

## 第二節 地上作戦

作戦の主軸を東南より西北方にとる場合に就て滿洲に於ける地上作戦の特性を概観するに南滿は奉天乃至長春地区に向ふ外線作戦を以て基本となし北滿は哈爾濱、齊々哈爾及長春地区を拠点とする内線作戦を以て基本とする

而して南滿は滿洲の中核地域であり之が確保は全滿価値の大半を制するものであるが平野は引続き遙か北方に延長して戰略的限界に乏しく乃ち北滿平野への前進に依り滿洲の掌握は始めて完成することとなる作戦の北方推移に伴ひ酷寒及後方ゲリラの対策を必須とし又戰略上熱河地区の確保と共に兩側面即東部地区及西部地区に対する処置を併せ必要とする

## 第一款 鐵道

## 其の二 概観

滿洲が臨海地域に乏しき大國なること、於て軍事的にも經濟的にも鐵道が動脈を形成することは必然的な要請である。而して今や滿洲鐵道は西部等一部の地域を除き戰略要域を縱横に貫通している。滿洲の道路が素質不良なものと地域の廣大なることのため滿洲に於ける鐵道の地位は甚だ高いものであり大軍の地上作戦は將來共此の鐵道に依存してその主たる作戦方向を決定するであらう。

一 滿洲の鐵道は既述の如く当時帝政ロシアが東支鐵道及南滿線を建設してその骨幹を概成したが露戦争後日本は南滿洲鐵道を基盤として南滿の開發を促進し次で張政權との間に平行線建設問題を惹起したるが滿洲國成立と共に全滿を打つて一丸となし經濟開發五ヶ年計畫が推進せられた即鐵道は滿鉄線を始め張政權の建設した諸鐵道及ソ聯所有の北滿鐵道を統合し相次で第一次乃至第七次新線計畫を樹立

し海港を大連、北鮮三港（羅津、雄姿、清津）とし之に向ふものを幹線動脈として縦横に施設せられたのである。羅津、清津より図例に通ずる北鮮鉄道も一括此の計畫中に包含せられた。經濟開発諸線は附圖第二の如くである。

然し又一方推移する情勢に感じ鉄道に対する作戦上の要求は時期により地域的变化を生ずることとなり時日の推移を遂うて北滿邊境への<sup>家</sup>變度が大となり又東滿より北滿更に西方外蒙へと凡そ經濟開發の主要地域たる南滿とは地域的にもその程度に於ても益々相隔たつて来た。軍の集中輸送及補給輸送用諸線は附圖第三の如くである。滿洲では鉄道が動脈である。この動脈は一貫した計畫の下に施設し増強せられなければならぬ。作戦計畫に基く軍備増強と産業五ヶ年計畫とはその兩翼である。作戦上の要求として新方面の鉄道建設は単にこれのみを施設しても有礙的には活動出来ない。動脈的活動をなし得る用兵上の綜合計畫の實施の一部でなければならぬ。即ち補給

集積、積管、衛生、航空、築城、警備防空等の關係、鉄道に附随する其他交通補給網の關係等を如何に律するかが総合的に計畫実施せられなければならぬ。又鉄道は戦時は用兵上の要器であるが平時は企業体である。その経営は飽く迄経済的要素に立脚しているのである。この間の調節が困難な問題であつた。

第七次線計畫が滿鉄第三次増資のための材料にせられた丈いで殆んどその実施を見なかつたのはこの間の事情を物語るものではないか。

(註) 第七次線計畫とは在滿軍備充実に伴い関東軍攻勢正面を東、北二正面又は東西兩正面の同時攻勢に変更するため昭和十七年度を目標として小興安嶺以北の地区及び大興安嶺を横断して数条の作戦鐵道を建設する計畫である。滿鉄はこれがため六億円の増資をした。

滿洲の鐵道は以上の如く軍事的には北滿、經濟的には南滿と夫々地域を異にして重點が置かれ經濟的見地からは大連中心で凡てを律せられていた。北鮮三港とこれに通ずる鐵道とは日本貿易の長路として設定せられたがこれが利用率は大ならず大連、阪神ルートが依然として大勢を支配していた。一方軍事的には朝鮮諸港につながる鮮滿鐵道の一貫的施設運用が重視せられた然るに鮮滿は夫々經營者を異にし且經濟的には大した關係を持たない立場にあつたのである。

三 滿洲鐵道は昭和十五年一万軒に達し、滿洲事變勃發直後は約五千八百六十五軒、昭和十九年には約一万二千軒となつた。輸送量は昭和十九年度において旅客約一六二七九〇〇〇人、貨物約七五五八〇〇〇屯（一屯当り平均輸送距離約三四〇軒）、輸送材料は同年末機関車二三五〇輛、客車約六六〇〇輛、貨車約四〇〇〇〇輛、鐵道従事員は總數約十九万人（内日本人約八万人）であつた。

滿洲鐵道網及各線運行能力は附圖第四の如くである而してその諸實

の大要は上述建設の経緯に依つて判断せらるべく之が作戦的運用は時の情勢に順ひ縦横宜しきを制すべきである。但し大正亞戰半期は北支、滿洲より南緯經由物資の対日輸送又終戰直前には北緯、日本海經由対日物資輸送を強行するの必要を生じ次の諸線の軌条、橋梁材等を撤去運用した。

連京線——大石橋以兩復線の一部（單線とした）

河北、打虎山間の一部

魯黑線

東安、死頭間

興安、鷓鴣河復線部分

綏陽、綏芬河間の第三軌条

三次に滿洲鉄道を作戦上運用する場合に於ける若干の着眼点を示せば

左の如くである

一 戦時輸送は敵の空軍及海上よりする輸送妨害を排除しつつ、実行するもので此の対策が不十分な時は輸送実施に大蹉跌を来すことを

覺悟せねばならぬ昭和十五年國東軍で当時の彼我航空及防空態勢に基づき鐵道被害の予想を兵棋演習を以て検討したことがあるが主要停車場の被害、輸送下草雜の妨害、主要鐵道橋の破壊等が繰出し列車の運行は阻止せられ車輛は破壊拘束を受け十日間で兩方面集中輸送の車輛が瀕した状況を現出した

2. 滿洲特有の匪賊は亦鐵道保安上輕視を許さぬのみならずゲリラ戦及敗殘兵の跳案による破壊、妨害に対し十分なる対策を必要とする此等は滿洲事変に於て逐次獨立守備隊の増設を要した所以である（第六節參照）

3. 運送業としての滿洲の自動車及小運送は大都市及其の周邊、南滿の一部を除き未発達の状態に在り殊に地方修理機關及倉庫等に至つては甚だ不十分である此等に因しては戰時のため特別なる措置を必要とする

## 一、遼京線（大連—長春）

滿洲を南北に貫く最速の縦貫線で滿鉄社線の主体であつた滿洲開發の先驅をなしたるもので政治經濟その他凡ての中樞及び主体はこの沿線に在る

延長 七〇四軒 複線であつて支線として旅順線、營口線がある  
軌条 五〇釐 勾配一〇ミリ以下、曲半径 四〇〇米以下、

使用機關車 一五〇屯内外（ミカド型）、一列車輸送力三〇屯貨車四〇輛、二〇〇屯（最大三〇屯貨車六〇輛、八〇〇屯）一日の輸送力 五〇乃至六〇列車往復

この線には隧道がない、橋梁の主なるものは渾河、太子河、清河に在り

工場—沙河口、奉天、長春

機關庫—大連、大石橋、遼陽、蘇家屯、奉天、四平街、長春

操車場—南關嶺—大連、蘇家屯、奉天、長春



港湾 一 大連、旅順、營口

滿洲鐵道輸送の重点は従来北滿の農産物、南滿の礦産及農産物を  
 遼京線經由、大連に運ぶことにあつたものが産業計畫に依り南滿  
 の重工業建設にも応ずる様修正せられたことは上述した如くであ  
 る。石炭は甘井子に専用埠頭、一般貨物は大連三埠頭と沖荷役、  
 これに運接して臨港驛及び鉄道線、倉庫荷役能力（機器、労力共）  
 がその能力に應ずる如く設備せられ一ヶ年の吞吐能力は約一千万  
 屯であつたこれを凡て滿鉄大連埠頭局で一手に運営する機構であ  
 る此処に大連港の強味があつた。荷主も大連中心で取引出来る様  
 に運営して来た。

産業五ヶ年計畫の實施が進んで来て滿洲に於ける諸建設、現地消  
 費が多くなり又軍備充實に伴う軍需物資の動きが多量となつて昭  
 和十四年頃には輸出入が相接近し漸次輸入が輸出を凌駕する傾向  
 に進むことを予想せられる様になつた。輸入物資の主なもの建

設用資材、機械類、雜貨、軍用物資等でこれを大連に揚陸して全滿各地に分配するのである。それは従来の態勢で石炭、特産を大連に運ぶ様に簡単には行かない。大連には新に広い背後地と倉庫と荷揚機器を必要とし、鉄道は全滿各地に下り列車に應ずる驛施設、操車ヤードを必要とする。斯くの如く新たな輸送体系整備の必要に迫られたのである。当時の対策は次の通り。

(1) 大連港を輸入主体の築港計畫に変更しこれに應ずる背後地の施設及操車場の建設をする。

(註) 昭和十四年度の大連港の能力は九〇〇万吨、これを二〇五〇万吨にし(五ヶ年計畫) 将来二〇〇万吨とする。大型船主体の築港計畫を中、小型船(三、〇〇〇ト、五〇〇ト)を対象とする計畫に変更し(香爐礁附近)これに附随する操車場をつくる又南関嶺に大操車場をつくり(一日操車能力一六〇〇車程度)、築港附近と併せて二、五〇〇

