

資料紹介

守田政之「大東亜戦争末期における満洲鉄道」の紹介

長岡大学教授 児嶋俊郎

はじめに

本資料は、大陸鉄道司令部参謀長を務めた守田政之が、戦後残した資料である。守田政之は、士官候補第三十七期(歩兵、大正 14 年 7 月 25 日卒業、同年 10 月 26 日任官)。その後大本営運輸通信長官部参謀(昭和 13 年 7 月 15 日)、参謀本部鉄道班長(昭和 16 年 8 月 1 日)、関東軍野戦鉄道司令部参謀長(昭和 19 年 2 月 14 日)、大陸鉄道司令部参謀長(昭和 19 年 12 月 11 日に関東軍野戦鉄道司令部を改編、守田の着任は昭和 20 年 5 月 29 日、敗戦時大佐)を歴任した¹。

資料冒頭の注によれば、守田は「記憶及断片的資料を基礎として既述せしもの」とされるが、1943 年以降の鉄道輸送の推移をみることができ、拙稿「戦時満洲の軍事鉄道輸送」²後の状況を確認することができる。よってここに紹介する。

1 目次

本資料の目次は以下のとおり。

第一 要旨

第二 鉄道の運用

- 一 大陸鉄道輸送協議会
- 二 満鐵機構の整備
- 三 満鮮支鉄道軍事一元指揮の具現
- 四 日ソ戦に於ける満鮮鉄道の運用

第三 鉄道の整備

- 一 満鐵機構の整備
- 二 鉄道施設の整備

第四 鉄道部隊

¹ 『陸海軍将官人事総覧 陸軍編』(芙蓉書房 1981 年)476 頁及び、『帝国陸軍編成総覧 第 2 卷』(芙蓉書房 1993 年)793 頁、及び同書『第 3 卷』1211 頁による。なお本来は満州、満州国などに「」を付すべきであるが、煩瑣になるため省略する。

² 「資料紹介 戦時満洲の軍事鉄道輸送 『自昭和十四年至昭和十七年 満洲における鉄道整備』 『生涯学習研究年報』第 1 号(通巻第 10 号) 2007 年 3 月

第五 道路、水上、海上交通

第六 朝鮮鐵道、港灣

第七 結言

(本資料は目次以外で全 19 頁)

2 「第一 要旨」 1～2 頁

ここでは関東軍の立場から当時の問題点を指摘している。戦争末期に至っても、中央における戦争方針が、一方では対米戦必勝といつつ、他方では対ソ作戦の必要を強調し、その矛盾は現地関東軍に押し付けられたとしている。

基本的には 43 年以降敗戦までの在満鐵道運用の基本は、「満洲独自の為にする運用よりも大東亜戦争完遂上内地向け大陸物資輸送機關即ち大陸鐵道たるの性格が強かった」³という。

しかし次のような問題が生じていた。

「一方では対米戦必勝上の要請として所謂大陸鐵道幹線たる鮮満支を通ずる幹線鐵道の整備を絶対とし、統帥部は対ソ作戦鐵道の整備を強請し、之が調節の或部分を現地關東軍に委任する態度に(一字欠)たことであった。如此問題は中央に於て判然と之を決定し現地軍としては之が實行の責任のみに止どむべきであった。」

しかし同時に守田は、この間の在満鐵道の活動を高く評価し、その成果は「過去四十年間に於ける満洲鐵道の経営宜しきを得て居たことに負う所大であると云はねばならぬ」と満鉄の功績を挙げ、次に「我が陸軍就中参謀本部及現地軍が多年に亘り非常時に於ける大陸鐵道の運用に關し統一せる思想の下、また一貫せる人事行政の下に準備し來た功績も高く評価せられなければならぬ」と、陸軍の政策も高く評価している⁴。

