

## 講 演

第 22 卷 第 12 號 昭和 11 年 12 月

## 元北滿鐵路の保線に就て

(昭和 11 年 9 月 28 日土木學會講演會に於て)

趙 成 楷\*

## On the Maintenance of Way of the North-Manturia Railway

By Cheng Kai·Chao.

只今御紹介の御言葉を頂きました私は滿洲國より派遣されて御地へ参りました趙で御座います。私の如き言葉も良く通じない者が此の講堂を拜借いたしますことは甚だ失禮とは存じましたが、何卒暫時御退屈を忍んで御都合ひの程御願ひ致し度い次第であります。私は、本當なれば滿洲國語で御話致し度いのでありますが、それでは一層皆様に御解りになりませんから、致し方なく拙い日本語で話させて頂きます。何しろ言葉がよく判りませんので、私の心の中にある事柄が全部すらすらと申し上げることの出来ないのが、私としても非常に遺憾に思ひ、又皆様に對しても定めし物足りなく、又不可解な處も多々御座いませうが、其の邊は何卒宜敷く御諒解の程願ひ上げます。

話は過去十餘年前の事に遡りますが、私が最初に日本へ参りましたのは大正 13 年でございました。私は以前中学に居りました頃から日本で勉強致し度いと思つて居りました。何故なれば、私の兄が大正 6、7 年頃東京の士官学校に留学して居りまして、日本の事はよく兄から聞かされて居りましたので、私も是非日本に行きたいと心懸けて居りました。中学卒業と同時にと思ひましたが、私の理想と両親の意見とは合致せぬ處から、私は一先づ奉天の東北大学に入学致しました。其の後絶えず日本で勉強したいとのみ希つて居ましたが、漸く希望が容れられて愈々日本に留学致す事になつたのは前にも申上げた通り大正 13 年の 9 月で御座いました。忘れもせぬ 9 月 18 日、私は天にも昇る勢で憧れの日本、東京を目指して奉天を出發したのであります。汽車中は絶えず始めて見る日本、東京を様々に想像しながら、出發以來 3 日目に目的の東京に着きました。初めて仰ぐ異郷の空、初めて踏む東京の地、凡てが物珍らしく嬉しい様な淋しい様な、又夢の様な心地して市中を見物致しました。丁度その頃は、あの震災直後の事とて、どちらを向いてもバラックばかりで、私が想像した東京と現實に見たそれとは餘りにも大きな相違で御座いました。併し乍ら、私は決して失望しませんでした。何故なれば、此の時私は今迄よりもつと大きい將來を想像したからです。何處へ行つても、誰も彼もが新しい大東京を創造すべく意氣込み、燒土の果てに既に大東京の胎動を發見する事が出来たからです。日本の皆様の精神に私はつくづく感心いたしました。せめては私も皆様のやうな意氣で一心に勉強致さうと深く心に銘じ、將來の大東京を心に描きながら自分の目的の土木を勉強する爲に名高工の受験に名古屋へ行きました。幸に試験にも合格して、名古屋に落付いて勉強する事になりました。歲月は夢の如く流れ、一度も上京する機會を得なかつたのですが、卒業直前に實習の爲、再び東京の地を踏む事が出来たのであります。此の時は最早 3 年前とは大変な相違で、その發展振りには一驚を喫した次第であります。それらを審かに視る暇もなくあはたゞしい實習を終へて名古屋へ歸りました。昭和 3

\* 滿洲國哈爾濱鐵路局工務處出張員

年3月卒業と共に上京する豫定で居りましたが、故國の兄の急逝によつて、それも實現せず歸國致しました。其の後昭和4年1月と8月と2回、名古屋迄は參りましたが上京する暇を持ちませんでした。

