

論 説 報 告

滿洲鐵道網の發達に就て

(第1回通常總會記念講演會講演)

正 會 員 佐 藤 應 次 郎*

顧るに滿洲事變勃發以來茲に10年、東亞を初め全世界の情勢が重大化し來り、東亞共榮圈の確立に邁進しつつある今日、第一回滿洲土木學會を開催せらるに當り、國防國家並に經濟建設の根幹を關す、滿洲鐵道網の建設史を回顧し、其の一端を申述べる機會を得ましたことは私の最も欣快とし又光榮とするところであります。

滿州に折代的交通機關たる鐵道の建設を見たことは日清戰爭後に始り、支那は日清戰爭に依り其の弱體を完全に暴露し、列強は奇貨措くべしと考へ虎視眈々支那の領土の割譲と利權獲得の機會を窺つて居たのであります。

即ち日清戰爭の終了せる翌明治29年李鴻章が露帝戴冠式に臨みますや、露國は露清同盟密約を結び、黒龍江、吉林兩省を通過して、浦瀬に達する東清鐵道の經營權を獲得し而續ぎ東清鐵道建設及經營に關する契約（明治29年8月8日）を締結して、著々鐵道建設の準備を進めつつあつたのですが、其の時偶々獨逸が露外債の租借權を獲得したのに刺激せられ遂て三國干涉を爲し、遂に東半島運付に盡力せる謝禮として、旅順、大連の租借權を取得すると共に南滿支鐵道の建設及經營權を得、不凍港ダルニーに築港して東洋に於ける大呑吐港とし、近くは握手を期鮮に延べ日本の權益を侵し、ピーター大帝以來の東漸政策の翻訳的成績を收めたのであります。

東清鐵道は明治31年5月起工、36年11月滿洲里、綏芬河間、哈爾濱、旅順間開通と其の支線を合せ、延々2600kmに亘る東清鐵道を略々駆け出し、翌38年7月全線の開業を見ました時、恰も英國は露國に對抗して關内外鐵道に全力を集中せむとしつつあつた際で、ありましたから明治31年10月、支那政府と英國中央公司との間に山海關萬邦子及營口支線の建設を完了し次て満洲子、新民線を竣

功したのであります。

斯くの如く露國が各國の欲する體になり、愈々弱體を暴露するに及んで露國は擅に旅大の修築、鴨綠江流域の森林經營に力を注ぎ、明治33年、北清事變以來、益々滿洲駐兵を増加して頗る處なく、其の鍛錬は朝鮮半島に及び我生命線に大なる壓迫を加へ來つたので日露戰爭の勃發を見るに至り、日露の太戰後、ポーツマス條約に依り日本が南樺太及北洋漁業權を獲得する外、關東州の租借權、並に長春（寬城子）以南の南滿支鐵道及夫れに附屬する各種權益の讓渡を受くることとなり大陸に歩を進めた事情は諸君の御承知の通りであります。

10萬の英鎊と20億圓の國幣を賄して得たる、ポーツマス條約の權益の中、南滿洲鐵道の經營權は其の最大なるものもあつたが、當時日本は戰費資金難の爲當事者を憚ましつつあつたので、米國は此の我が國情を洞察し、東の地に其の商權を發展せしめむとし、駐日米國公使が我が要路に活躍せしめ米國鐵道王ヘリマンの日本支那鐵道會社社長にして米國鐵道王ヘリマンは亞米利加大陸のレートノーザンにて横断し、太平洋在其の關係のイクノイフクメール汽船會社の船に乗り滿洲に渡りて南滿支鐵道の手中に收め亞西伯利亞鐵道を手に入し其の上關係の鐵道を買收して然る後自分の船に乘つて大西洋横断、亞米利加に歸ると云ふ實に雄大なる夢を見て居たのであります。

次で明治38年8月末入朝せるヘリマンは日本政府の士の熱烈なる歓待裡に米國と極東との交通系統を生産して統一せんことを闡明、本邦要人の支援を受け、日露戰後經營資金の獲得に携惣せる我國元老董氏

* 滿鐵總局長 前滿洲土木學會長

の提示せる滿鐵の日米共同經營案を早天の慈雨の如く狂喜したと傳へられて居ります。

斯くて10月12日、桂ハリマン覺書は調印せられたのであります。該案に依る所謂日米共同經營とは名のみであり、米國は漸く國內に増大し來らんとする巨大の富力を以て、他日滿鐵を經濟的に自家掌中に收めんとする魂膽であつたことは疑ひなき事實であつたのであります。

東亞の危機將に來らむとし、之を未然に防いたのは、外相小村侯其の人であります。侯は病體を押して、ボーツマスより歸朝し、勢頭第一、閣議に於て、「日本は清國と交渉前に滿洲鐵道を處分する權能を有せざること」戰爭の半分以上の價値を有する滿洲鐵道を米人に賣却し、滿洲を外國商業の自由競争裡に委することは、斷じて國民の忍ぶ能はざるところであり、國內に大動亂を見るであらうとし、言々句々憂國の赤誠を披瀝して之に反対したので、桂總理以下も之に聽從し桑港日本領事に訓令して同港着の「ハリマン」に對し『日本政府に、尙一層慎重なる調査と研究の必要なることを發見せるを以て、何分の交渉をなす迄、10月12日附覺書を未決とせんことを要求する』旨の電報を手交せしめ更に翌年1月15日附、桂伯より「小村男爵は日清滿洲善後條約の締結を了へ、歸朝せるが、露國に對する原特許に準據し、南滿洲鐵道は、日本及支那人のみを株主とする會社により經營せらるるを必要とす。依て1905年10月12日附、覺書を基礎としては、如何なる協定をも爲すこと不能にして、茲に同覺書の無効を要求するに到れるは甚遺憾なり」との電報を通達したのであります。

