

第三 昭和十四年より昭和十六年夏期頃迄の状況

昭和十四年三月華北交通會社設立せられ滿鐵は北支より一切手を引き關東軍、滿洲國と共に北方の重鎮として生産力の擴充、戦備の増強に精進して日滿一体國力を充實して支那事變の解決、東亞の安定に努むる態勢となつた、滿洲國としては第一次産業五ヶ年計畫も漸く見送れつき軌道に乗り滿鐵としてはこれと關聯し治外法權の撤廢、附屬地行政權の移讓後愈々滿洲内に於ける交通事業を主体とする國策會社の使命に邁進すべき地位に置かれ地道にその内容を充實整備すべきである、これがためには大陸經營滿鐵一手販賣の思想は根本的に清算せられ自體の能力とその分野將來の動向につき強き自己反省をなすべき時期が到來して居たのである、滿洲全設としては匪害殆んどその跡を絶ち治安安定せるも國境紛争の端緒ともなる暗雲は次第に低迷して來た十四年五月第一次「ノモンハン」事件、同年七月第二次「ノモンハン」事件と相次いで外蒙に起つた紛争も幸ひ大争に至らず然し關東軍としては

この経緯に鑑み國境戰備の強化、内容充實の必要を痛感して一意これに努力した従つて鐵道強化もこの線に沿ひ第七次線計畫により北滿新線計畫、南滿諸線の能力増強並に車輛の整備等總額の十五億圓に上る計畫を樹てこれが滿鐵六億圓増資の基礎となつたか支那事變擴大に伴ふ生産力増強を賄ふ輸送力増強と對蘇作戰準備を促進するための北滿に於ける鐵道の新設整備と何れに主力を傾注すべきやこれが調整は爾後の情勢の見透しと關聯して何々むづかしい問題であつた特に國家總動員實施の強化に伴ひ大量を要する鐵道の資金資材は凡て東京政府の強力なる統制下に在り現地の思ふ様に進まずこれを推進するには現地の現状的確なる認識とその實狀把握爾後の見透しが必要であり鐵道は準戰時態勢の經營に移さるべきであり業務は平時的氣分が一掃せらるべきである然し滿洲の如く平靜なる状態に於てこれを大巾に變革することは容易ではない何か一大動機をつくるものかなければ不可能と思はれたこの間に於て突然惹起したのが昭和十六年六月獨蘇開戦である

以下この間の状況を記述する。

一、軍事上の必要に基く滿洲の鐵道整備は滿洲事變勃發直後の状況に依り緊急實施せるもの（滿洲事變前より研究せるものに新状況を加味して計畫實施せるもの）に新状況を加味して計畫實施せるもの（滿洲に於ける治安肅正一應成り滿洲國の育成につきても一應の見透しづくに至り尙ほ北滿鐵道買収によりて滿洲内より蘇聯の基盤を一掃し又日本國としては二、二六事件後緊急兵備充實計畫を確立して對蘇設備の充實を圖らんとする状況（昭和十一、十二年頃）、支那事變勃發に伴ふ新情勢のため右諸計畫に必要な修正を加へ滿洲を生産地として重視し生産力擴充と北滿に於ける軍備充實とを併行して進めんとする當時の状況（第一次産業五ヶ年計畫修正計畫の實施、昭和十七年を目標とする軍備充實計畫の實施）に風分して觀察出来る新線建設についてこれを觀るに第一次乃至第四次線は①に該當し、第五次、第六次線は②に、第七次線は③に該當するものである滿洲に於ける作戰計畫の策定を全範圍につき關東軍の手に移されたのは昭和十二年以外でありま

たこの場合滿鮮鐵道による集中輸送は依然參謀本部の擔當となりありこれを關東軍に委任せられたのは昭和十五年以降である従つて此の間關東軍としては鐵道に對する管理、指示權を有して居たが作戰上の必要より鐵道の整備運用を計畫準備する立場に置かれて居ないこれらは殆んど參謀本部に於て掌握しあり特に支那事變勃發以前に在つては作戰上鐵道整備については無力の状態に置かれて居た昭和十四年以後にあつても參謀本部は鮮滿鐵道による集中輸送を主体として考へて居り關東軍としては在滿軍備の充實に伴ひ在滿兵力の作戰的運用現地人馬物件の作戰的利用に伴ふ輸送等集中輸送以外のものも加味して綜合的にその能力を整備する如く計畫實施する必要あり又在滿兵力の増加作戦資材の現地集積増大に伴ひ單に集中輸送主体にて鐵道幹線の能力を決定することは無暴のことであり敵空襲、潜水艦による輸送防害を考慮に入るときは平時計畫による部隊輸送順序、軍需品の輸送並到着卸下地は大巾に修正せらるべくこれらを全部參謀本部が擔當して實施

することは不可能である、この見地から昭和十五年に至り上陸地以
遠鮮滿鐵道を使用する集中輸送は作戰任務を有する關東軍の擔任す
ることに定められ朝鮮軍は鮮内鐵道輸送につき兵站業務を擔任する
こととなつた固より内地、鮮滿を一貫する集中輸送能力を幾何程度
となすべきやは作戰用兵の全般的計畫に基き動員速度、内地鐵道能
力、船舶輸送等各般の状況を考慮に入れて參謀本部に於てこれを決
定するのは當然のことである。

二滿洲に於ける生産力擴充計畫については既に大要述べたところであ
るか地域的にこれを見れば南滿及び東滿地區が重点である特に立地
的條件より觀れば南滿地區に主体が置かれるのは當然である東滿地
區は京圖線、圖佳線、虎林線共鐵道開通に伴ひ沿線開發せられて南
滿に次ぐ生産地帯となりこれらの地域に對する鐵道整備の計畫實施
は各方面共認識容易で對滿事務局、滿鐵共に皆乘氣になり問題は惹
起しない然るに在滿軍備充實に伴ひ予想戰場が次第に北滿國境に轉

