

## 日本占領下の華中における交通網支配の実相について

### — 華中鉄道を中心に —

報告者：大野絢也

愛知学院大学大学院 博士前期課程修了

E-mail：[b27dea463d88f@hotmail.com](mailto:b27dea463d88f@hotmail.com)

#### I. はじめに

#### II. 日中戦争の拡大と華中・華南交通網

1. 日中戦争勃発時における華中交通網の特徴
2. 日中戦争勃発時の交通網破壊
3. 日本占領地域における交通網運営
4. 内河航路網の支配

#### III. 華中交通網における宣撫「愛路工作」

1. 華中鉄道の輸送増強と治安悪化
2. 華中における「愛路工作」の概要
3. 「愛路工作」の対象範囲とその目的
4. 「愛路工作」の形態とその展開
5. 華中における「愛路」宣撫工作の意義と限界

#### IV. おわりに

##### I. はじめに

本報告での課題は、日中戦争期（1937～1945年）の日本占領下における鉄道・水運航路・公路（自動車が行き可能な道路、以下本報告では公路と記す）などの交通網を対象として、その輸送体制の維持と沿線地域の治安確保を目的として行われていた「愛路工作（交通愛護工作）」の実態を明らかにし、その意義と限界を探ることである。特に日中戦争全体のなかで華中における交通網は日中間で相克の場となり、日本側による支配のための宣撫工作と中国側による破壊活動が展開された。その支配をめぐる状況を解明することを課題として設定する。

「愛路工作」とは、「鉄道（鉄道）愛護運動」、「愛路運動」ともよばれ、満洲事変以降の日本支配下にあった中国東北地方において、1933年に抗日ゲリラの襲撃から鉄道沿線一帯を守備するため、満鉄と関東軍によって開始された宣撫工作である。当時満洲国では鉄道を中心とした交通網を「一国の生命線」として位置づけ、その輸送体制を確立する上で「愛路工作」は非常に重要視された。その後、盧溝橋事件を経て日中戦争が全面化し日本占領地域が拡大したのにも関わらず、「愛路工作」の行われる地域も華北から華中へと広がった。しかし日本にとって、治安維持がまだ可能であった中国東北地方と比較し、華中では

交通線一帯の治安維持に大きな困難をともなったのである。日本側は交通線の輸送維持と沿線地域の治安確保のため、さまざまな工作を行っていくこととなる。

「愛路工作」に関する先行研究では、高橋泰隆の先駆的な研究が挙げられる<sup>1</sup>。高橋は経済史・経営史的観点から、日中戦争期の日本統治下における華北・華中交通網の支配過程と実態を、華北交通・華中鉄道などといった企業体として捉えた上で詳細に分析し、中国における日本の鉄道支配は「点と線の支配」を維持するための重要なファクターであったとした。そのなかで「愛路工作」は、中国東北部・華北において治安維持にある程度の効果を示したものの、最終的には日本側の工作は輸送体制の維持には貢献せず、失敗であったと結論づけられている。より治安が不安定であった華中においては、その工作自体が中国民衆により拒否され「軽侮」されていたと論じた。また戦時下における青少年組織の形成という視点から、孫佳茄によって満洲国における「愛路少年隊」の役割を分析した研究が存在する<sup>2</sup>。孫は「愛路少年隊」の日常の活動と訪日という経験を事例として、日本統治下における中国青少年がどのような教育的影響を受けたか論じている。だが、「愛路工作」が実際の中国民衆や交通線沿線の社会に影響を与えたかについては、これまでの研究の中では断片的に示されているのみであり、明らかにされていないと感じる。輸送体制の維持や交通線襲撃を防止するという効果は限定的であったと言えようが、沿線地域に与えた影響が皆無であり、中国民衆からその工作がまったく無視されていたとも考えにくいのである。

そこで本報告では、日中戦争において交通網に対しての日中間の相克がより鮮明であった華中を対象とし、そこで展開された「愛路工作」が沿線地域にどのような影響を与えたか、その実態に迫ることを目標とする。これまで日本の中国占領体制は「点と線」の支配であったと言われている。日本軍の占領する都市とそれを結ぶ交通線一帯が日本の支配の及ぶ範囲であり、背後に存在する広大な地域は国民政府か共産党の影響下にあった。このような状況下で、日本側は「点と線」を維持することによって中国占領地域を支配しようと試みたのである。そのなかで「愛路工作」はどこまでの意義を持ったかについても検討したい。そして交通網をめぐって繰り広げられる、新たな日中双方の対立の姿を浮かび上がらせることを目的とする。

## II. 日中戦争の拡大と華中・華南交通網

### 1. 日中戦争勃発時における華中交通網の特徴

華中における鉄道輸送は、一般的に旅客輸送が優位な状況であり、貨物輸送の中心は工業品や農産物であった。表 1「華中鉄道の運輸業績統計」は日中戦争以前の華中における鉄道の輸送量、表 2「1937 年時における中国国営鉄道所属の車両統計」は 1937 年時点における中国の鉄道各車両保有数を示したものである。これによると、華北と比べて華中では客車の車両数の割合が 10 パーセントほど多く、旅客輸送量も貨物輸送量に比して割合として多い。このことから華中では旅客輸送の割合が高かったと言える。その要因は当該地域が長江下流域であるため水路が発達し、水運と鉄道が競合しているためである。これは華中における運河水路網の整備が進んでいたこと、小規模な水運業者が多いこと、および農民が小船を所有するなど水上輸送力の陸上輸送力に対する優位によるものである<sup>3</sup>。また小船による水上輸送は海外への商品輸出、あるいは少量商品の輸送に便利であり、かつ運賃が低廉であった<sup>4</sup>。そのため鉄道・公路の建設は重視されず、整備は華北よりも遅れていた。また水路や湿地が多く地盤が脆弱なため路盤が安定しないことや、河川を越えるための橋梁に建設費用がかかることも原因として挙げられる<sup>5</sup>。

表1 華中鉄道の運輸業績統計

		旅 客		貨 物	
		人員(千人)	収入(千元)	数量(千トン)	収入(千元)
民 国 期	1932年度	13,101	10,969	1,618	3,220
	1日平均	35	27	4	8
	1933年度	15,524	13,180	2,325	4,391
	1日平均	42	36	6	12
	1934年度	14,418	15,961	5,039	8,425
	1日平均	39	43	13	23
		人員(千人)	収入(千円)	数量(千トン)	収入(千円)
日 本 占 領 下	1938年度	1,288	—	401	—
	1日平均	7	—	2	—
	1939年度	2,876	7,702	1,736	7,781
	1日平均	7	21	4	21
	1940年度	13,519	28,817	5,344	26,500
	1日平均	37	79	15	73
	1941年度	17,660	34,552	6,417	33,564
	1日平均	48	95	18	92
	1942年度	21,892	44,404	6,784	53,340
	1日平均	60	122	19	146
	1943年度	45,174	145,563	9,298	73,622
	1日平均	124	399	25	202
	1944年度	13,552	43,668	10,041	79,511
	1日平均	37	119	27	217

※1 1932年、1933年の統計には津浦線(蚌埠—浦口間)の旅客・貨物輸送量が含まれていない。

※2 1938年度の統計は1938年10月以降の数値である。また当年度の統計には軍事関係輸送量が含まれていない。

出典：鉄道部総務司統計科『中華国有鉄路統計月刊—中華民国二十二年』（全12期）1933年-1934年。興亜院華中連絡部「中支ニ於ケル鉄道輸送客貨数ニ関スル調査研究」1939年11月（『興亜華中資料』第82号、『中調連交資料』第12号）。および高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社、1995年、529-531,537頁を基に作成。

