

満州国国有鉄道の委託経営に関する一考察

平 井 廣 一

満州国国有鉄道の委託経営に関する一考察

平井 廣一

目次

はじめに

I 委託経営の成立

II 国有鉄道の収支と納付金の支払い

むすび

はじめに

「満州国」の成立直後の1932年4月、関東軍司令官・本庄繁と満鉄総裁・内田康哉との間で満州国内の旧中国側鉄道を満鉄に委託する協定が締結された。また翌1933年2月、満州国は、鉄道法と「三鉄道収用ニ関スル件」をそれぞれ制定公布して旧政権時代の3鉄道を接収するとともに鉄道国有化に乗り出した。

こうして日露講和条約の結果ロシアの東支鉄道南端線を引継いで設立された満鉄が経営する大連－長春間（奉天－安東間鉄道を含む）鉄道以外の路線である満州国国有鉄道の満鉄による委託経営が始まる。

満州国国有鉄道の委託経営に関する代表的な先行研究には、兒島俊郎による委託経営と「納付金問題」をめぐる一連の論文と波多野澄夫の研究⁽¹⁾がある。前者は、満鉄による国有鉄道の委託経営が成立し、国有鉄道の収益による在満日本軍費（関東軍の経費）の支払（「満鉄納付金」といわれた）が制度的に成立するまでの過程を、関東軍と満鉄・満州国との対立を中心に丹念に追ったものであり、後者は、満鉄による国有鉄道の委託経営そのものが、関東軍にとって鉄道の軍事的支配を隠ぺいして国際的な批判をかわす手段となっ

ていたと論じた。

本稿は、国有鉄道の営業収支を分析することによって、「満鉄納付金」と称する軍事費がどのようにして会計処理されていたのかを明らかにしながら、国有鉄道の委託経営と満州国財政の関係の一端を解明してみたい。

I 委託経営の成立

満州国の建国から10日後の1932年3月10日、満州国執政・溥儀は、本庄繁・関東軍司令官に書簡を送り、満州国の国防及び治安維持費はすべて満州国で負担すること、満州国の国防上必要とする限り、既設の鉄道、港湾、水路、航空路等の管理並に新路の敷設はすべて日本または日本の指定する機関に委託する、とした⁽²⁾。また同日、本庄と満鉄総裁・内田康哉との間で以下のような「委託経営協定」⁽³⁾が決定を見て、同年4月19日に締結された（表記を改めた）。

鉄道港湾河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定
第1条 関東軍司令官は、付表第1に定める
鉄道港湾河川の経営を満鉄に委託す
る。

付表第1

1. 鉄道 甲) 四洮線 洮昂線 洮索線
齊克線 呼海線 吉長線
吉敦線 吉海線 瀋海線
奉山線 打通線
- 乙) 本協定第8条・第11条により建設されるべき鉄道

- 2. 港湾 葫蘆島 河北(營口) 安東県
- 3. 河川 松花江 嫩江 遼河 黒龍江鴨
緑江

第2条 略

第3条 満鉄総裁は、鉄道港湾河川の経営に
関して関東軍司令官の指揮監督を受
けるものとする

第4条 満鉄総裁は、重要な諸規定、運賃及
び料金の制定並に改廃に関して予め
軍司令官の認可を受けるものとする。

第5条 満鉄総裁は、予算、決算、利益金の
処分、重要な財産の処分並に予算の
重要な変更に関して予め軍司令官の
認可を受けるものとする。

第6条 本協定成立の趣旨に鑑みて、満鉄総
裁を関東軍最高顧問に、満鉄の鉄道
港湾河川の業務担当主務者を関東軍
顧問に囑託するものとする。

第7条 軍司令官は、監督官を満鉄に派遣し、
鉄道港湾河川の経営を監督するもの
とする。

第8条 鉄道港湾河川に関する左記各項の資
金は、満鉄において調達するものと
する。

- 1. 民間出資及びこれに準じるもの
の償還に要する資金
- 2. 新設買収並に建築改良に要する
資金
- 3. 車両船舶の新造改造に要する資
金
- 4. その他これに準じる資金

第9条 前条の資金及び現に満鉄の有する鉄
道借款、並びに工事請負契約に基く
債権額を貸金総額とし、鉄道港湾河
川に属する一切の財産を担保とする
借款契約を満鉄と満州国政府との間
で締結するものとする。

第10条 満鉄は、鉄道港湾河川の委託経営を
受ける代償として、別に協定する金
額を軍司令官を経て日本政府に納入

するものとする。

第11条 鉄道港湾河川に関する工事は、付表
第2に定め、満鉄に施行させるもの
とする。

付表第2

第1次建設線

- 1. 敦化-図們江線
- 2. 拉法站-哈爾賓線
- 3. 克山-海倫線

第2次建設線

- 1. 通遼または錦県〔錦州〕より赤峰を
経て熱河に至る線
- 2. 長春-大賚線
- 3. 延吉-海倫-依蘭-佳木斯線

次の諸線の建設着手順序及び時期は別途協
議のうえ決定する

大賚-洮安間

齊克線の一部より大黒河に至る線

洮南-策倫-満州里 (または海拉爾) 線

開原-西安線

撫順駅より瀋海撫順站に至る線

公主嶺-伊通線

鉄嶺-法庫門線

瓦房店-復州線

第1次線はなるべく速やかに工事に着手す
るものとし、第2次線は事情の許す限り速
やかに着手するものとする。

なお、別に対東支政策の遂行に資するため、
速やかに伯都納-哈爾賓線の測量を行なう。

この協定の要点は以下のようである。第1
に、満鉄は、関東軍司令官の指揮監督の下に、
四洮線以下11路線の鉄道と港湾、河川、さら
に第1次・第2次建設線をはじめとする各鉄
道を建設・委託経営し、またその建設資金を
自前で調達すること。第2に、委託経営の代
償として、満鉄は然るべき金額を日本政府に
納入すること、第3に、満鉄は関東軍によっ
て接収された中国側鉄道や港湾、及び今後建
設する第1次線 (第11条付表第2) 等の諸鉄

道の建設費を、満州国に対する債権とする借款契約を締結する、というものである。

このように建国早々の1932年4月に、本庄司令官と内田満鉄総裁との間で満州国内の鉄道の委託経営契約が締結されたが、その後8月7日に、本庄と満州国国務総理・鄭孝胥との間で、この契約とほぼ同様の内容の「満州国政府の鉄道、港湾、水路、航空路等の管理並線路の敷設、管理に関する協約」が締結された⁽⁴⁾。

8月7日の「協約」を3月10日の「協定」を比較すると、「協定」は、満州国が軍司令官に、付表第1（3月10日の「協定」の付表第1とほとんど同じ施設が列記）の鉄道、港湾、水路及び航空路等の管理、及び付表第2（「協定」の付表第2に敦化－海倫線が加わるなど若干の変更がある）の諸鉄道の敷設、管理を委託し、さらに軍司令官は委託された鉄道、港湾、水路等の経営をさらに満鉄に委託する、という手続きになっていた。こうして満州国の鉄道を掌握した関東軍は、その経営を満鉄に委託するという協定をまず結び、次にその委託経営方式を満州国政府に承認させたのである。

