

## 講 演

第十九卷第八號 昭和八年八月

## 北 鮮 滿 の 鐵 道 視 察 談

(昭和八年六月二十七日土木學會第六十一回講演會に於て)

會員 工學士 山 田 隆 二

On the Railways in Northern Korea and Manchuria.

By Ryuji Yamada, C. E., Member.

## 内 容 梗 概

本講演は北鮮羅津港を中心とする鐵道連絡及滿洲内鐵道全般の概念を述べたものである。

私は先月初から約1箇月に亙つて、北鮮から滿洲を旅行して参りましたので、其間に見聞した事を大體お話し上げたいと思ひますが、期間も短かつたし、詳しく調べる餘裕もなかつたので、或は正鵠を缺く點があるかも知れませんから、豫め御承知を願つて置きます。

先づ北朝鮮の鐵道であります、現在は京城から會寧まで、朝鮮總督府で敷設した京咸線があります。會寧から先は新京まで連絡する目的で滿洲に吉會線といふのが明治 42 年頃の借款契約で敷設されることになつて居つたのですが、吉林から敦化までは吉敦線といふのが出来ましたが、敦化から會寧までは敷設されるに至らなかつたのであります。

會寧から先は、現在天圖輕便鐵道といふのが私設で滿洲側の老頭溝まで出来て居ります。又朝鮮總督府では、別に雄基から國境に浴ふて南陽まで廣軌の鐵道を敷設して目下運轉中であります。會寧から北方朝鮮内の輕便鐵道は初め天圖輕便會社で敷設したのですが、朝鮮側の線路は朝鮮總督府で買収して、會寧から上三峯まで廣軌に改築をしましたので、今は京城から上三峯まで直通列車が運轉されて居ります。上三峯から潼關嶺までの輕便鐵道は、廣軌に改築中でありましたが、現在では既に出て来た上つて居るさうです。潼關嶺と南陽の間は新規に線路建設中であり、之も既に出来上つたらうと思ひますが、營業を開始するのは9月頃の豫定であります。それが全部完成しますと京城から會寧、南陽まで直通することになります。一方雄基から北朝鮮の國境に沿ふて南陽に至る線は既に營業中であり、雄基から北朝鮮の國境を廻つて滿洲國へ行く線が出来るわけであります。

又滿洲國の方は、事變後に敦化から會寧までの線を變更して敦化・南陽間とし、7年度に於て既に南陽の對岸瀋陽(前の灰漠洞)まで滿鐵が建設をして(豆滿江橋梁も完成)現在假營業を致して居りますので、大體に於て滿洲から南陽を通つて雄基まで直通し得るといふ状態になつて居ります。更に南陽と潼關嶺の間までの建設工事が營業を開始しますと、間島よりの輸送は雄基方面へも清津方面へも連絡が出来、加之雄基から清津の方へも北を廻つて連絡し得ることになります。

もう一つ老頭溝まで行つて居る天圖輕便鐵道も滿鐵で買収して、今營業をやりながら廣軌に改築中であり、今年の12月までには全部完成する豫定になつて居ります。是が出来ると、滿洲側の物資は北朝鮮を廻つて雄基へも出られますし、又天圖輕便の改築線によつて清津へも出られることになります。雄基から羅津に至る鐵道も滿鐵で建設に着手して居りますが、是が完成しますと北滿洲の物資は各鐵道を通じて朝鮮の海岸に出され

ることになる。清津にも、羅津にも、雄基にも自由に出せることとなります。

さういふ關係があります爲に、清津以北の朝鮮側の鐵道は、滿鐵に委任經營とすることに交渉中でありましたが、最近新聞を見ますと交渉が成立つて 9 月一杯には手續を済まして、10 月 1 日から委任經營になるといふこととであります。北朝鮮側の線路の延長は今お話しした總ての線路を合計して 338 km であります。

