

『南満洲鉄道株式会社社報』・『鐵路総局 総局報』・『鉄道総局報』の書誌データ から読みとることができるもの

尾形 洋一

1990年代以降、中国各地の檔案館・図書館は、所蔵する檔案・公報・新聞・雑誌を、たとえ大部のものであっても、マイクロフィルムやマイクロフィッシュの形で提供するようになる。国外の出版社に販売を委託する場合も、国内の取次をとおして直接マイクロフィルム化に応じる場合もあった。遼寧省檔案館も、そうしたところみをつづけてきている。1994年には、南満洲鉄道株式会社の社報、全80リールを日本において入手することが可能になった¹⁾。

旧日中歴史研究センターも、同館に何点かの檔案・公報について、そのすべてを撮影してくれるよう打診し、諸許をえたものについては、それを購入した。こうしたマイクロフィルムもふくめ、旧日中歴史研究センターが収集した4万点の資料は、2006年、すべて京都の国際日本文化研究センター（日文研）に移管される²⁾。日文研は、書籍形態のものについては『国立国会図書館分類表』で区分し、すでにオンラインによる検索が可能になっている³⁾。マイクロフィルム類も、ようやく整理がおわろうとしている。

このマイクロフィルムのなかに、満洲国時代の奉天で発行されていた『鐵路総局総局報』と『鉄道総局報』もふくまれている。整理の必要上、両者をざっと通覧し、満鉄の社報とすりあわせてみると、三者のあいだに微妙な関連があることに気づく。そこで概略を記し、あわせて関連事項について管見をしめし、識者の意見をえたいとおもう。

I 大連時代の社報

1994年、日本で発売された満鉄の社報全80リールには、小林英夫による解題が添附されている。社報には、どのような性格の記事が掲載されているのか、手際よく解説されており、きわめて役にたつ。ただ、とくに9・18以降の変化について、十分把握できていないところがある。解題を書く時点で『鉄路総局総局報』や『鉄道総局報』と遭遇していれば、あるいはちがった結果になっていたかもしれない。そもそも、解題を書く際、対象となるものだけでなく、関連資料にまで目をとおすことをもとめるのは、酷である。尾形も三者の全号・全頁にあたったわけではない。文字どおり瀏覽しただけにすぎない。当然、見おとしているところもおおいと思う。要は、あとの者が、前の足らざる点を、すこしずつ埋めていけばいいのである。

1906年11月に設立された南満洲鉄道株式会社は、当初本社を東京においた。翌年2月、本社所在地を大連にうつし、1カ月の準備期間をへて、翌月末から社報を毎日発行する。創刊は3月29日(図1、本文末尾)。日本の官報のスタイルをとっていた。

翌30日の第2号に、社報を発行する理由を、「社告」としてこう記している⁴⁾。

本社附属地内ニ居住スル者ノ周知ヲ要スル規則ハ、之ヲ社則ト称シ、
本社報ヲ以テ公示ス。

満鉄の社報は、満鉄に勤務する人間にとっての社内報というだけでなく、「附属地ニ居住スル者」にとっての公報でもあった。かれらにたいし、行使すべき行政権を満鉄は賦与されていた。その専門の部署として、満鉄は社会部を組織する。こうした満鉄社報の性格は、1938年にいたるまで、基本的には変化しなかった。

現在遼寧省檔案館が所蔵する社報は、1945年5月31日の第11359号が最後のものとなっている。日本の敗戦にいたる間、さらに社報を出していたかいなか、確認されていない。

満鉄の歴史は、創立から9・18までが24年。そこから日本の敗戦までが14年。前期においては、もちろん曲折はあるが、後期のような、組織の性格が根本からかわってしまうような状況には直面していない。

しかし、その間でも、社報上には見のがすことのできない変化が、2度、生じている。まずこれからのべてみよう。

〔1〕第三種郵便物の認定取得

1923年9月4日の第4939号から、第1頁欄外に「大正十二年八月十六日第三種郵便物認可」と明記するようになる。前後の変容は、図2、図3参照。

第三種郵便物の認可をうけると、その旨を第1頁欄外に明示するだけでなく、最終頁の欄外に奥附をつけることが義務づけられる。その内容には多少の変動があるが、社報第4939号には、

日刊 除日曜日及社祭日ノ翌日
定価 一箇月金一円 郵税金十五銭

発行所 大連市東公園町 南満洲鉄道株式会社

などが記されていた。郵税とは郵便料金のことである。もし記載事項に変動があれば、申請しなおさなければならない。そしてそれは、確実に奥附に反映される。日刊の社報の最終頁を見れば、満鉄という組織の変遷を逐一たどることができるのである。

満鉄が大連市の東公園町で社報を発行していたのは、1938年末まで。それ以降は、Ⅲでふれる。

満鉄は、どれだけ部数の社報を、どのように配布していたのか。関連資料が確認されていないため、わからない。ただ、鉄道輸送を業とする満鉄は、自前の列車で龐大なヒトとモノを運搬しており、社用品であろうが、附属地で公費をはらっている住民への公報であろうが、みずから配布することができた、という点は重視したい。とくに他人にたよる必要はない。ここが関東都督府やその継承後身の関東庁とは、ちがうところであった。

その公報をみずから配布する手段のない関東都督府などは、地元で発行される新聞を指定し、第三種郵便物に認定し、そこにその附録として公報を折りこみ配布する途をえらんだ⁵⁾。これを公布式という⁶⁾。日本の官報も、この方式を採用しようとした時期があった。満鉄は、こうした煩瑣な方法はとらなかった。ではなぜ、創刊から16年もたった1923年に、わざわざ第三種郵便物の認可をうけたのか。ちなみに、当時、第

三種郵便物の認定者は通信大臣であったが、認可申請そのものは、認可希望者の居住地を管轄する郵便局にたいしてなされた。1923年の満鉄にとっては、それは、関東庁通信官署であった⁷⁾。

1923年は、松岡洋右が満鉄理事に任じていた時期である。松岡は重役会議などの資料を手元にのこし、のち日本にもちかえる。これが1964年、松岡文書として活字化される⁸⁾。その「重役会議記録」にも「処務週報」にも、関連記事が見えない⁹⁾。末端の事務処理上の問題とわりきるわけにはいかないにもかかわらず、なぜか、記録を欠いている。

当時のこの地域における郵便物をめぐる動きのなかで、とくに注目されるのは、日本政府が満鉄附属地以外においていた郵便局を撤廃したことである。その周辺の地域に郵便物をおくるには、中国側と協定をむすばなければならない。同年末に、それが実現する¹⁰⁾。しかし、このことを、日本の国内問題である第三種郵便物認定と直接関連づけるのは無理がある。

また、満鉄設立後も営口と安東に存続した日本人居留民団管轄の居留地が、1923年に満鉄の「公費区」に編入されたことにも注目したい。居留地を維持管理する費用を居留民団が負担しきれなくなり、それを満鉄にゆだねた結果である¹¹⁾。ただこれも、第三種郵便物認定とは直接関係しない。かつての居留地に社報をくばるには、社会部のスタッフが、すこし足をのばせば、それで十分であった。

さらに、たとえ少数でも、遠方に満鉄の社報を読みたい人がいれば、そうした読者のために安い郵便料金を設定する。これも満鉄の使命である、といった意識が¹²⁾、1920年代に突如醸成されたとも考えにくい。

関東庁となんらかのやりとりがあり、この時期に認定がおこなわれた、ととるのが妥当なところではないか。

[2] 体裁の一新

創刊からちょうど20年がたった時点で、満鉄は社報の体裁を一新する¹³⁾。タテ2段から、ヨコ2列にあらためたのである(図4)。同時に数字の表記も、すべて漢数字からアラビア数字にかわる。この印象がかなりつよい。

なぜ体裁をかえるのか。理由は社報にはのっていない。これも類推するしかないが、印刷に際し、同ポイントの活字をもちいるとすると、タ

テ2段とヨコ2列では、1頁に記載可能な字数にかなりの差がでる。そもそも題字欄のとりかたからしてちがう。設立からすでに20年、掲載する記事の分量も当然増加していく。ヨコ組は、そのことへの対応策だったと考えたい。

当時ヨコ組の公報類は例がなく、満鉄独特の社風の発露とみることもできる。しかしそれを機に、社報の性格が変わったわけではない。ではなぜ体裁の変動に着目するのか。それは、体裁がある拘束力をおよぼすことになるからである。

Ⅲで詳述するが、9・18後、満鉄は社報の体裁をもとのタテ組にもどす。字数の関連から、2段ではなく3段にする。さらに1938年12月からは、日本語と漢語の合璧にすることをせまられる。合璧にするには、どうしても上下2段に分けなければならない。すると、それぞれの言語には、1頁1段分のスペースしかさけなくなる。いかに附屬地行政権を放棄し、社報に掲載する記事が鉄道関連にかぎられるようになったとはいえ、字数の処理に悩んできた満鉄が、合璧という体裁を継続することはなかった。漢語の部分は別冊とされ、ついにはそれも廃され、最後の段階では、再度タテ3段となるのである。

Ⅱ 鐵路総局と鉄道総局

〔1〕 鐵路総局

9・18後、1932年に、関東軍・満洲国、関東軍・満鉄、満鉄・満洲国の3つのレベルにおける調整をすませたのち、鉄道・港湾・河川の維持管理と鉄道新線建設については、満鉄がその任にあたることとなった。満鉄の関与の度合は一律ではなく、3層構造になっていた。

- ①満鉄本来の鉄道路線を管理運行する、満鉄の「鉄道部」。これは従来どおり。
- ②新線建設にあたる「鉄道建設局」。大連におかれた。
- ③張学良政権が管理運営していた中国側鉄道路線を担当する「鐵路総局」。これは奉天におかれた。

「鉄道建設局」と「鐵路総局」は、いずれも、1933年3月1日に設立される。

「鐵路総局」が担当する路線は、実際には満鉄が管理運行し、総局長も満鉄から理事が派遣されてくるが、総局自体は、対外的に独立した形態をとった。なぜこのような形態になり、またなぜ「鉄道総局」ではなく「鐵路総局」と称されたのか。

みずから主導し傀儡国家をつくりあげた関東軍にとり、9・18前、附属地行政権まで賦与され、巨大企業として相対的自立性を発揮していた満鉄は、けして意のままになる相手ではなかった。そうした満鉄を、満洲国の一鉄道運行部門に特化してしまうことは、いわば関東軍の宿願でもあった。1932年6月、軍内の一部署として「交通監督部」を設けたのかわきりに、満鉄へのしめつけを強化する。初代の部長は、大村卓一。大村は満鉄の副総裁、鉄道総局長、総裁を歴任しながら、一面そのtomb diggerとしての役目を演じていく¹⁴⁾。満洲国の鉄道を満鉄に委託し、運行させるにあたり、直接の当事者とするのではなく、満洲国と関係があるかのような組織をつくり、そこに関与させる方法をとったのも、その一環であった。

満鉄は受動的立場においこまれる。あたらしい事態をうけ、「鐵路総局」という文字どおりの外局の創設に応じ、関東軍がさらにどうでてくるのか、様子を見るしかない。満鉄は、実際は社内の一部署である「鐵路総局」について、南満洲鉄道株式会社鐵路総局とはよべなかったのである。

いっぽう溥儀の周辺には、この問題について当然ながら、なんの発言権もない。ただ、「局」の設置については、かれらの側にも、それなりの背景が存在した。

清中期以降、人口の激増にともない、社会の規模も膨張していく。この事態に中央は正規の官僚機構を拡大させるのではなく、各分野での維持管理機能を、それぞれ外部組織に委託することでのりきろうとする。全国各地に、おびただしい数の「局」や「所」が出現する¹⁵⁾。アヘン戦争後、列強により構築された海関システムや、洋務運動がもたらした多くの企業や組織なども、この流れをうけたものであった。こうした経緯からすれば、満洲国の鉄道を満鉄に委託するにあたり、「鐵路総局」という看板を掲げさせたことは、悪い話ではない。かつ「鉄道」ではなく、「鐵路」なのである。満洲国の外局である、と強弁するにはいっそう好都合であった¹⁶⁾。

鐵路総局の創設は1933年3月1日。総局報の創刊はそれ以降であろう。であろう、とするのは、遼寧省檔案館所蔵の総局報が、翌1934年3月31日まで欠落しているからである。同館所蔵分のはじまりは、大同2（1934）年4月1日の第216号。総局報は一貫して満洲国の年号をもちいた。