ここで委託経営の対象として「協定」の付表1で挙げられている四洮線以下の11の路線のうち、瀋海、呼海、齊克の3線は、「協定」と「協約」締結の翌年、1933年2月9日制定公布の「瀋海呼海齊克三鉄道取用に関する件」（教令第8号）⁽⁵⁾によって取用された。

このうち瀋海鉄道⁽⁶⁾（本線は撫順－朝陽鎮間250キロ）は、旧政権の東三省交通委員会によって1927年に営業を開始し、満州において中国資本と技術で敷設された唯一の鉄道と言われていた。また呼海鉄道は哈爾濱の対岸・馬家船口－綏化－海倫を結ぶ鉄道（綏化－海倫間100キロ）で、満鉄が鉄道資材を供給したことがあった。さらに齊克鉄道（齊々哈爾－克山間110キロ）は、黒龍江省の開発のために1929年に起工、満州事変直前の30年に竣

工した官民合弁鉄道であった。

満州国は、この3鉄道の取用令と同日の2月9日に「鉄道法」⁽⁷⁾を制定公布して満州国内の鉄道（満鉄を除く）の国有を宣言した。したがってこの時点で、「協定」付表1の11路線の委託経営線とこれ以降の新設線は満州国の国有鉄道となった。そして「鉄道法」による鉄道国有化方針は、同年3月1日発表の「満州経済建設綱要」の第3項でも確認された⁽⁸⁾。

次に、要点の第2の具体的な内容が「第十条ニ定ムル代償金ニ関スル協定」（上記「協定」と同じ33年3月10日付）であり、要点の第3が「借款及委託経営契約」（同じく3月10日付）である。まず「代償金ニ関スル協定」は以下のようなものである。

「第十条ニ定ムル代償金ニ関スル協定」

第1条 満鉄が鉄道港湾河川の委託経営の代償として納入する金額は、守備のため満洲国に駐節する国軍〔関東軍〕の費用に充当するものとする

第2条 前条の金額は、鉄道港湾河川の経営による利益金（総収入より営業費及び借款利子を控除した残額）並びに満鉄が鉄道港湾河川の委託経営を受けたことによると認められる利益金を以て支弁するものとする。

前項前段の利益金より国軍の費用を支弁した残額は、借款未払い利子及び借款元金の償還に充当し、なお残余がある時はこの処分に関して軍司令官と満鉄との間で協議決定する。

第3条 第1条の代償金額は、当該年度ごとに軍司令官と満鉄との間で協議のうえ決定し、第1年度と第2年度の協定額は以下の通りとする。

第1年度（昭和7年度） なし

第2年度（昭和8年度） 700万円

（備考）

第2条括弧内の借利率子中、四洮、洮昂、吉敦線に関するものは、国軍費用中経常費の全額を支弁し得るにいたるまではその支弁を為さざるものとする。

これを見れば、満鉄が委託経営による利益金から支払う軍費とは、現地の独立守備隊と内地から交代で派遣される各師団によって構成される関東軍の経費であり、その費用は、後述のように、日本の一般会計が支出する「満州事件費」に他ならない。またその軍事費は、鉄道港湾河川の営業収入から営業費と借利率子を控除した金額から支払われることになっていた。

さらにこの満州事件費は「国軍費用ノ標準額に関スル協定」によって、兵営その他の設備費として1億円が、経常費として4900万円が見積もられていた。

加えてこの協定には、関東軍司令官と満鉄総裁による「鉄道港湾河川ノ委託経営並新設等ニ関スル指示及協定に伴フ覚書」(3月10日付、両者による確認書は3月12日付)と、「別紙第2号ニ関スル了解事項」(日付は記載がなく、別紙第2号とは何を指すのかは不明であるが、第15条に関する記載があることから協定の附属文書であろう)が添付されている。

前者の「覚書」は、満鉄の委託経営に対する軍司令官の協力義務を示したもので、(1)鉄道港湾の建設その他に要する資金の調達、(2)ソ連の経営する東支鉄道方面からの貨物の吸収、(3)新線建設のために発行される新株に対して日本政府に10年間6分配当の保証をさせることが記されていた。

また後者の「了解事項」は、(1)委託経営の利益の一部を委託経営者(満鉄)に取得させること、(2)過剰利益(利益金から代償金=日本軍費、及び借款未払利率子及び借款元金を控除した残額)は委託経営者(満鉄)及び満州国政府が取得すること、(3)旧借利率子

(四洮・洮昂・吉敦鉄道に対する借利率子)の約半額を第3年度(昭和9年度)より支払うことを認めること、(4)協定本文15条による協定内容の変更は、国防上緊急必要のある場合を想定すること、などが盛り込まれていた。

これらの「覚書」や「了解事項」で目を引くのは、委託国有鉄道の収益性が目論まれていることである。すなわち、満鉄による資金調達や新株に対する配当保証等の資金面での手厚い保護、貨物の集中による運賃収入の確保、さらには委託経営を行なう11路線のうち借利率子の大きい3路線に対する優先的利率支払など、その経済性にかなりの配慮が行なわれていることがわかる。

以上が1932年3月10日に関東軍と満鉄の間で決定された「協定」であるが、同「協定」第9条の借款契約を具体化したのが以下に示す「借款及委託経営契約」であり、「協定」からほぼ1年を経過した1933(昭和8・大同2)年2月9日に、満州国政府交通部総長・丁鑑修と満鉄総裁・林博太郎との間で以下のような内容で締結された。

満州国鉄道借款及委託経営契約⁹⁾

満州国政府と満鉄との間に満州国政府の鉄道及びその付帯事業に関し、借款及委託経営契約を以下のように締結する。

第1条 満州国は、吉長、四洮、洮昂、吉敦、瀋海、呼海、吉海、齊克、洮索、奉山の各鉄道に関し、満鉄に対して負担する債務を1億3365万4472円とする。

第2条 前条の借款の利率は年7分5厘とする。また未払いの利率子には所定の利率子を付す。

第3条 第1条記載の鉄道に属する一切の財産及びその収入は本借款の元利の担保とする。

第4条 この契約調印の日以降の第1条記載の鉄道に関して、満鉄から満州国へ貸付する場合は、その貸金は翌年度初日に第1条の借款総額に繰入れるものとする。

またこの貸金により満州国が取得すべき一切の財産とその収入は第3条の担保に追加するものとする。

さらに、この貸金に対して貸付の日より当該年度末までの第2条の利子をつけるものとし、利益金によってこの利子を支払うものとする。

この場合の利益金とは、第5条に定める委託経営によって取得する総収入から営業費を控除した残額をいう。

第5条 満州国は、本契約調印の日より第1条記載の鉄道の経営を満鉄に委託し、満鉄は、この契約の他、満州国法令の定めるところによって経営を行なう。

第6条 借款元金の償還は、利益金によって行なう。ただし、満鉄の同意がある場合は他の財源で充当することができる。

利益金より借款利子及び他の費用を控除して残金を生じた場合は、元金償還年度割を協議決定する。

前2項によって元金を支払い、なお剰余が発生する場合は、協議のうえ満州国と満鉄でこれを取得する。

第7条 満鉄は、満州国の軍隊及び郵便物を特定の運賃によって輸送するものとする。

第8条 略

第9条 略

第10条 第3条の担保には奉山線のうち中英公司借款に関係あるものは同借款問題解決まで除外する。

あらためてこの契約の要点を整理すると、(1)満鉄は、満州国が中国側から接收、国有化した吉長鉄道以下10路線を委託経営する、(2)満州国は、満鉄にこれらの鉄道の経営を委託する代わりに、満鉄に対して総額1億3千万円の債務を負う、(3)満州国が負う債務総額は、満鉄が満州国に対して行なう鉄道借款額となり、その借款利子は年7.5%である。また未払の利子に対してもさらに利子を付す、(4)借款の担保は鉄道の財産と収入である。(5)この借款の元利払は鉄道の利益金によって行なわれる、(6)委託経営以降、10路線に対して満鉄が何らかの投資を行なった場合は、その金額は借款に加算される。

