

M-6-1-5

資料名 滿洲國の交通に就て

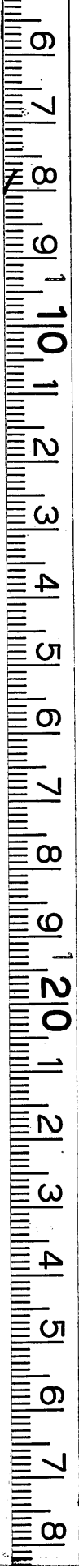
出所 日滿實業協會

作成年 19350225

寄贈者 編者

受入

注記 30P 22×15cm



昭和十年二月

滿洲國の交通に就て

日滿實業協會

日滿實業協會

年

日

滿洲國の交通に就て

鐵路總局長 滿鐵理事 宇佐美寬爾氏

滿洲鐵道の發達

滿洲鐵道史の第一頁は東清・京奉兩鐵道に依て始つて居る。東清鐵道は明治二十九年の「露清同盟密約」並「東清鐵道敷設經營契約」に基き、京奉鐵道は明治三十一年の「山海關牛莊鐵道借款契約」に基き、前者は露國後者は英國の手に依り何れも明治三十六年に建設された。時恰も光緒二十九年、清朝の衰退期に當り、歐洲では二〇世紀の幕が開いたばかりの一九〇三年に當つて居る。之を諸國の鐵道に比較すれば世界の魁をなすリバプールマンチエスター鐵道に遅ること七八年、東京横濱間の開通より三一年、支那最初の上海吳淞間の一部開通より二六年遅れて居るのであつて、滿洲鐵道の發達は僅に三〇年の歴史に過ぎない。而して我々の最も注目すべきは國家社會の公益とし産業文化の開拓を使命として誕生すべき鐵道が、滿洲に於ては英露兩帝國に依て専ら政治的意圖の下に建設されたといふ一事で

ある。

之よりさき露國は久しく東方進出の機會を覗つてゐたが、東清鐵道敷設權の獲得に依て所謂鐵道と銀行とによる侵略を具體化し、やがて京奉鐵道に依存する英國勢力との抗爭を惹起しようとしたが、此抗爭は明治三三年の「清國鐵道に關する英露取極」に依て妥協が成立し、露國は東清鐵道の竣功と共に全滿に對する政治的經濟的支配權を確立し、終に滿洲をして其領土化せずんば已まざるの情勢を示すに至つた。之固より日本の默視し得ざる所、結局砲火の間に相見ゆるに至つたのである。而して此日露戰爭に於て幾萬の生靈と巨億の國帑とを犠牲に供した日本は、明治三八年の「媾和條約並追加約款」に基いて東清鐵道長春以南及之に屬する炭礦土地其他の權利を讓渡せられ、清國政府との間に「日清滿洲善後條約並附屬協定」「善後條約に關する秘密協定」を締結して右權利の確認を得た。越えて三九年、右東清鐵道から引繼がれた諸權益並日露戰爭中我軍が敷設した安東奉天間の軍用輕便鐵道、其一切の運営に當る機關として勅令に依る特殊會社が、設立せられた。即ち南滿洲鐵道株式會社であつて、日本は英露の進出に遅ること凡十年、茲に初めて大陸進出の第一步を印するに至り、滿洲鐵道の權益は日露英三國に依て分割されることになつたのである。

然るに之に對して心中甚だ平かならざるものがある。それは申す迄もなく列國の對支利權爭奪に立後れた北米合衆國であり、彼は豫ねて虎視眈々其機會を窺つてゐたのであるが、日露媾和の調停者として茲に介入の機を掴んだ。而して彼の第一の策動は滿鐵を一億圓で買収する案となり、ポーツマス會議の進行中ハリマンといふ男が日本に來て暗躍を試み、將に實現するかに見えたのであるが、小村壽太郎全權の遠謀深慮克く米の野心を看破し終に其案は不成立となつた。併し米は尙諦めず其策動は或は錦瑗鐵道敷設計畫となり或はノックス國務卿の滿洲鐵道中立提議となつて列國の耳目を聳動せしめた。結局此等米國の進出計畫は既得權擁護の爲の日露の共同工作に依て不成功に終つたが、此時代は滿洲に於ける列強の外交戰最も華々しかつた時代であり、而かも其策動は常に鐵道を中心として行はれたのであつて、鐵道は茲に至つて愈々政治的色彩を濃厚にし何の鐵道も列國の權益として完全に私企業的形態を離脱してしまつたのである。

我日本は謂ふ迄もなく滿洲とは特殊な地理的關係に在り、此の列國策動の間に處して外國の進出を防ぐと共に専ら滿鐵を中心とする資源の開拓に努力を傾注した。而して其結果南滿洲の經濟、特に農業方面は躍進的發展を遂ぐるに至つた。滿鐵が吉長四洮の二培養線を完成し、日本が所謂廿一個條に依て關東州の租借及滿鐵の所有期限を延長したのは此時代である。殊に歐洲大戰後の經濟好況に乘じた滿鐵は世界有數の營業成績を収めて其基礎を鞏固にしたが、之は同時に滿鐵を根幹とする日本の權

益が確立したことを意味するものである。而して此間哀を止めたのは東清鐵道に依存した露國の勢力で、ロマノフ王朝の崩壊を轉機として尾大振はず遂に大正一三年の「奉露協定」を以て此鐵道は露支共同經營といふ形態を採るに至つた。支那側から云へば鐵道半分の利權の回收であり、蘇聯側の心算では他日の期待を秘めた一時的贈與だつたと思はれるが、今日迄の所蘇聯の期待は空しく終りさうである。

支那の利權回收、之は歐洲大戰後に勃發した民族自決主義の反映として滿洲に於ては大正一年の旅大回收運動以來相當盛な運動となつて來た。が、日本が滿洲に有する權益は何れも條約に基く確乎たる權益であり、又日本の實力は東清鐵道（民國になつて中東鐵路又は東支鐵道、今北滿鐵道と稱する）に於けるが如く容易に奪還すると云ふ譯に行かぬ。仍で支那側は自國資本と自國技術とによる鐵道を敷設し、それに依て利權回收の實質的效果を擧げるといふ計畫を採用した。打通、瀋海、吉海呼海、齊克等の諸鐵道は此の如き意圖の下に昭和元年から四年にかけて建設された。而して此頃の滿洲の狀況如何と云ふに、滿鐵多年の努力が漸く實を結んで南滿の資源は開發せられ治安は維持せられ、所謂南滿の平和郷の現出によつて内亂の支那本土を逃れて渡來する民衆と資本と共に夥しく、此地を根據として立つた張家二代の東北軍閥は克く中央に拮抗するの概を示して居たのである。その新興勢