是等の鐵道と同時に清津、羅津、雄基の三つの港の經營も、滿鐵に委任されることになつて居ります。是等の鐵道に對する朝鮮側の投資額は、大體 3900 萬圓であります。上記の雄基、清津は既に朝鮮總督府で相當の施設をして居りますから港灣と鐵道を合せますと、朝鮮側の投資は 5000 萬圓内外に達するといふことであります。之等の投資額の鐵道と、港灣の經營を滿鐵に委任することに、いよいよ交渉が成立したのであります。北朝鮮には物資が相當にあるのですが、琿春地方からは木材、農産物、石炭が出ます。會寧の地方からも木材、石炭が相當に出ますが、それを全部雄基と清津に出すことになつて居ります。

現在の天圖輕便は滿洲側の鐵道であります。是は滿鐵で 600 萬圓で買収して、今改築中であります。此改築の爲に、從來 80 km の所が 20 km 丈短縮されて、60 km になるさうです。さうなりますと、滿洲側の物資の清津の方へ出るものは、朝陽川（敦副線の間）といふ所から別れて天圖線で運ばれるし、羅津及雄基へ出るものは、北の國境の線を廻つて運ばれることとなります。現在の所では清津へ出る方が少し距離が短いのです。清津の方は朝陽川から 210 km、羅津の方は 225 km ですから、約 15 km ばかり近いのです。所が雄基・南陽間の北朝鮮鐵道は、豆滿江の沿岸を通つて居るのですが、かなり曲折して居りますので、羅津が出来上つて輸送數量が増加する様なれば、此線は改良を加へなければならぬ、若し是が改良されますと、羅津の方が近くなるだらうと思ひます。

天圖輕便は買収費が 600 萬圓の外改築費は 640 萬圓の豫算でやつて居ります。距離は短いのですが、勾配は相當急なのです（勾配は 1.5% 及 1.8%）。

雄基から羅津に至る鐵道は、延長 15 km ばかりですが、是は朝鮮總督府の地方鐵道として、滿鐵で建設中であります。此の鐵道は、勾配は樂に出來て居りますが、途中に 4 km ばかりの隧道がある爲に、工事の期間も長く、着手は本年度初めでありましたが、完成は約 2 箇年で、昭和 10 年の 7 月頃に開通の豫定になつて居ります。工事費は 440 萬圓、つまり 15 km で 440 萬圓ですから、1 km に付 29 萬圓位に當つて居る、隧道だけでも 240~250 萬圓を要するので、建設費は相當高くなつて居ります。

此線路によつて羅津に出る譯であります。羅津の港の計畫に就てお話しして見たいと思ひます。滿鐵の計畫は第一期、第二期、第三期と分けて、第一期は 5 箇年計畫で、300 萬噸を扱ふだけの設計を進めて居ります。今滿鐵側から當事者が上京して、各關係官廳に設計の内容を説明して居る筈であります。第二期は 600 萬噸、第三期は 900 萬噸のキャパシティーの港を造るといふ計畫であります。第三期完了までの總工事費は約 7000 萬圓であります。

雄基の港もあるし、清津の港もあるのに、なぜ羅津をさういふ大きな計畫でやるのかといふと、雄基は灣が小さいので大きい船の出入困難である。清津は今 90 萬噸位を扱ふ設備が出來て居りますが、實際扱つて居るのは 30 萬噸位のものであります。何れにしても 90 萬噸以上は扱へないといふことですから、將來北滿が發展して物資が増加しますと、90 萬噸、100 萬噸位の設備では足りない。それで羅津にさういふ大きな計畫をした譯であります。

羅津の工事は、現在はまだ始まつて居りません、多分 8 月頃から着手されるだらうといふことであります。其

關係で、今までは何もない寒村で、人家は 3 軒、5 軒と散らばつて居つた寂しい所だつたのですが、今は各地方から人が入りこんで、人口も 8000 人に及んで居るさうです。恰も震災後の東京の様に、バラックが澤山出来て混雑して居ります。一方朝鮮總督府では、羅津の都市計畫をすることになつて居ります。高さ 80 m 以下の地域を選定して、1000 萬坪に亘つて約 30 萬の人口を包容することを目標にして居ります。それは急には出来ずまいが、さういふ目標で計畫を樹て居ります。