その貨物輸送の割合は、日中戦争前において鉄道が2割に対し水運が8割をしめ、公路による輸送量は僅かであった。また貨物品目は、淮南線における鉱産物輸送を除いて、工業品・農産物が中心であった。これは長江下流域が上海を中心とする工業地帯であり、かつ当地域は中国農業生産の中心地であるためであった<sup>6</sup>。

このように華中の交通網、とりわけ後に日本が占領する長江下流域は、華北のそれと比較して次の特徴をもっていたといえる。それは第一に、鉄道・公路の建設が華北と比較して進んでいなかった点、第二に旅客輸送が比較的多かった点、第三に貨物輸送の品目構成において工業品、農産物を中心としていた点などである。

表 2 1937 年時における中国国営鉄道所属の車両統計

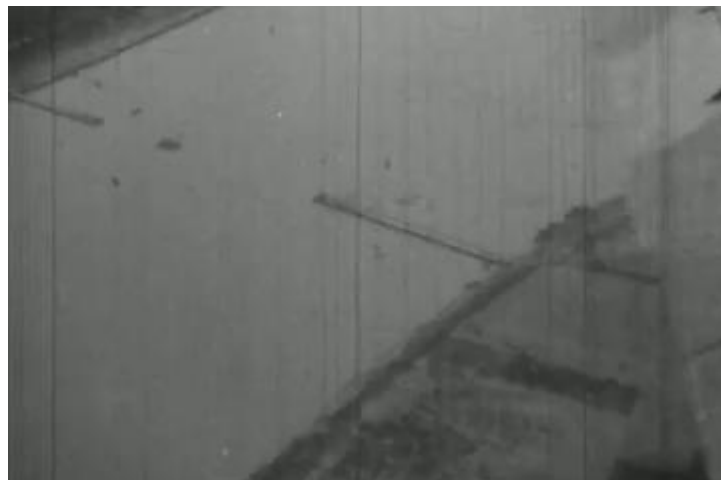
	車両数(両)				客貨比割合(%)	
	機関車	客車	貨車	合計	客車	貨車
京滬線	70	204	672	946	22	71
滬杭甬線	45	153	434	632	24	69
津浦線	166	275	1,980	2,421	11	82
平漢線	234	391	2,802	3,427	11	82
北寧線	128	272	2,087	2,487	11	84
膠濟線	98	191	1,684	1,973	10	85
隴海線	111	192	1,523	1,826	11	83
正太線	68	72	745	885	8	84
道清線	17	24	337	378	6	89
南潯線	12	38	126	176	22	72
湘鄂線	72	136	1,030	1,238	11	83
広韶線	36	90	423	549	16	77
広九線	10	46	64	120	38	53
平綏線	103	100	1,183	1,386	7	85
総計	1,070	2,184	14,790	18,044	12	82

出典：鉄道省運輸局『支那之鉄道』1937年10月、137,138頁を基に作成。

## 2. 日中戦争勃発時の交通網破壊

1937年7月盧溝橋事件が勃発して以降、8月には上海でも戦闘が拡大、12月には南京が陥落した。戦闘が華北から華中へ拡大するなかで華中における交通関連施設は壊滅的な被害を受けていた。これは中国側による、日本軍占領後の利用を妨害するための工作が大きく作用している。撤退時に運搬が可能である車両・鉄材などの資材・設備は湖南省南部や広東省北部、陝西省などの中国側支配地域へ避難させ、運搬が不可能な設備や路盤は徹底的に破壊されたのである<sup>7)</sup>。

図 1 日本軍（陸軍航空隊）の空襲により破壊された公路橋梁



出典：「漢水（湖北省）渡河急迫進撃戦」『日本ニュース』1号、日本ニュース映画社、1940年6月11日。

表 3 日中戦争勃発後の鉄道車両の移動・破壊

	機関車(両)	客貨車(両)	戦前車両数からの比率
湘桂粵漢両線に集結	230	約3,000	21%
隴海線に集結	57	約500	3%
浙贛線に集結	8	約120	1%
中国側合計	295	約3,620	26%
被破壊(華中)	約55	約1,200	8%
日本占領下(華中)に残留	約10	約120	1%

(1939年現在)

※1 戦前車両数比率は、1937年時の中国国営鉄道車両総数(表2)からの割合である。

※2 当表では華北での被破壊車両、残存車両を除外している。

出典: 前掲『支那之鉄道』137,138頁。南満州鉄道株式会社調査部支那抗戦力調査委員会『支那抗戦力調査報告』三一書房、1970年7月、228頁。および高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社、1995年、530頁を基に作成。

表 4 1938年時、武漢・広東占領前に自主撤去された鉄道

	撤去区間	距離(km)	資材転用先
平漢鉄道	新鄭—鄭州	47	咸同・宝天鉄道
隴海鉄道	鄭州—洛陽	116	咸同・宝天鉄道
南潯鉄道	九江以南—牛行	100	湘黔鉄道
浙贛鉄道	蕭山—蘇溪	96	玉山にて保存
	■■■—鄧家埠	86	玉山にて保存
	河下—株州	199	桂柳(黔桂)鉄道
湘黔鉄道	湘潭—藍田	145	黔桂鉄道
粵漢鉄道	汨羅—田心	121	黔桂鉄道
	連江口—曲江	104	黔桂鉄道
新寧鉄道	全区間	139	黔桂鉄道
滇越鉄道	河口—碧色寨	177	川滇鉄道
合計		1,330	

出典: 金士宣『鉄路与抗戦及建設』商務印書館、1947年、99、100頁。

※■■■は文字不鮮明なため確認できない。

華中における鉄道車両を例に挙げれば、表 2「1937年時における中国国営鉄道所属の車両統計」は 1937年時点における中国の鉄道各車両保有数を示したもので、表 3「日中戦争勃発後の鉄道車両の移動・破壊」は日中戦争の開始以降に退避した車両数と破壊された車両数を示したものである。それによると、日中戦争前の段階において華中には約 4000 両の車両が存在していたが、そのうち 26 パーセントは中国側の支配地域へ避難し、8 パーセントは日本軍による鹵獲を免れるため自主的に破壊された。そして日本占領後の華中には約 120 両しか残存していなかったのである。また鉄橋・築堤・レールなども中国側によって撤去、破壊された<sup>8</sup>。そして表 4「1938年時、武漢陥落前に自主撤去された鉄道」は 1938年の武漢・

広東占領直前に撤去が決定された鉄道路線を示したものであるが、日本軍占領地域に接する路線は 100 キロメートルほど撤去され、大後方での交通建設にレール・橋梁などの資材が流用されていたことがわかる。

そのほか拙稿で明らかにしたとおり、日本軍による交通網への破壊・攻撃も行われていた<sup>9</sup>。これは中国側の軍事兵力・物資輸送を攻撃するため、日本陸海軍航空隊による空襲の被害が中心となっている<sup>10</sup>。日中両軍の戦闘により破壊された施設もあった。

このように占領直後の華中における交通網は日中双方の破壊によって、運用できる状態ではなかった。更なる戦線の長大化と占領地域の拡大・維持のため、交通網の復旧と沿線地域の安定が大きな課題とされていたのである。