つまり、これらの満鉄に委託された10路線に対する満州国の債務＝鉄道借款は1億3300万円であり、その元利は同鉄道の利益金で支払われることになっていた。しかし満州国は満鉄に対して債務を負ってはいたが、その債務を自国の財政によって返済する必要はなかった。言い換えれば、満州国国有鉄道は、その経営を満鉄に委託したので、資金調達を満州国の公債によって行なう必要がなく、したがって利子負担を免れることになった。一方、満鉄は、委託経営によって国有鉄道を抱え込んだが故に、建設資金調達を日本の資本市場に依存し、しかも年7.5%もの借款利子と軍事費＝満州事件費をも支払う必要に迫られることになる。

この点は、朝鮮や台湾の植民地鉄道が総督府の公債で建設され、その利子を統督府財政から支出していたのとは対照的な制度である⁽¹⁰⁾。ちなみに、この7.5%という借款利率はかなりの高率であり、満鉄の貸借対照表に未払借款利子額が「未収金」として記載されて、後述するように会計上の問題となる。

さらに、この鉄道委託経営契約の他に、満州国と満鉄との間で以下のような4つの契約が同時に締結された。

(1) 松花江水運事業委託経営細目条約

- (2) 敦化図們江鉄道外二鉄道建造借款及委託経営契約
- (3) 満州国鉄道等ノ借款及委託経営合併ニ関スル契約
- (4) 天図鉄道買収資金貸金契約

これら4の契約を要約すれば、(1)の松花江水運事業契約は、満州国が接収した旧政権の施設である東北航務局、東北江運処、東北造船局、東北商船学校、廣信航業処、松黒両江郵船局を満鉄に引継ぎ、船舶の運航や埠頭、倉庫の経営を行なうというもの、(3)は(1)(2)(4)の各事業を合併して収支計算を行なうことを記したものであるが、この合併経営、計算、担保に関する契約は絶対極秘にすることとされていた⁽¹¹⁾。

また(2)は、敦化図們江鉄道(敦化-図們江線と朝陽川-龍井村-朝鮮国境線)、拉法-哈爾濱鉄道、及び泰東-海倫鉄道(泰東-海倫線・泰東-克東線・拉哈-訥河線)の各路線を満鉄が建造して完成後満州国政府に引渡す契約、(4)は天図輕便鉄道を満鉄が買収によって委託経営する契約である。

そして建造のための用地買収費や保護費等の費用を満鉄が支出し始めた日から引渡し完了日までその経費には年7.5%の利子が付けられ、建造費と共に引渡し完了日に満州国鉄道借款に加えられた。(4)では、同様に輕便鉄道の買収費が満州国鉄道借款に加算された。こうして満鉄によって新たに鉄道の新設が行なわれるたびに、その建造費が満州国の鉄道借款となり満州国の債務が増加していく仕組みになっていたのである。

II 国有鉄道の収支と納付金の支払い

満鉄は、1933年2月の委託経営契約の締結を踏まえて、3月1日の業務開始とともに国有鉄道の委託経営機関として鉄路総局を奉天に設立したが、その名称について、当初「満州国有鉄路総局」という案が小磯国昭・関東

軍参謀長から出されたが、「恰モ満州国機関ノ主要地位ヲ日本人ノミヲ以テ占ムルノ感ヲ抱カシムルノ嫌アリテ対外關係上反ツテ面白カラサレハナリ」⁽¹²⁾(柳川平助・陸軍次官から関東軍参謀長宛の電報)という理由で鉄路総局となった。国有鉄道経営の傀儡性を見破られることを関東軍が極度に警戒していた証左であろう。

発足当初の鉄路総局の下には、冒頭の「協定」第1条の委託経営線に対応した吉洮・吉海・吉敦・四洮・洮昂・洮索・齊克・呼海・瀋海・奉山の10鉄路局が地方支局として存在していたが、満鉄は翌34年4月にそれらを統廃合して新たに奉天・新京・哈爾濱・洮南の4鉄路局を設置した。さらにこのうち洮南鉄路局は35年7月に齊々哈爾に移転して同鉄路局として、新京鉄路局は同年9月に吉林に移転して同鉄路局となった⁽¹³⁾。

その後満鉄は、1935年3月に北鉄(北満鉄道=長春-哈爾濱間及び満州里-綏芬河間の旧中東鉄道)をソ連から買収し、同年11月には朝鮮総督府から北鮮鉄道の経営を委任されたのを機に、全満州鉄道の経営を一元化するために満鉄社線を経営する本社鉄道部と国有鉄道を担当する鉄路総局、及び北鮮受託鉄道を担当する北鮮鉄道管理局を統合した鉄道総局を奉天に設立した⁽¹⁴⁾。

表1が国有鉄道を経営する鉄路総局発足時の1933年度から39年度までの営業収支である。翌40年度から総局会計は、大連-新京(長春)間(連京線)と安東-奉天間(安奉線)からなるいわゆる満鉄社線と及びその付属事業を經理する満鉄本体と合併されるので、39年度まで国有鉄道(国線)のみの営業収支を表示できる。

収入では、鉄道収入が約90%と圧倒的であり、それ以外の事業収入はほとんど取るに足らない金額であるが、あえていえば自動車(バス)収入と附屬業(大部分は農林収入)⁽¹⁵⁾が合わせて収入全体の5%程度を占める。

また鉄道収入は年々飛躍的な伸びを示すが、特に1935年度からはソ連から北満鉄道（中東鉄道）を買収したために大きく伸びている。

これに対して経費も鉄道部門が圧倒的であるが、借款利息や借入金利息が巨額に上っている年度がある。そして収入から支出を差し引いた益金は1400万円～4200万円であり、その益金は前年度繰越金と合わせて満鉄借款利息（満州国鉄道借款利息）と上述の北満鉄道の買収公債利息の一部として充当されていることがわかる。

表2は、鉄路総局が委託経営する各営業部門の収支計算である。鉄道収支は巨額の黒字を計上し、水運事業はかろうじて黒字を維持しているが、自動車（バス）と附属業は赤字である。

また鉄路総局のこうした営業収支を社線（表3）と比較すると、社線の鉄道収入は営業収入全体の約半額にとどまり、鉱業すなわち撫順炭の販売収入が約30%を占めている。すなわち社線は鉄道と鉱業（炭鉱）が、国線は鉄道のみが収益源であることを物語る。

表1 鉄路総局（鉄道総局）の営業収支（決算）

(1,000円)