力が自ら利權回收運動を指導し、又自ら鐵道を建設して滿鐵を壓迫しようとする、日本權益との正面衝突は此時既に必至の情勢を示したと謂へる。

昭和四年東北交通委員會が成立するに及んで滿鐵壓迫政策は著しく具體化し、滿鐵を包圍する東西南の三大幹線案が樹立された。東大幹線と云ふは綏遠、同江、依蘭より吉林奉天を結んで葫蘆島に達するもの、西大幹線は黒河、嫩江、齊々哈爾より洮南、通遼、打虎山（今の大虎山）を結んで葫蘆島に到るもの、南大幹線は多倫に發し赤峰、朝陽を経て葫蘆島に達するもので、此等諸線の吞吐港として葫蘆島の築港が計畫され、和蘭築港會社が之を請負ひ昭和十年竣工の豫定を以て昭和五年に着手した。東北政權は此の如く着々鐵道を建設し築港を計畫する、新舊鐵道を總動員して滿鐵に肉迫する、他方日本を牽制して既に契約が出來てゐる鐵道の建設をも妨害する。又彼は諸鐵道の運賃を引下げて滿鐵貨物の奪取を企てたのであるが、當時は世界的銀價暴落の時代で銀建を採る支那側鐵道は金建を採る滿鐵に對して遙かに有利な立場に在り、旁々滿鐵は非常な苦境に陥つたのである。而かも此の情勢は三大幹線の完成と共に益々深刻化すべきこと勿論であつて、多年培養し來つた滿鐵の基礎否、滿洲に於ける帝國の權益が斯くして正しく危機に瀕したのである。

昭和六年日本は東北政權との間に強硬なる鐵道交渉を開始したが、彼は日本の國際的地位を輕視し

列國の對支援助を期待し、日本與し易しとの判斷の下に一方交渉の遷延を策し他方全國的排日運動を背景として益々露骨な滿鐵壓迫を敢行した。月と共に日と共に日支兩國の關係並に日支兩國人の感情が尖鋭化して行く。當時滿洲に居つた邦人は何とも云へない重苦しい空氣の中に息づいて居たのであつて、何か異變が起りさうな豫感に脅かされた人も尠くなかつたと思ふ。斯くするうちに昭和六年も秋になつて、東北軍の滿鐵線爆破——例の柳條溝事件が勃發したのである。而して我權益擁護の爲の軍事行動は終に東北政權を崩壊せしめ新時代を滿洲に招來したことを御承知の通である。

新に獨立を宣言した滿洲國は主要鐵道を擧げて國有とすること、鐵道の建設は經濟開發を主眼とし併せて國防の安固と治安の維持を期すること、此大方針を確立した。又國有鐵道の經營は之を滿鐵に委託することを決意し、滿鐵との間に契約を結び昭和八年三月一日を以て發表した。此契約を要約すれば(一)滿洲國政府は鐵道、水運、港灣並其附帶事業の經營を擧げて滿鐵に委託する(二)滿鐵は滿洲國鐵道の建設資金及既設鐵道港灣の改良資金を調達し、また新設鐵道の建設を請負ふと云ふのであつて、滿鐵は其發表の日を以て國有鐵道の經營機關たる鐵路總局(獨立會計)を奉天に新設し、新鐵道の建設機關たる鐵道建設局を大連本社内に設置し、爾來滿洲國の負托に添ふべく活動を續けてゐる。

今更申す迄もないが、滿鐵は滿洲に於ける鐵道の建設經營に三〇年の經驗を有し滿洲の開發に多大の貢獻をなした。吉長、吉敦、四洮、洮昂等の諸線は滿鐵の手に依て建設されたのみならず、滿鐵は此等鐵道の或ものに就ては經營の委託を受けて居たし、或ものに對しては社員を派遣して之を指導してゐた。且つ滿鐵は此等諸鐵道の建設經營に關して一億圓を超える債權を有する。斯る關係に於て滿洲國有鐵道の經營が滿鐵に委託されることは日滿兩國にとつて最も便利都合なことに相違ない。併し滿洲國有鐵道の滿鐵委託を以てそんな御都合主義からのみ出發したと解すべきではなからうと思ふ。蓋し滿洲の國防と治安とを確保し産業と文化とを開拓し以て國民民福の根源を培養するは新興滿洲國今日の急務たると同時に、國防上經濟上密接不可分の關係に立つ日本帝國の急務とする所——特に兩國の共國國防は日滿議定書にも特記されて居る——而して國防治安の維持と産業文化の開拓とが共に交通機關就中鐵道の整備發達に俟つべきもの多きは歴史の實證する所である。されば、滿洲國政府が國鐵の經營を滿鐵に委託した一事は實に日滿兩國の共同防衛、經濟文化の建設に對する協力合作の本義を具體化したものであつて、其意義まことに深遠なりと謂はねばならぬ。

その昔英露兩帝國の手に依て京奉東清兩鐵道の建設を見てより茲に三〇年、或は列強の利權として或は軍閥の搾取機關として、常に専ら政治的背景を以て抗爭を續けた滿洲諸鐵道は、今や東亞の維新

に際會して初めて其本來の面目に還り初めて綜合的經營の下に置かれることになつた。この綜合經營特に滿鐵の經營委任、之に就ては種々の意見や議論がある様であるが、私は諸氏が今後滿洲の交通經濟の諸問題を考へる際の御參考として一言だけ申添へ度い。滿洲國有鐵道の經營が南滿洲鐵道株式會社に委託されたことは換言すれば滿鐵が滿洲國に代つて鐵道運營の責に任ずるといふことで、決して國有鐵道たる本質を失はしめ之を株式會社の事業化せしめる意味ではない。國鐵は依然として國鐵、其事業は何人が運營の責に任じても依然として國營事業である。性質を異にする國家事業と會社事業とが一經營下に在り而かも其會計を別にして各の事業を行つてゐるのが現在の姿、而して兩者の事業の本質上の相違及其相違から結果する種々の點、それは興味ある問題として各位の推論に委ねるが、この現在の形には相當深い意味があり運用上の妙味も亦そこに在ると私は信じて居る。