### 3. 日本占領地域における交通網運営

1938 年 4 月から 6 月にかけて徐州作戦が発動、10 月には武漢・広州を日本軍が占領し、華中における交通主要幹線の大部分は日本軍占領下となった。同年 4 月には、日本軍鉄道部隊により長江以南の鉄道旅客輸送を再開させている<sup>11</sup>。鉄道車両は前述したとおりその大部分を喪失していたため、日本から鉄道車輛を航送し輸送にあたった<sup>12</sup>。華中での特徴として、満鉄による支援を受けて復旧した華北と違い、日本本土の鉄道省から多大な支援を受けていたことが挙げられる。

図 2 軍による自動車修理



出典：「中支自動車野戦修理隊—戦線通信」『日本ニュース』71 号、日本ニュース映画社、1941 年 10 月 14 日。

こうした占領地域における鉄道・公路（自動車線）・航路は、当初軍により直接運営された。しかし占領期間の長期化、占領地域の拡大にしたがって、交通運営の処理問題が課題となっていったのである。そこで占領直後から構想として存在していた華中鉄道股份有限公司（華中鉄道株式会社）の設立へ向かうこととなる。1939 年 4 月、日本政府と中華民国維新政府（後に北京の中華民国臨時政府と合併した際、汪兆銘政権に引き継ぐ）の合弁会社として成立した<sup>13</sup>。この時点では、華中鉄道の運営方針は破壊を受け

た交通網の復旧が最優先となっていた<sup>14</sup>。地図1「華中・華南の鉄道路線図（1939年12月時）」（地図レジュメ）は華中における鉄道を示したものだが、路線は既設線の京滬線（南京—上海間）、津浦線（徐州—浦口間を予定、後に蚌埠までの区間に短縮）、淮南線（田家庵—裕溪口間、淮南炭鉱の復旧・運営）、南寧線（南京—湾沚間）、蘇嘉線（蘇州—嘉興間）、浙贛線（杭州—株洲間）、粵漢線（株洲—武昌間）、南潯線（南昌—九江間）、京漢線（鄭州—漢口間、実質的には信陽—漢口間）、滬杭甬線（上海—曹娥江—寧波間）などを予定していた。しかし、実際に設立時に華中鉄道が運営したのは、海南線（京滬線）、海杭線（滬杭甬線）<sup>15</sup>、蘇嘉線、南寧線であった。他にも軍からの委託運営線である津浦線（蚌埠—浦口間）、淮南線が含まれ、1942年4月には、津浦線、淮南線の経営を軍から移譲されている<sup>16</sup>。その後、新線建設を計画したものの、実現したのは蚌埠—水家湖（長豊県）間のみであった<sup>17</sup>。そのほか日本軍占領地域のなかで中国軍との戦線に近い粵漢線、南潯線、京漢線、広九線は軍と日本通運による運営であった<sup>18</sup>。

図3 華中鉄道が運営・管理した常州鉄道車両工場



出典：「華中鉄道修理工場」『日本ニュース』48号、日本ニュース映画社、1941年5月6日。

#### 4. 内河航路網の支配

従来、民船・欧米航運会社は、華中交通網の長江下・中流域において主要な存在であったが、日本占領下において、日本軍は水運交通網を統制する方針をとった<sup>19</sup>。占領直後、長江流域一帯の埠頭棧橋を接收または買収している。例えば通州、江陰、鎮江、南京、蕪湖、大通、安慶、九江、武穴、大冶、漢口等の中国側所有設備を接收（招商局・民間）し、背後の鉄道、公路との連絡運輸施設の整備を企図した。これにより、水運交通網の旅客・貨物輸送を鉄道・自動車輸送と連結させ、物流のさらなる効率化をめざしたのである。1938年時において、統制対象の水運航路は、京杭大運河（徐州—淮陰—高郵—揚州—長江河口）、通州線（淮陰—監城—東台—如皋—通州線）、淮河（正陽関—鳳台—蚌埠—盱眙—洪澤湖）、太湖線（蕪湖—高淳—漂陽—宜興—太湖）が挙げられ、このほか漢水が予定されていた<sup>20</sup>。こうした長江航路を中心とした水運交通網の日本による支配は、占領直後から計画され実際に行われたものの、河川流域の治安回復は非常に困難であった<sup>21</sup>。

このような原因のため、日本側は水運網の安定した支配を確立することができず、比較的輸送の安定している鉄道に旅客、貨物が流れる結果となった。前掲した表1「華中鉄道の運輸業績統計」によれば、華中鉄道の運輸実績は日中戦争前と比較して向上していることからこのことは裏付けられる。華中における水運統制が確立していない状況下で、鉄道網の復旧・運営は急務となっていた。日本軍と現地傀儡政権により設立された華中鉄道は、水運交通で補えなくなった輸送分を鉄道によって担っていたのである。これは軍事輸送面だけでなく、沿線地域の経済的支配の観点からも重要であった。

### III. 華中交通網における宣撫「愛路工作」

#### 1. 華中鉄道の輸送増強と治安悪化

日本占領下で設立された華中鉄道株式会社（以下、華中鉄道とする）の運営する鉄道網の旅客・貨物輸送量の路線別数量について、本報告では統計数値として示すことができなかったが、前掲した表1「華中鉄道の運輸業績統計」によれば、日本占領中の華中鉄道全体の統計では旅客輸送量のピークが1943年度であり、約4,517万人の旅客を輸送していた。また貨物輸送量のピークは1944年度であり、約1,004万トンの貨物を輸送している。この数値から、華中における鉄道網はゲリラによる攻撃を受けながらも輸送量を伸ばしていたと言えよう。これは同じく表1「華中鉄道の運輸業績統計」による、日中戦争勃発前の1932年から1934年までの中国側運営による統計と比較してみると、民国期の旅客輸送量のピークであった1933年度は約1,552万人、貨物輸送量のピークであった1934年度は約503万トンに過ぎない。日本占領後の鉄道輸送量は旅客で約3倍、貨物で約2倍の伸びを示している。このことから、日本占領下となった華中鉄道網の旅客・貨物輸送量が大きく増加していることがわかる。日本側にとって華中における占領地の拡大とその後の軍の展開・維持のためには、相当量の人員・物資が必要であったということが原因であると言え、その交通網維持も重要視されることとなる。

表5 華中鉄道に対する攻撃件数と損害（1941年度）

線名	種 類 別 鉄 道 攻 撃 (件)					損 害 車 輛 数 (輛)			損 害 金 額 (千 円)	
	列車脱線	橋梁爆破	線路妨害	その他	計	機関車	客車	貨車	見積額	線路復旧費
海南線	9	3	9	10	31	8	13	56	99	83
海杭線	10	7	9	8	34	9	13	37	241	76
蘇嘉線	6	1	2	2	11	6	3	26	73	46
津浦線	5	—	8	3	16	4	—	32	81	32
南寧線	5	—	2	1	8	3	2	33	195	27
淮南線	6	—	16	7	29	5	—	11	54	56
計	41	11	46	31	129	35	31	195	743	320
1940年 件数	15	3	66	13	97	9	10	97	473	133

出典：高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社、1995年、538頁を基に作成。

そして日本占領下となった華中交通網は、占領直後の1938年から1941年にかけて華中鉄道が運営する海南線（上海—南京間）・海杭線（上海—杭州間）を中心として鉄道施設に対し遊撃的な攻撃を受けた。



