

大正十一年三月改正

寢 臺 車	使用車の全車又は車室の寢臺定員に對する大人普通旅客運賃及寢臺料金
寢 臺 附 一 等 車	座席定員三分の二に相當する大人普通旅客運賃、特別室を有するものに在りては同室に對する貸切旅客運賃を併算す
普 通 客 車	使用車の全車又は車室の座席定員の三分の二に相當する大人普通旅客運賃
特別車一等寢臺 食堂車、二等食堂車	臨時の約束による
列車に編成中の寢臺車の寢臺又は寢臺附一等車と特別室貸切運賃は左記の通。	
寢 臺	寢臺定員に對する大人普通旅客運賃及寢臺料金
特 別 室	五人分に對する大人普通旅客運賃、夜間寢臺の使用に對しては別に寢臺料金を要せず
前各項の場合に於て現乗車人員が所定の旅客運賃徴收人員を超過したるときは其の超過人員に對し別に普通旅客運賃を收受す。	
貸切區間二十哩未滿の場合は二十哩分の旅客運賃、急行料金寢臺料金を收受す。	

大正十三年六月改正

普 通 客 車	使用車の全車又は車室定員の三分の二に相當する大人普通旅客運賃、但し現乗車人員が所定の貸切運賃徴收人員を超過したるときは其の超過人員に對し別に普通旅客運賃を收受す
寢 臺 車	使用車の全車又は車室の寢臺定員に對する大人普通旅客運賃及寢臺料金
一等寢臺、二等寢臺、一等車、二等車	寢臺に對する寢臺車貸切運賃と普通室に對する普通客車貸切運賃との併算額、又特別室を有するものは同室に對する貸切運賃共
展望一等車、展望二等車、一等車、二等車、特別室	其の定員に對する普通旅客運賃
特別車、食堂車、一等車、二等車、三等車	臨時の約束による
横臥患者輸送の爲手荷物車を使用する場合	大人三等普通旅客運賃の二十人分
手荷物車を貸切と爲し死體を運送する場合	前項に依る貸切運賃及死體運賃
前各項の貸切最低運賃は該各項に依り計算したる二十五哩分の運賃とす。	

2 列車の貸切

列車の貸切制も亦滿鐵會社創業後久しくその必要は認められず、放置されてゐたが、大正八年十一月上記客車貸切運賃等の運賃料金の改正と同時に新設され、その運賃額は一哩に付金六圓、最低運賃二十哩分とし、且つ現乗車人員によりて計算した運賃が本文の運賃を超過する場合には該運賃によることとした。けれどもこの運賃は稍々不合理の點があつたので、大正十三年六月の旅客運賃料金の一部改正と同時に改正されて、この運賃は使用客車の定員に對す

る大人普通旅客運賃額とし、最低運賃は二十五哩に對する三等人二百人分の普通運賃額とされた。

(ホ) 團體乗車割引運賃

團體乗車割引賃金制は鐵道の旅客運輸殊に長距離交通の消長に密接なる關係を有するもので、定期乗車券及び回数乗車券制度が近郊運輸の發達を助長した效果と相對するものである。

南滿洲鐵道の團體乗車割引賃金制は當初普通團體に限られてゐたが、其の後下記の如く學生團體及び特別團體(勞働團體)が附加せられた。今左にこれら各種別にその沿革の概要を述べよう。

1 普通團體割引運賃

明治四十年四月滿鐵會社成立に際し、二十五人以上の三等以外の團體旅客にして一人の運賃六十錢以上の距離を乗車する者に對して左の通り運賃を割引することとした。

二十五人以上五十人未滿	二割引
五十人以上百人未滿	二割五分引
百人以上二百人未滿	三割引
二百人以上	三割五分引

本運賃はその後久しく、何等の變改も加へられずに實施せられて來たが、大正八年九月に從來二十五人以下は團體として認められなかつたのを二十人以上に擴張し、又割引運賃率も二割乃至三割に變更され、且つ從來普通團體の人数による種別四種を五種とした爲め、人員によりては從來よりは稍々高率となつた。又割引を爲す團體旅客は二等及び三等に限ることとした。

二十人以上五十人未滿	二割引	五十人以上百人未滿	二割三分五厘引	百人以上二百人未滿	二割五分引	二百人以上五百人未滿	二割七分五厘引	三百人以上	三割引
------------	-----	-----------	---------	-----------	-------	------------	---------	-------	-----

2 學生團體割引運賃

明治四十年四月滿鐵會社創立當時は學生及び職員は人数を論ぜず、五割引としてゐたが、大正九年十二月に改正されて、團體にあらざる學生旅客に對しては五割引とし、當校職員の割引率は之を引き上げて二割五分引とし、且つ學生團體の割引率は左の通りとした。

二十人以上五十人未滿	六割引	五十人以上百人未滿	六割二分五厘引	百人以上二百人未滿	六割五分引	二百人以上三百人未滿	六割七分五厘引	三百人以上	七割引
------------	-----	-----------	---------	-----------	-------	------------	---------	-------	-----

3 特別團體

本制度は大正十三年六月新設されたもので、本團體旅客は三等乗客に限りて、會社に於て特に認めた勞働者又は之に準すべきもの、團體にして、相當責任ある代表者が引率する場合に割引されるものであるが、この目的とする處は主として勞働者の流入を助けて滿蒙の開發に資し、又は演藝團體の移動を容易ならしめて住民に慰安を與へる爲めである。

割引率は左の通りである。

二十人以上五十人未満	五十人以上百人未満	百人以上二百人未満	二百人以上三百人未満	三百人以上
四割引	四割二分五厘引	四割五分引	四割七分五厘引	五割引

(ハ) 回数乗車券

回数乗車券も亦定期乗車券と共に近郊運輸の發達に與つて力あるものである。而して日々一定の區間を頻繁に往復するものにおいては、定期乗車券に依つて賃金の低廉の利益と使用上の便利とを享有することが出来るが、日々往復するを要せずして、然も比較的頻繁に乘車するものにおいては、定期乗車券を購求することは却つて不利益であるから、かゝる乗客の便を計ると共に近郊交通の發達に資せんとして産れたものはこの回数乗車券である。

けれども滿蒙の地たるや、久しく近郊居住者は尠くして且つ商取引も未だ活潑でなかつたから、かゝる回数乗車券制度の必要も少なかつたが、歐洲戰爭中よりの好景氣は商勢の股賑と共に、近郊居住者をも發生せしめたにより、大正九年二月より回数乗車券制を創設し、二等及び三等二十五回の乗車に對し普通旅客運賃の二割引とした。本制に關しては曾て日本國有鐵道が無記名式とした爲め、數家族又は數十人相連合して使用し、恰も常時一般運賃の割引を爲すに異なる結果に陥り、又甚だしきに至つては之を他人に分割販賣して利益を貪る輩すら出したのに鑑みて、南滿洲鐵道では之を記名式としたが、これが融通性を失ふことを虞れて、記名者及びその同行者四名に限りて之を使用し得ることとし、その他の條件も現況に照して最も適應せるものとした。

第三款 各鐵道の運賃料金

(一) 南滿洲鐵道

- (イ) 普通旅客運賃率
- 一 等 一人一軒に付 金四錢四厘
 - 二 等 同 金二錢八厘
 - 三 等 同 金一錢五厘五毛

(註一) 普通旅客運賃は所定の賃率に旅客の發着區間の料程(料未滿は一軒に切上ぐ)を乗じたるものとす。

(註二) 普通旅客運賃の計算は金五錢を單位とし、二錢五厘未滿は切捨て、二錢五厘以上七錢五厘未滿を五錢に、七錢五厘以上を十錢と爲す。

(註三) 四歳未滿の小兒は無賃、四歳以上十二歳未滿の小兒は半賃とす。

(ロ) 團體旅客運賃割引率

人員種別	學生團體		労働團體		普通團體	
	二十人以上五十人未滿	五十人以上百人未滿	二十人以上五十人未滿	五十人以上百人未滿	二十人以上五十人未滿	五十人以上百人未滿
二十人以上五十人未滿	六割	六割	四割	四割	二割	二割
五十人以上百人未滿	六割	五割	四割	三割	二割	二割
百人以上二百人未滿	六割	七割	四割	五割	二割	二割
二百人以上三百人未滿	七割	七割	五割	七割	三割	三割
三百人以上	七割	七割	五割	七割	三割	三割

(ハ) 普通定期乗車券運賃割引率 (一、二等)

一	箇月	三	箇月	六	箇月
二	割五分	三	割五分	五	割

(ニ) 學生定期乗車券運賃 (三等)

種別	一箇月	三箇月	六箇月
大人	一圓五十錢	三圓六十錢	六圓
小兒	七十五錢	一圓八十錢	三圓

(ホ) 回数乗車券運賃

二等及三等のみにして二割引(一冊二十五枚綴にて通用期間は三箇月間)

(ヘ) 急行料金

等級	哩程		
	五百料迄	八百料迄	千三百料迄
等	七十五錢	一圓	一圓二十五錢
二	一圓五十錢	二圓	三圓
一	二圓五十錢	三圓七十五錢	四圓五十錢

(ト) 寢臺料金 (一箇一夜に付)

等級	種別		
	上	中	下
一	五	一	七
二	三	一	四
三	一	一圓五十錢	一圓八十錢

(チ) 割引乗車券

1 常時割引を爲すもの

軍人、軍屬、學校教員、學生、生徒、布教師及神職、赤十字社救護員、警察官吏、監守官吏の押送する囚徒及刑事被告人、被救護者、朝鮮及關東州移住民、種痘検査者、温泉浴客、温泉旅館主人及使用人、但し割引率は異なる。

2 定期に割引するもの

日曜、祭日大連旅順間往復旅客、夏家河子海水浴客、關東廳養蠶試驗場參觀者、出稼華工、但し割引率は異なる。

3 臨時に割引するもの

招魂祭參拜遺族、博覽會、共進會、展覽會等の出品人及關係役員、公法人又は公益法人の總會、大會及び教育、感化、救濟、地方改良に關する斯道關係者の大會若くは講習會參列者、各地祭典參拜者、名所舊跡探勝者、特種の競技又は興業觀覽者、但し割引率は異なる。

(リ) プラットホーム入場券 發賣せず。

第二章 旅客の運輸

(ヌ) 客車貸切運賃

普通客車	使用車の全車又は車室定員の三分の二に相當する大人の普通旅客運賃但し現乗車人員が所定の貸切運賃徴収人員を超過したるときは其の超過人員に對し別に普通旅客運賃を收受す
寢臺車	使用車の全車又は車室の寢臺定員に對する大人普通旅客運賃及寢臺料金
一等寢臺二等車	寢臺に對する寢臺車貸切運賃と普通室に對する普通客車貸切運賃との併算額又特別室を有するものは同室に對する貸切運賃共
展望一等車、展望二等車、一等寢臺車又は一等寢臺一等車の特別室	其の定員に對する普通旅客運賃
特別車、食堂車、一等寢臺、食堂車、二等寢臺、食堂車、二等食堂車、三等食堂車	臨時の約束に依る
横臥患者輸送の爲手荷物車を使用する場合	大人の三等普通旅客運賃二十人分
手荷物車を貸切と爲し死體を運送する場合	前項に依る貸切運賃及死體運賃
前各項の貸切最低運賃は該各項に依り計算したる二十五哩分の運賃とす	

(ル) 列車の貸切運賃

使用客車の定員に對する大人の普通旅客運賃とし、最低運賃は二十五哩に對する三等大人二百人分の普通運賃額とする。

(二) 東支鐵道

(イ) 普通運賃

東支鐵道の旅客運賃は左の地帯法によりて規定されてゐる。

- 一 一秆より 一〇〇秆迄 一秆毎
- 一〇〇秆以上 一〇秆毎

即ち一秆より一〇〇秆迄の乗車旅客に對しては實際乗車秆程に對する運賃を收受し、一〇〇秆以上には端數を十秆毎に切上げたる運賃を收受するものである。

而して運賃率は左の通りである。

三等運賃	一秆より 一〇〇秆迄	一秆に付 一・五金哥
	一〇一秆より 二〇〇秆迄	每一秆に付 一・四金哥増
	二〇一秆より 三〇〇秆迄	每一秆に付 一・三金哥増
	三〇一秆より 五〇〇秆迄	每一秆に付 一・二金哥増
	五〇一秆より 七五〇秆迄	每一秆に付 一・一金哥増
	七五一秆以上	每一秆に付 一・〇金哥増
二等運賃		三等運賃の一・五倍
一等運賃		三等運賃の三倍

(註) 十哥の端数は四捨五入する。
 一金留は普通一圓三、四錢乃至六、七錢であるから、東支鐵道の運賃は南滿洲鐵道よりは低率で、特に長距離旅客には益々有利となる。

東支鐵道東部線及び南部線に於ては滿蒙鐵道中唯一の四等客車を運轉してゐる。上記各等運賃は一九三一年二月一日より改正實施されたものなるが、四等旅客運賃は其の際改正されず、舊來の儘を實施しつゝあるが、その構成の基準は左の通りである。

地 帯 法	距 離	運 賃
	一露里より	一〇露里分
	一一露里より	一五露里分
	一六露里より	二五露里迄
	二六露里より	一、〇〇〇露里迄
	一、〇〇〇露里より	一、四〇〇露里迄
	一露里より	一〇露里迄
	一一露里より	一五露里迄
	一六露里より	二五露里迄
	二六露里より	一、〇〇〇露里迄
	一、〇〇〇露里より	一、四〇〇露里迄
	一露里より	一〇露里分
	一一露里より	一五露里分
	一六露里より	二五露里分
	二六露里より	一、〇〇〇露里迄
	一、〇〇〇露里より	一、四〇〇露里迄
	一露里より	一〇露里分
	一一露里より	一五露里分
	一六露里より	二五露里迄
	二六露里より	一、〇〇〇露里迄
	一、〇〇〇露里より	一、四〇〇露里迄
	一露里より	一〇露里分
	一一露里より	一五露里分
	一六露里より	二五露里迄
	二六露里より	一、〇〇〇露里迄
	一、〇〇〇露里より	一、四〇〇露里迄

即ち例せば二六露里より五〇露里は五〇露里分、五一露里より七五露里迄は七五露里分、一、〇〇〇一露里より一、〇五〇露里迄は一、〇五〇露里分、一、〇五一露里より一、二〇〇露里迄は一、一〇〇露里分の各運賃を收受する譯である。

運 賃 率

一人露里に付 哈大洋一分五厘

(ロ) 小 兒 運 賃

大人旅客に伴はれたる五歳以下の旅客は特別の坐席を占用しない場合は一人に限り無賃にして、五歳以上十歳未満の小兒は左によりて運賃を計算する。

一等乗車の場合 普通大人二等運賃

二等乗車の場合 同 三等運賃

三等乗車の場合 普通大人旅客運賃の半額

(ハ) 急 行 料 金

普通列車各等運賃の五〇%の額

(ニ) 寢 臺 料 金

東支鐵道の寢臺料金地帯は本線西部線及東部線は滿洲里—海拉尔、海拉尔—博克圖、博克圖—札蘭屯、札蘭屯—昂々溪、昂々溪—哈爾濱、哈爾濱—一面坡、一面坡—横道河子、横道河子—綏芬河の八區間に分れ、南部線は哈爾濱—雙城堡、雙城堡—審門、審門—長春の三區間に區分されてゐる。
 右各區間の寢臺料金は左表の通りである。

註二 大人旅客に伴はれたる五歳以下の小兒にして別に寢臺を使用せざる場合は一人を限り無料とす。

(ホ) 特別車室専用運賃

東支鐵道は特別車室に餘裕ある場合にはその専用を認める。而してこの場合の運賃は、

1 二坐席の一室を一人には専用の場合には普通運賃の五割増

2 坐席數四箇の車室を一人又は二人にて専用の場合には三人分の普通運賃、但し三人にて専用の場合には三人半

分の運賃

(ヘ) 客車貸切運賃

客車に餘裕ある場合にはその貸切りを爲す。而してこの運賃は坐席數に應じ、全坐席に對する乗車運賃並に附帶料金を合算せる額を收受する。

(ト) 列車貸切運賃

一等車一輛、二等車一輛、手荷物又は無側車一輛の三輛編成の列車を公用又は公人に貸切る場合には、一列車料に付二留十一哥にして、上記三輛以上に客車を連結する場合には、これに對しては客車の坐席又は手荷物車の容量に應じて一般運賃率を適用する。同一等級又は不同等級の客車三輛及び手荷物車又は無側車一輛合計四輛編成の列車を一般に貸切る場合には、該列車内に於て實際使用せる坐席數及び實際積載せる手小荷物の重量に對する普通運賃を收受する。但し最低運賃は運行距離百料以内の場合には一列車料當り三留五十哥の二割五分増とし、同百料乃至百二十五料の場合には三百五十二留、同百二十五料以上の場合には一列車料に付二留八十一哥である。この場合上記四輛以上を連結すれば、これに對しては客車の坐席、手荷物車の容積に應じて、普通旅客運賃率を適用し且最低運賃を一車料

當り八十五哥の二割五分増とする。

而して列車の貸切を爲すは車輛に餘裕のある場合に限る。

(チ) プラットホーム入場券

各主要驛に於て發賣しその料金は一回哈大洋一角とす。

(三) 北 寧 鐵 道

(イ) 普通旅客運賃

北寧鐵道の旅客運賃には基準となる一定の率があらうが公表されず、各驛間の運賃率表によりて旅客賃銀を定めてゐる。今主要驛間の運賃表及び料程表を掲ぐれば左の如くである。

三等

山海關	山海關							
綏中縣	1.00	綏中縣						
興城	1.70	0.70	興城					
錦縣	2.75	1.80	1.10	錦縣				
溝帮子	3.70	2.75	2.05	0.95	溝帮子			
大虎山	4.35	3.40	2.65	1.60	0.65	大虎山		
新民	5.40	4.45	3.70	2.65	1.70	1.05	新民	
瀋陽	6.35	5.40	4.70	3.60	2.65	2.00	0.95	瀋陽

里程表 (單位千米)
(但し關外のみ)

山海關	山海關							
綏中縣	64.99	綏中縣						
興城	112.30	47.31	興城					
錦縣	183.47	118.48	71.17	錦縣				
溝帮子	247.34	182.35	135.04	48.97	溝帮子			
大虎山	290.07	225.08	177.77	106.60	42.73	大虎山		
新民	359.80	294.81	247.50	176.33	112.46	69.73	新民	
瀋陽	420.78	355.79	308.48	237.31	173.44	130.71	60.98	瀋陽

北寧鐵道主要驛間旅客運賃表 (單位現大洋元)
(但し關外のみ)
一等

山海關	山海關							
綏中縣	2.95	綏中縣						
興城	5.10	2.50	興城					
錦縣	8.30	5.35	3.25	錦縣				
溝帮子	11.15	8.25	6.10	2.90	溝帮子			
大虎山	13.10	10.15	8.00	4.80	1.95	大虎山		
新民	16.20	13.30	11.15	7.95	5.10	3.15	新民	
瀋陽	18.95	16.05	13.90	10.70	7.85	5.90	2.75	瀋陽

二等

山海關	山海關							
綏中縣	1.95	綏中縣						
興城	3.40	1.45	興城					
錦縣	5.50	3.55	2.15	錦縣				
溝帮子	7.45	5.50	4.10	1.90	溝帮子			
大虎山	8.75	6.80	5.35	3.20	1.30	大虎山		
新民	10.80	8.85	7.45	5.30	3.40	2.10	新民	
瀋陽	12.65	10.70	9.30	7.15	5.25	3.95	1.85	瀋陽

今これを一人籽當りに算出すれば大體に於て、距離の遠近に拘らず、

一 等	現大洋	四分
二 等	同	三〇
三 等	同	一・五

となり、金圓と現大洋元を同一價とせば南滿洲鐵道に比して三等貨率は稍々低く、一、二等貨率は稍々高いが大體に於て略々同率と看做することが出来るが、最近の如く銀價の暴落せる際は(昨今では現大洋一元は金五十錢内外)非常に割安となる。

(註) 四歳未満の小兒は無賃にして十二歳未満の小兒旅客の運賃は大人の半額である。

(ロ) 團體旅客運賃割引率

人 種	數 別	學 生 團 體		演劇、音樂、曲馬等演技團體		普 通 團 體	
		片 道	復 往	片 道	復 往	片 道	復 往
六 人 以 上	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引
十 人 以 上	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引
二十 人 以 上	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引
二十一人以上四十九人迄	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引
五十人以上九十九人迄	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引
百 人 以 上	上	二割五分引	五割引	二割引	四割引	一割五分引	二割五分引

(註) 最低運賃を一等一元、二等七角五分、三等五角とする。

(ハ) 急行料金

特別急行列車には左の料金を收受する。

一 等	百籽又は未滿毎に	現大洋	六 角
二 等	同	同	三 角
三 等	同	同	一 角 五 分

小兒は半額

(ニ) 寢臺料金

本鐵道の寢臺車は一等のみで、その料金は左の通りである。

上 段	一夜に付	現大洋	四 元
下 段	同	同	五 元

(ホ) 列車又は客車貸切運賃料金

A 列車貸切

乗車人員に對する普通乗車賃及び其の他諸料金の外に運轉費として左の料金を收受する。

往 路	一籽に付	現大洋	三 元
復 路	同	同	二 元
往 復 路	同	同	二 元 五 角

而して最低運賃料金は片道又は往復を論ぜず百元とする。但し旅客の數が左の人員を超過する場合には運轉費としての料金は免除される。

第二章 旅客の運輸

一等旅客	百人以上の場合
二等旅客	二百人同
三等旅客	三百人同

三等旅客三人を以て二等旅客二人に、二等旅客二人を以て一等旅客一人の割合に計算するも可。

又途中旅客の都合にて契約以外に列車を滞留せしめた場合には一時間又は其未滿毎に十元の留置料を收受する。
B 客車貸切

客車の貸切運賃は左の通りである。

貴賓車	一料に付	現大洋	三角五分	最低運賃	五十元
専用車	同	同	二角五分	同	三十五元
小型専用車	同	同	五分	同	二十元

而して客車貸切の場合には本料金の外に實際乗車人員に對する一等運賃を、其の從僕に對しては二等運賃を徴收する外、該客車が寢臺の設備を有する時は寢臺料金を、特別急行の場合には急行料金を收受する。

(ヘ) 定期乗車券

一箇月間定期乗車券	乗車區間の往復賃銀を三〇・五倍せるものゝ三割五分引
三箇月間同	一箇月間定期乗車券運賃の三倍
六箇月間同	同 六倍
一箇年間同	同 十二倍

(四) 四 洮 鐵 道

(イ) 普通旅客運賃

一等	一人料に付	現大洋	五分
二等	同	同	三分
三等	同	同	二分

(註一) 四歳未滿の小兒は無賃とし、四歳以上十二歳未滿の小兒は半額とし、十二歳以上は普通運賃全額とする。

(註二) 料の端數は一料に切上げ又五分未滿の端數は五分に五分を越ゆるものは一角に繰上ぐ。

(ロ) 團體旅客運賃割引率

北寧鐵道のに等し。

(ハ) 列車及客車貸切運賃料金

北寧鐵道に同じ。

(ニ) 急行料金

急行列車の運轉なければ、従つて急行料金の制なし。

(ホ) 寢臺料金

寢臺車の運轉がないから、従つて寢臺料金の制度がない。

(ヘ) プラットホーム入場料

一枚に付	五分
定期入場券(一箇月有效)	一元

第二章 旅客の運輸

(五) 吉長鐵道

(イ) 普通旅客運賃率

一 等	一人一籽に付	現大洋	四分六厘
二 等	同	同	三分二厘
三 等	同	同	一分八厘

(註) 籽未滿の端數は一籽に繰上げ、又運賃の五分未滿は五分に、五分を越ゆる端數は之を一角に切上げ且つ旅客運賃端數の最低は一角とす。

(ロ) 團體旅客運賃割引率

北寧鐵道の同じ。

(ハ) 貸切客車、専用臨時列車、及専用貸切客車運賃率

車種	貸切料	乗車	賃
特 一 號 車	一公里に付銀三角五分、最低五十元	實際乗車人員に對する一等運賃、但し從僕に對しては二等運賃、最低一等運賃十二人分	同
特 二 號 車	同	但し最低一等運賃十五人分	同
一、二 等 合 造 車	貸切料を徴收せず	同	同
改 造 一、二 等 合 造 車	同	乗車人員の如何に拘らず、客車定員に對する普通運賃一等十六人分、二等四十七人分	同
三 等 客 車	同	一等三十一人分、二等四十七人分	同
三 等 郵 便 合 造 車	同	三等八十八人分	同
甲種守車自九一號至九二號	同	三等五十二人分	同
乙種守車自八一號至八八號	同	三等三十四人分	同
代用三等客車自六三號至六六號	同	三等二十六人分	同
代用三等客車自三三號至三六號	同	三等四十八人分	同

而して専用臨時列車運轉の際には右の外左記の運轉費を徴收せられる。

往 路	一籽に付	銀 三 元
復 路	同	銀 二 元

(註) 往復(但し二十四時間以内なる時)は一籽に付二元五角である。

(ニ) プラットホーム入場料 徴收せず。

(六) 洮昂鐵道

吉長鐵道には急行列車及び寢臺車の運轉なければ、急行料及び寢臺料の規定はない。

(七) 呼海鐵道

(イ) 普通旅客運賃

一 等	一人籽に付	現大洋	五分
二 等	同	同	三分
三 等	同	同	二分

但し距離の一籽未滿は一籽に切り上げ、運賃の端數五分未滿は五分に、五分以上一角未滿は一角に夫々切上げ、又四歳未滿の小兒は無賃、四歳以上十二歳未滿の小兒の運賃は半額とす。

第二章 旅客の運輸

(ロ) 團體割引運賃

1 普通團體

人数	片道	往復	人数	片道	往復
二十人以上	一割引	二割引	五十人以上	二割引	四割引
十人以上	一割五分引	二割五分引	十九人以上	二割五分引	四割五分引
以下	三割引	三割五分引	以上	三割五分引	五割引

2 學生團體(引率教員を含む)

十人以上片道乗車の場合には普通運賃の二割五分引にして往復乗車の場合には普通運賃の五割引。

3 演劇、音楽、曲馬等の競技團體

六人以上片道乗車の場合には普通運賃の二割引にして、往復乗車の場合には四割引。

(ハ) 回数乗車券

- 十回券 普通運賃の一割五分引
- 二十回券 同 三割引

(ニ) プラットホーム入場券

- 一回券 現大洋五分 (但し哈大洋一角收受)

一箇月間定期入場券

同 一元八角 (但し哈大洋二元六角收受)

(ホ) 客車又は列車貸切料

1 客車貸切

客車種類	運賃	最低運賃
一、二等合造車	客車座席定数に對する運轉區間運賃、但し乗車人員が座席定数以上なる場合には超過人員に對しては普通乗車券を購求せしめる	三十元
三等客車	同	同

2 列車貸切

客車貸切の場合の運賃の外に左の運轉費を收受する。

往路	復路	最低料金
一杆に付 現大洋三元	同 二元	百元以上
同 二元	同 二元	百元以上

但し二十四時間以内に往復する場合は一杆に付現大洋二元五角とする。

(ハ) 瀋海鐵道

(イ) 普通旅客運賃

等級	一人杆に付	現大洋	最低運賃
一等	同	五元	三分
二等	同	三元	二分
三等	同	二元	二分

乗車杆程及び運賃の端數計算法は、四洩鐵道に同じ。

(ロ) 定期乗車券割引率

第二章 旅客の運輸

普通定期乗車券 (二、三等)	學生定期乗車券 (三等)	大人 小人	一箇月	三箇月	六箇月
			七角五分	一元八角	三元
當該區間往復運賃を三十倍せるもの二割五分引			同上を九十倍せるもの三割五分引		
同上を百八十倍せるもの五割引					

(ハ) 回数券

十回券は一割引、二十回券は一割五分引

(ニ) 團體運賃、割引率

學生及労働團體	二十人乃至二十九人	二十一人	二十四人乃至二十九人	三十人乃至三十九人	四十人乃至四十九人	五十人乃至九十九人	百人以上
	片道	往復	片道	往復	片道	往復	片道
普通團體	一割五分	二割五分	一割五分	二割五分	一割	二割五分	二割五分

(ホ) 列車又は客車貸切

列車貸切、使用客車定員に對する大人普通旅客運賃、但し最低運賃は五十軒に對する大人旅客二百人分とす。客車貸切、車室定員の三分の二の普通運賃、但し乗車人員が貸切車の最少計算人員を超過する場合は、超過人員に對しては別に普通旅客運賃を徴収する。

(九) 吉 海 鐵 道

(イ) 普通旅客運賃

一 等	一人軒に付	吉 大 洋	七 分
二 等	同	同	四 分 五 厘
三 等	同	同	三 分

但し軒程端數は之を切上げ、運賃の五分未滿は五分に、五分以上は一角に各切上げ、又四歳以上の小兒は無賃とし、四歳以上十二歳未滿の小兒運賃は半額とし、十二歳以上は全額とする。

(ロ) プラットホーム入場券

一 回 券	吉 大 洋	一 角
一箇月間定期入場券	同	一元五角

急行列車、寢臺車は無く、列車又は客車の貸切は之を爲さず、定期乗車券、回数乗車券の制なし。

(一〇) 吉 敦 鐵 道

吉長鐵道と同じ。

(一一) 金 福 鐵 道

(イ) 普通運賃

一 等	な し	金三錢七厘の三割引
二 等	な し	
三 等	一人軒に付	

(註) 四歳未滿の小兒は無賃、四歳以上十二歳未滿は半賃である。

第二章 旅客の運輸

(ロ) 團體乗車券

1 普通團體

人	數	割引率
二十人以上	五十人以上	二割二分五厘引
五十人以上	一百人以上	二割五分引
一百人以上	二百人以上	二割七分五厘引
二百人以上	三百人以上	三割引

(註) 但し百人未満の時は内一名、百人以上は百人毎に一人宛監督者として無賃。

2 學生定期乗車券

同一區間を常時往復する學生に發賣しその運賃は左の通りである。

大	小	一箇月	三箇月	六箇月
大人金二圓五錢	兒童金一圓	金二圓五錢	金二圓五錢	金四圓

(二) 齊克鐵道

四洮鐵道と同じ。

(三) 鶴立崗鐵道

旅客運賃は區間制にして二區間以上乗車の場合の運賃は各區間運賃の合計額である。

蓮江口—(二六籽)—鶴崗鎮間	哈大洋	五角
鶴崗鎮—(二〇籽)—竣德屯間	同	二角五分
竣德屯—(二三籽)—興山鎮間	同	二角五分

而して本鐵道には客車なく貨車を以て代用するものなれば輸送旅客に等級別はない。

(四) 穆稜炭礦鐵道

穆稜炭礦鐵道の客車は四等のみにして、この運賃は左の通りである。

自小城子驛至八面通驛	(三四籽)	哈大洋	八角
自同 至亮子河驛	(四四籽)	同	九角五分
自同 至蓮花泡子驛	(五〇籽)	同	一元一角
自同 至梨樹鎮驛	(六〇籽)	同	一元二角
自同 至梨樹溝驛	(六三籽)	同	一元二角

