

餘杭三墩綫	會前，長橋		二十八年七月二十六日開工，旋又中	以便接通京杭公路
餘杭石觀綫	(待續)		二十八年八月通車	
長興合溪綫	(待續)			
銅湖橋石岩山綫	(蕭山縣屬)		建築中	
蕪安黃姑開綫	(無為縣屬)	三〇	已通車	運輸黃姑附近煤產
泗江紅楊樹綫	芳山 (宣城縣屬)		已完成	連絡軍事據點
永善河張截港綫	夏家場 (濟江縣屬)		建築中	
花園徐家河綫	白砂舖 (孝感縣屬)			
楊店西關岡綫	(孝感縣屬)		二十八日開工，由山	
麻城關家河綫				
中館驛白果綫	進河來 (麻城縣屬)			
宋埠潘家塘綫	(麻城縣屬)			

閩家河潘家塘綫	桃林河，白果 (麻城縣屬)			
新塘中耕綫	(增城縣屬)		已通車	爲廣州外圍之連絡綫
新街江村綫	(花縣縣屬)		已通車	與粵津鐵路並行藉分輸送之勞
廣州官署綫	裏水，麻峇		已通車	爲進犯蘆苞用

第三目 水路

中國沿海各省，地勢低坦，川河湖泊，羅列交錯，向播舟楫之利，我軍撤退時，曾封鎖要塞，於主要航線所經之處佈置水雷，撤除標誌，予以阻障。敵寇進佔後，次第清除，又復舊觀。現敵寇更銳意經營，疏浚河道，擴展航綫，不遺餘力，例如「濟南工程局」之疏濬大運河，備「上海內河輪船公司」之擴展淮河航綫，備「華北交通公司水運部」之開發衛河水運，最近復在豫北引沁入衛，以增加南運河水量，新鄉天津間終年暢通貨運，對於仇貨之內銷，及我物資之取掠，收效極大。年前復有利川津沱河以開通長三百三十二公里之天津石家莊間運河之議，以便正太綫上國泉之煤，得以大量輸送。凡此等等，皆足徵敵寇對於發展內河水運之重視。蓋自敵寇高唱「以戰養戰，以華制華」之新口號以來，著著加緊其在佔領區內之經濟侵略，河川湖泊雖不利於軍運，然實最便於貨運，運費低廉，而運輸力甚大，且水道爲不易破壞之交通線，又可節省汽油之消耗，不特仇貨及從我方掠取之物資，可由此道輸送，即通常客運，亦可利賴，以減輕公路及鐵道轉運之勞，使此高速度之陸路運輸工具，得專事於運軍及消息傳遞，計良得也。是故敵寇事業，亦應運而生，甚爲發達，航行於內陸水道之輪船，月有增加。至於沿海航綫，則幾全爲敵商公司所把持。茲將水路輪船航綫分別內河與海洋，列表於後：

航所屬	起迄地點	經過地點	里程 (公里)	航行情形
南	天津—滄縣	靜海，唐官屯，馬廠	二〇四	可航行一百六十噸船隻，每日開一次

南		西		東		北	
廣州—太平	每二日開一次						
廣州—大良	每三日開一次						
廣州—勒流	每日開一次						
廣州—石樓	每日開一次						
廣州—里水	每日開一次						
廣州—雅格	每日開一次						
廣州—石灘	每日開一次						
廣州—新塘	每二日開一次						
廣州—石龍	每二日開一次						
廣州—江門	每三日開一次						
廣州—瀾石	每日開一次						
廣州—官審	每日開一次						

航		航	
廣州—勒流	每日開一次	廣州—香港	時遭封鎖
廣州—容奇	每日開一次	廣州—澳門	每週開三次 亦時遭封鎖

航		航	
天津—營口	二五〇	天津—漢城	四八〇
天津—大連	二〇〇	天津—神戶	九四二
天津—烟台	二一〇	天津—橫濱	一、二九二
天津—青島	四四五	天津—門司	七〇二
天津—上海	七二〇	上海—青島	三九七
天津—秦皇島	五八〇	上海—大連	六七二
		上海—烟台	五一〇

上海 廈門 綫	上海 連雲港 綫	上海 香港 綫	上海 定海 綫	上海 金山 綫	上海 鎮南浦 綫	上海 基隆 綫	上海 高雄 綫	上海 長崎 綫	上海 神戶 綫	上海 橫濱 綫	廣州 大連 綫
五六一	三五〇	八五三	二一〇	二〇〇	二二五	四三五	四六七	四六七	四〇一	四〇二	一,四〇二
廣州 天津 綫	廣州 高麗 綫	廣州 神戶 綫	青島 大連 綫	青島 神戶 綫	青島 橫濱 綫	青島 九州 綫	芝罘 大連 綫	廈門 基隆 綫	漢口 神戶 綫	香港 基隆 綫	
一,六八八	六三二	三六二	三〇二	一,二六二	式四二	四八〇		二二二			

第四目 航空

敵寇對於佔領地區商業性空運之侵略，亦甚積極，並專設公司經營之。現在航線密佈沿海各省，在華北方面以北平為中心，華中方面以上海為中心，華南方面則以廣州為中心。茲將各航線列表如左：

航線名稱	經過地點	里程 (公里)	班期	所需時間 (時)	備	考
北平大連綫	天津	五〇〇	每日一往復	二,〇〇		
北平濟陽綫	天津, 錦縣	一三三	每日一往復	一,〇〇		
北平青島綫	天津	五九七	每日一往復	二,三〇		
北平包頭綫	張家口, 大同, 歸綏		每週三往復	四,〇〇		二十九年六月一日通航
北平漢口綫	開封	一,七六七				
北平東京綫	天津, 青島, 龍岡, 大阪	八〇〇	每日一往復	九,四五		二十九年九月一日通航
青島太原綫	濟南, 北平, 石家莊		每二日一往復			二十九年九月一日通航
青島開封綫	銅山, 商邱		每週三往復	三,三五		二十九年十二月二十二日通航
連雲港大阪綫				四,〇〇		計劃中

北平運城線	石家莊，太原，臨汾		每週三往復	四、〇〇	三十年四月二十二日通航
石家莊開封線	石家莊，開封		每週三往復	三、三五	三十年四月二十二日通航
張家口太原線	大同，北平，石家莊		每日		三十年六月三日通航
上海北平線	南京，銅山，濟南，天津	一、八〇〇	每日一往復	五、三〇	二十九年三月十六日通航
上海海南島線	廈門，廣州	一、二六〇			
上海大連線	青島，大連，瀋陽		每日一往復	四、〇〇	二十九年四月十三日通航
上海杭州線			每日一往復	〇、五〇	二十九年六月一日通航
上海漢口線	南京，漢口	九一三	每日一往復	三、四五	
上海廣州線	台北，香港	一、三〇〇	每週二往復	六、〇〇	二十九年四月十一日通航
廣州漢口線					計劃中
南京漢口線	安慶，九江	六二七	每二日一往復	二、四〇	二十八年十一月十一日通航
南京福州線	上海	一、二二〇	每日二往復	四、五五	

第五目 電訊

我國地區遼闊，原有電話電報線路不多，惟東南各省規模稍具。抗戰以來，所有被佔領地區線路，均為我盡數破壞。戰時電訊交通，為作戰之利器，敵寇有鑒於此，於進佔後即積極整理修復，並設獨佔性之公司，統制經營電氣通信事業。華北方面：成立電報局者有北平，清苑，石家莊，天津，陽曲，青島，唐山，濟南，銅山，烟台，開封，威海衛，煙台，通縣，塘沽，安陽，豐台，新鄉，滄縣，邢台，周村，張店，濰縣，坊子，高密，東海，臨沂，運城，長治，柳泉，歸德等處。設立電話局者有北平，天津，清苑，石家莊，唐山，通縣，豐台，滄縣，塘沽，邢台，濟南，青島，威海衛，德縣，烟台，煙台，濰縣，開封，新鄉，安陽等處。裝設海底電線者有青島，烟台，滄縣，塘沽，北平，天津，塘沽，滄縣，德縣，濟南，青島等大都市間，均已通達長途電話。天津與敵國亦可通無線電報。華中方面：已成立電報局者有上海，南京，吳縣，武進，鎮江，無錫，龍潭，浦口，江都，南通，杭州，蘇州，蕪湖，蚌埠，安慶，九江，南昌，漢口，武昌，大冶，嘉興，吳江，平望，八尺，盛澤，南匯，常熟等處。設立電話局者有上海，南京，杭州，吳縣，吳江，武進，盛澤，平望，南匯，鎮江，江都，蚌埠，無錫，蕪湖，常熟，漢口等處。可通海底電報者有上海一處。可通長途電話之處有上海，南京，杭州，吳縣，鎮江等地。上海與敵國，朝鮮，大連，天津，長春，青島，南京，吳縣，杭州，漢口，香港，曼谷，台灣，美國，柏林，羅馬，馬尼刺，巴黎，以及各日本輪船，可通無線電報。

第六目 郵政

我軍自各據點撤出後，敵寇對於郵務行政，即施行壓迫，於是向來設施，乃大為改變。據報現在各淪陷地區設立郵局者計上海區三十五所，江蘇區四十所，浙江區二十四所，安徽區三十八所，太原區三十所。其他華北方面及華南方面，尚未計算入內。