表5「華中鉄道に対する攻撃件数と損害（1941年度）」は1941年度において、華中鉄道の運営路線に対する攻撃件数と損害を示している。これによれば、海南線が全体で31件、海杭線が全体で34件と被害件数が多く、攻撃被害を受けた損害車両も多い。これは両路線が華中における日本軍の最重要路線であり、旅客・貨物輸送量、運行された列車本数も他の路線と比較して多かったためである。また海南線での貨車の損害車両数が56両と最も多く、他の路線と比較しても多いことから、日本軍の前線に対する軍需物資輸送の最重要路線であったとともに、抗日ゲリラ側からも主要な攻撃対象として認識されていたことが裏付けられる。また図4、図5、図6、図7（資料レジュメ）で事例として挙げた淮南線は、日本占領下の交通網において沿線地域の治安状況が最も悪化した地域であった。『写真週報』で報道された1941年時点において、田家庵—廬州間が華中鉄道により運営されていたが、「北支中支を通じて最も辺鄙な土地を走る」と表現され、「その警備には格別の犠牲と労苦が伴う」状況であったと評価されている<sup>22</sup>。その他、津浦線（天津—浦津—浦口間）は華北と華中を連絡する重要路線という位置づけから、1941年度において中国側からも16件のゲリラ攻撃を受けた。特に津浦線沿線地域では図8（1-2、資料レジュメ）のように山東省一帯において、国民党系、共産党系両勢力の入り乱れた攻撃を受けて大きな被害が発生しており、その影響による輸送途絶や抗日ゲリラ勢力の流入は華中にも及んでいた<sup>23</sup>。このように華中鉄道の沿線各地で抗日ゲリラは局地的な襲撃を行い、日本占領地域にも度々侵入していた。華中における交通網は度重なる攻撃を受けて治安は不安定な情勢が占領直後から継続していたのである<sup>24</sup>。

## 2. 華中における「愛路工作」の概要

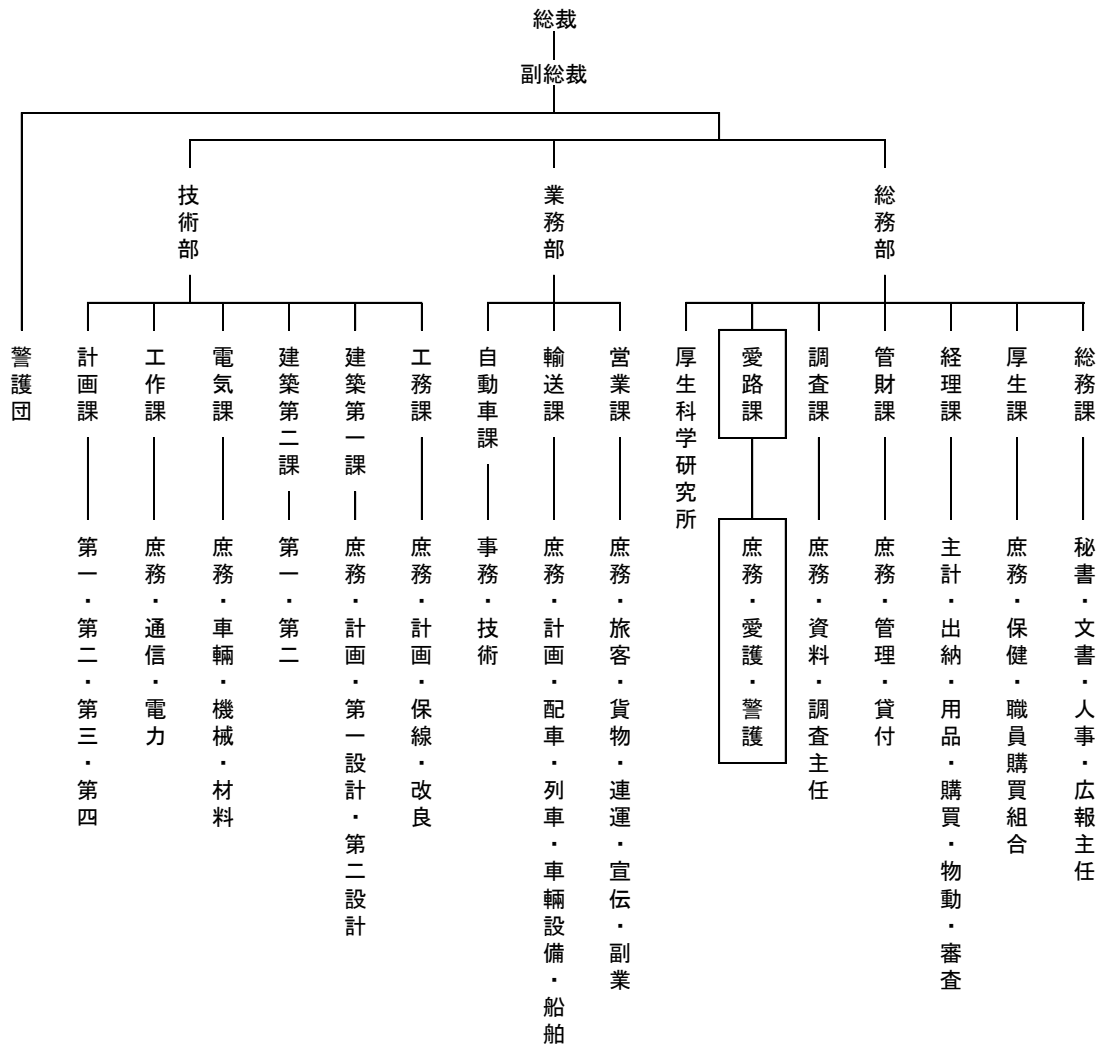
このような華中における交通網沿線の治安悪化に直面した、運営主体である軍と華中鉄道は何らかの対策を講ずる必要性に迫られた。そこで前述したが、満鉄、華北交通で行われていた「愛路工作」の有効性に着目し、華中においても導入したのである<sup>25</sup>。

各地には陸軍の宣撫班が派遣され、その沿線地域の情勢に適合した「愛路」宣撫工作の実施が軍主導によって企図された<sup>26</sup>。各宣撫班の宣撫官は腕に図9「大日本軍宣撫官」（資料レジュメ）の腕章を装着し、図10『宣撫工作指針』（資料レジュメ）のような冊子を携行して鉄道沿線の宣撫工作にあたった。『宣撫工作指針』は満洲、華北での宣撫工作の事例を基に制作されており、宣撫工作に関する一定程度のノウハウが蓄積されたものであったと言える。

そして図11のとおり、1940年9月には華中鉄道総務部に「愛路課」が設置され、鉄道運営側からも積極的な宣撫工作が開始されていく<sup>27</sup>。当初、「愛路課」は華中鉄道の組織のなかで重要な課の一つとして総務部のなかに位置づけられた。「愛路課」のなかには庶務班、愛護班、警護班が設置され、鉄道沿線の治安維持と警護、そのための宣伝工作が任務であった。

またこの時期、運営各路線の沿線に対して「愛路区」を設定した。「愛路区」は各鉄道路線のある程度の区間に区切り、その地域に合わせた宣撫工作を適宜行うためのものである。その区間内において主要駅に「愛路区」の拠点を設置し、その主要駅を中心に「愛路工作」が展開された。地図2「華中鉄道路線図」と「愛路工作」の展開概略図」（地図レジュメ）によれば、上海、蘇州、常州、鎮江、南京、嘉興、浦鎮、巢県、廬州の各主要駅を中心としていたことがわかる。これらの「愛路工作」は中央鉄道通信施設警備委員会（軍）と華中鉄道中央愛路委員会（鉄道）、交通路線愛護工作委員会（南京傀儡政権）が主体となって指導をおこなっていた<sup>28</sup>。

