

北滿洲殖
民地區

スルノ必要ヲ感セシメ、遂ニ今日ノ盛況ヲ呈スルニ至レルモノト謂フヲ得ヘシ。而シテ經濟上ノ原因トハ鐵道ノ敷設、汽船ノ河川航通、露人ノ都邑ノ勃興等ニアリ。即チ製造業ハ之レニ由リテ起リ、貿易業ハ之レニ由リテ振フ、利ニ敏ナル清國人ノ茲ニ腐集シ來ル固ヨリ怪ムニ足ラサル也。若夫レ政治上ノ原因ニ至リテハ清國政府カ邊境防備ノ充實ヲ期センカ爲メ、寒村僻邑ニ行政廳ヲ開キ、地區ヲ劃シテ移民ノ招徠ニ汲々タルノ事情ニ徴シ自ラ明ナルヲ得ヘシ。而シテ此等殖民地トシテ擧クヘキモノ黑龍江省ニ四、吉林省ニ四アリ、即チ次ノ如シ。

黑龍江省

- 一、中央區綏化府龍江府安遠縣黑爾根、
- 二、黑龍江岸區 漢河ヨリ松花江河口ニ至リ愛琿ヲ中心トス、又湯汪河ヨリ松花江河口ニ至ル同江左岸一帶與東道管下ノ一部ヲ含ム、
- 三、西部區海拉爾額爾格納河右岸アバガイツイ村ヨリ同河ノ河口ニ至ル、
- 四、蒙古區嫩江下流域杜爾伯特、北郭爾羅斯、札賚特、札薩克圖、

吉林省

- 一、蜜山區 蜜山府(蜂蜜山子)與凱湖畔全部、並ニ烏蘇里江左岸一帶、

各殖民
區ノ狀況

四、蒙古區 南郭爾羅斯、

今簡短ニ各區ノ狀況ヲ記載センニ、黑龍江省第一區、即チ中央區ニ在リテハ、江省第一ノ沃野ト稱セラル、呼蘭河ノ流域ヲ中心トシ、東ハ巴彥州ヨリ湯汪河ニ、西ハ齊々哈爾、墨爾根等所謂嫩江流域ニ亘レル廣大ナル平原ヲ包括ス。此地區ノ殖民事業ハ呼蘭河流域、即チ呼蘭、綏化、海倫三府管下ノ地方ニ於テ最モ發達スルヲ見ル。就中海倫府(通肯)管下ノ如キ初メテ開拓ニ着手セシヨリ僅ニ三十四年ノ短時日ヲ經過シタルニ拘ラス、目下移民地區トシテ丈量ヲ了ヘタル土地ノ面積一百萬「デシヤチン」(二百五十萬畝)、其内既耕地二拾三萬「デシヤチン」(三百拾五萬畝)アリ。其他同流域ヨリ西方嫩江流域ニ及ンテ既耕地面積七拾壹萬二千「デシヤチン」、未墾地一百四拾萬「デシヤチン」ヲ算ス。尙巴彥、木蘭、大通、湯源各州縣管下ノ地、即チ松花江左岸ニ在リテハ既耕地二拾六萬「デシヤチン」(未墾地不明)アリテ、拓殖事業ハ漸次第二區即チ湯源縣湯汪河下流、松花江左岸(興東道管下)ノ地ニ向テ進ミツ、アリ。

第二區、黑龍江岸區ハ金坑ヲ以テ有名ナル漠河ノ河口ヨリ本流ニ沿フテ松花江ノ會流地點ニ至リ、黑河府(大黑河アラゴウエシチエンスケ對岸)、愛琿、興東道、車陸直隸廳管下ノ地ヲ包含ス。此方面ハ對岸露領ト風土ヲ同フシ、農業殖民地トシテハ或ハ不適當ナルヘシト雖、將來對岸露領ノ發達ニ伴ヒ、或ハ商業地トシテ、或ハ低廉ナル勞力ノ供給地トシテ少カラサル移民ヲ吸收シ得ヘキヤ論ヲ俟タス。然カモ小興安嶺ノ東麓ニ基礎ヲ置キタル興東道ニ至リテハ、上流地方トハ多少風土ヲ異ニシ、此區域ニ於ケル最モ有望ノ殖民地ニシテ、其將來ノ發展ヤ蓋シ大ニ見ルヘキモノアラシ。

第三西部區ハ黑龍江省ト後貝加爾州ノ境上ヲ流ル、額爾格訥河ノ流域ト、大興安嶺ノ西方ニ展開スル海拉爾平原ヲ包括ス。此地域ハ全然蒙古ノ風物ヲ具ヘ氣候地味共ニ不良ニシテ農業ニ適セス、寧口牧畜ヲ以テ其生命トスヘシ。此方面ノ清國殖民ハ國境防備ヲ主トスル屯田兵ニシテ、他地方ノ殖民トハ全然其趣ヲ異ニス。即チ此等屯田兵ハ一人ニ付牛馬各六頭、犁二臺、補助金若干ヲ給與セラレ、且服役中ハ兵士トシテノ給料、被服、武器一切ヲ支給セラル、ハ勿論、滿役後ハ無代償ニテ其開墾地ヲ下付セラル、モノトス。此屯田兵ハ三十人ヲ一組トシ一兵

村ヲ形成シ、後貝加爾州ノ國境シヤラスン哥薩克兵村(滿洲里驛ヲ過キ露領ニ於ケル第二驛)ノ對岸(額爾格訥河)ヨリ起リ、下流同河ノ河口間ニ於テ總テ二拾一ケ村アリ。而シテ此等ノ兵村ハ三拾五露里乃至四拾露里ヲ距テ露領ニ於ケル哥薩克兵村ト相對峙ス。

第四蒙古區ハ、東清鐵道西部線區ノ南方、嫩江ノ右岸一帶ノ地ヲ包括ス。此地域ハ人烟稀少廣漠タル大原野ニシテ必スシモ農耕ニ適セサルニアラスト雖、到底松花江流域ノ如ク豊饒殷富ノ地タル能ハス。近時清國官憲ハ大ニ此方面ノ開拓事業ニ熱中シ、移民ノ招致ニ力メツ、アレハ將來多少ノ發達ヲ見ルヲ得ヘシ。

吉林省新殖民地區ノ中、蜜山區及ヒ臨江區ハ最モ有望ノ地域ニ屬ス。第一蜜山區ト稱スルハ興凱湖ノ北畔及ヒ大穆林河ノ流域ヨリ東北烏蘇里沿江左岸一帶ヲ包括スル地域ニシテ、烏蘇里江ヲ距テ、露領沿海州ト相對ス。殖民行政廳ノ所在地ハ大穆林河々畔蜂蜜山子ニ新設セラレタル蜜山府是ナリ。同地域中千九百八年上半年マテニ拂下ケノ手續ヲ了シタル地區ノ面積ハ既ニ二十二萬七千「デシヤチン」(二三四萬畝)ニ達シタリト雖、開地日尙淺キヲ以テ未タ農業ノ見ルヘキモノ有ルナシ。清國政府ハ目下此方面ニ於ケル道路ノ開墾、馬賊ノ勦討トニ意ヲ盡シ、移

民ノ來住ニ便ナランコトヲ期シツ、アリ。同府ノ管轄區域ハ面積二十萬平方浬アリテ其中三十「パーセント」即チ一百六十六萬「デシヤチン」(二百五十响)ハ農耕ニ適ス。

第二臨江區ハ喇哈蘇々(臨江府)ヲ中心トシ、黑龍江省湯汪河ノ略ホ對岸ヨリ松花江河口ニ至ル右岸一帶並ニ同河口ヨリ黑龍、烏蘇里兩河ノ會流地ニ至ル龍江右岸一帶ノ地方ヲ包括ス。此地域中松花江下流沿岸ハ茫々タル大平原ニシテ、對岸與東道管轄地ノ一部ト共ニ絶好ノ殖民地區タルヲ失ハスト雖、近年ニ至リ漸ク土地拂下ニ著手シタルニ過キサレハ、農業トシテ見ルヘキモノ皆無ナリ。然レト同地區ハ最モ露領ト近接シ、管ニ水運ノ便利ヲ有スルノミナラス、地味亦甚タ肥沃ナルヲ以テ、他日開拓事業ノ進捗ト共ニ露領ノ農産市場ニ及ホスヘキ影響ハ殆ト今ヨリ豫想スヘキニアラサルナリ。

第三琿春區(延吉廳、間島方面)及第四蒙古區(南郭爾羅斯)ハ今回調査ノ範圍ニ屬セサルヲ以テ之ヲ記載セス。

北上ノ清
國移民

北滿各地ニ入込ム清國移民ノ狀況ヲ視ルニ、饑饉ノ救濟其他特殊ノ關係ヲ有スルモノ、外、直接政府ノ保護ヲ受クルコトナク、自由ノ出稼人(苦力)トシテ來ルモノ多シ。彼等ノ産地ハ山

東省及ヒ直隸省ヲ主トシ、營口、奉天、大連ヲ經テ或ハ長春ニ下車シ、或ハ哈爾濱ニ下車ス。長春ニ下車スルモノハ一部ハ其附近ニ留マリテ職ヲ求メ、一部ハ東蒙古ノ新開地ニ入込ミ、勞働ニ從事ス。而シテ哈爾濱ニ下車スルモノハ最近年度ノ調査ニ據レハ毎年三萬人以上ニ達シ、其中約八割ハ更ニ水路ニ由リテ露領ニ渡航シアラゴウエシチエンスク市(七割)或ハ哈巴羅夫斯克府(一割)ヲ中心トシテ各地ニ離散シ、勞働ニ從事ス。去レハ黑龍江省乃至北滿各地ニ留マリテ開墾事業ニ從事シ、或ハ鑛山等ニ雇ハル、モノニ至リテハ右哈爾濱下車員數ノ二割即チ六七千人ニ過キサルモノトス。而シテ此等ノ出稼勞働者ノ北上シ來ルハ毎年三月ニ始マリ四月ヲ以テ最モ熾盛ヲ極ム。露領ニ向ヒシモノハ多クハ河水凍結以前即チ十月末ヨリ續々歸南シ、又北滿各地ノ開墾地ニ向ヒシモノハ其四五割ヲ留メテ他ハ冬期ニ至リ孰レモ郷里ニ歸還スルヲ例トス。

前記毎年一定ノ期節中、清國本部ヨリ出稼スル者ノ外、北滿洲ヲ根據トシ一時露領ニ移住シ各種ノ勞働ニ從事シ居ル清國人ノ數ハ常ニ數萬人ニ下ラス。此等勤勉ニシテ且低廉ナル勞手ハ該地方ノ開發上夙ニ必要欠クヘカラサル要素ト認メラル、モノナルカ故ニ、若シ露領極東ニシ

清國勞働
者ト露領

テ一朝此勞手ヲ失ハンカ、其商工界ニ忽チ一大恐慌ヲ來タスヤ殆ト疑ヲ容ルヘカラス。此ノ如クニシテ露領極東ハ獨リ農牧產品ノ供給ニ止マラス、勞働者ノ供給モ亦之レヲ北滿洲ニ仰カサルヲ得サルノ境遇ニ在ルモノナリ。

第二編 商工業

第一章 商業

沿革

極東露領ノ商業ハ僅々四五十年ノ歴史ヲ有スルニ過キス。而シテ當初物品交換ノ原始的時代ヨリ一躍文明的商事機關ニ由リテ行ハル、ニ至リ、且最近一ケ年ノ輸出入貿易額一億二千一百万留ヲ算スルノ盛況ヲ呈スルニ至リタルモノニシテ人ヲシテ斯業發展ノ激甚ナルニ張膽駭目セシムルモノ無クンハアラスト雖、然カモ仔細ニ之レカ觀察ヲナサンニハ、其商業タルヤ必シモ地方生産力ノ膨脹ニ伴フ自然ノ發達ヲ意味スルニアラス、主トシテ不生産的國家事業ノ勃興ニ基ク不自然ナル影響ノ實現ニ過キス。去レハ輸入ノ輸出ニ超過スルコト年々非常ナルモノアリ其根柢ニ於テ尙幾多薄弱ノ缺陷アルヲ認メサルヘカラス。加フルニ露國政府ノ對極東貿易政策ハ從來屢々其方針ヲ變更シ、或ハ自由港制ノ採用トナリ、或ハ之レカ撤廢トナリ、市場ヲ攪亂シタルコト枚擧ニ遑アラス。而シテ此間頻々トシテ發生セル歴史的大事件ハ互ニ錯雜纏綿シ、雷

ニ同地方ノ商業界ニ順當ノ發展ヲ見サリシノミナラス、之レカ爲メ其根本ニ動搖ヲ來タシ、殆ト不斷的恐惶ノ状態ニアリ。吾人ハ今露領極東ノ商工業ヲ研究スルニ當リ、先ツ少シク這般ノ事情ニ就キ記述スル所アラント欲ス。

露國ノ極東領有以來、其經營ノ偉大ナルモノヲ順次ニ列擧スレハ、先ツ浦潮斯德ニ於ケル陸海軍ノ施設、烏蘇里鐵道、後具加爾鐵道及ヒ東清鐵道(主トシテ東西幹線)ノ敷設ヨリ、更ニ進シテ南滿鐵道ノ延長敷設並ニ旅順、大連ノ築港乃至遼東半島ノ經營ニ及フヘシ。而シテ此等大事業ノ經營ハ極東方面ニ多大ノ資本ト勞力トヲ吸收シタルコト言フマテモナク、隨テ其經濟界ニ及ホセシ影響洵ニ甚大ナリトス。

千九百年拳匪ノ騷亂ハ極東露領ノ各市場ニ於テ隱然勢力ヲ有シ、常ニ露商ノ勁敵トシテ目セラレタル清國商並ニ無數ノ清國勞働者ヲ擧ケテ露國領域外ニ放逐シタリト雖、當時東清鐵道沿線ニ在リシ露國人ハ悉ク露領ニ向テ遁竄シタルヲ以テ、露領ニ於テハ却テ物資ノ欠乏ニ伴フ物價ノ暴騰トナリ、各種ノ事業ハ勞働者ヲ失フテ停止スルノ已ムナキニ至リ、市場ノ權衡ヲ失シタルコト名狀スヘカラサリキ。而シテ露國政府ハ同年ヲ以テ恰モ從來施行セル極東自由港ヲ閉

鎖シタルカ故ニ、之レニ先チ外國製品ノ見越輸入盛ニ行ハレ、同方面ノ貿易上一大變調ヲ來タシ益、市場ノ混亂ヲ招致シタリ。

露國政府カ大連、旅順ノ經營ニ著手スルヤ、從來浦潮斯德方面ニ傾注シタリシ精力ヲ擧ケテ之レヲ遼東半島ニ轉シタルヲ以テ、浦潮港ノ商業的運命ハ一般ノ悲觀スルトコロトナリ、同方面ニ於テハ少カラサル恐慌ヲ惹起シタリ。然ルニ日露戰役起ルニ及ヒ形勢頓ニ一變シ、旅大方面ハ戰塵ノ卷ト化シタルニ、黑龍沿道地方ハ重要ナル露國ノ根據地トナリ、之レニ必要ナル軍事的施設ニ行ハル、ニ至リ、軍費ノ全道各地ニ消散セラレシコト莫大ナルト共ニ、戰時ニ伴フ各種ノ企業家雲集シ來リ、資金ノ流入スルコト計量スヘカラス。各地ノ商業ハ活潑ニ行ハレ、工業一時ニ勃興シタルモ、物資ノ供給ハ之レヲ以テモ尙且ツ圓滑ニ市場ノ需要ヲ充足セシムルニ足ラサリシヲ以テ、物價ハ益々奔騰シテ停止スルトコロヲ知ラサリキ。是ニ於テ乎露國政府ハ極東自由港制ヲ復活シ、浦潮其他ノ海口ヨリ外國貨物ノ輸入ヲ獎勵スルコト、ナレリ。

戰後ニ於ケル極東露領ノ商工業ハ其狂熱的狀態ヲ脱シ漸ク平靜ノ域ニ向ヒシト雖、戰時產出セル幾多ノ投機的事業乃至過度ニ膨脹シタル商工機關ハ之レヲ緊縮シテ整理ヲ行フコト甚ク容

易ノ業ニアラス、爲メニ所在倒産者ヲ生シ、一般經濟界ニ於テ恐慌ヲ惹起シタリ。當時自由港ノ存廢ハ漸ク朝野ノ大問題トナリ、政府ノ方針愈々廢止ニ内定スルヤ、浦潮斯德ニ於テハ外國品ノ見越輸入盛ニ行ハレタリ。而カモ廢止期ノ遷延ニ由リ、貨物ノ停滯トナリ、資本ノ固定トナリ、一般市場ノ悲況殆ト其極ニ達セリ。

千九百九年露國政府ハ極東自由港ノ撤廢ヲ斷行シタリ。而シテ之レニ由リ露國ノ極東貿易政策ハ一見確定シタルカ如キモ、尙露清境上ニハ自由貿易地帯ノ存スルカ如キ主義的矛盾アルヲ以テ、露領各地ノ商業ハ一様ナル條件ノ下ニ立ツヲ得ス。而シテ此等ノ不權衡ハ常ニ營業者ノ苦痛ヲ訴フル所ニシテ、斯業ノ發展上惡影響ヲ及ホセルコト據指スルニ遑アラサルナリ。

之ヲ約言スレハ露領極東ノ商業ハ、從來不斷の恐慌ニ苦ミツ、モ兎ニ角發達ヲ遂ケ今日ニ至リシト雖、現在ニ於テハ這般不權衡ノ狀態ノ下ニ自然ノ發展ヲ阻碍セラレツ、アルモノト謂フヲ妨ケサル也。

極東露領三州ノ貿易通路若クハ其關門ハ、海ニ於テ浦潮斯德及ヒ尼古來夫克斯ノ二港ヲ推シ陸ニ於テハ東清鐵道、松花、黑龍、烏蘇里ノ三江並ニブラゴウシチエンスクヲ關門トスル愛瑋、齊

貿易路及關門

々哈爾街道及恰克圖ニ通スル張家口、庫倫街道等ヲ主トスヘシ。

今此等主要路ヲ經由スル輸出入貨物ニ就キ三州貿易ノ狀況ヲ窺ハントスルニ、統計材料ノ不備ナル到底正確ヲ期シ難シト雖、千九百六年乃至千九百八年度ニ於テ平均一ケ年ノ輸出入總額ハ合計一億一千一百三十九萬四千留ニシテ、内輸入額八千五百八拾四萬六千留（即チ輸出入總額ノ七十七「パーセント」）、輸出額二千五百五拾四萬九千留（同二十三「パーセント」）ト見ルヲ得ヘシ、其内容次表ノ如シ。

極東露領三州輸出入貿易一覽表

▲輸入	浦潮斯德		ボグラニ		恰克圖		尼古來夫		滿洲里		ブラゴウシチエンスク		哈巴羅夫		カホク		總計
	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	一九〇六年度	一九〇七年度	
生活必需品					九五,〇〇〇												
原料及半製品					六〇〇,〇〇〇												
畜産					一,〇〇〇,〇〇〇												
製造品																	
計	五七,〇〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇,〇〇〇	八七,五〇〇,〇〇〇	九三,七〇〇,〇〇〇	九三,七〇〇,〇〇〇	一八八,三三三,〇〇〇	三三,〇〇〇,〇〇〇	九一,八一一,〇〇〇	五五,〇〇〇,〇〇〇	一八,〇〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇,〇〇〇	二七,八八八,〇〇〇	一八,〇〇〇,〇〇〇	七五,〇〇〇,〇〇〇	一八,〇〇〇,〇〇〇	七五,〇〇〇,〇〇〇	八八,八八八,〇〇〇

極東露領三州輸出入貿易一覽表

計	其 他	蘭 國	英 國	韓 國
四七、九〇四、〇九六	六、二七六、〇六二	四〇九、九〇〇	二、一七四、二九四	六六二、六四三
五四、一八〇、一五八、〇〇〇	七〇一、四六九	二八二、一九五	四一〇、四二〇	一、〇七三、〇六三
		三、五六七、八五八		二
		六		

前表ノ示ストコロニ據ルニ浦潮斯德ト各國トノ貿易關係ハ、清國、獨乙及ヒ日本ノ三國ニテ全貿易額ノ八割五分ヲ占メ、其中清國ノ三割六分ヲ以テ第一位ニ推スヘシ。但シ清國ヨリノ輸入額中ニハ通過貨物トシテ浦潮斯德港ヲ經由シ、重ニ貝加爾湖以西ノ歐亞露領各地ニ輸入サル、各種製茶ヲ包含セサルハ勿論ナリ。

輸入貿易ノ大宗トモ謂フヘキハ製茶(磚茶及ヒ紅茶八百三拾五萬留)及ヒ製粉(三百零六萬留)ニシテ、之レニ次ク重要輸入品ハ革具、鐵鋼製器具器械、被服、食料、飲料等(各百拾五萬留乃至百五六十萬留)トス。而シテ輸入額ノ最モ大ナルハ清國ニシテ、之レニ次クハ獨乙及ヒ日本ノ二國トス。

ポグラニーチナヤ貿易

輸出貿易中價格數量共ニ最モ大ナルハ農産物ニシテ、就中大豆ノ如キハ三百萬留ニ達シ、大豆・豆粕モ亦百六十萬留ニ上レリ。其他、蕎麥、小麥、大麥等各種雜穀ノ輸出價格五拾三萬留アリ然レトモ此等農産物ハ露領ニ於テ産出スルモノニアラス、全部北滿洲ヨリ輸入シ、單ニ同港ヲ經由シテ海外各地ニ輸出セラル、ニ過キサルモノナルコトハ大ニ注意スヘキ所トナス。

二、ポグラニーチナヤハ沿海州ト北滿洲ノ境上ニ於ケル東清鐵道東端ノ一驛ニシテ、露清兩國何レモ同地ニ稅關ヲ有ス。千九百八年同地ノ貿易額ハ前表ノ示スカ如ク輸入ニ於テ千二百七拾五萬留、輸出ニ於テ六百三拾七萬留、合計一千九百拾三萬留アリ。而シテ輸入貿易ノ大宗ハ北滿洲産出ノ農産(大豆製粉ヲ主トス)及ヒ畜産ニシテ、此等輸入品中其約四分ノ一ハ露領ニ止マリ、其四分ノ三ハ浦潮斯德港ヲ經由シ更ニ他邦ヘ輸出セラル、モノトス。去レハ同地ノ輸入貿易ハ殆ト通貿易ト同様ノ性質ヲ有スルモノト見ルヲ得ヘシ。

ポグラニーチナヤノ輸出貿易ハ數量ニ於テ生活必需品ヲ第一トナシ、價格ニ於テ製造品其過半(全輸出價格ノ五割三分)ヲ占ム。而シテ貿易品中價格ノ最モ大ナルモノヲ舉クレハ、普通金屬製品、綿布類、食鹽、石油等ニシテ、是等ハ大抵八拾萬留以下二十七八萬留ノ間ニアリ。其

中食鹽ハ清國政府ノ專賣ニ係ルモノニシテ海路浦港ヲ經テ同地ヲ通過シ、吉林省及ヒ黑龍江省各地ニ分配セラル、モノトス。

三、恰克圖ハ後貝加爾州ト蒙古ノ境上ニ位置シ、古來露清陸路貿易上ノ重地タリ。露國ニ輸入セラル、清國製茶ノ大部分ハ駱駝ノ背ニ由リ清國內地ヨリ張家口、庫倫街道ヲ經テ一度此地ニ輸入セラレ、往時ハ專ラ河船ニ由リ、近時ハ又西伯利鐵道ニ由リテ西伯利及ヒ歐露各地ノ市場ニ搬送セラレタルモノナリ。而シテ十九世紀ノ中葉ハ恰克圖貿易全盛ノ時代ト稱セラレ、其貿易高一ケ年實ニ三千萬留ニ達シタリ、然ルニ義勇艦隊ノ極東航路開始セラレ、次テ東清鐵道敷設セラル、ニ至リ、其主要貿易品タル製茶ハ右新交通路ヲ經由スルコト、ナリシヲ以テ、恰克圖ノ貿易ハ一時ニ減退シ、現時ハ一ケ年一千五百萬留内外ヲ上下スル有様ナリ。今前掲貿易一覽表ニ於テ示セル千九百八年度貿易ノ内容ニ就キ調査スルニ、輸入貨物八百七拾九萬留中、獸毛皮革六百萬留ハ最モ主要ナルモノニシテ、支那絹布一百五十萬留之ニ次キ、製茶ハ一百萬留ヲ超ユルヲ得ス、漸ク輸入貿易品中ノ第三位ヲ占ムルニ過キス。輸出貿易ノ大宗ハ綿織物トナス。

恰克圖貿易

尼古來夫斯克貿易

四、尼古來夫斯克貿易ハ黑龍江河口ニ位置シ、浦潮斯德ト共ニ日本海面ニ於ケル重要港灣ナリト雖、河口沖積層ヲ成シ水尋低キヲ以テ、浦潮港ノ如ク大船巨舶ヲ繫泊スルコト不可能ナリ。同港ノ貿易ハ海路ニ由ルモノト黑龍江ニ由ルモノトノ二種アリ。同港ノ輸出入貿易額ハ千九百七、八兩年度ニ於テ畧ホ相同シク、即テ前掲一覽表ニ據リ千九百八年度ノ統計ヲ按スルニ、輸出入總額約一千六拾六萬留、内輸入九百三十萬留、輸出一百三拾六萬留、輸入ノ輸出ニ超過スルコト七百九拾四萬留(輸入八割七分)トス

最近數年ニ亘リテ同地輸出入貿易ノ狀況ヲ見ルニ、輸入貿易ニ於テハ獨乙、清國最モ優勢ニシテ、日本ハ第三位ヲ占ムルモ、其價格ハ前兩者ノ三分ノ一乃至四分ノ一ニ過キス。然レト雖、輸出貿易ニ於テ日本ハ全輸出價格ノ九割二分ヲ占ノ、殆ト獨占ノ狀態ニアリ。今之レヲ表示スレハ次ノ如シ、

國別	輸 入 (單位留)		輸 出 (同 上)	
	一九〇七年度	一九〇八年度	一九〇七年度	一九〇八年度
獨 乙	六、八四六、一一八	三、三八一、五〇二	一三〇、六一〇	一〇三、五三八

日本	九四四六四三	九五七、一二九	九九〇、二三九	一、二五六、四六〇
清國	一、五二八、五五二	四、五八二、五一〇		
濠洲	一二四、〇〇〇	二二三、〇二〇		
米國		一二二、三二七		
新嘉坡		二〇、四八〇		
計	九、四四三、三二三	九、二九七、〇五七	一、一二〇、八五九	一、三五九、九九八

輸出入貿易ノ大宗ハ輸入ニ於テ製茶(紅茶三百八拾五萬留、磚茶八拾三萬留)、金物類(八拾四萬留)、鐵材(七拾五萬留)、食鹽(四拾萬留)等ヲ第一トシ、輸出ニ於テ唯一ノ魚類アルノミ。而シテ製茶ハ殆ト全部清國ヨリ輸入シ、金物類及鐵材ハ獨乙ヨリシ、食鹽ハ獨乙産一小部分ヲ除クノ外全部我邦ヨリ輸入シ、魚類ノ鹽藏ニ使用セラル。

尼克來夫斯克ノ内國貿易上ノ位置ハ、外國貿易ニ比シ寧ロ重要ナル關係ヲ有スルカ如シ。是レ河川航行季中廉價ナル黑龍江ノ水運ヲ利用シ得ヘキヲ以テナリ。今、千九百八年度内國貿易價格ヲ表示スルコト次ノ如シ。

黑龍江水路ニ由ルモノ	移入價格(留)	移出價格(留)	計
浦潮峇クハ歐露諸港	一、八三三、五九二		七、八七五、六一九
間ノ海路ニ由ルモノ	三、五八八、一七二		三、七八六、四〇六
計	五、四二一、七六四	六、二四〇、二六一	一一、六六二、〇二五

右海路ニ由ル移入品中ノ主要ナルモノハ茶(紅茶七十一萬留、磚茶一萬五千留)、石油(四十二萬留)、煙草(四十萬留)、貴金屬(三十六萬留)、製粉、米、其他穀物(三十五萬留)、砂糖(三十萬留)、酒精及酒類(二十四萬留)等ニシテ、其中歐露諸港ヨリ直接移入スルモノハ重ニ石油外數種ニ止マリ、他ハ何レモ浦潮港ヨリ轉送サル、モノトス。

黑龍江水路ニ由ル移入ハ同江ノ上流哈巴羅夫斯克アラゴウエシチエンスク、ストレーテンスク等ノ諸市並ニ松花江上流哈爾濱ヨリ仕向ケラル、モノニシテ、前掲一百八十萬留中アラゴウエシチエンスク市ノ出荷價格八拾六留ヲ第一トシ、次ハ哈巴羅夫斯克市出荷同六十五萬留、哈爾濱市出荷同二十八萬留、ストレーテンスクニ萬留及其他一萬五千留等ノ順序トス。是等移入貨物