第二章 交通機構

經濟侵略，首重組織，東印度公司之滅亡印度，南滿鐵道公司之獨佔東北，均其先例也。此次敵寇侵略華北，在其國內成立「興亞院」，專謀對華經濟侵略之計劃。在我國內則有「華北開發公司」，為侵略華北經濟之出發點。「華中振興公司」為掠奪華中資源之總樞紐。華南方面，以局勢未穩定，尚無類似組織。上二公司敵寇咸稱之謂「國策會社」，而負有「復興佔領地經濟以及再建與擴張」之特殊任務。為便利執行其使命起見，本「一業一公司」原則，附設各子公司分頭進行。其首要業務，為建設交通與運輸，蓋交通與運輸，關係最密，欲開發資源必須有便利之運輸，靈活之聯絡。敵寇經營之交通業務機構，多以「鐵路公路運輸一元化」為原則，名為合併，實則均由敵寇把持。惟我方游擊隊在敵寇後方極為活躍，故實施時深感困難，不能盡量施展其伎倆。至若交通行政，雖然名屬偽「國府」，惟實權者，仍為少數敵寇，所謂交通機關，不過僅具形骸而已。茲將此次抗戰以來敵寇各種交通機構，分為行政與業務兩類，詳述於左：

第一目 行政機構

一、偽交通部 現在之偽交通部，乃由前偽維新政府交通部改組而成。偽維新政府交通部原有總務、路政、航政、電政、郵政等五司，現則裁併為總務航政、郵政等三司。航政司之下則於重要地點設立航政局，辦理丈量、登記等事宜。郵政司之下則依次設郵政總局、郵政管理局、郵政局。現任偽交通部長為諸逆青來。

二、偽鐵道部 偽維新政府時代，鐵路行政由偽交通部兼辦，二十九年三月底汪逆上台後，始改分兩部，以便分職。惟該部自成立以來，迄無事可辦，有之，乃為受偽方諸要員之託，向「華中鐵道公司」接洽免費票事宜。該部每年經費為六十萬元，薪金一項佔百分之六十強。餘則為辦公費，事業費則全無。全部分總務、工務、業務、財務等四司。現任偽部長為傅逆式說。

三、偽建設總署 偽建設總署，直隸於偽華北行政委員會，掌理華北公路、水利、港灣、都市等土木事業之計劃，實施及指導事宜。署設署長及副署長各一人，下分總務、經理、公路、水利、都市等六局。公路局之職掌為：(1)關於道路之調查、計劃、建設、改良、維持及指導事項；(2)關於所管事業費之預算、決算及統計事項。現任偽署長為殷逆同。

四、偽蒙交通部 該部隸於偽蒙古聯合自治政府，內分庶務、鐵路、陸運、建設、航空等五科，分別掌理鐵路、公路、河川、航空、郵務、電訊，以及其他交通有關之現象及都市計劃等事項。為謀施行道路工事之便利起見，得另設道路建設處。

第二目 業務機構

一、「華北交通公司」 敵寇在佔領地設立之交通機構以「華北交通公司」之規模為最大。華北各鐵路相繼淪入敵手後，始由南滿鐵道株式會社組織「北支事務所」統一管理。總所設北平，並於北平、天津、張家口、濟南四處設鐵路局，分區管轄各鐵路。總所內部則分設總務、人事、經理、調查、運輸、水運、工作、工務、及警務等九部。嗣以華北成立偽臨時政府，王逆克敏為爭領面上之事權統一；同時敵寇亦因感於華北交通地域廣大，由「滿鐵」兼理，究不妥善，有另行設立強有力之機構之必要。乃於二十八年四月十五日改組為敵偽合資之「華北交通公司」(敵名北支交通株式會社)。按：滿鐵北支事務所一切業務，並合併「華北汽車公司」。該公司現為「中國政府」之「法人」，且為「華北開發公司」重要子公司之一。資本額定為三萬萬日元，內計「華北開發公司」一萬五千元，南滿鐵道一萬二千元，前偽臨時政府三千萬元，實收祇合額四分之一。其營業種類為(1)鐵路，(2)公路運輸，(3)水運，(4)港灣，(5)其他附帶事業。其業務方針約舉如左：

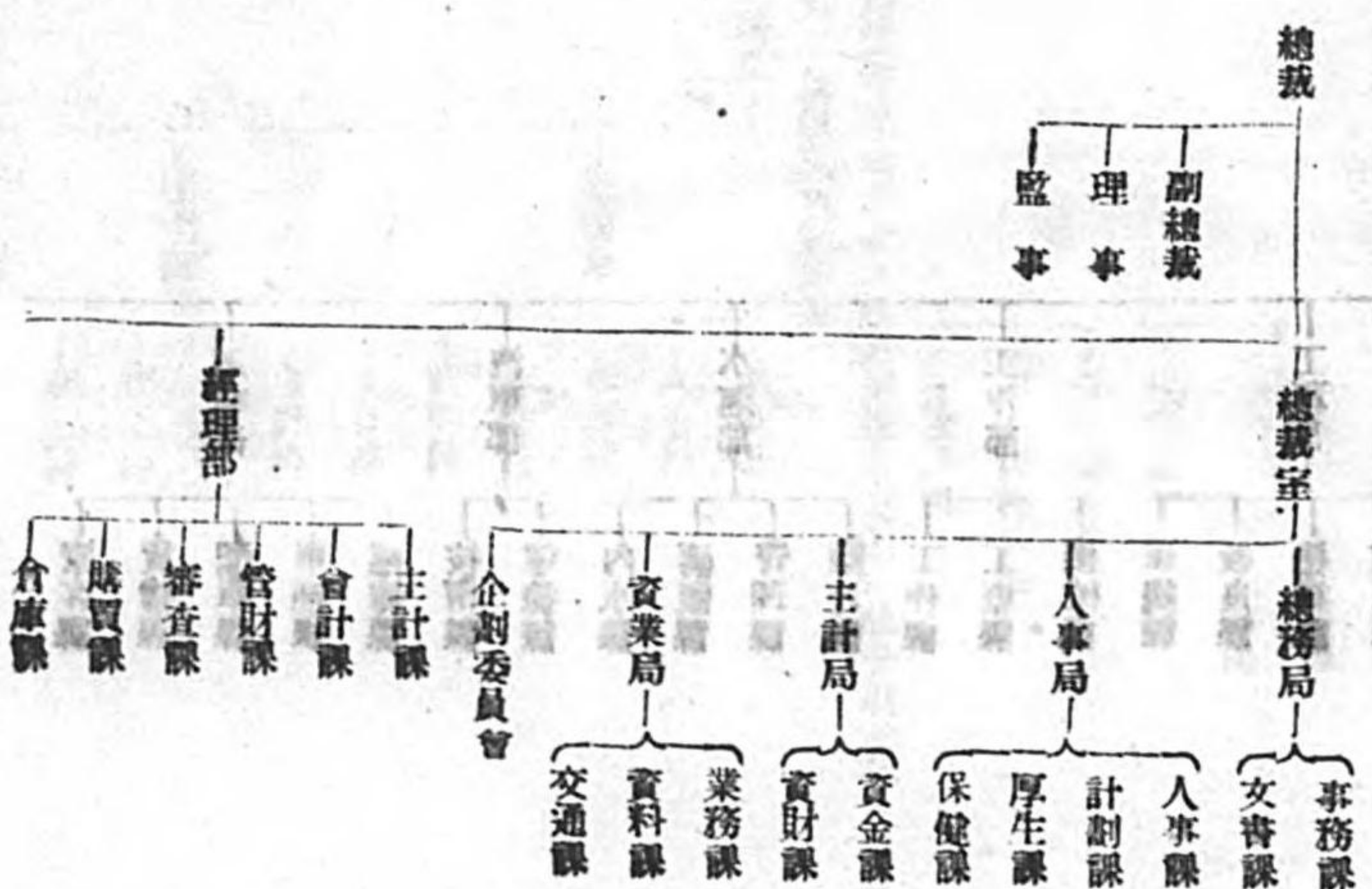
一、為實現大陸鐵道一元化之使命起見，「華北交通公司」與「滿鐵」保持業務上密切之連絡，並相互交換營業及其設施諮詢委員會。

