

14.5-171



1200501211438

14.5

171

滿洲支那側鐵道沿線地方に
於ける大豆の出廻増加事情及其
對應策

国立国会図書館



始



29M64

秘

滿洲支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其對應策

滿鐵調查課

(滿鐵調查資料第六十三號)

E 25-1
4

145
171



89W09026

凡例

一、本書は本年五月十七日から六月二十四日に亘り三十九日間滿州支那側鐵道沿線地方へ出張し視察したる結果を基礎として記述したものであるが統計資料の蒐集其他に種々繁雜なる手数を要したるに依り以後三箇月餘漸くにして之れを完成するに到れるものである、然るに其間日支軍隊の衝突事件勃發したる爲め此地方に於ても此後重大なる變化を生ずべき情勢にある、従つて本記事中には現在の實情と多少相違の點も無きにあらずらんも支那鐵道の重要性に到つては此後と雖も變化なかるべく信ぜらるゝに依り本書が此後に於ける滿鐵の對策に何等かの參考資料ともなるを得ば幸甚である。

一、本書中意見に亘るものは筆者個人の意見にして課の意見ではない。
一、調査擔當者 加悦秀二
昭和六年九月

2654

滿鐵調査課

凡例

滿洲支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其對應策

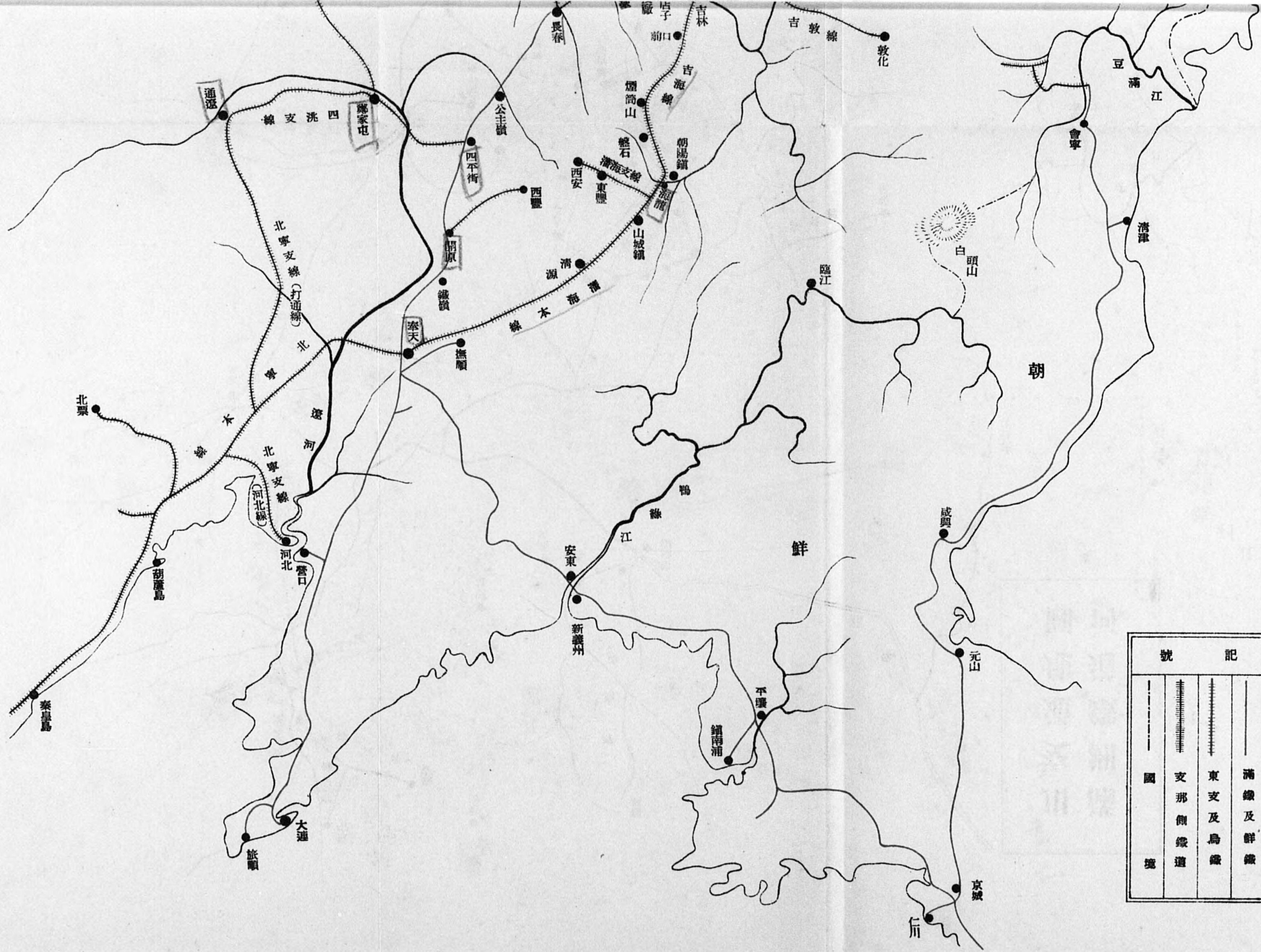
目次

第一項	支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻狀況……………	一
第二項	營口河北驛到着大豆の販路……………	一九
第三項	北寧線集貨政策に對する滿鐵の現行運賃……………	三〇
第四項	北寧線の運賃……………	三九
第五項	瀋海及吉海線の集貨狀況……………	四七
第六項	吉長、吉敦沿線出廻大豆に對する吉海、瀋海兩線の吉林經由南下政策……………	五二
第七項	四洮、洮昂及齊克線の集貨狀況……………	五九
第八項	支那鐵道に對する滿鐵の對應策……………	六六

第八節 支那の豆類と大豆の栽培
 第九節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十一節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十二節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十三節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十四節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十五節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十六節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十七節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十八節 支那の豆類と大豆の栽培
 第十九節 支那の豆類と大豆の栽培
 第二十節 支那の豆類と大豆の栽培

目次

支那の豆類と大豆の栽培
 支那の豆類と大豆の栽培



號 記	
—	滿鐵及鮮鐵
—	東支及烏鐵
—	支那側鐵道
—	國境

滿洲支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其對應策

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻狀況

近來滿洲支那側鐵道の發展目覺しく東部地方は瀋海、吉海及吉敦線の開通に依り又西部地方は北寧打通支線、四洮、洮昂及齊克線の開通に依り滿鐵、東支の兩鐵道は之れが爲め包圍を受けた状態となり出廻貨物は其産地を扼された結果其輸送數量は近年頗に減退の傾向となつて來たが元來滿洲から輸移出される農産物の大宗は大豆である、試みに南北滿洲から輸移出された穀類、豆及種子類の最近三箇年間に於ける數量を見るに。

(一) 南、北滿洲に於ける穀類、豆及種子類輸移出高最近三箇年平均品種別表 (單位噸)

品 種	北 滿		南 滿		合 計	
	數	量	數	量	數	量
大豆及大豆製品		二、一八五、五〇九		一、七九八、五二七		三、九八四、〇三六
小麥及小麥製品		二〇一、二八五	(←)	二四九、七九七		四八、五二二
高粱		四八、〇六三		二二二、〇三五		二七〇、〇九八
玉蜀黍		二、五一〇		七六、〇六七		七八、五七七
		割合		割合		割合
		八八		六九		八一
				(←)		
		八		九		六
		〇		三		二

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻狀況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

其	粟	計
他	三三、九三四	一
計	三五、二六九	二、五〇四、五七〇
	一〇〇	二、五〇四、五七〇
	二、三三〇、六四九	二、五九〇、四四九
	二六三、一七一	二、四九、七九七
	九	一〇〇
	二六二、五八三	四、八九三、七三四
	二九八、四四〇	四八、五二二
	六	一〇〇
	五	

備考

(イ) 此數量は昭和三、四及五年(曆年)の平均數

(ロ) 大豆及大豆製品中には豆粒及豆油を含む

(ハ) 小麦及小麦製品中には麥粉及麩を含む

(ニ) 其他の中には小豆、胡麻、麻實、蘇子、瓜子等一切を含む

(ホ) 南滿三港輸出高(但小麦及小麦製品は輸出超過高)及綏芬河輸出高(但小麦及小麦製品は輸出入超過高)の合計を以て南滿輸出高と見做す

(ヘ) 綏芬河輸出高、東支南部線南行高並齊克達河平街及河北到着高の合計を以て北滿輸出高と見做す

(ト) 南滿輸出高から北滿輸出高を差引いた殘高を以て南滿輸出高と見做す

(チ) 小麦及小麦製品中の南滿及合計の數量は輸出超過高よりも輸入超過高の方が多く、依つて其入超過高を(一)を以て示し之れは計に算入せず

併せて四八九萬餘噸となつて居るが其内大豆及大豆製品は三九八萬餘噸、全體の八割一分を占めて居る有様なるに依り此大豆の出廻状況を究むることは滿洲に於ける全農産物出廻の傾向を知る上に極めて重大なる役割を爲すものと云へる、而も大豆の此割合は鐵道輸送の距離短き南部地方よりも其距離長き北部地方程多く前表に明かなる如く南滿の六割九分に對し北滿は八割八分を占むる状態であつて此現象は近年益々甚しからんとする傾向にある、説明の便宜上其出廻地域を左記三地方に區分し。

- 一、北部地方 昂々溪、長春、吉林及吉長、吉敦沿線並其以北地方
 - 二、中部地方 奉天以北滿鐵沿線、瀋海、吉海沿線並通遼及四洮、洮昂沿線地方
 - 三、南部地方 奉天及奉天以南滿鐵沿線、安奉沿線、北寧沿線、安東、營口及大連並烏鐵沿線地方
- 大正十二年の數量を夫れ夫れ一、〇〇と見て昭和五年を比較するに

(二) 滿洲大豆出廻高地方別推算表 (單位噸)

	大正十二年		十三年		十四年		昭和元年		二年		三年		四年		五年	
	數量	指數	數量	指數	數量	指數	數量	指數	數量	指數	數量	指數	數量	指數	數量	指數
北部地方	一、五五、六三三	一〇〇	一、九七、〇三三	一三三	二、三三、一五五	一五〇	二、四九、五七九	一六三	二、四八、八四一	一六三	二、八二、三三九	一八四	二、九二、九九一	一八三	三、〇七、四八二	二〇〇
中部地方	八九、二四八	一〇〇	六九、五五七	七九	八八、四〇〇	九八	八七、四八三	九八	一、〇〇、七四一	一一三	九三、四三〇	一〇四	八三、六九〇	九四	一、〇五、〇九六	一一八
南部地方	四〇、八三三	一〇〇	四四、七三三	一〇九	三七、九六八	八八	三三、四〇四	八二	四九、七四五	一〇八	四七、七六六	一一一	二六、三三〇	六五	三七、六六六	八三
計	二、八七、〇一三	一〇〇	三、一一、五三三	一〇八	三、六〇、二二六	一二六	三、九五、一六六	一三九	三、九七、五五〇	一三九	四、二二、五五五	一四六	三、八九、七四五	一三九	四、五〇、四七七	一五七

備考 本表數量の第三表の合計數、同表備考参照

僅々七七年間に北部地方は二、〇二に増進して居るに反し中部地方は一、一八南部地方は〇、八二に過ぎず南部地方の如き近年寧ろ減退の傾向にあるが之れは大豆の耕作が他の農作物に比し南部地方よりも北部地方が一層地味好適し農民の採算が夫れだけ有利な爲めと認めらる。

然るに茲に注目を要する問題は大豆の出廻最も多き右の北、中部地方から大連、浦鹽其他の開港市場への輸送機關であつた東支及滿鐵の沿線が既述支那側鐵道の發展に依つて多大の影響を蒙り其沿線出廻の経路に激變を來したこと

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻り状況
 である、試みに發着數量に依り其出廻高を推算するに第三表の通りである

(三) 滿洲大豆北、中及南部地方出廻高經路別推算表 (單位噸)

地方名	大正十二年		十三年		十四年		昭和元年		二年		三年		四年		五年	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
東支沿線	1,956,767	74	1,996,608	66	1,633,944	83	2,598,944	87	2,030,777	83	2,504,166	83	2,330,550	83	2,658,033	70
長春	2,233,333	8	80,960	4	2,923,000	5	2,923,000	5	1,600,960	6	1,000,000	7	1,000,000	6	1,755,333	6
齊克沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
吉敦沿線	2,803,333	14	1,956,666	10	2,900,000	13	3,314,777	8	2,677,777	13	2,777,000	10	2,699,000	10	4,076,666	13
計	1,556,666	100	1,903,333	100	2,277,166	100	2,598,944	100	2,478,888	100	2,833,777	100	2,727,998	100	3,048,111	100
奉天以南滿鐵	8,548,888	93	6,999,999	89	7,530,777	85	7,651,466	88	8,499,999	83	7,644,333	78	5,044,333	60	5,199,999	53
海及	0	0	0	0	0	0	11,444	1	50,444	5	154,500	16	34,000	26	39,077	26
海及	0	0	0	0	0	0	11,444	1	50,444	5	154,500	16	34,000	26	39,077	26
昂洗及	8,648,888	100	6,999,999	100	7,530,777	100	7,651,466	100	8,499,999	100	7,644,333	100	5,044,333	100	5,199,999	100
計	8,648,888	100	6,999,999	100	7,530,777	100	7,651,466	100	8,499,999	100	7,644,333	100	5,044,333	100	5,199,999	100
奉天以南滿鐵	2,977,777	76	2,666,666	73	2,833,333	77	3,000,000	78	2,977,777	76	3,000,000	77	2,977,777	76	2,977,777	76
北寧沿線	2,977,777	76	2,666,666	73	2,833,333	77	3,000,000	78	2,977,777	76	3,000,000	77	2,977,777	76	2,977,777	76
安東、營口大連及烏鐵沿線	2,977,777	76	2,666,666	73	2,833,333	77	3,000,000	78	2,977,777	76	3,000,000	77	2,977,777	76	2,977,777	76
計	2,977,777	100	2,666,666	100	2,833,333	100	3,000,000	100	2,977,777	100	3,000,000	100	2,977,777	100	2,977,777	100

備考

(イ)(ロ) 年度は其年の十月から翌年九月までの出廻り年度

(イ)(ロ) 本表數字は各經路に於ける大豆及豆粕(豆粕は出歩合により大豆に換算)の發着數量から到着數量を差引いた殘高、但昭和五年度は昭和六年五月三十一日まで發着數量の差に當日現在の各地在荷高及此後の出廻り推定高を加算した數量である

(ハ) 北寧沿線の發着數量及他線から北寧線への發着數量不明に付營口河北轉への發着數量を以て其數量と見做す

(ニ) 昭和元年及二年度に於ける吉敦線發着數量は不明に付其前後年度の數量に依り推算した

(ハ) 昭和元年から三年に至る年度に於ける瀋海線發着數量は不明に付奉天の發着數量に依り推算した

(ニ) 齊克沿線出廻の内昂、漢を經由して東支線により東行したる數量は不明に付此分全部東支沿線へ直接出廻つたものと見做し齊克沿線出廻中に算入せず

(ト)(チ) 北部地方吉長及吉敦沿線中には吉林發着海線經由南下數量を含む

(ト)(チ) 中部地方奉天以北滿鐵本線中には長春及奉天を含み、南東部地方奉天以南滿鐵本線中には奉天を含む

先づ北部地方に就いて之れを見るに東支沿線及長春への出廻りは昭和四年度までは全體の九割内外を保持し残りの一割内外が支那鐵道たる吉長、吉敦乃至齊克沿線へ出廻る状態であつたが昭和五年度に到り前者は七割六分に減退したに對し後者は二割四分に増加し特に齊克沿線への増加は顯著である、又中部地方に就いて見るに昭和元年頃までは滿鐵本線への出廻りは九割見當、支那鐵道たる瀋海、吉海、四洮乃至洮昂沿線は一割見當を保持した有様であつたが其後瀋海及吉海沿線への出廻りが特に累増した結果昭和五年度に到つては滿鐵本線への出廻りは五割三分に激減し残りの四割七分を支那鐵道にて占むる状態となつて居る、尙此支那鐵道に對する關係を一層明らかにする爲めに南、北滿洲の合計數に依り東支滿鐵及支那鐵道の割合を見るに。

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻り状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

(四) 滿洲大豆出廻經路東支滿鐵及支那鐵道別比較表 (單位噸)

線別	大正十二年		十三年		十四年		昭和元年		二年		三年		四年		五年	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
東支沿線	一、五五、六七	四	一、六九、六八	五	一、九六、九四	五	二、三九、九四	六	二、〇三、七七	五	二、三四、一六	五	二、三三、〇五	五	二、六五、八〇	四
滿鐵沿線	一、〇七、三五	七	八七、四〇	七	一、〇六、六五	二	九七、九七	二	一、一六、二五	二	一、〇七、七三	三	七八、九〇	九	八〇、三〇	一
支那側鐵道沿線	三、八、三三	三	三、五、七〇	一〇	四、七、八四	三	四、九、六六	九	四、三、三三	三	五、九、三三	一	五、三、九八	一	一、三〇、六三	二
其他(安東、營口、大連及烏鐵沿線)	二、六、六二	九	二、六、七五	九	一、七、八三	五	二、六、六六	七	三、三、三三	八	三、七、三三	六	一、八、六三	五	二、八、三三	二
計	二、八七、〇三	一〇〇	三、一三、五三	一〇〇	三、六〇、二六	一〇〇	三、九七、五〇	一〇〇	三、九七、五〇	一〇〇	四、二二、五五	一〇〇	三、八七、九七	一〇〇	四、五五、四七	一〇〇

支那各鐵道沿線の出廻は昭和三年度までは全體の一割内外四、五十萬噸に過ぎなかつたものが昭和五年度には一一五萬餘噸、二割八分を占むる有様となり其數量は滿鐵沿線よりも遙かに大なる有様である。

次に此支那側鐵道沿線の出廻は何の地方が最も多いかを一層明瞭にする爲めに先づ北部地方各驛最近一箇年間發送高を比較するに

(五) 滿洲北部地方支那側鐵道沿線に於ける最近一箇年間(自昭和五年六月(大豆(豆粕を含む)發送高驛別表(單位噸)

