を明白にし得るのであるが、多少とも包括的なこの種統計を缺除し、斷片的な資料も調査年度古く且信憑すべき價値疑はしくして、斯る檢討は容易なことではない、次ぎに示す撫順炭礦調査に係る生計費と雖も、炭礦當局が之を以て「直ちに彼等の生活狀態を如實に表示するものとは受取り難い」と辯明して居る位であるが、併しこれによつて彼等の勞働の劣惡性の大要を窺ふことが出來る。即ち食物費が收入の殆んど全部を占め、殊に家族持ち勞働者の家計は赤字を出して居り、斯る生活の始原性と慘澹性とは遺憾なく表明せられてゐる。

撫順炭礦勞働者の生計費

	A 獨身年額	A 比	A 家族持年額	A 比	B 獨身年額	B 比	B 家族持年額	B 比	C 獨身年額	C 比	C 家族持年額	C 比
主食物	三五七七	四	一〇三五五	四一	四八九九	四	七三一二	四	四五六六	四	八八三七	四
副食物	三〇三二	三	六一六四	三	二八六三	二	四三〇九	三	二三九三	三	三五三二	三
嗜好品	二〇九七	二	一六七九	七	一八三三	一	一〇三六	一	一九六九	一	一三八一	一
住居	三七三	四	三八三八	二	七一六	六	三三三八	六	六〇九	六	六〇八一	六
被服	二四八〇	九	三〇四四	三	一八〇一	一	三三九一	三	一八二四	一六	二四〇六	二
合計	二三〇四	一〇〇	一〇〇三八	一〇〇	二〇〇三	一〇〇	一〇〇三五	一〇〇	二三五一	一〇〇	一九四三六	一〇〇
一日平均給額	六八		六八		四六		四六		四六		四六	
家族數（本人共）	一		六		一		四三		一		四〇	

備考　一、撫炭礦庶務課勞務係「撫順炭礦勞働事情」昭和一〇年四月一六頁より作成。
二、本表の年額は凡て國幣を持つて表はす。

次に別の視角に於て彼等滿支人の勞働の劣惡性を檢討しやう。元來日本の資本主義的諸經營を列强資本と競爭對立の資格にまで近接せしめたのは、邦人の印度以下的肉體銷磨勞働に俟つもの多しと雖も、其の劣惡性に於て滿支人の低廉勞働には及ばない。且て事變を契機として邦人の熱病的關心を昂めた滿洲に於ては、邦人工業移民に就いても各方面より劃策されたが、その後の經過に關しては論究沙汰ではない。兎も角、動物的な最低限度の生活に堪え强靱無比の肉體力を有する彼等滿支人に抵抗せんとするのは容易なことではない。

又「滿洲の生産諸樣式機械化と俱に滿人勞働者を或程度驅逐し得て邦人勞働者を招致し得べしの論あれど、滿支人を使役すると機械化によると生産上如何なる利得があるかは問題にして、又滿支人と雖も機械化技術に適せずとなすは謬論にして充分なり得る可能性を有するから、邦人工業移民は疑意と困難に惱きあたつてゐる」斯かることに於ても滿支人勞働者の低位を諒解し得るに難くない。

註　一、矢内原忠雄『滿洲問題』改造社、昭和九年、一一六―七頁。

更に勞働時間に就てゞあるが、前掲關東局司政部殖産課發表の平均數字は一〇時間にして、これに休憩時間を加味し約一一時間となるも、問題は如斯算術的な計數ではない。總じて植民地的規制をもつ滿洲にあつては、勞働時間の過超を以つて餘剩價値追求の從つて又勞働の至酷を現はさずんば止まないのであるも、元來勞働時間の趨勢そのものが平均數字から窺ひ難い點がある。即ち事業の好況如何により操業短縮による强制的な勞働時間の剝奪があり、他方出來得る限りの時間の延長殘業居殘りがあるためである。

且作業延日數に表明さるゝ如く滿人企業の多くは季節作業にして、從つて集結的繁忙期が規定せらるゝ生産設備の劣惡、資本の零細、市場の狹隘脆弱性等に勞働條件の一層の劣惡を思惟せしめる。殊に封建的家父長制支配の强力な土着零細工業に於ては、企業主が勞働條件に關する一切の恣意的な設定をなし甚だしい苛役を强いるのである。

勞働時間及休日數

業態別＼企業主別	一日平均實勞働時間 邦人企業	一日平均實勞働時間 滿人企業	一年平均作業延日數 邦人企業	一年平均作業延日數 滿人企業
	時間分	時間分	日	日
紡績	九三六	一〇三〇	二八一	二五四
染業	九三四	一〇〇六	三二九	一六九
化學	八三四	一一三〇	二九二	一九二
機械	一〇三〇	一〇三四	三二三	三二四
食料	一〇三六	九三〇	二五四	二四八
其他平均	九三四	一〇三〇	二八九	二三四

備考　關東局司政部殖産課調。
本表は一九三三年一ヶ年の調査結果による。

前述の如き劣惡勞働條件に把頭の存在する場合は（主として雜役、土建、鑛山、荷役方面に於ける勞働に支配的なものである）更に劣惡を累加し、且勞働者の手取は定賃銀の一部を割取されるため一層の少額となる。抑々「把頭制度は我國の納屋制度の如きものにして、把頭は企業者と勞働者との中間に介在し、配下勞働者の作業上に於ける直接指導監督者たると同時に又其の私生活上に於ける中心者である。即ち把頭と配下勞働者の間を貫串するものは封建的親分子分の隷奴的な支配被支配のそれであり、從つて賃銀分配は元より一切の恣意的な中間收取が苛責なく行はれる。」

註　一、滿鐵經濟調査會『前掲年報』一九三五年版四一七頁。

乍併「經濟組織の進展、企業組織の合理化に伴ひ、漸次在來の把頭制度は過度的な直割把頭制度へ轉移するのであらう。即ち撫順本溪湖に其の例をみる如く、勞働者を把頭の配下から企業者の直割支配下へ再組織し、把頭の中間搾取を斷ち、企業者は勞働者の直接責任者となるのであるが、尙把頭の勞働者に對する私生活上の應當的な權利は認められるのである。斯かる把頭の存在は企業の近代化、勞働管理の完備即ち資本主義的企業經營の發達にとつて障碍となるのであるが、幾多の條件が介在し實現を阻止抑制して居る。言を俟つまでもなく、勞働者の無智、把頭の歷史的强力な地位、封建的環境の支配的な滿洲社會では把頭制度抹殺は難事である。而し把頭制度も全面的に否定さるべきでなく、資本制的充用の意義が存在する。即ち勞働者大衆の自發的團結を防ぐ安全弁として又緩衝地帶として把頭を介在せしめ、その傳統的右傾的精神を馴致、統撫、操縱をなし、勞資の對立を防止する經驗的効用の强調である。」

註　一、滿鐵人事課、「勞務事情」昭和六年九月一日。

第三節　勞働統制

滿洲に於ては康德元年（一九三四年）一月九日勞働統制委員會が組織せられ、諸種の勞働對策を審議決定することゝなつた。而してそれの主たる統制事項として勞働者の國民的統制、勞働條件の統制、勞働保護統制、勞働需給調節の統制等を掲げてゐるが、これ等各項の中滿洲の現狀より見て最も實行を急がなければならない重要事項は勞働者の國民的統制で

あるとなし、それが具體化を計りつゝある。勞働者の國民的統制とは將來滿洲全產業部門に於て必要とする勞働力を五族就中滿洲人、日本內地人及び朝鮮人等によつて供給せしめんとする政策であり、これが實現のために今迄無制限に入滿を許容せる支那出稼勞働者に對して或種の制限を加へ、或はこれを絕對禁止せんとするものである。然し乍ら今直ちにこれを禁止しては滿洲產業開發に支障を來す虞があるから、これが具體化に就ては今後尙ほ研究の餘地を存するも、取敢へず主として治安維持の觀點より支那出稼勞働者を取締る必要ありとし、康德二年(一九三五年)三月民政部令及び關東局令を以て外國勞働者取締規則が公布せられた。(滿洲に於ける外國勞働者には殆んど全て支那人勞働者であり、從つて又この法令が主として支那人勞働者を目標とするものであることは勿論である)左に該法令の全文を揭げよう。

外國勞働者取締規則

康德二年三月二十一日
民政部令第一號

第一條　本邦ニ入國スル外國勞働者ノ取締ニ關シテハ本令及外國人取締規則ニ依ル但シ本邦トノ間ニ別段ノ取極メアル國ノ勞働者ハ此ノ限ニ在ラス

第二條　本令ニ於テ外國人勞働者ト稱スルハ農業、林業、漁業、鑛業、商業、土木、建築、製造若ハ交通ニ關スル勞働又ハ其ノ雜役ニ從事スル外國人ヲ謂フ

第三條　外國勞働者ハ入國ノ際外國勞働者取扱人ノ發給スル身分證明書ヲ當該警察官吏ニ提示シ入國許可ノ檢印ヲ受クヘシ

第四條　外國勞働者ハ常ニ前條身分證明書ヲ携帶シ本邦ヲ退去スルトキハ出國地ニ於テ當該警察官吏ニ之ヲ返納スヘシ

前條身分證明書ヲ紛失シ又ハ毀損シタルトキハ外國勞働者取扱人ヨリ再交付ヲ受クヘシ

第五條　外國勞働者取扱人ハ外國勞働者ニ對シ其ノ入國前左ノ事項ヲ記載シタル身分證明書ヲ發給スヘシ

一、本籍地、氏名及年齡
二、勞働種類
三、入國地
四、行先地

身分證明書ニハ當人ノ寫眞ヲ貼附シ之ニ契印ヲ爲スヘシ

第六條　外國勞働者取扱人ハ身分證明書ノ發給ニ對シ手數料ヲ徵收セントスルトキハ民政部大臣ノ許可ヲ受クヘシ

第七條　外國勞働者取扱人ハ左ノ各號ノ一ニ該當スル者ニハ身分證明書ヲ發給スルコトヲ得ス

一、身許確實ナラサル者
二、身體强健ナラサル者
三、就業ノ見込ナキ者
四、本邦居住若ハ入國ヲ禁止セラレタルコトアル者

第八條　外國勞働者取扱人ハ其ノ取扱ヒタル勞働者ニ對シ左ノ義務ヲ負フモノトス

一、入國及返還ノ周旋
二、官廳ノ命令ニヨル送還
三、病災救助

第九條　民政部大臣ノ許可ヲ受ケタル者ニ非サレハ外國勞働者取扱人タルコトヲ得ス

民政部大臣必要アリト認ムルトキハ外國勞働者取扱人ニ對シ保證金ノ納附ヲ命スルコトアルヘシ

第十條　民政部大臣ハ外國勞働者取扱人ノ行爲ニシテ本令又ハ本令ノ規定ニ基キ發スル命令ニ違反シ又ハ公安ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

外國勞働者取扱人前項ノ規定ニヨリ其ノ許可ヲ取消サレタル場合ト雖モ既ニ入國セシメタル勞働者ニ對スル第八條ノ義務ノ履行ヲ免ルルコトヲ得ス

第十一條　北滿特別區長官、首都警察總監、警察總長、縣長及特殊警察隊長ハ外國勞働者ニシテ安寧秩序ヲ紊リ、又ハ風俗ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ之ニ本邦退去ヲ命スルコトヲ得

第十二條　警察官署長ハ外國勞働者取扱人發給ノ身分證明書ヲ所持セサル外國勞働者ヲ乘船セシメ本邦ニ渡航上陸セシメントシタル船舶ノ船長ニ對シ其ノ勞働者ヲ乘船地迄送還ヲ命スルコトヲ得

第十三條　船長前條ノ命令ニ違反シタルトキハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

第十四條　左ノ各號ノ一ニ該當スル者ニハ二ヶ月未滿ノ拘役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

一、許可ヲ受ケスシテ外國勞働者取扱人ノ業務ヲ爲シタル者
二、本令ノ規定ニ依ラスシテ外國勞働者ヲ入國セシメタル者

三、入國地
四、行先地

身分證明書ニハ當人ノ寫眞ヲ貼附シ之ニ檢印ヲ爲スヘシ

第八條　外國勞働者取扱人ハ其ノ取扱ヒタル勞働者ニ對シ左ノ義務ヲ負フモノトス

一、立入及歸還ノ周旋
二、官廳ノ命令ニ依ル送還
三、病災救助

第九條　大使ノ許可ヲ受ケタル者ニ非サレハ外國勞働者取扱人タルコトヲ得ス

大使必要アリト認ムルトキハ外國勞働者取扱人ニ對シ保證金ノ納付ヲ命スルコトアルヘシ

第十條　大使ハ外國勞働者取扱人ノ行爲ニシテ本令又ハ本令ノ規定ニ基キテ發スル命令ニ違反シ又ハ公安ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

外國勞働者取扱人前項ノ規則ニ依リ其ノ許可ヲ取消サレタル場合ト雖モ既ニ立入ラシメタル勞働者ニ對スル第八條ノ義務ノ履行ヲ免ルルコトヲ得ス

第十一條　警察署長ハ外國勞働者取扱人ノ行爲ニシテ本令又ハ本令ノ規定ニ基キテ發スル命令ニ違反シ又ハ公安ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

外國勞働者取扱人前項ノ規則ニ依リ其ノ許可ヲ取消サレタル場合ト雖モ既ニ立入ラシメタル勞働者ニ對スル第八條ノ義務ノ履行ヲ免ルルコトヲ得ス

第十二條　警察署長ハ外國勞働者取扱人發給ノ身分證明書ヲ所持セサル外國勞働者ヲ乘船セシメ關東州又ハ南滿洲鐵道附屬地ニ渡航上陸セシメントシタル船舶ノ船長ニ對シ其ノ勞働者ヲ乘船地迄送還ヲ命スルコトヲ得

第十三條　船長前條ノ命令ニ違反シタルトキハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

第十四條　左ノ各號ノ一ニ該當スル者ニハ二月以下ノ懲役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

一、許可ヲ受ケスシテ外國勞働者取扱人ノ業務ヲ爲シタル者
二、本令ノ規定ニ依ラスシテ外國勞働者ヲ入國セシメタル者

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

外國勞働者取締規則

昭和十年三月九日
關東局令第五號

第一條　關東州又ハ南滿洲鐵道附屬地內ニ立入ル外國勞働者ノ取締ニ關シテハ本令及外國人取締規則ニ依ル

第二條　本令ニ於テ外國勞働者ト稱スルハ農業、林業、漁業、鑛業、商業、土木、建築、製造、運輸若ハ交通ニ關スル勞働又ハ其ノ他ノ雜役ニ從事スル外國人ヲ謂フ

第三條　外國勞働者ハ關東州又ハ南滿洲鐵道附屬地ニ立入ル際外國勞働者取扱人ノ發給スル身分證明書ヲ當該警察官吏ニ提示シ立入許可ノ檢印ヲ受クヘシ

第四條　外國勞働者ハ常ニ前條ノ身分證明書ヲ携帶シ關東州又ハ南滿洲鐵道附屬地ヲ退去スルトキハ出航地ニ於テ當該警察官吏ニ之ヲ返納スヘシ

外國勞働者身分證明書ヲ亡失シ又ハ毀損シタルトキハ外國勞働者取扱人ヨリ再交付ヲ受クヘシ

第五條　外國勞働者取扱人ハ外國勞働者ニ對シ其ノ立入前左ノ事項ヲ記載シタル身分證明書ヲ發給スヘシ

一、氏名出生地及年齡
二、勞働ノ種類
三、立入地
四、行先地

身分證明書ニハ當人ノ寫眞ヲ貼附シ之ニ檢印ヲ爲スヘシ

第六條　外國勞働者取扱人身分證明書ノ發給ニ對シ手數料ヲ徵收セントスルトキハ滿洲國駐在特命全權大使ノ許可ヲ受クヘシ

第七條　外國勞働者取扱人ハ左ノ各號ノ一ニ該當スル者ニ對シ身分證明書ヲ發給スルコトヲ得ズ

一、身分確實ナラサル者
二、身體强健ナラサル者
三、就業ノ見込無キ者
四、關東州若ハ南滿洲鐵道附屬地ニ居住又ハ立入ヲ禁止セラレタルコトアル者

第八條　外國勞働者取扱人ハ其ノ取扱ヒタル勞働者ニ對シ左ノ義務ヲ負フモノトス

一、立入及歸還ノ周旋
二、官廳ノ命令ニ依ル送還
三、病災救助

第九條　大使ノ許可ヲ受ケタル者ニ非サレハ外國勞働者取扱人タルコトヲ得ス

大使必要アリト認ムルトキハ外國勞働者取扱人ニ對シ保證金ノ納付ヲ命スルコトアルヘシ

第十條　大使ハ外國勞働者取扱人ノ行爲ニシテ本令又ハ本令ノ規定ニ基キテ發スル命令ニ違反シ又ハ公安ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

外國勞働者取扱人前項ノ規則ニ依リ其ノ許可ヲ取消サレタル場合ト雖モ既ニ立入ラシメタル勞働者ニ對スル第八條ノ義務ノ履行ヲ免ルルコトヲ得ス

第十一條　警察署長ハ外國勞働者取扱人ノ行爲ニシテ本令又ハ本令ノ規定ニ基キテ發スル命令ニ違反シ又ハ公安ヲ害スル虞アリト認ムルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

外國勞働者取扱人前項ノ規則ニ依リ其ノ許可ヲ取消サレタル場合ト雖モ既ニ立入ラシメタル勞働者ニ對スル第八條ノ義務ノ履行ヲ免ルルコトヲ得ス

第十二條　警察署長ハ外國勞働者取扱人發給ノ身分證明書ヲ所持セサル外國勞働者ヲ乘船セシメ關東州又ハ南滿洲鐵道附屬地ニ渡航上陸セシメントシタル船舶ノ船長ニ對シ其ノ勞働者ヲ乘船地迄送還ヲ命スルコトヲ得

第十三條　船長前條ノ命令ニ違反シタルトキハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

第十四條　左ノ各號ノ一ニ該當スル者ニハ二月以下ノ懲役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

一、許可ヲ受ケスシテ外國勞働者取扱人ノ業務ヲ爲シタル者
二、本令ノ規定ニ依ラスシテ外國勞働者ヲ立入ラシメタル者

附　則

本令ハ昭和十年三月十五日ヨリ之ヲ施行ス

かくて滿洲國は日本側機關の協力を得て外國勞働者の取締を實施する事となつたのであるがこれと同時に康德元年(一九三四年)四月以降支那出稼勞働者取締の實務を取扱ひつゝあつた大東公司は、民政部及關東局より(規定第三條に依る)外國勞働者取扱人として正式に指定せられ、茲に日本法人としての大東公司の出現を見るに至つた。而して大東公司は外國勞働者の取締を徹底せしめんとの見地より、海路出發門戶地たる天津、青島、威海衛、芝罘、塘沽、龍口、滿支國境線たる山海關、喜峰口、冷口、古北口、及び海路入滿門戶地たる大連、營口、安東等の各地に支店或は出張所を設け、日滿官憲と協力して取締の實務に當つてゐる。

右の如くにして外國勞働者の入國取締は具體化したのであるが、その

主旨が主として治安維持に置かれてゐる事は先に一言した如くである。即ち同規則第七條の第一項並に第四項によつても明らかに其の間の事情が看取出來る。現在滿洲國の治安確立が急務であり、その緩急如何が滿洲產業開發に重大なる影響を及ぼすべきはいふ迄もないことであるが、年々の入滿數六十萬人前後に上る支那出稼勞働者の中には反滿抗日の不良分子が往々混入してゐるから、若し入滿苦力に對して何等の統制をも加へなければこれ等の不良分子は極めて容易に潛入する事が出來、治安確立の上から見て一大障碍となるため、嚴重にこれを阻止しなければならないのは當然である。

更に同規則によれば第七條第三項に於て就業の見込みなきものにも身分證明書を發給することを得ずと規定してある。換言すれば滿洲の產業開發に必要なだけは許可するも、必要限度超過數はこれを阻止するといふことを規定してゐる。蓋し必要限度超過勞働者の入滿は失業者そのものゝ入滿を意味するのみならず、滿洲土著勞働者よりも概してより低賃銀にしてより强度の勞働に堪へ忍ぶところのこれ等勞働者の入滿は、これと殆んど同數の滿洲土著の善良なる勞働者を失業線內に放逐し、就勞機會乃至は現職を奪はれたる滿洲土著の勞働者は喰はんがための最後的手段として時に匪賊化もするであろうから、これを阻止すべきは又理の當然である。

右の如くに見てくると、外國勞働者取締規則は專ら不良分子の潛入と失業者の流入を防ぐといふ二つの觀點から公布されたものであり、又その限りに於て極めて意義あることは諜々するまでもないことであるが、玆に一つの困難なる事情に逢著する。即ち第三項の主旨を徹底せしむるためには、換言すれば支那より求むべき勞働者數を決定するためには一年間に於て滿洲全產業部門の必要とする勞働者と、當年度に於て滿洲自體で供給し得る勞働者數との算定を必要とするが、基礎調査の全く缺如せる滿洲の現狀を以て、果して正當なる算定をなし得るか否か疑問である。特に農業方面に於てその困難性は甚しい。故に基礎調査の完備せざる限り、第三項の主旨を徹底せしむることは殆んど不可能なことであり、又今直ちに第三項の主旨を徹底せしめんとすることは極めて冒險なことであると考へられる。何故ならば若し算定を誤つて勞働者の不足を招來するが如きことあらば、滿洲產業開發の障碍となるからである。

然るに一部には更に進んで出稼勞働者を制限乃至は禁止し、日本產業移民を滿洲に進出せしめよとの論をなすものがあるが、(當局者の意向も亦先に述べた勞働者の國民的統制の主旨より推察してかくの如き方向に動きつゝあるのではないかとも思はれる)これについては幾多の考慮さるべき問題がある。先づ第一に問題となるのは、滿洲產業開發に何等の支障を來さずに日本人勞働者を支那人勞働者に代置し得べきや否やといふことである。惟ふに出稼勞働者は主として支那破產農民を以て構成せられ、彼等の滿洲に於ける就勞部門は概して日雇、土木工事、荷役、採炭等の不熟練勞働部門であるが、かゝる部門に於て必要とする勞働を日本人によつて代置する事は滿洲現實の社會的經濟的條件よりみて極めて困難なのではないかと思はれる。資本はあく迄も利潤を追求する。從つて低廉なる支那人勞働者に日本人勞働者を代置しても生產費の高まらざる事を確め得なければ企業家は資本の投下を肯んぜず、其の結果は滿洲產業開發を遲らす事となるであらう。まして滿洲はこれから產業を開拓せんとするのである。しかも資本家的資本に依賴して其の目的を達成せんとしてゐるのであるから、生產費の問題の解決せざる限り右の如き政策を早急に採ることは極めて危險なことではなからうか。若しそれ日本民族の發展乃至は國防上の見地から、「日本人勞働者を使用するがためには生產費が高くなることをも犧牲にせざるべからずとの論に至りては、少くとも資本主義的生產の下に、滿洲の工業生產物が國內及國外市場へ依存する限り實行不可能であらう」と思はれる。

註　一、矢內原忠雄「滿洲問題」岩波書店昭和九年四月一一七頁。

次に支那出稼苦力を制限乃至禁止することが、日本人產業移民を誘致する上に幾何の効果ありやといふことも問題となる。元來日本人產業移民の行はれなかつた主たる原因は支那出稼苦力の入滿そのものにあるのではなくして、基本的には日本人勞働者と滿支人勞働者との生活程度の差異にあると考へられる。從つて滿支人勞働者の生活程度を向上せしめ日本人勞働者との差異を今迄よりも少なくせざる限り、(勿論この場合能率との關係も考慮に入れなければならないが)或種の强制を伴はずして日本人產業移民を誘致することは困難であらう。況んや滿洲にはすでに日本人よりも遙かに生活程度の低い三千萬の人口がある。しかも滿洲人勞働者と支那人勞働者との生活程度の差異はよしんば滿洲人勞働者が幾分高いにしたところで殆んどいふに足らない程度である以上、出稼勞働者を制限乃至禁止したればとて滿洲人勞働者の生活程度が幾分向上するか疑問である。少くとも短期間に向上するものとは思はれない。まして滿洲人勞働者の生活程度の低位なることが基本的には支那人勞働者の入滿によつて規定せられるものでない以上尙更のことである。而して若し支那人勞働者を制限しても滿洲人勞働者の生活程度が今迄よりも殆んど向上しないものとすれば依然として日本人產業移民誘致の困難性は除去されないことゝなり、從つて又滿洲經濟開發を希求する限りに於ては、ある種の强制力を以て日本人勞働者を入滿せしめることによつて不足勞力を補充しなければならず、このことは又結局先に述べた生產費の問題に歸着する。

我々は勞働統制委員會が如何なる理論的根據の下に勞働者の國民的統制を唱導し、而して又今後支那人勞働者に對して如何なる政策を以て望むかについては詳にしないが、外國勞働者取締規則の公布がいふところの勞働者の國民的統制の第一次工作であると見る限りに於ては、今後更に第二項第三次工作の實施されることを豫想し得るし、第二次第三次工作が勞働者の國民的統制の主旨より考へて支那人勞働者の入國制限乃至は禁止の方向に向ふのではないかとの豫想もつくが、かくの如き工作の具體化については右に述べた諸點に關して充分考慮する必要あることを一言して置く。(昭和十一年四月稿)

第三篇　流通

第一章　交　通

第一節　鐵　道

一、概　說

滿洲國々家の發展が過去に於ても將又將來に於ても交通經濟を樞軸としてその步武を進むるに併せて我滿洲に於ける權益が鐵道を根幹として育成されつゝある等の點に於て鐵道交通は滿洲事變を契機として一大變革を來した。

即ち翼に舊東北政權に依りて滿鐵包圍攻擊の唯一無二の武器として頗使されし全滿支那鐵道は擧げて國有鐵道と化し、更に一九三三年(昭和八年)三月を期し滿鐵の委託經營と成り、一方新國家の治安確保、國家經濟の進展竝日滿兩國間の政治、經濟及軍事的意義の緊密なる結成の爲に敦圖線を始めとして新線は急速度に敷設せらるゝことになつた。又積年の願念にして日滿間の最捷經路たる敦圖線の完成は、大陸鐵道統制の第一步として北鮮鐵道の滿鐵委託經營を招來し、更に右委託經營の國策的使命は羅津港開設の劃期的段階に迄進展せしめた。

斯の如き一大變革は全滿鐵道の唯一の癌種たりし北滿鐵道をしてその政治的經濟的要素の喪失を餘儀なくせしめ、遂に蘇聯勢力の滿洲國よりの全面的退失と共に北滿鐵道も一九三五年三月を限り滿洲國に讓渡せられ、他國有鐵道と同樣滿鐵委託經營の傘下に編入さるゝことになつた。滿洲事變勃發以來既に五年を閱し、こゝに始めて全滿的鐵道網の滿鐵に依る一元的統制の實現を見ることに成つたのである。

二、新線の建設

滿洲國建國以來交通網の計畫は產業の開發と國防の强化、地方文化の發展と治安維持の見地に立脚しその交通充實の目標を「農業その他の一般資源の開發振興、治安維持、商業の隆盛、對外經濟連繫上交通の整備は經濟建設の基礎工作として最緊要なるを以てその有機的擴充を企圖する」に置き、特に鐵道網に關しては、

イ、鐵道建設は經濟開發を主眼とし併せて國防の安固及治安の維持を期するを以て方針とし。

ロ、將來鐵道の總延長は二萬五千粁を目標とし今後十箇年間に先づ四千粁の新線を敷設し既設のものと合し總延長一萬粁に達せしめ。

ハ、主要鐵道は國有とし統一經營す。

の建國要綱に基き鋭意鐵道交通機關の整備統一を圖ると共に新國家創立以來一路新線建設の創業に努力して居るのである。

今各線別に逐次その概況を述べれば次の如くである。

敦化—圖們江線(京圖線の一部) 延長、一九一・九粁本線は我國大陸政策上多年翹望され來つた吉浜鐵道北廻線として事變直後最初に計畫され、吉敦線の終端敦化と圖們江を涉り南陽とを結ぶ重要線である。

一九三一年一二月上旬測量に着手し、三二年三月下旬實測を了し、五月中旬一齊に路盤工事を起工した。時恰も事變直後のことゝて工事中屢々匪襲を蒙り、殆からず工事の進捗を阻害せられた。殊に敦化—哈爾巴嶺間(四〇粁)は匪賊の横行甚しく、匪襲を受けたこと數十回に及び、作業員及勞働者の拉致逃亡は實に三千名を越え、その補充と匪襲の警備には多大の苦心を拂つた。一二月末には大體路盤工事を了し、越えて三三年四月一八日軌道工事を完了し、五月一五日より全線の假營業を開始しつゝ附帶竝殘部工事を施行し、八月三一日完成と共に九月一日を以て本營業を開始した。

拉法—哈爾濱線(拉濱線) 延長、一九〇・九粁(支線を含む)本線は京圖線拉法より分岐し五常、三棵樹を經て哈爾濱に至り、更に三棵樹より松花江を涉り濟北線(舊稱呼濱線)と連絡する敦圖線に次ぐ重要幹線である。北滿經濟の心臟である。哈爾濱と北鮮港灣とを結び、旁々舊北滿鐵路南部線に對抗して同鐵の排他的運賃政策を擊退し、南北滿經濟的緊密化の使命達成には輝かしき威力を發揮し、遂に北滿鐵路の政治的經濟的意義を喪失せしめ運渡の餘讖なきに立到らしめた。一九三二年六月二五日建設工事に着手以來度に匪襲を受け來つたが、三四年一月一〇日全線の

假營業を開始した。その後未曾有の臺雨に因り多大の被害を蒙つたが、可及的急速なる復舊並改良工事の施行により同年九月一日本營業を開始するに至つた。

湯悟—克山線（克山—北安間は現齊北線の北安—海倫間は現濟北線の一部）

延長　一九三・一粁　（海倫—克山　一六七・九粁　克山—泰東　三〇・九粁）

本線は舊稱齊克及呼海兩線を環形に結ぶ北滿穀倉地帶の經濟的重要幹線にして、急速完成の豫定を以て測量及工事を同時に著手した。然るに同地方は濕潤地帶にして夏季中降雨多く、加ふるに馬占山軍の反亂に依り工程進捗せず、幾多の困難を經て一部を假線（延長約五〇粁）の儘一九三二年一二月二三日軌道敷設を完了し列車を通し治安の維持に供し、翌三三年に假線部分の改良工事その他を完成の上同年一二月一日を以て本營業を開始した。

拉哈—訥河線（拉訥線）延長　三八・八粁

本線は舊稱齊克線拉哈驛より北行し訥河に至る線にして、沿線一帶は所謂舊黑龍江省の豐庫と稱せらるゝ天惠の沃土であり、將來は特産の出廻並鐵江地方の木材、石炭及鐵石等の出貨が期待されて居る。

一九三二年九月完成の豫定を以て解氷と同時に實測及工事に著手したが、匪賊の跳梁甚しく工事の續行不可能に至り一時工事を中止し、全力を擧げて海克線の施行に專念し、同線の全通と兵匪の鎮靜するを待つて三三年四月再度著手し完成と共に同年一二月一日本營業を開始した。

朝陽川—朝鮮國境間線（天圖線）

延長　六〇・六粁　（朝陽川—開山屯　五八・四粁　開山屯—上三峯　二・二粁）

本線は舊稱天圖輕便鐵道を廣軌に改築したもので、京圖線（舊稱敦圖線）の朝陽川より分岐して龍井、開山屯を經て上三峯に接續する吉會南廻線の一部にして、事變直後敦圖線と共に計畫され、一九三二年一月下旬測量に著手、四月中旬大體を終了したが、改めて一一月初旬より測量に著手と同時に同月中旬直に起工した。然るに本線中の石門子、青林兩隧道は地質甚しく不良にして多大の困難を來したが、三四年二月中旬完成するに至つた。軌道敷設は三三年七月より著手し三四年三月中旬完了した。而して四月一日より本營業を開始すると同時に朝開線と改稱せられた。

金嶺寺—凌源線（錦承線の一部）

延長　一五六・八粁　（金嶺寺—朝陽　四〇・四粁　朝陽—凌源　一一六・四粁）

本線は率山鐵路北票線金嶺寺（舊稱口北營子）より分岐し、大凌河に沿ひ葦柏壽を經て凌源に至る所謂熱河鐵道幹線の東半部に屬するものである。一九三三年三月測量、翌四月中旬路盤工事に著手し、九月口北營子—朝陽間を完成して假營業を開始し、朝陽以西凌源迄は同年五月乃至八月に起工した。熱河省一帶は禿山多く急峻にして降雨の際洪勢急激なる爲工事中屢害を蒙つたが、豫定の通り三四年一一月末完成、翌一二月一日より錦承線の一部として金嶺寺—凌源間の本營業開始を見るに至つた。

凌源—平泉線（凌承線の一部）延長　八七・二粁

本線は錦凌線の延長にして凌源より西走して平泉に至る線路にして所謂熱河省の中央山嶽地帶を貫く鐵道である。一九三三年六月測量に着手し、同一〇月路盤工事に着手、翌三四年八月路盤完了と共に軌道工事を起し、同年末竣工を見たので三五年一月一五日より全線の假營業を爲しつゝ、附帯設備並殘部工事を施行し、同年九月末日完成翌十月一日を以て錦承線の一部として營業を開始した。

平泉—承德線（錦承線の一部）延長　九七・三粁

本線の終端承德附近は地形複雜にして線路の決定には多大の困難を生じ、種々比較線の調査を終へ、平泉より西走して下板城を經て灤河に沿ひ承德に至る線路を最有利とし、一九三三年一二月測量を開始し、翌年四月路盤工事を起工し、平泉—下板城間六二・五粁は三四年末竣工し、三五年五月末には軌道敷設を了した。下板城—承德間三四・八粁は三四年一二月より着工し、目下施工中であるが、三六年二、三月迄には軌道敷設完了の豫定にして、これが完成して凌承線全通の曉には、熱河省の天興の資源開發を促進し貿易の發展に資し且つ滿洲國々防上重要なる幹線となるであらう。

葦柏壽—赤峯線（葦峯線）延長　一四六・九粁

本線は錦承線（舊稱坂凌線）葦柏壽より分岐し赤峯に至る線路で、葦柏壽より二五粁間は地形複雜にして工事困難なるも以北は平坦にして工事施行容易なるを以て一九三四年度に赤峯附近を除く大部分の路盤工事を完了し、軌道敷設は三五年六月二五日赤峯に達し、附帯工事及殘部工事を急きたる爲一一月末完成し、一二月一日を以て本營業を開始した。

圖們—牡丹江線（圖寧線）延長　二二四八・七粁

本線路は京圖線の終端圖們を起點とし北走して老松嶺附近の大森林地帶を横斷し、滿洲最舊都たる東京城及寧安を經て牡丹江（舊稱寧北）に至るものにして、更に北走して林口、勃利を經て松花江岸佳木斯、並林口より分岐して蘇滿國境虎林に至る所謂東部北滿洲の動脈を爲す經濟、交通上の重要なる使命を有する幹線である而してこれが建設に際して老松嶺以南は一九三三年六月、以北は三四年一月起工して同年一一月末略路盤工事を完成した。

本線の難關は北老松嶺隧道にしてその延長一、九〇〇米、本線の工程は一に本隧道工事の進捗如何により左右せらるゝを以て三三年六月道坑掘鑿に著手した。而して七月一五日道坑の貫通を見、更に一一月中旬には全部を完成した。軌道敷設は三三年九月末圖們より著手し三四年六月末老松嶺に達したが、同所は隧道難工事の爲豫定の進捗を爲さず、依て**スキッチバック**に依る假線を以て同嶺を越え、一二月六日北滿鐵道を横斷して同月八日牡丹江に達した。而して老松嶺の假線は一二月五日本線に引替を了した。越えて三五年一五日全線の假營業を開始しつゝ附帯施設の施行を終へ、豫定より五箇月早く同年六月末完成の上、七月一日より本營業を開始した。而して圖佳線と改稱せられた。

牡丹江—林口線（寧佳線）延長　一一〇粁

本線は圖佳線（舊稱圖寧線）牡丹江より林口に至る線で、更に佳木斯に延長すると共に林密線の分岐點である。一九三三年一〇月中旬測量を開始し、三四年三月路盤工事を起し、三五年四月中旬軌道工事の完了と共に七月一〇日より全線の假營業を開始した。目下附帯設備及殘工事の施行中である。

林口—密山線（林密線）延長　一七一粁

本線は圖佳線の支線にして林口より分岐して密山に至る即ち密山平野を縱走するものである。林口より六〇粁間は地形稍丘陵の溪谷を通過せるも、以遠は殆んど平垣地である。

一九三四年五月解氷を俟つて一三〇粁迄を、殘餘を九月中旬起工した。本區間は屢匪賊の跳梁あり、然も夏期は降雨の僞交通杜絶し施工上多大の困難が伴つた。軌道敷設は三五年四月中旬林口より起工し、九月一一日完了、引續き附帯設備及殘工事概ね完了を見、一二月中旬假營業を開始するに至つた。

北安—虎溝線（北黑線の一部）延長　一三六・七粁

濱北、齊北兩線の接續點北安驛より分岐して北進し辰清に至るゝ更にその延長は辰黑線となり黑河に至る）主要線路である。一九三三年四月測量を開始し、六月中旬工事に著手した。本區間は緩勾配の丘陵地帶にして、廣汎に亘り濕地帶多く、降雨屢あり水害に依り諸材料、食料品運搬の途を阻まれ、更に夏期虻其他害虫の被害等に依り工事の遂行に非常なる困難を伴つたが、三三年一二月末辛じて竣成を見た。軌道敷設は三三年一〇月著手、結氷を冒して續行し、翌三四年三月末辰清に達し得た。然るに線路は假線を以て開通した箇所多き爲三四年春大改築工事に著手したが、該地方は夏期屢々豪雨あり、橋梁、寒堤の流失箇所續出し、これ等の改良補充工事を要し、漸く三四年一一月末に完了し、假營業を開始した。而して一二月一日より北黑線と改稱せられた。

辰清—黑河線（北黑線の一部）延長　一六六粁

本線路は辰清より北走し興安嶺を越え黑河省の首都大黑河に至る線で、一九三四年早々一齊に起工したが、中央部興安嶺横斷箇所は地形複雜し、冬期酷寒に加へるに濕地帶多く材料運搬の連絡杜絶し工事の遂行を妨げられ、夏季に於ても上述の如く幾多の困難を伴つたが、豫定の進捗を見た。軌道の敷設は黑河、辰清の双方より實施し、何れも一二月一四日連絡するに至つた。附帯設備及殘工事施行の上一九三五年一〇月一日本營業を開始し、濱北、京濱、滿鐵連京の各線と連繫し、南北滿洲を縱貫する一大幹線を完成したものである。

新京—大賚線（京白線の一部）延長　二一四・八粁

本線は滿洲國々都新京を起點として右曲し、農安街道と並進し農安、哈拉海を經て曠漠たる蒙古高原地帶を横斷、右に松花江を對岸に扶餘縣首都扶餘を眺め、更に北行して大賚に至る線にして、洮大線と連絡して京洮線の一部を構成するもので、三四年三月解氷を俟つて一齊に著工した。軌道敷設は七月末新京より著工し、一一月扶餘に達し、三五年二月大賚に達した。本線中農安—扶餘間は一時ペスト猖獗し工事の遂行上困難を極めたが、比較的順調に進捗し、一二月一日を期し新京農安間假營業、更に三六年一月一五日より前郭旗迄の假營業區間を延長、二月末迄に大賚迄軌道敷設を終つた。三五年一〇月本完成の上、一一月一日を以て營業が開始されるに至つた。本線は新京驛に於て滿鐵線と連絡することに設計せられたが、三五年三月二三日北鐵線の滿洲國に譲渡せられたるに關聯し京濱線の新京驛接續を同驛東廻りに變更されるを以て、京大線は寛城子北寄の箇處で舊線に接續し、ゲージ狹少の上寛城子驛を經て新京驛に連絡することに變更した。

白城子（洮安）—大賚線（京白線）延長　一二〇粁

本線は白城子を起點とし嫩江の流れを右岸に沿ひ、平垣なる大曠野を横斷して嫩江岸の大賚に出るものであり、更に本線は京大線に接續し國都新京に通じ、京圖線經由羅津港と連絡し、西北はこれが延長とも云ふべき線と交叉して滿洲中部を東西

に連斷し奇古の資源を開發、又北滿物資の輸送に重大使命を帶びる鐵嶺上治安上必須の幹線である。一九三四年春解氷と同時に工事に著手、同年末土工構築工事を完了し、軌道敷設は三五年三月上旬白城子より著手し七月初旬完成し、引續き附帶設備を施行の上同年一一月一日本營業を開始した。

王爺廟―興隆線（索倫線の一部）

延長　一一九・七粁（白城子を起點七一粁の地點　一一・八粁）

（王爺廟―索倫）

本線は當初興安線より洮兒河に沿ひ索倫に至る豫定であつたが、調査の結果南方王爺廟より歸流河に沿ふことに變更した。尙興安線より既設洮索線七一粁に至る一三粁餘は例年絶えず水害を蒙りつゝあるのに鑑み、本區間を廢し洮索線七一・一粁の地點より新線を分岐することゝした。一九三三年一一月中旬實測に、三四年三月下旬路盤工事に著手した。然るに該地方は春季解氷時に於て洮兒河及歸流河の出水の爲河水氾濫し被害甚大で連絡路を斷たれ非常な困難があつたが、豫定の通り三四年一一月月末完成した。軌道敷設は三四年八月下旬著手し、三五年一月中旬索倫に達した。引續き附帶設備及殘工事施行の上一一月一日本營業を開始するに至つた。

四平街―西安線（四西線）延長　八二・五粁

滿鐵本線中部交通要地四平街驛より分岐東進し、奉吉線支線炭都西安に連絡する線にして、將來平齊、洮索線等を連絡する重要線である。一九三四年一一月上旬測量を開始し、三五年三月末終了と共に路盤工事に著手し、同年一〇月軌道敷設開始し、一一月末完了し引續き附帶工事を爲し一二月一五日より假營業が開始されるに至つた

三、北鐵の接收

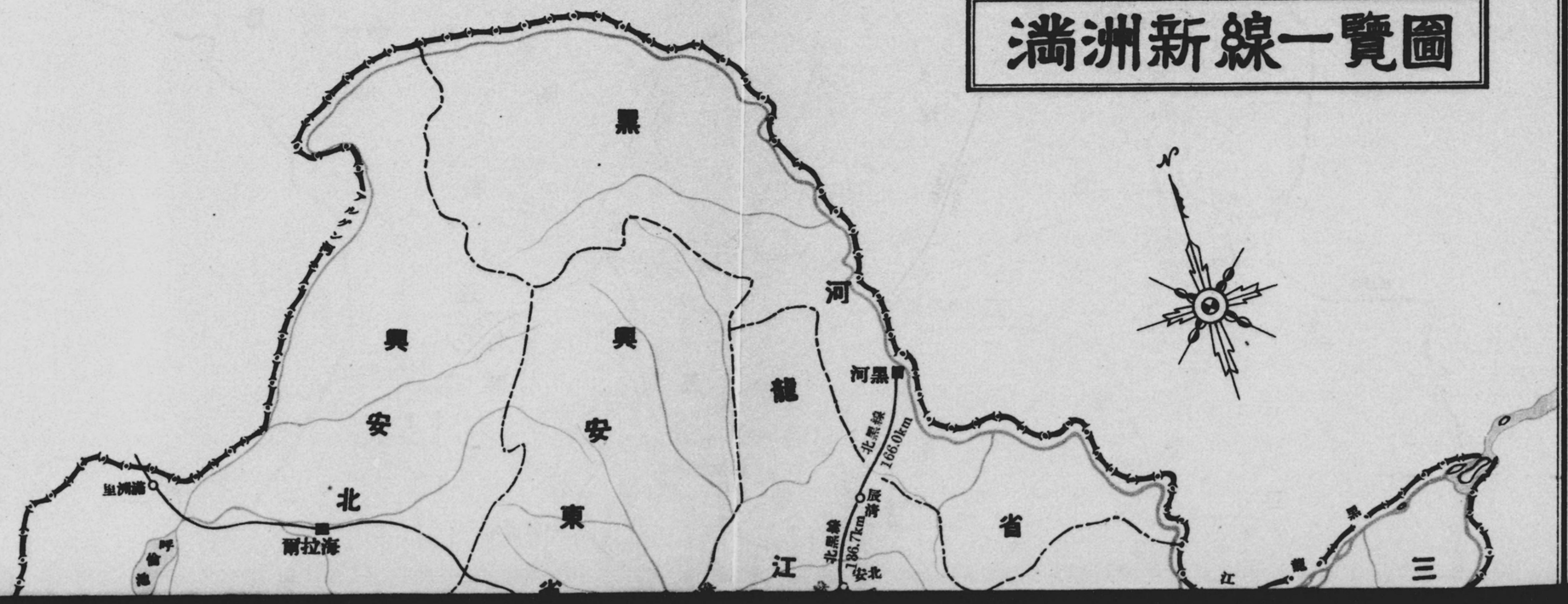
舊北滿鐵路の滿洲國に依る接收及びこれが滿鐵に依る委託經營は、單に交通經濟の方面より觀て重大なる意義を有する許りで無く、文化的政治的分野よりしても劃期的重要性を帶びた重大事件である。

本交渉は一九三三年六月東京に於て開始せられたことは周知の如くであるが、ことこゝに至る迄日蘇間に幾多の裏面工作が續けられたのである。即ち滿洲事變を契機として日蘇間の關係は愈々複雜化し數次重要の交渉あり、その交渉中北鐵讓渡も議題に取擧げられたのであるが、當時の諸情勢は容易にこれが具體化を許さず、その間に北鐵車輛盗引及トランヂット問題を巡り巷間に日滿蘇間關係の尖鋭化を傳へられたことがあつたが、事實はこれに反し東京及モスクワの兩地に於て讓渡に關する非公式交渉が進められ、一九三三年五月蘇聯は遂に正式に太田大使に對しこれを提議した。これに對し支那は蘇聯に對し嚴重抗議を提出したるを始めとして、蘇支兩國は當問題に關し互に應酬する等の事態を捲起したが、日本政府は蘇聯の提議を檢討の結果、滿洲國に右鐵道の買收方を勸奬するを妥當とし、日本が滿蘇兩國の中間に立つて交渉を斡旋するといふ根本方針を定め、滿洲國の正式同意を得、駐蘇太田大使に訓令を發し蘇聯にこれを傳達せしめた。

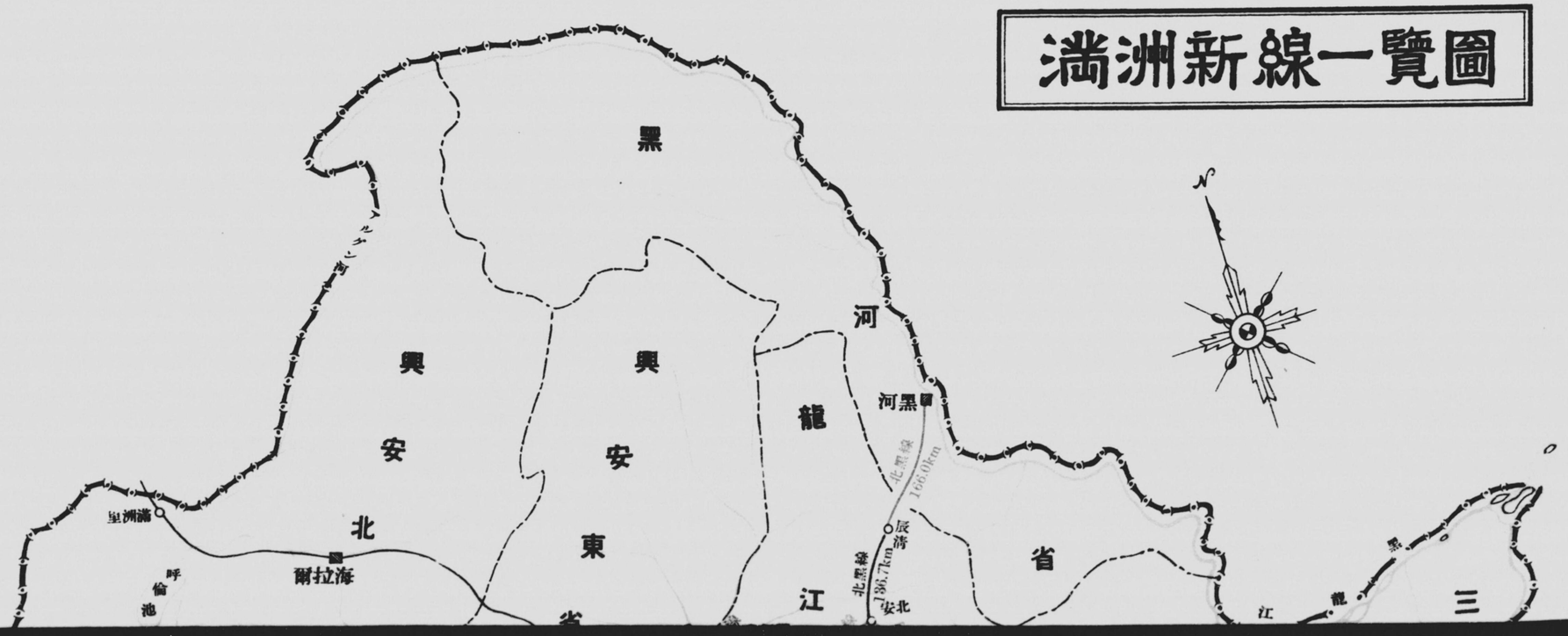
この日本の回答に對し蘇聯政府に於ても何等異議はなかつたので、北鐵讓渡交渉は六月二六日を期し東京に於て開催のことに決定をみた。

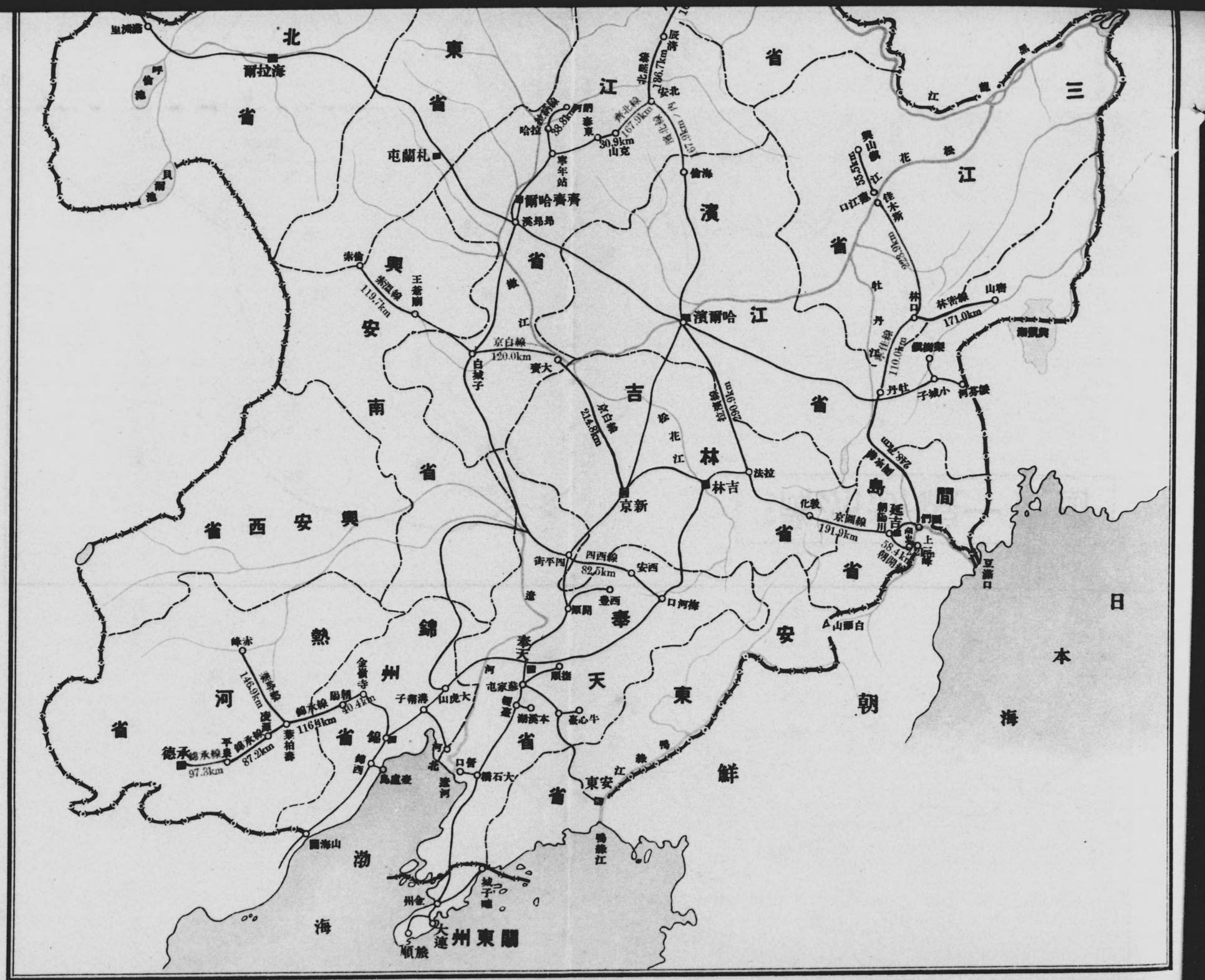
斯くて當日霞ヶ關外務次官々邸に於て內田外相紹介の下に兩國全權の顏合せが行はれ、各代表は孰れも北鐵の存在を以て日滿及蘇聯間に於ける紛爭の禍根たることを認め、該鐵道に基く紛爭の根本的解決を圖らんが爲にこれが讓渡を爲すものであると述べた。即ち本交渉は經濟的見地より開かれたものではなく、政治的考慮よりなされるのであること明白であつたと云ひ得るであらう。斯くして第一回の儀禮的會商は終りその後、回を重ねると共に漸次具體的審議に入つた。蘇側の提示する根本原則は、(一)北京及奉天協定に即して北鐵及同鐵附屬財產の一切を滿洲國に賣却する。但し、北鐵所屬に非ずして北鐵に抑留されて居る各種の蘇聯財產又は車輛交換未濟による北鐵上の蘇聯財產は當然賣却の客體から除外されるものである。(二)北鐵は現在に於ても北滿の產業界並に經濟的發展上に絶大なる役割を演じて居り、且つ蘇聯の財產及經濟上大なる價値を有する外、同鐵道は歐亞間の國際交通上極めて重要なる一還をなせる重大國際的意義を有し、且つ北滿洲の主要幹線であるを以て、最近に於ける同鐵の財政狀態の一時的現象的惡化と同鐵の實質的經濟的內容を混同するは全然根據無く即ち年平均營業收益二千萬金ルーブル以上を

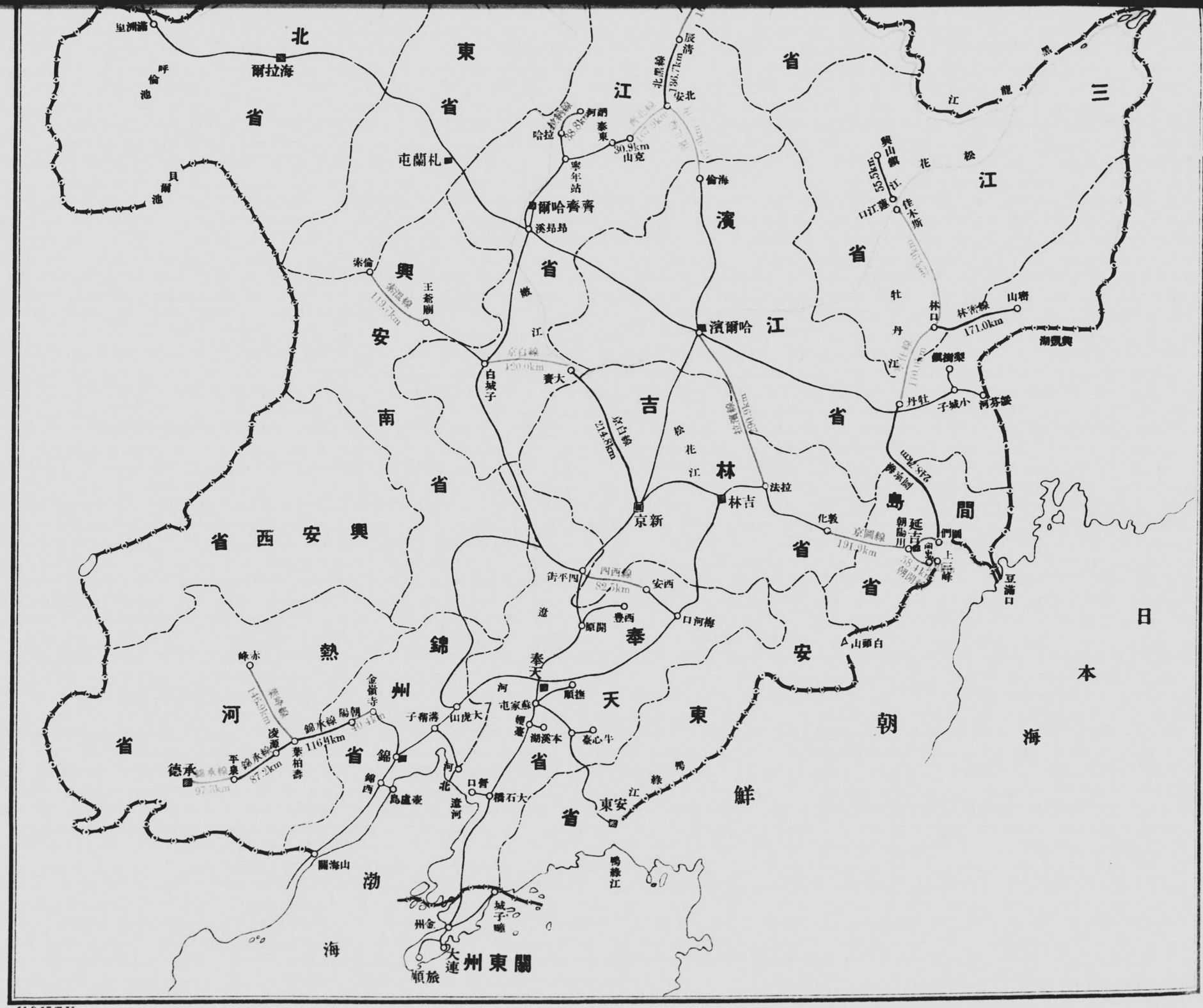
滿洲新線一覽圖



滿洲新線一覽圖




北
東
省
三
江
省
濱
江
吉
林
省
興
安
南
省
西
安
興
安
省
熱
河
省
錦
州
省
奉
天
東
省
安
東
朝
鮮
日
本
海
渤
海
關東州
間
島
省
齊齊哈爾
哈爾濱
京新
吉林
延吉
牡丹江
佳木斯
林口
山城鎮
子城小
河南溝
興山鎮
口江黑
錦州
錦西
錦縣
奉天
撫順
本溪
牛心台
安東
白山鎮
豆滿口
法拉
化敎
京圖線
191.9km
四西線
82.5km
安西
豐西
口河梅
順開
街平四
京白線
120.0km
白城子
大賚
京白線
214.8km
拉林線
296.0km
牡丹江
林口
林密線
171.0km
山城
佳木斯
329.9km
牡丹江
佳木斯
110.0km
錦朝線
235.7km
錦朝線
116.4km
錦朝線
40.4km
錦朝線
87.2km
錦朝線
97.3km
錦朝線
145.9km
錦朝線
錦朝線
錦朝線


北東三江省
黑龍江
松花江
牡丹江
興山縣
佳木斯
林口
山嘴
興凱湖
綏芬河
河口
東寧
豆滿口
白頭山
朝鮮
日本海
間島省
延吉
朝陽川
龍井
上三峰
圖們
琿春
敦化
吉林省
吉林
法拉
化敦
京圖線
191.0km
長春
公主嶺
四平
街平四
四西線
82.5km
安西
豐西
原開
口河梅
奉天省
奉天
順撫
屯家蘇
柳臺
湖溪本
臺心牛
遼河
大虎山
子稍灣
錦州
錦州省
錦西
島盧葫
河北
口營
橋石大
東安
鴨綠江
關東州
大連
旅順
城子疃
州金
渤海
關海山
熱河省
承德
平泉
凌源
朝陽
金嶺寺
錦承線
116.4km
87.2km
97.3km
興安南省
興安西省
索倫
王爺廟
索溫線
119.7km
白城子
大賚
京白線
120.0km
京白線
214.8km
齊齊哈爾
哈拉
河調
泰東
山克
寧年站
溪昂昂
呼倫池
貝爾池
滿洲里
海拉爾
屯蘭札
北安
辰清
北黑線
136.7km
濱江省
濱
哈爾濱
倫海
佳木斯
林口
林海線
171.0km
山嘴
綏芬河
丹牡
子城小
河芬綏
牡丹江
佳木斯
興山縣
55.5km
佳木斯
綏芬河
公主嶺
朝陽川
延吉
上三峰
圖們
琿春
敦化
法拉
化敦
京圖線
191.0km
長春
四平
街平四
四西線
82.5km
安西
豐西
原開
口河梅
奉天
順撫
屯家蘇
柳臺
湖溪本
臺心牛
錦州
子稍灣
大虎山
錦州省
錦西
島盧葫
河北
口營
橋石大
東安
鴨綠江
關海山
城子疃
州金
大連
旅順
關東州
錦承線
116.4km
87.2km
97.3km
凌源
平泉
朝陽
金嶺寺
錦承線
116.4km
錦承線
145.9km
赤峰
熱河省
興安南省
興安西省
索倫
王爺廟
索溫線
119.7km
白城子
大賚
京白線
120.0km
京白線
214.8km
齊齊哈爾
哈拉
河調
泰東
山克
寧年站
溪昂昂
呼倫池
貝爾池
滿洲里
海拉爾
屯蘭札
北安
辰清
北黑線
136.7km
濱江省
濱
哈爾濱
倫海
佳木斯
林口
林海線
171.0km
山嘴
綏芬河
丹牡
子城小
河芬綏
牡丹江
興山縣
55.5km
佳木斯
綏芬河
公主嶺
朝陽川
延吉
上三峰
圖們
琿春
敦化
法拉
化敦
京圖線
191.0km
長春
四平
街平四
四西線
82.5km
安西
豐西
原開
口河梅
奉天
順撫
屯家蘇
柳臺
湖溪本
臺心牛
錦州
子稍灣
大虎山
錦州省
錦西
島盧葫
河北
口營
橋石大
東安
鴨綠江
關海山
城子疃
州金
大連
旅順
關東州
錦承線
116.4km
87.2km
97.3km
凌源
平泉
朝陽
金嶺寺
錦承線
116.4km
錦承線
145.9km
赤峰
熱河省
興安南省
興安西省
索倫
王爺廟
白城子
大賚
齊齊哈爾
哈拉
河調
泰東
山克
寧年站
溪昂昂
呼倫池
貝爾池
滿洲里
海拉爾
屯蘭札
北安
辰清
濱江省
濱
哈爾濱
倫海
佳木斯
林口
山嘴
綏芬河
丹牡
子城小
河芬綏
牡丹江
興山縣
佳木斯
公主嶺
朝陽川
延吉
上三峰
圖們
琿春
敦化
法拉
化敦
長春
四平
街平四
安西
豐西
原開
口河梅
奉天
順撫
屯家蘇
柳臺
湖溪本
臺心牛
錦州
子稍灣
大虎山
錦州省
錦西
島盧葫
河北
口營
橋石大
東安
鴨綠江
關海山
城子疃
州金
大連
旅順
關東州
錦承線
116.4km
87.2km
97.3km
凌源
平泉
朝陽
金嶺寺
錦承線
116.4km
錦承線
145.9km
赤峰
熱河省
興安南省
興安西省
索倫
王爺廟
白城子
大賚
齊齊哈爾
哈拉
河調
泰東
山克
寧年站
溪昂昂
呼倫池
貝爾池
滿洲里
海拉爾
屯蘭札
北安

指摘すれば充分である。(三)斯の如き現狀にある同鐵竝その財產の買收額を決定するに當つては、奉天協定第一條第二項に依つて同鐵の敷設竝發展に就いて費された現實の支出額を正確に算定してある貸借對照表の基礎的諸條項に基き、且つそれと同時に公正の原則に則つて買收價格を著しく低下することを許す一切のことを愼重に考慮し、事實上の總支出額四一一、六九一、九七六金ルーブルの代りに二一〇、〇〇〇千金ルーブルとし、加之鐵道用地及各林區等を一括して四〇、〇〇〇千金ルーブルと評價し、依て合計二五〇、〇〇〇千金ルーブルと決定する。(因みに一金ルーブルは一・〇四金圓とす) (四)右買收價格の支拂はその半額は商品を以て充當し、殘半額はその四分の一を卽時現金、殘額を日本政府の保證ある滿洲國の債券に依て支拂ふことを得る。而して償還期間は三箇年間とする。

これに對し滿洲國側は大體左記要綱をその對案として發表した。

(一)蘇聯が北鐵及其附帶事業に於て有する一切の權利を讓渡することを約しこれが代償として五〇、〇〇〇千圓を支拂ふことを約する。(二)本條約調印の日より一箇月以內に於て兩國は引繼委員を任命し、更に三箇月以內に北鐵及附帶事業竝に一切の所屬財產の引繼を了する。

而してこれが提案理由として現在の北鐵は經濟的に見るもその價値極めて微少なる許りでなく、將來滿洲國鐵道網の完成と共に益々その價値を減少し愈々缺損を生ずることは明にして、北鐵の價値は殆んど云ふに足らない。故に嚴格なる評價をすれば滿洲國の代價額は三二、五〇〇千圓を出ないが、滿蘇關係の將來及隣接國としての好意を示す等の政治的大局的見地より五〇、〇〇〇千圓を支拂ふことに異議が無いのである。

右兩國の覺書を比較對照するに、鐵道賣買價格計算の基礎を蘇聯は建設費に、滿洲國は現有價値に置き、主張に根本的相違あり早くも前途の難關を思はせるものがあつた。按に違わず第四回會商の壁頭より問題は賣買價格に關するよりも、更に根本的な北鐵所有權をめぐつて滿蘇兩國の間にその主張に於て根本的な對立を示し、早くも會議はデットロックに乘揚げた觀があつたが、結局和商の上專ら價格に就いて討論するの了解がなつた。而して賣買價格は蘇聯に於て二五〇、〇〇〇千金ルーブルを二〇〇、〇〇〇千金ルーブルに引下方を言明し、滿洲國に對しこれに應じ五〇、〇〇〇千圓の値上げをされ度き旨を要求したるもこれに應ぜざる等の經緯があつたが、兎角問題は本筋に入り結局會議に關聯ある一切の問題の爲に會議の中間に於て各代表部專任の委員の中間會商を開くことに兩方の意見一致し、斯くて折衝は大橋、カズロフスキーの私的會談に移されることになり、滿洲國は日滿蘇三國の國交關係上にも問題の遷延は許されずとなし一擧に交涉の成否を決定したいと提言すれば、蘇側は逐次審議を遂げ愼重に折衝を續け度いと酬ひ、更に所謂ルーブル換算率問題も俎上に上ることゝなつて愈々交涉は非常な紛糾の鍋中に投込まれ、會談は全く停頓狀態に陷いつた。

この停頓中の讓渡交涉を愈よ困難な狀態に導いたものは滿洲國官憲の北鐵管理局手入事件で、狀態を更に惡化せしめたのはタス通信社の所謂怪文書公表事件であつた。然るところ一九三四年に至るや北鐵管理局內に於ける滿蘇幹部間に諒解成り、滿洲國官憲は蘇側從業員を釋放歸國せしめたことに依り擦が戻り、こゝに東京會商も再開の氣運を見出し三月五日蘇聯は廣田外相に對し賣却價格として紙幣圓二〇〇、〇〇〇千圓、外に蘇聯側現從業員退職賚金三〇、〇〇〇千圓を提示し斡旋方を依賴したので、四月愈々第一回の中間會商が開催された。滿洲國は交涉の圓滿なる解決を希望の趣旨より、(一)北鐵一切の債權及蘇側提示の貸借對照表記載の債務を滿洲國に於て引繼ぐこと、(二)退職金は賣主の負擔なるは當然なるに依り蘇側現從業員の退職金は蘇側に於て支拂ふこと等の條件にて代價額五〇、〇〇〇千圓を一〇〇、〇〇〇千圓に引上ぐべきことを提議した。然るに蘇聯一流の駈引は容易に滿洲國側の提議に耳を傾け樣とせず、荏苒小刻の讓渡價格低下に狂奔するみであつたので、廣田外相は七月末蘇側に對し問題の圓滿解決を期する爲、價格一二〇、〇〇〇千圓、

蘇聯側退職金は別に滿洲國側の負擔とするの所謂最後案を提示したるところ滿洲國は應諾の意志あることを表示したに反し、蘇聯側は一六〇、〇〇〇千圓案を提示して讓らず、再三廣田外相より愼重なる考慮を促したるも及ばず爲に廣田外相の斡旋方拒絶となり、問題は再度滿蘇直接交渉の段階に反轉したるも聊も展開の曙光見えず、遂に八月一四日滿洲國代表部の東京引揚げに迄惡化した。こゝに於て交渉は再度決裂の狀態となり、これに絡んで北鐵東部線蘇籍從業員檢擧事件に因る蘇聯政府の激烈なる日本攻擊、これに對する滿洲國の蘇聯の不信痛擊等の事件突發して事態は恰も一九三三年秋のそれに還元したかに見えたが、事實に於てはこの間關係當局間に非公式折衝が行はれてゐたのであつた。

この非公式折衝の結果、九月蘇聯は所謂廣田外相の最後案と自國案の中間を採つて妥協し度いと申出たので廣田外相は讓渡價格一四〇、〇〇〇千圓の外に蘇籍現從業員退職資金三〇、〇〇〇千圓合計一七〇、〇〇〇千圓といふ仲介案を提示し、原則的諒解はここに成立し、續いて滿洲國代表の再度入京となり一〇月讓渡價格に關しては滿蘇間の意見一致し、殘すところは細目條件のみとなつたのである。然るに保障問題、價格裁定問題、引繼時期、支拂期間等に關し關係國の主張容易に合致せず交渉は遂に越年するに至つた。

斯くして交渉は又亦行惱むかの如く見えたが、東鄕、カズロフスキー會談が回を重ねるに伴ひ意見の接近を見、遂に八回會談に於て細目條件全部に關する折衝は完全に終了を告げ、交渉開始以來一年七箇月會談實に四十回にして北鐵讓渡交渉は實質的に成立し、二月一日より協定案文起草委員に依て協定文が作成せられ、三月一一日外務省會議室に日滿蘇三國代表は、協定、議定書、交換公文等の關係書類に假調印を行つた。一方日滿兩國に於ては夫々國內手續を終了し、一九三五年三月二三日午前九時半より霞ヶ關外相官邸に於て歷史的調印式が擧行され、ここに北鐵は完全に滿洲國の所有に歸したのである。

滿洲國に於ては同日午前十時李紹庚北鐵理事長は最後の理事會を召集し、次で理事監事合同會議を開催以て理、監事會を解散廢止した。これに引續ぎ理事會會議室に於て滿洲國交通部大臣丁鑑修、蘇聯交通人民委員會代表ダンケウイッチ、林滿鐵總裁その他日滿蘇關係者多數列席の下に接收式が行はれた。

右調印式終了後關係國に於て關係協定及交換公文が公表された。その一は「北滿鐵道に關するソヴエート社會主義共和國聯邦の權利を滿洲國に讓渡する爲の滿蘇間協定」で全文十四箇條より成り、その要項は左の如くである。

一、讓渡價額　日本國通貨一億四千萬圓（第一條）。

二、權利の移轉　北鐵に關する蘇聯政府の權利は本協定實施と共に滿洲國政府に移轉せられ（第二條）。滿洲國政は一九三三年一二月三一日現在の資產及負債を繼承す（第四條）。

三、蘇聯側職員の處置　蘇聯邦人民たる該鐵道高級職員は解職せらるべきものとし（第三條第一項）、鐵道管區停車場及機關庫並に附帶事業の主任に對しては滿洲國政府はその孰れか人は全部を解雇するの權利を有す（同條第三項）、但し該鐵道の平常の機能を確保する爲蘇聯人民たる管理局長及總務、機務、財務、商務各處長は協定實施の日より一箇月間顧問に任用せらるべし（同條第二項）。

四、支拂　現金及物品に依る支拂の二種に分ち現金に依る支拂額は四千六百七十萬圓で（第七條）、內二千三百三十萬圓は協定調印と同時にこれを支拂ひ二千三百四十萬圓は滿洲國々庫證書を以て支拂ふべく右證書記載の金額は一九三五年一二月二三日より一九三八年三月二三日迄四期に分ち三分の單利を附して支拂はるべし但し右拂金額は瑞西フランを基準とする調爲替相場の高低に依り增減せらるべし（第八條）。

物品に依る支拂額は九千三百三十萬圓で（第七條）、本協定實施の日より六箇月以內に蘇聯通商代表部は日滿孰れかに於て生產又は製造せらるる物品の購入に關する契約を兩國孰れかの臣民又は法人締結し右物品は契約に從ひ三箇年以內に通商代表部に引渡さるべし、右三箇年はこれを六期に分ち各期間及各一箇年間に於て引渡さるべき物品は價格に於て三千百十萬圓を超えざること（第九條）。

五、退職手當　解雇又は退職蘇聯人民從業員に對する各種退職手當及支拂金はこれが本協定實施前の期間に關するものなる限り新に定められたる規定に依り滿洲國政府より個個に計算支拂はるべし（第十一條）。

六、直通輸送　滿蘇兩國政府は兩國間の交通及運輸を增進し且つ容易なしむる爲三箇月以內に蘇聯鐵道及北鐵間に於ける旅客、手荷物及貨物の通過及直通輸送並に電信連絡に關する別約を締結すべし。

斯くして滿洲國成立以來或ひは日露戰爭以來の懸案はここに全く解決を告げ、北鐵は滿洲國有鐵道の一となりこれに伴ひ滿洲國政府は同鐵の滿鐵委託經營に對し左の如き聲明を發表した。

今般滿蘇兩國間に北滿鐵道讓渡協定の調印を了したる結果、北滿鐵道は完全に滿洲國國有鐵道となりたるが曩に滿洲國國有鐵道の經營は滿洲に於て鐵道經營に習熟せる滿鐵をしてこれに當らしむるを最適當と認め同社に委託せられ、從來滿洲國內に鐵道系統上唯一の異例を爲したる北滿鐵道の經營を滿鐵に委託することに依り全滿の鐵道はここに初めて一元的經營下に統一せらるることとなるものにしてその經濟的並に技術的機能をよく發揮する所以なるは勿論國內交通の發達、產業の開發に貢獻するところ期して待つべきものあるべし。即ち滿洲國政府は今回滿鐵との契約を以て北滿鐵道の經營を同社に委託することとせり。

一九三五年三月二三日北鐵は全く新なる體容の下に更生その第一歩を踏み出したのである。即ち滿鐵の委託經營に移され鐵路總局所管に編入され舊南部線は京濱線、舊東部線は濱綏線、舊西部線は濱洲線と改稱された。

帝政ロシアが東亞の制覇をめざしその基本の動脈として建設された北鐵が幾多波亂重疊の過程を經て當然落付くべきところに落付いたのである。その意義はどの方面より觀察しても全く重大なるものたらざるは無い。

斯くして總局所管線に編入さるゝと共に運營の方式も全く滿鐵式となり運賃も總局線並に引下げられ專ら東行獨占、蘇聯商品北滿侵入を目標とした排他的運賃政策はここに根本的に一掃を見、眞の滿洲國國有鐵路として新體容を帶びることとなつた。

又その後九月一日を期し新京、哈爾濱間二四二粁は世界に誇る超スピードを以てその軌幅の狹少せられたるはこれ又吾人の記憶に明なところである。

四、各鐵の運賃政策

1　基本運賃

滿洲各鐵道の滿洲事變後に於ける貨物運賃は激變せる經濟的環境に順應して相當の改正を要す可き時運に遭遇し來つたが、何分事變後に於ける滄桑の際とて社、國線共に時代に適應する貨物運賃の基本的改正の敢行は、四圍の情勢より判斷し可成困難視されたるを以て、專ら時潮に對する適正の處置は特定運賃に依りてこれに答へ、基本的運賃には殆んど何等の改正を施さなかつた。

