

を設け、以来7年8箇月すなわち14・3・31に至るまでこれが委託経営の任に当たった。

イ 吉長鉄道 吉林・長春間127.7kmは明治43・4起工、大正1・10開通、日中間に締結された吉長鉄道借款契約にもとづき、大正7・1・1中国政府よりこの鉄道の経営が満鉄に委託され、昭和6年満州事変後満州国に接收されるまで、委託経営がつづいた。

3 受難時期(大正9～昭和6年)

(1) 前期(大正9～15年) 欧州大戦中の好景気に乗じて拡大された社業に備え、大正9・4資本金を4.4億圓に増資した。しかるに欧州大戦による日本経済の好況も大正8年頃から漸次悪化の徴候が現われ、大正9・3に入るや、にわかには生産恐慌に襲われ、その後、年とともに悪化、ことに昭和2・4の金融恐慌はわが経済界を混乱に陥し入れた。わが国の経済界は以上のような状況であったので、満鉄の事業が不振となり、したがってこの期間は主として既設事業の整理廃合に終始し、事業の新設を行わなかった。すなわち大正13年ガス、窯業事業を、同15・6電気事業、ついで昭和3・1旅館事業をいずれも独立企業に分離し、また明治44年以来投資してきた外国航路用ならびに港内用船舶を、昭和3年に港灣施設中に編入整理した。他方中国政府との契約にもとづき四洮、洮昂、吉敦の3借款鉄道の建設、満蒙5鉄道に関するとりきめ、敦図、長大、延海、洮索の4鉄道の建設契約を結ぶ等中国の鉄道建設に協力した。

(2) 後期(昭和2～6年) 前期の整理緊縮の後をうけて、本期においては、やや積極的な活動が見られるようになった。すなわち直営事業では昭和3・4撫順炭坑製油工場ならびに鞍山製鉄所に付属する肥料工場の建設に着手(前者はのちの製油工場、後者は満州化学工業株式会社の前身)、他方炭坑製油事業に伴う油母頁岩処理の副産物である粗蠟(そろう)精製のため日本精蠟会社を、粘土事業統制上復州鋳業会社を、さらに鉄道の付帯事業として遼東ホテル、登瀛閣を、あるいは日滿経済の融合と満鉄援助をはかる目的のもとに日滿倉庫、阪神築港会社を自ら新設またはその設立に参加し、またのちの昭和製鋼所の基礎を確立したものもこの時期であった。しかし当時満州に台頭した東北政権が大正13年の奉露協定の締結によって東支鉄道の利権回収に成功以来、余勢を駆ってわが国の在満利権の回収を企て、とくに満鉄包囲政策を実施して、これに圧迫を加え、経済的に枯死させようとするに至った。中国側の対日感情は張作霖の横死以後いよいよ悪化し、満州における排日運動は当時の世界思潮に影響された民族主義運動と結びついて強大となり、一時満鉄の経営があやぶまれるほど、基幹事業をはじめ関係事業は弱化するに至った。

4 満州事変以後

昭和6・9満州事変のぼつ発によって満州の政情が一変した。すなわち昭和7・3満州国が成立し、わが国の対満国策は一大転換を見ることとなり、満鉄はその全能力を挙げて国策遂行に呼応し、その実質的指導あるいは実行機関として重きをなした。

満鉄は同8・2満州国政府より同国国有鉄道ならびに付帯事業の経営と新規事業の建設運営を、ついで同年9月北鮮の一部国有鉄道および付帯事業の経営を委託され、さらに新事業の建設運営をも引受けた。満鉄は新情勢に應ずるため同年3月資本金を8億圓に増資し、社内にこれら事業の関係機関を新設拡充して、新事業の運営と満蒙開発の新使命達成に遺憾なきを期した。

その後昭和12・7日華事変が始まり、同年12月日本の対滿治外法権の撤廃による満鉄地方行政権ならびに事業の移譲、同13・3満州重工業開発会社の設立に伴う満鉄所管重工業部門の

譲渡、あるいはこれにつづいて満鉄所管の勲業・試験研究機関の移管等が行われた。同14・9欧州戦争が爆発することとなり、日華事変とともに戦争は世界的規模に拡大されることとなり、満鉄はその投資ならびに事業経営面に画期的な変革を加え、産業の開発・国策事業の建設等に飛躍的な拡張を行うべきことが要請されるに至った。そこで昭和14・12資本6億圓を増資して14億圓とし、国家の要請に應ずる体制をととのえた。その後逐年膨脹する事業施設は前記の株主資本金のみではまかなえず、社債26億を発行し、株主資本とともに資金の源泉とした。

満州事変以後の主要事項を挙げるのとつぎのとおりである。

(1) 経済調査委員会の設置 昭和7・12満州国の政治・経済建設に参画する意図の下に、満鉄本社調査課を中心に経済調査委員会を設けた。本委員会は同11・10解消するまで約4箇年日滿両国の要望にそい偉大な業績を残した。

(2) 満州国国有鉄道の委託経営 満鉄は満州国政府との締約にもとづき、昭和8・2・9満州国より同国国有鉄道および付帯事業の委託経営を引受け、同年3・1奉天に鐵路総局を設けこれが経営に当らしめた。これと同時に新線建設の請負契約を結び、本社に鉄道建設局をおき、もっぱら新線建設を掌らしめ、工事完成とともにその経営をも受諾することになった。かくて満州国鉄道の経営は挙げて満鉄に委託されることになったので、満鉄は鉄道運営機構を改正し、一元の統制下に経営すべく昭和11・10・1社線・国線および北鮮線の統合経営機関として鉄道総局を奉天に設置した。

鉄道総局は鉄道事業を基本とし、これに付随した旅館・水運・港灣および自動車等の営利事業と産業助成・福祉・公共施設等の付帯事業を経営した。

満鉄に委託された主要満州国鉄道およびその委託経営前とその後列車運転回数、ならびにその速度を示すとつぎのとおりである。

鉄道名	区 間	距離 km	列車往復回数		最急速列車所要時間	
			委託前	委託後	委託前 時間分	委託後 時間分
北 寧	奉天・山海関	419.6	3	4	11・2	7・1
	河北・溝幫子	91.1	2	3	2・37	2・0
	大虎山・通遼	251.2	2	2	12・30	6・56
	錦 州・北 票	112.6	1	3	4・30	2・49
四 洮	四平街・洮南	312.3	2	3	8・5	6・50
	四平街・通遼	201.6	1	3	6・26	4・36
洮 昂	鄭家屯・通遼	113.7	1	3	3・15	2・43
	洮南・昂昂溪	224.2	3	—	6・25	—
吉 長	長 春・吉 林	127.7	3	5	3・0	2・13
	瀋陽・朝陽鎮	253.3	2	3	7・40	6・20
瀋 陽	梅河口・西安	68.4	2	2	2・0	2・10
	黑牛圈・朝陽鎮	180.4	2	—	4・14	—
吉 海	吉 林・敦 化	210.4	2	4	6・30	3・39
	馬船口・海倫	221.4	1	—	6・50	—
呼 海	馬船口・綏化	116.2	1	—	3・25	—
	昂昂溪・泰安	159.2	1	—	8・56	—
齊 克	寧 年・拉 哈	48.4	1	2	2・30	1・7
	石家台・西豊	64.0	1	2	4・0	3・37
開 豊	石家台・開原城	6.0	2	2	0・20	0・20
	洮 安	71.0	—	—	—	—
洮 索	蓮花口・鶴立鎮	55.0	—	—	—	—
	興山鎮	—	—	—	—	—