

かくの如く營口港内は水深大であるが河口は水深頗る浅く干潮時には水道中にありても尙水深七、八呎を出ない箇所が數哩に亘つてゐると云ふ。

遼河の河水の混濁してゐることは前述の如くであるが一、九二五年の調査(遼河工程局の)によれば遼河の河水中の土砂の混入量は左の如くである。

- 唐家の稍々上流地點 二七・四%
- 三叉河の稍下流地點 八・八%
- 夾心子に於て 一四・九%

營口に於ける遼河の河底は極めて微細なる砂土が數十米の深さに達しそれ以下は未調査にて不明の状態、又河岸は營口市街側は干潮面以上數米乃至十數米の高さにあるが土質は何れも砂土で護岸の不完全なる處は一朝大洪水に見舞はるれば侵蝕甚だしきに至ることは必定である。營口の對岸の葦塘の方は上流より流下せる微細なる砂土の沖積せるもので沙洲をなし護岸設備も河北驛埠頭近傍に若干あるに過ぎない。

營口に於ける潮汐干満の差は平均十呎内外であるがこれが東稅關前に於ける詳細なる調査の結果は左の如くである。但し本數字には門洲信號所の朔望干潮面以下の標準水深七呎五を差し引いてゐる。

年度	月別											年平均	年平均差				
	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	満潮	干潮	満潮						
一、九〇四	一〇五	一〇七	一〇四	一〇九	一一四	一二一	一二八	一三三	一三九	一四四	一四九	一五三	一五七	一六二	一六六	八九七	
一、九〇五	一〇六	一〇八	一〇五	一一〇	一一五	一二二	一二九	一三六	一四二	一四八	一五三	一五八	一六二	一六七	一七二	一七六	八九九
一、九〇六	一〇七	一〇九	一〇六	一一一	一一六	一二三	一二九	一三五	一四〇	一四六	一五二	一五七	一六二	一六七	一七二	一七六	九〇〇
一、九〇七	一〇八	一一〇	一〇七	一一二	一二〇	一二七	一三三	一三九	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇一
一、九〇八	一〇九	一一一	一〇八	一一三	一二一	一二八	一三四	一四〇	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇二
一、九〇九	一一〇	一一二	一〇九	一一四	一二二	一二九	一三五	一四〇	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇三
一、九一〇	一一一	一一三	一一〇	一一五	一二三	一三〇	一三五	一四〇	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇四
一、九一一	一一二	一一四	一一一	一一六	一二四	一三一	一三五	一四〇	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇五
一、九一二	一一三	一一五	一一二	一二〇	一二八	一三五	一四〇	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇六	
一、九一三	一一四	一一六	一一三	一二一	一二九	一三六	一四一	一四五	一五〇	一五六	一六二	一六七	一七二	一七七	一八二	九〇七	
一、九一四	一一五	一一七	一一四	一二二	一三〇	一三七	一四二	一四七	一五二	一五八	一六四	一七〇	一七五	一八〇	一八五	九〇八	
一、九一五	一一六	一一八	一一五	一二三	一三一	一三八	一四三	一四八	一五三	一五九	一六五	一七〇	一七五	一八〇	一八五	九〇九	
一、九一六	一一七	一二〇	一一七	一二四	一三二	一三九	一四四	一四九	一五四	一六〇	一六六	一七二	一七七	一八二	一八七	九一〇	
一、九一七	一一八	一二一	一一八	一二五	一三三	一四〇	一四五	一五〇	一五五	一六〇	一六六	一七二	一七七	一八二	一八七	九一一	
一、九一八	一一九	一二二	一一九	一二六	一三四	一四一	一四六	一五一	一五六	一六一	一六七	一七三	一七八	一八三	一八八	九一二	
一、九一九	一二〇	一二三	一二〇	一二七	一三五	一四二	一四七	一五二	一五七	一六二	一六八	一七四	一七八	一八三	一八八	九一三	
一、九二〇	一二一	一二四	一二一	一二八	一三六	一四三	一四八	一五三	一五八	一六三	一六九	一七五	一八〇	一八五	一九〇	九一四	
一、九二一	一二二	一二五	一二二	一二九	一三八	一四五	一五〇	一五五	一六〇	一六五	一七一	一七六	一八二	一八七	一九二	九一五	
一、九二二	一二三	一二六	一二三	一三〇	一三八	一四五	一五〇	一五五	一六〇	一六五	一七一	一七六	一八二	一八七	一九二	九一六	
月平均	一二三	一二五	一二三	一三〇	一三八	一四五	一五〇	一五五	一六〇	一六五	一七一	一七六	一八二	一八七	一九二	九一七	
月平均差	八八〇	八八二	八八三	八八四	八八五	八八六	八八七	八八八	八八九	八九〇	八九一	八九二	八九三	八九四	八九五	八九六	

營口港の解結氷期は年によりて甚だ差違ありて普通結氷は十二月の下旬か翌年の一月初旬にして解氷は三月の中旬乃至下旬に行はれてゐる。けれども船舶の終始航は何れも結解氷一箇月前後に終始するものである。今一、九一一年よ

り一、九二二年間に至る、これらを表示すれば左の如くである。

年 度	結 氷 期	解 氷 期	終		航 船 名	始		航 船 名
			日 時	日 時				
一、九一一	一、二、一、二四日	三、月、二三日	一、二、月、二三日	三、時、三時	松島丸	三、月、二五日	三、時、二時	Liang chow
一、九一二	一、二、二、二二日	二、月、二二日	一、二、月、二七日	三、時、二時	Hene	三、月、二五日	三、時、二時	芝罘
一、九一三	一、四、一、七日	三、月、二五日	一、三、月、一日	三、時、二時	セツカイ丸	三、月、二七日	三、時、二時	Tuck Yue
一、九一四	一、五、一、九日	一、月、一五日	一、一、月、三〇日	三、時、二時	北洋丸	三、月、二七日	三、時、二時	芝罘
一、九一五	一、六、二、二二日	三、月、二三日	一、一、月、三〇日	三、時、二時	Toonan	三、月、二九日	三、時、二時	芝罘
一、九一六	一、七、二、二五日	三、月、二七日	一、一、月、三〇日	三、時、二時	南都丸	三、月、二九日	三、時、二時	Yashun
一、九一七	一、八、二、二七日	三、月、二九日	一、一、月、三〇日	三、時、二時	カライ丸	三、月、二九日	三、時、二時	Paoing
一、九一八	一、九、二、二八日	三、月、三〇日	一、一、月、三〇日	三、時、二時	Yen Feng	三、月、二九日	三、時、二時	Shen King
一、九一九	二、一、一、五日	三、月、三一日	一、一、月、三一日	三、時、二時	Tung Wah	三、月、二九日	三、時、二時	Hsin Chan
一、九二〇	二、一、一、五日	三、月、三一日	一、一、月、三一日	三、時、二時	Lang Shan	三、月、二九日	三、時、二時	Chan Lee
一、九二一	二、一、一、五日	三、月、三一日	一、一、月、三一日	三、時、二時	Feiching	三、月、二九日	三、時、二時	Yashun
一、九二二	二、一、一、五日	三、月、三一日	一、一、月、三一日	三、時、二時	Hunan	三、月、二九日	三、時、二時	Kweilin

第二節 航路

營口港は河港なる故にその航路は海洋及び河川の兩航路よりなつてゐる。

第一項 海洋航路

現今に於ける營口の海洋航路の大部分は對支那各港にして、日本、香港、これに次ぎその他の諸外國航路船の出入は極く稀少に屬する。
左に營口と主要港灣間の距離を列記する。

北部支那各港へ	距離	龍口	距離
安東	三三五海里	龍口	二二五海里
大連	一六五同	登州	二〇〇同
復州	一〇〇同	芝罘	二二五同
秦王島	一四五同	青島	四一七同
天津	二九五同		
楊子江沿岸各港へ			
九江	一、一二〇海里	鎮江	八三〇海里
漢口	一、二五三同	蕪湖	九一〇同
長沙	一、四六〇同		
中部支那各港へ			

第二編 警 口 港

六八七海里

寧波

一五六

七三五海里

南部支那各港へ

福州

一、〇二〇海里

香港

一、四〇二海里

厦門

一、一四五同

廣東

一、五〇六同

汕頭

一、二四五同

朝鮮

仁川

四四〇海里

釜山

六九三海里

群山

四六五同

元山

一、〇〇五同

日本各港へ

長崎

七二八海里

横濱

〔土佐沖通過〕一、三一九海里
〔瀬戸内海通過〕一、三六三同

門司

七六九同

函館

一、四〇二同

神戸

一、〇二〇同

其の他の諸外國各港へ

浦蘆斯德

一、二二七海里

ホノル、

四、六五〇海里

シンガポール

二、七五〇同

ボンベイ

五、二一五同

カルカッタ

四、四一五同

倫敦

一、一、〇三〇同

第一目 汽 船 航 路

汽船航路の中主要なるものを掲ぐれば、

(1) 北支那航路

當港に對する航路の中最も主要なるものにしてこの中には又左の如き航路がある。

(イ) 龍口航路

來港は主として山東苦力の輸送をなし往航は大豆、豆粕、雜穀等を積載する。而して本航路は多く登州に寄港する。

る。

(ロ) 天津航路

來航は苦力及び生果、野菜、雜貨類の輸送をなし往航は雜穀を積載する。大正十年以降滿鐵は沿線主要驛發天津

著雜穀の連絡輸送を東和汽船によつて開始してゐる。

(ハ) 芝罘航路

(ニ) 青島航路

共に概ね南支那航路の寄港地である。

(ホ) 復州航路

主として鹽を積載して來航するものである。

第三章 港勢及び航路

(ハ) 安東、大連航路

本航路は安東の木材を輸送し來るを主目的とし途中大連に寄航して炭水の供給、苦力の積卸、雜貨の積込、鹽の取卸等をなすものである。

(ト) 秦皇島航路

石炭を輸送し來るを主とするも就航船は少い。

又船舶によりては以上の諸航路の中の一部又は大部分を循環して就航するものもある。

(2) 中、南部支那及び揚子江沿岸航路

これらの地方への航路は上海を中心としてゐるもの多く、その他の寄港地は殆んど上記の湮程表に摘記せる諸港である。就航船の積荷は來航は綿糸布、砂糖、雜貨等を主とし復航は大豆、豆油、豆粕、雜穀等であるが近年これらの地方へ撫順炭の移出も頗る増加してゐる。又石炭船は多くは目的地に直航するがその他の船舶は各地に寄港して循環航行するものが多い。

(3) 日本航路

日本郵船會社は横濱・神戸及び當港間を直通定期航行し大連汽船會社船は阪神當港間に就航しその營口倉庫汽船會社、東和汽船會社、三井物産その他の船舶の臨時就航するものも可なり多い。日本航路は來航には綿糸布、砂糖、紙、雜貨を積載し復航には大豆、豆粕、雜穀を積出してゐる。

(4) その他の主なる航路、

浦潮航路は北滿向けの官鹽輸出を主とし、

朝鮮航路は雜穀の輸出を主とし、

英領印度航路は綿糸布の輸入を主としてゐるが、その他の各國の汽船も時に應じて入港することがある。

第二目 民船航路

海洋航路の船舶の大部分は汽船なること勿論であるが民船も亦多少ある。

民船は即ち篷船と稱する支那型帆船にしてその構造は種々あるが大なるものは長さ四十米吃水二十呎に及び積載量二千石(四〇〇噸)に登るものもある。

民船航路には左の二がある。

(イ) 南支那航路

上海寧波福州各港と當港を往復するものにして入港に際しては土産布、陶器、砂糖その他の雜貨を積載し出港時は大豆、豆粕、豆油、甘草を積載し片航海に約半箇月を要する。

(ロ) 渤海沿岸航路

山東、直隸兩省及び遼東灣の各港を往復するものにして往航には豆粕、大豆、豆油、雜穀、土酒、野蠶、繭等を積載し入港には魚類、野菜、生乾果等を運搬し來るものである。

一般に民船は到底汽船と競争することが困難であるが運賃の安價なると又貨種及び土地によりては民船に據らざる

べからざるが如き場合もあり本港にては汽船の補助として貿易に貢献する處が亦多い。

第二項 河川航路

第一目 遼河の舟航

河川航路は云ふ迄もなく遼河及びその支流の舟行を指すものである。而して舟楫の便あるは遼河本流の營口——鄭家屯間（千四百三十八支里）及びその支流の太子河の韓家店子——三叉河間（四百五支里）同じく渾河の長灘——三叉河間（四百十支里）等である。

航行船舶は勿論民船であるがこれにつきましては別項にて述べることとし、左に遼河河沿の埠頭につきて述べることをする。

先づ遼河々沿の主要埠頭を表示すれば次の如くである。

埠頭名	位地	各埠頭間の距離	營口よりの距離	摘	要
營口	左岸	—	—	—	—
田莊	右岸	六〇	六〇	田莊壘三叉河間に十一の小埠頭あり	—
三叉河	左岸	一一三	一七三	三叉河、沙嶺間に三の小埠頭あり	—
沙嶺	右岸	三二	二〇四	—	—

埠頭名	位地	各埠頭間の距離	營口よりの距離	摘	要
塔連堡	同岸	八五	二八九	沙嶺、塔連堡子間に十六の小埠頭あり	—
老虎房	同岸	九三	三八二	塔連堡子、虎達房間に九の小埠頭あり	—
老馬廠	左岸	八三	四六五	老遼房、老馬廠間に十一の小埠頭あり	—
涼兵塔	右岸	一〇	四七五	老馬廠、馬廠間に一の小埠頭あり	—
揚草口	左岸	九三	五六八	馬廠、涼兵塔間に七の小埠頭あり	—
三船	右岸	七五	六四三	涼兵塔、揚草口間に五の小埠頭あり	—
古城子	同岸	一五	六五八	揚草口、三面船間に一の小埠頭あり	—
馬蜂溝	左岸	八九	七四七	三面船、古城子間に七の小埠頭あり	—
通江口	同岸	八一	八二八	古城子、馬蜂溝間に十一の小埠頭あり	—
孤榆樹	同岸	一六〇	九八八	馬蜂口、通江口間に十九の小埠頭あり	—
鄭家屯	右岸	二五五	一二四三	通江口、孤榆樹間に二十四の小埠頭あり	—
孤榆樹	同岸	一九五	一四三八	孤榆樹、鄭家屯間に十四の小埠頭あり	—

水深は總じて上流に至るに従ひて浅くなり、鄭家屯下流にては約一尺五寸位に過ぎざる箇所も多いが涼兵塔より下流は最淺箇所と雖も約五、六尺の水深を有すると云ふ。

而して航行日数は上航鄭家屯迄約二十二日下航は約十四日間にして航行時間は未明より薄暮迄なるが若し途中貨物積卸しの爲めに停船することあらば更に長期間を要する。

第二目 遼河の民船

遼河の民船は撥船、舢板、刳船、牛船及び槽船の五種である。この中撥船及び舢板につきては第五章第二節第二項

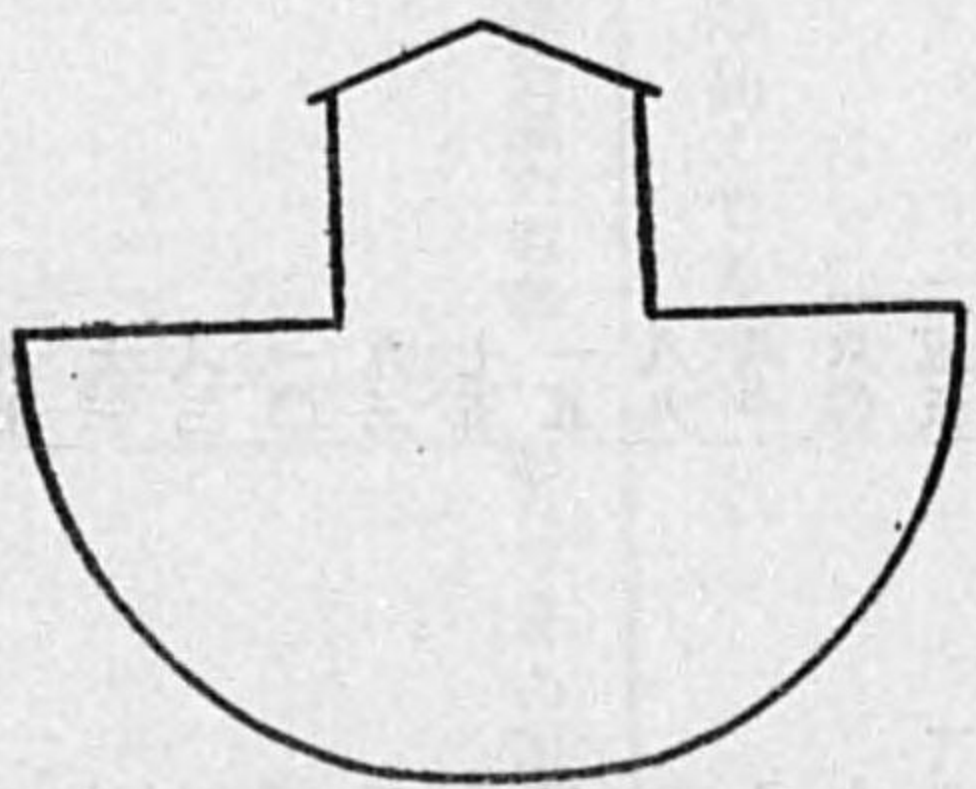
に説く處あるべきを以つて茲には略し、剝船、牛船、及び槽船にのみ就きて述べることにする。

(イ) 剝船

剝船は遼河に於ては扒網船子と稱し大丸木を剝りて製したるものにして長さ七、八米、幅一米内外を普通としてゐる。本船は主として遼河の上流地方に於て野菜、燃料等の運搬に使用せられるものであるが、野菜高粱稗等を積載して營口に来ることもある。貨物が船幅より大なる場合は二隻聯繫して板を横に渡しその上に積むもので恰も松花江に於ける對子船の如くである。建造費は一昨年頃には奉票二、三百元前後であつた。

(ロ) 牛船

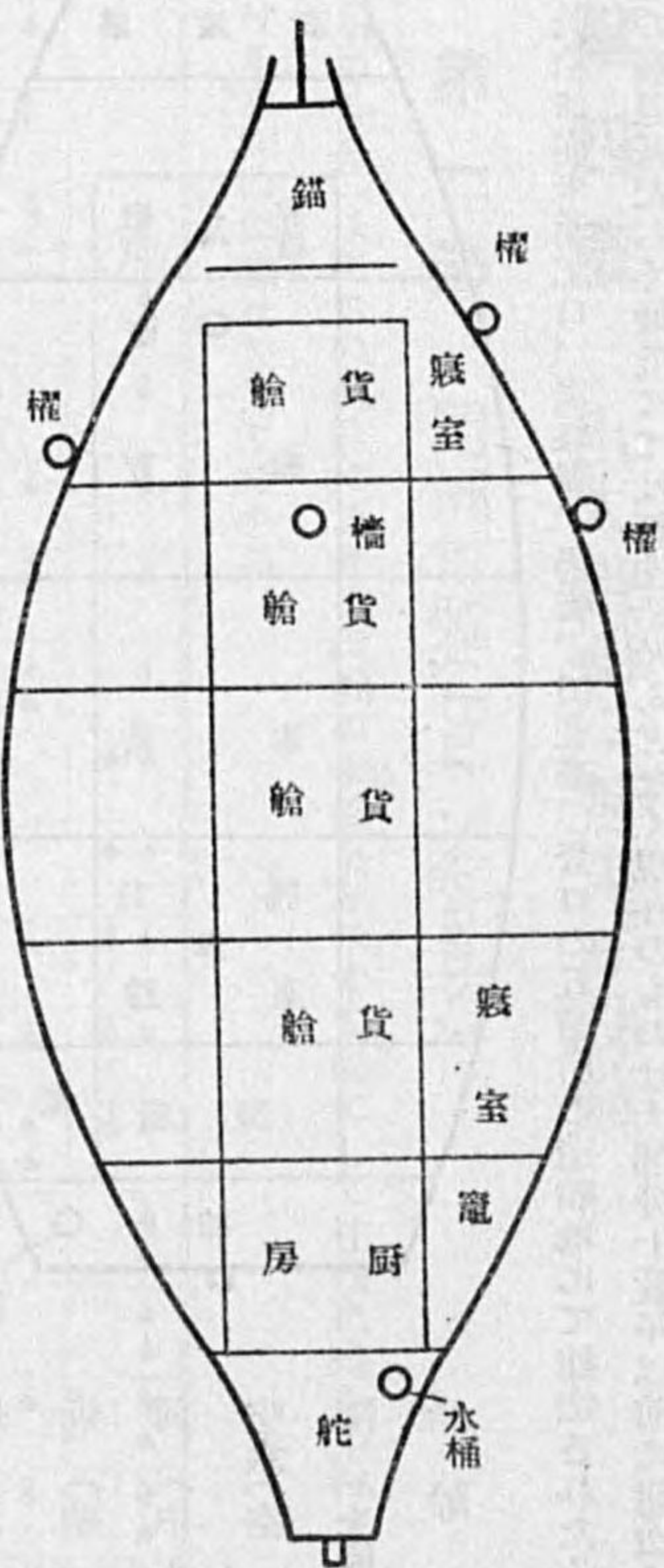
牛船は遼河に於ける民船の大部分(現在にては約八、九百隻位)を占めるものにして船長約十二米船幅四米弱位にして吃水は空船にて四十糎、満載にて約一米、積載能力は三十石乃至九十石(即ち六噸乃至十八噸)であるが六七十石(十二噸乃至十四噸)積のものが最も多い。今七十石積のものを圖示すれば大體下及左の如くなる。



(牛船腹部分断面圖)

長	十二米七三糎
幅(中央部)	三米七九糎
吃水(空船)	四三糎
深(甲板ヨリ)	一米
船齡	二十年

同平面圖

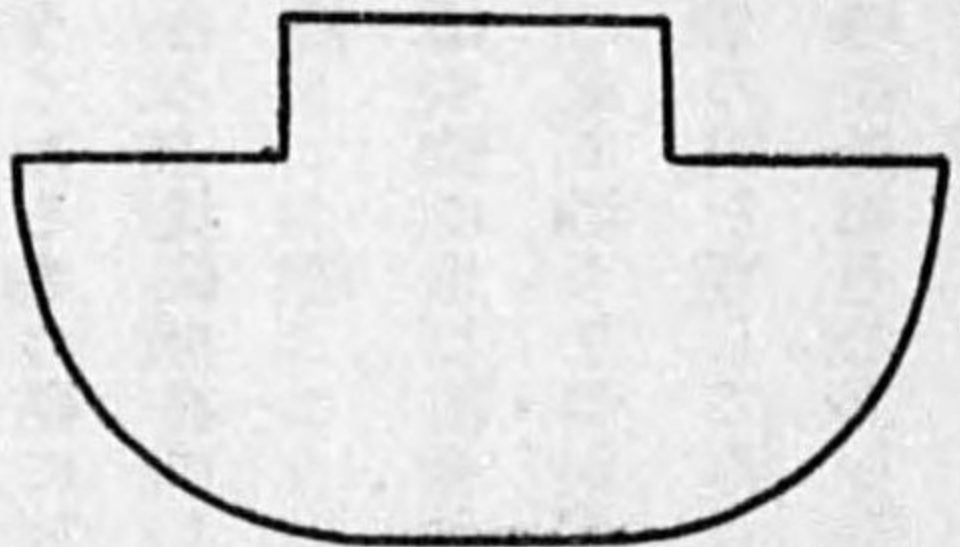


牛船は次に述べる槽船に比して構造稍々粗にして船齡短く板蓋なくして拱形の屋根骨を設け其上を蓋席又は油布で覆うてゐる等の點に於て劣つてゐるが建造費低廉(一昨年頃の相場は大體奉天票一千元乃至一千五百元であつた)なると操縦自在にして輕快なる點に於て遼河に適してゐる。

(ハ) 槽船

槽船は牛船に比し稍々大にして構造も堅牢である。形状は扁平長方形にして底は前後に反りを付け且底板より約十糎の處に粗末ながら更に木板を併置して二重底としてゐる。舳艫共に方形にして上甲板を有し中央部は舳艫の約二倍の幅を有してゐる。中央部約二分の一を開口しこの部分のみを更に四、五十糎高く板圍をなして板蓋を設け降雨時は更にその上を葦席油布を以つて覆ひて雨濕を防ぎ又内部を數室に區分して左圖参照)濕潤を防いでゐる。

(圖面斷部腹船槽)



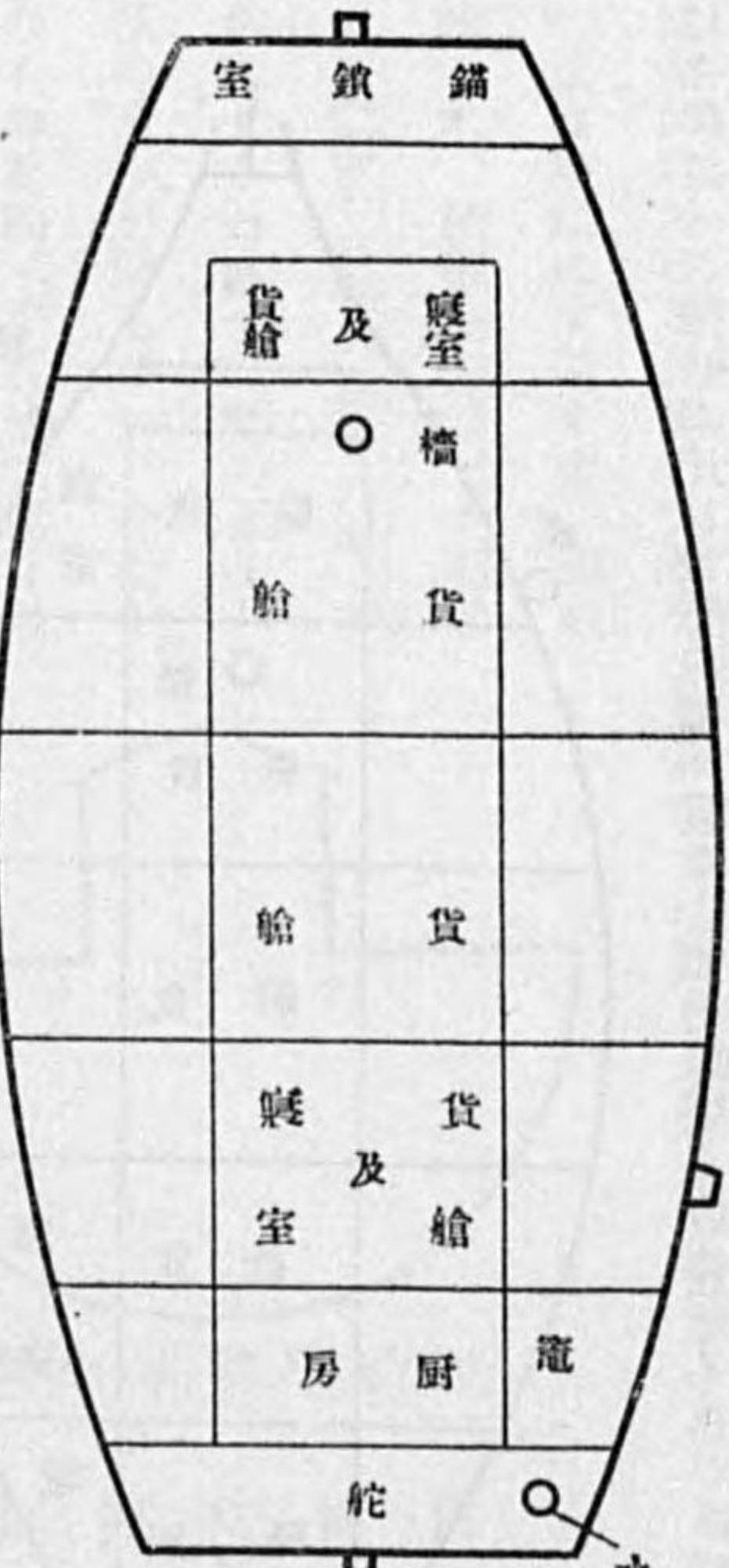
帆檣は一本にて之を中央より稍前方に建て高さは十米乃至十五米位にして倒立自在である。

船體の大きさは長さ十二、三米幅四米前後にして吃水は空船にて五、六十種満載して一米餘である。

貨物積載能力は五十石(十噸)乃至百五十石(三十噸)であるが八、九十石(十六噸乃至十八噸)積内外のものが最も多し。

今百石(二十噸)積槽船の形状、構造を圖示すれば大體左の如くなる。

圖面平同



長 十四米
幅(舳 艫) 二米
同(中央部) 四米
吃水(空 船) 六十種
深(上甲板ヨリ) 一米
船 齡 約三十年

これらの民船は従來通江口、馬峰溝、馬廠、田莊臺、營口の五箇所の造船地にて建造されたるものであるが鐵道敷設以來水運の衰退甚だしく最近にては新造船殆んどなく現存のものは大部分十數年以前に建造されたるものである。

第四章 出入船舶に對する設備

第一節 閩洲信號(Bar Signals)

閩洲信號所(B.S. Station)は河口の航路に於ける淺瀬の水深を表示する處にして柱頭に球を上げて満潮なるを示す。而して營口に於ける水深の標識は左通りである。

深 水 (呎)feet	西	東
6	●	
7	●●	
8	●●●	
9	●●●●	
10		●
11	●	●
12	●●	●
13	●●●	●
14	●●●●	●
15		●●
16	●	●●
17	●●	●●
18	●●●	●●
19	●●●●	●●
20		●
21	●	●
22	●●	●●
23	●●●	●●
24	●●●●	●●
25		●●●
26	●	●●●

第二節 日中標識(Beacon)

一 立 標

區名及名稱	位 置	説 明	摘 要
河 邊 日 外 標 識 outer Beacon	東 導 水 堤 (E. training wall)	赤 圓 板 標 識 (red discal day mark) を 載 せる 赤 柱	水 道 の 東 側 の 導 水 堤 を 示 す も の に し て 十 一 月 より 四 月 過 ぎ は 水 の 爲 め に 移 動 し 圓 柱 浮 標 に よ り て 舊 位 置 に 復 す

旗 竿 立 標 Flagstaff Beacon	北 西 立 識 N. W. Beacon	中 洲 標 識 middle bank beacon	Nodding Tommy beacon.	西 漁 柵 標 識 W. Fish-stake Beacon	南 東 標 識 S. E. Beacon	堤水導東の口入	
						東 岬 同 識 E. spit Beacon	内 標 識 Inner Beacon
遼河の西河洲の舊砲臺 (Old Fort) の近傍	西沙洲上において門洲信號所は本立標より南700東二哩の距離にあり	遼河の左岸において門洲信號所は本立標より300西一八七哩の距離にある	遼河の左沙洲にありて門洲信號所は本立標より南三十四度三十分東75哩の距離にあり	遼河の西沙洲にありて門洲信號所は本立標より北六十一度西10二哩の距離にある	門洲信號所より南0度四十五分、西にして約一哩半の岸上	導水堤上即ち門洲信號所は本立標より北六十七度東の距離一、一哩	同 上
二箇の菱形標識を柱に赤白、二色に塗つてある	赤球標識を載せた黒柱	赤球狀標識を載せた赤圓柱	白緑の赤菱形標識を載せた赤柱	黒球狀標識を載せる柱	球體標識を載せる黒柱	二箇の赤圓板標識を載せる柱	圓板標識を載ける柱
	測量用に設置せるもので本立標は十一月より四月迄は氷の爲めに移動す			本立標は水道の西側にあり氷の爲に十一月より四月迄は移動し圓柱浮標によりて舊位置に復す	測量用に設置せるもの	水道の東側及び東導水堤の内端の沙洲標識で十一月より四月末は氷の爲めに移動す	同 上

標立限制道 水河遼	
鐵 道 (Rail-Way b-on)	遼河の右沙洲中で (Fish-house transit b-on) の近傍
鐵道の近くにある	同 右

二 浮標 (buoys)

號 番	名 稱	構造形體	位 置	深 さ	摘 要
1	口 浮 標 Entrance buoy.	付ける黒色鐵製の黒色菱形標識	遼河の入口沙洲を横断する水道の入口門洲信號所は本立標より北75七、七五哩の距離にある	十三呎	水道の北側
2	中 浮 標 Middle buoy.	付せる赤色鐵製を付せる赤色鐵製	遼河入口の門洲上にある、門洲信號所は北55、五、四九哩の距離にある	八 呎	水道の東側
3	内 方 浮 標 Inner buoy.	付せる黒色鐵製を付せる黒色鐵製	導水堤より少し隔れて海の方にある	十四呎	本浮標の位置は導水堤の終端に關係する故に堤が外方に延びる時は本浮標も移る
4	水道の東側の導水	赤圓柱浮標 Red Spar buoy	門洲信號所は本浮標よりN. 46. 45' E. 距離は五、八哩にある	九 呎	本浮標は開河中は立標によりて代へられる

9	堤を示す桿浮標	同 (沙洲) bank 右	閩洲信號所は本浮標より N. 44° E 距離四、七八哩にある	十二呎	右 同
		同 (外方) outer 右	閩洲信號所は本浮標より N. 44° E 距離は三、八哩にある	十一呎	右 同
		同 (中央) central 右	閩洲信號所は本浮標より N. 45° 46' E 距離二、八三哩にある	十六呎	同 右
		同 (内門) inner 右	閩洲信號所は本浮標より N. 49° 50' E 距離二哩にある	六呎	同 右
10	西魚柵浮標	黒色球形標識の付せる黒色圓柱浮標	水道の東側	十四呎	冬期西魚柵立標の移動時はその位地になる
11	中洲浮標	赤色圓錐形浮標	閩洲信號所の北方水道の東側	二十三呎	冬期中は圓柱浮標に置き代へられる

第三節 燈臺

營口港に於ける燈臺は唯燈船 (Light vessel) 一あるのみである。本燈船は遼河の砂洲 (Bar) より西南二哩半に碇繋され閩洲信號所 (Bar signal station) は本燈船より N. 53° E 距離十哩十分の三の位置にある。燈臺の種類は G.P. Lt. 燈臺の臺脚は銅鐵製にして赤く塗り、その高さは高潮面 (High water) 上より臺脚の中心迄三十五呎である。本燈船は千八百六十七年の築造にしてその後千八百七十一年、千八百九十九年、千九百十七年に各修繕したものである。照明機の性質 (character) 及び階級 (order) は D. 4th. order. 18 燈光の廻轉及び明滅は十秒間に一回であつて光程は晴天で二十二哩に及ぶ。濃霧又は曇天には自働アセチレン瓦斯が三十秒に一回宛點光する。而して燈船の碇泊せる方向を指

示する爲めに日没より日出迄船首に甲板上十二呎の高さに白色碇泊燈を點んずる。若しも燈船が定位置より流さるゝ場合は通常の燈光を點せずして燈船の兩端に夜間には個定赤色燈を點んじ晝間は赤旗を掲げる。本燈船は約十一月十五日より四月一日迄即ち凍結期間中は引揚げこの位置には圓柱浮標が置かれることになつてゐる。

第五章 客貨積卸用海陸の設備

第一節 繫船岸、繫船能力

先づ繫船岸に就いて述べんに、滿鐵新市街及び牛家屯埠頭に於ては石張をなした箇所があるけれども他の大部分は木造の護岸である。而してこの木造護岸とは長さ數十尺の木杭を約六尺の間隔に打ち込み、これに土留板を張つて板の内側には葦を横に填充するか又はこの木杭に横木を打ちて枠となし、その内に前同様葦を装填するか何れかの方法によりて築造してゐる。而してこれらの葦の上には厚さ約二尺の盛土をなし以つて一般陸地と同一の形状を保つてゐるものが多い。營口港の如き地盤の軟弱なる、流れの割合に激する港の護岸にはかくの如き方法が甚だ廉價で且つ比較的効果の多いものであると云ふ。

この葦は年々腐朽して約二尺位沈下するを以つて毎年この補充をたす必要はある。石造護岸は滿鐵の新市街及び牛家屯埠頭に在るもので、前者は捨石の上に下に掲ぐる寫真に見る如き角錐形の花崗岩の切石を面を揃へて練積したるものであるが、牛家屯護岸は頗る亂雜にて且つ崩壊が甚だしい。

滿鐵にては獨逸邊の泥土の深き海江の護岸に使用しつゝるに則り昨年築造したるものに鐵造護岸がある、これは長さ十米幅約二分の一の鐵板を長く繋ぎ合して木造護岸に於ける木杭又は土留板の代りに垂直に打ち込み、高さは地面と同高を保たしめ而してその内部には木造護岸と同様葦を横に充填するもので本年は七十五米の延長をこの鐵造

にする豫定であるが、これが果して豫期通り成功するや否やは將來の結果に待つ外はない。
現在の營口港の埠頭護岸延長及びボンツンの有無を表示すれば左の通りである。

港外上流埠頭

埠頭名稱	埠頭所有者	埠頭護岸延長	ボンツン	摘	要
亞細亞火油公司埠頭	亞細亞火油公司	一〇〇	二		
滿鐵牛家屯埠頭	滿鐵營口驛	一三二九	六		
小寺油房牛家屯埠頭	小寺油房	六六			

港内各埠頭

埠頭名稱	埠頭所有者	埠頭護岸延長	ボンツン	摘	要
滿鐵營口驛埠頭	營口驛	七五〇	六		
營口倉庫汽船埠頭	倉庫汽船會社	六三	五		
太古洋行東埠頭	太古洋行	七五	一		
吉黑探鹽局埠頭	隆慶公司	一〇〇	一		
肇興公司東埠頭	東和公司	五三	二		
同中埠頭	小寺洋行	六〇	二		
遠來洋行埠頭	遠來洋行	七五	一		

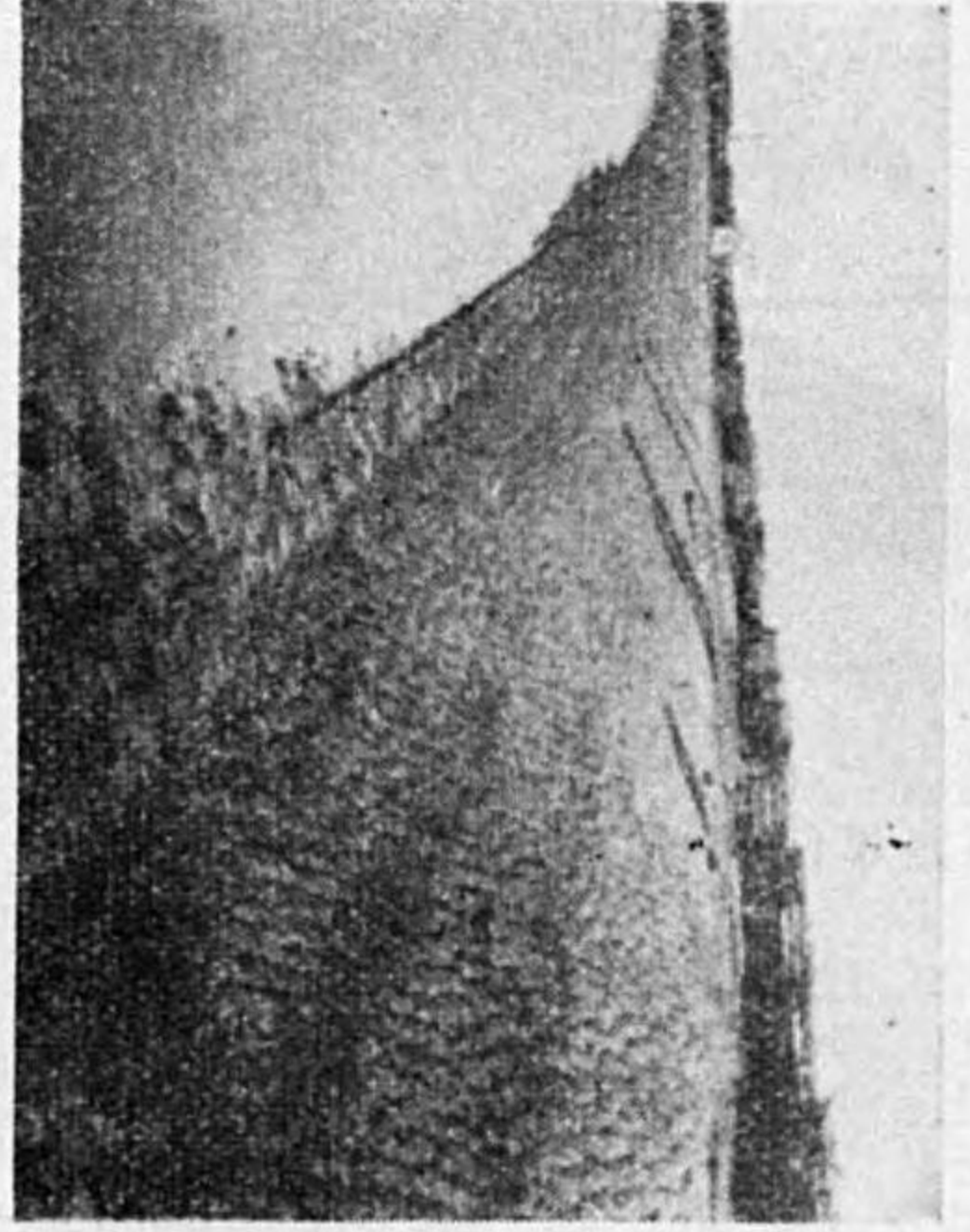
第二編 營口港

怡和洋行埠頭	怡和洋行	一一〇	六
東海關埠頭	稅關	八六	二
招商局埠頭	招商局	四六	二
旗昌洋行西埠頭	旗昌洋行	四〇	二
肇興公司西埠頭	肇興公司	四六	二
開平局埠頭	開平商局	二七	一
大通公司埠頭	招商局	四五	二
東和公司埠頭	東和洋行	六三	一
太古洋行西埠頭	太古洋行	二〇	〇
卜內公司埠頭	卜內公司	二五	一