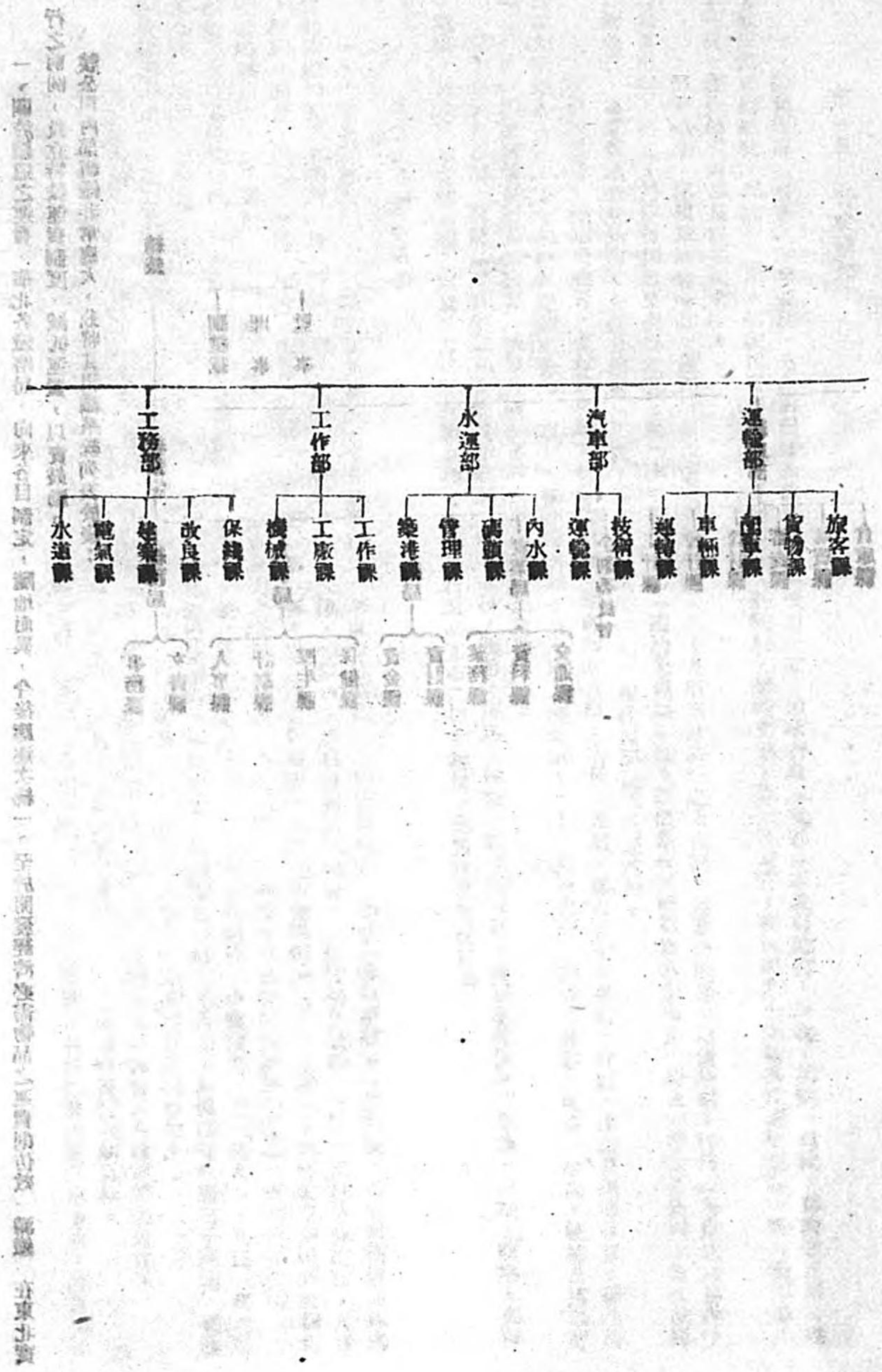
一、鐵道之經營，應考慮作戰上及經濟開發上之需要，隨時籌建新線，並先注重改良原有路線，正太同蒲二路實行改鋪寬軌。

一、本「鐵路公路運輸一元化」原則，長途汽車輪送附帶於鐵路輸送，均屬華北交通公司「獨占經營」，各地民營長途汽車事業，由公司逐漸收買，再加以補充。此為敵寇之一重要交通政策。

一、關於鐵道之運費，華北各鐵路局，向來各自制定，隨地而異，今後應逐次統一。至於開發經濟必需物品之運費則仿效「滿鐵」在東北實行之前例，設立特殊運費制度，減低運費，以資鼓勵。

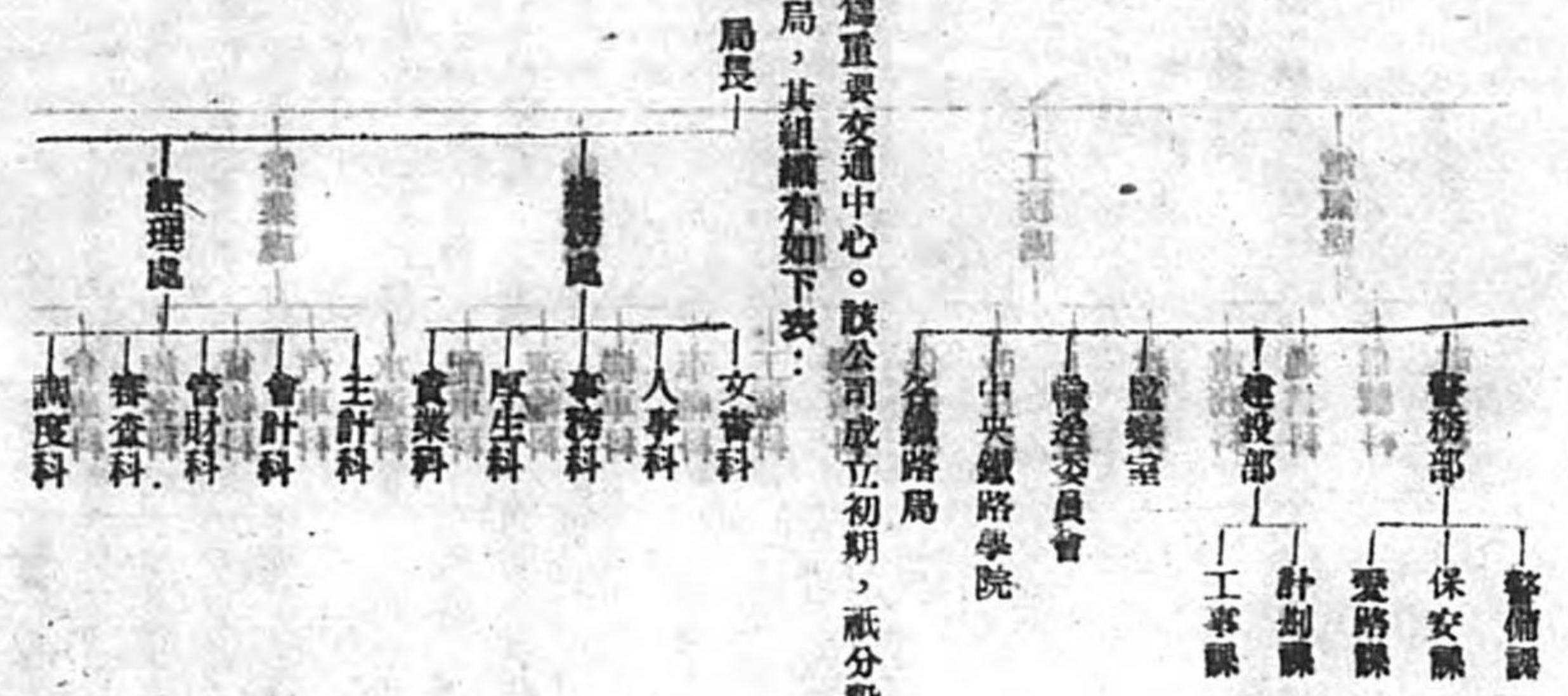
該公司內部組織非常龐大，茲將其組織系統列表於後：

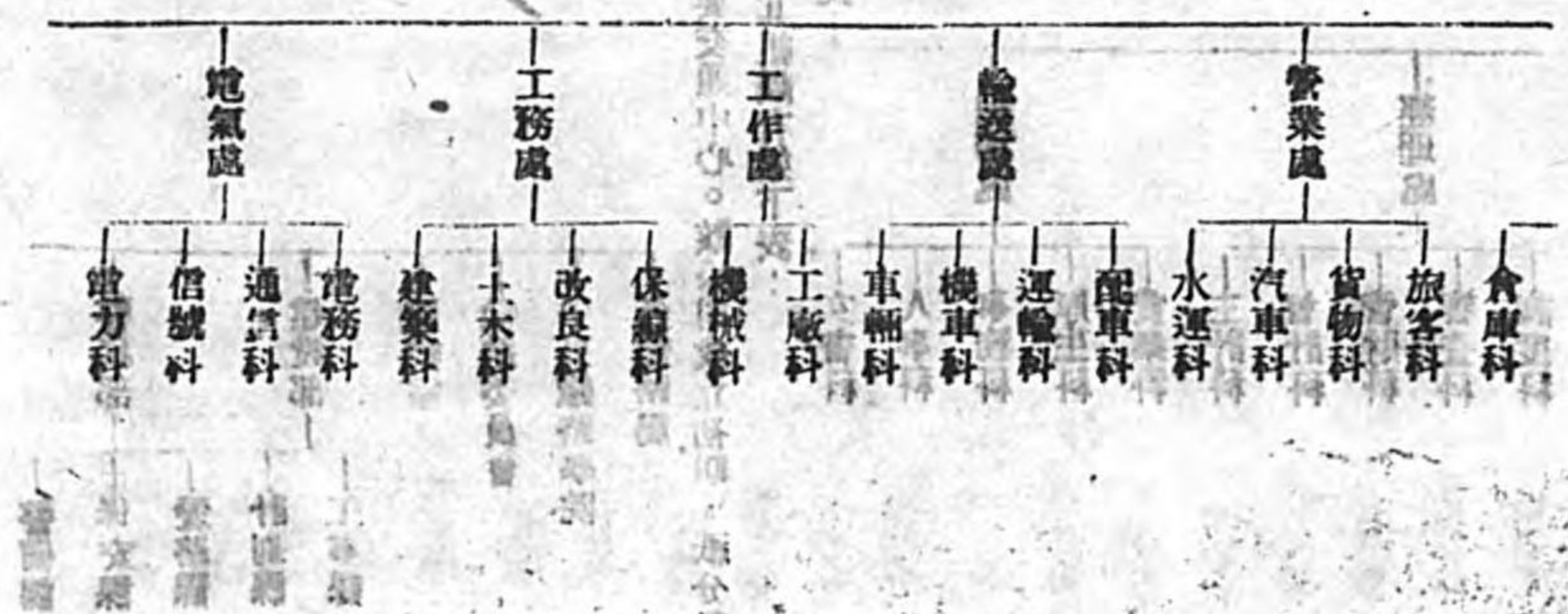




總局內各處均設主任一人，其下設課長一人，其下設課員若干人。其組織如下表：

鐵路局所在地，均為重要交通中心。該公司成立初期，祇分設北平，天津，濟南，張家口等四鐵路局，嗣以事實上之需要，又先後在大阪，開封，及銅山成立鐵路局，其組織有如下表：





