(三)　車輛・船舶及附屬品ノ運用ニ關スル事項
機務處ハ左ノ事務ヲ掌ル
(一)　列車ノ運轉ニ關スル事項
(二)　機關車ノ運用ニ關スル事項
(三)　車輛・船舶及機械施設ノ建設・改良及保存ニ關スル事項
(四)　工場ニ關スル事項
(五)　特種輸送計畫ニ關スル事項
工務處ハ左ノ事務ヲ掌ル
(一)　鐵路及其ノ附屬施設ノ改良及保存ニ關スル事項
(二)　港灣・水路及其ノ附屬施設ノ改良及保存ニ關スル事項
(三)　信號及電氣施設ノ改良及保存ニ關スル事項
警務處ハ左ノ事務ヲ掌ル
(一)　警備及警察ニ關スル事項
第四條ノ二　左ノ商所ハ鐵路總局ノ管理ニ屬ス
各鐵路局・哈爾濱水運局・鐵路學院
この他鐵路總局直屬の設備委員會を總局内に置き設備の根本計畫、新規又は特殊施設の技術的計畫、設備の統制、運用計畫、設備規格及標準の設定、實施計畫に關する調査又は審議を行はしめてゐる。
總局所管鐵路は總稱して國線と稱してゐる。國線は昭和九年制定の鐵路局規程により總局の管理下に奉天・吉林・哈爾濱・齊齊哈爾の四鐵路局によつて分轄せられ、各鐵路局をして管轄區域に於ける鐵路・港灣及その附帶事業の經營、施設の保存改良に關する事務を管掌せしむることゝなつたので、從來の九鐵路局を改廢整理し以て國線經營の合理化に新轉機を劃した。
各鐵路局の管轄區域は左の通りである。

鐵路局位置	管轄區域
奉天鐵路局　奉天	奉山線・大虎線自大虎山至木里圖―通遼間・河北線・錦承線自錦縣至平泉・北票線・葉峰線・臺甫島線・奉吉線自奉天至朝陽鎭―靠山屯間・西安線
吉林鐵路局　吉林	京圖線・小新連絡線・奶子山線・拉賓線自安家―五常間至拉法・朝開線・圖佳線自圖們至牡丹江・奉吉線自朝陽鎭―靠山屯間至吉林
哈爾濱鐵路局　哈爾濱	拉濱線自三棵樹至濱江・立賓線自三棵樹至安家―五常間・三棵樹碼頭線・京濱線・濱洲線自哈爾濱至安達・陸圖間・濱綏線・濱江線・八區碼頭線・道岾碼頭線・濱北線・里船口線・北黑線・黑河碼頭線・齊北線自克東―北安間至北安
齊齊哈爾鐵路局　齊齊哈爾	濱洲線自安達―陸圖間至滿洲里・齊北線自齊齊哈爾至克東―北安間・訥河線・檢樹線・平齊線・京白線・白溫線自白城子至索倫・大雅線自木里圖―通遼間至鄭家屯

然るに滿洲の躍進的發展とこの間に處すべき會社の使命とより考察せられ、昭和十一年十月一日から從來の社線・國線及北鮮線の多元的經營を改め奉天に鐵道業務を總括する鐵道總局を設置しその作業運營の一元化を計ることゝなつた。これが職制を摘錄すれば次の如くである。

第十條　鐵道總局ハ之ヲ奉天ニ置ク
鐵道總局ハ鐵道・港灣其ノ他運輸事業及其ノ附帶事業ノ經營竝之カ施設ノ建設ニ關スル事項ヲ掌理ス

第二章　鐵道受託經營

第十一條　鐵道總局ニ左ノ部所竝參贊及監察ヲ置ク

經理局
營業局
輸送局
工作局
建設局
輸送委員會

第十二條　經理局ハ經理及調度ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十三條　營業局ハ營業ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十四條　輸送局ハ配車・運轉及車輛ノ管理ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十五條　工作局ハ車輛ノ製作及改良竝機械及工場ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十六條　工務局ハ線路ノ改良及保存竝建築・電氣及水道ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十七條　建設局ハ鐵道・港灣其ノ他之カ附屬施設ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十八條　輸送委員會ハ特殊輸送業務ニ關スル事項ヲ掌理ス

第十九條　參贊ハ重要ナル業務ノ審議竝特ニ命セラレタル事項ヲ掌理ス

第二十條　監察ハ業務ノ監察ニ關スル事項ヲ掌理ス

第二十一條　鐵道總局ニ鐵道警務局ヲ附設ス

第二十二條　左ノ箇所ハ鐵道總局ノ管理ニ屬ス

各鐵路局

各鐵道事務所
鐵路學院
鐵道研究所

次に牡丹江に鐵路局が設置さるゝことゝなつたので昭和十一年九月十五日附で左の如き規程が發表された。

鐵路局規程左ノ通制定シ昭和十一年十月一日ヨリ之ヲ施行ス

第一條　左ノ通鐵路局ヲ置ク

名稱	位置	管轄區域
錦縣鐵路局	錦縣	奉山線・大鄭線自大虎山至木里圖―通遼間・河北線・錦承線・北票線・葉峰線・壺廣島線・奉吉線自奉天至黑山頭―梅河口間
吉林鐵路局	吉林	奉吉線自黑山頭―梅河口間至吉林・平梅線・京圖線自新京至太平嶺―敦化間・小新連絡線・拉濱線自安家―五常間至拉法・京白線自新京至舍力―白城子間
牡丹江鐵路局	牡丹江	京圖線自太平嶺―敦化間至圖們江橋梁中心・朝開線・圖佳線自圖們至林口・虎林線自林口至密山・濱綏線自馬延「信號場」―一面坡間至ウスリー鐵道境界
哈爾濱鐵路局	哈爾濱	拉濱線自三棵樹至濱江・拉濱線自三棵樹至安家―五常間・三棵樹碼頭線・京濱線・濱洲線自哈爾濱至昂昂溪―煙筒屯間・濱綏線自哈爾濱至馬延「信號場」―一面坡間・濱江線・八區碼頭線・道裡碼頭線・濱北線・松浦線・北里線・黑河碼頭線・齊北線自克東―北安間至北安・松花江及之ニ關聯スル水路
齊齊哈爾鐵路局	齊齊哈爾	大鄭線自木里圖―通遼間至鄭家屯・濱洲線自昂昂溪―煙筒屯間至滿洲里・齊北線自齊齊哈爾至克東―北安間・訥河線・平齊線・京白線自舍力―白城子間至白城子・白溫線自白城子至南興安・楡樹線

第二條　鐵路局ハ鐵路總局ノ管理ニ屬シ左ノ事項ヲ掌ル

一　管轄區域內ニ於ケル鐵道・港灣・水路及其ノ附帶事業

(二) 人事

滿洲國が五族協和を建國綱領の一とするだけに、その國有鐵道經營の受託機關たる鐵路總局は數種の異民族を抱擁し人事に關する特別の苦心を拂つてゐる。總局が國有鐵道經營の重大責務遂行の爲には全從事員が渾然一致協和の實を擧げ、大局に奉仕し得る德性を具備すると同時に、總て完全なる鐵道人たるべきであるが、從事員中大部分を占める滿洲國人は鐵道人として未熟の域を脫してゐない。玆に於いて總局は先づ會社・鐵道省より有能、有經驗者を招致し、適材適所これを要務に就かしめ、又滿・鮮人從事員に對する敎育、訓練及養成を主旨とする鐵路學院の開設、各種技術上の講習開始或は風習言語を異にする日・鮮・滿・露各從事員をして融和協調の途を進ましむる第一步として各語學習得を奬勵する等、創業以來人事の完璧を期し全幅の努力を傾注してゐる。

滿洲國政府は國有鐵道の會社委託を決定すると共に、舊鐵路從事員に對して全從事員は昭和八年(大同二年)二月九日附を以て現職の儘鐵路總局に引繼がるゝことを訓令した。一方會社總裁も亦同年三月一日總局設置に臨み、全社員に對して訓示を發し社員の責任と覺悟とを明にした。斯くて事變前は單に隣人或は競爭者たる立場に在つた日滿兩鐵道從事員は、一朝にして總局從事員として單一主體の下に統一せられるに至つたのである。

創設當時の總局は先づ社員五四〇名、舊鐵路從事員三七、二七九名、計三七、八一九名を以て構成せられたが、爾來三箇年の短年月に於いて記錄的な所管鐵道の延長に伴ひ總局の事業は愈々擴大し、これと同時に總局從事員數も急激に增加した。殊に北滿鐵道讓渡成立の結果同鐵道從事員一〇、九〇四名(內鮮・滿人一〇、二六七名、露人六三七名)を加へて飛躍的な膨脹を示し、今や創設當時の倍數を突破し總數八萬名に垂んとしてゐる。

總局は創立に際し「鐵路總局員制」を制定した。總局員はこれを職員・僱員・傭人の三種に分ち、職員及僱員は月俸總局員とし、傭人は日給總局員と定めた。而して前述の如く總局は事業の發展途上に在り、直に定員制を布き得ない實情に在るので、現在は暫行的の內規を設けてゐる。尙總局員の職名は昭和十一年三月制定せられたものである。

總局創設以來各年度に於ける所屬人員は左の如くである。

總局創設當時の箇所別人員

昭和八年度末(大同二年度) 人種別 ＼ 箇所別	總局	吉長・吉敦	吉海	四洮	洮昂・齊克・洮索	奉山	瀋海	呼海	水運	總計
日人	一七三	一〇四	二	四九	三二	四〇	一〇五	九	二七	五四〇
滿人	一七	四、三八二	一、四三一	五、六九五	六、一八一	一〇、一三四	四、八六七	二、三三九	二、二三三	三七、二七九
計	一八七	四、四八六	一、四三三	五、七四四	六、二一三	一〇、一七四	四、九七二	二、三四八	二、二六〇	三七、八一七

總局員各年度末人員

年度別 ＼ 區別 人種別	社員 月俸者	社員 雇員	社員 傭員	社員 準傭	社員 合計	局員 職員	局員 僱員	局員 傭人	局員 局員外	局員 合計	囑託顧問	總計
昭和八年度末(大同二年度) 日本人 內地人	一、八八二	六六七	四九一	一	三、〇四一	九七三	三、二七〇	二三五	一〇六	四、五七四	七八	七、六九三
昭和八年度末(大同二年度) 日本人 鮮人	—	—	一	—	一	一〇	四四	六四五	—	六九九	—	七〇〇
昭和八年度末(大同二年度) 滿洲人	—	—	三	—	三	三、六一三	四、七三七	三一、三三七	三、三七四	四三、〇六一	二七	四三、一〇〇

年度末	露國人	英國人	計
一、八二三	—	—	—
六六七	—	—	—
五四	—	—	—
一	—	—	—
三〇五四	—	—	—
四、六一〇	—	—	—
八〇八〇	—	—	—
三、四七一	—	—	—
三、四八〇	—	—	—
四、八六五一	—	—	—
一一三	一	—	一
五一、八一七	一	—	一

鐵路總局現在員數

（昭和十一年八月末日現在）

所屬名	適人所別	日本人（內地人）	日本人（朝鮮人）	滿洲人	露國人	英國人	計
社員	月俸者	三、四六	一	二	—	—	三、四九
	雇員	一、四一〇	一	一	—	—	一、四一二
	傭員	二、〇五五	一	四	—	—	二、〇六〇
	合計	六、五九三	二	七	—	—	六、六〇二
局員	職員	一、三六八	五	三	—	—	一、三七六
	僱員	四、九八九	三一	一一	—	—	五、〇二一
	傭人	二、一九	一、四七五	三八、一三九	二	—	四二、一〇〇
	局員外	四〇三	二、六	一二、六四三	一	—	一五、〇五二
	合計	六、八四九	二、〇七五	五一、四三三	三	—	六〇、四八〇
囑託	顧問	一	一	一	—	—	三
	總計	一三、六一七	二、〇七八	五六、一五九	三	—	七二、八五七

總路	監察及附屬			總務處			經理處			運輸處			機務處			工務處		
	日人	滿人	計	日人	滿人	計	日人	滿人	計	日人	滿人	計	日人	滿人	計	日人	滿人	計
	三	一	三	二二	一	二三	九五	一	九六	六七	一	六八	八四	一	八五	九二	一	九三
	一	一	一	三三	一	三四	四	一	四	一	一	二	二	一	三	一三	一	一四
	一	一	一	一三	一	一四	一〇八	一	一〇九	七四	一	七五	九二	一	九三	一〇一	一	一〇二
	三	一	三	一四五	一	一四六	一二四	二	一二六	七四	一	七五	九三	一	九四	一一四	一	一一五
	二	一	二	四二	二四	六六	四一	一	四二	一八	一	一九	二〇	一	二一	二六	一	二七
	一	一	一	二六〇	四	二六四	八〇	一	八一	三一	一	三二	三一	一	三二	四一	一	四二
	一	一	一	四三	七	五〇	九三	二	九五	一一	一	一二	一一	一	一二	一四	一	一五
	九	一	一〇	一二四	一二	一三六	一五四	三	一五七	四三	二	四五	四二	二	四四	五四	二	五六
	三	一	四	一五七	一三	一七〇	一六八	三	一七一	四六	二	四八	四三	二	四五	五五	二	五七
	一	一	一	五五	二	五七	二	一	三	一	一	二	一	一	二	一	一	二
	一五	一	一六	三一二	一六	三二八	二六三	六	二六九	一〇一	四	一〇五	一一五	四	一一九	一三六	四	一四〇

| 局 | | |

		日人	滿人	其ノ他	計
齊齊哈爾鐵路局		六六五	一	一	六六七
水運局		五九	一	一	六一
總計		七二三	一	一	七二五
待命及非役		七	一	一	九

養　成　鐵路學院は昭和九年三月、滿洲國帝政宣布を記念として奉天北陵に近く創立せられた總局從事員の養成機關である。これは鐵路業務に必要な學術、技能竝日滿語學を教授し、德性の研磨に努め所定の修業期間を經て實務に就かしめてゐる。

本學院には本科・電信科・機務專修科・警務科・講習科の五科を置いてゐるが、將來總局各般の業務發展に伴ひ、學院の內容は益々複雜多岐に亙るであらう。併し各分科を通じて一貫する訓育方針は所謂「總局精神」の涵養に在る。

本科は修業年限三年、初級中學校卒業以上の滿人六〇〇名を定員とし業務科・機械科・車輛科・土木科・電氣科の五科に分れ、站竝列車段・機務段・檢車段・工務段・電氣段の中堅從事員養成を目的とする。

電信科は修業年限一年、日・鮮・滿人約一六〇名を定員とし、機務專修科は修業年限一箇月、滿・鮮人二六〇名を定員とし、機關車乘務員の養成を目的とするが、將來は尙定員を一〇〇名以上增加する筈である。

警務科は國線の防衞及列車用地內の鐵道警察執行に任ずる警務從事員養成を旨とし、修業期間三箇月乃至一年定員約三〇〇名としてゐる。

以上の諸科は新に鐵道業務を修得せしむるもので、從事員外の無經驗者から選拔するか又は從事員中から選拔してゐるが、講習科は八萬人の現業員に對し簡易適切なる方法によつて業務に必要なる知識技能を講授し、その質的向上を計るを以て目的としてゐる。

總局は現業員講習會規定を制定して、講習を站・段主催のものと、鐵路局主催のものと、總局主催のものとに分ち全力を傾注してゐる。

講習は各その分野によつて各箇所で行ひ、長きは四、五箇月、短きは一週間程度の期間に亙り總局・各鐵路局共に年々約一、五〇〇名の講習員を入學せしめてゐる。鐵路學院の講習科はこの總局主催の各講習種目を包含したものである。

本校の修了人員は昭和十一年三月末迄に二、九九二名となり、現在員は教職員八名、在校生一、三〇〇名である。

哈爾濱鐵路學院は哈爾濱鐵路局の管理に屬し、鐵路業務に關する教育講習及訓練を行つてゐる。北鐵接收によつて滿洲國の手に移つた教育施設の內、鐵路業務に關するものは昭和十年(康德二年)三月哈爾濱に開設の本學院に引繼ぎ、滿人を主とする從事員の養成に努め、語學講習は日・露人從事員に對しても行つてゐる。又日滿語の講習生を除き悉く寄宿せしめ所謂「全寮主義」を採り、規律的共同生活による團體訓練及德性の醇化向上に留意してゐる。

又昭和十年五月總局員日本留學生規程が制定せられ、滿人總局員中から一定の條件を具備する優良局員を選拔し、學資を支給して日本に留學せしめてゐる。

尙總局には語學習得規程が設けられてゐる。總局員(社員を含む)にして日本人は二箇年以內に滿洲語の、日本人以外は三箇年以內に日本語の滿鐵語學檢定試驗四等以上に合格することを要するのである。この外、語學講習會は總局所管內で必要と認むる箇所に開設して日・滿兩國語を習得せしめ、業務競技會は總局・鐵路局・站段所主催の三種に分ち事務・運轉・工務及射擊に關する競技を行ひ、業務の研鑽及技術の練磨に資するを本旨としてゐる。

又總局は滿文の機關雜誌「同軌」を發行してゐる。これは滿人總局員の品性陶冶及業務練達に資し併せて日滿人總局員相互間の融和協同を圖るを以て目的とするものである。

給　與　總局員に對する給與は總局開設と同時に在勤手當支給率、住宅料支給方、退職手當支給內規等を制定し、更に年二回の定期賞與金を支給し、昇給については日本人には滿鐵に準じて實施し、滿人には引繼當初是非必要と認むる者に對してのみこれを行ひ、爾後給與是正(後述)を待つて年二回の定期昇給を開始した。又總局員に對する各路局の給與は委託經營前より引續き區々だつたので、これが改正統一の必要を認め、滿鐵規程と總局の現狀とを考慮して昭和十年(康德二年)四月先づ總局員給與規程、同旅費規程、乘務手當その他諸勤務手當規程、職務傷病死亡手當支給內規等を制定した。

會社から總局に轉出した社員に對する給與は總て會社諸規定を適用し總局創設前の舊鐵路從事員に對する俸給は日滿人別に定められ、日本人從事員に對しては履歷によつて新に支給額を定めたが、滿人從事員に對しては受託當時に於ける舊鐵路の支給額を襲用した。從て滿人從事員の給與は九鐵路局を通じ方針一貫せず、俸給は區々に分れてゐたので、昭和十年(康德二年)九月一日滿人從事員の俸給を改正し、學歷・經歷・人物・成績等によつて俸給を定め、同時に滿人の實際生活に適應する樣特別津貼及住宅料制度を定め給與の合理化を圖つた。

在勤手當は日本人總局員を本俸一五〇圓以上・七〇圓以上・七〇圓未滿及傭人の四種に分ち、更に在勤地を一四區に分割、その僻陬の度、文化の程度に適應する樣支給率を定めたが、新線延長に伴ひ逐次新在勤地の支給率を追加してゐる。現行支給率は傭人を除き最低を本俸の三割・四割・五割、最高を一五割・一六割・一七割とし、傭人は最高を日給の八割としてゐる。

滿人總局員に對して支給する特別津貼は在勤地を五區に分ち、第一區(社線沿線・奉山線及奉吉線の一部)の外は資格、給額の別なく各區別一率に支給するが、その率は有家族者一割乃至四割、單身者〇・五割乃至二割と定めてゐる。

語學奬勵金は會社の施行する語學檢定試驗に於て日本語或は支那語試驗に合格した者に對して給與せられてゐる。

職務傷病者に對する手當支給については職務傷病者總局費手續が制定せられてをり、又社員共濟制度に準ずべきも

のとしては總局員診療料金減免規程が設けられてゐる。

住　宅　住宅料は會社社宅(總局では局宅と稱してゐる)に入舍しないものに對して支給するもので、總局創設當時暫行規定として會社の同規定を準用してゐたが、昭和十年(康德二年)七月これを改正して住宅諸内規を定めた。右による住宅料は勤務地により日人家族持は本俸の三割乃至七割(獨身は家族持所定率の五割)、滿人家族持は本俸の一・五割乃至二・五割(獨身は家族持所定率の四割)、但し給額特に低きものに對しては最低住宅料を支給することにして、下給者の受くる住宅料が低きに失しない樣に爲してゐる。その外總局の都合による移轉には別途その都度移轉料を支給し得ることゝなつてゐる。

總局局有局宅各年度末戸數(獨身局宅は室數又は收容定員數)は左の通りであるが、局宅不足の爲別に臨時代用局宅として日人家族持約一、五〇〇戸、獨身約五〇〇名分、滿人家族持八〇〇戸、獨身約三〇〇名分を使用してゐる。

人種別	家族獨身別	年度別	昭和九年度(康德元年度)	昭和十年度(康德二年度)	昭和十一年度(康德三年度)	備考
日人	家族持		二、三五二戸	五、三三五戸	六、二四九戸	一、各年度に於ける戸數の差は新築、改造、竣收又は新線引繼による增加戸數とす 二、昭和十年度に於ける局宅戸數の急激なる增加は主として北鐵接收による
	獨身		二、〇二二室	二、三七室	三、〇九九室	
滿人	家族持		三、八六七戸	一三、九七五戸	一四、九四三戸	
	獨身		三、六六三室	六、二五〇室	六、五一〇室	
計	家族持		六、二二三戸	一九、二〇〇戸	二一、二九二戸	
	獨身		四、二五五室	七、四八七室	八、六〇九室	

その他　總局員の服務に關して休業規定と休暇規定とがあり、休業日は日滿兩國の一般慣習に基いて規定せられ、休暇は慰勞暇、結婚暇、分娩暇及治喪暇の四種に分けられてゐる。

總局員身元保證金規定は昭和十一年四月新に設けられ、總局員(社員を除く)は一定の金額に達する迄、毎月俸給、給料から一定の積立額によつて積立を爲さしめ、別に本人の希望により增額或は臨時積立を認めてゐる。積立金に對しては百圓につき日歩二錢の利息を附してゐる。

總局員表彰竝懲戒規定は昭和九年(康德元年)十月十五日から施行せられた。表彰は定期表彰、隨時表彰及無缺勤表彰の三種に分れてゐる。

總局管内に於いて特に匪賊の跋扈する地方は常時これに對する萬全の策を講じてゐるが匪害少からず、同時に匪賊關係の功績表彰者相次ぎ、或時は一時に四八名を表彰した例がある。

(三)福祉施設

總局の福祉施設は日滿從事員の和衷協同、質實剛健、相互扶助の精神を滌養し以て生活確立の指導助成に當る傍らこれが慰藉、慰安、更に進んでは一般沿線在住民の福祉增進、扶助救濟、慰安敎化等の各般に亙る社會的事業をも行ひこれによつて鐵道沿線を中心とする日滿協和、樂土建設に貢獻せむことを期してゐる。これが具體的方法として實施或は考究せられてゐる主なものを擧ぐれば次の如くである。

(1) **慰藉、慰安**

慰安列車　昭和八年五月第一回慰安列車を實施その後種々改革せられ、同十年度に於いては乘組員用寢臺車・發

電車・調理竝事務專用車・食堂車・娯樂車・警乘員及倉庫專用車・廉賣車・施療車・裝甲車・貨車等から成る大列車を編成運行した。これには一〇〇餘名の乘務員を以て組織せる施療・廉賣・映畫・演藝・警備等の諸班が同乘し五月から十一月に至る春夏秋の三季に亙つて全線の慰安に努めた。この成績を數字的に示せば巡回延日數二六〇日、開催箇所三九七、來集者數七九萬人、招待客一〇、〇〇〇人、演藝映畫觀覽者數七五萬人、施療人員二五、〇〇〇、廉賣賣上高一六六、〇〇〇圓の多きに達した。

慰安船　慰安船も慰安列車と同性質のもので松花江・黑龍江・烏蘇里江の沿岸に行はれる。昭和十年度は總噸數一、〇〇〇噸の上海丸を使用し黑龍江を遡航し黑河迄巡回し、一九箇所に於いて慰安、施療を行つた。その成績は演藝映畫觀覽者六三、五〇〇人、廉賣高三七、〇〇〇餘圓であつたが、特に本慰安船の警備には路警の外に駐哈日本海軍防備隊現役兵も警乘した。本船の巡航慰安區域はその地理的關係上物資不足の土地が多大の效果を收め得た。

慰安自動車　慰安自動車は總局自動車路線沿線に於いて行ふ慰精、慰安である。即ち第一回巡回として昭和十年四月安城線(安東・城子疃間)を、同年十一月熱河線を決行したが內蒙からの切望により熱河線の巡回を特に多倫迄延長した。慰安自動車隊はバス四輛、トラック四輛、計八輛の編成で乘組員五〇名、これが各班の組織は前記慰安列車と同樣であつた。

映畫巡映　ラジオ・蓄音機等による慰安映畫の巡映は主として冬季に於ける映畫・演藝等の一般巡業の少い時期を選び日本人向及滿人向の映畫班を各箇に組織して國線全線の慰安に當り局員・軍隊及一般民衆にも無料觀覽せしめてゐる。蓄音機は現在一五〇臺、レコード約一萬枚を各局に配付し各站毎に慰安用として巡回せしめてをり、又ラジオは受信機三〇臺を配置してゐる。

その他の慰安事業　生花・謠曲・ピアノ等の講習會、從業員劇團ブラスバンド等の結成援助斡旋或は花卉栽培・養鷄・養蜂等の趣味的副業の奬勵等を行つてゐる。

(2) 總局員の救濟制度

先づ暫行的に總局員診療料金減免規定を制定して昭和九年七月からこれを實施し總局員及その家族の療養に對して補給金を下付してゐる。即ち職・僱員に對しては七割、その家族に對しては四割、傭人に對しては八割、その家族に對しては五割の治療費を補助してゐる。昭和九年度に於いてこの規定の適用を受けた者は延人員約二萬人、十年度に於いては約八萬人に達してゐる。而して死亡・癈疾・罹災等に關する共濟制度については目下研究中である。

(3) 福祉生計所

鐵道從事員に對し生活必需品を安價に配給する機關で主として滿人從事員の生活安定を目的としてゐる。全線主要中間驛に十一箇所設けられ、これが從事員は一八一名(昭和十年度末現在)である。昭和十年度實施の慰安列車・慰安船等の廉賣は本生計所がこれを擔當したのである。

(4) 體育保健

社員會第二聯合會體育部の外總局福祉係が中心となり體育奬勵と精神修養とを目的として各部を設け、秋季に各局對抗競技會を開催し各局竝日滿人相互間の聯絡融和上に絕大の效果を收めてゐる。

この他社員會第二聯合會婦人部があつて相互の親睦と修養とを圖るを主旨とし、講習、講演、體育運動又は傷病兵及傷病社員慰問を行つてゐる。

(5) その他

この外齊齊哈爾鐵路局管下に在る大興安嶺の山懐ろに抱かれて濱洲線の富拉爾基・札蘭屯及巴林の三地は東洋有數の避暑地として知られ同鐵路局は昭和九年から避暑施設を開始し貸別莊は各國から集る多數の內外避暑客によつて利用せられてゐる。

（附記　昭和十一年九月身分統一により總局員も社員となりたるにつきその後に於ける人事關係事項については第一編會社の組織、第六章社員の項參照。）

三　事業

(一) 鐵道

(1) 沿革

明治二十八年（一八九五年）著工せる京奉鐵道の關外延長線は翌二十九年綏中に達し、同年露國は清國との間に東清鐵道敷設竝經營に關する契約を締結、一八九八年愈東清鐵道敷設工事に著手した。この兩者が滿洲最初の鐵道で、一は帝政露國の軍事的侵略機關として、一は英帝國の經濟的侵出機關として共に清國に對する威壓を以て完成した一事は永遠に記錄さるべき事實である。而して四十星霜、滿洲における鐵道發達の過程は右京奉鐵道の滿洲進出、東清鐵道の創業竝その初期經營時代を第一期とし凡そ四期に大別される。卽ち第二期は南滿洲鐵道株式會社の創設、その後に於ける培養線建設時代、第三期は支那側の利權回收竝自國資本及技術による鐵道建設時代、第四期は滿洲國成立以後の鐵道綜合經營竝新線建設時代である。第二期は日露戰爭の結末として露國が東清鐵道の一部、卽ち長春（寬城子）以南の鐵道を日本に讓渡した當時に始まり大正十三年（一九二四年）奉露協定成立の前後に至る。それは日露の既得權益に對し西歐列强が凡ゆる外交手段を弄して割込を策した時代である。殊に對支政策に於いて立遲れた米國は或は滿鐵の買收を試み、或は門戶開放・機會均等を高唱し、或は錦瑷鐵道（錦縣・齊齊哈爾・瑷琿の滿洲縱斷鐵道）の敷設計畫を爲す等不斷に我が大陸政策に對抗してゐた。然し乍ら曩に一〇萬の生靈と二〇億の國帑とを犧牲として露國の滿洲占領を抑制した日本は玆に於いても克く列國の不當な畫策を打破し、その大陸政策遂行機關として創設された南滿洲鐵道株式會社も亦交通、文化、產業の開發興隆に遺憾なくその使命を果した。

歐洲大戰が齎した弱少民族解放の思潮は大いに支那民衆を刺戟し遂にそれは滿洲に於ける鐵道利權回收運動、自國資本及技術による鐵道敷設問題となつて全滿洲を風靡するに至つた。東三省政權は先づ東支鐵道の利權回收を企てこれを共同經營に改め更に中央政府と相結んでその鉾を日本に轉じ日本人の生活壓迫、社線包圍の畫策に專念した。當時社線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の計畫は東大幹線（壺蘆島・奉天・海龍・吉林・五常・同濱・三姓・同江・撫遠）、西大幹線（壺蘆島・大虎山・通遼・洮南・齊齊哈爾・寧年・嫩江・黑河）及南大幹線（朝陽・赤峰・多倫）を基礎とする五五線、延長一〇、〇〇〇粁に亙る鐵道網を一五箇年に完成することでありこれ等諸線の呑吐港たるべき壺蘆島の築港は昭和五年工費六〇〇萬米弗を以て和蘭築港會社に請負はしめた。斯くてその遠

大なる排日計畫は著々具體化され鐵道を繞る日支間の紛爭と全面的抗日政策は日を逐ふて熾烈となりその究極するところ遂に滿洲事變の勃發を見るに至つた。

昭和六年九月十八日柳條溝附近に於ける支那兵の社線爆破を直接動機として滿洲事變は起り東三省政權は玆に沒落、越えて七年(大同元年)三月一日滿洲國が創建された。同時に排日政策は終焉を告げこれが中心となつてゐた諸鐵道も滿洲國國有鐵道として鐵道本來の使命遂行に立還つた。昭和八年(大同二年)滿洲國政府は國有鐵道を擧げて會社に委託經營するに決し同年三月一日會社は奉天に鐵路總局を設立して委託鐵道の綜合經營に當らしめ同時に本社内に鐵道建設局を設置して新線建設に全力を傾くることゝなつた。新舊國線は玆に於いて總て國家的統制下に國防治安の維持、文化産業の興隆開發に重責を擔ひ急速な發達過程を辿るに至つた。

斯くして最後に殘された問題は北滿鐵路である。

北滿鐵路は東清鐵道・東支鐵道・中東鐵路と幾度か改稱されたがその初め一八九六年五月「露支同盟密約」により露國が敷設權を獲得次で同年九月「東支鐵道建設及經營に關する契約」の調印を了し一八九八年五月二十八日著工してより五箇年餘に亙り建設資金三億七千百萬圓を投じて明治三十六年(一九〇三年)全線二、四〇九・九粁の敷設工事を竣り全線の營業を開始したが「日露講和條約」によつて長春(寬城子)・旅順口の七六四・四粁は日本に讓渡され延長一、七二六・五五粁となつた。本鐵道は表面を露清合辦株式組織(資本金五〇〇萬留)と稱したが實質は露國政府直營の一機關と觀るべきであつた。歐洲大戰後露國動亂の結果、一九一九―二二年の間は日・英・米・佛・伊・支各國の共同管理となりその後支那政府は利權回收に成功し、大正九年(一九二〇年)ソ聯・支那間に「東支鐵道敷設及經營に關する續訂契約」が成つてから支那の行政權下に回收され、更に大正十三年の露支協定及奉露協定を以て本鐵道の直接管理下にある經濟的施設以外の軍事・警察・司法及地方行政・市政・租稅その他土地財産は悉く支那官憲の管理に屬することとなり滿洲國創建後も露滿共同經營の體容を持して特殊的存在を爲してゐた。

然るに露國も遂に意を決してこれが讓渡を提議するに及び昭和八年六月二十六日東京に於いて滿露兩國代表は日本政府をアドバイザーとして讓渡交涉を開始した。讓渡價格は先づ露國側から二億五千萬留(日本金換算六億二千五百萬圓)と切出しこれに對して滿洲國側は五千萬圓を主張した。會商は北鐵所有權問題に波瀾を招き斡旋役たる日本政府廣田外務大臣の調停によつて論爭を打切つたが次で讓渡價格の交涉に移つて再び難關に逢著し滿洲國代表の本國引揚となつた。その後三國間に非公式交涉が繼續せられ漸く昭和九年九月二十一日兩國の歩み寄りで妥協成立、讓渡價格は價格一億四千萬圓、ソ聯從事員退職資金三千萬圓、計一億七千萬圓に決定するや兩國代表は再び東京に會同の上更に正式會商を進め露國側の相次ぐ難提案に屢々停頓狀態を示したが遂に交涉開始以來一年七箇月、昭和十年一月二十二日に至つて細目全部に亙る協定が成立した。引續き協定起草委員會が開催せられ同年三月二十三日正式調印を了すると同時に滿洲國は北滿鐵路一、七三二・八粁竝附屬財産及施設一切を接收した。而して細目協定に於いて日本政府の支拂保證の下に支拂價格の半額は調印と同時に支拂ひ殘額(利息年三分)は三箇年六期拂とし讓渡條件の内一億四千萬圓の支拂は價格の三分の一を現金、殘り三分の二は物資を以てすることを明示された。

斯くて北鐵全線に派遣せられた會社・國鐵從事員約五、〇〇〇名は三月二十三日調印と同時に一糸紊れぬ統制下に北鐵側と頗る圓滿裡に接收を終り、玆に滿洲國の全鐵道が會社の經營下に綜合されることゝなつた。次で同年八月三十

日北鐵南部線軌幅狹小作業が行はれ一、五〇〇名餘の作業員は僅々三時間でこの大事業を完了した。而して接收後從來南部線・東部線及西部線と稱せられたものは哈爾濱を中心として京濱線・濱綏線及濱洲線と稱することゝなつた。

斯くて昭和十一年九月一日現在の國線は三二線、營業粁總延長七、四〇八・〇粁を算し、昭和十二年度中には假營業中の新線及建設豫定線を加へて約八、三四〇粁に達する豫定でこれを總局創設當時に比較すれば僅々五年間に約五、五〇〇粁と謂ふ飛躍的な延長を示すことゝなる。

次に昭和十一年九月一日現在總局所管鐵道の沿革を各線別に記述すれば大略左の如くである。

奉山線（奉天・山海關間）　本鐵道は舊京奉鐵路（北寧鐵路）の一部で昭和七年（大同元年）滿洲國國有鐵道となり奉山鐵路と改稱された。本鐵道の建設工程は光緒二十一年（一八五五年）山海關・綏中間を起工光緒二十三年竣工、同二十五年には錦縣迄延長同二十六年大虎山に達した。これと同時に營口支線を完工光緒二十八年から翌年に亙り大虎山・新民屯間を完成した。新民屯・奉天間は日露戰役中日本が敷設した輕便鐵道であつたが一九〇五年に至り日貨一六六萬圓を以て讓受け、一九〇七年現在の標準軌道に改めた。その際日本から資金三二萬圓を借款し同年京奉鐵道と改稱、一九一二年皇姑屯・瀋陽城站間の延長工事完成と共に社線奉天驛との接續成り玆に全く北京・奉天を結ぶ京奉鐵道は完成した。

本鐵道は支那鐵道中最も早くから著手經營せられ國際交通路として重要性を帶びその營業成績も常に支那鐵道中第一位を占めてゐた。全線開通に至る迄の經過を見るに本鐵道は民營時代（一八八七年）、官營時代（一八九一年）を經て一八九八年「北京・牛莊鐵道借款契約」に基き中英公司から英貨二三〇萬磅の借款が成立し以後借款官營鐵道となつた。

而して本鐵道建設に關與した英國は北京政府を介してこれが實權把握に砕心したが支那側は鐵道補修その他一切の經費を負擔せることを口實としてこれに應ぜず、本線（及河北線）の獨立後は滿洲國が對英借款の償還に當つてゐる。事變後本鐵道の分離によつて一時的に中絶した奉天・北平間の直通連絡は昭和九年七月一日から東方旅行社の手によつて通車を復活した。更に昭和十一年三月六日には北寧鐵路と鐵路總局及會社の三者間に貨物連絡運輸協定成立し同五月一日から實施してゐる。これは日本側と支那側とが貨物連絡運輸協定を行つた最初のことゝして特記さるべきである。

大鄭線（大虎山・鄭家屯間）　大鄭線は昭和九年三月末日迄奉山鐵路大通支線（大虎山・通遼間）或は打通線と謂はれてゐた通遼以南と四洮鐵路鄭通線（鄭家屯・通遼間）とを併合したものである。大正十年（一九二一年）第一次奉直戰爭に於いて奉天派が敗れるや、北寧鐵路の關内外交通は山海關に於いて中斷され開灤炭の關外移出は不可能となつた。玆に於いて時の東北官憲は急遽八道壕炭礦を開掘する必要に迫られ同十一年十二月大虎山・同炭礦間二九粁の鐵道敷設を完成した。次で大正十三年（一九二五年）十二月その延長線が八道壕から新立屯迄完成するや突如として通遼に至る鐵道二五〇粁の建設計畫が發表された。

この計畫線は通遼に於いて鄭通線と連絡し完全に滿鐵本線の竝行線を形成した爲、日本は直に支那側に對し「日清善後條約」に基き嚴重なる抗議を提出したが、支那側は言を左右にしてこれを聽かず昭和二年（一九二七年）十一月遂にこれを完成せしめた。事變前社線包圍に於いて最も活躍した抗日鐵道が卽ちこの打通線である。

鄭通線は支那政府と會社との間に締結された「四洮鐵路借款契約」に基き大正十年四月起工、同年十二月竣工、翌十一年一月營業を開始したもので昭和九年四月一日から大通線と合併され大鄭線の一部となつた。

河北線（溝幫子・河北間）　本線は舊京奉鐵道の溝營支線或は營口支線で、奉山線溝幫子站から分岐して遼河の河口、會社營口埠頭の對岸たる河北碼頭に達してゐる。英國はこの借款鐵道建設當時これを足場とし且本線の終端に港灣を有することによつて、滿洲に於ける經濟的地歩を確保せんと企圖したが偶々露國の勢力南下によつて先づこれを阻止せられ、次で大連港の驚異的發展に壓迫され遂に所期の目的を達成し得なかつたものと謂はれる。然し河北河港自體も亦良港たるべき諸條件を具備しなかつたことは謂ふ迄もない。

錦承線（錦縣・承德間）　本鐵道は所謂熱河線で本線の內、錦縣から金嶺寺（舊名口北營子及大坂）迄は舊京奉鐵路錦朝支線（錦縣・北票・朝陽間）の一部として事變前既に完成されてをり、舊政權時代の南大幹線の一部と爲すべき鐵道であつた。金嶺寺以遠は會社の手に成る新建設線で昭和八年三月起工、翌九年十二月凌源迄の本營業を開始したが同十年十月には平泉、同十一年六月には承德迄の本營業を開始した。

北票線（金嶺寺・北票間）　本鐵道は舊京奉鐵路錦朝支線の內、北票炭礦迄を稱した所謂北票支線である。民國十年（一九二一年）四月起工、錦縣・義州間は同年十二月、義州・口北營子（金嶺寺）・北票炭礦間は一九二四年末に各開通した。本線も初めは運炭鐵道として敷設を兼ね、更に朝陽方面に延長された南大幹線を形成する鐵道であつたが、この延長計畫の實現を見ずして事變に至り、建國後錦承線が金嶺寺から分岐した結果北票線として殘されたものである。

葉峰線（葉柏壽・赤峰間）　本線は錦承線葉柏壽を起點とし、大凌河橋梁を渡り石腦嶺を越えて北上、更に老哈河に沿ふて走ること一〇〇粁玉皇を經て赤峰に至る鐵道である。昭和九年十一月假營業開始、同十年九月一日假營業開始、同年十二月一日本營業を開始した。

壺盧島線（連山・壺盧島間）　本線は奉山線連山站から分岐し海港壺盧島（舊葫蘆島）に至る小支線で、事變前最も世論を沸騰せしめた葫蘆島築港に關聯して敷設された鐵道である。築港工事は事變後全く中止されたが、建國後昭和十一年壺盧島築港の新計畫決定し著手された。

奉吉線（奉天・吉林間）　本線は奉天から山城鎭・海龍・朝陽鎭等東邊道の主要都市を經、滿鐵線と殆ど並行して北行し吉林に達する鐵道で、昭和九年三月三十一日迄は瀋海線（奉天・朝陽鎭間）と吉海線（朝陽鎭・吉林間）とに分立してゐた。