小村侯の登場に依つて「ハリマン」の計畫は微塵に紛糢せられたのであつて、當時重臣財界巨頭等が戰後の滿洲經營に定見なき間に在つて、滿鐵會社創立委員長兒玉大將と共に、滿鐵を根幹とする日本の大計たる大陸經營の基石を据へたのは、實に小村侯であつた茲に皇國の大業經營の根本方針が決定せられ、外國の參加を排除し、自力開拓を目標として、列國環視の下二大陸鐵道經營に參加した滿鐵は、今より35年前の明治40年4月1日營業を開始したのであります。

則ち滿鐵は、日清日露の兩役に國を賭して贏ち得たる、

滿洲に於ける日本の特殊權益の中心を爲すものであるだけに、其の創立過程には、内外共に種々の問題があつたのであります。

滿洲鐵道網の發達の基礎を爲す滿鐵の使命と事業とを理解するために、其の中の重要な事項に關し、次に其の概要を述べて見たいと思ひます。

即ち日本は、日露戰爭後、ボーツマス條約（1905年9月）に依り、露國が滿洲に於て獲得せる條約に依る權益の移轉讓渡を受けたのでありますが其の內滿鐵に關する部分は「長春—旅順口間の鐵道及其の一切の支線並同地方に於て之に附屬する一切の權利特權財產及同地方に於て該鐵道に屬し、又は其の利益の爲に經營せらるる一切の炭礦を、清國政府の承諾を得て、日本帝國政府に移轉讓渡すべきことを約したもので、日本は更に清國政府との間に満洲に關する條約（1905年12月）を締結し、明治39年6月7日勅令（第142號）を以て「南滿洲鐵道株式會社創立に關する件」が公布せらるるに至つたので、滿洲軍參謀長として令名ありし兒玉大將を委員長とする80名の、會社設立委員が任命せられたのであります。

然るに兒玉委員長は、7月24日薨去せられ、陸軍大臣寺内正毅大將が後任委員長仰付けられ、8月1日、外務大臣選信各大臣の命令書が交付されました。

其の内容は勅令第142號を具體化せられたもので、次の如くであります。

- 一、に鐵道運輸業
- 二、に軌間改築
- 三、に大連—蘇家屯間複線工事
- 四、に安奉鐵改築工事
- 五、に炭礦業
- 六、に附帶事業、であります。

以上の外、株主を日清兩國人に限ること、安奉鐵便鐵道の車輛、軌條及附屬品の會社購入、創立後15年を限り日本政府に於て6分の利益配當の保證等、及社債其他萬般に關する事項を規定し、全文26ヶ條より成立して居ります。

當時滿鐵の經營に就ては、最初より經濟的に引合ふか否かと謂ふことが問題であつたのであるが大陸經營に乗

り出す以上、損得を度外視して斷行せねばならぬと決心し、兒獸創立委員長は當時臺灣經營に當り令名ある民政長官後藤新平氏を初代満鐵總裁に推薦せらるるに至り後藤さんは満鐵の監督機構が、屋上屋的にして、自由活潑なる植民地交通行政を、推進せしむるに困難なりとし再三駁退せられたが四國の事情上已むなく、鐵満總裁は、關東都督の顧問を兼ね、副總裁は民政長官を兼務すると謂ふ條件に依り、承諾せられました。

後藤さんは、青年有志の士を重役陣に据へ、大家族主義を以て社員と結束を固め、勇往遠進、バイオニアの自覺下に會社事業の進展を計り經營の根幹を、產業の開發、移民の誘致に置き、北京に清國皇帝を訪ひ日清親善を計り更に、41年4月には露都を訪問、日露兩國鐵道の連絡問題を進め、東清鐵道總裁「ウエンツエルト」との間に、次の如き事項を口約するに至つたのであります。

即ち

(1) に歐亞及米國間に於ける交通大動の一として、南滿鐵道と東清鐵道との直通連絡を爲すこと

(2) に右目的達成の爲めに於ける設備を完備し歐西連絡の一門戸とすること

(3) に第一項。目的達成の爲め東清鐵道會社は當分の内毎週往復二回「イルクーツク」より寬城子迄急行列車を運行し浦鹽と「モスクワ」、「ベテログラード」間の急行列車に直接連絡せしむ。

(4) に兩鐵道は無用の競争を避くこと等が主なる事項で、就任以來多事多難の際に當り、社内の結束を圖り、對世界經濟的交通使命達成に努力せられたのである。其の偉大なる抱負は我が大陸經營の推進力となり満鐵社員の氣風を醸成して不拔の基礎を築いたのであります。

