢々日ソ間に非公式に議せられたが、本格的交渉は昭和八年五月ソ聯政府より我が大田大使に對して之を提議した時に始められ、之を我外務省が滿洲國に取次ぎ、昭和八年六月二十六日、ソ滿兩國代表は東京外

即ち之はソ聯が帝制時代より一貫

せし目標たる滿洲經路を茲に完全に放棄せしめたこととなり、日本の國策の見地より之を考ふれば彼の十萬の精靈と十數億の國帑とを費したる日露戰爭に依て半ば爲し遂げた事業が三十年後の今日漸く決定的最後の

務次官官邸に於て第一日の會合を開催した。以後回を重ねるに従ひ、幾度も停頓再開を繰返し、兩者の主張に迂餘曲折があり、ときには全く決裂の危機に遭遇したが、昭和十年一月二十一日に完全なる意見の一致を見、三月十一日假調印、三月二十三日正式調印を終ると同時に、現地に於ては一齊に接收が行はれた。此の交渉中最難關となつたのは勿論讓渡價格であつて、之はソ聯側が評價の基礎を建設費に置きたるに反し、滿洲國側は現有價值に重點を置いたことが主因であつたが、結局讓渡價格は我が通貨一億四千萬圓に決定し、別に北鐵従事員退職金三千萬圓を支拂ふこととなつたのである。斯くして滿洲國成立以來、否日露戰爭以來の懸案は茲に全く解決を告げ、同年三月二十三日より北鐵は鐵路總局の管下に編入された。北鐵が國有鐵道の一部分となるや茲に始めて全滿の鐵道が一元化せられ、全く新なる體容を備へて、鐵道の綜合經營を目指し新生の第一歩を踏出した譯である。仍ち從來主としてソ聯に關係深かりし北滿洲は一朝にして南滿方面と密接なる關係を生じ、北滿市場開設に重大な役割を果した北鐵が従前とは對蹠的な國策を帯びて滿洲鐵道網に登場したのである。

第三章 鐵道總局の設置と滿洲鐵道一元的經營の確立

滿洲國有鐵道及北鮮鐵道が滿鐵の下に統率せらるゝに及んで、全滿鐵道は漸く綜合經營に基く新鐵

道體系確立に新生面を拓いたのであつたが、更に滿鐵は國策と密接不離なる關係に於て滿洲鐵道一元的经营の強化を企圖し、鐵道經營組織の統一を目標に一大改革を斷行し、躍進する滿洲の新情勢に對處することゝなつた。

一、滿洲鐵道一元的经营の確立

昭和十一年（一九三六年）十月一日の滿鐵機構の改革は從來社線、國線、北鮮線の經營及新線建設を擔當せる滿鐵鐵道部、鐵路總局、北鮮管理局及滿鐵建設局の各鐵道機關を打つて一丸とし、新に鐵道總局を誕生せしめた。鐵道總局は滿鐵事業の中樞をなすところの鐵道を始め自動車、水運並各種附帶事業等所謂交通部門の總元締として之を奉天に設置し、全滿鐵道を一元的に統制すると共に、合理的なる運営を以て、大陸鐵道政策を遂行せむとするものである。（鐵道總局の組織は卷末附表参照）

鐵道總局設置に依る鐵道一元的经营の強化は、滿洲鐵道に新なる使命を加へた。即ち滿鐵の有する滿洲經濟開發の使命が今や全滿鐵道を基幹として、統一に行はれむとし、滿洲國內市場の統一と日滿經濟ブロックの強化を企圖する鐵道運賃政策の新段階の如きは、明かに將來に於ける滿洲鐵道政策の動向を物語るものと謂へよう。斯くて滿鐵は鐵道附屬地を國境にまで擴大し、全滿鐵道を動員しし滿洲經濟開發を全面的に促進し得るの時期に到達したのである。

更に之を國防鐵道の立場より見ても、滿洲鐵道の一元的經營の確立は、鐵道運用組織の強化を最必要とする鐵道の軍事的目的には絶大なる效用を齎らすこと勿論にして、鐵道總局設置の國防上の意義は極めて深きものあるを思はせる。

斯くの如く全滿鐵道一元的经营の發展は、經濟的に、また軍事的に新しき使命の達成を要求しつゝ、あるが、其の關係は不可分なるものにして、開拓鐵道として産業開發の基礎を確立することは必然的に國防の基礎の強化を意味し、滿洲鐵道は國防鐵道としての特殊性を愈々價值つけたものである。

二、大陸鐵道としての新使命

現在滿鐵鐵道總局の經營下に在る一萬四百餘軒の鐵道、一萬七千軒に及ぶ自動車網、之と北滿河川の江運五千軒とに依つて、日滿一體的關係に於ける滿洲國の産業、文化の開發並國防の重大使命遂行に邁進しつゝある滿鐵は、更に昨年度以降三箇年繼續事業として樹立せられたる滿洲國の「北邊振興計劃」に參照、此の經費十億圓中滿鐵は六億圓を負擔して専ら交通の完成に努力してゐる。

滿洲の鐵道が今日一萬餘軒に達したとは云へ、之を世界的見地よりすれば、滿洲の面積は概そ世界の百分の一、滿洲の鐵道は世界現有鐵道の百二、三十分の一に止まる。而かも之を重要産業方面との關係に於て考察するとき、滿洲の鐵は世界の百分の五、石炭亦同じく百分の五を目標として急速な増

産計劃が樹立されてゐるのである。

斯く主要産業の鐵、石炭が世界の五パーセントを目標とせる現狀に於ては、之に先驅すべき鐵道として少くとも同比率五パーセントの鐵道、即ち五萬軒の急速實現が要望せられる譯である。

遮莫、今次支那事變の戦果の一つとして、北支鐵道の經營が滿鐵によつて行はれたが、昭和十四年四月十七日に至り之を華北交通會社として分離獨立せしめ、依然滿鐵は人的、物的の支援を繼續してゐる。該會社の管下には、同十四年五月現在の鐵道六千二百三十軒、自動車路三千四百軒と水運の經營があり、之等は滿鐵と相携へ大陸交通一貫の一翼を成すものである。

要之、支那事變の發生は日滿支ブロックに一大進展を與へ、鮮滿支を通ずる交通に對し刮目すべき事態を招來した事は明瞭である。即ち斯かる新事態に對處する爲、三者を一環とする交通政策が樹立されむとして居り、従つて三者の中間に介在して、一元的經營下に在る滿洲鐵道に課せられた使命は更に廣汎なる重大意義を體して、急速に推進せしめられつゝある事實を指摘し得るのである。

蓋し今次聖戰の目的たる東亞新秩序建設の根幹をなすものは鐵道を樞軸とする交通網であり、其の充實發展による活動が凡ての原動力である。即ち滿鐵が過去三十有餘年間に得たる有力貴重な實驗と習熟せる技術とを、其の新情勢下に於て最も有効に生かすことが切實に要求される所以である。

第二編 鐵道總局營業概要

第一章 鐵道

一、滿洲國經濟の發達概説

滿洲開發に於ける指導的役割の擔當は實に我滿鐵鐵道の生れながらに負へる使命であつた。

鐵道の敷設は滿洲を世界の經濟的連鎖中の一環として、世界市場に登場せしめ、其の經濟發達の基礎條件の一を爲したると共に、其の經濟的發達は又鐵道の發達の源泉を爲してゐる。

我々は先づ鐵道の發達と相互に因果關係を有する滿洲の經濟的開發を概觀せねばならぬ。

滿洲に於ける滿洲民族は清朝の初期には僅に百萬内外にして、其の後に於ても此の地に封禁の制定め、移民の流入を禁じたるが爲に、其の經濟的發達を停止乃至後退せしめたとさへ謂はれてゐる。

併しながら、後年封禁の制の弛むに及び、更に邊境の實力充實の爲の積極的移民政策に轉向するに至り、年々數十萬の移民の流入を見、滿洲の經濟的開發には實に一新紀元を劃するに至つた。

人口の増加を數字的に示すことは滿洲に於ては極めて困難であるが、最近十箇年の數字を見るも、

二千五百萬人より三千八百萬人（昭和十四年現在）に及んでゐる。此の人口の増加は移民に因ること極めて大で、蓋し滿洲の特徴と謂ふべきである。

潮の如く押し寄せる移民の力に依り、鐵道の敷設と共に奥地の開發が續いた。斯くて農業國としての其の發達には實に驚くべき顯著なる足跡が見られるのであるが、此の滿洲の農業經濟の發達には、其の海外市場への依存關係を看過することは出来ない。滿洲に於ける大豆の生産は明治二十年代に日本に於ける農業が魚肥より植物肥料へ移行すると共に、驚くべき増加を見たのである。

この増大せる滿洲大豆の生産は、農業生産の基本を爲し「大宗」特産に迄發展せしめるに至つた。歐洲大戰以後滿洲大豆は肥料粕より飼料粕への新用途の發見と、ドイツに於ける油脂工業の發達との下に其の依存關係を日本より歐洲に轉ずることに依りて、益々其の消費量の増大を見たのである。

斯かる大豆生産の著増は、我社鐵道に依る其の輸送數量が開業當初の五十萬より昭和十一年度の四百二十一萬噸に及べるに依りても之を知ることを得る。又最近十箇年の大豆生産は大體三百萬噸より五百萬噸に増加してゐることに依つても容易に推知さるゝのである。

滿洲經濟が農業經濟に基礎を置けること、而も其の發達には移民に依る開拓が極めて重要な役割を果せること、又其の農業は列國への原料品の供給地として、大豆生産の發達が顯著なりしこと等々

は一面鐵道の發達に對しても自ら一定の方向を與へたが、他面鐵道の發達は更に滿洲農業の發達の傾向に拍車を加へ、相互に因果關係を續けて來たのである。

即ち南滿に於ては、農産物の作付面積中に占むる大豆の割合は、一般に十數%を占むるに反し、移民に依る新拓植地域なる北滿に於ては三十餘%を占めてゐる有様である。斯くて滿洲經濟發達の爲には、又北滿に於ける農産物特に大豆の圓滑なる輸送の爲には、北滿への鐵道網の充實と之等に對する合理的經營とが極めて重要であつたのである。

此のことは滿洲國成立以前に於ては、鐵道網の充實としては多くの借款鐵道の敷設に於て見られ、又其の合理經營の爲には其の農産物の流通性を考慮せる大連、營口、安東の諸海港への運賃政策等が重要なものゝ一であつた。

滿洲に於ける重要物産は、右特産物（大豆）の外、我國工業立國上特に重要な意義を有する重工業の原料（石炭、鐵等）がある。特に石炭は日本の工業發達に伴ふ輸出の増加の外、支那市場への進出、滿洲市場に於ける消費の増加等に依り其の輸送數量の増加に急テムボを見せて居り、更に近年は軍需工業の飛躍、製鐵鋼事業の擴充、重輕工業の勃興等新情勢の展開に伴ひ愈々激増を來してゐる。即ち社線のみにも開業當初の石炭輸送數量四十萬噸は、昭和十二年度に至り二千四百三十三萬噸に

達した。

滿鐵所管線の總輸送數量は昭和十二年度實に四千十二萬噸に及んだが、此の内、滿洲に於ける二大物産たる大豆及石炭の占むる地位が斷然他を壓してゐることは勿論である。即ち社貨物總輸送數量に對して石炭は三十五%、大豆は九%を占めてゐる。斯の加き我が鐵道の經濟的環境の特殊性は、鐵道經營の發達途上に顯著なる影響を與へてゐるのである。

二、鐵道經營の施設概要

日露戰爭の結果寬城子以南の鐵道本支線及其の附帶事業一切が日本の繼承する所となるに及び其の經營の爲に、明治四十年(一九〇七年)四月一日我社の設立を見るに至つた。滿洲の關門大連を起點とする我鐵道は、滿洲開發に於ける諸鐵道の根幹を爲しつゝ、此の地の經濟的發達の上に不斷の努力を傾注した。即ち内面的には我が鐵道の施設の充實を圖り、對外的には借款鐵道の建設及之等諸鐵道との連絡輸送の開始等に依て、鐵道網の充實と輸送の圓滑とに努めたのである。今鐵道經營の發達を見るに方り、我々は茲に我が鐵道の特殊環境に基く影響、即ち年々急増せる所謂特産物及石炭等の大量貨物の大量輸送及之が輸送方法の特殊考案による合理化等が其の根底をなすを見逃してはならない。

滿鐵所管鐵道一覽表

會社所管鐵道(昭和十五年一月末日現在)は社線十一線、國線四十二線、北鮮線七線合計六十線にして其の總延長(貨物營業杆)一〇、四四六・四杆に及んでゐる。

1 社線

線名	區間	杆程	線名	區間	杆程
連京線	大連埠頭—新	七〇四・三	撫順線	蘇家屯—撫	五二・九
吾妻線	大連—吾妻	二・九	渾河—榆樹台	渾河—榆樹台	四・一
入船線	沙河口—入船	四・〇	安奉線	安東—蘇家屯	二六〇・二
旅順線	周水子—旅順	五〇・八	金城線	金州—城子疇	一〇二・一
甘井子線	南關嶺—甘井子埠頭	一一・九	煙台炭礦線	煙台—煙台炭礦	一五・六
營口線	大石橋—營口	一一二・四	社線小計		一、三三三・二

2 國線

線名	區間	杆程	線名	區間	杆程
奉山線	奉天—山海關	四一九・六	皇姑屯—北奉天	皇姑屯—北奉天	二・八

第二編 鐵道總局營業概要

二七

大鄭線	大虎山—鄭家屯	三六六・二	佳木斯—佳木斯埠頭	三・六
新義線	新立屯—義縣	一三一・五	林口—虎頭	三三五・七
河北線	潯帶子—河北	九一・一	佳木斯—蓮江口	一二・七
錦古線	錦縣—古北口	五四二・三	蓮江口—鶴岡	五四・三
北票線	金嶺寺—北票	一七・九	三棵樹—拉法	二六五・五
葉峰線	葉柏壽—赤峰	一四六・九	三棵樹—三棵樹埠頭	三・五
壺蘆島線	錦西—壺蘆島埠頭	一三・二	新京—哈爾濱	二四二・〇
奉吉線	奉天—吉林	四四七・四	哈爾濱—滿洲里	九三四・八
梅輯線	梅河口—輯安	二四四・八	哈爾濱—綏芬河	五四六・四
平梅線	四平街—梅河口	一五六・一	下城子—梨樹鎮	五八・九
京圖線	新京—圖們	五二八・〇	西綏—東寧	九一・一
龍豐線	龍潭山—大豐滿	二二・四	哈爾濱—三棵樹	八・八
小新連絡線	小姑家—新站	九・一	哈爾濱—八區	二・一
朝開線	朝陽川—上三峰	六二・三	哈爾濱—道裡	三・八
圖佳線	圖們—佳木斯	五八三・八	三棵樹—北安	三二六・一

3 北鮮線

綏神線	綏化—神樹	一三五・八	京白線	新京—白城子	三三二・六
北黑線	北安—黑河	三〇二・九	白阿線	白城子—阿爾山	三三七・〇
黑河埠頭線	黑河—黑河埠頭	四・二	榆樹線	榆樹屯—昂昂溪	六・四
齊北線	齊齊哈爾—北安	二三一・五	溪城線	宮原—田師付	八六・〇
寧墨線	寧年—墨爾根	一八〇・三	國線小計		八、八六二・八
平齊線	四平街—齊齊哈爾	五七一・四			

線名	區間	杆程	線名	區間	杆程
北鮮西部線	南陽—清津	一七〇・二	雄羅線	雄基—羅津	一五・二
清津埠頭線	清津—清津埠頭	二・〇	羅津埠頭線	羅津—羅津埠頭	三・〇
北鮮東部線	圖們—雄基	一四七・三	會寧炭礦線	會寧—鷄林	一一・七
雄基埠頭線	雄基—雄基埠頭	三・〇	北鮮線小計		三五二・四

イ、線路 (一) 我鐵道の經營施設の充實

鐵道の一元化以來、鐵道總局の管理に屬する鐵道は之を從來の管理經營の沿革から社線、國線、北鮮線の三稱呼に分ち總稱してゐる。

社線とは南滿洲鐵道會社固有線を稱し其工務程一、二六〇・四杆、國線とは滿洲國有鐵道の總稱、北鮮線とは滿鐵が受託經營中の北鮮鐵道三四六・六杆を謂ふ。國線は滿洲國建國以前の既設鐵道約四、七〇〇杆に建國以來の新建設及私設買收線並北鐵接收等に依り現在工務程は八、七一四・九杆で、従つて我所管鐵道の工務總程は昭和十四年十月一日現在一〇、三二一・六杆となる。

線路の軌間(ゲージ)は標準軌間(一米四三五)で、舊北鐵から買收した三線(京濱線、濱洲線、濱綏線)は軌間(一米五二四)であつたが、何れも逐次標準軌間に改築を完了した。

滿洲の地勢は全般に亘り概して平坦であるから、安奉線、京圖線、濱綏線、北黑線等の山岳地帯を縫ふ諸線を除いては線路の勾配、曲線共に緩である。滿洲の鐵道は各線路が複雑なる歴史を持つてゐる爲、線路の構造も多種あり、軌條の如きも二四呎から五〇呎迄の範圍で、三〇餘種を數へ得るのである。

貨物輸送量の最大なる線路は、連京線及撫順線で、昭和十三年度に於ける一箇年の通過の應數は前者は二、一六五萬應(前年度より約二〇〇萬應増)後者は九九八萬應に及んでゐる。之に次ぐも

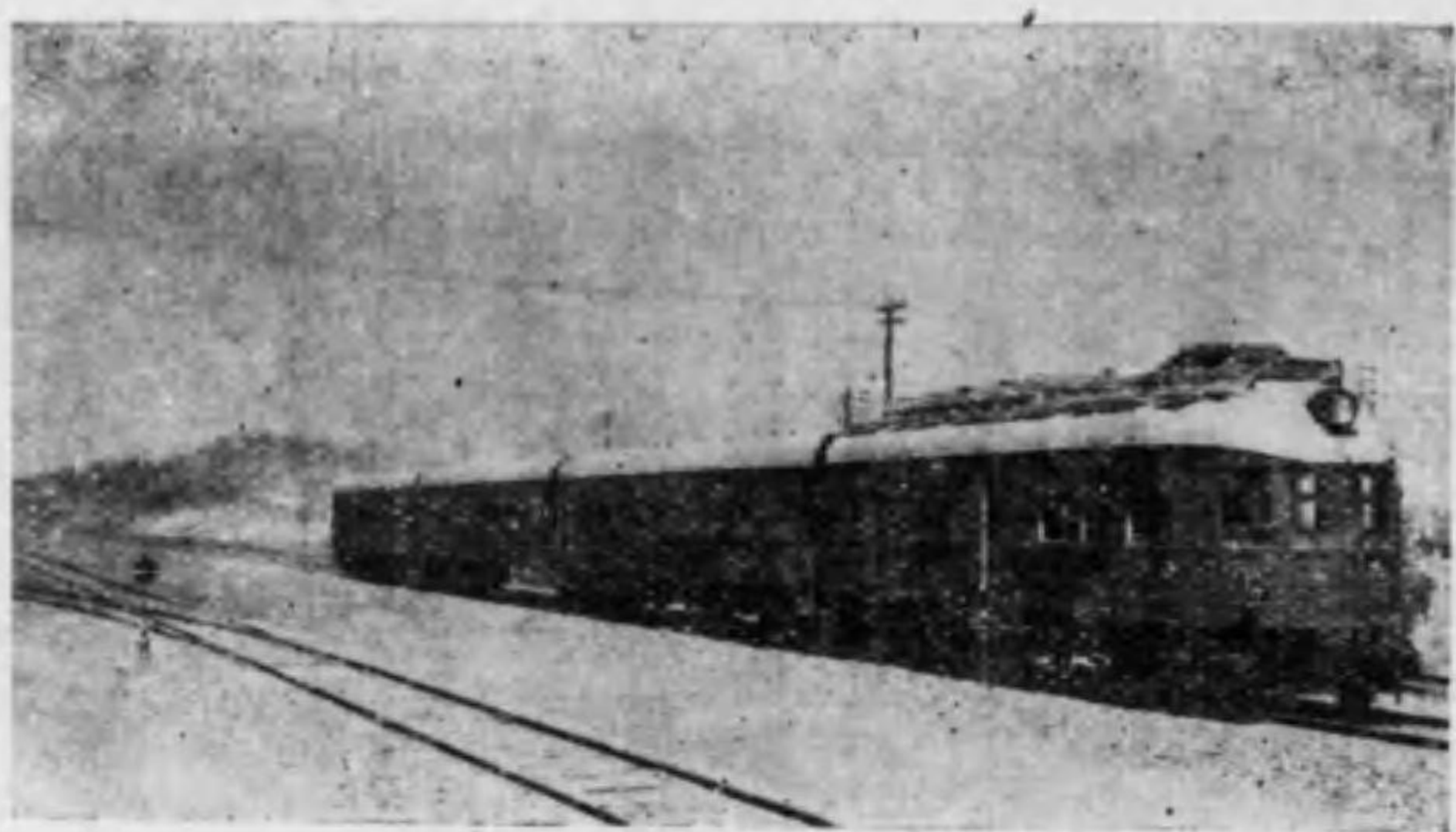
のに安奉線四〇三萬應、京圖線三六二萬應、奉山線、京濱線等あるも、前者と比すれば格段の差があり、三〇〇萬應に達するものは尠い。

ロ、列車の輸送能力

客貨輸送量は年次増加し、且大量貨物の長距離輸送の特性に鑑み、一箇列車の連絡車數を増大することを最有利とし、仍て大型機關車を運轉し、可及的列車運轉回數の増加を尠くして輸送能力の増大を期してゐる。此の爲には機關車及其他の車輛の改善は勿論、線路の勾配及曲線の改善橋梁の補強等が其の基礎條件を爲してゐることは言ふまでもない。

ハ、車輛

車輛を大別すると機關車、動車、客車及貨車の四種となつてゐる。



重油自動車

客車に特別車、一等車、二等車、三等車、食堂車、手荷物車、郵便車、慰安車、試験車等の種類がある。

貨車は輸送さるべき貨物の種類に依り有蓋貨車、無蓋貨車及槽車に大別し、更に有蓋貨車は有蓋車、冷藏車、保温車、通風車等に、無蓋貨車は土運車及長物車其の他に、槽車は水槽車、石油槽車、輕油槽車及重油槽車等に細別する。貨車の貨物積載重量は三〇噸を普通とするが、二〇噸の小型のもの又は五〇噸の大型のものもある。

ニ、鐵道工場の經營

滿鐵は鐵道附帶事業として、所管鐵道に於て使用すべき各種車輛の製作、改造並補修を爲し、傍ら諸機器及工作品の製作修理をなす爲、鐵道工場

を經營してゐる。鐵道車輛の保修機關としては、鐵道工場の外に機關區（機關車、動車）及檢車區（客車、貨車）があるが、各區は日常車輛の運轉に支障なき様、車輛の點檢、保守を目的として之に伴ふ小修繕を行ふものであるが、鐵道工場の車輛修繕は前記區の修繕に比すれば大規模な修繕である。各區の車輛補修材料は工場から配給され、工場は車輛工作用品に對する會社用度機關として貯藏品管理の任にも當つてゐる。

現在鐵道總局には社線に大連、國線に奉天、新京、哈爾濱及齊齊哈爾の五鐵道工場があり、哈爾濱工場は客貨車及動車を専門とし、三棵樹に機關車工場、馬船口に造船所とこの分工場を有し、工場が之等の管理に當つてゐる。

滿鐵は鐵道經費總額の約一一%を車輛補修費として費つてゐるのであるが、昭和十三年度の落成高を見れば車輛製作改造は社線工場四九七萬圓、國線工場三六二萬圓、計八五九萬圓、車輛修繕は社線工場四七二萬圓、國線工場九三六萬圓計一、四〇八萬圓、其他諸種工作及社外注文は社線工場一、三八九萬圓、國線工場六四八萬圓計二、〇三七萬圓にして、製修費額の合計は實に四、三〇四萬圓の巨額を示した。別に船舶の落成高は新造修理を併せ八四萬圓であつた。

工場従事員數は昭和十三年度末に於て、直接工作従事員（直接作業に従事する工作工）及間接従

事員を合して [REDACTED] を超えてゐる。

ホ、電氣並信號施設

1. 通信施設

滿洲事變突發以來、社業の異狀なる發展に伴ひ會社諸施設の増加は實に驚くべきものにして、通信施設に於ても昭和六年以來業務は日に日に繁劇を加へ、滿洲國國有鐵道及北鮮鐵道の委任經營に對しては勿論、支那特に北支の時局進展に伴ひ通信設備の運用は愈重大となつた。

滿鐵は其の特殊使命に立脚し、一切の通信施設は滿鐵自ら施設し、且運用するものにして、業務の神經系統とも謂ふべき通信設備の良否、運用の適否は、直に社業全般に多大なる影響を與ふるを以て、夙に意を之に用ひ、日露戰爭直後に於て野戰鐵道より引續ぎし貧弱腐朽の通信設備の増改築を企圖し、明治四十年より四十二年に亘り之が第一次の完成を見、電柱の總建替、回線の増架、交換所の増設等を爲し、其の後三十年、常に最新技術により、或は搬送式電信電話方式を率先採用し、手動式電話方式の自動化を著々實行し、司令、配車、各驛保線等輸送用各種電話方式の改良整備を爲す等、設備の充實を爲し、昭和八年滿洲國鐵道經營の委任を引受くるや、短期間に通信施設の充實を企て業務の圓滑を計つた。今施設の内容を大別すれば電信、電話、鐵道用特殊通信及無線電信