3 「第二 鐵道の運用」 2～9 頁

本節では、①戦争末期の鐵道運用のための新たな制度の発足-大陸鐵道輸送協議會-が取り上げられ(「一、大陸鐵道輸送協議會」)、次に、②この時期の鐵道運用の特徴が二点指摘されている。具体的には、内地向け鐵道輸送と、「局地鐵道輸送」の統制問題である。③としては、鮮満鐵道の軍事一元指揮の実現が取り上げられ、最後に④対ソ戦に際しての鮮満鐵道の運用がとりあげられている。何れも河村の資料に指摘されていた問題を継承するものであり、陸軍内部で大きな課題となっていた事柄である。

(1) 「一、大陸鐵道輸送協議會」 3～4 頁

まず冒頭でこの時期の鐵道運用の特徴が以下のようにまとめられる。

³ 資料 1 頁。なお原資料からの引用を示す頁数は、この様に「資料〇頁」と記す。また引用文では句読点を補った。

⁴ 守田のこの評価は、論文で紹介した資料の執筆者で、関東軍の鐵道担当参謀だった河村が述べたことと矛盾するように思われる。河村は陸軍内部、また関東軍の内部にも鐵道運用をめぐり、様々な問題があったことを指摘している。この点前掲「戦時満州の軍事鐵道輸送」参照のこと。

「本期間に於ける満洲鐵道の任務は誠に多岐膨大であった。即ち大陸物資の内地向け輸送。大東亜戦争完遂上の兵站基地としての現地に於ける軍需生産用物資の輸送、對米戦兵力轉用輸送、關東軍及び満洲國自活上の輸送などであった。

其の輸送總要請量は(一字不明)八〇〇万屯を下った事はなく、其の實積は六〇〇万屯から七五〇万屯であり、輸送料は二三〇万屯以上にも上った。」⁵

当時大陸輸送が、①内地向け輸送、②中国大陸現地の戦争遂行のための輸送、③對米戦のための兵力転換輸送、④關東軍・満洲國自活のための輸送、などからなっていたとしている。

このような輸送の統制の為設置されたのが、「大陸鐵道輸送協議會」である。

1. 協議會の設置 3頁

「昭和十七年の後半に於いては、船舶の損耗による船腹不足から、早くも大陸物資の鐵道輸送への轉稼が要請せられ、十七年十二月から逐次これが具体化を見、大陸鐵道の能率的運用のため、十八年五月現地に大陸鐵道輸送協議會を設置することとなった。

協議會は年度及四半期を期間とする内地向け大陸物資輸送の計畫立案實行の監督を主たる目的とし、之が事務機關として事務局を新京満鐵本社内に置いた。初代事務局長は華北交通山口理事に委嘱した。」

2. 協議會の構成 3～4頁

「満鐵、朝鮮鐵道、華北交通、華中鐵道の四鐵道を構成員とした現地機關であった。

本協議會はその性格上、中央部の主催すべきものであったに拘らず、現地機關となった理由は現地モンロー主義の一言に盡きる。

協議會は年度及四半期輸送計畫の立案を対象に年四回開催した。日本政府及軍中央は現地に輸送要請すると共に、之が輸送完遂の為現地鐵道の整備、運用上の隘路打開に必要とする現地の要請に即應する措置を講ずる役割を果すに止まり、名實共に協議會の主宰は現地であった。」

「当初大陸物資の内地輸送を主たる對象に発足した協議會も米の反攻進展に伴ひ内地大陸間の交通遮断必至に即應する為、大陸鐵道の現地自活の施策を必要とするに至り、十九年より之が計畫実施に當ることとなって著々その實積を挙げて居たが、十分な成果を見ることなく終戦となった。」

(2) 「本期間に於ける鐵道運用上の特異性」4～6頁

ここでは①内地向け輸送への対応、②現地における「局地輸送」実施に際してとられた輸送統制上の課題の二点が取上げられる。何れもアジア太平洋戦争の緊迫化、海上輸送の急減を背景に鐵道輸送をどのように展開したかがポイントである。