即ち社線は全然基本的運賃の改正を施さず、獨り國線は全滿國有鐵道一元化の見地より一九三四年五月を期し餘り高率なりし呼海線賃率を低減するの外、各鐵道別に何等脈絡なかつた各種料金率に就き劃一統制を行つた程度である。即ち事變前に於ける各鐵の貨物運賃は呼海線賃率を除くの外今日と雖もその儘存續されて居るのであつて、大體賃率制度より見る時は國線を三地帶に分つことが出來る。而して各年竣成されつゝある新線はその地域竝經濟的環境等に應じて右三地帶の何れかに編入されその地帶賃率を適用して居るのである。事變當時に於ける賃率は、

一、吉長及吉敦線

等級／扱別	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
小口扱一〇〇粁に付	七厘	六厘	五厘	四厘	三厘	二厘
一車扱一瓩一粁に付	六分	五分	四分	三分	二分	一分五厘

二、四洮、洮昂、齊克、瀋海及吉海線

三、奉山線

等級／扱別	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
小口扱一〇〇瓩一粁に付	七厘五毛	六厘五毛	五厘五毛	四厘五毛	四　厘	三厘五毛
一車扱一瓲一粁に付	六分五厘	五分五厘	四分五厘	三分五厘	三　分	二分五厘

等級／扱別	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
小口扱一〇〇瓩一粁に付	八厘三毛	七厘一毛	五厘七毛	四厘五毛	三厘三毛	二　厘
一車扱一瓲一粁に付	六分三厘五毛	五分三厘七毛	四分四厘	三分四厘五毛	三分四厘六毛	一分五厘三毛

但し輸送粁一〇〇粁以上一〇〇粁毎に五乃至九%の遠距離遞減を爲す。

四、呼海線

等級／扱別	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
小口扱一〇〇瓩一粁に付	八　厘	七　厘	六　厘	五厘五毛	四厘五毛	四　厘
一瓲扱一〇〇瓩一粁に付	七厘五毛	六厘五毛	五厘五毛	四厘五毛	四　厘	三厘五毛
一車扱一瓲一粁に付	七　分	六　分	五　分	四分五厘	三分五厘	三　分

前記四種類であつたが、前述一九三四年五月の運賃改正に依り呼海線の賃率は四洮線並に引下げられ、現在は吉長、吉敦線たりし京圖線、小新連絡線、拉濱線拉法新站間、奶子山線及朝開線が京圖線地帯として前記一號の賃率を、奉山線、皇姑屯奉天總站間、河北線、錦承線、北票線、壺蘆島線及大鄭線大虎山通遼間が奉山線地帯として前記三號の賃率を、其他各線たる圖佳線、奉吉線、西安線、大鄭線通遼鄭家屯間、平齊線、齊北線、洮索線、楡樹線、訥河線、濱北線、馬船口線、拉濱線濱江新站間、北黑線、三棵樹碼頭線、京濱線、濱洲線、濱綏線、濱江線、八區馬頭線及道裡碼頭線が前記二號の賃率を適用してゐる。

尙旅客運賃は大體に於て事變前その儘を踏襲し何等の改變を見ない。現行に於ける各鐵の一粁當り普通旅客運賃は次の通りである。

一、

社線地帯	一等	二等	三等
	一粁に付 四・四〇錢	一粁に付 二・八〇錢	一粁に付 一・五五錢

二、

奉天—山海關間	一等	二等	三等
	一粁に付 四・五〇分	一粁に付 三・〇〇分	一粁に付 一・五〇分

大虎山—通遼間 溝帮子—營口間 錦縣—北票間 連山—壺蘆島間	一等	二等	三等
	一粁に付 四・五〇分	一粁に付 三・〇〇分	一粁に付 一・五〇分

三、

奉天—朝陽鎭間	一等	二等	三等
	一粁に付 五・〇〇分	一粁に付 三・〇〇分	一粁に付 二・〇〇分

沙河—西安間	一等	二等	三等
	一粁に付 五・〇〇分	一粁に付 三・〇〇分	一粁に付 二・〇〇分

四、

朝陽鎭—吉林間	一等	二等	三等
	一粁に付 四・八〇分	一粁に付 三・一〇分	一粁に付 二・一〇分

五、

新京—圖們間 蛟河—奶子山間 朝陽鎭—上三條間	一等	二等	三等
	一粁に付 四・六〇分	一粁に付 三・二〇分	一粁に付 一・八〇分

六、

その他の區間	一等	二等	三等
	一粁に付 五・〇〇分	一粁に付 三・〇〇分	一粁に付 二・〇〇分

2　特定運賃

前顯の如く舊東北政權當時東北交通委員會を主體として策謀せられたる滿鐵包圍政策運賃、北滿及烏蘇里兩鐵道の浦鹽繁榮の爲にせる反滿鐵運賃政策は、共に滿洲事變を一轉機として全く根絶せられたるを以てここに滿鐵は新興滿洲國の產業開發、民意の暢達と日滿經濟「ブロック」の達成に資すべく、農村經濟の更生復興に必要なる積極的農本運賃政策と農村大衆の生活必需品たる輸入雜貨に對する運賃負擔輕減策の外に南滿北鮮兩全主義を趣旨とする妥當適正なる海港運賃政策の基本原則に立脚してその運賃政策を樹立し、以て滿鐵の具有する國家的使命の達成に努力することになつたのである。今左に事變後に於ける滿鐵の實施し來れる主要運賃政策の大要を略述する。

A、社線內海港發著貨物に對する運賃施設

社線內には從來より基本運賃以外に海港の統制竝遠距離輸送貨物に對する運賃遞減の趣旨より海港發著特定運賃の設定あり、大連、新京間特產物廸當三圓一九錢の低減をなし來つたが、右特定運賃設定當時に比しその後に於て海運界は非常なる變化を呈し、從前奉天以北發特產物にして阪種C・1・F・を原則として採算したる場合の大連、營口兩經路の運賃差額米噸當二・二〇錢を妥當としたものが右開きを廸當一・二〇錢に縮少しなければ海港統制が破壞せらるるに立到つたことと、更に事變を契機として滿洲に對する滿鐵の國家的使命が重加せられ滿洲產業開發の爲に挺身寄與す可き時機到來せる等の諸點に鑑み、一九三二年一〇月を期し從前の海港發著特定運賃より更に新京、大連間に於て特產物廸當七一錢、奉天、大連間九二錢を低減した新特定運賃を設定した。

B、北滿產特產物に對する運賃施設

敍上の方針に基き北滿農村經濟積年の疲弊を救濟更生せしむるを主眼とし、加ふるに適正なる運賃の均衡を計ることに依て奧地農產物の輸出を促進し以て滿洲特產物の世界經濟上に於ける特異性を一層强化せしむるに併せて北鐵接收前に於ては專ら北滿特產物の輸送路を社、國線經由に確保せんが爲に左記の運賃施設を實施した。

(a)、齊々哈爾以遠齊北線各驛發南滿三港著

一九三三年一二月二三日より三四年六月一九日迄は平齊線三間房以北及濱北線各驛發南滿三港著特產物に對し國線銀建社線金建による特定運賃を設定し同年六月三〇日以降は拉濱線の本營業に伴ひ北安海倫間發を拉濱線經由となす爲北安以東各驛を當特定運賃施行區間より取除いた。而して更に三四年一〇月一日よりは實狀に則せんが爲兩線金建一本運賃に改正し三五年九月三〇日までこれを持續した。當運賃は齊々哈爾發大連著を二七圓七一錢とし、同驛以遠發に對しては遠距離遞減法を實施し、基本運賃に對し金銀バーとし社、國線を通じ廸當最低四圓二六錢、最高七圓四九錢平均約五圓五〇錢の運賃低減をなした。

(b)、哈爾濱以遠濱北線各驛發南滿三港著

哈爾濱以遠　濱北線各驛發南滿三港著に對しては拉濱線本營業開始たる一九三四年六月三〇日より三五年三月一二日迄は哈爾濱發大連著運賃を二四圓とし、同驛以遠發に對しては遠距離遞減法を實施し、その輸送經路を拉濱線經由となして來たが、三月一三日北鐵の接收と共にこれを

二三圓に低減し京濱線經由を原則とした。而して特定運賃は基本運賃に對し北鐵接收前は廸當最低五圓五〇錢、最高七圓五〇錢平均約六圓を低減したが、接收後は京濱線經由への轉化に依り必然的に運賃低減を招來せし爲殆んど基本運賃と大差なきに至つた。

(c)、哈爾濱以遠濱北線各驛發北鮮二港著

哈爾濱以遠濱北線各驛發特産物に對しては北鮮海港の能力、陸海上運賃に於ける採算條件、南滿各港との均衡竝貨物の需給關係及性質等凡ゆる事情を考慮し拉濱線本營業開始當日たる一九三四年六月三〇日より北鐵接收たる三五年三月二二日迄は大豆に於ては大連著運賃より廸當一圓三四錢安の二一圓六六錢、又豆粕運賃にありては四圓四〇錢安の一八圓六〇錢といふ低額運賃を設定した。又北鐵接收後は南滿向一圓の低減に伴ひ北鮮向にも一圓を低下することになつた。

C、北滿輸入貨物に對する運賃施設

輸出に於ける場合と同樣の趣旨に加ふるに北鐵の買收に伴ふ京濱線運賃の全面的引下に依り輸入貨物に對し大連、北鮮兩港經由運賃に不自然なる開きを生ずるに至れるを以て、これを是正し併せて輸入經路を本來の流れに就かしめんが爲の輸入特定運賃を設定、一九三五年六月以降實施した。

(a)、特定運賃適用貨物

差當り日本內地發哈爾濱著主要貨物綿糸、綿布外約六〇品種とし。

(b)、運　賃　額

北鮮取引の實情及大連、安東經由運賃との振合を考慮し基本運賃に對し廸當最低金一圓三四錢（三%）、最高金三五圓（五四%）の强力なる低減をなした。

D、北滿向撫順炭に對する運賃施設

事變後に於ける齊々哈爾一圓はその政治經濟的意義に於て最顯著なる進展を見せし地方なる爲、當方面に於ける石炭の需要も著しく增大したるも、當地方は石炭資源に乏しく凡て遠隔の地よりこれを求め居る結果、炭價頗る割高にして商民の生活上尠らざる脅威を與ふる實情に鑑み、專ら社會政策的見地に立ち一九三三年一一月以降平齊及齊北線各驛著撫順炭に對し社、國線を通じ一割乃至三割五分の割引を以てせる特定運賃を設定し商民の要望に應じた。齊々哈爾までの運賃に就いてこれを見るに基本運賃廸當一九圓一三錢を一二圓四三錢に、卽ち六圓七〇錢を低減したのである。

E、國線內發著小麥、秣草、草及枯草並生畜類に對する運賃施設

國線沿線主として北滿各地に現有せる重要工業中最主要なるものは製粉業にして、當工業の消長は單に工業界の浮沈に關するのみならず、滿洲國食糧政策に至大の關係あるを以て、國線は地方產業振興の使命に鑑み滿洲國內產小麥にして製粉所入のものに對しては國線內運賃を五割減じたる低額運賃を一九三五年五月以降設定した。亦これと同時に滿洲國農村經濟の發展は牧畜業に俟つ可きもの相當甚大なるものあるに就き、生畜に對し、更にその飼料にして北滿地方に多量產出する秣草、草及枯草に對し、その運賃負擔力及舊北鐵時代の運賃率をも考慮に入れて夫々國線內運賃に對し前者に就いては一車扱の駱駝、騾及驢に對し輸送粁二〇一粁以上一〇〇粁每に大約五%乃至二五%、又一車扱の牛、犢、牦牛、緬羊、山羊及豚に對し轉送粁一〇〇粁以上一〇〇粁每に大約三%乃至三〇%の割引を以てする遠距離逓減運賃を設定した。又後者に就いても一車扱に對し輸送粁六一粁以上二〇粁每に大約四%乃至一〇%の割引をなせる遠距離逓減運賃を實施した。

F、廣軌線內發著石炭、木材及薪に對する臨時運賃施設

舊北鐵の接收迄に執り來れる運賃政策は、輸出貨物に對しては浦鹽集中政策で、輸入貨物に對しては蘇聯商品の東西部線經由北滿洲流入政策にして極めて確然たる排他的政策に終始し來りたることは前述の通りなるが、これが爲接收と共に大部分の特定運賃を殆んど改變整理し得たるも、唯地方產業振興及社會政策的意義を有する燃料及木材の特定運賃のみは、鐵道歸屬の變化に依り地方に於ける經濟生活上に大變革を招來するは社會の公器たる鐵道の執らざるところとして、大體に於て舊北鐵時代の運賃に比し高からざることを原則として、接收當日たる一九三五年三月二三日より夫々廣軌線內發著に限り石炭、薪及木材（四級品）に對し臨時的處置として特定運賃を設定した。卽ち石炭に對してはその輸送粁二〇一粁以上一五〇粁乃至三〇〇粁每に八%乃至二〇%の遠距離逓減、薪に對しては普通運賃率の五割減、木材に對しては廸粁二二五分の如き貨物の需給關係に適應する各特色ある逓減運賃が設定された。

五、各鐵の營業概況

一九三二年九月滿洲事變の勃發、翌三二年三月新興滿洲國の樹立、これに引續く帝政實施は治安の確保、人心の安定と共に諸建設工作の顯著なる躍進と各種企業の目覺ましき勃興を招來し、亦經濟統制の確實化は日滿關係をして愈々緊密の度を加へしめる等、滿洲經濟情勢の急激なる變化は北鐵讓渡と共に滿洲各鐵道に對し實に目ま苦しい變革と劃期的推移とを與へたのである。今左にこの間各鐵道が如何なる營業狀態を示したかを各鐵に就いて略述する。

1　社線營業成績

A、旅　客

一九三一年度に於ける旅客輸送を見るに、世界的不況と稀有の銀價暴落に依り一般支那人旅客及出稼華工亦激減し、辛じて事變以來軍隊及避難民の輸送に一時盛況を呈したが、政界の不安定と匪賊の出沒とに來滿團體少なく且つ恒例的探勝團も中止の止む無きに至り、結局前年に比し激減を見た。翌三二年度に入るや財界の好轉と銀價の昂騰に依りて一般滿人旅客も漸增し、一方熱河征戰の發展に伴ふ軍隊輸送も多く且つ滿洲國見學團體の激增に依り一時客車の不足を告げるに至つた。その間匪賊の跳梁に可成の影響を受けたが尙前年に比し三六%の大增加を示した。

一九三三年度に於ては更に劃期的數字の躍進を見せた。卽ち旅客輸送人員一一、六三四千人（前年に比し三五・一%增）、同收入一八、七五七千圓（前年に比し二六・六%增）を示して居る。

更に三四年度に入るや連京全線の復線を完成して高速度アジヤの運轉を實施するの外、全列車に亘りスピードアップを敢行し旅客激增の情勢に善處したる結果、三四年度旅客輸送人員は一三、七八六千人（前年に比し二、一五二千人、一八・五%增）、同收入二〇、三三三千圓（前年に比し一、五七六千圓、八・四%增）を示し會社創業以來の新記錄を作るに至つた。

B、貨　物

一九三一年度に於ける世界的不況と銀價暴落とは貨物輸送に最も大きな衝動を與へた許りでなく滿洲、上海事變は特に一般輸入貨物及石炭の輸送を激減せしめた。唯特產物のみは一般貨物の減少せるに拘らず、前年度繰越高の多量、特定運賃撤廢及戰債モラトリアム案の聲明等を入れて好況を呈し、爲に總輸送數量は一五、四五四千廸、同收入七〇、八九八千圓を示すに至つた。

翌三二年度は北滿地方の大洪水、作柄豫想の寡少等の爲一般特產界は相當驚盛を極めたると、滿洲事變を契機としての出廻經路の變化は擧げて大連港頭に出貨殺到したると、一方石炭もインフレ景氣と財界好轉に基く一般商工業界の隆盛とで輸送繁劇となつた。又輸入貨物も滿洲國建設に伴ふ各種建設材料の急增、銀價の昂騰に因る奧地購買力の增加、財界好轉に基く物價騰貴に見越輸入さへ加はつて激增し前年度に比し倍加の數字を示した。斯くの如く漸次一般貨物の活氣ある荷動きの外に軍事輸送も加はり、輸送數量一六、五七三千廸（前年に比し七・二%增）、同收入八五、〇二二千圓（前年に比し一九・九%增）に達した。

次に三三、三四年度共に愈々滿洲建設景氣旺盛を極め一段と躍進を續けたのである。卽ち三三年度に於ける取扱輸送數量を見るに一八、八五一千廸（前年に比し一三・七%增）、同收入九四、二六三千圓（前年に比し一〇・九

%增）を示して居る。

尙三四年度に於ける輸送數量は二一、六七一千瓲、同收入は一〇一、四八九千圓にして、これを前年度に對比するに取扱瓲數に於ては二、八二〇千瓲（一四・九%）を、貨車收入に於ては七、二二六千圓（七・七%）を何れも增加したのである。

2　廣軌線（舊北鐵）營業成績

A、旅　客

一九三一年度に於ける旅客輸送數は農民疲弊に因る一般支那人乘客と出稼移民の減少に輸送閑散を招來し、爲に總輸送人員一、九六二千人、同收入五、七八七千金留を示して居る。

翌三二年度に於ては匪賊の襲來と八月の洪水とに一時列車の不通を見たけれども、治安恢復に伴ひ漸次舊態に復し、特に南部線（現京濱線）の輻輳は稀有の盛況を呈し、討匪に出動した日滿軍隊の輸送も夥しく、爲に總輸送人員二、〇二四千人（前年に比し三・二%增）、同收入六、三六二千金留（前年に比し九・九%增）を示すに至つた。

次に三三年度に於ける旅客輸送人員を見るに、二、一八七千人（前年に比し八・一%增）、同收入五、六八三千金留（前年に比し一〇・七%減）を示して居る。これ旅客輸送に於ては東部線（現濱綏線）並西部線（現濱洲線）が屢々匪賊の襲來を受けた爲長距離旅客が減少したに因る。

更に三四年度に於ける旅客輸送人員は二、三二三千人（前年に比し六・二%增）、同收入七、〇五四千金留（前年に比し二四・一%增）を示して居る。

B、貨　物

一九三一年度に於ける運輸成績を見るに、他鐵道同樣財界不況に因る海外市場の需要薄に輸出貨物の不振を來し、銀價暴落に因る輸入貨物の衰退を招來した。特に西部線（現濱洲線）の出廻穀物は水路と支那側鐵路の活躍とに依り齊克、洮昂兩線に集貨された結果、哈市商工業の不振と相俟つて相當の打擊を蒙ることを餘儀なくせられた。然し乍ら、哈市油房業は原料安に作業活氣を呈し浦鹽斯德經由日本向豆粕は輸出旺盛を極め、大豆も亦多量に東行して歐洲に輸出された。卽ち總輸送數量は三、九三一千瓲、同收入三一、七八七千金留を示した。

翌三二年は所謂インフレ景氣に財界の好轉を思はせ可成り活潑な取引が行はれたが、何分北滿地方の匪賊跳梁に線路は破壞されて屢々列車の運行不能となりて輸送に支障を來し、就中八月に於ける松花江の大氾濫は大なる影響を與へた。三二年度の貨物輸送數量は三、〇一七瓲（前年に比し二三・三%減）、同收入三九、三五五千金留（前年に比し二三・八%增）を示した。

次に三三年度の貨物輸送數量を見るに、二、二一九千瓲（前年に比し二四・一%減）同收入二八、八四七千金留（前年に比し二六・七%減）を示して居る。これは西部線（現濱洲線）に於ける蘇聯經由歐洲向大豆の激減と西部線（現濱洲線）及南部線（現京濱線）に於ける南下貨物の衰退とが最顯著なる原因である。

尙三四年度の貨物輸送數量は二、〇八七千瓲（前年に比し八・九%減）、同收入二五、一八一千金留（前年に比し一二・七%減）を示して居る。これは前年度同樣西、南部線貨物の減少のみならず東部國境の連絡不圓滑及拉濱線開通に伴ふ北滿貨物の擧けての輸送經路變化に因る。

3　國線營業成績

一九三一年度に於ける支那側各鐵道の營業成績を總覽するに、これ等鐵道も亦財界不況と銀價暴落に因る影響は當然免れ得ぬところであつた。然し乍ら、銀價の下落は却つて運賃の低下を意味し、それを好餌に種々極端なる吸貨策を弄して滿鐵及舊北鐵の客貨を奪ひ、爲に前年度より反つて成績の見る可きものがあつた。兎角一九三一、三二年度は如上の如く鐵道界の過渡的時代に直面し、これが急速度の推移を見たる爲各線別にその數字的變遷を鮮明するに資料乏すき故省略し、國線卽ち鐵路總局の經營に移りたる一九三三年度の旅客輸送人員を見るに七・〇四三千人（前年に比し八二・七%增）、同收入に於て一三、五一九千圓（前年に比し五五・五%增）、同收入七、〇五四千金留（前年に比し二四・一%增）を示し、更に貨物輸送數量は九、四四四千瓲（前年に比し五五・五%增）、同收入三三、九七一千圓（前年に比し二五・六%增）を示し、何れも前年度に對比し遙かに好成績を擧げて居る。斯くの如く國線の營業成績が意外の好結果を示したのは、漸次匪賊の橫行衰退し鐵路運行の安全性が確立され客貨の來往漸く繁く且國線の委託經營に依り不自然な對立を解消し輸送上の連絡圓滑を招き、加ふるに新線の延長と共に輸送系統に一大改革を來し又銀價の昂騰と日滿經濟關係の進展に伴ひ一般客貨の移住多く就中各種建設に依る輸入貨物の增大並勞力の需要を喚起した爲である。

次で三四年度の旅客輸送人員を見るに、八、二一五千人（前年に比し一六・六%增）、同收入一五、四七三千圓（前年に比し一四・五%增）、並貨物輸送數量は一一、五二五千瓲（前年に比し二二%增）、同收入は五三、六三四千圓（前年に比し五七・九%增）を示し、旅客貨物何れも增加を示して居る。今國線の旅客に就いて見るに、滿洲國經濟界の基礎益々確立し日滿經濟統制の實も漸くその緖に著き異狀なる躍進を見るに至り、換言すれば國都並各主要都市の建設、新線の敷設、道路網の擴充及び日滿合辦大小企業の勃興等は治安恢復に伴ひ邦人の進出、內地資本の流入と相俟つて目覺ましき活況を呈し、これらの主因に依り急增の狀態である。一方特產の出廻は各國の高率關稅と農產物の世界的豐作に因る需要減にその進出を阻まれ、相場の下廻りは輸送減少を招きたるも、その他の貨物にありては輸送機能合理化を計りたる結果、荷動きの著しき增加を見せ、建設事業の旺盛は從つて輸入貨物の激增を見るに至り前年度に比し成績好を示した。

線別	種別	年度	輸送數量 旅客（千人）	輸送數量 貨物（千瓲）	營業收入 旅客（千圓）	營業收入 貨物（千圓）	營業收入 其他（千圓）	營業收入 合計（千圓）	增減割合%
社線		一九三一年	六三三	一五四四四	九一三六	七〇八九	五四四	八五四六	—
		一九三二年	八六一〇	一六五三	一四八一三	八五〇一三	五四〇三	一〇三八四六	△
		一九三三年	一二六三四	一八八五二	一八七五七	九四二六三	四〇一三	一六六六六	△
		一九三四年	一三七六六	二一六七一	二〇三三三	一〇一四九	四六〇三	二六五三五	△
總局線	廣軌線（含京濱線）	一九三一年	一九六二	三九三一	五七八七	三一六八七	二九六七	四〇五四一	—
		一九三二年	二〇一四	三〇一七	六一六二	二九三五二	—	三五七一七	△
		一九三三年	二一八七	二九二一	五六四三	二九六四四	—	三四五一〇	△
		一九三四年	二三三三	二〇八二	七〇五四	二五二一二	—	三三三五五	△
	標準軌線	一九三一年	四一二六	六七三三	七八八七	二九六四五	八二〇	二六四三三	—
		一九三二年	三八五六	六〇七四	六一二二	二五〇三九	—	三三二〇	△
		一九三三年	七〇四三	九四四四	一三五一九	三三九二一	—	四七四九〇	一三六
		一九三四年	八二三五	一二五三五	一五四三三	五三六三四	—	六八一〇七	四五五

金福線	一九三一年	八六	一〇	一三五	一八九	八六	五〇	一三六	一四〇	五五	一〇四	一七九	二六一	四四	二六	一三五	四四	二七	一四	一四	一	二七	一
	一九三二年	一〇	一三五	一九九	一八八	五〇	五四	一三六	一四〇	五五	一〇四	一七九	二六一	四四	二六	一三五	四四	二七	一四	一四	一	二七	一
	一九三三年	一三五	一九九	二〇五	一九九	五四	五四	一三六	一四〇	五五	一〇四	一七九	二六一	四四	二六	一三五	四四	二七	一四	一四	一	二七	一
	一九三四年	一八八	一九九	二〇五	一八八	五四	五四	一三六	一四〇	五五	一〇四	一七九	二六一	四四	二六	一三五	四四	二七	一四	一四	一	二七	一
溪城線	一九三一年	一九	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八	四〇	四二	一八
	一九三二年	三	四一	五	六	一	五	六	一	五	六	一	五	六	一	五	六	一	五	六	一	五	六
	一九三三年	四四	五五	一〇	一	公	公	一	公	公	一	公	公	一	公	公	一	公	公	一	公	公	一
	一九三四年	六六	一三五	九	六	一	一	六	一	一	六	一	一	六	一	一	六	一	一	六	一	一	六
開豐線	一九三一年	二四〇	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八	二六〇	一四四	一八八
	一九三二年	二六〇	一四〇	一三六	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九
	一九三三年	二六〇	一四〇	一三六	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九
	一九三四年	二六〇	一四〇	一三六	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九	二六〇	一四〇	一七九

備考　一、社線、國線（標準軌線）、金福線、溪城線は會計年度、國線（廣軌線）は曆年度を示す。
二、收支單位は（千）社線金福線、溪城線は金圓、國線（標準軌線）開豐線は國幣圓、國線（廣軌線）は金留である。
三、增減欄合中△印は減を示す。

第二節　通　信

一、概　說

滿洲に於ける一般の通信業界を概觀する時、その普及度に於て將又諸施設の改善に於て世界通信界のレベルに比し著しく遲れて居ることを發見し得る。蓋し事業の創設が諸外國に比し甚しく遲れ、加ふるに政權の極り無き變遷の爲、その統制及發展が屢々阻害されたことに基因する。

然し日本帝國行政權下に在りしものは關東遞信局の經營に係り、概ね良好な發達を來して施設、運用共に日本內地に比し優るとも劣らざるものがあつた。

故に滿洲に於ける通信事業を考察するに當りては、日本側及滿洲國側の二に區別するを要し、何れもその創始より事變後の今日に至る迄夫々異つた經緯を辿つて居るが、今これを要約說明すれば次の如きものである。

二、關東州及南滿洲鐵道附屬地の通信事業概況

滿洲に於ける日本側通信事業は明治三七、八年（一九〇四、五年）日露戰役當時の野戰郵便及軍用電信に端を發したが、關東都督府は始政の際明治三九年（一九〇六年）七月勅令第一九七號關東都督府郵便電話局官制を實施し、同年九月一日同施行細則を公布すると同時に、戰時用通信機關を繼承した。斯くして同民政部の下に一般的遞信事業施設の擴充及統制を見て、爾來時勢の推移に伴ひ屢々改正されて今日に至つたのである。現行制度は大正九年（一九二〇年）十月勅令第五〇二號關東廳遞信官制に依るものであるが、一九三三年電信電話事業が他の郵政事業と切放して滿洲電信電話株式會社に繼承された際同年八月三一日勅令第二三一號を以て更にこれが改正を見た。

即ち關東廳遞信官署は關東長官の管理に屬し左記の事項を掌ることゝなつた。

一、郵便、郵便爲替及郵便貯金に關する事項。
二、航空に關する事項。
三、電信及電話の監督に關する事項。
四、電氣及瓦斯事業の監督に關する事項。
五、滿洲電信電話株式會社の業務の監督に關する事項。

而して官制は遞信局、貯金管理所、郵便局、郵便所及飛行場の四に改正された。この內遞信局は監督機關であつて郵便、爲替、貯金、保險年金、航空、電信電話、電信電話株式會社を監督し、貯金管理所は郵便爲替及郵便貯金の檢査計算に關する事務を掌理する、郵便事務は從來滿鐵と協定して便宜上一般郵便物の取扱を受けて居た鐵道停車場を總て郵便取扱所に變更した結果、一九三二年度末に於ける郵便取扱所數一五一の多きに達し、州內邊境の地及滿鐵中間驛竝附屬地に至る迄郵便機關は殆んど備つて一般公衆は多大なる利便を享くるに至つた。郵便物の遞送に關しては管內相互間及滿鐵附屬地相互間のものゝ發著は主として鐵道便とその他道路及船便とに依り、日本內地發著のものは通常郵便物は朝鮮經由鐵道便により每日二回遞送され、小包郵便に在つては專ら神戶港若くは門司港と大連港間船便に依り一週二回であつたのを一九三二年四月以降配船增加と共に每三日一回となつた。

航空郵便に於ては一九二九年四月一日より日本航空輸送株式會社に於て東京—福岡間及朝鮮の蔚山—大連間に日曜日を除き一週三回定期航空輸送業務を開始したことに依り朝鮮との間に發著する郵便物に限りこれが取扱をなすことになり、次で六月二一日より蔚山—福岡間の航空路開始に依り內地間との取扱を爲すに至り同時に外國郵便をも開始した。而して一九三〇年一〇月一日より日曜日を除き每週六回大連—福岡間直通運行を爲すに至り、更に三二年一一月一〇日新に滿洲航空株式會社の新義州—新京間連絡航空路開始に依り小包を除く郵便物の取扱を開始し、續いて三三年一月四日より大連—奉天間定期軍用航空路に依り（滿洲航空會社就航）每月一回大連—奉天間にもこれが取扱を爲すに至り利用者漸次增加した。更に事變後一九三一年一一月三日より軍事郵便物の取扱を開始したが、時局の進展に伴ひ益々增加の趨勢である。

電信業務は日露戰役の終末當時臨時電信隊に於て管掌したもので、郵便機關と全く系統を異にして居たが、都督府が繼承して後特殊の事情あるものを除く外、總て郵便局所に併合して通信事業の管理統一を見るに至つた。爾來施設の改良擴張を爲すと共に南滿洲鐵道株式會社附屬地及その沿線に多數の公衆電信取扱所を設置、無線電信機關の創設等銳意事業の整備充實を圖つた。

その後、滿洲事變に依り滿洲國の成立を見てから直に滿洲國政府協定して彼我電信系統の連絡を遂げ、兩國間通商貿易に資する所多大であつた。而るに時勢の要求に依り、廣大なる滿洲の電信事業を兩國各別に處理することは極めて不便なるを痛感したる結果、一九三三年三月三一日、日滿兩國に依り委員を設けて滿洲に於ける日滿合辦通信會社の設立に關する協定を爲し、九月一日業務を開始し關東州、滿鐵附屬地竝滿洲國の行政權下に於ける兩國政府所有の電氣電信施設を合併經營し、その營業範圍は官署及び警備專用のものを除く一切の有線無線の電氣電信事業とした。斯くて滿洲に於ける通信事業も新會社の誕生に依つて完全に統一された。然し創立日尙淺く從つて如何なる成果を擧げ得るか多大の期待が懸けられて居る。

最後に電話事業に就いて謂ふならば、該事業は都督府が繼承した當時は殆んど軍事專用のものであつたが、その後施設に一大改善を行ひ、先ず大連―遼陽―奉天―鐵嶺―新民府―公主嶺―旅順―安東及柳樹屯各所の電話を一般公衆用に開放し、爾來各地商工業の發展に伴ひ新京、撫順、大石橋、金州、開原、四平街、本溪湖、瓦房店、沙河口、海城、鞍山、普蘭店、貔子窩、郭家店、熊岳城、范家屯、松樹、新臺子、昌圖、双廟子、城子疃及新城子等各鐵道沿線に電話交換業務を開始した外、各地に電話所及公衆電話所を設置して通話の便を圖つた。而してこゝに特筆すべきは一九二三年（大正十二年）大連電話局に於て工費二百萬圓を投じて交換方式を目動式に改革したことで我國最初の試みであつた。これが好成績を收めその後各地に自動電話局の創設を見るに至り、我國の電話發達史上に輝かしき一頁を飾つて居る。

市外電話回線は事變前より既に關東州及南滿洲鐵道附屬地を縱斷して居る大連―新京間七〇〇粁、奉天―安東間、二四〇粁の主要都邑間の電話網が完成して居た。事變突發當時はこれが軍事上多大なる貢献を爲したが、滿洲電信電話株式會社の經營に移つた今日更に大なる擴張が計畫されたるを以て遠からずして日滿直通電話の開設を見るものと考へられる。今左に民政下に置かれた初年度と遞信局經營の終年度卽ち二七年間の事業狀況を比較すれば次の如くである。

種目	一九〇六年度末	一九三二年度末	增加割合
電信取扱局所數	四四	二二四	五倍
電話取扱局所數	二二	二五四	一・二倍
電報通數（一ヶ年發著信）	約一六一萬通	約五七〇萬通	四・五倍
市外電話度數（一ヶ年）	約一・七萬通	約一二五萬通話	七〇倍
電話加入者數	七八五	二一、二五五	二七倍

三、滿洲國に於ける通信事情概說

一　郵　　政

滿洲事變前、卽ち舊政權時代に於ける東三省の郵政は初め奉天郵務管理局の管理下に屬し、民國一〇年（一九二一年）に至り奉天、吉黑兩郵務管理局の管轄に置かれてあつたが、滿洲國建國と共に交通部に郵務司を置いて郵便及電信電話等の通信に關する事項を管掌せしむるに至つた。斯くて一九三二年四月一日國土內の郵政權はこれを接收する旨を宣言し、接收官吏を任命して舊奉天及吉黑兩郵務管理局長との間に郵務の接收に努めしむると共に、新に郵便切手類を制定し同年八月一日よりこれを發賣する旨を宣布した。然るに南京政府の態度は期日の切迫と共に硬化し、同年七月二四日突然滿洲國內全郵局の封鎖竝全局員の關內引揚げを命じたるを以て、滿洲國政府は直に交通部員を動員してこれが對策に努め、その結果郵政機關は僅一日の閉鎖を見たのみで二六日完全に接收するに至つた。爾來政府は銳意郵務の回復を圖つた爲一九三二年末には殆んど常態に復した。

次で一九三三年九月二日、日滿合辦による滿洲電信電話株式會社の設立と共に郵務司に於てこれに關する事務を管掌することになつた。而して郵便、小包郵便、郵便爲替及郵便貯金等郵政の管理に關しては奉天に奉天郵政管理局、哈爾濱に吉黑郵政管理局を設けたが、三三年九月これを改正して奉天、哈爾濱兩郵便管理局を設置し、前者は奉天、熱河省竝興安西分省及南分省を、後者は吉林、黑龍江兩省竝興安東分省及北分省をその管理區域とし、同局に各秘書、監察、業務、會計、營業管理、鐵路郵務、電政の七處を置いて郵便、小包郵便、郵便爲替及郵便貯金の管理に關する事務竝電信電話、無線電信及無線電話の監督に關する事務を掌らしむることにした。

尙滿洲國政府は一九三二年四月外交部總長の名で瑞西國政府に對し萬國郵便聯合に加入方を申込み、八月右措置の促進方を要請したが、同國政府より滿洲國の要求に應じ難い旨回答があつた。

次で一九三三年六月國際聯盟諮問委員會に於て滿洲國不承認に關する決議案採擇せられ、滿洲國の萬國郵便聯合加入問題に就いても同一主旨により取扱はれることになつた。然し實際上の取扱としては、諸外國との間には從前と何等異るところなく、新切手を貼付せる滿洲國發郵便物は事實上支障なく送達せられて居る。卽ち滿洲國郵便切手承認の可否は國家承認の問題とは別個に取扱はれて居るのである。一方南京政府は滿洲國の郵政接收に對する報復手段として、一九三二年七月二四日滿洲國內郵局の閉鎖及從業員の引揚を斷行すると共に滿洲國の獨立を承認せぬ建前から郵政連絡を斷絕し、對滿郵便物の取扱に關して左の通り指令した。

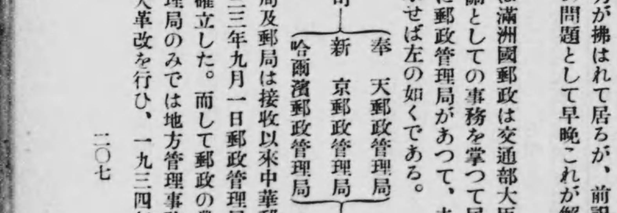
一、滿鐵附屬地を除く滿洲方面より發した大連經由又はその他の方法により輸送し來れる郵便物中左記に該當するものはこれを料金未納として取扱ふ。
　甲、滿洲國郵便切手を貼用せるもの。
　乙、日本郵便切手のみ貼用せるもの。
　丙、中華民國の郵便切手を貼用するも大同年號の日附印にて消印せるもの。
二、滿洲より發する郵便物にして消印を施さざる中華郵便切手を貼用せるもの或は確實に關東州租借地より發送したものに日本切手を貼用せるものは通常の通り取扱ふ。
三、關東州租借地以外滿鐵附屬地より發する郵便物にして日本切手を貼用せるものは一旦純費を徵收す。
四、凡て關東州租借地向の郵便物は大連に送達す、朝鮮向の郵便物は大連又は日本より轉送す。
五、凡て亞細亞露西亞向の郵便物は船便にて浦鹽斯德に送達し歐羅巴露西亞向のものは大平洋又はスエズ經由にて發送す。

上述の如く中華民國より滿洲國宛の郵便物は滿鐵附屬地帶宛のものを除き一切その引受を停止し差出人に返還される爲、滿洲國人、中華民國人及兩國在住外人は著しく不便を感じて居た。この樣に建國直後、國際交通の實情を無視して斷絕せられて居た滿支間の郵務は、その後滿洲の國礎强化と國民經濟の發展に刺戟せられ、その利用地域の漸次擴大すると共に滿支兩國に於て本問題解決の機運漸く熟するに至り、幾度が決裂の危機に臨みつゝも關東軍の斡旋努力に依つて克くこれを回避し、又支那側の同華及殷同氏等の斡旋と相俟つて遂に一九三五年一一月二四日に至り基本協定を成立せしめ、次で一二月一四日これが細目協定を決定したのである。卽ち右協定の概況は次の如くである。

一、雙方郵政機關發行の郵便切手を認むること。
二、郵便料金は大體各自定むる所の料金に依ること。
三、郵便物の交換は山海關、古北口を經由してこれを行ふこと。
四、支那發シベリヤ及歐州方面宛通常郵便は統計總越料等大體郵便聯合の規定に依り滿洲國の媒介に依り送達すること。
五、實施期間は通常郵便は一月十日より小包郵便は二月一日よりとすること。

右の如き本問題解決に依り兩國民の享くる利益は蓋し甚大であり、これにより國際通信界に及ぼす好影響も亦思ひ半に過ぎるものがある。尙その接護國の關係及多數居留民の關係上必要迫れる蘇聯邦との郵政特殊約定締結の折衝に努力が拂はれて居るが、前記の如く對支通郵問題の解決を見た今日只時機の問題として早晚これが解決實現を見るのも遠くはあるまい。

郵政機關に關しては滿洲國郵政は交通部大臣の統轄するところで、同部の郵務司が中央機關としての事務を掌つて居り、地方事務管理の爲に新京、奉天及哈爾濱に郵政管理局があつて、夫々管內の現業局所を監督して居る。今これを示せば左の如くである。



この樣に郵政管理局及郵局は接收以來中華郵政その儘に組織業務を踏襲して居たが、一九三三年九月一日郵政管理局官制及郵局官制公布せられてからその制度が確立した。而して郵政の業務發展と共に、從來の奉天、哈爾濱兩郵政管理局のみでは地方管理事務上不便が尠なくなかつた爲、その管理區域の大革改を行ひ、一九三四年一一月一日新に新京郵政

管理局を開設し、三管理局を以て地方管理事務を管理せしむることゝした。而して現地機關としては主要各地に郵局を、その他の地方には郵寄代辦所若くは信櫃を設け、これが實際の郵便物引受、配達、貯金、爲替等の實務に當らしめた、右の內郵局は所謂官廳であるが、郵寄代辦所及信櫃はその他の信用ある實業家に請負はせて事務を取扱つて居る。

右は夫々の地方の狀況や利用者の範圍、取扱郵便物の多寡等に應じて設けられた種別であり、從つてその各の取扱事務の範圍も異つて來る。卽ち郵局では原則として郵務業務の全般に亘つて取扱ひ、郵寄代辦所及信櫃は原則として通常及小包郵便の引受交付竝切手類の賣捌事務だけを扱ふことになつて居る。

郵政機關の數を各年度末別に示せば次の如くである。

年度	郵局	代辦所	信櫃
一九三二年	三一九	七四〇	六二〇
一九三三年	三二八	七四二	六二五
一九三四年	三五二	七八六	五八二
一九三五年	三五五	七八三	五六二

右の內政府は將來郵局又は代辦所の增加統一を計り、信櫃を漸次廢止する意向である。

尙現下の郵政職員數は別表の通りである。卽ち一九三二年六月二六日郵政接收の折は、從來の郵政從業員は中華本國政府の命令によつて極小數の者を除き殆んど全部本國に引揚げた爲、當時はこれが對應策としては直に各管理局及郵局に於て現地新採用をなし從業員の充實を計り業務の圓滿な運行を期した。

而して一九三三年九月一日に至り郵政管理局官制及郵局官制公布せられ、始めて新官職名が制定せられ同日附を以て任命發令あり、その後業務の進展に伴ひ有能な本事業の經驗者を以て充實し、全く定員制の確立を見るに至つたのである。

一、郵務司職員定員調書

官職名＼年度	一九三三年九月一日現在	一九三四年七月一日現在	一九三五年一月一日現在
司長	一	一	一
理事官	一	四	三
事務官	一〇	六	八
技佐	一	二	二
屬官	一五	三八	三五
技士	一	二	二
雇員	六	二三	三一
傭人	四	五	六
計	三七	八一	八八

二、郵政管理局及郵局職員定員調書

官職名＼年度	一九三三年九月一日現在	一九三四年七月一日現在	一九三五年一月一日現在
局長	二	二	三
副局長	二	二	三
管理局理事官	六	六	九
管理局理事官	二四	二四	三一
管理局技佐	四	四	五
郵便事務官	一四	一四	一六
管理局屬官	二三七	二三七	二二五
管理局技士	一〇	一〇	一二
郵局屬官	二四五	二四五	三三〇
郵政雇員	九三八	八六四	一、一八七
郵政傭人	一、八二〇	一、八三四	二、六三五
計	三、三〇二	三、二四二	四、四五六

次に滿洲國通信網の亂脈は前記した幾多の激甚な抗爭の跡を承けて事變後漸く整備改善が加へられ、航空郵便制度の創始、年賀郵便特別取扱、軍事郵便制度等及びその他の新規施設或は郵便料の改正、管理機構の整備、定員定率制度の確立、渡切制度の施行等々日を追ふて內容の充實が圖られ、正に滿洲國建國以來革期的の發展を示して居る。左にその擴充せられた經緯に付て遂次略述して見よう。

（一）　新規施設

イ、航空郵便制度の創始

十一月一九三三年滿洲航空株式會社航空路開設と共に、同航空路に依り國內及日滿（朝鮮及關東州を含む）連絡航空郵便業務を開始することとし、同年一〇月二六日交通部令を以て航空郵便規則を公布し一一月三日より實施することとした。

爾來關東軍に於て開設の軍用定期航空路をも利用して全國航空網を通じ同業務を施行して居る。

ロ、年賀郵便特別取扱制

一九三二年一二月新に年賀郵便制度を創設し、國內及對日本發著の年賀郵便特別取扱を爲すこととし、同年一二月二日交通部令を以て年賀郵便特別章程を公布し同月一〇日より施行のこととなつた。

ハ、軍事郵便

一九三三年三月日本軍の後援を得て熱河省平定工作に出動の國軍兵士に發著する軍事郵便物を無料取扱と爲す目的を以て軍事郵件章程が起草、同年三月二二日交通部令を以て公布せられ、又滿洲國內に駐屯する日本陸、海軍に於て發送又は接受する郵件にも準用せらるゝことになつたが、既に各地には日本國軍事郵便取扱所が設置せられ居り、差向不便がなかつた爲右制度に從ふ正式の取扱はしなかつた。

ニ、その他の施設

郵政の接收と共に中國切手及葉書はこれを廢し、新に十八種の切手及葉書數種を發行し一九三三年三月建國一周年記念及一九三四年三月御大典記念に際しては夫々記念切手を發行した。又帝政施行に伴ひ料額、印面の文字「滿洲國政府」を「滿洲帝國政府」に又一部色彩の改刷を行ひ、十八種を十九種に增加し葉書の形式も一部改正した。

（二）　郵便料金の改正

イ、國民負擔の輕減を目的とし郵便料金の引下を爲されたもの左の通りである。

a、先年中華郵政當時に於て銀價暴落の爲引上を爲した日本向小包郵便料金を滿洲國宛小包に對し日本國に於て徵收するのと同率の料金迄に引下げることゝなつた。

b、前項の理由に依り中華郵政當時に於て引上られた外國郵便料金と同率迄に引下げることとし一九三三年一二月二六日交通部令を以て翌一九三四年一月一日よりこれを施行した。

c、國內及日本竝中國宛書狀料金四分を三分に葉書一分を一分半に引上げ一九三四年より實施された。

ロ、航空郵便料金を改正

日滿連絡航空郵便料金は一九三二年一一月航空連絡開始に際し暫行的に制定したもので日滿兩國の運送料分收額に關し妥當性を缺く爲一九三四年一月一日よりその收得額を確定し料金の改正を招來した。その結果航空運送區間制の實施及航空網の擴充等に鑑み書狀三角を三角五分に葉書一角五分を一角八分に引上げることとなつた。

（三）　管理機構の整備

滿洲國郵政は中央機關である交通部の下に奉天及哈爾濱各郵政管理局を設け、これをして地方事務の管理に當らしめて居たが、事業統制上不便が多大であつた爲、新に國都新京に郵政管理局を設置して、全國を通じ三郵政管理局管區に分割し、夫々の地域を所管せしめて郵政事務機關の確立を見るに至つたことは初めに記述した如くである。

（四）　定員定率制度の確立

現業機關に於ける定員定率制は豫算經理の安全を期し事業の圓滑な運行を圖る上極めて必要なる事項たるを以て全國現業機關に對し一齊にこれを施行し好結果を收めて居る。

（五）　渡切制度の施行

出內納經理の貿易迅速を圖る爲、渡切制度を實施することとしこれが成案を得、各關係方面と打合せの上、一九三五年五月一日よりこれを實施した。

右の如く郵政機關は着々整備せられ面目一新し、又輸送に伴ふ不安から脫するに至り、南北滿洲僻地方面宛のものも僅かの所要日數を以て配達せらるゝに至つた。今參考迄にその配達迄の所要日數の標準を左に揭げて見る。

主要地間郵便物遞送日數表

	新京	四平街	吉林	奉天	營口	安東	大連	鐵嶺	山海關	錦州	北票	朝陽	遼陽	奉天	赤峰	錦州	齊齊哈爾	海拉爾	滿洲里	哈爾濱	吉林	圖們	龍井	延吉	佳木斯	富錦	北安	黑河
新京		1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
四平街	1		2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
吉林	2	2		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
奉天	1	1	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
營口	2	1	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
安東	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
大連	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
錦州	2	2	2	2	2	2	2		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
山海關	2	2	2	2	2	2	2	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
錦州	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
北票	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
朝陽	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
遼陽	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
奉天	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
赤峰	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
錦州	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
齊齊哈爾	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
海拉爾	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5		1	5	5	5	5	5	5	5	5	5
滿洲里	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	1		5	5	5	5	5	5	5	5	5
哈爾濱	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5		6	6	6	6	6	6	6	6
吉林	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6		2	2	2	2	2	2	2
圖們	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2		1	2	2	2	2	2
龍井	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	1		2	2	2	2	2
延吉	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	2	2		3	3	3	3
佳木斯	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	2	2	3		3	3	3
富錦	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	2	2	3	3		3	3
北安	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	2	2	3	3	3		3
黑河	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	6	2	2	2	3	3	3	3	

備考　本表は各地共午前零時を基準として日數を計算したものである。

今、各種類別に依る郵務量を掲ぐれば左の通りである。

（一）國內郵便物累年比較表

イ、引受數量

區別 / 種別 / 年別	一九三二年	一九三三年	一九三四年	增減一九三三年及一九三四年比較と
郵便 常 通 普通	二、六六〇、六六	七、四八〇、三一	八、五六、六六	一、八〇六、六三
郵便 常 書留	六、九八、四八	六、六六、四八	三、六六、一四	五六、六〇五
郵便 常 別配	五、九六、九六	一、五六、八三	一、五七、三六	△ 五、五五、六
郵便 常 價格表記	三、二一、九	七、三六	一、六八、三三	八、六四
郵便 常 代金引換	—	—	三、六六	三、六六
郵便 常 航空	二、三三、七一	二、〇八、八三	五、三、四八	四、〇六、六六
郵便 小包 書留	六、五二、二	七、四八、六四	八、九六、三一	二、四六、六九
郵便 小包 價格表記	—	—	一、九六、九五	一、九六、九五
郵便 小包 代金引換	—	—	九、四二、一	九、四二、一
郵便 小包 計	二、四八、六〇	五、一六、九四	九、四三、四九	九、一三、五三

備考　一、一九三三年は八月以降の物動に付比較せず。
二、一九三三年及三三年の書留並通常及價格表記通常には配達證明及代金引換を含む書留小包には配達證明、價格表記及代金引換を含む。
三、一九三三年及三三年の航空郵便物には外國航空郵便物を含み、一九三三年は十一月以降一九三四年の物動は同年四月より三五年三月迄のものとせり。
四、△印は減を示す。

ロ、配達數量

區別 / 種別 / 年別	一九三三年	一九三四年	增減一九三三年及一九三四年比較と
通常 普通	二、三六、〇六三	二、四六、六四一	一、六六、六三一

備考　一、引受の項に同じ。
二、一九三四年の航空郵便物は各種別中に含む。
三、△印は減を示す。

（二）國內爲替取扱數量表

イ、通常爲替

種別 / 年度	振出 口數	振出 金額	拂渡 口數	拂渡 金額
一九三二年	三、六〇〇	一〇、六六、六六	二、二二一	九、四九、〇〇
一九三三年	三、八六、八六	六、二四〇、四四	二、三八〇、三	六、九六、八二
一九三四年	三、八〇、四六	九、二六、二二	二、六九、三二	九、二、三六
增減一九三三年及一九三四年比較と	七、二四	八、三一四	五六、五二一	六四、四六

備考　一、一九三三年は八月以降の取扱數に付比較せず。

國內通常爲替制度は中華郵政施行のものを踏襲今日に至つたもので、右拂渡高中には約九萬圓餘の中華民國振出爲替を包含せられ、即ちこれ等は中華郵政側より爲替振出金に相等する現金の決濟を受けたるものなるも、滿洲國は郵便信書事業の性質に鑑み別に資金を準備しこれが拂渡に應じた。一九三三年末の振出口數年均一

ヶ月一萬八千口、その金額五四萬圓で拂渡口數竝金額は約一・三%の過拂であるが、翌一九三四年末の取扱振出口數平均一ヶ月二萬四千口、その金額六一萬圓であつて約十%の振出口數の増加を見た。

ロ、小　爲　替

年度＼種別	振出 口數	振出 金額	拂渡 口數	拂渡 金額
一九三四年	三二七六八	三六〇六四	三五六〇四	三五二四五

備考　一、八月以降取扱數量。

一九三四年八月別項に述べるところの日滿小爲替制度實施と共に新に施設せられた制度で、その內容は日本に於ける小爲替業務に全く類似しその料金低廉且取扱簡便である。本制度の開始せられて以來、總取扱局六八局であるが受拂の數量は好成績を收めて居る。

ハ、日滿間爲替取扱數量

年度＼種別	振出 口數	振出 金額	拂渡 口數	拂渡 金額
一九三二年	二二五六八	二〇九六〇〇	一二二	三九〇〇四
一九三三年	七四一〇五	一〇六三八二五	四四五二	三二九九五〇
一九三四年竝一九三三年との增減比較	九三四五	二九六三二六五	五六六〇	四〇九六六四
	一九三四	一二三九三五〇	一二六九	一七四二四

備考　一、一九三二年は八月以降の取扱數量に付比較せず。

日滿通常爲替は郵政接收後直に日本及中華民國間爲替交換に關する約定に準據し爲替の交換を爲すこととなり、郵便爲替聯合に基く一九二二年十二月日支兩國間に締結せられた日支間郵便爲替交換に關する約定の定むる方法に依り業務の取扱を開始した。而して日滿間經濟關係の發展に伴ひその取扱數量は躍進的增加を示し、一九三四年一一月に於ける取扱高は一九三二年中一ヶ月平均取扱數の約七倍に増加を示した。

ニ、日滿小爲替

年度＼種別	振出 口數	振出 金額	拂渡 口數	拂渡 金額
一九三四年	三二三	九七七三	七三四	九三八一

備考　一、八月以降取扱數。

日滿小爲替は日本の對滿發展に順應し日滿間に小額送金に便利にして取扱簡便なこの制度を實施する必要に迫られ、一九三四年七月兩國間に小爲替交換に關する約定を締結し同年八月一日よりこれを實施した。その制度は大體日本の小爲替制度と同一である。開始されて以來居留日本人に多大の利便を與へ頗る好評を博して居る。

ホ、貯　　金

郵便貯金は一九三三年五月開始せられ、現在この制度には通常郵便貯金、据置郵便貯金、官吏義務貯金等がある。將來は割戻金付貯金、月掛貯金、零存整付貯金(定期貯金の一種)等漸次業務を施行し得るならば、郵便貯金の業務は大いに見る可きものがあるに至るであらう。今左に貯金制劃始から歴年の成績を掲れば次の如くである。

年別＼種別	貯金現在高	各年度增減比較
(一九三三年)五月末	約　四〇、〇〇〇圓	
(一九三三年)十二月末	同　二二〇、〇〇〇圓	約一八〇、〇〇〇圓增
(一九三四年)十二月末	同　七〇〇、〇〇〇圓	同四八〇、〇〇〇圓增
(一九三五年)六月末	同　八九〇、〇〇〇圓	同一九〇、〇〇〇圓增

2　電　　政

滿洲國の電政業務の大要に就いて先づ建國當初の狀況から述べることにする。舊東北三省の電信電話の電氣通郵機關は東北電信管理所に所屬して居た。事變の勃興と同時に幹部以下大多數の職員は逃亡し、各地に於ける電信電話の通信設備は兵匪の襲撃に遇ひ、或は彼の哈爾濱を中心とする北滿の大洪水等により、一小部分の局地連絡を除いて殆んど閉鎖狀態にあつたことは既に郵政に就いて述べたそれと大同小異である。然し建國創業の際に當つて產業の開發振興を圖るには通信機關の整備擴張は極めて緊急事で、滿洲國交通部は鋭意これが復舊と設備の改善擴張を企圖し、一九三三年四月には從來の電政機關を悉く接收し、こゝに初めて國內の電信電話を交通部の下に統一することを得た。然し關東州及滿鐵附屬地には從來日本側の通信機關があり、殊に新京、奉天等南滿の重要都市には日滿兩國の通信機關が併立して居た爲、通信聯絡上遺憾の點尠くないのみならず、所謂經濟的にも資本二重投下の弊を招來するは勿論、無益な競走を醸生し延いては滿洲に於ける電氣通信事業の發達を阻害すると謂ふ見地から通信機關の一元化が考慮せられたる結果、一九三三年三月、日滿兩國政府に於て「滿洲に於ける日滿合辦通信會社の設立に關する協定」が締結せられるに至つた。卽ち滿洲電信電話株式會社はこの趣旨に依つて成立したもので、滿洲に於て兩國政府經營の電信電話及放送事業は擧て同社に移管主營せられることになり、同社は一九三三年九月一日より業務を開始するに至つたのである。玆に於て監督竝事業機關たる交通部郵務司內の電務科及工務科竝奉天、哈爾濱の兩電政管理局は廢止され、上述電信電話株式會社竝各種管用電信電話の監督機關として交通部郵務局內に電政科、奉天、哈爾濱の兩郵政管理局內に電政處を設置し、又地方主要局には駐在員を配置して夫々所管の監督事務を分擔せしめることゝなり、その後新京に郵政管理局が設置せられ、これと同時に同管理局にも電政處が設けらるゝに至つたのである。

次に滿洲電信電話株式會社成立以來同社は設立の趣旨に鑑み、全滿に於ける電信電話施設の徹底的擴張改修と事業の全面的改善統一を企圖しこれが實現に努力した爲、設立後尙日淺き今日その內容に於ても著しい進展を示し、建國當初に於て不完全な而も取扱の區々に亘つて居た電政設備竝業務は漸次整備せられ全くその面目を一新するに至つた。會社成立當初の一九三三年八月には電報取扱局は日本側の分を合して三六〇局(その中和文電報取扱局は二三〇局)に過ぎなかつたが、今日に於ては約五五〇局卽ち約一九〇局(五二・八%)の增加であり、而も殆んど全部が滿洲國內に設置せられた。尙電報路線は一九三三年末に於て線路亘長一二一、五七一粁、同じく延長三五、一九四粁であつたが、一九三四年末に於ては線路亘長二〇、四七一粁、同じく延長四二、五九四粁であつて、線路亘長に於て實に約六〇%强、同じく延長に於て約二〇%强の新增設を見て居る。

又無電に就いては新京無電臺の竣工に依り日滿間の無線電話回線を設け、日本各主要都市と滿洲各主要都市との通話聯絡の完成を期し、國際的電信界より觀て特筆すべき進出をなした。而してその通話數も亦發著を合して八〇乃至一〇〇通話と謂ふ盛況である。更に有線による日滿間の長距離電話も計畫せられ、且本工事は世界的に誇り得る無裝荷ケーブル方式を用ひ一九三六年末迄に日、鮮、滿卽ち東京—大阪—福岡より京城—安東を通過し奉天より滿洲國內各地に連絡せられる筈である。現下安東—鳳凰城間の工事を完了し、來年度はこれが以西に著工せらると謂はれてゐる。

蓋しこれが完成の曉は日滿間の輻輳せる電信電話の連絡は一層緩和せられるであらう。

次に中華民國との通信連絡は電報に於ては一九三五年二月、電話は同年六月開始せられ、北平—天津と奉天—新京—哈爾濱との電報電話の連絡が爲されて居る。また從來ロシヤとの通信連絡は北鐵を通じて行はれて居たが、北鐵接收と共に該沿線通信施設の接收せられたことはこれ又滿洲國の國際通信への進出と謂はねばなるまい。

最後に放送事業に就いて述べるならば、滿洲に於て廣播無電臺は比較的早くから施設されて居たのであるが、その發達は極めて遲々たるものであつた。交通部より滿洲電信電話會社に移管したものは奉天、新京及

哈爾濱の三局で、これに日本側の大連を加へて四局、その聽取者數は約八千名の外に滿洲國内に於ては僅かに數百名に過ぎなかつた。會社設立後は放送事業の社會的重要使命に鑑み、新京に東洋第一の大電力放送施設を設置すると共に國内中繼線を完成し、一方放送内容の充實を企圖し逐次面目を一新し乍ら聽取者の增加とこれが普及に努めて居る次第である。

以上は會社成立後に於ける電政の擴充に就き要約したのであるが、この外に從來滿洲國に於て特殊的存在である四鄕電話と稱して發達して來た縣營又は民營或は縣民合辦の警備專用電話に地方的の公衆通話を通扱ふ變體的の電話施設が全滿を通じて約一七〇局あり、その加入者數は一二、〇〇〇名もある。これらは通信施設の普及しなかつた時代に於て地方文化の向上に或は産業の開發に寄與して來たのであるが、此の種の國内通信機關は警察事務專用を除いては悉く新設滿洲電信會話會社通信施設として統一せらる可きものであり、會社に於ては會社成立以來每年買收統一を計り、その數實に二十數局、又加入者數も約五、三〇〇名に達して居る。右の外各種の專用通信施設として各官廳用鐵道事業用或は航空事業用の通信施設がある。官廳用專用通信施設としては民政部の警備專用有線、無線の施設が各所にあつて陸海の警備に任ずるもの二、三ヶ所の無電所を有し、蒙政部には七ヶ所の設置があつてこれ又警備事務を取扱つて居る。

鐵道事業專用有線、無線の通信施設は鐵道の到る處事業の專用に供せられる外、各驛では殆んど日滿竝歐文の公衆電報を取扱ひ一般公衆の便益に供して居る。尙京濱、濱綏、濱洲各線の主要驛には長距離電話の取扱をもなして居る。

この外、滿洲航空株式會社施設の十八ヶ所の無線電信所があつて航空の安全を計り、その他專用無線電信所は二、三ヶ所あり、夫々その目的に使用せられ新興滿洲國の健全なる發展に貢獻して居る。以上述べ來つた如く日滿兩國の通信が合併して同一系統内に統一せられ、會社の成立以來日を追うて内容充實し、事業範圍竝施設の擴充せられつゝあるは正に革期的である。

業務概況を述ぶるに滿洲電信電話會社創始せられ、電信電話取扱局所及電話施設のみならずこれに伴ふ業務の内容も充實した結果、電報取扱數一箇月一五五萬通であつたものが一躍二五五萬通、六四・五％の增加、市外電話度數一箇月一四萬三千度が二三萬四千度、これ又六三・六％の增加、電話加入者數三萬餘名が四萬八千名で六〇％の增加、放送聽取者數五千八百餘名が一萬六千餘名即ち一七五・八％の增加となり、會社成立以來僅か二箇年間に於てこの異常な好成績を示すに至り、この實蹟によつて將來に於ての滿洲電氣通信事業の發展は眞に有望視されてゐる。然しこれを日本竝歐米に比較すれば、有線施設は未だ頗る普及の程度低く、その機能に於ても遜色を免れないが、愈通信諸施設の充實を計り、通信界連絡の使者として經濟的發展の助長に努む可きであらう。

今左に各種類別に依る電信量を掲げる。

種別＼年度	一九三三年	一九三四年	一九三五年
全管内市外電話度數	二三、七七、七四四	三、八〇〇、六六六	三、七七四、八〇三
滿洲内電報通數	一、四四一、二三三	四、六五一、四一五	四、三五〇、二一九
日滿電報通數	一、三三、六〇五四	四〇、四四一、三三	三、四五四、七六二
計	四〇、三四、九六〇	三三、九六、四二四	二、六二、九七、三一三

備考　一、本表數字は一九三三年は九月より十二月末現在、一九三四年は一年間とし一九三五年は一月より九月迄のものを取扱つた。
二、滿洲内電報通數及日滿電報通數は何れも發着合算通數である。

以上の數字は何れも備考欄に記載してある月分の合計數であるが、これを各月別に見る時は四〇乃至五〇％以上の增加率を示して居るものがある。一九三五年に入り所謂滿洲一般經濟界が下向カーヴを示して居るといふも、通信にあつてはその傾向と見る可きもの更になく、益々需要旺盛であることが窺はれる。

次にこれを各管理處別に記して見るならば左表の通りである。

（イ）電報通數

種別＼區別	奉天管理處管内 發信著信料金	哈爾濱管理處管内 發信著信料金
國内	三、六〇六、一〇〇	四、二五三、三四二
日滿	一、一七二、一〇〇	一、八九一、一〇
國際	五〇、一〇〇	四四一、三
計	三、六〇六、一〇〇	三、二六四、四四四

備考　一、本表は奉天管内は一九三四年一〇月、哈爾濱管内は同年一〇月中の一箇月を記した。
二、料金單位は滿洲國幣圓である。
三、無料電報の通數は詳細でない。

（ロ）電話關係

管内別＼人數	電話加入者數（一九三四年一〇月末現在）
奉天管理處管内	四、一一九名
哈爾濱管理處管内	八、五〇二
計	一二、六二一

市外電話取扱數及通話料（一九三四年一一月現在）

管内別＼種別	發信著信料金
奉天管理處管内	二〇、九〇〇
哈爾濱管理處管内	三、四二八
計	五三、四三八

備考　一、通話數は何れも通話時數を示す。
二、料金單位は滿洲國幣圓である。

右掲表は單に奉天竝哈爾濱管理局に於て取扱つた數字に過ぎないが、滿洲電信電話會社の創立によつて從來全く連絡不能であつた舊日本系と滿洲國側の局所間に通話可能となつたもの多數に及び、且事變後休止局の復活又は新規開局等によつて市外電話の利用は著しく增加して來た。今これを關東局管内に於てのみ見ても事變前即ち一九三〇年度に於て市外通話度數約九六九、〇〇〇度であつたのが一九三三年度には約一、三五〇、〇〇〇度、一九三四年度の一箇年間に於て約一、六五〇、〇〇〇度（共に發信のみ）に達し、僅々四、五年の間に四〇-七〇％餘の增加割合を示して居る。現在に於てこれが利用狀況は一箇月約二三〇、〇〇〇度（發信數）に達し、月々增加を示して居る。

以上記述した電信事業の成績を數字的に一瞥する時、日を追うて激增の一途を辿りつゝあつて、その利用率に於ても先進國の通信發達史に劣らざるものがある。然し乍ら、これが前途は尙遼遠にして、吾人はその將來性に對して大いに屬望を寄せるものである。

第三節　自動車

一、概　說

今や滿洲國は漸次其の秩序と治安とを確立しつゝ速かに先進文明國に伍せんと不斷の活動を續けてゐる。眞に平和境の建設は豐富なる資源の開發と文化の進展と穩健なる國民思想の誘導に俟たねばならぬ。而して交通は文化と産業の先驅であり産業は國家榮榮の基礎である故に、交通と産業なくして國運の隆盛は絶對に所期し得ない。

現代交通運輸機關を分類すれば鐵道、道路、水運、空運の四部門に大別することが出來る。この内、道路は自動車の出現以來陸上運輸界の「ダークホース」として其の驚くべき發達は實に刮目に値する。其の發達が

經濟生活から延いては一般社會生活の發達に貢獻すること至大であり、社會の進歩誘導者たるの點に於て頗る重要性を持つものである。元來道路運輸は他の交通現象と同樣に社會狀態の反映であり、就中其の隆盛は經濟狀態の推移に追隨するものであつて、而も他の一面に於ては其の發達を來せば經濟社會を一層刺戟して、之をして更に一段高き發達を來さしめるものである。

輓近自動車交通事業の發達は短距離に於て鐵道を凌駕し、長距離に於ても其の領域を侵さむとするの情勢を示すに至つた。從來鐵道偏重主義に依り陸上運送の要諦は只鐵道に在りとした見解は、洋の內外を問はず卑近の例を以てすれば既に日本內地或は朝鮮に於けるが如く、到る處に壞滅の悲運に遭遇してゐる。斯くて種々其の對策に腐心せらるゝ雖も斯業の大勢は滔々として停止するところなく、各國共從來の鐵道中心主義を放棄せざるを得ない趨勢となつた。故に建設途上にある滿洲國の交通政策に於ても、其の國情と斯業の趨勢とより考慮して、陸運機關としての自動車の價値は益々重要なる意義を有するものと信ずる。

滿洲に於ける陸運交通事業の現狀を一瞥するに、鐵道は僅かに八、八〇〇粁の營業路線と約二萬輛の車輛を有するに過ぎない狀態であつて、自動車は車輛總數約九、〇〇〇此の內營業用のもの約五、〇〇〇である。

尙ほ、バスの營業路線は約一萬粁を算するが、これ等路線は季節的に營業するもの多く、實際四季を通じて定期運行をなし交通機關としての眞使命を發揮し得るものは僅かに數線に過ぎざる狀態である。

自動車の現勢に就ては世界第一六位の日本と比較するに、約一四分の一にして又營業路線の延長も日本內地の約一一分の一に過ぎない狀態で、朝鮮より劣り、其の國土と人口の割合より見ても、如何に滿洲國に於ける交通事業の幼稚なるかを察知することが出來る。

二、自動車交通事業の統制

1　關東州及滿鐵附屬地

關東州及滿鐵附屬地に於ける斯業の統制機關は關東局にして、その統制方針は大體日本內地のそれと其の軌を同じうしてゐるが、其の許可方針には獨自の政策が加味されてゐる。關係法令としては現在のところ自動車取締規則と道路取締規則とがあるに過ぎない。

2　滿　洲　國

滿洲國に於ては從來斯業の統制は民政部の管轄に屬してゐたが、輓近自動車交通事業の發達に伴つて鐵道の蒙る影響の甚大なるに鑑み自動車事業の重大性を痛感し、これが免許は一貫せる交通政策に準據せざる可からずとなし、一九三三年一月官制の改正に依り一定路線を運行するものゝ營業免許は交通部に於て之を處理することゝなり、路線は民營と國營とに分けられ、斯くして之が免許方針の確立を見た。

三、自動車交通事業の現狀

滿洲に於ける自動車交通事業の現狀は既述の如く幼稚であるが、これを一言にして謂へば這般の滿洲事變を契機として漸く其の黎明時代を脫し、今や開拓躍進の第一期に直面してゐると言ふことが出來る。

滿洲に於ける自動車の現勢は軍用車を除き約九、〇〇〇輛と稱せられ、領土の割に如何に車輛數が僅少であるかを見るに、歐米のそれに比すれば到底問題とならず、只僅に隣接朝鮮のそれと比肩する狀態であつて、その普及は遲々として振はない。此の內營業用自動車は約五、〇〇〇輛であつて、更に之を車種別にすれば客車約三、〇〇〇輛、貨車約二、〇〇〇輛である。營業者と車輛との割合は營業者一に對して車輛五・〇にして、此の數字は滿洲の自動車交通事業の經營形態が如何に小規模のものであるかを具體的に察知せしめる。

車輛は鐵路總局に使用せるブッシングM・A・N三菱及大連都市交通株式會社のルノーデイゼル自動車の數輛を除き、他は全部瓦斯倫自動車であつて、車種は多種多樣に亘つて居るが、就中フォード、シボレー、インターナショナル等米國製品が最も多い。

車の積載量は、タクシー用としては殆ど全部五人乘であつて稀に七人乘も見受けられる。乘合自動車の乘車定員は撫順炭礦の炭礦バス三五人乘のものがあるが、之は特殊のもので普通營業用としては一六人乃至二〇人乘が最も多い。トラックの積載容量は一瓲積より四瓲半積迄で、滿洲の奧地に使用してゐるものは一瓲より二瓲積のものである。

滿洲に於ける自動車工業は未だ幼稚であつて自動車のシャシー製作は勿論、特殊のものを除き部分品の製作工業さへない。現在行はれてゐるものは車輛の組立、トラック又はバスボデーの製作竝修理作業に止まり其のボデー製作工場にしてもトラックボデーの製作は需要を充すに足るが、體裁と技工を要するバスボデーの製作は奉天同和自動車工業會社を除いては未だ日本內地又は朝鮮に求むるところが多い。なほ修理工場も邦人又は露人經營に係るものは相當の設備を有してゐるが、之とても大連、奉天、哈爾濱の主要都市に限られ、その他の地域に於ける修理工場は極めて小規模にして、殊に北滿に於ける滿人經營のものゝ如きは何等の機械設備をも有せず見るべきものがない。

滿洲國に於ける長途乘合自動車營業路線中には、現在のところ滿洲國國道局の新築又は改修にかゝる路線もあるが、現在運行して居る路線は大部分舊道である。滿洲に於ける(關東州を含む)自動車營業許可路線は九、九七五粁であつて、此內國營五、三五八粁、民營四、六一七粁(州內四三五粁)である。然しながら、州內を除けば通路不完全であつて冬期は運行を中止するものが多い。

今一定路線を運行する民營及國營路線を表示すれば次の如くであるがなほ民營路線は廣く一般の企業者に免許し、國營路線は鐵道と密接なる關係あるを以て鐵路總局に委任經營せしめてゐる。

(1)　民　營

省別	公司名	組織	公司所在地	總資本額(營業費)	代表者	運行區間	經過地	粁程	所要時間	運賃 旅客	運賃 貨物	運行回數	營業開始	營業期間	車輛數 旅客	車輛數 貨物	車種年式容量所有輛數
奉天	鐵法長途汽車股份有限公司	日滿合辦	鐵嶺城內五號	五〇〇〇〇円	紀藤義也	鐵嶺—法庫	孤家子—調兵山	五〇〇	二・二〇	人粁當五分	百瓲粁當四分	一往復	一日	一九三四年一月一日	年中無休	四	一	ドッヂ(一九二九)三〇名乘(一九三三)三名乘
						鐵嶺—大甸子	黑油房—宿老屯	五〇〇	一・二〇			一往復	一日 二日	一九三六年一〇月二日	年中無休(止むを得ざる場合の外)	二	—	シボレー(一五噸)
奉天	營口水道電氣株式會社	日滿合辦	營口縣定門一二	三〇〇〇〇〇 二六〇〇〇	松本員勇	營口—田庄台	大官屯	二六〇	一・二〇	厘間制一圓	—	三往復	一日 三月一〇日	一九三五年	主として冬期	五	—	ドッヂ(一九二九)一九名乘 フォード(一九三一)三名乘(一九三三)三名乘
						營口驛—西大廟街	市內	六四〇	〇・二〇	—	—	五分間隔	三月一日	一九三二年	年中無休	八	—	同

| | | |

| 省 | 天 | | |

線	区間	哩程	賃金	運賃割増	備考
滿洲國信	奉天	三〇哩	六分	五分	三等
撫順炭礦鐵道	撫順	三哩	五分	一分	三等
滿鐵	奉天	三哩	六分	五分	三等
滿鐵	撫順

線名	區間	哩程	運賃	所要時間	運行回數	列車番號	摘要
滿洲線	奉天—撫順	三哩	一錢	毎日一往復	一回	一	撫順行
	撫順—撫順炭礦	一哩	一錢	毎日一往復	一回	二	撫順炭礦行
奉撫線	奉天—撫順	三哩	一錢	毎日一往復	一回	三	撫順行
山城鎮線	山城鎮—通化	一四哩	六錢	毎三日一往復	一回	一	通化行
安奉線	安東—大孤山	一二哩	六〇錢	毎日二往復	二回	一	大孤山行
	鳳凰城—大孤山	三哩	二〇錢	毎日一往復	一回	二	大孤山行
	安東—鳳凰城	一四哩	六〇錢	毎日二往復	二回	三	鳳凰城行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	三九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	四九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	五九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	六九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	七九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	八九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	九九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一〇九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一一九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一二九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一三九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一四九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一五九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一六九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一七九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一八九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	一九九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二〇九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二一九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二二九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二三九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二四九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二五九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六六	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六七	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六八	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二六九	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七〇	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七一	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七二	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七三	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七四	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回	二七五	奉天行
	安東—奉天	一〇〇哩	三〇錢	毎日一往復	一回

線名	區間	粁程					
興安線	洮南—突泉 七道溝—溫泉	一〇五 一六	四〇〇 一、〇〇	每日一往復 隔日一往復	二 二	八 三	一三
齊札線	齊々哈爾—甘南	一〇五	五三〇	每日一往復	二	二	一
京洮線	洮南—龍泉鎭	二一〇	四三〇	隔日一往復	二	一	二
哈同線	哈爾濱—同江 佳木斯—勃利 富錦—寶清	六六四 二一〇 一〇〇	六六時四十分運行 八〇〇 每日片道 七〇〇 每日一往復	每日運行 每日片道 每日一往復	一三 二 一	四 二 一	一三 三 一
熱河線	朝陽—凌源 朝陽—凌源	二〇〇 四四					
京洮線	新京—龍泉 瓦房—扶餘	二七八 八					
敦海線	敦化—額穆 官地—林口 海林—牡丹江	一五〇 二六〇 二〇〇					
訥黑線	嫩江—瑷琿 瑷琿—瑷琿	二〇六<一三>					
興安線	王爺廟—索倫 索倫—溫泉 溫泉—海拉爾	二四三 二三 二八五					
計		一、四七四					

尙目下運行休止の區間は左の通り

總計　五、三五八粁

四、自動車交通事業の趨勢

前述の如く自動車交通事業の發達が遲れたのは、關東州を除いて、一は自動車運行上重要なる道路の不適と馬賊の出沒と在來の支那馬車運送に妨げられたのに因り、他は營業形態が著しく小規模であつたことゝ監督官廳の無統制に據る同業者の亂立に起因してゐると斷言出來る。然るに、滿洲國は建國と同時に道路網一〇箇年計畫を樹て、之が延長粁程約六萬粁完成を目標に一九三三年三月國道局官制公布と共に道路の建設に着手し現在約一〇、〇〇〇の竣功を見るに至つた。