旅客運賃(本鐵道の客車には等級別なし)

一區間	金拾錢	區間は太子河—(四籽五)—崔家—(五籽八)—臥龍—
二區間	金二十錢	
三區間	金三十錢	(四籽二)—牛心臺の三にして支線は三である。
支線	金七錢	

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

(一六) 開豊輕便鐵道

旅客運賃

- 甲種 一人籽に付 現大洋 三分
- 乙種 同 同 二分三厘

(註) 四歳迄の小兒は無賃にして四歳以上十二歳未満は半額である。

(一七) 齊昂輕便鐵道

旅客運賃

區間	等級			東支鐵道との連絡旅客列車		東支鐵道と連絡せざる旅客列車	
	一	二	三	一等	二等	一等	二等
齊々哈爾—昂々溪間	哈大洋	哈大洋	哈大洋	一元六角	一元二角	一元八角	一元七角

(註) 東支鐵道列車に連絡する列車の運賃の高率なるはその連絡すること、自動車を利用するに不便な時間なるが爲めである。

(一八) 天圖輕便鐵道

客車は一、二等の二等級にして運賃は左の通りである。

- 一等 一人籽に付 現大洋 四分
- 二等 同 同 二分五厘

第三節 旅客運送に關する施設

第一款 速度、回数及時間の正確

第一項 新舊交通機關の速度比較

舊時の交通機關並にその速力に就ては前節第一款に略述したが、それらと新交通機關たる汽車、自動車との速力の比較を爲して見るに今昔の感に堪えないものがある。即ち最も普遍的旅客輸送機關たりし轎車に就て見るも、その一時間の速力は平坦なる良路にありても、普通約十支里(約五・八籽)に過ぎず、若し夫れ途上に坂路、河川、泥濘等のある場合にはその行進は頗る遅々たるものなるのみならず、四六時中行進を続けることは全然不可能である。その他の舊時の旅行機關も前節第一款所説の如く、その速力は何れも極めて緩慢なるものである。然るに鐵道にありては南滿洲鐵道長春大連間は急行列車で平均一時間(停車時間を含む)約六十一籽(約一六邦里)、最緩列車で同じく約三五・一籽(約八・九邦里)に及び東支鐵道の滿洲里綏芬河間は一時間(停車時間を含む)に約三三・一籽(約八・三邦里)、北寧鐵道の瀋陽山海關間は一時間に(停車時間を含む)特急列車が約三七・八籽(約九・四邦里)最緩列車の同約三一・八籽(約七・九邦里)である。自動車交通は滿蒙に於ても可成り發達してゐるも粗悪なる道路と、運轉實費の割高に妨げられて未だ鐵道と競争して充分なる成績を挙げ得る程度には發達してゐず、只鐵道の補助機關たるに止まつてゐるが、その速力は(機關の種類、積載量、天候、道路の状態等によりて異なることは勿論であるが)滿蒙の田舎道路にありては一時間に十五籽乃至十八籽位のものであらう。

第二項 新舊旅行日数の比較

鐵道開通以前に於ける滿蒙の長距離旅客輸送機關としては、前節に述べたる如く河川の舟と陸上の馬車(轎車)等のみであるが、この馬車による旅行日数は上述の吉林旅順間の例に見るも、最も順調に行つて十三日間を要せるに、現在にては南滿洲鐵道の旅順長春間は急行によれば約十三時間にして到達し得、最緩列車に依るも二十時間を要せず、長春吉林間も亦吉長鐵道にて約三時間半にて到着する。吉長鐵道には夜間に列車の運轉なければ同鐵道と南滿洲鐵道の急行列車との連絡は好都合に運ばないが、何れにしても一晝夜前後にて吉林旅順間を旅行し得るを見れば、新舊旅行日数の比較は總て思ひ半ばに過ぎるものがあらう。

更に舊時の舟行と現時の鐵道との旅行日数を遼河の例に見るに、遼河による營口鄭家屯間約一、四三八支里約八二八軒)の航行日数は上航約二十二日、下航約十四日間であるが、これは未明より薄暮迄航行とし(夜間航行は危険にて不可能)、途中貨物の積卸を爲さざるものなれば、若しそれを爲さば更にそれだけ航行期間が長くなる。處が鐵道にて南滿洲鐵道及び四洮鐵道連絡による營口鄭家屯間の所要時間は十一時間半乃至二十時間位である。

第三項 鐵道の旅客列車速度増進

滿蒙に於ける鐵道の營業は貨物運送に重きを措いてゐる。殊に溪城、鶴立崗、穆稜、天圖等の各小鐵道にありては旅客輸送は寧ろ貨物輸送營業の附帶業務たるの觀がある。而して滿蒙鐵道中最も旅客輸送を重要視してゐるのは、滿蒙鐵道網の幹線的立場にある南滿洲、東支、北寧の三鐵道である。東支、北寧の兩鐵道は適當なる資料なきを以て暫く措き、南滿洲鐵道の旅客列車の速力の増進につきて概説しやう。

一九〇七年(明治四十年)滿鐵創立直後の狹軌鐵道にありては普通客車の運轉速力は一時間平均約十五哩(約二十五軒)であつたが、順次改良の結果二十哩(約三十二軒)餘に加速せられ、廣軌改築後は更に速度を加へ十年後の一九一七年には一時間平均二十五哩(約四十軒)乃至二十七哩(約四十三軒五)を運轉するに至つた。その後も着々速力の増加を計りたる結果現在にては最緩列車と雖も、大連長春間約四三六哩(約七百二軒)を二十時間を要するに過ぎないことは上記の通りである。又急行列車の運轉速力は最初一時間二十五哩(約四十軒)弱であつたのを幾度の改正によりて漸次加速し、現在にては大連長春間を僅かに十一時三十分にて到達し得ることゝなつた。

第四項 旅行時間の正確

鐵道の開通によりて旅行時間を短縮せしめ、その經費を節約せしめたることは上述の通りであるが、これらと共に旅行時間の正確を期し得るの利益も亦莫大なるものがある。滿蒙に於ける鐵道以外の旅客輸送機關の發着及び運行時間なるものは今も昔も變りなく總て天候、自然の形勢等によりて支障を生じる場合が頗る多く不正確極まるものである。處が鐵道では風雨寒暑に論なく一定時間表によりて列車が運行するものなれば、迅速に目的地に到達し得て直ちに次の豫定の行動に移り得るは勿論、出發に際して待合せに時間を空費することなく頗る便利且つ經濟的である。而してこの出發に際しての待合せ時間の節約の如きは、こと甚だ小なるが如きも、この各人十分、二十分の僅少なる時間の節約も滿蒙鐵道の輸送旅客は年約三千萬人の多數に上るものなれば、一箇年間にその節約し得る時間は五百萬一千萬時間に及び、十人、二十人の長の一生に當ることに想到せば、その偉大なること驚くに堪えないものがある。

又一般に滿蒙に居住せる支那人、蒙古人等は時間に對する觀念が甚だ稀薄であつたが、鐵道の開通によりてその輸送並に發着の迅速正確なるに驚き且つ喜び、全く彼等をして時間に對する觀念を一變せしめたるが如き、間接の利益も亦莫大であると云はなければならぬ。

第五項 各鐵道の列車回數、速度及時間の正確

1 各鐵道の列車回數及速度

滿蒙に於ける鐵道中には上述の如く貨物の輸送を目的とし、旅客の輸送は便宜上之を營んでゐるに過ぎない小鐵道もある。又これらの小鐵道中には正規時間に列車の運轉をなさずして取扱貨物のある場合にのみ列車を運轉せしめ、その列車に客車を聯結し、又は貨車に旅客をも乗込ませしめるが如き制度を採れるものもある。故にこれら小鐵道及び新設鐵道に關しては述べないが、主なる鐵道の列車回數及び速度について左に記しやう。(昭和五年十二月現在)

(イ) 南滿洲鐵道

區 間	延長 (單位軒)	旅客列車運轉回數		所要時間		摘 要
		上 行	下 行	最 急	最 緩	
本線 大連—長春直通	七〇・一・八	四	四	四十一時三十分	二十時間	各等旅客列車 二 二等旅客列車 二
同 全線直通	一	一	一	一	一	
同 中間列車	一	一	一	一	一	
枝線 大連—旅順間	五〇・八	七	七	七十一時	一時間三十分	
同 大石橋—營口間	二二・四	六	六	六十三時四分	三十五分	
同 奉天—撫順間	五六・八	六	六	六十一時二十五分	一時間四十七分	
同 奉天—安東間直通	二七・六・七	三	三	三十五時五十分	八時間二十分	
同 中間列車	一	四	四	四	一	

(ロ) 東支鐵道

區 間	(單位軒)	旅客列車運轉回數		所要時間		摘 要
		東行又は南行	西行又は北行	最 急 列車	最 緩 列車	
本線 滿洲里—綏芬河	一四八・一	一	一	東行 四十二時七分	西行 四十四時七分	この河外、滿洲里各綏芬河及長春間各三回、所要時間四十二時三十分である
同 中間列車	一	四	四	四	四	
枝線 長春—哈爾濱間	二四〇	三	三	七時間四十分	九時	

(ハ) 北寧鐵道

區 間	(單位軒)	旅客列車運轉回數		所要時間		摘 要
		東 行	西 行	最 急 列車	最 緩 列車	
本線 奉天—山海關間	四一九・六	三	三	西行 四十五時一分	東行 四十七時一分	各等旅客列車 一二 三等混合列車 一
枝線 營口—溝帮子間	九一・一	二	二	二時三十分	四時五分	
同 大虎山—通遼間	二五二・二	二	二	十二時三十分	十五時五分	この内北行各一箇轉車は大虎山彰武間運轉である
同 錦縣—北票間	一一二・六	一	一	四時間三十分	三十五時五分	各等混合列車

(ニ) 四洮鐵道

區 間	(單位軒)	旅客列車運轉回數		所要時間		摘 要
		南 東 行	北 西 行	最 急 列車	最 緩 列車	
本線 四平街—濟南間	三二二・三	二	二	北行 八時間五分	南行 九時間五分	各等旅客列車 一一 三等混合列車 一

第二章 旅客の運輸

區 間	距離(杆)	旅客列車運轉回數		所要時間	摘 要
		北行	南行		
馬船口—海倫間 同 中間列車(綏化間)	二二一・四 一一六・二	—	—	北行 七時間五十分 南行 六時間三十分	各等旅客列車 混合列車

(フ) 齊克鐵道

區 間	距離(杆)	列車運轉回數		所要時間	摘 要
		北行	南行		
昂々溪—泰安間 同 中間列車	一五九・二	—	—	北行 八時間五十六分 南行 一〇時間三十三分	各等混合列車
支線 寧年—拉哈間	四八・四	—	—	北行 二時間三十分 南行 二時間三十分	二、三等混合列車

(ワ) 開豐輕便鐵道

區 間	距離(單位杆)	旅客列車運轉回數		所要時間	摘 要
		東行	西行		
石家寨—西豐間 中間列車(開原城間)	六四 六	—	—	東行 四時間四分 西行 二時間四分	混合列車

(カ) 天圖輕便鐵道

區 間	距離(單位杆)	旅客列車運轉回數		所要時間	摘 要
		西行	東行		
本線 圖們—江岸間 同 中間列車	一〇一	—	—	西行 六時間五十分 東行 七時間二分	混合列車
支線 朝陽川—延吉間	一〇	—	—	東西行共 二五分	同

上表記載の如く鐵道によりてその列車運轉回數並に速度に大差あり、又同一鐵道内に於ても列車によりてその速度に差違があるが、これらは當該地方の狀況によりて定るものなれば、假令列車回數が少くとも又速度が緩くとも、あながち鐵道の責のみに歸することは出来ないが、鐵道としては能ふ限り列車回數を多くし、又速度を早くすることはその職務に忠實なる所以であると共に、又それだけ多く社會に貢獻しつゝあるものと認めることが出来る。

2 各鐵道の時間の正確

滿蒙各鐵道の列車運轉時間の正確に關しては據るべき統計材料甚だ尠く、それを詳説することは殆んど不可能であるが、只支那に於ては最近約十年間は爭亂相繼ぎ、これが爲めに直接間接に影響を蒙りて列車の運轉を不可能に陥らしめることあり、又惡疫流行の爲めに列車の運轉を停止せしめたり、匪賊の襲來の爲めに列車の遲著するが如きことも屢々にして、この中前者の例としては北寧鐵道が代表的のものであり、中者としては四洮鐵道に於て最近毎年秋期に恒例的に發生し、後者は東支鐵道で時折見る現象である。而してこれらは特殊事項に屬し、多くは鐵道として如何とも致し難い場合であるが、支那鐵道殊に邊陲の地に位する鐵道中には従業員の不熟練、施設の不完全よりして多少

の運發着は寧ろ普通の觀あるものが尠くない。斯かることは事甚だ小なるが如くで、實は鐵道がその機能の一部分を放棄せるものにして、これが直接間接に社會に及ぼす影響は輕視することが出来ない。

第二款 設 備

鐵道の便益は單にその利用の機會多きこと即ち列車回數の多大、速度の早急と、時間の確實のみによりて判すべきものでなく、旅行の愉快、便利、安全等に關しても遺憾なき設備を具備しなければならぬことは云ふ迄もない。滿蒙に於ける交通も鐵道の敷設に伴ひ、舊來の旅行機關たりし、馬車、駕籠、馬匹等に頼りし時代とは、これらの諸點に於て總て隔世の感あることは事實であるが、滿蒙の鐵道は單にその軌幅に就て見るも五呎の廣軌鐵道より二呎六吋の輕便鐵道に至る迄あるが如く、客車の大きさ及びその設備等も種々雜多である。而して滿蒙の鐵道營業は貨物輸送を主とし旅客輸送はその從的性質を帯びてゐることは上述の通りであるが、この傾向は小鐵道に於て殊に甚だしく僅に有蓋貨車を以て客車に代用せるものも一、二にして止まらない。

第一項 旅行上愉快を満足せしめる設備

(イ) 客車の構造

旅行者に愉快を與ふる第一の設備としては先づ客車内部の構造を擧げなければならぬ。在滿洲各鐵道の客車を比較すれば、先づ座席の面積、窓硝子面の廣狹、電燈設備の有無及びその明暗等の點に於て相當大なる懸隔がある。今左に南滿洲、東支、北寧三鐵道の各等客車の乗客定員一人當りのこれら諸點を比較して見やう。

鐵道名	車種	座席面積	床面積	窓硝子面積	電燈燭光數 (方米一平當)	車床より天井 中心高	車體自重
南滿洲鐵道	展望一等車(テイル1)	〇・二二〇	〇・六五七	〇・一八七	七・六〇	二・八六一	三・六五
	二等車(ロ2)	〇・二二〇	〇・五九〇	〇・一八七	七・六〇	二・八三〇	〇・七一
	三等車(ハ5)	〇・二二五	〇・五四〇	〇・〇九三	四・六三	二・八九三	〇・六一
東支鐵道	一等車(四軸)	一・五〇〇	二・四九〇	〇・三七三七	明	三・〇九五	二・四〇
	二等車(同)	〇・四〇四	〇・五七〇	〇・〇八三一	同	三・〇九五	〇・五〇
	三等車(同)	〇・三〇〇	〇・三七〇	〇・〇五五四	同	三・〇九五	〇・三〇
	四等車(二軸)	〇・二七三	〇・二八〇	〇・〇二二七	同	二・九二五	〇・一四
北寧鐵道	一等車	〇・二二〇	〇・九二九	〇・三〇四〇	七・五	二・九六〇	明
	二等車	〇・一九五	〇・六二七	〇・〇四五六	三・一	二・九六〇	同
	三等車	〇・二八六	〇・四四一	〇・〇二四一	一・三	二・九六〇	同

(註一) 上表東支鐵道一等車の定員一人當りの座席面積其の他の頗る大なるは、由來東支鐵道の一等車には座席券を所持するもの以外の乗車を許さず、従つて乗客は一座席(寢臺)を一人にて占用する結果である。

(註二) 北寧鐵道一等車の旅客一人當り窓硝子面積は甚だ大であるが、こは同鐵道の一等車は座席二箇宛の一室となり居り、従つてドア及びその兩側の硝子面をも算入せる結果である。而してドア及びその兩側の硝子面には室内を通路より覗かれるを避ける爲めにカーテンを打ち付け居るを以て採光には役立たず、又稀には窓硝子の破損を古新聞紙を貼附することに依りて補へるものすら見受ける。

(註三) 本表に記載せる客車は各鐵道の各等旅客客車の代表的客車にして、この他にも各種の客車あり、而して南滿洲、東支二鐵道はこの他の客車と雖も大體に於て本表の客車に似てゐるが、北寧鐵道のは甚だしく相異せるものが多い。

右表の如く列車内部の構造そのものは各鐵道共に大差ないのであるが、これらに對する破損箇所修理と平常に於ける手入殊に運轉中に於ける清掃の充分不十分によりて旅客に與ふる快不快の差が生じるのであつて、この點に於て支那鐵道は一般に客車の手入不十分の感が多い。

又支那人は相當教養のある者と雖も隨時、隨所に吐痰する慣習あれば、痰壺の如きは特に多數の備附を要するのみならず、床板の清掃を殊に充分に行ふ必要あるに拘らず、支那鐵道に於ては痰壺の少數又は缺除と清掃不行届の爲めに一般特に外人旅客に不快の感を抱かしめることが多い。

(ロ) 特別車

特別車とは貴顯其の他特殊の希望者及び外國よりの貴賓の乗用に充つる目的を以て設備せる優良なる客車にして、車室内には料理室、食堂、寢室、化粧室、及び展望室等の區劃を設け、起臥、寢食等に些の不便をも感ぜしめざるのみならず、展望室は車輛の最後部に設備し、且つ三面は廣大なる硝子窓を以て圍み列車の運轉中坐ながらにして山河の風景を展望するを得せしめるものである。滿蒙に於ける諸鐵道中この特別車を有するは南滿洲、東支、北寧、吉長の四鐵道のみにして、この各鐵道の特別車の構造は各多少の相違はあるが、大體に於て上記の各設備は何れも之を有してゐる。

特別車的一種に展望車がある。この展望車を有するは滿蒙鐵道中南滿洲鐵道唯一であるが、大連長春間上下各急行列車の最後部に本車を連結し、一等旅客は別に料金を要せずしてそれに搭乘し、移り行く四邊の景色に飽かず眺め入りながら、愉快に旅行し得る譯である。

(ハ) 食堂車

滿蒙に於ける鐵道には短距離間のもの多く、従つて運轉時間も亦多からざれば食堂車の連結の必要なもの多けれども、相當長時間運轉を爲し、従つて旅客も亦長時間乗車すべければ當然食堂車の連結を必要とする列車にして而も食堂車を連結せざる鐵道がある。これらの鐵道による乗客は乗車前に豫め食物を準備して自ら携帯するか又は停車時間中にその附近に於て食物を買ひ求めなければならず、頗る不便なるのみならず甚だ不經濟なる場合が多い。

滿蒙に於ける諸鐵道中食堂車の連結あるは南滿鐵道の本線及び安奉線と、東支鐵道の東、西、南部線と北寧鐵道本線、四洮鐵道、瀋海鐵道、吉海鐵道、洮昂及び齊克鐵道にして、其他の鐵道には食堂車の連結はない。又四洮鐵道の食堂車の連結なき列車には手小荷物車一部に厨房(料理室)を設け、旅客の需めに應じて列車ボーイは當該旅客の座席の前に小卓をしつらへ食物(支那料理のみ)を運んで來るものもあるが、以前は吉長鐵道でも同様であつた。

食堂車の設備ある各鐵道と雖もその料理には各々差違があり、南滿洲鐵道のは和洋食、東支鐵道のは洋食(露西亞料理)にして北寧鐵道のは洋食と支那料理あり、四洮、洮昂、齊克、瀋海、吉海五鐵道は何れも支那料理のみである。又南滿洲、東支、北寧三鐵道の食堂車には各種の飲料並に菓菓等をも販賣してゐる。

各鐵道の食堂車利用程度は明確なる計數を以て説明すべき材料なきは遺憾なるも、在滿蒙各鐵道の旅客は三、四等客たる下層支那人が多數を占めるを以て、全旅客に對する食堂利用旅客の割合は至つて尠く、殊に四洮、洮昂、瀋海、吉海、齊克の各鐵道が甚だしい模様である。

各鐵道食堂車の食物の品種、調味並に價格に對する比較研究はこれ又明確なる計數を以て説明するに甚だ困難であり、殊に美味の程度は各人に依りてその嗜好も異なるべければ一概には云ふを得ない。

而して各鐵道の食堂車を連結せる列車の運轉回數は左の通りである。

南滿洲鐵道	本線(大連—長春間) 安奉線(奉天—安東間)	南北行 各四箇列車 同 各三箇列車
東支鐵道	本線(滿洲里—綏芬河間) 長哈線(長春—哈爾濱間)	東西行 各二箇列車(中一箇列車は一週三回運轉) 南北行 各一箇列車
北寧鐵道	(北平—瀋陽間) (北平—天津間)	東西行 各二箇列車 同 各二箇列車
瀋海鐵道	本線(奉天—朝陽鎮間)	各一箇列車
四洮鐵道	本線(四平街—洮南間) 支線(鄭家屯、通遼間)	食堂車 南北行 各一箇列車 厨房附 南北行 同 厨房附 東西行 同
吉海鐵道	(黑牛圈—朝陽鎮間)	南北行 各一箇列車
洮昂、齊克兩鐵道	(洮南—泰安鎮間)	同 同

(二) 寢臺車

上記の如く鐵道輸送は往時の車馬輸送に比して、旅客に與ふる利益、安全、愉快に於て雲壤の相違はあるが、然も社會生活の進歩につれて時間の經濟的價值が益々増加するを以て、夜間の利用に重大なる意義を生じるやうになり、長距離を運轉する旅客列車は夜間にも運轉を爲して夜間の時間を利用せしめることは緊要なることであるが、これと共に夜間旅客をして充分なる休養を爲さしめ、以て翌日の活動に支障なからしめることも亦頗る必要である。この要

求を満たす目的を以て生れたものは寢臺車であるが、滿蒙諸鐵道中この寢臺車を運轉してゐるのは南滿洲鐵道本線及び安奉線(一、二、三等)、東支鐵道東、西、南部線(一、二、三等)、北寧鐵道本線(一等)のみである。

而して其の他の鐵道に寢臺車の設備なきはそれらの鐵道は多く短距離にしてその必要なと、又可成り長距離に互る鐵道と雖もその沿線に於ける人口が稀薄なると、文化の程度低き爲めに寢臺利用客が極めて僅少なるに依るものである。

上記三鐵道の寢臺車連結列車の運轉回数は、南滿洲鐵道はその本線上下各行に一、二、三各等寢臺車を連結せるもの各二箇列車と二等寢臺車のみ連結せるもの各一箇列車の合計六箇列車あり、又安奉線には上下各行に一、二、三各等寢臺車を連結せるもの各一箇列車と二等寢臺車のみを連結せるもの各一箇列車の合計四箇列車あり、結局南滿洲鐵道に於ける寢臺連結列車は總計一日十箇列車である。而して一等寢臺車には一室二人と四人の兩種あり、又一、二等寢臺は二段にしてカーテンにて圍まれ寢間着(浴衣)及び寢具を貸與されるが、三等寢臺は單に寢臺を提供されるのみにして又寢臺はレザー張り三段である。

東支鐵道の寢臺車の構造は南滿洲鐵道のと殆んど同様であるが一、二等寢臺に於ける寢臺を繞ぐるカーテンはなく又寢間着は貸與されない。東支鐵道に運轉してゐる寢臺車は萬國寢臺會社のものと同鐵道の所屬のものと兩様ある。而して東支鐵道の寢臺車を連結せる列車の運轉回数は哈爾濱、長春間南北行共に一、二、三各等寢臺車を有するもの各一箇列車あり、又本線滿洲里綏芬河間には東西行各一箇列車(一、二、三各等寢臺車あり)と、一週三回往復する列車に各等寢臺車の連結ある外、富拉爾基哈爾濱間に三等寢臺を連結せる列車の一往復がある。

北寧鐵道の寢臺車は一等のみで、一室二人一段で相當寢る心地よく出來てゐる。寢衣はないが寢具は貸與される。

本鐵道で寢臺車を連結せる列車は北平瀋陽間二往復と、北平天津間一往復上下各三箇列車である。

(ホ) 寒暑の防遏設備

寒暑の防遏設備としては冬期に於ける蒸氣又は煖爐等の煖房設備と夏期に於ける電氣扇(扇風機)を以てする納涼設備を擧げなければならない。由來滿蒙の地たるや大陸的氣候にして冬期は酷寒零下數十度に下り、夏期は酷熱百餘度を算することあるを以て、滿蒙に在る鐵道としては、この寒暑の防遏設備には可成り慎重なる注意を拂ふ必要がある。

この設備の最も充實せるは南滿洲鐵道にして旅客車には冬期は悉く室内に蒸氣を通じて充分なる煖を與へ、又夏期に於ける電氣扇も一、二等客車一、二等寢臺車及び食堂には之を設備してゐる。南滿洲鐵道以外の各鐵道にも冬期に於ける煖房装置はあるが穆稜、鶴立、天圖輕便、齊昂輕便各鐵道の如き貨物運送を殆んど全部の目的とし、只便宜の爲めに旅客の運輸を取扱つてゐるかの觀ある小鐵道にありては客車内に煖爐を設備して採煖してゐるものもあり、又東支鐵道では各客車の入口にボイラーを設備し車室内には温水を通じて居り、この他の鐵道の客車には蒸氣を通じてゐるが、晩秋初春の候相當の寒冷を覺ゆるに採煖方法を講ぜず、又嚴冬中採煖不充分なる爲に旅客をして惡寒に震へしむるが如きこともある。客車に電氣扇を裝置せるは南滿洲鐵道以外に東支、北寧、吉長、四洮、洮昂、呼海、瀋海、吉海、吉敦各鐵道の一、二等客車及び食堂車には大抵この施設を有するに拘らず、夏期常時これを廻轉せしめ居るは南滿洲、東支、吉長の三鐵道のみにして北寧鐵道は稀に廻轉せしめることもあるが、其の他の鐵道に至つては全然折角の施設を死藏し、旅客をして徒らに苦熱に喘がしめるのみである。

(ハ) 其の他の設備

以上列記せる外にも猶旅客の旅行上に於ける愉快、便利と不快、不便とに關係を有する設備事項が多い。即ち車内

娛樂設備の有無、上草履の貸否、土砂又は煤煙の車内侵入の程度、震動の激否、列車給仕の有無及び車掌又は列車給仕等旅客關係鐵道従業員の規律、又は旅客に對する親切の程度等これである。以下これらに就きて順次概説しやう。

滿蒙鐵道の客車内に於ける旅客に對する娛樂設備は歐米先進國の夫れに比して遙に劣つてゐる。ラヂオ、蓄音機の設備は勿論、麻雀、碁、將棋等旅客が自ら携帯するに不便なる娛樂設備は鐵道自らに於て適當に之を設備し、旅客を利用してしめることは旅客慰安上頗る有效なること、信じてゐるが、滿蒙鐵道には未だそれらの設備を有するものはない。唯南滿洲鐵道の一、二等客車内には列車文庫の設備ありて、旅客の需に應じて列車給仕より圖書雜誌を無料にて貸與してゐる、之に對して衛生上の見地より非難する向も無いではないが、圖書館の圖書閱覽と同一であり、旅客の慰安設備として寧ろ必要な事項と思はれる。然るに滿蒙に於ける十數餘の鐵道中この設備を有するものは南滿洲鐵道唯一とは聊か心細さを感じしめる。

上草履の貸與も亦旅客に取りて頗る便利である。夏期苦熱甚だしき際は勿論、冬期戶外は零下數十度に及ぶ嚴寒の際など防寒靴を穿ちて乗車し、車内に於ては頗る溫煖なる爲め足部は過熱を感じること大いに有り得ることであり、又乗客歩き場合には一座席を占用して疲勞を慰する爲めに横臥する際等に度々靴を脱穿することは旅客に取りて可成り煩雜でもあるのみならず、これが爲めに往々座席その他を汚損する憂がある。かゝる場合に上草履を貸與されることは至便であるが滿蒙鐵道中南滿洲鐵道の一、二等車にその設備ある他には絶無である。

由來滿蒙の地には砂土又は黄土が多いのと乾燥が甚だしき爲に、滿蒙鐵道の客車にありては戸又は窓の隙間より砂塵の侵入が甚だ多い。而してこの現象は期節よりすれば晩春初夏の稍々開窓納涼を必要とする頃に最も甚だしく鐵道別に見れば蒙古の沙漠に近き北寧鐵道が最も著しく、四洮、洮昂兩鐵道並に東支鐵道西部線之に次ぎこれらの鐵道旅

客にありては相當砂塵に惱まされる。鐵道が旅客をしてこの不快より免がれしめる方法としては戸又は窓の隙間を除くことゝ車内の清掃を充分にするを第一とする。然るに最も砂塵の甚だしき北寧鐵道の如きもそれらの間隙甚だ多く瞬間にして恰も砂塵を撒布せるが如き状態を呈するに 車内の清掃頗る不行届にして旅客をして甚だ不快の感を抱かしめる。四洮、洮昂兩鐵道西部線はその砂塵北寧鐵道に於ける程多からず、且つ車内の清掃も北寧鐵道よりは行届いてゐるが、砂塵の侵入防止設備の改修及び清掃に於て未だ不充分たるを免れない。その他の鐵道に在りては砂塵はそれ程多くはないから、車内の清掃にして行届けば砂塵に對してはそれ程旅客に不快の感を起さしめることは無い筈であるが、上記の如く南滿洲鐵道を除けば各鐵道共に車内の清掃不行届なるもの多く、従つて塵埃を溜めて旅客に不快の感を與へつゝある。

煤煙の多き石炭を燃料とする機關車によりて牽引される列車には自然煤煙の侵入多く、これは盛夏窓を開放しなければならぬ時候又は隧道通過の際には、殊に旅客をして不快の感を抱かしめるものである。在滿洲各鐵道の消費石炭はその産地の異なるに従つてその炭質も異り、又鐵道によつて機關車の構造も異なるもの多きを以て消費石炭の種類並に機關車の構造によりてその吐出する煤煙の種類及び量を異にするものである。今茲に各鐵道の煤煙の程度を化學的並に計數的に比較研究せるものを記載し得ないが、大體に於て撫順炭を主要燃料とする南滿洲、吉長、四洮、洮昂等の諸鐵道は煤煙多く、主として薪材及び蘇城炭(半無煙炭)を燃料とする東支鐵道は煤煙によりて旅客に不快の感を抱かしむることの少いのは衆目の一致する處である。南滿洲鐵道にありてはこの現象に顧み、各種炭の混合燃焼を行ひ相當の成績を挙げつゝあるが、將來は更に粉炭燃焼より進んで電化されるに至るであらう。