⁵ 資料2頁

1. 内地向け大陸物資輸送 4～5 頁

「支那、満洲の奥地より朝鮮、船舶、内地に一貫する輸送であり、内地における物資の急需に應ずる文字通りの緊急輸送であり、而も米軍空爆による船舶連接港の急變があり、全く臨機應變の輸送處理となって輸送力を徒費することが非常に大きく、また局地の輸送計畫を相當混乱させた。

連接港灣における集積場狹隘、船車連接能力の弱小は、内地向け輸送の計畫及處理上常に悩みの種であった。」

2. 局地鐵道輸送極度の統制 5～6 頁

「局地主要輸送の完遂上極度の輸送統制を実施した。之が為旅客輸送は全面的に削減せられ、寝台は廃止せられた。

貨物輸送は従来の輸送統制を更めて強化し、逆輸送、交錯輸送の絶無を圖り、また積載効率の^(マツ)昂上を期し、増積みを極度に奨励した。之が実施監督の任に当たったのは關東軍野戰鐵道司令部であり、後の大陸鐵道司令部であったが、其の苦勞は大きかった。・・・

鐵道輸送上の隘路となるのは、停車場における搭載、御下能力の弱小である。戦争の末期に近づくに伴ひ、人的資源の不足、機械施設の衰損等により益々はなはだしかった。之が為軍隊の使用まで必要とした。主要停車場における搭載御下部隊の配置は當然行はるべくして遂に行はれなかった。」

(3) 「鮮満支鐵道の一元指揮の具現」 6～7 頁

1942 年に戦時に於いて満洲と朝鮮の鐵道を關東軍司令官が一元指導することを可能とする勅令が出されたが、45 年になって実際に発動された。この間の経緯が内容となっている。

「陸軍中央部では・・・鮮満有事の場合に於ける鮮満支鐵道の一元運用、所謂鐵道の軍管理を計畫準備して居たが、十六年夏の關特演軍事輸送の實積に鑑み更に研究を進め、十七年關係方面と折衝し、遂に戦時鮮満支鐵道を關東軍司令官に於いて一元運用し得るの法的(勅令)措置を完了し、之が発動を準備する處があつたが、二十年度に入り大東亞戰の進展に伴ふ大陸鐵道運用上の困難が増大して来たので遂に右勅令を発動し、關東軍司令官をして軍事鐵道輸送に関し鮮満鐵道を指揮せしむると共に、日本政府の要請する内地向け大陸物資輸送を軍事輸送として取り扱ふこととし、之が輸送完遂を期した。」

「關東軍司令官は鮮満鐵道の指揮権を大陸鐵道司令官に委任し、また大陸鐵道司令官は軍令を以て満支に一貫する軍事輸送に就いては北支野戰鐵道司令官を區處する権限を定められて居たので、大陸鐵道司令官は名實共に大陸鐵道を指揮したわけである。(以下略)」

(4) 「日ソ戰に於ける満鮮鐵道の運用」 7～9 頁

全く予期しなかつたソビエト參戰に対して、關東軍の対応は極めて不十分かつ混乱したものであ

った。かつて予定されていた鉄道線路の破壊はほとんど実施されず⁶、指揮系統は混乱し、さらに大陸鉄道司令部の梅河口移転は、草場大陸鉄道司令官と山崎満鉄総裁の反対を押しして実施され、大きな問題を残した、としている。

1) 開戦時における鐵道の体制

「鐵道としては何等直接の準備なく日ソ開戦を迎へた。
当時鐵道は内地向け大陸物資輸送に専念していた。」

2) 開戦時における鐵道運用

「關東軍司令官は局地軍の輸送の處理のため、局地軍の鐵道機関及鐵道隊を第一線軍司令官の指揮下に入れ、大陸鐵道司令官は満内一貫輸送に關し、第一線軍司令官を區處^(ママ)することになった。

