

原田勝正編・解説

●十五年戦争極秘資料集⑦

大東亞縦貫鉄道関係書類

不二出版

解説

原田 勝正

ここにまとめられた史料は、太平洋戦争開戦前後の段階における東アジアおよび東南アジアの交通政策にかかわる構想、計画の書類である。この史料は、ここでは、大きく分けて二つの構成から成っている。その一は、アジア大陸の縦貫鉄道建設に関する基本構想、その二は、いわゆる「大東亜」地域の交通政策立案のための資料および政策要綱草案である。以下、収載の順を追って、各史料の簡単な紹介を行なうこととしたい。

○大陸鉄道建設方策

南満洲鉄道株式会社野紙四枚を使用、ペン書き。方針、要項、処置の三項から成り、「大東亜共栄圏ノ確立ニ資スルタメ」の「大陸交通動脈ノ根幹ヲナス鉄道網ノ改編、普及」が、この計画の趣旨とされている。標題には「大陸鉄道」とうたっているが、内容は、日本、アジア大陸、「南洋諸島」、オーストラリアをふくむ広汎な鉄道網の形成を対象としている。しかも、ヨーロッパとの連絡幹線の新設まで、その構想は拡大されており、したがって、「大東亜共栄圏」構想の一環として、鉄道をどのように位置づけるかという問題意識が、その前提にある。

○大陸鉄道建設方策ニ関スル件

前掲史料は、その文章から太平洋戦争開戦後と断定できるが、この史料は、開戦前の作成にかかると考えられる。タイプ印刷五枚から成り、ここでも、「大東亜共栄圏」構想の一環として、大陸における鉄道網を整備、強化することが、その基本的立場となっている。この場合、これらの鉄道の有する軍事的機能、とくに作戦鉄道としての役割がかなり重視されている。さらに、アジアとヨーロッパとの連絡鉄道の構想がふくまれている。この点は前掲史料と共通する立場である。思うに、この史料は、前掲史料より前に立案され、この史料とものにして、前掲史料がまとめられたものではなからうか。ただし、この史料の立案主体が誰であったかは、史料自体からは解明できない。満鉄本社か同社東京支社ではないかと推測されるが、これは断定の域に達しない。

○大東亜交通関係資料 企画院

作成年月日は、表紙の記載から一九四二年二月二一日ということがわかる。「極秘」扱いで、表紙、目次、図表をふくみ五〇ページ、タイプ印刷（図は謄写刷りと考えられる）である。この史料は、「大東亜」地域における運輸および通信についての包括的な状況調査がその主な内容である。情報の時期は、太平洋戦争開戦前である。要するに、将来この地域における交通政策立案のさいに、その基礎データを提供することを目的として作成されたと考えられる。

後に述べるように、この時期に大東亜建設審議会が設定され、「大東亜共栄圏」における総合的な計画立案が開始された。この史料は、このような政府内部の動きを背景において作成されたものであろう。

○湘桂鉄道二関スル調査概要

作成年月は、表紙記載によれば、一九四二年三月、作成者は、これも表紙記載によると「東京支社調査室交通」となっている。この「東京支社」は、南満洲鉄道株式会社の子会社を指すものであろう。表紙、目次を

ふくみ、タイプ印刷二二ページ。湘桂鉄道は、粵漢鉄道の衡陽から分岐して、ベトナム（当時フランス領インドシナ）との国境鎮南関（現・友誼関）にいたる鉄道である。全体で一〇二〇・一キロ（金士宣・徐文述『中国鉄路発展史』一九八六年、五〇六ページ以下、この史料の全長一〇一五キロと距離に相違がある）、四つの区間から成っていることは史料からもわかる。すなわち次ぎのとおりである。

- (1) 衡桂段 衡陽・桂林間三六一キロ
- (2) 桂柳段 桂林・柳州間一八〇キロ
- (3) 柳南段 柳州・南寧間三五九キロ
- (4) 南鎮段 南寧・鎮南関間二二〇キロ

（キロ程は前掲『中国鉄路発展史』による。前掲書によると、(1)の開通は一九三八年九月二八日、(2)の開通は一九三九年一月、(3)の開通は日本軍撤退後の一九四一年九月八日、(4)については日本軍の南寧侵攻以後工事は停頓した。〔同書五〇六―五〇九ページ〕

