

## 南満州鉄道株式会社撫順炭鉱の経営活動：創業から第一次世界大戦期までを中心として

庾, 炳富  
九州大学大学院比較社会文化研究科

<https://doi.org/10.15017/13777>

---

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として. 17, pp.123-157, 2002-03-25. 九州大学石炭研究資料センター  
バージョン：  
権利関係：

# 南滿洲鐵道株式会社撫順炭鉱の経営活動

——創業から第一次世界大戦期までを中心として——

庾 炳 富

## 一 はじめに

南滿洲鐵道株式会社（以下滿鉄と呼ぶ）は鐵道業を主軸として炭鉱業、諸工業、地方施設等を営んだ植民地会社であった。そのなかでも鐵道業と炭鉱業は滿鉄の二大事業体であった。鐵道業は中国東北の支配権確保および拡張、生産原料の輸送が使命であったが、撫順炭鉱は資源の開発および資源を確保して、安定的に滿洲および日本に石炭を供給するのが使命であった。したがって撫順炭鉱は南滿洲においても日本においても非常に重要な存在であった。

これまで多くの研究者が滿鉄を取り上げ研究成果を蓄積してきた<sup>1)</sup>。しかし大半の研究は植民地経営の主体としての研究、あるいは鐵道業を中心とした研究が多い。幸い近年、撫順炭鉱の労資関係に関する研究が盛んになり、労務管理の実態が明らかになりつつあるが、炭鉱や他の経営に関する研究は充分ではない。

そこで本研究では創業から第一次世界大戦期までの滿鉄の撫順炭鉱に

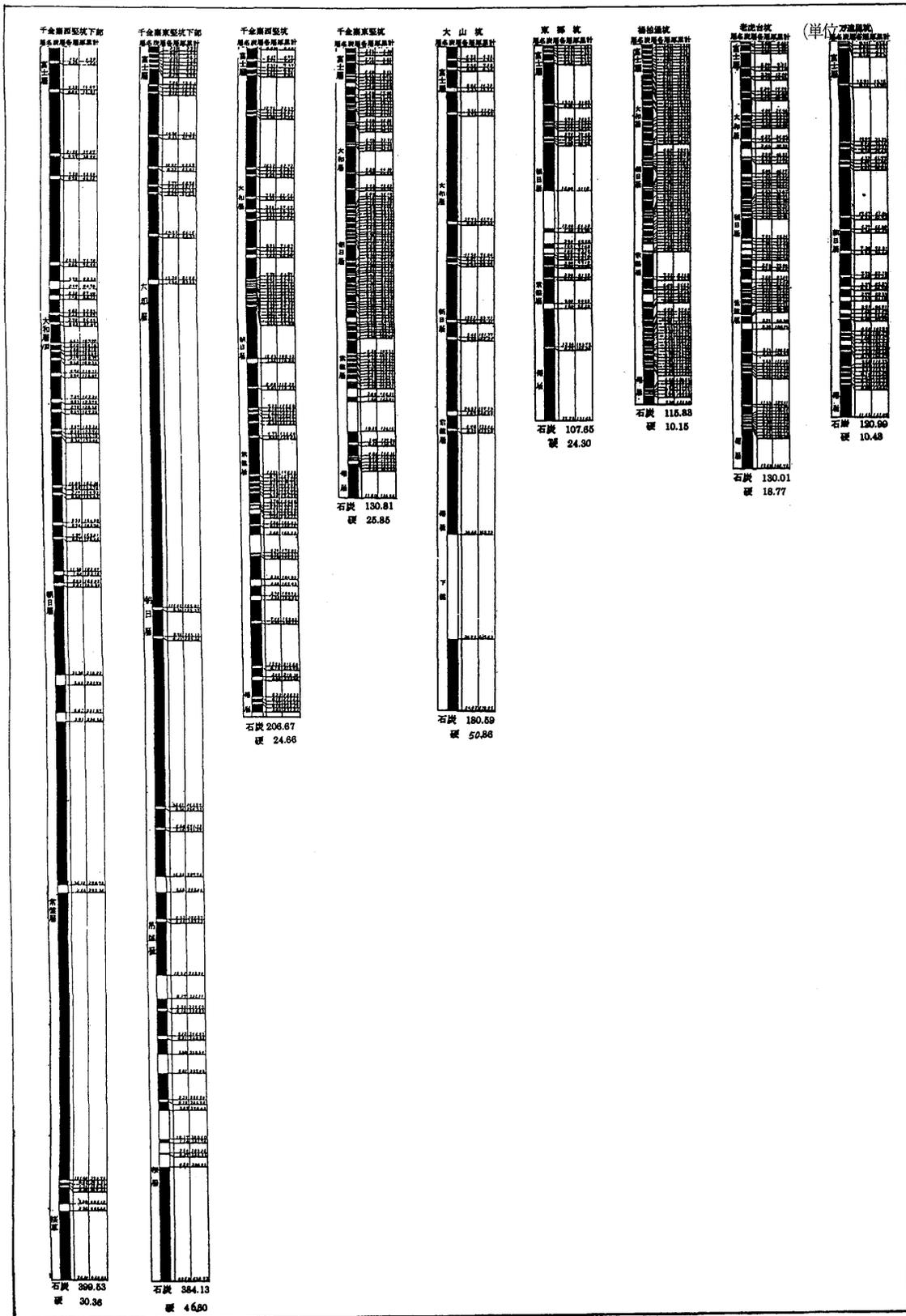
おける炭鉱経営を明らかにし、日本の植民地における炭鉱経営を究明する試みである。

## 第一章 撫順炭鉱の創業

### 第一節 撫順炭鉱の前史

撫順炭田は、中華人民共和国の遼寧省瀋陽から東方五十キロメートルに位置している<sup>2)</sup>。気温は一九〇八年の調査であるが、冬の室外の気温はマイナス二十度まで下がり、夏は二六度まで上がる地域であった<sup>3)</sup>。炭層は東西に延び長さ一九キロメートル、幅は最大二、二キロメートルに達する大炭田であった。夾炭層の生成は第三紀に属し、片麻岩系および中生代層を基盤に、上部層と下部層に形成されていた。上部層の炭層は百メートルを超える層もあるが、平均四十メートルであった。これは図一のように上盤から順次、富士、大和、朝日、常盤、桜の各層に分けられていた。下部層は三センチから十五メートルの炭層が三枚に重なり、走向は東西に二十度ないし四十度の傾斜をなしていた<sup>4)</sup>。

图-1 撫順炭鋳炭層柱状图



撫順炭田の発見および採掘は今からおよそ八百年前、高麗人が陶器を焼くための燃料として使用するため石炭を採掘していた。<sup>6)</sup>

清国の建国後、同炭田は清国太祖の墳塋である東陵との距離が近く、風水説の考えから害になるとして約二百余年におよび採掘は厳しく禁止された。<sup>7)</sup>

このように清国政府は、資源の重要性を認識せず、風水説から害になるという理由で地下資源の開発を固く禁止していた。しかしアヘン戦争の結果、外国資本は中国の資源に注目して中国で石炭の採掘を始めた。そうした状況のなか満州の鉱業経営はロシア資本が進出することになった。ロシアは清国に一八九六年「カシニー密約」を押し付け、鉱業経営権を掌握した。このような動きに対して清国民族資本が自国資源の開発のため、一九〇一年五月候選府経歴王承堯および榮綸、英凱等が、同時に候選知県翁寿および候選区长顔之樂も奉天將軍増祺に撫順と千金寨地方の石炭を採掘する出願書を提出した。<sup>8)</sup>そして出願書による審査を経て、王などは「華興利公司」を、翁などは「撫順煤砒公司」を各々設立した。こうして撫順炭田は零細資金でありながら、清国人による民族資本が経営していた。その組織も会社の形態をとり、近代的な炭鉱経営を試みた。<sup>10)</sup>しかし零細な資金、採炭技術の劣弱、販売市場の制限等によって経営上の問題が生じ、その結果、余儀なくロシア資本に依存し、東清鉄道用炭を供給することになった。そして日本軍の占領によって民族資本による炭鉱経営が幕を閉じることになったのである。

表1は日本軍が一九〇五年占領した直後の撫順炭鉱における機械化の状況である。表の如く捲揚、排水、排気に蒸気機関を導入して採炭が行われていた。

表-1 日本軍占領当時機械状況

炭坑別	機械種類	台数	備考
楊柏堡	水管式機関	1	横置式
	運搬式機関	1	円筒の直径3フィート6インチ、総長12フィート7インチ複式機関
	豎機関	1	直径5フィート、高14フィート、外径3インチチコブ84個罐胴、軟鋼板
	ジュープレキスポンプ	1	ブランジャ型
	捲揚機械	1	齒車付両気筒
千金寨	豎機関	1	直径3フィート10インチ、高8フィートガルウェー、チューブ罐胴、軟鋼板
	ジュープレキスポンプ	1	
	ジュープレキスポンプ	1	
	スペシャルポンプ	2	
	ウインチ	1	
	単式機関	1	
老虎台	豎機関	1	直径4フィート、高さ8フィート付属品なし。

出典：前掲書『撫順炭坑』36頁より作成。

しかし採炭は原始的な中国採炭法による手掘であった。したがって資本は会社という形態を持ち、生産過程では機械化したにも拘わらず採炭と掘進過程は手掘段階という両者の間および生産過程において不均等が生じる生産体制であった。

日露戦争の結果、一九〇五年九月五日にアメリカのポーツマスで「日露講和条約」が締結された。そして南満州はこの条約の規定を根拠に満鉄による南満州経営を開始した。鉄道および炭鉱の経営に関する条約の内容は、

「第五条 露西亜帝国政府ハ清国政府ノ承諾ヲ以テ旅順口、大連並ニ其ノ附近ノ領土及領水ノ租借權及該租借權ニ関聯シ又ハ其ノ一部ヲ組成スル一切ノ權利、特權及讓与ヲ日本帝国政府ニ移轉讓渡ス露西亜帝国政府ハ又前記租借權カ其ノ効力ヲ及ホス地域ニ於ケル一切ノ公共營造物及財産ヲ日本帝国政府ニ移轉讓渡ス

両締約国ハ前記規定ニ係ル清国政府ノ承諾ヲ得ヘキコトヲ互ニ約ス

日本帝国政府ニ於テハ前記地域ニ於ケル露西亜帝国臣民ノ財産權カ完全ニ尊重セラルヘキコトヲ約ス

#### 第六条

露西亜帝国政府ハ長春（寛城子）旅順口間ノ鉄道及其ノ一切ノ支線並同地方ニ於テ之ニ付屬スル一切ノ權利、特權及財産及同地方ニ於テ該鉄道ニ屬シ又ハ其ノ利益ノ為メニ經營セラルル一切ノ炭坑ヲ補償ヲ受クルコトナク且清国政府ノ承諾ヲ以テ日本帝国政府ニ移轉讓渡スヘキコトヲ約ス

両締約国ハ前記規定ニ係ル清国政府ノ承諾ヲ得ヘキコトヲ互ニ約ス<sup>11)</sup>」ように定められた。

日本はロシアから寛城子以南の地域を接收したが、同条約の第六条に規定しているように諸事業の経営には清国の承諾が必要であった。そのため日本は清国に圧力を掛け、「日清満州善後条約」を調印させた。同条約には「第一条 清国政府ハ露国カ日露講和条約第五条及第六条ニヨリ日本国ニ対シテ為シタル一切ノ讓渡ヲ承諾ス<sup>12)</sup>」のように満州における各事業の経営を日本に承諾させた。

しかし実際は、炭鉱経営は条約が調印される以前である一九〇五年三月十日、日本軍はロシア軍を制圧し、不法に撫順炭鉱を占領して採炭を行っていた。そして当該炭田は大本営に所屬させ、その名を「撫順採炭所」と称し、戦争中に破壊された炭坑の修復に取りかかった。だが、炭坑改修には技術上の問題があり、採炭を可能にするため「煙台採炭所<sup>13)</sup>」から技師大八木喬梁等を招き復旧工事に当たった。特に、老虎台および楊柏堡坑の被害が大きく、採炭が不能な状態であった。そのためやむを得ず旧坑の排水作業および千金寨坑の旧坑と十二ヶ所の新坑を開削して採炭を行っていた。

そして同年九月十一日同軍隊は復員し、その後を野戦鉄道提理部監督の下に「第一採炭班」が編成され、更に楊柏堡坑に新坑を開削して採炭をした。ちなみに満鉄に引き継がれる一九〇七年三月三十一日まで採炭量は上記の表の如き約二十三万トンであった。

表一 野戦鉄道提理部による採炭量 (1906年)

(単位:トン)

炭坑別	採炭量	1日当採炭量	出炭費用(1トン)
千金寨	118,625	210	—
楊柏堡	15,996	28	—
老虎台	95,326	169	—
計	229,947	407	4円36銭

出典：前掲書『撫順炭坑』738頁より作成。

表12の如く、採炭は千金寨、楊柏堡、老虎台の三坑で行っており、そのなかでも千金寨坑が主な稼働炭坑であった。一日総採炭量は四〇七トン中、千金寨坑が二百十トンで首位を占めている。

## 第二節 満鉄設立委員会

日本はポーツマスでの「日露講和条約」によって長春（寛城子）以南を掌握した。そして一九〇五年十月二七日の閣議で日本の法律に準ずる会社を組織する方針が可決され、一九〇六年一月に児玉源太郎（急死のため寺内正毅が委員長になる）を委員長とする満州経営委員会を発足させ、満州経営についての各種事業の計画案を作成した。その計画とは前述の条約によって確保された諸権益を守るための鉄道経営、租借地の関税問題、炭鉱経営などに関するものであった。その後、報告書は国会に提出され、閣議で可決され、勅令一四二二号<sup>14</sup>と三大臣命令書として現れることになった。勅令は二二条より作成され、株式の所有者の限定（第二条）、日本政府の出資の規定（第三条）、日本政府による人事権（第八条、第九条、第十四条）、監督権（第十二条）、命令権（第十三条）、有事態に日本内地鉄道と同一な法律の適用（第十五条）を有する内容であった。その他に定款の作成、株式の募集および払い込みに関する内容が含まれていた。しかし満鉄経営において遵守しなければならない根本的な法律は命令書である。

命令書は二六条より成っており、その内容はおおよそ三つに要約できる。一つ目は、一条から六条までの内容である。これらは、満鉄に対して可能な限り、あらゆる事業を行うことを命じるものである。この規定に

よって満鉄は満州経済の主軸として機能し、市場の独占的支配を築くことになった。

二つ目は、七条から十七条までの内容である。これらは、満鉄の株式・社債等々財政に対する政府の援助を規定したものである。これによって満州に出資する日本の資本家の利益が最大限に保障され、日本資本の満州への進出を促進した。

三つ目は、十八条から二六条までの内容である。これらは、満鉄の事業に関する日本政府の干渉権の規定である。これにより日本政府が満鉄に対する支配権を確立することになった。

このように満鉄は満州でのあらゆる事業経営、日本政府の援助、日本政府の干渉という性格を持った会社になっていた。特に二三条から二五条では政府の命令によって運賃の低減、事業の変更、諸設備の提供が義務付けられており、それは軍事色が濃厚な国策会社であることの象徴であったといえよう。

このように満州経営委員会は満州経営のために、定款を作り上げ、満鉄を創立することになった。そして一九〇六年七月十三日に前述した勅令一四二二号第十四条の規定によって満鉄設立委員会は児玉源太郎を委員長として表13のように設立委員が任命された。