これは當初奉天・海龍間の鐵道を瀋海線として計畫されたからで、昭和三年八月海龍・朝陽鎭間一六・五粁の連絡線開通後も舊稱を殘し又吉林・朝陽鎭間も吉海線と呼び馴らして來たのである。この瀋海・吉海兩鐵路は事變直後の昭和六年十月、該鐵路保安維持會の手によつて臨機營業を開始し運營の復活に努め、昭和九年（康德元年）四月國有鐵道として兩鐵路を併合これを奉吉線と改稱するに至つた。瀋海鐵路（奉天・朝陽鎭間二六四・三粁）は大正十三年（一九二四年）「洮昂鐵道建設請負契約」の締結に當り、日本が支那に對し自辨建設を承認した鐵道で、舊東三省交通委員會が最初に計畫した鐵道であると共に、支那が自國の鐵道によつて奉天・吉林・齊齊哈爾の三大都市を結ぶ所謂三都連絡鐵道の一部を形成し、又滿洲に於ける既成鐵道中純然たる支那側の資本と技術とを以て建設された鐵道である。卽ち大正十五年（一九二六年）五月資本金奉天票大洋二、〇〇〇萬元の官民合辦奉海鐵路公司が設立せられ同年七月起工、昭和三年九月海龍迄、同年十二月西豐支線（西安支線）が夫々開通、三箇年二箇月を閱して奉海線全線は完成した。昭和三年（一九二八年）三月官營となり、奉海鐵路工程局と改稱、同年十月更に瀋海鐵路公司と改めた。

吉海鐵路は瀋海鐵路の敷設に刺戟され大正十五年十月吉林省議會がその速成建議案を可決、外國資金を投ぜざることを本旨として昭和二年六月吉林に於ける起工式と同時に著工、昭和四年(一九二九年)八月敷設を完了した。斯くて奉天・吉林間を自國鐵道によつて連絡せむとした舊東三省政府多年の宿望が達成せられ、これと同時に社線との連絡運輸阻止に奔命するに至つた。

尙吉海線は當時日本の既得權益たりし滿蒙四鐵道の一たる開吉線(開原・海龍・吉林間)の一部を成し、又瀋海線と連絡して滿鐵本線の竝行線ともなるので、これが建設に關しては日本から嚴重なる抗議を提出したにも拘らず支那側は言を左右にして應ぜず、遂にこれを完成し却て社線包圍の東部幹線として活躍せしめたのである。

平梅線(四平街・梅河口間)　平梅線營業開始前は奉吉線の沙河から西走して西安に至る鐵道(六七・三粁)であつたが、列車は梅河口・西安間(七四・三粁)の兩驛間を運轉してゐた。瀋海線建設當時は西豐支線として西安炭礦の爲に敷設され昭和三年十二月十七日竣工開通した。その後地方の開發に伴ひ漸次重要性を加へ、會社は受託建設線として昭和十年十月四平街を起點として西安に至る四西線軌道敷設に著手し同年十一月二十五日開通、同年十二月十五日から假營業を開始、同十一年九月一日平梅線と稱し全線の本營業を開始したのである。

京圖線(新京・圖們間)　本線は國都新京と滿鮮國境の圖們とを結び、圖們江鐵橋を渡れば北鮮鐵道に連絡する日滿連絡交通史上に一紀元を劃した重要な鐵道で日滿兩國間の最捷徑路を爲してゐる。本線の建設史は頗る複雜で吉長線(長春・吉林間)、吉敦線(吉林・敦化間)及敦圖線(敦化・圖們間)の三線に分れて完成された。

吉長線は最初吉林省官憲の手によつて明治二十七年(一八九四年)計畫せられ、その後明治三十五年(一九〇二年)露國は遼東還附の報酬として當時の東淸鐵道と支那政府との間に締結された「吉長鐵道に關する豫備協約」に基き吉長線の敷設權を獲得し、東淸鐵道の支線として敷設さるゝことゝなつたが、日露戰爭の結果寬城子以南の鐵道が日本に讓渡された際これに附隨して本鐵道の敷設權も亦その儘日本に繼承された。而して日本は明治三十八年十二月の「滿洲に關する條約附屬秘密議定書」竝同四十年四月の「新奉及吉長鐵道に關する協約」及同四十一年十一月の「同續約」等により吉長線の借款建設を爲すの權利を確保したのである。依て會社は明治四十二年八月淸國政府郵傳部との間に「吉長鐵道借款細目契約」を締結し所要資金の半額二一五萬圓を貸與した。斯くて翌四十三年(一九一〇年)四月起工、大正元年(一九一二年)十月に至つて全線約一三〇粁が開通した。その後經營不振の爲大正六年(一九一七年)十月同借款契約の改正があり、借款金額六五〇萬圓(前交付金額を含む)、借款期間三十箇年、會社の受託經營となつて滿洲事變に及むだ。

吉敦線は鐵道を繞る日支間の過去の紛爭に於いて最も激しい論議の焦點となつた所謂吉會鐵道豫定線の前半を爲すものである。卽ち日本政府は明治四十二年(一九〇九年)九月淸國政府と「間島に關する協約」を締結して吉會鐵道敷設權を獲得したが會社も大正十四年十月北京交通部との間に「吉敦鐵道建造請負契約」を締結した。

本請負契約は元來正式借款契約の前提として大正七年六月民國政府と日本興業銀行・臺灣銀行及朝鮮銀行の三行との間に締結した豫備契約中に記載の吉林から延吉を經て圖們江に至り會寧に聯絡する鐵道の一部である。

會社は正式の右請負契約成るや大正十五年(一九二六年)六月起工、昭和三年(一九二八年)十月全線二一〇粁餘を完成した。

然るに支那側は豫定請負額二千四百萬圓を割高であるとして借款契約の締結に應じないのみならず工事費の償還をも肯ぜず、紛議を續けてゐたが昭和六年の滿洲事變勃發により、本問題も自ら解決を見るに至り遂に會社の委託經營となつたものである。

敦圖線は吉會鐵道問題を現實に解決した鐵道として新建設線中で最も重要意義を有すると共に事變後最初に完成された鐵道である。昭和三年（一九二八年）五月支那交通部と會社との間に「敦圖鐵道請負契約」の調印が了り、滿洲事變勃發後間もなく兵匪跳梁の最も熾烈だつた當時測量を開始し昭和七年即ち大同元年（一九三二年）五月建設工事に著手、翌八年四月完成同年九月から本營業を開始した。斯くて前記諸鐵道は國有鐵道として鐵路總局の所管に入ると同時に新京・圖們間の鐵道は京圖線と改稱された。

小新連絡線（小姑家・新站間）　拉濱線建設の際その一部を成すものとして同時に建設せられ拉濱線新站と京圖線小姑家との連絡線である。

朝開線（朝陽川・開山屯國境間）　本線は京圖線の朝陽川から分岐して間島省の龍井を經由、滿鮮國境の開山屯に至り、圖們江鐵橋を渡つて對岸の上三峰に連絡する俗稱敦圖南廻線を謂ふ。

本線の前身は中日官民合辦經營の天圖輕便鐵路で、老頭溝地方の鑛産開掘の爲大正十二年建設に著手、同十三年十一月營業開始せられたものである。然るに滿洲國政府は昭和八年（大同二年）四月京圖線の竣工により國内交通網統制の見地から約六〇〇萬圓を以てこれを買收し、會社をして標準軌道に改築せしめるに至つたことは「委託契約」中に見る通りである。會社は八年七月朝陽川・開山屯間の廣軌改築に着手、翌九年三月に至つて完了同年四月一日朝開線と改稱した。

圖佳線（圖們・林口間）　京圖線の終端驛たる圖們を起點とし、老松嶺の大原始林地帶を貫き牡丹江上流に沿ふて東京城・寧安等の古都を過ぎ、濱綏線牡丹江に達し、更に北に延びて林口・勃利等を結び佳木斯に至るべき東部滿洲縱貫鐵道の一部を爲す鐵道が圖佳線である。

圖佳線は最初圖寧線と呼ばれ會社は昭和八年六月滿洲國の委託によつて工事に著手、翌九年十二月牡丹江（舊稱寧北）迄の建設を完了同十年一月十五日から假營業を開始した。同年七月一日本營業を開始と同時に圖佳線と改稱した。牡丹江・林口間は同十年七月十日から、林口・勃利間は同十一年一月十五日から各假營業を開始、前者は同十一年七月一日から本營業を開始した。本線建設に當つては同地方が共産黨匪の巢窟として知られた危險地帶なので多數の尊き犧牲者を出してゐる。

虎林線（林口・密山間）　圖佳線林口站から東北走して東部滿洲の豐庫と稱せられる沃土地帶を貫き、密山を過ぎ更に烏蘇里江の支流穆稜河に沿ふて滿ソ國境の要地虎林に達する虎林線は、昭和十一年七月一日から林口・密山間の本營業を開始した。密山以遠は現在建設中である。

拉濱線（濱江・拉法間）　本線は京圖線拉法站を起點とし、哈爾濱市濱江站を終點とする新建設線で、濱江に於いて濱北線に接續することにより、北滿重要地と日本とを結ぶ最捷交通路の一部となつてゐる。これが建設は昭和七年一月空中撮影による測量を終り同年六月著工、九年八月末完成、同年九月一日から本營業を開始した。

本線の主要驛たる五常は貨物の集散地であつて、往年吉長鐵路管理局に於いて吉林・五常を結ぶ鐵道建設の議があ

り、又支那政府は孫文の建國方略として吉林・五常・依蘭間の鐵道敷設を計畫し、更に舊東北交通委員會は東大幹線卽ち壺盧島から奉天・吉林を經て五常・依蘭・同江・撫遠に至る鐵道計畫を樹立し一部の測量を實施したことがある。

會社は「新奉及吉長鐵道に關する契約」第三條に基き昭和二年既に吉林・五常間の鐵道を敷設せむとして東北政府と折衝を重ねたが、建造請負契約の調印を見るに至らず未解決の儘滿洲事變に至つて吉林省政府と「吉敦延長線建造請負契約に基き急速建造完成」に關する往復文書の交換を以て、舊計畫を拉法・濱江間に變更し、吉長吉敦鐵路局內に建設部を設置漸く工事に著手したのである。

本線の完成が舊北滿鐵路に及ぼした政治、經濟上の影響は極めて甚大なものがあり、露國をして北滿鐵路讓渡の提議を餘儀なくせしめた理由の一も玆に在りと觀られる。それ故に拉濱線建設に含まれた三棵樹・新松浦間の鐵道（北滿鐵路を橫斷して松花江を渡り呼海線に連絡）の建設には重大意義を有してゐた。

三棵樹碼頭線（三棵樹・同碼頭間）　拉濱線建設と同時に松花江航運との連絡の爲建設せられた貨物專用線で一般旅客の正式輸送は取扱つてゐない。

京濱線（新京・哈爾濱間）　京濱線は北滿鐵路時代その南部線と稱せられてゐたものである。

本線は北滿の中心市場たる哈爾濱と南滿とを結ぶ幹線として交通上最重要な鐵道であつたにも拘らず、ソ聯邦の北滿市場獨占政策と浦潮繁榮政策等の爲却て南北滿洲連絡上の大障壁となり、久しく日露兩國間に物資の爭奪戰が行はれてゐた。從て北滿鐵路接收後に於ける第一の急務は、京濱線の廣軌を他の國有鐵道と同一の標準軌條に變更し、以て全鐵道體系の整理を爲すと共に南北滿洲の圓滑なる連絡を計ることであつた。その歷史的な軌幅變更（軌幅五呎を四呎八吋五に狹小）は接收五箇月後昭和十年八月三十一日の未明を期して敢行され、二、五〇〇餘名の從事員により僅に三時間にして完了した。

濱綏線（哈爾濱・綏芬河間）　本線は舊北滿鐵路東部線で綏芬河に於いて烏蘇里鐵道と連絡するのであるが、事變後その連絡は中絕し、旅客連絡のみは從前通り鐵經由の歐亞連絡及日滿連絡に關する規定は存續してをり、貨物連絡運送は廢棄となつた。

濱洲線（哈爾濱・滿洲里間）　舊北鐵西部線であつて哈爾濱から滿洲里に至り、ザバイカル鐵道に連絡する歐亞連絡徑路の一部を成してゐる。

濱江線（哈爾濱・濱江間）　本線は哈爾濱站と濱江站（在哈爾濱市）との連絡線である。濱江站は嘗て濱北線の起點で、拉濱・濱北兩線の連絡驛となつてゐた。昭和十年本線は松花江水運との連絡施設を改良增備し運輸連絡は頗る圓滑となつた。尙本線は國線中唯一の複線である。

八區碼頭線（哈爾濱・八區碼頭間）　貨物專用線で一般旅客の正式輸送は取扱はない。

道裡碼頭線（哈爾濱・道裡碼頭間）　八區碼頭線と同樣旅客輸送は取扱はない。

濱北線（三棵樹・北安間）　本線は拉濱線三棵樹から濱綏線を橫斷して松花江鐵橋を渡り、北上して北黑線の起點北安に達する鐵道で、新松浦・海倫間は事變前の既成線呼海鐵路である。呼海鐵路は所謂北滿の穀倉と稱せらるゝ豐饒の地域を縱斷し舊東北鐵道中有數の好成績を擧げてゐた鐵道である。大正十四年（一九二五年）迂餘曲折を經て漸く官商合辦資本金一、〇〇〇萬圓の呼海鐵路公司が創立せられ、哈爾濱・黑河の所謂濱黑線建設の前提として大正十五年

春、當時の馬船口・呼蘭間の敷設工事に著手、その後呼蘭・綏化間、綏化・海倫間の敷設工事が年を逐ふて進捗し、昭和三年(一九二八年)十二月全線の工事を終つた。以上各線の建設總額は八〇〇萬元を突破する豫想外の巨額に上つたと謂はれてゐる。海倫・北安間は事變後の新設線であつて、昭和七年海倫・泰安間を結ぶ(齊克鐵道)連絡線建設に當り東方作業班として九月十五日工事に着手、同十二月十五日海倫・李家間の工事を終り、同十二月二十三日西方作業班の軌道と相接續し海克線は完成、同八年二月十五日假營業を、同年十二月一日本營業を開始したのである。

松浦線(新松浦・松浦間)　本線の前身は新松浦から松浦を經て迂廻し、松花江岸の馬船口站に至る馬船口線で、舊呼海鐵路の一部を爲してゐたが馬船口站は康德元年七月以來水害の爲閉鎖し康德三年七月一日同站廢止と同時に松浦線と改名した。

北黑線(北安・黑河間)　本線は齊北・濱北兩線の接續站たる北安を起點とし小興安嶺を越えて露領ブラゴウエシチエンスク市の對岸なる黑河に達する新建設線で、滿洲縱斷鐵道の一部を成してゐる。

本線の建設は古く計畫せられ、米國の立案せる錦瑷鐵道(錦縣・齊齊哈爾・瑷琿間)、露國の野望たる濟黑鐵道(哈爾濱・海倫・黑河間、海倫・墨爾根・黑河間及墨爾根・齊齊哈爾間)計畫はその主たるものであつた。

前者は明治四十二年(一九〇九年)十月、米國資本團と滿洲總督との豫備協約成立するや、滿鐵・東清兩鐵道を脅威するものとして日・露・英・佛各國の抗議に遭つて挫折し、後者は大正五年(一九一六年)支那政府と露亞銀行との間に借款契約成立したるも、驕て支那國內に澎湃として湧き起つた利權回收運動の爲實現に至らなかつた。次で舊東北委員會は滿蒙三大幹線の一たる西大幹線(壺盧島・打虎山・洮南・齊々哈爾・黑河間)の建設計畫を樹て、曩の錦瑷鐵道の徑路を辿りつゝ逐次實現しつゝある折柄滿洲事變に逢着したのである。

本線の建設工程は昭和七年十二月空中寫眞測量後實測に著手し、翌八年十月北辰線(北安・辰清間)の軌條敷設を開始翌九年三月末竣工を見たが、當時の情勢は北黑線完成の一日も速かならむことを要求してゐた爲、同年十月先づ北辰線の假營業を開始次で同十二月一日本營業に移つた。辰黑線(辰清・黑河間)は同九年八月から三箇月餘に亙り軌條敷設を行ひ、翌十年一月假營業を開始同年十一月一日北辰・辰黑兩線の合併と同時に北黑線の本營業を開始した。

本線の使命は國防と奥地產業開發に在つて、昭和十一年(康德三年)二月、國線貨物運賃改正に際し特に本線背後地を指定して、海港地域との奥地開發運賃率が實施された。

黑河・碼頭線(黑河・同碼頭間)　貨物專用の鐵道で一般旅客の正式輸送は取扱はない。

齊北線(齊齊哈爾・北安間)　本線は北滿の穀倉地帶を半圓形に繞る循環鐵道の北半を形成してゐる。本線內齊齊哈爾・克山間は齊克鐵道として昭和三年六月洮昂鐵道延長線(洮昂鐵道終點三間房・齊齊哈爾間)と同時に起工せられたが資金難の爲工事容易に進捗せず辛じて昭和五年三月泰安迄の開通を見たに過ぎなかつた。事變後滿鐵受託の第一次建設線に含まれ、先づ航空測量を行ひ、昭和七年六月から東西兩作業班に分れて工事を開始、東方作業班は海倫・楊家間附近(濱北線の一部)を、西方作業班は泰東站から起工し、七月中旬克山に達し更に海克線敷設を進め十二月二十三日李家東方克山起點一〇四・七粁の地點に於いて東方作業班の敷設軌條と相接續し茲に北滿の穀倉に弧を描く大動脈が完成され、翌八年二月十五日假營業を開始同年十二月一日本營業に入つたのである。

訥河線(寧年・訥河間)　本線は齊北線の一埠養線で、近く嫩江上流の嫩江(墨爾根)に延長すべく昭和十一年解氷期

を待つて著工せられた。事變前は齊克鐵道の支線として拉哈迄四八粁開通し、拉哈以遠は事變後の新設にかゝり、昭和八年十一月完成十二月から本營業を開始したものである。

平齊線（四平街・齊齊哈爾間）　滿洲事變前の所謂滿蒙五鐵道の一たる四洮鐵路と洮昂鐵路及その延長線（三間房・齊齊哈爾間）とが昭和九年四月一日平齊線と改稱せられるに至つたものである。卽ち本線は滿鐵本線四平街を起點とし、鄭家屯・洮南・白城子・泰來等の東部內蒙古に在る主要都市を貫き、濱洲線と交叉して齊齊哈爾に至るものである。

四洮鐵路は四鄭線・鄭通線及鄭洮線の三區に分れて建設された。四鄭線は大正二年（一九一三年）十月日本政府と支那政府との間に決定せられた借款大綱に基き、同四年十二月支那政府と橫濱正金銀行間に「四鄭鐵道借款契約及附件」を締結、これにより同六年四月起工し同十一月開通翌七年一月假營業を開始した。鄭通線及鄭洮線は大正八年九月支那政府と會社との間に締結の「四洮鐵道借款契約」により、前者は大正十年四月起工翌十一年一月營業を開始、後者は大正十一年九月起工同十二年十月竣工を見て翌十三年七月營業を開始した。

四鄭線建設資金は大正五年五月前記契約に基き、支那政府は橫濱正金銀行の手を經て四鄭鐵道公債金五〇〇萬圓を募集したが、工事費に不足を生じた爲、更に同七年二月支那政府は橫濱正金銀行との間に四鄭鐵道短期借款契約を締結し金二六〇萬圓を借入れた。又鄭通線及鄭洮線は前記借款契約により建設することゝなり、以前正金銀行の有してゐた一切の權利を會社が引繼いだが、一般金融事情から公債募集に不便があつたので、同九年三月四洮鐵道短期借款契約が締結（鄭洮線に關しては同十一年八月締結）せられた。

而して右借款の內正金銀行に對する四鄭線の借款五〇〇萬圓は契約通償還したが、會社に對する第一次短期借款箱一、〇〇〇萬圓の契約を履行しない爲、短期借款のことゝて毎年未拂利子を加算し大正十四年（一九二五年）五月末の第六次借款に於いては總額三、二〇〇萬圓の巨額に達した。翌年第七次短期借款契約締結に當つて支那政府は利下要求を爲し、償還期限に到つてもその切替に應ぜず爾後紛糾を續け滿洲事變に至つた。事變後奉天省政府と新東北交通委員會の許可を得て、昭和六年十一月會社との間に借款總額を四、九〇〇萬圓とする「四洮鐵路貸金及經營契約」を締結し、契約期間中は鐵路一切の經營を會社に委託することゝなつたのである。

洮昂鐵路は四洮鐵路の終點洮南から東支鐵道昂昂溪に至る鐵道で東三省官憲と會社との間に「洮昂鐵道建設請負契約」が成立し、大正十四年八月北京交通部の承認を得、建設資金一、二九二萬圓を以て同年五月起工、翌十五年七月軌道敷設工事を終り同月十五日假營業を開始した。尙その延長線だけは日本資金を忌避し自辨建設に決定、昭和三年六月起工同年十二月十四日完成を見て玆に四平街・齊齊哈爾を結ぶ全線が開通した。

京白線（新京・白城子間）　京白線は會社の受託建設に係る新線で、國都新京を發して稍西北走し農安・前郭旗（松花江を隔てゝ古邑扶餘に相對す）・大賚等の農產市場を經由し、平齊線白城子站に達する鐵道である。卽ち本線は西は白溫線と接續し、東は新京に於いて京圖線と連絡することによつて滿洲里と綏芬河とを結ぶ鐵道と殆ど竝行して滿洲の心臟部を東西に貫く大橫斷線を形成してゐる。

本線は大正七年（一九一八年）九月、日支兩國政府間に交換せられた「滿蒙四鐵道に關する覺書」により日本が正當にその敷設權を獲得した所謂滿蒙四鐵道（一、開原・吉林間鐵道、二、長春・洮南間鐵道、三、洮南・熱河間鐵道、四、

洮南・熱河間の一地點より某海港に達すべき鐵道）の一であるが、本契約締結前に支那に政變起り前渡金の利子さへ未拂の儘滿洲事變となつた。

本線は農安・扶餘・大賚を中心市場として農產物の出廻り頗る旺盛で、露國は夙に本地方を東支鐵道の背後地たらしむべく、南部線三岔河或は西部線安達の兩站と本地方とを結ぶ鐵道敷設權獲得に腐心しその完成によつて洮昂・吉長・滿鐵の諸鐵道を抑制せむと計畫を樹てゝゐた。

白溫線（白城子・南興安間）　白溫線とは洮昂鐵路白城子（舊名は洮安）から西走して王爺廟に至る事變前建設の洮索線を、更に白城子起點七一・一粁から索倫及び滿蒙國境に近い溫泉（ハロンアルシャン）迄延長新設した鐵道で濱洲線と竝行して內蒙を衝いてゐる。

昭和三年失脚した張作霖が、關內出動の奉天軍整理の爲組織した興安屯墾公署の提唱によつて本線建設は急に具體化し、最初の洮南起點を洮安に改め資金一六〇萬元を以て翌四年八月著工、同六年二月懷遠鎭迄開通事變迄は洮索鐵道工程局の管理下に順調に營業を行つた。總局は水害その他の點を考慮して昭和九年十二月以降は終站を王爺廟站に變更した。

王爺廟以遠の新線建設は會社の手によつて昭和十年三月索倫迄を完成假營業を開始、同年十一月一日から本營業を開始した。本線は更に興安嶺を越えて溫泉迄延長さるべく既に索倫・南興安間は完成、同十一年一月十日假營業を、同年七月一日本營業を開始した。

榆樹線（榆樹屯・昂昂溪間）　齊齊哈爾から濱洲線昂昂溪に連絡する爲榆樹屯・東昂昂溪間は齊克線と同時に建設されたが、昭和十一年七月これを延長し東昂昂溪站を廢した。

尙前述各線の外に奉天總站・皇姑屯間の貨物線がある。

(2)　運　輸

甲　工　務

(イ)　停車場施設

停車場施設の主なものを年度別について見ると、昭和九年度（康德元年度）には前年度（大同二年度）からの繼續事業である齊齊哈爾站の改築工事を始めとし、中間驛で新改築の餘儀ない驛舍及附屬屋の新築その他貨客の輻輳による旅客乘降場竝貨物積卸場の新增設、混合保管檢查室、貨物倉庫の新築、野積場の擴張、棚垣の新設、信號場開設に必要な諸設備、乘務員の宿泊竝休憩所の新設、轉車臺の改築又はこれ等諸施設に伴ふ側線の新增設等が行はれた。

翌十年度には吉林・錦縣兩站の構內改築四箇年繼續事業が開始せられたのを始めとして、海倫站模樣替、齊齊哈爾站の諸設備その他新規事業と前年度に實施不可能だつた諸施設の追加事業が行はれた。又接收した北鐵の停車場施設は、國線に比し不備なものが多々あつたので、緊急施工を要するものから順次新改增築する計畫を樹て、差當り追加豫算百餘萬圓を計上して哈爾濱站及八區竝牡丹江站の改築その他の諸工事を進めた。尙重要な橋梁及隧道には防護用の屋舍を新築した。昭和十一年度には大連・哈爾濱間直通列車運行の結果激增した貨客の圓滑なる取扱上必要な哈爾濱站の構內模樣替工事を始めとして、前年度から著手した齊齊哈爾驛新設工事を竣工させる豫定である。又前年度は匪害により燒却せられた中間驛の新改築等應急施設を行つたが、更に十一年度以降も約七〇〇萬圓の豫算を以て各驛

含その他施設の改增築を行ふ計畫である。尙十年度には平齊線・洮索線等の列車數增大に對し通計二八箇所の信號所を增設する爲土工工事を竣つたが、十一年度には引續き軌條敷設材料の準備を行つてゐる。

(ロ)　線路施設

國線は濱江線二粁六の複線を除き悉く單線である。貨客輸送量の增大による列車回數の激增に伴ひ在來軌條では弱小の爲これが取替を急いでゐるが、更に軌條交換に伴ふ枕木及道床增設等を逐次施行中でその他路盤の改良、勾配竝曲線の變更等昭和十一年度以降五箇年間の改良計畫が立案せられてゐる。

軌條交換・枕木增設・道床增設　軌條交換は昭和八、九兩年度に、平齊線の洮南・齊齊哈爾・泰安間軌條を、昭和十年度には齊北線の新屯・古城間竝京圖線の新京・吉林間の軌條を、更に平齊線の重要箇所（十一年六月完成の豫定）の軌條を何れも交換した。又昭和十一年度に入つてからは大連・哈爾濱間の直通列車殊に「あじあ」牽引用重量機關車を運行せしめ得る樣軌條を適當に取換へる計畫に著手した。

枕木增設は昭和八年度に於て平齊線の四平街・洮南間を始め、呼海線中一一〇粁及大通線・營口線等の丁數を夫々適宜に增設し、昭和九年度は平齊線の四平街・泉溝間を鐵筋混凝土枕木に改築し更に徐家・海倫間の增設を竣つた。翌十年度は奉山線の興隆店・唐家窩舖間、京圖線の吉林・蛟河間、平齊線の洮南・齊齊哈爾間及齊北線の新屯・古城間を何れも增設し、更に京濱線は軌間狹小に伴ふ軌道改良の爲三箇年繼續事業として全線の增設工事に著手した。

道床增設は昭和八年度平齊線の四平街・洮南間軌條繼目一箇所につき一・五五立方米の碎石を填充し、濱北・奉山・營口・大鄭・北票各線の在來平均厚を夫々增設、同九年度には訥河線の在來厚の增設を行つた。

線路上昇竝路線改良　昭和八年度には一一箇所、昭和九年度には八箇所、昭和十年度には濱北線の松浦・呼蘭間及平齊線の江橋・大興間の築堤防護工事を夫々施工し、又平齊線七箇所の線路を上昇し、更に二三箇所の線路不良箇所を改良した。

有效長延伸　昭和九年度に於ける本線有效長は平齊線各驛及京圖線不足驛一四驛をその標準長に延伸を完了し、昭和十年度は奉山線の皇姑屯・錦縣間一四驛、奉吉線五驛の本線竝待避線の延伸を施工した。

避難線　昭和八年度に於ける避難線新設は京圖線の一驛だけ施工し昭和九年度は北鐵接收直後のこととて同線に避難線の新設を要する箇所多く取敢へず緊急を要するものに限り施工した。

構內模樣替その他　昭和十年度は大連・哈爾濱間に直通列車を運行させる爲京濱線軌間の改築を爲し、哈爾濱站・三棵樹間の小運轉增設その他廣軌線標準線の連絡に必要な總站構內の模樣替等の諸工事を施工した。

(ハ)　橋梁施設

總局創業當初の橋梁中木造のものは五五〇箇所その延長九粁餘米であつた。これ等は永久構造に改築する方針を採り、その內特に匪害によつて燒失したもの及既に材齡に達し腐朽し始めたもの等列車運轉上危險なものは緊急施工することゝし昭和十年度から著工し既に大部分の竣工を見た。而して橋梁の補强改築工費は創業以來昭和十一年度豫算を含み總額約二千萬圓に達する。尙洮昂線嫩江橋梁及呼海線呼蘭河橋梁の兩鐵橋は建設局に委託昭和十、十一兩年度の繼續事業とした。

橋梁施設を各鐵路局別に述ぶれば次の如くである。

奉天鐵路局管内の橋梁施設は、昭和九年度に入り八三箇所延長約二粁を架替又は補強し、同十年度には二五箇所延長約四粁を架替又は現場補強工事を行つた。

吉林鐵路局管内では昭和八年から昭和十年度迄に九〇箇所を改築し、以て全長三・五米以上の木橋全部の改築を完了した。又昭和十年度に六箇所四四〇米を改築した。

哈爾濱鐵路局管内を見るに京濱線は大連・哈爾濱間直通列車運轉に伴ひ、昭和十年及十一年度に於て總ての橋梁架替を行ふ計畫を樹て、昭和十年度には五箇所延長三八〇米を施工した。濱北線に於ては木橋三八箇所延長二、〇一五米を夫々改築した。

齊齊哈爾鐵路局では六箇所二、〇二〇米の木橋改築、架替竝補強工事等を施工した。

(二)　改良・保線計畫

既設線及新設線路等級の決定竝線路等級別による施設標準の決定　總局の創立に伴ひ從來各その設立を異にして經營された九鐵路局制は新に四鐵路局制となり、滿洲國内の鐵道を綜合統一する計畫樹立によつて先づ既設線及新設線の等級竝これ等の線路施設標準を決定して改良、保線計畫の根幹とした。卽ち總局開設直後從來各鐵路局の施行した各種工事を引繼いで新に年度豫算を編成することゝなり、國線等級決定に關する調査書の作成に著手して昭和八年(大同二年)十一月これを完成し、翌十二月設備委員會に附議して暫定的決定を見たのであるが、更に討議研究を進め昭和九年(康德元年)十一月の設備委員會に於てこれを改定したのである。

國線改良計畫　總局の創立と共に事業資金の關係上至急國線改良計畫案作成の必要に迫られたので、速にこれを完成し、更に國線の等級竝線路施設の標準を決定し、且國線線路狀態の分明と共に逐次變更を加へて國線改良費年度別表竝年次別表の作成、國線改良五箇年(自昭和八年至同十四年)計畫竝同一〇箇年(自昭和九年至同十八年)計畫豫算、その他改良費、事業費等に關する各調査と計畫を樹てたのである。

(ホ)　建　築

建築關係としては總局創立と同時に醫大病院建物を總局局舍に當て内部を改造したのが建築業務としての始まりで、電話交換所の建設が新築工事としての最初のものである。創立以來昭和十一年三月末に至る業績次の如し。

昭和八年度	(大同二年度)	九二件	七二萬圓
同九年度	(康德元年度)	一二三件	九一〇萬圓
同十年度	(康德二年度)	四八件	九〇七萬圓

(昭和十年度には局宅新築の大部分を一括して別途契約の下に施行したもの四六五萬圓を含む)

尙主要工事を列擧すれば左の通りである。

(a)　齊齊哈爾驛本家は總工費約一二五萬圓で、昭和九年六月十日著手し翌十年六月三十日竣工を見た。

(b)　吉林鐵路局局舍は總工費八三萬圓を投じ、昭和九年七月三十日に著手翌年十一月九日竣工した。

(c)　錦縣鐵路局局舍は總工費四五萬圓で、昭和十年六月一日著手し同年十二月十日竣工したが、更に工費二七萬圓を以て增築中である。

(d) 鐵路總局局舍は總工費約一〇八萬圓を以て、昭和十年六月一日著工翌年九月竣工したが、更に增築の爲工費三五萬圓を計上增築中である。

(e) 三棵樹工廠諸施設は總工費一四〇萬圓を以て昭和十年七月十五日著工、翌年十月三十日竣工の豫定である。

(f) 局宅新築工事は家族局宅を特甲・甲・乙・丙・丁の五種とし昭和八年度以來同十年度末迄に日人局宅二一四〇戶、獨身局宅二三棟、附屬建物一六、滿人局宅一、二七六戶、獨身局宅一三棟、附屬建物七五戶である。

(ヘ) 道路上下水施設

道路下水施設について見るに道路は道形を有する土砂道がその大部分を占め、下水は掘放水路又は自然放流に委してゐる狀態であつたが急激な交通の發達と日本人の進出とは主要地に於ける文化衞生施設を促し、既に錦縣・吉林・圖們・牡丹江・齊齊哈爾の樞要地に於ける道路下水計畫を完了した。

各鐵路局管內の道路施設は次の如くである。

局名	道形道路	砂利敷道	水締マカダム道	その他鋪裝道
	粁	粁	粁	粁
奉天鐵路局	二、一三六、〇〇〇	一二九、二〇〇	五〇、八〇〇	一五、六〇〇
吉林鐵路局	二、九八二、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇	七、〇〇〇	五一、〇〇〇
哈爾濱鐵路局	二、二六七、二〇〇	四六〇、五〇〇	二九八、四〇〇	三四三、二〇〇
齊齊哈爾鐵路局	三、三七九、三〇〇	一四六、八〇〇	三三、五〇〇	六六、七〇〇
計	一〇、七六四、五〇〇	九三六、五〇〇	三八九、七〇〇	四七六、五〇〇

國線沿線の上水道は鐵道給水の爲設備したもので、舊國線は滿洲事變後の急激な列車運行の增加により在來の設備の能力では列車運轉に支障を來すので、昭和七年度から逐次改良增設を施し大體これを完了した。

北鐵接收後は同沿線も亦改良增設中である。

(ト) 電氣

通信　滿洲國成立當時の電氣通信業務は各鐵路局で箇々に管掌してゐたので、相互間の連絡通信等の如きは殆ど皆無の狀態であつた。

然し乍ら國線委任經營後各鐵道を包含する通信網の整備とこれが運用維持については、軍部方面を始め鐵道部竝總局從事員の獻身的努力の結果漸次舊態を脫して面目を一新した。更に北鐵接收の結果全滿鐵道の有線無線電信・電話網確立の爲全般的に亙る根本的大改革を斷行して、總局業務遂行上電氣通信業務の完璧を期した。尙無線電信は鐵道部竝建設局が新線建設用に專用して來たものを繼承したのであつて、各主要地相互間の通信連絡の衝に當つてゐる。これは有線施設が風水害、匪害等の突發事故により通信不能となつた場合の援用或は有線通信の輻輳緩和等の爲に用ひられてゐる。又北鐵接收後は北鐵線に於ける露文通信を廢止し、日文を主とした通信取扱を開始した結果、從來露文でなければ通信が出來なかつた北滿各地間に日文電報の往復を見る樣になつた。

斯くの如く總局創設以來の諸施設進捗の結果、昭和十年度末に於ける電線延長は引繼當時に比し四七%の增加を示してゐる。その他更に滿洲電信電話會社電線の添架數量を加ふれば、保守數量の增加は引繼當時の數量に對し二倍となつた。又全鐵道の通信網の中心たる總局交換所を設置し從來各路局中心の通信網を總局中心とした。斯くて總局對

鐵路局の連絡向上は勿論、列車司令及配車業務上竝整備用の通信幹線は略完成に近付いたのである。

昭和十年度の電報取扱通數は昭和八年度(大同元年度)に比し二倍半の增加を示してゐる。尙電話網も日を逐つて整備し、鐵道業務遂行上竝警備上の連絡の完璧を期してゐる。

總局は又鐵道省線、朝鮮總督府鐵道局線及北寧鐵路監理局線及ソ聯鐵道を通じて、歐亞鐵道との間に鐵道電報の相互連絡通信の取扱を爲してゐる。

驛照明　引繼當時の點燈驛は僅に三〇驛に過ぎなかつたが、現在は一二七驛に及んでをり操車場照明設備のある驛は現在一五驛である。

又國線全般に亙る信號及保安設備については國線の現狀として最も急を要する問題なので、各種改良工事を施し列車運轉業務上遺憾なきを期してゐる。

信號保安設備　受託經營當初の各驛信號施設狀態は甚だ不備で全く顧みられず、奉山鐵路局所管線を除く外は僅に上下本線に對する場內信號機が設置されてゐただけで、吉海・洮索・平齊・齊北各線を通じ二五驛には場內信號機の設備さへないと謂ふ狀態であつた。又第二種聯動裝置は一部の驛で僅に最外方對向轉轍器に聯動器を設置されてゐたに過ぎない。

總局はこれ等の缺陷に鑑み、先づ統制ある信號法の確立と共に列車運轉の安全を確保する爲、各種施設の改良を急ぎ更に三八箇驛の出發信號機の新設、二四箇驛の遠方信號機の新設等順次主要施設を完備し、北鐵接收に伴ふ施設對策を講じ、又京濱・奉山及京圖線に急行列車運行を自由ならしめる等國線全般に亙る信號保安設備の完備に努めてゐる。

電氣修繕廠　昭和十年二月二十日皇姑屯に開設せられ國線各電氣段からの修繕に應じたが、從來の機器は世界各國の製品でこれ等機器に對する修繕材料調達の不可能と滿人修繕工の電氣知識の薄弱、言語不通の爲修繕に大なる困難を感じた。然れども昭和十年度末から漸くその形態を完備するに至つた。現在從事員は日人一五名、滿人五七名である。

(チ)　木材防腐場

總局に於て每年使用する枕木・電柱・杭木その他木材の總使用量は昭和八年度に於ては全部保修用のものでその數一、〇〇〇挺に充たなかつたが、昭和十年度は約六七、〇〇〇挺に激增し更に昭和十一年度は十萬挺の豫定で、これ等は全部クレオソート注入によつて耐久年を增し取替費用を減じたものである。これが配給は從來會社用度事務所經營の蘇家屯防腐工場(昭和十一年十月滿鮮杭木會社の經營に移る)から受けてゐたが、十一年度からは同工場の他會社傍系の滿鮮杭木會社設立に係る吉林防腐工場から配給を受けることゝなつてゐる。

(リ)　工事費

昭和八、九、十年度に於ける主要工事費總額は左表の通りである。(單位千圓)

年度別	昭和八年度(決算)	昭和九年度(決算)	昭和十年度(豫算)
事務所關係	—	四〇九	二、二八一
線路關係	四、五〇五	九、七四四	四、八四〇

停車場關係	二、五〇〇	三、〇五一	二、六八七		
通信信號關係	八〇七	二、五三二	二、四七八		
工場關係	一八一	一、〇五二	二、七三三		
車輛關係	二、八二〇	五四三	七、七一八		
港灣關係	—	二九七	五九五		
自動車關係	八七〇	五九三	一、〇六四		
住宅關係	三三八	四、八六四	六、一八九		
その他	八二八	三一八	七六九		
計	一二、八四九	二三、四〇三	三一、三五四		

乙　機務

(イ)運轉

列車運轉の經過　總局創立當初の列車の運轉は、在來鐵道の時刻によつたが昭和八年十月一日各線一齊に改正し、爾後新線の引繼、北鐵接收及四圍の狀勢變化による一部改正を除き、每年一回これが改正を行つた。又貨物列車は逐年增加する出貨に對處すべく列車回數を定め、牽引力の增大及運轉時間の短縮等輸送の敏活と擴大に關する施設については全力を傾注してゐる爲輸送量は順次增加しつゝある。

運轉規程は創立當時は主として在來の運轉規程を適用し、必要に應じ會社運轉規程を準用したが、昭和九年九月一日から鐵路總局運轉規程及運轉取扱心得を實施し、廣軌線に對しては別に廣軌線內暫行運轉取扱心得を制定した。

列車運轉の整理は從來九鐵路總局に於て分擔してゐたが、昭和九年四月一日奉天・新京・哈爾濱・洮南の四鐵路局に機構を改正すると同時に漸次諸設備の改善と相俟つて迅速を期しつゝある。

消耗品使用變遷　運轉用消耗品として最も重要な石炭の消費量は昭和十年度約六八四、〇〇〇噸、價格約四九三萬圓に上り、前年度に比すれば二〇萬噸一三七萬圓の激增である。總局創立前は各鐵路局が無統制に各種の石炭を使用してゐたので、經濟的に不利なるを認め、昭和八年度初頭から各鐵路局夫々使用炭を統一することゝなつた。使用炭種は鐵路局の地理的關係によつて相異り、昭和十年度から奉天鐵路局は撫順・西安・奶子山・穆稜・鶴立崗の五種、吉林鐵路局は撫順・西安・奶子山・營城子・老頭溝の五種、哈爾濱鐵路局は西安・札賚諾爾及撫順炭の三種としたが、現在では撫順炭の需要增加によつて國線に對する配給數量に制限を加へられたことゝ、西安線の開通の結果西安炭は撫順炭の大部分に代つて使用されることゝなり、將來は撫順炭を使用することなく、他の石炭を適當に混用する豫定の下に調査研究を行つてゐる。

油脂は九年度一九萬餘圓、同十年度三五萬餘圓を、グリースは同九年度約四五、〇〇〇圓、同十年度九三、〇〇〇圓を消費してゐる。總局創立前の運轉用油脂類も全く無統制だつたので、總局は先づこれが統制を實施し更に汽筒油・車軸油・グリース及モビール油等について研究中である。

尙これ等消耗品は何れも運轉作業量に伴ひその使用量を增加してゐる。

(ロ)工作

總局創設前の滿洲諸鐵道の工作關係諸施設竝業務は全く等閑に附されてゐたので、何等見るべきものなき狀態であ

つた。車輛の如きは標準も統制もなく各鐵路局思ひ思ひの型式種別を採つた結果、恰も世界各國の車輛展覽會の如き觀を呈してゐた。加之これ等車輛の運用に當つては部分品の互換性無く圖面も完備せず、又修繕も不徹底だつた爲總局引繼當時完全に使用し得たものは數ふるに足らない。