羅津が出来るとどういふ關係になるかといふ事を數字で申しますと、第一に日本と滿洲の間の距離であります。現在北滿洲の物資は、滿鐵に依つて大連へ出て、大連から船に積まれるのですが、ハルビンから大連までの距離が、今の北滿鐵路（東支兩線）を通算して 940 km 餘であります。羅津に出ますと約 720 km となり 220 km 以上短くなつて、港へ出る時間が餘程早くなります。さういふ點から見て、羅津が完成した際には、北滿の物資を船に積むまでの時間が少なくなります。

旅客はどうかといふと、假に大阪から新京までを目標として計算しますと、大連を通過して新京まで行くには 81 時間かゝります。それが大阪から敦賀へ出て、羅津へ上陸して新京へ行きますと 66 時間餘で行けます。此方が 14 時間ばかり早いことになります。海上の距離も敦賀から羅津へ行く方が短いのです。

現在は關釜聯絡の徑路を採るのが一番早いのです。釜山から京城を通つて安奉線で行きますと、52 時間位で新京へ行けます。併し羅津を経由するにしても、大連を経由するにしても、商船会社が船のスピードアップを計畫して居るさうですから、假に 20 哩位の高速度の船を使ひますと、時間は餘程短縮される譯であります。52 時間といふ鐵道の時間に、だんだん近くなるだらうと思はれます。

荷物の方は大阪から大連を経て新京まで 7 日間、羅津を経由すると 6 日間で、1 日早く行くことになります。何れにしても羅津が出来ると、時間的に餘程短縮される譯であります（釜山京城經由、大阪・新京間貨物は 8 日を要す）。

羅津が全部出来上つた際には、900 萬噸を扱ふといふ計畫であります。現在大連ほどの位荷物を扱つて居るかといふと、滿鐵の埠頭が 600 萬噸から 700 萬噸を扱つて居る。其對岸に甘井子といふ石炭を扱ふ所がありますが、其處で 100 萬噸から 200 萬噸を扱つて居る。兩方を合せて 800 萬噸位扱つて居ります。ところが大連は、既に充分に發達して居りますので、將來擴張をしても、非常に金が掛るから容易に出来ない。従て北滿が發展して物資が多くなると大連だけでは扱ひ切れない、どうしても羅津の方に出さなければ間に合はないといふことになります。それなら羅津の方への位來るかといふと、それは今の所見當がつきません。將來北滿の物資は、大連の方へ 6 割、羅津の方へ 4 割位出るのはなからうかと言つて居る人がありますが、今の所は全く見込が立ちません。

次に滿洲國の鐵道に就て申上げます。滿洲の鐵道では第一に滿鐵で、其線路は約 1100 km であります。それから北滿鐵路即ち東支線が約 1700 km であります。其外に滿洲國から滿鐵に委任された鐵道が、假營業中のものを加へて 12 線あります。第一は吉長線——吉林から新京に至る線、第二は吉敦線——吉林から敦化に至る線、第三は四洮線——四平街から洮南に至る線、第四は洮昂線——洮南から昂々溪に至る線、此四線は所謂借款鐵道で、滿鐵が 13000 萬圓の金を貸して居ります。

それから、奉天から海龍に至る瀋海線、海龍・吉林間の吉海線、チチハルから克山に至る齊克線、ハルビンから海倫に至る呼海線、克山から海倫に至る克海線、是は事變後建設した線であります。洮南から索倫に至る洮索線、是は今洮南から懷遠鎮まで出来て居ります。奉天から山海關に至る奉山線、事變後建設された敦化から圖們に至る

敦圖線、是等の線が滿鐵の委任經營になつた鐵道で、此全延長が 3 400 km 餘であります。此中克山・海倫間、敦化・圖們間は、事變後に建設されたもので、今假營業をして居ります。