列車の動搖に關しては各鐵道共未だ全般に互りその正確なる震度が測定されてゐない。従つて計數的に各鐵道の震

動程度を比較することは不可能であるが、在滿蒙主要鐵道中にありて東支鐵道はその震動が最も大なる外に、軌條繼目箇所施設の不完全なる爲めゴトン／＼と音響を發し旅客をして不快の感を抱かしめること最も甚だしく、南滿洲鐵道にありては之に反しその震動最も小にして且つ音響の少きことは一般旅行者の等しく認める處である。

列車給仕の有無は乗客の便不便に多大の關係あり、又列車給仕の外車掌、出札方、改札方等の旅客關係の鐵道従業員の規律と、旅客に對する態度の懇切なると否とも亦旅客に與ふる快不快の感情に大なる相違を生じる。而してこの點に於ける鐵道従業員の優良は一部は彼等の性慣にもよるが、その大部は彼等の教養に俟たなければならない。又この點に於ける各鐵道の従業員と比較は勿論至難のことであつて計數的に云ふことは出来ないが、二、三例挙げれば檢札の際の如き南滿洲、金福二鐵道の如き日本人の經營するものにおいて車掌がボーイ一名を伴ひてそれを爲すに過ぎないが、その他の鐵道にありては劍銃を帶べる不格好なる兵士や巡警が多人數車掌に附隨して巡廻し、乗客をして極めて不快の感を抱かしめ、又鐵道従業員の規律の正しきことは直接間接旅客に好影響を及ぼすと共に、乗客をして好感を起さしめるものであるが、上記日本經營鐵道にありてはこの規律がよく保持されてゐるが、其の他の鐵道では甚だ弛緩して居り、列車給仕はチップの多寡又は人によりてその應待を甚だしく異にし、軍憲は乗車證を所持せずして傲慢に乗車する等一般旅客に不快の感を與へることの多きは衆目の一致する處である。

(ト) 苦力輸送

苦力輸送は上記列擧せる旅客に旅行上の愉快を満足せしめる設備とは、稍々その種類を異にせる觀がないでもないが、一面不潔なる彼等を避けしめることは他の一般乗客の迷惑を除くものであらうから序に茲に述べることゝする。滿蒙の鐵道中には苦力即ち下層出稼勞働者、移民(共に支那人)の輸送に關し特殊の方法を執つてゐるものがある。

惟ふにこれらの旅客は目的地に到達する時間の迅速、乗車中の愉快、衛生等には殆んど顧慮する處なく、只乗車運賃の安値なるをのみ重んじるものなるを以て、鐵道は彼等の眞意を斟酌したのと、一方他の高級乗客に對する迷惑を顧慮したのと、今一つは滿蒙鐵道の貨車は多く奥地より輸移出穀類を輸送し來り、回送の際は空車の儘なるに苦力の多くは奥地に入り込むものなるを以て、この間の事情を利用して鐵道の収入を増加する爲めに、苦力輸送なる一方法を案出したものであらう。

これらの苦力は山東又は直隸地方より渡來する移民又は出稼労働者が最も多く、南滿より北滿に移住するもの又は冬期農閑期に北滿より南滿へ出稼者も相當ある。

これらの苦力は普通四等旅客として取扱つてゐるのであるが、四等旅客車を常時運轉してゐるのは東支鐵道の東部線（哈爾濱綏芬河間）及び南部線（長春哈爾濱間）のみにして、他は苦力の移動繁忙期にのみ臨時的に取扱を爲すものである。又東支鐵道にては苦力の移動が頻繁となれば、四等車のみにては到底輸送し盡せないから、特別に貨車を配給してこれが輸送を爲すこともある。

以下主要鐵道の苦力輸送につきて稍々詳細に述べやう。

(a) 南滿洲鐵道の苦力輸送

南滿洲鐵道が苦力輸送を特別に取扱ふは毎年二月十五日より十一月十五日迄の間にして、車輛は普通の有蓋貨車を用ひ、別に暖房その他特殊の設備は施さない。この苦力輸送を取扱ふ發驛は大連及び營口に限られ、着驛は南滿洲鐵道の鞍山、奉天、鐵嶺、開原、四平街、公主嶺、長春、撫順及び四洮鐵道の鄭家屯、衛門臺、太平川、開通及び洮南の各驛である。苦力輸送による乗車券の通用期間並に旅客取扱方法は大體に於て普通旅客と同様であるが、手小荷物

の取扱は爲さず、これらは悉く車内持込荷物としてゐる。
この苦力輸送割引運賃を三等運賃と比較せば左の通りである。

著 驛	發 驛	大 連		營 口	
		三 等	割 引 運 賃	三 等	割 引 運 賃
鞍山	山 天	四・八〇	二・九五	二・八〇	一・七五
奉天	嶺 天	六・一五	三・七五	三・九〇	二・六〇
鐵嶺	嶺 街	七・二五	四・八〇	四・四〇	二・九〇
開原	街 原	七・八〇	五・一〇	五・七五	三・八〇
四平	嶺 街	九・一〇	六・〇〇	六・五五	四・三〇
公主嶺	嶺 春	九・九五	六・五〇	七・五〇	四・九〇
長春	順 春	一〇・九〇	七・一〇	八・四〇	五・三〇
撫順	順 屯	六・七五	四・一〇	三・四〇	二・二〇
鄭家屯	屯 順	四・九〇	三・一〇	二・四〇	一・六〇
衛門臺	臺 順	四・八〇	三・〇〇	二・三〇	一・五〇
太平川	川 順	四・七〇	二・九〇	二・二〇	一・四〇
開通	通 順	四・六〇	二・八〇	二・一〇	一・三〇
洮南	南 順	四・五〇	二・七〇	二・〇〇	一・二〇

(b) 東支鐵道の苦力輸送

東支鐵道にては苦力輸送用として四等車を連絡し、長春哈爾濱間の南部線及び哈爾濱綏芬河間の東部線を年中一日

一往復運轉してゐることは上記の通りであるが、冬期北滿の曠野を指して押し寄せて来る移民苦力の波をこの四等車のみを以てしては輸送し盡せず、一方四等運賃よりは更に低率の運賃又は無賃にて運送する便を與へる爲めに、煖房車なる特殊苦力輸送車を使用してゐる。惟ふに北滿の酷寒は南滿の夫れの如く採煖設備を施さずして普通の貨車を以て輸送し得ざれば、貨車にストーブを設備し以て煖房車と稱してゐるのである。

而してこの四等車は南部線及び東部線を毎日運轉してゐるが、無賃輸送用煖房車は長春哈爾濱間の列車に一日二車以内(一車の収容人員四十名以下)連結し、貧困なる移民を乗車せしめ、又移民の來住特に多き時期には支那商務總會及び墾務局が東支鐵道と交渉の上四等旅客運賃を更に割引(一九二八年は長哈間を二元以下で輸送した)したり、無賃輸送車の増加(昭和三年より四年に互る冬期には東部線及び南部線を一日各十車以下とした)したりするものである。而してこれら割引又は無賃旅客の區別は商務總會派遣員又は墾務局招待員が爲すものである。

(c) 北寧鐵道

規定による北寧鐵道の苦力輸送は瀋陽、皇姑屯、新民、營口各驛より天津驛に至るもの、及び天津驛より瀋陽、營口兩驛間を乗車するものに限られ、其の運賃は前者は七元後者は五元である。けれどもこれは常時の一般規定にして、最近兩三年に於けるが如く戰亂又は飢饉の爲め滿蒙に移住する貧困なる下層支那人の殺到する場合には、臨時に運賃の割引又は無賃輸送を營み又は發着驛を増加することもある。而して輸送車は南滿洲鐵道と同じく普通貨車である。

(d) 其他鐵道

小鐵道を除くその他の各鐵道に於ても苦力輸送、即ち旅客の貨車輸送は之を營んでゐる。これは移民の來住による沿線の開發と、上記の如く各鐵道とも貨車の多くは移出穀類を運送し、返送の場合には多く空車である爲め、この空車

を利用して鐵道収入の増加を圖ることを目的として、貨車による低率運賃の旅客を取扱つてゐるものである。而してその運賃は多く三等車の半額であるが、只四洮鐵道のみは上記南滿洲、四洮連絡苦力運賃より四平街に至る區間の南滿洲鐵道の運賃額を差引いた殘額である。

第二項 安

全

安全は鐵道の旅客輸送に於て缺くべからざる要件であることは論ずる迄もないことであるが、由來滿蒙の地たるや未だ一般の治安からず、爲めに往々にして匪賊が列車を襲ひ旅客の所持品は固より、時としては尊き人命をも奪ふことすらないではない。而してこれらの豫防は勿論警備の充實に俟たなければならないが、南滿洲、金福兩鐵道を除く他鐵道の警備は支那軍警が之に當つて居り、兎角手薄勝にして又その質に於ても劣り、上記の如き不祥事を惹起することが比較的多いやうに思はれる。けれども斯の如きは勿論特例であつて常にあることではなく、又稀に斯かる不祥事を惹起することありとするも、他の鐵道を離れたる奥地に比して鐵道沿線はよく治安が維持されてゐることは固よりである。

鐵道の開通普及は一般交通の發達を促し、著しく民衆の福祉を増進したる所以のものは、畢竟輸送の便利は勿論なれども、旅客の旅行の安全に負ふ處も甚大であると云はなければならない。試みにその大要を述べれば、鐵道用地内又は構内にありては他人の安寧幸福を害し又は善良なる風俗に反する者は直ちに追放せられ、又客車内にありて秩序を紊し同乗旅客に迷惑を及ぼす者ある時はこれ亦車外に退去を命ぜられる等、法令を以て鐵道係員をして旅客保護の任に當らしめ、其他傳染病患者は普通客車に乗車することを禁じて一般旅客の衛生を尊重すると共に、他人に迷惑を及ぼすが如き状態にある旅客の乗車は之を拒絶し、火藥類又は爆發性危險物或は惡臭を發する不潔なる物品又は動物

類の車内携帯を禁ずる等鐵道構内又は客車内の安全保持に努められてゐるから、旅客は車内に入りてよりは勿論既に停車場構内に入る時は充分鐵道によりて其安全を保護せられてゐる筈である。今左に旅客待遇の方法竝に設備上に關する二、三の事項を抽出して、鐵道施客の保安維持の一斑を概説し、併せて滿蒙に於ける各鐵道の本設備竝に方法には多少の相違があるからこの比較をして見やう。

(イ) 旅客專務、車掌及び列車給仕の乗込

旅客列車の如き多數乗客の出入頻繁なるものには、動もすれば所持品の盜難紛失等不慮の災厄にかゝるものなきを保し難きを以て、鐵道の乗務職員は之が監督、保護に努めなければならぬ。而してこれら職員は極く概略の職分を述べれば旅客專務は旅客の取扱事務に従事し、車掌は運轉を掌り、旅客荷物を安全に輸送し、車内の秩序を維持し、列車給仕は旅客の所用を辨じ又は掃除其の他の雜務に従事するもので、畢竟これら職員は、各々其の職分には相違あるも何れも旅客をして愉快に旅行せしめると共にその旅行の安全を圖るを目的としてゐるものである。以上の鐵道職員の外に警察官吏をして主要旅客車に乗車せしめ警備の萬全を期してゐるものもある。

今滿蒙各鐵道のこれら各乗務員の乗込員數につきて見るに小鐵道を除いては各鐵道共に殆んど大同小異であつて、即ち左の如きものである。

旅客車掌	一人	運轉車掌	一人
機關士	一人	機關方又は火夫	二人乃至三人
乗務荷物方	一人	乗務荷物方助手	一人
乗務列車手	一人	檢査方	一人乃至三人

列車給仕 一人乃至三人

警乗巡查

若干人

この中で警乗巡查は南滿洲鐵道では一列車に二人に過ぎないが、金福鐵道を除くその他の鐵道には頗る多人數でもその數は鐵道により、列車により又は時によつて一定してゐない。

而してこれらの鐵道乗務員は各鐵道共略々同様であるが、その質即ち一朝事のあつた場合の勇敢不勇敢、乗客に對する親切不親切等の點に於ては多少の相違あることは免れない。これらの點に於ける各鐵道従業員を精密に比較することは至難であるが、南滿洲鐵道の従業員は最も優秀であることは衆目の一致する處であつて、又危險の場合に處して沈着、勇敢よく機宜に適した處置を爲せる實例も多々あるに反し、東支鐵道及び支那鐵道にありては少數の匪賊の侵入に周章狼狽爲す處を知らなかつたがやうな例が數多殘されてゐる。

(ロ) 貫通式真空制動機

貫通式真空制動機は輸送の安全と敏速とに一進歩を劃したもので、該制動機は極めて制動力強大にして列車の急速運轉中にありても咄嗟の間に之を停止し得る裝置なるを以て列車運轉上の安全を保障し得るのみならず、之に因りて運轉速度を増大せしめた効果も亦大である。

現在滿蒙に於ける主要鐵道の旅客列車には悉く貫通式真空制動機が使用されてゐる。

(ハ) 列車警報器

列車進行中客車の内外に異變を生じたる場合に於て旅客が之を乗務係員に通報し、以て災害を未然に防ぎ又は之を救護鎮靜する設備を施すことは旅行の安全を期する上に於て極めて必要なることである。滿蒙に於ける諸鐵道中主なる鐵道にはこの警報器が使用されてゐるがその種類は多少異つてゐる。

(三) 鐵道事故防止

鐵道の保安増進に關する施設は以上記述したる事項に止まらない。線路諸建造物の改良工事を施し、他面運輸上に關する取扱方法の改善進歩を計り、兼ねて従業員教育訓練に留意し、作業の督勵を嚴にする等上下協力一致して事故防止の方法を講じる必要がある。滿蒙に於ける各鐵道當事者はこの事故防止に努力しつゝあり、又その成績にも見るべきものが尠くないが、一方鐵道事故は交通の頻繁、運輸數量の増加又は列車速度の増大につれ其の數を増すことは免れない處で、眞に其成績の良否を見んとすれば列車の運輸回数、速度等比例して研究する必要がある。今左に滿蒙に於ける三大鐵道の中の南滿洲、東支兩鐵道の主なる事故につきて表示して見やう。(北寧鐵道は統計なし)

事故種類	東支鐵道				南滿洲鐵道			
	一九一三年	一九二二年	一九二六年	平均	一九一三年	一九二二年	一九二六年	平均
衝突	一七	三九	三六	二七	三	七	七	五
脱線	七二	六四	二六	四七	九	二四	一七	一三
機關車破損	〇	三	三	二	〇	一	〇	〇
客貨車破損	八	三	三	四	九	四	三	五
車出火	五	六	五	五	一	六	三	三
火車災	二	九	五	五	一	三	三	一
車輛逸走	三	六	四	四	一	三	三	一
死傷	三三	六〇	三三	四二	一四	三三	一七	二一

備考 (一) 南滿洲鐵道の年度は該年の四月一日より翌年三月三十一日に至る一箇年間にして東支鐵道のは該年の一月一日より十二月三十一日に至る一箇年間である。

(二) 一九一三年度に於ける南滿洲鐵道の車輛出火及び火災の空欄となつてゐるはその該當事故なきにあらざりて現今と統計方法を異にしてゐるに因る。

精密に云へば南滿洲、東支兩鐵道は事故統計方法を異にし居り、又二、三年間の事故統計の比較を以て直ちに兩鐵道の安全不安全を云々し得ないことはもとより當然であるが、前款に述べたる東支鐵道の列車回数及び列車の運轉速度が南滿洲鐵道に比して可成り劣つてゐることを併せ考慮する時、大體に於て東支鐵道の事故が南滿洲鐵道に比して如何に多きかを知り得るであらう。

更に支那鐵道の事故に就きては明確なる統計に缺けてゐるが、若しも正確なる統計を取るならば東支鐵道以上に事故が高率を示すであらうと思はれる。

第三款 輸送能力

鐵道による旅客運輸の價値は時間の短縮、正確及び旅行の愉快、安全等の諸點に於て舊時の交通に比して雲壤の差あることは上記の如くであり、又各鐵道共にこれらの點に關し年々歳々能ふ限り改良進歩に努力しつゝあるけれども、之等は單に旅行上に及ぼした利益の素質に過ぎずして、眞に鐵道の普及によりて社會百般の事物に多大の貢獻を寄與せるものは、實に其の輸送能力の強大なるに因らなければならぬ。

鐵道他の交通機關に比して輸送能力の頗る強大なることは、敢て比較研究を俟つ迄もなく世人の悉く熟知する處なれば、茲には蛇足を加へるの煩を避けることとする。

滿蒙に於ける鐵道には種々ありて輸送客貨少く辛うじて營業を續けつゝあるものもあれば、年々の輸送客貨は夥多

を加へ、従つて輸送能力の増進に鋭意努力しつゝあるものもあり、斯くて各鐵道の輸送能力なるものは實に千差萬別である。けれども各主要鐵道にありては或は機關車の改良増備により、或は列車運轉回數の増加により、或は線路の改良により、若くは制動機、通報器の改善等によりて其の輸送能力の増大を圖りつゝあることは事實であるが、南滿洲鐵道を除く他鐵道のは、これら改善の跡を計數的に調査すること困難なれば、先づ南滿洲鐵道の旅客運輸發達の概要を述べ、次に現況の許に於ける各鐵道の輸送能力を比較して見やう。

南滿洲鐵道の旅客輸送能力の發達を述べるに當り、先づ機關車の改良増備に就て見るに、南滿洲鐵道本線の廣軌改築工事が竣工した明治四十二年に於ける機關車總數は廣軌鐵道用二〇五輛、輕便鐵道用八〇輛にして、この中最大機關車たるコンソリデーション(記號H₁)の牽引力は一六、四四一疋にして廣軌鐵道用機關車のみ總牽引力は二、六一一、五一六疋、平均一二、七三九疋強であつたが、昭和五年三月三十一日現在では機關車總數(廣軌鐵道用のみ)四五八輛、總牽引力七、五四八、〇四二疋、平均牽引力一六、四八〇疋強にして最大機關車たるミカド型の牽引力は二五、七〇〇疋に及んでゐる。南滿洲鐵道の營業料程は創業當時と殆んど差違なきに、機關車の輛數及びその牽引力の甚だしく増加したのは即ち同鐵道の輸送能力の増加したる一證左である。

尙この稍々詳細は左表に掲げることとする。

南滿洲鐵道機關車表 (該年三月三十一日現在)

年 度	種 別	機關車總輛數		營業線路一〇哩平均機關車輛數		總牽引力(單位疋)
		廣軌用	輕便用	廣軌用	輕便用	
明治四十二年		二〇二	八〇	三・九一	四・二四	廣軌用二、五二二、四四〇 輕便用 不明

明治四十五年		二五一		三・五〇		三、二〇一、五八〇
大正四年		二六七		三・七三		三、四三一、一四〇
同 七年		二七〇		三・六七		三、四八四、一四〇
同 十年		三四〇		四・五八		四、六八六、二〇〇
同 十三年		三七七		五・三九		五、八四一、五五六
同 十五年		四二五		六・〇三		六、七六八、二二六
昭和三年		四四一		六・三一		七、一五九、二七〇
同 五年		四五八		六・五四		七、五四八、〇四二

更に各鐵道の最近に於ける機關車一覽表を左に掲げることとする。

鐵 道 名	機 關 車 數	機 關 車 總 牽 引 力	營 業 線 路 十 哩 當 り 平 均 輛 數	摘 要
南 滿 洲 鐵 道	四五五	七、五三九、二六〇 ^底	四・〇五	一九二九年四月一日現在
東 支 鐵 道	五〇九	四、九〇二、一二六	二・九六	一九二九年一月一日現在
北 寧 鐵 道	二四九	二、五五三、七一一	一・八五	同
四 洮 鐵 道	四	四九、六〇〇	〇・〇九	同
吉 長 鐵 道	二一	二二六、八三〇	一・六九	同
洮 昂 鐵 道	一一	二一六、〇〇〇	〇・五四	同
瀋 海 鐵 道	一六	二〇八、六四〇	〇・五〇	同
吉 海 鐵 道	八	不 明	〇・四三	一九三〇年七月一日現在
吉 敦 鐵 道	一一	一九〇、五〇〇	〇・五七	一九二九年一月一日現在
呼 海 鐵 道	二三	三〇〇、九八四	一・〇四	同
齊 克 鐵 道	一一	不 明	〇・七四	一九三〇年一月一日現在
金 福 鐵 道	一			

南滿洲、東支、北寧三鐵道軌條表 (單位料)

北寧鐵道	南滿洲鐵道		東支鐵道		合計
	本線	側線	本線	側線	
三七七〇	二九七六	三一七五	三九七六	四九七六	合 計
〇五五	七〇五五	三〇七四	四〇三七	二五〇五	計
二四八一	三二七二	三三三四	四三五六	一七六五	計
一六四六	六四七	三三七	六四七	一七六五	計
二九七六	四二七六	六四七	六四七	八二八元	計
三五五元	八三三〇	八三三〇	八三三〇	二五五元	計

備考 本表は滿鐵は一九二九年三月三十一日、東支鐵道は一九三〇年一月一日、北寧鐵道は一九二九年一月一日現在である。
 上記する處に依りて南滿洲鐵道及び其の他主要鐵道の輸送能力の概要を知ることが出来るが、この輸送能力の多寡によつて畢竟當該鐵道が旅客運輸上社會に貢獻する力の大小の概略を測ることも出来るものである。

第四節 手小荷物 の 運送

手荷物とは手廻荷物の謂にして當該旅客と共にその旅客の搭乗せる列車の手荷物車によりて運送せられるものである。

小荷物とは少量荷物の謂にして貨物の一部分であるが、その運送方法は普通の貨車便によりて輸送するよりも、旅客列車の手荷物車によりて輸送する方が、適切且つ有效なるを以て、運賃並に運送方法を全然普通の貨物と異らしめてゐるものである。

滿蒙に於ける鐵道は上述の如く概して近時に於て急速に發達せるものにして、その歴史はさまで古きものではなく従つてこの間に於ける手小荷物の運賃並に運送施設にもさして大なる變遷なく、且つ南滿洲鐵道を除く他鐵道のはこれらの沿革を詳細に知るに足る材料を蒐集するに頗る困難なれば、左に現在に於ける滿蒙諸鐵道の手小荷物の運賃及び運送施設を述べることとする。

第一款 滿蒙各鐵道の手小荷物運賃料金

(I) 南滿洲鐵道

(甲) 手 荷 物

(A) 手荷物の範圍 手荷物として託送し得るものは左の物品を除く旅客の携帶品である。

- (一) (乙)の(B)の(二)の(ホ)の(1)及び(2)に記載する第一種及び第二種貴重品
- (二) 火藥類、危險品及び危害を他に及ぼす虞れある物品
- (三) 臭氣を發し、又は不潔なる物品及び他を汚損する虞れある物品
- (四) 死 體
- (五) 動 物

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

- (六) 商品
- (七) 車輛類、轎子及び棺槨
- (八) 硝子製品、紙製品、陶磁器、漆器、機械、器具等の易損品(旅行用具を除く)
- (九) 團扇、提燈、椅子類、表程細工品、綿類等の嵩高品(旅行用具を除く)
- (一〇) 一箇の長二米、幅及厚一米、容積一立方米又は重量百五十疋を超えるもの(運動用具、娛樂用具を除く)
- (一一) 荷造不完成なるもの
- (B) 手荷物の無貨運送量
 - (イ) 大人旅客一人に付 一等 六〇疋
 - 同 二等 四〇疋
 - 同 三等 三〇疋
 - (ロ) 小兒旅客一人に付 大人の半量
- (C) 手荷物の運賃、料金
 - (一) 無貨運送疋量を超える場合はその超過疋量に對し(乙)に述べる通常小荷物運賃と同額の運賃、但し移民の手荷物に對しては五割引にして且つ最低運賃は十五錢である。
 - (二) 價格表記料 (旅客の手荷物の價格が金百圓を超える場合は其の價格以内に於て價格表記を請求すること出来る)
 - 託送手荷物價格百圓又は其の未滿毎に 金十錢 最低料金 金五十錢

- (三) 配達料 每一箇に付 金十錢
- (四) 保管料 到着後二日間は無料 其後は一日毎に一箇に付 金十錢

(乙) 小荷物

(A) 小荷物の範圍

左に該當しない物品は小荷物として託送することが出来る。

- (一) 一箇の長三米、幅及厚一米、容積一立方米又は重量五十疋〔(B)の(一)の(ト)の食料品並に第一種貴重品中の銀貨銀塊は百疋〕を超えるもの、但し車輛類、轎子、死體、會社所定の犬箱を以て運送する犬及び會社が別に定める物品は除く。

- (二) 火藥類、危險品
- (三) 他の物品を汚損する虞あるもの
- (四) 臭氣を發し又は不潔なるもの
- (五) 荷物不完全なるもの

(B) 小荷物の運賃及料金 (本運賃は一箇毎に計算)

(一) 通常小荷物運賃

哩程	斤量	一疋迄	二疋迄	四疋迄	六疋迄	八疋迄	十二疋迄	以上六疋迄を以て増す毎に
八	〇 斤迄	一五錢	二〇錢	二五錢	三〇錢	三五錢	四〇錢	一〇錢

荷物運賃(乙)(B)の(一)参照]の三倍。

(ハ) 小動物

(1) 會社所定の犬箱を以て運送する犬

八〇籽迄

一頭に付

金五十錢

一六〇籽迄

同

金一圓

以上一六〇籽迄を増す毎に

同

金五十錢増

備考 八〇籽迄の運賃は旅客附隨のもの(丙参照)に對してのみ適用する。

(2) 學術研究に供する小動物

通常小荷物運賃(乙)(B)の(一)参照]と同額。

(3) 以上二項以外の小動物

通常小荷物運賃(乙)(B)の(一)参照]の二倍。

(ト) 食料品

會社指定の旅客列車を以て運送する鮮魚、介蟲、蒲鉾、蒸魚、鮮肉、死鳥獸、牛乳、生果、野菜、氷の運賃は通常小荷物運賃(乙)(B)の(一)参照]の半額。

(三) 小荷物代金引換手数料 (會社に於て代金引換に適當なりと認められた荷物に對してはその代金引換を委託すること出来る)

(1) 代金引換手数料

代金金百圓迄は金十圓又は未滿毎に金五錢、最低金二十錢

代金金百圓を超える時は其の超過金額金二十圓又は其の未滿を増す毎に金百圓迄の料金額に金五錢を加へる。

(2) 代金引換の増減額又は代金引換の追付取消手数料

荷物發送前の場合

一回毎に

金二十錢

荷物發送後の場合

同

金五十錢

(四) 配達料 無料。

(五) 保管料 配達の取扱を爲さない小荷物は到着の通知を發した日より二日以内に引取らない時は、其の後の日數一日毎に對し左の保管料を徴する。

通常小荷物、新聞雜誌、食料品及び空容器

每一箇 金十錢

易損品、嵩高品、貴重品、遺骨、車輛類、棺槨、轎子、小動物

同 金二十錢

(丙) 旅客附隨小荷物

(A) 旅客附隨小荷物の範圍

左の物品は之を旅客附隨小荷物として託送することが出来る。

(一) 人力車、自動自轉車、自轉車、乳母車、轎子にして旅客自用のもの一人に付一輛

(二) 旅客附隨の犬及び皆掛重量三〇斤以内の小動物

(三) 行商人、呼賣商人の携帶する商品(貴重品及總容積一立方米又は總重量六〇斤を超えるものを除く)、但し運送距離八〇籽以内に限る

(四) 行商人、呼賣商人自用の商品運搬車一人に付一輛、但し運送距離八〇籽以内に限る

(五) 旅客自用の樂器、寫真機類、測量用器具

(六) 度量衡器取扱官吏の携帯する度量衡検査用具

(七) 商品見本(但し(乙)の(A)に規定する範圍のもの)

(B) 旅客附隨小荷物の運賃(一箇毎に計算)

(一) 旅客自用自轉車運賃

料程の遠近に拘らず一輛に付五十錢、但し二人以上の坐席を有する者は坐席一箇を増す毎に前項運賃の五割増にして物品搭載用の附屬車なる場合も亦同じ。

(二) 會社所定の犬箱を以て運送する旅客附隨の犬の運賃

八〇料迄 每一頭 金五十錢

一六〇料迄 同 金一圓

以上一六〇料を増す毎に 同 金五十錢

(三) 行商人、呼賣商人携帯の商品運賃

料程	重量	一五 疋迄	三〇 疋迄	六〇 疋迄
四〇 料迄	金二〇錢	金三五錢	金五五錢	
八〇 料迄	金三〇錢	金五〇錢	金八〇錢	

(四) 其他の旅客附隨小荷物運賃

(イ) 運賃 上記(乙)の(B)の(一)、(二)の(イ)、(ハ)、(ニ)中の遺骨、(ホ)及び(ヘ)の運賃率を適用する。

(ロ) 配達料 配達はしない、従つて料金の規定はない。

(ハ) 保管料 到着後二日間に引取らない時は期間満了後に對し一日毎に左の保管料を徴する。

商品見本、行商人又は呼賣商人の携帯する商品 每一箇 金十錢

易損品、嵩高品、貴重品、遺骨、車輛類、轎子、小動物 同 金二十錢

(II) 東支鐵道

(甲) 手荷物

(A) 手荷物の範圍 手荷物として託送し得るものは左の物品を除く旅客の手廻り荷物である。

爆發性、又は發火性のもの及び他人の荷物又は鐵道に損傷を與へる(惡臭あるもの又は液體の荷物)が如きもの。

(註一) 長大又は重量物件並に商品(但し包装せるものに限る)は手荷物としての取扱を爲さず。

(註二) 液體荷物例へば土地產葡萄酒より製せる葡萄酒の如きものは手荷物車による輸送は特に鐵道管理局に提示して許可を受くるを要す。

(註三) 左の荷物は地方的輸送に於ては手荷物の取扱を爲す。

(イ) 無包裝自轉車、病人を伴ふ場合の運搬車並に小兒を伴ふ場合の乳母車

(ロ) サック入手提樂器

(ハ) 測量機械、器具及び學術研究用具

(ニ) スキー用具

(ホ) 支柱及び綱共重量五十疋以内の天幕

南滿洲、東支、日滿、歐亞聯絡直通輸送に於ける手荷物はこれら各輸送の貨率表中に掲げてゐる。

東支鐵道主要驛間小荷物運賃率表
五疋又は未滿毎に
(單位金哥)

