

ウィキペディア

南満州鉄道

出典: フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』



この記事で示されている出典について、該当する記述が**具体的にその文献の何ページあるいはどの章節にあるのか、特定が求められています**。ご存知の方は加筆

(<https://ja.wikipedia.org/w/index.php?title=%E5%8D%97%E6%BA%80%E5%B7%9E%E9%89%84%E9%81%93&action=edit>)をお願いします。（2014年5月）



この記事には独自研究が含まれているおそれがあります。問題箇所を検証し出典を追加して、記事の改善にご協力ください。議論はノートを参照してください。（2014年5月）

南満洲鉄道株式会社（みなみまんしゅうてつどう、旧字体：南滿洲鐵道株式會社、英語：The South Manchuria Railway Co., Ltd.）は、1906年（明治39年）に設立され、1945年（昭和20年）にポツダム宣言の受諾に伴って閉鎖された大日本帝国の特殊会社。南満州において鉄道運輸業を営んでいた。略称は**満鉄**（まんてつ）。

鉄道事業を中心として広範囲にわたる事業を展開し、日本軍による満洲経営の中核となった。本社は関東州大連市であるが、のちに満州国が成立すると満州国首都の新京特別市に本部が置かれ、事実上の本社となった。また、東京市麻布区麻布狸穴町^[1]に東京支社が置かれた。最盛期には80余りの関連企業を持った。

目次

概要

- 事業展開
- 鉄道付属地行政
- 資本金

南満洲鉄道株式会社歴代代表者

歴史

- 設立直後
- 政党の介入と社員の抵抗

南満洲鉄道株式会社

The South Manchuria Railway Co., Ltd.



種類 株式会社

本社所在地 大日本帝国（租借地）

満州国
新京特別市（1931年以降）

本店所在地 関東州大連市東公園町30

設立 1906年11月26日

事業内容 旅客鉄道事業、貨物鉄道事業他

代表者 当項目を参照

張作霖爆殺事件と満洲事変

満鉄改組

消滅とその後

満鉄会

鉄道事業

標準軌への改軌

代表的な列車

特急「あじあ」

経営路線

社線

北鮮線

国線

新線

社内専用線

廃止線

満鉄の車両

南満洲鉄道が製作した日本刀

満鉄刀（興亜一心刀）

主な満鉄出身者

役員

社員

社員の子息・孫

関連会社

関連項目

関連図書

参考文献

外部リンク

脚注

資本金 当項目を参照

主要株主 大日本帝国政府（50%）

主要子会社 華北交通、大連都市交通、満州航空、昭和製鋼所

関係する人物 後藤新平（初代総裁）

特記事項：1945年9月閉鎖、1957年清算終了。

概要

「鉄道省」も参照

南満洲鉄道株式会社は、日露戦争中の満州軍野戦鉄道提理部を母体に、日本政府が**1906年**（明治**39年**）に半官半民の特殊会社として設立させた。設立は、勅令（南満洲鉄道株式会社に関する件（明治**39年**勅令第**142号**））に基づいてなされ、総裁は勅任であった。資本金**2億円**のうち、**1億円**は日本政府によって鉄道、炭坑などの現物で出資された。

日露戦争の勝利により、**1905年**（明治**38年**）のポーツマス条約の結果ロシア帝国から譲渡された東清鉄道の南満州支線、長春 - 大連間の鉄道施設、付属地と、日露戦争中に物資輸送のため建設された軽便鉄道の安奉線（安東（現、丹東） - 奉天（現、瀋陽）間）とその付属地の経営が当初の設置目的であった。当

初はアメリカの実業家のエドワード・ヘンリー・ハリマンが資本参入し、桂内閣においてハリマンとの共同経営も浮上したが、渡米していた小村外務大臣のポーツマス条約締結の帰国報告を受けて日本単独資本となる。

初代総裁には台湾総督府元民政長官の後藤新平が就任した。後藤は、満鉄の監督官庁である関東都督府の干渉によって満鉄が自由に活動できないことを懸念し、総裁就任の条件として、満鉄総裁が関東都督府の最高顧問を兼任することで首相（当時）の西園寺公望と合意した。また、人材確保のため、官僚出身者は在官の地位のまま満鉄の役職員に就任することが認められた。

都市・炭坑・製鉄所から農地までを経営し、独占的な商事部門を有し、さらに大学以下の教育機関・研究所も擁していた。日本租借地である関東州および南満州鉄道附属地の行政をたずさわるのが関東都督府（のちの関東庁）であり、その陸軍部がのちに関東軍として沿線各地に配備されるようになった。

事業展開

満鉄は単なる鉄道会社にとどまらず、日露戦争中に児玉源太郎が後藤新平の影響を受けて献策した「満洲経営梗概」に「戦後満洲経営唯一ノ要訣ハ、陽ニ鉄道経営ノ仮面ヲ装イ、陰ニ百般ノ施設ヲ実行スルニアリ。」とあるように、それを具現するための組織であった。