図5は、『鐵路総局総局報』第216号の第1頁と最終頁の奥附である。題字欄と奥附を問題にするため、第1頁本文の左端を割愛し、そこに奥附にある発行所の部分だけを拡大してはめこむ処理をほどこした。こうすれば、ひとつの図のなかに、おなじ日の題字欄と奥附をおさめることができる。以降、本稿において、両者をペアでしめす際は、同様の方式によった。第三種郵便物の認可をうける以前から奥附があるのは、習慣としかいいようがない。

鐵路総局が新設されても、かつての中国側鉄道は路線ごとに鐵路局がおかれ、いわゆる分線管理がなされていた。地区割を優先し、各鐵路局に域内の複数の路線を統括させる機構改革がなされたのは、1年後の1934年4月1日であった。その日からの総局報が残っているのである。分線管理時代の総局報は、どのようなものであったのだろうか。わからない。したがって、その時期に提示されていたはずの、なぜ総局報を発行するのか、についての局告も見ることができない。

奥附にあるように、鐵路総局の所在地は、奉天市富士町14番地。日露戦勝記念碑の立つ大広場に西面していた。後掲の図9、図10の図面も参照されたい。奉天の附属地は町割が大通を中心にくみたてられており、南北が町、東西が通、である。地番は南北を基準とし、西側に奇数が、東側に偶数が配され、わかりやすい。富士町14番地とは、大通の最北端の地点で、満洲医科大学の敷地内にあった。鐵路総局を新設するにあたり、満鉄は一部署である医科大学の構内を利用し、西北端の建物を全面改装し、総局の本館としたのである¹⁷⁾。鐵路総局は、ここで2年半活動する。

鐵路総局管轄下の路線には、鉄道附属地は存在しない。しかし、鉄道という公共性の強い企業体が、運賃の改定や、運行ダイヤの変更をつたえる手段を確保しておきたい、と考えるのは不思議ではない。『鉄道総局総局報』は1935年8月29日の第624号から、第1頁右欄外に「康德

二年八月二十四日第三種郵便物認可」と表示するようになる。「昭和十年八月二十四日」と書かれる場合もあり、認可の主体が満洲国の郵政総局なのか、関東局側がなお掌握していたのか、判然としない。

『鉄道総局総局報』の編集は、従来の満鉄社報の方針を踏襲する部分と、そうでない部分がある。前者には

①頁数は、月ごとに通し番号をつける、

②翌月に、前月分の簡単な記事目録を発行する、

などがあり、後者には、日本語と漢語の上下2段の合璧になっていることがあげられる。鉄道総局が、満洲国の外局でもあったことのあらわれである。ただし、日本語の記事すべてが漢語に訳されたわけではない。「興日文同、略」と注記されるだけで、下段全体が空欄となる場合も、人事異動のように、日本文だけ3段にわたり掲載される例も多かった。

総局報と社報をあわせてみると、重複する記事が意外にすくないことに気づく。ちょうど、子会社と本社の社内報を読むような観がある。実態がそうである以上、当然といえば、当然である。両者の間の人事の動きなどは、社報にも掲載されるが、鉄道総局側の日常活動までは、社報はふれない。ここが、継承後身の鉄道総局報との相違点である。

〔2〕 鉄道総局

ソ連は9・18後も、合弁企業の一方の当事者として寛城子以北の東省鉄路の管理運行にあっていた。しかし、ウラジオストクへの短絡線としての機能を喪失したこの路線を、いつまでもかかえておく意味はない。1935年3月、東省鉄路についてソ連が有する權益を満洲国に売却する契約がむすばれる。

東省鉄路の權益のうち中国側がにぎっていた部分（つまり1/2）は、満洲国がひきついでいた。当然、鉄道総局がその管理にあたる。

契約金が支払われると、接收業務がすぐ発生する。まず軌間からせめなければならぬ。当初、当事者である交通部が前面にしようとするが、やりきれない。結局、満鉄がスタッフを派遣し、それをになう¹⁸⁾。あらためて、満洲国における鉄道行政の二元性がうきばりになったのである。関東軍が、以前にもまして強硬に一元化を求めたのはいうまでもない。鉄道部、鉄道建設局、鉄道総局を統合し、鉄道総局を創設すると

いう形で一応の結着をみたのは、10月であった。この結着もしかし、ながくはつづかない。

『鉄路総局総局報』の最終は、康徳3（1936）年9月30日の第942号。翌10月1日には、『鉄道総局報』が創刊される（図6と図7に、それぞれの第1頁と奥附をしめす）。両者を比較すると、いろいろなことがわかってくる。ランダムに列挙してみよう。

①一日の中断もなしに継承がなされただけでなく、おなじ奉天とはいいながら、発行地をことにしていること。

満洲医大の建物の一部を改築し、鉄路総局の本館としたのにたいし、鉄道総局の創設にあたっては、春日町29番地に、その本館を新設する。3つの組織が統合された鉄道総局は、鉄路総局とはそもそも規模がちがうのである。この春日町29番地という地番に注目したい。

1898年6月の続約により、東省鉄路南線の敷設権をえたロシアは、奉天省城周辺にルートを設定するにあたり、三陵をさけ、馬三家にその停車場をおく。この停車場はしかし、庚子清露戦争の際、清軍により、いとも容易に破壊されてしまう。この点にかんがみ、ロシアはルートを変更し、停車場を現在の公和立交橋東橋詰南側附近に移設するにあたり、本屋東側正面に兵営と練兵場を配したのである（図8）¹⁹⁾。日露戦争中、旅順を脱出したアレクセーエフも、一時ここに身をよせていた。

戦中から戦後にかけて、およそロシア軍と関係のありそうな土地建物は、すべて満洲軍がおさえる。この兵営も練兵場も例外ではなかった。そうした日本陸軍から、ようやくの思いで用地をひきつぎ、附属地を確定した満鉄ではあったが、東側正面に軍用地がひろがる省城停車場の位置だけは、さすがに当初よりきらった。附属地全体の将来にかかわる、との筋論でおし、2年後、本屋の位置を2kmほど南にうつす。現在の瀋陽站である²⁰⁾。

本屋は移転したものの、北辺に軍用地をかかえこむという附属地の現状は、9・18にいたるまで変化はなかった。その具体的範囲をしめしておく。

西端：停車場用地の東端（現在の勝利北街）

北端：北七条通（北七馬路）

東端：加茂町（南京北街）

南端：北五条通（北五馬路）

この敷地は、西側・憲兵隊、中央・兵営、東側・練兵場、と区分され、1919年、関東軍が成立すると、兵営部分は北側が独立守備隊、南側が駐紮師団用となる。兵営と練兵場は、四周から完全に隔絶していた。

9・18を境に、こうした附属地の土地利用は一変する。

1938年6月に印刷された、『南満州鉄道株式会社第三次十年史』には、1/5000の「奉天附属地平面図」が添附されている。これは1932年4月現在のもので、印刷まで6年のタイムラグがある。その間に生じた変化は、図上には明示されない。しかし、よく見ると、北五条通でさえぎられていた何本かの大通が軍用地を貫通し、北七条通に到達するように点線がひかれている。すでに1932年当時から、こうしたことが既定の方針と考えられていたのか、のちに書きこまれたものか、判断にまよう。奉天附属地における日本軍の兵営や練兵場は、省城に清や民国の権力があって、はじめてその存在価値がでる。それが存在しなければ、わざわざ広い敷地を確保し、兵営をおく意味はない。9・18により張学良政権が消滅すると、それが現実のものとなる。

1935年から翌年にかけての奉天都邑計画については、市域の拡大に焦点があてられるが、日本による占領が商埠地や省城にまでおよんだため、中心市街地の道路整備も急速にすすむ²¹⁾。この結果、北五条通の壁はくずれ、各大通が北七条通まで延伸される。

春日町が北進し、北七条通に合流する地点の西南角地が春日町29番地である。鉄道総局工務処が、この地で鉄道総局の新築工事に着手したのが1935年。竣工は翌年10月31日²²⁾。残工事がつづくなか、鉄道総局は社報を発行しはじめたことになる。この建物は、現在でも遼寧省政府の別館として利用されている。

軍用地時代と鉄道総局設立後とを比較するため、『南満州鉄道株式会社第二次十年史』にある「奉天附属地平面図」(1927年4月現在)と、1939年に満洲日日新聞社が発行した「大奉天新区画明細図」を、図9、図10にかかげる。縮尺のちがいを調整し、方角もあわせてある。右上が北になる。大広場(現在の中山広場。瀋陽站到むかい、毛沢東の立像がおかれている場所)の左下の建物が、鉄道総局である。鉄道総局ができ、ここはどうなったのか。医大に返還されたのだろうか。

鉄道総局の本館を、附属地内の軍用地に建設するにあたり、関東軍・

『南満洲鉄道株式会社社報』・『鉄路総局総局報』・『鉄道総局報』の書誌データから読みとることができるもの（尾形）

満鉄・満洲国の間でどんなやりとりがなされたのか。総局報にも、社報にも、そして満洲国の公報にも反映されていない²³⁾。満鉄の処務週報にあたるしかないのであろう^{補註)}。

②年号

『鉄路総局総局報』が康徳をもちいたのにたいし、『鉄道総局報』は一貫して昭和であった。歴然たる差は、なににもとづくのか。満鉄にたいする帰属意識の強弱から説明しようとする、なぜ奥附に南満洲鉄道株式会社鉄道総局と明示しなかったのか、が問題となる。初代鉄道総局長の大村卓一の意向がはたらいていた、と考えたい。

③合璧

年号のあつかいには差があるものの、紙面の構成には変化がない。上段が日本語、下段が漢語、という合璧の体裁は堅持される。

④第三種郵便物の認定

『鉄道総局報』創刊号題字欄外にある「昭和十年八月二十四日 第三種郵便物認可」の日附は、『鉄路総局総局報』が第三種郵便物の認可をうけた日である。だれが見ても、『鉄道総局報』は『鉄路総局総局報』の継承後身であり、書類上は申請しなおさなければならない事項であっても、省略することができたということか。

満鉄と鉄路総局の関係は、なお、親会社・子会社のそれに比定することができた。しかし、鉄道総局になると、もはや一部署とはいいがたく、満鉄そのものを体現するようになっていた²⁴⁾。『鉄道総局報』創刊号筆頭の記事が、総裁の「達」であることは、それを雄弁に物語っている。さらに、附属地行政権を放棄し、紙面からその関連記事が消えると、社報と総局報との内容の重複度は、よりいっそう高まる。本社を大連におく意味がしだいに稀薄になるのは、不可避であった。

Ⅲ 発行地の変更

1937年12月、満鉄は附属地にたいする行政権の行使を停止する。担当部署の社会部も、当然消滅する。組織体としての満鉄に生じた変化は、しかし、それだけにとどまらなかった。社報の発行形態が一変するのである。

奉天に鉄路総局や鉄道総局が組織されていた頃、大連の社報にも、

ある変化がおきていた。営業開始 20 周年を機にヨコ組に変更された体裁が、7 年をへて、再度タテ組にもどされたのである。かつ、字数の問題があったのか、3 段組となる。図 11 が 1934 年 3 月 31 日の第 8076 号。図 12 が翌 4 月 1 日の第 8077 号である。この状態が 3 年ほどつづき、行政権の放棄にいたる。

これをうけ、大連の本社と奉天の鉄道総局との間で、業務の調整がなされる。この調整は、大連の本社が満洲国全域の交通を掌握する、というものではありえなかった。それを象徴したのが、社報の発行地の変更なのである。

図 13 から図 15 に、変遷の軌跡をしめしておく。

図 13 が、『鉄道総局報』の最終である 1938 年 11 月 30 日の第 636 号の第 1 頁と奥附。図 14 が、同年月日の社報第 9451 号の第 1 頁と奥附。そして図 15 が、翌 12 月 1 日の社報第 9452 号の第 1 頁と奥附である。

以上のすべてにあたれば、南満洲鉄道株式会社の社報を、奉天の鉄道総局が発行するにいたった経緯を把握することができる。しか 12 月 1 日附社報の第 1 頁を一見しただけでは、変化の背景になにがあるのか、理解するのは困難であろう。そもそも、社報上になんの告知もないのである。奥附の記載にまで注意をはらう読者は、そう多くはない。

発行地が変わるため、満鉄は社報にたいする第三種郵便物の認可を、直前の 11 月 29 日にとりなおしている。12 月 1 日から、社報第 1 頁欄外にその事実が明示され、これは最後まで変化しない。社報が、上段・日本語、下段・漢語の合璧になったことの影響も強烈である。いうまでもなく、『鐵路総局総局報』時代からの体裁を踏襲している。

11 月 30 日から 12 月 1 日にかけての、総局報と社報の 3 つの奥附の記載をあわせると、『鉄道総局報』は廃刊とする、しかし、社報をその継承後身として、鉄道総局が主体となり発行をつづける、社報の巻次は創刊以来の通号とする、などをうたっていることがわかる。業務調整の結末は、このようなものであった。

