

叢A
89
9

調査及資料報告第九輯（昭和八年七月）

吉會線の開通と内地港（大阪、神戸）
敦賀、舞鶴、宮津）満鮮間の運輸關係

大阪商工會議所調査課



10. 3. 20



目次

一、吉會線に關する歴史的概略……………一

二、滿洲國建設後に於ける吉會鐵道……………二

三、吉會線開通後に於ける北滿、内地諸港間の輸送距離……………三

四、清津、雄基兩港及大連港と大阪、神戸、敦賀三港間の貨物集散現狀……………一一

五、吉會線營業開始後に於ける貨物輸送經路變化の豫想……………四一

六、吉會線の運賃關係……………四六

七、吉會線完成、營業開始後に於ける大阪港……………五一

八、北鮮三港の狀態……………五三

九、滿洲國諸鐵道の滿鐵へ委任契約內容……………五七

一〇、北鮮鐵道の滿鐵へ委任內容……………五八

吉會線の開通と内地港（大阪、神戸、敦賀、舞鶴、宮津）満鮮間の運輸關係

多年凡ゆる方面から重大な懸案となつて居た吉會鐵道も滿洲新國家の建設と共に實現を期することとなり最近敦圖北廻線の完成を見、國都新京と北鮮は完全に聯絡され日本海を介して我國と交通運輸上に一新期軸を出現するに至つたことは日滿兩國のため誠に祝福に堪へない次第である。

茲に吉會線開通に依る大阪港の將來及京阪神と最も緊密な關係にある北日本海の敦賀、舞鶴、宮津各港と滿鮮間の運輸關係を述べるに先ち吉會鐵道が出現する迄に如何なる經路を辿つたか其の歴史的概略を述べて參考に資し度いと思ふ。

一、吉會線に關する歴史的概要

滿蒙に於ける鐵道を我勢力圏内に置くことが國策上緊要であることは久しき以前から何人も首肯して居た所であつて日露戰役後彼のポーツマス條約を締結するに當つてハルビン以東の鐵道讓渡方を極力主張したのであつたが相容れざるものあり遂にハルビン——長春（新京）間の鐵道讓り受けに對しては其の主張を棄て其の代償として長春（新京）——旅順間の鐵道及其の附屬一切の權利並に經營上必要な沿線の炭坑を無償で讓り受くると共に吉長鐵道の敷設權を得たのである。明治三十九年南滿洲鐵道株式會社が創立せらるゝや翌四十年新奉及吉長鐵道に關する日支條約が結ばれ其の後明治四十二年所謂間島條約の締結を見（同條約第六條に清國政府は將來吉長鐵道を延吉南境に延長し韓國會寧に於て韓國鐵道と連絡すべく其の一切の辦法は吉長

鐵道と一律たるべし、開辦の時期は清國政府に於て情形を酌量し日本國政府と商議の上定むとあり)吉會線敷設投資權を確保されるに至つたのである、依つて我國は屢々本線の敷設につき交渉を重ねたのであるが軍閥の確執、政變等のために具體化されるに至らなかつたのである、大正七年に至り我銀行團(日本興業銀行、朝鮮銀行、臺灣銀行)と中華民國間に吉會鐵道借款豫備契約が結ばれたのであるが(吉林省吉林より延吉南境を経て圖們江に至り會寧に聯絡する鐵道建設に對するもの)之れ亦政變、排日のため實現を見ずに終り、越へて大正十四年十月中國政府と滿鐵會社との間に吉林より敦化に至る鐵道(二百十軒)敷設に關し吉敦鐵道建設請負契約し其の間に起つた種々の事情を斷然退け大正十五年六月に本線の工事に着手し昭和二年十月に竣工を告げたのである。之れに依つて漸く吉會線吉林——會寧間四百四十軒の約半ばは建設済みとなつたのである。

二、滿州國建設後に於ける吉會鐵道

吉會線の建設が如何に緊要問題であるかは前述の通り其の歴史に徴しても充分窺ふことが出来るのであつて滿州國建設以來此の重大懸案の解決に向つて猛進することとなり南滿洲鐵道會社管理の下に着々工事中であつたが最近吉會線の變形線とも云ふべき敦圖北廻線(百九十軒吉林省敦化より北鮮南陽に至る)の完成を見、去る五月一日より假營業を開始するに至つたのである、全線の本營業開始は八月一日から行ふ豫定である、茲に久しく翹望してやまなかつた北滿と北鮮及内地の聯絡は右に依つて完全に行はるゝに至つたのである。

尙敦圖南廻線(百八十五軒)即ち敦化より朝陽川を経て上三峯に出で會寧に結ぶ線も本年中には實現の運びとなる模様で本線の竣成と相俟つて愈々吉會線の完成を期するに至る次第である。又吉會線をして最も意義あらしむる拉賓線(吉敦線の中間驛拉法よりハルビンに至る二百四十七軒)も近き將來開通を見る模様である、此の拉賓線の完成は北滿奥地と北鮮を結ぶ上に頗る重大な使命を有することは素り北滿鐵道(舊稱東支線、本年六月一日より改稱)に對して重大な割役を演ずることは勿論

であつて現にその北滿鐵道に關しソビエト政府は本線の權利一切を合辦經營者たる滿洲國へ賣却讓渡せんとして去る六月二十六日から我國立會幹旋の下に東京に於て滿洲國代表丁士源、サウエート代表ユイレネフ兩氏の間交渉中であることは周知の事實である。之れ北滿鐵道が政治的價值は別として吉會線の開通と拉賓線の竣成に依つて經濟的價值が殆んど皆無となることを最も雄辨に語つて居ると云ふべきであらう。

上述の通り吉會線の開通に依り北滿都市と北鮮間の交通運輸機關は一新期軸を出現することとなり従來大連港經由(或は營口)か浦鹽港經由に依つて海外に輸送された北滿の特産物は其の運輸經路に一大變化を來すこととなるべく其の結果北鮮諸港の殷盛は勿論之れに關聯せる内地港との關係に於ても相當注目すべき開展が行はるゝものと想像されるのである、以下吉會線の本營業開始後同線を通じて北鮮諸港と内地諸港(此處には特に阪神兩港、敦賀、舞鶴、宮津、諸港に就て)間にあるべき貨物運輸關係の將來を豫想して見度いと思ふ。

三、吉會線開通後に於る北滿、内地諸港間の輸送距離

先づ、吉會線の營業開始後に於て北滿と内地諸港間の輸送關係が如何なる變化を生ずべきかを見る基本資料として、此處ではその場合にあらゆる輸送距離の短縮程度を見、併せて現在に於る北鮮、北日本間の定期航路を示すことにしやう。