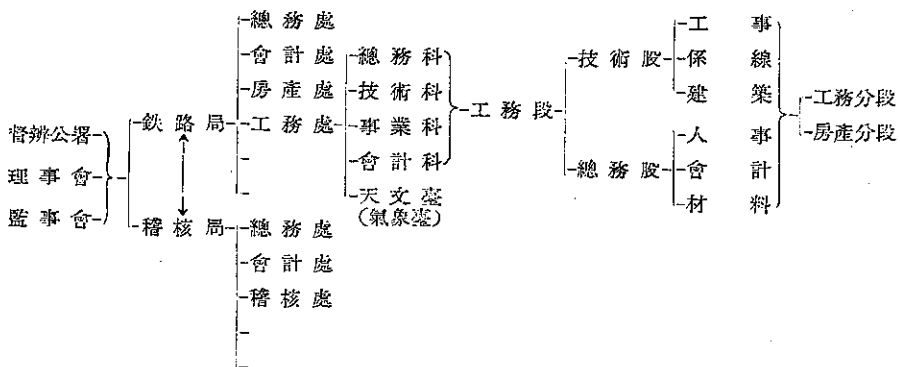
幸ひ、今回計らずも日本へ派遣される事になつた私は非常に喜び出發の日を待つて居りました。8月14日ハルビンを出發致し、數日後には懐しい東京と思へば船や汽車の進行も遅い様に思はれ、心は何時しか東都の空へ飛んで居りました。名古屋、沼津も過ぎ車窓に横濱の街々の様子を眺め間もなく東京驛に着きました。私は急いでプラットホームに降り立つや先づ周圍を見廻はして獨り非常に喜びました。私が以前に燒土の上に立つて想像した通り、否それ以上立派に立ち並んだ建築物、街の兩側にはあちらにもこちらにもビルデング等、素晴しく立派な大東京、これでこそ東洋に誇る大都會であると思ひました。

次に鐵道の事に就てでございますが、私が日本へ參りまして何よりも感心いたして居ります事は御國の鐵道工事についてであります。以前私が在学中實習に參りました時既に、日本の鐵道が如何に進歩して居るかに驚き且つ感心して居りましたが、今般こちらへ參りましてあの當時より遙かに進んだ現在の鐵道を拜見致しました。之を我が滿洲國の鐵道に比較するならば天地の差で御座います。例へば線路保安上保守上等の工事や作業に就ては勿論、全般に亘つて最も有效なる方法で進んで居る事、又その建設は最も完全に出て居る事等、私は非常に感心して居ります。世界何處の國の鐵道と比較しても、決して勝るとも劣るものではないと私は信じて居ります。従て今、滿洲國の鐵道に就て申し上げるならば、それは日本の鐵道の爲には何等の利益にも、参考にもならないでせう。併し乍ら、滿洲國の現状を認識される上に多少なりとも参考になるでせうし、甚だ勝手乍ら私達としては之を機會に我が滿洲國鐵道の改善に關して御教示を賜はり度いと存ずる次第であります。

滿洲國鐵道の組織に就て申し上げますと、皆様既に御承知の如く奉天に滿洲國鐵路總局（日本の鐵道省に相當）が御座いまして、その下に鐵路局（日本の鐵道局）が四つ有ります。即ち奉天、吉林、哈爾濱、チチハルの四つで、今度更に牡丹江に鐵路局が出来まして、9月末には事務開始の運びになる筈になつて居ります。私はハルビン鐵路局に勤務して居ります關係上、今は單にハルビン鐵路局の事に就てのみ申し上げて見たいと思ひます。現今の哈爾濱鐵路局は元の北滿鐵路局（北滿鐵路）と呼海鐵路局、拉濱鐵路局の三つを合併したものでありますから、只今私が申し上げやうと思ふのは此の北滿鐵路局に就てと云ふ事になります。

此の北滿鐵路は1896年露清條約に依り露國が清國より鐵道敷設權を獲得し1897年着工1903年に即ち約7箇年も費して全線の工程を完了し、同年全線に亘つて假營業を開始、之の鐵道敷設費總額は258,379,900ルーブル（1ルーブルは北滿鐵道買收當時1.65円に換算しました）にして一露里の敷設費は108,700ルーブルでありまし

表-1.