此外に滿洲國と日本の合辦に成るもの、或は滿洲國の鐵道を約 300 km あります。滿洲國に於ける是等の鐵道を全部合計しますと、6 520 km、天圖輕便を加へますと約 6 600 km になります。以上が現在滿洲國に於ける鐵道であります。今申しました四つの借款鐵道に滿鐵から出して居る金は前述の通り 13 000 萬圓であります。克海線と敦圖線の外にハルビンから吉林の東の拉法站に至る線即ち拉濱線、此 3 線は、滿洲國から滿鐵に委任したと同様に、滿鐵に建設せしめたもので、其建設費は合計 1 億圓に及んで居ります。之に前に述べました天圖輕便の買収費、改築費を加へますと、滿鐵から出して居る金、つまり滿洲國に對する債權は 24 240 萬圓に達して居ります。さういふ關係になつて居りますので、滿鐵は其經營に當ると共に、其收入をも處理することになるのであります。

滿鐵の委任經營の線も、従業員は従前通り滿洲人を使つて居ります。滿洲人の従業員は、合計 35 000 人位居るさうですが、現在滿鐵の鐵路總局で之を管轄して居ります。局長は今宇佐美君がやつて居りますが、滿鐵側としては、成べく滿洲人を止めて、日本人を使ふことにしたいといふ希望を持つて居るようですが、外交關係とか對軍部の關係とか滿洲國に對する關係等から、急に實行することは出来ないと言つて居ります。一例を申しますと 35 000 人の滿洲人の平均給料は約 15 圓であるのに、滿鐵の職員の平均給料は約 66 圓で約 4 倍に當つて居る。従て滿洲人を使ふことは、事業費を安くすることになります。一方滿洲人は能率があまりよくない。日本人の方が非常に能率が擧がる譯ですが、いきなり少數の日本人でやる譯にも行かないので、日本人を置き換へると、給料が非常に多くなる。それから其他色々の關係があつて、急に滿鐵側の意見は實現されないといふ事を、鐵路總局の人は言つて居りました。

又一方にはかういふ事もある、滿洲人は給料は安いけれども、公私を混淆する爲に、鐵道に不利益を來す事が多い。一例を申しますと、車輛のジョーナル・ボックスに入れる油の浸込だ糸屑など、いつの間にか無くなる、之がないと車輛は折損し易いのでありますが調べて見ると職員が家へ持つて歸つて燃料にするのだといふ、それには油が浸込で居るから好いたきつけになるので、勝手に持歸るのださうです。さういふ風に直に鐵道に不利益を來す事をも平氣でやるので、鐵路總局でも相當苦心をして居るけれども、なかなか滿鐵側の意見通りにもならないといふことであります。

次は建設線の事ではありますが目下滿鐵で計畫して居る建設線に就て少々申し上げます。併し是は軍部等の關係もありますから、今日公表する譯に行かないのであります。あまり發表してくれては困るといふことでありますから、極く大體を申し上げますが、克海線と敦圖線は前述しました通り今假營業になつて居ります。が之の 2 線の外に吉林・敦化間の拉法站からハルビンに至る拉濱線があります。是は東支線に對抗して、北滿物資搬送の目的で計畫されたものと思ひますが、今盛に工事をやつて居りまして、今年中に完成する豫定ださうです。以上の三つの線は、滿鐵が滿洲國から請負つて建設した線に既に發表済のものでもあります。其外に目下計畫中並に工事中のものがありますが、まだ發表に至らないものであります。

又建設線の終端で、あまり荷物のない所は、差當り道路だけを造つて、自動車運轉して居つて、必要があれば何時でも鐵道を敷設するといふ計畫の部分もあります。例へば北の方の拉法站といふ所から西方及熱河の赤峰と林西の間等は差當り自動車道路建設の計畫であります。是等の建設線は、昭和八年度以降、數年間の計畫となつて居りますか、總計 3 500 km 餘であります。それが完成しますと、滿洲に於ける鐵道は、合計約 10 000 km になる