電話の諸施設に分割される。

無線設備は滿洲事變突發當時は奉天、新京及安東の各地に之が施設を爲し、其の威力を發揮したが、滿洲、北支の特殊性に鑑み、平時は素より非常時局に於ける通信確保の爲、其の施設を認可せられ、有線通信と相俟つて大いに活躍しつゝある。尙建設局、水路關係、自動車路關係の通信電線路の施設困難な處には之が施設を爲し、其の主體通信機關として大いに活躍してゐる。

更に投資額より見るに會社の通信設備の完備充實の爲、年々計上する費用は莫大なるものにして、創業以來の事業費投資額は約六千萬圓の多きに達した。

又通信技術の調査研究に關しては、鐵道總局工務局、鐵道研究所内に弱電研究室を設け、日進月歩絶えず進歩發達する通信技術の研究に従事せしめてゐる。

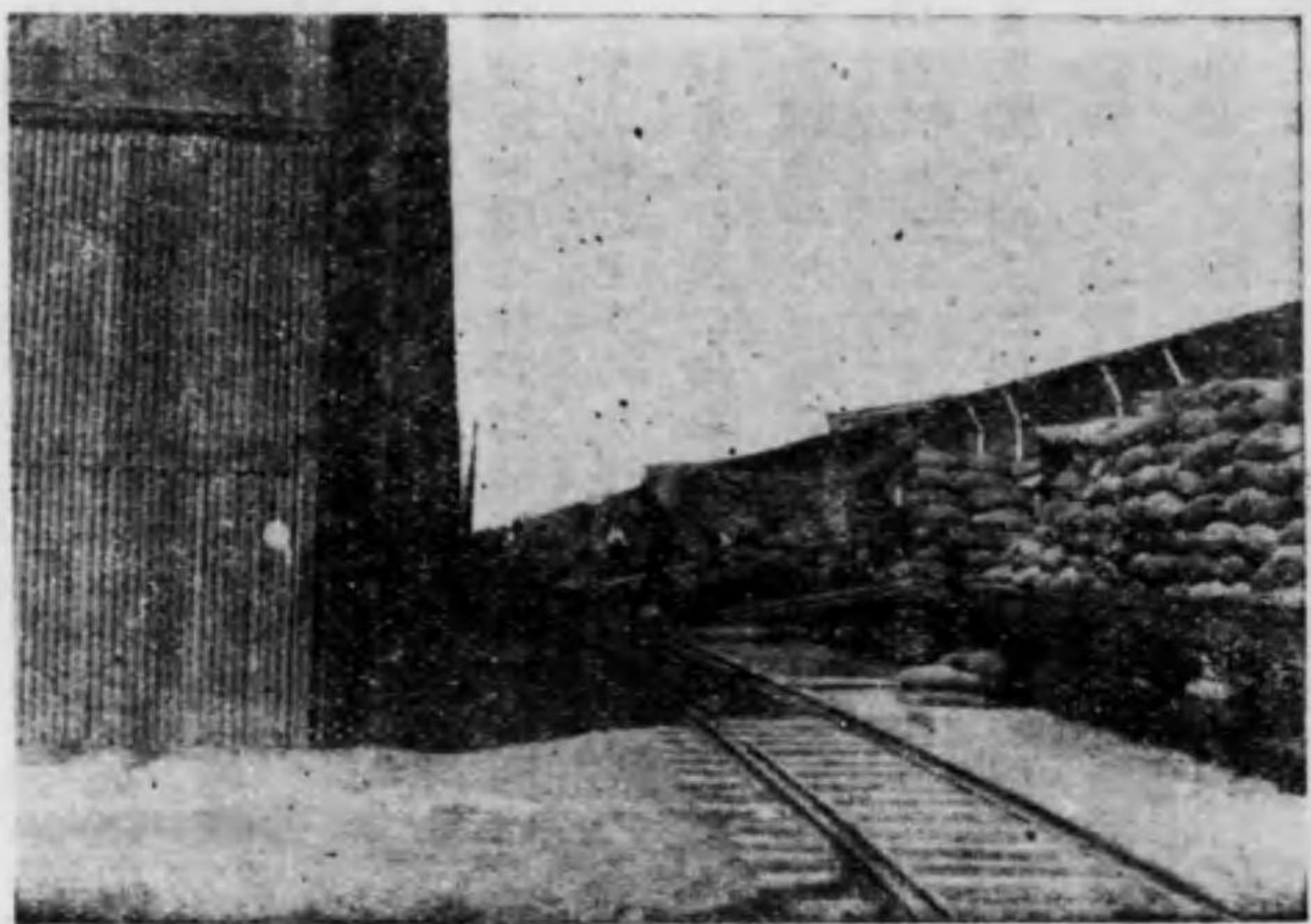
2. 電燈電力施設

明治四十年（一九〇七年）四月滿鐵が設立せられ、滿蒙開發に著手するや、大連に於ける電氣設備（帝政ロシアの建設にかゝり明治三十七年五月我軍の大連占領後其管理に屬せしもの）を繼承し、電氣事業振興の計畫を樹て、先づ大連發電所の擴張及滿鐵沿線各地に於ける斯業の新設計畫を樹立して以來、大正十五年（一九二六年）迄に各主要地に發電所送配電線路を建設し、又一般電氣

事業會社に投資し舊關東廳の經營に係はる一、二を除き、他の總てを當社の直營又は干與するところとしたが、大正十五年六月當時の情勢を考慮し、直營の電氣事業中、撫順其の他の自家施設の他は、大部分之を分離し、新會社（舊南滿洲電氣株式會社）に經營せしむることとした。而して直接鐵道港灣設備に關係ある電燈電力施設をも同時に移管したが、元來此の種施設は鐵道港灣に於ける業務上重大なる關係あるに鑑み、昭和二年（一九二七年）以降順次買戻し、加ふるに舊關東廳所管のもの及び其の他の電氣事業會社所管のものよりも、鐵道港灣設備に關係ある電燈電力施設は之を買收し直接滿鐵で統制經營することとした。爾來買收當時僅少だつた之等施設は、會社業務の隆盛と電氣事業會社施設の増大とに依り漸次増備せらるゝに至つた。

（二） 運送の合理性への施設充實
イ、滿鐵に於ける倉庫業の經營

滿鐵に於ける倉庫營業は社線に在りては明治四十年（一九〇七年）九月十日、國線に在りては昭和十年（一九三五年）十二月一日より夫々開始されたものであつて、當初其の倉庫營業驛所數は社線一六驛、國線三二驛、計四八驛に過ぎなかつたが、其の後年と共に發達し、昭和十四年九月一日現在にては會社所管全線を通じ倉庫營業驛所數は分置保管營業驛及び混合保管受寄驛を合して一八八



積車貨の豆大らか庫倉

驛（社線五〇驛、國線一三五驛、北鮮線三驛）に達してゐる。

滿洲に於ては、其の輸送貨物の大半は大豆及其の製品にして、之等商品は殆ど總て歐洲、日本、支那及南洋等の外國市場へ仕向けらるゝものである。

從て之等の外國市場よりの支配等に基き、其の鐵道及船舶に依る輸送の前に、一時之を保管に附する等の必要は殊に顯著にして、滿鐵の手に依る倉庫業の兼營は極めて重要なものがある。

滿鐵所管鐵道に於ては倉庫業を兼營し、兩者間の密接關係を顧慮して寄託貨物の運送、運送貨物の寄託及運送不能の場合の保管の便法等種々の場合に於ける便宜制度を設けてゐる。

更に滿鐵は寄託貨物の重要な地位を占むる大豆及其の製品が、其の品質の不統一其他に依り取引上不便不利あるを顧慮し、之等を銘柄取引化すべく、混合保管制度を設け、以て之等商品の對外信用を高むると共に、併せて鐵道輸送の圓滑を期した次第である。

ロ、借款諸鐵道の建設

會社鐵道の營業線は自ら其の延長に制限ありしを以て、滿洲に於いて鐵道網を充實して其の經濟的發達を圖らむが爲には、過去に於ける滿洲の各種事情の下に於ては、先づ多くの借款鐵道の建設に協力援助せざるを得なかつたのである。

日本の借款に依る主なる鐵道としては一九〇九年八月の吉長線、一九一五年十二月の四平街—鄭家屯間、一九一九年九月の鄭家屯—洮南及鄭家屯—通遼間の諸線を見るべく、其の他「諸負契約」の形式に依れるものには一九二四年九月の洮昂鐵路、一九二五年十月の吉敦鐵路等がある。更に日支合辦の形式に依る枝線には金福鐵路（現在の金城線）の如きものがあつた。

之等の諸鐵路が我社鐵道と共に一聯の鐵道網を構成し、滿洲經濟、殊に北滿經濟の開發上に如何に重要な使命を果したるか、又果しつゝあるか、從て夫れが又他面我社鐵道營業上如何に重大なる意義を有するかは後述する。

ハ、諸運輸機關との間の連絡輸送

滿鐵會社の鐵道は其の自然的、技術的諸條件に依り、其の建設の當初より滿洲に於ける諸鐵道の幹線を爲してゐた爲、滿洲の諸鐵道と旅客貨物の連絡運輸（國內連絡を連帶運輸、國際連絡を聯絡運輸と稱す）に力め、以て一般社會の要求に應じたるるところにして、滿洲國の成立以前に於ても極めて多方面との連絡運輸を實行し、其の外、鐵道省其他の内地の諸鐵道、朝鮮に於ける多數鐵道、大阪商船、大連汽船其の他の海上運輸機關との間にも旅客、或は貨物の連絡運輸をなしたるところにして、更に中國及歐洲諸國との間には、既に旅客貨物の聯絡運輸をなしてゐる。

ニ、港灣の經營

各方面の鐵道經營の施設の充實は其の門戸たる港灣の有機的發達に依て始めて全きものである。奥地の開發に伴ひ輸出入貨物の増加著しく、之に應じて港灣設備も亦充實を見たるるところにして、滿鐵經營下の諸港はいづれも、年と共に其の設備を増大しつゝあり、大連埠頭に就て見ても其の築港費が最初政府よりの引繼額五百九十萬圓より昭和二年（一九二七年）末二千九百餘萬圓、昭和十二年度末には實に其の二倍以上に及び、之に羅津、壘蘆島其他築港費を加ふれば莫大な額に上つてゐる。

三、鐵道營業概観

(一) 總 説

滿鐵の鐵道營業は本來の運送營業と、其の附帶事業とに大別することが出来る。即ち左の如くである。

A、運送營業

- a、旅客の運送 手荷物運送
- b、荷物の運送 旅客列車に依る小荷物運送、貨物列車便に依る貨物運送

B、附帶事業

- a、埠頭營業 b、倉庫營業 c、旅館及食堂車營業 d、水運營業 e、自動車營業 f、鐵道工場經營

滿鐵の鐵道營業は、常に滿洲經濟界のパロメーターとして、年々輝かしく好成績を収め來ると雖、東支鐵道との集貨政争、或は舊東三省政權の利權回收運動に伴ふ滿鐵線の包圍政策に對する苦闘時代に在りては、數字に表はれざる幾多の辛酸を拂つて來たのである。

然るに滿洲事變を契機とせる滿洲國の創建と、日滿經濟一體の進展は、我社鐵道營業をして正に劃期的飛躍を招來し、今や滿洲國有鐵道との一元的綜合經營と、日、滿、支を結ぶ最重要幹線としての

地理的好條件とに依り、其の躍進は將來大いに期待せられるに至つた。

運輸收入状態の變遷に就て見るに、其の變遷は滿洲經濟の發達過程に對應せるものにして、之を具體的に觀察すれば、開業初年度(明治四十年—一九〇七年)には其の總收入九七七萬圓に過ぎなかつたが、十年後の大正六年度(一九一七年)には約三倍半の三、四五〇萬圓に達し、更に十年後の昭和二年度(一九二七年)には約十倍半の一、三〇〇餘萬圓に激増してゐる。其の後も漸増の一途を辿つたが、昭和五年(一九三〇年)の世界經濟恐慌は滿洲經濟をも脅かしたるのみか、銀貨暴落に依る一層の深刻味をさへ伴ひ、加ふるに支那の利權回收運動乃至民族運動の昂揚は、支那側鐵道の滿鐵線への對抗となつて現はれ、正しく滿鐵の危機を招來せむとした。然るに滿洲事變に依る革命的情勢の變化と銀相場の恢復とは再び滿鐵鐵道營業をして正常の軌道に乗らしめ、事變年度たる昭和六年度(一九三一年)の社線收入八、六〇〇萬圓を悲運の底入れとして、爾後急カーブを畫きつゝ激増を來し、昭和十三年度には一九、〇〇〇餘萬圓と云ふ驚異的記録出現の見込である。

最近十箇年間の營業收支概要は次の如くである。

註 本表の經費は鐵道營業の直接費にして滿鐵本社關係の諸費用を含まざるを以て、滿鐵經營鐵道營業成績とは謂ひし難

(單位千圓)

年 度	營 業 收 入		業 務 費 用		損 益
	一 般 經 費	却 費	計 費	支 出	
昭和三年	二九、七七八	四一、二六七	三、九八八	四五、二五五	七四、四六三
〃 四年	三三、三三〇	四三、八四九	四、二八四	四八、一三三	七五、〇八七
〃 五年	九六、〇四三	三五、四五九	二、三六二	三七、八二二	五八、二二二
〃 六年	八五、八七六	三三、五七九	四、五九九	三八、一七五	四七、七〇一
〃 七年	一〇五、六八四	三五、八九一	四、八三〇	四〇、七二二	六四、九六三
〃 八年	一一三、二二三	四一、六一二	四、八四八	四六、四六〇	七五、七五三
〃 九年	一二九、四三三	四八、五七六	七、五七四	五六、一五〇	七三、二七二
〃 一〇年	一三七、九〇二	四八、九七一	四、九九四	五三、九六五	八三、九三三
〃 一一年	一三四、二三三	五一、〇一一	五、〇三三	五六、一五五	七九、〇九八
〃 一二年	一五二、五二六	五八、〇六二	五、四八一	六三、五四三	八八、九七三
〃 一三年 <small>(見込)</small>	一九一、三三九	六六、三六八	六、三三七	八二、五九五	一〇八、六四四

(二) 鐵道經營の内容

(イ) 旅客營業

1、概 説

一般鐵道運送に於ける三大要件、即ち安全、正確、迅速の外、特に旅客運送に在りては、愉快及便利、所謂快適なるを要すること切にして、滿鐵に於ても夙に此の點に留意し、車輛設備の改良は勿論、各種施設の充實、運轉速度の増大、旅客待遇の向上、或は列車運行状態の合理化等に努力し、之等の諸點に於ては優秀なる外國鐵道に比するも何等遜色なきのみならず、寧ろ優越を感じ得るものである。特に我社鐵道の旅客運送に於ては滿洲國の人口密度、都市分布状況に依り、長距離旅客多く、昭和十三年度の一人平均乗車料に於ても一〇八・九料に及ぶを以て、此の大多數の長距離旅客の利便の爲、朝鮮鐵道局と協調し、釜山―新京間に直通急行列車二往復を運轉するの外、北支鐵道とも連繫し、奉天―北京間は勿論、釜山―北京間に直通急行列車を配し、一方地方的旅客の爲には區間列車及輕油動車、重油動車等の運轉を頻繁ならしめる等に依り、旅客列車の總走行料は實に二六、二四四料の多きに及んでゐる。

旅客輸送人員及收入

區 別	昭和八年度			昭和九年度			昭和十年度		
	北國社			北國社			北國社		
	計	鮮	線	計	鮮	線	計	鮮	線
輸送人員 (人)	一一、六三三、八七五	七四六、八九〇		一一、三八〇、七六五	一三、七八六、四〇三		一一、七八一、一七〇	一三、二七九、九五七	三〇、一一一、〇四九
客車收入 (圓)	一八、七五七、三六四	五〇九、一二四		一九、二六六、四八八	二〇、三三二、八七六		一、一七五、〇六〇	二七、八二四、七八八	五一、四一二、〇七〇

區 別	昭和十一年度			昭和十二年度			昭和十三年度		
	北國社			北國社			北國社		
	計	鮮	線	計	鮮	線	計	鮮	線
輸送人員 (人)	一五、七四九、七八六	一七、一〇七、二四一		二〇、六三五、一六一	二、四四〇、六六四		二一、〇〇一、六一二	二八、八九三、八一九	五二、九五五、一〇九
客車收入 (圓)	二二、三〇二、二九九	三三、一四四、八八二		一、五一六、六一九	五八、〇一三、八〇〇		二、三七〇、九七四	九四、四九八、五四五	

2、運賃

旅客運賃

第二編 鐵道總局營業概要

滿洲の鐵道

現行運賃率は左の通である。

社線及北鮮線	一等	金四・四錢
〃	二等	二・八錢
〃	三等	一・五五錢
國線	一等	五・〇錢
〃	二等	三・〇錢
〃	三等	一・八錢

通常手小荷物運賃は左の如き地帯制運賃に依り、其の他の小荷物、附隨小荷物運賃は各其の荷物の性質、其の他の事情に應じ、各別に制定してゐる。

料程	重量	一疋迄	二疋迄	四疋迄	六疋迄	九疋迄	一二疋迄	以上六疋迄を増す毎に
八〇〇料迄		一五錢	二〇	二五	三〇	三五	四〇	一〇
二四〇料迄		一五	二〇	二五	三五	四五	五五	二〇
四八〇料迄		一五	二五	三五	四五	六〇	七五	三〇

八〇〇料迄	一五	二五	四〇	五五	七五	九五	四〇
以上四八〇料	五	一〇	一五	二〇	二五	三〇	一〇
迄を増す毎に							

3、旅客の移動状態

鐵道に於ける旅客の移動状態は概ね上下方向別に見て各一致するを通例とすれ共、我社鐵道に在りては開拓的使命、其他の特殊事情に依り、各月に於ける上下方向別の數字は必ずしも一致せず、寧ろ次の如き旅客の移動に依り影響せられて居つたのである。

華工の移動

一月より四月の間、最多客にして、三、四月は北支方面よりの入滿出稼華工に依る北行客、一、二月は冬期結氷に依り稼働不能並舊正を控へ郷里歸還に依る南行客が特に多きに原因す。因に最近數年間の入滿華工の概數は次の通りである。

昭和十年	四五萬人
〃 十一年	四三〃
〃 十二年	四〇〃

第二編 鐵道總局營業概要

〃 十三年 四七〃
 〃 十四年 九〇〃 (見込み)

移民の移動

拓務省の移民計畫に基く日本内地よりの移民及び計畫外一般移民並鮮人移民の大多數が主として北行するに原因する。

尙滿洲事變前迄は旅客の移動は夏季間は極めて閑散を呈し所謂「夏枯期」であつたが、事變後は滿洲國の健全なる發展に伴ひ、各種産業勃興し、殊に日滿經濟一體の原則下に生産力擴充を期せむとする産業五箇年計畫の著手、國有鐵道の延長に伴ふ奥地開發移民計畫の實施及沿線主要都市の急激なる發展に伴ふ短距離旅客の激増並積極的宣傳誘致政策に依る各種視察團體の頻繁なる來往等に因り、從來の「夏枯期」的現象は全く失はれ、最近に至つては多少の差こそあれ、其の差は著しく減少し、各月共平均に近き數字を示すに至つてゐる。

4、旅客の連絡運輸

滿鐵經營鐵道が他の運輸機關との交渉を持つに至つたのは明治四十二年一月北寧鐵路との連絡客荷の取扱開始を嚆矢とし、爾後鐵道省、朝鮮鐵道局との連帶取扱實施は勿論、世運の進展、四圍の狀勢

變化に伴ひ旅客關係の連絡運輸に關しては幾多の變遷ありたるは當然なるも、現在に於ては歐亞國際聯絡を始めとし、日本國內主要鐵道の外、次の如き各鐵道會社線及汽船航路並航空路との連帶運輸を爲し、且最近の北支方面の新情勢に對應し從來の東方旅行社を介して行つてゐた滿支間聯絡運輸を廢止し、昭和十三年四月より直接滿支間客荷連絡を、又同年十月一日より更に之が取扱を擴張し、日本側各運輸機關の參加を得て、日滿支客荷連絡運輸を開始するに至つたのである。尙同年五月二十五日より空陸旅客及荷物連帶運輸を各航空會社との間に開始した。

朝鮮鐵道株式會社、金剛山電氣鐵道株式會社、朝鮮京南鐵道株式會社、新興鐵道株式會社、朝鮮京東鐵道株式會社、朝鮮平安鐵道株式會社、彈春鐵路股份有限公司、咸北自動車株式會社、共興株式會社、大阪商船株式會社、北日本汽船株式會社、日本海汽船株式會社、大連汽船株式會社、九州郵船株式會社、大日本航空株式會社、滿洲航空株式會社、中華航空株式會社

5、食堂車營業

現在會社は食堂車關係として車内販賣、構内食堂及驛ホテルの營業を行つてゐる。食堂車は主要列車に、車内販賣は混合及輕油動車を除く大部分の列車内に經營し、構内食堂は各主要驛に、又驛ホテルは開原、承德、佳木斯の各驛に經營し、一般旅行者の便宜を計つてゐるが、最近の旅客營業の飛躍

的發展に伴ひ本營業も又同一歩調にて營業成績は躍進の一途を辿り、最近の概況は次の如き數字を示してゐる。

食堂車收入 (單位円)

區別	昭和十年度		昭和十一年度		昭和十三年度		合計
	國線	社線	國線	社線	國線	社線	
食事收入	七三、七三・四五	四〇九、九三・五七	一、四三、六九・〇三	九〇三、四九・二五	一、一五二、三三・九四	一、一五二、三三・九四	二、三三三、九三・四四
飲料收入	一六〇、六九・五三	一四五、四二・二〇	三〇六、〇三・七三	二〇五、六三・六三	五八、七三・〇三	三六、七三・〇三	八三三、三三・九七
食堂收入	二九八、八一・六一	五八五、〇七・九六	六四四、八八・七六	三五一、一四九・八九	一、二〇一、〇六・九七	一、二〇一、〇六・九七	一、三三三、三三・九四
列車收入	二八二、三七・五一	—	二八二、三七・五一	—	四〇八、二九・八四	—	一、〇八、七三・〇三
雜收入	—	二二、五九・二四	—	—	三九、五三・八八	—	一〇八、七三・〇三
合計	一、二〇五、六九・〇九	一、一六二、六二・九七	二、三三三、九三・四四	一、四三三、〇八・二八	二、三三三、九三・四四	二、三三三、九三・四四	五、〇七二、八〇七・六七

6、旅館營業

滿鐵は鐵道交通の便益を圖る爲に開業以來大連、奉天、新京、旅順、星ヶ浦に順次洋式旅館を經營し、其の後、北京、五龍背等に和旅館の經式營をも爲し、又社國線沿線各地、天津等に於て旅館業者に

建物を貸付、其の助成を圖つてゐる。此の旅館業は昭和三年一月會社より分離獨立したが、同六年四月再び會社に還元したものである。

更に國線の旅館には哈爾濱、齊齊哈爾、壺蘆島、興城、阿爾山、牡丹江があり、昭和十年鐵道經營一元化に依り、旅館課が之等旅館の營業を管掌すると共に旅館附屬業務たる大連、奉天、新京、哈爾濱の洗濯業務並大連星ヶ浦、奉天、新京、哈爾濱の自動車業務の營業を管掌してゐる。

昭和十一年十月旅館課設立以來の業績中主なものハ哈爾濱、阿爾山、牡丹江、羅津の各ヤマトホテルを新設營業開始し、又既設旅館に對しては設備内容の改善、營業の刷新を圖り、更に新規旅館の企畫、設計等、總局の一機關として重要使命を果しつつある。

哈爾濱ヤマトホテル



註 旅順ヤマトホテルは昭和十三年度末限り廢止

第二編 鐵道總局營業概要

旅館營業收支 (單位千圓)

損支收	昭和十三年度		昭和十二年度		昭和十一年度		昭和十年度	
	入	出	入	出	入	出	入	出
益	三、〇五一	二、七二八	二、一八〇	二、二〇三	二、一八〇	二、一三〇	三、二一五	三、三〇九
損	三二二三		二二	二二	五〇		九四	

旅館業務量表 (昭和十三年度)

社	旅館名	旅館		洗濯所		自動車
		宿泊客延數	食事客數	客室使用率%	洗濯點數	
分館	大連ヤマトホテル	二六、二六六	一五五、二七	六四・五	二、一〇七、〇五六	二五、九三
	旅順黃金台別館	一、〇五五	八、九二九	一四・三		
	星ヶ浦ヤマトホテル	九、〇〇九	五七、九二九	三五・八		二五、四七五
	計	四、三三	一〇、五二七	四五・七		

合	計	線		國		線				
		奉天ヤマトホテル	新京ヤマトホテル	興城溫泉ホテル	壺蘆島ホテル	齊齊哈爾鐵道ホテル	哈爾濱ヤマトホテル	牡丹江ヤマトホテル	阿爾山ホテル	
	計	二二、六三四	一八、二二九	二、四四八	二、四四八	四、五二六	一〇、九三二	二、二六二	三、五二七	二二、六三四
		二〇八、九〇九	一八五、七五〇	一一、五六七	九七、〇三五	六八、三四〇	一六、一七五	一三、四七七	二〇六、五九四	八九二、九五六
		七九・九	八四・〇	四〇・六	七六・五	四七・八	八〇・三	六七・二	五五・八	六二・七
		一、三八〇、二〇七	一、一九八、〇八四			一、二八七、五六			一、二八七、五六	五、九七二、八七三
		二六、八八七	三、五〇五			一〇、六六三			一〇、六六三	九二、三六六

(口) 貨物營業

1、概 説

會社所管線に於ける主要輸送貨物は既述の如く、石炭及大豆にして、木材、高粱、小麥、麥粉、生果及生野菜、鹽、豆粕等の順となつてゐる。昭和十二年度(一九三七年)の實績に依れば其の數量及割合は石炭一、二二一萬噸三〇%、大豆は二六四萬噸七%、木材二四八萬噸六%、高粱五九萬噸一%、小麥五六萬噸一%、麥粉五一萬噸一%、包米四二萬噸一%、生果及生野菜二四萬噸一%、鹽四五萬噸一%、豆粕三二萬噸一%である。從て貨物異動の大勢は石炭及大豆に依て決せらるゝと謂ふも敢へて過言ではない。