移し特に北方小興安嶺地帯、四方大興安嶺地帯を越えた外蒙に對する作戦鐵道の整備の問題となれば地段的に經濟的要求と相離隔し各方面の了解を求めること容易でない茲に第七次線の計畫實施や昭和十四年以降の北滿に於ける鐵道の整備促進の難關があつた滿鐵としては第七次線を第三次増資の主要對象とした對蘇戰備の強化を理由として第七次線の建設は日本政府の認むるところとなり従つて滿鐵増資も成立したか爾後これか實施は極めて微弱なもので支那事變の擴大、大東亞戰爭への突入等東亞全般を通ずる情勢の大變化のあつたことも手傳つてその大部分は未着手の儘であつた否鐵道としては逐次竣工の遅延して居た第五次、第六次線等を優先整備する必要あり日滿を通ずる物動計畫による資材配當就中大量を要する鐵の取得を著しく制約せられてその域迄に行かなかつた結局滿洲に於ける鐵道の整備に關する限り東正面に對する作戦上の要求には曲りなりにも應じ得るもその他の正面に對しては極めて不備の状態に終始して

居たものと斷言せられる。

三「ノモンハン」事件は戰場が大興安嶺以西の外蒙地區に限定せられ、短時日を以て終息したのは不幸中の幸ひであつたが本事件を通じて滿洲に於ける國防力並に軍備の程度の淺薄さを痛感し又航空防空等近代科學に立脚せる戰備の必要を現實に訓えられたのである。鐵道についてと同様であつて單に集中幹線の骨組が並べられて居るに過ぎずこれを使用して輸送するには肉や皮を附ける必要があり組織ある活動体とするためには附隨的の道路、集積施設、小運送力、勞力等關聯する諸能力即ち衣服や靴などに相當する附帶力を整備する必要がある。又鐵道輸送の特性に鑑み從來余り顧みられなかつた防空につき格段の飛躍を必要とする即ち軍も滿洲國も滿鐵もその内容整備を圖る様になり本格的軌道に乗つて進む様になつたのである。今これらにつき重要なる處理事項を説明すれば左の如くである。

第七次線（昭和十四年十二月決定）

○密富線（密山―當壁鎮 杆）

孫河線（孫吳―遜河 杆）

霍鷗線（霍龍門―鷗浦 杆）

墨英線（黑爾根―英吉里 杆）

牙黑線（牙克石―黑山頭 杆）

○阿伴線（阿爾山―伴多蓋 杆）

安大線（安東―大石橋 杆）

復線

濱州線（昂々―牙克石間 杆）

右諸線の主体は北及び西正面に對する作戰鐵道である○印は建設した線又濱州線は西興安附近難工事の部分のみ路盤工事を實施した程度で他は路線の踏査を實施した域に止まつた

2 第五、第六次線の竣工

綏寧線 興寧線 昭和十四年十二月開通

梨雞線 昭和十五年 月開通

巨新線

通臨線 昭和十五年 月開通

復線

牡緩線

密山―雞西線

圖們―汪清線

右の外恒山炭坑開發に伴ふ雞西―恒山線を第五次線追加として計畫して建設に着手した

3 主要停車場施設の改良

輸送量の増加に伴ひ主要停車場の收容能力不足を告げ又生産力増大に従ひ輸送系統特に物資の上下流れを異にするものあり北滿に於ては軍事輸送増加に伴ひ卸下驛の施設拘束を來すありこれか改良と引込線新設の要求とか相次いで生起するに至つた即ち

△奉天附近、輸送拘束を生じたる最大のものである奉天附近の電工業勃興と軍補給諸廠設置に伴ふ軍需品の扱ひ増加とに依りその施設を根本的に改むるの必要あり更に蘇家屯以南にも波及する様になつたので蘇家屯の施設及び奉天―蘇家屯間の輸送力増強を圖る

△大連附近、輸入物資激増に伴ふ大連港築港計畫に關聯しこれが一環として南關嶺附近に大操車場を設くることとした

△新京複線工事に關聯して新京の操車能力を増加して新京附近の輸送物資並軍需品扱ひの要求に應ずることとした

△吉林、吉林附近に於ける工場施設の増加及び吉林鐵道の新設に伴ひ同地に操車場を新設する如く計畫す

△哈爾濱、舊北滿鐵道の施設を以てしてはその能力不足し且不便多きため濱綏線複線工事の實施に關聯し根本的に設計變更して新要求に應ずることとせり

△牡丹江その能力十分ならず且防空的に觀て極めて不備なるを以て

應急的に施設を補備するの外第二操車場を計畫す

△圍網、その延力を擴張す又は水害防止の處置を講ず

右の外、東下庫地附近の施設能力増強又は新設

々港灣能力の整備

(1) 滿洲が大連港中心主義を以て進み有ゆる餘、大連を中樞として、遼東道府せられ取引據地亦これに據ずる如く出来上つて居ること、は説明する迄もないことである。また大連港の施設能力も亦これに相應した存在である。然し支那學界進歩に伴ひ、東亞の經濟的動きを異にし、滿洲國亦産業五ヶ年計畫を修正して新なる要求に應ずる如く、重工業の據点を置き、現地生産加工に轉ずるに至り、茲に滿洲門戸大連港及び荷物も従來の輸出中樞主体が次第に輸入雜貨主体に移らんとする傾向を示す。至つた港灣、鐵道施設が凡て大連に向つて輸出主体が出来て居る關係上、滿洲國とつては容易ならざることである。或致す大連港及びこれの區域邊

絡する鐵道施設に必要な対策を講ずることになつた大連港築港五ヶ年計畫がこれである。即ち輸入船は輸出に比し小型のもも多く而して輸出に比して陸揚後の搬貨日數大異地向け貨動きも複雑でこれに適應する如く集積場及び操車場を設ける必要がある。香爐焦附近を中心として約四〇〇万屯の能力を有する築港を昭和十五年度より五ヶ年計畫を以て築設しこれに支給して南國嶺の約一、五〇〇萬の能力を有する操車場を設けんとするものである。

註一、昭和十四年度大連港の輸出入貨物の實量に約一、〇〇〇万屯（輸入約五二〇万屯、輸出約四七〇万屯、但し甘井子の石炭を除く、甘井子は四一「バス」三〇〇万屯の石炭積出能力にて十四年度實積は約二五〇万屯である）施設上の吞吐能力は年間九〇〇万屯。

