

農林

Table listing various forestry projects across provinces like 湖北省, 江西省, 浙江省, and 福建省. Columns include project name, location, area, and year.

造林事業

種子採集配給 樹種に就ては支那内地に於ける名産と、外國より購入せるものと併せ採集し其種類よりして其種植法を記録し置き、

樹種の採集

樹種の採集に就て民國五年八月農商部東三省、北京及山東の林務機關に宛てたる種子の種類左の如し。 (一)東三省地方 海松(一名、紅松、又は果松) 刺楸、杉松(羅漢松) 落葉松

各省苗圃一覽表

Table with columns: 省別所在地, 面積, 經費, 樹種, 創設年月又報告日附, 備考. Lists various nurseries across provinces like 奉天, 熱河, 察哈爾, etc.

農林

Table listing forestry projects across provinces like 直隸, 山東, 河南, etc. Columns include project name, location, area, and year.

農 林

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|--------|---------|----|-------|-----------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|----|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|----------|-------|--------|-------|---------|-------|
| 湖南 | 衡陽縣西南 | 沈陵道東門前 | 淮河道鳳陽明陵 | 江西 | 贛縣南門外 | 豫章道農事試驗所內 | 九江馬廻嶺 | 廬陵道環城壕 | 資陽縣勸學所 | 養正院兩所 | 第一區雅安縣 | 第二區樂山縣 | 第三區西昌縣 | 江蘇 | 蘇州舊植物園 | 同 舊先農壇 | 浙江 | 第一苗圃 | 第二苗圃 | 第三苗圃 | 第四苗圃 | 福建 | 南手縣王台山 | 閩侯縣 | 廣東 | 廣東縣林試驗場內 | 廣西 | 百色縣火神廟 | 雲南 | 苗圃林業試驗場 | 承發籽種所 |
| | | | | | 各縣分撥 | 四〇〇 | 乃至四〇〇 | 七〇〇 | 同上 | | 一〇〇 | 四、六〇〇 | 四、六〇〇 | | | | 二、七〇〇 | 二、七〇〇 | 二、六〇〇 | 二、七〇〇 | 二、七〇〇 | 三、〇〇〇 | 三、〇〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | 二、五〇〇 | |
| | | | | | 民五、一 | 民五、三 | 民五、三 | 同上 | 同上 | | 民五、二 | 民五、二 | 民五、二 | | | | 民五、三 | 民五、三 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

植林獎勵

支那に於ける林業獎勵に就て述べんに、古來支那には學田制なるものあり、學田制は元來教育費補助を目的とするものにして必ずしも林業の獎勵を主とするものに非ざるも要するに教育費補助の目的を以て學校乃至教育團體に附近の官有荒山、土地を供給し植林を行はしめ其利益を以て夫々の補助財源たらしむるの方法なり、而して此種の制度は古來東西の各國に於て宗教、教育等に對して行はれたる所にして、支那に於ても古くより行はれ、文獻通考に「宋仁宗詔賜益那縣田租屈課息鈔之類、以爲學資」とあり、所謂、學田と稱せらるものなり。前清時代にも此種の制ありしが、革命後民國四年農商部は各省に對して「各得策領附近官荒地以收、作基本金」なる通牒を發して之を勸告せるが民國六年福建省附設教育團に於ては省教育團公有林章程及處理細則を申請して其許可を得たるが、右の外各地學校に於て公有林の設定を爲せるも、多ク事實現在に於ても此制度は或程度まで殘存せり。

而して農商部は森林振興策として歐米各國の植樹季節の例に倣ひ、毎年六月六日を清明節と定め民國四年七月二十九日大總統の裁可を経て施行せらるゝに至れり。即ち當日は總統の親裁を大初めとし全國官衙、學校民間諸團體は夫れ／＼各該地に於ける適當なる場所に其地味に適當なる樹苗を植栽するものにして其第一回は翌民國五年四月六日を付て舉行せられたるが爾來毎歲舉行せり。其成績に就ては各省區長官は各管下の植栽苗類樹種其他に就き統計を作成し農商部總長に報告し、總長は之を取纏め大總統に進聞するものにして、農商部林務處は「清明植樹節略」を刊行せり。其實蹟に就ては遽かに云爲し難きも江蘇、安徽、福建、浙江の四省最も熱心且優良なる成績を挙げつゝあり。植樹節に關する農商部の大總統への呈文及批令左の如し。

植樹節の規定

農商部呈文

(前略)惟ふに造林事業は氣温の度を酌量し燥濕の宜しきに適合せしむるを要し

| | | |
|---|-------|------|
| 同 | 四百畝以上 | 三等獎章 |
| 同 | 七百畝以上 | 二等獎章 |
| 同 | 一千畝以上 | 一等獎章 |
| 同 | 三千畝以上 | 特別獎章 |

植林成績

森林事業に對する政府の獎勵に就ては上述の如くなるも現在國內に於ける造林事業として其規模比較的大に且つ模範的なるものは舊獨逸及日本の經營に係る青島の林場如くものなし、されど支那人の創始せるものとしては山西省の植林事業が徐々ながらも稍々組織的に進行しつゝある外、東南部地方に於ては江蘇省が大森場(別項各省林業概況江蘇の部参照)を有し、尙幕府山と寶山に二分場を有し、毎年三百萬株の苗樹を養成しつゝあり又江西省は三大造林場を有する外、安徽省に於ても一時省内の強制植林を爲し、或は植林場を各地に設くるなど其他揚子江沿岸の各地方には多數官民合辦又は民間の植林會社の大小林場多數星散せり。尙注目するに足るものは京漢、津浦、隴海、及正太の諸鐵道に於ける植林事業にして、孰れも其沿線及其特設林場に植林を試みつゝあることに於て、就中京漢鐵道の如き六萬畝の植林場を設け又京綏線が長城附近各所の植林の如き相當見るべきものあり。

今民國以外の支那全國植林累年比較統計を見るに左の如し。

全國植林累年比較表

| | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 民國四年(一九一五) | 民國五年(一九一六) | 民國六年(一九一七) | 民國七年(一九一八) | 民國八年(一九一九) | 民國九年(一九二〇) |
| 面積數 | 量 | 經費 | 面積數 | 量 | 經費 |
| 松 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 二、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 二、九八、八五〇 |
| 杉 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |
| 柏 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |
| 桐 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |
| 楡 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |
| 其他 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |
| 合計 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 | 三、〇〇、六二〇 | 一、九八、八五〇 |

政府より宣示して期を定むるに非ざれば以て風聲を立て觀感に表するに足らず故に歐美の各國樹を植うるに節あり全國に推行して成功これ昭ふかなり查するに普通植樹の期は當に每歲仲春の月を以て最適とす本部は現に植樹を提倡する見地より、申令を以て每歲の清明を植樹節とする事を宣示せられん事を請はんとなす京師は善を首むるの區にして人民觀瞻のする所なれば時に屆れば本部より大統領に呈請し地點を鑑定して特に嘉樹を植えて親耕の遺意を緬ひ應候の新猷を著にせんが爲めに茲に縣昭して垂れて令典と爲さん事を請ふ京兆尹、各巡按使、都統及び道尹、縣知事、縣佐は均しく應に敬謹遵照して期の如く舉行すべく全國の學校、地方紳董も亦應に植を節に祇遵して廣く種植を爲すべく庶幾くば四方風動して景從する所を知り林業の前途實に裨益多かるべし(下略)

大總統批令民國四年十月三十日契日批令 每歲清明を以て植樹節となす即ち該部より内務部に咨會し各省巡按使及び各特別區域行政長官に布行し各所屬に飭して一體に期の如く舉行し以て林政を重せよ此に批す

尙現行森林法(民國三年十一月三日)に據れば中華民國に國籍を有する個或は團體にして官有の荒地に造林せんとする者に對しては十方支里毎に二十元の保證金を納入せしめ百方支里(一支里我が六町)以内の土地を無償にて給與し五年以上三十年の租税を免することを規定し、次いで民國四年六月公布したる造林獎勵條例に於ては其造林、面積に應じ滿五箇年以上を経過したる者に對しては獎章を授與することを規定せり。

造林面積二百畝以上 四等獎章

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 檀 | 一〇六 | 六八三 | 七 | 一七 | 二二 | 三三 | 三六 | 三九 | 四二 | 四五 | 四八 | 五一 | 五四 | 五七 | 六〇 | 六三 | 六六 | 六九 | 七二 | 七五 | 七八 | 八一 | 八四 | 八七 | 九〇 | 九三 | 九六 | 九九 | 一〇二 | 一〇五 | 一〇八 | 一一一 | 一一四 | 一一七 | 一二〇 | 一二三 | 一二六 | 一二九 | 一三二 | 一三五 | 一三八 | 一四一 | 一四四 | 一四七 | 一五〇 | 一五三 | 一五六 | 一五九 | 一六二 | 一六五 | 一六八 | 一七一 | 一七四 | 一七七 | 一八〇 | 一八三 | 一八六 | 一八九 | 一九二 | 一九五 | 一九八 | 二〇一 | 二〇四 | 二〇七 | 二一〇 | 二一三 | 二一六 | 二一九 | 二二二 | 二二五 | 二二八 | 二三一 | 二三四 | 二三七 | 二四〇 | 二四三 | 二四六 | 二四九 | 二五二 | 二五五 | 二五八 | 二六一 | 二六四 | 二六七 | 二七〇 | 二七三 | 二七六 | 二七九 | 二八二 | 二八五 | 二八八 | 二九一 | 二九四 | 二九七 | 三〇〇 | 三〇三 | 三〇六 | 三〇九 | 三一二 | 三一五 | 三一八 | 三二一 | 三二四 | 三二七 | 三三〇 | 三三三 | 三三六 | 三三九 | 三四二 | 三四五 | 三四八 | 三五一 | 三五四 | 三五七 | 三六〇 | 三六三 | 三六六 | 三六九 | 三七二 | 三七五 | 三七八 | 三八一 | 三八四 | 三八七 | 三九〇 | 三九三 | 三九六 | 三九九 | 四〇二 | 四〇五 | 四〇八 | 四一一 | 四一四 | 四一七 | 四二〇 | 四二三 | 四二六 | 四二九 | 四三二 | 四三五 | 四三八 | 四四一 | 四四四 | 四四七 | 四五〇 | 四五三 | 四五六 | 四五九 | 四六二 | 四六五 | 四六八 | 四七一 | 四七四 | 四七七 | 四八〇 | 四八三 | 四八六 | 四八九 | 四九二 | 四九五 | 四九八 | 五〇一 | 五〇四 | 五〇七 | 五一〇 | 五一三 | 五一六 | 五一九 | 五二二 | 五二五 | 五二八 | 五三一 | 五三四 | 五三七 | 五四〇 | 五四三 | 五四六 | 五四九 | 五五二 | 五五五 | 五五八 | 五六一 | 五六四 | 五六七 | 五六〇 | 五六三 | 五六六 | 五六九 | 五七二 | 五七五 | 五七八 | 五八一 | 五八四 | 五八七 | 五九〇 | 五九三 | 五九六 | 五九九 | 六〇二 | 六〇五 | 六〇八 | 六一一 | 六一四 | 六一七 | 六一〇 | 六一三 | 六一六 | 六一九 | 六二二 | 六二五 | 六二八 | 六三一 | 六三四 | 六三七 | 六四〇 | 六四三 | 六四六 | 六四九 | 六五二 | 六五五 | 六五八 | 六六一 | 六六四 | 六六七 | 六七〇 | 六七三 | 六七六 | 六七九 | 六八二 | 六八五 | 六八八 | 六九一 | 六九四 | 六九七 | 七〇〇 | 七〇三 | 七〇六 | 七〇九 | 七一二 | 七一五 | 七一八 | 七二一 | 七二四 | 七二七 | 七三〇 | 七三三 | 七三六 | 七三九 | 七四二 | 七四五 | 七四八 | 七五一 | 七五四 | 七五七 | 七六〇 | 七六三 | 七六六 | 七六九 | 七七二 | 七七五 | 七七八 | 七八一 | 七八四 | 七八七 | 七九〇 | 七九三 | 七九六 | 七九九 | 八〇二 | 八〇五 | 八〇八 | 八一 | 八一四 | 八一七 | 八二〇 | 八二三 | 八二六 | 八二九 | 八三二 | 八三五 | 八三八 | 八四一 | 八四四 | 八四七 | 八五〇 | 八五三 | 八五六 | 八五九 | 八六二 | 八六五 | 八六八 | 八七一 | 八七四 | 八七七 | 八八〇 | 八八三 | 八八六 | 八八九 | 八九二 | 八九五 | 八九八 | 九〇一 | 九〇四 | 九〇七 | 九一〇 | 九一三 | 九一六 | 九一九 | 九二二 | 九二五 | 九二八 | 九三一 | 九三四 | 九三七 | 九四〇 | 九四三 | 九四六 | 九四九 | 九五二 | 九五五 | 九五八 | 九六一 | 九六四 | 九六七 | 九七〇 | 九七三 | 九七六 | 九七九 | 九八二 | 九八五 | 九八八 | 九九一 | 九九四 | 九九七 | 一〇〇〇 |
|---|-----|-----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|

支那主要林木の種類

支那に於ける主要なる林木として嘗て林務研究處に於て調査したるものを見るに左の如し。

馬尾松(松) 學名 Pinus Sibirica 科名松科、和名まつ産地、支那に於ける松は青松、馬尾松の二種最も多く、青松は揚子江流域及南方諸省に多く、馬尾松は主として黄河流域及び西部各山中に生ず。支那及外國専門家の調査する所に據れば直隸省内に於ては北京の外各寺院墳墓等の間に多く見る所にして北山、西山一帯の名勝地及古墳に多く、東陵山谿には馬尾松と落葉樹混生せり。宣化縣の海坨松坡には馬尾松の純粋林ありて其面積頗る大なり、皆自生にして移植にあらず、其北部は全然普通の松なるを以て見れば其特異なる状態なることを疑ふ餘なし。

地なし、其他山東の名勝古蹟にも多く、若し山西五台山及各名山及河南伏牛山脈より西は秦嶺を除く甘肅西南洮河流域に至るの間には殆ど普遍的に之を見ることを得べし。又中部は江西省廬山の海拔五千尺の處にも馬尾松あり、而も揚子江下流兩岸の山野には青松もあるも、馬尾松は殆んど之を見るを得ず、之に反して上流湖北省西部の房山巴東の各縣に至れば馬尾松の成林あり、其樹高三四尺其周圍二尺乃至八尺に至るものを普通とす。
四川省内の馬尾松林は多く西部にあり、例へば
(一)灌縣西方の牛頭山と倍倫嶺、(二)茂州縣西方海拔五千尺乃至七千尺の山地、(三)海拔紋川と稍同じ茂州附近の山地、(四)雅安西北門平附近、(五)打箭爐蓋近、海拔七千尺の地、(六)打箭爐東北海拔一萬尺の深山に於ては大森林をなし高六丈乃至八丈、幹の周圍は三尺より九尺に至り等しからず、(七)峨眉山附近の平

美江北岸に岷州と伯仲の高さを有する高山(西洋人は之を Wa-dang と呼ぶ)蓋し大峨山の一峰なり、其山腰及山麓(海拔四千八百尺乃至六千三百尺)亦馬尾松多し。

總じて馬尾松は山地に生じ、海岸に適する黒松と絶對に相反せり、又其分布地域は青松 Pinus Massoniana に較べ寒冷の地に適す、故に黄河流域の山野及西部諸省の深山に生じ、揚子江の下流地方及東南諸省には少し。

馬尾松は概して荒山の第一期造林に適せり從て、支那の如き荒山多き國に於ては之が地質を更へ移植養種せば其効用大なるべし。尙副生物たる琥珀、茯苓城如きは藥用として珍重されつゝあり。又落葉松は南北濟州に多く産す。

側柏(別名、柏、扁柏、黃柏) 柏科和名「ひば」學名 Thuja orientalis, 産地、温帯樹にして黄河流域を原産地とす、而して山東直隸地方の寺廟、墳墓例へば北京天壇、先農壇、西山又は山東曲阜孔子廟城等に多く之を見る、尙陝西省の延安府、雲南の元江府、四川省門平(三千三百尺の高地)湖北省沙市附近農山野等に多く之を見る、大體に於て黄河、揚子江上下游地方及珠江上流、錢塘江山野等に於て此樹を見ること多し、但だ北京附近及河南嵩山の古柏の如き巨木は少きが如し。

其質は堅硬緻密にして赤色を呈し油質あり耐久力強く支那に於ける上等用材に屬し北方各省に於ては上等なる棺材に用ひ價格高く、又建築、車輛及各種器の製作に供用せらる。

檜(別名、檜柏、刺柏、圓柏、刺松、栝) 柏科 (びやくしん、いぶき) 學名 Libodendron Chinensis, L. 産地は暖温雨帯にして北は北京地方より黄河流域、揚子江、珠江、錢塘江、閩江流域の墳墓には殆んど到る處に之を見るべし、但だ北京附近に於けるが如き鬱蒼たるを見ず、蓋し土性によるならんか。其用途は建築、器具、及室内裝飾等に用ひらる。

栗(別名、板栗、芽栗、桐栎、栲栗) 殼斗科 湖北省西部の宜昌南北部に、頗る多く矮林及喬木樹をなせり、又長陽縣海拔四千五百尺の山腹巴東縣房縣等海拔三千尺乃至六千尺の山地にも森林をなし、宜昌附近に近似し、四川省には自生或は栽植林頗る多し。其最も著名なるは大峨山の海拔八千乃至九千尺の山腹、徑爲縣の海拔三千尺乃至四千八百尺の山此、打箭爐の

東南海拔四千尺の山谿、雲南省蒙自、浙江省寧波、杭州、江蘇省の南京、太湖邊一帯の山間、直隸省の東陵及西山一帯、山東省の青島、其他陝西、甘肅、江西、安徽諸省の山地には多くの自生、栽植の栗樹林あり、殊に村鎮附近の鬱葱たる林相は罕觀のものなり。

櫟 (別名、櫟、栲樹、柞) 殼斗科 かし(た) 櫟は温帯の樹種にして北京西山一帯及東陵方面には天然の森林を爲せり、昌黎縣山中及山東の嶗山には此樹頗る多く殊に著聞するは河南省伏牛山脈、陝西、甘肅間の秦嶺附近にして中部に於ては湖北省の巴東縣、房縣、興山縣、宜昌南北、打箭爐附近雲南蒙自附近の海拔三千尺の山地に此種の森林あり。

樺亦温帯樹にして北京地方、昌黎縣三屯營附近及鴨綠江上流より長白山の陰に此樹最も多し西は河南伏牛山脈陝西省の秦嶺山脈は其有名なる地なり。湖北省北方即ち巴東縣の海拔三千尺の樹山地に此の純粋林あり老樹は高さ六丈幹圍八尺に及ぶものあり、又宜昌より四川省合江縣峨眉山及其西南諸山中にも其純粋林ありて高きは四丈に満たざるも周圍九尺五寸に達するものあり、總じて樺は揚子江流域に於ては極めて普通の樹にして純粋林あり或は青松と混生せり。

其用途としては樹質堅く支那に於ては机、椅子、車輛等に用ひ、野蠶を放棄し作蠶として品質よきは河南、山東、奉天、安東縣等は著名なるものにして海外に輸出せらるゝもの頗る多し。

榆 (別名、粉) 榆科 くれ 産地、榆樹は沅寒に耐え従つて直隸(殊に京畿附近には頗る多く北山及西山一帯の一麓には高さ五丈、幹圍八尺に至るものあり)奉天、吉林、西は河南伏牛山脈及附近の平地には到處之を見ざる所なし。故に李長吉の詩に「榆莢相催不知數、沈郎青鏡羨城路」と之昔より長安附近に榆樹多かりし證とすべきか、若し夫れ秦嶺を踰え長江流域に出づれば之を見ること稀にして樹種の豊富を以て誇る四川省及湖北省に於て、獨り榆林なり、只だ江西省廬山に之を見るも灌木となり用ゆるに足らず。

榆樹の用途は性堅硬にして弾力性あり、施工し易く而も龜裂を生ぜざるが故に机、椅、船舶、車輛、箱類、家具、農具、鞍轡等に用ひ又近來飛行機製作材料と

て輸出せらる。又其皮を以て所謂輪廻を製し瓦石の接合に用ひ、製紙原料、苧麻代用品とし其葉は食用或は家畜の飼料とし、又焼いて加里を製す。

槐 (別名、槐樹、槐花) ゑんじゆ

産地は北支那に多く殊に京畿地方に多きを見る、又湖北省に長樂、興山、巴東房の各縣及四川省に産し頗る多きも、楊子江下流の地方には西北部諸省に比して少し。

胡桃 (別名、核桃、美桃) 胡桃科 くるみ

胡桃の原産地は流域にして漢時代張騫に使用し始めて其種子を得て還り秦中及東方に漸及し従て胡桃或は美桃の名あり。現在にては直隸、陝西、山西、河南、湖北省西北部、四川省汶川、打箭爐及雲南西北部の山地に産す。殊に甘肅秦州地方は最も豊富なり。

梓 (別名木玉楸、豆楸、河楸) 紫葳科 あずき

此樹の原産地は中部支那即ち揚子江以北陝西秦嶺山脈、河南伏牛山脈以南の地域にして、三峽附近の長樂、興山、宜昌の各縣は尤も有名なりとす。又山東省嶗山に自生の梓樹あり、但し、湖北省保應縣の河楸の如きは高さ五丈より時に九丈に至るものあり幹圍三尺乃至五尺に及ぶものあれども、斯の如き巨大なるもの頗る稀なり。而して其用途は各種器具或は彫刻用其他に供せらる。

楸 (別名、烏跡楸、鳥小子) 楸樹科 もみぢ

楸は北は奉天、吉林省の長白山脈より直隸河南陝西甘肅等至る處楸樹の混濁せざる所なきも揚子江流域の平原地方には少く學者の調査に據れば湖北四川兩省の輻地には混濁林として存し、四川の大巴山又打箭爐附近には可なり廣き地域に亘る森林を有す。而して其木質は堅硬緻密にして光澤を有し、主として建築機軸等に用ひらる。

白楊 (別名大葉樹) 楊柳科 ぼら

白楊は直隸(殊に北京附近の寺廟、營城、東陵以上の森林中には高五丈、幹圍五尺より一丈に至る大木あり)山東、河南、山西、等の諸省多く、就中河南伏牛山脈中及陝西の渭河流域は著名なり。其材質は輕軟して製紙原料及機軸の軸木等に適せり。

樺 苦木科 にはうるし

同省 東陵松最も多く平均直径一松、榲、柞、楊、榆、椴

有益樹林 支那に於ける森林副産物として工業上其他に利用せらる

有益樹木左の如し。

漆、桐、樟、白蠟樹、榲樹、麩樹、鹽麩樹、棕櫚、罌子桐、皂角樹、桑、竹、藤、杏、花梅茶、山茶、榛、桂樹、茴香楡、胡桃

漆樹—漆は其果實より漆油を採り、陝西省舊興安府及四川省萬縣等より出づるもの多し。

尙我國の塗料として用ひらる、所謂漆は前者と異なるものにして漆樹より採取するものにして湖北省の西南部、陝西省の舊興安府、四川、江西、福建、浙江の諸省より出づるもの多し。

桐樹—支那に於ける桐樹の種類多く其聖子桐、虎子桐、荏桐、岡桐等の種子よりは桐油を搾取し、支那に於ては古より塗料として重用せられたりしが一八七五年外國人クロウズ氏の調査に依り歐洲の塗料界に注意せられ一八九七年獨逸に輸入せられしを初めとし漸次支那貿易輸出品として重要な地位を占むるに至れり。

之等桐樹の主要産地としては湖南、湖北、四川、江西、雲南、貴州、福建、廣東等を推す。

樟樹—樟樹は主として江西、浙江、福建省、廣東、貴州、四川省等に産し、所謂天然樟樹原料材として重要視せらる、又樟箱を造り Euphor wood trunk として愛用せられ之亦盛に製造輸出せらる。

冬青樹—白蠟樹冬青樹は四川雲南兩省に多く産し殊に四川を主とし、嘉定は其中心地を爲せり、元來冬樹は野生又は栽植せられ之にコケテ虫の刺傷に因り其寄生せる植物蟲に存する蠟分を含有する液汁の外部に生成するものにして無色無臭無味の物質にして其用途は主として蠟燭製造に用ひらる、又、石鹼及香脂及木材、布帛類の艶付けの材料として用ひらる。

桂樹—桂樹は樟科植物にして主として、中部及南支那に廣東、廣西、雲南、貴州等に産す、同樹皮を剝離し外層を剝離し乾燥したるものは桂皮にして、此桂皮及桂子又は桂子の細片に水を加へ加熱し布袋と以て絞出し蒸溜したるも

樺は北方支那到處に其天然生のものあり、最も土地を擇ばず、山骨露出せる所と雖も生長す。唯だ其材質不良にして使用に堪えざる爲め之を主要材木に列する能はざるも林業試験場に於ては其生長極めて速かにして其基部に無數の萌芽を生じ地面保護改良の効あるを以て荒地第一期造林木として最も適當なるものとせり。其紅樺は質劣れるも白樺は充分器具窓等の用材とするに足ると云ふ。

刺槐 (別名、洋槐) 荳科 あかしや

刺槐の原産地は北亞米利加合衆國北緯三十九度より四十三度の間にあり、十七世紀の頃歐洲に移植せられ次で支那に入りしものなり。而して各地方鐵道の沿線其他に盛んに栽植せられ三四丈の喬木尠からず。刺槐は其生成速かにして材質も美麗にして堅く、比較的腐朽遅く、船舶枕木、鐵山支柱用に適し、鐵道及堤防に植えず砂固定の効あるを以て、支那に如斯森林荒廢せる土地に在つては其第一期植林用として最も適當せり、従つて支那に於て其栽植は急速に増加の傾向あり。

森林調査(農商部調査)

| 調査地點 | 森林概況 | 樹種 | 面積 |
|-------------|---|---|-------|
| 吉林松花江及圖門江兩處 | 天然林にして、針葉混生林、樹齡は初年より數百年に至るものあり | 樺、松、魚鱗松、臭松、黃花松、杉、油松、赤松、白楊、青楊、河柳、幅約二千 | 幅約二千 |
| 奉天省興京縣松子官 | 天然林にして紅松針葉混生林にして紅松最も多く樹齡は三四百年に達するものあり、平均直径二三尺 | 紅松、白松、赤松、油松、秋楸、楸、柞、楊、柳、杏、椴、樺等 | 幅約四百餘 |
| 同省通化桓仁 | 天然林 | 紅松、杉、松、魚鱗松、柳松、赤松、松、黃花松、水曲、栗根楊、胡桃、楸、刺槐、柞、黃柏 | 幅約五百 |
| 黑龍江省通河湯原 | 天然林 | 樺、松、柞、楊、柳、楊、槐、楓、黃波羅、暴屬子、刺槐、赤楊、落葉松、黑松、側柏、栗、楊、楸、胡桃、冬青、檜 | 幅約三十方 |
| 山東省青島 | 人工林 | 馬尾松、楡、櫟、柞、杏木 | 支里 |
| 直隸省延慶縣海沱松 | 天然林、純馬尾松、其他雜樹は比較的少く、平均直径二尺 | | |

の桂皮油として用ひらる。

山茶—花梅茶、榛—此三種樹の種子は之を粉砕し加熱して、所謂茶油を搾取す、茶油はオリブ油の代用品として製油、石鹼、機械油等に用ひらる、ものにして、本品一度外國に輸出せらる、世界に於ける該樹の生産地としては浙江、福建、廣西とまで稱せらる而して支那に於ける該樹の生産地としては浙江、福建、廣西貴州、四川等とす。

胡桃—胡桃は胡桃科植物にして直隸、山東、河南、山西、湖南、四川等の諸省を主産地とするも就中直隸の樂州、昌黎、昌平、河南省の開封河南府一帶及湖北省の襄陽及荊州地方を以て著名なる産地とす、其果實は搾油原料乃至食用として用ひられ、其輸出せらる、數量は一九二一年度は一一〇、九八三擔價額一、二二〇、二六七に上れるも大體に於て平均三四萬擔の輸出を見る。

楡—楡の實より搾油す、即ち其皮油は主として果實の外部より、木油は果肉と種子より、梓油は種子より搾取せるものなり。其主産地は左の地方とす。

四川、湖北、湖南、安徽、江西、浙江等なるも就中湖北の淮山の南側及漢水流域に多し。

桑樹—桑樹は江蘇、浙江、四川及廣東の諸省に於て最も多く栽培せられ、之等の産地は孰れも養蠶の盛地を以て著はる。

竹—竹は中部以南の各省に多く就中湖南、湖北、四川、浙江、福建、廣東等に多し廣東湖南四川は孰れも竹産地として名あり。某植物學者の説に依れば支那竹の種類は約六十種に上ると稱せられ、其用途は極めて多し。

森林關係統計

森林の如き廣汎なる地域に亘り邊境に介在するものに對しては之を數量的に示すことは極めて至難の事にして之を先進國の例に徴するも、相當年月と巨額の費用を以てして始めて憑るべき實測統計を得たるものにして、支那の如き、新らしく此事に着手して以來、僅々十數年を経過せしに過ぎざるのみならず、國內多事且餘力乏しき同國內森林に對する精確なる統計を求めんことは望み得ざる所にして、従つて之が數量的觀

察材料を提供し得ざるは遺憾なるも農商部統計により二三統計を示せば次の如し。

統計報告を欠くもの多く、左表に就て見るも、全國統計として極めて不備なるを免れざるも四、五年頃迄の統計には比較的欠報少く稍妥當性を有するに非ずやと思考さる。

(備考) 支那に於ては民國元年以來國內政情穩固ならず、従つて地方各省區の

(イ) 森林所有別表(單位畝)(民國十三年刊行第九次農商統計に據る)

Table showing forest ownership statistics by year (民國三年 to 民國九年) and ownership type (國有, 公有, 私有). Columns include area (面積) and percentage (百分比).