た。線路の總延長は本線約 1800 餘軒で、専用線、側支線は 5,6 百軒も有ります。此の線の最急勾配は 1/55 で或處には之より急なものも無いではありませんが非常に少いのであります。最小曲線半径は 320 m であります。

此の北滿鐵路局に私が入りましたのは 1932 年の秋ですが、その頃は未だ滿洲國に接收以前の事として、露人經營時代でその鐵道内部の組織は今とは全然相異して居りました。表-1 に示す様に鐵路局の上には督辦公署と理事會及監事會が御座いまして、督辦公署は鐵道の事を管理する外に特別區としての一切を總攬し、次に理事會は此の北滿鐵道に於ける鐵道省の如きもので、鐵路局の豫算決算及百年の大計を畫する處で、鐵路局内の露滿双方にて解決せぬ問題は皆理事會に送つてこゝで兩者の理事を以て之が解決の衝に當るのであります。次に監事會は鐵路局に對し専らなる監督機關であります。尙其の他に金錢の出入を監査する爲に稽核局と申すのが有りますが、その職員は當國人でありまして、白系露西亞人(當國籍の者)も相當に雇傭して居ります。扱て、その鐵路局には十幾つの處と申すものが有りますが、餘り詳しくは覺えて居りません。只私は其の中の工務處での工務段に所屬して居りますのでそれらに就て少しく述べて見ます。

工務處は總務科、技術科、事業科、會計科の 4 科に別れて居ります。工務處の下に以前は 15 工務段ありましたが 1930 年に 12 工務段にかはりました。これは日本の保線事務所に似たもので組織もほぼ保線事務所と同様でございます。然し段長は 2 名で職名から申せば段長副段長ですが、何方も片一方を代表して段の仕事を取扱つて居りました。之等 12 の工務段には 12 名の段長と 12 名の副段長が居る事になりますが、それを半々に分けて若し段長が當國人なら副段長はロシア人と云ふ具合に勢力の均衡を保つて居りました。然しその爲に段内は兩段長の意見の相違から互に對立して常に面白くは参りませんでした。のみならず、其の頃の鐵路局内部の重要な地位は大部分露人が占めて居りました。それは、最早や此の鐵道を何時までも從來のまゝに所持する事の困難を自覺したからで、從て鐵道の建設上保守上等に於て能ふ限り經費を省いて居り、その爲に鐵道全般に互つて誠に荒涼たるものであります。

先づ路盤から申しますと、長期間手入れも修理も致しませんので、元來この鐵道のゲージは御承知の通り 5 呎 (1524 mm) でありますからその路盤の幅は 5.55 m で、築堤に依つては 6 m の處もある譯ですが、其の 6 m の處は 5.5 m しか残つて居りませんし、5.5 m の處は 5 m 一寸位しか残つて居りません。即ち築堤も切取も法肩と云ふものは全く禿頭になつてしまつて形跡は完全に見えなくなつたものであります。その爲に道床は幾ら補修しても皆風雨の爲に流されてしまひ、又嵩置を致しませんので 0.47 m であるべき道床がさながら 0.5 m 以上 1.23 m にも達して居るやうな奇觀を呈して居ります。バラストは皆切込砂利でありますから、毎年所要量の何割も補充撒布しませんし、假りに補充しても前述の如く法肩が無いのですから皆流れてしまひ、流失する物は皆砂利で、砂と土だけが殘存して居ります。ですから排水が非常に悪く、道床本來の機能を失ふのみならず枕木の壽命も甚だしく短縮してしまひました。今、本局では此の道床の缺陷に鑑み精選砂利と碎石で更換したい意向ですが、然し私の考と致しましては先づ路盤を早く規定の寸法通りに復舊しなければ何を取り替へても駄目だと思ひます。