この鉄道についての調査は、大陸縦貫鉄道幹線の一環として日本側がその重要性を認めたことによるものであろう。のちに、一九四四年、支那派遣軍は、衡陽、桂林などにおかれていたアメリカ軍重爆撃機B29の基地占領と、この縦貫線の占領とを目的として一号作戦を実施した。

○大東亜縦貫鉄道二就テ

作成年月は一九四二年七月、作成者は南滿洲鉄道株式会社東京支社調査課、「極秘」扱いで、本編がタイプ印刷、表紙、目次をふくめて二五ページ、付録と思われる線路表がタイプ印刷七ページである。この史料は、前に見た「大陸鉄道建設方策」などにくらべて、より体系的な計画としてまとめられている。後に述べるように、この月一日大東亜建設審議会第四回総会に「大東亜の交通に関する方策」の答申案が提出された。〔朝日年鑑〕

一九四九)は、一九〇七年東京帝大工科大学(現・東大工学部)卒業、満鉄に入社、一九三一年鉄道部次長、三三二年建設局長、三五年理事、一九年副総裁に就任、当時は副総裁として、この審議会の専門委員となっていた(一九四四年任期満了退社)。

○大東亜交通政策要綱(案)および大東亜交通政策要綱添付資料

一九四二年五月作成、前者はタイプ印刷で表紙、目次とも一六ページ、後者は満鉄東京支社(一部は満鉄東亜経済調査局、内閣)の野紙二六枚にペン書きしている。とくに後者は未定稿で、空欄や書き替え、書き込みがかなり見られる。前者は「極秘」扱いである。

この文書は、さきに述べた大東亜建設審議会第四回総会に提出された答申案「大東亜ノ交通ニ関スル方策」と同一のものであるか否かは不明であるが、その草案とも考えられる。この答申案は、のちに、「大東亜交通基本政策」として、八月一九日の大本営政府連絡会議に付議(参謀本部編『杉山メモ』(一九六七年)下、一三九ページ)され、同年八月二一日政府に答申(日本国有鉄道編『日本陸運十年史』(一九五一年)第一卷三六ページ)されたもの案文と見られる。とすると、この文書は、「大東亜交通基本政策」の素案としての位置づけをあたえられると考えてよいのではないか。太平洋戦争が初期の進攻段階をおわった時点で、「大東亜共栄圏」全域を通じた総合的な交通体系を策定することが必要となり、その要請にもとづき、大東亜建設審議会第八部会の手で具体的な案文の作成が行なわれた。この要綱は、このような作業を通じてまとめられたと考えられる。ただし、この要綱の作成者は不明である。これまで見てきた「大陸鉄道建設方策」をはじめ、「大東亜縦貫鉄道ニ就テ」、「大東亜交通対策意見書」は、いわば満鉄系のメンバーによって書かれたものであるが、当時鉄道省でも調査活動をつづけていた。同省は『南方交通調査資料』(第一部産業編三分冊、第二部交通編四分冊、一九四二年三月以降刊行)をはじめとして、開戦前の資料による『大東亜共栄圏の交通現勢』(一九四二年三月)を刊行した。これは主に同

省運輸局発行の『外国鉄道調査資料』に発表したものをまとめて、訂正増補したもので、すでに開戦前から、鉄道省が、この地域の交通問題についての調査を実施していたことが、これらの資料から推測される。

そして、大東亜建設審議会第八部会には、鉄道省から企画院に向出した職員が参画していたと考えられるので、この要綱作成には、鉄道省の立場が反映していたのではないかと考えられるのである。

この要綱の成り立ちを速断することはできないが、以上のような経緯によって、この要綱は作成され、これに、満鉄東京支社の手で、鉄道や道路、海運についての資料が添付されたのではないかと思う。

