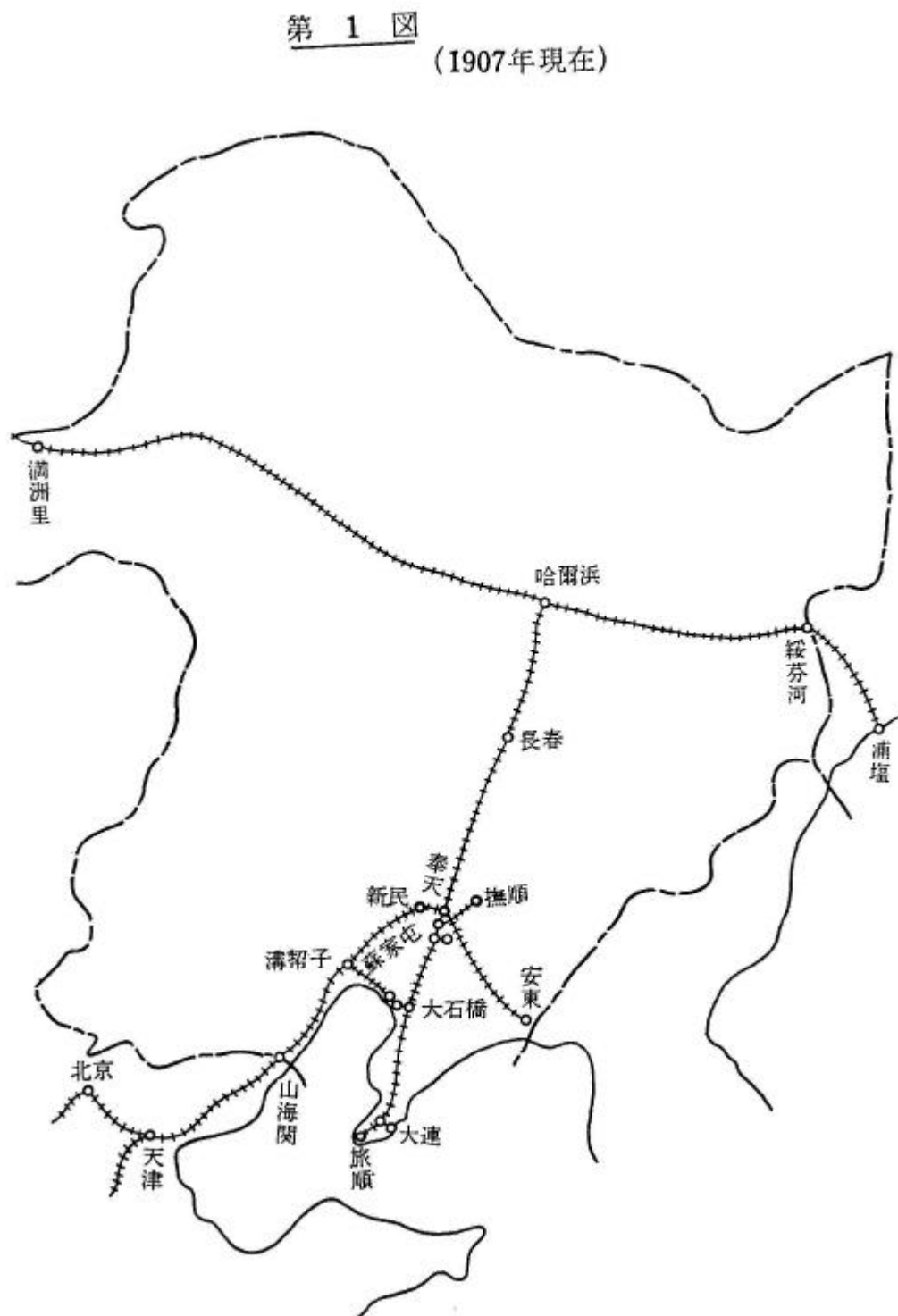
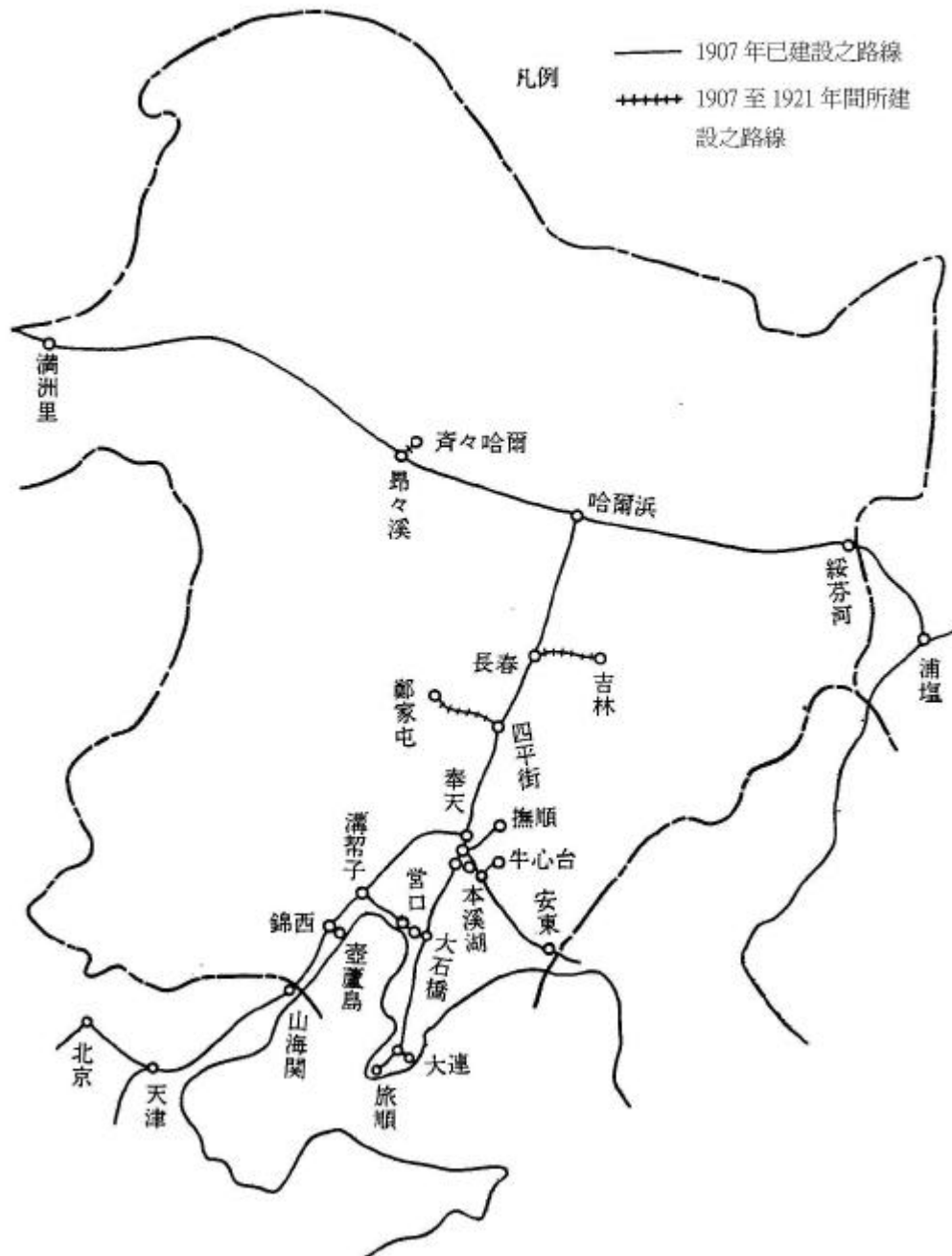