図 11 華中鉄道の運営組織図



出典：『華中鉄道と中支那』華中鉄道股份有限公司東京支社、1943年、6頁。

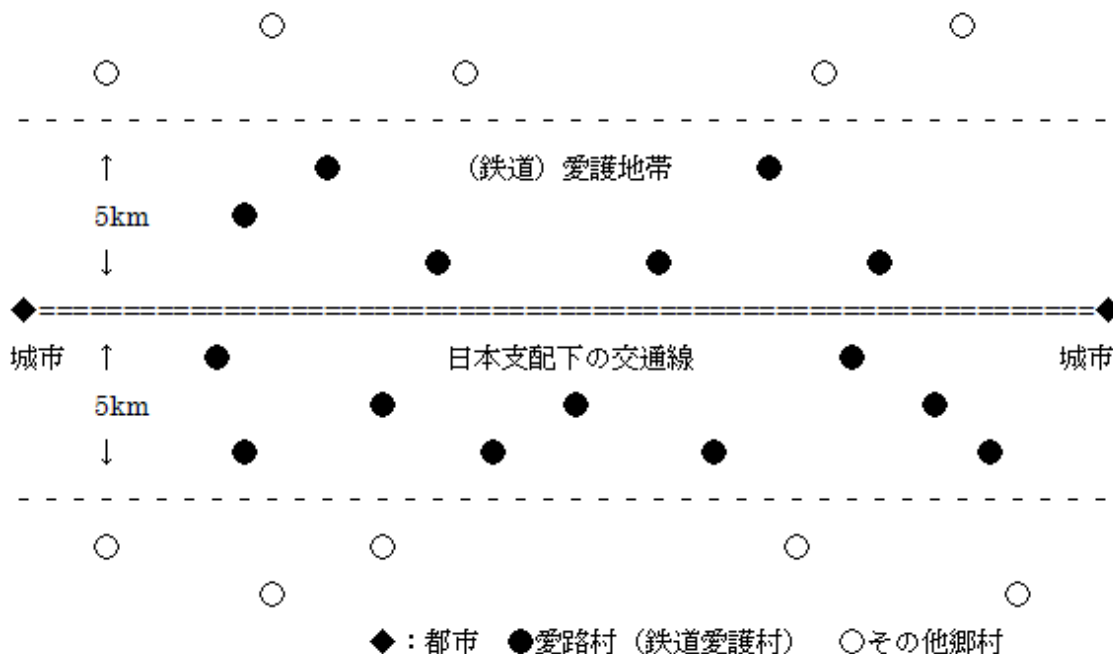
### 3. 「愛路工作」の対象範囲とその目的

では実際に交通網沿線地域では、「愛路工作」としてどの程度の範囲に宣撫工作が行われていたか、またどのような形態で行われていたかについて、次に示していく。「愛路工作」は目的を第一に「路線ノ警備即チ平戦両時ニ於ケル交通治安ノ確保」、第二に「東亜新秩序建設ノ源泉タラシムルコト」、第三に「日支民族融和日支親善ノ揺籃タラシムルコト」、第四に「支那農村甦生ノ苗床タラシムルコト」、第五に「鉄道貨物ノ培養基地タラシムルコト」と定めていた<sup>29</sup>。すでに前述したとおり、「愛路工作」の最も重要な目的は交通網沿線の治安維持、確保とその運営安定化であり、次に東亜新秩序や「日支民族融和」、「日支親善」のなかでの政治的な目的としての位置づけを行っていることがわかる。そしてその次に挙げられるのが、「支那農村甦生」、「貨物ノ培養基地」といった沿線の産業振興を目的とする項目であった。これは特に華北において行われていた「愛路工作」による鉄道沿線地域での農村改良が事例として挙げられている。農村改良によって農業を安定させ、鉄道沿線の農村を日本側へ懐柔し、地域の治安安定に繋げて

いく意図があった。あくまでも日本側の評価ではあるが、こうした施策は満洲・華北の交通網沿線で一定程度の効果を示したとしている<sup>30</sup>。それらを参考事例として、華中での治安状況に合わせ、さらに発展・改良を加えた宣撫工作が華中での「愛路工作」といえよう。

そして最終的な目標は「鉄道線路及鉄道施設並自動車路線を沿線の中国民衆に保守させる」ことであつた<sup>31</sup>。日本軍支配下の交通網沿線にあつた農村農民に交通線維持を任せることが当工作の最も重要な点であつたと考えられる。これは日中戦争の拡大とともに日本軍占領地域も広大なものとなり、その占領地域、支配交通線の維持のためにも多くの人員を割かなくてはならない状況に陥っていたからである。特に交通網は、軍事・政治・経済的な要因から日本側にとっても手放せないものであり、その維持のために割かれる警備人員は慢性的に不足していた。多くの人員を割くことは日本軍兵力の能力維持にも影響を与えかねないため、その解決策として交通網の沿線住民に対して治安維持のため懐柔策を企図したものと見える。

図 12 愛路村・愛護地帯の概略図



出典：興亜院華中連絡部「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」1939年11月、2頁（『興亜華中資料』第80号、  
『中調連交資料』第10号）。

『華中鉄道と中支那』華中鉄道股份有限公司東京支社、1943年、6頁。

「愛路解説」華中鉄道股份有限公司愛路課『愛路』1巻3号、1941年11月、13頁。等を基に作成。

この「愛路工作」の地域的範囲は、占領直後の当初「交通路線ノ両側約十軒ノ地帯内ニアル各郷村ノ総数ヲ原則トス」る計画であつた<sup>32</sup>。しかし、その後の治安状況、人員・資材不足により「原則ヲ固執スルノ困難」となり、「沿線両側五軒以内」を設定している。図12「愛路村・愛護地帯の概略図」は、その設定地域範囲の概略を示した図である。このように、当工作では沿線両側5kmの地帯にある村落（郷村）を「愛路村（鉄道愛護村）」に指定し、それらを「(鉄道または鉄路)愛護地帯」という带状の沿線地域に

組織するよう企図したのである。

表6「華中鉄道沿線の鉄道愛護村（愛路村）統計」によると、1941年7月末の時点において華中鉄道運営の鉄道路線沿線地域では2,824ヶ村が「愛路村・鉄道（鉄路）愛護村」の指定を受けており、愛路村団員は約32万人が参加していたとされた。そのうち最も「愛路村」の指定を受けた村落数が多いのは、海南線であり1,327ヶ村が指定を受け、団員数は約5万人が参加していた。その次に多いのは海杭線沿線で指定された613ヶ村で、団員数はこちらも約5万4千人が参加している。どちらも運営距離が長く旅客・貨物輸送量も多い重要路線であるため、数値から積極的な「愛路工作」が展開されていたと見ることができよう。だが華中鉄道が運営する路線のなかで、最も団員数が多いのは南寧線であり、「愛路村」指定数は306ヶ村に過ぎなかったのにもかかわらず、約13万3千人が団員として参加していた。また津浦線も「愛路村」指定数は279ヶ村に過ぎないが、約12万2千人が団員として参加している。この両路線が「愛路村」指定数が少ないのにもかかわらず、団員数が多い理由は本報告では明らかにすることができなかったが、両路線沿線地域は治安悪化の状況が甚だしく、「愛路工作」も団員数を増やすような工作が行われていたのではないかと推測できよう。

表6 華中鉄道沿線の鉄道愛護村（愛路村）統計

線名	路線距離(km)	運営距離(km)	村数	団員数(人)	1kmあたり団員数(人)
海南線	315.8	234	1,327	50,212	213.9
海杭線	199.5	196	613	54,418	277.6
津浦線	179.9	209	279	122,997	587.4
淮南線	218.3	242	272	55,992	230.9
南寧線	190.9	183	306	133,633	728.2
蘇嘉線	74.4	59	27	2,911	49.3
呉淞線	29.9	-	-	-	-
総計	1208.7	1123	2,824	320,123	2077.3

