

南滿州鐵道

170781097 三輪政宗



1) はじめに

a) 中国の高速鉄道網の拡大

- 中国全土をカバー
- 海外にも進出

b) 中国鉄道網の基礎

ア) 南満州鉄道の設立

- 1905年のポーツマス条約による
路線譲渡

イ) 終戦後→解散・消滅

i) 施設や車両はそのまま

→中国の戦後復興に寄与

c) 2019年、瀋陽鐵路陳列館オープン

ア) 満鉄時代の車両が保存

イ) 大連市でも満鉄時代の建物を保存

d) 本稿の目的

ア) 南満州鉄道株式会社の評価

イ) 現代への影響

2) 満鉄の創設

a) 東清鉄道

ア) シベリア鉄道計画の一環

→シベリア鉄道の短絡線（1903年開通）

イ) 1898年、旅順大連租借条約

i) 哈爾浜～大連間の鉄路敷設権獲得

→後の満鉄の基礎

b) 日露戦争

ア) 重要な補給線

i) 野戦鉄道提理部設立 (1904年)

→ 陸軍部内

→ ロシアから接收した鉄道の転用

イ) 日本の勝利

i) ポーツマス条約締結

→ 東清鉄道南部線の譲渡

c) 国策会社としての設立と成長

ア) 満洲経営委員会

i) 満洲の経営方針が議題

ii) 「南満州鉄道株式会社設立の件」

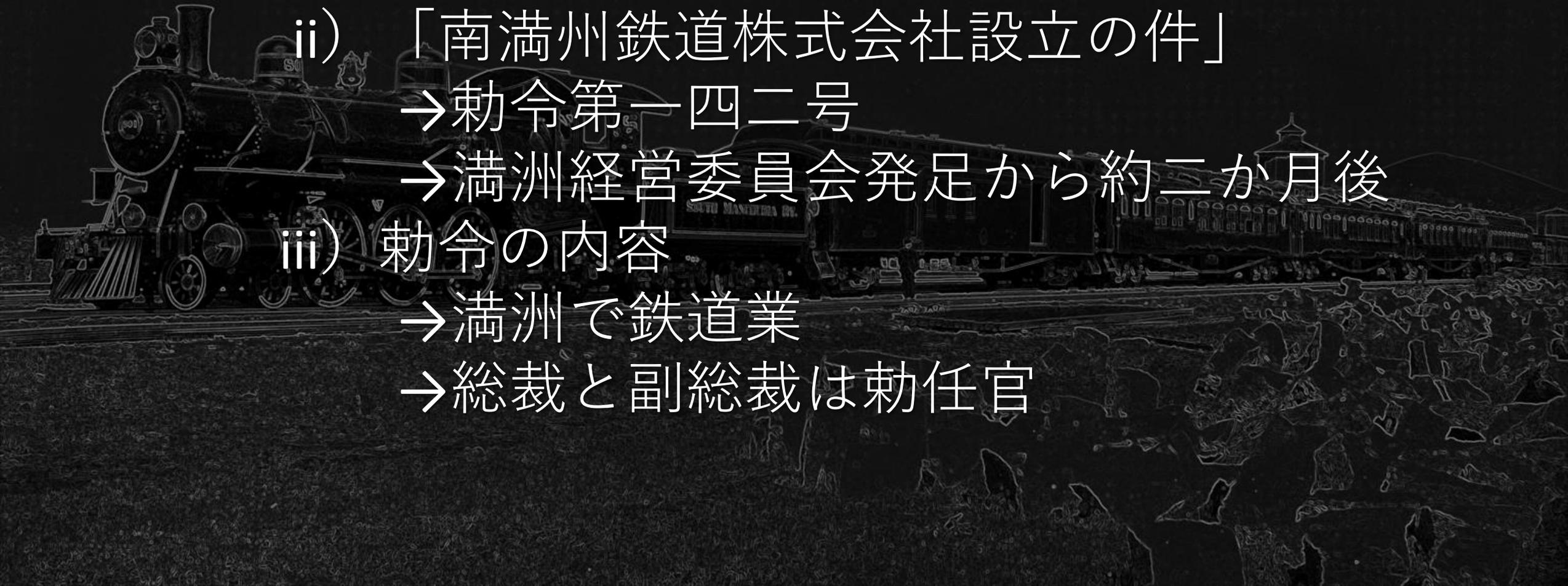
→ 勅令第一四二号

→ 満洲経営委員会発足から約二か月後

iii) 勅令の内容

→ 満洲で鉄道業

→ 総裁と副総裁は勅任官



イ) 人材

i) 初代総裁：

後藤新平(1906年11月13日任命)