かくの如く道路の建設計畫は自然に自動車交通事業を刺戟し、特に從來邦人の此種事業の經營を認めなかつたものが新政府に於ては之を認むることゝなり、日本資本の强大化と優秀なる技術と經營の合理化とは斯業の圓滿なる發達を促進し、其の營業限界も鐵道の培養として將又鐵道の代行機關として其の應用範圍は拓け、劃期的の發展を招來するに至ると思料せらる。

1　長途自動車交通事業の促進

國家統治上に於ける交通機關の重大性は既に論じたところであるが、特に新國家の創造に當つては意を玆に用ゆべきである。往時交通機關の全からざる時代に於ても、これが施設に付ては常に顧慮せられ、彼の有名なる「ローマ」帝國道路築造が同帝國國是の一つであつた如く、近くは朝鮮に於ても修道政策を第一に揭げた如く、交通機關の充實には大いに意を用ふる必要がある。

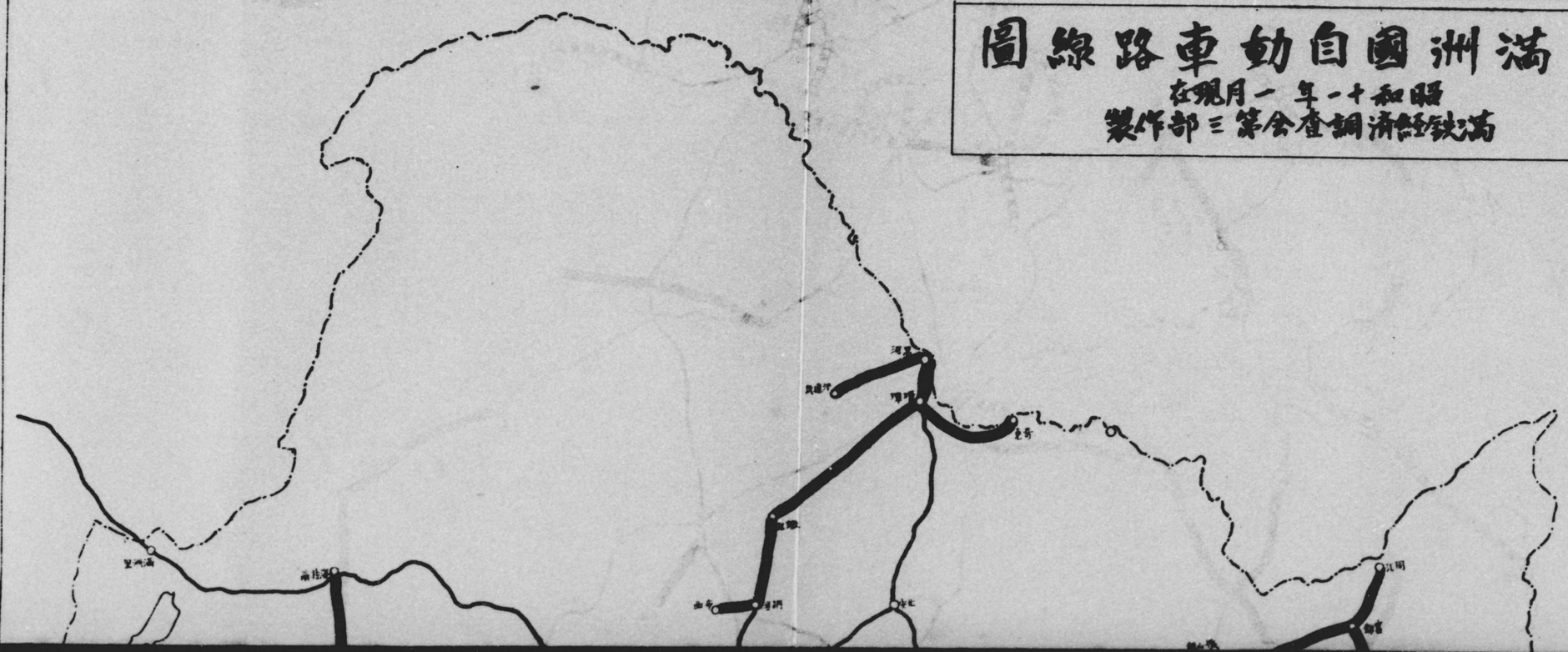
交通機關の充實に鐵道至上主義を採用し今直に鐵道を建設し其の充實を期せむとせば、實に巨億の資金と多大の日子とを必要とし、且其の實現は極めて難事であるが、滿洲國の國情は鐵道經營上必ずしも經濟的に有利ならず、天與の物資に富むと雖もこれが開發は將來のことに屬する。

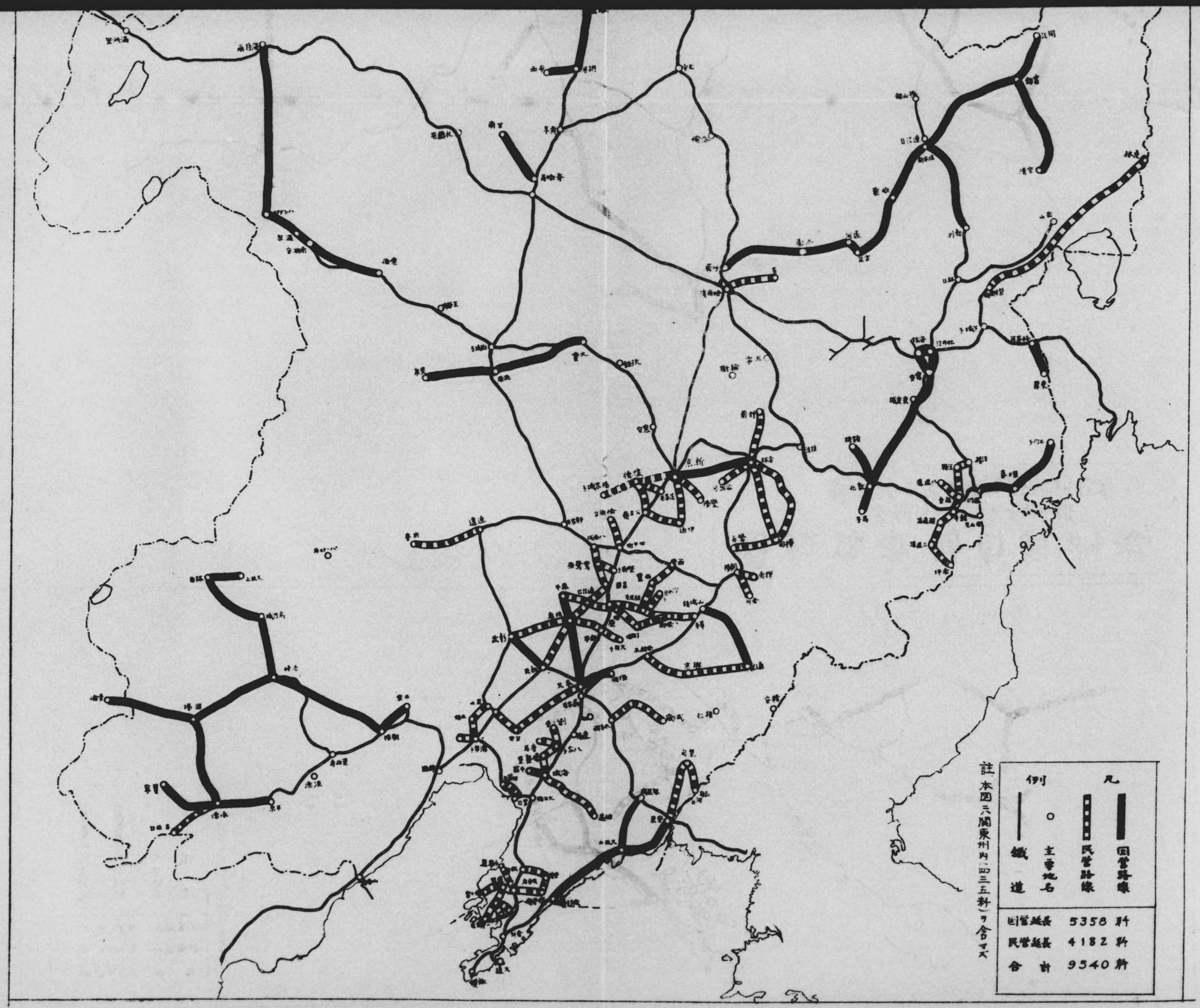
更に現在滿洲は人口稀薄にして交通量も少く、從つて普遍的鐵道網の

滿洲國自動車路線圖

昭和十一年一月現在

滿鉄經濟調査會第三部作製




凡例
鐵道
主要地名
民營路線
國營路線
國營延長 5358 粁
民營延長 4182 粁
合計 9540 粁
註 本図ニハ關東州内ノ四三五粁ヲ含マズ

完成は遙かに遠い將來のことゝ思惟せられる。若し之に代る何等かの機關を以てこの目的を達成せんとせば、自動車交通事業の企劃を指いては他にないであらう。即ち企業の簡易と其の彈力性はこの目的達成に合致するものであつて、速かに本事業の普遍化を計り交通機關の充實を促進し以て統治の實績を顯揚すべきである。

2　自動車交通網

滿洲の國情より考慮して一九四二年迄に經濟的に營業成立する自動車網の延長粁程は都市交通を除き三一,五三七粁に達する。この交通網計畫の時期を、經濟價値と地方事情を基礎に、實施の緩急を考慮して分類をなせば、第一期は一九三七年迄、第二期は一九四二年度迄となし得る。而して、第一期には路線延長一四,六九七粁、第二期には一六,八四〇粁の計畫豫定である。

なほ鐵道の既設及將來の豫想線に併行するものを第三期として當分營業の成立見込なきものが約五,二七二粁あり、これ等を合すると滿洲國に於ける十年後の自動車交通網の延長粁程は更に三六,八〇九粁となる。右の中、鐵道の競走となるもの、國家的必要に基くもの、經營の便に基くもの等所謂特殊路線となるもの二四,〇一一粁あり、既に述べた如く交通機關の充實を圖るには、鐵道經營者を母體とする特殊會社を設立して該特殊路線を經營させるのが適策と信ぜられる。

五、燃料問題

1　燃料は自動車事業の生命を扼す

自動車の一車一粁當運輸「コスト」は大連地方に於ては約一六錢となつてゐる。これは道路に惠まれ車輛原價竝燃料が廉く更に修理設備の完全な地域に於てのことであつて、奥地の如き交通不便なる地域に於ては運輸「コスト」が此の二倍以上になることは明瞭である。

而してこの「コスト」の大宗を爲すものは人件費（約三〇%）で、これに次ぐものは燃料費（約二〇%）である。然し乍ら、大連の樣に道路狀態に惠まれ燃料廉價な地域に於てこそ燃料費の占むる割合が約二〇%ですむが、概して道路狀態も惡く燃料も高價な滿洲奥地に於てはこの割合は反對に人件費を越し、其の率も三五%以上であらうと想像せられる。故に自動車交通事業者が運輸「コスト」の低減を圖るに當り、燃料問題に著目するは當然なことであつて、之が動向に就ては世界の石油販賣市場狀況に深甚の注意を拂はねばならぬ。

2　石油事情

滿洲には興安北省札賚諾爾湖畔に油徴地があり、一九三三年頃より試掘されてゐるが未だ出油を見ない、從つて石油工業は外國原油の精製業である滿洲石油會社があるにすぎず、その以前は單なる輸入品の市場にすぎなかつた。

滿洲に於ける石油市場は日露戰爭以前は露國に依り獨占的に支配されてゐたが、戰後我國の進出と共に米國スタンダード石油會社、次に英國アジア石油會社の進出となり露西亞石油は驅逐されやゝ晩れて米國テキサス石油會社が進出するに及んで販賣戰は漸く猛烈になり近年に至つて日本製品或はソ油の輸入を見、競爭は益盛んになつて各社協定をさへ定結させるに至つたが一九三五年四月滿洲石油類專賣が實施され遂に各石油會社は州外より退くに至つた。

之に依り州外の競爭は解消されたが各社共、自由市場たる州內の販賣に努力せる結果一時一米ガロン三四錢の世界最安値を唱へるに至つた。滿洲に於る石油類の專賣は東洋に率先して石油の統制を斷行したものとして意義が深い。

3　石油の重要性と滿洲國に於ける需要及生產高

廣く世界の大勢を一瞥するに政治、經濟、外交、國防、思想等國民の關心を惹く問題は多くあるが、就中石油問題は大は國家の存亡より少は

個人の私生活に至るまで一律に深刻なる關係を有し、各國その研究に腐心してゐる狀態である。

歐洲大戰に於て佛首相クレマンソウは「フランス戰線の決定的勝負は軍の飛行機、自動車、大砲、其の他武器兵糧等の輸送に必要なるガソリンの有無に依つて定る。若し聯合軍が勝利を欲するならばドイツ軍猛襲の機に當りフランス軍の血液と同樣に貴重なるガソリンを一瞬時たりとも缺乏させてはならぬ」と叫んでゐる。石油戰は過去にありては財閥の經濟戰闘であつたが、今や國際的に國家優劣の決勝戰を意味する時代となつた。

交通は文化と產業の先驅であり、產業は國家繁榮の基礎である。陸運機關としてのガソリン又は重油自動車の占むる地位は、日に月に重大さを加へ、飛行機も亦重大となり、鐵道機關車の石炭にさへ石油が代らんとする傾向があり、既に內燃機關を使用する列車はその輕快駿足を謳はれてゐる時代である。海運に於て見ゐも石炭時代は既に去り、重油焚燃汽罐、又は重油機關裝置の優秀船の出現となつてゐる有樣で、交通機關の原動力としての液體燃料の重要性は益增大されつゝある。これを軍器の獨立より見ても其の活動の源泉は石油であると云へる。而して石油の應用は決して燃料につきず、大小一切の機械工業の進步發達にも必要とせられる。卽ち、石油は內に國家の興隆と國民幸福の基礎を爲し、外に他國の侮りを防いで國威を輝す血液であり兵器でありと云ふ事ができる。

然るに滿洲の現狀を見るに國內には未だ油田の開發なく誠に寒心に堪へない。近年に於ける石油の消費量は左表の如くなる。（單位瓩）

年次	揮發油	燈油	重油	機械油	計
一九三〇年	三三、九八〇	六七、六七三	三三、六四四	一四、一三八	一三九、六八九
一九三一年	一三、四六四	七二、九三七	七、三三〇	六、三二九	一〇二、三四〇

これ等は何れも殆んど全部外原油に依るものである。

滿洲に於ける石油として外原油精製業たるは滿洲石油會社製品あるのみで其の他は石油代用液體燃料たる、撫順の油母頁岩工場の頁岩油、鞍山昭和製鋼所及甘井子の滿洲化學工業の副產物たるベンゾールがある。撫順の頁岩油は殆んど全部日本帝國の軍用として納入されてゐるが近時の液體燃料自給自足問題に關聯して次第に生產能力を增大し、一九三六度を期して粗油年產三〇萬の市定を以て工事を進めてゐる。近年に於ける生產狀態を示せば次の如くなる。

年次	頁岩乾溜量（噸）	粗油製產量（噸）	生產高 重油（噸）	粗纖（噸）	條炭（噸）	硫安（噸）	揮發油（噸）
一九三〇年	二二四、三二九	五八、八〇五	三八、五六八	一〇、八〇六	二、六八五	三、八二四	—
一九三一年	二三三、四二六	六三、〇五九	四〇、四七八	三、六四〇	三、四四五	二、八〇三	—
一九三二年	二四一、六五八	七三、一〇八	四三、三五五	二、三八五	三、五七七	六、四二五	—
一九三三年	一、五九、八八八	八〇、六四一	五四、七三	一、九〇六	四、六三〇	九、八六三	—
一九三四年	二、三六、八九三	五、八、三二一	五、四〇、七	二、三〇八	三、三四八	二、四六八	一、六三三
一九三五年	三、七六、三〇〇	二、八、五〇	六五、四八四	二〇〇〇	五、三〇二	三、三二〇	一、六二五

最近ガソリンの生產を見る樣になり、これは滿洲國專賣署に納入されてゐるが、重油の約半量が揮發油化可能なる事よりすれば、粗油生產三〇萬噸完成の曉には滿洲國內ガソリンの需要量を充す事は可能と思はれる。

ベンゾールの生產は現在副產物である關係上、これのみの增產は望まれないが、その生產量は一九三五年に昭和製鋼所五、〇〇〇噸であつて、

三六年には製鋼所の擴張及び滿洲化學工業の完成と相まつて、その生產額は七、〇〇〇噸以上に達するであらう。

液體燃料國策樹立の見地よりして近く石炭液化工業が撫順及四平街に興されることゝなつて居り、範圍を滿洲のみにとれば液體燃料問題は左程憂ふる必要はないものと思はれる。

4　燃料國策と將來の問題

燃料國策樹立の見地よりして、滿洲國政府は石油專賣制を施き、國策遂行の代行機關の一として特殊會社滿洲石油株式會社を設立し、需給の統制を圖り、國內石油資源の探査を行はしめてゐるが、國內石油資源は現在試掘中にも拘らず更に望みなく、外油の精製業も一旦緩急ある場合は之に依存することは甚だ危險であつて、結局最後的問題としては石油代用燃料にまつより外はない。

前述の代用燃料よりして、頁岩油ベンゾール、液化油等滿洲に使用するとすればその需要を充して餘りあるものであるが、日滿兩國の不可分的關係より、日本の需要をも充すことこそ最も肝要であつて、かゝる需要を充すためには、頁岩乾溜工の業擴大はもとより石炭液化工業等擧けて之に應じなくてはならぬが、假令頁岩油工業を更に倍大化しても六〇萬噸、石炭液化工業にしても三〇萬噸にすぎず、日本の原油產額が更に一割增大して四〇萬噸になるとしても、日本の一九三五年度全消費量三五〇萬噸に比し或は更に年々激增の傾向を辿つてゐる消費量に比すれば、寒心に堪へない。

將來國策遂行のためにも、かゝる代用燃料以外に、滿洲農產物よりのアルコール、或は特產大豆よりのガソリン或は重油の抽出等、更に進步開發を計ることは必要かくべからざることである。

第四節　道　　路

一、概　　說

支那に於て古來南船北馬と稱せられた如く、北方の交通には車馬を唯一のものとせられる。史を按ずるに、滿洲及東蒙古の地域は遼朝時代に東京、中京、上京の諸道を設け、次で金朝となり、その後蒙古種族が懸軍萬里四隣に覇を稱へた頃には盛に道路を修築した。然るに降つて明朝となりこれ等の道路は荒廢に傾き、淸朝に至つてこれが復舊を圖り、行軍の中心地として各省城間を連絡する大道を設け、これに縣城及主要都邑に達する道路を築造して邊境を固め、傍ら地方開發に努力したのであるが、その末期に至つて政務頹廢するに從ひ次第に荒廢に歸した。民國となるに及び修治道路章程一五條を公布し國道、省道、縣道、里道の四種に別ち、各地方長官に示してこれを修築せしむることを規定したが、相續く內亂と財政難との爲に關外なる滿洲地方はその實現を見ずして滿洲事變となつた。故に滿洲國の現狀は各道路共殆んど荒廢に歸し、夏季に於ては車馬の交通杜絕するを普通とする狀態である。

一九三二年三月一日滿洲國成立するや、國防、政治、經濟、治安及地方開發等凡る方面に於て一日も速に道路修築の必要に迫られ、先づ第一に道路網の計畫に着手した。

由來滿洲地方に於ける道路の荒廢に歸したる主なる理由は氣象に關係する所が多い。卽ち、國內四季を通じて半歲は地面凍結し、河川沼湖悉く堅氷に塞され、到るところ通行し得るを以てその期間には河川に橋梁又は舟筏なくとも容易に交通道路は拓け、貨物の輸送は主としてこの期間に行はるゝ爲である。

近世歐米先進國の道路は自動車の出現以來陸上運輸界の「ダークホース」としてその驚くべき發達は刮目に値する。殊に米國の如きは鐵道と自動車との營業限界が六〇哩と稱したのは既往に屬し、今日に於ては既に一〇〇哩乃至二〇〇哩と稱せらるゝに至つてゐる。故に、これより建設されんとする滿洲國道路網は、この趨勢に順應して、自動車の「トラフキック」に適する樣計畫せられたもので、滿洲の道路は這般の滿洲事變を契機として劃期的の發達をなすものと思料せらる。

二、道路網の計畫

滿洲國は道路網に就き一〇箇年六萬粁建設計畫を樹立した。本計畫は在來幹線道路を基として系統を樹てたもので、その粗密の程度は地方の地勢、人口の密度竝産業狀態に依り支配せられる。即ち滿鐵沿線、齊克、呼海沿線地方は概ね地勢平坦、人口稠密、物資豐富なるを以て道路網も密に、黑龍江省北部、吉林省東部及北部並に東蒙古地方は山地又は沙漠地帶にして人口稀薄なる未開地方が多いので開拓と國防とを主とするものゝ外は比較的稀である。

1　道路網

滿洲國に於ける道路網は一等國道、二等國道、三等國道、計一〇箇年六萬粁の計畫である。一、二等國道は交通の大幹線で、首都新京を中心として放射し又奉天、哈爾濱、齊々哈爾、依蘭、赤峰等は主要都市として道路網の地方的中心を成し、尙ほ國內主要都市間を連絡する路線及び國防上特に必要なる路線は二等國道に編入せられる。三等道路は地方交通の幹線としてその地方の狀況に應じ一、二等と適當なる連絡を保ち地方開發に便する樣に配置せられたのである。

道路の種別に依る道路網延長は一等道路一二、五〇〇粁、二等道路一二、五〇〇粁、三等道路三五、〇〇〇粁、計六〇、〇〇〇粁である。

2　道路の使命

元來道路の用途は多種多樣にして頗る廣汎に亘るものであるが、一般交通、警備、國防、政治、地方開發等の五種に分つことが出來る。一般交通及警備道路は、滿洲國の現狀に於ては各路線共その通性を有するを以て特に指定を略す。國防道路は國境を繞る路線及これ等と後方連絡に必要なる路線にして、例へば嫩江、黑河附近、依蘭、佛山附近、索倫、滿洲里附近及熱河西部地方等の如きである。政治道路は首都新京を中心として地方主要都市相互間を連結する路線である。また、地方開拓道路は未開地方を開拓するものにして、黑龍江北部地方、吉林省東部及北部地方、東邊道地方の諸路線、洮昂大通線地方並に熱河省內等に分布せる路線である。

三、道路路建設計畫

1　建設方針

道路網の計畫に準してその建設計畫を樹てる上に於て理想的鋪裝道を構築することは、建國草創の際として事實問題として實現困難なるを以て、將來自動車の「トラフキック」として充分なる能力を發揮し得べき路幅、視距、曲半徑等を定め、先ず無鋪裝の土道を築造し、主として濕地に於ける道路の排水と河川渡涉設備の整備を行ひ、以て普遍的道路網の完成を期すべく築造する方針を定めたのである。

2　道路構造規準

道路構造規準圖を示せば次の如くである。

第一條　國道ハ自動車敷ノ構造ニ依リ之ヲ一等國道二等國道及三等國道ノ三種ニ分ツ

第二條　一、二等國道々路敷ハ馬車敷自動車敷ヲ區別シ特ニ必要ヲ認メザル場合並ニ河川濕地等ノ渡且其他止ムヲ得ザル場合ハ適當ナル施ヲナシ兩敷併用ス三等國道ハ馬車敷自動車敷ヲ區別セズ主トシテ在來路面ヲ用ヒ河川濕地ノ渡且其他車馬ノ通行ニ必要缺クベカラザル程度ノ施設ヲナスモノトシ其構造規準ハ二等國道ニ準ス

第三條　馬車敷自動車敷ヲ區別スル場合ニ於テ自動車敷ハ馬車以外ノ交通ニ充テ敷內ニ馬車ノ侵入ヲ防止スル樣適當ナル設備ヲナス馬車敷ハ原則トシテ在來道路ヲ用ヒ必要ニ應ジテハ排水急勾配緩和等ノ施設ヲナスモノトス

第四條　國道自動車敷ノ幅員ハ左ノ定規ニ依ル

區分 ＼ 名稱	一等國道	二等國道	三等國道	摘要
道路巾	公尺 一七〇〇	公尺 六〇〇	特ニ幅員ヲ限ル場合ニ於テハ道路加工區域外側ヨリ二公尺以上トナス	用地巾ハ標準以上ノ幅員ヲ要
犬走	二〇〇	一〇〇	定セス在來ノ道路敷ニヨル	但シ土取土捨ニ要スル用地ハ別ニ之ヲ定ム
用地幅	二六〇〇	一六〇〇		

第五條　道路幅員ハ左記ノ場合增減ヲナス事ヲ得

一、山地其他特種ノ場所ニアリテハ自動車敷ノ有効幅員ヲ一等道路ニアリテハ六公尺、二等道路ニアリテハ三公尺迄縮少スル事ヲ得、但シ有效幅員六公尺以下ノ場合ハ相當距離毎ニ適當ノ待避所ヲ設ルモノトス

二、都市街路ニ接續スル場合ハ適當ノ區間其道路幅ヲ三公尺ノ倍數ヲ以テ擴大スルモノトス

第六條　國道ノ幅員ハ第四條ノ自動車敷幅員ニ在來荷馬車敷幅員ヲ合併シタルモノトシ實側ノ上之ヲ決定ス

第七條　道路ノ縱斷勾配ハ左限度ニ依ル

等級＼勾配	最大勾配	最小勾配	摘要
一等國道	三〇%	〇·三%	
二等國道	四〇%	〇·三%	

但シ止ムヲ得ザル場合ハ最小勾配ハ水平迄最大勾配ハ左記限度迄トナスコトヲ得

等級＼勾配	最大勾配	摘要
一等國道	七〇%	延長二百公尺以內ニ一%以內ノ緩和勾配ヲ挿入スルコトニ依リ一勾配ニ換算セル場合五%以內ナルコト
二等國道	一〇〇%	延長二百公尺以內ニ一%以內ノ緩和勾配ヲ挿入スルコトニ依リ一勾配ニ換算セル場合七%以內ナルコト

第八條　道路ノ勾配ガ變移スル箇所ニハ適當ナル縱斷曲線ヲ設クベシ

第九條　道路ノ曲線半徑ハ左ノ如シ

等級＼區分	中心半徑	摘要
一等國道	最小 公尺 一〇〇〇	特殊ノ箇所ニ於テハ三〇公尺迄トナスコトヲ得
二等國道	〃 一〇〇〇	特殊ノ箇所ニ於テハ二〇公尺迄トナスコトヲ得

但シ市街地內ハ此ノ限リニアラズ

第十條　半徑五〇公尺以下ノ曲線ノ背向スル場合ハ兩曲線間ニ二〇公尺以上ノ直線部ヲ設クベシ

第十一條　坂路ニ於ケル屈曲部ハ其ノ中心線半徑(公尺)ヲ其ノ勾配(%)ニテ除シタル數カ六以上ノモノトナスベシ

第十二條　屈曲部半徑二〇〇公尺以下ノ場合ニ於ケル道路ノ幅員ハ其ノ屈曲部ノ內側ニ於テ左ノ標準ニ依リ之ヲ擴大スベシ

半　徑　　擴大すべき幅員
二〇乃至三〇公尺　一、五公尺
三〇乃至一〇〇公尺　一、〇公尺
一〇〇乃至二〇〇公尺　〇、五公尺

但シ止ムヲ得ザル場合ハ之ヲ省略スルコトヲ得

前項擴大部ト前後直線部トノ連絡ハ漸減幅員ニ依リ擴大幅員ノ二〇倍ノ距離ニ於テ取付クベシ

第十三條　路面ノ橫斷勾配ハ左ノ標準ニ依リ弧形トナスベシ

無鋪裝	七%
砂利鋪裝	五%

第十四條　道路屈曲部ノ橫斷勾配ハ中心半徑三〇〇公尺以下ノ場合左ノ標準ニ依リ屈曲中心ニ向ツテ下リ片勾配トナスベシ

半徑	勾配
一〇〇公尺未滿	八%
二〇〇公尺同	六%
三〇〇公尺同	四%

前項ノ屈曲部ト直線部トノ橫斷勾配ノ摺付ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外長サ一〇公尺ニ付一公尺ノ割合ヲ以テ標準トナスベシ

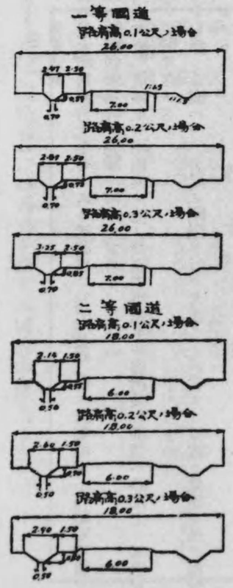
第十五條　道路ニ於ケル最小安全視距ヲ一等國道一〇〇公尺二等國道五〇公尺トス

但シ特殊ノ安全施設ヲナス場合ハ此ノ限リニアラズ

第十六條　道路々面最小盛高(路端ニ於テ並側溝斷面ハ左記標準及附圖ニ依ル

勾配	盛高
〇、五%未滿	〇、三〇公尺
〇、五乃至三%	〇、二〇公尺
三、〇%以上	〇、一〇公尺

但シ岩盤又ハ地質良好ナル場合ハ此ノ限リニアラズ



切土ノ箇所ニ於ケル法勾配ハ硬岩三分軟岩五分土砂一割ヲ標準トス

第十七條　河川ニシテ平水多ク淺船ノ使用可能ナル箇所ハ主トシテ淺船ヲ用ヒ平水ナキカ平水尠ク自動車ノ運行可能ナル箇所ハ張石其ノ他ノ方法ニ依リ河渉路ヲ設ス ルモノトス

第十八條　橋梁ハ地形及水位ノ狀勢ニ依リ可潛式トナスコトヲ得

第十九條　橋梁其ノ他構造物ハ原則トシテ不燃質材ヲ以テ建造ス

第二十條　道路ガ鐵道又ハ軌道ト交叉ヲナズ場合幅員ハ特殊ノ場合ヲ除キテ四公尺トス。又其交叉角ハ六〇度ヲ下ルベカラス

但シ地形上止ムヲ得ザル場合ニ於テハ四五度迄トナスコトヲ得

第二十一條　鐵道又ハ軌道ノ踏切前後ニ於テハ各六〇公尺以上ノ直線部ヲ設ケ踏切前後長二〇公尺ノ區間ハ水平線ナスベシ

第二十二條　延長三〇公尺以上ノ橋梁及河渉路ノ有效幅員ハ六公尺以上トシ延長三〇公尺以下ノモノニアリテハ四公尺迄短縮スルコトヲ得

第二十三條　橋梁ノ設計ニ於テ死荷重算出ノ場合使用材料一立方公尺ノ重量ハ左ノ假定ニ依ルベシ

材料	重量	材料	重量	材料	重量
鐵材	公噸 七・八〇〇	混凝土	公噸 二・二〇〇	石	公噸 二・六〇〇
鐵筋混凝土	二・四〇〇	セメントモルタル	一・八〇〇	煉瓦	二・〇〇〇
砂礫碎石	一・七〇〇	土	一・六〇〇	木材	〇・六〇〇

第二十四條　活荷重ハ左ノ規定ニ依リ其ノ分布ハ別ニ之ヲ定ム

一、群集荷重

橋梁ノ主桁主構ニ對シテハ左式ニ依リ算出スベシ

$$W = \frac{100,000}{170+L} + 500$$

Wハ群集荷重(一平方公尺ニ付公斤)Lハ徑間(公尺)

但シ主桁主構以外ノ部材ニ對シテハ一平方公尺ニ付五〇〇公斤トス

二、輜壓機荷重　一二公屯

三、自動車荷重　八公屯

但シ徑間五公尺ヲ超過スルモノハ別ニ之ヲ定ム

第二十五條　自動車荷重ニハ衝擊ヲ附加スベシ

衝擊係數ハ左ノ式ニ依リ算出スベシ

$$J = \frac{20}{80+L} + 0.3$$

Jハ衝擊係數

Lハ最大荷重輪力ヲ生ゼシムル活荷重ノ長サ(公尺)但シ群集荷重ト自動車荷重ヲ同時ニ積載スル場合ハ衝擊ヲ附加セザルモノトス

第二十六條　道路上ニ陸橋其ノ他ノ架空構築物アル箇所又ハ隧道ハ路面上ニ五公尺以上ノ空間ヲ存スベシ

第二十七條　並樹ハ一〇公尺ノ間隔ヲ以テ犬走リノ適當ナル位置ニ見透シ良ク植付クルモノトス

第二十八條　道路元標ハ省廳所在地又ハ別ニ指定セル主要點ニ設置ス

第二十九條　安全柵里程標路標式等ハ適當ナル施設ヲナシ路肩ニ之ヲ設置スルモノトス

3　國道第一次計畫

滿洲國は一九三三年三月三日國務院に國道局を創立して國道建設に當らしむることゝなり、四月一日關東軍特務部より國道建設籌備事務一切を繼承し、特務部回示の要綱に基き國道々路網の完備を期し、先以て路線五六、これが總延長七,三五八粁を選定し、總經費一,五五〇萬圓（內治水利子調査費五〇萬圓を含む）を以て一九三二年より一九三四年度に至る第一次國道建設計畫案を作製し、六月一四日第一回國道會議に提出し、その議決を經て直ちに道路建設に着手することゝなつた。

A、年度別建設延長粁程

國道第一次建設計畫を年度別管轄別に表示すれば次の如くである。

國道實施計畫建設處別距離總括表

處別＼年度別	一九三二、三三年度	一九三四年度	計
奉天建設處管內	一,三三七粁		一,三三七粁
新京同	一,二四四	七六四	二,〇〇八
齊々哈爾同	一,二一〇	一,二四〇	二,四五〇
計	四,〇一七	二,三五八	七,三五八

B、建　設　費

道路構造標準に據る道路の建設は、濕地、山地、若くは河川横斷の爲特殊の構造物を要する地方と、又これに反し東蒙古地方の如き道路標識及び鑿井のみにて道路の用を便ぜられる地方とはその建設費に多大の差額があり、且つ用地買收費も同一でなく一粁當建設費は大略左の如く定められる。

工事費	金	一,五〇〇圓
用地費	金	五〇〇圓
計	金	二,〇〇〇圓

但し銀百元は金七〇圓の換算。

4　一九三五、三六年度建設計畫

第一次計畫に次で北滿並間島地方その他國內各地に於て治安維持上及經濟上急施を要する路線を選定し、この延長三,五五六粁を新設する計畫を樹て、その經費一五,七八五,〇〇〇圓を計上した。この計畫に於ける建設費は粁當り大凡五,〇〇〇圓にして、第一次建設計畫豫算粁當二,〇〇〇圓に比すれば約二倍餘となつた。理由は四季を通じて自動車の運行可能なる最小限度の道路建設を目標とした爲である。

四、國道建設工事概況

國道局の創立せらるゝや、その陣容の整備を待つ暇なく直ちに建設工作に着手し、請負者に命じ結氷期を利用して測量にかゝり、これが完了とゝもに工事を開始したのである。就中熱河道路の如きは兵站道路としてその施工に甚だ急を要したので、朝陽、凌源、平泉、承德に建設事務所を設けて應急補修に着手し、匪賊、天候等の障害と戰ひつゝ幾多の辛苦を嘗め、遂にこれを完成し嘗て自動車で四日間を要した北票、承德間を現在では、僅に十數時間にて突破することを得せしむるに至つた。

その他の路線も順次工事に着手し安東、前所、北山鎭、哈爾濱、洮南、敦化、訥河等に建設事務所又は出張所を設け、何れも交通不便の地に於て匪賊の襲來その他幾多の困苦に堪へ國道建設事業に從事し、創立後數年なるに拘はらず、一九三五年には六,六七〇粁を竣功し、現在工事中のものは一,六九七粁に達してゐる。

以下その建設工事進捗狀態を建設處別に示すことゝする。

1　新設道路

新設道路工事につき、その總括を示せば次の如くである。

（一九三五年一一月現在）

建設處名	一九三一、三二年度竣工	一九三三年度竣功	一九三四年度竣功	一九三五、三六年度計畫	計	摘要
奉天	一,六六三粁	五五二粁	九一三粁	三,三七四粁	工事中一三七・七粁 竣功三・六粁、工事中六一六・〇粁	
新京	五六〇〇	二八〇	六一九六	一四一七六		
哈爾濱	三二四	一,三三七八	六三〇	二,八一三	工事中一〇一・〇粁	
齊々哈爾	一,二四四二	五六三三	一,〇四六〇	二,九三三四	工事中七四一・〇粁	
計	三,六〇八六	二,九六三三	三,〇八八	九,八七九六	竣功三・六粁工事中一,六九六・七粁 計一,二〇〇・三粁	

2　竣功路線

建國以來竣功した路線を示せば次の如くである。

建設處名	一九三一、三二年度竣工	一九三三年度竣功	計	摘要
奉天	一,六六三粁	五五二粁	二,二一五粁	一九三五、三六年度竣功三・六粁を含む
新京	五六〇〇	二八〇	八四〇	
哈爾濱	三二四	一,三三七八	一,三六二	
齊々哈爾	一,二四四二	五六三三	一,八〇七五	
計	三,六〇八六	二,九六三三	六,〇五八八	

なほ國道建設處別に路線名を擧ぐれば次の如くである。

A、奉天建設處管內

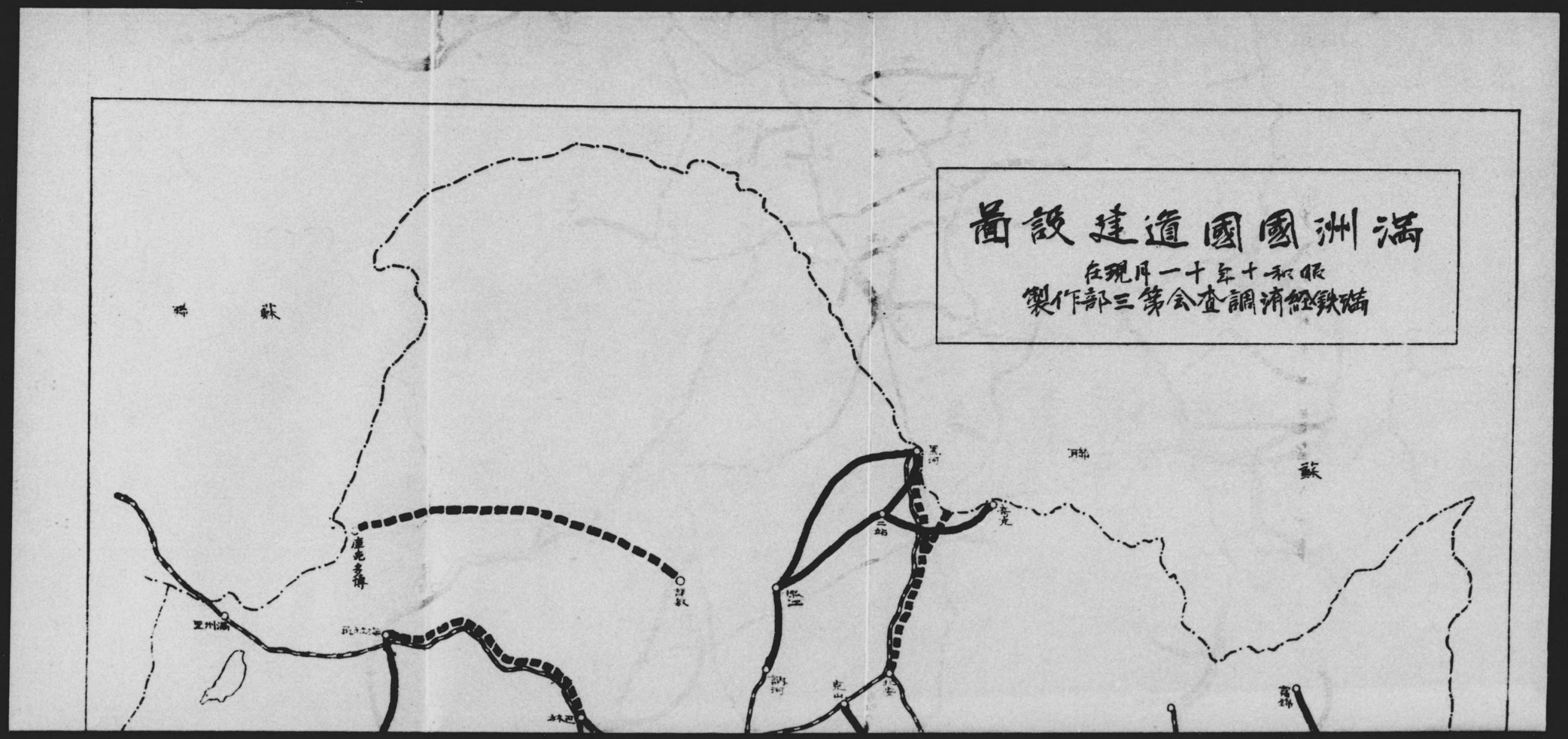
竣功路線（新線築造工事）

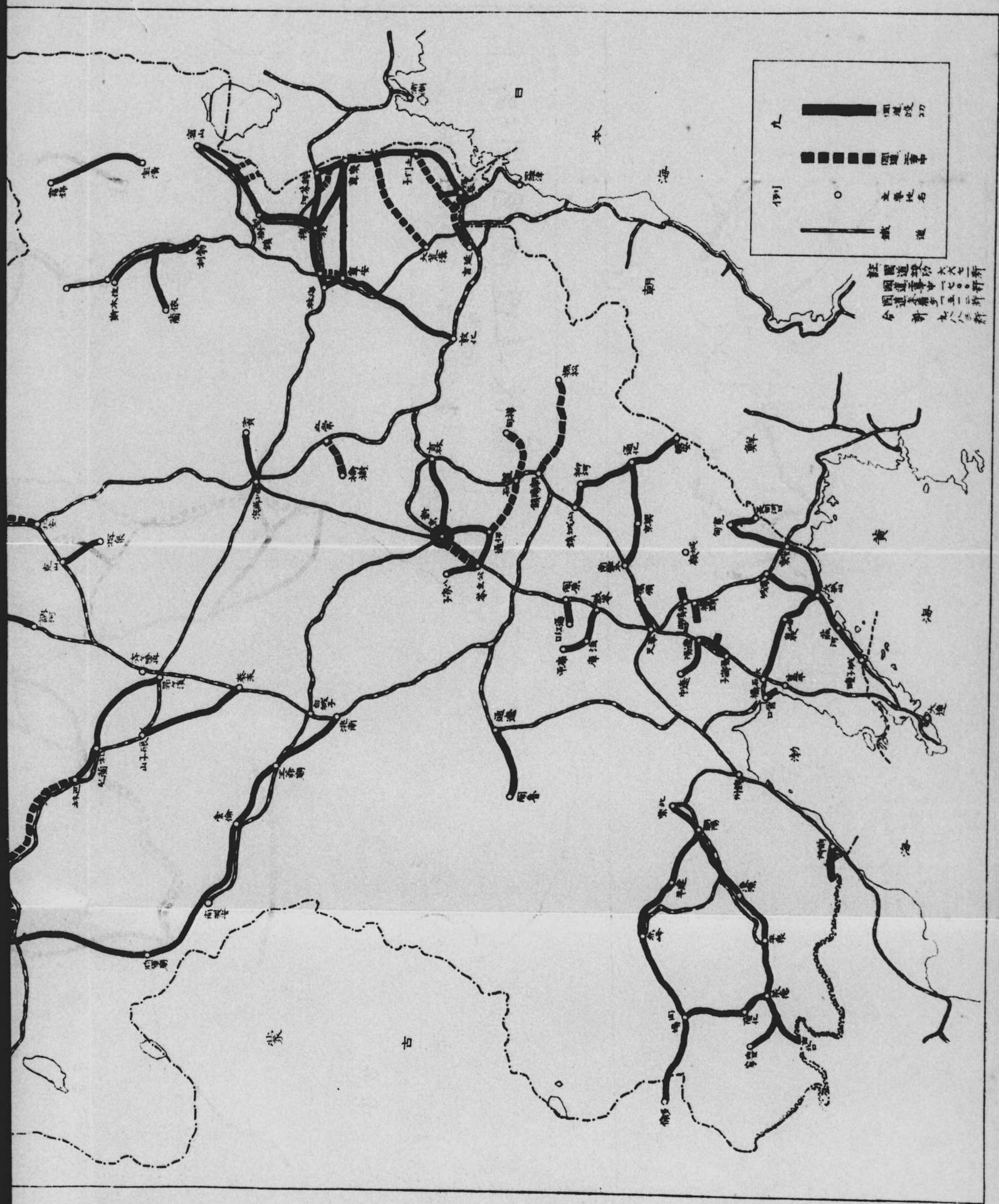
施行年度	路線名	延長	著手年月日	竣功年月日	摘要
一九二三、三年度	山城鎮—通化	一四、〇四粁	三、一一、三	三、六、三〇	
同	南雜木—通化	一、五、〇四	三、一一、三	三、六、三〇	
同	寬甸—長甸河口	五〇、〇	三、六、一	三、六、三〇	舊道補修
同	安東—寬甸	一〇〇、〇	三、一〇、一二	三、六、三〇	
同	鳳城—大孤山	八、〇	三、一一、三	四、六、三〇	
同	安東—城子疃	二〇、九	三、七、一	三、一一、三〇	
同	鐵嶺—康平	八、〇	三、四、二八	四、五、三〇	
同	奉天—撫順	四、〇	三、四、一九	四、一〇、一〇	
同	本溪湖—城廠の一部	二〇、三	三、八、二一	四、五、三〇	
同	橋頭—大安平	二四、六	三、六、三	三、一〇、一二	
同	遼陽—遼中	五、〇	三、一〇、一	三、六、一四	
同	遼陽—湯崗子	四、〇	三、一〇、一	三、一一、一四	
同	北票—承德	三三、九	三、三、一〇	四、一二、三五	
同	承德—古北口	九四、七	三、五、一	三、五、三〇	
同	朝陽—赤峰	一六、〇五	三、八、九	三、六、三〇	
同	前所—義院口	三、〇四	三、四、一五	三、七、三〇	
同	小計	一、六六、〇一			
一九二四年度	通化—輯安	一〇五、〇	四、九、三五	三、六、三〇	
同	大石橋—大孤山	一、〇三、六	四、九、三五	三、六、三〇	
同	營口—蓋平の一部	二、〇	三、二、二	三、五、八	
同	承德—豐寧	四、〇	四、九、二八	三、六、三〇	
同	承德—赤峰	二六、六	四、九、一	三、六、三〇	
同	圍場—多倫	一三、九	四、一二、一〇	三、六、三〇	
同	小計	一五、〇一			
	合計	二四、六三			

B、新京建設處管內

竣功路線（新線築造工事）

施行年度	路線名	延長	著手年月日	竣功年月日	摘要
一九二三、三年度	新京—吉林	一〇八、八粁	三、七、三	四、一二、三〇	
同	新京—伊通	六七、七	三、七、三	四、八、三	
同	公主嶺—七家子	四、〇	三、七、三	四、六、三	
同	公主嶺—伊通	五〇、八	三、七、八	四、六、三〇	
同	敦化—海林	一四、四	三、七、一〇	三、六、三〇	
同	琿春—土門子	一〇〇、〇	三、八、三	三、六、三〇	
同	琿春—東寧の一部	六、〇	三、八、二八	三、六、三〇	土門子、白刀子間
同	小計	五八〇、〇			
一九二四年度	通遼—開魯	九、〇	四、九、二	三、五、三〇	
同	開原—通江口	三、〇	四、一〇、一六	三、六、二九	
同	新京環狀線	四八、七	四、一〇、一五	三、六、三〇	
同	小白山道路	五、三	四、九、二八	四、一〇、三	補修工事
同	琿春—大荒溝	三、〇	四、九、三	三、五、一六	
同	小計	二八、〇			
一九二五、六年度	新京吉林線	五、六			
	馬頭臺支線	五、六			
	小計	五、六			
	合計	八〇、一六			


滿洲國國道建設圖
昭和十年十一月現在
滿鉄經濟調査会第三部作製
蘇
蘇
黑河
齊齊哈爾
海拉爾
滿洲里
綏芬河
牡丹江
吉林
長春
奉天
新京
大連
旅順


凡例
鐵道
主要地名
國道事業中
國道改修
註
合國國道改修
計畫中ノ主ナル
九八三ヶ所

竣功路線（新線築造工事）

A、泰天建設處管內

施行年度	路線名	延長	年月日着手	年月日竣功	摘要
一九三三年度	沈陽—王瘸爾	一一〇粁	昭六・六・一	昭七・三・一〇	
同	王瘸爾—梁倫	一一三〇	昭九・一二・一	昭六・三・一〇	
同	梁倫—將軍廟	一五・五	昭七・三・一五	昭七・三・一〇	

計畫路線（新線築造工事中）

B、齊々哈爾建設處管內

施行年度	路線名	延長	年月日着手	年月日竣功	摘要
一九三三年度	哈爾濱—寶清	九〇粁	昭六・一〇・一〇	昭七・一二・一〇	
同	寶清—綏芬河	一〇六・八	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	綏芬河—東寧	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	東寧—穆稜	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	穆稜—密山	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	密山—佳木斯	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	佳木斯—富錦	一〇〇・〇	昭四・一二・一	昭七・一二・一〇	
同	富錦—小蒲河	一一〇・〇	昭九・一二・一	昭六・一・一〇	
合計		一〇三五・八			

C、哈爾濱建設處管內

施行年度	路線名	延長	年月日着手	年月日竣功	摘要
一九三三年度	哈爾濱—寶清	九〇・〇粁	昭六・一〇・一〇	昭七・一二・一〇	
同	海林—東寧	一六・八	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	海林—綏芬河	一六・八	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	小計	三二・四			
同	綏芬河—東寧	一〇・六	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	東寧—穆稜	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	穆稜—密山	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	密山—佳木斯	一〇〇・〇	昭六・一・一	昭七・一二・一〇	
同	佳木斯—富錦	一〇〇・〇	昭四・一二・一	昭七・一二・一〇	
同	富錦—小蒲河	一一〇・〇	昭九・一二・一	昭六・一・一〇	
合計		一〇三五・八			

3　工事中の路線

一九三五、三六年度計畫路線にして工事中のもの左の如くである。

建設處名	計畫路線	內譯 竣功	內譯 工事中	內譯 未着手	摘要
奉天	九三粁		一三〇粁	七六・三粁	
新京	六六・六	一粁	六三・〇		
哈爾濱	六三・〇		三〇・〇	四三・〇	
齊々哈爾	一〇四・〇		四四・〇	六〇・〇	
計	三〇八・六	一粁	二六六・三	一七三・三	
同	昌々溪—巴林	一四四・三	一四・〇	一三〇・〇	
同	克山—拜泉	六〇・〇	一四九・九	一四・一	
同	二站—克特	一六〇・〇	一四・四	一三・三	
同	江—黑河（廻線）	一〇〇・〇	一四・四	一六・六	
計		三六〇・〇			
合計		一、六〇・〇	一四六・〇	一三七・七	
同	海拉爾—將軍廟	一六〇・九	一三・九	一三・六	
同	泰來—鹽子山	一六・三	一三・三	一三・三	
同	洮河—黑河	一三六・三	一三・六	一三・三	
計		一一四・一	一三・九	一三・六	

施行年度	路線名	延長	著手年月日	出來歩合	摘要
一九三五、三六年度	朝陽鎮—撫松	一三七粁	三、二、三	〇、〇四	

B、新京建設處管内
計畫路線（新線築造工事中）

施行年度	路線名	延長	著手年月日	出來歩合	摘要
一九三五、三六年度	盤石—樺甸	六三、〇粁	三五、七、三	〇、三八	
同	伊通—磐石	八三、〇	三五、八、一	〇、三九	
同	新京—公主嶺	六九、〇	三五、三、三八	〇、一六	
同	大荒溝—白刀子山	一〇〇、〇	三五、八、二六	〇、〇九	
同	延吉—圖們	四六、〇	三五、九、一	〇、〇六	
同	圖們—琿春	六二、〇	三五、九、一	〇、一三	
同	密江—土門子	三三、〇	三五、九、二四	〇、三二	
	計	六二六、〇			

C、哈爾濱建設處管内
計畫路線（新線築造工事中）

施行年度	路線名	延長	著手年月日	出來歩合	摘要
一九三五、三六年度	平陽鎮—二十一號	四五、〇粁	三五、八、三	〇、一六	
同	向陽—楊木林子	三五、〇	三五、八、三	〇、一七	
同	小綏芬—八道河子	三〇、〇	三五、九、一五	〇、二七	
同	寧北—寧安	四〇、〇	三五、一二、一	〇、〇一	
同	五常—楡樹	三二、〇	三五、一〇、一	〇、三二	
	計	二〇二、〇			

D、齊々哈爾建設處管内
計畫路線（新線築造工事中）

施行年度	路線名	延長	著手年月日	出來歩合	摘要
一九三五、三六年度	巴林—海拉爾	二八、〇粁	三五、六、三五	〇、三二	
同	諾敏—庫克多博	二二〇、〇	三五、六、三五	〇、二六	
同	辰清—西紅毛鷄	八〇、〇	三五、七、一五	〇、九二	
同	北安鎮—璦琿	二三〇、〇	三五、九、一八	〇、四五	
	計	四一〇			

第五節　航　空

一、概　說

滿蒙の空に商業航空の產聲が擧げられたのは、一九三二年九月二六日創立された滿洲航空會社の誕生によつてである。爾來三星霜、同社は躍進又躍進を續け此種會社としては稀に見る好調を示してゐる。その主因如何と言ふに、會社の創立が新國家の出現と相前後した關係上、滿洲國が其の建國工作に當り航空機を最高度に利用したる點にある事は勿論であるが、一面その地域廣大なると、各所に大都市が點在する爲、各都市相互間の連絡に飛行機の速力が非常に効果的であり、又一體に平原地帶であるが爲に、氣流の變化少く殊に雨雪の少い事等の好條件に依ること大である。現在に於ては首都新京を中心として一日航程にて日蘇支國境への連絡は勿論、日鮮滿一日連絡及日滿空陸連帶輸送をも實現しつゝあり、更にこの外治安維持工作、森林調査、空中測量等の實用化に對しても着々その業績を擧げつゝあるのである。而して、現在國内の航空路線亘長粁は七、五一〇粁に及び、營業開始以來の總飛行距離は實に一千萬粁を突破するに至つたのである。これを先進諸國の現勢に比ぶれば甚だしく劣勢ではあるが、僅々三ヶ年にしてかゝる長足の發展を見たるは交通發達史上特筆すべきことである。

翻つて、滿洲國を圍繞する東亞航空界の現勢を見るに、蘇聯邦は既に所謂第二次航空五ヶ年計劃に基き着々極東一帶に亘り其の航空網を擴大しつゝあり、隣邦支那に於ても米國航空勢力を中軸とする中國航空公司及び獨逸の航空技術器材を主力とする歐亞航空公司の二大民間會社と、兩廣地方政權の西南航空公司とが全支に亘つて定期航空網を縱横に開設して客貨の輸送事業を經營して居り、其の航空路は年と共に擴張の氣運に向ひつゝある。殊に、注意されねばならぬのは英佛和獨米等の航空路が各本國より支那大陸に向つて進出し來り、一九三五年一一月末には世界の視聽を集めた汎米航空會社の太平洋横斷定期航空路が遂に開設され、太平洋を挾む東西兩大陸が航空的に連結されるに至つたことである。かくの如く、東亞の航空界は世界主要航空國の一大混戰舞臺と化し、日滿兩國航空界にとつて容易ならざる事態を呈して來てゐるのである。かゝる時局の故に、日滿航空は堅く提携し、國内的には航空幹線に於ける機種改變による高速化、航空郵便の普及、空中寫眞用途の擴大强化、航空工廠の擴充及日支滿航空連絡の急速化に一路邁進し、國際舞臺への進出を企圖して東亞航空界に善處するの一大覺悟を要するのである。

二、航空事業の現狀

前述の如く、滿洲に於ける航空事業は滿洲航空會社に依つて獨占企業化されてゐるのであつて、同社は運航事業、航空工業竝に空中寫眞事業の三事業を經營しつゝあり、その現狀は次の如くである。

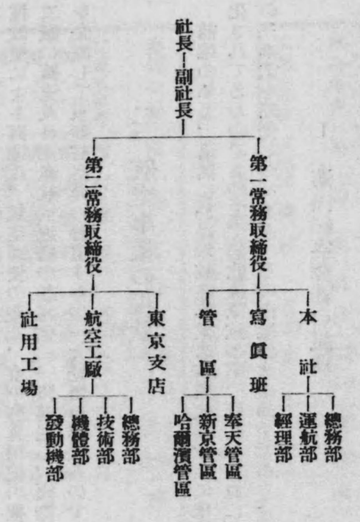
1　滿洲航空會社の組織

滿洲事變勃發を動機として、軍部に於て軍事連絡用として大連、奉天、新京、哈爾濱間及奉天、新義州間等に定期航空を開始し、日本航空會社をして其の業務に從事せしめた。滿洲國の建設後、右事業を常設的事業機關に引繼がしめ、歐亞連絡航空の完成を企圖し、更に產業の開發且つ國防上の要求に合致せしむる爲、滿洲國法人たる日滿合辨組織の本會社の設立を見るに至つた。その公稱資本金は國幣三八五萬圓（全額拂込濟）、内滿錢は一六五萬圓、滿洲國政府は一一〇萬圓、住友合資會社は一一〇萬圓を夫々出資した。

滿洲航空會社の定款の主なるものは左の如くである。

一、本會社は左の業務を營むを以て目的とす。
　（一）滿洲國内及滿洲國と隣接國間に於ける旅客、郵便物及貨物等の航空機に依る輸送。
　（二）航空機の製造及修理。
　（三）本會社は前項に掲ぐる事業の外管理官廳より命令又は認可を受けたる左記事業。
　　（イ）航空機の賃貸事業。
　　（ロ）その他航空機を以てする一切の事業。
　　（ハ）航空事業の便宜の爲にする附帶事業。
一、本會社の資本總額は滿洲國通貨（以下銀と稱す）三八五萬圓とす。
一、本會社は本店を奉天に支店を東京に置く。
一、本社の株式は七、七〇〇株とし一株の金額五百圓とす。
一、社長は本會社を統理す。
一、副社長は社長を補佐し會社を代表して其の業務を執行す。
一、常務取締役は副社長を補佐し會社の事務を執行し副社長事故又は缺員となりたる時は會社を代表す。
常務取締役は左の區分に從ひて事務を分掌す。
（一）前項（一）及（三）に關する事務を掌る者　之を第一取締役と稱す。
（二）前項（二）に關する事務を掌る者　之を第二取締役と稱す。
副社長事故又は缺員となりたる場合に於ける會社の代表權は第一取締役第一取締役亦事故又は缺員となりたるときは第二取締役之を行ふ。
次に滿洲航空會社の組織及本店支店竝に出張所等を表示すれば左の如

くである。



本社　奉天商埠地五經路九緯路三號
支店　東京市麹町區幸町大阪ビル

	飛行場名	所在地
奉天管區	奉天飛行場	奉天大東邊門外東塔
	錦州支所	錦州北大營
	朝陽出張所	朝陽南馬廠
	赤峰出張所	
山海關出張所		錦州省綏中縣二里店
凌源出張所		凌源縣冀胡店
承德支所		承德市外廻龍山
大連支所		周水子會周水屯
新義州支所		平安北道義州郡光城面豊西洞
通化出張所		

新京飛行場		
延吉支所		
圖們出張所		圖們市翠山街
龍井村出張所		間島省和龍縣龍井村
敦化出張所		吉林省敦化縣敦化飛行場
吉林出張所		吉林東關錢家屯
羅南出張所		
哈爾濱飛行場		哈爾濱士肥原街
齊々哈爾支所		齊々哈爾市南大營
滿洲里出張所		滿洲里鐵道南監獄街南端
海拉爾出張所		海拉爾市西屯
北安鎮出張所		北安鎮驛西北四粁
大黑河支所		
牡丹江支所		濱江省寧安縣牡丹江市西南地點
依蘭出張所		依蘭城外
佳木斯出張所		佳木斯西門外
富錦出張所		三江省富錦縣富錦城外上街地
八面通出張所		
洮安出張所		
纖江出張所		
奉天空の旅案内所		奉天浪速通滿蒙吉賀店内
哈爾濱營業所		哈爾濱新市街
齊々哈爾空の旅案内所		齊々哈爾正陽街
大連營業所		大連市伊勢町五四番地
新京營業所		新京特別市晴明街

2　航空路及運賃

滿洲に於て定期運航する航空路粁程は一九三六年一月現在六、八一三粁であつて、なほこの營業亘長粁程は七、五一〇粁に及んで居る。（附圖參照）。其の内譯は甲種線（營業定期）六、一一五粁、乙種線（軍用定期）一、三九五粁、計七、五一〇粁にして、前者は殆んど全部滿洲航空株式會社の經營に係り、該社以外の經營に屬するものは日本航空株式會社の大連新義州間二七三粁あるに過ぎず、後者は座席の餘裕ある場合に限り便宜一般旅客をも搭乘せしむるものである。而して此等の路線を運航する飛行機の速度は最大（大連—新義州間）二三四粁／時最小（虎林—饒河間）一四九粁／時であつて、猶航空路線四〇の平均速度は一七九粁時である。

次に旅客賃金は粁當り最高（延吉—龍井村間）三三錢三厘、最低（大連—奉天間）四錢五厘で全線の平均粁當賃金は一一錢六厘である。

今之を各路線別に表示すれば次の如くである。

定期航空路、距離、速度、賃金表

區	間	距離	所要時間（時分）	平均速度（粁時）	旅客賃金（圓）	同上一人一粁賃（錢）
○大連—奉天		三五五	一—二〇	一九四	一六	四五五
○奉天—新京		二二五	一—二五	一九四	一八	六五五
○奉天—新義州		二一〇	一—一五	一六八	一七	八一
○奉天—錦州		二二〇	一—二二	一八四	一五	六五五
○錦州—山海關		一一〇	一—〇五	一五七	一一	六五
○錦州—朝陽		八五	〇—三〇	一七〇	一三	一四一
○朝陽—凌源		一〇〇	〇—三五	一七三	一四	一四〇
○凌源—承德		一二〇	〇—四五	一七三	一八	一三八
○朝陽—赤峰		一二〇	〇—三〇	一八〇	二	一四〇
○赤峰—林西		二五五	〇—三〇	一八六	三	一四二
○新京—哈爾濱		二三五	一—一〇	二〇二	二	八九
○哈爾濱—齊々哈爾		二五五	一—三〇	一八五	三	八〇
○齊々哈爾—海拉爾		四〇〇	二—二五	一八	四八	三〇
○海拉爾—滿洲里		一五五	一—〇〇	一五	三〇	三〇
○齊々哈爾—纖江		二二〇	一—二〇	一五	三	一〇〇
○纖江—大黑河		二一〇	一—二五	一六八	三五	二八
○哈爾濱—北安鎮		二六〇	一—四〇	一六八	二八	一〇〇
○北安鎮—大黑河		二三〇	一—二五	一八四	二八	二三
○哈爾濱—依蘭		二五〇	一—二〇	一八六	三五	一四〇
○依蘭—佳木斯		五五	〇—二五	一六八	一二	一四六
○佳木斯—富錦		一四〇	〇—四五	一八七	二〇	一四三
○佳木斯—勃利		一一〇	〇—三五	一八八	一五	一三六
○勃利—牡丹江		一六五	〇—五〇	一九九	一三	一三九
△哈爾濱—牡丹江		二六〇	一—二五	一九七	一四七	一六八
△牡丹江—穆稜		五〇	〇—二〇	一五〇	八	一六〇
△牡丹江—八面通		八五	〇—二〇	一六〇	五	一七六
△穆稜—東寧		一〇〇	〇—三〇	一二〇	七	一七〇
△東寧—綏芬河		四五	〇—二〇	一二五	八	一七七
△綏芬河—八面通		五五	〇—二五	一五六	一四	一八六
△八面通—牛蹄河		一〇〇	〇—四〇	一五〇	七	一七五
△牛蹄河—密山		四〇	〇—二五	一六〇	七	一七五
△密山—虎林		一五〇	〇—三〇	一八〇	一六	一七三
△虎林—饒河		一〇〇	〇—四〇	一四九	一七	一七〇
△饒河—富錦		一六〇	一—〇〇	一六〇	一七	一六九
○新京—吉林		一〇〇	〇—三〇	二〇〇	一〇	一〇〇
○吉林—延吉		二五五	一—三〇	一八五	二七	九八

○延吉—龍井村	一五	一一〇五	一六〇	五	三五・三	一〇〇	
○龍井村—清津	二一〇	一一四五	一五五	三	一〇〇		
△○寒天—通化	二一〇	一一一〇	一八〇	二	一〇〇		
○新義州—大連	二三五	一一一〇	二三四	三五	九二		
計							
平均	六八二三	三八一四五	一七九	七七	二九		

備考

一、○印は營業定期。

一、△印は軍用定期にして座席の餘裕ある場合に限り一般旅客をも搭乘せしむるもの。

一、賃金は新義州—大連間は金(圓)其の他は國幣(圓)。

一、粁當り平均賃金は金(圓)及國幣(圓)を同値と看做す。

一、航空亘長粁程。

甲種線(營業定期)　六、一一五粁

乙種線(軍用定期)　一、三九五粁

計　七、五一〇粁

航空貨物は管區、各所出張所、飛行場事務所、空の旅案内所、各地營業所で取扱ひ運賃は次表の如くである。

貨物運賃表

甲種線

粁程＼重量	一瓩及一瓩未滿の料金（一粁及一粁未滿を增す毎に同額を追加す）
五〇〇粁迄	一、五〇圓
一、一〇〇粁迄	三、〇〇圓
一、八〇〇粁迄	四、五〇圓
二、六〇〇粁迄	六、〇〇圓

乙種線

粁程＼重量	一瓩及一瓩未滿の料金（一粁及一粁未滿を增す毎に同額を追加す）
四〇〇粁迄	二、〇〇圓
九〇〇粁迄	四、〇〇圓
一、五〇〇粁迄	六、〇〇圓
二、二〇〇粁迄	八、〇〇圓

但貴重品貨物及嵩高品及壞物取扱ひは左表による。

第一貴重品貨物	第二貴重品貨物	嵩高品及壞物貨物	
普通料金の三倍	普通料金の二倍	普通料金の二倍	
紙幣、有價證券、金塊、寶石、阿片、金貨、其他之に準ずべきもの	銀貨、貴金屬製品、美術、骨董品、其他之に準ずべきもの	提燈、竹藤輕木細工、鳥籠、陶磁器、電球、樂器、造花、其の他之に準ずべきもの	

携帶手荷物は手廻日用品に限り一名一〇瓩迄無料であるが、超過重量分は上記貨物運賃表によつて徵收せらる。

貸切料金

機種	搭乘可能人員	一時間貸切料金
スーパー	六人	一七三圓
モス	二人	六九圓
三M	八人	二〇〇圓

航空郵便料金表

種別		航空附加料金	
		國内相互及關東州に宛つるもの	朝鮮に宛つる日本内地に宛つるもの
書狀	度量二〇瓦毎又は其の端數毎に	一角五分	二角　三角五分
郵便葉書	通常	七分	一角　一角八分
	往復	一角七分	一角　一角八分
新聞紙		一六〇瓦迄　二角五分	五角　七角五分
書籍印刷		二五〇瓦迄　五角	一圓　一圓五角
業務用書類		五〇〇瓦迄　一圓	二圓　三圓
同　右 但書籍にして單冊差出す場合に限		一瓩迄　二圓	四圓　六圓
		二瓩迄　四圓	八圓　一二圓
		三瓩迄　六圓	一二圓　一八圓
商品見本		一〇〇瓦迄　二角五分	五角　七角五分
		二五〇瓦迄　五角	一圓　一圓五角
		三五〇瓦迄　一圓	一圓　一圓五角
		五〇〇瓦迄　一圓五角	二圓　四圓五角
小包郵便物		一瓩を超ゆる部分は五〇〇瓦又は其の端數毎に一瓩迄	取扱はず　二圓（一圓）　三圓（一圓五角）

3　運航狀態

營業定期航空路は會社創立以來種々變遷があつたが、一九三五年一二月末日に於ける營業定期航空路總延長距離は六、一一五粁で、一九三四年一二月末日の五、七四五粁に比して三七〇粁、一九三三年一二月末日の五、〇〇五粁に比して一、一一〇粁の增加である。此の間の運航概況を示せば次の如くである。

A、飛行時間及飛行距離

會社創立以降の總飛行粁は一九三五年一一月末日に於て一、〇〇〇萬粁を突破し、總飛行時間は六六、二〇〇時間に達してゐる。これを年別に見れば左の如くである。（數字は概數を示す）

	飛行距離	飛行時間
一九三三年	二、六一八、五〇〇粁	一六、八〇〇時間
一九三四年	三、七四九、三〇〇粁	二二、七四〇時間
一九三五年	四、五八三、〇〇〇粁	二七、二〇〇時間

右表に示す如く、飛行距離及飛行時間共目覺ましい躍進振を示し、その增加率は飛行距離に於て一九三四年度に對し二二%、一九三三年に對し七五%、飛行時間に於て一九三四年度に比し一一%、一九三三年度に比し六〇%に達する。

B、正確性及安全性

交通事業の要素として安全第一は最も緊要なものであつて、他の運輸機關による旅行と同樣の安全性及正確性が確保されないうちは航空機の利用の大衆化は望まれないのであるが、滿洲に於ける定期航空に於ては各線を通じ事故は皆無である。即ち安全率は一〇〇%と言ひ得るのであつて、かゝる例は未だ如何なる先進諸國にもないのである。即ち一九三二年アメリカは飛行距離一四〇萬粁に一名の死者を、フランスは二二〇萬粁に一名の死者を出してゐるのである。之を自動車事故に比較して見るならば、飛行機に於ける安全性は遙かに大であると謂ひ得る。又正確性の點より見れば、その成績の向上は眞に見るべきものがある。これを年別に見れば次の如くである。

一九三三年度	一年間の平均全運航率	八九・二八%
一九三四年度	同	九二・二一%
一九三五年度	同	九三・三一%

これをエーアフランス（佛國航空會社）の運航率九五乃至九八％に比較して左程不成績とは謂ひ得ぬ所である。

今こゝに主なる缺航原因を示せば次の如くである。

一九三四年缺航原因調表

回數	原因	天候	發動機及機體故障	飛行場不良其他	百分比	天候	發動機及機體故障	飛行場不良其他
四三七		一九	三八四	四二七		四・〇三	三・二六	四二・七二

備考、缺航回數は區間別による計算とする。

右表に示すが如く缺航原因中飛行場不良に基因する場合が多數であり今後飛行場の整備完成と相俟つて尙高率の運航率を擧げ得ることゝ思料せられる。

4　營業狀況

滿洲國に於ける航空輸送は甚だ望ましい諸條件の下に目覺ましい躍進を遂げ來つた事は前述の如くであり、その輸送量も年を逐ふて目覺ましい增加を示してゐる。

航空輸送成績

年度	旅客數	貨物量	郵便量
一九三四年	二、九二四人	二八、九七七瓩	二六、六二瓩
一九三五年	三、八九〇	五四、九五一	五一、八〇八
會社創立以降累計	六、九三三	一三三、三九八	八六、九六六

備考　累計は一九三五年一〇月末現在。

右の表に示すが如くその發達は著しく旺盛であり、その營業成績も左表に類つる如く、甚だ良好である。

營業成績

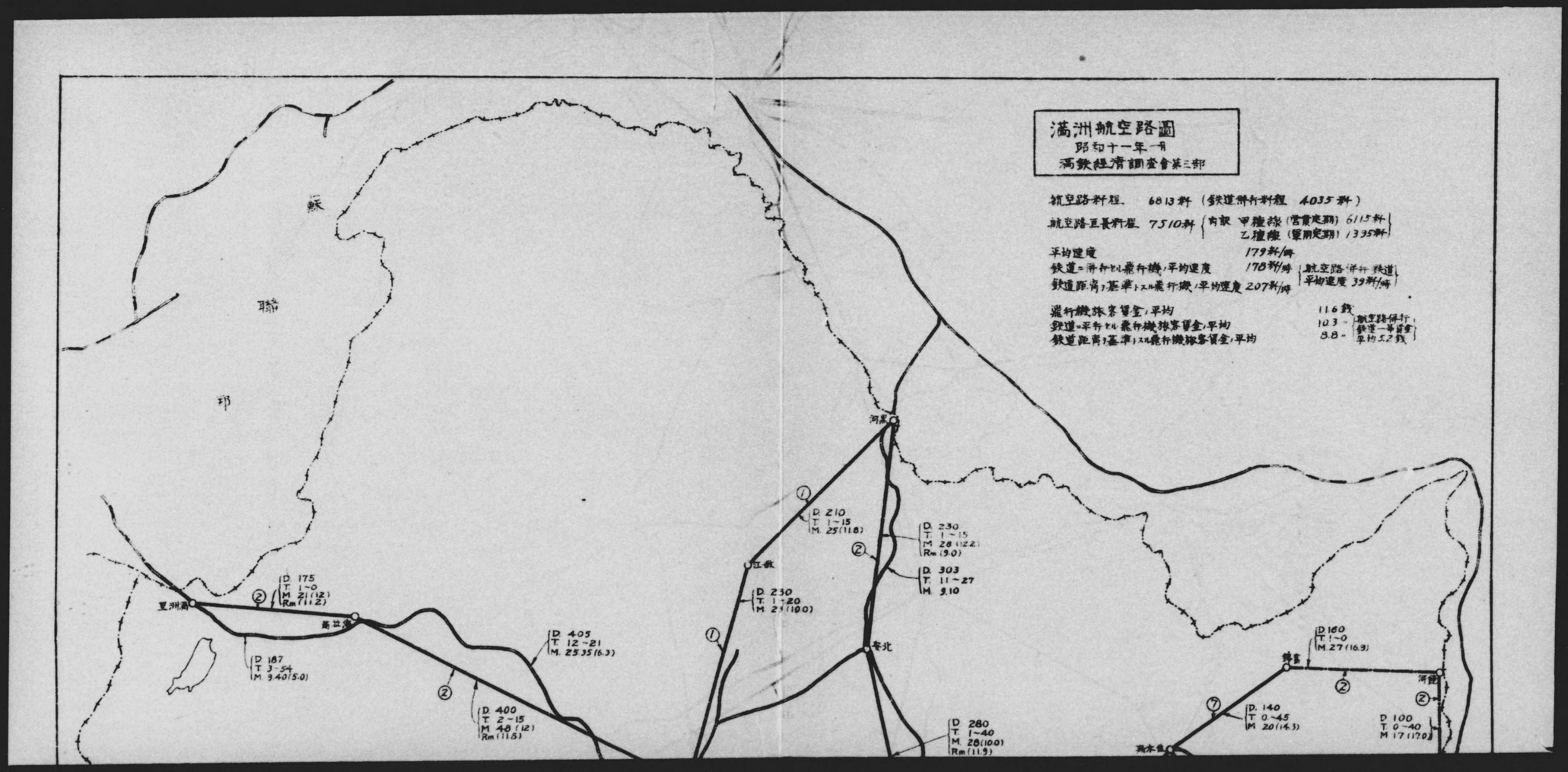
收支別	第一期	第二期	第三期
總收入	三、四九、二五圓	六〇、八三五圓	九六、九三五圓
總支出	一、九三、三五八圓	五、九〇五、〇八圓	七、九二九、二四九圓
差引利益	二、六三五、五八圓	一、六三〇、三二圓	一、〇二一、四三五圓
收益率	七％	四％	四％