車程度の能力を持たせる、荷役機器を整備して労力不足を補う（補鉄は福昌華工に常用労力二万人を保有していたが華北の勞務管理の影響により入滿者減少し且中國出稼勞力を北滿に使用すること多く従来の如く十分に労力を獲保出来なくなつた

この計畫により昭和十五年から着工して工事を進めたが支那事變の進展、大泉亞戰爭への發展に伴ひ船舶の大運着発数は漸次減少し輸出入電數の激減に伴ひ昭和十七年後半期から工事を中止した

又大運は給水能力の不足が一大欠陥である、これがため埠頭防火のため海水を利用する方法を採用した

#### (四) 操車場

大運向け（上り）貨物主体の諸施設を下り向け増設又は改造するため長春、奉天、蘇家屯、南関嶺（新設）各操車場の工事を

実施して急需に應ずる

(イ)撫順―撫順城間の連接

撫順線及び蘇家屯、奉天間の輸送緩和のため新設して急需に應ずる

沙河口工場は全滿に対する中央工場で車輛の大修理の外機関車の一部新造をも実施した

奉天、長春工場は主として沿線車輛の修繕を担当した

### 三 安奉線

1. 日露戦争当時日本軍鉄道隊により建設せられたる輕便鐵道を滿鐵で改良して標準軌間の鐵道としたもので昭和十八年複線を完成した

2. 前滿と朝鮮とを連接する幹線で沿線は山地溪谷を繼い、隧道、橋梁、曲線、勾配の連続である但し勾配は一〇ミリ限度

本溪湖を中心とする工業地帯あり将来の東邊道開發の基線を占め

る地位にあつた

鐵國庫は安東（哈麻站含む）、官ノ原

### 三 奉山線

北支と南滿を連接する幹線である

当初英國系資本を以て建設せられ滿洲事変後滿洲國固有鐵道となつたものである

秦皇島以遠は既に複線（開採炭輸送）であつたものを昭和十八年から奉山線の複線工事に着手して十九年竣工した

所謂対日經濟輸送強化政策の一環として重要なるものではあつたが左の如く華北、滿洲間の交流輸送であつた

開採炭、中興炭の鞍山向け輸送

滿洲特産の華北向け輸送

旅客（急行列車）——日本内地——朝鮮——滿洲——華北

沿線は錦州附近即ち遼河、大凌河沿線の農産並に熱河（阜新、葉

柏壽、興隆鎮、楊家杖子）方面からする地下資源輸送の諸支線あり。これを胡蘆島經由で輸出する計畫であつた。胡蘆島築港工事は昭和十五年吞吐能力年間二〇〇万屯を目標として進められた。産業五ヶ年計畫重工業部門に於て、塊地資源の滿洲内消費多く輸出余力を吸収した。ゆゑに昭和十七年保有能力一〇〇万屯で工事を中止した。

(註) 胡蘆島築港は錦西—胡蘆島築港驛十軒余の臨港鉄道により奉天線に結ばれているが、地上施設就中倉庫設備の少ないことが欠陥である。操縦塔等は二箇で港内沖荷役を併用する。錦西には製油工場（水が不足）及その油揚塔、貯蔵設備がある。吞吐能力に應ずる鉄道操縦能力は胡蘆島港附近及び錦西と併用して補正している。山海關は華北との連接驛であるが、國內用地狹隘、設備が凡て窮乏である。

関外即ち滿洲内に孤張すれば能力を増大することが出来る  
鐵道局は錦嶽である

#### 四 京浜線（長春―哈爾濱）

蘇連より昭和十年買収し標準軌に改築して大連、哈爾濱を直結する最  
強の縦貫線となつた。これにより平齊線、拉賓線（京図線、北鮮線  
を通ずる龍津、清津經由対日輸送ルートを含む）の価値が軽減した  
。昭和十四年より複線工事に着手し同十七年竣工、第二松花江橋梁  
は約一軒を隔して下流に架設し又橋桁には戦時中間橋脚を直ちに  
挿設する如く準備して防空橋梁とした

2. 哈爾濱を直結することに重大意義あり軍事上は集中輸送幹線の最  
大なるもので又沿線一帯は特産物の産地で德惠、双城はその中心  
である

#### 五 京図線（長春―図們間）

1. 張政公当時吉長、吉会鉄道として日本資本を入れて建設し拉賓線

と共に北鮮鉄道及び同諸港經由対日輸送ルート最短路の一環として計畫せられたもので満洲事変後これを北鮮に連接した当初は吉林山地帯の匪賊の直接影響を受け線路破壊焼却等による輸送妨害、水害等による影響があつたが漸次増強せられて急行列車を運轉し得る一等路線となつた

2. 軌条三七趾、停車場有効長五〇〇米（三五輛編成）、浜綏線と共に東部方面に対する軍事輸送幹線である

沿線は吉林を中心とする工業地帯、延吉以東平地の農産地帯、その中間の林、礦産地帯に大別せられる。就中林産は満洲に於ける主要なるものである吉林に鉄道局あり。機関庫は新京、吉林、敦化、朝陽川、図們にあつて線路容量は二四列車（給水能力に制限せらる）である

#### 六 浜綏線（哈爾濱—牡丹江—綏芬河）

1. 京浜線と共にソ聯より買収直後或軌し昭和十七年には復線を完成



（但し緩陽迄）した東部方面に対する軍事輸送幹線として其の価値を有する

本線は哈、牡丹江にて老嶺嶺、牡、綏間にて太平嶺の山系を横断するため旧ルートを変更して隧道にてこれを通じて輸送力の増強を図つた（単線二本の隧道として防空に資す。本線他には隧道はなし）

軌条三十七釐、有効長五二五米（実列車三五輛編成）、鉄道局は牡丹江、機関庫は哈爾濱、一面波、横道河子、牡丹江、綏陽、綏芬河、鉄道工場は牡丹江にある

本線区の輸送力に最も影響するのは勾配である。路線変更により旧東支鉄道当時のもので改良を加えたがまだ局部的には二〇ミリの程度のものが存在している

支線（綏芬河―佳木斯）

縦貫線（綏芬河―佳木斯）

北鮮經由の軍事輸送ルートで又皇朝物資の羅津、清津經由の対日輸送の捷路である（大連經由阪神ルートの約半分）

図們―東京城間は橋梁、隧道多く所謂山地鉄道でそれより以北は牡丹江平野、勃利附近、佳木斯平野を貫き即ち東滿の生産地を連接する經濟線である

東京城南方に急勾配部分（二五ミリ）あり、軌条は三七託、側線有効長は〇〇米、線路容量二四列車で給水能力不足しこれ以上の列車数は困難である 圖們―佳木斯間は複線

#### 八、虎林線（林口―虎頭関）

東安方面に對する集中輸送路線であり又雞西、城子溝、密山附近一帶の石炭輸送線である 雞西より梨雞線分岐し雞西、西東安間は複線、西東安よりは西東線が分岐する 軌条は三七託、橋樑庫は林口、雞西、東安、虎林にある 本線は穆稜河に沿ひあるため水害の影響を蒙ること甚しかつたが

昭和十五年頃これが破壊をなし爾後は余り被害はない  
 九佳綏線（佳木斯―綏化）

京図線、哈牡線と共に滿洲横断線の一なるも沿線は未開發で輸送量は少い。軍事的には補助輸送線に過ぎない。解氷期水害の影響を受くることが多い。

北滿森林地帯を貫き木材の輸送が三位で地下資源は未開發である。線路は三〇此軌条の部分が多い。神樹附近は急勾配である。

十平齊線（四平街―齊々哈爾）

四洮、洮昂線として張政權当時日本資本を入れて建設せられ軍事上の要求と共に齊々哈爾附近に油庫の物資を大連港に流したものであるが長春―哈爾濱線の貫収により経済的意義は若干輕減した。然し大興安嶺東方平地一帯の縦貫線として輸送量も多く急行列車をも運送し幹線としての価値は大である。

軌条三七並、線路容量二四（給水量不足）―鐵道局は齊々哈爾にある

二一五

る 機関庫は四平街、白城子、齊々哈爾、鉄道工場は齊々哈爾、  
 々々溪とは楡樹より分岐する軌道にて接続している

士、漢北線、北黒線（哈爾濱―北安―黒河）

齊北線（齊々哈爾―北安）と共に北滿鐵道開発のため滿洲事変後完  
 成し、北安―黒河間は軍事上の必要により昭和九、十年頃建設した  
 軌条は三〇センチ品を使用した部分あり冬期切断多く線路の素質はよ  
 くない北黒線は解氷期水害が多い

士、寧綏線、綏黒線（寧年―黒龍根―蒼龍門、蒼龍門―神武屯）

寧綏線は黒龍根經由馬浦に至る作戦鉄道の一部として蒼龍門迄建  
 設しその以北は踏道約二〇〇斤を建設する程度で止めた、綏黒線  
 は純然たる作戦鉄道として昭和十六年急遽建設し又山神府―納金  
 口子間に支線を建設した

但し山神府―神武屯間は昭和二十年初頭撤去した

黒河根以南は開拓移民の入植農耕地として漸次開発して行つた

2 軌条は三〇匹、熱河板、奉天門、山神府に機関庫あり。平時輸送量は毎年、熱河板間は一日二―四列車あるもそれ以北は輸送量極めて僅少（一日混合列車一往復程度）素質不良で水害も多い。御線有効長五〇〇米。