驛名	齊克線		吉敦線		吉長線	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
榆昂	〇	〇	〇	〇	〇	〇
樹屯	〇	〇	〇	〇	〇	〇
江龍	〇	〇	〇	〇	〇	〇
密潭	〇	〇	〇	〇	〇	〇
峰山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
卡興	〇	〇	〇	〇	〇	〇
隆山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
倫山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	八、八二〇	一七四				

驛名	齊克線		吉敦線		吉長線	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
龍東	一六、八三三	〇	〇	〇	〇	〇
龍江	四、四九三	〇	〇	〇	〇	〇
哈年	〇	〇	〇	〇	〇	〇
寧哈	〇	〇	〇	〇	〇	〇
拉年	〇	〇	〇	〇	〇	〇
富海	〇	〇	〇	〇	〇	〇
泰安	〇	〇	〇	〇	〇	〇
龍溝	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	二七三、四五六	一〇〇	二二五、三八〇	一〇〇	一五〇	一〇〇
額額	〇	〇	〇	〇	〇	〇
六道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
老姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
小姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
拉法	〇	〇	〇	〇	〇	〇
蚊河	〇	〇	〇	〇	〇	〇
奶山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
柳樹	〇	〇	〇	〇	〇	〇
二道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃松	〇	〇	〇	〇	〇	〇
威虎	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃泥	〇	〇	〇	〇	〇	〇
秋梨	〇	〇	〇	〇	〇	〇
太平	〇	〇	〇	〇	〇	〇
敦化	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	二七三、四五六	一〇〇	二二五、三八〇	一〇〇	一五〇	一〇〇
額額	〇	〇	〇	〇	〇	〇
六道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
老姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
小姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
拉法	〇	〇	〇	〇	〇	〇
蚊河	〇	〇	〇	〇	〇	〇
奶山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
柳樹	〇	〇	〇	〇	〇	〇
二道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃松	〇	〇	〇	〇	〇	〇
威虎	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃泥	〇	〇	〇	〇	〇	〇
秋梨	〇	〇	〇	〇	〇	〇
太平	〇	〇	〇	〇	〇	〇
敦化	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	二七三、四五六	一〇〇	二二五、三八〇	一〇〇	一五〇	一〇〇
額額	〇	〇	〇	〇	〇	〇
六道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
老姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
小姑	〇	〇	〇	〇	〇	〇
拉法	〇	〇	〇	〇	〇	〇
蚊河	〇	〇	〇	〇	〇	〇
奶山	〇	〇	〇	〇	〇	〇
柳樹	〇	〇	〇	〇	〇	〇
二道	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃松	〇	〇	〇	〇	〇	〇
威虎	〇	〇	〇	〇	〇	〇
黃泥	〇	〇	〇	〇	〇	〇
秋梨	〇	〇	〇	〇	〇	〇
太平	〇	〇	〇	〇	〇	〇
敦化	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	二七三、四五六	一〇〇	二二五、三八〇	一〇〇	一五〇	一〇〇

備考 豆粕は出粕歩合により大豆に換算して合算した第六及七表と同じ
此地方に於て最も多き驛は齊克線の泰安であつて二二萬餘噸に及び其外一萬噸以上の驛は七驛に及んで居るが之れ
第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

を前年同期間の數量と比較するに第六表の通りであつて前年に比し減少した驛は吉長線の下九臺丈けであつて齊克線の泰安及吉長線の樺皮廣及孤店子の増加は特に著明である。

(六) 滿洲北部地方支那側鐵道沿線主要八驛に於ける最近一箇年間大豆(豆粕を含む)發送高對前年比較表(單位噸)

線名	驛名	自昭和五年五月至同四年六月	自昭和六年五月至同五年六月	増又は減
齊克線	泰安	二九,五八四	二一,五三八〇	(+)
吉長線	樺皮	四六,八六一	一〇三,三七〇	(+)
同	下九臺	一六,三二九	九三,三八一	(+)
同	吉林	六四,四六一	八一,一六二	(+)
同	孤店	一七,〇五七	七一,一六二	(+)
齊克線	哈東	〇	三六,六〇〇	(+)
同	東	〇	一六,八三三	(+)
同	化	六,八一〇	一四,一二五	(+)
			(+)(+)(+)(+)(+)(+)(+)(+)	
			一八五,七九六	
			五六,五〇九	
			二二,八四八	
			一六,七〇一	
			五四,一〇五	
			三六,六〇〇	
			一六,八三三	
			七,三一五	

備考

前年(自昭和四年六月)分には長春打切吉長及吉敦線發の數量不明に付算入せず但其數は僅少に付大勢には影響なし

齊克線及吉長、吉敦線地方大豆の出廻地域たる東支西部線の北方乃至東支南部線の東方地方は元來土地豐饒にして大豆の産額最も多き地方の一つであるが從來此地方の大豆は主として東支の西部線乃至南部線地方に出廻つたものな

るに依り此地方に於ける昭和五年度對前年増加高(第三表参照)

齊克沿線 二九六、八九九噸
吉敦及吉長沿線 一一八、四一三噸

計 四二五、三一二噸

四二萬餘噸は夫れ丈け東支線の出廻高を減少せしめたものと云へる譯である。

次は中部地方であるが此地方の内四洮及洮昂沿線地方の出廻高は第三表に明かなる如く前數年の數量と大差はないが之れに反し瀋海及吉海沿線は昭和元年其一部の開通以來工事が進捗するに伴ひ其出廻は年々に激増し昭和五年度には三七萬餘噸に及ぶ有様となつて居る、試みに最近一箇年間に於ける右各線の各驛發送高を見るに。

(七) 滿洲中部地方支那側鐵道沿線に於ける最近一箇年間(自昭和五年六月至同六年五月)大豆(豆粕を含む)發送高驛別表(單位噸)

洮昂線	驛名	數量	同(鄭家屯以南及鄭通支線)		吉海線	驛名	數量	瀋海線	驛名	數量
			驛名	數量						
塘池	洮南	〇	同	同	西	安	三三,八四九	同	同	同
大典	黑水	〇	同	同	東	豐	二六,三〇六	同	同	同
江橋	雙崗	〇	同	同	朝	陽	五,六六三	同	同	同
五廟子	鴻興鎮	〇	同	同	海	龍	二,〇〇九	同	同	同
泰來	開通	二七,〇七	同	同	梅	河口	六,三三四	同	同	同
街基	邊昭	三,二〇	同	同	山	城	七,三七三	同	同	同
東屏	太平川	八,二五	同	同	草	市	二,一〇	同	同	同
			同	同	小	城	七,三七三	同	同	同
			同	同	煙	筒	六,三三四	同	同	同
			同	同	取	柴	二,〇〇九	同	同	同
			同	同	雙	河	五,六六三	同	同	同
			同	同	西	陽	二,〇〇九	同	同	同
			同	同	口	前	三,二一〇	同	同	同
			同	同	三	江	口	二,六三〇	同	同
			同	同	傅	家	屯	三,八四九	同	同
			同	同	一	棵	樹	三,八四九	同	同

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

て開原の勢力範圍たりし地方なるに依り此地が最も深刻なる打撃を蒙るに到れるも道理である。
東支及滿鐵の輸送貨物が支那鐵道の開通に依つて相當の打撃を受けたことは以上述べた通りであるが尙茲に重要な問題は支那鐵道に出廻つた右の大豆が四平街若くは奉天で滿鐵線に積替られず其儘支那鐵道たる北寧線を利用して營口河北驛に輸送されるものあり其南下に際し滿鐵線を全然利用せぬものが次第に増加せんとする傾向となつて來たとである、試みに營口河北驛着發送地域別數量を見るに。

(九) 營口河北驛到着大豆及大豆製品發送地域別表 (單位噸)

發送地域	大正十二年		十三年		十四年		昭和元年		二年		三年		四年		五年(五年一月から六年五月まで)	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
北寧沿線	3,510	91	5,710	100	1,660	91	2,270	91	1,980	100	3,850	91	1,240	91	1,650	91
通遼	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
四洗沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
四平街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
洗昂沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
齊克沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
奉天	1,180	30	0	0	340	20	1,750	71	0	0	0	0	0	0	0	0
滿海沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
吉海沿線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
吉林	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	3,890	100	5,710	100	1,700	100	3,020	100	1,980	100	3,850	100	1,240	100	1,650	100

備考 豆油の發送地域別の數量は不明に付何れも北寧沿線發送と見做す、但其數量少に付大勢には影響なし。
昭和三年度までは河北驛に出廻る大豆及大豆製品は北寧沿線及其終點たる奉天及通遼に限られ其數量も亦僅少であつたが昭和四年度以降他線からの連絡輸送を見るに到り其數量も累増し昭和五年度は六年五月までの八箇月間に既に二一萬餘噸に達して居るが其後六、七兩月間の數量は一三萬餘噸なるに依り累計三五萬餘噸に及ぶ様である、依つて本年度末(六年九月末)まじには其數量は三十七、八萬噸に達するものと認めらる。

更に此事情を一層明瞭ならしむる爲めに右第九表各地域の内北寧沿線を除き其他地域から河北向に發送されたものと滿鐵線に向けられたものとの數量を比較するに第一〇表に明かなる如く河北向は北滿地方よりも南滿地方のものに多く四洗、洗昂沿線の如きは其全發送高の六割六分に及んで居る。

(一〇) 支那側鐵道沿線地方産大豆及大豆製品河北向及滿鐵線向最近八箇月間(自昭和五年十月至同六年五月)發送數量比較表 (單位噸)

發送地域	河北向		滿鐵線向		計	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合
齊克沿線	1,365	5	2,459	95	3,824	100
吉敦沿線	1,060	3	3,700	97	4,760	100
四洗沿線	7,385	66	3,839	34	11,224	100
四平街	9,180	18	4,144	82	13,324	100
計	14,990	100	14,546	100	29,536	100

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

濟海	八七、八九〇	二六	二四八、〇八二	七四	三三五、九七二	一〇〇
吉海	三、三二〇	一	五、九三八	(一)	二、七一八	一〇〇
沿線	一九八、八五五	一七	九三八、〇二二	八三	一、二三六、八七六	一〇〇
奉天						
計						

一四

備考

(イ) 四洮洮昂沿線中には通運發を含む
 (ロ) 奉天滿鐵線向及計は發送よりも到着が多い依つて其數を(一)を以て示す
 斯くの如く南滿に多く北滿に少いのは

(イ) 支那鐵道の輸送能力大ならぬ爲め遠隔地貨物の輸送に對しては未だ其活動力大ならぬこと
 (ロ) 遠隔地たる北部地方には所謂官商の跋扈甚しく營口集散貨物の現在に於ける主たる取引業者たる營口油房及糧棧の進出自由ならぬこと

(ハ) 營口には未だ定期取引所なく且營口現在の油房乃至糧棧業者は資力薄く大口の引合困難であり其輪移出先たる日本及支那向取引亦概して小口なる爲め大口にして且敏速なる取引を目的としつゝある官商筋は此地方の取引よりも大連取引所の定期取引乃至大連に於ける對外商取引を選ぶ方が遙かに有利なること
 大體右の事情あるに依るものであつて要するに營口には未だ大口取引の機關が完備して居らぬことが其主因となつて居る様である。

以上は大豆及大豆製品の發送狀況であるが更に其内製品たる豆粕及豆油としての發送は如何なる状態にあるかを知る爲めに先づ豆粕丈の各經路別發送超過高を見るに

(一) 滿洲產豆粕發送超過高經路別表 (單位噸)

經路	大正十二年		十三年		十四年		昭和元年		二年		三年		四年		五年(五年十月から六年五月まで)	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
支那側鐵道	三、四六九	〇	三、三三三	〇	一、九五五	〇	二、四六六	〇	一、九一〇	〇	二、一八八	〇	三、〇七五	〇	一、四四四	八、三〇〇
齊克線	〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇	
吉敦及吉長線	〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇	
濟海及吉海線	〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇		〇	
四洮及洮昂線	三、二八七	〇	九、九六五	〇	一〇、六六三	〇	八、五五六	〇	八、六〇一	〇	七、五七八	〇	四、七四〇	〇	八、四四六	〇
北寧線	二、九四〇	〇	三、〇〇〇	〇	三、一〇〇	〇	一、七三三	〇	九、三一一	〇	一、四三三	〇	五、八〇九	〇	三、三九八	〇
計	三、四六九	〇	三、三三三	〇	一、九五五	〇	二、四六六	〇	一、九一〇	〇	二、一八八	〇	三、〇七五	〇	一、四四四	八、三〇〇
滿洲鐵道	三、四六九	〇	三、三三三	〇	一、九五五	〇	二、四六六	〇	一、九一〇	〇	二、一八八	〇	三、〇七五	〇	一、四四四	八、三〇〇
長春	三、四六九	〇	三、三三三	〇	一、九五五	〇	二、四六六	〇	一、九一〇	〇	二、一八八	〇	三、〇七五	〇	一、四四四	八、三〇〇
奉天以北	一、三二八	〇	九、三六五	〇	九、三六二	〇	六、九四八	〇	六、三六〇	〇	五、九一〇	〇	五、一〇六	〇	四、三二六	〇
奉天以南	四、〇九一	〇	四、三六六	〇	四、七四二	〇	一、四八三	〇	七、七三三	〇	三、四四五	〇	八、六四四	〇	三、四〇四	〇
計	四、〇九一	〇	四、三六六	〇	四、七四二	〇	一、四八三	〇	七、七三三	〇	三、四四五	〇	八、六四四	〇	三、四〇四	〇
鐵道	四、〇九一	〇	四、三六六	〇	四、七四二	〇	一、四八三	〇	七、七三三	〇	三、四四五	〇	八、六四四	〇	三、四〇四	〇
東支線	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇
其	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇	三、〇三三	〇
大連	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇	七、〇一五	〇
營口	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇
安東	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇
計	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇	一、四四七	〇

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

合計(輸移出高)	他	烏鐵沿線
一,六九七,五八	(一) 二,四八八	一,〇〇九,四四五
100	查	1,〇〇九,四四五
一,五五五,五四	一,二六二	1,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,五五五,五四	(一) 三,四八八	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	九三六	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	(一) 六,〇〇二	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	三,三六二	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	(一) 八,七三三	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	七,二六六	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	(一) 一,二四六	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	六,七三九	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五
一,四〇八,一六	(一) 六,七三九	一,〇〇九,四四五
100	查	一,〇〇九,四四五

備考

(ハ)(ロ)(イ)
 烏鐵線中の(イ)印は到着超過
 大連、營口及安東の發送高中には輸移出高を含む
 (ハ)烏鐵線の發送高中には浦鹽輸移出高を含む

支那側鐵道の全發送超過高は昭和五年度に於て併せて三萬餘噸、滿洲輸移出總高の僅々三分に當るに過ぎぬ有様であるが更に之れを一層明かならしむる爲めに右の内北寧線丈けを除き他の七線に就き最近一箇年間に於ける驛別發送高を見るに第一二表の通であるが其内稍見るべきものは吉林の一萬二千餘噸、中東の七千餘噸であつて其他は殆ど問題とするに足らぬ。

(二) 滿洲支那側鐵道沿線地方に於ける最近一箇年間(昭和五年六月から昭和六年五月まで)豆粕發送高驛別表

驛名	齊克線	吉敦線	吉長線	洮昂線
龍江	一,二九〇	〇	〇	〇
中東	七,〇七〇	〇	〇	〇
榆樹	〇	〇	〇	〇
昂々	〇	〇	〇	〇
龍潭山	〇	〇	〇	〇
興隆山	〇	〇	〇	〇
卡倫	〇	〇	〇	〇
龍家堡	〇	〇	〇	〇
飲馬河	〇	〇	〇	〇
塘池	〇	〇	〇	〇
大興	〇	〇	〇	〇
江橋	〇	〇	〇	〇
廟子	〇	〇	〇	〇
計	八,三六〇	一六,〇二二	三,三四三	一,一五四

計	八,三六〇	一六,〇二二	三,三四三	一,一五四
老姑嶺	〇	〇	〇	〇
小法家嶺	〇	〇	〇	〇
拉法河	〇	〇	〇	〇
蚊山河	〇	〇	〇	〇
奶子山	〇	〇	〇	〇
柳樹河	〇	〇	〇	〇
二道河	〇	〇	〇	〇
黃松甸	〇	〇	〇	〇
威虎嶺	〇	〇	〇	〇
黃泥河	〇	〇	〇	〇
秋梨溝	〇	〇	〇	〇
太平嶺	〇	〇	〇	〇
敦化	〇	〇	〇	〇
計	八,三六〇	一六,〇二二	三,三四三	一,一五四

洮南、鄭家屯間		鄭家屯以南及鄭通支線		吉海線		濛海線	
驛名	數量	驛名	數量	驛名	數量	驛名	數量
雙河	〇	雙河	〇	朝陽鎮	一,七一〇	濛安	〇
黑水	〇	西陽	〇	東陽	〇	濛安	〇
洮南	六一	海口前	〇	西陽	〇	濛安	〇
傳家屯	〇	雙河鎮	〇	朝陽鎮	一,七一〇	濛安	〇
計	六一	計	〇	計	一,七一〇	計	〇

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

第一項 支那側鐵道沿線地方に於ける大豆の出廻状況

鴻興	開通	邊昭	太川	豐庫	金山	衙門	三林	茂林	玻璃	臥山	鄰家	計
〇	〇	三〇	三〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	五七五
曲家	八面	泉溝	白市	歐里	門達	大罕	大林	錢店	通家	〇	〇	計
〇	一〇四三	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	五六五	〇	〇	一、六一三
取柴	煙山	小城	蕎麥	盤石	靠屯	團山	林子	〇	〇	〇	〇	計
〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
海河	梅河	山城	草市	英額	清原	南口	南木	營盤	章黨	前甸	撫順	計
五二二	六〇	二、七七三	三〇	〇	九〇	〇	〇	〇	三九〇	一五〇	一八九	七、三四六

