

满洲交通史稿

解学诗 主编

第十五卷



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

满洲交通史稿

第十五卷

解学诗

主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

本卷编辑前言

满洲交通史铁路政篇之一九三一年起的第五期共有四章，即第十七章至第二十章，第十七章的内容，已见于本书的第十三卷和第十四卷；其余三章中，第十九章内容应为日本收买中东铁路问题，但属空白，第十八章和二十章的一些内容被编入本卷，其中有些内容可能属于初稿。

本卷『一、铁路受托经营』，原属铁路政策编第十八章，主要述说了两个问题：一是满铁铁路总局的设立、组织和事业经营状况。当时满铁的铁路交通经营分为两部分，各自独立经营，即包括长春至旅大和安东至奉天的满铁干线，为社有铁路，称作社线，由设在大连的满铁本社的铁道部经营；事变后夺得的原中资铁路、借款铁路和收买的中东铁路为伪满洲国『国有铁路』，称为『国线』，特在奉天设立铁路总局进行单独经营。铁路总局除其自身设有总务、经理（即财务）、运输、机务、工务、警务六处外，还外设奉天、吉林、哈尔滨、齐齐哈尔四个铁路局，他们经营铁路、水运、港湾、公路汽车以及其他附属事业。二是北朝鲜铁路受托经营。本书第八卷曾述及，第一次世界大战期间，一九一七年日本寺内正毅内阁以满朝鲜殖民统治『一元化』为目标，实行满朝鲜铁路交通一元化经营政策，满铁在受托名义下，开始经营朝鲜铁路，但因营业欠佳，收入日减，一九二五年结束受托经营。事变后，满铁实现了全东北的铁路交通垄断经营，并首先着手修筑敦图（敦化至图们）铁路，以期实现多年梦想的吉会铁路。为达到使该路与朝鲜铁路港湾连接，真正成为日本通往『满蒙』的捷径，从一九三三年十月起，满铁再次开始受托经营北朝鲜铁路亦即朝鲜总

督府将朝鲜咸镜铁路中的输城至会宁线、清津线、会宁煤矿线、图们线及其一切附带事业，全都委托满铁经营，为期二十年，为此满铁特别设立了总裁直属的北满铁路管理局。

本卷第二、三项主要述说原为『史稿』第二十章的如下几个问题，这些问题互有联系，反映出战局与铁路交通的关系和该时期满铁铁路交通事业经营的动向。但从稿面看，论述是初步的。虽不无内容和揭示，但粗浅片断，有的问题只有提纲，没有内容，距离本质性论述更远些。

(一) 满洲铁路经营一元化。这是指一九三六年十月一日，根据满铁第十一次机构改组决定，将原来从事社线经营和附属业务的满铁本社铁道部、担当『国线』经营的奉天铁路总局，受托经营北满铁路的北满铁路管理局，以及担任新线建设业务的铁道建设局合并为新建铁道总局，对铁路交通进行一元化的经营与管理。与铁路一元化经营同时并举的是，建立产业与调查相结合的产业部。『史稿』称，促推满铁实行此次大改组的是『满铁的主要使命是满蒙的经済开发』和『满铁必须一元化』两大理念。其实大改组的最现实而又直接的动因，是新任总裁松冈洋右对事变以来不断袭来的满铁改组压力所做出的弹性决断。这种改组当然也符合日本当局即将开始推行的战时产业经济计划。不管铁路经营一元化，还是产业与调查相结合，归根结底，都是意在强化满铁在产业经济计划推行中的地位与作用。

(二) 大陆交通体系中的满洲铁路。『史稿』承认『大陆铁路是推行大陆政策的根基』，『大陆铁路建设』不仅可以输出『日本过剩资本』，确保日本大工业『在大陆的商品市场』，而且大陆铁路还『确保了军事上的据点，强化了对大陆的政治把握』。『史稿』还概要地阐述了满洲铁路在大陆交通体系中的地位、一元化经营的必要性以及实现一元化经营的历史过程。特别是还专门叙述了满铁在日本全面侵华战争中的所谓『特殊运输』，即服务于战争的军事运输活动，包括在东北、华北、华中战场上的情形。『史稿』称，『中国事变』的军事运输，比起『满洲事变』『更不容易』。不过，『史稿』没有述及在日本掌控的大陆铁路交通体系中处于中枢地位的满铁，始终以大陆铁路的『一贯经营』和成为大陆铁路会社为目标，甚至梦想与日本不断扩大的侵略战争一道，称雄于亚欧大陆。满铁曾称：『一朝有事，(华北交通)将和朝鲜铁道一起归并到满铁的下面，构成直属于大本营的大陆铁路总管理局。』但是，日本侵略战争的