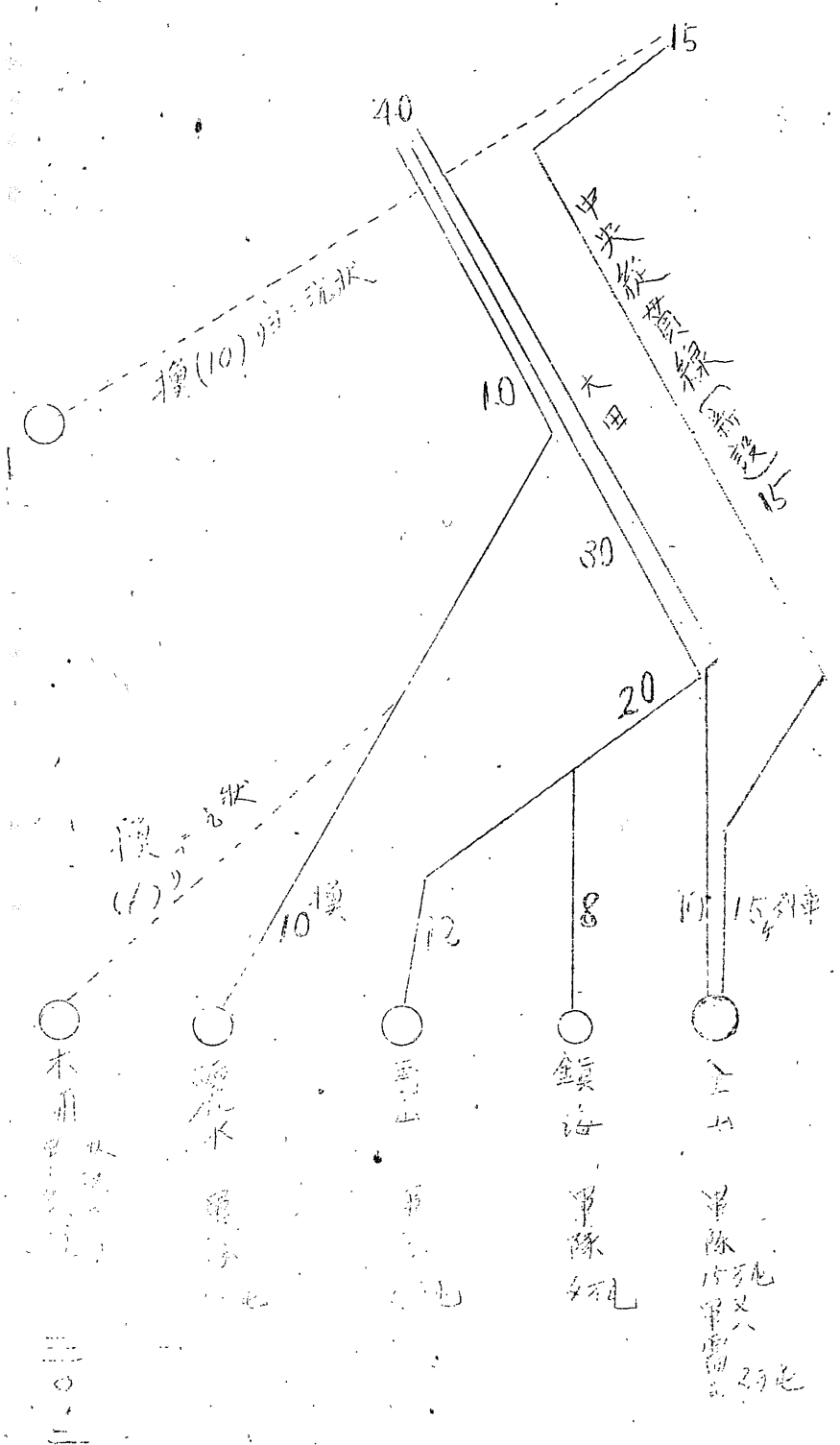
註二、大連港の戰時揚荷能力増強については陸軍次官より關東

軍經由滿鐵總裁宛要望あり（昭和十三年度）それによれば
戦時大型船の揚子江中繼港として能力不十分なるを以て外海
に面しあるも水深大なる寺兒溝附近に築港してこれを補備
せんとするものであるが輸入能力増強の平時的要求とは一
致せず且該地は背後地なきを以て前記の如く變更したもの
である

當時參謀本部としては對北方作戰生起の場合これに使用し得る
徵庸船腹量の従前に比し壓縮せらるることと對空對潛上輸送
の安全性等を考慮し北九州―朝鮮諸港間に於て船舶發送系の主
体を設定する希望強く大連、朝鮮諸港は次等視する傾向ありこ
れがためには兩鮮諸港の能力強化とこれに連接する鮮内鐵道施
設の能力増強が緊急事項となつた茲に平戰兩時のための要求が
地域的に離隔し宛も滿洲に於ける鐵道に對する經濟的要求と作
戦上の要求とが南北滿洲に離隔すると同様の狀況が生起するに

至りこれが實現は當時の經濟的事情特に資材勞力に著しき制約
を蒙る狀況下に於ては容易なことではない

註一 參謀本部にて當時設想して居た昭和十七年度到達目標の戰
時南鮮諸港及び鐵道による軍需輸送能力は次の如くであつ
た



註二 昭和十四年度戦時計畫に於て大連港より發送する設定列車の計畫は

動員第七日頃より日々軍需品五ヶ列車

第十四頃より日々軍需品七ヶ列車 計二三ヶ列車

交通列車旅客五、貨物一ヶ列車

旅順港を使用する場合は軍需品四ヶ列車旅客二、貨物一ヶ列

車合計三〇ヶ列車

註三 右計畫によれば昭和十七年度整備目標として戦時軍用列車

設定列車數は

京釜―京義―安奉線 四〇ヶ列車

連京線 蘇家屯以北 五五ヶ列車

咸鏡―北鮮西部―圖佳線 一五ヶ列車

京圖―圖佳線 ? 列車

(四) 北鮮三港と北鮮線

北鮮三港と北鮮線の滿鐵委託經營の經緯については既述せる通りであるが支那事變勃發後北鮮に於ける重工業の發展著しくこれに伴ひ朝鮮總督府としては清津港及び北鮮西部線を滿鐵より回收して自ら經營し茂山の鐵礦石の輸送を強化し清津中心の重工業發展を圖らんとす滿鐵は委託經營の主旨より羅津中心にて對滿門戶としてこれに連續する鐵道能力を強化し又裏日本經由輸送「ルート」の設定に努力しその結果として昭和十五年北日本海運會社設立せられたる北鮮線を羅津起点複線化を計畫しこれが實現につき關係向安請した即ち

