

625
86

625-86



1200501538789

滿蒙鐵道特定運賃制定方三関スル建議書
大連商工會議所編

Kodak Gray Scale

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



© Kodak, 2007 TM: Kodak

Kodak Color Control Patches

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black



© Kodak, 2007 TM: Kodak

625
86

昭和七年八月

寫

滿蒙鐵道特定運賃制定方ニ關スル建議書

附

滿鐵線大連長春間特產價格對運賃諸掛圖解
四洮線東支線經由大連昂々溪間特產價格對運賃諸掛圖解
東支南部線經由大連哈爾濱間特產價格對運賃諸掛圖解
滿鐵線大連長春間輸入品價格對運賃諸掛圖解

大連商工會議所

625-86

大發第八六〇號

昭和七年八月十二日



總理、大藏、鐵道、商工、農林
外務、陸軍、海軍、拓務各大臣
關東長官、關東軍司令官
(滿鐵總裁)

滿蒙鐵道特定運賃制定方ニ關シ建議ノ件

滿蒙ニ於ケル鐵道ハ明治二十九年京奉鐵道ノ關外進出ニ甫リ爾來最初ノ
十箇年間ハ殆ント英、露兩國ニ依リテ幹線布設サレ其後約二十年間ハ殆ン

大連商工會議所會頭名

宛 (各通)



發行所寄贈本

發行所寄贈本

ト我國ノ手ニ依リテ開拓サレ其間滿鐵會社ハ滿蒙諸鐵道ノ王座ヲ占メ社運隆々トシテ開發ニ貢獻スル所尠カラサリシカ最近支那自辦鐵道ノ勃興スルニ至リ大ニ其脅威ヲ受ケ、世界的不況銀價慘落ノ影響ト相俟ツテ形勢一變全ク混沌ノ状態ニ陥リタリ然ルニ昨秋滿洲事變突發シ今又滿洲國ノ建設ヲ見ルニ及ンテ形勢更ニ翻轉シ現在滿蒙ニ於ケル鐵道即チ日本關係八線二千三百四十七籽、英國關係一線八百八十七籽、露國關係二線千七百九十籽、支那自辦鐵道八線千百九十二籽、合計十九線六千二百十六籽ノ内露國關係ヲ除ク他線ハ舉テ我方ノ手ニ統制サレ全局面ニ當リテ運賃ヲ合理化セシムルコト、ナリ近ク開通ヲ見ントスル敦圖鐵道又ハ葫蘆島ノ築港ヲ豫想シテ滿蒙全線ニ互ル特定運賃ヲ制定スルコトハ滿蒙開發上最モ緊急事ナリトス殊ニ營口、大連兩港發着運賃ノ如キ將ニ新穀出廻期ヲ控ヘ急速ニ改訂合理

化セシムルノ甚々緊急ナルモノ有之候。

由來產業ノ開發ハ交通ノ整備ヲ第一要義トス、滿蒙ノ地タルヤ交通ノ便未タ拓ケス、大江ノ通スル所僅ニ舟ヲ操ル以外輻輳トシテ馬車ヲ驅ル程度ニ出テサリシヲ以テ假令農産ヲ收穫シ得タリトスルモ之ヲ搬出處置スルノ方途ナク、索漠タル曠野ニ人煙稀薄ノ状態ニ放置セラレタリ、明治二十九年カシニ條約ニヨリテ露西亞カ東支鐵道東西幹線ヲ布設シ、三十一年ハバロフ條約ニ依リ其ノ南部線ヲ完成スルニ至リテモ、其施設經濟的見地ニ立脚セサリシタメ地方的開發ニ貢獻スル處甚々尠ナカリシカ我國カ滿鐵ヲ經營スルニ及ンテ其ノ基調ヲ滿蒙開發ニ置クヤ、域内ニ於ケル進運隆々トシテ其ノ實ヲ舉ケ、過去二十五年間ニ耕地ハ八百萬町步ヨリ千五百萬町步ニ、人口ハ千七百萬ヨリ三千四百萬ニ、貿易額ハ一億兩臺ヨリ七億兩臺ニ

増進セリ、是レ素ヨリ天惠的素質アリテノ結果タルヤ勿論ナルヘシト雖モ
事態ヲ茲ニ導キタル所以ノモノ要スルニ運賃政策ニ産業開發ノ方途カ計慮
セラレ巧ニ之ヲ誘導シテ今日ノ隆昌ヲ招徠シタルモノト謂フヘキナリ。

