

においてこれに付属する一切の権利特権、および財産並びに同地方においてその鉄道に関しまたはその利益のために経営せらるる一切の炭坑を、補償を受くことなくかつ清国政府の承諾をもって日本帝国に移転譲渡すべきことを約す。両締約国は前記規定に係る清国政府の承諾を得べきことを約す。]

この条約にもとづき北京において日清両政府間に締結された「日清満州善後条約ならびに付属協定」(明治38・12)によって、上の譲渡に関する承諾をえ、翌39・6勅令第142号をもって「南満州鉄道株式会社設立に関する件」を制定公布した。当時この鉄道の経営に関しては国家経営・会社経営などの議論もあったが、結局株式会社をしてその経営に当らせるべく、明治39・9発布の法律第87号にもとづき設立準拠法たる前記勅令の公布を見たのである。

明治39・7・13当時の参謀総長児玉源太郎大將を委員長とする80名の設立委員が任命され、8月1日には通信・外務・大蔵3大臣より秘鉄第14号をもって会社組織ならびに監督に関する命令書が交付された。つづいて同月18日の定款認可、11月1日の会社設立認可、同13日の初代総裁後藤新平の任命、同26日の創立総会等を経て翌27日本社を東京市麻布区狸穴町に設置し、ついで12月7日設立登記を完了し、ここに会社(普通に満鉄と言われた)は完全に設立された。かくて明治40・3・5勅令第22号をもって本社を大連に置き、支社を東京に設け、同年4・1戦時中より野戦鉄道提理部管理下にあった鉄道およびその付属財産ならびに炭鉱等の引継を受け、営業を開始するに至った。以後第2次世界大戦の結果中国政府およびソ連軍に接収されるまで40年近くにわたって、政府の会社設立命令書にもとづき、満蒙における国家政策の代行機関として、産業の開発に、また日本の国勢発展に寄与するところ甚大なものがあつた。

1 創業期(明治40~大正2年)

満鉄が明治40・4・1政府から引渡を受けた鉄道およびその他の権益財産はつぎのとおりである。

(1) 鉄 道	大連・孟家屯間	695.2km
	南関嶺・旅順間	47.7
	大房身・柳樹屯間	5.8
	大石橋・營口間	21.5
	煙台・煙台炭坑間	15.6
	撫順線(蘇家屯・老虎台間 渾河支線および楊柏堡支線)	60.1
	安東・奉天間軽便鉄道	296.4
さらに明治40・7露国政府から		
	孟家屯・寛城子境界間	8.5

以上合計1,150.8kmのうち、安奉線が軌幅2'6"であるのを除き、他はすべて3'6"(1.067m)の狭軌鉄道であった(ロシアは軌幅を5'に建設したものであるが、わが軍が占領中に3'6"に改めたものである)。このほか奉天・新民屯間の鉄道も一時管理を委託されたが、のち清国政府に引渡した。

(2) 撫順および煙台の炭坑。

(3) 租借地内外における前記鉄道および炭坑に付属する土地建物・その他の營造物。

(4) 前記鉄道および炭坑用ならびに奉天・新民屯間の鉄道用の器械、器具、材料その他保管物品。

創立当時の資本金を2億円とし、内1億円は政府の財産出資、残りの1億円は、清国政府および日清人より募集することにした。当時わが国の財政は2年にわたる戦争ではなほだしく窮乏しており、財界もまた戦争により打撃を受けていたときであつたので、膨大な資本を必要とする満鉄の経営をわが国が単独で

行うことは一時不可能とさえ見られ、満鉄の買収を企てていた米国の鉄道王ハリマン(Harriman・E・H)の提示した満鉄に関する日米共同管理予備覚書に調印したほどであったが、小村外相の反対によってこのとりきめを取消し、わが国が単独で経営することとして会社を創立し、さしあたり株式9万9千株(重役持株と合わせて10万株、2千万円)払込金額200万円の募集を行った。しかるに応募額は10株以上の申込数のみでも106,643,418株、申込人11,467人に達し、予想外の好成績を取めた。

かくて初代総裁に後藤新平をいただき、順調な発足をとげ、大正2年までの間に会社の基礎を確立した。この時期に着手された重要工事はつぎのとおりである。満鉄本線の広軌への改築(3'6"を4'8 $\frac{1}{2}$ "[1.435m]に改築)。大連・蘇家屯間複線工事。安奉線の改築(2'6"を4'8 $\frac{1}{2}$ "に改築)。大連埠頭および沿線主要駅における倉庫営業の開始。沙河口鉄道車両工場の建設。大連築港工事、埠頭その他付属施設。旅順、營口、安東諸港の埠頭工事。上海連絡航路の開設。上海埠頭施設、大連汽船会社および大連船渠会社の創設。撫順および煙台炭坑の新開坑。電気およびガス事業の開始。市街経営。中央試験所の継承。地質研究所、経済および旧慣調査機関、東亜経済調査局等の設置。吉長鉄道の借款・建設。

2 欧州大戦時期(大正3~8年)

戦時景気の余波を受けて満鉄は好況に恵まれ、将来の発展に対する準備がととのえられた。すなわち前期未までに会社の建設部面は一応順調に進行したが、この時期に入って既設事業施設の拡大強化が行われ、また鉄鋼国策上の要請による製鉄事業の建設、ならびに朝鮮の国有鉄道や中国国有鉄道の受託経営等にめざましい発展が見られた。

この時期に行われたおもなる事業。

(1) 撫順炭坑 古城子露天掘、万達屋坑内掘(いずれも大正4年)坑内掘龍鳳坑(大正7年)を採掘し、撫順炭坑発展のもとを開く。このほかタール蒸留(大正11年)、石灰乾留および硫酸(大正5年)・酸・水素(大正8年)各工場を建設。

(2) 鞍山製鋼所 4箇年継続事業として大正6年起工、同8・5操業開始。鞍山一帯の鉄鉱埋蔵量はすこぶる豊富であるが、その大部分は含鉄量40%以下の貧質鉄であった。したがってこの貧質鉄を処理する方法を講ずることは鞍山製鉄事業にとっては重要なことであつた。研究の結果大正11年焙焼(ばいしょう)還元による赤鉄鉱磁化法を完成し、貧鉄処理方法が確定したので、年産鉄20万tを目標とする第1期拡張計画の実行に着手、大正14年工事完成、操業を開始した。その後経営の合理化と日本資本の満蒙進出に機会を与えるため、昭和8・6・1事業のいっさいを昭和製鋼所へ移譲し、満鉄はその全株式を所有することにした。

(3) 鉄道輸送力の増強 大正8年貨物運賃を改正し、それによって鉄道幹線の複線化、車両の新改造、その他輸送施設の増備補強をはかり、輸送能力の増大を期して他日にそなえた。この時期における複線工事はつぎのとおりである。

蘇家屯・奉天間大正4・6・23着工、大正7・11・20開通。

奉天・鉄嶺間大正10・11・15完成、鉄嶺以北はその後断続的に施行、長春までの複線工事を完了したのは昭和9・9・26であつた。

(4) 委託経営鉄道

ア 朝鮮鉄道 満州と朝鮮は交通・経済上緊密な関係にあるにかんがみ、両者の鉄道を一元的に統制経営することが国策上有利であるとして、大正6・7・28朝鮮国有鉄道の満鉄委託経営に関する勅令第90号をもって、朝鮮総督府管下の鉄道業務のいっさいを満鉄に委託された。満鉄は同年7・31京城に鉄道管理局