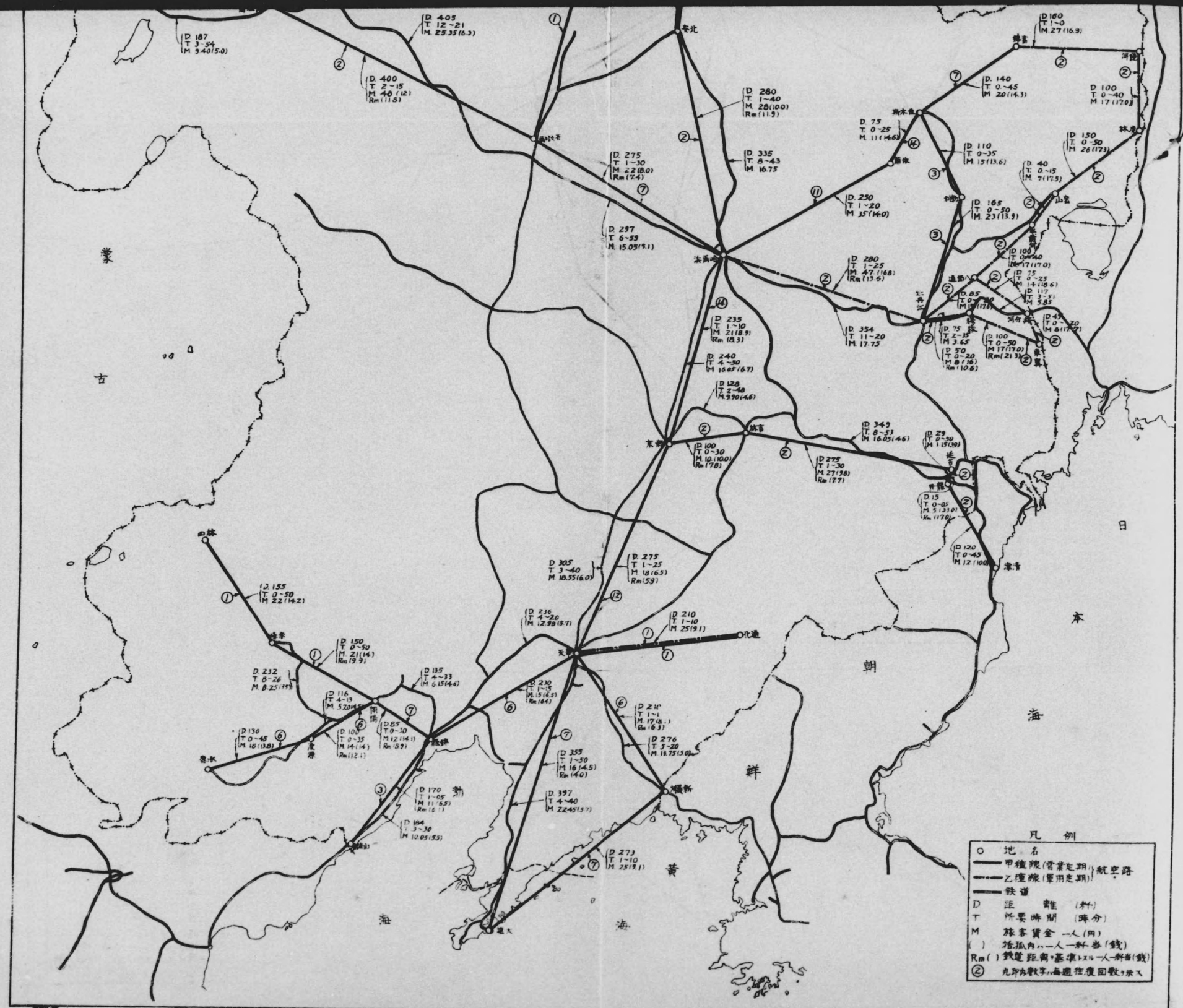
即ち、拂込資本金に對し第三期に於ては年四四％の甚だ高い收益率を示してゐる。然し乍ら、以上の好成績は列國に見るが如く滿洲國政府及滿鐵の補助金がある爲であつて、今後も政府の補助政策と相俟つて其の前途は甚だ多幸なるものがあると思はれる。

三、航空路と鐵道との速度及賃金比較

滿洲に於ける定期航空路網は一九三六年一月現在六、八一三粁にして、之が營業亘長粁は七、五一〇粁に達す。このうち鐵道と併行する粁程は四、〇三五粁に及び、定期航空網の五九％を示してゐる。

定期營業亘長粁七、五一〇粁に對する、平均粁當旅客賃金は一一錢六厘で、鐵道と併行路線粁程四、〇三五粁の平均粁當賃金一〇錢三厘は、これより一一％の低率を示してゐる。之に比し鐵道の平均賃金（一等）は五錢二厘にして、飛行機は鐵道の約二倍の賃金となる。然し乍ら、此の比較は飛行機及鐵道の各異つた走行距離を基準とせるものであるが、此の場合飛行機が鐵道が共の孰れかの走行距離を「ベーシス」として比較すべきである。今便宜上鐵道距離を「ベーシス」として比較するに、賃金に於て飛行機は粁當八錢八厘であつて一・七倍となるも、速度に於て飛行機は二〇七粁／時なるに比し、鐵道は三九粁／時なるを以て、實に五倍の速度を有することゝなる。


滿洲航空路圖
昭和十一年一月
滿鐵經濟調査會第三部
航空路粁程 6813粁 (鐵道併行粁程 4035粁)
航空路直長粁程 7510粁 內訳 甲種線(營業定期) 6115粁
乙種線(軍用定期) 1395粁
平均速度 179粁/時
鐵道ニ併行セル飛行機ノ平均速度 178粁/時
鐵道距離ヲ基準トスル飛行機ノ平均速度 207粁/時
航空路併行鐵道平均速度 39粁/時
飛行機旅客賃金ノ平均 11.6錢
鐵道ニ平行セル飛行機旅客賃金ノ平均 10.3 〃
鐵道距離ヲ基準トスル飛行機旅客賃金ノ平均 8.8 〃
航空路併行鐵道一粁賃金平均5.2錢
聯邦
河東
江界
奉北
豆滿江
高山嶺
錦西
河館
馬本盤
D 175
T 1~0
M 21(12)
Rm(11.2)
D 187
T 3~54
M 9.40(5.0)
D 400
T 2~15
M 48(12)
Rm(11.8)
D 405
T 12~21
M 25.35(6.3)
D 210
T 1~15
M 25(11.8)
D 230
T 1~20
M 24(10.0)
D 230
T 1~15
M 28(12.2)
Rm(9.0)
D 303
T 11~27
M 9.10
D 280
T 1~40
M 28(10.0)
Rm(11.9)
D 160
T 1~0
M 27(16.9)
D 140
T 0~45
M 20(14.3)
D 100
T 0~40
M 17(17.0)


蒙
古
朝
鮮
日
本
海
黄
海
凡例
地名
甲種線(常常定期)
乙種線(臨時定期)
航空路
鉄道
D 距離 (粁)
T 所要時間 (時分)
M 旅客賃金 一人(円)
( ) 括弧内ハ一人一粁当(錢)
Rm( ) 鉄道距離ノ基準トスル一人一粁当(錢)
② 丸印内数字ハ毎週往復回数ヲ示ス

1　速度比較

先づ飛行機と鐵道との各々の走行距離を基準として速度を見るに、飛行機は最大二三四粁／時に比し、鐵道は最大(大連—奉天間)「アジア」八五粁／時であり、又全線の平均に於ては飛行機一七八粁／時に比し鐵道は三九粁／時となり約四倍半となる。

而して、甲乙兩地間兩者運行の速度を比較するに、假に鐵道の距離を「ベーシス」とすれば大凡左の如くである。即ち飛行機にありては最大(延吉—龍井村)三四八粁／時、最小(穆稜—綏芬河間)九四粁／時に相當し、尙全線の平均速度は一一〇七粁／時に相當する。之を鐵道の平均速度三九粁／時に比すれば實に五倍の速度となる。

2　旅客賃金比較

粁當り旅客賃金は飛行機にては最高(穆稜—綏芬河)二一錢三厘、最低(大連—奉天間)四錢五厘にして、鐵道よりも廉い地域もあるが全線の平均は一〇錢三厘となる。之に比し鐵道は最高(新京—哈爾濱間)六錢七厘、最低(北安鎭—大黑河間)三錢にして、この平均は五錢二厘なるを以て飛行機は鐵道の約三倍の賃率となつてゐる。

然し乍ら飛行機と鐵道とを比較するに、前項に於て述べたる如く假に鐵道の距離を「ベーシス」として換算すれば、全線平均は粁當八錢八厘となり鐵道の五錢二厘に比すれば一・七倍の賃率となる。

以下鐵道と飛行機の速度及賃金を各路線別に表示すれば次の如くである。

航空と鐵道との速度運賃比較表

區間	距離(粁)	所要時間	平均速度(粁/時)	旅客賃金(圓)	同上粁當(錢)	鐵道距離を基準とした飛行機の速度(粁/時)	賃金粁當(錢)
大連—奉天	三五七	一・五〇	一九四	一六・〇〇	四五	二七	四〇
		四・四〇	八五	急料一七・四五	(四・四 平七)		
奉天—新京	二七五	二・二五	一二五	一七・〇〇	六五	二〇	六二
		二・四〇	一〇〇	急料二二・〇〇	(一・三 平七)		
新京—哈爾濱	二二四	一・一〇	一〇二	一二・〇〇	五四	一九六	七四
		四・四〇	四五	急料二二・〇〇	(一七 四九)		
哈爾濱—齊々哈爾	二九七	一・三〇	一九七	一〇・〇〇	三四	一八〇	二八
		六・五〇	四五	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
齊々哈爾—海拉爾	三四〇	二・二五	一五〇	一二・〇〇	三五	一八〇	二八
		三・三〇	一〇二	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
海拉爾—滿洲里	一八七	一・五〇	一二五	一〇・〇〇	五四	一八七	二三
		三・五〇	五四	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
奉天—錦州	二六六	二・〇〇	一三三	一四・〇〇	五二	一八九	六四
		四・〇〇	六六	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
錦州—山海關	一八四	一・三〇	一四二	一〇・〇〇	五四	一六九	六一
		二・三〇	八二	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
錦州—朝陽	二五五	二・〇〇	一二五	一〇・〇〇	四〇	一四一	五六
		四・三〇	五九	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
朝陽—凌源	一六〇	一・三〇	一二三	八・〇〇	五〇	一四〇	五〇
		二・三〇	七二	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
朝陽—赤峰	二三〇	一・五〇	一四〇	一〇・〇〇	四六	一四二	五〇
		二・五〇	九二	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
新京—吉林	二六〇	一・〇〇	一六〇	一〇・〇〇	四六	一〇〇	三六
		二・〇〇	一三〇	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
吉林—延吉	二九五	一・三〇	一九九	一二・〇〇	四八	九八	三五
		二・三〇	一四七	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
延吉—龍井村	一九	〇・三〇	一二五	一〇・〇〇	五二	一〇〇	三六
		一・〇〇	一九	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
哈爾濱—北安鎭	二八〇	一・四〇	一六〇	一〇・〇〇	三六	一〇〇	三〇
		二・四〇	一一七	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		
北安鎭—大黑河	二〇〇	一・二五	一六〇	一〇・〇〇	五〇	一〇〇	三〇
		二・二五	八八	急料一二・〇〇	(一・四 平七)		

哈爾濱—牡丹江	二八〇 三五四	一二五 二二〇	一九七 三二	四三〇〇 一七五	一六八 三五〇	二四九	一三六			
牡丹江—穆稜	三五〇 七五	〇二〇 二二五	一四五 二九	八〇〇 二六五	一六〇 四八	三三五	一〇六			
穆稜—綏芬河	一四五 二七	一二五 二五一	一八一 三五	二三〇〇 三八五	一七二 三五〇	九四	二一三			
計	四三〇五 四五〇〇	三二四〇 二八二三		四三〇〇 二四三四						
平均	—	—	一六七 二五	—	—	—	—	—		

備考
一、數字の右側は飛行機、左側は鐵道を示す。
一、貨金は國幣(圓)及金(圓)を同値と看做す。
一、鐵道貨金の左側急料とあるは急行料金を示す。
一、鐵道貨金は最高料金を示す。
一、鐵道の速度は運行中の最優秀車を採錄せり。

四、日鮮滿航空連絡

由來交通の發達が經濟並に文化の向上に稗益し、國際親善の楔子となることは、過去の歴史に徴して明かである。而して現今交通機關として最も重大視せらるゝのは、一定の距離にある地點相互間の連絡を時間的に短縮すること、即ち「スピードアップ」と言ふ事であり、今日に於ては既に航空の發達が交通上至大の關係を持つに至つたのである。

既述の如く、日滿航空は一九三二年一〇月東亜の空に於て堅く提携し日鮮滿の敏速なる航空を實施してゐる。目下大連—東京間及新京—東京間は一日にて連絡し、交通、通信界に一大エポックを畫すと共に日滿親善上大なる効果を收めつゝある。從來日浚早き冬期間は大連—東京間の一日連絡は困難であつたが、一九三五年五月滿洲航空會社は新京—奉天間の夜間飛行を開始し、日本航空會社に於ては同年一〇月一日より東京—大連線の內蔚山—大連間に時速二四〇粁の新鋭機「エンボイ」旅客機を就航せしめて二時間餘のスピードアップを圖り、冬期も內地、朝鮮、滿洲を卽日連絡することになつた。尙滿洲航空會社に於ては一九三五年四月一日よりダイヤを改正し、新京中心主義を實行した結果、新京より滿洲國內凡ての航空路の末端に至るまで一日中に到着し、且つ凡ての航空路の末端より新京へ他の一日若くは同日中に歸還し得る樣になり、この結果奥滿都市滿洲里、大黑河等よりの日、鮮、滿連絡を僅か二日に短縮する樣になつたのである。

なほ、將來敦賀より日本海を橫斷し、北鮮淸津に至る日鮮滿連絡航空路線の開拓及「ダグラス」一級の優秀機を使用するに至れば、大連或は新京、東京間は僅々七、八時間を以て連絡し、眞に高速度交通機關としての面目を一新するに至るであらう。

現在に於ける日滿連絡時間表及旅客運賃距離表を揭げれば次の如くである。

營業本線(滿洲里—大連間)日滿連絡時間表

日滿連絡(東京方面行)	滿洲里—新京	大連行	毎日運航す	奉天行	新京—滿洲里	日滿連絡(新京行)
月曜を除き毎日運航	9.30		滿洲里		14.50	月曜を除き毎日運航
4.00	10.25		齊々哈爾		13.50	17.45
5.40	10.35		哈爾濱		13.40	16.05
↓	12.50		滿洲里		11.10	↑
	13.00		齊々哈爾		11.00	
6.00	14.20	10.00	哈爾濱	14.50	9.20	15.55
7.15	14.30	11.15	新京	13.40	9.10	14.40
8.40	15.35	11.25	奉天	13.30	8.00	15.25
9.20	滿洲里齊々哈爾間は火金運航	12.55	奉天	12.05	齊々哈爾滿洲里間は月木運航	14.40
9.30		13.05	奉天	11.55		14.30
10.15		14.50	大連	10.00		13.40
10.25			奉天			13.30
11 40			新京			12.10
11.50			平壤			12.00
13.30			京城			10.10
13.40			蔚山			10.00
16.20			福岡			7.00
18.00			大阪			6.30
↑			名古屋			↑
郵			東京			郵
20.30						4.00

日滿連絡旅客運賃距離表

東京	名古屋	大阪	福岡	蔚山	京城	平壤	新義州	大連	奉天	新京	ハルピン	チ、ハル	ハイラル	滿洲里
二〇	二六六	一〇	三〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇
四三五	一二九	四五	五五	六五	七五	八五	九五	一〇五	一一五	一二五	一三五	一四五	一五五	一六五
名古屋		六三	六五	八五	一〇五	一二五	一四五	一六五	一八五	二〇五	二二五	二四五	二六五	二八五
二二五	六三		一八	一四	一六	一八	二〇	二二	二四	二六	二八	三〇	三二	三四
八五	七四	大阪		三四	三六	三八	四〇	四二	四四	四六	四八	五〇	五二	五四
九五	五〇〇	五五	福岡		三〇	三二	三四	三六	三八	四〇	四二	四四	四六	四八
一四九	一〇九	一〇五	三四	蔚山		二〇	二二	二四	二六	二八	三〇	三二	三四	三六
一六五	一二五	一二〇	七〇	三〇	京城		二〇	二二	二四	二六	二八	三〇	三二	三四
一八四	一四〇	一四五	九〇	五〇	二〇	平壤		二〇	二二	二四	二六	二八	三〇	三二
二一八	一六三	一六八	一二三	七三	四三	二三	新義州		二〇	二二	二四	二六	二八	三〇
二五四	一八四	一八九	一四四	九四	六四	四四	二四	大連		二〇	二二	二四	二六	二八
二七六	二〇六	二〇一	一六六	一二六	八六	六六	四六	二六	奉天		二〇	二二	二四	二六
二九八	二二八	二二三	一八八	一四八	一〇八	八八	六八	四八	二八	新京		二〇	二二	二四
三一九	二四九	二四四	二〇九	一六九	一二九	一〇九	八九	六九	四九	二九	ハルピン		二〇	二二
三三九	二六九	二六四	二二九	一八九	一四九	一二九	一〇九	八九	六九	四九	二九	チ、ハル		二〇
三五九	二八九	二八四	二四九	二〇九	一六九	一四九	一二九	一〇九	八九	六九	四九	二九	ハイラル	
三七九	三〇九	三〇四	二六九	二二九	一八九	一六九	一四九	一二九	一〇九	八九	六九	四九	二九	滿洲里

日鮮滿航空連絡狀況は大體以上の如きものであるが、こゝに特筆すべきことは一九三五年一〇月一四日より鐵道航空連帶運輸が開始された事である。

連帶運輸の範圍及接續驛

連帶運輸の範圍	接續驛	
省線東海道本線、山陽本線、鹿兒島本線(門司博多間)、下關門司間(航路)	鐵道と航空との場合	名古屋、大阪、博多(福岡)
	航空と航空との場合	名古屋、大阪、博多(福岡)

日本空輸會社線
東京大連間　名古屋、大阪、福岡(博多)、新義州、大連

滿洲航空會社線
新義州新京間大連奉天間　新義州、大連

左に規定された範圍の鐵道、航空にありては鐵道、航空如何なる組合せの連帶乘車券を發賣するも差支へないのである。これを例示すれば次表の通りである。

區間	到着時間	料金 新京より	奉天より	大連より
→東京	翌日　午後三時	一六五〇〇	一四七〇〇	一五一〇〇
→福岡…→東京	翌日午後三時二五分	一四〇〇二四	一〇二〇二四	一〇八〇二四
→大阪…→東京	翌日　午前六時	一四九九四	一二八九四	一二一九四
→名古屋→東京	翌日　午後九時	一五二八〇	一二五八〇	一二九八〇
→大阪	當日午後四時二〇分	一三五〇〇	一一七〇〇	一二一〇〇
→大阪→名古屋	當日午後九時四九分	一四〇〇六	一二二〇六	一二六〇六
→大阪…→靜岡	翌日午前一時四八分	一四二九八	一二五九八	一二九九八
→大阪…→京都	當日　六時三四分	一三六〇四	一二八〇四	一二二〇四
→大阪…→樋濱	翌日午前五時二二分	一四四〇五	一二八〇五	一二二〇五
→名古屋	翌日　午後一時	一四五〇〇	一二七〇〇	一二一〇〇
→名古屋→濱松	翌日午後五時二四分	一四八〇六	一二〇〇六	一二四〇六
→名古屋→靜岡	翌日午後六時一三分	一三五〇六	一二二〇六	一二六〇六
→福岡	當日午後一時四〇分	一〇〇〇〇	八六〇〇	八八〇〇
→福岡…→大阪	翌日午前六時五〇分	一二二九九	九四九九	九八九九
→福岡…→廣島	當日午後二時五六分	一〇七〇六	八六〇六	九〇〇六
→福岡…→神戸	翌日午前六時一四分	一二三四八	九四四八	九八四八

（奉天）
新京
（大連）

備考
(1) ——航空區間……鐵道區間。
(2) 鐵道區間は貳等運賃にて計算す。
(3) 新京發四時〇〇分、奉天發六時〇〇分、大連發六時二五分。

第六節　水　運

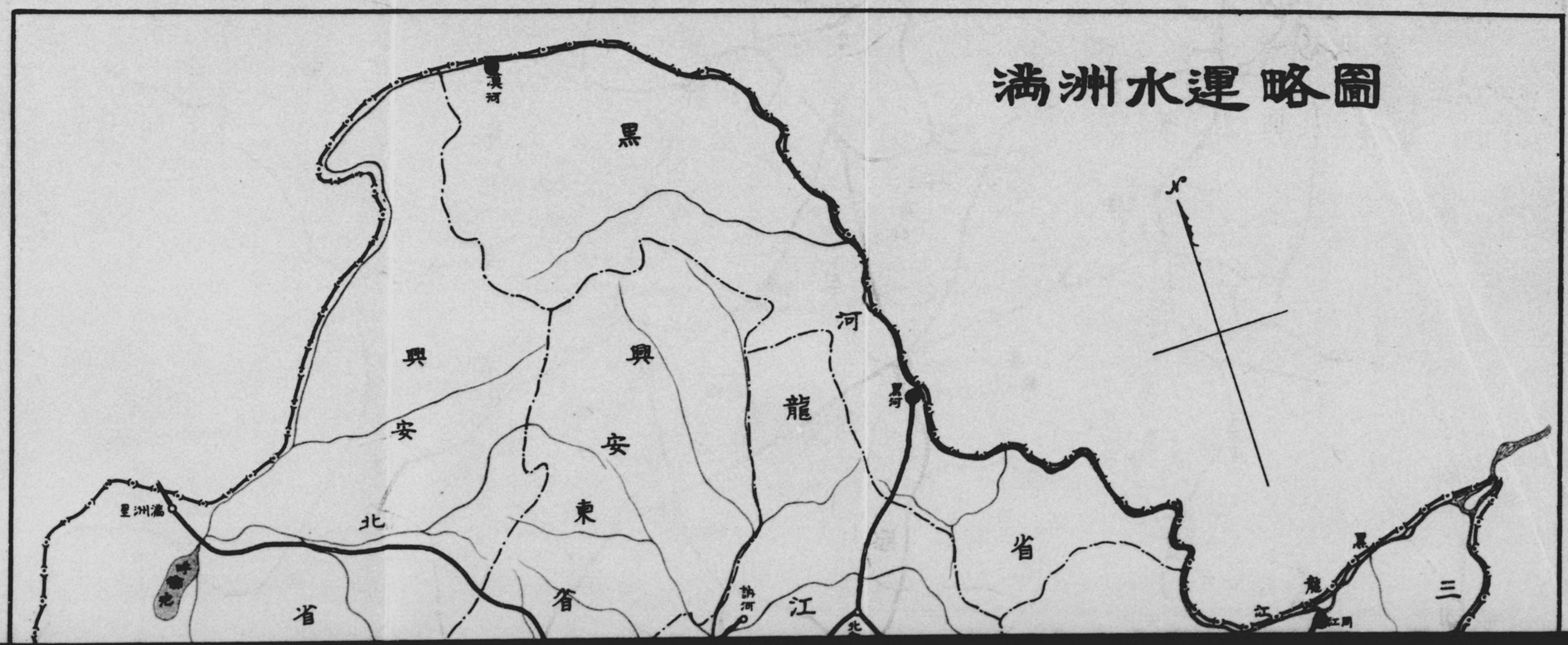
一、總　說

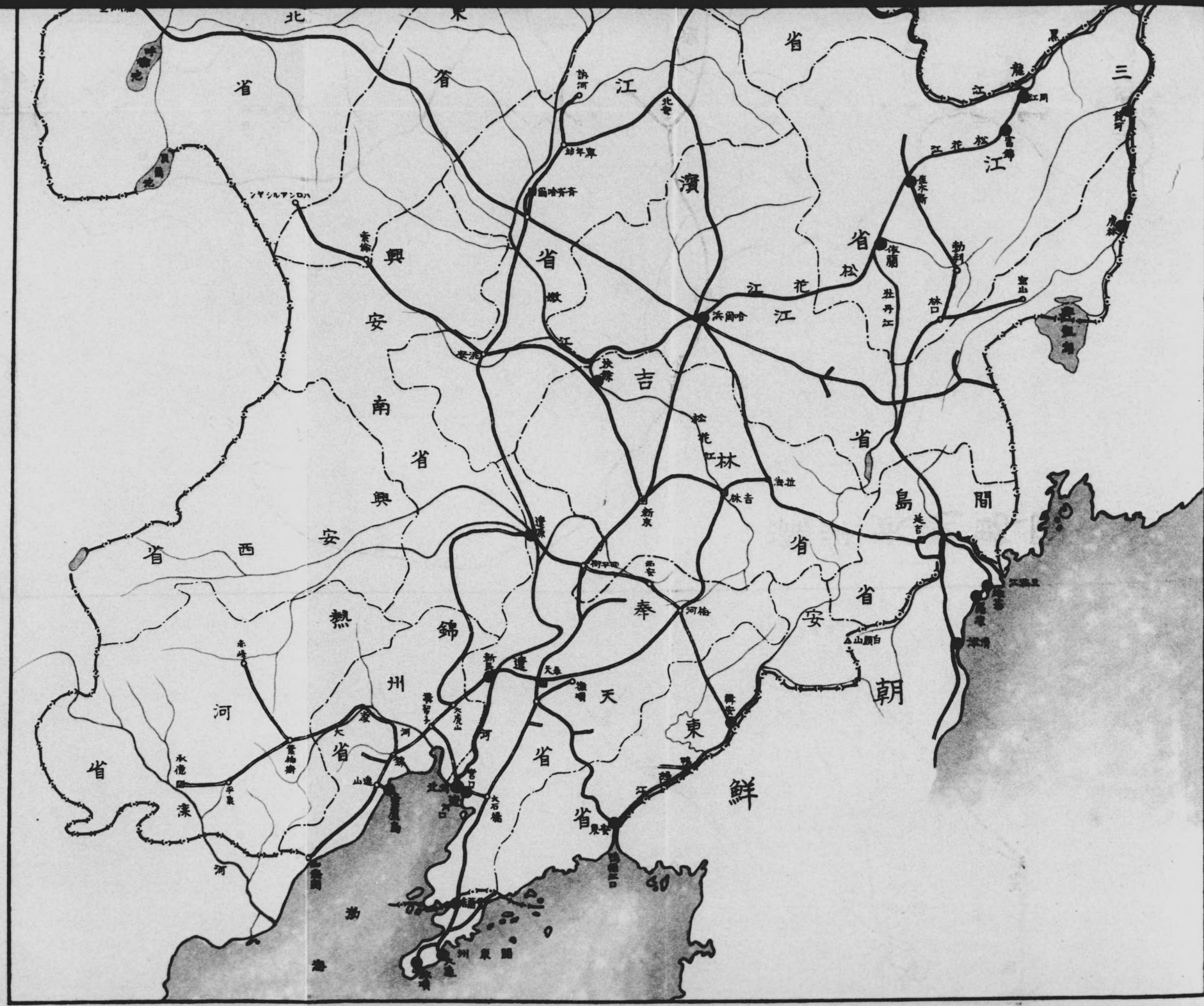
1　海運、港灣概況

建國以來、滿洲國の對外貿易は、世界海運界の萎靡衰退を餘所にして獨り異色ある活況を續けてゐる。殊に、その輸入貿易に於ては、國內の治安維持並に王道樂土を謳歌する民衆の購買力の增進を反映して、極めて顯著なる躍進振りを示し、各種の材料品を始め、日用雜貨の類に到る迄、あらゆる物資は翕然として大連港に殺到し、新興滿洲國の潑剌たる姿を港頭に描寫しつゝあるが、この傾向は、滿洲國の國內情勢より押して考慮する限りに於ては、その間多少の盛衰は繰返へさるゝとしても、大勢は依然として、將來に及ぶものと期待される。然るに、大連港の現存能力は、今日既に殆ど飽和の狀態にあるのであつて、その全機能を擧けて、これ等貨物の消化に努むると雖も、尙且足れりとせないのであるから、今若し、突發的に出入貨物の膨脹が釀されるが如き場合があるとすれば所詮は、本港を擴張するか、若しくは他港の施設に賴るより他に緩和の途はないのである。この事あるを豫想して、事件後間もなく北鮮羅津の築港が計畫されたのであつた。而して其の後該築港工事は着々進行し、既に去る一九三五年十一月には、その一部の開埠をなして、所謂日本海時代への輝しき第一歩を踏出したことは、滿洲國の海運界にとつて、大なる心强さと、嬉びを禁じ得ないものがある。更に又、嘗ては、支那が、我が大連港並に營口港に對抗せんとする意圖の下に、大規模の築港計畫を樹立して、工を興し、後偶々滿洲事變の勃發に際會して、工事を中絕したところの壺蘆島港も、新情勢の下に、改めてこれが活用の必要が認められたる結果、これ亦、熱河、遼西地方の門戶として、再生せんとするの機運に遭遇してゐるのである。

かくの如く、滿洲國內に於ける鐵道の普及、產業の開發、諸工業の勃興等に伴ふ、輸出入貨物の漸增に對應しては、諸般の計畫が逐次具體化されつゝあるが故に、近き將來に於て、これ等の三港は、各々相互不侵略の分野に立脚して、旅客並に物資の圓滑なる輸送經路を形成するに到

滿洲水運略圖




北
東
省
省
三
江
濱
省
興
安
南
省
興
安
西
省
熱
錦
州
河
省
遼
天
省
奉
天
省
吉
林
省
松
花
江
省
黑
龍
江
省
安
東
朝
鮮
間
島
省
渤
海
ハルビン
齊齊哈爾
吉林
長春
奉天
撫順
瀋陽
ハルビン
哈爾濱
牡丹江
佳木斯
東京城
琿春
延吉
朝鮮
安東
大連
旅順
營口
錦州
熱河
承德
赤峰
張家口
天津
北京
大石橋
海城
鳳凰城
新京
吉林
拉法
白山
白頭山
平壤
鴨綠江
大同江
黃海
州泉國

るものと思考される。かく觀じ來れば、まことに今や、滿洲國の海運界は、劃期的の轉換期に當面せるものと謂はざるを得ないのであつて、その輸送系統の如きも、從來の一港集中主義が漸次三港割據の體形に推移せんとしつゝあるが、その政策の是非は兎も角として、交通經濟の原則よりすれば正に歡迎すべき傾向と觀るべきである。即ち、向後兩三年を出でずして、滿洲國の海運界は、舊態一轉して、刮目すべき躍進の姿を吾人の眼前に展開するであらふことが期待されるのである。元來、滿洲國の海岸線はその尨大な背後地に比して著しく短く又その多くは屈曲に乏しく、而も淺瀨を伴ふ箇所が極めて多い關係上、所謂天然の良港と稱すべきものは、大連港を除く以外は今日迄殆どなかつたのであるから、勢ひ、營口、安東等の如き河港が發達し來つた譯である。然るに、これ等の河港は、いづれも、河港の共通性ともいふべき凡有る缺點を例外なく保有しておるので、到底大港灣として伸び得ない惱みがあつたのである。この意味に於ても、前述の大連、羅津、壺蘆島の三港は、共に天然の素質は優良であり、而も地理的にもそのところを得て居るが故に、將來に於けるそれ等、就中羅津、壺蘆島兩港の伸展には大なる期待が掛け得るのである。一九三三年三月一日公布された「滿洲國經濟建設綱要」の交通の項に、

港　灣

（イ）我國經濟開發を促進し生産地方と海港とを最も經濟的に連絡するため我國港灣の外隣國の港灣を有効に利用す。

（ロ）營口、安東の兩港に所要の改修を加ふ。

（ハ）壺蘆島の建設工事は將來經濟上の要求切實を加ふるの時に定成す。

（ニ）港灣は差當り近海航路の充實を圖り外洋航路に付きてはなるべく其の發展を期す。

とあり、滿洲國の國策としても北鮮港の利用及壺蘆島の築港を示唆してゐる。

以上滿洲國の輸出入貿易を中心として海運及港灣の活況を述べたのであるが、輸出入貨物の呑吐港として多く隣國港灣に依存せると同じく滿洲國自體の海運は極めて幼稚の域を脱せず、これ亦外國船（日本船を主とす）に依存してゐる狀態である。同國自體の海運業としては、安東を中心として沿岸航路を經營する大安公司と、營口に根據を置き滿洲國々旗を揭げて北支沿岸航路に從事する敷汽船會社の外擧ぐべきものがない。

2　河川概況

滿洲に於けるあらゆる河川が、古來其の交通史上極めて顯著なる貢獻を重ね來つたことに就ては、こゝに贅言を要しないが、輓近に於けるこれらの河川交通は、往時のそれに比して、鐵道の發達、道路の整備等につれて、漸次衰退の傾向にあるは否み難い。かの遼河の如きは、その好例の一つであつて、特に事變直後に於ては、沿江一帶の治安維持の不充分等に原因して極端なる落寞振りを示し、僅かに往時の形骸を止むるに過ぎない寥々たる姿と化したのである。然し乍ら近來は、其の航業も幾分活況を帶びて來た模樣ではあるが、それにしても到底、過去の盛時には比すべくもない弱況である。

かくの如く、河川航運は概して衰退の一途を辿り來つたのであるが、一面に於て鐵道、自動車等が快速にして安全であるに對して、輸送經費の低廉と云ふが如き特質を有するが故に、其の利用は依然として、根强き潛勢力を失はないのである。殊に最近に於ては各河川共に、沿江の治安が漸次確保されつゝあるのと、松花江に於て爲されたるが如き、航運事業の統制並に經營の合理化等政策的の好果をも反映して、此許各河川の航運は稍や活潑なる動きを見せてゐる。之れは河川航運の歴史及び其の性情、特質に就て考慮する場合に於ては、何等怪しむに足らないところであつて、將來とも、これらの河川航運事業は、他の交通諸機關の興廢に拘りなく、悠久の生命を失はないものと信ずる。否寧ろ其の活用は將來に於て、反轉熾烈化するであらうことさえ思へるのは、前述せる輸送コストの低廉、輸送貨物の破損度の輕微、其他河川航運が有する比較的優良なる素質に、政策的支援を加味する場合に於ては、石炭、礦石及

び其他の原料品等の如く、嵩高にして比較的價格の低い貨物の輸送上に、新たなる進路の展開が期待し得るが爲である。

滿洲の河川分布を大觀するに、東部白頭山を起點として、北々西走し公主嶺附近に於て滿鐵線を横ぎり、更に興安嶺を越へて外蒙ゴビの砂漠に延びる一線を分水嶺として、南北に流れてゐる。南下するものに鴨綠江(黃海)及遼河(渤海)があり、東北流するものに、圖們江(日本海)、松花江、烏蘇里江及黑龍江等の本支流がある。而して、南下する河川は概ね水路狀態良好ならず僅かに戎克を通ずるに過ぎないが、東北流するものは圖們江を除いては多く大河の趣をなし水量豐富從て戎克は勿論、汽船の航行が可能である。然るに東北流する之等多くの良河川は遠く他國領に入つて自國海路と全く連絡なく從つて地方的に利用さるゝに過ぎない。又各河川を通じて冬期四ヶ月乃至六ヶ月凍結して舟便を杜絶せしむることは、河流の方向と共に滿洲河川の一大缺陷と云はなければならぬ。

3　水運行政

滿洲の水運行政は、從前海關其他機關の管掌するところであつたが、建國後水運利用の重要性に鑑み、之を交通部に於て統轄し、航政局官制其他水運法規を制定してその統制、發展を企圖することとなつた。而して地方機關たる航政局を哈爾濱、營口、安東の三箇所に設置し、水路、港灣、船舶、海員、水先、航路標識その他水運に關する事項を掌ることとした。その管轄區域は左の如くである。

哈爾濱航政局　哈爾濱　第一松花江、第二松花江、嫩江、烏蘇里江、黑龍江、額爾克訥河此等の河川の支流及其の沿岸。

營口航政局　營口　渤海、之に注ぐ遼河其他の河川、此等の河川の支流及其の沿岸。

安東航政局　安東　黃海、之に注ぐ鴨綠江其他の河川、豆滿江、此等河川の支流及其の沿岸。

關東州及北鮮の各港灣及其他水運行政は云ふ迄もなく、統治者たる日本の管掌する所であつて、前者は關東局、後者は朝鮮總督府に於て當つてゐる。只輸出入貨物の檢査及徵稅機關としての滿洲國稅關は、その呑吐港たる見地から條約によつて之等港灣に設置してゐる。

二、港　灣

1　大　連　港

A、沿革　嘗ては雜草倭樹の一小部落に過ぎなかつた大連が、三十有餘年を經過せる今日に於て隆々長足の一大飛躍をなして、名實共に東洋に冠たるの大港灣都市と化すべしとは、當時何人と雖も容易にこれを豫斷し得なかつたところであらう。

事實、大連港の如く、短日月を以てして、斯くの如く充實、完備し終せたところの類例は甚だ稀である。本港沿革の大要は左の如きものである。

△一八五八年、英佛聯合軍が北京侵入の際この地を聯合艦隊の根據地として「ヴイクトリヤ灣」と命名した。

△一八六〇年發行の淮圖に Ta-Lien-whan-Bay と記載された。これ即ち大連灣なる語の濫觴である。

△一八八七年より九二年に至る間に時の直隸總督李鴻章は、獨人「ハンネッケン」顧問の獻策に基いて、柳樹屯に砲台及棧橋を築造し、水雷營を置くに及んで、この灣を「大連灣」と稱した。

△一八九五年、日清戰爭の結果、一度日本の掌中に收めたが、三國干涉により更に支那に還附した。

△一八九八年、ロシヤはバブロフ條約に依つて、關東州を租借し、旅順に軍港を施設すると共に、大連をダルニーと命名し、一大商港の建設を企圖した。而してその第一期計畫工事費として一千萬留を計上し着々工事を進めた。

△一九〇二年末に於て、水深四・六―五・五米の岸壁を四五二米築造し、且つ千八百平方米の上屋倉庫を建設した。而して更に雄大なる計畫の下に工事を進めんとしたが、適々日露の國交斷絶に依つて中絶した。

△一九〇四年、日本軍は大連を占領した。

△一九〇五年二月十一日、紀元の佳節を卜して大連と命名された。而してポーツマス條約に依つて、露國より關東州租借權を繼承し、滿鐵會社をして鐵道と共に大連港の經營に當らしめた。

△一九〇七年四月、滿鐵は本社を大連に設けて、營業を開始し、埠頭業務は棧橋事務所をして管掌せしめた。

△一九〇八年、棧橋事務所を埠頭事務所と改稱して、鋭意港灣施設の改善に努めた。

△一九一六年、第一埠頭及第二埠頭西側の岸壁が完成した。

△一九二一年、第三埠頭及乙埠頭が完成した。

△一九二四年、第四埠頭の築造に着手した。

△一九三六年、丙埠頭及第四埠頭の一部が竣成した。

△一九三一年、甘井子埠頭を築造した。

概要右の如き歷史を重ねて、大連港灣は今日の殷盛を形成し來つたのであるが、尙右に列擧した以外にも、戎克貿易に關しては入船埠頭の改善整備、危險品の取扱に就ては危險品取扱棧橋を築造する等不斷の努力が拂はれてゐる。その他微細なる事柄に致つては枚擧に暇もないが兎も角も現狀に於ては、遺憾なく大港灣たるの素質を具備して餘すところがない。

B、埠頭施設　埠頭施設の爲に投ぜられた資金は相當巨額に上り、引續以來一九三二年度末に於けるその額は實に六千五百二十萬圓、甘井子を加ふる場合は八千七百二〇萬圓に達すと稱せられる。それ等施設の主なるものは次の通りである。

防波堤延長	三,九八〇米
港內總水面積	八六,一〇二,〇〇〇平方米(八區に分つ)
繫船岸壁	
第一埠頭(石炭船積及輸入用)	七五八・二〇米
甲　埠頭(輸入專用)	三四六・七三米
第二埠頭(輸出入混用)	一,三三二・五四米
乙　埠頭(輸出入混用)	二七二・七〇米
第三埠頭(輸出專用)	一,三三三・三三米
第一章　交　通	
丙　埠頭(輸出入混用)	二七〇・〇〇米
第四埠頭(輸出專用)	三一一・九四米
長門町埠頭(沿岸航路小型船用)	三八三・八四米
濱町埠頭(修理船繫留)	一四七・二四米
入船四番埠頭(帆船及戎克)	一三八・〇〇米
檢疫棧橋	二二〇・〇〇米
甘井子棧橋	一一九・一五米
計	五,五三三・六七米
呑吐能力	約八〇〇萬屯
繫船能力	二萬屯級以下の巨船を同時に四〇隻繫留し得。
水深	干潮面下七米乃至一二米
棧橋及浮棧橋	
寺兒溝第一棧橋(豆油、重油、パラフイン輸出入用)	一六九米
寺兒溝第二棧橋(危險物輸出入專用)	一九二米
甘井子石炭棧橋(輸出炭積出專用)	三二九米
其他	
濱町繰棧橋、長門町石炭棧橋(一號、二號、三號)、乃木町方塊積出棧橋、甘井子木造假棧橋、濱町陸軍棧橋等。	
繫船浮標	一萬屯級用四個を設置す。
荷揚場	戎克及帆船の荷揚場等大小十一箇所を有し其の總延長三,五八七米餘に達す。
上屋及倉庫	
上屋	七二棟、三七八,二五四平方米
倉庫	總面積約三七七,三二八平方米
穀類精撰乾燥場	鐵筋コンクリート四階建一棟　一二五,〇八五平方米
精撰機能力	一時間七五屯、乾燥機能力―一時間一二噸內外。
冷藏室	四號倉庫(コンクリート造)の一部を利用して設置す。
貯藏能力	四室にて牛約二四〇〇頭
冷却溫度	(橫)零下一〇度乃至一二度。
保溫室	一〇號倉庫四階(コンクリート造)の一部を利用して設置す。
收容力	一九四屯、保溫度(橫)三八度乃至五〇度。
グレンエレベーター	
高さ	三三米、約六〇〇噸入タンク四基、約一二〇〇噸入タンク一基を有す、總貯藏能力二,五二〇噸。

受入能力は毎時五〇噸。

小蒸汽船……總屯數四四〇屯の大通丸以下四屯の甘井子丸に至る大小二隻を有す。

石炭荷役設備……カーゲンバー及四八吋ベルトコンベヤー一式（毎時能力九〇〇噸）

カーゲンバー及附屬設備一式、甘井子埠頭（毎時能力一、八〇〇噸）

其他。スクープコンベヤー。ポータブルコンベヤー。船炭船手積等。

起重機……能力二二〇噸の浮動移動浮揚式以下大小二七を有す。

附帯設備の電機用補……モノレールホキスト　二八台

貨物エレベーター　一〇台

クレーントラクター（二・五―三・〇）　九台

電動車　三六台

附屬台車　二三〇台

電動車（手荷物用）　七台

ガソリントラクター　二二台

ガソリントレーラー　三九台

電氣トラクター　七台

電氣トレーラー　五〇台

自動車　二台

貨車　二〇〇輛

機關車　二二輛

浮船……二〇〇噸一機屯數三、四〇〇屯最大二五〇噸最小一〇〇噸）

臨港鐵道……大連埠頭構内總延長　一一、三〇〇米

入船埠頭構内總延長　四六、八〇〇米

甘井子埠頭構内總延長　四五、八〇〇米

乾船渠……濱町（滿蒙鐵道）一機屯數一、二〇〇噸の荷船を入渠し得。

乃木町（西澤氏鐵道）一總屯數一、五〇〇噸の　同

乃木町（大汽、滿洲船渠鐵道）一總屯數六、〇〇〇噸の　同

濱町（　同　）一總屯數一〇、〇〇〇噸の　同

船渠待合所……鐵筋混凝土二階建。建坪五、〇三一平方米。

階上は三、七六八平方米を待合所とし他は露台として使用し、階下は倉庫として使用す。

船舶給水栓……總數（甘井子を含む）七〇箇所

給水船……二隻（積載量二〇〇噸及八〇噸）

滿鐵船舶の船型……一隻常り平均總屯數三千噸内外。

B、定期航路　本港に關係ある航路の主なるものを列擧すれば左の如くである。

大阪―大連線	（商船）	供用船舶	九隻（月二五回）
高雄―天津―大連線	（同　）	同	三隻（月三回）
橫濱―大連線	（同　）	同	五隻（月七回）
橫濱―天津―大連線	（同　）	同	三隻（月四回）
北海道―大連線	（同　）	同	一隻（月一回）
朝鮮北支那沿岸線	（日清）	同	四隻（月四回）
橫濱―牛莊線	（近郵）	同	四隻（月四回）
台灣、朝鮮―大連線	（同　）	同	三隻（月三回）
北海道―大連線	（朝郵）	同	一隻（月一回）
朝鮮―長崎―大連線	（同　）	同	三隻（月三回）
朝鮮―青島―大連線	（同　）	同	一隻（月三回）
大連―芝罘―仁川線	（阿波）	同	一隻（週一回）
大連―芝罘線	（同　）	同	一隻（月一〇回）
朝鮮―北海道―大連線（島谷）		同	三隻（月二回乃至三回）
大連―滿洲線	（三井）	同	二隻（二、ヶ月三回）
大連―西鮮―九洲線	（北九州商船）	同	一隻（月二回）
大連―青島―上海線	（大汽）	同	三隻（週二回）
大連―天津線	（同　）	同	二隻（週二回）
大連―新潟―伏木線	（同　）	同	二隻（月二回）
大連―營口―阪神線	（同　）	同	一隻（月一回）
大連―名古屋線	（同　）	同	二隻（月四回）
大連―華南―高雄線	（同　）	同	二隻（月四回）
大連―鄭子高線	（宇佐）	同	一隻（月五回）
大連―尾道―今治―宇野線	（鐵道行）	同	一隻（月二回）
大連―芝罘線	（同　）	同	二隻（月一〇乃至一五回）
大連―仁川線	（同　）	同	一隻（月四乃至五回）
大連―安東線	（政記）	同	一隻（月五回）
大連―龍口線	（同　）	同	一隻（月二三回）
大連―芝罘線	（同　）	同	三隻（月二五回乃至三〇回）
北米（紐育）線	（商船）	同	九隻（隨時寄港）
歐洲（リバプール）線	（郵船）	同	六隻（月一回寄港）
歐洲（ハンブルグ）線	（同　）	同	七隻（月一回寄港）
大西洋沿岸（紐育）線	（同　）	同	八隻（隨時寄港）

右の外諸外國汽船會社の船で大連港に寄港するものは、

Alfred Holt of Co.（英國、太古洋行扱）		五隻（月一回寄港）
Ellernan Line（英國、三井扱）		一〇隻（月二回寄港）
States Steam Ship Co.（米國、イリス扱）		四隻（月一回寄港）
Oceanic and Oriental Navigation Co.（米國、イリス扱）		三隻（月一回寄港）
Tacoma Oriental Steamship Co.（米國、イリス扱）		七隻（月一回寄港）
Java China Japan Line（米國、和記扱）		六隻（月二回寄港）
Hamburg china Line（獨逸、アンズ扱）		四隻（月一回寄港）
Hamburg American Line（獨逸、イリス扱）		八隻（隨時寄港）
Hamburg Japan Line（獨逸、蕃日扱）		七隻（月一回の實定）

、これ等は定期船の主要なるものであるが、不定期又は準不定期船にして當港に寄港するものも、その數亦頗る多い。それ等を合すれば入港着埠船舶の一箇年總數は約五千隻、總噸數に於て約千五百萬噸に達んとし沖待船舶は常にその影を絶たない殷盛振りである。

C、船會社及代理店　當港に於ける船會社及代理店の主なるものを列擧すれば次の如くである（括弧内は代理船主名）

大阪商船會社大連支店（日清汽船）

日本郵船株式會社大連出張所（近郵郵船、朝鮮郵船、Cunard Steamship Co.）

國際運輸株式會社大連支店（國際汽船、三菱商事船舶部、阪野汽船、大同海運、其他）

大連汽船株式會社。

三井物産株式會社（福州銅正記、Ellerman and Bucknall Steamship Co.）

阿波國共同汽船株式會社大連支店。

山下汽船鐵業株式會社大連支店（越川商汽船、酒黑主船汽船、沙河口汽船、沙河口汽船、沙河口

以上羅列せる以外に、尙若干の小船會社が存在するが、これを省略する。

D、大連港と各地主要港間の海上距離　大連港を基點とする各主要港との海上距離は左の通りである(單位、浬)

旅順	二二五	羅津	一〇一〇	西貢	三一二五
營口	一五五	雄基	一〇一八	新嘉坡	三六三三
安東	一三六	博多	三五三	古倫母	四一六〇
芝罘	八七	若松	六一三	カルカツタ	四二五五
龍口	二一四	長崎	三七七	ゼノア	九〇三六
青島	三六六	三池	六九九	マルセイユ	九一四九
秦皇島	一四〇	鹿兒島	六五五	リバプール	一〇八六〇
大沽	一六一	門司	六一五	倫敦	一〇八八一
天津	三六八	宇品	七六四	アントワープ	一〇九一三
上海	三四四	神戸	八六九	ロッテルダム	一〇九五五
漢口	一〇九九	大阪	八七六	ハンブルグ	一一一六一
福州	八九九	名古屋	一〇四八	コペンハーゲン	一一四五一
厦門	一〇〇〇	横濱	一一一二	ストックホルム	一一八三三
汕頭	一〇九五	青森	一一三〇	クリスチヤニヤ	一一四三三
廣東	一一三〇	新潟	一〇五一	シヤトル	五三七八
香港	一一二〇	伏木	一〇一六	桑港	五四九四
新義州	一七六	敦賀	八八七	紐育	一〇二四〇
鎮南浦	一七九	函館	一一三五	パナマ	八八八四
仁川	三八八	小樽	一一三五	バタビヤ	二一九四〇
木浦	三六九	那覇	八三一	土蘇	七五五〇
釜山	三四四	基隆	八七七		
元山	八四一	高雄	一〇三一		
清津	九五五	浦鹽	一〇四六		

2　營口港

遼河河口より約一三浬の上流の左岸に位する營口港は、一八五八年天津條約に據り開港したのであるが、開港場としては滿洲最古の歷史を有してゐる。而して一八七二年頃より漸次北支並に中南支を對照とするローカルボートとして不動の地歩を保持し來つて、今日に及べるものであるが、昨今日滿貨の排斥、關稅障壁、加ふるに通貨の變動等に起因して多少の打擊を受けつゝあるやの感が無いではない。然し乍ら數十年來の傳統的潛勢力は牢固たるものがあり、その活躍は依然として將來に亘つて存續されるものと豫想される。

A、港勢　營口に於ける遼河は、其の水勢が牛家屯及び新舊市街の前面の江岸に衝突する地形を爲しておる關係上、此の江岸は水深比較的大であるが、對岸葦塘の江岸は淺瀨をなす傾向がある。總じて河底及び江岸の變遷常なく、一度出水でもある場合には忽ちにして舊態を一變するが如き場合が稀でないので、護岸の築造、水深の維持等に關しては、不斷の努力と犧牲とが拂はれて居る。

B、河巾　營口附近に於ける平均河巾は約七百五十米內外であるが、東海關附近最も狹く干潮時では約五百五十米に過ぎないが上下流に延びるに從つて漸次擴大して、牛家屯前面附近は約千米。西海關附近は約七百米である。

C、流速　大潮の退潮時は、一時間八—九浬、概して滿鐵の埠頭及びそれより上流は流速急である。

D、水深　港內は一般に水深大であるが(新市街附近一五—一八米。牛家屯附近九—一二米)河口は所謂閂州あるが爲に、頗る淺く水道中にあつても尙干潮面三米を出でない個所が數浬に亘るものがあつて、常に浚渫作業を繰返すことを餘儀なくさるゝがこれは、結氷と共に營口港の繁榮を阻害すること甚しきものがある。

E、結氷及解氷　連年の統計に依ると、平均左の通りである。

終航……十二月四日　　結氷……十二月十七日
初航……三月十九日　　解氷……三月十六日
氷厚……一六吋內外。

F、各主要碼頭とその能力。主要碼頭とその能力は左の如くである。

滿鐵第一、二、三埠頭	總延長	一、四八七米	繫船能力	〔五千屯級七隻〕〔一萬屯級二隻〕
滿鐵牛家屯(石炭)埠頭	同	四三四米	同	〔四千屯級三隻〕〔八百屯級一隻〕
太古(東)碼頭	同	一〇四米	同	二千五百屯級一隻
大通(東)碼頭	同	八七米	同	千屯級一隻
旗昌(東)碼頭	同	一一一米	同	二千五百屯級一隻
肇興第一、二碼頭	同	一九八米	同	〔二千五百屯級一隻〕〔千五百屯級一隻〕
北票碼頭	同	八二米	同	千屯級一隻
轉大行碼頭	同	六九米	同	千屯級一隻
源來盛碼頭	同	一七二米	同	二千屯級二隻
興華碼頭	同	三一三米	同	三千屯級一隻
旗昌(西)碼頭	同	九〇米	同	千屯級一隻
肇興第三碼頭	同	一六四米	同	千五百屯級二隻
開灤炭碼頭	同	五四米	同	七百屯級一隻
大通(西)碼頭	同	一七七米	同	千五百屯級二隻
太古(西)碼頭	同	二四七米	同	三千屯級二隻
採運局碼頭	同	一六八米	同	二千屯級一隻
アシア石油碼頭	同	二〇〇米	同	二千五百屯級二隻

以上各碼頭は各々江岸に沿ふて隣接して存在し、滿鐵埠頭の一部が接岸であるのを除いては、他は總てボンツーンに依つて荷役される。

G、上屋、倉庫及野積　滿鐵倉庫は大小約二十棟、總面積五二、八二七平方米であつて、それ等の構造はトタン張り若しくは煉瓦造りである。その他各碼頭も夫々自己專用の上屋若しくは倉庫を所有するが、その數凡そ四十五棟(河北を含む)を算し、總面積は二九、二三八平方米である。構造は滿鐵のものと同樣、トタン張り又は煉瓦壁のものである。野積場は、滿鐵約三六三、九〇四平方米、その他の合計約一、一五〇、三八〇平方米を有する。

臨港鐵道は、構內線延有効延長が一六、五七五・六米、專用線が、亞細亞石油線七〇米、吉黑採運局線二〇八米、營口水電會社線三二米である。

H、遼河の民船　營口港が遼河の水運と密接不離の關係にあることは述ぶるまでも無いのであつて、營口港輸出入貨物の過半が、遼河を通じて運送されつゝあるのを見ても明かである。然し乍ら日露戰役以前一萬數千隻の民船が活躍した最盛期に比するなれば、現在は非常に衰微して僅かに七百六十隻內外の民船が運航を經續するに過ぎない。これ等の民船は、筏子、舢板、撥船、牛船及槽船の五種に區分され就中、牛、槽の二種が重要なるものに屬する。營口より鄭家屯迄約四九三哩の間は廣漠たる平地を紆餘曲折して貫流するのであるが、土質は泥土、細砂の混合土なるが故に、沿岸の流水に浸さるゝこと夥しく、流下し來る土砂の爲に隨所に淺瀨を構成し、我克の航運を阻害すること尠からざるものがある。

I、航路　現今、營口港を中心とする海洋航路は、中國及び日本のみであつてその他の諸外國航路船の出入は殆どない。その主要なるものを列擧すれば左の如くである。

△營口—民國各地間

營口—天津航路(定期)
　取扱店…大連汽船、大通公司、日昌行、北方公司、肇興公司
營口—上海航路(定期)
　取扱店…毓大行、大通公司、肇興公司、太古洋行、海昌公司
營口—龍口航路(定期)
　取扱店…海昌公司、源來盛、大通公司、肇興公司、興華公司
營口—廣東—香港—上海航路(不定期)
　取扱店…旗昌洋行、海昌洋行、太古洋行
營口—厦門—汕頭—天津航路(不定期)
　取扱店…太古洋行、肇興公司
營口—上海—汕頭—天津—大連航路(不定期)
　取扱店…大通公司、肇興公司
營口—大連—上海航路(不定期)
　取扱店…肇興公司、海昌公司、北方公司、太古洋行

△營口—日本
營口—大連—長崎—門司—神戸—大阪—名古屋—四日市—横濱航路(定期)
取扱店…近郵命令
營口—門司—神戸—大阪航路(準定期)
取扱店…大汽營口出張所
營口—門司—神戸—大阪—名古屋—横濱航路(準定期)
取扱店…營口海陸運輸
其他の不定期航路
取扱店…國際運輸、三井物産、東和公司
△民船航路
遠洋航路…福州、寧波、上海等
北支沿岸航路…煙台、龍口、天津、五里窩、南堡、大清河、洋河口等
滿洲國沿岸航路…永寧澗、四道溝、興城、旅順、復州、蓋平、雙台子、鮫魚圈等

J、營口港と主要港間との海上距離　營口港を中心とする主要各港との距離は左の通りである。(單位浬)

安東	三五	大連	一五	復州	一〇〇		
龍口	二五	登州	二〇〇	秦皇島	一四		
青島	四七	天津	二九	九江	一、二一〇		
鎮江	八四〇	漢口	一、二三	蕪湖	八四〇		
長沙	一、四八〇	上海	六七	寧波	七五		
福州	一、〇一〇	香港	一、四〇三	厦門	一、一四		
廣東	一、二〇六	汕頭	一、二四	仁川	四四〇		
釜山	六九三	群山	四五	元山	一〇〇		
長崎	七一八	横濱	一、六五	門司	七九		
函館	一、四〇三	神戸	(神戸内*港)一、〇一〇	浦鹽	一、三七		
ホノルル	四六四〇	シンガポール	二、五四〇	ボンベイ	五、二五		

3　安東港

安東港は鴨綠江口薪島を距ること約一九浬上流の滿洲國側にある。一九〇七年三月、支那政府は安東海關布告第一號を以て港界を定め、且港を開放して創始したが、その後更に鐵橋の架設、及び水深の不足等に原因して、一九一三年港界の擴張が宣布されて、今日の港界が設定されたのである。概して水深淺く、艀又は淺吃水の小船以外は航行困難であるから、汽船は三道浪頭、薪島、大東溝及多獅島等の各錨地に碇泊して貨物の沖取を爲すを常態とする。從て大港灣たるの素質に乏しく、過去及び將來共に單なる地方港としての域を脱し得ないものがある。

A、港勢一般　安東港附近に於ける河巾は約一、〇〇〇米乃至一、五〇〇米である。五道溝以下は河巾大なるも、河中に島嶼又は葦塘存在し、航路が兩側に分れておる箇所が多い。河床は上流方面は砂土又は泥土であつて、下流に至るに從て泥土を增し、その深さは數十呎に及ぶものがある。水深は鐵橋下の深いところで干潮時平均三•六米、滿潮時平均六米(干滿の差は平均二•一—二•四米)を有するが、五道溝附近は極めて淺く干潮時滿洲國側二—三呎、朝鮮側五—六呎に過ぎないので航行の難所とされて居る。それより下流は漸次水深は增加するが、概して、水深及河道の變遷が頗る多い。流速は、安東附近で最急時は一時間四、八〇〇米に達し、最緩時は殆ど滯流狀態を呈する。平均流速は凡そ一、八〇〇米内外である。結氷は平均十一月二六—七日頃に始まり、翌年三月一八日頃に解氷するを例とするが、船舶は十一月初旬又は一〇月下旬に終航し、四月下旬又は五月上旬に航行を開始する。氷厚は最厚一米位に及び流氷の大なるものは、長さ三六〇米巾一八〇米にも達するものも稀れでない。

B、繫船岸及錨地

滿鐵築造のもの(日本附屬地の江岸に在り)

石造護岸……延長		一、六〇五•九米
木造護岸……同		四一五•一米
石敷荷揚場……同		七六一•八米
計		二、七八二•八米

滿洲國稅關の護岸
木造(腐朽甚し)…延長　三五一•二五米
怡隆洋行の護岸
石造……同　一一九•四五米
太古洋行の護岸
石造……同　二三六•九〇米
總商會の護岸
石造……同　四五一•〇〇米

右各種護岸の水深は多少の相違はあるが、大體に於て、干潮時は護岸の脚部より二—三米間の河床は水上に現はれ、護岸より約五米以上の距離に於て約一•八米の水深を保つ(滿潮時は約三•九米)が、これ等は時々變化を來し、而も年々淺くなる傾向がある。故に前述の如く、安東江岸に繫ぎ得る船は艀又は淺吃水の小船に限られ、而も滿潮時に於てのみ著離し得るに過ぎない。然し乍ら、安東市街前面の河心に於ては水深大なるに依り、汽船の通航、碇泊共に可能であるが、これも遡江途中の五道溝沖の淺瀨に制限せられて、大潮の滿潮時に於ても尙五—六〇〇噸級迄の船舶しか航行出來ない。從て、汽船は普通三道浪頭、薪島、大東溝又は多獅島の各錨地に碇泊し、客貨を艀に依り積卸を爲す他はないのである左にこれ等錨地の概況を記する。

△三道浪頭錨地…安東より約四浬下流、柳草島と滿洲國側との間に弧形を爲す長さ約一粁、下流側は大連汽船、上流側は政記公司各々租借す。二、〇〇〇屯乃至二、五〇〇屯級船舶六—七隻碇泊し得。木材積取船は殆ど全部本錨地に入港する。

△薪島錨地…安東より約二三浬下流、薪島の北方にあり、水深は干潮面下約二〇呎以上を有し、四—五、〇〇〇屯級船舶十數隻を同時に投錨し得る。北風激烈ならざる限り艀荷役に何等の困難をも感ぜない良錨地である。

△大東溝錨地…安東下流約二五浬、大東溝に至る溝の入口の前面一帶を指し、面積廣く水深も干潮面下六米以上を有するも、夏期南風强き際には艀荷役は困難である。

△多獅島錨地…安東の下流約二六浬、大多獅島前面一浬の錨地であつて面積及び水深の大なることは第一位にあるが、何れの方向たるを問はず風强き時は艀荷役に困難を來す缺點があり、而も本錨地は朝鮮殺關の管轄下にある關係上、安東輸移出入貨物の通關手續に二重の手數を必要とする。

△龍岩浦錨地…龍岩浦の沖合であつて、水深五米前後を有し、二千瓲級船舶三隻を繫留し得る。

C、荷役設備其他

荷役設備としては何等の機械設備もなく、荷役道具も至極簡單であつて護岸に近くボンツンを浮べ、之と護岸とを步板又は橋板を以て連絡して艀の仲介に依て、貨物の積卸をなすに過ぎない。木材の本船積込は、流下せる筏を本船々側に浮べてこれを解いて、鈎掛してウィンチにて捲揚げる。艀により本船々側に運べる木材の積込みも亦同樣である。荷役能力は正確なるところは述べ難いが、大體に於て袋物(穀類等)の倉庫より艀への積込は苦力一人一時間約二〇袋、豆粕は二〇人にて一時間約一、〇〇〇枚程度のものである。

次に倉庫の主なるものを列擧しよう。

營業倉庫

滿鐵	五棟	五、四五八平方米	
國際運輸	五棟	二、〇〇〇	同

私有倉庫

三井物産	一棟	三三〇	同
太古洋行	一棟	三〇〇	同
政記公司	一棟	八〇〇	同
怡隆洋行	二棟	四五〇	同

その他の諸設備としては、野積場二八五、八七一平方米、貯炭場一、三一一平方米、貯木地一八三、五一四平方米、等を有し、外に、五噸ウィンチ起重及び二噸クレーン起重各一臺と、給水栓三個がある。

D、航路　安東を中心とする主要航路は左の如くである。

△安東—民國各地間
安東—大連—天津航路(定期月三回)
取扱店…大連汽船。
安東—芝罘—龍口—天津—青島—大連航路(不定期、月四回程度)

販路店：政記公司。

安東―上海航路（不定期）

販路店：太古洋行。怡隆洋行。

△安東―日本、朝鮮航路

安東―東京間航路（定期月三回）

販路店：大阪商船。

安東―大阪間航路（定期月三回）

販路店：大阪商船。

新義州（安東）―大阪間航路（定期月六回）

販路店：朝鮮郵船。

新義州（安東）―西鮮、東京航路（定期月三回）

販路店：朝鮮郵船。

朝鮮、門司、阪神航路（不定期）

販路店：辰馬汽船。

安東―朝鮮、北支航路（定期）

販路店：朝鮮郵船。

この外往来航路が可なり多いが、南北支那沿岸或は朝鮮沿岸等に往復するものは、その貿易額に於て、汽船の約二〇％内外を占めており遠く寧波、温州地方と交易するものも尠なくない。

距離　已、安東港と主要港間との海上距離　安東を中心とする主要港間との距離は次の通りである。（単位浬）

芝罘	大孤山	仁川	鼓島	大阪	長崎		
二九	七五	三七	九三	八六	三七		
天津	大連	木浦	小樽	石巻	門司		
三七	二七	三六	二四三	三〇七	八六		
上海	海口	釜山	鎮南浦	鎮海	神戸		
八〇	三四	三六	一四〇	二二九	八〇		

欠

MISSING

第二章　商　業

第一節　各國商人の業態

一、在滿邦商の業態

1　個人經營

一九二七年に於て七、八〇八であつた個人經營の在滿邦商（關東州、滿鐵附屬地及その接續地）は、一九三四年末には一、二一〇を增しその數九、〇一八に達した。(1) その新規開業の年次別增加數を見るに、一九二七年より一九三一年までは三〇〇臺より五〇〇臺の間を往來してゐたが、滿洲事變直後の一九三二年に一躍一、一〇〇臺に飛騰し、更に一九三三年は一五〇〇臺の「レコード」を示し、一九三四年に入つて多少下向きの傾向を辿つたがなほ一、〇〇〇臺を下らなかつた。この事實は、滿洲事變景氣の波に乘つて躍進した邦商の華々しき姿相の一端を物語るものとして注目に値する。

註　一、以下本項に於て引用する計數は、關東局文書課「昭和九年度邦商業態調査」第一回、第二回、第三回報告書による。

邦商九、〇一八を業種別に分てば次表の如くであつて、物品販賣業が首位を占めてゐる。

第一表　業種別營業數表

營業別	營業數	百分率
總數	九〇一八	一〇〇〇
物品販賣業	三、五七一	三九・六
料理店飲食店	一、六三一	一八・三
カフエー營業		

第二章　商　業

第一節　各國商人の業態

一、在滿邦商の業態

1　個人經營

一九二七年に於て七、八〇八であつた個人經營の在滿邦商（關東州、滿鐵附屬地及その接續地）は、一九三四年末には一、二一〇を增しその數九、〇一八に達した。その新規開業の年次別增加數を見るに、一九二七年より一九三一年までは三〇〇臺より五〇〇臺の間を往來してゐたが、滿洲事變直後の一九三二年に一躍一、一〇〇臺に飛騰し、更に一九三三年は一五〇〇臺の「レコード」を示し、一九三四年に入つて多少下向きの傾向を辿つたがなほ一、〇〇〇臺を下らなかつた。この事實は、滿洲事變景氣の波に乘つて躍進した邦商の華々しき姿相の一端を物語るものとして注目に値する。

註　一、以下本項に於て引用する計數は、關東局文書課「昭和九年度邦商業態調査」第一回、第二回、第三回報告書による。

邦商　九、〇一八を業種別に分てば次表の如くであつて、物品販賣業が首位を占めてゐる。

第一表　業種別營業數表

營業別	營業數	百分率
總數	九〇一八	一〇〇〇
物品販賣業	三五二一	三九・九
料理店飲食店	一六三一	一八・三
カフエー營業		

製造業	一、三四〇	一四・二
宿室下宿業	四、八八	三・五
土木建築請負業	三八九	〇・四
質屋業	二四七	二・七
貸屋業	三三七	二・六
運送、運送取扱業	二、六	二・〇
問屋仲買業	一九三	二・一
洗濯業	一五〇	一・九
遊戯場經營	一四〇	一・六
寫眞業	一三	一・五
印刷業	一〇〇	一・二
質貸業	六六	〇・七
仲介業	三七	〇・六
代理業	四四	〇・五
兩替業	四四	〇・五
勞力供給請負業	三〇	〇・四

右の內、物品販賣業に就いて更にその企業的活動を審にしよう。業態調査の結果として現れた主な計數を揭ぐれば次の如きものがある。

年度別	一九三四年度	一九二七年度
營業者	三、三四〇	三、〇八四
投資金額	四四、三七七、〇〇〇	四四、二〇三、六〇〇
販賣金額	一九、三二、二七〇	九九、〇四四、七六九
仕入金額	一四〇、四三、二三二	八六、〇六、二八三
賣買差益	三三、四六八、三五二	三、九三二、五八三
營業費	三、四九六、三〇〇	七九二、三〇九

純益金額	一〇、九二、八四五
資本及資本廻轉率	三回

資本及資本廻轉率　投下資本の總額は五四、三八七、〇六四圓、これが年に三、二回の廻轉をして一七三、五一一、七九〇圓の賣上をなしてゐる。一營業者當りの投下資本は、一九二七年の一四、三三四圓に對し一九三四年は一六、七一三圓となり、廻轉數に於ては丁度一廻轉を增し、企業的活動に展開を示してゐる。

試みに、一九三二年實施せられし東京市の業態調査(一)の結果を檢すれば一營業者當り資本金額は三〇、六三四圓、資本廻轉數は卸賣一・四回、卸小賣兼營一・九回、小賣一・八回であつて、投下資本金額に於ては及ばざるも、廻轉回數に於ては在滿邦商側が優位に在るを知る。

註　一、東京市役所編「東京市商業調査書」

販賣金額及純益額　販賣金額は一九二七年の九、九〇四萬圓に對し一九三四年は一七、三五一萬圓に增加し、一營業者當りを見れば、三二、一一五圓より五三、三二二圓に飛躍してゐる。純益金額も一九二七年の一、六三四圓より一九三四年三、三七二圓に倍加し、投資額一〇〇圓に對する純益も一一・四圓より二〇・二圓と增進し、何れも著しき好轉振が看取出來る。

この項目に就いても東京市の調査を摘錄すれば、一營業者當り販賣額四五、三二九圓、一營業者純益額四、九五〇圓であつて、販賣額は在滿邦商側が上位であるが、純益額では東京の後塵を拜さねばならぬ。この一點より見ても在滿邦商には「經營の合理化」が今後に課せられたる命題なることを知るのであつて、これが解決によつては更に大なる繁榮が約束せられるであらう。

營業費　一營業者當りの營業費は三、八四〇圓にして、その內譯は左の如く人件費が最も大きな費目を占めてゐる。

人件費	四〇・四%
家賃及地代	一一・七%
廣告費	三・八%
租稅及公課	二・二%
臨時動力費房費	七・九%
通信運搬費	一七・九%
保險料	一・四%
その他	一四・七%

以上總じて、在滿邦商の業態は數年前に比し著しく好轉し一途に向上線を辿つて來たのを知るのであつて、滿洲事變が齎せる好果は動かせぬ事實と斷ぜられよう。

關東州及滿鐵附屬地を中心とする邦商の動向は以上によつてその通勢を窺ふことが出來た。然し、惟ふに、滿洲國建國以來、邦商に開かれた新天地は關東州や附屬地のように既に飽和點近くまで開發を遂げられてゐた小天地ではもとよりなかつたのである。或は新線の開通により、或は北鐵の接收、ソ聯勢力の後退により、或は兵匪の掃蕩、治安の回恢により、邦商開拓の手が遠く北滿に、熱河に及んだことは周知の事實である。これを處女地に於ける邦商の躍進振は眞に目醒しく、邦商中小企業の若葉は日に月に伸び行くを見る。今こゝには全體的情勢を知る計數的資料を缺くので、在哈爾濱邦商の動向を例示してその全貌を窺ふことにする。

第二表　哈爾濱邦人商工業者數表

年度	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五
哈爾濱	三四二	三三〇	四四〇	六三	九四〇

備考　哈爾濱日本商工會議所編「北滿經濟月報」昭和十年十二月號九頁より作製。

卽一九三二年には八四、一九三三年には一一〇、一九三四年には一九二、一九三五年には二八八の新規開業を見たのであつて、その進出の急「テンポ」にして而も逐年增加率を遞增してゐることは注目に値するものがある。

2　法人組織

以上は個人經營の邦商に就いてゞあつたが、こゝで一轉して法人を一瞥する。一九三四年に於ける關東州及附屬地會社總數は一、八四〇社、この內、內地會社の支店、出張所三七一社を除き滿洲に本據を持つ會社數は一、四六九社その拂込資本總額は八三八、九一五、六五九圓に達す。これを營業種類別に大別すれば次表の如くである。

第三表　會社營業種類大別表

營業種類	會社數	拂込資本金	拂込資本金百分率
	社	千圓	%
農業	二四	九四九	二
水產業	六	四三五	〇
鑛業	二六	二〇〇五	二
工業	五〇〇	一八六、八〇〇	三三
商業	八三	九二、九二一	一・二
公務自由業	一	四	〇
運輸業	八	五六、二一〇	六・三
計	一四九九	八三八、九一五	一〇〇

備考　關東局編「關東廳第二十九統計書」昭和十年十一月號二二九—二三六頁より作製。

此の內商業に屬する八一三社を、更に業態別に分ちその拂込資本金額を左表に示す。

第四表　商事會社業態別詳細表

業態別	會社數	拂込資本金額
物品販賣業	四三	一九、六九、四四〇円

| | | |

1　上海、天津等より供給されし商品系統に激變を與へその結果滿人商權の後退となつた。

2　目下の滿洲景氣は建設事業及工鑛業の開發から來てゐて、これ等の好作用は主として邦人側に落ち滿人を潤すことが尠い。

3　從來張政權時代不當なる排日政策の下に不自然なる特典を色々の形に於て得つゝあつたものが、滿洲國の成立の結果解消された。

4　河北山東への歸還勞働者が、支那海關に於て携帶品に對し嚴重なる檢査を行ひ課稅を强せられる爲、一般に買物を手控へた。

5　舊政權時代滿商が獨占してゐた官廳の納入品なども滿洲國成立以後邦商に奪はれた。

6　最近滿人富有階級及官吏等の中流階級間に邦商の「マーク」の貼付された商品を好んで購入する傾向顯著となり、又年末年始の贈答品或は婦人の流行品等も日貨が王座を占むるに至つた。

こと等も擧げ得らるゝのであつて、これらが輻輳して全面的に滿商を壓迫したものであらう。

然し右に列擧した原因は必ずしも恒久性のものとは限らぬ。一時的、突發的のものが尠くない。やがて、その惡作用の消滅と共に、このところ隱忍持久時の至るを待つた滿商が、薄利と勤勉の鋭鋒を抱いて再び擡頭する日を迎へるであらう。滿商と邦商とは對蹠的に考慮せねばならぬ部分がある。その意味に於て、現在の邦商の繁榮は、一時的飛躍に終るや否や前途に伏線が潛むものと謂へる。

三、外商の業態

滿洲に於て外商が經濟的活動を始めたのは滿洲事變前即ち張政權時代であつて、此等外商は當時舊軍閥の極端な排日貨政策に乘じ、取引上の側面的運動として「コミション」政策を以て軍閥の兵工廠、鐵道、官公衙等の各機關に機械、金物類等の大量納入に成功した。一九二四年―一九二九年間の累年納入額を調査するに、外商側は其の五割、日本側三割、支那側二割を取扱つた。而して外商丈に付て納入金額を檢するに左表の如く夥しい額に達した。

一九二四年	二三百萬圓
一九二五年	二一百萬圓
一九二六年	一八百萬圓
一九二七年	一五百萬圓
一九二八年	二四百萬圓
一九二九年(九月迄)	三〇百萬圓以上

備考　滿鐵經濟調査會編纂「滿洲に於ける諸外國の經濟的活動」一六五頁より作成。

機械及金物を取扱つた外商の活動狀態は大體上述の如くであるが、其他煙草界に於ける英米系の英米煙草會社、石油界に於ける米國系「スタンダード」石油會社、「テキサス」石油會社、又特産界に於ける丁抹系寶隆洋行(ワッサルド)、英國系の英支東洋貿易會社(カバルキン)及佛系の利豐洋行(ドレフス)等の活動は何れも哈爾濱、奉天を兩軸として目覺しい發展をなした。乍然、此等業界に於ける外商の活動は滿洲事變を契機として特産界を除くの外總て沒落過程を辿つた。その原因と見られる主なるものを擧ぐれば次の如きものであろう。

一、舊軍閥の崩壞によつて多量納入先を喪失したこと。

二、舊納入先に對する債權の回收不能となつたこと。

三、政情の變化と國爲替の低落に依つて日本品の進出が著しく增加したこと。

四、滿洲國の關稅自主によつて從來の仕入地上海天津からの引合困難となつたこと。

五、舊北鐵從事員の引揚げによつてソ聯商の後退したこと。

六、滿洲國の石油專賣法の實施によつて外油の輸入困難となつたこと。

而して特産界のみが他の業界と異り何等の打擊を蒙ることなく獨り順調な發達を遂げたことに付ては特産(大豆)の最大需要地である歐洲(獨逸)

との販賣上の特殊關係の存することは否み難い事實であろう。依て左に特産輸出に於て外商の取扱つた輸出割合を統計的に表示し、如何に外商が業界に實勢力を有してゐたかを實證することゝしよう。

第一表　最近七ヶ年大連港歐洲向大豆出荷者別輸出割合(曆年)

年次	出荷者	日商	外商	滿商	總計
一九二九年		四一・九%	五七・二%	一・二%	一、四〇五、二〇五噸
一九三〇	同	三四・〇六	四四・〇九	一・八五	五一〇、三二三
一九三一	同	六九・三九	二九・二六	一・三五	六八九、二九三
一九三二	同	五六・三四	四二・一六	一・五〇	一、二三二、七七三
一九三三	同	五六・六五	四一・三三	一・九二	一、四六六、五九五
一九三四	同	五一・八二	四四・四三	三・五六	一、二五五、四二八
一九三五	同	四一・四二	五〇・三二	六・八一	九六二、二〇四

