調査報告第七九号

松花江に就て

横浜正金銀行調査課

始

調査報告第七九號

松花江に就て

（昭和六年二月五日）

横濱正金銀行頭取席調査課

序

哈爾賓市の側を流るゝ松花江は、海山に緣遠き市の常住者の爲に、唯一の慰安者となつて吳れて居るが、同時に交通路として北滿の經濟界に重要なる意義を持つことも周知の通りである。小生は當地に在勤すること十有餘年、私生活上此の河に對しては强い親しみを持つて居るので、年初經濟的方面からする此の河の研究を思ひ付き、そして出來上つたものが本編である。調査行屆かず、杜撰の點も多からうが、小生「メモ」の心算で讀んで頂けば仕合である。

昭和五年九月廿五日

在哈爾賓支店

宗岡保太郎

松花江に就て

目次

松花江に就て

在哈爾賓支店
宗岡保太郎

第一章　名稱の起源及び流域

松花江と云ふ名前は明朝時代から始つたもので、露人は其の名を「スンガリー」と呼んで居る。それは滿洲土語で「松阿里烏拉」（天河の意）と呼んで居つたので、それが轉訛したものであると思はれる。

松花江の水源は長白山脈の南東部集合點であり、又一方鴨綠江の水源地である海拔二、六〇〇米の白頭舊噴火口內にある神秘的な龍王潭湖である。

此の湖から狹隘なる山谷を縫ふて北流し、二道江其の他二三の支流を合せて、吉林省城の南東を洗ひ、更に西北に進み伯都納に至る。玆から北進する事十八露里の地點に於て、黑龍江省の中央部を縫ふて流出せる嫩江と會し、再轉して東北を指し、哈爾賓市の南西から北東に向つて流れ、傅家甸の對岸松浦鎭の東方十露里の地點に於て呼蘭河と合し、東北曠茫たる沃野千里を貫き、蜿蜒流れ流れて牡丹江其の他の大小河川淸濁を併せ呑み、吉林、黑龍兩省の境界を形成しつゝ、同江の北方六露里の地點に於て黑龍江に流れ込み、混同河となつて尼港に出で日本海に注いで居る。

水源地から黑龍江合流點迄の延長は實に一、六九八露里（一、一二五哩）に達し、而かも吉林城から下流同江に至る延

長一、二七四露里（八四四哩）の間は、大小の汽船其の他戎克（帆船）の航行が出來る。特に嫩江の合流點伯都納附近より水深は大いに増大し、大小汽船の航行は自由となり、開氷期間北滿に於ける東支鐵道に次いでの重要なる交通路である。

第二章　松花江流域地方の農產物

松花江は吉黑兩省に分屬せる二十六縣の管內と、未だ開放設治されてない蒙古の領區を貫通して居る爲、其の兩岸には幾多の重要なる農產物の產出地を抱擁し、特に吉林、舒蘭、楡樹、德惠、農安、扶餘、雙城、濱江（哈爾賓地方）呼蘭、賓、巴彥の十一縣は比較的良く開墾されて居るが、他は概ね茫々たる森林地帶でなければ無人未開の曠野である。今や南滿地方の耕地開墾の行き詰り狀態にあるに反し、此の松花江流域地方、即ち北滿洲の耕地開拓、農產物の增產は年々增加一方にて、之れが黃金時代は寧ろ將來に屬すと云ふ事が出來る。

左に東支鐵道の調査に依る自一九二五年——至一九二九年統計を見るに、

	總面積 千（クター）	耕地面積 千（クター）	收穫高 千噸	價格 哈市場値段に依り、千弗
一九二五年	五三、六五三、	七、四八四、	九、八〇五、	二五八、九〇〇、
一九二六年	〃	七、七九〇、	一〇、五二〇、	二五〇、〇〇〇、
一九二七年	〃	八、二〇一、	一〇、四五〇、	二八二、三〇〇、
一九二八年	〃	八、五二四、	一〇、九〇〇、	二九四、八〇〇、
一九二九年	〃	八、八四八、	一〇、九七〇	—

又商品陳列館の露亞時報に依ると、東支鐵道經濟調査局の統計として北滿の作付面積を左の如く揭げて居る。（一晌は我が約六段となる）

昭和元年	一〇、五六五、〇〇〇晌
昭和二年	一一、一二五、〇〇〇〃
昭和三年	一一、五七〇、〇〇〇〃
昭和四年	一一、八六五、〇〇〇〃

前記耕地より收穫せらるゝ農產物大豆を筆頭として小麥其他の雜穀は、地方の需用其他播種を差引き、剩餘額として年々海外其他の地方に輸出せらるゝ高は二百五十萬噸前後である。少し古い統計ではあるが昭和二年九月の滿鐵の調査に依ると北滿の農產作付反別及生產高は、

	作付反別	大豆生產高	雜穀生產高
	六五、五九〇、一〇九反	三、四九五、四七〇米噸	六、三〇九、三六〇米噸
前年度より增加高	作付反別	大豆生產高	雜穀生產高
	二、一五三、八九〇反	四五〇、七八〇米噸	三三六、八六〇米噸

右の統計に依り北滿農產物の產出は年々增加して居る事、將來の發展も益々有望である事が了解出來るが、之れが松花江と如何なる關係にあるかと云ふ點に就ては、讀者の自由判斷にまかせて、兎に角松花江を中心とする北滿の沃野に於て、之れ丈けの農產物が產出せられると云ふ大体の數字丈けでも此の際知つて置く事は、あながち無用でないと思つて玆に附加する次第である。