抑モ我國ノ如キ四面環海ノ島國ニ在リテハ何レノ方面ニ其生産品ヲ搬出
シ又ハ海外市場ヨリ必需品ヲ購入スルモ殆ント其負擔ニ於テ異ナルコトナ
シト雖モ滿蒙ノ如キ廣袤實ニ七萬七千方里ニ互ル地域ニシテ然モ南滿ハ既
ニ開拓サレ今後ノ開發主トシテ北滿ニ在リ而シテ其中心地點ヲ假ニ齊々哈
爾トシテ其地方ニ於ケル物産ヲ海外ニ搬出センニハ浦鹽港、吉會線終端港
大連港、營口港及葫蘆島ヲ經由スルノ外ナシ然ルニ齊々哈爾ト之等海港ト
ノ距離ハ(單位料)

浦鹽ニ至ル

一、〇八三

雄基ニ至ル

一、二二二

清津ニ至ル

一、一九九

大連ニ至ル

(洮南經由)
(哈爾濱經由)

一、二六三
一、二四三

營口ニ至ル

(洮昂滿鐵線經由)

九四三

營口(河北)ニ至ル

(打通線經由)

九八九

葫蘆島ニ至ル

(洮昂奉天經由)
(打通線經由)

一、〇六二
一、〇一九

ニシテ營口最モ近ク葫蘆島之ニ亞キ浦鹽、吉會線終端港、大連ノ順位ニア
リ而シテ之等港灣中浦鹽ハ暫ク之ヲ別トスルモ吉會線終端港ハ差當リ北鮮
方面北日本一帯ヲ主トシ大連ハ國際貿易港ニシテ營口、葫蘆島ハ沿岸貿易

港タリ之ニ對シ若シ距離比例運賃ヲ制定センカ同一場所ヨリ同一貨物ヲ搬出スルニ其仕向地ノ異ナルニ從テ各其待遇ヲ異ニスルカ如キ奇現象ヲ呈シ運賃制定上アリ得ヘカラサルコトニ屬ス、是レ滿蒙ト大ニ其事情ヲ同フスル米國鐵道カ特定運賃制ヲ採用セル所以ナリトス、況ンヤ各海港ニハ自ラ其吞吐力ニ制限アルノミナラス各其經濟機構ヲ異ニスルヲ以テ之等ニ順應シ各其特殊性ヲ發揮セシムルヲ要ス蓋シ廣漠タル農耕地ノ經濟的開發ハ生産物資ノ搬出ト其生活必需品ノ搬入ニ運搬費ヲ割安ナラシムルコト必須ノ條件ニシテ我カ對滿政策ノ基調ヲ爲セル滿鐵運賃制定ノ機構カ此ノ點ヲ重視シ明治四十二年所謂海港發着特定運賃ヲ設定シ距離ノ差異（奉天——大連間三九七籽、奉天——營口間一八〇籽）アルニ拘ラス大連及營口ノ兩地對滿洲奧地間發着貨物ノ運賃ヲ劃一スル主義ヲ定メ、次テ明治四十四年安奉線

改築工事竣成ト共ニ安東（奉天——安東二七七籽）ヲモ滿洲ノ一海港ト認メ海港發着特定運賃ヲ適用スルコト、シタリ、即チ大連、營口及安東ノ三港ヲ范家屯以北ニ對シテ同一運賃トシ、爾來大正八年十一月ニ至ルマテ十一年間最モ多難ノ時代ニ之ヲ實行シテ至大ノ成績ヲ擧ケ得タリ。抑モ此ノ海港發着特定運賃ヲ制定シタル所以ノモノハ現代交通經濟ニ於テ鐵道ハ貨物輸送機關トシテ到底海運ヨリ割高ナルヲ免レス從テ地形ノ許ス限り極度ニ海路ヲ利用スルヲ利益トス之ヲ滿洲ノ地形ニ就テ考查スルニ營口ハ大連ニ比シ奉天ヨリ二百十七籽近ク海運利用ノ點ヨリ最モ有利ナルモ港口水淺ク滿船出入シ得ル船舶ハ僅ニ三千噸内外ノモノニ過キス、然モ輸出旺盛期タル冬季結氷ノ缺點アリ、安東モ又大連ヨリ百二十籽短距離ニアルモ千噸級ノ小型船以外ハ入港困難ニシテ且ツ冬季結氷ヲ免レス、大連