タテ 3 段の分量の記事を、上下 2 段の日本語・漢語の合璧に編集しなおせば、記事の取舍選択をいかにきびしくしても、膨大な頁数になることは想像がつく。それだけの行政コストを負担していく意志は日本側には欠けていた。社報における合璧のころみは、2 年でおわる。図 16 は、

1940年8月31日の社報第9965号。図17は、翌9月1日の第9966号である。大連時代のように日本語のみの、タテ3段になっている。では、漢語の部分はどうなったのか。別建の附録にしたのである。第9966号から、本文末尾に、

本日社報附録（三頁）ヲ発行ス、附録ハ関係ノ向ニノミ發送スとの記述があらわれる。しかし、遼寧省檔案館所蔵の社報には、この日附の原本がない。最初の原本は、10月11日の附録から（図18）。これも附録としての通し番号がなく、定式化されたのは、10月25日のNo.33からである（図19）。33という番号はつけられているが、発行は不定期であった。なお、図18の第9994号別冊の欄外右上部に秘の印がおしてある。漢語訳の別冊すべてが、マル秘のあつかいをうけたわけではない。この点は注意を要する。

合璧とは、社報の同じ号に、ある記事の日本語と漢語が同時に掲載されるということである。附録はそうではない。ある号の日本語の記事を漢語に訳し、後続の号に添付するということである。当然、社報の月ごとの頁数には組み入れられない。ゆえに、附録なのである。別建としたため、社報の題字欄とはちがったスタイルをとった。

附録をくばる「関係ノ向」とは、どの程度のひろがりをもっていたのか、今は把握するすべがない。

合璧はごく短期間でうちきられたが、漢語の附録も、1941年3月30日のNo.141が最終となる。7カ月しかもたない。満鉄において、公報類になんらかの形で漢語訳をつける方式は、結局9年で幕をとじる。

参考のために、満洲国の場合を記しておく。

満洲国の公報は、大同1(1932)年11月4日の第1号から、大同3(1934)年3月2日の第341号までが『満洲国政府公報』。帝政実施後は名称と巻次をあらため、康德1(1934)年3月5日の第1号から『政府公報』となる。康德3(1936)年1月3日の第542号まで、本文の表記は漢語のみであった。この間、『満洲国政府公報』時代から、別建で日本語訳を発行していた。名称は、1号から3号までが『満洲国政府公報邦訳』。第4号から第542号までが『満洲国政府公報日訳』。『政府公報』は、第1号から第542号まで、『政府公報日訳』である²⁵⁾。「邦訳」とは、いくらなんでもということ、「日訳」となったのであろう。康德3(1936)

年1月4日の第543号から、上段・漢語、下段・日本語の合璧となる。排列の差はあれど、あきらかに『鉄路総局総局報』のほうが先行していた。しかし満鉄とことなり、満洲国は合璧の体裁を最後まで堅持する。

この時期、もうひとつ注目すべきことがおこる。1940年10月、鉄道総局の南側、春日町21番地に奉天鉄道局の本館が完成したのである。まぎらわしい名称であるが、鉄道総局の分局にあたる。いずれもコンクリート5階建てで、とくに正面入口が類似していることもあり、よく混同される。現在の地番は、太原北街4号。東北の全鉄道網の南半を管轄する瀋陽鐵路局の現役の辦公楼である。

春日町29番地で、鉄道総局が満鉄社報の発行を開始して、3年で太平洋戦争になる。この状態は、なお1年あまり継続するが、鉄道の運行そのものは、関東軍の管制下におかれていた。この事実が、だれの目にもあきらかとなったのは、1943年5月。鉄道総局が撤廃されるのである。社報上に生じた変化からは、もうすこし複雑な背景がうかがえる。

奥附に「春日町29番地」と明示された最後の社報は、1943年3月12日の第10700号(図20)。翌13日の第10701号では、「春日町20番地」となる(図21)。しかし「春日町20番地」とある社報は、3月20日の第10707号までの、わずか7号分しかない。

この、「20番地」がわからない。春日町の東側のいずれかの建物に、間借をしていたということなのか。なお、両者の奥附に見える「大和区」とは、旧附属地と商埠地をあわせた区域で、現在の和平区にあたる。区制は1938年から導入されるが²⁶⁾、直後の社報には反映されなかった。

3月21日の第10708号から、今度は、「春日町21号」となる。この地番は、分局にあたる奉天鉄道局のものである。鉄道総局撤廃の方針は、すでに内示されていたはずで、転々と執務場所をうつす残存部隊のあわただしい様子が、目にうかぶようだ。この時点で「番地」ではなく「号」がはじめてあらわれる。個別の事例なのか、なにか意味のあるものなのか、後考にまちたい。

鉄道総局が春日町21号で発行する社報は、1945年5月6日の第10743号が最後となる(図22)。翌5月7日の第10747号からは、南満洲鉄道株式会社総務局文書課が、おなじ春日町21号で社報を発行する(図23)。大連時代の社報は、奥附に、たんに「南満洲鉄道株式会社」とあ

るだけで、部署名をしめすことはなかった。最後の段階で、それがなされる。これは、どういうことなのか。

IV 春日町 29 番地と太原北街 2 号

みずからの手で満洲国をつくりあげた関東軍は、司令部をその首都に置く。以後 10 年、社会のすみずみにその統制力をおよぼしていくなかで、満洲国の関連機構を首都に集中させようとする。満鉄もその例外ではなかった。最後の総裁山崎元幹は、そこに居をさだめ、そこで勤務した²⁷⁾。

鉄道総局をはじめとする機関のために、つぎつぎとハコモノがたてられた奉天も、こうしたながれの影響を直接こうむる。鉄道総局が廃され管理部門が首都に移転すると、これらの建物は本来の目的では使用されない。唯一の例外が、実際に地域の鉄道を運行していた奉天鉄道局であった。総務局文書課は、この分局の一室で社報の発行をつづける。遼寧省檔案館所蔵の社報の最終は、1945 年 5 月 31 日の第 11359 号。これが本当に、文書課による最後の社報なのか、確認ができない。敗戦まで、まだ時間をのこしていたからである。満洲国の政府公報の最終は、7 月 30 日であった。

日本の敗戦により満洲国は消滅。各地にソ連軍が進駐してくる。その撤退をまって、共産党・国民党による満洲国の各機関にたいする接収がはじまる。重慶の国民党は初動において遅れをとり、主力部隊が瀋陽に到達したのは、1946 年になってからであった。しかし活動することができたのは、わずかに 2 年。この間に有効な統治機構を構築することはできなかった。それを暗示するかのように、瀋陽における国民党の党・軍関係は安定しない。

1946 年 4 月、かつての鉄道総局の建物に、東北保安総司令部が開設される。同じ頃、南隣の奉天鉄道局の建物に、国民党中央軍事委員会委員長東北行營がはいる。この選択は、ここが山海関と大連に通ずる動脈の枢要であったことにもとづく。同様の理由から、ロシアもここに停車場をおき、兵營で防禦しようとしたのである。

1947 年 8 月、総参謀長の陳誠が瀋陽に赴任、軍事委員会行營の後身である東北行轅の主任となり、東北保安総司令部を行轅に併合する。党・

軍一体の態勢づくりを模索するが、半年ともたない。1948年、陳誠がなげだすと、今度は、保安総司令部の後身の勦匪総司令部が東北行轅を吸収、総司令が行轅の主任を兼摂するようになる。結局、5月、行轅は消滅。しかし10月には総司令も飛行機で瀋陽から逃亡し、東北における国民党の時代は、わずか2年で幕をとじる²⁸⁾。

共産党の側の機構づくりも、しかし、順調ではなかった。まず、日本の敗戦と同時に、華北各地から大量の党幹部を東北に投入する。瀋陽でも、張学良の弟の張学思を前面にたて、奉天省政府とかつての辺防軍司令長官公署を接收する²⁹⁾。この先制策も連合国の枠組の制約をうけ、いったん内陸部に撤退せざるをえない。ふたたび瀋陽にもどるには、2年の試練が必要であった。

勦匪総司令部が崩壊すると、共産党はただちに接收、党の東北局と東北人民政府をおく。すでに国民党時代から、一帯の地番は春日町29番地から、太原街2号にかわっていた。国民党も地名には徹底的にこだわった。それは易幟後の事跡にてらしても、あきらかである。

これ以降、現実の政治の場において、かつての帥府や省政府のおかれた場所が重視されることはなかった³⁰⁾。

東北局は、各野戦軍がいずれも関内に出撃したこともあり、強大な権限を行使するようになる。その書記と人民政府の主席をかねたのが、高崗であった。ソ連との関係も加味され、東北は独立王国の観を呈する。その執務する場所は、太原街2号辦公樓とよばれ、名称はいまでもこのこっている。この「太原街2号」こそが、もはや死語となった、中央の意向にそむく地方機関が発する命令、という意味の「二号文件」の語源なのである³¹⁾。

高崗は、瀋陽のさまざまな箇所を接收していく。とくに注目されるのは、北陵と新開河にはさまれた、東北大学の旧キャンパスと、千代田公園（現在の中山広場）の東南にひろがる文教施設である。

前者は満洲国時代、張学良政権の拠点ということで、完全に封印され、地図上は白抜状態になっていた³²⁾。日本の敗戦により、関内に流亡し四川の三台（現在の綿陽市三台県）に寓居していた東北大学のスタッフは、国民党系幹部の主導により凱旋をはたす。しかし東北の国民党は2年で崩壊、そのおおくが国民党と行動をともにし、瀋陽をあとにしたため、

共産党の接収をうけるのである³³⁾。

後者には、国民党時代、保安総司令の公館がおかれ、衛戍部隊が防衛していた。公館と衛戍部隊のとりあわせは、高崗もひきついでいた³⁴⁾。

このふたつの場所は、のち、おおきな意味をもつことになる。

「二号文件」を発する機関を、北京の中央が放置するわけがない。1954年、高崗の逮捕という激烈な形をとって大行政区は廃され、東北局も東北人民政府も消滅する。太原街2号辦公樓の主は遼寧省委員会と人民委員会となる。

大行政区制の撤廃と揆を一にして、人民解放軍の軍区制が確立する。全東北を統括する瀋陽軍区の陸軍司令部は、太原街をはさみ、かつての保安総司令部の対面におかれた。淵源をたどれば、ここはロシアの兵営・関東軍の練兵場であった。さらに、やはり太原街をはさみ、2号辦公樓の東側には、軍区の一級招待所 金城賓館が新築される。このふたつは、北陵公園西側の友誼賓館（ソ連の技術顧問用のホテル）とともに、50年代を代表するソ連式建物の典型となっている。

太原街2号に東北局と東北人民政府があった頃、奉天鉄道局の敷地は瀋陽鐵路局がひきつぐ。当時、瀋陽鐵路局は東北人民政府の一部署であった。1954年以降、瀋陽鐵路局は中央の直轄機関となる。東北を二分し、北を哈爾濱鐵路局が、南は瀋陽鐵路局が管轄していた。

こうして遼寧省の党と政府は、一級行政区をこえて権限を行使する中央機関に、周囲をかこまれるようになったのである。

1954年に廃止された東北局は、1960年に再建される。省の党委を解消して、あらたに東北局を組織したわけではない。省委は、太原街2号で活動をつづけていた。東北局が開設された場所は、高崗の時代に接収された、かつての東北大学の敷地内にある理工学院であった。再建にいたるくわしい経緯は不明。党・軍関係における制度上の不均衡が、その一因をなしたとも考えられる。省級の省委では、軍区・鐵路局・人民委員会の矛盾を緩和するにあたり、十分な調整能力をはたすことができなかったのである。

文革がはじまると、遼寧省でも党と政府のほとんどの機能はマヒする。軍が前面にでて収束がはかられ、「党政合一」という形で一応の結着をみるのは、1968年であった。従来の機関はいったん解消され、遼寧省

革命委員会が新設される。初代の主任は、軍区司令の陳錫聯。中枢部門は、高崗の公館があった区画におかれる。軍区の管理地であった。この態勢が十数年もつづく。

改革開放政策を模索するなかで、1980年2月、遼寧省革命委員会は撤廃される。党と政府は分離され、外見上は1955年の組織形態にもどる。しかし、省委員会と省政府が同居することはなかった。

中国共産党遼寧省委員会は、遼寧省革命委員会の敷地をそのまま利用する。いっぽう遼寧省人民政府は、本館を1960年に東北局がおかれた旧東北大学理工学院に、分館を太原街2号にさだめる。現在も、この状況に変化はない³⁵⁾。ではなぜ省政府は、不便きわまりないタコ足状態にあまんでいるのか。