現在河北，山東，山西，豫北，蘇北，皖北之鐵路，公路，水運，均由該公司統制經營。其二十九年度營業狀況，據該公司報告，共得純利十九萬零九百四十一元。其損益表如下：

- 一、收入方面——二二〇，四一四，三六三·四一元
 - 1. 鐵路——二〇六，一八二，四一二·七六元
 - 2. 汽車——一一，二八八，七八二·七二元
 - 3. 航運——二，三三四，一二〇·七八元
 - 4. 利息——六〇九，〇四七·一五元
- 二、支出方面——二二〇，二二三，四二二·四一元
 - 1. 鐵路——一九三，七四六，一九八·八一元
 - 2. 汽車——一四，六一二，一五七·六二元
 - 3. 航運——五，二五一，六五七·五三元
 - 4. 利息——六，六一三，四〇八·四五元

二、「天津膠濟公司」該公司專營天津塘沽間之地板廠運事業。資本額定為五百五十萬日元，內計「華北開發公司」二百萬元，係以實物折合計算。餘由敵方與中，塘沽運輸，大連汽船，白河汽船，和清，及偽方天津航業，政記，儀興等公司分別負擔。

三、「東亞運輸組合」該公司成立於二十九年二月十五日，為統制敵偽間及中國沿海物資保管輸送權而創設。投資之敵方公司有東亞海運，日本郵船，大阪商船，三井物產，山下汽船，國籍汽船，川崎汽船，大同海運，辰馬汽船，三菱商船，日本礦業，中村汽船，飯野商船，原田汽船，丸辰海運，日之出汽船等。

四、「華北車輛公司」華北方面鐵路陸續延長，車輛乃感不敷為謀供應此新需要起見，遂有「華北車輛公司」之設立。該公司成立於二十九年六月一日，資本額定三千萬日元，內計「華北交通公司」八百五十萬元，為山海關及青島之鐵路工廠現物出資，大陸交通器材公司一百五十萬元（為張家莊工場現物出資），其餘二千萬元則由日本車輛，川崎車輛，田中車輛，自立製作所，汽車製造會社，橫河京三製造所，梅鉢鐵工所，大連機械，三井，三菱，住友等公司，及偽方關係者供給。該公司於二十九年七月間開工，預計三年內製成貨車一萬輛。

五、「華北運輸公司」該公司目的在經營並統制華北鐵路運輸事業。資本額定一千萬日元，內計國際運輸公司五百萬元，「華北交通公司」

四年來敵寇之經濟侵略

一、四百萬元，偽滿各轉運公司一百萬元。
 二、六六六陸運轉公司。該公司現設籌備處於北平，資本額定二千萬元，由敵偽負責經營。
 三、華北電信總局。該局於七七事變後即告停頓，迨北平偽組織成立，方設立「華北電信總局」，企圖恢復華北電信交通，但少成效，敵寇乃於二十七年七月三十一日成立「華北電信總局」。所有「華北電信總局」一切電信業務，均移交該公司辦理。資本額定三千五百萬日元，內計「華北開發公司」一千三百萬元，「滿洲電信電話」日本電信電話，國際電信等三公司各四百萬元，偽滿時取一千萬元（包括現金與實物）。其事業計劃：
 一、以承辦「華北電信總局」之業務為主，但前此經理電信電話之各機關，因受戰事影響，員工短缺，影響業務進行，故特增設「電氣通信學院」，造就此項人材，以資補充。
 二、在華北各主要都市間同時架設有線無線兩道通信網，以防通信斷絕之危險。
 三、從速恢復電信電話局，同時開辦產業之發展，在各地增設局處。
 四、結成與日本及偽滿間連絡之強力通信網。
 五、擴充整頓河北省內主要都市之市內電話，並使一般電話之使用。
 其營業種類為：(1)電氣通信事業之經營及設施，(2)電氣通信設施之貨與，(3)電氣通信事業之委託管理，(4)其他附帶事業。
 該公司之組織係總裁制，總裁下設四部，分掌各項事務。其組織有如下表：



現在該公司之電氣電話網，已伸張於華北各都市間。其二十八年度之營業概況，據該公司發表，共得盈餘一百四十二萬五千四百四十三元。其損益表如下：

一、收入方面	一〇,二九五,四六六元
1. 營業	九,八四七,八五一元
2. 利息	六四,〇四三元
3. 雜項	三三三,五七三元
二、支出方面	一,五二,九三三元
1. 營業	一八,〇一三,八二二元
2. 利息	三三三,四九四元
3. 雜項	三三三,一三五元
4. 資產折舊	四五三,四七二元

八、「蒙疆汽車公司」。該公司以經營軍事運輸為主，同時兼營客貨運，水運亦為營業項目之一。該公司曾於二十八年五月十九日改組一次，現在總公司設張家口，並於張北，大同，宣化，歸綏，包頭，多倫，商都，貝子廟，歸原，懷安，代縣，集寧，豐鎮，沙城，赤城，派鹿，永寧，康莊等處分設營業處。現有營業路線約五千一百六十公里，職員共一千五百人，修理工場九處，行車講習所一所。資本額定蒙幣六百萬元，「蒙疆銀行」投資一百萬元，餘則由敵商分攤。其組織為理事長一人，理事五人，監事三人。
 九、「蒙疆運輸公司」。平綏鐵路淪陷後，蒙疆一帶之貨物運輸，即由「滿鐵」獨佔經營，小運輸業亦被合併殆盡。敵寇為更進一步之統制起見，乃於二十七年七月八日創設「蒙疆運輸公司」於張家口。資本額定一百萬元，內計偽滿蒙政府五十萬元，國際運輸公司五十萬元。其主要業務為：(1)運送及辦理運送之營業，(2)倉庫營業，(3)勞工之承包，(4)委託買賣營業等。

十、「蒙疆電氣通信設備公司」。我軍撤退察綏時，當地電報電話設備，均經盡數破壞。敵寇進佔後，因通訊欠靈，乃令「滿州電信電話公司」派遣班加以修理。敵寇為統制經營察綏通信事業起見，又於二十七年三月十五日創立「蒙疆電氣通信設備公司」。資本額定為蒙幣一千二百萬元，內計「蒙疆銀行」四百萬元，日本電信電話公司四百萬元，國際電氣通信公司二百萬元，蒙疆聯合委員會現物出資二百萬元。由理事長主其事，再設理事及監事各四人。其主要工作為建設電報電話線路，已架就之線有張家口七百餘公里，大同二百公里，歸綏三百六十二公里，包頭一百七十公里，豐鎮四十九公里，張北三十五公里，宣化五十公里。

十一、「蒙疆郵電總局」。我軍退出察省後，郵政業務亦告中斷。敵寇乃授意偽察哈爾交通委員會設立「郵政管理局」。於張家口設總局，古聯合自治政府成立，該局亦改稱「蒙疆郵電總局」。隸屬其下。總局設局長一人，內分郵務、電務、及經理等三科。另於大同、歸綏、包頭等處設立分局。其主要工作為經營察省方面之郵電業務。

十二、「華中鐵道公司」。敵寇在華中佔領之各交通線，始由「華中軍鐵道部」負責修復整理。二十八年四月二十八日乃創設「華中鐵道公司」（敵名中支鐵道株式會社），以便統制經營華中鐵路。該公司係屬「華中振興公司」，而為偽政府之「特殊法人」。所謂「特殊法人」者，得享受偽政府賦予下列特權：

- 一、政府對於公司之財產所得及營業，公司之契約登記，並公司事業需用之物件，應免除其租稅及其他一切課稅。
- 一、公司於事業經營上有必要時，得收用或使用他人之土地建築物及其他物權，並得收買他人所經營與公司相同之事業。
- 一、政府保證公司債款之償還，並利息之支付。
- 一、對於事業有關之土地及其他物件與權利之徵收之免除。
- 一、專用電信電話之設施。
- 一、已徵股款三倍以內之公司債之發行。

其經營事業為：(1)鐵路事業，(2)汽車運輸事業，(3)都市公共汽車事業不在限內。及(4)前項之附帶事業。其資本額定為五千萬元，內計「華中振興公司」二千五百萬元為現物出資，偽政府一千萬元，日本通運公司等二十一公司及私人共一千五百萬元，現在實收總額四分之一。原有之鐵路及車站等建築物，尚不包括在上述資本額內。