中價格ノ最モ多額ナルハ製粉(四十萬留)ニシテ、燕麥、大麥、其他ノ農産物(三十五萬留)、雜貨(三十六萬留)、家畜(十一萬留)等之ニ次ク。

移出貿易中黑龍江水路ニ由リ西伯利内地若クハ歐露ニ向ケラレタルモノハ製茶、製魚及其他ノ雜貨ニシテ、海路浦潮若クハ歐露諸港ヘ向ケラレタルハ製魚、果實及其他雜貨ナレト、今ハ其細目ニ就キ知ルノ便宜ナシ。

滿洲里貿易

五、滿洲里ハ東清鐵道ノ西端驛、黑龍江省ト後貝加爾州ノ境界ニ在リ。千九百八年度ノ輸出入貿易額六百一十一萬八千留中、輸入一百五十六萬八千留、輸出四百五十五萬留、即チ輸出ノ輸入ニ超過スルコト二百九十八萬二千留ニシテ、三州各地ノ貿易カ總テ輸入超過ナル中ニ在リテ獨リ滿洲里ノ斯ノ如キ状態ヲ有スルハ實ニ一異彩トスヘキモノトス。

然レトモ同地輸出貨物ノ内容ヲ研究スルニ、其殆ト全部ハ西部西伯利或ハ歐露ノ産品ニシテ、後貝加爾地方ノ産出ニ係ルモノ絶無ト謂フヲ得ヘク、而シテ此等ノ露國品ハ哈爾濱其他東清鐵道沿線各地ニ居住スル露國人ノ需要ヲ主トスルモノナルヲ以テ、純然タル對清貿易上ノ意味ヨリスレハ右輸出超過モ必シモ之ヲ稱賛スルニ足ラス。

フラゴウエシチエンスク市ハ黑龍州地方行政ノ中心ニシテ又黑龍江中流ノ大市場タリ。

輸出貨物ノ主要ナルハ紙卷煙草(二百二十一萬八千留)、各種織物(三十八萬六千留)、衣服帽子等(三十萬八千留)、牛酪及乾酪(二十八萬七千留)、靴(二十八萬四千留)、燐寸(十六萬九千留)、木材(十一萬二千留)等ニシテ、輸入貨物ニ在リテハ製粉(六十七萬九千留)、農産物(二十五萬留)、畜産及獸毛皮革(四十萬六千留)ヲ以テ最モ主重ナルモノトナス。

六、フラゴウエシチエンスク市ハ黑龍州地方行政ノ中心ニシテ又黑龍江中流ノ大市場タリ。同地ノ外國貿易ハ河川航行期中ハ哈爾濱方面北滿洲各地トノ間ニ行ハレ、冬季ハ齊々哈爾、愛琿街道ニ由リ專ラ大黑河トノ間ニ行ハル。

千九百七年度ノ統計ニ據レハ、同地ノ輸出入合計二百八十六萬留、内輸入價格二百七十六萬留、輸出價格九萬八千留ニシテ、輸入額ハ全貿易高ノ實ニ九割六分ヲ占メ、絶對的輸入貿易ノ性質ヲ示セリ。是レ前編末項露領ト北滿トノ關係中ニ述ヘタル如ク同地カ北滿農産物ヲ吸收スルコト多大ナルニ因レリ。去レハ同地輸入貿易ノ大宗ハ固ヨリ農産物ニシテ、同年度ノ輸入ニ係ル小麥ノ價格ノミニテ實ニ一百七十三萬留ニ達シタリ。其他蒙古或ハ滿洲畜産ノ輸入モ頗ル盛ニシテ其價格五十六萬三千留アリ。輸出貿易ノ微弱ナルハ既説ノ如シ、其重ナルモノハ專ラ尼

古來夫斯克方面ヨリ移入シタル鹹魚及燻製魚類(一萬三千留)ニシテ單ニ對岸清國人日常ノ需要ニ供スルニ過キス。

密輸入

同地ニ就キ一ノ注意スヘキハ同地カ清國領ヨリスル密輸入ノ關門ニ當レルコトナリ。密輸入品ノ主ナルモノハ酒精及ヒウラーツカ酒ニシテ、其大部分ハ哈爾濱及富拉爾基驛等東清鐵道附屬地ニ在ル露國人或ハ獨乙人ノ經營ニ係ル酒精製造場ニ於テ製造サル、モノトス。此密輸入ニ從事スルモノハ概シテ露國商ニシテアラゴウエシチエンスクノ對岸黑河(一名薩哈連)ニ大倉庫ヲ所有シ、河川航行期間哈爾濱ヨリ汽船ニ由リ松花江及黑龍江ヲ經テ黑河ニ陸揚シ、巧ニ對岸密領ニ於ケル嚴重ナル稅關看視線ヲ潜リ密輸入ヲ爲スモノトス。其密輸入ニ係ル酒精及ヒウラーツカノ數量ハ正確ニ之レヲ知ルコト固ヨリ困難ナリト雖、今哈爾濱商業會議所カ各製造所ノ生産量並ニ鐵道汽船ノ積載貨物ニ關スル統計等ニ據リ推算シタル所ニ從ヘハ、黑河ヲ中心トシテアラゴウエシチエンスク市及沿江各地ニ密輸入セラル、酒精ノ數量ハ約十一萬五千「ウエドロ」(即チ七萬七千石ニアタル)、「ウエドロ」ノ價格六留(哈爾濱市ノ相場ニ據ル)トシテ實ニ六十九萬留ノ巨額ニ上ルヲ見ルナリ、豈ニ驚クヘキニアラスヤ。其他國境無稅地帶通過ノ權利ナキ清國產貨

物以外ノ外國品ニシテ黑河ヲ根據地トシテアラゴウエシチエンスク市方面ニ密輸入セラル、モノ果シテ幾何ニ達スルヤ、正確ナル統計材料ヲ欠クカ故ニ之レヲ知ルコト不可能ナリト雖、黑河ニ於ケル内外貨物ノ常ニ稀薄セル、對岸密領ニ比シ價格ノ著シク低廉ナル、而シテ市況ノ活潑ヲ極メ繁盛日ニ月ニ加ハリ來ル等ノ情態ニ徴スレハ、其數量價格ノ莫大ナルコト蓋シ意料ノ外ニアルヘシ。

哈巴羅夫
斯克貿易

七、哥巴羅夫斯克府ハ黑龍沿道總督府ノ所在地ニシテ即チ極東露領行政ノ中樞ナリ。同地ハ交通上最モ利便ノ位置ヲ占メ、黑龍江ニ由リテハ上流黑龍州及後貝加爾州ニ、下流ハ尼古來夫斯克ニ連絡シ、又露清國境ヲ流ル、烏蘇里江モ此地ニ於テ黑龍江ト合シ、北滿平原ヲ灌溉スル松花江ノ河口モ此地ヲ距ル甚々遠カラス、而シテ烏蘇里鐵道ハ同地ト浦潮斯德ヲ連結スルカ故ニ所謂四通八達水陸交通ノ焦點ニ當ルト雖、地方産業ノ發達セサル爲メ其貿易ノ狀況甚々不振ナリ。今前掲出セル千九百七年度ノ統計ヲ按スルニ輸出入合計一百八十七萬六千留中、其九割三分即チ一百六十五萬四千留ハ輸入ニ屬シ、アラゴウエシチエンスクト共ニ過度ノ輸入超過ヲ示セリ。輸入貿易ノ大宗ハ北滿產出ノ各種粒穀(六十三萬布度價格不詳)ニシテ、輸出貿易ニ在リ

テハ尼古來夫斯克ヨリ輸送シ來ル鹹魚及燻製魚(十萬五千布度價格不詳)ヲ主トス。

八、ポルターフカハ南烏蘇里地方露清國境附近ノ一兵村ニ過キスト雖、地味肥沃ナル綏芬河ノ流域ニ位置シ、其東南ニニコリスクノ大市場ヲ扣ヘ國境免稅地帯ニ存在スル綏芬河流域ノ清國村邑ト交通頻繁ナルヲ以テ、其貿易額ハ殆ト哥巴羅夫斯克府ト伯仲ノ間ニアリ。即チ前掲一覽表ニ示スカ如ク千九百六年度ノ貿易高ハ輸出入合計一百七十六萬二千留、輸入六十四萬五千留ニ對シ輸出一百一十一萬七千留、即チ總貿易高ノ六割五分ヲ占メ、輸出ノ輸入ニ超過スルコト四十七萬二千留ニ及ヘリ。而シテ其輸出入貨物ノ細目ハ之レヲ詳ニスルヲ得サルモ、表面ニ現ハレタル大體ノ類別ニ從ヘハ、輸入ニ於テ生活必需品主要部ヲ占メ、輸出ニ於テ製造品ノ價格最モ多額ニ上ル所ヨリ見レハ、北滿方面ヨリハ農産物ヲ供給シ、同地ヨリハ浦港及ニコリスク市ヲ經由シタル織物其他ノ内外雜貨ヲ同方面ヘ輸出スルモノト推考スルヲ至當トスヘシ。

イマン及ボクロフカノ貿易

九、イマン十、ボクロフカハ何レモ烏蘇里沿岸ノ市邑ニシテ、對岸清國領吉林省ト貿易スルモ其額僅ニ二十萬留乃至三十萬留ニ過キササルヲ以テ、目下之レニ對シ重要視スルヲ要セス。然レトモ對岸清國領ハ所謂蜜山府殖民地地區ニシテ軌近清國政府カ同方面ノ拓地植民ニ熱中シツ、ア

ルヲ以テ、其開發ノ程度如何ニ由ツテハ將來烏蘇里沿江ノ露領ニ通商上密切ノ關係ヲ生スルニ至ランコト豫想スルニ難カラサル也。

第二章 工業

第一 製造業

極東露領三州ノ製造業ハ尙頗ル幼稚ノ域ニアリ。而シテ從來其進步ノ遅々タリシハ畢竟職工ヲ得ルノ困難ナルト、勞働者ノ缺乏セルト、又或ルモノニ在リテハ原料ノ拂底ナル等之レカ原因ヲ成セルモノ、如シ。

今各種ノ材料ニ據リ千九百五年度乃至千九百七年度三州ニ於ケル製造所及勞働者員數並ニ生産價格ヲ調査スルニ次表ノ如シ。

三州製造業勞働者員數並ニ生産價格

種地(名)別(年)別	各種製造業		
	黑龍州 (一九〇六年)	沿海州 (一九〇七年)	後貝加爾州 (一九〇五年)
計	三三〇	七二〇	五五三
			一、四九二

勞働者	二、〇六七	四、一五二	三、五〇〇	九、七七八
生産價格	五、一九八、九九九	四、四七三、二六〇	二、六八九、九〇〇	二、三三六、二五九
同上百分率	四三	三六	三三	一〇〇

之レニ據レハ三州ニ於ケル各種大小製造業ノ數ハ一千四百九十二箇所、其使用スル勞働者九千七百十八人ニシテ、其製造物ノ價格一千二百三十一萬六千五百五十九留ナリ。而シテ三州中生産高ノ最モ多大ナルハ黑龍州五百二十萬留(三州生産額ノ四十二「パーセント」)ニシテ、之レニ次クハ沿海州四百四十三萬留(同三十六「パーセント」)、最後ニ位スルハ後貝加爾州二百七十萬留(同二十二「パーセント」)トス。

今是等製造業中一百万留以上ノ生産額ヲ有スルモノニ就キ列記スレハ次表ノ如シ。

業名別	生産額	全生産額ニ對スル百分率
製粉業	二、四六〇、五二三	二〇
酒精蒸溜業	二、〇七八、六〇〇	一六

主要製造業

製材業	麥酒造業	銅鐵鑄造業
一、七八六、五八九	一、四四八、〇八八	一、〇九一、九九七
一四	一一	九

製粉業

製粉業ハ黑龍州ニ於テ最モ盛大ヲ極メ、沿海州之レニ次キ、後貝加爾州ハ殆ト言フニ足ラス。露國官廳ノ調査ニ據レハ沿黒二州ヲ通シテ製粉所ノ數ハ六百二十二ニシテ内蒸氣力ヲ使用スルモノ百十トス。

製粉所ハ其生産力ニ準シ之レヲ三種ニ區別スルヲ得ヘシ。其第一種ニ屬スルモノハアラゴウエシチエンスク市ニ於ケル七ヶ所ノ蒸氣製粉所ニシテ、一ヶ年ノ生産額百八十萬留、優ニ同州全製粉數量ノ四分ノ三ヲ占メ、一製粉所一ヶ年ノ生産價格平均二十六萬留ニ上ル。第二種ニ屬スル製粉所ハ同シク蒸氣ヲ動力トナスモ規模狭小ニシテ、一製粉所平均一ヶ年ノ生産價格三千五百留ニ過キス。而シテ第三種ニ屬スルモノハ風力、水力或ハ馬匹ヲ使用シテ磨粉ニ從事スルモノ、元ト農家ノ副業ニ過キス。其生産價格一ヶ年平均五百七十留トス。

アラゴウエシチエンスク市ノ七大製粉所カ千九百七年度ニ消費シタル製粉原料ノ粒穀ハ小麥

三百五十五萬五千布度、裸麥四十九萬八千布度、合計四百零五萬三千布度ニシテ、其製造ニ係ル小麥粉二百四十七萬二千布度、裸麥粉四十八萬布度、燕麥粉六萬五千布度トス。而シテ是等製品中約三分ノ一ハ陸軍經理部ノ註文ニ應シタルモノ、其三分ノ二ハ奧地ノ金坑又ハ地方住民一般ノ需要ニ供セラル、モノトス。(製粉原料ノ大部分ヲ北滿産穀ニ仰クノ一事ハ前編末章露領ノ殖民ト北滿トノ關係中ニ詳ナリ)

沿海州ニ於ケル大製粉所トシテハニコリスク市ノリンドゴリム製粉所、チエルニーゴフカノ陸軍製粉所、哈巴羅夫斯克ノ紀鳳臺製粉所、並ニ哈爾濱露國製粉會社ノ浦潮斯德製粉所等四箇所ニ過キス。其中リンドゴリム製粉所ハ二十年前ノ創立ニ係リ、一晝夜ノ原料消費力粒穀二千布度、一ケ年ノ製粉量優ニ五十萬乃至六十萬布度ニ上リ、其製品ハ主トシテ露國東洋艦隊ノ需要ニ應シ來リシカ、千九百四年浦潮斯德自由港復興以來、外國製粉トノ競争ニ堪ヘス、又其唯一顧客タリシ露國艦隊廢滅ノ結果事業ノ經營困難ヲ極メ、目下殆ト休止ノ状態ニアリトコトナリ。チエルニーゴフカノ陸軍製粉所ハ全然官營ニ係ルヲ以テ其内容ヲ知リ難キモ、一ケ年ノ原料消費力ハ粒穀三十五萬布度ナリト云フ。哈巴羅夫斯克紀鳳臺製粉所ハ規模頗ル大ナルモ、ニシテ、一時ハ業務隆盛ヲ極メシモ、同地カ露清國境五十露里免稅地帯ニ存在スルヲ以テ、

品質良好、價格低廉ナル北滿製粉ト市場ニ角逐スルコト困難ニシテ、目下業務不振ノ状態ニアリ。最後ニ舉ケタル哈爾濱露國製粉會社製粉所ハ昨年新ニ浦潮斯德近郊ペルワヤ、レーチカニ建設セラレタルモノナリ。同製粉會社ハ北滿露國製粉業者中最モ資力豊富ニシテ基礎確實ナルモノナルカ、自由港閉鎖以來、彼等北滿露人ノ製粉ハ一般外國製粉ト同シク國境免稅地帯ヨリ露領内地ヘ輸入ノ場合、一布度ニ付四十五哥ノ關稅ヲ徵收セラル、ニ至リ、爲メニ其販路ヲ沿海州方面ニ伸フルコト困難トナリシヲ以テ、同會社ハ哈爾濱ニ於ケル一部ノ經營ヲ浦潮ニ移シ、北滿ノ原料ヲ輸入シ之レニ頼リテ事業ヲ繼續セントノ計畫ナリ。其生産力及現時業務進行ノ程度等ニ關シテハ目下調査材料ヲ缺クカ故ニ茲ニハ之レヲ省略シテ記セス。

要スルニ沿黒二州ノ製粉業ハ是等ノ大製粉所ヲ除キ、尙六百以上アリ。而シテ其中蒸氣力ヲ使用スルモノ一百餘ヲ算シ、一ケ年原料トシテ消費スル粒穀ノ數量ハ約四百五十萬布度(一製粉所ニ付平均七千三百布度)ヲ計上セリ。尙三州ニ於ケル斯業發展ノ程度ニ就テハ後段掲出スヘキ極東露領三州各種製造業一覽表ヲ參考スヘシ。

酒精蒸溜業ハ三州工業界ニ於テ第二位ヲ占メ、凡テ十六ヶ所、一ケ年ノ生産價格二百餘萬留

ヲ有ス。之レヲ内譯スレハ黑龍州ニケ所、其生産額九十九萬九千留、即チ一製造所ノ生産額平均四十九萬九千五百留、其規模ニ於テ三州中第一位ヲ占ム。次ハ後貝加爾州ニシテ製造所四ヶ所、其生産額九十三萬四千六百留、一製造所平均二十三萬三千六百五十留、最後ニ位スルハ沿海州ノ二ヶ所、生産額十四萬五千留（一ヶ所平均四萬二千五百留）等是ナリ。

酒精ノ需要ハ専ラ地方露國人ニ限ラレタルノ觀アリ。而シテ最近年度ニ於テ歐露ヨリ沿黒二州ニ輸入セラル、酒精ハ漸次減少ノ傾向アリ、即チ千九百一一年乃至千九百三年間ニハ一ヶ年平均八十六萬六千留ノ輸入ヲ見タルモノ、千九百六年度ニハ二十七萬八千留ニ下リ、千九百七年度ニハ更ニ一大減少ヲ見、其輸入價格ハ僅々一千留ニ達シタルニ過キス。而シテ之レト反比例シテ外國酒精（主トシテ仁川及淡堡ヨリ）ノ露國酒精ト稱シ二州ニ輸入セラル、モノ漸次増加シ來リ、正確ノ計數ハ之レヲ徵スルニ由ナキモ、殊ニ近年北滿各地ヨリ右二州並ニ後貝加爾地方へ密輸入セラル、酒精ハ約一百萬留ノ價格ニ達シ、三州ノ酒精製造業者ニ取リ一大勁敵タリ。去レハ三州ノ酒精製造業ハ其生産數量ニ比シ更ニ尙廣大ナル販路ヲ有スルモ、右競争者ヲ防遏スルニアラサレハ將來ノ發展蓋シ頗ル困難ナルヘシ。（酒精密輸入ニ關スル詳細ハ前章商業ノ末段ニ在リ）

製材業

製材業ハ主トシテ建築材料タル板、角木及鐵道用枕木ヲ調製シ、傍ラ樽桶用細板及其調製ニ從事スルモノニシテ、製材所ノ數ハ黑龍州ニ七ヶ所、其生産高一ヶ年平均七萬九千一百留、（此ノ生産額能沿道總管ノ一九〇六年度上奏報告中ニ折入シアル統計ニ據レルモノナルモ實際ノ生産高ハ過ニ之ニ超過スルカ如クリウウ公ノ調査ニハブラゴウエシチエンスク市ニ於ケル四ヶ所ノ製材所ノミニニテモ其生産高ハ四十一萬九千留ニ上ルコトナリ）沿海州十六箇所（内三箇所ハ休止）其生産高十四萬七千五百留、合計二十三ヶ所一百七十八萬六千留ナリ。製材業ハ極東三州ノ工業中最モ有望ナルモノナルコトハ其山林地面積ノ廣大ナルニ徴シテモ自ラ明瞭ナルヘシト雖、浦鹽其他沿海州各地ノ市場ニハ、北滿材、米國材及日本材等現出シテ露領材ト熾ニ競争シツ、アルノ奇觀ヲ呈ス。

麥酒釀造

麥酒釀造業ハ沿海州二十二ヶ所、其生産高四十二萬八千留、黑龍州四ヶ所、七十萬留、後貝加爾州八ヶ所、三十二萬留、合計二十四ヶ所、其生産價格一百四十四萬八千留ナリ。右沿海州同釀造所十二ヶ所ノ中ニハ、四萬五千留ノ生産價格ヲ有スル清國人専用ノ黃酒（Yellow Beer）釀造三ヶ所ヲ含有セリ。釀造所ノ原料タル大麥ハ一半ハ地方産ニ仰キ、一半ハ北滿産ニ仰キツ、アリ。千九百六年沿黒二州ニ輸入シタル外國製麥酒ハ約九十二萬留、千九百七年同二十九萬留アリ。以テ其需要ノ大ナルヲ知ルヘシ。

銅、鐵、鑄造業ハ三州工業中第五ヲ占メ、黑龍州ハ五ヶ所、生産價格八十二萬六千留、沿海州十五ヶ所、生産價格二十六萬六千留(後貝加爾州ニハ之レナシ)、合計二十ヶ所(一九九萬二千留トス。其中浦潮斯德ニハ鑄鐵工場二ヶ所、哈巴羅夫斯克及ニコリスクニハ技術機械工場十三ヶ所、アラゴウエシチエンスクニハ銅鐵鑄造工場及機械工場等五ヶ所アリ。就中規模ノ最モ大ナルハアラゴウエシチエンスク市ニ於ケルシヤドリシ機械製造工場ニシテ、千九百七年ノ生産價格四十萬留ニ達シタリ。同工場ハ大小各種ノ農場用機械及河上汽船ノ製造ニ從事ス。

鑄造ニ使用スル地金ハ内外各地ヨリ輸入スルトコロニ係ル。而シテ各地殖民ノ増加ト都邑ノ發達ハ旺ニ各種機械器具ノ需要ヲ喚起シ、現在及將來ニ於テ最モ有望ノ事業タルハ疑ナキ所ナリ。今試ミニ歐露及外國ヨリ輸入シタル機械ノ數量及價格ヲ按スルニ、千九百六年度右數量二百零九萬八千布度、其價格一千六百八十七萬三千留、千九百七年度ニハ多少減少シタルモ尙其價格ニ於テ一千二百三十四萬八千留ヲ計上シ、又右製品ノ外地金トシテ輸入シタル鐵、鑄鐵、鋼鐵及其他ノ金屬ハ前記ニケ年間ニ價格五百三十一萬三千留ニ達シタリ。而シテ若シ千九百七年度輸入ノ機械類ノ價格ヲ以テ之レヲ同年度沿黑二州人口五十四萬七千人ニ割當ツルニ於テハ、一人

ニ付實ニ三十留以上ノ購買力ヲ有スルコトヲ發見スヘク、其需要ノ如何ニ旺盛ナルカヲ察スルニ餘アリトスヘシ。

其他石灰セメント製造業、皮革洗毛業及煉瓦製造業等ハ何レモ地方産原料ニ依頼スルヲ得ヘク、現時三州工業界ニ於テ比較的發達シタルモノナレハ、經營宜シキヲ得ルニ於テハ將來亦有望ノ事業タルヲ失ハス。尙現在三州ニ行ハル、各種製造業ノ内容ニ關シテハ下ニ挿入セル一覽表ニ就キ其大休ヲ察スヘキ也。

極東露領三州各種製造業一覽表

	黑龍州(一九〇六年度)		沿海州(一九〇七年度)		後貝加爾州(一九〇五年度)	
	製造業數	勞働者數	製造業數	勞働者數	製造業數	勞働者數
酒精製造業	二	一〇六	二	一三七	四	
麥酒釀造業	四	一九九	三	二〇八	八	
清涼飲料水製造	二	一三	一五	七六	五	
		生産價格(單位留)		生産價格(單位留)		生産價格(單位留)
酒精製造業		九九,〇〇〇		一四五,〇〇〇		九三,六〇〇
麥酒釀造業		七〇〇,一〇七		四八,三六〇		三九,六〇〇
清涼飲料水製造		四二,五〇〇		一六,九〇〇		五七,〇〇〇

葡萄酒製造業	1	10,100	2	3,000				
玻璃製造業	1	10,100	1	40,000				
銅鐵製造業	5	85,977	15	26,000				
卷筒用紙筒製造業	7	79,100	1	25,125				
製材業	1	30,576	557	1,470,489				
磷寸製造業	3	6,000						
索繩製造業	3	6,000						
煉瓦製造業	2	3,400	3	45,680				
石灰セメント製造業	1	10,000	1	27,100				
製鹽業	1	3,000	3	5,900				
石鹼製造業	2	3,000						
發酵母製造業	2	1,000						
腸詰製造業	2	1,800						

第二編 商工業 第二章 工業

皮革洗毛業	2	15,000	2	3,000					
印刷業	4	300,000	16	640,000					
蒸氣製粉業	7	1,870,335	83	3,816,850					
水力風力馬力製粉業	2	52,000	43	1,565,000					
挽割製造業	1	100,000	6	1,400,000					
曹達製造業	1	1,000							
散彈製造業	1	1,000							
陶器製造業	2	900							
蠟燭製造業	7	29,000							
榨油業	3	48,000							
計	30	5,196,966	452	14,472,660					

極東露領ノ鑛産ニ富メルコトハ露人ノ一般ニ誇稱スル所、即チ北ハ白令海峡ヨリ西貝加爾湖

畔ニ至ル地域ニ於テ、金、銀、寶石等ノ貴礦物ヨリ、石炭、陶土等ノ賤礦物ニ至ルマテ一トシテ
 缺クルモノナク、殊ニ各地ニ散在スル金鑛ニ至リテハ其價格數千億留ニ達スト稱セラル、モ、
 探險事業ノ未タ普ク行ハレサルカ故ニ、精細ニ之レヲ計量センハ固ヨリ不可能事タリ。

抑々露國人カ始テ極東三州ノ鑛業ニ著手シタルハ遠ク彼得大帝ノ時代ニアリ。當時大帝ハネ
 ルチンスク地方ニ希臘人「シワンチア」ナル者ヲ特派シ、各種ノ探鑛ニ從事セシメタルコトア
 リ。後チ千七百四年ニ至リ始テ同地方ニ銀坑開設セラレ、次テ千七百八十八年ニハ製鐵所新ニ
 著手セラレ、千八百三十年以來帝室所屬ノ砂金採取業ノ開始ヲ見、而シテ千八百六十二年ニハ
 個人ノ採金業ニ從事スルヲ許サレ、ベルナルダキナル者採金事業ニ關スル第一ノ權利ヲ獲、後
 貝加爾地方ヨリ黑龍江地方ニ其業務ヲ擴張スヘキ計畫ヲ立ツルニ至レリ。黑龍州ニ於ケル金鑛
 ノ存在スルコトハ最初ゼーヤ河支流ニ於テ確メラレ、千八百五十七年「ムラウキョーフ」總督ノ
 命ニヨリ技師ノ一隊探險ノ爲メ同地方ヘ派遣セラレタリ。而シテ沿海州ニ於ケル金鑛ハ千八百
 四十九年清國トノ境界劃定ニ際シ偶然ウダ河ノ支流ニ於テ發見セラレ、千八百七十三年ニハア
 ムダン河域ニ於テテチユコフナル者採金場ヲ開設シタリ。爾來三州各地ニ於テ金鑛所在地ノ發

沿革

見セラル、モノ殆ト數フヘカラス、遂ニ現時ノ盛ヲ見ルニ至レルモノトス。

貝加爾湖以東ノ産金ハ東部西伯利金ト稱シ重ニ砂金ニシテ、其質佳良、合金量頗ル豊富ナリ。
 其比例ハ百布度（一布度ハ我四貫三百六十ナレ）ノ砂土中五十二「ドーリヤ」乃至五十八「ド
 リヤ」（「ドーリヤ」ハ「ゾロトニク」ニ當ル）ヲ以テ普通標準トスレトモ、實際ニ於テハ合金量
 常ニ「ゾロトニク」以上ニシテ、黑龍州所産ノモノ「ゾロトニク」二十五「ドーリヤ」ヨリ二十
 三「ゾロトニク」十三「ドーリヤ」ノ間ヲ上下シ、沿海州所産ノモノハ六十二「ドーリヤ」ヨリ一
 「ゾロトニク」半ヲ含ム。而シテ金鑛ノ合金量ニ至テハ概シテ「ゾロトニク」ヨリ二十「ゾロト
 ニク」ノ間ニ在リトス。