前述の如く種類雜多を極め機關車に於てさへ七七種に及び客貨車に至つてはその種類算なき有樣であつた。これが爲總局は在來車の改造方針を樹て、社線との直通運轉に支障ある連結部分の改造及修繕部分品の統一を目標とし、昭和八年(大同二年度)から入廠の都度連結器の移降工事を施してゐる。

車輛の改造に關しては更に貨車制動裝置取附竝調査、在來機關車不良箇所改造小型貨車の利用、標準機關車軌間擴大運用、裝甲軌道車及特殊車輛の改造等に苦心を拂つてゐる。

總局はこれ等車輛の整理統一改良に次で新線竝既設線運用增加に伴ひ標準型車輛を逐次整備することに努めてゐる。この間北鐵接收によつて各種車輛の增加を見たが、これ等の廣軌車輛も亦建造後三〇年を經過せる廢車に等しい舊式車輛を以て大部分を占め、機關車の如きはその三分の二を破損の儘工廠に收容した有樣なので、これが整備には多額の經費と改良費を要する見込である。既設線の運用增加に伴ふ車輛の新造竝新線の完成により建設局から引繼ぐ新造車輛も逐年增加し國線車輛の內容は年と共に充實せられ今や全く滿洲建國前の狀態を一變するに至つた。

總局開設前の車輛修繕工廠としては、奉山線に皇姑屯、吉長線に長春、呼海線に松浦の三工廠を主體とし、他に二、三の機務段附屬工廠を利用してゐたに過ぎない。而もこれ等の工廠は設備、能率何れの點よりするも劣質を極め、辛じて自線車輛の補修を爲す程度だつたので、他は大部分を簡單な機務段補修で一時を糊塗するか或は滿鐵鐵道工場に依頼すると謂ふ狀態であつた。

斯くて總局は業務量の增加による補充車輛竝新線完成に伴ふ增備車輛を考慮するとき、數年ならずして既設工廠能力を以てしては到底車輛の保守を期し難き狀態に立到ることに想到し、總局開設に當つて先づ新工廠の建設計畫と既設工廠の施設改善及經營竝管理の根本方針たるべき十年計畫を樹立し、車輛修繕能力の增進を企圖したのである。先づ昭和八年七月當時軍部に於て管理中の舊東北大學工廠を借受け皇姑屯御花園分工廠として客車・動車の修理に當らしめることゝし、昭和九、十年度に亙つて施設內容の充實增備を行つたが、同工廠は十年十一月燒失した爲十年計畫にも變更を來した。

長春工廠はその後新京工廠と改稱して、施設、內容を充實し松浦工廠は地理的に惠まれないので、三棵樹工廠の完成を待つてこれを廢止することゝなつてゐる。三棵樹工廠は昭和十年六月建設工事に著手同十三年四月一切の工事完成の豫定である。齊齊哈爾工廠は十年計畫を俟たず舊機務段を利用し設備內容の充實を圖り同十年二月開廠せられた。更に北鐵接收によつて引繼がれた哈爾濱工廠は地域建物及施設等は廣大なるも、その內容に至つては言外なので將來の計畫に適應する樣徹底的な改良工事を行ふことゝなつてゐる。

尙國線車輛修繕工廠の管理經營以來その作業能力の增進を期せんが爲、滿鐵鐵道工場から事務擔當者及工事計畫員竝指導員等多數の優秀從事員を逐次轉入增員せしめてゐる。

この外機械施設等も殆ど見るべきものはなかつたが、總局開設後既設線の改善、新線の增加、自動車線の經營開始、航運・造船或は警備施設の整備等により各般に亙る機務工作關係の業務著しく增加し、停車場・車庫・給水・工廠・

自動車事務所・住宅その他の附隨する諸施設共に著しい進歩を示してゐる。

丙設備

(イ)停車場

國線の伸張と地方の發展とに伴ひ停車場は逐年增加してゐる。

昭和十年度末現在の停車場數は四二八に上り總局引繼當時に比すれば約一三〇の增加でこの外簡易驛八、碼頭四がある。從來の驛舍構造は堅牢であるが、狹隘或は設備不足等の爲工務の項に述べた如く漸次施設改良を行つてゐる。

(ロ)機關庫・客車庫及給水所

機關庫は鐵路の現狀に比し漸く施設の半途に達したに過ぎない。客車庫も亦設備改良の緒に就いた許りで目下その設備、內容の充實を急いでゐる。

總局創立當時の給水所は井戶の湧水不良、ポンプの容量不足の爲所定の給水を爲すことが出來ない狀態に在つたので、先づ設備委員會に於て給水施設の基準を制定し、これに基き奉山・平齊・齊北・濱北・京圖線等主要幹線に於ける給水所の大部分を略改良した。

(ハ)車輛

總局の車輛は四呎八・五吋の標準軌用と、北鐵接收によつて委託された五呎の廣軌用の機關車・客車・貨車であるが、昭和十年度末にはこれ等老朽、破損車輛の改良竝新造によつて著しい增加を來した。尙受託車輛はその種類が多種多樣且構造その他不備な點が多かつたので、逐次これが改善統一を圖り現在ではほゞ統一の域に達した。

機關車　總局創立當時の機關車は滿鐵から借受中の車輛を含み僅かに現在の數分の一に過ぎなかつた。その後客貨輸送數量の增加に伴ひ機關車輛數の不足を告げ、且從來の機關車は牽引力不足或は破損の爲使用不可能のものが大部分を占めてゐたので、各工廠及機務段の能率を極度に昂上すると共に、滿鐵鐵道工場竝撫順炭礦機械工場を利用して機關車狀態の改良及新造に努めた結果、大いにその狀態を向上し且輛數も著しく增加してゐる。

輕(重)油動車　總局創立當時は僅に數輛を有するに過ぎなかつたが、昭和八年八月頃から漸次新線用として建設局から引繼を受け、昭和十年度末には急速な增加を示した。

裝甲軌道車　これは匪賊の警備用として普通貨物自動車を改造し、專ら線路警備に當らしめてゐたが、旅客列車の襲擊事故の頻發するに鑑み主として旅客又は混合列車の先驅用として使用することゝなつた。

尙軍油裝甲軌道車の調査研究を進めたところ、その狀態が良好經濟的なので目下新造計畫中である。

客車　特別車・展望一等車・寢臺車・食堂車の外、一、二等車・二等車・三等車・獨立煖房車・三等手荷物車・手荷物車・手荷物郵便車及特殊車輛に分れてゐる。何れも新改造或は會社からの讓受によつて逐年激增を來した。

貨車　有蓋貨車・無蓋貨車・無側車・石炭車・土運車及車掌車の六種で有蓋貨車は普通有蓋車・冷藏車・保溫車・通風車・家畜車・事故復舊車・發電車・非常車及寢營車の九種を有してゐる。

丁營業

(イ)旅客及手小荷物

總局は引繼と同時に運送諸規定の改正に著手すると共に既述の通り旅客輸送施設の改善に努め、その直接施設たる

客車狀態の改善、補修、新造車の補給を行ひ、各驛構內に於ける旅客關係諸施設は殆ど整備、改善を終つた。運送規定に關しては昭和九年四月鐵路旅客及手小荷物運送規程竝同取扱手續を制定實施すると同時に國線・社線・北鮮間旅客及荷物の直通運送規程を制定して、取敢へず滿鐵を同一經營主體とする全滿洲及北鮮鐵道ブロック內の全面的直通運送の取扱を實施した。

社線・國線連絡の直通運轉については總局創立前既に同七年十二月奉天・齊齊哈爾間直通列車の運行を見てゐたが、同八年十一月から奉天・吉林間直通列車(從來は大連・吉林間運行)の運行をも開始した。更に京濱線のゲージ縮小に伴ひ同十年九月から會社の超特急アジアが大連・哈爾濱間に直通運轉を開始した結果、從來の乘り繼ぎに比し下り八時間上り七時間の運轉時刻短縮となつた。又北鮮徑路連帶運送に關し京圖線には同十一年十月から急行列車を運行することゝなつた。

一方事變以來杜絕してゐた北支との連絡も、昭和九年六月山海關に設定された東方旅行社によつて恢復され、同年七月一日から奉天・北平間に直通旅客列車の運行、旅客竝手小荷物の直通扱を見るに至り現在の一日一回運行は同十一年十月の時刻改正と共に一回增配することゝなつた。更に日・鮮・滿を連絡すべき國際連帶運送も昭和九年八月から開始し、又同年十一月には社線經由、總局線と大連汽船の上海・天津・臺灣三航路を連絡する三線連絡運送を開始し、日・滿・支・臺の交通ブロックを完成した。

昭和十年三月北鐵接收に伴つて歐亞連絡旅客及手小荷物運輸竝日滿連絡旅客及手小荷物運輸に關し、廣軌線に於ける北鐵の事務を處理することゝなり、更に昭和十一年七月第八回歐亞旅客及手小荷物連絡運輸會議に於て總局提出の數案件が可決せらるゝに及むで總局の鐵道運輸は國際的に進出するに至つた。

又同年六月には朝鮮郵船會社、北鮮航路との間にも連帶運送を開始し同十一年二月から國線運賃率の改正統一を斷行した。尙近時航空輸送の異常な發展に伴ひ鐵道と航空との連帶運送も考究せられてゐるが、北支の情勢に伴ふ同地方との連絡問題も重要案件として考慮せられてゐる。

今國線の旅客輸送人員及客車收入を示せば次表の如く、昭和十年度は八年度に比較して乘車人員七五%、客車收入一〇〇%の增加を示してゐるが、殊に九年三月の北鐵接收以來は著しい躍進を見せてゐる。

國線客車收入

年度別	奉天鐵路局	吉林鐵路局	哈爾濱鐵路局	齊齊哈爾鐵路局	合計
昭和七年度	五、五三五、一七九圓	一、九九〇、六一六圓	五四八、六八二圓	二、八九二、一一八圓	一〇、九六六、五九五圓
同八年度	七、三三三、五七八	二、九三五、三八三	八二二、八〇三	三、六一四、五七七	一四、七〇六、三四一
同九年度	七、七九七、九九四	三、九八〇、三七二	一、七六八、〇一一	四、三〇五、五三三	一七、八五一、九一〇
同十年度	八、五〇五、五四三	四、六六一、二二五	一〇、八五二、七七五	四、六五八、七〇九	二八、六七八、二五二

(ロ) 旅館及食堂車

旅客運輸の附隨的施設として旅館及食堂車の直營がある。從來これに關する施設は甚だ不完備で全く省みられぬ狀況だつたので急激な旅客の增加を來した今日の狀勢に應ずべく、總局はこれが改善、增設を急ぎ現在直營中の興城溫

泉ホテル及壺盧島ホテルの外に吉林・哈爾濱・承德・齊齊哈爾の四大都市には直營ホテル建築の計畫を樹て、齊齊哈爾は昭和十一年八月營業を開始し、哈爾濱も近く開始の豫定である。

食堂車は濱綏・濱洲兩線のみは從來通りワゴンリーの請負となつてをり他は總て直營である。

尙現在の直營食堂車從事員は四二〇餘名である。

次に現在營業中のホテルにつきその內容を略述する。

興城溫泉ホテル　昭和九年十一月營業を開始した。これは舊東北交通委員會から移讓の建物を改修したもので、和室五、洋室六の外に特別洋室及浴場(一、二、三等級・男女別各一)の設備がある。

壺盧島ホテル　舊東北政權時代同地築港工事の際建設された海岸に面する眺望佳き丘陵に在る三棟の洋風建物で、これに內部改造と設備とを施し、洋室一三の外食堂・娛樂室等の設備を施し昭和九年七月營業を開始した。

齊齊哈爾鐵路ホテル　新築の驛舍四階樓上に和室七、洋室八の外に社交室・娛樂室及食堂の設備を施し昭和十一年八月營業を開始した。

(八)　貨　　物

貨物輸送施設については舊鐵路が凡ゆる鐵道附屬施設に對して極端にその補修を怠つてゐた點に鑑み、これが改善に力を注ぎ昭和十年度末に於ける貨車輛數は昭和七年度(大同元年度)引繼當時より標準軌線だけで二四割、廣軌線を合して三五割を增加し、貨車狀態は著しくその性能の向上を示した。又保溫車・通風車・家畜車等を新造配置して全滿に亙る輸送能力の增加を圖り、驛構內の貨物積卸作業に關しては貨車積卸ホームを延長、荷役用機具を改良すると共に、これに從事する使役工人を增員して作業の完全を期してゐる。

又輸送貨物の保全上必要とする貨車附屬品の內、覆布及綱の整備狀態は昭和十年度末現在に於て同八年度より覆布約六割、綱約七割の增加となつてゐる。

總局運送規則について見るに受託當時の運送規則はこれを管理する九鐵路局の任意の制定に成り、鐵道の有する國家的乃至社會的使命は殆ど沒却せられてゐた。玆に於て總局は九鐵路局を四鐵路局に改組し又鐵路總局運送規程を制定して昭和九年四月一日から實施したことは旣述の通りである。斯くて總局は先づ大連港及北鮮諸港との間に直通輸送を開始し、次で京圖線と朝鮮鐵道局線との間にも連絡輸送を開始した。この朝鮮鐵道局線と國線との連絡は靠て吉長吉敦鐵路局に於て取扱つてゐたものを更に合理的に改變したものである。

更に舊北滿鐵路の讓渡によつて同鐵路から引繼いだ日・鮮・滿連絡運輸も、新運送規程制定迄の暫行的便法として多少の修正を加へた儘これを踏襲した。斯くて昭和十年七月一日新連絡運送規程の制定成り主要運輸機關十二社を網羅する貨物連絡運送の實施を見るに至つたのである。又北鐵が加盟してゐた歐亞連絡運送もその儘總局に引繼がれ、その取扱には目下哈爾濱鐵路局が當り、これが貨率も近き將來國幣建に改められることゝなつてゐる。

これに次で昭和十一年三月六日北支との連絡卽ち會社・總局及北寧鐵路間に新に貨物連絡運送の協定が成立し、同年五月一日から實施してゐる。

又總局に於ては夙に鐵路通關取扱規定を制定して圖們驛經由の貨物に對する滿洲國輸入手續の代辨を行つてゐるが、尙北鮮各港を經由して輸送される貨物の通關手續を簡捷ならしめる爲、昭和十年五月「圖們國境を通過する列車

直通運轉及通關手續簡捷に關する協定」を締結した。

國線貨物收入

年度別	奉天鐵路局	吉林鐵路局	哈爾濱鐵路局	齊齊哈爾鐵路局	合計
昭和八年度	一三、五〇四、二八一圓	六、一九〇、一一一圓	二、二一九、八四二圓	一五、一六五、四一〇圓	三六、〇七九、六四四圓
同九年度	一三、九七七、七〇二	九、八二四、八三〇	一一、二五一、二三四	一六、四五九、七〇八	五〇、五一三、四七四
同十年度	一四、〇七四、九四七	一〇、三二四、三三一	三一、八四一、一九九	一六、五九三、〇三七	七二、八三三、五一四

國線品類別貨物收入

年度別	營業品	官用品	他線用品	國線用品	合計
昭和八年度	二九、七六五、七〇六圓	二、三〇九、〇九七圓	一、六二三、五八四圓	二、三八一、二五七圓	三六、〇七九、六四四圓
同九年度	四一、六七三、六三八	三、二二〇、〇七〇	二、二六〇、七三二	三、三五九、〇三四	五〇、五一三、四七四
同十年度	六三、五三七、七六五	四、八八五、四七〇	一、九一三、〇六三	二、四九七、二一六	七二、八三三、五一四

運賃　貨物運賃率の改正に關しては、從來の國線貨物運賃率は、總局創立當時京圖線・奉山線・濱北線及その他各線の四地帶運賃率に分たれてゐたが、昭和九年九月、拉濱線の本營業開始を機として、先づ京圖・奉山及その他の三地帶制に改め、これを基本として隨時に各種の特定特約割引運賃を設定してゐた。又北鐵接收後に於ては舊來の政策的な北鐵運賃率を廢止し、これを國線の運賃率中、京圖線及奉山線を除くその他の各線と同率とし、これが爲約六〇〇萬圓に達する運賃收入を犧牲とした。然れども進展し行く國內の新情勢に應ぜむが爲、昭和十一年二月一日から貨物運賃率の根本的改正を實施した。遠距離遞減法の實施、奥地開發特定運賃の設立、貨物運賃料金規則及貨物等級表の制定がこれである。

本改正は要するに從來京圖・奉山兩線及その他各線の三地帶に分れてゐた國線運賃率を一元的に統一し從來の距離比例法による運賃算出法(奉山線を除く)に代ふるに遠距離遞減法を適用したものである。これは物資の產出地が海港を遠く離れた奥地にある滿洲の現狀として當然の歸結と言ふべく、これを特產一車扱について例示すれば(イ)從來の距離比例運賃による京圖線の一瓲一粁當り三分、(ロ)極めて輕微なる遠距離遞減法による奉山線の一瓲一粁當り三分一厘三毛(平均輸送粁四〇〇粁の地點に於て)、(ハ)その爲各線の三分五厘の運賃率は本改正運賃率によつて平均一瓲一粁二分八厘九毛(同上平均輸送粁四〇〇粁の地點に於て)に當る低廉な運賃となつた。

奥地開發特定運賃は北滿邊境地方の開發を目的とするものである。

卽ち本運賃改正は海倫・齊齊哈爾・王爺廟・富拉爾基以遠の各驛と大虎山・奉天・圖們・上三峯の海港近接地以南各驛間に發著する一般貨物に對して極めて低廉な特定賃率を設定したものである。

次に運賃及料金規則の改正について言へば先づその等級適用方を確定し、從來區々に分れてゐた高價品の運賃を是正し、割增運賃及容積換算率を改正すると同時に箇數扱制、荷主積卸及連絡控除費を廢止して、貨物輸送上の便益を

計つたものである。貨物等級表に於ては從來主として生產業態にその分類目標を置き、鑛產・農產・林產・畜產及工藝の五部門に類別されてゐたものを、五十音順による品類別に分類し、且これを國線及社線同一の樣式等級に改正した。尙一車扱貨物の最低重量についても各種の事情を考慮して社線と同一にした。斯の如く等級表の改正及これに伴ふ品類品目の新設竝整理配合の結果普通品品目二、三九〇、危險品品目一一二、合計二、五〇二となり舊來に比し一、一三五の品目增加を見るに至つた。その內等級の引下となつたもの四〇七、引上となつたもの二七五である。概略以上の如き運賃改正によつて總局は國幣五〇〇萬圓に達する荷主運賃負擔の輕減を斷行したのである。

今、年度別に貨物輸送數量及收入を見るに昭和九年度に於ける輸送數量は前年度に比し三四%の增加、收入に於ては四〇%の激增を示し昭和十年度には北滿鐵路の接收及新線の增加により總體としては輸送數量六七%、收入二〇二%を夫々增加してゐる。

混合保管制度　現在實施してゐる混合保管制度の內、その出庫驛を大連埠頭・安東及營口とする社線向のものは、昭和九年一月から開始されその當時取扱を爲す受寄站は八〇に及んでゐる。又その出庫驛を雄基・羅津及淸津とする北鮮向のものは昭和十年一月に開始せられた。現在その受寄站は京圖線・濱北線・圖佳線・拉濱線・濱綏線及松花江下流の碼頭等に於て四〇箇所に達してゐる。

倉　庫　混合保管大豆を除く一般寄託貨物に對する倉庫營業は昭和十年十二月一日から全線の主要站三二箇所に於て一齊に開始した。尙倉庫營業と鐵道輸送との連繫を密にする爲、著後寄託の制度も實施せられてをり、又倉庫寄託の貨物に對しては貨主の委任を受けずして總局がこれを火災保險に附し、以て貨主の權益を擁護してゐるのである。

輸送貨物に對する負責と混合保管制度の確立は、自ら驛構內に於ける保管貨物の增加を來し、これに對する保管設備も自ら充實されて行つた。次に示す數字はこの間の事情をよく物語るものである。

(二)　鐵道營業收支

昭和七、八、九、十年度に於ける鐵道營業收支を擧ぐれば左の如くである。(單位國幣圓)

種別＼年度	昭和七年度	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度
收入				
客車收入	一、七四八、二八一	一四、七一一、三四二	一七、八五一、九〇九	二八、六七八、二五二
貨車收入	七、三〇六、六六七	三六、〇七九、六四三	五〇、五一三、四七四	七二、八三三、五一五
食堂車收入	—	七〇、二九六	五七八、二二〇	九一三、五七九
旅館收入	—	八五八	一二、六一八	二六、三五三
雜收入	二〇二、七四一	三、一四二、七五三	三、〇六八、五八五	七、七三九、三六四
合計	九、二五七、六八九	五四、〇〇四、八九二	七二、〇二四、八〇六	一一〇、一九一、〇六三
經費				
總係費	—	八、二八八、六六六	九、五九二、六〇三	一六、三〇八、一八七
警備費	—	二、七一五、二九八	三、四二六、六四二	六、六三五、六〇二
運輸費	—	六、〇一七、一七七	七、四九九、五四三	一一、九四九、一〇六
運轉費	—	八、三八二、五六七	一〇、一四〇、七一九	一六、七五六、八二三

食堂車費									
旅館費									
車輛補修費									
設備補修費									
別途給與費									
合計	六、七八二、二九	一二、六二四	七九七、九五五	一二四七、〇五〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇
差引益金	二六五、五七〇	—	三七、二四	四六九七	四七四、六六〇	四七四、六六〇	四七四、六六〇	四七四、六六〇	四七四、六六〇
收支割合	〇、七〇	〇、八〇三	〇、九四	〇、八一八	〇、六〇	〇、六〇	〇、六〇	〇、六〇	〇、六〇

註 (1) 昭和七年度は昭和八年二月九日から同年三月三十一日迄にして民國勘定科目をその儘踏襲したので比較は困難である。

(2) 昭和九年度には北鐵の收入を含まず昭和十年度にこれを一括整理した。

(二) 水運及港灣

滿洲國政府と會社との委託經營契約に明示された如く會社は滿洲國國有鐵道と共に航運の直營を委託せられた。滿洲國に於ける水運は黑龍江水系の黑龍江本流・松花江・嫩江・阿爾額納河及烏蘇里江と遡河・鴨綠江とにより、就中松花江・黑龍江の水運上の價値は極めて重要である。松花江は蜿蜒一、六六二粁、長白山脈に源を發し嫩江・呼蘭河及牡丹江の大支流を合して黑龍江に注ぎ、哈爾濱から下流約七百粁は優に二、〇〇〇噸級汽船の航行が可能である。而して水運上鐵路總局關係の河川は黑龍江水系だけで、港灣としては現在のところ河北・壺蘆島(葫蘆島)の二港を有してゐる。

(1) 沿革

(イ) 水運

松花江竝黑龍江航運の歷史は十七世紀中葉に開卷、卽ち一六五八年(淸の順治十五年)兵船と稱する戈克が、吉林から松花江を下航して更に黑龍江を遡り、瑷琿を根據とする巡羅警備についた文獻がある。然し汽船の航行はその後二百年を經て始められた。

一八五四年(安政元年)黑龍江上に最初の汽船アルグン號の就航を見、一八五八年七月瑷琿條約締結の歸途、極東總督ムラビヨフは汽船アムール號に乘じ松花江口から約二一粁上流に遡航した。これが松花江汽船航行の嚆矢である。露國は一八九八年更に西比利亞鐵道建設の爲、松花江を無斷で利用し、又翌年東淸鐵道建設材料の輸送の目的を以て松花江河船隊を組織、ハバロフスク・哈爾濱間を航行せしめた。同河船隊は東鐵の完成と共に東鐵の附帶事業としてその管理下に移された。松花江水運はこの當時から漸く劃期的發達の一步を印したのである。

露國は瑷琿・北京兩條約によつて松花江上の航行權を確保し、爾來一九一七年の露西亞革命に至る迄黑龍・烏蘇里兩江上の航行と共に獨占航行を持續したが、革命後支那側の利權回收運動は松花江航行權問題に波及し露支紛爭の一因となつたが、大正十五年(一九二六年)支那側は實力を行使して遂に東支鐵道附屬船舶及埠頭を沒收し松花江航行權の完全なる回收に成功した。

舊東三省政府は右の沒收船舶に關する外交上の紛議を避けんが爲舊東北海軍部内に江運處を設けて管理せしめ、東北航務局にその運川を委任した。然るに當時の東北航務局は戮通公司と交通銀行との貸借關係を惡用した軍閥所産の

官商で、大正十五年(一九二六年)東北航務局を盟主とする東北聯合航務局が組織せらるゝやその所有船舶は遙に他の航運業者を凌駕して松花江總船舶の八割を占むるに至つた。然し乍ら個人船主の競爭に堪えず一九三一年新に三六船主を糾合して哈爾濱官商航業聯合局を組織したが、これ亦組織の無理と高率運賃とが主因を爲し半年ならずして解散した。その後各船主は殆ど獨立の營業狀態を續けたが滿洲事變の結果これ等船舶は松花江・黑龍江を通じ航行中止の已むなきに至つた。航務局及その關係機關たる東北江運處・東北商船學校・東北造船所・廣信航業處・松黑兩江輪船局及江防艦隊は汽船四三隻、拖船六五隻(江防艦隊辦公署拖船三隻を含む)及風船三隻を擁してゐたが、滿洲國成立と共にこれ等諸機關は擧げて國有となり、哈爾濱航政局及江防艦隊の他は盡く鐵路總局に移管されたのである。總局は昭和八年三月その設立と共に哈爾濱に水運箇所(後の水運局)を設置して松花江及これに關聯する水路に於ける船舶運輸、埠頭營業及その附帶事業、施設等に關する事務を掌らしめることゝなつた。玆に於て前記の受託諸機關を統轄して、所屬船舶及碼頭の運用を圖ると共に航運の將來と民間業者の利益とを考慮し、併せて航運事業の統制を圖るべく、同年四月哈爾濱航業聯合會を組織し、總局所管の營業用船舶を擧げてこれに參加した。又一時杜絶の黑龍・烏蘇里兩江の航運も治安の確立によつて復活、更に邊境の上流地方開發の新航路が延ばされた。

(ロ)　港　灣

港灣として現在總局の經營しつゝある河北及壺盧島兩港の沿革を略述すれば次の通である。

河北碼頭は遼河を挾んで營口の會社埠頭と相對してをり京奉鐵路瀋營支線に次で建設せられた。舊東北政權時代の河北港は壺盧島完成迄の唯一の海港としてその極端な集貨政策の爲空前の活況を呈し、昭和五年卽ち滿洲事變直前は昭和四年に比して約一〇倍の貨物が四洮・洮昂・齊克・大通等の諸線を通じて此處に集中された。

事變後は治安の一時的不安によつて背後鐵道に荒廢を來し、從て出廻貨物も急激に減少したが、幾何もなく總局の受託經營となり、倉庫を新築、野積場を擴張し又會社營口驛との間に旅客の直通連絡を開始するに及び港況も漸次恢復するに至つた。

壺盧島は渤海港內に於ける不凍港として水深・風向・氣溫その他に於て良港たるべき諸條件を具備してゐる。本港は舊東北政權が抗日鐵道三大幹線の終端港として選んだもので、昭和五年(民國十九年)一月、北寧鐵路局長と和蘭築港會社との間に工事契約が成立、米貨六四〇萬弗を以て同年四月から昭和十年十月に至る五箇年完成の計畫を樹立した。然るに著工後一年餘にして滿洲事變勃發の爲工事は放擲され、昭和七年(一九三二年)一月奉山鐵路管理局が成立したので、その管理下に移つたが工事は中止となり、これに伴ふ未拂金竝賠償金米貨一〇〇萬弗は同鐵路局長に於て和蘭築港會社に支拂ひ該契約を解除したのである。

(2)　航　路

松花江及これに關聯する水路に於ける總局經營航路は昭和十年度末に於て一七線、その實粁四、五五一粁で、同十一年度に入つてから哈爾濱・佳木斯線を加へた。

港灣に關聯する所管船舶は河北碼頭と會社營口埠頭との連絡に使用せられてゐる。所管船舶は輪船(汽船)・拖船(來多)・風船(戎克)及機動艇の四種に分れ、輪船は殆ど水車を利用した所謂外輪船である。

水運の航路は哈爾濱を中心として上流は第二松花江を遡り扶餘を過ぎて吉林に至るものと、嫩江上流江橋に至るも

のとがあり、下流は勿論、滿蘇國境を流れる黑龍・烏蘇里兩江上流に伸び、受託當初即ち昭和八年度(大同二年度)の營業航路區間粁程四、九四七粁に比し昭和十年度は一〇、〇〇〇粁に近い延長となつてゐる。

扶餘・吉林線は國鐵京白線開通による影響を考慮して昭和十年度から廢止となり、嫩江上流は昭和十年江橋から齊齊哈爾を經て嫩江縣城迄約五二六粁を試驗的に一度遡航したが、現在は江橋に於ける中繼貨物廢止によつて江橋を終點としてゐる。黑龍江上流の額爾克訥河を遡航する航路は昭和九年度から開航せられた。烏蘇里江上流は虎林から更にスンガチヤ河を遡り、興凱湖口に在る國境部落龍王廟に達する航路と虎林から穆稜河を遡航して密山に至る航路とが共に昭和十年度に開拓せられ、前者は翌十一年度から定期航路を開始することゝなつた。これ等諸河川上流の汽船遡航は全く最初のことであつて昭和十年度は實に新水路開拓時代と見てよい。

卽ち昭和八年度(大同二年度)に比較すれば總局所屬航路は四線、一、九六二粁を增加してゐる。

松黑兩江及河北港は何れも氣候關係の爲四季を通じての船舶航行を許されないので、毎年各河川の結解氷狀況に從て開・封江は相異つてゐる。

各河川の就航期間は六、七箇月で、初航船出帆日は松花江に於て四月中旬から下旬、黑龍江に於て四月下旬から五月初旬、烏蘇里江では五月中頃が普通であり、終航船歸著日は松花江上流が十月下旬から十一月初旬、同下流はこれから約一〇日遲れ黑龍江では十一月初旬、烏蘇里江は十月終り頃から十一月初旬を普通としてゐる。斯くの如く就航期間の短いことは經營上に尠からぬ打擊を與へ、從て並々ならぬ苦心を伴つてゐる。

(3) 造船業

松黑水運事業に關聯する機關として哈爾濱造船所(舊東北造船所)が在る。東北造船所は一九二八年東北航務局修理課の改組獨立したものであるが、河船の修繕儀裝工場としてかなりの體裁を具へてゐた。昭和九年(康德元年)二月九日總局の受託經營となるや當初は冬期氷結期に局所有及受託船舶の定期補修工事が一時に輻輳する外格別の業績も見られなかつたが、北滿水運業の安定と振興とに伴ひ、哈爾濱置籍船舶の修理、滿洲國各關係機關の新造船註文等により漸次業績の向上を示してゐる。

(4) 碼頭・港灣

總局の經營してゐる碼頭は松花・黑龍兩江江岸に於て哈爾濱・三姓・蓮江口・佳木斯・樺川・富錦・黑河の諸埠頭で、就中哈爾濱は八區・頭道街・十二道街・道裡及三棵樹の五埠頭を擁し、水陸連絡運輸の接續地として移出入物資取扱の最大中心となり、夏期船舶によつて輸送さるゝ貨物の大部分は此處を通過してゐる。

これ等の河川埠頭は何れも哈爾濱水運局の管理に屬してゐる。昭和十年度には北鐵接收によつて總局所管となつた哈爾濱八區及道裡碼頭は從來の碼頭營業に鐵道營業を兼ねることゝなり、黑河碼頭も北黑線の延長たる黑河碼頭線の完成と相俟つてその新改造を行つた結果、兩地碼頭は船車連絡の便を得て愈利用價値を高め、沿江各地の產業開發、治安の安定に伴ひ荷動き旺盛となりつゝある。

尙昭和十年度の主要事項として、總局は同年七月から鐵路河川間貨物連絡運送竝兩者間直通大豆混合保管取扱を開始し、同年八月碼頭營業規定及碼頭料金規則を制定した。

港灣に於ける河北・壺盧島兩碼頭は奉天鐵路局の所管である。河北碼頭は約三箇月間結氷に閉される。本碼頭貨物

取扱數量は今のところ振はないが、將來は北票及新邱炭の輸出港として多幸な將來を期待されてゐる。

北鐵接收の結果昭和十年四月から總局の管理に移された上海の北鐵碼頭は翌十一年四月會社に買收された。

壺盧島開港に關しては充分研究せられ遼西・熱河地方の建設開拓事業の進展に伴ひ愈々その急務なるを認めらるゝに至つたので取敢えず既設設備を利用する一般船舶の出入を許可することゝし、昭和九年六月一日から實施した。爾來錦縣を中心とする背後地物資の呑吐旺盛となり、大連港との定期航路も開かれてゐるが、舊施設では船舶の發著、貨物の揚積に支障が多いので、昭和九、十兩年度を通じ事業費五〇萬圓を投じて施設の改良を行つた。右計畫は昭和十一年五月末日竣工した。

(5) 運　輸

水路運輸の主要なるものは松・黑兩江による貨客運送で、河北及壺盧島兩港灣に於ける運輸狀況は未だ準備時代である。併し乍ら特に壺盧島は碼頭施設の修築、擴張計畫、背後地開發工作の進展等に伴ひ將來性を囑目されてゐる。

北滿河川航運に於て旅客輸送は治安の維持と沿岸各地の開發とに伴ひ旅客の移動逐年增加し、殊に哈市・富錦間は日發航路の開始により著しい激增を示すに至つた。

貨物輸送は松花江輸送貨物の大宗たる大豆を主とする穀物の出廻如何によつて左右されること甚大である。輸送貨物は穀物の他石炭・木材・薪・麥粉及雜貨でこれ等主要貨物は治安の安定、哈爾濱始め沿江各地方の工業の發展、建築土木工事の勃興その他躍進的な新情勢に伴ひその輸送數量は著しく增加した。翌十年度は前年度に比し約八%の減少を見たが、これは主として大豆作柄の不良及海外市況不振に伴ふ大豆市價の下落による出廻不振の影響を受けたもので、北黑線・京白線等の國線新設によつて輸送貨物の徑路に變化を來した結果その減少を來した貨物も尠くない。又圖佳線完成の曉は現在の哈爾濱中心主義の輸送系統にも變化を及ぼすべく、この新情勢に伴ふ適應策については目下考究中である。

河北碼頭の取扱貨物數量は昭和八年度以降每年一五、六%程度の輸移出超過を示したが、十年度は前年度に比し取扱數量三二%を減少した。これは主要輸出品たる穀物の激減が主因である。主要輸移入品は麥粉・鹽・木材及竹材で輸移出品は大豆・高粱・豆粕・麻類・棉實の他異色あるものとして甘草がある。

壺盧島港は渤海に於ける唯一の不凍港と稱せられ乍ら既設碼頭は昭和十年度の酷寒に遭ひ結氷三箇月間に及び船舶の航行も杜絶した。

昭和九年開港以來輸送貨物としては見るべきものはなかつた。

然れども背後地の開發に伴ひ食料品・雜貨類は愈々增加の傾向を辿つてゐるが今後築港の完成によつて石炭輸出に面目を一新するであらう。

(6) 水運營業收支

昭和七、八、九、十年の各年度に於ける營業收支を擧ぐれば左表の如くである。（單位國幣圓）

種別＼年度	昭和七年度	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度
收入				
船舶收入		七八五、六二〇	九五四、四三九	九一七、七四九

埠頭收入											
諸口收入											
合計	一三三六三	二九二七	一三三一九七〇	三五〇九四六	二六四六三三	一〇六四九九	五九九三三四	二七五四四	一五六八六六	三六六六六	一二七
支出										△	
總係費	—	二五四一七九		—							
警備費	—										
船舶費	—										
埠頭費	—										
補修費	—										
別途給與費	—										
合計	空三九七										
差引損益	△										
收支割合	四〇八二										

埠頭收入											
諸口收入											
合計	一三三六三	四九〇五三八	二六三三七	一五六四六一四	四二七四三二	七一一三三	二〇六一四〇	一八一四九九	四〇八九四二	一三九六八二	一三三八八八
支出											
總係費	—	四九〇八九八〇	二八二五四	一五六三五三	四二七四三二	七一一三三	二〇六一四〇	一八一四九九	四〇八九四二	一三九六八二	一三三八八八
警備費	—										
船舶費	—										
埠頭費	—										
補修費	—										
別途給與費	—										
合計	空三九七										
差引損益	△										
收支割合	四〇八二										

註　1　昭和七年度は昭和八年二月九日から同年三月三十一日迄にして民國勘定科目をその儘踏襲決算したので比較は不能である。

2　△印は損失を示す。

3　港灣關係營業收支は奉天鐵路局の營業收支に含まれてゐる。

(三)附帶事業

附帶事業として總局の經營してゐる事業は極めて廣汎に亙り、廣義に言へば前記の水運事業、港灣の經營もその中に含まれるのであるが、玆では自動車、産業施設、地方施設、警務及警務施設について述べることゝした。

(1)自動車

(イ)沿革

昭和八年三月鐵路總局の創設と同時に同運輸處旅客科に自動車係が設置せられ、事業の擴張發展に伴ひ同年九月職制改正により自動車科となり昭和九年四月科を課に改めると同時に各鐵路局運輸處に自動車股を新設、昭和十年十一月各鐵路局の權限擴張と共にこの自動車股は自動車科と改められ現在に至つた。

而して哈爾濱水運局營業處埠頭股は特に鐵路局の自動車科に代り哈同線を所管してゐる。

現業機關としては昭和八年熱河線開發と同時に自動車事務所を設け、その下に自動車營業所及自動車修繕工場を設けたが、昭和十年十一月の職制改正で自動車事務所は廢止され、所管鐵路局自動車科をして直接管理せしめてゐる。

(ロ)路線・道路

路線　昭和八年三月熱河線の北票・承德間の自動車運行を開始したのを嚆矢とし、同十年度末現在では路線一五を算するに至つた。

開設路線（昭和十一年三月末現在）

線名	區間	開業年月日
安城線	安東—城子疃	(安東・大孤山間は昭和九、一、一〇 大孤山・城子疃間は昭和三、一、一五

	大孤山—鳳凰城	昭和九、一二、一三	大孤山・黃土坎間は安東・城子疇間と重複するにより玆に除外す）		
奉撫線	奉天—撫順	奉天・東陵間は昭和九、四、二九 東陵・撫順間は昭和九、八、二〇			
海牛線	海城—牛莊	昭和九、一二、二五			
民彰線	新民—彰武	昭和一〇、五、一			
奉鄭線	奉天—康平	法庫・康平間は昭和一〇、五、一〇 奉天・法庫間は昭和一〇、一二、二五			
熱河線	北票—豐寧	北票・朝陽間は昭和八、三、二〇 朝陽・凌源間は昭和八、四、一五 凌源・平泉間は昭和八、六、一〇〇 平泉・承德間は昭和八、七、二〇一一 承德・豐寧間は昭和一〇、二、一一			
	朝陽—林西	朝陽・赤峰間は昭和八、九、一一 赤峰・林西間は昭和九、一二、一一			
	承德—多倫	昭和八、一二、二五			
	朝陽—朝陽站	昭和一〇、二、一一			
	凌源—凌源站	昭和八、一二、一五			
山通線	山城鎭—通化	昭和九、五、四			
京吉線	新京—吉林	昭和一〇、六、一五			

敦海線	敦化—海林	敦化・寧安間は昭和八、一二、一五 寧安・海林間は昭和九、五、六			
	寧安—牡丹江	昭和九、一二、二四			
	海林—牡丹江	同			
	穆稜—馬號	昭和一〇、三、一 （敦化・東門間は敦化・海林間と重複する故玆に除外す）			
	額穆—官地	昭和一一、二、一三			
東滿線	圖們—東興鎭	琿春・東興鎭間は昭和九、一二、一五 圖們・琿春間は昭和一一、二、一三			
	東寧—綏芬河	昭和九、一二、二〇			
京洮線	新京—洮南	新京・農安間は昭和九、一二、一 農安・後瓦房間は昭和九、一二、一一 後瓦房・洮南間は昭和九、一二、一一五			
	後瓦房—扶餘	昭和一〇、二、一一			
齊扎線	齊齊哈爾—甘南	昭和一〇、一二、二五			
興安線	洮南—突泉	昭和九、一二、一五			
	王爺廟站—索倫	王爺廟站・索倫間は昭和九、一二、一五			
	索倫—五叉溝	索倫・五叉溝間は昭和九、一二、一六			
	五叉溝—溫泉	五叉溝・溫泉間は昭和九、一二、一五			
	索倫—索倫站	索倫・索倫站間は昭和一〇、三、一〇			

訥黑線	奇克—汗達氣	訥河・黑河間は昭和九、三、一 黑河・興安金廠間は昭和一〇、八、一〇 興安金廠・汗達氣間は昭和一〇、一一、二〇
	瑷琿—奇克	昭和一一、一、二〇
	訥河—布西	昭和一〇、三、一
哈同線	哈爾濱—同江	昭和九、一一、五
	佳木斯—勃利	昭和一〇、一二、二五
	富錦—寶清	同

以上の內鐵道の開通によつて運行停止中の區間は次の通りである。

路線名	區間	路線名	區間
熱河線	朝陽—承德	敦海線	官地—寧安
	朝陽—朝陽站		海林—牡丹江
			寧安—牡丹江
京洮線	新京—龍泉鎭	訥黑線	嫩江—瑷琿
	後瓦房—扶餘	興安線	王爺廟站—七道溝
			索倫—索倫站

道路　路質は粘土或は微砂で冬期は結氷し天與の良道となるが解氷期以後は概ね不良となり降雨の際は泥濘車軸を沒し河川は氾濫し自動車の運行を阻むことが多く又旱天の際は黃塵天を覆ひ爲に寸前を透視し難く而もこの黃塵は機關內部に浸入しエンジンを損傷することが屢である。