十三 洪州線（哈爾濱―滿洲里）

旧東支鉄道、大興安嶺地帯を横断してホロンバイル、ソ領チ列に通ずる建設古く歐露に連なる幹線の一部であるが滿洲国買収後は輸送量僅少で保守亦十分でない。

線路容量哈爾濱、札蘭屯間は一五それ以遠は一〇以下で驛間隔のなる外給水能力は制約せられて之が増大は困難である。興安驛附近の急勾配部分は路線変更により緩和し又昂々溪、牙克石間復線化の準備工事として興安附近驛工事部分の復線踏盤のみは構築済みである。

海拉爾以西はホロンバイル高原であるがその区間の輸送量は極少、

三二六

線路は素質極めて悪く客貨各一箇列車程度の運行である、軌条は三〇センチ、側線有効長五〇〇米、機軸厚は哈爾濱、昂々溪、札蘭屯、博克圖、海拉爾、滿洲里にあり隧道は興安附近のみ

古白阿線、阿伴線（白城子、阿爾山―ハンダガヤ）

興安嶺地帯を横断する軍事線で沿線には林産若干がある  
阿爾山、ハンダガヤ間はノモンハン事件の途中より急速建設したので素質不良、橋梁は木橋部分が多く水管は大である

## 第二款 道路

## 其の一 概説

## 一、滿洲道路の沿革

滿洲の道路は都市相互間を連絡する所謂百馬大路が清朝時代から発達している外部落間を連絡する大小道路が設けられていたが滿蒙は邊陲に位し人煙稀少の地多きと土質砂礫少く脆弱なると河川の貫流多く修築費に巨額を要する等の為比較的等閑視されていた

滿洲国では建国と共に治安の維持、文化の開発、産業の振興等を図る目的の下に道路の改修並に新設計畫を樹て其の完備に大なる努力を注いだ尙道路の種類としては國防道路、産業道路、治安道路、開拓道路、觀光道路等がある。國防道路は逐次ソ滿国境附近に主力を注ぎ特に國特演に於ては日本の臨時軍事費をも投入して道路整備に努力した

## 二、滿洲道路の特殊性

滿洲の従来の道路は中國本土同様劣悪であるが水路の便によること割に少く陸路によることが多いため中央の平原を通ずるものは相当の巾員を有つていた然し一般には官路は六米大路は四米小路は二米内外であつた

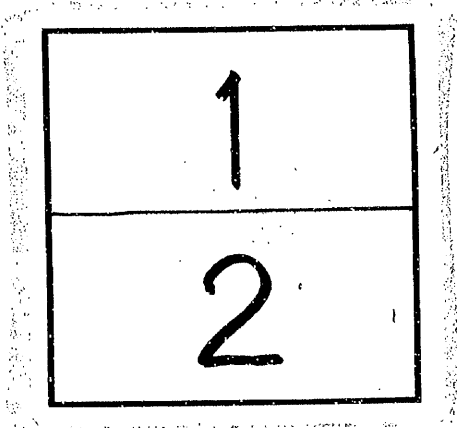
滿洲では年々十一月から翌年の三月に至る五ヶ月間は全地凍結して路外の交通を許し且到る処自然の道路を形成し交通比較的容易である然し其の土質は主として粘土又は微砂土より成る關係上夏季特に雨期には路上の泥土車轍を没し乾燥期に至れば黃塵万丈の実状で連続交通には困難を伴ふ且つ河川には殆んど橋梁の架設なく益々此の困難を倍加している

此の外滿洲に於ける馬車は農夫が自己の車轍及馬匹を使用し冬季の農閑期を利用して幾百万屯の物資を約四十万輛の馬車により輸送していたもので必ずしも一年を通じて車馬を通過せしむる如き良路の必要がなかつたのである

0365



## 分割撮影ターゲット

分割した部分の撮影順序	
分割撮影した理由	A 3版以上のため
文書等名	経済開発諸線
上記のとおり分割撮影したことを証明する。	

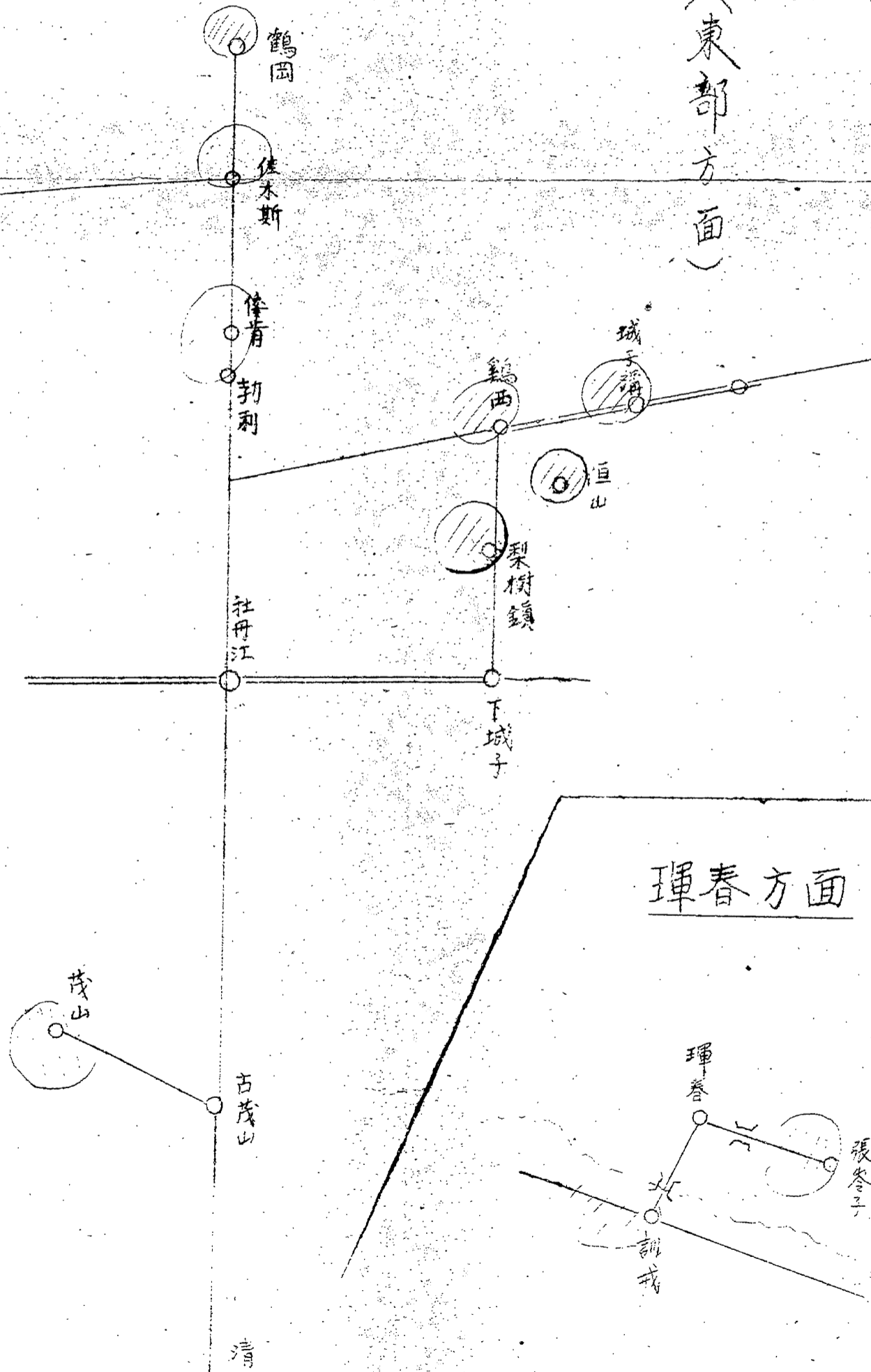
0366  
0367

附圖第二

經濟開發諸線

(東部方面)

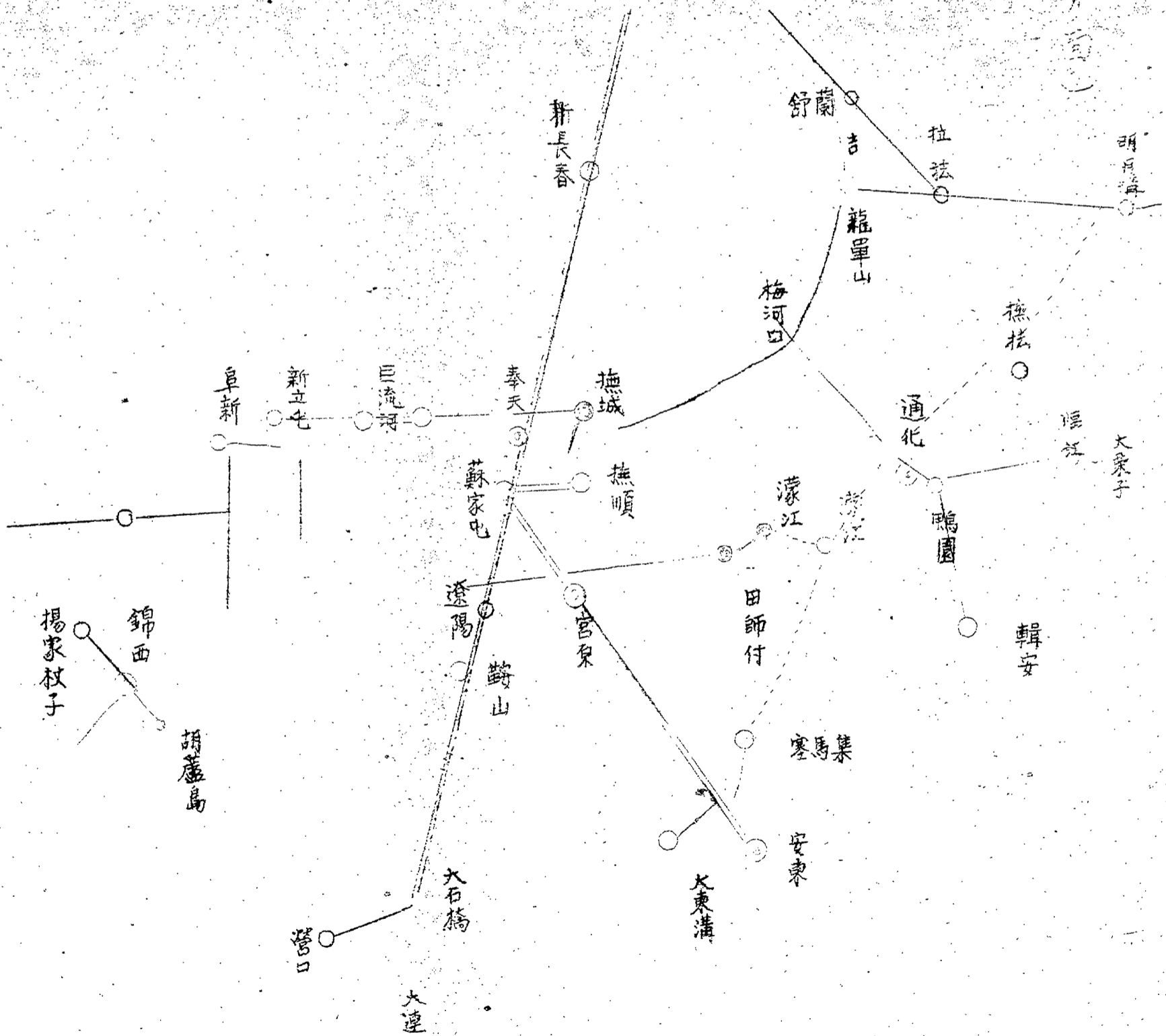
(南滿及熱河方面)