△後貝加爾州

最近約十年間ニ於ケル産金量ハ次ノ數字ヲ以テ之レヲ知ルヲ得ヘシ。

年	次	布	度	「フ ン ト」	「ゾ ロ ト ニ ク」
一八九八年			一八〇		九四
一八九九年			二二八	二六	五九

東部西伯利
金

最近十年
間ノ採金
量

年次	一九四四年
布	
度	一一九
「フ ン ト」	六
「ゾ ロ ト ニ ク」	四三

△沿海州

年次	一九四五年	一九四六年	一九四七年	一九四八年	一九四九年	一九五〇年	一九五一年	一九五二年	一九五三年	一九五四年	一九五五年	計
布												
度	四三三	四〇八	三八三	三五六	三七〇	五〇〇	四五二	四五三	四五五	四〇三	三六二	六、七五三
「フ ン ト」	一	三九	五五	二五	一五	二二	一九	一七	三七	三五	三〇	一〇
「ゾ ロ ト ニ ク」	七二	七三	七五	七一	九一	七八	六二	八一	九三	六九	二九	二九

年次	一九四〇年	一九四一年	一九四二年	一九四三年	一九四四年	計
布						
度	四八六	四二六	四一八	四三一	四一〇	四一〇
「フ ン ト」	一〇	三一	三三	三一	七	七
「ゾ ロ ト ニ ク」	二五	三三	四〇	二〇	一三	一三

△黒龍州

年次	一九四〇年	一九四一年	一九四二年	一九四三年	一九四四年	一九四五年	一九四六年	一九四七年	計
布									
度	二六九	二七八	二六六	二五一	二一四	一五〇	一〇七	一二〇	二、〇六八
「フ ン ト」	二五	三〇	三一	三九	三六	三三	三二	一九	八
「ゾ ロ ト ニ ク」	二九	八二	四八	八九	四七	九一	三八	三〇	三〇

一八九五年	八一	二〇	五九
一八九六年	八一	三五	三七
一八九七年	一三二	一八	七三
一八九八年	一五八	〇	一
一八九九年	一四九	一四	一七
一九〇〇年	一六七	〇	九四
一九〇一年	五	九	三七
一九〇二年	四	〇	七八
一九〇三年	三	四	六五
一九〇四年	一	二五	四七
一九〇五年	九五	三一	九一
一九〇六年	九四	三一	六六
計	一、〇九三	三一	

一ヶ年ノ探金量

(備考) 「ゾロトニク」ハ九十六「ドリーヤ」、 「フント」ハ九十六「ゾロトニク」、一布度ハ四十「フント」ヨリ成ル。
 以上ノ計數ニ由リ平均一ヶ年ノ探金量ヲ算出スルニ、黒龍州四百二十布度、後貝加爾州二百

探金實際數量

○六布度、沿海州八十四布度、合計七百十一布度(我三千一百貫九百六十匁)、其價格一千四百二十二萬留ニ達シ、單ニ之レニテモ優ニ露國ノ一大財源タルヲ示スト雖、右數量ハ公式ノ統計ニ表ハレタルモノニ過キスシテ、此以外ニ於テ清國勞働者ノ密探掘ニ屬スルモノ、又作業中竊取シテ他ニ密賣スルモノ等頗ル多額ニ上ルヘキヲ以テ、其實際ノ探金量ニ至リテハ更ニ著シク増大スルヤノ説アリ。

清國勞働者

本年派遣セラレタル極東露領産業視察隊ゴンダツチ氏等ノ調査スル所ニ據レハ、最近一年間ノ探金量ハ後貝加爾州五百五十布度、黒龍州及沿海州ニテ九百五十布度、合計一千五百布度(我六千五百四十貫匁)、其價格三千萬留ニ上ルトノコトナリ。而シテ各州探金場ニ於テ使用スル勞働者ハ概シテ支那人ニシテ、黒龍州ニ於テ既ニ六萬五千人ニ達シ、後貝加爾州ニ於テ三萬人ヲ算シ、露國人勞働者ノ如キ僅ニ其十分ノ一弱ヲ占ムルニ過キサルノ状態ナルヲ以テ、支那勞働者ノ勢力極メテ優大ニシテ、現ニ地方露國官憲ノ認許ヲ得、一個ノ自治的機關ヲ施設シ、武装セル清國巡警ヲ常置シテ彼等各部落ノ安寧ヲ保持シツ、アリ。去レハ清國勞働者ノ横暴放縱ナルコト言語ニ絶シ、從來柔順ナリトノ故ヲ以テ雇主側ノ歡迎ヲ受ケタル朝鮮人勞働者モ遂ニ彼

等ノ壓迫ニ耐ユルコト能ハス、殆ト全部金坑地ヲ退散シタルノ觀アリ。而シテ作用中彼等ノ不正ヲ働クコト漸次増長シ、採金ノ竊取密賣等盛ニ行ハル、ハ明ナル事實ニシテ、近年奧地金坑ノ開發益々盛大ナルニ拘ラス、統計表面却テ其產金量ノ減退ヲ示スノ奇觀ヲ呈スルハ畢竟是ニ原因スルモノナルコト、亦明白ナル事實ナリト云フ。

産金地

三州ニ於ケル金産地ハ黑龍州六箇所、後貝加爾州二十九箇所、沿海州十三箇所ニシテ、採金場ノ數通計四百九十箇所アリ。而シテ黑龍州ノ産金地ハ大部分ゼーヤ河系ニ存在シ、採掘事業最モ隆盛ヲ極メ、後貝加爾州ハ敖難、什爾格、額爾格訥三河系ノ流域ニ於テ其三分ノ二ヲ占メ沿海州ハ黑龍江ノ下流アムクニ河系ヲ第一トシ、近年烏蘇里地方ニモ之レヲ産出スルニ至レリ。三州ニ於テ石炭鑛ノ發見セラル、モノ既ニ百數十ヶ所ノ多キニ及フト雖、其品質概シテ粗惡ナルト、目下交通機關ノ具備セサルトニ因リ、之レヲ採掘シテ、販路ヲ市場ニ求ムルコト困難ナリ。今實際採掘作業中ニ屬スル炭坑ニ就キ其重ナルモノヲ記載スルコト次ノ如シ。

石炭

蘇城炭坑

沿海州炭坑中首位ヲ占ムル蘇城炭坑ハ浦潮斯德ノ正東一百露里、シホタアリン山脈ノ南端亞米利加灣ノ北方三十八露里、蘇城河ノ上流域ニ在リ、炭田ノ面積二十五平方露里乃至三十二平

方露里、炭量ハ無煙炭四千五百萬布度、凝結炭三億二千五百萬布度、塊炭ニ至リテハ殆ト無量ト稱セラル。千八百九十四年露國鑛山技師テエル、イワノフノ發見スル所ニ係ル。

炭質ノ佳良ナルト炭量ノ豊富ナルトハ露國當局者ノ注意ヲ喚起シ、千九百一年鑛山局直轄ノ下ニ官營事業トシテ開坑ノ運トナレリ。然ルニ幾何モナク日露戰役トナリシヲ以テ、其間事業ヲ中止シ、千九百六年ニ至リ再ヒ採掘ニ著手シ、烏蘇里鐵道ウーゴリナヤ驛ヨリ支線ヲ設ケ、同炭坑ト連結シ以テ石炭ノ輸送上ニ便ナラシメタリ。

炭坑ハ現時第一及第二坑ニ分レ、其間三露里ヲ距ツ。第一炭坑ハ垂直坑ニシテ其深五百五十「フート」、第二炭坑ハ傾斜坑ニシテ深三百五十「フート」、兩坑各六層ヨリ成ル。使用坑夫ハ南歐トシテ地方ヨリ募集シ來リタルモノ六百人、支那苦力百乃至百五十人アリ。現時ノ採掘量ハ半無煙炭、凝結炭及塊炭ヲ併セテ第一炭坑一日六十布度、一ヶ年二百十九萬布度、第二炭坑一日八千布度、一ヶ年二百九十二萬布度、合計五百十萬布度ニシテ、今後百年間右採掘高ヲ維持スヘキ炭鑛脈ヲ有スルトノコトナリ。然レトモ現時ノ運輸機關タル蘇城鐵道支線ハ、廣軌狹軌相半ハシ、且ツ附近地形ノ險峻ナル其採掘炭ノ全部ヲ運出スルコト殆ト不可能ナルト共ニ、採

掘石炭元價一噸ニ付實ニ六留六十七哥ノ高直ヲ示シ、經營甚タ容易ナラス。今露國政府カ毎年同炭坑ノ爲メニ支出スル經費目ヲ檢スルニ。

- 一、諸給料、運搬諸經費(坑内雜費共) 五〇〇、〇〇〇留
- 二、坑長俸給及給費 四〇、〇〇〇留
- 三、建設費百三十萬留ニ對スル利子(年五分) 六五、〇〇〇留
- 四、機械建物修繕費 四〇、〇〇〇留

計

六四五、〇〇〇留

ニシテ一ケ年石炭採掘量六百萬布度(約九萬七千噸)ト假定スレハ一布度ニ付實費十哥七七トナリ、之レニ狹軌鐵道ノ運賃一噸ニ付一留七十七哥、廣軌鐵道運賃同量ニ付二留六十五哥、狹軌廣軌間ノ積換費同量十哥半等ヲ加算スレハ、浦潮市場ニ於ケル同炭ノ實價ハ一噸ニ付十一留十七哥半ノ高價トナル。去レハ炭坑當局者ハ目下大ニ經費ヲ節減スルコトニ就キ苦慮シ、一方狹軌線ヲ廣軌トナシ以テ積換ニ要スル費用ヲ節シ、且ツ輸送力ヲ増大シ、又一方ニハ蘇城河ニ沿フテ亞米利加灣マテ別ニ鐵道ヲ敷設シ、之レヨリ汽船ニ由リテ浦潮方面ニ輸送スヘキ計畫ヲ有スル

トノコトナレハ、之レカ實行ヲ見タル曉ニハ同方面ノ石炭市場ニ及ホス影響ハ蓋シ侮ルヘカラサルモノアラン。

然レトモ近時露國中蘇城炭坑ノ前途ニ對シ悲觀スルモノナキニアラス。其說ニ從ヘハ同炭坑ハ鐵山局ノ直營ニシテ、局外者ヲシテ容易ニ事業ノ内部ヲ窺知セシムルヲ許サス。而シテ當初炭田ノ測量ヲ爲スニ際シ三億乃至七億布度ノ石炭ヲ有スルモノトセラレント雖、當時ノ測量ハ單ニ其表面ヨリ推定シタルモノニシテ、深ク地層ヲ穿鑿シテ精細ニ調査シタルニアラス。其炭量ニ就テハ今ニ尙疑問トスル所ニシテ、近來其坑ノ全ク炭脈ヲ失ヒタルカ如キ、又一般ニ採掘量ノ減少シタルカ如キハ大ニ注目スヘキ所ナリト。

蘇城以外ニ在テ目下採掘中或ニ試掘中ノ炭坑ハ蒙古(黑龍灣同)ポドゴロドネン、スカヤ(黑龍灣沿)、スパスカヤ(浦潮ノ北方)マイヘ(烏蘇里)、コンクレートナヤ(同)、ペルワヤレーチカ(浦港ノ北方十一里)、ボシエツト(沿岸)、綏芬河(南ニコリスク市ノ西)等八九箇所アリ。其中蒙古街及綏芬河ノ炭田ハ最モ有望ナリト稱セラル。

黑龍州ニハ品質佳ナル炭田所々ニ發見セラル、ト雖、現在採掘ノモノハ皆無ナリ。炭田中

各地ノ炭

ノ重ナルモノハ黒龍江畔ツアガン驛附近、サザンカ村附近(ゼーヤ)、イグナーチエフカ附近、ブ
レーヤ河上流等トナス。

後貝加爾州ニ於テハ西伯利鐵道敷設以來石炭發掘ヲ獎勵シタル結果、處々ニ試掘又ハ採掘中
ノ炭坑少カラス。其重ナルモノハ(一)後貝加爾湖ノ西南同迂回鐵道ニ沿ヒタル地方ニシテ、現
ニ採掘中ノモノニケ所、品質佳良ナリ。其他(二)インゴダ河域ノ褐炭、(三)ヒロク、什爾額、
格爾格訥、チコイ、敖難各河域ノ炭田、(四)グシノル及 ホラノル兩湖畔ノ炭田等トナス。

鐵礦

鐵礦ハ三州到處ニ産出ス。後貝加爾州ニ於テハウロワ、下ボルジャ、タイナ等諸川ノ谿谷ヲ
圍繞スル山脈内ニ豐富ナル鐵礦ノ發見セラル、アリ。就中、中ボルジャ川及 下ボルジャ川ノ
中間ニ横ハル山脈ノ如キハ鐵^{シレスキイフベト}嶺ノ稱アリ、又ウルルングイ河附近ニハ磁鐵山ノ稱アリ、共
ニ同鐵産ノ豐富ヲ以テ著名ナリトス。

黒龍州ニ於テハ千八百八十八年小興安嶺ノ東部傾斜面ニ於テ鐵礦脈ノ發見アリ。殊ニサマラ
河畔ニ接スル同鐵脈ノ如キハ四十露里ニ延長シ、純含鐵分五十「パーセント」乃至七十「パーセ
ント」ヲ有シ、全山鐵礦ヲ以テ成ルノ觀アリ。沿海州ニ至リテハ是亦豐富ナル鐵礦中磁鐵最モ多

量ニシテ、聖オリガ灣附近ニハ純含鐵分五十「パーセント」以上ノ磁鐵脈アリ。同鐵脈ハアワ
クモフカ河ヨリ北方ニ延長シウラチーミル灣ニ至リテ止ム。其他モクルーシナ河ノ上流アルサ
マゾフカ河域ニモ有望ナル鐵脈アリトノコトナリ。

斯ノ如ク極東露領各地ニハ有望ナル幾多ノ大鐵脈ヲ有スルコト明ナリト雖、政府或ハ民間
ニ在リテモ未タ之レカ採掘ニ著手シタルモノアル無シ。露國當路者中ニハ我邦及清國等ニ於テ
年々多量ノ鐵ヲ需要スルヲ見テ、是等市場ニ供給センカ爲メ同鐵山ノ開發ヲ主張スルモノナキ
ニアラス。若シ愈々該事業ノ緒ニ就クコトアランニハ、之レニ因リテ我邦製鐵事業ニ一新機軸ヲ
開カシコト、或ハ之レ無キヲ必スヘカラス。

其他ノ鐵
物

其他今日マテニ存在ノ確カメラレタル鐵物ハ銀、鉛、錫、銅、硫化鐵、硫化安質母尼、石油、
鐵泉等ニシテ、其中、銀、鉛ノ採掘ハ會テ後貝加爾州ニ於テ一度試ミラレシ所ナルモ、今ハ全
部廢坑トナレリ。鐵泉ハ目下同州ダラスン及ヤマロフカ二箇所ニ精製所アリ。清涼飲料トシテ
極東在留露國人間ニ於テ我鐵泉ト共ニ愛用セラルル所ナリ。

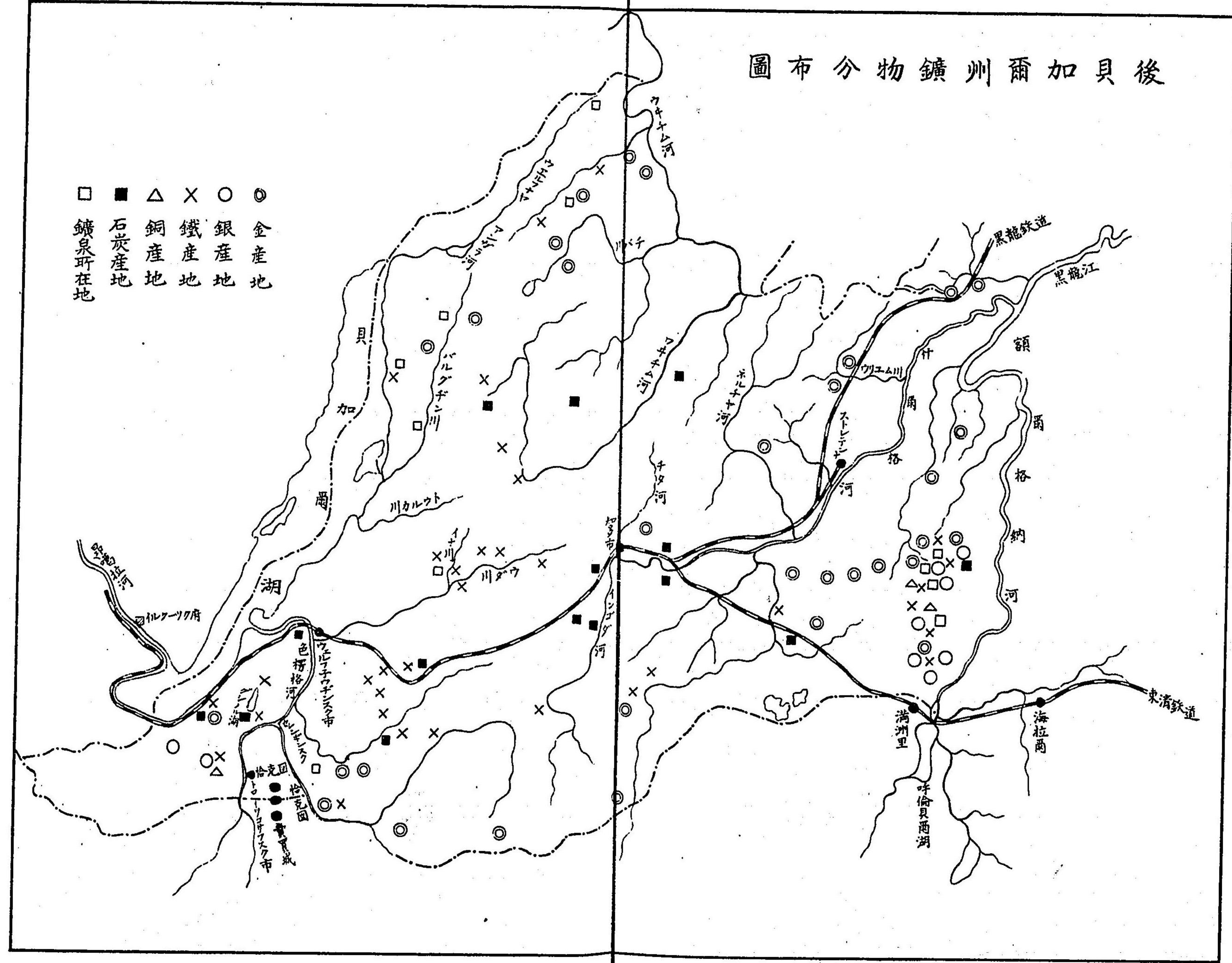
要スルニ極東露領ニ於ケル鐵物ノ豐富ナルコト果シテ上述ノ如クナリトスレハ、鐵山業ノ經

營ハ寧ロ農業殖民地ノ經營ニ比シ地方開發上遙カニ露國ノ爲メ得策ナルヤノ感ナキ能ハス。然ルニ千九百一年發布極東露領鑛業ニ關スル法規ハ、沿海州ヨリ勘察加州ニ及フ海岸一百露里ノ地帯ニ於テ個人ノ鑛山企業ヲ許サス。而シテ是畢竟露國當局カ個人ノ該企業カ勢外人ヲ誘致シ、投資經營ニ從事セシムルニ至リ、之レニ由リテ海岸防備ノ關係上不測ノ障礙ヲ生スルコトアラシク願慮シタルモノニ外ナラスト云フ。○(但シ禁令地帯ニ屬スル南島蘇里地方ニ於テ、米國人ユコトスキイ半島ニ於テNorth Siberian gold mine) 去レハ從來露國幾多ノ起業家カ沿海州各地ニ於テ炭坑開設ヲ出願シタルコトアリト雖、鑛山局ハ右法規ニ準據シ、又一方ニハ其直接經營ニ係ル蘇城炭坑ノ競争者ノ新ニ生センヲ恐レ之レカ許可ヲ與ヘタルコト無シト云フ。○露國大藏省ノ囑託ニ依リ多年極東露領ニ於ケル經濟事情ノ研究ニ從事シツ、アルスリユーニン氏ノ如キモ、該法規カ地方産業ノ開發上有害無益ナルヲ痛言シ、先ツ之レヲ撤廢シテ廣ク一般企業家ヲシテ鑛業經營ノ便宜ヲ得セシメ、以テ極東ニ於ケル無限ノ富源ヲ開發シ、之レニ賴リテ大ニ露國ノ經濟狀態ヲ振興スヘシト主張セリ。是亦一部有力ノ議論トシテ吾人ノ注意ヲ要スル所ナリ。

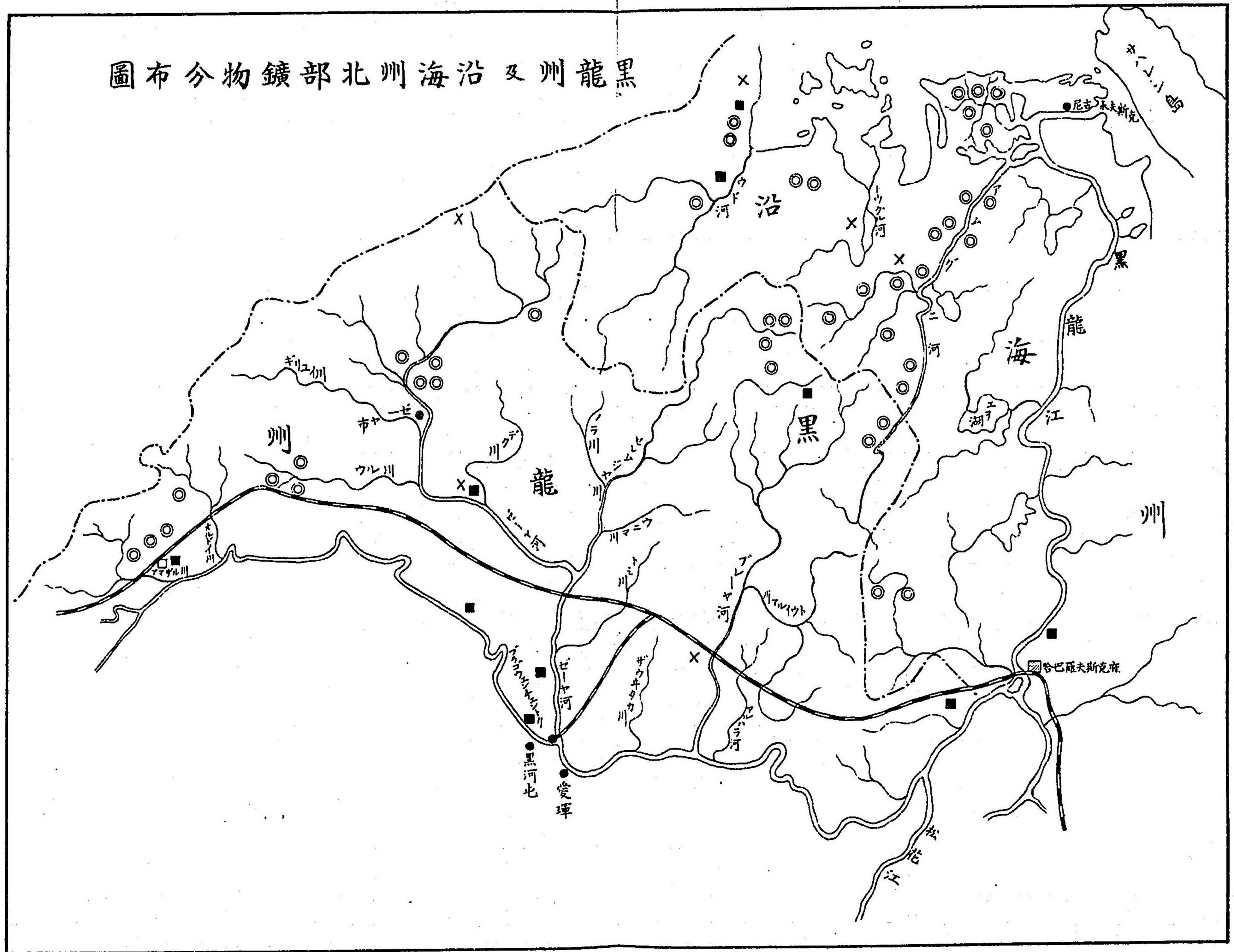
第三 林業

後貝加爾州鑛物分布圖

- 金產地
- 銀產地
- △ 銅產地
- × 鐵產地
- 石炭產地
- 鑛泉所在地



圖布分物鑛部北州海沿及州龍黑



森林地面

極東露領ハ北滿洲ト共ニ元ト森林地帯ニ屬スルヲ以テ叢林密樹數百里ニ連亘シ、古來人跡到ラズ斧斤入ラサルノ森林地ハ廣袤殆ト極ムヘカラスト雖、都市村邑ノ勃興スルニ從ヒ、其附近ハ濫伐ニ次クニ盜伐ヲ以テシ、漸次山林荒廢ノ狀ヲ呈シツ、アリ。
狀況右ノ如クナルヲ以テ三州ニ於ケル森林地ノ面積ハ目下之レヲ精査スルニ山ナク、露國官府ノ調査資料ニ見ルモ廣狹時ニ甚シキ差違ナキ能ハス。今國有財産事務局ノ豫測スル所ニ從ヘハ其面積ハ

後貝加爾州 一九、七九三、〇〇〇「ヂヤチン」

黑龍州 一二、二四九、七三〇

沿海州 一四、六二一、〇四〇

等ニシテ、三州ニ於テ同應管理ニ係ル森林地ノ面積ハ實ニ四千六百六十六萬三千七百七十「ヂヤチン」ナリ。而シテ此他ニ在リテ別ニ哥薩克軍ノ管理ニ屬スル山林アリ。即チ

後貝加爾州 二、六五八、六一一「ヂヤチン」

黑龍州 四、〇〇〇、〇〇〇

沿海州

七、〇〇〇、〇〇〇

等合計約一千四百萬「デシヤチン」ニシテ、以上ヲ通計スレハ極東露領三州ノ森林地ノ總面積ハ實ニ六千零五十萬「デシヤチン」ヲ占ムルコト、ナルナリ。

露國人ノ計算スルトコロニ據レハ、三州ニ於ケル樹木ノ増殖ハ年々四千八百萬立方「サージエン」ニシテ、木材或ハ薪炭トシテ伐採セラル、樹木ノ數量ハ其中僅ニ五十萬立方「サージエン」ニ過キス。他ハ唯タ空シク成長シテ枯死スルノミ。山林局ハ林産業ノ發展ヲ待望スルモ何等斯業家ニ對シ獎勵法ヲ施シタルヲ聞カス、又山林開發ニ就キ施設ノ見ルヘキモノアラサルナリ。茲ニ例セハ後貝加爾州ニ於ケル皇室山林地ノ如キハ黑龍江河系ノ水運ヲ利用シ得ヘキ絶好ノ位置ニ在リ、且ツ其樹種モ頗ル優秀ニシテ適宜之レヲ伐採スルニ於テハ、黑龍沿道各地ノ需要ヲ充スニ足ルヘシト雖、山林局ハ之レヲ封鎖シテ林業者ニ伐木ノ許可ヲ與ヘス。其他黑龍州ニ於ケル、沿海州ニ於ケル亦多ク之レニ類ス。去レハ一方ニハ盜伐ノ弊ニ苦ムト同時ニ、他方ニハ豐富ナル山林ヲ擁シテ却テ滿洲材、日本材、米國材ヲ輸入スルノ奇觀ヲ演シツ、アリ。左ニ挿入スル林業一覽表ハ山林局ノ公示セル所ニ係ル。今之ニ就キ三州樹林ノ伐採數ヲ見ル

樹木ノ増殖
伐採ノ數

極東露領
三州林業
一覽表

ニ山林地ノ面積ニ比シテ甚タ微少ナリ。

極東露領三州林業一覽表 (千九百五年ヨリ千九百九年ニ至ル五ケ年間ノ計算)

州名	山林地豫想總面積 (單位デシヤチン)	樹林地豫想面積 (單位同上)	豫定伐採地區及數量		伐採認許ノ分				
			樹林地面積 (單位同上)	伐採樹木數量 (單位サージエン)	樹林地面積 (單位同上)	伐採樹木總數量 (單位同上)	伐採樹木內釋 建築用材 (單位箇所)	薪材 (單位チーク 立方)	
沿海州	三三、七六、三〇〇	一四、六三、〇〇〇	三三、三三、三三	七二、八、七五	同	二四三、三三	四、七、八一、四〇五	六、〇、八、三三〇	四、〇、〇、二、三三
後貝加爾州	二九、一五、〇〇〇	一、九、七五、〇〇〇	三三、三三、三三	九、八、八、七〇	同	三三、三三、三三	六、二、四、八〇〇	九、八、五、八、七〇〇	五、〇、一、八、四〇〇
黑龍州	一七、七五、〇〇〇	三、三、三、三、七〇〇	三三、三三、三三	六、二、三、三、三〇〇	同	一〇、一、五、〇	四、〇、二、五、〇〇〇	六、〇、〇、六、一、〇〇〇	三、一、五、三、三、三〇〇
三州合計	一〇七、六八五、六〇〇	一、九、七五、〇〇〇	七、六、八、八、五、三三、三三	三三、三三、三三	同	七、六、八、八、五、三三、三三	一、五、〇、一、五、〇、〇〇〇	二、一、五、〇、〇、〇、〇〇〇	一、三、五、三、三、三、三〇〇

