

滿洲地方に於ける

土木事業と都市計畫施設〔二〕

三 浦 磐 雄



序 言

滿洲事變突發以來と云はず、滿洲地方に於ける諸種の問題は、吾人も知得せんと欲するもの多々あり。茲に同地方の土木事業と都市計畫に就きて、其の概況を記述せんとす。

昨秋月餘に亘り同地方の視察をなし、其の間に調査し又は報告を受けたるものの中より抄録し、左記項目に依りて各位の参考に資せんとするものなり。

滿洲地方の地理的概観

滿洲地方に於ける鐵道概況

關東州及鐵道附屬地内の道路と橋梁

満洲地方に於ける主要都邑

關東州及鐵道附屬地内樞要都市の施設と其の附近情況

安東 安東と諸施設、鴨綠江と鴨綠江橋、多獅島鋪地と工場敷地

奉天 奉天と諸施設、宮殿と北陵

長春 長春と諸施設、吉林、哈爾賓

撫順 撫順と諸施設、撫順に於ける採炭情況

鞍山 鞍山と諸施設、鞍山に於ける製鐵情況、千山

大連 大連と諸施設、南滿洲鐵道株式會社、大連港と甘井子

旅順 旅順と諸施設、關東廳に於ける諸施設、關東廳現行土木（都市計畫）關係法規

唯懼るるのは、其の視察旅行が、拓務參與官に隨行したりし意味に於て、單獨行動を恣にするを得ず其のため、充分なる専門的視察は不可能なりしが、或は却つて良資料を獲たることもあらんか

とも思惟せらるれども、微力筆致の及ばざらんを。旁々大方諸士の御諒恕を希ふ。

満洲地方の地理的概觀

爰に此の満洲地方を地理的に依り梗概を記さん。

一 滿洲

滿洲は支那の東北部に位し、黑龍江、吉林、

満洲地方と云へば、一般に其の内に關東州も包含せしめて之を云ふ。然れども内容は明かに關東州と滿洲とに區分せられ、満洲の方は之を大體南滿洲及北滿洲とに大別せらる。

遼寧及熱河の所謂東四省（最近までは熱河省を除きたる東三省と稱し居たり）を包括し、其の面積七萬五千三百九十

二方里に及び、其の境域は北及東は黑龍江に依りて露領黑龍州と沿海州に接し、南は長白山と鴨綠江に依りて朝鮮に

境し、西は崑崙池の西南に於て外蒙と連り、又長城に依りて直隸省と隣し、南の尖角は遼東半島にして渤海と黃海とに瀕す。

興安と長白の二嶺と其の枝脈の爲めに、地勢は東南より西北に隆起し、西南に向ひて緩かなる傾斜をなす。大興安嶺は洲の北部に連亘蟠踞して南及北に分水し、長白山は洲の東南方に峻嶺重疊す。山中の盟主とも云ふべき白頭山は海拔一千七百四十四米にして其の名も知られ、千山、鳳凰山、大和尚山等の諸山と相當に有名なり。然れども滿洲に於ける諸山は概して低く、千米以下を普通とし、大興安嶺の如きも高原的の山なり。其の他何れも準平原と呼ぶべき山勢を成す。

河川は公主嶺附近の分水嶺に依りて北流するものと南流するものとに二大別することを得べし。遼河及鴨綠江が南に、松花江は北に、其の流向を見するに依りても明かなり。而して滿洲の諸河は皆濁流なり。其の原因を思ふに大體に於て氣象が乾燥寡雨にして地表に多量の粘土塵埃を保有し、且つ酷寒の季節長期に亘るが故に溫度の變化も従つて多く、之に依る岩石崩壊作用著しきに依り、河水の汚濁するものなり。又滿洲に於ては「沙河」と呼ばるもの多きも一つの特徴を成す。此種の河川は乾季に於て涸渴して砂の礫となり、雨季には著しく氾濫するものなり。

二 關東州 關東州は遼東半島の尖端に位し、東は黃海に、西は渤海に瀕す。我が租借地域は普蘭店の北方長陽寺會附近より貔子窩の東方碧海河附近に至る線以南の土地並に附近の島嶼にして、其の面積は僅に二百四十二方里四九に過ぎざるなり。

之れが經度は東經百二十度五十八分八秒なる旅順山頭會農產に富みて所謂「穀倉」を成す所以なり。

會に至り、其の緯度は北緯三十八度四十三分二十秒なる老

鐵山の南端より三十九度三十三分三十七秒なる長陽寺會宮家屯西北境に至る迄の間に位置す。

州内は丘陵起伏し平地に乏しく、河川は流域狭小にして水運の便は更になし。關東州の黃海に面する所は比較的海岸線の出入多く、大連、旅順の如き天與の良港を形成し、而して沿岸の沙灘洲は概ね鹽田の築設に適す。島嶼の主なるものは五島と長山列島なり。

三 南滿洲鐵道附屬地 南滿洲鐵道附屬地は大連長春間四百三十八哩、奉天東安間百六十一哩、其の他に旅順線、營口線、煙臺線、渾瀝線、瓢兒屯線等、蜿蜒六百九十四哩に亘る鐵道用地と此の線に點在する市街用地にして、關東州外に於ける其の面積は十八方里餘なり。

