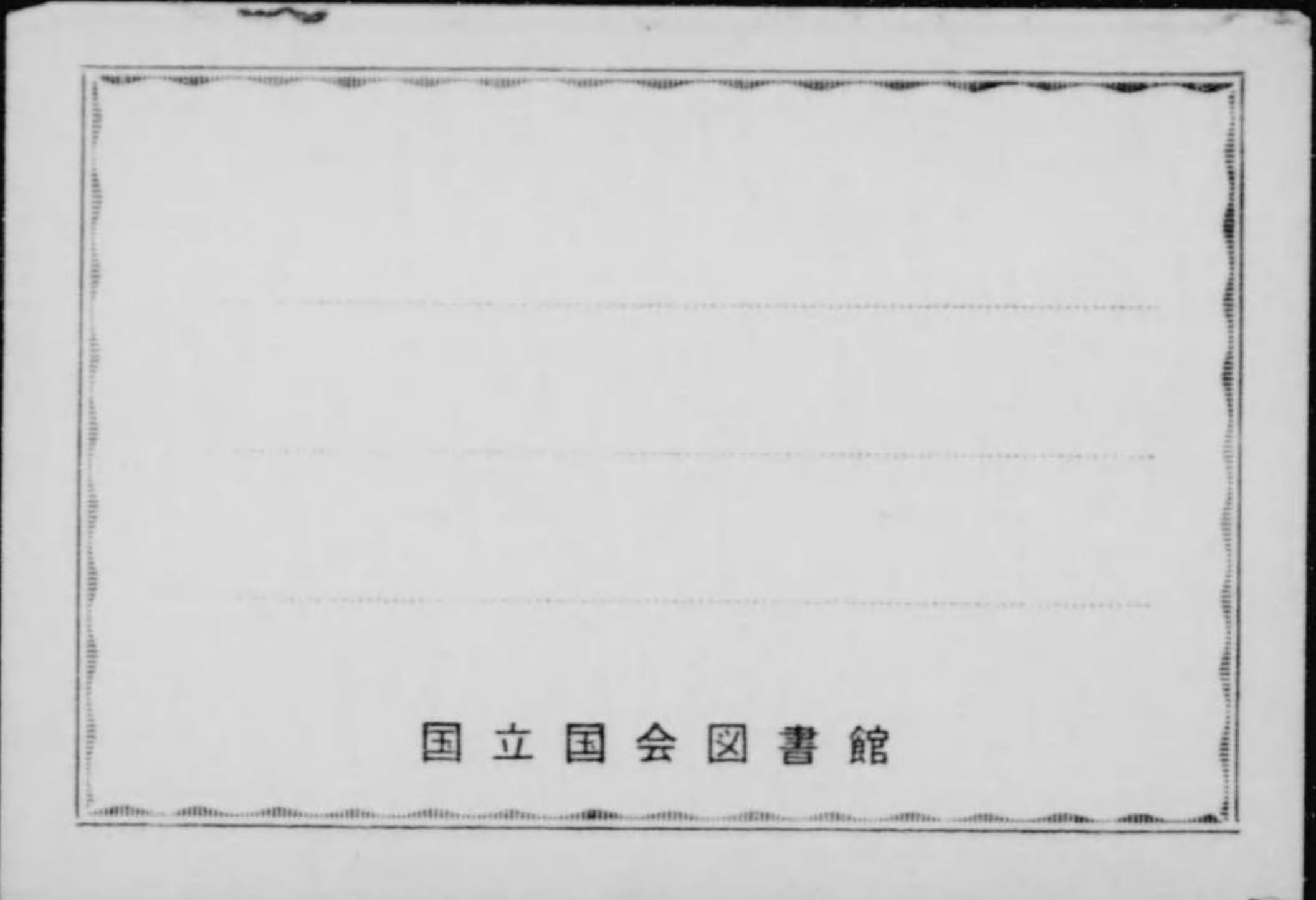
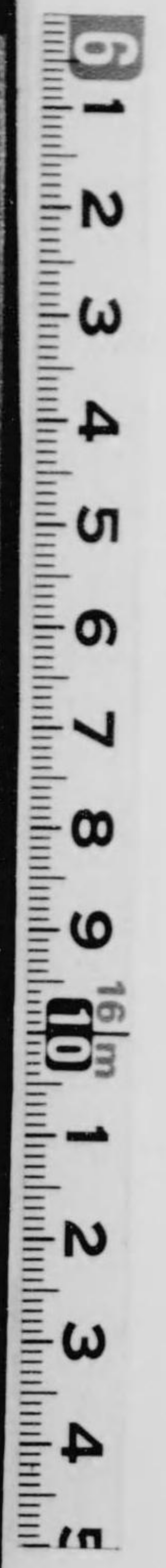