滿洲鐵道網の現状

以上申述べた如き歴史を辿つて發達した滿洲鐵道網の現状如何。先づ滿鐵を中心とする一群の路線から始めるが、滿鐵は今更謂ふ迄もなく日本として眞に國運を賭した日露大戰の犠牲に依つて獲得した權益であり、國家百年の後を慮らせ給うた 明治大帝の御遺産であつて、滿洲の縦貫鐵道とし又經濟文化の大動脈として、過去に於て日本の生命線を確保したのみならず現在及將來に於て亦最も重大

使命を負ふ光榮ある路線である。此沿線は既に大部分開拓せられ産業文化ともに見るべきものがあり、從て滿鐵線は滿洲諸鐵道中常に最も其收益を期待し得る經濟路線である。而して之に接續し或は並行する諸線、就中東に並行する奉吉線、西に並行する大鄭線及平齊線、此等は曾ては打倒滿鐵に活躍したのであるが現在は彼此協力以て鐵道の使命を果しつゝあり、所謂今昔の感を深くするのである。たゞ一言して置き度いことは、東北政權により主として政治的意圖の下に敷設された此等の鐵道は、今日滿洲國としての一層高い立場から觀察すると二重投資と見られるものが尠くないのであつて、今日新に敷くとすればより能率的より經濟的な路線の選び方がある筈である。殊に西側の大鄭線及平齊線、その一帶凡九〇〇軒の如き大部分は砂地又は曹達地帯で其經濟價值は極めて低い。鐵道としてもこの一帶に防砂林防風林を作つて綠化を圖らねば線路が砂に埋れて困る有様である。砂地は綠化して肥す、曹達地は排水をよくし灌漑をよくして土地を洗ふ、耕作はそれからでなければ望まれな

5。
奉山線 奉天山海關を結んで四二〇軒、之は昔の京奉線の東半分で張學良時代には三大幹線を此線に結んで葫蘆島に出で滿鐵の死命の制しようとしたこと前述の通であるが、時代は一變して此鐵道の使命も自ら變化した。現在及將來に於て此鐵道の有する意義乃至使命は、直接には滿洲と北支とを連

ね間接には日本と支那とを結ぶことである。現に東亞の文化と經濟とを交流せしむべき使命を帯びて直通旅客列車が奉天北平間を和やかに走つて居る。此の所謂通車問題は支那政府を代表する黃郛君と私との間に昨年初頭から交渉を始め六月に至つて解決を告げたもので、日滿支關係更新の曉を告ぐるものとして、特に關係者として喜に堪えない所である。尙これは通車の結果と云ふのではないが、近來北平天津方面に於ける青年男女の間に日本語及日本研究熱が興りそれが一種の流行を成しつつあるが、之亦東亞民族融和の見地から注目すべき現象であらう。

熱河諸線 目下新線一六〇籽凌源迄開通、遠からず承德赤峰の諸線三七〇籽も開通の見込であるが、此等は未開發の熱河に新生命を賦與するものとして期待されて居る。尤も現在の熱河は秃山と石ころ島、耕地は僅く七〇萬町歩内外、産物は阿片以外殆ど無く農業的にはかなり悲觀論者が多い。且つ熱河は經濟的には由來北支の背後地で目下の形は謂はゞ半死半生、悲觀論が多いのも無理はないと思はれる。併し大體熱河の調査なるものが從來不充分であり、其不充分な資料を眺めて悲觀して居たとて始まらぬ話である。現に調査の進行に伴れて從來知られてなかつた礦産物も發見され其方面ではかなり有望だと云はれ始めて居る。兎に角如何に熱河を活かすかの工夫が肝要で志方博士など此點を研究された結果造林による熱河の綠化を急務として提唱して居られる。全く同感で植林と治水とが行

はれなくては、現在の如き秃山と荒れた河床、從て雨毎に畑も野も洗はれるやうでは耕作は覺束ない。又熱河の大部分を占むる山岳丘陵地帯——不可耕地の利用法としての牧畜が考へられなくてはならぬと思ふ。専門家の説によると放牧は平地より斜面や山地が成績よく、寒氣も妨にならぬと云ふのであつて、熱河及京圖沿線の山岳地帯には牧草特にルーサンが播かれなくてはならぬと考へる。尙私は熱河より進んで察哈爾方面の物資が鐵道を通じて奉山線に流れ出す日の實現に努力する必要があると思ふ者であつて、葫蘆島の設備は之と相俟つて計畫されねばならない。

京圖線 新京から朝鮮國境の圖們へ五三〇籽、所謂吉會線として日支兩國の間に議せられてより二〇年、東北政權に實現を阻まれた因縁深い鐵道である。滿洲事變後早速に着手、昭和八年四月に開通して茲に日滿の最捷徑路を成した。假に首都と新京と中京名古屋との距離を見るに大連經由二六〇〇籽、朝鮮經由二五〇〇籽、京圖線經由一七〇〇籽、即新經路に舊來のものに比し八一九〇〇籽の短縮である。尙拉濱線二七〇籽が昨年夏から本營業を開始した結果として北滿と北鮮とが直接結び合されることとなり、日滿の距離は二四〇籽即北鐵南部線の距離だけ短縮、清津哈爾濱の距離は從來の南部線經由に比して更に一七〇籽を短縮した。現在この清津哈爾濱間七七〇籽を貨物列車は三〇時間で運轉してゐるが、此貨物直通の結果として北鮮の鮮魚が北滿に出る、日本の密柑も一列車に仕立てられ