満鉄は鉄道経営に加えて炭鉱開発（撫順炭鉱など）、製鉄業（鞍山製鉄所）、港湾、電力供給、農林牧畜、ホテル（ヤマトホテル）、航空会社などの多様な事業を行なった。後藤の発案で設けられた満鉄調査部は当時の日本が生み出した最高のシンクタンクの一つであった。

後藤は「満鉄十年計画」を策定し、ロンドンでの社債の発行によって2億円を調達、これらの事業の原資とした。

鉄道付属地行政

「南満州鉄道附属地」も参照

満鉄には、ロシア帝国から引き継いだ鉄道付属地での独占的行政権を与えられており、地方部のもとで大規模な近代的都市計画（大連、奉天、長春のちの新京など）を進めた。上下水道や電力、ガスの供給、さらには港湾、学校、病院、図書館などのインフラストラクチャーの整備を進め、満洲経営の中心となった。



撫順炭鉱の経営も満鉄が行った。



大連ヤマトホテル



大連大広場。満鉄は沿線に近代的都市計画による都市建設を行なった

しかし、満洲全土が日本の勢力下に入ると、鉄道付属地は必要なくなり、**1937年**（昭和**12**年）に満洲国に返還された。これに伴い、地方部の行になっていた付属地行政（土木・衛生・教育）は満洲国政府に移管され、満鉄地方部は廃止された。大量の満鉄職員（その多くは教員）が満鉄から満洲国へ移籍した。

資本金

- 設立時 - 2億円。うち1億円は政府の現物（鉄道施設とその付属物）出資。
- 1920年（大正9年） - 4億4千万円（第1次増資）
- 1933年（昭和8年） - 8億円（第2次増資）
- 1940年（昭和15年） - 14億円（第3次増資）

南満洲鉄道株式会社歴代代表者

代表者の肩書は、4代目までは「総裁」、5代目の国沢新兵衛は「理事長」、6代目の野村龍太郎（再任）からは理事会の廃止に伴い「社長」となった。**10**代目の山本条太郎の任期途中の**1929**年**6**月**20**日から再び「総裁」に戻る。

代	氏名		在任期間	出身地	出身校	前職・備考など
1		後藤新平	1906年11月13日 - 1908年7月14日	陸奥国	須賀川医学校	台湾総督府
2		中村是公	1908年12月19日 - 1913年12月18日	安芸国	東京帝国大学	台湾総督府
3		野村龍太郎	1913年12月19日 - 1914年7月15日	美濃国	東京帝国大学 理学部	鉄道院副総裁
4		中村雄次郎	1914年7月15日 - 1917年7月31日	伊勢国	陸軍兵学寮	貴族院勅選議員
5		国沢新兵衛	1917年7月31日 - 1919年4月12日	江戸	東京帝国大学 工科大学	鉄道省
6		野村龍太郎	1919年4月12日 - 1921年5月31日（再任）	同上	同上	同上
7		早川千吉郎	1921年5月31日 - 1922年10月14日	加賀国	東京帝国大学 法科大学	三井合名会社 副理事長
8		川村竹治	1922年10月24日 - 1924年6月22日	羽後国	東京帝国大学 法科大学	貴族院勅選議員
9		安広伴一郎	1924年6月22日 - 1927年7月19日	筑前国	慶應義塾 香港中央書院	枢密顧問官
10		山本条太郎	1927年7月19日 - 1929年8月14日	越前国	共立学校	立憲政友会幹事長

						
11		仙石貢	1929年8月14日 - 1931年6月13日（不）	土佐国	東京帝国大学 理学部	九州鉄道社長
12		内田康哉	1931年6月13日 - 1932年7月6日	肥後国	東京帝国大学	外務大臣
13		林博太郎	1932年7月26日 - 1935年8月2日	東京都	東京帝国大学 文科大学	貴族院伯爵議員
14		松岡洋右	1935年8月2日 - 1939年3月24日	山口県	オレゴン大学	中華民国総領事
15		大村卓一	1939年3月24日 - 1943年7月14日	福井県	札幌農学校	関東軍交通監督部長
16		小日山直登	1943年7月14日 - 1945年4月11日	福島県	東京帝国大学	南満洲鉄道株式会社
17		山崎元幹	1945年5月5日 - 1945年9月30日	福岡県	東京帝国大学 法科大学	満州電業副社長

歴史

設立直後

満鉄の初代総裁・後藤新平は「午前八時の男でやろう」というスローガンを掲げ、台湾総督府時代の腹心で40歳そこそこの中村是公を副総裁に抜擢し、中村とともに30代、40代の優秀な人材を理事はじめ要職にスカウトし、その内の1人である三井物産元門司支店長の犬塚信太郎は32歳であった。



機関車工場

政党の介入と社員の抵抗

1912年（大正元年）12月、第2代総裁中村是公、副総裁国沢新兵衛が更迭される。立憲政友会出身の内務大臣・原敬の差し金であった。総裁に政友会系鉄道官僚・野村龍太郎、そして副総裁には政友会の幹部だった伊藤大八が就任した。これ以来、満鉄幹部のポストは政党の利権の対象となり、社員と激しく対立することもしばしば生じた。伊藤はそれまで行なわれていた理事の合議制を廃止し、総裁の権限強化を提案したが、創立以来の理事であった犬塚が強硬に抵抗した。その結果、犬塚と野村、伊藤はいずれも株主総会で更迭された。1917年に総裁の役職名が理事長に変更されるとともに、国沢新兵衛が理事長に就任する。