次に排水設備ですが、此の鐵道に於ける排水設備が又非常に不完全であります。御承知の通り線路の排水は何よりも大切な事と思ひますが、この鐵道に於きましては橋梁及暗渠以外には何等手入れもせず、或處には古軌條と古枕木を以て造つた排水溝が設けられて居るが永年不修理の爲、其の効果は全然なくなつてしまひました。又護岸工や土留工等を施しては居りませんので、降雨や春期融雪時が一大難關でございます。即ち側溝を掘つた儘で水を流し出す時は 3 日或は 4 日毎に修理しなければ直ぐ水が溜つて線路の浸水を演じます。大暴風雨の時など

は特に用心して看守人を派出して警戒せねば時々切取法面の土砂崩壊して事故を惹起します。故に大小雨に不拘、又融凍の際には現場の全員は勿論工務段の者も安閑としては居られず、全力を傾倒して何時も緊張し現場へ出勤して線路の危難を防遏し列車運行の安全をはかるのであります。従て其の爲に他作業を遅怠する事は免れぬのみならず又勞力に於ても無駄が多く非常に不經濟になります。故に列車運転の安全上から申しまして、將又經濟上からしても、今にして永遠の大計をはかる事は最大急務でありまして、今日の一步は明日の百歩にも相當するのでございます。本局に於きましては之に鑑み昨年接收以來直ちに計畫を樹立して改良施設に取りかゝつて居ります。

次には凍上の事ですが、御承知の如く寒帯地方に敷設せられた鐵道でありますから、一年を通じて其の 4,5 分迄は寒氣の烈しい季節であります。其の爲北滿鐵道の線路保守を季節に依り大分しますと夏期と冬期に二分する事が出来るのであります。夏期に於ける保守に就ては略上述の如くであります、冬期に於ては凍上の外にボールの緊締とか犬釘打込とか主でありまして、其の最も問題となります凍上に就て申上げて見ませう。

先程も申しました様に排水と道床不良の爲冬期には天寒地冷種々の原因で物凄い凍上を起します。其の延長は殆ど全線に亙り約 1/3 の線路は凍上の爲に軌條面が千変萬化の曲折を來し非常に危険であります。一般温暖地方の保線作業勞力は夏期よりも冬期は閑散で御座います、併し滿洲の鐵道殊に私共の從事して居ります地方の鐵道では冬期になりますと凍上作業の爲非常に繁忙で又悩まされるのであります。何故なれば夏期の作業は一定して居るから恰度事前に計畫を立て、そのプログラムに依つて各種の作業を進めれば宜しいのですが、凍上作業は一定しない凍上地點と凍上の高さに応じて作業せねばなりませんので、之を豫測する事も不可能で非常に骨が折れるのであります。ひどい處で 160~180mm、時には 200mm 以上も凍上する事が有りますから、相當注意を拂はなければ直ちに事故を起します。従て従事員の全部は冬期の來るのを皆非常に嫌つて居ります。仕事が樂でないのみならず何時も恐慌の中に働かねばなりませんからです。斯様な事實は、現状を御覽にならぬ方には想像も及ばぬ事で、私の過言の如く誤解されるかも知れませんが、全くの事實なのでございます。

この凍上の対策として 2 種ありますが、一は日本でも札鐵管内に行はれる方法で、道床の凍上せる部分と他部分とを連結せしむる爲、挾木を挿入して軌條の高さを均等ならしめ、二は例年凍上する特定箇所の道床一部を切除して線路を豫め低下せしめ、簾で凍上し來るのを挾木に依つて調節するのであります。この方法は輕微な凍上

