

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増充、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透しつゝ軌道に乗り滿鐵としてはこれと輔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、これかためには大體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、滿洲全般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草嶺の整備等總額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專横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仰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の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の準戰時態勢の運営に移さるべきであり業務は平時の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中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）に於ける治安肅正一應成り滿洲國の育成につきては一應の見透しつくに至り尙ほ北滿鐵道買収によりて滿洲内より蘇聯の毒蠱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威嚇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④に該當し、第五次、第六次線は⑤に、第七次線は⑥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於つても參謀本部は滿鮮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作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戰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、潜水艦による輸送妨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

2017

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、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、鮮南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、虎林線天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、滿鐵共に普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戰鐵道の整備の問題となれば地域的に經濟的要求と相離隔し各方面の了解を求める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機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設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戰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

2019

居たものと斷言せられる。

三一ノモンハン一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車輛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反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車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

ノ第七次線（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）

複線

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

複線

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重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物資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

△圍欄、その能力を擴張するは水害防止の處置を講ず

右の外端末下車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輸送は大連を中樞として滿成適用せられ取引機件亦これに應ずる如く出來上つて居ることの說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變遷進展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たな要求を遂ぐる如く重工業に重点を置き現産生産加工に轉移するに至り茲に滿洲門戸大連港扱ひ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に至つた港灣、交通施設が凡て大連に向つて輸出主体に出來て居る關係上滿鐵にとつては容易ならざることである取敢ず大連港及びこれの運送

給する鐵道施設に必要な対策を講ずることとなつた大連港築  
港五ヶ年計畫かこれである。即ち輸入暫約は輸出に比し小量のも  
の多く而して輸出に比して陸揚後の積貨日數大泉地向け移動さ  
も複雑でこれに適應する如く集積地及び操車場を設ける必要か  
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連続して前  
回嶺に約一、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物量の實際は約一、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）、甘井子の四「バリス」三〇〇万屯の石炭積  
出能力にて十四年度實際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、大連港の戰時協賛能力増強については陸軍次官より關東

軍經由滿鐵總裁宛安望あり（昭和十三年度）それによれば  
戰時大型船の揚子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・南鮮諸港間に於て船舶輸送系の主  
体を設定する希望強く大連・北鮮諸港は次等視する傾向ありこ  
れがためには南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  
戰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戦時南鮮諸港及び鐵道による軍爭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 ？ヶ列車

(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學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また北鮮線を羅津起点複線化を計畫しこれか實現につき關係向安請した即ち

2030

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屯に應ずるための鐵道輸送力の  
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直である（昭和十  
四年度羅津港輸出入貨物約一〇〇万屯）、清津港は接岸延長九  
一五米（七一「ベース」）昭和十四年度輸出實績約八〇万屯（内  
輸出二〇万屯）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經營返却を  
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しと  
は適當でない仍つて取替輸送の場合をも考慮し圖們橋梁の破壊  
に應じ朝鮮國の補助的使用等を條件に入れ上三峯（含まず）以  
南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津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價として昭和十一年滿鐵附屬地行政權撤廢に關聯し日本收附より滿鐵の支拂はざることに政府、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連接する鐵道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輸送は發展せず滿鐵は大連向け特定運賃制を廢し羅津向け特定運賃制の便法を講じたか貨物の動き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津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

軍は戰時羅津經由輸送は殆んど考慮出來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運輸を実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) 壺蘆島港

壺蘆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―壺蘆島港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状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か陸上倉庫荷役等の能力は遙かにこれに及び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きは極めて少量で昭和十六年度実績は約二〇万屯（輸出折半）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として施設することとした

### (二) 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

國備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  
軒の飯達新設の第五次株の追加として昭和十二年決定せられた  
が不計畫全体が對岸朝鮮備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嶺島港と対立するのである。觀方によれば  
洵に不經濟極まるものである。多嶺島築港が甚大なる資金資材を  
投入して長年月を費し干満差九米に近き場所を築設せるもので  
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滿洲國備の主張を某程度認むるとして  
も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  
深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途遙遠である。昭和十五年度末迄は港灣及  
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滿鉄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積れ  
時期で十分保修し得るを以て滿鉄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に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輸送量激増に對し  
強度の輸送統制の下で年間最大能力を發揮して輸送する必要に迫  
られ一方輪轉材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、輸送力の保持増強を圖ることが特に必要となり、從來の如く輸送部門の酷使に委することは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輸送力發揮上必要なる条件となつた。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、輸送組立等に要する時日を減少する着意が必要である。昭和十五年以後は、關車に於ても約一〇〇輛は現地に於て、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）は齊鐵へ、錦州のみは工場を有したかつた。昭和十六年度車輛新造は築碁面より見たる所は、機關車三六〇輛、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関車二五五輛、客車五九二輛、貨車三六三〇輛と予定せられた。車としては戦時敵の空襲被害に成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設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行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量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伴ひ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滞貨は