斯くの如く石炭及大豆等の大量貨物が主要輸送貨物であるから我社の輸送設備が其の性質を考慮せることは既に述べたる所であるが、之を營業上の扱種別に就て見れば殆ど總て車扱である。即ち昭和十二年度の輸送貨物數量の實績は車扱九三・八%、小口扱六・二%となつてゐる。又石炭は十數箇所發地を有するが出炭量最も多きを撫順(發驛大官屯)とし、大豆は北滿を主産地とする關係上、營業貨物の輸送程程は一般に長距離にして十二年度の實績に依る一噸平均輸送程は社線二九九・五秆、國線二五二・八秆、北鮮線一二二・八秆、所管線全體として見るときは三二一・六秆になつてゐる。

次に主要貨物の發著狀況を概説すれば、石炭の發送は昭和十二年度に於て大官屯八〇九萬噸、本溪湖四七萬噸、煙臺三四萬噸(以上社線)西安三七萬噸、北票二三萬噸、蛟河一六萬噸、營城九萬噸、新邱六萬噸、海州三萬噸、阜新一萬噸、札來諾爾五萬噸、下城子(穆稜炭)四萬噸(以上國線)阿吾地二〇萬噸、金生二一萬噸、遊仙一九萬噸、鷄林一二萬噸、新乾九萬噸(以上北鮮線)等である。石炭は冬季一般家庭の煖房用燃料として又油房其他の工業用燃料として滿鮮各地に仕向けらるゝも、輸出及燃料炭積取の關係上、大連到著のものが殊に多く、甘井子埠頭到著一九〇萬噸、大連埠頭七六萬噸及大連驛一二萬噸、合計二七八萬噸に達してゐる。之に亞ぐものに立山の一六一萬噸、奉天一〇〇萬噸、新京五一萬噸、營口三六萬噸、旅順一七萬噸其他がある。

石炭の輸出先は日本内地一四八萬噸、中國三萬噸を主とし總輸出數量一五九萬噸に達してゐる。次に農産物中輸送の大部分を占むる大豆の主要發地は、十二年度のものを見ると、奉天以北の連京線五二萬噸、京濱線二五萬噸、濱北線三一萬噸、八區埠頭線(松花江河豆)一四萬噸、京圖線二二萬噸、奉吉線二二萬噸、平齊線一二萬噸、齊北線八萬噸、拉濱線一二萬噸、濱州線八萬噸である。

而して之等特産物は主として大連及北鮮三港に集り、原料の儘、或は加工されて歐洲、日本、支那等に向けられる。營口、安東等は集散するもの亦尠しとしないが、到底大連の比ではない。即ち昭和

十二年度特産輸出總數量三六四萬噸の中、大連二六九萬噸、營口一七萬噸、北鮮三港六五萬噸にてし、安東の如きは殆ど謂ふに足らざるが如くである。

大連港の大豆主要輸出先を見るに、昭和十二年度に於ては歐洲向八四萬噸、日本向五六萬噸、南洋、濠洲及印度向九千餘噸、中國二萬二千餘噸強を主として、總計一四二萬噸である。既述の如く輸送貨物の大勢は殆ど右兩種貨物に左右せられつゝあり、濱洲線及奉吉線の一部若は錦古線の如く下り輸送量が却て上りに比し多いか、或は上下相半する如き區間も存在するが、少くとも主幹線たる社線に於ては、上り即ち大連港頭向貨物の移動數量が其の反對方向行に比し常に凌駕の傾向を示してゐる。即ち北行（奥地向）貨物は雜貨類並建設材料等を主とし、其の數量は滿洲國の成立を機とし逐年激増の傾向に在りと雖、之を十二年度の實績に徴するも兩者の比は其の延噸耗に於て上り六六%に比し、下り三四%と尙相當の懸隔を有するのである。併し乍ら國線に在ては上り四五%に對し、下り五六%、北鮮線に在りては上り四六%に比し、下り五四%となり、奥地向貨物の増加傾向に在る。

特産物出廻季節は、滿洲に於ける自然的經濟的諸事情に依り、一の特色を有する。即ち道路交通極めて不便にして、冬季の土壤凍結期間の交通に著しく局限せられてゐること、多くの貸借上の支拂は舊正を以て決濟期とすること、農村に於ける雜貨類其他の生活上の需要品は多く新穀の賣上を待つて

之を購入すること等々の事情の下に、十月の收穫期に入るや新穀の出廻漸く始まり、其の下旬頃より愈輸送期に入り、十二月、一月は毎年の最殷盛期に當る。二月は滿人の舊正に當り其の休業の結果は出廻の減退を招來し、舊正を越へて三月に入れば再び輸送の盛況を呈するも、其の下旬頃より氣候移りて凍結の弛むに至り漸次其の搬出困難となり、月と共に減少する。

石炭の出廻期も亦大豆の夫れと殆ど同様にして、即ち冬季に於ける暖房用燃料炭の需要増加、油房其他の活況、輸出の増加、特産物積取船の燃料炭の需要増加等に依り冬季間の輸送は著しく増加を見るを通例とする。即ち過去の實績の示す處に依れば會社に於ける輸送盛期は下半期にして、上半期、殊に七、八、九月の候は閑散期に當り、俗に夏枯期と稱せられてゐる。併し乍ら最近の狀勢は漸次此の觀念の是正を要し、年間を通じて輸送は緊迫の度を加へつゝある。

貨物輸送噸數及收入

區別	輸送噸數 (噸)	貨車收入 (圓)
昭和八年度		
社線	一八、八五〇、八四〇	九四、二六三、〇一九
國線	八、九一七、八二六	三六、六一一、一六四
北鮮線	五一九、二三八	一、一〇三、七八七
計	二八、二八七、九〇四	一三二、九七七、九七〇

滿洲の鐵道

昭和三十三年度	北國社		計	線	線	線	昭和三十二年度	北國社		計	線	線	線	昭和三十一年度	北國社		計	線	線	線	昭和三十年度	北國社		計	線	線	線	昭和九年度	北國社		計	線	線	線													
	計	線						計	線						計	線						計	線						計	線					計	線	計	線	計	線							
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			
	57,871,831		42,112,694					2,431,504		42,112,694					2,088,842		42,112,694						1,474,439					20,980,701		34,667,032						1,122,588		11,873,102						21,671,342			

2、貨物運賃

滿洲事變前數年間、日露支三勢力が錯綜せる時代の運賃政策を顧るに、滿鐵は海港特定運賃を制定する外、凡ゆる方法を講じて奥地貨物を社線に吸収して之が南下策に努めた。之に對しソ聯は北滿沃野の特産を北滿鐵路に集め、之を一粒も餘すところなく浦潮へ向はしむべく腐心し、殊に大連への流出を極力阻止する目的を以て、社線と接続する南部線に對し不當なる高率運賃を適用した。一方舊東北政權は銀貨暴落による運賃安と自國自辦鐵道網の擴充に、更に種々なる秘密割引を行ひ、總ての貨物を營口河北（更に築港完成後は壘蘆島へ）に吸収せむと狂奔した。斯くの如き三勢力の對抗に因り滿洲に於ける鐵道運賃は變動常なく經濟市場を全く混亂せしめた。

滿洲事變後、全滿鐵道統制に乗り出せる滿鐵は斯かる錯雜せる運賃政策を整備せむとし、數次に涉り運賃施設の統一改善を計つて來たが、基本的の運賃改正は四圍の情勢未だ之を許さず、劃期的な改正斷行の待望せらるゝこと久しきものがあつた。從て昭和十年北滿鐵道接收が圓滿に行はれ、全滿鐵道の統一經營の基礎漸く定まるや、滿鐵は其の新使命に基き社、國全線に亘る合理的なる運賃機構確立に邁進するに決し、昭和十一年二月一日改正運賃の實施を敢行した。

斯くの如く會社の運賃政策は滿洲建國後の新情勢に對應すべく大飛躍し、大連ルートと北鮮ルート

との均衡を主眼とする日滿ブロック確立への方向を示した。

さて昭和十一年二月一日の運賃改正が如何なる目標と方法とに依て行はれたかに關しては、滿洲鐵道の據つて立つ經濟環境及運輸情況の特殊性を知る事に依て理解を容易ならしめる。即ち特殊貨物たる石炭を除き鐵道輸送貨物に於ける大豆其他の農産物の壓倒的部分を占むる立場は農業國滿洲の全貌を物語るものにして、農産物の運賃對策こそ滿洲鐵道運賃政策の基本的命題である。而も農産物中の大宗貨物たる大豆は、海港より最遠距離なる北滿の生産品にして、海港に至る長距離輸送を行ふことに依てのみ其の商品價值を有するに於ては、滿洲經濟に於ける鐵道運賃の重要性は著しく増大するのである。従て斯かる環境に於て、全滿鐵道運賃の統一的改正を斷行せむとするには、農業に依存する滿洲國産業の開發と滿洲開拓民の向上とが、改正運賃に依り強く期待されねばならないのであつて、其の改正運賃に依る荷主負擔軽減額は社、國線を通じ年間約五六〇萬圓に上つた。

今改正運賃の基本的條項を列擧すれば次の通りであつて、滿洲鐵道の特殊性に對應する運賃政策の行はれてゐるのを知ることが出来る。

二地帯別基本運賃率の設定

遠距離遞減制の適用

奥地開發特定運賃の設定

運賃料金規則及貨物等級の社、國線統一の是正

中間扱貨物に對する社線内割引運賃率の設定

併し乍ら、爾後緊迫せる國際情勢下に於て、重工業部門の擴充を樞軸とする滿洲産業開發五箇年計畫は、支那事變を契機として更に急速なる遂行を必要とし、茲に現行運賃制度は全面的に再編成を要請せらるゝに至つた。

斯くの如き情勢の推移に伴ひ、全滿並北鮮鐵道運營機構の一元化成り、次いで地方行政權の移讓、滿洲重工業會社の設立、鐵道警備の移管等新事態展開するに及んで、昭和十三年十月一日を期し、貨物運賃制度の根本的改正を斷行し、全滿鐵道一元經營の成果を收め、又戰時産業開發國策の線に沿ひ開拓鐵道たる會社本來の使命達成に遺憾なきを期した。

滿鐵の貨物運賃率は表定式等級主義を採用し、貨物を分ちて普通品及危險品となし、其の等級を小口扱三、車扱四、計七等級とし、外に特殊重要貨物に對し品目運賃率を設定した。

尙五箇年計畫遂行の基礎資材たる石炭の運賃改正は必要特に急なるに鑑み、一般貨物運賃改正に先行して、昭和十三年五月一日より實施した。



錦州鐵道局

改正運賃の編成は大要左の通である。

甲、普通運賃率

普通貨物運賃率

品目運賃率

穀類運賃率、生畜運賃率、木材運賃率、石炭運賃率、鑛産

運賃率

乙、特定運賃率

關東州發著特定、二廳扱特定、生活必需品特定、安東著穀類
特定、安東發木材特定、製粉原料小麥特定、其他(貨車用の
網、覆布、安平、支柱等の積荷用具、博覽會、共進會、品評
會等の出品物)

丙、特約運賃

品目運賃率は、滿洲基本産業確立擴充に寄與すべき重要貨物
即ち前記五品目に限り適用される運賃率であり、而も車扱に限

るものである。

特定運賃率は地方的特殊事情、或は貨物自體の社會的、經濟的特殊性より、地域、品名、發著驛等
を限定して適用される特定の運賃率であり、又特約運賃は對人的に特に約束せる運賃である。

斯くて全滿鐵道運賃率は其の合理的なる改正により、負擔衡平の度合を高めるに至つたが、特に會
社營業線を通じたる遠距離遞減制單一運賃率の設定と、特殊重要貨物に對する品目運賃率の設定は、
滿洲産業五箇年計畫の遂行に推進力を與へると共に、日滿プロツク強化に依る全滿市場機構再編成に
重大なる役割を果すこととなり、全滿鐵道は此處に漸く劃期的統一運賃機構の下に、新なる運賃政策
の段階に踏み出したのである。

3、貨物の連絡運輸の狀況

滿鐵經營鐵道が東亞の、從て又世界交通上の幹線を爲して居る關係上、貨物の連帶運輸は滿洲國內
は勿論、内地、朝鮮、臺灣の主要鐵道及商船、大汽、近海郵船其他の主要航路との間に廣く之を行ひ、
更に歐亞聯絡、北支聯絡も取扱はれてゐる。

社線、國線取扱全貨物中に連絡貨物の占めて居る割合は、數量に於て二七・六%(十一年度)收入
に於て四五・五%(同)にして、逐年増加の傾向にあるとは謂へ尙微々たるものではあるが、連絡貨

物運輸は鐵道本來の使命達成上重要なる施設である。

第二章 港灣及河川

一、港 灣

(一) 滿鐵經營港灣の特異性

滿洲に於ける資源の開発は從來滿鐵を中心として逐次進展せられたが、不幸にして日本と舊東北政權との關係は日々惡化し、折角の滿鐵の努力も酬ひられなかつたばかりでなく、却つて滿鐵線包圍政策は著々實現の運びとなり、大連港に對抗する爲河北埠頭を利用し、更に壘蘆島港築造の運びとなつた。然るに計らずも滿洲國創生に依り事態一變し、同國鐵道港灣は擧げて滿鐵の一丸經營に移つた。

惟ふに開拓地に於て開發の根幹ともなるべき鐵道政策は、港灣の整備如何に依り左右せらるゝと同時、運輸及運賃政策の港灣施設に與ふる影響も亦大にして、鐵道と港灣とは相對的關係にありと謂ふことが出来る。

又大陸に於ける鐵道は國內輸送に大なる役割を要するは勿論なるも、寧ろ海外輸送を目的とする特性を有するものにして、從て鐵道輸送物資の大部分は港灣を起點又は終點とするもので、港灣施設の

完否、港灣作業の適否、料金の高低、船車連絡の良否等は直ちに鐵道運輸に影響し、大陸開發の使命達成に重大關係あるを以て、鐵道の統制下に港灣を經營し、以て公正適切なる運用を必要とするのである。試みに港頭取扱貨物數量に就て見ると、昭和九年度より昭和十一年度に至る三箇年平均輸送貨物噸數三、八〇〇萬噸中、大連港發着は其の二六%を超え、更に營口、旅順、安東、北鮮等を加ふれば三四%餘にして、之を以て觀ても、大陸鐵道が如何に港灣と密接なる關係に在るかを窺知することが出来る。斯かる點は日本鐵道と其の趣を異にする所で、日本に於ては港灣の築造、監理、經營は各獨立機關に於て行はれるが、滿鐵では全港灣を擧げて其統制下に置き、完備せる接岸施設、甘井子埠頭に於ける石炭積込特殊施設、内地の川崎、大阪兩埠頭に於けるが如き設備、港頭作業人の犠牲的低率料金の實施等、適切なる施設經營を爲してゐる。之は取りも直さず國策的使命に立脚せる滿鐵に於てのみ始めて遂行し得らるゝものと思料する。

(二) 港灣經營の概要

滿鐵の港灣經營は、日露戰役後、露國が工事中の大連港を引續ぎ、明治四十年（一九〇七年）四月、其の營業を開始せるに始まり、滿鐵創立の際即ち明治三十九年八月一日附遞信、大藏、外務三大臣命令書第三條第二項「線路ノ港灣ニ達スル地點ニ於テ水陸運輸ノ連絡ニ必要ナル設備ヲ爲スベシ」に基

き、爾來銳意施設の完備を圖り、水陸連絡施設を經營し來つた。而して滿鐵創業當初に於ける所管港灣は大連を初めとし旅順、營口、安東の四港に過ぎなかつたが、滿洲事變後は全滿鐵道の委託經營に伴ひ、之と密接不離關係にある港灣（河北、壺蘆島二港）の委託をも受け、渤海、黃海を通じて滿洲國との貿易は一切滿鐵經營の門戸を通過するに至り、愈責務の重大なるを加へた。更に滿洲國の東方に於ける關門たる北鮮に於て羅津、清津、雄基の三港を北鮮鐵道と共に會社の統制下に參加せしむるに及び、日本海を通じ内地は勿論海外との交易を頻繁ならしめ、鐵道運營と相俟て交通運輸の完璧を期してゐる。今各港の大勢を瞥見すれば次の通りである。

昭和十三年度所管埠頭貨物取扱數量

港別	輸出入合計	輸出	輸入	著埠船舶隻數
大連	九、七〇八、六六五	五、三七六、〇八二	四、三三二、五八三	七、〇四六
旅順	一一五、六二一	五五、七六〇	五九、八六一	一一一
營口	八七四、〇二七	五二五、二二九	三四八、七九八	三七二
安東	一五〇、六四四	二六、〇七〇	一二四、五七四	—
羅津	一、〇五四、九一五	七〇八、七五八	三四六、一五四	六〇四

清津	雄基	河北	壺蘆島	計
七〇一、七九七	二九七、二三三	三一四、三九八	九九、六七七	一三、三一六、九七七
二八一、四一三	二二四、五三八	一七一、五五六	五五、四八〇	七、四二四、八八六
四二〇、三八四	七二、六九五	一四二、八四二	四四、一九七	五、八九二、〇九一
九二六	五四九	—	—	九、七八六

註

- 1 各埠頭共船舶燃料炭を含まず
- 2 大連埠頭輸入貨物噸數は甘井子埠頭を含む
- 3 上海埠頭、日滿大阪埠頭、同川崎埠頭は省略

昭和十三年度各港灣國籍別著埠船舶隻數並噸數表

國籍別	大連	旅順	營口	安東	河北	壺蘆島	羅津	清津	雄基	合計	百分率
計總	七、〇四六	一一一	三七七	—	四〇	二八	六四	六六	五四九	九、七六六	100
本日	二八、七五七	三三二	九六、六三七	—	八一、五二一	八九、〇四二	一〇、四九二	五八〇、五二一	一、〇一七、五七六	三、三〇三、〇七七	100
噸數	二四、四二八	八、九一九	八、九三九	一、三三、〇六	三、〇六	三、九六	五、三三	五、五三	一、〇〇、八二四	一、〇〇、三三三	八二
隻數	五、六〇五	九一	一八九	—	三	六	五	九	五四四	七、九六一	八二

滿洲國		中國		英國		獨逸		其他	
噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數
一七六	七	八、八八、二〇一、八四七	二二	四、三〇四	一六	一、三〇七、三三三	二二八	一、〇四二、〇九九	一九三
九二	九	八八、九三五	七二	四、四四五	一六	二、三〇七、三三三	二二八	九、二〇九	三
一三	一	一三、一〇一	二二	二、四、三〇〇	六	二、三〇七、三三三	二二八	三、三九九	一
二	二	二、五六四	三六	三、一八四	一	二、八三四	九	一、三、七九九	二
一	一	二、七〇〇	一	一、四九〇	四〇	二、六、五六六	七、八九二	一、六、五三二	四
二九二	一	二八六、五四四	八六二	一、四、六、一八八	二	五、六、七	八、五七、二六四	一、一、九、一〇二	二
三	一	二、八六、一八八	八六二	一、四、六、一八八	二	五、六、七	八、五七、二六四	一、一、九、一〇二	二
五	九	一、四、六、一八八	八六二	一、四、六、一八八	二	五、六、七	八、五七、二六四	一、一、九、一〇二	二
三	一	二、八六、一八八	八六二	一、四、六、一八八	二	五、六、七	八、五七、二六四	一、一、九、一〇二	二
五	九	一、四、六、一八八	八六二	一、四、六、一八八	二	五、六、七	八、五七、二六四	一、一、九、一〇二	二

大連港 日露戰役後、滿鐵に於て引繼當時の當港（青泥窪）は、僅に不完全な繫船設備と九棟の倉庫があつたのみで、爾來銳意水陸兩方面の整備に著手し、約一億圓の巨費を投じ、今や全く面目を一新して東洋一と稱せられ、倉庫上屋野積場等は固より、昭和五年（一九三〇年）七月には甘井子石炭専用棧橋の營業を、昭和六年四月には寺兒溝危險品専用棧橋の荷扱を開始する等、荷役作業に要する

施設其他運營に必要な諸設備に遺憾なきを期しつゝある。而して昭和十三年度に於ける輸出入數量は所管港灣全揚量の七三%の多きに達してゐる。

旅順港 大正十二年（一九二三年）八月十日埠頭業務を開始し、昭和二年（一九二七年）十一月より旅順驛の所管となり今日に及んでゐるが、本埠頭の施設は大連港の補助港として主に石炭、鹽の輸出入に使用されてゐる。

安東埠頭 鴨綠江河口より二五哩餘上流江岸に護岸を築造し、汽船及戎克の繫留に便し、明治四十五年（一九一二年）五月業務開始以來、汽船の出入は盛んであつたが、逐年水路狀態惡化し、加ふるに冬季結氷する缺點があり埠頭業務振はず今日に至つてゐる。船舶は三道浪頭迄溯航可能なるも、同地安東間は舳に依り輸送さるゝ現狀なるを以て、將來東邊道開發の曉は多量の物資蝟集するものと豫測せられ、現在之が對策に就て銳意研究中である。

壺廣島埠頭 本港の歴史は、明治四十一年（一九〇八年）東三省總督に依り築港計畫されたに始り、爾來再三工事に著手したが、第一革命及第一奉直戰に依り其の都度挫折し、近くは昭和五年（一九三〇年）、五箇年計畫、年間能力二百五十萬噸、工事契約は張學良と和蘭築港會社との間に結ばれ、大連港に一大危機到來するならんとさへ危懼せられたが、滿洲事變の勃發となり、事態は茲に一變した

のである。其の後會社は第一期〇〇萬噸計畫を目標に著々工事を進捗せしめ、昭和十一年八月工事一部完了したるを以て、十一月一日より埠頭及倉庫營業を開始し、今日に及んでゐる。該工事は十五年度に完成の見込である。而して昭和十二年五月貿易港として指定を受け、開港以來取扱貨物約四萬噸に達してゐるが、工事の竣工に伴ひ漸増の傾向にあり、將來は遼西、熱河、蒙古方面の吞吐港として期待さるゝ所大なるものがある。

營口埠頭 營口港としての歴史は衆知の如く極めて古く、既に八十餘年を経過せるも、會社に於ては明治四十三年（一九一〇年）業務を開始し、大正三年（一九一四年）營口驛の所管となし今日に至つてゐる。

而して輸出入貨物の増加に伴ひ施設も整備した。特に昭和四年には石炭専用として牛家屯棧橋を完成した。本埠頭は安東同様冬季結氷する缺點あるも砕氷に就き種々研究中であり、將來は或は解決の結果、利用價值増大し大連港の一翼として大いに期待し得るものがある。

河北埠頭 本埠頭は營口の對岸に位し、冬期結氷するの缺點あるも、舊東北政權は瀋海線、打通線等を建設し滿鐵線を包圍の上、運賃政策を以て滿鐵に對抗し、壺蘆島港完成迄一時本埠頭を唯一の海港として大連港に拮抗すべく活躍せしめたもので、一時は殷盛を極めたが、滿洲事變に依り壺蘆島の築

港と共に情勢急變し、壺蘆島の補助港となつてゐる。

上海埠頭 (一) 楊家溝碼頭は上海浦東側にあり、一九二八年東支鐵道が一華人より買收經營中なりしを、昭和十年三月北鐵接收と共に我社が委託を受け、之を十一年四月一日滿洲國より買收し、目下大連汽船株式會社をして委託經營せしめてゐる。

(二) 黃浦碼頭は上海側にあり、明治四十四年（一九一一年）九月會社は棧橋〇〇〇米、倉庫其の他を買收の上、經營せしもので、大正十五年（一九二六年）九月業務一切を大連汽船株式會社に委託したのである。

而して將來日滿支三國經濟ブロックの強化に伴ひ、右二埠頭は一層重要性を増大するものと大いに期待せらる。

日滿埠頭 日滿貿易の振興と撫順炭其の他會社生産品の販路擴張の爲、内地にも埠頭施設の必要を痛感し、昭和三年（一九二八年）十二月神奈川縣川崎町に土地を買收し、石炭棧橋〇〇〇米、雜貨棧橋〇〇〇米、倉庫其の他一切の近代施設を爲し、右は年間能力〇〇〇萬噸に達してゐる。又昭和五年五月には大阪市櫻町に繫船岸壁其の他設備を爲し、目下吞吐能力〇〇〇萬噸に及び兩者共に日滿倉庫株式會社をして經營せしめてゐるが、昭和十二年四月之が財産及權利一切を同社に讓渡した。而して

今後滿洲國產業五箇年計畫の進捗に伴ひ、日滿相互物資の輸送は愈頻繁を加ふるに至るべく、其の曉に於ては該埠頭の重要性は加速度的に増大するものと大いに期待されてゐる。

北 鮮 三 港

羅津 滿洲國創建せらるゝや、滿洲鐵道と北鮮鐵道との直通運轉が行はるゝに及び、東北滿洲國の門戸として、又軍事的要衝として港灣設備の必要に迫らるゝに至つた。仍て國策に基き會社は當地を選び、昭和八年著工し、同十年十月一部竣工の運びに至つたので、同年十一月一日より開港場の指定を受け、同日より營業を開始した。目下東北滿洲生産物資の輸出旺盛である。

尙最近日滿交通の最捷路として、東京—新潟—羅津—新京を結ぶルートの確立を計畫中で、本港の重要性は愈大を加へ今後の發展は素晴らしいものであらうと豫測される。

清津 明治四十一年（一九〇八年）四月一日、外國通商港として開港された北鮮最古の貿易港で、設備の改良増設等漸次朝鮮總督府に於て整へられ、昭和十一年三月を以て今日の如く完了した。尙ほ近年日鐵、三菱製鐵、セメント、製油業等勃興し將來は工業港として大いに期待せらる。