圖-1. 順挾木取付圖  
断面 AB

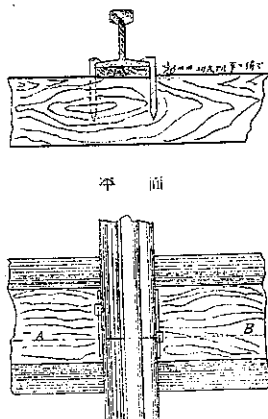
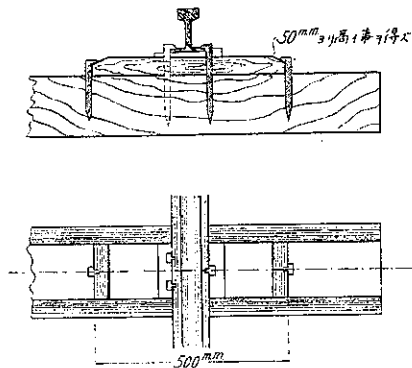


圖-2. 短横挾木取付圖



には不利で、専ら相當多量の然かも一定の豫知せる箇所に於てのみ用ゐる方法であります。一般には前者の方法を用ゐますが、此の扱木の種類を大別して順扱木、横扱木、枕木扱木の3種に分けて居ります。順扱木は一名縦軌板とも申して居りますが、これは扱木の繊維を軌條と平行に縦に挿入したものであります。厚さは最大 20 mm で、小凍上を修理する爲に用ゐるのを目的とします(図-1 参照)。次に凍上の高さ 20~50 mm の時は横扱木一名軌座板を用ゐますが、これは木繊維が軌條と直角をなすもので、図-2 に示す如くその寸法は厚 20~50 mm、長 200~500 mm、幅 150 mm 以下であります。次に枕木扱木一名横穿墊板と稱して居りますが、凍上 50 mm 以上

図-3. 枕木形扱木取付図

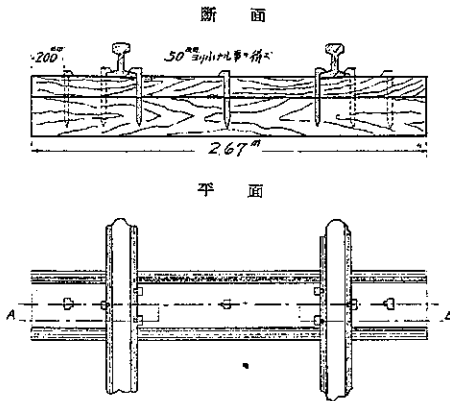
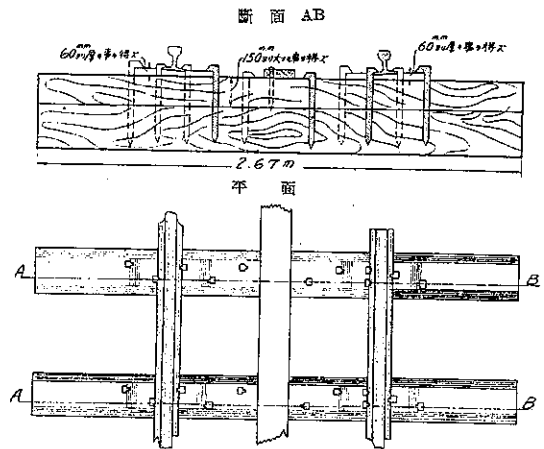
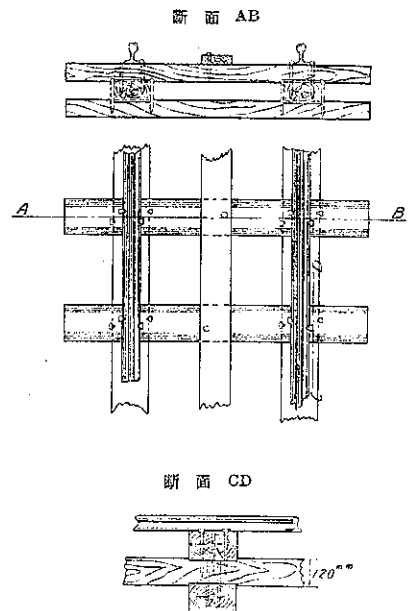


図-4.