(ロ) 保安林累年比較表

Table comparing security forests (保安林) from 1914 to 1920. It is divided into four categories: 水患豫防林 (Water disaster prevention), 水源涵養林 (Water source cultivation), 航行目標林 (Navigation target), and 風沙防蔽林 (Wind and sand protection). Each category lists area and volume for each year.

(ハ) 全國森林採價額累年比較表

Table comparing the cumulative value of national forest timber (全國森林採價額) from 1914 to 1920. It lists various tree species (杉, 柏, 桐, 檜, 楠, 樟, 槐, 榆, 栗, 榿, 椴, 柞, 楓, 椿, 檉, 楊, 柳, 竹, 其計) and provides data for each year.

全國森林公司一覽表

Table listing various forest companies (全國森林公司) with columns for name (名稱), capital (資本), location (所在地), and establishment date (創立年月). Includes companies like 天惠實業股份有限公司 and 長山鎮縣.

農 林

| | | | | |
|------------------|-----------------|-----------|---------|------------------------|
| 東興木植貨牙股份有限 公司 | 400,000,000 | 吊吉林省城西關 | 民三、九 | 製材 |
| 更新板業股份有限公司 | 1,000 | 同 興發里 | 同五、二 | |
| 吉林松江林業股份有限 公司 | 5,000,000 | 同 東門外 | 同五、二 | |
| 裕方林業股份有限公司 | 吉林通貨 100,000 | 同方正縣城內 | 同六、一 | |
| 同 支 店 | | (哈爾濱) | 同九、一 | |
| 慶雲製材股份有限公司 | 2,000,000 | 哈 爾 濱 | 同八、六 | 日支合辦 |
| 中華製材股份有限公司 | 5,000,000 | 同 | 同八、一〇 | 同上 |
| 華林股份有限公司 | 100,000 | 汪清縣 | 同六、二 | |
| 同 支 店 | | (延吉縣、六道溝) | | |
| 山東海林探木有限公司 | | 哈爾濱 | 同八、三 | 英露瑞人の 組合を買収 日支合辦 |
| 志林探木股份有限公司 | 100,000 | 哈爾濱 | 同九、一 | |
| 同 支 店 | | 寧安縣 | | |
| 札免探木公司 | | 哈爾濱 | 同 一 | (日本割込) 日支合辦 |
| 哈爾濱製材株式會社 | 500,000 | 哈爾濱 | 同 一 | 日支合辦 |
| 茂森林業股份有限公司 | 300,000 | 延吉縣六道溝 | 同 一〇、一 | |
| 同 支 店 | | (吉林省區) | | |
| 周益林業股份有限公司 | 100,000 | 穆稜縣邊馬橋河 | 同六、一〇 | |
| 豐林股份有限公司 | 1,000,000 | 長 春 | 同七、一 | 日支合辦 |
| 東北木材股份有限公司 | 300,000 | 吉林省城內 | 同 一、七 | 日支合辦 |
| 公濟林貨棧有限公司 | 100,000 | 同 | 同 一、三 | |
| 合利成探木公司 | 50,000 | 琿春縣 | 同 一、三 | |
| 居仁堂探木公司 | 50,000 | 同縣寒葱溝 | 同 一、二 | |
| 志信林業公司 | | 汪清縣 | 同 一、三、四 | |
| 惠吉林業股份有限公司 | 100,000 | 同寶縣東北 | 同 一、四、二 | |

一〇八六

| | | | | |
|-------------|-----------|----------------|---------|--|
| 東三省興利股份有限公司 | 5,000,000 | 奉天城內 | 民四、七 | |
| 合興林業有限公司 | 5,000 | 天津、日界、福島街 | 民九、二 | |
| 同 林 界 | | (北戴河) | | |
| 東興農林公司 | 50,000 | 植林地、養安縣連 河嶺 | 民一、六 | |
| 松樹莊公有林場 | 1,000 | 同 牛島山 | 同 一、三 | |
| 振華森林會 | | 寧陽縣西寨山 | 同 一、五 | |
| 大興農林公司 | | 同 汶河南峰 | 同 二、二 | |
| 振興動植股份有限公司 | 10,000 | 長山縣白雲山麓 | 同 九、三 | |
| 大生造林公司 | 5,000 | 濟南、雙龍山 | 同 一、一 | |
| 金馬林園股份有限公司 | 40,000 | 同 東流水一家村 | 同 一〇、八 | |
| 藥山森林公司 | 5,000 | 同 藥山 | 同 一、五 | |
| 振華森林公司 | 3,000 | 同 黨宗莊 | 同 八、八 | |
| 豐業森林公司 | 5,000 | 同 | 同 九、一 | |
| 振華農業公司 | 50,000 | 同 獵山 | 同 八、二 | |
| 培根造林會 | | 同 梁山 | 同 一、六 | |
| 植業森林公司 | 5,000 | 同 商埠西南部 | 同 一、五 | |
| 正興林業股份有限公司 | 40,000 | 安邱縣昨山站 | 同 一、二 | |
| 大成興林股份有限公司 | 2,000 | 歷城縣郎發山 | 同 一、二、五 | |
| 廣生林業公會 | 1,000 | 萊蕪縣松山窪 | 同 一、二 | |
| 一廣業森林公司 | 6,000 | 臨朐縣黑山 | 同 三、三 | |
| 沂山林牧公司 | 100,000 | 同 | 同 一〇、一 | |
| 慶業森林公司 | | 同 | | |
| 厚生山林公司 | 5,000 | 臨沂縣沂河西 | 同 五、二 | |
| 裕華森林公司 | 1,000,000 | 長清縣 | 同 九、一 | |
| 虎頭山橫範林業公司 | | 同 虎頭山 | 同 一、五 | |
| 小婁谷山久大農林公司 | 2,500 | 同 張山 | 同 一、九 | |
| 厚生山林公司 | 5,000 | 臨沂縣沂河西 | 同 五、一 | |
| 大有公司 | | 同 | | |

農 林

| | | | | |
|-------------|---------|-----------|--------|------------|
| 海峯森林公司 | 10,000 | 牟平縣崑崙山 | 同 七、五 | |
| 利興森林公司 | 100,000 | 恩 縣、沙 河 | 同 六 | |
| 享利森林公司 | 1 | 同 | 同 一 | |
| 勞山森林公司 | 50,000 | 即墨縣勞山 | 同 三 | |
| 禹城森林公司 | 500,000 | 禹城縣沙河 | 同 一、九 | |
| 昌樂森林公司 | | 昌樂縣塔山 | 同 二、九 | |
| 同利作蠶場 | 1,000 | 同 大 山 | 同 九、三 | |
| 大興農林公司 | | 東阿縣李子泉 | 同 九、二 | |
| 正興林業公司 | | 安邱縣昨山 | 同 四、三 | |
| 沙田森林公司 | 1,000 | 凌 縣、沙 河 | 同 五、三 | |
| 沙河林業公司 | 5,000 | 鄒城縣、沙河 | 同 八、六 | |
| 滋陽林業公司 | | 滋陽縣明牧馬場 | 同 一、五 | |
| 雨壇森林公司 | | 新泰縣雨壇山 | 同 一、三 | |
| 清河森林公司 | | 高苑縣 | | |
| 兩垣林業公司 | | 新泰縣 | | |
| 森大公司 | | 莒 縣 | | |
| 廣利種植公司 | | 德平縣 | | |
| 知興森林公司 | | 恩 縣 | | |
| 天元樹藝公司 | | 蓬萊縣 | | |
| 富華種植股份有限公司 | 10,000 | 睢縣東關 | 同 五、一〇 | |
| 三星林業股份有限公司 | 100,000 | 睢縣野雞關 | 同 一、二 | 豫興公司 改組 |
| 甘 肅 省 | | | | |
| 森茂木料兩合公司 | 9,000 | 兩泉棗 | 同 四、五 | |
| 安徽 省 | | | | |
| 康卓製樹膠股份有限公司 | 1,000 | 巢縣大埠山口下 | 同 二、一 | |
| 普益森製股份有限公司 | 100,000 | 定遠縣白土墩大橫山 | 同 七、二 | |
| 普益森製股份有限公司 | 100,000 | 定 縣、土墩大橫山 | 同 七、二 | |
| 裕豐製樹膠有限公司 | 10,000 | 全淑縣 | 同 八、一 | |

一〇八七

| | | | | |
|------------------------|---------|-----------|-------|------|
| 景德鎮美利種植股份有限公司 | 3,000 | 景德鎮 | 民六、三 | |
| 鄆陽珠山探木股份有限公司 | 5,000 | 景德鎮 | 民九、四 | 薪木伐 |
| 齊安製樹膠股份有限公司 | 30,000 | 武昌城內 | 宣統二、三 | 製植牧 |
| 原興農林兩合公司 | 8,000 | 襄陽縣第五區 | 民 二 | 農林蠶桑 |
| 施鶴森林股份有限公司 | 7,000 | 恩施縣城東五峰山 | 同 二、一 | |
| 裕生滾業股份有限公司 | 3,000 | 咸寧縣九都顧宗瑞 | 民 九、九 | |
| 荆州振興農林股份有限公司 | 8,000 | 江陵縣東門外 | 民 二、二 | 蠶植 |
| 得大木廠股份有限公司 | 30,000 | 城東門外 | 民 二、一 | 製材業 |
| 大森木廠兩合公司 | 30,000 | 峨邊縣 | 民 四、四 | |
| 江 蘇 省 | | | | |
| 明志林牧股份有限公司 | 10,000 | 句容縣東鄉高壘山 | 民 三、五 | |
| 德新森林畜牧公司 | | 同 崑山縣 | 民 二、 | |
| 廣福木業股份有限公司 | 5,000 | 如皋茫湖州 | 民 四、七 | |
| 震興魚竹股份有限公司 | 3,000 | 丹徒縣王宗村 | 民 六、二 | |
| 廣業製樹膠股份有限公司 | 500,000 | 常熟縣假山北夾 | 民 八、九 | |
| 浙江 省 | | | | |
| 久記木材有限公司 | 500,000 | 上海南市 | 民 四、三 | |
| (備考) 民國十年增資創立時一四〇,〇〇〇元 | | | | |
| 新南製樹膠公司 | | | | |
| 阜餘林植公司 | | | | |
| 杭北顯牧股份有限公司 | 30,000 | 餘杭縣北鄉 | 同 二 | |
| 杭北林牧股份有限公司 | 30,000 | 同餘杭縣北鄉 | 同 二 | |
| 雲野林業股份有限公司 | 30,000 | 興縣茂昌場 | 民 五、九 | |
| 大培本栽植股份有限公司 | 2,000 | 同永嘉縣金村莊 | 民 五、二 | |
| 南山勸信林牧股份有限公司 | 3,000 | 同金華縣城內 | 民 七、五 | |
| 茂森農林股份有限公司 | 35,000 | 同餘杭縣北鄉鳳凰山 | 民 九、七 | |
| 上虞利用兩合公司 | 10,000 | 上虞縣城 | 民 七、一 | |

農 林

福 建 省

| | | |
|---------------------|-----------------|----------------|
| 福關昌林牧兩合公司 | 安溪縣成化 | 民 四、二 |
| 劍南佈林澤拓殖無限公司 | 南手縣尤溪口、 下蔗根墩 | 民 二、一 |
| 廣裕珍板業股份有限公司 | 仙邑東門外 | 民 四、七 |
| 佈林澤拓殖公司 | 同 省 | 民 二、九 |
| 華豫農林股份有限公司 | 同歸化縣 | 民 四五年頃 伐採植林 |
| 廣東清水山林業森 益股份有限公司 | 廣東省城 | 民 三、六 |
| 第一林業股份有限公司 | 貴 州 貴 陽 | 民 二 官民合辦 |

重なる森林法規

森林法規 總則

森 林 法 (民國三年十一月三日法律第十六號公布)
 森林法施行細則 (民國四年六月三十日教令第三十七號公布)
 無主の山林は之を國有に歸するの件
 民有地上森林の整理に關する法規
 清理奉天國有林簡章 (民國八年二月二十三日奉天林務局布告)
 森林所有權と荒地所有權との限界を明にするの件 (民國十年十一月十一日奉天
 省長公署訓令第四二七號)
 吉林省領有地照者承領地上森林辦法 (民國九年四月廿四日吉林省長公署布告)
 哈爾濱木石稅費總局查禁私砍森林辦法 (民國十三年一月十八日吉林財政廳指令
 第七一六號)
 吉林省民有地上森林の整理に關する訓令及指令 (民國八年十二月十四日農商部
 訓令第一三三〇號)
 森林保護に關する法規
 奉天省國有森林保護規則 (民國十二年三月八日奉天省長公署訓令第四三五號)
 奉天省公有私有森林保護規則 (同 右)

1022

附國有及公有私有森林保護規則實施の件(同 上)

黑龍江省保護山林章程 (民國五年八月十九日黑龍江省長公署指令)

附保護山林章程實施の件(同 右)

造林獎勵に關する法規

造林獎勵條例 (民國四年六月三十日教令第二八號公布)

植樹章植樹簡章 (民國十四年農商部訓令第二四一號)

奉天省各縣種樹考成規則 (民國十一年九月八日奉天省長公署訓令第五〇二號)

林業公會に關する法規

林業公會規則 (民國六年二月六日農商部令第三九號)

林業公會組織辦法 (民國六年九月一日農商部令第二二八七號)

東三省國有林拂下に關する法規

東三省國有林發放規則 (民國元年十二月十一日農商部令第二一號公布)

東三省國有林短期採伐暫行規則 (民國四年八月七日農商部批第一五二八號裁可)

勸測林場暫行規則 (民國四年二月八日農商部飭第七六號)

奉天省國有小面積森林發放規則

採伐長臨通輯等縣國有森林簡章 (民國十四年十一月公布)

徵收國有林管理費規則 (民國七年九月一日奉天督軍兼省長布告)

吉林省森林局未放國有林暫行簡章 (民國十四年十一月吉林森林局通令)

填發臨時執照簡章 (民國十一年十一月十一日吉林省長公署指令第七四一號)

管理經放國有林規則 (民國七年四月十七日吉林省長公署訓令第一〇七六號)

黑龍江國有林拂下手續に關する件 (民國十年黑龍江森林局布告)

(岡野一朗稿)

漁 牧

[甲] 水産漁業篇

水産行政の沿革概要

前清時代に於ては中央政府に殆ど水産に關する行政施設の見ざるべきもなく、只だ各省に於て漁稅、漁捐及牙帖銀兩の徵收を目的とせるのみなりき。然るに光緒の中葉に至り歐洲の漁船頻々として支那沿海に來り漁獲に従事し其收穫せる水産物の支那に輸入せらるゝもの頗る多きを見る中央政府は始めて水産事業の有利なるを自覺するに至り、其振興を計畫せるも已に頽勢に在る政府には確固たる信念もなく、従つて漁業行政及其施設の見るに足るものなかりしを以て有識者は私に之を憂ひたるが江蘇の紳商張謇氏は頻りに産業の振興策を提唱し、漁業公司創立の議を唱へ時の兩江總督に稟請し總督より政府に奏請するに沿海七省即ち、盛京、山東、直隸、江蘇、浙江、福建、廣東諸省を連絡し大規模なる漁業公司の設立を以てし光緒三十年先づ國庫より五萬兩の融通を受け且免稅の特點を得て江浙漁業公司を上海に設立獨逸より漁業用汽船ワシントン號を購入し福海と改名し江浙沿海一帶の漁業に従事せり、之れ支那に於ける新式漁業の濫觴とす。其後北洋漁業公司及奉天漁業公司等相繼ぎて成立を見るに至れり、是に於て中央政府は漁業行政の端緒を得たるが、辛亥革命の結果、民國政府設立するや農林行政に對し特に専門の部を設け其行政は水産局に於て行ふこととなれり。併し當時は未だ萬事創設の際として總て十分なる組織を得難く、其方針として先づ調査研究に力を注ぎ元年九月水産調査録様式を定め、各省に頒布し之に登錄せしめ更に十月沿海七省に各地方の漁業に關する記録調査を提出せしめ又一方之と前後して

吏員を直隸、奉天、山東、江蘇、浙江の各省に派遣し、實地調査考究せしめ之等資料を參考として十三項に亙る漁政計畫案を決定せり、該項目は民國漁政の根本方針を示すものとして重要なものなるを以て之を示せば次の如し。

- 一、一般漁船漁業會社の設立獎勵及山東に同漁船漁業會社の設立を勧め且つ通俗講演を行ふこと
- 二、水産試驗場及附屬水産講習所設立計畫
- 三、沿海小學校をして漁民の子弟を就學せしむること
- 四、沿海各省をして漁業組合を設立せしむること
- 五、海關局創設
- 六、漁業法案を定むること(中略)
- 一〇、模範養魚池の設立
- 一一、水産調査會の設立
- 一二、水産物の製造法改良

次で民國三年農林工商兩部合併し同年四月二十八日附を以て公海漁業獎勵條例十一條、漁輪護洋緝盜獎勵條例十二條を公布し、翌四年四月廿四日附を以て公海漁船検査規則十四條、公海漁業獎勵條例施行細則二十二條を公布せるが、之と同時に直隸漁稅稽徵處及漁稅分局、漁業協捐分局、奉天漁業保護局を除くの外、直隸商漁聯合會、山東商漁聯合會廣東漁團局等は皆此條例に依り組織され、水上警察の補助と爲せり。支那沿岸各地に於ける海賊は昔時より難治の一として爲政者を悩まし海上執業者を脅威すること甚だしきものあり、近年殊に猖獗を極め被害は尠からず漁業の振はざる原因を茲に歸するものすらあるに鑑み民國十年末江蘇漁業組合は自衛の爲め漁團なるものを組織し保衛に任ずることとし、海軍司令部及省長に請願し許可を受け、漁業保衛團を組織したるも、保衛團丁の多くは隊後兵若は無職遊民にして規律なく却つて團丁の取締に苦しむる狀況を呈し毫も成績の見ざるべきものなく自然解散の已むなきに至れるが如し。次で民國十三年の頃海軍部は沿海七省の漁業保衛

機關の設置を計畫し、上海に海軍部保衛漁業監督處江蘇第一分處を設けたるが、次で江蘇省立保衛漁業局亦揚子江を分界として、保衛に任ずる目的を以て局所を設くるに至り二重の施設は却つて一般漁業者をして疑慮の念を懐かしめたるが如し。又同年沿海漁業監督劉昌言氏は海軍農商財政の三部の合同任命を受け沿海漁業協會の設立を計畫したるが該計畫に就て聞く所に依れば上海に總事務所を置き、支那全沿海八省を九區に分劃し、每區を三段に分ち、每段に巡迴警備船二隻を置き、別に總巡迴警備船二隻合計二十隻を配置するものなり。此外に大規模の中國沿海漁業公司及漁行銀行設立の計畫を有するものなるが、未だ其成立を見ざるが如し。

亦更に地方的に見るに、民國十五年七月江浙皖巡閱使孫傳芳氏は三省漁業總局を置き、該地方水産事業の組織的統一を圖り其振興に資せんとし莫永貞氏を總辦として一萬元の準備費を以て翌八月江浙漁業事務局章程を頒布し上海に其事務局を設立したるが如し、輒近各種の計畫の簇出を見るも要するに從來閉却せられたる水産事業が官民の間に切實なる問題として映ずるに至れるものと見るに至るとすべし、従つて水産諸法規の母法たるべき漁業條例の如きも從來在在再其制定を遷延し來りしが叙上の如き趨勢に鑑み民國十五年九月十七日を以て其公布を見るに至れり。

水産關係諸機關

支那に於ける水産教育事業は民國三年三月沿海各省に命じて水産講習所を開設し、巡迴講演指導を爲さしめ漁業者の啓蒙に努むる所あり、鎮海、海門、永嘉等相繼で開設し其後漸次永久的教育機關及試驗場の開設を見、専門的智識を課するを目的とせり。然れども現在水産教育機關としては大學中に水産科の設けなく専門學校亦之なし、總て中等程度にして孰れも其創立當初は日本人教師及我水産講習所留學出身支那人に依り教導せられつゝありしが現在に於ては全部自國の手に依つて行はれ日本人の關係せるもの殆どなし、今其試験機關及水産教育機關を擧ぐれば次の如し。

| | |
|-----------------|-----------|
| 支那沿海、渤海、黄海、支那東海 | 二七一、八〇五方哩 |
| 日本海沿海 | 六八、七〇〇 |
| 對馬海峡 | 一五、五三〇 |
| 朝鮮海峡(東岸) | 六、一三〇 |
| 同 (西南岸北緯五〇度以南) | 二四、二八二 |
| 臺灣東岸 | 二、二七七 |
| 臺灣海峡 | 一一、七五九 |
| オコック海 | 二〇四、〇〇〇 |
| 計 | 六〇四、四八三 |

而して、此の水産區域たり漁場として支那の有する面積は上掲の如くなるも其特に漁場として漁業者の活動すべき海面はその潮流、水深、海岸、海底、季候其他の關係により自ら制限せらるゝものにして、殊に支那漁業者の技術上より來る制限は勢ひ其利用海面を狭少ならしめつゝあるは著しき事實なりとす。

翻つて顧みるに現在支那には未だ漁政上より特別の施設を爲したる所謂近代的漁港なるものなし、一般に漁港と稱せらるゝも偶々在來の地理的、經濟的條件の一致せる漁船の集合、漁獲物の陸揚、販賣等に便宜を有する地點を指すのにして特に漁港の名を冠すべきものにあらざるなり今、其漁船根據地(消極的意味に於ける漁港)を擧ぐれば次の如し。

- 一、東三省沿岸大連、旅順、老虎灘、四營城子
- 二、山東省、烟台、青島
- 三、江蘇省 舊黃河、射陽港、新詳港、閩龍港、涼港、老壩港、環港、堀港、彭家港、澱水港
- 四、浙江省 鎮海、定海、岱山、波家門、普陀、海門、清樂灣、寧波
- 五、福建省 西洋島、北菱、南菱、虎山、霞浦、三沙灣、海花、館頭、興化、南日島、壇泉島、海州屋、廈門、金門島、銅山灣
- 六、廣東省 拓林、南澳島、汕頭、連淡埠、遠門、汕尾、香港、澳門、南澳灣、粵澳灣、家寮、鵝窟、鋪茅灣

然るに近年漁業振興策として各種の計畫を試みるもの多く、漁港問題

如し。

- 定海漁業技術講習所(浙江省定海)
- 煙臺氣水産講習所(煙臺)
- 海州漁業技術講習所(江蘇省海州)
- 江蘇省立水産學校(江蘇省吳淞)
- 煙臺水産試驗場(山東省煙臺)
- 浙江省立水産學校(浙江省杭州)
- 直隸省立水産學校(天津)
- 福建集美學校水産科(福建省)
- 奉天水産學堂(奉天)
- 官營水産品製造模範工廠(杭州)

次に地方沿海各省に於ける水産漁業機關に就いて見るに、中央政府公布の條例に準據するものと、地方省署特設に係るものとあり。而して中央政府の條例に従ひ同種の機關と雖も自省以外の機關に對しては何等有機的關係を有せず、況して省特設關係機關に於ては殊に然りとす。今其主要なる機關を擧ぐれば左の如し。

| 名 | 稱 | 備 | 考 |
|----|--------|--|---|
| 直隸 | 漁稅稽徵處 | | |
| 同 | 漁稅分局 | | |
| 同 | 漁業船捐分局 | | |
| 江蘇 | 漁業事務局 | 民國十五年八月創設 | |
| 江蘇 | 漁業特稅局 | 民國十四年十二月創設 | |
| 江蘇 | 省保衛漁業局 | 民國十三年 | |
| 奉天 | 漁業保護局 | 民國五年設立、沿海漁業の保護に任じ、市場をも經營す | |
| 直隸 | 商漁聯合會 | 民國三年公布の海輪護洋緝盜獎勵條例に依り設立せられ一種の水上警察機關とも目すべきものなり | |
| 山東 | 商漁聯合會 | | |
| 廣東 | 漁團 | | |

支那漁業の概要

沿海漁場 支那沿海に於ける漁場面積は總計二十七萬一千八百五方哩に亘り、東洋漁場面積の約四割餘を占め居れり。

支那沿海漁業面積(附東洋各)「百尋線内」
地方名 面積

の如きも其一なり。是に於てか民國十二年北京政府農商部は漁港設置の必要に着目し、沿岸各省に現在の狀態並に將來に對する計畫等に就き諮問する所ありしも十分なる答申を得る能はざりしものゝ如く、其後香として聞く所なし。

現在沿岸各港は孰れも一面漁船の發着を見或る意味に於て漁港としての消極的機能を有するも故孫逸仙氏はその雄大な建國方略中に漁港の設置を提唱し理想として支那沿岸には百哩毎に一漁港を有せざるべからずと爲し、現在十五港の外更に左の十五漁港の開設を必要とする旨を説けり。氏の説は餘りに理想的にして支那の現實を無視せるが如き嫌あるも茲に考察上の參攷に資するの意味に於て之に一瞥を拂ひ置かざるも意義なきにあらざるべし。

- (一) 東三省直隸山東沿岸
安東、海洋島(遼東半島南)、秦皇島、龍口、石島灣(山東半島の東南角)
- (二) 江蘇、浙江、福建沿岸
新洋港(江蘇省舊黃河、揚子江の北) 長塗港(舟山列島の中央) 石浦(浙江省東部の河口の南方) 湄州港(福州と廈門の中間) 汕頭(福建省の東海岸) 西江口(機琴島の北側) 海安(雲州半島の南端)
- (三) 廣東省及海岸島沿岸
汕頭(廣東省の東海岸) 西江口(機琴島の北側) 海安(雲州半島の南端)

支那産魚類名稱並種類

海水魚 南北支那沿岸に於ける海水魚の種類を示せば左の如し。

| 省別 | 地方別 | 漁場 | 魚 | 族 | 備 | 考 |
|--------|--------|--------|-------------|---|---|-------------|
| (黃海方面) | | | 鯛、石首魚、大刀魚、鱈 | | | 北支那東三省より直 |
| | 海洋島沖合、 | 遇岩沖合、圓 | 鱈、鱈、鱈、鱈、河豚、 | | | 隸沿海に至る黃渤海 |
| | 島沖合、 | 石島沖合、 | 鱈、ベニ、蝦、蛤、 | | | 鱈、魚場は大體に於て三 |

漁 牧

Table with columns for provinces (三省及直隸, 山東省, 江蘇省), fish species, and fishing methods. Includes entries for 光祿島沖合, 龍口沖合, 羊角溝, etc.