之が為大陸鐵道司令官は第一線附近鐵道の状況を適時掌握することに困難し、満内一貫輸送の指揮に大きな支障を來した。」

3) 鐵道破壊計畫の実施

「ソ軍の侵攻が極めて迅速であつた為、平時計畫による鐵道破壊は殆ど実施出来なかつた。」

4) 大陸鐵道司令部の梅河口移動

「關東軍司令部の通河轉進に伴ひ、大陸鐵道司令部は梅河口に移動したが、臨機の移動であつて、通信施設の準備極めて不十分のため、全く鐵道運用の指揮は出来なかつた。此の事を豫見し、かつ作戰を超越した大局的見地より、大陸鐵道司令官草場中將は山崎満鉄総裁と共に、鐵道の中枢部は新京に於て依然任務を完遂すべく再三關東軍司令官に意見具申せるも其の容るる所とならず、止むを得ず梅河口轉進となつた。」

4 「第三 鐵道の運用」 9～14 頁

この期間における鐵道の整備の重点は以下にあつたとされる。すなわち「鐵道運用機構の整備、對ソ攻勢作戰準備上の鐵道整備、對ソ防勢作戰準備への急轉、内地向け大陸物資輸送の為の幹線整備、鐵道防空、鐵道の現地自活」⁷である。

(1) 「一、満鐵機構の整備」9～10 頁

1) 満鐵機構の改變

「十八年四月に鐵道運用の輕快迅速を目的とし、各局割據主義を是正して、総務局の比重を重からしむると共に、關係局の統合をねらひ従來の機構に大改變が加へられた。この改變に方り理事が本

⁶ 前掲拙稿「戦時期満洲の軍事鉄道輸送」112 頁及び 122 頁参照。本来は、黒河方面と満州里方面で、鉄道線路の破壊を予定していた。

⁷ 資料 9 頁

社局長に進出することとなった。」

2) 満鐵本社の新京移駐

「満鐵は對ソ作戦上多年の懸案であった本社の新京移駐は、機構の改變とともに十八年度より著手したが、終戦時迄略移駐の完了したものは、総務局、運輸局、整備局であった。移駐の隘路は、満鐵首脳部の鐵道運用觀念の相違、資材の不足に伴ふ建物及通信網の不備であった。」

3) 鐵道管理部の拡充

「十八年以來數次に亘り、鐵道現場指揮の徹底を期する為、従來の監理所長の権限を擴充すると共に、名称を改變し、かつ其の人事を刷新した。」

(2) 「二、鐵道施設の整備」 10～14 頁

ここでは、冒頭でふれた對ソ作戦準備と、内地向け大陸物資輸送の相克について述べている。結局両方の要請の間であって關東軍は「苦慮し」、戦争末期には對ソ戦の防衛体制をしようとしたものの、資材不足などから実現できなかったとしている。実際には、本資料の記述によれば、内地向け輸送力強化及び朝鮮鐵道強化のため、満洲の鐵道を一部（第一線作戦用鐵道も含め）撤去轉用したという。他方この間鐵道等に関する防空施設の準備は進行したとしている（なお内地向け大陸物資輸送重視の結果、朝鮮半島の鐵道輸送力強化が図られたが、この点については、6および7を参照されたい）。

1) (表題なし) 10～11 頁

「十六年の關特演以來、對ソ作戦準備上の鐵道整備は急速に進んでいたが、十七年末より、内地向け大陸物資輸送の要請があるに及び、奉山、安奉線の急速複線化が絶對的の要請として取り上げらるるに至り、對ソ作戦鐵道整備は一頓控するに至った。」

「それでも十八年には双源線(霍黒線支線)百十杆の新設があった。奉山線は十七年度末より其の整備を急ぎ十八年末に複線が完成し、安奉線は十八年より複線化に著手し、十九年秋には一應完了した。