下記の表13の如く、設立委員は官僚、軍人、貴族院・衆議院、実業家など八十名で構成された。その内訳を見ると、官僚十九名、軍人四名、貴族院・衆議院十九名、実業家三八名であった。このように実業家が多いのは軍事的な役割のみならず、経済政策の成功のため財閥、金融業、商業会議所、鉄道業、炭鉱業などの分野から幅広く任命されたからである。

財閥系資本からは、益田孝・馬越恭平（三井物産）、豊川良平（三菱銀行）、鈴木馬左也（住友銀行）、大倉喜八郎（大倉組）、安田善二郎（安田銀行）などが委員となり、かかる財閥と日本政府は密接な関係を持ち、満州経営においてかかる財閥が安定的な資本蓄積の基盤を構築した。

商業会議所関係からは中野武宮（東京）、土居通夫（大阪）、奥田正香（名古屋）が選ばれた。

金融業の代表としては添田寿一（日本興業銀行総裁）、高橋是清（横浜正金銀行総裁）、高橋新吉（日本勸業銀行）が委員となった。かかる銀行は植民地企業の設立および経営に深く係わり、満鉄の創業過程から国家機関を媒介として金融資本と密接な関係を有した<sup>15</sup>。

鉱業からは、藤田伝三郎（藤田組）、近藤陸三郎（古河鉱業）などが委員となった。特に炭鉱業からは表の如く、安川敬一郎（明治炭坑）、貝島太助（貝島鉱業）、麻生太吉（麻生商店）が委員となっている。しかし炭鉱経営を主な蓄積基盤とした財閥企業を含めるとその割合が増える。満鉄設立委員会に炭鉱経営者が多く含まれていることから衆議院議員松本君平は「会社創立当時二於テハ、撫順炭坑ガ唯一ノ眼目デ、鉄道ハ炭鉱ニ附属シテ居ル<sup>17</sup>」のように指摘した。このように炭鉱経営者が多く参入しているのは、撫順炭鉱の経営を成功させるためだと考えられる。確かに委員会のメンバーのなかで鉄道経営者は、炭鉱経営者より少ない。ちなみに鉄道関係者は山陽鉄道（原六郎、牛場卓蔵）、九州鉄道（仙石貢）、京釜鉄道（竹内綱）の三名のみであった。

役員の構成比を見ると、国家の主導性が窺える。すなわち、常務委員八名は官僚が独占し、うち五名は満州経営委員会のメンバーであった。

また定款調査委員十三名は、官僚六名、両院議員四名、実業家三名であった。さらに、工費概算調査委員九名は、官僚六名、実業家三名で構成され、満鉄の経営方針は官僚によって計画され、実業家が協力するかたちで実施されたと考えられる。しかし官僚主導に実業家が反発し、一九〇六年八月十三日に新たに定款調査委員に九名が追加され、従来の実業家調査委員を三名から十二名に増やして半数以上を確保し、自らの主張を表明した<sup>18</sup>。

そして命令書をもとに満鉄の定款が作成された。満鉄は命令書の第一条および第四条の内容（「主要ナル鉄道貨物ノ委託販売業」の条項を除く）をそのまま適用し、「一、満洲ニ於テ左ニ掲クル鉄道ノ運輸業ヲ営ムコト。二、鉄道ノ便宜ノ為メ左ノ附帯事業ヲ営ムコト<sup>19</sup>」を定款の第四条に定め、設立目的とした。鉄道運輸業は大連―長春、南関嶺―旅順、大房身―柳樹屯、大石橋―営口、煙台―煙台炭坑、蘇家屯―撫順、奉天―安東間鉄道などであり、満鉄の主軸産業とした。また撫順炭鉱および煙台炭坑の経営、水運業、電気業、倉庫業、鉄道付属地内の不動産経営、その他日本政府から許可が下りた事業を付帯事業とした。

このように撫順炭鉱は満鉄の主軸産業ではなく、付帯事業であった。しかし付帯事業でも満州および満鉄の経営においては非常に重要な事業体であった。撫順炭鉱は「満洲ノ鉄道ハ殆ド撫順ヲ開発スルタメノ鉄道トシテ一向差支ナイ<sup>20</sup>」のように満鉄の鉄道業との関係は非常に密接な関係を有し、鉄道業と共に二大事業体として位置づけられた。

表-3 満鉄設立委員一覽

氏名	役職	備考	氏名	役職	備考
<b>【官僚】</b>			<b>【実業家】</b>		
岡野敬次郎	法制局長官	☆□	渋沢 栄一	第一銀行頭取、元東京商業会議所会頭	★
道家 齊	法制局参事官		高橋 是清	日本銀行副総裁	■
山座圓次郎	外務省政務局長	☆□	添田 寿一	日本興業銀行頭取	■
石井菊次郎	外務省通商局長		高橋 新吉	日本勧業銀行総裁	
倉知 鉄吉	外務省参事官		大倉喜八郎	大倉組頭取	
若槻礼次郎	大蔵次官	☆■	藤田伝三郎	藤田組	
荒井賢太郎	大蔵省主計局長	☆□△	益田 孝	三井家同族会事務局管	■
和田彦次郎	農商務次官	□	馬越 恭平	大日本麦酒社長	※
中村雄次郎	製鉄所長官		早川千吉郎	三井銀行専務理事	
仲小路 廉	通信次官	☆□	莊田平五郎	三菱合資理事	■
平井晴次郎	鉄道作業局長	▲	豊川 良平	三菱合資銀行部長	
山之内一次	通信省鉄道局長	☆□△	近藤 廉平	日本郵船社長	■
内田 嘉吉	通信省管船局長	△	鈴木馬左也	住友本店総理事	
関 宗喜	通信省経理局長	☆●	河上 謹一	元住友本店理事	※
野村龍太郎	通信技師	△	安田善次郎	安田保善社総長	■
藤田 虎力	通信書記官	○	浅野総一郎	浅野セメント	
関谷貞三郎	関東州民政署事務官		近藤陸三郎	古河鉱業理事	
窪谷逸次郎	関東州民政署警視		園田 孝吉	十五銀行頭取、元横浜	■
渡辺 渡	東京帝大工科学長	△	中野 武管	東京商業会議所会頭	□
<b>【軍人】</b>			原 六郎	山陽鉄道役員、元横浜正金銀行頭取	
石本 新六	陸軍次官	☆	大谷嘉平衛	七十四銀行頭取	
武内 徹	陸軍工兵大佐、野戦鉄道提理		土居 通夫	大阪商業会議所会頭	□
木下三三郎	陸軍砲兵中佐		中橋徳五郎	大阪商船社長、元通信	△※
加藤友三郎	海軍次官		岩下 清周	北浜銀行常務取締役	※
<b>【議員】</b>			池田 謙三	第百銀行取締役	
井上 勝	貴族院議員、元鉄道庁長官		片岡 直温	日本生命社長	
曾我 祐準	貴族院議員、日本鉄道	■	牛場 卓蔵	山陽鉄道社長	
松平 正直	貴族院議員		松方幸次郎	川崎造船所社長	
千家 尊福	貴族院議員、元東京府知事		岸本豊太郎	岸本銀行	
堀田 正養	貴族院議員	□	田中源太郎	京都商工銀行	
岡部 長職	貴族院議員、元外務次官		村井吉兵衛	村井銀行社長	
三島弥太郎	貴族院議員		奥田 正香	名古屋商業会議所会頭、日本車輛製造社長	
藤田 四郎	貴族院議員、元農商務次官		瀧兵右衛門	名古屋銀行役員	※
武井 守正	貴族院議員		仙石 貢	九州鉄道社長、元通信	△
鎌田勝太郎	貴族院議員		安川敬一郎	明治炭坑	△
箕浦 勝人	衆議院副議長		貝島 太助	貝島鉱業	
奥田 義人	衆議院議員、元法制局長官		麻生 太吉	麻生商店	
大岡 育造	衆議院、立憲政友会総務委員	□	竹内 綱	京釜鉄道社長	
元田 肇	〃				
栗原 亮一	衆議院、立憲政友会元幹事				
野田卯太郎	衆議院、立憲政友会幹事				
井上角五郎	衆議院、日本製鋼所会長				
大石 正巳	衆議院、憲政本党政務	□			
佐佐 友房	衆議院、大同倶楽部	□			

出典：前掲書『満鉄十年史』18～28頁および120～121頁より作成。

注：☆は常務委員、□は定款調査委員（★は委員長）、■は定款調査追加委員、△は工費概算調査委員（▲は委員長）○は幹事（●は代行）、※は後の満鉄監事である。

## 第二章 資金構造および投資活動

### 第一節 資金構造

このような紆余曲折のすえ、満鉄は第一回株式募集を始めることになった。しかし満鉄の定款には「本会社ノ株主ハ日清両国政府及日清両国人ニ限ルモノトス」とされ、株主は日本と清国の政府および国民がなるものと定めた。それを日本政府は清国政府に株式公募する二週間前である八月二四日に通達した。締切直前に通達したのはいうまでもなく清国資本の参与を妨げるためである。清国は日本の通達に応じず、同年十一月十日になって日本に抗議したが、日本政府は清国の要求を無視して満鉄の資金調達に踏み出した。

当初、設立委員らは当時の日本の経済状況を勘案すれば、株金の全部を一括募集することが不可能であると予想し、分割募集に踏み切った。そして一九〇六年九月十日第一回株式募集を開始したのである。しかし予想はずれ、株式ブームを引き起こすようになった。このようなブームの発生要因はまず、満鉄が国家的事業として計画されていたため投資者に安心感を持たせたこと、また、満州は日露戦争の戦利品であり、その経営に参加するのが愛国心の発露と考えたことである。さらに、日露戦後における事業純益の増進、外資の導入、金融の緩慢化などによる企業熱の高揚がその原因であった。だが第一回株式募集額二千万円に対し、民間から集められた払い込み資金はその十分の一である二百万円（二十円）にすぎなかった。

そのため一九〇七年四月十六日に満鉄は臨時株主総会を開催し、社債

表-4 満鉄の資金構造 (1907年~1919年)

(単位：千円)

年 度	総資産	払 込 資 本		配当率 (%)		株主数(人)	社 債 発 行	
		政 府	民 間	政府株	民間株		外債(万ポンド)	内 債
1907年	147,450	100,000	2,000	—	6	7,218	400	—
1908年	193,826	100,000	2,000	—	6	7,074	400	—
1909年	199,596	100,000	2,000	2.5	6	6,430	—	—
1910年	261,406	100,000	2,000	1.5	6	6,244	—	—
1911年	243,960	100,000	2,000	1.8	6	6,179	600	—
1912年	272,505	100,000	12,000	2	6	5,673	—	—
1913年	259,666	100,000	16,000	2.5	7	7,584	—	—
1914年	280,086	100,000	20,000	2.5	8	7,573	—	—
1915年	288,352	100,000	28,000	2.5	8	7,163	—	—
1916年	299,800	100,000	32,000	2.5	8	7,733	—	—
1917年	336,085	100,000	42,000	2.5	8	8,330	—	10,200
1918年	387,142	100,000	54,000	3.5	10	9,105	—	9,800
1919年	503,533	100,000	80,000	4.3	10	9,704	—	50,000

出典：前掲書『満鉄十年史』925~926頁、前掲書『満鉄二次十年史』1729~1285頁、1289~1310頁、1315~1316頁、前掲書『満鉄営業報告書』より作成。

八千万円の募集を決定した。社債の発行に関する一切の件は大蔵省に任せ、日本興業銀行総裁を満鉄の代理人とし、海外における募集手続は大蔵省財務官および日本興業銀行総裁が行った。このように当時の日本興業銀行は日本の資金難を解決するため、対外投資および外資導入の窓口として機能していた。『日本興業銀行五十年史』には「対外投資の目的を以て外資を導入する一連の業務は、まさに本行の独占ともいえるべきものであった」と業務内容について語られている。ちなみに、日露戦争から第一次大戦前まで日本の外貨地方債の七九、六パーセントである一億四、一三六万円、外貨社債の九二、五パーセントである一億八、五三二万円を日本興業銀行が扱い、そのうち四五、八パーセントである一億七、五五六万円を対外投資に使用していた。しかも、対外投資のうち、満鉄社債は一億三、六百万円であり、七八パーセントを占めていた。

こうして満鉄は特殊銀行の協力を得て、一九一四年まで、満鉄資本の二億円のうち一億円は政府の出資であり、残り一億円中二千万円は第一回株式資金募集による日本国民からの株の払い込み、八千万円は四回にわたるロンドンでの社債発行によるものであった。

そして一九一四年から第二回株式資金募集が始まり、株式二十万株四千万円を募集し、一九一九年までの民間による払込株金は八千万円を占めた。一方、一九一一年までロンドンで発行した社債は、それ以後、国際金融市場の混沌によって日本国内で発行された。このように社債における日本内地金融市場への依存は純粋な日本資本による植民地経営の自立性を確立することになった。

日本政府の払い込み株金は、現物出資である。第一回株式の募集が終了した一九〇六年十一月に、政府命令書によって陸軍省が持っていた満

州の諸財産を満鉄設立委員長に渡した。そして政府に五〇万株（一九一五年十二月に百万株に変更）を配当した。日本政府における満州の諸財産とは、一九〇七年四月一日に日本政府より引き渡された「一 大連長春間、南関嶺旅順間、大房身柳樹屯間、大石橋宮口間、煙台煙台炭坑間、蘇家屯撫順間鉄道及奉天安東県間鉄道

## 二 撫順及煙台ノ炭坑

三 租借地内外ニ於ケル前記鉄道及炭坑ニ附属スル土地建築物其他ノ  
营造物（特ニ指定サレタルモノヲ除ク）

四 前記鉄道及炭坑用並奉天新民屯間ノ鉄道用ノ機械、器具、材料其他物品（但シ車輛及安奉線ノ軌条及附属品ヲ除ク）のような鉄道、炭鉱、土地、建築物、機械などであった。

また、一九〇七年六月にロシアとの協定によってロシア政府から引き受けた「一 七月十五日ヨリ十八日ニ亘リ寛城子停車場南方ノ線路及其附属物件、石碑嶺並陶家屯ノ炭坑及其附属物件

二 八月二十三日日本政府カ露国ヨリ受取ルヘキ寛城子停車場及其附属物件ニ対スル報償金五十六万三千九十三留ハ在上海正金銀行支店ヲ  
会社ノ代理トシ露清銀行ヨリ受領セリ

三 明治四十年三月三十一日海軍省ヨリ引継カレタル関東州大連ニ現在  
セル海軍地域及其設備一切」のように鉄道・鉱山およびその付属建物、海軍の施設などであった。すなわち、かかる財産が一億円と評価され、出資されたのである。

## 第二節 投資活動

創業から一九一九年までにおける満鉄の営業活動は、主に付属地経営

表一五 満鉄における事業別の興業費 (1907年～1919年)

(単位：千円)