1、吉會線開通後に於る北滿及北鮮と内地間の運輸距離

先づ吉會線開通後に於る北鮮三港及大連と新京、哈爾濱間の距離を摘録すると左の通りである。

(1) 吉會線の營業開始後に於ける新京及哈爾濱と北鮮三港及大連間の距離

A、新京を起點とした場合

地點

距離

新 京—大 連

七〇四杆・三

同 雄—基

六七四杆・五

同 羅—津

六八九杆・八

同 清—津

六五八杆・五

B、哈爾濱を起點とした場合

哈爾濱—大 連

九四四杆・三

拉賓線を通過せ
る場合の距離

拉賓線を通過せ
ざる場合の距離

同 雄—基

七〇八杆・五

九一四杆・五

同 羅—津

七二三杆・八

九二九杆・八

同 清—津

六九二杆・五

八九八杆・五

次に北鮮三港と敦賀、宮津、舞鶴各港間、北鮮三港及大連と大阪間の外に新に大阪と敦賀、宮津、舞鶴間の輸送距離をそれ

く掲記すると左の如くである。

A、北鮮三港と敦賀、宮津、舞鶴港間の輸送距離

敦 賀

宮 津

舞 鶴

雄 基—基

九一七杆

七八九杆一

九〇五杆・五

羅 津—津

九〇二杆

七八七杆

八九〇杆

清 津—津

八七四杆

七八四杆

八六〇杆

更に北鮮三港及び大連大阪間、新に大阪と敦賀、宮津、舞鶴間の輸送距離は左の通りである。

B、北鮮三港及大連と大阪間の輸送距離

敦賀經由の場合

直航の場合

雄 基—大 阪

一、〇七八杆・三

一、四三七杆

羅 津—同

一、〇六三杆

一、四一五杆

清 津—同

一、〇三五杆

一、三六一杆

大 連—同

一、六一八杆・五

C、大阪と敦賀、宮津、舞鶴間の輸送距離

大 阪—敦 賀

一六一杆

同 宮—津

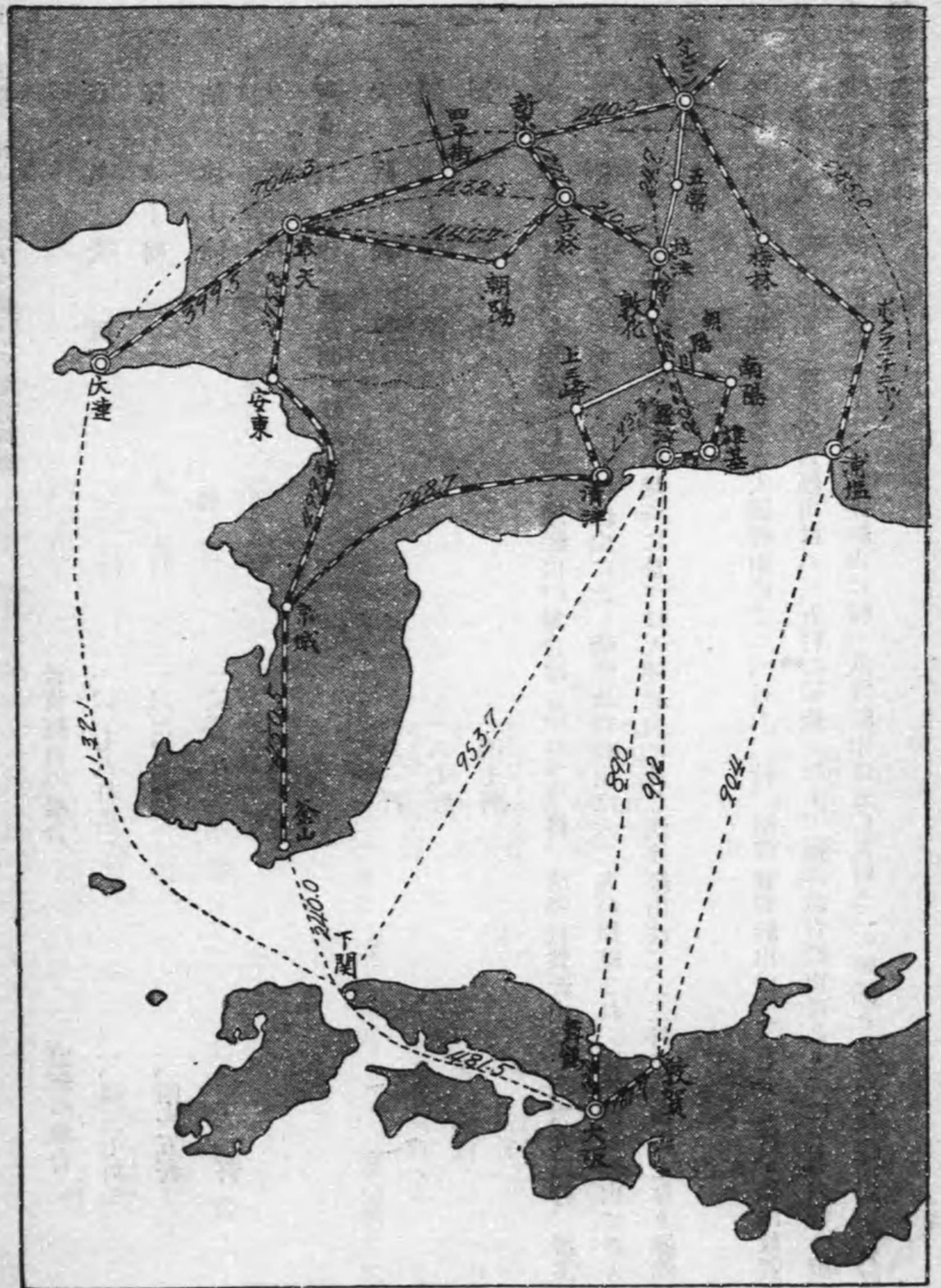
一六七杆

同 舞—鶴

一四七杆

以上諸表による大阪は新京を起點として大連經由の場合は一、三三二杆、清津敦賀經由は一、六九三杆、羅津敦賀經由にて一、七五二杆の距離となるのであつて、大連經由に比し清津敦賀經由は六二九杆短縮され、羅津敦賀經由にありては七三〇杆の短縮となる。又北鮮港より大阪へ直航の場合に於ては大連經由に比し清津經由は三〇三杆三の短縮となり羅津經由の場合は二二八杆の短縮となる。

次に、哈爾濱を起點とした場合を見ると大連經由にて一、五六二杆、清津敦賀經由は一、七二七杆、羅津敦賀經由にて一、七八六杆となり、大連經由に比し清津敦賀經由は八三五杆の短縮となり、羅津敦賀經由にありては七七六杆の短距離となるのであつて北鮮港經由大阪へ直航に在りては大連經由に較べ清津經由は五〇九杆・三の短縮となり羅津經由の場合は四二四杆・八の短縮となるのである。



大及阪及教賀と北滿・鮮主都要市間程圖

2、吉會線營業開始後に於ける北滿、大阪間の運輸時間

新京と大阪間の輸送時間を吉會線經由の場合と大連經由の場合とについて比較して見ると左表の如くで、之によると貨物は
大連經由の九十六時間に對し吉會線經由は七十九時間で差引十七時間、旅客は前者の八十時間に對し五十九時間で差引二十一
時間のいづれも短縮となることになつて居る。

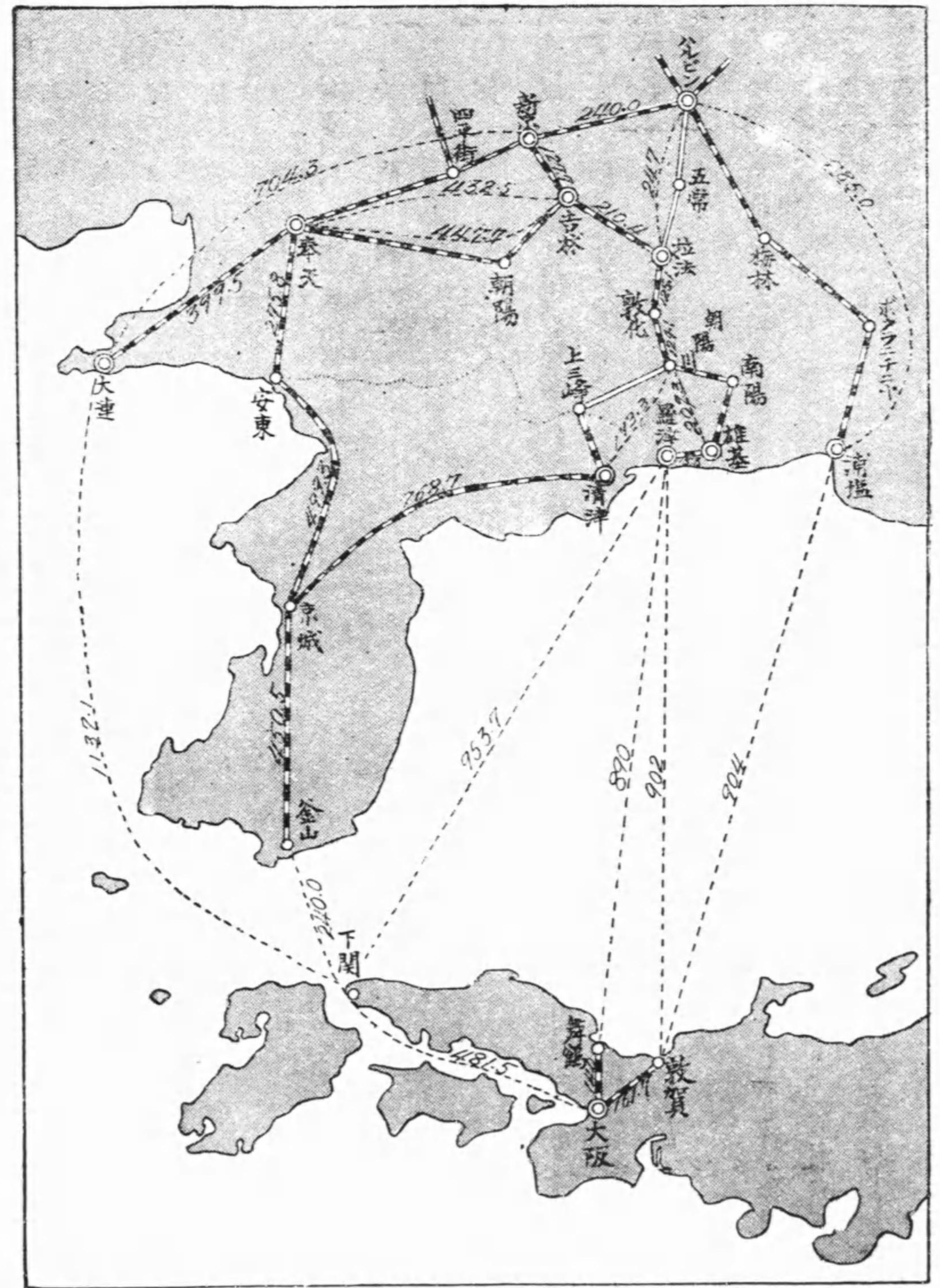
(イ) 吉會鐵道經由の場合(敦賀經由)

| 鐵道省線 | 貨物 | 旅客 |
|------|-----|-----|
| 海上 | 七時間 | 四時間 |
| 滿鐵線 | 三六同 | 三六同 |
| 計 | 三六同 | 一九同 |
| | 七九同 | 五九同 |

(ロ) 大連經由の場合

| 鐵道省線 | 貨物 | 旅客 |
|------|-----|--------|
| 海上 | 一時間 | 三〇分 |
| 滿鐵線 | 六八同 | 六八同 |
| 計 | 二七同 | 一一、三〇分 |
| | 九六同 | 八〇時間 |

(註) 本表は名古屋鐵道局の調査による。吉會線は滿鐵線列車運轉時刻に依り推算したものである。又旅客列車は急行旅客
列車の時刻に依り、吉會線は吉長敦線の現行旅客列車運轉時刻に依り推算したものである。又敦賀清津間海上時間は現行
四十八時間であるけれども、三十六時間に短縮し得るものとして計上したものである。



大及敦賀と北滿・鮮主都要市間程圖

2、吉會線營業開始後に於ける北滿、大阪間の運輸時間

新京と大阪間の輸送時間を吉會線經由の場合と大連經由の場合とについて比較して見ると左表の如くで、之によると貨物は
大連經由の九十六時間に對し吉會線經由は七十九時間で差引十七時間、旅客は前者の八十時間に對し五十九時間で差引二十一
時間のいづれも短縮となることになつて居る。

(イ) 吉會鐵道經由の場合(敦賀經由)

| | | | | |
|------|----|-----|----|-----|
| 鐵道省線 | 貨物 | 七時間 | 旅客 | 四時間 |
| 海上 | 貨物 | 三六同 | 旅客 | 三六同 |
| 滿鐵線 | 貨物 | 三六同 | 旅客 | 一九同 |
| 計 | 貨物 | 七九同 | 旅客 | 五九同 |

(ロ) 大連經由の場合

| | | | | |
|------|----|-----|----|--------|
| 鐵道省線 | 貨物 | 一時間 | 旅客 | 三〇分 |
| 海上 | 貨物 | 六八同 | 旅客 | 六八同 |
| 滿鐵線 | 貨物 | 二七同 | 旅客 | 一一、三〇分 |
| 計 | 貨物 | 九六同 | 旅客 | 八〇時間 |

(註) 本表は名古屋鐵道局の調査による。吉會線は滿鐵線列車運轉時刻に依り推算したものである。又旅客列車は急行旅客
列車の時刻に依り、吉會線は吉長敦線の現行旅客列車運轉時刻に依り推算したものである。又敦賀清津間海上時間は現行
四十八時間であるけれども、三十六時間に短縮し得るものとして計上したものである。

(2) 大阪港と北鮮諸港及大連港間並に敦賀と北鮮港間の定期航路の現状。

吉會線の全通は忘れられた日本海に革命を招來し日本海時代を出現せしむべく各船會社は既設航路の改善、新航路實現に邁進しつゝある状態である。左に上述關係諸港間の主たる定期航路の現状を記せば、

1. 大阪、北鮮間航路

イ、大阪商船會社

大阪、清津線(大阪―内地港―清津)週一回就航

貴州丸 二、五六五噸

武昌丸 二、五六九噸

大阪、北鮮線(大阪―内地港―釜山―沿岸諸港―清津―羅津―雄基)週一回就航

先島丸 一、二二四噸

海城丸 一、五一九同

十八小野丸 一、三六九同

東京、北鮮線(京濱―大阪―釜山―沿岸諸港―清津―羅津―雄基)