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
鉄道収入	54,004 (89.7)	72,024 (91.9)	110,191 (91.3)	129,965 (92.1)	158,912 (95.3)	212,403 (92.9)	298,365 (89.8)
港湾収入	-	-	-	36 (0.0)	62 (0.0)	151 (0.1)	352 (0.1)
水運収入	1,331 (2.2)	1,582 (2.0)	1,514 (1.3)	2,302 (1.6)	1,945 (1.2)	2,453 (1.1)	7,827 (2.4)
自動車収入	588 (1.0)	1,265 (1.6)	1,581 (1.3)	1,878 (1.3)	3,508 (2.1)	7,508 (3.3)	12,431 (3.7)
附属業収入	159 (0.3)	329 (0.4)	2,190 (1.8)	4,806 (3.4)	3,498 (2.1)	4,864 (2.1)	13,141 (4.0)
利息収入	209 (0.3)	194 (0.2)	1,798 (1.5)	157 (0.1)	329 (0.2)	164 (0.1)	298 (0.1)
雑益	3,946 (6.6)	2,948 (3.8)	3,350 (2.8)	1,966 (1.4)	576 (0.3)	1,103 (0.5)	-
収入計(A)	60,238 (100.0)	78,345 (100.0)	120,627 (100.0)	141,113 (100.0)	166,833 (100.0)	228,649 (100.0)	332,417 (100.0)
鉄道経費	50,350 (83.6)	55,832 (72.6)	89,439 (84.2)	107,628 (85.7)	131,368 (90.4)	169,066 (87.0)	250,194 (86.3)
港湾経費	-	-	-	24 (0.0)	103 (0.1)	112 (0.1)	520 (0.2)
水運経費	1,568 (2.6)	1,242 (1.6)	1,381 (1.3)	1,404 (1.1)	1,607 (1.1)	8,604 (4.4)	8,224 (2.8)
自動車経費	1,853 (3.1)	1,925 (2.5)	2,648 (2.5)	2,979 (2.4)	4,178 (2.9)	8,589 (4.4)	16,693 (5.8)
附属業経費	1,853 (3.1)	1,622 (2.1)	4,613 (4.3)	7,965 (6.3)	3,383 (2.3)	4,166 (2.1)	11,703 (4.0)
利息支出	5,883 (9.8)	15,323 (19.9)	5,428 (5.1)	4,704 (3.7)	3,106 (2.1)	1,763 (0.9)	2,481 (0.9)
借款利息	...	14,331 (18.6)	705 (0.7)	664 (0.5)	615 (0.4)	559 (0.3)	494 (0.2)
公債利息	...	-	918 (0.9)	922 (0.7)	916 (0.6)	910 (0.5)	996 (0.3)
借入金利息	...	893 (1.2)	516 (0.5)	3,097 (2.5)	1,532 (1.1)	213 (0.1)	825 (0.3)
雑利息	...	144 (0.2)	3,277 (3.1)	0 (0.0)	-	-	0 (0.0)
雑支出	801 (1.3)	877 (1.1)	2,168 (2.0)	881 (0.7)	1,528 (1.1)	1,983 (1.0)	-
支出計(B)	60,224 (100.0)	76,882 (100.0)	106,183 (100.0)	125,590 (100.0)	145,276 (100.0)	194,285 (100.0)	289,817 (100.0)
益金(A)-(B)	14	1,462	14,444	15,523	21,557	34,364	42,600
前年度繰越益金	-	14	97	-	-	-	-
計	14	1,476	14,541	15,523	21,557	34,364	42,600
満鉄借款利息内入	-	1,379	12,093	12,168	17,167	27,601	35,263
北鉄公債利息内入	-	2,447	2,447	3,356	4,389	6,761	7,338
繰越益金	-	97	-	-	-	-	-
益金処分計	-	1,476	14,540	15,524	21,556	34,362	42,601

出所：満鉄『昭和15年度 営業一斑』329頁。利息支出の内訳は、満鉄『帝国議会説明資料』（第70・第74・第76回）の「満州国国有鉄道」営業収支成績表による。

表2 各事業収支

(1,000円)

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
鉄道収入	54,004	72,024	110,191	129,965	154,862	212,403	298,365
鉄道経費	50,350	55,832	89,439	107,628	126,213	169,066	250,194
収支	3,654	16,192	20,752	22,337	28,649	43,337	48,171
水運収入	1,331	1,582	1,514	2,302	1,945	2,453	7,827
水運経費	1,568	1,242	1,381	1,404	1,607	8,604	8,224
収支	-237	340	133	898	338	-6,151	-397
自動車収入	588	1,265	1,581	1,878	3,508	7,508	12,431
自動車経費	1,853	1,925	2,648	2,979	4,178	8,589	16,693
収支	-1,265	-660	-1,067	-1,101	-670	-1,081	-4,262
附属業収入	159	329	2,190	4,806	5,549	4,864	13,141
附属業経費	1,853	1,622	4,613	7,965	8,539	4,166	11,703
収支	-1,694	-1,293	-2,423	-3,159	-2,990	698	1,438
利息収入	209	194	1,798	157	329	164	298
利息支出	5,883	15,323	5,428	4,704	3,106	1,763	2,481
収支	-5,674	-15,129	-3,630	-4,547	-2,777	-1,599	-2,183

出所：前表により作成。

表 3 満鉄社線営業収支

(1,000円 %)

	1933	1934	1935	1336	1937	1938	1939
鉄道収入	119,677 (48.3)	126,525 (46.7)	134,686 (44.6)	133,482 (44.6)	151,053 (42.5)	192,746 (49.8)	229,830 (52.1)
港湾収入	13,034 (5.3)	15,730 (5.8)	14,394 (4.8)	15,229 (5.1)	17,724 (5.0)	23,084 (6.0)	28,974 (6.6)
鉱業収入	70,976 (28.6)	85,526 (31.6)	92,560 (30.6)	87,944 (29.4)	91,176 (25.7)	105,785 (27.3)	91,350 (20.7)
製油収入	5,277 (2.1)	3,884 (1.4)	6,962 (2.3)	7,957 (2.7)	8,517 (2.4)	11,190 (2.9)	10,382 (2.4)
製鉄収入	3,040 (1.2)						
地方収入	6,185 (2.5)	7,273 (2.7)	9,407 (3.1)	9,473 (3.2)	10,016 (2.8)		
利息収入	16,412 (6.6)	26,093 (9.6)	34,267 (11.3)	31,480 (10.5)	33,729 (9.5)	45,048 (11.6)	58,819 (13.3)
収入その他とも計	248,002 (100.0)	270,669 (100.0)	302,159 (100.0)	299,044 (100.0)	355,048 (100.0)	387,412 (100.0)	440,907 (100.0)
鉄道経費	43,910 (21.4)	53,282 (23.8)	50,656 (20.1)	53,885 (21.7)	61,340 (21.8)	95,629 (30.4)	123,908 (34.1)
港湾経費	9,817 (4.8)	12,150 (5.4)	10,799 (4.3)	11,282 (4.5)	12,773 (4.5)	17,190 (5.5)	26,031 (7.2)
鉱業費	65,960 (32.2)	75,134 (33.5)	79,862 (31.6)	75,694 (30.4)	80,672 (28.7)	89,206 (28.4)	80,090 (22.1)
製油費	4,452 (2.2)	3,413 (1.5)	5,911 (2.3)	7,035 (2.8)	7,030 (2.5)	8,930 (2.8)	9,107 (2.5)
製鉄費	3,584 (1.7)						
地方経費	16,855 (8.2)	20,950 (9.3)	23,625 (9.4)	26,107 (10.5)	18,493 (6.6)		
利息支出	28,558 (13.9)	31,200 (13.9)	40,705 (16.1)	43,756 (17.6)	47,844 (17.0)	50,846 (16.2)	61,061 (16.8)
支出その他とも計	205,081 (100.0)	224,202 (100.0)	252,535 (100.0)	248,871 (100.0)	281,119 (100.0)	314,536 (100.0)	363,059 (100.0)