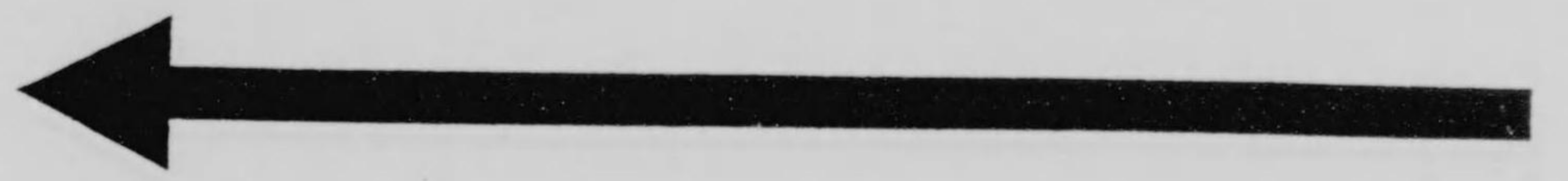
特279
209



国立国会図書館



始



A 33

日本の戦後經營と滿蒙の交通



大正八年
一月

(以印刷代騰寫)

貴族院
函
号
冊

貴族院
函
号
冊

特 279
209



1074628

滿洲堆貨の現状

商滿洲の鐵道運輸は今や一大危機に際しつゝあり。即ち南滿洲沿線に於ける一月中旬現在の堆貨は五六十萬噸を算するに、滿鐵の着車力はダイヤグラムニ據れば大連へ四百車を有するも實際は百五十車内外に過ぎず、營口へは百四十車なるも是れ亦實際三十車以内に止まり、之れに依て大連に輸送し得る所は僅に四五千噸の小額なり、營口へのは直通車は僅に六七車のことなれば云ふに足らず(以上石炭を以て)。即ち安東を除き海港へは一ヶ月僅に十五萬噸内外を輸送し得るのみ。加ふるに日々新に出廻る貨物は沿線を通じて一萬噸内外を算する故に、堆貨は日々増大の一方なり、且二十三日頃より軍隊輸送開始されしを以て貨物輸送力は一層減少を見し次第なり。故に特産物商は奥地にて大豆其他の穀物を買付くるも容易に港灣に出だし能はず商機は逸し、金融は梗塞するを以て、或は本年の取引を斷念せんと云ふものあり、其難狀言語に絶す。殊に況んや南下せざるべからざる北滿の貨物も東清沿線に五十萬噸を有せるに於ておや。

堆貨の近因遠因

堆貨の生せる直接の近因としては露國の破國的状态に因る東清線の輸送凝滞、及び我西比利亞出兵に因る輸送力の分割、又之に關聯し、昨年夏季石炭を各地に充分に配給し置き能はざりしを以て今猶之に多くの貨車を分配せざるを得ざると、及び車輛燃焼の爲に兎角列車は延着勝ちなると、朝鮮線へ廻附運轉し居る貨車も尠なからざると、貨車補充計畫の停止、蘇家屯以北が依然單線なると等にはあれど、遠く因る處を擧ぐれば近接せる港灣を用ゐることを爲さずして、只管に遠隔なる大連にのみ貨物を吞吐せしめんとする所謂大連中心主義、或は大連集注主義と稱せらるゝ政策に捉は