ハ距離ニ於テコソ營口、安東ヨリ遠キモ不凍港ニシテ然カモ港内廣ク灣水深クシテ一萬噸級ノ大船巨舶ヲ同時ニ數十隻着埠セシムルコトヲ得ルト共ニ其ノ位置モ亦黃海、渤海ノ中間ニアリテ對外關係ニ最モ好適タリ。

之レ蓋シ大連ヲ大陸經營ノ門戸タラシメ營口、安東ヲ補助港タラシメタル所以ニシテ築港ニ對スル二重投資ヲ避ケ對外貿易補助經濟機關ノ去就ヲ明確ニシ商人ニ對スル低運賃ノ誘惑ニ依リ吞吐力其他經濟施設カ完全ナラサルニモ不拘猶當該港灣ヲ利用セントスル綜合經濟ノ大局ヨリ見タル不利ヲ避ケントスルモノニシテ之ヲ要スルニ海港特定發着運賃ノ制定ハ海港ト奧地トノ距離ヲ短縮シ奧地ノ開發ヲ容易ナラシムルニアリテ一都市一海港ノ繁榮ヲ主眼トスルモノニアラサルナリ。

然ルニ明治四十年七月以降域内産業開發ニ多ク貢獻シタル滿鐵海港發着

特定運賃モ歐洲大戰ヲ中心トスル世界的經濟事情ノ變遷ニ伴ヒ大正八年十一月改正セラレタリ、即チ當時ニ於ケル内地、營口間船運賃カ大連線ニ比シ割高ナリシ爲メ海港發着特定運賃ノ精神ヲ主要消費地タル日本ニ延長スル意味合ニ於テ船運賃ノ割高ナルタケ營口向鐵道運賃ヲ引下ケタルナリ然ルニ此ノ海港發着特定運賃ノ變更ハ滿洲經濟界ニ少ナカラサル惡影響ヲ與ヘ爾來大連港ハ鐵道發送ニ於テ一〇四、鐵道到着ニ於テ二二九ノ增加率ヲ示スニ過キササルニ對シ營口港ハ發送ニ於テ六〇ニ減少シ到着ニ於テ四八五ニ激増シ變體的ニ貨物ヲ集散セシ結果商人ハ不測ノ損害ヲ蒙リ特産貿易ノ圓滿ナル發達ヲ阻碍シタリ而シテ特定運賃變更ノ原因タル船運賃當時ト全ク其事情ヲ異ニスルニ至リタルヲ今日兩港向特産運賃ノ改訂ハ寧ロ當然ト謂ハサルヘカラス。

今ヤ滿洲事變ヲ楔機トシ學良政權ヲ驅逐シ其虐政ヨリ脫シテ新ニ國家ヲ建設シタル三千萬民衆ハ新興ノ意氣ヲ以テ諸般ノ機構ヲ更生シ其前途ニ多大ノ期待ヲ懸ケツ、アリ依テ此際

- (一) 大連、營口、吉會線終端港及葫蘆島ヲ相互依存ノ關係ニ置ク政策ヲ確立シ。
- (二) 北滿農業開發ニ資スル爲メ其農產物ノ負擔能力ヲ考查シ特定鐵道運賃制ヲ採用シ其運賃ヲ負擔能力以下トスルコト。
- (三) 海港既存ノ物的人的特異性ニ急激ナル變化ヲ與フルコトナク進ンテ之ヲ利用スルノ見地ニ出スルコト、特ニ大連港ノ如キ我對滿經濟發展ノ根據地トシテ活躍シツ、アル立場ハ今後モ助長コスレ之ヲ破壞スルカ如キ政策ヲ採ルニ至ラハ獨リ我國ノ不利益タルノミナラス滿蒙開發上亦大