改革開放政策を徹底すれば、行政側が処理しなければならない事項が激増するのは、目にみえていた。都市計画のありかたなどに注目すれば、この点を理解することができるだろう。1936年当時は壮大さを誇示した旧鉄道総局も、いまでは低層建物でしかない。そこに省政府の中枢管理部門を一括して移転させるのは、1980年代であっても、無理がある。多少遠方であっても広大なキャンパスは、ぜひとも確保しておかなければならない³⁶⁾。

しかし同時に、軍区や鉄路局と対応するためにも、かつて「二号文件」をだしていた場所も確保しておかなければならない。たんに象徴的意味からだけではなく、この場所こそが重要なのである。

満鉄が附属地の行政権を放棄した際、放棄しなかった部分がある。いうまでもなく、「純粋な」鉄道用地である。この部分は現在、各鉄路局が継承している。瀋陽では、瀋陽鉄路局である。瀋陽站停車場用地西側には機関車操車場・貨車操車場・コンテナヤードなどが連担していた。これらの機能は、現在すべて蘇家屯站や瀋陽西站に移転、広大な敷地がまさに空地となっている。その部分の土地利用は、一義的に瀋陽鉄路局が責任をおう。省政府の意向が、反映される可能性はおおくはない³⁷⁾。まさしく「条」と「塊」の矛盾が露呈しているのである。こうした経緯をたどっていくと、なぜ省政府がここにいなければならないのか、その理由と、省政府の焦燥感がわかるような気がする。

書誌データはおもしろい。けして無味乾燥なものではない。本稿にお

いて、「春日町 29 番地」という、ひとつの地点に注目し、そこからなにを読みとることができるのか、縷縷紹介してきたのは、それを強調したいがためでもあった。

註

- 1) 遼寧省檔案館所蔵・撮影『南満洲鉄道株式會社社報』1994年、柏書房発売。
- 2) 経緯は、合庭惇・尾形洋一・劉建輝「東アジア近代史資料の再構築に向けて」『論壇人間文化』2, 2008年。
- 3) 中国の地方志や地方の年鑑類を、日本の現行基準で区分する際の絶望的なズレについては、あらためて論じなければならない。
- 4) 『社報』第2号, 1907年3月30日, 1頁。
- 5) おりこんださきは、当初『遼東新報』。満鉄設立後は『満洲日日新聞』。経過は、李相哲『満洲における日本人経営新聞の歴史』, 凱風社, 2000年。
- 6) 通信省編『通信事業史』2, (財)通信協会, 1940年。大蔵省印刷局『官報百年のあゆみ』, 同局, 1983年。
- 7) 郵政省編『郵政百年史資料・第八卷・公文類聚(旧外地)』, 吉川弘文館, 1970年。
- 8) 『現代史資料33・満鉄』全3巻, みすず書房, 1966年。
- 9) 同上(1), 3~112頁。
- 10) 郵政総局編『満洲帝国郵政事業概要』, (財)満州通信協会, 1942年, 4頁。郵政省編『郵政百年史資料・第三卷・公文類聚(郵便上)』392~393頁。
- 11) 国会図書館には、『満鉄附属地経営沿革全史』の稿本がのこされている。営口は各論の部の第3部(通巻第13)。安東は第13部(通巻25, 26)。
- 12) 2002年, 郵政関連法案が成立したとき, (社)日本新聞協会から総務大臣あてに7月24日附で「低料第三種郵便料金存続に関し要望の件」がだされている。それによると, 郵送にて新聞をうけとる定期購読者の数が, 約10万という(同協会のHP)。
- 13) 解題の, 7頁。
- 14) 満鉄改組に関する最近の成果が, 児嶋俊郎「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経営委託をめぐって」(上, 中, 下)。(上)は『長岡大学生涯学習研究年報』2, 2008年。(中)は『長岡大学研究論叢』6, 2008年。(下)は『同』8, 2010年。
- 15) こうしたことが可能であった社会を, 「定額」という概念で分析したのが岩井茂樹である。『中国近世財政史の研究』, 京都大学学術出版会, 2004年。

- 16) たとえ名目的であるにせよ、満洲国の交通部には、鉄路司がおかれていた。ただし、郵政総局が完全に交通部の外局であったのにたいし、鉄路局の位置づけはちがった。これは、やはり満鉄の存在がおおきい。
- 17) 満史会編『満洲開発四十年史・補巻』、本書刊行会、1965年、308頁。
- 18) 哈爾濱鉄路局編『北鉄接收記録』（哈爾濱、1935年）別巻「満洲国交通部哈爾濱辦事処ニ於テ作成セル北鉄接收対策案」。遼寧省檔案館所蔵の『北鉄接收記録』は、東京支社にも送附された草稿に、さらに手をくわえたものである。
- 19) 『南満洲鉄道株式会社十年史』に添附されたものである。いうまでもなく、この図にある停車場は、のちの奉天駅ではない。
- 20) 尾形「奉天駅の駅位置から見た瀋陽の都市構造」『近代中国研究彙報』23、2001年。これは文字どおりの旧作である。そのご、おおくの新資料をえたこともあり、全面的に修正するつもりである。
- 21) 周知のとおり、満鉄の経済調査会による立案調査資料の第20巻第3号が『奉天都市建設方策』、大連、1935年。これには、13枚の地図が添附される。立案は1933年段階で、附属地の軍用地については、手がつけられていない。
- 22) 『中国近代建築総覧・瀋陽篇』、中国建築工業出版社、1992年、72頁。
- 23) 1990年に遼瀋書社から、影印本120冊が刊行される。縮小され、きわめて読みにくいが、中国で出版されたことに意義がある。
- 24) この点は、高橋泰隆がつとに強調するところである。『日本植民地鉄道史論』、日本経済評論社、1995年、423頁。
- 25) 日訳版の公報を所蔵する機関は、かなりの数にのぼる。最近、雄松堂が、この日訳版に漢語時代・合璧時代の公報をあわせ、一括してマイクロフィルム化し、販売している。満洲国政府の公報をマイクロフィルムにとり、販売するにあたり、政府の継承と著作権の問題をどう雄松堂がクリアしたのか、知りたいところである。
- 26) 瀋陽市和平区編『和平区史』、瀋陽出版社、1989年、33頁。
- 27) 満鉄会編『最後の総裁・山崎元幹』（満鉄会、1973年）には、このへんの話はでてこない。山崎が奉天の動きを把握していなかった、ということはあるにない。
- 28) 人民解放軍遼寧省軍区編『遼寧省志・軍事志』、遼寧科学技術出版社、1999年、122～124頁。
- 29) 陳冠任『31個省・自治区和直轄市組建実録』、中央党史出版社、2009年、18～32頁。
- 30) もはや、いずれも観光スポットでしかない。瀋陽市政治協商会議編『歴史文化名城瀋陽』、瀋陽出版社、2006年、123～126、128～130頁。と

『南滿洲鉄道株式会社報』・『鉄道総局総局報』・『鉄道総局報』の書誌データから読みとることができるもの（尾形）

くに、省政府の敷地については、「軍督部堂の盛衰—盛京將軍衙門と奉天總督府」という形でまとめる。

- 31) ただし、この時期の東北局が純粹に地方機関であったのか、判断にまよう。なぜなら、1945年9月の成立から、1954年7月の撤廢にいたる東北局の檔案は、中央檔案館にあり、遼寧省檔案館にはないからである。遼寧省檔案館編『遼寧省檔案館指南』、中国檔案出版社、1994年、529頁。
- 32) 協和会奉天市公署分会編『大奉天新区画明細地図』、満州日日新聞社、1939年。9・18直前に刊行された、參謀本部東三省陸地測量局編『瀋陽市最新全図』（遼寧省会公安局、1931年）には、敷地内の建物の配置まで、くわしく記載されている。
- 33) 「原東北大学」、趙玉民編『瀋陽史跡図説』、瀋陽出版社、2002年、116～117頁。旧東北大学をめぐる、現在までつづく敏感な問題の端緒である。
- 34) 「高崗旧居」『瀋陽史跡図説』148頁。
- 35) 党や政府の組織などの変遷は、各組織の檔案に日夜接している檔案館の記述が、正確である。建置志にたいする十分な理解がないと、政治史や制度史は、なかなか書けない。瀋陽における動向は、遼寧省檔案館編『遼寧省檔案館指南』の「官藏檔案形成單位機構沿革及主官（主要領導人）表」522～535頁。建置志にかかわる諸問題については、遼寧大学日本研究所の王鉄軍教授から、ご教示をえた。
- 36) もちろん、広大な敷地を省政府が独占しているわけではない。右1/3は、省軍区が使用している。
- 37) 土地利用をめぐり、省政府と鉄路局の方針が対立した例として、①瀋陽北駅の北口駅前広場の位置づけ、②公和立交橋が完成したにもかかわらず、北一東路と勝利北街が直接合流できない問題、のふたつがあげられる。とくに②は深刻で、停車場用地内に、橋脚をたてることができなかったためである。立交橋上から東南方向をながめると、そのことがすぐ理解できる。

補註) 遼寧省檔案館所藏の満鉄の社内文書のなかにも、9・18後のうごきをつたえるものは、ごくすくない。1937年1月6日、地方部長から經理部長にあてた移転工事費（関東軍に発注）に関する報告が唯一の記録である（遼寧省檔案館編『満鉄と侵華日軍—満鉄密檔』13、広西師範大学出版社、1999年、364～365頁）。なお、同書18の126～127頁にある、起草部署不明の「軍用地買収関係（約參百万円）ノ經過概要」は、この移転と直接関連するものではないようだ。

南滿洲鐵道
株式會社

報

明治四十年三月二十九日

金 曜 日

第 一 號

DM 2887
12

1-40-1

社 告

南滿洲鐵道株式會社ハ昨年十一月二十六日成立シ來四月一日ヲ以テ營業ノ緒ニ就カントス依テ向後本社ノ論議其他ノ事項ニシテ汎告スヘキモノハ總テ本社報ニ依ル

訓 諭

予カ敬愛スル職員諸君。
當南滿洲鐵道株式會社ニ成リ立テ、ナラドニ仕組ミニ付テハ、予カ事新シク、コトニ辯スルマテモナク、諸君ノ疾苦熱知セラレ、トコロナリト思フ、ソモ、當會社ノ事業ノ極メテ大ニシテ、我々會社員ノ責任ノ極メテ重キコト、オヨビ吾人ノモレニ對テハ、覺悟ノ一端ハ、昨年十一月二十六日、當會社ノ創立總會ノ時ニ於テモ述ヘオキタルハ、定メテ諸君ノ當時ノ新聞紙等ニヨリテ、予カ此ノコトヲ重ク責任ヲ負フニ至リタル次第ト、一日引受ケタル以上、固キ決心トテ諒シセラレタルナラン、サテ予カ此ノ大ナル事業ヲ成シ遂ケンコトヲ決心スルニ當リ、何ノ難ム、トコナルカト問フモノアラ、予ハタダ、當會社員タル者、必キ力ヲ尽シ答フヘシ、カハ事ヲ成スニ唯人ニ在リテ堅ク、予ハ此ノ上ニ重役ノ地位ニ在ル人ヨリ、

明治四十年三月二十九日

日給ヲ受クル者ニ至ルマテ、予ノ前ニ偽リナキ忠實ヲカヒ、尤モウルハシキ家族の親ミヲ以テ互ニ相結ヒ、予オヨヒ予カ僚友ヲ中心トシテ、全心全力ヲ補助ス與ヘラル、ニ於テハ、コノ重大ナル責任ヲ全クシ、國家オヨビ同胞ニ報ユルノ必スシモ難事ナラサルヲ確信ス。
予ハ固ヨリ新領土タル臺灣ト南滿洲トヲ隔視スルモノニアラス、シカレドモ我等大和民族ノ愛國心カ善ク到處ノ住民ノ心ト融和セラレ、共ニ幸福ヲ樂ムモノナルヲ知ル、コレ予カ實驗ノ證ナルトモ、予カ、實ニ中外ノ認メテ毫モ疑ハサル事實ナリ、サレバ諸君カ滿洲特殊ノ事情ヲ解釋シ、特殊ノ覺悟ヲ以テ事ニ當リ、併セテ當會社ノ起リタル主旨ト、予ノ心事トヲ會得セラル、ニ於テハ、予カ諸君ニ愛ヲ分テ、功ヲ與ニセントスル望メ、決シテ空シカラサルヲ信ス、予カ諸君ヲ見ルニ益友ヲ以テセントスルヲ同時ニ、會社ノ秩序ヲ維持スル爲メ、諸君ニ嚴從ノ徳ヲ、忍耐ノ量トヲ要求セサルヲ得、諸君ノ地位ヲ異ニシ、種ルトコレモ職務同シカラズ、トイフモノ、互ニ尊敬ヲ友愛トシテ以テ相交ハ、各々分限ヲ守リテ其職務ヲ勵メ、此ノ間イテ、カノ誤解疑義アルハ、善ク解ラシ、予ハ一人ヲ人トシ、處リ得サカ、予ハ、自己ノ過チナリトシ、尤モ予ノ心カ彼我情重ク、故道ニ用キ、何トナレバ情意ノ不通ハ自ツカラ會社ノ