備考　滿鐵大連埠頭輸出係月報より作成。

次に滿洲事變に於ける外商の衰退を調査するに總體的な的確な數字は示し得ないが、代表的な例として北鐵接收後の哈爾濱外商にして閉店せるもの又は閉鎖途上にあるものを統計的に表示し以て外商衰退の全貌を推察することゝしよう。

第二表　哈爾濱外商倒産一覽表

營業種目	店數	資本金	摘要
洋品雜貨既成洋服	四	二四〇、〇〇〇円	閉鎖
同	一〇	三六、五〇〇	整理中
藥舖	三	三〇、〇〇〇(內一軒不詳)	閉鎖
同	二	五、〇〇〇	整理中
皮革商	三	五〇〇〇	閉鎖
同	四	二九、〇〇〇	整理中
自動車商	八	三〇、〇〇〇(內二軒不詳)	閉鎖
電氣機械	三	二四、〇〇〇	同
毛皮商	三	八〇、〇〇〇	同
製油工場	一	一五、〇〇〇	同
ウオッカ工場	一	五〇、〇〇〇	同
土木建築業	三	一八〇、〇〇〇	同
閉鎖	二六	八四九、〇〇〇	
整理中	二五	三〇、三〇〇	
計	三一	一、三九五、三〇〇	

右に依つて滿洲事變後の外商の動靜を概觀し得た譯であるが、此等外商が最近に至り更生策として邦品の取扱を開始し、又石油專賣法(康德二年四月十日實施)の實施に伴ひ、同法適用外の機械油を取扱ふ等營業方針の變更をなせるは時節柄看過し得ない事であろう。

第二節　各種商業機關の現狀

一、取引所

取引所を、滿洲事變前と今日とを比較してそこで見出される最も大きな變化は、(1)特産取引所の整理、(2)錢鈔市場の消滅、(3)受渡標準、取引單位、建値の統一化、(4)新京取引所の擡頭等である。

舊政權時代の東三省は幾多の地方的通貨が存在し、度量衡も不統一であり、取引上地方的慣性が複雜を極めたゝめ、地方取引所の存在も理由なしとしなかつた。それに當時全滿に活躍した官商筋は隨所にこれ等地方取引所を舞臺として買付に狂奔したゝめ市場の繁榮も維持されたのである。

然し滿洲國成立した今日は、幣制統一の大事業完成し、交通、通信も著しく發達を見たのである。需要供給が大市場に集中し大取引所中心主義となるのは自然の趨理と謂へる。

試みに、舊政權時代に於ける取引所を列擧して見ると、誠に濫設の譏りを免れぬ程數多きものであつた。

先づ日本側取引所として大連取引所、奉天取引所、開原取引所、四平街取引所、公主嶺取引所、新京取引所(以上六官營)大連株式商品取引所、滿洲取引所、安東取引所(以上三民營)の計九取引所であり、支那側取引所としては濱江證券糧食交易所、傅家甸貨幣交易所、遼寧省瀋陽驛糧石交易所、山城鎭糧石交易所、新京城內貨幣交易所、双城堡交易所、通遼糧石交易所等の外、類似取引所として安遼、滿溝、昂々溪、泰安鎭等にも存在してゐた。

滿洲事變後これが如何に整理度合されたか、日本側では、一九三四年三月、開原、四平街、公主嶺の三取引所が同時に廢止せられ、次で一九三六年一月奉天取引所の閉鎖を見た。滿洲國側に在りては、濱江證券糧食交易所を改組し日滿合辦の哈爾濱交易所を設立して、傅家甸貨幣交易所をこれに合併した外は、事變後の混亂時代に何れも自然消滅した形である。或は取引所類似行爲を行ふものが一、二殘存してゐるかも知れんが、兎に角、滿洲國政府が正式に設立の認可を與へてゐるものは哈爾濱交易所だけである。

斯くて現存取引所は日滿を通じて、農產物取引所として、大連取引所(錢鈔部兼營)、新京取引所(錢鈔部兼營)、哈爾濱交易所、證券取引所として大連商品株式取引所(商品兼營)、滿洲取引所、安東取引所計六である。

輸出市場として大連二、奧地市場として哈爾濱二、而してその中間市場としての新京に配置せられたる農產物取引所の分布現狀は妙を得たものである。

證券取引所の三鼎立は、取引集中化の理想より見て議論の餘地なしとせぬも、安東は柞蠶糸の取引市場として、奉天は米穀の取引市場としての將來性を持つものであらう。

現在取引所の取引條件並取引高を左に表示する。

第一表　取引所取引概要表

取引所名	取引物件(實際上) 先物	現物	先物賣買單位	建値	呼値の單位	一九三五年二月現在取引人數
大連取引所	混保大豆、豆油、豆粕(高粱、鈔票)	混保大豆、普通大豆、豆油、豆粕、高粱、鈔票	大豆、高粱一車(30噸)、豆油五〇〇函、豆粕一〇〇〇枚、鈔票三〇〇〇圓	大豆、鈔票、高粱は金建、豆油は出來不申、鈔票は金建	粕は一枚、其他は一〇〇斤、鈔票は一〇〇圓	特產 錢 二〇〇(一〇) 鈔 六三(一六)
新京取引所	混保大豆、高粱、鈔票	普通大豆、高粱、雜穀	大豆、高粱一車(30噸)、鈔票一〇〇〇圓	大豆、高粱は鈔票國幣建なるも南建は出來不申、鈔票は國幣建	大豆、高粱一〇〇斤、鈔票一〇〇圓	兼業 錢 二〇〇(四) 鈔 二八(一)
哈爾濱交易所	普通大豆、小麥、豆粕	無し	普通大豆、小麥一車(30噸)、豆粕一車(二、二〇〇枚)	國幣建	大豆、小麥は六〇〇斤、一〇〇斤、豆粕は一枚、綿布一匹、綿糸一梱、麻袋一枚、人絹一株	二九(二)
大連商品株式取引所	株式(麻袋、綿布、綿糸、人絹(定期及延))	同	株式一〇枚、其他五梱	金	一株	四(五三)
滿洲取引所	株式(定期及延)	同	一〇枚	金	一株	二八(一五)
安東取引所	株式(定期及延)	同	一〇枚	金	一株	二六(一〇)

備考　各取引所の業務規程、營業案內により作製。

第二表　三取引所大豆先物出來高表

年次	大連取引所(單位一噸)	新京取引所(單位一噸)	哈爾濱取引所(單位一車、但し現行規程改正前の千布度車なり)
一九一三	一、三六四	—	—
一九一四	九、七〇四	—	—
一九一五	七〇、三五二	—	—
一九一六	七〇、八九九	六〇四五	—
一九一七	七三、二三二	一〇、八〇一	—
一九一八	八四、九七一	二、三三三	—
一九一九	一〇五、〇八五	二八、六六五	—
一九二〇	二一七、四五五	四四、四〇三	—
一九二一	三四、一〇九	三三、五五二	—
一九二二	六八、三九九	三七、四九一	—
一九二三	七七、八一〇	四五、〇六九	—
一九二四	三七、一六四	三一、七〇二	—
一九二五	五九、七三三	八、六〇六	—
一九二六	七一、三四四	九、七八〇	—
一九二七	六二、六〇〇	三、六八五	—
一九二八	五三、三八五	一、四三四	—
一九二九	五九、九四三	四、五八六	—
一九三〇	二〇〇、三五二	六、九二九	—
一九三一	二二五、九六六	四、二七三	—
一九三二	一〇五、八三	三	—
一九三三	八、九九六	一四七	—
一九三四	二六、三〇	三四一五	—
一九三五	二七、八四六	五九、八二四	—

備考　各取引所の年報により作製。

二、生鮮食料品市場

滿洲事變前に於ける生鮮食料品の組織的卸賣市場は、關東州水產會經營のもの二、滿鐵系のもの三、その他一、二を算ふるに過ぎず、充分なる發達を遂げてゐなかつたが、滿洲國の成立による都市の飛躍的膨脹は必然的にその著しき發展を促進するに至つた。又同時にこゝに注目すべきは、新興滿洲國が、人情風俗を異にする各國人の雜居地であり、その土著當業者が商略に長じ無統制に馴れ來りたること、及その何れもの都市が都市計畫實施直前にあること等自からの複雜性、特殊性に鑑み、從來の自由主義より轉じて新に統制的政策を以て市場に臨むに至つたことである。一九三二年一〇月公布の關東州中央卸賣市場規則、及一九三四年一〇月公布の滿洲國中央卸賣市場法の制定實施は、正しく滿洲の市場制度確立に一時代を劃せるものである。

卸賣市場の分布並事變前後の發展狀態を表示すれば次の如くである。

第三表　卸賣市場一覽表

地名	市場名	經營事體	卸賣業務者	經營者又は卸賣會社の拂込資本金	開設年月	取扱品目	委託販賣手數料	年取扱高金額
大連	大連市中央卸賣市場	大連市	直營制	—	一九三二(昭七)(果蔬) 一九三三(實菜)	一〇%	—	一九三一　一九三五 四八四、六三七

| | | |

及共同店舗の經營並貸付、(5) 問屋、運送、倉庫、通關代辯及代理等である。

四、見本市

從來、滿洲に於ける見本展示市は、內地各府縣の各種商業團體に依り個々別々に開催せられ、その間何等の統制もなく賣買兩者共に徒らに時間と經費とを空費することが多かつた。滿洲輸入組合聯合會では、その弊害を除去し見本市をしてより効果的ならしめんがために、滿鐵會社の援助を得て一九三〇年七月大連に綜合見本市として第一回滿洲見本市を開催した。以來毎年一回開催し既に回を重ぬること六回、その効果たるや本邦產品の滿洲進出、在滿邦商の振興、延ては日滿貿易の增進に寄與せしこと多大なるものがある。

第一回以來の成績を表示すれば次の如くである。

第五表　滿洲見本市成績表

回列	開催年月	開催地	取引高	出品店數	入場人員
第一回	一九三〇、七	大連	三三、三五〇圓	三三五	八、四六六
第二回	一九三一、七	大連	四四一、九三三	四三一	七、三八八
第三回	一九三二、六	奉天	六五、二八	六四四	七、二八八
第四回	一九三三、七	大連、奉天	四九八、四八三	六四四	一、三二七
第五回	一九三四、七	大連、奉天	四、三二、二九二	五六八	三、五六三
第六回	一九三五、七	大連、奉天、哈爾濱	一、八四、三五八	四一〇	八、〇一五

備考　地方部商工課編「滿洲商工事情」昭和十年十一月一〇五—一〇六頁より作製。

取引高は、第一回より回を重ねる毎に增加して一九三三年の第四回には約五〇〇萬圓に到達したが、その後は遲減し殊に昨年度は著しく減少を示してゐる。これは、內地出品者が見本市の回を重ねた結果、販路の開拓が出來て最早見本市の力を借らずとも直接取引が可能になつた結果の顯れで、一面見本市が使命を果たし、所期の効果を收めたことを物語るものであらう。

五、貿易館

張政權時代に於ては、邦商の奧地進出並邦品の奧地販路開拓は難事に屬した。滿鐵會社では各地有力邦商をして奧地の指定地に貿易館を經營せしめ、之を一種の動的商品陳列館として邦商の奧地進出、邦品販路の開拓維持擴張に努め、一九二七年以來巨額の補助金を支出して助成した貿易館の販賣品の主なるものは、ゴム靴、小麥粉、砂糖、綿糸布、食料及和洋雜貨等で、滿人に對し卸、小賣をなすと共に、奧地經濟事情の調査をも任務として來た。

滿洲事變後は、邦品並並邦商の奧地進出上の障害は著しく輕減を見たので、近來は更に奧地に向つて支店、出張所を增設し貿易館網の擴充を進めてゐる。

第六表　貿易館概要表

商號	所在地 本店	支店	出張所
昭和祥	齊々哈爾		泰安鎭
昭盛號	洮南		
高岡號	寧安	牡丹江、梨樹鎭	圖們
裕泰號	吉林	敦化、新站	
大信利	錦州	承德、朝陽、凌源、赤峰	扶餘
昭和盛	海拉爾		
益昌盛	海倫	北安	
大信號	三姓	富錦、佳木斯	
盛進號	通遼		開魯

備考　地方部商工課編「滿洲商工事情」昭和十年十一月一〇五—一〇六頁により作製。

六、貿易駐在員

滿洲國の成立を契機として日本の對滿輸出貿易は異常の進展を遂けた即ち一九三二年の一九、〇〇〇萬圓より一九三三年には一躍三四、〇〇〇萬圓に昇り、更に一九三五年には四九、〇〇〇萬圓を示してゐる。

これを雜貨貿易より見るに、一九三二年一四、〇〇〇萬圓、一九三三年二〇、〇〇〇萬圓、一九三四年二一、〇〇〇萬圓の日本品雜貨が輸入せられてゐる。

註一　滿洲輸入株式會社編「滿洲輸入株式會社業務案內」參照

この、滿洲市場に於ける日本商品躍進の機を捕へて、日本內地の各府縣市では鄕土特產品の販路を開拓せんと競ふて貿易駐在員を滿洲樞要都市に派遣し、今や貿易駐在員設置流行時代を現出してゐる。

駐在員には、各府縣市等の公共團體より派遣せられたるもの、及滿蒙輸出組合、貿易協會、東亞輸出協會等より派遣せられたるものあり、或は專任者を派遣せず、事務を現地の商工會議所、輸入組合關係者及商人に委囑するものとがある。

その業務の主なるものは、見本展示並取引斡旋及經濟事情の調査並商況報告等である。

大連に於ける駐在員名稱を列擧すれば次の如くである。

駐在員名
福岡縣產業奬勵館駐在事務所
大阪貿易調査所
愛知縣東亞輸出組合大連出張所
山口縣滿蒙貿易館大連出張所
府立東京商工奬勵館大連出張所
佐賀縣物產販賣斡旋所
北海道滿蒙貿易協會大連出張所
和歌山縣物產大連販賣斡旋所
台中州農會農產物販賣斡旋所大連出張所
鹿兒島縣立物產販賣斡旋所大連支所
熊本縣輸出協會大連支所
廣島縣產業奬勵館關東州出張所
新潟縣立物產紹介所大連出張所
愛知縣物產販賣斡旋所
台灣總督府台灣物產紹介所
長崎縣物產販賣斡旋所
德島縣滿蒙輸出組合駐在員
長崎縣物產販賣斡旋所
日本柑橘滿洲國輸出組合
福井縣滿蒙織物輸出組合
北海道廳大連貿易調査所
新潟縣滿蒙輸出組合
神奈川縣東亞輸出組合
日本滿蒙輸出組合聯合會
岡山縣輸出協會大連駐在員
岡山縣立商工奬勵館

以上二四機關

その他、奉天一七機關、新京七機關、哈爾濱一二機關あり、尙大連、奉天及哈爾濱には、業務上の共同利益を增進する目的を以て駐在員協會を組織してゐる。

七、商工會議所

1　日本人側

滿洲には未だ商工會議所令が制定施行せられてゐない。そして、內地同樣法令の發布を促し、これを强制組織とし、權威ある機關たらしめ、

より以上機能を發揮せしめやうとの要望なり運動が十數年來より繼續されて來、偶々滿洲事變後に於ける諸制度の革新に伴ふて、愈々本案も解決するやに一時期待をしたが遂に發布を見ずに今日に及んでゐる。從つて現在の商工會議所は、會員組織で一部商工民の有志によつて組織せられたる民法上の社團法人又は領事館合に據る公共團體である。

その目的とするところは、商工業の改善發達に在り、その行ふ業務は次の如く日本內地の商工會議所と異るところがない。

a　商工業に關する通報
b　商工業に關する仲介又は斡旋
c　商工業に關する調停又は仲裁
d　商工業に關する證明又は鑑定
e　商工業に關する統計の調査及編纂
f　商工業に關する營造物の設置及管理等々

一九三六年二月現在の會議所々在地は、大連、奉天、鐵嶺、新京、安東、營口、哈爾濱、吉林、齊々哈爾の九個所である。

第七表　一九三四年度在滿各地商工會議所概要表

所在地	會員數	總經費	賦課金	關東局補助金	滿鐵補助金
大連	四四〇	八一、五三七	五〇、六五八	四八〇〇	二〇〇〇〇
奉天	三〇四	五五、二六四	三五、〇五三	二、五〇〇	一六〇〇〇
新京	一〇七	三一、七九	一二、三八七	二、三〇〇	一四〇〇〇
安東	一八一	二六、二七三	八、二三七	一、五〇〇	四〇〇〇
營口	七一	一五、八〇一	五、七〇〇	一、五〇〇	五、〇〇〇
哈爾濱	一八七	四一、三七七	三、一五八	二、〇〇〇	一六、四〇〇
鐵嶺	八六	七〇一九	二、九二三	八〇〇	三〇〇〇

備考　吉林、齊々哈爾兩日本商議は一九三五年設立せらる。地方部商工課調べに據る。

尙商工會議所の前期的機關として、遼陽實業會、撫順實業協會、開原實業會、公主嶺商工會、旅順商工會、本溪湖實業會、錦州商工會等があり、概ね滿洲商工會議所聯合會に加盟し、一般商工會議所と同樣の待遇を受けて居る。

2　滿洲人側

滿洲國に於ては商會或は總商會と稱し、附屬地に於ては商務會と稱してゐる。滿洲國では、近く商會法が制定公布せられる豫定であるが、それ迄は中華民國の商會法が暫行的に援用されてゐる。附屬地內では、滿鐵會社の附屬地商務會通則に準據してゐる。

その目的とするところは何れも商工業の改善發達に在り、行ふ業務規定上は日本側商工會議所と大同小異である。然るに過去に於ける實際の活動狀況は、稍日本側のものと趣を異にするものがあつた。卽ち永年に互る支那政府の秕政のため、商會は本來の職能を離れ、爲政者と民衆との間に立ち民衆の福利と政治の圓滑とのために調停斡旋に當ることが實質的に中心職能と認めて誤りなきが如き因習を作つて仕舞つた。

然し、滿洲國成立後は、例へば從來政府より商會に委任されて來た稅捐の代徵なども停止せしめ、極力本來の目的に副ふて活動す可く政府は監督指導に力めてゐる。

滿洲國の商會數約二五〇、附屬地の商務會一三、うち代表的のもの二三を左に示す。

第八表　主要都市商會概要表

所在地	一九三五年會員數	一九三四年度總經費
奉天	八八九	九五、九三三
錦州	一、三三〇	三、七四二
營口	八一〇	一九、一八一
齊々哈爾	一、三四	四九、六六七

備考　滿鐵經調「商會事情」昭和十一年五月四—一四〇頁より作製。

第三節　度量衡

滿洲の各地に於て行はれる度量衡は往年の貨幣の如く紊亂を極め、普に地方に依つて著しい相違あるのみならず、同一地方に於ても多樣の度量衡が用ひられた。卽ち在來の支那式、日本式、露國式、「メートル」法「ヤードポンド」法等各種の度量衡混然として使用せられ、然も此等機械の檢定取締の制度備はらざる爲、自由に製作販賣せられ、その結果度量衡器の種類、型式、構造等は千種萬態であつて換算の複雜なることは全く驚く許りであつた。此の間の事情を明にする爲、滿洲國權度局に於て最近調査した七大都市に於ける各商家の使用せる度量衡器の實量を引用し表示することゝする。

△度器（裁尺一尺）

	最大實量	最小實量	平均實量
新京	三一・七極	三〇・四極	三〇・七極
吉林	三一・二	三〇・三	三〇・七
哈市道外	三〇・九	三・八	三〇・六
哈市道裡	三〇・九	三〇・三	三〇・六
奉天	三一・一	三〇・三	三〇・七
安東	三一・一	三〇・三	三〇・八
營口	三一・五	三〇・四	三〇・六
齊々哈爾	三〇・六	三〇・六	三〇・八

△度器（大布尺一尺）

	最大實量	最小實量	平均實量
新京	三二・三極	三一・二極	三一・九極

△度器（營造尺一尺）

	最大實量	最小實量	平均實量
吉林	六六・五	六四・三	六五・五
哈市道外	六六・六	六四・七	六五・七
哈市道裡（露尺「アルシン」を用ふ）	五六・〇	五四・七	五五・四
奉天	六二・〇	六〇・〇	六〇・六
營口	六六・〇	六四・九	六五・九
齊々哈爾			

△量器（一升）

	最大實量	最小實量	平均實量
新京	二・〇五立	二・七六立	二・〇三六立
吉林	二・六四三	二・四三	二・五〇二
哈市道外	二・六四二	二・四二五	二・五〇二
哈市道裡	二・六五三	二・四〇二	二・四九七
奉天	二・四一〇	二・四〇一	二・四九七

△衡　器（釣秤及經秤一斤）

	最大實量	最少實量	平均實量
新京	五六〇〇瓦	五〇〇瓦	五六〇瓦
吉林	五六〇〇	三二九	三三二
哈市外	五三二	四八四八	五一六一
哈市道裡	五三二	四八四八	五一六一
奉天	五四四七	五〇〇	五四七二
安東	五三五六	四八四八	五一四九
營口	五五五	四九九二	五〇六〇
齊々哈爾	五四四二	五〇〇	五八二
安東	二九三	二九九	二九三
營口	二五〇三	二二五七	二九二七
齊々哈爾	二五〇〇	二二九	二九二

敍上七大都市の調査に於てさへ斯樣の結果を齎らすの實狀にして、之を放置して置くときは滿洲國內に於ける商取引上多大の不便を生ずるのみならず、產業界全般に亘り大なる支障を來たす虞あるを以て、之が整理と新度量衡制度確立の必要とが痛感せられ、滿洲國政府は大同二年（一九三三年）權度局を設けて、之が調査研究を開始した。滿洲國政府の意圖は終局に於ては日滿兩國度量衡制度の統制にあるものなるが、取敢えず過渡的辨法として尺斤制を主制とし、且米突法を補制とするの制を採ることゝし、別項基本原則の下に新度量衡法を制定、康德三年一月二十五日（一九三六年）敎令第五號を以て之を公布し、三月一日より實施した。

1. 「メートル」法の實施を目標とし、暫行的に舊尺斤法を統一した新尺斤法「メートル」法を併用すること
2. 舊尺斤法の統一には日滿度量衡の比較を簡明にし、且「メートル」法への轉向を容易ならしむること
3. 全滿民衆の民度に則し新權度法施行に相當猶豫期間をおくこと

而して該法が特に國際「メートル」原器及「キログラム」原器を基本として將來「メートル」法を主制となし日本の現行制度と合致する方針を明示してゐる點は注目に値すべきものであろう。

度量衡の供給機關

從來の度量衡器の製作者、修理者及販賣者は實に無統制極まるもので之が整理統制は新度量衡制度の實施上必要不可缺のものなるに依り、政府は在來の營業者に對し、同法施行後一ヶ年間だけ猶豫期間を認むるも該期間經過後に於ては度量衡器の製作、卸賣、輸入は之を新設の滿洲計器股份有限公司（日滿合辦資本金五十萬圓全額拂込）の獨占事業となし、政府の直接監督下におくことゝした。而して販賣修理に對しては新に營業認可申請をなさしめ政府に於て査定の上所定資格者のみに認可を與へることゝし、特に從來の營業者に對しては優先的に認可するの方針をとつてゐる。

度量衡各々に就き新度量衡制度による度量衡の名稱、命位を示せば次の如くである。

（一）度

在來の稱呼によるもの（主制）	米突の稱呼によるもの（補制）
毫　〇、〇〇〇一尺	微　〇、〇〇〇〇〇一米
釐　〇、〇〇一尺	耗　〇、〇〇一米
分　〇、〇一尺	糎　〇、〇一米
寸　〇、一尺	粉　〇、一米
尺　單位（1/3メートル）	米　單位
丈　一〇尺	粁　一〇〇〇米
引　一〇〇尺	海量　一八五二米
量　一五〇〇尺	

（二）地　積

在來の稱呼によるもの（主制）	米突の稱呼によるもの（補制）
毫　〇、〇〇一畝	平方耗　〇、〇〇〇〇〇一平方米
釐　〇、〇一畝	平方糎　〇、〇〇〇一平方米
弓　二十五平方尺	平方粉　〇、〇一平方米
分　〇、一畝	平方米　單位
畝　單位（一畝＝一アール）	阿　一〇〇平方米
奉　一〇畝	陌　一〇、〇〇〇平方米
頃　一〇〇畝	

但、阿及陌は土地又は水面々積にのみ之を用ひる

（三）量

在來の稱呼によるもの（主制）	米突の稱呼によるもの（補制）
撮　〇、〇〇一升	立方糎　〇、〇〇〇〇〇一立方米
勺　〇、〇一升	立方粉　〇、〇〇一立方米
合　〇、一升	立方米　單位
升　單位（一升＝一立）	竓　〇、〇〇一立
斗　一〇升	劦　〇、一立
石　一〇〇升	立　單位
	竡　一〇〇立
	竏　一〇〇〇立
	嗰　三五三分の一千立方米

但、竓乃至竏は液體、氣體、粒狀物又は粉狀物の量に嗰は船舶の積量にのみ用ひる。

（四）衡

在來の稱呼によるもの（主制）	米突の稱呼によるもの（補制）
絲　〇、〇〇〇〇〇一斤	瓩　〇、〇〇〇〇〇一瓩
毫　〇、〇〇〇〇一斤	瓦　〇、〇〇一瓩
釐　〇、〇〇〇一斤	瓩　單位
分　〇、〇〇一斤	瓲　一〇〇〇瓩
錢　〇、〇一斤	嘎喇　二〇〇瓩
兩　〇、一斤	
斤　單位（一斤＝五〇〇瓦）	
擔　一〇〇斤	

但、嘎喇は寶石の重量にのみ之を用ひる

滿洲國度量衡と滿鐵附屬地度量衡との關係

滿洲國の度量衡が尺斤法を主制とし「メートル」法を補制とせることに付ては敍上の如くであるが、之に反し我國行政權內にある滿鐵附屬地が地理的、產業的立場に於て滿洲國と密接な利害關係を有するに不拘「メートル」法を主制とし、尺斤法を補制とせる關係上此等兩地域相互間に於て行はるゝ商取引に付ては尠からざる不便を生ずるに至つた。依て關東局に於ては之が是正に乘出し康德二年（一九三五年）局令第二十八號を以て關東州及滿鐵附屬地度量衡器取締規則と附屬規程を發布し、同年五月十五日より執行した。同法の規定するところに依れば、右管內に於ては原則として「メートル」法を主制とし、滿洲國附屬地のみに付ては地理的關係上滿洲尺斤法を當分の間認めることゝなつてゐる。

計量法の制定

滿洲國政府は敍上度量衡法の制定と相俟つて滿洲國學術、產業發達促進上の見地より計量法制定の必要なるを認め別記諸種目卽ち。

時間、力、壓力、仕事（電氣仕事を含む）能率（電力）溫度、熱量、密度、

電氣、電光、電量、電壓、電氣燭量並燭度、周波制、光度、光速、電照等に對し單位を制定し、康德二年(一九三五年)七月三十日同法を公布、同年九月一日より實施した。同法は特に取締の勵行を期する爲從前より使用せられた計量器の有效期間を同法施行後三ヶ年間とし、又計量器製作者に對しては一ヶ年を限り營業權を認めることゝしてゐる。

第四節　倉　庫

滿洲國側の倉庫業

滿洲國側の倉庫業は今日尙甚だ幼稚なもので獨立の營業として之を經營するものは極めて稀で唯棧房(行棧)及堆棧が僅かに斯業に類する營業を行つて居るに過ぎない。從つてその營業範圍も限られ、別に倉庫證券を發行する等のこともなく單に貨物を預り僅少な手數料を徵する程度のものである。

右の外滿洲に於ては特產配給上絕大な勢力をもち、本業の傍ら旅館や金融等を兼營してゐる糧棧なる特有な機關が存在してゐる。糧棧は勿論倉庫業として獨立の營業をなすものではないが、その機能に於て準倉庫業と看做し得るもので、其院內に於て取引する商人の貨物を預り、金融の途を講じ、又輸出業者への特產配給の任に當つてゐる。此等糧棧は事變前迄は滿鐵沿線外に於て倉庫業として大なる活躍をなし、更に滿鐵沿線に於ても倉庫營業驛が入庫貨物充滿し、寄託者が保管を拒まれた際は一時保管の寄託を受ける等の便宜を與へ、滿洲に於ける倉庫業としての貢獻は實に大なるものであつた。乍然事變後糧棧は特產買入資金の缺乏により年々後退の一途を辿り、その經營組織も小規模のものとなり、地方に分散するの傾向をとるに至つた爲倉庫業としての存在は漸次失はれつゝあり。

日本側の倉庫業

滿洲に於ける近代的倉庫業の經營は主として日本資本によつて行はれて來た。その代表的なものは滿鐵のそれであつて、同社の倉庫業は鐵道附屬事業の一として、同社創立に關する政府の指定するところで、設置の當初卽ち明治四十四年(一九一一年)には倉庫營業驛一六を數ふるに過ぎなかつたが、漸次增設の必要に迫まられ現在に於ては大連を始め各沿線に三一ヶ所、棟數一八九棟、面積(倉庫及屋上)五四萬平方米の倉庫を有し、在滿倉庫業の總寄託貨物の九〇%を取扱ひ、他の倉庫業を壓倒してゐるの觀がある。

又滿鐵は滿洲に於ても商取引促進の見地より從來の分置保管と共に大豆、豆粕、豆油、小麥の財物に對して夫々混合保管の制度を實施し業界に多大の功績を齎らした。

左に之が實施期と事變前後に於ける實績を調し、以て混保制度が如何に滿洲に於ける商取引上に貢獻せるかを考察することゝしよう。

第一表　混合保管制度實施期一覽表

取引開始	種別	備考
一九一九年一二月	大豆	事實取扱はれてゐないが豆油混合保管制度は既に明治四十五年四月に制定せられたものである
一九一三年一二月	大連產豆粕	
一九二一年一月	奧地產豆粕	
同　五月	營口產豆粕	
同　一〇月	小麥	
一九二七年四月	豆油	

備考　昭和十年滿洲商工事情一一四頁より作成。

○最近五ヶ年大連驛到著大豆の內混保品の割合

一九三〇年	六九%
一九三一年	六四%
一九三二年	六六%
一九三三年	七三%
一九三四年	六七%

備考　滿鐵、鐵道部編纂大豆輸送統計より作成。

○最近五ヶ年大連港歐洲向大豆の內混保品の割合

一九三〇年	二六%
一九三一年	不詳
一九三二年	六五%
一九三三年	六七%
一九三四年	七九%

備考　滿鐵、鐵道部大豆輸出統計月表より作成。

尙滿鐵は社線混保制度と相俟つて社外線混保制度實施の必要なるに着目し之が實施を企圖せるも、舊軍閥下の鐵路當業者の滿鐵に對する反感から吉長鐵道以外は直接受寄することは到底困難とされ、已むを得ず國際運輸會社をして代理受寄せしむることゝしたのである。然しその結果は運送及保管上に不勘ざる不便を伴ひ、荷主側より屢々之が制度の改善方に付陳情ありしも、社外線鐵路當事者の協力がなかつた爲、混保制度を一元的に實施するの氣運を醸成する迄には至らなかつた。乍然事變後に於ては此等の情勢は一變され、漸く此の制度が取引上缺くべからざるものであることが一般に諒解された爲、本問題は急速に具體化されるに至り、社外各鐵路當局者參集協議の結果各鐵路共滿鐵の混合保管を昭和九年(一九三四年)一月一〇日より代理受寄することゝなり、更に昭和一〇年(一九三五年)一一月一日よりは國線沿線三二驛に倉庫を設置し、社線國線を通じて混保制度の一元的統制を期するに至つた。

以上によつて滿鐵の倉庫業の概要を記述した譯であるが、其の外滿鐵は特に日滿貿易貨物の海陸連絡を圓滑ならしむる爲の諸施設の必要なるに着目し昭和五年(一九三〇年)六月一千萬圓の資本金(拂込額八百二十五萬圓全株滿鐵所有)を以て日滿倉庫株式會社を設立した。右會社は川崎市鶴見に約七萬坪の土地を購入し、鐵道引込線、棧橋等の設備をなし、從來最も不便とされた沖取の手數を排除する爲、專ら本業の傍ら貨物積卸、荷役及通關運輸事務等をも取扱ひ、彼我貿易の進展に多大の貢獻を齎らした殊に事變後に於ては貨物の移動倍加せる爲港灣諸施設の增築を必要とするの現狀である。

右は大體滿鐵の倉庫業を中心として社外線の倉庫業の一端を瞥見したに過ぎないが、その外滿洲には各種の倉庫業が各種機關によつて經營されてゐる。左に此等倉庫業の經營者、倉庫の組織收容能力等の概要を表示し、以て在滿倉庫業の全貌を窺ふことゝする。

第二表　在滿倉庫業一覽表

所在地別	倉庫名	設立年月	組織別	公稱資本金	面積	一九三四年保管高
大連	國際運輸株式會社	一九二六・八	株式	五〇〇〇〇〇〇	二〇二〇	四〇〇〇〇〇
	福昌公司	—	同	一〇〇〇〇〇〇	一七八〇	三六〇〇〇〇
	南滿洲倉庫建物株式會社	—	同	二五〇〇〇〇〇	二二五五	—
	大連倉庫	一九二三・三	合資	一〇〇〇〇〇	八一〇	—
	大連企業倉庫	一九〇九・二	個人	一〇〇〇〇〇	一四八〇	一四〇〇〇〇
	實業倉庫	—	—	—	—	二四四〇〇〇
	大連製氷株式會社	一九二一・三	株式	二三五〇〇〇〇	四六六一五五	一三一〇〇〇
旅順	旅順倉庫	一九二九・九	個人	五〇〇〇〇	一〇〇	一〇〇
鞍山	鞍山日滿倉庫	一九三三・九	組合	一〇〇〇〇〇	二八〇	—
撫順	出張國際運輸所	一九三三・二	—	—	一〇二	一七五
同	撫順倉庫	一九二九・三	株式	五〇〇〇〇〇	一〇五三	三一三六
奉天	國際運輸支店	—	—	—	—	一〇〇〇
同	大丸倉庫	一九三三・七	合資	二〇〇〇〇〇	一二〇〇	三六〇〇
同	西塔倉庫	一九三三・一	個人	五〇〇〇〇〇	四〇〇〇	三〇〇〇
同	奉天石灰セメント東省倉庫	一九二〇・	株式	五〇〇〇〇〇	一〇〇〇	二四〇〇〇
同	南滿倉庫	一九二九・八	同	一〇〇〇〇〇〇	二〇〇〇	二二五四〇

鐵嶺	國際運輸支店	一九二九・一〇	—	—	一八〇	一六八一
四平街	同	—	—	一四二四	三九〇六八三	
開原	同	一九二六・八	—	三九	二三五六六	
新京	同	—	—	一八二三	二四六四四	
同	新京倉庫	一九二九・七	一〇〇〇〇〇	九八〇	二〇八	
安東	國際運輸支店	—	—	六八〇	一〇〇三三	
營口	同	一九二七	—	七三	三〇七七	
吉林	同	一九二四	—	二六〇	一七二三	
哈爾濱	同	—	—	三六〇〇	三二七六	
齊々哈爾	同	—	—	一八〇	三四六九	
錦州	同	—	—	三六	一二八九	
圖們	同	—	—	一六六九	一六三三	
龍井村	同	—	—	三六六	一九九六	

備考　昭和十年滿洲商工事情一一五頁より作成。

保稅倉庫設置問題の經緯

保稅倉庫の設置問題は大正十年(一九二一年)に始まり、奉天商工會議所が中心となつて之が設置訴願運動を開始したのが最初で、當時は舊軍閥が政權を掌握してゐた時代で政治的折衝等も意の如く捗らず、之が實現は到底困難とされたが、滿洲事變の勃發により舊狀は一變され、輸入貨物の開港地に於ける輻輳從つて之より生ずる稅關手續の遲延等の問題を惹起し、奥地保稅倉庫設置の必要が輿論化するに至り本問題は急速に具體化され、昨年來滿洲國、大使館、關東局、滿鐵等各關係機關に於て愼重研究の結果漸く具體案の最終的決定を見るに至つた。依て近く新京にも年内には實現せらるゝことゝなつた。

この劃期的保稅制度は大體日本のそれに準據してこれに滿洲の特殊事情を加味せるもので、保稅假置場、保稅工場の如きものは認めないで保稅倉庫のみとし日本の現制度の如く藏置のみならず、倉庫内に於て或程度の改裝、仕分等も出來得る如くなつてゐる。尙經營は官設とせず滿鐵をして委任經營せしめ更に保稅輸送をも併せ行ふことに内定してゐる。又設置箇所に付ては第一期計畫として奉天と同時に新京、哈爾濱にも實施せられることゝなつてゐる。

右によつて近く滿洲に於て實施せらるゝ保稅制度の骨子を明かにした譯であるが、本制度が愈々實施期に入るに從つて各方面より運用上の利害得失に付種々の觀測が行はれ、一部には保稅倉庫尙早論さへ擡頭してゐる。依て今その概要を摘記し本制度の全面的考察を試みることゝしよう。

○本制度實施による便益

1 通關の公平を期し得ること。
2 代辨制度による通關の手續の不備を矯正し得ること。
3 從來の如き輸送中に於て通關することに依り蒙る荷造、包裝等の不完全から荷傷みや拔荷等の損害を完全に防止し得ること。
4 更に輸送時間の短縮を圖り得ること。
5 輸入稅の支拂が庫出しの時迄猶豫される爲、その間資金の固定を防ぎ得るのみならず、猶豫期間中その稅金額に對する金利の負擔を免し得るのでそれ丈小賣物價の低下を期し得ること。
6 更に保稅貨物の預證券を見返りとして金融の便を受け或は之を以て藏置貨物の賣買取引をなし、或は更に必要に應じ少量宛藏置貨物の庫出しをなし得ること。

以上の如く保稅倉庫設置には商取引上多大の便益を齎らし得るものであるが、一部荷主其他關係者には本制度の實施尙早しとして別記の如き弊害を指摘してゐることは時節柄一考すべきものであろう。

○本制度實施による弊害

1 保稅倉庫の諸設備が果して十分なものたり得るか。
2 滿鐵は豫想外の犧牲を覺悟せねばならぬが、保稅輸送は完全に行はれるか。
3 稅關當局が各地に老練な稅關吏を配置せねば價格評價その他の點に於て不公平を來す虞あり、依て通關期間が中繼地通關以上の期日を要する懸念が十分ある。
4 中繼地通關と齊地通關との手續が陸揚地で輻輳を來すのではないか。
5 保稅地域を設けるとすれば主要三地に限らず全滿數十ヶ所に設ねば十分その意義を發揮するものとは云へない
6 南滿三港その他仲繼地の通關は最近著しく改善され、保稅制度の實施を見るとしても到著所要日數には相違を來たすものとは考へられず、寧ろ荷主の便益の爲、現在の通關事務に多少の改善が加へられるのみで足りるのではないか。
7 其他保稅輸送が行はれる結果密輸防止策が如何に講ぜられようとも現在以上に密輸は旺になるであろう。
8 中繼地通關業者の生活問題を如何に解決するか。

第五節　保　險

滿洲事變前に於ける保險業

事變前の滿洲保險業界の趨勢に付ては、之に關する統計的資料を缺く爲、的確な事實に把握することは到底困難であるが、大體に於て外國會社が最も殷盛を極めてゐた事實丈は、當時の滿洲進出の外國會社數を調することによつて容易に推測し得られる。即ち外國會社は滿洲の特産物に附保險物件として歐洲向輸出に對する海上保險料を收受する目的を以て海上保險界に大なる活躍をなし、その發展は實に素晴らしいもので事變前の會社數は支店、出張所代理店等を合して約八十と稱へられ、奉天のみにても三十を算へたと謂はれてゐる。此等會社の保險料收入は審かでないが、右會社進出の概數を知ることによつて如何に外國會社が業界に實勢力を有してゐたかゞ窺知され得るであろう。

外國會社の發展狀況は大體叙上の如くであるが、邦人會社の發展過程には之と多少趣を異にしてゐた點が見出される。即ち保險分野に於て外國會社の勢力が損害保險に傾注されたのに反し、邦人會社が生命保險に於て比較的順調な發展をなしたことである。然しその發展進路は舊政權の壓迫に禍され奥地への進出困難とされた爲、從つて地域的には關東州及滿鐵附屬地に限定され、然も保險の對象が邦人のみに局限されてゐたことは看過し得ない事象であろう。斯る情勢下にあつて邦人會社は漸進的ながら克く進出の機會を捉へ來たつた爲、昭和五年(一九三〇年)に於て會社總數支店出張所を合して生命保險關係のもの三四、損害保險關係のもの三五を算ふるに至つた。而して玆に注目すべき現象は生命保險の著しく發展的なのに反し、損害保險就中火災保險の不振の狀態が窺はれる此等の事實を實證する爲左に滿洲各地の火災保險の損害率を引用表示することゝしよう。

第一表　滿洲各地火災保險收入保險料及支拂保險金調査表

年度別	收入保險料	支拂保險金	損害率
一九二八年度	一〇〇四六六七圓	三四〇三五二圓	三四%〇
一九二九年度	九八三八二一	九四四七三二	一〇〇
一九三〇年度	八三七五四四	六四一三九	八九
一九三一年度	六六七三六八	三四三七三七	五七
一九三二年度	三九四八三六	七〇二六二	二八

備考　一、大連商工月報昭和十年度二四六頁より作成。
二、右表損害率の大なるは主として危險期間即ち冬期間中附保する場合の多いこと、短期間の契約は防火設備、荷造等不完全なものが多いためである。
三、各表損失の外に收入保險料の四割乃至四割五分の營業費を要するを以て差引支拂超過となる。

尙中國會社の保險事業に付て調するに、殆ど特筆すべき事象なく舊態依然として何等發展的な形跡を認めることが出來ない。その原因は第一に支那人の多くが保險を理解しないこと、第二には假令理解しても會社其のものを信用しないこと等に存する如くである。尤も商人中多少新知識に觸れたものは外國人の信用ある會社と契約を結ぶ等のことはあつても、滿人自ら保險の經營をなすことは極めて稀で、只特殊の地方によつ

て特殊保險、例へば遼河と營口、鴨綠江と安東間に行はれた水險即ち洪水に對する保險、或は鴨綠江の難船又は匪襲の被害等に對して一種の損害保險制度が行はれてゐた。然し此等は近代的保險業と稱し得る程度のものでなく、單に經驗に基く補償制度の如きものであつた。

滿洲事變後に於ける保險業

事變後滿洲の保險業界に現はれた最も顯著な現象は、事變を契機として日本勢力が扶殖され、それにつれて邦人會社が著しく發展せるに反し外國會社竝中國會社が逐次衰退の過程を辿つて來たことであろう。此等の動向を端的に知悉する爲、既述した事變前の各國會社の大體の趨勢を念頭におき別表統計を檢討することゝしよう。

第二表　滿洲に於ける保險事業の現勢（一九三三年末現在）

種類	會社國籍	會社數	比率	年末現在契約高	比率	保險料	比率
生命保險	日本會社	三	七%五	三三七千圓四	八八%八三	六六五三〇〇圓	八四%〇六
	中華民國會社	三	一〇	四三二九	一九九	一四四五七七	二%九六
	歐米會社	五	一八	三六八三	九%九九	一〇六六七五五	一三%九八
	計	二九	一〇〇	二四九六六六六	一〇〇·〇〇	七九三三三一	一〇〇·〇〇
損害保險	滿洲會社	二	二	二八九九六	二·九九	二六九九〇	四·九九
	日本會社	二六	二三	八四一九五	六·三四	一一四六七四	四一·七五
	中華民國會社	三	一九	一〇九九五五	九四一	三九八二八四	一〇·一三
	歐米會社	六五	五六	三五八七一	二七·七七	一二八四四五	四三·一三
	計	一一五	一〇〇	一一六八九五五	一〇〇·〇〇	二七四六四三	一〇〇·〇〇

備考　大連商工工月報昭和十一年三號二頁より作成。

右表に依つて窺知し得る如く邦人保險業は事變後建築諸工事の著しき發展につれ新に增加せる附保險物件（建築物）を對象として損害保險就中火災保險分野に於て異常な躍進をなした。

又近くは關東州內の邦人火災保險業者が州內一圓の業者を網羅して關東州火災保險協會を創設し、料率の協定をなし以て斯業の圓滿なる發展を期する等「カルテル」的統制に乘出したのは、邦人保險業の將來の發展に新しき活動分野を展開せるものとして一般から注目されてゐる。

註一

關東州火災保險協會會員會社は次の如くである。

日本火災、日本海上、日本共立火災、豐國火災、東京火災、東京海上、東洋火災、東洋海上、千代田火災、朝鮮火災海上、大倉火災海上、大阪海上火災、横濱火災海上、大福海上火災、太平火災海上、大連火災海上、大正海上火災、扶桑海上火災、神戶海上火災、帝國火災、朝日海上火災、共同火災、明治火災、三菱海上火災、上海聯保水火有限公司、攝津海上火災、「バッターフイルド」、「スワイヤー」、「コーナブエック」、「フオード」、「ウイニング」

翻つて外國會社の事變後の業態を一瞥するに、特產物を附保險物件とする海上保險分野に於ては、事變前に比し寧ろ多少の優勢を示してゐるに不拘、火災保險分野に於ては漸次退步的な現象を顯現してゐる。之を總體的に見るときは矢張邦人保險業の著しき發展に比し遙かに衰退的の傾向が窺はれる。

又中國會社に付ては外國會社と略々同樣な現象が見受けられる。即ち局部的には事變後邦商の進出により保險業を兼營せる華商にして販賣事業より保險專業に轉換せるものあるも、總體的に見るときは矢張後退的の現象の起りつゝあることが察知される。

左に中國會社系の保險會社及代理店を表示し、以て業種の概要を考察することゝしよう。

第三表　中國系保險會社及代理店一覽表

名稱	種類	設立年月	名稱	種類	設立月日
滿陽華洋人壽保險分公司	人壽險	一九二·九	營口福安保險分公司	人壽水火險	一九二〇·七
奉天金星人壽保險分公司	人壽險	一九二四·二	安東大有昌公司	水險	一九一八
營口華安水火保險有限公司	水火險	一九二九·三	安東合記公司	水險	一九二四·一
營口金星東三省分公司	水火險	一九二八·五	濱江福安保險公司	人壽水火險	一九二〇·二

備考　昭和十年滿洲商工事情一一八頁より作成。

滿洲保險業統制問題の經緯

事變後の滿洲保險業界は一に邦人會社の自由濫立時代とも稱し得べく各會社は何れも競つて支店、出張所の新增設を企圖し、無統制極まる營業方針の下に自己勢力の角逐にのみ惠念し來たつた。その結果は日本內地に於て繰返した自由競爭の弊害を再び滿洲に於て顯現するに至り、滿洲保險業は恰も滿洲統制經濟圈外に放任しあるかの如き觀を呈した。事態斯の如きを以て滿洲國政府は之をこの儘にしておくに於ては滿洲國の保險業の將來の發達は到底望み難きを慮り、之が事業の統制に乘出し、その魁として昭和十年（一九三五年）五月日本生保團代表を新京に招致し、關東軍との間に日滿合辨生命保險會社設立の問題を中心として討議を進めた。右會談に於て關東軍より「新設せんとする合辨會社を健全に運營するには本會社を以て滿洲の統制單一會社とし、日本民間會社が共同して本會社に出資し、將來滿洲に於ける保險事業は總て本會社をして當らしめ、今後日本民間會社は滿洲から漸次手を引くことゝしたならば本會社の活動分野は擴大せられ經營は有利となる」との意見を述べ從來滿洲國の採り來たつた一業一社主義の原則を保險事業に對しても適用するの方針を明にした。

之れに對し日本代表より「右統制單一會社への出資竝技術的援助に對しては贊同するも、既得權を徹底的に滿洲から撤去することに對しては如何なる理由があろうとも贊成出來ぬ」との意見を開陳し、此點に關しては徹頭徹尾兩者の意見の一致を見ることが出來ず、會商は決裂となり行惱みの狀態であつた。處が最近に至り多少情勢の變化を來し、當初滿洲國側の提唱した統制問題の核心とは聊か遠ざかつて居るの觀はあるが生命、損害兩保險に於て別記大綱に付滿洲國側と內地側との意見の一致を見、治外法權撤廢時期（一九三六）迄には保險業法の發布を見るに至る模樣である。

○損　害　保　險

1　原則として供託金を會社に納付せしめることにより亂立を防止すること、但し供託金額決定に付ては今後の折衝にまつこと。

2　從來滿洲にあつて營業してゐる各會社の既得權は存續すること。

3　滿洲國法人たる統制會社の設立は充分の考慮を要するので早急には設立しないこと。

○生　命　保　險

1　主として滿人を被保險者とした統制會社を滿洲國特殊法人として設立すること。

2　從來進出して居る各社は新會社に搭乘の基礎を與へる爲保險會社の制限、供託金協定を行ひ、從來通りの業務を繼續すること。

第三章　通　貨

第一節　滿洲國建國前の通貨

一、滿洲側通貨

1　硬　貨

大洋錢

種類品質　大洋錢は圓形壹圓銀貨である（尤も若干の半圓大洋錢もある）。大洋錢の種類は多いが、中華民國の國幣條例による國幣即ち法律上純銀分三七三・一三グレインを壹圓とする銀貨である。袁世凱、孫逸仙等の肖像を有するもの及び墨銀、香港弗、日本舊圓銀の如き外國銀貨や大龍元、北洋銀等の清國舊銀貨も畧同一銀分を有する爲大洋銀（通稱現大洋）と稱せられ、同樣に通用したが、民國二〇年（一九三一年）國民政府が廢兩改元を行つた結果我克弗即新上海大洋銀が新に大洋錢市場に登場するに至り、この純銀分八三六二、五五三二グレイント法定された。然るに近年滿洲に於ては事實上是等の種類の大洋錢が一般流通市場に現れることが殆どない。

流通狀況　大洋錢は從來滿洲に於て到る處喜んで收受されたが、一般には流通せず（大連、四平街、公主嶺等に多少流通を見て居た）、多くは銀行商店の準備、銀貯藏用に供せられて居た。その流通高並に貯藏高は推定の方法がないが、只最近五ヶ年平均約一千萬海關兩の大洋錢や小洋錢が支那から滿洲に移入されつゝあつたこと及びこの內から苦力が隨分澤山支那に持歸り又舊官憲が軍需品代として滿洲外に支拂つて居たことは事實である。

小洋錢

種類品質　小洋錢は當初は大洋錢の補助貨の意味で鑄造されたものであるが、純銀分が大洋錢より二割方（一角は法規上三三、九九六四グレン、大洋錢に對する純銀比價約一、一七八元）少い爲め、相場もそれだけ下落し、概して近年は二割方安いのが普通となつて居た。種類は五角、二角、一角及五分の四種があるが、二角、一角のものが多く、極く最近殊に關東州方面に在りては二角のものがその大部分を占めて居た。その鑄造は多く中南支那に於て行はれ、滿洲では奉天吉林等で行はれた。就中近年では廣東省の鑄造に係るものが多かつたが、その理由は次の如くである。即ち從前滿洲一帶に流通して居た各種の小洋錢が、下述の「流通狀況」に於て述ぶる如き事情の爲めに、漸次關東州及安東地方の一部分にその流通圈が狹まり來つた處、更に近年（一九三〇、三一年頃にかけて最も盛となつた）南支華僑筋の活躍により滿洲特產の南支向輸出が盛に行はれた際にそれ等の買付代金として關東州地方一帶に流入し且つそれが從來の舊小洋錢に比し純銀分が更に低いものであつた。それにも不拘、これ等の廣東鑄造小洋錢は在來の舊小洋錢と同額即ち新舊兩者の間には打歩を付せず流通せしむると云ふ申合せが行はれた爲めに、自然に惡貨は良貨を驅逐すると云ふグレシャムの理法通り、舊貨は漸次退藏若くは流出又は鑄潰し等により減少し、廣東省鑄造の小洋錢が最も多く流通市場に殘さゝこと、なつたものであると云はれて居る。滿洲では奉天に造幣廠があつて往時は小洋錢の鑄造（大洋錢も鑄造して居た）を行つて居たが、一九一六、一七年（民國五、六年）頃にかけて奉天省に於ける兌換券（小洋錢を本位とした）の相場が下落し、本位貨小洋錢との値開きが生じた爲めに、兌換取付騷きが起り、官憲はこれが兌換の制限を行ひ、次いで一九一九年頃（民國八年）に至り兌換を停止することゝなり、斯くして爾來小洋錢の鑄造も全く停止された樣である。

流通狀況　小洋錢は往時滿洲內全般に亘り廣く通用し最も一般的な通貨として大衆に親まれた貨幣であつたが、これを本位貨として奉天省に於て發行せられ小洋錢と同値に流通して居た兌換券即小銀元票が一九一六、七年（民國五、六年）頃にかけて下落し、本位貨小洋錢との値鞘が開いて來た爲めに漸く兌換取付が起り、値鞘の開きが益々大きくなるに隨つて取付騷ぎも擴大し、これが又値鞘の開きに拍車をかけると云ふ狀態となつて來た。爲めに官憲は一方に兌換の制限を行ふと共に、他方に於て大洋票（所謂一、二大洋票のこと、これは大洋錢と小洋錢との現純分比價が小洋錢の方が大洋錢に比し二割方低き爲めにこの硬貨上の相場の開きと同率の開きを紙幣間にも付し大洋票一圓は小洋票一元二角に相當するものとして流通を强制したもの）を新に發行して、これによつて幣價の維持を圖ると共に小洋兌換券の回收整理を行はふとしたのである。乍併官憲は肝腎の準備關係その他の重要な幣價維持乃至改善方策に就いて何等顧る處がなかつた爲めに、一般の當局に對する信認は何等小洋票（不換化した小銀元票の意味）に對すると變らざるものがあり、爲めに實效を收むることが出來なかつた。玆に於て一九一九年頃遂に上海向爲替の賣却を引當とする所謂滙兌券の發行を爲せる一方、兌換券の兌換を全く停止することゝなつた。爾來小洋錢は漸次滿洲の一般流通市場から退散するに至り、纔に關東州內に在住する滿漢族は本來銀系通貨國民であり金系通貨たる日本側の圓通貨に馴染まざる實勢と、日滿間の通商の發達を施政の重要顏目とした日本の對滿政策上特にこれ等先住民たる滿漢族に便宜供與の趣旨から、大口取引に於ては正金鈔票、又一般小口取引に於ては舊來慣用せられ來つた小洋錢の流通を、默認して來た爲めである從つてこの小洋錢は滿洲內地に於ける流通の退潮後も依然關東州內に於ては流通した。更に小洋錢通流區域として殘つたのは、關東州と產業その他一般經濟關係に於て共通的立場に在る特殊近接地帶たる復縣の一部並に安東地方にして、これは同地方に於ける特殊の事情にも因るのである。因に關東州內流通小洋錢の大部分は廣東省迄の二角小銀貨即雙毫であつたのに對し、安東地方流通の小洋錢は主として東三省造の光緒宣統元寶を以て占められて居た。而してこの流通額及貯藏額に就ては大洋錢同樣確とした數額の推定は困難であるが、近年の流通額は關東州方面に於て三〇〇萬圓乃至四〇〇萬圓、又これに安東方面を加へて三五〇萬圓乃至五〇〇萬圓位と一般に推算されて居た。

銅　元

種類品質　銅元とは俗に銅子兒と稱する銅貨である。制錢（官鑄の有孔青銅厘錢）十文に當る一分錢と二十文に當る二分錢との二種であり、滿洲に於ける鑄造所は奉天及吉林であつたが、後者は早く閉鎖され、前者は稍々近年迄鑄造を續けて居た。一九二九（民國十八年）奉天省に於て十進銅元と稱するものが奉天造幣廠により發行せられ本位貨大洋の純補助貨として通用せしめられた。

流通狀況　銅元の滿洲內流通額も殆ど推算の方法が無い。大連安東等の海港以外では奉天票の跋扈の爲め驅逐された形である。その重量や純分は區々であり、相場も銅地金の相場や又銅元貨としての需給關係等複雜な關係により騰落が甚だしく制錢との關係も近年は全く離れてしまつた位であるから、大洋錢、小洋錢との相場は勿論定まる處を知らぬ狀態であつた。

銅　錢

種類品質　銅錢には制錢及私錢の二種があり、制錢は我が一厘錢に類似した有孔青銅錢にして政府の鑄造に係り、近年流通して居たものには順治、乾隆、康熙、雍正、嘉慶、通光、咸豐、同治、光緒、通寶等がその大部分を占め、その他古錢及び日本の寬永通寶などと同樣に流通して居た。制錢は近年は零碎なる賣買若くは端錢として使用せらるゝに過ぎなくなつて居たが、往時に在りては盛に一般に流通し、恰も本位貨の如く一般取引に使用せられた。現に滿洲事變前迄一般に吉林省、黑龍江省等に於て通用して居た官帖と云ふ紙幣はこの銅錢を本位としたものであり、又奉天省等に於ても近年迄雜費類の取引に付いてはその相場の標準となつて居たのである。次に私錢と稱するものは長髮賊の亂後綱紀の弛解に乘じて民間に於て密造せられた有孔銅錢にして、制錢に比してその形狀

が小さく品質亦粗惡であり、その數量も多くはなかつた。これ等の銅錢は世界大戰頃迄は滿洲に於ても尙一般的に流通を見て居たが、世界大戰當時銅價の暴騰を來した爲めに山東地方に於ける日本人の手によりて大掛りな方法によつて大量に日本に向けて輸出せられ、滿洲に於てもその時以來一方に銅元の流通が增加した事實と相俟つて何時しか一般の流通場裡から姿を消す樣になつた。これは恐らく山東に於けると同時に斯る時潮の影響を交けて何等かの形に於て滿洲からも流出するに至つたものであらうと思はれる。

一九三一年（民國二十年）（昭和六年）八月末現在舊滿洲側銀行發行紙幣流通高表（滿洲事變直通）

紙幣種類	東三省官銀號發行紙幣	邊業銀行發行紙幣	吉林永衡官銀號發行紙幣	黑龍江省官銀號發行紙幣	中國銀行發行紙幣	交通銀行發行紙幣	總計
滙兌券 原幣額	奉小洋換算額 元 一三,九九三,九九三,三五 一〇,八三二,七一〇,五〇				奉小洋換算額 元 三,五五一,八九二,一〇 二,一四五,九一一,〇〇	奉小洋換算額 元 三,四三二,三〇〇,〇〇 三,八五二,八五〇,〇〇	奉小洋換算額 元 一七,九九三,九九三,三五 一〇,八三二,七一〇,五〇
滙兌券 換算額	銅元票 二〇,八二七,一〇〇,〇〇						二,一七二,〇二〇,三二
奉小洋票及銅元票 原幣額	銅元票 七二,七〇八,九六八,五五				銅元票 四一四,三五〇,六四〇 八五二,五六一,三〇	銅元票 五五〇,〇三二,四〇	銅元票 四,七二七,〇八一,五五
奉小洋票及銅元票 換算額	小洋勘定 一二,六九一,六〇〇,〇〇 一二,六六〇,七〇一,三三・五				一三,六九一,六〇〇,〇〇	一二,六六〇,七〇一,三三・五	小洋勘定 一二,六六〇,七〇一,三三・五 一二,六六〇,七〇一,三三・五
奉天票計 原幣額	二,九八六,五六〇,〇〇				三,四二六,五四〇,四〇	三,四三二,三〇〇,〇〇	六,八五八,八八〇,四〇
奉天票計 換算額	二,四三二,六三一,九五	奉現 元 七六,九二,三五,七〇			五五二,六六一,三四	五五〇,〇三二,四〇	一,〇八二,七六四,三四
國幣券 原幣額	二,七四三,六三一,九五				五〇〇,〇〇〇,〇〇	八〇〇,〇〇〇,〇〇	一,三〇〇,〇〇〇,〇〇
國幣券 換算額	七六,九二,三五,七〇				五〇〇,〇〇〇,〇〇	八〇〇,〇〇〇,〇〇	一,三〇〇,〇〇〇,〇〇
準備庫券 原幣額	三,四三六,三一,九五				五〇〇,〇〇〇,〇〇	八〇〇,〇〇〇,〇〇	一,三〇〇,〇〇〇,〇〇
準備庫券 換算額	七六,九二,三五,七〇				五〇〇,〇〇〇,〇〇	八〇〇,〇〇〇,〇〇	一,三〇〇,〇〇〇,〇〇
現大洋票計 原幣額	三,四三六,三一,九五				一,四二六,五四〇,四〇	一,六三二,三〇〇,〇〇	三,〇六八,八七〇,四〇
現大洋票計 換算額	七六,九二,三五,七〇				五五二,六六一,三四	五五〇,〇三二,四〇	一,〇八二,七六四,三四

流通狀況　銅錢の流通額及貯藏額等に至つては全く推算の方法がない。

2　紙　幣

舊滿洲側に於ける紙幣の發行銀行種類及び發行高等を時間的に見ると驚くべき多種、複雜、多額であるが、これを滿洲事變直前の一定時期に限りて系統的に類別して見ると次の如くである。

	原幣額	換算額	原幣額	換算額	原幣額	換算額	原幣額	換算額	原幣額	換算額	原幣額	換算額	原幣額	換算額
哈大洋票	一三,七四一,六〇三,三	一〇,三四八,〇〇〇	四,九一一,〇〇〇,〇〇	八〇〇,〇〇〇,〇〇	四,五六六,三五〇,〇〇	八,三八八,八〇〇,五五								
其他	一一,三一七,六九九,七三	八,三四一,六五二,九九	三,四一三,八〇〇,五一	六,五二六,四〇〇,〇〇	三,五二二,四六〇,一一	六,八三六,九〇〇,四六								
吉林官帖		二,九四一,六五五,一〇												
吉林大洋票														
吉林小洋票														
江大洋票														
江錢														
四畫債券														
合計	六五,六三五,〇九一,九七	一,三九,九〇,八八七,四九	四,九一一,〇〇〇,〇〇	三五,五四三,六四八,四七	四,五六六,三五〇,五四	八,三八八,八〇〇,五五	四,九一一,〇〇〇,〇〇	三五,五四三,六四八,四七	四,五六六,三五〇,五四	八,三八八,八〇〇,五五	四,九一一,〇〇〇,〇〇	三五,五四三,六四八,四七	四,五六六,三五〇,五四	八,三八八,八〇〇,五五

（A）奉天省系紙幣

奉　票（奉天票）

序說　奉票と云ふのはこれを東三省金融整理委員會の報告書によれば小銀元票（小洋錢を兌換準備とした兌換券のこと）。百枚銅元票及滙兌券（奉大洋票とも云ふ）の總稱であつて、これは名義上は何であつても小洋錢系の紙幣と見らるべきものとされて居る。小洋錢（小銀元とも云ふ）の銀純分量はその一圓一角七分八厘が現大洋（大洋錢大銀元とも云ふ）一圓に相當するのであるが、政府は計算の便宜上小銀元十二角を現大洋一圓に等しからしむることに定めたのである。そして小銀元票は小銀元即ち小洋錢を以て準備基礎とし、滙兌券は小銀元票及百枚銅元票一、二圓を一圓とすると云ふ假設現大洋を計算の標準としたものであるが、實際は小洋錢系に屬する紙幣であると云ふのが通念となつて居る。この複雜な奉票の觀念をより明確に把握する爲めには一應小銀元票の兌換取付問題發生後滙兌券の出現に迄に至つた沿革を知ることが最も便宜である。

（イ）小銀元票及びその取付問題の發展、小銀元票は一名小洋票と稱したもので、現小洋即ち小銀元を兌換の基礎とし一九〇五年（光緒三十二

年）發行を開始したもので、初めは無制限に兌換することを建前としたものであつた。その後中國銀行の前身たる戸部銀行、黑龍江官銀號、交通銀行の各支店及び興業、商業、殖邊、華富等の新式銀行が一九一三年（民國二年）頃迄の間に續々奉天省内に於て營業を開始し、孰れも官銀號に倣つて紙幣の發行權を得、一方官憲へ御用金を融通すると同時に他方に於ては頻りに紙幣を濫發して射利に拔目がなかつた。これより先一九一一年（宣統三年）一一月革命の影響を受けて營口過爐銀が暴落するに及び、各地の山西票號は倒産するものが多く、これが爲め奉天市場も恐慌を起し變調を呈しつゝあつたが、この間前記各銀行號に於ける紙幣の濫發が漸次顯著となつて來た爲めに銀紙の間に値開きを生じ、現銀は次第に市場から影を潜むることゝなり、銀行は孰れも兌換を忌避するの傾向を呈するに至つた。爲に銀行の信用程度に從つてその紙幣の間にも相場に差額を生じ、玆に所謂兌換問題と云ふものゝ端が發せらるゝに至つたのである。

即ち紙幣の下落が日々激甚となり、これが爲めに在滿日本人の蒙る不利不便は言語に絶するものがあつたので、一九一四年秋奉天總領事館は支那側に對して洋錢票の無制限引換を嚴重に交渉した。その結果支那側は終に

一、官憲に於て券面價格を保證すること。

二、中國、交通二行は無制限に兌換に應ずること。

三、その他の銀行號は合計二〇〇萬圓迄（當時邦人の手持高を約二〇〇萬圓と見積つた）漸次兌換に應ずること。

の條件を承認し、新に奉天造幣分廠で小銀元を鑄造して兌換に應じた。この新鑄銀貨の品位は銀七、銅三で、從來の銀八銅二に比して品質劣等なることを邦人が發見し、遂に新鑄小銀元全部を回收せしめた等の經緯もあつた。斯くてこの問題で紛擾が重ねられんとする矢先、一九一四年夏歐洲戰亂が勃發し、歐米資金の流入が杜絶した爲めに支那の財政は行詰り、隨つて滿洲にもその惡影響が波及して未曾有の不況に直面するに至つた。が然るに一方下火であつた倫敦の銀塊相場は漸く戰況の發展に伴れて昂騰の傾向を示し、次いで速日奔騰を續け初めたので一九一六年三月頃から夏にかけて官、銀號及び中國、交通の兩行等に對し小銀元票及び中國、交通兩行の鈔票の大々的兌換請求が開始さるゝに至つた。從來支那側銀行では日本側の交渉が嚴重な爲に支那人の兌換要求には絶對に應ぜず、邦人に對しても哀訴嘆願出來る丈その要求額を少からしむることに努めて居たが、銀塊の暴騰するに及んで兌換要求は以前に倍し猛然として增大するに至り、一日の請求額平均四、五〇萬圓八月一〇日の如きは三〇五萬圓と云ふ巨大な記錄を示したことさへあるに至つた。これ等請求額の大部分は實は支那錢舖が邦人を手先に使ひ、兌換によつて安値に小銀元を得、これを大連で鑄潰し、上海に輸送して利を博したものであつた。

この結果支那側銀行は甚しき苦境に陷つた爲め、終に我が奉天總領事館に嘆願の結果、日支兩國人（各四名）より成る金融調節委員會なるものを組織して、一日の兌換額を八萬圓に改定し、兌換制限期間を六ヶ月とせる調節案を協定した。その後支那側は再び市面救濟の名の下に紙幣の濫發を行ひ、收拾すべからざる狀態に立到つたので、一九一七年七月一六日再び日支兩國委員協議の上大約左の如き金融調節辨法を協定し、八月一六日からこれを實施した。

（一）官民一律に大洋本位を實行する事。

（二）銀行公會に屬する各銀行號は本協定實施と同時に小洋票の發行を稍め大洋票を以て既發の小洋票を回收し直ちにこれを燒燬する事。

但市面零用（小口取引用）の爲めにする十角以下の小洋票はこの限りに非ず。

（三）小洋票と大洋票との比價は省令に從ひ壹零對壹貳とす。

（四）大洋票の兌換は各國兌換券の通例に按照して無制限たるべき事。

（五）各銀行は誠實にその整理を行ふべく若し本協定實施後一年半に至り尙無制限兌換に應する事能はざる場合には左記各條に照してこれを處理すること。

(1)、日支委員會は右銀行の準備金を實査する事。

(2)、日支委員會が必要を認めて推薦せる日支人各壹名の諸問員を右銀行に於て設置する事。

(3)、日支委員會は右銀行に對して進言を爲し且つこれを實行せしむるを得る事。

（六）本協定に關する細則は別にこれを定むる事。

（七）本協定は大正六年八月十六日よりこれを實施すべく但し同日以前は現在の小洋票制限兌換を續行する事。

（八）本協定に違反するが如き事有る場合は本協定はその効力を失ふ事。

これが細則として

一、金融調節辨法第四條に規定せる制限兌換額は休日を除き毎日六萬圓以内とす。その中日本商民に對する兌換額は多くも四萬圓を超ゆることを得ず。

一、兌換に用ふる大洋銀は北洋銀元、袁總統新幣、站人、老鷹洋、造幣總廠鑄造貨幣、機器局鑄造貨幣、大清銀號の七種並に品位量目のこれと相等しきか若くはそれ以上のものに限る。

等の外十ヶ條を制定した。これに據つて各銀行は日本人に對し毎日四萬圓宛の制限兌換を行ふことゝなつた。

（ロ）一、二大洋票の發行と小銀元票の整理及兩票の不換化、上述の協定に基き支那側では所謂一、二大洋票の發行を行ひ、小銀元票の回收整理に當つたが、この一、二大洋票たるや素々兌換の意思なく單に大銀元の品位が小銀元の品位に比して約一圓對一圓二角の割に當る事實に基き、小銀元票對一、二大洋票の交換比率を一：二大洋票一對小銀元票一・二の割合とすることを强制的に定めたと云ふのみで、その兌換基礎は何等の準備なく基礎崩壞後の小銀元票と何等擇ぶ處なきものであつた。從つて結局この整理方法たるや、單に從來の小銀元票一圓二角を一、二大洋票一圓と引換ゆること即ち通貨の縮少を行ひこれによつて奉票市價の維持に資せんとしたものであるが、準備の點に於て何等改善の法を講じ得なかつたのと且つ通貨縮少の實も擧がらなかつたので所期の目的を達することが困難であつた。のみならずこの協定では制現付とは云ひながら尙兌換の義務から全く免れることが出來ない爲め、支那側銀行の苦痛は依然として深まる一方であり、殊に東三省官銀號（一九〇九年、「宣統元年」奉天官銀號を本名に改稱した）は發行額の多いだけその苦痛は烈しかつたものである。然るに偶々この頃から日本以外の外國人も兌換請求を始めようとする氣配が現はれたのに鑑み、支那官憲は一九一八年一月から四月に亘り日本總領事と交渉を行つた結果、一九一七年八月議定した前記の金融調節契約第四條中の制限兌換に關する但書の規定を「但し本協定實施後一ヶ年半の間は兌換を爲さゞる事を得」と改訂し、別に左の三ヶ條の內約を締結して、遂に小銀元票大銀元票（一、二大洋票）共に一九一八年五月一三日以後兌換停止を實行することゝなつた。

一、銀行公會に加入せる各銀行號は準備金の一部分として日金三百萬圓を日支官憲の指定せる日本側銀行（朝鮮銀行）に預け置くべし。

二、將來大、小洋票增發の場合には更に發行額百萬圓に付金貳拾萬圓宛の割合にて預金を增加すべし。但しその發行增加額は各銀行號の報告を根據とし日本總領事の檢査を要せざるものとす。

三、預金の利子は年四分五厘として元金中に繰入るゝものとす。但し若し使用せんとするときは中日官憲の會議を要す。

（當時同預金三百萬圓の割當額は東三省官銀號百五十萬圓殖邊銀行七十五萬圓、中國銀行三十萬圓、興業銀行二十五萬圓、黑龍江省官銀號十五萬圓、交通銀行五萬圓なりしが全部借款を起し鮮銀より借入積立てられたものである。）

（ハ）滙兌券の出現と兌換問題の立消え、上述の如き兌換問題の紛糾に惱まされた支那側では一、二大洋票の代りに所謂滙兌券の制度を新に立て一九一八年（民國七年）七月以來東三省官銀號をして發行せしむることゝした。滙兌券とは一、二大洋票の兌換制度を罷め爲替本位制度に更めたものである。

以上の經緯に徵するに日本側は支那側の窮狀に同情し、その基礎の回復迄期限を附して一時兌換の制限を認め、更に對外關係等を考慮して遂に兌換の停止すらこれを認め以て支那側の更生に協力しやうとしたのであつた。然るに支那側ではこの日本側の宋襄の仁に狎れ寧ろこれを利用し、幣制に對する日本側の無智に乘じ、且つ故意に日本側の意思を蹂躙して、遂に近代に於て最も進步的且普遍的なる幣制として各國間に實際に普及するに至つた爲替本位制に類似せる滙兌券の制度を創始して、國

內兌換の制限若くは停止を恒常化するの手段に出ずるに至つた。此の點に關しては日本側は鮮かに支那側の爲めに背負投を打たれた形であつたが、亦反面に於てはこれが、奉票不安定化後漸次在滿邦人側の要望に伴れて對滿進出の氣運に擦ひつゝあつた金票卽ち朝鮮銀行券の滿洲內流通に拍車を加ふるの因を作つたことは見逃すことが出來ない。

然るに日本側の認識不足は容易に此の貨幣制度採用の裏に秘められたる支那側の隱謀を觀破することが出來ず、當時已に永久に兌換に對する誠意なくその爲めの將來に對する備へとして滙兌券の發行を敢えてしたる支那側に對してこの制度上の重大問題には觸るゝ處なく、尙舊態依然たる態度を以つて臨み、前記契約による兌換停止期限たる一九一九年(大正八年)二月後も依然支那側各銀行の兌換能力回復を見ざるものとの善意の解釋の下に同年二月七日及び一三日、日支双方の委員會相會合して協議を重ねた結果、同月一五日双方の間に左記三ヶ條の辨法を協定したのである。

一、奉天省長は資力不充分なる廉により殖邊銀行及び華富銀行の紙幣發行權を取消し已發紙幣の回收に盡力す。

二、奉天當局は紙幣の價格を硬貨の價格の七割以上ならしむる事を保證す。

三、日本商民は暫時兌換を行はざることを承認す。

而も皮肉なことには滙兌券そのものは素々爲替本位を擬體した通貨であり爲替兌換を標榜し國內兌換は行はぬものなることは既定の事實であつたのに、會々一九一八年六月七日奉天省當局が貨幣整理に伴ふ財界整理を名として前記辨法の趣旨に基き殖邊銀行及び資本金二、〇〇〇圓以下の錢舖の營業停止を命令實行したので、省城の金融停滯して恐慌を起したのを發案したが、これが大局に於て寸毫も金融界を稗益する所が無かつたと云ふので、一九一九年一月一三日右辨法を取消し同年二月一六日日本側と協議の結果、財政廳は左記二ヶ條の滙兌券改發辨法を提議したのである。これは巧妙なる支那側の誘ひの手に乘ぜられ日本側にとつて

實際上不便不利に陷るべき滙兌券の發行及び滙兌制度を正式に承認の形を取らしめられたのに外ならなかつたのである。

一、營口爐銀の變通辨法に倣ひて各銀行に於て上海規元の相場により紙幣の賣買を行ひ總商會これを監察す。

二、營口爐銀の變通辨法に倣ひ、總商會より市場を開設し、上海規元の相場により紙幣の賣買を行ひ總商會これを監察す。

斯くても尙翌一九二〇年一月に至る間日本側は善意に於て支那側の兌換は未だ開始の運びに至らざるものと解し居るものゝ如くであつたに對し、支那側は兌換開始の意思勿論なき爲め當然兌換は停止狀態を續けられたのであつた。尤も當時に於ける日本側が本問題に對し頗る無關心であつた所以は、世界大戰の好景氣に醉ひ居たる最中でもあり、又日本も金輸出禁止の爲め圓貨は不換化して居たと云ふ關係もあつた爲めでもあつたが、又この頃から支那側の財政及び金融狀態も漸次改善せられ來つたことも一の理由をなした。事態如斯であつた爲め支那側はこの機に乘じ將來への備へに怠りを見せず、一月下旬東三省官銀號は將來に於ける正式の兌換開始に備ふる爲めに必要なりとの如何にも將來兌換開始の意思あるが如き僞裝的理由の下に、前記內約三ヶ條の取消を日本總領事館に提議し來つた。これに對し、日本總領事は在滿邦商に計つた上調節委員間に左記三ヶ條の協定を議決して積年の兌換交涉を打切ることゝしたのであつた。斯くて金融調節委員會は同年三月これを解散し、支那側から朝鮮銀行に預入した準備金は返還することゝなつたのである。