れ居たる結果に外ならず。

大連が堆貨の消化に苦しみ始めしは大正四年頃よりのことなり。尤も戦亂の當初は財界の不況に因る不引合又漸く戦争の盛期に入りては船腹不足にて積出圓滑ならざるが爲に大連に堆貨を生せしなりとの理由も有りしことながら、實は大連一港にのみ集注する故に大連が食滯的狀態となり、又従つて沿線に堆貨難を叫ばしむるに至りしものにて、或は大連と相競ひ、或は大連を相助くる作用を營み得る港灣を用ゐることを早くせば今日の如く滿洲を擧げて堆貨に苦しましむるが如きことは先づ之れを避け得たるべしと信ず。

河港としての營口

營口は遼河の河口海を距る十四哩の地點に在り、英佛聯合戦争の結果に成る天津條約に依りて開かれし港にして一つに牛莊を以て開ゆ。渤海灣の最奥部に位し、背面地帯廣く遼河流域の平野と連なり、遼陽奉天鐵嶺等皆その流域に在り、滿洲最初の港にして、前日に在つては全滿の吞吐を一に此に掌どれり。河岸は坦々として平地廣く開け、市街に沿ふ三哩半の間河岸は截然として絶壁をなし、水深二十六七呎乃至三十五六呎を有し、河幅最廣四百九十五間最狭三百三十間を有し、天然の棧橋を成し、到所汽船を横着けしを得。大連は南滿鐵道の終點たる長春に對し四百三十八哩なるに營口は三百一哩、即ち大連よりも百三十七哩の短距離に在り。

營口と鐵道輸送

營口は右の如く、大連と比すれば終點たる長春に對して約三分の一の短縮を見る。滿鐵貨物列車は概ね一列車貨車二十四輛長春大連間に片道三十四時間を要するを以て、概括的に云へば三分の一の距離短縮し居る營口へは二十三時間にて可なりとすべきなり。滿鐵の貨車は現今各種合せて約三

千五百車あり。前掲ダイヤグラムに據る大連への着車力四百車を目安として云へば三千五百車を大連に牽來たるには十二日半を要すれど、營口へとせば八日半にて足り、四日半を早うするが故に、一ヶ月に通すれば四千零五十車十二萬噸丈、運輸力を増加し得と云ふ割合となる。然るに今日の南滿鐵道運賃は貨物が營口に出入すべく甚だ不利なる狀態に制定され在り。是れ所謂海港發着特定運賃なるものにして、大連中心主義を行ふの具とさるゝ處なり。

營口と運賃政策

滿鐵の海港發着特定運賃は、獨り大連にのみ行なはるゝに非ずして、安東にも營口にも行なはるとは云へ、そは大連よりも高額に上るを制する爲に、纔に大連と同一額に在らしむることを主として安東と營口とは行はる。即ち左の如し。

海港發着特定運賃の起點

大連旅順線は	臭水子より	臭水子は	大連より	七哩三
安奉線は	撫安より	撫安は	安東より	一六二哩〇
營口線は	范家屯より	范家屯は	營口より	二八二哩一

右の如し。其の結果として、大連長春も、營口長春も安奉線は三線聯絡運賃行はるゝが故に、事情を異にす運賃全然同額に在りて、營口長春が、大連長春よりも百三十七哩近しと云ふ距離短縮せる營口の利益は全然奪はるゝこととなる。如何に營口が不利を蒙るかを重なる驛に就き比較すれば左の如し。

(左側の數字は營口右側の數字は大連)

(單位哩)

地名	哩	現 三級品 三十噸 在	同 大連率に依る場合 三十噸	差	額
奉天	二四八	一二〇〇	五三七〇	四六二〇	〇〇〇
鐵嶺	二九三	九〇〇	七九八〇	六〇六〇	〇〇〇
開原	一五六	四〇〇	九六三〇	六三〇〇	〇〇〇
四平街	一七四	一五九	一三七〇	六九〇〇	〇〇〇
公主嶺	二六三	〇〇	一五七〇	七八〇〇	〇〇〇
公家	二六三	〇〇	一五七〇	七八〇〇	〇〇〇
范屯	二四三	〇〇	一六五〇	八〇七〇	〇〇〇
長春	三〇八	〇〇	一七一〇	七八〇〇	〇〇〇