2

以上、個々の史料についてみてきたが、これを通観すると、この史料集は、一九四二年七月ないし八月の「大東亜交通基本政策」答申の成立期において、満鉄東京支社調査課がこの答申案作成にかかわり、その作業を通じて集成されたものとみることができよう。この答申を作成した大東亜建設審議会は、一九四二年二月一三日の閣議においてその設置が決定された。この審議会は内閣におかれた中央審議機関で、内閣総理大臣の下に、軍事外交を除く「大東亜建設に関する重要事項」を調査・審議または建議することとされた。総裁は内閣総理大臣、委員は安達謙蔵、鮎川義介、安藤紀三郎、有田八郎、石黒忠篤、石渡莊太郎、伊藤文吉、井上幾太郎、大久保利賢、大河内正敏、大谷光瑞、大谷登、久原房之助、黒田長和、小磯国昭、児玉謙次、児玉秀雄、小林躋造、桜内幸雄、斯波孝四郎、島田俊雄、勝田主計、高橋三吉、田中都吉、津島寿一、津田信吾、徳富猪一郎、中島知久平、南郷三郎、橋本圭三郎、平生釦三郎、藤原銀次郎、藤山愛一郎、細川護立、町田忠治、松本健次郎、結城豊太郎の三七名から成っている。第一回総会は二月二七日開かれ、まず四つの部会(政治・教育・人口・経済)に分けて政府諮問事項の審議に入り、のち鉱工業および電力、農林水産、金融および財政、交通の四部会を増設、七月二三日の第五回総会までに各部門の答申案を総会に提出、審議会はこれをもとに政府に答申をおこなった。前に述べた大

東亜交通基本政策は、第八部会（交通）における答申案「大東亜ノ交通ニ関スル方策」をもとに政府に答申されたものと考えられる。

満鉄が、この答申案作成の過程にどの程度深くかかわっていたかはわからない。しかし第八部会の専門委員には、前に見たように佐藤副総裁が任命されていたし、満鉄がもっていた調査網は、中国はもちろんひろくアジア全域をカバーしており、単に範圍の面からだけでなく、「大東亜縦貫鉄道ニ就テ」に見られるように、客観的状況の把握の深さによって、きわめて現実的な方策をつくりあげる実力を十分に持っていた。その意味で、審議過程における満鉄にたいする期待はかなり大きかったと考えてよいであろう。

この史料集のなかで、もっとも特筆すべきは縦貫鉄道構想である。この構想はいわゆる「大東亜共栄圏」の構想と関連して生まれたが、それ以前に、欧亜連絡の横断鉄道構想があった。これは、鉄道監察官湯本昇（一八八九—一九四七、一九三〇—三二年鉄道省ベルリン事務所長）が唱えた中央アジア横断鉄道の計画で、その構想は湯本の著書『中央アジア横断鉄道建設論』（一九三九年）に詳しい。帝国鉄道協会は、一九四二年初頭と思われる時期に中央亜細亜横断鉄道調査部（部長久保田敬一）を設置し、その調査に当ることとした（帝国鉄道協会『中央亜細亜横断鉄道』刊行年月不明、一九四二年四月か）。

これは、ソ連領およびできればイギリス植民地を経過せずに西安とバグダッドとを結ぶ約七、〇〇〇キロメートルの鉄道を建設しようという構想であったが、この構想が立てられた当時、時を同じくして、「大東亜共栄圏」の構想にもとづく大陸縦貫鉄道の構想が生まれたのである。

したがって、大陸縦貫鉄道構想は欧亜連絡横断鉄道構想の弟分であるが、しかし、より現実的な要請にもとずいていたということができる。横断鉄道構想が、当時の日独伊枢軸という国際関係を背景とした、いわば東西を連絡する鉄道であるのに対し、大陸縦貫鉄道は、「大東亜共栄圏」という日本帝国主義によるアジア支配のためのアウトアルキー強化の使命を持たされていた。その意味で南北を連絡するかたちをとってはいるが、南北を通じて

昭和一八年版による〔同書二二二ページ〕。同書昭和一九年版によると七月二三日第五回総会となっている〔同書二二三ページ〕。この史料は、その答申案作成のために、鉄道部門について立案したものではないかと考えられる。その作業を、満鉄東京支社の調査課が担当したということになるか。