ナル支障ヲ招徠スルニ至ルヘシ。

- (四) 各海港ノ合理的勢力分野ヲ設定シ以テ商業貿易ノ健全ナル發達ニ資スルト同時ニ。

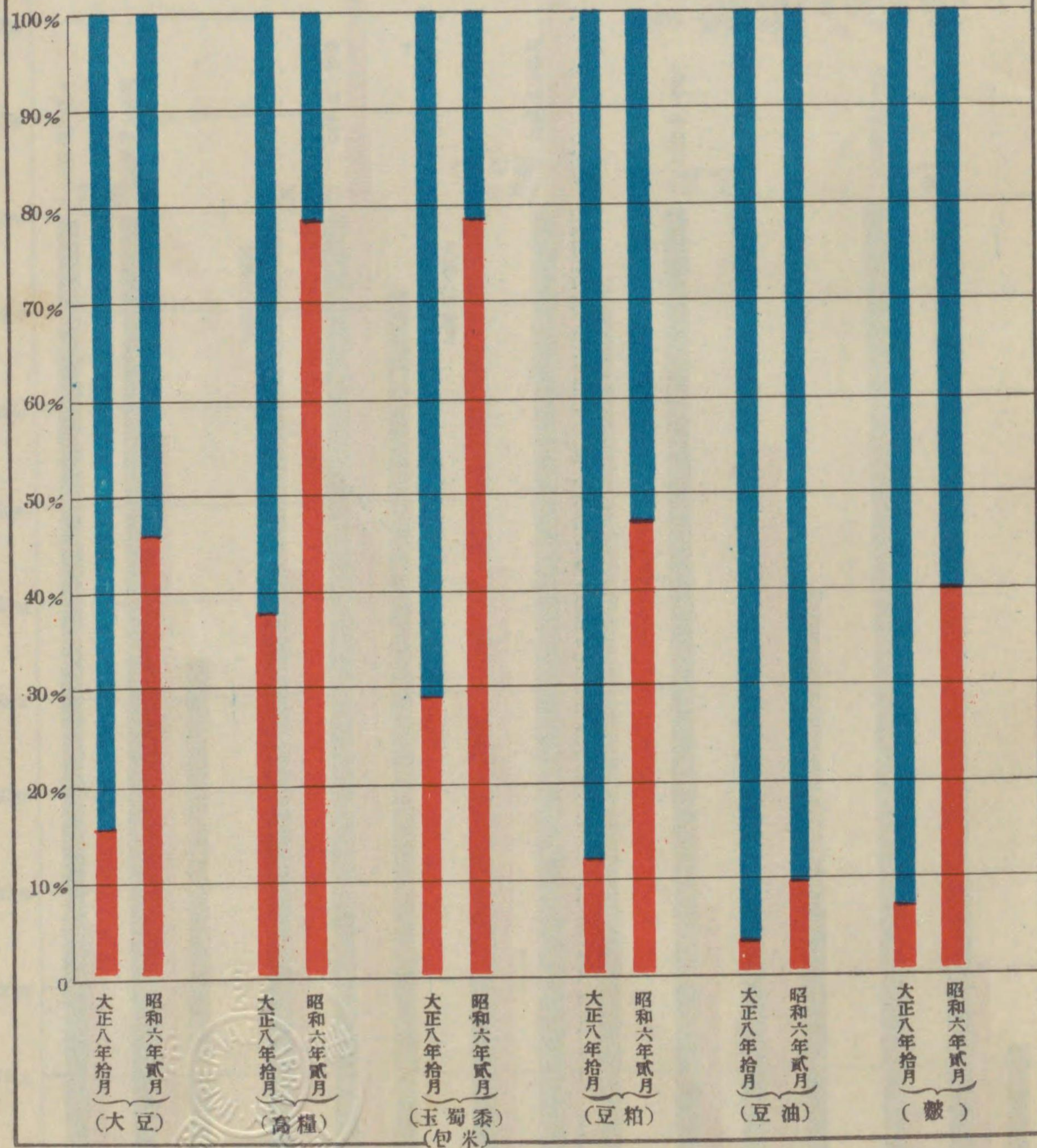
- (五) 不合理ナル現行滿鐵大連、營口向特產運賃ヲ速ニ改訂スルコト。
 八日滿兩國ノ爲メ緊急必須事ト相信シ候條御採納相成度此段及建議(御依頼)候也。

特産物價格對運賃諸掛百分比

大連長春間(滿鐵線經由)

(趣當)