營口に大連率を行ふとせば長春に對して三級品三十噸は百七十一圓にて足るを二百四十九圓を課せらると云ふ有様にあり、營口の壓迫せらるゝ此の如きなり。

營口と自然の不利

抑も營口は地勢が形勝を占むるに反し、不幸にして自然が下せる結氷なる大迫害あり、此れが爲に冬季四ヶ月は全然海を越ゆる交通運輸を杜絶さる。故に滿洲に於ける商港が唯一の營口に限られたる時代に在りては、冬季結氷を不便とする貨物も、せざる貨物も營口に集散したれども既に不凍港たる大連の開かるゝに及びては、鐵道運賃に政策を加味せずとも、自然に委して大連を便とするものは大連より出入し、營口を便とするものは營口より出入するに至るは明かなる處にして營口が依然として滿洲の百貨を獨占する能はざるは毫も疑ひを容るゝの餘地なきなり。右に加ふるに營口

には航運上不利なる二つの理由あり、河口の水道淺きこと、本邦間に直航々路を有せざることをそれなりとす。即ち港内は前述の如き水深を有せるも只河口の水道のみは干潮時七呎を有するのみ、又其間狭長なるを以て、大連に於けるが如き巨船出入の自在を得ず、二千噸級の小汽船も亦滿潮に乗じて入り、滿潮を待て出でざるべからざるの不便あり、一歳を通じて此點より受くる不利は、積算することは不可能なれども蓋し尠少にあらざるべきなり。又航路に就て云へば郵船の定期ありと雖も、直航に非ずして營口は北支那航路の最終點に置かるゝ故に二日數大阪積出後半ヶ月を要するを以て機敏なる仕入をなし能はず二日數を費すの多きにより従つて荷爲替日歩を多からしめ(三)最終點たるを以て下積とせらるゝが爲に荷傷み多き不利あり、如上皆大連の感せざる苦痛にして營口獨り此の不便を蒙るが上に四加ふるに大連へ輸入すると營口へ輸入するとは運賃に於て、大阪仕立の雜貨一噸に付營口は一圓二十錢方平時の運賃として上鞘に在り、且つ加ふるに荷役設備は大連の如く完備し居らざる等種々の不利あり。故に右の如く鐵道の運賃が營口の距離短縮を抹殺するに於ては、營口に據つて商業を營なさんと欲するも能はず、爲に年々營口は衰退し來たれり。

滿蒙經營と交通

日本は元來何故に滿洲に於て二回迄も國運を賭して大戦を敢てせしか。この冒險は實に日本自ら存在を確保せん爲に朝鮮滿洲を連ねて國防上の要件を全うし、同時に我工業に對する原料を求め又我製品の市場を拓き、併せて人口問題解決の一端とも爲さんが爲なるは累説を俟たず。我滿蒙經營は此の目的を達成せんが爲に行なはるゝ處なり。滿蒙經營の方法施設は百事多端なりと雖ども、交通を整備擴大し以て富源を開發し、民力の發達を促し、人文を啓發し、消費を旺盛ならしむると同時に、我より移殖する人口の分布扶殖を安全且つ自由ならしめて我投資企業を活潑ならしむることとは、最も吃緊切實とする處たらずんばあらず。此見地より觀れば大に鐵道を敷設し港灣を修築す

る等は正しく努力すべきなりと雖も、先づ用ゐる得べきものは充分に之を利用し、近接せるものは近接せるに従ひて運賃を廉にし利用の機会を多くし、以て滿蒙全體としての交通機能を敏活ならしむるの途を講究せざるべからず。

滿蒙各路と營口

右の旨に依り、日本が力を注ぎて經營する大連に對して一層整備活用の途を講ずべきは勿論、三線聯絡も益々機能を靈敏ならしむべく、又將來開通すべき吉會線を通する日本海橫斷航路の利用の如き充分之を研究して輸送分配の宜しきに適さんことを求めざるべからざるも、現に何等の新施設を加へず直ちに用ゐる最近距離に在る港灣、即ち營口の如きは方に大に之を利用し、交通の發達に資すべきなり。西比利亞、沿海州等に對し日本は將來如何なる關係を有すべきかは未知數にして浦鹽港を日本の勢力の下に利用し得る機會が到來すべきや否や、此事不可能とすれば、浦鹽は依然日本より觀ては競争港たり。南北滿洲を通じて最大穀倉とせらるゝ松花江流域の産穀及び分布せらるゝ消費物資の一大集散市場は哈爾濱にして、大正六年中に哈市に出廻りし穀物は大豆のみにて六十萬噸あり、雜穀を計上せば百萬噸に上りたり。同地に大豆のみにて百萬噸に上る出廻りを見んは實に近々二三年のこととなるが、浦鹽關係右の如しとせば、日本は須らく之を南滿に輸して南北滿天與の利を全うすることに努めざるべからず。哈爾濱より港灣の距離を測れば