一、滙兌券、債券は速にこれを回收大洋兌換券を以てこれに代ゆること。

二、兌換券は現銀元と平價を維持するを以て原則とするも當分の間三割以上下落せしめざることを省政府に於て保證すること。

三、兌換券を當分の間兌換せざること。

（二）滙兌券による奉票の統一を奉票の黃金時代出現、先に交涉署長であつた于沖漢氏は、一九一八年一〇月滙兌券制度の採用により滿洲幣制に一新紀元を劃した後の東三省官銀號總辨に任命されて、孜々として濫發紙幣の整理に努めた。右の結果と奉票兌換停止策の奏功及びその後の銀價暴騰等が相俟つてその市價も順次小康を得、現大洋に對し一三四、五圓に回復し、又一九一九年一〇月頃から二〇年の初期には對金票五二圓對鈔票一二九圓の如き相場を現出した。斯くして從來日本側から小洋錢兌換問題以來不斷に制肘を受けて來た關係は逆轉して、一九一九年一一月には關東廳は却て支那側官憲から省內に於ける本邦金券並に鈔票の下落は東三省財界を攪亂し商民をして留布紙幣の二の舞を爲さしむるものであるとして公文書を以て詰問的照會を受けると云ふ程の形勢を呈した。

斯くして東三省官銀號は一方盛に滙兌券を改發して兌換券の名目を存する舊紙幣例へば小銀元票及び大銀元票等を回收し、中國交通兩行も亦命令によつて滙兌券制の採用を餘儀なくせしめられたと共に、舊券を回收し、券面に滙兌の條項を加ふることゝなつた。更に奉天興業銀行では四分利付の債券（舊曆四月、一〇月の兩度債券の所持人に年四分の利息を支拂ふ）を發行すると云ふ有樣で、主要紙幣の全部を殆ど不兌換のものに統一して仕舞ひ、一方この機會に於て東三省官銀號は奉天省に於けるその通貨及び金融上の統制力を增大充實したのである。而もこの爲め省の財政は一大防波堤乃至防風林を構築し得た形となつたのみならず、一方滿洲大豆が世界的商品としての興隆過程を辿つたことゝ相俟つて滿洲經濟界が一般的に未曾有の繁榮を來たした。このことゝ戰爭に伴れた銀價高とは當に東三省幣制史上の黃金時代を出現せしむるに至つたのである。斯くて從前不可解そのものゝ表象の如く見られて居た所謂奉天票の實體が玆に於て滙兌券を以て最も代表的に統一され且つ具象化さるゝに至つたのである。卽ち滙兌券は結局名目は大洋票であるが、その直接の本位と云ふべき實體なく、强いてこれを求むれば實際は不換化したる小銀元票一、二を以つて一圓と定めたる假設的大銀元を基礎として發行された紙幣であつて、其の券面には本券と引き換へに時價を以て上海規銀拂爲替手形を交付すると云ふ文言が記載されて居る。然し實際には便宜上上海兩又は弗爲替若は天津弗爲替等を賣ることに置かれ、且つその相場が銀行及び總商會に於て發表せられて居たのである。然し又實際には時によつては、特に奉票の暴落時に際して此の相場を政策的に市場相場とは一致せざる人爲的破格の相場によつて爲替の制限若くは市價の調整等を試みやうとしたことは稀でなかつた。

然るにこの滙兌券もその後再び後述の如き推移によつてその本領を失ひ、再び前轍を履むに至つたが、前記最終の兌換協定成立以後日本側は協定履行に關して全く折衝を行ひたることもなく勿論實行を迫つたこともなく、有耶無耶の裏に閑却放任して居た。爲めに後日再びこの奉天票問題の爲めに名狀すべからざる苦楚を嘗めしめらるゝの禍根を胎すに至つたのである。

（ホ）中原爭覇を繞る支那の動亂と奉票の再動搖、この滙兌券制度の創始者は當時の財政廳長王永江氏と稱せられたが、氏は亦一方に保境安民政策の實行に意を注ぎ平和主義を徹底せしめた結果、折柄の好景氣にも惠まれて財政の建直しに不鮮功績を擧げ、東三省三千萬の蒼生は文字通りの吾世の春に鼓腹擊壤するの狀勢を顯現するに至つたのであつた。然るに一方支那本土に於ても、漸く世界大戰景氣の影響を受けて各軍閥方面の懷合も漸次豐かとなりつゝあつた外、外國の政治的桎梏の力も緩んだ關係もあり、旁々革命以後人心の歸趨尙定まらず政情容易に安定を見ず絕えず政變兵變が繰り返へされ何時しか群雄割據の體勢を馴致した。結局實力を以て中原の鹿を射止むる者が事實の統率者として四百餘州に號令し得るに至ると云ふ亂世の相貌を呈して來た。從つて時會々實力の充實上述の如き狀勢に趨ひつゝあつた東三省の王者張作霖は、曾て綠林より身を挺して封建的制覇に功を收めて來た所謂梟雄の本領として中央稱覇の雄心抑へ難きものあるに至り、遂に賢臣王永江が粒々辛苦して築き上げたる保境安民の體制を破り、中原に事を構ふるに至つたのである。斯くして東三省全盛の桃源の夢も束の間にして破るゝに至り、當時支那隨一を誇つた省庫の充實も一九二一年(民國一〇年)以來拍車を加へられた軍備の擴張を先驅として再び轉落空乏へのテンポを進むるに至つ

た。即ち一九二二年(民國一一年)には第一次奉直戰、超へて二四年には第二次奉直戰、續いて二五年には郭松齡の亂、更に翌二六年には安國軍の中原乘り出し等と連年戰爭を續けて巨額の戰費を費し、一九二七年に入りては北京に大軍を駐屯せしめて安國政府樹立に軍費政費の巨額の補給を要するに至つた。斯くて東三省財政の窮乏は漸くその極に達するに至つたのである。

而してこの間王永江、于沖漢等の所謂文治派は斥けられ、楊宇霆等の武人派が省政を專ら覽るに至つて財政は紊るゝ一方となり、奉天票の濫發と下落とは形影相伴ひ只管轉落の一途を辿るに至つたのである。一九一八年(民國七年)七月正式に發行に着手した滙兌券は初め六〇〇萬圓を出でなかつたものが、一九二一年には三、〇〇〇萬圓となり、二四年七月一五日官銀號、興業銀行、東三省銀行三行號合併の時に於ける東三省官銀號の滙兌券發行高は六、〇〇〇萬圓、興業銀行の發行鈔票四、三〇〇萬圓、東三省銀行發行の現洋券八八〇萬圓に達した。二五年一二月三一日の滙兌券發行高は一九、〇〇〇萬圓、二八年一二月に至つては一二五、〇〇〇萬圓、二九年一二月は實に一五三、〇〇〇萬圓に達したのであつた。

東三省官銀號滙兌券歷年發行表　(自一九二五年至一九二九年)

一九二五年	一月三一日	一三三、九九五、五九〇
一九二六年	三月三一日	二〇七、六九七、八七三
一九二七年	一月三一日	三二四、六二八、八六九
一九二八年	一月三一日	四七〇、四六一、九八七
一九二九年	四月三〇日	一、八六六、三六九、六九二
一九二九年	一二月三一日	一、五三〇、六二二、五七四

次に相場の概勢を看よう。一九二四年(民國十三年)冬第二次奉直戰により奉票の發行遽かに增加したが、同年八月上旬現洋との交換相場(小洋勘定以下同樣)一圓五角一二月頃二圓以上となり、一九二五年(民國十四年)上季は稍々平穩に歸して一圓九角四分八厘乃至二圓三角の間を上下し、同年冬は郭松齡の反亂に因り再び動搖し一〇月一七日の二圓二角九分から一二月一五日には二圓八角一分に崩落した。一九二六年(民國十五年)奉軍中原に事を構ふるに至り人心不安に陷り、一月現洋との兌換相場二圓八角であつたものが、二月から四月にかけては二圓八角乃至三圓一角の間を騰落して、五月は急落一日の三圓三分五厘から二一日には三圓五角五厘に暴落し、七月三一日には市價五圓六角四分となつた。下半季は奉軍中原に確據して情勢平穩であつた爲め稍々恢復したが、一二月張作霖が安國軍總司令に就任するに及んで再び下落し始め、一九二七年上季には現洋との交換相場五圓八角乃至十一圓となり、下季は稍々落付いて九圓乃至十一圓の間を騰落した。一二月に至つて又暴落し、一二月三一日の奉票相場は十四圓三角となつた。一九二八年一月は五日十六圓六角を以て相場が立つたが、月末には三十一圓八角に慘落し、二五日の間に半額となつた。これは張作霖が初めて中原に於て重職に就き最初の越年に當つて未拂俸給、年末賞與等の論功行賞を行ふに當つてこれを東三省の財政を以て賄ひ年關を切拔けたと云ふこと、要するに軍餉政費に至る迄この財政並に金融を壓迫するに至るであらうと云ふ不安に起因したのである。然しこの大暴落後は三月以後奉票發行額が漸次增加したにも不拘、相場は漸く平穩に就き一九二九年二月には現洋交換市價三十圓左右であつた。

(へ)　大額券の出現と奉票の末期症狀露呈、同年三月東三省官銀號は省政府に請願認可を經て百圓及び五十圓の大額奉票を發行したが、この券の出現により市面は恐慌を來たし、奉票は漸く末路に入つた感を一般に與へた。三月一日市價三十二圓であつたものが四月一日には四十二圓五月一日には四十九圓、六月一日市價立たず、同三日五十四圓、同二十四日遂に七十二圓に慘落するに至りこれが奉票の最低記錄を示した。

(ト)　現大洋票の出現と奉票相場の法價公定並にその安定、上述の事態露呈の結果省政府は翌二五日遂に奉票價格を奉大洋五十圓を以つて現大洋一圓に兩替することを强制實行せしめ、且つ官銀號に令して天津、上海各地向の爲替をこの割合で取組ましめ、一方官定價格を奉小洋勘定で六十圓と定め、更に金融整理公債現洋二千萬圓の發行を決定し、以て奉票回收の用に供した。これにより以後は奉票價格は漸く安定に向ひ、爾後奉票市價と法價とは極めて接近し、爾後一年間は五十六圓乃至六十二圓位の間を保合ふに至り、その後全く安定した。尙この奉票價格安定に就ては以上の外に次の點をも見逃してはならぬ、即ち、同年五月遼寧東三省官銀號、中國銀行、交通銀行、邊業銀行は發行を愼重にする目的の爲めに省政府に申請認可を經て遼寧省城四行號聯合準備庫を組織し、專ら現大洋兌換券の發行並に準備金の保管及び兌換事務を取扱ひ、その發行の兌換券は邊業銀行の紙幣を借用し、券面に聯合準備庫なる文字を捺印し、隨時無制限に兌換することを得せしめ、その準備は現金七割有價證券三割とし、每月末その發行額及び準備額を省政府に報告して檢査を受け且つその結果は公告することゝし、漸次發行を增加して行き、斯くして奉票安定に資する處があつたのである。この大洋票は一、二大洋票即ち小洋錢系の所謂滙兌券即ち奉大洋票とはその根據と系統とを異にせる純然たる大洋錢系の兌換券である。故にその詳細は別途項を設けて記述することゝする。

銅元票、この紙幣は一九一九年(民國八年)奉天公濟平市錢號が省令を奉じて改組し、先に一九一八年に銅元を鑄造し一九年に入つてこれを兌換基礎として正式に發行したものでこれを銅元票と稱した。往時一圓大洋票は小銀元票十二角の割合を以て交換されて居たが他方銅元百二十枚とも等價であつた。因つて奉小洋一圓は銅元百枚に交換したのでこの一、二大洋票の化身たる滙兌券に對してもその一圓に對し銅元百二十枚の割で交換すべきことを決定した。斯くて小銀元票の無くなりたる後のこれに代る所謂一、二大洋に對する小洋勘定を具象する所謂奉小洋票として亦滙兌券の補助貨としてこの紙幣は一般の小口取引に使用されたものである。且つこの票は小洋票の補助貨たる銅元を以てする唯一の準小洋兌換券として事實銅元の引換にも應じて居た(この理由は東三省は銅元濫鑄の爲めに小洋との相場關係上却而銅元の方が銅元票よりも安い常態に在つたことが然らしめたものと云はれて居る)爲めに存外一般の推重を受けて居たものである。

奉票の最近に於ける種類性質、以上の記述によつて最近に於ける奉票の實體を按ずるに、奉天票とは結局當初小洋錢系の兌換券であつたものが漸次不換紙幣化したるに當り、これに名目上假設の大洋票の名を冠して一時を糊塗せんとしたが、實效なき爲め實際上不換化したる事實を制度化して兌換を停止したる上僞裝爲替本位制度を採用したのである。然るに再び慘落して全く不換化した爲め、更に三轉して極度に切り下げられたる時價を標準とせる小洋勘定の六十圓に付現大洋一元の割合を以て大洋錢に對し價格を決定し、以てこれを現大洋票の補助貨幣化するに至つたのである。從つてその後の奉票はこれを一種の小洋系爲替本位名目の現大洋系補助紙幣とも云ふべき複雜なる特殊法貨と云ふことが出來、且つこの中には奉大洋勘定を代表する滙兌券及び奉小洋勘定を具象する銅元票とが存したと云ひ得る。(一般に「奉票」なる用語は通貨そのものに就いては是等奉天票の總稱として用ひられたが、勘定即ち計算の單位としては奉票とは多くの場合奉小洋勘定を意味し、奉大洋勘定を指す場合には特に「奉大洋」なる語を使用する慣習となつて居た)。

而して近年市場に流通した滙兌券の大部分は東三省官銀號の發行にかゝるもので、その種類は一圓券、五圓券、十圓券、五十圓券、百圓券の五種であり、この外中國銀行奉天支店の發行せる一圓券、五圓券、十圓券及び交通銀行奉天支店の發行せる一圓券、五圓券、十圓券があつた。又銅元票には公濟平市錢號發行の銅元五枚票、十枚票、二十枚票、五十枚票、百枚票の五種があつた。この中中國、交通兩行の發行せるものは極めて小額に過ぎなかつた。單位は圓(元)角、分である。銅元百枚票は小洋勘定一圓に當り、滙兌券一圓は小洋勘定一圓二角に當る。

流通狀況、奉天票は關東州を除く奉天省全般に亘り流通し、一時本位貨幣の實勢を保持して居たが最近では奉天省の徵稅關係に於て獨占的地

位を有した外は現大洋票の補助貨として一般小口取引に使用されるに過ぎなくなつて居た。その發行高は最高時には二三億圓に及び、事變前後には一〇億圓内外となつて居た。

現大洋票

（イ）　現大洋票出現前後に於ける南支勢力の進出、一九二六年（民國十五年）奉軍中原に確據するや自ら大元帥と僭稱した張作霖は同年一二月安國軍總司令に就任し、一時勢威を張つた。然るにそれも束の間で一方當時漸く經濟界好況の波に乘り實力を加へつゝあつた蔣介石を中心とした國民政府北伐軍の一擊に逢ひ、一九二八年（民國一七年）秋北京から敗退の途中皇姑屯に於て爆擊され横死を遂ぐるに至り、その支那統一の雄圖は空しく夢と消えたのであつた。爾來南方の勢力は北支に向つて伸び來り、直接東三省を脅かすに至り、この破竹の勢に乘つた南京國民政府は遂に日本が當時世界的不況の煽りを喰つて財政及び經濟の苦難時代に呻吟しつゝあつたのを奇貨として、日本の滿洲に於ける特殊地位を無視し、張學良をして遂にその節度下に服せしむると共にその無軌道的なる排日、侮日政策の實行を强要するに至つた。張學良一派亦これに迎合して先づ親日派と目された楊宇霆を血祭りに上げ、昂然抗日の戈を日本に向くることゝなつたのである。會々當時極端に下落した奉票が一般民の厭ふ處となり、漸次貨幣としての機能を失ひ來り、一九二九年（民國一八年）四月初五十圓、一百圓の大票世に出づるに至つてその極に達した觀を呈し、これに代るべき確實なる貨幣の出現が一般に要望せらるゝに至つた。折柄省政府側は上述の如き形勢の推移により、一面爭亂後に於ける善後の財政立直しの立場からも、亦その後に生じたる新狀勢に對應する新政策遂行の上からも、先づ通貨整理によつてその目的達成の必要を感じつゝあつた矢先とて、この市面の乘ずべき狀勢を利用して直にその實行に乘り出したのであつた。

（ロ）　遼寧省城四行號聯合發行準備庫と現大洋票の一種たる準備庫券の出現、即ち一九二九年（翌民國一八年）五月上述の成行により遼寧省城四行號聯合發行準備庫暫行章程の發布せらるゝと共に、遼寧東三省官銀號、中國銀行、交通銀行、邊業銀行の四行號は遼寧省政府（舊稱奉天省政府のこと）に申請認可を經て遼寧省城四行號聯合準備庫を組織し、現大洋兌換券の發行及び準備金の保管並に兌換事務を取扱ひ、その發行の兌換券は邊業銀行の紙幣を借用し券面に聯合準備庫なる文字を捺印し隨時無制限に兌換することを得せしめ、一九二九年（民國一八年）五月一五日より同年一二月末に至る間に合計大洋八四三、〇三五圓を兌換し三〇年一月一日より同年五月末に至る間に合計現大洋一、八五七、九〇〇圓を兌換した。その準備は現金七割有價證券三割で、毎月末その發行額及び準備額を省政府に報告するの外、工商總會各法團及び四行號の檢査を受くることゝし、その結果を新聞紙に廣告することゝした。而して遼寧省政府はこの機會に於て中國及び交通兩行の信用を利用して準備庫券流通の圓滑を圖ると共に、右兩行の現大洋票發行限度を各一〇〇萬圓に限定してその實力の增大を掣肘することを忘れなかつたのである。準備庫發行の現大洋票即ち準備庫券の歷次檢査の結果は左の如く報ぜられた。

檢査次數及年月日	發行兌換券總額 現大洋券	準備金 現金準備 現大洋額	保證準備 價證券 時價現大洋額
第一次（一九二九年六月三〇日）	二、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	一、四〇〇、〇〇〇、〇〇	六〇〇、〇〇〇、〇〇
第二次同　年七月三一日	二、九〇〇、〇〇〇、〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	八七〇、〇〇〇、〇〇
第三次同　年八月三一日	三、九〇〇、〇〇〇、〇〇	二、七〇〇、〇〇〇、〇〇	一、二〇〇、〇〇〇、〇〇
第四次同　年九月三〇日	五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	三、五〇〇、〇〇〇、〇〇	一、五〇〇、〇〇〇、〇〇
第五次同　年一〇月三一日	五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	三、五〇〇、〇〇〇、〇〇	一、五〇〇、〇〇〇、〇〇
第六次同　年一二月三〇日	五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	三、八五〇、〇〇〇、〇〇	一、六五〇、〇〇〇、〇〇
第七次同　年三月三一日	八、三〇〇、〇〇〇、〇〇	五、八一〇、〇〇〇、〇〇	二、四九〇、〇〇〇、〇〇
第八次（一九三〇年）二月四日	一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	七、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇、〇〇
第九次同　年二月二六日	一〇、八二〇、〇〇〇、〇〇	七、五五〇、〇〇〇、〇〇	三、二八〇、〇〇〇、〇〇

第一次大同　年三月三一日	二、〇五〇、〇〇〇、〇〇	七、七五〇、〇〇〇、〇〇	三、三〇〇、〇〇〇、〇〇
第二次同　年四月三〇日	二、〇五〇、〇〇〇、〇〇	七、七五〇、〇〇〇、〇〇	三、三〇〇、〇〇〇、〇〇
第三次同　年五月三〇日	二、四〇〇、〇〇〇、〇〇	七、九一〇、〇〇〇、〇〇	三、三〇〇、〇〇〇、〇〇

（ロ）　滿洲側官商特產買占と通貨政策の共同工作其他による全面的排日工作の强化、叙上の狀勢裡に在りて滿洲の特產大豆は漸く世界的商品として世界油脂原料その他の市場に重きをなし滿洲に於ける重要產業となつたが、この事實に刺戟せられた支那側財閥即ち大官連は大豆取引の盛大に赴くに伴れて競つて粮棧その他の關係事業に投資するに至り、これ等官僚系の粮業は殆ど滿洲同業界を風靡する勢を作つた。他方滿洲特產業の開拓者としてその殷賑と繁榮を誇りつゝあつた日本側特產商が、大戰後世界パニックの煽りを喰つてその活躍鈍り漸く衰兆を呈するに至るや、これに反して滿洲官商側の活躍は漸く活潑となり、遂には官銀號の通貨政策と結んで一聯の統制ある活動を爲すに至り、これに反し日本側は何等結束對抗の實擧がらず、日に凋落の一途を辿るのみの狀勢であつた。

今その通貨政策と官商活躍の合作による滿洲農民搾取並に日本商民壓迫の慣用手法に就いて見るに、概要下述の如き手段に據つたものであつた。即ち東三省政府は戰亂毎に嵩み行く戰費の支出によつて生ずる省庫の空乏を支ゆる爲めに、先づ官商の手を通じて農產物收穫期前後に於て奉票を以つて粮穀の買占を行ひ、一方に於てこの期間中は極力奉票相場の維持に努め、この工作が一段落を見たる頃から軍事行動を開始するのが常であつた。而して次の期間即ち特產出廻り期間に於て買占特產の賣立に從事して、その代金として鈔票又は金票等を收受し、その一部を軍費に充てつゝ戰爭を繼續するのである。この結果奉票の相場は刻々に落調を辿るのが常で、次年の農產收穫期に近づく頃迄に奥地より都市地方に集り來る奉票（この時は奉票相場は極度に下落せる時である）を現大洋票の如き價値變動の少き安定通貨を以て有利に回收して、奉票相場の吊上工作を行ひ、以て次期の奉票發行期の濫發を有利にすると云ふが如き方法を繰り返した。斯くして一方に於て人民を搾取すると共に、他方に於て特產市場を獨占し、漸次日本側特產商の奥地活動に對し壓迫を加ふるに至つたのである。而もこの壓迫に對して日本側は奉票相場の下落を掣肘し以て唯一の安全辨たらしむべき奉票兌換の對策も最早この頃は上述の經緯によつて放拋せられたるまゝ何等の對策も講ずず放任してゐた。

この間狀勢は日に非勢を辿り、徒らに支那側の術中に陷るばかりで、奉票相場の暴落過程に入るに從つて益々その影響は深刻の度を加へて行つたのである。殊に現大洋票出現後即ち東三省政府の對日關係惡化後は積極的に抗日侮日政策が强化せらるゝに至り、而も內爭終熄後は財政狀態回復充實するに從つて、その對日經濟的壓迫策は獨りこの特產關係のみに止まらず種々の形に於て廣汎に亘り着々實行せらるゝに至つた。就中辛辣を極めたのは、滿蒙に於ける自國鐵道による滿鐵包圍線の計劃であつた。この計劃に於ては、鐵道沿線地方に置ける土地の値上り等により彼等の氣勢は一層昂まり、その勢の極まる處遂には關東州の租借權並に滿鐵附屬地行政權の回收迄をも夢るの狂態を示し、その外支那人移民政策日貨排斥政策等各種の排日政策が着々實行に移さるゝに至つたのであつた。如斯日支の經濟狀勢裡に在つて、支那側に於ては奉票の安定工作が現大洋票制の確立と相俟つて行はるゝに至つたのである。

（ハ）　邊業銀行及び東三省官銀號の現大洋票單獨發行　上述の如く現大洋票の發行が準備庫を通して圓滑に行はるゝに至るや、邊業銀行は準備庫制度の精神を無視して單獨にこれが發行を行ひ、準備庫券の發行を見た一九二九年（民國十八年）八月頃より已に弗々增發の步を加へ、同年一月より翌三〇年六月頃迄は約一〇〇萬圓內外の發行高を示して居たが七月には一躍二〇〇萬圓臺に上り、爾後加速度的に增發を重ね、一九三一年一二月には一、七九〇萬圓餘に達し、その最高記錄を示した。又東三省官銀號に於ても一九三〇年七月より現大洋票の單獨發行を初め、これを國幣券と稱し、一九三一年三月には三、〇〇〇萬圓餘の最高記錄を

示した。一方準備庫券は一九三〇年九月より一二月に至る間の一、三〇〇百萬圓を最高記錄として、爾後は減少の一途を辿り、一九三一年八月の事變直前には五〇〇萬圓に縮少して居た。これは準備庫制度の創始を機として、中國、交通兩行の現大洋票發行限度を各一〇〇萬圓宛に制縛して置いて、而も邊業銀行及び東三省官銀號には單獨自由に現大洋票の發行を行はしめ、一面中國、交通兩行の信用を利用して新通貨現大洋票の流通普及に效果あらしめ、他面巧に準備庫制度を以て兩行の發行額に制限を加へ、以つて滿洲に於ける通貨統制權を奉天派の手に收むることに腐心したのである。

種類性質　現大洋票は準備庫の準備が現銀七割、保證三割と云ふ堅實なものであつたのと、その後に發行せられた邊業銀行及び東三省官銀號の現大洋票も大體に於てこの方針に則つたのと、一部分の兌換及び爲替取扱を行つた爲め信用を維持した。準備庫の發行した準備庫券は一圓、五圓、十圓の三種であつたが、官銀號の單獨發行にかゝる現大洋票（國幣券）はこの外更に一角、二角、五角の小額券と一百圓券もあり、邊業銀行發行のものには一圓、五圓、十圓の外に五十圓、一百圓のもの及び一角、二角、五角の五種があつた。中國、交通兩行の天津票は一圓、五圓、十圓の三種でこれも現大洋票と同樣多少の流通を見て居た。現大洋票は奉天省に於て廣く流通し一般に法貨と相做されて居た。單位は十進で圓、角、分である。

流通狀況　現大洋票は奉天省に廣く流通したが、省稅は奉票を以つてすることに定められて居たこと前述の如くである。その流通高は事變前に於て約四、〇〇〇萬圓位に上つて居た。

（B）吉林省系紙幣

吉林官帖

種類性質　吉林官帖は吉林永衡官銀錢號から發行せられた不換紙幣で券面は一吊、二吊、三吊、五吊、十吊、五十吊、一百吊の七種である。官吊と銀元との公定相場は最初は小銀元一圓に付二吊二百文であつたが、最近では五百吊以上の相場を示して居た。

流通狀況　吉林官帖は吉林省到る處一般通貨として流通したが、價格下落した爲めに大量取引の行はるゝ哈爾濱、長春（現在の新京）等の大都市では哈爾濱大洋票等の通貨が大に取引市場に流通し出した。事變前に於ける吉林官帖の流通高は九、四四〇百萬餘吊で、これを當時の現大洋勘定に直すと約二六百萬圓位に當る。

吉林大洋票及び小洋票（永衡大洋票、小洋票）

種類性質　吉林永衡官銀號では永衡大洋票及び同小洋票を發行して居た。前者は一名大執帖と稱せられ五分、一角、二角、五角、一圓、五圓、十圓の七種あり、後者は別名執帖と稱し、その金種一角、二角、五角、一圓、五圓、十圓、五十圓の七種であつた。これ等永衡洋票は當初は執れも銀元兌換券であつたが、その後官銀號は兌換に應じなくなり、大洋票には「完納賦稅滙兌流通」とその用途を指定して奉天の一二大洋票に類似した不換紙幣となり、又小洋票も不換化し、且つ相場慘落の結果、一九二〇年（民國九年）二月四日遂に省令を以て同日以後官吊と同價格に依り流通せしめ、小洋票一角は官帖一吊に換算率を固定せしめた爲め、その性質は官帖と同樣になつた。

流通狀況　吉林大洋票は主として徵稅その他の財政收支に用ひられ、主に吉林、長春等の都市に於て見られた。小洋票はその一角券が吉林官吊に相當し、官帖と同樣に一般に用ゐられた。右兩票の事變前に於ける流通高は大洋票七五〇萬餘圓、この現大洋勘定に換算額五七〇餘萬圓、小洋票原幣額一、四三〇餘萬圓、この現大洋勘定換算額三九萬餘圓であつた。

註　哈爾濱大洋票は吉林省の管下に在る哈爾濱に於て發行せらるゝ紙幣ではあるが、哈爾濱が一種の國際都市である爲め特別なる沿革と發達を辿り、且つその流通區域も吉黑兩省に亘り、又發行關係に於ても奉天省系、吉林省系及び黑龍江省系の各系金融中樞機關の共同發行制度となつて居り、且つその統制權は三

省盟主の地位に處る奉天省系によつて例外的に直接に總べられて居ると云ふ特異なる存在となつて居た。故にこれを他の地方的通貨としての吉林省系の通貨と同架に律するはその眞相を誤る虞があるが、今は姑く便宜上これを假りに吉林省系なる分類下に收むることとした。

（イ）國際通貨市場としての哈爾濱と哈大洋票の出現迄、露國が北滿洲の基幹をなす東支鐵道の本據を哈爾濱に建設し、北滿の經營に努力せる結果は、同地方に於ける各種の商取引をして漸次留本位となすに至らしめ、東支鐵道を背景とする露貨の潛勢力は牢乎として拔くべからざる根底を築くに至つた。會々民國三年（一九一四年）露國が世界大戰の渦中に投じ、露西亞帝國銀行はその發行紙幣の兌換停止を宣布するに及んで、露貨低落の端玆に發した。而もその後民國六年（一九一七年）革命の勃發するに至つてより紙幣相場は逐日轉落を續け、これを受入れつゝあつた東支鐵道はその被むる損失の甚だしきに鑑み數次運賃を引上げ、民國七年（一九一八年）六月以降基本賃率の十倍乃至十五倍の値上げを斷行してこれが救防に備へたが、露貨の低落止まるゝ處を知らぬ有樣であつた。而も露西亞の各種紙幣を同一價格を以つて受入れつゝあつた東支鐵道は、結局最も價値の低落せる民國八年（一九一九年）四月西比利臨時政府の發行に係る西比利札を多分に抱込み、從つて實際收入大激減を來すの結果を招致し、更に運賃引上げの止むなきに至つた。一方西比利札によつて給料の支拂を受けつゝあつた鐵道從業員も生活上に多大の脅威を感じ、同年八月同盟罷業を敢行して給料の增額並に西比利札にて給料を支給せざることの二點を要求した。玆に於て東支鐵道は鐵道工夫に對する六月分と從業員に對する七月分の給料を今回限りと云ふ條件附にてロマノフ紙幣を以て支拂ひ、同時に翌月分給料支拂の爲めロマノフ紙幣が得られない場合には墨銀をこれに充當することゝ定め、且つ當該墨銀は東支鐵道廳に保管せられ支拂は一定の率を以て西比利札を墨銀に換算して充當すべき旨の保證を附せられたのであつた。而も爾後從業員に支拂はるべきロマノフ紙幣の入手は極めて困難なる狀態に置かれた爲め、墨銀の地位は漸く重視さるゝに至り、從來金本位を以て律せられた北滿市場はこゝに銀本位と變じ、金融經濟界は一大變調を呈せんとするの形勢を誘致した。これより先き露貨の暴落に乘じ哈爾濱地方に於ては日本金券の普及が日を逐ふて擴まり、民國六年（一九一七年）六月朝鮮銀行の哈爾濱支店開設は金券の普及に一時機を劃し、更に皇軍の西比利出動は直接間接に金券の普及に便した。斯くて露貨の暴落と本邦金券の進出に邀擊せられた支那側は漸く覺醒し來り、その結果哈爾濱に於て始めて貨幣本位改革の議を生ずるに至つた。卽ち支那側地方官廳並に中國、交通の兩行は北滿地方に國幣券を流通せしむべき時機到來せりと思惟し、民國八年（一九一九年）五月一三日濱江道尹傅張氏より中國、交通の兩行、錢業、糧業兩信託公司及び哈爾濱道裡、道外（道裡は埠頭區、道外は傅家甸）の兩商會を哈爾濱に召集して金融整理會議を開き、國幣流通辦法として左記六箇條を決議した。

1、中國、交通兩銀行より國幣券を發行す。
2、天津及び上海向銀兩爲替取組に應ずるも當地にては分換せず。
3、兩行は補助貨を發行し十角を以て一元とす。
4、外國人の所有財產を買收する場合に限り適宜不動產賃出をなす。
5、錢糧兩信託は國幣券の賣買を引受く。
6、錢糧兩信託は取引保證金として國幣券を中國、交通兩行に預託す。

（ロ）哈大洋票の出現

（a）各行哈大洋票の魁を爲した中國、交通兩行の哈大洋票、以上の決議に基き交通銀行は率先して十圓、五圓、一圓及び二十仙、五仙の紙幣を印刷し、同紙幣に發行地「哈爾濱」と記入し、流通區域を吉林、黑龍江兩省に限り、民國八年（一九一九年）一〇月二七日以降發行する旨を公布し、中國銀行も翌一一月から十圓、五圓、一圓の大洋券及び五十仙、二十仙、五仙の補助券の發行を聲明し、斯くして國幣券は北滿市場に流通を開始したのである。而してこの所謂國幣券なる哈爾濱大洋票は兌換規定を缺ける滙兌券であつた。この頃東三省當局は當時紊亂の極に達し

て居た東三省の幣制を改革すべく中央銀行を設立しやうとし、これに東三省銀行なる名稱を附し、民國八年(一九一九年)一一月二〇日附を以て奉天財政廳長王永江は總商會々長孫百斛を東三省銀行籌辦委員に任命し、資本金小洋二、〇〇〇萬圓の官商合辦銀行の設立を計畫し、中國、交通兩行の哈爾濱に於て發行した國幣券に倣ひ兌換規定を缺除せる滙兌券の發行を企圖したが、中央政府財政部の反對表意に因り一時中止の姿となつた。然るに前記中國、交通の兩行が哈爾濱に於て發行した所謂國幣券は滙兌券で兌換券でなく、その信用が不明であることゝ、當時留貨に代つて朝鮮銀行券が一種の國際的通貨として信用を繫いで居たが、朝鮮銀行は戰後のパニックの影響を受けて漸次その信用狀態惡化し、延いて同行券の信用も弱まつて來た。こと等の爲めに哈爾濱貨幣市場は健實なる基礎を有する通貨を一時失つた形となり、自然外國の勢力强き哈爾濱市場は、この種特殊地域の特徵として、一般商取引の圓滑を缺くことゝなり、遂に支那各開港場の實狀に倣ひ外國有力銀行はその營業自衛の見地から各自々行の弗銀券の發行を計畫し、通貨不安の結果から受くる不便と困難から各自が免れんことを策するに至つたのである。この狀勢は鮮銀券凋落の色を示した民國九年(一九二〇年)頃から早くも市場には種々の形に於て顯現しつゝあつたのである。この外貨の動搖期に乘じて基礎の確立を策し、その機先を制せんとした中國、交通兩行は民國九年(一九二〇年)三月一〇日その發行する國幣滙兌券に對し哈爾濱に於て無制限兌換に應ずる旨を發表し、之を現兌券と改稱するに至つた。

(b)東三省銀行卽後の東三省官銀號發行の哈大洋票、この中國、交通兩行の發行紙幣無制限兌換の旨公布と前後して、曩に紙幣發行に關する問題の爲めに一時行惱みとなつて居た東三省銀行の設立問題は復活され、紙幣發行に關する規定を改訂して兌換大洋券を發行することゝし、資本金も現大洋八〇〇萬圓に更改して官有株を奉天省二〇〇萬圓、吉林省一〇〇萬圓、黑龍江省一〇〇萬圓の割合にて三省々庫に於て引受け、民有株は張巡閱使の引受額一〇〇萬圓、東三省官銀號、奉天興業銀行の引受額各五〇萬圓、計二〇〇萬圓を除く殘餘の二〇〇萬圓を東三省各總商會より募集することゝし、民國九年(一九二一年)一〇月二九日本店を哈爾濱傳家店に置き開業するの運びに至つた。而して當初兌換現大洋券の發行限度は三〇〇萬圓と限定され、翌一〇年(一九二一年)その限度擴張を許可されたが、新發行限度額に就いては何等言及されて居なかつた。同行はその後業況不振に陷り、民國一三年(一九二四年)興業銀行と共に東三省官銀號に合併せらるゝに至り、東三省官銀號が同行哈大洋票の發行を繼承することゝなつた。猶國幣現兌券ハ民國二〇年(一九二一年)ニ至リ兌換請求ニ遭遇セルヲ以テ當時ノ發券銀行タリシ東三省銀行、中國銀行、交通銀行等ハ會合協議シテ、同年十一月十五日ヨリ各行ノ發行限度ヲ決定シ、同時ニ國幣券ノ發行ヲ停止シ新ニ哈大洋券ヲ發行スルニ至ツタ。

(c)黑龍江省官銀號發行の哈大洋票　前記東三省銀行はその發行する大洋票の普及を計る爲め黑龍江省の邊境なる黑河に支店を設立し紙幣を發行して同行大洋券を奧地に迄流通せしむるの手段を講じたが、黑龍江省當局はこれに刺戟せられて翌一〇年(一九二一年)六月廣信公司大洋券の發行を實行せしめ、先づ黑河、海拉爾及哈爾濱の各處を試驗的現洋流通區域と定め省幣の流通を漸次全省に普及せしむるの方針を固め、先づ一〇〇萬圓の現大洋紙幣の發行を爲し、哈爾濱支店にて全額の準備金を調達して無制限兌換を爲すことゝし以て黑河海拉爾等の箇所に於て紙幣の發行を開始したと云ふ意味の文獻が傳はつて居るが、是れが、果して哈大洋票の實體若は前身であるか否かは今日之を詳にするを得ない。然るに黑龍江省官銀號の發行に系る哈大洋の發行は、事變後當局の發表に從ふと一九二九年(民國一八年)五月が初發と云ふことになつて居るから、これを正しいものとすれば前記現大洋票と稱するものは哈大洋のことではないと云ふことになるやうでもあるが、亦一方滿鐵調査課編「哈爾濱大洋票流通史」中には哈大洋票として明確に指摘してはないが、一見哈大洋票なるかの如く取扱はれて居る處に重きを置けば、或は右は管理官印押捺制開始以前の哈大洋票に該當せるものかとの疑も殘る譯である。兎

に角今筆者の手許にこの點を明確にする資料がない爲めに遽に何れとも斷言することが出來ないので、玆では唯何時の頃からかは知らぬが中國交通及び東三省各銀行に續いて廣信公司卽ち後の黑龍江省官銀號系の哈大洋票の發行が行はれたことを明かにし得ればそれで滿足するの外はないのである。

(d)邊業銀行發行哈大洋票　民國一三年(一九二四年)張作霖は第二奉直戰によつて長辛店の恥を雪ぎ、戰捷の餘威を以て軍備を整ふると共に、十四年(一九二五年)天津に本店を有した邊業銀行を買收改組して、資本金二、〇〇〇萬圓、四分の一拂込とし、張學良を總理に擧げ、自家の機關銀行としこれに哈大洋票の發行權を與へ、同年四月一〇日から開業するに至り、先づ哈大洋券一〇〇萬圓を印刷して發行準備に着手した。

(e)吉林永衡官銀號發行の哈大洋票　吉林永衡官銀號が哈大洋票を發行するに至つたのはずつと晩年の一九三一年(民國二一〇年)四月からのことで、事變に先立つこと僅五ヶ月に過ぎない時のことである。

(八)　哈大洋の維持と外貨驅逐策　斯くて哈大洋の聲價維持に關しては實際には幾多の消長隆替を見せつゝも、殊に對外關係に於て終始必死の努力が拂はれた。然る處道勝銀行は東支鐵道との淺からざる緣故を背景として東支各驛に於て同行發行の大洋券を收納することを交涉するところがあつた。これに對して交通部では哈爾濱が開市場でないことを理由として外國銀行に銀圓紙幣の發行權無きものと認め、東支鐵道に對してこれが通用を禁止すべき旨を勸告した等の經緯があつたが、實效なく、外國側は實力的に目的の貫徹を期せんとし、この大勢は支那側の單なる抗議のみでは阻止することの困難な實狀にあつた。そこで支那側も遂には手を換へて秘かに自國側商民に外銀發行の大洋券授受を禁止するの手段に出でたがこの最後的手段は漸次功を收め、道勝、花旗、正金三行共遂にこれが發行中止の止むなきに至つた。又國幣券は前記の如く滙兌券から兌換券に變遷したとは云ふものゝ純粹の意味での兌換券としての存在期間は僅かの間で、事實は間もなく現銀の境外搬出禁止が發せられた爲めに不換化した。これは現銀の露滿國境地方に逸流死藏せられるのを防止すると云ふ表面の理由に基いたものであつたが、その前後に於て現兌券兌換問題一再ならず起つた事實に鑑みは、この間種々の複雜な事情が絡んで居たことは想察に難くない處である。然し今はその洋細の穿鑿に紙數を費やして居る遑がない。要するに斯くの如き刺戟の多い哈市財界に於ける哈大洋の聲價維持は容易の業でない爲めに、これに對する支那側の對策方針も愼重を極め種々の變遷を辿つたが、民國一七年(一九二八年)九月一日から同二一(一九三二年)年八月迄前後滿四ヶ年間に亘り哈大洋の發行權を有せる六銀行は共同して、哈爾濱銀行團滙兌事務所を組織し、哈大洋票の市價を維持する目的の下に公定相場を以つて天津及び上海向送金事務を取扱ひ、以てその機能を果すことに努力した。又一方政府に於ては右哈大洋票の發行統制監督の爲めに金融管理官を特設し、且つ東三省特別區金融管理委員會を設けてこれが統制と監督に任ぜしめ、各哈大洋發行銀行をして一定の準備を提供せしめ、又夫々發行限度を定めてその實行を監督統制しつゝあつた。今一九三一年(民國二〇年)六月現在に於ける各發行銀行の發行限度及び滙兌事務所に關する議決權及び經費分擔割合等を代表する持株數を示せば左の通りである。

哈大洋發行銀行	哈大洋發行限度	持株數
中國銀行	四五〇〇〇〇〇〇円	五〇
交通銀行	九五〇〇〇〇〇	九五
東三省官銀號	二〇五〇〇〇〇〇	二〇五
邊業銀行	二三五〇〇〇〇〇	二三五
黑龍江省官銀號	八〇〇〇〇〇〇	八〇
吉林永衡官銀錢號	五〇〇〇〇〇〇	五〇
合計	六〇〇〇〇〇〇〇	六〇〇

哈爾濱大洋票とは東三省官銀號、邊業銀行、吉林永衡官銀

錢號、黑龍江省官銀號及び中國銀行、交通銀行の六銀行號の哈爾濱支店が各發行する一圓、五圓、十圓(この外五分、一角、二角、五角の四種あり、銀行により發行せざるものがある)の本來大洋錢本位の兌換券であつたが、銀の輸出禁止の爲め實質は不換化して居た。然し準備の充實と一部の爲替兌換によつて近年は比較的に安定して居た。

流通狀況　哈大洋票の流通區域は哈爾濱市内を主とし、東支鐵道沿線一帶の都市に亘り、長春等にも及んで吉、黑官帖の缺陷を一部補ひ來つたものである。その事變直前の流通高は原幣額四、九〇〇餘萬圓で、この現大洋換算額は約四、〇〇〇萬圓に當つて居た。

(C)　黑龍江省系紙幣

黑龍江官帖(江錢)

種類性質　黑龍江官帖は吉林官帖を模倣して發行された制錢本位の不換紙幣で、黑龍江省官銀號(舊廣信公司)の發行する處であり、同省内の穀物買付にはこの紙幣によるのを普通とした。種類は一吊、二吊、三吊、五吊、十吊、二十吊、三十吊、五十吊、百吊の九種である。

流通狀況　黑龍江官帖は黑龍江省一般に流通した居た。その事變直前の流通高は一〇、八六〇百萬餘吊、此の現大洋換算額七三〇餘萬圓である。

江省大洋票

種類性質　黑龍江省官銀號では廣信公司時代から官帖の外に大洋票を發行し省内に流通せしめて居たが、これを通稱廣信大洋票又は廣大洋(後年の江省大洋票又は江大洋)と稱し、同號發行の哈大洋票と同形式のもので、只「哈爾濱」の加印なきものである。額面の種類は一角、二角、五角一圓、五圓、十圓の六種である。

流通狀況　江省大洋票は從前主として微稅その他の財政收支に用ひられて居たが、近年は漸く大に取引用として一般の利用が增大しつゝあつた。事變直前に於ける流通額は一、一〇〇餘萬圓で、この現大洋換算額九〇〇餘萬圓である。

黑龍江省四釐債券

種類性質　黑龍江省官銀號(舊廣信公司)の發行にかゝり、省財政の窮乏を救ふ爲め發行された公債が普及して通貨の一部を爲したものである。これは官帖との公定率により黑龍江官帖の一部として流通して居たものである。額面の種類は一圓、五圓、十圓の三種である。

流通狀況　本債券の事變直前に於ける流通額は約四、〇〇〇萬圓で、この現大洋換算額三二〇餘萬圓に相當する。

3　地方通貨

滿洲では各省立銀行及び中央系の一、二特殊銀行の發行する紙幣即ち一種の法幣の外に、古來地方民間に慣行的に流通を見つゝあつた銀條系の秤量通貨に屬する兩銀の流通が地方特殊の情況に應じて獨特の形態と發達を辿つたものであり。それ等のものが種々あつた中に安東地方に於ける鎭平銀及營口に於ける過爐銀は何れも有力なる地方通貨として近年迄數十年の歷史を有つて存續されたものである。今此等の地方通貨に關して概要を述ぶれば左の如くである。

鎭平銀

性質種類　鎭平銀とは古來滿洲に於て商取引建値の基準となつて居た處の普通に馬蹄銀又は元寶銀とも稱せられる銀塊、即ち支那人の所謂「銀錠」を安東特有の衡器「鎭平」で秤りその一兩の純銀分五二五・五四トロイグレインを計算の單位とする地方通貨である。馬蹄銀の鑄造は普通に民營の銀爐が自由にこれを行ふから、その品位、重量及び形狀が一定しない。從つて流通に際しては一々品位を鑑定し重量を秤る必要がある。即ち馬蹄銀は所謂秤量貨幣である。そこで馬蹄銀の流通する都市に於ては公估局と稱する公認鑑定所があつて、市場で流通すべき馬蹄銀の鑑定證明の刻印を付するのである。即ち他の土地から移入され又は新に鑄造された馬蹄銀は先づ公估局に於て品位の鑑定及び量目の秤量を行ひ、一定の筆跡を以てこれを馬蹄銀の表面に墨を以て記入し時には鑑定の刻印をする。この墨の記入を寫碼又は改碼、記入された字を碼字と稱し、これを見れば流通價格が判ることになつて居る。然し實際には受渡に際し又一々これを秤量し改碼後銀分切取等の不正なきや或は碼字が僞物でないかを鑑定するのである。

然るに安東では近年一時馬蹄銀の鑄造をする銀爐がなくなつたので、爾後安東に實在する馬蹄銀は殆ど皆上海、天津、芝罘等の他地から移入されたものであつたが、極最近には再び銀爐が復活するに至つて居た。馬蹄銀一塊の重量は大抵五十三兩五錢(我約五百匁)である。

流通狀況　馬蹄銀は一塊の重量大抵五十三兩五錢もあり、小口取引には不便である。安東では大豆、豆粕、豆油、柞蠶、木材等の大口取引にこの鎭平銀が使用された。これ等の取引に於て一塊以下の端數は小銀貨その他の通貨で換算して受渡するのである。近年安東に於ける馬蹄銀の在高は市況により非常に增減したが、大體二〇〇萬兩内外と云はれて居た(一九三三年八月二六〇萬兩と稱す)。鎭平銀流通の實際的な狀態は、一般に實銀は銀行預金として預けられ、一般市中の流通は小切手を以つて爲さるゝものが多く、各預金銀行は一日の自行小切手及び他行小切手の差引尻の受渡を現銀を以つて行ひ、以つて決濟を了する習慣となつて居た。

鎭平銀流通の範圍は殆ど安東市内に限られて居た樣である。

過爐銀

沿革　今から七十餘年前營口が英佛聯合軍の北支侵入の結果締結された天津條約により開港され、漸次商港として發達するに至るや、先づ山西商人の營口進出を見たのであつたが、山西と滿洲とは通貨を異にするを以て山西帮(山西系商人群)の輸入した資本は一應これを地方通貨に改鑄せねばならなかつた。玆に銀地金若は他地方銀兩を預りこれを元寶銀に改鑄又は兩替する銀爐業の發達を見たのである。而して銀爐が預つた銀兩に對し預り證を發行したのが漸次流通性を持つ樣になり、延いて營口に於ける各商賈は取引代金の決濟に當り銀爐引受けの手形を振出し、取引上の帳尻を銀爐の振替に依つて決濟せらるゝ便法が慣習付けられ、銀爐の發行する信用手形は預金通貨の性質を帶ぶるに至り、銀爐は漸次その業務を擴張して信用を供給する近代的銀行業務の色彩を濃厚ならしめ、近年に於ける所謂過爐銀の制度が發達するに至つたのである。

種類性質　過爐銀とは銀爐の帳簿を通じて振替を行ふ銀通貨と云ふ意味の語で、これを更に定義付くれば、「過爐銀とは商人が特定の大口取引を爲す場合取引銀爐の帳簿上の振替により定期に現銀を以て帳尻を決濟することを條件とし銀爐の保證の下に取引の相手方に對し商品の對價として發行交付する一種の信用手形で預金通貨の性能を有するものである」(財政部「私帖及地方通貨整理題末」に據る。

而してこの過爐銀の價格の準據は矢張り營口獨特の秤量貨幣である營平銀即ち營口で流通した馬蹄銀であり、その一兩の純銀分は五三一・六八トロイグレインで、五三・五兩を以て一錠とし、一錠の標準單價は事變前には一時現大洋二十元となつて居る。故にこの準據に從つて以前は實際に銀錠若は現洋等の受渡が行はれて居たものであつたが、近年に於てはこの準據は單なる價値計算の標準たるに止まり、年四期の決算期に於て行はるゝ帳尻決濟の爲めの實際の受渡には奉天票の本位貨時代には奉天票を以てし、近年は現大洋票を以て行はれた。而して平時の取引は銀爐に於ける過爐銀勘定の記帳によつて振替へられるものであつて、その實體は平常は銀爐に於ける單なる計算上の振替清算行爲によつて保證せらるゝ信用手形に過ぎないのである。これ過爐銀を稱して一般に計算貨幣と謂ふ所以で、年四回現金即ち通貨を以つて帳尻の決濟受授を行ふことになつて居るのであるが、この年四回の決算期を卯期と稱し、臘月即ち一二月の卯期を特に臘卯と稱し、臘卯以外の三期の卯期に於てはその帳尻の受渡を次期に延期することが出來ることになつて居る。この場合延期を要望する債務者は卯色と稱する利子を債權者側に支拂ふことゝなつて居り、臘卯に於ては必ず現金決濟を爲すべきものとなつて居るのである。而して過爐銀は銀爐に對する取引者の債權勘定の範圍内に於ける手形の發行を許容するのを建前とするものであるが、近年は次第に銀

爐の他業兼營の風潮を生じ、且つ手廣く營業を行ふ樣になつたことに關聯し自家關係を主として一般に對しても與信過大の弊に陷り經營不健實となつた結果、屢々財界に波瀾を起し、過爐銀衰落の歷史を綴らしむるに至つた。斯くして過爐銀制度は滿洲の經濟發達史上或る時期に於てはその功績沒すべからざる根跡を印したが、その末期に於ては發達の極致に達し華やかなる活動を示した。乍併其の反面漸く弊害を釀すに至り因習の久しきと又その積極的經營とにより流通範圍も相當に擴大されて居り、且つ緣因情實も根深く根を張つて居た丈けにその流した害毒も鮮くなかつた。この過爐銀と鎭平銀との歷史を對照するときは、營口に據つてその財界を培つた山西帮の行き方と安東の財界を盛り立てた山東帮(山東系商人群)の行き方とを性格的に表徵して居り、これ等兩帮(兩系)の持つローカルカラーを遺憾なく顯揚して居ることは興味深い。即ち一は末期に及んで信用擴張によるインフレ政策を以て土地の繁榮を圖り、これに因つて積極的に發展を試みんとしたのに對し、一はデフレ政策即ち飽く迄健全通貨主義に據つて消極的に同地財界の安定性の擁護に終始したのである。

流通狀況　過爐銀の流通は、往時滿洲と支那との交易上の要衝であつた營口に於ける有力なる商賈が滿洲內地の諸都城その他の地方に於ける商人との取引關係廣汎に亘りたる爲め、それに伴つて巨額に上りたることは推察し得らるゝ處である。然しこの複雜なる過爐銀制度に於ける過爐銀流通額の算定は困難とせらるゝ處であるが、これを各銀爐の帳簿上の貸借から見れば、過爐銀廢止前の數字に據れば各銀爐間の貸借約四、〇〇〇萬圓、此の現大洋換算額約一、〇〇〇萬圓、又銀爐以外との貸借約九、〇〇〇萬圓、この現大洋換算額約二千二、三百萬圓と稱せられたことによつて、その概要を察することが出來るであらう。

4　私　　帖

種類性質　私帖の種類の多種多樣なることは到底枚擧に遑がない。私帖に就いては滿洲國財政部が發表せる「私帖及地方通貨整理顚末」の中の一、二節を借りて叙說に代ゆることゝする。

◇私帖の種類とその發行事情　私帖はその發行名稱により流通券、金融維持券、貸券、銜帖、粮券、工賃條等種々あり、蓋に回收したる結果に依れば、百四十七種のしきは券面に價格の記載なきものもある。而してこれ等私帖の發行をその主體別にして見ると、地方行政官廳、地方金融維持會、農務又は商務會の準公共團體及匪賊等に分つことが出來る。次にその發行事情を述べると、地方行政官廳發行のものは時の政權者より、軍備擴張の費金を、租稅公課及公債等の形式に依り凡て正貨で誅求せられた爲め、各縣の財政は極度に疲弊し警學費支辨借入金の返濟、官公用度品の調辨等を賄ふことが出來ない爲めに縣當局が中央の許可を受けず勝手にこれを發行するに至つたものである。

又地方金融維持會や農、商務會その他地方團體は地方金融の維持及縣行政費一部補助の爲め私帖を發行した。その他事變後反滿抗日を標榜して、各地に蟠居した兵匪や僞政府がその手兵や兵需品購入等に巨額の費金を必要とした故盛んに私帖を發行し、これを以つて地方に散在する正貨吸收上の手段にも利用した。以上の如く兵匪の場合を除き私帖發行の理由に就いては、表面色々尤らしいことを言つてゐるが泥を吐かせば、何れも發行利益に依りて、私囊を肥やさんが爲めであつたことは言ふ迄もない。今各省別に私帖の發行高(原幣計算)を示せば左の如くである。

	總發行高	內
奉天省	一六、〇九〇、七六〇元・六〇	九、九四二、六二九・〇六
吉林省		四、九七四、二四九・一二
黑龍江省		一、一四一、一四六・一四
熱河省		二九、七三七・二八
興安省		二、九九〇・〇〇

◇私帖の流通　私帖の發行者が地方行政官廳たる場合は、縣財務當局がこれに依つて行政費を支辨する外、利息を附し擔保を差入れしめて、前揭金融維持會や公益團體又は農商務會等に貸付けるものである。又これ等の諸團體が發行者たる場合は、農商民に對し利息を附し提供せしむる等に依り、貸出する外農商務會員に對しては信用貸付も行つた。斯くして私帖は一種の變體的な通貨として、市面に通用するに至るのであるが、その流通地域は極小範圍で專ら縣城を中心とし、その內外に限られ偶に流通區域の廣いものと雖も、數縣に跨るのは稀であつた。

二、在滿日本側通貨

1　銀　系　通　貨

橫濱正金銀行銀票(鈔票)

沿革、橫濱正金銀行が滿洲に進出したのは明治三三年(一九〇〇年)一月牛莊支店を開設したのに初まり、翌年九月同行は「海外に於て營業上の必要又は便宜と認むるときは支店出張所をして請求次第持參人に支拂ふべき手形を發行せしむること」の一項を同行定款に加へて、天津を手始めにこれが發行を實行し、翌三五年(一九〇二年)一月よりは牛莊支店もこれを實行した。三七年(一九〇四年)日露開戰とともに日本政府は軍費支辨の爲め舊日本一圓銀貨を兌換基礎とする一億九千萬圓の軍用手票(十錢、二十錢、五十錢、一圓、五圓、十圓の六種)を發行し、滿鐵沿線一圓にその流通を見るに至つたが、戰終るや政府はその發行の軍票を整理するの必要に迫られ、この任に橫濱正金銀行をして當らしめ、これが整理方法として三八年(一九〇五年)一二月同行に一覽拂手形の發行を認可し、これを一般に普及せしめて軍票に代らしむることゝした。三九年(一九〇六年)八月には軍票の回收をより徹底せしむる爲め、同行に對し舊日本一圓銀貨を兌換基礎とする强制通用力を有する銀券の發行權を附與し、右銀券を以て軍票及び一覽拂手形並に圓銀を統一整理せしめたのである。右の舊日本一圓銀貨と云ふのは明治四年(一八七一年)五月發布の新貨條例即ち後の貨幣條例(明治八年六月二五日太政官布告第百八號により一部の改正と同時にこれを貨幣條例と改稱せられた)によつて制定せられた一圓銀貨のことであるが、これには新舊二種があり、舊銀貨はこれを一圓銀と稱してその量目四一六グレイン品位九〇〇のもので、新銀貨はこれを貿易銀と唱へその量目四二〇グレイン品位は同じく九〇〇のものであり、後新銀貨の鑄造は廢せられ、再び舊銀貨が鑄造せらるゝに至つたのである。而して孰れも明治三一年(一八九八年)四月その通用を禁ぜられたもので、これを移して滿洲の貿易仲介貨幣たらしめたものの謂である。

この正金銀券は大正六年(一九一七年)一一月二八日勅令第二一七號を以て同年一二月一日以降朝鮮銀行券を改めて法貨と定められた迄關東州及び滿鐵附屬地內に於て法貨として一般に通用したのである。爾來滿洲經濟界の實情上主として貿易品の大宗特產穀類取引に、又對支向を主とする爲替通貨として、その他海關稅の納稅用等にも慣用せられ今日迄その流通が默認せられ來つたものである。

種類性質　この正金銀券が據つて存する處の左記明治三九年(一九〇六年)九月一五日勅令第二百四十七號の條文に就いて關係事項の規定を索むれば、その第三條に於て「橫濱正金銀行の銀行券は銀を以て引換ふべし」と云ふ誠に意味深長なる辭句を以て規定してあるのみであるから、これに據つて明白な觀念を掴むことが出來ないのである。

兎に角現狀に於て解せられる處では準備の種類は主務大臣の定むる處となつて居り、內容は公表されては居ないが、現在金銀貨及び地金銀を正貨準備としてこれが約五割方及び保證準備五割位が實際に保有せられて居る。

以上の事情を綜合すると一見圓銀兌換券の如くでもあるが、實際は强ちそうでなく、然らばその兌換が停止されて居るのかと云ふに左樣でもない。而もその價格は必ずしも圓銀の實價とは伴つて居なかつた時代もあつた實情を見ると、誠に不可解の感を與ふるものがあつた。然らば右法文の所謂「銀」の意味及び內容の解釋如何によつて如何樣にも解せられる餘地がある樣にも見え、現に現地支店に於て實踐せられて居た實狀に從へば、過去に於ては日本圓銀は勿論、その他の外國圓銀貨又は銀塊等との兌換も時により又銀行の都合によりては或は行ひ、或はこれを避け、多くは上海其の他の支那向け爲替の賣却を行ふことにより兌換に代へ、又は兌換を抑止すると云ふ樣な變幻自在な方策を執りつゝあつたのであ

る。故に名目上は謂はゞ如く日本圓銀本位の銀票であるとしても、その幣價の維持に就いては充實せる準備を確保せる外、時には日本舊圓銀その他の銀元若くはその他の實銀の兌換を行ひ、時には對支爲替の賣却によつて大體に於て廣義の實銀に卽してその間自在に適宜の方法に據つたものであつたと云ふことが出來る。大正六年(一九一七年)一二月一日以降は法貨たる機能を失つたが、實際には通貨の機能を保持して居た特殊有力な銀紙幣であつたと云ふことが出來、その後後述の如き變遷は經たが今日尙流通を見つゝあるのである。最近はその性質及び機能上に後述の如き本質的なる變化が起り、隨つてその通貨としての從來の特殊的地位にも變化を來たしつゝある樣であるが、その事情は建國後の通貨事情の章下に於て項を別にして述ぶることゝする。種類は一圓、五圓、十圓及び百圓の四種の外、十錢、二十錢の小額券も極めて少額發行されて居る。

横濱正金銀行の支那に於ける銀行券に關する件。

明治三十九年九月十五日勅令第二四七號。

改正、明治四十三年第四一九號、大正二年第二五〇號、同六年第二一八號。

第一條　横濱正金銀行の支那に於ける銀行券の發行は外務大臣及大藏大臣の監督に屬す。

第二條　横濱正金銀行は前條銀行券の發行店及樣式種類に付主務大臣の認可を受くべし。

第三條　横濱正金銀行の銀行券は銀を以て引換ふべし。

第四條　横濱正金銀行は銀行券の發行高に對し同額の準備を保有すべし。

前項準備の種類は主務大臣これを定む。

第五條　横濱正金銀行の銀行券は支那に於て公私一切の取引に無制限に通用するものとす。

附　則

本令は明治三十九年十月十五日よりこれを施行す。

本令施行前横濱正金銀行が關東州及清國に於て發行したる銀行券は本令に依り發行したるものと看做す。

流通狀況、正金銀券は主として特產取引及び海關稅の納入用及び爲替通貨として用ひられ、又關東州に於ける有力なる支那商人はその資本金を鈔票を以て充てる者が多かつた。而して鈔票流通に關しての特徵は特產の大口取引に多く使用せらるゝ關係上、小切手の流通が大部分で現金の流通は少いことである。その流通區域は滿鐵沿線一帶に及び、その流通高は時に消長があつたが、事變直前の流通高は約一、三五〇餘萬圓であつた。

2　金系通貨

日本銀行券及び日本補助貨幣

種類、性質、流通　これは玆に特に說明する迄もなく日本の法貨である日本銀行兌換券並に日本政府發行の補助貨幣のことである。日本銀行券及び補助貨はそれ自體市場に通用しても居るが、現在滿洲で日本圓系の通貨として一般に流通して居る朝鮮銀行券の準備基礎となつて居るものである。現在滿洲に流通し若くは存在して居るものは主として日本人渡滿者が携帶して來るものが大部分である。然しこれは銀行の手を通ると市場から引上けられる爲めに多くは流通しない。

朝鮮銀行券(金票又は老頭兒票)

沿革　横濱正金銀行が滿洲に於て銀本位制を採用したる所以は、前述の如く軍票整理に資する目的の外、更に銀通貨國民たる支那人間に日本側通貨の普及を圖ると共に、日本の經濟的勢力の扶植を行はんとする政策が含まれて居たのである。當時後半の目的は尙達成の域に至らなかつたのみならず、明治四〇年(一九〇七年)の銀塊相場暴落は鈔票の日本金圓に對する比價動搖し、滿洲に於ける日本の資本投下は著しく危險視され鈔票の取扱上に於ても甚しき不便と弊害を生ずるに至つた。これが爲め同年四月には關東都督府先づその收支を金勘定に改め、續いて五月には在留軍人俸給も日本金券にて手交し、一〇月には南滿洲鐵道會社も運賃その他の料金を金圓建に變更するに至つた爲め、日本銀行兌換券及びその補助貨に對する需要は翕然として起り、遂に正金銀行をして金勘定の預金及び爲替業務をも取扱はしむるに至つた。一方滿鐵の經營進捗し日本人の渡來增加するに伴れ、金資金の必要漸次增加するの趨勢に向つたのと、且つは正金銀行銀券によつて滿洲通貨を統制しやうとした企圖もその成績が思はしくなかつた爲め、大正二年(一九一三年)七月勅令第二五〇號を以て從前の正金圓銀兌換券の外向ふ五ヶ年を限り新に金貨又は日本銀行兌換券を以て兌換基礎とする銀行券の發行を許可し、滿洲支那に於て無制限通用力を附與し、併せて不動產に關する銀行業務をも行ふを得るに至らしめた。その券種は壹圓、五圓、拾圓の三種とし發行高に對し常に同額の準備を保有することゝ定められたのである。今右の正金金券の發行高及流通高を示せば次の如くである。

横濱正金銀行金券發行高及び流通高

年次	發行高	金庫保管高	市場流通高
一九一三年一二月末	一、一〇〇、四五四	—	—
一九一四年一二月末	二、一〇八、四〇六	八二四、六〇七	二、二八三、八一九
一九一五年一二月末	二、三五七、六〇六	九二四、〇〇三	一、四三三、六〇四
一九一六年一二月末	四、三一二、四〇七	九七一、九九三	三、一四九、六五四
一九一七年一一月末	四、三五八、三四〇	一、二五二、〇〇五	三、〇六七、三三五

然るに這間安奉線鐵道の開通、鴨綠江架橋の落成、國境關稅の低減等の事情は滿鮮經濟關係を密接ならしめ、明治四二年(一九〇九年)安東出張所を開設した朝鮮銀行は、滿洲に於ける折柄の金資需要に迎へられて滿洲進出の機運に惠まれ、續々滿洲各地に支店を開設するに至り、勢ひ同行券も滿洲各地に流通するに至つた。爾來滿洲には日銀券、正金金券及び鮮銀券の日本圓系通貨が雜然として流通するに至つたのである。而もその間滿洲に於ける經濟的發展は世界大戰の影響を受けて隆々の勢を示し邦人の發展に伴へる建設的施設の進捗及び貿易の著しき進展等は正金銀行本來の爲替取引及び貿易金融の外に、金票の發行事務、國庫事務より不動產に關する銀行業務迄も行はしむることの時勢に適せざるに至つた。加之時恰も朝鮮銀行及び東洋拓殖會社等の對滿發展顯著となつて來た狀勢に鑑み、日本政府は滿洲に於ける特殊金融機關を統一し、日本の滿蒙經營方針を根本的に確立しやうと目論み、朝鮮銀行をして一般內國的商業金融の中心機關として金票の發行及び國庫事務を取扱はしめ、不動產に關する業務は東洋拓殖會社に繼承せしめて滿洲に於ける企業金融の任に當らしむると共に、正金銀行はその本來に立歸りて爲替取引及び貿易金融に專ら從事せしめて、滿洲に於ける資金供給の分野を確然たらしめんことを期した。斯くて大正六年(一九一七年)一一月愈この政策を實行することゝし、同年一一月二八日勅令第二一七號を以て「關東州及南滿洲鐵道附屬地に於ける朝鮮銀行券の通用に關する件」を發令し、「朝鮮銀行の發行する銀行券は關東州及南滿洲鐵道附屬地に於て公私一切の取引に無制限に通用するものとす」と定め、同附則を以て「本令は大正六年十二月一日よりこれを施行す」と令した。同時に明治三九年九月勅令第二百四十七號(明治四十三年第四百十九號、大正二年第二百五十號改正)を以て公布した正金銀行の支那に於ける銀行券に關する條例の中、「第一條、横濱正金銀行の關東州及諸國に於ける銀行券の發行……　……」及び「第五條、横濱正金銀行の銀行券は關東州及淸國に於て公私の取引に無制限に通用す」の「關東州」を除き、單に「支那」と改正すると共に、正金銀行の有したる金券發行權を停止し、玆に金券を朝鮮銀行によつて統一せしむることゝした。且つ國庫事務は朝鮮銀行に、又不動產金融業務は東洋拓殖會社へ夫々正金銀行より承繼せしめらるゝに至り、在滿日本側金融機關並に通貨に對する一應の統制が行はれたのである。

種類性質　朝鮮銀行券はその兌換基礎を日本金貨及び日本銀行兌換券に置き、仕拂準備としては銀行券の發行高に對し同額の金貨、地金銀(內銀地金は仕拂準備總額四分の一を超過してはならぬことになつて居る)又は日本銀行兌換券を保有し、無制限に發行することを得しむる外、更に五、〇〇

○萬圓を限り國債證券その他の確實なる證券又は商業手形を保證として保證準備發行を爲すことを得しめて居り、尙ほこの外に市場の狀況によりては限外の發行が大藏大臣の認可を受くることによつて且つ限度內に於けると同樣の保證準備を保有することによつて爲し得ることゝなつて居る。但しこの場合はその發行高に對し一年百分の五を下らざる發行稅を政府の命ずる處によつて納入することになつて居た。その後岡田內閣時代に四分となり、更に昭和一一年(一九三六年)中に三分に引下げられた。

流通狀況　鮮銀券は內國的の商業金融を主とする鮮銀營業上の本旨に伴ひ、一般日本人間の圓取引に關しては勿論、對朝鮮及び日本各地との爲替關係も內國爲替の關係に於て便宜に取扱はれ、日本の延長と云ふ形に於て便利に日本の金融及び經濟市場と結び得らるゝ點に於て對日本取引關係に於て廣く流通するに至つた。然るに大正一二年(一九二三年)九月の關東大震火災の勃發するや豫て、上海に於ける支日爲替關係に於て、大連圓と日本圓との間に相場の開きを生ぜる關係上、鮮銀は常に爲替上の壓迫を受け、對日送金過超卽ち對日支拂超過の片爲替傾向を常態とするに至り、鮮銀としては爲替取付に逢へるが如き狀勢に置かれ、その資金繰作上多大の困難を感じつゝあつたものが、更に又この天災を機會に一層投機的に大量送金が起りたる爲め、遂に送金料の引上により送金制限の擧に出でた等の事態も起り、時に張弛を免れなかつたが、大體に於て流通に支障を生ずる樣なことはなかつた。

然るに對滿洲側延いて支那側關係に於てはその內國的取引關係に就いては勿論、滿支間の取引及日滿間の交易的取引に就いても兎角圓滿なる流通を見ることは困難であつた上に、この方面には在來橫濱正金銀行の銀票が絕大の信認の下に利用せられて居るためにもその發展性は一層制約せらるゝの實情であつた。而して奉天票の暴落時代には、輸入日本商品の日本圓建取引の新事態發生に伴ひ、且つ奉票の騰落激しき爲めに伴ふリスクを避くる手段として、その資本の大部分若くは一部を一時日本圓勘定に乘り替へ、且つ金利關係の打算等よりする一部支那人の鮮銀券を利用するものも鮮くなくなり、又哈爾濱に於ける露國革命後の留布貨の信用失墜に伴ふ後退の後を逐ふて一時大に同市場に進出した。更に又日本軍の西比利出兵當時これに伴ひたる北滿及び西比利地方への進出をも見たが、哈爾濱市場に於ける發展はその後の鮮銀券の勢力失墜により衰へを示し、皇軍の出兵に伴ひたる西比利亞への發展は撤兵と共に覆滅した。後年張學良の排日政策實行初期時代には、奉票暴落の絕頂期でもあつたためか支那商人側の金票利用者增加の傾向を示し、鮮銀亦日本側經濟界萎縮の爲めに日本側への融資には極力警戒したるに不拘、反面に於て華商側への信用貸を積極的に行ひ、以てその整理時代に於ける唯一の營業的收益源卽ち融資對象としたのであつた。隨つてその爲め一部には時節柄非難をさへ受けた位であつたが、そうした關係もあり亦鮮銀自體の情態も或る限度以上には大して發展することが出來なかつた。先づ鮮銀券が支那側に利用されたと云ふのはその程度で本格的に餘り大した進展は示し得なかつた。

鮮銀券の滿洲內に於ける流通額は鮮銀に於てその滿洲內に於ける發行額を公表して居ない爲めに算定困難であるが、事變直前に於ける同行の鮮滿を通じての總發行高は約六、九〇〇餘萬圓であるが、この內果して幾割が一般に流通して居るのか、更に又その幾割が滿洲に於て流通して居るかと云ふことが問題である。一部の推算では三、〇〇〇萬圓內外と云はれて居た。尤も鮮銀券も特產關係の大口取引に相當に使用され、殊にその日本向爲替取引等相當巨額に上る爲小切手の流通額は相當巨額に上つて居る。

三、在滿外國側通貨

1　金系通貨

露國紙幣及補助貨

種類、性質及び流通狀況　露國紙幣は留と稱し支那人間には羌帖又は俄帖と云はれて居る。元來が舊露國帝國銀行の發行に係る金本位の紙幣で一留、三留、五留、十留、二十五留、百留、五百留の八種があり、金貨を以て兌換し、金貨一留は純金一七・二四「ドーリア」の實質を有する。日本の單位に換算すれば〇・二〇六四六二瓦餘で、その價格は我が金圓の一圓三錢三厘餘に相當するものである。この紙幣は滿洲の露治時代に於ては廣く滿洲に流通したものであつたが、南滿洲が日本の統治に移つて以來は北滿にのみ流通することゝなつた。然るに大正六年(一九一七年)露西亞ロマノフ家の倒壞以來、各種勢力の消長隆替と共に留紙幣の亂發相次ぎ、各紙幣間に信用を異にし、從つて價格も異なり、相場は一般に暴落し、中には權力の變遷に依り流通の禁止さるゝものも生ずると云ふ亂脈を極むるに至つた。戰後露國內に於て發行せられたるもの數十種に止まらなかつたが、極東に流通した主なるもの丈でも所謂過激派革命政府の發行したクラスノチニコフ紙幣、ムーヒン紙幣、オムスク紙幣等があつた外に、ケレンスキー紙幣があり、これにロマノフ紙幣を合すれば五種に及んで居るが、右ロマノフ紙幣も大正三年(一九一四年)八月歐洲戰亂起るや露國政府は同月五日勅令を以てその兌換を停止したるが故に事實上何れも不換紙幣である。然るに民國八年(一九一九年)末オムスク政府沒落し、オムスク留の通貨能力喪失したる一方、東支鐵道の實權が支那側に移り、同鐵道運賃に大洋票を用ふることを主張して、結局建値は露國金留建とするも大洋票を以て換算收受することに成功した。以後はこれ等舊露貨の勢力漸次衰へ、遂には滿洲の市場から後退するの末路を辿つたが、ソ聯政府の出現後はチエルヴォネツツ露國補助貨は銀貨及び銅貨の二種あり、銅貨は五哥、三哥、二哥、一哥、半哥、四分の一哥、銀貨には一留、半留、二十五哥、二十哥、十五哥等があつて流通して居たが、幣制紊亂後漸減し、民國五年(一九一六年)頃からは全く流通の跡を絕ち、紙幣のみが流通するに至つた。

又蘇聯政府成立後チエルヴォネツツ留貨が北滿市場に流入し一部の取引用に利用されたが、一般的に流通するには至らなかつた、これもその後支那側官憲の實力的壓迫により影を潛むるに至つた。

第二節　滿洲國建國後の通貨

一、滿洲國側通貨

滿洲國幣

新幣制の確立、滿洲國の肇建と共に國民經濟の基礎をなす、幣制の統一を必要とせられ、先づ貨幣制度が確立せられた。これによると滿洲國貨幣卽ち國幣は、純銀の一定量を以て價格の單位と定め、本位貨幣を鑄造せず滿洲中央銀行發行の紙幣を以つて法貨とし、紙幣に對しては兌換の規定なきも、準備として銀塊金塊、確實なる外國通貨又は外國銀行に對する金銀預金を發行高の三割以上保有することを必要として居る。而して國內に於ては、通貨の發行統制と、必要に應ずる銀の平價賣買とにより、通貨價値の安定を保持し、外國に對しては、爲替の賣買に據りて、國際的通貨價値を維持することゝなつてをると云ふ獨特の貨幣制度である。故にその本質を約言すれば、銀名目本位銀基準管理通貨とも稱すべきものであつた。

斯くして諸般の取引乃至勘定及びその收支の國幣による統一方策が着々實行せらた。その主なる事例を擧ぐれば左の如くである。

一、長春取引所に於ては昭和七年(一九三二年)八月一日より從來の官帖建乃至哈大洋建を廢し國幣建を採用した。

二、滿洲國財政部は各種稅捐徵收の建値を昭和七年九月一五日附大同元年を以て一律に國幣建とした。

三、吉長、吉敦兩鐵路局は昭和七年一二月二五日滿洲交通部の訓令を以て運賃建値を國幣建とした。

四、昭和七年一二月四日東省特別區行政長官は管內一般商取引の國幣建勵行に關し布告を發した。

五、昭和七年一二月一〇日哈爾濱穀食交易所は國幣建を實行した。

六、昭和七年一二月一七日哈爾濱大豆同業組合は國幣建を實行した。
七、昭和八年(一九三三年)一月九日中東鐵路局は國幣による運賃取扱を開始した。
八、昭和八年三月一日滿鐵は四洮、洮昂、齊克、各鐵路運賃料金國幣、代入の換算率を發表同日より實施した。
九、昭和八年四月一六日滿洲國政府は全國稅關に於ける輸出入稅轉口稅及び噸稅の國幣建徵收を實施し、舊單位に對する換算率を左の如く公定した。
　百金單位に對し國幣一九五圓
　百海關兩に對し國幣一五六圓
　右關稅國幣建實施と共に全滿洲關稅收入は滿洲中央銀行本支店に於て取扱ふことゝした。
十、昭和八年六月一日滿鐵に於ては撫順炭礦及び附屬地に勤勞する滿人雇傭員の給料の建値を國幣建に改め實施した。