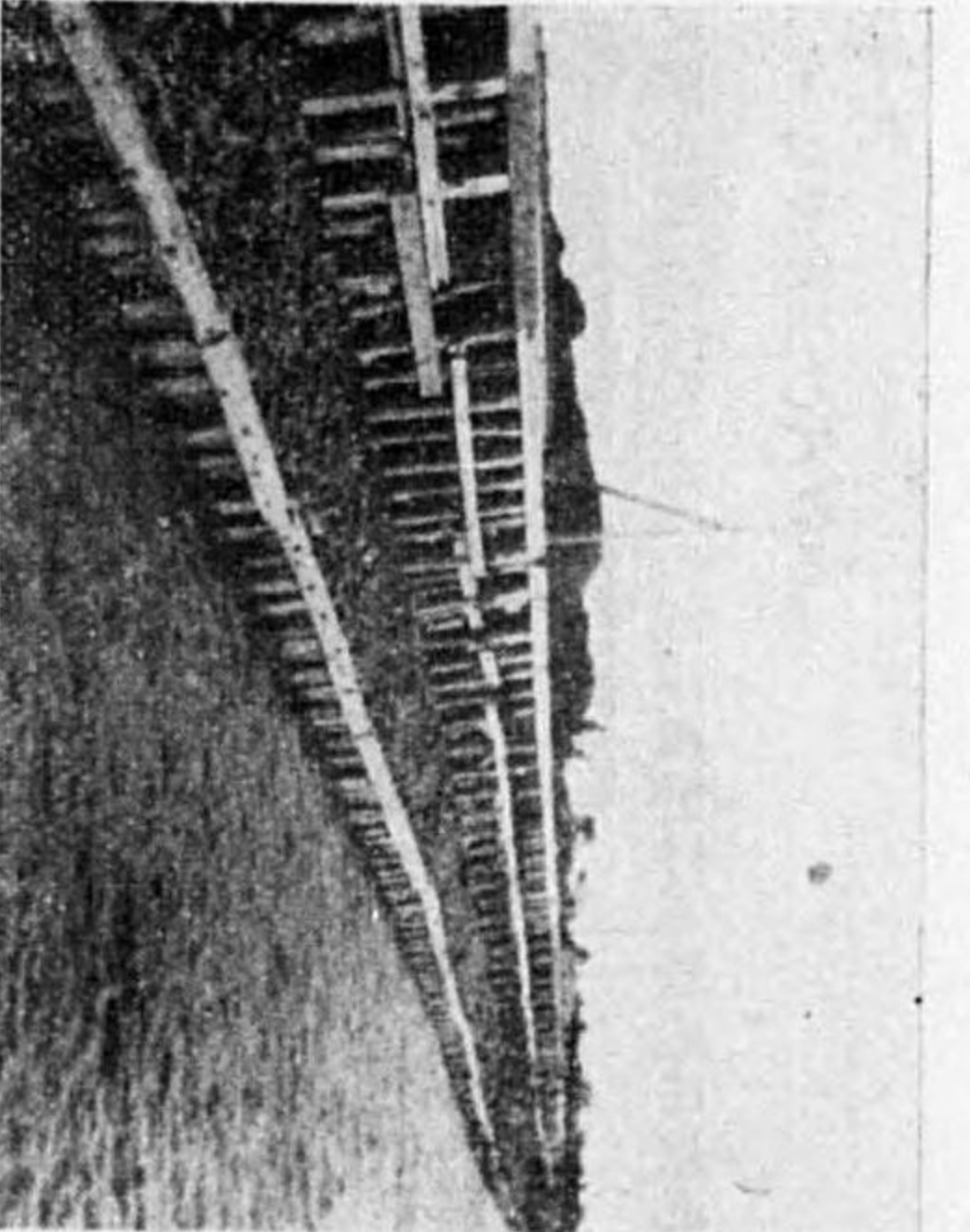
港外下流各埠頭

埠頭名稱	埠頭所有者	埠頭護岸延長	ポンツン	摘要
滿鐵營口市內營業所埠頭	滿鐵營口驛	—	—	
河北驛埠頭	京奉鐵路河北驛	—	—	
大成公司埠頭	大成公司	九〇	二	
亞細亞火油公司河北埠頭	亞細亞火油公司	六五	—	
美孚火油公司埠頭	美孚火油公司	二五〇	—	

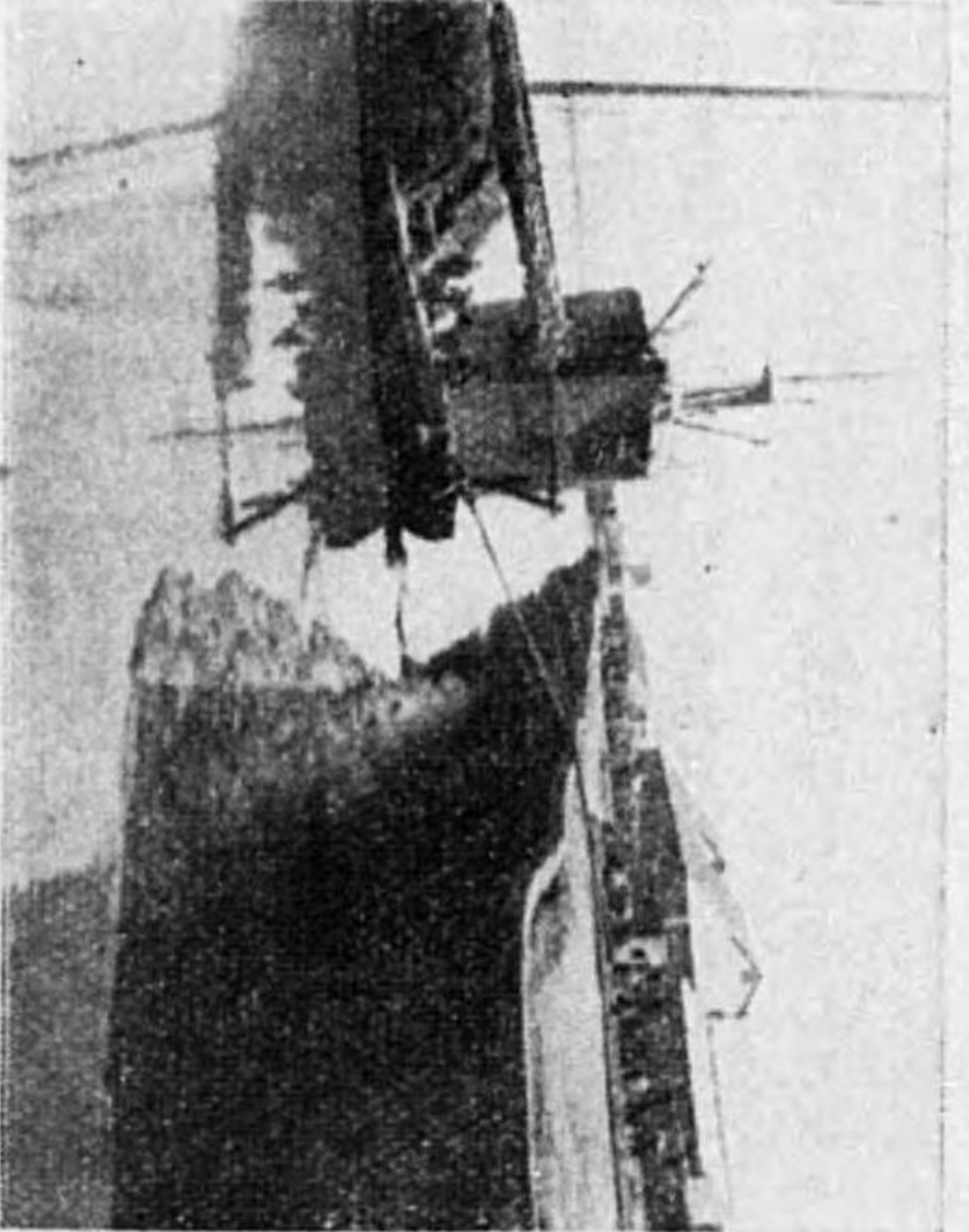
(滿鐵營口驛埠頭の石造護岸)



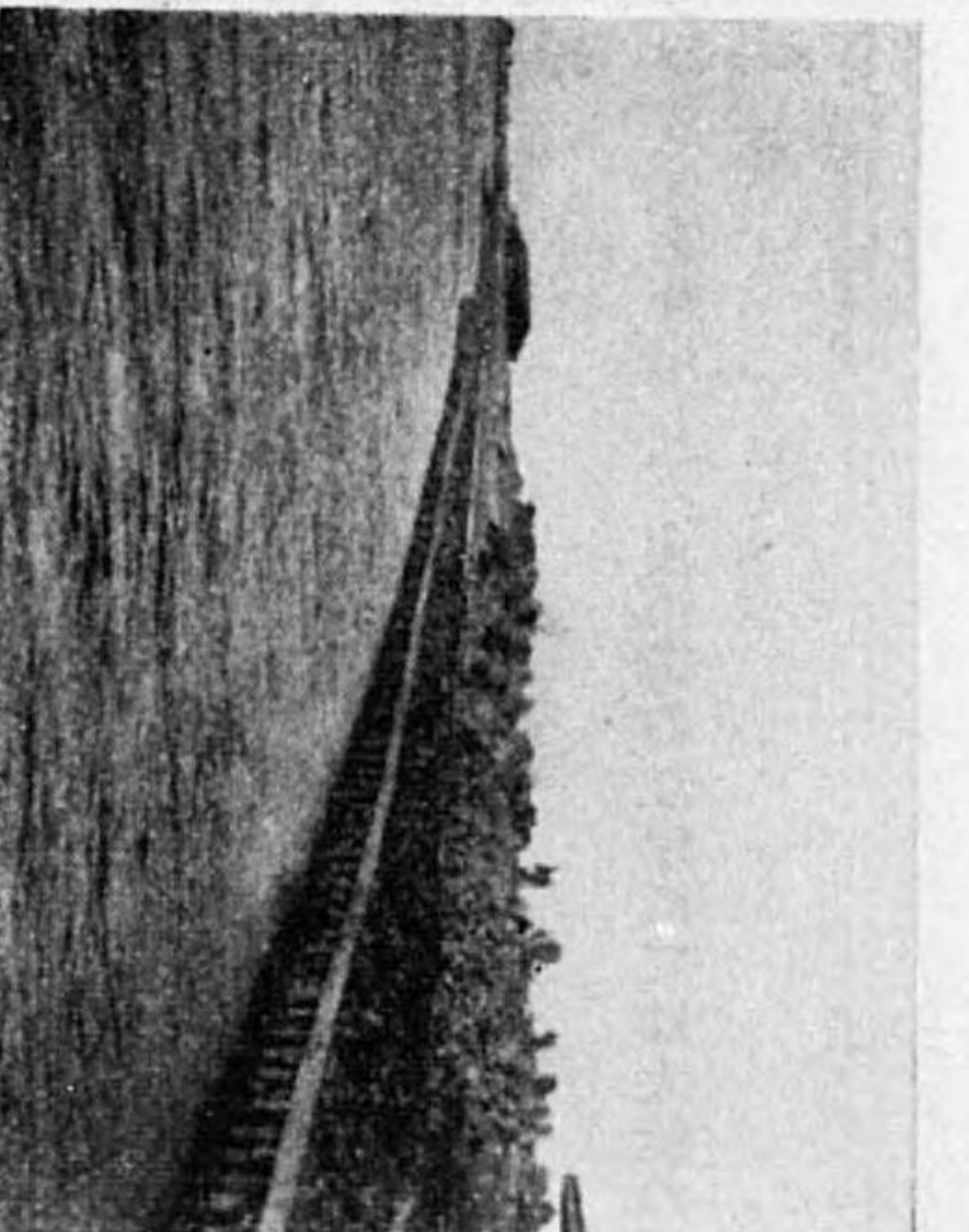
(滿鐵營口驛埠頭の木造護岸)



(營口市内肇興埠頭の木造護岸)



(滿鐵牛家屯埠頭の石造護岸)

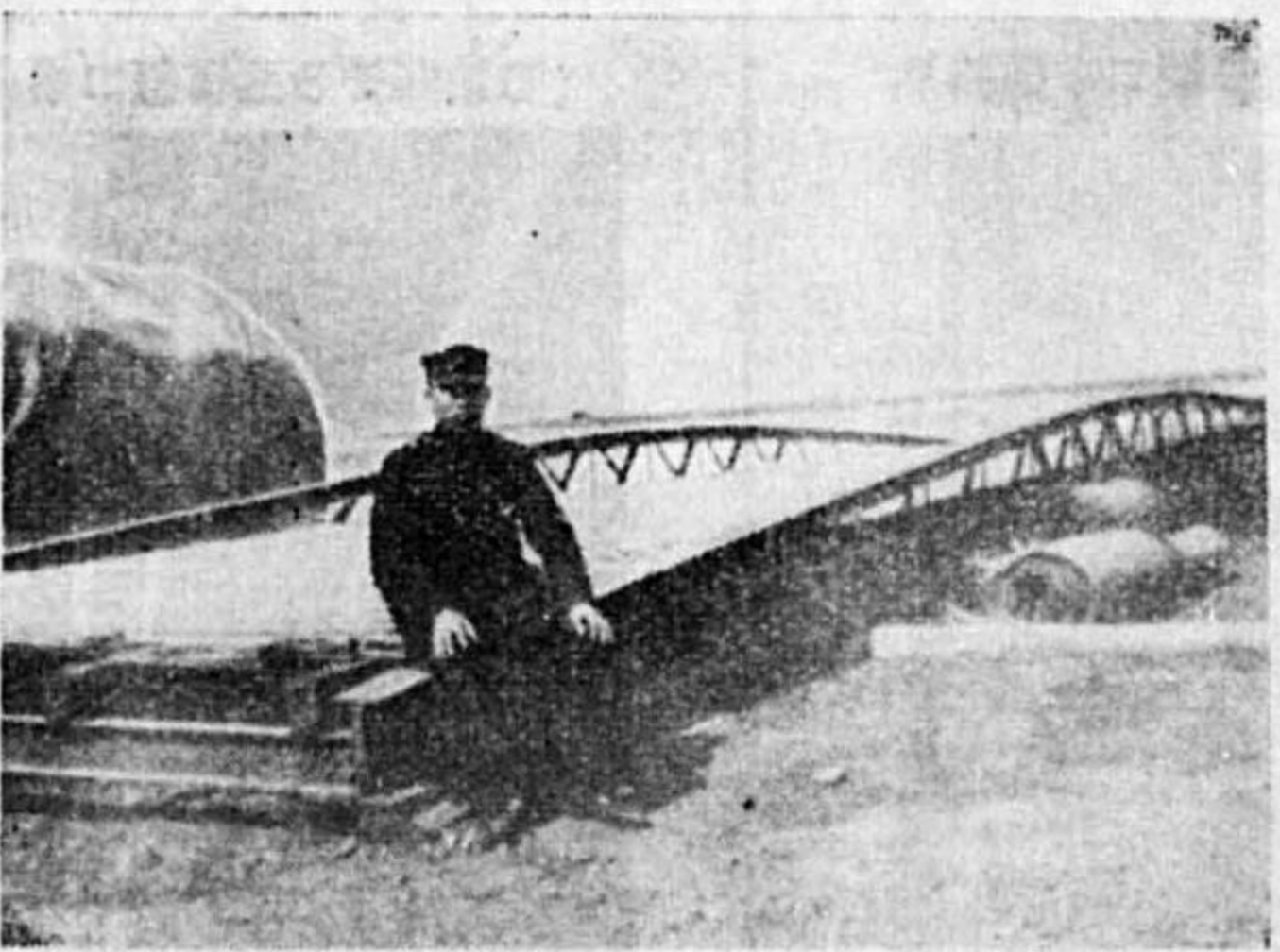


營口港の水深及潮汐の干満の差につきては、第三章に略述したが港内にては満潮時には一萬噸級の海洋汽船と雖も自由に繰縦するを得るが、河口に凹洲ありて干潮時には六、七呎の水深を有するに過ぎないから假令潮汐干満の差十五尺ありとせんも吃水二十一、二呎の船舶が満潮時に漸く入出港し得るに過ぎない。

又港内の水深は頗る大ではあるが、總ての繫船岸の直下が直ちに前記(第三章)の如き水深を有する譯ではなく、或る程度迄岸壁を離れなければ繫船すべき充分なる水深を有しないものがあるから、これらの埠頭にありてはポンツーン(浮棧橋)を浮べこれに船舶を横付けし、而してポンツーンと岸壁上とは橋板を以つて聯絡してゐる。

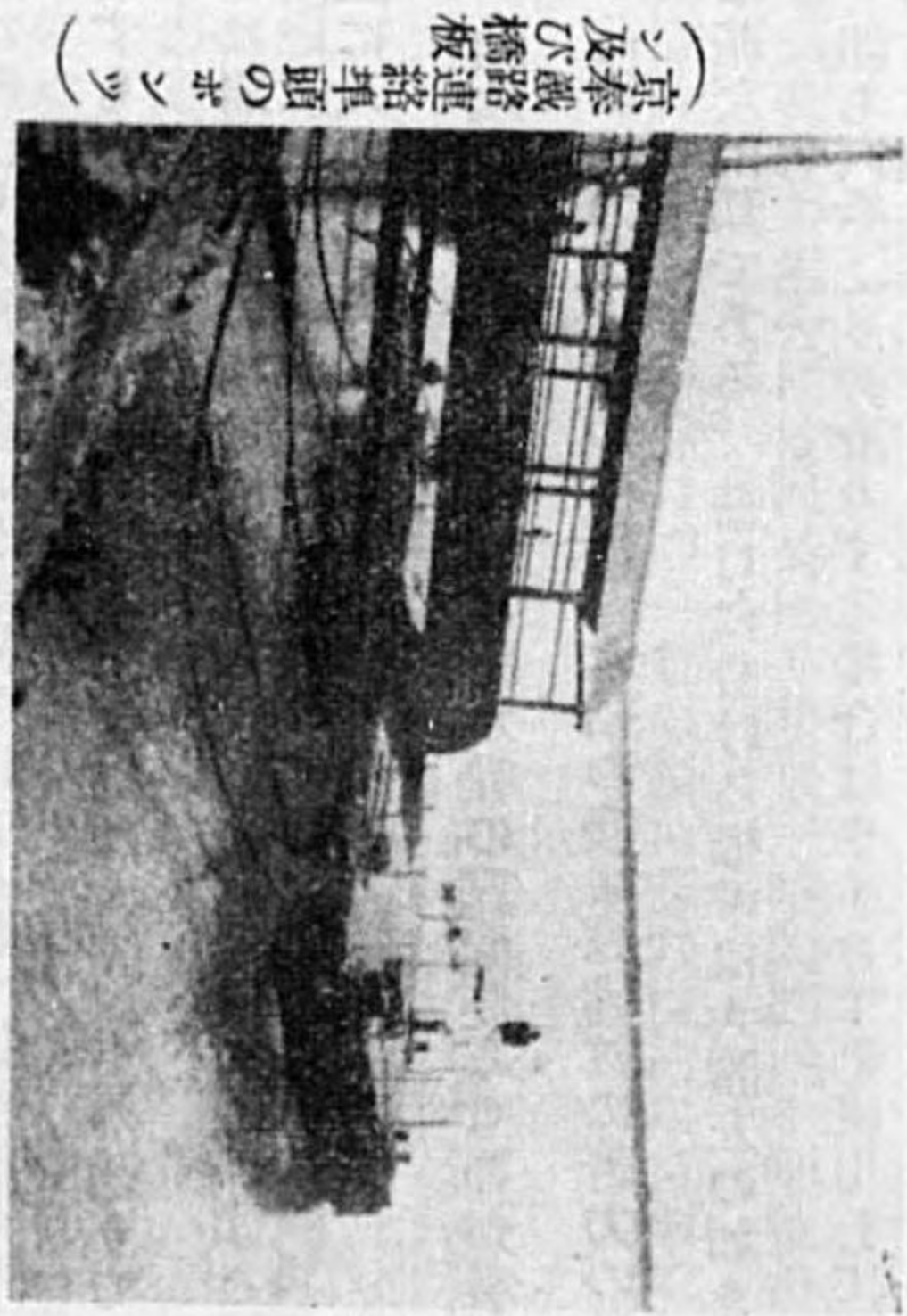
この設備さへ有すれば河口の凹洲を通過し得る範圍内の船舶ならば自由に繫船し得るものである。

又船舶が直接護岸に繫留する場合と雖も兩者が密着することは不可能にして、矢張り右又は上に掲ぐる寫眞の如く橋板によりて船と岸上とを聯絡するものである。

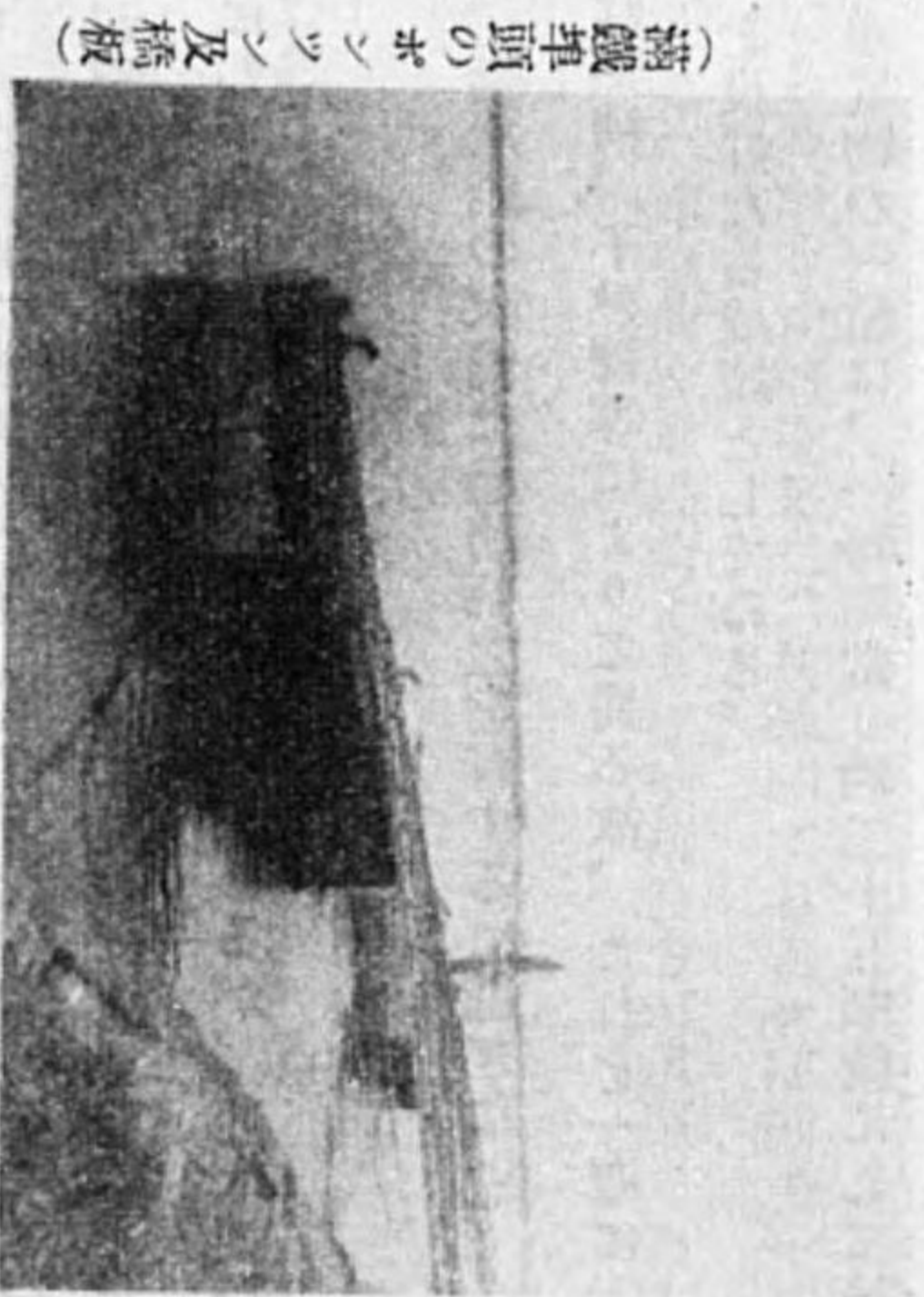


(種一の板橋の頭埠鐵滿)

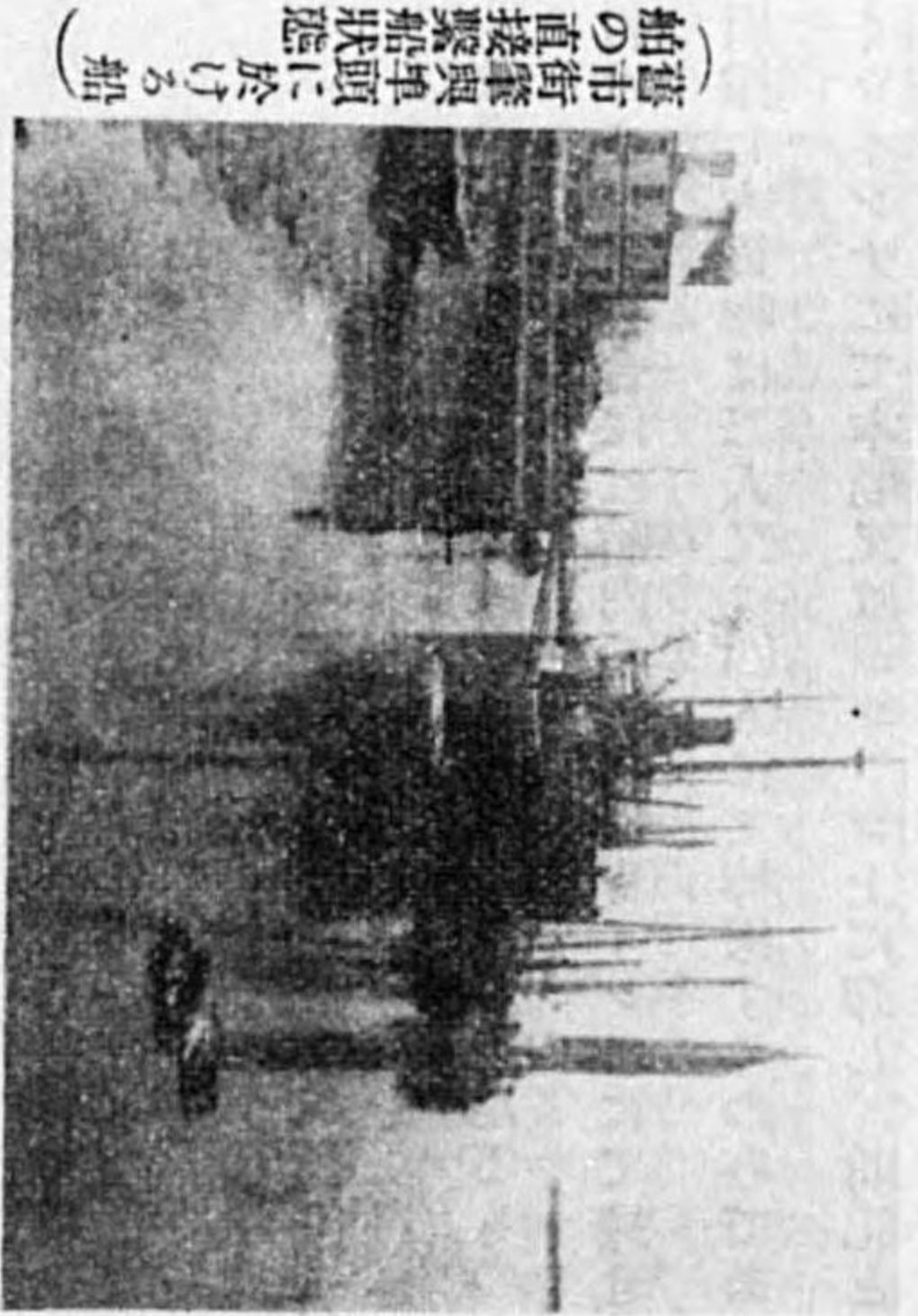
一般に新市街及その上流の江岸に於ける繫船には必らずポンツーンを使用し、舊市街の江岸にては大船の場合のみポンツーンを使用してゐる。



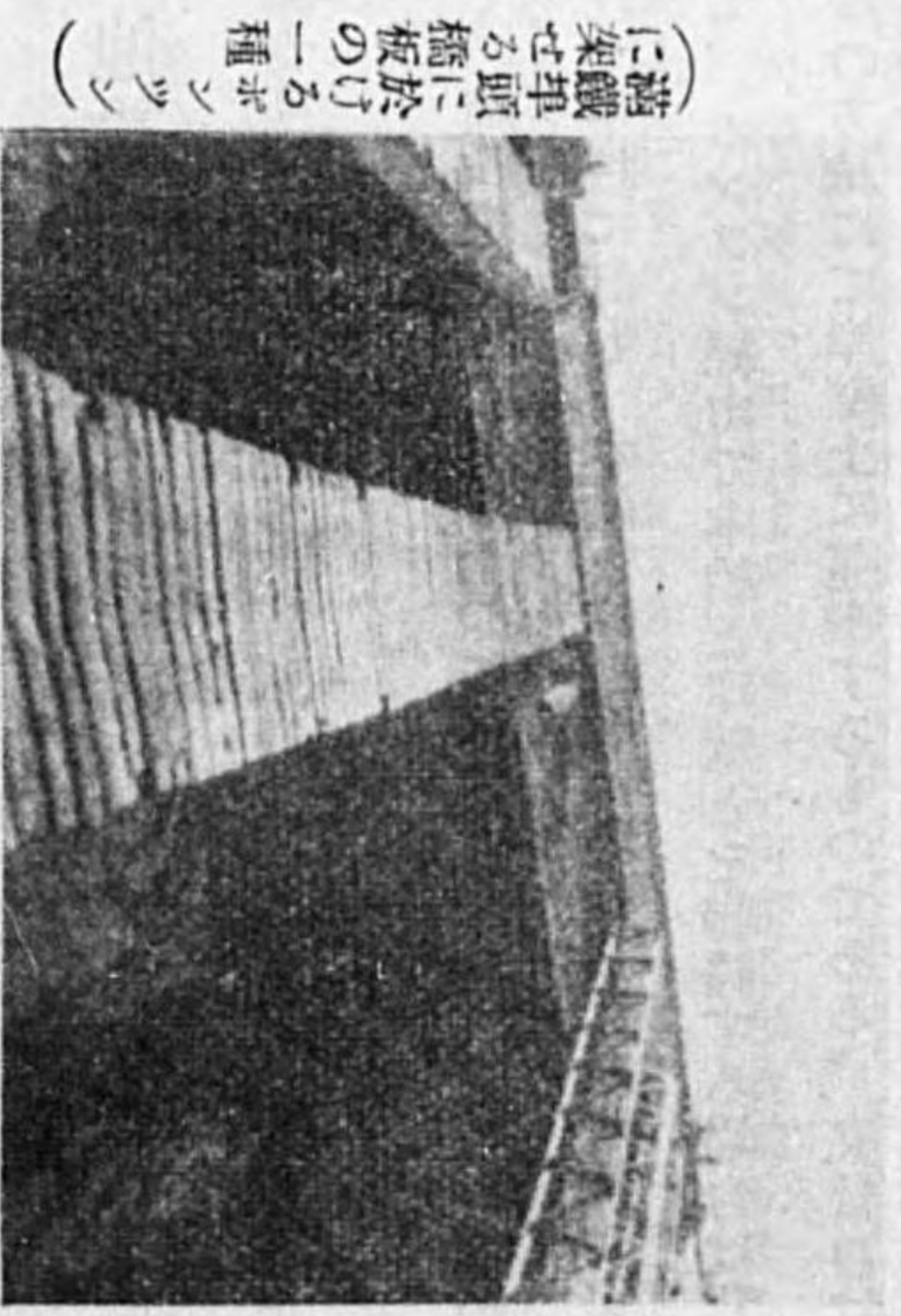
(京奉鐵路連結埠頭のポンツーン及び橋板)



(滿鐵埠頭のポンツーン及橋板)



(舊市街舊埠頭と船の直接繫船状態に於ける船)



(滿鐵埠頭に於ける一種の橋板に架せる船の一種)

第二節 荷役及びその他設備

第一項 荷役設備及荷役方法

荷役設備と稱するも機械設備は何等言ふに足るものなく、荷役道具としても至つて單純である。即ち本船が岸壁に横付けされる場合には船内の貨物はウインチにて捲き上げて甲板に卸し、本船と岸壁間に架せられた歩板上を小貨物は肩搬し大貨物は二人又は四人にて棒搬するのみであつて、ボンツン經由で本船と岸壁とを聯絡する場合は貨物を同じくウインチにて本船又はボンツン上に卸し、前記と同様の方法にて岸壁上に運搬するものである。又營口は解取、又は解積も非常に多いがこれらは主として貨物を舂に入れウインチにて捲揚げて解との間に直接に積込、又は取卸をなすものである。本船よりの荷卸は大體以上の通りであるが貨物の積込も亦前記のを逆に見ればよいので、只石炭だけは岩壁積みの場合には牛家屯埠頭に於て、大連埠頭と同様にして籠に入れて肩搬するものであるが、沖取焚料炭は小籠に入れて船内へ手送り搬入する。

給水設備としては岸上に給水栓の設備あるものが多いが、給水船の設備は港務部之を有するに過ぎない。

荷役能力は貨物の種類、本船の機械設備並に苦力の數及び熟練、不熟練等によりて異なる故、これを一概に云ふことは甚だ困難である。營口に於ける標準は大體左の如きものを良好なる成績としてゐる。

即ち汽船より沖取りする場合はウインチを使用して、普通貨物の一船口、一時間當り約二十五噸位にして積荷は揚

荷役よりは二割方早いとされてゐる。

埠頭荷役の場合には揚荷は一船口一時間約四十噸位の割合であるから夜荷役を二、三時間するとせば即ち一日十五六時間作業として一船口の一日の揚荷能力は約六百噸である。この岸壁荷役も揚荷よりは積荷の方が迅速である。

第二項 荷役用水運小運搬機關

荷役用としての水運小運搬機關は舢(即ち撥船)及舢板の二である。又これらの曳船用として小蒸汽船を使用することもある。

イ、舢は港内の主要運搬機關たると共に又港内、田庄臺間(増水時には三叉河迄溯航することを得)を往復し、汽船との連絡をする沖荷役船で形状甚だ大で長さ約六十呎幅は船首八、九呎腹部で十六、七呎に及び積載量は約二百石(五石で約一噸)である。吃水も亦深く滿載時には三呎乃至三呎半に及ぶ。帆檣は大小各一を有するが普通である。この舢の新造費は一昨年頃では約奉票八千元位であつた。營口港に浮ぶ舢の隻數は確數ではないが約百七十隻位であると云ふ。舢の乗組船夫數は六、七人であつて又舢は多く油坊糧棧等の所有にかゝり所得の三分の一は船主に三分の二は船夫に於て夫々分配する制度のものが多い。

營口には衆撥船、東鐵道衆撥船、河北衆撥船戸の三舢業組合ありて、京奉線の到著貨物は河北衆撥船戸の規定に従ひ、滿鐵經由の貨物は東鐵道衆撥船組合規定により、その他の汽船、大型戎克の積卸を始め港内各地點間の運漕は衆撥船の規定によつてゐる。而して前記の百七十隻の汽船は悉くこれらの三組合の所屬であるが各組合とも相互間

によく協調を保ちつゝ營業してゐる。桴營業の閑散期即ち六、七、八月頃に至ればこれらの桴の中の一部は山海關附近より威海衛方面の雜穀、高粱酒、鹽、石炭、その他雜多の物資運搬に従事し、八月十五日以内に全部歸港し結氷期に入る準備として最後の活躍をなす習慣となつてゐる。

ロ、舢板、舢板は小型船にして當港内外に於て渡船又は桴船としての乗客又は貨物の運搬用機關にして、その積載量は乗客の場合は約十人、貨物ならば約三十石を普通とする。造船費は型の大小によりて異なるは勿論であるが一昨年頃の相場で奉票の二百元乃至四百元位であらう、目下營口に於ける舢板の隻数は八百内外である。

ハ、小蒸汽船、小蒸汽船中純曳船用は數隻に過ぎない、この中で主要なるは滿鐵營口驛ので他には餘り見ない。それは滿鐵の倉庫は上流に遠く位地するに反して汽船は多く下流支那街の前面河中に碇泊するが故に曳船用小蒸汽船の必要は大いにあるが、他の倉庫は汽船の碇泊地の前面にありて甚だ近距離で曳船の必要は少い譯であるからである。

第三節 上屋及倉庫

第一項 特許倉庫

營口には特許倉庫と稱する特殊の倉庫がある。特許倉庫とは私設保税倉庫の一種とも見做し得るものであるが所謂保税倉庫とは大いにその趣を異にし、長年の間に土地の事情よりして税關と船舶業者相互間に便宜なる特殊の慣習が

生じ、その慣習上の便宜なる取扱を營口税務司に於て默認するに至つたものを日本人間で特許倉庫と稱してゐるに過ぎない。

而して特許倉庫たらんと欲する時は、その必要の理由を具して書信を以つて（一定の書式なるものはなく各自希望を記述するのみ）税務司に宛て、出願し、税務司の許可を得れば足るものである。

特許倉庫の許可年限は一箇年である。

特許倉庫の鍵は税關に於て保管し毎日午前六時に税關吏自ら開き午後六時に閉ちて鎖錠するものである。時間外に出入庫を要する場合は臨時出張を申請して爲す。

特許倉庫所有者は年保證書(Annual Guarantee)と稱する倉庫所有者が相互に保證した保證書を税關に提出し置き「コムプレート、オーダー」(主務者のサインせる小切手の代用)を以て正税以外の諸税の納付に當て以つて現金の納入を延期し得るものである。

今左に特許倉庫の便宜ある點を列舉して見やう。

(イ) 一般輸入貨物に對しては關税は検査後直ちに納入すべき定めなるも特許倉庫に入庫せる貨物に對しては検査後三日間(實際に於ては二週間位)納税延期の特點がある、けれども保税倉庫の場合に於ては保税藏置期間は英國は五年、米國は三年、日本二年にして特許倉庫は之れに及ばないこと遙である。