→ 児玉源太郎が抜擢

→ 日露開戦時より、

満州に東インド会社をモデルにした
会社の設置（満洲経営策梗概）を

児玉に提案



d) 日本の政党政治と満鉄

ア) 原敬

i) 第一次西園寺公望内閣内務大臣

→ 南満州鉄道株式会社設立委員会
に関与

ii) 満鉄に対する考え

→ 外交上の無用な摩擦を回避

→ 陸軍の牽制

→ 満鉄が満洲経営

イ) 後藤新平

i) 1908年7月14日、満鉄総裁辞任

→第二次桂内閣に入閣（逓信大臣として）

→満洲経営に対する政府の意思統一を画策

3) 満州事変までの満鉄の隆盛

a) 主要国との関係

ア) アメリカ

i) 鉄道中立化

→東清鉄道と満鉄を
国際管理下とする提案

ii) 満鉄の並行路線を計画

→錦瓊鉄道計画



イ) イギリス

i) イギリスのボーリング商会

→ アメリカ政府の代理

満鉄並行路線を計画

(実際に奉天省と借款予備契約締結)



日露緊密化



b) 満鉄の中興

ア) 満鉄の経営状況 (1910年代)

i) 吉長線 (吉林～長春) 開通

→ 既存路線でも黒字転換や収益拡大

ii) 鉄道業以外：他業種へ積極的な事業展開

→ ホテル事業、鉱山経営、エネルギー事業 etx

イ) ロシア革命による影響

i) 帝政ロシア側と路線譲渡の取り決め

→ 哈爾濱～長春間

→ 十一月革命により空文化

ウ) 朝鮮総督府鉄道の経営委託→1917年7月に決定

i) 満洲と朝鮮の鉄道輸送→一体

→経済的にも

ii) 欧亜連絡ルートを構成

→欧亜連絡乗車券の発売

ii) 1925年解除

エ) 満鉄の組織改編

i) 関東都督府の統裁下：総裁から理事長

→その後関東都督府解体、軍政分離

ii) 頻繁な職制改正

→総裁の在籍期間が短いため

c) 張作霖爆殺

ア) 張作霖

i) 馬賊出身

→義和団事件後の1902年に清朝に帰順

→1916年、奉天軍閥総裁

イ) 満鉄・日本政府による支援：対ソ

i) 満洲北部の経済的影響力

→洮斎線計画：張作霖との連携が必要

ii) 諸外国との軋轢を回避

→借款ではなく工事請負契約：中国に主体性

ウ) 日本側の期待と現実のギャップ

→拡大

i) 政治基盤の強大化：中国ナショナリズム昂揚

ii) 満蒙五鉄道計画：日本の懸案事項

→張作霖、協定に消極的

エ) 張作霖爆殺：関東軍の一部の参謀らが首謀

i) 日本政府：張作霖勢力保全（満蒙政策の手駒）

→関東軍の一部参謀と方針の不一致

ii) 張作霖の排除

→日本の意向と不一致のため

4) 満洲国と満鉄

a) 満洲事変と満鉄

ア) 柳条湖事件 (1931年9月18日)

→ 関東軍の自作自演

→ 満鉄被害軽微

イ) 政府は事変不拡大の方針

→ 軍中央、関東軍支持

→ 日本国民、熱狂的支持

b) 経済調査会 (1932年1月26日設立)

→ 旧慣調査などで新線建設に貢献

→ ロシア革命における資料収集

c) 満洲国の鉄道として

ア) 満洲国建国 (1932年3月1日)

→国際連盟よりリットン調査団 (4月～6月)

イ) 鉄道網の拡大

→長大線 (長春～大賓)、吉会線の開通

ウ) 満洲国有鉄道の経営の受託 (1933年3月1日)