備考
 へ運賃諸掛リヲ示ス
 運賃へ長春大連埠頭間トス
 特産物へ大連相場トス
 大正八年拾月銀100=金 200.40
 昭和六年貳月銀100=金 45.00



(一) 運賃諸掛の増大は、特産物の利益を侵蝕する虞あり。故に運賃の低廉を期すべし。

(二) 運賃の低廉は、特産物の競争力を増進し、輸出の増進に資する。

(三) 運賃の低廉は、特産物の生産者を保護し、生産の増進に資する。

(四) 運賃の低廉は、特産物の消費者を保護し、消費の増進に資する。

(五) 運賃の低廉は、特産物の貿易を促進し、貿易の増進に資する。

(六) 運賃の低廉は、特産物の産業を保護し、産業の増進に資する。

(七) 運賃の低廉は、特産物の生活を保護し、生活の増進に資する。

(八) 運賃の低廉は、特産物の健康を保護し、健康の増進に資する。

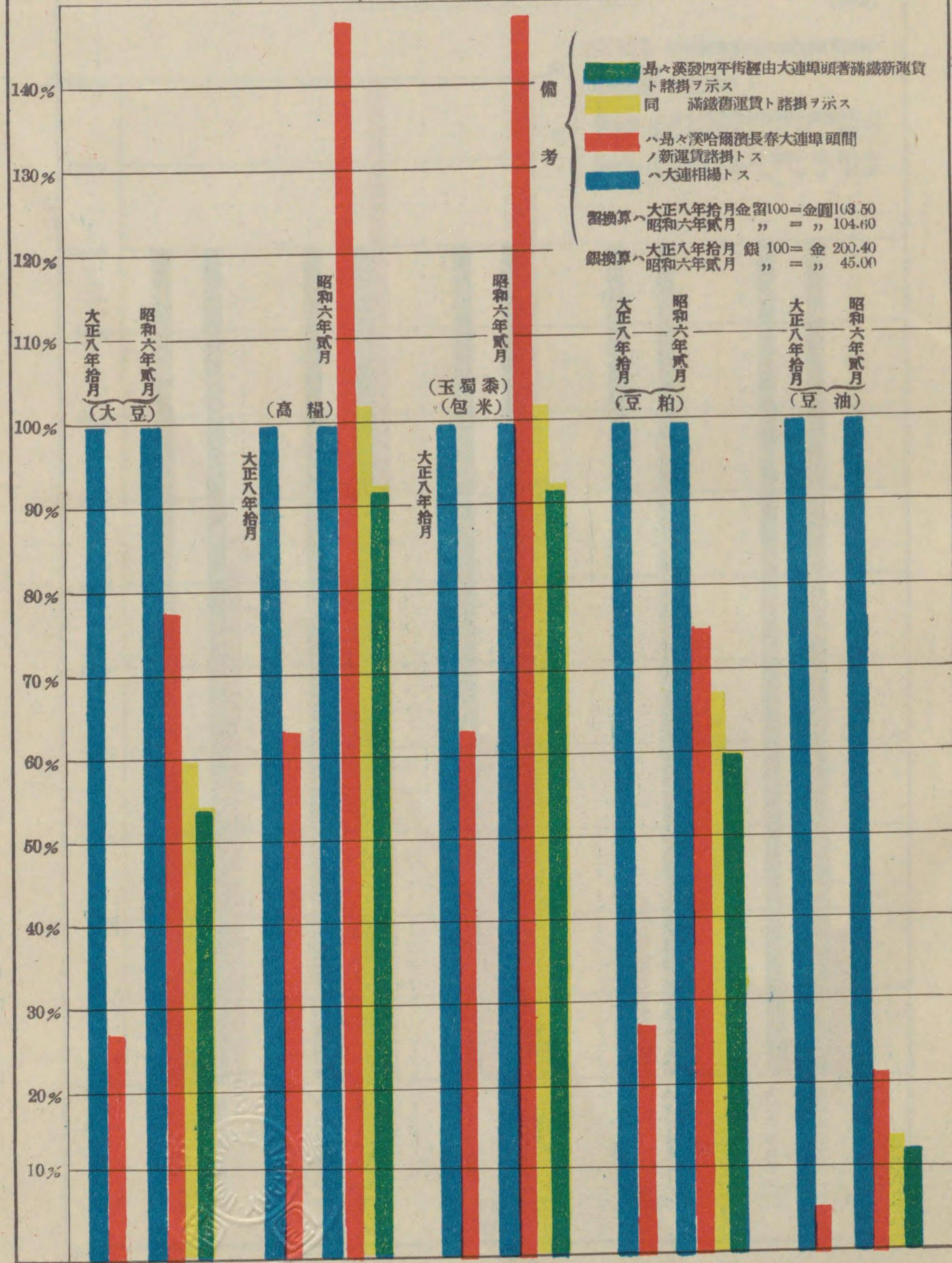
(九) 運賃の低廉は、特産物の教育を保護し、教育の増進に資する。

(十) 運賃の低廉は、特産物の文化を保護し、文化の増進に資する。

特産物價格對運賃諸掛百分比

昂々溪大連間(四洮線經由)
同(東支線經由)