雄基 大正十年（一九二一年）六月一日開港場に指定せられ、清津同様朝鮮總督府に於て設備を了し、主に石炭、木材等を取扱ふ港である。

二、河 川

(一) 滿洲の河川

滿洲の河川は十一月より翌年三月迄約五箇月間結氷し、大體船舶は四月に入りて運航を始め、それに依り沿江一帯は一時に活氣づき、所謂冬眠より醒めて經濟生活が開始されるものである。

元來河川が鐵道に次ぐ交通路として古來産業及資源の開發に貢献せるは多言を要せざる所で、勿論將來も之が使命は重且大である。

今日滿洲に於て汽船の運航してゐる主なる河川を擧ぐれば松花江、黑龍江、烏蘇里江、嫩江等、所謂北滿河川のみで、延航路數は約四、五〇〇軒に達する。勿論水路輸送に恵まれざる滿洲に於ては遼河、鴨綠江の交通輸送路と雖も重要にして閑却すべからざるものではあるが、滿洲航運の大部分は北滿河川に在りと言ふも過言ではない。惟ふに北滿河川は滿洲國全版圖の六五%に達する膨大な流域に跨り、滿洲人類史蹟の發祥地とも稱せられ、文化、交通、産業の開發に貢献せること頗る大である。

就中松花江は北滿の穀倉とも稱すべき大平野を貫流し、北滿水運の九〇%を占め、黑龍江、烏蘇里江は政治的に極めて複雑性を有し、國境河川として、軍事上重大任務を負ふは論ずる迄もない。更に滿洲國産業五箇年計畫に基く北滿資源の輸送路として、松花江と共に其の經濟價値は彌が上にも嵩めら

れつ、あり、産業上將又軍事上の見地からも其の重要性は鐵道と其の軌を一にするものがある。

尙古來滿鮮國境河川たりし鴨綠江は、滿洲國建設後、日滿一如の精神に基いて産業五箇年計畫に伴ふ發電設備が著々と進捗し、國境河川は忽ち經濟河川に一變し、將來の重要な役割を演ずべく、又遼河も治水計畫に伴ひ近き將來に於て南滿沃野の資源輸送路として面目を一新すべく、今後に期待する、所頗る大である。

(二) 北滿河川航運の沿革

黑龍江の航運は一六四三年六月(明滅亡の頃)、二百三十二名の獵師がボヤルコフなる哥薩克の案内に依り、ヤクーツクよりヤプロノイ山脈を越へ、ゼーヤ河の支流プリヤンタに出で、艇舟に乗りてゼーヤ河及黑龍江を下り、翌年江口に達したるに始まるもので、一八五四年露國官有汽船アルゲン號が最初の航行汽船として現はる、迄は、艇舟の航運が相當頻繁に行はれ、同年五月十四日、第一次商隊はシルカ河に於て軍隊輸送に従事し、人及貨物の大輸送を爲したる記録を作つたと稱せられ、一八五七年には既に五隻の汽船航行を見た。

松花江に於ては一六五九年、支那は沿江匪賊警備兵糧輸送の爲、吉林にて軍船を建造し、航運を始めたが、之より先、一六五二年ハバロフ遠征隊は松花江河口に到着し、翌年にはステバノフの率ゆる

コサツク隊が松花江に進入したが、何れも支那人に撃退された。一八五八年璦琿條約に依り露國は松花江に於ける航行權を獲得し、同年七月二日、露國黑龍江地方總督ムラビヨフ・アムールスキー伯は松花江航行最初の汽船アムール號にて約二十一籽を遡航した。

爾來露國は航運業を充實するは、即ち自國勢力の發展なりとして銳意増船し、一八九八年東清鐵道の敷設に際しては松花江河船隊を組織し材料等の水上輸送に従事し、一九一七年露國革命後支那は航行權回收運動迄、實力を以て航行權を維持し來つたものである。

一方支那側は航行權回收を目指し、一九〇七年(清の德宗三十三年)始めて一隻の汽船を浮べて露國側と對抗し、漸次増船の上、一九一五年(民國四年)には十五隻、九一〇噸に達せしも、露國の二六二隻一七、一〇〇噸に比すれば極めて微々たるものであつた。帝政露國没落の結果、松花江に逃れ來つた民有船舶の過半は極めて安價に支那側に賣却され、之れにより茲に初めて支那側航運發展の基礎を作り、從來松花江のみ航行した支那汽船は一九二〇年に入るや黑龍江水系に割込むことを得たのである。

仍て兩國の抗争愈激しく、支那は實力を以ては到底對抗が出来ないので一九二四年外國船舶の松花江航行禁止令を發し、一九二六年八月支那官憲は東支鐵道船舶課の強制的閉鎖を斷行したるに因り、

永年紛争せる松花江航行權は全く支那側に回收せらるゝことゝなつた。而して官營側に於ては自己の利益擁護と競争制壓の爲、東北航務聯合會なるシンジケートを組織したが、民間との競争に堪へず解散した。一九三一年官民五一船主（汽船一〇九隻、拖船一二二隻、戎克六六隻）相集り哈爾濱官商航業聯合會を組織し、茲に始めて北滿河川に於ける完全なる統制經營の運びとなつたところ、獨占事業の爲運賃値上を爲し、從て一般民衆の不滿を招來し、同年八月張作霖の忌諱に觸れ解散を命ぜられ、小規模の組織となり、暫くして滿洲事變に遭遇したのである。

(三) 滿洲事變後の航運概況

前述の如く小規模の聯合形態を以て營業中であつた組合は昭和六年滿洲事變の勃發に因り、翌年開江期に入つても政情不安の爲、汽船航行は全く中止の止むなきに至つた處、松花江下流地方に出動中の皇軍は哈爾濱軍隊との連絡の爲、五月二十八日臨時松花江水運委員會を組織し、東北航務局所屬船舶を使用し、哈爾濱—三性間に定期航路を開始するに及び、一般船舶の運航をも復活したが、其の後、七月に入り會社は右委員會の事務を引継ぎ、東北航務局との間に定期航路使用船舶貸借契約を締結し、備船の上、定期航行を繼續し封江期に入つたのである。

昭和七年三月一日滿洲國の創建せらるゝや、北滿航運界にも著しき變革が行はれ、哈爾濱を中心と

する商船隊の態容は、其の面目を一新するに至つた。即ち翌昭和八年二月九日、會社は建國後接收せる官營水運機關及其の所有船舶の經營と、鐵道及港灣の經營とを委託されたので、三月一日、奉天に鐵路總局を新設し、委託船舶を以て北滿河川の航運に従事することゝなつた。斯くして北滿河川の船舶埠頭營業は名實共に統一せられ、總局は哈爾濱に哈爾濱水運箇所（昭和九年四月一日哈爾濱水運局、同十一年九月十五日哈爾濱鐵道局水運課と改稱）を設置し、水運事業及其の附帶事業に關する業務を掌理せしめた。依つて會社は航運の將來と、民間船主の利益發展とを考慮し、官民船舶を一丸とし、北滿河川航運を統制する目的を以て、哈爾濱民間船主を糾合し、六十一船主より成るシンジケートを組織せむと民間側に謀つた處、賛成を得たので哈爾濱航業聯合會なるものを創設し、會社指導の下に昭和八年四月十八日より之が營業を開始した。

而して營業開始以來、銳意航路の復活、擴張、船舶の改善に力を注ぎ、先づ昭和八年五月十三日には昭和四年の露支紛争以來航行杜絶中の松花江、黑龍江（哈爾濱—黑河間）に於ける試験航行を行ひ、其後、黑河—漠河間、漠河—吉拉林間、哈爾濱—虎林間を相次で開航し、烏蘇里江は更に興凱湖の龍王廟迄開航し、松花江上流方面に於ては扶餘—吉林の航路を拓き、嫩江では江橋まで到達せしむるに至つた。

昭和十年度には哈爾濱—富錦間に急行旅客船を運航し、普通定期船より一日短縮して旅行に便せる外、同十一年五月には嘗て試みられなかつた淺吃水小型ディゼル船興國、安民の二隻を建造した。

斯くの如く國策に順應して、江岸開發の爲積極政策を採り、犠牲的配船を敢行する等、北滿水運に劃期的發展を齎したのである。

(四) 北滿江運局の設立

顧るに滿洲に於ける交通運輸の統制經營の大任を負ふ滿鐵は、委託契約と同時に北滿水運事業も當然鐵道同様直營すべきものではあつたが、一時的便法として前述の如き、航業聯合會を設立したものであつて、固よりかゝる組織下に於ては運營上遺憾の點があるので、漸次民有船舶の買收を進め、昭和十三年十二月には別表の如く總局所管船舶割合五一%に達した。然るに四圍の情勢は更に急轉し、速に會社直營の必要に迫られ、昭和十四年三月中に民有船舶全部を買收統制し、哈爾濱航業聯合會を解消の上、翌四月一日より鐵道總局直屬の北滿江運局を哈爾濱に新設して鐵道船舶一貫經營を實現し、北滿水運の特種性を十分發揮せしめ、滿洲産業開發に順應せむとしてゐる現況である。

(五) 松花江水運事業委託契約大要

滿洲國政府と滿鐵との間に、松花江及之に關聯する水路に於ける(松花江)水運事業並其の附帶事業

(水運事業)に關し、昭和八年二月九日附、滿洲國鐵道借款及委託經營契約に扱はるゝの外、其の細目契約を締結すること左の如し。

第一條 滿洲國政府ハ松花江ニ於ケル滿洲國所屬ノ左記水運事業ヲ滿鐵ニ委託スルモノトス

船舶運轉ニ關スル事項、埠頭及倉庫ニ關スル事項、造船及船渠ニ關スル事業、其ノ他前各號ニ附帶スル事業

第二條 滿洲國政府ハ左記水運事業ノ機關並其ノ船舶埠頭施設、工場及之ニ附屬スル土地、建設物、機械、器具

其ノ他一切ノ施設ヲ滿鐵ニ引繼クモノトス

東北航務局、東北江運處、東北造船所、東北商船學校、廣信航業處、松黑兩江郵船局

第三條 滿洲國政府ハ將來第一條ノ水運事業ニ關シ船舶埠頭、護岸、工場、土地、建物及其ノ他ノ施設ヲ新設、又

ハ取得シタル時ハ之ヲ滿鐵ニ引繼クモノトス

第四條 以下略

(六) 北滿埠頭經營

滿洲事變前に於ける北滿河川埠頭は、官營民營、或は自治團體と各別に勝手な經營方法を採り來つたが、昭和八年委託契約締結後は、滿鐵は舊東北政權の把握してゐた哈爾濱の八區、道裡(昭和二年北鐵所有たりしを支那側にて強制接收せるもの)傅家甸の三埠頭及黑河埠頭を接收した。然るに哈爾

濱に在つては、前記各埠頭と滿洲國鐵道との運輸連絡極めて圓滑を缺ぎ、北鐵側に於ては自國鐵道を利用し、専ら浦潮向け輸送機關とし、哈爾濱より南下し滿鐵本線との連絡を常に避ける政策を採つた關係上、滿洲國側にては之と對抗する爲、哈爾濱に於て自國鐵道と連絡し得る埠頭施設の必要に迫られ、昭和九年（一九三四年）五月拉濱線の終點三標樹埠頭を新設したが、同十年三月、北鐵接收後は該埠頭の利用價值は減少するに至つた。

而して哈爾濱下流地方に於ては、事變後政情不安の爲、碼頭經營者逃亡不在にして、船舶の著離に尠からず不便を感じたので、取敢ず皇軍の管理下に置き秩序を保つたが、其の後治安の恢復に伴ひ各地方團體の懇請に依り滿鐵は富錦、佳木斯、蓮江口、樺川、三姓の各埠頭を引續ぎ補強工事を爲し、更に通河、漠河、黑河、佳木斯には新に施設を整備した。殊に佳木斯埠頭の如きは圖佳線開通に依り愈松花江輸送物資の水陸連絡地點として其の聲價を嵩め、從來哈爾濱中心であつた北滿河川航運は將來當地を中心とする一樞軸を生んで將來の發展を期待されてゐる。

斯くの如く右主要埠頭は殆ど會社の統制下にあり、水陸連絡施設は整備し益利用價值を嵩め、江岸各地方産業の開發に貢獻しつゝある情勢である。

昭和十三年度各埠頭別取扱數量左の如し。

地名	積貨物取扱數(噸)	揚貨物取扱數(噸)	合計
道裡	八九三	一二六、九九三	一二七、八八六
八區	一〇二、五六一	一二四、八八九	二二七、四五〇
傅家	一一、九〇九	一一〇、〇五二	一二二、九六一
三標	六、五一三	三〇、八二七	三七、三四〇
通河	五、九〇七	九、〇四五	一四、九五二
三姓	三二、一七〇	二八、八八八	六一、〇五八
蓮江	四二七、四〇四	二〇、二〇五	四四七、六〇九
佳木斯	一九、〇六九	一二五、二二二	一四四、二八一
樺川	九、八七八	四、九二二	一四、八〇〇
富錦	五八、七六六	五四、三五九	一一三、一二五
黑河	一五、四四〇	二八、四九〇	四三、九三〇
漠河	四九〇	二、〇八八	二、五七八
合計	六九二、〇〇〇	六七五、九七〇	一、三六七、九七〇

(七) 北滿河川營業概況

現地に於ては哈爾濱を中心として配船して居り其の延長實料四、四七二粒に達する。

經營航區及配船隻數

航區	區間	配船隻數		計數
		汽船	舢舨、帆船	
哈爾濱—富錦	六二三	三四九	七五五	一、一〇四
富錦—黑河	七九五	二六	二〇	四六
黑河—漠河	八二七	六二	三五	九七
漠河—奇乾	三四四	一七	一八	三五
富錦—虎林	六六三	二五	一五	四〇
虎林—黃崗	二四一	二六	一六	五二
虎林—安東鎮	一九〇	二	一	二
哈爾濱—扶餘、大寶	三三二	四二	六八	一一〇
哈爾濱—黑河	一、四一八	三五	三五	七〇

營業成績一覽表

哈爾濱—虎林	一、二八六	三七	三一	六八
哈爾濱—三姓	三四一	三九四	一、〇五七	一、四五二
哈爾濱—佳木斯	四五二	一四九	一	一四九
黑河—奇克特	一五四	四八	一	四八
黑河—烏雲	二九九	八	一	八
佳木斯—蓮江口	五	七八	一	七八

種別	昭和八年		昭和九年		昭和一〇年		昭和一一年		昭和一二一年		昭和一三年	
	營業日數	營業粒程	營業日數	營業粒程	營業日數	營業粒程	營業日數	營業粒程	營業日數	營業粒程	營業日數	營業粒程
船舶總噸數	二四、一三四	三三	三三、二五四	三三	二九、九〇七	三七	二九、四九五	三〇	二七、九八四	三〇	二七、九九九	三〇
船舶隻數	三、八六六	三	四、八二〇	三	四、四七八	三	四、四七八	三	三、七五三	三	三、七五三	三
營業日數	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇

滿洲の鐵道

八四

輸送人員	三六、五七人	三八二、九一六	五〇〇、三三三	六四〇、二五二	七三、八八一	七〇九、四〇三
輸送噸數	六六三、一〇六噸	八二〇、八五六	七五五、〇四五	八四六、二五六	八〇三、〇九〇	八八四、八八三
收入合計	四、九六、一三〇圓	六、四八四、四四七	六、一四六、一九	六、四三九、四五六	六、四三二、五〇七	六、三三、七九五

貨物の輸送數量表

河川別	積貨		卸物	
	荷(越)	物	荷(越)	物
第二松花江	三六九	一六二		
嫩松花江	三、五一七	一、七六三		
第一松花江	六五二、五四九	一一九、四六四		
黑龍江	二五、一六六	二九、七二五		
穆稜河				
烏蘇里江	五、四六八	五、五二五		
哈爾濱	九九、七七八	五四六、〇四九		

第三章 自動車

一、滿洲國自動車事情

近世陸運交通界の二大双壁として鐵道と自動車とを擧げることが出来るが、輓近自動車事業の驚異的發達は短距離輸送に於て鐵道を凌駕し、更に鐵道の最大特色たる長距離大量輸送の領域をも侵さむとするの情勢を示し、既存の陸運機關は自動車の支援協力なくして存続し難き趨勢となりつゝある。此の秋に常り滿洲國の自動車事業は國主民從主義をとり國防、政治、産業開發上、又は鐵道と密接なる關係を有する路線、所謂特殊的條件を有するものは全て國有自動車の運行路線とするの大綱を決定し、國有自動車の經營を擧げて我滿鐵に委託せられた。斯くの如き合理的統制方法は實に滿洲國を以て嚆矢と爲すべき經營であり、斯くして始めて新開拓を爲すべき大陸に、我社經營の鐵道と自動車

三佳木	二八、六六四	二一、三五四
錦斯姓	一五、六六六	一一二、四六七
計	五四、七八一	四八、四四九
	八八四、九五八	八八四、九五八

兩者の健全なる發達を期し得るものと言ふことが出来る。

過去に於ける滿洲自動車交通界の發達狀勢を瞥見すると、世界の斯業に比し著しく劣勢である。之は一に滿洲事變以前に於ける軍閥政權の自動車交通に對する認識不足の然らしめた爲と、氣候竝粗惡なる道路に起因したのであるが、亦一面滿洲の文化發達が極めて新らしく、人文程度が一般に低かつたのが原因である。然るに過般の滿洲事變を契機として、自動車事業界の體制漸く整ひ、其の幼稚なる黎明時代を脱し、今や開拓躍進の時代に突進しつゝあるのである。

滿洲國は面積約百三十萬平方籽、人口三千八百萬と稱され、土地豊饒、農産に富み、自然の資源亦豊富である。さりながら各種工業は近年漸く興隆の緒についたばかりであつて、而も未だ人口粗にして、奥地に於ては産業の見るべきものゝない現状であるから、將來の大移民と、大開拓に俟つものが甚だ多い。殊に政治の普遍化、治安の維持、産業の開發、國防の充實等は何れも交通機關の完備に依つてのみ招來さるべきである。然るに輸送機關としての老成なる國有鐵道設計畫成るとは謂へ、之の建設に當つては莫大なる資金を要し、且又其の完成迄には猶數年の距たりがあり、而も未だに滿洲全土に普しとは謂ひ難き狀勢である。而して政治、經濟、警備の三點より地方交通機關の充實は忽緒に附し能はざる處であり、此の見地より、企業費廉く事業の割合に簡單にして、克く鐵道の代營と

なり、且つ山間僻地に迄も踏入り得る自動車を以て短を補ふと謂ふことは、最も當を得た策と謂ふことが出来る。

今や滿洲國の六萬籽道路計畫は著々として實現し、交通機關としての自動車は將來益々其の重要性を有するものである。

二、滿洲の道路

(一) 滿洲道路の特徴と交通用具

滿洲に於ける在來の道路は何れも極めて粗惡であつて、所謂自然道路と稱されるものが非常に多いが、人工道路としては數ふるに足りない。支那に於ける人工道路は古來既に軍用、或は遞郵上の必要から官馬大路（首都と各省城とを繋ぐ大道路）及大路（各省城から主要都市に至る道路）と稱する官道が修築せられ、清朝の初期には政府が道路築造に意を用ゐたので見るべきものもあつたが、氣象、地質上の自然的惡條件、相次ぐ内亂に因る財政難等の爲、各道路共荒蕪甚しく、今は其の痕跡を止めぬものさへあるのである。

而して滿蒙に於ては官馬大路を地理的に官馬北路と稱してゐたが、其の路線は

北京—山海關—奉天—吉林—長春—伯都納—齊齊哈爾

北京—熱河—赤峰—林西—洮南—齊齊哈爾—海拉爾

の二線で、大路には奉天、吉林及齊齊哈爾を中心として九線があつた。

其の後清朝は露國の侵略に對抗すべく、北滿邊境地方に軍用道路を修築し、清朝末期には既に幹線道路も北京を中心とする四線を築造し、地方道路は奉天、吉林、齊齊哈爾の外に大連、安東、營口、長春、鄭家屯、哈爾濱、三姓、延吉、錦州、承德及察哈爾省張家口を中心として發達した。

斯くて清朝封禁の地たりし滿洲も、其の禁制を解いて以來、之等諸道路を動脈として開發されて來た。併し乍ら官道と雖、本格的に修築されたものではなく、而も清朝三百年の泰平に馴れた爲政者は之等道路の保全修復を顧みず、地方官憲は其の已むを得ざるに至つて、地方住民の負擔を籍りて辛くも道路補修を行ふに過ぎぬ状態であつた。更に中華民國となつてからは、法例を設けて道路の保護發展を圖つたけれど、相次ぐ内憂外患と、軍閥の私慾に禍ひされて其の實績を擧げるに至らなかつた。

斯くの如く滿洲の道路は主として軍事上、政治上の必要に依て發達を見たもので、近世に至り漸く開港場又は鐵道を中心とする産業道路の發達を來したに過ぎぬ。而して鐵道依存の傾向は、十九世紀の初頭に始まり、滿鐵、東支兩鐵道の蒐貨政策に依り、兩者が激甚なる貨物爭奪戰を續行した當時の北滿に於ける特産馬車輸送は多忙を極めた。其の結果京濱線、吉長線、洮昂線等を中心とする地方道路

は著しく發達し、特産輸送期に於ける荷馬車の交通は絡繹として頻繁を極めたものであつた。

滿洲に於ける道路は既述の如く、支那本土同様何れも劣悪ではあるが、水路の利便が割合に少ないので、陸路車馬に據る交通が多く、之が爲、中央平原では特に道路が發達し、山地に趨くに從ひ、道路と稱するものが少く、僅に駄獸を通ずる棧道を見るに過ぎなかつた。

滿洲道路の特殊性を列擧すれば次の如くである。

1 氣象の關係

在來の滿洲道路は季節に由つて著しく變化があり、例年十一月より翌年三月頃迄の五箇月間は全地凍結し、河川も悉く堅氷に閉されるから、車馬は隨意に進徑の方向を擇び得る便宜があるので、到るところ自然の道路を形成する。而も降雪量極めて少く、平地に於ては四、五寸を出づることが稀である。偶々山地に於て尺餘の積雪を見ても、交通上殆ど障害とならぬのみか、却つて橇の運行に便するので、一箇年の交通運搬は冬季が最も頻繁である。之が爲め、各要路の沿線には大小旅宿が營まれ、各地市場は此の半歳の交通期に於て一箇年の生計を立てるのが普通である。夏季は土質が主として粘土又は微砂土より成る關係上、殊に雨季には路面の泥土車軸を没し、乾燥期に至れば黄塵萬丈、加ふる轍痕二尺に餘る如き實狀であるから馬車の交通は困難となる。

2 農耕の關係

滿洲に於ける馬車は大部分農家の閑散期に自己の車輛及馬匹を利用する爲、必ずしも一年を通じて車馬を通行せしむるが如き良路の必要を感じなかつたこと、而して農夫は農閑期と雖、家畜の飼料を要するので利益を度外視し、極めて低廉なる輸送料で引受けるから、荷主側としても冬季輸送は非常に便益である。

3 治安の關係

夏季は農作物繁茂し、匪賊跳梁の好機を與へ、交通上の危険期なので、交通量少く、從て夏季にも車馬を通行せしむべき良路を必要としないこと。

4 地質の關係

滿洲を貫流する遼河、松花江の二大河流域は多く沖積土にして、土質脆弱、其の他の土地は山嶺河川多く、道路の修築又は架橋には多額の費用を要する爲、爲政者並一般地方住民は其の費用を惜しんだこと。

5 其の他の關係

滿洲の馬匹は多年の習性上、耐寒性を有するも、耐熱性に乏しく、滿洲に於ける夏季の酷暑に對

して疲労が甚しい。加ふるに夏季は虻、蜂、蚊等の有害蟲の蟻傷に因る被害が甚しく、從て夏季に於ける車馬の交通を阻害する。

而して支那に於ける道路は、軍用道路を主として發達したもので、滿洲の如きは特に産業の發達が遅かつた爲、産業道路の必要も認められなかつた譯である。

尙滿洲國政府民政部では、大同元年以來二回に亘り、既存道路の調査を各縣當局をして行はしめた結果、一六二縣中報告提出縣一二五縣の既存道路は、八米以上のもの二七、四三三軒、八米以下のもの九、二二九軒、計三六、六七二軒、橋梁六二七、渡船場一二五を示したが、之等の道路は何れも管理補修を省みず、風雨の侵すに任せた悪路で、自動車運行を可能とするものは殆どないと言つて良い状態であつた。

之等道路の交通用具も鐵道沿線を除けば何等の進歩を見せず、原始的な用具が多い。其の種類は雑多で、地方に依て其の用途を異にするものもあるが、大別して車輛、駄獸の二種に分れてゐる。

車輛は旅客用、貨物用及客貨併用の三種に分ち、旅客用には轎車、轎子、駝駱車、騾駝轎、駱駝轎等があり、貨物用には大車(普通の荷馬車にして別に長車とも稱す)、花帖轎車、牛車、露式荷馬車、橋の五種あり、客貨併用として窩車と小車(一輪車のこと、推車とも言ふ)を用ふる。駄獸は馬、騾、

驢、駱駝が主なるものである。

(二) 滿洲國國道

1 國道建設

滿洲國に於ては建國と共に國內土木事業が其の産業、經濟、保安、衛生、交通等に及ぼす影響の甚大なるに鑑み、當該行政機構の組織を俟て、速急に土木事業の達成完備を圖るべく銳意努力を進め來つたが、其後大同二年(昭和八年)三月設立の國道局が工事其他の事務を承繼した。