て北進する、北滿からは大豆其他の物資が北鮮の港に行きそこから日本へ積出される、さうした新しい貨物の動きが始つた。將來羅津築港完成の暁には僅ながら距離も更に短くなり、築港設備の整備と共に此に優秀船が就航することになれば所謂日本海湖水時代も夢物語ではなくなるであらう。所謂圖寧線、國境の圖們から北上して寧古塔を經、牡丹江に於て北鐵をクロスして更に北を指し、林口を經て佳木斯に達する線六〇〇粁、これは建設既に半に及んで居り、林口から東して密山に至る線はまだ昨年十二月豫定線として發表されたばかりである。

以上京圖線を中心とする一群は國防鐵道として將又開拓鐵道として重要される路線である。國防の事は省いて開拓方面を云へば、京圖線の哈爾巴嶺以東例の間島地方への一帯は多年鮮人が水田の開拓に従事して居る。併し眞の開発はこれからである。特に京圖線を底邊とする北方松花江へ達する迄の廣大な地域、それは北滿一帯と共に治水の問題が解決されなくてはならぬと思はれるが、開拓さへ進めば最も有望と認められて居る。現在日本人間にも餘りよく知られて居らぬだけに興味もあり又問題にもなる地域だと思ふ。尙この山地に於ける牧畜の事は熱河線に就て述べた所であるが、現在京圖線地方に居る所謂朝鮮牛は骨格特に優れ熱河蒙古方面の牛に較べて遙に良質である。之に短角牛を交配して改良を加へ京圖線經由海路を利用して日本の需要に應ずることが能されれば幸である。

北滿鐵道 は一七〇〇粁北滿の中樞をなす鐵道、東は綏芬河に烏蘇里鐵道に接續して浦鹽に出で、西は滿洲里に於て西北利鐵道と結び、哈爾濱より南下しては滿鐵線と接續し、曾て露國の東進、特に滿洲經略の根幹をなした。現在滿蘇共同經營といふ特殊形態と五呎の廣軌を採つて滿洲國鐵道綜合經營の外に在る。蘇聯は滿洲に於ける最後の政治的足場とし現に讓渡の提議はしたものの其交渉をさへ政治的に最も有利に使はうとしてゐる。さりながら此鐵道の蘇聯にとつての軍事的經濟的價值は既に昔日のものではなくなつてゐる。滿洲建國に依て國防線は著しく變化した、幾多の新鐵道は之に並行し横斷して建設計畫されつゝある、蘇聯の之を軍事的に利用することは殆ど不可能である。經濟的に見ても收益は漸減の傾向に在り、曾て七―八千萬圓からの利益を擧げた時代もあつたが今や其半にも達せず、殊に拉濱線圖寧線等の開通に依て愈々窮境に陥りつゝある。若し蘇聯が北鐵に據つて從來の如き無茶な政策を行ふならば、國鐵は一擧之を壓倒するも難事ではない。謂はば國鐵は北鐵活殺の自由をもつ、が日滿蘇三國の相交關係を慮るが爲に敢てしないだけである。斯く北鐵は軍事的にも經濟的にも蘇聯にとつて利用價值少き鐵道ではあるが、それが現在の如き形態に於て存在するは滿洲國鐵道の綜合經營を妨ぐるのみならず、何彼につけ滿蘇紛争の誘因となる虞あるものであつて、之を蘇聯が死守するとすれば彼の政治的野望を想像せざるを得ないことになる。北鐵に頑張つてゐる彼を自し

て、彼は東洋赤化の計畫を擲つた、帝政露國の政策を一變して東方侵略の野心を捨てた、日露戦争で失つた滿鐵線奪還の夢も亦捨てたと誰が云ひ得よう。現在の如き關係に於て日蘇及滿蘇間の眞の平和は期待されない。若し蘇聯にして眞に極東に野心を有しないものであるならば、彼が再び其政策を帝政の昔に還す意思なしと云ふ誠意の披瀝としても北鐵の如き今日を待たずして手離してゐるべきである。久しきに亙る交渉が何時如何に落付くか、茲で意見は差控ゆべきだと思ふが其進展如何に關らず滿洲鐵道の綜合經營は只時の問題である、私はかく信じてゐる。

哈爾濱から北する濱北線、齊々哈爾から北よる齊北線、此兩線は滿洲事變後接收を了した。北安から北上し江を距て、ブラゴエシチエンスクに對する黒河に至る北黒線三〇〇籽は、昨年十二月風凍る黒河に於て軌條敷設完了の祝典を擧げた。而して此一群の路線は國防開拓兩方面に於ける貢獻が期待される。世人はよく北滿の穀倉と云ふが現に穀倉たる部分は一小部分で大部分は入煙稀なる未開發の曠野である。而かも此北滿一帶の農村は(一)世界的農業恐慌で農産物が下落した(二)品質の悪い北滿大豆の賣行が特に悪くなつた(三)事變後治安秩序が紊れた(四)大水害に見舞はれた等の結果として極端に疲弊して居る。如何して北滿大豆の品質が悪いか、科學的成分は悪くはないが一體に水分が多く又處理法が悪い。年によると水分が非常に多くて水豆、また夾雜物が多くて砂豆色豆等と名づけら

れる。而して此等の缺點の爲にもとゞ價格が安い。從來滿洲の豆屋即特産商は寧ろ南滿物よりも安い北滿物を買つて歐洲に輸出した。この北滿大豆を北鐵及烏鐵に依て浦鹽に運ぶか、滿鐵に依て大連に運ぶか之が滿洲鐵道界の一問題で、大正九年以來北滿大豆を中心とする貨物争奪戦が行はれるといふ有様であつた。所で最近拉賓線が開通して北滿大豆は北鮮を經由して容易に日本に向けられる新經路が開けた。之は北滿大豆の福音であるが、品質の劣つた北滿物は日本では喜ばれない、歐洲でも近年は品質のよい豆を需要し始めた。それが北滿の疲弊に拍車をかけたのである。

目下北滿農業の甦生策が眞劍に研究され始めて居る。取り敢へずの手段としては品質の悪い北滿大豆をなるべく地場で潰すことも一策であるが、進んで其品質の改良が必要であり、更に根本問題として直木博士などは北滿一帯から下つて京圖線方面まで排水の施設をしなくてはならぬと力説して居られる。北滿の土壤は黒土で肥沃であるが水分が多い。克山の試験場で調べた所によると南滿に比し土壤の水分が5%多い。それだけ土が粘つて居て公主嶺の試験場で使つてゐる馬二頭挽の鋤は克山では五―六頭かけねば挽けない。這んな濕地に寒氣が早く來ると作物は充分結實しないうちに凍つて枯れる。勿論早熟の大豆を選定することも一法であるが、治水排水が根本の問題である。耕地の水分を抜くことと共に莫大な面積を占めてゐる濕地を耕作地に換へることもそれに依て初めて可能となるの