道路に關しては國道局・縣公署その他の關係箇所と一致協力し或は道路の補修作業を直接又は間接に援助し或は愛護村を設置する等專ら最善の努力を盡してゐる。

(ハ)運輸

自動車の客貨輸送は道路不良の爲運行休止の已むなきに至る外、原始的な馬車輸送が行はれ或は又朦朧自動車の跋扈甚しく所期の成績を收めることは困難であるが、年と共に漸次これ等諸點の改善向上を示してをり今後治安の恢復と年中無休で運行し得らるゝ道路の增加するに伴ひ益々有望と認められてゐる。尙昭和十年度末現在の自動車關係從事員は約八百名である。

旅客　昭和十年度の旅客收入は九七萬圓に達し前年度に比すれば十六萬圓を增加してゐる。

荷物　自動車による荷物の輸送は鐵道に於けるが如く特產その他の大量輸送なくその收入も自動車總收入の二三%に過ぎない。荷物數量は昭和八年度九萬餘箇(內一般荷物約八〇%、その他郵便物・新聞雜誌)、同九年度約三四萬箇(內一般荷物八八%)、同十年度約三二萬箇(內一般荷物八一%)であつた。

(二)營業收支

自動車線は概ね人口稀薄、交通量の少い僻遠の地を走り而も道路は未だ四季を通じて運行し得る所が尠いので人件費及物件費共に日本內地に於けるものゝ二倍を必要とし、加ふるに不意の匪襲に備へる爲警務員を要し又不測の被害が突發するので現在に於ては收入は支出に遠く及ばぬ實情である。

年度別收支　(單位國幣圓)

收入

年度別	旅客收入	荷物收入	貸切收入	雜收入	總計	比較指數
昭和八年度	四三七、一九七・七八	一三七、九三七・四四	一〇、九三四・一〇	二二、八四四・二三	六〇八、九一三・五四	一〇〇
同九年度	八一七、三一八・一九	三三五、三二七・二二	八一、五〇八・七二	三一、一三五・八九	一、二六五、一九〇・〇二	二一〇
同十年度	九七四、二五二・六〇	三四四、六一一・一二	二二九、七〇五・一四	三一、一〇三・六四	一、五七九、六七二・五〇	二六〇

支出

年度別	總係費	警備費	輸送費	補修費	別途給與金	總計	比較指數
昭和八年度	（勘定科目改正により比較不能）					一、三九七、六三一・七六	一〇〇
同九年度	一二五、八二三・四一	—	一、三一四、五八八・二一	三六五、四二四・〇五	一一九、三七七・八八	一、九二五、二一三・五五	一四〇
同十年度	二六九、七〇五・四六	二一九、〇八〇・七八	一、三二六、四六三・七五	六五〇、〇二〇・四八	一八三、一四三・四九	二、六四八、四一三・九六	二〇〇

損益

年度別	收入	支出	差引損益
昭和八年度	六〇八、九一三・五四	一、三九七、六三一・七六	損　七八八、七一八・二二
同九年度	一、二六五、二九〇・〇二	一、九二五、二一三・五五	同　六五九、九二三・五三
同十年度	一、五七九、六七二・五〇	二、六四八、四一三・九六	同　一、〇六八、七四一・四六

(2) 產業施設

茲に記述する產業施設は專ら總務處附業課に於て管轄し凡て鐵道・自動車・水運業の基本的事業と密接不可分の施設である。卽ち總局は先づ沿線竝背後地の資源、產業狀勢の調査を行ふと共に事業の性質と必要とに應じて各種の企業を起さしめ或はこれが保護援助を爲し又各種產業に亙つてこれが經營方法を指導、改善してゐるのである。

次に產業助成施設として農業・畜產・林業・鑛業・水產・商工業及副業の各項に分つて述べる。

農業關係　現在實施中の施設は極めて廣範圍に亙つてをり悉く國內產業開發に密接な關係を有してゐる。その主なるものを列擧すれば鐵路愛護村に對する優良農產種子の配付、大豆立毛品評會の開催、耕作指導員の配置、農產物品評會の開催、滿洲棉花協會に對する補助金の交付、農事試驗機關の設置經營、氣象觀測所の設置、哈爾濱農事育成場の經營である。

優良農產種子配付數量（單位瓲）

年度別＼種別	優良大豆	改良大豆	優良小麥	水稻
昭和八年度	二八六、四六七	二三六、五四二	—	四五、〇七一
同九年度	四三三、二六八	三〇八、二五六	一五八、三四五	六七、〇八七
同十年度	四三七、五〇〇	二八〇、二〇〇	一六五、七〇〇	八五、五〇〇
合計	一、一七七、二三五	八二四、九九八	三二四、〇四五	一九七、六五八

畜産關係　畜産關係としては山城鎭・綏化・吉林・女兒河・白城子の五箇所に種豚場を設置して基礎種豚牝二〇頭、牡四頭を飼育し又白城子・羊圈子・白家の三箇所には種羊場を設立して基礎種羊牝三〇〇頭、牡二五頭を飼育して種畜の貸付を爲しつゝある外、種畜品評會の開催、獸疫の豫防注射、ルーサン栽培奬勵等の助成的事業を行つてゐる。尙過般の北鐵接收によつて哈爾濱・海拉爾に獸醫段を滿洲里・寧門に分段を、富拉爾基に酸乳製造所、哈爾濱に牧馬場(康德三年三月富拉爾基酸乳製造所に合併廢止さる)を經營することゝなつた。獸醫段は主として家畜竝畜産物の保護增殖を目的とし鐵路運送家畜竝畜産物に對し檢疫檢査を行つてゐる。昭和八年度から同十年度迄の種畜貸付の實績は豚(バークシヤ種)一、一九八頭、緬羊(メリノー種及改良種)四七三頭、同(在來種)一〇、〇七五頭、耕牛(朝鮮牛)一六〇頭、乳牛(シンメンタール雜種及ホルスタイン雜種)四七頭、合計一一、九五三頭である。

林務關係　總局はその創立當初から國線の綠化保護、林業の助長、風致保存等の見地に基き植林計畫の大綱を定め從來舊鐵路局に於て個々の立場から經營してゐた各地の苗圃を改廢增設して統制ある養苗事業を行つてゐる。この苗圃は沿線各地一八箇所で經營しその生產苗木は造林奬勵の爲地方民に無償配布し或は各種の直營造林に用ひてゐる。この外林業に關する一切の調査、研究竝樹苗の育成、配付に關する指導的機關として土們嶺造林試驗所があり、壺盧島・白城子・興隆山・飮馬河には直營の造林地がある。尙舊北鐵から接收した哈爾濱苗圃は純然たる造園苗圃で哈爾濱鐵路局管內各機關の植樹・局宅用苗木・花卉・造園用苗木等の栽培をしてゐる。

林務關係事項として總局經營の林區も亦北鐵から接收したものでこれには(イ)東部林區(濱綏線石頭河子附近面積約九萬町步、蓄積量約二、六〇〇萬石)、(ロ)綽爾林區(濱洲線博克圖の南方面積約八萬町步、蓄積量約二、五〇〇萬石)、(ハ)洛林河林區(松花江下流通河より約七〇粁面積約三萬町步、蓄積量約一、五〇〇萬石)の三林區があり關係林區としては海濱公司林區(濱洲線牙克石の南北)、亞布洛尼林區(濱綏線亞布洛尼站北方)がある。

鑛產關係　舊滄海鐵路局の所有であつた蒼石金銀鑛區(奉吉線蒼石站附近)を繼承して採掘、製鍊を實施してゐる。蒼石鑛區事務所の從事員は日人一〇名、滿人三名、稼働者は滿人二五〇名である。尙奉吉線清原站の北方二五粁の地點に狗奶甸子金銀鑛區があり從業員は日人六名、稼働者滿人六〇名である。

水產關係　水產關係としては黃海・渤海の漁業振興を圖ると共に國內を縱橫に流れる河川から生產される淡水魚の加工利用を計り未利用水面に養殖事業を興さしめ、水產資源開發と農家副業の奬勵に資せむとするものであるが、現在尙基礎調査を行つてをり、特記する程の具體的事業は未だ實施せられてゐない。

商工業關係　國線資源培養に資せむが爲、商工業の全般に亙つて計畫、實施しつゝある施設は極めて多い。その主要なものを列擧すれば、廟會市助成、旅商團助成、奉天(農產物)販賣斡旋所助成、穀物選施設、滿洲市場展覽會助成、滿洲見本市の助成、北滿大豆の品位改善奬勵、天然氷貯藏設備助成及錦州市場助成等の事業があり直營事業としては哈爾濱汽水廠の經營、哈爾濱印刷所の營業、海拉爾洗毛廠の經營及國線產業紹介所開設準備等である。

以上の中汽水廠・印刷所・洗毛廠は北鐵の接收によつて總局の所管となつたもので現在何れも操業中である。

副業關係　國線沿線產業開發上副業により餘剩土地及勞力を生產化して地方經濟に活力を與へ國線培養に資せむが爲、康德二年十一月各鐵路局に副業股を設置して本格的に副業の奬勵を行つてゐる。康德三年度實施中の主なるものは次の如くである。

自警村味噌醬油釀造講習、漬物指導、愛護村紡毛講習及機具貸付、家庭手藝講習、副業養蜂講習、種蜂及機具の貸付、人造パナマ製帽講習。

(3) 地方施設

地方施設としては土地の經營、市街施設、教育施設及び衛生施設を擧げることが出來る。

土地の經營　總局所管の土地總面積は次表の如く約三一一、五七五、〇〇〇平方米(昭和十一年三月末現在)で、これ等の土地の經營如何は鐵道沿線附屬地の開發に至大の影響を及ぼすものであるから深くこれを考慮し、總局としては總局自體の事業及諸官衙に要する特殊的用地を除き、他の餘剩地は確實な事業の經營者、住宅建設者等に對して最も公平な貸付料徴收方針の下にこれを貸付けてゐる。

土地種類別面積表（單位平方米）　（昭和十一年三月末現在）

局別＼種別	線路用地	停車場用地	市街用地	合計
奉天鐵路局	五九、二一六、八八五・七八	二三、七一一、〇三八・二三	四、八六四、四二五・九七	八六、七九二、三四九・九七
吉林路鐵局	四六、八五四、六七〇・〇七	三三、九六四、一三二・六七	三、七二四、五一一・五八	八三、五四三、三一四・一二
哈爾濱鐵路局	一四、八五七、一一五・〇〇	一四、一五三、四一二・〇〇	一三、一一九、四八九・八六	四一、一三〇、〇一七・八六
齊齊哈爾鐵路局	四九、〇五三、四五〇・九三	二一、一八六、六〇二・一一	六、二五二、五三二・四五	七六、四七二、五六六・四九
哈爾濱水運局	—	水運用地　二三、六三六、八九八・四四	—	二三、六三六、八九八・四四
合計	一六九、九八二、一〇二・七八	一一四、六五二、〇八三・四四	二六、九四〇、九五九・六六	三一一、五七五、一四六・八八

市街施設　治安の恢復と鐵道新線の建設とに伴ひ國內各地に新興都市が續々と建設されてゐる。これ等市街地は勿論既設市街地と雖各種の市街施設を要するものが尠くない。これ等市街地の內鐵道用地に對しては總局に於て夫々關係官廳と協調し、道路・水道・公園・橋梁・護岸等の施設を計畫實行中である。

舊北鐵關係の土地建物業務　舊北鐵所有の所謂鐵道附屬地は大正三年に於て總面積約一〇五、〇〇〇デシヤーチン(一デシヤーチンは我が一町步餘)であつたが、昭和四年に至り支那側の武力によつて七八、〇〇〇デシヤーチン(哈爾濱一〇、〇〇〇、沿線市街地一六、〇〇〇、その他五二、〇〇〇)を回收され現在は滿洲國地畝管理局に屬してゐる。殘りの二七、〇〇〇デシヤーチン(哈爾濱一、〇〇〇、沿線市街地一四、〇〇〇、その他一二、〇〇〇)は東支鐵道用地として確認され、北鐵接收の結果哈爾濱鐵路局の管理するところとなり今日に及むでゐるが、これ等の歸屬は暫行的の措置なので總局に於て管理すべき土地の範圍に關しては軍及滿洲國と協議の結果前記支那側の武力回收せる土地に拘泥せず別に總局に於て「鐵道に必要なる土地」を研究調査の上軍及滿洲國と協定してこれが管理區分を決定する豫定である。而して上記「鐵道に必要なる土地」の解釋竝これが具體的の用地面積決定等に關しては目下哈爾濱鐵路局內に臨時舊北鐵土地建物整理班を置きこれが調査立案を進めてゐる。

教育施設　現在實施中の教育施設は舊鐵路局時代に設立されてゐた學校を總局が繼承したのであつて、滿人從事員の子弟を對象とする初等教育の普及を目的としてゐる。

この初等教育機關としての扶輪小學校は總局學事係に於て統制し各鐵路局の直接管理に屬せしめてゐるが、昭和十一年七月末の現在數は奉天鐵路局管內五校(皇姑屯・溝帮子・河北・錦縣及瀋陽の五箇所)、吉林鐵路局管內二校(新

京・吉林)、哈爾濱鐵路局管内一校(哈爾濱に濟航小學校)、齊齊哈爾鐵路局管内六校(分校を含む)(四平街・鄭家屯・太平川・洮南・齊齊哈爾・街基)合計一四校で、學級數一一六、教員一五七名である。

會社附屬地外の日本人小學校は昭和十一年四月一日から滿鐵學務課が管掌し、その直接的管理は總局管下の各鐵路局總務處長が當ることに決した。同年七月末現在の鐵路局別日本人小學校數は奉天一三、吉林一九、哈爾濱一七及齊齊哈爾一四、合計六三校となつてゐる。

この外に兒童ホーム、列車書庫、巡回書庫等の事業がある。兒童ホームは國線沿線各地に日本人小學校の設置を見る迄の應急策として奉天・哈濱濱・吉林・齊齊哈爾等の都會地に寄宿舍を設置し僻遠地在勤の日本人從事員の子弟竝餘裕ある場合には一般日本人居住者子弟を收容、通學せしむるものである。巡回書庫は僻遠地在勤の從事員竝一般住民の爲に無料で圖書の貸與を爲すものである。

哈爾濱鐵路圖書館　本館は明治三十五年東支鐵路俱樂部圖書館として創立せられ、最初スンガリ市圖書館と稱してゐた。大正十四年九月東支鐵道管理局は俱樂部圖書館を母體として中央圖書館を設立し、昭和五年秋これを現在の建物に移轉(哈爾濱大直街)すると同時に文學書は各俱樂部圖書館に分置し、圖書館には專門書のみ存置することゝなつた。昭和八年十月から翌年九月迄圖書館は警務廳の手によつて閉鎖せられたが、北滿鐵路接收と同時に本圖書館も接收せられることゝなり、哈爾濱鐵路圖書館と改稱せられ哈爾濱鐵路局の管理となつた。昭和十年五月十日の開館から翌年三月末日迄の閲覽人員は一三、四〇八名(日本人三、五二六名、滿人二、九九七、その他六、八八五名)で藏書合計一一〇、二七二册(和書一、七七六册、漢書三七、一三三册、露書五八、五〇六册、その他一二、八五七册)である。尚埠頭區分館は昭和十年四月から翌年三月迄に閲覽人員五五、四五二名(館内閲覽者三五、二八八名、館外五、〇三九名、新聞雜誌閲覽者一五、一二五名)で閲覽者は全部日本人であるが分館には和書二九、三五九册を藏してゐる。

衞生施設　國鐵委託經營以前の醫療機關はその設備概ね不完全であつた爲、總局はこれを廢合統一すると共に、著しく内容を充實して、單に從事員のみならず一般在住民の利用にも供し、以て沿線の衞生狀態改善に資することゝした。唯廣汎な國線の全區域に亙つて醫院を設置することは困難であるから、昭和十年六月から移動式列車病院を運行してその不足を補つてゐる。

鐵路醫院は奉天・新京・哈爾濱・齊齊哈爾の四都市に在り四醫院の從事員は醫師・看護婦その他を合し計四二〇名で、昭和十年度の患者數は外來二九二、一二四入院延人員は五、七〇四である。その外に次の如く鐵路醫院分院及診療所がある。

鐵路醫院分院及診療所所在地

局別	分院所在地	診療所所在地
錦縣鐵路局	錦縣・葉柏樹・山城鎭	大虎山・齊耶子・興城・綏武・朝陽・清原・河北・朝陽鎭・奉天總站・瀋陽站
吉林鐵路局	敦化	新站・朝陽川・五常
哈爾濱鐵路局	海倫・北安	松浦・綏化・窮門・雙城堡・哈爾濱道裡・安達・阿什河・哈爾濱浩船所

齊齊哈爾鐵路局	四平街・鄭家屯・洮南・海拉爾・滿洲里	太平川・江橋・寧年・克山・前郭旗・昂昂溪・博克圖
牡丹江鐵路局	橫道河子・綏芬河	一面坡・穆稜・鹿道・林口

以上の外富拉爾基に療養院がある。これは北鐵接收と同時に哈爾濱鐵路局福祉課の管轄となり、更に昭和十年十一月齊齊哈爾鐵路局總務處の管理となつたものである。總局員及その家族にして結核患者の療養竝虚弱者の保養に當てられる傍ら餘力ある場合は一般人の利用にも供してゐる。

尙病院の外救急函の設備、巡回施療、沿線主要地の水質檢査、豫防錠の配付及從事員のトラホーム豫防策を講ずる外滿洲國と協力の下に恒久的ペスト防疫施設等を行つてゐる。

(4) 警務及愛路施設

(イ) 警　務

總局が國有鐵道の經營に當つて附隨的に行使し得べき警察權はその委託經營前各鐵路局に於て既に個々に所有してゐたものである。總局は更にこれが機構を最も合理的に統制したが、滿洲國政府は更に昭和十年(康德二年)八月二十二日勅令を以てその執行に關する公佈を爲し行使すべき範圍を制定するに至つた。而してこれが委託經營に當つて滿人警務從事員約 五、〇〇〇名の引繼を受けたが、その訓練素質共に極めて水準低きものであつた。玆に於て總局は鐵路學院内に警務科を設け、日本人警務從事員の養成、訓練を開始した。この警務從事員は日本の退役軍人及在鄉軍人から每年募集し、警務執行上の必須課程を教育して各鐵路局に配屬するのである。これに次で日本軍の豫備將校・下士及警察官吏を採用して沿線各地に配置しこれ等警務從事員の指揮、監督訓練に當らせることゝした。

昭和十一年三月末現在警務に從事する人員は日本人二、一八〇名、滿洲國人六、六二八名、白系露人六二一名、合計九、四二九名に達してをり、これ等が廣く全線に亙つて文字通り不眠不休鐵路の警備に當つてゐるのである。

(ロ) 鐵路愛護村

滿洲國の鐵道或は自動車路・水路に關してその沿線在住民は從來甚しく無關心であると同時にこれ等の路線による交通機關に對して甚しきは運行妨害の擧に出ることが屢であつた。總局は創立當時先づこれ等在住民の迷蒙を啓發善導することを第一義として鐵路愛護運動の具現たる鐵路愛護村建設に著手したが、逐年これが運動の效果を顯著に認めらるゝに及び更に高度の積極的な愛護村指導の方針を定め、本運動の目的達成に努めてゐる。卽ち鐵道(自動車路・水路を含む)愛護思想の全面的徹底、愛護村民を基調とする匪賊情報網の整備等に盡力し、更に國防思想の普及、日滿共同防衞觀念の培養に銳意し、以て平戰兩時に於ける不拔の國防基礎確立を期して、特に愛護村設立當初よりの繼續工作たる匪民分離工作の徹底、赤化思想の一掃に努力することによつて共匪蠢動の禍源を斷滅し反滿抗日的策動の根絶を期しつゝある。

昭和八年秋、總局は軍竝滿洲國關係諸機關と協力して積極的にこの運動を起し、先づ國線を挾む兩側各五粁以内の地域を鐵路愛護地帶と定め、この地帶内に抱擁される總ての部落を鐵路愛護村と名付けた。

斯くてこの愛護村在住民に對して建國精神の徹底、識字運動の提唱、日語の急速普及等に著意し、以て國民文化の

向上を圖り、王道國民としての新生活を展開せしむる樣に指導誘掖を爲しつゝある。これが爲各鐵路局は地方の事情を考慮し冬季農閑期の最善活用について豫め周到適切な農民教育計畫を確立し、關係諸機關との圓滿な協調によつて所在各驛・警務分所を中心に「冬季愛護村塾」を開催してゐる。

而して愛護地帶は一面に於て滿洲國產業經濟の根幹なので、貨物資源の培養地として總局附業課及總局產業處は元より滿洲國政府各機關と提携し愛護村經濟の向上改善に協力してゐる。

總局はこれ等の要綱に基き、その普及徹底を期する爲役員會・愛護村大會、同小會或は聯合大會等を催す外、パンフレット・ポスター・ビラ及雜誌「同軌」等の文書刊行物による宣傳或は講演・映畫・演劇・講習・種苗・家畜の配給・施療・施藥・物資の廉賣・運動會・觀光團の募集等あらゆる工作を實施してゐる。その結果多年省政權の秕政下に在つて鐵道を一の搾取機關たるが如く白眼視してきた沿線在住民も、漸次その態度、認識を一變し、最近では自ら進んで「以民護路」「民治合作」の積極的活動を爲すに至つた。

斯くして鐵路愛護村は新建設鐵道の延長に伴ひ漸次その數を增加し、昭和十年度末現在數は二、四三二これに抱擁さるゝ住民數は約五五〇萬人に達してゐる。又總局經營自動車路線沿線の愛護村は昭和十年度末現在の村數七三〇人口約一〇〇萬に達したが、この愛護村工作はその重要性と效果とに鑑み鐵路愛護村と同樣の組織を以て實施してゐる。

斯くの如く愛護村は滿洲國總人口の約五分の一を占める住民を擁して國內重要交通路を防衛する大勢力を形成するに至つた。玆に於て總局は更にこの運動に一飛躍を與へる爲、昭和十年度から「愛路少年隊」を國線全體に亙つて結成し、又「模範愛護村」を設定した。愛路少年隊は愛護村內の優秀少年男子を選んで編成し、これに公民的團體教育及訓練を與へて以て將來に於ける鐵路愛護運動の中堅と爲し、同時に將來地方文化開發と日滿親善に爲すあらしめむとするもので、現在各少年隊細胞組織の再强化と指導者網の確立を圖つてゐる。既に結成された愛路少年隊は隊數四一、隊員四九二、二〇〇名(昭和十一年三月末現在)に達した。

模範愛護村は全線各警務段の各段毎に一村を選定し、これに特殊の指導と援助とを與へ、農家組合を組織し、以て村民の自發的振興氣運を促進すると共に附近の愛護村に對する諸般の模範たらしめるもので、昭和十一年三月末現在二八箇所(戶數約九、三〇〇)が選定されてゐる。

(5) 附屬營業收支

自動車營業を除く昭和八、九、十の各年度に於ける附屬營業收支は左表の如くである。(單位國幣圓)

種別＼年度	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度
收入			
鑛業收入	七六二	一五、八三五	二二八、九八六
醫院收入	四六、二六五	二二七、六九七	四三九、八三四
學事收入	二、九二七	二、二七七	四、六九八
農林收入	一、〇八四	二、九一六	一、〇一七、六八七
不動產收入	—	七五、八九七	二五三、二二四

雜業收入	一〇七、九九七	一〇四、九九五	一二九、四八一	
諸口收入	一五九、〇三五	三二九、六一七	一六、一八七	
合計			二、一九〇、〇九七	
支出				
總係費	三一、四四九	四六六、四三七	一、二八四、四一八	
鑛業費	二一九、三九五	一一二、五四一	二一六、二七七	
醫院費	一五八、七二七	三七六、九五六	一、〇九一、八八一	
學校費		一八七、八二三	二〇二、一八五	
圖書館費			三一、七三八	
觀測所費			一六、三四九	
農產加工費			二、〇一九	
農事試驗所費	七四、五三五	一一二、五七六	二三四、九五七	
種苗圃費			八三、三九二	
山林費			八三〇、七七一	
種畜場費		九五、一七二	一一五、一一三	
不動產管理費		一〇三、六九一	二三一、三一六	
雜業費	一二一、一〇三	一六七、三四五	三五二、七五九	
別途給與費	三八、〇六六		五一四、六一八	
合計	六四三、二七五	一、六二二、五四一	五、一〇七、七九三	

差引損金				
收支劃合	四八四、二四〇	一、二九二、九二四	二、九一七、六九六	
	四、〇四八	四、九二三	二、三三二	

四　調　査

總局は國防と開拓の根幹たる國有鐵道の經營管理に當るもので、これを組織する總務處・經理處・運輸處・機務處・工務處及警務處の六機關には各主管業務の必要に應じ左記の如く諸種の調査機關を設置し、各鐵路局及水運局主管箇所と連絡を保ち、國策遂行機關としての使命を果すべく相當廣範圍の調査を行つてゐる。

(一)　總局調査業務(鐵路局を含む)

總務處文書課資料係　昭和八年三月一日鐵路總局創設の際設置されたもので、總局內各調査機關との橫斷的連絡及中央統制機關として、各路局資料科竝その管下各機關との縱斷的連繫を保ち、總局業務に關する資料及情報の蒐集、整理、保管に任じ、併せてこれに必要なる諸調査を行ひ、專ら國有鐵路背後地の經濟事情調査に關する基礎資料を刊行する外、情報日報・資料目錄を定期的に刊行し以て業務上の參考に資してゐる。但しその運營に於ては總務部資料課の一元的統制下にある。

奉天・吉林・哈爾濱・齊齊哈爾の四鐵路局資料科はその管下各機關と連絡を保ち上述の如く現場機關として管內各地に於ける各種情報資料の蒐集に當つてゐる。

總務處文書課統計係　資料係と同時に設置され各路局統計股と連繫を保ち總局所管業務の各種統計の作成、總括、

統計圖書の編纂に關する事項を分掌し、調査項目としては營業・運轉・工作・自動車・附業及水運の各月報、工作・水運・工務・自動車及特産出廻の各年報作成に當つてゐる。

奉天・吉林・哈爾濱・齊齊哈爾の各鐵路局の資料科統計股は現場統制機關として管內各現場機關から提出に係る統計材料作成方の指導監督、運輸統計、計算事務の一部及工作統計の作成に當つてゐる。

總務處人事課調査係　本係も總局創立の際設置されたもので調査事項は人事制度及給與待遇に關する規定一切の立案に必要なる該事項及人件費に關する研究調査、人事統計、資格職名別在勤地別人員給與調、各箇所別系統每月末現在員調、每月日滿人物價調査等で、各鐵路局人事科及各地站長に連絡して資料蒐集に當つてゐる。

總務處附業課學事係　總局創設當時は地方課學事係と稱したが、昭和九年四月一日職制改正と共に地方課を附業課と改稱した。

學事係は主として國鐵沿線日滿人の教育狀況を調査しこれが情報資料の蒐集を爲すと共に滿人の爲にはその向學心の動向と子弟教育の實狀を知り、邦人の爲には各地居留民會を通して小學校の設置經營その他子弟教育上不安なき樣斡旋と援助に努めてゐる。

總務處附業課產業係　國有鐵道をして開拓鐵道たるの使命を全うせしむる爲、國鐵沿線奥地の天然資源の現狀及その開發、改良增殖、利用の途を調査研究し生產移出貨物の增加を圖り、以て國鐵貨物收入の增大を期し益々輸送機能を圓滑ならしむる方策を調査研究してゐる。

その現場機關として各路局產業處に殖產科及農務科の二科を置き前者は管內商工業及鑛業の調査竝助長に關する事項を管掌し後者は管內の農事施設の指導、監督及助成、資源、氣象關係の調査に當つてゐる。

運輸處貨物課貨率係　本係は總局新設と同時に設けられその分掌事項として定められた出貨に關する事項の調査に當つてゐる。

運輸處自動車課計畫係　總局設立に際し運輸處旅客課に自動車係を設けられたが、昭和八年九月職制改正と同時に右係を廢し、新に自動車課が設けらるゝに及むで本係を置き、自動車運輸事業計畫の基礎となるべき路線調査及自動車運輸經營に關する資料蒐集竝調査を爲し、國營自動車指定路線又は產業開發上或は國防乃至治安維持上必要なる路線に對し自動車運輸事業計畫の立場から調査を行つてゐる。主なる調査事項は道路狀態、治安狀況、旅客竝貨物輸送量、都市竝地方經濟事情等である。

運輸處水運課航運係　黑龍江水系諸河川・遼河等の水路及沿江各地產業狀態竝その他各地に於ける海運港勢を調査し、これに關する情報・資料・統計の蒐集を爲し以て水運事業經營上の參考資料としてゐる。

運輸處水運課埠頭係　港灣及埠頭の施設經營の調査及情報・資料・統計・蒐集を爲し業務の參考としてゐる。

哈爾濱水運局總務處庶務股　昭和九年四月一日從來の水運局と改稱せられた際、總務處庶務股に調査主務者を置き資源產業關係、船舶輸送貨客關係、河川・水路・氣象關係、船舶施設關係、諸料金竝諸規則關係の調査に當つてゐる。

(二)　北滿經濟調査所

昭和十年三月二十三日北鐵接收と同時に哈爾濱鐵路局內に哈爾濱經濟調査所が設けられ、北滿經濟調査及飜譯事務

を掌ることゝなつてゐたが北鐵接收に伴ふ各種の事情に累せられ本格的に調査業務を開始するの運びに至らなかつた。而して同年十一月十日附の總局及鐵路局の職制改正によつて、北滿經濟調査所と改稱せられ機構を擴大し實質的に全般の業務を開始することゝなつた。

業務の性質としては國鐵及滿鐵の經營上必要とする當面の北滿經濟關係事項の調査を行ふと共に、特に北滿産業の開發及拓殖事業の進展が滿洲國の經濟建設竝會社の基礎に及ぼす影響の重要性に鑑みこれが發展を促進すべき經濟政策の樹立を目標とし、又極東蘇聯邦及外蒙古の動向が日滿兩國に及ぼす政治的、經濟的影響の重要性を考慮しこれが眞相を究め日滿兩國の對蘇國策樹立上必要とする各般の調査を行つてゐる。當所は哈爾濱鐵路局の所屬調査機關たると共に會社經濟調査會に對しては北滿現地調査機關としての特殊關係を存し同會とは特に緊密な連絡を有してゐる。

北滿經濟調査所となつて以來調査の結果は左記樣式に分ち發表してゐる。

1　北經經濟情報　北滿經濟に關する時事問題その他情報として速報を要するもの
2　北經蘇聯情報　極東蘇聯及外蒙に關する時事問題その他情報として速報を要するもの
3　北經經濟資料　北滿經濟に關する參考資料として纏りたる調査報告
4　北經蘇聯資料　極東蘇聯及外蒙に關する參考資料として纏りたる調査報告
5　北經調査刊行書　當所調査報告にして印刷刊行し一般に配付するを必要と認めたるもの

(附)經理

會計　總局創立の趣旨及內容によつて明なる如く、總局は特殊な性質の鐵道經營受託機關として存在してをり、その會計については滿洲國政府・會社及鐵路總局三者間の關係頗る複雜を極め、且總局は創設日尙淺く未だその會計內容を公開するの時期に到達してゐない。併し乍ら會計の內資產、事業費を除き、營業收支の一部についてのみ鐵道・水運・自動車及附帶事業の四部門に分ち、本書の該當事項に夫々挿入記載することゝしたのである。現在の經理組織は總局經理處會計課の下に豫算・決算・出納・管財及審査の五係を置き、會計課は各鐵路局經理處及水運局總務處に於て分掌する會計業務を一元的に統轄し會社の經理組織を參酌すると共に總局獨自の特殊性を加味してゐる。

用度　總局業務用品の購買・保管・配給・整理及製作等に關する業務は總局經理處用度課及各鐵路局經理處用度科竝水運局總務處用度股に於て夫々分掌してをり、總局用度課には昭和九年四月から計畫・購買及倉庫の三係を置き又同十一年七月監理係を增設した。これより先昭和八年八月には大連埠頭ビル內に鐵路總局用度課大連辦事處が設置せられ受渡し用度の圓滑を期した。吉林鐵路局の倉庫股は現在尙新京に存置せられてゐる。同十一年一月には總局用度課倉庫係は皇姑屯に移轉し、路局機關に對する配給を爲さしめることゝした。更に同年五月には西安炭受渡業務の圓滑を期し西安に用度駐在員を置くことゝなつた。取扱品としては軌條・車輛・各種の機械・器具・土木建築材料・治療機械・藥品・食料・被服・文具類その他日用品にして現在では漸くその業務の整備を見るに至つた。殊に昭和十年九月京濱線の軌道狹小作業に際しては會社と協力して鐵道に關する諸材料の調達に努めた。創設以來昭和十年度末迄の用品購入費總額は直接購入日本金三、四〇四、五四八圓、國幣二六、二五九、二二七圓、會社購入四六、三〇八、〇一一金圓で總局業務の擴充に伴ひ用品購入費は逐年增加し來つた。

北鮮風俗

第三節　北鮮鐵道

會社は國策に基き大正六年七月以降同十四年三月末日迄朝鮮總督府の管理する鐵道業務一切の受託經營に當り、相當の業績を擧げたが、今回再び同總督府管理の北鮮鐵道竝その附帶業務一切の經營を委託さるゝことゝなつた。

會社に經營を委託された北鮮に於ける朝鮮國有鐵道は、咸鏡本線中輸城・會寧間、清津線(輸城・清津間)、會寧炭礦線(會寧・新鷄林間)及圖們線(雄基・會寧間)である。會社はこれ等鐵道の經營に當るため、清津に北鮮鐵道管理局を設け、昭和八年十月一日から業務を開始した。尙昭和十年十一月開通の會社施設鐵道雄羅線(雄基・羅津間)竝同年十一月から一部營業開始の、會社建設に係る羅津港及昭和十一年六月朝鮮總督府から貸付を受けた清津・雄基の二港をも北鮮鐵道管理局に管理經營させてゐる。

尙北鮮鐵道管理局は昭和十一年十月一日北鮮鐵道事務所と改稱された。

今これ等鐵道竝港灣の沿革、業績等につきその大要を記せば次の如くである。

一　沿　革

咸鏡線中清津・會寧間　本線は、明治三十八年日露戰爭の際、我が陸軍が軍需品輸送のため急設した手押式輕便鐵道をその濫觴とする。この輕便鐵道は明治四十年四月以降民間の經營に移され、爾來大正六年に至るまで北鮮唯一の運輸交通機關として利用せられた。然るに朝鮮總督府では既にその統監府時代から元山・會寧間の咸鏡線が、產業、

國防上極めて重要な路線であるとして計畫測量を進めつゝあつたが、遂に大正三年十月元山・清津から著工同六年十一月には清津・會寧間を先づ開通せしめ、昭和三年九月全線の完成を見るに至つた。

圖們線　本線は沿革上これを圖們西部線(會寧・潼關間)と圖們東部線(潼關・雄基間)とに分つ。

圖們西部線は初め南滿洲太興合名會社の建設に係る狹軌輕便鐵道で、大正八年三月著工同十三年十一月全通した。この間即ち大正十年三月本鐵道は圖們鐵道株式會社の經營に移つたが、昭和四年四月朝鮮總督府に於て全線買收、同六年五月から全線を標準軌幅に改築、同八年八月圖們東部線の全通と同時に竣工した。尚上三峰に於て本線と朝開線對岸とを接續する圖們江國際鐵橋は昭和二年九月架設せられたものである。

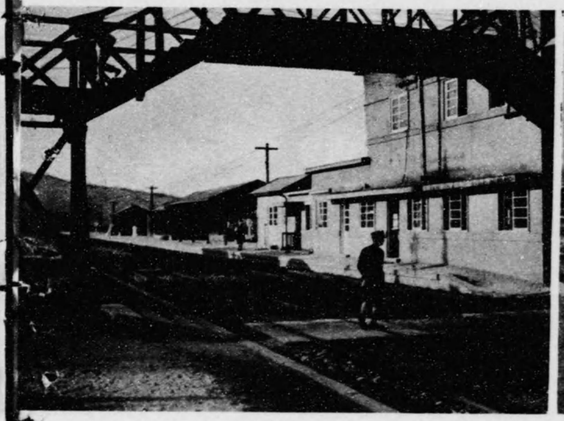
圖們東部線は朝鮮最北端の開港場雄基を起點として、圖們江岸を遡り潼關に於て圖們西部線に接續するもので、途中南陽に於て圖們江國際鐵橋により京圖線と接續する。昭和二年十月起工同八年八月全通した。

會寧炭礦線　本線は鷄林・新鷄林地方に於ける石炭を搬出するために建設されたもので、會寧・鷄林間は昭和三年八月、鷄林・新鷄林間は同七年十二月を以て開通した。

雄羅線　本線は滿洲國線を羅津港に結ぶ重要路線で、國策の命ずるところに從ひ會社に於て建設した私設鐵道である。昭和七年八月敷設免許を受け翌八年四月起工同十年十月竣工同年十一月一日を以て營業を開始した。

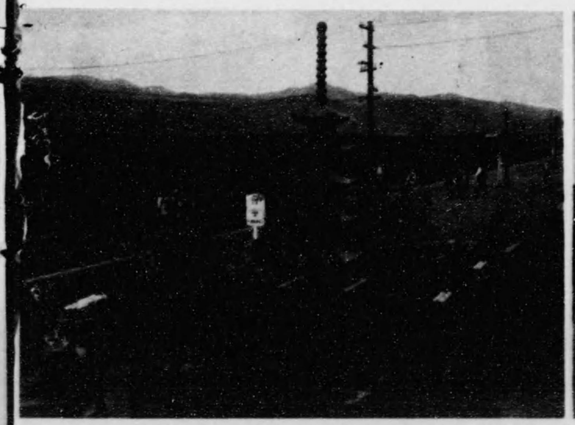
羅津港　本港が世に知られたのは日露戰役前であつて、明治三十二年英國艦隊が此處に入港したことがある。また我が上村艦隊がバルチツク艦隊を邀擊せむがため、二日間當港に碇泊し次いで大正七年シベリヤ出兵當時我が軍艦が三箇月間投錨してゐた事實等がある。その後昭和七年滿洲國の出現と共に滿洲國鐵道と北鮮鐵道の直通さるゝ機

北鮮鐵道事務所

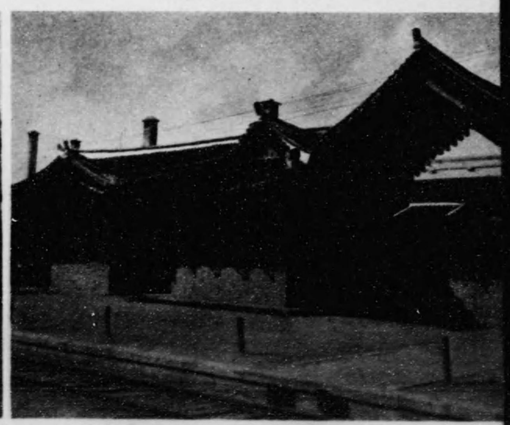


上三峯驛

輸城驛



會寧驛



南陽驛

運を迎へるや、本港は東方に於ける滿洲國の大門戸として指定せられた。依て會社は國策の命ずるところにより昭和八年以來本港の建設に鋭意努力してゐるが、同十年十月その一部が竣工したので翌十一月一日からこれが營業を開始した。

清津及雄基港　清津港は明治四十一年四月一日、雄基港は大正十一年六月一日の開港に係り、爾來北鮮に於ける交通經濟の要衝を爲し貿易額も逐年增加してきたが、朝鮮總督府が前者に約七〇〇萬圓、後者に約二七〇萬圓の巨費を投じて夫々港灣設備を整へた結果面目を一新した。

この二港は北鮮鐵道移管當初からの方針に基き、別項の如き經緯を經て昭和十一年六月一日以降會社に貸付られた。

二　鐵道受託の經緯

北部朝鮮に於ける鐵道が明治四十年以來の大懸案たる所謂吉會線の進出を待ちながら、逐次その形態を整へつゝあるとき突如として勃發した滿洲事變は、幾多滿蒙案件を解決すると共に吉會線の建設問題にも解決の曙光を齎してきた。

會社は吉會線の建設が實現するとなればその終端港を何れの地に求むべきや、又その路線を如何にすべきやの問題が必然的に生ずるであらうことを豫想し、更に昭和七年二月現地調査班を組織して北鮮の港灣を探査せしめ、極めて愼重な調査研究の結果、終端港としては清津・雄基・羅津の內水陸共に廣く且風波遮斷せられ而も大呑吐港建設に相應しい羅津を採用すべく、從てこれに連絡すべき鐵道は敦化から朝陽川・延吉・灰幕洞(圖們)を經て、南陽で朝鮮圖們線に結び雄基又は羅津に達する線を幹線とすべきであるといふ結論に達した。

かくするうちに滿洲に於ては、昭和七年三月一日を以て新國家の出現を見、日滿不可分の關係は愈々緊密の度を加へるに至つたので、帝國政府に於ても今や日滿新交通路の整備、活用を圖るの好機であるとして、同年五月十日これに關する廟議の決定があり、翌十一日附を以て拓務大臣から會社總裁宛通牒が發せられた。

會社に於ては敦化・灰幕洞(圖們)間の所謂北廻線に對しては、事變勃發直後既に實測を開始し當時設計も略完了してゐたので、新國家との協定を經て同年五月工事に著手、翌八年四月軌條敷設を終へ同年九月一日を以て、日滿間最捷交通路の大幹線として輝かしい本營業を開始し、これと同時に新京・圖們間の鐵道は京圖線と改稱せられた。かくて諸般の準備整ふや同年十月十五日を以て京圖線は圖們江鐵橋によつて朝鮮圖們線に接續し、永年の懸案であつた吉會鐵道問題を事實の上に解決したのである。