(1941年7月末現在)

出典：華中鉄道股份有限公司愛路課『愛路』1巻3号、1941年10月、巻末。

「華中鉄道の現況」華中鉄道股份有限公司東京支社『華中鉄道と中支那』1943年、6,7頁  
上記の史料を基に作成。一部箇所数値補正あり。

#### 4. 「愛路工作」の形態とその展開

華中鉄道の沿線地域で行われた「愛路工作」は、本格的に開始された時期が1940年9月であり満洲・華北と比較すると遅かった。そのため、宣撫工作内容は満洲・華北での事例を参考にしたものも多く発展した面もあるが、次第に日本側の資材不足が顕著になっていた時期でもあり、工作 내용이徹底されていない場面も数多くあったようである。以下、その「愛路工作」の形態とその展開について論じていく。

華中における「愛路工作」は宣伝工作、組織工作、福祉工作、勸業工作、表彰・救恤工作、情報蒐集制度の6形態に分類され実施されていた<sup>33</sup>。まず宣伝工作とは宣撫工作班を沿線各地に派遣し、「愛路工作」に関する宣撫を行ったものである。その宣撫方法としては第一に布告、社告、第二に訓話、講演、第三に演説会、座談会、第四に標語（「一人愛路万民幸福」など多数）壁書、愛路新聞の発行が挙げられ、事例として図13-1「愛護村（宣撫用ポスター）」（資料レジュメ）や図13-2「鉄路愛護漫画」（資

料レジュメ)、図 13 - 3「我們要愛護運河(宣撫用ポスター)」(資料レジュメ)、図 14「愛護鐵路課本(パンフレット)」(資料レジュメ)といった宣伝媒体が使用されていた。そして第五にラジオ、蓄音機、照明の利用、第六に状況を把握するための各地見学、第七に現地住民との「饗宴」、第八に交通沿線の村落における宗教、祭礼の利用、第九にマッチ・煙草・「愛路鉛筆」・「愛路ノート」・「愛路タオル」などの宣伝物品の配布が行われた。また音楽などを利用した歌謡の制作、「愛路歌詞」の懸賞、「愛路音楽団」の組織、「愛路レコード」の吹込作成の巡回(事例として図 15「愛路歌」、図 16「愛路歌謡一鉄道愛護団の歌」、図 17 - 1「鉄道警備の歌」、図 17 - 2「鐵路は拓く」を参照)が特筆すべき事例として挙げられよう(資料レジュメ)。一方、演劇・映画等を利用した映画班の巡回、演芸班・紙芝居班、農民による劇団「愛路劇団」の組織(図 18「海南線沿線での遠東劇団による“愛路宣伝巡回演劇”」、図 19「華中鉄道愛路課の紙芝居班による宣撫活動」を参照)なども挙げられる(資料レジュメ)。他方、宣撫絵画懸賞募集なども行われ、事例として図 20「宣撫活動における懸賞徵募(反共宣伝絵画コンクール) 当選作品」(資料レジュメ)を挙げると、奇抜な絵画が入賞作品として選ばれていることから、沿線地域における宣撫工作が日本側からしてみれば一定程度の効果を得ていたと判断される材料になったことがうかがえる。その他、言論広報機関の利用、「愛路村塾」の開設、「愛路文庫」の設置、「愛路週間」の組織、「愛路展覧会」の開催、運動会・展覧会の利用が計画され、沿線地域社会の文化面を中心に「愛路工作」を広めることを目的として展開した。これらは一部が実現したものもあれば資材不足のためまったく実現しなかった工作もあるようである。

次に組織工作・福祉工作について述べていく。組織工作は第一に「鐵路愛護村」の強化、第二に「愛護村」幹部の教導、第三に「愛路青少年隊」の結成及指導、第四に愛路婦女団の結成、第五に愛路地帯外郭地域の誘導がその目的項目として挙げられていた。交通線沿線地域住民を「愛路工作」によって組織化することも大きな課題であったのである。また福祉工作は宣伝工作と相互協調工作が必要とされ、第一に図 21「蘇嘉線での“愛路廉売列車”の運行」(資料レジュメ)、図 22「“愛路列車”の到着」(資料レジュメ)のような愛路列車の運行(事例として慰安列車・廉売列車・診察列車などが挙げられる)、第二に問事処の開設、第三に図 23「宣撫医薬品」(資料レジュメ)のような施療施薬の実施、第四に生活必需品の購買斡旋、第五に授産ならびに職業の輔導、第六に農民集会の開設補助が行われることとされた<sup>34</sup>。いくつかの図を事例として挙げたように、これらの工作は交通網沿線の地域に対して開始後間もなく、ある程度の効果を挙げていたと判断できる。しかし、実際に行われた「愛路廉売列車」や宣撫医薬品の配布は即効的であったものの、継続してこのような工作が行われなければ、治安維持に対しては短期的な効果しか得られない要素があった。

そのため、これらの即効性を求める宣撫工作に加えて交通網沿線地域の農村に対する勸業工作の実施も計画された。この勸業工作とは、日中戦争勃発後の戦闘によって荒廃した沿線地域の農村を復興させるため、「愛路工作」の一環として農業技術の向上支援を行うものとされた。こうした農業技術支援は、年単位での工作によって効果があらわれるものであるため、長期的な日本に対する信頼を高めるものとして日本側から期待されたと推測することが出来よう。工作内容としては第一に優良種子、樹苗、種苗などの配布、第二に造林緑化の助長、種子の消毒、家畜の防疫など農業・畜産業の衛生管理に対する技術支援、第三に自給肥料の増産奨励、副業奨励、土産品の商品化(事例として鉄道駅の構内営業品などに指定するなど)、第四に農畜産品、品評会、優良農具展覧会、農事講習会の開催、商品見本市の開催援助、第五に共同倉庫整備補助、共同牧場設置助長、第六に生産物および優良農具の販売購入の幹

旋などが挙げられる<sup>35</sup>。しかし、華北においては比較的大規模に実施された勸業工作も、華中においてはどの程度の規模で実施されていたか本報告では解明できていない。一部地域の事例によれば、治安悪化や物資不足が原因となって勸業工作のほとんどは実施できず、計画倒れに終わったとの日本側による評価が存在する<sup>36</sup>。

そのほか表彰工作は、「模範愛護村」の表彰、「愛路工作」功労者の表彰などが行われた。事例として図 25「沿線住民の通報により抗日ゲリラの破壊活動による事故を回避した様子」（資料レジュメ）は、沿線「愛路村」住民の鉄道警備隊に対する通報によって、抗日ゲリラの破壊工作による事故を未然に防いだものであり、後に通報した住民は日本軍宣撫班によって表彰を受けている。そして図 26「宣撫配布タバコ“KINGFISHER”」（資料レジュメ）は日本軍に対する勤労奉仕に協力した労務者たちへ配布されたタバコである<sup>37</sup>。日本側に協力的な「愛路村」住民に対してはこうした懐柔策によって、長期的な治安維持へつなげようと画策していた。また殉職犠牲者の弔慰なども行われ、「愛路工作」に殉じた「愛路村」関係者に対しては弔問金の支払いや慰霊碑建立なども行われた<sup>38</sup>。この工作のなかで特殊な事例として、南寧線の竹絲港—繆家荘間の「埭南圩愛護村」では、図 27「宣撫官、杉山英一郎中尉の記念碑」（資料レジュメ）のように、沿線地域の「愛路村」村民達が自主的に日本軍宣撫官への慰霊記念碑を建立していた<sup>39</sup>。後にこの「埭南圩愛護村」は「優良愛護村」として表彰を受けたことから、この地域では日本軍（および華中鉄道）と沿線地域の村落に特異な関係が存在していたことが推測される。他方、救恤工作として災害時における救恤活動の積極化も企図されたが、どの程度実施されていたかについては本報告において明らかではない。