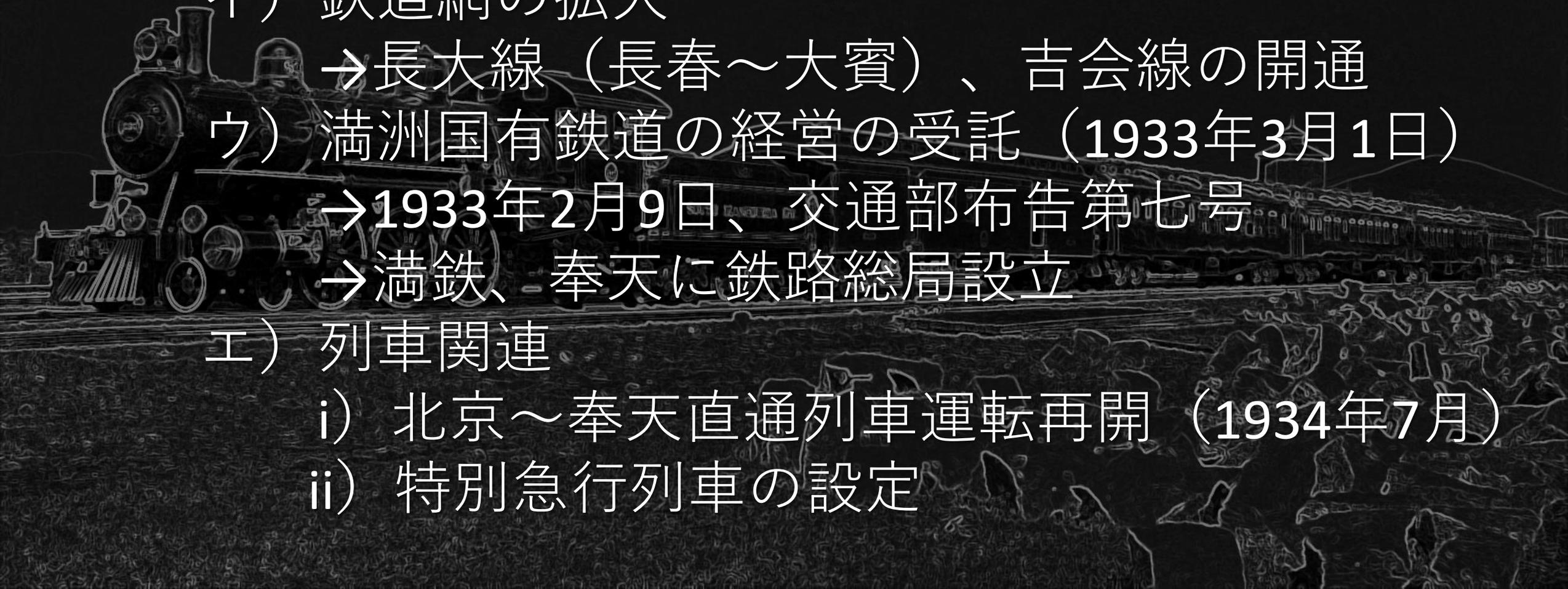
→1933年2月9日、交通部布告第七号

→満鉄、奉天に鐵路総局設立

エ) 列車関連

i) 北京～奉天直通列車運転再開 (1934年7月)

ii) 特別急行列車の設定



5) 第二次世界大戦・ソ連侵攻と満鉄

a) 日中戦争の開始

ア) 盧溝橋事件（1937年7月7日）

→ 関東軍より、北寧鉄道へ人員派遣の命令

→ 軍用列車の運行

イ) 占領地（華北地域）の鉄道

→ 延べ5000キロ存在：北支事務所による経営

↓ その後

華北交通設立（1939年）移管

ウ) 調査部の拡大

エ) ノモンハン事件（1939年5月11日）

b) 戦時体制下の満鉄

ア) 関東軍特別演習 (1941年7月～8月)