琿春方面

(註)  
赤日増強  
青日新設

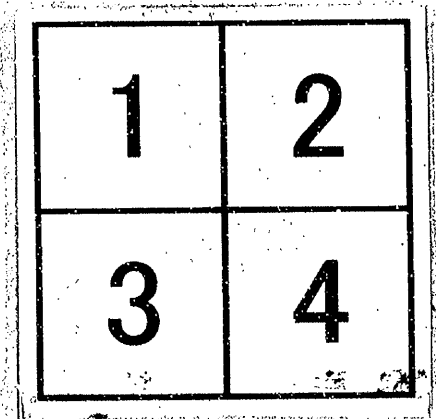
(南滿及熱河方面)



0070

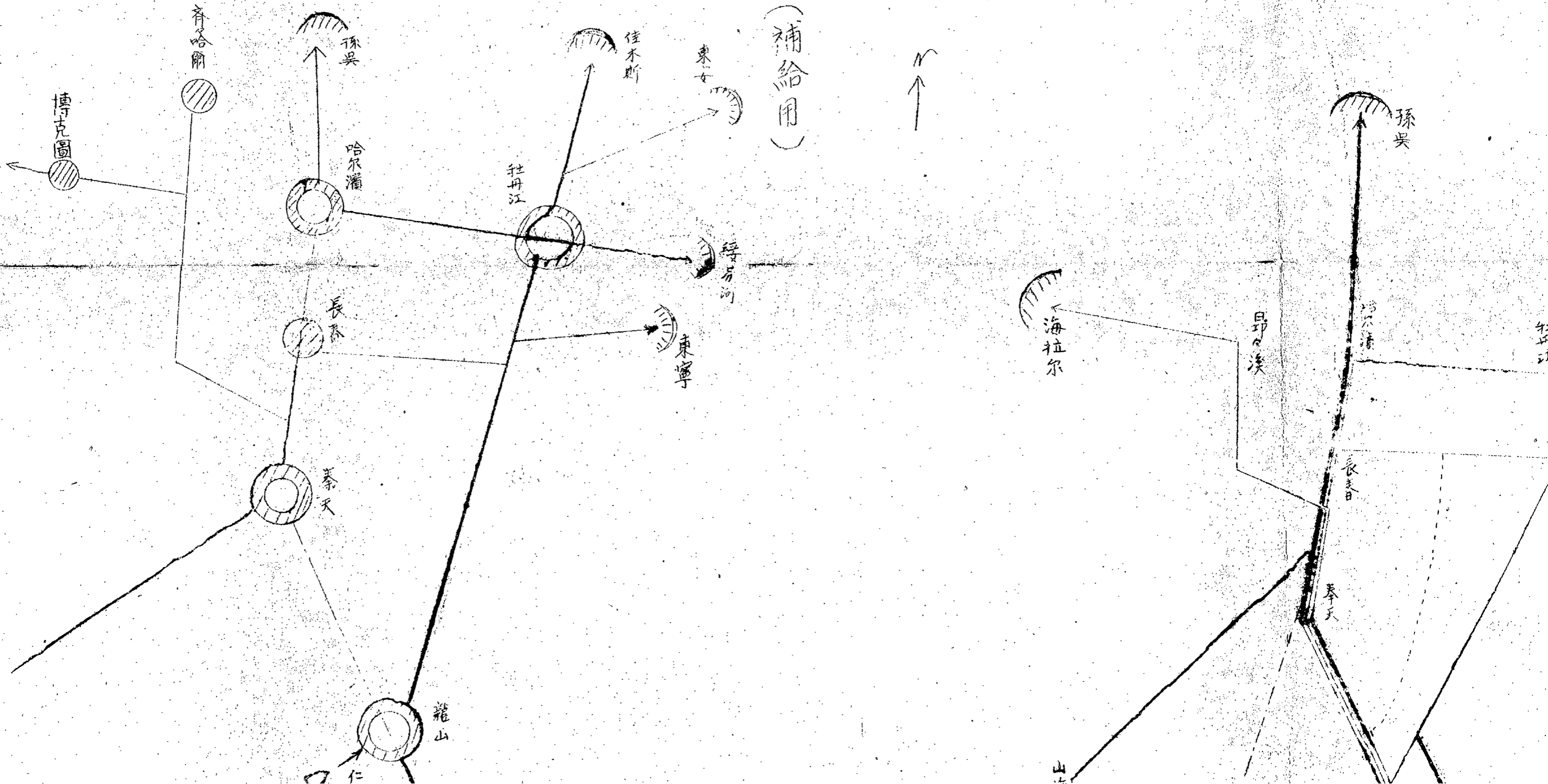
0069

## 分割撮影ターゲット

分割した部分の撮影順序	
分割撮影した理由	A3版以上のため
文書等名	軍集中用及補給用鉄道線要図
