

一萬石を要した。
 以上日本海軍部は、^(劣務)以て海軍隊要員及び停虜監視要員として
 或は志願兵を徴して八軍属に採用せしむるもの約二十五萬に達せしむる
 の詳細は志願兵の徴用制度の記事に譲る。

第三節 交通

其の一 鉄道

日露戦前明治三十二年京城仁川間の鉄道開通に始まり軍事約要
 望と治安懸念の上より、要求と産業交通の見地の要請とにより四十年
 間に国有鉄道四千五百七十軒私設鉄道二千八百軒合計六千四百七十
 軒に達せり。

- 一 明治三十八年竣工 京釜線 (日露戦争要望)
- 二 明治三十九年竣工 京義線 (同 右)
- 三 大正三年 湖南線 (治安と産業)
- 四 大正三年 平元線 (国防と産業)
- 五 大正五年 咸鏡線 (国防と産業)

- 六昭和二年—八年 國領線 (国防と治安)
- 七昭和十四年 惠山線 (国防と治安)
- 八昭和十九年 滿浦鎮線 (国防と治安)
- 九昭和二十九年 釜山蔚山線 (治安と国防)
- 十昭和七年 安邊—外金剛線 (治安と国防)
- 十一昭和六年 平元線 (国防と治安)
- 十二大正六年 鎮海線 (国防)
- 十三昭和八年 慶全線 (晋州金州間) (治安)
- 十四昭和十八年 中興線

以上の示す如く朝鮮を通し滿洲に作戦を遂げ日本軍の後方補給路を

- (一) 釜山—京城—新義州(複線) 滿洲
- (二) 釜山—慶州—安東—京城(單)
- (三) 釜山—蔚山—元山
- (四) 麗水—裡里—京城
- (五) 木浦—裡里—京城
- (六) 京城—元山—清津—南陽—滿洲
- (七) 平壤—江界—滿浦鎮—滿洲

ハ元山—平壤

に設けし海上輸送に引續き、鉄道輸送より大陸に運送する思想の下に日本陸軍省と鉄道の建築に終始指導的援助的地位を占め、努力を傾倒せり。別に滿洲国建設後は瀋陽—庄基—兩港を以て日本滿洲東部との連絡港となし、その陸上交通を庄基—瀋陽—南陽—欽道に求むることとせり。又これ等鉄道は滿洲鐵道とゲージを同一にし一米四三五のスタンダードゲージを採用せり。

然れども国防作戦的要望を主動力として建設せられたる諸鐵道も治安維持と産業開發に貢献すること大にして必線隨所に鉱山、工場、都市等逐次出現し一見産業線たるの觀を呈するものも、勢が及ぶ之鐵道史必然の趨勢と謂うべし。

其の二

樵太の僅に通ずる林道、農場を綴る畦道あるのみにして道路らしき道路は京城より義州を終り滿洲に入る北京參觀街道と京城蔚山、京城—釜山、京城

一 泗川 京城 木浦 道路 ありの如くして陸運の便少く産物の集散は河川に依る船舶に依存する状態にあり橋梁なく渡津に依るべからず且毎年雨期の大洪水は道路、田畑を荒廢し民に改築の努力なく官に修復の能力なく荒廢に委せられたり

日韓合併直後治安を保持し匪賊の討伐を迅速且有効ならしむるため交通網の整備は急務中の急務に属し解内制るとき道路網は構築せしめし国道各道道、面道里道は逐年改善せられたり加うるに陸軍用兵の見地より釜山、慶水、木浦等より半島を縦貫して鴨綠江及び圖們江に到る鉄道線路と併行したる縦貫道路と之等を横に連接する横綴連絡路とは陸軍の強硬なる主張に依り毎年増設及び改良せられたる大部はマカダム舗装にして路幅は自動車の往復通過を許し路面の保修維持は国道及附近住民に負擔せしめられ後道路品評会を以て行い優秀面里を表彰する等道路は良好に保持せられたり橋梁亦逐年構築し渡津は僅少となり国道上の橋梁は全額自動車を通過する荷重を有せり然れども朝鮮兩期の特色たる瞬間的極度の多量降雨による大洪水は鉄

鉄筋橋梁を流失することと屢々トして道路の崩解流失その跡を止めざる
と稀ならず

0111