南支那漁場及魚族種類

Table listing fish species and fishing methods for various regions in South China, including 寧波, 舟山, 定海, etc.

淡水魚類の種類

Table listing freshwater fish species and their distribution across provinces like 滿蒙, 廣東省, 福建省, etc.

(同上) 鮫(同上) 草扞魚、邊河、魚寶魚、扞魚、鴨鰲魚、其他「黑龍江省」

Table listing fish species and fishing methods for various provinces including 直隸省, 江蘇省, 浙江省, 江西省, 湖北省, 福建省, 廣東省, 雲南省, etc.

一、黑龍江淡水漁業一覽表(黑龍江省衙門調民國七年)

Table with columns for river names, annual catch, and consumption locations for Heilongjiang province.

北支那漁期表

Table showing fishing periods for various fish species in North China, including 呼倫池貝爾池, 呼倫貝爾地方, etc.

大 刀 魚 三月一五月 楊子江口より浙江省
ひらのしる 四月一五月 楊子江下流
ふかざめ 六月一九月 沿海到る所に産するも廣東及福建に多し。
十二月一五月

漁夫、漁船 支那の漁法に就ては歴史的には庖犧氏結繩して網罟と爲し漁務の術を教へ、佃漁の政は歴代官を設けて保護獎勵し、古聖又網罟を下すに其時期の選ぶべきを訓せりなどの記述を爲すものもあるも事實上漁政に對して左程までに注意を拂はれたりと見るべき迹なかりしことは漁業が農業其他の一般産業の如き重要な地位を社會經濟上に占むる迄の發達を遂げざりしことが其唯一の理由たり得べし。支那に於て最も古き歴史を有し而も沿海地方民の祖先は所謂遊牧民族たる漢族に對し、大平洋方面より入りたる漁業民族なりとの學者の説あるのみならず、歴史的にも漁業に就て最も古き歴史を有する沿海省山東に於てすら其漁法の技術は頗る幼稚にして、晚近稍進歩の認むべきものありとせらるるも尙幼稚の域へ脱せざるものなり。之を東三省直隸乃至は江浙、閩、粵各地方に就て見るも同様にして、要するに支那の漁法は舊法を株守し原始的範圍を脱せず、二三のトロール又は手操網漁船を有する外は釣或は網等を以てし其非文明の夥しきものあり。従つて漁夫及漁船の統計に就いては殆んど見るべきものなきも各方面の文献資料を綜合すれば略次の如く推定せらる。

| 省 別 | 漁船數(隻) | 漁 夫 數 | 備 考 |
|-----|----------|----------|------------------------|
| 東三省 | 二、〇〇〇 | 一四、〇〇〇 | |
| 山東省 | 一、五〇〇 | 一四、〇〇〇餘 | |
| 江蘇省 | 一〇、〇〇〇内外 | 五〇、〇〇〇以上 | |
| 浙江省 | 一〇、〇〇〇餘 | 三〇、〇〇〇以上 | 釣船 二、〇〇〇 鯊魚空船 一、〇〇〇 |
| 福建省 | 四、〇〇〇餘 | 三〇、三〇〇 | |
| 廣東省 | | | |

〔二五〕公海漁業獎勵條例〔日部令第五十五號〕同施行細則〔日部令第五十四號〕其母法たるべき漁業法の制定に努めつゝあるも、支那現在の如き政情にては徒らに、空文に終り、其實擧らず、漁業者は依然として舊態に甘んじ資本家の搾取より擺脫する能はざるの状態に在り、各地方により幾分の異なるあるも、大體に於て其軌を一にするを以て、廈門地方釣船の組織業態を一瞥し其概観に備ふべし。

廈門に於ける釣船の所有者に左の三種あり。

- 一、漁夫個人に屬するもの
- 一、合資に依るもの
- 一、合資に依るもの

今少しく右三者に就き説明せん。

〔一〕漁行に屬するもの 漁行とは魚商同業組合とも稱すべきものにして、所謂ギルドと同様のものにして、専ら同業者の利益的團結を主とし、従つて其團結力と其資力とを利用して、漁夫に對しては之を極力廉價に供給せしめんと計るは自然の勢にして、一般漁夫は其勞に比して酬ひらるゝ所頗る少き實狀にあり。

漁行に屬するものは其初に於て漁夫は他の漁行に私賣せざる嚴約の下に漁行より漁船一隻及三百内外の資金を支出し漁夫に交付して、必需の船具魚具、食器等を調達せしめ、爾後は其必要に應じ、繼續支辨するも、其一年の終りに諸入費を計算すれば造船費と共に約九百元の支出勘定となるものと假定し、該季節の總收穫魚代を一千百元なりとすれば、漁行は其一期に相當する百十元と、別に前に支出せる九百元とを控除し、魚金九十元を以て漁夫の純益として與ふるものとす併し其造船費等の如き第一季節に辨償し得るもの幾んど籍にして、多くは數手に亘り漸次償却するを常とし、若し第一季節収入にして支出を償ふに足らざる場合には之を第二季節に移し繰越して負債とし帳簿に記入す、若し第一期の成績其他により相方不都合なる時は第一季節の終りに解約することを得。

〔二〕漁船が漁夫に屬する場合。一、漁船を漁夫が所有する場合に季節初に、漁行に就き漁獲物の賣買委託契約を結び、前借金を以て諸般の出漁準備を爲す、而して出漁し漁獲物は該漁行に運び、市價に應じ約一割の手數料を支拂ふものにして、引渡後の損得は漁行に移るものとす。

〔三〕合資に依るもの。出資方法は漁行と漁夫と造船費並に諸雜費を一半年宛負擔するもの、或は漁夫の勞務出資によるもの種には存在するが如し。最初其契約を訂し、營業を始め其魚價一千文につき七十内外の手數料を漁行に與ふ。一季の終りに於て總賣上代金中より最初漁行の出資額と前記の手數料とを控除し去り殘餘は漁夫の所得とす。若し損缺を招きたる場合には双方にて分擔するものとす。

以上は廈門地方の慣習なるも江蘇、浙江を始めとし其手續方法等に地方的特徴を有するも其組織に於ては大體に於て其趣を一にするが如し。又江浙地方に於ては普通漁業資金は漁公會より魚商へ魚商より漁業者へ融通するを普通とす、従つて彼等漁業者は不漁の場合には直に經濟的彈力を失ふを普通とす。従つて萬一不漁の場合には負債償却の途なく素より戸籍もなき彼等のことゝて出漁先より出奔し他所に移居し、海賊となり或は海賊的行爲により人生を糊塗するが如きもの尠からずといふ。

魚市場、支那沿海商埠等に於ても特に組織的の魚市場なるもの無く概して舊來の慣習的取引方法に依るものなり。

其方法としては漁船が一定の船着便利なる場所に集合するやそれより魚問屋乃至魚行の出張員と其取引を済ますものあり(寧波)又漁船が其商埠まで漁獲物を運搬し來る方法(上海青島其他)ものとあり。

魚市場制度、民國十年末頃上海に於て我北海道魚市場制度に倣ひ上海惠工銀行頭取李瑞九華字銀行重役許杏南及浙江魚商公會重役邱振卿氏等により、江浙市場計畫なるもの發起せられ、(一)衛生行政(二)能率の平等(三)漁業の振興の三項に分ち、漁業銀行を設け、漁業者に對する金融、冷凍設備、運輸設備の簡捷、機船漁業の獎勵、製網工場、漁船設計、沿海養魚場の規則、内湖養殖の推廣、漁民病院、氣象報告、漁船保險、漁業保險等逐次之等の設備を爲す豫定にて最初資本二百萬元とし其必要に應じ増資を爲すことゝし頗る大規模なる計畫を立て輿論は之に對し頗る興味を以て迎へたるも其後果して其準備進行しつゝあるや否や否として聞く所なし、尙上海の鮮魚行、鹽鹹魚商等の大半は四市街小東門外に集

中し營業盛なるも、特に市場としての設備を缺如せるを以て腥膻の氣に滿ち災暑の候は稍もすれば疫病の發生を見るの虞あり、識者は市場の整理を最も急務なりとして其改良を唱導しつゝあり。而して現在上海を中心として取引せらるゝ海産物主要地別を示せば左の如し。

| 品 名 | 主要消費地名 | 備 考 |
|------------|--|-----|
| 鹽鱈(色門魚) | 長江筋一帶 | |
| 鹽鱈(色門魚) | 上海、蘇州、嘉興、杭州、其他 | |
| 鹽鱈(色門魚) | 漢口、湖北、湖南 | |
| 刻昆布(海帶系) | 上海、蘇州、無錫、常州 | |
| 各姑及椎茸 | 漢口、四川、湖北、湖南、寧波、紹興、蘇州、溫州、福州 | |
| 長切昆布(海帶) | 鎮江、九江、漢口 | |
| 淡菜(三四工、元淡) | 寧波、杭州、蘇州、漢口 | |
| 海苔(紫菜) | 漢口、湖北、湖南 | |
| 紅菜 | 漢口、蘇州、杭州、無錫、常州 | |
| 干鮑 | 各地に於て一般に需要さる | |
| 鮑罐詰(洋包魚) | 上海、寧波、蘇州、南京、漢口、天津 | |
| 明鮑 | 溫州、蘇州 | |
| 干鮑(鮑魚) | 上海、蘇州、杭州、漢口、湖南、湖北 | |
| 干鮑(鮑魚) | 福州、廈門、汕頭 | |
| 蟹肉 | 福州、汕頭、廈門、山東、濟南、芝罘、牛莊 | |
| 貝柱 | (中粒)各地一般に需要多し (小粒)上海、無錫、杭州、常州、漢口 | |
| 海參 | (三角)上海、寧波、紹興、溫州、蘇州 (二角)上海、寧波、紹興、溫州、蘇州 (四角)上海、寧波、紹興、溫州、蘇州 (五角)上海、寧波、紹興、溫州、蘇州 (六角)上海、寧波、紹興、溫州、蘇州 | |

漁 牧

九七五番 贛江、南京、蕪湖、九江、無穴
沖海參(八脚參) 同上
龍參(赤條) 近年上海に於ける需要多し
南洋海參(赤條) 琉球、呂宋、安南、シ
龍牙、梅花、象牙 ンガポール産
揚(建塘) 南京、鎮江、漢口、湖南、湖北
鮫(魚翅) 上海、蘇州、鎮江、漢口 福建よりも産出す。
寒(洋菜) 其需要四川省に最も多、其他一般 支那産ある異色にして
明 各地 賣行悪し
首 天津を主とす

取品慣習 上海に於ける海産物取引に就きては一種特別の組織及慣習
を有し研究に値するものあり、而して其海産物と云へば本邦品を大宗と
す本邦より輸出入する海産物は之を大別して舊海産物及新海産物に二分
することを得べし、而して舊海産物とは昆布、海參、等極めて古き品に
して新海産物は一九〇七年アメリカ鹽鱈二萬擔の上海輸入せられしを始
めとし其後日本より開鮭及長崎製鹽鱈の上海市場に現はれたるは一九一
〇年にして、其額七、七八一圓に過ぎざりしが大正二年には三四七、〇
〇〇圓に上り大正十二年には鹽鱈一五八、〇〇〇擔 九九五、〇〇〇兩
鹽鱈二、〇〇〇擔、一〇、〇〇〇兩、開鮭三〇、〇〇〇擔、九〇〇、〇〇
〇兩に上れるを見るも其需要の旺盛なるを見るべし。
而して其取引慣習は大略左の如し。

- 一、建 値 正味百斤兼建値
二、荷 渡 看買風袋有目引
三、荷渡場所 埠 頭
四、代金支拂 普通荷渡後十日期日莊票を以てす、但例外もあり。
尙最近我上海駐在商務官報告に據れば海産物輸入引合計算法次の如し
上海に於ける海産物貿易品引合計算法は賣相場に對する百斤當り日本手取値段
の場合以外、上海兩値段の時別表の如く重要品目別とし、上海輸入諸掛、税金
日切豫算等は、右の如き計算法に依り邦貨豫算値段を算出することを得べし。
(註)……上海鹽鱈(左海鹽)……日本手取値段
但、其取引單位は確詰額を除けば一擔(百斤)當とす。

事業との關係に極めて密接なるものあり「一國民の文野は其冷氣使用の
程度によりて之を知るべし」と曰へる西人の言は實に理由あることにし
て、今各國重要都市に於ける冷却能力を見るに、略左の如きものあり、
即ち

Table with 3 columns: 國地名, 人口數, 每年所要冷却能力. Rows include 米國(ニューヨーク), 同(シカゴ), 日本(東京), 同(大阪), 支那(上海).

然かも上海に於ける冷却能力は上海に就て曰ふべくして他の支那内地
の都市に於ては到底この比例を以て見るを得ざるものなり、江浙の市場
を控ゆる寧波地方に於ては漁獲物冷凍用として冬期水面に凍れるものを
掻集めて土を以て薄く氷を覆ひ其上を藁にて三角に葎き日光を遮ぎり貯
藏する風あり、其貯藏方法は初めて目睹するものとして奇異の感を抱かし
むるは甬江兩岸數哩の間に數町を隔つる毎は氷廠と呼ぶ無数の方四、五
間のピラミット形の貯氷場にして、之等は主として漁期に冷蔵用として
用ひらるゝものなり。

水産養殖事業

支那に於ける魚類の養殖は相當古くより行はれたるべきも之に就て確
實なる記録を有せざるも禽獸の馴養に長技を有する支那人が魚類の養殖
に於ても興味を有せるは之を想像し得るたゞ前者の比較的古く、その多
きに對し後者の範圍狭きのみならん。記録に徴するにその人工孵化の術
は西曆紀元前千二百年已に行はれたるの如く、晋唐の頃金魚玩賞の風盛
なりしよりして略ぼ想像し得べし。然れどもその人工孵化の如きも玩賞
用としての金魚の如きものにして其生産的意味を有するものには非らざ

重要海産物上海入荷諸掛一覽(百斤當上海兩)

Table with 5 columns: 品名, 稅, 金, 諸掛, 倉庫費用, 目切, 問屋口錢. Rows include 海參, 貝柱, 干鮑, 開鮭, 沖海參, 刻昆布, 長切昆布, 鱈, 寒天, 椎茸, 干蝦, 干魚, 干魚, 干魚.

- 一、建包新物出過期八月より十月中は暑氣の爲め、目切多く約一割見當なり而
して十一月以後は五分乃至六分に止まる。
二、散品は上海陸揚看買を爲す従つて上海倉庫入後、荷渡迄約四五分の目切な
り。
三、倉敷料は上海華商倉庫規定に據る(一五、五、二七)

水産製造事業

支那に於ける水産製造事業は其漁獲方法の幼稚にして事業が不振の狀
態あるが如く其製造事業の見べきなきは已むを得ざる所にして蓋し漁
業興らすして製造獨り發達すべき理なければなり、殊に水産製造と冷蔵

りしものゝ如し。

従つて支那には未だ近代科學を利用したる水産養殖施設なく僅に海州
定海二試驗場其他一二の試験的研究を爲しつゝあるに過ぎざるが如し。
然れども在來の支那式養殖法は、長江流域の江西、江蘇、浙江に於ては
其水澤の便を利用し、相當の成績を挙げつゝあり。又南方支那即ち福建
廣東省地に於ては魚塢と稱し淡水魚鹹水魚介類の養殖を爲せるもの尠か
らず。即ち魚鹽は人工的養殖池として支那在來の養殖法たりと云ふを得
べし。

臺灣私法(第一卷下三〇頁)に依れば、光緒初年福建巡撫丁日昌の奏議に
「臺灣鳳嘉三縣開闢較先、所徵稅則皆沿鄭成加之舊」の文字あるより見れ
ば「魚塢の起元」は鄭氏時代に在りたるものゝ如し、然れども天然の海
水は瀋水を利用して捕魚又は養殖を爲す港潭滬及等とは事情を異にし全
く人工に成るものなるが故に鄭氏時代に於ては其開設甚少かりしこと疑
なく云々とあるを以て見れば其起元は明末にあるが如く、更に「臺灣
清朝の版圖に入るや移民の繁殖と共に魚塢の開設も亦頗多く雍正二年及
四年に於て彰化縣正堂より魚塢の開闢者に對し熱照を下したることあ
り」とあり、大體に於て對岸たる閩粵地方に於ける魚塢等水産養殖の由
來を推知するを得べし。

茲に長江沿岸及南方の養殖法等に就き其一般を紹介すべし。
(一)長江沿岸 支那の養魚は主として長江下流域の江蘇、浙江安徽を
以て最も盛なりとす。殊に江西省九江、江蘇省の無錫、洞庭(太湖)浙江
省の嘉興、湖州等を以て其主たるものとす。其多くは富裕なる者の所有
にして之を賃貸し又は自ら養殖に従事し市場に出す者もあり。

魚苗の供給 此等地方に於て養殖すべき魚苗の主要なる供給地は江西省九江
なるが、今其採捕に就て聞く所に依れば陰曆驚蟄後、撒卵の爲め楊子江を遙かに
下流より廻り湖南省洞庭湖に至り水草茂生せる淺灘を撰び撒卵す、此の時季に於
て沿岸居民は湖邊を晝夜巡視しその漁獲を禁じ、雷聲を聞く頃となれば孵化せる
幼魚及卵粒は流に從ひ漸次下流に向ひ、その途中に發育し、約一週にして九江附

近に達するや約十五ミリ乃至十五センチメートルに生育するが故に九江地方に於ては雷雨後一週間は必ず魚苗の採捕頗る多しと稱せらる。之が採捕には定置網と否らざるものとあり、その一を盆撈と名つけ比較的淺水に用ひ、九江一帶に多く用ひらる、一を挂撈と稱し鄱陽湖口一帶の深水に用ふ。その網は孰れも夏布(細麻糸にて織れる夏衣料)にて造り、之を強靱にし且つ色附けの爲め豚の血を用ふ。魚苗の種類は白魚、黃花魚、草魚、鱖子等を主要なるものとす、青魚は比較的少し、而して之が販路は頗る廣く其主要地は西省内及江蘇、浙江省等にして其運搬方法は江西省各地に至るには特に水槽を有する船長約四十人位迄の木造船を運搬船として用ひ、遠く江蘇、浙江省、各地に至るものは汽船會社と特約し、其貨物艙内に運(魚苗の入れる)を排置し、其途中に在つては晝夜を分たず二時毎に換水を行ふものとす。その多くは上海に於て夫々民船又は小蒸氣に改装して運搬す。此間魚苗の餌としては毎日糞一個につき煮たる鶏卵一個を粉末として布袋中に入れ水中に浮し、置き其採取するに任す。魚苗の價格は菱湖販魚苗者の言に依れば十八號八百餘元なると、而して其運賃は漢口より上海まで通關費共四百元上海より菱湖まで約三十元を要すといふ。尙九江に於て魚苗税を徵收せらるゝも其類は不明なり。

養魚池 (浙江省嘉興地方) 嘉興地方には養魚地密集し、陶墩、鯉港、魚池匯

及南門外の南湖附近に多く存在し、南門外五六十個、陶墩鯉港附近に五六十個を有す。その養魚池面積は一畝乃至十畝(一畝は我二百坪弱)のもの多し。其水深は最深處七尺乃至一丈、其構造は頗る簡單にして大體に於て池を圓形に堀り其土を以て高さ約三尺、四十五度傾斜の土手を築き、水源(例へば川、湖沼)に對して二條の水溝を造る、一は幅員四尺、他は一尺程の幅員を有せしめ、池水を新陳代謝せしむ。

其養魚池数は花鰱、白鰱、草魚(池魚)を最多とし、青魚、鯉魚、鰱魚等之に次ぐ、魚秧の運搬法は所謂活人船を用ひ、該船は船首及左右兩底に四孔を有し、之に竹籠を張り河水を流通せしめ、途中は豆腐漿を以てするも大なるものは投餌せず、到着後は其數を數えて池内に放入す。其幼稚なるものは五月放入し、瓢沙水草を以て之を餌ひ、其他螺蛸、菜餅、豆粕、百脚草、糠粕大根等を用ふ。

飼養期限 は其資本の大小により異なるも、大抵は春季に放養し秋季に賣出すもの多く、時に二三年後にして賣出すものあり。普通三年に一回魚池の整理す。副業として桑樹を其他池畔に植え、魚池を整理せる池底の腐泥を肥料として使用する。

使用人夫及利益 長期傭人夫一人良者は年給五十元普通三四十元にして、食付とす、其純益は自己經營にして成實佳良なるものは毎畝五十元を擧げ得べし

水産養殖累年比較表

| 年次 | 魚 | | | 蝦 | | | 介類 | | |
|------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 |
| 民國三年 | 1,540 | 3,772,715 | 3,076 | 5,866 | 8,121,210 | 2,458,888 | 3,869 | 2,753,755 | 4,006,930 |
| 民國四年 | 1,740 | 3,553,033 | 3,080,455 | 8,121 | 8,850,066 | 1,400,899 | 3,336 | 2,000,696 | 2,533,755 |
| 民國五年 | 1,807 | 3,598,803 | 3,121,432 | 8,121 | 8,850,066 | 1,400,899 | 3,336 | 2,000,696 | 2,533,755 |
| 民國六年 | 1,610 | 3,481,955 | 3,121,432 | 8,121 | 8,850,066 | 1,400,899 | 3,336 | 2,000,696 | 2,533,755 |
| 民國七年 | 1,300 | 3,121,432 | 2,869,755 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 |
| 民國八年 | 1,200 | 2,869,755 | 2,533,755 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 |
| 民國九年 | 1,100 | 2,533,755 | 2,121,432 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 |

省別水産養殖統計(民國九年)

| 省別 | 魚 | | | 蝦 | | | 介類 | | | 計 |
|----|--------|------------|------------|---------|-------------|------------|---------|-------------|-------------|---|
| | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 | 場數 | 養殖面積 | 收穫高 | |
| 安徽 | 1,100 | 2,533,755 | 2,121,432 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 江蘇 | 1,200 | 2,869,755 | 2,533,755 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 山西 | 1,300 | 3,121,432 | 2,869,755 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 河南 | 1,400 | 3,481,955 | 3,121,432 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 山東 | 1,500 | 3,772,715 | 3,481,955 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 吉林 | 1,600 | 4,063,479 | 3,772,715 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 直隸 | 1,700 | 4,354,243 | 4,063,479 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 京兆 | 1,800 | 4,645,007 | 4,354,243 | 6,991 | 7,869,755 | 1,121,432 | 2,869 | 1,753,755 | 2,121,432 | |
| 計 | 15,400 | 37,727,150 | 35,424,320 | 106,991 | 108,850,066 | 14,006,899 | 103,336 | 102,000,696 | 102,533,755 | |

水産漁業關係諸統計

水産漁獲高累年比較表 數量單位(斤) 價額單位(圓)

| 漁 | 收 | 民國三年 | | 民國四年 | | 民國五年 | | 民國六年 | | 民國七年 | | 民國八年 | | 民國九年 | |
|-------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 |
| 鮑魚 | 數 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 |
| 合以上魚類 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 其他 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 比目魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 帶魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鱸魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 黃花魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 大頭魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鯊魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鯛魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 魷魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 烏魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鱈魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

| 漁 | 收 | 民國三年 | | 民國四年 | | 民國五年 | | 民國六年 | | 民國七年 | | 民國八年 | | 民國九年 | |
|------|---|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 | 價 | 量 |
| 蛤 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 牡蠣 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鮑魚 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 其他 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 價額合計 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 鳥賊 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 蝦 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 蟹 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 海參 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 其他 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 計其 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 海帶 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 海菜 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| (紫菜) | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 其他 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 計其 | 數 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

總計價額

Table with 2 columns: Year (民國三年 to 民國九年) and Total Value (總計價額). Values range from 308,435.80 to 511,100.00.

各省水產漁獲高累年比較表

Large table showing fish catch statistics by province from 1914 to 1918. Columns include fish species (e.g., 鯉, 青, 鱈), quantity (數量), unit price (價額), and total value (總計). Rows are grouped by year (民國三年 to 民國九年).