出所：高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』（1995年）第5-6表（374～375頁），第5-34表（440～441頁）。1937～39年度の利息収入・支出額は，満鉄の『営業報告書』による。

表 4 委託経営借款額

(1,000円)

	借款金額
(1) 吉長鉄道	9,746
(2) 四洮鉄道	52,397
(3) 洮昂鉄道	32,193
(4) 吉敦鉄道	31,830
(5) 瀋海鉄道	3,108
(6) 呼海鉄道	1,469
(7) 齊克鉄道	648
(8) 吉海鉄道	138
(9) 洮策鉄道	120
(10) 奉山鉄道	2,005
計	133,654

出所：「満州国鉄道等ノ借款、経営及建造ニ関スル契約等締結ニ関スル件報告」(C01002848600)

表 5 1935年末までの満州国鉄道借款

(1,000円)

	借款額	完成期日	借款成立年月日
旧借款=委託経営鉄道	112,491		1933.2.9
新借款(改良費)	21,164		同日
敦化-図們江線	31,853	1933.8月末	1933.9.1
克東-海倫線	18,351	1933.11月末	1933.12.1
泰東-克東線	2,947	上同	同日
拉哈-訥河線	3,696	上同	同日
朝陽川-龍井村線	7,275	1934.3月末	1934.4.1
天図鉄道借款繰入額	6,106		同日
拉法-濱江線	38,570	1934.7月末	1934.9.1
大阪-凌源線	24,047		1934.12.1
北安-辰清線	16,346		同日
既設線改良費	50,886		1935.4.1
図們-牡丹江線	46,489		1935.7.1
凌源-平泉線	12,629		1935.10.1
葉柏樹-赤峰線	17,617		1935.12.1
辰清-黑河線	20,472		同日
新京-大養線	17,120		同日
大養-洮安線	12,467		同日
懷遠-策倫線	11,495		同日
計	472,021		

出所：満鉄経済調査会『満州国財政の将来性』（1936年）229～230頁，完成期日は「敦化図們江鉄道他二鉄道建造借款及委託経営契約」(C01002848600)

表 6 満鉄借款額 (年度末)

(1,000円)

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
鉄道貸金(満鉄借款)	142,796	242,753	333,731	457,115	613,664	747,000	891,108	1,047,636
貸金計	...	...	...	...	625,342	762,201	902,351	1,053,240
鉄道貸金利息	...	...	...	...	...	27,601	...	...
その他事業とも利息計	...	...	...	...	17,382	28,095	...	...

出所：『営業一斑』1939・1940年度。

表1にある「満鉄借款利息」とは，「満州国鉄道借款及委託経営契約」第1条及び「委託経営契約第1条」にある10鉄道の借款額1億3365万円に加えて，満鉄が資金を株式や社債によって調達して建造し，完成後に満州国に引渡した鉄道の資産を貸金として成立した

借款の利息である（「協定」第9条。名称は「満鉄借款」であるが，満鉄ではなく満州国が債務を負う借款であることに留意）。そしてこの1億3365万円の内訳を示したのが表4であり，さらに1935年末までの借款額を示したのが表5である。

表5の敦化-図們江線以下の鉄道は、「協定」第11条の付表第2と「敦化図們江鉄道外二鉄道建造借款及委託経営契約」「天図鉄道買収資金貸金契約」によって敷設され、新たに満州国の鉄道借款に加えられた鉄道である。これとは別に、1933~40年度末の「満鉄借款」額を満鉄の「資産負債総表」によって示したのが表6である。満鉄は1945年8月の時点で、大連-長春間及び安奉線の社線約1000kmを含んで1万1479kmを所有していたので⁽¹⁶⁾、社線以外の国有鉄道の建設改良費が表6の鉄道資金（満鉄借款額）として累積していく仕組みになっていたのである。

表6では、満鉄借款は貸金の大部分を占めている。また同表の下段は資料が欠落しているために1938年度末しか金額が記載できないが、1938年度の利息収入2760万1000円は同年度の利息収入の大部分であり、この利息収入が表1では同年度の「満鉄借款利息内入」額と一致する。つまり、表1の国有鉄道の利益金は満州国の鉄道借款（鉄道投資）に対する利息として支払われていることがわかる。さらに次の表7によれば、この利息収入2760万円は、貸金や公社債及び関係会社の株式投資とともに満鉄の社外投資の一部を構成し、その投資額は社内投資（社線や撫順炭鉱投資）を上回っていた。

表7 1938年度投資事業成績 (1,000円 %)

	投資額	営業収入(利息)	対投資収入率
社内投資(A)	892,164 (43.9)	345,288 (89.1)	38.7
社外投資(B)	1,141,829 (56.1)	42,122 (10.9)	3.7
受託事業(委託鉄道)	969,484 (47.7)	27,601 (7.1)	2.9
一般貸金	15,200 (0.7)	494 (0.1)	3.2
公社債	1,069 (0.1)	69 (0.0)	6.5
関係会社株式投資	156,064 (7.7)	13,957 (3.6)	8.9
工業	69,256 (3.4)	5,992 (1.5)	8.7
運輸倉庫	33,488 (1.6)	1,610 (0.4)	4.8
電気瓦斯	29,821 (1.5)	2,879 (0.7)	9.7
興業拓殖	8,536 (0.4)	80 (0.0)	0.9
合計(A)+(B)	2,033,994 (100.0)	387,411 (100.0)	

出所：『昭和14年度版 営業一斑』

次に、満鉄借款に対する利子支払の検討に移る。33年3月締結の「委託経営契約」第2条は借款利子を年7.5%としていたが、表6

にあるように借款額は年々増加し、その利息支払いも巨額に上っていく。この利息支払いは表1にあるように国有鉄道の収益から支払われるが、全額を支払うことができず、滞納した利息は、1934年度現在で9504万円にも上り、満鉄の貸借対照表では「未収金」として計上されていた⁽¹⁷⁾。

満鉄としては、これらの巨額の未収金を貸借対照表の資産の部に記載するのは経営上問題があるとして、株主配当率、社債利率年平均6.34%を基準にして、1935年1月に7.5%を6%に切り下げた⁽¹⁸⁾。

この利率で計算すると、表6で1938年度の満鉄借款額は7億4700万円でこの金額に対して6%を支払うとすれば4482万円となる。国有鉄道の収益から実際に支払われた利息は2160万円であるから残り2322万円が未収金となる計算である。

こうした利子負担軽減策は、満鉄が1940年に6億円の増資を行なって資本金を14億円に増額し、増資分6億円のうち5000万円を満州国からの出資に仰いだ⁽¹⁹⁾際にも行なわれた。すなわち、(1)満鉄に対する満州国政府の諸借款は新旧ともに無利子とし、既往未整理の利息は契約の当初にさかのぼって無利子とする、(2)満鉄は満州国政府に対して毎年報奨金1500万円を納付する、(3)北満鉄路公債168,650千円・四鄭鉄道公債3,699千円・三鉄道保証公債11,928千円・満州中銀借款3,799千円の4公債・借款、及び中英公司借款2,491千ポンドの鉄道関係公債等の元利償還は満州国政府が行なうとした⁽²⁰⁾。このように満州国はようやく満鉄に対する出資を認められ、(3)の代償として1500万円の報奨金を受け取ることになる。

