

いきおい消極的な政策をとり、経費の節約を企図しなければならなくなった。

明治42・6・19管理局制を廃して、統監府鉄道庁を設け、また地方事務所の組織を簡素化したのは、1つに経費の節約を図るがためであった。たまたま同年秋わが政府は、鉄道行政を統一する方針をとり、朝鮮の鉄道をも鉄道院の所管に移すこととした。すなわち明治41・12公布された鉄道院官制第1条に「鉄道院ハ内閣総理大臣ニ隸シ鉄道及軌道ニ関スル事項並南満州鉄道株式会社ニ関スル事項ヲ統理ス」と定め、朝鮮においてわが国の経営していた鉄道を鉄道院の所管に移し、内外にわたる鉄道行政を一元的に統轄するに至った。しかるに明治43・8日韓併合が実現し、朝鮮総督府が設置されるにおよんで、鉄道院の所管していた朝鮮の鉄道は、総督府に移管されることとなり、同年10・1総督府鉄道局が設けられ、それらの鉄道を経営するとともに鮮内軽便鉄道および軌道の監督事務をも掌ることになった。

同鉄道局は大正6・7・31まで存続した。朝鮮鉄道の経営は、この時期においてようやくその基礎を確立した。すなわち明治44・11鴨緑江架橋工事を完成し、京義線の改良工事もまた竣工（しゅんこう）して、満鉄安奉線の広軌改築と相まって京城・長春間に1週3回の鮮満直通急行旅客列車の運転を開始し、遠く露支の鉄道と連絡して大陸交通路を完成した。またこの間平南線、湖南線、京元線を全通して幹線と海港とを連絡させ、さらに進んで咸鏡線の一部を開通した。かくて南北縦貫線と東西横断線を完成し、交通系統を確立した。

3 満鉄委託経営

朝鮮と満州とは領土相接し、政治・経済・軍事上きわめて密接な関係があり、しかも日露戦争におけるわが国の勝利により、南満州の鉄道はわが国の経営するところとなったので、鮮満両地の鉄道を一元的に経営すべきであるとの議論は満鉄会社創立の当時から行われていた。しかし、種々の事情によって、それぞれ別個の組織により経営されていたのである。したがって鮮満直通列車を設けて釜山・長春間に特別列車を運転するとか、安東県における列車接続の不便、特種貨物の積換・通関等の不便を除くとか、あるいは関係諸国との間に種々の連絡協定を締結して国際鉄道としての任務の達成に努力するなど、相互の連絡に万全を期していたが、鮮満両鉄道は経営主体を異にしていた関係上時として連絡の徹底をかき、また運賃計算上の不便もあり、おのおのその機能を十分に發揮することに遺憾があったので、鮮満交通の発展を図るため、両鉄道の経営を一元化することとし、大正6・7・31朝鮮総督府所管国有鉄道の経営をいっさい南満州鉄道株式会社に委託することにした。

そこで満鉄は、同日京城に鉄道管理局を設置し、政府との経営委託契約にもとづき、国有鉄道より生ずる利益が総督府の支出額に対し6分に達したときは、その全額を、また6分を超過した場合は、その超過分の半額を加えたものを総督府に納付することとし、また損失を生じたときは、翌年以後の利益によって補填（はてん）することとして、委託経営を開始した。

満鉄はこの委託経営期間に、建設方面では大正5年度から引続き施工中の咸鏡線の建設および湖南、京元各線の改良工事を進行させたほか、平壤炭坑線の延長、鎮海線の工事着手および東西両海岸を連絡する平元線の敷設計画を樹て、大正11年度から継続事業として施行し、また運輸営業にあっては欧州大戦の影響を受け、経済界の変動に従って、一進一退の情勢をたどったが、この間日鮮満支の連絡を密接ならしめたばかりでなく、満鉄本線を經由して遠く露支の鉄道に連絡し、国際鉄道たるの

新態勢を確立した。

4 総督府直営

政府は朝鮮における産業開発計画の実施と相まって、朝鮮の鉄道を総督府の直営に還元することとし、大正14・3・31朝鮮国有鉄道の満鉄委託を解除し、同年4・1朝鮮総督府鉄道局を開設した。

かくて朝鮮の鉄道は、ふたたび総督府の経営に入り、鮮満両鉄道の経営は分離されたが、従来どおり運輸の連絡を密接円滑ならしめるため、両者の間につきのような協定をとりきめた。

(1) 鮮満直通列車の運転、車両の直通および相互融通

(2) 安東駅・安東機関区および検車区その他における共同作業

(3) 旅客荷物の運送、鉄道建設、運転および通信等の諸規則はなるべく連絡統一を期すること

(4) 内地鮮満案内所の共同利用

その他各種の協定を行って鮮満両鉄道の運輸上の利便を図り、総督府の産業開発に関する施設と相まって、直営の趣旨を完うすることにつとめた。

昭和7年満州事変がぼっ発し、それにつづく新情勢の発展に伴ない、朝鮮の鉄道は重大な使命を帯びるに至ったので、これに対処するため、輸送力の改善、強化、管理機構の整備、交通網の整備拡充を行った。昭和12年日華事変が起るにおよんで、朝鮮鉄道の使命はいよいよ重大なものとなり、輸送量がいちじるしく増大して来たので、京釜線の複線工事および中央線の建設工事を開始するとともに、図們線を建設して、裏日本交通路の整備をはかった。事変が長期戦態勢に入るにつれ、朝鮮資源の開発、時局産業拡充の要いよいよ急となり、鉄道輸送はかつて見ない盛況を呈するに至った。昭和14・10満浦線の開通、同年6月京釜線の一部複線（釜山鎮・三浪津46km昭和15・4・1開通、大田・清涼里158.1km、昭和14・6・15開通）運転が開始される等、朝鮮鉄道の画期的な拡充発展が見られた。これを要するに満州および支那事変を契機として朝鮮の鉄道は躍進期に入り、朝鮮産業の急速な開発と相まって、建設および改良事業の画期的進展・運輸量の増大にもとづく施設の拡張、鮮満直通高速度列車の運転区間延長または増発、鮮内列車の整備、したがって生ずる新式機関車および客貨車の新改造、鉄道運輸をより効果的ならしむべき自動車および小運送業の統制ならびに管理機構の改正拡充等、新しい事態に対処すべき鉄道運営の近代化が行われた。

5 北鮮鉄道の満鉄委託および一部還元

満州事変のぼっ発、満州国の誕生など、満州における新しい事態の発展は、日満両国の関係をいよいよ緊密不可分なものとするに至ったので、日満両国をつなぐ最短交通路を形成する北鮮鉄道の経営は、これを満鉄に委託し、裏日本交通路の整備発展を図ることにした。すなわち昭和8・9・28朝鮮総督府所管国有鉄道のうち咸鏡線の輪城会寧間、清津線、会寧炭嶺線、図們線329.2kmにわたる鉄道事業およびその付帯事業のいっさいを満鉄に委託した。満鉄はこれらの鉄道を経営するため、同年10・1清津に北鮮鉄道管理局を設け、昭和10・1雄基・羅津間の鉄道を建設竣工して、営業を開始し、また羅津港埠頭の一部を完成して同年11月から港務業務を始め、ついで11・6朝鮮総督府から清津、雄基の2港を借受け、羅津とともに北鮮3港を管理経営するに至った。

さきに満鉄は、満州国との協定により昭和7・5敦化図們間鉄道の建設を開始し、翌8・4軌条敷設を終えて、9・1より本営業を開始し、同時に長春・図們間鉄道を京図線と改称、同年10・