次は豆油であるが豆油に到つては尙一層不振であつて各線共其車扱輸送は殆ど皆無、多く小口扱であり其内最も多量なりと認めらるゝ吉長線の發送數でも年額三百吨にも達せぬ模様あり、餘り僅少なる爲め其詳細なる統計數は不明である、依つて支那側鐵道沿線の發送は多く大豆の儘であつて製品としての發送は未だ多からぬものと云へる、元來油房の製品たる豆油は一般支那人の日常必須の食料として、又豆粕は馬車馬其他家畜の榮養飼料として滿洲に於ては如何なる小都市に於ても古くから可成り多量に使用されて居るものであるが滿洲では其原料たる大豆が何處にでも手に近に有利に求め得られるに依り各地方に小規模の油房あり多く自給自足が爲されて居るものである、併し右の如く其

地方で使用するもので無く之れを大連、河北其他へ輸送し輸移出されるものの製造は諸種の關係から開港地の油房に比し概して採算良好ならぬ様子あるに依り其發送數量も多からぬ譯であらう、依つて此地方の油房工業に就いては此後と雖も格段の保護政策等が實行されぬ限り左程重大視する程の發展は望まれぬ様である。

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

支那側鐵道沿線から北寧線に依り營口河北驛に到着する大豆が近來増加して來たことは前項に述べた所であるが夫れは實際に何の位増加したかを見るに。

(一三) 營口に於ける大豆集散高推算表 (單位吨)

年	滿鐵營口驛着		北寧河北驛着		河豆及馬車到着		計	油房消費		輪移出	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合		數量	割合	數量	割合
大正十二年	七、九四七	三三	三、二五〇	一五	一、三九〇	五	三、六一七	一〇〇	一、三〇七	六、〇〇〇	元
十三年	一〇、八七一	四二	一、五六〇	七	一〇、一三〇	四	一、四〇三	一〇〇	一、四〇三	七、〇六六	元
十四年	一〇、九二八	四〇	一、三八〇	五	一、四六三	五	一、六六四	一〇〇	一、六六四	六、〇六六	元
昭和元年	三、九四九	六三	二、七三三	一一	五、四〇六	六	一、六九八	一〇〇	一、六九八	六、八三三	元
二年	八、二一〇	三三	一、〇四一	四	一、〇九七	三	一、九〇一	一〇〇	一、九〇一	八、〇三七	元
三年	五、九六六	三〇	九、五五五	四	一、四七七	六	一、七三三	一〇〇	一、七三三	六、二六六	元

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

年	四		五	
	自五月 至六月 間	自五月 至六月 間	自五月 至六月 間	自五月 至六月 間
五	九、六〇〇	二、四	三、六九九	七〇
四	二、六三四	一、九	三、九七七	二五
				四九、五七五
				三五
				一、九、五、五、六
				一〇〇
				七、七、四、九
				四〇
				二、二、一、九、四、三
				三五

備考

(イ) 油房消費は豆粕の輸移出高(但昭和五年度は輸移出高と六月末在荷高との和)から營口及河北驛着高を差引いた残高を出粕歩合に
より換算したものである

(ハ)(ロ) 昭和五年度の輸移出中△印は六月末の在荷高

油房消費及輸移出の合計から滿鐵營口驛及北寧河北驛着を差引いた残高を以て河豆及馬東豆到着と見做す

營口の總出廻高は昭和四年度まで二〇萬噸内外であつたものが五年度には九箇月間に既に三八萬餘噸、前年度の約二倍に激増して居り而も夫れは河北驛丈けの増加に起因して居ることは第一三表に明かなる通である、而して此營口に出廻る大豆は其地で油房に消費されるものと其儘輸移出されるものとの和であるが昭和五年度は此兩者共に前年に比し略倍額に増加して居る點から見て右河北驛出廻の増進は油房消費と輸移出とを殆ど等分に増加せしめて居るものと云へる、依つて營口から其儘輸移出される大豆並營口油房が製造して輸移出する豆粕及豆油の増進は滿洲の他港輸移出の數量に何程の影響を與へたかを見る爲めに滿洲各港の日本及支那向輸移出の大豆及豆粕を比較するに第一四及一五表竝第一六及一七表の通である、尤も滿洲大豆及其製品は此外に歐米及南洋に仕向られるものもあるが營口は港口淺く大船の出入自由ならぬ爲め此地から此等の地方に輸出されるものは未だ皆無である。

(一四) 滿洲大豆日本向輸出高港別表 (單位噸)

年	大連	營口	安東		浦鹽		計	
			數量	割合	數量	割合	數量	割合
大正元年	六、八五四	四	三、四六三	二	七九、三二九	四九	一、六、四、四一	一〇〇
二年	一三、七九七	四	五、三四三	三	五八、一三	三〇	一、九、七、四六	一〇〇
三年	一〇、〇七七	四	七、四三九	三	一八、五二四	三三	二、四、六、五九	一〇〇
四年	二七、一〇九	三	一、六一九	二	一八、四、二八	八五	二、六、六、四四	一〇〇
五年	五、六二七	三	一、三二五	三	三〇、九二九	七五	二、七、九、三三	一〇〇
六年	一八、四四四	五	一、八〇九	五	一五、二、四八	四四	三、五、一、三六	一〇〇
七年	二七、一〇九	七	一、七八二	八	三、七、〇七	一〇	三、〇、九、〇〇	一〇〇
八年	三三、一六三	九	六、六九四	二	一、一、〇、六	三	三、三、一、〇〇	一〇〇
九年	一六、九九六	六	五、三四	〇	七、四、六八	二六	三、五、一、五〇	一〇〇
十年	二五、五六六	七	四、〇、七	一	一、〇、一、七	三三	三、〇、八、五三	一〇〇
十一年	三三、三三五	七	七、七七八	一	八、二、三、四	一〇	四、〇、三、二五	一〇〇
十二年	三七、三三	六	七、三五四	二	四、六、七二	一〇	四、四、三、三六	一〇〇
十三年	三五、五五三	八	九、一、五五	二	五、七、四九	一三	四、〇、二、九六	一〇〇
十四年	二七、五八六	六	四、七三	一	一、四、七、三六	三	四、三、九、四四	一〇〇
十五年	三四、五七七	六	八、四、六	二	一、五、一、五四	三	四、九、二、九九	一〇〇
十六年	二四、七二八	六	一〇、九、三三	三	四、七、九四	七	四、〇、九、八三	一〇〇
十七年	三三、三五七	三	一、三、七三	三	二、五、四八	四	四、一、五、二〇	一〇〇
大正十八年	五五、五五七	九	一、三、七三	三	三、七、二二	四	五、二、九、四一	一〇〇

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

年	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合
同五年	四三,三四〇	八	一七,六六二	三	七,九九二	二	五,六九五	二	五,二八四	二
同五年自六月九ヶ月間	三〇,一七六	七	三三,五三〇	六	六,六四五	二	八,四八六	三	四,五一七	一

(一五) 滿洲大豆支那向移出高港別表 (單位噸)

年	大連		營口		安東		浦鹽		計	
	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合
大正元年	五三,三六三	五	六,三九九	四	三,四六三	三	二,四一六	一〇	三三,一五九	一〇〇
二年	三八,二五五	六	六,九六七	九	五,二四二	五	〇	〇	一〇,五四六	一〇〇
三年	一六,四九四	六	九,五五六	六	七,三四四	三	三,三三三	一	二七,四一七	一〇〇
四年	四六,七六六	五	八,三三五	六	五,六四四	四	〇	〇	一五,三三七	一〇〇
五年	七九,〇一九	五	五〇,五九九	五	一五,九二五	二	〇	〇	一四,五四三	一〇〇
六年	五七,四四五	五	三,七四四	七	四,二二一	四	〇	〇	九,七二〇	一〇〇
七年	三三,六三五	四	三,七四五	四	四,一〇三	六	〇	〇	六,九五五	一〇〇
八年	五九,八八二	五	四,一二三	四	八,五二五	七	〇	〇	一七,五二〇	一〇〇
九年	一六,五四四	七	六,一〇四	六	四,五四六	三	〇	〇	二四,一三四	一〇〇
十年	一五,〇〇七	三	六,〇六九	三	一六,八五三	八	〇	〇	二八,四六九	一〇〇
十一年	一六,三四六	七	六,八八五	四	一四,四七一	五	〇	〇	二七,八六三	一〇〇
十二年	五九,八八八	三	七,三三九	二	一,三三〇	一	〇	〇	一八,七九七	一〇〇
十三年	一三,三九七	五	七,三六七	六	一〇,一〇五	五	〇	〇	一〇,一〇五	一〇〇

年	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合
同十四年	二四,九一三	七	九,〇六七	六	四,九四三	三	三三	〇	四三,三七七	一〇〇
昭和元年	三八,四八八	七	五,八七四	八	二,四〇七	八	九〇八	〇	三〇,八四一	一〇〇
二年	一六,二〇四	三	八,三三〇	三	一,九九一	八	〇	〇	二五,五九五	一〇〇
三年	二四,六六六	七	八,〇四六	五	三,九八八	一	〇	〇	三九,四七〇	一〇〇
四年	一〇,一七四	七	一〇,四二五	三	一,五六四	四	〇	〇	三三,七三三	一〇〇
同五年自六月九ヶ月間	一四,三九四	四	一八,四二三	五	一,三四七	四	〇	〇	三三,三三三	一〇〇

先づ第一四表大豆の日本向に就いて見るに營口の輸出高は昭和二年度四千餘噸に過ぎなかつたが三年度には九千餘噸、四年度には一萬七千餘噸となり更に五年度には九箇月間に既に二萬三千餘噸となつて居るが之れを日本向四港輸出總高に比較すれば未だ僅々六分に當るに過ぎぬ、然るに之れに反し第一五表同港からの支那向移出は昭和三年度八萬餘噸であつたものが四年度には一〇萬餘噸となり五年度(九箇月間)には更に一八萬餘噸となつて居り夫れは支那向總移出高の五割五分に當る状態である、次は豆粕であるが營口の日本向豆粕は第一六表に示す如く本年六月までの九箇月間の數字に依れば前年に比して増加の跡がなく其數量僅少であるが第一七表支那向に於ては大豆同様相當に増進し前年は全移出高の二割六分であつたに對し本年は四割八分を占め大連をも凌駕する有様となつて居る。

(一六) 滿洲産豆粕日本向輸出高港別表 (單位噸)

年	大連		營口		安東		東浦		鹽		計	
	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合	数量	割合
大正元年	四三,七四〇	七	一八,一三三	六	三,六四六	四	一,四四三	二	三,九七三	三	五九,七七三	一〇〇

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

第二項 營口河北縣到着大豆の販路

年	大正二年	三年	四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年	十二年	十三年	十四年	昭和元年	二年	三年	四年	同五年自五年十月九ヶ月間至六年六月
數量	四七,七三九	五三,九三九	四七,七〇三	六六,六九七	六二,〇七五	九九,〇七〇	八二,二八五	一〇四,九五二	九三,四二五	一,二四,九六二	一,〇七,一六六	一,〇四,四八八	一,〇四,四九〇	九〇,七〇三	六三,九九五	五八,〇五三	六二,一五四	五九,二四八
割合	四	三	三	三	三	九	八	七	七	八	八	八	八	九	五	五	五	四
數量	二四,七三三	一一,九四四	七,一八五	六,一五五	六,〇八四	二九,六〇〇	五,五四九	七,二一八	七,五七七	四,六六七	九,一〇〇	二五,三六六	二四,三三〇	一七,三三五	四,六六五	六,七四〇	六,九九九	四,八九〇
割合	二	一	一	一	一	三	六	六	六	三	一	二	二	一	三	六	五	四
數量	三〇,〇四四	三六,五四九	三〇,八四三	九,三三三	七,九一七	一一,七〇九	七,四〇〇	九,九七三	七,九三六	一七,八二〇	七,六五五	五,九四九	二九,六四四	一九,六四四	九,九四一	九,四四四	八,一五八	六,六八八
割合	三	二	二	二	二	九	七	七	六	七	六	四	八	八	八	九	七	六
數量	一三,一九九	三七,九六	六九,六五〇	六九,四三〇	四九,九六六	一四,四四〇	三,六三三	七,六〇五	一三,五六八	二四,九四七	一七,五〇〇	一〇,九七五	五〇,二五五	五〇,二五五	四四,四七五	三六,九三五	四〇,六二四	四四,九七六
割合	二	五	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
數量	六五,七三三	七〇,九三八	六四,五三三	八五,三八五	八〇,八三三	一〇四,七七七	一〇四,〇八八	一二〇,五一一	一二〇,五一一	一〇六,〇七九	八五,七〇〇	一四,〇六八	六八,四七二	四九,五八九	五八,五三〇	二四,九九九	二四,九九九	二四,九九九
割合	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇

二四

(一七) 滿洲産豆粕支那向移出高港別表 (單位噸)

年	大正二年	三年	四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年	十二年	十三年	十四年	昭和元年	二年	三年	四年	同五年自五年十月九ヶ月間至六年六月
數量	一〇,五五五	九,二四四	二八,二八六	三三,三九七	二五,四一三	一八,七一九	一八,七一九	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三	二五,四一三
割合	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇

第二項 營口河北縣到着大豆の販路

二五

昭 和 四 年 同 五 年 自 五 年 十 月 九 ヶ 月 間 至 六 年 六 月 九 ヶ 月 間	昭 和 四 年		昭 和 五 年 (自昭和五年十月九ヶ月間 至昭和六年六月九ヶ月間)		昭 和 六 年	
	量	割合	量	割合	量	割合
	一四、六六一	五三	六、九二〇	六	五、五三九	三
	一三、五三〇	四六	一、三三九	四	一七、三六六	六
	四六	一、六三九	四	一、七三六	六	二、九三〇
	三、三三〇	一、一八七	一、六三九	三	二、六〇五	一〇〇
	一〇、九一七	三六	一、二〇二	〇	二、九三〇	一〇〇
	一、五二八	一、二〇二	一、二〇二	〇	一、二〇二	一〇〇
	一、一八四	〇	七、四一	〇	一、一八四	七四一
	〇	〇	七、四一	三	七、四一	七四一

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

二六

尙此外に豆油の數量比較も必要であるが其最近の統計未だ不明に付之れを省略した、併し營口の豆油は従來日本へは仕向られず其殆ど全部が支那向乃至地場消費なるに依り其油房の大豆消費高が増加した丈け夫れ丈け營口豆油の支那向供給が増加して居ることは明かである。

依つて既述河北驛到着大豆の増加は其儘又は製品として多く支那向に移出されて居ると云へる譯であるが茲に特筆すべきことは支那向は勿論日本向と雖も其仕向先が大連の仕向先と殆ど同一の地方であると云ふことである、試みに最近二ケ年間に於ける營口輸出大豆及豆粕の仕向港別數量を見るに第一八及一九表に示す如く大豆は日本向では横濱、支那向では上海が最も多く、豆粕は日本向では同じく横濱、支那向では汕頭が多い、而も其他の仕向地と雖其殆ど總ては大連からの主要仕向先である、依つて最近に於ける河北驛到着増加に起因する營口輸出の増加は夫れ丈け大連の輸出を脅かしつゝあるものと云へる。

(一八) 最近二ケ年間に於ける營口輸移出大豆仕向港別表 (單位噸)

日 武 豐	國名 横 濱	昭 和 四 年 度		昭 和 五 年 度 (自昭和五年十月九ヶ月間 至昭和六年六月九ヶ月間)		増 又 は 減
		量	割合	量	割合	
		一〇、一八四	五八	一一、〇六一	五一	一、八七七
		〇	〇	七、四一	三	七四一

支 寧 福 興 泉 廈 汕 香 廣	本 高 基 長 唐 若 門 下 神 大 四 名	計		日 古
		支	本	
		二二、三三〇	一七、六八二	八八
		五、七五七	一、六七八	〇
		一〇、五九六	一、三八九	〇
		三、三八二	一〇	〇
		四七〇	二九	〇
		五六	〇	〇
		三六五	〇	〇
		五八五	〇	〇
		一一	一〇〇	〇
		一六	九	〇
		二二	八	〇
		二〇、五四五	一三、五三〇	一四
		四、一九五	一、二四六	〇
		一三、六四六	二、二七一	〇
		八、七三五	一、〇〇〇	〇
		一、六七二	〇	〇
		七八三	〇	〇
		一、三四九	〇	〇
		三、〇四九	〇	〇
		二	〇	〇
		(-)	(+)	(+)
		七、八五	五、八四八	七、九九
		一、五六二	八、八二	一、二一四
		一三、〇五〇	四、三三	二九
		五、三三三	四九	二九
		一一、二〇二	二、三六五	二七三
		七、二七	二九	二九
		九八四	二、三六五	二七三
		二、四六四	二、三六五	二七三

第二項 營口河北驛到着大豆の販路

二七

第二項 營口河北聯到着大豆の販路

合 計	那			
	大 連	天 津	登 州 及 龍 口	上 海
一三、六六九	九五、九八七	二、四〇八	三九	五〇、八九八
1	一〇〇	三〇	〇	五三
二二、九四二	一八八、四二二	六一六	一四六	一一三、四四三
1	一〇〇	〇	〇	六五
(+)	(+)	(-)	(+)	(+)
九八、二七三	九二、四二五	一、七九二	一〇七	七二、五四五

備考 第一五表營口支那向昭和四年度移出高は一〇〇、四二五噸とあり本表と符合せず前者は海關季報、後者は重要物産月報に依つた爲めである但其差僅少に付大勢には影響なし第七表對第一九表の營口支那向昭和四年度移出高の相違亦同じ

(一九) 最近二ヶ年間に於ける營口輸移出豆粕仕向港別表 (單位噸)

日 國名	港 名	昭和四年度		昭和五年度		増 又は 減
		數 量	割 合	數 量	割 合	
川 崎	川 崎	三、〇三六	五	一七、一三七	〇	三、〇三六
橫 濱	橫 濱	一八、八七八	三一	二、三八一	三五	一、七四一
武 庫	武 庫	〇	〇	三、一七四	五	二、三八一
名 古 屋	名 古 屋	一、九七一	〇	四、〇六三	七	二、〇九二
大 阪	大 阪	二二、九〇五	三七	一三、〇九九	二七	九、八〇六
神 戶	神 戶	〇	〇	〇	〇	〇