である。また大豆の外に小麦、甜菜、亞麻其他の代用乃至特用作物が北滿には獎勵せられねばならぬ。尤も其際には各に就ての研究を要すべく、例之小麦の場合には其開花期が北滿では普通雨季になるので早熟のものを撰ぶとか、サビ病——北滿の嚴寒に於ても俗に鳥とまらずと稱する棘の多い木に附着して平氣で越冬するといふ北滿小麦の大敵——に強い種類を撰ぶとかの注意が要る。要之、北滿の開発は全く今後の問題であり慎重な研究と大規模な計畫の下に行はれることが必要である。

主要路線の大體は以上で終るとして此等諸線の經營形態別によると滿洲國有鐵道即鐵路總局所管線四、〇〇〇粍、滿鐵本社線一、一〇〇粍、滿蘇共同經營の北滿鐵道が一、七〇〇粍、其他の小鐵道三〇〇粍、合計約七、〇〇〇粍之が滿洲に於ける鐵道の延長である。而して之を滿洲國の推定面積一四〇萬平方粍に割充てると千平方粍につき五粍、恰も蘇聯四粍濠洲六粍の中間に在り、日本米國の十分の一、英獨佛諸國に比すれば一六—二六分の一の密度で頗る貧弱である。鐵道を國防並經濟開發の根幹とするならば更に大に普及發達を計る必要があらう。而して其見地に於て滿洲事變後新鐵道の急速な建設を見つゝあるのであつて、今日完成したもの約一、〇〇〇粍、建設中のもの及豫定線として發表されたもの約二、〇〇〇粍、斯くて數年後に於て滿洲鐵道の延長は一〇、〇〇〇粍に達し千平方粍に對する割合は漸く七粍強となり加奈太程度に達するのである。併し之を英の一三四、米の三四等に較ぶ

ればまだ、格段の相違がある。

尙鐵道に附加へて水運と自動車とを一言し度いと思ふ。御承知の如く北滿には黑龍江、松花江、嫩江、牡丹江等の大河があるが滿洲國の交通上から見て松花江は最も重要である。此河は黑龍江の支流ではあるがそれでも六百邦里、哈爾濱より下流は千噸の汽船が通ふ。露國は東清鐵道敷設の際此河によつて盛に建設材料を運び、今を去る八十年前瓔瑣條約に依て此航行權を獲得し、爾來革命迄完全に北滿諸大河の航運を把握してゐた。然るに其後航行權を遼東問題が起り東北政權は大正十五年武力を以て回收を斷行した。現在鐵路總局は此等河川の水運を經營して居るが、それは舊東北政權に屬した官營水運を引繼いだものである。而して從來松花江下流地方に出廻る大豆は船で哈爾濱に運ばれ、所謂河豆と稱し其量約五〇萬噸に及んで居るが、前述圖們、佳木斯間の鐵道開通の曉には北滿大豆の輸送系路も自ら一變するものと考へられる。

次に自動車。既に御承知の通り歐米諸國に於ける自動車の發達は交通の革命を促し大に鐵道を壓迫し兩者の競争及協調の問題は今日交通上の大問題をなしてゐるのであつて、兩者は之を分離して考へることが能さない。これは歐米のみならず日本も亦同様である。而して滿洲は從來道路もなく民度も低く自動車事業として見るべきものは殆ど無かつたのであるが、將來のことを考へると自動車の使命

は大きく、且先進諸國の例を見ると放任する譯に行かないので、鐵路總局の事業中に自動車經營の一項が加へられてゐるのである。先進諸國では鐵道が相當發達した後自動車は現はれた、それにも拘らず鐵道は甚大な打撃を受けた。滿洲は之から鐵道を發達させねばならぬ時、若し自動車と競争するとなると鐵道の發達は不可能となり鐵道の國防開拓への貢獻は期待できないことになる。斯くて滿洲に於て自動車を發達させる必要と鐵道自動車の兩者を協調させる必要とは、日本内地並歐米諸國にも増して痛切に感ぜられる次第である。仍て滿洲國國道局が十年計畫を以て國道六萬軒の建設に當る、其國道中(一)鐵道との競争になる線(二)鐵道の代營になる線(三)治安維持及經濟開發上重要な線は國營路線として總局が自動車を經營する、其他は民營に委ねることになつて居る。

鐵路總局は熱河征戰の砌承德線に自動車を入れたのを最初とし、僅に一年餘の間に約二、七〇〇軒の自動車路線を開拓經營し、更に今後一年間に四一五、〇〇〇軒の營業を開始する豫定である。斯く言へば滿洲の自動車經營は極めて容易有利であるかの如く聞えるかも知れない。併し實は必ずしも然らず、容易に儲かる線だけやるなら兎も角公衆の利益や治安維持の必要を考へてやることになるに誠に困難なのである。即ち滿洲は道路が悪い。國道と云つても大半は砂利さへ入つてゐない、雨期や解氷期には泥濘になり運行不能になる、乾燥期には名物の黃塵となつて車輛に喰込む。そんな譯で營業

日数は少く車の壽命は縮る。それに加へて交通量は少く運賃の負擔力は乏しい。物件費は割高である、例之ガソリンの如き關稅の關係上一ガロン九〇錢に當る。人件費も警備費其他と同じく割高になる。従て自動車の營業成績は動もすると赤字、せいゝ直接經營を償ふ程度で當分減價償却の如きはなし得ない見込である。而かも總局が之を兼營するは前述の理由からで、滿洲交通の發達といふ大局的見地から當分の犠牲は忍ばねばならない。