尙滿洲國は約六〇〇萬圓を以て天圖輕便鐵道(朝陽川・開山屯間)を買收し、これが改築を會社に委託したので、會社は昭和七年十一月工事に著手翌九年三月完了、四月一日から所謂京圖南廻線(朝開線)として營業を開始した。

これより先會社は昭和八年五月、朝鮮總督府との間に北鮮鐵道委託に關する正式交涉を開始し、同年九月中旬意見の一致を見たので拓務省にこれが認可申請の手續を爲したが、依て昭和八年九月二十八日には勅令第二百五十八號が公布せられて、朝鮮總督はその管理に屬する鐵道の一部の業務を會社に委託し得る旨が規定せられ、同三十日には會社に對する拓務大臣の認可があつたので、直に朝鮮總督と會

社總裁との間に大要左の如き委託經營契約及附屬協定の調印を了し、尙引繼に關する覺書を交換した。

依て會社は調印と同時に朝鮮總督府から委託鐵道に關する一切の引繼を受け、翌十月一日から經營を開始した。

尙會社は右受託經營鐵道に對する營業稅については昭和九年六月の制令第十七號により、又會社が朝鮮に於て次の業務を處理する爲所有し使用し若は占有する土地家屋物件、會社が當該業務を處理する爲行ふ行爲若は營業又は會社の當該業務より生ずる所得若は收入に對する地方稅については昭和十一年三月の府令第十六號により何れもこれを免除せられることになつてゐる。

一、昭和八年勅令第二百五十八號により委託を受けて行ふ鐵道の建設、改良、保存及運輸竝附帶の業務

二、雄羅鐵道の建設、改良、保存及運輸竝附帶の業務

三、前二號の鐵道運輸に關する海陸連絡運輸及その設備の建設、改良、保存竝附帶の業務

委託經營契約ノ要旨

一、總督府ハ朝鮮國有鐵道咸鏡線中輸城・會寧間、清津線・會寧炭礦線及圖們線竝ソノ附屬業務一切ノ經營ヲ滿鐵ニ委託ス

一、滿鐵ハ委託鐵道ノ經營ヲ行フニ當テハ朝鮮內外交通利便ノ增進竝朝鮮地方產業開發ノ爲最善ノ努力ヲ爲スコト

一、委託鐵道ニ關スル建設、改良工事ニシテ既定ノ豫算ニヨリ施行中ノモノ及計畫決定ノモノハ總督府コレヲ施行必要ニヨリコレヲ滿鐵ニ委託スルコトヲ得

一、將來委託鐵道ノ改良及支線建設ノ必要生シタルトキハ、總督府ノ資金ニヨリ滿鐵コレヲ施行スルモ、必要ニヨリ總督府コレヲ施行スルコトヲ得

一、補充工事ハ滿鐵ノ負擔ニテ施行、ソノ財產ハ總督府ニ歸屬ス、補充費ノ範圍及年額ハ別ニ協定ス

一、天災事變ソノ他不可抗力ニヨル災害ノ應急及復舊費ニ關シテハ別ニ協定ス

一、滿鐵ハ委託鐵道ニ關シ委託期間內別ニ協定スル金額ヲ總督府ニ納付ス

一、鐵道ノ委託期間ハ昭和八年十月一日ヨリ滿二十年トシ、期間滿了一年前迄ニ雙方ヨリ何等反對ノ意思表示ヲ爲ササルトキハ更ニ二十箇年繼續スルモノトシ爾後コノ例ニヨル

朝鮮總督府に對する納付金率は右契約の附屬協定に於て昭和十年度までは每年委託鐵道投資額の四分と協定されたのであるが、昭和十一年度の分は二分二厘とすることに改訂せられた。

三　港灣借受の經緯

昭和七年五月の拓務大臣通牒に基き會社は淸津・雄基兩港をも鐵道と一括して移管を受けこれが經營を爲すべく準備したのであつたが、朝鮮總督府では「港灣に關しては委託すべき何等の業務もないから委託關係を生ぜず、從て滿鐵は兩港に於ける既存の施設に對し貸付願又は使用願を出してこれを使用すべきである」との意見であつたため、當時官有物の無料貸付といふ形式を採るべしとの大綱を決定したに止め、貸付の時期は別に協定することゝした。

その後本問題解決の爲會社は總督府と折衝協議を重ねたのであつたが兩港終端施設の無料貸付は官有財產管理規則だけでは不可能なので勅令を仰ぐことに總督府の方針が決定し、昭和十一年四月二十八日勅令第六十號を以て「會社

が北鮮受託鐵道の運輸に關聯して雄基・清津兩港に於て爲す海陸聯絡運輸の爲必要があれば朝鮮總督は會社に對しその管理に屬する官有財産を無料で貸付し又は使用せしめ得る」旨が規定せられた。

そこで同年五月三十日附を以て朝鮮總督・會社總裁間に覺書を交換し、更に無料貸付に關する事務上の事項についても六月一日仁川稅關長・北鮮鐵道管理局長間に契約を締結し、同日以降會社に於て管理經營することゝなつた。

雄基港及清津港終端施設ニ關スル覺書要旨

一、朝鮮總督ハ滿鐵總裁カ受託鐵道ノ運輸ニ關聯シテ兩港ニ於テ爲ス海陸聯絡運輸業務ノ經營ノ爲自己ノ管理ニ屬スル官有財産ヲ無料テ滿鐵總裁ニ貸付スル

貸付ノ期間ハ鐵道業務ノ委託ノ期間ト合致セシメル

一、滿鐵總裁ハ兩港ニ於ケル海陸聯絡運輸ノ業務ノ遂行ニ當ツテハ港灣機能ノ發揮ニツキ最善ノ努力ヲ爲シ朝鮮總督ハコレカ爲必要ナル便益ヲ與ヘル

一、本覺書ニヨリ滿鐵總裁ニ貸付スル終端施設ノ外更ニ兩港施設ヲ擴充整備スル必要ヲ生シタ場合ハ朝鮮總督ハ滿鐵總裁ニ諮リコレヲ施行スル、但シ滿鐵總裁ハ特ニ必要アル場合朝鮮總督ノ承諾ヲ受ケ自己ノ費用ヲ以テコレヲ施行シ得ル

朝鮮總督カ現ニ施行中ノ、又前項ニヨリ施行スル終端施設ノ完成シタルモノニツイテハ公用又ハ公共ノ用ニ供スルモノヲ除キ第一號ノ例ニヨル

一、滿鐵總裁ハ兩港ニ於ケル諸施設ノ使用料ソノ他ノ料金ノ徵收及利用者ニ對スル取扱ニツイテハ各港ノ性能ニ應シ羅津港トノ間ニ公正均衡ヲ期スヘキモノトス

四　經營の組織

(一)　職　制

會社は昭和八年八月八日の重役會議で、北鮮鐵道經營の機關につき左の如く決議した。

一、名　稱　北鮮鐵道管理局

一、局長を置き總裁に直屬せしむ

一、必要に應じ次長を置くことを得

一、本局に庶務・經理・運輸・工務の四課を置き、現業各機關は本局に直屬せしむ、但し係制度を設けず

右により北鮮鐵道管理局は昭和八年十月一日から業務を開始したが、前記職制では課を置いたのみで係制度を設けなかつたので、會社内外の各機關に對し權衡を失することゝなり、その結果對外交涉は勿論内部的事務處理上にあつても不便が尠くないので、昭和十年一月事務分掌内規を制定し正式に係制度を設けた。

尙昭和十年四月次長名を副局長と改めた。

然るに昭和十一年十月一日の會社職制改正により北鮮鐵道管理局は北鮮鐵道事務所と改稱、會社鐵道總局の管理に屬することゝなつた。從つて箇所長名は所長と改められた。

(二)　從　事　員

第二章　鐵道受託經營

受託經營開始當初即ち昭和八年十月一日現在の從事員數は、朝鮮鐵道局から引繼を受けた一、五二八名と、本社から轉入した一二名、合計一、五四〇名であつたが、その後業務の進展に伴ひ漸增し八年度末には一、六六〇名、九年度末には一、八四三名、十年度末には一、九二〇名となつた。

五　鐵　道

昭和八年十月一日現在に於ける北鮮鐵道管理局所管鐵道の營業粁程は三三〇・六粁であつたが、その後雄羅線の開通その他により昭和十年度末現在に於ては三四四・四粁に增加した。

車　輛　北鮮線の受託經營に要する車輛は引繼を受けず、會社に於て新造することに根本方針を定め、これが竣工豫定期たる昭和九年度末迄は、取敢えず總督府の北鮮線に對する引當車輛の一部を貸借して經營に當つたが、これ等は昭和十年六月末までに總督府に返還を了し、爾來會社車輛を以て經營してゐる。

旅客及手小荷物　會社は受託經營開始以來連帶運輸の範圍を合理的に擴張することに努めると共に、鋭意諸施設を改善し一般旅客の便益增進を圖つてゐる。運賃政策に關しては經營受託當初の朝鮮總督府との協商に基き、朝鮮國有鐵道の方針を踏襲してゐる。規定關係にあつては取敢えず總督府鐵道局所定のものを準用したが、昭和十年八月に至り北鮮鐵道管理局旅客及荷物運送規則竝同取扱手續を制定し、これに附隨する諸規定類も亦逐次北鮮獨自のものを制定、昭和十年度に於て概ね整備の域に達した。

昭和八年度から同十年度に至る各年度の客車收入は次の如くである。

年度	客車收入
昭和八年度	五〇六、五〇〇圓
同九年度	一、一二六、七五七圓
同十年度	一、一七五、〇五九圓

備考　昭和八年度は下半期のみ。

貨　物　規定類は旅客の場合と同じく、當初は取敢えず總督府所定のものを準用したが、事務整理の成るに從ひ逐次整備した。その趣旨方針は何れも朝鮮國有鐵道のものと同樣である。

運賃關係に於ても移管當初の根本方針に基き從前の趣旨を踏襲し、運賃率は一級から十級迄に分類、遠距離遞減法を採用した基本賃率によつてゐる。尙運賃割引を必要とする貨物に對しては、十一級から三十級までの特定賃率及四十五種の割引賃率を適用してゐる。この外滿洲國關係にあつては日滿貿易の重要性に鑑み諸種の吸貨施設を施した。

又受託經營開始以來北鮮各航路・鐵道局線・省線・國線等との連帶運輸を開始又は擴張した。

尙昭和十年一月からは淸津埠頭稅關構內の一部をも利用して、兩地域に滿鐵保稅地帶設置の特許を受け、國線・北鮮線間直通大豆混合保管の取扱を開始した。更に右兩地帶に於ては滿洲方面よりの到著貨物に對しても保管の取扱を開始した。

又昭和八年十月一日北鮮線と京圖線方面との間に、客貨直通運輸が開始せられるに際し、圖們橋による日滿間鐵道運送荷物の通關に關しては、同年九月三十日附仁川稅關長の暫定的通達に基き圖們驛構內の南陽稅關支署官吏詰所內

に於て、日滿兩國稅關共同檢査の形態を採つたのであるが、その後上三峰及北鮮三港に於ても日滿稅關の共同檢査を實施せられるに至り、昭和十年五月日滿兩國間に於てこれに關する協定が締結せられ、同年七月一日から實施せられた。

尙北鮮に於ては一車扱貨物の積卸作業を鐵道に於て統一代辨してゐる。

昭和八年度から同十年度に至る各年度の貨車收入を示せば次の如くである。

年度	貨車收入
昭和八年度	一、一三四、四四四圓
同九年度	二、五〇〇、九八七圓
同十年度	三、三五一、四三五圓

備考　一、昭和八年度は下半期のみ。
二、昭和十年度に於ける貨車收入增加率は三五%を示してゐる。

六　港灣

北鮮に於ける會社の港灣營業は昭和十年一月一日實施の清津・雄基兩埠頭構內に於ける滿鐵保稅地帶の貨物保管取扱をその最初と解すべきであるが、これは事務的には鐵道運送の一部として處決せられたので、表面上昭和十年十一月一日の羅津埠頭營業開始を以て始まる。

羅　津　本埠頭は會社の建設に係るもので、昭和十年十月末一部竣工、不完全ながら埠頭營業を爲し得る狀態となつたので、完成部分を北鮮鐵道管理局が會社鐵道建設局から引繼ぎ、翌十一月一日同港が開港場に指定せられると共に埠頭營業を開始した。言ふ迄もなく會社の直營に係り南滿大連と併行的に經營せられてゐるがその營業は、諸施設未だ整はず假營業の域を脫しない。

雄基及淸津　この兩港に於ける海陸連絡運輸上必要な施設は昭和十一年六月一日以降會社に無料を以て貸付けられることゝなり、會社は同日から兩港の埠頭營業を開始した。

兩港に於ける各種取扱に關しては會社は貸付を受けた趣旨に鑑み、愼重な態度でこれに當りその經營形態も取敢ず外部的には直營の形式を採るも、內部的には從來の事情を考慮し現場作業を國際運輸株式會社に代行せしめて、急激な變化を避け、以て一般利用者に不便を感ぜしめぬやう萬全の注意を拂つた。

尙昭和十年一月實施の兩港會社保稅地帶に於ける貨物保管の暫定取扱は昭和十一年五月三十一日限りこれを廢止し稅關法規との關係上保稅倉庫法による私設保稅倉庫を設置し、また淸津にあつては保稅工場法による私設保稅工場をも併置し、穀物の精選その他一般貨物の手入に便する方針である。

兩港に於ける營業科目は淡水の供給を除き羅津と同樣である。

七　營業收支

鐵道關係　昭和八年度から同十年度に至る各年度の營業收支は次表の通りであるが、これが支出の內北鮮線特殊の項目としてその主なるものを擧ぐれば左の如きものである。

1　補充費　委託經營契約によつて毎年一定額を營業費から支出して國有財産の改良、補足施設をなす
2　車輛使用料　北鮮線の車輛は總て鐵道部から借受け運用することゝなつてゐるのでこれが使用料を支出す
3　本社費分擔　北鮮鐵道及總局のみの受ける分擔費
4　利息收支差損　所屬社員身元保證金及社員貯金を資金として社の他部と對立して相互金利計算を爲すため
5　財産償却及除却費　雄羅線所屬社有財産については本勘定を生ずることゝなるも、委託鐵道の財産は官有財産でその管理方に從ふためこれ等の科目による經費支出は起らない

これ等の特殊項目により合計四〇萬圓乃至五〇萬圓の特殊經費を支出してゐる。

鐵道營業收支（△印は損を示す）（單位圓）

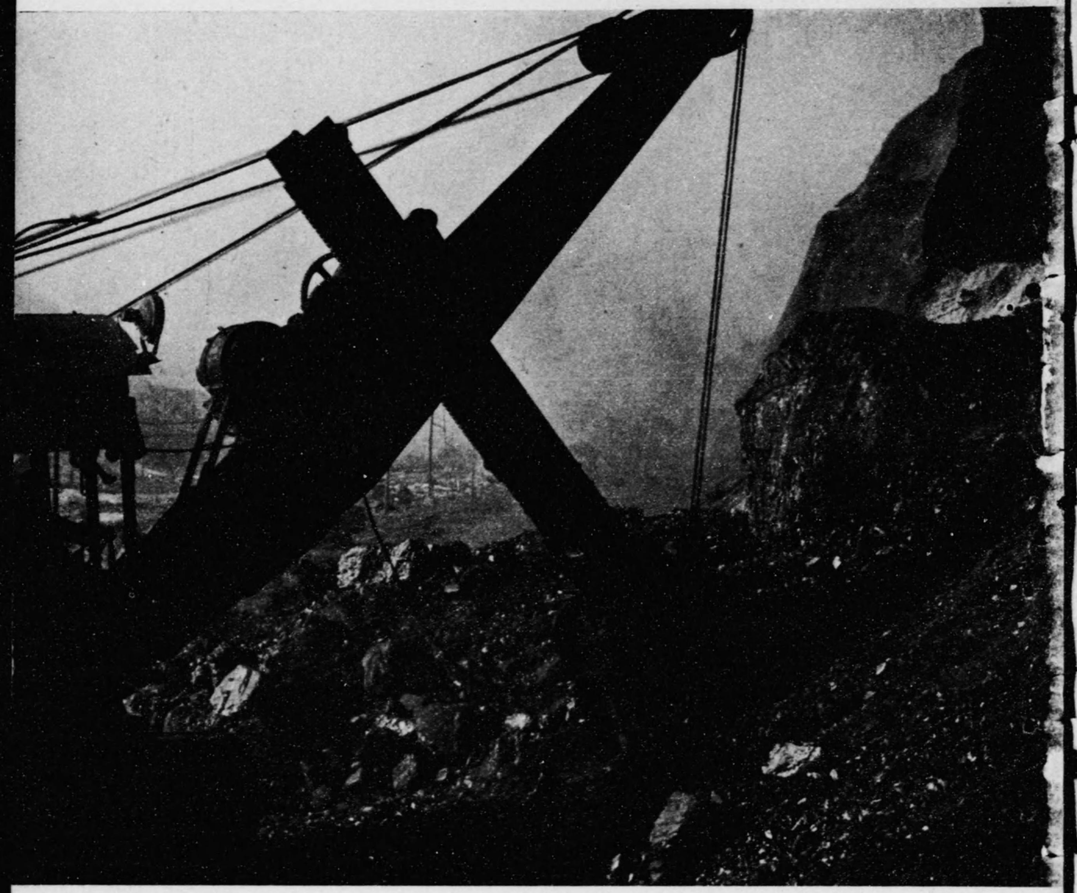
摘要	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度
營業收入			
客車收入	五〇六、五〇〇・六二	一、一二六、七五七・二六	一、一七五、〇五九・七四
貨車收入	一、一三四、四四四・七一	二、五〇〇、九八七・三九	三、三五一、四三五・三〇
倉庫收入	—	一一二・〇一	八三二・九四
諸口收入	一〇二、四九八・一六	三二七、二六五・三四	四七七、六〇四・一〇
利息收入	一二、七八九・七二	三〇、〇四五・三八	九、二〇〇・四四
計	一、七五六、二三三・二一	三、九八五、一六七・三八	五、〇一四、一三二・五二
營業支出	一、六五七、二二五・二九	三、八八七、九二〇・〇九	四、五五〇、二六二・四八
差引益金	九九、〇〇七・九二	九七、二四七・二九	四六三、八七〇・〇四
朝鮮總督府納付金	七一八、八五二・六一	一、四四六、一四〇・七二	一、四七八、六七二・九一
再差引損益	△ 六一九、八四四・六九	△ 一、三四八、八九三・四三	△ 一、〇一四、八〇二・八七
營業收入百につき營業支出	〇・九四	〇・九八	〇・九一

港灣關係　昭和十年十一月一日から翌十一年三月末日に至る羅津港の營業收支は左表の如くである。こゝにも亦本港特殊の收入たる交通事務費なるものがある。即ち北鮮三港を利用する滿洲國との連帶貨物運賃中から割賦する收入で、左表諸口收入の大部分即ち一二七、〇〇〇圓を占めてゐる。從て純營業收支はこの金額を控除して見なければならない。

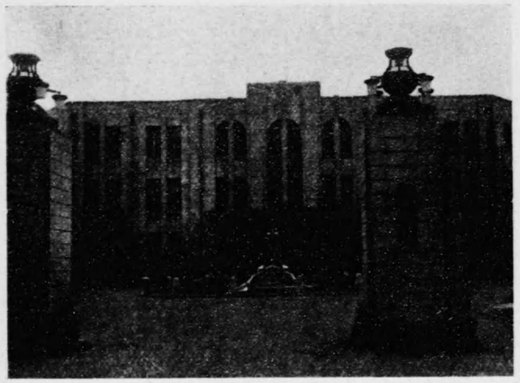
港灣營業收支

摘要	昭和十年度（單位圓）
港灣收入	
船舶收入	二、八七三・三九
荷役收入	三二、〇八七・七九
荷繰收入	七、二四四・七一
倉庫收入	六三八・四七

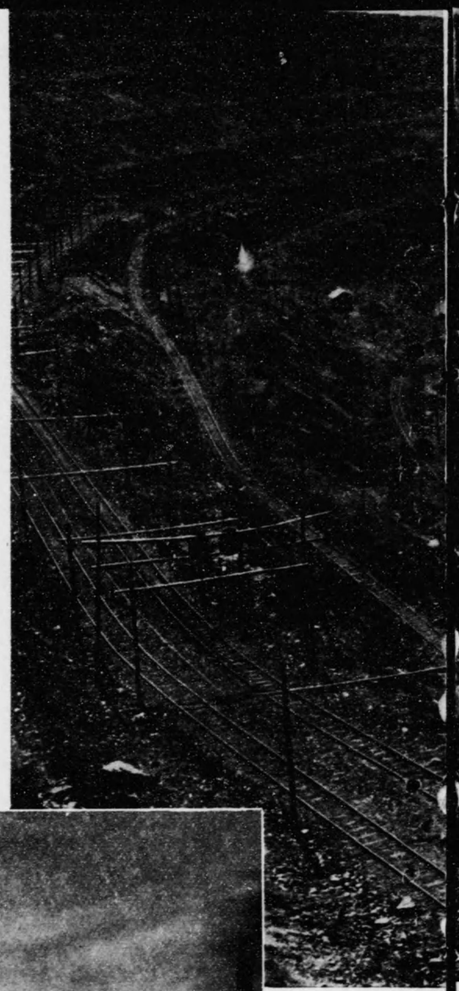
諸口收入	一二七、二〇八・八六
計	一七〇、〇五三・二二
港灣支出	
總係費	一一、六五五・九八
船舶費	二、〇〇〇・四六
荷役費	二一、四五五・五四
荷繰費	八、四九一・〇八
倉庫費	三二、四九〇・七九
保存費	八四五・三〇
別途給與金	四、五五四・七三
計	八一、四九三・八八
差引益金	八八、五五九・三四
一日平均收入	一、一一八・七七
一日平均支出	五三六・一四
益金	五八二・六三



ルベヨシ氣壓・碳炭順撫

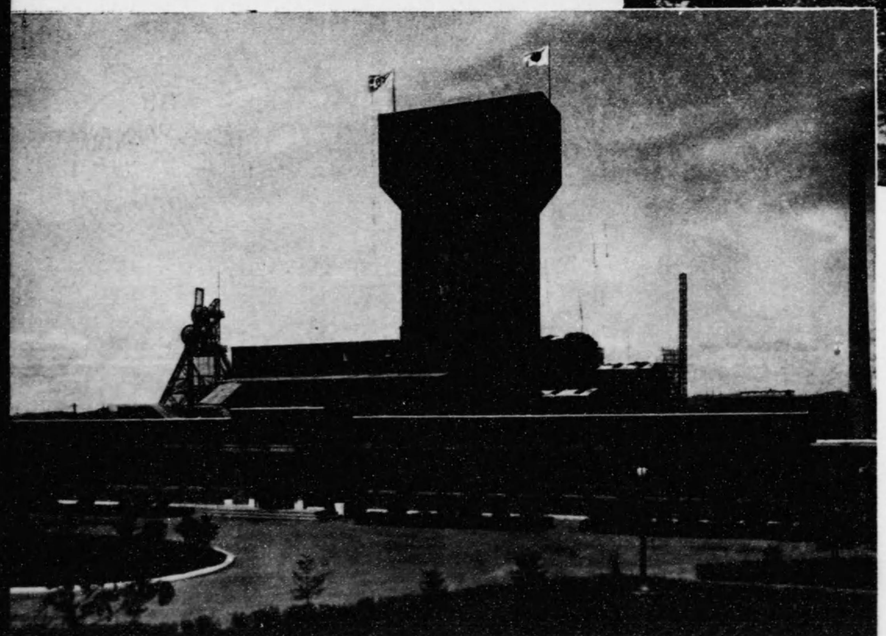


所務事・礦炭順撫

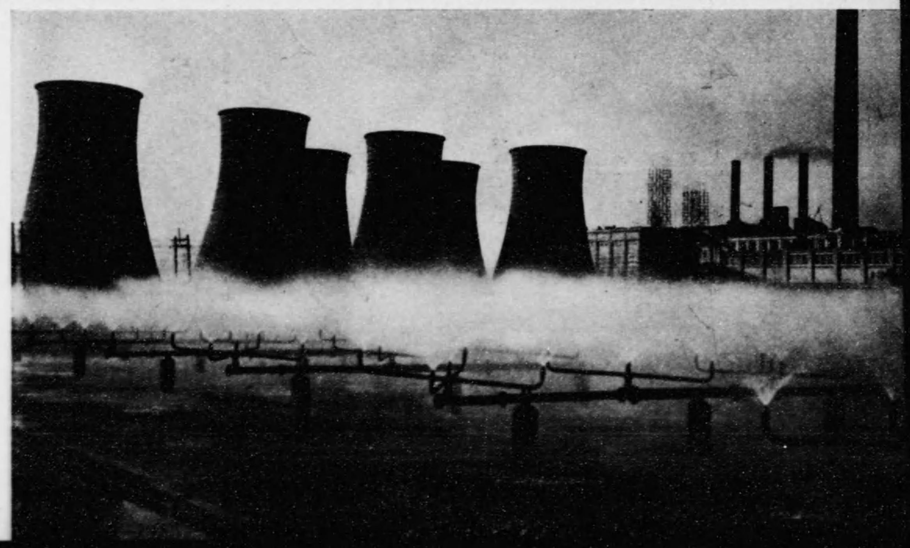


堺天露・礦炭順撫

坑竪大風龍



撫順炭礦・發電所



第三章　鑛業

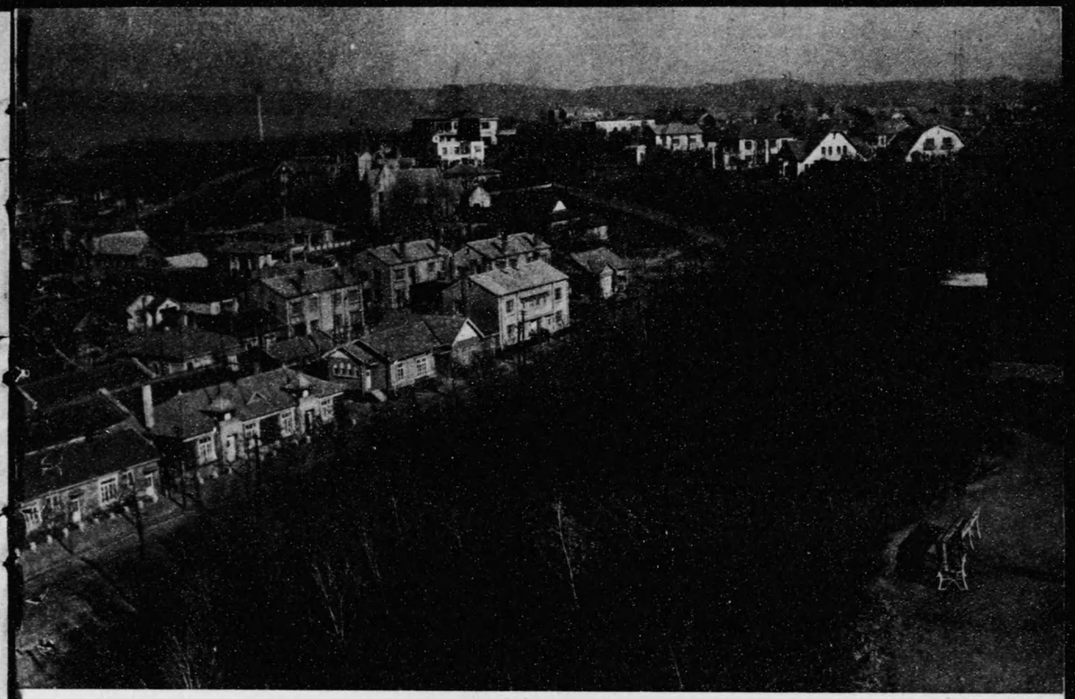
第一節　概說

本章に鑛業といふのは職制上の撫順炭鑛(撫順炭坑・炭礦部と稱せられた時代もある)なる名稱の下に一括される採炭竝に附帶の事業(製油事業を除く)をいふ。

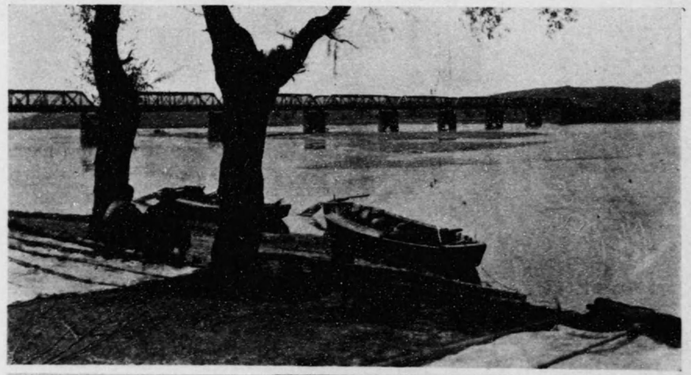
會社が當初政府から引繼いだ炭田は撫順・煙臺及び瓦房店(舊炸子窰)の三であつたが、その後明治四十年七月鐵道炭坑授受に關する日露協定の結果として露國政府より石碑嶺竝陶家屯兩炭田の引渡を受け、更に昭和八年三月には日滿合辦老頭溝煤礦公司から老頭溝炭坑事業を、同年十一月には奶子山煤礦公司より奶子山炭坑事業を繼承したのである。而してこれらの中南滿鑛業株式會社に經營を委任した石碑嶺・陶家屯の二炭田を除く諸炭田に於て會社は石炭の採掘竝にその附帶事業を經營してゐるが、各々その沿革を異にするものがあるから左にこれを略述しよう。

一　撫順炭田

奉天省撫順縣にあり、東西一七粁、南北四粁、六千萬平方米の地域を占め、大連灣中等潮位より八〇米標高にある。炭田の發見年代は詳かでないが、發掘の陶器・古錢等から想像すれば六〇〇年前既に高麗人により陶器製造の燃料として採掘せられたと推定し得る。元が勃興して高麗人が鴨綠江の南に追はれて後は兵亂が相踵いで起つたため採



撫順・社宅街



撫順・永安橋

撫順・炭礦ホテル

掘をなす遑がなかつたであらうといはれてゐる。降つて乾隆年間に至り清朝宗祖の墳墓たる永陵・東陵・北陵の川上にあるので所謂風水に害ありとの理由でその採掘は嚴禁せられた。光緒二十七年(明治三十四年)に至つて時の奉天將軍により解禁せられ、楊柏堡川を境として西に華興利公司、東に撫順煤礦公司が組織せられて作業を開始したが、明治三十六年には先づ撫順煤礦公司が一切の財産及び權利を露國極東森林會社に讓與し、更に翌三十七年には華興利公司も露國に占領せられて露軍の鐵道竝軍隊用燃料に供せられた。然るに三十八年三月奉天戰に於て我軍はこれを占領し野戰鐵道提理部に於て經營したが、前述の如く明治四十年四月會社の創立と同時に繼承して今日に至つたものである。引繼當時は千金寨・楊柏堡・老虎臺の三坑で、一日平均約三〇〇噸内外の出炭に過ぎなかつたが、次いで大山・東鄉兩竪坑、萬達屋・新屯・龍鳳の諸坑を開發し、更に大正四年以來露天堀採炭を考案して古城子・楊柏堡・東ケ岡の三箇所に撫順獨自の方式による作業を行ひ、現在では出炭の過半數を占める盛況を示してゐる。昭和十年度には總出炭量約七七〇萬噸、一日平均約二萬一千噸の記錄を作つた。

埋藏炭量は十億噸と稱せられてゐたが、露天堀の實績により粗惡炭を控除すれば八億六千萬噸と豫想せられ、その中現在までの採掘高は累計一億九百萬噸に達してゐる。

撫順炭層の特徴は稀に見る厚層で、西部に於て最大一二〇米、東部に向ふ程薄くなるが東端でもなほ一五米、平均約四〇米である。而して炭層は北方に向つて三〇度の傾斜をなし、その生成は第三紀時代に屬し、夾炭層は片麻岩と中生層の上を不整合に覆つてゐる。

炭質は米國地質調査所の分類法によれば低度瀝青炭に屬し、外觀は漆黒で光澤が強く火着がよくて長焰を發して燃燒し、灰分は少く熔融點が高く、粘結性に乏しくクリンカーを生ずることが少いため蒸汽用として最適である。ただ東部炭は可成りの粘結性を有するので骸炭用として混合使用される。

二　煙臺炭田

奉天省遼陽縣内連京線煙臺驛の東方にあり、同驛と一五・六粁の支線によつて連絡してゐる。地質は石炭紀に屬し主として頁岩竝砂岩より成り、炭層は東西に短く南北に長く、南・北の二區に分れ兩者共舟形の傾斜をなしてゐる。而して炭層は大小合せて一七層あり、炭質は亞無煙炭に屬し炭量は二千萬噸と推定せられてゐる。

當炭田は撫順と同樣最初は高麗人により採掘せられ、後元の勃興と共に高麗人は追はれ、土民の手により土法により採掘せられたものゝやうである。而して清朝に至つてもこの地は撫順と異り採掘禁止を受けず、嘉慶初年に吳姓なる者が軍功により炭坑開發を許可せられ、同十七年に至りその採掘權は八個の龍票(政府の下付した世襲的採掘特許證)と二個の彩票(外務部制定の礦務章程により下付した採掘許可證)に分れた。その後東清鐵道會社が設立せられるや、龍票五個を買收し二個を租借し、又彩票は露清合辦の天利公司の所有に歸し、斯くして殆んど大部分は露國人の手によつて採掘せられてゐたが、明治三十七年九月當地方の戰鬪に於て我軍の占領する所となり、調査完了後本山採礦班竝支山採礦班を組織して出炭に從事した。然るに同三十八年三月撫順炭田が我軍の占領に歸したので經營容易な撫順に設備の全部を移し煙臺の事業は中絶した。斯くて會社は創立と同時に政府よりその引繼を受け今日に及んだものである。

三瓦房店炭田

瓦房店の東方約四粁の地點にあり、三三〇年前に發見せられ、爾來引續き高麗人・支那人により採掘せられたもの
の如く、近くは明治三十四年の露清協約により東清鐵道會社がこれを經營してゐたが、日露戰役後ポーツマス條約第
六條により我權益に歸し、明治四十年四月會社の創立と共に我政府から引繼を受けたものである。爾來會社は瓦房店
森田彦三郎氏にその經營を委任したが昭和二年六月末日を以てその契約を解除した。
その後昭和製鋼所の骸炭原料として製鋼所の手で開發することゝし若干の準備を進めたけれども、製鋼所に於ける
採炭事業の經營は資金その他の關係上極めて困難なのでこれを撫順炭礦の一坑として開發すべく、昭和八年七月より
調査計畫を行ひ露天堀により開掘することに決定した。會社は同九年一月以降炸子窖坑なる名稱の下に採炭に從事せ
しめたが、同十一年八月に至り瓦房店坑と改稱した。

四蛟河炭田

吉林省額穆縣內京圖線蛟河驛の東南一〇粁の地點にあり北緯四三度四五分、東經一二七度二〇分に位置してゐる。
蛟河の支流柳樹河の沿岸は概ね平坦で濕地又は水田となつてゐるが他は一般に丘陵性の高地を構成し、東方に萬寶
山等の急峰を繞らした森林地帶がある。
表土は一米乃至一米半の腐蝕土で下部は砂質の沖積層で覆はれ、夾炭層は中生代侏羅紀に屬し砂岩竝頁岩の互層よ
り成る。
炭層は大層・第一號小層・第二號小層・第三號小層の四層より成り、稼行可能炭層は大層竝第三號小層の二層であ
り、走向は大體西南より東北に走り東部奶子山に於て東西に偏してゐる。傾斜は一般に露頭に近い部分は急で深度を
增すに從つて緩となり、北に二二度乃至三五度である。
炭質は粘結性少く火着・火保良好の瀝青炭で家庭用竝工業用に適する。
當炭田發見の時代は詳かでないが、前清の初頃附近の住民が露頭部炭層を採掘したものゝやうである。降つて光緒
三十一年に至り土地の紳商豐年・小溪等が土法を以てこれを採掘したが運搬不便の爲販路停滯して屢休坑した。その
後民國四年採掘權を高某・孟某の兩人に讓渡し、爾來右兩人の經營により逐時殷盛となり、民國十七年には吉敦鐵路
の開通により運輸の便を加へたため資本金一五〇萬元の奶子山煤礦股份有限公司を組織して鑛區の擴張、諸機械の增
設を行ふ等名實共に充實を見るに至つた。
昭和七年十月吉林省實業部と煤礦公司の間に同公司の賣買契約が成立して一部の引繼をなしたが、その後解約した
ため資金難に陷り、遂に同八年六月以後採炭作業を休止するに至つたが、同年十一月會社との間に委任經營契約が成
立するに及んで撫順炭礦から係員を派遣して採掘法の改革、選炭機の開設、發電所の新設、動力の電化、試錐作業の
擴充その他凡ゆる方面に經營の合理化を圖つた。斯くて同年十二月再び出炭を開始し、爾來順調な作業を續けて來た
が同十一年七月舊鑛業條例による七鑛區の鑛業權を讓受けると共に蛟河採炭所と命名して撫順炭礦の一管理箇所とし
たのである。

五老頭溝炭田

間島省延吉縣尙義鄕にあり、東は老頭溝吉林街道、南は檜子石溝、西は老頭溝竝老頭溝頭、北は樑樹川分水嶺に跨る東西約〇・八粁南北約四粁の區域を占め、その面積は三、三三三、〇〇〇平方米に及ぶ。この一帶は緩やかな丘陵地で丘頂は鑛區の略中央を貫いて南北に連走しこれを界として西に老頭溝、東に檜子溝がある。

地質は小川博士の分類に從へば東部間島三崗窖池中の北崗窖池帶に屬し、大部分は厚い表土に蔽はれた砂岩・頁岩を主とし稀に礫岩を混ずる互層の侏羅層に屬する。西部には若干の安山岩がありその西に花崗岩を存し本炭田の基盤をなしてゐる。

本坑は古い歷史を有し、古老の言によれば王人儀なる者が三號澤坑道附近北方の水溝に露頭を發見し、光緒十八年(明治二十五年)自ら把頭となつて採炭に着手したのが最初である。その後光緒三十一年現在鑛區の北方分水嶺道路附近に於て土壤の色が黑いのを奇異として探査の結果炭層を發見し、實興窖なる名稱で採炭したことがあり、更に民國三年李天香なる者が自家の裏地に穴藏を掘つた際偶然發見したのが後の華利公司の濫觴となつたのである。次いで民國七年(大正七年)東京の飯田延太郎氏が吉林省實業廳と契約を締結して日支官商合辦組織の下に、同氏の傍系合辦事業たる天寶山銀銅鑛及び天圖鐵路に燃料炭を供給し併せて地方一般の需要に應ぜんとして經營を開始したのが老頭溝煤礦公司である。

その後同公司は天寶山銀銅鑛技師に委囑して炭層の調査をなさしめ、四號澤附近の斜坑、三號澤竪入二坑道下の切

通しを施行し同時に四號澤附近に變昌窖、樑樹川分水嶺に寶興窖等を許可して斤先料を徵收し、舊來の土法により採炭して一般に販賣し、更に天圖鐵路の建設に伴ひ民國十二年六月より公司の現場組織を確立して操業中であつたが、昭和八年三月その經營を會社に委任して來たので撫順炭礦從事員を派遣してその任に當らしめた。然るに滿洲鑛業開發會社創立と共にその鑛業權は開發會社の取得するところとなつたので、同十一年七月會社は租鑛權を設定し撫順炭礦の管理下に屬せしめた。

第二節　分課竝從事員

一　分課竝分掌

明治四十年四月會社設立と共に庶務・會計・用度・坑務・機械・營繕竝運炭の七課を置き同四十二年三月更に電氣課を增設した。その後種々の變遷を經て大正九年六月炭礦分課に大改革があり卽ち庶務・鑛務・工作の三部を置き庶務部は庶務・會計・用度・運炭の四課を統べ鑛務部は古城子・大山・東鄕・老虎臺・龍鳳・煙臺の六採炭所を、工作部は機械・工業・土木の三課を管理することゝなつた。玆に於て大山・千金寨の二採炭所を合併して大山採炭所となし東鄕・楊柏堡の二採炭所は合併して東鄕採炭所となり、老虎臺・萬達屋の二採炭所は亦合併して老虎臺採炭所となり、龍鳳・新屯の二採炭所は龍鳳採炭所となり、これに古城子・煙臺の二採炭所を加へて六採炭所が設置せられた。越えて大正十一年一月本社事務分掌規定の改正せられた時炭礦は興業部の所管となつたが翌十二年四月更に興業部を

離れて社長直屬となり、同十三年十一月撫順炭礦規定が制定せられて庶務・會計・用度・運輸・機械・工業・土木・鑛務の八課竝採炭所（古城子・大山・東郷・老虎臺・龍鳳・煙臺）が置かれ、同十五年四月東ヶ岡採炭所が新設された。

昭和二年十月機械・鑛務の二課を廢止し機械課所管たりし機械工場を獨立せしめ、新に調査役を設けて炭礦業務の計畫、審査竝統計事務を管掌せしむることゝし、運輸・土木・工業三課の名稱を夫々運輸事務所・工務事務所・發電所と改めた。翌三年二月臨時製油工場建設事務所を、同九月には楊柏堡採炭所を設け、同四年十一月臨時製油工場建設事務所を廢止して製油工場を設置した。尚ほ同五年四月調査役の所管たりし火藥工場を獨立せしめて火藥製造所と稱した。同年六月會社職制の改革があり、撫順炭礦は炭礦部と改稱され現業統制機關として採炭・電氣・機械・化學の四課を新設しこれに庶務・經理の二課を加へた六課を置き採炭所その他現場各箇所を部の管理に屬せしめ、工務事務所の名稱を工事事務所と改めた。