このなかで、とくに、衡陽以南の湘桂鉄道からはじめて、フランス領インドシナ、タイ、ビルマ間の新建設線について触れている点が注目される。ここには当時日本軍が占領していなかった中国南部の路線をはじめ、フランス領インドシナ以南の、いわゆるメートル・ゲージ（軌間一〇〇〇ミリ）の路線がふくまれる。これらの路線は、もし縦貫鉄道を建設することになれば、全面的な改修工事を必要とする（この場合、湘桂鉄道の最南部南鎮段もフランス側の要請によって建設規格をメートル・ゲージに定められていたから、この区間も規格変更が必要となる）。

この路線を通じて、中国東北（たとえばハルビン）と昭南（シンガポール、日本軍占領後、「昭南」と改称した）とをむすぶ直通輸送（メートル・ゲージの改修による）がこの史料ではつよく主張されている。すなわち、軍事的・経済的の両面から、一貫輸送体制の確立が緊急の課題とされているのである。付録のなかにある第一期計画によると、この幹線は、一九四七年に完成することとなっている。

○大東亜交通対策意見書

一九四二年五月、大東亜建設審議会第八部会専門委員佐藤応次郎の作成にかかる。タイプ印刷で、表紙・目次とも一二ページから成る。

前の史料が軍事的機能を重視していたのにたいし、この意見書では、重要資源の開発と輸送という役割がとくに強調されている。またタイ、ビルマとの鉄道による連絡の必要性が主張されている。この連絡鉄道は、こののち、いわゆる泰緬鉄道の建設として具体化されるが、この鉄道の計画のそもその発端を知るうえで、これらの史料のもつ意味は大きい。また経営主体のあり方についての意見も注目に値する。佐藤応次郎（一八八一〜

ひとつの完結した軍事・経済圏を確立することがその目的とされていた。当時計画されていた東京・下関間の新幹線、関釜トンネルもふくめ、その鉄道網は、日本を支配者とする統一的なアジア圏の動脈という地位と役割を賦課されたのである。おそらく満鉄で構想されていた縦貫鉄道は、太平洋戦争の開始とともに、このような使命をもたされ、戦局悪化とともに海上交通が危険になると、その要請はさらに切実となっていた。しかし泰緬鉄道も一号作戦も、こうした初期の構想とはおよそかけはなれたかたちをとり、その段階ですでに、この構想は、「大東亜共栄圏」の構想もろとも崩壊していったのである。

解説者紹介

原田勝正 (はらだ・かつまさ)

<略歴>

1930年 東京市生まれ
東京大学法学部政治学科卒
日本近代政治史、鉄道史専攻
現在 和光大学経済学部教授
主要編著 『日本国有鉄道百年史』(全19冊、
1969~1974年)
『鉄道の語る日本の近代』(そしえて、1977年)
『満鉄』(岩波書店、1981年)
『日本の国鉄』(岩波書店、1984年)
『駅の社会史』(中央公論社、
1987年)

十五年戦争極秘資料集 第七集
大東亜縦貫鉄道関係書類

一九八八年三月一〇日第一刷発行
一九八九年九月二〇日第二刷発行

本体価格 三五〇〇円

解説者 原田勝正

発行者 船橋治

発行所 不二出版(株)

東京都文京区向丘一―二―二
振替東京六―九四〇八四電八二―四四三三

組版||埼玉福祉会 印刷||三進社 製本||青木製本所

©一九八八

大陸鐵道建設方針ニ關スル件

一 方針

皇國ヲ核心トスル大東亞ノ目王の國防態勢ヲ確立スル爲ニ舉ケラル先
 決條件ノ最モ重要ナルモノ一ツニ廣範ナル國內各地域ノ相互ヲ有機
 的且鞏固ニ結合セシメル紐帶トシテ又是等ヲ養ヒ且培フ動脈トシテ更
 ニ國內周邊ノ軍事の機動力ノ根幹トシテ陸海空ニ互ル綜合的交通體制
 ノ確立カ致ヘラレルハ言ヲ俟タサル所ナリ

而シテ南方ノ海洋性地域ト日滿支ノ大陸性地域トノ結合體タル大東亞
 共榮圈ノ交通カ圈内ノ外郭地域ヲ構成スル南方ニ在リテハ海運カ絶對
 主體的存在ニシテ内郭地域ヲ構成スル日滿支ニ在リテハ内海化セル日
 本海及東兩南支那海ノ渡船的存在タル航路ノ兩端ニ於ケル鐵道カ絶對
 主體的存在タルコト又自明ノ理ナリ