鐵路總局の事業

以上滿洲鐵道網の現状を述べ且つ將來の趨勢に關して若干の示唆たるべき事項を申述べた心算であるが、以下此のレールウェイネットの内現在四、〇〇〇軒、近き將來に於て七、〇〇〇軒に達すべき滿洲國有鐵道の經營機關たる鐵路總局の事業を中心とする諸問題に入り度いと思ふ。鐵路總局の事業は(一)滿洲國有鐵道の經營(二)水運及港灣の經營(三)自動車其他の附帶事業の經營である。鐵道水運自動車等は今迄申述べ來つた所であるが、今度は見方を改めて(一)組織の問題(二)設備の問題(三)従事員の問題といふ風に内部的に觀察し、然る後總局の特殊業務にして而かも興味ありと思はれる一二のものに就て説明することにし度う。

さて滿洲事變の結果として滿洲諸鐵道は國有となり滿鐵への委託經營となり鐵路總局の所管に屬し

た結果として、形の上に於ては一體となつた。併し此等の諸鐵道は事變前官有民有半官半民等の形をとり各個獨立した機關に管理されて居り、建設の歴史も違ひ組織經營の方法も違ふ、そこには何等の統制も連絡もなく銘々勝手な遣方をしてゐたのであつて、國有鐵道として綜合されたとは云へ其綜合たるや名のみ止り實は錯雜混亂手のつけ様もなき有様であつた。隨て鐵路總局に課せられた最初にして最重要の仕事は此等の鐵道をして國防、開拓の二大使命に全力を擧げ得るものたらしめる前提として、先づ組織規定其他の關係を整理統制して眞に一體たらしめることに外ならかつたのである。併し慣習の久しき之を一朝に改めようとすれば却つて混亂を増すに止る。我々が考へて當然とする所の整理も綜合も舊來の滿人従事員にとつては考へられたこともない話で、全く破天荒の變革として響くのである。仍で總局は業務開始後一年は舊態の儘に進むることとし、其間に於て最も實狀に即した新經營方式を研究し又滿人従事員に對して鐵道の使命であるとか綜合經營の本義であるとか如何しても知らせて置かなくてはならぬ豫備教育を行ふことに努力した。而して斯くすること一年、新經營の成案を得ると共に之が實施の曉に於ける滿人の動向に就ても略確信を得て昨年初頭より改革の實行に着手した次第である。即ち舊來區々の規程を全廢して新規定に統一し、舊來の九路局を廢して新京、哈爾濱、洮南、奉天の四路局と松花江水運を管理すべき哈爾濱水運局とを新設し、續いて現場機關を整

理する、且鮮滿鐵道の直通連絡を開始する、合同配車を敢行する、鐵道負責主義を確立すると云ふ風に所謂綜合經營の實を擧げることに進進した。之は今申した如くかなりの荒療治であつたが幸に無事行ひ得て面目を一新したのは洵に幸とする所である。

今や旅客は日本の主要驛より滿洲各地に一枚の切符を持つて旅行し得るに至り、その經路も舊來の大連經由釜山經由の他に、新瀉敦賀より清津雄基に至る新經路を加へた。貨物に就ても從來その經濟的輸送、荷主の便益等といふことが殆ど顧慮されず、顯著な一例を云へば貨物の輸送に關して舊時代には——支那では現在なほさうであるが——鐵道は輸送貨物の滅失破損に責任を負はない、其危険は荷主が負擔しなければならぬと云ふ如き事があつた。從て事變前の滿洲では輸送貨物の見張人として荷主の使用人が貨車に乗込んでゐると云ふ圖も見られたのである。此のオーナーリスクをキャリヤースリスクに變更した前述の鐵道負責主義の確立の如きは滿洲鐵道の新紀元である。また貨物運賃は舊來區々のものを整理し、特に高率であつた北滿關係のものも總局の標準まで引下げた。只基本運賃の根本的統一は今後の問題として殘されて居るが、此問題はそれ自體重要であるのみならず、北鐵が從來の如き態度をとり國鐵も亦之に應じて對策をとらねばならぬことを考へると基本運賃を決定しても何にもならぬ。北鐵が國鐵に入つて來た時、其時こそ滿洲鐵道を全一體としての運賃政策を確立する

ことができるのである。

鐵道設備の問題。諸設備は東北政權が鐵道當局をして大切な補修改良と従事員の教育とを等閑に附せしめた結果として、本來頗る不完全なものがひどく傷んで居る。勿論此事は引繼前から想像も覺悟もしてゐたが、さて引繼を受け實地調査をしてみると全く想像以上で、鐵道省から來た従事員などで汽車が通つてゐたから不思議だと驚いてゐる始末である。だが勿論列車が正確に運轉されてゐた譯ではなく運轉される譯もないのであつて、普通には考へられぬ様な事故が珍らしくなかつた。仍て總局では事業開始以來諸設備の改善に努力し、橋梁の如き大小一五〇からの木橋を鐵橋に架け替えたのを首とし、停車場、通信、給水等全般に互つて着々其面目を一新しつゝある。が國有鐵道をして充分に其使命を果し得る所の交通機關とする爲には尙く幾多の補修改良が必要であり、勿論巨額の費用を投じなくてはならないのである。

以上國有鐵道の状態を組織及物の方面から見た。次に之を人の方面から見ると、一言にして云へば舊來の従事員は——勿論全部滿人であるが——殆ど教育訓練されて居らず其結果として素質は悪く知識はなく能率は低く、概ね鐵道人としての資格を備へてゐない。之は東北政權下の鐵道當局に教育だの訓練だのといふ餘裕が與へられず、それに加へて情實に基く人事が行はれた結果である。勿論個々

人に就て云へば立派な人物有能な鐵道人も居るが大多數は駄目で各方面とも之に閉口してゐる。而して總局は此等の滿人三八、〇〇〇人を三、〇〇〇軒の鐵道と共に引繼いたのであつて一軒當り二人強、國鐵の運輸量から見ても人員は過剰なのである。經營至上主義の立場から鐵道の能率を躍進させる最も簡単な方法は彼等を大量に整理淘汰することである。併し彼等は兎も角も舊來の勤績者であつて、其大量整理は社會問題、政治問題、否、王道政治を標榜する滿洲國に於てその國有鐵道が日本の滿鐵に委託經營になつた結果として急に大多數の失業群を作り出す等といふことは、申す迄もなく考ふべからざることに屬する。