満鐵經營當初に於ける生氣活潑なる施策は、建設、營業方面に反映し、創立より大連—長春の軌間變更の爲め三線式に依り準軌を通し狭軌の車輛を内地に返還し、然る後準軌線を完成し大連—蘇家屯間複線工事を42年に完成し、安奉鐵の改築工事は44年工を終つて居ります。

此の 圖面 は満鐵が創立した當時に於ける全滿洲の鐵道圖で全延長約 3,400 斜であつた。

尙満鐵の營業成績の如きも當初危なれたものが躍進又

躍進を續け今日の壯盛を致すに至つたのであります。

茲に掲げた 圖面 に依つて豫想に比し如何に實績の方が良つたかを窺ひ知る事が出來ませう。

以上述べました事は、滿洲に鐵道が建造され始めた明治29年から同40年満鐵創立當時迄の約10數年間の事であるが、次に満鐵が日露戰爭成果として、滿洲鐵道經營に參加してから滿洲事變に至る25數年間に於ける滿洲鐵道網駿達史を、我借款鐵道、支那側自資自拵鐵道及其他鐵道とに區別して極めて概略的の鐵道建設經緯を述べることと致します。

先づ日本の借款鐵道に就て述べて見ませう。滿蒙に於ける借款鐵道の計畫は、東清鐵道に依る露西亞勢力を對象とする國防的意味を含みつつ満鐵の培養線としやうと、したもので、滿蒙沃野を開拓し日本勢力を滿洲に延ばさむとするに在りました。而して我が鐵道借款権を得たるものに、吉長鐵道、吉會鐵道、及所謂滿蒙五鐵道又は四鐵道等があり、満鐵の借款鐵道として建設せられたものは吉長、吉敦、四洮、洮昂の四鐵道であつて借款権を得たる鐵道の一部に過ぎず、支那側は我權益を無視し、自資自拵鐵道の建設に當つたのであります。

滿蒙五鐵道とは、山鹿駐支公使と孫外交部長との間に取り極められた「滿蒙五鐵道に關する交換公文」に依り借款権を得たる鐵道であつて

即ち

四洮鐵道(四平街—洮南間)

開海鐵道(開原—海龍間)

長洮鐵道(長春—洮南間)

洮熱鐵道(洮南—熱河間)

吉海鐵道(吉林—海龍間)

の五つであります。

右の内四洮、開海長洮の三鐵道は明瞭に日本借款にて支那側自ら建設することを約し、次の洮熱、吉海の兩鐵道は日本に對し、借款優先権を認めたものであります。

其の後此の五鐵道中四洮鐵道の一部四洮線の借款なり、大正七年九月起工したので之は別途を款契約の取扱に據り、又開原—海龍間及海龍—吉林間を併せて一線とし、更に洮熱鐵道の一端より海港へ達するの一線を加

満洲鐵道網の發達に就て

へたのが所謂「満蒙四鐵道」であります。

即ち

開吉鐵道（開原—海龍—吉林間）

長沈鐵道（長春—洮南間）

洮熱鐵道（洮南—熱河間）

洮熱線の一地點より海港に至る鐵道の四つで

右鐵道は大正7年後藤外相と支那公使章氏の取極められたる。

「満蒙四鐵道に關する交換公文」に依り、日本の資本を以て速に建設することを約束せられ、同年9月、日本銀行團と章氏との間に「満蒙四鐵道借款豫備契約」が成立し銀行團は前渡金2千萬圓を交付したのであります。

然るに本契約は一つとして履行せられず、開豊輕便鐵道、吉海鐵道、錦朝鐵道打通線の如く、我借款權を無視して支那は自資自辦鐵道を敷設し再三、再四の我抗議にも反省するところがなかつたのであります。

大正10年、早川社長就任後松岡前外務大臣が理事在任中私が交通課長代理として培養鐵道の積極的實現を計畫して居つたのですが社長は中途にて急逝し後任川村社長が其の意を繼き大正13年11月

「満蒙五鐵道の敷設促進」方を政府に提議しました。

満蒙五鐵道とは

吉會鐵道（吉林—會寧間）

長扶鐵道（長春—扶餘間）

開鶴鐵道（開原—朝陽鎮間）

白開鐵道（白音太來—開魯間）

洮南（洮南—齊々哈爾間）

の五線、延長1,163杆に達するものであります。満鐵から積極的に満蒙開發鐵道の建設を要望した最初のものでありますが、政府は之を容認したので、之に基き洮昂吉教の兩鐵道は逐次實現の段階に入り、満鐵と支那政府との間に請負契約が締結せられたのであります。

次て大正14年9月、安廣社長時代に實地踏査の結果、満鐵を本位とする35線、延長8,800杆に達する「満蒙開發鐵道網」を確定、之を20箇年に完成すべく時の政府に提出したのであります。

而して其の内容は

第1期—980杆3箇年完成

工費豫算 6千2百萬圓

第2期—2,470杆7箇年完成

同 1億6千萬圓

第3期—1,180杆3箇年豫算完成

同 7千7百萬圓

第4期—4,200杆7箇年豫算完成

同 2億8千萬圓

合計 5億7千9百萬圓

の大計画で此の画面で御覽を願ひ度と存じます。

本計画に依れば、大正14年から向ふ20箇年間、即ち昭和19年迄に8千8百餘杆の鐵道を完成しやうとするもので、建設費總額5億8千萬圓ありました。

本鐵道計畫中満鐵によつて實現せられたものは昭和6年事變前迄に瀋沈、瀋易、吉敦の三鐵道に過ぎなかつたが事變後に於て實現せる鐵道と比較對照すれば興味津々たるものがあるであります。