斯くて國幣による一應の統一は緒に就くに至つたのであるが、一方在滿日本側及び滿華側の諸經濟關係の接觸面の擴大化並に壓力の增大化は通貨關係の基調の相違より來れる、ギャップに因る種々の意味に於ける障碍を日滿關係の緊密度の高まれば高まる程彌々切實に感ぜしむるものあるに至つた。斯る狀勢の發展は滿洲國肇建の史實に照しても當然豫想せられた處であり、此の點の調整方策としては、早晩適當の機會に於て滿洲國幣の基調を日本圓系に結合せむることが、究極の歸趨たるべきことも、大體に於て既に豫期せられてゐた如くであつた。即ち、滿洲中央銀行法第三十六條第二項に於て、純益金の百分の二十以上を、缺損補塡並に配當平均の爲めの第一積立金の外に積立て、特に之を金塊、外國金通貨又は金勘定の預け金として保有すべきことを規定して居る。右は普に積立金の充實並に健全化を意圖したものであるのみならず、將來通貨基準の變革を豫測しての遠慮を具象化した用意であると云ふことは言外に物語られて居る。

然るに會々一九三四年、アメリカの銀買上政策の實施により、世界銀價昂騰の影響を受け、支那からの銀の輸出並に密輸出が盛となつた。此の趨勢は支那の財界に重大なる衝擊を與ふるに至つたが、滿洲國に於ても漸くその影響を受くるに至り、中央銀行の國內に於ける銀の平價賣買は漸次危殆に瀕するに至つた。加ふるに斯くの如き人爲的相場に繰らるゝに至つた銀に密着し居ることの國民經濟の基礎を危殆に陷るゝ處增大するに至りたると、且つは中央銀行自體として政策上不得策なりしとを以て、中央銀行は銀の平價賣買を停止して、銀の平價賣買を基準とする幣價維持方針を揚棄し、そして一時過渡的便法として、銀價安定時代に於ける數ヶ年間の平均物價指數を基準とせる爲替賣買方針による幣價維持方策、即ち銀名目本位物價指數基準管理通貨、更に換言すればフヰッシア教授の所謂商品弗に類する管理通貨の形態を採り、銀の變調的推移に對處すると同時に、その經過を觀望しつゝあつたのである。然るに事態は再び銀基準方針に還元するの危險にして望なきことの見透し付くや、滿洲國政府及び中央銀行は日本圓にリンクして貨幣價値安定を圖るの豫定の方策に向つて愈々本格的に準備を進むるに至りつゝあつた。然るに會々民國二四年(一九三五年)即ち康德二年一一月三日、漸く銀價異變の重壓に堪えきれなくなり、事實上銀から離れつゝあつた支那が正式に銀よりの離脫を決して、磅を基準とする爲替價格維持による管理通貨制度に轉向し、新幣制の發表を爲すに至つた。その結果日本及び支那は共にスターリングに對する爲替方策による通貨價格維持制度採用國として同じ基礎の上に繫がることゝなつた。且つ又滿洲國の經濟關係漸次日本と密接の度を深め來り、日本との特殊關係名實相伴ふに至つた實情に鑑み、滿洲中央銀行に於てもこれを以て多年理想として居た日本圓にリンクすべき好機とし、國幣の對日本圓等價維持方針を策するに至つた。これに關聯して滿洲國政府は、爲替操作維持に必要なる處置として、一方に、に金融異變に備ふる外、他方に於て日本政府の協力の下に鮮銀との業務協定を結び、兩行紙幣の等價相互受授及び鮮銀券の滿鐵附屬地外の內地に於ける發行並に流通の即時禁止方針及びこれが滿鐵附屬地內に於ける漸廢方針を協定し、同年一二月以降一ヶ年の契約期限を定めてこれを試驗的に實行することゝなつたのである。この結果國幣の本質は法規上純銀の一定量を名目上の價値單位とするに不拘、その價格維持に就ては、對日本圓等價を以て爲替を賣買し又は鮮銀券と引替ゆることによりて、日本圓にリンクせる銀名目本位日本圓基準管理通貨と云ふべき獨創的な新形態の通貨といふことが出來るのである。その名目本位としての價格の單位の標準は、貨幣法第二條に於て「純銀の量目二三・九一公分(グラム)を以て價格の單位としこれを圓と稱す」と規定し、第三條に於て計算を十進とし、圓の十分の一を角、百分の一を分、千分の一を厘と定めてゐる。更に貨幣の種類を紙幣に在りては百圓、十圓、五圓、一圓、五角白銅貨幣に在りては一角、五分、青銅貨幣に在りては一分、五厘、の九種と爲し(貨幣法第四條)、紙幣はその額に制限なく法貨として通用を認めしめ、白銅及び青銅貨幣は額面の百倍迄を限り法貨として通用を認め(貨幣法第五條)、補助貨たらしめたのである。

單位の純銀一三・九一公分は從來の標準通貨たりし現大洋の純分量目と略同一にして、國民の習慣に適合し、價格の單位として最も適當なるものと認められたのである。

造幣、貨幣法第一條の規定に「貨幣の製造及發行の權は政府に屬し、滿洲中央銀行をしてこれを行はしむ」とある。これに據つて滿洲中央銀行は紙幣及び鑄貨の製造をすることゝなつた。紙幣の製造に關しては、滿洲中央銀行開業當初に於ける國幣發行高(發行即ち個人紙幣引繼高)

貨幣種別	貨幣發行銀行別並に貨幣類別	發行原幣額	換算率(新貨幣一圓に付)	各種紙幣換算發行額
現大洋票	1、東三省官銀號發行兌換券(天津券を含まず) 2、邊業銀行發行兌換券(大津券を含まず) 3、遼寧四行號聯合發行準備庫發行兌換券	四三六五三八〇円九	一・〇〇	四三六五三八〇円九
寒大洋票	東三省官銀號發行滿兌券	九四九六三二三六〇	一・〇〇	一八九九三四六二七二
銅元票	公濟平市錢號發行銅元票	六八七〇九六六三五	二・〇〇	一二四九一八六八二
哈大洋票	1、東三省官銀號發行哈爾濱大洋票(有監理官印) 2、吉林永衡官銀錢號發行　同　同 3、黑龍江省官銀號發行　同　同 4、邊業銀行發行　同　同	三九二三六九二	一・三五	三九二三六八三九

吉林官帖	吉林永衡官銀錢號發行官帖	一〇三、〇一三、三二一、三二一、九七吊	二〇、六三〇、〇三〇、〇六六吊
吉林小洋票	吉林永衡官銀錢號發行小洋票	二、八四九、三八六、〇〇〇円	三、六四、九五七、七三円
吉林大洋票	吉林永衡官銀錢號發行大洋票	九、〇六五、四八六、七四〇	六、九三、四三、八七円
江省官帖	黑龍江省官銀錢號發行官帖	八、二六、三五四、八五、〇〇〇吊	四、八六、〇〇八、八七円
四厰債券	黑龍江省官銀錢號發行四厰債券	三四、六〇、六三、〇〇〇円	二、四二、四六、六四円
江省大・洋票	黑龍江省官銀錢號發行大洋票	一六、六〇、四八、七〇	二、九一四、六三、六四円
總計		—	二四、三三四、八八、一〇〇

以上の舊紙幣は、その後漸次回收せられ、法定流通期限に當る康德元年（一九三四年）六月限流通を禁止ぜられたが、中央銀行に於ける引換へ期間を設定しその期限を康德二年、六月末日限とした。此の結果康德二年三月末日にはその回收率九六％に及んだ。今滿洲中央銀行開業後の各月末紙幣發行高及鑄貨發行高を示せば次の如くである。

月次	紙幣發行高	鑄貨發行高
一九三二年　七月末	一二、九〇三、〇三五、八七七、八一	—
同　八月末	一三、三一二、〇〇九、三二四	—
同　九月末	一三、〇〇六、九九、八三六、七三	—
同　一〇月末	一三、三三、〇〇九、四四一、四一	—
同　一一月末	一三、三六、八三、四四、四七	—
同　一二月末	一四、八〇三、三五、八七	—
一九三三年　一月末	一四、八五、二、六三、五、七四	—
同　二月末	一四、四四、二、六一、八三	—
同　三月末	一四、三五、三、三四、五、七七	—
同　四月末	一四、三五、四、三、四七	—
同　五月末	一四、三五、五、三四、五、七七	九、九三〇、〇〇〇
同　六月末	一四、三五、四、三、四七	—
同　七月末	一三、三六、三五、五、〇〇〇	二、〇六、〇〇〇、〇〇〇
同　八月末	一二、〇七、三五、三六、一六	二、〇八、〇〇〇、〇〇〇
同　九月末	一〇、三五、四〇、四四、三、七	四、三五、四〇〇、〇〇〇
同　一〇月末	一〇、八四、一〇、六四、三、七四	六、九三、四三、〇、七
同　一一月末	一〇、三五、四、六三、五、七四	四、八三、〇〇八、八七
同　一二月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	二、四二、四六、六四
一九三四年　一月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	二、九一四、六三、六四
同　二月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	二、四二、三四、八八、一〇〇
同　三月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　四月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　五月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　六月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　七月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　八月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　九月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　一〇月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　一一月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　一二月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
一九三五年　一月末	一〇、三六、四、六三、五、七四	—
同　二月末	一〇、六一、九四九、八六、九六	一八、五六二、七三〇、〇〇〇
同　三月末	一〇、九二、一三、九、八、九九	二〇、〇三五、二三〇、〇〇〇
同　九月末	一〇、三〇、六五、九九六、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　一〇月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　一一月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
一九三六年　一月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　二月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　三月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　四月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　五月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　六月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　七月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　八月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　九月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　一〇月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　一一月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三六、九三、九三〇、〇〇〇
同　一二月末	一〇、三〇、六五、九九八、〇〇〇	二〇、三四、九三、五三〇、〇〇〇

舊紙幣の整理、大同元年（一九三二年）六月二七日敎令第三十八號を以て公布せられた舊紙幣の種類及び財政部令第三十五號を以て公布せられた舊紙幣換算率は、前表括弧内の幣種及び換算率の通りであるが、右舊紙幣は、二ヶ年間の期間を限り通貨として認められたものであるが故に、滿洲中央銀行は、その期限内に舊紙幣の回收整理に努めた。その結果右法定期限に當る康德元年（一九三四年）六月に於ける回收率は九三・一％に上つたが、同行は尙その殘餘に對し、更に一ヶ年間の交換期間を設けて引續き交換を行ひ、舊紙幣所持者の利益を保護することにした。斯くて康德二年（一九三五年）三月末の回收率は九六％に達した。

馬大洋票、熱河票及私帖の整理、北滿の梟雄馬占山は、一旦王道滿洲國に參加したが、後叛旗を翻し、黑河に據りて黑龍江省内に暴威を振ひ、軍資を得る爲め江省大洋票に準じ圓銀兌換を標榜し、約二〇〇萬圓の大洋票を發行した。これが所謂馬大洋票で勿論發行準備なき不換紙幣であつた。滿洲國政府は馬占山逃亡後、强制的にこの不換紙幣を受授せしめられた民衆を救濟する意味に於て滿洲中央銀行をしてその整理に當らしめ、馬大洋票四圓を國幣一圓の割合を以つて引換ふることゝして、當時民間に流通せる額約一六〇萬圓を月餘にして回收整理を了した。

又從來熱河省には、省政府の機關銀行として熱河興業銀行があり、本店を承德に置き、省内各地に十一ヶ所及び北平、天津に支店を有し、紙幣を發行して居た。然るに同行は民國一五年（一九二六年）以降三回に亘り異りたる紙幣を發行し、前二回の分はこれを廢棄無效とした事實があるので、熱河票は地方民の信用を失墜し、市價亦暴落し、額面の七十分の一内外で流通して居たものである。大同二年（一九三三年）春日滿國軍に依りて熱河平定工作が行はるゝや、滿洲中央銀行も行員を派して軍に隨伴して金融工作に從事せしめた。その結果滿洲中央銀行は政府の命を奉じて熱河興業銀行を監理し、熱河票額面五十圓に對し國幣一圓の割合を以て、同年三月二〇日から一ヶ月間を限り引換を爲した。熱河票の發行高は一、一〇〇萬圓と稱されて居たが、實際に引換の要求せられた額は七六〇餘萬圓であつた。爾來熱河省は完全に國幣を以つて統一せらるゝに至つた。

私帖は貨幣法第一條及び大同元年（一九三二年）七月五日公布の敎令第五十三號により發行流通を禁止せられたのであるが、當時私帖の發行高は一、二〇〇萬圓に達し地方の特殊的事情に因り急激なる整理は困難であつた。然しながら漸次私帖禁止の趣旨徹底し亦地方の政治工作も進捗したるを以つて、政府は康德二年（一九三三年）一月以降積極的に整理を敢行し、全滿に至りその完了を見た。この整理に就いては滿洲中央銀行は、政府の指示に從ひ、各地に行員を派して直接その整理事務に從はしむると共に、地方の事情に應じ整理上必要なる資金の貸出しを行つてその促進に努めた。

過爐銀銀平銀及び現小洋錢の整理、過去七十年の歷史を有し、營口繁

榮の基礎を爲し、同地方獨特の通貨となつて居た過爐銀も、銀爐中の破産者續出と共にその相場も慘落し流通不圓滑となり、金融梗塞し、漸く末期症狀を呈するに至つた。玆に於て政府は大同二年(一九三三年)一一月三日、過爐銀の發行及び流通を禁止し、その公定相場を過爐銀四兩に付き國幣一圓と定めこれを佈告し、幣制統一工作に一段の歩武を進むるに至つたのである。爾來四ヶ月その善後處置を講ずると共に、銀爐に代るべき金融機關の新設を急ぎ、遂に營口商業銀行の設立を見るに至つた。一方銀爐の整理は、當時殘存して居た四軒の銀爐間に於ける貸借略々同額を算し、その決濟は頗る困難なるものであつたが、財政部の指導監督の下に、營口過爐銀整理委員會を組織して、その整理を促進し、大同三年(一九三四年)二月に至り、銀爐と取引者間の協定成立し、圓滿なる解決を見るに至り、斯くて多年問題視された過爐銀制度も無事整理せらるゝに至つた。

鎭平銀は、安東の通貨として數十年間に亘る歴史と勢力とを有し、その廢止は、營口に於ける過爐銀と共に、重大問題とされて居た。而も鎭平銀は、過爐銀や奉天票とその還を異にし、比較的健全なる基礎の上に置かれ、安東財界を支持する樞軸を成しつゝある實狀に鑑み、本來これ等滿洲舊通貨は大同元年(一九三二年)六月の敎令第三八號を以て大同元年七月一日以後已に流通を禁ぜられて居るのであるが、建國匆々急激な現小洋、過爐銀、鎭平銀等の特色ある通貨に對しては、姑く從來の狀態を默認し來つたのである。然るにその後國礎も鞏固を加へ、國幣に對する一般の信認も高まり、一方過爐銀の整理等も緒に就き、國內貨幣統一の歩も大に進み、且つ舊貨幣流通禁止の期限も迫つて來たので、幣制統一の見地から最早これを永く默過すべきに非ずと認めらるゝに至つた。

加之大同二年(一九三三年)四月、政府が事實上銀の輸出を禁止して以來、鎭平銀の市價は騰落常なく、爲めに安東に於ける企業家は、漸くその基礎を脅かされるに至つたので、これが卽時廢止の陳情さへ出て來る等、最早本通貨はその存在の意義をも失ふに至つた。爲めに康德元年(一九三四年)四月財政部は、左記の要綱を內容とする佈告を發し、官吏を現地に派して鎭平銀整理に關する政府の決意を宣明した。

(一) 國幣建取引への轉換に當り相當の用意あらしめ以て市面の動搖を防がん爲め康德元年九月三十日迄を猶豫期間とし同年十一月一日以降鎭平銀建取引を禁止する。

(二) 鎭平銀より國幣への轉換を促進し、且これを容易ならしむる爲。

(イ) 康德元年四月末日限り公估局の閉鎖を命じ、以て鎭平銀通貨の自後公認の制を停止せしむると共に。

(ロ) 滿洲中央銀行に於て康德元年十二月末日まで、國幣百圓に付鎭平銀七〇、二%の割合を以て何時たりとも、鎭平銀の現物(公估局の公認あるものに限る)の買上に應じ些の滯滯無からしむ。

斯くて政府は上記の布告に從つて着々整理の實行を進めたので一〇月一日流通禁止と共に連日續々現物の回收を見、同月三日迄には旣に累計三,五一五,四三二兩(未回收 九二八,五四五兩)に達し、回收期限たる一二月末までには、前記未回收分の引渡を了し、又逃避資金一部の歸還をも見るに至つた結果、約五,〇〇〇,〇〇〇兩と推定された在安東の鎭平銀も玆に完全に整理を見るに至つた譯である。

現小洋錢は、東邊道、安東方面に於て一面補助貨的役割を持ち且つ穀類の取引及び日常小口取引に用ひられ、又關東州及びその附近接壤地方に於ては特產落花生及びその他の雜穀類の取引及び日常小口取引に用ひられ、關東州方面に於て三百萬圓乃至四百萬圓、安東方面を加へて三百五十萬圓乃至五百萬圓位の流通額ありと稱せられて居たのであるが、米國銀政策の影響を受けて需給關係の不權衡と共に價格の暴騰を來たし、漸くこれ等流通圈に於ける取引の圓滑を妨ぐるに至つた。爲めに豫て幣制統一上その整理の機會を待ちつゝありたる政府は、先づ鎭平銀の整理に着手し、その落着と共に康德元年(一九三四年)一二月二〇日安東省長に命じ、同省長は右命令により佈告を以つて同月二七日以降安東市及びその接壤地各縣に於ける小洋錢建取引並にその流通を禁止し、單に一般に對し國幣と現小洋貨とを引換ふる機會を與ふる爲め、康德二年(一九三五年)二月末日迄現小洋錢百元に對し國幣九十圓の割合を以つて交換すべく定めた。爾來現小洋貨は市場から影を潛め、國幣の補助貨なる鑄貨は忽ち現小洋貨の地位に取つて代り、本通貨も滿洲國に於ては所期通り圓滑に整理さるゝことゝなつた。

然るに日本側の行政管區たる關東州に於ても、これと前後して小洋錢の廢止問題が起つたが、これに代るべき通貨を何に求むるか、卽ち正金銀票の小額紙幣を以つてすべきか、或は金票及び同補助貨等に據るか、及びこの機會に於て滿洲國幣の關東州內流通を認めこれを以て代らしむべきか等の問題等も生起し、更に關東州獨自の立場よりする諸利害關係等の再檢討をも必要としたこと及び世界的銀異變に伴ふ支那側通貨との關聯事情等に關しても注意を拂ひつゝあつたが、一九三五年(民國二四年)一一月支那幣制の改革が行はれ、他方滿洲國に於ても愈々國幣の日本圓リンク方針を本格的に決定し、これに關聯して外國爲替管理法を制定し外國銀貨の輸出入禁止等の條項が決せられた。これに對し在滿日本側に於ても努めて協力するの方針を決した。而して昭和一〇年一二月勅令第三百十三號及び關東局令第七十三號を以て昭和一一年(一九三六年)四月一日以降通用を禁止すること及び同時に小洋錢は一定の比率を以て金票にて政府が買上ぐることを發令し、玆に滿洲國より約一ヶ年後れて整理を見るに至つたのである。小洋錢廢止命令の要項は左の通りである。

一、政府が買入るべき小洋錢の品位量目及買入價格

品位は大體純銀分の六百七十を、量目は二角銀貨に付大體五・二グラム(二角銀貨以外のものに付ては右の割合に準ずる)を標準とし、多少品質に差等があつても、從來日常一般取引に公然使用された程度のものは、總て一律に小洋錢百圓に付金七十八圓の割合による價格を以て買入れる、但し僞造若は變質貨又は特に惡質若は甚しく量目不足と認めるものはこれが買入れを拒否する。

一、買入場所

各會事務所大連會屯、旅順會屯、金州、普蘭店、及雙子窩各金融組合

二、買入期間

四月一日より六月三十日まで小洋錢所持者の要求に應じ買入れをなす。

一、小洋錢建債務の決濟相場

今年三月卅一日以前に成立した小洋錢を以て表示する債務は四月一日以後は必ず朝鮮銀行券又は貨幣法による貨幣(金貨及補助貨)を以て返濟することを要すること、市場の爲替相場は旣に存在せざるにより特に昭和十一年三月卅一日關東局令同十五號を以て小洋錢建債務の決濟相場は小洋錢百圓に付金七十八圓と公定した。

一、小洋錢建新契約の無效

四月一日以後に於ては小洋錢建で新規の契約をなすことは出來ない若し斯樣な契約をすれは民法第九十條により一切無效と解釋する。

一、小洋錢輸入禁止

關東州に小洋を輸入する事は昭和十年十一月三十日關東局令第六十四號を以て即ち爲替管理規則の改正によつて、同年十二月十日以降嚴禁せられて居る處である。

現大洋通貨の排除、滿洲國政府並に中央銀行當局は國幣の近代國家幣制の特色たる管理通貨としての趣旨を、一般民衆に徹底せしめ且つその基礎の鞏固を圖ることに就いては多くの苦心を拂ひつゝあつた。右管理通貨制度に於ては兌換の義務はないのであるが中央銀行では當初國幣對現大洋の平價賣買の方針をとりて實質的の兌換に應じ且つ一方現大洋建取引に對しても默認して居たのであつた。而も旁ら國幣を日本圓に結んでこれを日本圓系の管理通貨として完成し、以つて日滿の實質的緊密化政策の根幹たらんことを期した。而してこれが準備に就いても用意怠りなく、折柄波瀾を揚げ來つた世界的銀異變の人爲的不自然なる動向に對しては警戒方針を執りつゝあつたが、遂に現大洋の輸出入を禁止する外その輸送に付ても、相當の制限を設けて現大洋の流通を一掃するの方針を採つた。尙この外これに關聯して、康德二年(一九三五年)五月三〇日財政部佈告第四號を以つて現大洋建取引を禁止する旨並に現に存する現大洋建の貸借並預金契約等に關しては、債務者は現大洋と國幣とは等價である建前の下に一切國幣を以てこれが履行を爲すべく、この場合債權者

は債務者に對し現大洋又は現大洋建を以て支拂を強要することを得ざる旨を發令してこれが實行を期した。又幣價維持の方針に就いても、銀よりの離脱方針を採り、現大洋の平價賣買方針を罷め、銀異變によりて招徠せられたる世界的殊に、東洋の通貨變調期に處すると共に、日本圓に結ぶ迄の過渡的試驗的便法として、物價指數に準據する爲替オペレーションによるの方針を採りつゝ一方支那通貨の動向に注意を拂ひつゝあつたが、その銀離脱必至の見透し付くと共に日本圓への等價結合を決意し準備を進めつゝあつた。果然民國二五年(一九三六年)一一月四日より支那の新幣制が實施さるゝに至るや、早くも同年一二月六日には、前記國幣の日本圓との等價維持方策に據つた滿洲中央銀行對朝鮮銀行業務協定の調印を見、同月二三日からその實施を見るに至り、實質上の日本圓系管理通貨となつたのである。爾來何の動搖も見ず圓滑なる流通を見つゝあるのみでなく、從來日本圓のみを使用しつゝあつた日本軍及滿鐵等に於ても一部國幣の使用に付特に協調することゝなり、國幣の基礎は益々鞏固を加へつゝあるの實情にある。

二、在滿日本側通貨

1　銀系通貨

横濱正金銀行銀票(鈔票)

鈔票は滿洲建國後も今日迄依然關東州及び滿鐵附屬地に於て流通しつゝあり、主として特產取引及び海關稅納稅又は對支その他の爲替取引等に用ひられて居るが、關稅の徵收は滿洲國建國後も大體舊制を踏襲し、海關貨幣即ち輸入稅に在りては金單位建、輸出稅、轉口稅、噸稅及び諸手數料等に在りては海關兩建で計算せられ、大連海關に於ては專ら鈔票を以て換算納入せしむることゝして居た。滿洲國政府は大同二年(一九三三年)四月一四日財政部佈告第七號を以て、右海關貨幣一金單位を國幣一・九五圓に、又一海關兩を國幣一・五六圓に公定し、同月一六日より實施することに改正し、同時に關稅の徵收に關し大連海關に於ては、大連海關告示第六號を以て同日以降鈔票及び金票を以て換算納入することを得しむることゝした。更に同年七月二〇日敎令第六十一號を以て、前記財政部佈告によつて定めたる比率と同率を以て換算したる國幣建の金額を以て徵稅することを發令し、玆に關稅の國幣建を決定するに至つた。

尙海關稅の納入に就いては、稅の建値その物が國幣建となつたのであるから、これを滿洲國幣を以てすることは素々當然のことではあるが、關東州內では國幣の一般流通が認められて居ない關係上、國幣での納入は一時問題とされ、許されて居なかつた。然るにその後昭和一〇年一〇月頃中央銀行の國幣對金票相場パー維持方針の決定と共に同相場が事實上パーに釘付さるゝに至つた頃から、國幣を以ての納入が默認せらるゝことゝなつた。

以上の結果鈔票は尙銀離脱前の支那通貨を基準とし、其の相場も大體上海大洋の上下に伴れて騰落を迫りつゝあつたのと、金票所持者の海關稅納稅が直接簡便に行ひ得らるゝことゝなつた等の關係から、金票を以てする納稅額は漸增し來り、又國幣を以ての納稅も增加すると云ふ實狀となり、大連海關稅納入に於ける鈔票の獨占的地位は、遂に覆へるに至つたのである。然るに一方亦鈔票の對支爲替通貨として從來占めて居た獨特な地位に就いても、劃時代的なる變化が起るに至つた。即ち一九三四年に於けるアメリカ銀政策の影響が支那及び滿洲の通貨及び金融上に種々の意味に於て重大なる變革を齎らしめたことは顯著なる時相を爲したが、これと同時に正金鈔票にも左の如き事情によつて下述の如き推移と消長とを餘儀なく迫らさしめられた。

即ち支那は年來の國際收支惡化の爲め、巨額の銀海外流出は不可避なるべしとの觀測が漸く行はるゝ樣になりつゝあつた矢先、一九三四年六月米國の銀買上法實施强行されるや、支那よりの銀流出は果然奔流の勢を以て起り、國民政府必死の諸對策も所期の效果を收め得ず、上海金融市場はデフレーションの傾向日に濃化し、金利は昂騰物價は低落し、爲替は各月物共に逆鞘を呈し、次第に恐慌の兆相を示して來た。

この影響を受けて滿洲でも各方面に亘つてこれに照應した變調が表はれて來た。それは最も端的に滿申相場の上に反映し、一九三四年秋以來滿申相場は浮動し始め、漸次騰勢を見せて來た。それは上海に於ける銀價先高見越と高金利を追ふて在滿華商資本が上海へ移動したること、滿洲經由中國銀輸出の代金決濟が滿申買となつて現はれたること、及び上海の金融逼迫は在滿華商資本の全滿的引上乃至上海集中を餘儀なくされたること等が主たる原因をなしたものである。然るに滿申の大口賣手たる上海筋及び正金大連支店は、斯かる滿申買に對し、上海金融市場の先行見極め付かざること、爲替市場が狹隘となり上海銀元調達不自由となりたること及び上海筋にとりては大連上海間の鞘取り繫取引が大連銀安上海銀高と云ふアブノーマルなる狀態であるために意の如く處理し難いこと等の理由によつて充分に賣り應じ得なかつた。この爲め滿申は上向線を一途に辿ることゝなつたのであるが、從來滿申相場をミントバー附近に安定せしむることに可及的努力を惜まず、且つその效果を擧げ來つた正金大連支店は、この滿申の亂高下に對し、統制賣にも出動せず、拱手傍觀して勢の趨くまゝに任せて居たかの觀があつた。斯くて滿申相場は、同一銀系通貨間の爲替相場であり、然も鈔票が一面滿申を仲介者とする銀爲替本位通貨と解されて居るものであるに拘はらず、斯かる亂調を呈し、ミントバーの存在を忘れ去つたかの如き狀勢を現ぜしめたことは、鈔票の本位の問題に關し又鈔票の從來有ち續けて來た傳統的な特殊機能の最も特色ある一面として推重されて居た爲替通貨の地位に就いて再吟味の必要をさへ感ぜしむるものがあつたのである。更に昨民國二四年(一九三五年)一月、中國幣制改革によつて銀元は磅に對し一志二片二分の一見當の相場にてリンクし、滿洲國幣亦同時に夙に對英一志二片見當にてリンクし居る日本圓に對し幣價を以てリンクするに至つた爲めに、舊態の儘の鈔票は全く實在から離れた架空的な存在となり、大勢上最早その舊態維持は困難となり、隨つて正金銀行鈔票の更正乃至存續の爲めには銀行當局者は容易ならぬ苦心を要する事態に直面せしめられるに至つたのである。果然この滿支兩國の通貨異變に逢ひたる前後の鈔票の實體は頗る不明瞭なる動向を辿り、相場の上からこれを判じても最早銀價に如實に繫つて居ないことは明かである。而して日本の圓及び滿洲國幣とに對しては不即不離の關係にあるが如くにも見えながら必ずしも然りとは斷じ難く、時に或は上海弗に繫がりを持ち居るのではないかとの感じが一時は稍々强く認められるやうなこともあつたのであるが、當時はその眞相は確には知られなかつたのである。そこで若し當時以降鈔票が依然として支那弗にリンクせしめられて居るものとすれば、從來名實共に銀に本位して居た舊支那弗に繫がつて居た鈔票が、その本質に於て所謂「銀」を準備基礎として居たと云ふことは、名目上も又實質上も即ち名目銀にも實銀にも即して居たと云ふことが云へたのである。換言すれば、名目銀即ち實銀の關係にあつた舊支那弗、即ち所謂「銀」を準備基礎として居たものであると云ふことが出來たのである。然るに銀離脱後の支那弗に繫がると云ふことは、單に名目上の「銀」に繫がると云ふに過ぎないことであり、これをしも實銀にも繫がつて居るとは云へないのである。玆に於て鈔票の準備基礎たる所謂「銀」なる文字の解釋が、鈔票の本質を究むる上の重點となる譯である。然らば鈔票は現在の支那弗と結び付くことにより、尙名目上の銀通貨たる支那弗即ち所謂「銀」に繫がるとの解釋の下に、支那弗爲替の賣却を以つて所謂「銀」を引渡すとの見解を、銀行當局はとるに至つたものかと云ふと、それにしては腑に落ちぬ點がある。と云ふのは最近滿申の出來高が著しく減少を示して來たことである。この現象は、鈔票が滿申爲替通貨としての機能を圓滑に果し得なくなつた爲めに、その需要が減退するに至つたのに因るものか、將た正金銀行當局が云ふ如く、鈔票が支那弗に繫がることは、最早實質的に所謂「銀」に繫がる所以でないから正金自身自發的にこの方針を揚棄して新に倫敦銀塊に對して地場の需給その他の事情を參酌し、且つ政策を加味して繫がるの方針を採り、滿申賣を手控へつゝあるによつて結果しつ

〻あるものが、その邊のデリケートなる事情は判然しないが、兎に角最近鈔票が滿中によつて支那弗と繋がつて居ないことは事實に近いと見てよいやうである。然らば現在の鈔票は、銀行當局が云ふ樣に、結局は倫敦銀に繋がつて居ると云ふことを如何なる意味に解すればよいかと云ふに、それは無條件に實質的に倫敦銀塊に繋がつて居るものでないのは云ふ迄もなく、實は倫敦銀塊に對して、滿洲の地場の鈔票需給關係を主とし、且つ正金獨自の政策を加味すると云ふ條件附で、隨つてこの條件次第では、或る安定點を永久的若くは半永久的に或は節々の刹那的に定むるものと解することが出來るのではないかと思はれる。それはこの條件なるものが決定的に明示されて居ない以上、斯く解するより外ないのであつて、即ちこの安定點の決定を如何なる點に置くか又それを一定不變のものとして永久若くは半永久的に保持すべきか、乃至は條件の變動に伴ひこれを刹那的に變動し得るものとすべきか等は、一切銀行の自由裁量に任さるべきものと解せられるからである。果して然らば、この制度は銀行の方針一つによつて何時でも、亦何れにでも、轉身自在の構へが用意せられて居るものと解せられるものであつて、決してこれを以つて純粹に實銀たる倫敦銀塊に緊密に繋がつて居るものと解することは出來ないのである。これを強いて銀に繋がると云ふならば、それは單に名目上銀に繋がつて居ると云ひ得る丈のものであつて、斷じて實銀に繋がつて居るものとは云へないのである。これは恰も日本圓が、その本位金貨の實質によつてスターリングに繋がらず、素材實質を離れたる單なる一定の爲替比率によつてスターリングに繋がつて居り、又は支那弗が本位銀の實質によつて同じくスターリングに繋がつて居るのではなく、素材實質を離れた名目銀を一定の比率によつてスターリング若くは米弗等に繋いで居るのと同樣、單にその名目銀を一定の方針による比率を定めて倫敦銀塊に繋いで居るに過ぎないのである。而もこの方は、日本圓又は支那弗の如く、大體の比率をすらも公表して居ないから一假りに銀行の主觀的には、それは永久性のあるもの又は假令刹那的可動性のものにもせよ或る一定の規準を持つて居るとしても—これを客觀的に云へば全く不安定なる銀系の不換紙幣とでも云ふより外に適當なる解釋はないものゝやうである。而も相場の實際からこれを見る時は、鈔票は一見、日本圓並に國幣及び支那弗の中間に介在して、不即不離の關係に立つて居るが如き觀を呈して居るが、これは最近砂及び弗の相場が大體に於て安定を保ち而もこれに對して銀塊相場亦漸く一定の比價に於て保合の狀態に入り、三者の均衡が保たれて來て居る爲め砂に對して一定の比率を以てリンクして居る日本圓及び支那弗並に國幣等と、銀塊に對して一定の比率—その採算の根據は、正金銀行の自由裁量による爲め窺知を許さずと雖も、實際の相場は前記の如く日滿支各國の爲替相場と近似價を示して居る—を以つてリンクして居る鈔票とが當然權衡狀態に置かれて居ることを意味するものであつて、今後この砂、弗、銀塊三者間の價格の均衡が大體既存の均衡を持續すべきは當然である。然らば現狀に於ては、鈔票は倫敦銀塊に對して或る比率を以て繋がつて居ると論じても、亦砂又はその系統に屬する日、滿、支各國通貨とバーに近き比率を以て繋がつて居ると論じても、—本質上の相違は別として—事實上に顯現した樣相からすれば、これは殆ど同義語と解しても差したる不都合を感じない位である。而して、さればこそ現在東洋の通貨としては他に比類を見ざる銀に繋がる通貨である處の鈔票の存在に對する破綻性が目に立たず、隨つてその存在が可能でもあるのであるが、一朝砂、弗、銀塊間の均衡にして破るゝに至らんか、砂系に屬する日本圓、支那弗及び滿洲國幣等と銀塊に繋がつて居る鈔票との間には自然に爲替相場の基調に溝渠が出來、その均衡が破れることゝなり、隨つて日、滿、支等の東洋諸國に於ける一般的實在通貨とは緣遠き存在となりたる銀に繋がる處の舊型鈔票の存在價値には顯著なる破綻が起り來るべきことが豫見せられる。若し斯かる情勢の起りたる場合、正金銀行當局者が尙ほ且つこの破綻を彌縫する爲めに所謂鈔票需給の關係及び正金銀行の政策を加味すると云ふ所

謂條件の適用に重きを置き一般的實在通貨たる日本圓、支那弗、國幣等に對して鞘寄せを行ひ、若くは或る一定の比率を以て安定方針を採る樣ならば、それは明かに條件附にて銀に繋がると云ふ名に於てスターリング系通貨群の傘下に參ずるものであり、その結果は鈔票傳統の特異性は稀薄化し當然通貨統制問題上に問題を投ずる餘地を與ふることゝなり、何れにしても、鈔票の存在價値は、支那弗が再び銀に復歸する樣な狀勢でも實現せざる限り、漸次薄れ行くことは否まれぬ處であらう。

又この鈔票が、特產取引用通貨として、尙今日命脈を繋いで居る所以のものはその發行銀行たる正金銀行の信用と、新京及び大連に於ける特產取引市場の建値が、依然舊慣の鈔票建によつて存續されて居ると云ふことに、職由することは云ふ迄もない。又その反面鈔票の本質が實銀を離れて、今日の實狀に豹變したと云ふことを見逃すことは出來ないのである。若しこの場合鈔票が假りに獨り、依然實銀に繋がつて居る通貨であつたとすれば、今日已に日本圓系化した國幣によれる滿洲經濟界の實際とは全く緣遠き存在として、忽ち問題とされるに至るであらう。蓋し往時の特產金建が南洲固有の通貨と基礎を異にせる金票に據るの非を理由として、問題化し排斥された事情に鑑み、同じ理由により鈔票建の現制を排斥せらるゝに至らずとも限らざる惧あるが故である。而も滿支兩國の通貨が旣に銀を離脫し日、滿、支略々同じ基礎の上に立つことゝなりたる事情と、滿洲通貨の統一成り基礎鞏固となりたる事實に鑑みば、滿洲通貨の基礎不安の故にその發行を理由付けられて居た鈔票の存在價値は多分に薄らぎ來つたことは云ふ迄もなく、隨つて鈔票の存續性に付ては問題を投ずる餘地が多くなつたと云ふことが出來るのである。

以上の如き空氣と經過との裡にあり乍らも、鈔票は尙、舊時に變らぬ信認の下に一般に流通はして居るが、これを他の金票又は國幣等の飛躍的發展を見せた通貨に比すれば、甚だ退嬰的なる足跡を辿つて居るのである。これは多少とも、上述の諸事情を反映して居るものであらうと思はれる。即ち昭和一〇年(一九三五年)一二月末に於ける鈔票發行高は三四五萬圓で、これを昭和六年(一九三一年)八月の、一三五〇餘萬圓に比すれば、甚だしい激減を示して居る。尤も特產及び爲替通貨として大口取引多く、隨つて小切手の流通が多額を占むる特殊な事情に在る鈔票の流通を、單に銀行券の發行高の多寡のみによつて卜することは、當を得ぬ嫌もある樣である。殊に鈔票の歷史からは前記事變直前の如く鈔票の流通高が甚だしく增大したと云ふことは、寧ろ例外的な現象と見らるべき史跡に徵せば、この比較は適切でないかも知れぬが、玆にはたゞ事實を如實に傳へて、讀者の正しき判斷に訴へんことを期したのである。仍て更に左に事變後に於ける鈔票の預金貸出額をも揭記して、鈔票流通の實勢觀測の資に供して置く。

最近四ヶ年鈔票勘定預金貸出各月殘高表

昭和七年（一九三二年）單位千圓(以下圓)

月別	預金 正金銀行扱高	預金 其他銀行扱高	預金 合計	貸出 正金銀行扱高	貸出 其他銀行扱高	貸出 合計
一月	三〇五、六〇三	七九九、三〇三	三八五、五〇六	六四四、三〇三	五六〇、三〇三	三〇〇、五〇六
二月	三三、三九七	八〇、三〇七	四一、六〇四	五五一、六〇四	四八〇、〇〇一	一〇〇、三〇七
三月	三三、六〇〇	八〇、六〇六	四一、二〇六	五九〇、四〇六	四四〇、九〇九	一〇〇、四〇四
四月	三三、〇〇三	八〇、九〇四	四〇、八〇四	四四、四〇八	四四四、〇〇〇	八〇、〇〇〇
五月	三三、三〇四	七九、八〇八	四〇、〇〇九、三	二、九〇、三	四六〇、九〇	七〇、九〇九
六月	三〇、一一三	七〇、三〇四	三〇、四〇九、八	二、一〇九	五八〇、八〇	七〇、九〇八
七月	三一、一八	六〇、四〇七	三八、六〇六	一、〇〇四、三	二、一九九	一、九〇五
八月	三〇、四〇三	一〇、三〇五	四九、三〇五	二、六〇五	一、九〇五	四、三〇三
九月	四〇、七〇五	一〇、九〇六	五〇、六〇四	三、一〇五	一、八〇三	四、九〇八
一〇月	四四、一一一	一〇、〇〇四	五六、一一五	三、六〇四	二、〇〇四	五、六〇四
一一月	五九、六〇四	一〇、五九四	七〇、一九八	四、六〇六	三、〇〇三	七、六〇九
一二月	五〇、〇六六	一一、四〇三	六一、四九九	五、八〇六	三、〇〇〇	一一、八〇六

昭和八年（一九三三年）

月別	預金 正金銀行拨高	預金 其他銀行拨高	預金 合計	貸出 正金銀行拨高	貸出 其他銀行拨高	貸出 合計
一月	三八八六	一〇三七四	四九二〇一	五一七二	三二九〇	一八一五九
二月	三三七四	九四九八	四二三三	四八〇一	一〇五五五	一五五六六
三月	三三八〇三	一〇〇一〇	三三八〇三	四一六九	九八八八	一四〇〇八
四月	一二〇九五	七三四九	一二四四四	三一一一	六九九九	一〇〇四〇
五月	二〇六六五	五三〇三	二五八六九	三〇九九	五六三二	八六八二
六月	三三五〇六	四四六六	三六八〇三	三一八六	五〇四八	八二三四
七月	一八四三	四四〇九	二二四九九	二六四六	五一四一	七七七七
八月	一四七九	四一二〇	一八八八〇	一九二〇	三四五五	五二五五
九月	一六七三	四五八六	二一三二九	二三二	二八四〇	五一三一
一〇月	二〇六二一	五三二四	二六二四五	三二八五	三六一七	六九〇三
一一月	一九二四	五三二四	二四五五七	三一六三	三九一〇	七一四三
一二月	一八一三	五六八五	二四〇五七	三一〇三	四六三九	七六五二

昭和九年（一九三四年）

月別	預金 正金銀行拨高	預金 其他銀行拨高	預金 合計	貸出 正金銀行拨高	貸出 其他銀行拨高	貸出 合計
一月	二一二五	七三五五	二八五五〇	三六三六	五八〇三	九四五九
二月	一〇四四八	九一八〇	二九六六九	四七九三	七五九七	二二四七七
三月	二四〇二九	一〇〇三一	三四〇二〇	三九二九	七四九七	二二四七七
四月	二五六四四	一一〇六	三五六七三	三一三	六八一三	九六六六
五月	三一三〇	九八三三	三二八〇三	三八五五	六五五四	一〇四四九
六月	一七六三	七三七	二四九九八	一〇八三	三三〇一	三三八九

月別	預金 正金銀行拨高	預金 其他銀行拨高	預金 合計	貸出 正金銀行拨高	貸出 其他銀行拨高	貸出 合計
七月	二四五三	六五八	二二四六	一八四	三三九	五〇二一
八月	二二三五	四八〇	二六一〇五	二三八	三二九	五六〇二
九月	二四六四	四六八八	二六二九五	二七八	三二六	六〇一四
一〇月	二二〇四五	五六三五	一九〇一八	三七一九	四二四七	七九六六
一一月	二八三九	六〇〇〇	二四三三〇	三九五	六三〇	一〇三二四
一二月	二八二五	七六〇	二六二五五	六二〇	八三三	一〇三三四

昭和一〇年（一九三五年）

月別	預金 正金銀行拨高	預金 其他銀行拨高	預金 合計	貸出 正金銀行拨高	貸出 其他銀行拨高	貸出 合計
一月	二三三六	六五八	二二四五	一八四	三三九	五〇二一
二月	二二〇五	四八〇	二六一〇五	二三二	三二九	五六〇二
三月	二二五四	四六八八	二六二九五	二七八	三二六	六〇一四
四月	二二八〇五	五六三五	一九〇一八	三七一九	四二四七	七九六六
五月	二二八八	六〇〇〇	二四三三〇	三九五	六三〇	一〇三二四
六月	二二八四	七六〇	二六二五五	六二〇	八三三	一〇三三四
七月	二二四〇三	七八七七	二八四〇	一八四	三三九	五〇二一
八月	二二四四〇九	七八七七	二八四〇	二三八	三二九	五六〇二
九月	二二四四〇九	七八七七	二八四〇	二七八	三二六	六〇一四
一〇月	二二四四〇九	七八七七	二八四〇	三七一九	四二四七	七九六六
一一月	二二四四〇九	七八七七	二八四〇	三九五	六三〇	一〇三二四
一二月	二二四四〇九	七八七七	二八四〇	六二〇	八三三	一〇三三四

2　金系通貨

朝鮮銀行券（金票）

事變後皇軍の滿洲國內地に於ける駐箚及び匪賊の討伐等に伴ふ移動に從ひ支拂はるゝ諸費用は、總て朝鮮銀行券を以てせられる實情であつた爲めに、滿洲一帶に於ける金票卽ち朝鮮銀行券の氾濫及びその流通と云ふことが一の新たなる現象として滿洲の通貨史に一項を占むるに至つた又滿洲新國家建設に伴ふ日本資金の對滿投下は、種々の形に於て行はるゝに至り、事變後日本より滿洲に投資せられたる額は、昭和一〇年（一九三五年）度迄に實に七億餘圓の巨額に上つたと稱せられる位である。この顯著なる事實が滿洲に於ける金票の流通圈を擴大し、その量的增大をも伴つたことは、これを認むるに困難でない。然るに、之が滿洲國に於ける國幣を以てする統一工作上一支障をなすに至つたと云ふことが、日滿融和上の一の惱みとなつた。さりとて、日本圓勘定によつて豫算が立てられ、右豫算計畫に基いて、總ての軍事計畫が賄はるゝ實情に在る在滿皇軍の諸費支辨を、相場の變動によつて、その購買力に、激變を來さしめらるゝ危險を負はさるゝ惧ある、卽ち日本圓と、その通貨基礎を異にする國幣によることの困難なる事情は滿洲國幣が、日本圓と、同じ基礎に立ちて、その等價若くは、一定の比價が維持されない限り、解消さるゝ望のないことである爲に、この問題の解決迄は、如何ともすることの出來ない事態として、姑く成行に放任さるゝの止むなき狀態に在つたが、此の日滿通貨價値一定方策の樹立問題は、日滿關係が全面的に緊密の度を高め行くに從つて、種々の方面からその必要性が唱へらるゝに至つた。卽ち投資の上からも、企業の上からも、日滿間の經濟關係を全般的に緊密化する爲めには、日滿通貨の等價結合の實現が、先づ何を措いても望ましいことであるとの認識が高めらるゝに至つた。一方、アメリカ銀政策によつて搔き亂された銀價異變の爲めに、銀に基礎付けられて居た、國幣は、その基礎の動搖によつて不安定なる狀勢に當面せしめらるゝ危險が迫つて來、又同樣に銀異變によつて塗炭の苦に陷らしめられた中華民國が、敢然として銀より離脫するの擧に出でた氣運に投じて、遂に銀離脫對日本圓等價結合の理想的狀勢を現出するに至つたのである。斯くてこの日滿通貨統一への第一歩は、豫想外のテンポを以て、又豫期せざる自然さを以て圓滑に推進せしめらるゝに至つたのである。

玆に於て昭和一〇年（一九三五年）一一月、日滿爲替相場安定に關して、兩國政府より左の如き聲明が發せられた。

日本政府聲明

滿洲國に於ては、その國幣の對外價値が、昨年來の銀價昂騰により、事實上銀との連繫を斷つに至つたので、その貨幣制度につき考究中であつたが、財政の强化、國際收支の改善、適切なる通貨政策の採用、爲替管理等の方策を實行し、仍て以て國幣の對外價値、殊に對日爲替相場の安定に努むることとし、旣にその一部分の實行に着手してゐる。就ては本邦側としても、滿洲國との特殊緊密なる關係に鑑み、同國の國幣價値の安定及幣制統一に協力する爲、左の趣旨の方針を、本日の閣議に於て決定した。

滿洲國獨立を契機として、滿蒙に對する我が國策は、旣に廟議の確定を經て一新せられたる處、滿洲國に於ても、愈に中央銀行を設立し、專ら通貨及金融統制の衝に當らしむる制度をとり、鋭意同行の機能の發揮に努力しつゝあるを以て、同國領域內に流通する、本邦側銀行券の沿革上の使命についても、自ら變更を來したるものと謂ふべし、その流通を現狀のまゝ推移せしむることは、國內の通貨を徒らに複雜ならしめ、國幣の對外價値安定上却つて支障を來らしむるものと認めらる。仍て我が方針としては、本邦側銀行券は、適當なる時期に國幣に統一せしめ、以て國幣價値の安定に資するを適當とすべし。然れども右統一に當りては、日滿經濟の連繫、殊に本邦よりの投資に對し、支障なからしむる樣最善の措置を講ずるの必要あるのみならず、治外法權の撤廢、附屬地行政權の調査乃至移讓、幣制統一後に於ける本邦側銀行に及ぼす影響及びこれに對する措置等、關聯考究すべき事項あるを以て、最も周到なる準備をなし、漸進的にこれが實現を計るの必要あり、因みに關東州は本方針による幣制統一の範圍には含まざるものとす。

右方針に基き先づ以て實行すべき事項としては、國幣價値の安定を容易ならしむる爲、朝鮮銀行の滿洲國に於ける營業に關し必要なる統制を加へ、中央銀行との間に適當なる業務上の協定を行はしめ、なほ同國に於て爲替管理を行ふに當りてはその實效を擧ぐる爲、本邦側の爲替管理上にも適當考慮を拂ふと共に、在滿本邦官民は事情の許す限り國幣を使用することゝし、殊に軍、滿鐵に於ては能ふ限り國幣を以て支拂ひを爲すに努むるものとす。

滿洲國財政部聲明

政府は攀てより、國幣の對日爲替相場安定に努め、今年九月初旬より、遂に國幣の理想的安定點たる、對日爲替相場パーを實現し、爾來二ヶ月、極めて堅實且順調に推移し來たことは、衆知の事實である。

而して、今回、日本政府に於ても、滿洲國の、この政策を諒解せられ、これに對し、能ふ限りの、援助を與へらるゝことになつたことは、滿洲國として、實に力强く感ずる次第である。これが爲、滿洲國の幣制の基礎は、著しく强固を加ふることゝなり、殊に從來動もすれば、國幣の安定に支障たりし、朝鮮銀行券に付ても、これを國幣に統一することの、根本國策を定められ、これが爲、各般の處置をとらるゝことを明にし、又在滿官民をして、國幣使用に努めしむる方針を表明せられたることはその實質上、精神上の效果、蓋し甚大なるものがあらう。

政府當局は固より、國民一同は、日本政府のこの甚大なる好意と支援とに對して、無限の感謝の念を抱くと共に今後、官民一致、益々財政の强化、產業の開發に力を致し、幣制の基礎を、磐石の安きに置き、以て日本政府の好意に應へんことを期するものである。

尙念の爲に附加することは、滿洲國の企圖する所は、幣制の統一强化であつて、日本側各銀行は、この根本方針の下に益々發展して、日滿貿易の促進、滿洲產業開發の爲、金融機關としての機能の發揮に、一層の努力を致されんことを希望する。

これに關聯して滿洲國外國爲替管理法は、康德二年(一九三五年)一一月三〇日勅令第百四十一號を以て發令せられ、同年一二月一〇日より實施せらるゝに至り、同時に財政部令第五十七號を以て「爲替管理法に基く命令の件」並に同部令第五十八號を以て「爲替管理法に關する施行手續」を發布何れも翌一二月一〇日以降實施されるに至つた。一方日本側政府もこれに協調して、昭和一〇年(一九三五年)一一月三〇日關東局令第六十四號を以て「關東州及南滿洲鐵道附屬地外國爲替管理規則中改正の件」及び昭和一〇年(一九三五年)一二月七日關東局令第六十九號を以て「關東州及南滿洲鐵道附屬地外國爲替管理規則施行細則中改正の件」を發令し以て滿洲國爲替管理の趣旨を在滿日本行政區內にも延長し、その趣旨の徹底を幇助することゝなつた。

而して更に一方日本大藏省及び滿洲國財政部は、共に滿洲中央銀行及び朝鮮銀行の業務協定を斡旋して、同年一二月六日左記覺書の如き「日滿通貨等價維持に關聯する兩行業務上の協定」に調印を了せしめ、同月二三日からこれを實施するに至らしめた。

協定覺書大綱

一、鮮銀は滿洲國通貨の統一を全幅的に援助し、日滿爲替パー維持に協力すること

一、滿洲國內に於ける鮮銀の預金並に貸付は原則として國幣建とすること（但し滿鐵附屬地は治外法權撤廢まで現狀のまゝとする、なほ間島省內は特殊關係がある爲例外とす）

一、鮮銀の特產貸付は全部國幣を以て行ふこと。

一、鮮銀の提出する鮮銀券に對しては等價を以て滿洲中銀は國幣と無制限に交換しかつ滿洲中銀は鮮銀の返還する國幣に對してはこれと引換へて等價を以て金圓を引渡すこと。

一、滿洲中銀の保持する鮮銀券は全部鮮銀に預金し、滿洲國幣の發行準備に加へること。

一、滿洲國爲替管理法の實施に關しては援助すること。

一、日滿南國間の送金は鮮銀を通じて行ふこと。

一、滿洲中銀の六ヶ月預金利子を引下げ、鮮銀の同預金利子と均衡をとつて預金獲得競爭を爲さゞること（現行滿洲中銀六ヶ月預金利子五分、鮮銀同預金利子三分八厘）註後に兩行共一定の都市に限り四分に決定發表された。

一、本協定期間は一ヶ年とす。

右中銀及び鮮銀の協定調印に次いで一二月一一日、日本大藏省は朝鮮銀行に對して鮮銀券撤收に關する大藏省令を發令し、鮮銀は滿洲國內に於ける業務に對しては可及的に國幣を使用することに努め、特に附屬地外の貸出と附屬地內に於ける特產資金の貸出とは國幣を使用すること、又附屬地外に於ける鮮銀券の發行は可及的速に廢止すべきこと（但し附屬地外の內間島省を除く）等を命令し、一二月二三日から實施せらるゝことゝなつた。又これと同時に在滿日本人側銀行たる正隆銀行並に滿洲銀行に對しても銀行條令第八條の二第一項によつて前記大藏省令と略々同樣な趣旨の滿洲國駐劄特命全權大使令第五八號が發令され、同じく一二月二三日から實施されるに至つた。

これに伴つて駐滿日本軍及び滿鐵は率先して滿洲內地に於ける會計收支に就いては國幣を使用すること又滿鐵附屬地に於ても可及的にこの方針を及ぼすべきことを決定し實行に入ることゝなつたが、この結果在滿日本側官民一般にも國幣使用の趣旨が徹底するに至つた。

斯くして鮮銀券の滿洲內地流通は國幣によつて置き替へられ、更に滿鐵附屬地に於ても行政權移讓の趣旨に鑑み漸次鮮銀券後退の方針を採ることゝなつた。この結果該地域に於ける鮮銀の營業は、漸次國幣によることゝなる譯であるが故に、關東州を除いた從來の滿洲內に於ける鮮銀券流通圈は擧げて國幣流通圈內に收めらるゝことゝなる態勢が定められた譯である。

大體叙上の經過を辿り、鮮銀券の滿洲內流通增加の傾向に伴れ、その發行高は事變直前六九、〇〇〇千圓餘であつたものが、昭和一〇年（一九三五年）一二月末には一二〇、〇〇〇千圓に及んで居る。これは啻に滿洲關係のみでなく、朝鮮に於ても、事變後所謂產金景氣等による一般景氣の好轉に伴ひ、資金の需要增大して來た爲めに、朝鮮內に於ても同行券發行增加の傾向が現はれて居るので、これを滿洲關係のみに於て增加したものとは認め難いが、然しこの巨額の膨脹に微し又軍關係の國庫金の支出その他一般金票經濟の膨脹等に鑑みば、滿洲關係に於ての增加も如何に著しいものがあつたかが察し得らるゝものがある。然しながら叙上の鮮銀對滿洲中央銀行の業務協定成立によつて將來は滿洲に於ける鮮銀券の流通が一掃せられる日が早晩來るべきことは當然で、未だ今日の實勢上にはその具象的な顯著な事象は認められないが、今後次第に具象化するであらうことは最早既定の事實となつたと云つていゝであらう。

第三節　滿洲國通貨今後の動向

一、滿洲國側通貨

滿洲國幣が日本圓と聯繫を保つことに關聯して、在滿（關東州を除く）鮮銀券の整理回收が行はるゝことゝなれば、滿洲通貨統一上殘る問題は鈔票の整理問題のみとなり、この問題の解決を見るに至れば、完全にその理想は實現することゝなる譯で、最早此の問題の解決も時日上の問題とされるに至りつゝある。而も日滿官民一致しての協力は、この問題の解決に關しても、圓滑なる歸趨を辿らしむるであらうことは、今日の狀勢に鑑みて最早些の懸念もない處である。

然らば滿洲國幣制の基礎は、近く名實共に完全鞏固なものとなるであらうことが明白となつた譯で、玆に又日滿一德一心の理想實現の基礎付けも共に完成の域に達しつゝあると云ふことが出來る次第で、日滿兩國の前途に輝かしき榮光が彌々光輝を加へつゝあることを感受せしめられるのである。

二、日本側通貨

横濱正金銀行銀票（鈔票）

前段の所述によつて、滿洲に於ける鈔票の機能は、四圍の狀勢の進化により、漸次舊來の特殊事情の解消し行くに伴つて、その存在意義が失はるゝ狀勢に趨きつゝあることが明かとなつた。然らば、その今後の運命も明白で、滿洲內（滿鐵附屬地を含む）に於ては、國幣を以て又關東州に於ては金票を以て整理せらるゝことが、その必至の勢であると斷ずることは、最早今日の勢に於ては、筆者の獨斷とのみは云へぬであらう。然し、玆に問題となるのは、關東州をも國幣流通區域とすること又は國幣を以て統一すべしと云ふが如きことが、今後の問題として、或は實際化せずとも云へぬのであるが、少くも現在に於ては、日本の方針としては、關東州を國幣流通區域と認むること又は國幣を以て統一せしむると云ふ意思のないことは、義の滿日爲替安定に關する聲明の中にも明示して居る處であるから、假りにこの種の問題が實際に生起することがあ

るとしても、それは第二段の先の問題であつて、現段階に於て若し鈔票の整理が行はるゝものとすれば、先づ關東州は一應金票を以てせらるゝであらうことは、事の順序として然らざるを得ぬことであらう。尤も最近馬場藏相が、朝鮮銀行券及び臺灣銀行券の日本銀行券による一元的統一の意嚮を表明したことが、新聞によつて傳へられた事實に徴する時は、若しこのことが、鈔票の整理前に行はるゝとすれば、自然關東州に於ける鈔票は、日本銀行券を以て整理せらるゝことゝなる譯である。然らば、これを一度朝鮮銀行券により整理し、更に再び日本銀行券を以て整理せらるゝことの二重の手數なることが豫見せらるゝ今日、或は鈔票の整理はこの便宜上、鮮銀券の日本銀行券による整理と同時に行はるゝと云ふ可能性もないではなく、又そうかと云つて、日本銀行券による鮮銀券の整理が急速に運ばぬものとすれば、矢張り二段の階梯を踏むことゝなるかも知れぬであらう。何れにしても不遠鈔票の整理と云ふことに就いての方針に關し、何等かの考慮が日本側當局によつて拂はれつゝあると云ふことは已に既定の事實であるものゝ如くである。

朝鮮銀行券（金票）

朝鮮銀行券の滿洲撤退は、已に方針決し、逐次實現の運に趨ひつゝあることは、前段所述の如くであり、鮮銀券としては、已に一應その方處が定まつた形であつたが、更に龔の馬場藏相の聲明によつて、これが日本銀行券によつて統一せらるに至るべきことが約束付けられるに至つたの隨つてそれが如何なる形に於て行はるゝかが、鮮銀自體にとつては多少の問題もあるであらうが、その流通圏に在る關東州に於ける通貨問題としては、寧ろ斯くなることによつて、便宜が加へられるであらうと云ふの一語に盡きるのである。斯くして、日、滿通貨關係が一層純一化し、密着の度を加ふるに至るべきことは、只歡ばしき事の限りと云ふべく、斯くの如く內に協調整備の實を收むる結果は、當然外に向つての兩國の備へは、更に一層の强靱性を加ふる所以であり、以つて光彩陸離たる兩國の前途には、更に輝かしき榮光が約束づけらるゝに至つたものと云ふことが出來るであらう。

是等の參考書の辭句をそのまゝ援用した部分が多いがこの點に就ては特に御寬容を仰ぐ次第である。

引用せる參考書

昭和七年十月發行　安盛松之助氏著　滿洲幣制の現在及將來
康德二年版　滿洲中央銀行編　滿洲中央銀行
康德二年中各號　滿洲國財政部理財司發行　理財周報
昭和四年四月發行　安田保善社　滿洲の通貨
昭和二年二月發行　橫濱正金銀行　大連を中心として見たる滿洲の金融爲替貿易
昭和三年十二月發行　滿鐵調査課　哈爾濱大洋票流通史
大正十五年四月印行　橫濱正金銀行調査係　奉天票の話
大正八年版　笠原博　滿洲の金融機關と通貨

第四章　貿　易

第一節　建國後の滿洲國貿易

概觀

「貿易上に現はるゝ現象形態は、國內經濟又は生產過程の對外的表現である」。滿洲國の貿易現象も又勿論この例外をなすものではあり得ない。從つて事變後の滿洲貿易は變革過程にある滿洲經濟を現實に反映し、「對外的に表現」してゐるのである。

では滿洲經濟は如何に變革しつゝあるか。多少の誤差を認識しつゝ、端的に云ふならば、その半植民地性の强化過程であり、その半封建性痲痺の深化過程である。換言すれば、滿洲に於ける日本勢力の不完全性から完全性への轉化の進行であり、反面、土着工業及滿洲農業の深刻な危機への進行の過程でもある。

だが、こゝでは、與へられた課題の關係上、滿洲經濟又はその生產過程の變革を分析しつゝ滿洲貿易の特質を抽出するのではなくて、逆に、貿易現象を觀察、展開しつゝ、貿易變化の理由付に必要な範圍內に於てのみ、變革過程にある滿洲經濟の實態の說明が要求されるに過ぎぬので、滿洲經濟の內部的詳細な說明は不必要となる。

では先づ、滿洲總貿易から見て行かう。

第一表　滿洲輸出入貿易（單位國幣圓）

年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
輸出	六八二、八五七、五七七	四八四、四三七、六五五	四八四、四六、五六五	四三〇、五七、五三三
(%)	100	七二、五	七二、五	六八、二

第四章　貿　易

年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
輸入	三三七、六五二、七四八	五二五、八三二、四三五	五九三、五六三、三四八	六〇四、一四九、三五九
(%)	100	一五、七	一七、六	一六、九
(+)	(+)二〇、四六四、〇八九	(−)六七、三五四、八〇〇	(−)二四、二三六、六二	(−)一八、〇五二、六六六

備考　滿洲國貿易統計月報

第一表に見らるゝが如く、最近の滿洲總貿易の趨勢は輸出額と輸入額とは積年正に全く反對の方向に進んでゐる。輸出に於ては、一九三二年に約六億一千八百萬國幣圓だつたのが三三年には四億四千萬國幣圓と急激に低落し、その後も三四年、三五年に於て四億四千萬國幣圓、四億二千萬國幣圓と衰退の一途をたどりつゝある。指數に於て之を見れば、一九三二年を一〇〇%として、その後七二%、六八%と文字通り悲慘な狀態を示してゐる。

輸入に於ては、一九三二年に約三億三千七百萬國幣圓だつたのが三三年には五億一千五百萬國幣圓と急騰し、その後も三四年、三五年に於て、五億九千三百萬國幣圓、六億四百萬國幣圓と上向に進んでゐる。之を指數に於て見ると、三二年を一〇〇%とすれば、三三年は一五二%、三四年は一七五%、三五年は一七八%と驚異的な增加を續けてゐるのである。

從つて、その貿易尻は一九三二年前迄の常態たる出超の歷史を破つて急轉回をなし、反對に、三三年以後は三三年に約六千七百萬圓、三四年に一億四千五百萬圓、三五年には一億八千三百萬圓の入超となり、入超の傾向を積年增大しつゝある。

かゝる輸出と輸入に於ける全く相反した現象の進展こそは、總括的に云つて、變革過程にある滿洲經濟の特質を如實に對外的に表現したものに外ならぬが、その詳細は行論の具體的な展開に俟つ事にして、こゝでは、只輸入が三五年に至つてその增加のテンポを緩和し、その增加に一定の限界を劃しつゝあるかに思はるゝ點を指摘するに止むる。

第二節　輸入貿易

次に滿洲輸入貿易の趨勢を詳細に調べよう。

第二表　滿洲輸入貿易に於ける各洲の地位

（單位百萬國幣圓）

年度／洲別	一九三二年	一九三三年	一九三四年
亞細亞洲	二九七・九	四七七・七	五〇〇・〇
歐羅巴洲	一七・四	二・八・八	二六・五
亞米利加洲	一〇一・九	三〇・五	三七・七
阿弗利加洲	〇・〇六	〇・〇一	〇・三〇
太洋洲	二・〇七	〇・八三	〇・九一
合計	三三七・七	五一五・八三	五九三・五六

備考　滿洲國外國貿易統計月報

上向の一線を畫きつゝある最近の滿洲貿易は、では一體、地理的に何處に最も緊密な關係を結んでおるであらうか。第二表に於て、各洲別に之を見ると、全體的に各洲共積年增加を續けてゐるが、その增加絶對額に於て、依然亞細亞洲が支配的であり、一九三四年には、亞細亞洲が全體の八六％を占めてをる。先づ輸入の急激の增加にも拘らず、それは依然、亞細亞に集中され、滿洲輸入貿易の集中性が强化されてゐる事を知る。

更に之を主要關係列强に於て見ると、第三表に示さるゝが如く、日本の地位の向上は驚異的であり、支那は反對に急激に低落し、米國、獨逸、英國、蘇聯は相對的に僅小な增加乃至減退を示してゐる。

第三表　滿洲輸入貿易に於ける主要列國の地位

（單位百萬國幣圓）

年度／國別	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
日本（朝鮮を含む）％	一九・七（六・四）	二四・四（六・八）	四八・六（六・八）	四六・六（七・四）
支那％	六二・一（一八・六）	二四・八（一五・五）	一七・九（九・八）	一三・三（九・九）
米國％	二〇・〇（五・九）	一九・〇（五・七）	三三・〇（一〇・〇）	三三・〇（一〇・〇）
獨逸％	一〇・六（一・七）	一〇・〇（一・七）	一三・〇（一・九）	一四・〇（一・九）
英國％	八・三（一・三）	七・〇（一・三）	九・九（一・四）	九・〇（一・三）
蘇聯％	七・〇（二・八）	五・六（一・三）	五・〇（一・〇）	六・四（一・四）
合計（其の他諸國を含む）	三三七	五一六	五九三	六〇四

備考　滿洲國外國貿易統計月報

日本からは一九三二年に一億九千七百萬圓輸入しておつたのが、三三年、三四年、三五年には三億四千萬圓、四億、四億五千六百萬圓と著增し、その輸入に於ける地位も一九三二年には全輸入に於て五八％だつた積年六五・八％、六八・八％と支配的になり、三五年には七五・四％と絶對的な地位を占むるに至つてゐる。反面、支那は三二年には約六千萬圓だつたのが積年低落して三五年には約三千萬圓に激落し、全輸入に於て占むる地位も三二年の一八％から一五％、九・六％となり、三五年には僅かに五％に過ぎず、第三位の米國に次第に接近しつゝある狀態である。

先きに滿洲の輸入貿易は亞細亞に集中性を有しておると述べたが、こゝに於て吾々は滿洲の輸入貿易は日本に集中性を有してゐると訂正せねばならぬ。換言すればこれは滿洲の輸入商品の決定的な絶對多數はメイド・イン・ジャパンであり、滿洲は完全に日本商品の獨占市場に轉化しつゝある事を示してゐるものであり、同時に輸入貿易に於ける支那の地位低下は、滿洲が過去支那本部の前期植民地だつた性格を今や完全に喪失しつゝある事を立證するものである。

事變後に於ける滿洲の日本商品による獨占化の傾向と支那本部の滿洲よりの分離傾向、かゝる相反せる傾向は消費資料輸入に於て特に判然と浮び出る。

以下輸入貿易を商品別に檢討し乍ら、かゝる日支の滿洲貿易に於ける相反せる傾向の樣相を展開しやう。

第四表　滿洲輸入品類別表　（單位國幣圓）

品名	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
本色綿布	一八・九四七・九三	二五〇・三五・三〇	一八・八四四・四四	二四・六〇・六四九・一
漂白或染色綿布	一三・三四八・一九	二八・一三・六九	二三・八二〇・一三五	二三・三五〇・六〇四
印花綿布	一三・一三・六〇三	一〇・二九三・九〇	一〇・九四八・四三〇	七・四八・三・三八
雜類綿布	二・三五六・二六六	三・七八〇・六一六	二・四三六・三五四七	二・九五九・四八四
綿花、綿紗、綿線	三〇・二六〇・〇八〇	三三・四四七・二九	二六・四三八・八三〇	一〇六・四七〇・四〇
其他綿製品	三・四四七・九三	九・〇〇一・八九九	一〇・九六三・三三八	二・一三七・二六六
亞麻、苧麻、及其製品	二九・七二九・三〇〇	二〇・三六三・三五	二〇・四四三・七二一	一八・九〇・八三・一九四
毛及其製品	一〇〇・六六〇・六六	一四〇・三一・三〇三	一七・二四四・三七二	一八・九〇・〇七・六六
絲（人造絲在內）及其製品	三・三七・七・九三六	一七・四四一・九三〇	二三・二一・九七・九	二・九三五・四一・二九
○金屬及礦砂	二・三五・八・二三一	四九・三六三・七三八	六九・三六〇・九二・九	六三・七六三・二六
○機器及工具	六〇〇・六〇・二〇四	九・三四四・六一一	二〇〇・三六・三六六	一四六・六二・三〇七
○車輛、船艇	三・三三・七八二	三・六九八・七四四	三〇・九四三・七六三	九・七八・三四四・四七二
○雜類金屬製品	九・六〇・八〇四	一三・七二三・二四四	二三・三〇七・七四三	三・八三六・七六八
魚介海產品	七・三五四・八三六	八・一六九・七六九	八・三三・九四二	八・三三六・八四一
蛋食、罐頭食物、日用雜貨	八六・四四・三五八	九・九二・九四八	九・八四六・九九九	一〇・三〇・八六三
雜糧及雜糧粉	三四・四九七・三九九	六三・四九・一三一	六三・〇九・一六四	六七・四三九・三六三
菓品、子仁、菜蔬	七〇・三一・六〇四	一〇〇一・四四二	九八・六三七一	二一・七六八・三三
藥材及香料	一・九四・九三四	三四・七三・八六〇	四・六〇〇・八七〇	三・六一七・四四三
糖	一三・六三四・七六	一六・九四三・八八	一二・九一四・四三	三・六三八・三五九
酒、啤酒、燒酒、飲水等	六・三八六・九六	一二・六六二・一〇一	六・九三九・六七	七・九四三・三四
煙草	九・三七七・三九	二・四四六・一三一	二・六六四四九	八・三六三・九三九
○化學產品及製藥	六・九〇三・七〇二	九・四四三・九四三	一〇・一五・七〇三	一三・一七〇・一九
染料、顏料、油漆、凡立水	三・〇八三・九六六	七・六〇一・九八一	三・六〇四・四四〇	六・九三〇・三四三
○燭、皂、油、脂、蠟、膠、松香	一四・七九三・三四四	二七・七五・四四四	三・九一〇・八一三	二・三四〇・六三八
書籍、地圖、紙及木質紙漿	一三・七四九・三八八	一九・六三七・三三	二・〇三九・六七八	三・〇三三・三六九
生皮、熟皮、及其他動物產品	二・三六八・〇八〇	四四四六・八三	六・四四八・九三	六・〇三五・九三五
○木材	三・三三・六八〇	九・二三・三七八	六・八六三・四九九	二・三〇九・〇九〇
木、竹、藤、棕、草及其製品	三・七八〇・三〇四	三・六〇六・六五五	七四〇〇・三四四	七・八九二・八〇四
○煤、燃料、瀝青、煤臂（柏油）	九七・一〇一・四四	三五・三〇七・三	七四〇・六六四	九七八・四四四・四七二
磁器、搪磁器、玻璃等	二・二八六・三八	三・六〇七・一三	四・三四四・一七〇	三・三八六・七六八
○石料、泥土及其製品	二・四三八・〇九三	九三・一〇三・三三	一・三九三・六七	六四・七・四三・二
雜貨	三・三〇三・八一三	二六・一一〇・三一〇	二八〇三・三六六	三六・三五三・三六六

第五表　滿洲國生產手段及消費資料別輸入額

（單位國幣圓）

	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
生產手段	三五〇・三七四	二四・一三九・九三五	二七・九三・六四六	三六・六三九・四六
％	100	二〇四	二六	三〇一
消費資料	三六〇・三九二・四七四	三六・一三四七・一四八	三七・四六・六〇三	三七・四六九・六四二
％	100	一三七	一三〇	一四三

備考　滿洲國外國貿易統計年報

財政部編による滿洲國外國貿易統計年報に從つて滿洲輸入商品を類別にして、之を表に示すと、第四表に見らるゝが如く、全ての商品類は多少のジクザックがあるにしても大體に於て上向の一途を辿りつゝある。精密性を缺除した事を自認し乍ら大略的に、第四表に從つて、建築材料、機械類等を生產手段とし、その他を消費資料と見做すと、第五表の如くに分類される。

この際、生產手段の中には金屬及鑛砂、機器及工具、車輛・船艇、雜類金屬製品、化學產品及製藥、燭・皂・油・脂・蠟・膠・松香、木材、煤・燃料・瀝青・煤膏・(柏油)、石料・泥土及其製品の類が包含されてゐるのである。

先に、第一表に依り、滿洲の輸入貿易は總體的に一九三二年を一〇〇とすれば、その後一・五二、一七五、一七九と激增したと指摘した。今第五表を得るに及んで、吾々はこうした輸入激增の現象は、全く生產手段輸入の瞠目すべき躍進に起因するものたる事を判然となし得る。生產手段輸入を一九三二年を一〇〇とすれば三三年は二〇四、三四年は二八九となり、三五年には三〇一と僅に三ケ年に三倍の增加をなしてゐる。その實際額に於ても三二年約七千五百萬圓だつたのが、一億五千萬圓、二億一千萬圓、二億二千萬圓と增加し、消費資料輸入額に接近を示してゐる。消費資料輸入增加額は生產手段の輸入增加に比較し、見らるゝ如く、頗る謙讓であるが、之は後述に讓り、先づ生產手段の輸入より見やう。

一、生產手段輸入

生產手段の輸入は事變後何が故にかゝる激增をなしたのであらうか。周知の如く、かゝる生產手段輸入增加の原因は、滿洲事變費、(一)滿洲國國費、滿鐵を通じ乃至民間直接の對滿投資、(二)の三要素に依り釀出された所謂滿洲建設ブームにその根據を橫へる。

註一　一九三一年度以降滿洲事件費額（單位千圓）

區分＼年度	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年	累計
一般會計	八八、三六	二八八、八四	一八六、三五〇	一八四、三五〇	一八〇、六三七	九三、二六〇
特別會計	八、四四	四四、三	五一、四八	四、三九	三、七四五	一八、五三
計	八八、八六一	二八八、八四五	一九一、四九九	一八八、三五九	一八四、三七三	九二、七八五

註二　滿洲國土木建築費

區分＼年度	一般會計	特別會計	地方費	計	需品に用ひる價款
一九三二年度決算	二、六五〇	二、六三	六三一	五、六五四	三、二一〇
一九三三年度決算	三、八〇	一、三三五	一、三三五	五、八九一	五、六九一
一九三四年度豫算	三、九九九	五、五八一	一、七六〇	一〇、八四五	一〇、八四五
一九三五年度豫算	三、九一	五、八三六	一〇、二七	三九、六六八	一〇、八四五
一九三六年度豫算	三、三〇	六、四一〇	四九	一、八〇一、八	四、九八四
				一、八〇一、九	六、三三

備考　一般會計及特別會計共軍政部關係の土木建築費を含まず

この中の幾分かは、關東軍司令部廳舍を初め、各地兵舍その他の建設に振向けられ、建設材料購入の源泉をなす。

註三　日本對滿資本輸出純增加額（單位圓）

一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年	累計
四四、六六三、六〇〇	一三〇、四四一、〇〇〇	二六八、八八八、〇〇〇	二七四、三六〇、〇〇〇	七八八、六八一、六〇〇

中、建國公債、北鐵讓渡國債、事業公債、三井、三菱對滿借款の滿洲國關係を引いた殘高六六八、三八一、五〇〇圓は滿鐵を通じ乃至民間直接の對滿資本輸出となつてゐるわけである。然してその內の決定的な絕對額は或は滿鐵の鐵道創出、補修、港灣建設等に、或は滿鐵を通じて遂行された滿鐵傍系企業の新設に、或は民間直接による企業新設に費されたが故に、殆んど、建設材料、その他機械器具類等の固定資本購入に向けられてゐる。