此の鐵道沿線の附屬地境域は、州外に於て鐵道の兩側を併せ、概して六十二米（連長線最廣四百二十六米七二、最狹四十二米六七。安奉線最廣三十六米一、最狹十六米七六）

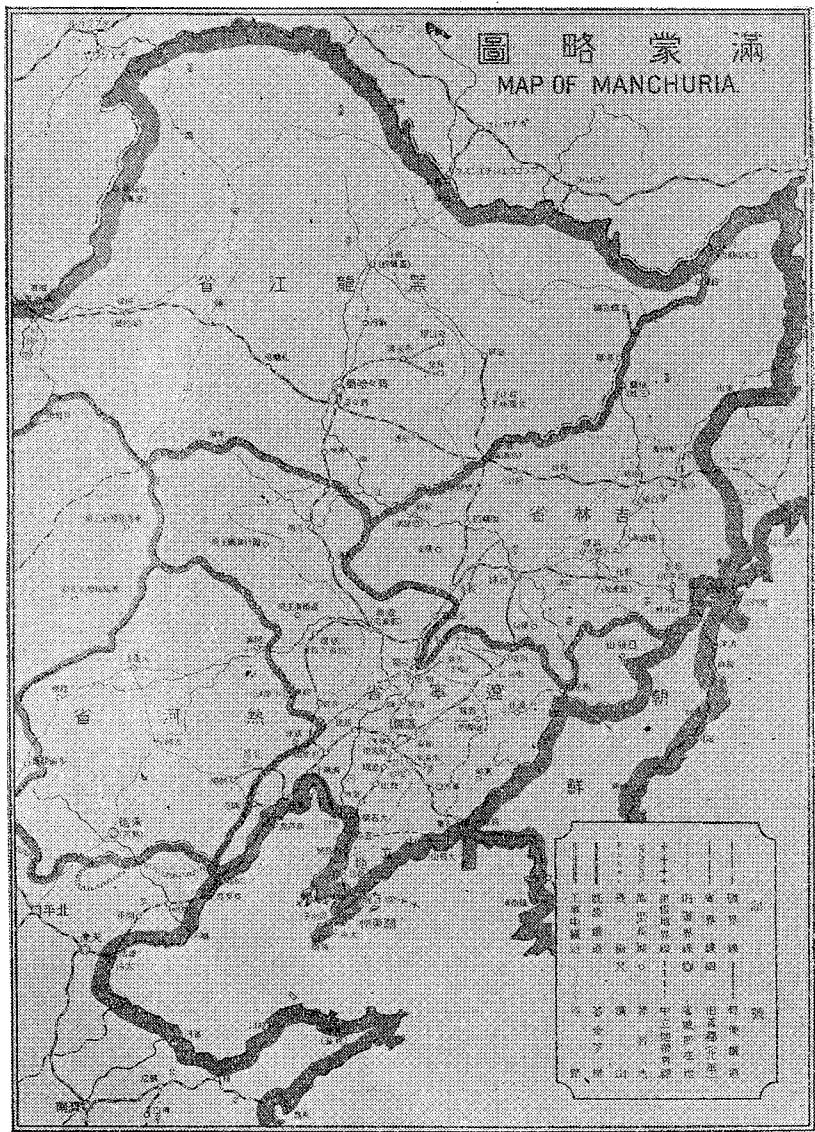
にして、市街地其の他特殊の事情ある地方は廣闊なる境域

を有するものなり。

次に滿洲地方の氣象に就きて少しく述べんに、一言にして云へば、滿洲地方は大陸的の氣象を有し、寒暑の差劇しく且つ著しく空氣の乾燥し居る所なり。

氣溫は奉天に於て最高攝氏三十八度、最低零下三十度を示し即ち最高低の差實に七十度をも表はす。又哈爾賓に至つては更に其の開き大となる。而して氣溫の變化は一日中にも可成烈しく晝夜に於て其の差二十度に達すること珍らしからず。又所謂「三寒四溫」と稱する現象ありて、寒暖の變化が數日の週期を以て現はれ、特に冬季に於て著しく感ぜらる。滿洲地方としては七月が最も暑く、一月が最も寒し。即ち日本の夫れに比して一箇月早し。尙雨雪の量は概して少く、南滿洲に於ても一箇年平均七十日に過ぎずと云ふ。尙蒙古地方より吹き来る風に送られ、四、五、六月頃は所謂「黃塵萬丈」の日多し。氣象に於て以上述べたる如き特徴を有す。

次に我が行政權の活動區域は、關東州及州外鐵道附屬地



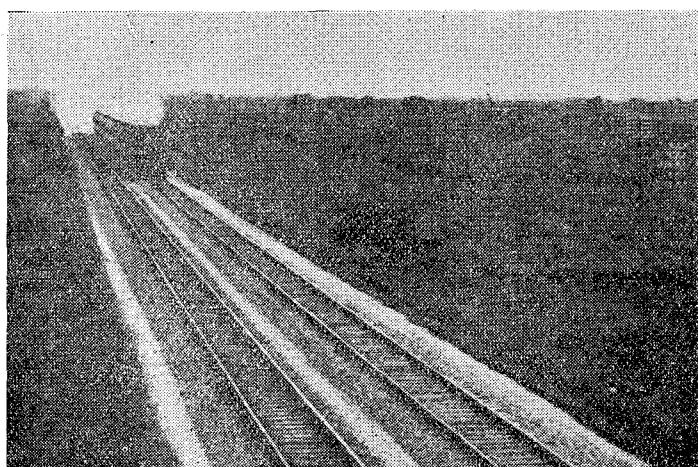
とにして、其の面積も前記の通り合計二百四十二方里餘に過ぎざれども、滿洲地方の都邑は、北満に於て哈爾賓、吉林等數ふるも

其の他は悉く南滿洲鐵道沿線にか或は其の附近に位置し居る爲め、鐵道附屬地は宛然滿洲地方の經濟勢力の中樞地帶たるの情勢を馴致しつつあり。大連、旅順、營口、安東の四都市が海河に臨み、南溝四港と稱へ、滿蒙貿易の門戸をなし、就中大連港の如きは港灣の施設も完備し、東洋屈指の良港たるなり。

滿洲地方に 於ける鐵道概況

滿州地方に於ての土木事業中、第一に推すべきものは鐵道事業なり。

其の既設に屬する鐵道は十七を數へ得べく、其の延長に於



走る滿鐵列車

六百九十九哩ありて、全線が範軌式の四呎八吋半のゲーデより成る。南滿洲鐵道株式會社の經營になるものにして、即ち純日本國の手に依り經營するものなり。

〔連長線〕 起點を大連驛に發し

終點長春驛に至る迄の四百三十五哩八を云ふなり。安奉線と共に南滿洲鐵道の幹線たり。大連・長春間は普通列車にて十八時間、急行列車にて十二時間を要す。此の線は遼東半島の山地を貫き、遼河に平行し、長白山系の西縁に沿ひつ