1918年（大正7年）原敬内閣が成立すると、原は1919年（大正8年）4月、理事長・国沢新兵衛を更迭した。同時に理事会を廃止してトップを社長に改め、再び野村龍太郎を起用、副社長に政友会系鉄道官僚・中西清一が就任した。

中西は塔連炭坑と内田汽船を異常に高い値段で買収した。塔連炭坑は政友会の幹部・森格が経営していた。内田汽船も政友会系の人物が経営していた。炭坑や汽船を満鉄に売りつけた代金は政友会の選挙資金に充てられた（満鉄疑獄事件）。野党・憲政会はこの問題を帝国議会で追及し、中西を背任罪で告訴した。また社員の中にも職を賭して抵抗したものがいた。興業部庶務課長であった山田潤二は野村と中西に直言し、容れられないと職を辞し、検事に決定的証拠を提出した。中西は逮捕・起訴されるが、控訴審で無罪となる。

こうした度重なる政党の介入に対し、社員は団結し、1927年（昭和2年）、社員会を結成した。

1929年6月20日に、再び理事会が設置され、トップの役職名は総裁に戻された。

張作霖爆殺事件と満洲事変

「張作霖爆殺事件」および「満洲事変」を参照

1928年（昭和3年）6月4日、満鉄の車両が奉天付近で爆破され、乗車していた奉天派軍閥の領袖、張作霖が死亡した（張作霖爆殺事件）。張作霖の暗殺後に後継者となった張学良は、日本嫌いになり、排日政策を行った。満州中の貨物を満鉄から奪還する目的で、満鉄包囲戦の鉄道を敷設して葫蘆島に結び、さらに海吉（海龍-吉林）、奉海（奉天-海龍）、京奉の三線を結んで、吉林から奉天まで直通列車を運転するようになった。

また、張学良は、日本が敷設権をもっている鉄道の建設を許可せず、奉天政府の鉄道建設のために満鉄が与えた一億円の借款に対しては、元利ともその支払いを拒否した。このこともあり、1930年（昭和5年）の満鉄は利益が前年の3分の1に減少したため、2000人の従業員を解雇した。

1931年（昭和6年）9月、柳条湖事件を発端に満洲事変が起こり、関東軍が軍事的に勝利して満洲全土を支配下に置いた。

当時の満鉄総裁であった内田康哉以下の満鉄首脳は事変の不拡大を望んでいたが、理事の中でただ一人事変拡大派であった十河信二の周旋で内田が関東軍司令官・本庄繁と面談すると、急進的な事変拡大派に転向し、満鉄は上から下まで事変に協力することになる。この満



満鉄東京支社（1936年）。現在、1979年に新築の商船三井本社ビルがある。

満洲事変、および**満洲国**の成立によって満鉄の性格は大きく変わった。満鉄の監督官庁は満洲国建国以後、日本の在満洲国特命全権大使となったが、この職は関東軍司令官が兼任していた。こうして満鉄は事実上、関東軍の支配下に入った。

満鉄改組

1932年（昭和7年）、軍部に批判的だった江口定条副総裁が解任され、これを了知していなかった内田総裁が辞表を提出する事態となるが、軍部の慰留を受け、内田は辞任を撤回した^{[2][3][4]}。

満洲事変以来、満洲の経営の中心は満鉄から関東軍に移り、満洲国政府にも日本から高級官僚が送られてきて力を持つようになった。こうした勢力は、満洲国の経済における満鉄の独占的地位をよしとしなかった。1938年3月、満鉄は鞍山製鉄所をはじめとする重工業部門を満洲重工業開発（満業）に譲渡し、鉄道と炭鉱部門および調査部門に特化することになった。

こうしたなか、総裁松岡洋右は大調査部構想を掲げ、調査部門を強化するが、1942年（昭和17年）、1943年（昭和18年）の二度に亘る「満鉄調査部事件」（満鉄調査部の研究者が左翼的であるとして大量に検挙された）により、調査部門も活力を失った。

子会社の東亜勸業は満蒙開拓団の入植地確保のため、関東軍の指示で用地買収を行なった。

消滅とその後

「**山崎元幹**」も参照

1945年（昭和20年）の日本の降伏の直前に満洲に侵攻したソ連軍に接収された。その施設は同年8月27日に発表された中ソ友好同盟条約により、中華民国政府とソビエト連邦政府の合弁による**中国長春鉄路**に移管された。その後、国共内戦による中華人民共和国成立を挟んで、1955年に中華人民共和国政府への路線引き渡しが完了した。

一方、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）によりポツダム宣言受諾にともなう閉鎖機関令が公布され、満鉄は1945年9月30日に遡って閉鎖されたものとされた。ただし敗戦後も、満鉄東京支社の財産などが残っていたため、清算は1957年（昭和32年）までかかった。