図 1

南滿洲鐵道株式會社報

第四千九百三十八號

大正十二年八月三十一日

金曜日

社會

◎社告第九十號
大正十二年二月社告第二百三十四號朝鮮線貨物特定貨率中左ノ
通改正シ大正十二年九月一日ヨリ之ヲ施行ス
大正十二年八月三十日 社長 川村 竹治

内地發著特定貨率ノ部、綿絲(カタン綿)及無地物但シゴムヲ交ノ項記事第四號ヲ削ル
鐵道省線滿洲線間發著特定貨率ノ部中左ノ如ク改ム

「綿絲」ノ項記事第二號中「三百五十斤」ヲ「四百斤」ニ改メ第四號ニ削ル

「綿布(著尺物及ゴムヲ交)」ノ項記事第二號中「三百斤」ヲ「四百斤」ニ改メ第四號ヲ削ル

「綿布(著尺物)」ノ項記事第二號ヲ削ル

示

◎達甲第九十一號

關東廳始政記念日當日ハ關東州内及州外沿線各事務所ニ國旗ヲ掲ケ祝意ヲ表シ業務ニ差支ナキ限リ休業ス

大正十二年八月三十日

社長

社報第四千九百三十八號

大正十二年八月三十一日

通達

◎鐵旅甲第三十五號
明治四十五年一月乙第五千九百三十九號社用電柱移轉費用ノ
件左ノ通改正ス
大正十二年八月三十日 鐵道部 長

社用電柱ノ移轉ヲ要スル場合其ノ移轉費用ハ總テ要求工事又ハ
要求箇所ノ費用ヲ以テ決算スヘシ但シ移轉ノ爲財產ヲ増加スル
場合ハ其ノ増加額ハ鐵道費負擔トス
(規定類纂第六編二五五頁參照)

◎鐵旅甲第七十一號

大正十年九月連甲第二百六十九號萬國廢臺車會社依託發賣乘車
券類取扱手續中左ノ通改正シ大正十二年九月一日ヨリ之ヲ施行
ス
大正十二年八月三十日 鐵道部 長
京城鐵道部長

第四條(第一號表)中左ノ如ク改ム
大正十二年八月三十日 京城鐵道部長

種類	區	等級
急行列車券	滿洲線、朝鮮線及滿洲鐵道朝鮮鐵道直通	各種各等

(規定類纂第二編第三編三四五頁參照)
(鐵道法規規程案(甲)三二六頁參照)

図 2

(大正十二年第三種郵便物認可)
八月六日

南滿洲鐵道株式會社 社報

第四千九百二十九號

大正十二年九月四日

火曜日

社告

◎社告第九十一號
大正十二年八月社告第四十八號當社線經由東支鐵道中華民國國有鐵道聯絡小荷物運送規則第二條列表ヲ左ノ通定メ大正十二年九月一日ヨリ之ヲ施行ス
大正十二年九月一日
社長 川村 竹治

第三條列表

區	間	小荷物運賃率 單位ノ乘積ニ 依テ算ス	區	間	小荷物運賃率 單位ノ乘積ニ 依テ算ス
當社鐵道	長春—奉天—天金園	〇・三五	中華民國國有鐵道	奉天—北邊河—銀弗	〇・一三
東京鐵道	長春—哈爾濱—金留	〇・一七	同	天—津—同	〇・一七
同	滿洲里—同	〇・六五	同	北—京—同	〇・二〇
同	綏芬河—同	〇・四八	同	漢—口—同	〇・四九
			同	濟南府—同	〇・二七
			同	上—海—同	〇・六一
			北—京—同		

備考
小荷物運賃ハ一荷毎ニ之ヲ計算ス
(一)二年八月社報第四、九三(號參照)

通達

社報第四千九百二十九號 大正十二年九月四日

◎鐵道甲第三十六號

大正十一年八月運抵甲第二十二號「パツキン」板請求科目ノ件左ノ通改正ス
大正十二年九月三日
鐵道部長
「パツキン」板ハ自今之ヲ貯藏品ノ科目ニテ請求整理スヘシ
(規定鐵道第六編三〇〇ノ二頁參照)

◎正誤

社報前號鐵道甲第一一九號蓋平大石橋線ノ大石橋地方區「蓋平出張所」ハ「蓋平派出所」ノ誤

人事

職員ヲ命ス 南滿醫學堂勤務(教授) 二階堂一種
右八月二十九日附
南滿醫學堂勤務(教授) 職員 二階堂一種
奉天醫院醫長兼務ヲ命ス
右八月二十九日附(地方部)

雜錄

▲鐵道乘車證無效 左記鐵道乘車證紛失ノ旨届出テタルニ依リ無効トス拾得者ハ本社秘書役ニ送付セラレタシ

図 3

(社)南滿洲鐵道株式會社

社 報

昭和二年四月一日 金曜日 No. 5997

示 達

◎達甲第200號
大正14年11月達甲第159號衛生研究所規程下記ノ
通改正シ昭和二年4月1日ヨリ之ヲ施行ス
昭和二年3月31日 社 長

衛生研究所規程

第1條 本所ニ衛生研究所ヲ置ク

第2條 衛生研究所ハ地方部ノ管理ニ屬シ保健、
衛生ニ關スル諸般ノ研究、検査及鑑定並血清、
ワクチン、痘苗其ノ他諸種藥劑ノ製造及配給ニ
關スル事務ヲ掌掌ス

第3條 衛生研究所ニ下記ノ6科及庶務係ヲ置ク

細菌科
病理科
化學科
衛生科
血清科
痘苗科

第4條 細菌科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 病原微生物ノ研究及應用ニ關スル事項

2 病原材料ノ検査ニ關スル事項

第5條 病理科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 諸種疾病ノ病理的調査及研究ニ關スル事項

2 諸種病原菌ノ寄生蟲病ノ調査及研究ニ關スル事項

3 組織検査ニ關スル事項

4 法醫學的検査及鑑定ニ關スル事項

第6條 化學科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 保健、衛生ニ關スル化學的調査及研究ニ關
スル事項

2 諸種藥劑(血清、ワクチン、痘苗其ノ他諸
種診斷劑ヲ除ク)ノ製造ニ關スル事項

3 食品、飲食物及化粧品等ノ化學的検査並鑑
定ニ關スル事項

4 諸種藥劑の検査及鑑定ニ關スル事項

第7條 衛生科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 健康ニ關スル特殊増進ニ關スル衛生學的調査及研
究ニ關スル事項

2 住宅、衣服及飲用水等ニ關スル衛生學的檢
査並鑑定ニ關スル事項

第8條 血清科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 血清、ワクチン及諸種診斷劑ノ製造ニ關ス
ル事項

2 血清、ワクチン及諸種診斷劑ノ検査並鑑定
ニ關スル事項

第9條 痘苗科ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 痘苗ノ製造ニ關スル事項

2 動物ノ飼養ニ關スル事項

第10條 庶務係ハ次ノ事務ヲ掌理ス

1 人事、文書及經理ニ關スル事項

2 製品ノ配給及販賣ニ關スル事項

3 所内取締ニ關スル事項

4 他科ノ主管ニ屬セザル事項

(規定類纂第1編第1編376頁參照)

◎達甲第201號
大正14年7月達甲第74號中央試驗所規程第3條中
ノ「衛生」ヲ削除シ昭和二年4月1日ヨリ之ヲ施行ス
昭和二年3月31日 社 長

(規定類纂第1編第1編322、15頁參照)

◎達甲第202號
大正14年4月達甲第33號會社社員申「地質調査所」
ヲ「地質調査所」ニ改正シ昭和二年4月1日ヨリ之
ヲ施行ス
昭和二年3月31日 社 長

(規定類纂第1編第1編336、8頁參照)

◎達甲第203號
大正14年4月達甲第33號會社社員申下記ノ通改正
シ昭和二年4月1日ヨリ之ヲ施行ス
昭和二年3月31日 社 長

図 4

鐵路總局總報

第二一六號

康德元年四月一日

日曜日

訓諭

鐵路總局ハ新ニ鐵路局規程及哈爾濱水運局規程ヲ定メ本日ヨリ之ヲ實施ス鐵路ニ就テ之ヲ謂ヘハ從來ノ九鐵路局ヲ廢シテ新ニ奉天、新京、哈爾濱及洮南ノ四鐵路局、錦縣、圖們、四平街ノ三鐵路辦事處ヲ設ケ、水運ニ就テ之ヲ謂ヘハ新ニ哈爾濱水運局ヲ設ケテ松黑兩江ニ於ケル水運事業ノ經營ヲ擔當セシムルモノナリ

鐵路總局ノ創設以來從事員諸君ハ日夜其ノ職務ニ勉勵シ以テ日滿兩國ノ負托ニ對ヘムコトヲ冀ヘリ然レトモ各路ハ其ノ建設ノ歴史ヲ異ニシ其ノ經營ノ組織ヲ別ニシ舊代ノ餘弊直ニ除キ難ク維新ノ方策亦遽ニ施シ難キ狀況ニ在リ而モ滿洲帝國ノ國防ト治安トノ維持、産業ト文化トノ開拓、職トシテ交通機關ノ整備發達ニ俟ツヘキコトヲ念ヘハ荏苒日ヲ曠シクスヘキニ非ス創業一年ヲ期シテ根本改革ヲ斷行スル所以ナリ

訓諭

鐵路總局新定鐵路局規程及哈爾濱水運局規程定自本日實施此就鐵路言之則係撤廢舊九鐵路局新設奉天、新京、哈爾濱及洮南四鐵路局並錦縣、圖們四平街三鐵路辦事處就水運言之則係新設哈爾濱水運局以任松黑兩江水運事業之經營者也

鐵路總局創設以來從事員諸君日夜勤勉於職務則謂日滿兩國之托負然各路者其建設歷史各異其經營組織有別舊時餘弊既難以亟除維新方策亦不易遽施處此艱困狀況深念以滿洲帝國國防治安之維持與乎産業文化之開拓爲職志實有俟於交通機關之整備與發達則任苒光陰豈容曠意迺所以明於創業週年斷行根本之改革

發行所

奉天宮下町十四番地

鐵路總局



鐵路總局 總局報

第九四二號

康徳三年九月三十日

水曜日

佈告

佈告

◎總局佈告第一六七號
興安線溫泉海拉爾間旅客及荷物ノ自動車運輸營業ハ康徳三年十月一日ヨリ當分ノ間之ヲ休止ス
鐵路總局長 宇佐美 寬爾
康徳三年九月三十日 (總局自啓)

◎總局佈告第一六七號
茲將興安線溫泉海拉爾間旅客及荷物自動車運輸營業自康徳三年十月一日起暫時停止此佈
鐵路總局長 宇佐美 寬爾
康徳三年九月三十日 (總局自啓)

◎總局佈告第一六八號
康徳二年十二月總局佈告第二七二號鐵路總局鐵路貨物運賃及料金規則(別表)貨物營業料程表中左ノ通改正シ康徳三年十月一日ヨリ之ヲ施行ス
鐵路總局長 宇佐美 寬爾
康徳三年九月三十日
標準軌線平齊線ノ項中「泉溝」上ノ×印ヲ削ル
(規定類纂第十二編第四類二四三頁參照) (總局自啓)

◎總局佈告第一六八號
茲將康徳二年十二月總局佈告第二七二號鐵路總局鐵路貨物運賃及雜費規則(別表)貨物營業料程表中改正如左自康徳三年十月一日起施行之此佈
鐵路總局長 宇佐美 寬爾
康徳三年九月三十日
標準軌線平齊線之項中「泉溝」上之×印刪除之
(參照規定類纂第十二編第四類二四三頁) (總局自啓)

發行所

奉天富十町十四番地
鐵路總局

總局報第九四二號

康徳三年九月三十日

四〇四



第三種郵便物認可 (日刊除日曜日及祝祭日翌日)