「愛路工作」では、上記のような宣撫工作と併行して情報蒐集の制度化も企図していた。計画されたものとしては、「一日一信制度」の確立（愛護村長による定期的通報）、秘密結社の結成利用による親日勢力の育成、密偵制度の利用などが挙げられる<sup>40</sup>。沿線農村を懐柔し、日本側に協力的な地域に変化させることによって交通運営を安定化させると同時に、情報収集活動によって抗日ゲリラの攻撃を防ぎ、最終的には中国側の抗日地域にも打撃を与えることを意図していた。

## 5. 華中における「愛路」宣撫工作の意義と限界

しかし、こうした華中における「愛路工作」は一定程度の効果しか挙げられなかったと言える。前掲した表 5「華中鉄道に対する攻撃件数と損害（1941 年度）」では 1940 年の攻撃被害件数と比較しているが、華中鉄道での抗日ゲリラによる鉄道襲撃は減少していない。すでに占領直後の 1938 年から陸軍宣撫班による宣撫工作が開始され、1940 年 9 月からは運営側である華中鉄道も「愛路課」を設置し、上記のような本格的な「愛路工作」が実施されていた。だが、表 6「華中鉄道に対する攻撃件数と損害（1941 年度）」における華中鉄道運営路線の全体攻撃被害件数は 1940 年度において 97 件だったのが、1941 年度においては 129 件も増加している。特にゲリラ的な攻撃を受けやすい運行中の列車に対する攻撃被害件数は 1940 年度の 15 件に対して、1941 年度は 2 倍以上の 41 件も発生していた。即効的な面では華中の「愛路工作」が日本側の期待に反して、効果があらわれていなかったと言えるだろう。長期的視野による「愛路工作」の治安維持に対する効果について 1942 年度以降の数値は本報告で示せていないが、その後も攻撃被害件数は増加していると評価されている<sup>41</sup>。このようなことから、華中での「愛路工作」は日本側の交通網運営に対してあまり貢献できなかったという限界が示せたと言えよう。

一方で華中鉄道の輸送量は1941年度以降、急激に増大した。これは日本政府の輸送計画であった「陸運転嫁」が大きく影響している。日米開戦前の1941年時点で日本の海上輸送力は慢性的に不足しており、すでに中国と日本本土を結ぶ輸送船が足りない状態であった。そのようななかで日米開戦により、イギリス領マレー半島やオランダ領インドネシアを占領した日本は、南方の資源を日本本土へ輸送する必要性によって多くの輸送船が使用された。そして1942年8月以降始まったニューギニア・ソロモン諸島の攻防戦や、同年以降広範囲にわたって出没した米海軍潜水艦の通商破壊によって、日本は多くの輸送船を喪失したのである。その結果、さらなる輸送船不足に追い込まれた日本政府は、企画院が中心となって南方からの資源を中国大陸経由で輸送することを計画したのが「陸運転嫁」である<sup>42</sup>。将来的にはシンガポール・ビルマ方面からの輸送も朝鮮半島を経由して日本本土へ至る陸上輸送に転嫁することが計画されていた。しかし、地図3「日米開戦後、日本の海上・陸上輸送経路の概要図」（地図レジュメ）で示すように、釜山―上海間の鉄道は日本側の占領下にあり、抗日ゲリラによる攻撃を受けながらも運営されていたが、北京―広州およびハノイ間は一部を除いて中国側の支配下にあった。また、柳州―ハノイ、サイゴン―バンコク間は鉄道建設自体が計画段階の路線であり、その実現性は非常に乏しいものであった。「陸運転嫁」のなかで実現したのは、日本の占領下にあった上海―釜山間を連絡する鉄道網と、突貫工事により開通した泰緬鉄道（ラングーン―バンコク間）の経路などが挙げられるのみであった。このように上海―釜山間の「陸運転嫁ルート」に組み入れられた華中鉄道は、海南線・津浦線を中心に貨物輸送量が急増するのである。

そして日米開戦後、「陸運転嫁」による輸送量急増は華中鉄道の鉄道設備を過剰に消耗させた。また抗日ゲリラによる攻撃被害も減少しないため、鉄道設備の修繕・維持に多くの資材が必要となった。さらに日本からの資材供給が途絶えたため、華中鉄道では深刻な資材不足に陥っていった<sup>43</sup>。そのような状況下において、「愛路工作」に対し配分する資材、人員は次第に削減されていったのである。そして1943年6月以降、米空軍による図28「対中国人用米国在華空軍伝単（1943～1944年散布使用）」（資料レジュメ）のような宣伝ビラが散布され、日本側による宣撫工作と併行してアメリカによる日本占領下の人々に対する宣伝工作が行われるようになる。その後、華中・華南の日本占領下の交通網は、在華米空軍より段階的に空襲を受ける回数が増加していった<sup>44</sup>。華中における交通網は、抗日ゲリラによる断続的な攻撃を受けながら、1943年頃まで輸送体制を維持していたが、日米開戦後の物資不足と米空軍の空襲の激化により、最終的には交通網の運営に支障をきたす状態へと陥ったのである。

#### IV. おわりに

以上のことから、日本支配下にあった交通網についてその意義と限界を挙げる。

第一に、占領直後の華中における交通網は日中双方の破壊によって、運用できる状態ではなかった。華中では更なる戦線の長大化と占領地域の拡大・維持のため、交通網の復旧と沿線地域の安定が大きな課題とされていたのである。そのため、設立された華中鉄道と軍は積極的に交通網の運営にあたった。占領後の華中鉄道運営路線における旅客・貨物輸送量が急増していることから、その重要性を認識していたことが推測できる。

第二に、こうした華中交通網の沿線地域における治安悪化は、満洲・華北である程度の効果を示していた「愛路工作」を導入させる契機となった。すでに満洲・華北において、1933年より一定期間のノウハ

ウを得ていた宣撫「愛路工作」は、治安状況が悪化していた華中においてそれまでの蓄積を最大限に活用すべく開始されたのである。しかし、「愛路工作」の結果として、その効果は極めて限定的であったと言えよう。日本側による報道でも「愛路工作」についての評価は高いとは見られていない。日本軍自身による評価も低いものであり、全体としては日本側の期待した結果にはいたらなかった。だが、特筆すべき点として、華中においても一部地域ではある程度の治安維持に対する効果を示している。特殊な事例として見るには見逃せないような事例も存在し、その原因や意義と限界について今後さらに個々の事例に対して分析を加える必要があるだろう。

要するに、日中戦争期の華中・華南における交通網は、日本・中国支配下でそれぞれの特質を有しながら運用され、中国側においては抗戦体制を、日本側においては占領地域の維持にある程度の役割を果たしたことがうかがえる。しかし、その意義は全面的に評価できるものではなく、双方とも限界を有していた。これら双方の交通網に存在した限界を克服するために行われた施策は、日中戦争全体に対して影響を与えたと言えよう。