年度	鉄道	鉱業	港湾	製鉄所	地方施設	工場	電気	船舶	ガス	旅館	雑施設	合計	累計
政府出資	24,849	45,731	6,118	—	3,068	133	350	—	4	14	7,559	87,826	—
1907年	9,694	665	523	—	307	631	125	—	—	203	1,901	14,049	101,872
1908年	22,851	2,833	1,583	—	1,371	397	875	—	—	25	2,544	32,479	134,351
1909年	8,334	1,990	1,611	—	1,385	868	1,719	—	602	404	981	17,894	152,245
1910年	14,951	2,120	2,617	—	1,626	2,445	1,026	—	203	317	2,188	27,493	179,737
1911年	11,928	1,389	683	—	1,722	1,342	648	2,812	179	125	2,715	23,543	203,281
1912年	4,506	1,741	1,646	—	1,544	232	260	573	183	254	657	11,596	214,877
1913年	2,053	1,509	2,304	—	2,465	150	95	1,507	130	289	879	11,381	226,257
1914年	1,241	2,795	1,630	—	1,570	196	169	78	87	400	989	9,155	235,412
1915年	699	2,450	1,267	—	10	155	109	79	46	16	186	5,017	240,430
1916年	1,783	2,494	1,781	—	1,340	370	80	-1,906	33	11	301	6,288	246,717
1917年	2,642	5,381	2,338	4,448	1,379	650	282	-464	88	17	883	17,645	264,363
1918年	5,454	6,039	2,573	4,901	1,432	532	550	-156	486	62	1,122	22,995	287,358
1919年	27,132	10,999	3,576	20,762	6,746	904	1,455	-145	290	94	10,187	81,999	369,356
合計	113,268	42,405	24,132	30,111	22,897	8,872	7,393	2,378	2,327	2,217	25,533	281,534	—
比率	40.20%	15.10%	8.60%	10.70%	8.10%	3.20%	2.60%	0.80%	0.80%	0.80%	9.10%	100%	—

出典：前掲書『満鉄二次十年史』1322～1324頁より作成。

注：① 政府現物出資額は、1918年度末に完了した整理により訂正された金額を示す。

② 雑施設には肥料工場も含まれている。

のため水道、電気、ガスなどのインフラストラクチャーの完備、いわゆる付属地近代化の手段として投資が行われていた。<sup>31</sup>その他、一九一五年には大連汽船会社を設立し、鉄道業と共に流通・運輸部門の独占的な地位を確保した。さらに一九一七年からは鞍山製鉄所を加え、製鉄事業が確立された。使用石炭は満鉄社内の事業用炭として廉価で鞍山製鉄所に供給され、製鉄の生産費を安く収めることが可能になった。よって満鉄は撫順炭鉱で石炭、鞍山製鉄所で製鉄を生産し、満州および日本の重化学工業に大きく貢献する企業になった。

上記の表一五には創業から一九一九年までの満鉄における事業別の興業費を記した。表の如く、創業時の政府現物出資では鉱業が鉄道業より約二倍も多く出資された。満鉄における撫順炭鉱の財産評価が最も高かったことが窺える。しかし同期間における興業費の投資額を見るとそれは一致しなかった。

同期における総興業費は二億八千万円に達した。その内訳を見ると、逆に鉄道業に全体の四〇、二パーセントである一億一千三百余万円の資金が投じられ、首位を占め、鉱業に約四千二百余万円、全体の十五、一パーセントの資金が投じられた。それは満鉄経営において鉄道業が満州経営において最も重要な企業体として認識され、重点的に興業費が投下されたと考えられる。

鉄道業と鉱業以外の興業費を見ると、製鉄所に十、七パーセント、港湾業に八、六パーセント、地方施設に八、一パーセント、工場に三、二パーセント、電気に二、六パーセントなどの興業費が投じられた。このように鉄道業、鉱業、製鉄、港湾、地方施設に偏重投資が行われた。すなわち撫順炭鉱では石炭を採掘し、鞍山では鉄を作り、満州内陸の運送

を鉄道業が担い、海外への運送には港湾の整備が必要であった。特に経営にかかわる地方施設、電気、ガス、旅館、雑施設などへの多額の投資は満鉄が非営利機関的な国策会社であることの象徴であろう。<sup>32)</sup>

地方施設への投資は満鉄を通じて日本の経済的、文化的な侵略の手段であった。地方施設とは満鉄の付属地を称する。満鉄の創業年に日本軍から引き渡された鉄道用地、旅大租借地などを含む十四、九七一ヘクタールの面積である。<sup>33)</sup> かかる地域への道路、堤防、護岸、橋、通水溝、公園、墓地、火葬場、学校などの教育施設、病院、新聞、運動場などのインフラストラクチャーの完備に必要な資金を投入し、経済的・文化的な侵略を強化した。

各事業体の投資動向を見ると、創業から第一次世界大戦の勃発まで重点的に行われ、経営活動に必要な基幹設備を備えた。しかし第一次世界大戦が勃発すると、興業費の投資が停滞した。それは戦争特需を利用し、資本蓄積を極大化するため、さらなる機械設備の導入を先送り、既存の設備を充分に利用したからである。そのため興業費の投資が減少し、表13のように第一次世界大戦期に利益が急増した。

このような動きに相反して持続的に興業費を投下した企業体があった。それは港湾業と鉱業である。港湾の場合、戦争特需によって増え続ける貨物輸送のため大連港を増築したのが主な理由である。鉱業は主に撫順炭鉱であるが、創業以来、持続的に興業費を投下した。

当時満州の工業は日本より遅れていた。満鉄はかかる地域を発展させ、日本の植民地にする計画であった。そのために満鉄は鉄道の整備により近代的な設備および資本導入のパイプラインを作り、近代産業勃興を計画した。その原動力を担ったのが撫順炭鉱の石炭であり、そのため満鉄

は炭鉱開発に力を注いだと考えられる。撫順炭鉱の興業費の内容は上記の表16のとおりである。

表一六 撫順炭鉱における興業費の年度別決算表 (1907年～1919年)

(単位：千円)

年度	鉱区	機器	家屋	開坑	用地	土木	工場	その他	計
政府出資	45,484	179	26	42	551	175	3	—	46,460
1907年	—	102	132	69	0.6	27	19	36	386
1908年	—	1,029	892	230	95	96	218	270	2,830
1909年	—	754	354	480	0.4	52	73	218	1,931
1910年	—	1,122	337	349	4	48	45	171	2,076
1911年	—	340	302	231	264	38	30	264	1,469
1912年	—	816	272	173	101	61	18	12	1,453
1913年	—	856	171	288	8	187	154	105	1,769
1914年	—	2,098	684	427	96	368	127	-926	2,874
1915年	—	1,373	187	205	158	660	20	-150	2,453
1916年	—	-309	-68	159	52	258	-101	2,515	2,506
1917年	—	2,089	216	267	137	5	165	2,508	5,387
1918年	-153	1,997	587	769	454	477	79	1,829	6,039
1919年	-168	4,280	943	1,210	966	808	280	2,680	10,999
計	-321	16,547	5,009	4,857	4,594	3,085	1,127	9,532	44,430
比率	-0.7%	37.2%	11.3%	10.9%	10.3%	6.9%	2.5%	21.5%	100%

出典：前掲書『満鉄二次十年史』685～686頁。

注：①政府出資とは、1918年度末に完了した政府出資財産1億円に対する整理額である。

②その他は工業及び事務費に関する費用を含んでいる。

③鉱区欄におけるマイナスは減価償却の費用であり、その他の一印は他用度への振替額である。

その内訳を見ると、機械購入が三七、二パーセントとして首位を占めていた。次に家屋建築に十一、三パーセント、開坑費が一〇、九パーセント、用地買収費が一〇、三パーセントを各々占めていた。特に第一次世界大戦期の興業費の投資が多く、なかんずく機械購入に集中していた。採炭事業への機械導入はポンプ、捲揚機、送風機など採炭活動において基本的に必要な設備の導入が大部分であった。<sup>34</sup>ポンプは深部採炭に伴って湧いてくる水を坑外に噴出させるために必要であった。特に撫順炭鉱は一九一二年から灑砂充填採炭法<sup>35</sup>によって採炭が行われ、ポンプの使用が急増していた。

その他、創業初期のこともあつて用地買収費や開坑費も多く投下されたことが窺える。

満鉄は第一次大戦の特需によって多額の資本蓄積が可能となり、一九一九年からは拡大再生産の道に突入した。もちろん撫順炭鉱も一九一九年は前年比五五パーセントに興業費を増やした。その内容は機械購入と開坑費がもつとも多かつた。それは採炭の機械化を通じて更なる生産力の拡大を図るためであつた。

しかしかかる興業費は撫順炭鉱の全体事業に使用した投資額であり、採炭事業のみではない。ちなみに撫順炭鉱の付帯事業は発電所、撫順駅までの石炭運送と採砂場から坑口まで充填材料の運搬のための電気鉄道、機械の修理および製作をする機械工場、化学工場、研究所、都市ガス、骸炭製造、モンドガス、硫酸工場などであり、採炭事業への機械導入は表一6より少額であると考えられる。特に採炭現場における機械化は一九一九年にコールカッター一台のみである。<sup>36</sup>このように切羽はほとんど手労働であつた。そのため採炭現場と運炭における大量の追加労働力が

要求され、労働力を調達する中間介入者が必要になつた。

撫順炭鉱がこのように満鉄の主軸産業になつたのは日本政府の積極的な支援があつたからこそ可能であつた。以下、当時の日本政府の撫順炭鉱経営に関する思惑について帝国議会衆議院委員会議録を取り上げ検討しておく。

日露戦争によって撫順炭鉱を占領し、その経営を開始した満鉄は上記の表一5のように一九〇七年の興業費は少額であつた。これは撫順炭鉱の開発に対して消極的であつたことが窺える。このような動きに対して日本の政治家は撫順炭鉱の開発を積極的に行うべきだと主張した。衆議院議員松本君平がその一人である。彼は一九〇八年二月「撫順炭鉱開発の建議案」を衆議院委員会に提出した。松本は「今ノ撫順ノ設備ト云フモノハ甚ダ規模ガ小デアツテ、折角出タ大炭山ヲ其儘ニシテ置クト云フコトハ甚ダ遺憾ノコトデアル」<sup>37</sup>のように撫順炭鉱の開発を提唱した。しかし当時の満鉄は資金力が乏しく、その打開策として「立派ナ計算ヲ示シテ利益ノアル計算ヲ示セバ……欧羅巴ノ市場ニ於テ、何処デモ五千万ヤ一億万ノ金ヲ募ルコトハ容易ナコトデアラウト思フ」<sup>38</sup>のようにヨーロッパでの外債を募集して資金を調達し、撫順炭鉱の開発費にあてる考えを示した。

さらに彼は撫順炭鉱の経営方法として日本の炭鉱の平均採炭費二円六錢より安く抑えられると主張した。撫順炭鉱のそれが可能な理由として、①撫順炭鉱の炭層が水準以上にあるため、水準以下にある日本の炭鉱より排水費用が節約できる事。②炭層の厚い撫順炭鉱は日本の炭鉱より採炭費が安く済む事。③中国人労働者の賃金の安さ等を挙げた。このような方法を実現させることで、採炭費を一円に下げる事が可能とし

た。そして「日本全土ノ石炭ヲ廉クシナケレバナラス、廉クスルト云フコトガ今日国ノ富ヲ盛ンシテ、工業ヲ隆ンニスル一番根本ノ必要ナクト」<sup>39)</sup>を目的として撫順炭鉱の開発を提案した。

創業初期の撫順炭鉱の営業不振は日本国内の炭鉱経営者が撫順炭の国内輸入によつて経営の悪化を恐れ、撫順炭の拡大開発に反対したとの指摘がある。それは満鉄設立委員会の実業家の中には炭鉱業と関係の深い委員が多く含まれており、創立前から「日本ニ於ケル石炭ト競争シナイヤウニ、石炭ノ下ラヌヤウニ、利益ヲ失ハヌヤウニ立案シタノハ当リ前テ」<sup>40)</sup>のように日本内地の炭鉱経営者が有利な方向で立案されたと批判した。実際に撫順炭鉱の経営には三井、三菱、筑豊炭田の経営者が多く参加していた。

### 第三章 石炭販売

満鉄は野戦鉄道提理部から撫順炭鉱を引き継ぐと共に、鉱業部の下に販売課を設け、一九一〇年十月に日本政府より石炭販売が正式に許可を受け、撫順炭をはじめ、社外石炭を販売した。社外石炭は日本炭（一九一〇～一九一一年、一九一六～一九二二年）、本溪湖炭（一九一〇～一九三二年）、淄川炭（一九一六～一九一八年）、搭連炭（一九一四年から販売し、その後は撫順炭に合併された）、尾明山炭（一九一七～一九二二年）、瓢爾屯炭（一九一七～一九二二年）、新丘炭（一九一九～一九二二年）、開平炭（一九一七～一九二二年）、阿金溝炭（一九二一～一九二五年）、蛇窩炭（一九一九～一九二二年）、牛心台炭（一九二四年）などである。

表一七 撫順炭及び他種炭の販売量（1907年～1919年）

（単位：千トン）

年 度	石 炭				煉 炭	コークス	計	原 価 (円/トン)
	撫順炭	煙台炭	本溪湖炭	その他				
1907年	202	—	—	—	—	—	202	2.59
1908年	443	—	—	—	—	—	443	1.92
1909年	714	—	—	—	—	—	714	1.5
1910年	946	25	21	55	—	1	1,048	1.28
1911年	1,050	35	78	11	—	2	1,176	1.32
1912年	1,513	38	89	—	—	2	1,642	1.47
1913年	2,273	51	173	0.9	—	4	2,502	1.64
1914年	2,173	90	179	28	0.1	5	2,475	1.75
1915年	2,019	113	105	42	2	6	2,287	1.79
1916年	2,232	105	164	67	6	6	2,580	2.06
1917年	2,312	116	140	137	7	6	2,718	2.22
1918年	2,640	108	156	358	7	8	3,277	3.55
1919年	2,788	96	90	719	3	10	3,706	5.46
総 計	21,305	777	1,195	1,418	25	50	24,770	
占有率	86.00%	3.10%	4.80%	5.70%	0.10%	0.20%	100.00%	

出典：1907年から1916年までは、前掲書『満鉄十年史』604頁、1917年から1919年までは、前掲書『満鉄二次十年史』693～694頁より作成。原価は、三宅亮三郎『撫順炭鉱特別会計ノ提唱』撫順炭鉱、1925年、86～87頁より作成。

注：①出所の前掲書『満鉄二十年史』には1917年の撫順炭が3,312,086トンとしているが、2,312,086トンと考えられる。

②その他は牛心台、淄川、撫順二号、搭連坑、瓢爾屯、日本、開平、煙台硬、復州、尾明山、雜、拾集、搭連洗滓、新邱、蛇窩、硝石、阿金溝、裕信、炸子鑿、長城、華勝、撫順微粉炭の合計である。

石炭以外は一九一〇年から撫順産のコークスの販売を開始した。更に、一九一一年七月内閣監第九五七号によつて石炭・煉炭以外に他社産の鉱産物販売が認められ、本溪湖、開平、鞍山などで生産されたコークスの販売を開始した<sup>41</sup>。その他に一九一五年八月から撫順炭鉱で生産された硫酸アンモニア、アスファルト、ナフタリン等の販売、そして一九一六年四月に大石橋のマグネサイト、同年六月には復州の粘土、一九一七年二月には海城のタルク等を扱い商品は多種であった。また一九一九年から鞍山製鉄所産の銑鉄の販売が加わり、石炭と共に滿鉄販売課の主力商品になった<sup>42</sup>。

石炭の販売量を見ると上記の表一七の如く、約九十パーセントが撫順炭鉱および煙台支坑の石炭であった。

撫順炭の特徴は灰分が他炭より少なく揮発分が非常に高いことである。そのため着火が容易で、火力が強いという利点があつたが、燃焼時間が短いので機関用としては不適切な欠点もあつた<sup>43</sup>。また水分は他炭より多く、粘結性が弱いためコークス用としても適切ではなかつた<sup>44</sup>。だが、品質は普通燃料炭として日本炭の二等炭以上であり、ガス用炭としては夕張炭とほぼ同等であつた。撫順炭鉱の支坑である煙台坑の石炭は他炭より大量の硫黄量を含んでいるという欠点があつた。しかし固定炭素が多いため鍛冶用として利用していた。