此表ニ據ルニ三州ニ於テ山林局カ毎年伐採ヲ認許スル樹林地ノ面積ハ七十七萬七千「デシヤチン」ニシテ、是ヨリ伐採シ得ヘキ樹木ノ數量ハ一千五百五十萬立方「サージエン」、即チ建築用材(角木)二千一百九十五萬本、薪材一千二百五十七萬立方「サージエン」ナリトス。今是等國有山林ヨリ生スル最近十年間國庫ノ收入ヲ掲出スルコト次ノ如シ。

國庫林産
收入

千八百九十七年	五三九、五八六留
千八百九十八年	四五三、二七五留
千八百九十九年	四四七、〇九〇留
千九百〇〇年	三四四、四二五留
千九百〇一年	三八三、〇六五留
千九百〇二年	五七六、五一五留
千九百〇三年	七七七、七七九留
千九百〇四年	五四五、一三六留
千九百〇五年	八一四、〇九三留
千九百〇六年	七九三、八九四留

一般林業
收益

即チ近年ニ至リ漸次其收入ノ増加スル傾向ヲ認ムヘシ。而シテ住民ノ林業ヨリ生スル利益、例セハ材木及薪木伐採ノ勞銀及販賣、樹脂或ハ木炭等製造ノ收益ニ就テハ正確ニ計算スルコト固ヨリ不可能ナリト雖、黑龍州ニ於テハ一ヶ年平均五十萬留、沿海州ニ於テハ約三十萬留ヲ下

木材集散
ノ状況

ラスト云フ。

木材ノ販路ハ都邑ノ發達、人口ノ増加ト共ニ、漸次膨脹シツ、アリ。黑龍河系水路部千九百七年度ノ調査ニ據レハ、黑龍江上流ノ各埠頭並ニ什爾格、額爾格訥及ヒ **ゼーヤ**ノ諸川ヨリ **ラゴウエシチエンスク**市埠頭ニ到著シタル木材ハ筏千五百五十八、即チ九太四十九萬四千九百一十一本、薪一萬四千五百九十立方「サージエン」、挽割材八千三百九箇、杆物一萬六千九百五十五本、木炭三百五十四立方「サージエン」、其他、樹皮、樹脂等若干ニシテ、黑龍江上流ハ全數量ノ四分ノ三以上ヲ占メ、**ゼーヤ**河之レニ次キ、什爾格河及ヒ額爾格訥河ハ其數量甚々微少ナリ又 **アラゴウエシチエンスク**市ヨリ下流ノ黑龍江、烏蘇里河及ヒ **イマン**河ニ由リ同市以外ノ各埠頭ニ分配サレタル木材ハ千九百七年度ニ於テ筏二百三(九太三萬四千三百四十九本)、之レニ搭載ノ薪八十五立方「サージエン」、挽割材十一萬四千三百六十六、杆物百十二本等アリ。又外ニ **ブレーヤ**河ヨリ汽船曳船ニ由リ輸送セラレシ各種木材約七萬三千布度アリ。

以上ノ數量中ニハ汽船ノ燃料トシテ沿岸各地ヨリ適宜採取セラレタル薪材ヲ含蓄セサルヲ以テ、若シ之ヲ計上スレハ更ニ莫大ノ數量ニ達スルハ明瞭ナリ。去レハ前記水路部ノ調査ニ係ル

樹種

モノハ黑龍江流域各地ヨリ伐採スル木材ノ一部分ト見ルヲ至當トス。其他烏蘇里鐵道ノ輸送スル木材又多少アルヘキモ、今ハ其數量ヲ詳ニセス。

樹木ノ種類ハ地方ニ由リ多少ノ差アリ、即チ沿海州ノ北部ニハ落葉松、唐檜及ヒ樅等ノ針葉樹ヲ主トシ、南部ニハ榿、楓、白楊、菩提樹、柞、胡桃、アカシヤ、樺等ノ潤葉樹ニ西伯利松ヲ混シ、黑龍州ノ北部ニ在リテハ落葉松、松、唐檜、西伯利松、西伯利樅等ノ針葉樹ニ黑樺、白樺等ノ潤葉樹ヲ混シ、南部即チ黑龍江沿岸地方ニハ是等ノ樹種ノ外多クノ潤葉樹及ヒ灌木ヲ混ス。而シテ其種類ハ榿、楓、菩提樹、榿、柞、胡桃、白楊、梨、アカシヤ及ヒ西伯利林檎等ナリ。後貝加爾州ノ樹種ニハ松、落葉松、西伯利唐檜、西伯利松、樺等アリ。以上列記セル樹種中最モ長大ナルハ落葉松、松及ヒ西伯利松ニシテ、高サ百五尺、直徑四尺ニ達スルモノ少カラス。又唐檜ハ高サ八十尺、直徑三尺、榿及樺屬ノ樹木ハ高サ七十尺、直徑二尺ニ及ヘリ。

相場

木材ノ相場ハ時ト處トニ由リ固ヨリ一定シ難ク、今ハ參考材料欠乏ノ爲メ各地ニ就キ巨細ノ價格ヲ表示スルニ由ナシト雖、此方面ニ於ケル地方木材ノ中央市場タルアラゴウエシチエンス

製材貿易

ク市ニ於ケル千九百七年度平均相場ヲ記載スレハ、建築用材タルヘキ丸太ニシテ長サ九「アルシ」上部ノ切口ニテ徑八「ウエルシヨーク」乃至九「ウエルシヨーク」ノモノ四留五十哥乃至六留、同徑五乃至七「ウエルシヨーク」ノモノ二留五十哥乃至三留、又之レト同様ノ丸太ニシテ薪材用ノモノ九十哥乃至一留二十哥ナリ。右ハ同地方ニ於ケル標準的價格トス。

アラゴウエシチエンスク市製材所ノ調製ニ係ル各種建築材料ハ多クハ地方住民ノ需要ニ應スルモノナルモ、亦他へ輸出スル場合ナキニアラス。例セハ千九百六年ノ如キハ黑龍江及ヒ松花江ノ水運ヲ利用シ、アラゴウエシチエンスクヨリ哈爾濱ニ向ケ輸出シタル板、角木等、各種製材ノ重量四十七萬四千六百六十二布度ニ達シ、又同年哈巴羅夫斯克及ヒボグラーニチナヤノ兩税關ヲ經由シ北滿地方ニ輸入サレタル製材約十萬布度アリ。然レトモ前者ノ場合即チアラゴウエシチエンスク製材ノ南下ノ如キハ固ヨリ一時ノ異例ニ屬シ、到底豊富ナル北滿材ト哈爾濱市場ニ競争シ將來益々其販路ヲ同方面ニ擴張センコト固ヨリ豫想ノ外ニ在リ。而シテ後者ノ場合ニ於テハ、單ニ特種製材ノ輸入ニ過キス。去レハ該輸入數量十萬布度ニ對シ、同年度ニ於テボグラーニチナヤ税關ヲ經由シ北滿材ノ烏蘇里地方ニ輸入セラレシモノ一百六十一萬三千布度、又

其南方ボクロフスク税關ヲ經由セルモノ二十三萬四千布度、即チ北滿材ノ露領ニ入りシモノ實ニ一百八十四萬七千布度ノ多キニ達シタリ。此ノ半面ニハ東清鐵道カ其收入ヲ得シカ爲メ、特殊ノ運賃率ヲ採用シ、北滿材ノ輸出ヲ獎勵シタル事情與テカアリト雖、亦現時ノ狀態ノ下ニ、露領材カ到底北滿材ノ敵ニアラサルヲ證明シテ餘アリトスヘシ。

北滿材以外ニ於テ露領ニ輸入セラル、日米產木材モ亦莫大ノ數量ニ達セリ。即チ千九百六年中浦港ヲ經由シタル同木材ハ二百萬立方「フート」ニシテ其價格約一百五十萬留ニ上レリ。而シテ露國製材業者ハ其製材ノ販路ヲ南清地方ニ開拓セント焦慮シ、屢々之ニ著手シタルモ、市場ノ情況ヲ詳ニセサル結果、總テ失敗ニ了リタリト云フ。

第三章 自由港閉鎖ノ商工業ニ及ホスヘキ

影響並ニ北滿洲トノ關係

自由港制
撤廢ノ主
義的矛盾

露國ノ極東自由港問題ニ關スル歴史ヲ按スルニ、千八百六十年露清兩國間ニ締結セル北京條約ニ據リ、烏蘇里地方カ露國ノ版圖ニ歸スルヤ、露國ハ該地方ノ繁盛ヲ計ルノ目的ヲ以テ、千

八百六十二年浦潮斯德ヲ商港トナシ、之レニ廣義ノ自由港制ヲ適用シ、外國貨物ノ爲ニ全然同地方一帯ヲ開放シタリ。然ルニ千八百六十七年ニ至リ、或種ノ外國品ニ對シ課税スルコト、ナリ、茲ニ完全ナル意味ノ自由港ハ廢止ヲ見タルカ、更ニ其翌八年六月三日法律ヲ發布シ、從來酒、煙草、砂糖、其他ノ貨物ニシテ歐露ニ於テ消費稅ヲ課セラル、モノハ、同方面ニ於テモ亦同様課税スルコト、ナリ、漸次自由貿易ノ意義ヲ制限シタリ。爾來露國ノ極東經營ハ著々其歩ヲ進メ、或ハ西伯利鐵道ノ開通トナリ、或ハ黑龍江汽船業ノ勃興トナリ、又或ハ義勇艦隊ノ歐露極東間航路ノ開始トナリ、而シテ最後ニハ東清鐵道ノ敷設トナリテ、多年露國政家ノ理想セル歐亞陸上ノ交通幹線ハ茲ニ完成スルニ至リ、歐露及ヒ東露領ノ經濟的關係漸次接近ノ度ヲ加ヘ來リタルヲ以テ、露國政府部内ニハ極東自由港ヲ撤廢シテ露國經濟政策ノ統一ヲ計ラントスルノ議論漸ク勢力ヲ有スルニ至レリ。而シテ歐露商工業者ハ又自己直接ノ利害ヨリ打算シ、即チ極東自由港ヲ閉鎖シテ外國品ヲ其市場ヨリ驅逐シ以テ自家製品ノ販路ヲ安全確實ナラシメント欲シ、百方中央當局ヲ慫慂シタル結果、千九百年六月一日付法律ノ發布トナリ、之レニ據リ黑龍沿道地方ニ於テ千九百一年一月一日以降自由港制ヲ撤廢シ、同地方ヲ以テ各地ト同シク

有稅地トナスニ至レリ。

當時浦潮斯德及ヒ尼古來斯克ニ於ケル一般商人就中外國商ハ、之レカ爲メ一大打撃ヲ蒙リ、加フルニ東清鐵道南部線全通シ、大連灣ハ新ニ歐亞貫通鐵道ノ太平洋面ニ於ケル門戸トナリ、浦港ノ繁榮ハ漸次青泥窪ニ奪ハレ、同港方面ノ經濟界ハ一大恐慌ヲ惹起セントシタルヲ以テ、黑龍沿道地方ノ露國人ハ地方ノ利益上ヨリ有稅港ノ廢止ヲ唱道シ、自由港制復舊ヲ主張シ、當局者ニ陳情書ヲ提出シテ運動頗ル努メタリ。而シテ其結果千九百三年三月勅許ヲ經テ地方特別委員會ハ組織セラレ、同委員會ハ遂ニ自由港ノ復舊ヲ議決シタリ。然レトモ該決議ノ事項ニ對シ、政府ハ尙採否ノ方針ヲ決定セサルニ先チ、千九百四年日露ノ國交斷絶シテ滿洲ハ兩軍角逐ノ場ト化シ、大連灣ハ夙ニ我軍ノ占領ニ歸シ、露國ハ茲ニ此方面ニ於ケル門戸ヲ喪失シタルヲ以テ遂ニ同年五月一日勅令ヲ發布シテ極東自由港ヲ復興シ同方面ヨリ物資ヲ供給スルノ策ヲ採レリ。是即チ最近ニ於ケル露領極東ノ自由港制ニシテ、當局者ヨリスレハ其後ハ必スシモ十分ノ考慮ヲ經タルモノニアラス、謂ハ、戰時ニ於ケル一時ノ必要上ヨリ出テタル便宜ノ處置ト見ルヲ得ヘシ。去レハ戰爭ノ終局ト共ニ、其存廢ハ又々朝野ノ問題トナリ、中央當局者及ヒ歐露商工業

家ハ主トシテ之レカ廢止說ヲ主張シ、地方官憲及地方人士ハ一般ニ其存續ヲ希望シ、遂ニ議會ノ問題トナルニ至レリ。而シテ該問題ハ千九百八年五月二十三日下院財政委員會ニ於テ先ツ撤廢ニ決シ翌九年一月十四日自由港制撤廢案ハ上院ヲ通過シ、同月十六日右ニ關スル法律ハ裁可ヲ經テ發布セラレ、三月七日ノ官報ヲ以テ商工務大臣ハ省令ヲ以テ同廢止期ヲ千九百九年三月十四日(露曆三月一日)ト定メ、愈々同日ヲ以テ現行新關稅法ハ極東露領中、黑龍江河口及其以南ノ沿海州、黑龍州及後貝加爾州ニ實施セラレ、ニ至レリ。

新關稅法ノ主義トスル所ハ大體上歐露ノ國境ニ於テ施行スルモノト同一ナリト雖、多少極東露領ノ經濟的狀態ヲ參酌シ、幾多ノ除外例ヲ設ケテ無稅品目ヲ揭示セリ。乃チ其課稅セラル、モノハ歐露ニ於テ既ニ確固タル生産力ヲ有スル貨物、其價格カ運賃ニ依リ甚シキ影響ヲ受ケサル貨物、奢侈品、消費稅賦課品及ヒ極東露領ニ於テ既ニ生産セラレ又將來生産セラルヘキ貨物等ナリ。要スルニ前數者ハ主トシテ歐露商工業者ヲ保護スルヲ以テ精神トナシ、僅ニ最後ノ一項ニ由リテ地方産業ノ開發ヲ希望シタルモノナレトモ、其取捨撰擇ノ當否ニ至テハ、之レヲ斷言スルニ聊カ躊躇セサルヲ得ス。

新關稅法ノ精神

無稅品

有稅品

自由港
廢止
其影響

第二編 商工業 第三章 自由港閉鎖ノ商工業ニ及ボスヘキ影響並北滿洲トノ關係 二一六

今無稅品及ヒ有稅品乃至禁止の課稅品ニ就キ檢スルニ、無稅品中ノ重ナルモノハ、各種粒穀、
粃米、野菜、菓實、磚茶、食鹽、家畜、製肉、肥料、石炭、農具、職工用具、製造機械、板硝
子、船舶、圖書其他等ニシテ。是等貨物ハ外國品輸入價格ノ四分ノ一ヲ占ムルモノトス。

有稅品乃至禁止の重稅品ノ主ナルモノハ、各種織物、被服類、陶磁器、玻璃器、小細工物、革製
品、護謄製品、藥劑、化粧品、紙、酒、煙草、酒精、砂糖、生肉、牛酪、石油、燐寸、木材、薪材、鐵物、茶
葉、製粉、米、麵類等ニシテ、生活必需品中製粉ノ課稅ハ露領製粉業者ヲ保護スルノ趣意ニ出テ、
又米及麵類ハ重ニ東洋人ノ食糧タルモノナレハ、之レニ課稅スルモ露國人ニハ何等ノ痛痒ヲ感
セス、而カモ粃米ヲ無稅トシタルハ之レニ據リ露領内ニ精米事業ヲ誘起シ得ルニアリ。

抑々極東露領自由港存廢問題ハ、露國ノ國是トシテ其何レニ決スルヲ可トスヘキヤ容易ニ斷
言シ能ハサル所ナリト雖、露國政府力既ニ之レヲ撤廢シタル以上、徒ニ其可否ニ就キ云爲スルハ
寧ロ迂濶ノ譏ヲ免ルヘカラス。去レハ吾人ハ茲ニハ直接自由港ノ廢止ニヨリ其内外經濟界ニ及
ボス影響ノ最モ重要ナルモノニ就キ觀察スルニ止メント欲ス。而シテ自由港廢止以來僅ニ一年
有餘ノ時日ヲ經過シタルニ過キス、此間ニ起レル頗々タル變調ヲ以テ直ニ之レカ影響トナシ其

(一)露領
極東諸
港品價
格ノ消
長

將來ヲトスルカ如キハ固ヨリ輕卒ノ舉ナリト雖、兎ニ角爾來同方面ニ於テ發生セル特殊ノ狀ヲ
記述スレハ、(一)浦潮斯德及尼古來夫斯克兩港内外貨物輸入價格ノ消長、(二)露領及北滿ニ於
ケル產業界ノ變動、(三)露清境上ニ於ケル秘密貿易等ハ、先ツ最モ吾人ノ研究ヲ必要トスル所
ナルヘシ。

一、最近數年間ニ於テ浦潮斯德及ヒ尼古來夫斯克兩港ヘ輸入セラル、露國品及其他外國品ノ
價格ヲ檢スルニ即チ左表ノ如シ。

年次	露國品	外國品	計
一九〇三年(平均)	三〇、四六〇、〇〇〇	一六、六八二、〇〇〇	四七、一四二、〇〇〇
一九〇四年	戰役中(統計ヲ欠ク)		
一九〇五年	戰役中(統計ヲ欠ク)		
一九〇六年	四四、一一〇、〇〇〇	一一四、六五五、〇〇〇	一五八、七六五、〇〇〇
一九〇七年	一三、六七一、〇〇〇	八一、八八九、〇〇〇	九五、五六〇、〇〇〇
一九〇八年	八、一三一、〇〇〇	六五、三三二、〇〇〇	六五、三三二、〇〇〇
一九〇九年	一一、八〇六、〇〇〇	六六、九六六、〇〇〇	六六、九六六、〇〇〇

前表ニ據リ内外貨物輸入價格ノ増減ヲ見ルニ、自由港ノ存廢ハ歷然トシテ兩者ノ關係ヲ説明スルモノト謂フヲ得ヘシ。即チ千九百一一年ハ露國政府カ始テ自由港ヲ閉鎖シタル時期ニシテ從來露國品ニ比シ多額ノ外國品ヲ輸入シ來リタル浦港及尼港ノ貿易ハ、同年以降三年間ニ於テ一年平均ノ價格外國品千六百六十八萬二千留ニ對シ、露國品ハ三千零四十六萬留ニ達シ、殆ト外國品ニ比シ倍額ノ増加ヲ見タリ。而シテ千九百四年日露戰役中露國ハ右二港ヲハ再ヒ舊時ノ自由港ニ復シ、戰後三年ニ亘リテ之レヲ存續シタルヲ以テ、外國品ノ輸入價格ハ急激ノ増加ヲナシ、千九百六年ニハ露國品ハ全輸入價格ノ二割三分ニ對シ、外國品ハ七割八分、千九百七年ニハ露國品一割五分ニ對シ外國品八割五分、千九百八年ニハ其差益々著シク、遂ニ露國品一割ニ對シ外國品九割ヲ占ムルニ至レリ。斯ノ如ク露國品カ極東領土ノ市場ニ於テ外國品ノ爲ニ壓倒セラル、ハ自由貿易ノ結果ニシテ、即チ一方ニハ露國本土ノ工業ノ發展ヲ阻止スルト同時ニ其輸入貨物ノ爲メニ金貨ヲ外國ニ流出セシメ、且ツ國家ハ當然徵收シ得ヘキ輸入稅ヲ獲ルコトナク、直接間接ニ被ムル損失頗ル莫大ナリトナシ、露國中央當局ハ遂ニ議會ノ協贊ヲ經テ千九百九年三月自由港制ヲ撤廢シタル所以ニシテ、其結果ハ右改正以來日尙淺ク且ツ同年ハ外國

品ノ見込輸入一時熾ンナリシ等ノ事情アリテ、遂ニ之レヲ明言シ難シト雖、兎ニ角同年度ニ於テ露國品一割八分ニ對シ外國品八割二分ヲ占メ、稍ヤ下向ノ徵候ヲ帶ヒ來レリ。(陸路露領ニ輸入セラルル露國品及外國品ノ價格ハ調査材料不備ノ爲メ茲ニ之ヲ記載シ得サルヲ憾ム)

二、露領及北滿洲ニ於ケル產業界ノ變動ニ至リテハ實ニ著シキモノアリ。元來北滿洲ニ於ケル露國人經營ノ工事中、製粉業及製材業ハ其放下セル資本ノ多大ナルト規模ノ雄大ナルトヲ以テ第一位ヲ占ムルモノトス。

從來北滿製粉ハ沿海、黑龍及後貝爾三州ヲ以テ主要販路トナシタルモノナルニ、自由港閉鎖ノ結果、此等露人ノ製粉モ一率ニ外國製粉ト同シク陸路國境ヲ通過シ露領内ニ輸入セラル、ニ際シ、一布度ニ付四十五哥ノ重稅ヲ課セラル、ト同時ニ、露國中央當局者ノ極端ナル保護政策ハ、東清鐵道ノ運賃率ヲ改正シテ北滿製粉ノ露領ヘ向フモノニ對シ運賃ノ引上ヲナシタルヲ以テ、斯業ノ中心タル哈爾濱製粉事業ハ之レカ爲メ一大恐慌ヲ惹起スルニ至レリ。是ニ於テカ哈爾濱製粉業者ハ主トシテ他地方ニ於ケル同業者並ニ利害關係ヲ等フスル各製造業者ヲ糾合シ、政府ニ向ヒテ(一)北滿人ノ製粉及其他ノ製造品ヲ自國領土ニ輸入スルニ際シ關稅ヲ免除スルカ、

若クハ特別減税ノ取扱ヲナスヘキコト、(二)鐵道運賃ヲ低下スルコトニ就キ熱心運動シタリト雖、政府ノ方針ハ既ニ確定シテ到底動かサヘカラス、這般請願ノ事項ハ悉ク奏功ヲ見スシテ已メリ。去レト中央當局ニ於テモ從來北滿各地ニ發展シタル自國人ノ工業ヲ全然瓦解スルハ看過スルニ忍ヒサル所ナルヲ以テ、一方ニハ彼等ニ對シ關稅法ノ實施ヲ千九百九年十二月末日マテ延期シ、其間ニ於テ南滿ヨリ清國各地ニ新販路ヲ求ムヘキコトヲ勸告シ、又北滿方面ヨリ鐵道ニ由リ國境五十露里以外ノ露領有稅地域ヲ通過シ、更ニ國境五十露里以內ノ免稅地帯ニ輸入セラル、製粉及其他ノ有稅製品ニ對シテハ特別取扱ヲナシ、無稅通關ヲ許スノ便法ヲ制定シ、之レト同時ニ他ノ一方ニ於テハ北滿露國工業者ヲ補助シテ其營業ヲ自國領土ニ移轉セシムルノ策ヲ講シ、其方法トシテハ(一)黑龍沿道地方ノ都市附近ニ於テ無賃若クハ特別條件ヲ以テ工業用敷地ヲ貸與スルコト、(二)器械其他工業材料ノ輸送ヲナスニ可及的便宜ヲ與フルコト、(三)場合ニ據リ工場用建築材料ノ給與ヲナスコト等ヲ議定シタリ。去レハ其結果哈爾濱製粉業中最モ有力ナリト稱セラル、露國製粉會社ノ如キハ、逸早クモ浦港附近ニ其製造所ヲ建設スルニ決シ、昨年六月浦港市應ヨリ地價三萬七千留ノ土地拂下ヲナシ、製粉所ノ築造ニ着手シタリトノコト

ナリ。而シテ其後ニ於ケル哈爾濱製粉業者ハ原料購入資金欠乏ノ關係モアルヘシト雖、兎ニ角何レモ一時其生産量ヲ節減シテ消極的方針ノ下ニ其業務ヲ繼續シタリシカ、過般來南滿洲ニ輸出スル製粉ニ對スル鐵道運賃率ノ輕減ニ關シテ其筋へ請願運動シ、此程ニ至リ遂ニ其目的ヲ達シ、又一方南滿及其他ノ清國市場ニ販路ヲ擴張スルニ腐心シ、勸策大ニ力メタルノ結果、其成績ノ見ルヘキモノアリ、將來製粉ハ當方面輸出品中ノ重要ナルモノトナルヘキ見込アルニ至リ。

北滿產各種木材モ露領內林業保護ノ目的ヲ以テ關稅ヲ課セラル。元來北滿洲ノ森林ハ主トシテケドウロ(松ノ一種)ヲ產ス。ケドウロハ建築用材トスルニ足ルト同時ニ薪材トシテモ用非ララル、モノナレハ、關稅法規定中ノ低率即チ一布度三哥ノ稅率ヲ適用スルモ決シテ差支ナキモノナルニ、却テ其最高率一布度四拾哥ヲ適用スルコト、シタリ。其結果滿洲產木材ハ從來烏蘇里地方ニ擴張シタリシ販路ヲ杜絶セラレ、直接林業家ニ打撃ヲ與ヘタルノミナラス、東清鐵道モ該輸送數量ヲ輕減シ運賃ノ收入ニ少カラヌ影響ヲ受クルニ至レリ。去レハ同鐵道當局ハ林業者ニ對シ幾多ノ便宜ヲ與ヘ、北滿材ノ南滿地方輸出ニ關シ大ニ努ムルトコロナリ。

三、露清國境上ニ於ケル密貿易ハ本節第一章商業ヲラゴウエシチエンスク市ノ貿易中ニ其一班ヲ記述シタルカ、是亦自由港閉鎖關稅法施行ノ結果ニ外ナラス。

秘密貿易品ノ大宗タルモノハ、哈爾濱其他北滿洲各地ニ於テ露人ノ製造ニ係ル酒精及ウヲ一ツカナリ。元來酒精及ウヲ一ツカヲ清國々境ヨリ露國領土内ニ輸入スルコトハ絶對ニ禁止セラル、所ナリト雖、自由港制施行期間ハ、國境稅關ノ施設一般ニ閑却セラレタルヲ以テ、該禁制品モ殆ト自由ニ輸入セラル、ノ觀アリシカ、同制ノ撤廢ト共ニ、露國ハ國境各地ノ稅關組織ヲ擴張シ看視員ヲ増加シテ監視ヲ嚴密ニシタルヲ以テ、從來是等密輸入ニ從事シタルモノハ更ニ種々ナル奸手段ヲ案出シ、其事業ヲ繼續スルニ努メツ、アリ。其他各種有稅品ノ密輸入モ國境到處ニ行ハレ、哈爾濱ハ實ニ這般密貿易ノ根據地トナレリ。今是等密貿易ノ徑路ヲ按スルニ、概シテ浦港ヨリ通過貨物トシテ一度滿洲ニ輸入セラレ、之レヲ哈爾濱ニ集積シ置キ、適宜松花江ヨリ黑龍江沿岸ニ於ケル清國市邑ニ搬送シ、更ニ之レヨリ露領ニ密輸入スルモノトス。而シテ是等沿江ノ清國市邑中密輸入品ノ仲繼地トシテ最モ有名ナルハ、**ブラゴウエシチエンスク市**ノ對岸黑河屯ニシテ、**愛輝、札林達**（露領同名地、黑龍鐵道假支線ノ江岸驛）等之レニ次キ、尙近來黑龍、烏蘇里沿

江ノ清國領ニ於テ新村落續々勃興シ、這般仲繼地トシテ其發達著シキモノアリト云フ。

其他密貿易ノ徑路トシテ舉クヘキハ後貝加爾ノ境上滿洲里驛、並ニ海拉爾、齊々哈爾ノ三市ニシテ、是等地方ヲ根據トスル同貿易ハ、哈爾濱ノ如ク大規模ニ行ハレスト雖、亦決シテ看過スヘカラサルモノアリ。例セハ右三市ニ輸入セラル、酒精及ウヲ一ツカハ拾萬ツエドロ「其價格約六拾萬留（滿洲里三萬五千海拉爾四萬留）アリ。而シテ此種酒精飲料ハ主トシテ露人ノ間ニ需要セラル、モノナルニ、右三市ニ居住スル露人ノ數甚タ多カラサルヲ以テ、其大部分ハ國境ヲ越ヘテ露領ニ密輸入セラル、モノト見ルヲ妨ケス。其他外國有稅品ノ三市ヲ根據地トシテ密カニ同方面ニ輸入サル、モノ亦之レニ準スルヲ得ヘシ。今、千九百八年及千九百九年度浦潮斯德經由滿洲行通過貨物ノ數量ヲ見ルニ、