此の間であって參謀本部は對ソ作戦鐵道の整備を強要し、陸軍省及日本政府は幹線鐵道の強化を重視し、關東軍は中間であって非常に苦慮した。

十九年に入り、北鮮ルート of 輸送が増加するに伴ひ京圖線の應急整備が実施せられた。

二十年度に入り對ソ作戦計畫は防勢に轉換せられ、急遽通河地区の交通、就中鐵道整備の要請があったが、時間の僅少、地形の陰阻、資材の不足の為、殆ど實現することなく終戦となった。」

2) 鐵道資材の撤去轉用 11～12 頁

「鐵道資材の全面的不足は單に満洲鐵道整備上の問題のみならず、朝鮮に於ける京釜、京義線の急速建設上よりも、満洲に於ける鐵道資材の撤去轉用を必要とした。

關東軍は豫ねてよりこの種要請に應せんが為、私設鐵道を調査するところがあった。十九年秋

には先づ大石橋以南、連京線の単線化⁸、次いで吉林鐵道その他の私設鐵道の撤去、二十年には作戰計畫の轉換に伴ひ東當線、霍黒線等の第一線作戰鐵道を撤去轉用した。』

3) 防空整備 12 頁

「滿鐵は従來逐次鐵道の防空整備を実施してきたが、對ソ作戰上は勿論、米の反攻作戰の進展に伴ひ十八年に入り急速に之が整備を期すべく豫算的にも資材的にも無理とも思われる程よく努力した。

之が計畫は先づ米軍の南滿鐵道爆破に對處するを優先とし、可及的に對ソ作戰に應ずるものを整備することとし、燈火管制施設、管制下の運用施設、長大橋梁その他の爆撃好目標部位の迂回線建設、重要施設の對爆施設、機關車退避防護施設、鐵道工場の疎開増設、對爆施設各種修理班の編成配置、應急復舊機材、資材などの配置等が著々具現せられた。」

4) 工場施設の整備 12～13 頁

「鐵道工場は従來の集中主義を廢めて、防空上疎開分散主義を採り、鐵道局區毎に修理工場を整備すると共に、機關車庫の修理能力を擴充した。特に吉林郊外に十九年に著手、三年計畫で防空新造車輛工場を建設中終戦となった。」

5) 車輛の整備 13 頁

「人員輸送を極度に制限し、物資輸送に超重点を施行する方針に基き、十八年以降は(十七年以前の發註に依るものを除く)一輛の客車も新造しなかつた滿鐵としては、収入の面から旅客の輸送統制については別の意見を持って居た。

貨車も同量の資材を以て最大量の物資を輸送するよう研究し、大型車を新造することとなって先づ無蓋四十五屯車を製造し、主要幹線上に運用し効果を發揮した。」

6) 鐵道の現地自活 13～14 頁

「鐵道資材の量的不足は鮮滿支鐵道の相互融通で急場を凌ぐとしても、質的に現地で生産し得ないものに就いては、之が取得に特別の對策が必要であった。

質的に問題のあつたのは、車輛油と空氣制動器部品の一部であった。車輛油については滿鐵が多年苦心の結果、十九年末より工業的に生産し得るに至つたが、量的には大陸鐵道の全所要を充足しえず、辛うじて滿鐵の需要に應し得る程度であった。

空氣制動器部品は内地神戸より工場を疎開させたが、工場建設途中で終戦となった。

此等鐵道の現地自活施策の實現上大陸鐵道輸送協議會が果たした役割は大きかつた。」

5 「第四 鐵道部隊」 14～17 頁

ここでは 1944 年 12 月の大陸鐵道司令部の設置や、滿鉄従業員を主体として編成された鐵道部

⁸ この点本稿 6 の(3)参照のこと。

隊の設置について記述されている。

(1) 「一、鐵道部隊の統合」14～15 頁

「陸軍中央部に於いては大東亜戦における船舶部隊の實績に鑑み、十八年二月満洲の鐵道部隊を編合し、關東軍野戦鐵道部隊を編成し、鐵道隊運用上の能率向上を圖った。」

(2) 「二、大陸鐵道隊の創設」15 頁

「陸軍中央部に於いては大陸有事の際、満鮮支鐵道の一元運用の指揮に便する為、十九年十二月新京に大陸鐵道司令部を新設し、在満鮮部隊及び水上部隊をその隷下に、北支野戦鐵道部長をその區處下に置いた。初代司令官は陸軍中将草場辰巳⁹であった。」