松花江流域地方二十六縣から產出する所謂北滿の農產物は、大豆を主とし高粱（農民の主食）小麥、包米、其他の雜穀であるが、近年米の栽培も盛となり、水田事業が大に有望視せられて來た。最近の滿鐵の調査報告に依ると、松花江沿岸及大小支流沿岸地方に於ける水田の可耕地は、二十五萬晌（一晌は我が六反に當る）からあり、內、吉林省管內が二十三萬五千晌、黑龍江省管內が一萬五千晌と報ぜられて居る。之等農產物の外、木材、薪、石炭、毛皮等の天產物も、松花江の上下本流及支流沿岸地方から多量に產出するのである。

今少しく範圍を縮め、松花江沿岸地方、主として哈爾賓より下流の農事發展の事情を記して本章を終る事としよう。松花江下流農產物の哈市場出廻りは、翌年の開氷期を待ち盛に搬出せられる所謂川筋物として、近年特に初夏の候、特產商を賑はせ識者の注意を喚起して居るが、主產地は富錦、佳木斯沿岸地方で、沃野千里に連なり、開墾盛に行はれ年と共に驚く可き農產物の激增を來し、曾ては茫々たる荒野原であつたのが今は沃野千里と化し、黃金の波をたゝへて居るとは今夏同地方を視察した人の話である。

之が數字上に現はれたる實證は、本年五月哈爾賓商品陳列館の發表せる統計表に依つても知る事が出來る。即ち松花江下流地方より當市場に搬出せられた大豆、小麥其の他の雜穀數量年度別は左の如し（單位千布度）

一九一七年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年
二、〇〇〇、	一六、三四九、	二二、七一五、	二八、五七五、	三五、三九九、	三二、九七四、	四七、六七二、

一九二八年度が前年度より減少せるは、同年は水量少なく航行不便なりしに依るもので、其の輸送不能に依る滯貨は昨年輸送せられたる爲め、之が昨年の急激なる增加の一原因を爲した。

茲數年前迄は、松花江下流地方と云へば三姓附近迄の事を指して居た樣である。それさへ馬賊の襲來頻々として豫期の發展を見なかつたが、近年に至り、支那官憲の警備の充實に依り同地方一帶が平穩に歸したのと、移民の激增及び農具の改良が主因となつて、右の如き好況を來さしめたのである。

前者即移民の增加は、支那本土特に山東直隸の飢饉と、戰禍により安住の地を求めて流れ來る所謂支那本土の難民が松花江下流地方に移住し、專ら農事に從事して、土着開墾に着手した爲である。其移住の經過を見るに一九二六年前迄は南滿地方の苦力と同じく出稼人を主とし、數十萬の山東苦力の北進も舊正月前には一旦山東に歸還し、翌春再び北進し來るを常として居たが、一九二六年度は哈爾賓より下航した十數萬の苦力の內、其の儘下流地方に殘留したものが六萬人に達し、其の翌年十二萬八千人の殘留者を見、一方吉林城を經て寧古塔に出で、牡丹江を下り、陸路移住をなした難民が二十萬人と稱せられ、合計三十八萬八千人の移住民が過去二三年間に入り込み、其後も年々本土難民の移住は止まぬ。

昨年は露支の國交惡化して遂に開戰となり、江口の同江地方が露軍に占領せられ、次で富錦地方一帶が同軍の手に歸したとの報を傳へても、曾て一人の移民引揚說を聞かず、彼等は專ら同地方開墾農事に從事する外、主權が何國に歸するとも自己安住を得ば足るものゝ如くである。

後者即ち農具の改良に就ては、從來より三姓の下流佳木斯や富錦地方は沃野千里に連なり、開墾の有望なるを知り、屢々農民の移住を企てたるも、同地一帶に涉り特有の毒蛾ありて牛馬の斃死するもの頻々として起り、之が補充に困難を來し、開墾の事業も豫期通りに行かなかつたが、米國式農具「トラクター」の使用行はれるに至り、開墾も容易とな

り移民の激増と共に益々世人の注意を引くに至つた。

昨年六月哈爾賓市に滿洲農業コーポレーションが組織せられた。同組合は黑龍江省銀行たる廣信公司から、同公司の指定せる處女地の開拓地を請負ふ契約の交渉を受け、契約初年度、即一九二九年には五千晌の土地を開拓し、爾後年を重ねて三萬晌迄に達せしむる契約上の義務を負うて居る。一方同公司は其開拓地を農民に提供し、廣く農民の移住を奬勵して居る。又大農中には自ら「トラクター」を使用して土地を開拓し、之を小農に賃貸して居るものもある。トラクターは十臺の價格が大洋七萬五千元からするので、中小農はとても手に入れる事は出來ぬから、前記の如く開拓地の賃借に甘んじて農事に從事せる現狀である。

因に前記滿洲農業「コーポレーション」の廣信公司の指定地に於て作業したる昨年七月十日から十月五日迄、五十八日間の成績を見るに、晝夜兼行十臺の「トラクター」で四千四百三十晌を耕耘する事が出來た。耕耘の深さは五寸位である。故に一日平均（晝夜）九四晌四の土地が耕された譯である。