昭和2年山本總裁は東京に於て開催された「東方會議」の決議に基き自ら時の東北四省の政權者たりし張作霖と會見、次の5鐵道の建設協約を取極めた。その内容をなすものは、敦化より老頭溝を経て圖們江岸に至る線、長春より大齊に至る線、吉林より五常に至る線、洮南より索倫に至る線、延吉より海林に至る線の五つで、翌昭和3年5月山本總裁、張作霖間に右取極中、洮南より索倫に至る線、延吉より海林に至る線の二線の「建造請負契約」が締結された。

次て敦化より老頭溝を経て圖們江岸に至る線、長春より大齊に至る線の二線に對しては趙支那交通部次長と山本總裁間に前同様「建造契約請負契約」が締結されたのである。

以上の如く、満鐵は多年の一貫せる努力に依り山本總裁時代に於て、宿年の懸案たりし満蒙五鐵道の一部の建造請負契約が締結され、其の實現に移らむとして居た矢先張作霖の爆死楊寫意、常陰撲鉢殺事件、東北政權の抗日政策、支那の政變等の爲起工を見るに至らなかつた。

時偶々満洲事變の勃發となり満鐵は此の契約を根據とし吉林省政權と交渉、昭和6年11月より先づ敦圖線の完

成へと建設を急いだのである。

次に支那の自辦鐵道の歴史であるが歐洲大戰後、世界を風靡せる被壓迫民族開放の思潮は、支那に反響し雖て夫は滿洲に於ける鐵道利權回収運動、自國資本及技術に依る鐵道布設問題となり、全滿洲を風靡するに至つたのである。

即ち大正14年以降俄に支那自辦の鐵道か、各地に布設されるに至りたると共に、外國利權鐵道の實現は困難となつたのであります。

斯くて第一の犠牲となつたのは東支鐵道である。露國革命に依り武力を有ざるに至つた東支鐵道は、支那政權の蹂躪する處となり、退却に次ぐに退却を餘儀なくせしめられたのであつた。要して東支鐵道の利權回収に利を占め、之に增長せる東北政權は中央政府と相結び、確然たる條約に基礎を置く我が帝國の利權回収に乘出し、凡ゆる非合法的手段を以て、日本人生活を壓迫し滿鐵線の包囲を營策するに至つたのものであります。

而して支那鐵道として建設せられたるは、瀋海、吉海、呼海、長齊、齊克、洮索、確立、開豊の八鐵道、其の總延長 11,150 杵である。

尙此の間種々の理由により打通鐵道、錦朝鐵道、金福鐵道、大圖輕便鐵道、獨立及穆段の六鐵道が建設せられたのである。

滿洲事變直前に於ける支那官民は銀貨暴落、物價騰貴の波に襲はれ、極度の資金難に直面し、高額に達せし鐵道敷設も、外資排斥熱と矛盾擴張して、鐵道の建設を鑑定の如く進歩せしめ得なかつたのであるとは謂へ、支那側の鐵道網建設計畫は、瀋海鐵道を初め吉海、齊克洮索打通等の敷設となり、又豫定線に至りては恰も兩後の筈の如き期を呈したのであつた。茲に東北交通委員會は、之等鐵道敷設計畫の整理統一の必要を認め、昭和5年4月、同委員會内に東北鐵路々政會議を開催し、之を審議を進め東北鐵道網計畫を作成したのであります。

今此の鐵道網計畫に就き、其の際傍するところを見るに、「東北は滿鐵を回収せざる限り安んずを得ず、さりとて今急に之を回収するを得ず、故に方略を定めて滿鐵を自滅の境に陥らしめるの策を講ずるを要す、而して之

か計畫は満鐵を包囲し東支鐵道を壊斷する東西兩大幹線及其の支線を建設し之を北寧線に連絡し壹蘆島に口を開き以て滿鐵の使命を制し東支鐵道に重大なる脅威を加ふるに如かず」と高唱したのであります。

瀋海線、吉海線は南滿東部の穀倉東豐の沃野を從賞し之を獨占するの位置に在り、鐵安は支那側鐵道の運賃割安となるに乘し、自家鐵道集荷を強制し、俄に輸送量の増大を來したので當時支那側鐵道の運賃は、既に原價を割り、缺損赤字に苦しんで居たので各鐵道局は運賃の値上を申請した。

然るに交通委員會は、敢然之を斥け、無暴の抗爭を續け、以て満鐵及東支鐵道を破産に導かむとしました。

尙、北滿貨物を自線集中の爲、東四路（北寧、瀋海、吉海及吉敦）西四路（北寧、四洮、洮昂、齊克）の連絡運輸を結び之が貨物争奪に拍車を掛けたものである。

而して、次に述べるが如き新蘇計畫を以て、滿鐵の使命を制するは、遠きに非ず考へて居たのであります。

即ち此の圖に示す様に、東大幹線として海林—敦化—吉林—海龍—奉天—壹蘆島の線西大幹線として黑河—鐵江—寧安—齊齊哈爾—洮南—通遼—壹蘆島の線其の他これに隸屬する各枝線を計畫したのであるが此の計畫に依るものは幹線に、枝線18、延長約6千杵に亘る廣大なるものであります。