右圖に示す如く滿鐵復線予定線は123の三案であつて何れも
清津港吞吐能力年間約三〇〇万吨に達するのための鐵道施設方の
増加策としてである契みに北鮮東部線の最大能力は給水その
他補助設備を施すものとして漸く二十二ヶ列車である（昭和十
四年度羅津港輸出入貨物約一〇〇万吨）、清津港は接岸延長九
一五米（七一パドス）昭和十四年度輸出實績約八〇万吨（内
輸出二〇万吨）で羅津港と大差がない

以上の状況にて朝鮮側は北鮮西部線全部と清津港の運営返却を
希望し滿鐵は中島以北の四部線は依然滿鐵經營としなほ鐵道施
設の増強を要望した調査の結果も案の「ルート」は隧道總延長
が全線の約三分一を占むるか如き線で將來採用すべき線として
は適當でない仍つて暫時急送の場合をも考慮し圓們橋梁の破壊
に應じ朝鮮線の補助的使用等を條件に入れ上三峯（含まず）以
前を朝鮮總督府に返還し残余の北鮮線は朝鮮總督府より滿鐵へ

貸與の形式をとるも施設の増強等については滿鐵に於て實施し得る如く了解成り又羅浮港の經營については朝鮮側は凡有便宜を滿鐵に供與することとしその代償として昭和十一年滿鐵附屬地行政權撤廢に關聯し日本政府より滿鐵に支拂はざることと政府、滿鐵間の了解成立せり（昭和十五年）、これにより懸案となつて居た北鮮鐵道港灣問題も解決したか日本海汽船による裏日本を運接する線路系は日本側の協力十分ならず業者亦大連の取引機關を有するを以て貨物運送は發展せず滿鐵は大連向け特定運賃制を廢し羅浮向け特定運賃制の便法を講じたか貨物の動向は依然低調であつた止むを得ず旅客を主とすることとし旅客誘致に宣傳これ努め一時利用客も増加したが昭和十六年八月蘇聯機雷による船舶沈没事件があつてから以後は再び振はないやうになつた羅浮港築港工事は昭和十六年その能力三〇〇万屯を以て打切り倉庫荷役等の整備をすることとなつた

軍は戦時羅津經由輸送は殆んど考慮出来なかつたが平時輸送として東滿向け輸送力節約の見地から成るべく羅津着發軍事輸送を實施することに努めこれがため同地に補給諸廠の分派機關を置き軍需品の取扱ひに富らしめた

(ハ) 壺盧島港

壺盧島港は滿洲事變後滿鐵の手により築港することとなり昭和十年二〇〇万屯計畫次いで翌年四〇〇万屯の計畫を修正して工事に取掛り錦西—壺盧島港驛間約一三軒の鐵道をも併せて新設することとなつた本港は阜新炭の對日輸出を主目的としたものであつたが滿洲産業五ヶ年計畫が大巾に修正せられて石炭の國內需要が大となりたること及び支那事變後寧ろ北支より對日輸出により内地は石炭を取付し得ることとなり元來の目的は當分實現しない狀況であつた然し滿鐵としては既に決定せられたる計畫により工事を進め昭和十六年頃に於ては吞吐能力約一〇〇

万屯程度の能力を有する迄になつたが陸上倉庫荷役等の能力は遙かにこれに及ばず仍つて築港工事は大体この一〇〇万屯目標を以て打切り陸上施設の能力を整備することとした。然し本港を利用する荷働量は極めて少量で昭和十六年度実績は約二〇万屯（輸出入折半）仍つて成るべく本港を利用する如く日滿を通じ業者に呼びかけて指導せるも大連、塘沽等を控へある状況下船足の伸びる小利をしのひて利用するものなく滿洲側としては止むを得ず北支と協議して龍烟鐵礦の對日積出港として利用することとした。

支那事變の進展に伴ひ燃料廠を錦西に設けることとなり昭和十五年以後工事に取掛り壺盧島港は將來燃料取扱港として施設することとした。

(三) 大東港

鴨綠江下流地帯を利用する東邊道重工業地域設定の事業は滿洲

國側の熱烈なる主張と努力とにより進められたがこれに伴ひ大東港築港（約五〇万屯の商港計畫）及び安東―大東港間約三〇軒の鐵道新設が第五次繰の追加として昭和十二年決定せられたが本計畫全体が對岸朝鮮側の重工業地帯設定と對抗するものでありその港灣新設も多爾島港と対立するのである視方によれば洵に不經濟極まるものである多爾島築港が老なる資金資材を投入して長年月を費し干船差九米に近き場所の築設せるものでこれを最も有効に利用することが先づ考へるべき問題である大東港が不凍港なりと稱する爲に國側の主張を某程度認むるとして鴨綠江下流より延長二十五軒の間の水路を水深四―五米に浚渫する必要あり仲々の大事業である假令これを竣工するも工業地帯の全面的活動は前述迄遠である昭和十五年度末迄に港灣及び鐵道建設を完了せしむる計畫は次第に延期せられ遂に未着手の儘推移した蓋しこの計畫には根本的に不自然なる因子が介在

して居たからである

5 車輛及び鐵道工場

滿鐵工作部門は從來豫察の下請的地位に置かれて居たそれは滿洲
では秋冬の期間の特産品の出産期であつて夏期は所謂夏枯れ
時期で十分保修し待るを以て豫察の下請的作業をなすを寧ろ自然
の状態であつた又斯くの如き状態でありては車輛の鐵道工場に對
する入出場日數、 在場日數の多寡は大して問題になら
ず寧ろ甲檢以下の小修理工場を各地に分置して所在鐵道局の使用
に供し大修理は工作局か各工場を總動員して計畫的に實施するを
可とする

然るに支那事變勃發後多數の車輛を北支に供出し又この時期に至
りて産業五ヶ年計畫の進展在滿軍備充實に伴ふ檢査量激増に對し
強度の檢査統制の下で年間最大能力を發揮して檢査する必要に迫
られ一方輪轉材料の新造は資材面より抑制せられて所望に充たず

茲に工作部門の活潑なる活動により、檢査力の保持増強を圖ること
が特に必要となり、從來の如く、檢査部門の酷使に委すること、極力
警戒せねばならぬ様になつた。又、鐵道工場も各鐵道局管内に設け
所在局に使用せしめて、手早く修理せしむること、か、檢査力發揮上必
要なる條件となつた。車輛新造は對日期待を出來る丈少くして、滿洲
又は關東州にて製作し、檢査組立等に要する時日を減少する着意が
必要である。昭和十五年以後、俄、國車に於ても、約一〇〇輛は現地に
殘余の一五〇輛を對日期待、貨車は全部滿洲期待、客車は大部分
對日期待と云ふ状態である。