→ 対ソ戦を意識した演習

→ 満鉄、改軌施設の増設：速やかな輸送の為

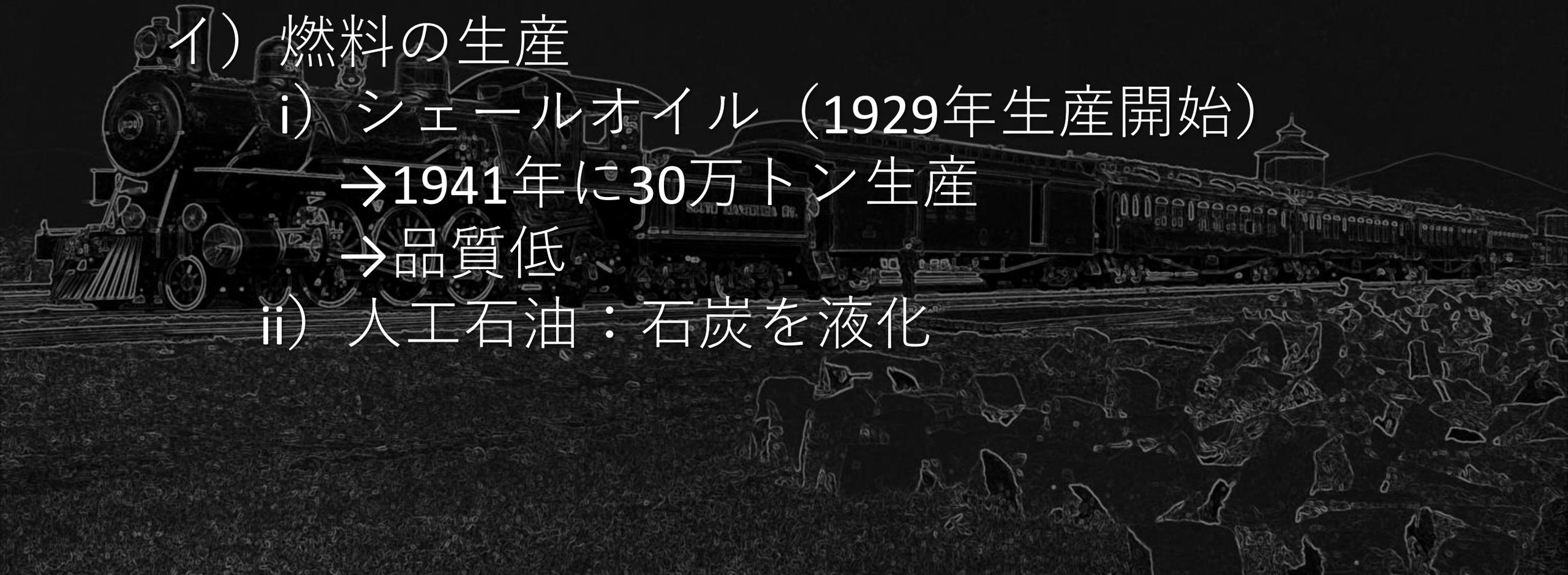
イ) 燃料の生産

i) シェールオイル (1929年生産開始)