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懸かないので東京では問題としなかつたか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さ要望ありこれに對し措置呈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弾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と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在貨は從來積戻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、一般民需品に風

分し毎月十五日迄に翌月分の運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總當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於て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線區別輸送量に應ずる如く毎月初め迄に輸送力特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、荷動き變動があるとならば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月詳細検討して是正することに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是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滯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後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輸送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

昭和十五年十月の輸送計畫

軍需九二万吨、總動員物資二四三万吨、滿鐵社用品一三四万吨、其他一〇五万吨、合計五七三万吨

同年九月の計畫五三五万吨

#### 7. 自動車及び小運送

滿洲國固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營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

停滯勝ちであつた車争い等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か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製を改め、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。即ち軍事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にして、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、不可動車多数を出すも、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、軍は多額の還輸費を

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鉄としては不可動車、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になつた車としては満鉄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）に適用し兼ねて戰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滿載負擔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が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保修、新車及び部品の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迄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体的には年度毎にそ  
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）の擔當する極く局部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、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、大籠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、局地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虞に至らしむるには前途遼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論議して對策の必要を痛感し滿洲國側に要求してこれが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  
昭和十三年頃に於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体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べ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事としては獨目の立場より要地に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盛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が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

#### 8 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従來密輸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、二隻は土運船）
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」等の爭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かため哈爾濱造船所（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瑪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

口運輸状況

昭和十三年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―「ハ谷ヲヌク」間一二、八三三籽

烏蘇里江。。。。虎頭―撫遠水道間 三八三籽

穆梭河。。。。。。虎頭―東安間 三三五軒

阿爾額納河。。。。吉拉林―額勒和合達間 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）に伴ひ急を要する旅行、輸送間停滯を嫌ふ貨物の輸送は鐵道に轉嫁せら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滿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なほ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務局の輪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が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體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敘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環地域に推  
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兎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ず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本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退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逐

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は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か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効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軍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狀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従屬的一部門であつて單に安んじ任其多種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爭務經營の實體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満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海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が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繰延工争  
かその年度の工争量の約半ばを占むる從來の遣方をそのまま踏襲  
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随し而  
も四半期毎の割當で行くから斯くの如く前年度予算の繰延べて行  
く場合は金銭予算と資材予算とは全く遊離したものに成る又半間  
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

四八  
四七

2061



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安望ありしも統制は國家全般の安請の基くものである。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戰備のため特殊關係

あり生査擴充のためにも大なる使命を保有しあり且滿洲自身資材特に鐵の生産地であるのでこれら諸條件より資材取得上優位に置かれ鐵道部門も準軍需として取扱はれ本年の枠は鋼材一九、八万吨を基準として進むこととなつたこれかため新複線關係は某程度に止め既設線の輸送力増強に重点を指向し施設の改良車輛の増備に努むることとなつた新複線に於ては霍黒線の竣工、京濱線複線概成を目標としたか前者は全通迄に至らず後者は橋梁と輸送拘束を來しある區間の工事休止することとなつた

鐵道資材中石炭の配當は冬期に於ける滿洲物動業務の難題であつた石炭の開発は産業五ヶ年計畫中の重要部門であるので各方面より支援し滿鐵、其の他業者も副當量出炭に努めたかこれかため亂掘に陥り出炭量の約半ばに近い滿鐵も撫順に於て既に減産となり新規事業多き滿鐵に於てはその業勢整然たらず従つて滿洲全鐵を同じ計畫と實績との喰ひ違ひは相當大なるものかあつたこれか改