那	支	本					
		高 雄	計				
廣 東	汕 頭	五、三八四	〇	七、七八四	〇	(+)	二、四〇〇
香 港	汕 頭	〇	〇	二七六	〇	(+)	二七六
厦 門	汕 頭	三〇、九〇八	四四	七八、三九五	五八	(+)	四七、四八七
泉 州	汕 頭	一六、七三七	二四	一八、二八三	一三	(+)	一、五四六
興 化	汕 頭	三、九二二	六	八、九三四	六	(+)	五、〇三二
福 州	汕 頭	一、一三一	二	九、八八一	七	(+)	八、七五〇
寧 波	汕 頭	九四四	一	二、二九〇	二	(+)	一、三四六
上 海	汕 頭	一、〇四九	一	七、七三三	一	(-)	二七六
登 州 及 龍 口	汕 頭	二、五〇二	四	四、〇九三	三	(+)	一、五九一
芝 罘	汕 頭	七、〇五五	〇	三、七四九	三	(-)	三、三〇六
天津	汕 頭	一五	〇	一四	〇	(-)	一
其他	汕 頭	三三	〇	五七〇	〇	(+)	五三七
其 他	汕 頭	一四	〇	一、一八七	〇	(+)	一、一七三
計	汕 頭	六二、九三三	一〇〇	四八、九一〇	一〇〇	(-)	一三、〇一三
計	汕 頭	五、五〇八	八	四、五七五	九	(-)	四、〇五一
計	汕 頭	一、九四三	三	一、四五七	一	(-)	一、二九四
計	汕 頭	八二八	一	〇	〇	(-)	八二八
計	汕 頭	一、五四九	三	一、一八	二	(-)	四三二
計	汕 頭	〇	〇	〇	〇	(+)	一、二五六

第二項 營口河北聯到着大豆の販路

第三項 北寧線の集貨政策に對する滿鐵の現行運賃

計	六九、六八四	一〇〇	一三六、三三九	一〇〇	(+)	六六、五四五	
合	計	一三三、六〇七	一	一八五、一三九	一	(+)	五三、五三二

第三項 北寧線集貨政策に對する滿鐵の現行運賃

營口輸出大豆及其製品の仕向先と大連の夫れとは殆ど同一地方であるに拘らず營口河北驛到着大豆の増加に伴ひ營口からの輸出は大連を脅かさんとする情勢となつて來たことは既述の通りであるが夫れは何んの爲めであるかを知る爲めに支那鐵道に依るものと滿鐵線に依るものとの採算上の優劣を比較する必要がある、先づ大連及營口へ廻る大豆の滿鐵線と北寧線との分岐點たる奉天並に四洮線の鄭家屯を基點として左記

- (イ) 滿鐵線に依り大連驛を経由するもの
- (ロ) 滿鐵線に依り營口驛を経由するもの
- (ハ) 北寧線に依り河北驛を経由するもの

の三經路に依る横濱及上海沖着諸掛を比較するに第二〇乃至二三表に示す如く大連經由、營口經由何れも河北經由よりも高い殊に大連經由に到つては遙かに高く、其採算は甚しく不利である。

(二〇) 奉天から横濱沖着までの大豆百斤當諸掛輸送三經路別比較表 (昭和六年九月一日現在)

費目	滿鐵線により大連經由			同上營口經由			北寧線により河北經由		
	費目	摘要	金額	費目	摘要	金額	費目	摘要	金額
鐵道運賃		一廬五夫 一車 一五、八〇〇	五三	一廬六五五 一車 一九、五元 四圓替 同 八、九〇〇	一五	積込費 一廬 〇・〇五元 一車 三、三〇〇			
輸出税	海關稅	〇・〇元 一兩は鈔票一圓五六 鈔票百圓は金票 四圓	〇・二	海關稅 〇・〇元 一兩は現大洋一五五元 一元は 四圓 〇・〇元	〇・五	海關稅 同 上 〇・〇元			
埠頭費	荷線賃	一廬 〇・五元 一車 七、五〇〇		荷線賃 一廬 〇・〇元 一車 三、〇〇〇		補徵稅 推算 一車 三、〇〇〇元			
	船積賃	同 〇・三 同 九、〇〇〇		船積賃 同 〇・六 同 八、四〇〇		報稅費 二車 一、〇〇〇			
	船積賃内	同 〇・〇 同 六、〇〇〇		船積賃内 同 〇・七 同 五、〇〇〇		苦力賃 同 一、五〇〇			
	計	同 三、三〇〇	〇・八	計	同 一、六〇〇	計	同 〇・一 一車 三、三〇〇	〇・八	
海上保險料	金額	〇・〇元と見てP.A. 〇・四元	〇・〇元	同上	〇・〇元	同上	同上	〇・〇元	

第三項 北寧線の集貨政策に対する滿鐵の現行運費

計	船運賃	滿鐵線により大連經由		上營口經由		北寧線により河北經由	
		要	金額	要	金額	要	金額
	風袋込百斤に付九錢		〇九	風袋込百斤に付一一錢		一二	同上
計	(二車當 二七五)		二七五	(二車當 一八五)		一八五	(二車當 一四八)
							三六

(二) 奉天から上海着までの大豆百斤當諸掛輸送三經路別比較表 (昭和六年九月一日現在)

費目	摘要	滿鐵線により大連經由		上營口經由		北寧線により河北經由	
		要	金額	要	金額	要	金額
滿鐵又は北寧運賃	第三表に同じ		三三	第三表に同じ		二七	第二〇表に同じ
輸出税	同		〇二	同		〇五	同
埠頭費	同		〇二	同		〇五	同
積込費	同		〇二	同		〇二	同
補徴税	推算		一三			一三	
報棧費	同		一五	同		一五	
苦力賃	同		二〇	同		二〇	
計			一〇三			一〇三	
海上保険料	金額 二七〇と見て F.P.A 〇・一〇		〇三	同上		〇三	同上
船運賃	風袋込百斤に付三錢		二八	風袋込百斤に付 〇・三〇		三〇	同上
計	(二車當 二六五)		一六三	(二車當 一八五)		一八八	(二車當 一五五)
							三七

(三) 鄭家屯から横濱冲着までの大豆百斤當諸掛輸送三經路別比較表 (昭和六年九月一日現在)

費目	摘要	滿鐵線により大連經由		上營口經由		北寧線により河北經由	
		要	金額	要	金額	要	金額
鐵道運賃	積込費 二車 〇・一〇		二〇	同上		二〇	同上
埠頭費	同 〇・一〇		二〇	同 〇・一〇		二〇	同上
積込費	同 〇・一〇		二〇	同 〇・一〇		二〇	同上
通運費	同 〇・一〇		二〇	同 〇・一〇		二〇	同上
通運費	同 〇・一〇		二〇	同 〇・一〇		二〇	同上
計			八〇			八〇	
埠頭費	同 〇・一〇		二〇	同 〇・一〇		二〇	同上
輸出税	第三表に同じ		〇二	第三表に同じ		〇五	第三表に同じ
埠頭費	同		〇二	同		〇五	同
海上保険料	同		〇三	同		〇三	同
船運賃	同		一〇	同		一〇	同
計	(二車當 四四八)		一六七	(二車當 二二五)		一六七	(二車當 一三〇)
							四〇

第三項 北寧線の集貨政策に対する滿鐵の現行運費

第三項 北寧線の集貨政策に對する滿鐵の現行運賃

三四

(二三) 鄭家屯から上海着までの大豆百斤當諸掛輸送三經路別比較表 (昭和六年九月一日現在)

費目	滿鐵線により大連經由		同 上營口經由		北寧線により河北經由	
	費目	金額	費目	金額	費目	金額
鐵道運賃	鄭家屯間 四平街間 第三表と同じ	〇八四	鄭家屯間 四平街間 第三表と同じ	〇八四	鄭家屯間 遼遠間 第三表と同じ	〇八六
同	四平街間 大連間 同	元二	營口街間 同	元二	通遼間 河北間 同	元二
輸出税	同	〇六	同	〇六	同	〇六
埠頭費	同	〇四	同	〇三	同	〇六
海上保険料	同	〇〇三	同	〇〇三	同	〇〇三
船運賃	同	二八	同	三〇	同	三〇
計	(一車當 四三・五)	八五	(一車當 三三・四)	六六	(一車當 三三・六)	六二

今此比較を一層明瞭ならしむる爲めに右四表の内便宜上横濱向丈の二表を採り其各種の諸掛を奉天又は四平街から大連又は營口に到る滿鐵運賃及奉天又は通遼から河北に至る北寧線運賃と其他の諸掛とに分ち之れを夫れ夫れ三經路別に比較するに第二四表に明かなる如く河北經由に比し營口經由は一車當三〇圓乃至九六圓(大豆百斤當六二厘乃至一九六厘)高く、大連經由に到つては一七圓乃至一八九圓(百斤當二三九厘乃至三八七厘)高い、現在一車僅々一

〇圓内外と云ふ如き薄利を以て取引されつゝあるが如き特産取引の實狀から見て其採算の相違が餘りに法外なものには喫驚の外はない、而も其相違は滿鐵の運賃が北寧線の運賃よりも割高となつて居るに起因するものであつて其他の諸掛に於ては河北經由の方が大連、營口の夫れよりも寧ろ割高となつて居る有様である、近來滿鐵を利用せず北寧線に流下するものが増加して來たのも道理であると云へる。

(二四) 奉天及鄭家屯發横濱向大豆百斤當輸送三經路別諸掛對照表

發送地	摘 要	滿鐵線により大連經由		同營口經由		北寧線により河北經由		河北經由に比し	
		金額	差	金額	差	金額	差	大連經由	營口經由
奉天	滿鐵運賃對北寧運賃	三五	元一	三五	元一	三五	元一	(+)	(+)
天	其他の諸掛	二〇	元二	二二	元三	三三	元三	(-)	(-)
計		五五	元三	五七	元四	六八	元四	(+)	(+)
鄭家屯	滿鐵運賃對北寧運賃	五二	元二	五二	元二	五二	元二	(+)	(+)
家	其他の諸掛	六六	元五	六六	元五	六六	元五	(-)	(-)
屯		一二	元七	一二	元七	一二	元七	(+)	(+)
計		七八	元七	七八	元七	七八	元七	(+)	(+)

備考 (+)は河北經由に比し高、(-)は同じく安を示す

依つて此現象を矯正する爲めには滿鐵の運賃を引下げることが必要となる様であるが此點は暫らく措き尙茲に特筆を要することは同じ滿鐵線の運賃と雖營口を經由するものと大連を經由するものとの間に大差あり右第二四表に示す如く前者は河北經由に比し一車當三七圓乃至一一四圓(百斤當七六厘乃至二三四厘)の相違に過ぎぬに反し後者は一二二

第三項 北寧線の集貨政策に對する滿鐵の現行運賃

三五

八圓乃至二二二圓(百斤當二六二厘乃至四三四厘)と云ふ如き莫大な相違となつて居ると云ふことである、依つて河北經由特産に對する滿鐵の現在の對策は大連經由を以て之れを爲さず之れに代ふるに營口經由を以て爲さんとするにあるものと認められるが之れは果して策の得たるものであらうか、此點に關し適切な改善を爲すことは左記の理由に依つて刻下の急務と信ぜらる。

先づ第一三表に依り滿鐵營口驛は大豆の出廻上河北驛に比して如何なる地位にあるかを見るに本年度河北驛の増加は極めて顯著なるに拘らず營口驛は殆ど發展の跡なく此方面に對する滿鐵の今迄の努力も事實上は餘り酬ひられて居らぬ様である、依つて營口驛をして河北驛に對抗せしめんとせば尙一層運賃の引下げが必要となる許りでなく埠頭設備は勿論各種の取引機關に對しても種々新なる施設を要するに到るであらう、併し營口驛に對して此後拂はるべき此種の努力が其目的の如く單に河北驛を牽制するに止まるものであれば問題ではないが其係争の目的物件たる特産物は從來殆ど全部が大連に出廻つて居たものなるに依り其争ひが此後激化すればするだけ大連の特産輸移出上の地位は剝奪せらるゝ結果となる點に於て問題は重大である、營口に出廻る大豆の産地も其亦仕向先も全然大連と同一地方なることは既述の通である、依つて營口の増加は夫れだけ大連の減退を意味するものと云へる、従つて其結果は大連港に於ける現在の尨大なる施設に對する利用價值を減退せしめ惹いては大連油房の製造高乃至大連取引所の取引高等を減少せしむることになり之れに依つて蒙むる大連の損害は測り知るべからざるものがあらう、而も大連の市場は元來邦商の勢力大なるに反し營口は現在既に支那商の蹂躪に委して居る點から見て我國策上に及ぼす影響も亦甚大なるものありと云へる、依つて滿鐵の營口驛は河北驛發展の如何に拘らず單に奉天以南地方の地方的小集散驛たるに止め特産の所謂大連集中政策に努力を集中することの必要が痛感される。

或は云ふであらう

營口は港口淺く大船の出入自由ならぬ爲め現在日本及支那向以外の輸移出は不可能の状態にあり而も其港灣は冬季結氷し十二、一、二、三月の約四箇月間は殆ど航行杜絶の外なき現状にあるを以て營口は到底大連の敵ではない其増加の如き左程恐れるに及ばぬ。

と併し過去に於ける營口は兎に角將來に於ては左記

一、河北驛の新埠頭は營口舊市街の對岸下流地方の廣大なる沼澤地にあり此處に尨大なる市街計畫が爲されて居るものであるが其内棧橋、其他の諸設備の一部は既に完成し其荷役能力は相當に増大されて居る、加ふるに本年初に於ける港口碎氷試験の結果は成績極めて良好にして本年冬季以後に於ては其航行不能の期間は甚しく短縮せられ嚴寒期の一、二箇月位にて可なるべく從來よりも約二、三箇月を短縮し得べく認められて居ること。

二、營口は現在日本及支那向の輸移出だけに限定されて居るが歐米乃至南洋向に對しては上海其他の地に於て積換をなすことに依つて必ずしも輸出不可能でない、依つて現在に於ける如き河北對大連の莫大なる採算の差が此後共持續されるに於ては右の如き方法に依つて實現される時機來ることも遠きに非らずと信ぜらる、茲に一步を譲り假令此事なく營口の輸移出は此後と雖日本及支那だけに限定されるものと假定しても河北經由を目標とする營口の諸施設は益々完成の域に進みつゝある點から見て之れ迎到底樂觀を許さぬ様である、試みに滿洲大豆及大豆製品の滿洲四港輸移出仕向地別數量を見るに。

(二五) 昭和四年度に於ける滿洲大豆及大豆製品輸移出高仕向地別表 (單位題)

第三項 北寧線の集貨政策に對する滿鐵の現行運賃

仕向先	大豆		粕		油		計	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
日本	五二八四三	一七	一三二八九	九	一五	〇	一七四九六	一
支那	三三三三五	一〇	二六九二〇	一八	三六、五〇	一九	六九、四五	三
歐洲	一、三〇、〇〇〇	四三	一七六、六	一	一、〇、五三	七六	一、四〇、五三	四
米國	二四	〇	四、四四	二	七、〇四	五	四、八三	一
南洋	九八、八一	三	一、四	〇	五	〇	九八、五五	三
計	三、一四、四三	一〇〇	一、五七、四六	一〇〇	一四、〇九	一〇〇	四、八三、三九	一〇〇

昭和四年度に於て日本向は三割六分、支那向は一割三分を占め日本及支那の合計にて四割九分に及ぶ有様である、尤も日本及支那の需要は大豆の儘よりも豆粕乃至豆油としての需要が遙かに多いが此地方が主として需要する豆粕及豆油の製造工場たる所謂丸粕油房は手工業類似の極めて單純なる工業である、従つて此種工業は工場採算有利なる地域に極めて急速に移動する性質あることは過去に於ける大連、滿鐵沿線、北滿油房等の盛衰の實例が之れを物語つて居る、依つて現在の状態が其儘持續するに於ては營口油房の一層の發展を促し惹いては河北の廣大なる市街豫定地にも油房の發展を招來すべき状態にあること。

三、營口は既述の如く未だ大口取引の機能を有せず有力なる取扱商も少く定期取引所の設備さへ無き有様であるが既に採算上に大なる差異ある以上此種機關の移動乃至新設に依つて次第に完備するに到るべきは明かである、此點は歐洲大戰後東支の運賃政策に依つて哈爾濱を現在の域に進展せしめた實情に見ても明かであること。

四、北寧線には營口の外滿洲特産の輸移出港として秦皇島あり又新に築造中の葫蘆島もあるが其内後者は完成の域に達する迄には尙數年を要すべく又前者即ち秦皇島を利用することに就ては本年既に相當の努力が拂はれた様であるが現在迄の所では發送數量未だ餘り多からず左程問題とする程ではない様である、併し最近の情報に依れば支那當局は營口河北經由に於て本年既に相當の成績を収めたるに依り之れに確信を得、此後に於ては他港よりも先づ此河北に主力を注ぎ集貨政策を一層徹底せしむることに決定した様子あること。

等各種の理由に依つて今にして適切なる對策を講ぜざるに於ては大連は營口に壓倒される時期到るべしと云ふも過言でない、依つて以下支那鐵道に對する各種の採算比較に就いては右の論旨を徹底する爲めに河北經由に對する大連經由の比較を目標とし、滿鐵線營口驛經由との比較に就いては之れを省略した。

第四項 北寧線の運賃

北寧線の運賃が滿鐵線に比し法外に割安となつて居ることは前節に述べたが夫れは過去に於ては如何であつたかを見る爲めに奉天發の例を採り滿鐵線と北寧線との大正元年以降に於ける運賃を比較するに第二六表の通りであるが茲に注目すべきことは北寧線は大正元年以降現在迄其運賃率を引下げた事實なく終始一定不變一車九〇元を維持して居ることである。

(二六) 大正元年以降奉天から大連向滿鐵線大豆一車當運賃對河北向北寧線運賃比較表 (毎年九月の平均)