昭和六年八月更に職制の改正により炭礦部は撫順炭礦に復歸し、機械・電氣・化學の三課を合一して工作課となし、東ヶ岡採炭所を楊柏堡採炭所に合併した。その後同九年四月臨時龍鳳竪坑建設事務所を置いたが翌十年十月これを廢止し、同十一年八月には臨時石炭液化工場建設事務所竝蛟河採炭所を置いた。更に同年十月の職制改正に當り製油課の新設を見たので、現在に於ける炭礦分課は庶務・經理・採炭・製油・工作の五課と古城子・大山・東郷・楊柏堡・老虎臺・龍鳳・蛟河・煙臺の八採炭所及び運輸事務所・工事事務所・發電所・機械工場・製油工場・火藥製造所・研究所・臨時石炭液化工場建設事務所の八箇所を以て組織せられてゐる。

二　從事員

(一)　從事員數

會社創立以來炭礦に於ける從事員數の增減は左表の如くである。

年度	月俸者	屋員	傭員			
			日本人	滿洲國人	合計	囑託
明治四十年度	一九六	一	五二八	二四一	九六五	一
大正元年度	三七七	一	一、二六五	一、五六五	三、〇五八	一
同五年度	二六四	二四	一、八四五	二、五三五	四、八四八	一
同十年度	四一四	三五三	二、三二八	四、六七八	七、七八三	五
昭和元年度	七〇三	一	三、〇八〇	四、二八〇	七、四四三	五
同二年度	六二一	一	一、九二二	三、六二〇	六、一六三	三
同三年度	六六四	五〇二	一、九四七	三、四九五	六、一三一	四
同四年度	六二八	五〇九	一、八五三	三、三三七	六、一二六	二
同五年度	六〇六	五五二	一、八二八	三、一九一	六、一六六	二
同六年度	五四七	五一三	一、七四八	三、二四七	六、二四四	一
同七年度	五二八	五一五	一、八〇九	三、二二二	六、〇六三	三

昭和八年度	六二二	五八二	一、八五六	二、四七六	五、五三五	五
同九年度	六九九	六三五	二、〇八三	二、四一七	五、八三四	七
同十年度	七〇六	七〇〇	二、三八五	二、四一一	六、二〇二	九

備考　外國出張・留學・非役竝待命を含まず。

(二)　從事員の生活

(1)　社　宅

千金寨社宅は古城子露天堀作業の進展及び大山坑坑內堀による地表沈下の爲漸次これを撤廢し同時に永安臺に新社宅を建設し來つたが、社宅新設に當つては特に居住者の保健に大なる考慮を拂ひ、諸設備の充實外觀美の保持等に努め理想的住宅となし尙ほ舊社宅に於ても屢々改造を行ひ、以て社員待遇の改善を圖つた。

而してこれ等社宅は社員の增加に伴ひ年々その數を增し昭和十年度末に於ては、家族持社宅二、八五三戶獨身社宅二〇棟總面積一六四、四五六平方米に達しその他代用社宅として家族持社宅四〇五戶獨身社宅三棟を有し、尙不足は豫算の許す限り逐次增設を行ふべく現に新屯・永安臺東方地區・石炭液化工場附近等に新社宅敷地を選定し着々これが準備中である。

(2)　慰安、修養

社員倶樂部　從事員の慰安、修養を目的として倶樂部の施設があり、現在千金・大山・東鄕・楊柏堡・東ヶ岡・老虎臺・萬達屋・新屯・龍鳳・永安臺の一〇を數へる。各倶樂部共多少の相違はあるが概ね撞球室・大集會室・理髮室等を備へてゐる。

炭礦倶樂部　大、中、小各食堂・娛樂室・談話室等の設備が完備してをり、ホテル業をも兼營してゐる。

公會堂　慰安、修養を目的とし一般的講演會の會場に當てられ、又映畫場及び觀劇場としての設備が完備してゐる。

(3)　體　育

體育施設は大體地方部學務課の所管に屬してをり、撫順道場(柔道・劍道・弓道三部の綜合道場)・野球場・陸上競技場・水泳プール(大人用一小人用各一)等があるが、この他當地に於ける體育の向上發達を目的として存在する體育協會の施設に係るものには水泳プール(小人用二)・ラグビー場・庭球コート・角力場等があり、この兩者ともその運用は全く體育協會に一任されてゐる。別にゴルフ倶樂部と乘馬部があり何れも體育協會は一部の經費を補助してその發達を助成してゐる。又慰安と保健とを目的として東公園の計畫がありこれが完成の曉には適切なる市民の遊步場としても期待されてゐる。

第三節　採　炭

一　出　炭

會社引繼以前卽ち明治四十年三月下旬に於ける一日平均の出炭高は千金寨・楊柏堡・老虎臺の三坑で合計約三百噸

に過ぎなかつたが、會社創業以來逐年增加の趨勢を辿り、昭和二年度には一日平均一萬九千噸、年產總額七〇〇萬噸を超え、昭和六、七年度は不況竝事變の影響による一時的減少を見せたが尙ほ年產總額六〇〇萬噸臺を維持し、更に同八年度以降は炭界の異常な好況に乘じて逐次增產して同十年度には一日平均二萬二千噸、年產總額八〇〇萬噸を突破する盛況を呈した。左揭の各坑別の出炭額表は炭礦事業發展の概要を物語るものである。（單位英噸）

坑別＼年次	明治四十年度	大正元年度	大正五年度	大正十年度	昭和元年度	昭和二年度	昭和三年度	昭和四年度	昭和五年度	昭和六年度	昭和七年度	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度	備考
古城子露天堀	—	—	一五二、四〇〇	四五、〇〇〇	三四、〇〇〇	四九、〇〇〇	二四、〇〇〇	二四、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	四七、一〇〇	四七、一〇〇	四、四〇〇	四、三六〇	昭和九、五出炭開始
楊柏堡露天堀	—	—	—	三五、〇〇〇	三一、〇〇〇	三一、〇〇〇	三四、〇〇〇	三四、〇〇〇	三一、〇〇〇	三〇、〇〇〇	三六、八〇〇	四七、一〇〇	六六、三〇〇	七一、〇〇〇	
東ヶ岡露天堀	—	—	—	一、四〇〇	一六、四〇〇	一八、四〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇	
南昌斤先堀	—	—	—	—	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	
大山坑	一三三、三七七	七四、一四九	八七、七八一	七二、一四九	一二五、〇〇〇	一二五、一〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇	
東鄉坑	四四、五四〇	四五、九六〇	六六、九八〇	六六、七九〇	九〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	七三、〇〇〇	七三、〇〇〇	七三、〇〇〇	七三、〇〇〇	
老虎臺坑	六六、四三一	三六、七四〇	三五、七八〇	四四、四四〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	
萬達屋坑	—	—	六六、四七〇	一六六、三三〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	
新屯坑	—	—	—	七八、四八七	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	四四、四〇〇	
龍鳳坑	—	—	—	一六六、九二一	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	二二四、〇〇〇	
塔連區	—	—	—	三三、三九〇	一六、〇〇〇	六、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	昭和七、四廢止
東龍區	—	—	—	—	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	昭和七、三廢止
計	三三三、三九〇	一九二、四九〇	三二二、〇四四	二八二、六八〇	三六四、八〇〇	三八八、五〇〇	三六四、八〇〇	三六四、八〇〇	三六四、八〇〇	三五六、八〇〇	三七二、七〇〇	三七二、七〇〇	三七二、七〇〇	三七二、七〇〇	
煙臺坑	—	四二、九五〇	四五、八五〇	七二、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	一四四、〇〇〇	
瓦房店坑	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	四、三六〇	四、三六〇	

坑別＼年次	明治四十年度	大正元年度	大正五年度	大正十年度	昭和元年度	昭和二年度	昭和三年度	昭和四年度	昭和五年度	昭和六年度	昭和七年度	昭和八年度	昭和九年度	昭和十年度	備考
撫順	—	六五八	四、〇三〇	五、六〇二	七、九四四	一七、七四四	一九、〇一三	一九、七一〇	一九、八八〇	一八、八一四	一六、七六八	一六、〇三五	一九、二四四	一九、三四四	
煙臺	—	—	一八	一四九	一三七	三五九	三五一	四三九	四七九	四七九	四七九	四七九	四七九	四七九	
瓦房店	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
老鉸河	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
老頭溝	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
合計	六五八	四、〇四八	五、八五一	七、九三一	八、〇八一	一八、四八八	一九、〇五四	一九、四二三	一九、八五九	一九、三三三	一七、四四五	一七、〇三五	一九、七四四	一九、八四四	
鉸河	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	二四〇、〇〇〇	二四〇、〇〇〇	昭和八、一二出炭開始
老頭溝	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	四五、三六〇	一四七、三六〇	昭和八、五出炭開始
合計	三三三、三九〇	一九二、四九〇	三二二、〇四四	二八二、六八〇	三六四、八〇〇	三八八、五〇〇	三六四、八〇〇	三六四、八〇〇	三六四、八〇〇	三五六、八〇〇	三七二、七〇〇	三七二、七〇〇	三八五、〇六〇	三八五、〇六〇	

備考　一日平均出炭量は曆年を以て算出せり、但し明治四十、昭和二、六、十各年度は閏年なり。

二　試　錐

試錐作業は採炭計畫の基礎となるべき重要な作業の一であつて、會社創業當時より現在に至る三十年間の中第一期に於ては撫順炭田南側露頭調査竝同北側大斷層境界線の調査を完了し、第二期に於ては同深部炭層調査を施行して炭層の狀態竝炭量を明確にし、第三期に入つては製油工場の創設に呼應して油頁岩調査に全力を擧げて側面的援助をなした。而して第四期とも見るべき滿洲事變以後に於ては、社業の進展に伴ふ石炭の增產は小瓢屯・深井子方面の未知炭田の調査を必要とし、又深部採掘計畫の樹立に伴ひ古城子西スキップ「深」附近に於て深部炭層調査を施行した。こ

の間楊柏堡河附替河附近の地質調査、古城子露天堀下盤調査竝アプローチ線基盤調査その他間接作業として坑内に於ける水抜、粘土注入、通風等にも大いに利用せらるゝに至つた。

尙ほ炭礦業務の外雄雞隧道竝雞津港附近の地質調査等の對外飛躍にも參加した。

自昭和二年度至同十年度に於ける試錐作業の概況を示せば次の如くである。

年度	錐種別	本數	總延長	試錐箇所
			米	
昭和二年度	ダイヤモンド式	一	二、五五八・七〇	古城子
同三年度	ハダイヤモンド式	一一	二、一九六・六〇	古城子
同四年度	ハダイヤモンド式	一六	二、五七九・六五	古城子
同五年度	ハダイヤモンド式	一六	二八・九六	古城子
同六年度	ハダイヤモンド式	二九	二、七二〇・五一	古城子・楊柏堡
同七年度	ハダイヤモンド式	二三	二、二七〇・六六	古城子・煙囪
同八年度	ハダイヤモンド式	七	六七一・〇〇	古城子・大山・東鄉
同九年度	ハダイヤモンド式	一七七	三、〇三二・六七	古城子・大山・東鄉・煙囪・深井子
同十年度	ハダイヤモンド式	一六	二一九・五四	小鬼屯・楊柏堡河
		一八〇	四、四二九・三五 八三・二〇	古城子・東鄉・煙囪

三　採掘法

採掘法に關しては淺敷に適する露天堀と深敷に適する坑内堀と大いにその趣を異にするものがあるので、左に各別にこれを略述しよう。

(一) 露天堀採掘法　大正四年十月露天堀を開始して以來約十年間は採炭は手掘採掘、半噸炭車積込手押運搬、三〇〇馬力コース捲により、剝離はエキスカベーター・一五〇B竝四五C型蒸汽ショベル・一〇三C型電氣ショベル等を用ひ、採掘した表土・頁岩はこれを二〇立方碼ダンプカーに積込み蒸汽機關車によつて計軍屯捨場へ輸送排棄し、採掘方式は採炭、剝離共に階段式ベンチワークによつてゐた。

然るに逐年出炭量の增加に伴ひ採掘、運搬共に困難な頁岩の剝離を主とせねばならぬ狀態となりこれ等に必要な機器は强力且つ能力大なものを充當せねば所期の目的を達し得ぬことゝなつたので、採炭は五〇B電氣ショベル・三噸鐵製炭車・一二噸電氣機關車・二五噸スキップ捲等の設備を以てし、剝離には從來使用の機器以外に强力な一二〇B及二〇〇B電氣ショベルを增設し、ダンプカーは三五立方碼容量のものに代へ、機關車は蒸汽を廢して八五噸電氣機關車に變更し、十年前とは全く面目を新にし出炭竝に製油原料の供給に貢獻してゐる。

(二) 坑内堀採掘法　創業初期に於ては採掘法につき種々の議論があつたが、我國に於ては未だ厚層採掘の經驗がなく、且つ炭層竝盤岩の性狀が明瞭でなかつた爲全般にわたる採掘研究は他日に讓ることゝし、一時的のものとして先づ炭層中最も良質の部分を炭柱法により採掘したが、該方法は全部の採掘をなすこと不可能で坑道支柱の補修には多

額の經費を要し且つ自然發火の危險もあるので、大正元年以降これらの危險を除き得る塡砂採掘法を全炭層に應用して良好な成績を擧げた。

大正十年龍鳳採炭所に於て研究發案された累段傾斜長壁拂法は試驗の結果採掘竝充塡の能率を向上し、經費を輕減し、通氣保安上竝採掘率にも顯著な成績を擧げ得ることが確認されたので、逐次全坑内塲に普及實施されるに至つた。而して現在は主として本採掘法によつてゐるが特殊の箇所の一部分に於て走向長壁拂法・斜走向長壁拂法竝水平長壁拂法を實施してゐる。

(1) **昇拂**（累段傾斜長壁拂）

本法の主眼とする所は充塡材料を自然流下勾配を利用して採掘充塡を行ふにある。卽ち厚層を二米内外の單位層に分ち、最下段の單位層より層理又は夾石に沿ひ長壁法により斜上向に採炭し長壁面の採炭が進捗して天井の張間が擴大すれば採炭を中止して充塡を行ひ、第一單位層が採掘限度に到達すれば第二單位層の採掘充塡を開始し、斯くて逐次上層に移つて行くものである。

充塡材料は從來河砂及山砂を採取使用してゐたが、昭和五年製油工場の事業開始と共に油頁岩乾餾殘渣卽ち廢頁岩（スペントシエール）を利用することゝなり、その供給も逐年增加して最近は土砂は自然發火防止用として約三%を使用するに過ぎない。

採掘された石炭は從來柳籠・手押二輪車又は水流輸送等によつて拂運搬を行つてゐたが、昭和五年小型切羽運搬機が考案されこれが普及の結果採掘能率は劃期的飛躍を遂ぐるに至つた。

(2) **橫拂**（累段走向長壁拂）**竝斜拂**（斜走向長壁拂）

本採掘法は薄層に於ける一般採掘法であり、何れも沼層累段採掘法なることは昇拂と同樣であるが、橫拂竝斜拂は長壁拂面を走向に沿ふて橫押し又は斜橫押しに採掘する方法である。橫拂は拂面が炭層の眞傾斜にある場合で、最初は截炭機使用の目的に採用されたものであるが、尙ほ幾多の困難を伴ひ未だその成果を見るに至らない。斜拂は拂面が擬傾斜にある場合に急傾斜の炭層を適當な緩傾斜となし石炭を自然流下又はコンベヤーにより直接炭車に積込むのに便あらしめんとするものである。

四　工　人

(一) **工　人**　勞働者の大部分は滿洲國人乃至中國人であり、日本内地人・朝鮮人及びその他外國人はその數も極めて少なく且つ諸條件を異にする爲所謂炭礦勞働管理の對象からは除かれてゐる。從つて玆には專ら前者につきてのみ述べる。

工人とは滿人勞働者の總稱である。古くは中國人勞働者を苦力の名を以て呼び、大正八年以來これを華工と呼ぶこと、定めたが、華工の名は中國人勞働者に好感を與へず、更に滿洲國の成立に及んではその語の不適當なことを認めたので工人の名に變更し今日に及んでゐる。

撫順炭礦は作業内容が各種各樣極めて複雜であり、從つて工人もその作業内容、待遇その他の條件によつて各種の資格職名に分たれてゐる。

雇員・傭員　雇員・傭員は所謂會社社員の待遇を受ける者であり、工人中優秀なもので主として技術工竝事務取扱の責任重大なものである。

把　頭　把頭は所謂苦力頭・人夫頭・親方と謂はれるもので、これを大把頭と小把頭に分ち、前者は小把頭竝常傭夫を監督し、後者は常傭夫を直接監督して作業に從事する。

常傭工　作業內容竝工賃計算方法により常傭方と常傭夫に分つ。前者は日給額を定めて常時使役する者であり、後者は日給額を定めず稼働高に應じ賃銀を支給する。

供給工　勞力供給請負人によつて供給せられる勞働者で、臨時作業に從事する者である。

請負工　一括作業請負人の使役する勞働者である。一括請負は作業又は勞役が特殊且つ臨時的のもので常傭工を使役するのが特に不便なものか或は作業量に著しき增減があつて監督上竝工賃計算上特に困難なものに限られてゐる。

當礦に作業する工人は原則としてこれを在籍工人として統制し諸施設諸待遇を爲し、已むを得ぬ者はこれを外籍從事員(供給工・請負工)とし、この間明瞭なる區別を爲してゐる。以下專ら在籍工人のみについて述べることゝする。

(二)　募集竝採解傭　鑛山事業の原動力として勞働者供給の圓滑を得ると否とは斯業經營上の盛衰に關する緊急問題で、當礦に於ても創業以來勞働者の招來については各地に招工公所を設ける等多大の費用を投じ幾多の苦心を拂つて來たが、現在に於ては撫順炭礦の業務待遇福利施設は遍く滿人勞働者間に知られて來たので、招かずして自ら來り投する狀態の保持に努力し、更に一步進んで如何にして優良な工人を採用、養成し先天的移動癖を改めて安住せしめるかに全力を注いでゐる狀態である。工人の募集は地域別に分類すれば遠地募集、沿線募集、坑所募集(現地募集)の三者となる。前二者は積極的能動的募集を意味し、所謂募集の對象であり、かゝる意味の募集は漸減の一途を辿り、各地の招工公所も漸次廢止するに至つた程である。たゞ昭和七年には事變後著しく現地に勞働力の不足を告げた爲若干の募集を行つた。

工人の採用方針は優良工人の採用なること勿論で、中央採用主義により總て庶務課工人採用所の門をくゞらなければ絕對に採用せられず、而も身體强健にして優秀なる適性を具有し且つ經歷人物不良ならざる者のみこれを合格とする。又大正十三年以來引續き指紋法を實施し、現在の指紋カード保管枚數は二一萬を超へる。更に移動防止の見地より解傭者に對して相當期間の不採用期間を設け、尙ほ數度に亙つて移動を爲せる者に對しては門を閉す。

解傭は各箇所に於て行ひ、解傭事由を整理解傭、依願解傭、無屆解傭、公私傷解傭、懲戒解傭、不良解傭等に分つ。特に問題となるのは無屆解傭により代表される工人の移動であり、これに對して根本策として出稼移民の安住策を講ずる一方、各種の賃銀制度、福利施設により直接間接又は意識的無意識的の移動防止に役立たしめるは勿論、特に移動期に際しては宣傳を行ひ割增金を支給する等萬全の策を講じてゐる。從つて常傭工の移動率は年一年漸減の一途を辿つてゐる。

(三)　就業狀況　就業時間は運輸關係の二四時間制、雜務當番關係の二交替制、機械運轉關係の三交替制、その他の常一番制に分ち得る。この中問題となるのは常傭夫就中坑內作業に從事する常傭夫である。元來常傭夫の作業は日々作業箇所竝作業量に變化があるもので、現場の要求により作業場に繰込まれ加之出來高制なる故自ら就業時間の延長を

來す傾がある。從來坑內堀採炭夫の就業時間は十時間制であつたが、昭和四年以來八時間制を採用實行してゐる。

次に就業率は常傭方はその作業の性質上良好であるが、常傭夫は作業量の高低と素質不良とにより低下する傾にあるけれども、公休日制度の確立竝工人の素質の改善により漸次高まりつゝある。

(四) 工人管理竝敎育　撫順炭礦の工人管理は三十年間に飛躍的發展を爲し、封建的勞働管理より近代的勞働管理へ推移した。卽ち工賃に於ては團體計算團體拂より個人計算個人拂へ、福利施設に於ては從來の素朴的なものを近代的施設に改め、作業監督制度に於ては把頭一任主義より日本人係員直接監督主義及び領頭制度の確立等各部門に於てその進步著しきものがあつた。

把頭は所謂苦力頭・人夫頭で最初は採炭の社外請負人を指し、當時は會社對把頭の關係のみで、會社と把頭の配下工人との關係は全然無く且つ把頭は配下工人を身分的に隷屬せしめてゐたのである。その後會社作業は原則として會社直營を以て爲すことゝなり、把頭は會社の一從事員となり把頭をその職能によつて大小に分ち、配下工人の私的生活の配慮、作業現場の監督竝工人募集をその業務と定め、その手當も配下工人の稼働高の一定率を與へ、すべて會社從事員としての共濟・退職手當等の待遇を受ける半面會社の命令統制を從來より强く受けることになつた。これによつて會社對把頭の關係に一大變化を及ぼしたばかりでなく、把頭對工人の身分的關係は極度に失はれ、會社對工人の關係は密接となり工人の會社從事員たる色彩が强くなつたのである。作業現場の監督は主として係員がこれに當り、把頭は優秀な者を除き單なる仲介機關たるに過ぎず、更に現場に於ける一作業單位のリーダーたる所謂領頭制度の發生によりその存在意義は失はれつゝある。更に前述の如く工人の募集も坑所募集で足ることゝなりこの方面の業務も

著しく減少したと見るべきである。

工人の訓練に關しては昭和八年常傭夫指導に關する件を制定し、昭和十年撫順炭礦日本語檢定試驗制度を設け、尙一般的敎育機關としては各現場に文庫を設け、更に同十年度以降は佛敎の敎化による一般的敎養の向上をも圖つてゐる。

勞働問題乃至勞働爭議に關しては語るべきものがない。滿洲に於ける勞働爭議の原因は共產黨關係、賃銀關係、民族感情關係の三者に大別し得るが、福利施設の徹底、外部市場の情勢に適應した賃銀政策、日本人從事員の精神的訓練等の結果によるかこれらの爭議は何れもその影を見ない。

(五) 公　傷　工人は一般的に知識程度が低く且つ鈍感なため一層業務上の傷害の發生を招き易いものがあるので、その對策として各種の保安規程を制定し檢閱制度を設け、坑內事故發生の際は救護隊により最少限度の被害に止め、一方事故調査委員により徹底的に原因を究明してその對策を講じた結果公傷者數の漸減を見た。

他方就業中傷害を受けた工人に對しては撫順炭礦常傭工扶助規定により會社は充分な治療をなし、尙ほ各種の手當を支給してゐる。

(六) 賃　銀　賃銀は勞働者にとつては勞働の對價であり唯一の生活資料であるのみならず、企業者特に鑛山業者にとつてはその生產費の半を占めるものであるから、その制度の如何により或は能率の向上を來し或は勞資の紛爭を惹起する。この點當礦に於ては特に考慮を拂ひ、適切な給與をなし有效な奬勵制度を設けて工人生活の保障に努める一方能率の向上を圖つて來た。

當初はすべて日給制であつたが、その後出來高拂に改め更に最近では常傭方は日給制、常傭夫は出來高拂制をとつ

てゐる。而も常傭方は最近に至つて業務の重要性、危險性及び技倆習得年月等を考慮して等級を設け、これによつてその初任給竝昇給率を決定することゝなり、又區々であつた常傭夫は個人計算個人拂に改められ、その他增務手當・夜間手當・勤續賞與金・休業手當等の附帶給與も確立せられたので、これによつて略近代的且合理的な工賃制度が確定されたと言へよう。

建値は當初は銀建とし後に金建としたが、その後大正九年に至り銀價の昂騰を見たため小洋銀建、市場相場による金拂制を採用した(但し引去金の如きは猶ほ金建)。然るに昭和五年に至つて銀價の暴落により工人は著しい負擔を蒙つたので、引去金をも小洋銀建とし昭和六年以降は社定の換算率により金で支拂つたが、工人の無理解その他の理由により諸種の不便があつた。その後滿洲國幣制の統一を見たので同八年三月以降他に率先して國幣建國幣拂に改め、斯くて國幣制度が行き亙るに及び從來の如き建値問題も漸次解消するに至つた。

(七) 福利施設　鑛山は一般的に見て都會地より離れ加之作業は所謂荒仕事である。炭礦に於てもこの點を考慮して出來得る限り工人の福利を圖るべく衣食住の配慮は勿論娯樂、慰安設備の完備を期してゐる。卽ち無形的のものとしては前述の業務上傷害の扶助竝後述の私傷共濟を擧げ得べく、有形的のものとしては工人賣店・工人社宅・歡樂園・工人俱樂部・教養工廠及び福利基金による各種の施設活動を擧げ得る。

(1) **共　濟**　古くは會社の經營を以て私傷患者をも治療してゐたが、大正十三年工人共濟會の成立を見、爾後數度に亙つて取扱手續、手當支給額及び各人の醵出額が變更せられたが、現在に於ては撫順炭礦工人共濟會規程によつて常傭工・教養工(教養工廠在籍者)及び小把頭は採用と同時に共濟會に加入し每月又は一滿工每に三〇錢の醵出を爲し、會社はこれに同額以內の補助を爲し、病傷に患された場合は治療は勿論手當を支給し、尙ほ打切治療費・病傷救濟金・弔慰金・葬祭料を支給してゐる。

(2) **工人賣店**　古くは賣店を直營したことがあつたが充分の機能を發揮し得ず、各箇所大把頭の所謂把頭賣店が成立して漸次勢力を得たが、把頭は自己の收利にのみ汲頭する等の弊害があつたので昭和五年從來の把頭賣店を買收して炭礦の直轄に移し、尙ほ把頭の工人に對する貸付金制度をも全廢した。現在直營賣店は古城子南町・大山・東鄕・老虎臺・萬達屋・新屯・龍鳳・煙臺・古城子松田橋・機械工場・腰家溝・煙臺南坑等が主であり、その賣上高も昭和十年度の如きは一六〇萬圓に達した。

(3) **工人社宅**　建築樣式は古くは木造・土造等があつたが現在では煉瓦造であり、總て照明は電燈を用ひ煖房は溫土爐式である。而して光熱費、煖房費は別に徵收せず、獨身社宅は一箇月四〇錢、家族持社宅は一平方米二〇錢程度の貸付料を徵收するに止まる。昭和十年度に於ける棟數は獨身社宅三九七、家族持社宅四六〇、合計八五七、收容人員は二一、五四八名に上つてゐる。

(4) **教養工廠**　業務上の傷病の爲退職を希望する者には傷病手當を支給するがその金額には自ら限度があるので廢工救濟の目的を以て大正十三年教養工廠を設け爾來今日に至るまでこれが經營を續けてゐる。その製品は籠類・マット・支那鞋・皮靴等各種の手工業品であり、これに對しては炭礦より補助を爲し教養工の生活を保障してゐる。

(5) **その他**　以上の外工人の娯樂慰安の中心たる歡樂園、工人の親睦、修養、慰安の目的で組織された礦員俱樂部及び工人の福利增進基金として福利基金の制度もあり、工人の福利については缺くる所なしと言ひ得る狀況である。

五　諸機械設備

撫順炭礦の過去三十年間に於ける採炭諸作業の機械化は著しい發展をなし、現在に於ては内地竝諸外國の優秀な炭礦に比しても決して劣らないであらう。その主要原因は電力が安價に得られることであるが、明治四十一年初めて大山坑に發電工場を設け坑内作業に電力を利用して以來電氣機器は全礦に及び、特に最近十箇年に於て異常の發展を齎した。左に主要設備につき略述しよう。

(一)　露天堀機器

(1)　**剝離竝運搬機器**　剝土、剝岩には古城子に於てはエキスカベーター・ショベル及びボーリングマシンを使用し、楊柏堡に於てはショベル及びボーリングマシンによる。而してその運搬には古城子はダンプカー・電氣機關車・蒸氣機關車、楊柏堡はダンプカー・電氣機關車・捲揚機を使用してゐる。この他特殊のものとしてスプレッダーカー・グライスリツク・フラツトカー等がある。兩露天堀に於ける剝離運搬機器を表示すれば左の如くである。

	名稱	數量	名稱	數量
古城子	エキスカベーター	二	ショベル	
	ボーリングマシン		一二〇—B型(電氣)	一一
	キーストン	二	一〇三—C型(同)	一
	サイクロン	二	二〇〇—B型(同)	三
	撫順式	五	一五〇—B型(蒸汽)	一

(2)　**採炭竝運炭機器**　左表に示す如く、古城子では採炭に電氣ショベル、運炭に二・五噸竝四噸炭車・電氣機關車・スキツプ捲・ダンプカーを使用し、楊柏堡ではショベル・電氣機關車・二・五噸炭車・エンドレス竝コース捲機を配置してゐる。

城子	サイドヒンヂダンプカー(三五立方碼)	二九三	ロコモチブクレーン	二
	電氣機關車(八五噸)	三一	ブラウエンヂンカー	三
	蒸汽機關車	七	フラットカー	二三
	スプレッダーカー	二	臺車	二〇
	グライスリツク(寄路機)	二	入換小型蒸汽機關車	三
楊柏堡	サイクロンボーリングマシン	四	電氣機關車(五〇噸)	三
	撫順式ボーリングマシン	一	同(五五噸)	三
	クボーリシグマシン	一	スプレッダーカー(木製)	二
	マリオン三七型(電氣)	一	フラットカー	二
	同　四九〇型(同)	一	臺車	二
	ショベル　同　四一六〇型(同)	一	捲上機(一五〇馬力)	一
	アトランチック四四級(蒸汽)	一	同(一〇〇馬力)	一
	センターヒンヂダンプカー(二〇—三〇立方碼)	五八		

	名稱	數量	名稱	數量
古城子炭車	電氣ショベル（メンクーV型）	二	電氣機關車（三〇噸）	二
	電氣ショベル（三〇—B型）	一	同（八五噸）	一
	電氣ショベル（五〇—B型）	二		
	二・五噸	一〇	東スキップ捲（シングル）	二
	四噸	三七六	西スキップ捲（ダブル）	二
	電氣機關車（二二噸坑內）	三九〇	スプレッダーカー（木製）	六
	同（五〇噸）	一九	センターヒンヂダンプカー（二〇—二〇立方碼）	六三
		三	石炭車	二二
楊柏堡炭	マリオンショベル（電氣）	一	三〇〇馬力捲機	一
	電氣機關車（二二噸）	四	一七五馬力捲機	一
	車（二・五噸）	三六四	三〇〇馬力エンドレス捲機	一

(3) **選炭機器**　古城子に於ける選炭は當初坑內で手選を行つてゐたが、大露天堀計畫の實施に伴ふ出炭增加に順應して大選炭機を設置する必要を感じたので大正十四年四月より建設に着手し、同十五年八月落成、同年十月から選炭を開始した。該機は水洗式レオラバー型、選炭能力一時間一、〇〇〇噸であるが、その後逐次改良竝補修を加へ、更に東西兩スキップに硬選炭機を設置した。

楊柏堡で採掘した石炭は東郷選炭場に送つて選炭を行ふが、各捲機にミサテリール硬選炭機を裝置して硬を排棄してゐる。

(4) **その他**　露天堀に於けるその他の機械設備としては古城子に一一臺の排水喞筒を有し、又古城子・楊柏堡とも局部的扇風機を備へてゐる。

(5) **使用動力**　露天堀に使用される動力の中、蒸汽はスチームショベル・蒸汽機關車・エキスカベーター・ロコモチブクレーン等に使用されるに過ぎず蒸汽機關車の減少に伴つて漸次減少を示した。現在の露天堀方面への最初の送電は楊柏堡では明治四十三年、古城子では大正三年であるが、爾來露天堀作業の進展に伴ふ機械電氣設備の急速な增加により動力用電力量も著しく增加して昭和十年度は六千二百萬キロワット時に達した。

(二) 坑內堀機器

(1) **捲揚機**　坑內堀捲揚機中、竪坑捲は大山・東郷に各二臺、老虎臺に一臺、龍鳳に二臺あり、その他は總て斜坑捲である。この中大山・東郷・老虎臺の五竪坑は從來の蒸汽捲であるが龍鳳は電氣捲を使用してゐる。而して捲揚機の種類は竪坑以外は三〇〇馬力・一五〇馬力・七五馬力・三〇馬力竝一五馬力に大體統一せられてゐる。

龍鳳東竪坑捲揚機は昭和十一年五月に完成したがその大規模なことは世界一と稱せられてゐる。該機はケージ捲ケ

一ベ式捲揚機で、電動機は地上總高六三米の捲塔上に設備せられ一時間捲揚能力は六五〇瓲に及ぶ。

各坑主要捲揚機配置箇所竝能力表

（昭和十年度末現在）

坑別	坑内外	設置箇所	動力種別	能力（馬力）	捲揚一回函數	一函容量（噸）
大山 上風坑	外	東第一本卸	蒸氣	六〇〇	一	〇・五六
同 下風坑	同	同	同	一、二〇〇	四	〇・五六
同 西三昇九片坑	内	同	電氣	三〇〇	一〇	〇・五六
同 西〇片伸卸	同	同	同	三〇〇	八	〇・五六
同 西二卸上二片	同	同	同	三〇〇	一二	〇・五六
同 西第一卸二片	同	同	同	一五〇	八	〇・五六
同 西〇片伸卸	同	同	同	一五〇	八	〇・五六
同 第三注砂坑	外	同	同	一五〇	八	〇・五六
同 東第一本卸	同	同	同	七五	三	〇・五六
同 上風坑	外	同	蒸氣	六〇〇	一	〇・五六

坑別	坑内外	設置箇所	動力種別	能力（馬力）	捲揚一回函數	一函容量（噸）
東郷 上風坑	外	西第一卸	蒸氣	四六〇	一	〇・五六
同 下風坑	同	東第二卸	同	一、二〇〇	四	〇・五六
同 東十二卸電卸	内	西第三十五昇卸	電氣	三〇〇	一〇	〇・五六
同 西新十捲	同	同	同	三〇〇	七	〇・五六
同 東二十一卸	同	西第三十卸	同	一五〇	六	〇・五六
同 西第三十五昇	同	同	同	七五	五	〇・五六
同 西第三十卸	同	同	同	七五	六	〇・五六
老虎臺 西〇卸	内	西第二、二十片	電氣	七五	四	〇・〇五
同 竪蒸坑	外	東第二、七片	蒸氣	三〇〇	三	〇・〇五
同 西第一、十四片電	内	西第一、二、七片	電氣	三〇〇	一二	〇・〇五
同 西斜坑	外	東第一、七、五片	同	一五〇	八	〇・〇五
同 東第二、七片	同	同	同	一五〇	七	〇・〇五
同 西第二、二十片	同	同	同	一五〇	七	〇・〇五
萬達屋 西斜坑	外	東斜坑	電氣	三〇〇	一〇	〇・六四
同 中央斜坑	同	同	同	三〇〇	一〇	〇・六四
同 東斜坑	同	同	同	三〇〇	一〇	〇・六四

	坑外	斜坑	電氣	三〇〇	九	〇・六四
	坑内	捲同		一五〇	五	〇・六四
	同	同		七五	三	〇・六四
新屯	坑外	舊下盤	電氣	三〇〇	一三	〇・五〇
	同	下盤		三〇〇	一二	〇・五〇
	同	新下盤		三〇〇	一三	〇・五〇
	同	添卸		三〇〇	一三	〇・五〇
	同	本卸		一五〇	六	〇・五〇
	坑内	一片		一五〇	六	〇・五〇
	同	同		七五	四	〇・五〇
龍鳳	坑外	東部	電氣	三〇〇	一五	〇・五〇
	同	新下盤		三〇〇	九	〇・五〇
	同	同		一五〇	九	〇・五〇
煙臺	坑外	斜坑	電氣	一五〇	六	〇・五五
	同	同		一五〇	七	〇・五五
	同	同		一五〇	八	〇・五五
	同	同		一五〇	四	〇・五五

(2) **切羽機器**　採掘機器としては電氣ドリル・コールカツター竝コールピツクがあり、石炭層發破の穿孔は坑内に於てはすべて半馬力の電氣ドリルを、又岩石層の穿孔には壓搾空氣ハンマーを用ひ、煙臺その他の瓦斯の危險ある場所にはコールピツクを用ひてゐる。コールカツターを傾斜拂に使用することは目下研究中である。

發破せられた石炭は炭車に積込む迄殆んど機械により、主としてチエーンコンベヤー竝ベルトコンベヤーを使用する。

(3) **電　車**　大正十三年老虎臺主要運搬坑道に從來の馬匹又はメーンテール等に代つて電氣機關車を採用して以來東鄕・大山・龍鳳と次々にこれを採用するに至り、坑外に於ても遠隔坑口よりの運搬に使用する樣になつた。機關車は五噸乃至一〇噸のもので炭車四〇輛内外を連結して岩石坑道の中を一〇粁の時速を以て驀進してゐる。

(4) **揚水機器**　揚水作業は常に坑内採炭に於ける重要な作業の一つたることは勿論であるが、撫順に於ては多量の坑内湧水の外に夥しい充塡水をも坑外に排出せねばならぬため一層その重要さを增してゐる。坑内堀に使用する電力は約六〇%までこれに使用せられるので、その能率竝力率等は特に重要視せられてゐる。

各坑排水喞筒設置箇所竝能力表　(昭和十年度末現在)

別	坑内外	設置箇所	種別	一分間排水量(立方米)
大山	坑内	零片	七・五 ×四七〇	七・四二八
	同		七・五 ×四七〇	六・九八七

| | | |

(5) **通氣機器**　坑內排氣扇風機を主要扇風機と局部扇風機とに大別すれば、前者に屬するものは風量毎分一、五〇〇立方米以上のもので、その最大なものは龍鳳坑の一五、〇〇〇立方米のものである。

蒸氣運轉のものと電動機運轉のものとあり、送電線の豫備、扇風機の豫備等を設置して不時の事故或は停電等に對する充分な考慮が拂はれてゐる。局部扇風機は風量毎分約六〇〇立方米軸流型のものを主としてをり、又最近當礦從事員により考案せられたゼツトフアンも多數使用せられてゐる。

扇風機配置箇所竝能力表　（昭和十年度末現在）

坑別	種別	一分間排氣量（立方米）	負壓（粍）
大山	ウオルカー式	五、六九〇	九九
	ラトー式	五、六六〇	一一三
東鄕	ラトー式	四、四四六	八七
老虎臺	バツフアロー式	三、一〇五	六六
	キヤーベル式	三、一〇五	六六
萬達屋	バツフアロー式	三、〇三九	七六
	シロツコ式	二、〇九七	五三
新屯	エハラ式	三、四四八	六八
龍鳳	シロツコ式	二、〇四〇	七二
	同	一、三三一	七一
龍鳳竪坑	シロツコ式	九八〇	七〇
	同	一、一四九	四六
煙臺	キヤーベル式	七九三	四五
	シロツコ式	八八二	八七
	同	九〇五	三六
	エハラ式	七七五	八七

(6) **選炭設備**　出炭は殆んど總て選炭機を通して粒を揃へ不純物を摘出して市場に出してゐる。各坑夫々選炭設備を有し、その內龍鳳は古城子と同樣最新式の設備を有し六〇粍以下の石炭は總て水洗してゐるが、その他はマーカス式コンベヤーを主體とするものである。又龍鳳には大竪坑よりの出炭を取扱ふべく新に一日取扱量六、〇〇〇瓲の選炭設備を建設中である。この外各採炭所には雜炭より水洗して良炭を回收する雜炭水洗機の設備を有するものが多くその生產も相當な數量に上つてゐる。

(7) **坑內照明設備**　捲揚斜坑竝主要運搬坑道には鐵線ガード附耐水性ソケツト使用の電燈を點じてをり、その他の箇所には安全燈を使用してゐる。從來は大部分本多製ザ式油安全燈であつたが、大正十三年度に電氣安全燈を試驗的に採用し良好な成績をあげて以來漸次その數を增加した。而して當初は手提のもののみであつたが、炭層が厚く天井の比較的高い當礦には作業能率竝輕便の點から帽上燈が適してゐるので昭和四年以來これを購入使用してゐる。昭和十年度末現在に於ける安全燈の使用數は帽上電氣安全燈一二、四三七、手提電氣安全燈四、五九五、油安全燈一、二七

○、計一八、三〇二に上つてゐる。

六　坑　木

當礦所要坑木の調達に關しては幾多の變遷があり、その間當務者の苦心も亦甚大なものがある。卽ち創業以來大正八年度に至るまでは日本內地松・安奉沿線雜木・吉林丸太材・鴨綠江材・北滿材・松花江材等を機に應じて購入して來たのであるが、坑木供給の安全を圖る必要上大正八年滿鮮坑木株式會社を設立し、爾來炭礦は常に同社と連絡をとつて至極順調な出材を續けて來た。然るに滿洲國建國後林政の改革により細物坑木を造材すべき幼樹は伐採禁止又は出材制限を受けるに至つたので種々の不便を感じたが、或は太物の割坑木を細物に代用し、或は一步進んで滿鮮坑木會社に依頼して造林を行ふ等諸種の對策を講じた。

坑木の腐朽に對する耐久力の增加を圖り坑木の使用を減ずる目的を以て、大正十三年八月より炭礦に於ては浸漬法により炭礦副產物たるクレオソート油を坑木一才當一合注入して使用し、良好な成績をあげてゐる。