鐵道總局報

第一號

昭和十一年十月一日
木曜日

示 達

示 達

◎達甲第百八十五號

昭和六年八月達甲第五五號大連鐵道工場規程中「鐵道部」ヲ「鐵道總局工作局」ニ改ム
昭和十一年十月一日
總 裁

◎達甲第百八十六號

昭和八年三月達甲第八一號建設事務所規程中「鐵道建設局」ヲ「鐵道總局建設局」ニ改ム
昭和十一年十月一日
總 裁

◎達甲第百八十七號

滿洲國人社員日本留學規程左ノ通制定ス
昭和十一年十月一日
總 裁

第一條

滿洲國人社員ノ向上啓發ヲ目的トシ鐵道總局所屬滿洲國中ノ勤務成績優秀ナル者ヲ選ビ日本ニ留學セシム

第二條 日本留學ヲ命セラレタル者ハ發令ノ日ヨリ一箇月以内ニ任地ヲ出發スヘシ

鐵道總局報第一號 昭和十一年十月一日

發行所

鐵道總局

奉天春日町二十九番地

◎達甲第百八十七號
茲制定滿洲國人社員日本留學規程如左
昭和十一年十月一日
滿洲國人社員日本留學規程
本 則 細則及說明
總 裁

図 7

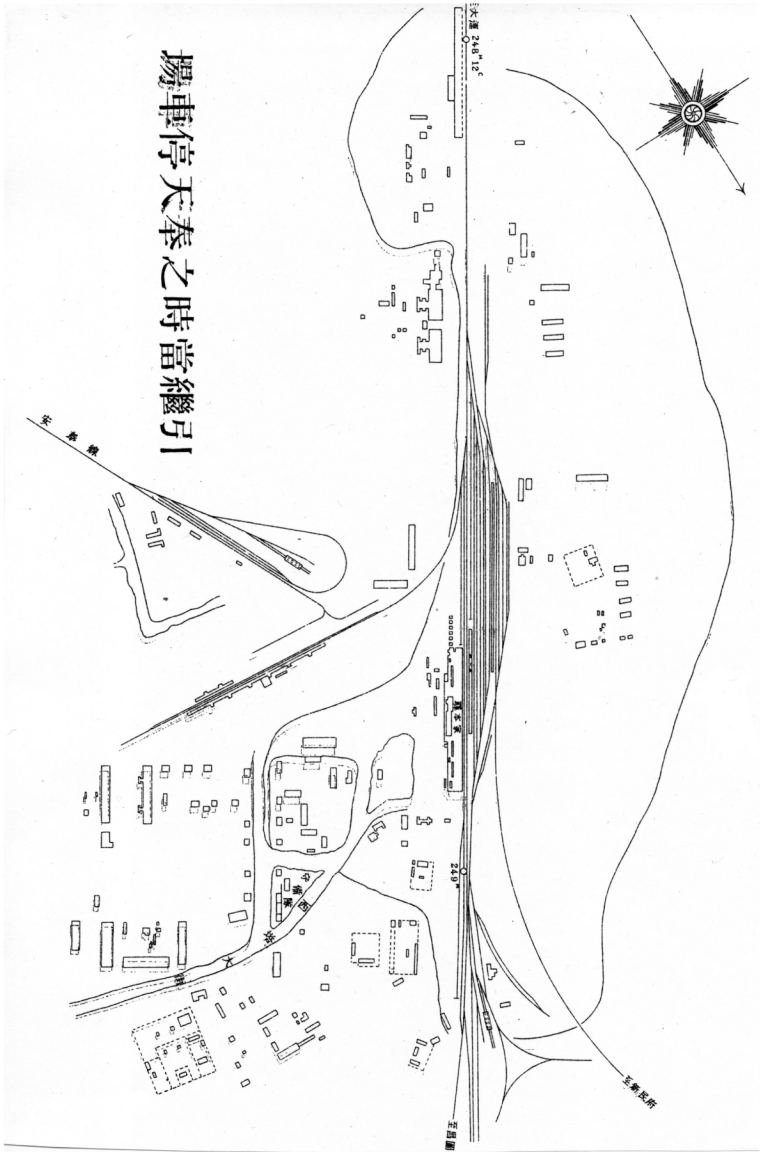


図 8



图 9

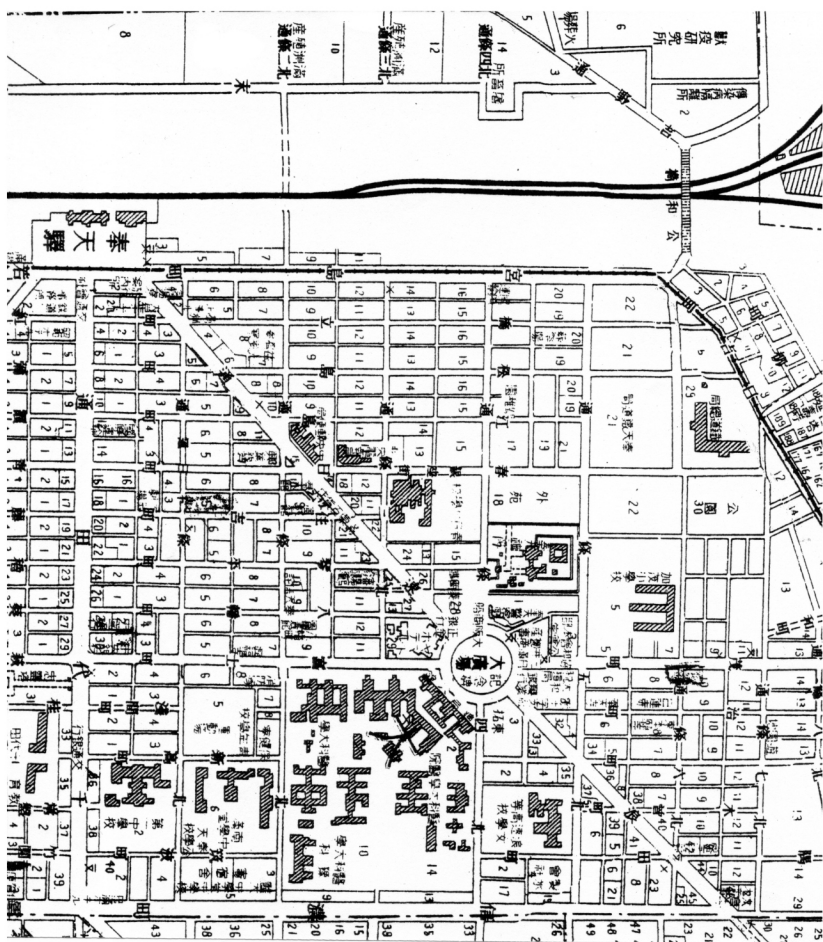


図 10

南滿洲鐵道株式會社

報

昭和9年3月31日

土曜日

No. 8076

社告

◎社告第283號

昭和5年9月社告第63號製油原料検査規則中下記ノ通改正ス

昭和9年3月31日 總裁 伯爵 林 博太郎

第3條 検査同一品名ニシテ且鐵道運送上一託送ト爲シ得ル數量ヲ以テ1口トス

第5條第1項ヲ次ノ如ク改ム

検査1口中ノ1割以上ニ相當スル貨物ヨリ抽出シタル見本ニ依リ之ヲ行フ

(規定類纂第2編第2類563頁參照)

◎社告第284號

昭和7年7月社告第35號南滿洲鐵道株式會社旅客及荷物連帶運送規則中下記ノ通改正シ昭和9年4月1日ヨリ之ヲ施行ス

昭和9年3月31日 總裁 伯爵 林 博太郎

細則及説明

第45條第4號ヲ次ノ如ク改ム

充員、臨時又ハ國民兵召集令ニ依リ召集セラルル陸軍軍人カ召集令狀ヲ呈示シタルトキハ北鮮線、局線、省線、金福線、商船大連航路及大汽航路乗車券ヲ發賣スル場合ニ限り下記ニ依リ片道旅客運賃及急行料金後拂ノ取扱ヲ爲ス

イ 召集令狀附屬ノ旅客運賃後拂證ニ依リ發行スル片道乗車券ノ區間ハ現在地到着地間トス
註 現在地トハ應召者ノ本籍地、寄留地、旅行先地、現在地等ヲ謂ヒ、到着地トハ召集部隊ノ所在地ヲ謂フ

ロ 本後拂證ニハ下記ニ依リ計算シタル旅客運賃(急行列車ニ乗車シ170軒以上直行スル場合ハ急行料金共)ヲ記入シ之ト引換ニ割引片道乗車券ヲ交付ス

社線、北鮮線及局線

各等 普通旅客運賃ノ 5割引

省線、(航路ヲ除ク)

1等 普通旅客運賃ノ 5割引

2等 普通旅客運賃ノ 4割引

3等 普通旅客運賃ノ 5割引

商船大連航路及大汽航路

各等 普通旅客運賃ノ 2割引

ハ ロ號ノ旅客運賃及急行料金ハ旅客運賃後拂證記載ノ運賃請求部隊ニ請求ス

ニ 後拂證ニ記載スル旅客運賃及急行料金ハ召集令狀末尾ノ相當欄ニ之ヲ記入シ旅客ニ返付ス

ホ 本割引乗車券所持者ニ對シテハ乗越、方向變更及徑路變更ノ取扱ヲ爲サス

ヘ 連帶線内ニ特定運賃アルトキハ其ノ特定運賃ヨリ割引ヲ爲ス

ト 急行料金ハ社線發ノ場合ニシテ急行列車ニ170軒以上乗車スルコト確定ナル場合ニ限り後拂ノ取扱ヲ爲スヘシ

チ 本後拂證ハ本證様式裏面注意第2號所定ノ等級ニ依ル場合ニ限り之カ取扱ヲ爲スヘシ連帶運輸區域外ニ五ル乗車券ノ發賣ニ付テハ第54條ニ依リ之カ發賣ヲ爲シ此ノ場合ニ在リテモ本號ニ依リ後拂ノ取扱差支ヘナキモノトス

リ 召集令狀様式

昭和8年10月鐵道甲第202號充員、臨時又ハ國民兵召集令ニ依リ召集セラルル陸軍軍人社線内片道旅客運賃及急行料金後拂證第6號參照

第54條 連帶運送區域外乗車券ノ發賣

本則第24條第13號ノ移及第45條第4號ノ旅客ニ對シテハ連帶運送ノ取扱ヲ爲ササル聯行乗車券(連帶運輸機關内ニ限ル)ヲモ發賣スルコトヲ得
(規定類纂第2編第3類1頁參照)

◎社告第285號

南滿洲工業專門學校附設職業教育部規則ヲ下記ノ通制定シ昭和9年4月1日ヨリ之ヲ施行ス

大正7年3月社則第7號南滿洲工業專門學校附設職業教育規則ハ昭和9年3月31日限り之ヲ廢止ス(規定類纂第8編1618頁)

昭和9年3月31日 總裁 伯爵 林 博太郎

南滿洲鐵道株式會社 報

第八千七十七號

昭和九年四月一日

（本報第三種郵便物認可）（日刊除日曜日及祝祭日翌日）

告

◎社告第二八七號
鐵道總局鐵路線路名稱左記ノ通定ム

昭和九年三月廿六號朝開線ノ總線路名稱ハ之ヲ廢止ス
昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎
鐵道總局鐵路線路名稱

名稱	區	間
奉天線	奉天	山海關間
大鄭線	大虎山	鄭家屯間
營口線	溝帮子	營口間
北票線	錦縣	北票間
奉吉線	連山	奉天吉林間
西安線	沙河	西安間
京圖線	新京	圖們間
朝開線	蛟河	朝陽子山間
濱北線	朝陽川	開山屯間
馬船口線	濱江	北安間
齊北線	新松浦	馬船口間
訥河線	齊齊哈爾	北安間
	寧年	訥河間

◎社告第二八八號
鐵道總局自動車路線名稱左記ノ通定ム

昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎
鐵道總局自動車路線名稱

名稱	區	間
平齊線	四平街	齊齊哈爾間
洗索線	四城子	懷遠鎮間
榆樹線	榆樹屯	昂昂溪間
安城線	安東城子	曠間
山通線	山城鎮	通化間
熱河線	北票	承德間
京餘線	承德	赤峰間
敦海線	新京	扶餘間
訥黑線	敦化	海林間
哈同線	訥河	黑河間
	哈爾濱	同江間

◎社告第二八九號

自今鐵路總局ニ於テ使用スヘキ時刻ニハ午前午後ノ區別ヲ廢シ一日四時間制ヲ採用ス
昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎

◎社告第二九〇號

朝陽川一龍井村一朝鮮國境線ノ豫テ舊社ニ於テ完精負工事等中ノ處昭和九年三月三十一日其ノ工事を完了セルヲ以テ滿洲國政府ヨリ當社ニ之カ經營ヲ委託セラレタリ
昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎

◎社告第二九一號

京圖線朝陽川驛以近（銅佛寺驛文へ延吉驛方面へ各驛ト北鮮線上三峰驛以遠（開坪驛文へ鎮城驛方面）各驛ト之間、發着ナル貨物ハ當社ノ間通驛經由ニ適合シ限リ之ヲ取扱テ爲ス
昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎

◎社告第二九二號

昭和三年四月社則第二條岳城農業實習所規則中左記ヲ通改正シ昭和九年二月ヨリ之ヲ施行ス
昭和九年四月一日 總裁 伯爵林 博太郎
第一條中「附屬地其ノ他」ヲ「滿洲ニ改ム」
第七條中「農務製造」ヲ「採算、農業簿記、支那語及武道」加ヘ同條第五項ヲ削ル
第二條中「附屬地」他ノ地ヲ「滿洲ニ改ム」
第二條削除

図 12

鐵道總局報

第六百三十六號

昭和三十二年十一月三十日

水曜 日

社 告

社 告

◎社告第三百七十五號

當社所管線ト旅客及荷物連帶運輸ノ取扱ヲ爲ス大阪商船那霸航路ハ都合ニ依リ明年一月末日迄那霸港ニ寄港セサルコトナリクルニ付右期間中同航路經由那霸港著旅客及荷物連帶運輸ノ取扱ヲ中止ス

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

◎社告第三百七十六號

會社所管哈爾濱所在各埠頭ニ於ケル船舶ニ依ル貨物ノ取扱ハ昭和三十三年十一月二十九日ヨリ當分ノ間中止ス

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

◎社告第三百七十七號

昭和三十三年四月社告第一二六號梅樺線通化老嶺間列車運轉時刻云々ノ通改正シ昭和三十三年十二月一日ヨリ之ヲ施行ス

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

◎社告第三百七十五號

查與本社所管線並ニ旅客及貨件連帶運輸之大阪商船那霸航路茲因情勢之關係迄至明年一月末日止不在那霸港停船是以該期間中止辦理經由該航路到於那霸港之旅客及貨件連帶運輸此告

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

◎社告第三百七十六號

查會社所管哈爾濱所在各埠頭依船舶貨物之辦理自昭和三十三年十一月二十九日起暫時中止之

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

◎社告第三百七十七號

茲將昭和三十三年四月社告第一二六號梅樺線通化老嶺間列車運轉時刻改正如左自昭和三十三年十二月一日起施行之

昭和三十三年十一月三十日

總裁 松岡洋右

下リ	混	13	11.55
12.55	通	13	11.11
41	水	43	10.32
42	洞	55	53
14.13	鐵	24	9.29
14	廠	8.50	
15.02	果	14	
05	松	混	
38	湖	上リ	
44	石		
16.25	老		
	嶺		

(四月鐵道總局報三七八頁參照)

奉天春日町二種丸香地
發行所 鐵道總局

圖 13

(発行第三種郵便物認可) (日除日曜日及祝祭日翌日)

南滿洲鐵道
株式會社

社報

第九千四百五十一號

昭和十三年十一月三十日

水曜日

社告

◎社告第三百七十五號

當社所管線ト旅客及荷物連帶運輸ノ取扱ヲ爲ス大
阪商船航路ハ都合ニ依リ明年一月末日迄那覇
港ニ寄港セサルコトナリタルニ付右期間中間航
路經日那那港著旅客及荷物連帶運輸ノ取扱ヲ中
ス

昭和十三年十一月三十日 總裁 松岡 洋右

◎社告第三百七十六號

會社所管哈爾濱所在各埠頭ニ於ケル船舶ニ依ル貨
物ノ取扱ハ昭和十三年十一月二十九日より當分ノ
間中止ス

昭和十三年十一月三十日 總裁 松岡 洋右

◎社告第三百七十七號

昭和十三年四月社告第二十六號梅縣線通化老嶺間
列車運轉時刻左ノ通改正シ昭和十三年十二月一
日より施行ス

昭和十三年十一月三十日 總裁 松岡 洋右

社報第九四五一號 昭和十三年十一月三十日

下り	通水	化洞	11.55
12.55	水	廠	15.15
13.42	鐵	松	11.11
14.13	果	湖	11.43
14.19	石	老	10.32
15.05	老		55.53
15.08			24.24
15.44			9.22
16.25			8.50
			14.14
			14.14
			14.14

(四月社報二七八頁參照)

◎社告第三百七十八號

昭和十三年八月社告第二百七號溪城線明山牛心臺
間列車運轉時刻左ノ通改正シ昭和十三年十二月一
日より施行ス

昭和十三年十一月三十日 總裁 松岡 洋右

下り	11.55	12.15	14.40	明	山	10.30	14.15	13.35
12.55	12.55	12.55	12.55					
40	35	25	50					
41	25	50						

大連市東公團
南滿洲鐵道
株式會社

選達

◎總人甲第三號

昭和八年十月總人給第四百三十五號日本人社員
自己ノ都合ニ依ラス家族ト別居セル者ニ對シ特別
給與方ノ件申左ノ通改正シ昭和十三年十二月一日
ヨリ之ヲ施行ス

昭和十三年十一月三十日 總裁兼人事課長

本則

第五號甲イ、ロ項ヲ左ノ如ク改メハ項ヲ削ル
イ 本人滿洲國內(關東州ヲ含ム)及北鮮線沿線
ニ在勤シ家族ト別居セル場合

金三十五圓

ロ 建設事務所屬員ニシテ別ニ定ムル建設手
當テ支給ヲ受クル者カ家族ト別居セル場合

金二十五圓

(規定額第一編第一類二九一至參照)

◎用庶甲第四號

昭和十一年十月用庶甲第一號用庶部事務分家内規

三〇五

図 14

（昭和十三年十二月二十九日）
（日刊除日曜日及祝祭日翌日）

南滿洲鐵道株式會社

社報

第九千四百五十二號

昭和十三年十二月一日

木曜日

社告

◎社告第三百九十號

昭和十三年十二月一日ヨリ左ノ區間旅客及荷物ノ自動車運輸營業ヲ開始ス
昭和十三年十二月一日
通 河 鳳 山 間
富 拉 爾 基 景 星 間
總裁 松 岡 洋 右

社告

◎社告第三百九十號

茲自昭和十三年十二月一日起開始左列區間旅客及貨件之自動車運輸營業此告
昭和十三年十二月一日
通 河 鳳 山 間
富 拉 爾 基 景 星 間
總裁 松 岡 洋 右

◎社告第三百九十一號

昭和十三年七月社告第百五十三號茲據康德二年七月總局佈告第七十七號鐵道總局
自動車線運送暫定規程中左ノ通改正ス
昭和十三年十二月一日
第十條ノ四イ號中「三姓勃利間」ノ下ニ「通河鳳山間」、同八號中「三姓勃利間」
ノ下ニ「及通河鳳山間」ヲ加フ
第二十八條中「琿春慶興橋間」ノ下ニ「哈同線通河鳳山間」、「他拉哈大同鎮間」
ノ下ニ「泰來線富拉爾基景星間」ヲ加フ
總裁 松 岡 洋 右

◎社告第三百九十一號

茲將昭和十三年七月社告第百五十三號茲據康德二年七月總局佈告第七十七號鐵道
總局自動車線運送暫定規程中改正如左
昭和十三年十二月一日
第十條之四イ號中「三姓勃利間」之下加「通河鳳山間」、同八號中「三姓勃利間」
之下加「及通河鳳山間」
第二十八條中「琿春慶興橋間」之下加「哈同線通河鳳山間」、「他拉哈大同鎮
間」之下加「泰來線富拉爾基景星間」
總裁 松 岡 洋 右

發行所 奉天市春日町二十九番地 鐵道總局

社報第九四五二號 昭和十三年十二月一日

図 15

(十一年八月三十一日第三種郵便物認可) (日刊除日曜日、祝日、祭日及會社休業日翌日)

南滿洲鐵道株式會社 社報

第九千九百六十五號

昭和十五年八月三十一日

土曜日

通達

◎鐵總營業甲第百五十五號

昭和十三年十月鐵總營業甲第百五十一號南滿洲鐵道株式會社荷物通關取扱細則中左ノ通改正ス

昭和十五年八月三十一日

鐵道總局長

別記第二號目次三關東州輸出中左ノ如ク改ム

第十七號 關東州輸出入許可規則

同四關東州輸入中左ノ如ク加フ

第二十一號 關東州輸出入許可規則

同八內地輸移入中左ノ如ク加フ

第四十九號之二 飼料ニ供スル物品及配合飼料

同十一支那輸移出中左ノ如ク加フ

第五十號 價額ノ如何ニ拘ラス全品目ノ爲替管理

同十二支那輸移入中左ノ如ク加フ

第五十五號 價額ノ如何ニ拘ラス全品目ノ爲替管理

同本文ニ滿洲輸出ノ部第三十七號中品目ノ欄(二八九頁)ヲ左ノ如ク改ム

主要糧穀

一 高粱(破碎、押壓セルモノ及層高粱ヲ含ム)

二 精白高粱(破碎、押壓セルモノヲ含ム)

三 高粱糠

四 玉蜀黍(破碎、押壓セルモノヲ含ム)

五 粟(破碎、押壓セルモノ及層粟ヲ含ム)

社報第九六五號 昭和十五年八月三十一日

通達

鐵總營業甲第百五十五號

茲將昭和十三年十月鐵總營業甲第百五十一號南滿洲鐵道株式會社貨件報關辦理細則中改正如左

昭和十五年八月三十一日

鐵道總局長

別記第二號目次三關東州輸出中改正如左

第十七號 關東州輸出入許可規則

同四關東州輸入中追加如左

第二十一號 關東州輸出入許可規則

同八 內地輸移入中追加如左

第四十九號之二 供飼料之物品及配合飼料

同十一中國輸移出中追加如左

第五十號 不拘價額之如何概行全品目之滙兌管理

同十二中國輸移入中追加如左

第五十五號 不拘價額之如何概行全品目之滙兌管理

同本文ニ滿洲輸出ノ部第三十七號中品目ノ欄(二八九頁)改正如左

主要糧穀

一 高粱(破碎、押壓者及碎高粱在內)

二 精白高粱(破碎、押壓者在內)

三 高粱糠

四 玉蜀黍(破碎、押壓者在內)

五 粟(破碎、押壓者及碎粟在內)

五〇九

図 16

（日刊除日曜日、祝日、祭日及會社休業日型日）

南滿洲鐵道株式會社

第九千九百六十六號

昭和十五年九月一日

日曜日

社告

◎社告第二百八十九號

昭和十二年十二月廿九號南滿洲鐵道株式會社旅客及荷物運送規則中ノ通改正ス
昭和十五年九月一日 總裁 大村 卓一

第三條中會社所管線商船航路間ノ項第二號商船內海航路取扱歸中ノ田邊港、串本港、勝浦港ヲ削ル
第二十條第二號中（內海航路ヲ除ク）ヲ削ル
第二十二條中（商船內海航路ヲ除ク）及（內海航路ヲ除ク）ヲ削リ同條第三號中（基隆航路及內海航路ヲ除ク）ヲ（基隆航路ヲ除ク）、同條第五號中（商船內海航路及大汽航路ヲ除ク）ヲ（大汽航路ヲ除ク）ニ改ム

（規定類纂第二編第二類 頁參照）

通達

◎鐵總文甲第百七號
昭和十四年三月鐵總文甲第二百十號航路ト鐵道トノ接續地ニ於ケル航路運輸業務取扱手續中左ノ通改正ス
昭和十五年九月一日 鐵道總局長

第五條中「發生」ヲ「發生又ハ發見」、「事故發見箇

社報第九九六號 昭和十五年九月一日

所」ヲ「事故發生又ハ發見箇」ニ改ム
（昭和十四年三月二十六日社報發外參照）

◎鐵總營業甲第百八十四號

昭和十二年十二月鐵總營業甲第三百六十八號連帶旅客運賃並荷物料程表別冊中左ノ通改正ス
昭和十五年九月一日 鐵道總局長

航路ノ部商船航路ノ項第六號內海航路大阪若松線ノ行中連帶割引運賃、神戸勝浦線ノ行及記事欄中註ヲ削ル

◎鐵總營業乙第五十二號

日本紀元二千六百年慶祝興亞國民動員全國大會參加者ニ對シ鐵道及航路旅客運賃ノ割引ヲ爲ス左ニ依リ取扱フヘシ
昭和十五年九月一日 鐵道總局長

一 割引區間

社、國線各驛並會社所管航路各埠頭ヨリ新京驛行（往復）

二 割引期間

昭和十五年九月一日ヨリ同九月二十日迄
三 通用期間
乘車船發賣ノ日ヨリ三十日間

四 等級及割引率

一 滿洲帝國協和會中央本部總務部長發行ノ左記様式ノ運賃割引證ト引換ニ割引乘車船發賣ノコト
二 本旅客ニ對シテハ途中下車、方向變更及徑路變更ノ取扱並復路旅行中止ニ因ル運賃ノ拂戻ヲ爲サス
ハ二十人以上ノ場合ト雖無賃世話人ノ取扱ヲ認メス