战局和铁路交通状况每况愈下，日趋恶化，满铁野心未逞。一九四四年底，大陆铁路运输均被置于日军大陆铁道队的掌管之下；一九四五年三月起，华北、华中和东北铁路交通设施均被军管。

（三）满铁经营主力向奉天转移。这是早已发生的问题，特别是满铁铁路经营一元化实现后，作为满铁主业的铁道总局设在奉天，经营主力势必北移。一九三七年底满洲重工业会社成立、满铁交出重工业后，实行以铁路、煤矿和调查为三大主业的经营后，经营重点更向北移，就连调查事业，关东军也要求中心北移『新京』。碍于法律，满铁本社的搬迁问题是无法解决的，但在事实上，满铁的首脑部门和事业中心均已集中在奉天的满铁铁道总局和满铁新京支社。日本天皇宣布投降诏书时，满铁总裁就是在随军将总部迁往东边道的途中，在火车上听到的。

本卷最后是『满洲交通史年表』，该年表特以满铁的社线为中心，即主要展示日本帝国主义铁路事业在半殖民地 and 殖民地的中国东北的发展历程，这也是满洲交通史的主题。根据这一主题，年表还附加了一九〇四年二月五日日俄断绝国交、日本天皇向海军颁发敕语，到一九〇六年十二月七日满铁会社设立手续办理完毕为止的年表。

本卷目录

一 铁路受托经营

(一) 『满洲国国有铁路』

铁路总局的设立

铁路总局的组织

铁路总局的事业

(二) 朝鲜铁路的经营委托

朝鲜铁路的发展

咸镜线

朝鲜铁路实现经营委托经过

经营委托线路及罗津港的建设

关于朝鲜铁路略史

三

四

二二

五七

二二

二一五

二二一

二三〇

二三五

二四一

二 满铁铁路经营一元化……………二七五

(一) 铁道部、铁路总局及铁道建设局合并……………二七六

(二) 有关法规的一元化……………二八七

三 作为大陆铁路一环的满洲铁路……………二九二

(一) 大陆交通体系中大陆铁路的地位……………二九五

日本大陆政策的渊源及其进展……………二九六

大陆交通体系……………二九八

(二) 在大陆交通体系中满洲铁路的地位……………三〇五

大陆铁路与满洲铁路的地位……………三〇六

大陆铁路运营方策(一贯经营)……………三一—

(三) 《中国事变》中的特殊运输及从业员的奋斗……………三四〇

(四) 满铁经营主力向奉天转移……………三五三

四 满洲交通史年表……………三六五

(一) 满洲交通史政策编以社线为中心年表……………三六六

(二) 政策编以社线为中心满洲交通史年表附录……………五二四

一
铁路受托经营



第二章

鐵道要託經營

才二節

滿洲國之有鐵道

第十八章第一節資料

有田

(一) 『滿洲國国有鐵路』

12. 滿洲國有鐵道

第十一節 鐵路總局ノ設立

(一) 受託經營ノ經緯

明治二十八年（一八九五年）京奉鐵道關外線ノ建設カ開始セラレ、茲ニ初メテ滿洲ニ於ケル鐵道ノ先鞭カ著ケラレタ。滿洲ノ鐵道ハ爾來三十有七年（昭和十一年現在）、二十世紀ノ初頭ニハ舊東清鐵道ガ全線營業ヲ開始、次イテ南滿洲鐵道株式會社ノ創設ト其ノ培養線建設時代ヲ經テ、歐洲大戰後ノ支那側ノ利權回收竝自國資本及技術ニ依ル鐵道建設時代ニ移ツタ。英、米、露、佛各國ハ頻リニ鐵道利權獲得ニ依ル滿洲進出ヲ企圖シ、此ノ間日本ハ南滿洲鐵道ヲ基幹トスル鐵道關係ノ既得權益確保ニ努メ來ツタ。大正十四年カラ支那側ノ鐵道建設事業ハ著々進捗シ、滿鐵線包圍ノ排日工作具現ノ步ヲ進メタ。斯クテ鐵道ヲ繞ル日支間ノ紛爭ハ日ヲ逐フテ熾烈化シ、遂ニ滿洲事變ノ勃發ノ原因ヲ孕ムニ至ツタノデアアル。