つ大平原の中を走る。其の間、古くより發達したりし金州、

て三千七百七三哩に及ぶ。此の外未成線六鐵道あり、左に其の各線に就き概況を記述すべし。

蓋平、海城、遼陽、瀋陽（奉天）、鐵嶺、開原、長春等の支那諸域を繋ぎて、沿線到る處に滲刺たる鐵道附屬地諸都市を新興し、豐沃なる南滿洲の產業を刺戟開發しつつあり。

又本線は、周水子驛より旅順枝線を出し、金州驛に於て金福鐵道と連絡し、大石橋驛にて營口枝線を、蘇家屯驛に

於て安奉線を、渾河驛にて撫順枝線を岐出し、奉天驛にては北寧線瀋海の二鐵道に、開原驛に於て開豐鐵道に、四平街驛に於て四洮鐵道に、長春驛にて吉長及東支鐵道に夫々連結す。

此の連長線を視察することに依り、滿洲地方の經濟活動並に郷土色の如何なるものなるかを把握することを得べし。

本線を通じて七十一驛あり。各驛間の距離の最長のものは蓋平・大平山間の十一哩七、最短は大連・沙河口間の二哩五にして、平均六哩二三を示す。

〔旅順枝線〕、周水子驛にて連長幹線より分岐し、其の延長三十一哩、大連驛より三十七哩あり。列車は大連・旅順

間を往復し、約一時間二十分を要す。此の線は夏家河子驛より渤海沿岸を暫し走り、車窓より注目すべきは周水子・夏家河子間の烽火臺と龍頭・旅順間の戰蹟碑等なり。

本枝線の驛は周水子驛共五個所あり。其の各驛間の距離の平均は九哩二二五となる。

〔營口枝線〕 連長幹線中の大石橋驛より岐れ、營口驛迄十三哩餘の線にして、途中には停車場を有せず。

列車は遼河の冲積平野を走るが故に、流砂により成りし低地の地質の特相を認め得。途中大石橋驛より十分時程の

所、北方に當り小丘の下部に略々完全に遺る烽火臺を發見す。又營口驛に着する真近く北に營口防衛記念碑を見る。

〔撫順枝線〕 連長幹線の渾河驛より分岐し、撫順驛に至る二十七哩九の線にして、石炭の搬送を第一の目的としたるものなり。

撫順地方は大炭田を擁すると共に、渾河の水利に恵まれたる水田夥しく開かれ、現在一千餘町歩にも及び、撫順米の產出に其の名を爲し、滿洲に於ける水田地としての中樞

を型るものなり。

尙此の線の奥地方には、渾河の上流に、興京、永陵・薩兒嶺山等ありて、

明清兩民族の古戰場多く、清國の興祖奴兒哈赤の大業の蹟を偲ばしむ。

此の枝線中驛は渾河驛共五個所ありて、各驛間の距離の平均は六哩九八なり。

〔安奉線〕 安奉線は起點を安東驛に發し、奉天驛に至るものにして、其の延長百七十一哩四を算す。前記の如く連長線と共に南滿洲鐵道に於ける幹線を成し、連長線蘇家屯驛より分岐するものなり。然れども運輸上よりは、奉天驛を以て本線の終端驛となすものなり。

本線は朝鮮總督府經營の朝鮮縱貫鐵道に安東驛にて連絡

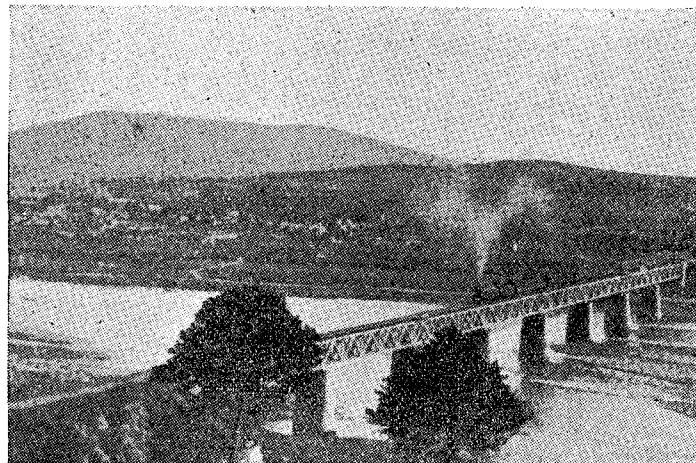
めか、言語に絶する苦心を拂ひたることにて、險惡なる地

し、日本と歐洲とを結ぶ唯一の鐵道線なり。釜山驛より奉

天驛迄の直通列車一日に三往復ありて、内一回は急行なり。

本線は當初、明治三十七年八月我が陸軍の手にて、軍需品輸送を

目的とする軍用鐵道として起工し、ゲーデも二呎半のものを用ゐたり。而して一時的の輸送機關として翌年二月迄に安東・下馬塘間を竣成したり。加之、下馬塘・遼陽間に線路は豫定せられたるものなりしが、戰局の進展に連れ、下馬塘・奉天間に變更せられ、同年十二月に全線を通じ得たり。此の輕便鐵道線は戰爭の要求に伴ひて



勢を征服しつゝ敷設したる痕は今も其當時の佛を舊道の跡

りぬ。

に依つて偲び得るものあり。就中、荒地嶺、黒坑嶺、分水嶺等の糾餘曲折したる線路工事の如きは、如實に往年の辛苦を物語るものなり。而して其の全線を通過するに二晝夜を要したりしものなるが、明治四十二年八月滿鐵會社の施設に依りて、同四十四年十月に範軌（ゲーデ四呎八吋半）に改造せられ、僅々六時間を以て安東奉天間を突破し得る如くなり、今日世界的の通路として多大の使命を帶ぶるに到りたり。

此の沿線には、往年日露戰役のありし跡、數ふるに遑なく迄に存在し、車窓よりも其の記念碑、戰蹟導標、各驛構内に建てられたる戰蹟案内等を見る。遮莫、平和克復の後既に四半世紀を経たる今日に於ては、日本人をしても喜ばしめ悲ましむるの情も漸く薄らぎ居て、尙且外國人には何等の感情もなく、或は反つて反感を招くの素とはならざるやとの國際的見地よりならん「かかる物は其の影を隠れしめたる方良からん」との説も聞くに到る如き有様とはな