滿洲國政府は國道局、國道會議並各土木建設處をして國道建設十箇年計畫を樹立せしめた。此の十箇年計畫は第一期建設五箇年計畫(自一九三二—一九三六年)に於て一萬軒、第二期建設五箇年計畫(自一九三七—一九四一年)に於て一萬三千軒、合計二萬三千軒完成を目標として工事が進められつつあるが、康徳五年度(昭和十三年度)末現在の國道新設總延長は一萬三千六百軒に達し、約三〇箇所の特殊橋梁を架設した。

第二期五箇年計畫は康徳四年度より著手したのであるが、第二期計畫内容は、總工費六、二〇〇萬圓を以て、特殊道路三、四九八軒、第一種道路九、七七〇軒、計一三、二六八軒、又特殊橋梁三七箇所の架設、既設國道の徹底的改良並維持を遂行するにある。斯くて四季を通じて自動車の運行

を可能とする國道は蜿蜒として山野に連なり、治安維持、産業開發、文化振興に多大の貢獻をなしてゐる。

政府は又前項に記述したる如き、既存道路の調査報告に基き、地方道路網改良計畫を樹て、康徳二年度(一九三三年度)より國內主要道路の改良に著手した。本計畫は將來國道として認めらるべき重要性を有するもの及省、縣公署所在地間を通ずるもの、縣公署所在地相互間を通ずるもの、省縣公署所在地より各鐵道主要驛に通ずるもの等より約二萬軒を選定して、之が改修を行ひ、更に全國主要道路の維持並右道路の各橋梁に對する改修維持、新設を目標として居り、大いに其の實績を擧げつゝある。康徳五年度末の新設及改良の地方道路延長は一八、一六七軒、之に要した總工費は二、四二四萬圓に及んだ。其の他縣施行道路延長三六、七七九軒を整備した。

國道建設工事は、社會政策的立場に於て主として所在農民を役使し、其の勞銀に依て疲弊したる民力の涵養を圖ることに留意し、成るべく農閑期を利用し、又歸順兵、若くは除隊兵を以て規律ある工程隊を組織し、彼等の生産的就業を圖つてゐるが、特に民衆に對する道路愛護思想の普及と謂ふ點に意を用ひ、地方道路工事は地方住民、殊に沿道住民をして協助せしむる方法を取り、街村保甲長をして、進んで賦役工事に服する様獎勵し、道路行政の完璧を期すると共に、地方産業經濟

國道は自動車敷の構造に依て之を一等國道、二等國道及三等國道の三種に分つてゐる。一、二等國道道路敷は馬車敷、自動車敷を區別し、特に必要を認めざる場合並河川濕地等の渡亘、其の他已むを得ざる場合は、適當な施設を爲し、兩敷を併用して居り、三等國道は自動車敷、馬車敷を區別せず、主として在來路面を用ゐ、河川濕地の渡亘其の他、車馬の通行に必要缺くべからざる程度の施設を行ふのである。

イ 一等道路は主として國都より主要都市、又は海港に達する路線、國防上特に必要なる路線にして道路幅員七米。

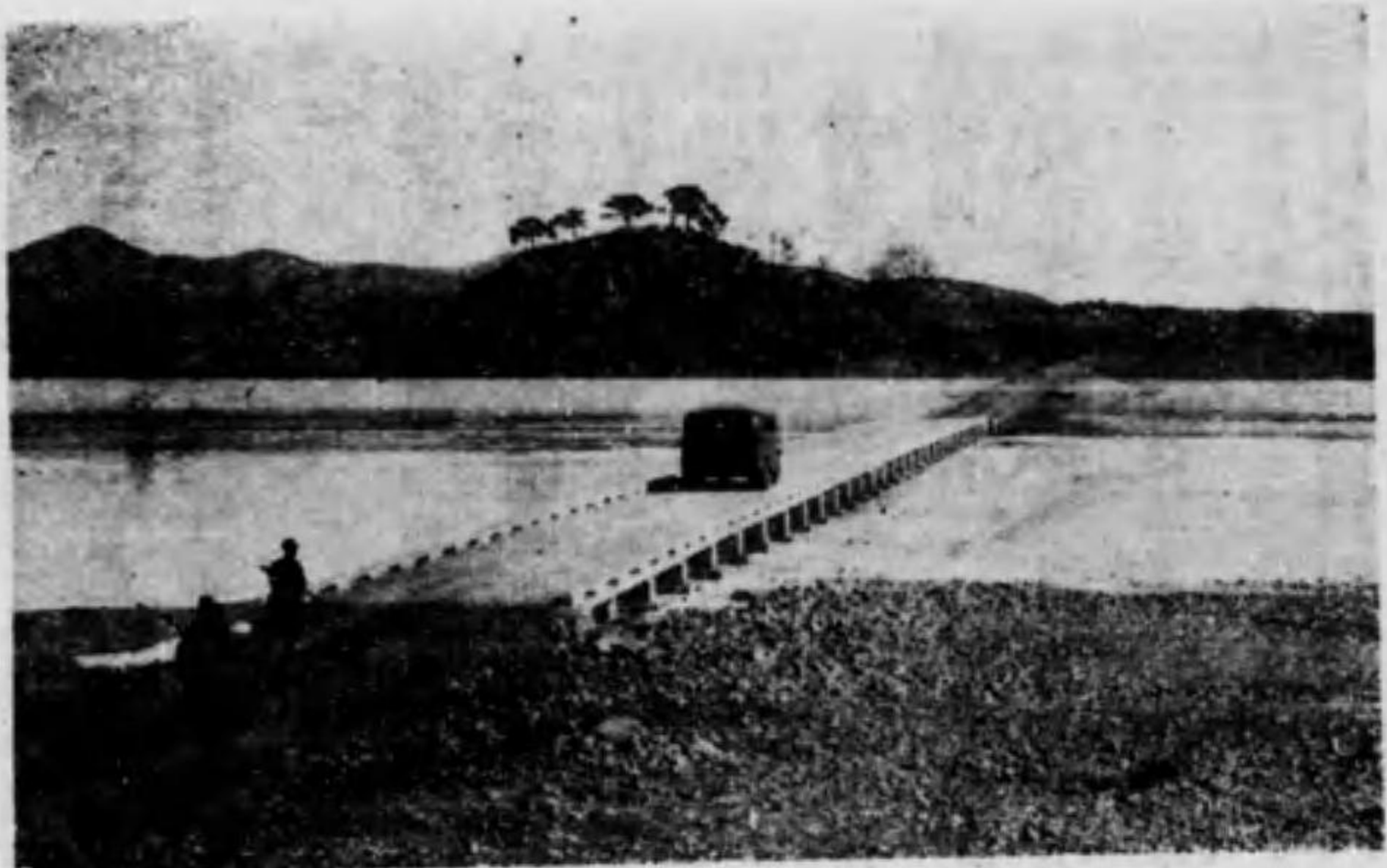
ロ 二等道路は主として主要都市相互間を連絡する線路、主要都市より主要縣城、又は鐵道驛所在地に達する路線等にして、道路幅員六米。

ハ 三等道路は縣城相互間を連絡する路線、縣城より地方都市に達する路線等にして、特に幅員を限定せず、在來の道路敷に依るものである。

三、鐵道總局自動車營業

(一) 總 說

昭和八年二月九日滿洲國政府は國有鐵道の附帶として港灣水運事業と共に自動車事業の經營を滿鐵に



安城線を驅ける旅客自動車

委託した。

抑も滿洲國は建國當初より交通機關の整備に力を注ぎつゝ、あつたが、特に自動車事業は鐵道に亞ぐ主要交通機關であり、産業の開發、治安の維持、國防の確保等に重大の關係を有するが故に、左記の如き路線を國有自動車の運行路線として定め、滿鐵に經營を委託してゐる。

イ 鐵道と競争的立場にある自動車運行路線

ロ 鐵道の代用となるべき自動車路線

ハ 治安維持並産業開發に必要な路線

即ち國有自動車の使命とは此の特殊的立場にある路線の運輸遂行を爲すにある。

而して國有自動車事業は過去七箇年に於て經營施設並營業狀態共に大躍進の過程を示してゐる。

然るに尙、今次支那事變勃發以來、四圍の狀勢緊迫を

加ふるに伴ひ、滿洲國自動車事業の急速なる擴大方針が決定せられ、國有自動車運輸も滿洲國産業五箇年計畫の國策線に沿ひ、第一次計畫として昭和十六年度末迄に嘗て夢想だにせざりし急激なる擴充を義務づけられた、否國有自動車運輸事業の急激なる發展が切實に要望される時代に至つたと云ふべきである。

斯くの如き時代に到達した國有自動車事業は、前途に尙幾多の難關が横たはるとは謂へ、國有鐵道と共に滿鐵の根幹業務として其の將來實に洋々たる光輝に滿ち、滿鐵に課せられた責務の愈重大なるを自覺するものである。

(二) 路線

鐵路總局(現鐵道總局)自動車路線の營業開始は、昭和八年(大同二年)三月末、熱河線北票—朝陽間約四十五杆である。而して同年中に三線二八〇杆を更に開通せしめたが、爾來七星霜、幾多の困難と闘ひ施設の充實を圖り、路線延長一萬七千餘杆(昭和十四年末)に達し、軍部の討匪工作と相俟つて、治安の維持に亦産業の開發に、絶大の效績を擧げつゝある。今其の開設路線を年度別に見れば次表の如くであつて、此内營業停止杆累計一千七百八十八杆を有すれど、多くは國策鐵道の新設に伴ひ、自然停止の已むなきに至りたるものである。

路線開設年度別表

(單位杆)

年度別	營業開始杆	路線累計	累計停止杆
昭和八年	二、四九六	二、四九六	四七〇
同 九年	一、五三八	四、〇三四	一、二四二
同 一〇年	一、三二一	五、三四六	一、五八六
同 一一年	一、七八六	七、一三二	一、七八八
同 一二年	一、九三六	九、〇六八	一、七八八
同 一三年	七、一四一	一六、一八八	一、七八八

昭和十四年十二月末日迄に於ける狀勢次の如し。

十四年十二月末迄の營業開始杆一、四〇二杆

路線 累計 一五、八三二杆

營業停止杆累計 一、七五六杆

(三) 設備

滿鐵受託自動車事業は、其の使命遂行の性質上、路線開業の始めより、必要なる設備にも、自然恒久的なものとするものに分ち、前者に對しては相當纏つた設備を施し、現在に於て尙小規模乍ら運用に役立たしめてゐるが、後者に對しては極めて一時的の設備なりし爲、路線の停止其の他に依

り概ね撤去、若しくは使用を停止した。而して目下益々車輛増備の過程にあり、特に運用車輛數激增し、亦營業路線も膨大となる爲、諸設備之に伴はず、全面的に不足を見る現状となつた爲、之が對策として關係諸設備の擴充を圖るべく目下多大の努力を拂ひつゝある。

(四) 車 輛

國有自動車事業の委託經營を擔當せる當初、開業の急激なる需要に應ずる爲、最も容易に取得し得るシボレー、フォード車を採用したが、之は創業の初め滿蒙の地に果してシボレー、フォード車が最適當なるや否や、充分なる検討の違がなかつたからである。然るに間もなく滿洲國內に於て使用するバス、トラック類の車輛は國產車を以て配置すべく、同和自動車工業株式會社の創立を見、國策遂行上、漸次國產車の使用を開始した。併し乍ら同社は未だ設備其の他の關係上、一般部品の作成を爲す迄に至らず、内地各地車輛會社の作成品を以て組立を爲す程度であり、一般の需要を滿たす能はざる状態である。

現在總局使用の國產車も、内地各車輛會社がシボレー、フォード車を凌駕せしむべく全能力を傾倒して設計したものであるが、之は日本内地に於ける道路、氣候、風土等を基調として製作したものであるから、之と基調條件を異にするばかりでなく、概ね長距離路線に多數車輛の縦列運轉を爲す滿洲の路線にては、尙多くの缺陷を生じ、其の機能も著しく削減さるゝ箇所あり、之等諸缺陷に對しては、自動車局並内地製造會社とが鋭意協調研究し、漸次改善されつゝある。

尙、近時燃料其の他の關係より、輕油自動車の發達目覺ましく、其の將來大いに期して待つべきものあり、滿鐵使用車輛も漸次輕油化せむとする傾向がある。

現在總局所有自動車を使用種別より見れば、旅客車、荷物車、客荷車を主とし、其他に牽引車、附隨車、監督車、装甲車等がある。

之を車種別に見れば次の如し。

ガソリン車

シボレー、フォード、チヨダ、スミダ、イスズ、レオ、ホワイト、フィアット、フソウ、ダツ

チ、チス

ディーゼル車

三菱ディーゼル、日立ディーゼル、ベンツ、プツシング、マン、クルツプ、オットドイツ

(五) 營 業

1 旅客運輸

旅客運輸状態は、昭和八年度輸送人員九萬三千人にして、爾來年々躍進を重ね、昭和十三年度に於て四百二十六萬三千人に及び、指數實に四十倍餘、事業開始當時何人も豫測し得ざりし輸送状況を呈してゐる。之は一面營業路線の延長増加に依るとは言へ、他而治安の確立と奥地産業の開発とにより、滿人旅客の乗車數著しく増加せる爲にして、更に十四年度に入つては、路線の急速なる開設に伴ひ、六月末既に輸送人員七十八萬人、旅客收入三十三萬圓を超え、劃期的の大飛躍を爲してゐる。而して普通旅客の運賃は國有鐵道と同じく、距離比例法により計算され、運賃率一人一籽に付三錢を標準とし、籽程に賃率を乗じて算出するが、路線によりて賃率も多少異り、最低一人一籽に付一・五錢より最高五錢迄となつてゐる。尙手荷物及小荷物運賃は自動車線所定の貨物運賃率と同額を以て計算される。

2 貨物運輸

貨物輸送量は昭和八年度の一千五百廬に對し、昭和十三年度は五萬三千廬にして、指數約四〇倍を示してゐるとは言へ、旅客の場合に比べ輸送量に於て、亦收入に於て遙に尠く、國有鐵道の輸送成績と正反對の現象である。是は國有自動車の運輸形態に於ては未だ鐵道の如く貨物の大量輸送不能なる爲と、國有自動車路線上に於て一部朦朧自動車の跳梁等に災ひされたる結果にして、將來國有自動車運

輸に於ける貨物輸送スケールを根本的に擴充し、之と共に交通運輸取締官署の徹底的取締による自動車事業統制強化の實を擧げ得れば、自動車旅客運輸と同様將來の發展性極めて多分に存するものである。普通貨物は之を二等級とし、鐵道貨物等級表中、車扱一、二等該當品を一級品に、三、四等級該當品を二級品としてゐる。尙此の運賃率は

一級扱	重量百疋	一籽に付	五錢五厘
二級扱	ク	ク	四錢五厘

と制定されてゐるが、最近に於ける新設線に對しては特に等級を附せず、一律に重量百疋一籽に付二錢五厘と定めたものがある。

3 直通運輸

自動車營業は業績の向上するに伴ひ、貨物に於ては昭和十年八月、旅客に於ては昭和十二年二月より會社所管鐵道との直通運送取扱の制度を設け居るも、日尙淺き爲其の利用は極めて僅かにして、昭和十二年度の鐵道より自動車線に直通乗車旅客數は六百十一名、荷物數量四十七疋、自動車線より鐵道に直通乗車の旅客數九名、荷物數量一・七疋に過ぎない、然れ共、一般公衆の此の種制度に對する認識が高まると共に漸次増量さるゝものと思はる。

年度別	旅客人員	指數	貨物數量	指數
昭和八年度	九二、九二四	一〇〇	一、五一三	一〇〇
同九年度	三五七、九二〇	三八五	六、六五〇	四四〇
同一〇年度	五一四、五七二	五五四	五、一〇三	三三七
同一年度	七七二、一二二	八三〇	七、〇八一	四六八
同一年度	一、一三〇、七三三	一一一六	三八、〇六六	二五一六
同一年度	六、三一、三八一	六七九二〇	三八、二三〇	二五二七

運輸收入 (單位圓)

年度別	旅客收入	貨物收入	諸口收入	合計
昭和八年度	四四六、四九七	一三九、六三四	二二、七八三	六〇八、九一四
同九年度	八五九、三二〇	三七四、八三四	三一、一三六	一、二六五、二九〇
同一〇年度	一、〇七一、六七〇	四六五、三二二	四四、九五五	一、五八一、九四八
同一年度	一、三七一、〇九〇	四七五、四六〇	三二、一一二	一、八七八、六六二
同一年度	一、八三五、四〇九	一、二八七、五四八	三八五、五〇七	三、五〇八、四六五
同一年度	三、九〇八、五四二	三、四〇二、八三七	一九六、六六三	七、五〇八、〇四二

第四章 附帶事業

一、滿鐵と産業

(一) 總説

滿洲國行政機關其他國策遂行機關の發達整備に作ひ、滿鐵は從來の如く産業全部面に互り關與する要を認めざるに至つたとは雖へ、尙開拓鐵道として滿洲國産業開發に積極的に協力するの必要を認めらるゝと共に、一面其の經營を委任せられたる國有鐵道の經濟化の爲に、國線沿線に於ける輸送資源の培養を必要とするを以て、現下の事態に順應し、滿鐵の使命に立脚して、重要且效果的なる事業に重點を置き、以て滿洲國産業開發五箇年計畫及北邊振興計畫並開拓政策に對して積極的に其の遂行を援助することゝし、先づ鐵道自警村、同訓練所並一般開拓團及鐵道愛護團等を對象とせる營農指導、農畜林産の改良増殖及北滿に於ける營農形態確立に資すべき大規模機械農業の試験乃至は邊疆地帯軍需食料品の増産貯藏等の事業を實施し、著々其の効果を擧げつゝある。次に總局産業課に於て管掌の業種別現況概要を述べる。

(二) 商工關係

第二編 鐵道總局營業概要

從來滿鐵は滿洲國輸出入貿易並一般商工業の發展助長に對し多年積極的指導援助を行つて來た。商工關係業務も亦此處に重點を置いたものであるが、滿洲國は年を逐ふて飛躍的發展を遂げ、對外貿易及國內商工業の發展は顯著なものがある。

而も戰時下産業並經濟に關する諸統制の強化と相俟つて今や商工部面に於ける一大變革を示現せんとする情勢にあるので、之に鑑み統制經濟の圓滿なる發達と全面的商工業の發展助長に協力し、以て國策の遂行に寄與すると共に、我社の新使命に順應して、専ら未開發國線資源に於ける商工業の助長と鐵道運営上必需物資の絶對的安全性確保に重點を置き、以て國線の經濟化と社業の進展に資する目的の下に概ね左記事項を擔當してゐる。

- イ 商工業の助長に關する事項
- ロ 産業助長機關の助成並管理に關する事項
- ハ 鑛業の開發助長に關する事項
- ニ 産業の紹介宣傳に關する事項

而して商工業の助長に關しては總局及各鐵道局擔當機關を通じ直接間接的に適當なる方策を講じて之れが遂行に當りつゝあるが、其の主なるものは大連連鎖街、奉天日滿貿易會館、齊齊哈爾商工獎勵

館等に對する補助又は援助である。

此の他、當社附帶事業として哈爾濱汽水製造所、海拉爾洗毛工場の經營に當つてゐるが、前者は旅客サービス及會社従業員の福祉増進の見地より「サイダー」其他清涼飲料水を製造し、主としてホテル、福祉生計事務所其他社内機關に配給を行ひ、後者は洗毛竝之に關聯する事業を經營してゐる。

産業助長機關の助成並に管理に關しては滿洲輸入會社、滿洲特産中央會、滿洲農業信用組合、日本棉花栽培協會、東亞緬羊協會等に對し夫々補助を行ひ、以上の商工業及産業の發展助長に寄與せしめつゝある。

鑛業の開發助長に關しては我社の傍系滿洲鑛業會社と密接なる連絡の下に未開發鑛業の開發並に既存鑛業の育成助長を圖り、以て滿洲國の鑛業開發に寄與すると共に輸送資源の培養に努めてゐる。

産業の紹介宣傳に關しては映畫又はパンフレットの刊行其他適切有効なる方法を採り、滿洲國産業發展並に其の改善助長に貢獻してゐるのである。

(三) 農産關係

鐵道自警村同訓練所を對象とした多角的農業の經營指導に全力を注ぐとともに、優良農産種子の配付普及乃至は種子消毒農産品評會の開催等を行ひ、以て品質の改良増殖を圖り農村の振興に寄與せし



富拉爾基農業修練所

一〇八

め、又一面未墾地の開墾を助成し特種作物の試験獎勵並農家經濟調査を行ふ等、滿洲國當該の農業増殖計畫に呼應し之が目的達成のため進んで協力を爲しつゝある。

而して之が運営上必要とする會社直營に係る實行機關としては、社、國沿線十六箇所に採種場を經營し優良種子の増殖並營農指導に當らしむるの外、哈爾濱に農事育成所を設け農畜産物の育成をなし、また産業技術員の養成を目的とする農業修練所を奉天、熊岳城、富拉爾基の三箇所に設置して農業技術並營農方法を修練せしめてゐる。更に大陸農業に新機軸を劃する目的を以て昭和十四年より綏神線王楊に機械農場を新設し機械農業經營を試験的に開始した。



泰安採種場(場説)

一〇九

因に農産優良種子の配付実績を見るに、作物の主なる種類は大豆、小麥、水稻、高粱、粟、馬鈴薯其の他であつて、昭和九年より同十三年に至る配付總數量は五、二四一廬に及び、その作付面積は八〇、一九〇陌で、普通種子に依る生産額に比し其の推定増產量は一〇、〇二八廬である。

種子消毒に就ては高粱、粟、燕麥の黒穗病、白髮病等を豫防するものにして昭和十一年度より繼續實施してゐる。昭和十三年度の其の実績は種子總數量一、一〇七、四二〇廬に對し消毒を行ひ、其の種子による作付面積は五三、四一一陌にして、消毒に依る増產推定量は六、四〇九廬に及んだ。

採種場一覽

所管別	名	稱	位	置	備	考
奉局附業課	遼陽	採種場	連京線	遼陽	採種圃	
	撫順	採種場	撫順線	撫順	採種圃	
	開原	採種場	開原線	開原	採種圃	
	四平街	採種場	四平街	四平街	採種圃	
	大屯	採種場	大屯	大屯	採種圃	
錦局	錢家店	採種場	大鄭線	錢家店	採種圃	
	義縣	採種場	錦古線	義縣	採種圃	
	凌源	採種場	凌源	凌源	採種圃	
吉局	山城鎮	採種場	奉吉線	山城鎮	採種圃及採種圃	
	蛟河	採種場	京圖線	蛟河	採種圃及採種圃	
	敦化	採種場	敦化	敦化	採種圃及採種圃	
牡局	海林	採種場	濱綏線	海林	採種圃及採種圃	
	東海	採種場	虎林線	東海	採種圃及採種圃	
哈局	海倫	採種場	濱北線	海倫	採種圃	

齊局	泰安	採種場	齊北線	泰安	採種圃
同	索格營	採種場	白阿線	索格營	採種圃及採種圃

(四) 畜産關係

滿洲に於ける畜産資源の増殖は刻下の急務たるに鑑み、畜産業務の擴充を圖ると共に現下の新情勢に即應する爲、東北滿地區に於ける軍需食肉資源の培養計畫を樹立し全幅の協力を爲すこととし、昭和十四年度牡丹江、哈爾濱及齊齊哈爾の北滿三局に畜産係を新設して之が業務の擴大強化を圖り、又畜産改良増殖の據點たる種畜場の經營を検討し、畜産上の立地條件に基き卓越せる技術と經營とを以て合理的管理育成に當らしむることとし、從來の畫一主義を廢し適地適應主義の原則に依り整理廢合を行ひ、又小規模分散せるものを漸次大規模集中主義に轉機せしめ、生産の増加と經費の節約を圖る目的を以て著々實行に移しつゝあるも、將來は更に各種家畜及附屬農場を一丸としたる綜合的模範經濟牧場を設置し、以て從來の如き技術指導上の不便と採算上の不利を除去し、畜産業の飛躍的發展を企圖してゐる。

又一面獸疫の防遏に協力援助すると共に飼料作物の増産を圖り、愛護團地區に對する家畜の配付、貸付の合理化並品評會、講習會等の開催に依り之が増殖普及に全力を傾注しつゝある。

現在我社の直營種畜場は十二箇所在り、優良種畜の繁殖育成並之が配付貸付をなし畜産の指導獎勵家畜防疫に當らしめてゐる。又富拉爾基種畜場にては特殊酸乳の製造並牛乳加工を行はしめ、哈爾濱農事育成場に於ても家畜の育成をなさしめつゝある外、凌源採種場に於ては飼料作物「ルーサン」の栽培並指導獎勵をなさしめてゐる。

更に又哈爾濱には畜産加工所を設け畜肉加工に關する試験研究及肉製品の製造販賣並肉用畜の改良増殖をも兼營せしめ、仍て滿洲に於ける畜産資源の開發増殖に刺戟を與へ之が促進を促しつゝある。其他東滿地區に對し、鷄十萬羽を配付し之が軍需食糧資源の増殖培養に供してゐる。

而して綿羊貸付頭数は昭和八年來十三年度に至る總頭数は牝二〇、六五四頭、牡一、三七七頭、合計二二、〇三二頭である。

種豚に於ては一、八九八頭、畜牛は昭和十年度から十三年度まで牝一、六一二頭、牡五四頭、合計一、六六六頭にて其の種別の主なるものは在來種、朝鮮種、ホルスタイン種、シンメンタール種及同雜種である。