華中諸鐵路除平漢綫兩段，粵漢綫北段及南浦綫仍歸「華中軍鐵道部」管轄，及上川綫由偽上海市政府經理外，均由「華中鐵道公司」統制經營。現在營業路線約為一千一百餘公里。營業之長途汽車運輸線路亦約有一千餘公里。該公司二十九年年度未發股息。三十年三月份之營業收入為旅客三百零八萬九千一百六十三元，貨物二百九十三萬三千三百三十三元，副業十七萬七千八百四十四元，共計六百六十六萬零一百零九元。

十三、「華中都市公共汽車公司」。汽車交通，於軍運及商運上均佔重要地位。我軍自蘇浙北退出後，敵寇即以「興中公司」名義經營公共汽車業。於二十七年十一月五日乃成立「華中都市公共汽車公司」並收買「興中公司」車輛。資本額定三百萬元，內計江南產業公司四萬五千元。

千元。偽杭州市政府一萬元，均為現物出資，其餘二百九十四萬五千元則由偽借私人投資，除現物出資外，先繳半數。該公司設社長一人，理事五人，監事二人。其內部組織如下表：



其主要業務為經營華中各主要都市內公共汽車。現在營業地點有上海、南京、杭州、鎮江、吳縣、無錫等六處共有車輛二百零五輛。其二十八年年度營業狀況，據該公司報告共得盈餘三十七萬三千五百五十八元七角八分。二十九年年度得盈餘十一萬元，計發股息六厘。

十四、「上海內河輪船公司」。華中各省，江河縱橫，航運最便。八一三事起，水上交通會一度停頓，其後由敵寇僱輪航行。嗣為統制起見，於是日清汽船公司為主體，組織「江浙輪船公司」作為內河航運之統制機關，非屬該公司之船舶，一律禁止航行。敵寇加強統制起見，於二十七年七月二十八日以該公司為基礎，成立「上海內河輪船公司」，經營華中一帶內河航路之客貨運輸，船舶貨位，倉庫及碼頭等業務。資本額原定為二百萬元，內計敵方一百七十九萬九千元，偽方二十萬四千元，最近為擴展航線及增加船隻計，已將資本增至一千萬元。現在航線遍佈大江南北。據該公司第三期決算（二十八年十一月至二十九年十月底止）報告，該期純益為二十萬零四百元，以一萬三千八百三十四元作為股東週息一分之股息及紅利。二十九年全年純益為二十萬元，股息得六厘。

十五、「中華輪船公司」。敵寇為圖統制長江下游之航運，特於二十九年二月二十五日組織「中華輪船公司」，資本額定三千萬元，內計「華中振興公司」三百萬元，「東亞海運公司」九百萬元，其他敵商二百萬元，偽政府一千萬元為現物出資，三北公司及其他六百萬元。其業務為(1)經營長江各條約港與非條約港間之航運，倉庫碼頭，及其他附帶事業。據稱二十九年年度該公司得盈餘一萬一千五百七十八元，未派股息。

十六、「揚子福利公司」。「揚子駁運公司」(資本二十萬元)原以鎮江、南京、蕪湖及安慶等埠為中心，轉運長江沿岸一帶物資。「南京碼頭工人福利公司」(資本二十萬元)則以經營上項商埠之苦力搬運為主要業務。最近由股東大會決議，將兩公司合併，改稱為「揚子福利股份有限公司」，並增資本一百六十萬元，合兩公司原有資金共二百萬元。

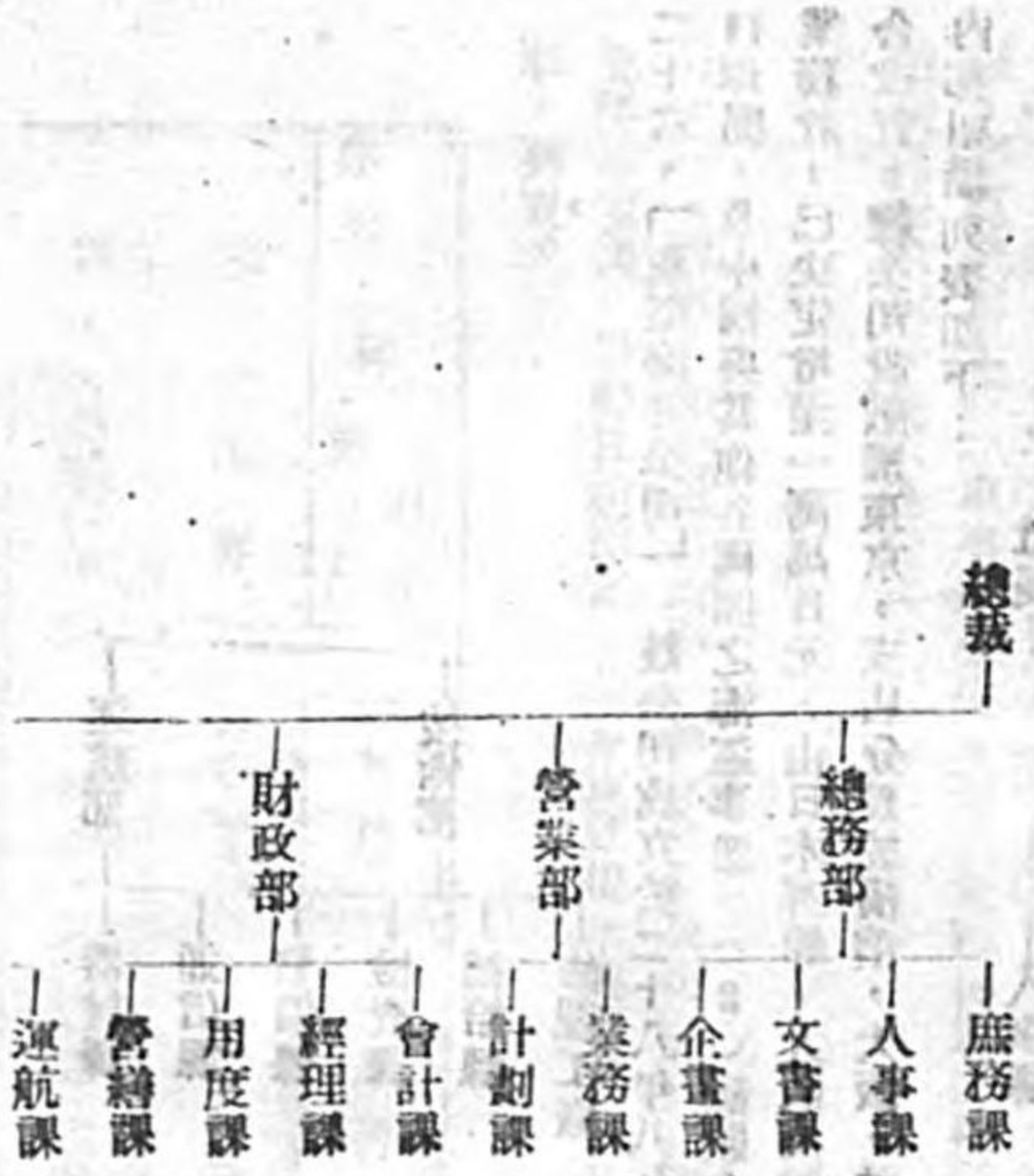
十七、「武漢交通公司」。該公司主要業務為市區公共汽車及武漢附近之水陸運輸。二十九年十一月份營業狀況。據該公司發表，汽車及航業共收入軍用票二十五萬零四百七十六元，支出二十一萬九千四百九十三元，實盈三萬零九百八十三元，較之十月份多一萬餘元。

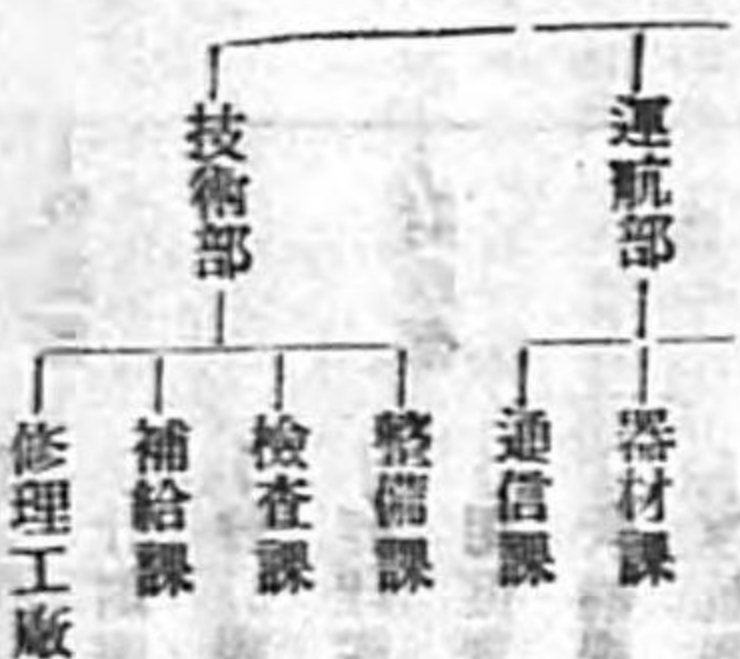
十八、「華中電氣通信公司」華中之電報電話設施，我軍撤退時，均經破壞，敵寇進佔後即由敵商國聯電氣通信公司及日本電報電話工業公司，於上海合組「華中電氣通信公司」，着手恢復工作，嗣後為謀通運籌統籌經營計，乃於二十七年七月三十一日擴大組織，改稱「華中電氣通信公司」。資本額定一千五百萬日元，內計「華中振興公司」六百萬元，國聯電氣通信公司二百萬元，日本電氣通信公司一百萬元，任其電報，日本電氣，古河電工，蘆原電機，沖繩電氣等公司共一百萬元，偽政府五百萬元，係以原有電報設備等實物折合者。該公司成立時即由偽政府予以下列特惠：