満鉄は消滅したものの、現地の鉄道輸送の人員や技術者は不足しており、総裁だった山崎元幹ら旧満鉄社員の多くはソ連や中華民国の依頼によって現地に留められ、鉄道運行などの業務に従事（留用）させられた。留用は1949年に建国した中華人民共和国でも続き、現地から他の地域の鉄道建設へと駆り出され^[5]、その成果として天水 - 蘭州間の天蘭線開通が挙げられる（1953年に帰国後「天水会」を組織）^{[6][7]}。また、大村卓一は満鉄総裁を務めた罪で、中国共産党軍に逮捕され、獄死した。



南満洲鉄道株式会社の腕章、中国工業博物館蔵。



旧満鉄本社（2007年10月）



大連市内にある満鉄旧址の石碑

満鉄が満洲に残した各種インフラは、日本が撤退し、**1955年**の中国返還後、**1980年代**に改革・開放政策が始まるまで、鞍山製鉄所や付近で発見された大慶油田と共に、国内が不安定であった中華人民共和国の経済を長く支えた。

長春（旧・新京）や大連、瀋陽（旧称・奉天）といった主要都市では現在でも日本統治時代の建築物を多数目にすることが出来る。満鉄関連の建物は多くが修復されながら現在も使われており、満鉄大連本社は現在でも大連鉄道有限責任会社の事務所としてその建物を使用しているほか、大連などにある旧ヤマトホテルは現在も大連賓館や遼寧賓館などとして営業を続けている。

満鉄各線で運行されていた車両の一部は、ジハ1型など現在も現地で稼働するものもあるが、老朽化などの理由で徐々に廃車が進んでおり、一部は静態保存されている。

かつて満鉄に勤務した田中季雄は太平洋戦争後に次のように語っている^[8]。

戦後になって日本の大陸への進出を侵略としてとかく悪く言われるが、清国の衰退で国家の形をしていなかった現在の中国東北地域に新しい国をつくった満州国の場合は、五族（支那・満州・蒙古・日本・朝鮮）の民族協和による王道楽土の建設を目指し、満鉄はその新国家の動脈として産業発展と民生向上に大きく貢献していたと思う。満鉄が同地域に残した有形無形のものは極めて大きく、戦後の新中国の発展にも大きく役に立っているはずだ。

－ 田中季雄、**「第17章 満鉄の興亡」**『日本の鉄道史セミナー』（p131）

2017年4月6日、中国社会科学院は長春に満鉄研究の中心地として「満鉄研究センター」を設立した^[9]。

満鉄会

1946年（昭和21年）、元社員の就職斡旋や未帰還者の早期帰国などを目的として、「満鉄会」が設立された^[10]。1954年（昭和29年）11月25日には、財団法人「満鉄会」となった。旧満鉄社員及び満洲関係引揚者の援護厚生などを行った。

会員は多い時で約15,000人いたが、その後は会員の高齢化に伴って減少した。2012年（平成24年）10月19日に最後の大会を開催し、翌2013年（平成25年）3月末をもって解散した。2013年4月から3年間は情報発信のみをおこなう「満鉄会情報センター」として運営された^[10]が、これも2016年（平成28年）3月末で幕を閉じた^[11]。

鉄道事業

標準軌への改軌

レールの間隔の変更（改軌）は、初期満鉄の大きな問題だった。もともとロシアの敷いた軌間は5フィート（1524mm）の広軌であり、日露戦争中、野戦鉄道提理部が日本から持ち込んだ内地用の車両が走行可能なように3フィート6インチ（1067mm）の狭軌に改築していた。これを、政府の命令書により中国や朝



大連市内に現存する満鉄の社紋（「M」とレール断面の意匠）入りのマンホールの蓋。満鉄は上下水道や電力・ガスなど都市インフラに関わる事業も行なっていた。

鮮などに合わせて4フィート8.5インチ（1435mm）の国際標準軌間に改築しなければならなかった。1908年（明治41年）には大連 - 長春の本線の改築が終わった。不要になった狭軌の機関車は日本に還送されることになり、周水子駅で異例の機関車の送別会が行なわれた。また、日露戦争中に軽便鉄道として敷設された安奉線も標準軌に改築された。

- 日本の改軌論争

代表的な列車

- 特急「あじあ」 大連 - 新京 - 哈爾濱
- 急行「はと」 大連 - 新京
- 急行「ひかり」 釜山 - 新京
- 急行「のぞみ」 釜山 - 新京
- 急行「大陸」 釜山 - 奉天 - 北京
- 急行「興亜」 釜山 - 奉天 - 北京
- 急行「あさひ」 羅津 - 新京

特急「あじあ」

1934年（昭和9年）11月、大連 - 新京間に満鉄最初の特急「あじあ」が設定された。最高速度は130km/h、表定速度は82.5km/hで、日本国鉄の特急「つばめ」の平均速度66.8km/hを上回った。流線型の外被をつけて空気抵抗を少なくした大出力蒸気機関車「パシナ型」がこれを牽引した。1935年（昭和10年）には運転区間は哈爾濱（ハルビン）まで延長された。