→ 1941年に30万トン生産

→ 品質低

ii) 人工石油：石炭を液化



ウ) 列車関係

i) 欧亜連絡ルートの一つ（独ソ戦勃発前）

→シベリア鉄道と連絡

ii) 軍事輸送による旅客列車の運休

→関東軍特別演習の影響

iii) 旅客列車大增発（1942年）

→一時的な景気上昇、旅客増加

エ) 調査部事件（1942年9月21日）

i) 関東軍、調査部内のマルクス主義者を危険視

→思想前歴者が入社していたため

c) 満鉄の終焉

ア) ソ連侵攻：満鉄、臨戦態勢へ移行

→満鉄、新京からの避難民輸送を担当

イ) 満鉄の戦後処理・解散

a) 事業工事中止、労務者帰還

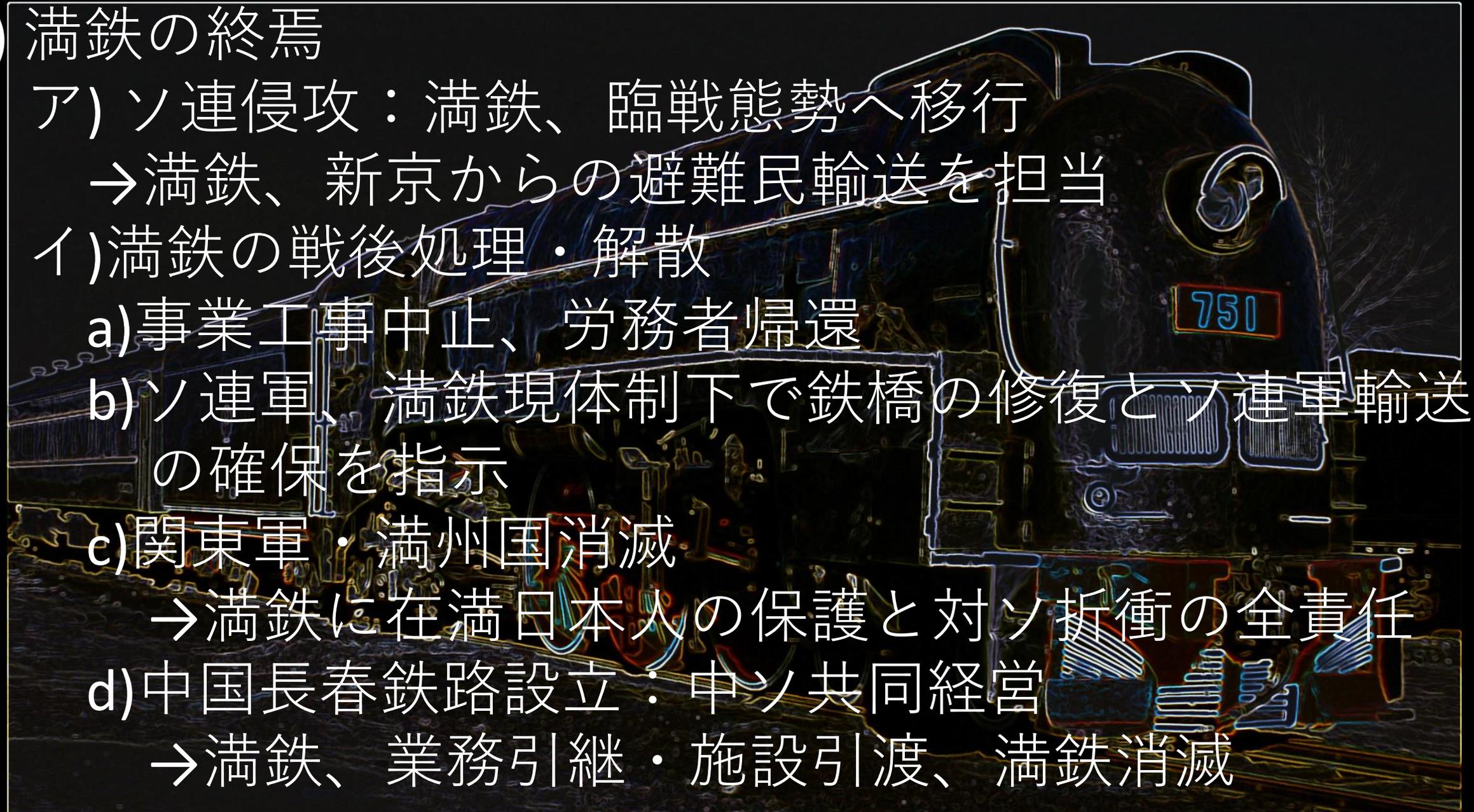