	千九百八年度	千九百九年度
露 國 品	六五、〇〇〇布度	一六〇、〇〇〇布度
外 國 品	八二、〇〇〇布度	七四九、〇〇〇布度
計	一四七、〇〇〇布度	九〇九、〇〇〇布度

ニシテ、千九百八年度ノ通過外國貨物數量八萬二千布度ニ對シ、千九百九年度七拾四萬九千布度即チ九倍強ノ激增ヲ見タルハ畢竟浦潮自由港ノ閉鎖カ豫想期日以前不意ニ實行セラレ、爲メニ當時輸送途中ニアリシ見越輸入品ノ大部分カ遮カニ通過貨物ト變シ、哈爾濱其他各市ニ輸送セラレタルニ因ルコト勿論ニシテ、其中一小部分ハ地方ノ市場ニ分配セラレ、他ハ悉ク露領ニ向テ密輸入セラレタルモノト見ルヲ得ヘシ。此ノ如キ状態ハ要スルニ國境監視機關ノ不備ナルニ由ルコト勿論ナリト雖、數百千里ニ亘レル國境上ニ於テ如何ニシテ之レカ完備ヲ期スヘキヤ、吾人ハ其到底望ムヘカラサルコトナルヲ斷言セント欲ス。

以上三項ハ自由港閉鎖後、極東露領三州及北滿洲地方ニ於ケル露國人ノ事業界乃至一般經濟界ニ及ボセル影響ノ顯著ナルモノナレトモ、更ニ仔細ニ觀察スレハ事態ハ益々錯綜シテ殆ト窮極スル所ヲ知ラサントス。而シテ吾人ハ自由港制存廢ノ利害得失ニ就キ之レヲ論スルノ必要ヲ認メスト雖、然カモ露國政府カ該制撤廢ノ主義精神ニ幾多ノ矛盾スルモノアルヲ認メスンハアラス。假令ハ露清國境五拾露里免稅地帯ノ今ニ存在スルハ國際條約ノ規定ニ係リ、露國ニ於テ恣ニ之レカ裁撤ヲ行フコト能ハサルノ事情アリト雖、傳フル所ニ據レハ露國ハ明年同條約ノ改

自由港制
撤廢ノ主
義的矛盾

正ニ際シ之レカ存續ヲ希望スルカ如キ、當ニ關稅法ノ統一ヲ無視スルノミナラス、明ニ自由港閉鎖ノ精神ト相反スルモノト謂フヘク、又北滿各地ニ於ケル露國人經營ノ工業設備ハ政府ニ於テ露領ノ經濟獨立ノ爲メニ之レヲ其領土ニ移轉セシムルニ努ムルモ、其工業ニ要スル原料ハ依然之レヲ北滿洲ニ仰クノ方針ニシテ、之レニ對シ何等輸入稅ヲ課セサルカ如キハ、徒ラニ保護政策ノ形式ニ拘泥シテ眞ニ自由港閉鎖ノ精神ト一致スルモノト謂フヲ得ヘカラサル也。

第三編 交通

第一章 鐵道

極東露領三州及北滿洲ニ於テ露國ノ經營ニ係ル鐵道ハ延長六千五百露里、内既設營業中ニ屬スルモノ露領ニ於テ二千六百六十八露里、滿洲ニ於テ一千六百十露里ニシテ、又現ニ敷設中ニアルモノ及敷設確定ノモノハ二千二百二十八露里ナリトス。而シテ既設鐵道ハ烏蘇里線、後貝加爾線及東清線ニシテ、敷設中ノモノハ黑龍線、布設確定ノモノハ恰克圖線ナリ。是等ノ鐵道線路ハ地方的交通上又世界的交通上何レモ重要ナル意義ヲ有スルモノナルハ言ヲ俟タサル所ニシテ、其全部ニ亘リ竣工ノ曉ニハ政治上經濟上ニ及ホスヘキ影響、蓋シ最ルヘカラサルモノアラシ。吾人ハ是ヨリ各線路ノ狀況ニ就キ其一斑ヲ窺ハント欲ス。

第一 烏蘇里鐵道

烏蘇里鐵道ハ所謂西伯利大鐵道ノ東部幹線トシテ設計セラレ、千八百九十一年五月露國皇太子ニコライ殿下(現皇帝陛下)極東漫遊還御ノ途次、先帝ノ勅ヲ奉シテ浦潮斯德ニ親臨シ、其起

起工及竣
工期

工式ヲ舉行セラル。同線ノ工程ハ最初之レヲ南北烏蘇里ノ二區ニ分チ、南部線即チ浦鹽斯德ヨリムラウキョーフ・アムルースキイ驛ニ至ル三百七十八露里ハ千八百九十四年十二月開通シテ假營業ニ著手、九十六年二月ニ至リ本營業ヲ開始シ、又北部線即チムラウキョーフ・アムルースキイヨリ哈巴羅夫斯克ニ至ル三百四十一露里ハ九十四年夏季中ニ起工、九十七年十月開通、同年十一月本營業ヲ開始シタリ。然ルニ其後東清鐵道ノ敷設トナリ、西伯利大鐵道ハ其方向ヲ變更シテ哈巴羅夫斯克以西ノ黑龍線ヲ放棄シ、之レニ代フルニ滿洲線ヲ以テ烏蘇里及後貝加爾線ヲ連結スルコト、ナリ、乃チ千八百九十七年ノ夏季中、烏蘇里線ニコリスク驛附近ヨリ滿洲境上ニ至ル百十四露里間鐵道ノ敷設トナリ、千八百九十八年十二月開通假營業ヲ開始スルニ至レリ。同線區ハ元ト東清鐵道會社ノ資金ニ依リ布設セラレタル所ナリト雖、其線路カ全然露領内ニアルヲ以テ之レヲ烏蘇里官線中ニ編入シ、乃チ同鐵道ノ一新線區トナリタルモノトス。其他同鐵道ニハ蘇城炭坑ニ通スル一支線アリ。本線ウゴリナヤ驛(油湖驛ヲ去ル三十一露里)ヨリ分岐シ、七十四露里カンガウス驛ニ於テ狹軌線ト連絡ス。該支線ハ千九百六年末ノ起工ニ係リ、翌七年七月開通シ、同年九月本營業ヲ開始シタルモノトス。

東清鐵道
會社ノ烏蘇里線
川期使

各種車輛
數

烏蘇里鐵道ハ其本線ト支線ト共ニ交通省直轄ノ官衙線ナリシトコロ、戰後東清鐵道ノ業務漸次整頓ヲ告ケ、運輸交通ノ統一上之レヲ後者ニ併合スルノ必要ヲ生スルニ至リタルヲ以テ、千九百十六年十月五日勅令ニ依リ向フ二十五ヶ年間烏蘇里線全部ヲ舉ケテ東清鐵道會社ニ貸與シ、其管理ノ下ニ營業ヲ繼續スルコト、ナレリ。然ルニ近來露國政府カ黑龍鐵道ノ敷設ニ著手スルヤ、烏蘇里線ハ漸ク其設計當時ノ意義ヲ復活シ來リ、即チ同鐵道ノ竣工ヲ見ルノ曉ニハ、該線ハ西伯利大鐵道ノ東部幹線タルヘキニ依リ、其管理ヲ東清鐵道會社ニ委託スルノ不便ナルヲ感シ、中央當局ニ於テハ再ヒ之レヲ官營ニ移スノ議アリト傳フ。

烏蘇里線ニ於テ使用セラル、各種車輛ハ東清線ト共通ナリト雖、其本來所屬ノモノヲ舉クレハ次ノ如シ。(千九百九年調査)

(イ) 機關車	百四十七輛
内使用中ノモノ	九十九輛
(ロ) 客車	百七十八輛
内使用中ノモノ	百三十一輛

(ハ)貨 車

二千九百三輛

一三〇

内使用中ノモノ

二千六百八十六輛

運轉回數ハ一晝夜八車編制ノ列車十二回ニシテ、其貨物ノ輸送力二十五萬乃至十七萬布度トス。今最近十年間ニ於ケル營業成績ヲ示セハ次表ノ如シ。

營業成績

及運送力

年次	乗客員數	大速力輸送貨物	小速力輸送貨物	軍隊用貨物	總收入額
一九〇〇	欠	一五五,〇〇〇	一六〇,六一,〇〇〇	三九五,〇〇〇	二九六,〇〇〇
一九〇一	欠	一四五,〇〇〇	一六〇,三九,〇〇〇	一九五,〇〇〇	三二六,〇〇〇
一九〇二	欠	八七,〇〇〇	一六,五五,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二五三,〇〇〇
一九〇三	欠	一五,〇〇〇	一八,四九,〇〇〇	二,六一,〇〇〇	二六二,〇〇〇
一九〇四	欠	三四,〇〇〇	三四,七九,〇〇〇	九,五八,〇〇〇	九,八三,〇〇〇
一九〇五	一,三三,〇〇〇	三三,〇〇〇	四三,五四,〇〇〇	五,八四九,〇〇〇	五,八九,〇〇〇
一九〇六	一,三三〇,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	四三,六七,〇〇〇	五,四三,〇〇〇	五,二九〇,〇〇〇
一九〇七	一,三三〇,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	四三,六七,〇〇〇	五,四三,〇〇〇	五,二九〇,〇〇〇
一九〇八	一,三三〇,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	四三,六七,〇〇〇	五,四三,〇〇〇	五,二九〇,〇〇〇
一九〇九	一,三三〇,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	四三,六七,〇〇〇	五,四三,〇〇〇	五,二九〇,〇〇〇
一九一〇	一,三三〇,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	四三,六七,〇〇〇	五,四三,〇〇〇	五,二九〇,〇〇〇

(備考)

千九百四、五年ハ戰時中ニ屬シ、統計材料不備ノ爲メ之レヲ欠ケリ。又表中毎年度末段ノ總收入額中ニハ表面ニ現ハレタル乗客(通常運賃率ニ據ル各等級乗客、割引券ニ山運賃、手荷物運賃、會社用荷物ノ運賃及各種附課金等一切ノ收入ヲ包含スルモノト知ルヘシ。

前表ニ據リ烏蘇里線ノ輸送成績ヲ視ルニ、千九百六年以降著シク良好トナリタルモノナルカ、右ハ必スシモ其管理權カ東清鐵道會社ニ移轉シタルノ故ニアラス。畢竟北滿農産貿易ノ漸次發展シ來リタル結果ト見ルヘキナリ。

烏蘇里鐵道毎年度ノ輸送貨物中、其數量ニ於テ第一位ヲ占ムルハ農産物ナリ。今千九百八年度小速力輸送貨物數量四千二百六十七萬二千布度中、百萬布度以上ノモノヲ記載スレハ左ノ如シ。

主要輸送貨物

農 産 物(製粉、豆粕)	一三、七五九、〇〇〇	布度
薪	六、一九九、〇〇〇	
石 炭	五、三七八、〇〇〇	

建築用木材	三、二八二、〇〇〇
製 茶	三、五〇三、〇〇〇
食 鹽	一、三三三、〇〇〇
建築用石材	一、一七〇、〇〇〇
其 他	八、〇五一、〇〇〇
計	四二、六七二、〇〇〇

右輸送數量中地方的輸送貨物ハ二千四百六十萬布度(全數量ノ五十八「パーセント」)、東清線ヨリ輸入貨物千二百五十三萬布度(同二十九「パーセント」)、東清線へ輸出貨物五百五十四萬六千布度(同十三「パーセント」)ニシテ、同線各驛中浦潮驛ノ取扱貨物數量ハ二千九百二十三萬布度、即チ全輸送數量ノ約七割ヲ占メタリ。

烏蘇里鐵道ハ日露戰役中過度ノ使用ニ耐ヘタル爲メ、線路、橋梁、其他ノ營造物等ニ改築ヲ必要トスルモノ少カラス。去レハ露國當局者ニ於テハ千九百九年度ヨリ起業シ、向フ七ケ年間即チ千九百十五年度ニ亘ル繼續事業トシテ右改築費九百萬留支出ノ議アリ。而シテ其内五百萬

改築工事

留ハ千九百九年度及ヒ千九百十三年度ニ於テ支出スルコトニ確定シタリ。

第二 後貝加爾鐵道

本 線

支 線

後貝加爾鐵道ハ烏蘇里線ト同シク西伯利大鐵道ノ一部幹線トシテ敷設セラレタル所ニ係ル。其本線ハ東ノ方、什爾格河畔ストレーチンスク(或ハスレーヂンスクト云フ)ヨリ起リ、貝加爾湖ノ東岸ムイソワヤ驛ニ至ル一千三十七露里(千八百九十五年夏起工、九十九年十二月開通、千ムトソワヤ驛ヨリ貝加爾湖南畔ヲ迂回シテ湖ノ西岸昂噶拉河口貝加爾驛ニ至ル二百四十六露里、(千八百九十九年夏起工、千九百五年一)及貝加爾驛ヨリイルクーツク市ヲ經、更ニ其西方インノーケンチエフスカヤ驛ニ至ル六十九露里(千八百九十六年夏起工、九十九年一月開通、千九百通計一千三百五十二露里ニシテ、其中回湖線ノ補助トシテ湖上橫斷四十露里ノ汽船航路アリ。支線ハ都テ東部線區ニ屬ス。其内キタイスキイ待避驛ヨリ分岐シ東南清國境滿洲里驛ニ於テ東清鐵道ト連續スル三百五十五露里、(千八百九十七年夏起工、千九百一年二月開通、同)及ネルチンスク驛ヨリ分岐シネルチンスク市ニ至ル十露里、(千九百八年夏起工、翌九年春本營業)ニシテ本支線ヲ合シ後貝加爾鐵道全線ノ延長一千七百七十七露里、並ニ湖上汽船航路四十露里トス。

本鐵道ハ官營ニシテ交通省ノ直轄ニ屬ス。其業務本部ヲイルクーツク市ニ置キ、主務者ノ指揮下ニ事務ヲ處理シ、獨立的經濟ヲ形成ス。

本線ト支線ノ關係

既說ノ如ク後貝加爾鐵道ハ元ト西伯利大鐵道ノ幹線トシテ敷設セラレタルモノニシテ、當初ノ設計ニ據レハ其方向ハ東部線區ノ終點ストレーテンスクヨリ黑龍江岸ニ沿フテ烏蘇里鐵道ニ連結スル豫定ナリシトコロ、東清鐵道ノ敷設ニ由リ同鐵道ニ連續スル南方支線ハ歐亞交通ノ大動脈トナリ、該支線ハ現時ニ於テ事實上西伯利鐵道ノ幹線タリ。去レハストレーテンスク線ハ單ニ黑龍江水路ニ由ル貨客交通ノ連絡ヲ爲スニ過キス。而シテ目下工事中ノ黑龍鐵道ハストレーテンスクノ西方約四十六露里クエンガヲ起點トナスカ故ニ、右鐵道竣工ノ後ハクエンガ・ストレーテンスク間ノ後貝加爾線ハ全然幹線タルノ意味消滅ニ歸スヘキモノトス。

ネルチンスク支線ハ元ト黑龍鐵道西方首部起點トシテ敷設セラレ、露國ハ之レニ對シ百十九萬五千留ヲ消費シタルモ、其後此方向ニ由ル豫定線路ノ踏査ヲ行ヒタルニ其工事容易ナラサルモノアルヲ發見シタルヲ以テ、千九百八年六月六日裁可ノ法律ニ據リ、其工事ハ既成ノネルチンスク驛及ネルチンスク市間十露里ニテ中止シ、之レヲネルチンスク支線ト稱シテ後貝加爾鐵道

輸送力及業務成績

ノ管理ノ下ニ移シ、更ニ同驛ノ東方約三十七露里ニ位置スルクエンガ待避驛ヲ以テ首部起點トナスコトニ改正セラレタルモノトス。

後貝加爾鐵道ノ輸送力ハ一ケ年約二億布度ノ豫定ナレトモ、實際ニ於ケル輸送貨物ノ數量ハ其約五分ノ一ニ過キス。(千九百八年年度輸送貨物數量四千三百二十萬布度)元來同鐵道ハ露國官營鐵道中最モ損失多キ線路ニ屬シ年々莫大ノ缺損ヲ生シツ、アルモ、最近年度ノ收支統計ヲ按スルニ其缺損額ハ漸次減少ノ傾向アリ。今之レヲ表示スレハ左ノ如シ。

年次	收入 (單位留)	支出 (單位留)	缺損 (單位留)
一九〇六年	一三、六七四、〇〇〇	四五、五四三、〇〇〇	三一、八六九、〇〇〇
一九〇七年	一一、一六二、〇〇〇	二六、六八七、〇〇〇	一五、五二五、〇〇〇
一九〇八年	九、一七五、〇〇〇	二三、三〇二、〇〇〇	一四、一二七、〇〇〇
一九〇九年	一一、〇九五、〇〇〇	二〇、九三九、〇〇〇	九、八四四、〇〇〇
四ヶ年平均	一一、二七九、〇〇〇	二九、一一八、〇〇〇	一七、八四一、〇〇〇

即チ一露里ノ缺損高ハ平均一萬三千二百留ノ多額ニ上ル

右收入中貨物運賃ト乗客運賃ノ比率ハ大抵八十五「パーセント」ニ對スル十五「パーセント」ノ割合ニシテ、又輸送貨物中其數量ノ最モ多額ニ上ルハ穀物、茶、織物、毛皮革類、鐵材等トス。今千九百八年度輸送貨物四千三百二十萬布度ニ就キ其内譯及輸送ノ方向ヲ示セハ次表ノ如シ。

品目	動送貨物	
	黑龍州及滿洲ニ輸送ノモノ	西部西伯利及歐露ニ向フモノ
穀類	一〇、〇〇〇、〇〇〇	三、五二〇、〇〇〇
製茶	—	四、一一〇、〇〇〇
織物類	二、三二〇、〇〇〇	—
毛皮革類	—	二、三二〇、〇〇〇
鐵製品	二、〇二〇、〇〇〇	二、三二〇、〇〇〇
鑄鐵	一、八〇〇、〇〇〇	—
鐵	一、五〇〇、〇〇〇	—
計	一三、五二〇、〇〇〇	一〇、一五〇、〇〇〇

西伯利鐵道
複線工
法ニ關スル
法令

計	鹽魚	食鹽	酒類	砂糖	石油	煙草
二八、五三〇、〇〇〇	—	五〇〇、〇〇〇	三五〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇
一四、六七〇、〇〇〇	—	—	—	—	—	—
四三、二〇〇、〇〇〇	一、二二〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	三五〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇

右統計ハ甚ク不完全ナルモノナレトモ、其大體ヲ知ルニ必スシモ不足ナリトセス。

西伯利鐵道全部ノ複線敷設計畫ハ露國政府多年ノ宿題ナリシ所、日露戰役以來同政府ハ軍事上經濟上益、其敷設工事ノ速成ヲ必要トナシ、遂ニ之レヲ斷行スルニ決シ、千九百八年六月西伯利鐵道複線敷設法案トシテ議會ノ協贊ヲ得、同月二十六日該法令ノ發表ヲ見タリ。同法令ニ據レハオムスク・ポスト(イルトウイ河左岸オム)貝加爾驛間及タンホイ驛(貝加爾河東岸)カールイムスカヤ驛(東清連絡線分岐點)間西伯利鐵道複線工事費ハ國庫ニ於テ之ヲ支辨シ、千九百八

年内ニ著手スルコト、セラレ、其翌千九百九年六月後貝加爾鐵道中イルクーツク、貝加爾間及
タンホイ・カライムスカヤ間複線工事費支出ニ關スル法令ノ發布ヲ見タリ。該法令ノ要領ハ次
ノ如シ。

一、車輛費ヲ除キ、後貝加爾鐵道イルクーツク驛ト貝加爾驛間(第一)及タンホイ驛トカル
ムイスカヤ驛間(第二)ノ複線工事費ヲ三千四百九十一萬四千六百三十四留ト定ム。但シ第
二區中ゴルホン驛、キジヤ驛間及ソホンド驛、ヤフロノワヤ驛間山地線路ノ改築工事ハ、
之レヲ含マス。

二、前項工事費トシテ國庫ヨリ五百萬留ヲ支出スヘシ。但此内一百萬留ハ千九百八年度豫算
歳出中ニ繰入レ、其殘額四百萬留ハ之レヲ千九百九年度豫算ノ費目トスヘシ。

右法令ニ據ルニ後貝加爾鐵道ノ複線工事ハ千九百八年ヨリ著手セラレタル筈ナルモ、同年度
ニ於テハ事務部ノ編成其他ノ準備ニ著手シタルニ過キスシテ、實際ノ工事ハ昨千九百九年秋季
ニ於テ開始セラレタルモノトス。而シテ該工事ノ設計ハ現在ノ線路ト並行シテ隔離スルコトナ
ク、又工事ノ最モ困難ナル貝加爾回湖線區ハ之レカ著手ヲ見合ハシタルモノトス。

本線複線
工事ノ區

貝加爾回
湖線區復
線問題

抑、貝加爾回湖線ハ從來露國各鐵道中工事ノ困難ナルコト他ニ多ク其比ヲ見ス、從テ之レ
ニ要セシ敷設費ニ至リテハ一露里平均十六萬六千三百八十九留ノ巨額ニ上リタリ。而シテ今之
レヲ複線トナスニハ更ニ一露里ニ付十五萬留延長二百四十三露里ノ短距離ニ對シ實ニ三千六百
四十五萬留ノ鉅費ヲ投セサルヘカラス。去レハ從來同線區ノ複線敷設問題ニ關シテハ、當局者及
専門家間ニモ種々ナル議論アリ。或ハ複線ニ代フルニ貝加爾湖上ノ航路ヲ擴張シ本線ト相俟テ
輸送上ノ必要ニ應スヘシト云ヒ、或ハ西伯利鐵道本線カンスク驛附近タイシエトヨリ貝加爾湖
ノ北端ヲ掠メ、目下工事中ノ黑龍鐵道ニ連結スル新線路(延長一千八百二十四露里)ヲ敷設スヘ
シト云フモアリ。而シテ前者ハ從來ノ經驗上冬季結氷時ニ於ケル設備到底完全ニ行ハルヘカラ
サルノ理由ノ下ニ一般ノ注意ヲ喚起スルニ至ラズト雖、後者ハ専門家ノ設計ニ係リ最モ有力
ナル議論ト認メラル。此設計ニ從ヘハ前記タイシエト驛ヨリ既設西伯利本線(回湖線)ニ沿フテ
黑龍鐵道ニ接續スル複線ハ延長二千六百六十露里ニシテ、之レニ要スル工事費一億二千五百萬乃
至一億三千萬留ナルニ、若シ湖北線ヲ採用スルコト、セハ其工事費ハ一億二千九百四十四萬留
ヲ要シ、右複線工事費ト殆ト同額ナリト雖、其距離ニ於テ三百四十露里ヲ短縮シ且ツ拓地殖民

上利スルコト頗ル大ナリト云フニアリ。然レトモ露國現政府ハ既ニ貝加爾回湖線區ノ前後ニ於テ複線工事ヲ開始シタルヲ以テ、右新設計ニ係ル湖北線ヲ採用スルコト斷シテ之レ無シト云フヲ得ヘク、且ツ昨千九百九年夏季以來技師ヲシテ回湖複線工事ノ設計ニ當ラシメ、鐵道建設局ノ經費中ヨリ右踏査費トシテ二萬六千五百留ヲ支出シタルニ徴スレハ、早晚該線區複線工事ニ著手スルコト、考ヘラル。

第三 恰克圖鐵道

恰克圖鐵道ハ後貝加爾鐵道ヨリ分岐シ、南方蒙古ノ境上恰克圖ニ達スルモノニシテ、將來清國ノ京張鐵道ト連續シ、所謂蒙古縱斷鐵道ヲ形成スヘキ運命ヲ有ス。

恰克圖鐵道ノ豫定線ニ二案アリ。第一設計案ハ後貝加爾鐵道本線ウエルフネウーヂンスクヨリセレンギンスク市ヲ經テ恰克圖ニ達スルモノ、延長百八十三露里、第二設計案ハ貝加爾湖ノ東岸ムイソワヤ驛ヨリセレンギンスクヲ經テ恰克圖ニ達スルモノ延長百六十露里トナス。第一案ニ由レハ最初ウエルフネウーヂンスク市ノ附近ニ於テ色楞格河ヲ橫斷シ、其ヨリ同河ノ流域ニ沿フテ南ニ走リ、セレンギンスク市ニ於テ再ヒ同河ヲ橫過シ、恰克圖口、トロイツコサフスク

豫定線

市ヲ經由シテ恰克圖ニ到達スルモノニシテ、乃チ色楞格河上ニ二大鐵橋ヲ架スルノ必要アリ。又第二案ニ從ヘハムイソワヤ驛ヨリ東南ニ方向ヲ取りハマル・ダバン山脈ヲ通過シ、ダシノル湖畔ヨリセレンギンスク市ニ於テ色楞格河ヲ橫キリ、以下第一案ノ設計ニ同シク恰克圖ニ到達スルモノナルカ、此豫定線路中ノ難工事ハ峻峻ナルハマル・ダバン山脈ノ開鑿ニシテ、一露里以上ノ隧道ヲ開築スルノ必要アリ。

右二線路ノ撰擇ニ就キウエルフネウーヂンスク及ムイソフスクノ兩市民間ニ激烈ナル競爭運動アリ。而シテ兩線共ニ工事費ニ於テ甚シキ徑庭ナキモ、第二線ハ第一線ニ比シ、歐露方面ヘノ距離ヲシテ著シク短縮スルモノナルヲ以テ、遂ニ第二案ノ設計ヲ採用スルコトニ決定シ、昨年八月以來交通省及陸軍省特派監督官ノ下ニ、同鐵道ノ經營者タル技師ルーシニコフ及恰克圖商業團聘用技師ノ一隊ハ線路ノ踏査ニ從事シ、同年十一月全部ノ調査ヲ終了シタリ。

最初同鐵道ハ露國政府ノ立案ニ係リ中央或ハ地方當局者ノ命ニ據リ、從來調査ニ從事シタルモノ少カラス。而シテ千九百九年春期ニ於テ開催セル西伯利交通會議ハ同鐵道布敷ノ必要ヲ認定シタルモ國庫ヨリ資金ヲ支出スルコトハ財政上ノ事情許サ、ルモノアリシヲ以テ、遂ニ之レ

經營者

ヲ民間ノ資本ニ仰クコトニ決シ、乃チ恰克圖商業團ヲ中心トシテ敷設費約一千五百萬留ヲ融出シ愈々工事ニ著手スルコト、ナリタルモノナリ。

同鐵道ノ經濟的價值ハ清國ノ既成京張鐵道ヲ延長シ、庫倫(ルガウ)ヲ經、賣買城、恰克圖間ニ於テ兩鐵道ノ接續ヲ了スルノ後ニアラサレハ十分ニ之ヲ發揮スルコト不可能ナルヘシト雖、該鐵道ノ經營者タル恰克圖ノ商業家ハ何レモ數千萬留乃至數億留ノ資産ヲ有スル地方ノ豪族ナレハ、近キ將來ニ於ケル鐵道ノ缺損ノ如キハ必シモ意トスル所ニアラスト云フ。若夫レ他年蒙古縱斷鐵道開通ノ曉ニハ、現時專ラ東清鐵道ノ輸送シツ、アル漢口産出ノ製茶ハ運賃ノ如何ニヨリ之レヲ本線ニ吸收スルコトヲ得ヘク、且露國製品ヲ蒙古或ハ北清方面ニ輸出スルコト至便トナリ、恰克圖ハ對蒙貿易ノ中心トシテ往時ノ繁盛ヲ見ルニ至ルヘシ。