第三章　松花江の航路

松花江航路は前述の如く上流吉林城より、下流同江に至る八四四哩間は、春夏秋と開氷期間は大小の船舶航行し、東支鐵道に次ぐ重要なる交通路であるが、之が說明に當り、便宜上哈爾賓を起點として、之より上流を上流航路とし、下流を下流航路として兩航路別に說かう。

（イ）上流航路

吉林省城より上流は山岳重疊の谷間を流れ、屈曲多く且つ水勢急にして大小の淺瀨所々に散在し水深一定せず、時としては木材搬出の爲の流下さへ困難な事がある。故に航路としては吉林城を發點とし、是より下流老少溝（東支鐵道驛陶賴昭埠頭）迄を一區とし、此の間一二四哩は水深二呎七乃至九呎、水流は急速なる爲め帆船の難破さる事往々あり、小型汽船の航行も出來るが、難所少からずある爲、夜間の航行は困難である。

老少溝より下流新城埠頭（伯都納）迄を第二區とし、此の間一〇〇哩は水深二呎乃至八呎であるが、砂洲所々散在し本支流を辨じ難く、西岸は茫々たる蒙古の未開地に連なり、熟練せる水先案內者も遂に迷つて進路を誤る事屢々である。河幅廣き處は水深二呎に足らず、汽船は固より戎克の航行さへ困難を感ずる個所多く、而も其の難所は常に轉々として其の位置を變じ、往航復航と同一の航路を取り得ざる狀態にあれば、汽船の航行は僅に增水期を待ち、四〇噸內外の小形汽船が來航し、新城地方の貨客を乘せ哈爾賓に向つて航行するに過ぎない。

新城埠頭（伯都納）より下流哈爾賓に至る第三區間は（約一七二哩）嫩江の合流に依り、河幅三百「サージン」より二露里に及び、水深も四呎乃至九呎となり、水流も又緩漫となり夜間の航行も自由で、開江期間は哈爾賓新城間の汽船の往復もあり、戎克は絕えず往復して居る。新城より嫩江を遡り齊々哈爾に至る航路もあつて、齊々哈爾の上流から產出する石炭を戎克に積み込み、玆より嫩江を下り、新城に出で哈爾賓に搬出せられて居る。

（ロ）下流航路

哈爾賓より下流同江に至る四三四哩は松花江航路の根幹で、河幅は三百サージン乃至二露里、水深は四呎乃至九呎あ

つて、大江溶々として北滿の沃野を縫ひ、唯哈爾賓の下流牡丹江の合流點である三姓の難所丈けは本航路中唯一の障害物で、其の延長は三十五露里に亘り、江底悉く岸礁より成り、航行者の尤も苦痛とする難關であるが、之れが除去には莫大の費用を要するが爲、今尙其の儘となつて居る。之れが爲夏季の減水期間は各汽船の航行終點を三姓迄としそれより下流は專ら戎克（帆船）に依るのである。

以上本流航路の外、支流航路は前述の新城、齊々哈爾間三百露里は水深二呎以上あり、增水期は小形汽船の航行も出來る。呼蘭河支流は傅家甸の對岸河口から上流呼蘭城に至る二十二露里間は航行自由で、其の沿岸一帶は黑龍江省の沃野をひかえ、開氷期間物資の運搬盛に行はれるのは固より、冬期中も此の河を利用して物資の氷上輸送が盛に行はれる。

牡丹江支流は急流にして航行不可能なるも、上流地方産木材は、夏季此の河を利用して流出、三姓埠頭に出で、茲より船舶に積み込み、哈爾賓の中央市場に搬出せられて居る。

第四章　松花江の沿岸埠頭

松花江の可航區域は上流吉林省城から江口同江に至る一帶である事は既に說明した通りであるが、開氷期間其の沿岸及背後地からの農產物の輸送は盛で、各種船舶の寄港する埠頭は至る處に散在し、其の數は實に五十有余の多きに達して居る。其の內にも左の十數余の埠頭は何れも其の地方の中心市場として重要なる地位を占めて居るから、序次略說を加へる。

（イ）上流地方に於ける主なる埠頭

（一）吉林城埠頭、吉林省の首都、松花江航行船舶の終點。

（二）老少溝埠頭、東支鐵道南部線陶賴昭驛と接し、同鐵道の商業部出張所もあつて、上流地方中最も大なる貨客の集散埠頭である。

（三）新城埠頭（伯都納）嫩江の合流地點を占め、下流哈爾賓よりは大小汽船、戎克の航行も盛であり、一方嫩江の上流黑龍江省の首都齊々哈爾城に至る小形汽船及び戎克の航行基點となつて居る。

（四）齊々哈爾埠頭、嫩江の支流中最大のもので、其の昔東支鐵道の敷設なかつた當時は黑龍江省の首都、茲より吉林省城に至る唯一の交通路であつた。又上流より產出する石炭は茲にて戎克に積み込み、水路哈爾賓に搬出する中繼埠頭として有名である。

以上は上流區間の著名な埠頭であるが、其の他小埠頭として一地方の住民が特設せる箇處は澤山あるが、概して云へば、此區間左岸一帶は農安縣を除く外、其の大部分は蒙古の未開放地に接し、一方右岸一帶は吉長線や東支線の通ずる交通の便ある爲、水路を利用する事は哈爾賓の下流地方とは全く其の趣を異にして居る。隨て經濟的重要味を帶びたる埠頭は少ない。

