

15 図們江鉄橋の完成によって、朝鮮の図們線に接続し、明治 40 年以來懸案になっていた吉会鉄道問題を事実上解決、さらに満鉄は満州国の買収した天図輕便鉄道(朝陽川・開山屯間)の改築ならびに経営の委託を受け、昭和 9・3 これを完成して同年 4・1 から京図南回り線(朝開線)として営業を開始した。さらに同年 9・1 図們から牡丹江に至る鉄道の建設に着手し、10・7・1 これを完成して営業を開始し、京図線とともに満州東北部の交通網を整備し、朝鮮においては、雄基・羅津間鉄道を開通したほか羅津港の築港を完成し、日滿交通に飛躍的な発展をもたらした。なお北鮮鉄道管理局は 11・10・1 改組されて鉄道総局所屬の北鮮鉄道事務所となり、12・8・15 事務所が羅津に移転され、16・2・15 羅津鉄道局と改称した。

その後北鮮地方の情勢は満州の発展と、各種工業のぼっ興によりいちじるしく変化し、とくに茂山鉄鉱の開発に関し、新たに日本製鉄清津工場の新設および北鮮拓殖鉄道株式会社による古茂山・茂山間広軌線改良等があり、これらの事態に即応して北鮮鉄道および港湾の経営強化を図るため、上三峰・輪城間、清津線および会寧・新鷄林間の鉄道ならびに清津港終端施設に関する経営を朝鮮総督府に還元することとし、昭和 15・7・1 委託契約の一部を解除した。ただ上三峰・雄基間鉄道は新たに貸付方式によることとし、従来どおり満鉄において経営することとした。この区間は 20・3 月末満鉄に譲渡された。

6 太平洋戦争以後

太平洋戦争のぼっ発およびその後の戦局の進展に伴ない、大陸は兵站(へいたん)基地としての役割を占めるに至り、朝鮮鉄道は地理上その中心的輸送路として重要性をもつこととなった。この要請に応えるため、縦貫線の輸送力増強が計画され、その結果、京釜、京義幹線鉄道の全線復線化、中央線の全通の実現を見たほか、幹線電化区間の拡充、京元線の電化が進められ、一方において平壤、京城(水色)、大田、釜山等操車場の拡充新設が行われた。また、海陸接続地点の港湾施設の拡充が促進さ

れ、とくに釜山、馬山、麗水、木浦等南鮮諸港に重点がおかれた。その他機関車等の輪転資材、港湾荷役機械等についても増備が図られ、満鉄より貨渡を受ける等の方策が実施されたが、さらに輸送対策の徹底を期するため、陸海空にわたる輸送管理組織の一元化が図られ、昭和 18・12 別表のような改正が行われた。この改正で従来逓信局の所管であった海運行政のすべてと、財務局所管の移輸入関係の税務行政を吸収して新たに交通局を設置され、地方管理機関として釜山、京城、咸興の各地に地方交通局を、さらに下部機構として釜山、仁川、新義州、清津の各地に埠頭局、京城ほか 8 箇所に鉄道事務所を設けられ、中央地方を通ずる海陸一貫輸送管理機構の実現を見たのである。

7 終戦後の鉄道交通

終戦後朝鮮半島は 38 度線を境として南は米軍に、北はソ連軍に占領され、それぞれその勢力の下に南鮮には大韓民国、北鮮には共産主義者の統治する朝鮮人民共和国が生まれ、それに伴ない鉄道もそれぞれ南北に分割されて、両鮮の交通は完全に切断されるに至った。その後 1950・6・25、38 度線の発砲事件を発端として、両鮮全土はほとんど戦火につつまれ、鉄道は完全に壊滅状態に陥ったが、1953・7・27 板門店における停戦協定の成立を境として、南鮮鉄道は米軍により、北鮮鉄道は中共軍によって復旧され、一部支線を残すほか、幹線はほとんど列車の運行を回復するに至った。しかしその輸送能力は太平洋戦争前の状態から見ればいまなおはるかに低い水準にある。

なお韓国の鉄道輸送は終戦後米軍に管理されていたが 1955・6・1 韓国に引渡された。

8 各線の建設状況

京釜線	釜山・京城	450.5km (前掲)
京仁線	永登浦・仁川	29.7km (前掲)
京義線	京城・安東	499.3km (前掲)

鴨緑江橋梁

明治 39・3 京義線改良工事施工と同時に着手、明治 44・10 竣工