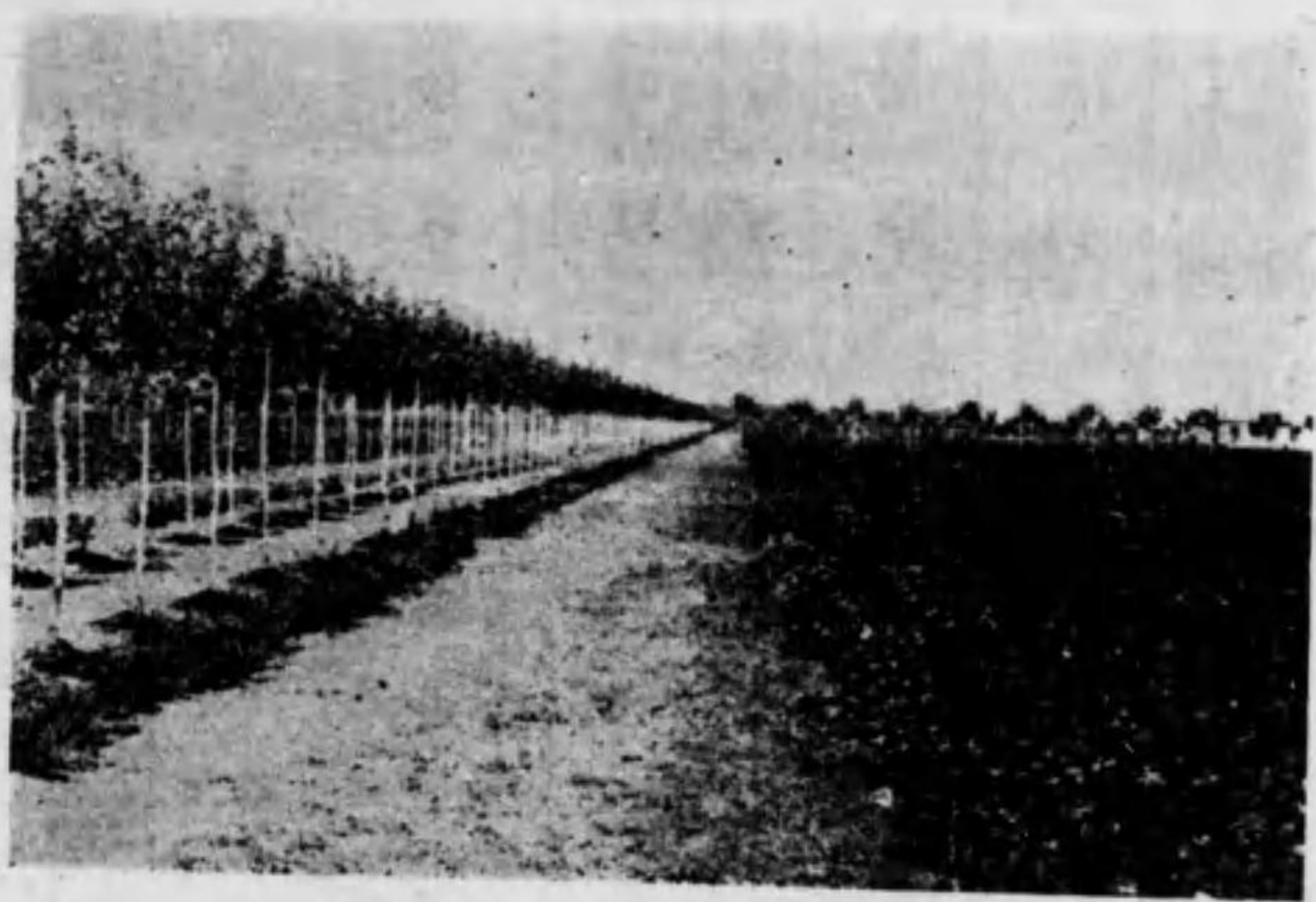
飼料作物種子は昭和十年度來十三年まで配付總量三五、八四五疋、其の作付面積一、四九一陌に及んだ。

種畜場一覽

所管別	名	稱	位	置	備	考
奉局附業課	撫順種畜場	撫順種畜場	連京線	撫順鐵嶺	種豚	
錦局	羊圈子種畜場	羊圈子種畜場	奉山線	羊圈子	種羊	
	女兒河種畜場	女兒河種畜場	奉山線	女兒河	種豚	
	達爾漢種畜場	達爾漢種畜場	大鄭線	通遼、那力嘎	種羊、牛	
吉局	山城鎮種畜場	山城鎮種畜場	奉吉線	山城鎮	種豚	
	吉林種畜場	吉林種畜場	京圖線	吉林	同	
牡局	牡丹江種畜場	牡丹江種畜場	圖佳線	牡丹江	種羊、豚、蜂	
哈局	綏化種畜場	綏化種畜場	濱北線	綏化	種豚	
	白家種畜場	白家種畜場	濱北線	白家	種羊	
齊局	富拉爾基種畜場	富拉爾基種畜場	濱州線	富拉爾基	牛、馬	
	白城子種畜場	白城子種畜場	平齊線	白城子	種豚、羊	

(五) 林産關係

洪水又は風雪、飛砂等の天災に依り毎年鐵道の被害は甚大なるものがあるので、之を防止し且つ安



錦西苗圃の防風林と床替實施現況

全性を確保せんが爲、鐵道保護林の造成に重點を置くと共に、鐵道用材の自給自足を圖り併せて滿洲國の綠化工作に協力するの方針の下に之が施設の改善擴充を圖つてゐる。

即ち從來經營して來た苗圃の内容を檢討改善し適地適種主義に依り本目的の爲め優良樹苗の生産増大に全力を注ぐべく留意してゐる。

又一面自警村其他警護地區に對し造林獎勵の爲め苗木の無償配付をなし之に造林撫育に關する技術的指導を與へ、一方土地所有者よりの委託により有償造林の經營に當つてゐる。

現在施設として苗圃を沿線必要の地に三十一箇所設置し、樹苗の育成、配付、造林の指導獎勵をなしつゝあり、各地に直營造林地を設けて木材の

生産、鐵道保護、沿線綠化を圖り、土門嶺造林所に於ては森林の造成、風致施設、林業の試験及調査を行ふ外、樹苗の育成及配付、林業の指導、講習講話並林業技術者の養成を行ふ。因に獎勵造林用に配付した樹苗總數は昭和九年より十三年度に至るもの九、三三五、四五〇本にして、又受託造林面積は約一五〇陌を有してゐる。

直營造林に就ては十三年度迄に行つたもの概略次の如くである。

所管局別	位置	面積	本數	樹種	備考
奉天	安東鎮江山造林地	九〇 <small>(陌)</small>		マンシウクロマツ、カ ラマツ其他	風致及杭木模範林、自大正五年
	鞍山造林地 鐵道用地内造林 旅順線、安奉線、連京線 (奉天以南)	二九〇		マンシウクロマツ、ニ セアカシア其他 カラマツ、マンシウク ロマツ、アカシヤ其他	風致、備林、自 大正六年
錦州	壺盧島造林地	一六八	七四二、八八〇	ハウテンクロマツ、カ ラマツ、ドロノキ其他	保安林
	興城造林地	九三	四三〇、七〇〇	ハウテンクロマツ、カ ラマツ其他	風致林
	鐵道保護林(五箇所)	九〇	七四五、〇〇〇	マンシウクロマツ、ホ ウテンクロマツ、カラ マツ、ドロノキ、ヤナ ギ、イタテハギ其他	防砂、防風、法 面保護

所管局別	名	稱	位	置
齊齊哈爾	白城子造林地 鐵道保護林(四箇所) 溫都花造林地	二〇 一一 八三	八〇,〇〇〇 八〇二,〇〇〇 七七六,〇〇〇	驛用地造林(五箇所) 三三八一、五〇三、五〇〇 マンシウクロマツ、カ ベリヤハンノキ、ハギ 其他
牡丹江	鐵道保護林(一箇所)		一六,〇〇〇	ハギ 防雪、制水、法 面保護
吉林	鐵道保護林(三三箇所)	五二	五三〇,〇〇〇	ドロノキ、ヤナギ、イ 模範林 制水 備林、模範林

苗圃一覽

所管局別	名	稱	位	置
奉天	伏見合苗圃 周水子苗圃 鞍山苗圃 奉天苗圃 東陵苗圃	連京線 連京線 連京線 連京線 奉吉線	大連 周水子 鞍山 奉天 東陵	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃 連京線 安奉線
吉林	赤峰苗圃	錦古線	赤峰	安東
錦州	義縣苗圃 凌源苗圃 赤峰苗圃	錦古線 葉峰線	義縣 凌源 赤峰	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
牡丹江	圖們苗圃 牡丹江苗圃	京圖線 圖佳線	圖們 牡丹江	連京線 安奉線

所管局別	名	稱	位	置
齊齊哈爾	博克圖苗圃 白城子苗圃 榆樹屯苗圃 保康苗圃	濱洲線 平齊線 平齊線 平齊線	博克圖 白城子 榆樹屯 保康	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
哈爾濱	北安苗圃 五常苗圃 雙城堡苗圃	濱北線 拉濱線 京濱線	北安 五常 雙城堡	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
吉林	梅河口苗圃 吉林苗圃 小姑家苗圃 朝陽川苗圃	奉吉線 京圖線 京圖線 京圖線	梅河口 吉林 小姑家 朝陽川	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
錦州	通遼苗圃 義縣苗圃 凌源苗圃 赤峰苗圃	大鄭線 錦古線 葉峰線	通遼 義縣 凌源 赤峰	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
牡丹江	圖們苗圃 牡丹江苗圃	京圖線 圖佳線	圖們 牡丹江	連京線 安奉線

所管局別	名	稱	位	置
齊齊哈爾	博克圖苗圃 白城子苗圃 榆樹屯苗圃 保康苗圃	濱洲線 平齊線 平齊線 平齊線	博克圖 白城子 榆樹屯 保康	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
哈爾濱	北安苗圃 五常苗圃 雙城堡苗圃	濱北線 拉濱線 京濱線	北安 五常 雙城堡	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
吉林	梅河口苗圃 吉林苗圃 小姑家苗圃 朝陽川苗圃	奉吉線 京圖線 京圖線 京圖線	梅河口 吉林 小姑家 朝陽川	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
錦州	通遼苗圃 義縣苗圃 凌源苗圃 赤峰苗圃	大鄭線 錦古線 葉峰線	通遼 義縣 凌源 赤峰	鐵嶺苗圃 公主嶺苗圃 安東苗圃
牡丹江	圖們苗圃 牡丹江苗圃	京圖線 圖佳線	圖們 牡丹江	連京線 安奉線

(六) 水産關係

本業務は水産資源を開發し其の増殖を圖り、以て水産食料の現地調辦を圖り、滿洲に於ける食料問題解決の一助たらしめ、之が助長促進を期するにある。即ち從來水産方面は産業上據るべき基礎資料乏しく、先づ水産業の實態を調査究明の上、之を資料として開發増殖を企圖した。昭和九年來各河川湖沼の漁業實態を調査し、併せて各重要都市水産物の需給並製造加工狀況の調査等を行ひ、鐵道沿線水産資源の開發、水面利用を圖るため淡水魚の養殖を獎勵し、養魚の委託試驗、養魚場養殖に助成をな

す一方、水産物の貯藏並輸送を便にし、販路の擴張を計り、以てその利用價値を大ならしむるため製造加工を奨励してゐる。又特に國境地帯水産開發に就ては、食糧現地補給に資する爲滿洲國と協力せしめつゝある。

而して烏蘇里江の鮭漁業に就ては、東北滿地區の重要性に鑑み鋭意調査の結果、其の有望なるを認めためたので、漁獲物の製造加工に技術的指導を行ふ一方、漁政的指導統制を助成して基礎強化に努め、北邊振興工作上の一部門として重要性を認めらるゝに至つた。斯くて年々其の漁獲高を増加し、
 其の一部を市販に供する狀況である。

尙一般北滿淡水魚の利用促進の目的を以て罐詰製造試験を施行した。

水産業務は以上の如く調査研究の域から脱せんとする過渡期に在り、將來適當の地域に養魚場を設置し益々増殖を圖るべく考慮されてゐる。

(七) 副業關係

農家經濟の伸張向上を圖る爲鐵道沿線農村の副業奨励助長並指導をなし、併せて我社従事員の副業を奨励してゐる。

滿洲の長き農閑期に於ける餘剩勞力並農家婦女子の勞力を利用し生産物に加工する等農家經濟收入

の一部門たらしめんとし、昭和十年來副業奨励に努めると共に調査を進め、地方的特長ある副業に對しては積極的に助成をなし、以て之が普及を圖つてゐる。

即ち各種講習會を開催して技術の指導普及を計り、資材並加工用具の貸付、配付或ひは購入斡旋をなし、又生産品に對しては品評會を開催して品質の向上と販賣の斡旋をもなし來り、其の他副業參考品の蒐集に努めてゐる。

指導奨励に關する主なる實施業務は、農産加工として味噌、醬油の醸造、漬物製造、山葡萄の加工、高粱帚、安平の製造、菓加工等で、其他蔬菜栽培と其の加工、柞蚕飼育等がある。畜産關係に於ては養蜂、養鶏、養兔と其の加工、養豚と其の加工、綿羊飼育、羊毛加工等あり、林産加工としては木材並枝條の加工、水産加工として鮭鹽藏加工、淡水魚加工等である。其の他一般家庭手工藝を奨励し、技術を習得せしめ、各種製造、改良等自力に依らしめるやう計つてゐる。

北滿地方にては
 特に味噌、醬油、漬物製造其の他積極的な指導奨励を行ひ之が増産を圖るやう努めてゐる。

毛皮の不足を補ふためには養兔を奨め、其の毛皮を鞣し且つ其の加工を普及せしめてゐる。又冬季に於ける蔬菜價格の騰貴及び其の不足を防ぐため其の貯藏を奨励補助する外、哈爾濱に白系

露人の副業組合を設立し牛、豚、家禽類を飼育せしめ、或ひは乳製品の製造に當らしめた結果其の成績は良好である。尙製紙用糊原料たる黃蜀葵の栽培を指導して農家の有利なる副業たらしむると共に製紙業に資してゐる。

(八) 伐木事業

總局林業事務所は自家鐵道用材の自給自足を圖るべく斫伐事業を經營してゐるが、之と共に多角的林業經營に努め、併せて林業國策に協力すべく未利用地の開拓といふ産業開發上の要務を果しつゝある。林區には昭和十年三月北鐵接收に際して繼承した廣大なる林區をも含み、斫伐時期は例年十月より翌年三月迄である。海拉爾、博克圖、通河等各林區には森林鐵道(引込線)を使用して居り、博克圖林區の如きは延長九〇軒に及んでゐる。尙は一般用材の販賣先及び單價は滿洲國林野局の指定に依ることとなつてゐる。昭和十五年度伐採豫定數量は次の通りである。

昭和十五年度伐採豫定數量(伐木時期自十月至翌年三月)

林區別	作業場別	樹種	材種	豫定數量	稱呼	備	考
海拉爾林區	海拉爾	落葉松	並枕木	四五〇、〇〇〇	挺		
			特殊枕木	一五、〇〇〇	挺		

博克圖林區	綽爾	牙克石	伊列克得
落葉松	落葉松	落葉松	落葉松
電柱	電柱	電柱	電柱
二、五〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
RM	RM	RM	RM
本	本	本	本
末口徑二八cm上	末口徑二八cm上	末口徑二八cm上	末口徑二八cm上
層積立方米	層積立方米	層積立方米	層積立方米
長三米、末口二八cm上	長三米、末口二八cm上	長三米、末口二八cm上	長三米、末口二八cm上
長八米、末口一〇—一六cm	長八米、末口一〇—一六cm	長八米、末口一〇—一六cm	長八米、末口一〇—一六cm
長四米上、末口二四cm上	長四米上、末口二四cm上	長四米上、末口二四cm上	長四米上、末口二四cm上

博克圖林區	亞布洛尼	紅松	落葉松	雜木	紅松	水曲柳	雜木	亮子嶺	雜木	紅松	雜木	通河林區
小丸太	並枕木	並枕木	一般用材	一般用材	並枕木	並枕木	並枕木	並枕木	並枕木	並枕木	並枕木	並枕木
二、八〇〇	五〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇	二一、〇〇〇	八〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	二四〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇
m ³	RM	RM	m ³	RM	m ³	RM	m ³	RM	m ³	m ³	m ³	m ³
	長四米上、末口二〇樞上											

昭和十五年度官祈請負

林區別	作業場別	樹種	材種	豫定數量	稱呼	備	考
博克圖林區	博克圖	落葉松	一般用材	二、八〇〇	m ³		
亞布洛尼	亞布洛尼	紅松	並枕木	五〇、〇〇〇	RM		
亞布洛尼	亞布洛尼	水曲柳	並枕木	五〇、〇〇〇	RM		
亞布洛尼	亞布洛尼	雜木	一般用材	二一、〇〇〇	m ³		
亮子嶺	亮子嶺	雜木	並枕木	八〇、〇〇〇	RM		
亮子嶺	亮子嶺	水曲柳	並枕木	四〇、〇〇〇	m ³		
亮子嶺	亮子嶺	雜木	一般用材	三〇、〇〇〇	m ³		
通河林區	通河	紅松	並枕木	三〇、〇〇〇	m ³		
通河林區	通河	雜木	一般用材	二四〇、〇〇〇	m ³		
通河林區	通河	落葉松	一般用材	一〇〇、〇〇〇	m ³		

二、滿鐵と拓植事業

(一) 鐵道自警村

鐵道總局は日本政府の移民國策に順應し、所管鐵道沿線に於ける治安維持と産業開發の目的の下に、駐滿軍隊除隊兵或は内地農村より人員を選抜採用し、昭和十年四月―六月に互つて第一期鐵道自警村設置を實施した。此の鐵道自警村員は、鐵道の警備に服する傍ら其の家族と共に農耕牧畜に従事し、一方鐵道永遠の護りとなるべきものである。勿論鐵道沿線に於ける治安維持には駐屯日滿軍警及鐵道警護總隊等の警務機關が當つてゐるが、自警村員は更に之が充實を計る爲め沿線に定住して鐵道を守護する一方各警備機關と密接な連絡を計り、一朝有事の際は第一線に出勤し、以て鐵道警備の責務遂行に當るのである。

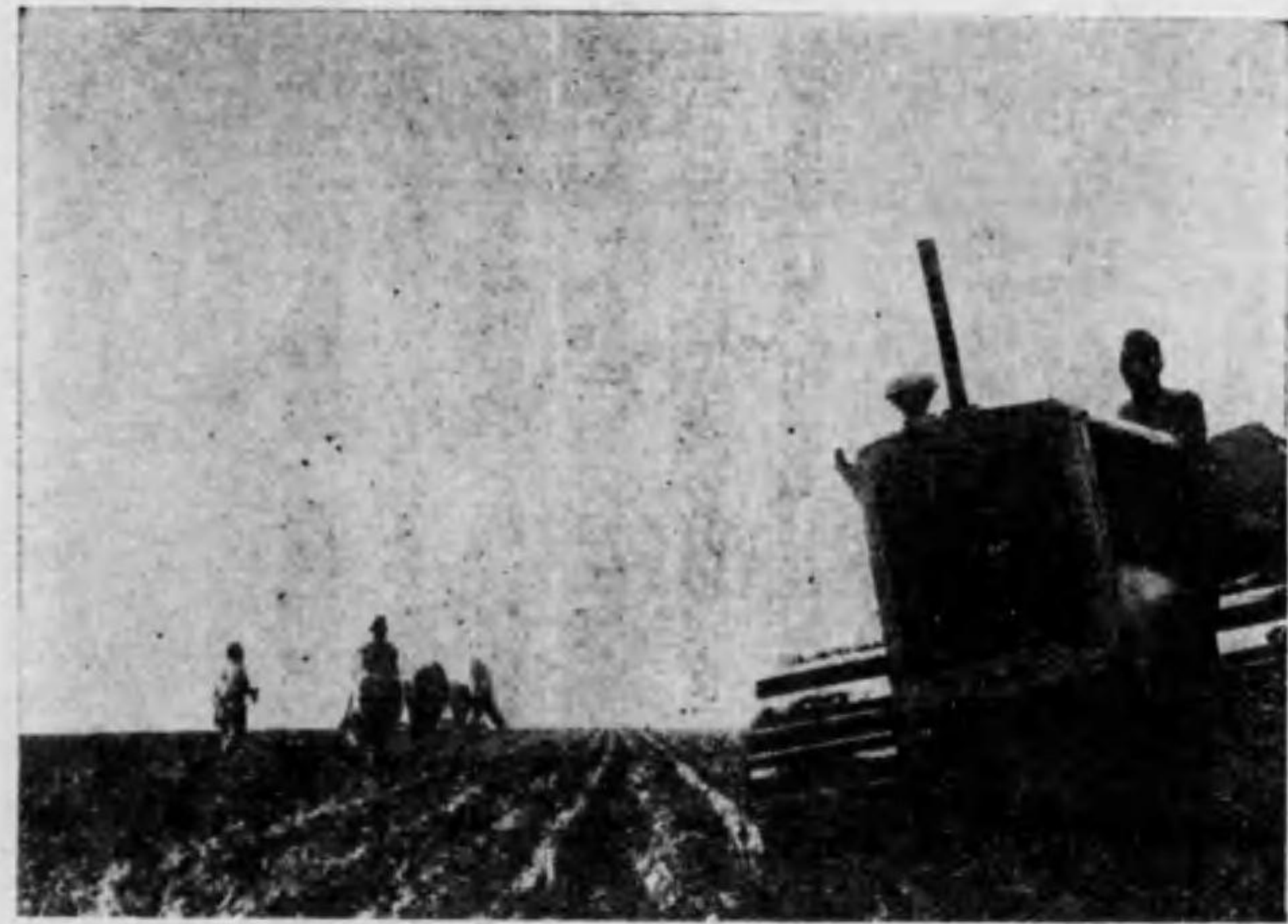
要之自警村設立の趣旨は邦人集團農業移民を鐵道沿線に配置し、我が對滿國策に順應すると共に、併せて鐵道沿線の守りを固くするといふことであり、これが一般開拓民と異なる點を擧ぐれば次の如くである。

イ、營農の傍ら交替制に依り鐵道の警備に當ること。

滿洲の鐵道

- ロ、鐵道より「警備」手當其の他の補助と指導とを受くること。
- ハ、停車場に近接せる十戸乃至三十戸の小部落を爲し、努めて全滿の鐵道沿線に分散せること。
- ニ、原則として入植前に結婚せしめ家族を同伴して入植すること。
- 自警村の設置趣旨及特異性により、之が農業經營は、地形、地質など環境其の他經濟的關係に依りて一律に規畫し得られざるところの左記要項に基いて指導してゐる。
- イ、經營組織は畑地普通作を本位とするも、土地の狀況に依り水田及特用作物を混作せしめ、又努めて牧畜を加味し、其の機構を多角

(滿北) 土戰の拓開



形に導くものとす。

ロ、耕作面積は三箇年を試練期間とし、一戸當り三町歩とし經營能力の増加に従ひ十町歩に擴張す。ハ、作物の設定標準は現地主義に據るも、概ね普通作五割、牧草三割、特用作二割の比率として耕作せしむ。

ニ、牧草地及草刈地は一戸當り十町歩内外を貸付す。

ホ、家族全員の勞力を利用し、他よりの勞役を排除し、自作農式に經營せしむるを本則とす。

ヘ、自家飼育の家畜勞力に依り耕作並運搬を爲し又自家肥料を利用す。

ト、冬期に於ける農閑期利用に重點を置き、漸次副業として農産畜産の加工を行はしむ。

鐵道自警村の成績は入植後未だ日淺きに拘らず、風水害及地質的關係に依る二、三の例外を除き概して順調に發達しつつある。

自警村一覽表(昭和十四年四月一日現在)

位	置	戸數	家族	計	耕作面積(單位陌)					
					普通作	蔬菜	水田	果樹	其他	計
奉山線一女兒河					40.00	6.00		10.00	12.00	110.00

奉吉線—黑山頭					1,460,000	5,700			9,500	1,630,000
〃—口前					1,400,000	3,000	3,650		1,000	1,400,000
濱北線—綏化					1,300,000	110,000			5,000	1,410,000
齊北線—泰安					2,290,000	2,970			6,600	2,300,000
平齊線—白城子					1,400,000	12,000			2,000	1,412,000
京圖線—蛟河					1,020,000	6,000	1,500,000		11,000	2,530,000
拉濱線—小城					750,000	15,000	900,000			1,640,000
濱綏線—山市					1,050,000	6,500	5,650		11,000	1,120,000
京濱線—双城堡					1,100,000	11,000			1,000	1,110,000
濱洲線—安達					1,120,000	30,000			2,000	1,150,000
北黑線—龍鎮					2,200,000	20,000				2,220,000
京白線—柴崗					910,000	20,000			12,000	922,000
奉山線—高山子					1,010,000				12,000	1,022,000
奉吉線—靠山屯					1,400,000	12,000	20,000			1,430,000

〃—明城					2,200,000	20,000	1100,000		20,000	3,320,000
拉濱線—四家房					30,000	10,000	30,000		11,000	70,000
圖佳線—寧安					120,000	11,000	20,000		10,000	150,000
〃—東京城					150,000	7,000	75,000		21,000	190,000
濱綏線—阿城					120,000	20,000			20,000	140,000
京濱線—五家					150,000	20,000			10,000	170,000
濱北線—白家					250,000	20,000				270,000
寧墨線—訥河					100,000	10,000				110,000
計					14,400,000	330,000	1,800,000	2,000,000	33,000	18,560,000

(一) 鐵道自警村訓練所

昭和十二年七月青年義勇隊訓練所案が具體化するや、滿鐵は國策に順應すべく卒先之が訓練を受託することとし、一時自警村の増設を中止し、之に代ふるに鐵道自警村訓練所を設置、昭和十三年度に於ては茨城縣内原訓練所に於て訓練を終了せる青少年一千名を百名宛十箇所の訓練所に入植せしめ、