鐵道工場は沙河口工場を總局直轄他は夫々所在鐵道局に分屬せし
むることとなつた。即ち皇姑屯工場は奉天、新京工場は吉鐵、哈爾
濱工場、三棵樹工場は哈鐵、牡丹江工場（新設）は牡鎮、齊々哈
爾工場（新設）は齊鎮へ、錦州のみは工場を有しなかつた。昭和十
六年度車輛新造は、業務面より觀たる所、要は、檢査車三六〇輛、客車六

〇〇輛、貨車四、〇二五輛のところ資材面より壓縮せられ機軸車
二五五輛、客車五九二輛、貨車三六三〇と予定せられた
車としては戦時敵の空襲被害に依る車輛の損害を想定して修車能
力を増強し又工場の空襲被害を避くるため分散施設すべき必要を
感じて居たかこれが具体案については未だ成案なく又現實の輸送
難克服に急でこれを實行する域には到達しなかつた
然しこれは極めて重要なることは南方鐵道又は内地に於ける空襲
に於て實證せられたことである。

6 鐵道輸送の統制と軍事輸送の處理

支那爭變勃發後滿洲より多數の輸轉材料を北支に供出して軍の作
戦に協力したことは既述せる通りであるが滿洲内では在滿軍備の
充實と生産力の急激なる擴充と共に輸送要請量増大せるも鐵道
輸送力は却つて減少を來せるため大連港頭及び鐵道沿線の滯貨は

次第に増加し昭和十三年九月より鐵道輸送を關東軍に於て統制することとなつた當時大連に於ける滯貨大なるを以てこれを奥地に輸送する爲北支への供出車輛の一部を滿洲へ返還方關東軍主任者より希望あり滿鐵方面が一向に應がないので東京では問題としなかつたがその後關東軍より北支供出車輛の即時滿洲返還により滯貨を一掃し軍の作戦準備就中北滿に於ける軍事施設の築設、軍需品の集積に支障なからしめたと要望ありこれに對し措置することに就いては既述せる通り、而して軍が斯くの如き爆発動議を出す狀況なるに拘らず滿鐵側か問題視せざることには別に不思議ではな

い即ち從來滿洲に於ては五月乃至九月の間は輸送の閑散期であり十月以後は特産輸送に入る従つて港頭輸出入貨は從來港腹により左右せらるるも奥地向けの港頭在貨は特産輸送と逆方面の輸送物件であるので却つて好都合であり片荷輸送を避けられる

輸送統制は軍事輸送、總動員物資、滿鐵社用品、一般民需品に限

分し毎月十五日迄に翌月分の輸送請求を關東軍司令部に呈出せしめその内容を査定して輸送計畫案をつくり毎月二十日過ぎ關係部隊、滿鐵輸送主任者及び野軍需官者會同して内容を審議し計畫を策定し滿鐵にこれか實施を指令すると共に野鐵にね軍事輸送の處理を命令する滿鐵は輸送請求の内容を詳細検討して標區別輸送量に應ずる如く毎月初め迄に輸送力等に機關車の配置轉換を行ひ輸送實施に任ずる斯の如く計畫的に輸送力を運用するのであるから輸送請求が杜撰であつたり大巾の出貨又は行先變更、荷動き變動があるると輸送力を無駄にすることとなり此等は凡て滿鐵の報告により翌日詳細検討して是正することと努めた軍事輸送の請求は優先的に取扱ひ請求量はそのまま認する傾向であつたが軍事輸送量増加に伴ひこれを放任するを許さず後日に至り内容を詳細検討することにした、鐵道輸送統制を關東軍自ら實施する方法を採用したことは滿洲に於ける鐵道經營の特殊性に立脚するものである

即ち軍事輸送以外の輸送請求の大部を占むるものは總動員關係及び民需輸送であるこれが責任者は滿洲國政府である然るに滿鐵は滿洲國と對立關係にある従つて此の間に於てはこれら兩者の監督指導の立場にある關東軍が自ら統制して計畫的輸送を実施するところが最も適當である滿洲國は滿鐵と對立的に輸送統制を擔任する立場に立つことを希望した者もあつたがこれらは何れも滿洲に於ける特殊事情を解せざるもので時日の経過と共に小異を捨て大同につき關係者皆眞剣に輸送に協力する傾向となり軍事輸送の實績を見て軍備充實の進捗度を知り總動員物資輸送の状況により生産力擴充程度を察知出來、滿鐵社用品輸送状況により滿鐵資材の動き並鐵道増強の狀態が推察出來る様になつた

蓋し滿洲は殆んど鐵道輸送により物資移動するを以て輸送實績と滞貨狀態により大勢の動きを判定出來るのである

輸送統制の實績は爾來の輸送判斷の有力なる資料を提供し月間計

畫は半期計畫、年間計畫、將來計畫と發展し單に鐵道修築力の増強のみならず生産力擴充の指導、滿洲建設に有力なる基礎資料を與へることになつた

昭和十五年十月の總決算計費

軍需九二万屯、總動員物資二四三万屯、滿鐵社用品一三四万屯
其他一〇五万屯、合計五七三万屯

同年九月の計費五三五万屯

7 自動車及び小運送

滿洲國國有自動車の滿鐵委託經營は「トラック」「バス」概ね半々の状態で前者は主として軍需輸送に後者は都市を中心として旅客交通に運営せられて居たが殆んど凡てが外國製輸入品でありその種類百種に垂んとし部品の補給も極めて困難であつた滿洲全般としては同和自動車會社がこれら新規自動車の輸入組立配給、修理用部品の配給を擔任して居たが本會社の業務が頗る低調で業務

停滯勝ちであつた軍車輸送に利用せられて居た自動車は運轉手を附したるものを軍隊が借上げ使用する方法を採用して居たので、保修その他全然顧みられず時日の経過と共に自動車は損廢甚しく昭和十四年度初頭に於ては遂に半数以上の不可動車を出す情勢になつた。仍つて緊急處置を講ずる必要がある。これがため軍自体としては自動車の借上利用制を改め、軍道輸送と同様にその輸送力を利用する方法によることに改めた。即ち軍車輸送要請量の見透しをつけ、必要とする區間時期をも明かして自動車輸送力の設定を軍隊より關東軍に要請せしめ、關東軍はこれを査定して必要と認めたる場合、滿鐵にこれが設定を指令し、關東軍野戰司令部に輸送處理を命ずる。これにより軍は所要輸送力を利用し、滿鐵は自己の責任に於て所命自動車輸送力を提供し、自動車の修理運用等を実施する。従來の如く借上方式によるときは不可動車多數を出すも、滿鐵は貸付期間中は料金收入あるを以てこれが修理には無關心、軍は多額の運輸費を