(ロ) 前述したる如く「コムプレート、オーダー」に依り正税以外の諸税の現金の即納を延期し得るの便宜がある。

(ハ) 普通倉庫輸移出入貨物の検査には税關吏の出張費(一回に付平日は海關兩五兩、日曜、祭日は二十兩)を要す

るも特許倉庫にはその出張費を要しない。

而して現在營口に於ける特許倉庫所有者は左の通りである。

營口倉庫汽船會社。招商局。旗昌洋行(東倉庫、西倉庫の二箇所)。肇興公司(中埠頭、西埠頭の二箇所)。

怡和洋行。太古洋行。小寺洋行(双橋子附近)。南滿鐵道。

由來支那の保税倉庫(a bonded warehouse)制度は極めて不完全で輸入、通過貿易若しくは倉庫内に於ける仕分、加工等に便するよりも主として再輸出貿易に便宜を與へるを目的として居るが現在では僅に上海に於て上海關棧試辦章程なるものがあるだけで未だ全國共通的の保税倉庫法は制定せられてゐない。

よつてこの保税倉庫に至る過渡的の制度として生れたものは特許倉庫であることを見ることが出来る。

故に特許倉庫では到底保税倉庫に於ける如き便益と運用上の妙味を發見すること困難である。

第二項 倉庫及上屋

營口は殷盛ならざる港なるが故に上屋と倉庫とを區別してゐるものが少い。滿鐵の營口埠頭の如きものは各倉庫には長い庇を出して上屋に使用してゐる程度に過ぎない。

故に營口の如き港にありては上屋と倉庫とを區別せず考へるを適當とする。今左に營口の各倉庫を埠頭別に表示しやう。

營口港内各埠頭倉庫表

埠頭名	倉庫棟數	倉庫總坪數	倉庫構造	構内面積(坪)
滿鐵營口	七	上屋 一、四七八 本屋 八五四	鐵筋トタン張	二〇、〇六八
營口倉庫汽船	七	上屋 八五四 本屋 三四〇	煉瓦造及トタン張	九、四〇一
太古洋行東埠頭	一	本屋 三五〇	煉瓦造	四、八〇〇
吉黑探鹽局	三	本屋 三〇〇	トタン張	八五〇
肇興公司東埠頭	二	同 六〇	同	二、六〇〇
同中埠頭	三	同 二二三	同	三、一〇八
遠來洋行	一	煉瓦、トタン張 九五	煉瓦、トタン張	一、二〇〇
怡和洋行	三	同 三〇〇	同	六、六〇〇
招商局	一	トタン張 七五	トタン張	六一二
旗昌洋行西埠頭	一	支那家屋 五〇	支那家屋	八〇〇
肇興公司西埠頭	一	トタン張 一〇〇	トタン張	一〇〇
大道公司	一	煉瓦 三〇	煉瓦	一〇〇
東利公司	一	煉瓦造及トタン張 八九〇	煉瓦造及トタン張	一〇〇
太古洋行西埠頭	五	煉瓦造及トタン張 八九〇	煉瓦造及トタン張	一〇〇
太古洋行西埠頭	一	煉瓦造及トタン張 六〇	煉瓦造及トタン張	一〇〇

營口港外各埠頭倉庫表

埠頭名	倉庫棟數	倉庫坪數	倉庫構造	構内面積
營口驛市内營業所	一	六五五	木骨トタン張	—
河北驛	五	八四六	煉瓦造及トタン張	五〇〇畝
亞細亞火油公司河北埠頭	—	—	—	一〇畝
大成公司埠頭	—	—	—	二〇畝
美孚火油公司	二	五六〇	トタン張	一段 五〇畝

(註) 以上の外港外上流には滿鐵及び小寺油房、牛家屯埠頭には野積場ありて前者は野積場二二、〇〇〇坪貯炭場七、〇〇〇坪で後者は構内總坪數二〇、九八三坪である。

第四節 鐵道及び荷線用車

營口の臨港鐵道は附圖に示す如く、滿鐵營口驛の貨物取扱所の社線が最も長く、その總延長九千三百餘米にしてその他専用線としては營口倉庫汽船會社、小寺油房の西通を合せて延長約千三百米あり、更に牛家屯には滿鐵會社の社線が延長約七千二百米と亞細亞石油、吉黑探礦局の専用線合計延長約千二百米とがあるから、營口埠頭の鐵道線路は總計一萬九千米に達する譯である。

けれども後にも詳説する如く、營口驛又は牛家屯埠頭は輸出入貨物用に利用せられることが他の埠頭に比して少く、

従つて本鐵道線路も市内出入庫貨物の發着又は入換用に使用せられることが多い。故に本鐵道線路も延長の大なる割合に臨港鐵道としての効果を擧げてゐない憾がある。

この外に京奉鐵道營口驛(河北驛)にも埠頭に引込線がある。けれども最も船舶の出入の繁き商業地區には鐵道線路がないから、荷線は専ら馬車又は舁船にてされねばならない不便はあるが、中心的商業地區がわが滿鐵の附屬地外にある以上滿鐵の營口驛より引込線をそれら附屬地外へ敷設するは至難のことである。けれども一方又營口港は取扱貨物數量尠く且營口獨特の商慣習もあれば、大港灣に於けるが如く臨港鐵道の必要を痛感することも比較的尠い譯である。

荷線道具としては機械設備は一もなく貨物運搬用の自動車すらない、即ち荷線道具としては四輪又は二輪馬車及び荷車である。四輪馬車の積載能力は普通千五百斤乃至二千五百斤位で營口に散在する此の種の馬車數は六、七百臺である。二輪馬車は二千斤内外の積載能力を有するが營口に在るものは數十臺に過ぎない。荷車は積載能力約五百斤で營口にあるものは約百臺である。

以上三種の中二輪馬車は主として市外、即ち遠距離運貨用として使用せられ、荷車は近距離の極く小運搬用に使用せられるものであるから荷線用馬車としては殆んど四輪馬車のみであると見るも大過ないやうである。而して又馬の代りに牛を使役することもある。

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

營口埠頭に於ける船舶出入、客貨積卸、水陸上の荷繰運送、倉庫内保管等の諸費用中主なるものを記載すれば左の如くである。

第一節 繫船料

營口埠頭の繫船料は埠頭所有者が多數あるだけに或は高きあり或は安きあり或は金建なるあり或は銀建なるありと云ふ風に種々様々である。又滿鐵以外の埠頭の繫船料は商略上割引せられることも決して稀ではない。

滿鐵の埠頭は繫船料としては徴收せざるも發着手数料及び轉繫手数料として徴收してゐるがその金額は左表の通りである。

營口滿鐵埠頭發著及び轉繫手数料表

發著	轉繫
總噸數	總噸數
手續料(一回發著に付)	手續料(一回轉繫に付)
百噸未満	百噸未満
金三圓	金一圓

二百噸未満	金五圓	二百噸未満	金二圓
五百噸未満	金十五圓	五百噸未満	金五圓
一千噸未満	金三十圓	一千噸未満	金十圓
は千噸以上は増す毎噸に又	金十五圓増	は千噸以上は増す毎噸に又	金八圓増

(註一) 帆船及解船に對しては外海より發著するもの、外荷役の爲めに埠頭に發著する場合には發著及び轉繫手数料は取らない。

(註二) 燃料炭又は淡水のみ搭載の爲め埠頭に發著若し轉繫する場合は規定料金の半額を徴收する。

(註三) 夜間に發著若し轉繫する場合は規定料金の二割増である。

又營口倉庫汽船會社の公稱繫船料は左の通りである。

總噸數	着埠一回に付	金二十圓
同	一、〇〇〇噸未満	金三十圓
同	二、五〇〇噸未満	金四十五圓

總噸數二千五百噸以上は千噸又は未滿を増す毎に十圓増である。

その他の歐米人及び中國人の埠頭繫船料は噸數及び繫船日數によらずして繫船一回について取極めてゐるものが多い、これらの中このなるものを表示すれば左の如くである。

商號	繫船又は埠頭使用料
太古洋行	現銀 五十兩
旗昌洋行	銀票 三十三元—五〇元

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

招商局	同	五〇元
怡和洋行	同	五〇元
肇興公司	現小洋	四〇元—五〇元

第二節 荷役賃

第五章に述べた如く營口港の各埠頭又は各倉庫は會社又は個人所有のものが多いためこれら各埠頭の諸料金が甚だ統一を缺いてゐる。左に滿鐵の營口埠頭に於ける現行のこれら諸料金を表示すると左の通りである。

滿鐵營口驛船内夫賃陸揚料及船積料表 (各一噸に付)

品名	船内人夫賃	陸揚料	船積料
穀物類、豆、粕	二十五錢	五十五錢	三十錢
鐵、石、木、材	二十五錢	五十五錢	四十錢
石、油(鑑入)	同	同	同
豆油、燒耐支那酒(籠入)	同	同	同
其他普通貨物	同	同	同
其他	同	同	同
危險品	同	同	同
其他	同	同	同

(註) 帆船に對しては船内人夫賃を徴しない。

滿鐵以外の各埠頭のこれら料金は銀建のもの多く又甚だ正確に實行されてゐない感がある。即ち商船の常として取扱數量の多大なるもの、自家に好意を有するもの等に對しては公然又は秘密裡に割引をしてゐるし又他店との競争上割引をする場合もある。故にこれらを詳細に知ることは殆んど不可能である。更に又これらの各埠頭に繋船するは主として自己の取扱船である故に荷役賃の如きも公定して置く必要少く偶々他船の繋船依頼あらば滿鐵の荷役賃を標準とし之よりは多少安き(實際は一、二割方安いらしい)程度で臨機に契約するが如き場合もある。

滿鐵以外の各埠頭の荷役料につき知り得たる分を一、二記載すれば左の如くである。

旗昌洋行荷役料 (一九二六年度)

船積料	袋物	一袋につき	奉天票 八分—一〇分
	雜貨	一米噸につき	金三十錢
陸揚料	袋物	一袋につき	奉天票 十分—十二分
	雜貨	一米噸につき	金三十五錢
船内人夫賃	積揚荷共	一米噸につき	金十五錢

但し、奉票の價格の變動に依りて大いに異なる

肇興公司荷役料 (一九二六年度)

品名	噸計	陸揚料	船内人夫賃	品名	噸計	陸揚料	船内人夫賃
綿絲布類	五個一噸とす	每個五分	一噸に付現大洋二毛五分	西洋蠟燭	三十個一噸とす	每個五分	一噸に付現大洋二毛五分

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

雜貨	紙類	棉	新	舊	砂	麥	茶
五個一噸	十個一噸	二個一噸	二個一噸	五個一噸	十個一噸	三十個一噸	十個一噸
二分五厘	二分五厘	二分五厘	八分	五分	二分五厘	一分	二分五厘
洋一噸に付現大							
染料	竹	竹	鐵	藥	同	水	酒
五個一噸	十個一噸	十個一噸	十個一噸	五個一噸	一樽	五個一噸	十個一噸
二分五厘	二分五厘	二分五厘	二分五厘	二分五厘	一毛五分	五分	一分五厘

第三節 解 貨

營口港には前章第二節第二項に述べた如く三解業組合がある。而して各解業組合は各々毎年解貨を制定して公表してゐる。けれどもこれらの貨率表中には品名を頗る細別して規定したものとあり、故にその全部を掲げることの頗る煩雜なるものはその中より拔萃することとして本年度分のこれら各組合の解貨を左に記載する。

而して解積及解取の場合は解への積込、解より本船積込及び陸揚は共に解貨中に含まれてゐる。

營口衆撥船主要貨物解貨表

品名	單位	貨銀
上等大豆	一斗	三百文
魚	一袋	三吊十五

大豆	高粱	粟	豆	玉	瓜	メ	魚	牛	茶	磚	燕	木	齒	靴	筆	氷	同	蠟	フ	廣	鏡	絨	
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗	斗
三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文	三百文
種毛	耳	花	綿	藍	然	タ	竹	燐	硝	東	ア	水	時	亞	符	蓮	白	竿	洋	白	落	竹	
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋	袋
九	六	三	二	四	二	三	三	七	三	一	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊	吊
五	五	三	五	五	五	五	五	九	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五

鉞	四	吊	九	五	五	三	三
桿	一	吊	三	五	眼	鏡	材
力	料	料	料	料	料	料	料
	三	吊	三	吊	三	吊	三

(註一) 本解貨は立冬(陽曆十月七、八日頃)以後、小雪(陽曆十一月二十二、三日頃)以後と順次約二割方昇騰してゐる。
 (註二) 本解貨の規定を犯したものは小洋五百元の罰金に處する旨を規定してゐる。
 (註三) 單位の記載なき分は一箇當りである。
 (註四) 吊文は舊建値稱呼に過ぎないで實際の支拂は奉票に依つてゐる。而して一吊は百六十文で六吊が一元となる。
 (註五) 特別に定めあるものの外は運漕距離の大小に拘らず港内(税關で稱する處の港内のみならず牛家屯埠頭の一部より舊市街の終端邊迄の遼河面を凡る港内と見做してゐる)ならば同貨率である。

營口東鐵道衆撥船解貨表

◎滿鐵及倉庫汽船埠頭より本船送り又は大型戎克積

大豆、雜穀	一車につき	六十元
豆	同	六十元
滑石	同	六十元
獸骨	一袋につき	二角五分
硫磺	一車につき	九十元
雜貨	百斤につき	二角五分

◎汽船より商埠地卸し

甘草	百斤につき	二角五分
羊毛	同	二角五分
羊皮	同	二角五分
棉花	一袋につき	二角三分
實	同	二角三分

◎商埠地埠頭より汽船積

卷煙草(大箱)	一件につき	三角
同(中箱)	同	二角五分
同(小箱)	同	二角

◎商埠地埠頭より汽船積

大豆、雜穀	一袋につき	一角七分五
大麥	同	一角二分

◎商埠地埠頭より滿鐵埠頭送り

雜貨	一件につき	三角三分
鹽	一袋につき	一角五分(大洋)
雜穀	一車につき	四十五元
大麥	一袋につき	二角五分
大麥	一袋につき	二角

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

◎滿鐵埠頭より商埠地埠頭卸

大豆、雜穀	一車につき	四十五元
同 (小口物)	一袋につき	二角五分
官鹽 (汽船積)	同	一角六分
私鹽 (同)	同	一角八分 (大洋)
◎龍口行汽船積		
豆 粕	一千枚につき	三十六元 (大洋)
雜 穀	一袋につき	一角八分

(註一) 而して本貨率は立冬以後は二割増にして小雪以後は四割増してゐる。

(註二) 本貨率に違反したものは二百元の罰金に處する旨を規定してゐる。

(註三) 建値は奉天票である。

營口河北衆撥船戸解賃表

汽船	積	草	一	二	角	分	同	五	分	増
汽船	積	穀	一	二	角	分	同	五	分	増
メ	積	粉	一	二	角	分	同	五	分	増
雜	積	穀	一	二	角	分	同	五	分	増
豆	積	粕	一	二	角	分	同	五	分	増

木	材	二十	噸	に	つ	き	四	元	同	立	冬	以	後	十	元	増
アンペラ、海米、竹竿、野菜、棉花、藥材																
石	炭、	コ	ー	ク	ス、	石	四	元	同	同	同	同	同	十	元	増
乾							四	元	同	同	同	同	同	十	元	増
雜							五	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
油							八	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
羊							五	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
羊							八	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
葱	白	菜、					十	元	同	同	同	同	同	六	角	増
同							五	元	同	同	同	同	同	八	角	増
鐵							九	元	同	同	同	同	同	六	角	増
獸	骨 (商埠地卸)						四	元	同	同	同	同	同	十	元	増
同	貨 (商埠地より河北送)						五	元	同	同	同	同	同	十	元	増
雜	貨 (商埠地より河北送)						三	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
同	毛 (滿鐵埠頭より河北送)						五	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
豚	口	雜					九	元	同	同	同	同	同	五	角	増
小							二	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
甘	草						五	元	同	同	同	同	同	五	角	増
胡	麻 (汽船積)						二	元	同	同	同	同	同	十二	元	増
麻	實 (同)						二	元	同	同	同	同	同	二	角	増
棉	實 (同)						二	元	同	同	同	同	同	二	角	増

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

一九三

青	麻(汽船積)	一	梱	に	つき	元	二	角	立冬以後三角増
棉	花(河北より滿鐵埠頭迄)	一	包	に	つき	元	角	同	五角増
棉	子(東旗昌卸)	二	十	噸	元	十	元	同	十二元増

一九四

(註一) 特に記載あるもの以外の建値は奉票である。

(註二) 特に記載せるもの以外の運漕距離は港内(税關の港則に稱する港内のみならず、牛家屯沿岸の一部より西市街の終端邊迄を等しく港内と見做す)何れも同率である。

第四節 倉庫料

營口埠頭の倉庫は滿鐵を除きては各船舶取扱業者の自己所有のもので従つてその保管貨物は主として自己取扱の貨物であるから倉庫料の設定を要せざる場合が多いが他船の貨物に對しては一定の倉庫料を收めてゐる。この倉庫料も前記の繫船料その他と同様各倉庫によりて異り又滿鐵以外の倉庫料は同一倉庫にありても貨物の數量、客筋等によりてその料金を違へてゐる場合が甚だ多い。

滿鐵の倉庫料は第一編の大連港の條に述べたのと同じであるから茲には省くこととする。

その他の個人又は會社の倉庫料はその貨物の數量、客筋により相違し適宜取極めるものたること前述の如くであるがその公表されてゐる率を二、三参考迄に記すれば左の如くである。

(イ) 營口倉庫汽船會社倉庫料

庫内保管

品名	數量單位	日數	料金	品名	數量單位	日數	料金
大豆	十枚に付	十日又は十日未滿毎	金一錢八厘	綿	一袋に付	十日又は十日未滿毎	金九錢
粕	一袋に付	同	金一錢	其他(滿鐵所定)	百斤に付	同	金四錢
麥粉	同	同	金五厘	其他(一級品)	同	同	金三錢
同	同	同	金四厘	其他(二級品)	同	同	金二錢
同	同	同	金三厘	其他(三級品)	同	同	金一錢
同	同	同	金二厘	其他(四級品)	同	同	同
同	同	同	金六厘	同	同	同	同

庫外保管

庫内保管料の二分の一(但し長期保管物を除く)

(註一) 積揚荷は共に十日間は保管料を取らない。

(註二) 輸入手續未済品の保管料は本表率に二倍、但し陸揚後五日間は保管料を徴しない。

(ロ) 太古洋行倉庫料

積揚荷共に十日間は徴しない。

一箇月又は未滿毎に貨種不拘一英噸又は未滿毎に現大洋二元。

第五節 荷繰及び其の他料金

茲に稱する荷繰とは一地點より他地點に荷物を置き替へるものなるがこれが機關としては鐵道、船、及び馬車であ

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

るが苦力による配替をも荷練と見做すことも出来る。この中解賃につきましては既に述べたるを以つて以下鐵道及び馬車荷練並にその他料金につきて述べることにする。
先づ滿鐵の料金を表示すれば左の通りである。

品名	單位	配替又は荷練料	庫入賃	馬車積卸賃	戎克積揚賃	改装賃
普通	百斤に付	金一錢一厘	金六厘	金五厘	金一錢一厘	穀物、食糧
苦鹽、燒酎、油類(籠入又は函入)重量木材	同	金一錢九厘	金七厘	金八厘	金二錢	一袋に付
穀物類、豆、粕、食鹽	同	金六厘	金三厘	金三厘	金六厘	金二錢五厘
戸外の保管に適する粗雜品	同	金一錢一厘	金四厘	金三厘	金八厘	鯉魚(介蟲を含む)
人力車、馬車、轎子等	一箇に付	金九錢	金五錢	金四錢五厘	金八錢	一箇に付
死體	同	金四十五錢	金二十錢	金二十錢	金四十錢	金五錢

(註一) (イ) 一箇の重量一噸を越ゆるものは十割の割増賃を徴す。

(ロ) 一個の重量三噸を越ゆるものは二十割の割増賃を徴す。

(ハ) 一個の重量六噸を越ゆるものは三十割の割増賃を徴す。

(ニ) 一個の重量十噸を越ゆるものは臨時の約束に依る。

(註二) 戎克揚及び馬車卸作業に限り荷主自ら之をなすことを得。

(註三) 荷主の申込に依り會社が前項の作業をなしたるときは前掲の作業賃を申受ける。

滿鐵以外の諸倉庫にありてはこれらの構内作用はその實用尠きもの多く若し必要あらば荷主之を自らなすものである。

馬車運送賃は營口には四輪馬車同業組合なるものありて毎年之が運賃を公定して發表してゐる。この馬車運賃の中主要貨物に對するものを摘録すれば左表の通りである。

營口四輪馬車賃銀表 (建値は奉票)

品名	距離		單位	賃銀	品名	距離		單位	賃銀
	自	至				自	至		
大豆、雜穀	營口驛	街市裡	一貨車	七〇〇元	セメント	營口驛	街市裡	一桶	五〇〇元
同	同	同	一袋	一四〇	同	同	同	一噸	五〇〇
同	同	同	同	一七〇	炭	營口驛	五家子	一噸	三五〇〇
同	同	同	同	三二〇	同	同	老爺閣西	一噸	三〇〇〇
同	同	同	同	二二〇	同	同	老爺閣東	一噸	二八〇〇
同	同	同	一枚	〇六五	砂	同	老爺閣北	一馬車	一八〇〇
鐵材	同	同	一貨車	七〇〇〇	土場	同	桃八家子	同	一六〇〇
同	同	同	同	五〇〇〇	同	同	西八家子	同	一六〇〇
同	同	同	同	七〇〇〇	同	同	平康里	同	一六〇〇
同	同	同	同	六〇〇〇	同	同	雙廟子	同	一六〇〇
同	同	同	同	四五〇〇	同	同	南道北	同	二〇〇〇
同	同	同	同	二五〇〇	同	同	二道北	同	二〇〇〇
同	同	同	一馬車	六五〇〇	同	同	街市裡	同	二四〇〇
同	同	同	一貨車	六五〇〇	同	同	同	同	二〇〇〇
同	同	同	百箇	六五〇〇	同	同	同	同	三五〇〇
同	同	同	一貨車	七〇〇〇	同	同	同	同	一〇〇〇
煉瓦	同	同	一貨車	七〇〇〇	棉花	同	同	一箱	一〇〇〇
石	同	同	同	七〇〇〇	油	同	同	一箱	一〇〇〇

コーンタール	營口驛	街	一貨車	六〇〇〇〇	食	街	一貨車	二五〇
西瓜種	同	同	一袋	二〇〇〇	魚	同	(大籠)	六〇〇
機械麻袋	同	同	一捆	一・六〇〇	類	同	一貨車	四五〇〇〇
滑石	同	同	一貨車	七〇〇〇〇	ア	同	一貨車	三三〇
メリケン粉	街	營口驛	一袋	〇〇五二	ン	同	一貨車	二二〇
同	招商	同	同	〇〇五〇	ハ	同	同	二八〇
同	古大通	同	同	四〇〇〇	ラ	東和倉庫	同	
麻袋(小口物)	街	同	百枚	同	東和倉庫	同	同	

而して本取極に違反したものは小洋三百元の罰金に處し組合より放逐し少しも假借しないと規定してゐるけれども事實確實には實行されてゐないらし。

第六節 營口港諸掛

營口港に出入する船舶並に貨物に對する諸費用中、繫船料(棧橋料)、舥賃、荷役賃、倉庫料、荷繰賃等に就きては既に上述したからその他の營口港諸掛りにつきて左に記述する。

第一項 水先案内料

營口港には Newchwang Pilot Company と稱する水先案内人の團體があつて代理店は J. Edgar である。同水先組合の定員は十名に豫備員一人であるが現在は水先人三、四人に過ぎずして中一人は日本人他は英國人である。營口港の水先案内は強制々度ではないが閩洲の通過困難なる爲め汽船は大抵水先案内人を附ける習慣である。

水先案内料金は左の通りである。

入出港 共

(イ) 外浮標の南方——港内間 吃水一呎に付き

汽船は 鈔票八元 帆船は 同十元 曳船せざる帆船は 同六元

(ロ) 外浮標の内側——港内間 吃水一呎に付き

汽船は 鈔票六元 帆船は 同八元 曳船せざる帆船は 同四元

(ハ) 港内通過港外間は吃水一呎に付前記に鈔票三元増
但し登簿噸數一千五百噸以上のものは一噸増す毎に鈔票四分増である。

第二項 税關の課税

第一目 船舶に對する課税

(A) 汽船

(イ) 噸税(四箇月に一回納付する)

百五十噸 未滿 一噸に付 海關兩 一錢
百五十噸 以上 一噸に付 海關兩 四錢

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

(ロ) 荷役時間外特許可料

普通日	自午後六時 至午後十二時	海關兩	十兩
同	自午後六時 至翌日午前六時	同	二十兩
日曜及祭日	自午前六時 至午後六時	同	二十兩
同	自午後六時 至午後十二時	同	二十兩
同	自午後六時 至翌日午前六時	同	四十兩

(ハ) 未開港地に至らんとする汽船に對する手續料は一件十兩である。

(ニ) 夜間船乗許可料一回につき銀三兩を課す。

(B) 民船

(イ) 民船の登録税(一年一回之を課す)

之が税率は左の如くである。

民船登録税率表

自(單位石) 一隻に付き)	至(單位石) 一隻に付き)	海關兩	自(單位石) 一隻に付き)	至(單位石) 一隻に付き)	海關兩
一	五	三兩	一〇一	一五〇	五兩
五	一〇〇	四兩	一五二	二五〇	五・五兩

(ロ) 民船噸税(出港毎に徴す)

自石	至石	一石に付海關兩	自(單位石) 一隻に付き)	至(單位石) 一隻に付き)	海關兩
二五二	三五〇	六	一〇一	一三五〇	一六
三五二	五〇〇	七	一三五二	一五〇〇	一八
五〇一	六五〇	八	一五〇一	一七五〇	二〇
六五一	八〇〇	一	一七五二	一八五〇	二二
八〇一	九五〇	二	一八五二	一九五〇	二四
九五二	一〇〇〇	四	一九九二	以上	二八

第二目 貨物に對する課税

第一 輸移入税

(A) 外國品

(イ) 外國港より輸入せらるゝ貨物に對しては一九二二年改訂輸入税率表を適用して該税率表に掲示せらるゝものは従價五分税とする。(輸入正税)

第六章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸費用

- (イ) 中國他港に於て輸入税を納付せるものにして該港海關發行の免稅證を有すれば再徵を免除する。
- (ハ) 一旦中國他港に於て輸入税を納付したるものと雖も再輸出の際前納の輸入税の拂戻を受けたるものは外國より直接來りたるものと同一に課税する。
- (ニ) 中國諸港に於て輸入税を納付したるものと雖も免稅證を得る資格及戻税を受くる資格を失ひしものは到着港に於て再び輸入税の支拂を要する。(戻税の項参照)
- (ホ) 従價税品にして海關検査官の評價せる價格に不服あるものは該税率表附則により評價の決定を申請する事を得る。

(B) 土貨

- (イ) 中國産品にして中國各港より移入せらるゝ貨物に對しては其輸出税の半額を課する。(沿岸貿易税)
- (ロ) 中國産品にして當港に移入せらるゝ以前に於て他の中國港に於て沿岸貿易税を納付し免稅證を有するものは免稅とする。
- (ハ) 中國産品にして移出港の納税單又は免稅證を有せざるものは當港に於て輸出税と沿岸貿易税とを併せ徵收す
- (ニ) 民船戎克による貨物は沿岸貿易税なる鈔關に於て採用する税率を適用する。(天津鈔關の所定に準據する)

第二 輸移出税

土貨

- (イ) 支那産品にして中國各港及外國に輸移出せらるゝものは輸移出税則を適用し正税を課す。
- (ロ) 鈔關に於ける課税は天津鈔關の税率に基く。
- (ハ) 未開港地に移出せらるゝ土貨にして左記のものに對しては特別税率を適用する。

品名	單位	稅額 (單位海關兩)	品名	單位	稅額 (單位海關兩)
各種穀物(以下に記載するものを除く)	百斤に付	四分	紅土	斤	七錢
粟、高粱、包米	同	一分	茶	百斤	五錢
大豆及大豆	同	三分	布	同	一錢
小豆	同	二分	卵	百斤	一錢
陶器(精製、粗製)	百箇	一兩六錢四分	油	百斤	六分七厘五毛
豆	百斤	一錢五分	麻	同	七分五厘
羅海	百塊	六錢二分	草	同	二錢二分五厘
			煙		
			葉		
			胡		
			燒		
			草		
			同		

第三 戻税

(A) 陸揚荷

外國品にして中國港に於て船積せられたるものにして途狀により納税せる場合に該貨物にして未だ自己の倉庫に納めざる以前、船舶の入港後二週間内に不足荷を發見せる時は海關検査官の證明を添へて該不足額に對する戻税を請求することが出来る。

(B) 積残荷

(イ) 積残荷なる時に船舶の出帆と同時に其旨を海關検査官に申請し検査を乞ひ、船積受取證(Shipping Receipt)又は積荷目録に其残高の證明を得戻税の請求を爲すことを得る。

(ロ) 検査官の検査を受けたる積残荷は無手續にて次回又は他の船舶に積込む事を得るも検査を受けざる時はその請求權を失ふ。

(C) 再輸出

(イ) 輸入税を納付せし外國品の再輸出によりて戻税を受くるは三箇年間とする。但牛莊の如き冬期結氷する港に於ては前年度内に満期となるも翌年初航を見たる後十四日間に船積せらるゝものは戻税請求の權利がある。

(ロ) 免稅證に依り支那港より來りし貨物は當地に於て戻税はない。

(ハ) 土貨にして沿岸貿易税を納附せる第二の港より、第三の港又は外國港に輸移出する時は沿岸貿易税の戻税を受くる事が出来る。

(D) 子口税

輸入税を納めたる外國貨物にして中國内地に移入せんとするものは該品輸入港に於て更に輸入税の半額を納むる時は内地の各地方税を免るゝことを得る。

以上記載せし如く貨物に對する課税は條約又は關稅規則により全國殆ど一致してゐるが牛莊港特有なる從價稅課稅標準額決定に際しては規定價格に多少の手心が行はれてゐるらし。

その他の海關諸料金

港外碇泊許可料 一日五兩

營口に出入する船舶は毎日日出より日没迄にして夜間は「バー」の關係上危險なる爲出入を禁止してゐる。而して普通汽船及洋型帆船は港内に碇泊するを原則とすれども若し自家の都合上港外に碇泊せんとする時は前記の料金を要する譯である。

第三項 遼河凌漢附加税

本税も亦海關に於て入出港船舶又は貨物に對して課税するものなれども遼河の凌漢に要する費用に割當てる目的を以つて課税するものにして地方的用途に消費するものなれば別に項を設けて説明する。

本附加税は次の如きものである。

第一 海關の附加税

- 一、輸入外國品 輸入税の百分の二
- 一、移入土貨 移入税の百分の四若しくは沿岸貿易税の百分の八
- 一、輸出土貨(稅率表によるもの) 輸出税の百分の二
- 一、輸出土貨(從價稅によるもの) 輸出税の百分の二
- 一、無稅輸出入品 價格の千分の二

- 一、外洋及沿岸航行船舶 入港毎に一噸に付二分五厘
- 一、内水航路規則に依る入港船舶 入港毎に一噸に付一分
- 一、免稅證による輸入品 免稅證發給地に於て課せられたる輸入稅の百分の二
- 一、再輸出品に對しては免稅である(但輸入の際納付せる附加稅は返還せず)
- 一、金銀貨幣官廳支那政府の軍需品救恤穀類及護照を有する中國官有物は免稅とする。

第二 鈔關附加稅

- 一、輸移出入品稅額の五分
 - 一、民船一石より百十石迄一石に付き 〇・〇〇四兩百五十石以上一石に付 〇・〇一〇兩
- 稅關の稅種稅制は上述せし如く明確に規定せらるると雖も規定の不備に乘じ多少の差別待遇をなすつゝあるものの如く例へば從價稅品の課稅標準價格決定に關しその標準の公示せられざるが如き、又輸入禁制品の範圍が稅關長の意圖のみにより自由に伸縮せらるるが如き、又外國品に對する鈔關主任の自由裁量の行はるるが如きは差別待遇の事實を最も明かに物語るものの如くである。

第四項 領事館手数料

- 一、出入港證明手数料
登簿噸數二十噸又二百石以上 金 一 圓

同	百噸又は千石以上	金 一圓五十錢
同	登簿噸數二百噸以上	金 二 圓
同	五百噸以上	金 三 圓
同	千噸以上二千噸以下	金 四 圓
同	二千噸以上は千噸増す毎に	金 一圓増 (但し最高十二圓とす)
一、	船員補缺公認手数料 (一件につき)	金 二十 錢
一、	航海獎勵施行細則第四十二條による	金 三 圓
一、	船舶發着公認手数料	金 二 圓
	千噸 未滿	金 二 圓
	千噸 以上	金 五 圓
一、	船舶健全證明手数料	金 三 圓
一、	假船舶國籍證明	金 五 圓
一、	船舶免狀交附料(二十噸未滿)	金 三 圓
一、	同 (棧、權を以て運轉するもの)	金 二 圓

第七章 入出港船舶及び出入客貨

第一節 入出港船舶

第一項 汽船

營口港の入港汽船は左表の通りである。

國別	年度	
	隻數	噸數
支那	登 隻	噸數
英 國	登 隻	噸數
日 本	登 隻	噸數
獨 逸	登 隻	噸數
伊 太 利	登 隻	噸數
一、九二五年	三六三	二五九、四六五
一、九二四年	二五一	一九九、七五九
一、九二三年	二六五	二〇二、三二〇
一、九二二年	二一〇	一六〇、五〇三
一、九二一年	一四六	一〇八、四三七
一、九二〇年	一五九	一二〇、八七

國別	年度	
	隻數	噸數
諸 威	登 隻	噸數
北米合衆國	登 隻	噸數
和 蘭	登 隻	噸數
丁 抹	登 隻	噸數
伯 國	登 隻	噸數
葡 萄 牙	登 隻	噸數
佛 蘭 西	登 隻	噸數
露 西 亞	登 隻	噸數
合 計	登 隻	噸數
一、九二五年	一一七〇八一	二二〇、九三三
一、九二四年	一一、八〇三	一八七、九九九
一、九二三年	一二、二五〇	一〇一、〇〇〇
一、九二二年	一一、五五八	五、三二八
一、九二一年	七、六三三	一四、四七七
一、九二〇年	四〇、五五	

第二項 戎克

營口港の出入戎克に關する統計は牛莊支那海關の報告による外なきがこれには海洋航行戎克のみにして遼河航行の營口港出入戎克は記載られて居らないが參考の爲めに左に表記しやう。

營口港の對港別出入戎克表

地方別	一、九二五年		一、九二四年		一、九二三年		一、九二二年		一、九二一年		一、九二〇年	
	隻數	石數	隻數	石數	隻數	石數	隻數	石數	隻數	石數	隻數	石數
錦州	一、四六六	四、六六三	一、四一九	四、三九〇	一、〇九〇	二、九八二	八八二	三、八九二	七三二	一、九三六	五、八五五	
蓋州	一、〇三三	三、八三二	一、〇八四	三、七三三	一、四三三	四、三三三	一、三六六	三、七三三	三、六三三	一、一八六	四、八五五	
天津	一、九四九	一、三〇一	一、〇一八	三、〇五九	一、六七〇	一、〇三六	二、二七二	一、二八四	一、二五五	一、七七一	四、〇〇〇	
山東諸港	九四七	三、二六〇	五五五	三、四四八	九七九	五、二五五	九三三	五、五七〇	七七七	四、〇七〇	四、〇〇〇	
上海	一、四六	七、六六五	八四	四、九三三	一四一	六、八八五	一、一八	七、八一〇	二六	六、〇八七	一、五〇	六、七六〇
寧波	一、四	三、四九〇	四七	二、八七五	七	四、八八〇	九〇	五、〇七〇	六	三、五〇八	五	三、九八五
福州	五	三、三三五	三	三、七三三	一〇三	三、三三〇	九〇	五、二六五	一〇	六、四九五	六	五、七五〇
計	九六三	三、七三三	六九〇	三、七三三	八四二	五、二九八	八五四	五、二八八	八五五	四、八四三	六四〇	三、九三三

(註) 十石を一噸とする。

第二節 出入客貨

第一項 發著船客

年 度	支 那 人		其 他		計	
	上 陸 乘 船 計	上 陸 乘 船 計	上 陸 乘 船 計	上 陸 乘 船 計	上 陸 乘 船 計	上 陸 乘 船 計
一、九二五年	九、四〇三	五、〇六六	二、〇	四、四	一、四	九、四〇三
一、九二四年	三、三二二	五、二一八	三、三	四、四	一、一	三、三二二
一、九二三年	九、〇七〇	五、三三八	二、四	四、二	一、三	九、〇七〇
一、九二二年	三、二二四	三、四四六	二、九	一、三	一、一	三、二二四
一、九二一年	八、七九	五、〇一〇	一、五	一、〇	一、〇	八、七九
一、九二〇年	一、三〇七	四、四四五	二、七	一、五	一、五	一、三〇七

第二項 輸移出入貨物

營口港の輸出入貨物數量を知るには牛莊支那稅關の記録による外なきが同稅關の統計には貨物數量の單位が區々にして又簡數扱のものもあるを以つて結局營口港の輸出入貨物數量を正確に知ることは不可能である。よりて左に輸移出入貿易品の價格のみを表記しやう。

一、營口港輸移出入貨物價格表 (單位海關兩)

種別	年 度	
	輸 移 出 額	輸 移 入 額
再輸移	七九三二、二四〇	二五五二四
輸 移 出	二五八二五四九	一七、三三五〇二〇
輸 移 入	五三、二九〇、二五七	三八、一九三、一八六
計	七九三二、二四〇	二五五二四
	五五、七七八、三三五	七二、九五五、四六一
	二六、三九三、五〇九	一、九二三年
	四、五三六、四二四	一、九二二年
	一、六七、七三八	一、九二一年
	七二、九五五、四六一	一、九二〇年
	五九、五〇五、八二〇	
	八四〇、七七八	
	五七、七七八、二八六	
	四六、四四七、二二二	
	二〇、九六四、二八八	
	三、六六〇、七〇八七	
	三、二九三、九四六	
	一、五八、七三二	

二、輸移出入貨物仕向出地方別價格 (單位海關兩)

地方別	種 別		年 度
	輸 入	輸 出	
那 支	移 入	移 出	一、九二五年
	計	計	一、九二四年
日 本	輸 入	輸 出	一、九二三年
	計	計	一、九二二年
支 那	移 入	移 出	一、九二一年
	計	計	一、九二〇年
	五、六三、九〇四	三、四九九、四六五	
	五、六五、一、九〇四	三、四九九、四六五	
	二、五、一八八、八〇六	二、五、一八八、八〇六	
	一〇、九二七、二八四	一〇、九二七、二八四	
	二、八四六、四三七	二、八四六、四三七	
	九、六三、八〇七六	九、六三、八〇七六	
	三、三三三、二一八	三、三三三、二一八	
	三、四九九、四六五	三、四九九、四六五	
	三、三三三、二一八	三、三三三、二一八	
	六、二七四、九四八	六、二七四、九四八	
	二、八七二、四八七五	二、八七二、四八七五	
	二、八七二、四八七五	二、八七二、四八七五	
	四二、五七、一三二二	四二、五七、一三二二	
	三六、一六、〇九〇	三六、一六、〇九〇	