最後に、「満鉄納付金」、すなわち「協定」第10条の「代償金」及び「第10条ノ代償金ニ関スル協定」第3条によって昭和8（1933）年度に700万円の支払いが規定された在満日本軍費（関東軍の軍費）の支払の実態を検討

表8 「総局概況」による営業収支

(1,000円)

	1933年度決算	1934年度決算	1935年度予算		
			一般国線	旧北鉄線	計
鉄道収入	54,004	72,025	76,422	27,092	103,514
旅客収入	14,711	17,832	19,868	8,206	28,074
貨物収入	36,080	50,313	51,844	17,905	69,749
雑収入	3,213	3,660	4,710	981	5,691
水運収入	1,332	1,582	1,231	-	1,231
自動車収入	587	1,265	2,760	-	2,760
附属業収入	160	330	963	1,477	2,440
利息収入	210	195	130	-	130
雑益	2,532	2,949	1,329	20	1,349
(前年度利益金) = C	(1,414)				
営業収入計(A)	58,825	78,346	82,835	28,589	111,424
Cを含んだ営業収入(F)	60,239				
鉄道経費	43,332	55,756	53,840	2,521	56,361
(納付金) = D	(6,667)				
(委託経営手数料) = E	(352)	(77)			
D・Eを含んだ鉄道経費	50,351	55,835			
水運経費	1,569	1,242	1,008	-	1,008
自動車経費	1,398	1,925	2,691	-	2,691
附属業経費	643	1,623	2,427	2,824	5,251
利息支出	5,663	15,382	21,060	2,603	23,663
満鉄利息	3,777	13,636	19,260	-	19,260
北鉄買取公債利息				2,603	2,603
その他利息	1,886	1,746	1,800	-	1,800
雑損	601	877	50	23	73
予備費	-	-	1,000	-	1,000
営業経費計(B)	53,206	76,805	82,076	30,660	112,736
D・Eを含んだ営業費(G)	60,225	76,882			
差引益金(A) - (B)	5,619	1,541	759	-2,071	
差引益金(F) - (G)	14	1,464			

出所：『総局概況 康徳2年8月10日調』(『八田嘉明文書』0195)

する。

表1の営業収支表を見る限りでは、国有鉄道は納付金を支払った形跡は見られないが、表1の典拠となっている満鉄の『営業一斑』とは別の資料である『八田嘉明文書』の「総局概況」によって鉄道総局の1933・34年度の決算及び35年度の予算を示して(表8)、これを表1と比較すると、第1に、表1にある1933年度の雑益3,946千円は、表8では本来の雑益に前年度剰余金1,414千円を加えた金額となっている。

第2に、表1の鉄道経費50,350千円は、表8では本来の鉄道経費43,332千円に納付金6,667千円と委託経営手数料352千円を加えた額であることがわかる。この納付金が「協定」第10条の代償金、すなわち国有鉄道勘定によって支払われる軍事費であり、結局、1933(昭和8)年度は「代償金ニ関スル協定」の規定通り、700万円が支払われたとみることができる⁽²¹⁾。しかし、この納付金がどのように使用されたかは不明である。

翌34年度はどうか。「協定」第3条は1933

(昭和8)年度の規定までしか書かれていないが、表8によれば、翌34年度の支出には納付金が含まれず、委託経営手数料のみ77千円を加えた55,835千円が表1の鉄道経費額と合致する。したがって、1934年度には納付金は

表9 「鉄道総局決算」による損益勘定

(1,000円)

	1934	1935
鉄道収入	72,024	103,013
鉄道特殊収入	-	7,178
納付金組入	-	4,000
本社運賃割戻	-	3,178
鉄道収入+特殊収入	72,024	110,191
水運収入	1,582	1,514
自動車収入	1,265	1,581
附属業収入	329	2,190
利息収入	194	1,798
雑益	2,948	3,350
営業純収入計(A)	78,345	120,627
鉄道経費	55,755	89,439
水運経費	1,242	1,381
自動車経費	1,925	2,648
附属業経費	1,622	5,107
利息支出	2,679	5,428
雑損	877	2,177
営業純支出計(B)	64,102	106,182
差引益金(C) = (A) - (B)	14,243	14,444
特殊支出(D)	12,780	-
委託経営手数料	76	-
満鉄借款利息	12,703	-
(B) + (D)	76,882	106,182
(C) - (D)	1,463	14,444

出所：「昭和十年度鉄道総局決算ニ関スル件」(C01003206400)

支払われず、代わって満鉄借款の利息が約1300万円支払われたことになる。

次の1935（昭和10）年度の鉄路総局の決算については、表9を示して表1及び表8と比較してみよう。表9は、板垣征四郎・関東軍参謀長から梅津美治郎・陸軍次官宛に送付された「昭和十年度鉄路総局決算ニ関スル件」と題する報告書によって作成したものである。

まず、1934年度の営業純収入78,345千円、営業純支出に特殊支出（満鉄借款利息）を加えた76,882千円は、表1の支出計（B）、及び表8の営業費（G）と一致するので、表9の1935年度の数値は、表1及び表8と連続していると考えてよい。このうち表8の1935年度の数値は予算額であるので決算額がわかる表1と比較してみる。

表1の1935年度の鉄道収入110,191千円は、表9の鉄道収入103,013千円に鉄道特殊収入の7,178千円を加えた額である。つまり表1の鉄道収入とは、旅客と貨物の運賃収入に、表9の納付金組入4,000千円と本社運賃割戻額3,178千円を加えた金額なのである。

そして表9の営業純収入120,627千円から営業純支出106,182千円を差引いた益金は14,444千円となり、同表ではわからないが、表1では同額の益金が満鉄借款利息内入12,093千円と北鉄公債利息内入2,447千円として支払われている。

それでは、表9の鉄道特殊収入7,178千円（その内訳は納付金組入4,000千円及び本社運賃割戻3,178千円）はどこから繰り入れられているのか。この会計操作は、1935（昭和10）年5月27日付の関東軍参謀長・西尾寿造から陸軍次官・橋本虎之助宛「昭和九年度満鉄上納金処理並決算に関する件」⁽²²⁾と題する次のような資料で明らかになる。