の場合に用ゐます。即ち凍上 50~75 mm 迄の場合は最高凍上箇所だけ枕木扱木を挿入し、其の他の箇所には横扱木を用ゐて軌條高を均等にし、若し凍上高さ 75 mm 以上 150 mm に及ぶ時は凍上全延長に互り枕木扱木を挿入し、更に軌條高の均等には横扱木を使用します。尙凍上高さ 150 mm 以上の場合には枕木扱木を挿入し、其の上に必要の高さに応じて横扱木をも挿入して之を補ひますが、併し此の場合の横扱木の厚さは 60 mm を越えぬ事になつて居ります(枕木扱木は図-4 に示す如く、其の寸法は幅及長さは枕木と同等ですが厚さは 50~150 mm であります)。凍上高さ 200 mm より大にして然かも豫知せる處なる時は、事前に該箇所の道床を掻出しその代りに、凍上高に相當する厚さの扱木を強め挿入し置き、漸次凍上し來るに従て該箇所には薄扱木を入替へ、一定凍上高に達した時其の部分の扱木は全部撤去する事になります。此の方法は非常に手軽でもあり、經濟的である爲、目下適応箇所には能く用ゐられて居ります。若しそれが豫知困難な處に於ては左の方法に依り最高凍上の修理を行ひます。即ち枕木の上に小形枕木(25×12 cm)を挿入しこの上に又第 2 の枕木を敷設する事図-5 の如くでありまして、これ等枕木の連結は、上下兩枕木を以て一挺の小枕木を挟み、上下枕木に喰込ましめ且つ凍上用特種犬釘を打ち緊締せしめるのであります。其の外種々の方法が有りますが、要するに以上述べました方

図-5.



法を色々組合はせ、相互に変化して用ゆるのであります。斯くの如く滿洲國の冬期作業は非常に繁雑で厄介でありますから、線路工手達は凍上作業に對して難色を示すのは止むを得ぬ事だと思ひます（私も、段長をやりましたが、冬期から春の融凍期になりますと頭痛がする位であります）。それでこの凍上を減少する爲に路盤各道床並にその排水を可及的速に改良整備せねばなりません。只今本局の工務處では全力を傾注して事に當つて居るのですが、豫算の關係上二、三期に分割して施行する事に決定して居ります。

次に本鉄道使用軌條に就て一寸述べさせていただきます。

表-2.

式	T/T 重式	T/T 輕式	I <sub>A</sub>	III <sub>A</sub>	IV <sub>A</sub>	T/N	Remark
長	10.667 <sup>m</sup> (35')	10.667 <sup>m</sup> (35')	15 <sup>m</sup>	12.802 <sup>m</sup> (42')	10.667 <sup>m</sup> (35')	10.667 <sup>m</sup> (35')	T/T 重式並に
	8.534 <sup>m</sup> (28')	8.534 <sup>m</sup> (28')	12.802 <sup>m</sup> (42')	10.667 <sup>m</sup> (35')	8.534 <sup>m</sup> (28')	8.534 <sup>m</sup> (28')	T/N 式と同じ
重量	32.244 <sup>kg</sup>	24.183 <sup>kg</sup>	43.567 <sup>kg</sup>	33.477 <sup>kg</sup>	33.888 <sup>kg</sup>	32.244 <sup>kg</sup>	

只今本線路に敷設してある軌條は大約 6 種で最初は T/T 重式を全線の幹線に敷設し、また同じく T/T 輕式を各驛構内及支線等に使用して居りましたが、其の後漸次 III<sub>A</sub>, IV<sub>A</sub> 及納結日金工廠製作の軌條 (T/T 重式と同じ) 等を以て取換へました。併し T/T 式軌條は經濟上の關係の爲、計畫の通り全部更換するに至らずして今も私の管内には 1/5 は T/T 式の儘であります。後に I<sub>A</sub> 式軌條を購入しまして主要なる南部全線と東西兩線の一部を取り換へました。これは本線使用軌條中最重量最長のもので、割合に良いのであります。品質が悪い爲、冬期嚴寒に際して時々折損します。一例をあげますと、今春正月 16 日晚には私の管内 120 km の内一遍に 94 本と云ふ多數の折損を出しました。尤もこれは運行車輪の缺陷が後に判明しましたが、それにしても折損軌條の 7/10 が I<sub>A</sub> 軌條でありましたのを見てもこの軌條の品質の不良は立證出来ると思ひます。此の折損は幸に列車の運転事故を惹起しませんでした。他の折損に依る事故は多數存在するのでありますから、今日運転回数や通過噸數の増大に伴つて之等舊軌條は漸次更換しなければならぬと思ひます。