善には採炭技術、施設動力、資材、勞力、選炭、運炭有ゆる方面の實体に入り實情を明かにして各炭坑夫とにつき適切なる方法により指導援助を與へることか必要であつたか全滿各地廣範にして交通亦不便なる各域に散在する諸炭坑に對し即急に實施して效果を擧げることか容易でない滿炭系に於て特に然りである而して石炭消費の主要部分を占むる鐵道に在りては輸送力の最大限發揮を必要とし生産力擴充を必要とする總動員關係に對しても能力を最大限度に利用する如く石炭を配當する必要あり加之滿洲は冬期採炭のため四百數十万吨の石炭を必要とする採擄用石炭は必需物資で食糧よりも優位に取扱はるべきものである茲に於て計畫量に比し著しく下廻はる石炭の生産量を如何に按配すべきや電氣、鐵道、生括、採炭を循りて月間配當計畫の決定業務は常に紛糾を極め關東軍司令部内に於ては當事者間にて難物視せられて居た宛も終戦後の日本國內に於ける石炭事情は彷彿たるものがある鐵道用炭は

選擧用のみにて月間三十万屯以上の上り製費用炭に略匹敵し冬期に於ては發熱量の關係より一割以上の増加を必要とする夏期貯炭量増加により冬期に供ふる如く指導せるも實績擧らず毎年同様のことを繰返して居たか關東軍としては供手するを得ず滿洲全般に亘る炭坑經營を刷新し特に滿鐵、滿炭等の分野を合理的に調整するの外炭礦長以下の現地業員を査察して對策を検討し怠慢者を戒飭して政府及び經營者全部に亘りて勸善懲惡の處置を講ずることにより改善するを得た

滿鐵資材の現況を明かにしてその保有量を規正することは戰時準備のため重要事項であるかそれ迄に飛躍することを得ず關東軍の初動輸送一（在滿兵力の國境集中輸送を謂ふ）のための貯炭及び鐵道動員實施用資材を確保する程度であつた

鐵道の戰時準備及び防空

(1) 昭和十四年度末を期して實施せられた滿鐵第三次増資に關聯し

て提唱せられた滿鐵法人格改變問題は鐵道の戰時準備上極めて重要な案件である蓋し鐵道を戰時作戦兵器として観るか否かの問題である本問題は滿洲國が國防國家として育成せられ滿洲國の政治經濟と不可分離係に在る鐵道が獨り日本法人として滿洲國政府の統制域外に残ることは極めて不自然のことであり法人格を改め日滿法人として日滿兩國政府の監督指導下に置かんとするものである鐵道を本質的に考へれば正にその通りである然し滿洲に在りては滿洲國の政治、經濟の内面指導は關東軍司令官の任務であり滿洲國政府はこれを表面上に立ちて具現する機關である滿洲國國有鐵道の管理が關東軍司令官の擔任なるに於てはこの間何等罅隙があるわけはないこの間の事情を無視して單に表面的に觀れば前記の様な理論も成立するがこれは一考を要する何故に關東軍司令官に凡てを歸一した組織としたかそれは滿洲國成立が我が國策の具現實行のためこれが一環としての

滿洲國であり日本にとりては國防第一線の滿洲國である鐵道は作戦上の要器として軍隊と一体のものとして取扱ふべきものである日本國の統帥權下にある軍隊を動かして作戦する鐵道は日本軍の自由に使用し得る如く平時より準備し施策すべきが當然であるこの見地より滿鐵は日本法人として關東軍司令官の直接監督指導下に置くことが戦時準備上必要たることであるこの見地に於て滿鐵の法人格改変は當時の狀況より適當ならずと判断せらる然し戦時準備以外の立場より觀れば滿洲國の基礎固まり日滿一体の國家經營の上に立ち堅實なる軌道上を運営せらるる狀況となれば滿鐵法人格は鐵道經營の本質より検討して所妥の措置と講ぜられるべき運命に置かれて居たものと考へられる

(四)戦時の滿洲鐵道管理を如何にすべきやは參謀本部第三部に於ては從來より研究せられて居たことである昭和十一年戦時鐵道運用規定制定に方りては軍管理とは大本營の管理下と爲し鐵道動

五〇

2067

員下令と共に滿鐵は全面的に大平營の管理下に置くことに定め  
たのであるこの基礎となるものは前述せる如く國家總動員計畫  
に示す軍管理である大平營は總管理局を現地に置き鮮滿鐵道の  
管理運用に任ず總管理局の組織權限等については滿鐵で研究し  
た一案はあつたが本格的の研究迄は進んで居なかつた  
従つてこれらは法制的にみれば何等効價あるものではないが參  
謀本部としては戦時準備の見地より少しでも準備を促進せしめ  
て置く必要があるので研究を進めたものであるこの件について  
は昭和十六年關特演を契機として急速に解決せられる様になつ  
たそれについては後述することにする