計 總	他 其		加 利 米 亞		洲 歐		港 香	
	輸 移 入	輸 移 出	輸 移 入	輸 移 出	輸 移 入	輸 移 出	輸 移 入	輸 移 出
合 計	七九三二、二四〇	二六〇三〇、九三三	二、四〇五、八二三	二、四〇五、八二三	六、一八、二七四	六、一八、二七四	三、三、三五三七〇	三、三、三五三七〇
輸 移 入	五三、二九〇、二五七	一、六四、四〇〇	二、一五九、一八四	二、一五九、一八四	六、一三〇、四二六	六、一三〇、四二六	二、九、九二、八五四	二、九、九二、八五四
輸 移 出	二六〇三〇、九三三	七、二五、六〇〇	二、四〇五、八二三	二、四〇五、八二三	六、一八、二七四	六、一八、二七四	三、三、三五三七〇	三、三、三五三七〇
計 入	五五、七七八、三三五	八〇、八、七一九	二、四〇五、八二三	二、四〇五、八二三	一、四〇〇、七九一	一、四〇〇、七九一	二、九、九二、二九九	二、九、九二、二九九
計 出	七、一九二、五四六	二、九、九二、二九九	二、四〇五、八二三	二、四〇五、八二三	九、八四、六二七	九、八四、六二七	三、九、七、六四〇	三、九、七、六四〇
計 入	五九、五〇五、八二〇	四、九、九、七四五	二、一〇一、九〇〇	二、一〇一、九〇〇	八、三五、九七七	八、三五、九七七	三、六、一、九六一	三、六、一、九六一
計 出	二、一、七、一、九一九	一、一五、一、三三六	八、二九、二一六	八、二九、二一六	一、九、九、八四〇	一、九、九、八四〇	四、二、五、三、九三三	四、二、五、三、九三三
計 入	四六、四四七、二二二	六、六〇、二、一五	三、三〇、三、二六	三、三〇、三、二六	九、五、四〇、一	九、五、四〇、一	二、五、七、四、七二	二、五、七、四、七二
計 出	三、三、二、九、三、九四六	六、六〇、二、一五	三、三〇、三、二六	三、三〇、三、二六	九、五、四〇、一	九、五、四〇、一	二、五、七、四、七二	二、五、七、四、七二

三、輸移出貨物主要品別表 單位(噸は米噸 價格は海關兩)

年度	種別		噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格
	大豆	其他穀物										
一九二五年	二四九六	一四三二六	一四三二六	一四三二六	七四四二	一〇四〇〇	一〇四〇〇	一〇四〇〇	一〇四〇〇	一〇四〇〇	一〇四〇〇	一〇四〇〇
一九二四年	八六二六	三三三三	三三三三	三三三三	六三九〇	七三九〇	七三九〇	七三九〇	七三九〇	七三九〇	七三九〇	七三九〇
一九二三年	二九〇五	六五五二	六五五二	六五五二	一〇三三	一〇三三	一〇三三	一〇三三	一〇三三	一〇三三	一〇三三	一〇三三
一九二二年	二四〇四	五九七九	五九七九	五九七九	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇	一〇五〇
一九二一年	九四〇	四三九七	四三九七	四三九七	八七六八	八七六八	八七六八	八七六八	八七六八	八七六八	八七六八	八七六八

(註) 本表中には戎克によつて輸移出せるものも含んでゐる。

四、輸移入貨物主要品別表 單位(噸は米噸 價格は海關兩)

品種別	年度	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格
綿糸	一九二五年	二二、八二六	一七、三二七	二五、六五九	一九、八三二	二二、八二六	一七、三二七	二五、六五九	一九、八三二
粉	一九二五年	四、五〇六	四四、一七九	二、六四〇	六〇、七六	四、五〇六	四四、一七九	二、六四〇	六〇、七六
其他	一九二五年	三、三三九	三、八一四	一、八〇三	三、六二九	三、三三九	三、八一四	一、八〇三	三、六二九
合計	一九二五年	三〇、六七〇	二五、一三〇	二九、一〇一	二二、五〇七	三〇、六七〇	二五、一三〇	二九、一〇一	二二、五〇七

(註) 本表中には戎克によつて輸移出せるものも含んでゐる。

品種別	年度	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格	噸數	價格
其他食糧品	一九二五年	四、五三三	三、三三三	三、八九〇	三、五二二	四、五三三	三、三三三	三、八九〇	三、五二二
茶	一九二五年	三、三三六	五、六一六	二、二四〇	六、六一	三、三三六	五、六一六	二、二四〇	六、六一
染料	一九二五年	二、五二二	八、九六	一、八七八	五、四四	二、五二二	八、九六	一、八七八	五、四四
石油	一九二五年	一、二一〇	一、七七	二、二六	五、六三	一、二一〇	一、七七	二、二六	五、六三
紙類	一九二五年	一、七五九	〇、三三	二、三三	六、三三	一、七五九	〇、三三	二、三三	六、三三
其他	一九二五年	二、三八四	一、六〇	一、〇八三	一、三三	二、三八四	一、六〇	一、〇八三	一、三三
合計	一九二五年	六、一九七	三、三四	四、三八八	一、一三	六、一九七	三、三四	四、三八八	一、一三

(註) 本表中には戎克貨物をも含んでゐる。

第八章 營口港の將來

營口港は將來大港灣として發展すべき資格を有するや否やを見るに遺憾ながらその可能性に乏しい。何故にと云ふに、

一、營口港は良港としての天然の條件を備へてゐることが少ない。

この理由としては先づ第一に冬期は結氷するを以つて普通十一月末より翌年四月初め迄は航行の便を失ふ（故に強ひて利用せんとすれば碎水船を要するがこれが爲めには多額の費用を要する）ことを擧げねばならない。第二には水深が一體に大でないこと特に河口に於ける門洲を有する事、（本編第三章第一節参照）、第三には埠頭護岸築造の困難（本編第五章第一節参照）を、第四には年々河岸の浸蝕さるゝこと等を擧げ得られる。

二、利用すべき沿水線少く且つ將來擴張するに困難なること。

營口港の埠頭につきては本編第五章第一節に述べた所であるが、汽船を繫留し得るは現在護岸を築造しある河岸の大部分位に限られてゐる。而かもこの繫船岸なり棧橋なりに一萬噸以上と云ふが如き大船巨舶を繫留すべき設備をなす爲めには莫大なる費用を要するに況んや現在にても水深淺き爲めに利用せずして放棄しある江岸に大船舶を繫留する護岸なり、棧橋なりを築造するは更に容易の業ではない。

三、冬期は結氷の爲めに利用困難にして、爲めに代用港を他に選ばねばならないが之に附帶して金融その他商取引に

要する機關を代用港に重補せしむる必要があること。

四、有税港なること。

有税港なることは單に關稅の徵收を餘儀なくされるばかりでなく、取扱上にも種々の不便を伴ふものである。

五、鐵道運賃の比較的高率なること。

滿鐵の鐵道運賃は會社並に國家の政策上、特に大連を保護する政策を執つてゐる爲め奥地方の輸出入貨物は大連經由を比較的有利とするのである。

以上の如く營口港は將來大港灣としての資格には缺けてゐるけれども、一方又對支那沿岸貿易港としては現在では相當有利な地の利と人の關係を得てゐると思ふ。

一、營口の輸移出貨物中鐵道にて到着したものは約三分の一に過ぎずして、大部分が遼河流域の物資で船によつて到着したものである。従つて輸入貨物も亦鐵道による奥地發送物が少い。

二、支那人は非常に慣習を尊ぶ國民である。而して營口港は曾ては滿洲に於ける唯一の貿易港としてその股盛を擡にしてゐたもので、大連、安東兩港開港後は衰微を來したと雖も、慣習を喜ぶ支那商間には依然として營口の利用が盛んである。

三、漫然舊來の隋性を墨守してゐる外に支那商間には營口獨特の過鑛銀制度（一種の金融機關）飛子（一種の賣買契約書にてこれが受授と同時に現物の受授なくとも代金の受拂を行ふものである）等の金融機關又は商慣習があること
四、營口に於ける取引は、奉天票によりて賣買を行ひ又港内運賃、勞銀等も奉天票にて支拂ふものなる故にこの間の

貨幣換算率利用の商業上妙味あること。

五、營口には十餘萬の支那人が居住してゐるが彼等の大部分は滿洲人にあらずして支那各地よりの移民又は出稼人である。従つてこれらの支那人がその故郷たる支那各地との商取引の多いのは當然である。

斯くの如く營口港は大港灣としての發展の可能性には至つて乏しいが、小港灣として戎克又は小汽船の貿易港には上記の如き事情の存する限り猶ほ有望であると云へるであらう。

けれども四洮線の開通が、營口港の輸移出入貿易に大打撃を與へた如く、今後遼河流域に鐵道網の延びるあらば遼河を上下する營口通過の輸移出入貨物は或は鐵道に奪はれないことは保し難く、一方又支那人の商業知識の向上と共に奸智にも長けて來た結果、絶對信用制度の金融又は商取引に危険を感じるに至り、過鑛銀、飛子等の制度も漸次衰微に向ひつゝあるから、對支沿岸貿易も何時迄も安泰であるとは保し難い。

かく觀じ來る時、營口港の前途には餘りに暗雲の多く漂へるを思はざるを得ない。

附 錄 營口滿鐵埠頭の不振の理由

滿鐵埠頭は營口各埠頭中第一の設備を有しながら多く利用せられないのは甚だ遺憾である。而して滿鐵埠頭の餘り利用せられない主なる理由としては左の諸項を掲げ得ると思ふ。

- 一、滿鐵が船會社の代理店(Agent)を爲し居らぬこと。
 - 二、商工業の中心地を離れてゐること。
 - 三、滿鐵埠頭は水流急激なる爲め船員側は該所の着離を危険視し居ること。
 - 四、支那人の商慣習として移出入貨物を一度自己の院内へ置くことを欲すること。
 - 五、滿鐵埠頭の諸料金の高率と融通が利きかねること。
 - 六、輸移出入貨物數量の少きこと。
- 即ち左に記載するが如きものはその主要なものである。
- 一、鐵道發着貨物の輸移出入用には滿鐵埠頭に繋船するを最も有利とする。
 - 二、滿鐵驛近傍の油房製品その他驛附近の貨物に取りては滿鐵埠頭を便利とする。
- 今左に滿鐵埠頭の不利なる點を條を逐つて略説しやう。

一 滿鐵は船會社の代理店をしてゐないこと。

これは營口滿鐵埠頭不振の第一理由である。滿鐵會社が船會社の代理店をなすことは何等不可はないと考へるが若しも不都合あれば國際運送會社をして代行せしめてもよい譯でこれは問題ではないと思ふ。けれども實際問題として果して滿鐵に代理店を依頼する船會社があるや否やは大問題である。即ち滿鐵に代理店を頼むとすれば滿鐵埠頭を使用するにあらざれば意義をなさない。而して滿鐵埠頭を使用するとすれば當然前に列記したやうな缺點に耐へねばならないから、滿鐵埠頭に繋留するを有利とする場合以外は船會社としてはそれらの危険なり、損失なりを滿鐵が負擔すれば兎も角、然らざる限り滿鐵の埠頭に繋船することを欲しないであらうことは正に當然であらねばならない。而して今迄の状態では滿鐵埠頭を利用することを有利とする場合の少なかつたことは滿鐵埠頭發着船舶の少なかつたことが最も有辯に物語つてゐる。

故にこの代理店の問題は他の條件が改善されることを先づ第一要件とする。けれども強いて滿鐵埠頭に船舶を吸収せんとすればその方法は幾多あり、且つ幾分かの賃料金の割引をしてもその方が會社に取つて有利であるかも知れないが、他の埠頭なり、倉庫なりの所有者と競争的立場に出ることは慎重に考慮し特にその所有者が日本人なる場合は相手に大打撃を與へるが如きことはなるべく避けた方がよいと考へる。而して支那側の船舶は商慣習及び貨物の種類により滿鐵埠頭に誘引するは困難であるから、本埠頭の利用を盛んならしめんには勢ひ日本船の誘引となる故益々慎重に考慮する必要がある。

けれども郵船會社船の如きは現在では多く旗昌洋行(英人經營)の埠頭に繋船してゐるが、斯の如きは出来るならば滿鐵埠頭に着けしめるやうにし度きものである。

二 滿鐵埠頭は商業地の中心を離れ居ること。

これは一朝一夕には如何とも致し方ないものである。けれども滿鐵埠頭の輸出入貨物を見るに輸出が常に多大であつて輸入が極く少い。試みに滿鐵營口埠頭の累年輸出入額を表記すると左の如くなる。

(單位米噸)

年度		輸出入	
輸出	輸入	輸出	輸入
二五、四五四	三〇、三三五	二八、七〇一	三九、八八一
一九、九七五	一九、四六九	二九、九三七	三三、三七四
一六、六八七	九六、一〇二	一六、六三〇	一〇〇、〇〇二
一四、五一九	七六、三五八		

而して營口驛の發着貨物を見るに左の通りである。

年度		發着	
發送	到着	發送	到着
三〇、五二七	六五、一〇六	三三、六四七	六三七、九二八
二七、五三四	七〇、四四九	二六、〇八四	六三二、七七五
二七、〇一三	五五、九六二	三〇、三〇〇	四〇、一七一
二六、〇四九	三三、六二九		

以上の二表を對照して見るに、滿鐵營口驛發送貨物は滿鐵營口埠頭輸入貨物の約十倍であるのに同埠頭の輸出高は同驛到着高の大體に於て半分弱に當つてゐる。

この現象は到着貨物及び輸出貨物は、その大部分が大豆、豆粕、雜穀及び石炭であることから見ても大貨物が多く且嵩高品であるから直接滿鐵埠頭から積出すを便利とするが、輸入品は綿糸布、雜貨等の比較的高級品が多く且つ小口物が多いのと、支那商人の商慣習とより一度商人の院内に引取られ更に奥向發送品は滿鐵驛に搬入されるからであつて、即ち輸出貨物用には船舶を滿鐵埠頭に繋留してもよいが、輸入貨物の爲めには船舶を他の商業地の埠頭に繋留するを便利とするが滿鐵埠頭には他に列記の如き不利、不便がある故商業地區の埠頭に自然多く繋留することとなるのである。故に他の滿鐵埠頭の不利な條件さへ除去すれば、同埠頭より輸出するに最も有利な地位にある營口驛到着の輸出貨物は當然滿鐵埠頭より輸出されるに至るべく、従つて復荷としての輸入貨物も増加するであらう。

三 滿鐵埠頭の潮流急激なる爲め船舶の著離が困難なること。

これも亦如何とも致し難いものであるが、左りとして營口滿鐵埠頭の價值を多大に減するが程ではないから他の條件さへ改善さるゝに至らば大した問題ではなくなるであらう。

四 支那商人の商慣習。

支那人の商慣習として移出入貨物を一度自己の院内に運び内容を檢する癖がある。これは又慣習であると共に在來

の取引を見るに支那人の取扱にかゝるものは、例へば移入貨物にした處が上海より營口經由奥地鐵道發送と云ふが如きは多量ではなく移入貨物の一部分であるから、一度は全貨物を引取つてその中の奥地發送の分を滿鐵驛に搬入すると云ふ風になるのである。又奥地より到着した移出貨物につきても同様である。故に本項は支那人の商慣習であると共に反面に於ては滿鐵線經由の營口通過輸出入貨物が尠いことをも亦意味してゐる。けれども慣習の改廢は一朝一夕には企及すべくもないから、本項も亦如何とも致し方ないに近い。

五 滿鐵の料金の高さこと、融通が利かぬこと。

即ち小會社なれば他社との競争の爲めには棧橋料、倉庫料、荷役賃等の割引もなし、客筋によりて料金の違へ、又場合によりては荷主の爲めに自から金融をなすこと等も出来るが、滿鐵の如きに於てはそれを行ふことは殆んど不可能である。現に滿鐵以外の埠頭なり、倉庫なりの諸料金は滿鐵のよりは若干割安となつてゐると云ふ。

けれども滿鐵埠頭の諸料金を値下げすれば、他の會社なり、個人なりも亦それら諸料金を引下げて競争的立場に出て來ることは當然であるから、營口の一般埠頭の諸掛を減じる結果にこそなれ滿鐵埠頭の繁榮策にはならないし又他の埠頭業者と競争することは慎重に考へねばならぬ。

六 輸移出入貨物數量の少いこと。

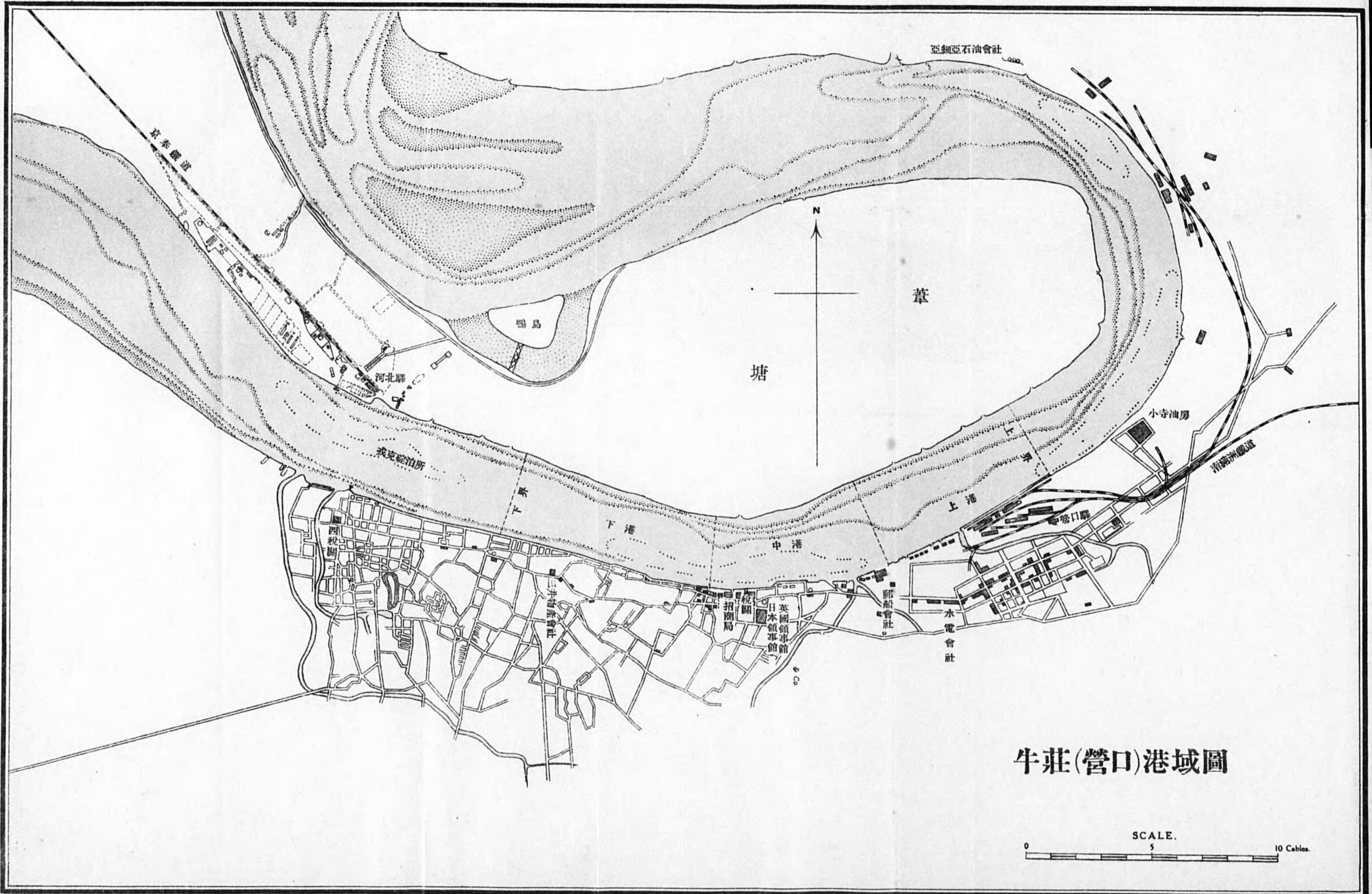
輸移出入貨物の少量なることは統計の示す處であるが、最近十數年間の營口貿易額を左に表示しやう。

年 度	輸 移 入 (海關兩)	輸 移 出 (海關兩)	計
一、九一三年	三一、五一〇、九九九	二八、四六九、一一九	五九、九八〇、一一八
一、九一四年	二七、五一八、二二三	一九、八二七、九九一	四七、三四六、二二四
一、九一五年	二七、二三四、〇一四	二四、七二九、六一九	五一、九六三、六三三
一、九一六年	二三、〇四七、一八一	一七、七九五、二〇九	四〇、八四二、三九〇
一、九一七年	二五、〇七三、八四九	一五、五〇〇、三四九	四〇、五七四、一九八
一、九一八年	二九、四三八、七〇八	一五、七一八、七〇四	四五、一五七、四一二
一、九一九年	三一、九六六、五四一	二二、三八六、〇三一	五四、三五二、五七二
一、九二〇年	四一、四九四、五三八	一八、〇三九、六一四	五九、九三四、一五二
一、九二一年	四四、八一〇、一七三	二五、〇九七、〇一二	六九、九〇七、一八五
一、九二二年	四三、二〇五、八九九	二九、三〇四、〇四五	七二、五〇九、九四四
一、九二三年	五五、三八二、七〇四	三一、二六七、八二四	八六、六五〇、五二八
一、九二四年	四三、八四八、一三三	二〇、五三七、八七四	六四、三八五、九八七
一、九二五年	六一、一九七、三一四	三一、五二二、三一三	九二、七一九、六二七

若しも貿易額多量なる場合は水陸連絡船とも稱すべき連絡客貨専門の船舶なども必要となる譯で、而して連絡貨物用には滿鐵埠頭を利用すること最も便利なる故、自然滿鐵埠頭に繋船するに到るものであるが、營口の如き輸移出入貨物の少き港にてはこの便を得ることは困難である。

以上は滿鐵埠頭の利用せられることの少き理由の概略を述べたのに過ぎないが、之を要するに一朝一夕にはその滿鐵埠頭の利用せられざる原因たる障害を除くことの至難なるもの多く、又他の埠頭と競争して勝利を占めることはさまで困難でないとしてもその影響を考慮する時は實行を躊躇せざるを得なくなるもの多く、結局特許倉庫も出來たし以前よりも幾分便利になつたことなれば郵船その他自己の埠頭なり、倉庫なりを有しない邦船に若干の特典を與へて滿鐵埠頭に吸収を圖る程度以上に出ることは困難と思はれる。

(營口港附圖第一號)



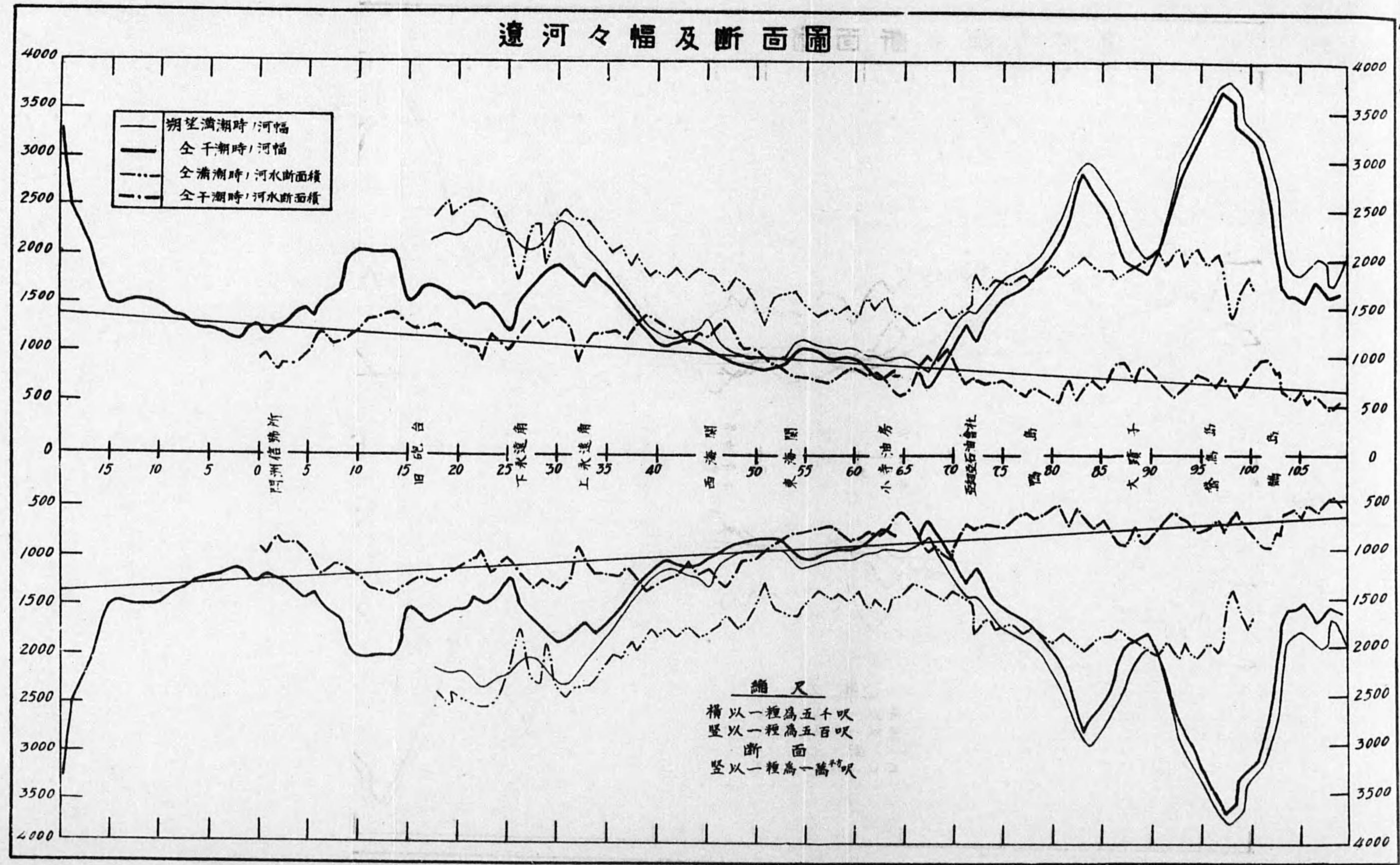
牛莊(營口)港域圖

SCALE. 0 5 10 Cables.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 50 1 2 3 4 5



遼河々幅及断面圖



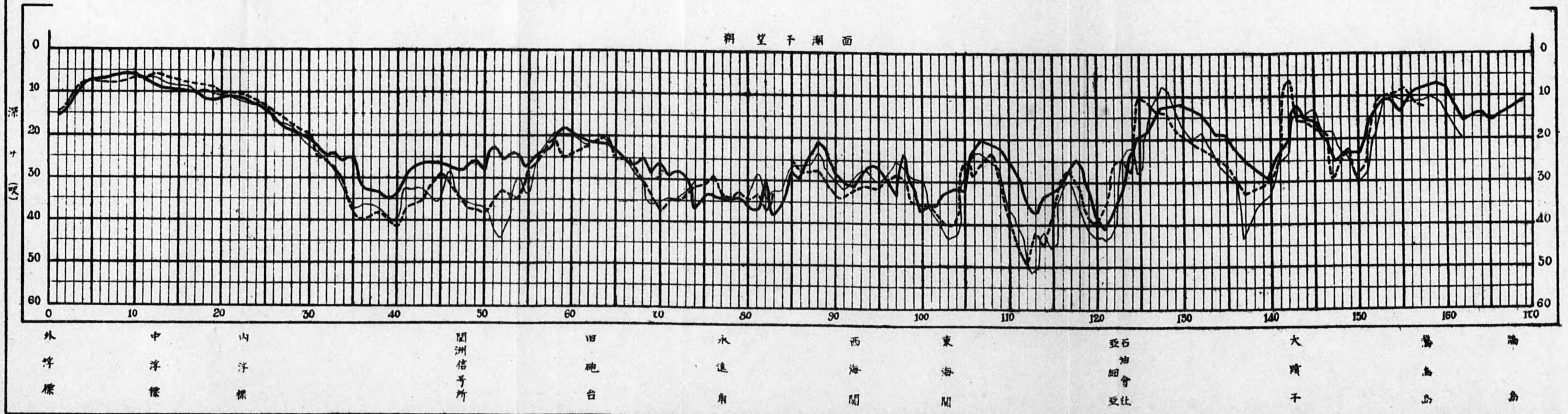
營口港附圖第二號

遼河々口水深圖表

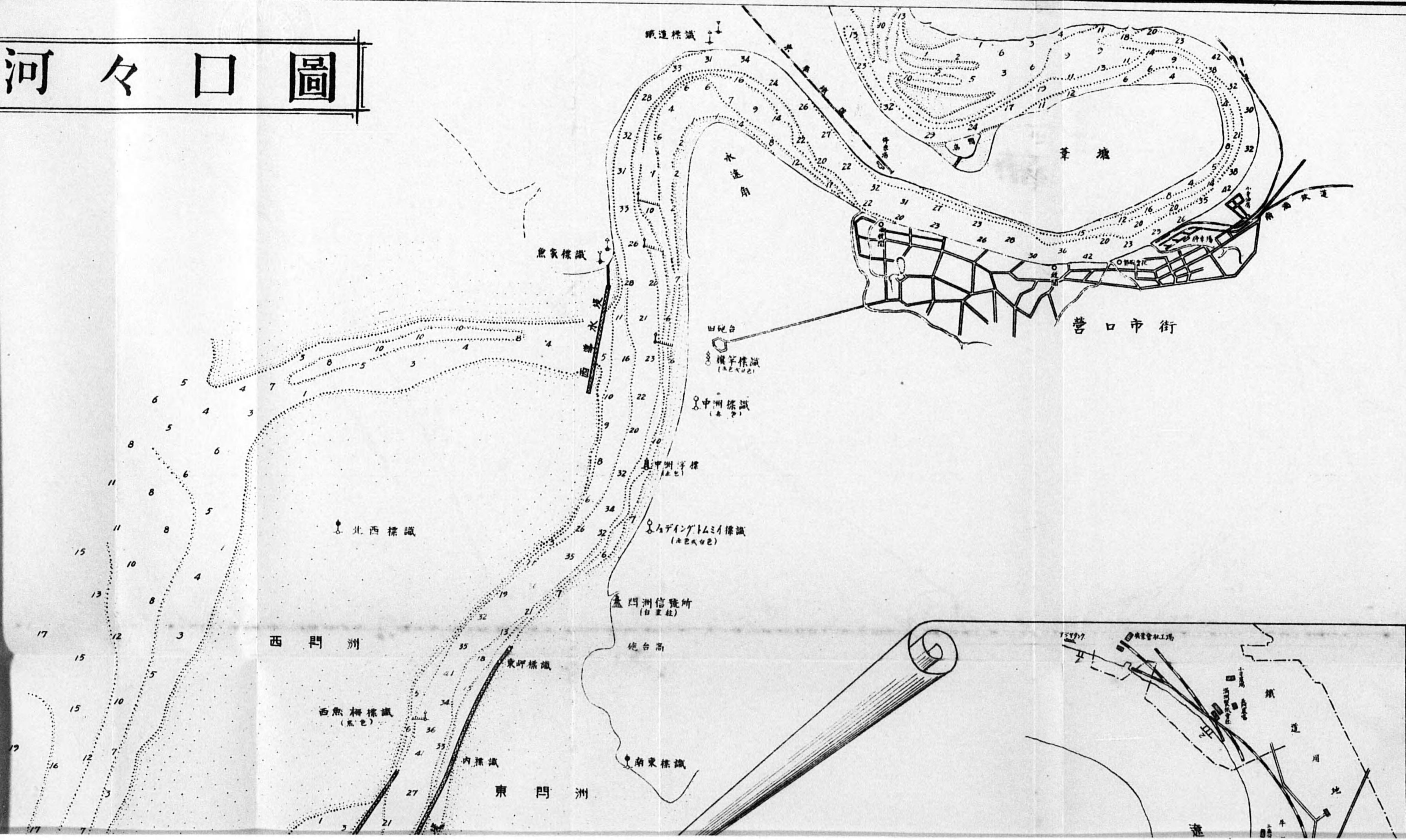
縮尺 橫以一哩處五十呎 縱以一哩處五拾

凡例	
1922	——
1921	- - - -
1920	—●—

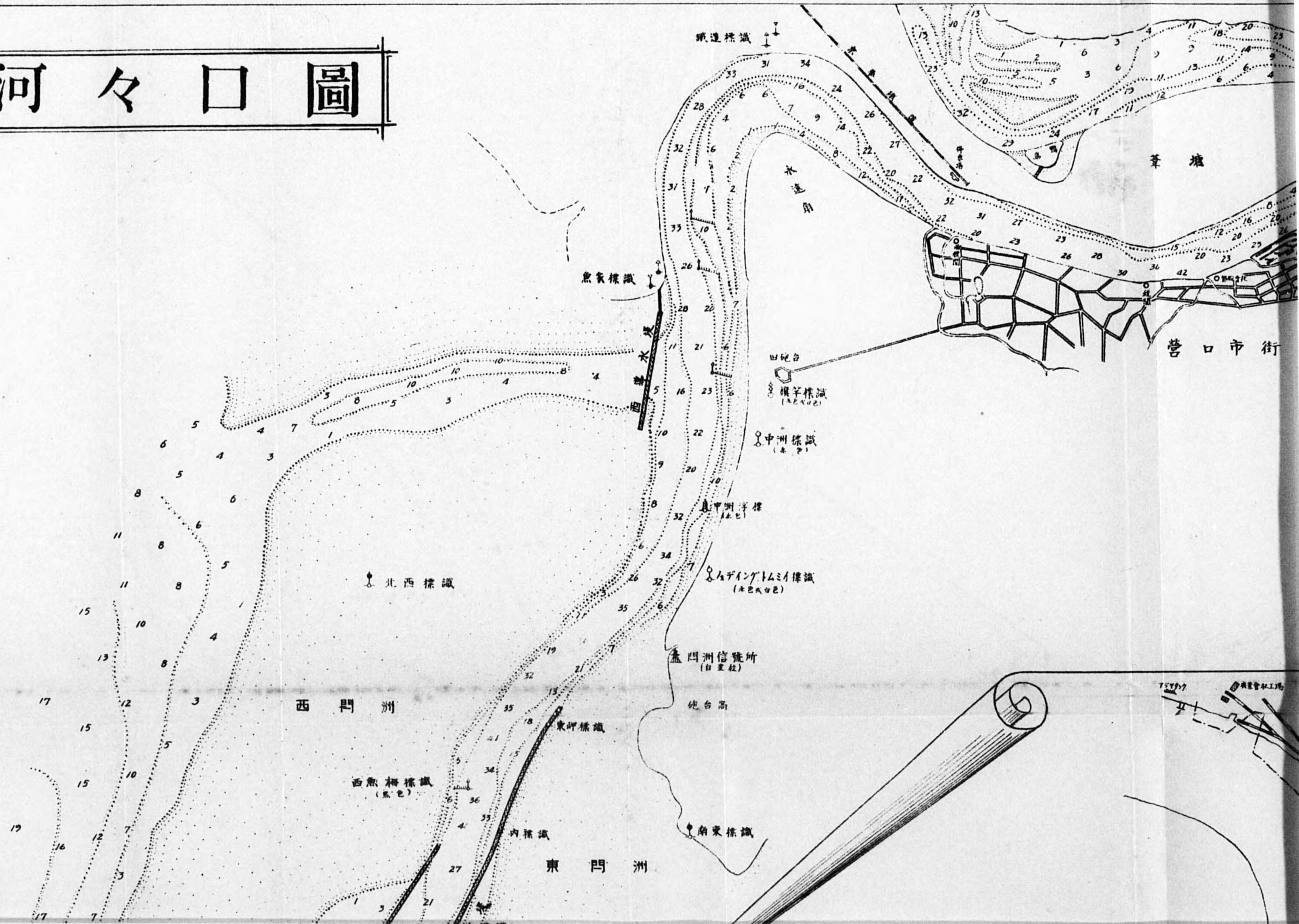
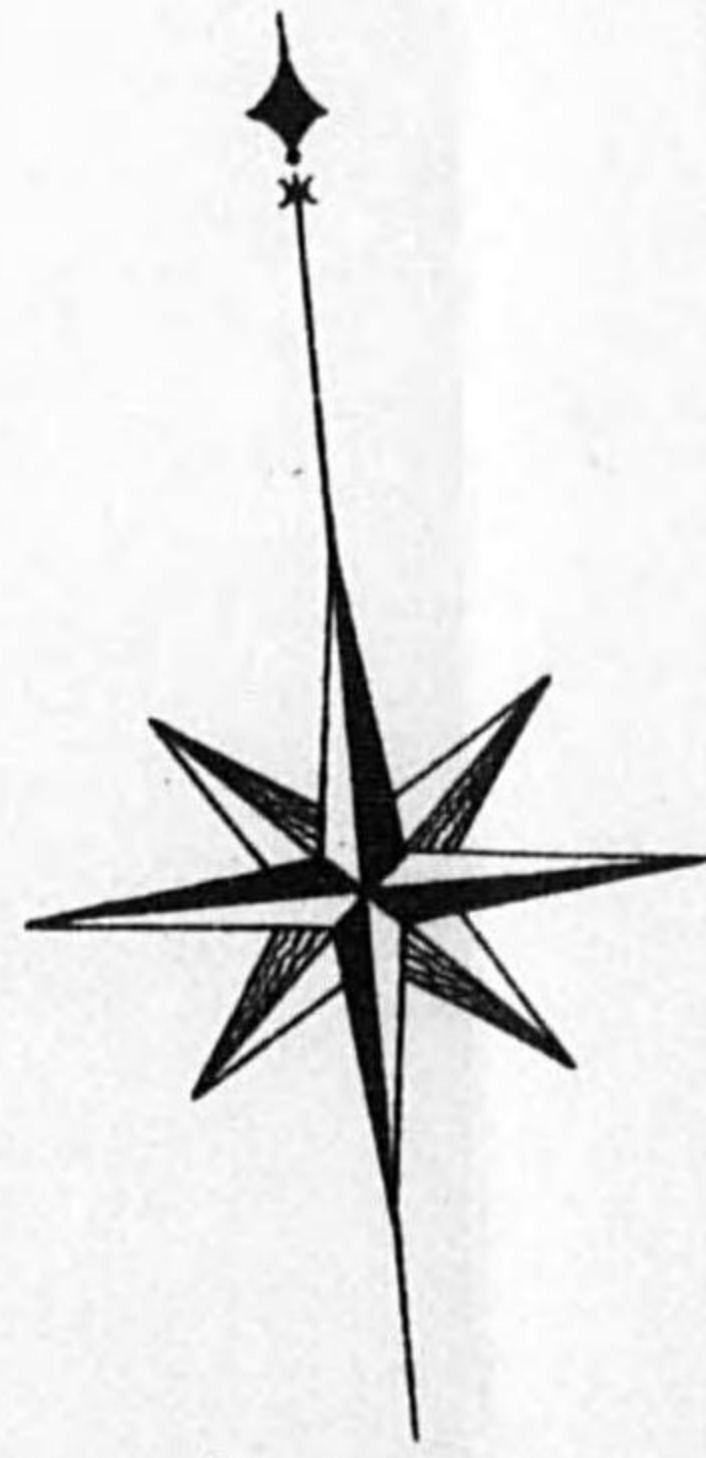
潮面于望期



河口圖



遼河河口圖





北西標識

中洲浮標 (黒色)

クデイングトミイ標識 (黒色又は白色)

西門洲信號所 (白燈柱)

砲台高

南東標識

西門洲

西魚標標識 (黒色)

東門洲

内標識

中標識

内浮標 (黒色)

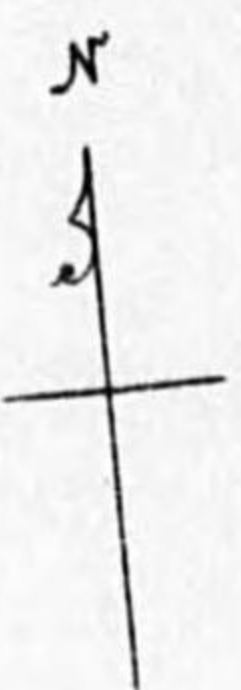
外標識

門柱浮標 (黒色)

中浮標 (黒色)