綏化鐵道自警村の菜菜知

滿洲拓植公社經營の訓練所と同様の指導を與へ、更に昭和十四年度に於て滿洲拓植公社の大訓練所を修了せる青少年五千名を引受け、之と前記一千名を加へて二十箇中隊（一箇中隊三〇〇名）の小訓練所（乙種訓練所）を設置し、二箇年の訓練を施すこととなつたのである。

尙各訓練所は在滿洲國青年學校令に依る青年學校を兼ねてゐる。鐵道自警村訓練所が滿拓の小訓練所（甲種訓練所）と異るところは、自警村同様成るべく停車場に近接せしめ、鐵道に於て之が經營指導を爲すのであつて、二年の訓練修了後は主として自警村に入植せしむる豫定である。

又訓練生より一部を選抜、鐵道技術員訓練所（丙種訓練所）を設置し、鐵道技術員の訓練養成を實

施し、會社内技術員の不足の補充とすることも考慮されてゐる。

鐵道自警村及鐵道自警村訓練所の經營指導の爲鐵道總局附業局に拓植課を、各鐵道局附業課に拓植係を置き、農業其他の指導監督に任せしめてゐる。尙ほ福祉、保健、建築等悉く鐵道の有する諸機構を利用し得る便宜を有する爲、鐵道自警村及鐵道自警村訓練所の現況は概して良好なる成績を示しつつある。

鐵と銃を執る自警村員



鐵道自警村訓練所一覽表 (昭和十四年八月現在)

局別	州	林	吉	州	錦	州	別	局
訓練所名	馮家	柳河	小河	取柴	馮家	馮家	馮家	馮家
縣名	彰武	額爾	額爾	永吉	彰武	彰武	彰武	彰武
收容人員	二〇〇名	三〇〇	三〇〇	二〇〇	二〇〇名	二〇〇名	二〇〇名	二〇〇名
所長名	今井實夫	漆剛男	南部孝	赤坂勇雄	遠藤金作	秦野猪三郎	萩野惣治	石井共進
營農面積	二九八陌	三〇〇	四〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
指導演員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
訓練生數	一八八名	二九四名	二九四名	一九六名	二九四名	二九四名	二九四名	二九四名
作付計畫	二九八陌	三〇〇	四〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
人員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
計畫	三〇〇陌	四〇〇	四〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
人員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
訓練生數	一八八名	二九四名	二九四名	一九六名	二九四名	二九四名	二九四名	二九四名
指導演員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
訓練生數	一八八名	二九四名	二九四名	一九六名	二九四名	二九四名	二九四名	二九四名

局別	州	齊	齊	齊	齊	齊	齊	齊
訓練所名	二	齊	齊	齊	齊	齊	齊	齊
縣名	北	齊	齊	齊	齊	齊	齊	齊
收容人員	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇
所長名	和氣要作	岸初哉	村崎義隆	池田博	遠藤威文	遠藤威文	遠藤威文	遠藤威文
營農面積	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
指導演員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
訓練生數	三二五名	三四六名	三三一一名	三〇二名	三三四名	三三四名	三三四名	三三四名
作付計畫	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
人員數	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名	五名
訓練生數	三二五名	三四六名	三三一一名	三〇二名	三三四名	三三四名	三三四名	三三四名

三、土地施設

滿鐵の所管鐵道用地は社線、國線を通じ擴大な地域に互つてゐるが、其の主なる土地は線路用地及停車場用地であつて、其他には埠頭、港灣、水運用地及事務所、住宅、醫院等の市街内用地並に山林、石山、苗圃等の産業其他附屬施設用地があり、更に一般貸付地等を分類整理の上之が管理經營(主管箇所は附業局土地課)に當つてゐる。之等用地の擴張變更等の必要に基く買收取得或は將來計畫の爲に用地の保留決定等に就ては滿洲國各機關其他各方面と密接なる連繫の下に圓滿に處理しつゝあり、一方之等の土地は目下滿洲國に於て地籍整理を實施中なるを以て、會社は其の所管地に關する限り積極的に之と協力し着々整理されつゝある。

四、鐵道愛護運動

(一) 鐵道愛護指導(愛路運動)

愛路運動とは滿洲國內に於ける鐵道(以下凡て建設線を含む)を沿線住民の力に依て積極的に防衛愛護せしめやうといふ工作のことである。

元來鐵道は國防上及産業開發上の動脈であり、國家の安泰興隆と國民の和樂繁榮は鐵道の確保によつてのみ期待し得られる。此の重大な鐵道の安全性を確保する事は鐵道従事員だけの力では到底不可能であり、軍隊や鐵道警護總隊又凡ゆる努力を傾倒してゐるが、滿洲國內一萬軒の鐵道を保護監視することは却々の難事である。故に沿線の住民に協力せしめ、各區域的に鐵道防護に任せしめて運行の萬全を期さうと言ふのが愛路運動の主旨である。

この事は鐵道沿線住民に鐵道の重大性を理解體得せしめると同時に、日滿一如の時局認識を深め、更に不動の愛郷土着心を強化し、進んで徳操の涵養に資することとなる。斯くて沿線住民は自ら進んで鐵道の事故防止或は復舊に又時に匪賊討伐、輸送警戒等に協力奉仕し、所謂「民路合作」「以民護路」「愛路報國」の實を具現し得るのであつて、鐵道防壁を全からしめ、併せて王道建國に奉獻せんとするものである。

るものである。

鐵道總局は鐵道兩側各五軒内に所在の行政區劃(村或は保甲)を單位として鐵道愛護團を設け、村長を團長に委嘱し、全住民八三〇萬を團員として、其の指導は行政機關、協和會等とも聯繫協調し、特に鐵道警護總隊とは不可分の關係に於て一體となり、口演集會、文書、ポスター、演藝、映畫、蓄音機等各種の宣傳手段並に精神訓練、軍隊的團體規律訓練及警備演練、鐵道保守教育等の指導方法を以て啓蒙指導する一方、施療、施藥、救恤、視察表彰並に別掲の如き産業上の福祉工作を行ひつあるが、之等の工作効果を大ならしむるため團員を更に組織化し鐵道愛護團協和少年團(十才より十五才迄)、同青年團(十六才—十九



傳宣路愛頭街の會人婦防國

才)、愛路義勇隊(二十才—三十五才)及び國防婦人(國防婦女會と合流)等とし、各團體を對象として合理的に工作を促進せしめある爲め其の成果は顯著なるものがある。之を數字的に見れば別掲の通りであつて、水害に因る鐵道復舊に於ては豫定より數日を短縮し、又脱線事故復舊に於ては豫定より數時間を短縮せしめた例は枚擧に遑がない。又曩のノモンハン事件に伴ふ防衛下令下に於ても團員を奉仕使役し各方面に多大の便益を供與し得た實情である。

斯くて此の運動は廣く北支の華北交通會社經營線にも全面的に採用實施せられ、更に中南支或は朝鮮方面にも實施さるゝの機運にありと聞く。

本愛路運動は昭和八年六月滿鐵が國鐵の受託經營開始の直後に於て、當時は匪賊頻出し、且つ民心は軍閥の餘弊に惑ひ、鐵道と離反粗隔の狀況等に鑑みて創始せられたものであつて、當時は自動車路、水路をも鐵道總局に於て實施してゐたが、昭和十三年一月以降之等に就ては原則として行政機關に於て實施し、鐵道總局は運營上の必要又は行政側の依頼に依り實質的協力をなすことゝなつた。

鐵道愛護團現況一覽表 (昭和十四年九月末現在)

局別	區分	所管線	愛護團		愛護團員數	義勇隊					
			總計	團數		隊數	隊員數	青年團數	青年團員數	少年團數	少年團員數
奉天	錦州	1,071	335	1,583	22,521,000	90	6,331	97	11,616	99	16,391
	吉林	1,707	331	1,336	2,490,031	34	7,546	17	15,338	16	18,725
	牡丹江	1,347	153	335	1,286,340	110	4,500	106	7,536	101	13,175
	齊齊哈爾	1,333	121	279	849,253	33	7,905	6	3,824	67	7,437
	哈爾濱	1,544	247	653	929,363	37	4,449	10	3,853	110	3,368
	齊齊哈爾	2,294	43	38	649,813	113	7,554	101	6,218	103	8,155
	計	9,336	1,410	4,444	8,355,831	933	62,321	652	72,268	642	92,321

(二) 警備犬

警備犬は鐵道重要施設物、鐵道線路及び橋梁の警戒、貨物倉庫及び野積貨物等の盜難防止等に最も有効と認め之を使役してゐるが、現行犯人、或は之が容疑者を直接攻撃し又は逮捕を容易ならしめ、不逞分子の跋扈を防ぎ、事故の未然防止等に警備の眞價を發揮し、時局緊迫情勢と人的資源缺乏の狀況に應じ愈々其の價値を増大しつゝある。警備犬の使役に依る昭和十四年度上半期に於ける現行犯人

逮捕數は九六件、容疑者逮捕數一、一一四件に達した。警備犬に關する鐵道總局の育成所を初め各鐵道局管内に於ける訓練所の所在地及犬數は左の通りである。

(昭和十四年九月末現在)

犬數	局別		備考
	育成所及訓練所名	局別	
二二三	奉天周水子	總局	奉天、牡丹江局は育成所から直接現地に配置す
一一一		奉天	
四一	錦州	錦州	
六一	吉林	吉林	
八八		牡丹江	
五八	哈爾濱	哈爾濱	
五六	哈爾濱	哈爾濱	
六四八		計	
		備	
		考	

第三編 社員の福祉施設

第一章 厚生施設

會社厚生事業は草創の當初より夙に意を用ひたところで、日滿人従事員が國策的使命に立ち、滿鐵人たる信念を堅持し、自己の職責に忠實に安心して奉仕し得る様、和衷協同の精神を涵養し、環境風土に順應する生活の保護、安定に必要な恒常的且つ普遍的施設を與ふることに萬全を期し、更に進んでは沿線在住民の福祉増進と文化價値の向上にも貢献するものである。

一、福祉業務

1 教化關係

社員の智識啓發と徳器の成就のみでなく、其の家族の教養と性情の陶冶を爲し、善良の風尚を涵養する爲、高德碩學の知名士を招聘して夏期大學及講演講習會を開催し、或は生活改善、兒童・母性擁護、精神作興等の倫理運動を行つてゐる。

巡回書庫制は明治四十三年以來沿線各地に實施してゐるが、其の藏書數九萬冊、三百三十箇所に及ぶ。列車書庫は乗客の無聊と旅愁を慰める鐵道サービスの一助として雑誌や常識的な慰安的書籍を配置してゐる。

兒童寄宿舎は奉天、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林に設置し、通學不便の沿線僻地在住日人従事員の子弟百數十名を收容し、小學校に通學せしむるものである。また兒童館は社員子弟の保護及校外生活を善導する施設で、大連、撫順、新京に置かれ、兒童遊園は沿線主要地は勿論、中間驛社宅地に近く設置し、兒童をして戶外生活に嬉戲せしめ自然の生活に親しませて心身の健全なる發育を助長せんとするもので、現在二〇五箇所に及んでゐる。

更に家事研究所は婦人に必要な技術の講習及家庭生活に必須の智識を與へんとするもので、大連(三)、哈爾濱、新京に設置されてゐる。

2 慰藉關係

會社は殊に僻地及建設途上の新線に在住する社員並家族を慰安奨励し、情操涵養の爲めに映畫、演藝の巡回を爲し、風尚上善良なる興行物を後援して觀覽せしめ、音樂會、展覽會を開催し、音樂、技藝等の趣味的講習を助成し、中間驛、保線丁場の如き僻地の地には蓄音機巡回を實施し、或はラヂオ、

圍碁、將棋等をも配置して其の無聊を慰め、又春季には花卉、蔬菜の種子を廣く配布し、園藝趣味を普及し、養雞、養蜂の副業をも奨励してゐる。

又主要の都市には音樂知識の向上發達を圖り、社員の健全なる團體精神を昂揚するを目的とするブラスパンドを結成し、又局所在地には滿人社員同好者を以て組織する支那劇團がある。

慰安車は社線にありては大正十年、國線は昭和八年總局創設以來毎年趣好に改善を加へて沿線各驛を巡回し、娯樂、施療、廉賣の三部より成る十數輛の大列車を編成し、昭和十三年度に於ては産業開發列車をも連結し、百餘名の乗務員を以て春夏秋冬の三季に亘り従事員や軍警並に沿線居住民を慰問すると共に愛路思想の宣傳に努めてゐる。

慰安船は昭和九年以降、慰安車と同様の目的と方法とで、松花江から黒龍江を漠河迄〇噸級の大輪船を以て週航し、水運に従事する江岸二十餘箇所の局員のほか、軍隊及住民を慰安施療し、又は物價缺乏の地方に廉賣して多大の便宜を供與し王道の恩澤に浴せしめてゐる。

慰安自動車も亦自動車路線に行ふ同性質の慰安宣撫施設で昭和九年以來實施してゐる。之は約八輛のバスとトラックとを以て編成、熱河線、安城線のほか拜泉を中心とする北滿の穀倉地帯を巡回し、沿路居住民より多大の感謝を受けたが、何れも時局と輸送の情勢に應じて適宜實施してゐる。



吉林スキ場にて

3 體育關係

社員體位の向上、健康増進を圖る目的を以て會社は沿線各地に巨費を投じ武道場、競技場、庭球、排球、籠球及びスキー、スケート等の冬季運動場其他の體育施設約五百を設備し、之を自由に使用せしめ、各種運動競技の指導を與へ、運動器具の配付及び社員射撃に關する業務を實施すると共に社員家族の體育獎勵に努めてゐる。

滿鐵運動會は社員の體育並運動競技の健全なる發達を期し、社員精神の作興に貢獻するを目的とし、運動競技の全般的統制及連絡、代表選手の決定、運動競技會の開催、選手の遠征並社外團體の招聘等凡そ武道、競技を二十二部に分ちて事業を施行するものである。

又社員の健康保持には山紫水明の地に河水浴場、海水浴場や避暑場、ヒュッテ等を經營し、遊園、プール、各種浴場、貸別荘、食堂等百般の保健施設や、休養、娛樂設備を施し、現在左の如きものがある。

社線Ⅱ星ヶ浦（家族會館）、夏家河子及沙崗海水浴場、連山關及橋頭河水浴場、溫泉寺保健場
國線Ⅱ富拉爾基、巴林、札蘭屯避暑場並に保健浴場、哈爾濱ヨット俱樂部、吉林松花江聚樂、玉泉ヒュッテ、興城海水浴場

厚生會とは社員の自治的組織で教化、慰藉、體育等の綜合的機構であると同時に、會社の施設と連絡提携して社員福祉の全面的強化を圖るを目的とし、會社寄託の運動並俱樂部施設を運營するものである。また俱樂部（厚生會館）は社員の修養、慰安の道場、生活向上、福祉増進を圖る中心施設であつて、全線に亘り一一一箇所に及んでゐる。

4 留守宅關係

社員が北支其他に轉勤を命ぜられた場合、任地の治安狀況又は住宅、學校並家族の健康狀態の關係上、その家族たる婦女子を残して單身赴任を餘儀なくされる。かゝる場合の残留家族は往々離愁の不安な状態に日を送り、心身上的の影響少からざるに鑑み、別居生活の安定と福祉とを圖るべく、各地に

留守宅係を置いて是等家族の生活を指導慰安し、外勤員、巡回婦を配置して訪問又は家事の斡旋を爲し、前線に活動せる社員に後顧の憂ひなからしめてゐる。

二、住宅業務

會社は創業當初より滿洲に於ける特殊的环境を考慮し、社員に對する社宅を建設して、之を資格、給額、家族數を標準として無償貸與し、生活の安定、心身の休養に努めてゐる。昭和十四年四月現在の社宅數は日人社宅三七、〇二二戸、滿人同二四、二五六戸となつた。然るに滿洲新國家の肇建、支那事變の新段階等國力膨脹に對應する會社業務の進展に伴ふ急激なる社員の増加に追隨するを得ないため、最近非常なる住宅難に當面するに至つたので、會社は之に充分の對策を講じて居り、地方的特殊事情又は資金の運用上等より他會社又は個人より建物を借入れ、之を代用制度に依て社員を住居せしめてゐるが、現在是有家族日人社員住宅一〇、八〇一戸、滿人同二、九五四戸に達した。其他住宅料に關する規定を設け社宅外居住を認めてゐる。

獨身社員は其の大多數を獨身寮に收容し、昭和十四度四月現在の室數日人一〇、八二三、滿人四、九六二に上り、之等の寮務は寮母、寮司をして管掌せしめてゐる。

三、共濟制度

社員の保健 生活の安定に關する共濟制度は大正四年八月之を實施した。之は社員及家族の傷病、死亡、罹災、出産等の事故救濟を目的とせる綜合的保險制度で、之が基金は社員の醸金並會社の補助金共の他より成つてゐる。而して滿人雇員並其家族に對する共濟制度も昭和十三年來同仁共濟制度に依り一元的に統制された。日人雇員及本俸百五拾圓未滿の職員は滿鐵に採用と同時に社員共濟に加入し、毎月所定の金額を醸金し、治療、入院料を始め弔慰金、罹災給與金を支給さるゝと共に家族の療養、分娩に對しても補給金及葬祭料を下附せられ、又身許保證金範圍の融通金制度の保護に浴することを得る。昭年十三年度に於ける給與金件數は二九七、七一〇に達してゐる。

同仁共濟制度は鮮、滿、露人雇員及傭員に適用せられ、社員並家族の給與種目、治療、入院費、病傷廢疾扶助金、弔慰、罹災、退出年功金等十種に分れ、十三年度の加入社員數六四、一九七、給與件數五五、〇四二に及んだ。

四、生計所



博克圖生計所

昭和九年總局員購買部を設け、國線僻地在勤局員の生活必需品供與の便を圖り、社員生活の安定を期し、同十二年機構改革に依て福祉生計所の職制を制定し、總局直屬の獨立機關となるや、内容の充實と共に急速なる發展を來し、同十三年度末従事員數八五四名（内女子五二名）、支所數各鐵道局各一分所六六となつてゐる。同十四年更に其の機構を改正して福祉生計事務所と改稱し、人事局厚生課の直屬機關となすと共に各局人事課に生計係を設置し、漸次配給網の完成を期した。尙ほ昭和十年以降慰安列車、船、自動車に依る廉賣も擔當してゐる。

註 滿鐵では大正八年十一月社員消費組合を創設し、主として社線沿線に支部或は分配所を

設置してゐるが、同組合は組合員の爲め日常生活に必要な物品を購買し、又は生産し、之を加工し、若しくは加工せずして組合員に分配してゐる。

第二章 保健施設

滿鐵では昭和十二年十二月治外法權撤廢と共に地方部を廢止し、其の所管事項の大部分は滿洲國に移管されたが、衛生、醫院關係は鐵道總局の經營として殘されたので、總局は之を從來の鐵道病院と一括して之を管理することゝなつた。即ち鐵道總局内に保健課を新設、同十三年九月之を人事局下に移し、社線、國線、北鮮線を通じ保健關係事項を一括管掌せしむることゝし、各鐵道局人事課（北鮮鐵道事務所は總務課福祉係）には保健係を置き現場との連絡指導に當らしめる外、撫順炭礦に於ても同十四年一月以降庶務課内に保健係を獨立せしめ醫療機關を除く一般保健事務を管掌せしむることゝした。

昭和十四年十一月現在の醫療機關は鐵道病院四六、分院七、鐵道病院診療所五一、出診所五及び別府滿鐵館、旅順滿鐵館、湯崗子溫泉療養所のほか建設局管下の建設事務所々々診療所が各工事區に置かれてゐる。所管別の保養院及鐵道病院は次の如くで、此の他に奉天醫科大學附屬醫院がある。



奉天保健所

鐵道總局直轄—南滿洲(大連)、奉天、新
 京、撫順、哈爾濱各保養院
 奉天鐵道局管轄—瓦房店、營口、大石橋、
 鞍山、遼陽、蘇家屯、皇姑屯、鐵嶺、開原、
 四平街、公主嶺、新京、安東、本溪湖各醫院
 錦州鐵道局管轄—錦州、興城、山海關、通
 遼、赤峰、林西各醫院
 吉林鐵道局管轄—吉林、敦化、新站各醫院
 牡丹江鐵道局管轄—圖們、佳木斯、牡丹江、
 橫道河子、綏芬河各醫院
 哈爾濱鐵道局管轄—哈爾濱、北安、黑河各醫
 院
 齊齊哈爾鐵道局管轄—富拉爾基保養院、齊齊哈
 爾、扎蘭屯、博克圖、海拉爾、滿洲里、鄭家

屯、白城子各醫院

北鮮鐵道事務所管轄—羅津醫院

社員保健施設としては社線及北鮮線沿線に巡廻衛生婦を配置して、醫療に恵まれぬ中間區社員並其
 家族の家庭衛生相談に應ぜしめる外、滿人社員間にはトラホームの罹病率大なるに鑑み、主要箇所に
 トラホーム治療所を設け之が治療に努めてゐる。又チフス、赤痢等の豫防錠の配付、社員血液検査、
 衛生座談會の開催等社員福利に努め、檢診所(大連、奉天、新京、安東、撫順)を設置して、入社
 時の身體検査及社員の健康診断を嚴施すると共に社員の健康相談に應じ、體質の改善向上を圖り、更
 に又鐵道、工場、鑛山等に於ける労働者の労働環境の改善、災害防止等を始め救急函の配置、救護班
 の組織等救護の萬全を期しつゝある。

尙濱綏線橫道河子には昭和十四年四月開拓科學研究所を新設、開拓地の住宅に關する科學的研究を
 進めてゐる。

大陸に關する

〔旅行、通關、貨物等の御質問並に
事情講演、活動寫眞の御需めは〕

東京	鮮満支案内所	銀座二丁目(五六) 二八二 目一番地(七七) 二七二
大阪	鮮満支案内所	堺筋安土町 木町一七〇〇
同	名古屋出張所	中區榮町一丁目十番地 木局 二一六一
同	敦賀駐在員事務所	敦賀驛前大通 電話 四一八
門司	鮮満支案内所	門司税關前 電代表 三一四〇
同	長崎駐在員事務所	長崎市葛屋町七九 電話 四七八八
下關	鮮満支案内所	下關驛前 電話 一九六二
新潟	鮮満支案内所	古町御六番地 電話 二七八八
小樽	鮮満支案内所	小樽市稻穂町 電話 四七五〇 東六ノ一七 電話 四七五一

昭和十五年八月二十五日印刷
昭和十五年八月三十日發行

奉天市大和區紅藥町一八番地
二ノ五

發行人 長 尾 正 之

編輯人 山 内 利 之

印刷人 小 山 慶 治

奉天市大和區藤原町三六番地

印刷所 新大陸印刷株式會社

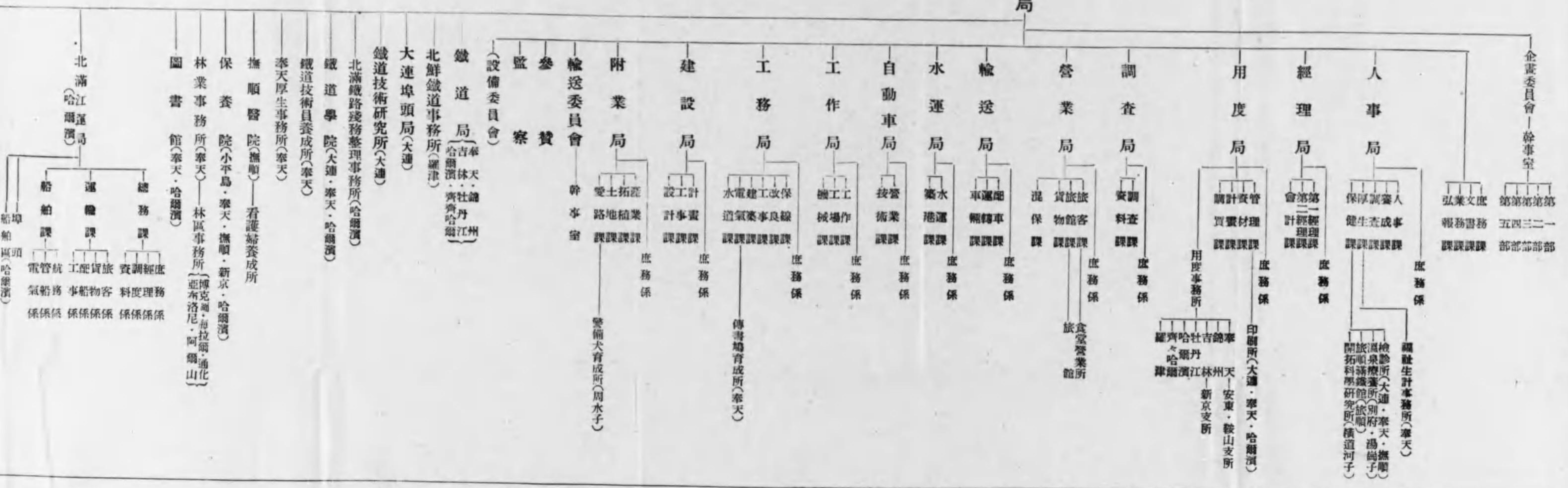
奉天市鐵西區裕工街一段四一號

發行所 滿鐵弘報課

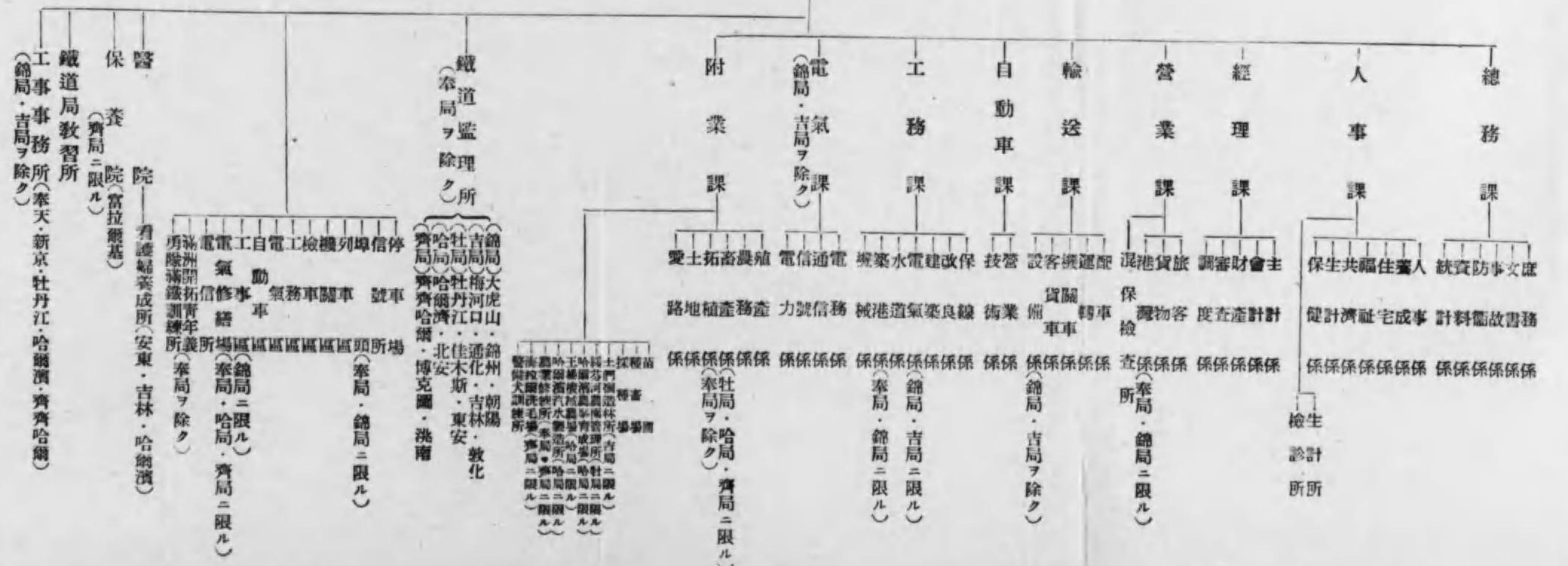


鐵道總局組織一覽 (昭和十五年四月十日現在)