尙ほ坑木の使用を減ずる目的で昭和三年度より古軌條を軌條坑木・軌條アーチ枠等に改作の上、坑內の地壓竝腐朽箇所を顧慮し適所に使用しつゝあるが、その成績も比較的良好である。

七　變災竝救護

自然發火による瓦斯又は炭塵の爆發、落磐、出水等の事故については諸種の豫防策を講ずること勿論であるが、猶ほその發生を防止し得ぬ場合がある。當礦に於て過去三十年間に發生した大小の變災事故は少くないが、その中比較的大きなものにつき左に略述しよう。

大正四年二月老虎臺坑に自然發火を生じ、同五年四月大山坑にも自然發火があり、同六年一月同坑に炭塵の爆發がありその後舊作業中二月に再び小爆發を生じた。昭和三年四月には千金寨坑に出水事故があり、同四年一月には煙臺採炭所に瓦斯の爆發が起り、同年八月には豪雨のため各所とも夥しい損害を蒙り就中東鄕南坑・老虎臺坑・新屯坑・塔連坑・運輸事務所・工事事務所等の被害が著しかつた。更に滿洲事變中同七年九月には遼寧民衆自衞軍と稱する匪賊約一、〇〇〇名が楊柏堡・東ケ岡・東鄕・老虎臺方面を襲撃放火した事件があり、降つて同十年七月には古城子露天堀に地辷りによる崩岩事故があつた。

これらの變災事故に備へるため大正二年九月組織された撫順炭礦救護班は昭和七年二月規程を改正して撫順炭礦救護隊と改稱された。而して舊規程による救護班員は坑內關係從事員中の一部志願者よりこれを任命したが、新規程では坑內關係從事員中滿一箇年以上坑內實務に從事した者は一律に救護隊員たらしめ技能特に優秀な者を選拔して作業に伴ふ危險を防止することゝした。而して隊員は正隊員・准隊員竝豫備隊員に分け、正竝准隊員を以て常備編成をなす。係長・隊長竝分隊長は正隊員中の職員より適任者を選び、救護士は准救護士中よりこれを任命し、准救護士は救命器修業證書を有する滿二十歲以上滿四十五歲未滿の身體强健な者よりこれを任命し、豫備隊員は滿一箇年以上坑內實務に從事し救命器練習課程を了へ修業試驗に合格し救命器修業證書を交付された者を以てこれに充てゝゐる。尙ほ同九年二月撫順炭礦救護隊員表彰規定が制定せられ、現在迄に三七名の表彰者を出した。

救護隊が使用する救命器としては大正六年以來プロト式救命器を使用して來たが、保守を尊ぶ英國に於て製作せられた本救命器は十年一日の如く舊態を持するに止り別段改造の跡がなく、一方歐洲大戰以來歐米各國に於ては毒瓦斯よけマスク竝救命器の研究が大いに進み、優秀な救命器が續々製作せられるに至つたので、昭和七年三月以降獨逸ドレーゲル會社製ドレーゲル式一九二八年KG型に一部の改造を加へて使用しプロト式を全廢した。昭和十年度末現在に於けるドレーゲル式救命器は一〇二組、プルモーターは一五臺を算する。

第四節　附屬施設

一　發電所

(一)　概說

當礦に於ける發電設備の濫觴は大山坑發電工場の五〇〇キロワットパーソンスタービン發電機二基であり、明治四十一年十二月据附を終へ、東鄕坑・大山坑等に動力供給を開始し、その後の增設により大正二年九月には發電機五基、容量四、五〇〇キロワットの規模となつた。

その後大正三年十一月に至り多年の懸案であつた粗惡炭の處分法として硫安竝クレオソート油を得ると同時にその發生瓦斯を燃燒して蒸汽タービンで發電するモンド瓦斯發電工場が設置せられ、大正七年四月には發電機五基、容量一二、〇〇〇キロワットの工場となり、大山坑發電工場も同七年十二月改造せられて七、〇〇〇キロワットの容量を有するに至つた。

然るに電力の需要は年を逐ふて漸增し、これら兩工場のみでは不足を告げることゝなつたので新に大官屯に發電工場を建設して大正十一年十一月から送電を開始し、同時に大山坑工場の發電機を大官屯に移設し翌十二月同坑發電工場を廢止した。斯くて大官屯工場は漸次完備して來たので、容量が小で舊式なモンド瓦斯發電工場は發電を停止して昭和六年十一月閉鎖し、玆に大官屯工場は撫順に於ける唯一の發電工場となつたのである。

(二)　大官屯發電工場

前述の如く電力の需要は逐年增加し、大正九年末には大山坑・モンド瓦斯兩發電工場とも全負荷に達する見込となつたため本工場設置の計畫がなされたのである。モンド瓦斯發電工場は主として粗惡炭消化の目的で設置せられたのであるが、大官屯工場の發電方式選定に當つてもこの方針により研究した結果、石炭を直接汽罐に燃燒せしめて蒸汽タービンを運轉する方法を採用することに決した。これは硫安の如き市價變動の激しい副產物を採取しない故比較的確實に發電費を豫定し得るし、又モンド瓦斯發電工場の瓦斯發生爐に使用不適當な微粉炭をも利用し得るので頗る有利であり、かゝる見地からホルベック貯藏式微粉炭燃燒裝置が採用されたのである。

當初發電機は一二、五〇〇キロワットタービン發電機一基であつたが、大正十二年七月には大山坑發電工場から移設の五、〇〇〇キロワットタービン發電機一基を据附け、更に昭和三年一月には一二、五〇〇キロワットタービン發電機一臺を增設したので、容量三基合計三萬キロワットの規模を有するに至つた。その後モンド瓦斯發電工場の閉鎖に先立ちモンド瓦斯を大官屯に排送して同工場汽罐場で燃燒せしめるため同五年四月モンドガス工場から大官屯發電工

場に至る瓦斯輸送管を布設し、爾來同工場の中四汽罐は微粉炭とモンド瓦斯を混燒することゝなつたがこれを第一工場と稱する。

モンド瓦斯發電工場の廢止を前提として昭和五、六年繼續事業として第一工場と別箇の建物を築造し、二五、〇〇〇キロワットタービン發電機二基竝ストーカー式汽罐三基の增設工事を行つたがこれを第二工場といふ。この他復水器循環水の冷却裝置としては從來の噴霧式冷却池を改めてマウエル式冷却塔二基を設備した。

滿洲事變後滿洲の狀勢は一變し、諸産業の勃興により奉天・鞍山方面の電力の需要は俄に增大して來たが、偶々全滿電力統制問題が起り、昭和八年夏全滿洲の周波數は五〇サイクルに統制せられたが撫順炭礦のみは從來通り六〇サイクルを使用することゝなり、外部送電に對しては五〇サイクル系の發電機を設備する必要に迫られたので、前記增加電力に應ずるため同九年第二工場に五〇サイクル 二五、〇〇〇キロワット發電機二基の增設工事を開始して同十年に据附を完了した。汽罐はストーカー式二基竝ユニツト式微粉炭裝置附のもの一基を增設し、復水器循環水用冷却塔四基を增築し、且つ 二五、〇〇〇キロボルトアムペア周波數變換機一臺をも完成した。

この設備の完成により大官屯發電工場は發電設備として六〇サイクル八萬キロワット、五〇サイクル五萬キロワット、計一三萬キロワットの容量を有する發電工場となつたが、その後電力の需要は益々增加して同十年度既に設備の不足を告げ、更に五萬キロの增設を必要とするに至り、昭和十一年四月より建物の築造に着手した。

左に各年度別發電成績を示さう。(單位キロワット時)

年度	總發電量	工場別內譯			
		大山坑發電工場	モンド瓦斯發電工場	大官屯第一工場	大官屯第二工場
明治四十一年度	一、四〇四、六〇〇	一、四〇四、六〇〇	—	—	—
大正元年度	七、一〇九、五三九	七、一〇九、五三九	—	—	—
同五年度	二四、二四四、六六〇	二三、二〇五、三二六	二、五九二、三三四	—	—
同十年度	五七、五八〇、五四〇	一〇、一四〇、七九二	四七、四〇九、七四八	—	—
昭和元年度	二三、二二一、九九七	—	六七、九〇二、九八四	—	—
同二年度	二四、二七七、三三四	—	六五、七四六、五五七	—	—
同三年度	一五三、八六一、四一〇	—	六三、八〇三、七八〇	五六、三五四、四四〇	—
同四年度	一七三、〇五五、九〇〇	—	七四、八六八、二一〇	九八、三一七、七八〇	—
同五年度	一九〇、四三二、七〇〇	—	七五、七三三、六〇	九九、五六八、九四〇	—
同六年度	一九七、一〇九、〇〇〇	—	五三、二七〇	八五、二五二、一一〇	—
同七年度	二〇五、五四四、七二〇	—	—	七四、〇〇八、六四〇	—
同八年度	三八、四四〇、七二九	—	—	八二、三五七、九〇〇	—
同九年度	二七八、四〇〇、二〇	—	—	一〇三、三四四、七〇	—
同十年度	四二〇、〇一〇、六六〇	—	—	一〇八、八〇三、六六〇	—

(三)　送變電・電燈・電力・電話

(1)　送電・變電・變流

撫順に於ける送電は總て大官屯發電工場より所謂放射狀送電線の形式をとり各採炭所竝工

場の專用又は共用の變電所に連結され、現在東は龍鳳より西は古城子の西端に至る一五粁に跨り、送電線の亙長約七〇粁一四箇所の變電所を有する。

電氣鐵道用變流所は出炭の增加竝露天堀剝離の進展に伴ひ漸次その數竝容量を增し、現在四箇所總容量一六、四五〇キロワットに達する。

(2) **電　燈**　撫順の電燈は主として會社事業用竝從事員社宅用であるが、昭和四年移轉市街の完成を見て以來社外需要家が急增し、現在に於ては總燈數の三七%を占めその八〇%は從量燈需要者である。電燈料金も數回に亙つて低減したので現在は比較的低廉な料金を以て供給しつゝある。

(3) **電　力**　撫順地元に於ける供給電力は炭礦業務の發展に伴ひ漸次增加の傾向にあつたが、露天堀の電化、坑內堀の機械化竝製油工場の新設その他各般事業の擴張を見るに及び加速度的增加を示し、一方各地社外方面への供給に於ても大正五年電氣化學工業會社撫順工場の建設以來增加の一途を辿り、殊に滿洲事變後諸工業の勃興により著しい增加を見るに至つた。卽ち從來供給電力は炭礦動力を主とし社外送電は總發電量の二〇%內外に過ぎなかつたが、昭和十年度に於ては四〇%に達し、更に十一年度には五〇%程度に增加の見込である。

會社は斯かる情勢に鑑み極力低廉な電力の供給を圖らんとし昭和九年先づ大口需要者たる電業會社に對し低料金による特別契約をなし、更に同十一年度より小口電力料金の大幅値下を斷行せんとしてゐるが、その結果は將來益々同方面の需要增加が期待され、滿洲に於ける產業の發達、文化の向上に寄與するところ大なるものがあらう。

(4) **電　話**　從來炭礦は業務用として炭礦のみ單獨に共電式交換電話の設備を有してゐたが、昭和四年關東廳遞信局と協議の結果右電話の交換業務を撫順郵便局に委託することゝし、同時に自動式交換電話に改めたので一般公衆との通信連絡が成り著しくの能率向上を見ることゝなつた。現在炭礦電話(發電所所管のもの)は交換・直通を合せ一、三一一個に上つてゐる。

(四) モンド瓦斯工場

(1) **モンド瓦斯工場**　粗惡炭の處理法として大正元年モンド瓦斯發電工場建設計畫が採用され同四年にモンド式第一工場、同七年には同式同容量の第二工場、同八年にはリム式第三工場が順次作業開始せられた。その後低溫タール採集裝置の設置等作業上、經營上に多少の變化を經て比較的順調な經營を持續したが、昭和二年以降は特に作業能率の增進竝經費の節約に留意したため逐年成績の見るべきものあり、同四年の如きは發電量の增加に伴ひモンド瓦斯の副產物たる硫安・タールは著しい增產を示した。然るに同五年に至り大官屯發電工場の增設によるモンド瓦斯發電工場の負荷輕減、炭礦選炭規格改正による硬炭の減少竝世界的不景氣に歸因する硫安及び副產物の市價暴落に遭ひ非常な經營難に陷り、經濟上竝技術上の兩見地から同六年一月第一工場の運轉を中止し經費節約、人員整理、能率增進に努め以てこの難關突破に全力を集中した。次いで同年十一月モンド瓦斯發電工場が閉鎖せられてモンド瓦斯工場と改稱せられるに及び、終に第一工場を撤廢し以來第二・第三工場のみの運轉に移つた。同七年は上記選炭規格改正による原料炭品質の劣化と極度に粗惡炭使用の方面に向つた結果各種生產量共に比較的不振であつたが、同九年以降硬炭の配給が順調となるに從ひ原料炭の配合を從來と著しく異にし、更に同十年大官屯發電工場瓦斯混燒汽罐のバーナーが增設せられるに及び、作業條件は好調に向ひ三工場運轉の昭和四年度と略同樣な成績を示すに至つた。左にその成

績を表示しよう。

年度別	消費炭（噸）	瓦斯發生量（千立方米）	硫安（噸）	高溫タール（瓩）	低溫タール（瓩）
大正四年度	七四、二五	—	二、六二四	—	—
同十年度	一六〇、六六六	—	四、三二三	—	—
昭和元年度	二三、三五〇	—	六、一四九	—	—
同二年度	二四七、六九	—	六、八〇	九、九七〇	二、八五〇
同三年度	二五八、六三	五八、七七	七、二六五	八〇四九	三、八一四
同四年度	二六一、九九	五七、四六四	七、七五四	一〇、一九五	三、九六六
同五年度	二六三、九四〇	五七、八六四	七、三一八	一〇、六六三	三、七二一
同六年度	二三三、五五	四三、二八一八	五、九二三	九、三三〇	三、九二
同七年度	二一、四二六	四三、一五〇	五、三二一	七、九七五	三、〇五〇
同八年度	二六、五六六	四三、五八二	五、六一三	七、二九六	三、四九八
同九年度	二四〇、六二五	四三、三六七	五、七二四	八、〇九二	五、一九四
同十年度	二五、四二七	四五〇、九〇〇	五、八八三	一〇、三七八	五、二七六

備考　昭和二年度以前の瓦斯發生量は調査を缺く。

(2) 蒸餾工場　モンド瓦斯工場の副産物たるタールはこれを蒸餾の上クレオソート油とし鐵道枕木用防腐劑として大正七年以來主として蘇家屯の木材防腐工場に供給して來たが、その需要量增加に伴ひ漸次蒸餾能力を擴張した。そ

の後一時クレオソート油の需要不振を告げ採油量の少い軟ピッチ作業に移つたが、昭和八年以降需要が順調となるに及び再び採油量の多い硬ピッチ作業を行つた。殊に吉林に木材防腐工場が新設せられるに至つて需要は益々增加し、これに應ずるため昭和三年以來研究中の頁岩重油を一成分とする調節クレオソート油の精製に着手した。蒸餾の殘渣たる軟ピッチは煉炭粘結材料として煙臺煉炭工場に輸送したが、同工場の增產計畫に伴ひ山積せる硬ピッチの再生利用に着手し、同五年以來再生ピッチとして製造を開始しその不足量を補ふことゝなつた。又同八年よりタール酸含有量多き部分よりクレゾールの分離精製に着手し、同七年よりは乾餾工場のタールを原料として鋪裝タールの生產にも着手した。同十年度に於ける原料タール使用高は一四、〇〇〇吨、主要生產品はピッチ七、四〇〇噸、再製ピッチ六、二〇〇噸、クレオソート油五、一〇〇吨等である。

(3) ピッチコークス工場　前述の如くクレオソート油增產の結果山積した硬ピッチを處分するため、再製ピッチの製造開始と同時にピッチコークスの製造に着手するのが採算上最も有利なりとの確信を得たので、昭和六年五月閉鎖中の第二蒸餾工場を利用してピッチコークス釜一〇噸容量のもの六基の製作竝爐の改造に着手し、同年末設備完成と同時に作業を開始した。

當工場の製品たるピッチコークスは冶金用燃料或は家庭用燃料として市場に供給し、クレオソート油は防腐劑として蘇家屯・吉林の防腐工場に送り重油は頁岩重油と共に調節クレオソート油の原料として使用しつゝある。昭和十年度硬ピッチ使用高は三、六〇〇噸、生產高はピッチコークス一、六〇〇噸、クレオソート油六〇〇吨、重油九〇〇吨である。

(五)　製　造　工　場

(1)　硫酸工場　モンド瓦斯工場に於ける硫安製造用として大正五年四月起工し、同年十月第一工場を竣成し十一月から製造を開始し、第二工場は同六年に著手して同八年六月に完成したものである。

その後製油工場の硫安回收作業開始に伴ひ需要が增加したので建設後十五年を經過した第一工場を廢止して第二工場の能力を倍大化することに決し、昭和六年度から第二工場の改造に著手し、同七年九月工事の完成と共に第一工場を廢止して第二工場のみで一日一〇〇瓲の製造を開始するに至つた。次いで製油工場の作業能力倍大化に伴ひ硫酸も一日一〇〇瓲の能力を增加する必要を生じ、製油工場西隣に昭和九年から新工場の建設に着手して同十年二月新第一工場としての建設を完了した。原料礦石は松尾・棚原・淄川・煙臺・林家臺產等を使用し、鉛室硫酸は製油工場竝モンド瓦斯工場の硫安製造用を主とし、煮詰硫酸は揮發油洗滌用として社內に販賣する以外に社外にも販賣し、尙ほ副產物の礦滓はセメント工場に、酸性硫酸曹達は芒硝原料として社外に販賣してゐる。

昭和十年度に於ける原料礦石使用高は二一、四一六瓲、生產高は鉛室硫酸四一、六一五瓲、煮詰硫酸　一、六二〇瓲、硫酸曹達六二六瓲に上つてゐる。

(2)　乾餾工場　當工場は大正五年電氣化學工業株式會社工場に骸炭を供給する目的で開設せられたものであるが、その後同社工場の閉鎖等により需要の激減を見た結果、骸炭爐に特別の裝置をなしてコーライトを製造し、餘剩瓦斯は一般炊事用に供給することゝしたが、炭價下落に伴ひコーライトの賣行が惡く尙ほ低溫乾餾瓦斯の熱量が低くて炊事用としても不便の點が多かつたため、昭和三年五月より本來の骸炭製造に復歸した。而して骸炭爐三〇基の內漸く七基を運轉して專ら炊事用瓦斯の供給をなす狀況であつたが、骸炭の販賣困難なため同六年遂に六基運轉に縮小して骸炭の生產を制限し爐加熱用瓦斯の不足はモンド瓦斯によつて補給した。然るに同八年より再び骸炭の需要が增加したので同九年一月より一二基運轉となし、又翌年六月より一七基を使用するに至つた。骸炭原料は撫順洗粉炭に約一五%の本溪湖炭を混合し一基の裝入量約七瓲、乾餾時間は約三四時間である。

骸炭は一部社內で使用し大部分は滿洲各地の鍛冶用に販賣し、發生瓦斯の大部は爐の加熱に使用し、約一六%を炊事用として供給し、又タールは塗裝竝鋪裝用として販賣する。昭和十年度原料炭量は二一、六八九瓲、瓦斯發生量七、五三五、七二〇立方米、コークス生產高　一四、八六六瓲、タール生產高五二五竕である。

(3)　酸水素工場　坑內變災に際して使用する救命器用、機械工場熔接作業用等の酸素を安價に供給する爲大正九年一月からシュライバー式酸水素發生裝置一式を以て製造を開始したが、その後炭礦事業の擴張に伴ひ酸素の需要が漸次增加したので、昭和七年末に發生機一基を增設し更に電解板數を增加して全能力を發揮しつゝあるが、尙ほ炭礦の需要の半を充たすに過ぎず不足分は奉天酸素製造公司より購入してゐる。

酸素は純度九八%以上で工作用竝救護用に、水素は純度九九%以上で鉛工用竝氣球用に使用する。

(4)　その他　社外向中塊炭の洗炭をなす洗炭工場があり一日六〇〇乃至七〇〇噸の原炭を取扱つてゐる。この他鹽酸加里工場竝煉炭工場があつたが、前者は昭和四年度末後者は同五年度何れも閉鎖された。

大正三年十月モンド瓦斯發電工場の完成により安價な電力を得られるに及んで蒸汽運轉してゐた運炭線全般に亘り電化したのを電氣鐵道の濫觴とする。當時軌道の延長は四九・六粁に過ぎなかつたが、同九年一月の撫順驛構内の電化、同十一年の撫順驛の移轉竝に大官屯操車場の新設、電化等により昭和元年度末には一五六粁に達し、更に同四年度には露天堀剝離運搬線等の電化があり、同十年度末現在總延長は三一〇粁に上つてゐる。

該鐵道は石炭・充塡材料・坑内用諸材料の輸送を主とし、傍ら社外貨物・社外乘客をも扱つてをり、昭和五年度以降は經濟界の不況に影響せられて一時石炭その他貨物竝乘客共に輸送の激減を來したが、その後財界の好轉を見るに及んで漸次業務は旺盛となり、最近は貨車の不足を告げて鐵道總局から借入れ補充を行ふやうな狀況にある。

三　機械工場

機械工場は日露戰爭中煙臺炭坑から一切を撫順に移されたものであり、當時は單に採炭用品の小修理工場に過ぎなかつたが、會社は炭田開發計畫を樹てると同時に機械工場の建設に着手し、明治四十一年十月落成を見た。その後作業量の增加と共に製罐・鍛冶・鑄鋼各職場を增設し、大正九年五月には撫順鐵工株式會社を買收してこれを第二工場となし、兩工場相俟つて工程の促進を圖つた。然るに同工場は古城子露天堀作業の進展に伴ひ市街と共に移轉を餘儀なくせられた結果、昭和元年度より塔灣部落南方の平地に移轉を開始して同三年度中にそのすべてを完了した。斯くて同四年度迄は製油工場の建設工事等の爲業務は繁忙を極め、同五年度以降は不況による炭礦の緊縮方針等により作業の減少を來したが、同八年度以降諸設備の擴張により再び多忙となり、終に同十年度の作業高は二七五萬圓といふ開設以來の最高記錄を示すに至つた。

茲に當工場製特殊鋼につき一言して置かう。當工場では多年研究の結果理想に近い耐磨耗且つ强靱性の强い滿俺鋼の優秀製品を得たが、當初その利用は殆んど剝土機器の附屬品に限られてゐた。然るに本品の眞價は漸次一般の認識するところとなり、昭和二年度以降會社鐵道用レールクロッシング及び鞍山製鐵所鑛石破碎機附屬品としてその需要を呼ぶに至り、斯くて本品の品質向上竝普及については不斷の研究をなしつゝあつたが、同七年度に於て注砂管を初め雁爪・炭車車輪・鶴嘴等の鑄造試作に成功し爾來これ等の製品にも利用することゝなつた。尙ほ當工場に於ては滿俺鋼の外特殊鋼マニクロンの研究を完成して特許を得、同七年度よりこれが生產を見るに至つたが、ニツケル・クロム鑄鋼の代用品として强度の抗張力を有し且空冷硬化の特長を有するのでショベル・エキスカベーター等の齒車用材として極めて優秀な性質を有してをり、現在は專ら齒車の製作にこれを利用してゐる。

四　火藥製造所

古城子竝楊柏堡の二作業所を有し前者は大正十二年八月古城子採炭所所管の下に開設せられて黑色火藥・鹽脂藥・點火藥の製造に從事して來たものであるが、後者は昭和四年十二月開設され主として硝安爆藥の製造に當つてゐる。最近の製造高は黑色火藥約八三萬瓩、點火藥約二〇萬瓩、硝安爆藥約一八四萬瓩である。

五　研　究　所

大正三年モンド瓦斯發電工場の建設に當り瓦斯原料炭竝生産品分析の必要を生じ同發電工場内に化學分析室を設置したが、その後古城子大露天堀事業に關聯して製油事業が計畫せられその原料たる油頁岩竝その生産品の分析をも必要とするに至つたので、大正十四年八月同化學分析室を分離獨立せしめて撫順炭礦研究所と稱し事務所を發電所内の一室に設けた。而してその後業務の膨脹を見たため昭和二年これを元用度課倉庫事務所建物に移轉し現在に至つてゐる。

同所の業務は炭礦業務中の化學的物理的研究事項を分擔するが、その研究内容は廣汎且多岐に亙つてをり、又社内外一般よりの依頼に應じて石炭・鑛石・油・粘土その他諸種の分析又は鑑定をも行ひ、特に滿洲國の治安成るに從ひ社外よりのこの種申込は次第に多きを加へつゝある。

同所開設以來昭和十年度末に至る迄研究報告として發表を見たものは二二三件に達し、その内特許權を得たもの一三件、目下特許出願中のもの八件に及ぶ。而してこれ等研究の結果が採算上又は作業上必要と認めたものは既に會社の一作業として採用し或は獨立事業として工業化せられたが、今右研究報告中の主要なものを擧げれば次の如くである。

(イ)　硫酸アンモニア(製油工場産)の結晶改良
(ロ)　琥珀塗料油の製造
(ハ)　輕質建築用材の製造
(ニ)　綠色頁岩より酸性白土類の代用品製造
(ホ)　セメント製造
(ヘ)　頁岩油乳劑の製造
(ト)　頁岩重油より燈油の製造
(チ)　ブレンツカテキンの製造
(リ)　木材防腐用として頁岩油とクレオソート油との混合油製造

六　用　地　買　收

露國經營時代には殆んど占領的に必要な施設をなしたに過ぎなかつたが、會社繼承後土民は從來の抑壓を脫すると同時に未だ買收を終らなかつた占領地その他未確定地返還等の交渉が續出したので、會社は證據書類により權利の主張すべきものは主張し、買收すべきものは買收して專心土地の整理を行ひ、然る後明治四十年九月中雙方の委員立會の上用地買收覺書を協定し、同四十一年雙方の委員竝地主・村長等立會の上必要の土地を實測買收して以來炭礦事業の發達に伴ひ逐年必要に應じて礦區内外各方面に於て土地の買收を行つた。

その後大正九年に至り土地買收の方針を一變し、將來の所要地を確定して二、三年間に全部買收することに決し、有力な土民等に購地組合を組織せしめて買收を助けしめることゝしたが、種々の障碍のため組合は解散し、炭礦當路者のみで豫定の買收方針の下に鋭意交渉に當つた。然るに昭和元年度初頭から支那官憲の壓迫が漸次激甚を加へて來

たので、同二年度以降六年間は縣公署の公認を得ぬ所謂祕密買收を餘儀なくせられたが、滿洲國の成立と共にかゝる苦難は除去せられるに至つた。昭和十年度末現在に於ける買收地は總計六三、二八四、〇九七平方米（一九、一四三、四六九坪）である。

七　煖　房

炭礦に於ける文化施設の一たる煖房設備は明治四十年第一汽罐場を假設したのを最初とする。その後漸次その數を增し、現在ではその主要なもののみでも彌生町・南臺町・北臺町・南山アパート・南公園アパートの五を算する。送氣の範圍は主として社宅・事務所・學校・病院等の市街地であるが、この外各採炭所竝工場等には別に煖房裝置がある。

八　水　道

炭礦用を主としこれと相俟つて市街地供給をなす目的で明治四十一年四月工業用水一日二、〇〇〇立方米、一般用上水二、〇〇〇立方米、合計四、〇〇〇立方米の給水計畫の下に鑛區中央部に水源地を卜し、鑛區全般の給水を開始したのである。然るに大正六年度より使用水量が激增したのでこれに對する供給のため假水道施設の應急的增設をなし夫々獨立した水道設備を開始したが、一方坑內掘の進展に伴ひ漸次地表水が枯渴して冬季には水量の不足を感ずるに至つたので再び中央水源地を擴張して獨立の水道設備を廢し全區域に亙る給水の統一を行つた。清淨裝置は大正九年度より著手して同十三年九月濾過場を完成し、一般飮用には濾過淨水を送り工業用には集水井の水をその儘工業水道により供給することゝした。

その後水道使用水量は逐年增加の傾向を示し、昭和二年度以降に於ては撫順市街の移轉擴張に伴つて人口は益々增加し、且つ發電工場の增設、製油工場の建設等により使用水量の激增を見るに至つたので、斯かる情勢に應ずるため同三年度より水源地・淨水場竝送配水管等の擴張工事に着手し同六年度に至つてその完成を見た。その結果一日の全能力は一般用上水二七、〇〇〇立方米、工業用水三〇、〇〇〇立方米、合計五七、〇〇〇立方米となつたが、水源地に於ける原水の湧出量が冬期には殆んど半減され上述の設備では尙ほ憂慮すべき狀態であつたので、同八年度に於て一般用水源地設備を從來の五〇パーセントだけ增大してこの憂を除いた。

九　建　築

會社繼承の建物は日露戰役當時に於ける假建築物のみであつたが、創業と同時に先づ千金寨に事務所その他を建築し、爾來事業の發展と共に年々新築をなして設備の完成を期した。近年は特に大規模のものが著しく增加し、就中鐵骨造又は鐵筋コンクリート造の堅牢な建物の增加が顯著であり又永安臺社宅の新築の如きも注目に値するものであらう。昭和十年度末に於てはその總數三、一三三棟、總面積五八三、七四九平方米（一七六、五八四坪）に達してゐる。

一〇　新設市街

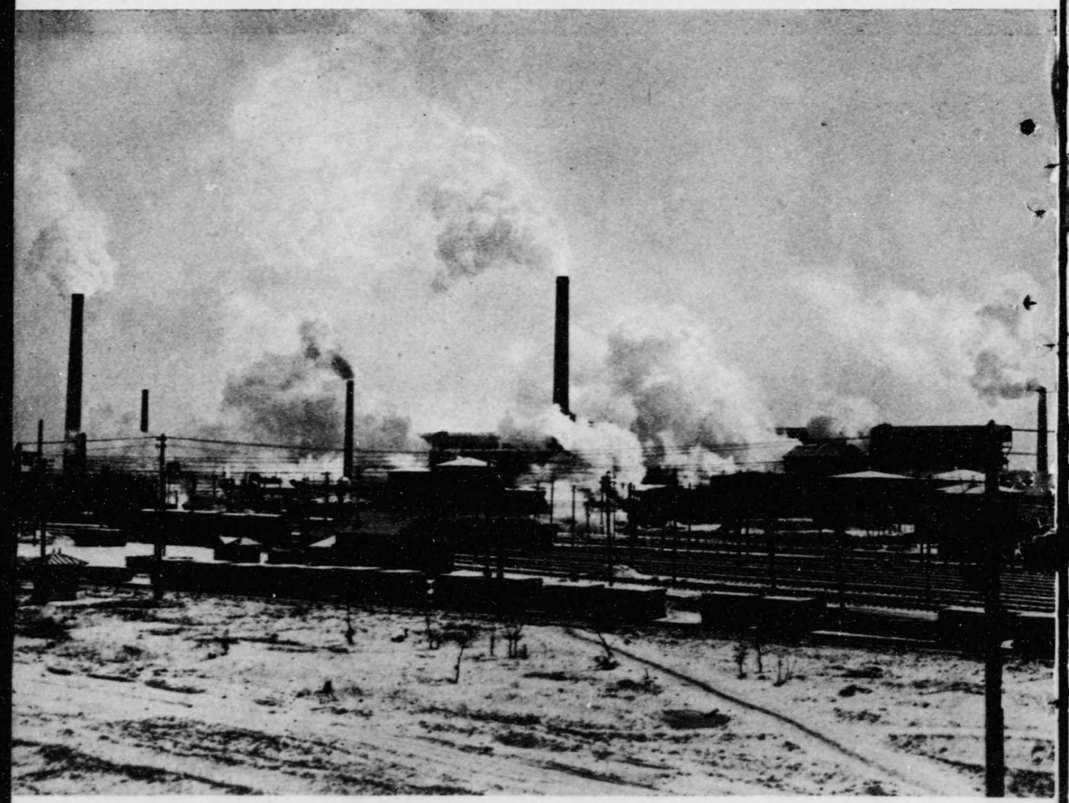
第三章　鑛　業

(一) 撫順新設市街

古城子大露天堀計畫と共に大正九年四月渾河河畔永安臺地附近の石炭斷層地帶たる採炭上の安全地帶を選び、此處に市街地を新設する工事を開始したが、昭和元年にはその半を完成し、同六年末には大略市街全部の完成を見るに至つた。これと同時に公共施設も殆んど完成したので同七年四月炭礦經營の新設市街地竝附屬の公共施設を一括して地方部に移管し、同時に從來地方部所管であつた千金寨市街地の移管を受けた。

(二) 千金寨滿洲街移轉

撫順元日本人市街に隣接する千金寨滿洲人市街は撫順縣の政治、經濟の中心を爲す重要都市であるが、當礦地下採炭の影響を受けて大正末年より地表の沈下を來し、地上建物の倒壞、龜裂等が相繼ぐに至つた。爾來當礦は見舞金の支出、排水工事の施工、建物の移轉等應急の措置を講じて來たけれども、その根本的解決は本市街を他の安全地帶に移轉せしめる以外に方法がないことを認め、昭和六年本市街の移轉先として撫順邦人市街の西に隣接する大官屯渾河畔の土地　九九一、七三四平方米の埋立に着手し同九年これを完了した。昭和十年撫順縣公署との間に市街移轉に關する協定を遂げ、道路・上下水道等の市街施設工事を開始すると共に一般市民をして建物の移轉建築を開始せしめこれを新撫順と稱した。



撫順・製油工場全景

第四章　製油

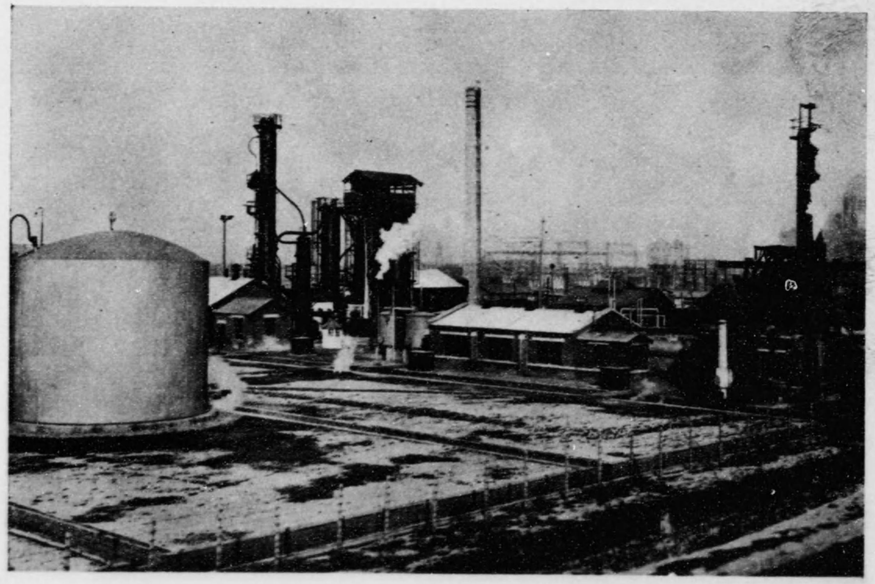
第一節　概說

十九世紀の初期油頁岩を乾餾して石油原油類似の油を得られることが發見せられて以來、蘇格蘭を始めとして佛蘭西・北米・加奈陀の諸國にも油頁岩乾餾工場の設立を見たが、一八五九年北米に油量の莫大な油田が開發されるに至つたので本工業は遂に經濟的に稼行不可能となり漸次衰退の外はなかつた。然るに天產の油田にはその量に限度があり而も近來液體燃料の用途が急激に擴大された結果天然油源に對する不安の增加と國防上燃料獨立の須要なことが認められ、石油代用品製出の研究は各國の重要問題となつたので再び本工業が斯界に注目されるに至つた。

撫順の油頁岩層は東西一七粁、南北四粁に亙る撫順炭層直上を被覆しその厚さは平均一三〇米內外、總埋藏量は五四億噸餘に及ぶ。明治四十二年大山竪坑開鑿の際掘り出された頁岩が燃燒することにより油頁岩たることを確認され、その後種々研究したが大體に於て工業的價値なしと斷ぜられ危く本研究も中斷せられんとした。

然るに炭礦としては撫順油頁岩は諸外國の夫れと地方的に事情を異にし、露天堀作業の進展と共に頁岩は當然剝離排棄さるべきものであるから油頁岩工業の重大費目たる採掘費を省くことゝなり、且殘滓は坑內充塡材料に利用せられる等有利な條件を具備するのみならず、撫順油頁岩に對して未だ十分な工業試驗が行はれてゐないのにその價値なしとして利用策を講ぜぬのは早計であるとし、その工業的價値を徹底的に調査すべきことを建議し、大正十年度から

撫順・部內場工油製



場工油發揮解分・場工油製

中央試驗所と協同して研究を繼續することゝなつた。そこで先づ古城子第一露天堀より油頁岩一〇〇瓲を採掘して瑞典スペンスカ　スキツフアーベルケン會社に送り、グスターフ　ヘルシング博士指導の下に工業的試驗を施行した結果は收油量僅かに二%に過ぎず不成績であつたが、同時に依頼した試錐コアーの分析の結果については「撫順油頁岩の品質は層と場所とにより甚しく差異あり、樂觀して廣く各所の試料につき乾餾試驗を爲すべし」との注意があつた。一方中央試驗所に於ては露天掘區域炭層調査の爲採取した試錐コアーを試料として撫順油頁岩の物理的性狀と化學的成分を究明し、且礦區に於ける分布狀態を徹底的に調査したところ、撫順油頁岩は必ずしも貧鑛でなく層の深さによつては含油率一〇%以上の良質のものがあり、頁岩層一三〇米中炭層に近接せる約三〇米の劣質のものを除けば平均含油率六%に達し、從來の試料採取方法が全く誤つてゐたことが判明した。この頃から撫順油頁岩工業は重要な燃料資源として各方面の注視する所となり、殊に軍當局は國防上の見地より本事業を重視し、海軍燃料廠は大正十一年から試驗を開始し、陸軍に於ても大正九年陸軍大臣より會社に對し調査研究を慫慂し大いに鞭撻される所があつた。これに力を得て會社も大正十一年三月與業部に低溫乾餾委員會を置き、從來各所で夫々研究し來つた石炭竝油頁岩研究の連絡統一を圖ることになり、その後本委員會は大正十二年四月會社職制改正に伴ひ社長室技術委員會乾餾調査委員會に引繼がれた。

而して種々研究調査の結果蘇格蘭式乾餾法によるのが最も有利なりとの結論に達したので、先づ上・中・下三種の試錐コアーを試料としてスコツチ　オイル會社パンフアーストン工場主任化學者イー　エム　ベーレー氏に送付して分析を行つた結果に鑑み、大正十三年二月上・中二種の試料各二五〇瓲を同社に送り、炭礦・中央試驗所から二名の社員を派遣して同社オークバンク工場に於ける本格的工業試驗に立會はしめ、又海軍に於ても該試驗に立會の爲二氏を派遣された。その結果は豫期の如く相當の成績を擧げ、同試驗と共に試驗を行つたグラスゴーのマクローリン式、瑞典のバーグラルソン式、獨逸のチツセン式等に比し有望であり、愈々工業化の可能性が立證されるに至つた。次いで同年八月には油頁岩工業化に關し豫備調査の爲炭礦工業課長を歐米に出張せしめ、斯くて大體の調査を完了したので大正十四年五月陸軍・海軍・會社側の代表者より成る本事業具體化の爲の聯合協議會を開き、技術委員會提出の企業計畫書を基礎として愼重協議の結果、「二、三年の研究期間あらば內熱式乾餾爐竝蘇式乾餾爐の試驗爐を築造して比較研究の後法式を決定するを萬全策なりとするも、焦眉の急を要し直に起業するとせば蘇式爐によるを安全なりとしその規模は一日二、〇〇〇瓲を以て妥當とす」との結論に到達し、これを重役會議に諮つたところ、會社に損失を來さぬ程度の政府の保證を條件として右協議會決定の計畫書に基き、撫順に一日二、〇〇〇瓲處理の工場を設立することに決し政府に事業申請書を提出した。

然るに元來蘇式乾餾爐は石油代用品生産を目的として考案せられた法式で油の品質は優良なものを得られるが、外熱式である爲建設費も多額に上り且つ生産費も高價なので採算的に成功し得るや否やの懸念があり、且撫順に於ける理想は、(一)油頁岩の品質低級な爲その爐式は熱經濟良好なものを選び多量の補助燃料を要せぬこと、(二)石油生産を目的とするものではなく重油代用品を得るに在ること、(三)原料豐富な爲採油率は若干劣くとも簡易に乾餾し得られ幾分なりとも利益を收め露天堀採掘法の副產物として意義あらしめること、(四)國防上の見地より一朝有事の際は容易に建設し得る樣な構造の簡單な材料を多く要せぬものなること、(五)平時に於ても我國は金利が高く資金を得るのに困

難であるからなるべく建設費の少いものたること等にあり、尙ほ歐米に於ける斯界の趨勢も內熱式に傾ける狀態にあつたので一方養に派遣せられた社員が滯歐中乾餾に關係ある諸工場を視察し斯道諸大家の意見を尋ねて一種の內熱式乾餾法を案出しこれを携へ歸つて來、他方撫順に於ても內熱式乾餾法の基礎的實驗を開始してゐたので、蘇式による起業とは別個に該案による試驗を卽行することゝなり、聯合協議會終了後直に撫順に於て一日一〇瓲を處理し得る簡單な煉瓦造角型爐を築き、有合はせの機器を集めて附屬裝置を整へ、大正十四年九月竣工と共に試驗を行ふことになつた。斯くて研究改良の結果遂に同年十一月中旬に至り大體平均收油率九四%、硫安回收量一〇瓩の確證を握つたので十二月末新界の大家たる田中芳雄・大島義清・栗原鑑司三博士を聘してその批判竝意見を求めたところ、「撫順式內熱法のプリンシプルは撫順產油頁岩處理に對する合理的且經濟的方法と認めそのフルサイズ　テストの卽行を希望す」とし、實大爐につきその乾餾部・發生爐部等に關し構造及び作業上の注意を與へられ、「撫順式內熱法により頁岩よりアムモニアを回收し、粗油は適當なる蒸餾を行ひ粗パラフイン及び重油を主要製品となさんとするは妥當なる考案なりと認む」との判定があつたので同十五年一月二〇萬圓の豫算を以て實大爐試驗を行ふことゝなつた。