滿洲里	滿洲里								
海拉爾	31.61	海拉爾							
昂々溪	86.48	64.27	昂々溪						
哈爾濱	119.14	98.24	41.42	哈爾濱					
一面坡	134.17	115.88	61.01	28.35	一面坡				
海林	143.96	134.17	80.61	47.95	28.35	海林			
綏芬河	157.03	147.24	104.12	74.08	54.48	31.61	綏芬河		
松花江	130.90	110.00	54.48	24.82	41.42	64.27	89.75	松花江	
寬城子	137.43	121.75	67.54	34.88	54.48	77.34	101.51	18.55	寬城子

(一) 價格表記料金

運送距離の遠近に不拘、表記價格一〇〇留又は其の未滿毎に二五哥とし受託證一口に對する最低料金を一留とする。

(三) 保管料 當該荷物の到着後二十四時間は無料にして、その後は一箇一晝夜又は其の未滿に付一〇哥とし最低額は二〇哥である。

(乙) 小荷物

(A) 小荷物の範圍

長大又は重量物件並に商品は小荷物として託送する事が出来る。但し小荷物の受託は手荷物車に收容餘力のあつる場合に限り又受託するや否やは驛長の權限である。

(B) 小荷物の運賃料金

(一) 普通小荷物運賃

重量に依りて運送される荷物(無包装自転車を除く)及び容器に入れたる小動物(野生動物を含む)に對する運賃は五疋を單位とする小荷物運賃率表に依る(但し五疋未滿は五疋に切上げる)。本運賃率も亦上記の如く料程に比例せず、驛間距離によつて定められてゐるから左に同鐵道主要驛間小荷物運賃率表を掲げることとする。(但し最低運賃は二〇哥)

第二章 旅客の運輸

(二) 特殊小荷物運賃

(イ) 旅客が客車内に携帯して運送される猫及び猿等の如き室内動物及び小鳥類にして容量に入れざるものに對しては一〇疋分の普通小荷物運賃を徴収する。

(ロ) 無包装自轉車に對しては二〇疋分の普通小荷物運賃。

(以上)の最低運賃も亦各二〇哥である)

(三) 小荷物保管料

手荷物と同じ。

(四) 價格表記料金

手荷物と同じ。

(三) 中國國有鐵道

(甲) 手荷物

(A) 手荷物の範圍 手荷物として鐵道の受託するは旅客自用の衣類及旅行に必要な物品に限る。然らざるものは驛長の判斷により適宜之が運送を引受けることもある。

而して左の物品は手荷物として受託しない。

(一) トランク、バスケット、旅行袋等外部より明瞭に認め得べき荷造を爲して居らないもの

(二) 燃焼し易き物品、爆發物、腐蝕物、流動物、裝填せる銃器、自動自轉車の如き損害を生ずべき危険品

(三) 商品として運送を爲さざる物品にして特別の條件を附することを拒めるもの

(四) 金、銀、金銀塊、白金、紙幣、貨幣、重要書類、有價證券、寶石類、高價なる刺繡、繪畫、肖像、古銅器、骨董品等

(註) 本項の荷物は之を保險附手荷物として取扱ふもの(北寧、呼海、瀋海鐵道等)と特殊小荷物としてのみ取扱ふもの(四洮、吉長、洮昂鐵道等)との二様がある。

(五) 椅子、眩掛安樂椅子、轎、婚禮用輿、竹製寢臺、家具、支那製戸棚、自轉車、自動自轉車、人力車、乳母車、一輪手車にして一箇の重量一〇〇疋以上のもの。

(六) 危険品及び禁制品

(B) 手荷物の無賃運送量

(イ) 大人旅客一人に付 一等 八〇疋

二等 六〇疋

三等 四〇疋

(ロ) 小人旅客一人に付 各等大人旅客の各半量

(ハ) 團體割引賃金にて旅行する演劇、音樂隊、曲馬團等に對しては普通無賃重量の二倍

(C) 手荷物の運賃料金

手荷物の運賃は無賃運送重量の超過斤量に對して徴するものである。

(イ) 運賃

北寧鐵道 二〇疋又は未滿毎に一籽に付 現大洋 二厘

四洮、瀋海、呼海、洮昂、吉敦、齊克鐵道 一疋に付 五〇籽以內 同 二分

同 五一籽乃至一〇〇籽 同 二分五厘

第二章 旅客の運輸

吉長鐵道	一疋に付	一〇二籽乃至二〇〇籽	現大洋	三分
	同	二〇二籽乃至三〇〇籽	同	三分五厘
吉海鐵道	最低運賃	三〇〇籽以上	同	四分
	一疋に付	六〇籽以内	同	一角五分
穆稜鐵道	同	六〇籽以上	同	二分
	最低運賃	五〇籽以内	同	二分五厘
吉海鐵道	一疋に付	五〇籽以内	同	二分
	同	五一籽乃至一〇〇籽	吉大洋	三分
最低運賃	同	一〇二籽乃至二〇〇籽	同	四分
	同	同	同	五分
最低運賃	同	同	同	二分
	一疋に付	距離に不拘	哈大洋	八分
最低運賃	同	同	同	二分

但し(B)(ハ)記載の團體の手荷物運賃は各鐵道共に旅客列車にて運送する場合には普通手荷物運賃の半額を徴收し、貨物列車にて運送する場合には其の四分の一を徴收する。

(ロ) 保險料 (手荷物の保險扱を爲す鐵道にのみこの制あり)
北寧、呼海、洮昂鐵道 申告價格百元に付一五〇籽又は其の未滿毎に保險料現大洋二角五分 最低料金同

一元

瀋海鐵道 申告價格百元に付一五〇籽又は其の未滿毎に保險料現大洋二角、最低料金同一元
四洮鐵道 百元又は未滿毎に現大洋二角五分
吉海鐵道 百元一〇〇籽毎に吉大洋二角、最低料金同一元
(ハ) 保管料 各鐵道共に當該列車の到着より二十四時間以内は無料とし、二十四時間を経過せば二十四時間又は未滿毎に一箇に付銀一角

(乙) 小荷物

(A) 小荷物の範圍

左に該當しない物品は之を小荷物として託送することが出来る。

(一) 禁制品

- (一) 一箇の重量六十疋又は客積三百立方種以上のもの
- (二) 爆發物、發火し易き液體及此種液體製品、有毒の化學品、及其他危險品又は厭惡物、但し狩獵用銃器は包裝一箇に付一五疋以内のものは託送することを得。
- (三) 活動寫真フィルムにして一箇の重量三〇疋以上なるか又は鐵箱に入れ更に木箱にて完全に荷造せざるもの。
- (四) 活動寫真フィルムにして一箇の重量三〇疋以上なるか又は鐵箱に入れ更に木箱にて完全に荷造せざるもの。

(B) 小荷物の運賃料金

(一) 通常小荷物運賃

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

北寧鐵道

一疋に付五〇糎又は其の未滿毎に

二五〇糎以内	現大洋五分
自二五一糎至五〇〇糎	同四分
自五〇一糎至七五〇糎	同三分
七五〇糎以上	同二分

最低運賃現大洋五角、但し連絡運賃の場合には一元とす。

呼海、吉長、四洮、吉敦、吉海、瀋海、洮昂、齊克各鐵道は(甲)(C)(イ)記載の手荷物運賃に等し。

(二) 特殊小荷物運賃

(イ) 小動物

北寧、四洮鐵道

種	類	運賃每頭糎に付	最低運賃	摘	要
野	禽	五厘	五角	臨時の約束による	
犬	獸	一分	一元		

小野禽獸 内容物の重量に耐ゆる やう取扱便利に荷造さ れたもの	野	禽	獸	普通小荷物運賃
家	野	禽	獸	小野禽獸の取扱
家	野	禽	獸	同

瀋海鐵道

1 鐵道備附の犬箱に入れたる犬

一五〇糎以内

一頭に付 現大洋

一元

自一五〇糎至三〇〇糎

同

同

一元五角

三〇〇糎以上

同

同

二元

2 其他小動物 總て普通小荷物運賃の倍額にして最低運賃は一角五分。

吉長鐵道、吉敦鐵道、呼海鐵道

1 犬箱に入れたる犬 一頭一糎に付現大洋一分、最低運賃同一元。

2 其他小動物(容器に入れたもの)普通小荷物運賃の五割増にして最低運賃は現大洋三角。

吉海鐵道

1 犬箱に入れたる犬

百糎以内

一頭に付

吉大洋 一元

百糎乃至二百糎

同

同

一元五角

2 其他の小動物 普通小荷物運賃の倍額

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

(ロ) 牲畜類

四洮鐵道、洮昂鐵道

種	類	一頭一籽に付	最低運賃	摘	要
牲畜 (内容物の重量に耐ゆるやう) (取扱便利に荷造されたもの)	現大洋	一分	現大洋	普通小荷物運賃	
牛	同	四分	四分		
牝牛及其附隨小牛	同	四分	四分		
驢	同	二分	二分		
山	同	五分	五分		
大	同	五分	五分		
驛	同	四分	四分		
小	同	四分	四分		

吉長、吉敦、呼海、瀋海、吉海各鐵道は暫く牲畜類の小荷物輸送を取扱はない。

(ハ) 箇數取扱品

北寧鐵道、四洮鐵道、洮昂鐵道、齊克鐵道

種	別	一箇一籽に付 (現大洋)	最低運賃 (現大洋)	摘	要
自動車	三	角	三〇元	同一荷主が二臺以上を積載する場合は一箇一籽に	

吉長、吉敦、呼海各鐵道

種	類	一箇一籽に付	最低運賃	摘	要
二輪馬車	一	八角	一〇元		
三輪馬車	二	八角	一五元		
自轉馬車	三	四分	七角五分		
人力車	四	四分	三元		
空	二	四分	二元		
折疊及小兒	五	五分	二元		
靈輿	八	二分	一元二角		

付二角にして一車に數臺を積載したる場合の最低運賃は五十元である

品名	吉長、吉敦鐵道	呼海鐵道
二輪馬車	現大洋 五分	現大洋 五分
三輪馬車	現大洋 七角五分	現大洋 七角五分
自轉馬車	同	同
自轉馬車	同	同
小兒車 (金屬又は藤竹製)	同	同
小兒車 (木製本地方土產)	同	同
同	同	同
靈輿	該運送區間の 一等乘車賃金の二倍	同

第二章 旅客の運輸

品名	一箇一料に付 (現大洋)	最低運賃 (現大洋)	備	考
人力車	四分	一元五角	二人以上の坐席ある場合は一坐席を加へる毎に五割増さす。サイドカゝの場合亦同じ 但し兒童運動用車には普通小荷物運賃を適用する	
轉車	八分	二元		
轉車	二分	六角		
製製車	二分五厘	八角		
輿	二分	八角		
棺	七分	八角		
同	同	二元五角		
一等旅客運賃の五割増の倍額	同	三元五角		
同	同	五元		

種別	一箇一料に付 (吉大洋)	最低運賃	備	考
人力車	六分	二元五角	二人以上の坐席ある場合には一坐席を加へる毎に五割増、貨物積載車附屬の場合も亦同じ	
轉車	一角二分	三元		
轉車	三分	一元		
自轉車	四分	一元五角		
自轉車	四分	一元五角		
品運搬車	四分	一元五角		

乳車(支外) 製製	三分五厘	一元七角
製製	一角	三元五角
輿	同	四元
棺	同	七元
同	同	同

北寧、吉敦兩鐵道

(二) 金、銀、貨幣、其他有價證券並貴重品

1 貨幣、金、銀及金箔等はその價格銀千元又は未滿毎に

一五〇料以内

銀 一 元

一五〇料以上三〇〇料以内

同 一元八角

三〇〇料以上四五〇料以内

同 二元一角

四五〇料以上六〇〇料以内

同 二元四角

六〇〇料以上七五〇料以内

同 二元六角

七五〇料以上九〇〇料以内

同 二元七角五分

九〇〇料以上は一五〇料又はその未滿を増す毎に一角増

2 紙幣(既に流通のもの及發行準備中のもの)、公債、株券、其他流通證券、郵便切手、收入印紙は上記1の貨幣等の運賃の十分の一の額にして最低運賃一元。

3 銅貨の運賃は三級品貨物運賃の五割増。

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

4 郵便葉書 普通小荷物運賃による。

5 其他貴重品 保険料を徴する外運賃は普通小荷物運賃による。
吉長鐵道

小荷物としての取扱を爲さず。荷主自ら客車内に携帯する場合は上記北寧鐵道の貨幣金、銀、金箔等の小荷物と同率の運賃を收受する。但し吉長鐵道にては手小荷物の保険扱を爲さざれば上記北寧鐵道の5に記載せる其他貴重品は適當の價格に見積り、1の貨幣等と同等の取扱を爲す。

(註) 因に中國鐵道にては旅客にして五〇〇元以上の携帯を禁止してゐる。

呼海、洮昂、四洮、齊克各鐵道

1 貨幣、金、銀、金箔等

價格銀一〇〇元又は一〇〇元未滿毎に

五〇秆以內	現大洋一 角
五一秆乃至一〇〇秆	同 一角五分
一〇一秆乃至二〇〇秆	同 二 角
二〇一秆乃至三〇〇秆	同 二角五分
三〇〇秆以上	同 三 角
最低運賃	同 一 元

2 紙幣(既に通用のもの及發行準備中のもの)、公債、株券、其他流通證券、郵便切手、收入印紙等の運賃は

上記1の貨幣等の運賃率の十分の一とし最低運賃は一元とする。

3 銅貨の運賃は三級品貨物賃金の五割増とす。

4 郵便葉書は普通小荷物運賃による。

瀋海鐵道

本鐵道にて小荷物として扱ふ貴重品とは金、銀、貨幣、有價證券等は固より、寶石類、骨董品、美術品、絹糸、絹織物、毛皮類、各種高價機器等の外一疋の價格現大洋二五元以上のものを總て貴重品と看做し、而してこれらの運賃は同一に左の率による。

價格現大洋一〇〇元又は其の未滿毎に

一〇〇秆以內	現大洋一 角
一〇一秆乃至二〇〇秆	同 一角五分
二〇一秆乃至三〇〇秆	同 二 角
三〇〇秆以上	同 二角五分
最低運賃	同 一 元

吉海鐵道

品種は瀋海鐵道と同様にしてその外價格吉大洋三〇元以上のものを總て貴重品と看做しその運賃を、

一〇〇秆以內は百元又は未滿毎に

吉大洋一角五分

一〇一秆乃至二〇〇秆は百元又は未滿毎に

同 二角五分

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

とする。

(ホ) 鮮魚、鮮肉、蔬菜類等の食料品

北寧鐵道 普通小荷物運賃による。

呼海、四洮鐵道

一疋に付

五〇斤以内

現大洋 一分五厘

五一斤乃至一〇〇斤

同 二分

一〇一斤乃至二〇〇斤

同 二分五厘

二〇一斤乃至三〇〇斤

同 三分

三〇〇斤以上

同 三分五厘

最低運賃

同 一角

吉長鐵道

一疋に付

六〇斤以内

現大洋 一分

同

六一斤以上

同 一分五厘

最低運賃一角

吉敦鐵道

一疋に付

五〇斤迄

現大洋 一分

同

一〇〇斤迄

同 一分五厘

同

一五〇斤迄

同 二分

二〇〇斤迄
同 二分五厘
二五〇斤迄
同 三分

同 一角

瀋海、吉海兩鐵道 普通小荷物運賃の三割引

洮昂、齊克兩鐵道

一疋に付

五〇斤以内

現大洋 一分五厘

五一斤乃至一〇〇斤

同 二分

一〇一斤乃至二〇〇斤

同 二分五厘

二〇一斤乃至三〇〇斤

同 三分

三〇一斤以上

同 三分五厘

最低運賃

同 一角

(ハ) 易 損 品

北寧鐵道 特別の取扱を爲さず

吉長鐵道 同

吉敦鐵道 同

四洮鐵道 同

呼海鐵道 同

從つて運賃は普通小荷物運賃率による。但しその破損に對しては鐵道は責任を負はず。

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

瀋海鐵道 特別の取扱を爲さず
 吉海鐵道 普通小荷物運賃の倍額

(ト) 新聞雜誌

北寧鐵道 特別の取扱を爲さず

吉長、吉敦兩鐵道 運送距離の遠近に拘らず、一疋に付現大洋一分 最低運賃 一角

四洮鐵道 同 同 一分 同 五分

呼海鐵道 同 同 一分 同 一角

瀋海、洮昂兩鐵道 同 同 一分 同 五分

吉海鐵道 同 同 一分 同 一角

(三) 小荷物の代金引換手数料

北寧鐵道

引換金額現大洋一元に付 手数料一分

最低料金一件に付 二角五分

(五分及び一角に満たざるものは各々切り上げる)

(註) 代金引換小荷物は一件につき重量六〇匁價格二〇〇元を超ゆるものに限る。

吉長、吉敦、瀋海、吉海、洮昂、齊克各鐵道 當分の間取扱はない。

四洮鐵道、呼海鐵道

一〇〇元以内は一〇元又は其の未滿毎に 五分
 一〇〇元以上は一〇元又は其の未滿毎に 三分

最低料金

三角

(四) 小荷物保險料

(中國鐵道規則によれば貴重品小荷物は保險小荷物として託送すべく、然らざれば紛失するも鐵道はその責に任ぜない。又保險小荷物は一箇の價格二〇〇元迄とする)

北寧鐵道 價格現大洋一〇〇元毎に付 一五〇軒又は其未滿毎に 二角五分

吉長、吉敦鐵道 當分の間取扱はない。

四洮、昂洮鐵道 價格現大洋一〇〇元毎に付 一五〇軒又は其未滿毎に 同 二角五分

呼海鐵道 (價格現大洋五〇〇元以上のものは取扱はず)

瀋海鐵道 價格現大洋一〇〇元毎に付 一五〇軒又は其未滿毎に 同 二角五分 最低料金 同 一元

吉海鐵道 價格現大洋一〇〇元毎に付 一五〇軒又は其未滿毎に 同 二角五分 最低料金 同 一元

價格吉大洋一〇〇元毎に付 一〇〇軒又は其未滿毎に 同 二角 最低料金 同 一元

(五) 小荷物保管料

北寧、四洮、洮昂、齊克各鐵道

到着の日より七日間は無料。

七日以上経過せるものは一箇に付一日又は未滿毎に 現大洋一角。

吉長鐵道

到着後二十四時間は無料。

第二章 旅客の運輸

第二章 旅客の運輸

二十四時間を経過せるものは二十四時間又は未滿毎に

普通小荷物

一箇に付 現大洋 一角

二輪、三輪、自動各自轉車、小兒車

同 同 一角五分

靈 柩

同 同 五角

呼海鐵道

到着後七日間は無料にして、其後は一日又は未滿毎に一箇に付

(一) (二)記載以外の小荷物は 現大洋 一角

(二) 二輪、三輪、自動各自轉車、小兒車は 同 一角五分

瀋海鐵道

到着後二十四時間は無料にして爾後二十四時間又は其の未滿毎に、一箇に付

(一) 普通小荷物、行商物品、食料品は 現大洋 一角

(二) 保險小荷物、易損品、貴重品、小動物、箇數扱品は 同 二角

吉海鐵道

到着後二十四時間は無料にして二十四時間經過後は二十四時間又は其の未滿毎に一箇に付

(一) 普通小荷物、新聞雜誌、食料品、行商物品は 吉大洋 一角五分

(二) 保險小荷物、貴重品、小動物、箇數扱品は 同 三角

(丙) 旅客附隨小荷物

北寧、四洮、洮昂、齊克、呼海、吉敦各鐵道 取扱はず。

吉長鐵道

自用自轉車一人一臺に限り取扱ふ。 運賃は距離の遠近に拘らず 現大洋五角。

瀋海鐵道

1 自用自轉車 一人一臺に限り 運賃は距離の遠近に拘らず 現大洋五角。

2 旅客附隨の犬 運賃は左の通り。

一〇〇斤以内 一頭に付 現大洋 五角

一〇一斤乃至二〇〇斤 同 同 一元

二〇一斤乃至三〇〇斤 同 同 一元五角

三〇〇斤以上 同 同 二元

3 行商人携帯の商品

一人六〇斤を限度とし(貴重品を除く)、又運送距離は八〇斤を限りとする。

運賃は左の通り。

斤程	重量	二〇斤迄	四〇斤迄	六〇斤迄
四〇斤以内		二角	三角五分	五角五分
四〇斤乃至八〇斤		三角	五角	八角

第二章 旅客の運輸

吉海鐵道

- 1 旅客附隨の自用自轉車(一人一輛に限る)運送距離の遠近に不拘、一輛に付 吉大洋八角
- 2 旅客附屬の犬 一〇〇斤以内 一頭に付 吉大洋八角
- 同 一〇一斤乃至二〇〇斤 同 一元五角
- 3 行商人の携帯する商品(一人に付六〇匁迄とし、貴重品は取扱はず)

(單位吉大洋)

斤程	斤量	二〇匁迄	四〇匁迄	六〇匁迄
四〇斤以内	三角	五角	八角	
四一斤乃至八〇斤	四角	七角	一元	
八一斤以上	普通小荷物運賃	普通小荷物運賃	普通小荷物運賃	

第二款 手小荷物運送に関する施設

先づ滿蒙に於ける鐵道開通以前の手小荷物運送に関する施設の概況に就きて述べるに、手荷物は旅客が各自旅行機關(本章第二節第一款參照)に積載して携行せるものなが、小荷物の輸送にも多少方法がないではなかつた。即ち昔(周代にその濫觴を發す)より郵驛又は驛遞或は驛站と稱されてゐた驛傳にして、歩役又は馬匹によりて官文書、又は官用品の遞送及び犯罪人の護送等に用ひられてゐたものが即ちこの一である。而して郵驛中歩役によるものを歩遞又は鋪遞と稱し、馬匹によるものを馬遞又は驛遞と稱し、即ち郵は步遞を稱し、驛は馬遞を稱するものである。この郵

驛は置郵と稱し支那全國に配置し、清代に及んで兵部の所管に歸した。けれども滿蒙内には鋪遞は設置されず専ら驛遞のみにてそれらの遞送を掌つたものであるが、又この郵驛は土地の衝僻によりて驛及站(他の支那内地では驛站の外に臺、塘、所)に分れてゐた。滿蒙に於ける郵驛配置の定額は左の通りであつた。

奉天省	驛	二九所
吉林省	站	三八所
黑龍江省	站	三六所
蒙古各地	站	一七三所

然れどもこれら郵驛は専ら官用に限られ民間の郵政とは何等の關係もなかつたのである。

茲に於て民間の郵政を營む機關として民局又は信局と稱するものが出來た。この民局即ち信局は同治年間に交通頻繁なる瀾江沿海の各省府にその端を拓き漸次内地に傳播したものの如く、私人の經營する處で一定の料金を徴して一般の信書並に物品の送達を爲す一種の私設郵便局であるが、これには内地專行信局と輪船信局の二種があつた。而して内地專行信局は飛脚或は民船により、又輪船信局は汽船を利用して江海に沿ふ各港間に於いて何れも信書又は物品の送達を營むものであつた。この信局は又信書或は物品の送達を營む外、新聞取次業、銀行業、運送業をもなし、殊に滿洲に於ては鑛局と稱する馬賊保險業をも兼ねるものもあり、商業その他雜業を兼營するものもあつた。

上記郵驛、信局の外に更に文報局なるものもあつた。この文報局は一八七六年以降各省大都又は開港場等官局の事務繁多なる地方に設けられた地方官廳の公文及び公品を遞送するもので、又時に私信を取扱つたものであるがこの經費は専ら地方の財政より支辨するものである。郵政局の設立以後文報局は信局と共に郵政局に登録せられたもの多く、

又この文報局は郵便線路の開通した地方では驛站を廢止する代りに臨時に設置せられたものも可成りあつた。

然るに光緒二十二年（一八八九年）に牛莊に郵政總局が置かれ、更に光緒三十一年（一八九八年）末には牛莊郵政總局の下に分局十六箇所、代辨所二十箇所があつて東三省の郵送を司つてゐた。この翌々年の光緒三十三年（一九〇〇年）には従來東三省を包括せる牛莊郵界が改められて滿洲郵界（東三省郵界）となり、奉天以下牛莊、哈爾濱、寬城子、安東、吉林、錦州の七局が設けられ宣統二年（一九一〇年）には奉天總局及び之に副屬する吉林、哈爾濱、寬城子、安東、錦州、牛莊六副總局を以て統轄し、その下に支局又は代辨局が數多設置せられた。

滿蒙の郵政局がこの前後に於て猶幾多の變遷はあつたが、兎も角鐵道開通直前に於ける小荷物運送の常設機關としてはこの外には無かつたのである。けれどもこれらの機關によらなければ、小荷物の送達を行ひ得なかつたものではない。即ち各地往來の客商、馬夫、船夫等幸便を得て之を託するか、又は旅客の往來繁き旅館に託して發送する等がこれで、この方法によりて託送される小荷物も相當多かつたのであるが、これら小荷物の輸送方法及び運賃は勿論區々であつた。

滿蒙に鐵道の敷設されたのは比較的新しいことに屬するが、専用線の性質を帯びる小鐵道を除き旅客の取扱を爲す鐵道は、何れも旅客列車に手小荷物車を連結してこれが運送を取扱つてゐる。

而して手小荷物の取扱を爲す旅客列車には各鐵道共に乗務荷物方を乗車せしめ、又各驛には荷物方（閑散なる驛にありては他の驛員をして荷物方を兼ねしめてゐるものもある）を配置し、以て車内に於ける荷物の仕分、整理、積卸並に授受等の事務を取扱はしめてゐる。

又貴重品に對しては吉長鐵道及び其の他小鐵道の如くこれが取扱を爲さざるものを除き、南滿洲、北寧、四洮、瀋

海、洮昂等の各鐵道にありては、車内に貴重品箱又は同戸棚を設けて普通品との區別を爲し、以てこれが輸送の安全を期し又切符及び授受證をも別冊若しくは別葉を使用するか、乃至は普通品のそれらを使用するも特に貴重品なる旨を朱記してその取扱の正確を期してゐる。

鮮魚貝、鮮肉、鮮乳、卵、蔬菜類等の食料品は生活必需品なれば、これが輸送は可及的迅速にこれを行ふと共に、その運賃は社會政策的見地よりして低廉にする必要がある。而して南滿洲、吉長、四洮、呼海、瀋海の各鐵道は前款記載の如く、これら生活必需食料品に對して夫々低運賃率を適用してゐるが、未だこの制度のなき鐵道の相當に多きは遺憾である。

小荷物は受託の都度現金を以て其の運賃を收受するを原則とすれども、新聞雜誌等の如き受託及其の引渡に最も敏速を要すると共に、その受託の頻繁なるものには、一々その運賃を支拂はしめるは繁雜の嫌あれば、社會の公益増進の爲めに特に簡便なる方法を選び、荷主の請願ありてこれを許可せる者に對しては豫め運送證票を發賣し、託送の際に重量相當の證票を現品に貼附せしめて現金の納入に代へ、且つ其の託送手續をもなるべく省略して輸送の敏活を期し、併せて前款記載の如く運賃を輕減してゐる鐵道が、南滿洲鐵道を始め他にも二、三ある。

又滿蒙の各鐵道は各鐵道相互の小荷物並に官憲の小荷物に對してはその運賃の後拂扱を爲し、殊に南滿洲鐵道にありては例へば國際運輸會社等の如くその信用大にして且つ託送小荷物の量多き荷主に對しては、その運賃の後拂扱を承認し以て荷主の便を圖つてゐるが、支那鐵道中にも吉長、四洮鐵道等それに倣へるものもある。

小荷物扱自轉車及びその他の各種の旅客附隨小荷物を普通小荷物として託送せば、その運賃は上記各鐵道の小荷物運賃の項に述べたるが如く、各鐵道共に多少異なるが比較的高率である。而して旅客が自用の爲め其旅行に携行する荷

物に對してかゝる高率の運賃を課することは稍々重きに失するの嫌あるにより、南滿洲鐵道に於ては之を旅客附隨小荷物として上記の如く一般小荷物運賃よりは低率なる賃率を適用してゐるが、吉長、瀋海、吉海の各鐵道も亦自用自轉車につきてはこの例に倣つてゐる。その他の旅客附隨小荷物に付きても南滿洲鐵道では上記の如くその範圍を擴大してゐるが、その他の鐵道にありては僅に瀋海、吉海の兩鐵道が旅客附隨の犬及び商人の携行商品に限り之を實施してゐる外、各鐵道共本制の實施なきは遺憾である。

犬は鐵道營業の原則よりせば犬箱を以て運送すべきものである。而してこの犬箱は鐵道に於て設備し、更に一定の雛形による私製犬箱の設備をも認め、停車場に保管して其の專用に充てしめることが最も適切である。然るにこの制を實施してゐるは南滿洲鐵道の外二、三あるが、鐵道によりては鐵道自身に於て犬箱を設備せず旅客をして勝手に客車内に携行することを許可するものもある。

小荷物の代金引換扱とは小荷物託送の際、荷送人より代金取立方を委託するときは、鐵道は荷物と引換に其代金を荷受人より受取り、之を荷送人に支拂ふの制にして荷主に取っては至便の場合もある。滿蒙に於ける各主要鐵道中吉長、瀋海兩鐵道を除いては本制を實施してゐるが、北寧鐵道は代金引換取扱を爲す滿蒙内の驛は山海關、營口、瀋陽に限られてゐるが、その他の南滿洲、四洮、呼海等の各鐵道は其の全驛に於て自鐵道内を範圍として取扱つてゐる。

第三章 貨物の運輸

第一節 滿蒙鐵道と貨物運輸

本編第一章第三節記載の如く滿蒙各鐵道の貨物輸送はその數量に於て、はた又その収入額に於て斷然旅客輸送を凌駕してゐる。故に滿蒙鐵道にありてはその營業は當然貨物運輸に重きを置き、旅客運輸は之を第二義に措かなければならない。

然らば何故に滿蒙鐵道にありては旅客に比して貨物輸送が盛んであるかを見るに、それが主なる原因としては左の諸項を挙げ得られると思ふ。

- 一 滿蒙の面積は頗る廣大であるが、此處に住する人口の密度は未だ甚だ疎にして、各都會地間の人事往來は頻繁でない。
- 二 滿蒙は文化の發達未だ頗る幼稚である爲に、各鐵道共にその輸送旅客は下等の三、四等旅客が大部分を占め、従つてその収入額が比較的少額となつてゐる。
- 三 滿蒙の産業としては殆んど農、礦、林等原始的産業に獨占せられ、而してこれらの物資は主として滿蒙外に輸出されるべきものであり、又住民の需要となる日用雜貨を始め各種の物資(工業製品)は殆んど悉く之を滿蒙外より移輸入しなければならぬ。しかもこれらの滿蒙生産物資は何れも比較的大量品であると共に長距離輸送されるものである關係上、鐵道輸送貨物として最も適當なるものである。