無爲に放出することとなるこの弊を一掃して輸送力を経済的に使用すると共に自動車の保守を改善して有事の場合に備へ満員としては不可動車、遊休車を少くして経営を合理化し得るのである滿洲に於ける自動車運輸事業は未だ幼稚の域を脱せず自動車専用道路の如きものなく泥濘地を難行し所在に修理機關を有せず自動車供付保修部品の如きも皆無に近かつたこの状態を打破し路線上の要点には修理機關を設け又修理自動車を以てする移動修理の方法を併用することに定め至急現地救済策を講ずることとなつた車としては滿鐵と協定して在來の借上料制度を廢止し運賃制度とした斯くの如くして「トラック」の損廢救済策に乘出したが丁度「ノモンハン」事件起り總局自動車隊を編成しこれを「ハイラル」以南の補給線上に使用して優秀なる成績を収めたるを以てこの編成裝備を北滿奥地の特設（軍事輸送を謂ふ）に適用し兼ねて戦時への轉移に供ふることとしたがこれにより自動車運輸の業績は頗る改

善せらるるに至つた乗合自動車による運輸事業は自動車の損耗と燃料値上り等の諸條件より企業的には有利ならざるも補助交通機関として指令路線は次第に増加し營業路線も逐次に延伸するに至つた然し如何に綜合經營の負担増大なりとは云へ不急を制して眞に效果的なる運輸事業たらしむる如くその内容を十分検討して根本對策を確立する必要があつたかまだそれ迄の域に達しなかつた滿洲國としても單に滿鐵委託經營として放任するを許さず特に自動車運輸の基線たる道路の整備、新車及び部品、補給に關し日滿物動計畫を通じ内地産自動車採用、從來の在滿車輛整理、代燃對策等幾多の重要問題の解決に迫られて居たが何れも未解決のままであつた昭和十五年初頃に於ける滿洲國有自動車營業路線の狀況は次の通りである

註、昭和十二年關東軍は滿鐵に對し戦時自動車三、〇〇〇輛を軍事輸送に供する如く整備することを指令したがこれは確乎た

る實行對策の見透しをつけたる上指令したものではなく單に
目標基準を與ふる程度のものであつた具體的には年度毎にそ
の交通計畫で明示して居たので別に問題とする必要はなかつ
た

昭和十四年頃に於ては小運送事業は主として國際運輸會社（滿鐵
子會社）の擔當する極く局地的のものであつた奥地には若干の運
送組合的のものがあつたが大部分は個人經營の域を出でず洵に無
統制であつた關東軍としては現下鐵道輸送力の拘束の一原因が驛
荷役、小運送の不足にありと認めこれが打開のためにも又戰時輸
送のため揚搭卸下地に生起せるか如き獨善的輸送力徵用による鐵
道輸送拘束を防止する観点よりするも全滿に亘り小運送組織を整
備して準備態勢に導き鐵道輸送を平戰兩時を通じて整然たらしめ
んとするものであるこれかためには先づ全滿に散在する自動車、
馬車、牛車、手車、馬匹、大橋等小運搬力の狀況を調査しその業

態を明らかにする必要がある更に小運送はその經營業態より見て
局部的に利害錯綜しあるを以てこれを如何に統制するや滿洲國、
滿鐵間に於て蕪全なる意見の一致を必要とする滿鐵としてはその
傍系會社たる國際運輸を劃期的に内容を改善擴充して統一ある全
滿に亘る小運送機關たらしめんとする方針で進み滿洲の現況に照
しその實力他に比肩するものなきにより結局滿洲國もこの方針を
是認し先づ大都市附近より始めて所在小運送機關を買収統合し實
質的に組織体として活動する様になつた關東軍としては國際運輸
の獨占による弊害を除去するため滿鐵との人事の交流を頻繁にし
内容の刷新と軍との連接に十分留意あらしめ且野鐵をして軍事輸
送を通じてその業績を監視せしめ概ねその目的を達し得た但しそ
の構成分子の關係上戰時下軍地又は揚陸地に荷役勞力、小運搬力
を組織体として轉移使用する域に至らしむるには前途遠遠で矢張
り陸上勤務隊中心に業務を律するの外なかつた荷役器具、小運搬

具の整備利用についても平指直に關聯して對策の必要を痛感し滿洲國側に要求してこれか生産配給を統制奨励し又現在するものの状態を明らかにし戦時使用の計畫準備を促進する様にした
昭和十三年頃における滿洲に於ける小運送力の状況は左の通りである

註一滿洲に於ては小運送の範圍を如何に限定するやこれと自動車事業の關係を區分するやはその特殊事情を考慮して決定する必要あり然し小運送業規則制定上問題であつた結局その事業内容により決定するの外なかつた

註二小運送主任課長は滿鐵、滿洲國交通部間人事交流にて業務の緊密一体化を圖つた

自動車運輸事業、小運送事業と關連して措置すべき事項として倉庫事業があつた港頭に於ける倉庫事業は埠頭經營の一環として滿鐵が擔任して居たが奥地の倉庫經營は企業上有利ならざるを以て

滿鐵としても余り施策せず大体南滿鐵道沿岸と哈爾濱附近に限られて居た觀である從來鐵道に關聯する倉庫經營は各方面未だ關心薄く研究調査も頗る不十分で具體的方針などは全然なかつた空襲、防空等の聲高くなり輸送杜絶に供へて各地集積物資の保有を唱へらるるに至り漸くその必要を認めらるるに至つたかまが本格的なものとはならなかつた蓋しこれは大規模のものであり即急に實現し待す軍としては獨目の立場より要地の集積倉庫を設けたので作戦上はこれに期待せず斯く低調の儘經過した一大原因は茲に在つたものと考へられる滿鐵としては内地業者の進出を希望して居た模様であるかこれは洵に虫のよい打算的考へである滿洲國としては資材統制上成るべく控え目にして居たことも低調なる理由の一であつた