水產製造高累年比較表

Table showing fish processing statistics from 1914 to 1919. Columns include fish species (e.g., 魚翅, 魚肚, 魚皮), quantity (數量), unit price (價額), and total value (總計). Rows are grouped by year (民國三年 to 民國九年).

| 種類 | 数量 | 金額 | 備考 |
|----|--------|--------|----|
| 鰯干 | 1,382 | 3,812 | |
| 海帶 | 1,477 | 8,697 | |
| 海粉 | 1,942 | 3,092 | |
| 海苔 | 2,937 | 4,837 | |
| 魚油 | 1,500 | 4,500 | |
| 其他 | 1,153 | 4,153 | |
| 總計 | 11,117 | 31,017 | |

水産會社及金融機關

| 會社名稱 | 所在地 | 創立年月 | 備考 |
|--------------|-------|------|----|
| 松江漁業股份有限公司 | 吉林省城 | 民八、八 | |
| 奉天水產養殖股份有限公司 | 奉天 | | |
| 奉天漁業股份有限公司 | 盛京省蓋平 | | |
| 山東洋粉股份有限公司 | 芝罘 | | |
| 華東漁業股份有限公司 | 直隸省 | | |
| 北洋漁業股份有限公司 | 天津 | | |
| 北洋漁業股份有限公司支店 | 烟台 | | |

| 種類 | 数量 | 金額 | 備考 |
|----|--------|--------|----|
| 鰯干 | 1,382 | 3,812 | |
| 海帶 | 1,477 | 8,697 | |
| 海粉 | 1,942 | 3,092 | |
| 海苔 | 2,937 | 4,837 | |
| 魚油 | 1,500 | 4,500 | |
| 其他 | 1,153 | 4,153 | |
| 總計 | 11,117 | 31,017 | |

中華漁業股份有限公司

| 名稱 | 所在地 | 資本 | 備考 |
|------------------|----------|---------|----|
| 中華漁業股份有限公司 | 天津 | 50,000 | |
| 震興魚竹股份有限公司 | 江蘇、丹徒縣土 | 30,000 | |
| 江蘇水產學校附設水產股份有限公司 | 宗村 | 5,000 | |
| 富豐漁業股份有限公司 | 同寶山縣 | 5,000 | |
| 上海海利漁業公司 | 同東臺安樂場涼港 | 5,000 | |
| 鎮順漁業公司 | 同上海 | 60,000 | |
| 中華漁業公司 | 同上海 | 100,000 | |
| 大中華漁業公司 | 同上海 | | |
| 海利漁業局 | 同 | | |
| 大安漁業公司 | 同 | | |
| 東南漁業公司 | 同上海 | | |
| 農林漁利公司 | 同 | | |

管(但し成立の有無不明)

(乙) 牧畜篇

牧政の沿革概要

支那に於ける牧畜及牧政の淵源の悠遠なるものは支那の土地を背景として鮮食時代を経農業牧畜時代を経過して現今に至りし四千年の歴史的過程を稽ふるも首肯せらるべく、伏羲氏が犠牲を養ひて民に牧畜の業を教へたりと傳へられ、舜典に「疇若予上下草木鳥獸。兪曰。益哉商曰兪。咨益作朕虞」とあり、而して蔡註に「上下。山林澤藪也」と曰ひ、更に「若。謂順施政教。取之有時」と云ひ其意義を示せるに徴するも其牧畜の經營乃至は其山林澤藪に於ける禽獸の濫獲に制限を加へ其養殖を計りたること明かにして、更に降りて「周禮」鄭玄註に「澤無水曰藪。牧田在遠郊。皆畜牧之地。又王昭禹の註に「交之以道。取之以時。不麝卵。不殺胎。不覆巢。使三之既生且息。既繁且殖」と曰へるを見れば既に牧畜の意義を備ふること充分なるものありて一定の地域を劃して牧場と爲し或る一定の方法に依つて保護を加へ且その養殖を計りたるものなること疑なかるべし。而して周制に於ては地質地形に應じて牧人の官を設け六畜六禽の飼育を獎勵保護し、或は六牲を牧すと曰ひ牛、馬、羊、豕、犬、鶏の官營に係る牧場の存在を見るべく又閭師が國中四郊の民數と其飼畜の數を調べて課稅せるが如き以て民間の牧畜經營ありしことの證左たり得べし。而して牧畜が耕織と同様に行はれたるのみならず、前記の六牲即ち牛、馬、羊、豚、犬、鶏に就いて夫れ官ありて、以て其養殖保護とその需給の調節の任に當れるが如き少くとも漢以前に於て盛に牧畜の業行はれ居たることを窺ふに足るに於て其起原を見漢代に至つては武帝の時其制度も備はり、太僕、中太僕

漁業銀行

| 銀行名稱 | 所在地 | 資本 | 備考 |
|--------------|-------|----------|----------------------|
| 安東漁業銀行 | 安東縣 | 500,000元 | 民一五、一 姜存仁 |
| 沿海漁業銀行 | 同瓊州 | 100,000 | 民一三、九 劉昌言 |
| 浙江漁業股份有限公司 | 浙江、上虞 | 200,000 | 民三 |
| 浙江漁業股份有限公司 | 同定海 | 100,000 | 民八、八 |
| 浙江興業海產精製公司 | 同青波 | 100,000 | 民一五、一 李國洲、周廷琛等により計畫中 |
| 三門灣漁業公司 | 同紹興 | 100,000 | 民一五、四 計畫中 |
| 安徽農墾牧公司(漁業) | 安徽省東流 | 200,000 | 二隻所有 噸級汽船二隻所有 |
| 安興漁業股份有限公司 | 同桐城縣 | 200,000 | 八隻所有 噸級汽船二隻所有 |
| 福建啓源漁業股份有限公司 | 福建、南臺 | 100,000 | 民一五、三 |
| 汕頭富利漁業公司 | 廣東、汕頭 | 100,000 | 同 |
| 汕頭漁業會社(中日合辦) | 同瓊州 | 100,000 | 同 |
| 瓊州西沙群島漁業公司 | 同瓊州 | 100,000 | 同 |
| 海平漁業公司 | 同瓊州 | 100,000 | 同 |

漁業

(支那沿海漁業監督官曹氏の計畫にして、資本を各沿海省長官より募集し其營業は預金、貸付、爲替手形割引を主なる業務とし倉庫及其他附帶事業の營業を爲すにあり、先づ本店を上海、支店を沿海漁業繁盛の地に設くる)

及水衛都尉等の職司を有し馬匹の育成供給を掌り、馬匹は主として邊郡の諸牧師苑に牧養し之を京師に送り内外諸厩に入れ其盛時に在つては苑の數三十九箇處に及べり(漢書)と稱せらるゝを以ても其一斑を窺ふに足る、而して此制度は唐宋諸代を経て前清時代まで時に多少の變遷なきに非らざるも殆んど其制を一にせるが如し。

又北魏平統年間河西(今日の陝西省)に水草多きを以て牧地とし畜産を獎勵したる結果、馬二百萬餘頭、駱駝之に半し、尙每歲畜業は擴大せられ、河西より漸次南轉したりと云ひ、又遙かに降り明代、太祖の洪武の時馬政を設け東は遼東、西は山西陝西甘肅寧夏に及び行太僕寺及苑馬寺あり、此他順天及應天兩府直隸の各府には專管馬政官を有せり。

前清時代に在つて政府は牧業の重要な所以を認識し各地に牛、馬、駱駝、羊、豚、鶏の如きに對し官營牧場を設け各地方にその官吏の任命あり其主旨は古制と軌を一にし、畜産の蕃殖改良及需給の調節に在りしや論なく乾隆二十五年より嘉慶年間に亘る清朝の黄金時代には今の新疆省のみにて馬二萬八千頭、牛一萬一千頭、駱駝四千頭、羊十四萬頭は烏魯木府巴哈臺巴里坤塔角等の各大牧場に飼養せられたりと稱せらるゝ如き以て其一斑を知るに足るものあるべく、其馬政に就ては大僕寺管轄と上驛院所管に屬するものと二種あり、略歴代の制度と一にして、民營にも之を專業とするものと副業とするものと二種あり。其牧畜數に至つては大僕寺管轄下には専ら軍馬及驛馬用として馬十萬頭、上驛院は馬牛、羊、駱駝等に分ち、其一地界の頭數の如き二三萬乃至數千頭に上れりと稱せらるゝを見るも相當盛んに行はれしものと推し得べし。然れども清末に至つては各地方派出所の如きも名のみ存し其實なきが如き有様となるが光緒三十三年彼の袁世凱氏は北洋軍の軍備充實の目的を以て奏して大僕寺を陸軍部に併入せしめ張家口及山西の二箇地方に北洋戰馬牧場を設け、伊犁馬を二ヶ年間に、牧牡一千六百頭を移し、大に馬匹の改良に力めたるが如き、或は宣統二年張家口に種畜試驗所を設けたるが如き牧政の實質に左まで見るべきもの無かりとは云へ、寧ろ革命後の今

日に過ぐるものありしが如し。

畜産機關並に畜産公司

種畜試驗場 農商部種畜試驗場は左の如し。

第一種畜試驗場 (察哈爾東牛羣界哈達呼圖克) 宣統二年、前農工商部は張家口東牛羣地方に種畜試驗場の設置を奏請し、其の面積二百七十六畝(每頃百畝及我が五萬六千坪)を占め、當時は只だ僅に農夫を召集し試驗的に種用の供せしのみなりき。其後(民國二年)農林部成立するに及び始めて模範種牧場と爲し續て農林部改組して農商部となるに及び民國四年六月第一種畜試驗場と稱し哈爾濱朝鮮牛、メリノ羊、パークシア豚等を畜養し傳種改良に供する等試驗事項は外國種羊豚の蕃殖に重きを置き置けり。現在に於ては其面積二萬七千餘畝を有す。

第二種畜試驗場 民國三年九月農商部は畜牧事業を提唱し民國四年北京西山來遠齊の荒地を撰び牧場を設立し名けて第二種畜種場と名け、ハリフ牛、メリノ羊等を購入し、支那産の豚、鶏等も飼養し専ら牛、馬、羊豚鶏五種の改良を試驗事項とするも尙種畜、交配、牛乳製造、獸疫豫防及治療、羊毛改良、牲畜衛生等にも及べり。

第三種畜場 民國三年六月農商部は漁牧公司の創設の計畫を立てて地を安徽省鳳陽肝泊の兩縣間の石門山に撰び第三種畜場成立す(民國四年、其面積南北三十里、場中哈爾濱牛、朝鮮牛、メリノ羊又自國産牛、豚、羊、雞等も飼養し同種畜場は牧畜の外開墾を兼營し其墾田四百三十五畝七分を有し、五穀を栽植せり。

全國畜産公司一覽表

全國に於ける重なる各種畜産公司左の如し。

| 名 | 稱 | 公稱資本 | 所在地 | 創立年月 | 備考 |
|------------|-----|---------|----------|-------|----|
| 明志林牧股分有限公司 | 江蘇省 | 10,000元 | 江蘇句容縣東山高 | 民國三、五 | |
| 新記製牧有限公司 | 江蘇省 | 20,000元 | 崑山縣 | 光緒三三 | |

| 通海製牧股分有限公司 <th>同</th> <th>南通</th> <th>民國、三</th> | 同 | 南通 | 民國、三 |
|---|---------|------------|------------|
| 熾昌新牛皮膠公司 | 同 | 上海 | |
| 江蘇三友製牧合資公司 | 同 | 吳縣 | |
| 上海畜植公司 | 同 | 同寶山縣江灣 | |
| 遼生牧場 | 同 | 上海 | |
| 江蘇方麓裕農製牧公司 | 同 | 同金壇縣薛埠鎮 | |
| 江蘇吉金樹畜公司 | 同 | 汾陽縣 | |
| 深陽製牧樹藝公司 | 同 | 同 | |
| 海韻製牧公司 | 同 | 海縣 | |
| 金芳麓明農公司 | 同 | 金壇縣 | |
| 翠南製牧公司 | 同 | 句容縣 | |
| 利益樹藝製牧公司 | 同 | 江蔣縣 | 省城より五支里 |
| 浙江省 | | | |
| 南山勒信林牧股分有限公司 | 3,000 | 浙江金華縣城內 | 民七、五 牧畜、竹林 |
| 杭北林牧股分有限公司 | 5,000 | 同 餘杭縣北鄉 | 宣統二 |
| 春澤製牧股分有限公司 | 100,000 | 同 上虞縣城內 | 同三、二 |
| 安徽省 | | | |
| 康阜製牧樹藝股分有限公司 | 11,000 | 安徽省巢縣大埠口山下 | 宣統二、一 |
| 江西省 | | | |
| 江西樹德製牧公司 | | 南昌德門外 | |
| 福建省 | | | |
| 福昌林牧兩合公司 | 4,000 | 福建省安溪縣成北 | 民四、二 |
| 啓新牧畜公司 | | 同 福州城內 | 民五、一 牛、豚、羊 |
| 南光牧畜公司 | | 同 南臺 | 民五、一 同 |
| 廈門畜牧公司 | | 同 思明縣(廈門) | |
| 廣東省 | | | |
| 廣東振興製牧公司 | | 廣東省東莞縣 | |
| 廣東普生農牧公司 | | 廣州灣赤莞阜 | |

| 湖北省 | | | |
|------------------|-----------|-------------|---------------|
| 荆沙久通實業股分有限公司 | 10,000 | 湖北省、江陵縣城 | 民八、一 製牧 |
| 齊安製牧股分有限公司 | 13,000 | 同 武昌 | 同二、三 |
| 黃坡縣武湖製牧無限公司 | 16,000 | 同 黃坡縣武湖 | 同九、二 |
| 山西省 | | | |
| 裕普畜牧股分有限公司 | 5,000 | 山西省汾陽縣西山 | 民五、三 |
| 陝西省 | | | |
| 陝西第一牧場股分有限公司 | 10,000 | 陝西省 | 光緒末 現在? |
| 陝西第二牧合資有限公司 | | 同、鄭縣 | |
| 直隸省 | | | |
| 易瀆蔚製牧公司 | | 直隸省 | |
| 開源製牧股分有限公司 | 1,000,000 | 同 天津日界福島街 | 民九、二 農牧、土地 賣買 |
| 山東省 | | | |
| 振興動植股分有限公司 | 10,000 | 山東省、長山縣白雲山麓 | 民三、三 牧畜、造林 |
| 青島安畜公司 | 60,000 | 同 青島 | |
| 吉林省 | | | |
| 大同牲畜貨牙股分有限公司 | 30,000 | 吉林省樹北大街 | 民三、二 仲買 |
| 天惠實業製牧森林道城公司有限公司 | | 同 長嶺縣 | 宣統三、八 |
| 奉天省 | | | |
| 三省興利股分有限公司 | 5,000,000 | 奉天省城 | 民四、七 牧、林、礦 |
| 濟安製牧股分有限公司 | | 奉天遼陽縣 | |

華興機業牧分有限公司 100,000 張家口下堡
支店(察哈爾、多倫縣、張北縣、沽源縣)
大有豐樂牧公司 察哈爾
西通樂牧公司 後套烏家瑞巴

同四、三

民一四?

各種畜産統計

辛亥の革命成就して十有五年國內の政情は穩固を缺き、國內行政は分裂地壞し、従つて産業統計の如き一として全國を聯ねたる綜合的數字を見るに由なく、農商部統計表の如きも新らしきが故に採るべからず、寧ろ舊くとも比較的當時の政情の安定し地方よりの報告材料の比較的纏まりを得たる時のものを選ばざる可らざるを以て、茲に民國四年及六年度農商部統計書により全國の畜産數を見るに左の如きものあり。

| | | | |
|---|-------------|---|-------------|
| 牛 | 二二、八八五、九二頭 | 鴨 | 一四、七九七、七八〇羽 |
| 馬 | 四、七四四、四五三頭 | 鵝 | 四一、〇四七、一七七羽 |
| 豬 | 五、一四〇、二二七頭 | 鵝 | 六、〇六二、〇七八羽 |
| 豚 | 六〇、二四六、四二九頭 | | |

其莫大なる數は所謂地大物博の例に洩れざるものあり、尙以上の外多數の獸畜禽獸を包藏し、禽獸の如き無慮八百種を算すと稱せらるゝを以て見るも其一斑を識るべく、従つて畜産品及其副産物乃至は製造品原料として諸外國へ輸出せらるゝもの亦巨額に上れるを見る。今全國畜産に算する各種統計を擧ぐれば左の如し。

各省獸畜禽獸分布表

| 省別 | 獸類 | 禽類 | 魚類 |
|-----|---|------------------------------------|-----------------|
| 直隸省 | 牛、馬、驢、騾、山羊、綿羊、羚羊、駱駝、豚、鹿、狸、虎、豹、狗、栗鼠、鼯鼠、兔、狐 | 鷄、野鴨、家鴨、野鴨、山七面、鳥火鷄、鵝、鴨、雉、松雞、沙地、鷹、雀 | 鷄、家鴨、鵝、鴨、鵝、雀 |
| 山東 | 牛、豚、羊、馬、驢、騾、犬、貓、鹿、兔 | 鷄、雉、家鴨、鵝、鴨、鵝、雀 | 鷄、家鴨、雉、雀、雲雀、鵝、鳥 |
| 河南 | 牛、馬、驢、騾、豚、山羊、綿羊、犬、貓 | 鷄、家鴨、雉、雀、雲雀、鵝、鳥 | |

| | | |
|------------|--|---|
| 山西 | 兔、栗鼠、黃鼠、牛、馬、驢、騾、山羊、綿羊、羚羊、駱駝、兔、豚 | 鷄、家鴨、火鷄、雀、鷹、雲雀、鵝、雉、鳥 |
| 陝西 | 牛、馬、駱駝、羊、豚、犬、貓、兔 | 野鴨、鷄、紅鷄、鳥、雀、雉 |
| 甘肅 | 羊、馬、牛、虎、豹、熊、野豬、狼、狐、駱駝、狼、羚羊、羊、鹿 | 鷄、雉、雀、雉、鷄 |
| 新疆 | 駱駝、野馬、野羊、狼、虎、犛牛、黃牛、羊、羚羊、鹿、狐 | 鷄、鷹、鴨、雀、雲雀 |
| 安徽 | 豹、野豬、狼、鹿、兔 | 雁、鴨、鷄、雉、子、鳩、鳥、八哥、雀 |
| 江西 | 鹿、獐、兔、馬、狼、豺、虎、豹、栗鼠、兔、水獺、獾、猴(廬山に多し)、猪(廬山及幕阜山脈に多し) | 鷄、家鴨、野鴨、鷄、雀、雀、畫眉、廬山に多し、鷄、雁、斑、鳩、孔雀、鳥、雲雀、白鷄、雉(廬山に多し)、伯努廣信山中に多し、鵝(贛南地方に多し) |
| 江蘇 | 馬、驢、騾、水牛、牛、犬、豚、羊、鹿、兔 | 鷄、家鴨、野鴨、鷄、鳥、雀、雉、百舌鳥、鷹、子規、雲雀 |
| 浙江 | 虎、豹、野狼、狼、狸、類、猴、類、牛、水牛、馬、驢、兔、狸、猪 | 家鴨、鷄、鷄、雀、雲雀、杜鵑、子規、雉、鷹、マダバ、椋鳥、四十雀、ツグミ、畫眉、鴨、鴨、ドロソウ、鷹、鷄、鳥、田鷄、鷄、山鳥、鳩 |
| 福建 | 水牛、黃牛、馬、豚、犬、山羊、虎、豹、山猪、熊、狐、兔、狼、鹿、貓、貂、麝香、貓、蟻、穴、熊 | 鷄、家鴨、野鴨、鷄、鳥、雀、少鷄、雁、鷄、腹切、雲雀、ロウラ、ワケ、アール、翡翠、鳥 |
| 廣東(海南島を含む) | 黃牛、水牛、牛、山羊、犬、虎、黑熊、栗鼠、猿、類、蟻、穴、兔 | 鷄、家鴨、小燕、鷄、鷄、雀、鷄、鶯、鳥、鵝、鷹、鴨、大鳥、シマ目、孔雀、錦鷄、白開鳥、倒桂鳥、了哥、珊瑚鳥、火鷄、天鷄、五更鷄、火鳩、金絲鷄、黃雀、秋風鳥 |
| 廣西 | 虎、豹、犀、狼、熊、狐、狸、鹿、熊、花猴、白猴、通臂猿、蟻、穴、黃精、菓子狸、九節狸、水獺 | 鷄、家鴨、雉、雀、雲雀、火鳩、金絲鷄、黃雀、秋風鳥 |
| 雲南 | 豹、象、猿、猴、黑熊、鹿 | 鷄、雉、雀、鷄、雉、雀、雲雀、火鳩、金絲鷄、黃雀、秋風鳥 |

貴州 虎、豹、熊、野豬、狼、狐、猴、小馬
四川 牛、水牛、犛牛、羊、羚羊、豚、犬、小馬
湖南 虎、豹、狼、狸、鹿、水牛、兔、狐
湖北 山羊、馬、驢、水牛、豚、野兔、野豬
西藏青海 野馬、野驢、鹿、山羊、羚羊
西康 野馬、野驢、鹿、山羊、羚羊

蒙古 虎、豹、狼、牛、駱駝、野馬、馬、野驢、野兔、野豬、野羊、羚羊、猴、雉
滿州 熊、狼、虎、豹、野豬、旱獺、狐、山狸、狍、洞、鹿、兔、象、牛、犬、貂、海龍、灰鴨、鼠、狗子、狸、栗鼠、麝香鹿
小羚羊、鹿、麝香鹿、熊、狼、虎、豹、猴、雀、狐、野犬、貓、雪豹、黑熊

各省別畜數表 (民國九年度)

| 省別 | 牛 | 羊 | 馬 | 豚 | 計 |
|-----|--------|-------|---------|---------|---------|
| 京兆 | 七九、九三三 | 三、二三四 | 三、六〇〇 | 一七、二九一 | 九四、一五七 |
| 直隸 | 四四、五六一 | 四、一八五 | 二七、〇九〇 | 二、八〇、九四 | 七六、〇八二 |
| 吉林 | 三、二七三 | 九、四六〇 | 七、六〇〇 | 一、七、三三〇 | 二一、〇六三 |
| 山東 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、五、七六一 | 一、七、三三〇 | 九、〇〇〇 |
| 河南 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 一、七、三三〇 |
| 山西 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 三、二七三 |
| 江西 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 三、二七三 |
| 安徽 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 三、二七三 |
| 陝西 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 三、二七三 |
| 察哈爾 | 三、二七三 | 三、二七三 | 三、二七三 | 一、七、三三〇 | 三、二七三 |
| 計 | ... | ... | ... | ... | ... |

備考 (一) 國內騷亂等の爲め統計未提出にて計上せられざる地方左の如し
奉天、黒龍江、江西、福建、浙江、湖北、湖南、甘肅、新疆、四川、山東、山西、雲南、貴州各省並に熱河、綏遠特別區
(二) 前項の如き理由にて本表は全國的統計としての性質を缺くも、掲出各省に於ける分布状態を知り得べきを以て之を採用せり。

全國畜産數(民國四年)

| 畜種別 | 計 | |
|-----|---------|---------|
| | 内種 | 外國種 |
| 馬 | 四、三、八九 | 三、八、八元 |
| 牛 | 三、七、五〇 | 三、七、七〇 |
| 羊 | 五、三、七〇 | 四、七、七六 |
| 猪 | 三、八、九七 | 三、三、五五 |
| 豚 | 五、五、七〇 | 五、九、九元 |
| 計 | 一八、九、七五 | 一八、九、七五 |

備考 (一) 民國四年以後は國內不靖の爲め統計報告未提出の地方多く全國統計として價值なきを以て之を採らず。
(二) 其後の狀況は畜産につき大なる變化を與ふべき材料なし、故に該表を以て妥當性多きものと認む

屠 殺 數(民國六年)

| 畜種 | 計 | |
|----|------------|------------|
| | 頭數 | 價額(圓) |
| 牛 | 一、三、五、五五 | 三、六、八、〇五 |
| 羊 | 三、六、〇、五二 | 一、六、七、五、五三 |
| 猪 | 一、二、八、九、二一 | 二、四、一、四、〇一 |
| 豚 | 一、五、九、〇、〇九 | 二、六、五、〇、八八 |
| 計 | 一、八、九、七、五八 | 一、八、九、七、五八 |

(一) 屠場數 四八、四五八場
(二) 本項統計は民國六年始めて農商部統計に計上されたるも、其後を通じて比較的統計未提出の地方少く六年度を採用せり。

各種畜産品五箇年間輸出表

| 畜種 | 一九二〇 | 一九二一 | 一九二二 | 一九二三 | 一九二四 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 牛 | 一九二〇 | 一九二一 | 一九二二 | 一九二三 | 一九二四 |
| 羊 | 九、六、七 | 七、九、七 | 六、四、〇 | 七、五、八 | 六、三、九 |
| 猪 | 三、九、六 | 四、五、六 | 三、八、〇 | 四、七、三 | 三、四、〇 |
| 馬 | 三、九、六 | 三、九、六 | 三、九、六 | 三、九、六 | 三、九、六 |
| 家禽 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 綿羊 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 其他畜類 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 豚 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 猪 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 雞鴨 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 其他獸毛 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 馬尾 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 其他獸毛 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 各種肉類 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 生牛皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 各種羊皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 其他生皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 其他種皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 各種毛皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 種細毛皮 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 路駝毛 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 山羊毛 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 綿羊毛 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |
| 各種皮貨 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 | 三、三、九、六 |

交 通

[甲] 水 運 篇

支那汽船業の沿革並に現況

支那と歐洲諸國との海路貿易は阿刺比亞人、波斯人等を介して頗る古くより行はれ、殊に唐以後に至りては宣教師及商人の渡來する者尠なからざりき、然れども其交通の稍見るべきものあるに至りしは第十五世紀の末葉新大陸及喜望峯の發見以來のことに屬し、歐洲各國は相競ひて殖民地の獲得海外貿易の擴張に熱中し漸次支那に注目し來れり、而して最初に渡來せしは即ち葡萄牙人にして千五百十六年(明の武宗、正徳年間)「ラファエル、バスタトロ」(Raphael Basteiro)なる者麻刺加(Malacca)より探險的航海を試みて廣東に來り更に翌年「アンドレド」(Antonio Perez de Andrade)は一商船隊を率ひて廣東水道に入り、上川島(St. Johns Island)に於て通商を許されたり、之れ東西接觸の序幕にして當時未だ帆船交通時代に屬し、支那帆船の新嘉坡以西に航するもの殆んど無く、外國帆船の來るもの又多くは阿片船 Opium Clippers 或は茶積船 Tea Clippers に過ぎざりき。

而して汽船の支那海に現はれしは千八百三十五年英國船「ジャーデン」(The Jardine) 號を以て嚆矢とし、其後阿片戰爭に際しては當時支那沿海の英國汽船二十隻を算せりと傳へられ、就中「ネメシス」(The nemesis) 號を以て最も有名なりとし「ジャーデン」號に亞きて支那に來れり此等汽船に關する挿話は支那航運史上最も興味ある問題にして「ジャー