(3) 「三、鐵道隊の増設」15 頁

「大東亜戦の進展に伴ひ、支那、満洲、朝鮮に鐵道隊増設の要あるに及び、十八年三月満鐵従業員を主體とする特設鐵道隊二隊の創設を始めとし、鐵道隊を次から次へと新設し、或は支那に派遣し、或は満洲、朝鮮に駐屯せしめ、又状況逼迫に伴ひ内地に移駐させた。

日ソ開戦時鐵道隊の主力は南満、朝鮮(朝鮮鐵道隊¹⁰)に、一部が牡丹江、哈爾濱にあった。

其の総兵力は約一万二千であった。」

6 「第五、道路、水上、海上交通」16～17 頁

ここには鐵道以外の交通施設に関する記述がある。道路については、鐵道被爆時の対策として、鐵道に並行した路線の整備が計画されたものの、ほとんど実行できなかった。また朝鮮経由の鐵道輸送重視の結果、連京線単線化や大連港設備の撤去・転用が実施されたことも記されている。

(1) 「道路」16 頁

「十八年以降における自動車輸送は、自動車の不足棄損に伴ひ、輸送力は漸次弱化した。

鐵道の防空的運用上鐵道線に平行する道路の急速整備を計畫したが、時間豫算の関係上殆ど具體化できなかった。

小運送機関としての馬車は鐵道輸送の逼迫に伴ひ、その重要性を増して来たが、車輛整備用資材の不足により、所要を充足するに至らなかった。」

(2) 「二、水上」16～17 頁

「松花江、黒竜江、ウスリー江以外の水上輸送は量的には大きくはないが、局地的には極めて重大な役割を果していたが、逐年船舶の棄損と松花江の減水に伴ひ、輸送量は減少している。

⁹ 草場は士官候補第20期(歩兵)、参謀本部運輸課長、満洲国交通部顧問、第二野戦鐵道司令官、關東軍野戦鐵道司令官、第52師団長、關東防衛軍司令官、第四軍司令官を歴任。参謀本部附・待命を経て、敗戦時大陸鐵道司令官。1946年9月17日自決。以上は前掲『陸海軍将官人事総覧 陸軍編』253頁による。

¹⁰ 1945年4月創設。同時に大陸鐵道司令官の隷下に入った。本稿7の(3)参照のこと。

關東軍は對ソ作戰上の機關部隊として水上司令部を哈爾濱に置き、平時滿鐵の実施する水上輸送を指揮監督せしめて居たが、十九年大陸鐵道隊¹¹の設置に伴ひその隷下に入れた。

二十年に入り急遽通河地區の水運開發の計畫を立て水上部隊の一部を鴨綠江上流地區に轉用したが、計畫を具體化するに至らなかった。」

(3) 「三、海運」17頁

〔冒頭省略〕特に輸送ルートが朝鮮港灣に轉換せられてからは、大連は勿論、葫蘆島の利用は極めて少なくなった。遂に大連の船車連絡施設の重要な機器、舢舨等が多数南鮮，北鮮港灣に転用せられ、連京線の南半分は單線化せらるるの哀れさを止めるに至った。〕

7 「第六、朝鮮鐵道、港灣」17～20頁

ここでは大陸轉嫁輸送の結果重視されることとなった朝鮮における鐵道輸送力強化が取り上げられる。鐵道の複線化や、操車能力の向上が課題であったが、特に後者には問題があったとされる。また輸送能力向上のため朝鮮鐵道隊が新設されたほか、各種鐵道関係機關の整備が実施されている。