依つて技術委員會の審議を經、一日四〇瓲處理能力を有する圓筒型爐一基を築造して試驗を開始し引續き實際工業に轉ずる場合の爲種々の方法で試驗を施したところ何等支障なく作業し得らるゝことが確實となり、乾餾用熱も自給し得るのみか尙餘剩を生じ、含油率四%の貧鑛をも自然を以て乾餾し得る實證を得、且つ粗油中に含有する一三%內外のパラフインの抽出方法をも確立したので昭和二年四月末田中・大島・栗原三氏に來滿を乞ふて意見を徵した所、その成績は良好で本式による企業に何等の危惧をも要せぬことが明確となつたので、玆に愈々蘇式爐による計畫を放擲し撫順式爐を採用することゝして一先づ試驗を打切り、同年五月十日技術委員會を開いて二、〇〇〇瓲處理工場建設に關する審議を遂げ、政府も亦撫順頁岩油を國產品に準じて取扱ひ得る特別の法令を發布する等、總て順調に進捗した故同五月末起業の申請書を政府に提出した。

然るに社長の更迭により右起業申請は一段の考慮を要するものとして保留せられたので一旦打切つた研究を續行したが、種々の改善を加へた結果油の生產費は著しく低減し得らるゝに至つたので幾多の迂餘曲折を經た本油頁岩工業も山本社長の英斷により豫定計畫たる二、〇〇〇瓲を一躍二倍大の四、〇〇〇瓲計畫を以て起業することゝなつた。卽ち該計畫は資金九六〇萬圓(實際投資額は豫算の追加があり一、〇四〇萬圓となる)を投じて撫順大官屯驛構內の南側に沿つた東西約五〇〇米、南北約三〇〇米、面積約一三萬平方米の敷地に撫順式爐八〇基を有する乾餾工場を主體とし、破碎工場・硫安工場・蒸餾工場・粗蠟工場・汽罐場その他附屬施設を有し一日四、〇〇〇瓲の油頁岩を乾餾し、年產額重油五三、〇〇〇瓲、硫安一八、二〇〇瓲、粗蠟九、四〇〇瓲、骸炭四、八〇〇瓲を生產する一大製油工場を二箇年繼續事業として設立せんとするもので、昭和三年一月炭礦に臨時製油工場係を置き二月にはこれを廢して新に臨時製油工場建設事務所を設け建設に當らしめたのである。

昭和三年三月未だ凍結せる大地に石炭を焚き地表を溫めて地開きを行ひ四月解氷と共に基礎工事に着手し、一方既に注文を發した機器の製作を急がしめその到着を待つて直に据附、組立を行ふ等着々として工事の進捗を圖つた結果、一部機器の納入遲延又は部分的設計の變更等があつたけれども工事には支障を與へず、尨大一千萬圓に上る大工事を二箇年に滿たぬ短時日を以て大體の建設を了り同四年十二月末には早くも粗油の餾出を見るに至つたのである。

斯くて昭和四年十二月末業務開始以來概ね順調な運轉を續けて生産量も亦逐年增加を示したが、これを經營上より觀る時は硫安竝精蠟市場不況により副産物收入の激減を來した結果重油原價は甚しき昂騰を來して海軍の保證が無くては採算し得ぬ狀態にあつた。元來本工場は石油類中に於て最も廉價な重油を主産品とするため副産物たる硫安竝粗蠟を回收して初めて採算し得る狀態にあるに拘らず、硫安の如き市價の變動常なき副産物に過大に依存した結果、市價の一上一下は直に重油原價勘定に波及しその採算に影響を及ぼすことは當然の勢である。それ故同八年一月工場長の更迭と同時に早急その解決の爲の對策考究に着手し、本事業に安定性を與へるには頁岩粗油を增産してその一部を揮發油・燈油又は機械油等の高級油と爲しこれを液體燃料資源に缺乏せる滿洲國内に販賣して餘利を得、これによつて硫安市價の動搖に備へる外良策なしとの結論に達したので、玆に粗油の增産を決意し又粗油增値の第一段階として分解揮發油製造を企圖するに至つた。

粗油增産の方法として最少の投資、最短の期間に於て目的を達成するには現工場を改裝倍化するのが最も有利であるとし、先づ試驗費二五、〇〇〇圓を以て第四工場第二〇號を改造し別に破碎機・空氣選別裝置・揚岩機等を附設して同年七月からその實驗を開始した。その目標とする所は第一に一日約六〇噸の頁岩を處理する乾餾爐を改裝して一日約一〇〇噸を處理せしめ、第二には原料に切込頁岩の使用を可能ならしめんとするにあり、種々考究の結果遂に目的に適合した新型爐竝頁岩空氣選別に成功したので、工場倍加改裝計畫は急速に具體化し同年十一月工場に臨時計畫係を設置して直に工事の準備竝設計を開始し翌九年度から工事に着手した。本計畫は三二〇餘萬圓の工費と一箇年の日子を費して現存工場に改造又は增新設を加へ完成の曉は一日八、〇〇〇噸の油頁岩を乾餾して年額粗油一四五、〇〇〇噸、硫安三四、〇〇〇噸生産の工場たらしめ本事業に一新紀元を齎すべき一大工事である。而してその施工に當つては全工場一齊に著手すれば長期に亙つて運轉を休止することゝなり、該年度に於ける生産品を激減せしめ且つ製油原價を甚しく昂騰せしめる懼があるのでこれを避ける爲部分的に改裝を行ふ等相當の困難を伴つたが、蒸餾工場の一部を除いては九年度中に完成を見た。

この增産計畫と同時に粗油增値の一段階として企圖された頁岩油分解による揮發油の製造は未だ世上に類例がなく從つて新規の研究を要し、新にこれを行ふのには相當の時日と經費を要し急速に完成を望まれないことであるが、一方天然油分解の事業は相當進歩してゐるので、この中頁岩油に應用可能性があると思はれるものを選ぶのが捷徑であるとし、玆に骸炭量の多い原油分解に適するダブス式裝置に囑目し、昭和八年九月その特許權所有者たる米國ユニバーサル　オイル　プロダクト會社に頁岩粗油竝頁岩重油を送付して試驗を依頼し同時に會社は製油工場竝中央試驗所より二名の社員を派遣して該試驗に立會はしめた。その結果頁岩粗油を豫め精製することなく直接これを分解して自動車使用に適する揮發油五〇パーセントと良質の骸炭二五パーセントを收得し得ることが判明したので、一七六萬餘圓を投じて一日粗油一二〇噸を處理する分解工場竝附屬の精製工場・容器工場・油槽その他の施設を建設することに社議を決した。

玆に於て九年五月同工場の主體たる粗油分解裝置一式を前記米國ユニバーサル　オイル　プロダクト會社に注文し、他方これに對する主要基礎工事を同年十二月迄に終了せしめ、翌十年三月機器の到著と共に据附を開始し同時に精製・製罐・木箱の諸工場竝油槽類の建設に著手して同年八月竣工した。前述の如く頁岩油の分解は世界最初の試み

であり、且その裝置は他に類例のない新式設計であるから、試運轉に萬全を期すべく製作會社に依頼して經驗に富む技師を招聘し、同年八月下旬より外人技師指導のもとに試運轉を開始して間もなく揮發油の初餾を見たが、その連續運轉に至つては容易に成功せず、諸種苦心の結果翌十一年遂に連續運轉に成功し得たのである。

右擴張工事の結果は豫期の成績を得、本事業の採算は著しく好轉した爲、次いで第二次擴張が計畫されるに至つた。而して同計畫に當つては、原料頁岩の供給を確保する必要上、その採掘實費を露天堀に支拂つて稼行深度竝採掘區域を擴大する計畫を樹て、又その採算上の見地から粗油增値の第二段階として燈油・輕油・機械油等の高價品を抽出し、更に重油の品質を高める工夫をなし、一日一八〇瓲乾餾爐六〇基を新設するに決し、昭和十一年四月その工事に着手した。

第二節　設　備

製油工場は創業後五年で改裝による第一次擴張が行はれ從つてその施設も改裝後に於ては或は規模の增大したものがあり或は新に建造せられたものもあつて內容外觀共に改まつた。更に目下第二次擴張工事を施行中であるからこれが完成の曉には一層その面容を新ならしめることゝなるであらうが、玆には現在作業中の各工場に於ける主要施設について略述しよう。

(一)　乾餾工場　本工場は製油工場の主體を爲すもので二列に配置された八〇基の乾餾爐及びその列間に一六基の加熱爐を有し、これ等は四組の作業單位に分けられ各單位毎に瓦斯主管・瓦斯冷却器・採油機・アムモニヤ回收器・作業用タンクその他の附屬裝置を有する。

乾餾爐は鐵板製內面耐火煉瓦張で、乾餾筒・瓦斯發生爐の兩部から成る。當初乾餾筒は內徑二・六米、高さ六・四米、下底漏斗狀の圓筒で、熱瓦斯吹込口のある中間圓筒によつて內徑三・〇六米、高さ六米、上方に隔壁板を有する瓦斯發生爐と結合されてゐたが、昭和九年度の改裝工事により爐型は一新され、乾餾筒は上邊に熱瓦斯吹込口を有する高さ七・五米の直圓筒となつて發生爐に直結され、又發生爐も上邊にあつた隔壁板が除かれた。而して頁岩處理量は當初一日五〇瓲前後の能力に過ぎなかつたが、その後の部分的改良、從事員の熟達等の結果六〇瓲以上を處理し得るに至り、更に改裝後は一躍一〇〇瓲に增大され且從來不可能であつた切込頁岩をも原料として使用し得るに至つたのである。

採油機は瓦斯中に含有する油分を回收するもので、當初は各作業單位にメツラー式のもの二機宛を配してゐたが、改裝後は第一・第二工場にのみ該式各三機を裝備し、第三・第四工場には我國に於ける最初の試みとして直流六六〇〇ヴオルトの電場函中に瓦斯を導いて油粒を直接吸引捕集するコツトレル式電氣收油裝置を各一組宛新設した。

(二)　破碎工場　露天堀で採掘せられた油頁岩を乾餾作業に最適の大きさ迄破碎を行ふ目的で設備せられたもので、第一破碎室竝第二破碎室に分れてゐる。昭和九年度の擴張工事により第一破碎室は增築せられ、又乾餾爐に切込頁岩を使用し得るに至つた結果第二破碎室に空氣選別裝置及び該裝置により排除さるべき岩粉吸收用の收塵裝置が裝備せられたことは注目に値する。

(三)　硫安工場　本工場は眞空蒸發器四臺、乾燥機一臺、分離器一臺、脫水器四臺、凝結器四臺その他の附屬機器に

より硫安液を結晶せしめるものである。

(四) 蒸餾工場　當初は粗油蒸溜裝置として七基を一聯とする横置汽罐型連續蒸餾裝置一組と釜型單獨蒸餾裝置二八基を有するのみであつたが、改裝工事に當り粗油生產量增大に具へる爲更にパイプ式蒸餾裝置一組、横置汽罐型單獨蒸餾裝置二基及び眞空式蒸餾裝置一組を新設するに至つた。

(五) 粗蠟工場　本工場には冷凍機一組、結晶機六臺、壓搾濾過機一二臺及びその附屬裝置一式を備へてゐる。この內壓搾濾過機二臺は擴張工事に際して增設されたものである。

(六) 揮發油工場　海軍納入重油の引火點を海軍規格に適合せしめる爲搾油中の揮發油分を分離抽出する目的で昭和七年三月完成したものであり、トツピング工場・スクラツピング工場その他の附屬設備から成る。

(七) 分解揮發油工場　本工場に採用したダブス式熱分解方式は加壓加熱分解方法の一種で、加熱爐・反應塔・噴射塔・精溜塔・凝集器・骸炭化塔等一式を備へ年額四〇、〇〇〇噸の原料油を處理し得る容量を有する。

(八) その他　以上の他動力設備として汽罐場があり、揮發油製造に附隨するものに揮發油精製工場・容器工場・製品倉庫等がある。

第三節　作業

職制上製油工場は昭和四年十一月に開設せられてゐるが、實際營業を始めたのは昭和五年度以降のことに屬する。而して同年度も上半期は未だ試運轉期を脫するに至らず、且つ全く類例を見ぬ新施設である爲從事員も作業全般に亙り不慣れで、その成績は全く論外であつた。然し下半期に入ると漸く作業狀態も圓滑となり、各生產品とも略豫定量を超過し、操業當初の成績としては良好と謂ひ得ることゝなつた。

同六年度に於ても、上半期はコムベーヤーの破損取替等に禍ひせられて頁岩乾餾量は遂に豫定量に達し得なかつたが、下半期には諸種の設備改善と相俟つて乾餾量の增大に努めた結果、結局年度を通じては大體豫定數量に合致せしめ得た。然しながら頁岩の品質が良好でなかつた爲生產量は豫定より幾分減少を來した。

同七年度には、揚岩機の補修、破碎機の取替等により一時作業量に制限を加へる等の障碍があつたけれども逐次能率をあげて乾餾量及び採油比率は倭に豫定量を突破した。一方生產品に於ても右の成績が反映し、頁岩の品質は良好でなかつたに拘らず各品目とも略豫定量を產出し得、殊に重油及び骸炭に至つては鮮かに豫定量を凌駕する好成績を納めた。

同八年度に於ける乾餾成績は富鑛の供給と相俟ち設備の改善、從事員の努力竝技倆の熟達により乾餾量の驚異的增大竝能率の昂騰を示し、從つて各種生產品に於ても必然的に產額の增量を來し、各その豫定量を遙かに突破するに至つた。

同九年度は倍加改裝工事を併行した最も多事多端な年であり、乾餾量・採油比率共に豫定量に達しなかつた。乾餾量減少の主因は關西地方に突發した風水害竝重工業勃興の影響を受けて破碎工場除塵裝置の完成が遲延した爲であり、又採油比率が七六・四%に低下したことは改裝爐が未だ試運轉期に屬する爲であり、同五年度中試運轉時に於ける比率七七・九%と大體一致し、蓋し已むを得ぬ事項である。

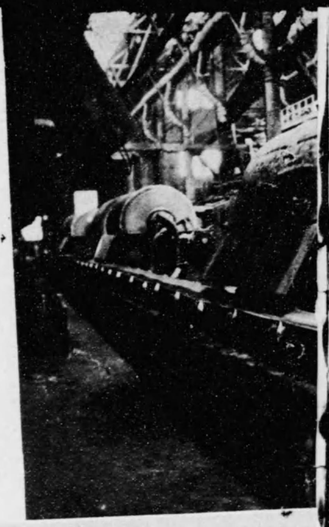
同十年度は前年度に斷行された大改裝工事の後を承けて種々の對內對外的事情に禍されたが、粗蠟と分解揮發油とを除いては作業量・生產品とも總て豫定を凌駕した。一方倍加改裝の主因の一たる原價の點に於ても殆んど豫定に到達し得たので改裝第一年度としては良好な成績をあげたと言ひ得る。殊に困難を極めたダブス式分解揮發油工場の長期運轉に成功したことは同年度の大收穫として特筆に値するものである。

左に各年度別の作業成績を表示しよう。

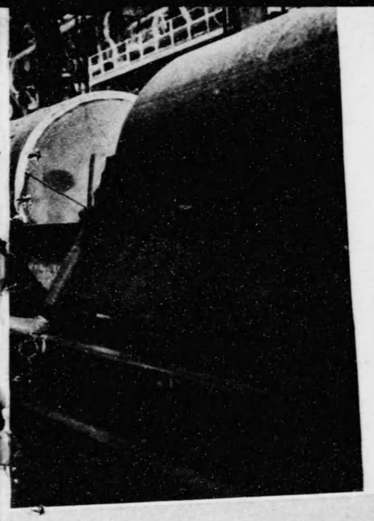
年度	頁岩破碎量	頁岩乾餾量	採油量	採油率	頁岩含油率	採油比率	生產高 重油	生產高 粗蠟	生產高 骸炭	生產高 硫安	生產高 揮發油
昭和五年度	一、七三二、五〇〇瓲	一、二六五、八一〇瓲	七一、三〇八瓲	— %	— %	— %	二八、五七八瓲	一〇、六〇六瓲	二、六八五瓲	一三、八三四瓲	— 竏
同六年度	二、〇一八、八四〇	一、三三四、二八六	六三、〇六〇	四・七三	五・三七	八四・九	四〇、一六二	一二、六四〇	三、四四五	一五、八〇二	—
同七年度	二、四一六、〇四〇	一、四一七、六五八	七二、一〇八	五・〇九	五・五〇	九二・四	四三、二七六	一三、八九八	三、五九八	一六、四一六	九四二
同八年度	二、七〇六、四一〇	一、五八九、八八八	九〇、七四四	五・七一	六・一六	九二・七	五四、七七二	一九、〇六六	四、六七〇	一九、八七四	一、六五三
同九年度	二、一三〇、六八八	一、二六七、八九三	五八、二三二	四・五九	六・〇一	七六・四	三七、四〇二	一二、〇四八	三、三五四	一二、四二八	一、三六三
同十年度	三、四三六、六四八	二、四九五、二九六	一二〇、二九九	四・八〇	六・〇三	七九・九	六七、三四七	二三、六四〇	五、九七五	二三、三〇一	一、六四六

鞍山製鐵所・熱風爐

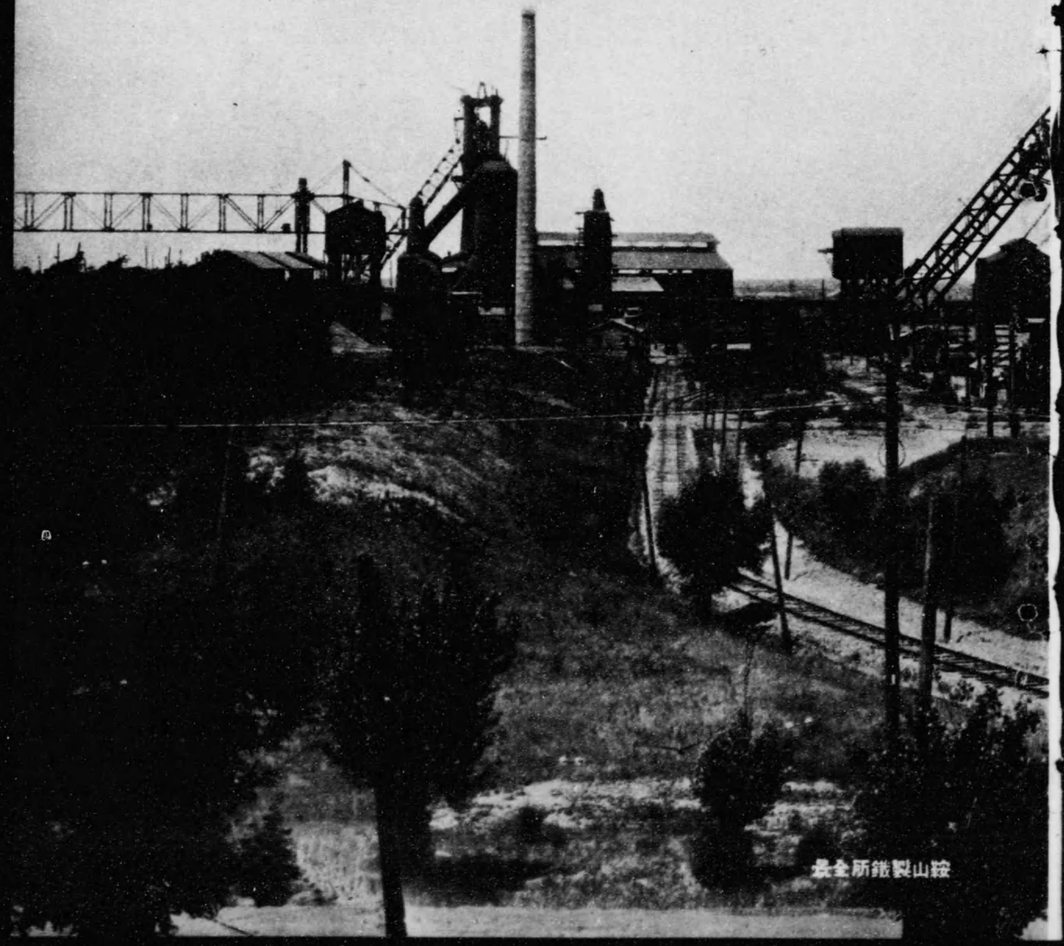
場工炭骸



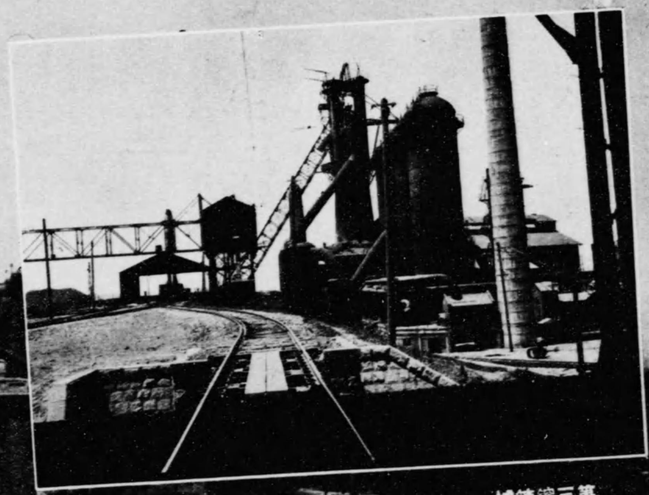
同右內部



鞍山製鐵所・選鑛工場



鞍山製鐵所全景



第三溶鑛爐

大孤山採鑛所・鑛石破碎

製鐵所建設前の鞍山

第五章　製鐵

第一節　概說

(一)　創設期　鞍山一帶の鐵鑛が古く高麗及び遼代に製鐵の原料として採掘されたことは文獻その他採掘跡等に見られるが、その後當時の住民は去つて久しく顧みられず、露國が鐵鑛を碎いて鐵道バラストとし日露戰爭中その上で戰はれたにも拘はらず遂に注意を引かなかつた。

然るに明治四十二年八月に至り會社地質課に於て東鞍山・西鞍山・大孤山・櫻桃園・王家堡子・關門山・小嶺子・鐵石山の八鑛區を發見したのでこれを基礎として一大製鐵所を建設せんとし、その採掘に關して支那官憲に數次交涉したが許可を得られなかつた。その後大正四年五月我國民の權利の一部として該鑛區の試掘・採掘が支那政府によつて認められたので同五年三月「日支合辦振興鐵鑛無限公司」を設立し、該公司の原鑛供給による製鐵業經營の計畫を樹立し、同年十月我政府の許可を得た。

次いで大正五年十二月本社に製鐵所創立委員會を組織して鎔鑛爐その他の設計を進めたが同六年三月これを廢止して鞍山工場準備掛を置き工場の建設に著手せしめ、竣工が近づくと共に大正七年五月準備掛を廢止し鞍山製鐵所を組織した。この間建設工程は歐洲大戰の餘波を受けた爲豫定通り進捗しなかつたが、大正八年四月に至つて第一鎔鑛爐の火入式を擧げ鞍山製鐵所の作業を開始するに至つた。

(二) 選鑛工場建設期　斯くして生れ出た鞍山製鐵所も歐洲大戰後のパニツクに遭遇した爲第二鎔鑛爐の火入を見合せたのみでなく總ての增產計畫を中止し、只管最小限度の操業を持續して生產原價の低減に努め、專ら貧鑛處理の研究に沒頭することゝなつた。

鞍山一帶の鐵鑛區は埋藏量極めて豐富ではあるがその含鐵分多くは三五乃至四〇%の貧鑛であつてその儘鎔鑛爐に使用することは作業上も採算上も不利であり、又鑛區中に散在する品位五〇%內外の鐵鑛はその量が極めて少なく、高爐一基の操業に止めても三年以上を持續することが困難であつた。

大正九年一月所內に臨時研究部を設けて選鑛法の研究に專心せしめると同時にスエーデンのグレンダール、ドイツのクルツプ及びフンボルトその他專門箇所に鞍山鐵鑛を送つてその處理法の研究竝工場設計見積を依頼し、又同十年六月にはアメリカのミネソタ大學採鑛冶金科長を團長とする六名の調査委員を招聘して各鑛區の現狀竝選鑛試驗の實況を視察せしめ、鑛質、選鑛工場建設計畫、位置選定に必要な事項等を調査せしめ、更に一行の歸國後ミネソタ大學に多量の試料を送つて選鑛工場計畫に必要な基礎的實驗を依頼し所員を派してこれに關與せしめた。

該實驗の結果は鞍山十一鑛區の中大孤山のみの鑛石を以て歐米式磁力選鑛法により工業的に採算可能なことを示した。然るに先に設置した臨時研究部ではこの磁力選鑛法の工程に移るに先立ち更に天然鑛石を焙燒還元せしめる方法について研究を進め、終に獨特の還元爐による鞍山式還元焙燒法を發見した。

これによれば赤鐵鑛を磁鐵鑛に變化して磁力選鑛を可能ならしめるのみでなく更に硬質の鑛石を非常に脆くし粉碎を容易にするもので、その處理方法竝爐の構造について日本政府の特許を得た製鐵所は更にその改良に努め、續いて還元試驗爐竝選鑛試驗工場による試驗操業の結果は大いに有望なことを示した。

次いで同十二年六月社內に貧鑛處理調查委員會を組織し、社內各方面の技術者竝販賣當務者を網羅して技術竝經濟上の兩見地から調查せしめると同時に、更に內地の權威者に囑して鞍山に於て實地の攻究調查を求めた結果愈々工業的實行に確信を得るに至つたので、同年十月社議を決し同十三年以降二箇年繼續事業として選鑛工場竝銑鐵年產二〇萬瓲を目標とする附帶設備の增設工事を遂行することゝなつた。斯くて本工事の大半は同十五年六月に竣工して同年七月から選鑛工場の作業を開始し、同時に第二鎔鑛爐にも火入を行ひ本格的に高爐二基併用による銑鐵二〇萬瓲生產實施期に入つた。

(三) 第三鎔鑛爐建設期　選鑛工場作業は大體豫期通り貧鑛處理に成功し、高爐二基の併用とによつて昭和二年度以降は出銑二〇萬瓲を突破する實績を擧げるに至つた。當時我國の銑鐵供給は一箇年に三〇萬瓲の不足を告げる狀態であり、且第二高爐は吹卸改修を要する時期が迫つてゐた爲、昭和三年一月第三高爐を建設してその計畫完成の上は既設第一高爐と合せて年二八萬瓲の銑鐵生產能力たらしめることに決し、同年一月所內に臨時建設事務所を置いて五〇〇瓲爐一基の新設竝附帶諸設備の增補設計及び各般の建設準備に着手した。當時我國に於ては五〇〇瓲爐は最初の大型のものであり、尙ほ附帶設備に於ても作業能率の增進を期する爲この種技術に堪能なニューヨークのペリン　エンドマーシヤル社に委託して優秀な最新設計をさせることゝし、同社主任技師を派遣駐在せしめて設計竝工事の指導に當らしめた。

該工事は順調に進捗し昭和五年三月には第三高爐の火入式を擧行して第一高爐を吹卸した。同時に貯鑛場・選鑛工

場・骸炭工場・機械鑄銑場等の擴張又は新設、骸炭消火裝置・骸炭竝燒結鑛運搬車・鑛滓車・熱風爐竝汽罐・瓦斯燃燒器・瓦斯洗滌裝置等の大規模改善も完成し、更に引續いて大貯鑛場の設備も竣工した。

右の外この期間に特筆すべきものは財産整理竝運賃、炭價の合理化が斷行せられたことで、爾來業績は益々好轉して將來の經營に曙光を認めるに至つた。

(四)　銑鋼一貫作業計畫期とその後　五〇〇瓲爐の操作を始めた昭和五年度には既に豫定を超えて出銑額は二九萬餘瓲に上り、翌六年度には爐底改修に禍されて二七萬瓲に低下したが、同七年度には三〇萬瓲を超え、翌年度には三一萬瓲と累進した。この間一時市場の大不況の爲大量の貯銑滯積を見たこともあつたが、生產費は益々低下しよく市價に對應して遠く歐米に迄我銑鐵の進出を見るに至つた。

第三高爐の建設中昭和三年には鞍山に於ける銑鋼一貫作業につき調査研究が進められ、同年十月作成された「鞍山製鐵所製鋼計畫案」は翌四年四月政府の認可を受けた。該案は高爐三基を操業して一箇年銑鐵四〇萬瓲を生產しこれから鋼片・小形棒鋼・薄板竝鐵力合計二三萬七千瓲の製品を送る諸設備を昭和六年度中に完成せんとするもので、專ら支那に於ける鋼材需要に應ぜんとするものである。該計畫實施に決定すると直ちにドイツのクルップ竝デマーグ兩社に製鋼竝分塊工場設備の註文を發したが、間もなく四圍の情勢の變化により根本的對策を研究した結果昭和四年五月採算上の見地から工場位置を新義州とすることに社議が決せられ、鞍山製鐵所は當分銑鐵二八萬瓲の生產に止めてその製鋼計畫は留保せられた。

當時製鋼計畫と併行し本邦肥料政策に寄與し且製鐵所經營を有利に導く爲ウーデー法による年七萬瓲の合成硫安製造が計畫され、昭和四年ウーデー法の特許權を買收して準備に著手したがその後種々の變遷を經て昭和八年一月大連に滿洲化學工業株式會社の設立を見るに至つた。

昭和四年七月京城に資本金一億圓の株式會社昭和製鋼所が設立せられて工場建設の準備を進めんとしたが、總裁の更迭によりその實施は停止されて爾來銑鋼一貫作業は再審議を受けることゝなり、工場位置として大連・新義州・鞍山の三者が比較研究せられ大いに世論を賑はした。ドイツから購入した製鋼竝分塊工場諸設備は同年七月から同六年二月迄に大部分大連に到著しながら空しく待機し、昭和六年九月突發した滿洲事變は我國對滿關係に根本的變革を與へ、日滿產業の統制上滿洲に於て製鋼事業を實現する必要が痛感せられるに至つたので、會社その他に於て研究立案の結果起業資金を最小限度に止めること、內地製鐵業者に脅威を及ぼさぬこと等に重點を置き、同七年九月社議を以て工場位置を鞍山とし一箇年銑鐵四〇萬瓲、鋼片竝シートバー三五萬瓲、軌條七萬瓲、小形棒鋼三萬三千瓲、薄板三萬瓲を主生產品とし銑鐵增產は昭和十年一月より、鋼片生產は同年四月より順次開始する實施案を作成して同八年四月政府の認可を得た。

斯くて鞍山製鐵所の施設は用地を除き昭和八年六月一日昭和製鋼所に讓渡せられ十五年間の歷史は茲に終局を告ぐることゝなつた。

第二節　分課竝從事員

(一)　分課　大正七年五月始めて鞍山製鐵所の分課規程が定められ、所內に庶務・經理・工務・製造の四課が設

置されたが、同八年三月製造課に骸炭・銑鐵の二科を、工務課に設計・機械・營繕・工作の四科を新設し尙ほ新に醫院を加へ次いで同年七月醫院を分離して地方部衞生課に屬せしめた。

大正九年一月更に分課規程を改正して庶務・經理・製造・工務の四課竝臨時研究部を置いたが同十二年九月經理課を廢止して庶務課に合併し、臨時研究部を研究部に改め次いで大正十五年一月研究部を研究室と改稱した。その後昭和二年八月庶務課を事務課と改稱し、工務課竝研究室を廢止してその業務を製造課に合併し二課制としたが、同三年一月銑鐵二八萬瓲計畫實施の機運に向轉したので新に臨時建設事務所を設けてその建設に當らしめ、次いで同四年三月臨時建設事務所を廢し工務課を設置して三課制に復歸した。

昭和五年六月鞍山製鐵所を製鐵部と改稱すると共に事務課を庶務課に工務課を工作課に改稱し、新に監査係及採鑛課を設置し、工務課より工作工場を製造課より選鑛工場・銑鐵工場・化學工場竝動力水道工場を夫々分離獨立せしめ尙ほ同年九月工事事務所關係事務を地方部へ移管した。

昭和六年八月工事事務所を設置し(地方部工事事務所は解消)製鐵部を鞍山製鐵所と改稱して同八年五月に至つた。

(二)　從事員　創業當初は一時に多數の技術者竝職工を必要とし、その募集に難色あることを豫想して特に技術者竝職工の養成に意を注いだが、その後作業が順調に推移して歲月を經ると共にこれ等從事員の需給關係は自然に略圓滑に行はれるに至つた。

各年度末從事員數は左表の如くである。

年度	月俸社員	雇員	傭員 日本人	傭員 滿洲國人	傭員 計	合計	囑託
大正六年度	一四	七	二三一	五	二三六	二四七	—
同七年度	一〇四	九七	一、〇二四	一、三七七	二、四〇一	二、六〇二	—
同八年度	一三一	一八六	一、一一一	一、三七九	二、四九〇	二、八〇七	—
同九年度	一二五	一四七	七二四	九四〇	一、六六四	一、九三六	—
同十年度	一二三	一〇七	六八六	九八四	一、六七〇	一、九〇〇	—
同十一年度	一三五	八三	六六八	一、一〇八	一、七七六	一、九九四	—
同十二年度	一四五	一一二	六七五	一、四一一	二、〇八六	二、三四三	一
同十三年度	二二五	—	六九八	一、七九四	二、四九二	二、七一七	—
同十四年度	二二一	—	六四〇	一、四六二	二、一〇二	二、三二三	一
昭和元年度	二二四	—	七二〇	一、八八七	二、六〇七	二、八三一	一
同二年度	一八二	—	六二七	一、六七〇	二、二九七	二、四七九	一
同三年度	一八四	一二五	四八六	一、五一四	二、〇〇〇	二、三〇九	一
同四年度	一八二	一五四	五〇八	一、五二三	二、〇三一	二、三六七	三
同五年度	一六八	一四〇	五二四	一、三二一	一、八四五	二、一五三	一
同六年度	一八〇	一三七	五〇五	一、一九四	一、六九九	二、〇一七	—
同七年度	一七三	一一二	五四一	一、一二三	一、六六四	一、九五二	三

| 昭和八年度 | | |

第四節　作業成績

(一)　製銑作業　第一鎔鑛爐は大正八年四月二十九日作業を開始したが、その後二年半の操作により爐壁の故障が頻出して同十年十一月一部に大破損を生じたので吹卸し、直に第二鎔鑛爐の作業準備に著手して十二月から順調な操業を始めた。然るに同十三年に入つて事故が頻發したので同年十一月第一鎔鑛爐の火入(第二次)を行ひ、第二鎔鑛爐は專ら試驗作業爐とし、同十四年三月吹卸を行ひ翌年三月に至つて全部の改修を完了した。同年三月に完成した選鑛工場も七月から作業を開始するに至つたので同年七月二十七日第二鎔鑛爐の火入(第二次)をなし爾後二基を以て銑鐵年産二〇萬瓲の實作業を行ふに至つた。

次いで昭和五年三月九日第三鎔鑛爐の火入を行ふと同時に第一鎔鑛爐を吹卸して三五〇瓲爐に改築し、同七年六月一日第三次の火入を擧行したが、同年七月第三鎔鑛爐は爐底破損の爲吹卸し、同年十月二十八日再び火入を行ひ、十一月には三五〇瓲爐に改築の爲第二鎔鑛爐を吹卸した。斯くて第一・第三の二基を併用して年額二八―三一萬瓲の銑鐵を生産するに至つた。

原料鑛石は大正十三年末第二鎔鑛爐に於て燒結鑛の試驗裝入を行つた外全部富鑛を使用したが、選鑛工場完成以來第一・第二鎔鑛爐共昭和元年度から燒結鑛を配合し、更に第三鎔鑛爐は全部燒結鑛を裝入してゐる。

製銑所は創設以來原價の低下に意を用ひ、就中骸炭費の節約に努力した結果、大正八年度には銑鐵瓲當り骸炭使用比率一・四五であつたのが昭和二年度には一・二二となり更に昭和八年度(四、五月分)には〇・九四に低下したことは注目に値する。

尙ほ原料鑛石中には硅酸分が甚だ多く、從つて銑鐵中に含有する硅素分も高く約六%內外であつたが、常にこれが低下に努力し昭和八年五月頃には平爐銑の硅素分は一・三%程度に低下するに至つた。

各年度別原料使用高、出銑高、骸炭使用比率を示せば左の如くである。(單位瓲)

年度	裝入原料 鑛石	骸炭	石灰石	滿俺鑛	出銑高	銑鐵瓲當り骸炭使用率
大正八年度	四六、五五四	二二四、一四五	八八、四七〇	二四四、二五七	三二、二六	一・四五
同九年度	二四四、五七七	一〇四、二三五	五〇、七〇八	九八、四九五	七六、〇九四	一・二四
同十年度	二〇四、二七五	一七一、八八	八六、四〇〇	九四、六五	五八、一〇七	一・二二
同十一年度	二七一、六八四	二七、六八四	九七、五六	一二、七四九	六七、四九二	一・二八
同十二年度	二三一、七四九	一六九、九二三	九六、七五七	一二、七四九	九六、〇三三	一・二九
同十三年度	二〇七、二三三	一七七、九六	八六、〇六一	一二、七四九	八九、六六六	一・二〇
同十四年度	一九一、二八一	一四一、九九〇	七四、四二六	一二、七四九	一六五、〇五四	一・一六
昭和元年度	二三八、四〇六	一七五、二〇一	五五五	一二、七四九	二〇三、四四五	一・一二
同二年度	二五二、一六四	一六九、三三九	九六八	一二、七四九	二三四、四六一	一・一三
同三年度	二五九、〇四九	一八三、八四〇	二、九五一	一二、七四九	二一〇、四四三	一・一三
同四年度						

昭和五年度	五一六、一七五	三二一、〇七七	一四〇、六五七	一〇、八五五	二八八、四三三	一・一一
同　六年度	四九一、〇五八	二八二、八二八	一九三、八九八	六、六二二	二六九、四九四	一・〇五
同　七年度	五四一、〇九七	三三〇、八七〇	二〇四、五一九	六、八四二	三〇〇、三七六	一・一〇
同　八年（四月分五月分）	九九、四二〇	五一、五三〇	三五、一九七	七四四	五四、六三七	〇・九四

(二) 選鑛作業　大正十五年三月大體の工事を完了し直に試運轉を行つたところ大體良好の結果を見たので七月一部の本作業を開始し、爾來次第に運轉範圍を擴張し、更に昭和五年第三鎔鑛爐の新設に應じて增產設備を完了した。

當作業は骸炭作業と共に最も重要な銑鐵原料工場作業であるので、その作業成績改善には常に愼重な注意を拂ひ、創業以來幾多の困難に遭遇したが極力これが打開改善に努めた結果生產高は逐年增加の傾向を辿りその品質も漸次向上するに至つた。たゞその鐵分含有率については尙ほ幾分遺憾の點があるが、これは今後の改善に俟つところである。

左に各年度別生產高を示す。（單位瓲）

年度	貧鑛受入高	還元鑛生產高	精鑛生產高	燒結鑛生產高
昭和二年度	四四二、七七七	四四二、三二四	二二五、三〇五	二三一、五九四
同　三年度	四六一、九九四	四六一、八九二	二四二、三六七	二五七、五七八
同　四年度	四六〇、八〇〇	四五三、三五一	二五三、三三一	二五二、一〇九
同　五年度	五六〇、一〇〇	五六三、二四二	三一〇、八八三	三一五、五七二
同　六年度	六九六、二〇〇	六八〇、九五三	三七一、七五三	三八六、四五七
同　七年度	七六七、九三〇	七〇三、二三五	三六五、四九五	三七五、三一〇
同　八年（四月分五月分）	一三〇、九六七	一一三、九〇一	六二、〇三四	六二、六九六

(三) 骸炭製造作業　骸炭爐六基の內第一・第二の二基は大正八年三月、第三・第四の二基は同九年二月に作業を開始したが、第二鎔鑛爐の火入を見合せた結果生產過剩を來したので同九年二月第一基の操業を休止し、次いで同十一年五月には第二基の操業をも休止した。同十三年十一月に至り一時高爐二基を操業することゝなつたので再び骸炭爐第二基の作業を開始し、同十四年五月吸氣室移轉の爲一時全作業を休止した際に第二基の作業を休止して第一基と共に一部修理を行ひ、昭和元年度に銑鐵二〇萬瓲プランが實施されるに當りこれ等二基の操業を開始した。次いで昭和三年三月骸炭爐第五基の作業を開始し、更に昭和五年度二八萬瓲計畫實施に當り骸炭爐第六基の操業を開始してその後順調な作業を續けてゐる。

骸炭原料としては撫順炭竝本溪湖炭を使用し、創業當時は本溪湖炭の配合率六〇％に達したが、爾後種々研究の結果同炭の配合率を低下し得、昭和八年度に於ては撫順炭七〇―八〇％、本溪湖炭三〇―二〇％の配合割合を示すに至つた。尙ほ品質についても逐年研究改良の結果漸次灰分を低下せしめ、鎔鑛爐の骸炭消費率の低下を見たことは既述の如くである。（單位瓲）

年度	骸炭爐裝炭量	骸炭製出高			
		塊骸炭	混合骸炭	粉骸炭	計
大正八年度	一〇四、三八三	六八、四二九	—	五、四五四	七三、八八三

| 年度 | | |