四 滿蒙は海岸線短く、且つ内地河川の航業は鐵道と競争する迄に發達してゐない。

これによつて見るに滿蒙の鐵道は營業上貨物輸送を主とすることはもとより當然であるが、更にこれらの鐵道は或は支那本部に(北寧鐵道)、或は朝鮮を経て日本に(南滿洲鐵道)、或は西比利亞を經由して歐羅巴諸邦に(東支鐵道)連つてゐるし、これら支那本部、日本及び歐羅巴諸國てふ大市場は共に滿蒙に於て産出する物資の偉大なる需要地であると共に、滿蒙内に於て消費する各種物資の缺くべからざる供給地でもある。故に北寧、南滿洲及び東支の各鐵道が上記の如き大市場に連接してゐることは、滿蒙の鐵道にとつて非常なる強味であるが如くで實はそれ程迄ではない。と云ふのは鐵道運輸は他の汽船等による輸送よりも、運送期間の短き點に於て、輸送の安全且つ正確なる點に於て、はた又大量輸送に便利なる點等に於て、幾多の長所を持つてゐるけれども、運送原價の多額に原因する運賃の高率なると、海港間を連ねるには兎角融通性の乏しい點に於て、汽船による輸送に劣ると云はなければならぬ。この點は滿蒙の特産物たる農、礦産物の如く非常に嵩と重量の大なるに反して價格の比較的低廉にして、又荷損が割合に少く、且つ他市場に搬出するに要する期間の多少の増加位は敢て意にかけらるべき貨物に對しては、殊に鐵道は汽船に比して不利なる状態の下に置かれるを免れない。

斯く觀じ來れば、滿蒙の鐵道にして貨物輸送上優越せる幹線的地位を確保せんと欲せば、滿蒙内に於て産出する物資を他市場に搬出し、又他市場より各種物資を滿蒙に搬入するに便利なる海港に進出することが必要條件である。而して南滿洲鐵道は大連港を擁し、加ふるに營口、安東の兩港を控へ、北寧鐵道は天津港に連り、且つ營口、秦皇島の兩港に接し、東支鐵道は異身同體の烏蘇里鐵道を経て浦鹽港に進出してゐるから、この三鐵道は何れもこの必要條件——この間に勿論輕重の差はあるが——を具備してゐるものと看做さなければならぬ。

而してこの三幹線鐵道の中にも、南滿洲鐵道はその擁してゐる大連港は天然の情勢に於ても、港灣施設に於ても、背後地に於ける商業機關の發達に於ても滿蒙物資出入口中第一位を占めてゐるし、冬期五箇月間は凍結によりて航行の便を失ふと雖も、安東、營口の兩港をも控へ、且つ朝鮮鐵道に連つて多少なりとも滿蒙との間に輸出入物資の授受を行つてゐる點より見るも、その培養鐵道の多き點よりするも、はた又その輸送量の多大なる點に鑑みるも、同鐵道は斷然第一位を占めてゐる。又その第二位は輸送量の多き點よりしても、僅か二百數十軒を距て、浦鹽港に進出し、同港は相當の設備を有して滿蒙物資の出入口として相當大なる役割を演じつゝあるに徴するも、又南滿洲鐵道に次いで培養鐵道の多き點に鑑みるも東支鐵道がそれに該當するであらう。北寧鐵道は支那本部に進出し、天津、營口、秦皇島の諸港に接してゐるけれども、同鐵道經由にて滿蒙内地に輸移出入される物資は甚だ尠いのみならず、同鐵道自體の輸送量少く且つ貨物運輸の點より見たる培養鐵道も亦僅少にして、而してこれらの原因としては上記三港共に滿蒙物資の出入口として不充分なる爲であるが、兎も角以上諸點よりして同鐵道は現在の貨物運輸より見たる滿蒙鐵道網の幹線としての地位は第三位に甘じなければならぬ。

而してこの三大幹線鐵道以外の各鐵道の中の殆んど全部は、その輸送貨物の大部分を、この三大幹線の何れかと連絡授受するものにして、従つてそれらの枝線的立場に置かれ、この三大幹線鐵道と無關係にあるは僅に鶴立炭礦鐵道と天圖輕便鐵道の二小鐵道があるのみである。

試に現在に於ける三大鐵道の技線(即ち培養線)的立場にある鐵道を擧ぐれば左の如くである。

南滿洲鐵道の培養線

吉長、吉敦、四洮、洮昂、齊克、瀋海、吉海、金福、開豐輕便、溪城輕便鐵道

第三章 貨物の運輸

東支鐵道の培養線

呼海、洮昂、齊克、穆稜、齊昂輕便鐵道

北寧、鐵道の培養線

四洮、洮昂、齊克、瀋海、吉海、吉敦鐵道

而してこれら滿蒙鐵道網の貨物輸送上より見たる幹線的及び枝線的的地位は、必ずしも確立せるものではない。例へば東支鐵道は上記の如く立派に幹線的的地位に在るけれども、その輸移出貨物の約半量及び輸入貨物の大部分は、南滿洲鐵道との間に授受連絡輸送されてゐるから、東支鐵道は有力なる南滿洲鐵道の培養線即ち枝線的立場にあり、又四洮、吉長兩鐵道は南滿洲鐵道又は北寧鐵道の枝線的立場にあるが、前者は洮昂齊克鐵道に對して、後者は吉敦鐵道に對しては幹線的的地位にあるが如き即ちこれである。

又この奥地諸鐵道の貨物輸送上三大鐵道に對する培養線、即ち枝線としての地位は決して絶對不變のものではなく、隣接鐵道の貨物吸收策、新鐵道の建設、新港灣の築造等によりて時々移動するを免れない。即ち東支鐵道が浦鹽港に進出してゐることによりて滿蒙鐵道の幹線的立場にあるに拘らず、一方に於ては上記の如く南滿洲鐵道の有力なる培養線となつてゐるが、これは露國革命以後特に顯著になつた現象であり、吉會鐵道敷設の曉には吉敦鐵道の南滿洲鐵道又は北寧鐵道に對する培養線的價值はその大半を減じて朝鮮鐵道の有力なる培養線となるは必然の形勢であり、又葫蘆島の築港にして實現せば四洮、洮昂、瀋海、吉海等の各鐵道は北寧鐵道の培養線として最も重要な價值を有するに至ると共に、南滿洲鐵道の培養線としての價值が大いに減殺されるに至る可能性の大いにあるが如きはこの例である。故に各鐵道共に自己の立場を有利にする爲めに、他鐵道の貨物を自鐵道に吸收することに努力しつゝあるが、然も

この間にありて南滿洲鐵道は日本の所有する處であり、東支鐵道にはソウエート聯邦の勢力が半平として抜くべからざるものあり、又北寧、吉長、吉敦、四洮、洮昂、呼海、瀋海、齊克等の諸鐵道は或は國有にして或は省有にして或は官商合辦なる等經營者、資金、技術等に於て差違こそあれ、何れも支那の鐵道である點よりして、これら各國の國策より出づる他鐵道牽制策の交錯するありて、時折り吸貨競争に火花を散らすことも生じるのである。

第二節 貨物運賃

第一款 鐵道開通前に於ける貨物運輸機關並に同運賃と鐵道運賃との比較

鐵道開通以前の貨物の運輸機關につきて一言せんに、當時の運輸機關の中旅客用及び客貨兼用のものは前章第二節第一款に述べた通りであるから、茲では貨物専用輸送機關のみにつきて述べやう。

陸上の貨物専用輸送機關としては大體左の如きものである。

- (一) 大車
- (二) 花輪車
- (三) 牛車
- (四) 露式荷馬車
- (五) 橋

以下これらの各車輛につきて概説しやう。

(一) 大車

大車は車體の構造及輓曳家畜(馬及騾)の頭數によりてその名稱を異にしてゐる。即ち頭號車、二號車、三號車、四號車これにして、又地方によりては輓馬の頭數により十套車、七套車、五套車等とも稱する。車輪は四箇の彎曲せる木桿を以て枉子(軌輪の周圍)を組織し、枉子の内圍には車頭(縦木)を中心として二本の幅條(横木)を嵌挿してキ字型に形成し、更に枉子の外圍に車瓦(鐵輪帶)を包装してゐる。車軸と車輪が共に廻轉するのが大車の特色である。又車輪の上部車臺上には車柵が立つてゐる。

大車の積載量及び一日の行程は季節、道路、車體、馬匹の數等によりて異なるが大體左表の通りである。

冬 期 (平坦地)	一日の行程 (十時間走行)		積載量	
	馬、騾七、八頭輓	同五頭輓	同四頭輓	同二頭輓
七〇華里	四、五〇〇斤	三、〇〇〇斤	二、二〇〇斤	一、四〇〇斤
五〇華里	三、五〇〇斤	二、五〇〇斤	一、五〇〇斤	一、〇〇〇斤
四五華里	三、〇〇〇斤	二、〇〇〇斤	一、三〇〇斤	一、〇〇〇斤
三〇華里	二、二五〇斤	一、六五〇斤	一、三〇〇斤	七〇〇斤

(二) 花轆轡車

花轆轡車は其型大車と前章に述べたる小車(轆轡車)との折衷せる型をなせる車である。即ち車柵は大車を採り、車輪、車軸は小車を採つたものである。輓曳家畜は普通一頭にして積載量は三、四百斤に過ぎない。

(三) 牛車

牛車は滿蒙に於ては蒙地又は其の附近に於て主として使用され、種類も三、四種あるが白色車、轆轡車に大別されてゐるやうである。この中白色車は牛車の別稱で、その構造大車と大差なきも極めて粗笨で、一臺の積載量は八百斤

内外にして、一日の行程は概略夏期五、六十華里、冬期六、七十華里と見て大過なからう。

轆轡車とは大體に於て花轆轡車の粗雜、脆弱なものとして大過ないが、この中にも大轆轡、小轆轡、四輪轆轡車等の別あり、これには役牛のみならず、馬匹をも使用して牽引せしめることがある。積載量は大轆轡は五〇〇斤以内にして小轆轡は更にそれよりも少く、四輪轆轡車即ち四轆轡は大車と大差なからう。一日の行程は役牛を使用する場合は白色車と大差ないが、馬匹を使用する場合は大車以上の走行力を發揮する。

(四) 露式荷馬車

露式荷馬車は現在にては北滿各地に於て見受けられる處であるが、鐵道開通以前にありても露領近接地方にありては使用されてゐた。この構造は日本の四輪車に似てゐるが稍々脆弱である。本車の特長は車臺が一定せず、其の使用目的によりて自由に改造せられることである。従つてこの積載量は一定しない。けれども本車の使用は露西亞人に限られ、支那人にはその能力なきものゝ如くである。

(五) 橇

橇は前章の旅客輸送の項に述べた如くであるが、これは貨物運送機關としても重要なものである。この貨物運搬用橇の構造は一樣ではないが、何れにしても極めて粗雜原始的なものである。橇は大車の如く五、六千斤も積載するが如き大型なるものは稀で大抵一千斤内外の積載量である。けれども大車なれば一千斤内外の貨物を積載牽引するには馬匹三、四頭を要するに橇なれば一頭にて事足り、且つ速力は大車よりは七、八割乃至十割以上も速く頗る經濟的なものであるが、その使用は冬期のみに限られる缺點がある。

次に水上の貨物輸送機關につきて述べれば、こは云ふ迄もなく船舟及び筏であつた。これらに就きては前章第二節

第一款に述べたればこゝには省く。

以上水陸各輸送機關の鐵道開通以前に於ける運賃に就きて述べんに、これらの運賃は現在に於ても然るが如く歲により、處により、又季節によりて異つてゐたことは充分想像し得る處で、或は現在以上にそれらによりて異つてゐたであらうと想はれる。以下若干資料よりこれらの運賃を摘録して見やう。

第二章第二節第一款既述のサモイロフ大尉及びフホストフ中佐記述によりて、東清鐵道(現在の南滿洲鐵道を含む)開通以前の馬車賃は大體に於て一日行程四十軒積載量一噸で一日の馬車賃が四、五留であつたことを知ることが出来る。即ち一噸一軒當り十一、二錢であつたのである。然るに一九〇六年五月の改正になる南滿洲鐵道創業當時の運賃は左の通りである。

通常扱又は小口扱(噸扱制なし)	百斤一哩に付	五厘
貨切扱又は一車扱	一噸一哩に付	七錢五厘
高價品		七錢
並品		五錢
鐵屬類		五厘

即ち鐵道運賃は小口扱品並一車扱高價品と雖も當時の馬車運賃の半額以下であるが、更にこの鐵道運賃は奉天旅順間等に於ては鐵道里程は道路里程に比して短距離であるから、更に兩都市間の兩者の運賃率は鐵道の方が低率となる。けれども例へば吉林齊々哈爾間の如く兩市間の道路が鐵道線路に比して短距離なる場合は如何と見るに、吉林齊々哈爾間の陸路は約五五〇軒なるに鐵道によれば六六五軒となり、鐵道は道路に比して約一一五軒だけ長距離となる。而して鐵道によれば吉長、東支、齊昂輕便の三鐵道に亘り、各鐵道毎に積卸しを要するが、今三鐵道共に完成せる一九一三年のこの齊々哈爾吉林間の鐵道及び馬車運賃を大豆及び綿織物の二を例として見るに左の如くである。

(イ) 鐵道運賃諸掛(一穗に付)

齊昂輕便鐵道收得	大豆	共ハ大洋二元四角四分
	綿布	現大洋約二元
東支鐵道收得	大豆(一車扱)	一一留〇四哥
	綿布(小口扱)	現大洋約二元七角
吉長鐵道收得	大豆(一車扱)	四一留八五哥
	綿布(小口扱)	現大洋約四八元一角三分
合 計	大豆(一車扱)	現大洋四元一角四分
	綿布(小口扱)	同 五元六角二分
	大豆(一車扱)	同 一八元八角四分
	綿布(小口扱)	同 五元七角五分

(ロ) 馬車運賃

東支鐵道發行『北滿洲』の『吉林省』編に依れば、「一九一三年當時の齊々哈爾伯都訥間約二九五軒の穀類の馬車運賃は冬期は(夏期は馬車の交通不能)一擔に付二二吊(一〇・五吊が一留に當る)即ち一穗に付三六三・八吊約三四留六五哥)にして、又伯都訥陶賴昭間約一一〇軒の同運賃は冬期一擔に付一〇吊(即ち一穗に付約一五留)、夏期には一擔に付一六吊(即ち一穗に付約二四留)」とあり、「又同じく陶賴昭伯都訥間の織物運賃は一布度當り七哥即ち一穗に付四留二七哥の割合である。」これによりて吉林齊々哈爾間の馬車運賃を推測するに、冬期穀類は一穗に付約七〇留即ち現大洋八〇元であらう。織物の馬車運賃は上記の陶賴昭伯都訥間のは穀物を搬出せる馬車が歸荷として低運賃で運送する場合であるから、この比例を以て吉林齊々哈爾間の全程を推す譯には行かない。普通は穀類よりは高運賃を徴す

るものであるから、今假りに上記穀類運賃より約三割高と看做せば、吉林齊々哈爾間一越當りの馬車運賃は約百五元である。又鐵道による時は商舖の院内より驛迄及び驛構内より商舖の院内迄の小運搬賃を要するに反し、馬車輸送による時は斯かる小運搬費が省かれるけれども、これとても發著の場合雙方を加へても二元位のものであらう。かくて吉林齊々哈爾間の如く鐵道が馬車道路に比して、遙に長距離なる場合に於ても馬車輸送運賃は一車扱穀類に於ては約四倍餘高く、小口扱穀物等に於ても約倍額方高率となる。

次に四洮鐵道開通以前の鄭家屯洮南間の馬車運賃と、開通後の同鐵道運賃とを比較するに、一九一二年頃（大正元年）の東支鐵道の調査になる「黑龍江省並に内蒙哲里木盟の一部踏査報告書」所載の、一九一一年（宣統三年）に於ける二箇年平均の同區間の馬車運賃は左の通りである。

砂	糖	一包(一八〇斤入)	二元四一
石	油	一箱	一元二五
棉	花	百斤	二元五〇
鹽		百斤	二元五〇
苘		百斤	二元五〇
米		一擔	六元
石	炭	百斤	二元

等とある。

これを十餘年後の一九二三年末の開通當時の四洮鐵道の運賃と比較して見るに左の通りである。(百覽に付)

種別	運賃		種別	運賃	
	小口扱	車扱		小口扱	車扱
砂	一元二角四分	一元一分	砂	一元二角四分	一元一分
石	一元四角六分	一元二角四分	石	一元一分	七角九分
棉	一元一分	七角九分	炭	七角九分	五角六分
鹽	一元一分	七角九分			
苘	一元一分	七角九分			
米	一元一分	七角九分			
炭	一元一分	七角九分			

尙鄭家屯に於ける一斤は〇・五疋に略々等しきを以て、馬車運賃は鐵道運賃に比して大凡小口扱で五倍車扱で六倍の高率となる。然も一九二三年頃は十餘年前に比して物價の騰貴甚だしく且つ、四洮鐵道の運賃は滿蒙鐵道中にて最も高率（現在は銀價の暴落により甚だ低下したが）なるものゝ一なることを思へば轉た感慨に堪えないものがある。更に今一例を最近開通せる瀋海鐵道沿線に取つて見やう。

同鐵道の海龍及西安より開原に至る冬の穀類馬車運賃は一越に付海龍開原間は十八元、西安開原間は十四元位であつた。然るに瀋海鐵道による海龍奉天間の車扱穀類一越の運賃は八元二角三分にして、同西安奉天間は九元七角である。而してこれらの穀類は殆んど全部が輸出品なるを以て、瀋海鐵道によりて奉天驛に搬出する場合には開原奉天間の滿鐵運賃一越當り約二圓四十五錢（この金額は開原大連間と、奉天大連間の兩運賃の差額）を省き得、南滿洲、瀋海兩鐵道間の接續費並に手数料を控除するも猶約二圓の差益あり、結局これらの地方より奉天に出廻る穀物運賃は馬車によるよりも鐵道による方が半額以下で済む譯である。

第二款 滿蒙鐵道の貨物運賃沿革

滿蒙鐵道の貨物運賃は之を普通運賃、特定運賃、連絡運賃に三大別することが出来る。

今これら各運賃の沿革につきて概説するのであるが、支那諸鐵道は北寧鐵道を除いてはその歴史が甚だ新しく、従つて運賃の變遷につきても見るべきものなければ省略し、又北寧鐵道もその貨物運賃の變遷を知るに足る充分なる資料なきを以て之亦記載するに由なく、結局南滿洲、東支兩鐵道のこれら貨物運賃の沿革を左に概述しやう。

第一項 普通運賃の沿革

第一 南 滿 洲 鐵 道

先づ普通貨物運賃につきて見るに 明治四十年四月創業當時の南滿洲鐵道貨物運賃は、野戰鐵道提理部制定のものを襲用し、その賃率は左の通りであつた。

通	常	撥	高價品	百斤一哩に付	銀	五	厘
			並品	一英噸一哩に付	銀	七	錢
			貨切扱又は一車扱	同	銀	五	錢
			鑛屬類	同	銀	二	錢五厘
		撥	一級品	一擔一哩に付	金	六	厘
			二級品	同	金	五	厘
			三級品	同	金	四	厘
			一級品	一英噸一哩に付	金	八	錢

稍々會社の基礎が固まつた同年七月に第一次貨物運賃の改正を行ひ、左の如く賃率を定めた。

噸	撥	二級品	同	金	六	錢五厘
		三級品	同	金	五	錢
		一級品	同	金	七	錢
		貨切扱又は一車扱	同	金	五	錢
		二級品	同	金	三	錢五厘
		三級品	同			

(註) 以上の一英噸は千六百八十斤である。

即ち從來建値が銀建であつたのを金建に改め、又日本内地鐵道の例に倣つて從來の通常扱(この時擔扱と改稱)及び貨切扱の中間に中量貨物の爲めに噸扱制を設け、且つ貨物の等級を一、二、三の三級に區別し、擔扱に於ては從前の總括的賃率を第二級とし、之を基本として、一厘を引上げて一級品として精巧品類をこの中に容れ、一厘を引下げて三級品とし、主に建築材料等の原料品を包含せしめた。

貨切扱に於ては從來の並品中の精巧品を一級に編入し、高價品中の絹布以外の貴重品類の貨物列車便扱を廢止し、又舊鑛屬類賃率を一錢方引上げて三級品賃率としたものである。

翌明治四十一年廣軌改築竣成と共に同年七月廣軌第一次貨物運賃改正を行ひ左の如き賃率とした。

擔	撥	一級品	一擔一哩に付	金	六	厘
		二級品	同	金	五	厘
		三級品	同	金	四	厘
		四級品	同	金	三	厘

貨切	噸			
	撥		一噸	
貨切	一級品	二級品	三級品	四級品
一級品	同	同	同	同
二級品	同	同	同	同
三級品	同	同	同	同
四級品	同	同	同	同
貨切	同	同	同	同
一級品	同	同	同	同
二級品	同	同	同	同
三級品	同	同	同	同
四級品	同	同	同	同

即ちこの改正は狭軌時代の噸扱及び貨切扱貨率を各低下したものであるが、一方英噸(一、六八〇斤)と米噸(一、五〇〇斤)との單位建變更によりてその低下率は極めて僅少のものであつた。又貨物の等級は従前の三級を一級増して四級とし、従来の三級品を第四級とし、三級品貨率より擔扱は一厘、貨切扱は一錢方低下し、尙舊二級品を二分して二級品、三級品に選別し、三級品には主として米、鹽、野菜、砂糖、疊、建具等の日用必需品を編入したものである。

明治四十二年十月廣軌第二次改正の運賃率は左の通りである。

小口	一級品	二級品	三級品	四級品
一噸	百斤一哩に付	同	同	同
貨切	同	同	同	同
一級品	同	同	同	同
二級品	同	同	同	同
三級品	同	同	同	同
四級品	同	同	同	同

車扱	一噸			
	一噸		一噸	
車扱	一級品	二級品	三級品	四級品
一噸	同	同	同	同
二噸	同	同	同	同
三噸	同	同	同	同
四噸	同	同	同	同

(註) 一車扱三、四級運賃率はこれより先明治四十二年四月の改正である。

即ち従來擔扱貨率と貨切貨率との間には多大の間隔があつたから、其の中間なる噸扱を廢止して擔扱運賃率(この時小口扱と改稱)を噸噸二錢七、八厘乃至一錢四、五厘方引下げてこの間隔を小にした。尙一級品の貨切扱(この時より一車扱と改稱)を廢止して二級品の一車扱貨率を五厘方引下げ、且一車扱を爲すべき貨物の種類を限定した。又この時一噸噸を従來の一、五〇〇斤を二、五一二斤と改めた。

其の後久しく改正を見ずに推移したが、大正八年十一月十五日より大改正を實施し、左の通りとした。

哩程	小口				一車			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
自一哩至百哩	六厘二毛五	五厘	三厘七毛五	二厘五毛	五錢	三錢七厘五毛	三錢五厘	二錢五厘
自百一哩至二百哩	六厘	四厘八毛	三厘六毛	二厘四毛	四錢八厘	三錢六厘	三錢四厘	二錢四厘
自二百一哩至四百哩	五厘七毛五	四厘六毛	三厘四毛五	二厘三毛	四錢六厘	三錢四厘五毛	三錢三厘	二錢三厘
自四百一哩以上	五厘五毛	四厘四毛	三厘三毛	二厘二毛	四錢四厘	三錢三厘	三錢	二錢二厘

本改正によりて普通貨物運賃は従前よりは高率となつたが、これが理由は時勢の推移に伴ふ滿蒙開發の重き使命は大輸送主義を執らざるを得なくなり、而してこれが爲めには車輛の増備、複線工事の完成、急勾配の緩和、保安設備の

改善、列車の増發、倉庫の増設、海陸連絡設備の改良、旅客の待遇改善等諸般の施設に多額の費用を要すると共に、一方歐洲戰亂及び戦後の物價騰貴並に之に伴ふ勞銀の騰貴及び俸給の増給を要することとなり、斯くて在來の運賃率にては到底鐵道の經營を支へること困難となつた爲めであるが、この運賃引上方針は會社の事業經營に必要な金額を收めるの限度に止め、負擔力充分なる貨物にのみ加重するの原則を執つたものである。之と共に從來の貨物運賃は距離比例法に據つてゐたのが、本改正によりて遠距離遞減法を執ることとしたと共に、各級品の小口扱貨物運賃の千斤一哩運賃を一車扱一噸一哩運賃と同率としたもので、従つて従前よりも更に小口扱と一車扱兩運賃率が接近した。又大正十二年十一月一日より一級品貨物の一車扱を再開して、その一噸一哩に對する運賃率を百斤一哩に對する小口扱運賃率の十倍とし、又小口扱貨物の運賃は(貨率は上記大正八年十一月十五日改正と同率であるが)五十斤を單位とし、五十斤以上は十斤又は其未滿毎に計算することとした。

以上の外に普通貨物運賃の小改正はあつたが、主なるものは上記の通りであり、又昭和五年四月一日よりメートル制を實施したが、貨率は以前の儘を換算(端數は四捨五入)したに過ぎない。又以上を通覽するに南滿洲鐵道の普通貨物運賃の沿革は大正八年の増收を目的とした大改正の外は、何れも事務的の改正であつた。

今開業當時と上記各改正年次並に現行(現行のメートル制を米噸哩に換算)の小口、一車扱噸哩運賃率を比較すれば左の通りである。

級別	扱別	年次		現行(米噸哩に換算)
		開業當時 (明治四〇年七月一、五〇〇斤)	明治四十二年 (十月一、五二二斤)	
一級品	小口扱	銀 〇・一〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
二級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
三級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
四級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇

級別	扱別	年次		現行(米噸哩に換算)
		開業當時 (明治四〇年七月一、五〇〇斤)	明治四十二年 (十月一、五二二斤)	
一級品	小口扱	銀 〇・一〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
二級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
三級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
四級品	小口扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇
	車扱	銀 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇	金 〇・〇〇〇

(註) 但し大正八年及現行の分は四〇一哩以上運送のものを取つた。

以上の外長大物件、重量物件、並に特殊貨物の普通運賃も亦相當の沿革を経て來てゐるが、普通貨物運賃と同じく殆んど事務的理由によりて改正されたものであるから省くこととする。

第二東支鐵道

東支鐵道の臨時營業は一九〇二年より始まつたが、全線の營業を開始したのは一九〇三年七月一日からのことである。これより現在に至る三十年近い間の東支鐵道の貨物運賃は名は普通(即ち地方的)運賃でも他の滿蒙鐵道とは異り、一種の特定運賃とも稱すべきものなるを以て、この間に於ける普通運賃の沿革は同時に特定又は聯絡貨物運賃政策の變遷でもあるが、これは大體左の五期に區分することが出来るからそれに従つて概説しやう。

- 第一期 (日露戰前) (一九〇三年—一九〇五年)
- 第二期 (ポーツマス條約締結より歐洲大戰迄) (一九〇五年—一九一四年)
- 第三期 (歐洲大戰及び露國革命期間) (一九一四年—一九二〇年)
- 第四期 (一九二二年—一九二四年)

今この各期の運賃政策につきて概説しやう。

第一期 日露戰前(自一九〇三年)

露西亞が東支鐵道を敷設した目的は、第一章所説の如く西比利亞幹線鐵道と烏蘇里地方(主として浦鹽港)及び太平洋岸の不凍諸港(大連、旅順)とを連結せしめて、大いに滿蒙經路を爲さんとするにあつた。従つて東支鐵道創設當時の運賃政策には左の五大原則を基礎とした。即ち、

- 一、露國の經濟勢力を鐵道沿線地方に扶植すると共に、滿洲及び之に接壤する蒙古、支那内地市場に露國物資を輸出する爲めに全力を注ぐこと
 - 二、歐洲發西比利亞、東支兩鐵道經由支那、朝鮮、日本諸港向、及びこれが反對經路を採る通過貨物の吸收を極力努めること
 - 三、地方的運賃率は一般鐵道收入の増加を圖る爲めに、外國商品の侵入を防ぎ得る範圍内に於て出來得るだけの高率運賃を課すること
 - 四、露西亞及び東支兩鐵道連絡によりて輸送せられる露本國製品は、之を滿洲に誘導する爲めに出來るだけの低率運賃を課すること
 - 五、東支鐵道沿線又はその以遠の地より露國に輸入する物資は、之と類似の露國生産品との競争を惹起せざる範圍内に於て認めること
- これらの見地の下に一九〇三年に制定せられた貨物運賃は左の通りである。

而してこの運賃率を上記の原則に適合する爲めに如何に適用したかは、多くは輸出入又は特定運賃に關することなれども以下數例を擧げて説明しやう。織物類の如きは高價品たる一級品扱として外國貨物の侵入を防ぐと共に、露本國の生産品に對しては露支連絡特定輸入運賃率なる極めて低率の運賃率を適用したのである。この一斑を擧げれば左の通りである。

發 驛 及 品 名	距 離	一 施 料 當 運 賃 (單位 哥)	
		一 施 料 當 運 賃 (單位 哥)	一 施 料 當 運 賃 (單位 哥)
モスコイ發綿織物	七、五二一	一級品	二級品
エカレンケルグ(現ス)	五、六九五	一級品	二級品
ヴエドフスク(發鐵製品)	八、二三〇	一級品	二級品
キエフ發砂糖	七、五二一	一級品	二級品
モスコイ發酒精類	七、五二一	一級品	二級品

一施料に對する連絡運賃
 一〇六留二七哥
 六七留四〇哥
 八四留五三哥
 九四留六七哥

一施料に付
 一・四三哥
 一・一四哥
 一・〇二哥
 一・二七哥

一施料に對する地方的運賃
 八・一七哥
 七・一五哥
 七・一五哥
 八・一七哥

この外穀物輸送に對しては下記(第二項の第二)の如き遠距離遞減運賃率が定められたが、更にこれら穀物輸出上の原則的條件として、

- 一 烏蘇里地方輸送は同地方農業に損害を與へざること
- 二 滿洲産穀類をしてシベリア産穀物の勢力範圍を侵さしめざること

三 輸出穀物はダルニー(大連)港を經由せしめること

の三項を決定し、第一項と第三項を満足せしめる爲め、哈爾濱浦鹽間(七八九籽)の輸出穀物運賃は一越に付一七留九六哥(二越籽に付約二・二九哥)なるに、哈爾濱ダルニー間(九四六籽)の同運賃を一〇留七四哥(一越籽に付一・二二哥)の低率とし、第二項の爲めには哈爾濱チタ間(一、四一一籽)の穀物運賃は一越に付二一留九一哥なるにオヴィ(現在はノーウオンピリスクと改稱)チタ間(二、六九五籽)の同運賃を二〇留七五哥とした。