上記のとおり分割撮影したことを証明する。	

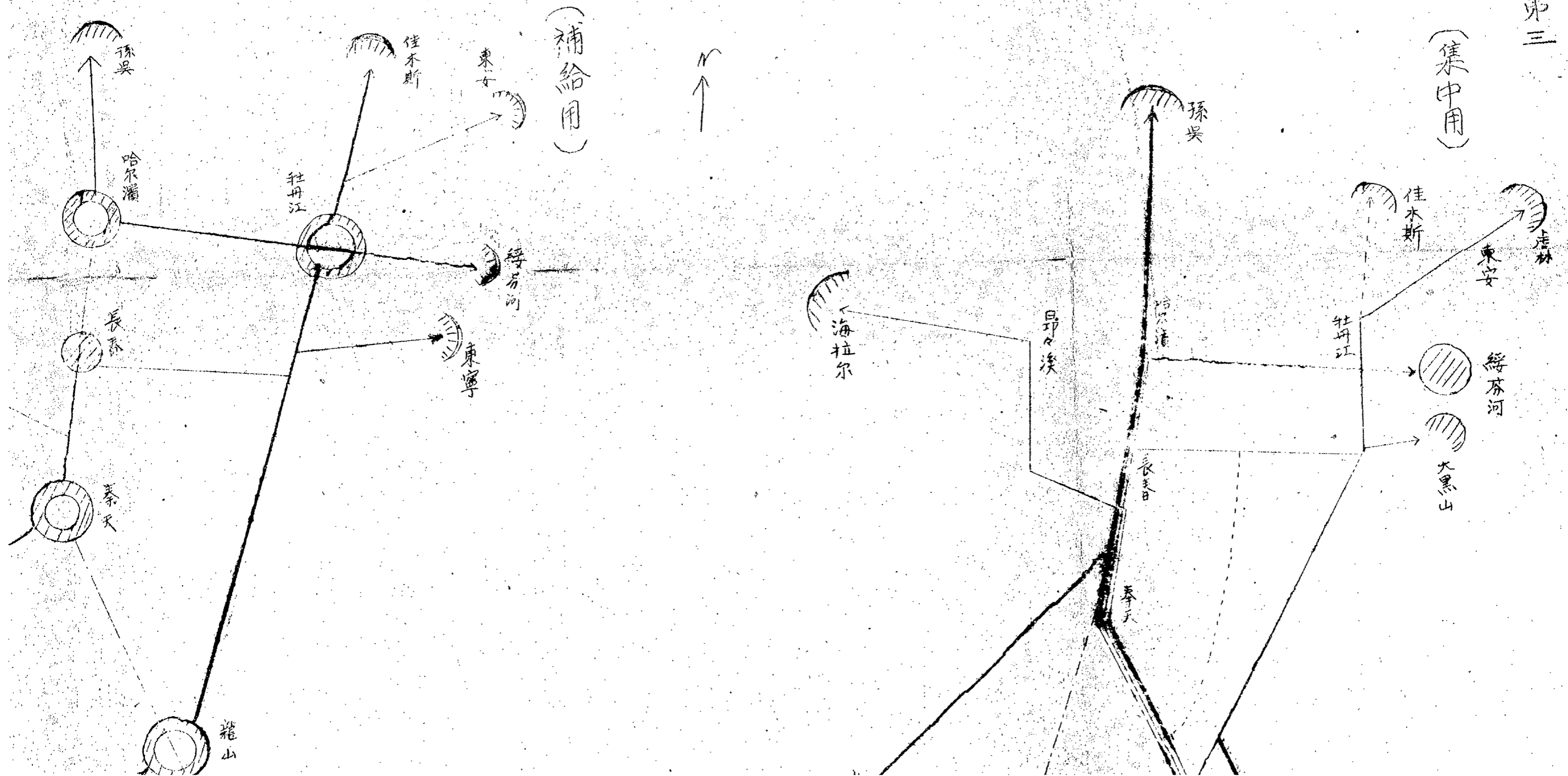
0368  
0369  
0370  
0371

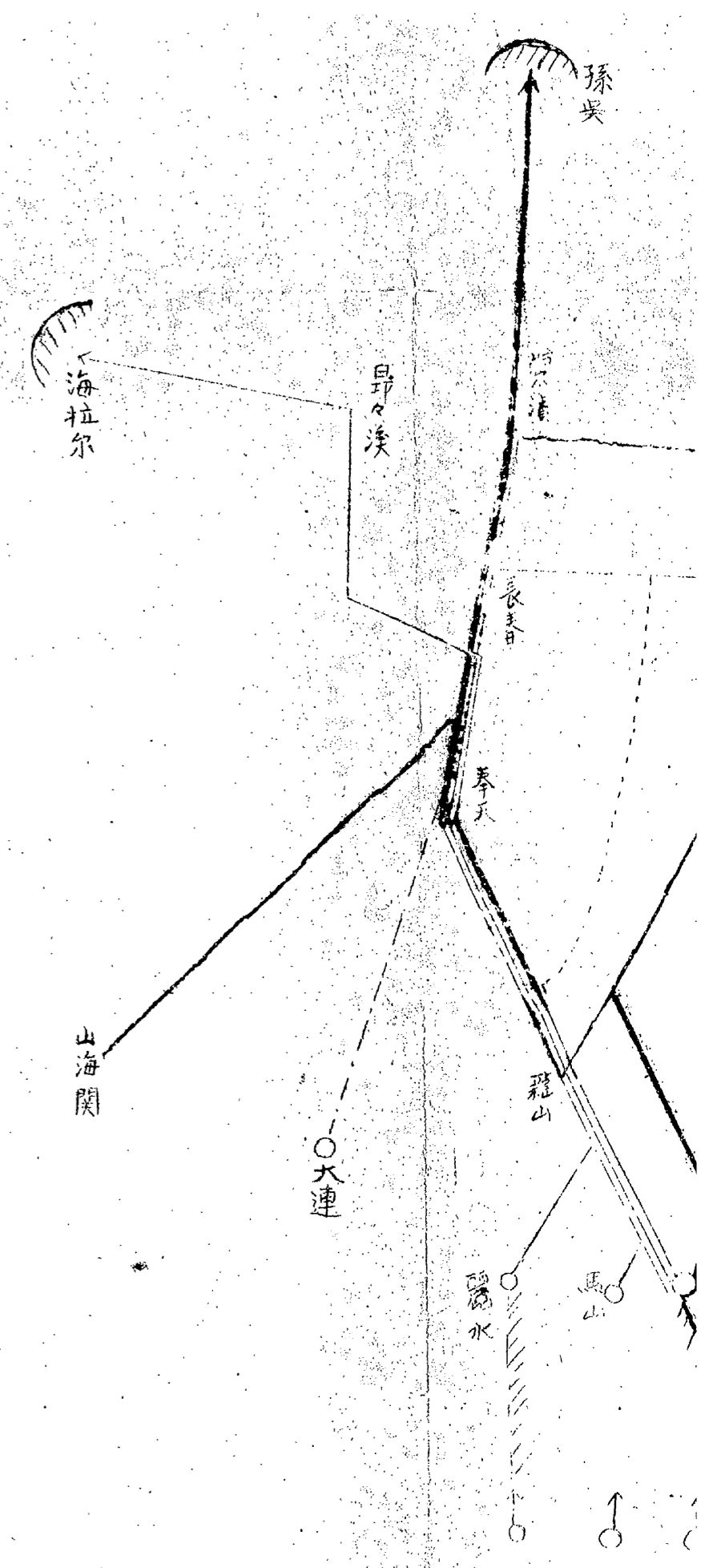
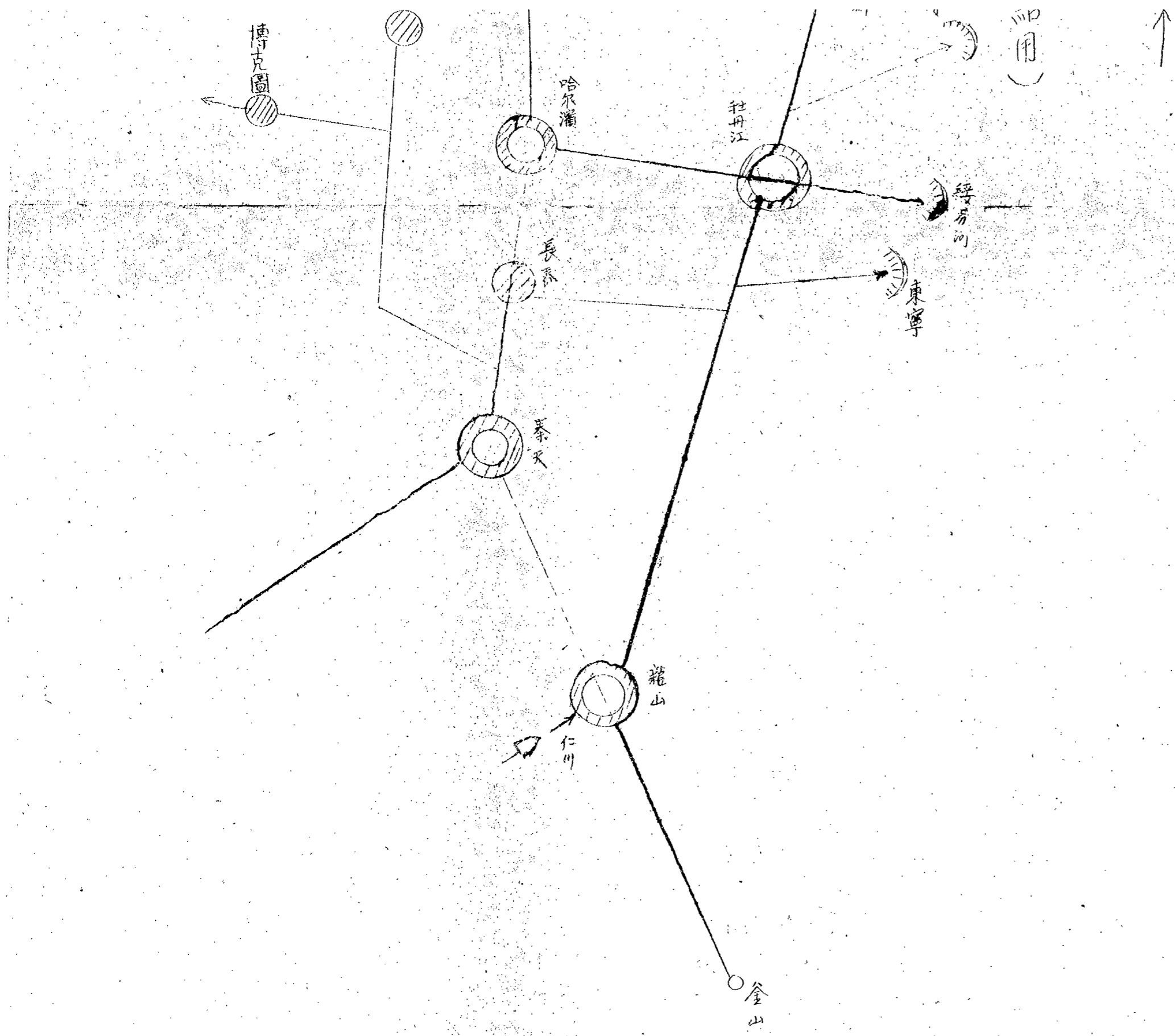
# 軍集中用及補給用鐵道線要圖