- 一、已收股款二倍以內之公司債之發行，及其本利支付之保證。
 - 一、對於偽政府以外之股東優先分利。
 - 一、對於公司之財產所得，營業公司之契約登記，及公司事業必要之物件，免除租稅，及其他一切公課。
 - 一、公司享有土地之收用，鐵路之建設，道路，河川，橋樑，堤防及其他土地之使用，及通訊事業經營上所必要之一切權利。
- 其營業種類為(1)統制經營華中電氣通訊事業，(2)電氣通訊設備之租賃，(3)其他附帶事業。通訊地點遍佈華中各重要城鎮，以及歐美日本各首都。該公司二十八年之營業狀況，計收入四百萬三千元，支出三百四十一萬六千元，除項補上年度所虧二十萬元外，其純益尚有三百八十八萬六千元，且在支出部份列有賄賂準備金七十一萬元，故二十八年年度實際盈餘一百二十九萬六千元。二十九年年度得純益二百四十四萬四千二百九十元，股息為六厘。
- 十九、「華中陸運公司」敵寇以應戰中一帶之運輸業起見，近又進行設立一所謂「華中陸運公司」，預定資本一千萬元，由「華中振興公司」，「東亞海運公司」，日本通運公司，及偽政府等合資經營，現在正在籌備中。
 - 二十、「北興業公司」該公司為使哈爾濱北興業之開發，其主要業務為開辦新農墾，經濟電氣，築港，及長途汽車事業。
 - 二十一、「福大公司」凡廣東敵寇佔領區內之公路水路交通均歸該公司經營。在佛山，增城及廣州市內各大馬路均設有出張所。現有長途汽車四十餘輛，行駛於廣州市內外，另有營業車三十餘輛，作為臨時出租之用。該公司並兼營機器事業。
 - 二十二、「廣州內河營運組合」該組合目的在謀發展廣州香港間水上交通運輸事業。資本額定三百萬元，由日本郵船，大阪商船，三井，三菱，龍大，東亞海運等公司合資經營。
 - 二十三、「海南航運公司」敵寇為統制經營海南島沿海航業計，由大日洋行及台灣拓殖公司共同組織「海南航運股份有限公司」。已於三十年五月二日在台北開成立會。
 - 二十四、「廈門電氣通訊公司」該公司為統制經營廈門電訊事業而設，資本額定八十萬元，由敵僑合資經營。於二十九年十一月八日開始營業。
 - 二十五、「中華航空公司」敵寇為對抗我中國及東南亞兩航空公司計，曾於二十五年十一月七日組織「華中航空公司」以謀獨占華北民用航空事業。七七戰起，以營業地區大部變化為難區，一度被迫停業。旋以軍事需要而復業，並擴張航線。敵寇為發展其佔領地航空事業起見，乃

於二十七年十二月十六日創立「中華航空公司」並將原有之「惠通航空公司」合併。資本原定六百萬元，於二十八年九月二十一日經第二次股東大會決定將資本增至五千萬元，內計敵方日本航空公司二千九百萬元，偽方二千一百萬元(偽國民政府二千萬元，偽蒙古聯合自治政府一百萬元)。該公司為偽政府之「特殊法人」，享有下列特典：

- 一、航空事業獨占權之享有。
 - 一、「國有一飛機場獨占使用權之享有。
 - 一、對於航空事業必需品之關稅及其他一切公課之免除。
 - 一、土地收用及其他可以賦與此種公共事業之特典之賦與。
 - 一、航空事業上必要之通信標識及放送之專用運管權之賦與。
 - 一、政府及其他經營上必要之補助金之交付。
 - 一、公司雖在股款全數繳納之前亦得增加資本。
- 其營業種類為(1)旅客郵件及其他貨物之飛機運送，(2)飛機之貨運事業，(3)足資航空事業發展之事業，(4)其他附帶事業。其營業區域包括佔領區全部，此為敵寇所組交通機構之僅有者。總公司本設北平，為便於指揮計，已遷設上海，並另於上海，北平設置監理局。總公司內部組織，有如下表：





二十六、「東亞海運公司」該公司成立於二十八年八月五日，其目的在強化統制敵偽間海運。其主要業務：(1) 爲經營敵偽間，中國沿海各口岸間，及中國與其他各國間之海運事業，(2) 碼頭倉庫，及(3) 其他附帶事業。該公司全由敵寇經營，資本原定七千三百萬日元，爲擴充業務計，已決定增至一萬萬日元，由日本郵船，大阪商船，日清汽船，原田汽船，三井物產船部，川崎汽船，岡崎汽船，阿波共同等八公司聯合投資。總公司設敵國東京，支店分設於橫濱，大阪，神戶，門司，長崎，台北，大連，天津，青島，上海，廣州，保定，廈門，汕頭等處。其內部組織列表如下：

社長
 企劃課
 調查課
 庶務課
 會計課
 調度課
 船務課
 營業部
 貨物課
 港灣課

運輸課
 器材課
 通信課
 整備課
 檢查課
 補給課
 修理工廠

人事課

企劃課
 調查課
 庶務課
 會計課
 調度課
 船務課
 營業部
 貨物課
 港灣課

運輸部
 器材課
 通信課
 整備課
 檢查課
 補給課
 修理工廠

技術部
 修理工廠

船務部
 勞務課
 工務課

第三章 運輸狀況

敵寇強佔各地後，爲謀便利軍運及劫奪資源，故積極修復路線，整理運輸。惟敵後潛伏我軍，爲數甚衆，乘機出擊，炸車燒道，時有所聞，敵寇實窮於應付。爲補救計，計劃分區前線我軍勢力，並將戰區擴大至相當範圍，以便鞏固敵寇認爲富有經濟意義之區域，而確保其交通運輸之安全，此即敵寇所謂「板垣戰綫」及「治安肅正」者是也。另一方面，則實行直接護路。當「滿鐵北支事務所」管制華北交通時，即有護路運動；及「華北交通公司」成立後，更擴大其組織，強迫鐵路兩旁二十公里及公路兩旁十公里範圍以內之村民，組織所謂「愛護村」，村長爲愛護村長，數村成區，以站長爲區長，負有保衛附近交通線之責，如有破壞，唯村民是問。「華北交通公司」內設愛路課，路局設愛路科，附設愛路班，訓練村民如何保護路線，如何防禦我游擊隊破壞，如何探訪我游擊隊行蹤，及如何協助修復破壞路段等技能。其手段與目的，誠狠毒陰險。惟村民洞悉奸計，甚少成效，交通線仍時被我方破壞。例如：平漢鐵路於二十九年中每月平均爲我破壞一千次，損失頗鉅，今年春乃於路軌兩旁挖設防禦溝，深寬均約二丈許，並於每五公里或十公里設一碉堡，駐有敵兵數名，以資守望，如有接近該溝者，即行槍殺。據報，自設該溝以來，平漢線當未有炸車事件發生。至若通航河道之兩旁，則組織所謂「護河村」，同上任務。敵寇保護路線及維持運輸之用心，亦良苦矣。茲將敵後運輸狀況分區敘述於後：

第一節 華北

一、鐵路 華北鐵路均歸「華北交通公司」統制經營，恢復運輸最早者爲北甯，平綏兩路，其次爲平漢津浦膠濟等路。嗣後戰事移向西南兩北轉爲敵後，局勢日趨穩定，故客貨運輸，逐漸增加。自正太同蒲改軌後，晉省鐵路運輸量亦激增。茲將二十八年一月至六月華北各鐵路運輸情形，列表於下：

路名	類別	月份						合計
		一月份	二月份	三月份	四月份	五月份	六月份	
北	乘客	110,597	112,690	177,730	153,862	144,366	130,378	834,623
	(公噸行李)	175,010	179,585	269,888	563,042	1,062,475	1,104,432	3,344,432

綫	(公噸貨物)	18,218	38,462	16,262	22,228	19,663	10,776	120,609
平	乘客	180,132	176,651	318,903	227,338	216,345	184,357	1,302,728
漢	(公噸行李)	673,093	593,417	617,222	635,408	792,975	7,577,398	10,889,510
綫	(公噸貨物)	83,801	103,846	134,059	119,969	123,436	95,210	665,321
平	乘客	31,561	31,031	52,142	23,857	24,232	23,680	186,503
綫	(公噸行李)	275,663	270,680	363,060	113,725	146,447	188,583	1,359,978
平	乘客	106,973	82,441	105,028	113,080	11,935	79,523	498,980
古	(公噸貨物)	9,621	9,736	16,631	11,286	11,743	11,547	70,564
綫	(公噸行李)	7,027	4,709	6,612	9,662	4,368	8,300	40,678
正	乘客	22,513	27,189	57,145	38,186	39,840	37,803	222,676
太	(公噸行李)	886,623	367,240	227,357	500,328	649,602	438,488	2,969,585