また撫順炭の最大のライバルであつた開平炭は炭質が撫順炭より着火し難いという短所があつた反面、長時間燃える利点もあつた。筑豊炭は水分量と硫黄が少なく、揮発分が多いため機関燃料およびガス製造用として利用していた<sup>45</sup>。

朝鮮の平壤炭田産の

無煙炭は硫黄がパーセント以上まで達するものもあるために「ピッチ」入り煉炭の製造用として利用していた。硫黄が多く含まれるというのは、すなわち、亜硫酸ガスの大量の発生を意味する。そのためにも悪臭によつて木炭の代用としての家庭用、養蚕業への利用が避けられていた<sup>46</sup>。しかし灰分は他炭より少ないため「カーバイド」工業に適していた。

淄川炭の炭質の特徴は上群層に属する石炭は漆黒色瀝青炭にして粘結性があり、コークス原料として利用されてきた。それゆえにのち、八幡製鉄所および海軍艦船用に使用されていた<sup>47</sup>。上記の表のように淄川炭は揮発分が多いため着火力と蒸発力は相当であるが、灰分と硫黄が多く含まれ、大量の灰と悪臭が欠点であつた。

滿鉄が販売していた輸出炭は主に撫順炭であつた。しかし前述したように本溪湖炭は製鉄に最も適している石炭であるゆえに日本の八幡製鉄

表一八 石炭の成分比較表

(単位：%)

成分	撫順炭	煙台炭	日本鱈田炭	朝鮮价川炭	淄川炭
水分	6.64	1.99	0.99	6.99	0.4
灰分	4.92	8.46	20.83	6.19	19.05
揮発分	33.32	5.52	6.43	4.47	12.5
固定炭素	60.15	84.03	71.76	82.35	68.05
硫黄	0.74	1.81	0.31	0.74	1.43
発熱量(カロリー)	7,040	81,401	7,288	6,679	6,900
色の性質	帯褐灰弱粘結	帯紫白色非粘結	淡褐非粘結	赤褐非粘結	淡褐弱粘結

出典：撫順炭は『滿洲日日新聞』1908年4月9日より、煙台炭は前掲書『滿鉄十年史』571頁より作成。また日本、朝鮮、淄川炭は、滿鉄臨時經濟調査委員会『本邦及朝鮮に於ける無煙炭の需要並滿洲産無煙炭に関する調査』1929年、44頁、98頁、127頁より作成。

注：撫順炭は千金寨坑の富士層であり、煙台坑は上接炭である。

表一 撫順炭販売量 (1907年～1919年)

(単位：千トン)

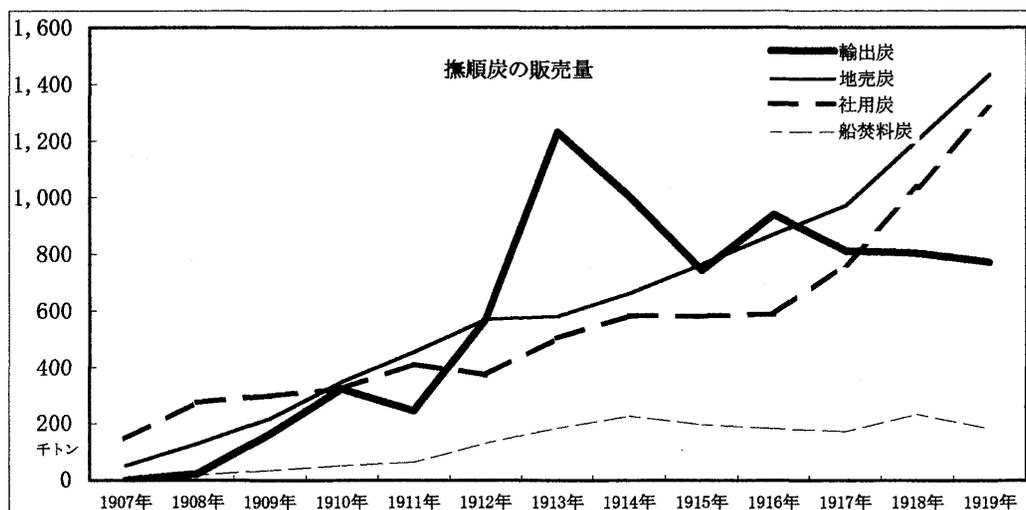
年度	地売炭	輸出炭	社用炭	船燃料炭	計	出炭量
1907年	53	0	146	3	149	233
1908年	130	21	276	17	314	491
1909年	218	163	299	34	496	706
1910年	348	324	324	52	700	914
1911年	455	245	411	64	720	1,383
1912年	569	569	373	131	1,073	1,513
1913年	581	1,231	504	186	1,921	2,281
1914年	661	1,005	582	227	1,814	2,244
1915年	766	743	581	197	1,521	2,240
1916年	871	940	587	183	1,710	2,131
1917年	971	811	763	173	2,718	2,427
1918年	1,202	804	1,037	233	3,276	2,626
1919年	1,437	771	1,315	184	3,707	2,870
総計	8,262	7,627	7,198	1,684	24,771	22,059
占有率	33.4%	30.8%	29.1%	6.8%	100.0%	

出典：1916年までは、前掲書『満鉄十年史』608～609頁、618～619頁、625頁より作成。1917年からは、前掲書『満鉄二次十年史』704頁より作成。

所に販売していた。その他、徳山煉炭所にも販売していたが、本溪湖炭の販売は本溪湖煉炭会社が直接販売していたため、満鉄は山元から若松および徳山までの運送のみを受託していた。

このように他炭が多様になったのは販売市場の拡張により、販売量が急増したにも拘わらず山元の生産体制が不十分であったのが主な原因である。また撫順炭の欠点を補うため、混合販売が必要であったのも一因であった。たとえば、コークス販売の場合、第一次世界大戦の影響で鉄

図一 撫順炭の販売量 (1907年～1919年)



出典：(表10) より作成。

の需要が増加していた。そのため撫順炭鉱は龍鳳坑と新屯坑を開坑し、一九一七年からコークス製造に着手して製造を始めた。しかし炭質の問題から本溪湖炭と混入してコークスを生産していた。<sup>43)</sup>

一方、同期には炭質を向上するために選炭機の導入が一般化した。撫順炭鉱は一九〇八年四月から選炭を開始し、切込炭の他に塊炭と粉炭を生産するようになり、三品種を販売した。しかし炭質に問題があると消費者からの苦情が出はじめ、一九一一年に大山坑と東郷坑の堅坑が完成した頃、乾式であるマーカス式選炭機を導入した。<sup>44)</sup>この機械は一つで篩分と手選が行われるという利点があったが、他社の石炭に比べ質が悪く、消費者の不満が絶えなかった。

満鉄は需要別に地売炭、輸出炭、社用炭、船焚料炭に分けて販売した。地売炭とは満州内地の市場で販売される石炭である。輸出炭とはそのとおり満州以外の海外へ販売する石炭である。社用炭とは満鉄が使用する石炭を指す。また船焚料炭とは満州の各港に出入りする船舶の燃料用として販売する石炭である。

撫順炭の販売順序は、まず、社用炭を確保し、その残量を地売炭として売り、さらにその残量を船焚料炭とし、そして最後に残されたものを輸出炭とするという方法を取っていた。<sup>45)</sup>すなわち輸出炭を炭練調節の全策として位置づけていた。そのため上記の図12のように一九〇七年から持続的に社用炭と地売炭の販売量が増加しており、販売量が激しく変動する輸出炭とは対照的である。すなわち、満鉄は自社使用の石炭を優先して確保し、経営の安定化を計り、満州経営の安定および満州市場を掌握するためにかかる手段を取っていた。

表19には創業から一九一九年の間に販売された撫順炭の販売量を記

した。

創業初期は満鉄の社用炭として鉄道、船舶、工場、各事務所、山元の消費が大部分であった。

そのため撫順炭の販売量が占める社用炭の割合は、一九〇七年七二パーセント、一九〇八年六二パーセント、一九〇九年四二パーセントで年々減少していたものの首位は依然として維持していた。しかし出炭量の増加は満州各地に販路を開拓することとなり、地売炭が一九一〇年から社用炭の販売量を上回り、一九一一年は三九パーセント、一九一二年には三五パーセントであり、社用炭の販売量を抜いて首位を占めた。

このような販売量の増加は市場拡張と共に山元の増炭計画が着実に進められた結果であるが、輸送部門での拡充も重要な役割を果たした。鉄道業は一九〇八年六月に狭軌から広軌に改修を完了し、石炭専用の貨車を設け、一日平均千五百トンの送炭力を維持するようになった。<sup>46)</sup>さらに一九一〇年一月にはアメリカから石炭運送用貨車を導入した。最初は一両で三十トンしか積載できなかった貨車を一両で五十トンの運送が可能な貨車に変え、それを五十台導入した。<sup>47)</sup>これによって山元と石炭市場の間の流通が円滑になり、販売量が急増したのである。

しかし一九一三年からは地売炭、社用炭は販売量が低迷し、その剰余分を輸出炭として販売し始めた。その結果、一九一三年から一九一六年までは地売炭、社用炭を抜いて輸出炭が全体販売量の四十パーセントを占め首位になった。しかし一九一四年から第一次世界大戦によって海運の利用が困難となり、輸出炭の販売が激減した。反面、満州の産業界が好況となり、その剰余分は地売炭と社用炭に転化して販売された。満州内地の戦時特需は撫順炭のみでは需要を満たさなかった。また一九一七

年ははじめの大山坑の爆発災害によって採炭が不可能となり、日本および開平炭を一九一七年には三万トン、一九一八年は一七万トンを各々輸入した。<sup>53</sup> その結果、一九一七年から一九一九年の間は地売炭の販売が主流であった。

このように撫順炭は販売市場の拡大によって一九一八年からは出炭量より販売量が上回るようになった。

同期における撫順炭の総販売量を見ると、地売炭が全体の三三、四パーセントを占め首位、輸出炭が三〇、八パーセント、社用炭が二九、一パーセント、船焚料炭が六、八パーセントを各々販売した。

それでは撫順炭の販売状況を考察してみよう。

#### 第一節 地売炭

地売炭は満州経営においてエネルギーの安定的な供給という機能を果たすものであり、創業から一九一九年までの撫順炭販売において中軸の地位であった。

創業当初の地売炭は山元の撫順、煙台、本溪湖および撫順近隣の満鉄付属地である奉天、錦州、遼陽、四平街などが主な市場であった。しかし満鉄による鉄道業の発達に伴ってその市場も拡大され、販売の範囲が哈爾濱、大連、長春にまで及んでいた。表一10のように、一九〇七年度において奉天、大連、長春、哈爾濱の四大市場における占有率が地売炭総量に対して六十パーセントを占めていた。その後かかる地域への販売量が増え続け、一九一九年には六三パーセントを占め、撫順炭の主な市場であった。創業から一九一九年まで四大市場の増加率を見ると大連三八倍、奉天十三倍、哈爾濱（一九〇八年から）九四倍、長春三四倍と各

々増加した。このように地売炭は炭鉱の近隣から遠隔地に拡大され、満州においてその独占市場の地位を確立した。

地売炭の販売方法は、大口の消費者へは満鉄出張所より販売し、小口少量の消費者へは一般販売者が石炭を販売するものであった。

それでは各市場における撫順炭の販売状況を窺ってみよう。

市場占有率は大連が二〇、六パーセントで首位を占めていた。

大連における石炭の販売は野戦鉄道提理部が撫順炭の払い下げを開始した一九〇五年頃からである。当時は山元の出炭量が少量である故に九州炭を輸入して大連市場に供給していた。その後一九〇七年頃には山元における出炭量の増加によって石炭が回るようになったが、撫順炭は選炭されず粉炭が多く含まれ、九州炭が大連市場を独占していた。その頃、九州炭を輸入していた佐藤至誠（後に会長）が、撫順炭の粉を水で練り上げ、華商に販売した。そして満鉄が創立され、撫順炭販売が民間人に払い下げられると、佐藤は大連石炭商組合を組織し、満鉄の特約販売人となった。その後、大連における撫順炭は大連石炭商組合が販売し、満州において第一位を維持したのである。<sup>54</sup>

奉天は当該市場の掌握を目指して清和、三井、三和、宝栄、松昌、南満炸煤局、茂林洋行、拓殖公司など八社が競争していた。その結果、石炭業者間の過当競争による乱売の問題が生じていた。かかる問題を解消するためカルテルを組織し、販売価格を共同に設定し違反業者には一トンにつき小洋銀五十銭以上一円以下の違約金を設け、相互損失を防いでいた。<sup>55</sup> また奉天は開平炭および満州各地産石炭の競争地でもあった。特に開平炭は撫順炭にとって手強い競争相手であった。満州における販路を営口方面とした開平炭は、炭価が撫順炭より高価であったが固定顧客

による堅実な販売網の維持により充分競争力を持っていた。<sup>56</sup> 価格競争で撫順炭が有利になったのは撫順炭鉱の母会社が鉄道業を営んでいる故に、運賃を安く押さえられることであつた。撫順炭と開平炭の競争は満州の市場のみならず北中国でも激しく行われた。そしてこのような競争は相互に損害を招くようになり、それを避けるため一九一八年十二月に開瀾炭鉱と満鉄の間に石炭販売協定を結んだ。その協定の内容は、開瀾炭鉱は牛莊港、大連、安東で販売を禁止する事、満鉄は天津およびその周辺、新民府および京奉線西部沿線で石炭を販売しない事である。このような協定は一九三〇年まで相互に守られていたが銀貨の暴落によつて撫順炭の競争力が弱まり、ふたたび開平炭との競争が始まつた。<sup>57</sup>

哈爾濱は地売炭市場において最も急激に拡大した市場である。表10のように哈爾濱は一九〇八年から一九一九年までに九十倍も増加した。

哈爾濱市場の開拓は三井物産のみならず満鉄、中国の民族資本および日本の民間資本が結託し、市場を拡大していた。<sup>58</sup>

哈爾濱市場は本溪湖炭が市場を掌握していたが、撫順炭の進出により激烈な競争が展開された。しかし低価格競争の上に本溪湖炭も余儀なく市場を撫順炭に譲渡せざるを得なかつた。<sup>59</sup> また東清鉄道<sup>60</sup>の運賃の安さによつて撫順炭の市場は拡張された。<sup>61</sup> 哈爾濱における石炭の需要は製粉会社および東清鉄道のみでも年間十五万トンの見込みがあり、暖房用炭を加えれば年間三〇万トン以上の市場であつた。ただ東清鉄道沿線の採伐木が安価で販売されていたが、乱伐によつて採伐地が奥深いところまで進み運送料の高騰が必然となり、結局木材が高騰し、撫順炭を使用せざるを得ない状況に直面していた。<sup>62</sup>

表-10 地売炭販売状況 (1907年~1919年)

(単位：千トン)