浦鹽	四百八十二哩
大連	五百八十四哩
營口	四百四十九哩

にして營口を用うとせば哈市の集散を南滿に吸收し易きは距離の遠近よりするも明らかなる處なり。日本の滿蒙經營上營口が重要な使命を行ふべき地位に在るや此の如し。

滿洲物資の増加

且又滿洲に於ける物資の増加なることは大々的に注目を要す。概括的に示せば左の如し、

大正元年	一四五、七三七、七七九	減 六、三
二年	一六〇、三八九、四六三	增 一〇、一
三年	一六一、二六五、九八三	增 〇、五
四年	一八二、〇七八、二九五	增 一二、九
五年	一八二、四七七、七三〇	增 〇、二
六年	二四四、三四五、一七四	增 三三、九

(大連、營口、大東溝、安東の四港の輸出入額を合併計上す、單位海關兩、期間は曆年) 毎年百分増減率

勿論物價騰貴に與かる處もあれど數字は右の如く増大しつゝ來たれるなり。更に南滿鐵道貨物本支線を通じてのに就て二三を擧げんに左の如し。(期間は四月より三月に至る滿鐵會計年度單位は米噸)

四十四年度	大豆及豆粕	八〇、六八	高粱	八三、二四	綿	五、八七五	綿製品	三八、〇九	木材	五、七六七
元年度		七八、一四		一八、四九三		五、一五九		三九、二二三		六、一九九
二年度		八六〇、二六		九九、九二七		七、二七〇		四八、六三七		九、二二九
三年度		一、一七、四〇四		一四五、一五九		八、三〇一		四二、〇八七		六、七五〇
四年度		一、一〇九、九〇六		一四六、五六八		七、六七三		四四、八二四		七、〇九六
五年度		一、三三九、一四四		二四三、四四〇		一〇、〇七九		四七、四五二		一三、〇〇五
六年度		一、三六二、四八五		三五四、九七八		一三、三六四		五七、三三八		一六、六六二

右の有様にて、各種貨物運輸の總額を以つて云へば四十四年には四百六十二萬噸臺なりしものが六年には七百二十四萬噸臺に上れりと云ふ趨勢なり。殊に四鄭線も成り海開線も成るの日近く滿鐵線に對する營養益を發達するを以て今後の増加は一層急激となるべし。此の如き次第なれば大連一港のみを以て滿蒙の物資を吞吐するの方針をば、前述の如く大連が既に食滯的狀態となり居る今日飽迄も固執せんとするの非なるは明々白地たり。加ふるに滿洲に於ける生産と消費との膨脹は、移住苦力のみにて年々十萬人宛は増加し行くと云ふ一事に依りてもその盛なるを推知すべし。

營口と政治關係

近く十年前に於ては滿蒙の貿易額は支那貿易額に對して僅に五%に過ぎざりしも、今や二〇%を占むる途に急進せり。前日に於ては南滿の吞吐を大連に扱はしむべきか營口に扱はしむべきかに就て議論あり、我租借地内に在る大連港に吸收せんと云ふに決して所謂大連中心主義は是認されしものなり。日本が滿蒙經營着手の當初に於て大連を重用するの主義を立てしは戰勝の獲物なる愛着の念よりするも、又不凍港たり大規模に近代的に築港され在りと云ふを以てしても、一應聞えたることにはありしも、時勢も大に變遷し事實運輸物資も前述の如く増加の一方に在り、一港主義の維持し難き、又維持するの不利なるに當つて猶此策を改めずとせば誠に憂慮すべき事態にて、交通設備は開發を促がさずして却つて開發を阻止することゝなるべく、正に覺醒を要する處たり。尤も大連中心主義固執論者も理としては營口利用を思はざるに非ざるも、營口は支那主權下に在る港なり、即ち外國の港なりとの先入觀牢として脱せず、又滿蒙經營は露國先蹤を着けたり、露國の施設は雄大なり豪壯なりと云ふに眩惑されて、大連中心より解脫し能はざるなり。支那主權下に在るを以て用ゐるべからずと云へば滿蒙全體皆支那主權下に在ることなれば、我が滿蒙經營なるものは意義を