b) ソ連軍、満鉄現体制下で鉄橋の修復とソ連軍輸送の確保を指示

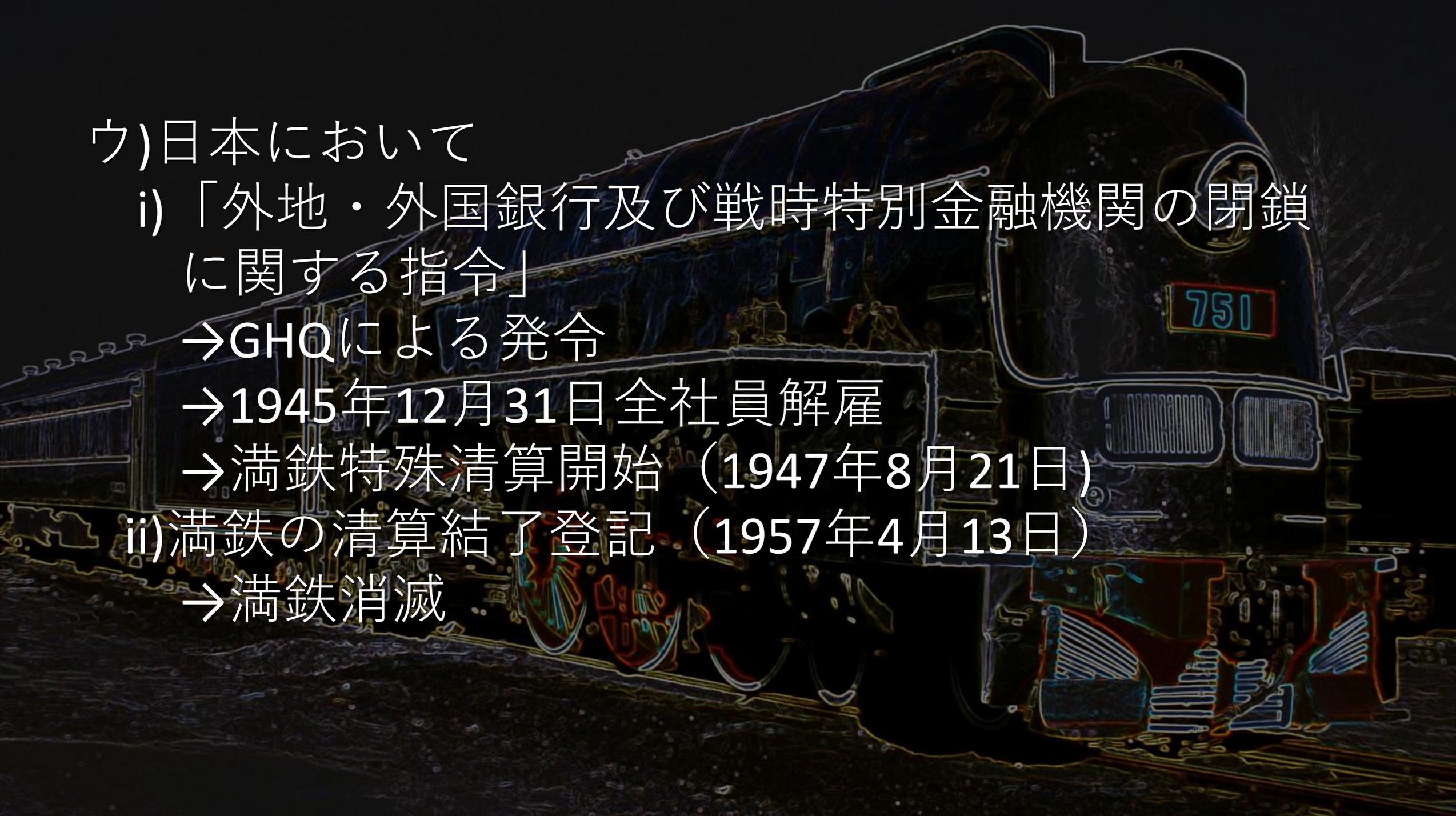
c) 関東軍・満州国消滅

→満鉄に在満日本人の保護と対ソ折衝の全責任

d) 中国長春鉄路設立：中ソ共同経営

→満鉄、業務引継・施設引渡、満鉄消滅





ウ)日本において

i)「外地・外国銀行及び戦時特別金融機関の閉鎖に関する指令」

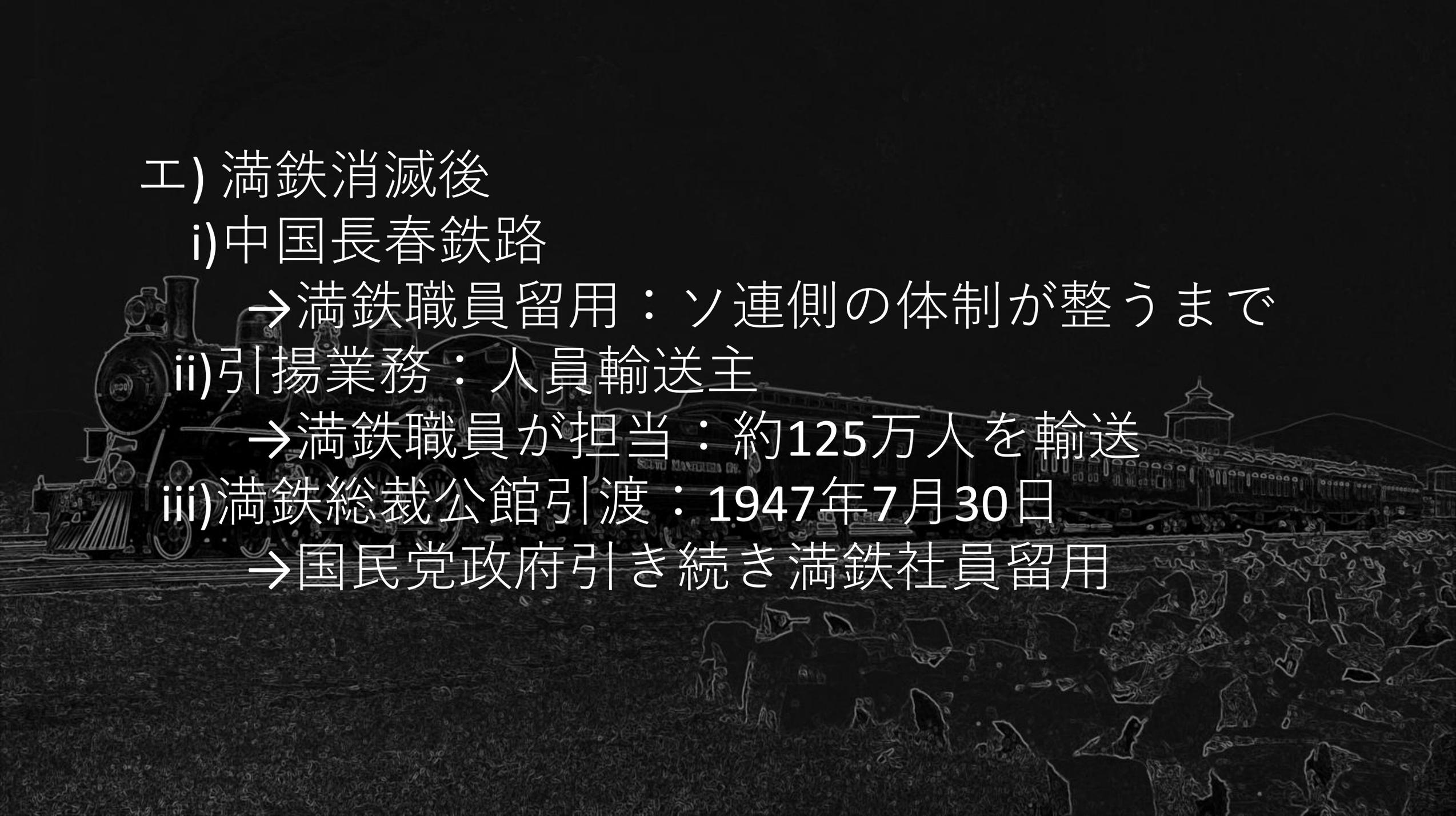
→GHQによる発令

→1945年12月31日全社員解雇

→満鉄特殊清算開始（1947年8月21日）

ii)満鉄の清算終了登記（1957年4月13日）

→満鉄消滅