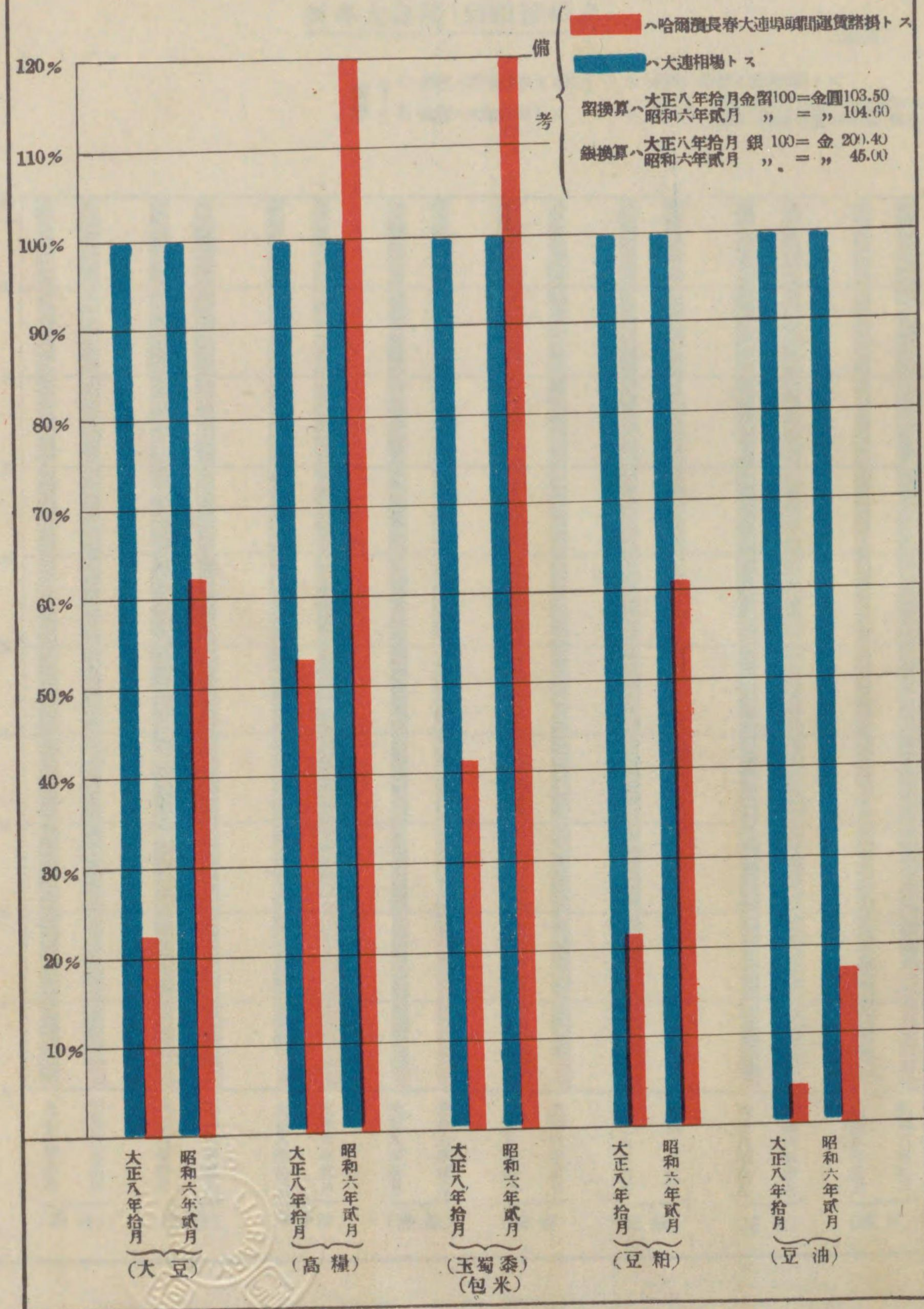
(兩當)