# 軍集中用及補給用鐵道線要圖

附圖第三

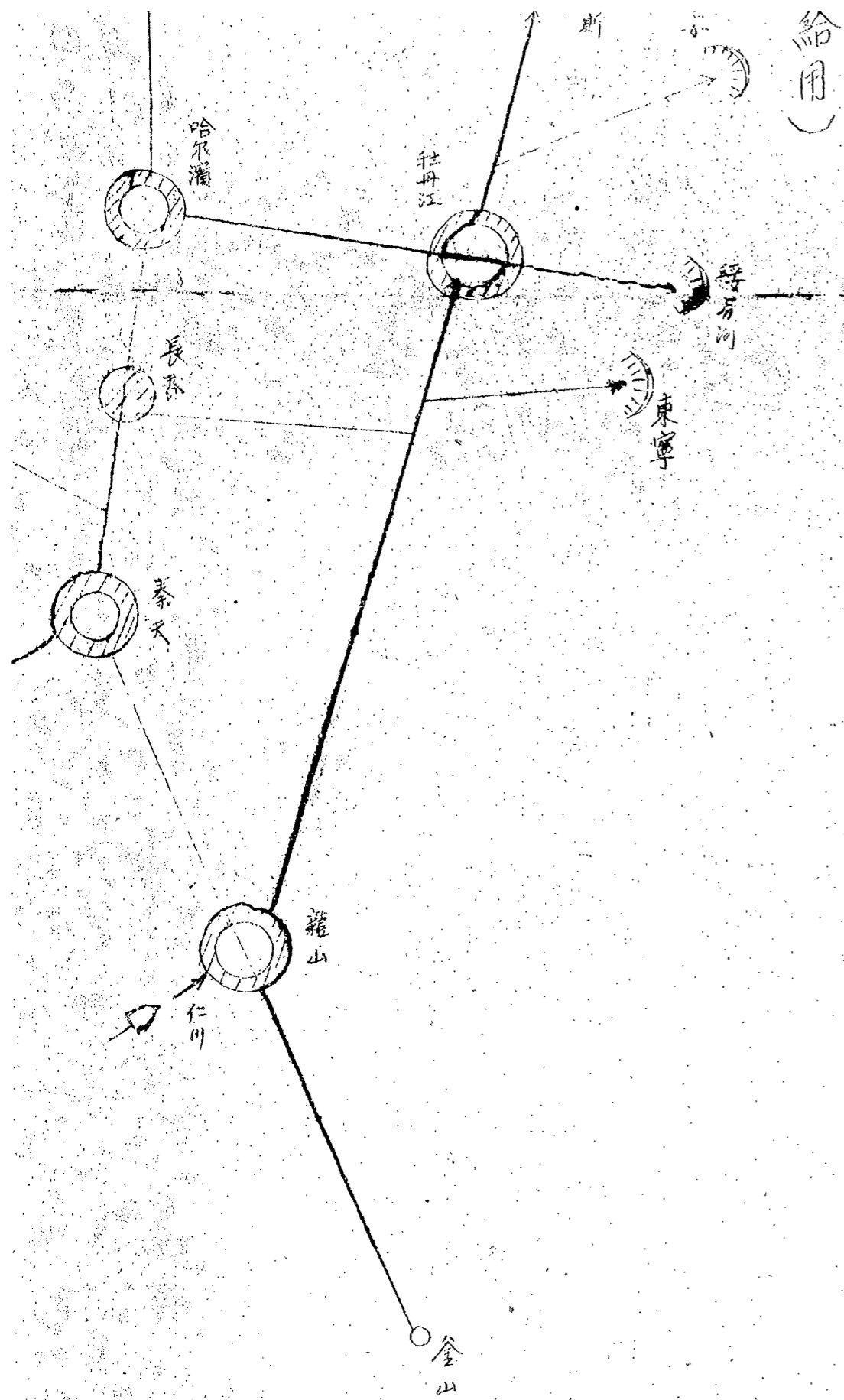




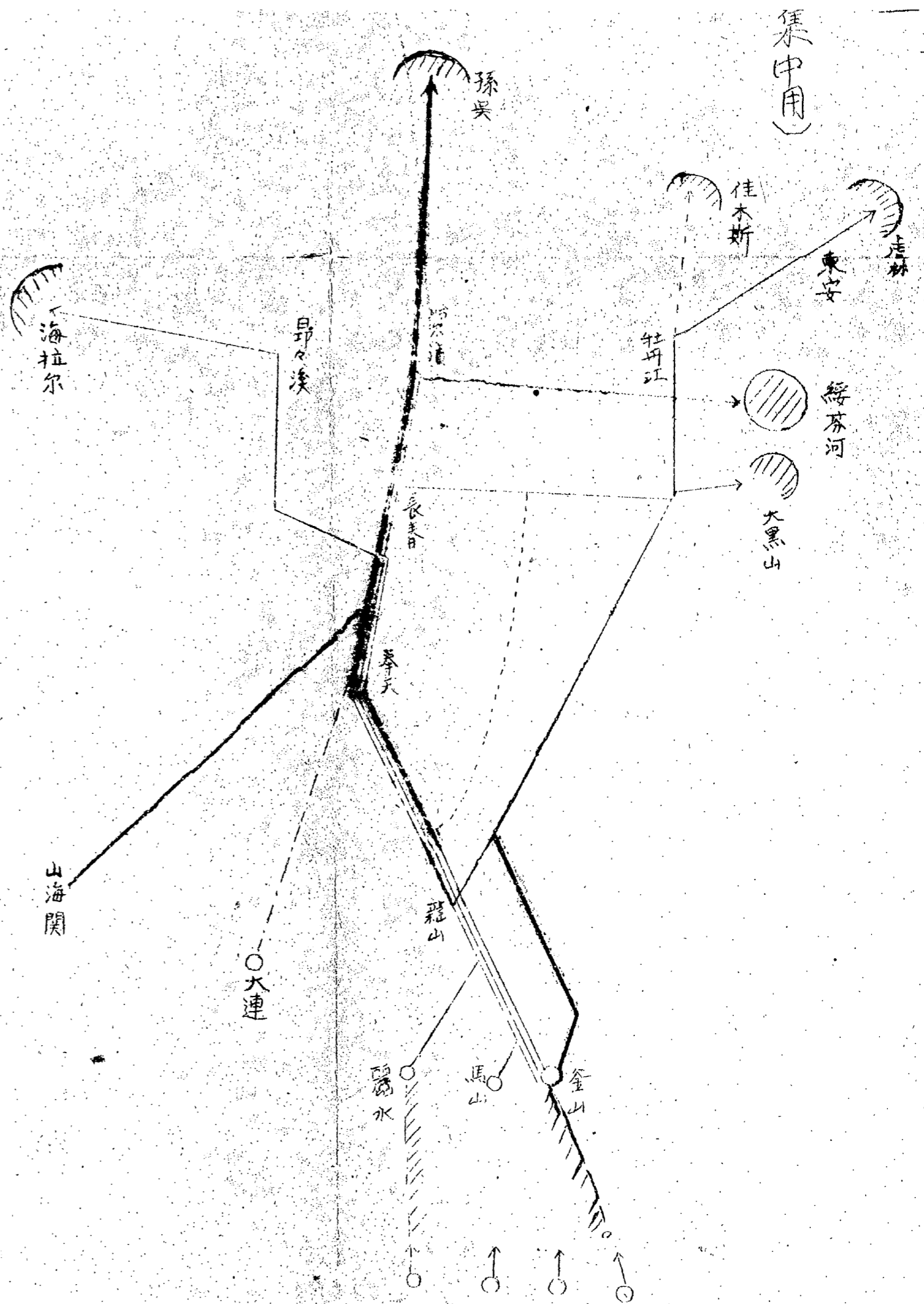
0072

0074

0074



給用)



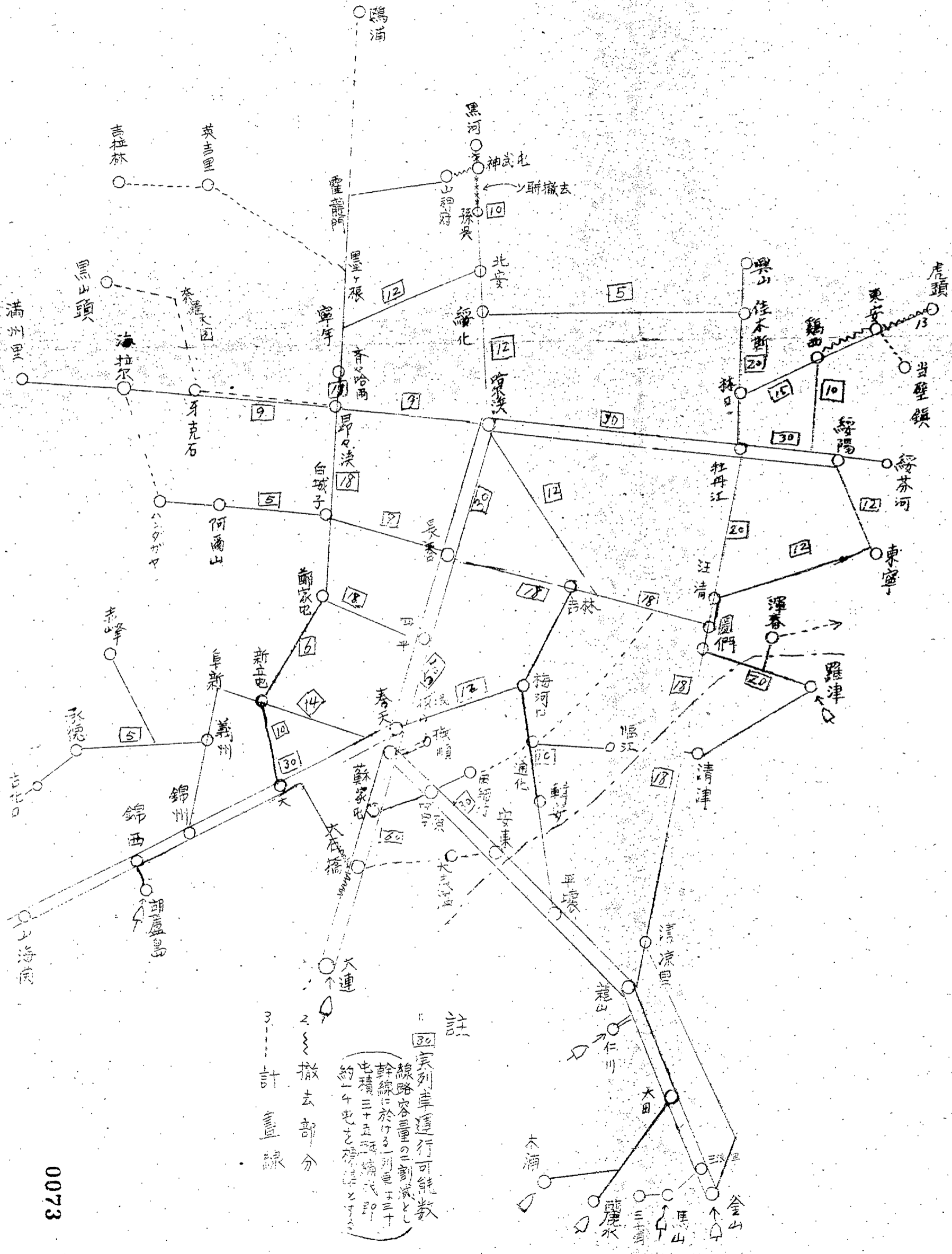
集中用)