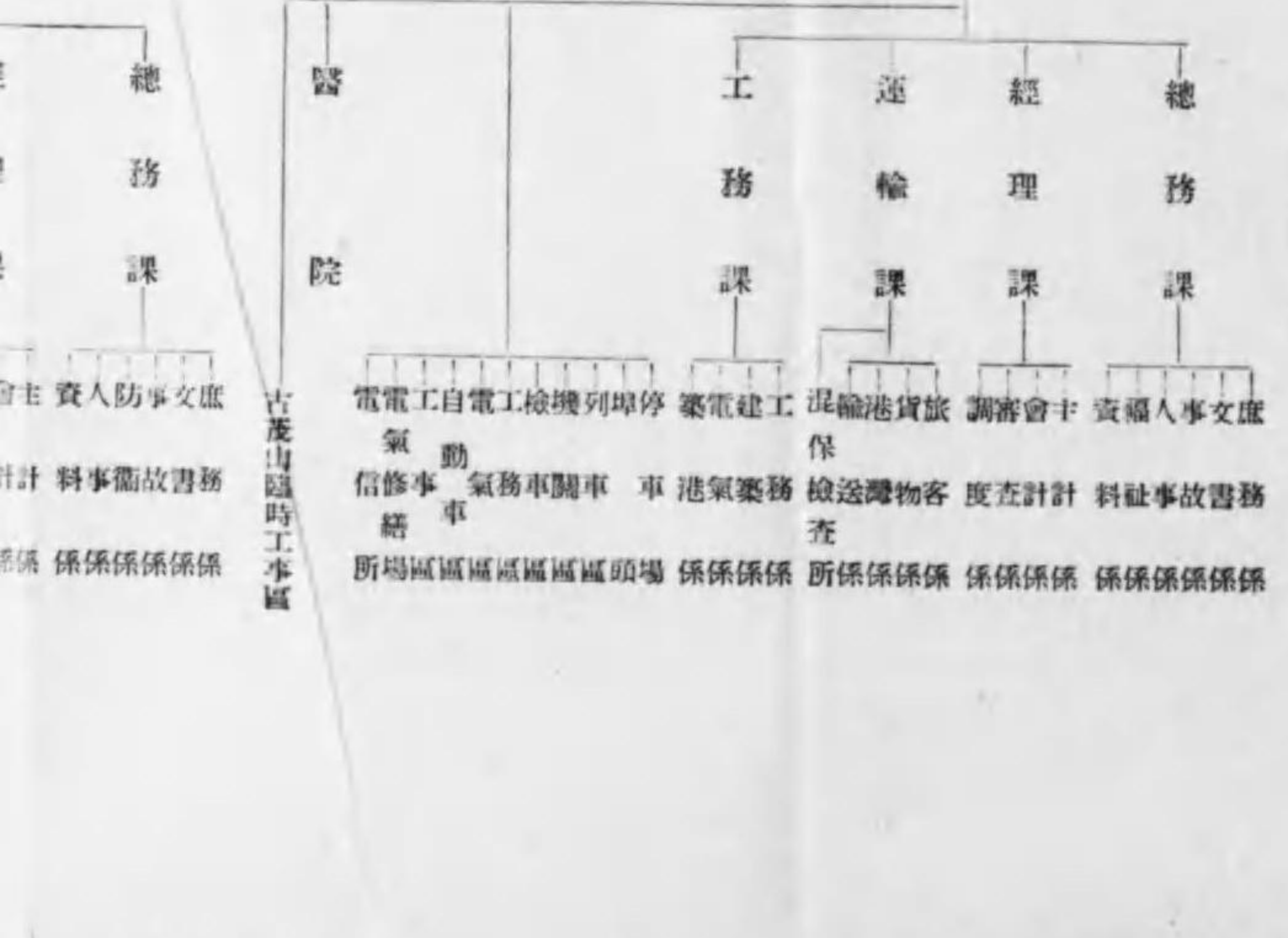
鐵道總局



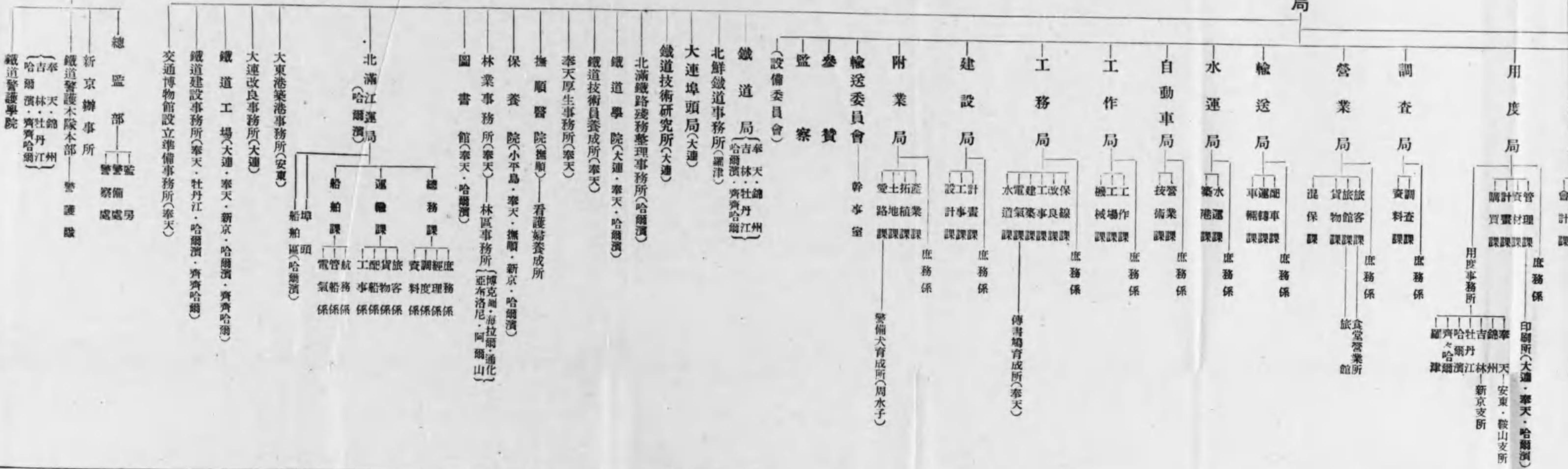
鐵道局



鐵道事務所

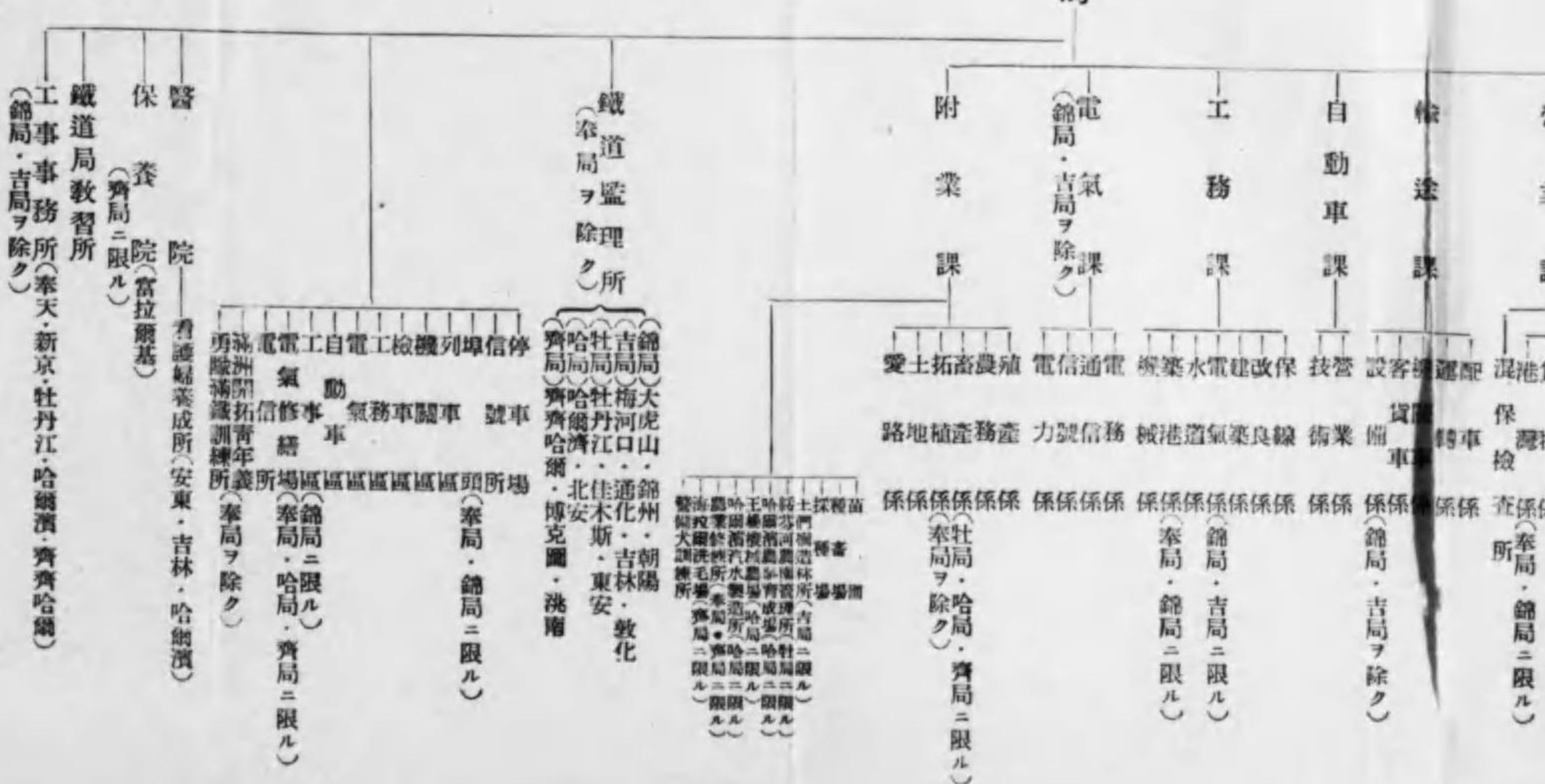


鐵道總局

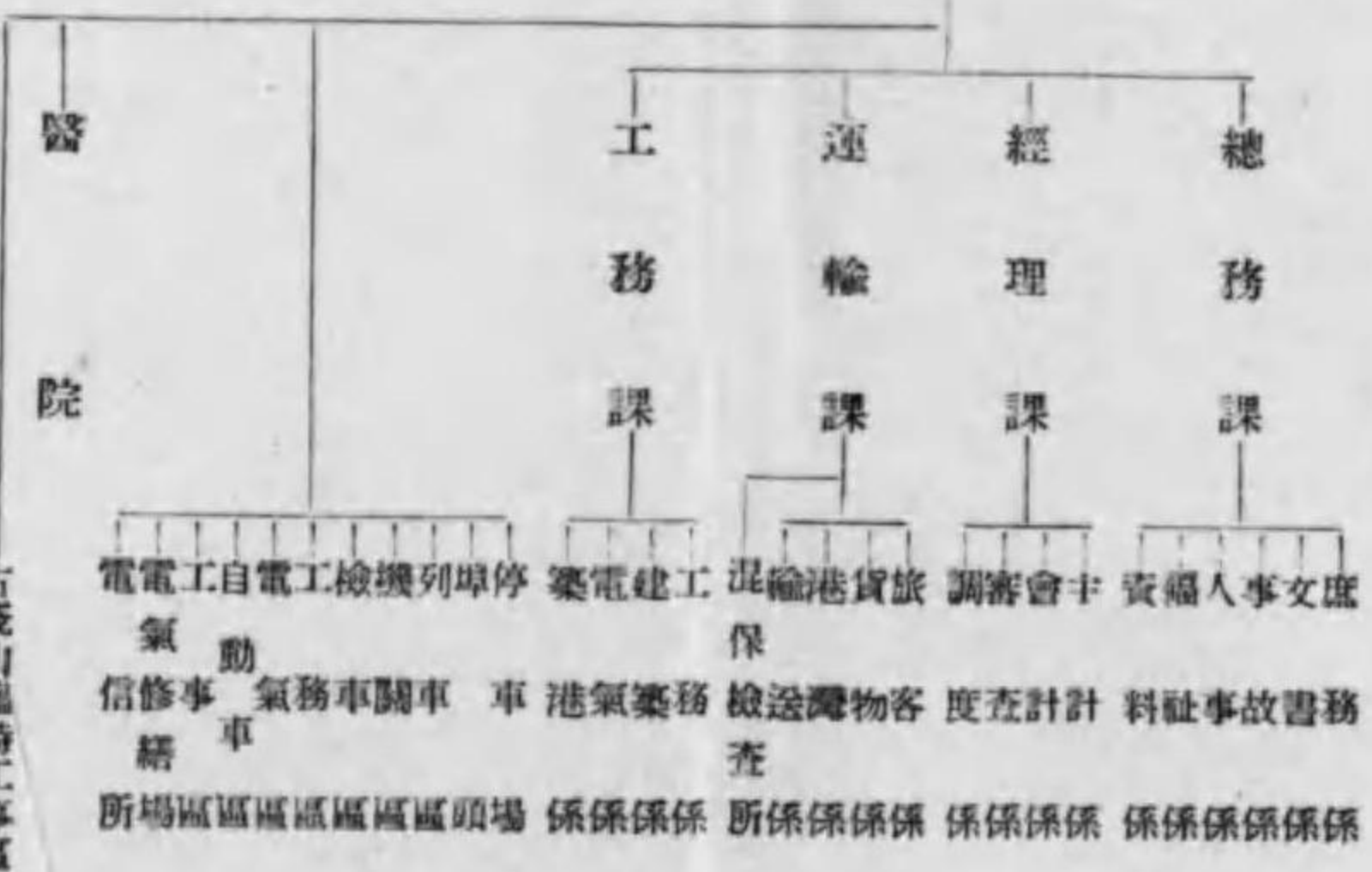


(參考)

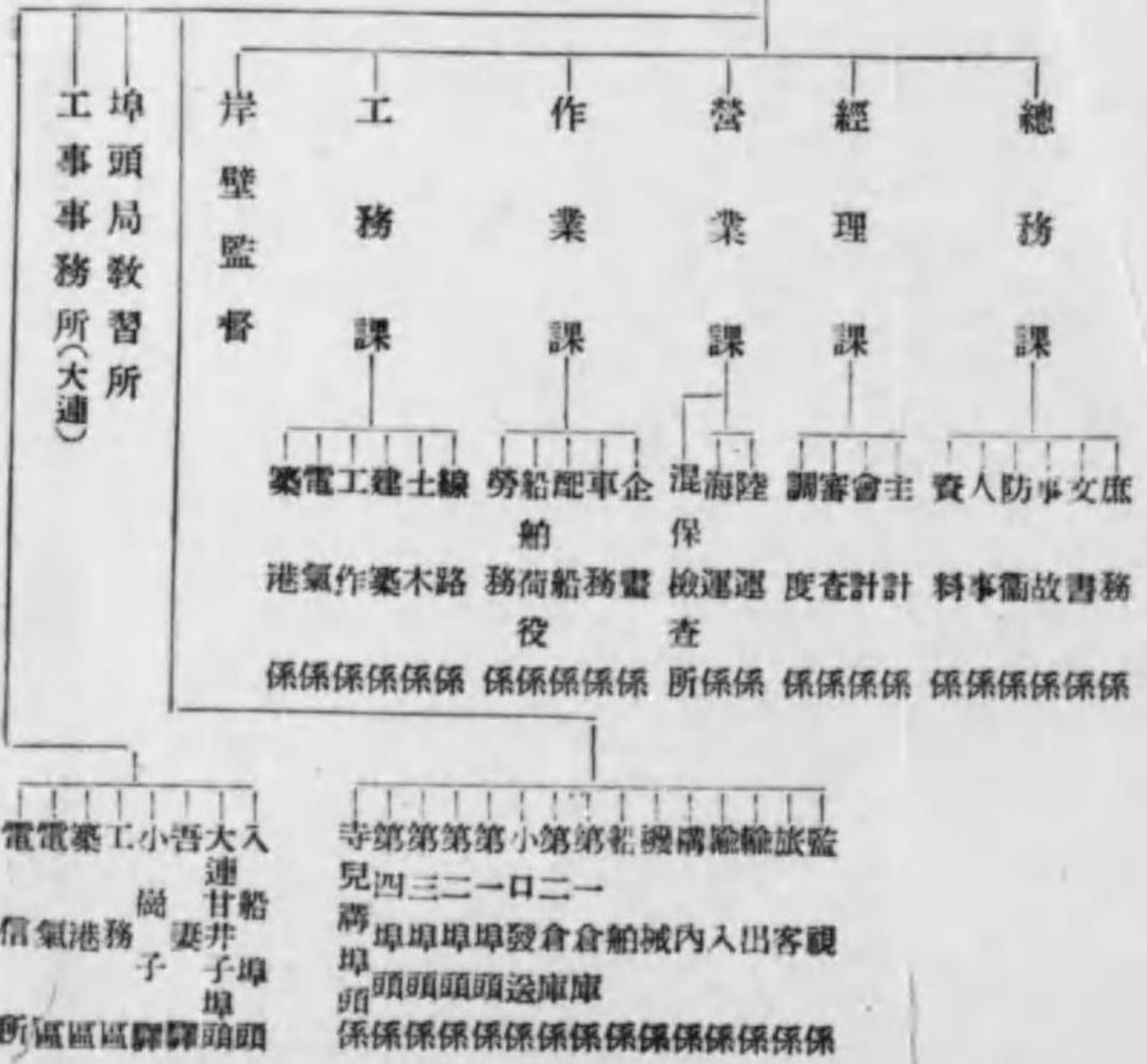
鐵道局



北道事務所

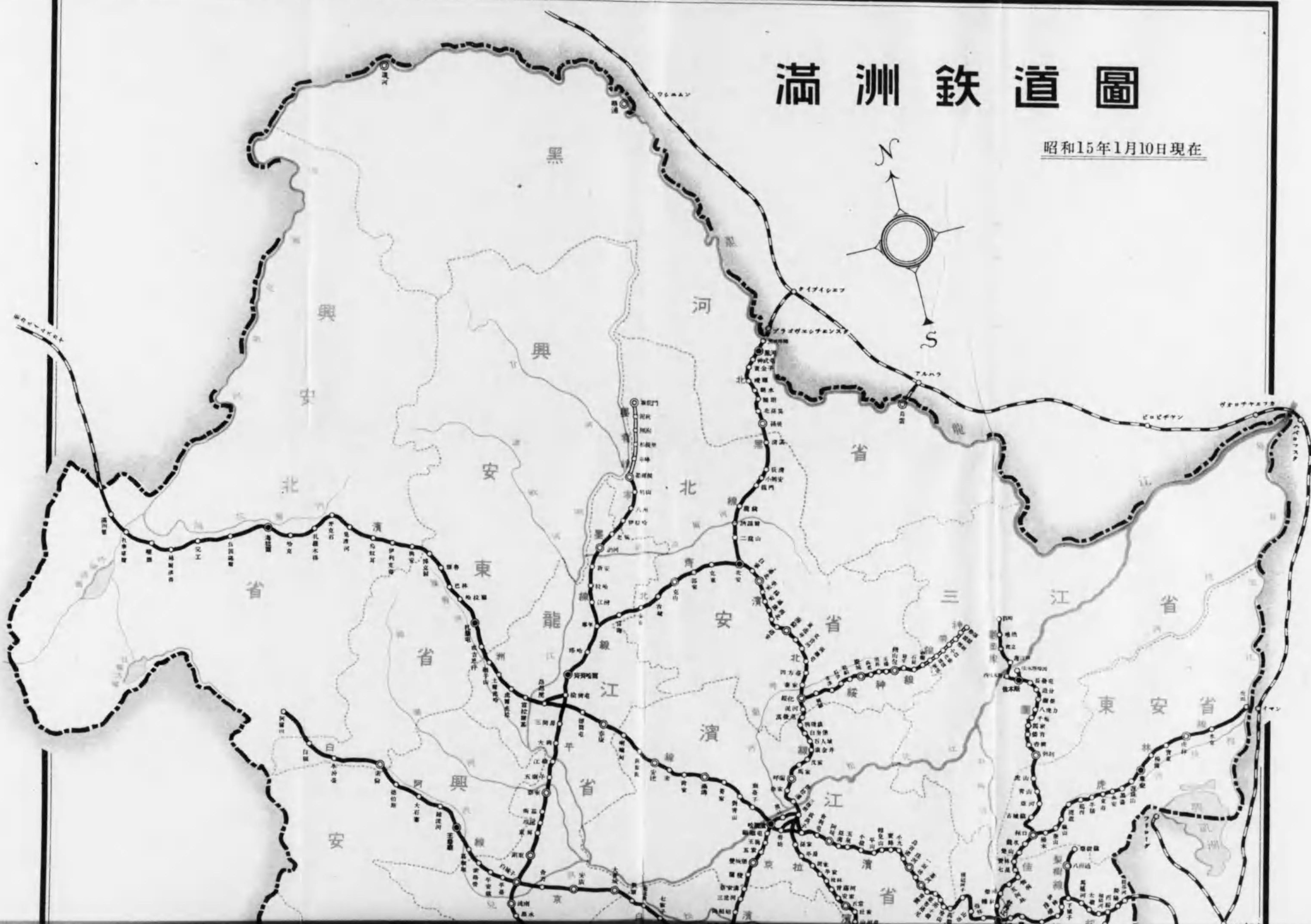
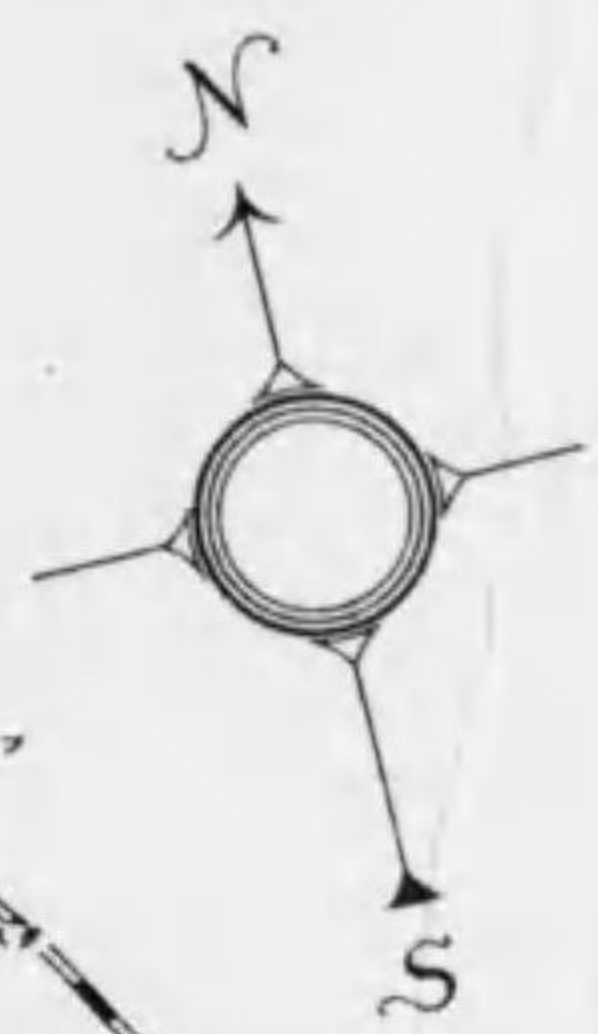


大連埠頭局



滿洲鐵道圖

昭和15年1月10日現在



409
543

終



南滿洲鐵道株式會社