圖二 東北鐵路分期示意圖組



〔資料來源：滿史會編，《滿洲開發四十年史》上卷（東京：滿洲開發四十年史刊行會，1964年1月8日）頁358 - 360〕

第 2 圖
(1921年現在)



(1931年現在)



第五章 結論

日本鐵路政策在日俄戰爭之後開始呈現一個新的局面。一九七年三月五日，南滿鐵路公司在大連設立總公司，開始了日本積極建設東北鐵路的時代。到一九七年為止，東北鐵路的敷設狀況如圖二中的第一圖，其中的各鐵路線大致與三個國家有關，狀況如下：¹

表廿二 東北地區鐵路分期一覽表（~1907）

（a）俄國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
濱州線	哈爾濱 - 滿洲里	1903	934.8
濱綏線	哈爾濱 - 綏芬河	1903	546.4
京濱線	哈爾濱 - 長春	1903	242.1
總 計			1723.3

（b）英國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
奉山線	奉天 - 新民屯	1905	59.8
	新民屯 - 山海關	1903	359.8
河北線	溝幫子 - 河北	1900	91.1
總 計			510.7

¹ 滿史會編，《滿洲開發四十年史》上卷（東京：滿洲開發四十年史刊行會，1964年1月8日），頁355。

(c) 日本相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
連京線	大連埠頭 - 長春	1903	704.3
旅順線	南關嶺 - 旅順	1903	47.7
營口線	大石橋 - 營口	1903	21.5
煙台線	煙台 - 煙台煤礦	1903	15.6
撫順線	蘇家屯 - 撫順	1903	52.9
小 計			842.0
安奉線	安東 - 奉天	1905	303.7
總 計			1145.7