#### (4) 大平營鐵道機關の輸送協議會

從來鮮滿鐵道機關と參謀本部とが恒例的に協議會を開催して戦  
時輸送につき協定して居たことを更に華北、華中各鐵道を加へ  
關係軍參加の上協議せんとするものである本件については既に

若干觸れた問題であるか参謀本部としては戦時準備上重要視したものである。若干補足説明する。

大陸の鐵道は相互一貫して作戦用運用せられる對蘇作戦に於て特に然りである。この場合車輪、從事員等移動性あるものは綜合的に統一運用することか必要である。

この見地より前項の如く大平營の鐵道管理の必要が生起する。である然し現在に在りては滿洲は既にこれに近き状態に在り支那に於ても大体同様である。獨り朝鮮のみ軍と併立状態に在る。で相互協議も必要である。然るにこれらを宛も對等視するか。如く参謀本部が鐵道機關を築め直接これと戦時準備につき協議するか。如きは假令關係軍主官が列席しありと雖も本質的に觀て變なものである。作戦準備に關するものは關係軍を通じて更に強力に意思表示をすべきであり。その裏付けとしては参謀本部が陸軍省を通じて國家補償の方法を講ずる責に任ずるのが筋道である。



る朝鮮鐵道についてはこれか出来なければ參謀本部、陸軍省合議の上協定の方法を講ずればよい以上の主旨から關東軍としては輸送協議會開催は原則的に觀て贊意を表して居なかつたが從來の慣例もあり業務を短時日に進めるためには止むを得ざる方法として出席することになつた然し本協議會に引續き關東軍滿鐵間にありては新京に於て研究会を開催して具体的に戰時準備業務の内容を検討するを例とした

輸送協議會に於ける主要議題は戰時鐵道運用規定の條項審議と戰時輸送力設定である各鐵道はこれにより車輛、従事員等の過不足とこれが運用を算定して對策を研究する陸軍省鐵道省關係者も一部出席して居た戰時準備としては年中行事の一である

(二) 戰時準備業務指導に關する關東軍、野戦の分擔

滿洲に於ける鐵道の戰時準備については關東軍司令官が全面的責任を有するがその隸下たる關東軍野戦鐵道司令部をして幾何

程度を分擔せしむるや關東軍勤務令にこれに限界は示されて居ないこれらに關東軍に於て策定する年度交通計畫に基き指示する戦時準備の指示に於て滿鐵擔任業務と關東軍野鐵司令官の擔任する計畫準備、滿鐵指導の範圍、各軍司令官等の擔任事項を明示せらるるのである概して關東軍野鐵擔任範圍は既設鐵道上に於ける業務に止め鐵道の新設、開拓等新規事項は關東軍直接擔任部門として取扱つたこれは政策上の問題もあり防諜上の關係もあつた

茲に關東軍鐵道隊司令部設置後これに對しては戦時準備業務には關與せしめず教育訓練に専念せしむることとしたたが濱州線海拉爾以西の鐵道破壊は防諜上の必要もあり特命して計畫準備せしめた

鐵道部隊は濱州線の應急破壊の目的に應じ得る如く滿洲里―海拉爾間に一ヶ大隊を配置し又戦時使用を顧慮して遠征教育を北

滿三局管内鐵道にて實施せしめた外特に處置することほなかつた

#### (丙) 鐵道動員計畫の策定

前述せる如く鐵道動員計畫の基本計畫は昭和十一年頃迄に一應出來上り其の後ハ狀況變化に應ずる修正と年度計畫の策定で滿鐵では總局内の一部門たる輸送委員會の擔當でありこれが指導は關東軍野鐵の任務であつて茲に特筆する事項はない

#### (丁) 朝鮮鐵道との關聯

朝鮮鐵道に對する戰時準備業務の指導は朝鮮軍司令官の擔任で朝鮮軍司令部附將校が鮮鐵場託としてこれが内面指導に當つて居たが同將校は一面關東軍野鐵支部長として常務を處理して居た關東軍としては鮮滿鐵道間の戰時準備のみならず常務處理をも圓滑緊密にするためこれを關東軍司令部兼務とすることを主張したが實現するに至らなかつた