（ロ）下流沿岸地方に於ける主なる埠頭

一、哈爾賓及傅家甸埠頭

此の兩市は北滿の中央市場で、傅家甸と哈爾賓市とは中に八區の工場地帶を狹んで居る丈けで、前者は支那人町、後

者は各國人の雜居せる所謂國際都市である。從て埠頭も兩者接續し、松花江の鐵道附近上下（八區と埠頭區に別れ）を哈爾賓埠頭と云ひ得るなら、傅家甸の方面を傅家甸埠頭と稱する丈けで、判然たる區別は無く主として支那人の專用と云つてもよい。

以前露國の全盛時代には松花江の航行權は同國に對しても認められ、否な寧ろ松花江の航行は東淸鐵道の獨占であつたとも云ひ得る程で、汽船は固より曳船貨物船の大部分は東淸鐵道及露人の所有に歸し、支那人は僅かに小型戎克のみにより貨客の運搬に從事するに過ぎなかつた。其の時代には此の兩埠頭は判然區別されて居たので、今尙八區及埠頭區の沿岸には數條の鐵路があつて、船舶より直ちに貨車に積み込み、又船積の出來得る設備あるに反し、傅家甸埠頭は此の便に缺けて居る。

八區は貨物揚げ卸しの專用埠頭で、其の背後一帶には油房製粉の工場地があつて、線路は縱橫に引廻はされ、貨物集散の設備が完備して居る。現在松花江航行權は支那の獨占で、他國人の航運業は許されて居ないから、埠頭の利用も支那人の獨り舞臺である。

二、呼　蘭　埠　頭

此の埠頭は呼蘭河支流唯一の埠頭で、背後地に黑龍江省の平野をひかえ、農產物の集散も多く、玆より海城に至る呼海線の起點である。

三、滴打唄子埠頭

本流哈爾賓を下航する事一五〇支那里の地點、黑龍江省巴彥縣城の所在地である。此の地方一帶よりは小麥の產出多く此の港より搬出せられる。

四、烏　河　埠　頭

滴打唄子より二十支里の下流吉林省賓縣城の所在地、農產物の集散地である。

五、石　頭　河　埠　頭

哈爾賓より下流二二六支里の地點にある木蘭縣城の所在地である。

六、新　甸　埠　頭

下流二八〇支里の地に在り、賓縣に於ける小麥集散市場である。

七、木　蘭　埠　頭

大豆及小麥の搬出港である。

八、南　天　門　埠　頭

松花江の右岸瑪蜒河支流の河口にある方正縣の中央市場である。

九、通　河　埠　頭

江の左岸黑龍江省の大都市、小興安嶺の山脈支流に當り、大森林地帶に屬し、木材及薪の供給地として有名である。

一〇、伊　漠　通　埠　頭

江の右岸方正縣に屬し、農產物及び木材薪の集散地である。

一一、德　黑　里　埠　頭

以前露國守備兵の駐屯地として名あり、哈爾賓より五〇〇支里の下流に位置し、附近一帶は漁場として有名である。

一二、三姓埠頭

哈爾賓の下流六五〇支里（哈爾賓より江口に至る中央）牡丹江支流の合流點に位置し、上流寧古搭は茲より四〇〇露里である。三姓は本流域中最古き歴史ある地で依蘭縣の首都、此の地一帶は以前は特種部落として知られ、一般支那人からは動物視せられて居たと云ふ。其住民は近代文化の光に浴し得ない達子族の住んで居た處で、其の種族「ヌヤアラケ」「イケン」「フシハリ」の三族統治の中心地であつた爲、三姓の名が付けられたと云ふ。戸數は四千五百戸、人口は三萬六千人を越え最古い市街である。

茲數年前迄は、哈爾賓より下航船舶の最終點として、其の繁榮は哈爾賓に次ぐ大都市であつたが、下流地方の急速の發展に押され幾分衰退の色あり、輸出品の主なる物は農産物で、一九二七年度の統計に依ると、大豆四千車、小麥一千五百車（一車一千封度）、其の他木材（牡丹江物）毛皮等である。特に毛皮は北滿唯一の産出地で、三姓物として内外に知られて居る。

輸入品としては麥粉、砂糖、鹽、石油、紙、其他の日用雜貨品及麻布である。

開氷期間は水路哈爾賓間の汽船の往復頻繁で、此の間下航二日間遡航四日を要す。前述の三姓の淺瀬は三姓埠頭の少し上流にあり、減水期は帆船の航行さへ困難で航運業者の最苦痛とする處である。冬期結氷期間は茲を中心として、哈爾賓と下流富錦間を自動車が往復して居る。

最近三姓より牡丹江上流寧古搭を經て吉林城に至る鐵道の敷設計畫もあるが實現に至らない。將來此の鐵道實現の曉は下流一帶の農産物は哈爾賓に出廻はる事なく、直に吉長線或は吉敦線に吸收せられる事となり、松花江船舶業者は大打擊を蒙る事となるが、其の代り三姓は之が中繼地として大に繁榮を來すであらう。目下の處は三姓埠頭は經濟上行詰りの狀態である。

一三、湯旺河埠頭

江の左岸黑龍江省に屬し、大豆及小麥の集散地、特に背后地小興安嶺の森林地帶を控へて居る爲、木材、薪、及毛皮の集散地として有名である。

一四、佳木斯埠頭

哈爾賓の下流東北八五〇支里、江の右岸に位置し、戸數三千戸、人口四萬人、松花江沿岸各地埠頭中第一の深水を有する良港である。背后地は例の沃野千里の農産地を控え、難民の移住と農具の改良に依る開墾の進捗に連れ、農産物の激增は下流富錦と共に今や世人の注目の的となつて居る。昨一九二九年度は露支の國境開戰で大打擊を蒙つた樣だが、一九二七年度と一九二八年度の農産物を比較する時、其の激增は驚く可きものがある。