斯カル性格ヲ有スル滿支蒙疆全體ヲ含ム大陸ノ鐵道ハ戰時ニ於ケル
 全體的軍事輸送ハ勿論邊境地帶ノ局地的作戰用ノ機動力ヲモ保持スル
 如クアルトトモニ斯カル場合ニ於テモ尙國防經濟ノ根幹タル重要資材
 ノ生産維持及生産擴充ニ必要ナル諸資源及國民生活ニ必要ナル諸物資
 ノ輸送ヲ完全ニ確保スル如クアルヘキニシテ又大東亞ノ内郭的地域日
 滿支ト外郭的地域南洋トヲ結合スル海運カ夫レノ有スル開放的性格カ

ラ虞々危険ニ侵サルルコトアルヘキヲ考慮シ内外兩邦ノ強毅ニシテ確
實ナル結合帯ノ役目ヲモ果シ得ルカ如クアルヘキナリ
更ニ進ンテハ大陸ヲ通シテ樞軸諸列國ノ連絡即チ亞歐連絡ノ役割ヲモ
達成シ得ル如クアルヘキモノナルヘシ
以上大陸鐵道建設ノ方策ハ大陸鐵道ノ有スル軍事、生産、國內相互ノ
結合、亞歐ノ連絡ノ四大使命ヲ達成セシメルヲ方針トシテ策定サルヘ
キモノトス

二 要領（第一圖第一表並第二表參照）

1 共榮圈ノ核心タル日本ヨリ朝鮮ヲ經滿洲ニ至リ東ニ北支蒙疆ニ通シ中支、南支、南洋ニ至ル主要幹線ハ朝鮮海峽ヲ征服シ且直通列車ヲ運轉シ得ルカ如ク且複線ヲ以テ整備スル外他ニ數クトモ一本出來得ヘクシハ二本ノ補助線ト合計二本乃至三本ノ線群ヲ以テ構成ス（圖上赤太線）

2 「1」ニ記スル所ノ幹線ハ延長サレテ亞歐連絡ノ幹線ヲ形成シ得ル如ク構成シ露西亞國內ヲ通過スルシベリヤ鐵道以外ニ數クトモ二本ノ歐亞連絡線ヲ確保ス（圖上赤細線）

3 「1」ニ記スル所ノ幹線ハ白滿支ニ抱カルル内海化セル日本海東、南兩支那海ノ各地ニ存在スル主要開港ニ延長サレ相互間ノ渡船的航路ノ整備ト相俟ツテ大陸間ノ結合ヲ隨時隨所ヨリ爲スカ如ク構成ス（圖上赤細線）

4 滿洲、北支、中南支ニ於ケル各地域ノ交通幹線ヲ二本乃至三本ノ線群ヲ以テ構成シ軍事輸送ト産業開發トヲ同時ニ達成スルカ如ク且各ノ方向ニ於テ輸送路ノ轉換ヲ爲シ得ル線幹線相互間ノ連絡支線ノ整備ヲ爲ス（圖上青太（幹）及細（支）線）

3 年々ノ計畫ヲ地域毎ニ箇々別々ニ決定スルコトナク各地域毎ノ計畫ヲ持寄り全體ヲ輸送力ノ全體能力ノ發揮ニ遺憾ナキ處置ヲ爲スモノトス

4 建設ノ實際業務ハ各地域毎ノ鐵道擔當當局ニ於テ爲スモノトス

5 滿洲ノ北方、蒙古ノ北方、新疆ノ東方等大東亞共榮圈ト他圈内トノ接讓地帯ヲ爲ス周邊ニ對シテハ近代作戰ニ必要ニシテ十分ナル作戰用突込式線路ノ整備ヲ爲スト共ニ一地域ヨリ他地域ニ、他地域ヨリ一地域ニ急速ニ軍團ノ集結分散ヲ爲シ得ル如ク是等線路ノ相互連絡ヲ爲スノミナラス是等ノ各線路ト幹線群トノ連絡ヲ強力ナラシムル如ク線路網ノ構成ヲ爲ス(圖上黃太線)