デン」號は其初め帆船たりしが、英國官憲の命に依り澳門、廣東、及寧行(Canton)間に於ける外國商社(Factories)の乗客及び郵便物の運送を計畫し零行にて機關の据付けを爲せしが千八百三十六年一月初めて廣東に達せんとするや支那官憲の峻拒する所となり虎門に入るを許さず、砲撃を被りて失敗し再び帆船に改造せり、次で「ネメシス」號は東印度商會の所屬船にして「ホール」(Captain Hall)氏を船長とし阿片戰爭當時非常の功績を現せり、鐵船の故を以て當時之が修繕に困難を感じも廣東に於て戰爭中被りし彈孔の修理を爲すを得、木造船は却て之を孟買に廻航し修繕するの要ありしと云ふ、其後南京條約締結後に至りては千八百四十四年米國汽船「ミダス」(Midas) 號(暗車汽船)は香港廣東間の定期航路を開き、翌千八百四十五年には「ピーオー」汽船會社(Penninsular and Oriental Steam Navigation Company)は倫敦より伊太利を経て支那に至るの航路を開けり、千八百三十七年の設立後數年を経て支那海に出現せるものにて千八百四十四年十二月英國政府の認可を経て倫敦より蘇士、香港其他東洋諸港間の航路を開けるものなりとし、當時未だ上海に到らざりき、而して上海への汽船の入港は千八百四十二年上海市の占領と共に英國船「メデューサー」(Medusa) 號を以て初めとし爾來外國汽船の來航するもの少なからざりしが、ピーオー汽船會社の香港上海間航路の開始は千八百五十年頃「メリー・ウッド」(The lady Mary Wood) 號を以て始めとす、其後千八百五十三年に至りては米國「ラッセル」商會(Russell & Co.)所有船「コンフェューシアス」(The Confucius) 號の來滬を見、該船は千八百五十六年中支那人に賣却せられ水先案内船に使用せり、當時黃浦江上に於て造船の計畫は二外國人により企圖せられしが千八百五十六年七月「バイリス」(Captain Baylis)氏は吳淞に於て寧波造船工を雇ひ、支那産機及樺を用ひ吃水二呎八吋、馬力十二、容積四十噸の小汽船を建造進水し Pioneer 號と命名せり。

佛國も亦千八百六十年英佛聯合戰後には汽船會社「メッサジエリー・アマベリアル」(Messageries Imperiales) 及「マリチム」(Maritimes) の

汽船來航し支那在住外人の爲め郵便の運送を取扱ひ、千八百六十五年に至り英人は早くも香港、廣東、澳門汽船會社 (Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Company) を設立せしが之れ支那に於て設立せられたる汽船會社の濫觴なりとし現時尙ほ前記諸港間及西江航運に従事しつゝあり、次で千八百六十七年には支那航業會社 (China Navigation Company) を、同七十七年には印度支那航業會社 (Indo-China Steam Navigation Company) を設立せられ皆英人の經營に屬せり。

而して支那國旗の下に汽船の航行せるは千八百七十二年十二月「アデム」(The Aden) 號の初航海を以て嚆矢とし、旗昌洋行 (The Shanghai Steam Navigation Company) の所屬船なりしも、千八百七十四年招商局の設立と共に其買収する所となり、爾來二十餘年間支那汽船業は前記四會社 (香港、廣東、澳門汽船會社、支那航業會社、印度支那航業會社) の獨占に歸し我邦の如き、日本郵船會社が明治八年 (一八七五年) 米國太平洋汽船會社の上海橫濱間航路船を買収し、此の間の航行をなせしに過ぎざりき、而して楊子江の航行に關しては千八百六十一年特別の規定を制定し千八百六十三年改正せられしが千八百九十五年我邦は下關係約に依り宜昌、重慶間及上海、蘇州杭州間の内河航行權を獲得し、千八百九十八年には支那政府自ら内地水路航行規定 (Regulations for Steam Navigation Inland) を規定して内地水路を開放し、同年十月同追加規定を公布し千九百二年には更に追加規定 (Additional Rules for Inland Steam Navigation) を制定せり、斯くて内外交通の便益大なるに伴れ英商麥邊公司 (Mackinnon & Co.) 及鴻安公司興り、支那沿岸及楊子江岸の航運に従事し、次で明治三十一年 (一八九八年) 大阪商船會社の長江航路を開始するや、支那汽船業は一新機軸を開き種々の變遷を経て今日に及べり。

現時支那沿岸及河川航路は内外幾多の汽船會社に依り經營せられ上海之れが中心となり、其沿岸を航するもの又長江航路を開くを常とす、從て長江航路に於ける各汽船會社の競争は以て支那航運業史の一般を知るの資なるが故に暫らく之れが狀況を概説せんと欲す。

海外航路及内水航路共に最も優勝の地位を占め來れり、然るに歐洲戰亂勃發以來各國は支那に於ける事業を顧みるに遑あらず、英國船船亦漸次減少せしが、我邦は日本郵船、大阪商船の外滿鐵大連汽船及阿波共同等多數の汽船會社勃興して此の間に活動し、海外航運は一時 (一九一八年第一期) 本邦船最も優勢となり英支之れに亞ぐの狀態となれり、但し内河航路 (長江航路) に至りては依然英國第一位に居り本邦、支那之れに亞けり、然れども戰亂終熄後歐米各國は専心航路の恢復に腐心し、又戰亂以來盛んに勢力を伸張せる米國は益其將來を囑目され、戰亂後早くも米支及伊支汽船會社の設立なり各國の舊航路恢復及米伊諸國の支那航路發展とは激烈なる競争を惹起し本邦船の如き今や其進展を阻止せられ戦前の狀態に立戻らんとするの傾向あり、蓋し本邦汽船會社は此の間に處して非常の覺悟あるを要すべく、日清汽船會社が從來の事弊を打破し、千九百二十年來既に南支航路の開始を爲し更に最近北支航路の開始を企圖しつゝあるは時機を得たるものと稱するを得べし。

而して支那人經營汽船業は歐洲戰爭に際し海運界未曾有の活氣を呈せしより其刺戟により最近非常の發達を遂けたりと雖も、尙ほ未だ航業の大部分は日英米其他諸外國汽船の占むる所なりとし、此の間に處して所謂航業權の回收を謀らんこと決して容易の業にあらず、之れ關係當局苦心の存する所なりとす、但し政府は從來より特殊汽船會社に對し時に援助を與へしこと無きにあらず、之れが獎勵に關し法律を以て定められたるは極めて最近のことに屬し千九百二十年初めて航業獎勵條例を公布せり。

航業獎勵條例要項 (民國九年十一月二十一日、敕令第三十五號)

- 一、政府に登録を了せる汽船會社汽船にして本國及外國各港間を定期に航行するものは交通部より航路を指定し五箇年を限りて獎勵金を給與するを得。
二、獎勵金を受けんとする船舶は左の條件を具備するを要す。
遠洋航行船 總噸數四千噸以上、速力十一海里以上を有し、船齡十五年以内にして鋼鐵製汽船たること。

初め招商局の設立せらるゝや、支那航業及び印度支那航業會社は互に之れと競争したりしも日清戰後大阪商船會社が政府の命を受け、長江航路に侵入し來るや、前記五會社 (麥邊、鴻安、招商局、支那航業、印度支那航業) は聯合して之れに當り、商船會社は一時期頗る苦戰の狀に陥れり、然るに時運我邦に幸し招商局、麥邊、鴻安の三社は年と共に經營難を唱ふるに至り、商船會社は此の機に乗じ航路を漢口、宜昌に延長して益對抗の勢を張り、千九百年末よりは獨逸の新勢力加はり漢堡亞米利加及北獨逸ロイド二社の侵入となり、是に日英獨支四箇國八會社の競争となりしが拳匪亂後形勢稍變化し來り、千九百三年日本郵船會社は二百五十萬圓を以て麥邊公司に屬する長江航路の汽船、碼頭 (今の匯山碼頭) 其他一切の權利を買収して長江航路を開始し、翌年には湖南汽船會社の創立なりて漢口、湖南間航路に従事し、更に日露戰後に至りては千九百六年佛國東方輪船公司の長江航路に加はるあり、遂に五箇國九會社の競争混沌を極め英國勢力の壓迫甚だしきと共に運賃の下落、旅客待遇費の増加は如何に政府の補助あるも堪へざるに至り、遂に大阪、郵船の二社は長江航路に有せる一切の權利を舉げて合同し、更に湖南汽船會社及上海、蘇州間小蒸汽船業に従事せる大東汽船會社をも合せて四社合同の日清汽船會社を組織し、新たに常德及南昌に至るの航路を開始せり、時に明治四十年 (一九〇七年) なりとす、然るに千九百八年に至り世界經濟界の不振は各汽船會社に大打撃を與へ漢堡亞米利加は楊子江より撤退して専ら沿岸航路に當り東方、鴻安の二社は一時閉業し、前者は千九百十一年招商局、支那航業、印度支那航業三社の買収する所となり、鴻安公司は辛ふじて營業を繼續せしが之れと相前後して小會社の存続を疑はるゝもの多く各社接近の機運に向へり、此の間にありて北獨逸ロイドは營業振はず、千九百十一年中所有汽船業有號を湖南に興りし中華汽船會社に賣却し、殘餘の老朽船を以て辛ふじて餘命を繋ぎしも歐洲戰亂の勃發すると共に營業を中止せしが、之れに反し日清汽船會社は合同後長江航路を統一し最新式河用汽船を以て他會社に對抗し長江航運界の勢力は日支英四會社に集中し就中英國は

沿岸航行船 總噸數二千噸以上、速力十海里を超へ、船齡二十年以内の鋼鐵製汽船たること。
國際河流航行船 總噸數八百噸以上、速力八海里を超へ、船齡二十年以内の鋼鐵製汽船たること。

三、獎勵金額

- 一、遠洋航行船 航行距離一千海里毎に總噸數一噸銀二角
二、非遠洋航行船 航海距離八百海里毎に總噸數一噸銀一角
三、遠洋航行船にして船齡十年を超ゆる時は毎年獎勵金百分の五を減減し、非遠洋航行船にして船齡十五年を超ゆる時亦同し
四、獎勵金を受くる船舶にして本國造船廠の建造に係るものは獎勵金百分の五を増給するを得
五、獎勵金を受くる船舶は其貨客運賃に對し交通部の認可を要し、且交通部に於て必要と認むる時は種類を指定して貨客運賃を酌減せしむ
六、獎勵金を受くる船舶は本國郵便物を運搬し且郵政事務及航路視察の爲め交通部の派遣する官吏を無賃搭載し並に船舶學校卒業生を使用配置すると共に交通部令に照して無線電信を設備すべし
七、獎勵金を受くる會社は交通部の許可を經るにあらざれば外國人を本支店事務員及船舶職員に使用するを得ず
八、船舶職員にして外國に於て死亡し或は其他不得已事故の爲め缺員を生ぜし時は前項の規定に依らず、其地にて外國人を補用し得るも速かに交通部の許可を請ふを要す
九、獎勵金を受くる會社は受獎航行船舶の收支計算書及營業報告書を呈出すべく、交通部に於て必要と認むる時は會社本支店代理店或は船舶に官吏を派遣し收支計算營業狀況を監査すべし、此の場合會社は派遣員の請求に基き業務上一切の事項を陳述すると共に帳簿其他一切の文書を以て其檢査に供するを要す。
一〇、政府に於て必要な時は相當賠償金額を以て受獎航行船舶を收用し或は使用するを得べく、該賠償金は獎勵金停止の日より起算し三年以内之れを適用す但し賠償金額に對し不服ある者は三箇月以内に訴訟を提起するを得るも船舶の收用或は使用は之を停止することなし

- 一、獎勵金を受ける船舶は受獎期間中及獎勵金停止の日より三年以内にありては該船舶を外國人に租賃し又は抵當に供するを得ず、但し獎勵金を償還し或は天災不可抗力の爲め航行に堪へざるか又は交通部の許可を得たる時は此の限りにあらず
- 二、第十條規定の船舶の收用或は使用を拒絶し又は第十一條の規定に違反する者は二百元以下の罰金に處し且獎勵金所領全額の償還をなすを要す
- 三、獎勵金を受ける者は本條例の外現在或は將來發布せらるる法令に對し一律遵守すべし

上海を中心とする支那汽船航路

汽船航路は便宜之れを外洋、沿海及内河三航路に分つを得べし。

(甲) 外洋航路の概要

外洋航路は三、四千噸乃至一、二萬噸の汽船を使用し主として香港、上海を中心とするものにして香港は東洋第一の海港なりとし世界的海運の一大中心をなし、上海は香港の世界的海運中心たるに對し、東洋及支那の海運中心たる地位を占め支那沿岸及内河航路の基點たるは勿論、歐洲、北米、濠洲、其他南洋等外洋航路は悉く此の地を通過せざるなし。猶ほ香港及上海を中心とする外洋航路は香港を中心とする南洋航路等一二特殊のものを除きては兩者殆んど大差なきが故に専ら上海を中心とするものに就き概説すべし。

上海の交通上に於ける地位

上海港は北緯三十一度四分、東徑百二十一度二十九分の地點に在り、揚子江口を溯ること四十八哩にして吳淞に達し、更に黃浦江を溯ること約十五哩初めて上海に達す、黃浦江は即ち太湖に通じ延長約六十哩、上海は其左岸に位し對岸は之れを浦東と稱し商業上又上海の一部と見るべし。

千八百四十二年南京條約に依り開放せられし以來年々急激の發展を遂

げ、今や支那及東洋海運の一大中心として香港と相對峙せること前述の如し、蓋し上海は黃浦江を通じ物資の最も豊富にして且支那全人口の一半を包擁せる揚子江流域の門口をなし、漢口、宜昌、重慶等長江上流は勿論、更に遠く雲南、貴州に達し此等地方及四川、兩湖(湖北、湖南)兩江(江西、江蘇)、安徽の物産を集散し、且北は河南、南は浙江、福建の貨物を集めて各地に移出又は外國に輸出し、輸入貨物亦一として上海を經由せざるなし、而して此等貨物の出入は殆んど水運に由るものにして支那奥地及長江一帶への運搬は從前民船に頼るもの多かりしも漸次汽船を主とするに至り、遂に東洋海運の中心たるに至りしものとす、但し上海と海洋との連絡は黃浦江に由れること前述の如くにして海洋よりの船舶は上海、漢口に至るに論なく、凡て揚子江口の南方房州島の南より入る、江口は南北二水道あり、島嶼、沙洲此の間に點在す、北水道は黃浦江の以西にあり、水道入口に余山沙横はり最低時水深十九呎とす、又北水道と南水道と會合する所は崇明又道と云ふ、最低時水深十四呎内外に過ぎず、然るに南水道は殆んど平直にして沙洲一處あり、即ち「フェアリー、フラット」(Fairly Flat)にして面積廣く海水降時は僅かに水深十六呎に至る、故に通過の船舶は毎日二回の漲潮を利用するの要ある次第にして外洋汽船中巨大なるものは吳淞外に碇泊せざるべからず、即ち南水道にして延長約六哩幅一哩半乃至二哩の碇泊所を有し最低時水深三十呎あり。

上海港と世界各要港との距離

| 長崎 | 神戶 | 門司 | 上海 | 香港 | 新嘉坡 | 彼南 | ラングーン |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 550海里 | 550海里 | 550海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |
| 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 | 1,000海里 |

- 紐育(蘇士經由) 紐育(パナマ經由) バルパライソ
- 古倫 母 三、六五五 五、六五五
- セネガ 八、三九六 馬耳塞 八、六三三
- 安土 府 一〇、七三三 ロッタルダム 一〇、七三三
- ロンドン 二、二二二 ハトローラー 二、二二二

上海を中心とする各汽船會社航路の現況

汽船會社の航路配船は時々變更あり、加ふるに臨時不定期のもの多きが故に其正確なる調査を發表すること困難なるも其最も主なる汽船會社國籍、航路、航海數等を擧ぐれば次の如し。

- 一、日本郵船會社(日本) Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K.)
 - 1 坂神上海線(神戸、門司寄港) 一週二回
 - 總噸數二千四百噸乃至四千七百噸の船舶約四隻を配船す
 - 2、横濱上海線(神戸、名古屋、門司、長崎寄港) 一週一回
 - 二千五百噸乃至三千五百噸の船舶三隻を配船し門司寄港を省きて名古屋に寄港するもの一隻あり
 - 3、歐洲定期及不定期線(神戸、門司、上海、香港、新嘉坡、彼南、古倫母、漢口、漢堡)
 - イ、倫敦行——定期線 二週一回
 - 六千噸乃至八千噸の船舶十隻内外を配船す
 - ロ、「リパブル」行——不定期 四週一回
 - 五、六千噸内外の船舶三隻を配船す
 - ハ、漢堡行——不定期 四週一回
 - 四千噸乃至七千噸の船舶五、六隻あり
 - 4、北米定期線(香港、上海、門司、神戸、四日市(清水)、横濱、「ヴィクトリア」、「シアトル」)
 - 七千噸乃至一萬噸の船舶五隻を配船す、歐訪、伏見最も大なり
 - 5、紐育線
 - 五千噸乃至七千噸の船舶四隻を配船す

- 6、孟買線(神戸、門司、上海)、(香港)、新嘉坡、「マラッカ」、古倫母、上海寄港復航のみ)
 - 四千噸乃至五千噸のもの四隻を配船す
- 7、甲谷陀線(横濱、神戸、門司)、上海、香港、新嘉坡、彼南、ラングーン)
 - 三千噸乃至六千噸のもの二隻
- 二、大阪商船會社(日本) Osaka shosen Kaisha (O.S.K.)
 - 1、香港、「タコマ」線 定期(馬尼拉、上海、大連、(門司)、神戸、横濱、日市は臨時寄港、復航香港)、「ヴィクトリア」、「シアトル」基隆、清水四り新嘉坡に至ることあり) 二週一回
 - 九千噸級のものを六隻を配船す
 - 2、紐育行——不定期貨物船(大連、青島、香港、甲谷陀、蘇士經由)
 - 七千噸級のものを三隻を配船す
 - 3、北歐洲線——定期(横濱、神戸、門司、上海、香港、新嘉坡、古倫母、漢堡) 約月一回
 - 五千噸乃至八千噸以内のもの六隻、外に臨時貨物船數隻あり
- 三、東洋汽船會社(日本) Toyo Kaosen Kaisha (T.K.K.) (郵船會社に合併)
 - 1、香港、桑港線(馬尼拉、上海、長崎、神戸、横濱、「ホノルル」、長崎を省き大連に寄港することあり)
 - 一萬二千乃至二萬四千噸のもの五隻を配船せしが最近郵船會社と合併せり
- 四、太平洋汽船會社(花旗輪船公司)(米國) Pacific Mail S.S.Co.
 - 1、桑港、香港間(馬尼拉、香港、上海、神戸、横濱、「ホノルル」) 月約一回
 - 五、六千噸乃至一萬四千噸のもの四、五隻、外に臨時貨物船あり
 - 2、世界一周線——貨物船(大連、天津、上海、馬尼拉、新嘉坡、孟買、復航) 月約一回
 - 約七隻を配船す
 - 3、上海、甲谷陀線(上海、汕頭、香港、榮祺、新嘉坡、彼南)
 - 二千六、七千噸級のものを六、七隻を配船す
- 五、英印汽船會社(英國) British India S.S.Co. 代理店 Mackinnon,

Mackenzie & Co

- 1、甲谷陀、神戸線 (新嘉坡、香港、上海) 月一回
四千五百噸乃至六千噸のもの四、五隻外に臨時船多し
- 2、上海、孟買線 (香港、新嘉坡、古倫母) 月一回
- 六、彼阿汽船會社 (米國) Peninsular and Oriental S.N. & Co. (P. & O.)
Mackinnon, Mackenzie & Co. Intermediate
- 1、倫敦、橫濱線 (孟買、古倫母、彼南、新嘉坡、香港、上海) 月約一回
定期不定期共五千噸乃至九千噸のもの十八、九隻あり
- 七、加奈陀太平洋汽船會社 (昌興火輪船公司) (英國) Canadian Pacific
Ocean Services Ltd. (C.P.O.S.)
- 1、晚香港、香港線 (馬尼拉、上海、長崎、神戸、橫濱) 二週一回
定期不定期共五千噸乃至約一萬七千噸のもの六隻を配船す Empress of
Asia, Empress of Russia, Empress of China 最も大なりと就中 Empress
of China は容積噸數一萬七千噸舊獨逸船 Prinz Friedrich Wilhelm を
改造せるものなり。不定期貨物船あり、日本、支那南洋方面輸出入貨物
運搬の爲め必要の場合には臨時に晚香港より發船す

- 八、中國郵船公司 (米國) China Mail S.S. Co.
1 香港、桑港線 (馬尼拉、上海、橫濱、ネール) 月一回
五千噸乃至八千噸級のものを三隻を配船す
- 九、印度支那航業會社 (英國) Indo China S.N. Co. 代理店 怡和洋行
(Jardine Matheson)
- 1、甲谷陀、神戸線 (彼南、新嘉坡、香港、上海、門司、門司復航のみ)
月一回
三、四千噸級のものを二隻を配船す

- 一〇、佛國郵船公司 (佛國) Cie des Messageries Maritimes (M. & M.)
1、馬耳塞、橫濱線 (馬耳塞、サプチー、新嘉坡、柴棍、海防、香港、上
海、神戸) 二週一回
六千噸乃至一萬三四千噸のもの十隻内外を配船す

- 一一、青筒線 (英國) Blue Funnel Line (A. Holt & Co.) 代理店 太古
洋行 Butterfield & Swire)
- 中國互助輪船公司 (China Mutual S. N. Co.) 及海洋輪船公司 (Ocean
S. S. Co.) 兩社の船舶を動かし、上海にては太古洋行之れが代理店たり
- 1、「リッパール」東洋線 (月約一回、寄港地一定せず、臨時貨物船の入港
多し)

- イ、中國互助輪船公司 China Mutual Steam Navigation Co.
定期不定期臨時船共三、四千噸乃至五、六千噸のものを使用す
ロ、海洋輪船公司 Ocean Steamship Co., Ltd.
定期不定期臨時船共五千噸乃至一萬噸のものを使用し、定期船は七千噸
級のものを六七隻を配船す
- 二、瓜哇、支那、日本線 (流華公司) Java, China, Japan Line 代理
店 好時洋行 (Holland China Trading Co.)
南洋、上海、大連、秦皇島、日本間
- 三、和蘭東亞線 (和蘭) Holland East Asia Line 代理店 好時洋行
一四、「ネザーランド」汽船會社 (和蘭) United Netherland S. N. Co.
代理店 好時洋行

- 以上好時洋行取扱の三社 (一一・一三・一四) 汽船航路次の如し
- 1、「スラバヤ」日本線 (「パタビヤ」香港、厦門、上海、門司、大連、秦皇島)
四、五千噸級のものを五隻
- 2、漢堡、日本線 (「ブライメン」「ロツナルダム」「アムステルダム」香港
上海及日本諸港)
四、五千噸乃至六、七千噸級のものを五隻、殆んど「ネザーランド」會社
の所有船なり
- 一五、紐育汽船會社 (米國) DeWitt New York Line. 代理店 天祥洋
行 (DeWitt & Co.)
1、紐育、馬尼拉線 (紐育、巴奈馬、日本、支那、香港、馬尼拉) 月約一回
四、五千噸乃至六千噸のもの四、五隻を配船す、以上は Lancashire
Shipping Co. (James Chambers & Co.) の船舶を備船せるものにて、此の

- 他 Bank Line Ltd. (Andrew Weir & Co.) よりの備船六、七千噸級の
もの六、七隻及 Navigazione Generale Italiana の船舶あり
- 一六、「ダラー」汽船會社 (米國) Dollar S. S. Lines, Ltd. 大來洋行
(Dollar & Co.)

- 1、紐育線
- 2、北米東洋線
- 3、上海、香港、「マラッカ」線
大來洋行の所有に係るもの三、四千噸乃至六千噸より九千噸に至るもの
八隻外に United State Shipping Board の備船あり
- 一七、「グレン」線 (英國) Glen Line of Steamers 代理店 怡泰公司
(Glen Line Eastern Agencies Ltd.)
- 1、倫敦、橫濱線 (坡西士、古倫母、彼南、新嘉坡、香港、上海、神戸)
定期船五千噸乃至九千噸のもの八隻、外に六千噸乃至一萬噸級の不定期
船七隻あり

- 一八、「シャイヤー」線 (英國) Shine Line of Steamers (Royal Mail
Steam Packet Co.) 代理店 怡泰公司
七、八千噸乃至九千噸級のものを四、五隻を以て歐亞間を航行す
- 一九、提督輪船公司 (米國) Admiral Line (Pacific S. S. Co.)