即チ昭和六年滿洲事變ノ勃發、昭和七年三月滿洲國ノ成立、斯ウシテ滿洲史ノ激變ニ伴ヒ其ノ鐵道史モ亦大轉換ヲ招來シ、東三省政權ノ覆

X

2

滅ニ依テ其ノ排日鐵道政策ハ終焉ヲ告ケタ。斯クテ支那官辦ニ屬シタ諸鐵道ハ悉ク滿洲國國有ニ歸シ、鐵道本來ノ使命ヲ帶ビテ立直ツタ。事變動發ト同時ニ會社ハ全機能ヲ發揮シテ軍事輸送ニ貢獻スル一方、滿洲國側ニ組織シテ新東北交通委員會ニ參畫シテ之ニ協助シ、只管國內交通機關ノ改革、整備ニ盡力シタ、滿洲國政府ハ急速ニ國內秩序ノ恢復ヲ計リ且産業開發ノ基礎ヲ確立スベク、其ノ先決問題タル鐵道經營竝建設ヲ國家的統制下ニ行フコトニ決シタ。

即チ事變前ニ東三省諸鐵道ノ最高機關デアツタ舊東北交通委員會カ事變ト同時ニ自然解消トナルヤ、各鐵道ノ圓滿ナル連絡ヲ期スル上ニハ一日モ缺クコトノ出來ヌ統制機關ヲ速ニ復活セシメナケレハナラナイノデ、昭和六年十月二十三日各鐵道首腦者ハ奉天ニ參集シテ會議ヲ開キ、之ト同時ニ我陸軍側ノ諮問ニ接シタ滿鐵會社モ國有鐵道ト深キ關係ヲ有シテ居リ、且將來ノ緊密ナ連繫ヲ顧慮シテ之ト協力ヲ一決シ、茲ニ新ナル東北交通委員會ハ即日成立ヲ見タノデアル。

同委員會ハ構成、機關、職能ニ關スル章程ノ制定ニ據テ組織サレ、又

東北交通委員會通告第四號ヲ以テ關係各交通機關ニ關スル總テノ重要事項ニ參與發言スルノ權利ヲ附與サレタノデアアル。同委員會ハ翌七年（大同元年）三月二十五日滿洲國交通部ニ引繼ヲ了シテ即日解體シタガ、其ノ存立期間ニ於ケル業績ノ主ナルモノハ、奉山鐵路局ノ創設、特種運賃ノ撤廢及苦力運賃ノ廢止デアアル。

錦州攻撃ノ軍事行動一段落後、國際交通路タル北寧鐵路關外線ハ、昭和七年一月八日附ヲ以テ新設サレタ奉山鐵路管理局ニ歸屬シ、其ノ事務遂行ニハ會社ノ協力ニ俟ツ所甚大デアツタ。更ニ同委員會ハ葫蘆島築港ノ整理、北寧關外線一部ノ假管理、松花江水運ノ管理等各機關ノ善後處理ニ就キ何レモ會社ノ協助ヲ得タ。

斯クテ滿洲國政府ハ右奉山鐵路ヲ始メ各鐵路（北滿鐵路ヲ除キ）並航運ヲ全部國有ト爲シ、同時ニ鐵道ノ建設ヲ國家的統制下ニ行フコトニ決定、同國交通部總長ノ管掌ニ屬セシメタガ、同國ハ草創ノ際デハアリ、特ニ交通行政ノ重大性ニ鑑ミ、鐵道經營（路警ヲ含ム）ト建設ノ或部分トヲ會社ニ委託スルヲ最適當ト認メ、昭和八年（大同二年）二

月九日附ヲ以テ滿洲國政府ト會社トノ間ニ之カ契約ヲ締結シ、同三月一日其ノ公表ヲ見タノデアアル。

4
(三) 受託經營ノ趣旨及内容

滿洲國政府ノ委託ニ依リ會社ハ滿洲國國有鐵道並航運ノ直營ト鐵道建設ニ當ルコトニ決シタ。創建日尙淺キ滿洲國カ交通行政ノ重責ニ省ミ其ノ目的達成ヲ期スル最適當ノ機關トシテ滿鐵ヲ選ンタコトハ當然ノ歸趨デアツタ。會社ハ滿洲國ニ於ケル鐵道經營ニ多年經驗ヲ有シ、合理的經營ニ習熟シテ居ルノミテナク、滿洲國諸鐵道ニ對シテ有スル巨億ノ債權ヲ辦理スル上ニモ、滿洲國政府、會社兩者ノ便宜ハ大ナルモノデアアル。之等ノ諸點ニ關シテハ委託契約ニ關スル公表文中ニ明示サレテ居リ、會社ニ委託スルニ至ツタ所以モ亦茲ニ存スル。