昭和九年度分満鉄上納金ハ別紙記載一及二ノ方法ニ依リ処理スルコトトシ其ノ金額ハ金七百万円ト決定シ近ク正式ニ満鉄総裁ト協定

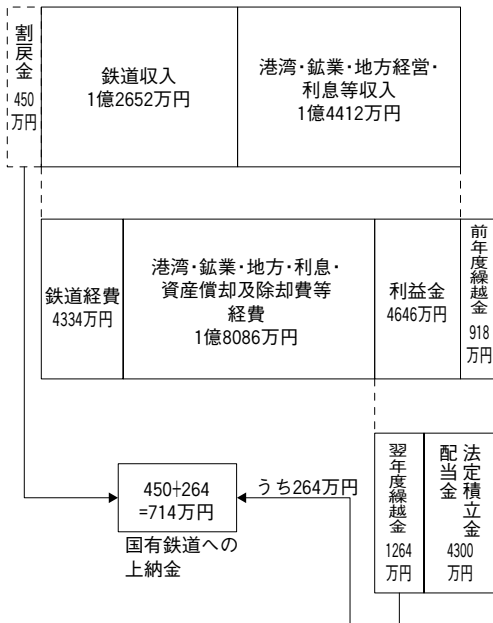
可致候間御承知相成度

別紙

昭和九年度満鉄上納金処理並決算ニ関スル件
一、満鉄固有勘定〔社線〕ヨリ〔国線へ〕上納スヘキ金額ハ予テ満鉄側ト内協定ニ係ル算式ニ基キ計算スルコトトシ之ニ依リ算出シタル金額約七一四万円（表9では717万円で少し差がある）中四五〇万円ヲ鉄道連帯運輸収入割戻金ノ形式ヲ以テ鉄路総局ニ繰入ルコトトセリ、而シテ前記差額二六四万円ハ翌年度繰越金トシテ保留シ置キ次年度ニ於テ該保留金額ト次年度分ノ計算シタル納付金トノ合計金額ヨリ適当所要金額ヲ従前ノ方法ニ依リ鉄道収入其他ノ割戻金ヲ以テ支出スルコトトセリ、此ノ方法ハ上納金制度ヲ公式化又ハ制度変更セサル期間暫定的処理方法トシテ今後逐年実行スル方針ナルニ付御了承アリタシ
因ニ鉄道収入割戻金ヲ四五〇万円ト為シタルハ此ノ程度ノ金額ヲ総局ニ繰入ルルコトニ依リ前年度上納金ヲ低下セサル金額ヲ上納セシメ得ルコトトナル、若シ其レ以上ノ金額ヲ鉄道収入ヨリ総局ニ支払フトキハ社線鉄道業務ノ収支ヲ一時ニ不相当ニ歪メルコトトナリ、外部関係ニ悪影響ヲ及スコトトナリタルノミナラス割戻ノ合理的基礎ノ説明ニ困難トナル等ノ事情ニ依リ九年度分ハ之ヲ四五〇万円ニ留メ差額ハ前述ノ如ク翌年度繰越金トシテ処理スルコトトセリ

二、鉄路総局ニ於ケル九年度決算見込利益金額一五四八万円及前年度繰越益金ノ合計額一五五〇万円ヲ以テ新借款利子及旧借款利子ノ半額並委託経営手数料ノ合計額一三八九万円ヲ支払ヒタル残額一六一万円ニ前記九年度満鉄繰入金及予テ繰入見合中ノ八年度満鉄繰入金ヲ合算スル時ハ九年度上納金ハ前年度以上ノ額ニ上ルヘキモ斯クテハ次年度以降当分利益金漸減ノ場合直ニ上納金ヲ減額セサルヘカラサルニ至ル関係ヲ考慮シ九年度上納金ヲ七〇〇万円ニ止メ次年度以降上納金ヲ当分七〇〇万円以下ニ低下スルコトナカラシメント

図1 1934年度満鉄社線の損益計算書における「上納金」の支出



出所：南満州鉄道株式会社『第34回 営業報告書』（昭和9年度）25～27頁。

スルモノナリ

この報告の要点を整理すれば、(1)満鉄固有勘定(社線・満鉄本体)から鉄道総局に714万円を「上納」し、そのうち450万円を鉄道連帯運輸収入割戻金とする、(2)残額の264万円は満鉄社線勘定の翌年度繰越金として保留し、次年度にその264万円と次年度の納付金との合計額から適当な金額を割戻金という形式で支出する、というもので、この操作を図示したのが図1である。

(3)割戻金を450万円に抑えたのは、この程度であれば満鉄社線の業績に支障をきたすことはなく、しかも総局に繰入れる上納金は前年度を下回ることはない、(4)鉄道総局の1934(昭和9)年度決算見込において、当該年度の益金1550万円から各種の借入利子と委託経営手数料の合計額1389万円を差引いた残額161万円に上記450万円と、さらに繰入を見合わせている33年度の繰入金を合算すると、当該年度の上納金は前年度を超過する、(5)そうになると、次年度以降に益金が減少すると上納金を減額せざるを得ないので、上納金の上限は700万円程度とする、というものである。

結局、1935年度の国有鉄道は、満鉄の社線から上納金として700万円を受け入れたが、納付金として日本軍費を支払うことはなかったと推測できる。また36年度以降も上納金を満鉄の社線勘定から繰り入れられたとしても、その収入は借入利息に充当されたものと考えられる⁽²³⁾。

さて、冒頭に示した溥儀の本庄宛書簡から懸案となっていた満州国からの軍事費負担問題は、「協定」第10条に定めた「代償金に関する協定」第1条で「守備のため満州国に駐劄する国軍の費用」と表現されたが、ここでいう国有鉄道の利益金から支払う代償金＝満鉄納付金は、満州国が支払う駐満軍費すなわち関東軍の経費の一部として取り扱われていた。すなわち、34年9月5日付で、「満州事変後ニ於テ増加セル駐満軍費ハ満州国ニ於テ

表10 満州国の国防分担金と日本の一般会計による分担金受入額

(1,000円)

国防分担金	予算額	分担金受入	予算額	決算額(A)	満州事件費決算額(B)	(A)/(B)%
1934(康德1)年度	9,000	昭和9年度	-	-	141,569	-
1935(康德2)年度	5,000	昭和10年度	9,873	9,540	168,892	(5.6)
1936(康德3)年度	19,500	昭和11年度	9,873	24,500	188,510	(13.0)
1937(康德4)年度	19,500	昭和12年度	19,500	19,500	252,057	(7.7)
1938(康德5)年度	19,500	昭和13年度	19,500	19,500	128,636	(15.2)

出所：満州国の予算額は『一般会計歳入歳出総予算』各年度版、日本の一般会計による「分担金受入」の予算決算及び満州事件費は『歳入歳出総決算』各年度版による。

(備考)

満州国から日本の一般会計への国防分担金の繰入は、1935(昭和10)年度～1938(昭和13)年度の4年度のみ。

負担セシムルヲ原則トス但シ委託経営鉄道利益金ヨリノ納付金ハ右負担額ヨリ之ヲ控除スルモノトス」という指示が陸軍次官から関東軍参謀長宛に出されている⁽²⁴⁾。

この駐満軍費とは、満州事変以降は日本の一般会計が支出する「満州事件費」に他ならず、満州国財政はその一部を「国防分担金」として負担していた。表10がその支出額で、同表によれば34年度は満州国で900万円を予算に計上しているが、日本では予算計上はない。そして翌35年度から日本側でも予算が計上されて、37・38の両年度は満州国の予算と日本の一般会計との予算決算額が一致している。満州国の軍事費の負担は一般会計が行なったのである。またその額は、満州事件費全体に約1割に達していた。

むすび

満州国は、その成立と同時に国民政府時代の諸鉄道を接收し、国有鉄道としてその経営を満鉄に委託した。満鉄はその後続々と鉄道を新設し、敗戦時にはその総延長は1万1千キロにも達していた。満鉄は建設費を日本の資本市場から調達したので、満州国は国債発行による財政負担を免れた。しかし、委託経営の規定によって国有鉄道はその利益金から日本軍の駐留費の一部を支弁することが要求された。ところが、新線建設によって膨張した満州国鉄道借款の利払いがかさみ、満鉄は利益金を利払いに優先的に充当せざるを得なかった。

