

中國抗日戰爭史料叢刊

749

主編
虞和平



國家出版基金項目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

經濟・日本經濟侵略

日人經營之華北交通事業

四年來之倭寇經濟侵略

外人在華礦業之投資

外人在華投資之過去與現在

戰時的日本經濟

戰時日本工業的危機



大象出版社

中國抗日戰爭史料叢刊

749

經濟
日本經濟侵略



大象出版社

虞和平 主編

日人經營之華北交通事業
四年來之倭寇經濟侵略
外人在華礦業之投資
外人在華投資之過去與現在
戰時的日本經濟
戰時日本工業的危機

日人經營之華北交通事業

沈 翔 編

外交部亞洲司研究室

業事通交北華之營經人日

(灣港・路公・路鐵)

編 翔 沈

日人經營之華北交通事業

(鐵路·公路·港灣)

目次

引言	一
鐵路	三
事變前之華北鐵路	三
事變後之華北鐵路	一〇
華北交通株式會社之成立	一一
主要鐵路概述	一四

京包路	一四
京山路	一六
津浦路	一八
京漢路	二〇
膠濟路	二三
正太路	二四
同蒲路	二五
京古路	二六
隴海路	二六
公 路	二九
華北之公路汽車輸入及其營業狀態	二九

日人經營之華北汽車公司……………三六

港灣……………四四

華北七大港灣之現狀……………四四

天津港……………四六

青島港……………五一

連雲港……………五四

秦皇島港……………五六

龍口港……………五七

芝罘港……………五七

威海衛港……………五七

日人經營之華北交通事業

(鐵路·公路·港灣)

引言

中日戰事發生以後，日人積極開發華北產業。交通爲一切開發之基本要務，故彼不惜資金，將原有鐵路補修改良，延長路線，以及建設新鐵路，完成華北之鐵路網。並於昭和十四年（民國二十八年）四月十七日承繼滿鐵華北事務局，成立華北交通株式會社，資本金爲三億圓，經營華北臨時政府管轄區內之鐵路汽車水道，與其他各附帶事業，並接受經營蒙疆政府所委託之蒙疆地域內之鐵道，與各附帶事業

等，達到華北交通行政一元化之目的。就往時華北交通而論，向以北平爲起點，與南方之富饒地帶連絡，故南北交通較爲便利。但東西則感缺乏，茲該華北交通會社注重於與滿洲蒙古日本之緊密連絡，並東西間多設鐵路，俾使西部之煤鐵兩大資源，得由山岳地帶，運至海口，以供給日本之生產原料，亦即達到華北經濟開發之使命。事業重大，頗堪注目。茲將上述各種最近資料，譯編成冊，以供國人之參考。

鐵路

事變前之華北鐵路

事變前華北原有鐵路，以京漢、津浦（屬於華北之部分）、北寧（現改名京山）、京綏（現改名京包）、同蒲、正太、膠濟及隴海各路爲主。除同蒲路外，均係於清末民初舉借內外債而敷設成功。於第一次革命後，因軍閥割據關係，多將鐵路借款，移充私人軍費，管理又不統一，而營業收入，亦成爲個人之軍費來源，致鐵路行政與鐵路會計，均陷於極端紊亂狀態，而建設與修理反置之不問。至民國十七年國民政府成立後，始將此紊亂狀態，逐步改進。惟因償還多額之內外債，與重要資材不得不取之國外等關係，故其發展仍覺遲緩。九一

八事變後，國府鑑於華北之重要，曾將華北各鐵路，盡力改善，但其目標以軍事爲第一，經濟則次之。

事變前華北鐵路之總延長爲四千二百九十七籽；北寧五〇五籽，津浦（華北部分）六三三籽，膠濟四五三籽，京漢（華北部分）六八二籽，正太二四二籽，道清一六五籽，同蒲七一五籽，京綏八七七籽，其他特殊連接線二四籽。

華北鐵路負債額一九三三年六月末至現在（單位元）

京漢路

外債	三八、八九六、五二〇
內債	二七、九七〇、一九四
其他	三六、一三三、二五〇

共 計

一〇二、九九九、九六四

津浦路

外 債

一七五、七七五、七五三

內 債

一一、六九二、三一五

其 他

二八、一一一、〇四八

共 計

二二五、五七九、一二七

京綏路

外 債

一七、四八〇、五八一

內 債

一八、一七六、八七二

其 他

四八、九一六、四二六

共 計

八四、五七三、九四七

鐵 路

五

北寧路

外債

一〇、五五九、九七四

其他

七、九〇〇、九七二

共計

一八、四六〇、九四七

膠濟路

外債

四〇、〇〇〇、〇〇〇

其他

一、四五〇、四一〇

共計

四一、四五〇、四一〇

(備考)北寧膠濟兩路，並無內債，其他一項，係指已購材料而未付代價，或已付而未清之合計。

觀上表，華北鐵路雖有負債，但在全中國之人口與地域上言，尙

爲比較的發達。其營業成績亦屬良好。民國廿四年各路之營業統計爲：（單位元）

北寧路

總收入

一三一、五二三、〇九八

總支出

一二、四三二、二八一

純益

一〇、〇九六、六二六

京綏路

總收入

一〇、九三一、七四六

總支出

六、九一三、二八二

純益

三、〇一八、四六四

京漢路

鐵路

總收入

三四、四八四、八三四

總支出

一七、四九一、六〇三

純益

一六、九九三、二三三

正太路

總收入

六、二五二、八四六

總支出

三、二二七、一四七

純益

三、〇二五、六九三

津浦路

總收入

二三、七七三、五八八

總支出

一五、八三六、一六〇

純益

八、三四七、〇八二

膠濟路

總收入

一一、六九九、九〇〇

總支出

一〇、七〇八、三六〇

純益

二、六六五、七一六

合計

總收入

一〇九、六六六、〇一二

總支出

六六、六〇八、八三二

純益

四五、一四六、〇二五

南方之鐵路營業，雖亦有相當成績。然與北方比較，則優秀成績仍屬北方，惟因歷年之內亂與政變，鐵路營業均受直接影響。故正確之利益金，頗難算出。以華北鐵路全體而言，有百分之二十五乃至百