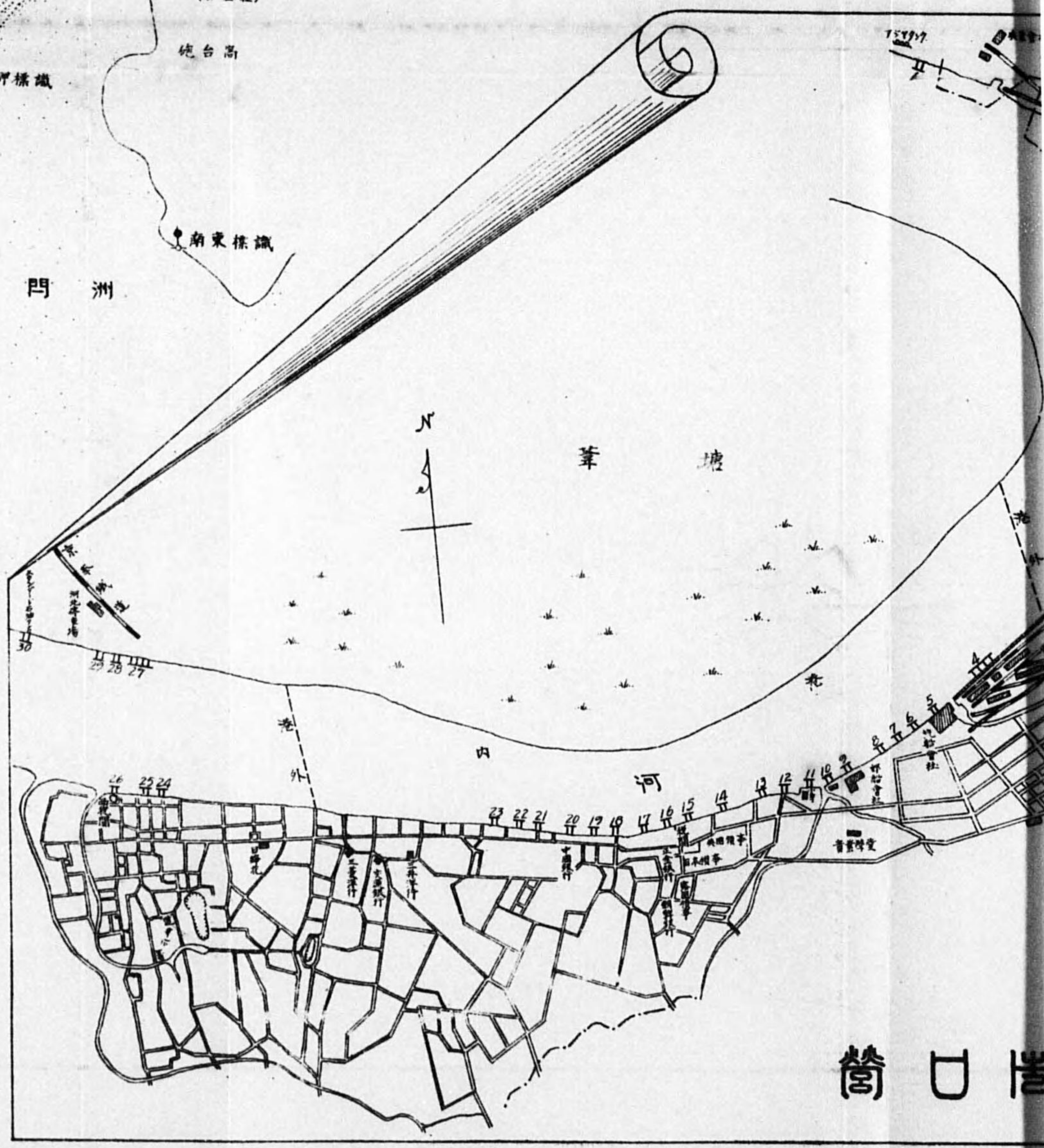
内柱浮標 (黒色)

外浮標 (黒色)



葦塘

河



筒口港



26

21

20

28

28

26

26

23

21

26

21

23

21

22

21

19

17

15

15

13

11

10

8

8

5

4

3

1

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12

15

15

17

15

10

11

8

11

6

11

16

14

13

10

10

11

7

10

12

12

10

10

23

21

13

17

22

19

16

12



第三編 安東港

第一章 沿革及び港勢

第一節 沿革

安東港は千九百三年十月八日に上海で調印された「米支通商關係擴張に關する條約」で商埠地として開放することに決定し、千九百七年三月に支那政府は安東海關布告第一號を以つて港界を定めて開放した港である。

然れども當時の佈告の安東港々界は上界は小沙河より鴨綠江を横斷する一線を以つてし下界は日本租界の西端（現時の鐵道築堤）を眞直に延長して鴨綠江を横斷する線を以つてしこの上、下界の二線内の鴨綠江上を安東港域としてゐた。然るにその後鐵橋架設せられたため航行甚だ不便となつたのに加ふるに年々水深が浅くなり汽船の航行が殆んど不可能となつたのでその後日支官憲接衝の結果、千九百十三年十月二十日の安東海關布告第九號を以つて港界の擴張を宣布した。即ち安東港はその上界は舊の通り小沙河から眞直に鴨綠江を横斷する一線を以つてしたが、下界は五道溝より鴨綠江を横斷する線を以つてしこの上、下兩界たる二線内の鴨綠江上を内港とし、内港の下界より二道浪頭の下端の斷崖より元寶山の東山脚に引いた線内を外港としたのである。（本編第五章及び附圖参照）

斯くして安東港の上、下の境界は確定したけれども、鴨綠江上に於ける日支の境界が未だ決定しないため安東港の港域も亦確定しないのみならず、前記の布告第九號によれば附圖に示す如く日本領土たる朝鮮の一部をも含む如く

解釋される語句があり、結局本布告の港域は全く對内的のものである。

斯の如く港域が未だ確定しない爲めに安東には港則が無く、一、九〇七年三月十四日の安東海關布告第一號(暫行安東港海關規則)によりて處理してゐるが、その他の事項は適宜臨機に處置してゐる。

安東には開港以前より船舟の出入が可なりあつて港として利用されてゐたが、本港の發達の徑路を調べるには當然安東市の發展の跡を顧る必要がある。

安東には以前より若干の住民があつたらしく、清國同治十三年(一、八七四年)に清廷は奉天總督劉氏をして匪賊を討伐せしめ土民をして安堵その業を勵ましめたとある。光緒二年(一、八七六年)に大東溝にあつた官署を沙河鎮(安東)に移してから官民次第に集り安東市街をなし、舟楫による沿岸商業も漸次興つて來たものであるが、光緒五年(一、八七九年)の暴風雨、同十一年(一、八八五年)及び同十四年の鴨綠江の氾濫(水嵩二丈に餘る)同十六年(一、八九〇年)の疫病大流行(死者千數百人)等に遭遇しながら、安東は猶一步々發展をつづけた。

光緒二十年(一、八九四年)日清戰爭に安東は兵戰の巷となりその翌年は疫病流行して死者無數を出し、同二十六年(一、九〇〇年)拳匪の亂があつて官民殆んど逃走して市街の残るもの數十家と云ふ慘狀を呈し、その翌年は又忠義軍亂と共に惡疫流行して死者多く、且つ同年の秋には露軍が來りて屯營し始むる等事があつた。同三十年(一、九〇四年)には日露戰爭起り日本軍が來攻したので露軍敗走し、日本軍が代つて民政を敷いた。而して一、九〇七年に安東が貿易港として開放されたことは前述の通りである。その後一、九一〇年及び一、九二二年に各々洪水あり鴨綠江氾濫して多少の損害を被つた。

要するに安東は前述の如く十年の間に一步一步と發展して來た所であるが、貿易も亦同じ歩調を以つて進んで今日に及んで居る。

貿易はかくして可なり行はれたのに反し、埠頭の設備は至つて不完全極まるもので大正元年頃より起工した現在の滿鐵及び總商會の埠頭築造以前には大丸太を一定の間隔を置いて打ち込み板を張りて土留とした極く簡單なる護岸に過ぎず、腐朽するも容易に改築せず、支那町江岸の埠頭は特に甚だしかつたものである。

第二節 港 勢

安東港は鴨綠江口より少しく上流の同江の北岸支那領土にある港で、その安東市街附近に於ける位置は北緯四十度六分五十二秒、東經百二十四度四十秒に當つてゐる。

安東港の港域は前節に於て略説した處であるが、こゝには安東以下河口迄の港勢につきてその大要を述べん。

安東は鴨綠江口より約七邦里上流にありて同地に於ける河幅は約千米に達し、それより下流五道溝にては約千五百米に及んでゐる。五道溝以下の河幅は頗る大であるが河中に嶋嶼又は葦塘あり、航路は朝鮮側と支那側との二道に分れてゐる箇所が多い。何床は或る程度まで砂土にして下流に至るに従ひて次第に泥土となり、其深さ數十尺に及んでゐる。河岸の朝鮮側は何れも土砂よりなり、支那側も三道浪頭の下流に岩石の突出してゐる外は朝鮮側と同じく砂土で特に支那側にては二道溝、朝鮮側にては三橋川以下の下流の兩岸は江岸と稱すべきものなく葦蘆の群生せる淺洲が自然にこれを形成してゐるものが多い。

水深は安東鐵橋下の深き箇所にて干潮時平均十二呎にして、満潮時平均約二十呎、即ち潮汐干満の差は平均七、八呎であるが、水量の多き時は干潮時二十一呎、満潮時三十八呎の水深を有することすらある。これより下流五道溝の前面は干潮時には支那側に於て二、三呎、朝鮮側に於て五、六呎に過ぎず、安東下流に於ける航行の最難所である。五道溝前面の浅瀬を過ぐれば更に一箇所の難所があるが、それより下流は水深次第に増加し三道浪頭に至れば最干潮時と雖も十呎内外の水深を有する。三道浪頭以下薪島邊迄は水深に大差なく薪島以下は干潮時二十呎内外の水深を有してゐる。けれども鴨綠江は年々水深及び河道の變遷甚だしく殊に洪水後は全く一變することすら稀ではない。

而して江岸に於ける水深は第三章第一節に述べるから茲には略する。

潮汐干満の差は風向によりて幾分増減するが、安東附近にては小潮にて七、八呎、大潮十呎内外にして三道浪頭附近に於ては小潮にて十二、三呎、大潮にて十三呎乃至十五呎にして、薪島附近に於ては小潮時十五、六呎、大潮時十八、九呎乃至二十二、三呎である。

流水の速度は上流程速く、下流に至るに従つて漸次緩となるが安東附近に於ては一時間最急時一萬六千呎にして最緩時は殆んど滯流し、平均速度約六千呎である。

結氷期は累年平均十一月二十七日にして凝氷層は最厚三尺五寸位であるが、船舶の終航は普通十一月初旬又は十月下旬である。

解氷期は累年の平均三月十八日であるが、その後も流水の漂ふありて實際に船舶の航行し得るに至るは四月下旬乃至五月初旬である。而して流水はその大なるものは長さ二百間、幅百間に及ぶものもある。

第二章 航路及び航路標識

第一節 航路

安東は鴨綠江に臨む河港なるを以つてこれが航路は海洋及び河川の二となる。以下項を分ちて説明する。

第一項 海洋航路

安東港を中心とせる海洋航路は日本、朝鮮及支那を大部分としその他はないと云つて殆んど不可ない状態である。今安東より日本、支那及び朝鮮各港への距離を見るに左の通りである。

日本各港へ	距離
伊萬里	五八三海里
門司	六三五海里
大阪	八八七海里
名古屋	一、〇七一海里
敦賀	九一三海里
函館	一、二七一海里
長崎	六〇二海里
神戸	八八〇海里
四日市	一、〇六三海里
横濱	一、二〇九海里
小樽	一、四一三海里

朝鮮各港へ

鎮南浦 一四〇海里 仁川 二七九海里

木浦 三五八海里 釜山 五六〇海里

羅山 五六四海里 元山 八六四海里

支那各港へ

大孤山 七三海里 大連 一五七海里

營口 三三四海里 芝罘 一九三海里

龍口 二〇六海里 天津 三九三海里

青島 三四一海里 上海 六五〇海里

香港 一、三二六海里

而して各航路につきて本年度の状態を述べれば大體左の如くである。

支那航路。

イ、大連汽船 定期船は安東、大連、天津間を航行し、配船は西京丸(一、〇三七噸)でその他臨時に配船するもの

二、三隻ありて、之は仁川、鎮南浦等、朝鮮沿岸にも寄航することが多い。

ロ、怡隆洋行 安東、營口、天津、芝罘、上海を廻航するものであるが、貨物の有無により寄航地を変更すること

もある。航路は不定期なるも配船は四隻である。安東江岸、大孤山間に隔日に發着する定期航路(小蒸汽)がある

ハ、政記公司 安東、大連、營口、芝罘、龍口等を廻航し、貨物の有無により寄港地の變更を見ることがある。

配船は常時二、三隻あるも定期ではない。

ニ、太古洋行 殆んど上海、安東間の直航であるが歸航には渤海灣沿岸に寄航することもある。配船二隻にして殆

んど定期である。

ホ、阿波共同汽船 航路は渤海沿岸の各港を廻り安東に入港することは稀である。

この外にも個人又は商會の汽船にして隨時入港するものもある。

主要貨物は輸移入品は綿糸布、砂糖、石油、鹽、雜貨、等にして輸移出品は木材、柞蠶糸布、穀類である。

日本航路。

本航路の絶對勢力を占むるは大坂商船にして、その他は擧げるに足りない。商船の本航路は大坂を起點とし横濱、

大阪、神戸、門司、釜山、木浦、群山、仁川、鎮南浦、安東と廻航するものであるが、積荷の關係にて寄航地を変更

又は省略することも多い。航路は定期にして配船數は二千噸内外の汽船四隻である。

輸出入貨物の主なるものは輸入品にありては綿糸布、雜貨、食料品等にして、輸出品は木材、柞蠶糸布、豆粕、大

豆等である。

朝鮮航路。

本航路も亦朝鮮郵船會社の殆んど獨占する處にして、航路は主として黄海の朝鮮沿岸及び安東間を廻航し、大阪へも

延長することがある。配船は二千噸内外の汽船、五、六隻あるも安東に於ける餘積は一、二、三百噸に過ぎないと云ふ。

輸出入貨物の中主なるものは輸入品にありては織物、砂糖、海産物、米等にして、輸出品は木材、豆粕、大豆、雜穀等である。

以上は汽船貿易航路につきて述べたものであるが我克航路も可なり多く、南北支那沿岸、朝鮮沿岸に往復するものである。我克貿易につきては近來その據るべき統計なく正確なることは不明であるが、その貿易額より見て汽船の約十分の二位と見るべく、遠く寧波、温州地方に到るものすらある。

第二項 河川航路

鴨綠江の船舶の航行可能區域は河口より十三道溝迄約三七〇浬の間にして、筏は更に上流より流下し來るものである。

鴨綠江の水運區域は大體水源域、上流域、中流域、下流域、江口域の五に區別して見ることが出来る。

イ、水源域。
本區間は白頭山より二十四道溝に至る約二十邦里であるが水勢、水量、共に論ずるに足らず、僅に二十四道溝の上流七邦里の箇所より木材の管流をなし得るのみである。

ロ、上流域。
二十四道溝より帽兒山に至る區間にして、上流の惠山鎮、新芝坡鎮(朝鮮側)を經過すれば水勢漸く緩となり、朝鮮側よりは普臺江、五溪水、長津江等の諸流を合し、支那側よりも多數の細流を含み始めて川の形狀を呈する。然れと

も朝鮮側の新芝坡鎮、支那側に於ては十三道溝、以上は平水の場合は勿論水量大ならず、且山間の流域に屬するを以て灣曲多く淺瀬暗礁も亦多く舟行の便は無い。而して其の淺瀬たるや多くは短距離にして、河底小石なるを以て流筏に際しては大なる危険なき箇所多きも此の間門坎子哨と稱する鴨綠江中第一の難灘ありて、河幅は約百乃至五百五十米突にして屈曲部に於て最も狭き部分は五十米突位の箇所すらある。十三道溝以下帽兒山即ち對岸の中江鎮に至る間は尙山谷間に屬し、河幅亦大差なしと雖も灣曲の半径漸次大となり、流勢亦緩にして淺瀬少く十石乃至十五石積の小形我克の通行は出来る。此の間に於ては五箇所の難所あるも大なる危険を見ず、殊に増水の場合に於ては舟筏の航行容易なりとのことである。

ハ、中流域。

此の區間は帽兒山より下流渾江口に至るものにして、帽兒山より下流約二邦里の間は河幅約二百米突にして淺瀬難所なく、流勢頗る良好である。之より下流白馬浪に至る約十邦里間は河幅狭く隨つて水深稍々大にして流勢も亦比較的良好にして只二箇所の難所あるに過ぎない。白馬浪は帽兒山の下流十二邦里の地點にあり、江流屈曲して激流をなす、水泡は岩又は暗礁に碎け舟筏の流下に際しては減水増水を問はず最も危険なる所にして人命を損ひ舟筏を破損すること珍しからずと云ふ。之より下流は河幅漸次廣大となり、屈曲少しと雖も難所交々至り惡流の區域たる觀がある然れども本區域は概して地形次第に低下し、勾配も亦漸く減じ水勢緩く水量増し流筏能力の如きは前區に比し約二倍すと稱せられ、三十石積支那艚子船又は約三十五石積高瀬舟の航行容易にして、増水期には百二十石積我克は外察口迄廻行することが出来る。

第三章 客貨積卸用海陸の設備

第一節 繫船岸水深及び錨地

安東港の繫船岸は之を日本側及び支那側に大別して見ることが出来る、日本側は日本附屬地の江岸にあつて全部南滿洲鐵道會社の築造せるものである。本江岸の護岸は種々の構造を有するがこれを大別して石造九〇六米七〇、木造一、二六二米三〇の合計二、〇六九米である。

日本(即ち滿鐵)の江岸に接続して支那海關の所有する護岸がある、本護岸の延長は約五百米に達するけれども最も船の發着の頻繁(頻繁とは海關埠頭中での謂にして他の埠頭と比較してではない)なる處を始めとして殆んど木造の腐朽甚だしい護岸で又舢の繫船岸として利用してゐる箇所の延長は極く少い。本護岸は近く改築に着手すると云ふことである。

海關の護岸に續いて怡隆、太古兩洋行の護岸がある。延長は何れも約十八米で腐朽甚だしい木造護岸である。

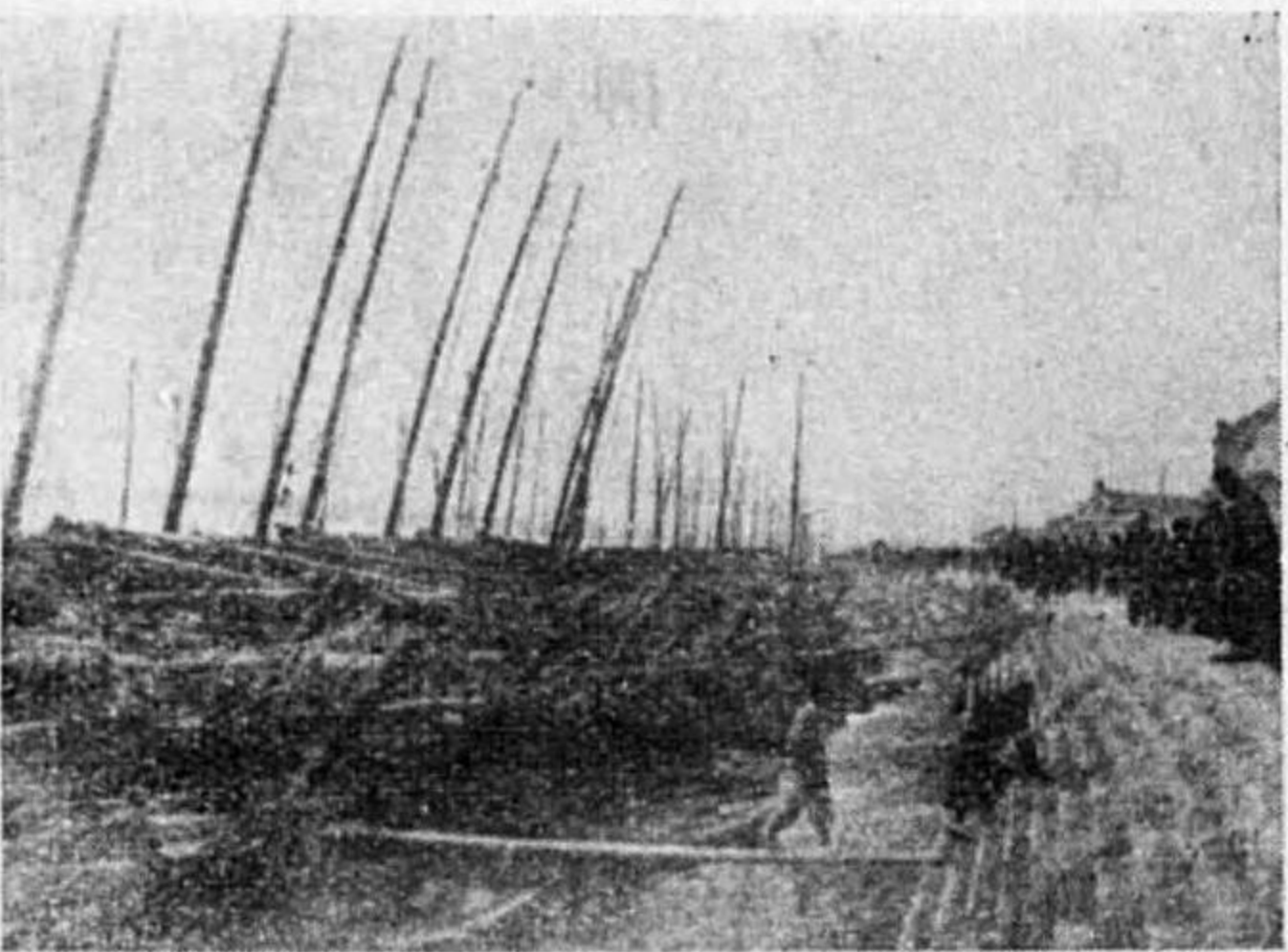
この上流江岸には總商會が築造した總延長約四百五十一米の石造護岸がある、本總商會築造の埠頭岸壁の擁壁は左掲の寫眞に示す如く階段狀に花崗岩の切石を練積しその裏込としては土砂を填充してゐる。用材の花崗岩の切石は上方で幅三尺厚さ約一尺長さ約四尺で、下方のは厚さ及び長さは上方のと殆んど相違なきも幅は特に六尺にも及んでゐる本護岸は高さ約二十尺にして幅約三十一尺である。

安東港の港岸線は甚だ長く、従つて水深にも多少の相違はあるが何れも干潮時は護岸の脚部より數メートル間の河床は水上に顯れ、而して岸壁より約二十米の距離に於ては滿潮時は十四、五呎干潮時は六、七呎の水深を保つてゐる。而してこれらの水深は時々變化を來し且年々淺くなる傾向がある。

故に安東江岸に繋ぎ得る船は舢又はそれ以下の小船に限られ、しかもこれとても滿潮時に著離し得るに過ぎない。又安東市街前面の河心に於て汽船は入港せしめ得るが五道溝沖の淺瀬を通過することは大潮の滿潮時では五、六百噸のにあらざる限り困難である。

安東港の水深は上記の如くで汽船の入港困難であるから汽船は三道浪頭、薪島、大東溝、多獅島の各錨地に碇泊して客貨を舢荷役によりて積卸してゐる。

三道浪頭錨地は安東より約三海里下流の現在では日本領朝鮮の管轄となつてゐる柳草島と支那本土との間に略弧形をなした長さ約三千呎の錨地である。

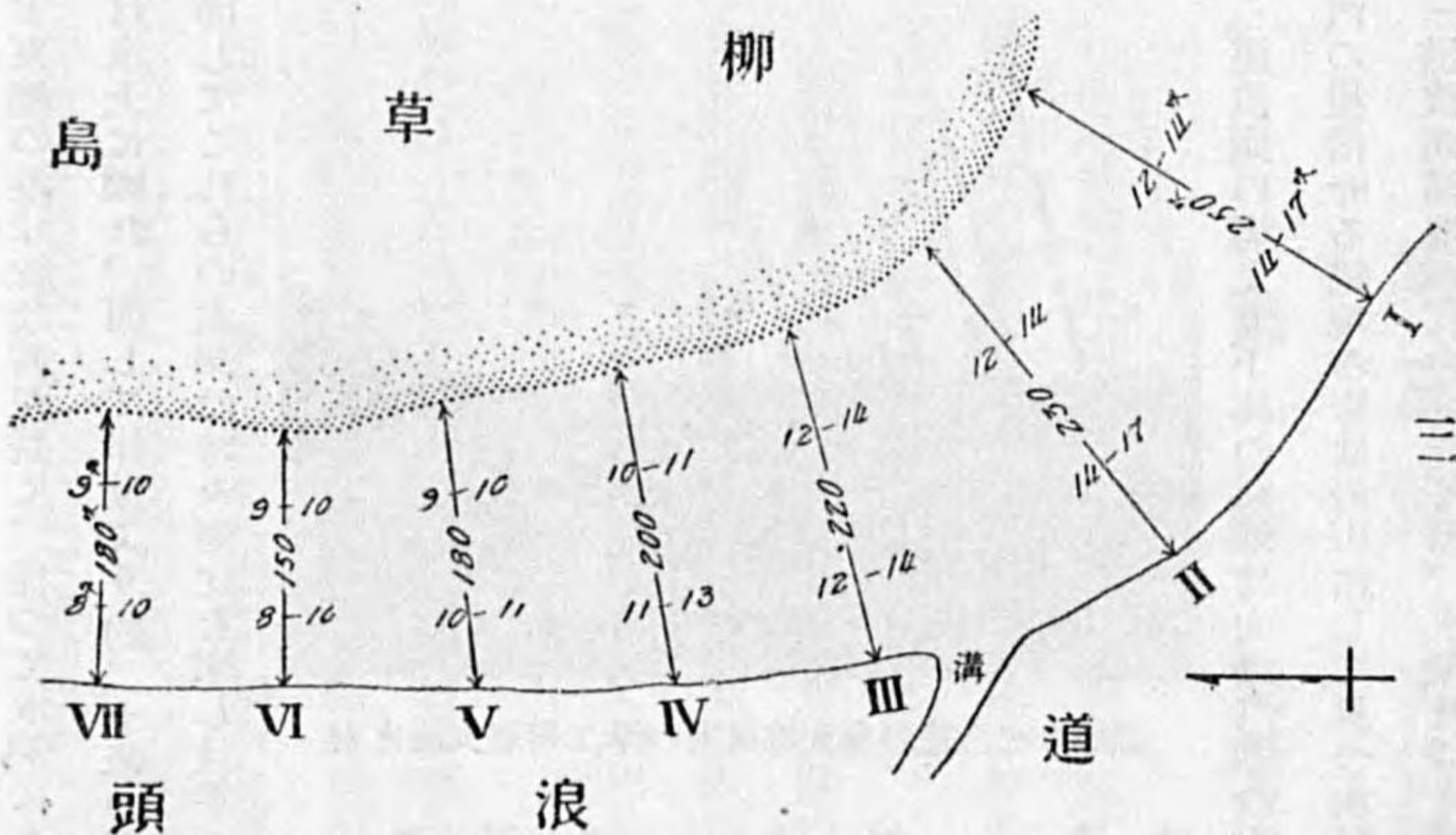


安東港支那埠頭の江岸の安東總商會の築造せる埠頭

三道浪頭の溝より下流の錨地は大連汽船の租借にかゝり、それより上流は政記公司の租借する處である。

大汽の租借せる錨地の岸は岩山にして且つ水勢の激する場所であるから特に深くなつてゐる。

三道浪頭錨地の航行可能河幅、水深及び略圖を記すれば左の如くなる。



三道浪頭の水深の干満の差は第一章第二節に述べた如く大潮の際は十三呎乃至十五呎小潮の場合は十二、三呎である。故に小潮の場合にても満潮時になれば千數百噸の船舶を入港せしめ得るものである。河口より本錨地迄のさし潮には約四時間を要する故船舶は上げ潮に際して入港し來り同じ潮にて出港するものである。而して本錨地に同時に碇泊し得る汽船の數は六、七隻である。

三道浪頭は純粹の錨地にして埠頭設備は何等ない。木材積取船は殆んど全部本錨地に入港する。

薪島錨地は安東より約二十二海里下流薪島の北方にある。本錨地も滯筋の變化に従ひその面積、水深等を異にするけれども水深は干潮面以下二十數呎にして四、五千噸級の船舶を十數隻を同時に投錨せしめ得るし一方又激烈なる北風のない限り解荷役には何等の困難も來さない良錨地である。

大東溝錨地は安東の下流約二十五海里大東溝に至る溝の入口の前面一帯を指し面積廣く水深も干潮面以下二十數呎もあるが南風強き際は解荷役は困難である。

多獅島錨地は安東より下流約二十六海里で大多沙島前面約一海里の錨地である。面積の廣大なること水深の大なること前記諸錨地中第一位にあるけれども何風と雖も強き時は解荷役に困難を來す缺點があり、且つ本錨地は朝鮮稅關の管轄にある故安東輸移出入貨物の通關手續に二度の手續をしなければならぬ。

第二節 荷役及び其の他の設備

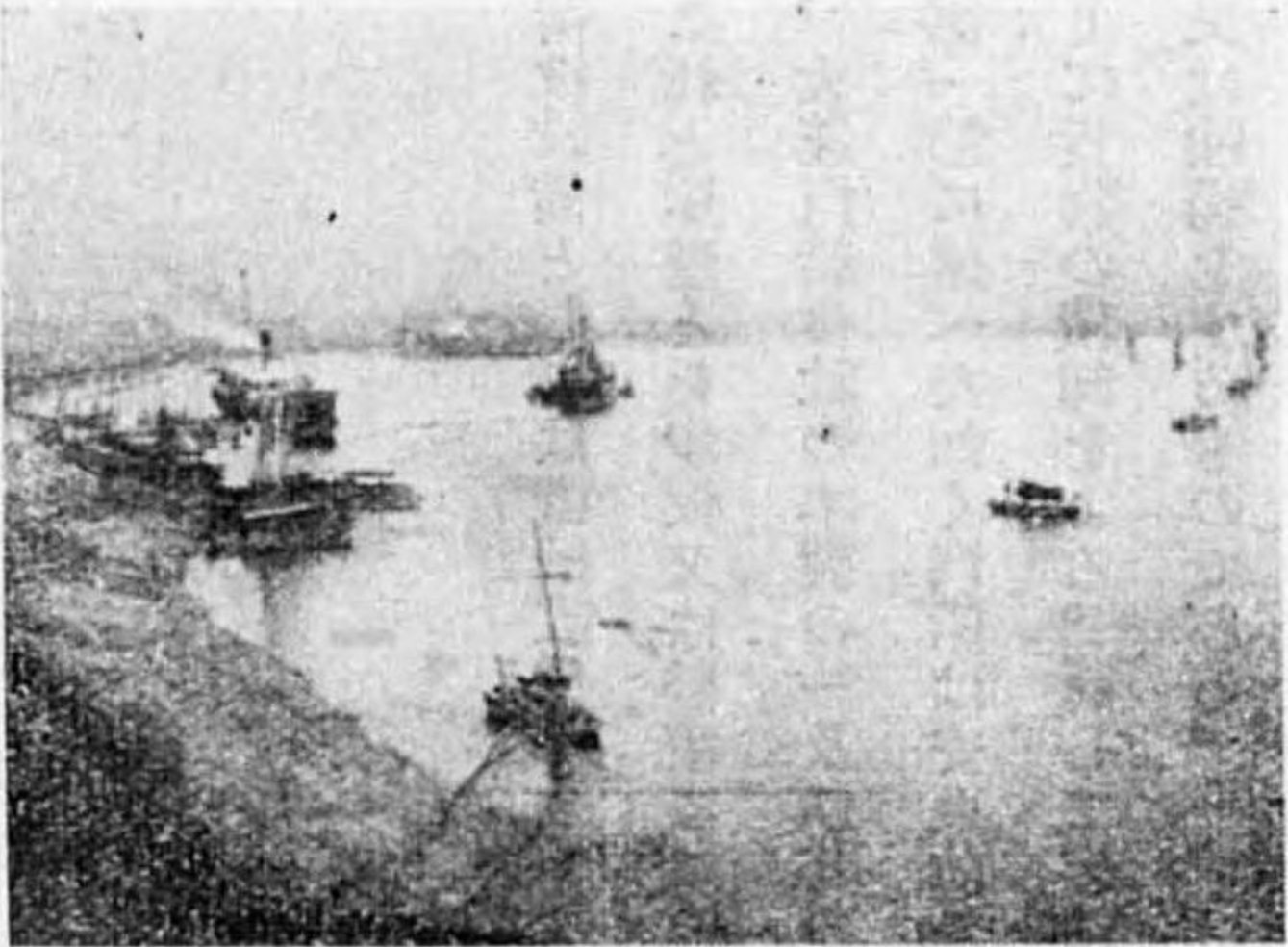
第一項 荷役設備及荷役方法並に荷役能力

荷役設備としては機械設備は全くなく荷役道具も至つて單純なるもののみである。岸壁に近く浮棧橋(London)を浮べこれと岸壁とを歩板又は橋板にて連絡してゐるものもある。ポンツウンは滿鐵所有のもの鐵製一、木製一の合計二と、大連汽船會社の木製の一及び其の他に小さいものが一二あるのみである。

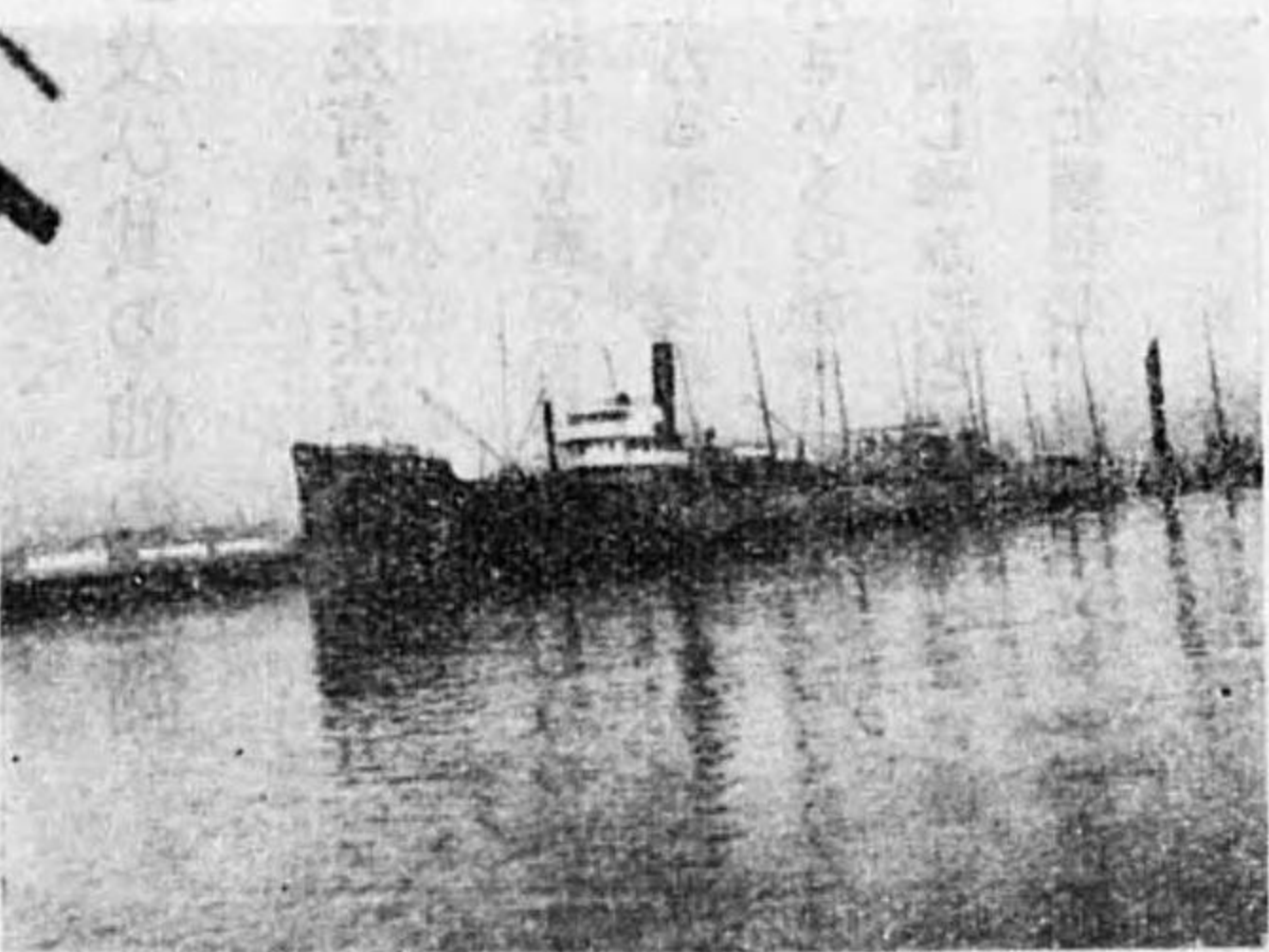
第一節に述べた如く汽船は安東前の面迄進航し來ること困難なれば三道浪頭又は河口の諸錨地に碇泊し解の中介によりて貨物の積卸をよる。而して解は直接江岸に繫留し、或はポンツウン經由にて何れも歩み板にて岸壁と連絡して積込又は陸揚をするものである。

岸壁より解への積込方法は豆粕のみは滑板の上を滑らして解積するがその他の貨物は悉く苦力の擔ぎ込みである、錨地に於て解より本船に積込む場合には多くは解内にて舂に入れ本船のウインチに捲きて本船々艀に積み込むものであるが大型貨物にして荷造が鈎を引掛けるに適當なるものは包装の儘鈎を引つ掛けて捲き揚げ、又同じく大型貨物に

して綱を捲くに便利なるものは綱をかけ鉤にて引つ掛けてウインチにて捲き揚げるもので又船艙を開いて擔ぎ込むものもある。木材の本船積込方法は流下せる筏を本船船側に浮べこれを解きて鉤にかけて同じくウインチにて捲き上げるものにして舢にて本船側に運べる木材の積込方も亦同じく製材品は舢にて本船の側に運搬し前記の一般大貨物と同様の方法にて本船に積込むものである。



(三 道 浜 頭 錨 地 全 景)



(三 道 浜 頭 於 是 汽 船 荷 役 状 態)

埠頭のは國際運輸會社の配給する處で支那側の埠頭では怡隆、太古、政記等の大商店又は大會社では自己專屬の苦力頭及び苦力數十名を常備して居り而して自己の船舶の出入港等多數の苦力を要する場合には臨時に苦力頭をして招雇せしめてゐる。

焚料炭の積込みの場合は其だ少いがこの積込は三、四十斤入りの小さい籠にて手送りて本船に積むものである。本船より舢取りして陸上げする貨物の荷役方法も亦船積の方法と同様である。

荷役の勞務に當る苦力は滿鐵

荷役能力は即ちこれらの苦力の作業能力であるがこれらの苦力の作業力を詳細に調べたるものなく正確なることは不明なるもその大體は袋物(穀類等)の倉庫より舢への積込は一人一時間にて約二十袋にして豆粕の舢への滑積は二十人一時間にて約一千枚位であると云ふ。

第二項 荷役用水運小運搬機關

安東港の荷役用水運小運搬機關即ち安東の江岸と汽船との間を連絡して客貨の運送に従事する機關は舢及び來多船のみである、舢はこれを大別して日本舢及び支那舢とする。

日本舢は鴨綠江舢船業組合に加入し居り支那舢は同じく漕子會と稱する支那側の舢業組合に加入してゐる、而して第四章第三節に述べる舢質はこれら各組合に於て規定するものである。

税關に登録せる舢船(Cargo-boat なる故ライターも含む)の數は支那人所有(支那舢)が一六七隻日本人所有(日本舢)が七十一隻にして英國人所有が五隻ライターとなつてゐるが中には現在使用しないものもあつて現在使用の日本舢數は五十五隻である。

舢の積載量は左の通りである。

支那舢	平均一隻積載量	約三十噸
日本舢	”	約七十噸(最少約五〇噸、最大約一一〇噸)
ライター	”	約百八十噸

船の乗組員としては日本船は船長日本人一名に船方(朝鮮人が多い)三名であつて支那船の方は船の大小によりて異なるが四、五人乃至十一、二人である。

安東警察廳費用として支那船より徴収する税金(船捐)は月額小洋銀一元で、日本船に對しては四箇月毎に一噸當り四角である。總じて支那船の帆柱は必要に應じて傾く故に鐵橋下を通過するに便利であるが日本船のは直立した儘にて傾かないから鐵橋下をくゞつて通過することが出来ない缺點がある。よつて日本船は大抵鐵橋下の滿鐵埠頭倉庫前に繫留し支那船は支那街江岸迄自由に往來するのである。