雲南丸 二、二〇一噸

右の外貨物の都合にて隨時就航して居る。

ロ、朝鮮郵船會社

大阪雄基線(阪神―清津―羅津―雄基)月二回又は三回

羅南丸 一、二五三噸

榮江丸 一、一六〇噸

春川丸 九七一噸

大阪浦鹽線(阪神―清津―羅津―雄基―浦鹽)月二回

金剛山丸 二、一一六噸

漢城丸 二、一九五噸

名古屋清津直航線(名古屋―大阪―清津―羅津―雄基)

釜山丸 一、六二五噸

名古屋雄基線(名古屋―阪神―清津―雄基)月二回

立神丸 二、四八三噸

北鮮東京線(京濱―阪神―清津―雄基)月一回

長壽山丸 二、一三一噸

新京丸 二、六〇八噸

2 大阪、大連間航路

イ、大阪商船會社

あめりか丸 六、〇六九噸 うらる丸 六、三七五噸

香港丸 六、〇一〇噸 ばいかる丸 五、二六六噸

はるびん丸 五、一六九噸 うすりい丸 六、三八六噸

ロ、近海郵船會社

相模丸 一、八三三噸

玄 武 丸 一、八七二噸
 淡 路 丸 一、九五〇噸
 勝 浦 丸 一、七二五噸

右各船が循環就航してゐる。

3、北日本諸港北鮮間航路

イ、朝鮮郵船會社

清津敦賀線（敦賀—舞鶴—新舞鶴—境—元山—清津—羅津—雄基）月二回就航

長白山丸

二、五〇四噸

北鮮北陸線（新潟—伏木—七尾—雄基—清津—元山）月二回就航

清津丸

一、三二三噸

ロ、北日本汽船會社

敦賀北鮮線（敦賀—清津—羅津—雄基）月三回就航

滿洲丸

三、〇二八噸

眞岡雄基線（眞岡—小樽—伏木—敦賀—舞鶴—清津—羅津—雄基）

紅梅丸

右の外島谷汽船會社は鮮海丸を新潟—雄基—羅津—清津間に最近就航せしめ北陸汽船會社は伏木—七尾—浦鹽—雄基—羅津—清津—舞鶴—新舞鶴間に就航せしめて居る。又大連汽船會社は當初の希望を捨てず羅津、新潟間の定期航路を開始せんとし居る。

四、清津、雄基兩港及大連港と大阪、神戸 敦賀三港間の貨物集散現狀

吉會線營業開始後北滿出入貨物の輸送状態に如何なる變化が現はれるかと言ふ問題は具體的に言ふと現在北鮮二港（羅津は築港未完のため）清津及び雄基と内地諸港間に行はれてゐる貨物の輸送状態と大連と内地諸港間に行はれてゐる貨物の輸送状態との間に、吉會線開通後にははれる距離及び時間短縮の結果によつて、如何なる變化があらはれるであらうかと言ふことに歸著する。で、本節では先づ、此の北鮮二港及び大連と大阪、神戸及び敦賀三港間に行はれてゐる貨物集散の現狀を略叙して、その變化を豫想の材料に供することにす。

1、清津港の貨物集散状態

先づ清津から述べることにして最近二年間に於ける同港の貨物移出入額を掲記すると左の通りである。

| A、移 出 入 額 | | （昭和六年） | | （昭和七年） | |
|-----------|------------|--------|------------|--------|--|
| 移 出 額 | 五、六七五、二七一圓 | 移 出 額 | 六、五二四、〇七五圓 | | |
| 移 入 額 | 六、三五五、〇一八 | 移 入 額 | 一〇、一八一、九六六 | | |
| 合 計 | 一一、〇三〇、七三九 | 合 計 | 一六、七〇六、〇四一 | | |

外に輸出入額は一、四四九、六三二圓である、

外に輸出入額は四、三七九、四四七圓である、

そして右移出入額を阪、神、敦賀諸港に對し港別に擧ぐれば昭和六年にあつては

B、昭和六年港別移出入額

| | | | | |
|----|----|-----------|----|------------|
| 大阪 | 移出 | 四八一、四一三圓 | 移入 | 二、八三六、一二一圓 |
| 神戸 | 移出 | 一、三二一、九四二 | 移入 | 四三八、三四五 |
| 敦賀 | 移出 | 八四七、四一九 | 移入 | 四七四、一五〇 |

右の如く阪神への移出は全移出額の三割強、移入にありては五割強に當つて居るが、昭和七年の同數字は左の如く阪神への移出は全移出額の三割五分移入にあつては同じく四割七分に當つて居る。

C、昭和七年港別移出入額

| | | | | |
|----|----|-----------|----|------------|
| 大阪 | 移出 | 八六〇、七一六圓 | 移入 | 四、一七三、〇四三圓 |
| 神戸 | 移出 | 一、四一三、一二八 | 移入 | 六九一、六四四 |
| 敦賀 | 移出 | 八六四、〇一〇 | 移入 | 六三七、三七五 |

次に移出入品の主たるものを仕向及仕出港別に示せば左の通りである。

D、對大阪港品別移出入額

| | | | | |
|----|------|----------|------|----------|
| 大豆 | 昭和六年 | 二九、〇二六石 | 昭和七年 | 一九、〇四三石 |
| 小豆 | 昭和六年 | 二三〇、八六九圓 | 昭和七年 | 二二七、二六〇圓 |
| 大豆 | 昭和六年 | 五九〇石 | 昭和七年 | 五九九石 |
| 菜豆 | 昭和六年 | 四、七二四圓 | 昭和七年 | 七、七七九圓 |
| | 昭和六年 | 三、一七四石 | 昭和七年 | 三、五七一石 |
| | 昭和六年 | 二〇、八八六圓 | 昭和七年 | 三五、九五七圓 |

I、重要移出貨物

| | | |
|----|----------|------------|
| 魚類 | 二二四、三六四斤 | 一一〇、九七〇斤 |
| 牛皮 | 八、〇八二圓 | 九、八〇四圓 |
| 魚油 | 九一、八七七斤 | 一〇七、二二六斤 |
| 魚炭 | 二八、四〇五圓 | 三四、八二八圓 |
| 石炭 | 一九、六八〇斤 | 一、三二〇、五三二斤 |
| 石炭 | 八九五圓 | 六七、五七七圓 |
| 金礦 | 七、二〇八噸 | 二六一噸 |
| | | 二、三三五圓 |
| | | 六、六九六百斤 |
| | | 七〇、四〇四圓 |

| | | |
|-----|-----------|------------|
| 木原材 | 五七、八一四立方尺 | 一七二、六五四立方尺 |
| 木挽材 | 三六、〇五八圓 | 九六、三六〇圓 |
| 木板 | 七〇〇立方尺 | |
| | 六〇〇圓 | |
| | 二、二九六立方尺 | 一一三、六三七立方尺 |
| | 二、一二七圓 | 一一、六三八圓 |
| | | 一一、三八四百斤 |
| | 六、四〇五百斤 | 二〇、七二七圓 |
| | 一〇、七六一圓 | |
| | | 四六、〇六六百斤 |
| | 九、六〇六百斤 | 二〇五、四七六圓 |
| | 四一、〇四一圓 | |

| | | |
|----|---------|----------|
| 木炭 | 六、四〇五百斤 | 一一、三八四百斤 |
| 魚肥 | 九、六〇六百斤 | 二〇五、四七六圓 |
| | 四一、〇四一圓 | |

| | | |
|-------|---------|---------|
| 其他の諸品 | 八九、七五七圓 | 七九、五七一圓 |
|-------|---------|---------|

合計 四八一、四一三圓

II、重要移入貨物

八六〇、七一六圓

昭和六年

小麥粉

一二八、二四三斤
八、八七〇圓

清酒

一一一、五四九升
一一、一四八圓

麥酒

二〇、二四七利
七、一一八圓

揮發油

||

燐寸

八八〇圓

繰綿及打綿

一〇、〇七〇圓
二五〇百斤

綿織絲

一九、〇六一斤
一〇、九〇七圓

生金巾シーチン
グ及生細布

二、六八五、二三三方碼
三三二、三五四圓

晒金巾晒シーチ
ング及晒細布

一、三二一、二三七方碼
一七二、三四八圓

白木綿

一八六、四九六方碼
一〇、七三三圓

仁斯

六〇三、九三六方碼
九六、七一五圓

太綾布

六七四、二二一方碼
一五二、五九六圓

一四

昭和七年

一〇一、七五〇斤
八、三七六圓

一九、七三二升
二〇、七三一圓

二八、九二〇利
一〇、三六一圓

一二〇瓦
一二圓

二、〇三〇圓

二二四四斤
一〇、三九六圓

三二、八六三斤
二二、一一一圓

二、九二二、四六〇方碼
三七八、三六五圓

一、二二七、五四六方碼
一六〇、三二九圓

二一〇、九九〇方碼
一一、九一二圓

七三二、〇〇九方碼
一〇六、四七一圓

八六五、四四四方碼
一九八、八六五圓

綿繻子

二八五、三一八方碼
六六、八九五圓

其他ノ綿織物

一、〇三〇、七九〇方碼
五七、八六九圓

毛織物

四四、〇五一方碼
三一、六〇八圓

絹織物

一九六、九八一方碼
五七、三七九圓

漁網及漁網地

三一、五八〇斤
二九、四四三圓

洋紙

五五九、九六八斤
一〇六、八二四圓

其他ノ紙類

一〇、二四五圓

セメント

二二、二〇九百斤
三、八八五圓

陶磁器

一〇、八三一圓

鐵條及竿

一、〇一一、六五一斤
八一、四八〇圓

レール

三三、九五三斤
一九、四四八圓

鐵板

一三八、一九四斤
一四、四七七圓

二〇、六八七圓

一、六八九、九八九斤
一四〇、二五〇圓

六七二、七九七斤
四八、四三三圓

一九五、一三一斤
一八、七〇一圓

一五

| | | |
|-------------------|--------------------|---------------------|
| 麥酒 | 四六、三六五利 一六、五五二圓 | 八四、四二五利 三一、七七五圓 |
| 揮發油 | | 二二、二〇三瓦 一、二五〇圓 |
| 燐寸 | 三六、〇一四圓 | 五八、三六三圓 |
| 線綿及打綿 | 八七百斤 二、五一五圓 | 四三百斤 一、三二〇圓 |
| 生金巾、生シ チング及生細布 | 三六、四〇〇方碼 四、三八五圓 | 三三、六〇〇方碼 四、五〇五圓 |
| 晒金巾、晒シ チユグ及晒細布 | | 一、二〇〇方碼 一、六〇〇圓 |
| 白木綿 | 四五〇方碼 四五圓 | |
| 綿繻子 | | 七〇〇方碼 一八六圓 |
| 其他の綿織物 | 一六、一八四方碼 四、六六八圓 | 四七、一四九方碼 一三、三三三圓 |
| 毛織物 | 一七四方碼 一七七圓 | 二三方碼 一四圓 |
| 絹織物 | 二、三六三方碼 五八四圓 | 三八、五六八方碼 九、四一〇圓 |
| 漁網及漁網地 | 四〇〇斤 四五五圓 | |