佳木斯埠頭より哈爾賓市場出廻數量

年次	大豆	小麥	合計
一九二七年	二、八〇〇車	一、〇〇〇車	三、八〇〇車
一九二八年	四、〇〇〇車	二、〇〇〇車	六、〇〇〇車

背后地の可耕地は三十萬晌ありと云はれて居るから、今後益々農産物の産出は激增するものと見る可きである。其の外、對岸黑龍江省の農産物を始め、石炭、砂金等が凡て此の埠頭から哈爾賓市場に搬出せられて居る事からして、此の

埠頭は將來哈爾賓に次ぐ大都市を形成する資格ある最有望の埠頭である。

一五、連江口埠頭及鶴立崗炭坑

連江口埠頭は佳木斯の對岸五支里の上流、連口江支流河口にある。石炭の積出埠頭として有名である。

連江口支流の上流（玆より百十支里北方）に鶴立崗炭坑がある。同炭坑より玆迄輕便鐵道を敷設して盛に石炭が搬出されて居る。即ち一九二六年當時の黑龍江督辨が從來の舊式採掘法を排して、出炭と運搬兩方面の改良をなし、同炭坑の開發に努力せる結果は、今や下流地方の需要を充し其の上哈爾賓市場にも年々多量の石炭を供給して居る。

同炭鑛の石炭埋藏量は一億布度と云はれて居る。炭質は撫順炭と全く同質で、哈爾賓市場に於ては撫順炭と拮抗して居る。哈爾賓市場に於ける一九二八年度の石炭總需要額一七、九二〇、〇〇〇布度中、同供給炭別を示せば、

撫順炭	九、〇〇〇、〇〇〇布度	鶴立崗炭	五、〇〇〇、〇〇〇布度	ジャライナオル炭	二、〇〇〇、〇〇〇布度
蘇城炭	六〇〇、〇〇〇布度	チエコフスキー炭	二五〇、〇〇〇布度	ウコリナヤ炭	八〇〇、〇〇〇布度
				密山炭	七〇〇、〇〇〇布度
				ヂレンホフス炭	二七〇、〇〇〇布度

右表の如く鶴立崗炭は哈爾賓市場に於ても評判よく、此等の石炭は連江と佳木斯埠頭から此下流地一帶及哈市場に迄搬出せられて居る。

一六、蘇々屯埠頭

江の右岸に在り農產物の地方集散地である。

一七、新城鎭埠頭

木材及農產物の集散地である。

一八、綏東、來密埠頭

江の左岸富錦の對岸三十支里の地にある。先年米人「ハーマ」氏が米國式農具トラクターを使用して農作に從事中、馬賊の爲め殺害せられて有名となつた處である。農產物の集散地である。

一九、富錦埠頭

三姓埠頭から五三〇里（支里）、哈爾賓の下流一、一一八支里、江の右岸に位置し、佳木斯埠頭と共に世人の注目の的となつて居る。日進月歩の大都市を形成しつゝある。戶數六千戶、人口五萬人、或は六萬人とも云ふ。時期に依り一定しない。背後地としては七十萬晌と云ふ可耕地を控へ、日夜兼行開墾に從事して居るから、其の進步發展の狀況は想像に餘りがある。其の上此の地は松花江下流地一帶の陸上交通の衝路に當り、四通八達の交叉點に位置して居る爲め、背後地一帶の農產物の出廻りは固より、其他物資の需給の中央市場として下流地第一の大都市である。背後地の開墾は無限にして、之が全盛時代は寧ろ將來に屬して居る。例に依り最近當埠頭より哈爾賓市場に搬出せる特產物の數量を示せば、

年次	大豆	小麥	合計
一九二七年	三、〇〇〇車	一、五〇〇車	四、五〇〇車
一九二八年	五、〇〇〇車	二、〇〇〇車	七、〇〇〇車

之等農產物の搬出は開江期間、主として開江當初川筋物として哈爾賓市場に出廻るのである。冬期結氷期間は哈爾賓より玆迄自動車の往復の便がある。哈市よりの輸入品の主なるものは日用品、雜貨品、麻布、農具、其他の農民必要品で

ある。

二〇、同　江　埠　頭

松花江の終點地、黑龍江との合流點は玆より二十支里の地點である。人口は四千人、露支通商の自由を缺く今日なれば商取引も振はず、衰微の極に在る。唯だ合流點の三角洲に於て阿片の栽培盛に行はれて居る事から、同江埠頭の名が世に知られて居る。そは阿片密賣買の地としてゞある。

第五章　松花江の航行期間

松花江の航行は開江期間に限られて居る事は勿論であるが、普通開氷期は四月上旬、結氷は十一月二十日前後である。此の間約八ヶ月間が開江期間であるが、解氷結氷共に早くて數日、遲き時は一ヶ月余の日子を要し、之が前後には必ず流氷の危險が伴ふから其の間船舶の航行杜絶するを例とする。故に開江期間から此の流氷期間一ヶ月を控除すれば、實際の自由航行期間は七ヶ月乃至六ヶ月間である。