又鐵橋の開橋中に帆柱を立て、通過するは甚だ危険で帆柱を折截することは能く見る處である。

第三節 倉庫

安東港には埠頭倉庫としては少く、且つ一般の貨物保管用としては滿鐵のあるのみにして、その他には大連汽船、怡隆洋行、太古洋行、政記会社が各々自己の取扱貨物を保管する倉庫を所有してゐるに過ぎない。

左に安東港の倉庫を所有者別に表記しやう。

所有者名	棟數	所在地	構	造	面	積	摘	要
南滿鐵道	三	日本附屬地	木骨トタン	張	四、二〇〇	平方米		驛の倉庫を含まない
大連汽船	四	同	木煉瓦	造	三	一五坪		
太古洋行	二	支那街江岸	木骨トタン	張		約四六坪		一棟は借家

怡隆洋行	四	同	赤煉瓦	造	三	約四畝		一畝二五〇弓
政記公司	二	同	片側黒煉瓦 及至根トタン	張	一	約四畝		一畝五五尺平方

なほ海關所有の上屋は先年の洪水にて流失したが一般の貨物を取扱ふものであつた。本上屋は近く再築すると云ふことである。

第四節 鐵道及び荷線用車

安東江岸の鐵道は滿鐵會社線が本線二千八百米側線が三千六百米であるがこの外に大連汽船、鴨綠江製材、鴨綠江採木公司、鴨綠江製紙等の各會社にも専用引込線があつてこれらを合すれば十數軒に達する。これらの鐵道線路は何れも日本商埠地内にありて商埠地外の支那街には一本の線路もない。

荷線用車として用ひるものに大車及小車の二種があり又稀には手曳荷車を使用することもある。大車はその形體大凡左の如くである。

長さ 一丈一、二尺 幅 二尺五、六寸 車輪の徑 二尺五、六寸

積載量は牽牛馬の數によりて異り、通常七頭率は三噸半、六頭率は三噸、五頭率は二噸半以下之に準じる程度であるが、二、三頭率が最も多い。牛馬の牽引別による車體構造の差違は全くなく且つ牛牽の車は甚だ少い。安東に於ける大車の車輛數は時によりて増減あるが五百臺前後である。

小車は一輪車で推車とも云ひ車體の中央に一輪の車輪があつてその兩側に荷物を積載し普通は一人にて牽き特に多量の載貨ある時は前牽を附して二人にて牽くものである。而してその形態は左の如くである。

長さ 四尺二、三寸 幅 前部 一尺二、三寸 後部 (把手の部位) 二尺八、九尺

車輪の直徑 二尺四、五寸

小車の最大積載量は約五百斤であつて車軸及車輪等總て木造である、小車の數も亦時期によりて増減はあるが約二百臺である。

荷車はその數約百五十臺で積載量は半噸内外である。

第四章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸賃料金

これらの諸賃料金は多種であるが、その中海關の課税の如き支那各港統一のものは營口港の該項(第二編第六章第六節第二項參照)に述べたと同率であるから省き、その他の安東港獨特のものの中の重要なもののみを左に擧げることとする。

第一節 繫船料

滿鐵埠頭の繫船料金は繫船料としては徴收せずして、發着手数料及び轉繫手数料として徴收すること及びその料金は既説の營口港のと殆んど同様であるが、只埠頭發着手数料中の千噸以上の船舶に對して營口では千噸又はその未滿を増す毎に十五圓増であるが、安東では同じく八圓増で即ち營口よりも七圓方安くなるの相違があるだけである。けれども前章に述べた如く、千噸以上の汽船は勿論如何なる汽船と雖も安東滿鐵埠頭に着埠することは殆んど不可能であるから、本埠頭にて發着及び轉繫手数料を徴收するは外海より發着する帆船又は舢に限られてゐると見ること大した誤りではない。

然れどもかゝる外海より着埠する帆船は大抵支那街の埠頭に至るものである。

支那街埠頭の繫船手数料は左の通りである。

1 海關埠頭

本埠頭に發着する舢舨又は帆船は一着發毎に現小洋五角の上屋使用料を徴收せられる。本上屋使用料の徴せられるは税關が江岸に有せし上屋の建築及び維持の爲めであつたが、同上屋が先年の洪水にて流失せるも近く再築すべきものなる故、現時も相變らず引繼ぎ徴收してゐる。

2 怡隆及太古洋行埠頭

自己の貨物の陸揚げ、積込み用のみに使用するものなれば繋船料の問題は起らない。

3 總商會築造埠頭

(イ) 舢舨、本埠頭經由にて貨物を舢舨より陸揚げ又は舢舨積をなす場合には埠頭税として一回發着毎に現小洋一角を徴收される。本税は取扱店より年三回に徴收するものである。

(ロ) 外海より本埠頭に着發する帆船又は舢舨に對する埠頭税は左の通りである。

積載量百石以内のもの	埠頭税	現小洋 一元
同 百石乃至二百石のもの	同	同 二元
同 二百石乃至三百石のもの	同	同 三元
同 三百石乃至四百石のもの	同	同 四元
同 四百石以上のもの	同	同 五元

(註) 參考の爲めに最近數年間に徴收した本埠頭税(舢舨及び外海より着發船に對する)は左の通りである。

一、九二三年	現小洋 二、二八八元二〇
一、九二四年	同 一、九七六元二八
一、九二五年	同 一、九二七元三七

猶繋船料ではないが三道浪頭の錨地は、大連汽船會社及び政記公司が借用してゐる。大汽の方は自社以外の船舶を停錨せしめる餘地がないから錨地料の規定はないが、政記公司では一發着毎に銀三十元を徴收してゐる。

第二節 荷役賃

安東滿鐵埠頭の荷役賃は左の通りである。(一噸當り)

品名	船内人夫賃	陸揚賃	船積賃
木材及製材	金二	金五	金五
穀類	金二	金十	金三
豆	金二	金十	金三
蘭	金二	金十	金三
蠶糸	金二	金十	金三
薪炭粉	金二	金十	金三
麥粉	金二	金十	金三
セメント及其他雜品	金二	金十	金三
構材、石油	金三	金四	金九
危險品	金三	金四	金九
其他	金三	金四	金九

- (註) 一、特別作業はその都度の協定による。
 二、一箇一噸を超へる貨物の賃金は別に定める所による。
 三、帆船の場合の賃金は別に定むる所による。
 四、製材は才數により噸數を計算す。

けれども安東埠頭は前述の如く、汽船の入港は極く稀である。左に帆船の荷役賃を表示しやう、而して帆船には船内人夫賃はない。

品名	單位	陸揚賃	船積賃
木材及製材	一噸に付き	金四十一	金三十五
穀物	同	金三十一	金二十二
豆	同	金三十一	金二十二
薪	同	金三十一	金二十二
炭	同	金三十一	金二十二
ト	同	金三十一	金二十二
蠶糸	同	金三十一	金二十二
牛骨	同	金三十一	金二十二
蝸	同	金三十一	金二十二
礦	同	金三十一	金二十二
麥粉	同	金三十一	金二十二
雜品	同	金三十一	金二十二

支那街碼頭の荷役賃の中解にて本船に送り又は本船より解取りをする場合は次節(第三節)に述べる支那解賃中に含まれてゐる故に荷役賃としては不明である。而して沿岸貿易(支那内地諸港間交通)帆船に對する荷役賃は各荷主が自己に於て苦力を雇ひ入れ又は自己常備の苦力を使用するものなる故、これも亦荷役賃としては不明である。
 本船より解取りする場合は、船會社に於て解を雇ひて江岸にて本船と荷主との間に貨物の受授を了し、而して解賃は荷主より徴する習慣にして解にて本船送りする場合は、荷主が解を雇ひて本船に送り荷主と本船との受授は本船上に於てなされるものである。

第三節 解賃

解は鴨綠江解船業組合の日本解と漕子會に屬する支那解とに分かれることは前章第二節第二項に述べた通りであるが、これら兩組合は運賃率を異にしてゐるから各別に左に表示しやう。

日本解運賃表

品名	單位	自安至三道頭	自安至龍慶浦	自安至薪島	自安至獅島	摘要
セメント	一樽	大正三年 〇・一〇〇	大正三年 〇・一〇〇	大正三年 〇・三五〇	大正三年 〇・三八五	千五百斤一噸
豆	一枚	大正四年 〇・一〇七	大正四年 〇・一〇七	大正四年 〇・三五〇	大正四年 〇・三八五	

第四章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸賃料金

火	藤	鉄	麥	冰	牛	鉛	棉	綢	綠	茶	黃
		精		砂							
酒	子			糖	油	筆	花	子	豆	壺	臘
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
七	七	〇	四	七	四	四	四	四	四	四	〇
八	八	二	七	八	七	七	七	七	七	七	五

二五六

第四節 倉庫料

滿鐵埠頭の倉庫料金は第一編大連港の項に述べたる倉庫料金と同率であるから省く。
滿鐵以外の各埠頭倉庫は倉庫所有主が自己の取扱貨物を保管するのみなる故、倉庫料の定めはない。

第五節 荷車運賃

安東の荷馬車、荷車は悉く支那人の經營にかゝり日本人側はない。而してこれら荷馬車又は荷車の組合と稱するが如きものなく、各個人又は各合資者が荷馬車なり荷車なりを所有し(多きものは三、四十臺に及び御者を住み込ましめてゐる)個人又は運送屋の註文に應じて、その場合々々に於て賃金を協定して車馬を提供するものである。而して本馬車賃は銀相場の高下によりて甚だしく異なるが、その他の原因では非常な異變でもない限り急に騰落することはない。現時に於ける賃銀は大體左の通りである。

車種	區	間	一噸の賃金	摘	要
荷馬車	新市街相互間		五〇錢—七〇錢		本料金は車馬屋が運送屋に車馬を提供する場合の賃金である故に個人が運送屋より備ひ又は直接車馬屋より備ふ場合は二三割高くなる
荷馬車	支那町、六道溝間		七五錢—一〇五錢		
荷車	同		同		

(註) 同じ支那町にても延長敷支里に亘る故特に遠き時、近き時本値段より多少の高下を來すものである。

第六節 安東港諸掛

安東港に出入する船舶並に貨物に對する諸費用中、繫船料、荷役賃、舁運賃、倉庫料金、馬車運賃等に就きては既

に上述したから、其の他の安東港諸掛につきて左に述べやう。

第一項 水先案内料金

安東には退役海軍少佐三浦義深氏を組合長とする、鴨緑江水先人組合と稱するものがあつて、水先案内に従事してゐる。

由來安東港は強制水先案内制度ではないが、多くの船舶は水先案内人を付けるやうである。今左に同組合水先案内料金を表示しやう。

鴨緑江水先人組合水先案内料金表

自 區	至 間	單 噸 數	吃 水 位	料 金
西水道水先區境界線	大東溝(薪島)錨地	總噸數一、〇〇〇噸又は一、〇〇〇噸未滿	吃水十呎又は十呎未滿	三五
同	龍 巖 浦	同	同	六五
同	三道浪頭錨地	同	同	八五
同	安東縣錨地	同	同	一〇〇
同	龍 巖 浦 錨地	同	同	三五
同	三道浪頭錨地	同	同	五五

同	安東縣錨地	同	同	七〇
同	三道浪頭錨地	同	同	二〇
同	安東縣錨地	同	同	四五

(註一) 西水道水先區境界線は、大和島より真方位西北西に引きたる線にして、西桂燈浮標附近を云ふ。
(註二) 表記の單位、噸數又は吃水より總噸數五百噸若は五百噸未滿、又は吃水一呎若は一呎未滿を増す毎に表記料金の百分の六を増す。(故に噸數及び吃水の雙方を増したる時は料金は百分の十二増となる)

日本の水先案内人組合の外に支那人にして個人的に水先案内業に従事してゐるものがあり、太古洋行、怡隆洋行の取扱船の中にはこれらの支那人の水先案内を附するものもあるが料金は不明である。

第二項 税關諸掛

海關の管理に屬する税種は輸出税、輸入税、沿岸貿易税、噸税、子口半税、鴉片釐金税の六種である。これらの中前五者に就きては既に第一編及第二編の該項で述べたから省き、鴉片釐金税額のみを左に記そう。

本税額は普通鴉片、即ち洋藥は一擔(百斤)につき輸入税海關兩三十兩釐金同じく八十兩にして、熱膏洋藥は同じく一擔につき海關兩六十兩釐金百六十兩である。この外に時間外荷役特別許可料も要するけれどもこれも第二編の該項に述べたのと同率であるから省くこととする。

第三項 領事館手数料

本項は第二編の營口港の該項に述べたのと同率であるから省く。

第四章 出入船舶及び輸移出入貨物に對する諸貨料金

第五章 安東港海關暫行規則

(Provisional Custom Regulation for the Port of Antung.)

(安東海關布告第一號)

第一條 港 界

(布告第一〇九號參照)

第二條 船舶の入港手續

船舶ハ入港後廿四時間以内ニ船舶書類ヲ領事ニ預ケザルベカラズ、若シモ領事ノ不在ナル場合ハ書類ハ海關ニ預クヘシ

領事報告書又ハ船舶書類ヲ税關ニ送付セサル間ハ貨物ノ荷揚ケ又ハ荷受ノ請求ハ之ヲナスヘカラス、但シ本布告第四條記載ノ普通貨物荷揚ケ許可證ニ包括サルル輸入貨物ハ之ヲ除ク

又本第二條ノ規定ハ船舶ニシテ朝鮮水道ニ停泊シソノ停泊中朝鮮税關ニテ保管サルル船舶書類ニハ適用セス(本項ニ就キテハ將來例外的取扱カ行ハルルニ至ラン)

第三條 積荷目録

輸入積荷目録ニハソノ正確ニ對シテ責任ヲ持ツ船長「サイン」ヲ存スルヲ要ス、而シテ本目録ニハ貨物ニ關スル必要ナル條項即チ品質、數量、荷印、番號等ヲ記載スルヲ要ス(船長ノ無責任ニ對シテハ罰金ニ處ス)

第四條 貨物ノ陸揚

輸入貨物ハ普通貨物荷揚許可證(General Discharge Permit)ノ交付サルルト同時ニ税關ニ登録セル船積込ヲ開始スヘキモノトス

第五條 貨物ノ輸入

輸入貨物カ船積込マレタル時ハ本船上ノ税關吏ハ川送書(Boat note)ヲ發行ス、川送書ノ發行ヲ受ケタル船積込ハ直チニ指定ノ荷揚場ニ直行スルヲ要ス。若シモ本船ト税關トノ途中ニ於テ遲滞シタル場合ニハ海關長ニ宛テ報告書ヲ提出スルヲ要ス。川送書ハ到着スルト同時ニ検査員ニ交付スヘシ

其處ニ於テ輸入者ハ税關ニ英支兩文ノ貨物ニ關スル詳細ノ條項即チ荷印、番號、包裝、貨物ノ種類、重量、數量、價格ヲ記入セル申告書ヲ送付スルヲ要ス。然ラハ輸入者ニハ検査済ノ許可書ヲ與ヘラルルモノトス。而シテ査定サレタル關稅ヲ納入スレハ Release permit. ヲ交付サルルニ依ツテ始メテ輸入者ハ貨物ノ引取ヲナシ得ルモノトス

第六條 貨物ノ輸出

輸出人ハ上ニ述ヘタル輸入ト同様ノ申告ヲナスヲ要ス、指定ノ場所ニ於テ検査シタル上査定サレタル輸出稅ヲ納付スレハ船積許可證ヲ交付サル、本許可證ハ貨物ニ對シ輸出船内ニ積込ノ特權ヲ付與スルモノニシテ船積込直チニ遲滞ナク本船ニ運漕スルヲ要ス、Release permit. 無クシテ陸揚ケシタル貨物又ハ船積許可證ナクシテ船積シタル貨物ハ共ニ沒收サルルコトアルヘシ

第七條 積殘シ貨物

第五章 安東港海關暫行規則

船積許可證ヲ發行ヲ受ケタル貨物ニシテ本船ニ積ミ込ムコトヲ得サリシ時ハ輸出ノ際ニ税金ノ再納付ヲ免ル、爲メニ本船上ノ海關吏ニ「積殘シ」メモ」ヲ發行ヲ請求シ貨物ヲ直チニ指定ノ陸揚ケ場所ニ持テ歸ルヲ要ス、而シテ積殘シ貨物ヲ持テ歸リタルトキハ「メモ」ヲ稅關検査人ニ提示スルヲ要ス、検査人ニ於テ貨物ニ相違ナキヲ確メタル時ハ書類ニ「サイン」ヲナシテ荷送人ニ返却ス、ソコニ於テ貨物ヲ再陸揚ケスルヲ得、ソノ後同貨物ヲ輸出セント欲スル際ハ荷主ハ再ビ稅關ニ「積殘シ」メモ」ト共ニ貨物ヲ持來リテ検査ヲ受ケ而シテ間違ヒナキヲ確メタル上ハ「メモ」ト引換ニ船積許可證ヲ亦付ス

第八條 貨物ノ積換

一ノ船舶ヨリ他ノ船舶ニ貨物ノ積換ヲナスハ特別ノ許可アル場合ノ外之ヲナスヘカラス、而シテ船舶ト指定ノ陸揚地トノ間ヲ運漕スル舢舨ハソノ運漕ヲ變更シ又ハ他ノ舢舨ニ積換ヲナスヘカラス、本條ノ規定ニ違犯シタル場合ハソノ貨物ヲ沒收ストコトアルヘシ

第九條 噸 稅

船舶カ四十八時間以上入港シ居リタル時又ハ貨物ノ積卸ヲナシタル時ハ噸稅ヲ徵セラレ

第十條 船舶ノ出港

船舶ハ出港前ニソノ積荷ノ詳細ヲ記入セル輸出積荷目録ヲ稅關ニ送付スルニアラサレハ稅關ハ出港書類ノ發行ヲナス、稅關カ積荷目録ヲ正當ト認メ、而シテ諸稅並ニ諸料金ヲ支拂ヘハ稅關ハ出港書類ヲ發行シ船舶ノ出港ヲ許可ス

船舶ハ出港書類ノ發行ヲ受ケタル後ハ貨物ヲ陸揚ケ又ハ積込ヲナスヘカラス

第十一條 舢 舨

舢舨ハ稅關ニ登録スルヲ要ス、而シテソノ番號ハ明確ニ船上ニ英文ニテ記載スルヲ要ス

第十二條 開 關 時 間

海關ハ祭休日及ヒ日曜日ヲ除キテハ毎日午前十時ヨリ午後四時迄開關ス。船舶ハ貨物又ハ「バラスト」ヲ上記ノ（本則第一條）港區内（午前六時ヨリ午後六時迄ノ間ニ限ル）以外ノ場所ニ於テハ船積又ハ荷卸スヘカラス。但シ特別ノ許可アル場合ハコノ限りニアラス

第十三條 罰 金

上記ノ規定ニ違犯シタルモノハ條約ニ定メラレタル處ニ依リ罰金ニ處セラレヘシ

第十四條 通 信

海關業務ニ關スル通信ハ稅關長ニ宛テラルヘシ （安東海關一九〇七年三月十四日 稅關長 リユ・エス・パリン）

（海關布告第一〇九號）

海關布告第一號ニ於テハ港區ヲ左ノ如ク定メタリ

第五章 安東港海關暫行規則

第三編 安東港

上界 小沙河ヨリ鴨綠江ヲ横斷シテ引ケル線

下界 鐵道築堤(現時ノ鴨綠江鐵橋即チ日本租界ノ西南端ヲナシテキル)ノ方向ニ延長シテ引ケル線

然ルニ現時ノ鐵橋ノ在ル處ハ港域ノ下界ナルカ年々河床ノ淤塞甚クシク、航行ノ不便甚クシキニ顧ミ港域ヲ左ノ如ク擴張シ船舶ヲシテ停船貨物ノ積込、荷卸ヲナサシム

即チ新安東港區

上界 舊港區ノ上界ニ同シ

下界 五道溝口ヨリ鴨綠江ノ方向ニ對シ直角ヲナシテ同江ヲ横斷スル線

以上ノ上下界内ヲ内港トナシ、内港ノ下界ヨリ二道浪頭ノ斷崖ノ端ヨリ元寶山ノ東端ノ山麓ニ引ケル直線内ヲ外港トナス、而シテ二道浪頭一帶ニ於テ船舶カ貨物ノ積卸ヲナサント欲スル時ハ前同様許可サルヘシ

第六章 安東港發着船舶及出入客貨

第一節 入出港船舶

安東港の發着船舶につき支那稅關の登錄せる處は左表の通りである。

一 貿易種別による入出港船舶表

年度	種別				入港船舶				出港船舶				合計			
	日	英	支	諸	外國貿易	沿岸貿易	外國貿易	沿岸貿易	外國貿易	沿岸貿易	外國貿易	沿岸貿易	外國貿易	沿岸貿易	計	
一九二五年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九二四年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九二三年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九二二年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九二一年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九二〇年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一九年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一八年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一七年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一六年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一五年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一四年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一三年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一二年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一一年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九一〇年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇九年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇八年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇七年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇六年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇五年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇四年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇三年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇二年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇一年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	
一九〇〇年	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	八八四	一八八	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	二〇六	三〇五	

種別	國別		種別	國別		種別	國別		種別	國別	
	支那人	其他		支那人	其他		支那人	其他		支那人	其他
上陸	支那人	其他	乘船	支那人	其他	計	支那人	其他	計	支那人	其他
一、九二五年	五八、二〇〇	三、四四八	五、九三三	五〇、九三三	三、五五三	五、二七五	六六、五三九	二、二一一	四七、二二八	五三、九八二	一、三三五
一、九二四年	七五、二〇一	四、三三三	六、四一七	五〇、九三三	三、九三三	六、四一七	六六、七五〇	八、五七六	四七、三三三	四九、三四〇	一、三四四
一、九二三年	六六、五三九	二、二一一	八、五七六	六六、七五〇	三、七六六	八、五五五	六六、七五〇	八、五七六	四七、三三三	四九、三四〇	一、三四四
一、九二二年	四七、二二八	一、一五五	七、六四六	六六、七五〇	二、七二二	七、六四六	六六、七五〇	七、六四六	四七、三三三	四九、三四〇	一、三四四
一、九二一年	四九、三四〇	一、三三四	七、九〇五	六六、七五〇	二、九〇五	七、九〇五	六六、七五〇	七、九〇五	四七、三三三	四九、三四〇	一、三四四
一、九二〇年	五三、九八二	一、三三五	八、九四五	六六、七五〇	三、四九九	八、九四五	六六、七五〇	八、九四五	四七、三三三	四九、三四〇	一、三四四

第二項 輸移出入貨物

安東港の輸移出入貨物を知るには營口港同様支那税關の統計による外なきが同税關の貨物の取扱は或は擔或は噸或は簡數扱等區々となつてゐるを以つてその全貨物の數量を知ることが不可能なるにより左に輸移出入貨物の價格のみを表記することとする。

一 安東港輸移出入貨物價格國籍別表 (單位海關兩)

日別	國別		日別	國別		日別	國別		日別	國別	
	支那人	其他		支那人	其他		支那人	其他		支那人	其他
本埠	支那人	其他	本埠	支那人	其他	本埠	支那人	其他	本埠	支那人	其他
一、九二五年	九〇、九二四	三、四四八	一、九二四年	九六、八四九	三、四四八	一、九二三年	九六、八四九	三、四四八	一、九二二年	九六、八四九	三、四四八
一、九二四年	九六、八四九	三、四四八	一、九二三年	九六、八四九	三、四四八	一、九二二年	九六、八四九	三、四四八	一、九二一年	九六、八四九	三、四四八
一、九二三年	九六、八四九	三、四四八	一、九二二年	九六、八四九	三、四四八	一、九二一年	九六、八四九	三、四四八	一、九二〇年	九六、八四九	三、四四八

支那	朝鮮		歐洲		亞米利加		其他		合計	
	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出
八、一〇〇、三三九	四、七三三、四八八	二、八三三、八二七	二、七四七、二一八	三、六二六、八八二	三、一〇七、四〇〇	一、六三三	二、九三三	二、一五三、五三六	一、七七一、〇九七	四、四四四
六、二九三、八五五	四、二五〇、九三三	一、〇、五四四、七三八	二、三三三、五五二	四、一八五、三七七	二、七六三、八三三	九	二、五三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
一〇、六六二、八九九	八、四〇〇、七三三	一、九〇六、三六二	二、五八二、七三四	四、六〇五、〇七七	二、七、一八六、八一		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
一〇、六六二、八九九	七、四八二、七六〇	一、八、一八二、〇三三	一、四、二九三、六八二	二、九六二、二九七	一、七、二五五、九七九		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
六、九五四、四三七	六、八〇三、八〇一	一、三、七六三、三三八	七、七三〇、七九六	四、七、七九七、九七六	二、二、四九八、七三二		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
六、〇六〇、五七七	五、三、八一、〇三一	一、一、四四一、六〇八	一、三、一〇一、二六七	四、三、九二一、〇一〇	一、七、五九四、三六八		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
六、〇六〇、五七七	五、三、八一、〇三一	一、一、四四一、六〇八	一、三、一〇一、二六七	四、三、九二一、〇一〇	一、七、五九四、三六八		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七
六、〇六〇、五七七	五、三、八一、〇三一	一、一、四四一、六〇八	一、三、一〇一、二六七	四、三、九二一、〇一〇	一、七、五九四、三六八		二、九三三	一、〇、四四〇	七、四七七	一、七、八七

二 輸移出入貨物主要品別表 (單位數量は米噸 價格は海關兩)

品別	年		一、九二五年		一、九二四年		一、九二三年		一、九二二年		一、九二〇年	
	數量	價格	數量	價格	數量	價格	數量	價格	數量	價格	數量	價格
粟	一八〇、三三三	一、五八六、五五	一四一、六九一	一、四一〇、一〇一	九五、二〇六	一、五八六、七七	四四、七九四	九六、四一〇	三七、三八六	一、四三〇、五二	四三、四七五	一、四七〇、五二
其他穀物	六五、一七三	一、五八六、五五	四〇、三三五	一、四一〇、一〇一	五五、四五六	一、五八六、七七	八一、六六九	九六、四一〇	三二、四五六	一、四三〇、五二	七六、三五三	一、四七〇、五二
豆	三、五八九	一、五八六、五五	二〇、八六三	一、四一〇、一〇一	二九、八二二	一、五八六、七七	二二、八二二	一、四三〇、五二	一、三三〇、三三	一、四三〇、五二	二、八七〇、三七	一、四七〇、五二
其他	一、一六四	一、五八六、五五	一、一六四	一、四一〇、一〇一	一、一六四	一、五八六、七七	一、一六四	一、四三〇、五二	一、一六四	一、四三〇、五二	一、一六四	一、四七〇、五二
蚕絲	七、四七二	一、五八六、五五	六、五六一	一、四一〇、一〇一	一〇、三五七	一、五八六、七七	八、一八九	一、四三〇、五二	一〇、九四二	一、四三〇、五二	三、九二五	一、四七〇、五二
木材	三、一〇九	一、五八六、五五	四、二五五	一、四一〇、一〇一	二、八四五	一、五八六、七七	四、九七一	一、四三〇、五二	四、五八二	一、四三〇、五二	二、九四五	一、四七〇、五二
石炭	三、四四三	一、五八六、五五	三、八一四	一、四一〇、一〇一	三、八九七	一、五八六、七七	三、八一四	一、四三〇、五二	三、三五五	一、四三〇、五二	五、四九〇	一、四七〇、五二
其他	二、四七〇	一、五八六、五五	二、七四三	一、四一〇、一〇一	三、八九七	一、五八六、七七	二、八五九	一、四三〇、五二	二、三三七	一、四三〇、五二	三、五三三	一、四七〇、五二
計	四四、五五九	一、五八六、五五	三九、三三七	一、四一〇、一〇一	五二、九六一	一、五八六、七七	三六、一一一	一、四三〇、五二	二九、三三三	一、四三〇、五二	二六、一八五	一、四七〇、五二

第七章 安東港の將來

安東港の將來に對する豫想は「大港灣としては全然望みなし」の一言に盡きると思ふ。何故に望みなしやとの間に對しては左の諸項を擧げることが出来る。

一、安東港の天然状態は大港灣としての條件を備へてゐない。

安東市街は鴨綠江口に近い大東溝、及び多獅島錨地より約二十五、六海里隔り三道浪頭錨地よりすら三海里隔つてゐる。而して大東溝及び多獅島錨地には數千噸の船舶を停錨せしめ得るけれども三道浪頭錨地にては満潮を待つて千噸内外の船舶を出入港せしめ得るに過ぎず又安東江岸に汽船を繋留することは全然不可能にして只僅に夏期大潮時の満潮に乗じて稀に數百噸級の汽船が江中の深所を辿つて入港し得るに過ぎない。

二、冬期(十一月末より翌年四月初迄)は結氷及流水の爲め航行不可能であるから勢ひ冬期は他に適當なる代用港を設ける必要がある。

三、浚渫の困難なること 安東港灣は第二章第一節に述べた如く水深が大でない上に五道溝沖に淺瀬があつて干潮時には僅に二、三尺の水深となるが、九一一年頃滿鐵會社が浚渫船を出して浚渫したが洪水の氾濫ある時は直ちに舊に復し而も度々の洪水に功果全く擧らず爲めに中止した例がある。而して安東より河口迄の鴨綠江の濘筋は時々變化し又年々些少づゝなりとも淺くなつて行く傾向あるけれども如何とも致し方ない状態である。

四、輸移出入貨物に對する諸掛りと運送時間の嵩むこと 港灣諸掛りに就きては第四章に述べた所であるが一方又江

岸とは遠く隔りたる處に本船が停泊し積卸貨物を解荷役するものなる故費用と時間の空費を餘儀なくされ又自然荷損をも多くするものである。

五、利用すべき沿水線の少いこと。これは本編第一章第二節に述べた處である。

六、有税港なること。有税港の不便は只に關稅を課せられるのみでなく取扱上にも種々なる不便を伴ふものである。

七、鐵道運賃の比較的高率なること。滿鐵の鐵道運賃政策は會社並に國家の政策上特に大連を保護することとなつてゐる爲め奥地方の輸出入貨物は大連經由を比較的有利とする。

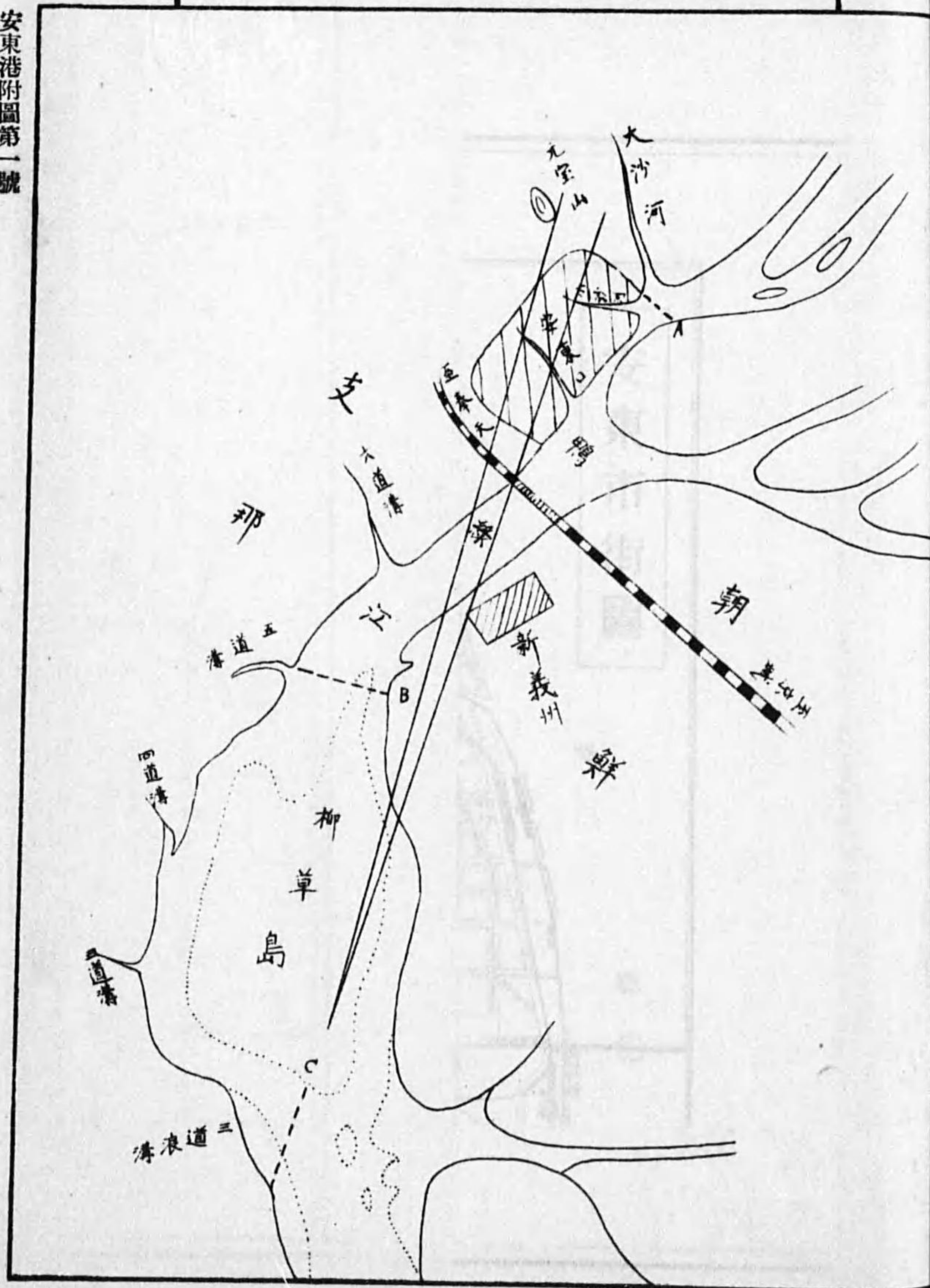
八、背後市場の少なきこと。安東港の輸移入貨物の需要地は安東市場及び安東の背後地方の支那部落又は市邑で消費する雜貨、衣食住品等が主で、輸移出貨物の送先は日本、朝鮮次いで支那を殆んどその金部とし穀類（主に粟）、豆、粕、木材、柞蠶糸、石炭等が主要なものである。けれども安東港輸出入貨物勢力範圍たる背後地域は廣大なものでなく僅に朝鮮輸出用穀類（主として粟）が遠く北滿地方より來るに過ぎない。而もこの勢力範圍の背後地域は將來擴される望み大ありやと云ふに前記列擧の諸項は遺憾ながら望みなしと斷づるより外はない。

以上は安東港が將來大港灣として發達の望みありやなしやを觀た悲觀的結論であるが安東港が自己に適應したる職分即ち戎克を主とする沿岸貿易港としての立場より見れば相當の成績を擧げ得る可能性はなほある。支那戎克には杉船（上海、安東間往復）改樁（天津、安東間往復）紅頭子（天津及山東各港、安東間往復）灯油（山東各港、安東間）爪箕、燕飛（關東州、安東間）等があつて對支那各地との移出入貨物の運搬に當つてゐるけれども安東及びその背後の狭い地域の移出入貨物の運送に當つてゐるのみで特に南方支那本部との沿岸貿易には地理的關係上營口大連には遙に及ばない。

けれども安東港は滿洲の對朝鮮貿易港として最も近い距離にあること、安東及びその附近には日本向輸出品として重要な地位を占めてゐる柞蠶絲布、豆粕等の生産が可なり多額であるから従つて對日本及び朝鮮との貿易港としては相當有利な地位に在る。故に安價な支那人の勞銀を利用してこれらの近海貿易港としては猶生命ありと云ひ得る。結局安東港は前記の如き港灣なること、と背後地の狀況より見て將來も突發的の變化又は事件の起らない限り大した増減なしに現狀を維持して行くに過ぎないであらう。