成さるに至る。露國の先蹤は彼は彼の極東政策を行ふ爲、海に出てんことを求めてその幹道として東清支線を敷設し其最前線に尖兵的任務を行はしむべく大連旅順を經營せしものにて、旅順の經營に力を注ぎ重點を此に泰山の如く置き(而かも南北滿洲の中央哈爾濱には東清鐵道會社を置きて)しは誠に策の宜しきを得たるもの、之に依りて如何に威壓を四方に與へしかは人の知る處なるが、日本の滿蒙經營は露西亞とは目的を異にし、滿蒙内地を開發するに在りて、露の如く出づるものに非ず入らんとするものなり。此に於てか全く方法の顛倒を見る。此理を了得せば營口利用に就ての色眼鏡觀は婆娑として棄却せらるべき筈なり。然り而して營口を用ゐる時我南滿鐵道は如何に輸送力に餘剰を得て大に滿蒙の交通を敏速ならしめ得べきかは前に述べし如し。列國の戰後經營は着手百万千端ならんも主力を經濟力の恢復に注ぎ之れが爲に産業競争戰前に比して一層熾烈ならんとするは吾人の續説を俟たざる處なり。日本が之に遅れざらんとするには、滿蒙開發の業を一層急進し能く需め能く供さざるべからずして之には近距離の運輸を發達せしめ金利運送費の低減を講じ以て生産費をより低廉ならしむるとに力めざるべからず。何時迄か琴柱に膠して大勢の進運を外にせんとするや。

營口利用反對論

世には營口利用の反對論者あり、大連は我租借地内に在る故に之れが充實發展を講せざるべからずと云ふこと以外に於て、三種の反對論を立てつゝあり。
 其一は曰く、營口を利用せんとするも河口淺く大船を入るゝ能はず、又結氷あり、故に、營口は利用し度くも利用し得ずと云ふ議論なり。之は甚だ贅澤なるものにして河口の淺きは別に淺深の方法あり、現在の河口は大船巨船の出入は不能なりとは云へ、千五百噸吃水十七呎級の汽船は出入自由なり。而して港内は此級の汽船六七十隻を碇泊荷役せしむるを得、四月末より十一月末は港灣と

しての活用を見る。更に他に代るべき港灣あれば格別、然らざるに於て登五ヶ月の結氷を以て棄つるの理由となすべけんや。更に河口が年々埋没すと云ふものあれども、これは全然虚妄の言にして水道は時に處を更ゆることありとも滿潮十七呎の河口水深は汽船の航行ありて以來今日迄依然たり。其二には曰く、營口を利用するは外人の勢力を助長し上海系統の貿易を發達せしむ、と。之も事實を無視せるものなり。營口は今より六十年前英國領事メドースなる人來たつて初めて開きし處にして外人の勢力支那商の勢力を扶殖されしは事實なり。日本人の此に商業に参加せしは明治二十五年郵船會社の定期航路開かれしこと及び、同年三井物産會社が出張員を置きしに始まれるが、爾來着々我との直接貿易を開拓し、營口全體としての貿易は滿鐵運貨政策に抑壓せられ、大連の如く伸び能はず、且最近三四年は戦争に因る海運貨暴騰に打撃せられて不振とはなりしも貿易趨勢は第一表の如くして、且つ日本人の開拓したる地盤は第二表の如し。即ち日本人は無一物より有力なる地盤を開拓し、運賃壓迫の不利を受けつゝも今日の勢力を有す。營口を利用するは外人勢力を助長すとの説の非なる、以て知るべし。況んや大連とても上海系統の貿易は勿論、大に沿岸との貿易を獎勵しつゝあるに於てをや。是れ亦當然のことにして絶對獨占の行なはれざる、又此の如きことの講すべからざるは何處も同じ。猶第三表に依りて海運界に於ける日本との關係を知るべし。