從上列的三表來看，到一九〇七年為止，東北地區的鐵路建設幾乎都是俄國與日本打下的基礎。而單就日本而言，在南滿鐵路公司成立之前，鐵路建設的數量並不多，而且幾乎都在南滿洲的最南端一帶。原因很明顯的應該與俄國勢力有關，雙方鐵路的建設都在日俄戰爭前，一直到了戰爭結束之後的短時間內，也沒有大規模的鐵路建設活動。而日本開始有積極的鐵路建設是在一九〇七年以後，正確說來是一九〇五年的中日會議東三省事宜條約，先替日本在東北地區的鐵路政策清理好了道路，這個條約的簽訂讓日本在東北地區的鐵路鋪設工作獲得了優勢。先是承認了俄國讓渡給日本的南滿鐵路，又允諾日本南滿洲鐵路的所需材料一切免稅，光是這兩點就足以讓日本在東北鐵路興建得到飛躍性成長的基礎。

中日會議東三省事宜條約的內容中，包含了三條日本在一九〇七年之後逐步完成的鐵路。第一條就是在日俄戰爭時期已經出現的安奉鐵路，這條由日本自行建造的軍用鐵路，被允許由日本繼續經營並且加以改良，最後由日本強行改建。餘下二條是吉長鐵路與新奉鐵路，則是日本借款鐵路的先鋒，因而一九〇七年之後的特點就是日本對中國借款鐵路的大量出現。而除中日之外其他國家的鐵路比重則陸

續下降，一九一七年至一九二一年間的鐵路狀況如下：²

表廿三 東北地區鐵路分期一覽表（1907~1921）

（a）俄國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
濱州線	哈爾濱 - 滿洲里	1903	934.8
濱綏線	哈爾濱 - 綏芬河	1903	546.4
京濱線	哈爾濱 - 長春	1903	242.1
總 計			1723.3
備 註	與 1907 年末相同		

（b）英國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
奉山線	奉天 - 新民屯	1905	59.8
	新民屯 - 山海關	1903	359.8
河北線	溝幫子 - 河北	1900	91.1
葫蘆島線	錦西 - 葫蘆島	1911	12.1
皇姑屯聯絡線	皇姑屯 - 北奉天	1911	2.8
總 計			525.6
備 註	增加了葫蘆島線與皇姑屯聯絡線		

（c）中國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
齊昂輕便鐵路	齊齊哈爾 - 昂昂溪	1909	29.0
通裕鐵路	女兒河 - 砂鍋屯	1916	29.0
總 計			58.0
備 註	通裕鐵路於 1925 年停止營業		

² 滿史會編，《滿洲開發四十年史》上卷，頁 356。

(d) 日本相關鐵路³

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
南 滿 洲 鐵 路			
連京線	大連埠頭 - 長春	1903	704.3
旅順線	周水子 - 旅順	1903	50.8
營口線	大石橋 - 新營口	1903	22.4
撫順線	蘇家屯 - 撫順	1903	52.9
煙台線	煙台 - 煙台煤礦	1903	15.6
吾妻線	大連 - 吾妻	1920	2.9
小 計			848.9
安奉線	安東 - 蘇家屯	1918	260.2
總 計			1109.1
借 款 鐵 路			
吉長鐵路	長春 - 吉林	1912	127.7
溪城鐵路	本溪湖 - 牛心台	1914	14.9
四鄭鐵路	四平街 - 鄭家屯	1918	92.8
總 計			235.4
日 本 相 關 鐵 路 總 計			1344.5

非常明顯的，俄國的鐵路發展呈現停滯的狀態，而英國的情形也相距不遠。中國方面在東北則是處於起步的情況，還無法與諸國相提並論。日本的鐵路里程數雖然增加不多，甚至安奉鐵路在改建之後還縮短了距離，但是借款鐵路的出現則是一個重要的訊息。日本在日俄戰爭後的數年沒有大量攫取鐵路利益，原因在於其還在進行南滿鐵路的接收工作，而無暇大規模進行鐵路的建設工程。南滿鐵路公司成立宣示了日本積極的鐵路建設政策，並且與陸軍系統的關東都督府、外務省系統的各領事館一起被稱為三頭政治。⁴而外務省與軍部的大陸政策在日俄戰後突顯出來，原本佔領地所實施的軍政在此時面臨了存廢的問題。