茲に注目すべきは往年世の耳目を聳動したる錦愛鐵道計畫が、其の鐵西大幹線として本計畫に織込まして居ること又日本の有する鐵道敷設権が無縫にも蹂躪されて居ることであります。

とまれ東大幹線は、瀋海線、吉海線、吉敦線として現れ、西大幹線は打通線及洮昂線となり壹蘆島の築港と相俟つて俄然滿鐵の脅威は増大したのである。

かかる情勢の下に、昭和6年9月、滿洲事變が勃發したのであります。

滿洲事變が勃發するや翌10月直に吉長、吉敦、奉山、瀋海、吉海、四洮、洮昂各鐵道よりなる交通委員會を組織し、瀋海鐵道局長たる丁鑑修氏を委員長とし満鐵、北滿鐵路を除く全滿鐵道の運營に當らしめ、海克、拉濱、敦圖鐵道の建設には昭和6年12月より満鐵自力に依り、

建設に着手し、追て滿洲國政府成立後運営並建設契約を結ぶ確定でありました。

かくて滿洲國の成立を見るや昭和8年2月滿洲國交通部大臣丁鑑修と滿鐵總裁林溥太郎との間に全滿（北滿鐵道を除く）鐵道の運営と第一次建設線の建設經營委託契約を締結し、爾後第二次第三次と漸次建設線を計畫し目下第7次線迄の契約を締結したのであるが、其の内工事完了し營業を開始せるもの、及昭和10年3月北滿鐵道を滿洲國に於て買收し、前同様之で滿鐵に委託し、改軌運営せしめたるもの、及滿鐵にて買收し、滿鐵線に操入れたる金福鐵道を含めたる、全滿鐵道網は此の  に示すが如きものであります。

以上今日に至る迄の大體の歴史を回顧したのであるが、私が述べた事から、諸君は在來の鐵道網には大體四つの系統がある事がおわかりと思ふ、即ち第一は滿洲線及其の借款鐵道の系統である。これは前に述べた通り露國の北滿鐵道及之が支線に對する國防上の必要を含みつつ沿線の貨客を滿鐵線に吸收し本線を通し大連港、安奉鰐を通じ朝鮮に流さうと企圖されたものである。

第2が奉山線の系統であつて奉山線、打通線、河北線、北票線等何れも天津、北京を中心とするものであります。

第3は北滿鐵道及之が支線の系統で之は哈爾濱、浦潮を中心とするロシヤ政策を代弁せるものであります。

第4は最後に述べた東北政權自辦鐵道の系統で

呼海、齊克の如く北滿三角地帶の特產を北滿鐵道より奪はんとするもの瀋海、吉海、西安鐵道の如く滿鐵を包囲せむと企圖されたもので即滿洲事變以前の滿洲國內の鐵道は以上四種類に分つことが出来る而して滿鐵に於て一貫經營をなす様になつてより後に於ては、之等異りたる目的によりて建設せられた鐵道網を整理し次にのべる新たなる目的に依つて建設計畫を樹立し今日に至つて居るのである。

それは第1に日滿兩國の國防並治安維持の見地より、鐵道のルート建設の順序、輸送の能力を定めた。

第2に日滿及第三國を海港に依り連絡せしめるルートであるが從來大連一港を以て連絡しありしが壹蘆島、羅津、大東港の築港に依り之を吞吐港とする鐵道網を定め

ました。

第3に朝鮮、北支鐵道との連絡線であるが現在は北支に接するもの、2本朝鮮に接するもの5本として考へて居る。

第4に產業開發北邊開拓の爲のルートである。かく滿洲國が、成立し、滿鐵が鐵道の一貫經營を成すに至つてよりは何等政治的乃至政策的な事象に囚れることなく、以上述べたる鐵道の有する純科學的純技術的目的に依り、建設施工の順序を定め得たことを私は非常なる喜びとするのであります。在來滿洲に於ても日本内地に於ても鐵道網を決定することは仲々理想的に實現することを得ず事變以前の滿洲にては今迄述べた様に日露英支の各競爭線の爲、先づ競はんとして順序を定むる場合又は契約し易きものより著手せむとする場合あり、内地に於ても政黨關係地方的政情に支配せらるることなししない。然るに現在の滿洲に於ては、斯かる事柄に支配せらることなく、必要な程度に於て施工順序を定め得ると謂ふことはエンヂニアとして之に優る幸運なしと常に感謝し居る次第であります。

然しづらかかかる鐵道網の實際の建設迄には、近年迄匪賊跳梁し之か爲犠牲となりたる吾々の同僚多數あり氣氛惡疫、猛獸、蚊虫等に悩まされる事大にして、第1職に立つ者の勞苦は察するに餘りありと思ひます。