本線は全線を通じて平坦なるは石橋子・奉天間の三十餘哩に過ぎず、其の他の個所は悉く山又川、長白山系の山岳渓谷の地にして、鐵道も勾配に繼ぐに勾配を以てし、大小二十四個所其の延長一萬六千五百七十九呎に達する隧道を有し、又總延長二萬二千七百五十四呎に及ぶ總數二百五個所の橋梁の架しあるに見ても、其の地勢の一班は覗ふに足るものなり。

尙目に映ずる、其の山、其の川、全く荒廢に歸し居て、山骨露はれ、河心亂ると云ふべき状況にして、風雅なりと云はんか、凄惨なりと云はんか、今にして相當の保護を爲されば、遂に收拾すべからざるに到るべしと思惟せらる。砂防工事、河岸保護などの必要なことは誰人と雖、認むるならんに、全然放擲せられ其の根本方策に出でず。否、出でざるにあらずして、出づる事能はざるなり。即ち南滿洲鐵道附屬外に屬する土地なるが爲めなるが故なり。只彌縫的に姑息なる補修をのみ鐵道線路附近に施しあるに過ぎ

す。唯遺憾なりと云ふべきのみ。

本線中には驛數總計三十個所あり。内奉天、渾河及蘇家屯の三驛は連長線に屬するものなり。各驛間の最長距離は橋頭南攻間の九哩三、最短距離は安東・沙河鎮間の一哩にして其の平均距離は五哩九一なり。

(煙臺枝線) 本線は其の延長九哩七ありて煙臺炭礦用に供し居るものにして、煙臺驛が其の主驛たり。

(將來に對する計畫) 以上の各幹枝線を有する滿鐵會社は、之れ等に對し尙改良の餘地あるを認め、其の將來に對する計畫を有す。左に其の要を記す。

イ 連長線複線工事計畫 開原・長春間の單線區間は逐年輸送量の増加に伴ひて複線施工の必要生じ居るを以つて昭和七年度より列車運行上必要な區間より順次開通せしむる豫定なり。然れども全區間の完成は豫算の都合上未定の事に屬す。

ロ 軌道改良計畫 逐年輸送量増加するに伴ひて、車輛

重量の増大と列車運轉回數並に速度の増加に依つて、軌條

枕木・道床の改良を必要と認むる爲めに。

「軌條の改良」は連長線と安奉線との本線軌條を在來八十封度なるを以て、之を百封度の軌條に取換ふることになり居るも、現在にては安奉線に於ける停車場構内を除いて本線全部の取換を了したるものなり。尙停車場構内は、昭和七年度迄に全部取換を完了する豫定なり。又枕木の毀損防止上軌條受の挿入並に之を枕木に取付くる裝置の改善を必要とす。其の形狀に就いては研究中にして、考案完成の上は運行の激しき場所より順次に施設する事となり居れり。構内の側線に對しては、六十封度と六十四封度との既設軌條存在すれども、荷重負擔力少く危険なるを以て、漸次八十封度軌條に取換ふべき計畫なり。

「枕木」は防腐剤注入材が素材に比して約三倍の生命を有するを以て、經濟上有利なり。故に出來得る限り防腐剤注入の枕木を使用することゝし、蘇家屯防腐工場にて、此の防腐剤注入をなしつゝあり。

「道床」は、路盤の負擔力を増加せしめ又保存費の節約を

圖るため、在來枕木下道床の厚さ十五釐なりしを三十釐に増加しつゝあり。向後四年位にて本線全部の道床を改良する積なり。

ハ 線路改良計畫　線路改良計畫の主なるものは連長本線の改良と在來露型鐵柵改築等なり。

連長線の勾配變更は松樹・萬家嶺の一區間を除きて、上り線〇・六%、下り線〇・八%の制限勾配に改築したが、尙南關嶺・大房身附近には局部的に急勾配の箇所あり。是を漸次改良する豫定なり。

定なり。

安奉線は三百米の急曲線に、一・二五%の急勾配ありて、輸送力を殺ぐこと非常に大なるを以て、將來滿鮮の輸送貨物増大に伴ひて、其の改築の必要を認め居るを以て、早晚着手する事となり居れり。

露型鐵柵は連長本線奉天以北に現在用ひられ居り、強度少く、大型機關車の運行するに連れ改築の必要あるを以て、漸次取換をなす豫定なり。

ニ 停車場改築計畫　停車場改築將來計畫として擧ぐべ

き主なるものは次の如きものなり。

「小崗子操車場計畫」現在の大連埠頭構内吾妻操車場が奥地より到着する貨車に對して終端操車場なるが、此の操車場の能力は現在貨車を辛うじて收容し居る状態なれば、將來益々増加する輸出貨物に對しては、到底其の收容能力なし。之れを擴張せんとするも、地域の關係上擴張の餘地なし。依りて本操車場は之を小崗子海岸埋立地に移轉することとして目下工事實施中にして昭和六年度中には完成の豫定なり。

「泡子涯操車場計畫」大連埠頭の擴張に伴ひて、將來小崗子海岸埋立地方面は荷揚場として利用すべき土地なるを以て、其の時期に至らば、前記小崗子操車場は更に之を周水子・南關嶺間の泡子涯に移し、茲に終端操車場としての永久的施設をなすことになり居れり。従つて甘井子線と旅順線とは本操車場より分岐することとす。

「大連驛本家改築」現在迄の本家は極めて狹隘を訴へ居て、多數旅客の收容不可能なるのみならず、殊に位置も不

適當にして交通上の不便も甚だしき故に、目下其の改築の工事に着手中なり。改築竣成の上は利便と共に外觀も相當整ふ事と思はる。

「奉天驛將來計畫」奉天驛の將來を考慮し、瀋海鐵道其の施設をなす豫定なり。

他新設せらるべき鐵道に對して旅客、貨物の完全なる連絡

「蘇家屯驛將來計畫」奉天驛は目下狹隘を感じて居て、而して擴張の餘地も無し。殊に瀋海鐵道の連絡開始以後は一層狹隘となりたるに依り、貨物操東場を蘇家屯・渾河間に大規模に設置し、逐年増加する奥地より来る輸送貨物車を取扱ひ、奥地に對する操車の圓滑を計畫す。又機關車の長距離運轉に伴ひ、茲に一大機關庫を設置し、他の機關庫の改築をなす豫定なり。