又露西亞に輸入される支那、印度、セイロン茶は蒙古の沙漠を通過するか、水路黒龍江によりてスレーチエンスクより西比利亞鐵道によりて輸送されてゐたものであるが、これらの茶の數量は可成り多量に上つてゐたから、東支鐵道は浦鹽又はダルニー港より輸入して自鐵道を通過せしむる目的の下に特別低率運賃を制定した。

第二期 ポーツマス條約締結より歐洲大戰迄(自一九〇五年至一九一四年)

ポーツマス條約によりて寛城子以南の鐵道と關東州の租借地を失つた結果として、東支鐵道は爾後専ら浦鹽港を唯一の門戸とせざるを得なくなつたと共に、南滿洲鐵道との間に必然的に貨物吸收競争を生ずべき形勢となり、従つて哈爾濱寛城子間の馬車輸送及び松花江上の船輸送との關係に深甚なる考慮を拂はざるを得なくなつた爲めに、前期の營業方針に多大の變更を加へる必要が生じた。かくて例へば浦鹽向輸出穀物の特定運賃率の如き各種の臨時割引運賃率が、一九〇五年より一九〇七年の間に制定された。けれどもかかる姑息的方法によりて間に合せる政策を採るよりも、根本的原則を定めこれによりて新運賃率を制定することとし、一九〇八年に特別會議が開かれて新原則による運賃改正が行はれた。新運賃政策の根本義とは、

一 當初に期せる通り露國加工品を滿蒙に誘導して以て滿蒙市場を征服すること、即ち本國の爲めには東支鐵道自

身は幾分の犠牲を覺悟すること

二 貨物の運賃は馬車又は水路輸送に貨物が吸收されざる範圍内に於て、其の貨物の支拂能力の耐える限り高率なる運賃及諸掛を徴すること

三 露國が滿蒙内に於て經濟的勢力を伸ばし伸張することは期待し得ない状態にあつたから、運賃政策により滿洲に於ける生産工業を助長させるが如き方法を探らず、工業製品は露國品を供給すること

四 滿蒙に近接せる極東露領地方の工業の創設又は發達を計る爲め、滿蒙よりそれに供給する原料品の運賃は低率とすること

五 南滿洲、東支兩鐵道は相互に相反する利害と目的を有するものなれば、兩鐵道の競争は免れざるべきも、これをして一定の限度を超えしめざること、則ち東支鐵道は出來得る限り多量の貨物を吸收する必要あるも、これが爲めに日本との間に紛議を招くが如きは避くべきこと

而して以上の諸項の原則を満足せしめる一助として、貨物の等級制は各輸送方向共同に適用せずして、其仕向先の如何によりて加減すべく決定したのである。

以上の根本方針によりて運賃率を決定したのであるが、これには以前の貨物の等級は八級と特別低率二級の合計十級であつたのを三十五級に別け、更に方向その他によりて分けられたもので、上記の目的に對しては頗る合理性に富んでゐる代りに複雑極まるものであつた。而してこの原則は一九二六年末迄久しく活用されてゐたものである。

即ち、

級 別 運 賃 表

級別	一應軒に付(哥)	級別	一應軒に付(哥)	級別	一應軒に付(哥)
一級	八・二七	二級	八・二七―七・一五	三級	七・一五
四級	七・一五―五・七二	五級	五・七二	六級	五・七二―四・七七
七級	四・七七	八級	四・七七―四・〇九	九級	四・〇九
一〇級	四・〇九―三・三五	一一級	三・三五	一二級	三・三五―二・八六
一三級	三・三五―〇・七二	一四級	三・三五―一・二四	一五級	二・八六
一六級	二・八六―二・二九	一七級	二・八六―〇・九五	一八級	二・二九
一九級	二・二九―一・六三	二〇級	二・二九―一・四三	二一級	一・九一
二二級	一・九一―一・二四	二三級	一・九一―〇・九五	二四級	一・九一―〇・七六
二五級	一・六三	二六級	一・六三―一・四三	二七級	一・六三―〇・九五
二八級	一・四三	二九級	一・四三―〇・九五	三〇級	一・四三
三一級	一・一四	三二級	一・一四―〇・九五	三三級	一・一四―〇・八二
三四級	〇・九五	三五級	〇・九五―〇・七六		

第三期 歐洲大戰及び露國革命期間(一九一四年)

一九一四年に例の歐洲戦争が始まつたが、この影響を蒙つて同年末より露國紙幣の價值が低落し始めた。然るに東

支鐵道當局は國威を重んじ、規定運賃率により且つ紙幣一留を金貨一留として運賃を徴收して居つたが、一九一七年露西亞に革命起るや、留紙幣の價格は大河の決潰せるが如き勢を以て暴落し始めた。こゝに於て東支鐵道當局は一九一七年七月十五日より露國鐵道に倣ひて運賃率を倍額に引上げた(但しエグリシエリド埠頭經由輸出貨物運賃率のみは四割の引上げに止めた)。けれども當時留紙幣の價值は金一圓に對し二留七十哥に低落してゐたから收得運賃の實際的價格は標準の七割五分にしか當らず、殊に紙幣の價值は日に日に暴落して行つたから、同年十二月に入りてより收得實價は僅に二割四分に當るに過ぎなくなつた爲め、同年十二月十九日以降は運賃率を一躍七倍に引上げたが、引上當時ですら標準額の八割一分にしか當らなかつた。

然るに一九一八年の初頭には露西亞本國より莫大なる兌換紙幣が流入した爲めに一時留相場は多少騰貴し、標準率よりは二割乃至六割の高率を示した。

一九一九年四月よりオムスクに於ける西比利亞臨時政府が、其の紙幣を發行したが、これは兌換券たりし舊ロマノフ紙幣よりは一層相場が低かつたから、荷主の運賃支拂は多くこの西比利亞札を用ひたが、紙幣の價格は日々漸落した結果、同年七月には又復實收運賃は標準率の四割迄低下した。茲に於て同年六月東支鐵道當局は運賃率標準留と金貨留とを一致せしめる爲めに、その率を十五倍に引上げたが、西比利亞紙幣は日に日に暴落を重ねて行く一方であつたから直ちに大差違を生じ、同年十月には僅に標準率の一割九分にしか該當しなかつた。かくて如何に運賃率を引上げるも追つ付かなかつたから、遂に同年十一月より東支鐵道の收入運賃を金留建とし、一金留をロマノフ紙幣一〇留、ケレンスキー紙幣五〇留、シベリア紙幣一〇〇留の換算率によることとした。けれども同月中に早くも一金留に對する換算率はロマノフ紙幣一一留、ケレンスキー紙幣六〇留、シベリア紙幣一五〇留となつた爲めに、シベリア紙幣を

以て運賃支拂に充てる場合には標準額の六割六分にしか當らなかつたのみならず、猶これら紙幣の價值は將來益を急激に下落する傾向があつた爲めに、同年十二月十九日に思ひ切つて運賃率を六十倍に引上げ、且つ支拂には上記三種の紙幣を各三分の一宛用ふべきことと定めた。處がこの思ひ切つた運賃率の引上げは當時の留紙幣の價格よりすれば、標準率の約二倍半の高率となり、殊に一九二〇年一、二月頃には留紙幣の相場が幾分高騰したので標準率の三倍に當るに至つた。

この結果は當然妥當なる荷主の非難を惹起せしめたので、同年二月にはその引上範圍が改められ、一運賃率留を二金留とし、而して紙幣はその日の換算率によりて受容れることとした。又この年五月からは收入貨幣の半分は硬貨即ち金貨留又は支那現大洋を以て充て残り半分は紙幣を認めるが、シベリア紙幣の受入は遂に停止し、更に同年十二月よりは紙幣の受入を絶対に拒絶した。かくて東支鐵道の運賃は不動に戦前の二倍の率を保つこととなつたのである。

以上は留紙幣の下落に伴ふ東支鐵道運賃率引上げの一端を述べたのであるが、これと共に鐵道當局は一九一九年に各種貨物の等級引上げをも行ひ、以て運賃の實收を高めんとした。この等級引上げを行つた貨物は全貨物品名一二九集中の五二集に及び、これら五二集中の貨物は急速に或は全部或は一部分其の等級が引上げられたのであるが、この中には本鐵道の最重要貨物たる麥粉、豆油、未製皮等も含まれてゐた。今この貨物運賃等級引上げの一例を示さう。

- 支那線香 十六級(一穗秆當り二・八六哥乃至二・二九哥)より
- 四級(一穗秆當り七・一五哥乃至五・七二哥)に
- 支那木綿 五級(一穗秆當り五・七二哥)より

- 一級(一穗秆當り八・一七哥)に
- 麥粉 十三級(一穗秆當り三・三五哥乃至〇・七二哥)より
- 十級(一穗秆當り四・〇九哥乃至三・三五哥)に
- 豆油 十一級(一穗秆當り三・三五哥)より
- 九級(一穗秆當り四・〇九哥)に
- 未製皮 十一級(一穗秆當り三・三五哥)より
- 五級(一穗秆當り五・七二哥)に

けれどもこの貨物等級引上げによる些少の運賃値上げは、上記の如き留紙幣の暴落より見れば殆んど影響はなかつたが、一九一九年末以降はさらでだに運賃が非常に高率(二倍)となつたのに、この貨物等級引上げが荷主の苦痛となつて來た。而もこの等級引上げ貨物は主として廣く支那人間に需要される輸入貨物たる雜貨に對して行はれたが、この結果長春哈爾濱間に馬車輸送を誘致し、前期に於て確立せる馬車輸送との對抗策は全然破壊されるに至つた。

第四期 (一九二一年—一九二四年)

此の期間に於ては留紙幣の下落による困亂期を脱して完全に恢復した。而してその運賃政策の根本方針としては上記第二期に述べたる一九〇八年に制定したものをその儘踏襲したが、時勢の推移は各種貨物の等級又は運賃率をその儘實施するを許さなくなつた。而してこの時に當つて東支鐵道當局の運賃制定上特に留意しなければならない特殊事情としては、

- 一 浦鹽港は荒廢し、加ふるに沿海州の政狀は猶不安定であつたこと

二 東支鐵道の運賃は他鐵道の比して非常に高率であつたこと
 三 當時の運賃率では鐵道は運賃に於て到底馬車輸送に對抗し得ないこと
 四 北滿洲に於ける特種工業者(製粉、搾油等)を保護する必要があること
 而して一九〇八年に制定された運賃政策の根本方針と、この特殊事情とを斟酌して一九二一年に決定せる運賃改正の根本義は大體左の通りである。

一 鐵道及び地方の經濟的福祉を増進せしめる爲めに、穀類、木材、及び各種原料の輸出に對しては、あらゆる手段を以て之を獎勵すること

二 極東特に黒龍、沿海地方の市場を支配すること

三 南行及び東行の二輸出方向を共に發達せしめること

四 鐵道の不利益を來さざる範圍内に於て、地方工業並に地方經濟の發展に努むべきこと

かくて一九二一年一月より一九二二年八月迄の間に於て貨物等級の變更を行ひ、又従前の運賃率標準留は二金留の比率であつたのを、一・五金留、一・二五金留、一・一二五金留又は一金留等として貨物の種類に依りて其の適用を異ならしめ、以て以上の方針に合致せしめんとしたものである。而して新運賃額は總體より見て減少されたことになつたが、中には運賃率標準留と金留との比率引下げと等級の引上げとが相均衡し、前期の運賃額と大差なきものもあり、又殆んど總ての貨物に對する運賃は戦前と比較すれば矢張り甚だ高率であつた。

第五期 一九二五年以降

これより先一九二四年十月八日の所謂露奉協定によりて、東支鐵道はソウエート聯邦と奉天省政府との合辦經營に

移された。露支合辦經營による東支鐵道の最高幹部は露、支各五人宛の理事であるが、運輸營業の實權を握つてゐる管理局長はソウエート聯邦人であるから、東支鐵道の運輸政策はソウエート領土内にある浦鹽港及び烏蘇里鐵道繁榮の爲めに、北滿の輸出入物資を極力烏蘇里鐵道經由によらしめ、南滿洲鐵道經由を防壓せんとする傾向を生じるに至つたが、これは輸出運賃であるから後に述べることにする。

又従來の東支鐵道地方的輸送貨物は運賃等級(三十五級)、貨物品名表共に頗る多く且つ同一區間を輸送する同一貨物に對しても發着驛の別によりて(例へば哈爾濱寬城子間の輸送に就て見るに、哈爾濱發寬城子著の場合と寬城子發哈爾濱著の場合の如き)運賃率を異にするもの甚だ多かつた上に、更に運賃率標準留と金留の換算率を貨物の品種に依りて違へる等頗る複雑なるものであつたので、一九二七年一月一日より改正實施した。改正の要點は従來の運賃等級三十五級を十九級に減少し、貨物品名をも稍々簡略とし、同一區間同一貨物の運賃は上下行共に同一運賃率とし、且つ金留單位に改め並に附帶料金を運賃中に包含せしめた等事務的大改正を加へ、更に總體として見る時は鐵道の收益主義よりして運賃を高率としたと共に、南滿洲鐵道經由を抑壓する意味をも附加してゐることも見逃せない。

即ち本改正によりて舊運賃よりも値上げせるものと、値下げせるものと生じたのであるが、今一例として寬城子及綏芬河兩驛發哈爾濱著貨物につきて見るに、

一 寬城子發哈爾濱著北滿洲輸入貨物

(イ) 値上げせるもの、平均値上率

四〇・九%

(ロ) 値下げせるもの、平均値下率

一〇%

綏芬河驛發哈爾濱著北滿洲輸入貨物

- (イ) 値上げせるもの、平均値上率 三六%
- (ロ) 値下げせるもの、平均値下率 二七%

本改正に於て地方商工業者の利益を慮つて、石炭の如きは寛城子經由を輕減して、却つて綏芬河經由を値上げした
が如きものもあるが、これらは南滿より撫順炭の供給を仰がなければならぬ特殊の事情がある爲めで、總じて是非
南滿洲鐵道經由輸移出入を必要とする北滿貨物に對しては苛酷な取扱はしてゐないが、烏蘇里、南滿洲兩鐵道經由何
れによるも差支なき貨物に對しては、極力烏蘇里鐵道經由によらしめるべき方策を採つたものである。

第二項 特定運賃の沿革

第一 南滿洲鐵道

南滿洲鐵道の特定運賃は可成り多いから、左に主なるものに付その沿革を掲げやう。
(イ) 海港發着運賃

明治四十年七月第一次の運賃改正と共に、從來特約によりて大連着大豆、豆粕のみが享受してゐた低廉運賃を顧慮
して大連、營口着發貨物特定運賃を定め、鐵嶺以北より兩港に達する運賃關係を均等にし、營口の地位を改善した。
この改正によりて大連着貨物は原則率に比して公主嶺以南は約三割五分乃至四割五分方、公主嶺以北は約四割五分乃
至五割方運賃が低減された。

次に明治四十一年七月の改正により一般運賃の改正と共に、新設四級品に對しても特定率を設け、又明治四十二年
四月一車扱三、四級品原則率の改正に伴ひ、大連、營口着發特定運賃の均等關係は范家屯以北の數驛に限ることとな
つた。次で明治四十二年十月の廣軌第二次の改正に於ては新に旅順着發の特定運賃を設け、瓦房店以北に對し該港を

大連港と同等の地位に置き、且つ從來一車扱貨物にのみ限つた特定運賃を小口扱にも推及し、一車小口兩扱共に原則
率よりも四割乃至四割五分以上を引下げた運賃率を適用することとした。今この一例として大連發着二車(貸切)扱特
定率の變遷を主要驛別に摘録すれば左表の通りである。

大連發着二車(貸切)扱特定運賃率變遷(摘録)

驛名	等級	明治四十年七月改正 (一噸一、六八〇斤に付)		明治四十一年七月改正 (一噸一、五〇〇斤に付)		明治四十二年十月改正 (一噸一、五二二斤に付)	
		四級	三級	四級	三級	四級	三級
遼陽	二級	七・三五	六・六〇	五・四〇	五・四〇	五・四〇	五・四〇
	三級	五・二五	四・二〇	四・二〇	三・五〇	三・五〇	三・五〇
	四級	三・七八	三・〇〇	三・〇〇	二・六〇	二・六〇	二・六〇
奉天	二級	八・七五	六・三五	七・七〇	六・三〇	六・三〇	六・三〇
	三級	六・二五	四・九〇	四・九〇	四・〇〇	四・〇〇	四・〇〇
	四級	四・五〇	三・五〇	三・五〇	三・〇〇	三・〇〇	三・〇〇
開原	二級	一一・四五	九・五〇	九・五〇	七・九〇	七・九〇	七・九〇
	三級	七・九六	六・〇〇	六・〇〇	五・七〇	五・七〇	五・七〇
	四級	三・七三	四・四〇	四・四〇	四・二〇	四・二〇	四・二〇
長春	二級	一四・四九	一一・〇〇	一一・〇〇	一・〇〇	一・〇〇	一・〇〇
	三級	九・九一	八・五〇	八・五〇	八・三〇	八・三〇	八・三〇
	四級	七・二四	六・〇〇	六・〇〇	六・〇〇	六・〇〇	六・〇〇

其の後大正八年五月一般貨物運賃料金を改正し、同年十月一日より之を實施することとした際に、この特定運賃率を廢止して新に大連、安東發着(普通)貨物特定運賃率を定めた。これは曩に大連の繁榮を目的として定めた特定運賃が、既に大連をして豫定の如く發達せしめた以上最早其必要なに至つたのみならず、機會均等主義に悖る處があるからである。然るにこの特定運賃も亦前項第一に述べた理由により改正を加へ、普通運賃の再改正と同時に、即ち大正八年十一月十五日より左表の如く改正した。

一 大連發着の分(摘録)

驛名	小口扱 (百斤に付)				一車扱 (一米噸に付)			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
分水湯崗子間	0.800	0.650	0.500	0.350	6.00	4.90	3.80	2.70
渾河奉天間	1.000	0.800	0.600	0.400	9.00	7.20	5.40	3.60
平頂堡一開原間	1.200	1.000	0.800	0.600	12.00	10.00	8.00	6.00
大屯一長春間	1.900	1.500	1.100	0.700	26.80	21.40	16.00	10.60
深井子一撫順間	2.100	1.600	1.100	0.600	36.00	28.80	21.60	14.40

二 安東發着の場合(摘録)

驛名	小口扱 (百斤に付)				一車扱 (一米噸に付)			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
平頂堡一開原間	1.300	1.050	0.750	0.450	10.50	8.40	6.30	4.20
桓甸子一四平街間	1.600	1.200	0.900	0.600	12.80	10.20	7.60	5.00
大屯一長春間	1.900	1.400	1.000	0.700	26.80	21.40	16.00	10.60

又右運賃の改正によりて旅順は海港發着運賃の後身たる、大連安東發着特定運賃の恩恵を蒙らないこととなつたのみならず、却つて一般運賃の改正によりて値上げせられた普通運賃の適用を受けることとなつたから、之を緩和するに必要上、大連埠頭旅順、周水子旅順相互間の主要貨物運賃率を左の通り特定し、大正十年四月十六日より實施した。

發着驛	小口扱 (百斤に付)				一車扱 (一米噸に付)			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
旅順一周水子相互間	0.150	0.110	0.080	0.050	1.500	1.100	0.800	0.500
旅順一長春相互間	0.150	0.110	0.080	0.050	1.500	1.100	0.800	0.500

旅順と周水子以北各驛間に發着する貨物に對しては旅順周水子間の本特定運賃に周水子各驛間の普通運賃又は大連發着特定運賃を加算したもによつて取扱ふことが出來、又本特定運賃に對しては生活上の必需品及び建築用品特定運賃率に定める割引を爲し得ることとした。

而して大連安東發着貨物特定運賃には大正十二年十一月一日より一級品の一車扱運賃を加へ、又大正十三年十一月一日より従来の發着手数料制度を廢して同手数料を運賃中に包含せしめることとし、更に昭和五年四月一日より米突法を採用したが之れ現行の運賃率である。

本海港發着特定運賃の一分身と見るべきものに大連、營口兩驛著大豆、豆粕等に對する貸切扱特定運賃がある。即

ち明治四十年十月大豆、豆粕、豆油三品に對し特定運賃を定め昌圖以南より兩港著(主として大連著)のものに對し一般特定運賃率より更に約二割方運賃引下を行つた。この運賃率を原則、一般特定率と比較すれば左の通りである。

(單位一米噸に付圓)

發 著 驛 及 種 別	大 連		著 大 豆 豆 粕		營 口		大 著 豆	
	原 則 率	一 般 特 定 率	原 則 率	一 般 特 定 率	原 則 率	一 般 特 定 率	原 則 率	一 般 特 定 率
奉 天	三・三	三・三	四・五〇	四・五〇	五・〇〇	五・〇〇	五・〇〇	四・〇〇
開 原	一・五七〇	一・五七〇	七・六	七・六	八・八	八・八	七・六	七・六
昌 圖	一・六	一・六	八・三	八・三	九・〇	九・〇	八・〇	八・〇

次で間もなく昌圖以北の各驛にも本特定運賃を適用することとし、又明治四十一年七月一般特定運賃の引下げと共に之が率をも引下げ、且つ從來の三品の外に包米、高粱、粟を追加した。同年十月四平街以南より兩港に著するもの率を變更(引上)したが、同四十二年十月に於ける運賃の改正によりて一般特定率が殆んど從來の本特定運賃と同程度に引下げられたのと同時に廢止された。

(ロ) 麻袋及返送容器特定運賃

簡略に表示しやう。

品 名	年 次	開 業 當 時	明 治 四 十 一 年 七 月 改 正	明 治 四 十 二 年 一 月 改 正	明 治 四 十 二 年 十 月 改 正	大 正 八 年 十 月 改 正
			五十斤若くは未滿 毎に五錢 (距離遠近不論)	同上外に貸切扱 (一噸四圓二五)	大連、營口驛發に限り距 離の遠近を論ぜず三千斤 以上百斤に付金二〇錢 四級品率の半額	廢 止
遼 陽	一 米 噸 に 付	同	二・七 ^甲	六・四 ^甲		
奉 天	同	同	四・〇〇	七・八一		
鐵 嶺	同	同	五・九〇	九・六一		
四 平 街	同	同	八・六〇	一二・四九		
長 春	同	同	一〇・五〇	一五・〇〇		
撫 順	同	同	五・四〇	八・四六		
本 溪 湖	同	同	五・五五	八・九一		

(ハ) 一車扱石油特定運賃

明治四十一年十月制定せるものにして、大連、營口兩驛發遼陽及びその以北の本線主要九驛と撫順(營口發を除く)、本溪湖驛著一車扱石油に對し左の如き(摘録)低率運賃を設定したが、大正八年十一月一般運賃の改正と共に之を引上げ、又發驛を大連港に限定した。

(明治四十一年十月)

(大正八年十一月)

遼 陽	一 米 噸 に 付	同	二・七 ^甲	六・四 ^甲
奉 天	同	同	四・〇〇	七・八一
鐵 嶺	同	同	五・九〇	九・六一
四 平 街	同	同	八・六〇	一二・四九
長 春	同	同	一〇・五〇	一五・〇〇
撫 順	同	同	五・四〇	八・四六
本 溪 湖	同	同	五・五五	八・九一

本運賃も亦大正十三年十一月より發著手数料を廢して運賃中に繰り込まれたから五十錢宛附加された。

(ニ) 生活必需品特定運賃

大正八年十一月の新設にして適用品名は米、味噌、醬油、鹽、野菜、漁類、薪炭等で割引率は普通運賃又は大連、安東發著特定運賃の三割引である。

(ホ) 建築用品特定運賃

第三章 貨物の運輸

本特定運賃も亦大正八年十一月の新設にして、四級品たる木材、石材、セメント、石炭、瓦類、疊、建具等に對して通用し、割引率は普通運賃又は大連、安東發著特定運賃の二割五分引である。

第二東支鐵道

東支鐵道の運賃の沿革は之を五期に區別し得ることは、上項第二の貨物普通運賃の沿革に於て述べたし又各期に於ける運賃政策の根本方針をも記述したから、茲には單に特定運賃變遷の梗概のみを述べることにする。

東支鐵道營業開始當時に於ける本鐵道特定運賃は滿洲產穀類に對するもののみであつて、その適用の原則は前項に述べたる如くであるが、一般運賃率は左の通りである。

距	運	貨(麩籽に付哥)
一— 二六七	三・四三(即ち六級品運賃)	
二六八一— 四二二五	右運賃に一穂籽毎に二・二七宛を増す	
四二六一— 六九一	一・二四宛を増す	
六九二— 八五〇	二・二七(即ち八級品運賃)	
八五一— 六七三	右運賃に一穂籽毎に一・二四宛を増す	
一、六七四以上	一・七三(即ち特別低率A級運賃)	

然るに日露戰爭後の東支鐵道は前項記載の如く運賃政策を變更する必要に迫られ、一九〇八年より新運賃を實施したが、地方的輸送特定低減運賃として一九〇八年より一九一四年迄の間に左記品に對し第一號より第九號迄が漸次設定された。即ち、

特定番號	品名	區間	運賃例
第一號	馬及家畜(小形)	各驛發	馬八頭一車に付 三一・四七
第二號	有角家畜(大形)	東南部線各驛發	同 一八・九五
第三號	同	西部線各驛發	同 一五・七六
第四號	穀類	各驛發滿洲里向	小麥(齊々哈爾滿洲里間) 一・四五
第五號	玉蜀黍	著後貝加爾右	齊々哈爾滿洲里間 一・四五
第六號	麥粉	同	哈爾濱—寬城子間 〇・八二
第七號	精製糖及雙目糖	阿什河驛發	阿什河—寬城子間 三・八二
第八號	酒精類	哈爾濱各驛發	哈爾濱—寬城子間 二・七二
第九號	支那織物、食器及煙草	哈爾濱各驛發	哈爾濱—寬城子間 四・九〇

右の外地方取扱特殊貨物にして支那國民間に廣大なる販路を有する左記支那製品に對しては、長春哈爾濱間の馬車輸送に對抗する爲めに低減運賃率を適用せられたのである。この一例を見るに左の通りである。(單位應籽に付哥)

品名	特減運賃率	普通運賃率	摘要
綿織物	五・七二	一	八・一七 寬城子—哈爾濱間
支那紙	一六	二・八四	四 七・一五 同

本特定運賃率中には砂糖及び酒精數が加へられてゐるが、從來地方工業に對する東支鐵道の運賃政策の根本方針は前項記載の如く、「地方工業の發達を奨励せず」と云ふにあつたが、一九〇八年より一九一四年迄の間に鐵道附屬地内に若干の露國人の企業が創設せられたので、輸入貨物との對抗上同企業を援助する爲めに、この特定割引運賃率が設

定されたのであつた。

一九一四年歐洲戰爭勃發後の東支鐵道は留紙幣價格の暴落を主因として、所謂動亂時代を現出したことも前項記載の如くであるが、一九一七年よりその暴落振最も甚だしく、鐵道は全く財政難に陥つた爲めに上記特定運賃も漸次廢止されてしまつた。

一九二〇年に入つて東支鐵道の秩序が漸く恢復の緒に就きたるにより、曩に廢止せられてゐた特定運賃は一九二二年より一九二二年に亘つて全部復活したが、第六號より第八號に至る三種のみはタリフ留と金留との換算率變更の關係上以前の運賃率よりは五割増となつた。

又この直後に於て新に特定運賃率を設定せられたものに左の如きものがある。

特定番號	品名	區間	運賃例(一吨斤に付哥)
一四	豆、粕、及、麸	哈爾濱發東支鐵道各驛(南部線を除く)著	(哈爾濱—綏芬河間) 一・七〇
一二	砂、糖	呼蘭埠頭發東支鐵道各驛著	(呼蘭埠頭—寬城子間) 八・〇九
一一	魚類	滿洲里驛發東支鐵道各驛著	(滿洲里—哈爾濱間) 三・八三
一〇	清涼飲料水	後貝加爾より滿洲里驛經由東支鐵道各驛著	不 明
一六	木材(第一、第二類)	一面坡驛發馬橋河驛著	(第 一 類) 一・二二
一五	硫 酸、曹 達	後貝加爾より滿洲里驛經由東支鐵道哈爾濱及各避暑地驛著	(滿洲里—哈爾濱間) 四・八三

その後一九二七年一月一日より改正實施された東支鐵道特定運賃は以前のものに比して大變化があつたが、これは第三款第三項第二の現行特定運賃率に述べるから茲には省く。

第三項 連絡運賃の沿革

滿蒙鐵道に連絡運賃の出來たる原因は、由來滿蒙の地は農産地なるを以て、茲に存在する鐵道の輸送貨物は主とし

て農産物であるが、この農産物の多くは海外又は滿蒙外の支那各地に輸移出されるものであり、又鐵道沿線に於て需要される日用雜貨を始め各種工業製品は逆にそれらより輸移入されるものである。故に奥地に存在する鐵道は當然の結果として、自然鐵道輸送貨物の大宗たる發送穀類を海港又は大市場に連る他鐵道に送達すると共に、自鐵道沿線に到達する輸移入物資をそれら他鐵道より受送する必要あり、而して海港又は大市場に連る鐵道も亦その奥地にある自鐵道の培養線たる鐵道並にその沿線の住民を保護すると共に、それによりて自鐵道を利益せんとすることは當然であるが、これらの目的を達する爲めに輸送の敏捷と手續の簡便と、運賃の低減を目的として關係鐵道間に連絡運輸の實施を見るに至つたものである。又滿蒙には鐵道が甚だ多くその勢力範圍が錯綜してゐるのみならず、水運、馬車、自動車等鐵道以外の輸送機關も多いから、例へば奥地にあるA鐵道の輸移入物資必ずしも、その鐵道に連り且つ海港又は大市場に接するB鐵道を経由するものとは限らず、時によりてはその他の鐵道又は輸送機關と貨物吸收上競争の立場に置かれる場合も生じるものであるが、斯かる場合には兩鐵道は自衛上上記の如き利益を伴ふ連絡運輸の方法を探ることもある。一方又滿蒙鐵道には國際的色彩が多分に織込まれてゐるから、例へば露國の東支鐵道と日本の南滿洲鐵道の如く、各々自國の國策上前者はその輸移入物資を烏蘇里鐵道經由に依らしめんとし、後者はそれを自鐵道に吸收せんとすることは當然であり、而してこれが爲めに兩鐵道間に激烈なる競争を惹起することも亦必然の勢であるが、これは勢の趨く處遂に鐵道の財政を危くし、又は兩國の國交を損ずるが如き場合に立ち至るなきを保し難いからかゝる弊害を防止する爲めに連絡運輸協定を結び以て無益の競争を避くることもある。更に滿蒙鐵道中には例へば四洮、吉長、吉敦等の諸鐵道がその敷設資金を南滿洲鐵道より借款し、又は瀋陽鐵道がその輪轉材料を南滿洲鐵道より借用してゐるが如く、一鐵道が他鐵道より援助を受けてゐる場合に、その援助を受くる鐵道は謝恩の意味に於て他は