滿洲國政府ハ會社トノ委託經營契約ヲ締結シ、昭和八年（大同二年）二月九日交通部佈告及訓令ヲ以テ之ヲ左ノ如ク發表シタ。

滿洲國交通部佈告第七號

查スルニ本部ハ已ニ大同二年二月九日ニ於テ國有鐵道、松花江官經水運事業及各項附屬事業ヲ南滿洲鐵道株式會社ニ委託シテ經營セシム、特ニ佈告

滿洲國交通部訓令第四七號

今般政府及南滿洲鐵道株式會社トノ間ニ締結セラレタル國有鐵道及之ニ附帶スル事業ノ一切ノ從事員ハ、大同二年二月九日附ヲ以テ現職ノ儘鐵路總局ニ所屬スル儀ト心得ヘシ、尙從事員ノ所屬鐵路ニ對シ從事員ノ資格ニ於テ有セシ權利義務ハ鐵路總局ニ於テ繼承スルコトナリタルニ付右知照スヘシ、茲ニ令ス

歴史的ナ締結ヲ了シタ會社ハ同年三月一日委託契約ニ關シ左ノ如ク聲明シタ。

滿洲國既成鐵道ノ滿鐵委託經營ニ關スル契約

(1)

今次滿鐵ハ滿洲國政府ヨリ滿洲國鐵道ノ直營ヲ委託セラレタリ。

滿洲國ノ治安ヲ維持シ其ノ産業ヲ發達セシメル爲ニハ國內交通就中鐵道ノ整備發達ニ俟タサルヘカラス。然ルニ現時國內ニハ未ダ鐵道網充分ニ普及シ非サルノミナラス小鐵道分立シ其ノ經營箇々ニ行ハレ不利大ナル實情ニ在リ。故ニ之等現在ノ諸鐵道ヲ統一シ合理的經營ヲ爲シ其ノ經濟的並技術的能率ヲ舉ゲサルヘカラス。而シテ本目的達成ノ爲ニハ多年滿洲ニ於テ鐵道經營ニ習熟セル滿鐵ヲシテ之カ經營ニ當ラシムルヲ最適當トス。之ニ加ヘ右ハ滿洲國諸鐵道ニ關シ滿洲國ノ滿鐵ニ對シ有スル巨額ノ債務ヲ處理スル上ニ雙方ノ爲便トスル所ナリ。之即チ滿洲國政府ガ滿洲國鐵道ノ經營ヲ滿鐵ニ委託セル所以ニシテ固ヨリ滿鐵トテモ異議アル請ニ非サルヲ以テ茲ニ快ク之ヲ引受クルコトトセリ

(2)

今次契約ノ要旨大要左ノ通り

滿洲國政府ハ吉長・吉敦・吉海・四洮・洮昂・洮索・齊克・呼海

(松花江水運事業ノ一部ヲ含ム) 瀋海・奉山(打通線及附屬港灣ヲ含ム)ノ既成鐵道ニ關シ滿鐵ニ對シ負擔スル債務合計約一億三千萬圓ヲ借款總額トシ之等諸鐵道ニ屬スル一切ノ財産及收入ヲ以テ本借款ノ擔保トシ之等諸鐵道ノ經營ヲ滿鐵ニ委託ス

滿洲國政府ト滿鐵以外ノ第三者トノ間ニ存スル鐵道ノ債權債務ニ關シテハ政府ト滿鐵間ニ於テ協議ノ上滿鐵ニ於テ之ヲ處理シ其ノ支拂ヲ要スルモノ及奉山線ハ中英公司ニ對スル借款ノ償還資金ハ鐵道ノ委託經營ニ依ル收入金ヨリ支出ス。奉山線ノ内中英公司借款ニ關係スルモノハ同借款問題解決スル迄本借款ノ擔保ヨリ除外ス

滿洲國政府ハ別ニ滿鐵ニ敦化・圖們江鐵道・拉法・哈爾濱鐵道泰東海倫鐵道ノ建設ヲ請負ハシメタリ

右建設費ハ約一億圓トス

尙前記敦化・圖們江鐵道建造ニ關聯シ滿洲國ニ於テ天圖輕鐵ヲ買收スル要アルニ付滿洲國ハ之カ資金トシテ約六百萬金圓ヲ滿鐵ヨ