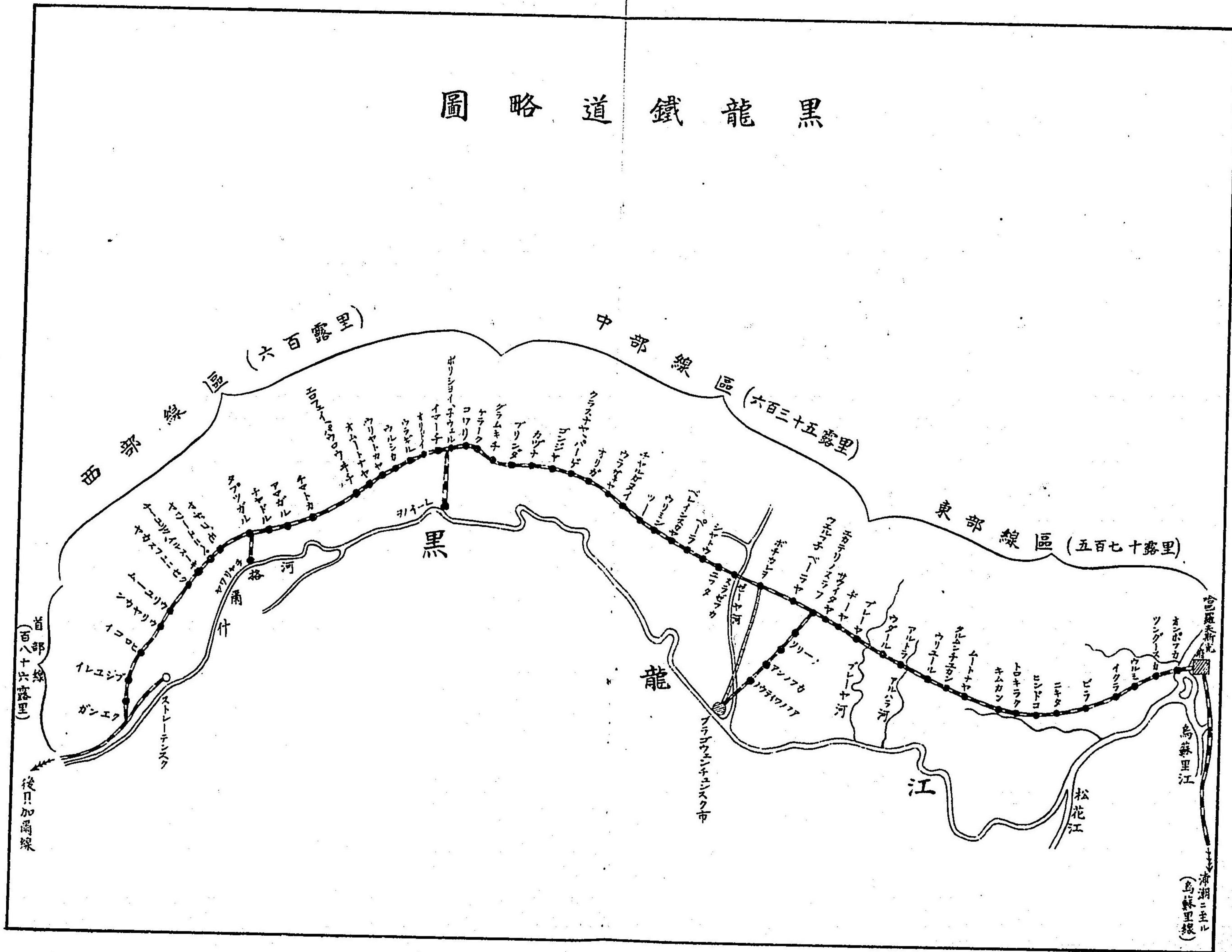
第四 黑龍鐵道

露國ノ西伯利大鐵道敷設當初ノ計畫ニ從ヘハ後貝加爾線ノ東端ストレンスクト、烏蘇里線ノ終點哈巴羅夫斯克トノ中間ヲ連續スル今ノ所謂黑龍鐵道ハ、當然敷設セラルヘキモノナリシト雖、調査ノ結果工事頗ル困難ニシテ多大ノ經費ヲ要スルノ故ヲ以テ、右兩地間ノ交通ハ不

經濟的價

敷設事情

黑龍鐵道略圖



十分ナカラ黒龍江ノ水路ニ依頼シテ之レカ連絡ヲ保ツコト、ナリ、同鐵道ノ敷設計畫ハ一時中止スルニ至レルモノトス。然ルニ日清事件ニ際シ露國ハ滿洲ニ於ケル鐵道敷設權ヲ獲得シタルヲ以テ當初ノ設計ヲ變更シ、黒龍線ニ代フルニ北滿線ヲ以テシタリ。其結果即チ後貝加爾鐵道カルイムスカヤ驛ヲ東ニ去ル敷露里ノ地點ニ於テ新ニキタイスイ待避驛ヲ設ケ、之レヨリ線路ヲ東南ニ分岐シ清國領土ヲ貫通シテ烏蘇里鐵道トニコリスク附近ニ於テ接続シ、以テ浦潮斯德ニ達シ、茲ニ歐亞ノ大陸ヲ横斷シテ太平洋ト大西洋トヲ連絡スヘキ西伯利鐵道敷設ノ目的ハ事實上完成ヲ告クルニ至レリ。去レハ當時黒龍鐵道敷設ノ意義ハ既ニ全ク消滅ニ歸シ、該鐵道ニ關スル最初ノ計畫ハ殆ト永久ニ停止セラレタルモノト見ルヲ至當ナリトス。

然リト雖、日露戰役ノ結果ハ極東ニ於ケル露國ノ形勢ヲ一變シタリ。而カモ露國ハ東清鐵道中南滿支線ノ一部ヲ放棄シタルニ過キス、依然トシテ歐亞交通ノ大幹線ヲ其掌中ニ把握スルニ拘ラス、他國ノ領土ニ於テ敷設セラレタル鐵道ハ有事ノ日ニ於テ自國ノ用ヲ爲スモノニ非ストノ見解ノ下ニ、露國當局ハ茲ニ最初ノ計畫ヲ復興シ、其領土ヲ貫通スル黒龍線ヲ敷設シテ國防上極東邊領ノ安全ヲ期セントスルニ至レリ。而シテ一方ニハ輸送力ヲ増大センカ爲メ西伯利鐵道

敷設法案ノ成立

ヲ全部複線トナシ、之レニ關聯スル東清鐵道ノ複線ヲ廢シテ代ユルニ黑龍線ヲ以テシタリ
 斯ノ如ク黑龍鐵道ハ專ラ國防上ノ見地ヨリ計畫セラレタルモノナルヲ以テ、其豫定線路ノ方
 向ハ一ニ之レカ標準ノ下ニ採擇セラレ、必シモ地方産業上ノ關係ニ就キ深ク顧念スル所アラサ
 リシカ如シ。夫ノ黑龍州中人口ノ比較的稠密ナルゼーヤ河域ノ採金地カ該豫定線路ヨリ三百露
 里乃至六百露里ヲ距テ全然度外視セラレタルカ如キニ徵スルモ亦其一班ヲ察スルニ難カラサル
 ヘシ。去レト軌近露國政府ハ内外ノ情勢ニ鑑ミ、該鐵道ヲシテ經濟上有力ナル意義ヲ有セシメ
 ント欲シ、沿線地方ノ拓地植民問題ニモ亦甚大ナル注意ヲ拂フニ至レリ。即チ第一編末章殖民
 中ニ記述シタル極東殖民委員會ノ設置ノ如キハ畢竟之レカ反映ニ外ナラスト謂フヘシ。(沿線
 一ノ經濟狀態ニ就テハ第一編第一章參照ノコト)

黑龍道敷設法案カ第三議會ノ本議ニ上リタルハ千九百八年四月六日ニシテ、同月十四日同案
 ハ可決セラレ、六月十八日裁可ヲ經タリ。今其設計ニ據レハ同鐵道ハネルチンスクヲ起點トシ
 哈巴羅夫斯克ニ終點ヲ置キ、アラゴウエシチエンスクヘノ支線ヲ別トシ、延長二千零四十一露里
 ニシテ、之レカ敷設費ハ二億一千五百九十三萬四千二百五十留、即チ平均一露里ノ敷設費十萬

千九百八
年度支
出目

五千七百九十八留ヲ要シ、而シテ之レニ機關車、客車、貨車ノ製造費二千二百三十八萬五千留ヲ
 加ヘ、總經費豫算額二億三千八百三十一萬九千二百五十留ナリトス。而シテ其竣工期ハ最初千
 九百十二年ト定メタルモ、後千九百十六年ニ延期セラレタリ。千九百八年度ニ於テ國庫ヨリ支
 出スヘキ經費ハ一千六百八十八萬五千七百八十留ニシテ、其内譯左記ノ如シ。

- 一、豫定線路踏査費 一、〇七四、一六五留
- 二、アラゴウエシチエンスク支線踏査費 六一、六二五留
- 三、クエンガ起點首部線區工事費 三、〇〇〇、〇〇〇留
- 四、西部線區敷設費 九、〇〇〇、〇〇〇留
- 五、ゼーヤ河アレーヤ河間東部線區敷設費 三、〇〇〇、〇〇〇留
- 六、アレーヤ河以東全部踏査費 七五〇、〇〇〇留
- 計 一六、八八五、七八〇留

首部線區
ノ變更

黑龍鐵道ノ西方起點(即チ首部線區)ニ就テハ各地方間ニ競争アリ。政府案ハ初メネルチンス
 クヲ以テ其起點トナシ、ネルチンスク支線ノ敷設アリシト雖、議會ハ夙ニクエンガ起點說ヲ唱

へ、政府案ニ修正ヲ加へ、踏査ノ結果クエンガヲ起點トスルノ有利ナルコト判明シタルヲ以テ、遂ニ起點ノ變更ヲ見ルニ至レリ。蓋シ起點變更ノ主意ハ工事ノ難易ニモ由ルヘシト雖、線路ヲ短縮スルノ一事ハ最モ之レニ對シ重要ナル關係ヲ有スルモノトス。即チクエンガヲ起點トスレハ既成後具加爾線ニ比シ更ニ三十露里ヲ短縮スルノ利アリ。換言セハネルチンスクヨリ來ル豫定線トクエンガヨリ來ル豫定線トノ相違著スル地點ヨリ逆ニ之レヲ算測スルニ、ネルチンスクニ至ルモノハ十五露里クエンガニ至ルモノ三十五露里ニシテ、結局クエンガ線ノ採用ニ據リ五十露里ヲ短縮スルコト、ナルモノトス。

黑龍鐵道ハ工事本部ヲ後具加爾州市知多ニ設置シ、全線ヲ左記五線區ニ分ツ。

- 一、首部線區 **クエンガ驛**ヨリ**ウリエム驛**ニ至ル百八十二露里
- 二、西部線區 同上**ウリエム驛**ヨリ**ケラーク驛**ニ至ル六百四露里(首部線區ヲ西部線區ニ合セ西)
- 三、中部線區 同上**ケラーク驛**ヨリ**エカテリノスラフ驛**(アラゴウエシチン)ニ至ル六百五露里(アラゴウエシチンノ分岐點)
- 四、東部線區 **ノウヲエカテリノスラフ驛**ヨリ**哈巴羅夫斯克**ニ至ル五百七十露里
- 五、南部支線 **エカテリノスラフ驛**ヨリ**アラゴウエシチン**ニ至ル百七露里

線區及其
延長

幹線ハ同線區ヲ通シテ戰略上ノ必要ヨリ軍事當局者ノ意見ニ從ヒ、黑龍江岸即チ清國トノ境上ヨリ二十露里以上ヲ距テ、線路ヲ敷設スルコト、ナシタルモノニシテ、**パシコウ**村落ニ於テ最短距離二十露里ヲ見タル外ハ、二十七露里ヨリ六十露里乃至百露里ノ間隔ヲ保チテ線路ヲ選定シタリ。又右列記ノ各線區中、中部線區最初ノ設計ニ由レハ**ケラーク驛**ヨリ北方ニ向ヒ黑龍江ヲ離ル、コト現設計ヨリ約十露里奥地ニ敷設セラレ、**アツンダ驛**ニ於テ南方支線ヲ分岐スルモノニシテ、其間六百八十一露里ナリシ所、其後今ノ如ク改メラレ延長七十六露里ヲ短縮シタリ。而シテ東部線區ハ從來屢々變更セラレ、本年ニ入りテ愈々精査ニ著手セラレタルモノナレハ、今後或ハ多少ノ改正ヲ加フルハ免ルヘカラサル所ナラン。

今左ニ重要驛名、各驛間ノ距離並ニ材料運搬用假設線路ノ位置及距離等ヲ表記スヘシ(附圖參照)

驛名	各驛間距離 (單位 露里)	延長里數 (起點トス)	備考
グ エ ン ガ	○	○	
ウ ク レ イ	三八	三八	
ブ シ エ レ イ	三六	七四	

重要驛名
各驛間距離
假設線路
材料運搬用
表

オム	エロフ	チヤ	ア	チヤ	タ	モ	ベ	キ	ク	ウ	ウ	ヒ
ム	フ	ヤ	マ	ヤ	ブ	ゴ	ニ	ス	セ	リ	リ	ロ
ー	エ	ー	ザ	ド	ツ	チ	コ	ル	ニ	ユ	ヤ	ニ
ト	イ	ト	ル	ー	ガ	チ	ワ	イ	エ	ー	カ	イ
ナ	、	カ	ル	ル	ール	ヤ	ヤ	チ	フ	ム	ン	
ヤ	バ								ス			
	ウ								カ			
	ロ								ヤ			
	ウ								カ			
	エ								ン			
	フ								ム			
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											
	、											
	バ											
	ウ											
	ロ											
	ウ											
	エ											
	フ											

キムカク	六六	一六七三
トロキテク	三〇	一七〇三
ロンドン	二四	一七二七
ニキタ	二九	一七五六
ビク	四〇	一七九六
イクラ	三三	一八二九
ウルク	五三	一八八二
ツングースカ	五一	一九三三
オシボフカ	二〇	一九五三
哈巴羅夫斯克	八	一九六一

以上東部線區

幹線ヨリアラゴウエシチエンスク市ニ至ル南方支線次ノ如シ。

驛名	各驛間距離	延長(エカテリノ里數)	備考
ノウヲエカテリノスラーフ	〇	〇	最近設計ニ據ルハ本支線ノ分岐點ハ當驛ノ四方七十六露里ボチカレ
ゾリ	二四	二四	ウラ驛ニ移リ、ベロゴリエニ於テ
アンノフカ	二五	四九	ゼーヤ河ヲ通過シ、アラゴウエシチエンスク市ニ到達スト云フ、該設計ノ詳細ハ今之ヲ知ルニ由ナキヲ以テ、暫ク從來ノ設計案ニ據リ茲ニ本表ヲ調整シタリ。
ノウヲイソノフカ	二九	七八	
アラゴウエシチエンスク	二九	一〇七	

沿線地方ノ地形

首部線區ヨリ中部線區ニ至ル線路ノ地形ヲ見ルニ、初メ線路ハ後貝加爾州什爾格河ノ支流クエンガ河ノ溪谷ニ沿ヒ其支流アレウル河ヲ遡リ、ウソヤカン驛附近ニ於ウリユーム河ノ分水嶺ヲ越ヘ、同河ノ右支流ヲ下リテ左支流ニ遡リ、モゴチヤ河ヨリ其本流アマザル河及支流ボリシヤ、チヤトカノ溪谷ニ沿テ東方ニ向ヒ、黒龍州ニ入り、而シテ無數ナル黒龍江左支流ノ上流ヲ横キリボリシヨイ、ネウエル河ヲ經テ、ゼーヤ河ノ大支流タルウルカン河系ト黒龍江支流ノ分水線ヲ出入シテゼーヤ河畔ノ大邑スラゼフカニ於テ同河ヲ横斷シ、ゼーヤ、アレーヤ平原ヲ通

労働者間

工事ハ全線ヲ通シテ頗ル困難ニシテ、古來人跡未到ノ森林天地ヲ墾塞シ、大小ノ溪泉其間ヲ縱横ス。目下豫定線路ニハ二十露里乃至二十五露里ヲ距テ、測候所ヲ設置シ、専ラ氣象ノ觀測ニ從事スルガ、其報告ニ從ヘハ此等ノ地方ハ夏季普通十「ウエルシーク」乃至十二「ウエルシーク」(ウエルシークハ)ノ深ニ於テ凍結セル地盤溶解スルモ、二十「ウエルシーク」ノ溶解ヲ見ルコト絶。稀ナリ。去レト樹林ヲ伐採シ藪ヲ除去シタル地方ハ既ニ四五月ノ交ニ於テ地盤一米突ノ深ニ於テ溶解ヲ見ルヲ以テ考フレハ、全線各地ヲ通シテ農耕ニ適セサルカ如キコト之レ無シト云フ。鐵道工事ニ使役ノ労働者ニ關スル問題ハ由來朝野ノ囂々ヲ極メタル所、而シテ同鐵道敷設法案ノ第三議曾ヲ通過スルニ際シ、贊成派タル政府黨中特ニ右黨ハ所謂純露西亞派ノ人士ヨリ成リ平生外國人ヲ排斥スルハ勿論、國內ノ他人種ヲ排斥スルモノナルヲ以テ、該鐵道敷設工事ニ使役スル工夫及労働者ハ絶對ニ純粹ナル露國人正教信者ノミヲ採用シ、外國人及異種人ハ一切之レヲ雇傭スヘカラス、又鐵道ニ要スル各種ノ材料モ露國製品ニ限リ外國製品ハ之レヲ使用スヘカラスト主張シタリ。而シテ該法案ハ這般ノ主義ヲ原則トシテ成立シタルモノナルヲ以テ、

精負區

爾來鐵道工事ニハ此方面ニ於テ容易ニ得ラルヘキ廉價ナル支那労働者ヲ排斥シ、専ラ露人ヲ使役シ來リタルモ、沿道各地人口稀少ニシテ隨處ニ必要ノ勞手ヲ得ンコト全然不可能ナル事情アリ、而シテ若シ歐露内地ヨリ労働者ヲ輸送セントセハ一人ニ付平均三十留ノ輸送費ヲ要シ、全線竣工迄ニハ該輸送費ノミニテ優ニ一萬留ニ達スヘキ計算ナルヲ以テ、一時勞力不足ノ場合ニハ例外トシテ支那人ヲ雇入ルヘシトノ議、工事當局者中ニ起リシト雖、政府ハ飽クマテ前記立法ノ精神ヲ維持シ、露國人ノ一般労働者以外鐵道工兵及囚徒ヲ使役シ工程ヲ進メツ、アリ。現時使役中ノ囚徒ハ一千四百名ニシテ、工事ノ成績頗ル佳良絶エテ紛擾ヲ醸スコトナシ。一般労働者ハ初メ一萬九千人ヲ使用シタルモ、去春ノ同盟罷工事件以來一萬四千ニ減シタリ。土工ハ本年九月十四日マテニ全體ノ二割五分乃至三割ヲ竣ルヘキ豫定ナリシモ漸ク一割七分ヲ完成シタルニ過キス。労働賃錢ハ一般勞手一人ニ付一日一留七十五哥ヨリ二留五十哥トス。工事ハ各線區ヲ二十露里乃至五十露里ノ請負區ニ分チ、競争入札法ニ由リ擔當者ヲ定メ、建設本部員之レヲ監督シテ工事ヲ進メツ、アリ。西部線區ノ請負人ハ既ニ確定シ、中部線區ハ本年八月中競争入札ヲ行ヒ決定ノ運トナルヘシトナリ。

第二章 河川航路

航路延長
里數

黒龍江河系ノ汽船航路ハ延長七千九百十三露里ニ達スルモ、其幹線ト云フヘキハ什爾格河ノ大埠頭ストレーテンスクヨリ黒龍江河口尼古來夫斯克ニ至ル二千九百五十七露里ノ間トナス。支線航路ノ重要ナルモノハゼーヤ河六百六露里、烏蘇里河三百七十九露里及ヒ清國領土ヲ流ル、松花江六百五十三露里等延長一千六百三十八露里ニシテ、是等ハ幹線ト同シク都テ水路ノ測定ヲ了ヘ、航路標識ヲ設置シ、松花江以外ノ各河川ニアリテハ在アラゴウエシチエンスク市黒龍江河系水路之レカ整理及監視ニ任ス。

今同水路部ノ調製ニ係ル千九百八年度黒龍江河系汽船航路區明細表ヲ掲載スレハ次ノ如シ。

黒龍江河系航路區明細表

河川名稱	既設水路區域	距離(露里)	假定水路區域
什爾格河	(一)コクイ、ストレーテンスク間一〇露里 (二)ストレーテンスク額爾格納河口間三六七露里	三七七	一三八 コクイヨリ上流ミトロフアノフ間一三八露里ハ水量十分ナラサレハ航行ニ適セス

額爾格納河

アバガーツイヨリ什爾格會流點間

八九五

黒龍江

(上流航路)右會流點ヨリアラゴウエシチエンスク間八四四露里四分ノ三
(中流航路)同上ヨリ哈巴羅夫斯克間九二九露里四分ノ三
(下流航路)同上ヨリ尼古來夫斯克間八七五露里二分ノ一
(通計)二六五〇露里
(マリインスキイ河口區)一〇露里

二、六六〇

ゼーヤ河

ルンキンスキイ倉庫ヨリアラゴウエシチエンスク間

六〇六

セテムジャ河
(ゼーヤ支流)

三二七

アレーヤ河

五〇八

烏蘇里江

三二五

スンガチ河

八二二

松花江
アムグニ河及ヒ其支流

九〇

河口ヨリ哈爾濱間

四四六

第三編 交通

第二章 河川航路

二五七

ネミレン河	五、五七二	五〇	河口ヨリ上流
(計)	七、九一	二、三四二	
總計			

航行季節
日數

前表各河川ノ航行季節(春季全部ノ解氷時ヨリ秋季薄氷ノ期間)ハ大抵五月中旬ニ起リ十月中旬ニ終ルト雖、其期間長短各地固ヨリ一様ナル能ハス。今各重要地點ニ於ケル六年間調査ノ結果ニ據リ一年ノ平均航行季節日數ヲ表示スレハ次ノ如シ。

調査地名	位 置	最短日數	最長日數	平均日數
ストレテンスク	什爾格河	一五四	一八四	一六四
ボクロフカ	黑龍江上流	一四九	一七三	一六一
ブラゴウエシチエン	同上中流地點	一六二	一七八	一七〇
ハバ羅夫斯克	同上下流地點	一七二	一九七	一八四
尼古來夫斯克	同上下流地點	一五六	一八二	一七〇
ゼーヤ川	同上上流	一四五	一七〇	一五三
ガラフスカヤ	烏蘇里イマン合流點	一九三	二二二	二〇一

各河川ノ
状態

各河川ノ状態ニ就キ吾人ハ左ニ一班ヲ記載スヘシ。

(口)額附
格訥河

イ、什爾格河ハネルチンスク山脈及ヤアロノウイ山脈ニ圍繞セラル、ヲ以テ無數ノ溪流兩山脈ノ間ヨリ注入シ、河床塊石ニシテ流勢急ナリ。河幅ハストレテンスクニ於テ最減水時百「サージェン」、満水時二百「サージェン」、平均百五拾「サージェン」トス。水深ニ至リテハ甚ダ多様ニシテ、減水時一「フート」半、満水時三「サージェン」ヲ超ユルコトアリ。水道ノ幅員ハ拾二「サージェン」乃至拾五「サージェン」ニシテ、平時三「フート」ノ淺瀬ヲ有ス。同河ノ航行季節ハ五月中旬ヨリ十月中旬ニ至リ約百五拾日アリト雖、夏季減水ノ爲メ往々一ヶ月以上航路ノ杜絶スルコトアリ。去レハ同河ノ交通ハ航行季節ニ於テモ到底完全ナルモノニアラズ。

ロ、額爾格訥河ハ海拉爾河及呼倫貝爾湖(達賴)ヲ水源トナス。滿洲里停車場ノ東方三拾餘露里アバガーツイ哥薩克屯所ヨリ河口ハ百九拾五露里半間ハ航路標識ヲ施シ、汽船ヲ航行シ得ヘシト雖、中流以下ニ於テ河身ニ岩石多ク、深淺亦一ナラズ、航路甚ダ危險ヲ極ムルヲ以テ、現時汽船ノ航行ニ從事スルモノナシ。千九百八年ブラゴウエシチエンスクノ商人其汽船二隻ヲ以テボクローフカ、アバガーツイ間九百露里ノ定期郵便航路ヲ開カント欲シ、政府ニ對シテ補助

ハ、ゼーヤ河

金二萬一千六百留ノ支出ヲ請願シタルモ、昨年中ニハ尙許可ノ運ニ至ラザリキ。

ハ、ゼーヤ河(滿洲名)ハ源ヲスタノウラーイ山脈ノ南部ニ發シ、本流ノ長サ一千三百露里ニシテ、現時汽船ノ航行區域ハ河口ヨリ迦ルコト六百六露里、即チゼーヤ市埠頭ノ上流四露里ゼーヤ探金會社ルンギンスキイ倉庫地ニ終ハル。此區域ニ於テ河幅ハ一百「サージエン」ヲ最モ狭少ナル處トナシ、大抵二三百「サージエン」ヲ有シ、河口即チ黑龍江トノ會流點ニ於テ七百「サージエン」ニ達シ、周圍一二露里ノ島嶼ヲ有ス。河底ハ泥砂ニシテ水量ニ富ミ、**ブラゴウエシチ** **エンスク**市ヨリ六拾露里上流**チエルトフ**、**オゴロド**ニ於ケル淺瀬(減水時ノ水深ニ「フ」ヲ除ケハ、他ニ航行上甚シク危險ヲ感スル處ナシ。同河ノ流域ハ黑龍州中有名ナル産金地ニシテ、採金業者及ヒ勞働者ノゼーヤ市ヲ中心トシテ各地ニ入込ムモノ數萬ヲ以テ算セラレ、且ツ下流ハ此方面ニ於ケル農業ノ最モ發達セル地方ナルヲ以テ、船舶ノ同河ヲ上下スルコト頗ル頻繁ナリ。

ニ、セレムジャヤ河

ニ、セレムジャヤ河ハゼーヤ河ノ左支流ニシテ河身長七百露里、河幅ハ河口ニ於テ二百五拾「サージエン」乃至三百「サージエン」、河口ヨリ二百露里ノ河域ニ於テ二「フート」乃至三「フ

ト、吃水ノ船舶ヲ通スルヲ得ヘシ。

ト「吃水ノ船舶ヲ通スルヲ得ヘシ。現時同河ノ航行ニ從事スルハセレムジャヤ探金會業會社ノ汽船ニシテ、河口ヨリ一百露里ヲ其航區トス。

ホ、フレイヤ河ハ小興安嶺ニ發源シ、河身長サ千百露里、幅中流ニ於テ百五拾「サージエン」河口ニ於テ三百「サージエン」ヲ有スル大河ナレドモ、河底岩岩ニシテ流勢急ニ、水量ハ降雨ノ如何ニ據リ増減ノ差著シク、船舶ノ航行上頗ル不便ナリ。航行區域ハ河口ヨリ約三百露里**チエクンダ**ニ至ル間ニシテ三「フート」乃至五「フート」ノ淺瀬二十三箇處アリ。ニマン探金會業會社ハ其所有汽船ヲ以テ現時**バイカン**(河口ヨリ百四十五露里)マテノ航路ヲ保チツ、アリ。其汽船ノ吃水ハ三「フート」乃至三「フート」半トス。

ヘ、アムグニ河ハ黑龍江下流ノ一大支流ニシテ長サ七百露里、其流域ハゼーヤ、セレムジャ、フレイヤ三河ト同シク産金地ヲ以テ著名ナリ。現時汽船ノ航行區域ハ河口ヨリ三百八十五露里ヲ湖リケル**ピンスキイ**倉庫地ニ終ル。同河ハ同倉庫地ノ下流五拾露里間ニ於テ河底岩石ノ横ハルモノアリ、舟行殆ト不可能ナリシト雖、採金業者ハ其事業經營ノ必要上此等ノ障礙物ヲ取除ケ、今日ニ在リテハ既ニ完全ナル水道ノ開通ヲ見タリ。五拾露里以下ノ航區ハ河底粘土床ヲナ

第三編 交通

(ト)烏蘇
黑河

シ、水深三「フット」乃至四「サージエン」ニ達シ、汽船ノ航行頗ル安全ナリ。
 ト、烏蘇里河ハダウビ河及ヒアラ河ノ會流點ヨリ起リ、興凱湖ヲ水源トスルスンガチイマン
 ヒキン、ホル、並ニ吉林省ヲ流ル、穆林、諾爾ノ諸大河ヲ合セテ北ニ流レ、哈巴羅夫斯克ニ
 於テ黑龍江ニ會流ス。同河ノ延長ハ八百五拾露里、平時ノ河幅五十「サージエン」乃至百「サージ
 エン」、水深ハ四時一定セス。毎年夏降雨期ニ際シテハ平準ヲ超過スルコトニ乃至三「サージエ
 ン」ニ迫ヒ、沿岸地方ヲ氾濫シ、人畜ニ損害ヲ與フルコト珍シカラスト雖、減水期ニ在リテハ
 吃水二「フット」ノ船舶ヲ以テ尙通過困難ノ箇處ナキニアラス。航路標識ハ河口ヨリイマン河鐵
 橋(烏蘇里
鐵道橋)ニ至ル三百七拾九露里、該鐵橋ヨリ河口即チ烏蘇里本流マテノ距離ニ露里半トナス
 イマン埠頭ハ烏蘇里鐵道北部線區、後貝加爾鐵道及ヒ東清鐵道敷設ニ際シ、海路浦港ヨリ輸送
 シ來リタル各種鐵道材料ヲ更ニ水路ニ由リ各方面ノ工事地ヘ分配スルニ當リ、其輸送基地トシ
 テ有名ナリシ地ナリ。