年度	大連	奉天	哈爾濱	長春	營口	遼陽	四平街	安東	社員用	旅順	錦州	撫順	本溪湖	吉林	計	総販売量
1907年	8	19	—	5	6	2	1	—	—	5	0.8	6	—	—	53(26)	202
1908年	18	39	2	19	24	10	3	1	4	7	—	2	0	—	130(29)	443
1909年	59	39	17	25	34	7	8	5	8	9	—	8	—	—	218(31)	714
1910年	77	56	39	50	52	23	16	9	11	7	—	7	—	—	348(33)	1,048
1911年	93	74	45	68	63	33	27	10	15	19	0.1	5	3	—	455(39)	1,175
1912年	108	97	70	72	68	40	29	18	19	34	3	4	3	3	569(35)	1,642
1913年	113	63	101	72	67	34	29	20	19	21	28	4	4	7	581(23)	2,502
1914年	123	91	86	82	71	54	33	22	25	21	33	6	6	6	661(27)	2,475
1915年	143	86	144	94	81	62	39	25	24	21	30	5	6	6	766(33)	2,287
1916年	178	113	199	89	81	55	30	29	28	22	26	8	8	6	871(34)	2,580
1917年	226	130	167	120	82	69	35	40	33	26	10	10	14	8	971(36)	2,718
1918年	254	209	159	139	90	100	55	55	45	28	7	30	22	9	1,202(37)	3,277
1919年	300	242	188	170	95	124	77	80	46	31	7	38	28	12	1,437(39)	3,707
総計	1,700	1,258	1,217	1,005	814	613	382	314	277	251	145	133	95	57	8,262(33)	24,770
比率	20.6%	15.2%	14.7%	12.2%	9.9%	7.4%	4.6%	3.8%	3.4%	3.0%	1.8%	1.6%	1.2%	0.7%	100.0%	

出典：1916年までは、前掲書『満鉄十年史』608~609頁、1917年からは、前掲書『満鉄二次十年史』713頁より作成。

同期においては撫順炭鉱と隣接している吉林市場の低迷が特徴である。一九一二年から貨幣価値が急落したのに加え撫順炭に対する重課税が主な原因であった。<sup>64)</sup>

次に地売炭の用途について検討しておこう。地売炭は主に工業用炭（四八、八パーセント）<sup>65)</sup>と家事用炭（四〇、二パーセント）として販売し、その他鉄道（七パーセント）、日本官衙（二、一パーセント）、中国官衙（〇、六）、雑用（一、三）に販売した。特に工業用炭と家事用炭は第一次世界大戦の特需によって販売量が急増し、地売炭販売量の主役になった。このように販売量が急増したのは人口の増加と産業の勃興に深く関係がある。同期における関東州および満鉄付属地の人口を見ると、一九〇六年はおよそ三八万名であったが一九二〇年には約八五万名に増えており、<sup>66)</sup>また関東州および満鉄付属地の鉱工業生産高を見ると、一九一〇年に約二千九百万円であったのが一九一九年には約一億八千万円に急増していた。<sup>67)</sup>

## 第二節 輸出炭

輸出炭は植民地炭鉱の特色をよく表わしたものであり、撫順炭鉱の性格を代表するものでもあった。

創業初期において輸出炭は炭練調節の安全策として位置づけられた。そのため社用炭、地売炭、船燃料炭は販売以来年々増加しているのに反して、その増減が激しいのが特徴である。

下記の表は創業後十三年間の満鉄による輸出炭の販売量を記したものである。

表一11 輸出炭の販売量 (1907年～1919年)

(単位：千トン)

年 度	朝 鮮	南 中 国	日本内地	北 中 国	東南アジア	台 湾	ウラジオストク	其 他	計
1907年	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1908年	0.2	12	2	7	—	—	—	—	21
1909年	40	85	3	24	12	0.1	—	—	164
1910年	87	156	9	57	11	—	5	0.1	324
1911年	5	111	55	39	9	14	10	—	245
1912年	141	211	112	55	25	17	8	—	569
1913年	234	275	386	78	201	48	10	—	1,231
1914年	210	154	361	69	176	30	4	0.4	1,005
1915年	253	186	122	66	80	33	3	—	743
1916年	299	205	180	92	141	23	—	—	940
1917年	362	143	149	84	73	—	—	—	811
1918年	458	74	159	54	58	—	—	—	804
1919年	522	57	114	25	52	—	—	—	771
合 計	2,611	1,669	1,652	650	838	165	40	0.5	7,628
占有率	34.2%	21.9%	21.7%	8.5%	11.0%	2.2%	0.5%	0.0%	100.0%

出典：1916年までは前掲書『満鉄十年史』625頁、1917年からは前掲書『満鉄二次十年史』724～728頁より作成。なお、南中国・北中国とは揚子江を基準にその以南を南中国、その以北を北中国と呼ぶことにする。

表の如く、創業年には山元の生産体制の不備によって出炭量は多くなかった。しかし翌年からは山元の出炭量の増加によって少量でありながらも総販売量の五パーセントに当たる二〇、六三五トンを香港、上海、芝罘、仁川、日本内地に販売した。

しかし石炭の輸出の際、関税権を持たない満鉄は清国の関税法によって輸出税を収めなければならなかった。関税を巡る摩擦はしばしば起こるが、一九〇八年四月に營口から上海に輸出する撫順炭から清国は関税を徴収した。当時の清国関税規則は「石炭の輸出税は之を二種に分ち石炭の産出地方及び其品質の如何によつて税率を異にし関税規則に示す」のように産地と石炭の品質によつて税率を決定し、賦課した。満鉄は撫順炭の税率を「山東直隸湖南甘肅其他の地方の産出石炭に対しては一ヘメースの輸出税を課す事となれるものなるが故我撫順炭の如きは断じて之が適用を受く可きものとせるに按すれば撫順炭は大体に於て開平炭と同様なるは何人も知る所なる」のように一トン当たり一「メース」の輸出税の適応を清国に要求した。

協議の結果、輸出税は新協約によつて最恵国待遇に準拠する条約を結ぶ事に成功し、開平炭と同一の税率となった。さらに一九一一年五月十二日、日本政府および満鉄の關係者と清国政府の間に「撫順、煙台炭坑細則」を締結した。<sup>(71)</sup>この規定によつて出炭原価の五パーセントの石炭採掘税を納めた。原価の計算は、毎日の出炭量が三千トン未満の期間には一トン当たり五銭、それを越える場合に一トン当たり一円を課する方法であった。それは他炭鉱より三十パーセント少ない税金であった。さらに社用炭には採掘税が免除された。そのほかに内地税、所得税、通過税、雑税も免除された。<sup>(72)</sup>

撫順炭鉱が植民地炭鉱としての機能を發揮することになったのは一九〇九年からである。同年には総販売量の二三パーセントを販売し、前年度と比べると実に八倍に拡大した。一九一〇年には総販売量の三二パーセントである三二万トンを販売し、販売以来の最大量に達していた。しかし、山元における労働力の不足およびペストの蔓延によって出炭量が停滞し、その影響で満鉄の総販売量に占める輸出炭の割合が一九一一年には二一パーセントに減少した。だが翌年からはイギリス本国およびオーストラリアの炭鉱での同盟罷工、インド炭鉱では石炭輸送用貨車の不足のために東南アジアにおける石炭の供給不足が生じた。また日本では経済規模の拡大によって工場用炭と鉄道用炭の需要が急増した。このような特需は一九一三年まで続き、総販売量の約五十パーセントの石炭を輸出していた。特に一九一二年から輸出炭は地売炭、社用炭、船燃料炭を抜いて一九一四年までトップを維持した。

一九一四年からは前年度より販売量が減少した。それは日本内地における石炭市場の不振によつて若松、門司港における貯炭量の増加と同年八月からの第一次世界大戦によつて海運が不便になったのが原因であった。また翌年からは中国の日貨排斥運動によつて中国の石炭市場で競争相手の開平炭に基盤を奪われ、更に中国南部の大洪水と船舶会社の船運賃の引き上げによつて輸出は厳しい状況であった。そのため一九一六年からは運賃が安い臨時傭船を使い、朝鮮、山東、上海方面に重点的に販売先を転向した。

表一12 韓国における石炭価格

(単位：円)

炭種	塊炭	切込炭	粉炭
撫順炭一等	9.30	—	9.00
唐津炭二等	8.80	8.75	7.80
〃三等	8.70	7.60	6.70
〃四等	8.60	7.40	6.00
筑豊炭一等	8.20	7.00	6.00
〃二等	9.50	8.70	7.80
〃三等	8.80	7.60	6.70
〃四等	8.65	7.20	6.00
平壤炭	8.00	6.55	6.00
平壤炭	13.00	—	10.00

出典：「韓国の撫順炭需要」『筑豊石炭  
 鉱業組合月報第六十九号』1910  
 年3月、69頁。

上記の表一12のように

朝鮮、南中国、日本は輸出炭の三大市場であった。

朝鮮は満州との地理的

な関係上、地売炭の市場

と同質な性質を有し、満

鉄も地売炭に準ずる取扱

いを行っていた。満鉄は

同市場に一九〇八年に始

めて二〇五トンの石炭を

販売したが、その量は他市場より少量であった。しかし翌年五月より韓

国鉄道との納炭契約によって毎月五千トンから七千トンを供給し、販売

量が急増した。<sup>73</sup> また一九一二年五月、京城に出張所を設置して販売市場

の拡大を図った。その結果、創業後十三年間で朝鮮市場に販売していた

石炭は全体の三四、二パーセントで首位をしめた。

しかし朝鮮の石炭市場は撫順炭、日本炭、平壤炭の競争地域であった。

上記の表一12のように朝鮮における撫順炭の値段は平壤炭より安価で

あったが、筑豊一等炭を除いて日本炭より高価であった。そのため撫順

炭は朝鮮市場で厳しい状況であった。しかしこのような価格差があった

にもかかわらず一九〇九年には韓国鉄道に撫順炭納入契約が成立した。

当然日本の炭鉱業者はかかる決定に反発した。<sup>74</sup> この決定から当時の日本

政府の思惑が如何であったかが窺える。すなわち「之を国家百年の大計

に鑑みて区々たる眼前の小利害を顧慮するの違なく、断然撫順炭使用の

方法を採用せる次第なり」としたわけである。石炭は一度採掘すれば再

生産が不可能な資源である。しかし当時の日本は乱掘乱売が大きな問題

であった。<sup>76</sup> そのため「一朝国家有事の日に際せんか、大いに寒心すべき

ものあり、故に成るべく日本内地の石炭は、其必要以上の採掘を見合わ

せ、一日丈にても永久に保存せざるべからず」と主張した。また「撫順

炭は全く事情を異にして、租借地の石炭なれば、成るべく早く多量の採

掘をなすの必要あり」とし、中国の反日感情が高まる以前に多く採掘す

る目的であった。このような二つの理由から日本の炭鉱業者に打撃を与

えるとしてもできる限り撫順炭を使用するというわけであった。

その後、撫順炭の炭価問題は採掘費の低減化と運送設備の改善（一九

一一年安奉線の広軌化）によって改善され、漸次朝鮮市場を掌握するよ

うになった。

南中国は主に上海、香港、広東などを中心とする市場であり、その占

有率が全体の二一、九パーセントを占め、二位であった。

満鉄は一九〇八年八月に香港および上海方面のガス会社へ三井物産に

依頼して撫順炭二百トンを試売した。<sup>79</sup> その結果、同方面は既に九州炭が

市場を掌握している故に販路の開拓は厳しい状況が明確となった。その

後も上海に進出を模索していたが、九州炭は運賃が安いいため上海市場で

の競争は極めて厳しい状況であった。<sup>80</sup> 上海における石炭の相場は「開平

一等炭 九両 同二等炭 七両 同粉炭 五両五匁乃至六両 同家事用

持込 十払五十仙 山東塊炭 六両 撫順切込六両五匁 同粉炭 五両

六匁」であり、開平炭や中国炭より価格の競争では優位にあった。しか

し撫順炭は燃焼時間が短いという欠点を持っている故に低価販売による

攻略法しかなかったため、引き続き厳しい状況であった。<sup>80</sup>

北中国においての石炭市場は依然として少なく、全体の八、五パーセ

ントに過ぎなかった。そこで満鉄は石炭市場の開拓のため一九一一年一月、龍口に出張所を設け、芝罘を除く山東省方面の地域に石炭を直接に販売した。更に一九一六年六月には青島にも出張所を設置して市場の拡大を図った。

このように北中国における撫順炭販売の低迷は山東の諸炭鉱からの出回りと開平炭が既に市場を独占していたからである。また価格の競争でも開平炭が有利であった。<sup>83)</sup>

青島はドイツ経営炭鉱の独占場であり、棧橋料・水先料運搬料を含めその他に高価な手数料を徴収するために撫順炭の青島進出は困難な状況であった。<sup>84)</sup>

同地域における販売方法として、川炭は他種炭より硫黄や灰分が多く含まれているため撫順炭と混合して青島およびその付近の地域に販売していた。

創業初期に満鉄は日本内地への石炭販売を敬遠していた。当時日本の石炭は一トン当たり価格が平均七円であった。それはアメリカの一円五十銭よりはるかに高価であった。当時日本の製鉄所の関係者が撫順炭の購入を満鉄に打診したが満鉄は一トン当たり十円を要求した。<sup>85)</sup> それはいうまでもなく日本国内の炭鉱経営者を保護するためであった。そのため日本以外に販売先を求めていたのである。

日本にも一九〇八年から石炭を販売した。一九〇九年には名古屋のガス会社に二千余トン<sup>86)</sup>を輸出した。一九一二年日本鉄道院と納炭契約を締結し、その結果、創業後十三年間で日本市場に販売した石炭は全体の二一、七パーセントを占め、第三位となっていた。

日本内地における第一次世界大戦の戦時特需は一九一六年から始まっ

た。当時日本内地は工業の勃興と輸入の途絶によって新規製造工場が隆盛となり、それによる石炭の需要も急増していた。そのため各炭鉱は増産体制に入り、需要に応じていた。しかし供給不足となり、炭価は船運賃の騰貴と共に暴騰した。

その後第一次世界大戦が終わり、戦時特需の工業は漸次衰退していった。しかし工業品の輸出が戦時特需の工業に代わって、経済の好況を引き継いだ。そのため石炭の需要も相変わらず旺盛であった。ちなみに、一九一五年における筑豊一等塊炭の若松着相場が一トン当たり五円程度であったのが、一九一六年には十円、一九一七年には十八・五〇円、一九一八年には二五・五〇円、一九一九年には二七円に高騰していった。<sup>87)</sup>

満鉄が日本に販売した輸出炭は主に撫順炭であったが、前述したように本溪湖炭は製鉄に最も適している故若松製鉄所に販売する他徳山煉炭所にも販売した。その販売方法とは満鉄が山元から若松および徳山までの運送を受託し、本溪湖煉炭会社が直接販売した。<sup>88)</sup>

### 第三節 社用炭

社用炭は満鉄の本社および鉄道、船舶、工場、炭鉱、各事務所に対して使用する石炭を販売するものである。その販売方法は、本社が炭鉱より石炭を買収してふたたび各事業体に販売するというものである。

この際、炭価決定方法は一九〇七年度の上期には炭鉱用炭は三円、煉瓦製造用炭は四円五〇銭で販売し、他事業用炭は消費地遠近を問わず一トン当たり六円とした。いわゆる「各地画一主義」である。

一九〇七年一〇月には鉄道社用品運賃改正によって炭鉱用炭は不変であるものの、その他の石炭は基本炭価を一トン当たり五円とし、山元か

ら消費地の運賃を加算して社用炭の価格とした。いわゆる「近距離通減主義」である。

一九〇八年八月にはふたたび山元から消費地の遠近を問わないいわゆる「各地画一主義」に戻った。それは山元を除いて切込炭は一トン当たり六円とする計画であった。その後一九〇九年一月には切込炭五円、粉炭四円二〇銭、塊炭六円にし、続いて一九一〇年四月には山元消費炭を切込炭二円、塊炭二円五〇銭、粉炭一円五〇銭とした。<sup>(8)</sup>