0074

0074



滿州鐵道網及運行能力要圖



0073

0372

### 三 道路整備の機構

滿洲國政府は道路行政を重視し交通部に道路司（道路局に相当す）があり、実施機関として土木工程處を置き國道の建設に従事した、土木工程處は一九四〇年頃は左の如く配置していた

張家口、牡丹江、東安、熱河、海拉爾、彰武

又各省には土木庁又は土木科があり省内道路の整備を担当していた

### 四 國道の種類構造

國道は構造により一、二、三等に分ち一等道路は主として國都より主要都市又は海港に達する道路、國防上特に必要なる路線等である、二等道路は主として主要都市相互間を連絡する又三等道路は県城相互間を連絡する路線、県城より地方都市に達する路線等にして特に幅員を限定せず在来の道路を利用するものである

### 其の二 哈大道路

ハ大道路は一九三八年立案せられ一九三九年より五ヶ年計畫にて完

二一八

0373

成する哈爾濱—大連間を結ぶ道路である。本道路の目的は滿洲重要地域である連京線、京浜線に沿ひ主要都市を連接して自動車による貨物輸送により鉄道輸送力を緩和し産業の発達を促し自動車の整備を強化し戦時は軍の集中及補給幹線として利用せんとして出発したものである。

二 総延長 一〇〇〇軒 路巾 二四米、アスファルト道とし自動車二

輪宛各々在後し得ること

三 総予算 三億円（一軒当り三〇万円）で之に要するセメント約一三〇万屯（五千万円）を必要とし之が為セメント工場を建設する。

路線は先づ空中測量により選定し主要都市を最短距離で連接するにとしした。

但しその実施は諸種の事情により完成するに至らず局部的に奉天、長春、遼陽等の一部が実現したのみであつた。

## 一 整備要領

## 其の三 特殊道路

特殊道路とは所謂國防道路若くは作戰道路の謂である。之が整備は作戰上の要求に基き滿洲國政府機關たる交通部道路司直轄工專科が企劃し土木工程處で実施した。

特殊道路の整備費は滿洲國予算内の國防分担金より（總予算の約一割乃至一割五分）毎年二千万円内外を充當していた。

（註）國特債の際は國防分進金より二千五百万円日本軍臨時軍事費より六千万円（但六千万円は一九四二年度に充用）を以て之に充て、平年の収借を整備した。

## 二 整備地域

特殊道路の整備地域はソ連國境に近き省内のものに限定した即ち關島省、牡丹江省、東安省、三江省、北安省、黑河省、龍江省、興安東省、同北省、同南省、同西省が主なるものであつた。

而して整備の重点は時期的に變動があり最初は牡丹江省の整備に力を注ぎ、國特演の際は東安省及熱河省に重点を移した。之が為滿洲國全体から見れば邊境地区の方が自動車道路が整備せられた。尙特殊道路の内には兵官以付道路及飛行場連絡道路等をも含んでいた。

### 三 素質及特色

一 特殊道路は戦時に於ける車の機動及兵站輸送路として利用するのが主目的であるから其の素質は之に対応する様に定められてある。道路の巾員は重要度により自動車の行進ひ運行を可能とする範圍に於て六、七十米を普通としたるも重要幹線は十米、十五米、所によりては二十米位のものもあり有効巾員の外に兩側に各一米の肩を有した路盤は一般にマカダム舗装により自動車の連続運行によつて容易に破損しない様にした。土質によつては砂利敷程度のもある。

勾配は一般に十分の一以下とし山地を通ずるものも路線の選定により勾配を緩和にした又曲半径も自動車の連続運行に方り速度を低下しない様に努めた

橋梁の大なるものは鉄筋コンクリートの永久橋とし重車輛の連続運行に耐える強度とし小なるものは一般に木橋とし甲戦車(十五六屯)の連続運行に耐える強度とした

特色としては次の如きものである

(1) 路線の選定は作戦本位として地形の難易は第二とした

従つて山地、森林、湿地等一般交通上不利なる地形をも必要の前には敢て克服して之を選定した

山腹道等で已むを得ず踏巾を狭げ得ない地区に於ては二線を整備し往路と復路とを区別し、又巾員小なる道路に於ては所々に(概ね五〇〇米毎)に待避所を設けた

(2) 企画を秘匿する為國境近くの道路はソ聯側から遮蔽した所に踏

二〇〇

線を選定し已むを得ず暴露している場所には遮障を設け又は樹

木を植え或は森林内を選定した

(イ) 軍の機動に利用する道路に於ては車輛部隊の路外進出の設備を設けた

(ニ) 排水設備を十分に設けて降雨に際し破損しない様にした

(註) 冬季湧水が路上で結氷し山腹道で交通を不能にする場合が住々生じた、又山頂を通ずる道路は路面不良で濕潤となり易く山腹道の方が一般には良好である

(ウ) 所々に補修用の砂利等を準備し或は橋梁補修材料を予め集積し又は板敷道とする為の板を準備する等道路用の諸資材を予め所要の地点に整備しておくこととした

#### 興道路備案機關

興道路備案機關としては土木工糧処が平時より夫々各地に分駐し整備補修を担当した

然るに國特演となり道路整備を急速に実施する為平素より研究準備していた特設道路隊を編成した

此の特設道路隊は土木工程処要員を基幹として二二隊を編成し之に勞務者を一隊に付二千五百名配当した。特設道路隊には道路構築に必要な自動車、トラクター其他の諸資材を装備し之を第一線各軍に配属した

本道路隊は従来の請負工率式のものに比し能率があがつた

2 國特演で内地より新たに野戦道路構築隊、勤務隊等も多数第一線軍に配属せられ特設道路隊と共に整備に當つたので短期間に飛躍的に促進を見た

#### 五 特殊道路の整備量

一九四〇年末に於ける特殊道路の整備量は次の通りである

函門土木工程処 八〇〇軒 (時速三〇軒程度 四季通過可能七五〇)  
牡丹江 一三四〇軒 (内四季通過可能八二〇)



東安	一、四〇〇軒	(内四季通過可能四五%)
黒河	一、三九〇軒	(内四季通過可能七〇%)
海拉爾	一、六〇〇軒	(内四季通過可能六〇%)
彰武	五〇〇軒	(内四季通過可能六〇%)

七〇〇軒は旧道利用

其の四 戦略的觀察

一、要旨

機械化された編制裝備を有する近代軍が滿洲に於て作戰する場合、滿洲の道路は一般に不良で機械化の威力を十分に發揮し得ないであらう、殊に後方輸送路としての良好なる道路は極めて少きを以て大軍の作戰は鉄道に沿つて行はるゝであらう

舗装せられた道路としては大都市及其の近郊のもの、とソ滿國境に近い地域に於て日本軍の整備したる特殊道路位のもので之等が辛ふじて近代戰の要求に即応し得るに過ぎない

従つて軍が作戦する場合に於ては後方輸送路として使用する道路は速かに整備補修しつゝ、作戦する必要があらう

2. 滿洲に於ける道路は季節の交感を受けることが大である

即ち南滿地区及北滿平野等に於ては雨期の影響が大であるから該期間道路は著しく其の価値を低下し作戦に重大なる支障を来す場合が多く此の期間は活潑なる機動作戦は困難である

冬季に於ては河川濘地も凍結し道路面亦堅硬となり更に路外の行動をも許すを以て障礙が除去され道路の価値を増大する但し凍土の爲冬季の工事は著しく作業を減少することを考慮すべきである  
解氷期は雨期と同様道路は泥濘となるを以て此の期間の作戦には特別の配慮を必要とする

### 三 地域別觀察

1. 南滿及北滿平野（安東省、通化省、奉天省、吉林省、滨江省）

滿洲の中樞をなす南滿及北滿平野を通じ最も重要なものは大連！

奉天―長春―ハルビン道即ち哈大道路である。古よりの道路は不良であるため新たに哈大道路を建設せんとしたるも貫通するに至らず終戦となつた。

本道路に併行し補助として南北に通ずる主要道路としては次の二線がある。

(イ) 大連―安東―恒仁―通化―海龍―吉林―ハルビン

(ロ) 營口―新民―凌河―遼源―扶余―ハルビン

(イ)は東部を南北に走り吉林―安東間は山地を通じているので道路の素質良好とは云ひ難い。又安東―通化は鉄道がない地域である。

(ロ)は平地のみを通じているが立林河、松花江、遼河等の河川を横断し橋梁のないものも少くないので戦時道路としての価値を減じている。

尙(イ)(ロ)よりハルビン―大連道に東西に連続する左記数条作戦路がある。

(イ) 大孤山―岫巖―海城―盤山

(ロ) 安東―鳳凰城―遼陽

(ハ) 寬甸―本溪湖―奉天

(ニ) 通化―奉天―新民

(ホ) 海龍―四平街―遼源

(ヘ) 吉林―新京―遼源

之等は戰略的に相互に關聯してゐる、(ホ)(ト)は朝鮮との間に連絡する主要交通線である

## 2. 東部（間島省、牡丹江省、東安省）

東部に於て戰略道路として利用し得る主要なるものは次の通りである

(イ) ハルビン―牡丹江―東寧又は綏芬河―ウオロシ―ロフ

(ロ) 吉林―延吉―琿春又は北鮮羅津

(ハ) 牡丹江―東安―虎林―イマン

(二) 佳木斯―林口―牡丹江―図們

(ホ) 勃利―八面通―東寧―琿春

(イ)(ロ)は東西に通ずる道路であり(ニ)(ホ)は南北に通ずる道路である

(イ)は滿洲中部とソ聯ウスリー州とを連絡する最も重要な戦略路である。牡丹江附近よりウオロシ―ロフ附近に通ずる道路としては、鐵道に沿ふものゝ外に寧安より東寧に至る森林内を通ずる路線があるも新道で価値は低く、尙東寧、綏陽附近は數条に分岐しているので、數個師団の機動作戦を遂行することが出来る。牡丹江より以西は老嶺山脈を越えるものは鐵道に沿ふ道路が唯一本であるから隘路を形成し、戰略上の要点である。迂回路としては遠く鏡泊湖より敦化―吉林道があるのみである。