(チ)黑龍
江本流

チ、黑龍江本流ハ前掲航路明細表ニ記載セラレタル如ク、上流、中流、下流ノ三航區ニ區分
 シテ説明スルヲ便宜トス。

上流航區ハ什爾格、額爾格訥兩河ノ會合點ニ起リアラゴウエシチエンスク市ニ終ル、八百四
 拾四露里四分ノ三ノ間ニシテ、河幅ハ最狹二百「サージエン」以上廣狹一樣ナラス。水深ハ淺瀬
 ニ於テ三四「フット」ノ箇處ナキニアラザルモ、概シテ十「フット」ヲ標準トス。但シ水道ニ於ケ
 ル水深ハ減水時ニ於テ三「フット」半ヲ最低トナス。河底ハ上流ヨリレーノワモヤリンガ札林達ニ至ル間、
 什爾格河ト同様塊石床ナルモ、同地ヨリ下流ニ向フニ從ヒ此等ノ塊石ハ漸次泥砂床ト變シ、航
 路著シク良好ノ状態ヲ呈ス。此航區ニ於テ船舶業者ノ最モ苦痛ヲ感スルハ夜中濃霧ノ襲來ニシ
 テ、往々停船ノ己ムナキニ至ルコトアリ。

中流航區ハアラゴウエシチエンスク市ヨリ哥巴羅夫斯克ニ至ル九百二十九露里四分ノ三ノ間
 ニシテ、河幅ハアラゴウエシチエンスクニ於テ一露里半乃至三露里ニ及ブモ、小興安山脈トア
 レインスキイ山脈ノ相逼ル處ニ至レハ三百「サージエン」乃至五百「サージエン」トナリ、河底モ
 此附近ニ於テ岩石床ト變ス。水深ハ減水時ニ於テ三「フット」半以下ニ及ヒタルコトナク、大抵
 四「フット」半乃至五「フット」半ヲ保ツカ故ニ、上流航區ニ比較シテ航路ノ状態著シク良好ナ
 リ。

下流河區ハ哈巴羅夫斯克府ヨリ尼古來夫斯克市ニ至ル八百八十五露里二分ノ一ノ間ニシテ、河幅ハ哈府附近ニ於テ一露里半、下流ニ於テ三露里ヲ有ス。此航區間ニハ無數ノ島嶼存在シ、河身數條トナリテ分流ス。水深ハ本流ニ於テ三「サージエン」乃至八「サージエン」、島嶼間ノ淺處ニ於テ七「フット」乃至十「フット」ヲ有ス。

リ、松花江ノ航路ニ關シテハ去明治四十一年出版當總領事館ノ編纂ニ係ル「北滿洲之産業」第四編第四章河川交通中ニ詳ナレハ茲ニハ省略シテ述ヘス。尙露領ト交通上ノ關係ニ就テハ後章ニ記述スヘシ。

以上河川ノ航行ニ從フ船舶ハ貨客混用汽船並ニ貨船曳行用汽船ニシテ、就中前者ニ屬スルモノ最モ多ク、且ツ該混用汽船中ノ大部分ハ貨船ノ曳行ニ適スル設備ヲ有スルモノトス。汽船ノ構造ハ暗輪式、後輪式或ハ側輪式ニシテ、後者ノ船體ハ概シテ銅製若クハ鐵製トシ、木製ニ至テハ甚タ稀ナリ。貨船モ亦銅製鐵製ヲ主トシ、吃水四五「フット」、長サ三十「サージエン」、幅四五「サージエン」、貨物ノ搭載力二萬五千乃至三萬布度トナス。

今千九百八年八月一日現在黑龍江河系航行船舶隻數、馬力、搭載力等ニ關スル黑龍江水路部

江(松花)

船舶ノ種

船舶明細

調製ノ明細表ヲ掲載スレハ次ノ如シ。

船舶種類	隻數	馬力	貨物搭載力 <small>單位 布度</small>	備考
汽船				
鐵製、鋼製側輪式	九四	二七、九二四	四、三八八、二二〇	內九隻(陸軍省、國有財産事務局、其他ノ用船トス)
木製側輪式	一四	一、二八〇	一八五、七〇〇	
鐵製、鋼製後輪式	五	六七〇	九、二〇〇	內二隻同上
木製後輪式	五八	五、六九二	八七九、三〇〇	
鐵製、鋼製暗輪式	二三	一、五九二	一三四、〇五〇	內七隻(動力用)同上
木製暗輪式	一一	三三二	一八、二九〇	內四隻同上
鐵製、鋼製トウル、ピン式	一	三〇	—	內一隻同上
汽船計	二〇六	三三、五一九	五、六一四、七六〇	
貨船				
鐵製、鋼製	一五八	—	四、〇五五、〇〇〇	

木製	一二一	二、四五八、五〇〇
貨船計	二七九	六、五一三、五〇〇
合計		二二、二八、二六〇

(備考) 本表中ニハ黒龍江河系水路部所有船舶、陸軍省所屬砲艦及ヒ東清鐵道所屬船舶等ヲ掲記セス。

前表ニ據ルニ黒龍江河系ノ航行ニ從フ船舶ハ汽船二百六隻(三萬七千五百十九馬力)、貨船二百七十九隻、貨物ノ搭載力ハ兩者ヲ合シテ實ニ一千二百二十二萬八千二百六布度(十九萬五千六百十五噸餘)ヲ算セリ。而シテ最近十年間ニ於ケル船舶業ノ狀況ヲ見ルニ、漸次發展シツ、アルハ明白ニシテ、左ニ掲出スル年度別航行船舶隻數表ハ好ク這般ノ消息ヲ説明スルモノト云フヲ得ヘシ。

年度別航行船舶表

年度別	汽船	貨船	備考
一八九七年	九四	一一三	

重要埠頭船舶運成

年度別	汽船	貨船	備考
一九〇〇年	一二五	一九八	
一九〇二年	一五三	二一八	
一九〇三年	一六一	二二三	
一九〇四年	一六六	二三九	
一九〇六年	一九九	二四三	
一九〇七年	二〇〇	二七五	* 内十隻ハ原動力用
一九〇八年	二二一	二七八	* 内十二隻ハ原動力用

今最近數年間同河系ノ重要埠頭ニ於ケル到着船舶ノ隻數並ニ出入貨物ノ數量(貨物ノ品目、價格照ノコト)等ニ就キ、左ニ記載スル所アルヘシ。

ストレーテンスク埠頭ハ什爾格河畔、後員加爾鐵道ノ東端ニアリテ、該鐵道ト黒龍江水路トノ連絡點タリ。千九百六年度乃至千九百八年度同地ヨリ下流ニ向ケ出發シタル船舶數並ニ出入貨客ノ數量ハ次表ノ如シ。

年次	汽船	貨船	貨物 千布位	乗客
一九〇六年	二三八	一五一	二、二三三	二五、〇〇〇
一九〇七年	一八〇	一五一	一、六九〇	二五、五〇〇
一九〇八年	三二六	一八六	三、二四八	四一、二五〇

但シ最後年度ニ於ケル貨物ノ激增ハ黒龍鐵道用材料ノ輸送アリシニ據ル。

アラゴウエシチエンスク市ハ黒龍江本流トゼーヤ河岸トノ兩方面ニ各埠頭ヲ有ス。先ツ本流埠頭ニ就キ入埠船舶並ニ出入貨客ノ數量ヲ表示スレハ次ノ如シ。

年次	上流及下流ヨリ到著汽船	同上貨船	貨物 千布位	乗客
一九〇六年	四三五	四二四	九、六二七	六一、五〇〇
一九〇七年	四三七	四二六	八、七三二	七五、〇〇〇
一九〇八年	五〇四	四〇七	一〇、七四五	八七、五〇〇

次ニゼーヤ河岸埠頭ノ分ヲ表示ス。

年次	ゼーヤ上流ニ向ケ出發ノ汽船	同上貨船	出入貨物 千布位	出入乗客
一九〇六年	一七五	四七	一、三七二	二〇、〇〇〇
一九〇七年	二〇〇	七四	一、五二九	二六、二〇〇
一九〇八年	二七八	七〇	一、六〇二	三〇、七〇〇

前表ゼーヤ河ヲ遡航スル船舶中ニハゼーヤ市方面ニ向フモノト、其支流ゼレムジヤ河採金地ニ向フモノトヲ包含ス。

哈巴羅夫斯克府埠頭到著船舶及出入貨客數量次ノ如シ。

年次	到著汽船	同上貨船	出入貨物 千布位	出入乗客
一九〇六年	三九九	五三九	五、五〇五	四九、〇〇〇
一九〇七年	三四八	四二四	四、四九三	四九、〇〇〇
一九〇八年	三七八	四〇二	五、五五八	五三、七〇〇

イマン埠頭ハ移民増加ノ結果、貨物ノ取扱數量モ亦漸次増加ノ傾向アリ、即チ左ノ如シ。

年次	汽船		貨船		同乗客	
	欠	同乗客	欠	同乗客	欠	同乗客
一九〇六年	欠	一八九、〇〇〇	欠	一八二、〇〇〇	欠	欠
一九〇七年	欠	一八二、〇〇〇	欠	二二二、〇〇〇	欠	欠
一九〇八年	欠	二二二、〇〇〇	欠	二二二、〇〇〇	欠	欠

尼古來夫斯克市ノ港灣ハ河港及海港ノ二種ニ分ツテ至當トス。海港ハ韃靼海峽ヨリ入港スル海洋船ヲ主トシ、河港ハ即チ黑龍江上流ヨリ入埠スル船舶ヲ主トナス。海港ニ關スルコトハ本章ニ於ケル説明ノ範圍ニアラサルヲ以テ、茲ニハ河港ノミニ就キ船舶及貨客ノ數量ヲ表示スルニ止ム。

年次	同上貨船		出入貨物		出入乗客	
	同上貨船	出入貨物	同上貨船	出入貨物	同上貨船	出入貨物
一九〇六年	一八七	二二五	四、二二三	二八、三〇〇	一八七	二二五
一九〇七年	一六一	一七八	二、九〇〇	三三、二〇〇	一六一	一七八
一九〇八年	一七六	一六八	二、九三三	三八、六〇〇	一七六	一六八

哈爾濱埠頭ニ於ケル貨物出入ノ状態ヲ見ルニ、日露戰役以前ニ在リテハアラゴウエシチエンスケ市場ヨリ同地ニ輸出スル貨物ノ頗ル多量ナルニ反シ、哈爾濱ヨリ露領方面へ輸入スル同數量ハ微々トシテ殆ト數フルニ足ラサルモノナリシガ、戰後最近ノ年度ニ迄ヒテ漸次右トハ全ク反對ノ現象ヲ呈スルニ至レリ。即チ哈爾濱埠頭ニ於ケル輸出貨物ノ益々増加スルト共ニ、其輸入貨物ハ愈々減少ノ傾向アリテ、明カニ彼是貿易ノ一大變調ヲ察スルニ難カラス。今哈爾濱埠頭出入船舶(同地露領間ヲ航行スルモノニ限ル)並ニ貨客數量ヲ表示スルコト次ノ如シ。

年次	露領ヨリ		露領へ	
	船舶	貨物	船舶	貨物
一九〇六年	二二二	一、〇八二	二二七	一、五六二
一九〇七年	二九八	一、三六六	二六四	二、二六七
一九〇八年	四三八	七〇	四三八	四、二三七

黑龍江河系ノ船舶業者中數十隻ノ船舶ヲ所有シ最モ有力ナルハアラゴウエシチエンスケニ營業本部ヲ有スル黑龍江汽船貿易會社及黑龍江汽船會社ト、在哈爾濱東清鐵道會社船舶部トナス

第一ノ會社ハ千八百九十四年ノ創立ニ係リ、千九百八年ヲ期限トシテ政府ヨリ年々二十五萬留
 ノ補助金ヲ受ケ、定期郵便航路ニ從事シタリ。第二ノ會社ハ千八百七十二年ノ創立ニシテ初メ
 政府ノ補助金ヲ受ケ、同河系ニ於ケル郵便物及公用貨客其他ノ輸送ニ從事シ、多年沿江地方ノ
 交通上貢獻スル所少カラザリシモ、其後業務上種々ナル混雜ヲ惹起シ、遂ニ前者ノ爲メニ政府
 ノ補助金ヲ奪ハレ、營業不振ノ極ニ達シ、目下殆ド瓦解ノ運命ニ瀕シツ、アリ。第三ノモノ
 ニ至リテハ、元ト東清鐵道建設材料ヲ廉價ニ輸送セシカ爲メ特ニ設置セラレタルモノニシテ其
 任務完了後ハ普ク黑龍江河系ニ出動シテ船舶業者ト營業的競争ヲ爲スカ如キハ其本旨ニアラザ
 ルヲ以テ、爾來規模ヲ縮少シ、其一部ノ船舶ヲ利用シ、哈爾濱ヲ中心トシテ專ラ松花江沿岸各
 内ノ交通ニ從事シツ、アリ。而シテ同船舶部ハ最初年々缺損ヲ重キ、一時之レカ撤廢ノ議同會
 社内ニ起リシト雖、輒近北滿洲一帶ノ産業勃興ニ伴ヒ、同部ノ收支相償フニ至リ、漸次同江ニ
 於ケル新航路ヲ擴張シ、且ツ船隻ヲ増加シテ業務ノ發展ヲ期シツ、アリ。

其他ノ船舶業者ニ至リテハ殆ト之レヲ專業トスルモノナク、商會、採金業者、若クハ個人カ
 各自業務ノ必要上、或ハ全然副業トシテ貨客ノ輸送ニ從事スルニ過キス。其所有船舶ノ如キモ

二三隻乃至五六隻ノモノヲ最モ多シトス。

色楞格河
ノ交通

三州中黑龍江河系以外ノ河川ニシテ汽船ノ航行ニ適スルハ、後員加爾州ノ西南部ヲ流ル、
 色楞格河トナス。

同河ハ源ヲ蒙古内地ニ發シ、貝加爾州ニ朝宗スル一大巨川ニシテ、全長一千二百露里、河幅ハ
 汽船航行區域ニ於テ百七十五「サージェン」乃至五百「サージェン」ヲ有シ、露領ヲ流ル、三百五
 十露里ノ間ハ概シテ汽船ノ航行ニ適ス。

現時河川ノ汽船航區ハ上流恰克圖口(同地ヨリトロイツコサフスクチ)ヨリ中流ウエルフネウー
 チンスク市ニ至ル二百二十露里ト、同市ヨリ貝加爾湖ニ於ケル同河々口ニ至ル百十露里ニ二分
 セラレ、汽船七八隻アリテ此間ノ交通ニ從事ス。就中、恰克圖口トウエルフネウーチンスクト
 ノ間ハ恰克圖ノ豪商コユーウヰン所有汽船二隻外二隻アリ、一週二回兩地ヲ發シ、沿岸各地ノ
 航通ニ從事ス。

此等ノ船舶ハ通常河川ニ使用セラル、小吃水平底ノモノナルヲ以テ、風濤ノ危險多キ貝加爾
 湖ヲ横斷シテ昂嘴拉川ニ由リイルクーツク方面ト直接交通ヲ保ツコト能ハス。去レハ此間ヲ輸

送スル貨物ハ湖上ニ於テ相互積換ヲ爲スノ必要アリ、不便言フヘカラスト云フ。

同河流域ニ於ケル名邑トモ稱スヘキハウエルフネウーヂンスク、セレンギンスク、恰克圖口、トロイツコサフスク、恰克圖ニシテ上流航區中ノ船舶寄航埠頭及ヒ各埠頭間ノ距離ハ次ノ如シ。

埠頭名	各埠頭距離 <small>單位 英里</small>	航區距離 累計
ウエルフネウーヂンスク市	〇	〇
ガンズリン	四八	四八
キバリン	二二	七〇
ズイ	三〇	一〇〇
セレンギンスク市	二〇	一二〇
ビリユタイ	五〇	一七〇
恰克圖口	五〇	二二〇

色楞格河ノ支流中汽船ノ航行ニ適スルハチュコイ河ニシテ、同河ハ南方露領ト蒙古ノ境上ヲ

流レ、セレンギンスク市對岸ニ於テ本流ニ注入スルモノトス。

貝加爾湖上ノ航路ハ本編ト直接關係ナキヲ以テ之レヲ記載セス。

第三章 極東露領ト北滿洲ノ交通的關係

第一 東清鐵道

抑モ露國カ東清鐵道ヲ敷設シタル當年ノ事情ヲ顧ミレハ其間複雑ナル幾多政治的意味ヲ有スルコト論ヲ俟タスト雖、然カモ露國ハ之レニ由リテ西伯利大鐵道敷設ノ目的タル歐亞露領ノ交通ヲ完成シ、以テ極東ニ於ケル自國ノ經濟的位置ヲ向上シ、將來斯ノ方面ニ於テ一大飛躍ヲ試ミント欲シタルハ一般ノ認識スル所也。

東清鐵道ハ千八百九十六年八月二十七日清國政府ノ代表者許景澄ト、露清銀行代表者ロトシテイントノ間ニ調印セラレタル東清鐵道敷設及營業ニ關スル契約ニ基キ敷設セラレタルモノニシテ、表面上ノ形式ハ東清鐵道會社テフ一個商事會社ノ經營ニ過キササルノ觀アリト雖、其實際ハ純然タル露國政府ノ經營ニ係ル鐵道ナリ。去レハ其資本金ハ露國々庫ノ支出スル所ニシテ露

會社ノ性

國大藏大臣之レヲ管掌シ、年々同省豫算中ヨリ多額ノ補助ヲ受ケツ、アリ。但シ同鐵道ハ一般露國々有線ト事情ヲ異ニシ、一切交通大臣ノ指揮干渉ヲ受ケス、又會計検査院ノ監督以外ニ立チ、其經營ハ大藏大臣指揮ノ下ニ在露都同鐵道本社之レニ當リ、又其會計事項ハ東清鐵道會計検査部ナル特殊ノ機關ヲ通シテ大藏大臣亦之レヲ管掌ス。換言スレハ東清鐵道ハ露國々庫ノ出資ニ依リ、清國領土内ニ於テ經營セラル、露國大藏大臣一個ノ事業ト謂フモ妨ケサルナリ。

東清鐵道會社ノ創立式ヲ舉行シタレハ千八百九十七年三月一日ニシテ、本社ハ爾來露都ニアリ。總裁許景澄氏死去ノ後ハ總裁ハ空位トナリ、鐵道技師ウエンツエリ氏副總裁トシテ本社ノ事務ヲ總攬シツ、アリ。

東清鐵道廳ハ直接經營ノ本部ニシテ哈爾濱ニ設立セラル。即チ同會社ノ鐵道及一切ノ附屬事業ノ維持經營ニ當リ、又鐵道附屬地内ニ存在スル各市邑ノ民政、土地ノ整理並ニ警察事務ヲ管掌シ、本部長(所謂東清鐵道長官)之レカ大體ノ指揮ト各部業務ノ統一監督ニ任シ、全般ノ經營ニ涉リテ本社ニ對シ總責任者ノ地位ニ立チ、以テ遠隔セル本社ニ代リテ東清鐵道全部ノ經營ニ任スルナリ。

東清鐵道
政ト露國財

東清鐵道ノ起工セラレシハ千八百九十七年ノ秋ニシテ千九百三年七月ヲ以テ本營業ヲ開始シタリト雖、七閏月ニシテ日露戰役トナリ、爾來一年有餘、同鐵道ハ専ラ軍事上ニ使用セラレタルヲ以テ、實際上ノ營業開始ハ之レヲ千九百六年以後ノ事トナスヲ至當トス。

東清鐵道會社ノ性質ハ既ニ説明セル所ノ如シ。然ラハ露國政府ハ之レカ敷設經營ノ爲ニ抑モ幾許ノ資金ヲ投セシカ、之レニ關シテハ從來公式ニ發表セラレタル材料ヲ有セサルヲ以テ正確ニ算出センコト固ヨリ困難ナリト雖、今露人最近ノ著書ニ據リ之レヲ計算スルニ、實ニ六億六千二百萬留ノ巨額ニ達スルヲ見ルナリ。其内譯次ノ如シ。

- 一、無擔保株金 五、〇〇〇、〇〇〇
- 二、擔保附四分利社債(一八九七) 一五、〇〇〇、〇〇〇
- 三、四分利社債(一八九八年乃至一九〇四年發行) 三五、九七六、三四五
- 四、鐵道敷設中利子資本繰入高 二三、二七五、六〇四
- 五、右ニ對スル利子 五、三六九、二一〇
- 六、戰時ノ必要ニ基ク鐵道擴張費 九八、四五二、〇〇〇

七、清國政府ノ支出セシ義和團事件損害賠償金 六五、九七五、〇〇〇
 八、千九百六年ヨリ千九百十年ニ至ル補助金 九七、三五一、〇〇〇

合計 六六二、三九八、一五九

右ノ中、第二項一千五百萬留ハ露清銀行ヨリ借款セシモノニシテ之レカ償還ノ爲メ並ニ其利子トシテ鐵道經費豫算中ニ毎年六十二萬五千三百八十八留ヲ計上シアリ。又第三項ハ千九百一年十二月十七日附勅令ヲ以テ之レカ償還方並ニ利子支拂方ヲ規定セルモ、右ハ鐵道豫算中ニハ編入セス、會計検査院ニ於テハ單ニ之レヲ東清鐵道會社ノ國庫ニ對スル社債(年六)ト見做シ、毎年歲計豫算中ニ計上ス。第四項及ヒ第五項亦第三項ト同シ。而シテ第六、第七、第八項ニハ利子ヲ附セス。但シ第八項露國政府ノ年度補助金九千七百三十五萬一千留ハ鐵道總局ノ經常費豫算中ニ編入セシレ、千九百六年以來次ノ如ク支出セリ。

千九百六年 一七、四〇七、〇〇〇
 千九百七年 一七、六七〇、〇〇〇
 千九百八年 一七、三四九、〇〇〇

千九百九年 一四、五〇〇、〇〇〇
 千九百十年 一三、一四七、〇〇〇

尙千九百七年度ヨリ東清鐵道臨時費トシテ臨時費豫算中ニ計上シ支出セラレタル金額ハ次ノ如シ。

千九百七年 七、五〇〇、〇〇〇
 千九百八年 五、三〇〇、〇〇〇
 千九百九年 三、〇七八、〇〇〇
 千九百十年 一、四〇〇、〇〇〇

以上過去五ケ年間ニ露國政府カ東清鐵道ニ對シ支出セル補助金ハ經常費及臨時費ヲ通算シテ九千七百三十五萬一千留、一ケ年平均一千九百四十七萬二千留ノ巨額ニ上ルヲ見ル。然リト雖吾人ノ茲ニ注意スヘキハ、政府支出ノ補助金カ年々著シキ比率ヲ以テ遞減シ行クノ一事ナリ。是レ同鐵道ノ營業成績カ漸次良好ニ向ヘルコトヲ證明スルモノニシテ、必竟戰後北滿洲ニ於ケル産業ノ急激ナル發達カ同鐵道ニ貨物ヲ提供シ、收入ノ膨脹ヲ致サシムルモノニ外ナラス。

東清鐵道ノ露國々庫ニ對スル關係ハ以上吾人ノ説明スル所ノ如シ。約言スレハ露國政府ハ千八百九十八年ヨリ千九百三年ニ亘リ四億留ノ巨費ヲ投シテ東清鐵道ノ敷設事業ヲ完成シ、且ツ年々一千九百五十萬留ヲ補給シテ同鐵道ノ經營ニ任シツ、アルモノナリ。由來露本國ニ於ケル極東經營論者中ニハ有力ナル反對論アリ。即チ露國ハ其本國ノ經營甚タ不完全ニシテ今日尙大ニ爲スヘキモノアルニ拘ラス、之レヲ措テ徒ラニ極東邊疆ノ事業ニ對シ巨額ノ國帑ヲ消費スルハ實ニ本末ヲ轉倒スルモノニ外ナラスト云フニアリ。而シテ此等ノ論者中ニハ更ニ東清鐵道ノ經營ニ對シ極力反對ヲ唱へ、年々多額ノ補助金ヲ支出シテ將來他國ノ有ニ歸スヘキ鐵道ヲ維持スルハ無用ノ事ナリ、若シ強非テ黑龍鐵道ノ敷設ヲ必要トナサハ、政府ハ須ラク先ツ東清鐵道ヲ賣却シテ資金ヲ得、且ツ之レト同時ニ國庫ノ負擔ヲ輕減スルノ措置ニ出ツヘシト。右ハ從來東清鐵道賣却說ノ江湖ニ流布セシ所以ニシテ、現今尙民間一部人士間ニ根底ヲ有スル議論也。

營業方針

然リト雖東清鐵道現時營業方針ハ千九百九年秋露國藏相 **ココフツエフ** 氏カ極東視察ノ途次莫斯科商業會議所ニ於テ演說シタルカ如ク、同鐵道カ政治上並ニ商業上二個ノ目的ヲ以テ經營

セラレシハ己ニ過去ノ事ニ屬シ、今ヤ唯一ナル商業上ノ目的ニ嚮フテ進行セントシツ、アルモノナリ。乃チ藏相當時ノ言ニ從ヘハ、爾來東清鐵道ハ(第一)露國品ノ北滿洲輸出ノ機關タルヘク、(第二)露國品ノ極東露領向輸送上至便至廉ノ運輸機關タラシムヘク、(第三)露國內ノ工業ノ爲メニ清國產原料品輸入ニ力ヲ致スヘク、(第四)露國ノ利益ヲ害セサル範圍ニ在テ輸出清國品ヲシテ浦潮斯德ヲ經由セシムヘシト云フヲ其營業ノ方針トナスモノナリ。

思フニ現時ニ於ケル東清鐵道經營ノ目的ハ以上藏相所說ノ外ニ出テサルヘシ。然カモ同會社ノ性質上又從來四圍ノ行掛リ上、純然タル商業鐵道トシテ之レカ經營ヲ行ハンコト目下トコロ到底不可能事タリ。吾人ハ今之レカ説明ヲナスニ先チ東清鐵道會社昨年度(千九百九年)經費豫算ノ綱目ヲ舉示シ、其經營ノ狀態ニ就キ觀察セント欲ス。

一、露都本社費

一、八一、二八一

二、哈爾濱廳費

一、八三七、三三七

三、社用貨客車運轉費

一、一一〇、〇〇〇

四、鐵道諸學校維持費

二六、二五五

經費豫算
項目

五、守備隊費	九、八二八、〇〇〇
六、民政部費	一、五二二、二六〇
七、裁判所費	九八、九三三
八、土地部費	二〇〇、六〇一
九、交渉局費	二三一、六六八
十、保線課費	三、六二一、〇三七
十一、營業課費	二、八八九、〇八七
十二、車輛課費	六、六七九、二二七
十三、雜費	九〇七、三三五
合計	三〇、七六三、〇一一

右經費項目ヲ一瞥スルニ、第一項露都本社費ト第二項哈爾濱鐵道應費トハ殆ト同額ニシテ兩者内部ノ組織ニ於テモ大同小異ナリ。然レトモ其權限ニ至リテハ兩者甚ク懸隔シ、後者カ直接經營ノ衝ニ當ルニ拘ラス、常ニ前者ノ指揮ニ據リテ行動シ殆ト獨斷專行ノ權能ヲ有セス、爲メニ

業務ノ進行上往々敏活ヲ缺クノ憂ナキヲ得サルノミナラス、本社カ遠隔ノ地ニアリテ實際ノ事情ニ明カナラサルノ結果ハ、往々利害相反スルノ措置ニ出ツルコトアルヲ免レサルヲ以テ、近來露國有識者間ニハ兩者ヲ合併シ、本社ヲ哈爾濱ニ移シテ廳務ヲ直裁セシメ、一方コハ以上ノ缺陷ヲ補フノミナラス、他方ニハ大ニ經費ヲ省減スヘシトノ議論ヲ生スルニ至レリ。是蓋シ同鐵道當局ノ攻究ヲ必要トスル所ナルヘシ。

次ニ第五項守備隊費ハポーツマス條約ニ據リ露國カ東清鐵道沿線ニ配布セル守備兵ノ經費ニシテ、實ニ同鐵道會社ノ負擔スル所ニ係ル。而シテ其費額ハ九百八十萬留(鐵道一露里ニ對シテ千二百五十留ヲ要ス)ヲ計上シ、其多額ナルコト全費目中第一位ヲ占ム。其他第六項民政部費、第七項裁判所費、第八項土地部費、及ヒ第九項交渉局費等ハ、孰レモ國家的施設費用ニ屬シ、直接鐵道ノ業務ニ關係ヲ有セサルモノナリ。東清鐵道カ眞ニ營業本位ヲ以テ其方針トナスニ於テハ、當然之レヲ分離スヘキ性質ノモノタルヤ論ヲ俟タス。