| | | |
|-------|---------------------|---------------------|
| 洋紙 | 二二四、五六六斤 二六、〇一五圓 | 三二四、九二四斤 三八、四九五圓 |
| 其他の紙類 | 一、五五一圓 | 二、二七一圓 |
| 陶磁器 | 三〇圓 | 三五一圓 |
| 鐵條及竿 | 三、六四二斤 三五〇圓 | 三、四五〇斤 三五〇圓 |
| 鐵電鍍板 | 一〇、一五〇斤 一、四〇〇圓 | |
| 鐵筒及管 | 一五〇斤 五〇圓 | 三一一斤 五〇圓 |
| 釘類 | 四、二〇〇斤 三九四圓 | 二、二〇〇斤 三〇〇圓 |
| 機械類 | 七、二三二圓 | 一九、七三六圓 |
| 木材 | 七〇二立方尺 一、五四六圓 | |
| 肥料 | 六六九百斤 二、一一二圓 | 一一四百斤 五四三圓 |
| 其他の諸品 | 二八〇、五九六圓 | 四一〇、六八一圓 |
| 合計 | 四三八、三四五圓 | 六九一、六四四圓 |

f、對敦賀港品別移出入額

重要移出貨物

| | | |
|--------|----------------------|----------------------|
| 毛織物 | 三七六方碼 四〇三圓 | 四、六九七方碼 四、四七三圓 |
| 絹織物 | 二〇、四一五方碼 四、七三〇圓 | 七八、四三五方碼 一七、三四一圓 |
| 漁網及漁網地 | 八三、六二〇斤 七七、五六〇圓 | 七五、二一〇斤 八四、五七三圓 |
| 洋紙 | 二〇〇斤 六〇〇圓 | 一九〇斤 五〇〇圓 |
| 其他の紙類 | 一三五圓 | 二三四圓 |
| セメント | 四四二百斤 六五〇九 | 四七、〇一五圓 |
| 陶磁器 | 二二、〇〇二圓 | |
| 鐵條及竿 | 一〇〇斤 一〇〇圓 | |
| 鐵筒及管 | 一三〇斤 一九圓 | |
| 釘類 | | 八、〇八六斤 六〇〇圓 |
| 機械類 | 三九、四五〇圓 | 二六、二一三圓 |
| 木材 | | 六〇立方尺 一三〇圓 |
| 其他の諸品 | 二九二、二二五圓 四七四、一五〇圓 | 三六六、七六〇圓 六三七、三七五圓 |
| 合計 | | |

2、雄基港の貨物集散状態

a、移出 入 額

次に雄基港について叙べることに、として先づ同港の貨物移出入額を掲記すると左の如くである。

| | | |
|------|------------|------------|
| 移出 額 | 昭和六年 | 昭和七年 |
| 移入 額 | 一、八一八、〇六〇圓 | 一、四一七、九一三圓 |
| 合計 | 一、五八九、三九〇 | 二、六〇一、一〇二 |
| | 三、四〇七、四五〇 | 四、〇一九、〇一五 |

b、昭和六年港別移出入額

| | | |
|-----|----------|----------|
| 大 阪 | 移出 額 | 移入 額 |
| 神 戸 | 三九一、三九〇圓 | 五七九、五三六圓 |
| 敦 賀 | 三二七、四〇二 | 八四、九七〇 |
| | 一六〇、五一四 | 九八、三三七 |

右の外昭和六年に於ける輸出入額は二七六、一九一圓であつて昭和七年にありては三〇一、三六八圓を示して居る。而して右移出入額を阪、神、敦賀諸港に對し港別に擧ぐれば昭和六年に於ては

右の如く、大阪、神戸への移出は全移出額の四割弱に當り、移入に於ては四割強に當つて居るが、昭和七年の數字は左の通りで阪神への移出は全移出額の三割強、移入にありては四割強に當つて居る。

c、昭和七年港別移出入額

| | | |
|-----|----------|----------|
| 大 阪 | 移出 額 | 移入 額 |
| | 一九四、二四一圓 | 九四八、七七四圓 |
| | | 二三 |

神 戸
敦 賀

二八二、一四七
一五六、八六五

一三〇、九二三
一四九、二四九

二四

而して同港の移出入品の主たるものを仕向及仕出港別に擧げると左の如くである。

d、對大阪港品別移出入數量及價額

イ、重要移出貨物

昭和六年

昭和七年

大豆

一一、二四二石
八一、二一七圓

一〇、一九八石
八二、一九二圓

小豆

二九〇石
一、五五四圓

四〇〇石
四〇〇圓

菜豆

三、二八〇斤
四九五圓

四一七石
三、六六四圓

魚類

一三、一三〇斤
三、二七八圓

二〇、八〇斤
五、一二圓

牛皮

八八三、二二〇斤
三五、四二九圓

三九、六〇〇斤
一〇、二八〇圓

魚油

四二七、〇八八立方尺
一八八、一三二圓

二、二四〇噸
一〇、二圓

石炭

一一、二五立方尺
一一三圓

五、二〇九立方尺
二四、七四三圓

木材

一一、二五立方尺
一一三圓

二四、七四三圓

木材

一一、二五立方尺
一一三圓

二四、七四三圓

板

四、九二一立方尺
九、〇九七圓

一一、二五立方尺
一一三圓

木炭

一、二一五百斤
一、二一九圓

一、二一五百斤
一、二一九圓

魚肥

一六、〇〇〇百斤
六二、九二八圓

一三、九七一
五九、〇〇七圓

其他の諸品

八、〇四一圓

四、八一〇圓

合計

三九一、三九〇圓

一九四、二四一圓

ロ、重要移入貨物

昭和六年

昭和七年

米及粳

三〇、一〇〇斤
二、一一七圓

一一、二石
二六四圓

小麥粉

七、一〇六斤
六五九圓

二七、八五〇斤
二、二八三圓

砂糖

三、三三七升
三、一〇六圓

四、七六五斤
四、一二圓

清酒

九、九八六利
三、五六八圓

二、六三八圓

麥酒

二、二八三圓

二、六三八圓

燐寸

二、二七〇百打
一、〇三五圓

一、二三九圓

二五

| | | | | |
|-------------------|-----------|---------|-----------|---------|
| 線綿及打綿 | 一〇、五二七圓 | 一〇、二八二斤 | 三、九六一圓 | 一〇、二八二斤 |
| 綿織絲 | 一、二七八斤 | 一、〇〇三圓 | 二、二五〇斤 | 二、〇〇〇圓 |
| 生金巾、生シ チング及生細布 | 六五一、〇五〇方碼 | 七五、一一一圓 | 六五〇、六六七方碼 | 七八、二五七圓 |
| 晒金巾晒、シ チング及晒細布 | 三九四、四九八方碼 | 四八、一〇二圓 | 四二三、四一八方碼 | 五三、四七四圓 |
| 白木綿 | 四六、四五九方碼 | 二、二九七圓 | 六三、三九八方碼 | 三、九九〇圓 |
| 仁斯 | 二五〇、六〇七方碼 | 三六、四一八圓 | 二二七、八四六方碼 | 三〇、一一〇圓 |
| 太綾布 | 二二一、五三六方碼 | 三九、九二九圓 | 二六六、八四二方碼 | 五二、四六二圓 |
| 綿繻子 | 七六、一九九方碼 | 一七、一八九圓 | 七五、七五六方碼 | 一六、六一〇圓 |
| 其他の綿織物 | 一七七、四六〇方碼 | 二九、五七六圓 | 三三〇、一三五方碼 | 六三、二三四圓 |
| 毛織物 | 一〇、六四六方碼 | 八、三一九圓 | 三二、九七二方碼 | 一七、九〇八圓 |
| 絹織物 | 一二六、三三三方碼 | 三二、一五五圓 | 五八、二〇〇方碼 | 一三、〇七三圓 |
| 洋紙 | 五六、二九五斤 | 一一、二八三圓 | 七一、五八八斤 | 一四、四九一圓 |

其他の紙類

一、一六四圓

二、五四一圓

陶磁器

四、三八八圓

一三、六一八圓

鐵條及竿

一四二、八二九斤

二八七、〇七一斤

レール

九、三九九斤

五六、七三〇斤

鐵板

二〇、五三一斤

一六、八〇五斤

鐵電鍍板

一四〇、一一八斤

三〇二、八〇九斤

鐵筒及管

一四、三八一斤

五六、六三七斤

釘類

一三六、五一四斤

一四二、六三七斤

機械類

五、八六五圓

一〇、四三二圓

木材

二二〇立方尺

一五、四六一圓

其他の諸品

一八九、九三三圓

四三三、三一三圓

合計

五七九、五三六圓

九四八、七七四圓

e、對神戸港品別移出入數量及價額

| イ、重要移出貨物 | | 昭和六年 | | 昭和七年 | |
|----------|----------|----------|------|------------|----------|
| 大豆 | 一七、八九四石 | 一一四、三〇〇石 | 大豆 | 二、八三六圓 | 二、八三六圓 |
| 小豆 | 三三三石 | 二、二六〇石 | 魚油 | 三〇、二二二斤 | 九四五圓 |
| 魚油 | 八三九、九八二斤 | 三三、四六六圓 | 石炭 | 一一噸 | 六一圓 |
| 石炭 | 一一噸 | 六一圓 | 木材 | 二〇七、五〇〇立方尺 | 九四、六六四圓 |
| 木材 | 九三、九八四圓 | 九四、六六四圓 | 木炭 | 二六九百斤 | 二二七圓 |
| 木炭 | 二六九百斤 | 二二七圓 | 魚肥 | 一三、六二九百斤 | 一五、三〇四圓 |
| 魚肥 | 一三、六二九百斤 | 一五、三〇四圓 | 其他諸品 | 九、八四九圓 | 四、七五一圓 |
| 其他諸品 | 九、八四九圓 | 四、七五一圓 | 合計 | 三二七、四〇二圓 | 二八二、一四七圓 |