哈爾賓埠頭に於ける例年の解氷及結氷期は、前者が四月中旬、後者が十一月上中旬である。而して實際の航行日數は百二十日乃至九十五日間であると云はれて居る。即ち開氷時一時增水するも、其後追々と減水して夏季の旱魃期となり航行不能を來す事屢々であるからである。

吉林城附近の上流地方と哈爾賓附近の中流及下流同江方面の解氷及結氷日數の相違は、中流は上流より五日乃至一週間、下流は又中流より同日數間遲れて居る。昨年の例を取れば吉林城附近の解氷は四月二日、哈爾賓は四月八日、三姓

は四月十日、佳木斯は四月十七日、富錦は四月十八日、而して此の開江期間の航行期を左の三期に區別する事が自然の狀態である。

（イ）第　一　期

開江の當初であつて氷雪が融解し、春雨屢々降りしきり、松花江の水量が俄かに增大すると、各種の船舶は航行に何の支障もなく自由航路に着くが、開江早々の事故沿岸各地埠頭に山積せる貨物（特に大豆及小麥）は盛に積み出される。一方哈爾賓よりは地方需要品の積出を始め、旅客の運搬に從事し、船舶業者の最繁忙の期である。然るに六月に入り降雨量も少くなり、旱魃の結果は江の減水を來し、七月迄約一ヶ月間は最甚だしく減水して來る。此の期間は吃水深い船舶は殆んど航行不可能となる。吃水の淺い小型戎克でも途中淺瀨に遭遇して種々の故障を來し、自由の航行も困難となるを常とする。

（ロ）第　二　期

七月中旬頃から再び降雨屢々來り、水量も增大し船舶の航行は自由となるも、此の時は貨客の輸送事情は開江當初と全く反對に、沿岸各地の埠頭には貨物なく隨て七八の兩月は夏枯閑散期である。

（ハ）第　三　期

九月に入り天候來寒を告げてから、沿岸各地方の商人は結氷封江前に於て冬期間準備仕入に忙しく、一方開江當初より下流地方一帶に出掛け、商工事業に從事せるものも漸次哈爾賓に引揚來るを常とせる爲、旅客も俄かに增加する。又新穀も結氷前の上市を急ぎ搬出に努力する爲、再び航運業者の繁忙期を出現する。之を要するに松花江の航行狀態は開

江當初の四、五、兩月を全盛期とし、六、七、八の約三ケ月は夏枯閑散期、九、十の兩月が再盛期となる。

第六章　松花江航行の汽船及戎克（帆船）

（イ）汽　船

松花江に於ける汽船の航行は一八五八年、愛琿に於ける當時の露國極東總督「ムラブイョフ」伯が、支那政府と有名な彼の愛琿條約を締結して以來の事である。

同伯は其の年の七月に露商「エスボクダノフ」及「チエボタレフ」の兩名を伴ひ、汽船「アムール」號に乘つて松花江に入り、江口から約三十露里を遡つたのが松花江上汽船の航行の最初である。之より以前は僅かに支那舊來の戎克や舟を以て、或る一區間内の航行に過ぎなかつた。其の後露國では幾度か遠征隊を組織して松花江の航路調査を試み、貿易に從事せんとしたが、事實貿易商隊を組織して遡江したのはそれから三十七年後の一八九五年である。即黑龍江汽船會社「フアルツウエ」が遡江し、沿岸地方と貿易を試み、其の翌年には松花江沿岸地方から約五千布度の穀物を吸收して烏蘇里鐵道に輸送し、同鐵道の敷設工事を援けた。一八九七年には黑龍江汽船會社、黑龍江商事汽船會社、其の他個人の所有汽船が新たに松花江を一般航路とし、黑龍江系航路に編入して營業するに至つた。一八九八年には之等の汽船は東清鐵道の敷設材料運搬に當り、其の後工事の竣工後も依然として一般貨客の運輸に從事して來たのである。之れが東清鐵道船舶部設置の端緒である。

東清鐵道船舶部は同鐵道の補助機關として創設せられたもので、同鐵道沿線より遠く離れた松花江下流沿岸地方の各

埠頭に集散する穀物を同鐵道に吸收するのが目的であつた。

當時松花江沿岸地方から哈爾賓の埠頭に搬出した穀物の數量は、一ケ年平均三百萬布度（約三千車）に達して居つた。斯く航行の便が盛になると共に、下流地方に向つて移住する支那人の數も追々と增加して來たので、哈爾賓埠頭殊に八區の膨脹發達は著しく、松花江沿岸地方との取引の中央市場となつた。

一方支那側自体が松花江々上に汽船を浮べたのは、一九〇七年（光緒三十三年）愛琿條約の締結後實に五十年後の事である。即東清鐵道や、露國河川商船隊の松花江侵入活躍に刺戟された結果は、吉黑郵便局其の他二三の汽船會社が創立せられたが、當時は時機既に遲く露國の勢力に對抗し難く、實に貧弱なものであつた。

一九一七年の露國革命は極東に於ける露國の勢力に動搖を來し、個人の所有汽船を賣却せんとするもの續出した。當時日本其他の外國汽船會社は之等汽船を買收して、舊露國々旗を揭げて松花江航運業を開始するに至つたが、一九二〇年以降は支那側汽船會社も急速の進歩を遂げ、露國々旗下にある船舶數を凌駕するに至つた。玆に於て大正十三年遂に支那政府は松花江航行權の回收を企て左の如き意味の聲明を發するに至つた。