希望繼續實施軍政的關東都督府與陸軍中央，是用準備對俄再戰

³ 旅順線、營口線、安奉線皆有路線細微變更的情況。

的軍事觀點，主張具獨佔且排他性的擴張日本經濟權益路線。相對地，外務省一派主張的是由國際觀點出發門戶開放政策，經過軍事與外交兩方的協調之後，軍方決定讓步。⁵讓步的原因前文已經討論過，是在於列強的態度；當初發生日俄戰爭就是因為英美對於俄國想要獨佔滿洲的行為不滿，進而對日本在戰時作經濟支援，日本就是靠他們的支持才能獲得勝利。如今軍方的意見正是英美所不喜見的，所以在強大的壓力下，日本軍方才勉強的讓步了。但是外務省與軍部雙方都有一個共同的目標，就是將滿洲納入日本的勢力並且將之殖民地化。在這個大目標下，露骨的政軍活動撤退至幕後，經濟侵略的手段躍上第一線，成為日本的新對華政策。

這種藉由經濟手段實現政治目的的方法，最具代表性的就是後藤新平廣為人知的「文裝的武備論」。滿鐵在第一任總裁後藤的帶領下，成為日本實現獨佔滿洲的工具。滿鐵的出現與借款鐵路數量的大增有著密不可分的關係，它以鐵路公司的身份對滿洲的鐵路進行借款以及技術的支援，經由借款合同的訂立控制了名義上屬於中國方面的鐵路，並光明正大的用這些鐵路來滋養南滿鐵路。而西原借款的出現，讓在第一次大戰得利的日本，進行大規模借款給中國建設鐵路的政策。但是，西原借款這種大規模的借款投資讓英美等國反感，進而使借款鐵路的模式受到牽制，也就是新銀行團的介入，讓日本改變了一些作法，以求在國際壓力下能夠繼續維持在滿洲地區的鐵路優勢。

儘管鐵路借款遭到新銀行團的業務涵蓋，但是日本的興建高潮則是從一九二二年開始才出現的，滿蒙鐵路網的計畫是在這一段時間逐漸成形。一九二三年十一月，滿鐵向日本政府提出促進滿蒙鐵路問題的建言書。以美國的鐵路建設作為榜樣，希望能積極追趕上其標準，

⁴ 北岡伸一，《日本陸軍？大陸政策（1906-1918）》，頁 54-58。

一九一九年的四洮鐵路借款契約是滿蒙鐵路網開始的一個先聲，只是遭到中國方面的推辭而停滯。一九二一年的短期借款契約修築了鄭家屯至白音太來（通遼）的鐵路，一九二三年又簽訂了鄭洮短期速成借款契約，得以進行鄭家屯至洮南的鐵路，從而正式開始了滿蒙鐵路網的開發。一九二一年至一九三一年間的鐵路狀況如下：⁶

表廿四 東北地區鐵路分期一覽表（1921~1931）

（a）俄國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
濱州線	哈爾濱 - 滿洲里	1903	934.8
濱綏線	哈爾濱 - 綏芬河	1903	546.4
京濱線	哈爾濱 - 長春	1903	242.1
梨樹線	下城子 - 梨樹鎮	1925	58.9
道裡埠頭線	哈爾濱 - 道裡埠頭		3.8
八區埠頭線	哈爾濱 - 八區埠頭		2.8
總 計			1,788.8

（b）英國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
奉山線	奉天 - 新民屯	1905	59.8
	新民屯 - 山海關	1903	359.8
河北線	滿幫子 - 河北	1900	91.1
葫蘆島線	錦西 - 葫蘆島	1911	12.1
皇姑屯聯絡線	皇姑屯 - 北奉天	1911	2.8
北票線	金嶺寺 - 北票		17.9
錦古線部分	錦縣 - 金嶺寺		94.7
大通線	大虎山 - 通遼		251.7
總 計			889.9

⁵ 角田順，《滿州問題？國防方針》（東京都：原書房，1967年）頁308-332。

⁶ 滿史會編，《滿洲開發四十年史》上卷，頁357。

(c) 中國相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
齊昂輕便鐵路	齊齊哈爾 - 昂昂溪	1909	29.0
開豐線	石家台 - 西豐	1926	63.7
鶴岡線	蓮江口 - 興山	1926	56.0
西安支線	梅河口 - 西安	1927	73.6
呼海線	三棵樹 - 海倫	1928	220.1
瀋海線	奉天 - 朝陽鎮	1928	263.5
昂齊支線	三間房 - 齊齊哈爾	1928	30.4
吉海線	吉林 - 朝陽鎮	1929	183.9
榆樹線	榆樹屯 - 昂昂溪	1929	6.4
齊克線	齊齊哈爾 - 泰安	1930	128.9
訥河支線	寧年 - 拉哈	1930	48.0
洮索線	白城子 - 王爺廟	1931	82.9
總 計			1,186.4