第四項 北寧線の運賃

年次	滿鐵線 (奉天大連間)		北寧線(奉天河北間)		差(一車當)	同(百斤當)
	現大洋建	對金相場爲	現大洋建	金換算		
大正元年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・九九八	八九・八二	(+)	〇・〇八六
二年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・九六九	八七・二一	(+)	〇・〇九一
三年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・八四五	七六・〇五	(+)	〇・一一四
四年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・七九七	七一・七三	(+)	〇・一二三
五年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・〇一九	九二・七一	(-)	〇・〇八二
六年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・五八三	一四二・四七	(-)	〇・〇二一
七年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・六八八	一五一・九二	(-)	〇・〇四一
八年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・八四六	一六六・二四	(+)	〇・〇七〇
九年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・四九三	一三四・三七	(+)	〇・二〇〇
十年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・一〇五	九九・四五	(+)	〇・二七一
十一年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・一四〇	一〇三・六〇	(+)	〇・二六五
十二年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・〇四七	九四・三三	(+)	〇・二八二
十三年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・三六九	一二三・二一	(+)	〇・三三三
十四年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・三七八	一二四・〇二	(+)	〇・三二一
昭和元年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	一・〇〇二	九〇・一八	(+)	〇・二九〇
二年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・九五二	八五・六八	(+)	〇・二九九
三年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・九九八	八九・八二	(+)	〇・二九一

一九三一

同四年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・八六三	七七・六七	(+)	〇・三二六
同五年	一三三・〇〇	九〇・〇〇	〇・五九〇	五三・一〇	(+)	〇・三六七
同六年	一七二・八〇	九〇・〇〇	〇・四二〇	三七・八〇	(+)	〇・二七六

備考

(イ) 昭和六年は九月一日の現在に依る

(ロ) 昭和五年以前の現大洋票爲替相場不明に付大連鈔票現物相場に依る但大差はなき見込である

(ハ) 差の内(+)は北寧線に比し滿鐵線高、(-)は同安を示す

右の如く北寧線の賃率は不變なるに拘らず滿鐵に比して既述の如く割安となるのは何んの爲めであるかと云ふに北寧線の賃率は滿鐵の如く金建で無く銀(現大洋)建となつて居るが銀對金爲替の暴落が近來殊に甚しき爲めに外ならぬ、即ち前表に示す如く大正元年銀一元は金の九九八厘であつたものが大正八年には一圓八四六厘に暴騰したが其後暴落し本年(九月一日現在)の如き僅々四二錢であつて之れを大正八年の値段に比すれば二割三分、大正元年に比するも四割二分に當るに過ぎぬ、従つて右の如く其銀建の賃率は一定不變であつても之れを爲替相場に依つて金建に換算するに於ては其運賃は年に依つて大なる相違あり、大正元年一車八九圓であつたものが同八年には一六六圓に暴騰し現在では更に三七圓に暴落して居る有様である、而して其間滿鐵運賃は如何であつたかと云ふに大正元年から八年までは一三三圓、九年から昭和五年までは二三二圓であつたものが現在は一七二圓となつて居る、依つて此兩者の金建運賃は銀爲替暴騰時代たる大正六、七、八年に於ては滿鐵運賃よりも寧ろ北寧線の方が高くなつた有様であつたが其後滿鐵運賃の引上げに拘らず銀は反對に反落の傾向を迎るに到れる爲め以後兩者の運賃の差は次第に擴大し昨昭和五年に至つては滿鐵運賃一車二三二圓に對し北寧線は僅々五三圓、後者は前者の僅かに二割三分、四分の一にも足らぬ

第四項 北寧線の運賃

第四項 北寧線の運賃

運賃となり其差額は一車一七九圓、百斤三六七厘に及ぶ有様となつた、併し本年三月に入つて滿鐵は一車六〇圓の減額を發表した爲め現在に於ては其差は縮少し一車一三五圓、百斤當二七六厘となつて居る、従つて現在の此貨率は過去十箇年間の差と略々平均して居る様である、依つて現在の此貨率を以てすれば滿鐵は北寧線に一見對抗可能なるべく信ぜられるが此貨率を以てしても尙斷じて樂觀を許さぬものがある、以下其理由を闡明しやう。

一、現在に於ける滿鐵對北寧線の運賃差額百斤當二七六厘は過去十箇年間の平均に比すれば成る程高くない、大正十二年及昭和元年以降各年に比すれば夫れは寧ろ安くなつて居る有様であるが茲に考慮を要することは大豆相場の高きときと安きときに依つて其運賃負擔力に相違あり其相場高きときは運賃の多少の差の如きは左程問題ではないが反對に相場安きときは僅少なる運賃の差と雖も多大なる影響を及ぼすものであると云ふことである、試みに大正元年以降に於ける各年大豆相場と前記運賃の差との割合を算出し比較するに。

(二七) 大豆相場に對する奉天發滿鐵對北寧運賃差額割合對照表 (毎年九月の平均)

年次	(一)大豆(大連現物)裸百斤當相場	(二)奉天大連間運賃對奉天河北間運賃の差	(一)に對する(二)の割合
大正元年	三・六一三	(+)	〇・〇八六
同 二年	三・九六八	(+)	〇・〇九一
同 三年	三・七三二	(+)	〇・一一四
同 四年	二・七九〇	(+)	〇・二二三
同 五年	三・四九五	(+)	〇・〇八二

一九一〇
一九一五

年次	昭和元年	同 二年	同 三年	同 四年	同 五年	同 六年	同 七年	同 八年	同 九年	同 十年	同 十一年	同 十二年	同 十三年	同 十四年	同 十五年	同 十六年
大豆(大連現物)裸百斤當相場	五・七〇七	五・五六七	六・一五九	六・〇一二	四・一五一	二・五四二	七・二二四	五・九九二	七・二六四	五・三四五	五・三三四	五・四九七	五・〇四二	七・五九一	八・五六六	五・七〇七
奉天大連間運賃對奉天河北間運賃の差	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)	(-)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
割合	〇・二二一	〇・〇四一	〇・〇七〇	〇・二〇〇	〇・二七一	〇・二六五	〇・二八二	〇・二二三	〇・二二一	〇・二二九	〇・二二一	〇・二二一	〇・二二一	〇・二二一	〇・二二一	〇・二二一

一九三二
一九三五
一九三二

備考 昭和六年は九月一日現在に依る

大豆相場は大正十四年には八圓五六六厘に暴騰したが其後は暴落し現在(昭和六年九月一日)は僅かに二圓五四二厘に過ぎぬ、従つて現在の如く其相場安きときは運賃の僅少な差と雖も其割合に於ては相當に大なるものとなる、即ち右第二七表に明かなる如く昭和四年までは其差は大豆の相場に對し五分乃至夫れ以下に過ぎなかつたが現在に於

第四項 北寧線の運賃

第四項 北寧線の運賃

ては夫れは一割〇五厘となつて居る、依つて本年の満鐵運賃引下げも現在の大豆相場の實情から見れば未だ未だ不
充分であつて其賃率は尙相當に割高であると云ふ外はない様であるが然らば其百斤一應當運賃率は何うなつて居る
かを見るに。

(二八) 滿鐵對北寧線大豆運賃率比較表

滿鐵線	北寧線		摘要		里數	百斤一應當運賃	備考
	(A)	(B)	一應當銀	銀對金爲			
(D) 自四平街至大連埠頭			建運賃	替相場	建運賃		
(C) 自奉天至大連埠頭	三・三〇〇	五・五三三	四二・〇〇〇	四二・〇〇〇	一・三九	二六四	〇・五二七
(B) 自通遼至河北			四二・〇〇〇	四二・〇〇〇	二・三二	三八七	〇・五九九
(A) 自奉天至河北					五・七六	四〇〇	一・四四〇
					九・四九	五八九	一・六一一
							(B)に對し(D)の割 合、六九倍
							(A)に對し(C)の割 合、七三倍

備考 滿鐵線運賃中には運費積卸賃を含みをも北寧線には之を含まず但其額は僅少に付大勢に影響なし

北寧線の百斤一應當運賃は五二七厘乃至五九九厘に過ぎぬが滿鐵は一圓四錢乃至一圓六一一厘其割合は現在尙
二、七三倍乃至二、六九倍に及ぶ有様であつて北寧線の賃率安の程度は全く極端と云ふ外なく滿鐵線に對しては全
然比較にならぬ、採算上多大なる相違を生ずるのも無理からぬ譯である。

二、尙此外に極めて重要な問題は北寧線の特産輸送上に於ける地位は近年支那當局の採りたる周到なる集貨政策に依

つて最近甚しく向上した爲め過去に於けると同程度の對應策位にては奏效到底至難なりと云ふ外なき實情にあるこ
とである、試みに其主なる政策を列舉せば。

(二九) 昭和二年以降支那當局の採りたる北寧線特産集貨政策の概要

年次	要項
昭和二年	十一月北寧打通線完通す
昭和三年	滿蒙に於ける支那鐵道統一の目的を以て大正十四年創設せられたる東北交通委員會の統一事業は愈々積極化す 十二月北寧及奉海兩線連絡運輸を開始す
昭和四年	五月吉海線完通す 十二月通遼營口間運賃を奉天河北間同様特定運賃とし從來の賃率に比し三割引とす
昭和五年	六月西四路(齊克、洮昂、四洮及北寧)相互間連絡貨物に對し運賃着拂を實施し又貨物附添人の乗車賃を北寧鐵路に於て は三等賃銀の半額とす 七月通遼營口間及奉天營口間並四洮、洮昂、齊克又は瀋海、吉海、吉敦、各驛より北寧線への發着貨物に對し運賃の一 割を徴收し負責輸送制を實施す 葫蘆島の築港着手さる 營口河北埠頭擴張工事着手さる 一月北寧線路に於ける五十里外常關稅を撤廢す

第四項 北寧線の運賃

第四項 北寧線の運賃

四六

一月東四路(吉敦、吉海、瀋海、北寧)相互間連絡輸送貨物に對して西四路同様運賃着拂制を實施す
二月秦皇島積歐洲向特産物に對する船運賃の自由率が承認された爲め北寧鐵路局は西四路若くは東四路各驛から秦皇島を經由して上海香港を伸端として歐洲に輸出される貨物に對し海陸聯絡直通證券を發給する旨を發表す
三月遼河工程局は碎氷船を天津海河工程局より借受け交渉の上五日來航せしめ碎氷試驗を實行したる結果第三項所記の如く好成绩を收む

昭和六年

八月河北新埠頭棧橋の一部完成し本船への直積荷役開始さる
九月河北驛に舊營口以上の大都市建設計畫を以て官有地拂下を開始し出願者既に七十餘名に達し油房移轉を目論見るもの多し亦取引所河北設立の議拍頭の報あり
同月北寧鐵路局では皇姑屯の機關車工場擴張計畫中であつたが此程中央鐵道部より皇姑屯を機關車の修理工場とし唐山を車輛製造工場とすることに許可を得た爲め直ちに工場設備變更に着手した

大體右の通りであるが元來北寧線は東支の終端驛綏芬河から浦鹽に到る烏鐵線乃至奉天以南に於ける滿鐵線に類似し其自線内は勿論其終端驛たる奉天乃至通遼地方にも大豆の出廻は左程多からぬものである依つて其集貨を計る爲めには多く他線からの吸貨に依る外なき譯であるが他線との連絡輸送に就いては。

- (イ) 北寧線は英國の借款鐵道であるが之れに接続せる他線は何れも之れと系統を異にし瀋海線は官商合辦であり四洮線は日本の借款鐵道なる關係もあり相互に統一を缺いたこと。
- (ロ) 昭和三、四年頃までは内亂相繼ぎ北寧線を軍隊、軍需品等の輸送に忙殺され特産に對する積極的集貨策に對しては之れを顧みる餘裕が無かつたこと。

等に依り近年に到るまで夫れは實行の運びに到らなかつた様である、従つて夫れ迄は他線に出廻つた特産を北寧線

經由にて奉天から河北に積出すが如き場合に於ては一應奉天迄託送し奉天にて荷受し更に之れを北寧線に託送する外なく而も之れが代辨を爲すべき信用ある取次業者も少く夫れが爲め出費多きばかりで無く積換乃至輸送の途中に於ける目減、盜難、遲着等の不安多く結局採算不利となる虞多き爲め其運賃の廉不廉の如きは問題とならず此鐵路を利用するものは殆ど皆無の状態であつたが右述の如き東北交通委員會の積極的改善策が着々實行された結果西四路(齊克、洮昂、四洮、北寧)及東四路(吉敦、吉海、瀋海、北寧)連絡輸送、連絡運賃の着拂制及負責輸送制等の實施は盜難其他の輸送事故防止、連絡經費の節約となり荷主の輸送採算をして從來に比し甚しく有利ならしむるに到つたものである。

依つて北寧線に對しては一層適切有効なる對策が採用されぬ限り滿鐵は益々之れが爲め壓迫を蒙るに到るべく前途憂慮すべき實情にあると見る外はない様である。

第五項 瀋海及吉海線の集貨狀況

瀋海及吉海線は支那自國の資本を以て新に敷設された鐵道であつて前者は大正十四年起工し昭和三年八月完成し、後者は昭和二年起工し同四年五月完通したものであるが此兩鐵道が敷設される以前にありては此地方産の大豆は殆ど全部開原其他の奉天以北滿鐵沿線に出廻つたものなるに依り第三表所記の此地方本年度出廻高三七萬餘噸は總べて滿鐵線から奪取したものと云へる譯である、依つて其集貨狀況を明瞭ならしむる爲めに先づ開原から大連驛着までの諸掛と元開原の背後地であつた瀋海線の山城鎮西安及朝陽鎮の三驛から奉天經由大連驛着までの諸掛を比較するに。

第五項 瀋海及吉海沿線の集貨狀況

四七

第五項 瀋海及吉海沿線の集貨状況

三〇 開原發大連着大豆諸掛對山城鎮、西安及朝陽鎮發奉天經由大連着諸掛比較表 (昭和五年九月一日現在)

四八

(A) 開原發				(B) 山城鎮發			
費目	摘要	金額	費目	摘要	金額	費目	摘要
開原奉天間	一廵	二二〇	山城鎮瀋陽間	一廵	六五〇	積込貨	同
積込貨	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		二四五	同	同	〇二〇	同	同
夜警費		七五	瀋陽奉天間	一廵	二〇〇	同	同
連絡費		同	同	同	〇二〇	同	同
積込貨		同	同	同	〇二〇	同	同
奉天大連間	一廵	五三〇	同	同	〇二〇	同	同
卸貨	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		五五〇	同	同	〇二〇	同	同
合計		四六六	同	同	〇二〇	同	同
(C) 西安發				(D) 朝陽鎮發			
費目	摘要	金額	費目	摘要	金額	費目	摘要
西安瀋陽間	一廵	八二五	朝陽鎮瀋陽間	一廵	八八〇	積込貨	同
同	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		八五〇	同	同	〇二〇	同	同
夜警費		一〇〇	同	同	〇二〇	同	同
連絡費		同	同	同	〇二〇	同	同
積込貨		同	同	同	〇二〇	同	同
奉天大連間	一廵	五三〇	同	同	〇二〇	同	同
卸貨	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		五五〇	同	同	〇二〇	同	同
合計		四六六	同	同	〇二〇	同	同

(A) 開原發				(B) 山城鎮發			
費目	摘要	金額	費目	摘要	金額	費目	摘要
開原奉天間	一廵	二二〇	山城鎮瀋陽間	一廵	六五〇	積込貨	同
積込貨	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		二四五	同	同	〇二〇	同	同
夜警費		七五	瀋陽奉天間	一廵	二〇〇	同	同
連絡費		同	同	同	〇二〇	同	同
積込貨		同	同	同	〇二〇	同	同
奉天大連間	一廵	五三〇	同	同	〇二〇	同	同
卸貨	同	〇二五	同	同	〇二〇	同	同
計		五五〇	同	同	〇二〇	同	同
合計		四六六	同	同	〇二〇	同	同

奉天開原間の運賃諸掛は他の三驛と奉天間の夫れよりは安い、夫れは開原から奉天までの距離が他の三驛からの距離よりも遙かに近い爲めであるが之れを百斤一應當の貨率として比較すれば如何であるかを知る爲めに瀋海線主要驛から奉天迄の運賃率第三一表と開原から奉天までの滿鐵の運賃率第三二表とを比較するに滿鐵の開原奉天間の貨率は百斤一應當二圓三三六厘に當るが之れに對し瀋海線は三元五〇分之れを金票に換算して一圓四七錢であり、東豐と西豐とが其一割乃至二割引と爲されて居る、此割引は開原等に對抗して集貨を計る爲めである、依つて前者は後者の二倍乃至一、五九倍にも及ぶ譯であつて第二八表所記の北寧線對滿鐵線の貨率の差程には甚しくないが滿鐵線は尙相當に割高であると云へる。

第五項 瀋海及吉海沿線の集貨状況

四九

第五項 瀋海及吉海沿線の集貨状況

(三) 瀋海線主要驛發瀋陽(奉天)驛着運賃率表

五〇

驛名	一車當	一里當	數	百斤一里當	同上	金換算	備考
清源	一四〇・七〇	四・六九	一三四	三・五〇	同上	一・四七	規定の通り
山城	一九七・四〇	六・五八	一八八	三・五〇	同上	一・四七	同
梅河口	二二六・八〇	七・五六	二一六	三・五〇	同上	一・四七	同
東豐	二二九・八〇	七・六六	二四三	三・一五	同上	一・三二	一割引
西安	二四四・六〇	八・一五	二九一	二・八〇	同上	一・一七	二割引
海龍	二四六・九〇	八・二三	一三五	三・五〇	同上	一・四七	規定の通り
朝陽鎮	二六四・六〇	八・八二	二五二	三・五〇	同上	一・四七	同

備考 現大洋對金票換算歩合四二圓替

(三二) 大連埠頭向開原發大豆に對する開原奉天間賃率算定表

摘要	一里當運賃	距離	離	百斤一里當運賃
自開原自大連埠頭	七・九四		五〇五	一・五七五
自奉天至大連埠頭	五・五一		四〇〇	一・三七八
差開原奉天間運賃	二・四三〇		一〇四	二・三三六

尤も瀋海線出廻の大豆は北寧線の如く其儘開港地に直送されると限られたもので無く奉天に於て之れを滿鐵線に連絡せしむることも可能なるべく滿鐵線の所謂培養線たる機能をも發揮せしめ得るに依り此地方出廻大豆を開原其他奉天以北の滿鐵線のみに集貨すべく無暗な犠牲を拂ふことは考慮すべきことであるが瀋海線出廻大豆は北寧線經由にて河北に出廻る可能性が多い許りで無く輸送距離短き奉天で積換へるよりも其距離長き開原其他から積出す方が滿鐵としては望ましき譯であるから其集貨に對しては尙格段の努力を要すべく瀋海線が現在の如き安い賃率を固持する以上之れに對抗すべき一層適切な對策の考究が必要となるであらう。