ついでに事故に就て申し上げますが、元の北滿鐵道接收以來事故が甚だ多く、數百件に上つて居ります。之等事故惹起の原因は、第 1 に車輛の不良であります。此の鐵道の軌間は 5 呎即ち 1.524 m であります爲、他からの流用不可能で、接收後も從來の車輛と機關車は其の儘繼續使用せねばなりません。當時新聞で御覽の如く比較的新しい車と優良なるものとは接收前に鐵路幹部のロシア人が接收を豫想して全部露領へ盗み去つてしまつたのであります。従て目下本線路に使用する機關車及車輛は皆古くつて使用限度も遙かに超過して居りますから、何かと事故を起すのであります。之が原因をなす事故は全體の約 20~30% にも達して居ります。

次に機關手の不熟練に依るもので、北滿鐵路接收の爲ソヴェット人は皆去り、滿人も後に述べます俸給改正の爲 8,9 割退職致しました。その代りは皆滿鉄と滿洲國有鐵道より派遣された者ばかりですが從來運轉せる機關車とは内部構造も異り、不練れな爲思はぬ事故を起します。

又、軌條折損に由る事故ですが、上述の如く嚴寒に遭遇して急に收縮し、更に列車運行に依る衝擊力を受け折損致します。それに依つて起きる事故は少くないのでありまして、私の管内に於て零下 30 度以下になると平均毎日 2,3 本~4,5 本の折損は珍しくない事、前に例を挙げました如く 1 晩に 94 本も折損した事が有ります。幸に部下の努力に依つて事故は未然に防止しましたが、本年 2 月濱綏線一面坡附近の軌條折損に起因するものゝ如きは、機關車客車 5,6 臺を破壊し乗務員及乗客中 20 餘名の死傷者を出した大事故でありました。

匪賊の線路破壊による事故も甚だ多く、一例を挙げますと、1934年7月哈爾濱・双城堡間五家子驛附近のそれで、未だ記憶に新しい事と存じますが、17名の死亡者を出し、歐州人及日本人が7,8名拉致されました。當時私は工務段副段長として事故直後臨時救急車に乗つて現場に急行致しましたが、其の慘狀は誠に見るに忍びざる有様で、妻は夫を呼び父は子を探し、阿鼻叫喚の巷と化して居りました。匪賊の爲焼失された車輛は、濱綏線を旅行致しますと至る處に見られます。就中最も多いのは一面波・穆稜間で、鉄路當局は之等匪賊の爲莫大なる損害を被つて居るのであります。然し今年は比較的少なくなりまして、匪賊の線路破壊に依る事故は約十數件に過ぎませんのは喜ばしい次第であります。

事故に關しては未だありますがこれ位にして、次に保守上直接關係する従事員の作業狀況及其の生活等に就て一寸申し上げます。これは待遇問題に觸れますが、滿洲國の一些事としてのみでなく、何等か他山の石として御参考になれば幸です。