経営路線

鉄道は満鉄本来の路線（**社線**）つまり新京（現・長春） - 大連・旅順間の満鉄本線と安奉線のほかに、満洲国が1935年（昭和10年）にソビエト連邦から買収した新京以北の北満鉄路（旧称・中東鉄道）をはじめとする満洲国有鉄道（**国線**）や北部朝鮮の一部の鉄道の運営および新線建設を受託し、営業キロ数は格段と伸びた。これに対応するため、満鉄は1936年（昭和11年）、奉天に**鉄道総局**を設置、さらに1942年に本社を大連から満洲国の首都新京に移転した。

以下は、1945年（昭和20年）8月時点での満鉄経営路線の一覧（委託経営路線を含む）^[12]



大連駅



満鉄新京駅時刻表、中国工業博物館蔵。



満鉄のシンボル、特急「あじあ」



満州国の鉄道路線図（赤-社線、緑-北鮮線、青-国線）

凡例：[貨] 貨物線

社線

路線名	区間	キロ程	旧路線名・備考
連京線	大連 - 新京	701.4	本線（開業 - 1921年7月20日） 満洲本線（ - 1925年3月31日） 連長線（ - 1932年10月31日）
	大連埠頭 - 沙河口 [貨]	6.9	通称「埠頭線」
	大連 - 吾妻 [貨]	2.9	通称「吾妻線」
安奉線	安東 - 蘇家屯	260.2	
入船線 [貨]	沙河口 - 入船埠頭	5.8	
旅順線	周水子 - 旅順	50.8	
柳樹屯線	大房身 - 柳樹屯	5.8	休止線
甘井子線 [貨]	南関嶺 - 大連甘井子埠頭	11.9	
金城線	金州 - 城子疃	102.1	
営口線	大石橋 - 営口	22.4	
煙台炭礦線	煙台 - 煙台炭礦	15.6	非営業線
撫順線	蘇家屯 - 撫順	52.9	
渾榆連絡線 [貨]	渾河 - 榆樹台	4.1	

北鮮線

路線名	区間	キロ程	旧路線名・備考
北鮮西部線	上三峰 - 南陽	36.0	図們線（朝鮮総督府鉄道）
北鮮東部線	図們 - 雄基	147.3	図們線（朝鮮総督府鉄道）
雄羅線	雄基 - 羅津埠頭	18.2	
南羅津線 [貨]	羅津 - 南羅津	3.0	

国線

満州国国有鉄道委託経営線（1933年3月1日～）

路線名	区間	キロ程	旧路線名・備考
奉山線（現瀋山線）	奉天 - 山海関	419.6	奉山鐵路
奉裕連絡線 [貨]	奉天 - 裕国	17.5	
于洪連絡線 [貨]	于洪信号場 - 大成信号場	4.6	
皇姑屯連絡線 [貨]	皇姑屯 - 北奉天	2.8	
高新線	高台山 - 新立屯	60.6	
大鄭線	大虎山 - 鄭家屯	366.2	奉山鐵路（大虎山-通遼） 四洮鐵路（通遼-鄭家屯）
新義線	新立屯 - 義県	131.5	
河北線	溝帮子 - 河北	91.1	奉山鐵路
錦古線	錦県 - 古北口	542.3	奉山鐵路（錦県-口北営子）
北票線	金嶺寺 - 北票	17.9	奉山鐵路
葉峰線	葉柏寿 - 赤峰	146.9	
壺蘆島線	錦西 - 壺蘆島埠頭	12.1	奉山鐵路
奉吉線	奉天 - 吉林	447.4	瀋海鐵路（奉天-朝陽鎮） 吉海鐵路（朝陽鎮-吉林）
瀋陽連絡線 [貨]	奉天 - 瀋陽	10.7	
将軍堡連絡線 [貨]	撫順 - 将軍堡信号場	3.6	
撫順城連絡線 [貨]	撫順 - 撫順城	4.5	
梅輯線	梅河口 - 満浦	255.5	
新通化線	通化 - 新通化	4.2	
大栗子線	鴨園 - 大栗子	112.3	
平梅線	四平 - 蓮河	149.2	瀋海鐵路（西安-蓮河）
京図線	新京 - 図們	528.0	吉長吉敦鐵路（新京-敦化） 敦図鐵路（敦化-哈爾巴嶺）
龍豊線	龍潭山 - 大豊満	22.4	
金珠線	江北 - 金珠	18.8	吉林鐵路（新吉林-金珠）
小新連絡線 [貨]	小姑家 - 新站	9.1	
朝開線	朝陽川 - 上三峰	60.6	
和龍線	龍井 - 和龍	61.1	
合水連絡線 [貨]	萱穂信号場 - 合水信号場	—	