綫	(公噸貨物)	35,670	47,138	57,200	77,813	84,391	94,546	397,258
道	乘客	8,730	8,336	12,778	8,483	8,099	8,859	55,265
清	(公噸行李)	37,537	18,674	10,007	8,468	10,817	13,563	99,066
綫	(公噸貨物)	24,100	22,455	18,721	24,631	25,983	31,023	146,963
同	乘客			20,423	50,716	62,647	43,131	181,917
蒲	(公噸行李)				209,973	294,510	240,819	745,332
綫	(公噸貨物)		2,005	16,947	30,717	17,962	13,936	81,537
新	乘客						3,840	3,840
開	(公噸行李)							
綫	(公噸貨物)							

二十九年二月一日實施華北，華中，偽滿聯運辦法，並指定聯運站一百二十三處，此後各地鐵路，無論整車或零裝之貨物，均可自由委託運送。

茲將華北各偽鐵路局現有車輛總數，列表如下：

偽鐵路局名稱
天津鐵路局
機車(輛) 一九一
客車(輛) 一一一

四年來敵寇之經濟侵略

四年來敵寇之經濟侵略

北平鐵路局	一七六	四五二
張家口鐵路局	一五四	九九
濟南鐵路局	一五二	一三三
太原鐵路局	二四五	二五
開封鐵路局	一四二	一五一

此外又有未配屬於各偽局之機車二輛及客車九輛，總計有機車一千零六十二輛，客車九百八十輛。貨車共一萬四千二百三十輛，無固定配屬，按各偽局營業上之需要，往來調用。

二、公路 華北公路運輸，亦歸「華北交通公司」統制經營。派交通中心均設有汽車事務所，次要地點則設營業所或出所。運輸數量，雖無統計可供參考，運輸範圍，則逐有增加，下表可以明之：

汽車事務所名稱	二十八年七月之營業里程(公里)	二十九年五月之營業里程(公里)
天津事務所	二,三二二	三,一五五
石家莊事務所	六四八	一,七三八
太原事務所	三四五	一,二四二
濟南事務所	一,九六三	三,〇八七
青島事務所	八三三	一,四八八
合計	六,〇八一	一〇,七二〇

三、水運 華北內河運輸歸「華北交通公司水運部」統制。一切船隻之檢查登記，航行許可證之發給，以及船舶監理行政事宜，均由該部管理，由內地運出者，多棉麥等農產運往內地者，則以棉紗及其他敵貨日用品為主。沿海航運，全為敵商把持。

第二目 華中

一、鐵路 蘇浙皖三省鐵路均由「華中鐵道公司」經營，且已修復通車，惟時遭我方襲擊破壞，運輸尚不能暢達，其中尤以淮南路為最。茲將二十九年二三月份該公司所屬各路運輸統計列表如下，以見一斑：

路名	二十九年二月份(噸)	二十九年三月份(噸)	二十九年四月份(噸)
京滬鐵路(包括滬甯)	七二,一五四	八三,九三九	一九三,三七六
滬杭鐵路	七八,六八八	八七,一〇〇	一九三,三七六
蘇嘉鐵路	二〇,一五五	二一,五二二	四九,〇九三
江蘇鐵路	七四九	五九五	一,〇四〇
淮南鐵路	三〇〇	七六八	一九,二二二
江南鐵路	六,二五九	一〇,一四三	一九,二二二
淮南鐵路	三,四五〇	六,八八五	一九,二二二
津浦鐵路兩段	三,四六九	七,九一〇	五五,〇二二
合計	三,六一〇	七,七三五	五五,〇二二
合計	八,二九三	二二,一四八	八五,九四四
合計	三八,九二七	五五,三四四	八五,九四四
合計	一〇一,〇三八	一四六,二四七	四〇三,七〇八
合計	一二四,六六二	一七六,四一一	四〇三,七〇八

鐵路	名	稱	輸出入	二十九年二月份(噸)	二十九年三月份(噸)	二十九年四月份(噸)
京滬鐵路	(包括滬甯)	輸入	七二,一五四	八三,九三九	一九三,三七六	
滬杭鐵路	輸出	七八,六八八	八七,一〇〇	一九三,三七六		
蘇嘉鐵路	輸入	二〇,一五五	二一,五二二	四九,〇九三		
江蘇鐵路	輸出	七四九	五九五	一,〇四〇		
淮南鐵路	輸入	三〇〇	七六八	一九,二二二		
江南鐵路	輸出	六,二五九	一〇,一四三	一九,二二二		
淮南鐵路	輸入	三,四五〇	六,八八五	一九,二二二		
津浦鐵路兩段	輸出	三,四六九	七,九一〇	五五,〇二二		
合計	輸入	三,六一〇	七,七三五	五五,〇二二		
合計	輸出	八,二九三	二二,一四八	八五,九四四		
合計	輸入	三八,九二七	五五,三四四	八五,九四四		
合計	輸出	一〇一,〇三八	一四六,二四七	四〇三,七〇八		
合計	輸入	一二四,六六二	一七六,四一一	四〇三,七〇八		

三十年二月份「華中鐵道公司」各線貨運狀況，計江南四線(京滬、滬杭、蘇嘉、淮南)共二二九,一〇八噸，江北三線(津浦兩段、淮南)共一五二,八〇一噸，總計三八一,三〇九噸，較之上月，江南各線減少一二,五三八噸，江北各線減少一九,二八七噸，總計減少三一,八四一噸，約合百分之十二。按其原因，雖與時局趨正，貨運較少，不無有關，然自偽中儲券發行以來，幣制不穩，貨主不肯輕脫，及京滬淮南時遭炸毀所致。

四年來敵寇之經濟侵略

鄂贛兩省之鐵路係由敵華中軍鐵道部管轄，計有南潯，平漢南段，粵漢北段等三線。運輸多供軍用，且常遭我方破壞，列車時告中斷，故客貨運營業，甚為停滯。

二、公路 華中都市之公共汽車運輸歸「華中都市公共汽車公司」經營。長途公路運輸，由「華中鐵道公司」經營。武漢方面公路運輸，則歸「武漢交通公司」處理。華中公路運輸，以客運為主，貨運則不如水路。武漢方面及接近戰區地帶，以軍運為多。華中敵寇佔領之地，均為公路或斷，此外則為我軍勢力，擊毀車輛，破壞路面之事，常有所聞，故公路運輸事業，除都市公共汽車外，均不暢達。

三、水運 華中水路運輸當以長江為主。自武漢棄守後，漢口以下之長江水運即由敵商日清汽船公司及大連汽船公司平分秋色，外商輪船絕不容許染指。計初期定期航行上海蕪湖間之敵輪有九艘，航行上海漢口間者有八艘，此外尚有臨時班輪五六艘，故平均每週由上海開長江上游之敵輪有九艘，即每兩日為三艘。凡欲報裝貨物運往蕪湖，九江，漢口等處者，須先日委託其他敵商辦理手續，船期表即有軍用船定期表，藉口軍用，以避外人交涉。「東亞海運公司」成立後，長江下游水運，即由該公司承辦。現在航行此線者有大信丸，大吉丸，武慶丸，三和丸，甯波丸，豐源丸，晉戶丸，信陽丸，鳳陽丸，青陽丸，南陽丸，幸成丸，興東丸，興亞丸，興泰丸，興國丸，興運丸，興昌丸，興隆丸等二十餘艘。運輸物品，自漢口方面運往上海者，多米麥等食糧及藥材，菸葉，廢鐵等。傷兵屍灰，亦有大量運出。由上海運往漢口方面者，則以汽油，煤，與其他軍用品及敵貨為多。

華中內河運輸多歸「上海內河輪船公司」統制經營。其運輸狀況未見有何起色。茲將「上海內河輪船公司」二十九年八九兩月客貨運統計，列表於下，以見一斑：

航線	年 月	貨		客	
		出 輪	入 合	計	運
黃浦江	二十九年八月份	二〇、九四一	一三、二二〇	三四、一六一	八、八九八
	二十九年九月份	一八、七五六	一一、七四一	三〇、四九七	一一、四四二
吳淞江	二十九年八月份	二、〇二三	五、五五一	七、五七四	六四、六七〇
	二十九年九月份	三、〇七五	六、九〇一	九、九七六	九一、二五一

航線	年 月	本 總		各 埠	
		出 輪	入 合	計	運
長 江	二十九年八月份	九、九四七	三二、七七一	三二、七七一	一五七、八六一
	二十九年九月份	八、五五九	二六、四三七	三四、九九六	一六三、九六五
淮 河	二十九年八月份	三、一五九	二一、六八七	二四、八四六	四、三五八
	二十九年九月份	五、一五一	二六、〇四六	三一、一九七	九、五五〇
本 埠	二十九年八月份	九二三	一〇、九二七	一一、八五〇	二二、三九七
	二十九年九月份	五九八	七、五二二	八、一一〇	五、二五二
總 計	二十九年八月份	三六、九九三	七四、一五六	一一一、一四九	二六一、〇八四
	二十九年九月份	三六、一三九	七八、六三七	一一四、七七六	三〇一、四六〇