(1) 「一、内地向け大陸物資輸送に伴ふ朝鮮鐵道港灣の整備」17～18頁

〔十七年末から大陸物資が朝鮮ルートに轉換せられてから京釜、京義線の急速複線化、釜山、馬山、麗水、木浦等南鮮諸港の整備が要請せられた。

京釜、京義線の複線化は従来逐次実施せられて居たが、十九年度末までに完成する計畫を立てた。資材不足のため建設は動もすれば遅れ勝ちであったが、滿洲からする鐵道資材の應接により十九年度末には一應複線の形を採り得た。然し停車場施設、操車施設の狹隘の為、港灣荷役及集積能力の不足と相俟って、終始車輛の運用能率を低下し、屢々糞詰まり状態を呈した。

之が為大陸鐵道全般特に滿洲鐵道が運用上蒙った影響は非常に大きかった。〕

(2) 「二、港灣船車連絡施設の整備」18～19頁

〔朝鮮各港に於ける船車連絡施設は極めて貧弱狹隘で、大陸物資の内地向け輸送の癌となって居た。之が急速整備の為主として大連より起重機及び舢舨を相当数轉用して能率の向上を圖ると共に、苦力荷役を增強し、集積場を急設する等凡有努力を傾倒した。之が整備に方っては當の朝鮮當局よりも却って滿鐵其の他滿洲關係が熱心で努力的であったことは特記すべきことである。〕

(3) 「三、朝鮮鐵道隊の新設」19頁

〔米の反攻作戰の本土緊迫に伴ひ、朝鮮軍多年の念願であった朝鮮鐵道隊を二十年四月に創設し、大陸鐵道司令官の隷下に入れた。

朝鮮鐵道隊は新設勿々より、朝鮮鐵道の整備作業を擔任し、防空用迂回橋梁の新設、釜山操車場の擴張作業などを迅速的確に完遂する所があった。〕

¹¹ 大陸鐵道司令部をさすと思われる。

(4) 「四、朝鮮鐵道運用機構の整備」 19～20 頁

- 1) 「大陸物資の内地向け輸送に應ずる為、十九年四月南鮮、北線主要港湾に埠頭局を設け、地方鐵道局の管轄下に入れた。」

- 2) 「米反攻の本土近迫に伴ひ、朝鮮の戰場化も計畫に上せらるるに至り、之に應ずる為鐵道の的確な運用を期し、二十年七月従來の京城、釜山、咸興地方鐵道局の外、新に平壤及び順天地方鐵道局を増設した。」

8 「結言」 20 頁

「政治、經濟、軍事など各般に亘り重大なる關係を有する滿洲鐵道を滿州事變、支那事變、對ソ作戰準備など、軍事的比重は大きかったとはいえ、殆ど軍關係に於いて實質的に整備運用していたことは大きな誤りであった。此の如きは一見整備運用に便であるけれど、實際に於いては欠くる所が大きかったのではないか。総力戦の動脈の形成する鐵道の如きは、總力戦的機構の下に之に應ずる人容を備へ運用せられなければならなかった。此の見地よりすれば、大陸鐵道輸送協議會の設置は一步前進した形態であり、又實積上よりしても成功であった。」

おわりに

以上守田の回想「大東亞戦争末期における滿洲鐵道」を紹介してきた。アジア・太平洋戦争の最末期の鐵道輸送の状況を伝える資料として貴重だといえよう。ことに(河村の資料も同様であるが)当時の陸軍參謀が、どのような観点で全体の機構整備の状況や、輸送の問題点を見ていたかを示している点が重要であろう。これによって鐵道の軍事輸送に係る諸資料について、相互の関連や重要性について、より実態に即した理解が可能になると思われる。勿論、二人の元將校が戦後残した回想である以上、二人の個人的見解も多く反映されている可能性があり、資料を利用するに際して大きな限界があることはいうまでもない。然し従来知られてこなかった鐵道の軍事面からの活動に光を当てるものとして、一定の価値を持つと言えよう。