その援助の交換条件として連絡運輸の開始を見ることもある。

而してこれらの原因が單獨にて作用することは稀にして、多くの場合にはこれらの諸原因が相重複關聯して連絡運輸の實現となるものである。

現在貨物の連絡運輸を行つてゐる主なるものは鐵道間のみ就きて見るも大凡左の如くである。

- 一 南滿洲、朝鮮兩鐵道連絡
- 二 南滿洲、日本鐵道省兩鐵道連絡
- 三 南滿洲、吉長兩鐵道連絡
- 四 南滿洲、四洮兩鐵道連絡
- 五 吉長、南滿洲、四洮三鐵道連絡
- 六 南滿洲、金福兩鐵道連絡
- 七 南滿洲、吉敦兩鐵道連絡
- 八 南滿洲、瀋海兩鐵道連絡
- 九 瀋海、北寧兩鐵道連絡
- 一〇 吉海、瀋海兩鐵道連絡
- 一一 吉敦、吉海、瀋海、北寧四鐵道連絡
- 一二 齊克、洮昂、四洮、北寧四鐵道連絡
- 一三 東支、南滿洲兩鐵道連絡

- 一四 東支、烏蘇里兩鐵道連絡
- 一五 東支、穆稜兩鐵道連絡
- 一六 日滿連絡

而してこれらの中東支—南滿洲、東支—烏蘇里及び瀋海—吉海の各兩鐵道連絡運輸の外は、其の運賃は積卸料金の一部免除ある外普通又は特定運賃の合算によつてゐるが、その經過年月は未だ新しく従つてその沿革の見るべきもの無いものが多いのみならず、これらを總て述べることは餘りに煩雜なれば茲には省くこととする。又東支、南滿洲並に東支、烏蘇里各兩鐵道の連絡運賃も亦特定率を設定せるものと、兩鐵道の普通又は特定運賃の合算に依つてゐるものと雙方あり、何れも相當の變遷を経てゐるがこれらは本章第四節第一款及第二款に於て概説し、瀋海、吉海兩鐵道連絡特定運賃も亦兩三度の改訂を経てゐるが最近のことに屬し且つ大改正ではないからこれ亦茲には省くこととする。

第三款 各鐵道の運賃

滿蒙鐵道の運賃料金は前項記載の如く之を普通、特定、聯絡の三に區別することが出来る。以下順次説述しやう。

第一項 普通運賃

普通運賃及料金は之を普通貨物に對するものと特殊貨物に對するものとに區別されてゐるが、餘りに廣汎に互るを恐れて茲には單に普通貨物に對するもののみを述べることにする。

東北四省に於ける鐵道は第一章記載の如く同じ支那の鐵道でも民營あり、國營あり、日本の經營になる南滿洲、金福の兩鐵道あれば、ソウエート聯邦の勢力の大なる東支鐵道あり、又日支或は露支の國際合辦鐵道もあると云ふ風に

種々錯雜してゐる爲めに、これらの各鐵道の運賃の取り極め方にも種々方法を異にしてゐるを以て、これら各鐵道の運賃を簡單に比較することは不可能である。

今各鐵道の運賃率を表記すれば左の通りである。

(イ) 南滿洲鐵道

本鐵道の普通貨物運賃は上款運賃の變遷の項に述べたるが如く、從來一哩―百哩、百一哩―二百哩、二百一哩―四百哩、四百哩以上に四區分され(長距離遞減)て、各區分内に於て百斤一哩(小口扱)、又は一米噸一哩(一車扱)に付幾何と規定されてゐたものに、發着手數量を加へて、各輸送距離に付百斤(小口扱)又は一米噸(一車扱)當り幾何と規定を改訂し、更に之を米突法に換算(四捨五入)したものである。この運賃表を全掲することは餘りに廣汎に亙るを以て若干の輸送距離に於ける運賃を一籽當りに換算して表記すれば左の通りである。

程	小口扱 (一〇〇斤一籽に付) 單位厘				一車扱 (一噸一籽に付) 單位錢			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
二	五〇〇〇	四〇〇〇	三〇〇〇	二〇〇〇	三〇〇〇	二〇〇〇	一〇〇〇	二〇〇〇
一〇	一五〇〇	一〇〇〇	八〇〇	六〇〇	九〇〇	八〇〇	七〇〇	七〇〇
五〇	八〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇
一〇〇	七〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	四八〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇
二〇〇	六八〇	五八〇	四八〇	三八〇	四八〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇
三〇〇	六六〇	五六〇	四六〇	三六〇	四八〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇
四〇〇	六四〇	五四〇	四四〇	三四〇	四八〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇
五〇〇	六二〇	五二〇	四二〇	三二〇	四八〇	四〇〇	三〇〇	三〇〇

程	小口扱 (一〇〇斤一籽に付) 單位厘				一車扱 (一噸一籽に付) 單位錢			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
二	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
一〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
五〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
一〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
二〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
三〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
四〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇
五〇〇	六〇〇	五〇〇	四〇〇	三〇〇	四〇〇	三〇〇	二〇〇	一〇〇

註 本運賃率には發着手數量を含んである。

(ロ) 金福鐵道

南滿洲鐵道の運賃率の二倍の二割引。

(ハ) 東支鐵道

東支鐵道貨物普通運賃に付きて見るに、由來同鐵道の貨物普通運賃(同鐵道では地方的運賃と稱してゐる)は上款記載の如く吾人をして云はしむれば寧ろ總て特定運賃である。其の理由は同鐵道の運賃は普通運送距離によりて定めず、各驛間によりて規定し、而して下級品にして上級品よりも高率運賃なるもの頗る多いからである。之を例せば、哈爾濱陶賴昭間は一二二籽にして哈爾濱安遠間は一二七籽で、前者の方が五籽短距離なるに、此の兩區間の一應當りの運賃は十四級品に對しては共に四留七五哥五であるが、十三級品に對しては哈陶間は六留三〇哥五であるが、五籽長距離なる哈安間が却つて四留八八哥四の頗る低率なるものであり、又哈爾濱と南部線各驛との間の運賃は十三級品は十二級品より遙に低率であり、十一級品は十級品より遙に高率であるに、哈爾濱と東西部線各驛との間の運賃は十三級品は十二級品より遙に低率であり、十一級品は東部線各驛間に於ては十級品より高率なれども九級品と比較すれば驛により互に高低あり、西部線各驛間に於ては十級品よりは高率なれども、九級品よりは遙に低率であるが如き即ち之である。

而して東支鐵道が普通運賃でありながら、斯かる複雑なる形式を執り、尙貨物の等級を十九級之多數としてゐるの

は、(イ)馬車輸送並に船輸送と對抗する爲め、(ロ)北滿洲をして極東露領との關係を密接にして、南滿との關係を疎遠ならしめる爲め、(ハ)各地商工業の狀態に適應する爲め、(ニ)各地の住民の現狀に適應せしめる爲め等であつて之即ち吾人の東支鐵道の普通運賃を特定運賃となす所以である。

斯かる狀態なれば一區間の運賃を以て全般を推すことは殆んど不可能であるが、左に一例として哈爾濱を中心として滿洲里、昂々溪、一面坡、綏芬河、雙城堡及び寬城子間の各運賃を表記して見やう。

東支鐵道哈爾濱—滿洲里、昂々溪、一面坡、綏芬河、雙城堡、寬城子間運賃率表(單位一廔料に付金留運賃)

級	區	別	滿洲里間 (九三五料)	昂々溪間 (二七〇料)	一面坡間 (一六二料)	哈爾濱間 (五四六料)	雙城堡間 (一〇一料)	寬城子間 (二三七料)
急行便(旅客列車便)	一	級	二七三	二七〇	二三八	一八五	二五九	二七四
	二	級	一六九	一八〇	一八九	一七三	二八五	一八七
	三	級	一三五	一四〇	一五四	一三九	一八三	一六五
	四	級	一〇五	一〇〇	一〇三	一〇〇	一〇二	一〇五
	五	級	八八	九〇	一〇七	八九	一〇九	一〇八
	六	級	七六	九九	一〇七	七六	一〇七	一〇七
	七	級	六四	九〇	九〇	六五	一〇一	一〇二
	八	級	五二	八〇	八〇	五二	九〇	九〇
	九	級	四〇	七〇	七〇	四〇	八〇	八〇

級	區	別	滿洲里間 (九三五料)	昂々溪間 (二七〇料)	一面坡間 (一六二料)	哈爾濱間 (五四六料)	雙城堡間 (一〇一料)	寬城子間 (二三七料)
一	級	級	二七三	二七〇	二三八	一八五	二五九	二七四
二	級	級	一六九	一八〇	一八九	一七三	二八五	一八七
三	級	級	一三五	一四〇	一五四	一三九	一八三	一六五
四	級	級	一〇五	一〇〇	一〇三	一〇〇	一〇二	一〇五
五	級	級	八八	九〇	一〇七	八九	一〇九	一〇八
六	級	級	七六	九九	一〇七	七六	一〇七	一〇七
七	級	級	六四	九〇	九〇	六五	一〇一	一〇二
八	級	級	五二	八〇	八〇	五二	九〇	九〇
九	級	級	四〇	七〇	七〇	四〇	八〇	八〇

(註) 東支鐵道は各級品共にその運賃に小口扱と一車扱との區別あるにあらざして、貨物の種類によりて小口扱(百廔單位)は何級、貨車扱(一廔單位)は何級と規定してゐる。又本運賃中には附帶料金を含むてゐる。

即ち距離に於ては哈爾濱綏芬河間の運賃計算用區間距離は五四六料にて、哈爾濱寬城子間の同距離は二四〇料なれば前者の區間距離は後者の約二・三倍なるに、哈爾濱より綏芬河及び寬城子に至る各級運賃は全然距離に比例せず、而して全部は綏芬河間が甚だしく低率にして、特に十七級品の如きは哈爾濱寬城子間運賃の方が哈爾濱綏芬河間のよりも却つて多額なるが如きものもある。

(二) 北寧鐵道

本鐵道の貨物普通運賃は運送距離に比例せしめず、而して多少長距離遞減法を採つてゐる。又本鐵道輸送貨物の取扱種別並に等級別は他の支那諸鐵道と同一なるも、運賃率は鐵道負責と貨主負責とに分れ、

貨主負責率による貨物に對しては鐵道は輸送の安全に對して何等責任を負はないものである。
本鐵道貨物運賃構成の基準を示せば左の通りである。
運賃分區距離

百籽毎に一段とし、但し最初の二籽より二〇籽迄は二〇籽分の運賃を收受する。
基本運賃

貨主負責一車扱貨物運賃は第一段即ち二〇籽より一〇〇籽迄の間に於ては現大洋にて一廳籽に付一級品五分七厘五毛、二級品四分八厘七毛五絲、三級品四分、四級品三分一厘二毛五絲、五級品二分二厘五毛、六級品一分三厘七毛五絲とし、小口扱貨物運賃は一車扱貨物運賃の三〇%増とす。
運賃遞減率

第二段即ち一〇一籽より二〇〇籽迄輸送の貨物運賃は第一段運賃より五%、第三段即ち二〇一籽より三〇〇籽迄は第二段運賃より六%、第四段は第三段より七%、第五段は第四段より八%、第六段は第五段より一〇%、第七段は第六段より一二%、第八段は第七段より一四%、第九段は第八段より一六%、第一〇段は第九段より一八%を夫々減じたものである。

鐵道負責運賃

貨主負責運賃の一〇%増である。但し現在鐵道負責貨物を取扱ふ驛は全線中十五驛で滿蒙内では山海關、錦縣、溝帮字、大虎山、營口、通遼、皇姑屯、瀋陽の八驛に過ぎない。

(ホ) 吉長、吉敦兩鐵道

小 口 扱 (百籽一籽に付單位現大洋厘)						一 車 扱 (一廳籽に付單位現大洋分)					
一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
七・〇〇	六・〇〇	五・〇〇	四・〇〇	三・〇〇	二・〇〇	六・〇〇	五・〇〇	四・〇〇	三・〇〇	二・〇〇	一・〇〇

(ハ) 四洮、洮昂、齊克、瀋海各鐵道

小 口 扱 (百籽一籽に付單位現大洋厘)						一 車 扱 (一廳籽に付單位現大洋分)					
一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
七・五〇	六・五〇	五・五〇	四・五〇	三・五〇	二・五〇	六・五〇	五・五〇	四・五〇	三・五〇	二・五〇	一・五〇

(ト) 呼海鐵道

小 口 扱 (百籽一籽に付單位現大洋厘)						一 車 扱 (一廳籽に付單位現大洋分)					
一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
八・〇〇	七・〇〇	六・〇〇	五・五〇	四・五〇	三・〇〇	七・〇〇	六・〇〇	五・〇〇	四・五〇	三・五〇	二・〇〇

(チ) 吉海鐵道

北寧鐵道 (現大洋建)	(輸入又は外國製) 六厘四	(普通紙) 四厘一	四厘一	三分一厘三	一分三厘八 (普通材)	三分一厘三
東支(哈爾濱間) (金留建)	(模倣なきもの)四類 一哥〇三六 一哥〇三三	(普通紙)一類 一哥〇四 一哥六五	(普通硝子)六類 〇〇哥五六 〇〇哥九一	(粒形穀類)一類 二哥三三 四哥六八	(普通石炭)一類 一哥八二 二哥二二	(丸角材等)一類 一哥七七 二哥七九
吉長、吉敦鐵道 (現大洋建)	(輸入又は外國製) 五厘	(普通支那紙) 四厘	四厘	三分	一分五厘	三分
四洮、洮昂鐵道 (現大洋建)	(同)	(同)	四厘五	三分五厘	二分五厘	三分五厘
齊克、瀋海鐵道 (現大洋建)	(同)	(同)	四厘五	三分五厘	二分五厘	三分五厘
呼海鐵道 (現大洋建)	(同)	(同)	五厘五毛	四分五厘	三分	四分五厘
吉海鐵道 (吉林大洋建)	(同)	(同)	六厘五毛	五分	三分五厘	五分
開豐輕便鐵道 (現大洋建)	七厘九毛	七厘三毛	七厘三毛	六分六厘	五分三厘	六分六厘
溪城輕便鐵道 (現大洋建)	八厘二	八厘二	八厘二	六錢 厘四	一〇錢二厘五	六錢八厘四
天圖輕便鐵道 (現大洋建)	八厘	七厘	七厘	六分	四分	六分
金福鐵道	八厘	六厘	六厘	四錢一厘	二錢七厘四	二錢七厘四

(註) 東支鐵道運賃中には附帶料金を含む。

第二項 特定運賃

特定運賃とは上記の如く特殊の目的の爲めに或種貨物に對して、普通運賃より低率なる運賃を制定せるものであるが、滿蒙に於ける鐵道は第一章記載の如く、その國際的色彩が多岐に互つてゐるのみならず、その經營、組織等も種々である爲めに、鐵道によりてその運賃政策をも異にし、従つてその特定運賃も鐵道によつて大いに異つてゐる。又

この特定運賃なるものは何れの鐵道にもあるものではなく、例へば洮昂、吉海、呼海、齊克各廣軌鐵道並に各輕便鐵道には公表せる特定運賃はない。又四洮、吉長、吉敦、瀋海、金福の各鐵道には特定運賃はあるにはあるが、その種類は至つて少く、東支、南滿洲、北寧の三鐵道には最も多い。

今にこれら各鐵道の特定運賃につきて述べやう。

(一) 南滿洲鐵道

本鐵道の特定運賃は下表の通りであるが、同表特定運賃率の適用規則として左の五條がある。

- 一 本表中金額を以て示せる特定運賃率は小口扱は對一〇〇厘の、一車扱は對一噸の運賃率を示す。
 - 二 本表中〇印を附したる特定運賃率の設ある區間を一部として運送する場合の運賃は〇印を附したる特定運賃率と〇印を附したる特定運賃率又は普通運賃率との合算額に依り計算することを得。
- 前項の規定に依り運賃を合算したるときは合算一回毎に次の割合に依り計算したる金額を合算運賃率より控除す

種	別	割	合
小	口	扱	金 八 錢
一	車	扱	金 五 十 五 錢
		一噸に付	

三 本特定運賃率は全部が同一人又は同一所帯に屬する引越荷物(本荷物は二級品扱)なる場合と雖同一種類の特定運賃率を適用せらるべき品目のみを一口として託送せられたる場合には之を適用す。

四 本特定運賃率は他に割引する場合には之を適用せず。

五 本規則に定なき事項に關しては一般の規定に依る。

二三、滑石粉（化粧用其 の他加工したるものを 除く）	各	驛 相互間	各扱	普通運賃率又は本表中品目一に依る 四級品の率
二三、竹製梯子	各	驛 相互間	各扱	普通運賃率又は本表中品目一に依る 三級品の率

以上表記の如く南滿洲鐵道の特定運賃は二十一種に分れてゐる。而して、この特定運賃率を適用する主なる理由並に品目は左の如きものである。

- (イ) 海港（主として大連港）發著貨物保護の爲め普通貨物並に第二種危險品中の一部に對する各驛と大連、旅順、安東間の運賃割引
- (ロ) 社會政策的見地より食料品、建築材料に對する各驛相互間の運賃割引
- (ハ) 地方産業保護の爲め、特定地の發送貨物即ち營口以南の主要驛發の豆粕、豆油、大連埠頭發奉天著の黃麻、遼陽及び營口發大連及奉天著の青麻、長春發の燐寸軸木用白楊木及び農業者使用品に對する割引運賃並に安東商品陳列館見本品に對する無賃扱
- (ニ) 荷主の負擔軽減の爲めに罐、箱、樽、籠等運搬用品の返送に對する割引運賃並に貨車用の網、覆布、安平、支柱等の返送に對する無賃扱。
- (ホ) 謝恩の見地の下に獨立守備隊軍需品並に守備隊員の引越荷物に對する無賃扱
- (ヘ) 貨物の性質上運賃率を低下する必要があるもの即ち各驛相互間發著の穀附煎落花生、荷造用麻布、未組

立石油罐、滑石粉に對する運賃等級低下等である。

以上の外に普通「特約運賃」と稱せられてゐる特殊の割引運賃がある。この特約運賃と上記特定運賃との相違は特約運賃は一般に適用するにあらずして特約せる相手方の貨物にのみ適用するのと、多くは一時的のものである點に存する。而してこの特約運賃を實施する主なる理由としては、

- (イ) 經濟政策的見地より割引運賃を適用する必要を認めたる場合
 - (ロ) 社會政策的見地より割引運賃を適用する必要を認めたる場合
 - (ハ) 會社の運賃收得上利益ありと認めたる場合
 - (ニ) 特に負擔運賃を軽減する必要を認めたる場合
- 等である。この特約運賃はその種類甚だ多ければ各種別に擧げることが省く。

(二) 東支鐵道

第一號 海拉爾、昂々溪、小蒿子、喇嘛甸子、薩爾圖、安達驛發各驛着地方產自澱曹達（第二十集）貨車扱並小口扱特
定賃率（着驛拔率）（單位一施に付哥）

著	發	海拉爾	昂々溪	小蒿子	喇嘛甸子	薩爾圖	安達
滿洲里	博克圖	七、七六六	一、三〇五	一、四三九	一、四三九	一、四三六	一、四〇八
		八、六九	六、四七	一、〇〇〇、一	一、〇九五	一、二八八	一、九九三

第三章 貨物の運輸

三四二

哈爾濱	一四三六四	九四七	八四六五	七五九九	六七五	五四九九
一面坡	一五三六三	一三三六六	一三二八八	一〇七五八	一〇四〇六	九三〇〇
綏芬河	一七五三二	一四七六五	一四四二一	一四四四九	一四三三〇	一三六六三
寧安	一五二六二	一三三六六	一三三八八	一〇七五八	一〇四〇六	九三〇〇
寬城子	一七五四一	一三二六六	一三三三三	一〇七五八	一〇四〇六	九三〇〇

第二號 阿什河驛發各驛着精製糖及粉糖(第四十四集)貨車扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一應に付哥)

種別	滿洲里	昂々溪	哈爾濱	一面坡	綏芬河	寬城子
精製糖	六〇五七	二八九九	四八四	二七七八	三九七九	二六四九
粉糖	五八〇五	三五四九	四四七	二八三〇	三七八八	二七三〇

第三號 呼蘭埠頭工場發各驛着粉糖貨車扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一應に付哥)

滿洲里	昂々溪	安達	一面坡	綏芬河	雙城堡	寧安	門	寬城子
五八〇五	三五四九	一三九〇四	一四九六	三七八八	八五七	一七四五	二七三〇	二七三〇

第四號 滿洲里及札賚諾爾驛發各驛着石炭貨車扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一應に付哥)

滿洲里	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	雙城堡	寧安	門	寬城子
四七三二	四七三二	五〇八	五〇八	五〇八	五五七六	六三二〇	六三二〇	六三二〇

札賚諾爾	四〇五	四九七五	五三〇	六四三	五五〇九	六四三	六〇〇
------	-----	------	-----	-----	------	-----	-----

第五號 海林驛發各驛着精米(第五十七集)貨車扱及小口扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一應に付哥)

滿洲里	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	綏芬河	寧安	門	寬城子
四八九六	三七二七	三〇〇三	二四九	二二八	一五〇〇	二七四九	二九二二	二九二二

第六號 哈爾濱管區各驛發西部線各驛着精米(第五十六集)貨車扱及小口扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一應に付哥)

滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安達	滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安達
四三三七	三九七九	三〇二七	二四九	一七五七	六三二	一〇三	一〇三	一〇三	一〇三

第七號 富拉爾基、昂々溪、安達、哈爾濱管區、阿什河、一面坡、雙城堡驛發寬城子驛着(第五十六集)貨物中小麥粉、(第四類)各種精製穀粒(第八類)並ヘルロワヤ、マンナヤクルバ(第十類)貨車扱及小口扱貨率 (單位一應に付哥)

發驛別	富拉爾基	昂々溪	安達	哈爾濱	阿什河	一面坡	海林	雙城堡
小口扱	二二八五	二二五七	一三二七	一一七三	一一四四	一七四三	二五七四	一〇三九
貨車扱	一〇九五	一一八〇	六九〇	六九三	八五八	一〇三	一四九四	六三七

第八號 滿洲里驛發昂々溪、哈爾濱、綏芬河、寬城子驛着製作せざる鐵、鐵葉、鋼鐵及鑄鐵(第十四集)特定貨率

第三章 貨物の運輸

三四三

第三章 貨物の運輸

三四四

種別	著	驛	昂々溪	哈爾濱	綏芬河	寬城子
錫又は亞鉛を被せたるもの			二〇七五六	二八八七	四三九五四	三五二〇一
錫又は亞鉛を被せざるもの及屠鐵等			一九九〇	二二〇五	三三六九	二八八七

(單位一廾に付哥)

第九號 哈爾濱管區各驛及雙城堡驛發左記各驛着粉類、精製穀粒、麥芽及挽割燕麥(第五十六集)貨車扱及小口扱特定貨率(單位一廾に付哥)

發驛及扱別	著	驛	蔡家溝	三岔河	陶賴昭	松花江	老少溝	達家溝	塞門	布海	哈拉哈	米沙子
哈爾濱(貨)小	車口	扱扱	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇	四四〇〇
雙城堡(貨)小	車口	扱扱	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九	三三九

第十號 愛河待避驛發各驛着黃色オフラ、ムミヤ、黃焦茶、煤煙、鐵赤鉛(第三十集)、製作せざる粉末白粟(第一集)、(第三十集)特定貨率(着驛拔萃)(單位一廾に付哥)

種別	著	驛	滿洲里	博克圖	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	綏芬河	雙城堡	寬城子
黃色オフラ、ムミヤ、黃焦茶、煤煙、鐵赤鉛			九六六八	六七〇九六	五七四〇五	三七九四	二七二二	一六〇四五	一四五六	二八九八	三二三五
製作せざる粉末及洗ひたる白粟			二二五三	二〇五八	一六五五	一四八三	一九四三	七〇九	六四三	一三六四	一五七五〇

第十一號 一面坡、亞布路尼、橫道河子及穆稜驛發香坊驛着太さの如何を問はず、長さ二・八五米以下の各種小丸太

(第十一集)貨車扱特定貨率(單位一廾に付哥)

一面坡	亞布路尼	橫道河子	穆稜
三六二	四二八	四七六	五四九

第十二號 西部線末廟臺子間各驛、哈爾濱驛、東部線成高子磨刀石間各驛及南部線五家寬城子間各驛發阿什河驛着甜

菜(第三十四集)貨車扱特定貨率(發驛拔萃)(單位一廾に付哥)

滿洲	哈爾濱	烏吉密	一面坡	石道河子	橫道河子	海林	雙城堡	陶賴昭	塞門	寬城子
八七四	一四六	一〇一	二七九	三三三	三三三	三三三	一〇一	二二二	三三三	三三三

第十三號 松花江驛發各驛着各種粗陶、粘土、赤土燒製品(第九集中)の陶器、磁器、マイオリツク製食器を除きたる

第二、六、七類)貨車扱及小口扱特定貨率(着驛拔萃)(單位一廾に付哥)

種別	著	驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	綏芬河	塞門	寬城子
小口扱			三、四〇八	二、八七八	一、六二八	一、四六四	七四三	一、二九四	二、二六三	三〇八	五九六
貨車扱			三、四〇八	二、八七八	一、四〇七	八六三	五〇七	九九三	二、〇七五	二、四九六	四一九

第三章 貨物の運輸

三四五

第十四號 滿洲里、哈爾濱及二層甸子驛發各驛着人造礦水、果實水、各種クロス(第六集)特定貨率(着驛拔萃)

(單位一施に付哥)

發 著 驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	哈爾濱	二層甸子	一面坡	海林	綏芬河	密門	寬城子
滿洲里	一五九三九	三三〇〇四	五三三八	五二九七	五五七四八	六〇五六〇	六六六九九	五五五八八	五〇〇三	五〇〇三
哈爾濱	五三三八	三三〇〇四	三三〇〇	一	五七三	一四六二	二四六三	三〇六〇一	一四六二	二〇三四
二層甸子	五二九七	四一〇六八	二四六三	五七三	一	八八九	二二九三六	二八九四四	一九九三	二二〇八

第十五號 小城子待避驛發各驛着石炭(第五十四集)貨車扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一施に付哥)

滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安 達	哈爾濱	一面坡	海 林	綏芬河	松花江	寬城子
一八九九	一五〇四五	一〇六五	五四九五	五四九五	五四九五	三六〇	一八〇四	一七七八	三六八	三三三八

第十六號 各驛發哈爾濱製粉所宛小麥(第五十六集第一類)貨車扱特定貨率(發驛拔萃) (單位一施に付哥)

滿洲里	海拉爾	昂々溪	安 達	對青山	哈爾濱	一面坡	海 林	雙城堡	密 門	寬城子
八六八	七五五	二五七六	二四〇	六〇	一	一三三	三三三	六二〇	一六三	三三〇

第十七號 哈爾濱驛發西部線及東部線各驛着小麥粉(第五十六集第四類)小口扱及貨車扱特定貨率(着驛拔萃)

(單位一施に付哥)

滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安 達	對青山	一面坡	海 林	種 稜	綏芬河
一九五九七	一六二八	一四九〇	一〇九三	五〇四	一五四〇	六五四三	一三六七	一四三三	一四九八

第十八號 滿洲里及札齊諾爾驛發各驛着凍鮮及氷結魚類小口扱貨車扱特定貨率(着驛拔萃) (單位一施に付哥)

發 著 驛	滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安 達	哈爾濱	一面坡	綏芬河	陶賴昭	寬城子
滿洲里(小口扱)	一六三六七	三三〇〇七	四八三七	五八四七	六八〇三	七九四〇九	一〇七六三	七六七三	八五四八	八五四八
札齊諾爾(小口扱)	一〇八九	一四三三	三三三〇	二五五三	三八三七	三三二九八	四〇五五	三〇五九	三二五八	三二五八

第十九號 哈爾濱管區各驛發安達富拉爾基間各驛著輸入貨物特定貨率

地方的輸送貨物品名集	貨 物 品 名	等級	地方的輸送貨物品名集	貨 物 品 名	等級
第二集	乾物、食料品、菓子類、藥味類 (一) 六、八、九類以外の各種貨物 (二) 六、八、九類に屬する貨物	一	第四集	紙、厚紙及同製品 (一) 二、四、九類以外の貨物 (二) 二、四、九類に屬する貨物	三
第三集	香料、コスメチック類 (一) 一類に屬する貨物 (二) 二類に屬する貨物	四	第八集	小間物、紐類、總類、綿類、レース紐類、 旅具類、荷造用品、遊戲用品、玩具、木集 全部	一

第十四集	製作せざる鐵、鐵葉、鋼鐵、鑄鐵、本集全部	三	の) 及前記各品の一部及附屬品 八、九、十類	二
第十五集	鐵、鐵葉、鋼及鑄鐵製品、十二、二十一類 以外の貨物	二	藥材、藥種類、液體、瓦斯タンニン、顏料、 塗料及化合物)	二
第二十三集	綿織物及織物製品(糊附ゴム塗品を含む) (一) 三、四、五類以外の貨物 (二) 三、五類に屬する貨物 (三) 四類に屬する貨物	一 三 二	石鹼各種蠟燭(佳香品、香、燈火用を除く) 動物油 三、五、六類	三
第二十四集	鐵油本集全部	二	煙草及同製品 四類	一
第二十六集	機械、發動機、機械具及道具(木製、銅製 を含む各種の金屬及材料を以て製したるも	二	穀粒、粕類、穀物粉、挽割、絞、糊、種子 類及精米	二

特定第十九號運賃率表 (單位一應に付留)

等	著	安	薩	喇	小	煙	昂	富
級	級	達	爾	嘛	嵩	筒	山	拉
一	二	三	四	五	六	七	八	九
四	三	二	一	一	一	一	一	一
級	級	級	級	級	級	級	級	級
一	二	三	四	五	六	七	八	九
二	三	四	五	六	七	八	九	十
三	四	五	六	七	八	九	十	十一
四	五	六	七	八	九	十	十一	十二

以上記載の如く東支鐵道の特定運賃は全部で十九號あり、その大部分は地方産業の助成を主目的としてゐるもので、

この外蘇聯邦が自國の經濟政策上より蘇聯自國品の輸出を容易ならしめる爲めに制定されたものもある、又その他に尙特約運賃並に特殊運賃率あり、而してこれらの運賃率制定の理由として自鐵道の收入増加策に最も重きを置き、次いで經濟政策的意義を重視せるは注目に値する處であらう。