「長春驛將來計畫」東支線と吉長鐵道と將來新設せらるべき鐵道との間に於て、旅客及貨物の完全なる連絡をなさんとするものなり。又現在の客車庫は狹小なるを以て、整はず、故に近く之を機關庫附近に移轉改築するの豫定なり。

二 金福鐵道 本鐵道は金福鐵道株式會社（株式會社金福鐵路公司）の經營に係り、昭和二年十月より開通したる新市街との中間に在るため、市の發展上支障あり。依りて他日山の手方面に移轉し、此の支障を除去したる上、鮮滿の連絡施設を完全になさんとす。

「安東驛將來計畫」安東驛の現在貨物操車場は、舊市街と外の唯一の鐵道にして、之に依りて從來稍々文化に遅れ勝たりし金州驛を起點とし關東州界に位する城子瞳の驛に至る六十三哩の延長を有するものなり。關東州内にては滿鐵以外の機関車の運轉が許されず、其の富源が次第に開發せらる事となりたり。本線のゲージも滿鐵と同様四呎八吋半の範軌式なり。其の列車の運轉は滿鐵會社に委託せらる。

全線を通じて鐵桁橋二、木橋八六、溝橋六一、拱橋二三三、伏橋四〇、横斷埋管九二を數ふ。驛の數は金州を加へて十箇所あり。

尙本鐵道の將來に對する計畫を聞くに、

イ 工務關係にては二三驛の構内擴張、橋梁改築、線路、驛の各炭礦に至る三枝線五哩との合計十四哩を有する輕便曲線變更、線路枕木増設、側線増設、貨物積卸場増設及各驛電話線増設並に社宅建築等をなす計畫なり。

ロ 運輸關係にては、輸送數量に就き昭和五年度は財界不況の爲め多少の影響を受けたれども、將來は列車運轉計畫と相俟ちて、年一割程度の增加をなす豫定計畫なり。

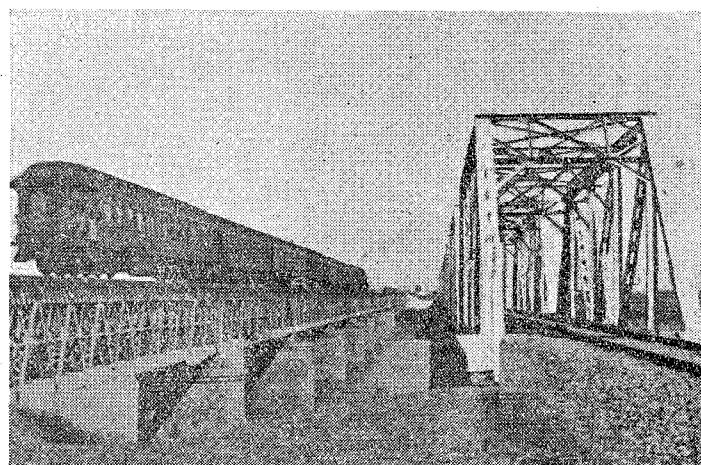
ハ 昭和十年四月より列車運轉に關し、ガソリンカー旅客用直通三往復及混合汽車直通一往復とし、但し貨客の數量に應じ適當に臨時運轉をなす計畫なり。

三

本溪鐵道

安奉線の本溪湖に

近き太子河驛を起點とし、牛心臺驛に至る本線九哩と、牛心臺驛より王宮溝驛、紅臉驛、南溝、那國有鐵道なり。然れども英國より借款したるものなり。



太子河此の鐵道は日支合辦の經營に依り成るものなり。幹線中には五個橋の驛を有し、各枝線に一個宛の驛あり。

四

北寧鐵道

此の鐵道は一名

「京奉鐵道」と稱し北平(北京)より奉天に通ずる、交通部直轄の支

鐵道なり。ゲーデは二呎六吋のにして、本會社は本溪湖に在り。

ゲーデは四咲八時半の範軌式にして、關外線が幹線延長二百六十二哩、各枝線に於て二百四哩の延長を有し、合計四百六十四哩を算す。

本鐵道は滿州と支那本土とを結節する唯一の聯鎖鐵道に

して、極東の交通幹線として重要なものなり。上記の關外線と稱するは、滿州を走行する部分の謂にして、奉天より山海關に至る間の線路なり。此の關外線中に三十八驛を有す。各驛間の距離の最長のものは沙後所・東辛莊間十哩三一、最短は瀋陽・奉天南滿路站間〇哩七五にして、平均七哩〇八なり。

〔營口枝線〕 幹線の溝幫子驛より分れ、營口驛に至るものにして、其の延長五十六哩六あり。驛の數は六個所ありて、各驛間距離平均十一哩三二なり。

〔朝陽枝線〕 幹線の錦縣驛より分岐し、北票炭坑の所在地たる北票に至る間、其の延長六十九哩九あり。驛數十二ヶを數へ、各驛間距離平均六哩三五なり。

〔山通枝線〕 此の枝線は一名「打通線」と稱し、幹線の

一驛打虎山より新立屯、彰武を經て、四洮鐵道の終點驛たる通遼に至る百五十六哩の鐵道なり。支那側にては此の線を「京奉鐵路山通枝線」と稱す。此の枝線としての驛は一二十二を數へ、各驛間距離平均は七哩四三なり。

五 滇海鐵道 此の鐵道は元、秦海鐵道と云はれ居たるものなるが、奉天より海龍に至る幹線百四十五哩及海龍・朝陽鎮間十哩、梅河口・西安間の四十一哩との二枝線あり。範軌式の四咲八時半のゲーデを有し、昭和二年九月開通したるものなり。支那自國の資本並に技術に依りて敷設せられたる鐵道なり。即ち支那の官商合辦に依りて經營せられるものなり。