図佳線	図們 - 佳木斯	580.2	
佳木斯埠頭線 [貨]	佳木斯 - 佳木斯埠頭	3.6	
興寧線	新興 - 城子溝	216.1	
汪清連絡線 [貨]	汪清 - 小汪清	9.0	
虎林線	林口 - 虎頭	335.7	
恒山線	鷄寧 - 恒山	12.4	
拉浜線	三棵樹 - 拉法	265.5	
煤窯線	舒蘭 - 煤窯	30.4	吉林鐵路
京浜線	新京 - 哈爾濱	242.0	北滿鐵路
浜洲線	哈爾濱 - 滿洲里	934.8	北滿鐵路
浜綏線	哈爾濱 - 綏芬河	546.4	北滿鐵路
開道廻線	亜布洛尼 - 横道河子	59.2	
香坊連絡線 [貨]	香坊 - 東門信号場	5.1	
東門連絡線	東門信号場 - 新香坊	6.2	
城鷄線	下城子 - 西鷄家	103.4	穆稜鐵路（下城子-梨樹鎮）
綏寧線	河西 - 東寧	91.1	
浜江線	哈爾濱 - 三棵樹	8.8	北滿鐵路（哈爾濱-浜江）
三棵樹埠頭線 [貨]	浜江 - 三棵樹	4.0	
哈爾濱埠頭線	哈爾濱 - 哈爾濱埠頭	2.9	北滿鐵路（哈爾濱-八区）
江南連絡線 [貨]	太平橋 - 江南信号場	2.2	
浜北線	三棵樹 - 北安	326.1	呼海鐵路（新松浦-海倫） 海克鐵路（海倫-北安）
綏佳線	綏化 - 佳木斯	381.8	
鶴岡線	蓮江口 - 鶴岡	54.3	
蓮江口埠頭線 [貨]	蓮江口 - 蓮江口埠頭	3.5	
北黒線	北安 - 黒河	302.9	
黒河埠頭線 [貨]	黒河 - 黒河埠頭	4.2	
齊北線	齊齊哈爾 - 北安	231.5	齊克鐵路（齊齊哈爾-泰安） 泰克鐵路（泰安-克山） 海克鐵路（克山-北安）
寧霍線	寧年 - 霍龍門	284.0	齊克鐵路（寧年-拉哈）
平齊線	四平 - 齊齊哈爾	571.4	

			四洮鐵路（四平-洮南） 洮昂鐵路（洮南-三間房） 齊克鐵路（三間房-齊齊哈爾）
京白線	新京 - 白城子	332.6	
白杜線	白城子 - 杜魯爾	376.5	洮索鐵路（白城子-寧家）
榆樹線	榆樹屯 - 昂昂溪	6.4	齊克鐵路
溪城線	宮原 - 田師府	86.0	

新線

安南線 - 渾三線 - 遼宮線 - 鳳灌線 - 霍黒線 - 双源線 - 東当線（1944年4月1日廃止）

社内専用線

湯旺森林線

廃止線

社線

- 靈山線[貨] 首山 - 靈山操車場（1941年6月1日廃止）
- 西寛城子線 孟家屯 - 寛城子（1909年2月3日廃止）

国線

- 馬船口線（松浦 - 馬船口、旧呼海鐵路、1936年7月1日廃止）
- 奶子山線[貨]（蛟河 - 奶子山、旧吉長吉敦鐵路、1936年9月1日廃止）
- 松浦線（新松浦 - 松浦、旧呼海鐵路、1938年6月1日廃止）
- 道裡線[貨]（哈爾浜 - 道裡、旧北満鐵路、1941年12月1日廃止）

新線

- 東当線（1944年4月1日廃止）

満鉄の車両

「南満州鐵道の車両」を参照

南満洲鐵道が製作した日本刀

満鉄刀（興亜一心刀）

満鉄は不純物の少ない鉄鉱石と石炭を用いて低温還元のスポンジアイアンを製造し特殊鋼の材料としていた。これをアーク炉で炭素量を調整して芯金と皮金を製造、皮金に穴をあけ芯金をいれ日本刀とした。（パイプ法またはもろ包という）行程は13に分けて流れ作業で製造され1日100振りを目標とした。昭和12年から試作が開始され14年から19年まで約5万振りが製造されている。松岡総裁により興亜一心と命名され1振り40円で販売された。日本刀製法である刀工自ら槌で折り返す鍛錬をすると心金と呼ばれる刀身真ん中の柔らかい鉄が均等にならないが、満鉄刀は心金を均等に真ん中に行している。切れ味も優れている^[13]。

主な満鉄出身者

役員

- 金井章次（満鉄地方部衛生課長）
- 安井武雄（建築家。満鉄で大連税関長官舎を1911年に設計）
- 村上義一（理事）
- 河本大作（理事）
- 十河信二（理事。終戦後しばらくして国鉄総裁に就任、東海道新幹線の整備に尽力。）
- 久保田政周（理事）
- 中西敏憲（理事）
- 北條秀一（理事）
- 田代由紀男（吉林局）
- 野田俊作（参事）
- 伊藤顕道（満鉄安東、奉天第二中学教諭）
- 筒井省二（皮膚科学者。満鉄病院で勤務後、鶴岡市立荘内病院長）
- 岸一太（理事、満鉄病院院長）