---

1 高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社、1995年。

2 孫佳茹「日本占領下における満洲国愛路少年隊の役割」(『早稲田大学教育学会紀要』第12号、2011年3月)。

3 前掲『日本植民地鉄道史論』528、532頁。

4 同上、556頁。

5 小野田滋「中国の鉄道史(その2) 中華民国の成立から日中戦争まで」(『鉄道の礎』245、日本鉄道建設業協会、2008年7月)。

6 前掲『日本植民地鉄道史論』520頁。

7 金士宣『鉄路与抗戦及建設』商務印書館、1947年、80頁。

8 龍学遂『中国戦時交通史』商務印書館、1947年、154-157頁。

9 拙稿「日中戦争期、華中・華南における粵漢鉄道と沿線交通網の諸相—武漢・広東陥落まで—」(『愛知学院大学大学院文学研究科文研会紀要』25号、2014年3月)。

10 1937年8月下旬以降、日本海軍第三艦隊航空隊によって華中・華南交通網に対する爆撃が行われた(防衛庁防衛研修所戦史室編『戦史叢書—中国方面陸軍航空作戦』74巻、朝雲新聞社、1974年、45頁)。戦争初期段階において、その主要攻撃対象は華南における中国航空戦力と航空基地、および軍事施設であったが、副次的な爆撃対象として華中・華南の交通網が攻撃目標となった。

11 華北から鉄道第一連隊が転戦し津浦線を復旧・運営した。また上海から鉄道省派遣員によって組織された鉄道部隊(軍鉄道局)が、占領地域鉄道の運営に当ることになった(吾孫子豊『支那鉄道史』生活社、1942年、267,268頁)。

12 1937年12月、技師山田道彦を隊長として車両組立班山田部隊が編成派遣された。当時は南京占領直後で鉄道車両は中国側によって避難もしくは破壊させられたので、山田部隊は日本から車両を供出し、機関車25両・貨車625両を揚陸してこの組立作業に当たった。その後工場の整備・工作機械の修理などを担当し、1938年2月書記官井上剛を隊長とする井上部隊と交替した。1938年4月鉄道省大臣官房人事課の調査によると、その数は約5800人であった(日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第10巻、1973年、64頁)。

13 「華中鉄道株式会社設立要綱」1939年4月14日閣議決定(『国立公文書館所蔵公文別録』80、ゆまに書房、1997年、253-260頁)。

14 陸軍特務部「中支那方面占領地域拡大に伴ふ経済建設要綱具体策—連絡会議決定」別冊其の1、1938年6月23日、4-6頁(陸軍省『興亜院配布—経済関係書類—住谷中佐』1938-1939年、1180-1201頁)。

15 日本占領下において京滬線は「海南線」、滬杭甬線は「海杭線」と称された(「華中鉄道の現況」華中鉄道股份有限公司東京支社『華中鉄道と中支那』1943年、7頁)。



- 16 「線路停車場其他鉄道施設—中支ノ分」第1号（陸軍省『中支那振興（株）政府所有株式第4回払込財産目録』2101-2136頁）。
- 17 「新設ヲ考慮スベキモノ」として蚌新線（蚌埠—信陽間）379km、京贛線（孫家埠—貴溪間）470km、滬杭甬線（蕭山—曹娥江間）50kmが挙げられていた（前掲「中支那方面占領地域拡大に伴ふ経済建設要綱具体策—連絡会議決定」5頁）が、実現したのは蚌新線の一部であり、淮南線と津浦線を接続する蚌埠—水家湖間のみであった。
- 18 陸軍特務部「中支那方面占領地域拡大に伴ふ経済建設要綱」50部の内第89号、1938年6月23日連絡会議決定（陸軍省『興亜院配布—経済関係書類—住谷中佐』1938-1939年、1175-1179頁）。
- 19 「長江航路ハ我軍事行動ニ依リ諸外国船舶ノ就航シ得ザル期間ニ於テ陸海軍統制ノ下ニ差当リ日清汽船及其ノ他ノ本邦汽船会社ヲシテ必要ナル数ノ船舶ヲ増配セシメ以テ航権ノ実質的把握ニ努ム」としていた（前掲「中支那方面占領地域拡大に伴ふ経済建設要綱具体策—連絡会議決定」1-3頁）。
- 20 漢水は陝西省を水源とし、湖北省の武漢で長江に合流する河川である（東亜同文会『中国省別全誌』南天書局、1988年、234-242頁）。
- 21 「流域ニ於ケル治安ノ回復、産業ノ復興及開発状態等ヲ顧慮」する必要性は当時より指摘されていた（同「中支那方面占領地域拡大に伴ふ経済建設要綱具体策—連絡会議決定」1頁）。
- 22 「鉄路を護る—華中鉄道淮南線」（情報局『写真週報』170号、1941年5月28日、6,7頁）。
- 23 陸軍省『敵側宣伝資料5』549-558,585頁。
- 24 長久保與三郎編「宣撫工作概況—鎮江班—特務部鎮江班報告」巻2、1939年8月（井上久士編『華中宣撫工作資料』不二出版、1989年、178頁）。
- 25 北支軍報道部「愛護村内動静調査」1942年8月、『治安強化運動指針』（第1-3集）114-116頁。
- 26 例えば海南線沿線の鎮江宣撫班では、現地の「鉄道警備隊ヨリノ要請モアリタルヲ以テ取敢ヘズ愛路村ノ一部門鉄道愛護村ノ結成ニ着手シ、鉄道沿線両側一里（約500m）以内ノ各村長ヲ県公署ニ召集、鉄道愛護村結成ノ指導ヲ為シ鉄警指定ノ箇所ニ見張人（夜間5名、昼間3名）ヲ立哨」させていた（前掲「宣撫工作概況—鎮江班—特務部鎮江班報告」、『華中宣撫工作資料』180頁）。その他の地域でも、宣撫班によって愛路工作が準備、着手されていた（長久保與三郎編「宣撫工作概況—松江班—特務部松江班報告」巻2、1939年11月、前掲『華中宣撫工作資料』207頁）。
- 27 『華中鉄道と中支那』華中鉄道股份有限公司東京支社、1943年、6頁。
- 28 華中鉄道愛路課「華中鉄道愛路委員会設定さる」（『愛路』2巻1号、1942年1月、20頁）。
- 29 興亜院華中連絡部「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」1939年11月、2頁（『興亜華中資料』第80号、『中調連交資料』第10号）。
- 30 前掲「愛護村内動静調査」『治安強化運動指針』（第1-3集）114-116頁。
- 31 「愛路解説」華中鉄道股份有限公司愛路課『愛路』1巻3号、1941年11月、13頁。
- 32 満鉄・華北交通の沿線では交通線の両側10kmが愛路工作の対象とされており、その原則になったものと考えられる（前掲「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」10頁）。
- 33 「愛路工作に就いて」前掲『華中鉄道と中支那』38,39頁。
- 34 前掲「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」3-13頁。
- 35 同上「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」3-13頁。
- 36 前掲「鉄路を護る—華中鉄道淮南線」（『写真週報』170号、6,7頁）。
- 37 前掲『宣伝、宣撫工作資料4（附情報）』394-399頁。
- 38 前掲「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」3-13頁。
- 39 「皇軍慰問欄—杉山英一郎中尉の記念碑建立さる」（『愛路』2巻1号、1942年1月、22頁）。
- 40 前掲「中支鐵路愛護村ニ関スル調査研究」3-13頁。
- 41 前掲『華中鉄道と中支那』6頁。
- 42 「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」1942年10月6日閣議決定（『日本陸運十年史』第1巻、日本国有鉄道、1951年、276,278頁）。
- 43 前掲『日本植民地鉄道史論』539頁。
- 44 同上『日本植民地鉄道史論』514頁。