今回の露國革命に依り舊露國帝政は倒壞した。既に其の存立を認めぬからは、露國汽船の揭揚せる三色旗は消滅したものである。故に同國旗を揭げて支那領土たる松花江を航行するを許さぬ。との布告を發し、舊露國々旗下に在る汽船の航行を始め東支鐵道所有汽船の航行を禁止してしまつた。爾來松花江航行船舶は支那汽船會社、其の他支那人個人の獨占舞臺となつたのである。其の後支那側各汽船會社間に又々内輪の競爭が起り、之に加へて同江減水にたゝられ、各汽船會社共非常な苦境に陷り破滅の外なき迄に至つた。

茲に於てか一九二六年支那政府は之が救濟策を講じ、運送業者相互間の競爭を嚴禁し、翌年には船舶組合を組織するに至つた。即ち汽船五十一隻帆船十七隻を糾合して一つの「シンヂケート」を設立し、東北航務聯合會と稱し、事務所を東北航務局樓上に設け、相互間の競爭を避け、互に利益を擁護する事を約し、再び秩序ある船運の發達を見るに至つた。最近の松花江航行船舶は三百噸乃至一五〇〇噸級の汽船九〇隻、曳船八五隻、帆船傳馬船等の大小の戎克八百余隻がある。

其の船舶別に其の内容を略記すれば、

一、汽船九〇隻の年齡

三年以下のもの	一五年以上二〇年以下	二〇年以上二五年以下	二五年以上三〇年以下	三〇年以上	合計
三隻	二十一隻	三十四隻	四隻	二十八隻	九十隻

右の中鐵及鋼鐵船体は五九、乃至六四隻である。他は木船体で三一隻乃至三五、六隻である。其の建造當時の價格を合計すると、四百五十八萬八千金留布に達して居ると云はれて居る。其後外國より輸入された新造船は全然なく、當地に於ける造船所もない處より察するに、之等老朽船は毎年或る程度の修繕を加へて今日に至れるものである。

汽船の積載力は合計一萬三千三百九十四噸、曳航力は四萬八千三百十噸である。目下曳船數は八十五隻で、其の積載能力は五萬三百八十噸である。汽船及曳船の貨物積載能力は合計六萬一千七百噸である。

之等船舶の所有者は三十有余人、其の中には支那官憲、會社、銀行の法人も含まれて居る。之等の船主が聯合して哈爾賓汽船組合を組織し、一方東北聯合船務局があつて、之れに加入せる船主は左の通りである。

船主名	汽船 隻數	汽船 積載力	曳船 隻數	曳船 積載力	積載力合計
東北航務局	二二、	三、七六〇	二一、	一三、五四〇	一七、三〇〇噸
東北海軍航運部	一一、	五〇	三〇、	二〇、〇〇〇	二〇、〇五〇〃
東亞公司	八、	一、四一〇	五、	三、九〇〇	五、三一〇〃
郵船局	四、	八〇	一二、	七、〇〇〇	七、〇八〇〃
廣信公司	二、	五一〇	—	—	五一〇〃
合計	四七、	五、八一〇	六八、	四四、四四〇	五〇、二五〇〃
總數比率	五二、二%	—	七六、四%	—	八一、%

右「シンヂケート」未加入の船主は獨立經營であるが、其の勢力は實に貧弱である。

（ロ）帆　船（戎克）

帆船は上流及下流兩航路別にして見ると、上流航路即、吉林城、老少溝、伯都納、齊々哈爾の各埠頭間を航行する戎克。下流は哈爾賓を中心とし主として下流一帶の航行に從事して居る。