- 1、「シャトル」、日本、支那、南洋線
- 2、「ボートランド」東方線
六、七千噸級のものを使用す、外に巴勒公司 (Barber S. S. Line) よりの
代理船あり
- 3、桑港、支那間メール線
- 二〇、茂生洋行 (米國) American Trading Co.
Frank Waterhouse よりの代理船及自家船五、六千噸のもの四、五隻
を使用し支那米國間の輸出入貨物を取扱ふ
- 二一、支那太平洋會社 (米國) China Pacific Co. (華洋輪船公司)
Columbia Pacific Shipping Co. 及 Staden and Christensen 兩社の船舶
代理及 Roosevelt Steamship Line の船舶取扱を爲し、五、六千噸級のも

の十隻内外を以て米國、支那、日本諸港間 (「キートランド」「オレンティン」
上海、青島、天津、大連及日本諸港) の航路に従事す

- 一二、瑞典東亞會社 (瑞典) Swedish East Asiatic Co. 代理店 維昌洋
行 (Ekman Foreign Agencies)
- 瑞典、丁抹、新嘉坡、香港、支那、日本諸港間に於て四、五千噸級のも
の五隻内外を使用す

- 一三、新其昌洋行 (英國) Furness, Withy & Co. Ltd (Shewan Tomes &
Co.)
Prince Line の船舶を代理し五千噸乃至八千噸級の船舶八隻を以て紐育
日本、支那、ニューカッスル間定期航路に従事す

- 一四、伊太利郵船會社 (伊國) Lloyd Triestino
「トリエント」橫濱線 五千噸乃至七、八千噸の船舶約七隻を使用す
- 一五、「ロス、アンジェルズ」太平洋航業會社 (米國) Los Angeles Paci
fic Navigation Co.
日本、支那、南洋間、五千噸級のものを四、五隻を使用す

- 一六、福來輪船公司 (米國) Struthers and Dixon Co.
1、桑港、日本、支那、南洋線
五千噸乃至七千噸級のものを六、七隻を使用す

- 2、「シャトル」、日本、支那、馬尼拉線
五千噸級のものを六、七隻を使用す
- 3、「バルチモリア」、日本、支那、蘇士經由、歐洲、紐育廻航船
五、六千噸乃至七千噸級のものを五、六隻を使用す、此の他臨時船あり
- 二七、米國製鋼會社 (米國) United States Steel Products Co.
東洋方面鋼鐵の需要に應ずる爲め Admiral Line の汽船五隻を派し米國
鐵條の輸送を爲せるものとす

- 二八、永安公司 (支那) Wing On Co (中懷輪船公司)
獨塊沒收船を使用し外洋航路に従事す
- 二九、亞細亞火油公司 (英國) Asiatic Petroleum Co.
「スエツラ」東洋及米國、長江間に於て石油其他自家用品の積送を爲す

- 三〇、美孚火油公司 (米國) Standard Oil Co. (Standard Transportation Co.)
- 石油其他自家用品の積送を爲し、北米、東洋諸港間を航行す
- 三一、東亞公司 (丁抹) The East Asiatic Co. 實隆洋行取扱
瑞典、丁抹、フィンランド、諸島及日本支那間を航行す、五、六千噸級の船舶七隻を使用し、復航には漢堡に至る
- 三二、「チェック、スロヴァツク」(チェッコ國) Czechoslovak C. F. Co. mission
「トリエスト」支那、浦鹽間を航行し一九二〇年より開始せり
- 三三、三井物産會社 (日本)
「シフトル」線 (「シフトル」「キートランド」横濱、神戸) 月約一回不定期
- 三四、寶恩公司汽船代理部 Bowen Co. 月一回定期
British and Oriental Steam Navigation Co. の代理店にして倫敦を起點とし東洋間の航路に従事す、使用汽船六千噸級のもの六隻を使用す
往航—倫敦、「サウザムプトン」、漢堡、「ロツテルダム」、新嘉坡、香港、上海、神戸、橫濱、浦鹽
復航—浦鹽、上海、香港、新嘉坡、坡西士、「ロツテルダム」、漢堡、「サウザムプトン」
- 三五、米滿線 American and Manchurian Line 代理店 怡和洋行
紐育、晚香港、日本より上海を経て歐洲に至る
- 三六、「エラマン」線 Ellerman & Bucknall S. S. Co. 代理店 怡和洋行
紐育、日本、大連、上海、香港、新嘉坡、馬尼拉、基隆を経て復航す
- 三七、ベン線 (英國) Ben Line 代理店 仁記洋行 (Gibb Livingston & Co.)
- 三八、内外海運公司 (日本) Naigai Kaikan Kaishiki Kaisha 代理店 怡和洋行
- 三九、巴勒線 Barber S.S. Line 代理店 天祥洋行

- 四〇、葡國郵船公司 Transports Maritimes De Esckdo (Portugese Mail Line) 代理店 Botelho Bro's
- 四一、「グリーン、スター」線 Green Star Line 代理店 福來公司
- 四二、「モーグル」線 Mogul Line 代理店 天祥洋行
- 四三、米國東亞線 American Oriental Line 代理店 天祥洋行
以上の外最近更に漢堡亞米利加線 (Hamburg American Line) 及北獨逸ロイド會社線 (Nord Deutscher Lloyd) (Merchants China Corporation) の復舊を見たり。

(乙) 沿岸航路の概要

沿岸航路は之れを東洋沿岸航路及支那沿岸航路に分つを得べく、東洋沿岸航路は支那沿岸より印度、東印度諸島、日本及浦鹽等に至るものにして二千乃至六千噸の汽船航行するも前項外洋航路に包含して之れを述べたり、而して支那沿岸航路は支那沿岸諸港間の航路を稱し、一、二百噸乃至一、二千噸の汽船航行す、上海、香港、青島、天津、大連等を中心とするものにして、此の他安東、寧波、福州、廈門、汕頭、廣東等を基點とする小汽船航路少なからざるも、上海を中心とする航路中最も主なる汽船會社に就き概説すべし。

上海は支那に於ける外洋航路の中心たるのみならず、其地略は支那海岸の中央に位するが故に沿岸航路の骨子を成し、凡て支那沿岸航路船舶は上海以南航路及以北航路に分つを得べし、上海より沿岸各港に至る距離及汽船會社並に航路船次の如し。

| | | | | | |
|----|-----------|----|-----------|-----|-------|
| 吳淞 | 一四海里 | 青島 | 四〇〇海里 | 威海衛 | 四八〇海里 |
| 芝罘 | 五二〇 | 大連 | 五六〇 | 牛莊 | 七〇〇 |
| 天津 | 七三〇 | 青島 | 一三六 | 溫州 | 三四四 |
| 福州 | 四四〇 | 廈門 | 六〇〇 | 汕頭 | 七三〇 |
| 香港 | 八五三 | 廣東 | 九三〇 | | |
| | (直航距離八二六) | | (直航距離九〇九) | | |

- 一、輪船招商總局 (支那) China Merchants S. N. Co.
- 1、上海、福州線 新濟 一、八四六噸 飛鯨 一、五三九 二隻 約月二回
- 2、上海、溫州、福州線 (上海、青波、海門、溫州、福州) 圖南 一、五三七 海晏 一、三四四 廣濟 五〇五 三隻 一週一回
- 3、上海、寧波線 江天 二、〇二二 一隻 一週一回
- 4、上海、香港線 廣利 二、三九九 廣大 二、四七四 泰順 一、九六二 三隻 一週一回
- 5、大連、汕頭線 (大連、天津、芝罘) 同重 一、一七六 愛仁 一、三四八 遇順 一、六九六 三隻 一週約二回
- 6、上海、天津線 (上海、芝罘、天津) 新銘 二、一三三 公平 二、七〇五 二隻 一週一回
- 7、香港、天津線 (廣東、香港、汕頭、廈門) 新昌 二、〇〇〇 新豐 一、八四六 新康 二、一四六 三隻
- 二、支那航業會社 (英國) China Navigation Co. (太古洋行 Butterfield & Swire)
- 1、廣東、天津線 (往航—廣東、香港、汕頭、威海衛、芝罘、天津) (復航—天津、芝罘、威海衛、香港、廣東) 通州 二、一〇四 惠州 二、〇〇一 肇州 二、〇〇一 浙江 二、一七二 四隻 月二回
- 2、上海、寧波線 新北京 二、八六六 一隻 一週三回
- 3、上海、安東線 一千噸型 一隻 十日一回
- 4、上海、牛莊線 (上海、芝罘、大連、牛莊) 鎮江 一、九八六 一隻 不定期冬季休航
- 5、上海、天津線 (上海、威海衛、芝罘、天津) 奉天 一、七六五 順天 一、七五八 二隻 一週三回
- 6、上海、青島、廣東線 (上海、青島、浦口、上海) 鎮安 二、二〇九 穎州 一、九九二 甘肅 一、八六二 德安 二、二一〇 二(以上浦口及廈門を省略することあり) 瑞陽 二、五九〇 寧波 一、九八五 天津 一、九九二 山東 二、五四九 (以上青島、廈門、汕頭を省略することあり) 八隻 一週一回
- 7、上海、廣東線 (上海、廈門、汕頭、香港、廣東) 新盛 二、六四六 湖南 一、八六二 蘇州 二、五九〇 漢陽 一、九五六 新海 二、五五五 福州 一、九九四 九江 一、九八五 四川 二、五九〇 八隻 一週一回
- 8、香港、大連線 (上海、大連、牛莊、威海衛) 杭州 一、五七二 宜昌 一、九八四 雲南 一、九五三 桂林 一、七四二 四隻
- 9、其他
蕪湖 一、九九二 (汕頭、大連に行く) 溫州 八九八 直隸 一、八六二 (汕頭、蕪湖、漢口行) 北海 一、九九二 (香港、蕪湖行) 山西 一、九八四 (青波、汕頭、牛莊行) 西安 一、六五四 (香港、牛莊行)
- 三、印度支那航業會社 (英國) Indo-China Steam Navigation Co. (怡和洋行經理)
- 1、上海、青島線 不定期 管隆 二、一三〇 景生 一、九八三 新生 一、八四九 怡生 一、七八二 (怡生號は漢口航路に向けらることあり)
- 2、上海、天津線 (上海、威海衛、芝罘、天津)
- 3、上海、廣東線 (往復航何れかに省くことあり) 財生 二、二八四 廣生 二、二八三 恒生 二、一四二 永生 二、三三九 威隆 一、八六五
- 4、廣東、香港、天津線 (廣東、香港、汕頭、上海、青島、威海衛、芝罘は省略することあり) 一週一回
- 四、日清汽船會社 (日本) Nishin Kisen Kaisha (N. K. K.)
1、上海、廣東線 (上海、廈門、汕頭、廣東)
台東丸 二、四二八 盧山丸 二、五四九 嵩山丸 二、五二九 三隻 月三回
- 五、大阪商船會社 (日本) Osaka Shosen Kaisha (O. S. K.)
1、高雄、天津線 (高雄、基隆、福州、上海、青島、天津、大連)

湖北丸 二、六一〇 盛京丸 二、五六五 福建丸 二、五六八 三隻
月二回

2、基隆、福州線 (往航——基隆、(廈門)、福州) 温州丸 一、一八五 一隻
一週一回

3、高雄、廣東線 (高雄、門司、汕頭、香港、廣東) 蘇州丸 一、五三一
一隻 十日一回

4、基隆、香港線 (基隆、廈門、汕頭、香港) 開城丸 二、〇二〇 天草丸
二、三五六 二隻 一週一回

六、南滿洲鐵道會社 (日本) South Manchurian Railway Co (大連汽船株式
會社代理)

1、上海、大連線 (上海、青島、大連) 樺丸 三、四〇一 西京 二隻
七、大連汽船會社 (日本) (從來本社の營業は一切南滿鐵道會社に於て經營
鐵道會社の上海航路營業一切を擧げて)
大連汽船會社に委託するに至れり

1、上海、大連線 (大連を中心とし上海、青島、天津、營口に配船す)
益進丸 九九三 天湖丸 一、二六一 博進丸 一、四八二 一進丸 一、
四四〇 長順丸 二、二四五 興順丸 二、一八〇 長平丸 一、七五〇

八、露國義勇艦隊郵船公司 (露國) Morducovitch, M. A. (Russian Yolu
neer Fleet) 代理店 Mordh Covitch

1、上海、浦鹽線 (上海、長崎、浦鹽) 一週一回

九、寧紹商輪公司 (支那) Ningpo-Shanghai S. N. Co. Ltd.
1、上海、寧波線 新甯紹 三、四〇七 一隻 一週二回

2、上海、福州線 肇興 一、二三七 一隻 不定期

一〇、開辦公司 (英支) Kaihan Mining Administration
1、上海、秦皇島線 (上海、天津、秦皇島) 廣平 一、九九九 開平 二、
五六三 二隻 一週一回

2、上海、秦皇島直航線 義平 二、五四五 升安 一、七五三 英平 一、
三七五 和平 一、九五七 華平 一、三五〇 德平 一、三五〇 以上

の外日本より備船のもの十六隻あり 不定期

一一、申享洋行 (日本) 會通丸 四三二 英山丸 一、二二八

此の他本洋行は別に所有船なく隨時備船するものにして、上海を起點と
し漢口、青島、芝罘、牛莊及南支那方面貨物の集散に従事す資金約三萬
弗専ら支那人を顧客とす

1、臺灣 航路 基隆、高雄行

2、北支那航路 青島、大連、芝罘、天津、牛莊行

3、南支那航路 福州、汕頭、廈門、興化、泉州行

一二、聚豐輪船公司 (支那)

1、上海、崇明島線 海門 約二〇〇 一週一回

一三、越東輪船公司 (支那)

1、上海、台州線 (上海、定海、石浦、臺州) 一隻 七八四

一四、裕崇輪船公司 (支那)

1、上海、崇海線 一週五回乃至六回

一五、平安輪船公司 (支那)

1、上海、台州線 (上海、定海、石浦、臺州) 一週一回

一六、大達輪船公司 (支那)

支那政府所有船を備船し營業するも、多くは内河航路に屬す

1、上海崇海線 一週三回

一七、三北輪埠有限公司 (支那) San Puh S. N. Co. Ltd.

1、上海、福州線 青興 二、八九七 十日一回

2、上海、天津線 北海 四五〇 (登簿) 敏順 一、四一五 同安 一、一四
一 惠順 一、四一五 甬興 五〇二 (登簿) 隆興 八九〇 肇興 一、
二三七

3、上海、廣東線 (上海、香港、廣東) 東成 七六七 (登簿) 北和 一、一
四七 (登簿)

4、大連、福州線 升有 一、二三〇 北和 七七五 (登簿) 升平 一、八九
五 升平 二、二九一 華發 一、二三七

以上諸汽船會社の外尙ほ不定期船を有するもの少なからず次の如し。

一、三井物産會社 (日本)

主として日本(主に若松、三池)上海間又は上海經由漢口、北支那(青島、
大連、秦皇島)間、臺灣、上海間及上海南支那諸港間の航行を爲す、主
要積荷は石炭或は雜貨なりとす

二、三菱公司 (日本)

主として日本(若松、三池)上海間又は上海經由大冶、漢口間其地南北支
那、臺灣に臨時回航す

三、鈴木商店 (日本)

自家用石炭、雜貨の輸入に従事す

四、古河公司 (日本)

主として若松、上海間若しくは上海北支那間を航行す

五、佐藤商會 (日本)

長江、北支那、日本方面及臺灣間を航行す

六、上海運輸會社 (日本) Shanghai Transportation Co., Ltd.
來島丸 一隻 門司、上海間を航行す

七、政記輪船公司 Chinkoo Import and Export Lumber Co (支那)

(Chinkoo S. N. Co., Ltd.)
日本より一、二隻を備船し不定期航行をなす

八、海洋社 (日本) Kaiyosha Co

日本船舶の取扱を爲し航路一定せず

九、拈仔治 Tenazee & Co., H. M. H (支那)

四、五千噸級の船二隻を以て上海、香港、新嘉坡に不定期航路を開く

一〇、同益商輪公司 (支那) Tung Yih & Co., Ltd.
一千噸内外の船舶三隻を以て蕪湖、南京、福州間航路に従事す

一一、華輪公司 Wallem & Co (諸國)

一千噸級の船舶二隻を以て天津、福州間を航行す

一二、Charales R. Shaw (支那)

1、天津福州線 一隻

- 2、上海福州線 三隻
- 3、上海北支那線 六隻 日本よりの備船あり
- 一三、株式會社中村組 (日本) 代理店 福島洋行
 - 1、上海天津線 二隻
 - 2、上海青島線 二隻
 - 3、上海福州線 一隻
 - 4、上海大連線 一隻
- 一四、其他
 - 江原洋行 (日本) 吉記 (支那) 同記 (支那) 祐豐 (支那) 祥泰恒 (支那)

(丙) 長江内河航路の概要

内河航路即ち河流及運河の航行に従事するものは大汽船航路及小汽船
航路に分つを得、共に支那内河航行章程に基き航行するものにして其内
大汽船航路は長江に於ける三千噸乃至六千噸、西江に於ける一、二千噸並
に松黑兩江に於ける一千噸内外の大汽船を稱し、就中長江航路を以て最
も重要なりとす、此の他小蒸汽船の内河航行(小蒸汽船沿岸航路を含む)
各地其數頗る多く一々之れを擧ぐるに煩なるが故に、専ら長江大汽船
航路に就き概説す。

大汽船航路

長江航路に於ける大汽船航路は上海、漢口線、漢口、宜昌線、漢口、
湖南線に分つを得べし。

一、上海漢口線 本航路は水程約六百哩、上航四日、下航三日を
要し、夏季増水時吃水二十七呎の大船或は一萬噸の大船艦を溯らしめ得
べく冬季減水甚だしきも尙ほ十二呎の汽船を通すべし、鎮江、南京、蕪
湖、九江を寄港地とし、通州、張黃港、江陰、儀徵(以上江蘇省)大通、
安慶(以上安徽省)湖口(江西省)武穴、蕪州、黃石港、黃州(以上湖北省)

に停船し此の中、武穴、湖口、大通、安慶、通州の五港は特別規定の下に貨物の上下を爲し得るも、他の六港は乗客の昇降を爲し得るに止まる猶ほ安徽省蕪湖上流約二十哩なる荻港は揚子江南岸の小市にして、近年桃冲鐵山其他の鑛石積込の爲め船舶の出入増加し漸次繁盛に赴きつゝありて揚子江航行汽船の寄港なきは旅客の不便少なからざりしが、蕪湖税關の告示により一九二一年六月二十日以後長江航行汽船の寄港を許可し船客及其手荷物の乗降積卸をなすを得るに至れり、但し船客の手荷物には有税品を入るゝを得ず、若し有税品を發見せらるゝ時は没收され且荻港に於ける貨物の積卸は鐵鑛の如く特別規定によるものを除き依然之れを禁止せられ、違反せる時は條約の規定により處分せらるゝ、長江航路に従事する主なる汽船會社及船隻下の如し。

Table listing shipping companies and routes. Includes entries for 日清汽船會社 (日本), 支那航業會社 (英國), 印度支那航業會社 (英國), and 招商局 (支那). Lists destinations like 鳳陽, 南陽, 瑞陽, 大真, 大吉, 武昌, 安慶, 大通, 重慶, 黃浦, 隆和, 瑞和, 吉和, and 招商局 (支那) with details on ship counts and frequencies.

三、漢口、湖南線 本航路は漢口を起點とし沅江及湘江の二航路に分つを得べし。

(一) 沅江航路 漢口、常德間水程約二百五十哩を稱し岳州を経て洞庭湖を横斷し、沅江に入る、上下航共に三日を要し、一千噸内外の汽船航行す、但し直通期間は毎年六月より十一月に至る五六箇月にして日清汽船會社は年十二回以上の定期航行をなすべき義務を有す、主なる汽船會社及船隻左の如し。
日清汽船會社 湘江 九 八八三噸 一隻 每週一回
支那航業會社 (臨時航行することあり)
(二) 湘江航路 漢口、長沙、湘潭間水程約二百三十哩を稱し岳州長沙を経て湘潭に至る、上下航共に三日を要し直通期間は普通六月より十月に至る五箇月間にして瀟水に伴ひ漸次航路を長沙、靖港、湘陰、蘆林潭等に短縮し、遂に漢口、常德線と同じく岳州(城陵磯)を終點とするに至る、但し岳州よりは連絡用小蒸汽船あるも其連絡不便にして多數の日子を要するが故に、寧ろ最初より小蒸汽船に頼るを便なりとす、主なる汽船會社及船隻左の如し。

上海を中心とする小蒸汽船航路

上海附近江浙地方に在りては河川運河縦横に發達し小蒸汽船隨處に通ず、就中其最も重要な上海より蘇州、杭州に至る所謂三角航路にして此内蘇州、嘉興、杭州間航路は大運河の一部なる江南運河を通ずるものとし、蘇州、上海間を通ずる蘇州河及太湖より平望を経て上海に通ずる黃浦江と共に上海附近水路交通の骨子を成し、更に此等の間を連ぬる運河及分流により吳平野の交通に利する所頗る大なりとす、而して此等地方の小蒸汽船航路に従事する汽船會社は大資本を擁するもの少なく、且競争激烈なるが故に、存廢常なく容易に正確なる調査を爲し得ざるも其主なる航路及汽船會社を示せば次の如し。

Table listing shipping companies and routes. Includes entries for 寧紹輪船公司 (支那), 三北輪船公司 (支那), 華安, 華利, 以上の外中華航業公司 (China General Shipping Co.), 美孚洋行及大來洋行 (Robt. Dollar Co.), 大來洋行 (Agnas Dollar), 日清汽船會社, 支那航業會社, 印度支那航業會社, and 招商局. Lists destinations like 江華, 江新, 江安, 寧紹, 三北, 華安, 華利, 上海, 蘇州, 杭州, 嘉興, 石門, 塘栖, 杭州 and details on ship counts and frequencies.

一、上海、蘇州間航路

本區間の航路は一般に良好にして四時共に航行に適し、水深平均八呎乃至十呎あり、滬寧鐵道の開通してより競争者比較的多からず、招商内河輪船局、戴生昌、及老公茂の三社之れに従事し各社共蘇州路蘇州涇沿岸に碼頭あり、何れも曳船用小汽船を用ひ、曳船は最大限六艘とす。

Table listing shipping companies and routes for the Shanghai-Suzhou route. Includes entries for 上海, 蘇州, 嘉興, 石門, 塘栖, 杭州. Lists destinations like 上海, 蘇州, 嘉興, 石門, 塘栖, 杭州 and details on ship counts and frequencies.

二、上海、杭州間航路

本航路は石門附近に於て水深特に淺く四、五呎に過ぎざるも松江附近は十五呎乃至二十呎あり、一般に六呎乃至八呎を保ち四時共に小蒸汽船を通ず、招商内河輪船公司及戴生昌等本航路に従事す、猶ほ松江の市街は黃浦江に面接せず、約九華里小川を溯るを要し、此の間葦船と稱する小民船により連絡す。

Table listing shipping companies and routes for the Shanghai-Hangzhou route. Includes entries for 上海, 蘇州, 嘉興, 石門, 塘栖, 杭州. Lists destinations like 上海, 蘇州, 嘉興, 石門, 塘栖, 杭州 and details on ship counts and frequencies.

交通

三、蘇州、杭州間航路

戴生昌、招商局の二公司本航路に従事す。

寄港地 自蘇州距離 各地間距離 航行時間

| | | | |
|----|-----|-----|----|
| 蘇州 | 一華里 | 一華里 | 三六 |
| 吳江 | 三六 | 一華里 | 三六 |
| 北望 | 六〇 | 二四 | 二四 |
| 平望 | 八四 | 二四 | 二四 |
| 震澤 | 一一〇 | 三六 | 三六 |
| 南潯 | 一三二 | 一一 | 一一 |
| 湖州 | 二〇二 | 七〇 | 七〇 |
| 菱湖 | 二四二 | 四〇 | 四〇 |
| 雷甸 | 三〇二 | 六〇 | 六〇 |
| 杭州 | 三四二 | 四〇 | 四〇 |

二十時間乃至三十時間

四、上海、湖州間航路

戴生昌、招商局、老公茂の外資船、立興等の汽船會社あり。

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 一八〇 |
| 蘆墟 | 一八〇 | 一華里 | 一八〇 |
| 平望 | 二一六 | 三六 | 三六 |
| 震澤 | 二五二 | 三六 | 三六 |
| 南潯 | 二六四 | 一一 | 一一 |
| 湖州 | 三三六 | 七二 | 七二 |

五、上海、松江間航路

以上の外會社により烏鎮、黎里、梅堰、雙林等に寄港するものあり。

六、上海、無錫間航路

老公茂之れに従事す。

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 二七 |
|----|-----|-----|----|

一、平望、菱湖間航路

寄港地 自平望距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|----|
| 王店 | 二八八 | 三六 | 三六 |
| 硤石 | 三〇六 | 一八 | 一八 |
| 望 | 一華里 | 一華里 | 一八 |
| 盛澤 | 一八 | 一華里 | 一八 |
| 烏鎮 | 八一 | 六三 | 六三 |
| 雙林 | 一一七 | 三六 | 三六 |
| 菱湖 | 一五三 | 三六 | 三六 |

二、上海、平湖、鹽間航路

本航路小蒸汽船の航行は乍浦に至るには平湖を以て限りとし、平湖以上は民船を以て接続せらる。

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|----------|-----|-----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 一七〇 |
| 新埭 | 一七〇 | 一七〇 | 一七〇 |
| 平湖 | 二〇〇 | 三〇 | 三〇 |
| 海鹽 | 三三六 | 一三六 | 一三六 |
| 乍浦 | 六〇(平湖より) | | |

三、杭州、湖州間航路

水程二百三十華里、塘栖、新市、雙林、菱湖、荻港、袁家漕に寄港す。

次に以上諸航路に従事する汽船會社國籍及航路等を示せば次の如し。

一、内河輪船招商總局(支那) China Merchants Inland Steam Launch Co.

| | | |
|---|----|------|
| 上海、蘇州間 | 一隻 | 二日一回 |
| 上海、杭州間 | 三隻 | 二日一回 |
| 上海、湖州間 | 一隻 | 四日一回 |
| 一、老公茂内河輪船局(英國籍) Laou Kung Mow Inland Steam Launch Co. | | |
| 上海、蘇州間 | 三隻 | 二日一回 |

一一四

蘇州

二六〇 二六〇

望亭 二八七 二七

新安 三〇五 一八

無錫 三一四 九

嘉興 三五〇 三六

七、上海、嘉興間航路

老公茂本航路に従事し、中間寄港地、距離等上海、杭州間航路に同じ。

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 一七〇 |
| 崑山 | 一七〇 | 一七〇 | 一七〇 |
| 常熟 | 一九四 | 二四 | 二四 |
| 巴城 | 二四二 | 四八 | 四八 |

八、上海、常熟間航路

泰東輪船局及老公茂之れに従事す。

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 一七〇 |
| 崑山 | 一七〇 | 一七〇 | 一七〇 |
| 巴城 | 一九四 | 二四 | 二四 |
| 蕩口 | 二四二 | 四〇 | 四〇 |

九、上海、揚州間航路

大達輪船公司之れに従事す。

一〇、上海、硤石間航路

寄港地 自上海距離 各地間距離

| | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 上海 | 一華里 | 一華里 | 二二五 |
| 嘉善 | 二二五 | 二二五 | 二二五 |
| 嘉興 | 二五二 | 二七 | 二七 |

上海、無錫間 二隻 二日一回

上海、嘉興間 三隻 同

上海、常熟間 二隻 同

上海、松江間 一隻 一日一回

上海、杭州間 二隻 同

上海、湖州間 二隻 同

上海、平湖間 二隻 二日一回

上海、常熟間 二隻 二日一回

上海、揚州間 四隻 一週三回

上海、蘇州間 一隻 二日一回

上海、常州間 二隻 同

上海、無錫間 二隻 同

上海、嘉興間 三隻 同

上海、常熟間 二隻 同

上海、松江間 一隻 一日一回

上海、杭州間 二隻 同

上海、湖州間 二隻 同

上海、平湖間 二隻 二日一回

上海、常熟間 二隻 二日一回

上海、揚州間 四隻 一週三回

上海、蘇州間 一隻 二日一回

上海、常州間 二隻 同

上海、無錫間 二隻 同

上海、嘉興間 三隻 同

上海、常熟間 二隻 同

上海、松江間 一隻 一日一回

上海、杭州間 二隻 同

上海、湖州間 二隻 同

上海、平湖間 二隻 二日一回

上海、常熟間 二隻 二日一回

上海、揚州間 四隻 一週三回

上海、蘇州間 一隻 二日一回

上海、常州間 二隻 同

上海、無錫間 二隻 同

上海、嘉興間 三隻 同

上海、常熟間 二隻 同

上海、松江間 一隻 一日一回

上海、杭州間 二隻 同

上海、湖州間 二隻 同

上海、平湖間 二隻 二日一回

上海、常熟間 二隻 二日一回

上海、揚州間 四隻 一週三回

上海、蘇州間 一隻 二日一回

上海、常州間 二隻 同

汽船會社及船舶代理業者

外洋航路及支那沿岸並に内河航行に従事する汽船會社は其數幾十幾百たるを知らず、各海關 錄汽船隻數(内河航行船) 又千九百二十年度に於て約一千七百二十隻に達す、從て此等各汽船 社に就き一々記述すること到底其煩に堪へざるが故に、支那航運に最も古き歴史を有し又は最