社員

- 足立篤郎（元農林大臣、科学技術庁長官）
- 出光佐三（出光興産創業者、貴族院議員）
- 出光計助（元出光興産社長、元石油連盟会長）
- 稲嶺一郎（元自由民主党参議院議員、琉球石油（現・りゅうせき）設立者）
- 井上日召（日蓮宗僧侶、政治活動家、血盟団事件主犯）
- 岩永裕吉（元同盟通信社社長）
- 宇田耕一（元経済企画庁長官、科学技術庁長官）
- 大賀一郎（植物学者）
- 大宮守人（味の三平創業者）
- 尾崎秀実（嘱託職員）
- 小野田一雄（水泳選手、1924年パリオリンピック競泳日本代表主将）
- 岸一郎（元大阪タイガース監督）
- 具島兼三郎（国際政治学者、元長崎大学学長）
- 坂本直道（坂本龍馬の甥で自由民権家の坂本直寛の長男）
- 佐々木義武（元科学技術庁長官、通商産業大臣）
- 東海林太郎（歌手）
- 田中龍夫（元文部大臣、通商産業大臣）
- 坪内寿夫（元来島どつく社長）



満鉄刀 中心
銘 興亜一心満
鉄作之

- 鶴田義行（水泳選手、アムステルダム・ロス五輪200m平泳ぎ2大会連続金メダリスト）
- 永末英一（元民社党委員長）
- 中西功（元日本共産党参議院議員）
- 布村一男（民族学者、元熊本女子大学教授）
- 野々村一雄（元一橋大学教授、満鉄調査部勤務）
- 野間省一（元講談社社長）
- 浜崎真二（元阪急ブレーブス・国鉄スワローズ監督）
- 早川徳次（東京地下鉄道（現・東京メトロ）創業者、「地下鉄の父」）
- 松岡満寿男（元満鉄会理事長）
- 松木侠（大同学院院長、元鶴岡市市長）
- 松原治（紀伊國屋書店会長兼CEO）
- 毛利松平（元環境庁長官）
- 安井謙（元参議院議長）
- 義永秀親（元鹿児島県大島郡瀬戸内町町長）
- 和田耕作（元民社党衆議院議員）

社員の子息・孫

- あまんきみこ(児童文学者)
- 衛藤瀋吉（国際政治学者・元亜細亜大学学長・元東京大学名誉教授）
- 小田島雄志（英文学者・演劇評論家）
- 三代目桂米朝（落語家）
- 加藤登紀子（歌手）
- 桑田佳祐（シンガーソングライター・サザンオールスターズボーカル兼リーダー）
- 斎藤次郎（元大蔵官僚）
- 佐野洋子（絵本作家）
- せんぼんよしこ（テレビディレクター・映画監督）
- 宝田明（映画俳優）
- 高野悦子（岩波ホール元支配人）
- 高橋克典（俳優、母方祖父）
- 財部誠一（経済ジャーナリスト）
- タモリ（タレント）
- 張富士夫（トヨタ自動車第4代会長）
- 三重野康（第26代日本銀行総裁）
- 水野晴郎（映画評論家・映画監督）
- 山田洋次（映画監督）
- 文仁親王妃紀子（母方祖父、曾祖父）
- 関係者子息としては、山口淑子（映画俳優・歌手）がいる。

関連会社

- 満鉄衛生研究所
- 満鉄調査部
- 満洲映画協会
- 満州日日新聞
- 満州航空
- 華北交通
- 華中鉄道
- 大連都市交通
- 南満州電気
- 阪神築港（現在の東洋建設）
- 大連汽船（現在のNSユナイテッド海運）
- 昭和製鋼所（現在の鞍山鋼鉄集団）
- 日満倉庫（現在の東洋埠頭）
- 日満マグネシウム（現在の宇部マテリアルズ）
- 日本精蠟
- 満鉄会
- 扶桑レクセル - 南満州鉄道、華北交通、華中鉄道従業員の雇用対策のため設立された。

関連項目

- 満州国有鉄道
- 満鉄調査部事件
- 朝鮮総督府鉄道
- 大東亜縦貫鉄道
- 南満州鉄道の車両
- 軍刀（興亜一心　満鉄刀）
- イギリス東インド会社 - 南満洲鉄道株式会社の参考となったモデル
- 東洋埠頭

関連図書

- 貴志俊彦　『満洲国のビジュアル・メディア——ポスター・絵はがき・切手』　吉川弘文館、2010年
- 歴史群像シリーズ編　『満洲帝国』　学研、2006年
- 『忘れえぬ満鉄』　世界文化社、復刻版2006年、左記は鉄道本、この3冊は主に図版と解説。
- 久保田博『日本の鉄道史セミナー』　グランプリ出版、2005年5月18日、初版。ISBN 978-4876872718。