上記の表一9の如く、社用炭販売量は総販売量の二九パーセントを占めていた。その内訳をみると、各事業用炭、すなわち、機関車および給水所が消費する鉄道用炭、沙河口工場などに使用する工場用炭が六八パーセントで首位を占めていた。<sup>(9)</sup>特に一九一七年から一九一九年の間に販売量が急増した。それは鞍山製鉄所の設立による製鉄用炭の需要が急増したのが主な原因である。

次に、山元消費炭は撫順炭鉱の燃料として二三、二パーセントを使用していた。そして船舶の燃料に使用する船舶焚料炭が八、八パーセントを占めていた。

ちなみに、満鉄の社員は一九〇八年七月三十一日までは会社から無料で石炭を供給されていた。その後、社員の増加によって石炭の無料供給は経営上の負担となり、貯炭場渡り価格として一トンにつき六円で販売された。<sup>(10)</sup>

#### 第四節 船焚料炭

船焚料炭は満州の各港に出入する船舶の燃料用として販売し、満鉄総販売量のわずか七パーセントに過ぎないが、商品運送の燃料において不

可欠な存在である。

撫順炭は前述したように揮発分が他炭より非常に高く、灰分および硫黄の低含有率が特徴である。それは燃焼速度が速いため火床面の節約、釜替の回数の節約、火夫の労働の節約を可能にするものであった。また低硫黄分のため悪臭が少なく、機関の損傷を免れるなどの特質があった。そのため船焚料炭としては夕張炭と田川炭に匹敵するものであった。

船焚料炭の販売は埠頭の規模によって異なっていた。日露戦争後、大連港が満州の窓口として機能を果たすようになってから、大半の船舶が大連港に集中することになり、船焚料炭の販売量も同期において八十パーセントで首位を占めた。そして营口港が大連港の補助港として機能し、十三パーセントを占めた。<sup>(11)</sup>

船焚料炭の販売は毎年平均五二パーセント増加していた。しかし一九一五年からは第一次世界大戦の影響で満州の各港に出入りする船舶が急減し、一九一四年より十三パーセント減少し、更に一九一六年には二十パーセントも減少した。

以上のように創業期における撫順炭は満鉄の社用炭、地売炭、輸炭を中心として販売が行われ、社用炭と地売炭は創業時から販売量が順調に増え続け、撫順炭鉱の安定的な収入源となった。輸炭の販売も満鉄にとつて大きな収入源であったが海外の市場および国際関係に敏感に影響し、撫順炭鉱にとっては安定的な収入源ではなかった。

#### 第四章 営業成績

次に満鉄における撫順炭鉱の営業成績を考察しよう。

前述したように満鉄は鉄道業、鉱業、港湾業に興業費総額の七十パーセントを投下した。このように大半の興業費を投下したのは満鉄におけるかかる企業体が重要であつた表れであろう。

上記の表13に満鉄における傘下企業および地方施設の営業成績を記した。表のように鉄道業の収入が総利益を遙かに上回り、一九一九年まで総利益に対して平均一、七五倍を記録した。一時的であるが一九〇八年には総利益の三、五倍にまで達した。鉱業は鉄道業よりはるかに少額であるが一九一一年には総利益の六三パーセントにまで達し、平均三七パーセントを占めていた。その他に港湾業、電気業、ガス業、船舶が黒字企業体であつたが、総利益の五パーセントにも満たなかつた。このように満鉄において鉄道業と鉱業が主な収入源であり、赤字である地方施設、旅館、製鉄所をカバーし、経営を安定的に支えていた。

また同期における収益率を見ると、鉄道業が興業費に対して四五パーセントの高収益を得ているのに対し、鉱業はわずか二、五パーセントにすぎなかつた。このような現象は他産業も同様であり、創業初期のこともあり、設備投資に多額の資金が導入されたのが原因であろう。

それでは次に、鉄道と石炭の関係を考察してみよう。

下記の表14は同期における鉄道業の営業成績を取り上げたものである。表の如く、鉄道の運賃収入において貨車が七十パーセント以上を占め、鉄道業が主に物資輸送の役割を果たした企業体であつたことが明確

表-13 満鉄における営業利益 (1907年~1919年)

(単位：千円)

年度	鉄道	鉱業	港湾	電気	ガス	船舶	製鉄	旅館	地方施設	その他	総利益
1907年	3,667	553	12	-36	—	—	—	-31	-130	-2,108	2,017
1908年	7,376	1,027	174	21	—	-126	—	-12	-125	-6,221	2,114
1909年	9,198	1,230	247	-4	-1	-255	—	-19	-230	-4,394	5,772
1910年	9,129	1,667	112	92	14	-193	—	-77	-497	-6,539	3,708
1911年	10,618	2,178	97	184	53	-148	—	-47	-615	-8,653	3,667
1912年	12,061	1,847	199	272	79	-22	—	-36	-768	-8,706	4,926
1913年	14,361	1,801	183	335	77	-127	—	-21	-1,051	-8,391	7,167
1914年	14,871	2,217	327	407	88	-169	—	-57	-1,086	-9,057	7,541
1915年	15,719	2,007	371	437	110	46	—	-48	-974	-9,588	8,080
1916年	19,379	2,200	364	589	126	214	—	-7	-1,268	-11,489	10,108
1917年	23,599	6,025	393	635	162	1,063	—	37	-1,608	-15,380	14,926
1918年	28,242	7,137	39	795	201	286	—	98	-2,407	-12,198	22,193
1919年	35,755	13,599	-1,335	417	192	-251	-1,487	-3	-4,216	-18,296	24,375
計	203,975	43,488	1,183	4,144	1,101	318	-1,487	-223	-14,975	-121,020	116,594
比率	1.75	0.37	0.01	0.04	0.01	0	-0.01	0	-0.13	-1.04	1

出典：1916年までは前掲書『満鉄十年史』936頁～943頁、1919年までは前掲書『満鉄二次十年史』1340～1348頁より作成。

注：その他は総体費、積立金、配当金、雑損益、利子、社債発行差額填補金などの合計である。

表-14 鉄道業の営業成績 (1907年~1919年)

年 度	鉄 道 収 入 (千円、%)				
	乗 車 人 員 (千 人)	貨 物 輸 送 量 (千 トン)	客 車	貨 車	合 計
1907年	1,512	1,486	3,594 (36.8)	6,160 (63.1)	9,769
1908年	1,868	2,609	2,965 (23.6)	9,542 (76.1)	12,537
1909年	2,179	3,569	3,250 (21.6)	11,242 (74.9)	15,016
1910年	2,349	3,922	3,265 (20.8)	11,642 (74.3)	15,672
1911年	3,158	4,706	4,273 (24.4)	12,471 (71.2)	17,526
1912年	3,906	4,682	5,009 (22.8)	13,913 (69.9)	19,907
1913年	4,144	5,782	5,069 (22.8)	16,159 (72.5)	22,275
1914年	3,618	5,706	4,367 (18.8)	17,550 (75.6)	23,217
1915年	3,708	5,861	4,842 (20.6)	17,261 (73.4)	23,532
1916年	4,411	6,230	6,040 (21.7)	19,882 (71.5)	27,815
1917年	5,845	7,274	8,137 (23.6)	23,793 (69.0)	34,458
1918年	7,492	8,334	10,911 (24.3)	30,378 (67.5)	44,993
1919年	9,274	10,097	14,244 (21.2)	46,306 (69.1)	67,061

出典：①1916年までの乗車人員は、前掲書『満鉄十年史』311~312頁、貨物輸送量は、339~340頁、鉄道収入は、349~350頁より作成。

②1917年から1919年までの乗車人員は、前掲書『満鉄二次十年史』311~312頁、貨物輸送量は、348頁、鉄道収入は、374頁より作成。

③鉄道収入合計の数字が違うのは雑収入を包含したからである。

になる。鉄道業は鉄道の改修および機関車の導入など基盤設備の拡充によって創業年より乗車人員および貨車運送量が急増した。結果、鉄道収入も創業年より急増し、その内訳を見ると、始終一貫して貨車が客車を上回っていた。

表-15の鉄道業における輸送量を見ると、大豆・豆粕の輸送量は一九〇九年まで石炭より上回っているが、撫順炭鉱の出炭が本格化すると共にその量も逆転し、その後は石炭が四十パーセント以上を維持した。

しかし収入金額から見ると、輸送重量の逆転現象が現れている。すなわち、大豆・豆粕の収入が石炭より多額を占めた。大豆・豆粕が全体の四四パーセントに達し、十六パーセントの石炭を大きくリードしていた。このような現状は大豆・豆粕が満州内陸の奥から出るので輸送距離が長く、重量に比例して収入が多く得られたからである。しかし石炭は主に撫順から始発するので運送距離が短く、また特定運賃政策によって収入額が大豆・豆粕を下回った。このように鉄道業における撫順炭の輸送は大豆・豆粕と共に主な収入源になり、終始一貫して二大柱になっていた。

しかし、大豆、豆粕のような貨物は季節的不均衡があった。特に大豆は秋に収穫し、出荷が始まり、冬期までに出荷が完了する。これは鉄道の運送体系に直接影響し、秋から冬にかけて運送され、春から夏にはほとんど姿を消し、大豆の輸送量が激減した。かかる季節的に不均衡な運送体系を克服したのが石炭の輸送である。石炭は一年中採掘される故、春から夏まで激減した運送量を補うことが可能となった。よって石炭は鉄道にとって最も安定的な収入源であったともいえるだろう。

また鉄道業は片荷運送の傾向が強かった。すなわち、内陸から港に向かう貨物の輸送量が港から内陸に向かう輸送量より多かったのである。創業から一九一六年までの満鉄本線における仕向別貨物運送量を見ると港向けが平均約八十パーセントであった。

表一五 本線主要貨物の輸送量と収入 (1907年~1919年)  
(単位：%)

年 度	輸 送 重 量		収 入 金 額	
	大豆・豆粕	石 炭	大豆・豆粕	石 炭
1907年	23.7	10.3	37.3	4.1
1908年	32.4	18.7	57.4	8.1
1909年	24.1	23.3	48.6	11.1
1910年	23.6	30.3	48.8	12.8
1911年	19.3	32.8	43.4	15.4
1912年	17.7	42.1	38.1	21.4
1913年	15.5	48.2	35.9	26.5
1914年	21.6	48.0	44.9	23.0
1915年	20.3	46.6	43.0	21.6
1916年	20.7	42.7	39.5	19.1
1917年	18.7	36.7	35.0	17.3
1918年	19.1	35.9	35.6	20.8
1919年	21.9	31.3	41.0	17.5
比 率	21.4	34.4	42.2	16.8

出典：1907年から1916年までは、前掲書『満鉄十年史』340～343頁より作成。1917年から1919年までは、前掲書『満鉄二次十年史』349頁より作成。

かつて伊沢道雄はその著書『開拓鉄道論』で満鉄を開拓鉄道であると位置づけた。また彼は満鉄における貨物輸送の特徴を「(一) 鉱産物、農産物等の原料品大部分を占め工業製品の輸送比較的に少きこと……(二) 平均輸送距離長きこと、(三) 季節に依る繁閑の差大なること、(四) 片荷輸送の傾向著しきこと」等<sup>96)</sup>をあげていた。氏の指摘の通り、一九一八年における満州の主な輸出品は大豆三品(大豆・豆粕・豆油)、石炭、高粱、粟などの鉱産物および農産物が大部分を占めた。輸入品は綿製品、砂糖、機械類のように工業製品が大部分であった。<sup>97)</sup>このような片荷の傾向と原料品の対外輸出は植民地の鉄道としての特徴をよく表している。

それでは撫順炭鉱の経営成績を具体的に検討しよう。

前述したように鉄道業の興業費は満鉄において首位を占め、それに比例して利益も首位を維持した。ちなみに、鉄道業の興業費に対する利益率は一九一九年まで四五パーセントを占めていた。しかし撫順炭鉱の興業費は鉄道業に続いて、多くの資金が投じられていたがその利益率は逆に低迷した。撫順炭鉱の興業費に対する利益率をみると、一九一九年までわずか二、五パーセントにすぎなかった。その原因として一九二五年に撫順炭鉱の經理課長であった三宅亮三郎は「多大ナル資本ヲ投シテ露天掘拡張ヲ行ヒテ出炭ヲ増加シ、此ノ増加出炭ヲ主トシテ輸出及船焚料炭ニ向ケ、比較的低廉ニ販売スル故ナリ」と語っていた。<sup>98)</sup>

## 結 論

創業初期において満鉄は国家的事業であるゆえに日本人投資家の愛国心、企業勃興によって大盛況で日本国内において資金調達を実施した。しかし莫大な資金の調達は日本国内では限界があり、そのため海外での社債発行によって資金を調達した。このように創業初期の満鉄は純粋な日本資本の企業ではなかった。ようやく日本資本による植民地会社経営の自立性を確立したのは一九一一年以後である。

満鉄は諸産業を営む企業機能と、地方施設の完備などの政府機能を持った日本の国策企業であった。企業機能としての鉄道業と撫順炭鉱は満鉄の二大事業として位置づけられ、重点的に興業費を投下した。結果、撫順炭鉱は収益面で鉄道業に続き、高収入を挙げ、満鉄の経営全体を支えていた。

しかし興業費に対する撫順炭鉱の営業利益は鉄道業に比べ、非常に低かった。それは創業期のももあって主に機器、家屋、開坑、用地買収に資金を投下したのが主な原因であった。

一方、撫順炭販売はその用途によって社用炭、地売炭、船焚料炭、輸出炭に分類されていた。販売順序はまず満鉄の経営の安定を図る目的から満鉄の傘下企業に社用炭として廉価で販売し、次いで、その残量は、満州経営において満州の各産業に石炭を供給するため地売炭として販売した。さらに、その残量は満州の各港に出入りする船舶の汽缶の燃料に使用する船焚料炭として販売し、そして最後に残された石炭が日本内地および日本の植民地、中国などに販売するいわゆる炭練調節の安全策として位置づけられた輸出炭として販売された。この販売の順序は、当期の満鉄の経営および満州経営が優先されたと考えられる。しかし実際の販売量は地売炭、輸出炭、社用炭、船焚料炭の順であった。山元の生産量が満鉄事業体の需要量を超えたのが主な原因である。地売炭は満州ブームに乗った日本の企業家が事業を展開し、それに伴って企業および人口が急増した。そのため事業用炭と家事用炭の販売が急増し、それによって需要が増え続け、同期には首位を占めた。

特に炭練調節の安全策として位置づけられた輸出炭が創業期から販路を本格的に海外に向けた時期であった。日本内地に安定的に石炭を供給する基盤を築き、植民地炭鉱としての機能を本格的に発揮する時期でもあった。

満鉄は撫順炭鉱を傘下企業にして利益を極大化した。すなわち、運送費の払戻政策によって安価な石炭の供給が可能になり、他社との販売競争に対し、満鉄は安価な運賃で対抗し、ひいては満州の石炭市場の独占