第一表、安東、大連、營口海關貿易比較表 (單位海關兩)

年 度 地 名	外國品輸入		內國品輸入		輸 出		計
	輸入	割合	輸入	割合	輸出	割合	
大正元年 營大	四、七三、六七一兩	一〇〇%	一、〇九、四六二兩	五、五九、四六二兩	二、三五〇、三九六兩	一、三五〇、三九六兩	二、三五〇、三九六兩
大正元年 營大	三〇、三六、八六六	一〇〇%	四、五二、三七	二八、八五、九四四	三、七九、一七	三、七九、一七	三〇、三六、八六六
大正二年 營大	一八、〇一、八四三	一〇〇%	九、七五、〇四元	二二、七六、〇六五	五、〇七、三六	五、〇七、三六	一八、〇一、八四三
大正二年 營大	七、〇八、九一六	一〇〇%	一、〇七、四一七	六、〇一、五〇	一、〇一、〇四	一、〇一、〇四	七、〇八、九一六
大正二年 營大	三、五五、九五	一〇〇%	四、五二、九	三九、〇四七	三、〇九、二八	三、〇九、二八	三、五五、九五
大正二年 營大	一六、一四、〇八八	一〇〇%	九、五九、六八	二四、〇四〇、〇八七	五、〇二、七九	五、〇二、七九	一六、一四、〇八八

年 次	輸 入 總 額	內 日 本 割 合	輸 出 總 額	內 日 本 割 合	外 國 直 輸 入 總 額	外 國 直 輸 入 割 合
大正三年 營大	二、五八、三三	一〇〇%	一、四一、九	五、七四、〇二	二〇、六一、三六	一〇〇%
大正三年 營大	三三、〇一、九	一〇〇%	四、七二、三	四、五、〇七	三、九、八	一〇〇%
大正三年 營大	三、〇九、二五	一〇〇%	七、六九、六	一六、二七、五九	三、七、三六	一〇〇%
大正四年 營大	三、〇九、三二	一〇〇%	一、〇八、〇八	八、八〇、二四五	二、〇、六一	一〇〇%
大正四年 營大	三、〇七、〇九	一〇〇%	九、二六、八	四、八、六四	九、〇、三三	一〇〇%
大正四年 營大	一〇、七、〇三	一〇〇%	九、九、八	二〇、三、八三	四、〇、六二	一〇〇%
大正五年 營大	一八、七〇、九二	一〇〇%	一、〇九、三九	八、〇九、九五	二、九、〇二	一〇〇%
大正五年 營大	四、〇六、七〇	一〇〇%	一、七五、〇	五、〇、七	一、〇、七	一〇〇%
大正五年 營大	九、三、九	一〇〇%	八、二、四	四、〇、九	三、七、八	一〇〇%
大正六年 營大	二九、二八、九四	一〇〇%	一、〇、八	三、七、五	四、三、七	一〇〇%
大正六年 營大	六、七、〇	一〇〇%	一、九、二	三、一、七	一、五、五	一〇〇%
大正六年 營大	一〇、〇、三五	一〇〇%	八、三、一	一〇、八、七	二、九、三	一〇〇%

第二表、營口貿易上の日本の勢力

年 次	輸 入 總 額	內 日 本 割 合	輸 出 總 額	內 日 本 割 合	外 國 直 輸 入 總 額	外 國 直 輸 入 割 合
明治四十三年	八、七、九	一〇〇%	四、三、六	一〇〇%	七、八、三	一〇〇%
明治四十四年	九、五、一、四一五	一〇〇%	四、九、六、七	一〇〇%	八、八、一、二	一〇〇%
大正元年	八、三、九、四四六	一〇〇%	三、九、六、二	一〇〇%	七、四、三、二	一〇〇%
大正二年	七、九、〇、二七四	一〇〇%	二、三、八、九	一〇〇%	六、五、一、三	一〇〇%
大正三年	七、〇、三、六六二	一〇〇%	三、七、七、五	一〇〇%	五、二、六、一	一〇〇%
大正四年	五、四、五、六五二	一〇〇%	二、〇、九、三	一〇〇%	三、三、六、三	一〇〇%
大正五年	五、五、三、三五	一〇〇%	二、〇、二、八	一〇〇%	三、五、〇、五	一〇〇%
大正六年	五、〇、八、五四二	一〇〇%	二、六、九、四	一〇〇%	二、四、一、一	一〇〇%