第三目 華南

一、鐵路 華南鐵路歸敵「華南鐵道部」管轄，運輸多軍用，客貨運極少。
二、公路 廣州鄰近公路運輸，多由「福大公司」支配。因時遭我部隊襲擊，客貨運亦不暢。
三、水運 粵南三角洲區，地勢平坦，河渠交錯，水上運輸，向極發達。敵寇佔領後，更銳意經營，內河輪送，多已恢復。現在華南水運，亦多歸「福大公司」經營。由四鄉運至廣州者，多水果，米糧，廢銅鐵。自廣州運往四鄉者，則以煤油，棉布，日用品及其他敵貨為多。

第四章 交通政策

敵寇侵略，目的在劫奪資源，開發經濟。經濟開發，首重交通。且交通運輸，與軍事關係密切，是以敵寇每佔一地，即致力於交通之修復與四年來敵寇之經濟侵略

建設。惟因地理環境之各殊，其所採取之交通政策，亦因地而異。茲就華北華中及華南三方，分別申論於次：

華北地坦土沃，農產豐盈，鄰近山區則富藏煤鐵。交通網之完備，甲於全國。且與偽滿毗連，由榆關入津，朝發而夕至，故敵寇覬覦已久，早欲據此以鞏固東陲，並得用為併吞我國之基礎。故自進佔後，對於交通設施，最為積極。除趕築軍事上必需之聯絡線外，復以開發經濟為目的，大事興築幹線，增闢鐵路，如正太同蒲兩鐵路之改軌，石德鐵路，滄石及石太公路之完成，建築中之同塘及白晉鐵路，濟太公路，與計劃中之晉魯運河等是也。其目的無非為加強晉煤之輸出。

華中為我國基本地區，且地多起伏，不利於敵寇直接行動，乃利川偽組織，企圖「以華制華」。故敵寇對華中之交通政策，遠不若華北之積極。自佔領滬甯武漢，在交通方面，即有所謂「三年計劃」，其要旨在儘速恢復事變以前之舊觀，並分別成立機構經營，以充實其運輸通信之基礎。是以二三年來，敵寇迄未在華中興築任何具有經濟意義之幹線，有之皆屬零星短段，專供連絡軍事據點者，且華中河道四通，水運暢通，已足供掠奪物資輸送之用，故不必另籌鉅款，加築鐵道與公路以重增財政上之負擔。截至今年，該項「三年計劃」已至最後年度，惟敵寇以國際局勢之惡化，對華戰爭之無法結束，對於戰地之整個經濟政策，不得不因之而轉變。現在敵寇在華中之經濟政策，係根據當地自給主義與作戰上之重點主義，分途進行。其最注重者為礦業鹽業等所謂必需物資之生產部門；其次則為擴充與運輸有關之鐵路航輪等；至若公共事業之不急需部份，僅維持現狀。故本年度「華中鐵道公司」將積極設法與華北及東四省直接運輸，以期便利對偽滿之物物交易。「上海內河輪船公司」一則已增資一千萬元，以建造船隻，並新開航線，加強淮南兩煤斤之輸出。惟以國外物資來源斷絕，華中物資供給減退，所謂「交通政策」難期全部完成。華南被佔地區有限，且遠隔重洋，敵寇經營有及。然因其正當南進前途，地理位置，非常重要，故不得不維持原有路線。對於近海之陸上交通，應用流寇式之破壞政策，對於海上之交通，則採取嚴格之封鎖政策，以防我方物資由各港口進出。證之敵寇迭次警告外商，封鎖海口，派遣飛機，轟炸近海道路，與夫最近敵寇在粵南各口登陸，掠奪物資，破壞交通，即揚長他去，當知其行動非偶然也。

最近敵寇為加強統制日「滿」「華」之交通設施起見，曾於本年二月十四日召集企劃院與陸海軍通信各省會同草擬「交通政策綱要」，並予以通過。該綱要之目的，一面在擴充整備以日「滿」「華」為一體之交通運輸體制，一面在謀對南洋諸地交通政策之整備。茲探得其「交通政策綱要」錄之於後：

敵寇之「交通政策綱要」

一、基本方針

鑑於交通為確立「東亞共榮圈」之基本要素，企圖建立以日本為核心之綜合與有機之東亞交通政策，並謀交通計劃與設施之充實，及交通機構之統一。

二、交通設施之加強

(一) 調整「東亞共榮圈」內之交通畸形狀態，以增進其有機之聯絡。關於東亞之交通設施，概以「日滿經濟建設綱要」所定為準，進而謀南洋諸地交通設施之充實。

(二) 關於各部門整備擴充方針，應特別考慮之事項如左：

甲、陸運

1. 改良鐵路，以擴充幹線輸送力為主。
2. 充實增強車輛及其他鐵路特有資材。
3. 充實強化倉庫運輸工具，及其他運輸設備。
4. 主要道路之建設，及其鋪裝之改善。
5. 為擴充汽車生產能力，應儘量增加汽車保有量及所需燃料。

乙、海運及港灣

1. 增強造船能力，尤須注意貨船，油船，及其他特種貨船，小型船舶。
2. 擴充強化日「滿」「華」間海上輸送力，同時力謀將航權向南洋諸地域伸展。
3. 加強各港灣之輸送力，並謀各港間之互相聯絡。

丙、空運

1. 圖日「滿」「華」間之航空運輸，並努力開闢南洋諸地域，及國際航空路線。
2. 加強飛機生產能力，並改進之，以期向外發展。

丁、通信

1. 充實電氣通信設備，並加以統合調整。
2. 力謀日「滿」「華」間聯絡通信幹線之完成，並加強南洋諸地域之通信設施。
3. 國際電信設施，以期確保對外通信聯絡。

戊、氣象

1. 為期東亞交通之安全，及適合軍事上之需要，應力謀氣象事業之展開與發達。
2. 應大量養成交通技術人員，以適合需要。

三、交通統制之運用

為謀交通各部門經營之順利，並發揮其工作效率起見，下列事項應加以注意：

- (一) 本日「滿」「華」交通一體化之宗旨，力謀機構之調整，及器材之劃一，以便統制。
- (二) 為適應計劃經濟之需要，並謀運輸效率之增高起見，當建立適切之運輸政策。
- (三) 除謀海運企業組織之綜合外，對於海上保險應盡力促其改善。

(四) 爲確立「東亞共榮圈」通信之指導地位起見，應有下列之處置：

1. 以各地爲一體之通信聯合之結成；
2. 確保無線電通信之安定；
3. 樹立適切之通信政策。

三 由上而觀，敵寇交通政策之演進，由軍事轉而經濟，首先修復最具軍事價值之鐵道，繼而公路，終乃水運，蓋河道不利於軍運，而獨最通於貨運也。且地理環境，各地不同，故敵寇對我經濟作戰之交通工具，亦有差異，華北以鐵路爲主，華中以水道爲主，華南則首行鐵路封鎖及飛機轟炸，備謀斷我國際運輸線，適屬消極政策，採用之方式雖不同，惟其目標均由軍事轉而經濟，則無二致，敵之謀我，已日趨積極而深刻，我方果將取何種對策以應付此當前嚴重局面耶？曰，不外破壞一途。破壞可分兩種：一爲直接破壞，如挖毀路線，爆炸舟車，破壞碼頭及阻塞水道等；一爲間接破壞，如破壞敵寇之交通與護路機構，動導戰地民衆不爲敵寇修護道路，利用敵軍反戰思想爲破壞之內應，賂賄敵寇交通機關員工以減低其工作效率等。惟破壞交通，首重組織，而組織尤貴嚴密與有系統，務須根據各地現實狀況，計劃周詳對策，迅速而秘密執行之，庶幾手有成。敵寇苟不克靈活運用其交通，雖有絕妙之財政金融與經濟政策，亦未有能收效者也。故曰：敵之謀我，首重交通，我之對敵，亦首重交通。

(一) 敵寇交通政策之演進，由軍事轉而經濟，首先修復最具軍事價值之鐵道，繼而公路，終乃水運，蓋河道不利於軍運，而獨最通於貨運也。且地理環境，各地不同，故敵寇對我經濟作戰之交通工具，亦有差異，華北以鐵路爲主，華中以水道爲主，華南則首行鐵路封鎖及飛機轟炸，備謀斷我國際運輸線，適屬消極政策，採用之方式雖不同，惟其目標均由軍事轉而經濟，則無二致，敵之謀我，已日趨積極而深刻，我方果將取何種對策以應付此當前嚴重局面耶？曰，不外破壞一途。破壞可分兩種：一爲直接破壞，如挖毀路線，爆炸舟車，破壞碼頭及阻塞水道等；一爲間接破壞，如破壞敵寇之交通與護路機構，動導戰地民衆不爲敵寇修護道路，利用敵軍反戰思想爲破壞之內應，賂賄敵寇交通機關員工以減低其工作效率等。惟破壞交通，首重組織，而組織尤貴嚴密與有系統，務須根據各地現實狀況，計劃周詳對策，迅速而秘密執行之，庶幾手有成。敵寇苟不克靈活運用其交通，雖有絕妙之財政金融與經濟政策，亦未有能收效者也。故曰：敵之謀我，首重交通，我之對敵，亦首重交通。