エ) 満鉄消滅後

i) 中国長春鉄路

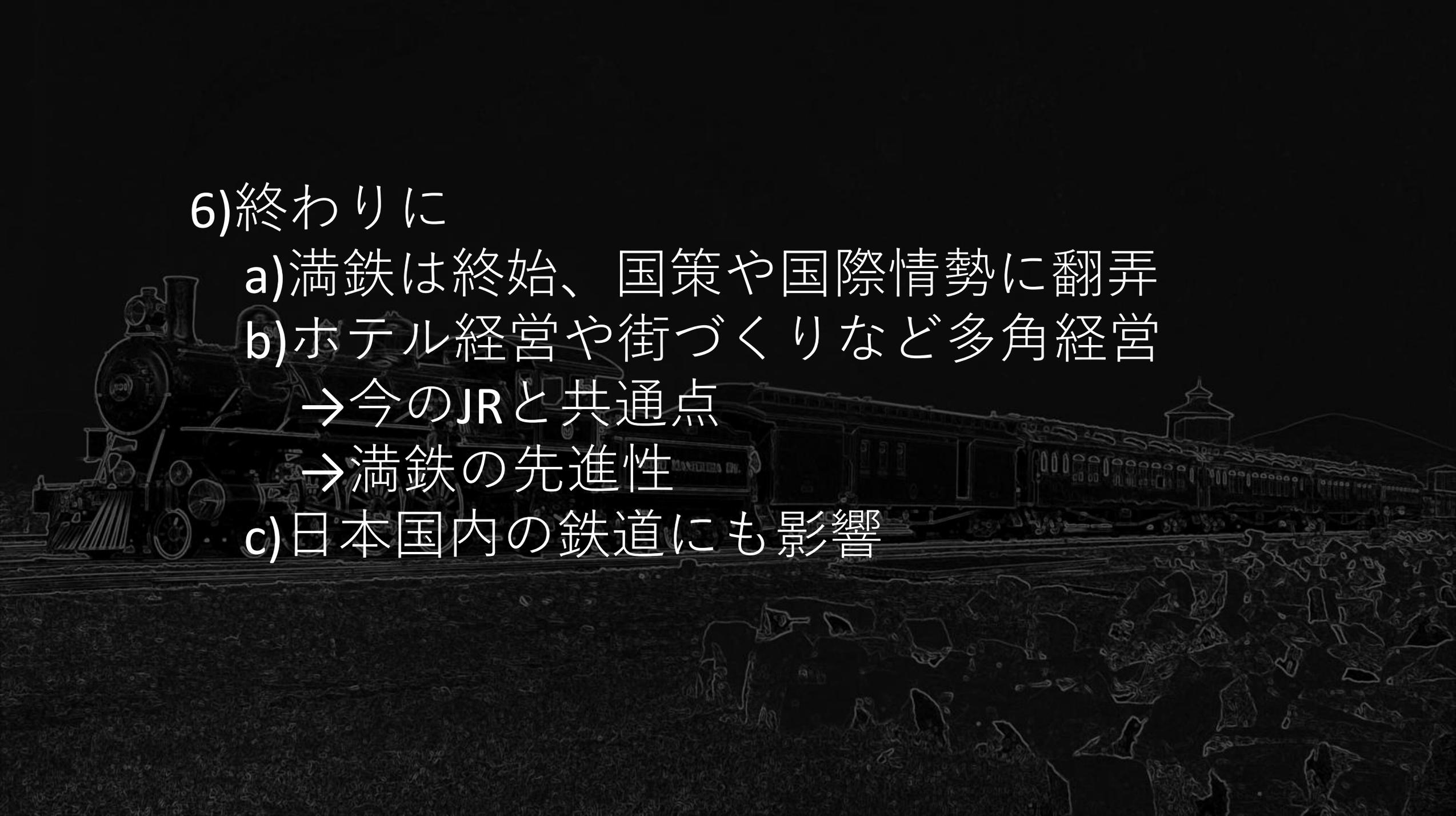
→ 満鉄職員留用：ソ連側の体制が整うまで

ii) 引揚業務：人員輸送主

→ 満鉄職員が担当：約125万人を輸送

iii) 満鉄総裁公館引渡：1947年7月30日

→ 国民党政府引き続き満鉄社員留用



6)終わりに

a)満鉄は終始、国策や国際情勢に翻弄

b)ホテル経営や街づくりなど多角経営

→今のJRと共通点

→満鉄の先進性

c)日本国内の鉄道にも影響



- 参考文献：満鉄全史「国策会社」の全貌
講談社、加藤聖文著

画像引用：

- <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8D%97%E6%BA%80%E5%B7%9E%E9%89%84%E9%81%93>
- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Fushun_Coal_Mine2.JPG
- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/12/CNR_SL-751.jpg/1920px-CNR_SL-751.jpg
- https://pds.exblog.jp/pds/1/200909/28/44/c0179844_23305955.jpg
- <https://pbs.twimg.com/media/EF1gmCyWwAEjPxz.jpg>