結局、満州国がその成立時に関東軍と約束していた同軍の費用を、わずか4年ではあれ一般会計から支払ってその肩代わりをすることになったのである。

(1)「日本帝国主義下の「満州」鉄道問題」(『三田学会雑誌』77巻1号 1984年)、「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線の満鉄への委託経営をめぐる—」(上・中・

下)。上は『長岡大学生涯学習研究年報』2号(2008年)、中・下は『長岡大学研究論叢』第6号(2008年)・第8号(2010年)、波多野澄夫「満鉄の委託経営をめぐる」(『村上義一文書目録』解説1995年)。

(2)『日本外交年表並主要文書』下、217頁。
 (3)以下、「鉄道港湾河川の委託経営並新設等に関する協定」、「第十条に定める代償金に関する協定」、「国軍費用の標準額に関する協定」、「鉄道港湾河川の委託経営並新設等に関する指示及協定に関する覚書」、「別紙第2号に関する了解事項」は、「鉄道港湾河川ノ委託経営並新設等ニ関スル協定」(アジア歴史資料センター A09050417500。原本は『昭和財政史資料第5号第186冊』)による。

なお、本庄宛薄儀書簡とこの協定を精緻化した「大同元年八月七日鄭国務総理ト本庄関東軍司令官トノ間ノ満州国政府ノ鉄道、港湾、水路、航空路等ノ管理並ニ線路ノ敷設管理ニ関スル協約及右協約ニ基ク附属協定」は、1932(昭和7)年9月15日発表の「日満議定書」における満州国駐劄特命全權大使 武藤信義と満州国国務総理・鄭孝胥との往復文書の第1項及び第2項として確認された(『日本外交年表並主要文書』下、215~220頁)。

(4)日本外交年表並主要文書』下、217~220頁。
 (5)『満州国政府公報日誌』大同2年2月28日、第100号。
 (6)以下の3鉄道に関する説明は、満鉄『第六十四回帝国議会説明資料』の第7章 社外鉄道と満鉄との関係 第6節 瀋海鉄道、第10節 呼海鉄道、第5節 齊克鉄道による。
 (7)鉄道法(教令第7号)の内容は以下のとおりである。第1条 鉄道は国有とする、ただし、一般輸送の用に供する鉄道にして主として一地方の交通を目的とするもの及び一般運送の用に供せざる鉄道は国有とせざることを得。第2条 国有の目的を達するため必要な鉄道はこれを収用する。収用すべき鉄道、収用の期日補償その他については別にこれを定める。第3条 略。第4条 国有鉄道の軌間は1米435〔満鉄と同じ標準軌、日本国有鉄道は1067ミリ〕とする(前掲『政府公報日誌』第100号)。

(8)『満州国史』各論、847頁。

(9)以下、「満州国鉄道借款及委託経営契約」及び「松花江水運事業委託経営細目契約」等4

- 契約の内容は、「満州国鉄道等ノ借款、経営及建造ニ関スル契約等締結ニ関スル件報告」(昭和8年2月22日 関東軍司令官 武藤信義から陸軍大臣・荒木貞夫への報告 (C01002848600)による。
- (10)朝鮮鉄道の建設と総督府財政の関係については、平井廣一『日本植民地財政史研究』(ミネルヴァ書房, 1997年)第3章と林采成『戦時における鉄道輸送』(東大出版会, 2007年)第5章を参照。
- (11)「満州鉄道委託経営ニ関スル件」(C01003019500)
- (12)「鉄路総局ニ関スル件」(C01003019600)
- (13)「満州国鉄道関係雑纂」(1)鉄路局制関係 (B10074730000)
- (14)『満州国史』下, 848頁。
- (15)例えば、表1で附属業収入が481万円(3.4%)を占める1936年度では、312万円が農林収入である(南満州鉄道株式会社『第74回 帝国議会説明資料』191頁)。
- (16)『満州国史』各論, 856~857頁。高橋泰隆は、1942年までに建設された鉄道について、その大部分は関東軍の意向に沿った軍事線であったが、軍事線は必ずしも非経済線とは言えないと評価している(高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』(日本経済評論社, 1995年)357頁)。
- (17)「満鉄資産の大手術 未収金の一部を切捨て内容の堅実化を期す」(『大阪朝日新聞』昭和10年11月28日付)
- (18)「満州国鉄道借款 利率六分に引下ぐ 総局の経営に好結果」(『満州日日新聞』昭和11年1月10日付)
- (19)「国策会社の再検討 満鉄(上)六億増資で新飛躍 社国線經理一元化成る」(『中外商業新報』昭和15年8月29日付)。
- (20)『満州国史』各論, 848頁。
- (21)1934(昭和9)年1月21日付の関東軍参謀長・小磯国昭から陸軍次官・柳川平助宛て「昭和八年度納付金ニ関スル件」では、「協定第十条ニ依ル昭和八年度納付金七百万円ハ委託経営鉄道勘定ヨリ全額ヲ支弁スルコトトシ右勘定ノ内三百万円ハ適當ノ方法ニ依リ満鉄本社勘定〔社線勘定〕ニ於テ負担スルコトニ満鉄へ指示致置候ニ付承知相成度候也」とある(C01002959500)。
- (22)C01003075000。
- (23)1937(昭和1)年1月25日付の陸軍次官から関東軍参謀長宛の照会「満鉄納付金ヲ満鉄借款利払ニ充当スル件」(C01003222300)(昭和12年1月25日)には、「上納金ヲ満鉄借款利払ニ充当スル件ニ関シテハ当方〔陸軍〕異存ナシ 但シ納付金調整要綱ハ未タ正式決定ヲ見サルニ付本件ノ処理ニ当リテハ極秘ノ取扱ヒ為サレ度」と記され、満鉄社線勘定からの上納金の扱いはこの時点でも確固とした結論が出ていなかったようである。おそらく、借款利払が巨額に上り、その支払いを優先させたのであろう。
- (24)「満州国ヲシテ負担セシムヘキ駐滿軍費ニ関スル件」(C01003020000)。

[Abstract]

A Study of Entrusted Management of the Manchu-kuo National Railways by the South Manchurian Railway Company

Hirokazu HIRAI

In 1932, Manchu-kuo, a puppet state of the Japanese Army, was formed. The National Railway of Manchu-kuo was established the next year by the Railway Act promulgated by Manchu-kuo, and Manchu-kuo entrusted the management of the National Railway to the South Manchurian Railway Company (*Man-Tetsu*). The South Manchurian Railway Company raised construction money for the railways by stocks and bonds issued in the Japanese capital market, and dividends and interest were paid from the profit of the railways. Also, the assets of the entrusted railways and further construction costs became the liability of Manchu-kuo. Certainly, Manchu-kuo owned the National Railways, but it did not have to raise construction money by government loan, so it could avoid financial burden. In addition, the Railway Company was required to pay part of the expenses of the Japanese Army deployed in Manchu-kuo (*Kwantou-gun*), but this money was actually paid out of the general account of the Manchu-kuo government.

Key words: South Manchurian Railway Company (*Man-Tetsu*), National Railway of Manchu-kuo, Entrusted Management