(三) 北 寧 鐵 道

北寧鐵道の特定運賃 (Special Rates) は、同鐵道の公表せる運賃率表によれば、他鐵道の特定運賃とはその趣きを異にし、特定の荷主又は荷受人に對する特約運賃と稱すべきものをも含んでゐる。而してこの特約運賃をも包含する同鐵道の特定運賃は可成り大部のものであるから、左に荷送人及び荷受人の指定なき純特定運賃と思はれるものを抜萃して表記しやう。

品	名	發	著	貨	率	扱	摘	要
穀	各	天津東站	天津總站及 天津東站	(一) 施哩に付 (二) 施積一車に付	〇・〇三 五・〇〇	一車扱	(一) 施哩に付 本率を原訂特價とす	(一) 〇・一八七 元
同	通	天津東站	天津東站	原訂特價の二五%減	同	同	(一) 施哩に付	一一・五六 元
同	通	天津東站	天津東站	原訂特價によりて計算し、一應に 付一・五六元を超過する時は一 ・五六元を徴し、一・五六元未 滿の節は原訂特價による	同	同	(一) 施哩に付	一一・二〇 元
同	支	天津東站	天津東站	原訂特價の一五%減	同	同	(一) 施哩に付	一一・二〇 元
同	支	天津東站	天津東站	原訂特價の一五%減	同	同	(一) 施哩に付	一一・二〇 元

第三章 貨物の運輸

三五四

本表記載以外の特約運賃は主として各炭礦の石炭、骸炭及びセメント、鹽、煉瓦、土砂、礦水、硝子、棉花等特殊産物並にそれら炭礦又は工場に使用する原料品その他に對して地方産業の保護を目的として設定したものであり、猶この他に石油、電氣用品等に對するものもあるが、何れにしても荷送人又は荷受人の一方或は雙方を特定してゐる。

(四) 金 福 鐵 道

品名	割引率	摘 要
綿(種綿を含む)肥料、米(粃を含む)、山繭、珪石、長石、石材(四級のもの)麻袋返送容器	但し廣寧寺上り發及下り著は二割五分引、下り著は三割引とす	金州東門上り發及下り著は割引せず
穀物及種子類(他に記載したるものを除く)落花生、豆粕、豆油、綿絲布、麥粉、味噌、醬油(諸味を含む)生野菜、鮮魚介、鹽干魚介、食鹽、卓鹽及再製鹽に限る)石油	但し廣寧寺上り發及下り著は三割引とす	同
砂利、セメント、火山灰、石灰、生石灰を含む、煉瓦(貼煉瓦を除く)、瓦類、疊表類(床縁、縁線を含む)、建具、薪、木炭、木材(四級品)	但し廣寧寺上り發及下り著は各二割五分引とす	同
大豆	但し廣寧寺上り發及下り著は各二割五分引とす	同
石炭	但し廣寧寺上り發及下り著は各二割五分引とす	同

(五) 吉 長 鐵 道

一、返送容器類特定運賃率

鐵路輸送貨物積載の爲左記容器を運送し又は發地に返送をなす場合は普通運賃の半額とす。
貨物運搬用の麻袋(新舊共)、空樽、空罐、空桶、空甕、蒲製袋、空籠、篋、叭。
二、吉林、九站發木材特定運賃率
吉林、九站發頭道溝連絡鐵道著一車扱原木、方木、丸太、坑木、木板、枕木、燐寸軸木用木材、電柱、床板に對して當分の間普通運賃率の二割五分減を爲す。
三、吉林、九站發燐寸軸木外四品特定等級

品名	等級	一車扱積載最低重量
マツチ軸木及小箱	四	一五 噸
粗製車材	四	一五 噸
荷造用箱板	四	二〇 噸
木製農具	四	二〇 噸
木材	四	一五 噸

(六) 吉 敦 鐵 道

品名	發着驛	運賃率	摘 要
木村(方木、原木、枕木、木板、燐寸軸木用木材)	各驛(吉林驛を除く)	普通運賃の二割五分引(但し拉法、蛟河驛發、方木、原木は三割引)	一車扱に限る
鐵礦石、粗石、花崗石、粗石板、碎石、片石、石膏、石灰石、石灰、泥土、砂礫石、石炭(蛟河及仍子山炭を除く)	各驛(吉林驛を除く)	小口扱(現大洋一料百底に付)一車扱(同)二分五厘(一料一底に付)	

第三章 貨物の運輸

三五五

(七) 四洮鐵道

品名	發着	運賃	率	摘要
空罐、空樽、空桶、空甕、蒲製袋、空籠、篋、臥等運送貨物の返送容器	各驛 (連絡鐵道を含む)	普通運賃の半額		
麻袋(新舊共)	同	同		
苗木及建築用品(木材、石材、セメント、石灰、煉瓦、瓦、安平、建築用器具)	同	普通運賃の三割引		
農具	同	普通運賃の半額		

(八) 瀋海鐵道

品名	發着	運賃	率	摘要
穀類、豆粕、豆油	西安	普通運賃の二割引		
同	東豐、渭津、大興鎮	普通運賃の一割引		
古空箱、空篋、麻袋、空樽	各驛	普通運賃の五割引		
建築用品(木材は四級品に限る)、枕木、セメント、石灰、煉瓦、(化粧煉瓦を含まず)、石材(六級品に限る) 碎石、砂	同	普通運賃の二割五分引		連絡特定運賃にも適用し得

第三項 連絡運賃

滿蒙に於ける各鐵道は前款第三項記載の如く、共に一鐵道のみにては存立することは、不可能なるか又は甚だしく不利なる立場にある。従つて各鐵道は相互に連絡協定なるものを作り連絡運送を行つてゐるものが多いのである。

けれどもこれら連絡運輸の運賃は積卸貨の一部又は全部の免除ある外、何れも連絡鐵道の地方的又は特定運賃の合算によつて居るものが多いからそれらは省き、茲には東支―南滿洲、東支―烏蘇里及び瀋海―吉海の三連絡運賃に就きてのみ述べることにする。

(一) 東支―南滿洲連絡運賃

東支、南滿洲連絡運輸貨物は殆んど總ての品目に互つてゐるが、その多くは大體に於て兩鐵道の地方的又は特定運賃の合算(但し東支鐵道のは一九二七年一月一日改正以前のもの)により、連絡特定運賃の定めあるものは少數である。而して前者に就きては前款第一項に概説したから、茲には只後者即ち連絡特定運賃のみ述べることにする。

第一號 旅客列車便による銀貨及銀塊特定貨率 (單位一〇匁に付)

白運賃	自至	哈爾濱、顧鄉屯	昂々	溪海	拉爾	滿洲	里綏	芬河
鐵嶺、奉天	滿鐵收得(錢) 東支收得(金哥)	六〇〇	六〇〇	三九四	六〇〇	二五五	六〇〇	一八五
大連、沙河口	滿鐵收得(錢) 東支收得(金哥)	六〇〇	六〇〇	三九四	六〇〇	二五五	六〇〇	一八五
安東、營口	滿鐵收得(錢) 東支收得(金哥)	六〇〇	六〇〇	三九四	六〇〇	二五五	六〇〇	一八五

運賃以外の諸掛 東支收得 四・一六金哥
第二號 旅客列車便による新聞雜誌特定貨率 (單位一〇匁に付)

第三章 貨物の運輸

第七號 東支鐵道哈爾濱及東西部線二十八驛發南滿鐵道十三驛着建築用木材貨車板特定貨率(發着驛共拔萃)

三六〇

著驛	運貨		發驛
	滿鐵(錢)	東支(金哥)	
四平街	一四八〇	一四八〇	哈爾濱
奉天	三六五〇	三六五〇	一面坡
撫順	四九七五	四九七五	石頭河子
安東	四九七五	四九七五	亞布路尼
營口	五九七〇	五九七〇	喀贊才窩
大連沙河口	四九七五	四九七五	橫道河子
	六九八〇	六九八〇	海林
	四九七五	四九七五	牡丹江
	五九七〇	五九七〇	磨刀石
	六九八〇	六九八〇	馬橋河

運貨以外の諸掛

滿鐵收得 七・一〇錢
東支收得 一七・八五金哥

第八號 東支鐵道哈爾濱及東西部線二十一驛發南滿鐵道十四驛着薪、根、株、柴、杭、小丸太、脊板及白楊木貨車板
特定貨率(發着驛共拔萃)

著驛	運貨		發驛
	滿鐵(錢)	東支(金哥)	
四平街	一四八〇	一四八〇	哈爾濱
奉天	三六五〇	三六五〇	一面坡
撫順	四九七五	四九七五	石頭河子
安東	四九七五	四九七五	亞布路尼
營口	五九七〇	五九七〇	喀贊才窩
大連沙河口	四九七五	四九七五	橫道河子
	六九八〇	六九八〇	海林
	四九七五	四九七五	牡丹江
	五九七〇	五九七〇	磨刀石
	六九八〇	六九八〇	馬橋河

運貨以外の諸掛

滿鐵收得 八・六三錢
東支收得 一七・八五金哥

第九號 東支鐵道左記十驛發南滿鐵道各連絡驛着普通便小口及貨車扱小麥粉、麩取精製穀粒(但し穀を剥きたる黍類即ち黃米、小米子、皮を剥きたる黍、高粱、玉蜀黍及び碎きたる玉蜀黍を除く)の東支鐵道線内特定貨率
(單位一〇〇斤に付金哥)

種別	發驛	小口扱									
		爾富基	昂々溪	安達	哈爾濱	香坊	阿什河	一面坡	海林	雙城堡	四屯
小麥粉、穀粒及麩		107.7	107.10	119.10	87.8	86.6	103.50	117.6	110.6	82.5	

第三章 貨物の運輸

三六一

貨車	穀粒及被	二二五	一〇九八〇	八〇五〇	五〇七	五四〇	六三〇	六六五	二三五	四九三
粉	小(大連、安東、營口著)	六八〇	六〇〇	三〇七〇	七三三	九二五	六〇〇	四二八	七七八	五〇〇
其他各驛著		二二五	二〇八〇	八〇五〇	五〇七	五四〇	六三〇	六六五	二三五	四九三

運賃以外の東支鐵道諸掛
 小口扱 二五・六三金哥
 貨車扱 一七・八六金哥
 一〇〇疋に付

備考 南滿洲鐵道線内運賃 安東、營口及大連著小麥粉に限り特定貨率を左の如く設定す。

安東著 一〇〇疋に付 一三九錢〇〇
 營口著 同 一一九錢四〇
 大連著 同 一三九錢〇〇

第十號 南滿洲鐵道安東驛發東支鐵道哈爾濱驛著普通便小口及貨車扱白米特定貨率

運賃(一〇〇疋に付)
 小口扱 滿鐵收得 一二三・一〇錢 東支收得 二〇〇・〇〇金哥
 貨車扱 同 八八・六〇錢 同 二〇〇・〇〇金哥

運賃以外の諸掛
 滿鐵收得 小口扱 八・七一錢
 貨車扱 五・二五錢
 東支收得 小口扱 三五・三八金哥
 貨車扱 二四・四〇金哥
 一〇〇疋に付

第十一號 東支鐵道哈爾濱驛發南滿洲鐵道十驛著普通便小口及貨車扱牛酪特定貨率(着驛拔萃) (單位一〇〇疋に付)

運賃	著驛	鐵嶺	奉天	遼陽	安東	營口	大連、沙河口	
		小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱
滿鐵收得(錢)		二九〇	六九〇	一〇七〇	一六三〇	二二二〇	二六九〇	二八五〇
東支收得(金哥)		一〇〇〇	一三三〇	一三三〇	一四八〇	一五九〇	一六九〇	一七九〇

運賃以外の諸掛
 滿鐵收得 小口扱 一一・二〇錢
 貨車扱 七・一〇錢
 東支收得 小口扱 三五・六〇金哥
 貨車扱 二三・八〇金哥
 一〇〇疋に付

第十二號 東支鐵道哈爾濱驛發南滿洲鐵道左記各驛著普通便アルコール小口扱特定貨率(單位一〇〇疋に付)

運賃	著驛	鐵嶺	奉天	遼陽	撫順	沙河	大連	安東	旅順	營口	鞍山
		小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱
滿鐵收得(錢)		一四九二〇	一四三二〇	一三三六〇	一三六二〇	一三三三〇	一三三三〇	一三〇三〇	一三六八〇	一三〇九〇	一四〇七〇
東支收得(金哥)		一四〇〇	一四〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇	一五〇〇

運賃以外の諸掛
 滿鐵收得 一一・二〇錢
 東支收得 二五・六二金哥
 一〇〇疋に付

第十三號 東支鐵道阿什河驛發南滿洲鐵道十驛著普通便小口及貨車扱砂糖特定貨率(着驛拔萃) (單位一〇〇疋に付)

運賃 別	著 驛	鐵嶺		奉天		撫順		營口		大連、沙河口		安東	
		小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱
滿鐵 取得(錢)		八九〇〇	五三〇〇	一六五〇	七〇〇	三三九〇	九〇〇	一八〇〇	二九〇〇	一六五〇	二五〇〇	一五九〇	三六〇〇
東支 取得(金哥)		一七、五五五	二七、八五	一六、五五五	二七、八五	一七、五五五	二七、八五	一六、五五五	二七、八五	一七、五五五	二七、八五	一六、五五五	二七、八五
運賃以外の諸掛		滿鐵取得 小口扱 一一・二〇錢 貨車扱 七・一〇錢		東支取得 小口扱 二五・六二八金哥 貨車扱 一七・八五金哥		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付	

第十四號

東支鐵道哈爾濱及顧鄉屯驛發南滿洲鐵道十驛着普通便小口及貨車扱魚類特定賃率(着驛拔萃)

(一〇〇庇に付)

運賃 別	著 驛	鐵嶺		奉天		撫順		營口		大連、沙河口		安東	
		小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱
滿鐵 取得(錢)		三六〇〇	四、〇〇	八、五〇	五、九〇	九、八〇	三、五〇	三、六〇	八、三〇	三、四七〇	九、七三〇	三、三〇	八、八〇
東支 取得(金哥)		二、〇〇〇	一、四一〇	二、〇〇〇	一、四一〇	二、〇〇〇	一、四一〇	二、〇〇〇	一、四一〇	二、〇〇〇	一、四一〇	二、〇〇〇	一、四一〇
運賃以外の諸掛		滿鐵取得 小口扱 一一・二〇錢 貨車扱 七・一〇錢		東支取得 小口扱 三四・一六金哥 貨車扱 二三・八〇金哥		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付	

第十五號

南滿洲鐵道大連沙河口、安東、營口及旅順驛發東支鐵道哈爾濱及顧鄉屯驛着小口及貨車扱魚類特定賃率(一〇〇庇に付)

運賃 別	發 驛	大連、沙河口		安東		營口		口		旅順	
		小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱	小口扱	貨車扱
滿鐵 取得(錢)		一三、七〇	九、七三〇	一三、一〇	八、六〇	一三、〇〇	八、六〇	一三、〇〇	八、六〇	一三、〇〇	八、六〇
東支 取得(金哥)		一、五〇〇	一、〇〇〇	一、五〇〇	一、〇〇〇	一、五〇〇	一、〇〇〇	一、五〇〇	一、〇〇〇	一、五〇〇	一、〇〇〇
運賃以外の諸掛		滿鐵取得 小口扱 八・七一錢 貨車扱 五・二五錢		東支取得 小口扱 二六・五三五金哥 貨車扱 一八・三〇〇金哥		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付		一〇〇庇に付	

第十九號

南滿洲鐵道左記五驛發東支鐵道二十驛着普通便小口扱麻袋及麥粉用布袋並に之と同時に輸送する縫糸(切斷せる)特定賃率(着驛拔萃)

(單位一〇〇庇に付)

發 驛	運 賃	大連、沙河口、 普蘭店		寧門		三岔河		雙城堡		哈爾濱 顧鄉屯		阿什河		一面坡		滿溝		安達		昂々溪	
		滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)	滿鐵 取得(錢)	東支 取得(金哥)
奉天	口	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇
營口	口	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇
奉天	天	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇	一三、七〇	一、五〇〇

第三章 貨物の運輸

運賃以外の諸掛

滿鐵收得 八・七一錢
東支收得 三五・三八金哥

一〇〇疋に付

第二十號 東支鐵道十六驛發南滿洲鐵道十二驛着普通便小口扱返送客器特定貨率(發着驛共扱率)(單位一〇〇疋に付)

發 驛 運 賃	著 驛		四 平 街	開 原	鐵 嶺	奉 天	撫 順	營 口	安 東	雙 城 堡	哈 爾 濱 顧 鄉 屯	昂 々 溪	滿 洲 里	一 面 坡	海 林	綏 芬 河
	滿鐵收得(錢)	東支收得(金哥)														
寧門	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
雙城堡	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
哈爾濱顧鄉屯	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
昂々溪	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
滿洲里	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
一面坡	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
海林	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
綏芬河	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇

運賃以外の諸掛

滿鐵收得 一一・二〇錢
東支收得 三四・二六金哥

一〇〇疋に付

第二十一號 南滿洲鐵道十二驛發東支鐵道十七驛着普通便小口扱返送客器特定貨率(發着驛共扱率)

(單位一〇〇疋に付)

發 驛 運 賃	著 驛		寧 門	雙 城 堡	哈 爾 濱 顧 鄉 屯	昂 々 溪	滿 洲 里	一 面 坡	海 林	綏 芬 河
	滿鐵收得(錢)	東支收得(金哥)								
四平街	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
奉天	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
撫順	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
營口	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
安東	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
雙城堡	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
哈爾濱顧鄉屯	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
昂々溪	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
滿洲里	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
一面坡	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
海林	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇
綏芬河	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇	三三〇

運賃以外の諸掛

滿鐵收得 八・七一錢
東支收得 三五・三八金哥

一〇〇疋に付

第二十二號 南滿洲鐵道各驛及東支鐵道各驛間輸送生獸類小口及貨車扱特定貨率

鐵 道 別 單 位	品 名	南滿洲鐵道		東支鐵道	
		一車一料に付	二車一料に付	一車一料に付	二車一料に付
牛、馬、驛、驢	小口扱	二・四九	二・六二	一・八八	一・八八
羊、小牛、豚、小豚	小口扱	〇・九三	〇・九三	〇・九三	〇・九三
犬	小口扱	〇・四七	〇・四七	〇・四七	〇・四七

第三章 貨物の運輸

運賃以外の料金表を省く。

(註) 貨車扱貨率は左記頭數以下を南滿洲鐵道にありては一貨車に、東支鐵道にありては二貨車に積載する場合に適用する。

馬、騾、驢 十六頭
羊、山羊、豚、小牛 百頭

牛 二十頭
小豚 百二十頭

第二十三號 南滿洲鐵道各驛及東支鐵道各驛相互間輸送箇數扱貨物特定貨率

甲、幌馬車、馬車各種(支那馬車を除く)、自動車(組立てたる)

鐵道別	單位	品名	幌馬車、馬車各種(支那馬車を除く)		人力車	自動車(組立てたる)
			貨車の半以内を使用する場合	貨車の半以上を使用する場合		
滿鐵	收得	一輛一籽に付錢	九・三二	九・三二	二・四九	二四・八五
東支	收得	一輛一籽に付錢	九・三八	一八・七四	九・三八	二二・五〇

乙、死體 入棺柳

鐵道別	單位	便別	貨物列車に依る場合		旅客列車に依る場合	
			一箇一籽に付錢	一運送狀(八箇以内)一籽に付金哥	一・二・四三	一五・〇〇
滿鐵	收得	一箇一籽に付錢	一一・四三	一一・〇〇	四〇・〇〇	四〇・〇〇
東支	收得	一箇一籽に付錢	一一・〇〇	一一・〇〇	四〇・〇〇	四〇・〇〇

以上甲乙共運賃以外の諸掛表は省く。

第二十五號 南滿洲鐵道大連沙河口、營口驛發東支鐵道各驛着普通便貨車扱石油特定貨率

(イ) 南滿洲鐵道收得運賃(一〇〇匁に付)

大連 沙河口驛發 一六五・三錢

營口 驛發 一五九・二錢

(ロ) 東支鐵道收得運賃(着驛拔萃)(單位一〇〇匁に付金哥)

滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	海林	綏芬河	雙城堡	松花江	老少溝	密門
一〇四・〇	八九・三	五四・六	四三・六	二〇・六	四四・八	五八・四	七三・三	三九・六	三三・〇	三三・〇	九七・六

運賃以外の諸掛

滿鐵收得 五・二五錢

東支收得 二四・四〇金哥

一〇〇匁に付

第二十六號 東支鐵道哈爾濱及顧鄉屯驛發、南滿洲鐵道左記各驛着普通便小口扱綿織物特定貨率

(單位一〇〇匁に付)

運賃	單位	著驛別	奉天				東		營口	
			滿鐵	東支	收得	得	收得	得	收得	得
滿鐵	收得	錢	三三・〇	三三・〇	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	
東支	收得	金哥	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	三三・三	

運賃以外の諸掛

滿鐵收得 一一・二〇錢

東支收得 三四・一六金哥

一〇〇匁に付

第二十七號 南滿洲鐵道左記各驛發東支鐵道左記各驛着普通便扱綿織物小口扱特定貨率 (一〇〇匁に付)

第三章 貨物の運輸

第三十四號 東支鐵道滿洲里及札賚諾爾驛發南滿洲鐵道各驛著普通便小口扱及貨車扱魚類特定貨率

東支線 (單位一〇〇匁に付金哥)	滿洲里	札賚諾爾	滿鐵線
小口扱貨車扱	小口扱貨車扱	第二十八號特定貨率表による。	
八三八・七五	三二七・二〇	八二二・五〇	三二七・二〇

運賃以外の東支鐵道諸掛 (小口扱貨車扱) 一七・〇八金哥 (一〇〇匁に付)

第三十五號 南滿洲鐵道各驛發東支鐵道哈爾濱著小口扱及貨車扱魚類特定貨率 (單位一〇〇匁に付)

滿鐵線	東支線
第二十八號特定貨率表による	一三九・六九金哥

運賃以外の東支鐵道諸掛は第三十四號特定貨率のと同じ。

第三十六號 東支鐵道二層甸子驛發南滿洲鐵道各驛著小口扱礦水(炭酸瓦斯詰)特定貨率(着驛拔萃) (單位一〇〇匁に付)

東支線	滿鐵線	東支線
四平街奉天遼陽熊岳城大連旅順營口撫順安東	(單位錢)	
一五三・七(單位金哥)	四三〇	二六五
	二六五	三九七
	一九五	一九五
	二三五	一八〇六
	一六〇六	一六〇九
	一七五九	一七五九

運賃以外の諸掛は滿鐵收得一・二〇錢、東支收得一七・〇八金哥

第三十七號 東支鐵道各驛發南滿洲鐵道大連、小崗子、營口、安東驛著普通便貨車扱加工せざる骨(廉價なる)東支鐵道線内特定貨率(發驛拔萃) (單位一〇〇匁に付金哥)

滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安達	哈爾濱	一面坡	穆稜	綏芬河	雙城堡	三岔河
一三〇元	一〇六元	一〇九元	九五元	六八元	六五元	九八元	一〇三元	五八元	四九元	四九元

運賃以外の諸掛 東支收得 七・一〇錢 滿鐵收得 一一・九〇金哥 (一〇〇匁に付)

備考 南滿洲鐵道線内運賃左の如し。

運賃至	小崗子	連營口	安東
一〇〇匁に付錢	七四・五〇	六三・七〇	六七・九〇

(二) 東支、烏蘇里連絡運賃

東支、烏蘇里連絡運賃も亦東支、南滿洲連絡運賃同様兩鐵道の地方的又は特定運賃の合算によつてゐるものと、特定連絡運賃を設定せるものがあるが、前者は茲に説述の要なければ後者にのみ就きて述べることにする。

本連絡特定運賃は從來度々改廢あり、従つて缺番になつてゐるものも多いが、所定の番號順によつて現行の分のみを述べやう。但し運賃以外の附帶料金中には不定のものあれば總て省くことにする。

第三章 貨物の運輸

第二號A 烏蘇里鐵道エゲリシエリド及ウラジウオストーク驛發東支鐵道左記各驛着紅茶、板茶及磚茶貨車特定貨率(單位一應に付金哥)

種別	著驛	哈爾濱	陶賴昭	寬城子	昂々溪	博克圖	海拉爾	滿洲里
紅茶及板茶	三六六元	三六六元	四八〇六	七〇〇五	七〇〇五	七〇〇五	七〇〇五	七〇〇五
各種磚茶	二七四七二	三〇五三四	三〇五三四	四八八三九	四八八三九	四八八三九	四八八三九	四八八三九

第四號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク、一番河驛及セダンカ待避驛著建築用木材貨車特定貨率

貨物品目
一、板、小板、木摺、箱用材の束ねたるもの
各種角材

- (イ) 太さ三五種以上、長さ四・二七米乃至六・四米
 - (ロ) 太さ三三種以上、長さ六・四米乃至八・五三米
 - (ハ) 太さ三一種以上、長さ八・五三米以上
- の木材(丸太を含む)

二、一及三に入らざる各種木材

等級摘要
イ イ イ
ロ
白楊、假松、蝦夷松、小丸太、
以外は地方的
運賃の合算に
よる

白楊、假松、蝦夷松、小丸太、
に對しては第
四十五號特定
運賃を設けず

竝に長さ七一種以下の板、小板 角材及育板

以上各種木材の運賃率(拔萃) (單位一應に付金哥)

種別	等級	發驛	伊列克特	哈爾濱	一面坡	亞布路尼	石道河子	橫道河子	海	林
スラジウオ	ロイ	ロイ	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	九八六九	九八六九	九八六九	八五七二
スラジウオ	ロイ	ロイ	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	八四三二	八四三二	八四三二	七三三三
スラジウオ	ロイ	ロイ	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	六二六二	六二六二	六二六二	五九二二
スラジウオ	ロイ	ロイ	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	一、三〇〇九	六二六二	六二六二	六二六二	五九二二

第五號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道各驛着家畜貨車特定貨率(料程拔萃) (單位金哥)

種別	單位	料程	三〇一〇	四〇一〇	五〇一〇	六〇一〇	七〇一〇	八〇一〇	九〇一〇	一〇〇一〇	一一〇一〇	一二〇一〇	一三〇一〇	一四〇一〇	一五〇一〇	一六〇一〇
水牛及牛	一頭(貨車に付)	一頭(貨車に付)	四九三〇	四九三〇	六〇一〇	六〇一〇	七〇一〇	七〇一〇	七九〇〇	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九
羊、仔羊、山羊、豚、仔豚	一頭(貨車に付)	一頭(貨車に付)	四九三〇	四九三〇	六〇一〇	六〇一〇	七〇一〇	七〇一〇	七九〇〇	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九
馬、驢、騾、及高き一四馬、二馬以上	一頭(貨車に付)	一頭(貨車に付)	四九三〇	四九三〇	六〇一〇	六〇一〇	七〇一〇	七〇一〇	七九〇〇	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九	八三二九

第三章 貨物の運輸

第三章 貨物の運輸

第七號 東支鐵道左記各驛發、烏蘇里鐵道ウラジウオストーク、一番河、オケアンスカヤ驛及セダンカ待避驛着未製皮革及獸皮特定貨率（單位一應に付金哥）

運	貨	滿洲里	海拉爾	昂々溪	博克圖	哈爾濱	雙城堡	審門	寬城子	阿什河	河橫子
		五、七三〇	五、二一六	三、四八八	四、三九三	二、五八四	二、七六八	三、三三六	三、八三九	二、四九九	一、六三三

第八號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク、一番河驛及セダンカ待避驛着未製普通獸骨特定貨率（發驛拔萃）（但し東支鐵道西部線滿洲里—對青山間各驛發送の場合には適用せず）（單位一應に付金哥）

種別	發驛	滿洲里	海拉爾	博克圖	昂々溪	安達	哈爾濱	烏吉密	一面坡	海林	陶賴昭
小口	扱	四、九四四	四、三九五	三、六九〇	三、〇一九	二、六五一	二、五八八	一、八六〇	一、八〇九	一、二八〇	二、九四五
貨車	扱	一、六三三	一、四三三	一、三七〇	一、三三九	一、二五八	一、〇六七	九、四四〇	九、〇三五	六、九八九	一、四七七

第九號 東支鐵道各驛發ウラジウオストーク（エグリシエリド）驛着輸出豆油貨車扱特定貨率（發驛拔萃）（單位一應に付金哥）

運	貨	昂々溪	安達	滿洲	哈爾濱	香坊	一面坡	海林	雙城堡	審門	寬城子
		二、八四八	二、八四八	二、七三六	二、六三三	二、六五六	二、二四八	一、五三三	二、八六三	三、三六二	三、五二四

第十七號 烏蘇里鐵道カンガウズ（蘇城支線）、ウーゴリナヤ、ニコリスク・ウスリースキー驛並リボフツエ待避驛發東支鐵道各驛着石炭、骸炭及煉炭貨車扱特定貨率（着驛拔萃）（單位一應に付金哥）

發驛	著驛	滿洲里	昂々溪	安達	哈爾濱	阿什河	一面坡	海林	種稜	雙城堡	寬城子
カンガウズ		一、三九二	七九三	六六九	五九三	五五二	四〇八	三〇七	二九〇	六五五	七六八
ウーゴリナヤ		一、四〇五	七九九	六〇〇	五八五	五〇三	四〇一	二九四	二三六	五九六	七〇〇
ニコリスク・ウスリースキー		一、四三三	六七八	五七〇	四八五	四四三	三九九	二四七	二二二	五五六	六三〇
リボフツエ		一、四四九	六〇〇	五〇二	四五六	四九四	三六二	二四二	一七四	四〇八	六二二

第十七號A 烏蘇里鐵道左記各驛發東支鐵道哈爾濱及香坊驛着石炭、骸炭、煉炭貨車扱特定貨率（單位一應に付金哥）

運	貨	カウズ	ウラジウオストーク	一番河	セダンカ	オケアンスカヤ	ウーゴリナヤ	ニコリスク・ウスリースキー	リボフツエ
		四、七三三	四、三三四	四、四六〇	四、九五五	四、七七七	四、三〇四	四、五八八	三、九四七

第十九號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道各驛着穀類粉、精製穀粒、麥芽及挽割燕麥貨車扱特定貨率（料程拔萃）（單位一應に付金哥）

運	貨	料程	四〇〇	五〇〇	六〇〇	七〇〇	八〇〇	一、〇〇〇	一、四〇〇	一、八〇〇	二、〇〇〇	二、二〇〇
		運	一、七六三	一、八四三	一、九〇〇	二、〇五八	二、二九九	二、八六四	四、〇〇六	五、五〇三	五、七五四	六、二一九

第二十二號 東支鐵道各驛發ウラジウオストーク（エグリシエリド）驛着輸出小麥、燕麥、ライ麥、蕎麥、ポールバ、玉蜀黍（粒殼及芯附）、豌豆、穀物の碎け、玉蜀黍粉、亞麻仁及麻種貨車扱特定貨率（發驛拔萃）（單位一應に付金哥）

第三章 貨物の運輸