本鐵道は南滿州の穀倉と云はるゝ東山地方の沃野を貫通するものにして、同地方の特產物輸送上大なる意義を有す。而して其の幹線には十九の驛を存し、各驛間の距離の最長のものは舊站撫順間の十二哩四九、最短は前甸・章臺間の三哩六七にして、平均六哩〇六なり。

〔朝陽鎮枝線〕 幹線の終點なる海龍驛より出でて、其の

延長十哩四あり。途中に驛なく朝陽鎮に至るなり。

〔西安枝線〕此の枝線は、海龍より一驛前なる梅河口驛より岐れたる鐵道にて、都合五個の驛より成る。其の延長四十二哩五ありて、各驛間の距離は平均十哩六三を數ぶ。

六 開豐鐵道 舊名を開拓鐵道と稱したるものにして、南滿鐵道の連長幹線の一驛開原より分岐し、西豐（掏鹿）に至る四十哩の延長を有する鐵道なり。ゲーデは三咲四町即ち一米の輕便鐵道とも云ふべきものにして、開拓汽車公司の經營に係り、大正十五年五月開通したる支那の會社經營、所謂支那商辦なり。驛は九箇所を有し、各驛間の距離の平均は五哩あり。

七 四洮鐵道 本鐵道も滿鐵連長線の一驛四平街より岐出したる、洮南驛に至る間の百九十四哩を算する幹線及び鄭家屯驛より通遼に至る七十一哩の枝線より成る。大正二年に決定したる満蒙五鐵道の内の一線にして、日本國より資本を借入れて敷設すべき三鐵道の一なり。即ち日本國への借款支那官辦の鐵道なり。全線の開通は大正十三年にし

て、沿線は遼西一帶の大生產地を控へ、尙洮昂鐵道と結ばれて、物資輸送に重要な役をなすものたり。

此の線の列車の走る所は、廣漠なる沙原、沙丘、曹達地帶等連り、牛馬羊の放牧を見、蒙古氣分豊かなる中に、漸く漢人が植民し開墾し行く光景を見出しえ得。

驛數は此の幹線に於て二十二を數ぶ。各驛間距離の最長のものは太平川。邊昭間十五哩六六、最短は三林・衙門臺間五哩四一にして、平均九哩二一なり。

八 洮昂鐵道 〔鄭通枝線〕本枝線は幹線中の鄭家屯より分れ敷設し八驛を有す。各驛間距離平均は十哩一四となる。

昂々溪に至る百四十哩の延長を有し、瀋陽政府が管轄し居る鐵道なり。即ち之れも日本國より資金を借款したる支那官辦のものなり。大正十五年七月開通したり。

此の鐵道は一時千里の蒙古平原中を走り、曹達地帶多く、四洮鐵道線よりも沿線に人煙稀薄にして、素漠無變化と稱すべき景觀に終始するものなるが、反面には又開拓せられ

行く曠原の中に蒙古人が牛馬羊等の放牧する景色或は涯とも知れぬ野の末に蜃氣樓的に偽水面を見出し、又は野生の草花群がり咲く様等、大陸の風物に興を味ひ得ると云はば云ひ得べし。終端驛の昂々溪より齊克線を聯絡す。此の線中に十驛あり。各驛間距離の最長のものは白城子・鎮東間

二十三哩六七、最短は街基・泰來間六哩四〇にして、平均十五哩五六なり。

九 吉長鐵道 二十三哩六七、最短は街基・泰來間六哩四〇にして、平均十五哩五六なり。

九 吉長鐵道 此の鐵道は南滿鐵道の幹線の終端驛なる

長春より吉林驛に至る七十九哩の支那國有鐵道にして、日本國より資金を借欵し敷設したるものなり。大正元年十月開通したるが、三十驛年間其の經理及營業を我が滿鐵會社に委任したり。其の爲めか南滿鐵道との連絡も良く長春より吉林迄三時間半にして到達す。吉林に於て吉敦鐵道に結節す。

此の鐵道は吉林・長春間地方の文化開發に効驗し居ることとは言を俟たず。就中吉林材の輸送には大なる力を有して、吉林省外に年々二十萬噸にも及ぶものを輸送す。

又將來、此の線が吉會鐵道の敷設と相俟ちて、中部滿州と裏日本との交通路たるべき使命を有するものなり。

驛は全線に亘り十五を數ふべく、各驛間の距離の最長のものは營城子・土們嶺間の八哩五二、最短は頭道溝・長春間の三哩三六にして、平均五哩六四を示す。

十 輝吉鐵道

一名吉海鐵道と云ひ、吉林驛より朝陽鎮驛に至る百十二哩の鐵道なり。吉林省に於ける支那官商合辦のものなり。其の終端朝陽鎮驛に於て瀋海鐵道に連絡し、滿州を縱走する三大並行線の一に相當す。