私はかつて滿洲鐵道總長一萬杆突破記念の日に、鐵道建設秘話の序頭に、「人類の歴史は闘争の歴史であり、犠牲の歴史である。勝利の勝闘は常に先人の尊き屍を越へて擧げらるるものである。此の勝闘を擧げた一群は、尊き犠牲に感謝を捧げつつ、更に次の闘争に移り、其處に自らを犠牲として次に来る者への大道を開いて行く。今私達は30有餘年の滿洲鐵道史に奥深く埋もれた、幾多の犠牲を越へて、鐵道1萬杆突破の盛儀に臨む光榮に浴し、勝利の勝闘を擧げつつ、此處に其の側面史たる建設秘話を綴裏し、先人への感謝の徵意を表はさむ」と書いたのですが、改めて茲に數多い鐵道發達につくされた先人、並に犠牲を捧げられた人々をしのびつつ、現在迄に至る鐵道發達のカーブを示す圖を眺めて見たい。

滿洲事變後、今日迄第1次より第7次に至る建造契約

を結ぶせる線路の總延長は約1萬秆であるが、其の中現在迄に建設を完了し營業を開始した線路は、約4千9百秆、建設途中にあるものが約千秆近くで、年々6百秆近くの割合で線路が延びて居る。滿洲事變當時約6千秆の總延長は10年後の現在約1萬秆に増加して居る。

其の發達の速は相當の急スピードである。然し此れを密度の上から見るならば、百平方秆に對し0.39秆で、日本の7.8秆には遠く及ばない。

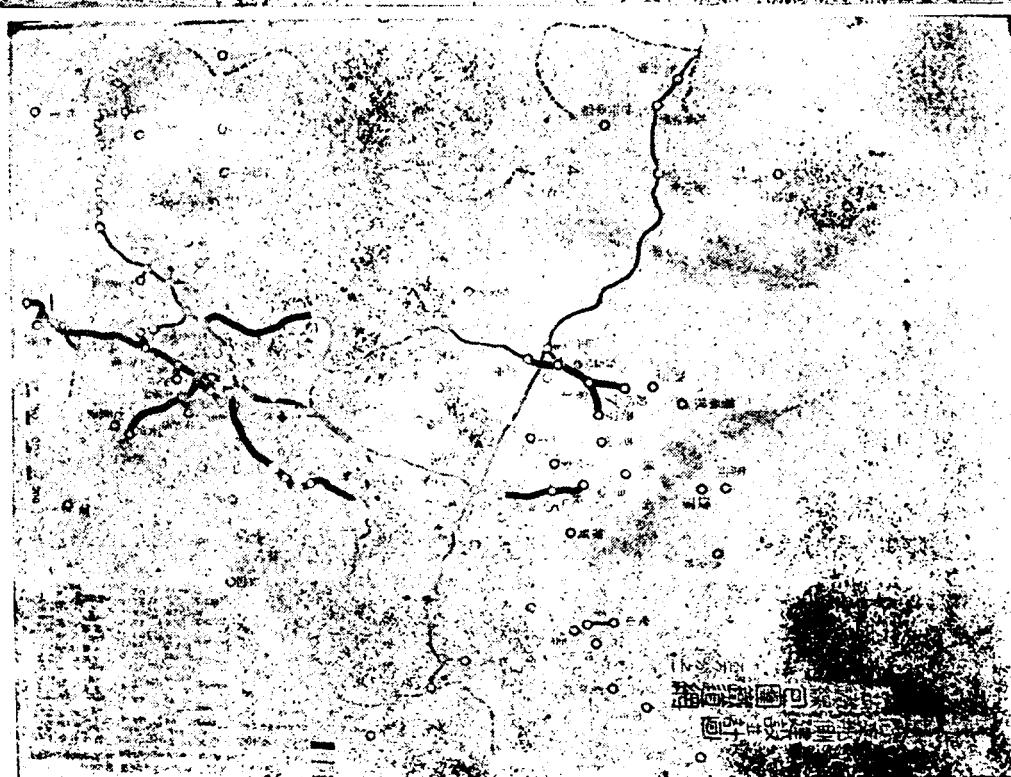
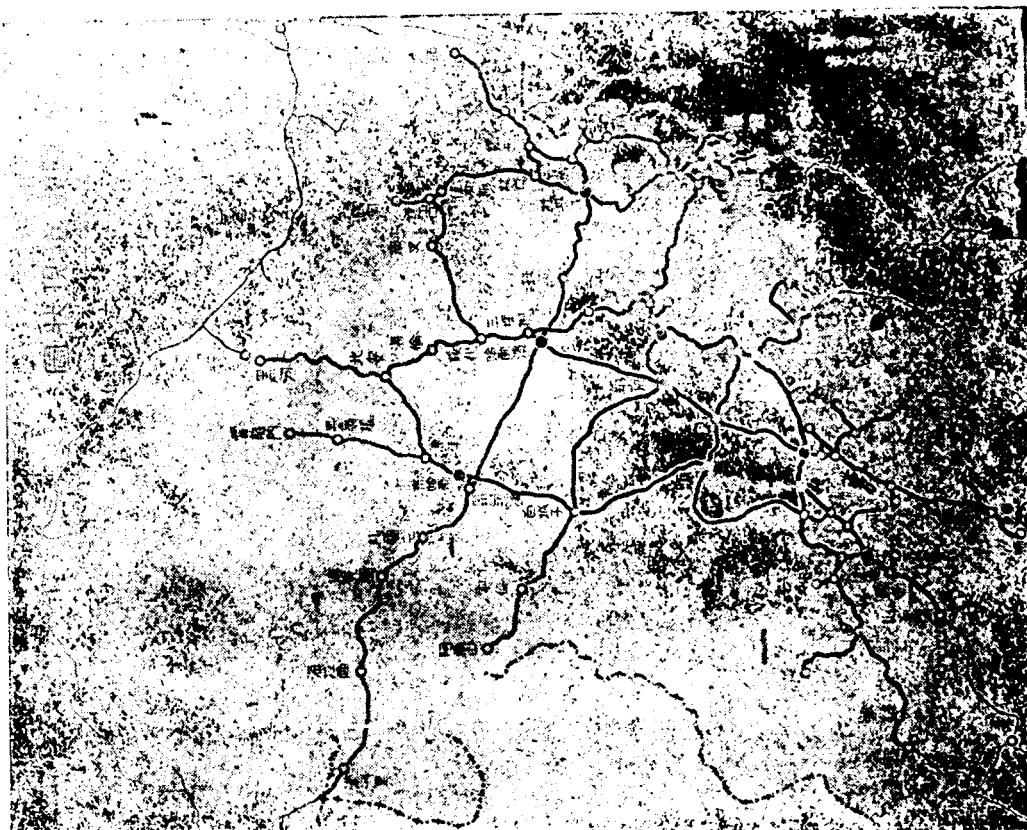
朝鮮の2.7秆にも遙かに遠いのである。既に建設契約は締結してあるが、未だ完成されてゐない新線復線は合せて約5千秆あるが、之を全部建設しても、鐵道線路の