この三要素の中、建築材料、機械類等の固定資本構成部分を招來する上に、その絕對額より見て、最も根幹をなすものは、云ふ迄もなく、滿鐵を通じての(殆んど七割)乃至民間直接の對滿資本輸出部分であらねばならぬ。わけても滿鐵の役割は重大である。

何れにしろ、註に見らるゝ如き、巨大な資金が建設材料、機械類等購入の原動力となり、然も當該商品が滿洲に充分存在しない限りは、自然、之を輸入に俟たねばならぬ。

上述第四表の商品類別を更に詳別して、主要商品にして見ると第六表の如くになる。

第六表　滿洲主要建設材料輸入價額（單位國幣圓）

建築材料種目	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
工字鋼鐵、鋼鐵棒、丁字鋼鐵、水流鋼鐵	二六九、七二	一〇四、八〇六	一四九、九四〇	二、六九、八二四	
條	三、七〇六、三四	五、五七、八九四	九、八四二、〇七九	八、三〇九、一八六	
陽螺旋、陰螺旋、墊圈、釘(兩頭釘)、螺旋釘	四九、一八六	八二、七七	一、三四三、六〇七	一、〇八九、一四三	
鐵絲圓釘、鐵方釘	五四〇、一五六	七二〇、五三	四八七、〇五三	三九、二八八	
管子及其配件	一、二二三、一四八	二、九五三、六三〇	五、七二四、九六六	四六、二六八、六	
軌	五〇九、二九二四	八、九九七、七四一	一三、五四六、三二七	二、七二〇、四四六	
片、板、厚不及八分之一英寸	八四八、七四〇	一、四〇三、六二一	二、九九九、〇五五	三、六五三、八二八	
馬口鐵	七二、六六六	一八一、二四三	二、三八六、一六六	一、八四三、二〇七	
片	二、七七九、九九二	四、三六六、九九七	三、七二四、五六八	三、〇〇三、一四九	
絲	一、三五三、〇〇三	二、四三六、七六二	二、八三九、三三八	一、六四六、四四四	
建築用、構造用之各式配成鋼鐵體段	一、〇一四、一八八	三、〇五七、七〇三	六、三四四、五六八	三、九八二、六四四	
其他(可動的機具鐵道材料を除く)	一、〇四一、二四〇	六、五八二、三六	八、六六八、二〇五	三、九六八、〇五三	
枕木	五〇二、八六六	九、二五八、七五五	一、九四〇、九〇五	三、四三〇、二一六	
セメント	一、〇〇四、七六六	六、三八、二三三	七、八〇〇、六六六	一、八七七、〇四〇	
雜建築材料	三五一、九〇〇	三〇九、一五五	五二、一三三	三、四四三、四四五	
窓硝子	二九五、七八八	三五三、四四四	二八五、九七三	二五六、〇一七	
瓦	二、一八〇、八九八	二、一一〇、六五	一、〇四〇、四一〇	五四五、三五七	

	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
工字鋼鐵、鋼鐵棒、丁字鋼鐵、水流鋼鐵	一〇〇	三八八	五五五	四三四	
條	一〇〇	一五一	二六六	二三四	
陽螺旋、陰螺旋、墊圈、釘(兩頭釘)、螺旋釘	一〇〇	六五五	二五二	二一七	
鐵絲圓釘、鐵方釘	一〇〇	一四一	九〇	六三	
管子及其配件	一〇〇	二四三	四三一	四三一	
軌	一〇〇	一七七	二六六	二六〇	
片、板、厚不及八分之一英寸	一〇〇	一六五	三三五	三八〇	
馬口鐵	一〇〇	二五四	三三〇	四三〇	
片	一〇〇	一九八	二四四	一〇八	
絲	一〇〇	一九四	三一七	一三一	
建築用、構造用之各式配成鋼鐵體段	一〇〇	三〇一	六三五	三九三	
其他(可動的機具鐵道材料を除く)	一〇〇	五六六	八一〇	一、二一二	
木材	一〇〇	二六二	四七七	三八二	
枕木	一〇〇	三九二	六八二	三九三	
セメント	一〇〇	六三〇	七八六	三五三	

雑建築材料	一〇〇	八八	一三二	二二五
窓硝子	一〇〇	二六〇	二〇五	二五五
瓦	一〇〇	一六二	二七〇	六二七

備考　滿通國外國貿易統計年報より作成

第七表　鐵道建設材料輸入額

（一九三〇年千瓦關兩、一九三四年千國幣圓）

種目	一九三〇年	指數	一九三四年	指數
軌條	一、九八二	一〇〇	一三、四六六	六、二
機關車及炭水車	三、〇〇二	一〇〇	七、六八四	二二三
貨車及客車	三二八	一〇〇	一、三〇八	五〇三
其の他鐵道材料	一、九九五	一〇〇	八、六七八	二七九
枕木	二二	一〇〇	三四二〇	一、九八〇
計	六、六三三	一〇〇	三六、四六六	三五三

特に、建設の中に於て、尤も決定的な部分を占むる新線鐵道の創出及び舊鐵道の補修に依る鐵道建設材料輸入を拾つて見ると第七表の如く、驚異的な增加を來たしてゐる。

さて、「資本輸出は產業的供給を資本輸出國に保證する手段である」と云はれてゐる。勿論、日本對滿資本輸出もその例外をなすものではあり得ない。從つて、尨大な、そして獨占的な、上述日本對滿資本輸出は必然的に日本對滿商品輸出を保證し、隨伴し、結果する。同時に又商品市場としての支配化を招來するものであらねばならぬ。第八表は雄辯に之を物語つてゐる。

第八表　滿洲建築材料輸入先別百分比

輸入先別	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年第一四半期
日本	八三四	八二九	八六八	七七三
朝鮮	—	〇六	〇二	一四七
中華民國	三五	三三	〇五	—
香港	〇五	—	〇五	—
ソヴエート聯邦	〇三	〇四	〇二	〇七
英國	一七	一五	〇三	〇七
佛蘭西	一二	〇三	—	—
獨逸	三六	三六	〇九	三三
白耳義	二〇	〇〇	五二	二〇
和蘭	三〇	—	一三	〇四
米國	〇七	四〇	一〇	〇五
其他	〇三	一四	〇三	〇六
合計	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇

備考　一、葉鐵、針金及鐵棒、角鐵、ボルト、留れぢ、目釘、座鐵、洋釘、管類及締金、軌條、桶、格條及部分品、木材、枕木、セメント、雜建築材料、その他鐵道材料、窓硝子、砂利、煉瓦を包含す。

二、「滿洲建築材料輸入に就いて」（滿蒙時報第一七九號）より引用。

一九三一年には日本（朝鮮を含む）よりの建築材料輸入が全體の八三・四%を占めてゐたのが、三二年には八三・五%、三三年には八九・九%と支配的になり、三四年第一四半期に於ては九一・九%と完全に獨占的になつてゐる。從つて、上述尨大な建設材料の輸入增加は全く日本商品の獨占下に於て遂行された事を知り得る。繰り返す迄もなく、こうした生產手段輸入增加を醸出した根源は日本對滿輸出資本ではあるが、吾々は更に、當該商品輸入の道を平坦ならしむる爲めの、關稅及び滿洲鐵道の作用を見逃してはならない。

一九三三年七月に斷行された第一回滿洲國關稅改正の主旨は、周知の如く、暫定的に、先づ、支那時代の不合理なる關稅率中特に高率にして輸入阻止の狀態にあるものを低下し、併せて折柄建設途上にある滿洲國建設事業材料の關稅を減免して、その建設を促進せむとするにあつた。故に、「建設事業に便益供與の爲」、釘、筒、管及その繼手、螺施釘、鋲、ブリキ板（無地）ブギ板（古）、板、ペイント、セメント、タイル、別號に揭けざる石、泥土及其製品、別號に揭けざる建築材料の一二種を夫々減稅し、同時に「產業奬勵の爲」に、鐵箍、鑛山用機械及機具竝その部分品、製鋼及熔鑛用機械及機具竝にその部分品、農業用機械及部分品、小型機械及手工具、配線、送電用電氣材料及附屬品、瓦斯計、水量計、アムメーター、ヴォルトメーター、ワットメーター及その他類似の計器、硝石、硫黃、枕木等々の減免をなしてゐる。

鐵道運賃負擔に於ても、滿鐵は、木材（四級品に限る）石材（四級品に限る）砂利及砂、セメント、火山灰、石灰（生石灰を含む）煉瓦（貼煙瓦を除く）、瓦類、疊及疊表類（床、機、縫系を含む）建具は各扱二五%の割引をなしてをり、一九三六年二月一日より施行された新運賃は舊運賃に於て砂利土砂、煉瓦等が四級だつたのを六級に、枕木、セメントは五級に入れ、後者に對しては一車扱、普通又は特定運賃共二十五%の割引をなし、疊、疊表疊床、建具は各扱二十五%の割引をなし、更に、遠距離遞減の採用と相俟つて厚い庇護を受くる事になり、外に軍使用のものは官用品として五〇%の運賃割引となり、滿鐵自體の消費物品は社用品として著しい輕減をなされ、現實に於て、社用品ならざる社用品も相當數に上るものと見らるゝ。

關稅及鐵道運賃に於ける生產手段輸入に對するかゝる厚い庇護は、滿洲國及滿鐵の性格規定に重要な材料を提供すると同時に、それの生產手段輸入促進に對する役割も又高く評價されねばならぬ。

さて、吾々は、生產手段輸入の部面を說明し終るに先立つて、再び、第五表、第六表を吟味する必要に迫られる。なぜならば、吾々は、生產手段の輸入は、一九三五年に至つて、新しい段階に到達した事を見逃してはならないからである。第五表に於て見らるゝが如く、生產手段輸入は一九三二年を一〇〇とすれば一九三三年は二〇四で約二倍に增加してゐる。

更に一九三三年を一〇〇とすると一九三四年は一四〇であり、約一・四倍の增加であるが、三四年を一〇〇とすれば三五年は一〇四で、その增加率は殆んど零に等しい。

第六表に於て、建設材料を商品別に之を見ると、全體的に三四年迄驚異的に增加しておつたのが、三五年に至つて、鐵道材料その他二三の材料を除いては、殆んど全部が寧ろ減退の方向に進んでゐる。建設材料增加の決定的な支柱だつた鐵製品、木材、枕木、セメント等の著しい（中には三四年に比して半減的な）減退を見る事が出來る。

この事は吾々に對し、生產手段輸入は、三四年を頂點とし、三五年に至つて、全般的な停滯乃至減退の傾向にある事を敎ふるものである。而してこの事は、次の諸原因に基くものと思料せられる。

（イ）たゝへられし滿洲建設ブームも三五年を契機として、一應の完了を遂げた事。

（ロ）事業開始につれ經濟的營利性より國策的色彩に偏重してゐた輸送通信諸機構及び原料資源確保機構、その他諸企業の再檢討が今や叫ばるゝに至り、その營利性の恢復が資本の必然的要求として具體的に擡頭しつゝある事。從つてかゝる客體狀勢は投資主體たる日本金融市場の現狀と相俟つて、商品輸出の原動力たる日本對滿資本輸出の發展に對し一定の限界度を劃しつゝある事。

（ハ）日滿ブロックの當初からの計畫にも拘らず、滿洲新設企業は日本產業と相剋する商品生產を開始し、從つて日本商品の進出を阻止し、或は兩者の矛盾を激化しつゝある事。

例へば、生産手段輸入増加の基本的支柱たる、セメント、鐵鋼、木材等に於て之が顯現しつゝある事。

二、消費資料輸入

次に消費資料輸入に移らう。先に第五表に於て、大略的乍ら、吾々は滿洲の消費資料輸入は一九三二年の約二億六千萬圓から三三年、三四年には三億六千萬圓、三億七千萬圓と増加し、三五年には三億七千七百萬圓となり、一九三二年を一〇〇とすれば三三年は一三七、三四年には一三〇、三五年には一四三と増加しつゝあるを見た。從つて第五表のみに於ては滿洲消費資料輸入は積年増加の一途を辿つてゐるかに見えるも、之を重要輸入商品別に次の第九表に於て見るも大體同樣の事が云へ得る。

第九表　滿洲主要消費資料輸入額（單位國幣圓）

	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
生綿布	一八、九四五、九二三	二七、〇九五、三五〇	一七、一三五、九九二	二四、六二六、四九二
漂白或染色綿布	一三、三四八、一九九	二八、一三二、六五九	二七、三五〇、六〇四	二五、三五〇、六〇四
捺印綿布	五、一三二、六〇三	一〇、二五五、九〇〇	一〇、九四八、四三〇	七、四六三、三八〇
其他綿布	二、三四六、二六六	三、七八三、六六〇	三、四三九、五四〇	二、九五九、四八四
棉花	一六、七一二、六八〇	一二〇、四六八、〇一八	三、三六五、七一七	九、四〇〇、六五三
綿絲	一三、一九六、〇六六	二、六五七、〇〇四	二、四〇五、八〇九	九、一八五、四五〇
亞麻、苧麻、火麻、及其製品	二、九七二、九〇〇	二〇、三五六、三五五	二〇、四六三、七二一	一八、九二一、一九四
茶	二、八一〇、四三四	三、三二三、四四〇	三、〇三三、一九〇	三、二五六、〇一三
砂糖	一五、六五四、七一六	一六、九五五、八二八	一二、九一四、四三三	一二、九六八、三八九
紙卷煙草	九、七六七、二九二	二、四三六、一五一	二、六六四、四九九	八、三一六、五五九
毛織物	一〇〇、一六六、六〇六	一四〇、四三、一〇〇、三	一七、二四四、五七三	一八、九一〇、七六六
絲（人造絲在內）及其製品	三、三二五、九五六	一七、四四一、八五〇	三、三二九、六六九	二、九三四、一二九
米及粟	一、八八九、四四〇	四、〇二九、八一九	七、四六六、四三五	二、一五七、二四〇
小麥粉	三、二五九、四四八	五六、六七八、九四六	五七、〇五八、三二一	五三、九八八、五八四
染、顏料、油漆類	三、〇八三、九六六	七、一六二、九八一	五、六〇八、四四〇	六、五四四、九〇三
書籍、地圖、紙及木造紙質類	一、三七四、九五一、八	一九、一六七、七八八	三、一〇五、九六六、八	三、三〇三、三六九
ゴム	三、八五一、〇一六	七、五二二、二三三	四、六五三、六五五	七、六八六、六二四
靴	一、八五一、〇一六	七、五二二、二三三	四、六五三、六五五	七、六八六、六二四

滿洲輸入消費資料の決定的な購買者は、云ふ迄もなく、滿洲全人口の九〇％近くを占むる滿洲農民であらねばならない。從つて、輸入消費資料の増加は一應滿洲農民の購買力増加に基因するのではないかとの疑問を持つ。だが、强力な外來資本と封建的な收取機構の壓迫の下に、深化し行く植民地的農業恐慌に沈湎しつゝある滿洲農民がその購買力を増加したとは到底立證し得ない。反對に、滿洲農民購買力の減退に對しては、吾々は幾多の事例を掲げる事が出來る。(四)

註四　一例を、全人口に對しより農民人口の占むる地位の高いそして文生産手段輸入にはそれ程活潑でない北滿にとらう。

哈爾濱日本商工會議所の調査に依れば、北滿輸入品は積年次の如になつてゐる。

（單位百萬圓）

一九二三年	一九二六年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
一九	三三	三〇	一九	八五	八〇	八一	八一
一〇〇〇	二一六	二四八	九〇〇	四四七	四三七	四二一	四二六

備考　哈爾濱日本商工會議所「北滿經濟月報」二一頁

然して、同會議所報告には北滿への商品輸入の約七割内外は滿州人需要に依るものだとある。從つて、表に見らるゝ三一年以降の急激な減退は滿人の需要品のみに限ればモットひどい數字になるであらう。

更に、こうした減退は北滿工業品に依つてカバー代替されたものかと云ふと、事實は反對に北滿工業が輸入商品に犧牲にされつゝあるのである。

かくて、滿洲消費資料輸入の増加原因は全く農民購買力以外に之を求めねばならぬ。そこでこれの説明として、一應日本人口の増加、(五)滿洲事變費、(六)土着工業の犠牲、(七)の諸要素が擧げられる。

註五

（在滿邦人人口累計比較）

一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
八、三五、八六七	八、六四〇、〇三三	九、一四、七二九	一〇、〇一二、三五〇	一〇、八七七、六二三

註六　先に掲げた如き、滿洲事變費の一部は、關東軍の糧秣、食料品、給與となり、消費資料購入の一翼をなしてゐる。

註七　滿洲土着工業恐慌の深鋭化過程、即ち恐慌を契機とする土着工業諸形態の分解、崩壞過程、及び外來商品のそれの代替過程は「滿洲經濟年報」一九三五年版「滿洲工業恐慌の特質」參照。そしてこの原因に基く、消費資料輸入増は量的に見ても最も高く評價されねばならぬ。

だが、これ等の諸要素は、積年の滿洲農民購買力減退とにも拘らざる消費資料輸入増加とのギャップを埋合すには充分だとは云ひ得ない。成程、日本人口の増加は主として日本人消費と見做さるゝ毛織物、米及粟、書籍、紙類等の増加（第九表參照）を招來してはゐるが、その他の支配的な消費資料の輸入増加を説明するには上述の三要素はその絶對値より見て餘り有力であるとは斷言出來ないやうだ。

では一體この疑問符は何に依りて解決されるであらうか。不思議にも疑問の解決は滿洲では之をなし得ないで、手品の種は支那に於て見出される。と、云ふのは、第十表に於て知らるゝ如く、一見大速に輸入されて、滿洲消費に充用されたかに見える商品の約三割近くが、支那に特殊輸出されてゐる事である。その額も三三年一億一千二百萬圓、三四年には一億二千二百萬圓と増加し、三五年には、更に著しく増加傾向が擴大されたものと見做されてゐる。(八)

註八　「一九三五年十一月南京政府に絶縁狀をたゝきつけて」冀東政府が獨立して以來、「新政權異變が拍車となりて」、對北支密輸出は「木戸御免とばかり大手を振つて活躍し出し」、「商船隊と云はれる關東州置籍の發動機船數は、その初め三十七、八隻であつたのが、またゝくまに増加して現在では總數二百餘隻に達しており」これらは何れも四十トンから百トン程度のものであるが、四百トンから一千トンと云ふ堂々たる氣船も七、八隻參加した。北支行貨物の激増で船運賃は昂騰するし、うけに入つた船主は、この時とばかり內地方面から盛んにボロ船を買ひ込んだのである。新店開業のニワカ船主も擡出した。」程で、南京政府の日貨排斥策の高率關稅障壁（人絹二百ポンドに付二百六十四元、砂糖百斤につき二十一元、紙煙草一箱につき百三十七元）を難なく乘り越へて行く商船隊の儲けはボロいものに違ひない。忽ち北支成金が續出した。」とある。そして「この新政府管內に陸揚げされた貨物は必ずしもその地帶のみで消費さるゝものではなく、右へ左へと流れ天津、青島附近ところか遙か南京あたり迄南下する」そうである。

「經濟滿洲」昭和十一年四月一日「所謂商船隊の針路」より。

第十表　關東州に於ける特殊貿易（單位百萬國幣圓）

區分	一九三三年	一九三四年
大連港總輸入額	三六九	四四九
（內譯）滿洲國純輸入及州境經由密輸入推定	三二九	三〇六
再輸出及州內消費	三六	三一
對支特殊輸出	二三	二三

備考　猪谷善一氏「日滿支經濟論」一五頁

滿鐵調査月報第十六卷第一號三九頁

そして「その特殊貿易の對象となつてゐるのが主として、綿織物、人造絹絲及絹布、砂糖、小麥粉その他雜貨であり、……その大部分は日本商品と推定」されてゐる。（「日滿支經濟論」猪谷善一著一五頁）

かゝる對支特殊輸出の増加は支那の排日高率關稅に對する報復的な抗議に外ならないとするも、ともかく、これの滿洲消費資料輸入現象に對してなす役割は高く評價されねばならぬ。對支特殊貿易のかゝる累年の尨大數が、表面的な滿洲輸入貿易統計からマイナスされる事は、先きに

掲げた如き滿洲農民の購買力減退にも拘らず、滿洲輸入消費資料が增加すると云ふ假裝性に對し、最も有力な反證を與へ、眞實な消費資料輸入增加に對し自ら否定的な材料を提供する事になるであらう。

さて、先に、吾々は「事變後に於ける滿洲の日本商品による獨占化の傾向と支那本部の滿洲よりの分離傾向、かゝる相反せる傾向は消費資料輸入に於て判然と浮び出る」と一言して置いた。從つて次に滿洲消費資料輸入に於ける日支の交替傾向を見やう。

先づ、支那より滿洲への輸入商品を見ると、第十一表に見らるゝ如く、その殆んど全部が工業的消費資料にして、その總額のうち、所謂完成品（綿織物、小麥粉、卷煙草、絹織物、紙、衣類、麻袋）は五八%に及び、半製品（綿織絲、茶）は一六%に及んでおる。

第十一表　滿洲に於ける支那よりの主要移入品

（一九三〇、三一年二箇年平均）

品目	年實額（千海關兩）	百分率（%）
綿織物	一七、二九三	二六・七
小麥粉	八、一六五	一二・六
綿織絲	八、〇四九	一二・五
卷煙草	四、八六九	七・五
絹織物	二、八〇六	四・四
紙	二、三一〇	三・六
茶	二、〇〇四	三・一
棉花	一、八〇四	二・九
衣類同附屬品	一、二〇八	一・九
麻袋	五六八	〇・九
其の他	二、五六九	三・九

備考　「滿洲國外國貿易年報」によりて作成す

即ち之は滿洲對支那本部の關係は滿洲より支那への移出品が食糧農產物及生產原料品が主たる事との綜合に於て、滿洲は支那本部の前期植民地的分業關係に立つておる事を示してゐる。

こうした滿支關係は、だが、北支對滿洲に於て見らるゝのではなくして第十二表に示さるゝ如く、主として中支と滿洲との關係に於て判然としてゐる事は注目に價する。何故なれば、この滿洲と中支との商品關係は、北支と中支との商品流通に於てもほゞ同樣だと云ふ事と相關して、商品的には北支滿洲は共に中支に對し原料、食料の供給地であり、その工業製品の販賣市場たるの性格を持つてゐる事を明示すると同時に、中支特に上海工業資本の一應の性格規定を必要ならしむるからである。

第十二表　滿洲に於ける支那よりの移入貿易

（單位千海關兩）

	一九二九年	一九三一年
北支	一六、〇〇一（一七・〇）	一〇、九六三（一六・〇）
中支	六八、三三三（五四・〇）	三、三六〇（五〇・五）
南支	三、七二一（一・八）	一、一三〇（一・七）
その他誘港及露支貿易	三、四三六（一〇・四）	一、一九一（一・八）
合計	九、三二四（一〇〇・〇）	六、六二九（一〇〇・〇）

備考　北支とは奉皇島、天津、龍口、芝罘、威海衞、青島の六港
中支とは揚子江沿岸及中部沿岸誘港
南支とは南部邊境地域を含めての南支誘港の夫々の背後地を意味す。

さて滿洲輸入消費資料に於ける日支の代替傾向に移らう。之に就ては次の第十三表が有力なる資料を提供してゐる。

第十三表　滿洲主要消費資料輸入に於ける日支の地位（單位國幣千圓）

品名＼年度	一九三二年 總額	一九三二年 日本	一九三二年 中國	一九三三年 總額	一九三三年 日本	一九三三年 中國	一九三四年 總額	一九三四年 日本	一九三四年 中國	一九三四上半期 總額	一九三四上半期 日本	一九三四上半期 中國	一九三五上半期 總額	一九三五上半期 日本	一九三五上半期 中國
綿絲	三、六四一 100	三、七七一 二九・八	八、八四九 六〇・〇	二、一七一 100	七九〇 三六・九	一、三八一 六三・八	二、三三三 100	四三四 一八・六	一、八九一 八一・四	一、七一四 100	三六六 二一・四	一、三四八 七八・六	二、六六〇 100	四六四 一七・五	二、一九六 八二・五
綿織物	四、〇一三 100	三、七〇〇 七三・三	一、〇一二 二四・〇	六、八〇三 100	二、六六一 三九・一	四、一四二 六〇・九	六、三六〇 100	一、六一四 二五・七	四、七四六 七四・三	一、八一四 100	六三六 三五・〇	一、二七八 七〇・〇	六、八〇三 100	二、一六一 三一・八	四、六四二 六八・二
小麥粉	三、三九一 100	一、九九三 六一・八	一、〇六六 三二・二	三、六六九 100	一、三六一 三七・七	二、三〇八 六二・三	二、二〇〇 100	一、〇八一 四九・二	一、一一九 五〇・八	一、一三六 100	四三〇 三八・〇	七〇六 六二・〇	二、二〇〇 100	一、〇一四 四五・七	一、一八六 五三・〇
茶	二、八一〇 100	一、二九一 四六・〇	一、四二一 五〇・六	二、一四〇 100	一、一六一 五四・〇	一、〇四一 四八・六	一、一七〇 100	一、一二一 九五・二	一、〇四一 八七・〇	一、一四〇 100	一、一一一 九八・〇	一、〇四一 九一・〇	一、一七〇 100	一、一一一 九五・〇	一、〇四一 八七・〇
煙草(2)	九、四九三 100	六、六六 七〇・八	四、四八九 五八・七	一、二四九 100	一、二六八 一〇・一	一、二四六 九九・二	一、二四四 100	（一、二四〇） （九九・七）	（一、二四〇） （九九・七）	一、二四四 100	（一、二四〇） （九九・七）	（一、二四〇） （九九・七）	一、二四〇 100	（一、二四〇） （九九・七）	（一、二四〇） （九九・七）
紙	七、六三一 100	四、四八九 五八・七	二、九三二 三八・二	一、九九四 100	一、二九六 六五・二	一、四四四 七二・〇	一、三四四 100	一、〇四四 七七・〇	二、八六七 二一・三	一、三四〇 100	一、〇四〇 七七・〇	二、八〇〇 二〇・九	一、三四〇 100	一、〇四〇 七七・〇	二、八〇〇 二〇・九

備考　再輸入を含まず。(1)絹織物一九三四年及三五年各上期分は絹毛及人絹毛の交織を含む。(2)紙卷煙草、葉卷煙草及葉煙草但一九三四年以降の括弧内數字は少額の葉卷を含まず。

先づ、滿洲主要輸入消費資料に於て、日支の地位が比較的代替してゐない、從つて又代替し得ない困難な事情下にある綿糸、茶、煙草から說明しやう。

綿糸の輸入に於て、日本は成程、その地位に於て、三二年の一二九・九%から三三年、三四年、三五年（上半期）と積年三八%、四三%、六三%と高められ、支那からの輸入は反對に一九三二年の七〇%から三三年、三四年、三五年（上半期）と年經るに從つて、六一%、五六%、三六%と減退し、三五年に至つてその地位は全く、反對になつてはゐるが、その日支の代替は相對的にさ程顯著ではない。これは、在滿織布業は右撚綿絲を使用しており、日本內地製の左撚絲の使用の爲には織機の變革を必要とするが故だと見做される。

茶に於ても、成程、日本商品は一九三二年の三十二萬圓から三三年、三四年の五十四萬圓、八十五萬圓と增加し、三五年の上半期は三四年の上半期に比し、二十六萬圓から三十七萬圓と增大して專ら上向の一途を辿つており、從つてその總額に對して占むる地位も三二年の一一%から三三年、三四年、三五年（上半期）と遂年、一六%、二八%、三五%と進展しておるに反し、支那からの輸入はその地位に於て、反對に、三二年の八六%から積年八〇%、六八%、三五%と低落してゐる。

だが、その代替現象は相對的に、とり立てて顯著だとは云ひ得ない。之は云ふ迄もなく、日本茶は在滿邦人の消費對象であり、支那の花香茶

は滿人の消費對象であり、民族的な嗜好の相違が兩者の代替を困難、不可能にしてゐるに過ぎぬ。（警言ではあるが氣候の關係その他よりして茶は滿人にとつて、その生活上不可缺のものなる事は人のよく知る所である。にも拘らず、滿人消費にその對象を限らるゝ支那茶の輸入減は滿人特に滿洲農民の購買力減退を敎示する好材料であると共に、日本人にその消費對象を限定せらるゝ日本茶の輸入增は在滿邦人人口の增加による消費資料購入に對し適切な指示を與へてくれる。）

煙草の輸入に於ては日本は尙低位にあり、支那からの輸入も一進一退の狀態にあるは、支那からの輸入煙草は完全に英國資本の生產品であり、滿洲國內煙草生產も英米資本の支配下にあり、換言すれば滿支の煙草生產は英米資本の獨占下にあるに對し、當該部門に於ける日本資本の侵出は未だ脆弱な事を現實に表示してゐるものに外ならぬと見られ得る。

次に、滿洲輸入消費資料に於て、殆んど完全に日本が支那に代替した主要商品、綿織物、絹織物、小麥粉、紙に就いて見やう。

第十三表に見らるゝ如く、綿織物輸入に於て日本からの輸入は一九三二年の約三千萬圓から三三年、三四年に於て、五千八百萬圓、六千二百萬圓と增加し、三五年上半期は三四年上半期に比し二千五百萬圓から三千一百萬圓へと增加しており、總輸入に對する地位も三二年の七三％から八四％、九一％、と高騰し、三五年上半期に於ては九八％と完全に獨占的になつてゐるに反し、支那からの輸入はその額も低下、その地位も三二年には二四％を占めておつたのが三五年上半期には僅か一％と悲慘な狀況をかこつてゐる始末である。

絹織物、紙に於ても、同樣、第十三表に示さるゝ如く、三五年上半期に至つて日支の完全な代替が行はれ、日本商品の獨占が完成されてゐる。

小麥粉に於ては、第十三表の如く、支那からの輸入は三五年上半期に至つて殆んど完全にシャット・アウトされてはゐるが、日本商品の地位も目立つて上騰せず、從つてその獨占が發展せずに停滯してゐるのは、濠洲製產の小麥粉がその價格急落を武器にして進出して來た事に基因するものであり、支那からの小麥粉はこの意味に於て、日濠兩小麥粉に壓搾死せしめられたと云はねばならぬ。

以上の如き支那商品の滿洲輸入に於ける累年にわたる激落は滿洲國が關稅を接收して後、支那本國品を外國品と同待遇した結果、支那商品は日本商品と對等の競爭をなさゞるを得なくなつた事、及び、支那本國は滿洲國を認めず、對滿移出商品に對しては轉口稅を課し、その他、機製洋式貨物稅を課する等、支那商品の競爭能力を減退せしめた事にその主たる原因を求め得る。

次に、先にも一言せる如く、こゝに注意を要するのは支那工業資本の性格である。何故なれば、滿洲輸入綿絲に於て、その右撚か左撚かが、日支の代替傾向を阻止するモメントとなつてゐると述べたが、支那工業を分析すると、支那製綿糸の殆んど一〇〇％は在支日本資本の紡績品たる事が立證されるので、內地品を左から右へ撚れ直す必要もなくなるし、又滿洲に輸入される支那綿織物も殆んど全部が、在支日本資本の製品で純粹の支那資本製品は僅かに上海製大尺布のみでその額の僅小な事も判然とする。從つて、現象は中國からの輸入でも、本質は擬態化された日本商品の輸入に外ならぬものが現實に存在してゐるからである。

かくて、吾々は內地品であると、擬態化された日本商品であるとを問はず、これを綜合して觀察する時、日本は完全に支那に代替して滿洲消費市場を支配し、又は支配せんとしつゝある事を承認せざるを得ない。（勿論、正確な數字は揭げ得ないが、支那の滿洲に對する密貿易—それが或克であれ、長城線であれ—を相當高く評價せねばならぬ事は必要ではあるが）

次に、生產手段輸入に於て述べしが如く、消費資料輸入に於ても、滿洲國が持つ關稅政策と滿鐵が掌握する鐵道運賃の日本商品輸入に對して爲す促進作用は看過する事は出來ない。だが、本論の任務は、その詳細を展開する事ではなく、その範圍は日本商品輸入の促進作用の點に限定さる。從つて、關稅及運賃の滿洲經濟に對して持つ意義、影響及び近く斷行さるゝと聞く第三次關稅改正への見解等に就いては省略せざるを得ない。

關稅に關しては、一九三三年七月の第一次改正に於て、「財政の現狀に鑑み、財政收入に著しく減少を來すが如き改正」は避け、暫定的に、その踏襲せる中國海關に於て「著しく排外的色彩ありと認むるもの」、「著しく產業保護的色彩ありと認むる稅率にして、我國に之が保護に該當すべき產業なきもの」、「主として生活必需品にして特に高率なる爲、輸入阻止の狀態にあるもの」と見做される消費資料十四品目の稅率を改正し、その關稅負擔を緩和してゐる。(註九)

註九　(a)　著しく排外的又は一部の產業保護的色彩を有するものとして、莫大小製衣類、靴下、ターキッシュ・タオル、家庭用及洗濯用石鹼、麥稈製及藺製帽子、陶磁器。

(b)　生活必需品として特に高率なる爲輸入阻止の狀態にあるもの、腿帶子、綿ブランケット及ブランケット、別號に揭げる席地、地下足袋、鮮魚、普通印刷用紙及新聞印刷用紙、別號に樣げざる席、地下足袋。

だが、第一次關稅改正に於ける範圍の狹隘性は、文字通り、「一般」の期待を著しく裏切り、その後「現行滿洲國關稅は依然として中華民國の排日貨的國定稅率を踏襲し以て本邦商品の進出に對して不當の重壓を加へつゝある」（昭和九年三月於大阪、滿州國綿物輸入關稅低減期成同盟大會決議文）が故に、滿洲國關稅全般的改正要望は內地商工資本、在滿日本商業資本の間に强力に擡頭しつゝあつた。

こうした抗議は、他方、主として(1)關稅獨立＝中國品課稅、(2)建設材料その他生產手段輸入增加の二大支柱に基く關稅收入增加及び國內稅制の整備に依る滿洲國財政の關稅改正に對する基礎確立と統一されて、一九三四年一一月の第二次關稅改正となる。

第二次關稅改正の目標は、(一)從量稅率と從價稅率との不均衡是正、(二)財政關稅の本質に合致すべき稅率の改正、(三)產業政策に適應すべき稅率の改正又は新設、(四)內國稅制の是正、(五)分類の合理化にあり、その改正品目も輸入關稅に於ては百十八品となつてゐる。(註十)

從つて輸入稅は一律に引下げられたものではなくて、物價の低落及び爲替相場の變動に依り從量稅に比し著しく低率となる從價稅の引上、國內產業保護又は財政收入關係の點よりする一部分の引上、新設が併用され、「全體的には財政的關稅たる任務を失はない程度に於て國內產業保護の色彩を與へたもの」（山中四郎、日本對滿商品輸出の特質、三四頁）と見做されてゐる。

何れにしろ、全般的には引下げられたものが多く、この點、民國十九年（一九三〇年）の中國關稅改正に於て意圖された排日的高關稅は日本商工資本の要求の線に沿ふて漸次改變せられつゝあるものと見なければならない。同時に行はれた松花江轉口稅廢止、松花江航運洋貨課稅制度の廢止、內國稅、附加稅の形式上の廢止も國內市場の統一の一資料と見る事に依り、一種の商品輸入の促進劑と思考し得るでらう。

註十(a)　從量稅率と從價稅率との不均衡是正。

これの持つ意義は(イ)綿布關稅に於ける從量從價の不均衡、欠陷をねらつて爲された日本紡績資本家の合法的脫稅を防止した事。

(b)　七〇％を占むる高級綿布關稅を引下げ、三〇％の低級加工綿布の引上げにより、「日本大資本紡績の利益と零細織布の壓迫とをもたらし、上級品生產の日本商品を下級品に對して有利な地位に立たしめた」事にある。

(c)　財政關稅の本質に合致せしむる爲、財政關稅の本質に合致せしむべき名目にて引下をなしたものは、絹綿交織糸類、鮑、乾魚及燻魚、長切昆布、罐詰及罎詰の食料品、清酒、普通印刷用紙及新聞印刷用紙、琺瑯鐵器、傘。

(d)　產業政策的見地よりの改正、及び內國稅整備に依るもの。

この兩者に關聯して、意義高いのは小麥（稅番三〇四）の新設と小麥粉（稅番三〇五）の新設である。

滿洲消費資料輸入に於て重要性を持つてゐる小麥粉に對する課稅は一應國內土着製粉業保護の粉飾を裝ふてはゐるが、之は寧ろ、北滿に新設された日本資本日滿製粉株式會社との關聯下に考察するが妥當とされ、合せて、內國稅制整備による稅入減をカバーせんためと見る方が至當とされる。

次には鐵道運賃の消費資料輸入に對する役割であるが、こゝでは簡單

に以下の諸點を指摘するに止め、與へられた紙數の制限に適合する事にしやう。卽ち、

（イ）滿鐵の運賃收入構成に於て輸入消費資料運賃の占むる地位は相對的に低位であり、從つて滿鐵財政の立場よりして、その引下げは比較的容易な事。

（ロ）一九三五年三月の北鐵接收は北鐵が歷史的に維持し來たつた日本商品の北上を阻止し、北滿產業を擁護せんとする對抗的保護的運賃政策を止揚し、金留建廢止、國幣建採用、國線運賃率適用に依り、北行運賃負擔は著しく輕減された事。

（ハ）一九三六年二月一日實施の社線國線の統一運賃は「社線、國線の運賃機關の統一を計り、滿洲市場統一の礎石を置き、海港（主に大連）を結接點とする輸入運賃機構（日本商品輸入）を整調、强化した事」、（「滿州評論第一〇卷五號」四頁）之である。

第三節　輸出貿易

さて次に滿洲輸出貿易の趨勢を說明しやう。當初に於て、吾々が見た如く、滿洲輸出貿易は輸入貿易の進展とは全然反對に、積年衰退の一途を辿り、一九三二年を一〇〇とすれば、その後三三年、三四年、三五年となるに從つて、七二%、七二%、六八%と激減してゐる。

先づ、輸出貿易に於ける各洲の地位から入らう。

第一四表　滿洲輸出貿易に於ける各洲の地位

（單位百萬圓・幣圓）

國別＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年
亞細亞	四六・九五	三〇・九八	三〇・四七
歐羅巴	一〇・三七	九・三三	八・六八

第十四表に於て見らるゝ如く、輸出貿易に於ても滿洲は亞細亞に强く集中性を有してゐる事を知る。だが輸入貿易に於ては、三四年に亞細亞に八六%の高率に於て集中して居つたに比し、輸出貿易に於ては三五年に六七%に於て集中してゐるに過ぎぬので、相對的には輸入程亞細亞に集中してをらぬのである。阿弗利加洲への依存は高率であるが、現實に於てはエジプト向の特產はエジプトに於て消費さるゝのではなく眞實は歐洲に更に振向けらるゝ事になつてゐるので、歐洲への依存は第十四表に見らるゝより遙かに高率になり、從つて、滿洲の輸出貿易は亞細亞洲と歐羅巴洲に集中性を有してをると結言し得る。

これを各國別に見ると、第十五表に示さるゝ如く、日本の地位は一九三二年の三八%から三三年、三四年、三五年になるに從つて四六%、四八%、五一%と上向し、三五年には滿洲輸出商品の半數が日本に輸入される樣になり、上述の如く滿洲市場に於ける日本商品の獨占化と迄は行かなくとも滿洲商品の日本依存度が年々高くなりつゝあるは見逃し得ない。

第一五表　滿洲國輸出貿易に於ける列國の地位

（單位百萬圓・幣圓）

國別＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
日本	三六（三八・二）	二〇（四六・八）	二八（四八・八）	二六（五一・三）
支那	一五・〇（二九・九）	七・二（一四・八）	七・二（一四・四）	七・〇（一四・〇）
獨逸	一〇・〇（二〇・九）	六・六（一四・七）	三・三（一七・〇）	三・〇（一七・〇）
英國	一・二（二・七）	一・八（二・七）	一・六（二・七）	二・〇（二・七）
米國	五・〇（一〇・八）	七・〇（一五・七）	六・〇（一五・七）	一・〇（一五・七）
和蘭	六・〇（一〇・九）	六・〇（一五・七）	八・〇（一五・七）	一・〇（一五・七）
蘇聯	一・〇（二・九）	一・〇（一七・八）	一・〇（一七・八）	四・〇（一〇・九）
合計（其の他の諸國を含む）	四六・九（六八・八）	四四・八（四八・八）	四三・〇（四八・八）	四三・〇（四八・八）

だが、こゝで注意すべきは、地位は成程向上してはゐるが、その輸出絕對額は寧ろ減退してゐる事である。從つてこの地位向上は絕對的なものではなくして、日本外他國への輸出額減退が急激であり、對日本への輸出額の減退が左程顯著でないと云ふ事情がもたらす相對的な地位向上に外ならぬのである。

曾つての主要輸出國、支那、獨逸、蘇聯への輸出の衰退はひどい。

第十五表が示す如く、支那は三二年の二九%から三五年には一五%へと、獨逸は三二年の一一%から三五年には七%へと、蘇聯は五%から〇・九%へと地位の墜落をなしてをり、その輸出額に於ては支那は僅か三二年―三五年の間に約三分の一、獨逸は二分の一、蘇聯は八分の一の減退をなしてゐる。この中、その絕對額の點に於て、支那、獨逸への輸出減退は決定的な意義を持つてゐる。

英國、米國、和蘭は以上に反して、一路上向を示してゐるが、その絕對額の僅小なるが故に、滿洲總輸出衰退に對しては重大な意義を持ち得ずして、消極的な喜悅をその圖表に提示するに止つてゐる。

さて次に、滿洲主要輸出商品を第十六表に於て見よう。

第一六表　滿洲主要輸出商品

（單位國幣圓）

品名＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
大豆	三三二・四四四・五（一〇〇）	一六九・〇九五・四八（五一）	一四〇・〇三・〇五（四八）	一三〇・〇三・〇五（四八）
其他豆	一二・四三・八六（一〇〇）	九・二〇・一〇（八〇）	九・九九・三〇（七一）	一一・〇五・九〇（一二）
蕎麥	二・八六・八・三六（一〇〇）	三・三三・六・三（一二）	四・三三・一・九（一四）	二・四四・四・三（八）
高粱	二・八四・〇・九八（一〇〇）	四・二三・五・九（二〇）	四・三〇・六・四（一六）	三・九三・一・四（一四）
玉蜀黍	五・一四・〇一〇（一〇〇）	三・三・九・四〇（六〇）	五・〇・八〇・二（九）	一・四〇・〇・二（九）
粕豆	一〇・三・四四・五六（一〇〇）	五・七六・四・三・五（五六）	五・二〇・八・七・九（二〇）	五・二〇・〇・八（二〇）
豆油	五・八・三・八〇・三（一〇〇）	一・八四・三・六・九（四〇）	一・六・三・六・一・八（四二）	二・〇・三・三・〇（五〇）
落花生	八・四・三・四・九（一〇〇）	八・八・六・三・五（一〇五）	一・四・三・九・〇・八（一六）	一・四・〇・六・四（一九）
大麻子	二・六三・二・七五（一〇〇）	三・〇三・六・六（一七）	四・四・〇・三・五（一六）	五・六四・五八（二六）
蘇子	二・六・二・八〇・五（一〇〇）	三・〇五・一・三（一二）	四・一・五・六・三（一五）	七・〇三・〇・三（二八）
石炭	五〇・八三・四九・九（一〇〇）	四・三〇・一・七〇（九）	四・二・八五・六〇（八）	四・四三・九・八〇（八）
瓦斯油	一・三三・〇・〇（一〇〇）	一・二九・七・八（九）	九・三・九・九（九）	一・二・七・八・九（九）
柞蠶絲	一〇・一・七・三・〇（一〇〇）	九・五六・三・六（九）	七・四〇・八・五（七）	七・二・九・九（七）
綿繭絲	八・一〇・三・九・五（一〇〇）	六・九九・四・七（八）	六・二・六・一〇・八（七）	五・六三・八・六（六）
銑鐵	一・五〇・九・四・三（一〇〇）	一〇・四四・四・三（六）	一〇・三・〇・三・〇（九）	一〇・三・九・四・七（六）
硫安	一・五六・九・六・八（一〇〇）	一・七・三・六・九（一一）	一・七・三・六・九（一一）	六・〇二・一〇・九（六）
鹽	七・三五・四・六・六（一〇〇）	三・五〇・三・三・五（四）	五・四・八・一・四（三）	四・六三・三・四・九（五）

第十六表に於て、先づ目につく事は、その輸出の總體に於て比較的消極的な意味を持つてゐるに過ぎない落花生、大麻子、蘇子、硫安の輸出

額が增加してゐるのみで、この國に決定的な重要性を持つてゐる特產三品、高粱、玉蜀黍、石炭、銑鐵、柞蠶糸、綿織糸等の輸出額が三二年から三五年の間に殆んど全體的に半減に近い程度に激落してゐる事である。

もう一つ目につく事は、その主要輸出品は殆んど全部農產物、農產物加工品、乃至工業原料品である事である。云ふ迄もなく、之は滿洲經濟社會は半封建的半植民地的な農業社會であり、植民地的な原料供給地である事を示してゐるに外ならぬ。

話を先に戻さう。第十六表、即ち滿洲主要輸出商品の輸出額の動向に於ては、繰り返す迄もなく、滿洲經濟に取つて決定的な重大性を持つ輸出農產物（大豆、高粱、玉蜀黍）、農產物加工品（豆粕、豆油、柞蠶糸、綿織糸）、工業原料（石炭、銑鐵、頁岩油等）は激減を辿つてゐるのを見た。

だが、之は無條件に承諾する事は出來ない。第十六表に對する有力な抗議者として吾々は第十七表の登場を煩はせねばならぬ。

第一七表　滿洲主要輸出品の輸出數量

品名＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
大豆（搾）	四三、三五六、一八 100	三五、二二、三五九 九二	四二、三〇八、七九九 九二	二九、三〇三、八八八 六九
其他豆（搾）	一、六〇二、七〇六 100	一、三〇二、七〇六 九六	二、六二、六三三 二五	三、六四七、八三三 一六五
蕎麥（搾）	五〇三、四四三 100	五三、五三三 一〇七	八〇五、九四六 一〇	四四四、七六〇 八八
高粱（搾）	六、二八六、三五三 100	三、三六六、八六七 四二	三、三三、〇〇八 五四	一、一八六、二四四 一九
玉蜀黍（搾）	一、一六〇、二四八 100	一、一六〇、九一七 九九	二〇〇、六三、二九二 一七四	五四九、九〇一 四八
豆粕（搾）	三三五、八四六、二一 100	一七、六八、四九九 六六	二〇、六〇〇、〇四五 八七	六九、三五、三六三 六二
豆油（搾）	二、一二〇、八〇二 100	一、四四、二六六 六六	一、六〇八、九五五 六六	一、四九、〇八五 六〇
落花生（搾）	六九、八三、三五 100	九三、八七 一三	一、六三、九三三 二四	一、七一、〇七七 二四八

品名＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
大麻子（搾）	五四、三一九 100	四四、六〇一 九一	一〇、八一七 一九	一五、三三三 二九
蘇子（搾）	三三、六〇九 100	四六、八五〇 二八	五三、三八九 一四五	一〇五、六三九 二〇四
石炭（噸）	三、七四〇、〇一一 100	四、三七、七六九 二一	四、三〇二、七三 二四	四、八三、三六 二二
頁岩油（噸）	四〇、三三 100	五〇、四三 二五	五九、九四〇 九九	五七、九一六 一三
柞蠶絲（斤）	三、九二、二〇〇 100	二、六四七、三三 一一	二、四二、一〇六 一〇一	二、三〇、一〇一 九
綿織絲（搾）	一〇八、七四一 100	九三、三四九 八六	八、一〇六、九 七五	七、一四一 六六
銑鐵（搾）	六、一〇〇、一四九 100	八、三四、九〇五 一三五	七、二八、一五七 一九	七、二五、八三 一二
硫安（搾）	四六九、〇四〇 100	五七、七三三 一九	四五、〇五九 一〇一	一、六四、三三六 三五〇

備考　一、外國貿易統計月報。

第十七表は第十六表と反對に、主要商品の輸出價格ではなく、輸出數量の動向を規定したものである。而して第十七表に於ても、主要輸出品の動向は（たとひ、その減退指數が價格の場合の減退指數程顯著でないとしても）、主要農產品（大豆、高粱、玉蜀黍）に於ては見らるゝ如く、減退の一途を辿つてゐるし、農產物加工品（豆粕、豆油、綿織糸、柞蠶糸）も衰退を續けてゐる。

では第十七表は何が故に第十六表の抗議者であるか。それは主要輸出工業原料品たる石炭、銑鐵、頁岩油に於て、第十六表では、即ち輸出額では減退を續けてゐるにも拘らず、反對に第十七表即ち輸出數量に於ては輸出增加を續けてゐるが故である。即ち輸出額のみにては、恰も工業原料輸出數量も衰退してゐるかの如き想像を生む危險性が多分に藏されてゐるが故である。この事は一見、餘り重大性を持たないやうに思はれる。だがその反證の役割は後述に於ける滿洲對日輸出の展開が自ら果すであらう。

滿洲に於て最も重大な大豆、高粱、玉蜀黍の農作物輸出は金額に於ても數量に於て極端に減退を續けてをり、主として土着工業の生產品と見做される豆粕、豆油、柞蠶糸、綿織糸も同樣金額、數量共に輸出激減をなしてゐる。

前者は海外市場に於ける實現困難の增大、價格低廉、等の一聯の滿洲農業恐慌深化指標と半封建的要素、半植民地的要素の抑壓下に、恐慌の負擔を全面的に荷はされ、その自然的條件と社會的條件（匪賊の橫行）の惡化の爲に、累年生產力を低下、退化せしめつゝある滿洲農業の疲瘁性との結合的表現に外ならぬ。

後者は、云ふ迄もなく、問屋制度的農村家內工業、零細マニュにその一般的形態を持つ＝滿洲紡績、柞蠶製糸、及「土產的な端初的マニュと一般的な半機器的マニュと中心地に於ける小中工場形態」の綜合たる滿洲最大工業の油房業に於ける破局的な沈衰、落伍を表現してゐるものと見做される。從つて、これらは滿洲に於ける「闇の側面」を最も端的に表明したものであらねばならぬ。

さて次に對日輸出貿易を見よう。

第一八表　滿洲主要對日商品

品名＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
大豆（搾）	五五、六八〇、〇三 100	七、八三二、八七七 一四一	八、三六、〇八 一四八	八、三六、九七六 一四一
其他豆類（搾）	一、二五九、五三一 100	一、二五九、五八一 一〇九	一、二五〇、七三九 二一九	一、六四九、一四四 二三
蕎麥（搾）	二、三三六 100	一、七九〇一 八三	四、五九九 三	二九〇、八六 二三
高粱（搾）	一、六四三、三六八 100	一、三三三、三〇 九六	一、六四一、三五一 九六	五五〇、八三三 三
玉蜀黍（搾）	四八、四九一 100	四二、三五四 八六	一〇三、八三三 二一〇	九三、九八八 一九
豆粕（搾）	二、二四、八四四 100	二、八四、〇四〇 一一〇	一四、六七、八四四 一三	二、二四九、五四六 一〇一
豆油（搾）	五、九〇一 100	四、三二 七一	二、二七、三 二五〇	八六〇、四〇五 一四七
落花生（搾）	四八、四四四 100	五三、七六八 二二	七八、九六 一三五	九八、八四四 一六五

品名＼年度	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年
大麻子（搾）	七、三五五 100	八、八三一 一一、四〇	一一、七二五 二二五〇	二〇、一八九 二八五
蘇子（搾）	三六、八八三 100	四二、九八、八六 一二六	三八、四〇九 一〇六	一〇、六六六 二六六
綿織絲（搾）	六六、六六 100	七〇、九四八 一〇五	六、八七一 一〇一	三、三三、三六六 二三六
柞蠶絲（斤）	二、〇〇七、一〇〇 100	二、五七七、一一三 一〇七	一、九一、八四四、〇八〇 八七	三、九一、一八四、〇四四 一〇四
石炭（噸）	二、八四四、三八八 100	二、三七九、六六六 八〇	三、〇六、六六、八〇 一〇六	三、九一、一八四、〇四四 一〇四
頁岩油（噸）	四〇、三五 100	四〇、三六 一三四	三、九九、八 九九	三、九九、四四 一三一
柞蠶絲（斤）	三、〇〇七、四九七 100	七、六八、〇一一 一四一	六、七〇、一一一 一二四	六、七〇、一一一 一二四
銑鐵（搾）	三、三八、八四九 100	三、〇一、九一 三七	二、三三、三五九 九六	一、三一、六三〇 三四五
硫安（搾）	二四、三五四 100	二、九〇、七四七 一二七	四、八〇、一三九 一六九	四、七九、九五六 一四四
鹽（搾）	二、九〇七、四四七 100	三、二八、〇八九 一〇八		
ドロマイト、マグネサイト（搾）	六七〇、一四四 100	一、八四四、〇〇一 二七七		
パラフイン（搾）	二四、一六六 100	二八、二六九 一一七		
滑石及ソープストーン（搾）	二、三八、三六六 100	七六、三五三 六三		

備考　滿洲國外國貿易統計年報に據る。
朝鮮を含まず。

先に吾々は對日輸出貿易額は幾分低下してをるのを見たが、これを輸出數量に於て見ると、第十八表に示すが如く、日本工業原料（大豆、落花生、大麻子、蘇子＝製油原料、石炭、頁岩油、銑鐵、鹽、ドロマイト、マグネサイト、パラフイン、滑石及ソープストーン、硫安＝「戰時經濟的意義に於て」）は全體的に著しく增加をなしてゐる。だが高粱、玉蜀黍は三五年に至つて著しく低下し、主として滿洲土着工業製產品たる豆粕、豆油、綿織糸、柞蠶糸は多少の增加乃至減退を續けてゐる。

註十一　豆　粕

最近七ヶ年平均に於て、豆粕の輸出は七三％迄は日本向けである。從つて、豆粕を生產せる油房に取つて日本市場は決定的な死活的な重要性を持つてゐる。

第十八表に依ると三二年以後は日本向豆粕は一應增加してゐるかに見える。だが、一九三四年の數字も一九三〇年の輸出量に比較すれば、二四%の減退を示してゐる。從つて、三二年後の增加傾向は三二年に比してであり、それ以前に比しては未だ遙かに相對的に低下してゐるを看取せねばならぬ。

更に滿洲油房に取つて死活的な日本市場に於て、豆粕の運命を支配する强力な一要素は硫安であるが、同じ對日輸出に於て、滿洲化學工業の硫安が驚異的に增加してゐるのを見て、吾々は取り殘された滿洲油房の悲哀を味ふと共に「日滿ブロック」の矛盾、乃至本質を掌握し得る。

詳細は「滿洲經濟年報三五年版」一五二頁參照。

註十二　柞蠶糸

滿洲柞蠶糸がその價値の實現を「日本零細絹紬業に偏倚」し終局的に「米國奢侈衣料市場に連繫」してゐる事、及び人絹の壓迫が「日本製糸マニュ」を通じて滿洲柞蠶糸を規定してゐる事に就いては「滿洲經濟年報一九三五年版三八六頁」參照。

從つて總體的に見て、數量的には、滿洲對日輸出は工業原料は增加の一途を辿りつゝあり、農產品、土着農產加工品は停滯乃至減退を爲しつゝあると見做し得る。「植民地並びに新市場の開發は、以前には特に新消費資料の開發を意味したが、今日では資本の新放下は主として、產業に原料を供給する諸部門に向けられる」。

上述の如き尨大な日本對滿投資は今や完全に目的を遂行しつゝある、滿洲對日輸出に於ける工業原料の積年の增加が即ちそれである。

同時に又、事變後日本對滿資本輸出が獨占的に行はれた事は、上述の如くであるが、その成果は第十九表が最も雄辯に物語る。

第一九表　一九三五年度の滿洲主要工業原料輸出に於ける日本の地位

品名	總輸出量	內日本向	百分率
蠶子（瓩）	一〇五六、八七七	九三一、七三二	八八・二
柞蠶糸（斤）	二、三七、一〇一四	一、九二、八四四	八四・四
石炭（噸）	四一八、二二六	三、三四七、三七	八四・八
銑鐵	一、四〇六	一、三	
其の他	二、六六五	二、七	

備考　「滿洲國外國貿易年報」によりて作成す。一九三〇—三一年二箇年平均。

第二十表に於て、先づ滿洲對支貿易の商品構成を見ると一九三〇年、三一年二ヶ年平均に於ては、大豆、豆粕、豆油の特產三品が全體の四九・一%を占め、之に石炭を加へると約六三%を占むる事になり、滿洲對支貿易は特產三品と石炭を決定的なものとしてゐる事が分る。同時に滿洲の對支輸出商品はその構成に於て食料品（大豆、豆油、高粱、落花生、鹽）と生產原料品（石炭、柞蠶糸、木材、銑鐵、豆粕—之は肥料又は飼料としてその使用價値を實現するのではあるが—）に分たれる。

そして、その對支向を地域別に分割して見ると、第二一表に示さるゝ如く、中南支向が支配的である事を知る。一九二九年には中支向が四〇・六%、南支向が二三・九%、合計中南支が六四・五%であり、一九三一年には中支向五三・一%、南支向二八・八%、合計中南支向約八二%の絕對數を占めてをり、北支への商品的依存關係は支那對滿洲の移出貿易に於けると同樣餘り高率ではない。

第二一表　滿洲對支移出貿易

	一九二九年		一九三一年	
北支	一九二、八八一（二一・四）		二一、四〇七（二四・五）	
中支	三六、六七七（四〇・六）		六、六七七（四九・一）	
南支	二、六六八（二六・九）		四、二六四（二八・八）	
其の他諸港及び戎克貿易	三、六六二（二・四）		五、二四一（三・六）	
總計	九〇、六六五（一〇〇・〇）		一四七、九八一（一〇〇・〇）	

備考　「滿洲國外國貿易年報」により作成す。

第二二表　年別滿洲對支主要輸出商品

	一九三一		一九三二		一九三三		一九三四	
	數量	價格	數量	價格	數量	價格	數量	價格
大豆	八八〇、〇〇	五七、三〇	七、四七〇	四四、三〇	七七、八六〇	一、七二	二、四八〇	一、七七
豆油	一、六二、九	三〇、七九	一、三二、九	二七、一二	七七、九六	一、九三	一、二八	二、九一
玉蜀黍	三、三〇〇	一、三〇	六、三〇	二、六六	一、四〇、九	五、三〇	五、三七	三、三〇
高粱	二、六六、〇〇	一、三二、三	一、〇〇	一、六六、七	一、四〇、九	九、一	四、二六、四	三、八〇
栗	一、〇〇	二、〇〇	一、〇〇	二、〇〇	一、〇〇	二、〇〇	三、六六、三	三、六〇
豆粕	七、七九、三	三、九四、三	七、九一、三	三、八一、三	七、八六、三	三、八一、三	九、〇〇、六	四、八六、六
石炭	一、九九、〇〇	二、二四、〇〇	二、九九、〇〇	三、七二、七	一、九七、一	二、〇〇、八	六、二、一	四、八六、六
木材								
柞蠶絲	一、〇〇	五、三〇、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇

備考　滿鐵經濟調査會編「滿洲貿易年報」一九三一年報より作製す。

この場合北支とは秦皇島、天津、龍口、芝罘、威海衛、青島の六港、中支とは揚子江沿岸及び中部沿岸諸港、南支とは南部邊境地域を含めての南支諸港（三都澳以南全部）の夫々の背後地を意味する。

この關係は先にも述べし如く、北支、滿洲は共に中南支の原料供給地であり、食料配給地であり、同時に又中南支工業資本の販賣市場たる性格を表明してゐるのである。

先に對支商品輸出は事變後急激に衰退しつゝあると述べたが、之を商品別に具體的細別的に示すと第二二表に示さるゝが如くである。

備考　「滿洲貿易年報」及び「滿洲國貿易年刊」にて作成す。

單位　價額　千國幣圓　量　千擔　但し石炭は千噸。

品目	年實額（千海關兩）	百分率（%）
大豆	二八、四九八	三三・三
豆粕	一九、六四八	一六・〇
石炭	一六、七八〇	一三・七
豆油	一三、一〇二	九・九
高粱	六、二三九	五・〇
柞蠶糸	三、三二九	二・九
落花生	三、二一七	二・六
木材	二、七二一	二・三
鹽	二、二三八	一・九

頁岩油（噸）　五三、九一六　九九・九
銑鐵（擔）　七、三五、八三　九・九
硫安（擔）　一、六四、〇三六　六・七
鹽（擔）　四六、〇〇〇　一・二
ドロマイト、マグネサイト（擔）　一、八四、三七七　四一・八
パラフイン（擔）　一、八四、三七七　九・九
滑石及ソープストーン（擔）　三、三五、七二　一・〇
　　九八、三三五　九・九

備考　朝鮮を含む。

卽ち第十九表が示すが如く、一九三五年度に於ける滿洲主要工業原料の對日輸出は殆んど絕對的な地位を占めてをり、その集中度は極端に高率である。逆に、之を見れば、日本は滿洲の主要工業原料を完全に獨占、支配下に置きつゝあると云はねばならぬ。卽ち日滿ブロックは滿洲の工業原料供給地たる地位を上騰さしてゐるのである。

次に、滿洲對支輸出貿易に移らう。

第二〇表　主要滿洲對支輸出商品

	一九三一		一九三二		一九三三		一九三四	
	數量	價格	數量	價格	數量	價格	數量	價格
大豆	八八〇、〇〇	五七、三〇	七、四七〇	四四、三〇	七七、八六〇	一、七二	二、四八〇	一、七七
豆油	一、六二、九	三〇、七九	一、三二、九	二七、一二	七七、九六	一、九三	一、二八	二、九一
玉蜀黍	三、三〇〇	一、三〇	六、三〇	二、六六	一、四〇、九	五、三〇	五、三七	三、三〇
高粱	二、六六、〇〇	一、三二、三	一、〇〇	一、六六、七	一、四〇、九	九、一	四、二六、四	三、八〇
栗	一、〇〇	二、〇〇	一、〇〇	二、〇〇	一、〇〇	二、〇〇	三、六六、三	三、六〇
豆粕	七、七九、三	三、九四、三	七、九一、三	三、八一、三	七、八六、三	三、八一、三	九、〇〇、六	四、八六、六
石炭	一、九九、〇〇	二、二四、〇〇	二、九九、〇〇	三、七二、七	一、九七、一	二、〇〇、八	六、二、一	四、八六、六
木材								
柞蠶絲	一、〇〇	五、三〇、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇	二、〇〇

その輸出に於て消極的意義しか持つてゐない玉蜀黍、粟が增加してゐるのみで、重大性を持つてゐる大豆、豆粕、豆油、石炭、木材等はその價格に於ても數量に於ても極端な減退を續けてゐる。

大豆はその價格に於て三一年より三四年の間に一〇〇%から一五%迄數量に於て二九%に激落し、豆油も價格に於て一五%へ、數量に於て三二%へ、豆粕も價格に於て一九%へ、數量に於て三七%へ文字通りに完封と云つた迄のシャットアウトを食つてゐる。石炭、木材、柞蠶糸に於ても同樣であり、石炭に於ては特にその激落が著しい。これは云ふ迄もなく、周知の如き支那に於ける破局的な經濟危機と南京財政の崩壞救濟の爲及び排日滿報復の爲の高關稅との總合的な結末である。

支那高關稅は次の如く課せられてゐる。總體的課稅率は一九三〇年の一〇・九%より三一年には一四・七%、三二年には一五%、三三年には一九・八%、三四年には遂に二五・三%迄に引上げられ、特に日滿商品に對しての禁遏的な報復關稅は之を特產三品（ここでは大豆、豆油のみに就いて見やう）に例を取ると、豆油及大豆に於ては、一九三二年九月以後の大連積出は外國品と見做され、正稅從價一五%（豆油又は一〇%（大豆）、附加稅各々その一〇%を賦課せられ、大連外の營口、安東その他積出には轉口稅百キロ當り鈔票七〇、五六錢（豆油）又は一四、一一二錢（大豆）を賦課せられ、大連積出は特に負擔過重であつたが、一九三四年七月より大連外諸港積出も外國品として一率に（大豆豆油共）從價一五%に引上を見てゐる。(十三)

註十三　對支輸出の太宗たる對支特產三品の輸出減退に就いては「滿洲經濟年報」三五年版一八三頁以下參照の事。

植民地的な經濟恐慌と財政的及び報復的意義よりする支那高率關稅下に一路衰退を辿りつゝある滿洲對支貿易はこれ位にして、歐洲に於ける重要輸出國たる獨逸に移らう。

第二三表　對獨滿洲輸出貿易（單位　數量千噸、價格千國幣圓）

品名		一九三一	一九三三	一九三四
大豆	數量	一〇四四四	二二〇三	八八八
	價格	三六六四	三四九三	三六三八
豆油	數量	三三七	四四三	七三三
	價格	三八八九	三四九九	七七四三
豆粕	數量	七三四	一八	一四四
	價格	二七六	四二	三六六
落花生（含仁）	數量	一三四	一三四	二八
	價格	一三六九	一二六	三六六
大麻子（小麻子）	數量	一八六	二四三	四九
	價格	九六	一九二	一六〇
其の他		三〇九	三八三	四三六
合計		五八六六	六四三	五三六

對獨貿易は第二三表に示す如く、特產三品及び落花生大麻子等の製油原料が支配的な地位を占めてゐる。特に大豆が決定的である。そして見らるゝ如く對獨貿易も一路衰退を辿りつゝある。その中對獨貿易に於て決定的な意義を持つ大豆の衰退は大きい。獨逸に於ける實際の全大豆輸入數量も、三井物產大連支店調査に依れば、三二年の約一一八萬瓲から三三年、三四年、三五年になるに從つて一一八萬瓲、九一萬瓲、五一萬瓲（この中四九萬瓲は滿洲よりの輸入）と急激に低下してゐる。

こうした對獨大豆輸出の激落の原因は實に複雜多岐を極めてをり、之を一言にして表明するのは困難である。

その詳細は「滿洲經濟年報」三五年版一六二頁以下に委せよう。ただそれの直接的な原因はナチス政權の油脂經濟統制政策に基く、大豆輸入禁遏策にある事だけは云つておく必要があらう。

以上、吾々は對日輸出貿易に於ては主として工業原料は數量的に漸次增加しつゝあるに拘らず、その貿易金額は爲替その他の關係にて、總體的に少額の減少を示してをり、その他の重要市場支那獨逸は全面的に後退を續けてをる事、從つて、滿洲輸出貿易は全體的に著しい減少を示してゐる事を見た。

この際忘れてならない事は、滿洲輸出貿易の減退は主として對支、獨の市場喪失に依ると云ふ事丈けではなくて、その輸出商品構成より見てこの二市場の喪失は滿洲農業、土着工業に決定的な打擊を與へてゐる事である。日、支、獨以外の市場に就いてはこゝでは一應捨象して置く事にする。

終りに關稅及鐵道運賃の輸出商品に對する作用を短見しやう。先に輸入部面に於て關稅及び運賃は全般的に生產手段たると消費資料たるを問はず日本商品に對し、輸入促進の役割を演じた事を見た。だが、輸出商品部面に於ては、それは總體的に云つて、工業原料輸出に對しては促進作用をなしてゐるに拘らず、滿洲農產物、土着工業品輸出に對しては、逆に、阻止的な收取的な役割を演じてゐるのである。

先づ關稅より見やう。第一回關稅改正に於て輸出稅の點に於て特に目立つのは、畜產品、油脂原料、木材の減稅と銑鐵及鮪鐵の從價七・五%から無稅へ、硫安の從價七・五%から無稅へ、及び別號に掲げざる化學藥及化合物（ベンゾール、クレオソート、ナフタリン、コールタール及コールタールピッチ）の從價七・五%から五%への引下げであり、反對に、土着工業製品たる柞蠶糸の無稅より從價七・五%への引上げ、絹糸及撚糸の征擔一〇・一〇のものを每擔八〇・〇〇に引上げた事である。

第二回の關稅改正に於ても畜產品及び油脂原料（蓖麻子、棉子、大麻子、荏胡麻子、胡麻子）の稅率引下げ、石炭の英噸〇・五三國幣圓より英噸〇・一五六への引下げ、油、木材の引下げが行はれてゐるが、依然として滿洲主要農產物、大豆、高粱、包米、粟、小豆等及び最重要な土着工業製品たる豆粕、豆油等に於ける舊民國海關の高率輸出稅が存置せられてゐる。

從つて、第一回第二回の改正を通じて行はれた輸出稅の改正は工業原料品（石炭、銑鐵、油脂原料、硫安……上述の如く、これは殆んど日本へ行く……木材、畜產品）の輸出稅に對しては減免であり、主要農產物及び主要土着工業品に對しては舊高率輸出稅の存置乃至引上げ（柞蠶絲）である。

鐵道運賃の作用に就いては事態は複雜である。從つてこゝでは——時間的及び紙數的制限は之を許さないので——簡單に次の點を指摘するに止むる。即ち主要輸出原料たる石炭（撫順）頁岩油（撫順）銑鐵（鞍山）等は滿鐵の綜合經營の一部として乃至は一翼として、存在してゐるが故にその運賃負擔も厚い保護を享受してゐるに反し、滿洲主要農產物及特產三品は滿鐵鐵道運賃收入に於て重要なパートを占有してをり、從つて、國策的な過重負擔に腦む滿鐵財政としてはその運賃引下げに對しても自ら一定の高い限度を劃さざるを得ないと云ふ事である。(十四)

註十四　滿鐵運賃の意義役割等に就いては「滿洲評論」第七卷第一〇號、第一二號に於ける「鐵道運賃政策の現段階」及「同誌」第一〇卷五號「全滿鐵道新運賃政策と哈市油房」、哈市商工會議所編「北鐵の新運賃と北滿產業」及「滿洲經濟年報」一三五年版四九四頁、「同年報」一三六年版の「新鐵道體系の出現と滿洲國內市場」等々を參照下されたし。

第四節　滿洲國貿易の性質

以上吾々は滿洲貿易の趨勢を一覽して、其の性質を次の如く總括的に取出し得る。

一、滿洲の輸入貿易は、生產手段輸入であれ、消費資料輸入であれ、殆んど完全に日本商品に集中してゐること、換言すれば、滿洲は日本商品の完全なる獨占市場になりつゝあること。そして、それに對し、滿洲國關稅、鐵道運賃は著しく促進的役割を果したこと。

A、生產手段輸入は建設事業の一應の完成、日本對滿投資の一定の限界性、生產手段生產に於ける日滿對抗企業の發生等に依り、三五年度に至つて早や飽和點に達したが如き容貌を露呈し出した事。即ち

「光あるうちに光ある中」を歩んだ、と云ふが如き傾向が見え出したこと。

B、純粋な意味に於ける（即ち對支特殊貿易及び再輸出を除いた）消費資料輸入も、基本的には、深刻化し行く農村危機の下に於ける滿洲農民（決定的な消費資料購買力の負擔者）購買力の減退、副次的には、在滿日本新設消費資料生産企業との摩擦の下に、精々、その發展の餘地を在滿日本人口の増大及び土着工業の解體等の中に見出し得るに過ぎざること、之である。

從つて、日本特殊景氣の一支柱たる對滿商品輸出（これに就いて第二十四表が雄辯に物語るであらう。）の豫想され得る今後の變調は、日本特殊景氣に重大な結果をもたらすと共に、日滿經濟關係に種々の困難な事象を提起するであらう。

第二十四表　日本對滿主要輸出品の日本總輸出に對する比較表

	單位	一九三一年 日本總輸出	一九三一年 內滿洲向	一九三二年 日本總輸出	一九三二年 內滿洲向	一九三三年 日本總輸出	一九三三年 內滿洲向	一九三四年 日本總輸出	一九三四年 內滿洲向
綿織物	單位（千萬碼）	一四二、三六〇 100	五八、四八四 四〇・一	二〇〇、一六三 100	一〇四、九八一 五二・〇	二〇〇、〇三六 100	一二七、九九九 八五・五	二五七、三三三 100	二五四、〇六六 九八・八
小麥粉	（千瓩）	二、三三 100	八〇四 三五・七	三、六六五 100	二、六六三 七〇・八	五、二〇四 100	四、七六四 八〇・四	四、四三七 100	四、〇〇三 九七・一
紙類	（千圓）	二〇、九九五 100	三、四四一 二〇・八	一四、〇一三 100	三、九二三 二七・九	一二、六七七 100	七、四一四 四二・九	一〇、〇一三 100	八、四一六 四二・五
人造絹糸	（千斤）	一、九三二 100	二、三 一・二	五、五九九 100	二、七三三 四九・九	六、六九七 100	四、三七七 六四・六	五、五九九 100	五、二八九 九四・八
人絹織物	（千圓）	五、七一三 100	一、九二一 四〇・一	六〇、四四〇 100	六、二一一 一〇・〇	七、三六二 100	二、九六六 三九・七	六〇、四四〇 100	二、二三四 三八・〇
精糖	（千瓩）	二、六三二 100	一、四四〇 五四・〇	一、六八〇 100	八五五 五〇・八	二、七一一 100	一、二一二 五二・三	一、六八〇 100	一、〇一〇 六〇・〇
履物	（千圓）	一、六六九 一	一、一 一	二〇六、六六六 100	二、六七〇 一・二	二、六六五 100	九二、六三三 四四・六	二〇六、六六六 100	八七七 四二・五
綿織絲		八、三二一 100	五、四四六 六三・二	一三、三六九 100	一、七七二 一二・七	一三、七一五 100	三、七一五 二三・六	一三、三六九 100	三、七八八 二七・四
毛織物	（千圓）	一三、三六九 100	七、八八三 五四・二	四、一四二 100	一、四四一 三五・〇	七、三〇五 100	二、八九九 三九・九	四、一四二 100	一、一九二 二八・〇
絹織物	（千圓）	四、三三三 100	二、三三一 五四・〇	一〇、一六三 100	三、六六六 三〇・八	一三、三六一 100	四、一四一 三一・〇	一〇、一六三 100	三、一九一 三〇・〇

	單位	一九三一年 日本總輸出	一九三一年 內滿洲向	一九三二年 日本總輸出	一九三二年 內滿洲向	一九三三年 日本總輸出	一九三三年 內滿洲向	一九三四年 日本總輸出	一九三四年 內滿洲向
機械及同部分品		一三、六四一 100	四、三六〇 三一・五	一〇、九四四 100	四、三六八 四二・五	二、六七〇 100	一六、二三五 六一・四	三、八七七 一四・五	一、六八七 四二・七
鐵	（千圓）	七、六六八 100	二、七九九 三六・五	一四、二四五 100	一、四一九 一〇・〇	二六、六六六 100	二六、六六六 一〇〇・〇	三、八三三 一四・七	九〇四三 六六・二
鐵製品	（千圓）	一〇、二四四 100	一、四八六 一四・五	一四、一九五 100	一、四一九 一〇・〇	一八、六七八 100	一八、六七八 一〇〇・〇	三、八三三 二〇・五	一、一九二 一二・七
木材	（千圓）	九、九四四 100	二、四四 二・七	二、三七七 100	二、三七七 一〇〇・〇	一、八六八 100	一、八六八 一〇〇・〇	一、八六八 一〇〇・〇	六四七 三四・九
セメント	（噸）	四四、六六八 100	三、四四 七・七	四四、六六八 100	三、四四 七・七	四四、三四四 100	三、四四 七・七	四四、六六八 100	三、四四 七・七

備考　「日本の生産と貿易の發展」より作成す。
三菱經濟研究所發行。

二、滿洲輸出貿易に於ては

A、全體的には極端な衰退を續けてゐる事、そして、それは特に支那獨逸市場喪失が決定的な要因をなしてゐること。

B、對日輸出貿易は數量的には日本工業原料が累年増加を續けてゐること、そしてそれは單に増加してゐるのみでなく獨占的であること即ち「日滿ブロック」の目的が完成されつゝあることが貿易表に判然と表はれて來てゐること、そして、これに對しては關稅及び運賃が促進的役割を果したこと。

C、滿洲主要農産物、土着工業製品輸出は減退を續けてゐること、そしてそれは滿洲經濟に於ける跛行性の「闇」の反面をよく表明してゐること。

運賃及び關稅はこゝでは全然逆な作用をなしてゐる事、同時に又海外市場は全面的にそれ等輸出品に對し人爲的な阻止操作をほどこしてゐる事、（日本に於ても日本農村保護のため粟、高粱、玉蜀黍、大豆、小豆等に輸入稅を課してゐる）等卽ち之である。

（一九三六年四月稿）