全線を通じて未開地又は山地頗る多く、隧道も三個所に及ぶ。

驛の數は十三ありて、各驛間の距離の最長のものは雙河鎮・西楊間の十四哩一一、最短は馬相屯・口前間の四哩二三にして、平均九哩三三なり。

十一 吉敦鐵道 本鐵道は吉林驛より敦化驛に至るもの

にして、其の延長百三十哩七あり。ゲーデは四呎八吋半のものなり。滿鐵會社にして工事は請負たるも支那官商に屬す。

し、將來は敦化より更に延長して吉林及會寧を結ばんとする吉會鐵道の一部を成すものなり。されば東部滿洲と北朝鮮及裏日本との交通上重要な使命を帯びるものなり。

全線の開通は昭和三年十月なり。りき。

本線は、滿州東部の森林地帶を横断し、山青く、風景形態美しく、我が國の夫れを偲ばしむるものあり。

驛は總數十七にして、各驛間の距離の最長のものは江密峰・額赫穆間の十二哩八〇、最短は吉林・龍潭山間の二哩六一にして、平均八哩一三なり。

尙本鐵道の事務所は長春驛構内に在り。

十二 天圖鐵道 老頭溝より圖們江岸に至る六十九哩

にして、其の延長一千七十九哩、範軌式にして併も滿鐵よ

(内、局子街枝線六哩を含む) の延長を有し、軌間二呎六

時^{トキ}の日支合辦の輕便鐵道なり。滿州の最高部、所謂間島を貫きて朝鮮國境に達する鐵道なり。

驛は幹線に十二、各驛間の距離の最長のものは榛柴溝・東盛湧間

の七哩六四、最短は懷慶街・圖們江岸間三哩六七にして、平均五哩七三なり。

〔局子街枝線〕一名延吉枝線と云ふ。局子街は延吉とも稱す。幹線の朝陽川驛より分岐し、距離〇哩六二にして局子街驛に達するものなり。

十三 東支鐵道 東支鐵道は露

支共同管理、所謂露支合辦の鐵道

りも稍廣き五呎のゲーデを有す。

西は滿洲里より東は綏芬河（ボグラニーチナヤ）に至る。東西に走る線と、此の線の中に位する哈爾賓より分歧して南行し長春に達する線となり成るものなり。

本鐵道は千九百三年に全通し、歐羅巴露西亞と極東とを結ぶ唯一の線路として、又北滿洲の大動脈として重要なものなり。

本鐵道は哈爾賓を中心として、東部、西部及南部の三部線に分たれて稱へらる。東西線が幹線、南部線が枝線の形を成す。車窓より見る所の沿線には、露西亞植民の村落都市點在し、露西亞氣分を多く享受することを得。而して本

鐵道の業務を司る東支鐵道本廳は哈爾賓に在り。

〔東部線〕 哈爾賓驛より綏芬河驛まで其の距離三百三十

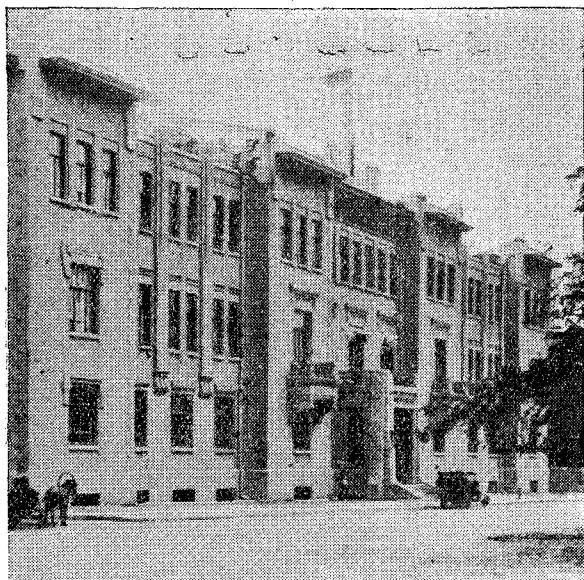
九哩三の全部が吉林省を過ぎ二十一時間を要す。此の間、

殆んど山地にして、特に小嶺驛より細鱗河驛までは幾多の

東支鐵道林區ありて一言以て森林地帶と名付くること得。列車は高

嶺子まで登り、其處より海林道まで降る。更に牡丹江より撝馬江まで登る。撝馬江の直前山頂站は山の頂上にありて諸

方に山谷を見下す。一帶は高原にして隧道を穿ち斷崖を切り開き、山腹を蜿蜒廻行す。

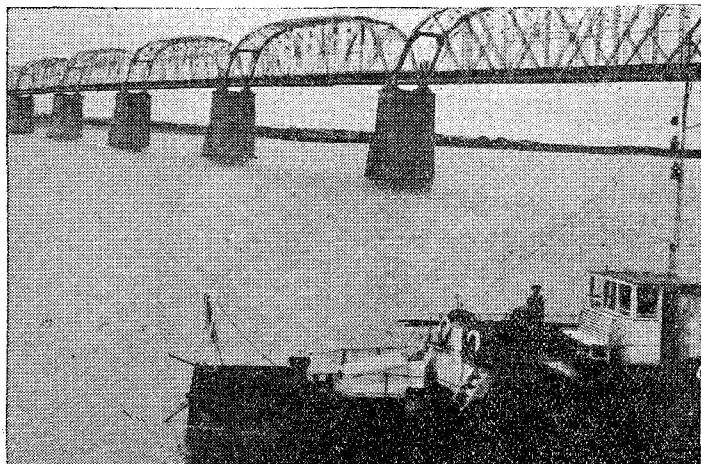


此處より降り勾配となり江泥河までは、軌道が橢圓形に山より山に九十九折の道を分け、太平嶺よりは機關車を一臺

とし、細鱗河まで降り行くなり。驛々の構内には多量の木材を野積となし、此の地方が林業を以て生命となす光景を表象す。従つて此の東部線は運材が大なる任務なることを知る。斯の如き山又谷、河又森、其の間に慎ましやかな聚落を配したる情景は、満洲奥地と思はず日本内地にも似通ひたる趣ありて朝鮮人の移民に依つて培はる水稻も懷しきものゝ一つなり。林産に次ぐに農産、石炭、石材、石灰等ある。本線中の小城子驛より、穆稜鐵道を岐出す。

尙本線中に驛は哈爾賓を入れて五十五あり。各驛間の最長のものは三丈窯集・山市間の十三哩六七、最短は木柴廠・香坊間の一哩二四にして、平均六哩二八なり。

よりて知ることを得べし。この方面的地形は多く波状を成



松花江鐵橋

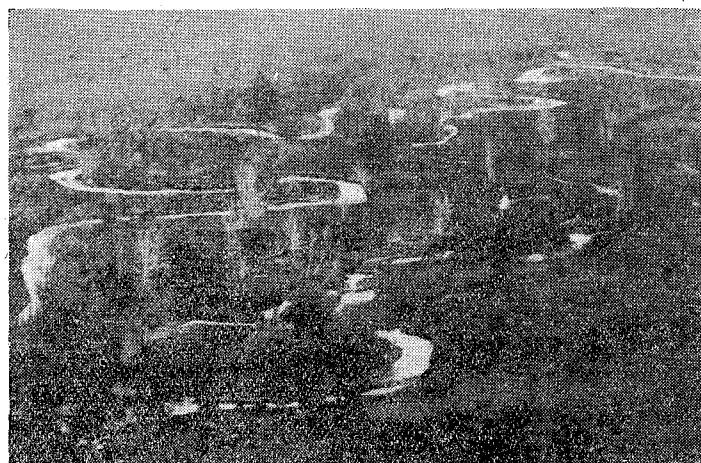
〔西部線〕 哈爾賓より満洲里まで五百八十一哩一の延長を有する、全線黒龍江省を横断し、一晝夜の行程をなす。此の間は産業上より大略に於て三地域に分たる。即ち哈爾賓より碾子山までは農業地域、碾子山より牙克石までは林業地域、牙克石より満洲里までは牧畜地域とす。而して此の三地域は、其の地勢に、氣候に、植物の群落に、民族の生活に夫々の特色を有し、各地域が自然文化に導化融合する景觀が能く覗はる。