(d) 日本相關鐵路

單位：公里

線 名	區 間	完成年	全線長
南 滿 洲 鐵 路			
連京線	大連埠頭 - 長春	1903	704.3
旅順線	周水子 - 旅順	1903	50.8
營口線	大石橋 - 新營口	1903	22.4
撫順線	蘇家屯 - 撫順	1903	52.9
煙台線	煙台 - 煙台煤礦	1903	15.6
吾妻線	大連 - 吾妻	1920	2.9
渾榆線	渾河 - 榆樹台	1920	4.1
甘井子線	南關嶺 - 甘井子埠頭	1930	11.9
入船線	沙河口 - 入船	1931	4.0
小 計			868.9
安奉線	安東 - 蘇家屯	1918	260.2
總 計			1129.2
借 款 鐵 路			
吉長線	長春 - 吉林	1912	127.7
溪城線	本溪湖 - 牛心台	1914	14.9
四鄭線	四平街 - 鄭家屯	1918	92.8
鄭通線	鄭家屯 - 通遼	1922	114.5
鄭洮線	鄭家屯 - 洮南	1924	228.1

天圖線	開山屯 - 老頭溝	1924	111.0
	朝陽川 - 延吉	1924	
洮昂線	洮南 - 三間房	1926	220.1
吉敦線	吉林 - 敦化	1928	210.5
奶子山線	蛟河 - 奶子山	1929	10.0
小 計			1,129.6
金城線	金州 - 城子?	1927	102.1
總 計			1,231.7
日 本 相 關 鐵 路 總 計			2,360.8

根據上表，日本鐵路建設的榮景正是出現在此時期，特別是在一九二二年之後，一九二六年至一九二九年之間，無論自辦或是借款；不管是日本還是中國，都在狂熱的進行鐵路工程。日本方面的計畫正是滿蒙鐵路網的進行，而前提正是洮昂鐵路的建設，在滿鐵的滿蒙鐵路建議書中就明言必須先進行五條鐵路的建設，也就是前文曾經敘述過的吉會、洮齊、長扶、開朝、白開等五鐵路（全長 1,163 公里）。洮昂鐵路就是必須先進行的五條鐵路之一，原因前面已經詳論，利用洮昂鐵路連結了南、北滿之後，除了能使日本深入吸收北滿貨物，對於後續鐵路建設工作更有著橋樑的作用。

以洮南為中心，在滿蒙鐵路網計畫中相關的鐵路為數不少，鄭洮線、洮昂線、長大線、索滿線、洮索線、洮突線、大安線、突烏線等等數條鐵路的建設，莫不依靠洮昂鐵路來連接南北以及西向的內蒙古一帶。包含洮昂鐵路在內的第一期計畫，共投入預算六千二百萬日圓，再加上二、三、四期計畫預算，日本光是工程預算就達到五億八千多萬日圓，其中由洮昂鐵路做基礎的部分不能說不少。因此，在整個日本的滿洲鐵路政策中，洮昂鐵路主導了相當大的一部份資金流向，對照在前一章表十五中的滿洲投資變化，可以明顯的發現洮昂鐵路完工後的下一年，一九二七年的投資額比起前面幾年有急遽增加的情形。一直到九一八事變之前，日本積極的鐵路政策都明顯的表現在

這幾年的鐵路投資上；雖然第一次大戰後期的西原借款已經是日本的鐵路投資狂熱運動，但是與一九二五年之後的投資情況相比，在質與量上都有著明顯的差距。

一九二〇年代的日本鐵路政策與投資情形，與一九一二年開始明顯的借款鐵路投資策略做比較，積極程度與投入資金情況高低差別巨大。不但一九一〇年代與一九二〇年代的滿洲投資與鐵路建設有別，一九二〇年代也從中分為二期。前期發展平平，並沒有特別突出的地方；後期則突飛猛進，表現搶眼至極。在這一片亮麗的成績之中，洮昂鐵路扮演著樞紐的角色，由於它聯絡的區域廣大，促使整個鐵路網計畫的發展與它有相依存的關係。不論是中國還是日本的計畫，都將其列入重點目標，牽一髮而動全身正是洮昂鐵路的地位寫照，而它的存在亦是東北運輸事業的關鍵。不過，在歷史的脈動中，洮昂鐵路尚未得到它應有的關注與地位，期望能由此還原洮昂鐵路在眾多鐵路與東北投資中所佔有的特殊地位與價值，而非僅是常見的三言兩語、匆匆帶過。