ロ、重要移入貨物

| ロ、重要移入貨物 | | 昭和六年 | | 昭和七年 | |
|----------|---------|----------|-------|---------|----------|
| 清酒 | 一〇、一〇七升 | 二二、六三八升 | 清酒 | 二〇、二四三圓 | 二〇、二四三圓 |
| 麥酒 | 七、九七八利 | 二、八九五圓 | 麥酒 | 六、一五三利 | 二、〇九五圓 |
| 燐寸 | 五、三七五折 | 一、八六〇圓 | 燐寸 | 一、八六〇圓 | 一、八六〇圓 |
| 絹織物 | 二、七〇〇方碼 | 一、〇八八圓 | 絹織物 | 二、八五二方碼 | 一、〇八八圓 |
| 洋紙 | 三九、四八二斤 | 七、九二五圓 | 洋紙 | 五九、三〇五斤 | 一二、二三一圓 |
| 其他の紙類 | 三〇圓 | 二、三〇圓 | 其他の紙類 | 二、三〇圓 | 二、三〇圓 |
| 陶磁器 | | | 陶磁器 | 二〇〇圓 | 二〇〇圓 |
| 釘類 | | | 釘類 | 一、五七五斤 | 二、八六圓 |
| 機械類 | 三五六圓 | 四二四圓 | 機械類 | 四二四圓 | 四二四圓 |
| 其他諸品 | 四七、一〇三圓 | 七五、〇二六圓 | 其他諸品 | 七五、〇二六圓 | 七五、〇二六圓 |
| 合計 | 八四、九七〇圓 | 一三〇、六八三圓 | 合計 | 八四、九七〇圓 | 一三〇、六八三圓 |

f、對敦賀港品別移出入數量及價額

イ、重要移出貨物

| | 昭和六年 | 昭和七年 |
|-------|----------------------|--------------------|
| 大豆 | 一三三、四〇一石 一〇〇、五一〇圓 | 九、八八二石 九〇、〇〇七圓 |
| 魚類 | 七、一三五斤 九〇九圓 | 五、一七〇斤 一、二四圓 |
| 魚肥 | 六、四七〇百斤 二五、八六三圓 | 九、六〇〇百斤 四〇、三四七圓 |
| 其他の諸品 | 三三、二三二圓 | 二五、三八七圓 |
| 合計 | 一六〇、五一四圓 | 一五六、八六五圓 |

ロ、重要移入貨物

| | 昭和六年 | 昭和七年 |
|-------|---------------------|---------------------|
| 小麥粉 | 四二二、三五六斤 二九、一四〇圓 | 二九二、三三三斤 二二、七七二圓 |
| 麥酒 | 二、一八二利 八〇五圓 | 一七、八八三利 六、〇五六圓 |
| 練綿及打綿 | 二〇九百斤 七、五三六圓 | 二四九百斤 九、三八九圓 |
| 綿織物 | 二、九八五方碼 五〇一圓 | 二、九八四方碼 四、三〇一圓 |
| 毛織物 | | 四、一三七方碼 三、九三一圓 |

| | 昭和六年 | 昭和七年 |
|--------|--------------------|--------------------|
| 絹織物 | 一一、九二八方碼 三、一六七圓 | 一一、〇〇二方碼 二、五一三圓 |
| 漁網及漁網地 | 一五、〇四四斤 一六、〇一八圓 | 一一、一〇三斤 一〇、九二〇圓 |
| 洋紙 | | 一、二五五斤 二五〇圓 |
| 陶磁器 | 四三〇圓 | 六、一六〇圓 |
| 釘類 | | 六四〇斤 一二八圓 |
| 機械類 | 一〇圓 | 八、四八八圓 |
| 其他の諸品 | 四〇、七三〇圓 | 七三、三四一圓 |
| 合計 | 九八、三三七圓 | 一四九、二四九圓 |

3、大連港の貨物集散状態

| | 昭和六年 | 昭和七年 |
|-----|--------------|--------------|
| 輸出額 | 一八八、四四九、二五四圓 | 三〇二、一九〇、六九〇圓 |
| 輸入額 | 九七、五一九、二六五圓 | 二〇六、九一九、五二二圓 |
| 合計 | 二八五、九六八、五一九圓 | 五〇九、一一〇、三一〇圓 |

右昭和六年の輸出入額を阪、神、敦賀諸港に對し港別に擧ぐれば左の通りである。

b、昭和六年港別輸出入額

| | | |
|----|----------------|----------------|
| 大阪 | 輸出 一三、二四四、二四三圓 | 輸入 二〇、七二二、一五二圓 |
| 神戸 | 輸出 一二、〇三六、八四五 | 輸入 一三、三八三、四五七 |
| 敦賀 | 輸出 九八、五五七 | 輸入 三五、三五七 |

右の如く阪神への輸出は全輸出額の一割強、輸入にありては三割強に當つて居る。

次に昭和七年に於ける阪、神、敦賀諸港別輸出入額であるが、之れは大連税關の滿洲國移管其他の事情で目下詳細が判明しないので記載する事が出来ないのは遺憾である、左に参考のため同年に於ける三港別輸出入の數量を示すことにしよう。

c、昭和七年港別輸出入數量

| | | |
|----|------------|------------|
| 大阪 | 輸出 四八九、七四五 | 輸入 一八〇、九六〇 |
| 神戸 | 輸出 三八三、一四六 | 輸入 一五二、九九五 |
| 敦賀 | 輸出 二二、四〇〇 | 輸入 四一一 |

次に輸出入品の主たるものを仕向及仕出港別に示せば、

d、對大阪港品別輸出入數量及價額

| | | |
|----------|----|----------|
| イ、重要輸出貨物 | | 昭和六年 |
| 大豆 | 大豆 | 六〇、七七八擔 |
| 大豆 | 大豆 | 四一、一七九擔 |
| 大豆 | 大豆 | 一五五、二七三圓 |
| 大豆 | 大豆 | 一一〇、九四八圓 |

| | | |
|-------|-----------|-------------|
| 高粱 | 八九、九〇八擔 | 一四一、八八一圓 |
| 玉蜀黍 | 一一、五三四擔 | 一八、七三七圓 |
| 落花生 | 四八、〇一五擔 | 一六五、六八五圓 |
| 蘇子 | 一一〇、五一三擔 | 五六六、六六七圓 |
| 棉花 | — | 八〇、二〇五圓 |
| 木材 | — | 一八、二九九圓 |
| 石炭 | 三五五、五〇〇英屯 | 三、五九七、八六八圓 |
| 皮革 | — | 七四〇、一六九圓 |
| セメント | 二二、六七三樽 | 五二、〇六八圓 |
| 綿織糸 | 九一、四八七擔 | 四、一一七、八三三圓 |
| 鉄鐵及鋼鐵 | 九八八、二五〇擔 | 一、〇五四、四六七圓 |
| 銅及眞鍮 | 一七、四一一擔 | 一一六、一六九圓 |
| 豆粕 | 一九一、一六一擔 | 三七七、九六六圓 |
| 其他の肥料 | — | 五二八、五一圓 |
| 其他の諸品 | — | 一、四〇一、四九七圓 |
| 合計 | — | 一三、二四四、二四三圓 |

ロ、重要輸入貨物

| | | |
|----|------|----------|
| 清酒 | 昭和六年 | 二〇五、三四六圓 |
|----|------|----------|

砂糖 綿糸 生綿 毛織物 木綿 生金巾 晒金巾 大尺布 染綾木綿 綿繻子 緋金巾 縮 新古麻袋 絹織物 自動車及同部分品 自動車及同部分品 機械類 鐵及銅 銅及真鍮 紙類

八、三〇九擔
八、一七八擔
七二、五七八擔
二、三三二、四一六反
一九一、六八〇反
九一、六二〇反
九〇、六八七反
四一、九九八反
一二一、三三五反
五二、二三一反
九六九、二九〇枚
四三、四三三圓
三〇七、一七八圓
一、七九二、五五八圓
三六一、三七六圓
二四〇、五四二圓
八四三、三三七圓
四五七、九六一圓
一一九、九〇六圓
一六三、〇四九圓
六二四、九九九圓
一三三、〇七二圓
二、四〇〇、二二六圓
一四八、七九九圓
一一一、八〇二圓
一一一、六五三圓
一三三、七九四圓
一、二六五、七三〇圓
三三二、八九二圓
一三九、三三七圓
九九二、〇三八圓

藥材、藥品
塗料及染料
其他の諸品
合計

昭和七年

輸出

大豆 四、二六三
小豆 二、五八九
高粱 四、九九二
蜀黍 四、九九二
花生 六八〇
蘇子 七、九六四
豆粕 一三、一五一
棉花 一、四八七
木材 五〇五
石炭 三四〇、五三三
稀革 二、三三九
セメント 一一、三六〇

輸入

清酒 一、〇一六
砂糖 一、九五九
綿糸 一、八〇二
棉花 一一、三三〇
綿布 二七、四六五
毛織物 一、四五五
新古麻袋 二、六一九
絹織物 一四三
車類 二、八八三
鐵道車輛類 一、四五七
機械類 二、八〇五
鐵及銅 二〇、八四九

六〇〇、一二七圓
二七二、六四八圓
八九二、三三五圓
二〇、七二二、一五二圓

綿織糸 七、二四七噸
 鉄鐵及銅鐵 六三、九四九噸
 肥料 一、三六三噸
 其他の諸品 二一、三一噸

合計 四八九、七四五噸

e、對神戸港品別輸出入數量及價額

イ、重要輸出貨物

昭和六年
 大豆 八四〇、〇一八擔
 小豆 一八六、九六二擔
 高粱 三三、〇〇八擔
 玉蜀黍 一六、六七八擔
 落花生 五五、三〇五擔
 蘇子 七四、六八六擔
 木材 一五〇、八一〇英噸
 石炭 一
 皮革 一
 セメント 三〇、二四八樽

紙類 一九、一三八噸
 藥材藥品 五、一六七噸
 塗料及染料 二、八六五噸
 肥料 一、三一九噸
 其他の諸品 八五、六八八噸

合計 一八〇、九六〇噸

綿織糸 四、六五六擔 二五九、五七三圓
 鉄鐵及銅鐵 七〇五、四六二擔 七五七、九四二圓
 銅及真鍮 二、五七四擔 二一、二九〇圓
 豆粕 一、四二四、四五五擔 二、八四一、〇四〇圓
 其他の肥料 七九、九四六圓
 其他の諸品 一、九〇六、一二七圓
 合計 一二、〇三六、八四五圓