上流航行帆船の數は左の如し。

八二噸積 二隻	三四噸積 一八隻	一五乃至一六噸積の傳馬船 二〇〇隻

下流航行帆船は主として哈爾賓船舶組合員の所有船である。其の數は二百十四隻内譯は左の如くである。

二三噸以下	四六噸以下	七〇噸以下	七〇噸以上
一隻	一〇三隻	一〇五隻	五隻

總積載力は一〇、八〇〇噸 此の外同組合に加入せざる傳馬船（十五噸乃至二十噸）八百隻内外ある。

以上は現在松花江開江期間中に航行する汽船及び帆船の總數である。而して之が乘組船員は一萬一千人乃至一萬四千人である。

又之等船舶の貨物輸送狀態を見るに

上流區、老少溝埠頭貨物揚卸數量

年次	一九二六年	一九二七年
到着貨物	三五、三一八噸	三六、三五三噸
發送貨物	四、二三三〃	三、六七一〃
合計	三九、五五一〃	四〇、〇二四〃

下流區、哈爾賓埠頭貨物揚卸數量

年次	一九二六年	一九二七年
到着貨物	四一六、〇〇〇噸	五三〇、〇〇〇噸
發送貨物	五二、〇〇〇〃	五〇、〇〇〇〃
合計	四六八、〇〇〇〃	五八〇、〇〇〇〃

（註） 右二表の運輸數量中

汽船及曳船運搬率は 七〇、%

帆船運搬率は 三〇、%

尙到着貨物は、穀物九六、二% 木材二、八% 其他一、〇%

發送貨物は左の率であつた。

鹽	礦油	雜貨	麻袋	石炭	其他
八、〇%	五、六%	四八、八%	九、八%	一九、二%	八、六%

之等の貨物を積載して運搬した船舶の種別及總噸數

汽船及曳船	率	帆船	率	合計
六一、七〇〇噸	七七、一%	一九、一七六噸	二二、九%	八〇、八七六噸

船主と其の團体は前述の如く汽船部に於ては、哈爾賓汽船組合及東北聯合航務局なる「シンヂケート」があり、帆船部には哈爾賓船舶組合があるが、今其内容を窺ふに、

（1） 汽船組合

此の組合は民國十一年六月二十七日（一九二二年）、交通部の發布せる汽船組合創立規定に基き組織せられたもので、其の目的は汽船所有主の聯合に依り、運賃の競爭を避け、共同して貨物及旅客の運賃を定め、航路の改善と航運業の改良發達及組合員相互の紛爭等の解決の任に當つて居る。同組合は毎年貨物及旅客輸送規定を發布し、一定運賃率を定め旅客及貨物發送依頼者に對し組合員に代り其の全責任を負擔することになつて居る。

（2）東北聯合航務局（シンヂケート）

同局は前述の如く有力なる船主の聯合であり、之等一切の船舶に對する營業の獨占的管掌となつて居る。

此の「シンヂケート」は民國十四年の秋、例の成通公司が破産の宣告を受けて後、奉天當局が出資引繼ぎをなし、東北航務局を設立し航務一切の業務を直接奉天當局に報告し審査を受ける事にした。

其の翌年の秋、東北に防海軍司令部は奉天政府の命令に依り、東支鐵道船舶部の凡ての所有船を回收し、江運部なるものを設けた。其翌十六年に至り、聯合航務局が設けられ、東亞輸船公司、奉天航業公司等の船舶も同局に合併し、其の名を東北聯合航務局と改め、同時に海軍司令沈鴻烈氏が航務局薫事長に擧げられ、松花江、黑龍江及之が支流の航運業に關する事務は直接海軍司令に報告、更に同司令より奉天當局に報告する事となり、同司令部設置の航警署が其の監督の任に當る事となつた。

爾來吉黑兩省の航業管轄權は全然海軍司令の手に歸し、兩省當局は之れに手を觸れる權限がなくなつた。少し横道に入り過ぎたが、兎も角、同局の創立と海軍司令部との間には密接な關係があつて、最近は非常な良成績を擧げ、年々二三百萬元の純益をあげて居る。

（3）哈爾賓船舶組合

松花江航行帆船の大部分は哈爾賓船舶組合に加入して居る。同組合は荷主の利益を圖り之を尊重すると共に、船舶業の改良發達を圖るを目的として居る。組合員の受托輸送の貨物に對しては、其の全責任を同組合が負擔する事になつて居る。

荷主が貨物を發送せんとする場合は其の旨を同組合に屆け出すと、組合は船の配給をなし、貨物受取證を發行する。此の組合の創立の結果、帆船所有者の勢力大となり、此の團體の力に依り汽船と對抗し、松花江上に於ける重要なる運輸機關の役割を占めて居る。

第七章　埠頭の積荷作業及諸稅

松花江沿岸各地埠頭に於ける貨物の取扱ひは、上流地吉林省埠頭は同地の商務省が管掌して居るが、老少溝埠頭は東支鐵道商業部代辨所の管掌に屬して居る。

哈爾賓埠頭に於ては東北航務局の手に依り積荷作業が統轄せられて居る事は勿論であるが、下流地一帶の各埠頭では其の地の事情に依り、商務會又は大商店の聯合團體が之が作業を掌つて居る。

荷主は貨物の輸送をなすに當り先づ船舶組合事務所、又は船舶會社と輸送契約を取り結び、運賃其の他の諸掛りを支拂ふ事が普通であるが、哈爾賓に到着する貨物は支那關稅規則の定める關稅を納入した後でないと貨物の陸揚げを許されない。即貨物が哈爾賓埠頭に到着の上は、海關員の立會檢査を受け（例へば大豆及豌豆は百斤に付〇、〇六〇海關兩、小麥其の他の雜穀は百斤に付〇、一〇〇海關兩と云ふ如く）相當額の納入を濟した上で陸揚げするのである。

右海關稅の外、哈爾賓埠頭に於ては積込又は陸揚げせらるゝ總ての貨物に對して左の如き諸稅を徴收せられる。

（イ）海關稅　　百斤に付何程

布度江區稅

出帆税　汽船及帆船が支拂ふもの

（ロ）其他の諸税

繫留料
河岸料　関税とは關係なく航務局に納むるものである。

哈爾賓以外の各埠頭から松花江に依り貨物の輸送をなさんとするものは、荷主として左の諸税を支拂ふ事を要する。

（イ）地方税

（ロ）支那海關税

（ハ）支那警察税

（ニ）東北聯合航務局税

松花江沿岸各埠頭から哈爾賓埠頭及老少溝埠頭に向け輸送し來る貨物に對し賦課せられたる地方的の諸税は、賣主の負擔となつて居る商習慣がある。

今下流地三大埠頭より哈爾賓間の大豆、小麥及麻袋の運賃を表示すれば、

	自哈爾賓	三姓埠頭	佳木斯埠頭	富錦埠頭
大豆		一、五〇仙	一、八〇仙	二、八〇仙
小麥		一、五〇仙	一、八〇仙	二、八〇仙
麻袋		一、七〇仙	二、三〇仙	二、九〇仙

右は一布度に付哈爾賓より各埠頭間の汽船の運賃であつて、帆船の運賃は汽船運賃の約三割減である。（終）

終