元來滿洲の特産を其産地から鐵道沿線まで輸送する爲めには現在多く馬車輸送が採用されて居るものであるが滿洲の耕地は一望涯なき大平原を爲せるのみならず其輸送の最盛期たる冬期には河川何れも結氷し氷上の交通自由となるに依り其輸送は何れの方面に對しても殆ど何等の支障も無く行はれ得るものである、而も夏季特産の耕作に従事する農民は冬季農閑季到れば馬車夫と變り其運搬に従事するものなるを以て其輸送賃銀も亦極めて低廉である、依つて此馬車輸送の方向は交通の不便乃至距離の遠近と云ふことよりも何れの驛に運搬した方が農民の採算は最も有利であるかと云ふことに因つて定まる、而も此農民の採算を有利ならしむることは其出廻驛の大豆の市價を他の驛に比して割高ならしむることであり、其大豆の市價の向上は其地から開港地までの諸掛が低廉なりや否やに因つて定まるものである、依つて或驛の集貨を他の驛よりも増加せしめんとせば出来る限り其運賃を引下げ農民の採算をして有利ならしむることが必要となる譯である。

次は吉海線であるが此線出廻大豆に對しては後述吉林發南下大豆の外は特定賃率なく特殊の政策は行はれて居らぬ試みに盤石發の例を採り其奉天迄の諸掛を見るに第三三表の通りである、其百斤一里當賃率は吉林大洋五元、金票に

第五項 瀋海及吉海沿線の集貨状況

五一

第六項 吉長、吉敦沿線出廻大豆に對する吉海、瀋海兩線の吉林經由南下政策

換算して一圓六二五厘であつて瀋海線の賃率よりも稍高く夫れ丈け滿鐵の賃率に接近して居る譯であるが滿鐵沿線各驛との對抗状態は瀋海線と大同小異に付此記述は省略した。

(三) 盤石發奉天(瀋陽)着大豆百斤當諸掛算定表 (昭和五年九月一日現在)

費目	摘	要金額
盤石朝陽鎮間	百斤一廵當 吉洋 五元 四〇斤 一車 六〇元	
積込費	一廵に付 吉洋 〇・三〇 同 九元	
計	一車當 六九元 三三・五〇替	二二四・二五
吉海瀋海接續費	一廵に付 現大洋 〇・四五 一車 一三・五〇	
計	四二圓替	五・六七〇
朝陽鎮瀋陽間	一廵に付 現大洋 八元八二 一車 二六四・六〇	
卸費	同 六・〇〇	
計	一車當 二七・〇六〇 四二圓替	一一三・六五二
合計		二九〇

第六項 吉長、吉敦沿線出廻大豆に對する吉海、瀋海兩線の吉林經由南下政策

長春を起點とする吉長線及其終端驛吉林で連絡する吉敦線は滿鐵の培養線として敷設されたものであるが吉林を始發驛とする前述吉海線が昭和四年五月以來開通した爲め此沿線に出廻る大豆及大豆製品も吉林から吉海、瀋海兩線に依つて瀋海線の終點たる奉天の瀋陽驛に輸送され其處で滿鐵線に接續して大連其他へ南下し又は其處から滿鐵線を横斷し北寧線に連絡して河北へ南下するものがある様になつた、依つて先づ其採算を明かにする爲めに吉林を基點とし長春を経由するものと吉海、瀋海線に依り奉天を経由するものとの大連着の諸掛を比較するに第三四表の通である、尤も吉海、瀋海線に依るものは奉天から大連に仕向られず北寧線に依り河北に仕向られるものもあることは既述の通りであるが瀋海、吉海兩線共奉天を経由して大連に仕向られるものと河北に仕向られるものとの間には未だ別に差別待遇を爲さず目下の所では兩者同一運賃を以てしつゝある模様なるに依り北寧線に依る河北向の採算は之れを既述の第三及第四項北寧線の項に譲り茲には奉天以北滿鐵線と瀋海、吉海兩線との比較丈けを明かにする爲めに其大連仕向のみに就いて記述した。

(三) 吉林發大連向大豆に對する吉長線により長春經由對吉海、瀋海線により奉天經由諸掛比較表

(大豆百斤當 昭和六年九月一日現在)

費目	吉長線により長春經由		吉海、瀋海線により奉天經由	
	摘	要金額	摘	要金額
吉林長春間	一廵 現大洋 三・八四 一車 二五二・〇		吉林朝陽鎮間	一廵 現大洋 三・九元 一車 二七〇・〇
積込費	同 〇・〇三 同 九・〇〇		朝陽鎮奉天間	同 同 四九・一
計	一車 現大洋 二四・一一 四圓替 三・六	一〇六	接續費	同 同 〇・〇
			同	同 同 一・五〇

第六項 吉長吉敦沿線出廻大豆に對する吉海瀋海兩線の吉林經由南下政策

長春奉天間		瀋陽奉天間		計	
一廛	七〇三	一廛	〇・五	一車現大洋三六・五爲替四圓替	二三七
二〇六	四〇	一廛	〇・五	一六五	三六二
奉天大連間	一廛	奉天大連間	一廛	一七四	
卸貨	〇・五	卸貨	〇・五	七五	
計	五五	計	五五	一五三	
合計	八三	合計	八三	合計	三〇

右表吉林を基點とし吉長線に依り長春を經由して大連に仕向られるもの、奉天迄の諸掛は大豆百斤當併せて五三六厘(長春まで一〇六厘、長春奉天間四三錢)なるに對し吉海、瀋海線に依るものは二六四厘に過ぎず前者は後者に比して約二倍に當る有様であつて後者は長春から奉天までの滿鐵線丈の運賃に比するも尙遙かに安い、依つて吉敦、吉長兩線に出廻る大豆は總べて長春を經由せず吉林から瀋海、吉海兩線を利用して南下する方が遙かに有利なりと云へる譯である、然らば此経路が開かれた昭和四年五月以來大豆及其製品の輸送上に何の位利用されたかを見る爲めに右兩経路に依る南下數量を比較するに。

(三五) 吉長、吉敦沿線出廻大豆及大豆製品の長春經由滿鐵線へ南下數量對吉林發吉海、瀋海線へ南下數量比較表 (單位廛)

年 度	長春經由滿鐵線へ		吉林發吉海、瀋海線へ南下		合 計
	數量	割合	數量	割合	
大正十二年	二七、一〇六	100	〇	〇	二七、一〇六
同十三年	一八、八八〇	100	〇	〇	一八、八八〇
同十四年	一八、五五六	100	〇	〇	一八、五五六
昭和元年	三六、〇一九	100	〇	〇	三六、〇一九
同二年	二六、六三三	100	〇	〇	二六、六三三
同三年	二六、六三三	100	〇	〇	二六、六三三
同四年	二五、三三三	100	〇	〇	二五、三三三
同五年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同六年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同七年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同八年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同九年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十一年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十二年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十三年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十四年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十五年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十六年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十七年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十八年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同十九年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十一年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十二年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十三年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十四年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十五年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十六年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十七年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十八年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同二十九年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三
同三十年	二四、三三三	100	〇	〇	二四、三三三

備考 吉長、吉敦兩線から滿鐵線への連絡輸送數量に右兩線發長春着の數量を加算したものを以て長春經由滿鐵線への南下數量と見做す
吉海、瀋海線を利用したものは未だ左程多からず昭和五年度八箇月間に二萬六千餘噸出廻合計の僅々七分に當るに過ぎぬが夫れは大體左記の理由あるに依るものと認めらる。

- (イ) 此地方出廻大豆は南滿各地大豆の如く從來其儘日本、支那向に輸移出され又は油房原料用等に利用されること少く他の北部地方産大豆同様多く滿鐵混保大豆に寄託され又は邦商乃至外商の手を経て歐洲向に需要された關係あり
- 吉海、瀋海線の如き支那鐵道を利用して積出すことは金融其他の點に未だ不便多かりしこと。
- (ロ) 吉海線は貨車の不足甚しく而も瀋海線の如く滿鐵からの借受車の運轉も無き爲め貨車廻り極度に悪しく取引上支

障多かりしこと

(ハ) 滿鐵の本年度に於ける支那鐵道對策は後述の齊克沿線と此沿線とに特に其主力を傾注された模様がある、尤も

本年三月以後は或種の事情の爲め此地方に對する對策は一時中止された様であるが前半期即ち昨年十月から本年三月までは之れが爲め吉海、瀋海兩線の跳梁を阻む上に相當に成果を収めたこと

さりながら現行規定の貨率に於て既に第三四表の如き大差ある以上右の如き支那鐵道の諸種の缺陷は次第に改善せらるべく其經路利用に慣れるに従つて取引數量も次第に増加し來るべきは明かなるに依り前途樂觀を許さぬものありと云へる、第三五表所記の昭和五年度の數字は本年五月まで八箇月間のものであるが其以後即ち本年六、七の二箇月間に於ける右吉林發吉海、瀋海線南下數量を見るに二九、六四〇噸に及ぶ有様であつて夫れは前八箇月間の數量二六八四〇噸よりも尙遙かに多い、此點は右増加の事實を物語る證左と云へる。

依つて此吉海、瀋海兩線が此地方出廻大豆に對して如何なる南下政策を採つたかを一層明かにする爲めに先づ右兩線所定の普通貨率に依り大豆の運賃を算定するに吉海線は一八四軒、瀋海線は二五二軒であり前者は百軒、一廳當現大洋三元八七分(吉林大洋五元なるに依り昭和六年九月一日現在現大洋對吉林大洋比價一、二九二により換算)後者は三元五〇分となれるに依り其運賃は前者七元一二分、後者八元八二分、計一五元九四分となる譯である、然るに實際に於ては第三四表に示す如く現在前者三元五九分、後者四元九一分、計八元五〇分に過ぎざるに依り現行の此運賃は規定の普通運賃に比し五割三分に當るに過ぎぬ譯である、此地方の特産を集貨する爲めに兩鐵道が如何に大なる犠牲を拂ひつゝあるか知るべきである、而して此運賃は昭和五年十二月十五日以後實施されたものであつて其以前に於ては左表所記の如き變遷あり。

(三六) 吉林發吉海及瀋海線經由奉天着大豆に關する昭和五年九月三十日以降各月特定運賃率算定表

年 月 日	吉 海 線		瀋 海 線		同 上		備 考
	運賃 元	距離 軒	運賃 元	距離 軒	運賃 元	距離 軒	
五 九 三 〇	五・二〇	一八四	七・〇一	二五二	五・二〇	一八四	九月一日貨率改正
五 一 〇 三 一	五・二〇	一八四	七・〇一	二五二	五・二〇	一八四	十月十七日貨率引下げ
五 一 一 三 〇	四・三三	一八四	五・九六	二五二	四・三三	一八四	十一月十五日貨率引下げ
五 一 二 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 一 一 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 二 二 八	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 三 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 四 三 〇	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 五 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 六 三 〇	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 七 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	
六 八 三 一	三・五九	一八四	四・九〇	二五二	三・五九	一八四	

昨五年九月以後に於ける數度の引下げに加へ其後に於ける銀價の暴落も手傳ひ本年八月三十一日現在に於て之れを金票に換算せば百軒、一廳當八一九厘(吉海、瀋海とも同率)となる、然るに他方長春、奉天間の滿鐵の貨率を算定するに。

(三七) 長春奉天間滿鐵線大豆貨率算定表

摘要	一 越當運賃		距離	離	百軒一越當運賃
	長春大連間	奉天大連間			
長春大連間	一一・五三	七〇・五	七〇	四	一・七七七
奉天大連間	五・五一	四〇〇	四〇	〇	一・三七八
差(長春奉天間)	七・〇二	三〇五			一一・三〇二

一軒一越當二圓三〇二厘に當り吉海、瀋海兩線に比して全然比較にならぬ高率である、尤も滿鐵は昨年出廻の初期以來本年三月まで右兩線に對抗し得る丈の對抗策を講じ其運賃の差額丈を事實上引下げたと同様な手段を以てした爲め其間集貨上には相當に効果を收めた様であるが夫れは其後既述の通り中止した爲め此儘に推移するに於ては此後長春經由に依つて滿鐵を利用するものは一層減少を來すべき狀勢にある、依つて新大豆出廻接近の此際再び昨年同様の對策の採用が必要となる譯であるが茲に重要な問題は此滿鐵對支那鐵道の角逐が原因となつて此地方出廻の大豆が近來一時に増加し反對に東支南部線が激減を來すに到つたことである、即ち第三表に明かなる如く本年度吉長、吉敦沿線出廻高は四〇萬餘噸に上つて居り前年に比し實に一二萬餘噸の増加であるが夫れは大豆の生産が本年此地方に特に増加したるに因るもので無く右述の如く滿鐵及支那鐵道が開港地迄の運賃を此地方に限り特に引下げた爲め此地方大豆の市價は東支南部線に比し夫れ丈引上げられた結果例の馬車輸送の方法に依つて多く此地方に出廻が集中するに到れる爲めである、試みに本年度東支南部線の出廻高を見るに第三八表に明かなる如く前年度に比し出廻減少高實に一四萬餘噸に及び右吉長、吉敦沿線の増加高と略々一致して居ることは右の事情を物語る證左と云へる。

(三八) 東支沿線に於ける大豆出廻高地方別推算表 (單位噸)

地方別	大正十二年		同十三年		同十四年		昭和元年		同二年		同三年		同四年		同五年	
	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數	數量	割合數
南部線	三、八四六	一八	三、三九一	一四	三、七四三	一九	三、七四三	一四	三、六八五	一四	二、九〇五	一三	三、四三七	一五	一、九六八	九
東部線	一、五五九	三三	一、〇〇九	一〇	三、五三三	一三	三、七九〇	一五	三、六四三	一八	四、〇三三	一七	三、九一四	一七	四、〇四九	一九
哈爾濱管區	三、四〇〇	六六	四、八六八	二六	五、〇七九	二六	七、三三三	三〇	四、九六三	二四	五、八八六	二五	六、三〇〇	二八	八、〇三二	三六
西部線	四、九八〇	四三	八、五八一	五〇	八、三三〇	四三	九、〇三三	四四	八、六〇六	四四	一、〇四八	四五	九、三三二	四〇	五、四九六	二六
計	一、二九、三七一	一〇〇	一、六九、六六八	一〇〇	一、九六、九四一	一〇〇	二、三九、八四二	一〇〇	二、〇〇、七九七	一〇〇	二、三四、二六二	一〇〇	二、三三、〇五四	一〇〇	二、三四、三九七	一〇〇

備考

(イ) 昭和五年度は第三表東支沿線の數字と符合せず前者は昭和六年五月末日調査なるも本表は八月末日調査なるに因る但其差は僅少に付大勢には影響なし

(ロ) 哈爾濱管區中には呼海線出廻及河豆を含む

第七項 四洮、洮昂及齊克線の集貨狀況

四洮、洮昂沿線に出廻る大豆は本年度五月迄の現在に於て其六割六分までは河北驛に南下し滿鐵線への流下は三割四分に過ぎず、後者は前者に比し相當不振なることは第一〇表に示す通りであるが夫れは第三項に述べた如く河北向の方が滿鐵線向よりも採算上遙かに有利なるに拘らず滿鐵の對策が此方面に對しては吉長、吉敦乃至齊克線方面程

第七項 四洮、洮昂及齊克線の集散状況

六〇

に充分でなかつたことにも起因して居る様である、尤も此地方の出廻高は昭和五年度併せて十一萬餘屯に過ぎず左程重大視する程でないが此地方産大豆は本年大部分營口油房筋に買占められた形跡ある點から見て此後は相當に注目を要するであらう、營口の油房は未だ河北驛附近に建設の運びとならず對岸營口の側にあるが北寧線に依つて運ばれた大豆は河北驛から冬季結氷中は極を以て其後は戎克を以て舊營口へ運搬せらるゝに依り其運搬費用も左程大ならず河北着後輸移出までの採算も餘り不利とならぬ様である、依つて同地油房は此地方に對しては昨年新大豆出廻と同時に引合を開始し其運賃安を利用して最も有利に南支方面に賣約し解氷を待つて積出した模様である。

併し此地方の河北向運賃安は四洮乃至洮昂線の賃率如何の爲めで無く唯通遼から河北迄の北寧線の賃率が四平街以南の滿鐵線に比して安いことが主因を爲して居る、此四洮、洮昂兩線も吉海、瀋海兩線同様河北向と滿鐵線との間には別に差別待遇はして居らず、兩經路共百斤、一廳當の賃率は三元五〇分一率となつて居る様である、依つて此採算の比較は第二二表所記鄭家屯からの夫れと大同小異に付茲には之れを省略した。

次は齊克線であるが此線の賃率も河北向及滿鐵線同共百斤、一廳當三元五〇分であることは四洮、洮昂兩線と同様であるが茲に重要な問題は此線に對する東支西部線の關係が瀋海、吉海兩線に對する滿鐵奉天以北線乃至吉長、吉敦兩線に對する東支南部線の關係と殆ど同様な地位を占めて居ると云ふことである、即ち第三表に明かなる如く此齊克線地方出廻大豆は昭和三年度までは皆無、四年度は僅に三萬餘屯に過ぎなかつたものが本年度に於ては三二萬餘屯にも及ぶ有様であつて其大部分は從來東支の西部線に出廻つたものを奪取したものである、試みに第三八表に依り右西部線本年度出廻高を前年と比較するに其減少高實に三二萬餘屯に及び前記齊克線の増加高と略一致して居る。依つて其採算を明かにする爲めに先づ東支線と齊克線の交叉點、東支線昂々溪驛を基點とし其地の齊克線中東驛か

ら四平街經由大連向諸掛と東支昂々溪驛から浦鹽向諸掛とを比較するに第三九表の通りである、尤も東支線は東行浦鹽仕向の外哈爾濱からの南行大連仕向もあるが東支の西部線たる此地方からの採算は概して東行有利なるに依り茲には哈爾濱經由南行の採算は省略した。