ロ、重要輸入貨物
 昭和六年

清酒 四六二、四七二圓
 小麥粉 一八六、七四〇袋 二九四、八四一圓
 砂糖 一六一、〇七七擔 七八〇、八〇三圓
 毛織物 二七三、一一六圓
 新古麻袋 四、八三五、九五九枚 七六二、六六〇圓
 絹織物 一二八、一〇四圓
 自動車及同部分品 一八〇、〇五一圓
 自轉車及同部分品 五四、一三三圓
 機械類 一、〇九三、〇〇〇圓
 鐵及銅 三四、三六二圓

紙類
藥材、藥品
塗料及染料
其他の諸品

四七四、三〇〇圓
九八七、三〇三圓
七八、三一九圓
七、七七九、九九三圓
一三、三八三、四五七圓

ハ、重要輸出入貨物數量

昭和七年

| 輸 | | 入 | |
|------|----------|-------|---------|
| 大豆 | 四五、七六七噸 | 清酒 | 五、一五一噸 |
| 小豆 | 一一、〇二九噸 | 砂糖 | 二〇、八五四噸 |
| 高粱 | 三、二七一噸 | 麥粉 | 一四、四三三噸 |
| 玉蜀黍 | 四五八噸 | 綿織糸 | 九一六噸 |
| 落花生 | 七三〇噸 | 棉花 | 一三、三一四噸 |
| 蘇子 | 二、八一七噸 | 綿織布 | 六七六噸 |
| 豆粕 | 七四、一〇一噸 | 毛織物 | 五五〇噸 |
| 石炭 | 一五九、二三四噸 | 新古麻袋 | 八、八六〇噸 |
| 皮革 | 八七九噸 | 絹織物 | 一六五噸 |
| セメント | 一、四四〇噸 | 車類 | 一、八九七噸 |
| 綿織糸 | 八一八噸 | 鐵道車輛類 | 一七七噸 |

鉄鐵
鐵及鋼
肥料
其他の諸品

機械類
鐵及鋼類
紙類
藥材、藥品
塗料及染料
其他の諸品

合計

合計

f、對敦賀港品別輸出入數量及價額

イ、重要輸出貨物

昭和六年

| | | | |
|-------|---------|-------|---------|
| 小豆 | 二、三五〇擔 | 大豆 | 六、四〇一圓 |
| 高粱 | 一、九二八擔 | 皮草 | 三、〇一〇圓 |
| 皮草 | 七、六四八英噸 | 石炭 | 一、五八三圓 |
| 肥料 | | 其他の諸品 | 七五、六九四圓 |
| 其他の諸品 | | 合計 | 五、〇一七圓 |
| 合計 | | | 六、八五二圓 |
| | | | 九八、五五七圓 |

ロ、重要輸入貨物

昭和六年

| | | |
|-------|---------|---------|
| 清酒 | 六〇樽 | 二、五六三圓 |
| 海藻類 | — | 二、五五八圓 |
| 鹽表 | 四七、七五〇枚 | 二、三一七八圓 |
| 其他の諸品 | — | 七、〇五八圓 |
| 合計 | — | 三五、三五七圓 |

ハ、重要輸出入貨物數量

| 昭和七年 | | 輸 | | 入 | |
|-------|---------|--------|------|---|--|
| 大豆 | 一〇六噸 | 清酒 | 一四噸 | | |
| 高粱 | 二三五噸 | 海藻類 | 一九一噸 | | |
| 豆粕 | 四、八八三噸 | 鹽干魚及介蟲 | 九九噸 | | |
| 麩 | 一一二噸 | 其他の諸品 | 三〇四噸 | | |
| 石炭 | 一六、七三六噸 | | | | |
| 其他の諸品 | 三一八噸 | | | | |
| 合計 | 一一、四〇〇噸 | 合計 | 四一一噸 | | |

(尙此處に附言して置き度いことは大阪發送の敦賀經由、北滿、北鮮行き貨物及北滿、北鮮より敦賀經由にて大阪着の貨物は昭和六、七年共皆無であつたことである)

北鮮二港——清津、雄基——及大連と阪、神、敦賀間の貨物集散状態は以上の通りであるが、此等貨物の取引現状が吉會線開通後に於て、其の經路に於て何程の變化を示すかを推定することは餘程困難であるが、次に豫想の一端を述べて見やう。

五、吉會線營業開始後に於ける貨物輸送經路變化の豫想

曩に述べた通り從來滿洲國の物資は大連、浦汐兩港を以つて吞吐港として居たが(營口、其他からも相當あるが)吉會線の完成と北鮮終端港の開闢と俟つて貨物輸送經路に一大變革をもたらすことは何人も疑はざる所である。尤も浦汐經路線は從來の貨物を保持することに最善の努力を致すのは必然であるが、滿鐵會社管理下にある各線は完全な統制の下に合理的分配が行はれ自然的な輸送經路を採るべきことは疑はぬ處である。

右の見地に基いて將來北鮮終端港に出廻るべき貨物は豆類、雜穀、木材等主たるものであつて、今之れを沿線各縣別の生産統計に見れば

(イ) 沿線縣別農作物收穫高(單位噸、昭和五年現在) (滿洲產業統計に依る)

| 地方別 | 大豆 | 其他の豆類 | 高粱 | 粟 | 玉蜀黍 | 小麥 | 水稻 | 陸稻 | 其他雜穀 | 計 |
|-----|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|---------|
| 琿春 | 一九、〇五〇 | 九二〇 | 一、九〇〇 | 二、一九〇 | 四、七二〇 | 九二〇 | 二、六九〇 | 二、六七〇 | 一〇、二〇〇 | 五五、〇四〇 |
| 汪清 | 一四、三四〇 | 八六〇 | 六、三三〇 | 一四、六五〇 | 五、九三〇 | 六、六四〇 | 四、〇六〇 | 二、六〇〇 | 六、八〇〇 | 六三、一九〇 |
| 延吉 | 五四、二三〇 | 二、九六〇 | 三三、二四〇 | 七三、七九〇 | 一九、八三〇 | 二、六〇〇 | 一四、三六〇 | 一、七〇〇 | 一八、五五〇 | 二〇〇、一五〇 |
| 和龍 | 二〇、四〇〇 | 一、六七〇 | 一、九八〇 | 三三、三三〇 | 二、五九〇 | 一、六〇〇 | 二、〇〇〇 | — | 一一、四〇〇 | 六三、六六〇 |
| 敦化 | 三四、〇五〇 | 二、二六〇 | 三〇、一九〇 | 五〇、三五〇 | 二、一九〇 | 三、四六〇 | 一、四七〇 | — | 一九、一六〇 | 一四三、〇三〇 |
| 穆稷 | 三七、二〇〇 | 七六〇 | 九、八七〇 | 四、八二〇 | 一六、六九〇 | 一、一五〇 | 三、三六〇 | 九〇〇 | 四、五五〇 | 一六六、三三〇 |
| 額 | 一八、四三〇 | 一、八三〇 | 二、三三〇 | 二、五九〇 | 一〇、一七〇 | 一、四六〇 | 二、〇八〇 | — | 三〇、五五〇 | 一〇八、三六〇 |

備考 北滿線東行貨物の數量は昭和六年度実績に依る。

即ち吉會線營業開始後に於ける大連及浦汐兩港への影響は右表の通り北滿線南下のもの、吉長、吉敦線發並に新京發のものを合算し約百二十七萬噸は大連港經由より北鮮終端港へ轉化する運命にあり、又北滿線東行即ち浦汐港より我國へ輸出された六十一萬四千餘噸は吉會線に轉ずることは素より、歐洲向の貨物六十八萬二千餘噸も同様の經路を辿ることは容易に豫想されるのである。但し此の豫想も吉會線に依る運賃が大連經由運賃に對し合理化されない限り自然裏切らるることゝなものと思考されるのである。

六、吉會線の運賃關係

吉會線が本營業を開始すると共に最も重大な案件は運賃問題であつて之の運賃の如何は距離の關係と同様北滿貨物輸送の分水嶺を決定する重要な一要素であることは多言を要しない所である。距離に就ては既に述べた通りであるが此處に運賃關係を聊か述べて見度いと思ふ、而し本問題は南滿洲鐵道會社が此後に處する運賃政策もあり輕々に論ずべきではないのであるが現在假營業中の運賃を（尤も近き將來此の運賃は合理化されることと思ふ）從來の經路即ち大連港經由の運賃（新京—大連間大豆一噸當り運賃十三圓七十四錢）とを比較して見ると大體次の通りとなるのである。（以下運賃は大豆一噸當りとす）

| | |
|-----------------------|-------------|
| イ、大連港經由に依るハルビン—大阪間の運賃 | |
| 北滿鐵道運賃 | 四、六八〇 |
| 滿鐵運賃 | 一三、七四〇 |
| 接續費 | 四〇〇 |
| 汽船運賃 | 一一、三八〇 |
| 計 | 二一、二〇〇 |
| | （兩船内人足賃を含む） |

ロ、北鮮三港經由海路直航に依るハルビン—大阪間の運賃（拉賓線經由）

| | | |
|------|--------|--------|
| 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| 滿鐵運賃 | 二〇、二九〇 | 二〇、七四〇 |
| 接續費 | 一、六八〇 | 同 |
| 汽船運賃 | 四、六八〇 | 同 |
| 計 | 二七、二六〇 | 二七、一九〇 |

但し右汽船運賃は兩船内の人足賃を含む、尙右運賃は近く引下げをなす豫定の模様である。

即ち上記の通り從來の經路である大連港經由の場合ハルビン—大阪間の運賃大豆一噸當り二十一圓二十錢となり吉會線に依り清津より直航で大阪へ輸送される場合は二十七圓二十六錢で大連經由によるよりは六圓六錢の高價となり雄基に於ては五圓五十四錢、羅津よりは五圓九十九錢と夫々高價となるのである。

ハ、北鮮三港經由に依るハルビン—敦賀間の運賃（拉賓線經由）

| | | |
|------|--------|--------|
| 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| 滿鐵運賃 | 二〇、九〇〇 | 二〇、二九〇 |
| 接續費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 |
| 汽船運賃 | 四、三八〇 | 四、五六〇 |
| 計 | 二七、一四〇 | 二六、四四〇 |