参考文献



出典は列挙するだけでなく、脚注などを用いてどの記述の情報源であることを明記してください。記事の信頼性向上にご協力をお願いいたします。（2011年1月）

- 原田勝正 『満鉄』 岩波新書黄版
- 原田勝正 『満鉄』 日本経済評論社、増補版も出された
- 天野博之 『満鉄を知るための十二章』 吉川弘文館
- 加藤聖文 『満鉄全史』 講談社選書メチエ
- 草柳大蔵 『実録満鉄調査部』 上下、朝日新聞社、のち朝日文庫
- 小林英夫編 『近代日本と満鉄』 吉川弘文館
- 小林英夫 『満鉄調査部』 平凡社新書、のち講談社学術文庫
- 小林英夫 『満鉄調査部の軌跡』 藤原書店
- 小林英夫 『満鉄 「知の集団」の誕生と死』 吉川弘文館
- 『「別冊環」12号 満鉄とは何だったのか』 藤原書店－満鉄創立百周年記念出版
- 『図説 満鉄 「満洲」の巨人』 西澤泰彦編・解説、〈とんぼの本〉河出書房新社
- 満鉄会『満鉄四十年史』吉川弘文館、2007年11月6日。ISBN 4642037810。
- 『南満洲鉄道株式会社十年史』、大正8年刊の複製：原書房
- 『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』、上下巻、昭和3年刊の複製：原書房
- 『南満洲鉄道株式会社第三次十年史』、4冊組、昭和13年刊の複製：龍溪書舎
- 『南満洲鉄道株式会社第四次十年史』 満鉄会編、龍溪書舎
- 山崎元幹・田村羊三 『忘れえぬ満鉄』 満鉄会叢書1：龍溪書舎
- 渡辺諒 『満鉄史余話』 満鉄会叢書2：龍溪書舎
- 松岡洋右 『満鉄を語る』 慧文社 復刊
- 菊池寛 『満鉄外史』 原書房 復刊

外部リンク

- 満鉄会 (<http://www.01.246.ne.jp/~mateka/index.html>)
- 鉄道附属地 (<http://www.geocities.co.jp/SilkRoad-Lake/2917/zatsu/sokaimodoki.html>)
- 南満洲鉄道株式会社 (<http://www14.plala.or.jp/HONGO/>)（冒頭の動画のみ音声あり）
- 満鉄創業30周年を迎う (http://library.jsce.or.jp/Image_DB/mag/gaho/kenchikukouji/13-04/13-04-2483.pdf) 満鉄副総裁 大村卓一 『土木建築工事画報』 第13巻 第4号 工事画報社 昭和12年4月発行
- 満鉄ビルディング新築工事 (http://library.jsce.or.jp/Image_DB/mag/gaho/kenchikukouji/12-06/12-06-2331.pdf) 昭和11年、東京市赤坂区葵町に完成した満鉄ビルについて 『土木建築工事画報』 第12巻 第6号 工事画報社 昭和11年6月発行
- 国立国会図書館 憲政資料室 満鉄社員名簿類（MF:（財）満鉄会蔵） (<http://rnavi.ndl.go.jp/kensei/entry/mantetushainmeiborui.php>)

脚注

1. ^ 現在の麻布台2丁目1番2号、跡地には東京アメリカンクラブが造られた。
2. ^ 定条 (<https://kotobank.jp/word/%E6%B1%9F%E5%8F%A3+%E5%AE%9A%E6%9D%A1-1639996>江口)20世紀日本人名事典の解説
3. ^ 歴史と人物, 第 9 巻、第 7〜8 号 14ページ

4. ^ 中村隆英『昭和史(上)』
5. ^ 堀井弘一郎著『「満州」から集団連行された鉄道技術者たち』（創土社、2015年） ISBN 978-4-7988-0220-6
6. ^ 天水会について—中国の天蘭線建設と日本帰国後の活動—
(http://www.spc.jst.go.jp/experiences/exchange/exchange_1408.html)
7. ^ 天蘭鉄路建設に携わった日本人技術者は、食料にも特別待遇を供与した
(<http://www.chinanews.com/cul/news/2010/04-16/2230505.shtml>) (中国語)
8. ^ 『日本の鉄道史セミナー』（p131）
9. ^ “歴史問題で圧力？ 中国、「満鉄研究センター」設立” (<http://www.sankei.com/world/news/170406/wor1704060069-n1.html>). 産経新聞 (産業経済新聞社). (2017年4月6日) 2017年9月30日閲覧。
10. ^ ***a b*** “「満鉄会」最後の大会、高齢化で来年3月に解散” (<http://sankei.jp.msn.com/life/news/121019/trd12101922370018-n1.htm>). 産経新聞 (産業経済新聞社). (2012年10月19日) 2012年11月10日閲覧。
11. ^ 産経ニュース 満州経営の中核「満鉄会」解散控え最後の懇談会 「人生そのもの…寂しい」 東京
(<http://www.sankei.com/life/news/150718/lif1507180031-n1.html>)
12. ^ 満鉄会 (2007)（高山拓志「満鉄全線全駅一覧」）
13. ^ 満鉄会報 227号

「<https://ja.wikipedia.org/w/index.php?title=南満州鉄道&oldid=74504628>」から取得

最終更新 2019年10月5日 (土) 01:48（日時は個人設定で未設定ならばUTC）。

テキストはクリエイティブ・コモンズ 表示-継承ライセンスの下で利用可能です。追加の条件が適用される場合があります。詳細は利用規約を参照してください。