蓋し滿人との協力は日本人に約束づけられた因縁である。我等の將來に横はつてゐる所の難關は滿人と協力することに依つて突破し得べきものが多いのであつて、之は單に鐵道の問題に限らず滿洲全般に就て云へることである。而して此事が我同胞に對して眞に大國民たる襟度、東亞民族の指導者たる理想と實力との要求される所以でもある。私は之等を考慮し、滿人従事員は不良に非る限り誠首せずといふ方針を採り且つ之が教育訓練には格段の努力をして居る。即ち滿鐵本社、鐵道省、朝鮮鐵道局、退役軍人、警察官吏等より嚴選して今日迄約六、〇〇〇人の技能經驗ある人材を採用し、之を滿人従事員中に配置して指導と訓練とに當らせつゝある。勿論一朝一夕にして其面目を一新し得るもの

とは考へないが、私は教育の力を信じて將來に相當の期待を持つて居る。而してこれは滿人従事員の指導訓練に當る日本人従事員には特に充分に申し含めてゐる所であるが、日滿兩民族は同文同種とは云ふものゝ民族種も違へば言語、風俗、習慣、民度すべてが違つてゐる。彼等を指導するには先づ彼等の心情、生活、社會といふものを眞に理解し認識する必要がある。日清戰爭以來のことかと思ふが日本人中には動もすると支那人滿人を輕んじて之を研究することなど馬鹿らしいと思つてゐる者があつた。相手を識らずして之と共に或は之を敵として何事かを成さうとする、それは始から間違つて居る。滿人中への移民、滿人の政治的指導に直に日本式に尺度を使ふ、それは正に愼しむべき所である。此等の點を日本人は充分心に留めて仕事をする必要があらうと思ふ。

なほ之は人の問題と種々の意味に於て關聯してゐるのであるが、總局は鐵道に附帶する警察權を有し、貨客の安全を保障し又日滿軍警と協力して治安の維持に當つて居る。而して此制度は舊來からあつたもので總局は舊鐵道の路警——鐵道警察従事員——約五、〇〇〇人の引繼を受けた。時恰も匪賊横行して事故頻發、鐵道警察は自然匪賊に對して自ら鐵道を防護する必要に迫られたが、舊來の路警は素質訓練共に悪くて役に立たない。仍て總局は日本の退役軍人警察官吏等約一、〇〇〇人を入れて指導訓練に當らせたのであつたが、其結果極めて好成績を收めて規律も正しくなり匪賊に對しても日

本人指導員と共に力戰奮闘する様になつて來た。且つ日滿兩國軍警の努力による治安維持工作の進展と相俟つて事故の激減を見るに至つたのは喜に堪えない所である。總局は又之等直接の警戒に一步を進めて一昨年來鐵路愛護村を設置し本年からは鐵路自警村の設置を計畫して居る。

張家二代の惡政の下に於て鐵道は社會の公器たるべき立場を失つて民衆搾取の具となり、民衆は鐵道の惡むべきを知つて親しむべきを知らず、例之鐵道の運行を妨害する匪賊が沿線の村にやつて來ると村民は之に加擔し之をかばふことはしても決して之を軍警に通報して被害を未然に防がう等とは考へなかつた。斯る時に當つて此鐵道沿線の民衆に鐵道の恩澤を説き又其恩澤を現實に與へ、鐵道を愛護すること即自己の利益を増進する所以なるを知らしむるは鐵道防護上の必要手段たる以上に深く大なる意味があると思ふものであつて、總局は民路合作——鐵道と民衆との協力合作と云ふことを唱導し、それによつて「王道は鐵道より」といふ理想の實現を期してゐるのである（總局の紋章は線路の斷面に瑞雲を配して右の理想を表はし、又形の上に於ても王字を表出して居る）さて此趣旨に依つて作られた愛護村なるものは、鐵道の兩側五軒以内の地域に存在する村々に就て村民と協議を行ひ鐵道守護の意味を理解させ然る後愛護村たるの指定を與へる。滿洲を御旅行になると沿道の村に愛護村旗の翻るを御覽になると思ふが、此等の村は各附近の驛長と連絡して鐵道守護に任ずるもので、既に村民

の情報連絡に依て匪害を未然に防ぎ、列車事故水害等に際して村民總出で或は線路橋梁を守り或は乗務員に協力する等、幾多の喜ぶべき實例が表はれて居る。之に對して軍警は優先的に愛護村を守り、總局は農畜産の改良、診療救護慰安各種の施設を行ふ。而して此運動は日滿軍警の協力を得て頗る順調に進み現在一、三〇〇村、村民三五〇萬人、尙逐次之が充實と新線方面への擴張とを計りつゝある。

鐵路自警村は日本の在郷軍人及總局の滿人路警中から嚴選した者で組織し前述の愛護村内に建設する計畫である。平時には路警を助けて鐵道警備に協力し（一朝有事の際には武器を執つて鐵道を防護し又國防線に立つのであつて、本年先づ十戸を以て單位とする村を十個村、今後二、三年間亦毎年十個村内外宛建設し、充分研究した上で確信を得れば數年にして數百個村を建設する計畫である。而して本年最初の村を作るべき者は舊臘在滿除隊兵中から銓考して一應之を歸農せしめ準備を整へしめ今春家族携帯の上渡滿せしむることに既に手配中である。今更云ふ迄もないが移民としての日本人は滿人に對してハンデイキャップがある。從て交通不便、慰安もなく生産品の販路もない僻地に邦人を追込んで滿人と競争させることには無理がある。且つ鐵道の立場としては自警防護並沿線物資の開発創造と併せ考へる必要もあるので、總局は「移民は鐵道沿線より」との主義を採り、自警村も沿線に作り之には補助と農牧其他經營上の指導を與へることにして居る。他日之が日本移民の先驅となり沿線

物資の開拓者となるならば幸である。尤も數百個村に全部日本人を當てしめ其數に於ては云ふに足りない。併し幸にして彼等が安定を得れば自ら親族知人を誘導することにもなるし、此試験にして成功すれば其數を増し其範圍を擴張する途も自ら開ける譯である。また現在の治安状態に於ていざと云ふ時に武器を執つて起つ十人の日本人が集團してゐる所には必ず滿人が之を頼つて部落をなし、自然物資の開発が行はれることも容易に想像されるのであつて、斯の如く新しき村建設の初から日滿人が相倚り相扶けて生活を營むといふ民族融和の場面を描くことは洵に愉快とする所である。