ニ、北鮮三港經由に依るハルビン—舞鶴間の運賃（拉賓線經由）

| | | |
|------|--------|--------|
| 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| 滿鐵運賃 | 二〇、九〇〇 | 二〇、二九〇 |
| | | 二〇、七四〇 |
| | | 四七 |

| | | | | |
|---------|--------|--------|--------|----|
| 接 續 費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 | 四八 |
| 汽 船 運 賃 | 三、七五〇 | 三、九三〇 | 同 上 | |
| 計 | 二六、五一〇 | 二五、八一〇 | 二六、二六〇 | |

ホ、北鮮三港經由に依るハルビン—宮津間の運賃
右は舞鶴と同様につき略す

へ、北鮮三港を經由し敦賀、舞鶴、宮津を中繼とせし場合に於けるハルビン—大阪間の運賃(拉賓線經由)

(1) 敦賀港中繼の場合

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| 滿 鐵 運 賃 | 清津經由 二〇、九〇〇 | 雄基經由 二〇、二九〇 | 羅津經由 二〇、七四〇 |
| 接 續 費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 |
| 汽 船 運 賃 | 四、三八〇 | 四、五六〇 | 同 上 |
| 接 續 費(敦賀) | 九〇〇 | 同 上 | 同 上 |
| 鐵道省運賃(梅田驛) | 三、九九〇 | 同 上 | 同 上 |
| 計 | 三一、七三〇 | 三一、三三〇 | 三一、七八〇 |
| (2) 舞鶴港中繼の場合 | | | |
| 滿 鐵 運 賃 | 清津經由 二〇、九〇〇 | 雄基經由 二〇、二九〇 | 羅津經由 二〇、七四〇 |
| 接 續 費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 |

| | | | |
|------------|---------|--------|--------|
| 汽 船 運 賃 | 三、七五〇 | 三、九三〇 | 同 上 |
| 接 續 費(舞鶴) | 一、〇五〇 | 同 上 | 同 上 |
| 鐵道省運賃(梅田驛) | 三、六七〇 | 同 上 | 同 上 |
| 計 | 三、一、二三〇 | 三〇、五三〇 | 三〇、九八〇 |

(3) 宮津港中繼の場合

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| 滿 鐵 運 賃 | 清津經由 二〇、九〇〇 | 雄基經由 二〇、二九〇 | 羅津經由 二〇、七四〇 |
| 接 續 費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 |
| 汽 船 運 賃 | 三、七五〇 | 三、九三〇 | 同 上 |
| 接 續 費(宮津) | 一 | 一 | 一 |
| 鐵道運 賃(梅田驛) | 四、一三〇 | 同 上 | 同 上 |
| 計 | 三〇、六四〇 | 二九、九四〇 | 三〇、三九〇 |

右の如くハルビン—大阪間、大豆一噸當りの運賃は北鮮港より直航の場合と敦賀、舞鶴、宮津港何れかに一旦陸揚して大阪へ輸送される場合とは運賃に相當の差異を生ずることとなるのであつて清津經由、敦賀中繼の場合は三十一圓七十三錢を要するに對し清津より直航の運賃は二十七圓二十六錢であるから直航に比し四圓四十七錢の高率となり雄基經由、敦賀港中繼に於ては四圓五十九錢、羅津の場合も四圓五十九錢の各々高率となるのである。

又舞鶴港中繼の場合も同様清津經由に於て三圓九十七錢、雄基經由にありては三圓七十九錢、羅津經由三圓七十九錢の夫々高き運賃を必要し宮津中繼の場合は清津經由にて三圓三十七錢、雄基經由三圓二十錢、羅津經由三圓二十錢の高き運賃を必要

とするのである。

次に新京を起點とした場合の運賃關係を見ると

イ、大連港經由に依る新京—大阪間の運賃

| | |
|------|-------------------|
| 滿鐵運賃 | 一三、七四〇 |
| 接續費 | 四〇〇 |
| 汽船運賃 | 二、三八〇 (兩船内人足賃を含む) |
| 計 | 一六、五二〇 |

ロ、北鮮三港經山海路直航に依る新京—大阪間の運賃

| | | | |
|------|--------|--------|--------|
| 滿鐵運賃 | 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| | 一八、八八〇 | 一九、二七〇 | 一九、七二〇 |
| 接續費 | 一、六八〇 | 一、五九〇 | 同 上 |
| 汽船運賃 | 四、六八〇 | 四、八六〇 | 同 上 |
| 計 | 二五、二四〇 | 二五、七二〇 | 二六、一七〇 |

但し右汽船運賃は兩船内の人足賃を含む

ハ、北鮮三港經由に依る新京—敦賀間の運賃

| | | | |
|------|--------|--------|--------|
| 滿鐵運賃 | 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| | 一八、八八〇 | 一九、二七〇 | 一九、七二〇 |
| 接續費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 |

汽船運賃

| | | | |
|---|--------|--------|--------|
| 計 | 四、三八〇 | 四、五六〇 | 同 上 |
| | 二五、一二〇 | 二五、四二〇 | 二五、八七〇 |

ニ、北鮮三港經由新京—舞鶴間の運賃

| | | | |
|------|--------|--------|--------|
| 滿鐵運賃 | 清津經由 | 雄基經由 | 羅津經由 |
| | 一八、八八〇 | 一九、二七〇 | 一九、七二〇 |
| 接續費 | 一、八六〇 | 一、五九〇 | 同 上 |
| 汽船運賃 | 三、七五〇 | 三、九三〇 | 同 上 |
| 計 | 二四、四九〇 | 二四、七九〇 | 二五、二四〇 |

ホ、北鮮三港經由に依る新京—宮津間の運賃

右は舞鶴と同様につき略す。

上述の如く大連經由新京—大阪間の運賃十六圓五十二錢であるのに對し吉會線に依り清津經由大阪へ直航の場合は八圓七十二錢の高價となり雄基九圓二十錢、羅津經由にありては九圓六十五錢の高き運賃を要することゝなる、又敦賀、舞鶴、宮津諸港中繼の場合も前述ハルビン—大阪間の運賃關係と同様北鮮港より直航に比し相當高き運賃を必要とすることゝなるのである。

七、吉會線完成、營業開始後に於ける大阪港

然らば吉會線が完成して營業を開始するに至つた場合に於ては曩に述べた通り日滿連絡港としては北日本諸港（大阪にありては敦賀、舞鶴、宮津）が最短経路となる關係上將來彼我的取引は北日本を通じて行はれ我大阪港を除外するが如きことはなきか、除外せざる迄も如何程かの影響を齎らしはしないかと云ふことであるが左の諸點より觀察すれば差して影響はなく除る

將來の日滿關係に於ては大阪港の利用は増加するものと想像されるのである。

イ、運賃關係に就て

先づ吉會線開通後の運賃關係より觀れば前項に於て述べた通り現在では雄基港（將來開港を見るべき羅津港と汽船運賃は同率と見做る）から敦賀港迄大豆一穂當りの運賃は四圓五十六錢であるが雄基港から阪神へ直航の場合は四圓八十六錢であつて海上距離、雄基—敦賀間九百七十七軒に對し雄基—大阪間は一千七十九軒即ち敦賀よりも大阪は百六十二軒の遠距離に當つて居るに拘らず其の運賃の差は僅かに三十錢に過ぎず、雄基—舞鶴間と雄基—大阪間も同様に百七十四軒の遠距離に當つて居るが其の運賃の差は九十三錢である且つ又雄基港から直航で大阪港への大豆一穂の運賃は雄基港から敦賀港中繼大阪に至る運賃に比し四圓五十九錢、舞鶴港を中繼とする場合にありては三圓七十九錢の夫々安價となるのである。

ロ、復航貨物の有無に就て

復航に際しての積載貨物の有無は其の輸送経路に重大な關係を有するものであつて多少の運賃の高低、多少の時差は比較的
重要問題とはならないのである、我大阪港の如き復航貨物の最も大量とされて居る所にあつては特に然りであつて大阪港を除
外するが如きことは到底不可能事であると云はねばならぬ。

叙上の通り運賃の現狀及復航に際しての積取り貨物の點よりしても單に距離の短縮のみに依つて將來敦賀港舞鶴港又は宮津
港に一旦陸揚げして鐵路により阪神へ輸送されると斷定する事は到底出來ぬ次第である、大阪港としては從來大連港から輸入
されて居た滿洲の物資が北鮮港に轉化されたからと云つて別に影響を蒙ることなく單に大連港を通じて取引せられて居た或程
度の貨物が北鮮港を通じて取引せらるゝことゝなつたと云ふに過ぎないのであつて此等の貨物の大部分は依然海路を辿り直航
で大阪港へ輸送せらるゝもの多きことは想像し得らるゝのである、否此後滿洲國の伸展に伴ひ特産物の増收、産業の一大發展
を招來し彼我取引の繁忙は期して俟つべきものあり大阪港の利用は一層増大するものと想像し得らるゝのである。

次に敦賀、舞鶴、宮津等の港のことであるが既に距離に於て最も有利な地位にあるのみならず新潟港が京濱の大都市を控へ

て居ると同様京阪神を背景として居る關係上活況を呈するに至ることは當然であるが之れに就ては先づ吉會線の運賃の低下を
期することが重大な緊急事であることは勿論滿洲の整備、汽船運賃及鐵道運賃の低下を圖ると同時に後方大都市との間に鐵道
輸送系統の改善、道路の完備等を謀ることの緊要であることは多言を要しない所である。

八、北鮮三港の狀態

上述の通り吉會線を利用して北鮮港に出廻るべき貨物に對して必然的に起るのは終端港の問題であつて之の問題に就ては屢
々論ぜられたのであるが報ぜらるゝ處によると羅津港を以つて終端港とし清津、雄基兩港を補助港とする事に決定を見た由で
ある、左に之等港灣の概略を述べて参考に資し度いと思ふ。

1、清津港

本港は東經百二十九度四二、北緯四十一度四三に當り北方に山を繞らし東方に半島が突出して港を東南に擁して居る、港内
の水深は陸岸二丁内外に於ても十尋以上あり干満の差は二尺程度で海底の土質は一帯に泥砂であるから船舶の錨定には適した
北鮮の良港である、氣候は最高攝氏二十八度位で最低零下二十度を降ることがあり爲めに河川は凍結するが港内は殆んど結氷
を見る事はないのである。

本港は日露戰爭迄は頗る貧弱な一寒村に過ぎなかつたが戰役當時物資の陸揚地となつた關係上移住者の漸増を見るに至り逐
年發展して明治四十一年四月、開港場として指定せらるゝことゝなつたのである、人口は三萬五千餘人（内地人八千八百餘人
鮮人二萬五千六百餘人）であつて北鮮唯一の都會である。