し、夏季降雨の多寡に依る大なる影響を受けざることが、大豆耕作地として理想に近きものなりと云ふにあり。沿線に散在する堡を築きたる支那人の民家は南滿洲よりの農村の延長なるを思はしむ。

然るに嫩江を越ゆれば次第に山岳迫り来る。南は擴けて野をなし、北は山の裾を辿る。有名なる雅魯河の蛇行に沿ひて列車は走るなり。蒙古の英雄なりし成吉思汗を偲びつゝ山間に入る。大興安嶺山中の美しき白樺の林相も目に麗し。鐵路は迂曲廻行山頂に向ひ、二哩に近き隧道を行ひて興安嶺驛に達す。此の邊一帯が森林をなし林業の殷盛なるを沿線に認む。

山を降りて牧畜地域となる。一畔の草原に牛馬羊等の放

伊通、飲馬、第二松花江、拉林の諸を過ぎる。第二松花江



興安嶺地方の蛇流

漠の末端に位置する此所、白き砂丘の諸所に見らるゝ間に二又三、松樹の群茂する景色は特殊なる景たり。此の地方は多分の露西亞風に浸ることを得るなり。

本線中齊々哈爾驛より齊克鐵道、齊昂鐵道を出す。而して驛の數は哈爾賓共に四十一あり。各驛間の最長のものは免渡河・牙克石間の二十哩五一、最短は哈爾賓・舟場間の三哩一一にして、平均は十四哩五三を示す。

〔南部線〕此の線は豐沃平坦なる野原を走り長春より哈爾賓まで其の延長百四十九哩一三を有し、

鐵橋は東支鐵道中第二位の長きものにして、亘長一千四百呎あり。此の沿線一帯は、所謂集約的農業行はれ、人口の密度も可成り大なるを見る。

本線中の驛は十六ありて、各驛間の距離の最長のものは米沙子・哈拉子間の十二哩四二、最短は長春・寛城子間及老小溝・松江間の一哩八六にして、平均は九哩九四なり。

十四 呼海鐵道 本鐵道は哈爾賓の松花江對岸に位する松浦の馬船口驛より綏花を經て海倫に至る、延長百三十二哩のものなり。ゲーデは四呎八吋半のものなり。

呼海鐵路公司經營の支邦官商合辦に屬し、昭和三年十二月全線開通したり。而して本鐵道は將來、哈爾賓より墨爾根に至る濱黒

鐵道の一部を成すものにし、其の通過する所北滿の豐沃な

農產地帶を走るが故に經濟的にも有用なる使命を帶ぶるなり。

本鐵道は沿線に河川多く、隨つて橋梁の數も四十五以上に達し其

の内最も長きものは呼蘭河に架する全長八百四十三呎の橋梁なり。

全線を通じて十九の驛を有し、

各驛間の距離の最長のものは東邊井・海倫間の十一哩一二にして、最短は馬船口・松浦間の一哩八六呎なり。平均は七哩三三三なり。

十五 齊昂鐵道 本鐵道は齊齊

哈爾・昂島溪間に布設せられたる、

全長十六哩のものにして、ゲーデは三呎四吋のものなり。黑龍江省に於ける官商合辦の經營に成り、目下工事中に屬する齊克

鐵道の延長線を型る。

十六、穆棱鐵道 東支鐵道の東部線の小城子驛より、穆棱炭礦所在の梨樹鎮驛に至る、ゲーデ五呎の鐵道にして、穆棱支合辦の穆棱炭礦會社の經營するものなり。石炭の運搬を第一の目的とする鐵道にて、途中に八面通と稱する一驛あるのみなり。其の總延長は三十七哩なり。

十七、齊克鐵道 本鐵道は、東支鐵道西部線中の齊齊哈爾驛より、克山鎮に至る百三十三哩の鐵道にして、目下建設工事中に屬す。開通したる部分に對しては、昭和三年十二月より營業を開始すと雖、全線の完成は未定なり本線延長の昂昂溪に於て洮昂鐵道と連絡すべく、又將來北進して呼海鐵道と連結すべきものなり。ゲーデは四呎八吋半にして、黑龍江省の官商合辦のものなり。

以上十七鐵道の外に、民營に成る鶴立崗鐵道と稱するありて、蓮花港・鶴立崗間を結び、其の延長三十四哩九、ゲー

ヂ五呎のものあり。尙未成線に屬する鐵道は以上の外に、洮安・素倫間の三十四哩、ゲーデ四呎八吋半の洮素鐵道が支那官辦に依りて施工せらるべき、又、吉會鐵道（吉林・會寧間）、開吉鐵道（開原・吉林間）、長洮鐵道（長春・洮南間）、洮熱鐵道（洮南・熱河間）及洮撲鐵道の一部より某海港に至る鐵道を計畫し、着々建設をなさんとしつゝあるなり。

綜合して、滿洲地方に於ける鐵道の現狀を見るに、數字に表はれたる所、各驛間の距離即ち延長に對する驛の數は、東南地方に於ては相當縮少すると雖、尙日本國內地のそれにして多くの間隔あり、而して西北地方特に黑龍江省方面に於ては、頗る遠隔且つ僅少なり。

惟ふに、滿洲地方は、人煙稀薄にして、交通未開の地も多々あるべく、併も、天惠の物資は其の產出に制極を知らしめず。向後、植民に、殖產に、其の好適地として、之等鐵道は吾々人類を導き迎ふる至大の機關たるなり。（未完）