(ロ)はソ聯沿海州又は北鮮より滿洲中部に通ずる戰略道路として価値大である。京図線に沿ふて図們―延吉を通り哈爾巴嶺山脈を越えて敦化に出るのであるが、該山脈は大なる障礙をなさない。

道路の素質は(イ)に比べると低下しているので数個の師団より成る軍の作戦の爲には道路の改良整備が必要である

(イ)は東安省内の主要都市を連絡し鉄道及穆稜河に沿つて平野を貫いている。概ね穆稜河に沿つて兩側に各一条の作戦路があるが左岸のものは素質良好で踏印も十米一十五米に及び主作戦路となる。虎林より以東に於てはウスリ河に向ひ鉄道以南に三条以北に二条の自動車道がある。之が爲数個師団より成る軍の作戦が可能である。更に半截河、平陽、鶏西よりウスリ州に向つて作戦路が支分されている。穆稜河には虎林、東安、平陽、鶏西に橋梁がある外は橋梁がないので渡河材料及架橋材料が必要である

(ニ)は共に南北に作戦する場合の主要なる作戦路で(イ)は比較的平坦地を通してゐるけれども(ニ)は(イ)より東京城迄は一条である。

(ホ)は輝春一春化一白力山子一威分河一平陽道と汪清一老黒山一綏陽一八面道一鶏西道との二条があり素質比較的良好である。従つ

て(二)(ハ)には併列して軍が作戦することが可能である

以上の外東安省内では完達山脈を横断する道路として東安―寶清―富錦道がある東安―寶清間は比較的良好であり、寶清―富錦間は程度が稍く不良であるが戦略兵団の作戦は可能である。又寶清より完達山脈の北側を訥河に通ずる道路は濕地帯を通過しているので相当補修する必要がある

### 3. 三江

三江方面の道路は佳木斯に集中しているのが特色である

然し道路の素質は良好とは云ひ難い

- (イ) 牡丹江―勃利―佳木斯道
- (ロ) 撫遠―同江―佳木斯道
- (ハ) 綏遠―蘿北―鶴崗―佳木斯道
- (ニ) ハルピン―方正―依蘭―佳木斯道
- (ホ) ハルピン―木蘭―湯原―佳木斯道

(1)は省内で最長の道路で路巾約一五米程度で軍の作戦上概ね支障がない

(2)は佳木斯より鶴崗迄は一〇米内外で比較的良好である其他の(3)(4)は道は鉄道若くは水路と併用して補助的に使用せられる程度で殊に(5)(6)は松花江の水運を利用し之と併用すれば軍の作戦を容易にすることゝなるであらう然し陸路は橋梁なき幾多の河川を渡河せねばならぬ不利がある

冬季に於ける松花江上の氷上通過は作戦路として利用し得る

※北部（北安省、黒河省、龍江省）

北部に於て作戦路としては黒河地区よりハルビン及チ、ハルビンに連する二線が重要幹線である

(1)黒河―孫興―北安―ハルビン道

(2)黒河―墨爾根―チ、ハル道

共に鉄道に沿ふ道路であり (1)は路巾一〇―一五米で比較的良好

二―五



である。(四)は住民少き地区を通じているので黒河省内は比較的良  
好でない。(イ)の小興安嶺は緩傾斜であるから殆んど障碍を呈しな  
い。又黒河―綏興間は特殊道路として少くも三線の自動車道があり  
又孫興より東進して奇克特迄は二線の自動車道がある。奇克特―烏  
魯―佛山間は程度低く戰略兵團の作戦の爲には補修の要がある。  
黒河より以北は関特演の際綏金口子より源利金廠附近迄急速に鉄  
道及道路を建設したが概成程度で中止した。  
墨爾根より嫩江の上流に沿ひ十站―二十站を経て莫河に通ずる旧  
道があるが荒廢し支隊程度の作戦が可能である。

5. 西北、西部（興安北、東、西、南省）

西北部及西部に於ては蒙古との間に東西に通ずる主要道路が五線  
ある

- (イ) 齊々哈爾―海拉爾―滿洲里―チタ道
- (ロ) 白城子―阿爾山―甘珠爾湖道

## 6. 西部部（熱河省、錦州省）

西部部には華北との間に二条の幹線道路がある

(イ) 洮南―醴泉―東烏珠穆沁道  
 (ニ) 新京―通遼―開魯―林西―  
西烏珠穆沁道  
阿巴嘎道  
 (ホ) 錦州―赤峰―多倫道  
 (ハ) は西に通ずる鉄道幹線に沿ふ重要道路で戦略上最も価値あり然れども大興安嶺を越ゆる為、札蘭屯―烏諾爾間は山地で長隘路を形成している  
 (ロ) は(イ)と極めて緊密なる作戦をする為(ハ)の補助的戦略路として価値がある

大興安嶺以西の地区は一般に広漠地で機械化兵団の運用に適している。この道路の価値は東部、北部に於けるが如く作戦を控制しない従つて主要補給幹線として(イ)(ニ)(ホ)等の道路は考へられるが第一線部隊は比較的自由に作戦行動を行ふことが出来る

(イ) 奉天―錦州―山海関―天津道

(ロ) 錦州―葉柏壽―承德―北京道

何れも鉄道に沿ふ道路で(イ)は平地を通じ滿洲と華北とを通ずる最も重要な幹線であり戰略的価値大である山海関の峡谷部はあるけれども數ヶ師團の軍の作戦は可能である  
 (ロ)は山地内を迂余曲折して北京に通ずる幹線道路であるが補助道路として凌源、平泉、承德より華北平野に通ずる數條の道路があるので此の方面亦軍の作戦が可能である

### 三、季節の交感

#### 1. 雨季

滿洲に於ける雨季は六七八の三ヶ月で其の範圍はハルビン以南の地域である

滿洲の土壤は粘度多く従つて舗裝道路以外は大きな影響を受ける即ち一般に滿洲の道路は兩側の地面よりも路面が低く其の路面が

数条の馬車の轍で深く食い込んでゐる。之が為雨季には道路は河川と化し容易に乾かず沼と化する所もある。此の時期に於ける作戦は著しく控制せられ大車の激動作戦困難のみならず補給路としての価値を甚だしく減少する。

## 2. 冬季

滿洲に於ける冬季は概ね十月より四月迄であるが特に嚴寒の時期は十一月より三月迄である。

冬季時に影響の大きい地域は零下三十度に達する長春以北であるが道路の凍結する点に因しては十二、一、二月頃の南滿地区をも含めて其の影響を考へることが出来る。

冬季に於ては路面が一般に堅硬な為輸送力を増加する既述の如く農産物は冬季に於て農民が馬車により凍結した道路及路外を自在に運搬する。

降雪地区に於ては厚雪を呈し輸送力を發揮し得ない事がある殊に

吹溜りの為交通が妨害されることか屢々ある。降雪の多い地方は  
橋が案外に有効である。

河川濶地は凍結により通過容易となるを一般とする。

然し痕跡の深い道路がそのまま凍結した道路は却つて障礙となる  
ので路外の方が却つて通過容易な場合がある。

大なる河川即ち黒龍江、松花江、遼河の如きは結氷期に於ては通  
路として大いに利用価値がある。

#### 編制裝備資材等に及ぼす影響

##### 一般的影响

滿洲に於ける道路は一般に不良であり殊に自動車を多数有する近  
代軍の作戦の為には軍の編制裝備資材等に特に考慮をする必要が  
ある。

(1) 西部の草原砂漠地帯を除き第一線部隊機械化車輛は路外の踏破  
性のある無限軌道、六輪又は四輪起動式の自動車を必要とする。

(ロ) 山地濕地森林等に於ける作戦を考慮する時は其の程度に依り補給輸送機關に戰馬又は駄馬積重を必要とする

(ハ) 作戦軍には有力な道路構築機關を編成する必要がある。特に邊境地域の如く地方住民を徵用し得ない地区では機械による道路構築資材を以て編成するの要がある

(ニ) 作戦間一般道路を舗装路に速かに改修する必要が屢く生起することがある。此の場合セメント、碎石、ミキサローラ等の特殊資材を整備することが肝要である

特殊地形に於ける影響

(イ) 山地及森林地帯

ブルトリーザ、製材機等の資材を有する道路構築隊を必要とする  
 (ロ) 濕地帯

濕地帯の道路の構築は非常に困難である  
 排水、腐蝕土の除去、碎石の運搬、展張、橋梁の架設等多大の

労力と日子と資材とを必要とするを以て強力を道路構築機関  
及多數の労働者を準備するを要する

(イ) 河川多き地区

河川多き地区に於ては渡河材料、架橋資材等の諸資材を予め準備し之が購置及運行に必要な特殊技術を有する部隊を必要とする