而して本港灣の施設に就て見るに舊韓國政府時代に工費三百七十四萬餘圓を投じて一部の施工なし其の後清津府に於ても港
勢に順應するため、相當努めたのであるが同港の伸展著しきものがあつたので大規模の修築を行ふことゝし大正十一年から八
ヶ年の繼續事業として國費二百五十萬圓の豫算で築港を始めたのであるが、其の間財政の關係上屢々繰延となり大正十四年度

迄に約五十萬圓を支出して豫定工事の一部を施工したのみである其處で更に昭和元年以降七ヶ年の繼續事業として四百四十萬圓を追加し着工目下工事中で完成期は明年末頃の豫定である、右工事は包容水面積を三十六萬三千平方米に擴大し、港内の浚渫、既定防波堤の延長、上屋其他陸上施設等の完備を期することであつて之等の諸設備が完成の上は一ヶ年約百萬噸近くの荷役能力を有することとなる見込みである。

尙本港は將來敦圖南廻線の終端港となるので羅津港の補助港として益々發展を見るに至る事は充分豫想し得らるゝ處である次に本港灣施設工事に支出された金額は上述の韓國政府時代に於ける三十七萬四千餘圓、朝鮮總督府設置以後昭和四年度迄に三百十四萬七千餘圓、昭和五年度以降支出豫算額三百六十六萬一千餘圓であつて合計七百十八萬三千餘圓となるのである。

2、雄 基 港

本港は東經百三十五度二三、北緯四十二度一八に位し北西、西南に山を負ひ灣口は南東に開いて港狀は漏斗形をなして居る水上面積は三百五十萬坪と稱せられ水深く船舶の碇繋には安全であるが當地方は強風に見舞はれる事が屢々あり又冬期港内が結氷して船舶の航行を阻害する様なことはないが氣温の最も低い時は水の淺い區域は凍結して舢舨の運航に支障を來すことがあるのは當港の缺陷である。

本港は清津港と同様日露戰役に依つて發展の端緒を開くに至つたもので其の後下汝坪間の道路改修、朝鮮郵船會社汽船の寄港等に依つて環春地方との貿易を促すこととなり漸次賑盛を呈し大正十年六月開港場に指定せらるゝに至つたのである。人口は一萬二千餘人(内地人一千二百餘人、鮮人一萬餘人、支那人五百餘人)を有して居る。現在の港灣施設狀態は大正十五年度以降四ヶ年の繼續事業として國費六十萬圓を投じて舢舨溜りと稅關埋立地を設けたのであるが更に二ヶ年の繼續事業として昭和四年度より四十萬圓を追加して擴大することになり防波堤、防砂堤、舢舨溜りを造り埋立地には臨港貨物驛を設けたのである又朝鮮鐵道局に於ても海陸貨物輸送の利便を圖るため雄基驛から臨港鐵道を敷設し、終點に埋立地と鐵道棧橋の施設中である而して本港現在の施設に於ては棧橋延長二百米であるから重量噸三千噸級二隻が漸くで貨物取扱能力は年間二十萬噸内外で

棧橋以外の沖荷役力は年約十萬噸と云ふ所であらふ。

本港へ昭和四年度迄に國營事業として投ぜられた總額は六十七萬七千餘圓で昭和五年以降支出確定豫算額は三十八萬五千餘圓である。

3、羅 津 港

本港は日露戰爭當時既に海軍に於て其の價値を認められて居た様であるが吉會線の開通後其の終端港問題が議せらるゝに及んで朝野の間に重要視せらるゝ事となつたのであつて現在では工事に關聯して多少の賑ひを呈して居る程度である。

吉會線の終端港と決定した當港は咸鏡北道にあり北緯四十二度九、東經百二十度六に當つて居て雄基から南方十六哩を隔てた所にあり、東西北の三面に山嶽を負ひ南方に灣口を向けて居る、灣口には大草島、小草島の二島があつて日本海の激浪に對し自然の防波堤を形成して居るから港内は頗る靜謐である、灣の中は狭い所で一千五百間、廣い所で二千間あり奥行は五千八百間あると稱せられて居る而して水面積は約九百五十萬坪と云はれて居る、水深は四尋から二十尋程度であつて陸岸附近四尋乃至六尋あり中央部は十尋乃至十二尋位で繫船岸壁を築造すれば大型汽船を埠頭に横付することは容易である、又干満の差は二尺以下であつて海底は砂土泥土を混ぜた土質である、當港々狀の概略は上述の通りであつて終端港に確定するに至つたのは雄基、清津兩港に比して遙に好條件を具備して居ることによるのは勿論であつて(之れに就ては参考のため最後に述べることとする)而して本港の施設工事概要は左の通りである。

第一期工事は既に確定せる所であつて本年四月より昭和十二年に至る五ヶ年の繼續事業であつて、之の工事費は二千五百五十萬圓を計上して居る。而して其の内容は

築 港 費 一千九百六十萬圓

水 道 費 百五十萬圓

羅津雄基間鐵道敷設費(一五・三杆) 四百四十萬圓

右築港工事内容は

| | | | |
|--------|----------------------------|--------|----------|
| 繫船岩壁 | 二千五百四十米 | 水深 | 八米—九米 |
| 繫船能力 | 八千噸級汽船四隻、七千噸級汽船八隻、四千噸級汽船四隻 | | |
| 假防波堤 | 四百五十米 | 水深 | 九米—九米五 |
| 荷揚場 | 八百二十米 | 水深 | 二米—四米 |
| 船溜假防波堤 | 五百米 | 埋立工事面積 | 六十萬七千平方米 |
| 海岸浚渫面積 | 七萬八千八百平方米 | 護岸延長 | 一千四百九十五米 |

大體以上の通りであつて右工事終了の上は一ヶ年三百萬噸の荷役設備を具備することとなるのである。尙本港の工事計劃は第三期迄に分れて居て其の工事内容の詳細は判明しないが第二期工事は第一期工事終了後向ふ五ヶ年の繼續事業として吞吐能力年三百萬噸の設備をなし第三期工事は第二期工事終結後之れ亦五ヶ年繼續事業として年三百萬噸の荷役設備を施すこととなつて居るのであつて全部完成の暁には年九百萬噸を吞吐する能力を有することとなるのである。

茲に吉會線の終端港として羅津に決定を見た理由の概略を附記すれば

- イ、清津は背後鐵道の距離大なると、輸送能力に制限あることを大なる缺點とす。
- ロ、雄基は風波激しきこと、及築港設計上最大吞吐能力五六百萬噸を出でざることを大なる缺點とす。
- ハ、羅津及雄尙は港灣の素質最も良好なるのみならず、鐵道距離又小にして經營上採算最も有利なり、然れ共兩地とも未だ何等の設備を有せざる漁村にして築港設計上の具體的資料に乏しく、今兩者の優劣を斷定すること困難なり。
- ニ、依て差當り目下工事中の清津港の完成を急ぎ尙雄基港の既設設備を併用して東部滿洲諸鐵道建設中の出貨に充て若し此處に相當の調査期間を設くるを許せば羅津、雄尙二港の實測調査を爲し其の優劣を判定し、何れか一を終端港と爲すべく若し又即時之れを決定するの必要あらば水陸ともに面積大にして風波に遮蔽せられ且工事費豫算最小なる羅津を採るを萬

全の策とす。

ホ、港灣情況以上の如くなるを以つて之れに連絡すべき鐵道は敦化より朝陽川、延吉、灰漠洞を経て南陽に於て朝鮮鐵道圖們線に接続し、雄尙又は羅津に達する線を幹線となすべし。

九、滿洲國諸鐵道の滿鐵へ委任契約内容

滿洲國鐵道の經營が先般滿鐵會社へ委任されることとなつた其の契約内容は大體左の通りである。

1、委任理由

滿洲國の治安を確保しその産業を發展せしむるためには國內交通就中鐵道の設備發達に俟たざるべからず然るに現時國內には未だ鐵道網充分普及し居らざるのみならず諸鐵道分立し其の經營個々に行はれ不利大なる實情にあり、故にこれら現在の諸鐵道を統一し合理的經營をなしその經濟的並に技術的能率を上げざるべからず而して本目的達成の方法は多年滿洲に於て鐵道經營に習熟せる滿鐵會社をしてこれが統一經營に當らしむるを最適當とすしかしのみならず右は滿洲國諸鐵道に關し滿洲國の滿鐵會社に對し有する巨額の債務を處理する上に雙方のため便とする所なり、これ即ち滿洲國政府が滿洲國鐵道の經營を滿鐵會社に委託せる所以なり。

2、契約の要旨

滿洲國政府は吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海（松花江水運事業の一部を含む）瀋海、奉山（打通線及附屬港灣を含む）の既成諸鐵道に關し滿鐵に對し負擔する債務合計約一億三千萬圓を借款總額とし之等諸鐵道に屬する一切の財産及收入を以て本借款の擔保とし、之等諸鐵道の經營を滿鐵會社に委託す。

滿洲國政府と滿鐵會社以外の第三者との間に存する鐵道の債權、債務に關しては政府と滿鐵會社間に於て協議の上滿鐵に於て之れを處理しその支拂を要するもの及奉山線の中央公司に對する借款の償還資金は鐵道の委託經營に依る收入金より支出す

又奉山線の内中美公司借款に關係あるものは同借款問題解決する迄本借款の擔保より除外す。

滿洲國政府は別に滿鐵に敦化、圖們江鐵道、拉法哈爾賓鐵道、秦東海倫鐵道の建設を請負はしめたり右建設費は合計一億金圓とす、尙ほ前記敦化、圖們江鐵道建設に關聯し滿洲國に於て天圖輕鐵を買收するの要あるにつき滿洲國は之れが資金として約六百萬金圓を滿鐵會社より借入れ同鐵道の經營を滿鐵會社に依託す。

一〇、北鮮鐵道の滿鐵へ委任内容

次に北鮮鐵道の滿鐵會社への委任經營は吉會線營業開始の上に緊要な問題であつて本件に關しては既に本年五月頃から朝鮮總督府と折衝して居たのであるが最近交渉が成立したとのことである、其の内容は滿鐵は本年度より向ふ三ヶ年間北鮮鐵道に投下された資本三千九百萬圓に對し年四分の納付金を總督府へ納入すること其れ以後は營業實績を見た上改めて兩者間で協議し率を定めることとなつて居るのである、而して移管は今秋十月一日から實行される模様である。

又港灣に對しては羅津港の施設は滿鐵に於て行ふは勿論清津、雄基兩港の施設に就ては其の維持、修繕は滿鐵會社に於て之れをなし新設に對しては總督府の負擔とすることとなつた模様である。

(終り)