も密接なる關係ある主要航船會社及船船代理業者に就き其の概要を述べし。

一、日清汽船會社 (Japan China Steam Ship Co. Ltd. (N. K.K.)) 上海、漢口間航路は久しく英支兩國の獨占に歸せしが、大阪商船會社の加入してより招商局、支那航業、印度支那航業の三社は相互間の競争を中止して一團となり、共同計算の下に規約を設けて大阪商船に肉迫し、甚だしきは大阪商船所有船が擱挫、難破等のことあるも三社は之れが救助をなさざるべきを誓約し違ふ者は違約金を徴收すべしと規定する等極力壓迫を試みしも、商船會社は辛くも難關を初り抜け來りしが其後獨、佛汽船會社の長江航路に加はるあり競争愈々激甚を極めしより遂に日本郵船、大阪商船、湖南汽船、大東汽船の四社相合同し資本金八百拾萬圓(補助年額八十萬圓)を以て日清汽船會社を設立するに至れり、爾來日清汽船會社は着々事業を擴張し内外の信用を博す、現時資本金一千六百二十萬圓、政府補助金は其後漸減せられ、現時定額なきも航行度數により定められ、本店を東京に、支店を上海漢口に置き、蕪湖、九江、長沙、宜昌、重慶に出張所を、鎮江、南京、沙市、湘潭、常德、岳州、吳城等に代理店を置けり、同社の就業航路及船數左の如し。

- 一、上海、漢口航路 九隻 毎週五回以上
- 二、漢口、宜昌線 三隻 毎月六回
- 三、漢口、湘潭線 二隻 毎週二回
- 四、漢口、常德線 一隻 毎週一回
- 五、鄱陽湖線(九江、吳城、南昌)
- 六、大阪、漢口線 二隻
- 七、上海、廣東線 三隻 毎月三回
- 八、宜昌、重慶線 二隻 約十日一回(重慶上流航路にも從事す)

二、支那航業會社 (China Navigation Co.) (太古洋行經理)

本社は東洋各港(從前香港、マニラ、イロイロ、香港海防線、香港盤歐洲戰爭以來汽船の戰地に引き上げられたるものあり)及支那河間の航業に從事し千八百七十五年(同治三年)英國人の設立に係る、資本金一百萬磅倫敦に本店を有し、同年直ちに長江航路を開始せり、一切の營業は之れを太古洋行に委託す。
太古洋行 (Butterfield and Swire) は、即ち同社の大株主にして、支那航業會社の外、海洋輪船公司 (Ocean Steam Ship Co. Ltd.)、中國互助輪船公司 (China Mutual S. N. Co., Ltd.) 及太古製糖會社 (Taikoo Sugar Refining Co., Ltd.) 香港造船所 (Hongkong, Taikoo Dock Yard & Engineering Co., Ltd.) 等の代理店を營むが故に自己取扱の貨物少なからず、且到る處に支店、代理店を開設して東洋一帶の地に飛躍し、各港に於ける水陸設備亦優勝の地位を占め、設立以來年を経ること又古きが故に支那人間の信用厚し、其就業航路及汽船左の如し。

- 一、上海、漢口線 九隻 一週五回
 - 二、漢口、宜昌線 一隻 月三回
 - 三、漢口、湘潭線 二隻 一週約二回
 - 四、廣東、天津線 四隻 月二回
 - 五、上海、寧波線 一隻 一週三回
 - 六、上海、安東線 一隻 十日一回
 - 七、上海、牛莊線 一隻 不定期
 - 八、上海、天津線 二隻 一週三回
 - 九、上海、青島、廣東線 八隻 一週一回
 - 一〇、上海、廣東線 八隻 一週一回
 - 一一、香港、大連線 四隻 約月二回
- 尙青筒線 Blue Funnel Line は前述の海洋輪船及中國互助輪船兩公司の共同經營に屬し其船船の煙突悉く青塗りなるを以て青筒線と稱するも其本名は Alfred Holt & Co. なりとし、Holt Line と稱す、藍煙輪船碼頭 Hols Wharf は即ち同社の經營に屬し其取扱は一切太古洋行に

委任するものとす。

三、印度支那航業會社 (Indo China Steam Navigation Co.) (怡和洋行經理) 支那航業會社と共に英國人設立の一大會社にして、千八百七十五年(光緒三年)の創設に係る、資本金百二十萬磅、倫敦に本店を有し、東洋各港間、及支那河川の航運に從事す、一切の營業は怡和(渣甸)洋行 (Jardine, Matheson & Co.) に委託するものと、支那航業會社の太古洋行に於けるが如し、英國東印度會社の解散するや同社員「ジャマテン」(Dr. William Jardine) 氏は「ヤンソン」(James Matheson) 及「マギニアク」(H. Maguire) 氏と共に一會社を組織せしが、之れ怡和洋行の前身にて千九百五年株式會社に變更せり、India Line, Shire Line、内外海運公司及上海虹口橋樑會社の營業を代理するの外、太古洋行と同じく諸種の貿易を兼營し、製糖(香港)紡績織物工場(上海)を有し、綿布其他の輸出入に從事するが故に頗る便宜を得、成績良好にして太古洋行に亞ぐ、現時印度支那航業會社の業務を經理するの外、外洋航路に在りては Ellerman and Bucknall S. S. Co., American and Manchurian Line. の代理店を爲しつゝあり。
其就業航路左の如し。

- 一、上海、漢口線 五隻 拾日四回
- 二、漢口、宜昌線 二隻 毎週一回
- 三、漢口、湘潭線 一隻 毎週一回
- 四、上海、青島線 不定期
- 五、上海、天津線 四隻
- 六、上海、廣東線 五隻
- 七、廣東、香港、天津線 二隻

四、鴻安公司 (Hong-on Co.) (Gardner & Co.) 千九百九年末英商鴻安公司華興洋行 (Gardner & Co.) を買収したるものにして、招商局、太古、怡和洋行等の買辦其他の關係者の經營に係り、資本金三十萬兩英國籍を有する株式會社なりとす。

就業航路及船隻左の如し。

五、輪船招商總局 (China Merchants Steam Navigation Co.) 招商局は揚子江汽船航運中最も古き歴史を有し、同治十一年(一八七二年)冬の設立に係り、今より約五十年前に在り、其初め民間の株金を以て成立し開業の當初官金の補助を受けしも光緒六年(一八八〇年)之れを返還して純然なる民營會社と成れり。

千八百六十一年揚子江航運の開放せられてより外國汽船會社の之れに加はるものあり、李鴻章は揚子江の汽船交通が外人の掌握する所となるべきを恐れ、汽船會社の設立を唱道せしが、當時怡和洋行買辦たりし康景星なる者開平公司朱雲甫等と相謀り、資本金百萬兩を以て千八百七十二年一社を組織し「アデン」(The Aden) 號一隻を以て不開港地間の航運に從事せり、之れ招商局の前身なると共に「アデン」號は支那國旗の下に航行せる支那最初の商船なりとす、然るに當時南北の運河斷絶し漕米を北京に運送するの不便甚だかりしより汽船により運送するの必要生じ、千八百七十四年前記の商社に對し江蘇、浙江の官金を出して補助を與へ招商局を設立して漕米の運輸を爲さしめたり、之れ招商局が半官半民の組織を生ぜし所以にして、千八百七十七年に至り、更に旗昌洋行 (Shanghai Union Steam Navigation Co.) を買収し、初めて長江航路を開き一般航運業に從事することゝなれり。

其後招商局は千八百八十年官金を返還して民營會社と成り、千八百八十二年に至り資本金を二百萬兩とし、尋で千八百九十八年四百萬兩に増資せしが、創業以來經營宜しきを得ず、屢々外人の買収を傳へられしも僅かに維持し來り革命亂に會しては政争の渦中に投ぜられ、千九百十二年所謂改革問題を發生せり、蓋し當時株主總會は資金八百萬元を得て新公司を設立し組織變更の議を決せしものなるも其後株主會の紛争絶へず實現を見るに至らざりき、然るに千九百十四年特別大會の開かるゝや會社を分ちて航業及産業の二公司となさんとすの議あり、交通部は一部

不正の分子あるを偵知し之れを禁止せしが其後經營稍宜しきを得、漸次改善せられつゝあり。

猶ほ招商局は支那沿岸、長江其他内河航路に従事するも内河小蒸汽船航路は現時招商内河輪船局として營業す、招商内河輪船局は初め利川公司と稱せしが創立以來損失を重ね會社の内部紊亂せしより當時利川公司總辦莊某は招商局督辦盛宣懷氏と親戚關係ありしより暫時其補助を得、遂に招商局の買収する所となりしものとす、現時招商局所有船は長江航路約一萬九千噸、沿岸航路約二萬六千噸を浮べ、支那唯一の大汽船會社にして其就業航路左の如し。

- 一、上海、漢口線 八隻 一週五回
- 二、漢口、宜昌線 二隻
- 三、宜昌、重慶線 一隻 (現時佛國籍にあり)
- 四、上海、寧波線 一隻 二週一回
- 五、上海、福州線 二隻 約月二回
- 六、上海、温州、福州線 二隻 一週一回
- 七、上海、天津線 二隻 一週一回
- 八、大連、汕頭線 三隻 約二週一回
- 九、上海、香港線 二隻 一週一回
- 一〇、香港、天津線 三隻

六、彼阿汽船會社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.) (銀行火船輪船公司) 東洋方面に於て歐亞連絡の航路を開始せる最も古き歴史を有す、千八百三十七年の設立に係り千八百四十五年以來支那に至るの航路を開きしこと支那汽船業の沿革中に述べたるが如し、其組織頗る廣大にして、世界各地に航路を開き、所謂英國「メーブル」として世界各汽船會社中最も有力なる會社なりとす、倫敦に本店を有し上海に於ては Mackinnon, Mackenzie & Co. 之れが取扱店たり、Mackinnon Mackenzie & Co. は此の外尙ほ British India S. N. Co., Ltd. (本店を倫敦に有し舊 Appear Line を買収す) Eastern & Australian S. S. Co., Ltd.

義に述べたり、殊に最近大に發展を計畫し、一九二一年夏「ロバート、ダラー」號を建造し、上海を主要寄港地とする太平洋航路に加へたり、本船は獨逸よりの賠償船にして戰時中獨逸潜水艇の爲め撃沈せられたる「ロバート、ダラー」の船名を襲用し其構造「エムプレス」型汽船に類似す、船長五二二呎、幅六五二呎、深さ四〇、一四呎、排水量二五〇〇噸を有し大來洋行所有船中最大船に屬す、其航路は紐育より巴奈馬運河を通過して上海に來り、更に香港を経由して「マニラ」に至り新嘉坡を經蘇士運河を通過して紐育に歸航す。

猶ほ大來洋行は從來長江航路に於ては宜昌、重慶間のみなりしが、千九百二十一年夏以來、上海漢口間航路を開始し、米國にて購入せる汽船 Agnes Dollar (總噸數一、七八三噸、登簿噸數一、二五六噸) 一隻を使用するものとす。

一三、好時洋行 (Holland China Trading Co.) 船舶代理業を主とし、兼ねて保險の取扱を爲しつゝあり、而して船舶業としては現時和蘭汽船 Java, China, Japan Line (渣華洋行) Holland East Asia Line 及 United Netherland N. Co. の代理店たり、Java Pacific Line は即ち前記三社の共同經營に係るものなりとし、此の他好時洋行は更に「Rotterdam Lloyd」Royal Mail Line の汽船を取扱ふ、元來和蘭の商船にして支那に航行するに至りしは千九百二十年に始まり United Netherland N. Co. 之れに當り、上海にては好時洋行代理店たりしが、當時獨逸船舶にして支那に來航するもの無きが爲め同社の船舶を和蘭より漢堡に回航し、獨逸の東亞に至る貨物を積載することとせり、其營業は殆んど貨物の運輸にあり、又上海より南洋に至る渣華線 (Java Line) も千九百二十年よりの開始に係る。

一四、天祥洋行 (Dodwell & Co.) 本會社は香港、上海に於ける屈指の會社にして南北支那及我邦は勿論米國方面の各要港にも支社出張所を開設し、主として機械、穀類其他の輸出入及石炭の輸入を營み、此の他船舶、保險、工業會社の代理店を爲し、就中油類、機械類最も多し、

の代理營業を營む。

七、佛國郵船會社 (Cie de Messageries Maritimes) (M. & M.) 巴里に本社を有するも實務上の本營は馬耳塞にあり、千八百六十年英佛聯合戰後支那に來り古き歴史を有す、各汽船會社中屈指のものにして支那、佛國間を往來する唯一の郵船なり、從前支那、佛國間の往來船舶は僅かに七隻内外に過ぎざりしも、最近東亞との航業漸く頻繁を加ふるや、五隻を増加し將來更に貨物船の増加を圖りつゝあり。

八、伊國郵船會社 (Lloyd Triestino) 千九百二十年上海に支店を開設す、元來支那と伊太利間には直接往來の汽船なく、唯だ天祥洋行代理の澳國船 Tietze & S. Co. が伊國々旗に改め六隻を以て中澳間を往來せしに過ぎず、即ち千九百二十年天祥洋行の代理を廢止すると共に伊國郵船會社と改組せしものとす、千九百二十一年六月以來「トリエツト」支那間、更に二隻を増加し現時八隻を有す。

九、太平洋汽船會社 (Pacific Mail Steamship Co.) (花旗公司) 千九百十五年米國議會を通過せる船員法實施の結果解散したる、同名の會社を異なりたる組織により新設せるものに係り本店を桑港に有す、又中國郵船會社 China Mail Steamship Co. は即ち舊太平洋公司解散の際「チャイナ」號を買受け成立せるものなりとす。

一〇、福來輪船公司 (Struthers & Dixon, Inc.) 歐洲大戰後支那米國間の航業頗る盛大を加ふるや千九百二十年本社を組織せるものにして、支那、南洋、香港間に於て航行する米國船の取扱を爲し現時其所有船二十三隻の外更に Green Star Line の取扱をなす。

一一、永安公司 (Wing On Co.) (支那) 一名中澳輪船公司と稱す、獨逸より沒收船を以て外洋航路に従事せんが爲め極めて最近の開設に係る、華西號 (四、二八四) は同社の所有船に屬す。

一二、大來洋行 (Robert Dollar Co.) 本社は支那に於て揚子江航路に従事し漢口、宜昌、重慶に至るも、外洋航路としては、United States Shipping Board の汽船を取扱ふの外更に自家所有の船舶あるべし

而して船舶代理業として Dodwell New York Line の船舶を取扱ひ、此は Lancashire Shipping Co. (James Chamber & Co.) 及 Bank Line, Ltd. (Andrew Weir & Co.) の船舶を備船せること外洋航路中に述べたる如くにして、以上の外天祥洋行は Navigazione Generale Italiana (獨逸沒收船を以て支那伊太利間の航路に従事す) の船舶を代理し、Barber's Line, Mogul Line, American & Oriental Line, Ocean Transport Co., Ltd. も亦同社の取扱に屬す。

一五、旗昌洋行 (Shewan Tomes & Co.) 新其昌洋行 (Furness, Withy & Co.) とも稱す、英米人合同にて出資經營し、其業務は諸方面に互るも特に船舶代理業を主とし、嘗ては American Asiatic S. S. Co., Philippine S. S. Co., Oriental African Line 等の取扱を爲せしも現時僅かに Prince Line の取扱を爲すのみ。

一六、怡泰公司 (Glen Line Eastern Agencies, Ltd) 船舶代理業を主とし、Glen Line, Shire Line (Royal Mail Steam Packet Co.) 及 Pacific Steam Navigation Co. の代理營業を爲すの外、保險の取扱を爲し Royal Insurance Co., Ltd. の代理店たり。

而して Glen Line は本店を「リバプール」に有す Elder Dempster & Co. 之れと同一 Shire Line は倫敦に本店を有す、即ち Royal Mail Steam Packet Co. に同一 Glen & Shire の兩線は所謂 Joint Service なり。

一七、加奈陀太平洋汽船會社 (Canadian Pacific Ocean Services Ltd.) (昌興火輪船公司) 倫敦に本社を有す、加奈陀太平洋鐵道に連絡する唯一の「メーブル」船にして晚香港に於て鐵道に接続し「クエベック」(冬季は「サンジョン」) に至り、夫より同社連絡船又は同社の代理營業たる Allan Line S.S. Co., Ltd. に連接して「リバプール」に至る。

東洋汽船會社の未だ北米航路を開始せざる當時は、本汽船會社は Pacific Mail と共に非常の盛況を見たりしも、競争船の増加と共に其經營昔時の如く容易にあらず。

一八、德記洋行 (Broddy & Co., Ltd.) 食料品、雜品、石炭等

の輸出入貿易を主業とし、又各種工業會社の代理業を営みつゝあり、而して船舶代理業としては Compagnie de Commerce et de Navigation d'Extreme Orient の代理をなすに過ぎずして回航船舶多からず。

一九、仁記洋行 (Gibb, Irvingston & Co., Ltd.) 香港にては切行洋行とも稱す、船舶代理業の外多数保險業及電氣會社等の代理業を兼ね、尙ほ輸出入業をも営みつゝあり、特に濠洲及南洋方面に勢力を有すと稱せられ、船舶代理業としては Ben Line of Steamers Ltd. の代理を爲せり、Ben Line は即ち本店を「スコットランド」に有し Leith. Wm. Thomson & Co. なりとす。

二〇、香港廣東澳門汽船會社 (Hongkong, Canton and Macao Steam Boat Co.) (省港澳輪船公司) 千八百六十五年の創立に係り、支那に於て設立せられたる汽船會社中最古のものたること曩に述べたるが如し、在香港英人及葡萄牙人の經營に係り香港、廣東間航路中最も大なるものにして其取扱業務の一部を太古洋行に委託し、自社の取扱航路は香港、澳門間及廣東、香港間なりとす。

- 一、香港、澳門線 二隻 毎日二回
- 二、香港、廣東線 四隻 毎日二回
- 三、廣東、梧州線 (廣東、三水、肇慶、德慶、都城、梧州) 一週三回
- 四、廣東、澳門線 一週三回

二一、德忌利公司 (Douglas Steamship Co.) 香港に於て設立せられたる會社中頗る古き歴史を有し専ら南支航路に従事す、我邦の臺灣領有前に於ては淡水香港間に航路を有し臺灣南支間の輸送を獨占して一時頗る繁榮を告げしも、我が大阪商船會社の南支航路開始以來其競争に堪へず、遂に臺灣より撤退するの已むなきに至り、其の後大阪商船が更に邦貨の基隆接續輸送を開始してより德忌利公司又香港接續により取扱ひ來りし貨物を喪失するに至り漸次昔日の盛況なきに至れり、然れども其使用船は何れも沿岸航路船としては頗る上級のものに屬し、大阪商船使用船の上にあるも運賃高率なるが故に貨物は多く大阪商船に吸収せら

れたるものとす、但し甲板客に對し便宜を與へつゝあるが故に南洋歸りの移民乗客は同社の獨占に歸し其の勢力尙ほ侮るべからざるの状況にあり、香港にては Douglas, Lapinik & Co. 同公司の營業を取扱ふ、航路は香港、汕頭、廈門、福州線一週二回、香港、汕頭線一週二回とす。

最近五ヶ年支那海運諸統計

最近五箇年間支那内外海運概況

| 年次 | 出入 | | 内外總貿易額 | 貿易額百分比 |
|-------|-----------|-----------------|--------------|--------|
| | 隻數 | 噸數 | | |
| 一九二〇年 | 總數 三〇,〇六九 | 總數 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 一九二一年 | 總數 三〇,〇六九 | 總數 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 一九二二年 | 總數 三〇,〇六九 | 總數 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 一九二三年 | 總數 三〇,〇六九 | 總數 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 一九二四年 | 總數 三〇,〇六九 | 總數 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

最近五箇年間支那出入列國船隻噸數勢力表

| 國名 | 船隻 | 噸數 | 噸數百分比 |
|----|--------|--------------|-------|
| 支那 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 英國 | 三九,五五三 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 日本 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 美國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 法國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 德國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 其他 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

一九二〇年

| 國名 | 船隻 | 噸數 | 噸數百分比 |
|----|--------|--------------|-------|
| 支那 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 英國 | 三九,五五三 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 日本 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 美國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 法國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 德國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 其他 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

一九二一年

| 國名 | 船隻 | 噸數 | 噸數百分比 |
|----|--------|--------------|-------|
| 支那 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 英國 | 三九,五五三 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 日本 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 美國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 法國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 德國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 其他 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

一九二二年

| 國名 | 船隻 | 噸數 | 噸數百分比 |
|----|--------|--------------|-------|
| 支那 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 英國 | 三九,五五三 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 日本 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 美國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 法國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 德國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 其他 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

一九二三年

| 國名 | 船隻 | 噸數 | 噸數百分比 |
|----|--------|--------------|-------|
| 支那 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 英國 | 三九,五五三 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 日本 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 美國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 法國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 德國 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |
| 其他 | 三三,七三〇 | 一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇 | 七〇・七 |

最近五箇年間支那內外海運列國勢力比較表

Table with columns for countries (支那, 日本, 英國, etc.), shipping types (汽船, 帆船), and years (一九二四年, 一九二三年, etc.). Includes a sub-table for 1924 with columns for ship count, tonnage, and trade volume.

(備考)支那船隻噸數內譯表

Main table for 1921 with columns for countries (支那, 日本, 英國, etc.), shipping types (汽船, 帆船), and metrics (船隻噸數, 貿易額, 百分比).

最近五箇年間支那內外海運列國勢力比較表

Main table for 1922 with columns for countries (支那, 日本, 英國, etc.), shipping types (汽船, 帆船), and metrics (船隻噸數, 貿易額, 百分比).

Main table for 1923 with columns for countries (支那, 日本, 英國, etc.), shipping types (汽船, 帆船), and metrics (船隻噸數, 貿易額, 百分比).

溫寧蘇上鎮南燕九漢長沙重慶芝龍天牛大安港

| 交通 | 最近二箇年間各港汽船登錄及登錄取消隻數 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 州 | 波 | 州 | 海 | 江 | 京 | 湖 | 江 | 口 | 沙 | 市 | 慶 | 州 | 崇 | 口 | 津 | 莊 | 連 | 東 |
| 新登錄隻數 | 三 | | 六 | 六 | 七 | 九 | 八 | 三 | 一 | 六 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 七 |
| | 二 | | 五 | 七 | 四 | 四 | 二 | 二 | 三 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 四 |
| 登錄取消隻數 | 一 | | 二 | 五 | 三 | 七 | 四 | 四 | 二 | 二 | 五 | 三 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 五 |
| | 二 | | 五 | 三 | 七 | 四 | 四 | 二 | 二 | 二 | 五 | 三 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 五 |
| 外國籍船隻數 | | | 八 | | 一 | 三 | 九 | 二 | 〇 | 九 | 八 | 六 | 三 | 〇 | 四 | 五 | 三 | | |
| | | | 八 | | 一 | 三 | 九 | 二 | 〇 | 九 | 八 | 六 | 三 | 〇 | 四 | 五 | 三 | | |
| 支那籍船隻數 | 四 | | 二 | 二 | 二 | 八 | 二 | 六 | 一 | 八 | 二 | 六 | 四 | 四 | 七 | 九 | 一 | 二 | 二 |
| | 二 | | 二 | 二 | 八 | 二 | 六 | 一 | 八 | 二 | 六 | 四 | 四 | 七 | 九 | 一 | 二 | 二 | 二 |
| 合計 | 四 | | 二 | 〇 | 四 | 三 | 九 | 二 | 七 | 四 | 六 | 五 | 三 | 三 | 〇 | 九 | 一 | 六 | 七 |
| | 二 | | 〇 | 二 | 三 | 九 | 二 | 七 | 四 | 六 | 五 | 三 | 三 | 〇 | 九 | 一 | 六 | 七 | 九 |
| 新登錄隻數 | 三 | | 一 | | 八 | 九 | 二 | 五 | 二 | 五 | 六 | 二 | 七 | 三 | 一 | 一 | 一 | 一 | 七 |
| | 二 | | 一 | | 八 | 九 | 二 | 五 | 二 | 五 | 六 | 二 | 七 | 三 | 一 | 一 | 一 | 一 | 七 |
| 登錄取消隻數 | 一 | | 一 | | 六 | 八 | 一 | 二 | 五 | 二 | 九 | 六 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| | 二 | | 一 | | 六 | 八 | 一 | 二 | 五 | 二 | 九 | 六 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 外國籍船隻數 | | | 八 | | 一 | 二 | 六 | 九 | 八 | 二 | 一 | 一 | 八 | 七 | 三 | 五 | 四 | 七 | 三 |
| | | | 八 | | 一 | 二 | 六 | 九 | 八 | 二 | 一 | 一 | 八 | 七 | 三 | 五 | 四 | 七 | 三 |
| 支那籍船隻數 | 七 | | 二 | | 二 | 二 | 三 | 一 | 五 | 二 | 二 | 六 | 〇 | 八 | 五 | 一 | 一 | 一 | 九 |
| | 二 | | 二 | | 二 | 三 | 一 | 五 | 二 | 二 | 二 | 六 | 〇 | 八 | 五 | 一 | 一 | 一 | 九 |
| 合計 | 七 | | 二 | | 四 | 四 | 〇 | 三 | 〇 | 四 | 六 | 五 | 七 | 三 | 四 | 一 | 二 | 二 | 二 |
| | 二 | | 〇 | | 四 | 四 | 〇 | 三 | 〇 | 四 | 六 | 五 | 七 | 三 | 四 | 一 | 二 | 二 | 二 |

一九二三年

一九二四年

梧州三水江廣汕

| 州 | 水 | 門 | 東 | 頭 |
|---|---|---|---|---|
| 三 | 二 | 二 | 五 | 二 |
| 三 | 六 | 七 | 六 | 二 |
| 三 | 四 | 五 | 四 | 二 |
| 三 | 八 | 一 | 五 | 六 |
| 三 | 八 | 一 | 五 | 六 |

合北瓊南

| 計 | 海 | 州 | 寧 |
|---|---|---|---|
| 一 | 七 | 一 | 三 |
| 一 | 七 | 一 | 三 |
| 一 | 七 | 一 | 三 |
| 一 | 七 | 一 | 三 |
| 一 | 七 | 一 | 三 |

長沙重慶芝龍天牛大安港

| 沙市 | 重慶 | 州 | 崇 | 口 | 津 | 莊 | 連 | 東 | 最近五箇年間各港內河航行汽船數比較 | | | | | |
|----|----|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | | | | | | 一九二〇年 | 一九二一年 | 一九二二年 | 一九二三年 | 一九二四年 | 一九二五年 |
| 六 | 二 | 四 | 一 | 五 | 二 | 三 | 一 | 三 | 七 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 |
| 二 | 二 | 三 | 四 | 六 | 一 | 七 | 八 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |
| 二 | 二 | 三 | 四 | 六 | 一 | 七 | 八 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |
| 二 | 二 | 三 | 四 | 六 | 一 | 七 | 八 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |
| 二 | 二 | 三 | 四 | 六 | 一 | 七 | 八 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |

