

○ 日露戦争と鉄道

日本の大本営、ロシアの敷設した中東鉄道を奪取することを計画。

1904年5月14日、奪取した鉄道のゲージを日本内地と同じ3フィート6インチに改築することを決定。

「野戦鉄道提理部」を設置。鉄道技術者962名を召集。7月5日、大連到着。

1905年4月、停戦。

大連—昌図間、改築を終える。日本軍、公主嶺まで進出。

ポーツマス講和会議

ロシアは日本に、長春—大連間の鉄道を譲渡。旅順・大連の租借。

ロシアが持っていたさまざまな権利——鉄道附属地の収容権、鉱山採掘権、森林伐採権、電信電話の建設経営、郵便の設置権等を引き継ぐ。

5つの異なるゲージ

- ① 中東鉄道（満洲里—綏芬河。ハルビン—昌図。ロシアが敷設）
5フィート（1524mm）
- ② 北寧鉄道（北京—錦州—新民屯。中国の鉄道）
4フィート8.5インチ（1435mm）
- ③ 旅順—昌図（日露戦争中、日本内地の鉄道のゲージに改築）
3フィート6インチ（1067mm）
- ④ 安奉線（日露戦争中、安東から奉天まで日本軍が敷設した軍用軽便鉄道）
2フィート6インチ（762mm）
- ⑤ 新奉線（日露戦争中、新民屯から奉天まで日本軍が敷設した軍用軽便鉄道）
2フィート

「南満洲鉄道株式会社」（満鉄）営業開始（1907年4月）

ゲージの統一 4フィート8.5インチ（国際標準軌）と決定

1908年（明治41）、旅順—長春間の改築工事を終える。

日中間の対立

1905年12月「日清満洲善後条約」

安奉線の処理をめぐる対立。

善後条約では、「軍隊の送還と線路の補修工事に3年間の期限を設定する。その後日本側の15年間使用を認める。契約から18年後には中国に売却する。」

日本の主張「標準軌に改築。鴨緑江に鉄橋を架け、朝鮮の鉄道と接続」
中国の主張「標準軌への改築認めず、現在の軽便鉄道改良でよい。鴨緑江架橋認めず」
1909年8月、日本側一方的に工事開始を宣言。

1911年10月、安奉線の改築工事完了、鴨緑江架橋完成。

新ルート

東京—下関—釜山—ソウル—新義州—安東—奉天（2日半）

（従来の船で大連へ、満鉄で大連—奉天より1日短縮）

満鉄並行線問題

1905年の「日清満洲善後条約」には「秘密協約」が附属

「南満洲鉄道に並行して走る鉄道を敷設することを日本は拒否することが出来る権利」

法庫門—新民間敷設計画

1908年8月、日本政府は清国政府に、これは秘密協定の「満鉄並行線禁止条項」に違反すると抗議。この線はイギリスの借款で建設することになっていたが、イギリスは日本と日英同盟を結んでいたので、日本を配慮してこの計画は取り下げるよう清国政府に提案。

大通線 大虎山—通遼間

1921年、中国側建設に着手。満鉄はこの計画は「満鉄並行線禁止条項」に抵触すると判断したが、資金的制約から実現性なしと見て積極的抗議を行わなかった。しかし、その後工事が着々と進行するのを見て、満鉄は再三にわたって抗議を行ったが、もはや有効な阻止手段を見出し得なかった。

吉海線 吉林—海龍間

この線は「満鉄並行線禁止条項」に抵触すると日本側は激しく抗議したが、中国側は無視、27年起工、29年竣工。

貨物運輸が主たる収入源

満洲の特色は、面積が広大、人口密度は小さい、都会間の人事往来はあまりないこと。産業は農業、鉱業、林業。これらの産物は満蒙の外に輸出。住民の必要な各種物資はほとんどが満蒙の外から輸入。

満洲の鉄道は、客車はクーリーや出稼ぎ農民などの下級旅客が主。ふつうの鉄道に要求される「速くて安全で快適」といった条件は満洲の鉄道には不要であった。ともかく料金

が安いことが必要条件で、多くの鉄道で4等旅客なる低率運賃が作られていた。急行列車、寝台車、食堂車のあるのは、南満洲鉄道、東清鉄道、北寧鉄道の3線のみであった。

東清鉄道、南満洲鉄道いずれの路線においても貨物輸送が旅客輸送を凌駕した。試みに開業から7, 8年間の満鉄の客車と貨車の営業実績を『南満洲鉄道株式会社十年史』から拾い出してみる。貨車による収入が7割前後を占めているのが分かる。

鉄道部門収入 (千円、%)

年度	客車	貨車	合計
1907	3596 (36.8)	6160 (63.1)	9769
1908	2965 (23.6)	9542 (76.1)	12537
1909	3250 (21.6)	11242 (74.9)	15016
1910	3265 (20.8)	11642 (74.3)	15672
1911	4273 (24.4)	12471 (71.2)	17526
1912	5009 (25.2)	13913 (69.9)	19907
1913	5069 (22.8)	16159 (72.5)	22275
1914	4367 (18.8)	17550 (75.6)	23217

(『南満洲鉄道株式会社十年史』)

貨物輸送の場合は港が必要＝「吞吐港」。大連、ウラジオストック

主要貿易品目としては大豆3品(大豆、豆粕、豆油)が全体の半分近くを占めた。その次には石炭。大豆、豆粕の輸出先は日本と中国閩内。豆油は欧州へ。

満洲への輸入品では綿製品が一番多かった。日露戦争前はアメリカからの輸入が多く、戦後は日本が追い上げ1910年には追い抜く。