北滿水運事業

滿鐵委託經營に移つて以後の水運事業は不接の一途を辿つた蓋し

北滿水運は半歳封江のため休眠期あり又航行水路の約半分は滿蘇國境である蘇聯が交易の扉を閉ぢあるのみならず警備を嚴にして居るので航行の安全も屢々脅かされる状態であり從來密輸入貿易により幸うじて利益を求め經營して居たものを滿鐵が北滿江運局と云ふ龐大なる組織の下に爾他鐵道等と同様の營業形態を以てこれに歸入するのであるから採算のとれないのは當然である

昭和十五年封江前に於ける狀況は次の如くである

イ船舶狀況

旅客船	四〇隻（就航二六隻、予備八隻、殘余宿舍代用）
旅客曳船	二六隻（全部就航）
曳船	四七隻（四五隻使用、二隻は土濱船）
貨物船	一三〇隻（一二四隻使用、殘余は木造ボンツーン）
風船	六七隻（五〇隻使用、殘余はボンツーン）
合計	一一、七万屯

船齡、船齡大にして使用に堪えぬもの續出、特に「ボイラー」の故障多し、平均船齡二九年内譯

客 船 二二年 最大 六四年

客 曳 船 二六年 " 六六年

曳 船 三〇年 " 六〇年

來 多 二九年 " 七九年

風 船 一七年 " 二二年

右の如き老齡船多數を有し特に「ボイラー」、「エンジン」等の事故多く滿鐵の手にて經營する様になつてからは從來の如くこれを放任して置くわけに行かず一定の規程を以て定期検査、臨時検査により整備する必要ありこれがため哈爾濱造船所（哈爾濱鐵道工場長の指揮下に在り）の擴充を必要とし又補修費も相當多額に上ることとなり沿線碼頭も從來の如き不備なるもので經營することも許されず滿鐵、滿洲國間にて至急分擔を協定

して整備することになつた

口運輸狀況

昭和十三年度の運輸營業成績左の通り（滿鐵委任經營前）

營業日數 二一九日

營業籽程 三、七五三籽

船舶隻數 三一〇隻（一一七、九九九屯）

輸送人員 七〇二、九〇〇人

輸送貨物屯數 八八五、〇〇〇屯

註、北滿可航水路籽程

嫩江。。。。江橋―三岔江間 二六七籽

第二松花江。。。。吉林―三岔江間 二七二籽

第一松花江。。。。三岔江―三江口間 九三四籽

黑龍江。。。。額勒和哈達―「ハタロラスク」間 八三三籽

烏蘇里江。。。。虎頭―撫遠水道間 三八三籽

穆稜河。。。。。。虎頭―東安間 三三五軒

阿爾額納河。。。。吉拉林―額勤和合達間 四二七軒

計 四、八一六軒

滿洲爭變以後滿洲奧地に對する鐵道の發達（圖佳線、綏化線、北黑線の開通、拉濱線、京圖線、北鮮港との連絡等）に伴ふを要する旅行、輸送間停滯を嫌ふ貨物の輸送は鐵道に轉移され水運に依存する物資は木材に於て増加せるも石炭特産は殆ど鐵道輸送に變る狀況にて兩鐵としてもこれが經營には根本的に建直しを必要とせり

北滿航務局は滿洲國の管理下に在り本部を哈爾濱に置き主として河川の調査、修築（浚深）航路標識、碼頭整備等水運行政の實施機關であり政府交通部水運科の直轄である同局の擔當するものには船舶検査と船員養成の業務がある、滿鐵經營の船舶検査を如何にすべきやは明示せられあらず關東軍司令官管理監

四三

督下のものなるを以て航路局の參與する性質のものにあらざるも關東軍としては船舶の定期、臨時検査を如何にして實施するや野鐵機關である哈爾濱水路輸送部に担当せしむることも考へられたかこれは軍事輸送處理機關であるので行政監督の任務を與へることは任務外のことである、船員養成についてもこれは遞信省的考へに出發したものであり滿鐵としては全滿に亘り大なる學校を經營しあり鐵道關係についても目体養成の方法を採用しありて今更滿洲國の養成機關に依存せんとする意圖を有せずこれらは何れも滿鐵委託經營前の航運聯合會當時の業務の延長であつて委託經營と共に調整せらるべきものがそのまま放置せられたためである

北滿水運の軍事的價值については敍上の如き一般傾向に影響せられて滿鐵も軍も鐵道本位で關心が薄く哈爾濱水路部の軍事輸送處理に委する程度であつた

然し關東軍の兵備次第に充實して予想戰場が國境連壤地域に推
進せらるるに伴ひ渡河、渡航作戰の必要性より水路の調査渡江
舟筏の保有が重要作戰準備事項となり昭和十四年參謀本部船舶
班方面より關東軍水上司令部設置の提案あり關東軍に於ても
これに同意する向きもあつたか關東軍野鐵との業務調整の關係、
水上司令部担当業務範圍等も研究し兎も角實情に即應すること
とした

9 資金、資材

支那事變勃發後統制經濟体制強化の一般情勢に迫られて滿洲に於
ける業務も著しく變化するに至つたことは滿洲國そのものが統制
經濟に立脚して成立した國家組織であつたことにも原因するが滿
鐵は日本政府指導下に長年月に亘り自由主義經濟を以て大陸經營
を擔當しこれに慣熟して居り業務組織亦凡てこれを基調に成立し
て居るのであるからこれか解脫は容易でない特に資金、資材等の

經理部門は日本政府の半額出資の關係等より日本政府特に大藏省方面の強き繋りあり滿鐵機關の中樞が新京を離れて存在し鬼角新京よりも東京に強き關心を有する傾向にあるので統制經濟移行は滿洲では鐵道部門が最も立遅れの状態であつた關東軍としては作戦準備上は固より滿洲國指導の見地よりも滿鉄の業務状態を斯の如き推移に委することは出來ず強き指導を必要とした特に日本政府の物動業務に不離的關係にある滿鐵物動業務の計畫指導を擔當しある關東軍としては滿鐵の資材業務の内容判然せず業務組織亦舊態依然たりこれを劃期的に改善せしむるため特別措置を要するものと認められた

滿鐵資材は總裁直屬の用度部門が大連本社を中心として業務を取扱ひあり奉天鐵道總局の外に置かれて居ることか組織上の一大痛として存在して居る滿鐵としては資材業務は鐵道以外に炭坑部門や本社直轄機關に關するものもありこれを鐵道總局内に置くこと