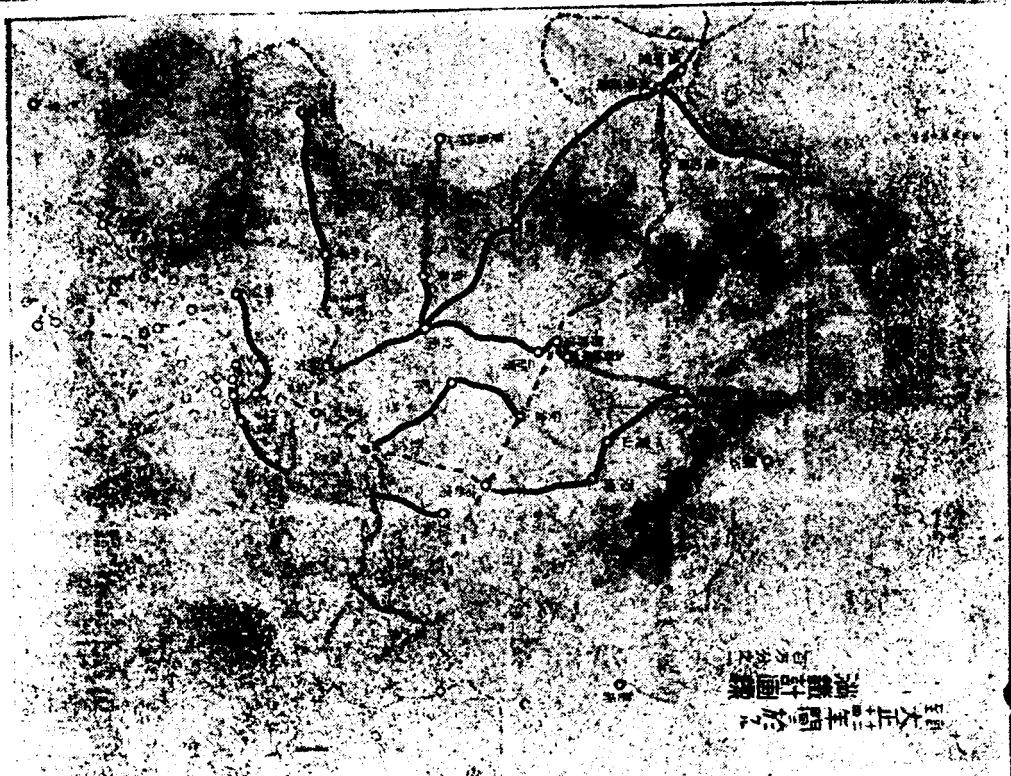
延長は約1萬5千秆で、其の密度は漸く1.1秆になるに過ぎない。之を朝鮮なみの2.7秆の密度にする爲には全延長が約3萬秆にならねばならぬので、更に1萬5千秆餘の建造計畫を樹立せねはなりません。