特產物價格對運賃諸掛百分比

哈爾濱大連間(長春經由)

(應當)

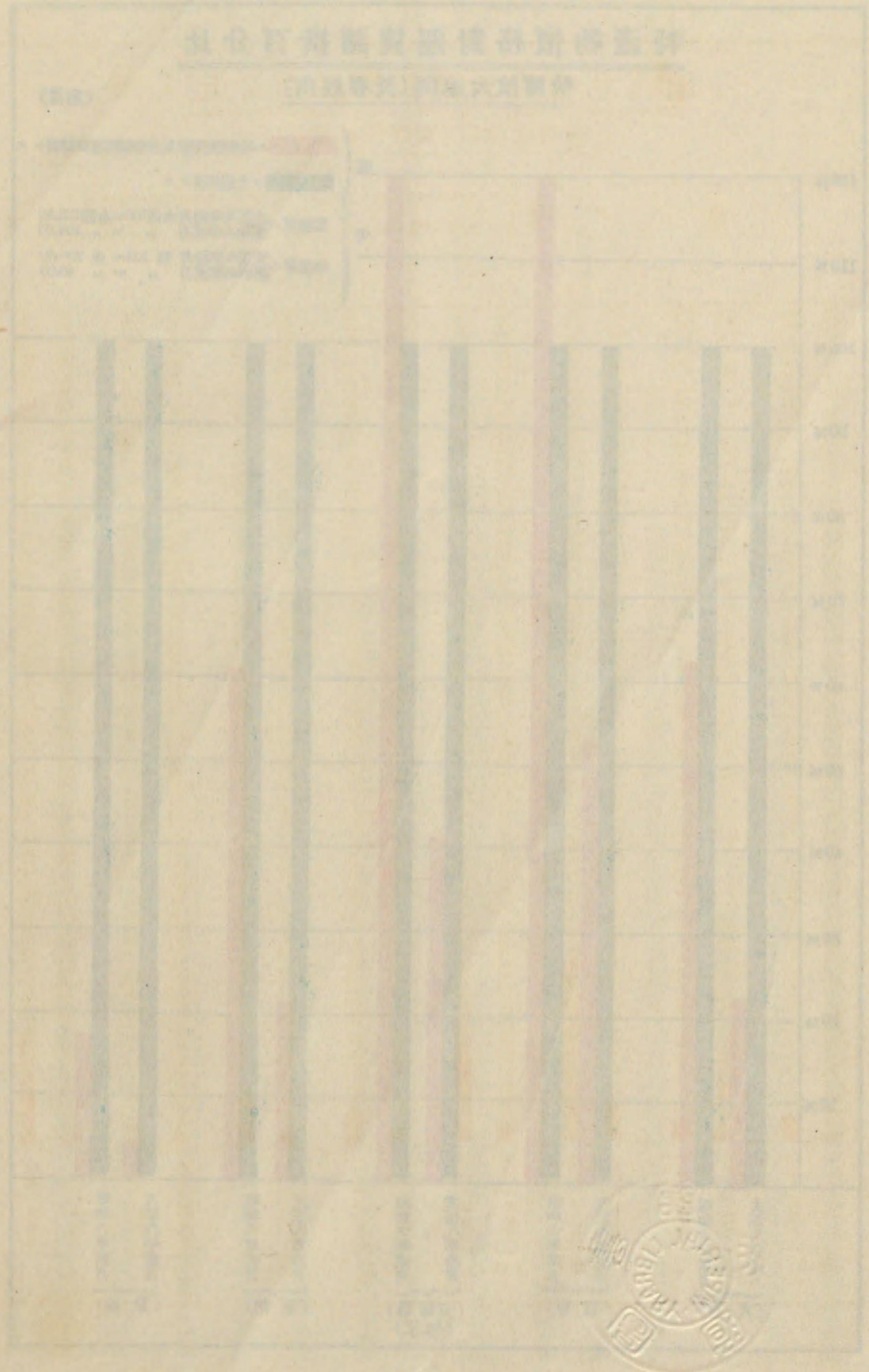
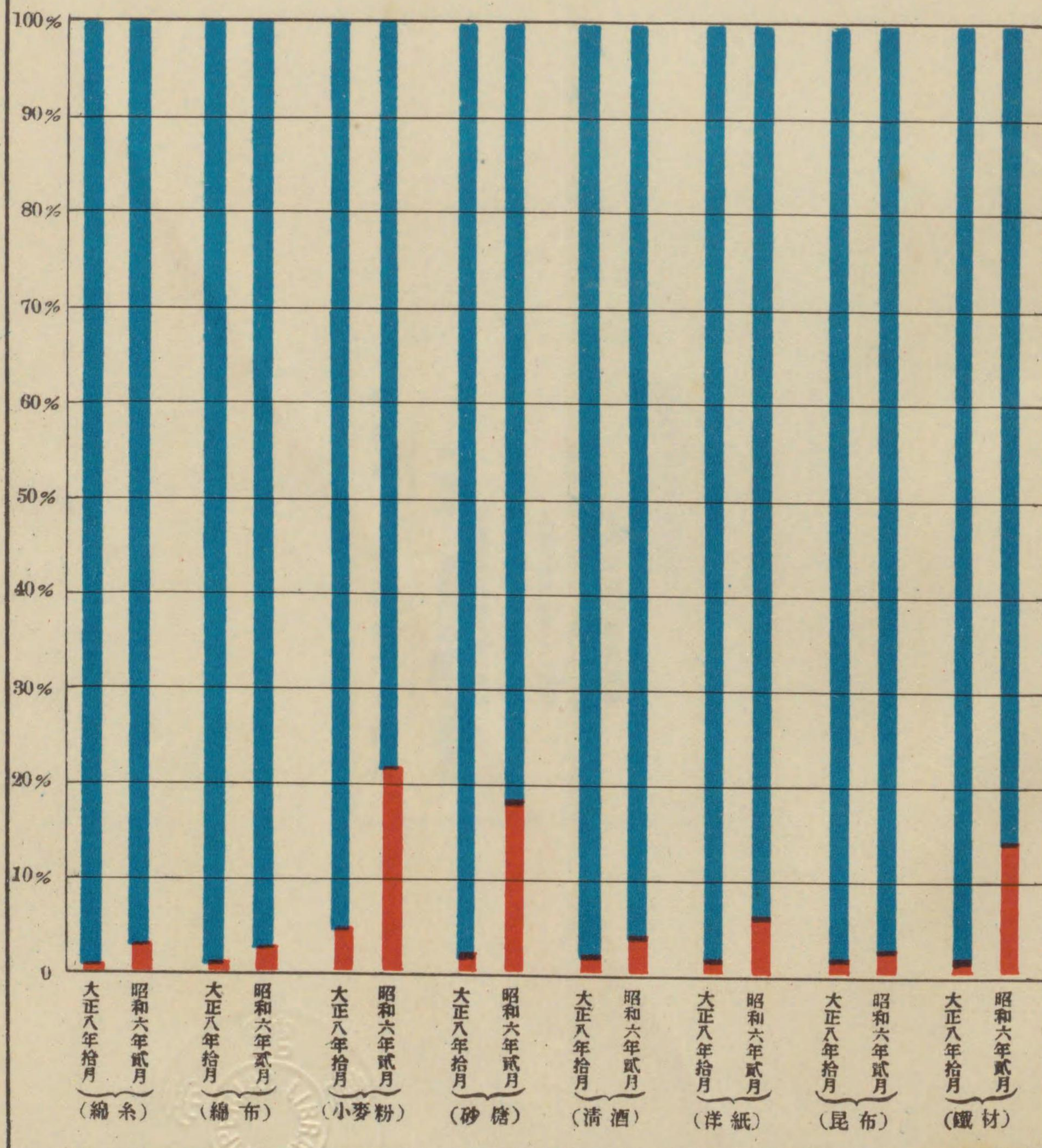


輸入品價格對運賃諸掛百分比

長春大連間(滿鐵線經由)

(題當)

- 備考 { 1. 赤色ハ運賃諸掛リヲ示ス 2. 運賃ハ長春大連埠頭間トス
3. 物價ハ大連相場トス 4. 銀換算ハ大正八年拾月銀100=金200.40
昭和六年貳月銀100=金 45.00



625
86

昭和七年八月廿五日印刷
昭和七年八月三十日發行
編輯兼發行所 大連市兒玉町四番地 篠崎嘉郎
印刷人 大連市近江町九十一番地 山田浩通
印刷所 大連市近江町九十一番地 東亞印刷株式會社 大連支店
發行所 大連商工會議所

五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百



625
86