は全般を制する所以にあらすとして反対したか鐵道部門に於けるものが滿鐵資材業務の主体であるので遂に鐵道總局の組織内に用度局を新設して資材業務の主体をこれに移し奉天に中樞を移して業務に當り不社用度部の業務は實質的には附帶的扱ひとして兼務せしむることとしたなほこれと共に新京、東京支社の資材部門の陣容を強化して日滿兩物動計畫中樞との關係を緊密化して立遅れの取戻しを策したこれに至る道程として關東軍司令部内に滿鐵綜合監査の議があつた目的は滿鐵業務の實情を的確に把握して適正なる指導改善を圖らんとするもので參謀部第四課（滿洲國指導關係）主唱、交通室（交通監督事務取扱）主体にて準備業務を進めんとするものである交通監督については別に記述した様にその範圍廣泛で少數のものでその内容を詳細に把握指導することは不可能であり當時の監督方針としても大綱を制して末梢に走らず滿鐵の自主的監督に期待するのである交通監督部や交通監督官制が遂

次改廢せられて現在の交通室の貧弱なる陣容を以て斯くの如き綜合監査を不十分なる準備の下に實施すること、監督の權威を失墜するものである。特に綜合監査のためには軍事上の問題、就中作戰準備事項に入りてこれを詳細にする必要あり、これらは交通室にある文官を以てしては何れも出來ない相談である。寧ろ經理、資材、運輸、建設等の部門別に監査項目とその内容を明示して逐次實施すること、が監督の立場よりするも、將又被監査のものとしても實行容易にして效果大なりとの理由で參謀 部第三課（作戰關係）として、はこれに異議を唱へたので、結局參謀長の滿鐵視察の際滿鐵業務、就中資材業務を新情勢の要求に即應する様、至急改善し滿洲國政府とも連絡を緊密にして渾然一体となり、準戰態勢の状態に在らしなることを要望し、關東軍としてはこれに引續いて經理監査を實施することになつた。昭和十五年初期の出來事である。以上の如き經過を辿りて、滿鐵の資材業務の組織は一應様態を改め

たのであるが業務の内容は急に改めらるべきもなかつた蓋し資材業務は従来經理の從屬的一部門であつて單に安んじ任其多様多様の手持を請求に應じて現場に細給すれば足りる即ち購買、倉庫を主とするものであり従来滿鐵事務經營の體体を把握しこれを動かすのは金錢經理を擔當する方面の任務であつて用度方面では無關心のことであるこれを今直ちに新要求に應ずる如く事業内容に立ち入りて緩急宜しきを測して資材の需給方面よりこれを操作せよと要求することは極めて無理なる要求ではあるか時態はこれを要求する域に迄進展して居たのであるこれが對策としては滿鐵用度部門の陣容刷新と社内外よりする積極的協力である社内外よりする積極的協力とは金錢予算と併行して資材予算を立案し又資材の現在量を睨み合せて監督業務を施行し滿鐵社内に在りては事業擔當部局に夫と資材擔當者を置き用度部門の業務の下地を形成せしむると共にこれを鞭撻することである斯くの如くして鐵道關係の

資材業務は漸次改善するに至つた
資金關係に於ては特別の變化なきも滿鐵投資が對滿投資の枠内に
於て爲される以上全般的に制約せられるのは止むを得ないが一應
株の拂込、社債發行限度に標準があり事業計畫は資金方面より特
に埒外に出ることなく資材特に鋼材の裏付けにて決定せらるる傾
向が強くなつた資材の割當は準戰時態勢に在る關係上戰時的要求
の程度、生産擴充的要求充足の度を明かにして査定尺度とする空
氣濃厚で予算決算を通じて事業内容の要度を先づ審査し然る後こ
れに應ずる如く資材、資金の關係を律する方法を採るに至つた然
し滿洲の如く約半歳は凍結期工事不能でありこれを内地予算年度
即ち四月一日を以て發足せしむるところに滿鐵予算の不自然さか
あり寧ろ滿洲國予算の如く一月一日を以て新年度とすることが望
ましかつたが遂に實現するに至らず蓋し四月以後解氷と共に急速
に事業施設の築設を始め半歳を以て終了すべきものが三月頃にな

つて漸く新年度予算の總枠が決定せらるるに於ては新予算の現物
令達は工争最盛の七、八月頃となる滿鐵としては前年度操延工争
かその年度の工争量の約半ばを占むる從來の遺方をそのまま踏襲
する場合には別に支障はないか資材予算が年度予算には附隨し而
も四半期毎の割當で行くから斯くの如く前年度予算の操延べて行
く場合は金銭予算と資材予算とは全く遊離したものである又年間
を通じて概ね平均して四半期毎の資材割當は滿洲の實狀を無視し
たものである然し滿洲物動か内地物動に根基を置いて居る以上こ
れが根行的改正は云ふべくして實行は至難事項である
昭和十四年度は内地物動業務も本格的軌道に乗りあらず滿洲物動
亦然り特に滿鐵は年間使用する主要資材につき見當つかざる状態
にて年間三四万屯の鋼材を要求し確定に至らずして新年度を迎え
未定の儘推移した昭和十五年度は鐵道部門に對し當初二十三万屯
の鋼材割當、別に港灣、水運、自動車に對し一万五千屯で出發し

四七

たかその大部分は滿洲揚資材として滿洲物動計畫に計上、内地揚資材は四万屯内外であつた。鐵道資材取得の隘路は壓延材であつたがこれに對しては滿鐵より積極的に鞍山製作所に連絡し軌道、橋桁等主要材の使用には支障を來さなかつた。寧ろ滿洲國自体で實施した食糧統制により鐵道勞務者の使用管理に困難を來し屢々滿鐵幹部より關東軍に對し便宜給與方要望ありしも統制は國家全般の妥請に基くものであるので滿鐵のみに特例を設くる能はず寧ろ滿鐵自身社内この方面の業務を改善し滿洲國內の施策に積極的に協力せしむる如く指導した。昭和十六年度予算編成の時期に至るや關東軍としては勿論日滿全般を通じて統制經濟機構下の經營軌道に乗り滿鐵亦業務改善により資材關係も漸次新情勢に應じ得る態勢となりたるも陸海軍需の要求増大せるため鐵道部門に對する資材の割當は大巾に壓縮せらるるの余儀なき状態であつた然し滿洲は對蘇戦備のため特殊關係