要スルニ本社及ヒ鐵道應ノ廢合ハ暫ラク之レヲ別トシテ、以上國家的施設ニ對シ東清鐵道會社ノ負擔スル所ハ實ニ一千一百八十八萬一千四百六十二留(即チ全經費ノ三十八パーセント)

ニ上ルヲ見ル。而シテ前揭豫算年度(千九百九年)ノ國庫補助金ハ經常費及ヒ臨時費ヲ合シテ一千七百五十七萬留ナルヲ以テ、右經費ト差引ヲ行ヘハ其差額約五百七十萬留ヲ得ヘシ、是國庫カ鐵道直接ノ營業上ノ缺損トシテ補給スル所ノ金額ト見ルヘキナリ。但シ露國鐵道當局ノ言ニ據レハ、右補給金額ハ主トシテ從來缺損多キ烏蘇里官線並ニ蘇城支線(右兩線カ目下東清鐵道管理)ニ使途ヲ有スルモノナルカ故ニ、東清鐵道本線實際ノ缺損額ハ同年度ニ於テ一百萬留ニ出ナスト云フ。

吾人ハ是ヨリ東清鐵道現時ノ狀態ヨリ其營業成績ニ就キ記述スル所アルヘシ。

東清鐵道ハ東西ヲ本線、南北ヲ支線ト稱ス。全延長一千六百十三露里十「サージエン」ニシテ本線ハ、西、滿洲里驛ニ起リ、東、吉林省ト沿海州トノ境界ニ終ル一千三百八十九露里五十七「サージエン」、支線ハ、北、哈爾濱ヨリ南、長春ニ於ケル我南滿洲鐵道トノ連結點ニ終ル二百二十三露里五十三「サージエン」ナリトス。

車輛數ハ戰時著シク増加シタルモ、其後整理ヲ行ヒタル結果、千九百九年四月現在ノモノハ千九百七年五月現在ノモノ(北滿洲之產業)ニ比シ、殆ト半減セリ。即チ次ノ如シ。

各種車輛
數

主要鐵路
里數

(イ)機關車 五百七十輛

內使用中ノモノ 二百三十九輛

(ロ)客車 八百三輛

內使用中ノモノ 六百六十五輛

(ハ)貨車 一萬一千七百九十一輛

內使用中ノモノ 一萬二百二十五輛

又戰後三年半ノ營業成績ハ次表ノ如シ。

項 目	人員 及 數量 (單位)				總 收 入 (單位)			
	一九〇六年	一九〇七年	一九〇八年	一九〇九年 (上半期)	一九〇六年	一九〇七年	一九〇八年	一九〇九年 (上半期)
一、乘客(通常運貨及割引運貨共)	1,251,000	1,054,000	753,000	407,000	1,151,000	1,115,000	1,151,000	1,115,000
二、移 住 民	15,000	8,000	3,000	12,000	1,151,000	1,115,000	1,151,000	1,115,000
三、軍 人	1,231,000	1,046,000	750,000	405,000	1,151,000	1,115,000	1,151,000	1,115,000
四、囚徒及護送兵	7,000	6,000	3,000	4,000	1,151,000	1,115,000	1,151,000	1,115,000

五、手 荷 物	一九〇六年	一九〇七年	一九〇八年	一九〇九年(上半)
六、大速力輸送貨物	2,300,000	2,200,000	2,500,000	2,700,000
七、小速力同上	1,200,000	1,300,000	1,400,000	1,500,000
八、軍用貨物	1,000,000	1,100,000	1,200,000	1,300,000
九、社用貨物	1,000,000	1,100,000	1,200,000	1,300,000
十、輸送増金及附課金 以上列車運轉ニ關ス ル收入合計	1,000,000	1,100,000	1,200,000	1,300,000
十一、列車運轉ニ關セサル 追加金收入	1,000,000	1,100,000	1,200,000	1,300,000
總收入合計	10,000,000	11,000,000	12,000,000	13,000,000

前表ノ示ス處ニ據レハ東清鐵道最近四年度ノ各總收入額ハ千九百六年度二千六百六十五萬留
ヲ第一トシ、年々低下シテ八年度、九年度(上半期ヲ二倍シテ)ニ於テハ一千四百八十萬留乃至
一千四百五十萬留ヲ示セリ。然カモ各項目ニ就キ仔細ニ點檢スレハ以テ此間ニ於ケル營業ノ狀
態ヲ知り得ルト共ニ、漸次健全ナル發達ノ跡ヲ認メスンハアラス。請フ吾人ヲシテ少シク說明

スル所アラシメヨ。

東清鐵道ノ輸送項目中最モ重要ナルモノハ、第七項小速力輸送ニ由ル貨物トナス。右貨物ノ
數量ハ千九百六年度二千五百萬布度ヨリ年々増加シテ最近千九百九年度(上半期分ヲ二倍シ)四
千七百萬布度ニ上レリ。而シテ其運賃ニ於テハ定率改正ノ結果數量ニ比例シテ増加セスト雖、
前二ケ年度七百萬留乃至八百萬留ヨリ二ケ年度ニ於テ八百五十萬留ニ達シ、又一項、二項、三
項中ニ計上セル乗客員數及運賃ハ前二ケ年度ニ比シ、後二ケ年度ハ著シク減少シタルモ、是畢竟
前二ケ年度ニ於テハ軍隊ノ後送及之レニ伴フ割引券使用ノ乘客多カリシヲ以テ、自ラ平時ト其
事情ヲ異ニスルモノナキヲ得ス。

第七項小速力輸送貨物ノ類別數量(單位)ヲ表示スレハ次ノ如シ

類 別	一九〇六年	一九〇七年	一九〇八年	一九〇九年(上半)
穀 物	4,740,000	11,770,000	17,040,000	15,845,000
茶	1,530,000	3,130,000	3,030,000	1,240,000
食 鹽	2,150,000	5,000,000	1,900,000	1,240,000

木材及薪 人造石、セメント 類	石 炭	食 料 品	織 物	鐵 及 同 製 品	其 他	合 計
三、七五、〇〇〇	一、〇五、〇〇〇	八、三三、〇〇〇	八、二九、〇〇〇	一、七六、〇〇〇	八、三九、〇〇〇	三三、〇〇、〇〇〇
四、七三、〇〇〇	五、三三、〇〇〇	一、五〇、〇〇〇	二、六四、〇〇〇	五、八〇、〇〇〇	四、九三、〇〇〇	二七、〇〇、〇〇〇
四、三六、〇〇〇	三、三三、〇〇〇	五、〇五、〇〇〇	三、九七、〇〇〇	三、八七、〇〇〇	五、一六〇、〇〇〇	三三、三四、〇〇〇
一、一五、〇〇〇	四、〇〇、〇〇〇	三、四三、〇〇〇	二、四〇、〇〇〇	二、五二、〇〇〇	二、六五、〇〇〇	三三、八八、〇〇〇

前表ノ示スカ如ク東清鐵道ノ取扱ニ係ル重要貨物ハ穀物ニシテ、千九百六年度四百七十二萬四千布度ノモノ、千九百七年度ニ於テ一千七百七十七萬八千布度ニ激増シ、更ニ千九百八年度ニハ一千七百四萬六千布度トナリ、千九百九年度(上中期サ二倍シテ)ニ至リ實ニ三千百六十九萬布度ニ達シタリ。而シテ各年度全貨物ノ數量ト穀物數量ノ比率ヲ求ムルハ、初年度即チ千九百六年度ニ於ケル穀物出荷數量ハ全貨物ノ僅ニ一割ヲ占ムルニ過キサリシニ、次年度ニ於テハ四割

三分トナリ、第三年度ニハ五割一分即チ全貨物ノ半數ヲ超過シ、更ニ第四年度ニ至リ六割七分テフ未曾有ノ大膨脹ヲナシタリ。是ニ由テ之レヲ觀レハ、東清鐵道ハ穀物ノ輸送ヲ以テ生命トナスモノニシテ直ニ農産鐵道ヲ以テ之レヲ目スルヲ得ヘシ。而シテ比年發展シツ、アル北滿洲ノ開拓事業ト共ニ、農産物ノ出荷ハ益々膨脹ヲ致シ、單ニ之レノミニテモ早晚普通營業上ノ缺損ヲ補フニ十分ナルヘシト思考セラル。

斯ノ如ク觀察シ來レハ東清鐵道ノ前途ハ頗ル多望ナリト雖、若シ黑龍鐵道竣工ノ曉ニハ東清鐵道ニ及ホスヘキ影響果シテ如何。露國當局ハ二面國防上ノ見地ヨリ黑龍鐵道ヲ敷設スルモノナルヘシト雖、亦他ノ一面ニ於テ之レヲ以テ拓地殖民ヲ誘導スヘキ所謂殖民鐵道タラシメント欲スルハ言フ俟タサル所ナリ。去レト極東露領ノ風土ハ既ニ前數章ニ涉リテ詳述シタル如ク、必シモ農業殖民ニ恰適スルモノト謂フヘカラス。固ヨリ東清鐵道ノ敷設ニ由リテ北滿各地ノ開拓事業カ一大發展ヲ遂ケタルトハ這間自ラ事情ヲ異ニス。其果シテ豫期ノ成績ヲ擧ケ得ヘキヤ蓋シ疑問也。然カモ何レノ方面ヨリ觀察スルモ黑龍鐵道ノ敷設カ極東露領ノ產業界ニ衝動ヲ與ヘ、人口増殖ノ之ニ伴フテ盛ナランコト自然ノ結果トシテ否定スヘキニ非ス。是ニ於テカ比年

黑龍鐵道
トノ關係

多量ノ過剩ヲ見ツ、アル北滿農産ノ販路ハ益々露領方面ニ擴張セラル、ニ至ルヘク、而シテ東清鐵道ハ一方浦港經由海外輸出清國品ノ輸送機關タルト同時ニ、他方ニ於テ黑龍線ト連絡シテ露領農産市場ニ於ケル清國品供給上ノ輸送機關タルニ至ルヘシ。則チ之レヲ藏相説明ノ東清鐵道營業方針ニ鑿ミルモ自ラ明瞭ニシテ、黑龍、東清兩鐵道間ニ利害ノ相衝突スルカ如キハ殆ト有リ得ヘカラザル所也。

第二 松花江水路

松花江流域地方ニ於ケル物資ノ豊富ナルコトハ己ニ一般ニ知悉セラル、所、茲ニ改テ吾人絮説ノ必要ヲ認メスト雖、然モ近來同流域ノ開拓事業カ益々發展ノ氣運ニ向ヒ、農産收穫量ノ膨脹比年著シキモノアルハ又大ニ注意セサルヘカラザル所也。東清鐵道船舶部ノ調査スル所ニ據レバ、千九百九年伯都訥埠頭ヨリ下流域一帯ニ於ケル穀物ノ剩餘數量ハ實ニ四千萬布度（六十萬五千噸）ニシテ、其一部ハ哈爾濱ニ集中シ、他ノ一部ハ水路露領黑龍沿道各地ヘ輸出セラレタルモノナリ。

斯ノ如ク松花江ノ水路ハ北滿物資ノ集散上重要ナル意義ヲ有スルモノナリ。而シテ前編商業

松花江水路ノ關係

中ニ記述シタルカ如ク露領各地カ北滿ノ物資ニ倚賴スルコト甚大ナルヨリ觀察スレハ、同江ト露領トノ交通的關係ハ、露領ニ於ケル一般經濟界ノ消長ニ少カラサル影響ヲ及ホスモノト謂フヘキナリ。

現時松花江ヲ航行スル船舶ハ東清鐵道會社船舶部所屬ノモノ最モ有力ナルモ、同會社ノ船舶ハ其航路ヲ露領河川ニ延長セス（前章河川航路）單ニ沿江各地ヨリ專ラ鐵道ニ由ル貨客ノ吸收ト鐵道所用材料ノ運搬ニ從事スルニ過キサルヲ以テ、露領トノ交通的關係ニ至リテハ殆ト没交渉ノ地位ニ立テリ。現今同會社ノ所有ニ係ル船舶ハ四百馬力ヲ有スル汽船十八隻、百馬力ヲ有スルモノ三隻、小汽船一隻アリ。又貨船ハ大小三十六隻（内鋼製二十八隻、木製八隻）アリ。前記船舶ノ内一部ハ松花江上ノ定期航行ニ使用シ、一部ハ護境軍ノ警備用ニ貸與シ、其他ハ總テ哈爾濱ニ繫泊休航中ナリ。同會社以外ノ船舶ニ在リテハ清國官民所有ノモノ漸次増加シツ、アリト雖、目下尙微力ニシテ直接露領トノ間ニ交通ヲ維持スルモノ、如キハ皆無ト謂フヲ得ヘシ。事情右ノ如クナルヲ以テ松花江ト露領河川トノ交通ニ從事スルハアラゴウエシテエンスケ其他黑龍沿江各地ニ船籍ヲ有スル露國人所有ノ船舶ニ限ラレタルノ觀アリ。是等ノ船舶ハ貨客ノ

有無ニ由リテ隨時航路ヲ伸縮シ、自由ニ内外河川ニ出入シ、彼我交通上最モ活動スルモノタリ。是等船舶ノ取扱フ貨物ハ北滿產穀ヲ第一トスルハ謂フマテモナシ。而シテ之レニ次テ數量ノ多大ナルハ大小家畜ナリ。又春季露領方面へ出稼スル清國勞働者ト冬季前ニ歸來スル同勞働者ハ大部分此水路ニ由ルモノナルヲ以テ、船舶業者ニ取り其輸送ハ最モ有利ナル事業ノ一タリ。近來松花江ヨリ黑龍江ヲ下リ河口尼古夫斯克ヲ經由シテ北滿產穀ノ海外輸出ヲ企ツルモノアリ。右ハ本年既ニ試験的ニ着手セラレタルモ、長途河上ヲ輸送セラル、カ故ニ濕氣ノ爲メ粒穀ノ變質ヲ來スコトナキヲ保セス。且ツ河口水深ニ乏シク、大汽船ノ入港ヲ許サ、ル等ノ缺點アリ、其成績ノ如何ニ就テハ尙十分ノ研究ヲ必要トスヘシ。

要スルニ松花江ヨリ黑龍江全河系ニ亘ル水路ハ、露領ニ取り最モ重要ナル交通線ニシテ、將來黑龍鐵道ノ開通ヲ見ルモ同江船舶業ノ發達ハ決シテ之レカ爲メニ阻止セラル、コトナカルヘシ。

結 論

露清兩國間ノ國際河流タル黑龍江ハ、獨リ政治上ノ分界線タルニ止マラス、地理及氣候ノ關係上亦之レカ分界線タルノ事實アルヲ認メスンハアラス。見ヨ、江北露領ノ地ハ概シテ風土險惡農耕ニ便ナラサルモ、江南北滿洲ニ至リテハ全然之レト情景ヲ異ニシ、寒暑ノ差甚シキモ地質著シク肥沃ナルニアラスヤ。抑モ露領ハ廣袤百四十萬方密里ニ亘ルト雖、其大部分ハ人跡未到ノ地域ニシテ、農業適地ト稱スルハ纔カニゼーヤ・アレーヤ兩河間ノ平原ト、南烏蘇里地方トニ過キス。而カモ右兩地ニ於ケル農產收穫率ハ北滿洲ノモノニ比シ其二分ノ一ニタモ達スルヲ得ス。露國移住民カ拮据苦心ノ餘ニ成レル粒穀ノ價格ハ北滿洲ヨリ該地方へ輸入スルモノニ比シ常ニ殆ト二倍スルノ狀況ニアリ。

過去五十年間露國政府ハ鉅萬ノ國帑ヲ銷盡シ、銳意力ヲ殖民事業ニ傾注シタル結果、其施設經營ノ上ニハ固ヨリ多少ノ成績ヲ見タリト雖、然モ之レカ爲メ犠牲ニ供シタル人カト資金ニ相當スル効果ニ至リテハ途ニ之レヲ收ムルニ由ナカリシハ、少シク此方面ノ事情ニ通スル内外人

士ノ齊シク認識スル所也。

夫ノ廣漠無邊ノ領土中、如今人煙ノ稍ヤ稠密ニ赴キツ、アルハ僅カニ黑龍江沿岸一帯ノ狹少ナル土地ニ過キス。而シテ移民ハ氣候及地質ノ關係上、歐露ト全然其趣ヲ異ニスル極東ニ來住シ、成績豫期ノ如クナラサルヨリ、或ハ歸還スルモノアリ、或ハ耕地ヲ舉ケテ清國人及朝鮮人ノ小作者ニ一任シ其收穫ノ一部ヲ得テ農業以外ノ業務ニ從事スルモノアリ、從テ其生産物ハ甚タ零碎ノモノニシテ自家ノ用ニ供スルニモ尙且ツ十分ナラサルノ状態ニアリ。況ンヤ之レヲ以テ都市ノ需要ニ供給セントスルカ如キハ、殆ト望ムヘキ限リニ在ラス。是極東露領カ毎年北滿洲ヨリ粒穀其他ノ農産品一千餘萬布度、家畜十五萬頭ノ供給ヲ仰クノ已ムヲ得サル所以也。

是ニ由リ之レヲ觀レハ、露國當局カ從來執リ來レル殖民政策ハ果シテ其當ヲ得タルモノナリヤ否ハ一大疑問ナリ。是當局カ過去數十年間ニ亘リ多大ノ資金ヲ投シテ各方面ニ殖民事業調査隊ヲ派遣シ、又現ニ侍從ゴングチー氏指導ノ下ニ大規模ナル同調査委員會ヲ組織シ、實地ニ就キ精細ナル探究ヲ遂ケシメツ、アルノ事實ニ徴シ明瞭ナリ。又當局ガ從來其殖民地ノ施設ヲナスニ當リ、毎ニ試驗的態度ヲ以テ之レニ臨ムカ故ニ、根本的方針ノ屢々變更セラレ、幾多ノ動搖

ヲ免レサリシ事迹ニ徴スルモ、亦極東露領殖民政策ノ今日尙未決ノ大問題ニ屬スルコト固ヨリ否定スヘキニアラス。

翻テ極東露領ノ商工業ヲ見ルニ、是亦幼稚ノ域ニアルモノト認メサルヲ得ス。商業ニ於テハ其輸出入貿易ノ總計一億留ニ達スルモ、輸入ノ輸出ニ超過スルコト毎年平均約二倍ニ達シ、到處片貿易ノ觀ナキ能ハス。工業界ノ狀況ヲ通觀スルニ、極東露領ノ鑛産ハ殆ト無盡藏ト稱セラレ、モ、其中ニ就キ今日迄着手セラレツ、アルハ唯一ノ採金業年收一千五百萬留アルノミ。之レヲ除ケハ他ニ殆ト見ルベキモノナシ。若夫レ各種ノ製造業ニ至リテハ其產出高ノ全部ヲ通シテ僅々三百萬留ヲ超過スルヲ得ス。加之勞手ノ一般ノ缺乏セル、其大部分ハ之レヲ滿洲方面ヨリスル清國勞動者ニ俟タサルヘカラサルノ状態ニアリ。

交通界ニ於テハ黑龍江及其支流ハ極東露領ノ一大血管ニシテ、鐵道以外ニ於ケル唯一ノ通商路タリト雖、其航行季節ハ一ケ年ノ半ニ過キス、且ツ動モスレバ水量減少ノ爲メ航通ヲ阻碍セラル、コト少カラス、到底之レヲ以テ世界的交通線ノ一部トシテ認ムルヲ得ス。去レド現在及將來ニ於テ露領ト北滿洲間ニ於ケル地方的交通路トシテ存在ノ意義ヲ失フガ如キハ萬之レナキ

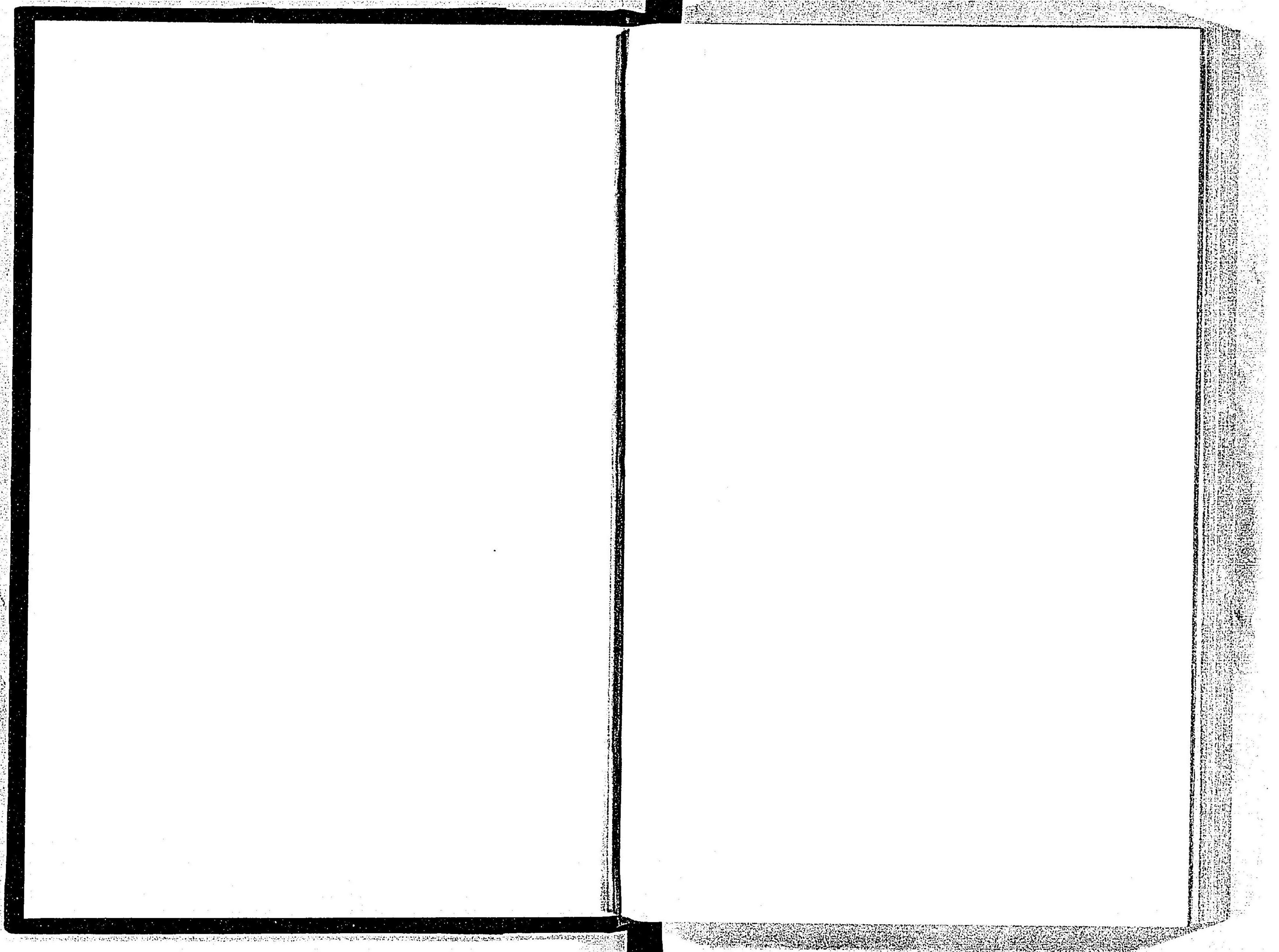
結 論

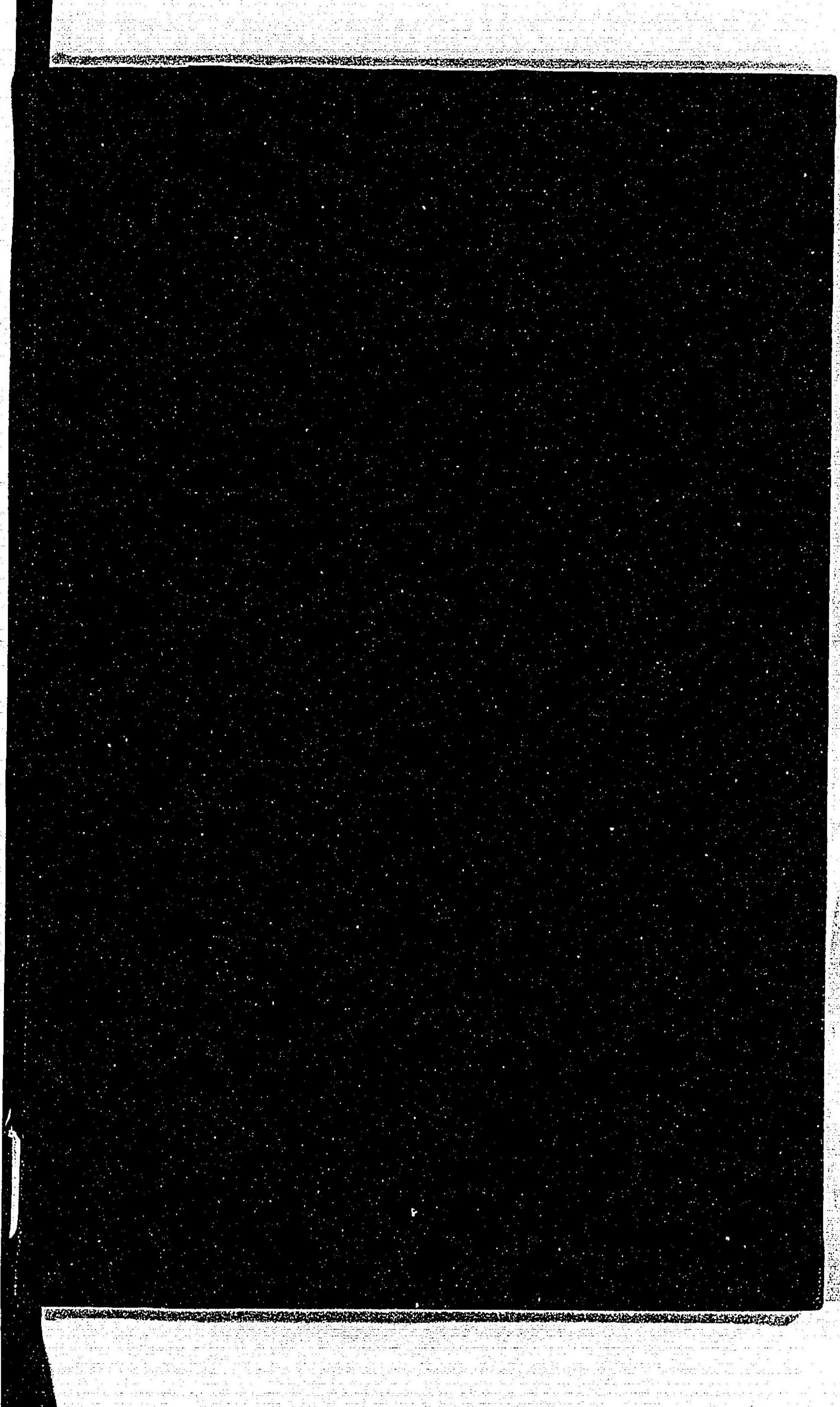
ヲ信ス。黒龍鐵道ニ至リテハ其通過ノ地方ハ僻遠ニシテ且ツ線路迂回スルガ故ニ、經濟的價値ニ於テ疑ナキ能ハス。然カモ經營宜シキヲ得ルニ於テハ貿易ノ要路トシテ長ク優勝ナル地位ヲ保ツヲ得ヘシ。

極東露領ノ經濟事情ハ吾人カ既ニ編ヲ重テ章ヲ逐ウテ略ホ之レヲ盡シタルヲ感ス。而シテ之レヲ綜合約言スレハ極東露領ノ地ハ決シテ農耕ニ適スルノ土地ト云フヘカラス。故ニ農業本位ノ殖民政策ハ遂ニ或ハ顯著ナル成績ヲ收メ得サルヲ思ハスンハアラス。去レハ農收産品ヲ原料トスルノ製造業ハ其原料ヲ北滿洲ニ仰キ、以テ經營ノ便ヲ得ルノ必要アリト雖、鑛物ヲ原料トスル工業ニ至リテハ到處豐富ナル自國産品ニ倚頼シテ優ニ此方面ニ於ケル一大産業タルノ面目ヲ發揮スルヲ得ヘク又或ハ世界的工業界ニ濶歩スルニ足ルベキ乎。之レヲ要スルニ極東露領ハ其政治的關係ノ如何ヲ問ハス、其經濟的關係ニ於テハ北滿洲ニ倚頼スルコトノ極メテ多大ナルモノアルハ疑フヘカラサル所、之レヲ離レテ絶對的獨立自營ヲ計畫スルカ如キ、或ハ策ノ得タルモノニアラザラン歟。

奥附ナシ

= 1783





334
55

026735-000-7

334-55

極東露領ト北満洲

外務省通商局／編

M43

ADD-0431