總局はまた附帶事業として土地、産業、教育、衛生等の施設をしてゐるが、此は文化の程度低く資源未開發の滿洲に於ける開拓鐵道としての使命に基くものである。國鐵は滿鐵附屬地とは意味は違ふが矢張り從來鐵道に附屬した土地があつて總局は料金を徴して之が貸付を行つて居る。從來は外國人の土地の取得は禁ぜられてゐたが滿洲國になつて之が撤廢を見だし、總局は所管地域に文化的經濟的施設を施しそれに依て人煙稀薄の滿洲に集團的社會が發達し資源の開発が促進されんことを期して居る。從て總局は沿線及背後地の經濟狀況を調査して之を社會の參考に供すると共に、直接にも各種の産業助長施設、例へば農畜産改良の目的を以て優良種子を配付し優良種畜を貸與するとか苗木を頒つて植樹造林を奨勵するとか、更に試験場、種畜場、苗圃等を經營するとか、種々の努力を吝まない

のである。又本年からは五ヶ所の模範農場を建設する豫定でこれは日本人五戸の共同經營とし各其土地の特色を發揮する様な經營組織を採らせ、之に依て先住農家を指導しようとして居る。併し此等の土地經營及産業助長施設は總局が現在所管する狭い土地だけでやつてゐても仕方がない。繰返し申した如く鐵道が其輸送を創造するといふ立場から見ても、滿洲の資源を開發するといふ意味から云つても、鐵道は沿線に土地を有して大々的に之を行ふといふ必要が切實に感ぜられるのである。

教育及衛生、これも極めて小企模ながらやつて居る。即ち滿人従事員子弟の爲の初等教育、従事員家族及一般在住者の爲の衛生設備で、現在小學校一四、中等學校一、病院其他醫療機關大小二〇餘である。此外滿人従事員養成訓練の爲の機關として奉天に鐵路學院がある。之は總局自體が必要としたことも勿論であるが、鐵道委託經營の際當時の執政及國務總理からも滿人人材養成に關する懇望の次第でもあり、旁々昨年三月帝政紀念日に開校した。此學校の特色は鐵道に關する學科以外に農耕、養蜂、牧畜等も習はせ他日與地現業に従事する際の生活準備をさせることと、日本語に力を入れてゐることである。言葉に、就ては別に規程を作つて一般従事員にも獎勵してゐるが、日本人の滿語、滿人の日本語熱共に旺盛で、圓滑な業務遂行の爲にも民族融和の爲にも慶賀すべき現象である。殊に滿人の日本語熱と熟達振とは著しく、鐵路學院の如き學習半年餘にして小學校五年程度の日本文を書く者が

がかなりには表はれたといふ成績である。

結 語

顧るに日露戰爭後凡三十年、日本の滿洲經營が滿鐵を中心とし根幹として遂行せられ、滿鐵の收益が日本の對滿施設となり其擴大強化となり所謂日本の權益をして確乎不動ならしめたことは歴史の明示する所である。滿洲國の獨立を契機として日滿の關係は一變し日本の對滿經營は劃期的躍進を遂げつゝあるが、其經營の重點は依然として鐵道の上に置かれて居る。國防治安の確保、産業文化の開発一として鐵道に俟たざるは莫い。而して過去に於て日本の權益の根幹をなした滿鐵は今日亦日本の對滿經營の根幹をなして居る。滿鐵を通じ滿洲國鐵道に向つてなされる巨億の投資は、貧乏な日本の國家及國民にとつて決して道樂や出來心ではなくて、それは實に日本民族の運命を賭けた切札である。これ吾人が滿洲問題を論じ鐵道對策を考究するに當つて苟も忘るべからざる要點であり、又之を取扱ふに慎重ならざるべからざる所以である。

滿洲事變以來、滿洲及滿鐵に關心をもち且之を論議する人が急激に多くなつた。固より喜ぶべき現象であるが、論議にせよ實行にせよ若し慎重を缺くならばそれは必死の國民同胞に對して申譯もないことである。繰返りまた繰返す如く、滿洲の鐵道は國鐵と云はず滿鐵と云はず等しく日本の對滿投資乃

至對滿經營の根本である。而して此鐵道は鐵道本來の機能を發揮し其投資に對する合理的利潤を擧げることとは勿論、更に進んで日滿兩國の國防を確保し日滿經濟の繁榮を計るべき重責を負つてゐる。従つて此鐵道が飽く迄も鞏化されねばならぬこと、須臾も不安動搖の状態に放置されてはならぬこと、又此鐵道の經營に苟も蹉跌や失敗があつてはならぬこと言ふ迄もない。特に茲十年、それは日滿兩國にとつて凡有意味に於て重大時機であるが、この期間吾人の態度は慎重の上にも慎重でなければならぬ。而して如何にして鐵道の強化を圖り如何にして國防開拓の使命を全くせしむべきか、此方策は最も眞劍に考へられねばならぬ根本問題である。

確かセシルローズであつたと思ふが、彼は南亞の經營に當つた時に英國の學會に於て現地事情の講演をなし學會の協力を要望した。學會は英帝一流の人材を選んで彼に協力せしめた。其結果として英本國にも優る進歩的施設が行はれ南亞の富源が遺憾なく開發された。私は斯く聞いて居る。滿洲の開拓建設も亦之と同様、大日本の學術、知識、經驗、資本、學力等のすべてが動員せられなくてはならぬ。この國家的動員に依らずして滿洲事變の美果を收め東亞の維新を成就するは難い。各位が各其立場に於て充分の協力を致されんことを、これを切に念じて私の講演を終ることにします。(昭和十年一月)

昭和十年二月二十五日印刷
昭和十年二月二十五日發行 (非賣品)
編輯兼發行人 篠崎嘉郎
東京市渋谷區原宿三丁目百七十番地ノ十號
印刷人 島連太郎
東京市神田區美土代町十六番地
印刷所 三秀舎
東京市麹町區丸ノ内三丁目十四番地
發行所 日滿實業協會
電話丸ノ内(23)三五零一三五番
振替貯金口座東京四五八〇二番