(三九) 齊克線中東驛より四平街經由南行大豆大連 諸掛對昂々溪發東行大豆浦鹽 諸掛比較表

大豆百斤當 (昭和六年九月一日現在)

中東驛發四平街經由大連向			昂々溪發東行大豆浦鹽向		
費目	摘要	金額	費目	摘要	金額
齊克線	積込及驛費 一廳 〇.〇〇 一車 六.〇〇		驛 費 一廳 〇.八三 一車 五.四九〇		
	調車費 同 〇.〇〇 同 三.〇〇		積込費 同 〇.二〇 同 七.三〇		
	運賃 同 〇.四二 同 三.二〇		通關手数料 同 〇.五〇 同 一.六〇〇		
	計一車三元六圓替	九.〇〇	運賃 同 三.八三 同 五.八八七		
		〇.八	計一車四.五七 一〇.四三替		四三.八〇
洮昂線	洮昂線 一廳 七.五 一車 三三.〇		烏鐵線		
	四洮線 同 三.〇三 同 三〇.〇		運賃 一廳 五.四九 一車 二四.九四三		
	卸費及驛費 同 〇.〇〇 同 六.〇〇		驛費 同 〇.八三 同 五.四九〇		
	計 五.五〇 四圓替	二四.七	哥稅 同 〇.五三 同 四.五九〇		
滿鐵線	四平街大連間 一廳 六.四 一車 二四.〇		計一車 二五.〇三 一〇.三替		二七.六七〇
	荷線 貨一廳 〇.五 一車 七.〇		荷線 貨一廳 一.八六五 一車 五.八二五		
		七.〇	荷貨 同 〇.〇〇 同 一.八六五		
		八.〇			二八.〇

第七項 四洮洮昂及齊克線の集散状況

六一

第七項 四洮洮昂及齊克線の集散狀況

埠頭費		船積賃同		國際扱料	
合計	一車	計	計	計	計
	六〇八〇	九六〇	一〇〇〇	二七四〇	〇五六
合計	一車	計	計	計	計
	六〇八〇	九六〇	一〇〇〇	二七四〇	〇五六

埠頭費		交通事務所費		商業部手数料		順稅		通關手数料		船内人夫賃		保管料		代辨料		袋手入賃		計	
合計	一車	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
	六〇八〇	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九	〇一七九
合計	一車	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計
	六〇八〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇	二五九〇

四平街經由大連 FOB は大豆百斤當一圓一四八厘に對し東支東行浦鹽 FOB は一圓三六一厘なるに依り前者は後者よりも二三厘有利なりと云へるが此東支線昂々溪驛地方大豆の出廻は左程大ならず此地方で最も多いのは齊克線の現在の終端驛泰安であるから其地の採算を比較する必要があるが此地方出廻の大豆は從來地勢上多く東支の安達地方に出廻つたものなるに依り泰安から四平街經由大連仕向と安達から東行浦鹽仕向とを對照することが最も正鵠を得て居る様である依つて其採算を比較するに。

(四五) 齊克線泰安より四平街經由南行大豆大連 FOB 諸掛對安達發東行大豆浦鹽 FOB 諸掛比較表

大豆百斤當 (昭和六年九月一日現在)

泰安驛發四平街經由大連向		安達發東行大豆浦鹽向	
費目	金額	費目	金額
積込及調車費 一越 〇.二〇元 一車 六.〇〇元		驛費 一越 〇.一八元 一車 五.四〇元	
調車費 同 〇.一〇元 同 三.〇〇元		積込費 同 〇.二四元 同 七.三〇元	
運賃 同 五.〇〇元 同 一六.〇〇元		通關手数料 同 〇.五〇元 同 一六.〇〇元	
計 一七.〇〇元 四圓替 七.〇〇元	一五.〇〇元	運賃 一車 五.九三元 同 一〇.四三元	四.七三元
洮昂四洮線 第三九表の通り 一車 二四.〇元	四九.〇元	烏鐵線 運賃 一越 四.〇三元 一車 一〇.八七元	
滿鐵線 同 同 二八.四七元	五元	驛費 同 〇.一八元 同 五.四〇元	
埠頭費 同 同 二七.四〇元	〇.五元	稅 同 〇.二三元 同 四.九〇元	
合計 一車 六六.二元	一三.三三元	計 一車 二〇.〇三元 同 一〇.三三元	三.三三元

此比較に依るも尙泰安から大連仕向の方が安達から浦鹽仕向よりも大豆百斤當七鐵八厘方安であつて僅少なながら有利である、併し。

第七項 四洮洮昂及齊克線の集散狀況

第七項 四洮洮昂及齊克線の集散状況

- (イ) 滿鐵線の四平街から大連までの運賃は本年三月の引下げ以前にあつては尙大豆百斤當七錢八厘見當高であつたと
- (ロ) 泰安から四平街までの支那鐵道輸送能力は東支乃至烏鐵に及ばず而も其大部分は新設の鐵道なるに依り遲着其他の不安尙去らぬこと
- (ハ) 東支及烏鐵は此地方に對しては規定の賃率以外に諸種の手段を以て東行増加の政策を講じつゝあること
等の爲め本年度出廻の當初に當つては此經路は餘り利用されなかつた様であるが其後滿鐵に於て或種の對策が實行された爲め以後漸増し既述の如く本年度併せて三二萬餘屯に及ぶ有様となり其大部分は大連に仕向られた様である。尙此比較を一層明かにする爲めに右各經路に於ける各線の百斤、一廳當賃率を見るに。

(四) 中東及泰安から四平街經由大連向並昂々溪及安達から東行浦鹽向各線百斤一廳當賃率比較表

中東から四平街經由大連向				昂々溪から東行浦鹽向			
線名	區間	一廳當運賃	距離	線名	區間	一廳當運賃	距離
齊克線	中東昂々溪間	〇.六六	二三	東支線	昂々溪綏芬河間	一.三四三	八〇
洮昂線	昂々溪洮南間	手三三	三七	馬鐵線	綏芬河浦鹽間	手五九	三三
四洮線	洮南四平街間	四.六三三	三五	計		一.九〇一	一〇九
滿鐵線	四平街大連間	九.四九〇	八九				
計		一七.六六六	一三四				

泰安から四平街經由大連向				安達から東行浦鹽向			
線名	區間	一廳當運賃	距離	線名	區間	一廳當運賃	距離
齊克線	泰安昂々溪間	手三三	二六	東支線	安達綏芬河間	二.八八七	六〇
洮昂線	昂々溪洮南間	手三三	三七	烏鐵線	綏芬河浦鹽間	四.二三	三三
四洮線	洮南四平街間	四.六三三	三五	計		一.七〇九	九二
滿鐵線	四平街大連間	九.四九〇	八九				
計		一八.八二四	一三二				

支那鐵道が三線共一率一圓四七錢、滿鐵線は一圓六一一厘に對し東支線は一圓六三九厘乃至一圓八九五厘、烏鐵は一圓四九七厘乃至一圓七二五厘であつて東支及烏鐵の賃率は支那三線は勿論滿鐵線に比べても安からず寧ろ稍割高の傾向にある、尤も浦鹽向東行の距離は四平街經由大連向に比して短く従つて其賃率の差程に採算は不利でないが既述河北向北寧線の賃率乃至吉林發奉天向吉海及瀋海線連絡の賃率等に比較せば相當に割高なる點から見て此方面に對する滿鐵の對策は一見對支那鐵道の夫れ程には困難ではない様である、併し此地方出廻大豆は第三表及第三八表に明かなる如く昭和五年度に於て

- 齊克線へ出廻 三二七、一一三廳
- 西部線へ出廻 五九四、九三八廳
- 計 九二二、〇五一廳

齊克、西部兩線併せて九二萬餘噸となつて居り尙此外に呼海線に出廻るものもあり之れをも加算せば略々一二〇萬

第七項 四洮洮昂及齊克線の集散状況

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對應策

順内外に及び南北滿洲を通じて最も出廻が多い、従つて此地方産大豆を自線に引込むか否かと云ふことは其輸送數量の増減の上に至大なる影響を及ぼすものである、依つて其集貨の爲めには滿鐵、支那鐵道東支及烏鐵と日、支、露三國の鐵道に跨り種々の策略が廻らされて居るものであるが滿鐵は此地方産大豆に對しては直接之れを吸貨し得ざる地位にあり東支南部線乃至洮昂、四洮線等を利用する外なきに反し東支は同系統に屬する烏鐵を經由して浦鹽向となし又支那鐵道は北寧を經由して河北向となすことに依つて之れを自力丈にて輸送し得る地位にあることに依り滿鐵は集貨上に夫れ丈け苦心多き譯であつて其前途は樂觀を許さぬものと云へる。

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對應策

支那鐵道に對して滿鐵が採るべき對應策は其各線をして滿鐵の培養線たる任務を完うせしむるにあり、而して之れが爲めには。

- (イ) 滿鐵線を利用せず北寧線を利用して營口河北向南下する特産を阻止すること
 - (ロ) 滿鐵沿線に出廻るべき特産の支那鐵道への脱出を防止すること
 - (ハ) 北滿特産集貨の手段として支那鐵道を利用すること
- が必要となる様であるが之れが實行の手段としては

A、滿鐵現行運賃の引下及其統一を計ること

B、大豆企業の縦斷的統制を爲すこと

が必要となる様である、以下其理由を述べやう

A、滿鐵現行運賃の引下及其統一を計ること

先づ第一に必要なことは滿鐵線に依る大豆の採算を他の鐵道よりも有利ならしむるにあるが此點に就き最も支障となることは以上各項に亘つて記述した如く支那鐵道の運賃が滿鐵線に比して餘りに安過ぎることである、試みに既述各經路の内最も重要な三經路を採り滿鐵を經由するものと然らざるものとの運賃を各別に對照するに第四二表の通りである。

(四二) 奉天、鄭家屯及吉林を基點とする滿鐵經由支那鐵道經由運賃對照表

奉天から大連向			奉天から河北向			差		
線名	區間	距離	線名	區間	距離	線名	區間	距離
滿鐵線	大奉連天間	四〇	北寧線	河奉北天間	二四	全線	鄭家屯河大連間	五二
鄭家屯から四平街經由大連向			鄭家屯から通遼經由河北向			鄭家屯河大連間		
運賃	一畝當一百斤大豆	四・四五〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・九一〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・九一〇
線名	區間	距離	線名	區間	距離	線名	區間	距離
四洮線	鄭家屯四平家屯間	六・八	四洮線	鄭家屯通遼間	二四	四洮線	鄭家屯通遼間	二四
鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする		
運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇
滿鐵線	四平街大連間	九・九	北寧線	河通遼北間	一七	北寧線	河通遼北間	一七
鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする		
運賃	一畝當一百斤大豆	一・八二〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇
全線	河鄭家屯北間	六七	全線	鄭家屯河大連間	五二	全線	鄭家屯河大連間	五二
鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする			鄭家屯を基點とする		
運賃	一畝當一百斤大豆	二・五九〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇	運賃	一畝當一百斤大豆	一・四三〇

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對應策

吉林から長春經由大連向				吉林から奉天經由大連向				差	
線名	區間	距離	運賃	線名	區間	距離	運賃	距離	運賃
吉林線	長春林間	二六	一四	吉林線	朝陽鎮林間	一八	一〇	一八	一〇
滿鐵線	奉天春間	三五	七〇	滿鐵線	奉天朝陽鎮間	三三	二〇	三三	二〇
同	大奉天間	四〇	五二	同	大奉天間	四〇	五二	四〇	五二
全線	大吉連林間	八三	一四	全線	大吉連林間	八三	九〇	八三	九〇
			一〇〇				一〇〇		一〇〇

備考 (イ) 支那鐵道運賃の内一應當及百斤一應當中には附帶費を含まざるも大豆百斤當中には之を含む但附帶費の金高は僅少に付大勢には影響なし

(ハ)(ロ) 滿鐵運賃中には附帶費を含む

現大洋票對金票の換算歩合は〇・四二

右の内便宜上一應當運賃丈に就いて滿鐵線を經由するものと支那鐵道を經由するものとの割合を算出するに第四三表に明かなる如く後者は前者よりも七割六分乃至三割六分安に及ぶ有様である、従つて滿鐵を經由するもの運賃を支那鐵道の夫れに對抗せしむる爲めには夫れ丈の減額が必要となる、其内奉天、大連間の如き一應當の運賃は五圓七六錢となつて居るが共七割六分、四圓三七錢の減額を要する道理となるが斯くの如き法外なる運賃の大減額は滿鐵として事實上不可能なることは明かである。

(四三) 奉天、鄭家屯及吉林を基點とする滿鐵經由對支那鐵道經由一應當運賃對照表

摘 要	滿 鐵 經 由			支 那 鐵 道 經 由			差	
	運 賃	割 合	由	運 賃	割 合	運 賃	割 合	
奉天、大連間	五・七六	一〇〇	奉天、河北間	一・三九	〇・二四	四・三七	〇・七六	
鄭家屯、大連間	一〇・七八	一〇〇	鄭家屯、河北間	四・〇〇	〇・三七	六・七八	〇・六三	
吉林、大連間 (長春經由)	一四・一四	一〇〇	吉林、大連間 (奉天經由)	九・〇八	〇・六四	五・〇六	〇・三六	

北寧線の奉天又は通遼以遠からの集貨乃至吉海、瀋海兩線の吉林以遠からの集貨の如きは自線内の從來の貨物の外に新に他線に出廻る貨物を積極的に吸収せんとするものなるを以て右の如き極端なる低賃率を以てするも其採算は必ずしも不引合とならぬであらう、元來鐵道事業なるものは間接なる固定經費を要すること莫大なる割合に直接經費は極めて少いばかりでなく既に自線集貨の餘力を以て他線の夫れを集貨せんとするが如きにありては夫れが爲めに要する經費は所謂大量輸送の原則に依つて甚しく僅少なものとなる、然るに之れに反し滿鐵は現在の輸送貨物と現行の賃率を基礎として既に其收支が定められて居り、鐵道事業經營に必要な直接經費の外に幾多の莫大なる支辨が爲されつゝあるに依り支那鐵道の跳梁如何に大なりと雖現行賃率の七割六分減と云ふが如き極端なる引下げの即行は斷じて不可能なりと云へる、併し

(イ) 營口河北驛着大豆は昨四年度まで二、三萬噸に過ぎなかつたものが本年度は其の一〇倍三十七、八萬噸に及んだこと(第九表及第一三頁記事參照)

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對策

(ロ) 支那鐵道の出廻大豆は昨四年度六五萬餘噸に過ぎなかつものが本年は一二五萬餘噸に及び滿鐵沿線への出廻八七萬餘噸を遙かに凌駕せること(第四表参照)

等支那鐵道を利用する特産が本年驚嘆すべき發展を見せたことは右運賃安が主因となれる以上此儘に推移せんか滿鐵の特産輸送は體ては支那鐵道に壓倒せらるゝに到るべく之れは滿鐵の危急存亡に關する重大問題と云ふも過言でない、依つて其輸送機關が未だ完備するに到らぬ此際運賃政策以外の手段を以てして之れを阻止することが必要となるであらう、瀋海對北寧、吉敦對吉海乃至四洮對北寧の特産聯絡輸送に對する條約上の拒否の如き其一例である、此三經路の連絡輸送さへ或種の手段を以て拒絶されるに到れば支那鐵道に對する培養線としての任務の大部分は果され得るものなる以上此際萬難を排しても其實現に努力すべきであらう。

右は連絡運賃であるが此外普通運賃に於ても支那鐵道は滿鐵に比して安い、瀋海線と滿鐵線の例を採り比較するに第三一及三二表に明かなる如く開原から奉天までの滿鐵百軒、一應當運賃は二圓三三六厘なるに對し瀋海線は一圓一七錢乃至一圓四七錢である、滿鐵の培養線たるべき瀋海線が滿鐵本線に比して斯くの如く安過ぎることは其培養線たる任務を越えて滿鐵線の勢力圏を侵害する結果となる、開原地方出廻の近年に於ける激減の一因は確かに此點にありと認められる以上此方面に對しても此際何等かの矯正手段が必要なりと云へる。

然るに茲に考慮を要することは右滿鐵の現行運賃は滿洲特産の現情から見て果して妥當なる賃率なりやと云ふ問題であるが此點に就き述べたきことは現行滿鐵の運賃は現在の大豆相場に比し高過ぎることである、試みに大連に於ける大豆現物相場に對する長春大連間滿鐵運賃の大正元年以降割合を比較するに。

(四) 大連大豆(現物、裸)相場に對する長春、大連間滿鐵運賃の割合比較表

(毎年九月の平均 昭和六年は九月一日の現在)

年次	大連大豆相場		長春、大連間運賃	
	金額	割合	金額	割合
大正元年	三・六一三	一〇〇	五五九	〇・一五
同二年	三・九六八	一〇〇	五五九	〇・一四
同三年	三・七二二	一〇〇	五五九	〇・一五
同四年	二・七九〇	一〇〇	五五九	〇・二〇
同五年	三・四九五	一〇〇	五五九	〇・一六
同六年	七・一二四	一〇〇	五五九	〇・〇八
同七年	五・九九二	一〇〇	五五九	〇・〇九
同八年	七・二六四	一〇〇	五五九	〇・〇八
同九年	五・三四五	一〇〇	八八三	〇・一七
同十年	五・三三四	一〇〇	八八三	〇・一七
同十一年	五・四九七	一〇〇	八八三	〇・一六
同十二年	五・〇四二	一〇〇	八八三	〇・一八
同十三年	七・五九一	一〇〇	八八三	〇・二二
同十四年	八・五六六	一〇〇	八八三	〇・二〇
昭和元年	五・七〇七	一〇〇	八八三	〇・一五
同二年	五・五六七	一〇〇	八八三	〇・一六

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對策

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對應策

同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
三	四	五	六	六	六	六	六	六	六
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
六・一五九	六・〇二二	四・一五一	二・五四二	一・〇〇〇	一・〇〇〇	一・〇〇〇	一・〇〇〇	八八三	〇・二四
八八三	八八三	八八五	七六七	〇・一五	〇・二一	〇・三〇	〇・三〇	〇・一五	〇・二一
〇・二四	〇・一五	〇・二一	〇・三〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇

昭和五年までは最低八分、最高二割一分、平均一割五分となつて居るに拘らず現在(昭和六年九月一日)は三割に及ぶ有様であつて從來に比し甚しく割高である、尤も滿鐵は本年三月貨率の引下げを實行したが最近に於ける大豆相場の暴落は夫れ以上に甚しき爲め右の如き現象を呈するに到れる譯である、而も此大豆相場の暴落は夫れが大豆に限つた格段の現象でなく世界に於ける有らゆる商品の相場が大體に於て大豆と同様な足取を見せつゝあり、其多くは戦前乃至夫れ以下の地位まで崩落せるのみならず財界の現情を以てすれば其恢復は前途殆ど望無き状態にありと認められる點から見て滿鐵の現行運賃は此際尙一段の引下を敢行することが必要となる様である。

滿洲大豆及大豆製品の主要なる需要先は現在日本と歐洲であるが昭和四年度に於て其割合は日本三割六分に對し歐洲三割となつて居ること第二五表に明かなる通りである、併し其内日本の需要は主として豆粕であるに反し歐洲の夫れは豆粕でなく豆粕よりも値段遙かに高き豆油と大豆とが其大部分を占めて居る、従つて滿洲大豆の相場は歐洲の需要如何に左右されることが最も大であるが歐洲が需要する滿洲大豆は多く歐洲に於て其他油房の原料となり其處で豆粕と豆油に振り分け豆粕は飼料用に、豆油は滿洲で製造して輸入されたものと共に人造バター、石鹼、塗料其他各種工業油の原料に供されて居るものである、然るに歐洲が需要する油脂原料乃至其製品は右の大豆乃至大豆製品に限られたもので無く印度、亞弗利加産の落花生、アルゼンチン産の亞麻仁、南洋産の椰子實、エチプト産の

棉實等世界に於ける有らゆる油脂實乃至其製品が需要されて居るものである、試みに歐洲主要七箇國、英國、佛國、獨逸、丁抹、和蘭、伊太利及瑞典に於ける油脂實、油粕及油脂の總需要高に對する大豆、豆粕及豆油の地位を見るに

(四五) 歐洲主要七箇國に於ける油脂實需要高品種別表 (單位噸)

品 種	大正十四年		昭和元年		同二年		同三年		同四年		同五年	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
椰子實	六三,〇〇六	三三	六四,〇八一	三三	六四,八三三	二二	六六,一七五	一〇	七四,九九九	一一	六三,三五六	二二
棕 櫚 核	五三,〇五八	二〇	五四,八五五	二〇	五九,一五六	九	四九,四一五	七	四七,七七〇	七	四九,五八二	八
胡 麻	九六,六〇〇	二	五七,八五七	一	二七,四九六	〇	五,五七七	一	七,四四六	一	八,八四五	二
落 花 生	一,八六,四六六	三三	一,三三,八一三	二四	一,三五,九三三	三三	一,五三,四一六	二四	一,七四,九六七	二五	一,六六,四〇〇	二六
菜 種	三〇七,八三三	四	一〇四,六一一	二	一〇九,〇二〇	二	一一,九八五	二	七,三三三	一	四,一六六	一
亞 麻 仁	一,一〇,五九八	三〇	一,〇八,一〇〇	二四	一,四九,七二九	二五	一,五三,七七八	二三	一,四六,九九六	二一	一,〇一,〇〇〇	一七
棉 實	六四,三二九	三	五九,九九〇	二	五九,四八五	一	六〇,八三三	九	五九,八五〇	九	五三,三七〇	九
大 豆	七〇七,九六六	三三	六四,〇三三	三	九五,五九三	一七	一,四〇,七三四	二二	一,〇七,六六四	一五	一,四四,七六八	二二
其 他	三〇一,九七五	五	一七四,〇一〇	三	一五,六九二	三	一五,〇三三	二	一八〇,五五二	三	一四四,一五五	三
計	五四〇,九六〇	一〇〇	五,五八,七三三	一〇〇	五,六三,三六七	一〇〇	六,六二,八八九	一〇〇	六,八四,二八五	一〇〇	五,八九,一五五	一〇〇

備考 (イ) 入超高を以て需要高と見做す
(ロ) 年度は曆年以下二表亦同じ

(四六) 歐洲主要七箇國に於ける豆粕需要高對其他油粕需要高比較表 (單位噸)

第八項 支那鐵道に對する滿鐵の對應策

品種	大正十四年		昭和元年		同二年		同三年		同四年		同五年	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
豆	六七九萬	三	五八三、七	二	八二九、九	一	一、三七一、九	三	一、四九、四	三	一、〇七六、四	三
其	四、五七、〇	八	四、〇五、七	八	四、七三、八	五	四、七三、七	〇	四、八〇、七	七	四、四九、〇	〇
計	五、二五、八	一〇〇	五、九三、九	一〇〇	五、〇五、七	一〇〇	六、〇〇、五	一〇〇	六、三〇、九	一〇〇	五、三三、六	一〇〇

備考 前表油脂實入超過を夫れ夫れ出粕歩合に依り油粕に換算し之れに油粕としての入出超過を加減したものを以て需要高と見做す、依つて右七箇國內に産する子實を以て製造された油粕は此數字中に含まず、次表油脂需要高も之れに準ず

(四七) 歐洲主要七箇國に於ける油脂需要高品種別表 (單位噸)

品種	大正十四年		昭和元年		同二年		同三年		同四年		同五年	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
椰子油	四四、二九	一五	四〇、六〇	一四	三九、八一	一三	三九、〇三	一三	四二、三三	一四	三六、七三	一三
棕櫚核油	一、五、四七	七	一、八、三三	七	一、七、九七	七	一、七、六七	六	一、六、五八	五	一、七、三六	六
胡麻油	一、三、七九	五	一、三、〇〇	五	一、〇、八一	四	一、一、八四	四	一、〇、八七	四	一、七、九〇	六
落花生油	四、四、八六	一五	四、四、九二	一七	四、三、七三	一五	四、一、四七	一四	四、〇、五八	一四	三、七、〇七	一四
菜種油	六、六、六八	二	三、六、六五	一	四、〇、四六	一	三、三、一五	一	三、七、四四	一	一、八、五〇	一
亞麻仁油	二、四、一七	一〇	三、三、六五	一	三、七、九三	一	四、九、八〇	一	三、三、四〇	一〇	二、六、九四	一
棉實油	一、三、五〇	五	一、五、七三	四	一、七、九三	四	一、一、〇〇	四	一、〇、二八	三	一、〇、七三	三

油大豆油	大正十四年		昭和元年		同二年		同三年		同四年		同五年	
	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合	數量	割合
大豆油	一、五、三三	六	一、四、九六	五	一、六、四二	七	二、二、八八	七	三、八、四三	七	二、六、九二	八
其他	六、七、三三	二	三、七、七一	一	三、〇、七六	一	四、一、九三	一	七、一、〇三	二	四、九、九六	三
計	一、八、六、六六	六	一、八、六、六六	六	一、八、四、九三	六	二、一、〇、三三	六	二、三、三、七六	六	一、九、五、三三	六
魚油	七、四、八二	三七	七、四、七六	三七	七、七、一〇	三六	七、五、四二	三三	七、四、七五	二四	七、六、二九	三三
魚油 鯨油を含む	一、〇、五、三三	五	一、七、一、五五	六	三、〇、八、四九	八	三、〇、八、八八	九	三、〇、〇、一〇	一〇	四、五、九六	一四
合 計	二、七、四、一〇〇	一〇〇	二、七、六、一〇〇	一〇〇	二、九、三、一〇〇	一〇〇	三、〇、七、六六一	一〇〇	三、二、七、〇一〇	一〇〇	三、〇、七、五七三	一〇〇

第四五乃至四七表に明かなる如く歐洲主要七箇國の需要高は昭和五年油脂實五八七萬餘噸、油粕五三二萬餘噸、油脂三〇八萬餘噸に上る有様であるが其内大豆は未だ二割一分、豆粕は二割、豆油は八分を占むるに過ぎぬ、歐洲が油脂及油粕を原料の儘又は製品として年々如何に多量に需要しつゝあるか知るべきである、然るに茲に考慮を要することは此等各種の油脂及油粕の化學的構造は極めて類似せるものなるに依り近年に於ける製造乃至配合技術の進歩と相俟つて或種の油脂又油粕が割高なる場合に於ては之れを他種の油脂又は油粕を以て比較的容易に代替し得ると云ふことである、従つて滿洲大豆乃至其製品が此後一層割安に供給され歐洲に於ける油房業者、家畜業者乃至精製油業者等の其採算が他品を使用するよりも一層有利となるに到れば其販路は現在以上に擴大せしめ得べく亞麻仁、落花生の如き他の有力なる競争品を壓倒することも必しも難事では無いであらう、滿洲には尙廣漠たる未開墾地あり加ふるに至廉にして而も豊富なる勞力の供給もあるに依り其販路増大の途さへ打開されるに到れば其生産は無限に増加せしめ得るものと云へる、依つて滿洲大豆をして歐洲其他の地方に對し一層有利に供給せしむる爲めに

は現在の其相場に比較して相當に割高となれる滿鐵運賃の如きは此際減額斷行の要ありと云へるであらう。運賃引下げの必要なことは右述の通りであるが滿鐵規定の賃率は成る程相當に高いが滿鐵は北滿貨物の收貨に對しては外に種々なる政策を實行しつゝあり、従つて此方面の大豆に對する集貨に依つて滿鐵が受くる實際上の收益は可成り少く事實は現行規定賃率の半額以下に引下げたと同様な結果となつて居る様である、滿鐵の北滿大豆に對する地位は北寧線の滿鐵沿線出廻大豆に對すると同様な地位にあり、滿鐵は自線に出廻る特産輸送の餘力を以て北滿大豆を吸収せんとするにあるを以て相當低賃率を以てするも輸送採算は左程不利とならぬであらう、併し他線から集貨する大豆に對する賃率を自線に出廻る大豆の賃率に比し餘りに極端に引下げるとは自線に直接出廻り得べき地方のものまでも他線を経由させることになる惧ある許りでなく自線の沿線に大豆の栽培を減少させ他線にのみ其發達を促す結果となる傾きがある、第四表所記の如く滿鐵沿線の出廻減が近年甚しく著明なのは既述の如き諸種の理由あるにも因るが此種の運賃政策の採用も一因を爲して居るのではあるまいか、依つて現行運賃に對し或程度の統一を保たしむることも必要となる様である。

B、大豆企業の縦斷的統制を爲すこと

第四表に依り昭和五年度に於ける大豆の東支線、支那鐵道及滿鐵線の出廻高を比較するに東支線は全體の四割八分、支那鐵道を二割八分、滿鐵は一割九分を占めて居るが滿鐵には此外東支及支那鐵道に一應出廻つたものが大豆の儘又は製品となつて流入し來るものあり、其數量は同年度に於て併せて一七〇萬噸に及ぶ模様なるに依り之れも滿鐵線中に加算して滿洲大豆に對する各線の輸送高を推算するに。

東支線

二、一六五、八〇三噸

支那鐵道

一、二五〇、六四三噸

滿鐵線

自線へ出廻

八七〇、二三〇噸

東支線より流入

八二〇、〇〇〇噸(概數)

支那鐵道より同

八八〇、〇〇〇噸(同)

計

二、五七〇、二三〇噸

大體右の通りである、依つて滿洲大豆の鐵道輸送は露國政府の支配下にある東支線、支那東三省政府の支配下に於ける支那鐵道及日本の滿鐵と三國間に三分され其角逐は紛糾を極めつゝあると云へる、従つて既述の如き理由に依つて假令滿鐵運賃引下げの必要ありとするも他の二國に關係深き地方の特産に對して之れを執行せば之れと對抗しつゝある東支乃至支那鐵道の引下げを促すこととなるが斯くては折角の決行も其運賃收入を徒らに減少せしめたに止まり集貨上には殆ど効果を齎らさぬこととなるにより滿鐵は此種無謀なる競争を避くる目的の下に數年前所謂滿島協定なるものを締結し東支線から浦鹽への延長線たる烏鐵との間に東支沿線出廻特産に對する東、南行數量を協定し或程度の効果は收めた様であるが。

(イ) 烏鐵同様露國の支配下にある東支線が此協定に参加して居らぬこと

(ロ) 北滿大豆に對する支那鐵道の集貨が激増したこと

等の爲め實行上に支障多く餘り有意義とならぬのみならず此協定期間も本年九月を以て滿期となりたるに拘らず其繼續協定未だ成立の運びとならぬ模様あるに依り此集貨競争は右三國間に此後一層激化し來らんとする状態にある

が茲に特筆を要することは露國政府及支那官憲が此特産に對する自練集貨の目的を以て其買付及輸出機關をも經營し若くば之れを統制せんとしつゝあることである、露國は昨年十一月エキスポート、フレイブ（勞農穀類糧秣輸出販賣會社）哈爾濱出張所なるものを設け主として大豆を買付け之れを歐洲其他へ直輸出し又は外商等に賣込みつゝあるが其買付値段が販賣値段に比して法外に割高なる點から見ても東支乃至烏鐵が之れに對し相當多額の秘密割引を爲しつゝあることが推斷される、又支那官憲は自己の設立せし官銀號に對して不換紙幣發行の權限を與へ之れが發行の手段として其支配下にある所謂官商をして其不換紙幣を以て大豆其他の特産を買付しめ之れを自練に吸貨し又は東支、烏鐵對滿鐵の間に介在し其兩者の角逐を利用して買付大豆の運賃を自己の意思の儘に極端なる割引を爲さしめ其間に漁夫の利を收めつゝある、然るに之れに反し滿鐵は現在斯くの如き機關を利用せず單に有力なる支那官商、外商乃至邦商に對し特約を締結しつゝあるに過ぎぬ様である、尤も過去に於ては自己の機關として設立した某店をして買付を爲さしめたが現在は之れも殆ど利用されて居らぬ様であるが果して之れは策の得たるものであらうか、殊に東三省政府の傀儡たる官商の如きに對し多大なる割引の恩典を賦與し之れが南下を爲さしめて居るが如きは所謂敵に兵糧を與ふるの類であり支那官憲をして益々暴威を振はしむるものと云ふべきであらう、尤も本年度右支那官商系の大豆買付高は北滿丈で百數十萬噸に達し北滿總出廻高の半數以上を突破せる様子あり而も彼等は他の取扱商の如く買付後直ちに積出すことを爲さず多く相當期間保管して積出した爲め北滿鐵道沿線に於ける在荷大豆の七、八割は常に右官商系の手持品たる有様なりしを以て其南下數量を増加させる爲めには官商との提携に依る外なく滿鐵としても已むを得ざる手段であつたと認められるが官商が近來北滿で斯くの如く偉大なる權威を振ふに到つたのは。

(イ) 官商以外の普通商人の大豆買付は普通之れを其値段以上に賣つて利得することが目的なるに依り之れが買付に際しても相當の苦心が伴ふものであるが官商は自己の不換紙幣を大豆に變へ時期を見て之れを大連取引所に賣繋ぎ又は外商等に賣却し其代償として鈔票乃至金票の如き優秀な貨幣を受得するにあるを以て其買付値段は相當に割高であつても殆ど損失を蒙むる惧無きを以て之れが爲め大豆の市價を法外に釣上げ市場を攪亂すること甚しく官商以外の商人は之れに對抗することは殆ど不可能なる状態にあること

(ロ) 此種官商系の買付は從來開原其他南滿の主要市場に於ても爲されたものであるが南滿には支那不換紙幣の外日本貨幣あり其兩貨幣間の爲替取引は各地に於ける日本取引所に於て日々公正に取引されつゝあり、而も此地方に於ける農民其他一般の民衆は現在に於ては既に右官商系の手口を看取せる爲め此手筋の買付に對しては容易に賣り應ぜぬばかりでなく其買付終らざる以前に其紙幣相場が底止する所なき迄に暴落を重ねる有様となる爲め活働も餘り自由ならず此地方に於ける買付は近年餘程緩和された様であるが之れが爲め日本の勢力及ばず、農民文化の程度低く而も大豆の産額一層多き北滿に對して彼等は其主力を傾注するに到れる様子あること等に依るものである、而も支那官憲は右の買付丈けを以て満足せず之れを自己の手にて直接海外に輸出せんと企畫し且右の買付に對しても一層統制を保たしむる目的を以て本年東三省購運特産事務所なるものを設立し本部を奉天に分所を哈爾濱齊齊哈爾其他に置き尙其輸送取扱の機關として中國運輸公司（チャイナ、トランスポート）なるものを設立した、尤も其活働は未だ大ならず相互の統制も不充分の様子であるが以上の事實に依つて支那官憲は自己の手を以て買付を爲し之れを自己の鐵道を以て運搬し更に之れを自己の手にて海外に輸出せんとする意圖あり此大理想實現の目的を以て着々其計畫を進めつゝあることが看取される。

大豆の輸送許りで無く其原産地に於ける買付から消費地に於ける販賣に到るまで露國政府及支那官憲が自ら之れに干與するに到れること以上の如くである依つて滿鐵としても其荷主が邦人たると外人たるとを問はず又官商たると私商たるとに關せず唯其南下數量さへ増加せしむれば足ると云ふが如き方法丈けを以てしては到底將來對抗は至難なりと認めらるゝに依り此際彼等に對應し得べき根本政策を確立することが必要となる様である之れが爲めには東三省軍閥の擄取手段に利用されつゝある不合理極まる貨幣制度を改正せしめ各地方に於ける金融制度の整備を期することが必要となる許りでなく大豆の買付、輸送、製造、販賣等各部門に亘り滿鐵乃至其統制下にある邦商に依つて夫れが各箇に獨立せるに依りて生じつゝある無用なる出費と無駄とを省き縱斷的に相互に統制ある組織の下に取引し得らるべき制度を採用することも必要となる様である、斯くてこそ滿洲開發上に於ける滿鐵の使命は果され得るものと云へるであらう。

昭和六年十一月十五日印刷
昭和六年十一月二十日發行

南滿洲鐵道株式會社 總務部調査課

編輯兼發行人

石 川 鐵 雄

大連市大山通六十三番地

印刷人 太 田 信 三

大連市大山通六十三番地

印刷所 小 林 又 七 支 店

發行所 南滿洲鐵道株式會社

37M64

終