譯であります。

此建設工事は、各地に建設事務所を設け之に當つて居ります。滿鐵の建設事務所は今 5 箇所にあります。錦州の事務所は熱河の建設工事、チ、ハル、ハルビン、岡門の事務所は、それぞれ其地方の建設工事又羅津の事務所は、鐵道と港灣の方をやつて居ります。此の五つの事務所が今盛に仕事をやつて居るのです。

現在既設鐵道 6600 km といふ延長は滿洲の面積に比しては極めて少ないのでありますが其面積と延長の割合はどの位になるかと云ふと、日本内地に較べて約 1/12 でありますから、まだ非常に少いのです。朝鮮に比較すると約 1/3 位にしかならぬ。建設計畫中の 3500 km が完成し合計 10000 km となりますと日本の 1/8、朝鮮の 1/2 位となります。滿洲の面積は日本の約 3 倍もあるのですから、物資が盛に出る様になれば、現在の何倍も鐵道を建設しなければならぬと思つて居ります。序に鐵道 1 km 當り運輸収入を見ますと大體 1 年間 1 km 當りが滿鐵線路約 90000 圓、委任經營線路約 15000 圓、北滿鐵路約 23500 ルーブルとなつて居ります。我國有鐵道では 1 年 1 km 約 28000~29000 圓といふ所であります。終りに御参考の爲に、滿洲の特産物の事を少し申上げて見たいと思ひます。主なるものは農産物で、1 年に 13000 萬石位出ると言はれて居ります。農産物の主なるものは大豆、高粱、粟等で、高粱は滿洲人の常食、粟は朝鮮人の食糧であります。大豆が 3700 萬石、高粱が 3500 萬石、粟が 3000 萬石位、米は 300 萬石位のもので、支那人は水田をやりません、朝鮮人が間島方面でやつて居るだけです。日本へ輸出されるものは、大豆が 600 萬石、豆粕が 100 萬噸、粟が 250 萬石位であります。鑛産物としては石炭、鐵鑛、砂金、金鑛等が多量あるのは御承知の通りで石炭の如きは埋藏量が 35 億噸、鐵鑛埋藏量 15 億噸と稱せられて居ります。

最後に間島の事を少し申上げます。間島は琿春縣、汪清縣、延吉縣、和龍縣の 4 縣を包含しておりまして其面積は約 1600 方里餘であります。昔は朝鮮の一部であつたのですが、今は滿洲國になつて居ります。人口は 8 割までが朝鮮人で、水田を盛にやつて居ります、農産物は大豆、米其他相當にあります。砂金も相當に出ますし（三道溝夾皮溝他十數ヶ所）木材も豊富であります。石炭は琿春、和龍地方に出ますから、物資は相當豊富であります。其耕地面積は 20 萬町歩で間島全面積の 1.2 割に相當し殆んど全部水田で半分は鮮人の所有となつて居ります。

要するに滿洲國としては、いつ頃になつたら物資が盛に出る様になるか、其發展の程度等は今直に見込はつきませんが、鐵道の方面から見ますと、まだまだ 3500 km の鐵道を建設した位では足りない、將來大に建設をやらなければならぬと思はれます。極めて簡単ですが、此位にして置きます。(拍手)

○眞田會長挨拶： 私から山田君に御禮を申上げたいと存じます。山田君は此度滿鮮を御視察になりまして、非常に御多忙の所を御繰合せ下さいまして、滿鮮に於ける鐵道の狀況に就て、能く要領を摘まれて吾々にも解る様にお話し下さいまして、非常に利益する所がございました。茲に厚く御禮を申上げます。(拍手)

# 滿洲國鐵道圖

	鐵路		界		國
	支線		省		界
	輕便鐵道		縣		界
	輕便鐵道		市		界
	輕便鐵道		鎮		界
	輕便鐵道		鄉		界