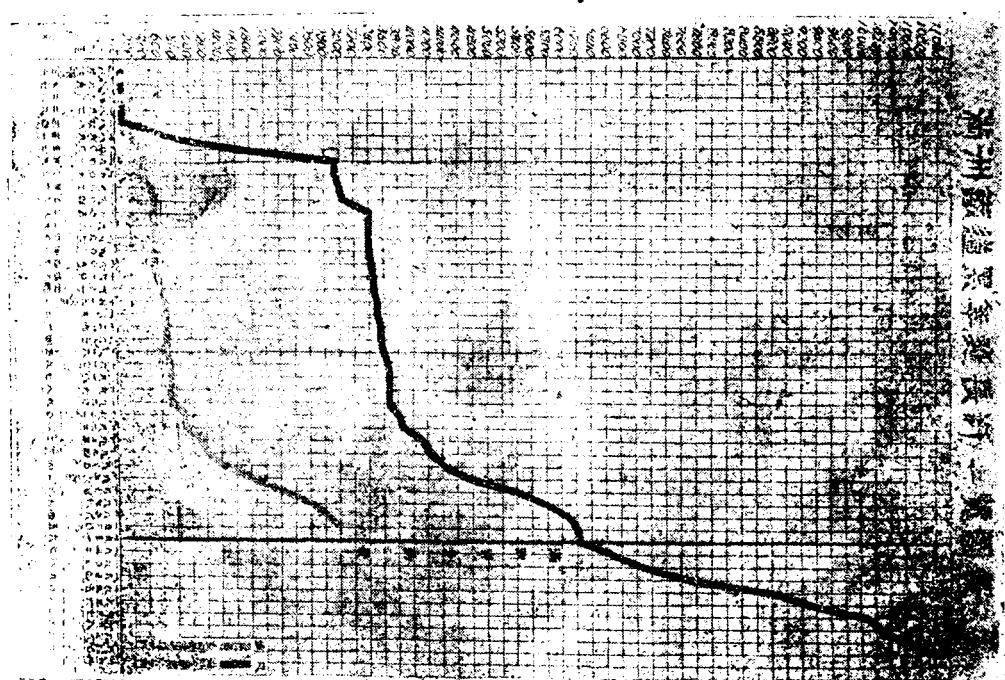
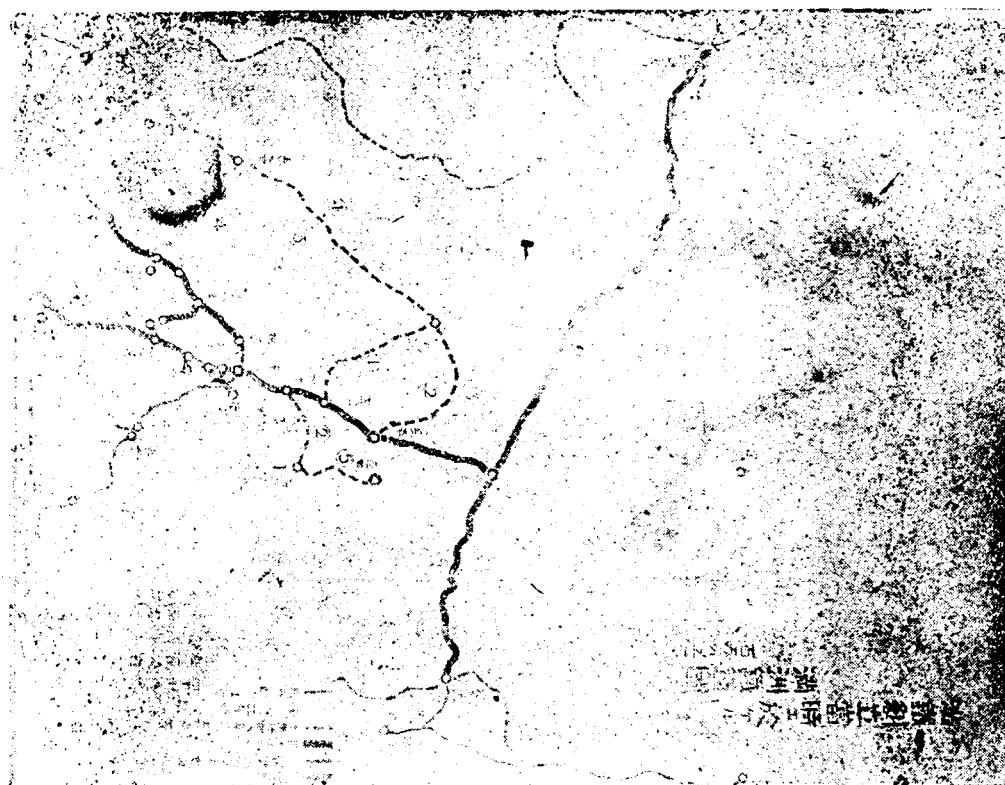
現在滿鐵では建造契約を締結した約1萬秆の線路を撰定研究を進め、著々滿洲產業の發達、國防計畫の完備に則應せしめ、鐵道網計畫の確立に遺憾なきをしつつあります。

以上滿洲鐵道の過去現在將來に就て概述したのであるが、長い間座聽して戴いた事を感謝して私の講演を終ること致します。

滿洲鐵道網の發達に就て

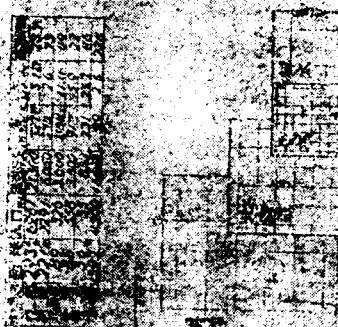








日本、滿洲鐵道網の發達に就て



内

滿洲國(支那東北)

單位鐵道運長人人口密度

合計人

運長人

運長人