尙是等周邊ノ鐵道ト邊境ニ於ケル作戰道路トノ連絡ニ關シテ特ニ配慮ヲ爲ス

6 大陸各地域ヲ中樞部中樞外緣部邊境部ノ三部分ニ區分シ各部毎ニ面積一方杆當リ中樞部 中樞外緣部 邊境部

ノ密度ヲ有セシムルヲ第一次鐵道網計畫ノ基準トス

大陸鐵道建設方策

一、方針

大東亞戰爭ノ必勝ヲ期シ、大東亞共栄園ノ確立ニ次負スル
タメ國防ノ安全、重要産業ノ飛躍的進展ヲ計リ民族ノ
融和、生活ノ安定、福祉ノ増進ニ寄與スル一般住民ノ移動、
民需物資ノ彼我融通ヲ圓滑ナラシムルヲ目的トシテ大陸
交通動脈ノ根幹ヲナス、鐵道網ノ改編、普及ヲ企劃スル
モノナリ。

二、要項

1. 日滿北支ノ交通幹線ヲ整備増強シ、軍需品及ヒ重要
産業ニ要スル物資ノ流動ノ安全確保ヲ期ス。
2. 佛印、泰、マレー、ビルマノ南方諸邦ノ交通幹線ヲ統合シ
有機的運営機能ヲ發揮セシムルヲメ、鐵道幹線ノ

新設、改軌、増強ヲナス。

3. 對支作戰ノ進展ニ伴ヒ日滿北支ノ北方圏ノ交通網ト
佛印、泰、ミレ、ビルマノ南方圏トノ連絡主要幹線ノ
新設、増強ヲナス。

4. 南洋諸島ノ鐵道網ヲ整備ス。

5. 大東亞戦争ノ進捗ニ從ヒ印度、濠洲鐵道網ノ改編
ヲナス。

6. 東亞、歐洲ノ連絡幹線ノ新設、改軌、増強ヲ企圖ス。

7. 鐵道運輸ト海運、内河水運、自動車運輸トノ間ニ適切
ナル分野ヲ設定シ、交通動脈ノ有機的結合ノ下
ニ運営ノ合理化ヲ計ル。

三、処置

1. 緊急実施ヲ要スベキ鉄道幹線ハ次ノ如シ。

期間ハ昭和十九年以降三ヶ年乃至五ヶ年ス。

(一) 東京、下關、釜山、北京、大同ノ交通幹線ノ增強

及ビ其ノ補助幹線(裏日本、北鮮、滿洲間)及ビ其他

ノ增強整備ヲ期ス。

(二) 北九州(長崎、博多、門司等)、上海、南京、徐州

新郷、澤州(又ハ彰德)ノ幹線ノ增強整備、新設

ヲ期シ其ノ補助幹線ヲ増備ス。

(三) 佛印、泰、ビルマ、マレー諸邦ノ交通幹線ノ改軌増備

及ビ連絡鉄道ノ新設ヲ企圖ス。

(四) 蘭印、鐵道網ノ整理ヲナシ、南洋諸島ノ鐵道網ヲ

重莫的ニ改廢ス。

(五) 廣東、河内、欽道、上海、衡州、南寧、欽道及北京

漢口、廣東、欽道ノ復舊、改築、増備及ビ短絡、欽道

ノ新設ヲナス。

(六) 大陸、欽道、管團ヲ組織シ、漸次其ノ機能ヲ擴充

強化シ、大陸、欽道一貫經營ヲナスカ、如ク諸要素

ヲ改編、統合整備ス。

2. 大東亞戰ノ完遂ニ伴ヒ、漸次左ノ欽道網ヲ整備

ス。期間ハ五ヶ年乃至十ヶ年間トス。

(一) 印度、欽道ヲ整理、改廢スルト共ニビルマ、印度

連絡、欽道ヲ建設ス。

(二) 濠洲及ビ新西蘭、欽道ノ整備、改軌、増強ヲナス。

(三) 大東亞、下歐洲トノ連絡、欽道、幹線トシテ上海、

カブール、欽道、中央アジア、横断、欽道ノ建設ヲナス。