をも可能となったのである。

#### 註

- (1) 安藤彦太郎編『満鉄—日本帝国主義と中国』(御茶の水書房、一九六五年)、満州史研究会編『日本帝国主義下の満州』(御茶の水書房、一九七二年)、原田勝正『満鉄』(岩波新書、一九八一年)、浅田喬二・小林英夫編『日本帝国主義の満州支配』(時潮社、一九八六年)、金子文夫『近代日本における対満州投資の研究』(近藤出版社、一九九一年)、高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』(日本経済評論社、一九九五年)、蘇崇民著、山下睦男・和田正広・王勇訳『満鉄史』(葦書房、一九九九年)、小林英夫編『近代日本と満鉄』(吉川弘文館、二〇〇〇年)などがある。
- 満鉄の通史に関する論文は、創業期について、安藤彦『満鉄会社の創立について』(一)(二)、『歴史評論』NO. 一一七、一一八、一九六〇年、鈴木隆史『南満州鉄道株式会社(満鉄)の創立過程』(『徳島大学教養部紀要』第四巻、一九六九年)、金子文夫『創業期の南満州鉄道』(『社会科学研究』第三一巻第四号、一九八〇年)などがある。
- 戦間期については、桜井徹『南満州鉄道の経営と財閥』(藤井光男他『日本多国籍企業の史的展開』上)大月書店、一九七九年)、金子文夫『一九二〇年代における日本帝国主義と『満州』』(『社会科学研究』第三三巻四号、六号、一九八一年)、横田健介『一九三〇年代における鉄道の改造問題』(『歴史評論』第二八九号、一九七四年)、原朗『満州』における経済統制政策』(安藤良雄編『日本経済政策史論』上、東京大

学出版会、一九七六年)、高橋泰隆「南滿洲鉄道株式会社における組織改造問題と邦人商工業者」(「関東学園大学紀要」第六集、一九八一年)などがある。

(2) 戦後満鉄撫順炭鉱の労資関係に関する研究は、安藤彦太郎編『満鉄

—日本帝国主義と満州』(御茶の水書房、一九六五年)、高網博文「解放前中国における炭礦労働組織—把头制度を中心として」(『日本大学史学科五十周年記念歴史学論文集』、一九七八年)、同「満州」における炭礦労務管理体制 — 撫順炭礦労務管理成立史— (『日本大学紀要』共同研究「近代中国の経済と社会」、一九七九年)、村串仁三郎「満州への石炭技術移転と労働力」(『国際連合大学 人間と社会の開発プログラム研究報告』国連連合大学、一九八一年)などがある。また最近の研究として松村高夫「十五年戦争期における撫順炭鉱の労働史(上)」(『三田学会雑誌』九三巻二号、二〇〇〇年)、拙稿「創業期における満鉄撫順炭鉱の労務管理」(九州経済学会年報第三八集、二〇〇〇年)、拙稿「満鉄撫順炭鉱の把头制度—一九〇七年から一九二一年までを中心として—」(九州大学大学院『比較社会文化研究』第八号、二〇〇〇年)、拙稿「満鉄撫順炭鉱における「労働者供給請負制度」—一九二一—一九三〇年までを中心として—」(九州大学石炭研究資料センター編集『エネルギー—史研究—石炭を中心として—第十六号、二〇〇一年)、拙稿「満鉄撫順炭鉱における「二歩作業頭制度」—一九三一年から一九三六年までを中心として—」(九州大学大学院『比較社会文化研究』第九号、二〇〇一年)がある。

(3) 鉱山懇話会『日本鉱業発達史 中巻』一九三三年、五八二頁。

(4) 「撫順炭坑近況(一)」『筑豊石炭鉱業組合月報』第六十号、一九〇九

年六月、二七頁。

(5) 東洋協会調査部『満洲国鉱業の現勢』一九三六年、七十頁。

(6) 南滿洲鉄道株式会社編纂『撫順炭坑』東京印刷株式会社大連出張所、一九〇九年、三頁。

(7) 前掲書『満洲国鉱業の現勢』十六頁。

(8) 現在は瀋陽である。なお、本稿での国名および地名は当時広く呼ばれたものを使用する。

(9) 前掲書『撫順炭坑』七頁。

(10) 当時中国ではかかる会社形態を「合股」と呼んでいた。高網博文「解放前中国における炭礦労働組織—把头制度を中心として—」(『日本大学史学科五十周年記念歴史学論文集』、1978年)の論文で満洲司法部総務司調査科編(『満洲に於ける合股—その法律關係を中心として—』1935年)の資料を用いて説明している。それによると、「合股」とは、「数人が共同の事業を営むために出資を為し、それに依って構成される合股財産上に持分を有し、業務の執行並に代表は一定の字号の下に一人又は数人の業務担当者が之に当り、出資者は其股数に按じて利益の配当を受け、又損失を分担するところの、組合に類似した一種特別な組織である。」と説明した。

(11) 前掲書『満鉄十年史』二—三頁。

(12) 原田前掲書『満鉄』二二八頁。

(13) 満鉄本線の煙台駅から東方十六キロメートルに位置している。埋蔵量は約四十万トンと予想された炭鉱である。夾炭層は二疊石炭紀の舟底状向斜構造であり、長軸の延長は南北約六三キロメートル、東西約〇、九キロメートルから二、二キロメートルに渡って形成されていた。傾斜は

二十度から三十度であり、最も厚い炭層は一、二メートルから二メートルである。炭質は無煙炭で、不粘結性で硫黄が多いのが欠点である。しかし火力が強く、煉炭用として適切であった。最初の採掘は撫順炭田と同じく高麗人によつて始まり、清朝初期に呉氏なる者が清朝の許可を得て採掘した。清朝の半ば頃、呉氏の子孫が世襲鉱業権を得て採炭を継続した。十九世紀末にイギリス人によつて経営されていたが、二十世紀初頭にロシアの東清鉄道に経営権が渡るようになった。しかし日露戦争によつて同炭鉱は日本軍に占領され、その後、満鉄撫順炭鉱の支坑になった。前掲書『満洲国鉱業の現勢』八一―八二頁。

(14) 第一条 政府ハ南滿洲鐵道株式會社ヲ設立セシメ滿洲地方ニ於テ鐵道運輸業ヲ營マシム

第二条 會社ノ株式ハ總テ記名ト爲シ日清兩國政府及日清兩國人ニ限り之ヲ所有スルコトヲ得

第三条 日本政府ハ滿洲ニ於ケル鐵道其ノ附屬財産及炭坑ヲ以テ其ノ出資ニ充ツルコト

第四条 會社ハ新ニ募集スル株式總額ヲ數回ニ分ツテ募集スルコトヲ得但シ第一回募集額ハ總額ノ五分ノ一ヲ下ルコトヲ得ス

第五条 株金ノ第一回ノ払込金額ハ株金ノ十分ノ一迄下ルコトヲ得

第六条 會社ハ本社ヲ大連ニ支社ヲ東京市ニ置ク(會社ハ本社ヲ東京市ニ支社ヲ大連ニ置クコアリシヲ(ママ)明治四十年三月五日勅

令第二十二号ヲ以テ改正)  
第七条 會社ニ總裁一人副總裁一人理事四人以上監事三人乃至五人ヲ置ク

第八条 總裁ハ會社ヲ代表シ其ノ業務ヲ總理ス

總裁及副總裁事故アルトキハ政府ハ理事ノ一人ヲシテ總裁ノ職務ヲ代理セシム(明治四十一年五月二十日勅令第三百三十四号ヲ以テ追加) 副總裁及理事ハ總裁ヲ補助シ會社ノ業務ヲ分掌ス 監事ハ會社ノ業務ヲ監査ス

第九条 總裁、副總裁ハ勅令ヲ經テ政府之ヲ命ス其ノ任期ハ五箇年トス

理事ハ五十株以上ヲ有スル株主中ヨリ政府之ヲ命ス其ノ任期ハ四箇年トス

監事ハ株主中株主總會ニ於テ之ヲ選任シ其ノ任期ハ三箇年トス

第十条 總裁、副總裁及理事ノ報酬及手当ノ額ハ政府之ヲ定ム

第十一条 總裁、副總裁及理事ハ在任中何等ノ名称ニ拘ラス他ノ職務又ハ商業ニ従事スルコトヲ得ス但シ政府ノ認可ヲ得タルトキハ此ノ限ニ在ラス

第十二条 會社カ一年營業年度ト定ムル場合ニ於テハ政府力之ニ對シ利益配當ニ補給ヲ爲スヘキ期間内會社ハ其ノ營業年度經過前

一回ヲ限り一定ノ時期ニ於テ日清兩國政府以外ノ株主ニ對シ其ノ払込金額ニ最高補給率ノ半ヲ乘シタル金額ヲ分配スルコトヲ得

前項ノ規定ニ依リ分配シタル金額ハ當該營業年度ノ計算ニ付テハ之ヲ會社財産ト看做シ株主ノ異動ニ拘ラス其ノ計算ニ基キ日清兩國政府以外ノ株主ニ配當スル金額ヨリ之ヲ控除ス(明治四十五年

五月三十日勅令第三十二号ヲ以テ本条ヲ追加シ「第十一条ノ二」ヲ「第十一条ノ三」ニ「第十一条ノ三」ヲ「第十一条ノ四」ニ改

ム)  
第十一条ノ三 會社カ社債ヲ募集スルトキハ數回ニ分チテ其ノ払込ヲ

為サシムルコトヲ得(明治三十九年九月六日勅令第二百四十三号ヲ以テ追加) 社債総額ハ払込株金額ノ二倍ニ至ルコトヲ得但シ其ノ額ハ資本総額ヲ超過スルコトヲ得ス(明治四十三年一月二十日勅令第四号ヲ以テ追加)

第十一条ノ四 社債ノ募集及定款ノ変更ハ総資本ノ半額以上ニ当ル株主出席シ其ノ議決権ノ過半数ヲ以テ之ヲ決ス(明治四十年三月五日勅令第二十二号ヲ以テ追加)

第十二条 政府ハ南滿洲鉄道株式会社管理官ヲ置キ会社ノ業務ヲ監視セシム

管理官ハ何時ニテモ事業ノ施設ヲ監査シ会社ノ金庫帳簿及諸般ノ文書物件ヲ検査スルコトヲ得

管理官ハ必要ト認ムルトキハ何時ニテモ会社ニ命シテ營業上諸般ノ計算及景況ヲ報告セシムルコトヲ得

管理官ハ株主總會其ノ他諸般ノ會議ニ出席シテ意見ヲ陳述スルコトヲ得但シ議決ノ數ニ加ハルコトヲ得ス

第十三条 政府ハ会社ノ事業ニ関シ監督上必要ナル命令ヲ發スルコトヲ得

第十四条 会社ノ決議又ハ役員ノ行為ニシテ法律命令若ハ会社ノ目的ニ違反シ又ハ公益ヲ害シ又ハ監督官庁ノ命シタル事項ヲ執行セサルトキハ政府ハ其ノ決議ヲ取消シ又ハ役員ヲ解職スルコトヲ得

第十五条 政府ハ必要ト認ムルトキハ帝国内ニ於ケル鉄道ニ関スル法令ノ規定ヲ会社ニ適用スルコトヲ得

前項ノ場合ニ於テハ政府ハ適用スヘキ法令ノ事項ヲ会社ニ予告スヘシ

附則

第十六条 本令ニ別段ノ定ナキモノハ商法及附属法令ノ規定ヲ適用ス第十七条 明治三十三年勅令第三百六十六号ハ本令ニ依リ設立スル会社ニ之ヲ適用セス

第十八条 政府ハ設立委員會ヲ置キ南滿洲鉄道株式会社設立ニ関スル一切ノ事務ヲ処理セシム

第十九条 設立委員ハ定款ヲ作り政府ノ認可ヲ得タル後第一回株式ヲ募集スヘシ

第二十条 設立委員ハ第一回株式ノ募集ヲ終リタルトキハ株式申込証ヲ政府ニ差出シ会社設立ノ許可ヲ稟請スヘシ

第二十一条 前条ノ許可ヲ得タルトキハ設立委員ハ遲滞ナク各株式ニ付キ第一回ノ払込ヲ為サシムルコトヲ要ス

前項ノ払込アリタルトキハ設立委員ハ遲滞ナク創立總會ヲ招集スヘシ

第二十二条 創立總會終結シタルトキハ設立委員ハ其ノ事務ヲ南滿洲鐵道株式会社總裁ニ引渡スヘシ

滿鉄『滿鉄十年史』十五、十八頁。

(15) 南滿洲鐵道株式会社設立ニ関スル一切ノ事務ヲ管理セシムルニ付左ノ条ヲ命令ス

第一条 其社ハ明治三十八年十二月二十二日調印ノ滿洲ニ関スル日清條約附属協約ニ依リ左記鐵道ノ運輸業ヲ営ムヘシ

一 大連長春間鐵道

一 南關嶺旅順間鐵道

一 大房身柳樹屯間鐵道

一 大石橋宮口間鉄道

一 煙台煙台炭坑間鉄道

一 蘇家屯撫順間鉄道

一 奉天安東縣間鉄道

第二条 前条ノ鉄道ハ会社ノ營業開始ノ日ヨリ起算シ滿三箇年以内ニ

四呎八吋半ノ軌間ニ改築スヘシ

大連長春間鉄道ノ内大連蘇家屯間ハ複線ト為スヘシ

第三条 其社ハ沿道主要ノ停車場ニ旅客ノ宿泊食事及貨物ノ貯蔵ニ必

要ナル諸般ノ設備ヲ為スヘシ

線路ノ港湾ニ達スル地点ニ於テ水陸運輸ノ連絡ニ必要ナル設備ヲ  
為スヘシ

第四条 其社ハ鉄道ノ便益ノ為左ノ附帶事業ヲ営ムコトヲ得

一 鉱業特ニ撫順及煙台ノ炭鉱(ママ)採掘

一 水運業

一 電氣業

一 主要ナル鉄道貨物ノ委託販売業(明治三十九年八月二十四日附

外務、大蔵、通信三大臣ノ命令ヲ以テ削除)

一 倉庫業

一 鉄道附屬地ニ於ケル土地及家屋ノ経営

一 其ノ他政府ノ許可ヲ受ケタル營業

第五条 其社ハ政府ノ認可ヲ受ケ鉄道及附帶事業ノ用地内ニ於ケル土

木教育衛生等ニ関シ必要ナル施設ヲ為スヘシ

第六条 前条ノ経営ヲ支弁スル為其社ハ政府ノ認可ヲ受ケ鉄道及附帶

事業ノ用地内ノ居住民ニ対シ手数料ヲ徴収シ 其ノ他必要ナル費

用ノ分賦ヲ為スコトヲ得

第七条 其社ノ資本總額ヲ貳億円トシ其ノ内壹億円ハ帝國政府ノ出資

トス

各株式ノ金額ヲ百円トス(各株式ノ金額貳百円ヲ大正四年十二月

一日附監第二三三四号ノ二内閣總理大臣ノ命令ヲ以テ訂正)

第八条 前条政府ノ出資ハ左ノ財産ヨリ成ルモノトス

一 既成ノ鉄道

一 其ノ鉄道ニ附屬セル一切ノ財産但租借地内ノ財産ニシテ政府ノ

指定スルモノハ之ヲ除ク

一 撫順及煙台ノ炭坑(ママ)