然し戦時計畫の策定、年度予算の編成等については事前に當事者間に積極的連絡して遺漏なからしめて居た

## (1) 防空

鐵道防空が一般防空の一環として取扱はるべきものであることは申す迄もないが滿洲の鐵道が作戦的に極めて重要な地位に在る關係上特に重要視し關東軍としては軍中央部の指示や内地鐵道防空の進捗等を俟つてこれを推進するが如き悠長なることは許されず「クモンハン」事件の教訓は一刻も猶余すべからざることを戒めたものである

これがため關東軍に於ては參謀長が陣頭に立ち凡有施策を集中して軍鐵一体の努力を以てこれを推進することになつた宛も獨乙軍の波蘭、和蘭進駐に於ける鐵道空襲の實情次第に判明し益々防空の必要を認め昭和十五年七月には關東軍情報主任、防空主任は交通主任と共に奉天鐵道總局に滿鐵幹部を集めてこれら空

襲撃情を説明し防空の必要を強調す茲に於て滿鐵に於ても防衛本部基幹となり防衛計畫の策定、防空演習の指導等に積極的に乗出し同年九月牡丹江を中心として實施せる鐵道防空演習に於ては關東軍參謀部野鐵關係者總出勤して協力指導し予期以上の成果を收め得たるも當時一般的に行はれたる防空演習の域を脱せず灯火管制、情報傳達、交通統制、防火消防等の範圍を出でず蓋し空襲及びその被害等につき軍部内に於ても確乎たる設想なく概念的状況に出發して居たことか主要原因である同年秋期白城子を中心に實施せられたる爆撃演習には滿鐵より演習模型、修理、調査班等を派遣してこれに協力したか軍の使用爆弾僅少且爆撃技術未熟で損害比較的輕微で終り却つて空襲被害大ならずとの觀念を與へた

空襲下の戰時輸送の實行性につきては戰時輸送の計畫策定上重要なる案件であるので關東軍としては何等かの方法を以て研究

して基準を求めんとしたか航空方面に於ても逐次資料整備せるを以て同年十二月關東軍參謀部中心となり滿鐵、野鐵當事者を以て演習員を構成し當時設想しある彼我状況下に於て年度計畫に示す輸送を実施するものと想定して實行の能否を判定するこゝととした期間は約一週間に亘り連日實施せる結果輸送開始後第一週目の終り頃には線路河東と下直地の混亂の爲直轄輸送困難にて上陸地附近には空軍殆んど到着せず又上陸部隊増集して收拾し得ざる状況を現出するに至つた従つてこれか結論として「戦時空襲下に於て當時計畫せるか如き大規模の集中輸送は現在の如き航空、防空状況にては實行不可能であるので集中輸送は開戦前穩密裡に行ふか或は機會を利用して航空戦開始に先立ち實施するを絶対に必要とす」と云ふことになり參謀本部にも本演習の状況を報告して考慮を承むることとなつたこれか昭和十四十五の二ケ年間真剣に戦時輸送につき研究した關東軍の判決で

あつた

その他防空に施設の改善即ち停車場施設（給水、灯火管等）、線路の離隔等、操車場の集中照明の排除、機関庫設備の分置その他防空情報の傳達方法、回線信網の整備、防空監視哨の配置等多問題あり主として滿鐵派遣將校がこれらの指導に當りその努力により逐次軌道に乘らんとしたか全般的には鐵道側の善意未だ強はず完成は前途遼遠なる感があつた滿鐵として滿洲國の防空指導のため内地より招聘せられた佐竹中將を滿鐵囑託として防空の技術的指導を依頼し次第に認識を向上する様になつた。

四以上稍々具体的に記述したが昭和十五年度末より昭和十六年度初期にかけての滿洲に於ける鐵道及びこれに關係する交通整備は支那事變の進展に伴ふ日滿を一体とする國家總動員の實施漸く軌道に乗りて統制經濟機構の下に計畫的に業務を遂行せんとする域に入らんと

しつづあつたが資材面より制約せらるること漸次顯著となり而も軍  
争上より北滿奥地の開發要求強く經濟的重要地域と軍争的重点方面  
とかその場所を異にし經營上から二重に施設せざるを得ず他面對滿  
投資額の抑制と滿鐵營業成績等より觀てこれらを十全に満足せしむ  
ることを得ず尙ほ滿洲争變勃發以來相次いで擴張せられたる交通施  
設、交通業務も前述の如き四圍全般の情勢に立ち整理と擴張との關  
係を調整して軍争、經濟の要求に應じ日滿支を一環する國策の要求  
に應ふべき重要時期に在つたものと謂へる