安東港東域圖

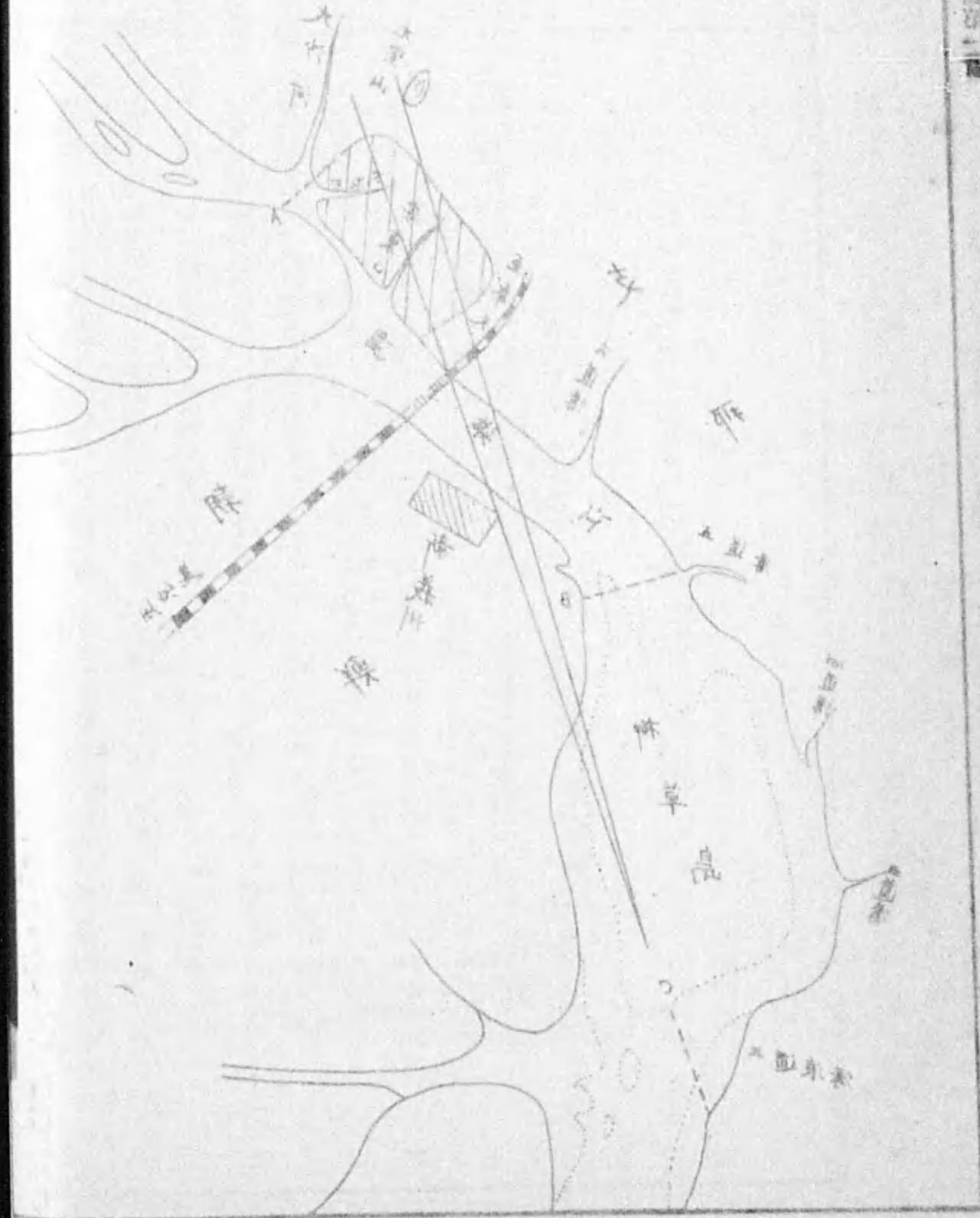
安東港附圖第一號



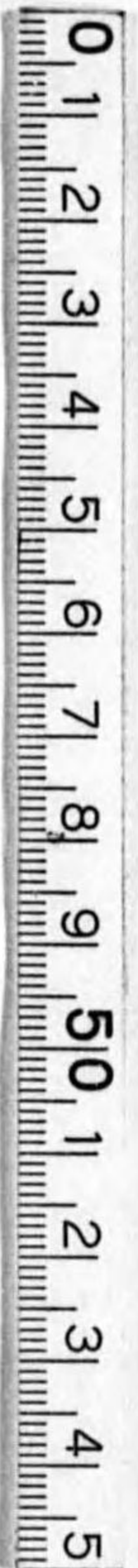
安東市街圖



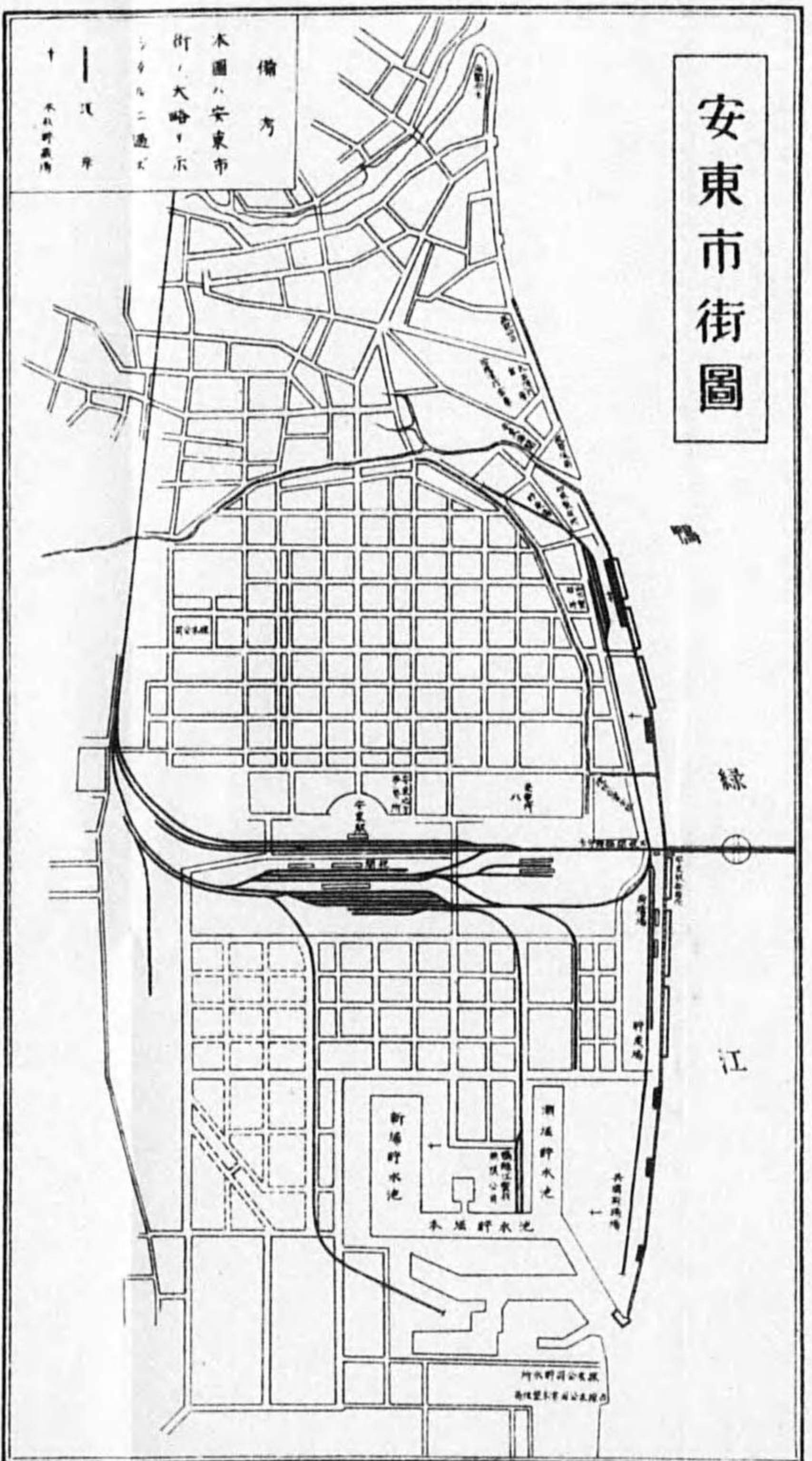
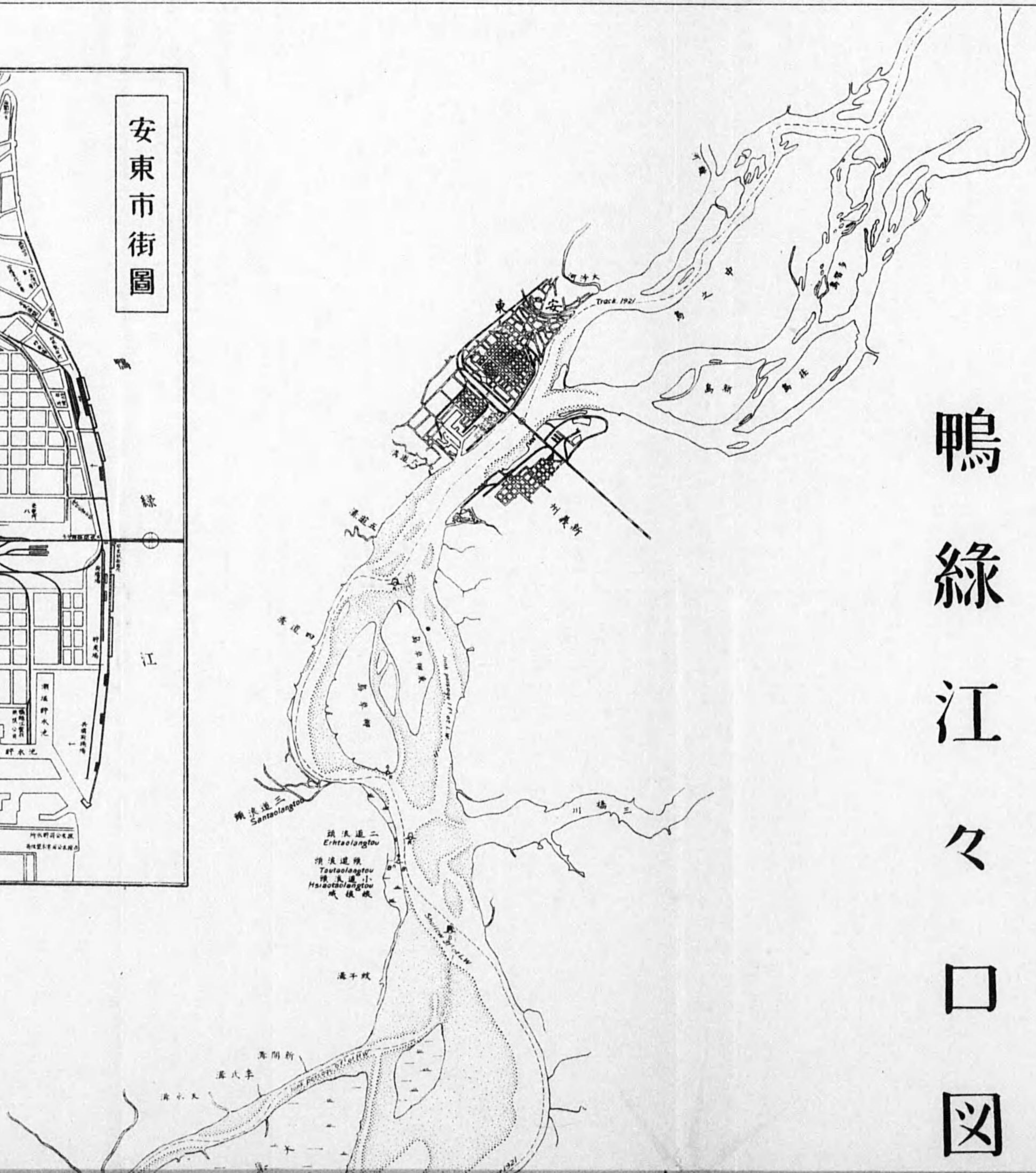
安東縣圖

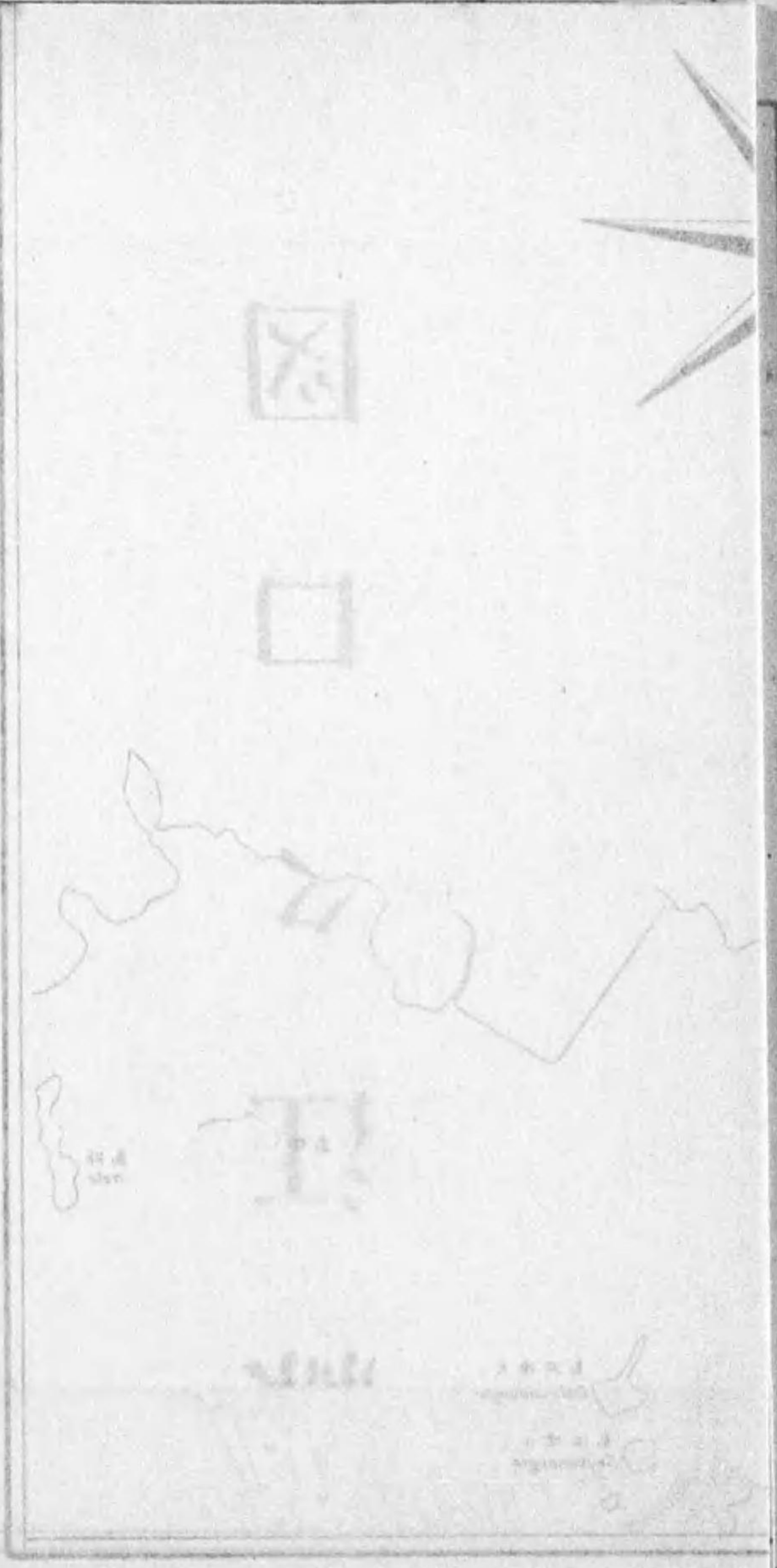


安東港附圖 第二號



鴨綠江夕口図





第四編 吉林港 第一章 沿革

吉林港の沿革を知るには先づ吉林の沿革を知る必要がある。吉林通志には吉林府の沿革を左の如く書いてゐる。吉林府在周爲肅慎亦曰稷慎、在漢爲元菟郡在晉爲扶餘本南境在北魏勿吉及在隋白山粟末靺鞨在唐初爲白山粟末靺鞨後爲渤海國之潮州遼金爲寧江州旁境明初爲烏拉衛土門河衛地明季屬扈倫族烏拉部清初順治間遣昂邦章京造水師船艦於此以征羅刹故又稱船廠、(按明史本紀宣德八年造船於松花江、蓋永樂、洪熙、宣德三朝累興水師招撫東夷俱出發於此。證之阿什哈達摩崖。可知造船設廠已在明初) 康熙十五年移寧古塔將軍駐此、遂爲省會雍正四年設永吉州乾隆二年罷州改設理事同知光緒八年升爲府今改縣。

由來吉林は滿洲語にては吉臨烏拉と云ひ吉臨は漢語の沿の意義であるが臨と林は同音なる故には吉林と轉化し、烏拉は江の意義であるが後に省かれたものである。故に吉林とは沿江の意味で早くより舟つき場であつたことは想像される。然しその舟航の始つた時期は猶不確實らしいが前記に依つても明の初即ち今より五百數十年前に吉林の地に造船所があつたことを知ることが出来る。(阿什哈達は吉林の稍々上流の松花江河岸にある) この事實によつても明より遙以前に於ても小規模の造船の行はれたことは想像し得られるし現在の威虎(又は威呼とも云ふ)(第四章第四節參照)の前身たる獨木舟は太古よりあつたものと考へられる。

支那人間には吉林よりも船廠(造船所の意)の方が一般に多く用ひられてゐるが如きも、この間の消息を物語るものであらう。

併しながら現在の吉林の河港が太古より同じ位地にありしや否やは甚だ疑問である。今より約百年位以前には現在の市街と北山との間に河流ありたる點より見て、少くとも現在の市街地は中河上にあつたであらうことは想像が出来る。又一説には昔は松花江は現在の溫徳河より北山下を通りて哈達灣邊に至つたもので従つて現在の吉林市街に沿ふ河道は比較的新しいものであると。かく觀じ來れば住時の吉臨烏拉即ち船廠は或は現時の阿什哈達邊を云つたのではないかと考へられる。古來圖に依るも明迄は何等記載なく清より記載しあれば現時の吉林省城は清の初期時代に始まり漸次發達したものでないかと考へられる。

而して港としての殷盛は都市の發達に伴つたことは勿論であるが吉長鐵道の開通は吉林港の盛況を殺いたことは多大で吉敦鐵道開通の曉は更に寂寞を加へるに至ることは充分想像し得られる處である。

第二章 港灣行政

吉林港は一小河港にして商業は國內間の小規模に行はるゝに過ぎないから、港灣行政制度の如きは實に不完全極まるである。當港にありては行政制度として必要なるは埠頭の管理、經營、經費の負擔、入出港船舶及び貨物に對する課税及び客貨の保護、治安の維持等に過ぎない。

吉林港の港灣施設は埠頭の外には何物もなきを以つて従つて管理、經營、經費の負擔も亦埠頭に限られてゐる。

而して吉林港の埠頭は第三章に述べる如く、最初は官辨にて築造したるものが多いけれども其の後の管理、經營は自然に運輸業者の手に委ねられて居り、又個人築造埠頭の管理、經營、經費の支出は勿論その個人の管掌する處である。而してこれらに關する事項は極めて單純にして、運輸業者間に於て適宜に處理されて行くもので、従つて規定等はなく船舶の荷役の如きも船舶が著埠したる時は、埠頭に繫船の餘地あれば繫船して直ちに荷役を開始し、又他の船舶が既に繫船され居りて餘地なき場合はその船舶の荷役の終了を待ちて代つて後著の船舶が繫船するものにして、又埠頭間の交渉によりて先著の船舶に代りて後著の船舶が先に荷役をなすことを得るが如き場合も生ずるが、結局吉林港の港灣行政とはこの秩序の維持と埠頭の經營即ちその破損甚だしき場合は航業公會に於てその埠頭を使用する商賈より寄附を募り同公會が修理することゝより以外には何ものも無い譯である。又これらに關聯せる法令の發布されることも偶々あつたけれども不完全なもので、これらに關し紛議の生じたる場合は水上警察署に於て適宜處理裁決することゝなつて居る。

出入港船舶及び同貨物に對する課税は別項(第五章)記載の如くであるが、これらの徴税は税捐徴收局に於て取扱ひて水上警察署之が監視、督勵をなすことになつてゐる。

港灣に於ける客貨の保護治安の維持は専ら水上警察署の掌であるが、それに関しては時々警察廳令を公布して以つてその取締規定を明にすることがある。

左に掲ぐる船舶、旅客の検査簡章は一九二五年春期に松花江上一帯に於ける旅客の保護を目的として發布されたものである。

検査簡章

- 第一 本章ハ土匪ノ被害ヲ豫防シ旅商ヲ保護センカ爲ニ設ケタル規定ニシテ凡ソ該管警察署ハ水面ニ碇泊スル船舶ヲ管轄スルニ均シク本章程ノ規定ヲ用フヘシ
- 第二 本章程ニ稱スル所ノ武器トハ各種銃器、彈丸、爆裂彈、火藥等ノ危險物ヲ總テ均シクコレニ屬セシム
- 第三 船舶乗客ノ検査ヲ行フニ際シテハ該検査官警ハ先ツ船長ニ其ノ旨ヲ通知シ而シテ官警ハ検査員ヲ帶道シテ検査ヲ行ヒ規定時間ヲ誤ラレムヘカラス。受檢旅商ニ對シテハ懇切ヲ旨トシ決シテ騷擾ノコトアルヘカラス
- 第四 船舶乗客ニシテ疑フヘキ形跡アルモノ又ハ武器ヲ携帯セルコトヲ發見サレタル者或ヒハ武器ヲ携帯セル由ノ報告ヲ受ケタルモノニアラサレハ拘留検査ヲナスコトヲ得ス
- 第五 乗客ニ伴ハレタル家族ハ査證ヲ有セサルモ當該官警ハコレヲ検査スルヲ得ス但シ疑ハシキ者又ハ來歴不明ノ者

ハ此ノ限リニアラス

- 第六 船舶乗客ハ陸海軍人、地方警團ノ護照ヲ有スル者ヲ除ク外ハ何人ヲ論セス武器ヲ携帯スルモノハ均シク該管官警ノ検査ヲ受クヘシ隱蔽又ハ抗爭ノコトアルヘカラス
- 第七 船舶乗客ノ武器ヲ携帯スルモノニシテ官署發給ノ許可證ヲ所有スルカ或ヒハ公署ノ命令委任アリ正當ノ事由ヲ以テ携帯スル者ナル時ハ検査ヲ免除ス
- 第八 船舶乗客ニシテ武器ヲ携帯スル者ハ許可證及公文書ヲ有スル者ト雖モ検査ノ時ハ均シク提示シテ證明ニ資シ若シ訊問サル時ハ穩便ニ答ヘ以テ衝突ノ事アルヘカラス
- 第九 船舶乗客ニシテ武器ヲ携帯スル者ハ許可證ヲ有スルモ検査後乗船期間中ハ賣卸交換及ヒ贈與ヲナスヲ得ス
- 第十 該管検査警察官署ハ秩序安寧ヲ保持スル爲ニ必要アル時(若シクハ戒嚴ヲ宣布セル期間内或ハ重大事件ノ發生ニ依リ一時ニ嚴重ナル検査ヲ執行スル時)ハ軍警ノ護照アリ許サレテ武器ヲ携帯スル者ヲ除クノ外乗客ニハ許可證ヲ有スル者ト雖モ命令ヲ以テ其ノ武器ヲ携帯ヲ禁スルコトヲ得
- 第十一 船舶乗客ニシテ本章程第七第八ノ規定ニ違反スル者アラハ該管検査官ハ或ハ其ノ武器ヲ該船々員ニ交付シテ保管セシメ下船ノ時ニ渡シ以テ他ノ處ヲ防クコトアルヘシ
- 第十二 船舶乗客ニシテ本章程第九及第十ノ規定ニ違反スル者アル時ハ附近ノ官署ニ送ツテ檢辦スル外其所帶ノ武器ハコレヲ控留ス

第三章 港 勢

第一節 港灣の自然状態

吉林港はその港域に關する規定なく従つて普通に稱せられてゐる處の溫徳河より東大灘に至る間の松花江を以つて吉林港と見做すより外はない。

吉林に於ける松花江の水流は附圖(吉林港附圖第一號)に示す如く溫徳河より小東門に至る間は大弧形をなして徐々に右折し東大灘に於て小弧を畫いて左折してゐる。

故に西門外より小東門に至る間は江水の突流を受けて吉林市街の江岸は水深比較的大にして小東門外より下流は同様の理由によりて市街の對岸が水深大となり反對に市街側の江岸は淺瀬となり所謂東大灘を形成してゐる譯である。

河幅は平水時には城内の前面に於ては約三百米内外にして溫徳河及び東大灘の前面に於ては五百米に近いと思はれる。

水深は江岸に於けるものは第二節に記載するを以つて省くが、河身に於けるものは今迄に測量したることなきを以つて知るに由ないが船頭の言によれば約二米内外より三米位のものらしく東大灘の前面に於ては最深一米強の箇所も多いと云ふ。

流速及び流量はこれ又調査されたるものはないらしく従つてこれを正確に知ることは至難であるけれども流速は平

水時に於ては最大一時間一籽位のものらしい。

江水中の土砂の混入量はこれ又測定されたるものなきを以つて知るに由ないけれども解氷時、洪水時等の外濁流となることは稀である。

河底の土質につきては精密に調査されたるもの無く従つてこれを詳細に述べることは不可能であるが上流の溫徳河及び頭道碼頭の前面は泥土が甚だ深い下流に進むに従つて漸次減じ東大灘の前面に至れば泥土は極めて少くなり砂礫が多くなつてゐる。

河岸は吉林城内に於ては十數米乃至數十米の斷崖をなし城外に於ては西門(迎恩門)より上流に、小東門より下流に各々上下流に至るに従つて漸次低くなり、溫徳河及び東大灘に至れば廣大なる河原が連互してゐる。吉林の對岸の河岸は傾斜の稍々大なる河原状をなし水面には淺瀬が連つてゐる。河岸の土質は兩岸とも何れも粘砂土であるから大洪水時には侵蝕される憂ひはある。

吉林に於ける松花江の結氷及解氷期は吉林總領事館の調査に依れば最近十數年間の平均が左の通りである。

解 氷 期	四 月 十 日
結 氷 期	十一月二十四日
解 氷 期 間	一 三 八 日
結 氷 期 間	二 二 七 日

而して結氷は兩岸より開始しそれより十日間前後にして航行不可能となり約二十日前後にして全河面が堅氷に閉さ

れるに至るもので解氷は河身より開始しそれより二十日間前後にして船舶の航行始まり約一箇月にして全く氷は消へ失せるのである。

第二節 埠頭

吉林に於ける埠頭即ち松花江上の船つき場は左記の如く多數あるけれども河岸上より水汀に至る斜道の外には航路標識、繫船設備、荷役設備等の埠頭設備は何等なく全く原始的の埠頭である。

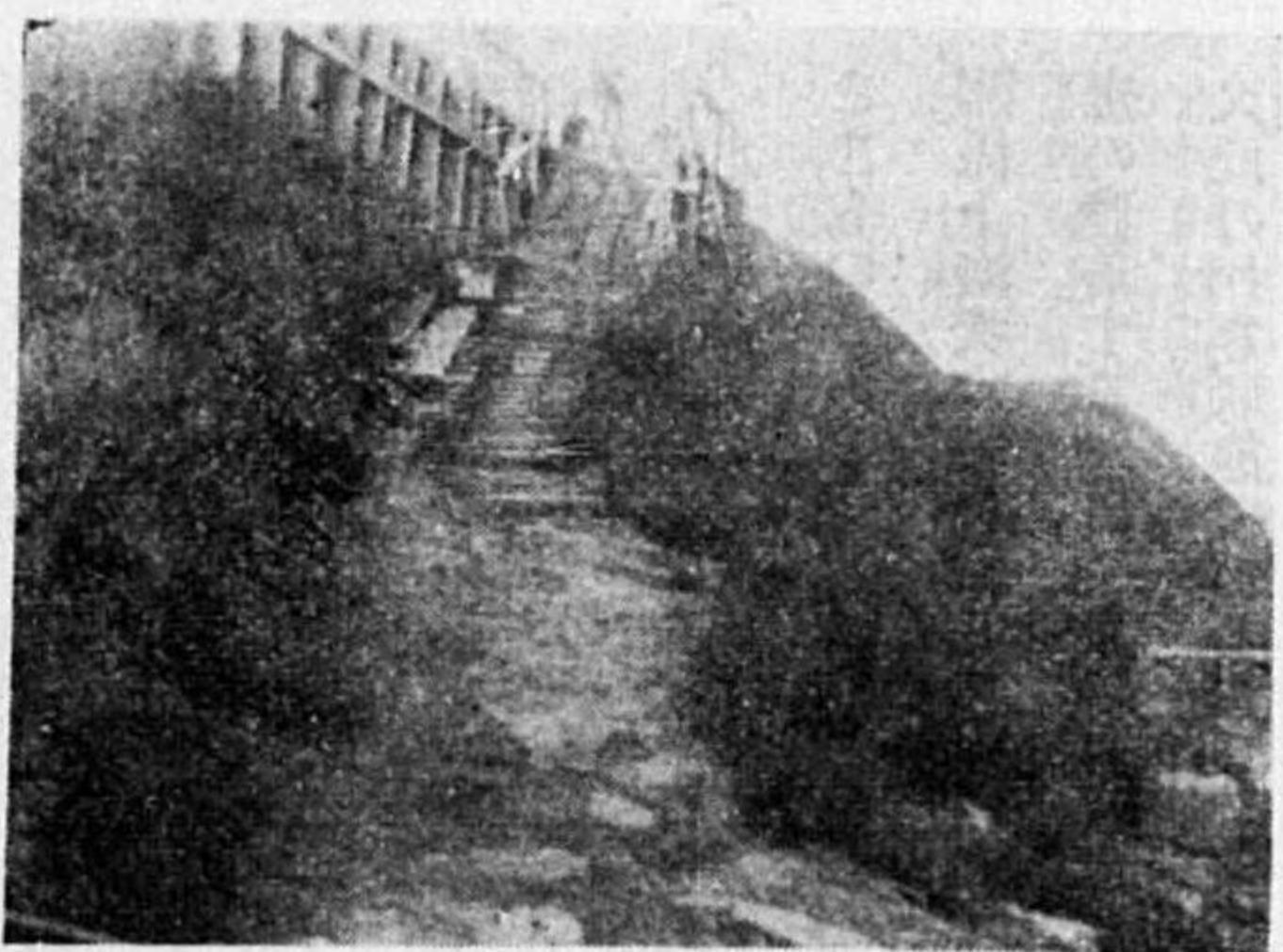
而してこれらの斜道により荷役する爲めの著船用繫船岸の範圍内を一埠頭としてゐるものである。

かゝる埠頭は吉林江岸を通じて數十の多きに達するが大部分は個人用のものにして比較的遠距離間を交通する客貨船用の大なる埠頭は左の如きものである。以下上流より下流に向つて順次略説しやう。

(イ) 頭道碼頭 本埠頭は頭道碼頭街より、水汀に至る斜道を中心として西門(迎恩門)外一帯の江岸を指すものにして、埠頭の江岸線の延長は頗る長く且つ上流に至るに従ひて漸次水面と岸上との高低の差が減じ、斜道の延長短縮せられ、又傾斜の角度も減ずるから車馬を水汀迄引き入るゝことも出来甚だ利便多きが如きも、水深は江岸線より三、四米の距離に於て、三十糎にして小舟を繋ぎ得るに過ぎず、又水汀には車馬を留め置く餘地もなく且つ河底は泥濘深く著船用埠頭としての價值が少い。けれども前記の如く車馬を引き入るゝに便利なる故に冬期に於ける江上の橋輸送の發着場として同期間は頗る賑ふ處である。岸上の道路より水汀に至る傾斜道は多數設けられてある。

(ロ) 西門裡(大影壁)碼頭

本埠頭の江岸の延長は約二百米に及び岸は水面上より約二十米ありて直立せる絶壁をなせる箇所多く爲めに木杭に張板をなした護岸の築造がある。而して護岸上は直ちに道路にして欄干の設けがある。



(西門裡碼頭の斜道)

水深は處によりて多少異なるが江岸線より約二米の距離に於て四十糎餘である。岸上の道路より水汀に至る爲めに殆んど岸壁に沿ひて約三十五度乃至四十度の角度にて下行する木造棧道が左右に向つて八字形に設備されて居る。棧道は幅約七十糎にして約二十糎置きの間隔にて滑り止め木棧を打ちつけつ且つ棧道の中央部邊迄は欄干の設けもある。かゝる棧道が本埠頭には三箇所設備されてゐる。

(ハ) 官 碼頭

岸上の道路より水側に至るには幅約一米半延長約六十米約十度の傾斜道があつて路面には板張を施してゐる。繫船し得る江岸の延長は約六十米にして水深は江岸線より約四米の距離に於ても二呎を出ない。

道路より水汀に至る傾斜が緩慢なるを以つて車馬の引込をなし得るが如きも、水汀上には殆んど平地なく馬車の

留置をなすことが不可能で、且又水中にては泥濘稍々深いから水中に引き入れることも亦困難である。

(二) 草市碼頭(一名店業商船碼頭)

岸上の道路より水汀に至るには幅約一米半、延長約四十米、傾斜約二十五度の木造棧道あり且つ棧道上には約二十種置きに滑り止めの木棧を打ちつけてゐる。

本埠頭の繫船江岸延長は約百五十米にして水深は江岸線より二米の距離に於て約二呎である。

本江岸には平水面上より約一呎の高さに於て河に浴ひて幅約二米乃至三米の平地を爲し貨物の積卸には便利なるも棧道の傾斜急であるから車馬を引き入るゝことは不可能事に屬する。

本埠頭は前清末頃城内の東發合、永盛店、東升棧等の八戸の大車店が合同して築造したるものである。

(ホ) 二道碼頭 本埠頭は二道碼頭街の終端より水汀に突入した斜道を中心とした江岸線の延長數米に過ぎない小さきものである。昔は他の埠頭と共に船舶の發着の繁き處であつたらしいが、丁度小溝の注ぐ位置に當つて居る關係上漸次水深を減じて、現在では水汀線より五、六米の距離にありてもなほ二、三十種の水深を保つに過ぎず小舟の發着する外に平水時には實用の價値がない。

又此の如き状態であるから埠頭の修理は殆んど施されず斜道の如きも傾斜が急で破壊の箇所も甚だ多く殆ど自然の儘に放棄せられて居る感がある。

(ハ) 三道碼頭 本埠頭は三道碼頭街の終端より水汀に至る斜道より下流に十數米の延長の繫船江岸を有してゐる。本埠頭も亦小溝(平時には流水がない)の注入する位置にあるを以つて漸次水深を減じ(二道碼頭のよりは稍

々深い)が)繫船困難で二道碼頭と同じく昔時の繁盛はない、平時は唯小さき遊覽船、渡船等の發着場たるに過ぎない。斜道は延長約三十米あり中程迄は自然路であるが以下は四十度弱の勾配を有する板道が設けられて滑り止めの棧を打つてゐるが斜道中には幅約半米に過ぎない箇所ありて貨物の運搬は至難である。

本埠頭は夏期の船舶用埠頭としては上記の如く閑散であるが冬期は氷結せる溝を経て江上と交通し得るから棧の發着場として甚だ賑ふ處である。

(ト) 小東門頭碼頭

本埠頭は小東門裡及び小東門外碼頭の二つよりなつてゐる。

小東門裡碼頭は幅約一米半、延長約三十米、勾配約十五度の傾斜道路によりて水汀に至ることが出来る。江岸線の延長約七十米にして水深は江岸線より約二米の距離に於て三分の二米位である。

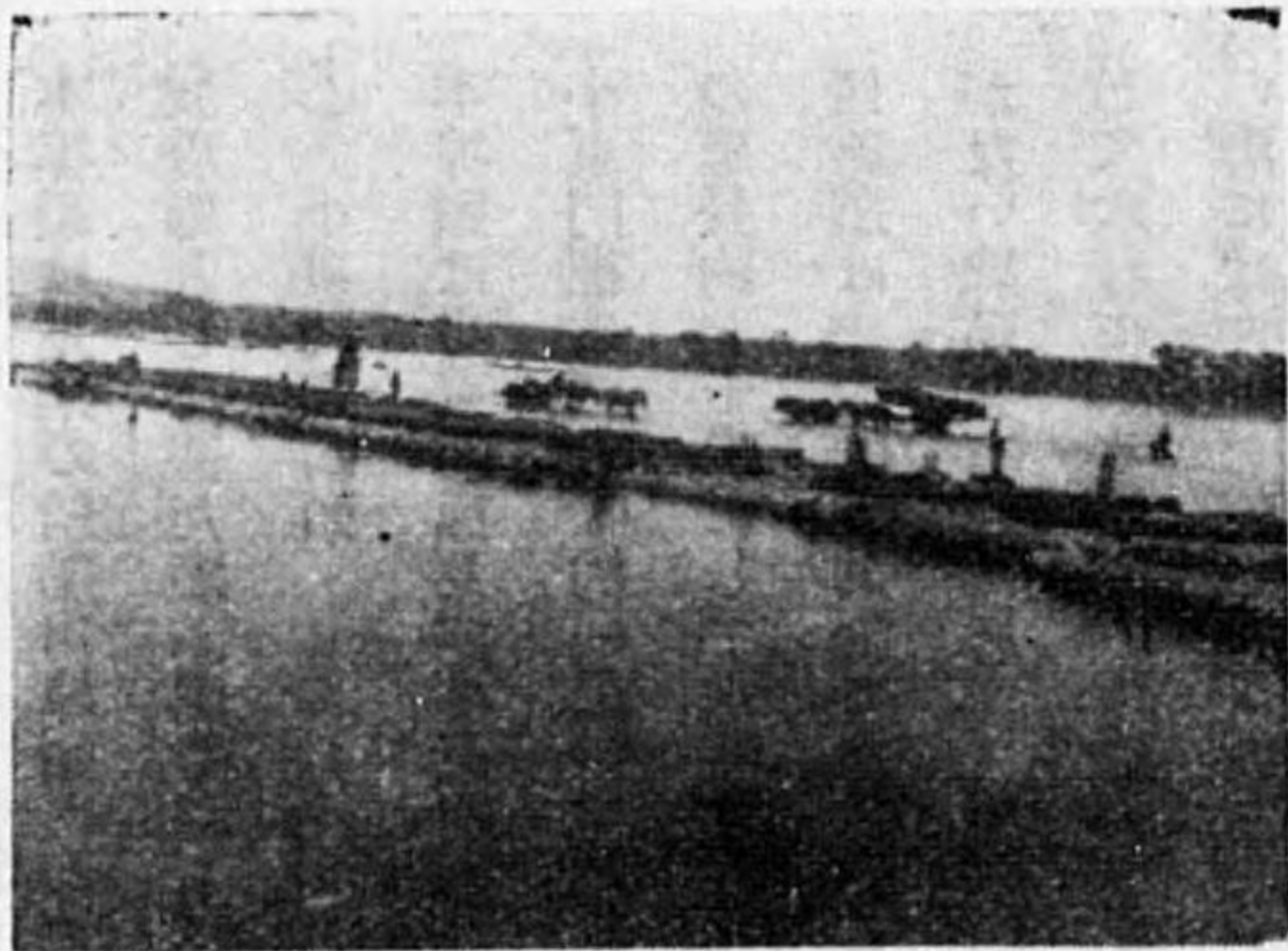
傾斜道は比較的緩勾配であるから荷馬車の通過は必ずしも不可能ではないが、江岸線上に車馬を留め置く餘地がない缺點を有して居る。小東門外埠頭は上記門裡の埠頭と接続してゐる。本埠頭の江岸線の延長は約二百米にして水汀に至る傾斜道路は約十度の勾配にして幅は約四米、長さ三十米である。道路の中央部に當る幅約二米半の溝には丸太を架して更にその上に張板を施して居る。而し滑り止めの棧はない。水深は門裡の碼頭より稍深く船舟の發着が賑盛である。

以上の五埠頭は吉林市街沿岸の埠頭中の主要なるものであるがその他にもなほ埠頭が數多ある。これらの埠頭にも何れも水汀に至る木造の傾斜棧道があるが、主として對岸に至る渡船用又は水波用として、利用せらるゝのみであ

る。

(チ) 東大灘

東大灘は小東門より稍々下流にある淺瀬で廣大なる砂礫河原を有し主として木材の荷揚場所に當てられて居る。



(東大灘に於ける材木の水中運搬状態)



(東大灘に於ける材木の馬力牽引状態)

つて引き摺り上げ方法を執つてゐる。何れも動作が甚だ簡單で機械設備などは全く無いが荷揚成績は頗る良好である。又本灘では穀類その他を運搬する船舟をも水中に繋留し、馬車を船側につけて直接船と馬車との間に積卸をなすこともある。

小河港として小船による貨物の積卸しにかゝる方法を用ゆることは最も有利と考へられる。然れども東大灘の岸上には土地少く僅に木材商及びそれらの倉庫工場あるのみにしてその他の糧棧を始め各店舗及びその倉庫は市街に設けられてある關係上本灘に於ては木材以外の貨物を繋留することは甚だしい。

(リ) 團山子

團山子碼頭は吉長鐵道吉林驛の東南方馬車道路約五軒、吉敦線によれば約二、五軒の地點にありて團山屯の松花江江岸即ち吉敦鐵道松花江鐵橋の稍々上流にあるもので吉林港の埠頭と見做すことは稍々無理であるが序に茲にその概略を述べることにする。

著船場としての設備は全くなく、江岸に出づる道路も團山屯と稱する部落の中を通つてゐる傾斜の緩い田舎道が一條あるに過ぎない。

江岸には上流より漸次狭くなり鐵橋附近に於て全く其の影を没する芝生の河原が在る。松花江の水流は團山子の稍上流より左折しその跳ね返したる餘力を以つて團山子の岸を洗ふ關係上水深は割合に保たれ平水時に於ても江岸線より約四、五米の距離に於て二呎乃至四呎位である。

而して河床は砂粘土の硬質であるから著船場としては吉林江岸中第一であるが吉林市街とは距離大にして團山屯も戸數、數十戸の部落に過ぎず、従つて利用されることは甚だしい。

されど吉敦線の開通と共に吉林市街が東方に發展するに至れば或は埠頭として發達するに至るかも知れない。

なほ以上の埠頭の中草市碼頭は個人築造のものにして團山子碼頭は天然の埠頭なること前述の如くであるが、その

他のものは悉く官辦にかゝり、その後の補修のみが第一節に述べたる如く船運業者の營む處である。官辦埠頭の最初の築造期は明ではないらしいが康熙十二年初代の吉林副都統安珠瑚の吉林城築造と同時にあるとの説が高い。而してこれら埠頭の天然斜道は殆ど修理を要せざれども木造斜道は二、三年目より小補修を要し八、九年を経れば全部改築を要すと云ふことである。

第四章 航 業

第一節 航 業 公 會

吉林航業公會の目的、會員その他は下記の同公會章程によりて明なるを以つて茲には述べないが同會は交通部令第六九五號により民國十一年六月二十七日に交通總長より發布されたる航行公會暫行章程により設立したるもので航業上重要な機關である。

左に同公會章程を譯載する。

吉林航業公會章程

- 第一條 本會ヲ吉林航業公會ト稱ス
- 第二條 本會ハ之ヲ省城ニ設ク
- 第三條 本會ハ航業ノ發展ヲ促進シ、航業ノ公益ヲ圖ルヲ以テ目的トス
- 第四條 發起人ハ各碼頭船商之ヲ代表シ連名ヲ以テ之ヲ申請ス
- 第五條 本會印章ハ長サ及ヒ幅各々營造尺一寸五分、縁ノ幅一分ニシテ文字ハ「吉林航業公會之章」トナス
- 第六條 本會々員タラシニハ左記々載ノ資格中其一ヲ有スル者タルヘシ