（割引證様式）

第 號	鐵路旅客運賃割引證
乘車點區間	自 東京 又ハ 埠頭 往 復 至 新京 驛
氏名年齡	日本紀元三千六百零一年慶祝興亞國民動員全國大會地方參加代表 當 年
乘車點等級及割引率	鐵路 等 四 割
發行年月日	滿洲帝國協和會中央本部 總務部長 宮川豐治郎 廣 宣 七 年 月 日

図 17



南滿洲鐵道株式會社
社報附錄

號外
社報第九九四號(別冊)

昭和十五年十月十一日
金曜日

示 達

◎達甲第百六十五號
茲將昭和十五年九月達甲第百四十八號主食品特別配給規程中改正如左自昭和十五年十月一日起施行之

昭和十五年十月八日 總 裁

第二條中「生計所」改爲「分配所」

第五條中「福社生計事務所」改爲「滿鐵生計組合」

第七條中第一號至第五號改正如左

一 滿鐵所管沿線 依照滿鐵生計組合分配區域

二 大連鐵道工場 大連鐵道工場廠賣所限於滿人配給)

三 撫順 炭礦 撫順炭礦工人賣店(限於滿人配給)

(參照九月二十二日社報附錄號外)

◎鐵總人厚甲第六號
茲將昭和十五年九月鐵總人厚甲第三號主食品特別配給通候辦理手續中改正如左自昭和十五年十月一日起施行之

昭和十五年十月八日 鐵道總局長

本文中「福社生計事務所」改爲「滿鐵生計組合」、「福社生計事務所長」改爲「滿鐵生計組合理事長」、「生計所」改爲「分配所」

第十一條中由左列處所改爲由滿鐵生計組合支部長兼管自管內之分後 茲第一號至第三號刪除之 附表樣式中「鐵道總局福社生計事務所」改爲「滿鐵生計組合」、「生計所」及「滿鐵社員消費組合」改爲「分配所」

(參照九月二十二日社報附錄號外)

通 達

社報 號外(別冊) 昭和十五年十月十一日

図 18

南滿洲鐵道株式會社 社報附錄

No. 33

社報第一萬六號

昭和十五年十月二十五日

金曜日

通達

◎鐵總文甲第百三十三號

茲將康德元年十二月總局達總文甲第六十九號苗圃規程中改正如左自昭和十五年十月五日起施行之
昭和十五年十月二十四日 鐵道總局長
哈爾濱鐵道局附業課所管之部中雙城堡苗圃之行之次追加如左

名	稱	位	置
玉泉	苗圃	玉泉	苗圃
苗圃	苗圃	苗圃	苗圃
苗圃	苗圃	苗圃	苗圃
苗圃	苗圃	苗圃	苗圃
苗圃	苗圃	苗圃	苗圃

(參照苗圃附規定類第一編第一類二(三頁))

◎鐵總經會甲第二十八號

茲將昭和十三年十月鐵總經會甲第三十二號營業收入審查規程中改正如左自昭和十五年十月一日起施行之
昭和十五年十月二十四日 鐵道總局長

第四章中「連帶」改為「連絡」

第七十二條之「連絡運輸清算通告書」之發送

社報附錄(三三) 昭和十五年十月二十五日

本則

第三條中「連帶線」改為「連絡線」、「連帶運送」改為「連絡運送」

同條第十號中「空陸連帶乘車票」改為「鐵道航空連帶客票、船車接續自動車客票」、「寢票、」之下加「急行寢票、」、第十二號中「變更票、」之下加「行李包裹變更票、」、第十七號中「帳表類訂正通知書」改為「貨件費訂正通知書、更正通知書」

第七條中「連帶運輸」改為「連絡運輸」

第三十二條及第三十四條中「連帶貨物」改為「連絡貨物」

第六十二條中「連帶線」改為「連絡線」

第二節「連帶清算」改為「連絡清算」

第七十條中「計算報告書及訂正月報」改為「計算書及計算更正書」

第七十一條第一項中「總計表」改為「連絡運輸收支總計表(以下稱總計表)」

第七十一條之二「連絡運輸清算通告書之發送會計課長須根據前條之總計表作成計算手續所定之連絡運輸清算通告書後在所定期間向事務管理

者發送之

第七十七條中「連帶運送清算簿」改為「連絡運送清算簿」、「連帶運輸」改為「連絡運輸」

細則及說明

第四號刪除

七 計算手續之主要者如左

一 昭和十五年九月鐵總經會甲第二十四號連絡運輸清算規程

一 昭和十四年十月鐵總經會甲第二十二號南滿洲鐵道株式會社所管線、朝鮮總督府鐵道局線、華北交通株式會社所管線相互間運車輛費清算手續

一 昭和十五年九月鐵總經會甲第二十五號直通列車營業備置器具類清算方法

一 昭和十五年九月鐵總經會甲第二十六號運輸機關間通行稅清算方法

第十二號本中「連帶線」改為「連絡線」

第十八號本中「連帶運送」改為「連絡運送」

第二十三號口中「帳表類訂正通知書」改為「更正通知書」、「甲頁」改為「丙頁」、「甲頁及乙頁」改為「乙頁及丙頁」

第二十三號八至十中「連帶線」改為「連絡線」、「帳表類訂正通知書甲頁及乙頁」改為「更正通知書乙頁及丙頁」

第二十六號中「連帶線」改為「連絡線」、「連帶運輸機關」改為「連絡運輸機關」

第二十九號中「連帶運送」改為「連絡運送」

第四十四號中「連帶線」改為「連絡線」、「連帶旅客計

圖 19

(十四) 昭和十五年第三種郵便物認可 (一) 日刊除日曜日、祝日、祭日及社休業日翌日

南滿洲鐵道株式會社

社報

第一萬七百號

昭和十八年三月十二日

金曜日

社 告

◎社告第三百十五號
昭和十三年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日

◎社告第三百十六號
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日

◎社告第三百十七號
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日
昭和三十五年三月廿五日

昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日

昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日

昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日

昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日
昭和三十八年三月十二日

發行所

奉天市大和區春日町二十九番地
鐵道總局

社報第一〇七〇〇號 昭和十八年三月十二日

南滿洲鐵道株式會社

社報

第一萬七百一號

昭和十八年三月十三日

社告

◎社告第三十二號

昭和十二年十二月社告第四百三十七號請取致貨物制限中左ノ通告正シ昭和十八年四月一日ヨリ之ヲ施行ス

昭和十八年三月十三日 總裁 大村 卓一
 虎林線ノ項ノ次ニ左ノ如ク加フ

線名	聯名	貨物取扱制限事項
瀋陽線	伴股節節聯	一車積貨物ノ取扱ヲ高サズ

（規定類編第一編第三卷四六五頁參照）

○正誤

本月社報一頁社告第三百一十二號第十條ノ第五第七號雜字高譯ノ行字「1.00」ハ「1.10」ノ誤也 社報前號「〇三頁社告第三百一十八號中」社告第「百六號」ハ「社告第三百五號」同社告第三百十九號表中「8」ハ「8.0」ノ誤也

示 達

◎正誤
 社報前號「〇三頁雜字第百七十五號株式第三號區分減少欄中專門校（專門學校）ノ誤也

施行ス

昭和十八年三月十三日 鐵道總局長
 第二號新京食堂營業所ノ項中四平、鄭家屯間ノ行ノ次ニ鄭家屯—大虎山間第一ノ列車ヲ加フ
 （昭和十七年九月社報二八七頁參照）

◎鐵道甲第八百七號
 昭和十七年九月鐵道甲第四百二十七號食堂營業所（乘務員仕業表（別冊）中左ノ通告正シ昭和十八年三月十六日ヨリ之ヲ施行ス

昭和十八年三月十三日 鐵道總局長
 第二號車內販賣人新京食堂營業所四年支所ノ項中左ノ如ク加フ

種別	行	車	
		一等	二等
普通	國		
	外	(800)	(800)
特別	國		
	外	1	2

○訂正（鐵道、文書課）

社報前號社報一頁八百號ヲ「第八百一號」、第八百一號一ヲ「第八百三號」、「第八百三號」ヲ「第八百一號」

囑託ヲ解ク

右十一月二十一日
 北支經濟調查所事務囑託 職 員 張 克 勇

囑託ヲ解ク

右一月三十一日
 奉盛信號場助役 職員 張 克 勇

願ニ依リ本職ヲ免ス
 職 員 劉 峻 山

各 通

願ニ依リ本職ヲ免ス
 職 員 劉 峻 山

右二月一日

調查課 職員 張 克 勇
 社員非役規程第一條第一號ニ依リ非役ヲ命ス

右五月二十日

調查部資料課 職員 劉 峻 山
 願ニ依リ本職ヲ免ス

右二月二十八日

願ニ依リ本職ヲ免ス
 職 員 劉 峻 山

發行所
奉天市大南門外日町二丁目南
鐵道株式會社
局

社報第一〇七二號 昭和十八年三月十三日

南滿洲鐵道株式會社 社報

昭和十八年五月七日 金曜日
第一萬七百四十四號

選 題

◎選題甲第四號

昭和十三年十月鐵道總選舉甲第九十二號鐵道運輸專
故復舊取扱手續中左ノ通り改正ス
昭和十八年五月七日 運輸局長
第四條表中各鐵道局ノ「鐵道局」ヲ削リ奉天鐵道局
ノ擔當區域欄中「連京線」ヲ「連京線自湯崗子（湯
崗子ヲ含マズ）至新京間」ニ改メ、入船線、旅順線、
柳樹屯線、甘井子線、金城線、營口線」ヲ削ル
同條中左ノ如ク加フ

鐵道局 擔 當 區 域
大 連 連京線自大連至湯崗子ヲ含ム間入船
線、旅順線、柳樹屯線、甘井子線、金城線

第五條奉天鐵道局ノ項中大連及大石橋ノ行ヲ削リ
同條中左ノ如ク加フ
鐵道局（定重力）配 置
大 連 二七〇大 連
八〇大石橋
（規定額第一編第十類七）

○正 誤
社報別設八三頁運輸甲第一號頁33殖產局總務
ソノ「サン」同頁出タニコヤヤジ「ハ」
ノ誤植

社報第一〇七四四號 昭和十八年五月七日

辭 令

鐵道總局 特命職員 池田 熊次
願ニ依リ本職ヲ免ス（二月三日）
東京支社 職員 山本 澄江
參事ヲ命ス（二月二十八日）
大連鐵道工場 職員 福井 信一
願ニ依リ本職ヲ免ス（四月二十日）
元總裁室 待命參事 重本 治郎
願ニ依リ本職ヲ免ス（五月一日）
（本 部）
元鐵道總局 職員 永島 可能
（乘務部） 職員 濱田 未任
（同） 同 秋本 嘉明
（同） 同 田口 正人
運輸局旅客課勤務ヲ命ス（五月一日）
運輸局旅客課勤務ヲ命ス（五月五日）
（奉天鐵道局）
職員 龜井 正利

奉天鐵道局運輸部勤務ヲ命ス
施設局水道課 職員 筒井 正次
四平工務區土木助役ヲ命ス（以上五月一日）
（錦州鐵道局）
哈爾濱ヤマトホ
テル司副主任 職員 市川不二夫
錦州鐵道局運輸部勤務ヲ命ス（五月一日）
羅津鐵道局工務部 職員 結城 菊雄

錦州鐵道局工務部勤務ヲ命ス（五月五日）
（吉林鐵道局）
元鐵道總局輸送 職員 鹽沼 幸一
（委員候補事務）
吉林鐵道局工務部 職員 星宮 求
改良科長ヲ免ス（以上五月一日）
羅津電信所長 職員 岩澤專次郎

吉林鐵道局工務部勤務ヲ命ス（五月五日）
（牡丹江鐵道局）
元鐵道總局 職員 宮田 一將
（乘務部）
牡丹江鐵道局 同 安原 龜
各 通 同 稻川 利秀
牡丹江鐵道局運輸部勤務ヲ命ス
（元鐵道總局）
職員 稻川 利秀
牡丹江ヤマトホテル支配人ヲ命ス（以上五月一日）

發行所
奉天市大和區春日町第二十一號
南滿洲鐵道株式會社
總務局文書課