さて、目下雇傭中の線路工手其他従事員は皆眞面目で經驗豊富な者ばかりですが、然し作業能率は7,8割程度しか出来ません。何故かと申しますと、其の原因には種々ありませうが、其の一は生活の不安定であります。以前北滿鉄路時代に月給1ヶ月30ルーブル以上之を日本金に換算して50円内外になつた者が現在ではその1/3に切り下げられたので生活が非常に不如意になりました。今迄給料の多いにまかせてその生活程度は割合に高かつたのが、今急にそれ以下の生活をする事が出来ず、生活難に陥るのであります。又、生活程度の高かつた爲その地の物價は勿論地價迄も高價になつて居りまして、減收と市場日用品の物價とが平均しませぬので生活不安定は益々深刻になるのであります。第二には匪賊であります。夏期の保修作業は5月から10月までの間に行はれますが就中最も多忙なのは6,7,8の3ヶ月であります。然るに線路は大部分山間或は田畑の中を走つて居りまして6,7,8月頃は丁度森林と高粱等の一番繁茂する時期で、匪賊は其の中に潜入して居ります。目的は勿論言ふまでもありませんが、何故附近村落を襲はぬかと申しますと、匪賊來襲を警備する爲少壯村員にて自衛團が組織されて居りますので少數匪賊は村内に立ち入る事が出来ません。仕方ないので線路へ出て作業中の工手達の所持品を奪ひ或は拉致し或は脅迫状を突きつたり種々な形式手段で襲來するのです。従て従事員は晝夜の別無く戦々競々として寢食も安心して爲し得ないのであります。斯様に恒に不安に襲はれ乍ら作業する爲に一般作業成績の擧げぬのは尤もな事です。元より不眞面目とか不心得とかで怠慢するのではありませんので同情せねばなりません。以上申述べました如き種々なる内外の原因に依り線路保安の業務は確かに後れる事になりますから、別に補救方法を講じなければなりません。幸に鉄路當局は現場の直接の意見を聴取して種々補救改善の策を講じました。即ち警備員を各丁場に駐在せしめ之を作業班に随伴せしめる事でありまして、勿論臨時處置としては比較的完全な譯ですが、警備人員の不足と丁場駐在困難等の關係で、極少數然かも最危険ヶ所のみ實施しました。その爲他の場所に於ては警備員駐在困難なので線路作業を計畫通り進行せしむる必要上已むを得ず臨時人夫を多數使役したのであります。處が、現場監督者が之を指揮するには非常な困難を感じまして、前に申し上げました様な種々なる事情に依りうまく行かなかつたのであります。然し今後は匪賊も其の數を減じ、一方當局は萬全の方策を講じて居ります爲、漸次其の効果を收め得る事でせう。又、給與問題も、當局は再三調査を遂げて居りますから公平有效な方策の案出されるのも近き將來の事と存じて居ります。

扱て、ハルビン鉄路局即ち元の北滿鉄道の接收前後に於ける軌道保守の狀況に就きましてほんの一端には過ぎませんが以上申し上げた次第であります。最後に臨みまして一言御願ひ致して置きたい事は、皆さん周知の如く滿洲國は其の國土膨大にして千里の平原を擁し、物産豊富にして地上物産の外金・銀・銅・鉄・錫・石炭等各種の礦産

物が地下に埋藏して居るのであります。只惜むらくは交通不便の爲弊履の如くに棄て、顧みず、或は資本缺乏の爲或は採掘冶金に舊法を墨守せし爲或は需要地懸隔等の爲に其の企業開發は多くは失敗に歸して居つたのですが、鐵道の發達と道路の完備並に治安確保されるに従て、大いに之等物資開發の好機運に向つて來たのであります。併し乍ら建國日尙淺く、國勢未だ充實せず、財源亦完成の域に達せざる折柄、有能なる人材に乏しく、今後大いに友邦の協力に俟つものが多いと存ずる次第であります。日滿兩國共存共榮の爲將又東亞恒久の平和の爲朝野相提携して事に當らねばならぬのは勿論であります、何卒今後共經濟並に技術上の御援助を一重に御願ひして置きたいと存じます。

未だ申上げたい事が數々ございますが、時間の餘裕も有りませんのでこれで止めて置きますが、何分準備もせず秩序も無く口より出づるにまかせ、取り留めもない事に終始しまして誠に恐縮に存じます。御靜聽を深く感謝致します。