第九条 政府ニ於テ現在使用スル車両並奉天安東縣間輕便鉄道ノ軌条

及附屬品ハ相当價格ヲ以テ之ヲ其社ニ売渡スヘシ

第十条 政府ノ特殊以外ノ株式ハ日清両国人ヨリ之ヲ募集スヘシ

清國政府ニ於テ株式ノ引受ヲ希望スルトキハ其社ハ之ニ応スヘシ

第十一条 每營業年度ニ於ケル其社ノ利益配當カ日清兩國政府以外ノ

株主(以下単ニ株主ト称ス)ノ払込金ニ対シ年六分ノ割合ニ達セ

サルトキハ政府ハ設立登記ノ日ヨリ起算シ十五箇年間(一年ヲ二

營業年度ニ分ツトキハ三十營業年度間)ヲ限り之ヲ補給スヘシ但

シ其ノ補給額ハ如何ナル場合ト雖モ株主ノ払込金ニ対シ年六分ノ

割合ヲ超過スルコトヲ得ス

第十二条 每營業年度ニ於ケル其社ノ利益配當カ株主ノ払込金ニ対シ

年六分ノ割合ヲ超過セサルトキハ政府ノ持株ニ対シ配當ヲ為スヲ

要セス

清國政府ノ持株ハ帝國政府ノ持株ニ準シ之ヲ取扱フヘシ

第十三条 其社カ鉄道ノ改築又ハ附帯事業ノ経営ノ為發行スル社債及

該社債ヲ整理償還スル為發行スル社債ニ対シ政府ハ其ノ利子支払ノ保証ヲ為シ仍（ママ）必要アラハ元金支払ノ保証ヲ為スコトアルヘシ

政府ニ於テ保証ヲ為スヘキ社債ノ額面金額ハ常ニ政府ノ引受ニ属セサル株式総額中ヨリ其ノ払込金額ヲ控除シタル残額ヲ超過スルコトナシ

第一項ノ社債ハ起算ノ年ヨリ起算シ二十五箇年以内ニ償還スルモノトス

第十四条 前条第一項ノ趣旨ニ依リ發行スル社債ニ対シテハ政府ハ其ノ社債ノ利子ニ相当スル金額ヲ補給ス（発行スル社債ニ対シテハ「其ノ払込登記ノ翌月ヨリ」政府ハ其ノ社債ノ利子ニ相当スル金額ヲ補給ストアリシヲ明治三十九年八月二十四日附外務、大蔵、通信三大臣ノ命令ヲ以テ改正）

株主ノ払込金ニ対スル利益配当年六分ノ割合ヲ超過スルニ至リタルトキハ其ノ超過ノ金額ハ先ツ社債ノ利子ニ充當スヘシ此ノ場合ニ於テハ前項補給金ハ該充當額ヲ控除シテ之ヲ下付ス

第十五条 其社ノ利益カ前条ノ社債利子ヲ支払ヒ尚剰余アルトキハ該剰余ハ総株式ノ各払込高二対シ配當割合均一二至ルマテ之ヲ日清兩國政府持株ニ配當スヘシ但シ日清兩國政府持株ニ対スル利益配當カ年二分ノ割合ニ達シタルトキハ株主ニ払込金ニ対シ年二分ノ割合ヲ超エサル範圍内ニ於テ更ニ第二配當ヲ為スコトヲ妨ケス

（大正三年四月十五日附内閣總理大臣ノ命令ヲ以テ但シ書追加）

第十六条 第十一条及第十四条ニ規定シタル政府ノ補給金ハ之二年六

分ノ割合ノ利子ヲ付シ之ヲ毎年元金ニ加算シ政府ニ対スル其社ノ債務トス

其社ノ総株式ニ対スル利益配當カ年一割ノ割合ヲ超過スルニ至リタルトキハ其ノ超過額ハ前項債務ノ償還ニ充ツヘシ

第十七条 第十三条ノ社債払込金ノ使用残額ハ大蔵省預金部ニ預入ヲ為スヘシ

第十八条 其社ハ毎年度払込ムヘシ株金及募集スヘキ社債ノ予算、債券面額、發行價格、利子歩合、發行ノ期日条件等ヲ定メ政府ノ認可ヲ受クヘシ

第十九条 其社ハ會計及營業ニ關スル規定ヲ定メ政府ノ認可ヲ受クヘシ

前項ノ規定及定款ヲ變更セントスルトキ亦前項ニ同シ

第二十条 每營業年度ノ事業計畫、事業費及營業収支ノ予算決定並利益配當割合ハ政府ノ認可ヲ受クヘシ之ヲ變更セントスルトキ亦同シ

第二十一条 其社ハ政府ノ指定スル所ニ依リ左ノ事項ヲ報告スヘシ

一 事業及營業収支ノ現況

一 一般事業ノ実況

第二十二条 其社ハ政府ノ許可ヲ得ルニ非サレハ重要ナル權利及財産ヲ処分シ又ハ之ヲ担保ニ供スルコトヲ得ス

第二十三条 政府ハ必要ト認ムル場合ニ於テハ特別ノ事情アルモノニ限り運賃ノ低減ヲ命スルコトアルヘシ

第二十四条 政府ハ必要ト認メルトキハ其社ノ事業ニ關シ設備ノ新設又ハ變更ヲ命スルコトヲ得

第二十五条 其社ハ政府ノ指定スル所ニ依リ何時ニテモ鉄道土地其ノ

他ノ物件ヲ政府ノ用ニ供スルノ義務ヲ負フ

第二十六条 本命令書中政府ノ補給及保証ニ関スル条項ハ帝國議會ノ

協賛ヲ經テ確定スルモノトス

前掲書『滿鉄十年史』二二～二六頁。

(16) 鈴木隆史「南滿州鉄道株式会社(滿鉄)の創立過程」『徳島大学教養部紀要』第四卷、一九六九年、五二頁。

(17) 『帝國議會衆議院委員會議録四八』「第二十四回帝國議會衆議院 撫順炭坑ノ建議案委員會議録(速記) 第三回 一九〇八年三月五日」東京 大学出版会、一九八八年。

(18) 前掲書『滿鉄十年史』二七頁。

(19) 同上書、三三～三三頁。

(20) 前掲資料「第二十四回帝國議會衆議院 撫順炭坑ノ建議案委員會議録(速記) 第二回 一九〇八年二月二日」

(21) このように清国を排除して滿鉄を創立させたため、清国の大反発を引き起こし、以後日中關係において中国側が絶えず持ち上げ抗日の対象となった。滿鉄の創立における日中關係については、安藤実前掲論文「滿鉄会社の創立について(一)」、(二)『歴史評論』一一七、一一八号、安藤前掲書『滿鉄—日本帝國主義と中国』四九～五一頁、金子前掲論文「創業期の南滿州鉄道—一九〇七年～一九一六年—」一九〇～一九二頁。蘇前掲書『滿鉄史』二八～三三頁などに詳しい。

(22) 前掲書『滿鉄十年史』九一～九二頁。

(23) 安藤前掲書『滿鉄—日本帝國主義と中国』四八頁。

(24) 安藤実前掲論文「滿鉄会社の創立について(二)」十四頁。

(25) 日本興業銀行臨時資料室編『日本興業銀行五十年史』一九五七年、九頁。

(26) 前掲書『日本興業銀行五十年史』九七～九八頁。

(27) 前掲書『滿鉄十年史』九一～九二頁。

(28) 創業期から第一次世界大戦期までにおける滿鉄の資金構造については、安藤実前掲論文「滿鉄会社の創立について(二)」二五～二八頁。安藤前掲書『滿鉄—日本帝國主義と滿州』五九～六三頁。金子前掲論文「創業期の南滿州鉄道—一九〇七～一九一六—」一七七～一八〇頁を参照されたい。

(29) 前掲書『滿鉄十年史』九一〇～九一一頁。

(30) 同上書、九一一頁。

(31) 前掲書『滿鉄三回十年史 下』一五七九頁。

(32) 金子前掲書「近代日本における對滿州投資の研究」九九頁。

(33) 蘇前掲書『滿鉄史』二五〇頁。

(34) 滿鉄『滿鉄營業報告書』第一回～第二十回を参照した。

(35) 瀧砂充填採炭法とは、「切羽入口ニ木造堰ヲ築キ鉄管ヲ挿入シ注砂場ニテ砂ト水トヲ混合シ鉄管ニ流シ込ムトキハ遂ニ相傳ハリテ切羽内ニ迸出シ砂ハ堰ニ防止セラレ切羽内ニ溜リテ普ク堅固ニ充填シ水ハ堰ヨリ溢出シテ沈澱地ニ流レ此所ニテ清浄セララル後「ポンプ」ニテ坑外ニ排出セラル、斯クシテ採掘セル跡間ヲ砂ニテ充填シ次第第二上段及左右ニ向ヒ進行」する方法である。前掲書『滿鉄十年史』四九四頁。

(36) 前掲書『滿鉄營業報告書』第十九回。

(37) 前掲書「第二十四回帝國議會衆議院 撫順炭坑ノ建議案委員會議録(速記) 第二回」一九〇八年二月二日

- (38) 同上。
- (39) 同上。
- (40) 同上。
- (41) 前掲書『滿鉄十年史』六〇四頁。
- (42) 前掲書『滿鉄二次十年史』六九〇～六九七頁。
- (43) 「石炭売込の苦心」(『滿洲日日新聞』一九〇八年十二月二八日)。
- (44) 前掲書『滿鉄十年史』四八七頁。
- (45) 滿鉄臨時經濟調査委員会『東邦及朝鮮に於ける無煙炭の需給並滿洲産無煙炭に関する調査』一九二九年、四三頁。
- (46) 同上書、一二六頁。
- (47) 同上書、九八頁。
- (48) 滿史会『滿洲開發四十年史 下』一九六四年、五四頁。
- (49) 撫順炭砒『炭砒読本』一九三九年、二二〇頁。
- (50) 前掲書『滿鉄十年史』六〇八頁。
- (51) 「滿鉄送炭列車特設」(『滿洲日日新聞』一九〇八年六月十二日)。
- (52) 「新式の石炭車」(『滿洲日日新聞』一九一〇年一月二二日)。
- (53) 前掲書『滿鉄二次十年史』七〇二頁。
- (54) 「其昔の鼻抓み者撫順炭の宣伝と組合」(『滿洲日報』一九二九年五月十六日)。
- (55) 「石炭業者販売規約」(『滿洲日日新聞』一九〇九年三月九日)。
- (56) 「撫順炭と開平炭」(『滿洲日日新聞』一九〇八年十二月十五日)。
- (57) 蘇前掲書『滿鉄史』一三四頁。
- (58) 前掲書『滿鉄十年史』六八八～六八九頁。
- (59) 「撫順炭販路の有望」(『滿洲日日新聞』一九〇八年十二月三一日)。

- (60) ロシアの對清国への鐵道建設は一八五八年のアイゲン條約によってアムール川以北の地域を獲得した。さらに一八六〇年の北京條約によってウスリー江以東も獲得した。一八七三年にはウラジオストク軍港を開港させ、東北アジアの侵略基地を構築した。一八九一年にはロシアはウラジオストクからモスクワを連結するためシベリア鐵道の建設を開始した。しかし工事距離の縮小と鐵道経営のため付屬地の提供を清国に強要した。よって一八九六年九月に東清鐵道密約、露清カッシニ密約が結ばれた。
- 一八九八年三月には遼東半島租借條約も締結され、滿洲への支配力を拡張した。一八九七年二月、東清鐵道会社(正式名は大清東省稽查鐵路進款公司、以下東清鐵道と略称する)が設立され、一八九七年八月に起工した。滿洲里からウラジオストクまでの鐵道いわゆる北線が一九〇三年に完成された。哈爾濱から青泥窪(ダルニのちの大連)までいわゆる南部支線が一九〇三年一月に完成した。東清鐵道の呼び方は學者によって異なる。鈴木隆史、金子文夫氏は前掲『社会科学研究』では「東支鐵道」、前掲『近代日本における對滿洲投資の研究』では「中東鐵道」と記述している。安藤彦太郎氏「東清鐵道」、その他に「東省鐵路」など様々である。筆者は資料上の表記を除き、「東清鐵道」に統一する。
- (61) 「日露連絡と撫順炭」(『滿洲日日新聞』一九一〇年八月二日)。
- (62) 「哈爾濱の石炭需要」(『滿洲日日新聞』一九〇九年一月五日)。
- (63) 滿鉄商事部『滿洲に於ける炭砒と其の石炭市場』一九三五年、三七頁。
- (64) 「撫順炭課税」(『滿洲日日新聞』一九一〇年十一月三一日)。
- (65) 工業用とは、食料品(燒鍋、製塩、精糖)、化学(油房、製紙、石油硫酸)、窯業(煉瓦、セメント、石灰、硝子)、諸工業(煙草、被服廠、煉炭原料、コークス原料)、精密機械(製鍊、鑄造、船渠、航空廠、

造兵所、兵器廠、兵工廠、鉄匠、航空会社)、織維工業(製糸、紡織、製麻、紡紗)などに使用される石炭である。

(66) 溝口敏行、梅村又次編『旧日本植民地経済統計』東洋経済新報社、一九八八年、三二二～三二四頁。

(67) 同上。

(68) 「撫順炭不当課税」〔満洲日日新聞〕一九〇八年四月九日。

(69) 同上。

(70) 「撫順炭の輸出税」〔満洲日日新聞〕一九〇九年九月二五日。

(71) 「撫順炭砒問題解決」『筑豊石炭鑛業組合月報』第八十四号、一九一一年六月、七〇頁。

(72) 蘇前掲書『満鉄史』一三六頁。

(73) 「撫順炭の韓国販路」〔満洲日日新聞〕一九〇九年三月十七日。

(74) 「撫順炭に就て」『筑豊石炭鑛業組合月報』第五十八号、一九〇九年四月、六〇～六一頁。

(75) 「韓国鉄道撫順炭使用に決す」『筑豊石炭鑛業組合月報』第五十七号、一九〇九年三月、五〇頁。

(76) 同上。

(77) 同上。

(78) 同上。

(79) 「撫順炭の香港試買」〔満洲日日新聞〕一九〇八年八月三〇日。

(80) 「撫順出炭量と価格」〔満洲日日新聞〕一九〇九年七月三〇日。

(81) 「上海の石炭相場」〔満洲日日新聞〕一九〇九年七月十二日。

(82) 「撫順炭試買結果」〔満洲日日新聞〕一九〇九年二月十三日。

(83) 「天津方面の撫順炭」……天津置場渡塊炭一噸九円切込七円五十

錢粉炭六円の相場にて販売しつゝ、あり開平側も之に応じ塊炭九円一等級炭六円二等粉炭五円五十錢に値下げしたり……」〔満洲日日新聞〕一九一〇年七月二三日。

(84) 「青島と撫順炭」〔満洲日日新聞〕一九一〇年九月十三日。

(85) 前掲資料『第二十四回帝國議會衆議院 撫順炭坑ノ建議案委員會議録(速記) 第三回』一九〇八年三月五日。

(86) 「撫順炭の内地初輸出」〔満洲日日新聞〕一九〇九年三月二五日。

(87) 前掲書『満鉄二次十年史』七〇一頁。

(88) 前掲書『満鉄十年史』六二四頁。

(89) 同上書、六〇六頁。

(90) 同上書、六〇六～六〇七頁、前掲書『満鉄二次十年史』七〇五～七〇六頁。

(91) 「満鉄の石炭社給廢止」〔満洲日日新聞〕一九〇八年七月二五日。

(92) 前掲書『満鉄十年史』六一九～六二〇頁。前掲書『満鉄二次十年史』七一八～七一九頁。

(93) 前掲書『満鉄十年史』三三八頁。

(94) 同上。

(95) 金子前掲論文「創業期の南満州鉄道——一九〇七～一九一六——」一八四頁。

(96) 伊沢道雄『開拓鉄道論 下』春秋社、一九三八年、八三頁。

(97) 満洲貿易調査会『満洲の国際貿易』一九三二年、四一頁、五八頁。

(98) 三宅亮三郎『撫順炭坑特別会計ノ提唱』撫順炭鑛、一九二五年、十一頁。