第三表、營口入港船舶一覽表

日本	一、九〇七	一、九〇八	一、九〇九	一、九一〇	一、九一一	一、九一二	一、九一三	一、九一四	一、九一五	一、九一六	一、九一七
英國	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四	三、三〇四
支那	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七	七、五七
獨逸	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇	八、八〇
佛國	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六	一、八六
露國	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六	一、二六
和蘭	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七	六、四七
朝鮮	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五	五、七五
其他	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五	一、七五
合計	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六	三、六六

其三に曰く、營口を利用するは資本の分割を意味す、と。此論は全く駁するにも足らざるることながら一言を加へん。若し此論者の言を徹底せしむれば、滿蒙に對する日本は、大連以外何れの地にも投資すること能はずして、滿蒙經營とは大連經營を誇張して稱するの言となる。日本の對滿蒙關係の此の如くして終るべからざる豈、辯を費さんや。

營口と外人の邪視

營口は前章にも述べし如く外人としては先づ英國商人の勢力扶殖されし地なり。而して彼等は日本人が滿洲に有する地理的歴史的關係を以て有利なる立場を保有するに敵し難く實力の競争より漸次劣敗しつゝあるものなるが、彼等は之をば云はず、今日の凋落を以て偏に滿鐵運賃が營口を壓迫するに因ると爲し、以て日本は機會均等主義に反せる政策を行ひつゝありと難じ、その初めに於て

は彼の連山灣築港及び錦愛線敷設を試みて我國を狼狽せしめしは實に營口の外人團より發せし處、今は之程のことは行なはざるも、衷心不快の感を脱し能はず、事毎に我を誹謗するは、固と妬心に出づと雖ども、又彼に籍すに口實を以てするの實なきに非ず、營口を壓迫下に置く運賃制度は形に於て何等均等主義門戸開放の聲明に觸るゝなしと雖ども、彼等が據れる地が折角奥地に對して近距離なるに係はらず、之に遠隔の大連と同じき運賃を行なはるゝは方に門戸開放の精神に悖るとも云得べきなり。此の如き苦情は日本人としては固より鳴らすべきに非ざれども、詭辯か曲解か、彼等の言も亦一理ありと云ふべきに似たり。日本人は既に實力に於て優越せるを信する以上、此の如き施設を以て彼等に非難の口實を供するは好もしからざる處とす。内外の關係を洞察して此種の點も大に考慮を要する處ならずや。

如上滿蒙經營と交通との關係を論じ、營口の利用を説けり、我等は營口の在住者、又關係者たるを以て、營口の地の繁榮を願ふは勿論なるも、土地本位より此論を唱導するには非ず、我國家の進運の上より緊切なる問題と思量し、營口實業會は既に十年之を唱導しつゝあるも不幸にして世に聞えず、今や鞍山の製鐵、新邱の石炭等我戦後經營に資すべき物資を産出するもの簇出せんとするに當り、滿蒙の交通發達を促すこと彌々吃緊なるを覺ゆるを以て營口實業會は之を江湖に傳へしめん爲に予等を東上せしめたり。即ち營口に在り、營口利用の重要なる所以を知悉すること他に先んずるを以てなり。

吾人は此に最後の斷案を與ふ、曰く先づ營口を利用せよ、貨車を大に増加せよ、現在蘇家屯に止まれる複線を速に延長せよ、此三件實に當面の急務なりと。望むらくは有識の士予等の主張を扶け以て滿蒙經營に一大進展を與へられんことを希ふ。

大正八年一月二十七日

營口實業會派遣員 (東京京橋本掘町厚生館にて)

中 辻 喜 次 郎

大阪、臺灣、營口、大連、奉天、盛道商行主

寺 尾 德 母

營口建興公司、新龍州及春川建興公司染料工場主

小 川 義 和

滿洲新報主幹

終