一、航業ヲ經營スル者

二、官民船舶業關係當局者及ヒ曾テ其ノ任ニアリシ者

三、商工業者ニシテ航業ト關係ヲ有スル者

第七條 凡ソ第六條規定ノ資格ノ中其ノ一ヲ有スル者ハ均シク隨意入會スルヲ得レ共有資格者ニシテ其ノ入會ヲ欲セサル者ニハ入會ヲ強制セス

第八條 本會ノ役員ハ左ノ如シ

會長	一名	副會長	一名
幹事	二十五名		

第九條 本會々員ハ總テ役員ノ選舉權及ヒ被選舉權ヲ有ス但シ被選舉權者ノ年齢ハ三十歳以上ニシテ役員ノ任期ハ四ケ年トス

第十條 本會ノ職務ハ交通部發布ノ航業公會暫行章程第九條ノ規定ニ依リ之ヲ辦理ス

(註) 同暫行章程第九條ニ左ノ通りである。

航業公會暫行章程第九條、航業公會ノ職務

一、航業上ノ公共營業ノ維持並ニ之カ研究改良發達ニ關スル事項

二、航業ノ利弊陳狀及一切ノ進行ニ關スル事項

三、航業ノ情形ノ調査及之カ印刷出版ニ關スル事項

四、航業上ノ公益ノ爲ノ計畫、實行ニ關スル事項

五、航業上ノ爭議ハ雙方ノ請求ヲ待テ之カ調停ニ關スル事項

六、交通部ノ委託ニ關スル事項

第十一條 本會々長、副會長、幹事ハ均シク會員ニ於テ各別ニ公選ス、其ノ選出サレタル各員ノ履歴ハ吉林省長公署ニ報告シテ其ノ審査ヲ受ケ更ニ同公署ヨリ交通部ニ轉報ス

第十二條 本會ノ例會ハ毎年五月及十月ノ二回トシ會長ヨリ之ヲ招集ス、臨時ニ緊急議事々項ノ發生シタル場合ハ會員三人以上ノ建議ヲ以テ臨時會ヲ招集スル得

第十三條 本會ノ經費ハ會員ノ入會金及ヒ會費ヲ以テ之ニ充ツ、入會金及會費ハ左ノ如シ

入會金	會員一人ニ付入會ノ際ニ	大洋二元
會費	會員一人ニ付年	大洋二元

第十四條 本會々長、副會長、幹事ハ均シク名譽職ニシテ俸給ハ給セス

第十五條 本會ノ一切ノ收支ハ之ヲ帳簿ニ登録シ、每六ヶ月毎ニ收支對照表ヲ作製シ會員及吉林省公署ニ報告スヘシ、同公署ハ之ヲ審査ノ上交通部ニ轉報スルモノトス

第十六條 本會ハ會員ノ人數ソノ船舶等ヲ詳細ニ記載シテ之ヲ保存スヘシ

第十七條 本會ハ六ヶ月毎ニ會員ニ會務報告ヲナシ更ニ之ヲ吉林省長公署ニ報告ス、同公署ハ之ヲ交通部ニ轉報スルモノトス

第十八條 本會ニ對シ其ノ會費又ハ航業上ノ公益費ヲ多額ニ特別寄附シ又ハ會員ニシテ其ノ成績優良ナル者ニ對シテハ吉林省長公署ヲ經由シテ交通部ニ褒賞ノ交付ヲ申請ス

第十九條 本會々員ニシテ左ノ條項ノ一ニ該當スル者ハ會員ヨリ除名ス

(一) 本會ノ名儀ヲ冒稱シテ紛擾ヲ生セシメタル者

(二) 航業ノ公益ヲ破壞スルカ如キ者

第二十條 本會ニシテ交通部規定ノ航業公會暫行章程ニ違反シ又ハ公益ヲ妨害スルカ如キ場合ニハ同暫行章程第十五條ノ規定ニ依リ之ヲ處分ス

(註) 航業公會暫行章程第十五條は左の通りである。

航業公會ニシテ本章程ニ違反シ又ハ公益ヲ妨害スルカ如キコトアル場合ニハ交通部ハ左記各項ノ方法ニ依リ之ヲ處分ス

一、豫決事項ノ取消ヲ命ス

二、役員ノ職務ヲ免ス

三、該會ノ停止或ハ解散ヲ命ス

第二十一條 本會ニシテ自ラ解散セント欲スル時ハ其ノ解散ノ理由ヲ附シテ吉林省長公署ニ申請シ、同公署ヨリ之ヲ交通部ニ轉請スルモノトス

第二十二條 本會解散後其ノ整理及ヒ一切ノ帳簿ハ會長、副會長及ヒ幹事カ責任ヲ以テ之ヲ辦理ス、ソノ整理完了シタル時ハ會員ニ報告シ、且之ヲ書類ヲ以テ吉林省長公署ニ提出シ、同公署ヨリ交通部ニ轉呈ス

第二十三條 本會ノ章程ヲ更改セントスル場合ハ總會ニ於テ之ヲ議決シ、吉林省長公署ニ申請シ同公署ヨリ交通部ニ轉請スルモノトス

第二十四條 本章程ハ許可ヲ得ルノ日ヨリ之ヲ施行ス

本章程に依る吉林航業公會は本年(一九二六年)春設立したるものにして、本章第七條に記載の如く航業者と雖も必ずしも入會するを要せざるも、入會し居れば各種の利便多き爲め航業關係者は何れも入會してゐる。

本會は成立後日尙淺くその業跡も亦未だ顯著ではないが相當活動はしてゐる模様である。漸次本章第十條記載の各項に對して可なりの機能を發揮すべく期待されてゐる。

第二節 店

吉林には倉庫なるものは商埠地に日支合辦の吉林倉庫金融株式會社なるもの一あるものみにして、船舶による移出入貨物の多くは所謂「店」を利用してゐる。

「店」とは支那人の經營にかゝるものにして、我が國に於ける問屋に類似し口錢を徴して他人の爲めに自己の名を以つて商品の販賣及び買入をなし、又は他人の貨物を料金を徴して保管の委託に應ずるものである。又店業者は荷主に代りて運賃諸掛及び取引上の各種税捐の代辨をも營むこともある。

店業者は何れも廣大なる庭、倉庫竝に多人數を收容するに足る客室(大なるものにおいては何百人を容るゝに足るものがある)等の設備を有し、顧客の宿泊貨物の保管に便するもので、この點では過渡期に於ける一種の宿屋兼倉庫業とも見ることが出来る。

店業者の中主なるものは左の通りである。

第四編 吉林港

商號	所在	代表者	資本金又は正味資産
永升店	北大街	張輔忱	三五〇,〇〇〇元
裕泰店	同	白漢三	二五〇,〇〇〇元
公義店	牛馬行	玉孟蘭	三〇,〇〇〇元
東豐店	德勝街	李福堂	四五,〇〇〇元
和記店	同	趙夢松	一〇,〇〇〇元
復成店	牛馬行	曲瑞清	六〇,〇〇〇元
天義店	德勝街	李廷珍	三〇,〇〇〇元
公和興	臭皮胡同	王弼臣	一〇,〇〇〇元

「店」の徴する口錢は時により、又委託者によりて異なるものであるらしいが本年度の主要貨物に對する口錢の大體標準は左の通りである。

品別	買主より	口錢	買主より
雜貨	百元に付三元		百元に付三元
線麻	同		同
黃菸	百元に付四元		同
藍定	辛力錢として三割		辛力錢として三割

「店」は主として問屋としての機能を營むものなる故「店」の倉庫に貨物を寄託する場合は少い、従つて店には倉庫料の規定なく、かゝる場合は臨機に保管料を取り極めるものである。

かくの如く吉林に發着する貨物の大部分は吉林に於て「店」を仲介として委託賣買されるものである。この現象を河輸送に依る貨物につきて見る時は、吉林の埠頭に於て荷役する貨物は前述（第三章第二節）の如く木材の外は斜道を經て肩搬又は擔搬されるものであるが、吉林の江岸上には河流に平行して街路あり街路に面して店舗櫛比し居り、船積又は船舶より荷揚せる貨物を馬車より積卸する空地なく是非とも店舗の後庭に積卸し、又は保管用として借りなければならぬ事情がある。のみならず一面吉林に運送し來り、又は吉林より發送する貨物は木材以外には殆ど大量の貨物なく、又吉林と特に取引の多き特別の地方でもないから特に吉林に支店とか代理店とかを設置するよりも、これらの店業者に委託して賣買する方が寧ろ有利なる關係上、吉林に於ては貿易業或は倉庫業の發達は頗る遅々として進まずこれらに代るに前記の如き過渡期の商業機關たる店業が存する譯であらう。

店業とは其の性質を異にすれども茲に前記の吉林倉庫金融會社につきて略説を試みる。
同會社はその名の如く一般貨物の保管及び同貨物に對する金融をなすものであるが、又店業に於けるが如く委託賣買をもなすものである。

同會社の倉庫料金及び庫入、庫出、積替等の各料金は左表の通りである。
同會社の委託賣買手数料は左の通りである。

級別	普通保管料(一公噸十日間に付)		特定保管料(一公噸十日間に付)		庫出入料(百公斤) 積替料(二付)	倉庫證券作料 手數
	庫内	庫外	庫内	庫外		
一級品	金八錢	金四錢	金二五錢	金一三錢	各一錢七厘	一通に付

二級品	金六錢	金三錢	木材製材類	—	金四錢	但し一箇の重量 六百公斤を超ゆ るものは五割増 (材木類を除く) す
三級品	金四錢	金二錢	(留材類)	—	金二錢五厘	
四級品	金二錢	金一錢	(枕木)	—	金二錢	

備考 (一) 貨物の等級は南滿洲鐵道會社の規定を準用する。

(二) 木材は五十立方呎を一公噸とし枕木は三百挺を二十八公噸とする。

(三) 保管期間は二十日未滿は二十日分を申受け二十日以上は十日目毎に(十日未滿は十日として)計算する。

(四) 公斤により計算するものは百公斤未滿は百公斤に、公噸によるものは一公噸未滿は一公噸に切り上げ計算する。

(五) 料金が十錢未滿は十錢として計算する、但し厘位は切捨てる。

同會社の委託賣買手数料は左の通りである。

- (1) 枕 木
一年を通じ 二千挺未滿は一挺に付 金一五錢
同 二千挺以上五千挺未滿は一挺に付 金一二錢
同 五千挺以上は一挺に付 金一〇錢
- (2) 精 米
一年を通じ 二千石未滿は 賣値の 二分
同 二千石以上は 同 一分五厘
- (3) 雜穀類
同 同 一分五厘

倉庫内にて賣買成立の場合 賣買兩者より出來高の 一分五厘
その他は隨時協定する。

第三節 船舶

吉林に船籍を有する船舶は殆んどなく大部分は他地方より廻航するものである。

吉林航業公會(これに關しては第一節に詳説した)に登簿せる船舶數は左の通りである。

- (イ) 汽 船 八 隻
- (ロ) 小 汽 船 三 隻
- (ハ) 改 裝 船 二二三隻
- (ニ) 槽 子 船 三四一隻
- (ホ) 對 子 船 三、五〇〇對(二隻を連結して一隻を造る故對と云ふ)

以下順下之等を概説する。

(イ) 汽船 汽船は哈爾濱及び伯都納にある小蒸汽船の廻航し來るものにして吉清、旅大、東北等吃水約三尺七寸旅客を積載して貨船を曳航するものである。けれども現時は松花江の水深は甚だ少きを以つて増水時以外は航行不可能である。

(ロ) 小汽船 吃水約一尺六寸位にして主として旅客輸送に従事し又小數の貨船を曳航することもある。

(ハ) 改隸船 改隸は又改秋、改球とも書き松花江上の貨物運搬用帆船の主要なものであるが吃水は満載時三呎に及ぶものあるを以つて大型のものは増水期以外は吉林に廻航すること困難である。構造は舳、艫共に方形にして艫部は舳部より稍々長し。

船底は扁平であるが舳艫共に著しく隆起してゐるを以つて満載貨時の外は水につかない。船尾の舵機は後沿葉子と稱せられる幅約一尺厚さ約五寸の保護板があつて舵柄を圍んでゐる。帆は一本又は二本(二本あるは大型改隸である)で船艫は數箇ある。

(ニ) 漕子船 漕子船は改隸船に甚だよく似てゐるが本船は一般に改隸船よりも小型であるのに吃水が甚だ深く且つ改隸の如き後沿葉子はない。普通帆柱は一本である。

(ホ) 對子 對子とは威虎(威呼又は掛蠟とも云ふ)と稱する船底扁平にして帆檣なく頗る狭長なる獨木舟型の小舟の大型のものを二隻連結してその上に横に板を敷き中央に帆檣を立てたるものである。貨物は板の上に載せ更に安平葺の篷を造つて寢室となしたのもある。けれども小型威虎をも對子に組むことがある。この場合は小對威虎と云ひ之に對して前記の大型對子を大對威虎と稱する。又時としては三隻を横に連結して對子を組むこともある。

以上の外に大腦袋(大腦袋とも書き又大頭船とも云ふ)船なるものがある。改隸船と殆んど同様にして只改隸船よりは軸部稍寛大である爲めこの名がある。前記吉林に廻航する船舶中の改隸には大腦袋船も含んでゐる。

大腦袋は時として帆檣を除き、又はその儘として來多の代用として使用されることもある。

なほ吉林に於てはこの外各種の小船があつて旅客又は近距離の貨物輸送に従事してゐるものもあるがその數は數十隻である。

なほ吉林に於ける各種船舶の形状積載量の大概を表示すると左の如くである。

船種	船長	船幅	船重	船高	檣高	吃水		積載量
						空	水	
汽船	約二百尺	約五十尺	約八寸	約八寸	約二尺	約三尺七寸	貨物 五、六十萬斤	
小汽船	約三十尺	約十七尺	約四寸	約四寸	約九寸	約一尺六寸	旅客 八十人	
改隸船	自五十尺至七十尺	自二十五尺至三十五尺	自一萬斤至七萬斤	自四尺至五尺	自一尺七寸至二尺七寸	自三尺二寸至三尺五寸	自二萬斤至五萬斤	
漕子船	自七十尺至七十尺	自二十五尺至二十五尺	自一萬斤至一萬斤	自四尺至五尺	自一尺七寸至一尺七寸	自三尺三寸至三尺三寸	自二萬斤至三萬斤	
對子船	自七十尺至七十尺	自二十五尺至二十五尺	自一萬斤至一萬斤	自四尺至五尺	自一尺七寸至一尺七寸	自三尺三寸至三尺三寸	自二萬斤至三萬斤	

註 表中の長尺は吉林尺にして日本尺よりも稍長い。積載量の斤も吉林斤にして一斤は約わが百五十三匁に當る。

第四節 船員

船員の組織は汽船と帆船によりて甚だ異つてゐる。よつて汽船と帆船に區分して記載することとする。

第一 汽船の船員組織

汽船の船員の組織はその汽船の所有者によりて若干相違はあるが大約左の如きものである。

職名	員數	大約一箇月間の俸給
船長	一人	百二十元
機關長	一人	百二十元
機關士	一人	九十元
運轉長	一人	百元
運轉士	一人	七十元
事務長	一人	八十元
水夫長	一人	五十元
水夫	數人	二十元乃至四十元
機關夫及火夫	各一人	二十五元乃至四十元
會計方	一人	四十元
護衛兵	二、三人	二十五元

なほ汽船の船員は必ず交通部より發行せらるゝ船員證書を有することを要し、若し同船員證書を有せざる場合は直ちに下船せしめ従業を禁止することに規定されてゐる。

第二 帆船の船員組織

帆船の船員は船體の大小、貨物の多少、航路の難易によりて其の數を異にするが大體左表の通りである。

船別	船達又は掌舵的(船主)(舵工)	打頭的水夫長的	動杆的(火夫)	厨師傳(炊事夫)	合計
改槽子	一人	一人	數人乃至十數人	一人	
對槽子	一人	一人	同數	一人	

吉林に廻航する帆船には、船主自身が乗船して運送業に従事するものと、船主は船を提供して賃賃を徴するものと二種類があつて、前者の場合は船主は必ず舵工を兼ねるものである。炊事夫は又餘暇には水夫の仕事の手傳をも爲す。

而して一般に帆船の船員は船主を始めとして、多くは農夫が農閑期を利用して副業的に航業に従事するもの多く、又大工、木挽等にして夏期開河期に臨時に船員となるものも少なくない。船員の得る勞銀は俸給制度又は利益分配制度の二者があるけれども、殆んど大部は後者に依るが如くである。俸給制度のものにありては大體の標準は左の如くである。(月額にして何れも吉林官吊)

舵工	千六百吊	乃至	五千吊
水夫長	千五百吊	同	四千吊
水夫	千吊	同	三千吊
炊事方	五、六百吊	内外	

註 昨年夏は金一圓に對し約百六十吊内外の相場であつむ

利益分配制度のものにありては開河期間中に得たる客貨運送賃銀、並に商品を販賣せる利益（船主又は舵工は貨運すべき貨物の少き時は、一市場に於て貨物を仕入れ之を他の市場に販賣するが如き商行爲をも營むものである）を毎年終航前に清算して分配するものである。その分配割合は種々であるが大體の標準は左の如きものである（但し水夫五人の場合）

船主	二十五%	乃至	三十五%
舵工	十%	同	二十%
水夫長	八%	同	十五%
水夫	五%	同	十%
炊事夫	二%	同	四%

第五節 航路

吉林に發着する船舶は吉林の上流及び下流より來るものにして共に松花江の水路によるものである。而して上流は頭道江及び二道江の合流點たる兩江口より約三十支里下流なる老額河より舟楫の便があり、下流は黒龍江に至る迄共に舟行が可能である。而して吉林より上流への舟行は帆船又は戎克によるのみにして下流へは小蒸汽船をも航行せしめることが出来る。けれども吉林中心の航路は第二松花江上のみと見て大過ない。

松花江下流の航路につきましては次編に述べべきを以つて茲には同港の上流のみにつきて略述しやう。説明を簡略にする爲めに埠頭名、左右岸、各埠頭間の距離等につきて左に表示しやう。

吉林より上流の諸港

埠頭名	左右岸	各埠頭間の距離	吉林よりの距離	摘	要
阿什哈達	右	三〇	三〇	〔支里〕本税局の出張所ありて木材の検査をなし書付を交付する、本港附近には石材の産出もある	
大峯門溝口子	左	一五	四五	薪材、穀類を吉林に搬出するもの可なり多い	
額赫種口子	右	一五	六〇		
楊嘉子	同	一五	七五		
將軍溝	左	二〇	九五		
東大海	右	二〇	一一五	〔支里〕本埠頭の近傍に上小海濱口子、西大海濱口子、下小海濱口子等の埠頭がある。木材の搬出がある	
三子	同	一〇	一二五	木材の搬出がある	
楊木溝口子	同	一〇	一三五	〔支里〕奥地に木材の産多く、木材、薪材、木炭を吉林に搬出する	
富大河	同	七	一四二	上	
張家灣	同	八	一五〇	上	
小額河	同	二五	一七五	上	
沙石溝	同	一〇	一八五	上	
砬磨店	同	二〇	二〇五	上	

埠頭名	左右岸	各埠頭間の距離	吉林よりの距離	摘	要
九 烏 拉 街 站	左	六〇	六〇		
四 家 子	右	七〇	一一〇		
黃 帽 屯	同	一五	一九〇		
舒 蘭 河	同	二五	二一五		
白 旗 屯	同	二〇	二三〇		
珠 兒 山	同	二〇	二五〇		
半 拉 山	左	二〇	二七〇		
朱 家 船 口	右	二五	二九〇		
秀 水 甸	同	五	三一五		
楊 家 灣	同	四〇	三二〇		
五 裸 樹	同	六〇	三六〇		
張 樹 勾	左	四三	四二〇		
飲 牛 子	同	二	四六三		
松 花 江	同	一	四六六		

吉林より下流の諸港

埠頭名	左右岸	各埠頭間の距離	吉林よりの距離	摘	要
老 額 河	同	二〇	五八〇		
大 嶺 子	右	二〇	五六〇		
影 壁 碛	左	四〇	五四〇		
葦 沙 河	同	二五	五〇〇		
卡 倫 倫	右	一〇	四七五		色勒河の松花江に注入口の稍々下流にして穀類、白酒、麻、煙草等の搬出がある
陳 木 匠 溝	左	一五	四六五		
萬 里 河	右	一〇	四五〇		
紅 石 碛	同	六〇	四四〇		
穆 奇 河	同	一〇	三八〇		
樺 樹 林 子	右	二〇	三七〇		所謂樺甸縣城にして穀類及麻、煙草等の製品の搬出が多い。稍々上流の穆奇河、輝發河流域は穀類、白酒、麻、煙草の搬出がある
達 營 溝 子	左	二〇	三五〇		
五 虎 石	同	二五	三三〇		江中に岩礁多く舟筏の航行困難と云ふ
漂 河 口	右	二〇	三〇五		
半 拉 高 子	同	一〇	二八五		
上 屯 子	左	一五	二七五		
拉 法 河 口	同	一〇	二六〇		穀類の搬出が可なりある。拉法河は松花江本流と略同額の所謂吉林材を搬出する。拉法河上には木材産出で有名なる蛟河があり同地で編筏し拉法河口子經由下航する
東 背 溝 口	右	二〇	二五〇		
螞 蟻 河 口	左	二五	二三〇		

これらの各埠頭と吉林との舟行中最も殷盛なるは上流にありては吉林、樺樹林子間を以つて最大とし漂河口子、拉法口子、紅石嶺、卡倫、沙河等順次之に次いでゐる。吉林へ搬出する貨物の大略は前記(表中の摘要欄参照)の如くであるが返荷としては雜貨、麻袋、力鹽、石油等を持ち歸るものである。

猶舟航にはあらざるも松花江の筏流木は、同江の原流たる頭道江、二道江の流域及び拉法河の上流の流域地方より伐り出し、管流し本流のは大嶺子拉法河のは蛟河にて編筏して流下し、大部分は吉林九站到於て陸揚げし他の小部分は尙下流に至るもので、本筏流木材の數量は他の吉林より上流に於ける全舟運貨物の數十倍に上るものである。

吉林より下流に於ける舟運は對、伯都城、大賚間のもの最も多くその他には對、九站、烏拉街、秀水甸子、白旗屯、五棵樹、松花江、哈爾濱(傳家甸)間にも舟航がある。而して下流の舟運の主なる貨物は吉林よりは木材、木製品、煙草、麻等にして吉林へは穀類及同製品、鹽、曹達等である。

第五章 吉林港諸稅

吉林港出入船舶及び貨物に對する諸稅は、これを左の二種に大別することが出来る。

- 一、稅捐徵收局の課稅。
 - 二、吉林省城財務處の課稅。
- 以下節に分ちて説明する。

第一節 稅捐徵收易の課稅

本稅は吉林省全般共通のものであるが、これを船舶及び貨物に對するものに區分することが出来る。

第一項 船舶に對する課稅

本項の課稅につきては便宜上哈爾濱港の該項(哈爾濱港第五章第一節第二項)に述べれば茲には省くこととする。

第二項 貨物に對する課稅

先づ吉林全省畫一の各種稅捐を摘記すれば左の如くである。

- 第一項 貨物 稅

第五章 吉林港諸稅

第一目 山海稅

第一節 山貨

鹿茸	價格の百分の二十
鹿骨	價格の百分の十五
鹿筋	十斤に付 大洋五角八分
鹿角	十斤に付 大洋五角八分
牛筋	十斤に付 大洋五角八分
花磨	十斤に付 大洋二角一分八厘
榆磨	十斤に付 大洋四角三分五厘
凍磨(又名元磨とも云ふ)	百斤に付 大洋五角八分
口磨	一斤に付 大洋八分七厘
木耳	十斤に付 大洋二角九分
瓜子	百斤に付 大洋二角九分
葵瓜子	百斤に付 大洋二角九分
玉蘭片	一斤に付 大洋二分九厘
花椒	一斤に付 大洋一分五厘

第五章 吉林港諸稅

胡椒	一斤に付 大洋一分五厘
大料	一斤に付 大洋二分九厘
紅棗	一角に付 大洋七分八厘
栗子	百斤に付 大洋二角九分
乾薑	一斤に付 大洋一分
鮮薑	一斤に付 大洋一分
洋粉	一斤に付 大洋四分四厘
青筍	一斤に付 大洋二分九厘
落花生	百斤に付 大洋二角五分
山雞	百斤に付 大洋四角三分五厘
野豬肉	百斤に付 大洋四角三分五厘
狗鹿肉	百斤に付 大洋四角三分五厘
龍鬚菜	一斤に付 大洋五厘
蛤吃螞	十斤に付 大洋一角四分五厘
核桃	百斤に付 大洋二角九分
各種菓物	價格の百分の五

第四編 吉林港

第二節 皮張

貂皮	價格の百分の二十
各種皮張	價格の百分の十

第三節 海菜

雜魚	十斤に付	大洋五分八厘
魚骨	十斤に付	大洋八角七分
蟹肉	十斤に付	大洋一角四分五厘
海參	十斤に付	大洋五角八分
海菜	十斤に付	大洋一角四分五厘
海菜	百斤に付	大洋二角九分
鳥魚	一斤に付	大洋二分九厘
魚翅	一斤に付	大洋二角九分
魚肚	一斤に付	大洋八角七分
江瑤柱	一斤に付	大洋五分八厘
南火腿	一斤に付	大洋八角七分
乾鮑魚	一斤に付	大洋一角二厘

蟹黃	一斤に付	大洋八分九厘
大海米	一斤に付	大洋二分九厘
小海米	一斤に付	大洋九厘
金針菜	一斤に付	大洋一分二厘
東洋菜	一斤に付	大洋五分
海蜇	一斤に付	大洋九厘
乾墨魚	一斤に付	大洋二分九厘
乾蛤蠣	一斤に付	大洋二分九厘
冰蟹	十斤に付	大洋五分八厘
鮮蟹	十斤に付	大洋五分八厘
銀魚	一斤に付	大洋五分八厘

以上各税は均しく買主より之を納付し、若し購入して之を他地にて賣却する場合は當該地の購入者之を納付すべし

第二目 土産税

蘇油	百斤に付	大洋二角九分を製造より之を納付。
豆油	同上	

第五章 吉林港諸税

蘇油	百斤に付 大洋四角三分五厘を製造者より徴收。
糖蘿ト	百斤に付 大洋四分四厘を賣主より徴收。
牛羊猪油	百斤に付 大洋四角三分五厘を製造者より徴收。
藍錠	百斤に付 大洋一角四分五厘を賣主より徴收。
茶條葉	百斤に付 大洋一角を賣主より徴收。
線麻	百斤に付 大洋三角六分三厘を賣主より徴收。
芝麻	一石に付 大洋四角三分五厘を賣主より徴收。
糞麻	百斤に付 大洋二角一分八厘を賣主より徴收。
土面城	百斤に付 大洋一角四分五厘を賣主より徴收。
缸稅	價格の百分の七を賣主より徴收。
參稅	價格の百分の十を賣主より徴收。
藥稅	價格の百分の五を賣主より徴收す。
黃菸稅	凡て本省の土産及外來の生熟藥品は均しく本例により徴稅す。
雜菸稅	價格の百分の十を賣主より徴收。
白酒稅	燒鍋造酒每百斤につき大洋一元四角を製造者より徴收。

雜酒稅

價格の百分の十を賣主より徴收。

藥酒稅

百斤に付 大洋 二 元。

鷄卵稅

凡て箱入移出の鷄卵はその價格一元につて大洋五分を運搬賣却人より收稅すれども零細なる小賣人及省境内にありて運搬賣却する者に對しては免稅とす。

猪鬃馬尾

價格の百分の十を賣主より徴收。

第二項 各項稅課

第一目 銷場稅

商號の賣却高に應じその價格の百分の二を徴稅。

第二目 糧石銷場稅

は從價各百分の二の内地稅及出境稅の兩稅とす。内地稅はその賣買毎に賣主より徴稅し出境稅は出境時に一回買手運搬人之を納付するものとす。

第三目 木稅

別に稅則ありて賣主より納稅す。

第四目 山份

木稅額の六割を賣主より納稅せしむ。

第五目 木植票費

木稅額の八割を賣主より納稅せしむ。

第六目 木炭稅

從價百分の十を賣主より徴稅。

第七目 木柁稅

同上

第八目 石灰稅

從價百分の十を賣主より徴稅。

第九目 石頭稅

從價百分の十を賣主より徴稅。

第五章 吉林港諸稅

第十目 契 稅 典の場合は三分賣買の場合は六分。別に條例あり。

第十一目 驗 契 費 契紙(證明書)一枚に付大洋四元を徴收す、登録費は大最四角とす。

第十二目 豆 麥 斗 稅 元豆は一斗につき大洋一分四厘、小麥は一斗につき大洋二分とし何れも賣主より徴收。

第十三目 雜糧斗稅 油麥、江米は上等と爲し一斗に付大洋九厘。小米、元米、稗子米、包米查、小豆、吉

豆、芸豆、線麻子、大麻子、西天穀は中等と爲し一斗に付大洋六厘。大麥、紅糧、穀子包米、稗子は下等と爲し一斗に付大洋三厘を徴す。本項目に入らざる糧穀は上記三等に照し分別徴稅す。本稅は凡て買主より之を徴す。

第十四目 牲 畜 稅 牛馬驢騾は價格の百分の五、猪羊は價格の百分の二・五を買主より徴收す。

第十五目 屠 宰 稅 屠殺稅にして豚は一頭に付大洋三角、羊は同二角、牛は同一元、何も屠殺者より徴稅す

第十六目 燒 鍋 課 一筒造酒は年課稅額銀四百兩とし一筒を加へる毎に銀二百兩を加徴す、小酌は年課稅額銀二百兩とす。民國十一年よりは毎銀一兩を大洋一元として課稅することに暫定す。

第十七目 當 課 典當は年課稅額銀八十元、質當は年課稅額銀二十元とす。

第十八目 當 帖 稅 繁盛なる地方の典當は帖費として二百元、質當は八十元、偏僻なる地方の典當は一百五十元、質當は五十元を帖簿受領時一回に納付せしめるものであるが別に規定がある。

第十九目 牙 稅 別に章程あり。

第二十目 煤稅(石炭稅) 鐵路を距ること百五十里以内の交通便利なる地方は一噸に付大洋一角五分、其距離百

里以外にして交通不便なる地方は一噸に付大洋一角とす、其未だ所管部の發掘許可證を有せざる煤礦は吉林省舊章程に準し從價の百分の十五を均しく開採者より納付せしむ。

第二十一目 攤床營業牌照稅 店舖及商號を有せざる露店商はその資本在五百元以上者を一等となし毎月大洋十元。四百元以上の者を二等と爲し毎月大洋八元。三百元以上の者を三等と爲し毎月大洋六元。二百元以上の者を四等と爲し毎月大洋四元。一百元以上の者を五等と爲し毎月大洋二元。一百元以下の者を六等となし毎月大洋一元を各課稅すその資本五十元に及ばざる者は免稅とす。別に規程あり。

第二十二目 已稅貨物轉運票費 一枚に付 大洋一角を徴す。

第二十三目 票 費 一枚に付 大洋二分を徴す。

第二十四目 驗 票 費 驗票一枚に付 大洋一角を徴す。

第三項 各項 雜 捐

第一目 硝 油 捐 一斤に付 吉錢五文を買主より納付せしむ。

以上は吉林全省劃一の現行稅率を表記したるものであるが、更に分り易くする爲めに吉林著發の四、五の主要貨物に對する各稅率を摘記すれば左の通りである。

一、穀 類

出 產 稅 公定市價の二割(原産地にて納入済のものには不要)賣主負擔。其他特別稅として正稅額の二割を

徴する。

銷場税 公定市價の二割 買主負擔。其他特別税として正税額の二割を徴する。

斗 税 元 豆、一斗に付 一分四厘 小 麥、一斗に付 二 分

尙参考の爲めに原産地に於ける課税を表記すれば左の如くである。

地方税 公定市價に對する二割 國税(正税) 一斗に付 現大洋一分四厘

雜 款 一斗に付 同 七 厘 徑紀の口錢 一石に付き吉林官帖二吊文乃至三吊文

二、黄 茶

牙 税 公定市價に對する二割 銷場税 百斤に付き 二 元

營業税 一 元 警察捐 二 角

以上賣主負擔

正 税 十 元 五 角 公賣費 十 二 元

牙 税 二 元

以上買主負擔

三、線 麻

銷場税 百斤に付き 二 元 牙 税 百斤に付き 二 元

營業税 百斤に付き 一 元 警察捐 百斤に付き 二 角

以上賣主負擔

四、藍 靛 一斤に付き 永衡大洋 一角四分五厘

營業捐 一 割 銷場費 二 割

警察捐 二 厘(即ち百元に付き二角)

五、木 材

木材に對する課税の種類及其率

(イ) 地方税 (縣公署に納入)

過 梁 (紅松なれば末口直徑一尺六寸以上の木材を云ふ) 一本に付吉林大洋六 角

二呼頭 (紅松なれば末口の直徑一尺三寸以上一尺六寸以下の木材を云ふ) 同 四 角

長條子 (紅松なれば末口の直徑八、九寸乃至一尺二、三寸のものを云ふ) 同 二 角

椽 檁子 (紅松なれば長さ十五尺末口直徑一寸五分乃至八、九寸のものを云ふ) 百本に付同 五 角

註 尺は總て支那尺とす。

馬 頭 百本に付 五 角 牛 頭 百本に付 五 角

斧子頭 同 五 角

(ロ) 外上警察捐 (大歳子水上警察署に納入)

(ハ) 山 份 (他人所有の山林より伐出する場合に山主に支拂ふもの) 吉林市價の二割

何れも長さは十五尺のもの

(三) 木 税 (西關木税總局に納入)

正 税	一割八分	山 份	六 分
木 牙 税	六分	賑 款	一分八厘
(但し外國人は納税を要しなす)		地 方 捐	一 分
水上警察捐	二分一厘		
雜 款	一分二厘		

(三)の合計三割六分一厘(但し外國人は三割一厘)にして此外他地方の者が吉林にて木材を買取る場合には、更に銷場税二分を徴せれる。

右の外上流に於て筏材税(濛江縣匪賊討伐費其他として)一筏に付其年の狀況により數百吊を徴せられる。

薪材に對しては

正 税	一 割	木 牙 税	六分
賑 款	一 分	(但し外國人は納税を要しなす)	
地 方 捐	一 分	警 察 捐	二分一厘
		雜 捐	六 厘
計	二割六厘		

(但し外人は計一割四分六厘)

右各種の税は木税局所定の西關相場に基き賦課するものにして、同局に於て十日毎に公定市價を發表する。

第二節 吉林省城財務處の課税

本税は地方税にして、上記の税捐徴收局の課税の中の正税に對する附加税と特別の地方税とよりなつてゐる。而して本税は時々變更されること多く、且つ附加税の方はよるべき資料が手許になきを以つて省き、昨年度の特別の地方税のみを左に掲げることとする。

- (イ) 地 方 捐 著發貨物の公定市價の百分の一
- (ロ) 船 捐 吉林江岸より船舶に依り貨物を積出す場合に課するものにして、毎百斤に對し現大洋二元
- (ハ) 碼頭捐 吉林江岸にて貨物を取卸す場合に課するものにして、千斤に對し現大洋二元である。

第六章 吉林港の發著貨物及び各地間との船運賃

吉林港に著發する貨物に就きては從來その據るべき資料少く、現在と雖も亦然りであるが、最近吉林航業公會の調査になる一、九二五年中の吉林港發著貨物數量なるものがある。稍々不完全で而も正確なりや否や多少疑はしきも現在の處にては他によるべき資料がないから参考の爲めに左に掲載することとする。

品別	到著數量	備考
杉松長條子	一、二六一本	杉松は朝鮮樅にして長條子は長さ二十五尺末口直徑八、九寸乃至一尺二、三寸のもの
同 檫 子	五、三五〇本	檫子は長さ十五尺末口直徑四寸乃至九寸のものを云ふ
紅松大過梁	二、一六五本	紅松は朝鮮松にして大過梁は長さ二十五尺末口直徑一尺七寸乃至二尺三寸のもの
同 二呼頭	一、一六五本	二呼頭は長さ二十五尺末口直徑一尺三寸乃至一尺六寸のもの
杉松二呼頭	三、一六〇本	杉松は朝鮮樅
榎木底	四、二四一本	榎木は樅であるが底は木幹の根查の方か？
紅松椽子	八七、五〇〇本	椽子は長さ十五尺末口直徑一寸五分乃至四寸のものを云ふ
榎木墩子	六、五四一本	榎木は滿洲胡桃にして墩子は長さ八尺末口直徑三尺のものを云ふ
寧近子	五、一六三本	寧近子は樺屬にして和名ガニメグスリ
雜木燒柴	三、四〇〇本	
黃 菸(葉煙草)	三、九五〇包	
線 蕪(麻)	一、三〇〇捆	



道 木(枕木)	一、六六十塊
大 豆	一、八五六石
玉 黍	一、八四六石
小 豆	二、一七石
高 粱	一、一七三石
小 麥	一、九九三石
豆 粕	一、五六九枚
白 酒	五三、四三〇斤
枝柴(葉の付著せる柴)	一九三、四五〇捆
小劈柴(葉のなき柴)	一五一、二三〇捆
木 炭	三七六、五〇〇斤
木貨(木製農具等)	一〇、二四八捆

同移出貨物は

品別	發送數量	備考
雜 貨	二、一五三件	
石 材	一、二船	石材は對子船にて運搬しそれを單位としてゐる
黃 菸(葉煙草)	一、五八〇包	
線 蕪	九五〇斤	
道 木(枕木)	一一〇本	
杉 板	五八四塊	
杉 背	一八口	料子は粗造木
料 子	二五本	
木 方	二五本	

第六章 吉林港の發著貨物及び各地間との船運賃

附録 九 站 港

九站港は本編の第四章第五節に述べた如く吉林より六〇支里下流にある松花江上の河港であつて、吉林港の副港の觀をなしてゐる。本港は吉林に近く且つ吉林港とは同一吉林省内にありて結氷期、吉林省内統一税等は吉林港に述べたと同一なるを以つて省き本港獨特の狀勢につきてのみ左に述べることとする。

九站港は別紙平面圖に見るが如く九站驛の近くを流れる松花江上の河港である。松花江の水勢は九站の稍上流に於て左折し河水は丁度九站の河岸に衝き當るを以つて本港は水深比較的大であるが（水深は平水に於て河心で約十米あり水汀近くに於ても半米はある）流速も亦大で大約一秒間一呎位であると云ふ。

九站港の江岸の延長は約二軒はあるが貨物の積卸をなす船舶の發着するは主として下流の引込線江岸の近傍にして他は木材を引き上げる爲めに利用してゐるのみである。

由來九站港は水面と岸上との高低の差大にして約十米乃至三十米に及び而も河岸は若干の傾斜はあるが大體に於て斷崖をなして屹立してゐる。故に貨物の積卸用に特別の設備を必要とする譯である。而して穀類、雜貨の積卸場は約三十度の傾斜道路十米位を経て岸上の野積場（野積場は引込線の兩側にありて雙方を合して縱約六十米幅約四十米の平地である。）に出づるものなれば、肩搬又は擔搬を爲すを得るから、結局九站の荷役設備としては木材の荷揚設備のみである。木材の荷揚設備としては河岸の傾斜に沿ふて幅一約米の板を以つて滑り臺を造り板の兩側に大丸太を打ち

て木材の轉出を防ぎ、木材には綱を以つて結び付け馬にて引き揚げるものである。

この滑り臺は各木材商が設備せるものにして各木材倉庫の前面にあり、岸上に引き揚げたる木材はその儘直ちに倉庫内に引き入れるものである。かくの如き木材の荷揚用滑り臺は九站の河岸約十數箇所に設備されてゐる。

九站港の水運勢力範圍は松花江の上流地方より下流は秀水甸子邊迄の松花江上の諸港である。何故に上流に吉林港あるに九站迄下航するやと云ふに、吉林は埠頭と驛との距離大にしてこの運賃當むを以つて、鐵道發送貨物は驛と近接し且つ引込線ある九站到運ぶを便利とし、且つ鐵道運賃も吉林より發送するよりは低廉となる故である。下流より貨物は松花江港に至る舟運賃と東支鐵道運賃の合計に對する九站に至る舟運賃と吉長鐵道の運賃との合計の利害得失によりその分野を生ずるらしく又取扱店の如何も關係してゐる。而して九站港の諸掛は左の通りである。

一、船捐（吉林縣の收得にして水上警察署にて徴收する）

船捐と稱するも船舶に對して課税するものにあらずして總て積載貨物に對して課税しその額は設定（公定）價格の千分の五である。

二、地方捐（吉林縣にて徴收する）

大豆、小米に對しては一車毎に設定（公定）價格の千分の六にして高粱に對しては千分の三である。

三、碼頭費（九站の取扱商店の收得）

穀類一袋につき 百文

四、積卸費

附録 九 站 港

三二七