廈福三溫寧蘇上鎮南燕九漢

| 門 | 州 | 澳 | 州 | 波 | 州 | 海 | 江 | 京 | 湖 | 江 | 口 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 三 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 |
| 三 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 |
| 三 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 |
| 三 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 |
| 三 | 二 | 一 | 一 | 二 | 二 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 |

合無瑞獨丁伊葡和

| 計 | 國 | 典 | 逸 | 抹 | 利 | 牙 | 蘭 | 交 | 和 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | 太 | 荷 | 葡 | 伊 | 丁 | |
| 九 | 七 | 三 | 五 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 九 | 七 | 三 | 五 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 九 | 七 | 三 | 五 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 九 | 七 | 三 | 五 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 九 | 七 | 三 | 五 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |

一九二六年

| 年次 | 外洋汽船 | | | 河用汽船 | | | 小汽船 | | | 合計 |
|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|----|
| | 噸數 | 噸數 | 噸數 | 噸數 | 噸數 | 噸數 | 噸數 | 噸數 | | |
| 一九一三年 | 15,638 | 3,670 | 5,404 | 19,712 | 1,934 | 6,990 | 27,646 | 3,924 | 31,570 | |
| 一九一四年 | 14,474 | 3,791 | 5,510 | 18,265 | 1,873 | 6,737 | 26,138 | 3,806 | 29,944 | |
| 一九一五年 | 12,563 | 3,858 | 4,042 | 16,463 | 1,566 | 6,737 | 18,626 | 3,332 | 21,958 | |
| 一九一六年 | 12,393 | 3,624 | 4,552 | 16,569 | 1,553 | 6,737 | 18,659 | 3,332 | 21,991 | |
| 一九一七年 | 11,433 | 3,693 | 4,666 | 15,792 | 1,533 | 6,737 | 17,862 | 3,266 | 21,128 | |
| 一九一八年 | 9,586 | 3,553 | 3,846 | 13,985 | 1,333 | 6,737 | 16,055 | 3,133 | 19,188 | |
| 一九一九年 | 14,026 | 3,810 | 3,993 | 17,839 | 1,818 | 6,737 | 20,374 | 3,536 | 23,910 | |
| 一九二〇年 | 17,944 | 3,905 | 2,988 | 24,837 | 2,806 | 6,737 | 34,380 | 3,536 | 37,916 | |
| 一九二一年 | 19,166 | 4,140 | 2,988 | 26,294 | 2,806 | 6,737 | 35,837 | 3,536 | 39,373 | |
| 一九二二年 | 21,268 | 4,759 | 2,988 | 29,015 | 2,806 | 6,737 | 38,558 | 3,536 | 42,094 | |
| 一九二三年 | 23,764 | 4,903 | 2,818 | 31,485 | 2,818 | 6,737 | 41,040 | 3,536 | 44,576 | |
| 一九二四年 | 24,968 | 5,166 | 2,818 | 32,952 | 2,818 | 6,737 | 42,507 | 3,536 | 46,043 | |

上海港出入船舶噸數及列國勢力比較表

(最近十箇年間に上海港出入船舶噸數)

| 年次 | 外洋汽船 | 河用汽船 | 小汽船 | 合計 |
|-------|--------|-------|-------|--------|
| 一九一三年 | 15,638 | 3,670 | 5,404 | 24,712 |
| 一九一四年 | 14,474 | 3,791 | 5,510 | 23,775 |
| 一九一五年 | 12,563 | 3,858 | 4,042 | 20,463 |
| 一九一六年 | 12,393 | 3,624 | 4,552 | 20,569 |
| 一九一七年 | 11,433 | 3,693 | 4,666 | 19,792 |
| 一九一八年 | 9,586 | 3,553 | 3,846 | 16,985 |
| 一九一九年 | 14,026 | 3,810 | 3,993 | 21,839 |
| 一九二〇年 | 17,944 | 3,905 | 2,988 | 24,837 |
| 一九二一年 | 19,166 | 4,140 | 2,988 | 26,294 |
| 一九二二年 | 21,268 | 4,759 | 2,988 | 29,015 |
| 一九二三年 | 23,764 | 4,903 | 2,818 | 31,485 |
| 一九二四年 | 24,968 | 5,166 | 2,818 | 32,952 |

(註)一九二四年度統計は上海英國商會會議所月報 British Chamber of Commerce 航行船

最近數箇年間に上海港出入船舶列國勢力比較

(民船及洋式蓬船を含む)

| 國名 | 一九一三年 | 一九二二年 | 一九二三年 | 一九二四年 | 一九二四年度百分比 |
|----|-----------|-----------|------------|------------|-----------|
| 英國 | 7,466,174 | 8,607,060 | 10,376,010 | 11,455,655 | 33.7 |
| 日本 | 5,019,604 | 6,955,661 | 7,677,714 | 7,677,714 | 23.0 |
| 支那 | 2,977,075 | 4,584,453 | 5,707,333 | 5,358,841 | 17.0 |
| 佛國 | 3,777,075 | 2,199,504 | 1,911,033 | 3,366,667 | 10.5 |
| 米國 | 53,350 | 58,596 | 74,968 | 79,691 | 0.4 |
| 獨逸 | 1 | 1 | 1 | 79,691 | 0.4 |
| 其他 | 2,643,375 | 9,549,919 | 1,907,105 | 2,310,865 | 7.0 |

(備考) 水先案内人

上海港(黃浦江)に於ける水先案内人は支那一般水先法に基き上海港務長の發布せる上海水先規程に據り處理せらるるものにして領事團代表者、上海商會會議所代表者及び港務長を以て組織せらるる、水先監督局の監督を受くるものとす、而して水先案内人は水先協會を組織し凡て之が會員たるべきものにして、之が免許を

受くるの資格は年齢四十歳以下にして船長免狀を有し二年以上船長又は一等運轉士に従事したる者にして六箇月間見習修業し更に受験の上採用せらるるものとす但し見習修業後十八箇月以上経過したる者は港務長の承認なき限り委員に於て受験を拒絶するを得、見習修業後三年以上経過せる者は受験資格全然なきものとす現時(一九二四年三月)上海港水先案内人は英國人多數を占めて二十五名を算し水先協會は會員より選出せられたる委員により其業務を處理せらるるものなるも事實上英人の手中に在り、此他佛國人三、米國人二、丁抹人二、諸威人一、和蘭人一、日本人一合計三十五名にして退職者ある時は年々之を補充し且つ四十名に達する迄増員するを得るものとす、猶ほ上海港は東洋の大貿易港として支那全貿易の一半を占むるものなるが故に水先案内人の採用條件は各國の利害に關する所大なり、之れ各國出入船舶噸數に比例して其數を定むべしと論ぜらるる、所以にして我邦水先案内人の如き更に其數を増加せしむるの要あるべし。

松黑兩江の船舶並に航行問題

一、黑龍江の船舶並に航行船舶に關する露支協定

黑龍江航行に従事する露國の船舶は現時悉く露國政府の手に在りて知多に水路運輸本局を設けて之を管理し更に支那側船舶と競争の爲め別に「ブラゴウエスチエンスク」に黑龍州船舶管理局を設立して廣汎なる權限を以て競争に便す。

而して知多水路運輸本局の管理船は黑龍江全流域に亘りて航行するものにして其隻數汽船六三隻、無蒸汽船一〇二隻(小艇を除く)を算し、此等は舊黑龍州水路局其他の官衙及會社の所有船に屬し且私用船をも含むものとす、而して支那側汽船としては戊通航業公司の所有汽船三二隻、無蒸汽船一一隻ある外、露國の船舶國有當時以後に於て所有者が不法行為を以て外人に賣渡せるもの一二隻の多きに達し就中戊通航業公司の買收せるもの最も多く同社の松花江航行船舶は殆んど全部之に屬すと稱せらる。

交通

而して黑龍江系船舶可航區域に於ける水路の整理は從前「ブラゴウエスチエンスク」に於ける黑龍江水路管理局に於て之を管理し年々莫大の經費を支出し一九一九年迄に既に四千三百萬金留を支出せりと稱せらる然るに支那は一九一八年以來支那船舶の漢河、虎林間を航行するに至りしも水路の整理修繕等に要する費用は毫も之を支出せず、一九一九年露國公使が北京外交部に對し支那にして露支國境河川の自由航行を欲せば右經費の一半を負担され度旨要求する所ありしも支那は之を拒絶し、只管航行權の掌握のみに腐心せり、爾來國境河川の水路管理局問題は露支航行權問題の解決上紛糾の種となりしも、其後兩當局に於て水路税に關する假規程を制定して水路維持に要する費用に充て後日勞農政府承認の後正式協約を締結することとして今に至る。

而して水路税の賦課は露支國境に沿へる河川即ち黑龍江、額爾克納河烏蘇里江の三河川中、什勒喀、額爾克納兩河の會合點、坡克洛浦斯克より「カザケムイチ」埠頭に至る一千七百露里間を航行する露支兩國の船舶よりは馬力税を、積載貨物及旅客よりは布封税を徵收するにありて、之が徵收方法としては支那側は便宜上支那税關に於て露支船舶共に取扱ひ、露國側は黑龍江水路運輸管理官廳に於て之を取扱を爲すこととし、更に水路管理の維持方法は航路標識の建替修理等凡て露國側官廳に於て司掌し、唯支那側に面せる一小部分のみ必要に應じて兩國官廳の共同作業として委員を選定し疑問發生時最終の審議決定機關とせり、猶ほ本協約は一九二四年五月黑龍江の解氷を待ちて實施せられたるものにして露支航行權問題とは全く關係なき別個の航行協定なるも兩國の經濟關係に親善の度を加へたるは論なし。

二、松花江の船舶並に航行問題

一九二四年開航期に於ける汽船隻數
汽船會社名
東支鐵道會社(C. E. R. O.)
汽船隻數
ライター數
積載量
三〇一九、三五六噸
(水路部所有)

一一三九

交通

Table with columns for company names (e.g., 戊通公司, ソスキヤ), ship counts, and cargo capacity. Includes a sub-table for '支那水路部' (Chinese Waterways Dept).

一九二四年開航期に於る松花江航行汽船は支那人所有汽船五八隻、東支鐵道所屬汽船一一隻、露國人所有汽船二一隻支那水路部所有汽船二隻...

一九〇〇年獨商船瑞生號の遺跡は三峽汽船業に一大頓挫を來し爾來約十年間商船の航行するもの無かりき、而して第二期は一九一〇年以後歐洲戰爭迄にして一九一〇年「ブランド」氏の設計により英國造船廠にて...

Table with columns for nationality (國籍), ship name (船名), tonnage (噸數), passenger capacity (乘客數), speed (速度), and horsepower (馬力). Lists various ships like 宜陽, 德陽, 蜀通, etc.

交通

牽制策として盡せるの効頗る大にして、且一九二〇年度に於ける東支船舶部の輸送貨物六、七六七、六〇五布度中哈爾濱、傳家甸其他松花江埠頭への汽船及民船による陸揚貨物は前記總貨物の三割二分を占め、一九二一年度は更に三割四分に達せしのみならず、更に沿岸農村開發の爲め無数の移民を輸送せるは明かに東支鐵道船舶部が松花江沿岸の開發に盡せるの効大なるを證するものにして、一九二四年二月の禁止條例は徒らに利權回收熱の爲め經濟狀態を惡化せしめ北滿開發の意義を没却せるものと謂ふべし、加ふるに利權回收に伴ふ自己能力及輸送對策を講ぜずして停船をなすが如きは決して策の得たるものと思惟するを得ず内外の非難少なからざりしが、一九二四年十月奉露協定に際し之が圓滿解決を圖るべき規定を置けるは北滿經濟開發上幸と謂ふべし、奉露協定中船舶航行に關する項左の如し。

兩國政府は相互平等主義を根底とする双方の主權を尊重し、相互の領土内に在る世上周知の河川湖沼流域に於ける相互の船舶航行に關する問題を解決することに同意す。本問題に關する細目は協約調印の日より二箇月以内に委員會に於て規定さるべし。

宜昌重慶間航行汽船

峽江航路の發達は略之を三期に區別するを得べく、第一期は日清戰後より一九一〇年に至る迄とし一八九八年利川號の溯行以來パイオニア號其他各國軍艦の溯行漸次加はり本航路は漸く發達の機運に向はんとせし

Table with columns for nationality (國籍), ship name (船名), tonnage (噸數), passenger capacity (乘客數), speed (速度), and horsepower (馬力). Lists ships like 豐門, 美華, 益興, etc.

右表の中雲陽、宜陽、隆茂、萬縣、福和、大來喜、美仁、新蜀通、福源、江慶諸船は最近の最新式大型船にして一級船に屬し、蜀通、蜀亨、大來裕等は二級船、美灘、安瀾等は三四級船にして舊式劣級船は漸次競争に敗れつゝあり、而して之を國籍に依り見るに佛國六隻、四三七噸にして第一位を占め米國九隻、三三四噸にして之に亞ぎ英國六隻、二〇二三噸、日本三隻、二七一噸、伊國二隻、四〇九噸なりとす、但し右の統計は必ずしも實勢力を示せりと言ふべからず、蓋し右表中支那國籍に屬する汽船の航行するものなきも此等は凡て軍の徵發其他地方擾亂に由る損害を免れんが爲め外國國旗の下に航行するもの少なからざるが故にして殊に佛國籍下に屬するもの大部は事實支那人所有のものに屬し土匪軍隊の危難豫防の爲め佛國旗の下に航行せるものなること前述の如し、而して三峽航行汽船は絶へず變動あり支那經營に屬するものは、廢常ならず且つ汽船も轉々所屬を異にす。(大來洋行は一九二五年五月長江航路より撤退し其汽船は之を太古航

行に轉
讓せり)
斯くて中部支那貿易の約四割を吞吐すと稱せらるる四川貿易は三峽航
路の發達と共に益々各國人注視の衝點たるに至りしが、航行期間は五月よ
り十月に至る約半年間を最も頻繁なりとし、該期間前後に於ける減水
期航行を繼續するものもあるも積荷の危険多く運賃比較的高價にして所要
日數又多きが故に甚だしく振はず、一九二二年中宇水號及大佛の二隻が
特に冬季上流航路用として新造せられ十一月十二月に至りて尙航行せし
は蓋し稀なる例なりとす。

而して三峽汽船積送の貨物は全體に於て上り五萬噸、下り三萬噸見當
と稱せられ、之を標準として運賃昂落すと見るべく、更に大型船の不通
となる減水期に及びては運賃高騰し、増水時は各社競ひて大型船を配絶
し船腹過剰を來すが故に運賃暴落す、但し各會社運賃を協定し運賃率の
保持に苦心するも常に協定破壊の虞れありて増水時の如き特に協定運賃
の實行困難なりとす。

參考の爲め一九二三年中競争前後に於ける溯江運賃騰落の狀況を示せ
ば次の如し。

| 競争前 | | 競争後最低 | |
|-------|-----|-------|------------|
| 綿 | 一 噸 | 三五兩 | 一・五〇—二・〇〇兩 |
| 雜 | 一 噸 | 一五五兩 | 五一—六兩 |
| 洋 | 一 噸 | 一三〇元 | 六〇元 |
| 支那人船客 | 一等 | 九〇元 | 三〇元 |
| 同 | 二等 | 六〇元 | 二〇元 |
| 同 | 三等 | 三〇元 | 一〇元 |

猶ほ三峽航路に於ける民船は、汽船就航以來、年々減少したるが、特
に最近數年間の減少は、頗る顯著なるものありて、軍隊土匪の横行は三
峽汽船航路の發達と相俟ちて益々激減しつゝあり、今參考の爲め三峽航
路に於ける重要港なる重慶及び宜昌兩港の出入船舶比較表を示せば
次の如し。

| 年次 | 汽船 | | 民船 | |
|-------|-------|-----------|-------|----------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 一八九八年 | 二四七 | 一六七、七二七 | 四、一六七 | 一、二八、五五九 |
| 一八九九年 | 三二二 | 二二九、六六二 | 六、二七三 | 二、二五、一四九 |
| 一九〇〇年 | 三一四 | 二二一、〇〇〇 | 五、一三九 | 一、六三、三二〇 |
| 一九〇一年 | 四七〇 | 四二〇、四六三 | 四、二〇七 | 一、四一、〇一九 |
| 一九〇二年 | 四六一 | 三八五、三九九 | 三、九六三 | 一、三二、三六〇 |
| 一九〇三年 | 四四一 | 三六八、八二一 | 四、五三三 | 一、六二、〇三九 |
| 一九〇四年 | 四七七 | 三七五、五八八 | 四、一〇〇 | 一、五五、六〇七 |
| 一九〇五年 | 六七〇 | 四八五、八三二 | 四、〇三六 | 一、八一、二五七 |
| 一九〇六年 | 七三七 | 四六三、七五〇 | 三、九二四 | 一、八〇、八三〇 |
| 一九〇七年 | 六九五 | 四四五、八三八 | 三、五二九 | 一、六一、〇一七 |
| 一九〇八年 | 八三〇 | 四六六、三五八 | 三、八四八 | 一、六五、〇一八 |
| 一九〇九年 | 一、一四二 | 四三一、〇九七 | 四、〇七六 | 一、五四、八四九 |
| 一九一〇年 | 一、二三一 | 六四九、二四〇 | 四、七七九 | 一、八五、四二一 |
| 一九一一年 | 一、二八九 | 六二六、五二五 | 二、八三六 | 一、一五、五九九 |
| 一九一二年 | 一、七四二 | 七四四、八六三 | 二、〇五二 | 九一、四四八 |
| 一九一三年 | 一、七四二 | 一、〇一四、二二七 | 二、二〇六 | 九四、二二二 |
| 一九二〇年 | 一、一八九 | 九六三、九六四 | 九〇九 | 四二、八九七 |
| 一九二一年 | 一、二八九 | 七四四、八六三 | 二、〇五二 | 九一、四四八 |
| 一九二二年 | 一、七四二 | 一、〇一四、二二七 | 二、二〇六 | 九四、二二二 |
| 一九二三年 | 一、一八九 | 九六三、九六四 | 九〇九 | 四二、八九七 |

| 年次 | 汽船 | 民船 |
|-------|-----|---------|
| 一九一一年 | 一七 | 三、三三二 |
| 一九一二年 | 二五 | 四、九〇〇 |
| 一九一三年 | 二六 | 五、〇九六 |
| 一九一四年 | 九〇 | 二五、四四七 |
| 一九一五年 | 一二〇 | 三一、六二七 |
| 一九一六年 | 五三 | 一六、三七四 |
| 一九一七年 | 一一三 | 三一、一一七 |
| 一九一八年 | 四三 | 八、六九四 |
| 一九一九年 | 二二〇 | 五八、七二八 |
| 一九二〇年 | 二七二 | 七三、七五八 |
| 一九二一年 | 三六七 | 一三三、〇九八 |
| 一九二二年 | 六三九 | 二七九、〇〇九 |
| 一九二三年 | 六二八 | 二五三、九〇二 |

(備考)
一八九八年 リットル氏建造の利川號重慶下流七哩の唐家沱湖航せる年
一八九九年 バイオニア號が最初の溯航船として成功せる年
一九〇〇年 瑞生號が燈船に於て暗礁に觸れ沈没の難に遭へる年
一九一〇年 プラレト氏の考案になれる特殊構造船蜀道號(川江輪船公司所
屬)が溯航に成功し、瑞生號の沈没以來頓挫せる三峽航路に對し航行可能
を確證せる年
一九一三年 歐洲戰前、獨亨號溯航し愈三峽航路の汽船業熱勃興を促進せる
年

斯くて各國は三峽航路に於ける自國勢力の伸張に腐心し長江航路の發
展と相俟ちて四川出入貨物の吸收に鋭意しつゝあるが故に今後愈汽船溯
行の増加を見るべく、更に重慶上流叙州及瀘州間の淺吃水船航行は三峽
航路に於ける水勢、航行の繁簡、上流出入貨物の狀況次第適宜配船しつゝ、
あり、蓋し三峽及重慶上流航路に於ける民船貿易が常に兵匪の危険に禍
せらるゝの結果、速力早く且つ安全にして貨船共に保險に附し得るの程
度に進歩せる汽船は今後益々民船の勢力を奪ふべく四川省産業貿易の發

展に伴ひ本航路航運業の愈旺盛に赴くと共に各國航行汽船の競争は激甚
を加ふべし、之れ四川に於ける我邦既得權の保持擴張及邦商發展上本邦
汽船の配船増加を以て目下の急務なりと喧傳せらるゝ所以なりとす。

〔乙〕水路篇

支那河川の流程及灌域

支那河川の流程及灌域面積は其調査未だ充分ならざると且は人に依り
計算の基礎を異にするが故に彼我互に差異ありて殆んど其取捨に迷ふも
主なる河川に就き其流程及灌域を示せば次の如し。

| 河川名 | 流程 | 灌域 |
|-----------|-------|-------------|
| 揚子江 | 九、六〇〇 | 華里 |
| 鴨綠江 | 二、三〇〇 | |
| 紙江 | 一、三〇〇 | |
| 沱江 | 一、二〇〇 | |
| 嘉陵江 | 一、一〇〇 | |
| 烏江 | 一、〇〇〇 | |
| 遼江 | 七五〇 | |
| 沅江 | 一、五〇〇 | 十二省二區 |
| 湘江 | 一、三〇〇 | 五、二〇〇、〇〇〇 |
| 漢水 | 二、〇〇〇 | 方華里 |
| 赣江 | 一、五〇〇 | |
| 黃河 | 八、一一〇 | 八省二區 |
| 黑龍江(支那國內) | 六、五〇〇 | 外蒙及滿洲大部 |
| 塔里木河 | 三、八〇〇 | 天山南路 |
| 澜滄江 | 三、六〇〇 | 青海、川邊、雲南各一部 |

| | | | |
|-------------|-------|--------------|-----------|
| 運河 | 三、五〇〇 | 直、魯、蘇、浙四省 | 四八〇、〇〇〇 |
| 怒江(支那國內) | 三、五〇〇 | 西藏、川邊、雲南各一部 | 二六〇、〇〇〇 |
| 西江 | 三、四〇〇 | 雲南、貴州、廣東、廣西 | 一、三〇〇、〇〇〇 |
| 雅魯藏布江(支那國內) | 三、二〇〇 | 西藏 | 八九〇、〇〇〇 |
| 遼河 | 二、五〇〇 | 熱河區、奉天省 | 五三〇、〇〇〇 |
| 色楞格河(支那國內) | 二、二〇〇 | 外蒙 | 九八〇、〇〇〇 |
| 元江(同) | 二、〇〇〇 | 雲南 | 二三〇、〇〇〇 |
| 淮河 | 一、七〇〇 | 河南、安徽、江蘇 | 五八〇、〇〇〇 |
| 烏魯克木河(支那國內) | 一、五〇〇 | 唐努烏梁海 | 六二〇、〇〇〇 |
| 鴨綠江 | 一、四〇〇 | 奉天、朝鮮間 | 一一〇、〇〇〇 |
| 白河(九〇〇華里) | 一、四〇〇 | 察哈爾、熱河二區及直隸境 | 一五〇、〇〇〇 |
| 額爾齊斯河(支那國內) | 一、二〇〇 | 察哈爾及山西、直隸境 | 五五〇、〇〇〇 |
| 科布多河 | 一、二〇〇 | 阿爾泰區 | 一三〇、〇〇〇 |
| 烏倫古河 | 一、二〇〇 | 科布多境 | 一三六、〇〇〇 |
| 伊犁河(支那國內) | 一、〇〇〇 | 阿爾泰區 | 一三四、〇〇〇 |
| 閩江 | 九一〇 | 福建 | 二二〇、〇〇〇 |
| 閩江 | 八〇〇 | 天、山、北、路 | 二三〇、〇〇〇 |
| 浙江 | 八〇〇 | 吉林、朝鮮間 | 八五、〇〇〇 |
| 浙江 | 八〇〇 | 安徽、浙江 | 一六五、〇〇〇 |
| 大凌河 | 八〇〇 | 熱河區及奉天省 | 八四、〇〇〇 |
| 印度斯河(支那國內) | 七五〇 | 西藏 | 七五、〇〇〇 |
| 韓江 | 七〇〇 | 福建、廣東 | 一一〇、〇〇〇 |
| 綏芬河 | 五〇〇 | 吉林、遼東 | 一四、〇〇〇 |
| 九龍江 | 五〇〇 | 福建、廣東 | 四二、〇〇〇 |
| 廉江 | 五〇〇 | 廣東、廣西間 | 六六、〇〇〇 |
| 伊拉瓦諦河(支那國內) | 五〇〇 | 西藏及滇西 | 二八、〇〇〇 |
| 蘇運河 | 四〇〇 | 直隸 | 七五、〇〇〇 |
| 蘇運河 | 三三〇 | 浙江 | 四六、〇〇〇 |
| 蘇運河 | 三三〇 | 江蘇 | 四一、〇〇〇 |

| | | | |
|---------------|-------|---------------|-------|
| 揚子江本流 | 一、四〇〇 | 揚子江本流 | 一、四〇〇 |
| 四川省支流 | 二一七 | 四川省支流 | 二一七 |
| 湖北省支流 | 五〇〇 | 湖北省支流 | 五〇〇 |
| 湖南省支流 | 二七五 | 湖南省支流 | 二七五 |
| 江西省支流 | 二六〇 | 江西省支流 | 二六〇 |
| 安徽省支流(淮河を含む) | 一三 | 安徽省支流(淮河を含む) | 一三 |
| 江蘇省支流(大運河を含む) | 一、九四八 | 江蘇省支流(大運河を含む) | 一、九四八 |
| 浙江省各流 | 三二 | 浙江省各流 | 三二 |
| 福建省各流 | 二五 | 福建省各流 | 二五 |
| 廣東、廣西各流 | 三五三 | 廣東、廣西各流 | 三五三 |
| 合流 | 四一一 | 合流 | 四一一 |
| 山東省各流 | 三三 | 山東省各流 | 三三 |
| 直隸省各流 | 三三 | 直隸省各流 | 三三 |
| 東三省各流 | 一、六六三 | 東三省各流 | 一、六六三 |
| 揚子江本流 | 一、四〇〇 | 揚子江本流 | 一、四〇〇 |
| 四川省支流 | 二一七 | 四川省支流 | 二一七 |
| 湖北省支流 | 五〇〇 | 湖北省支流 | 五〇〇 |
| 湖南省支流 | 二七五 | 湖南省支流 | 二七五 |
| 江西省支流 | 二六〇 | 江西省支流 | 二六〇 |
| 安徽省支流(淮河を含む) | 一三 | 安徽省支流(淮河を含む) | 一三 |
| 江蘇省支流(大運河を含む) | 一、九四八 | 江蘇省支流(大運河を含む) | 一、九四八 |
| 浙江省各流 | 三二 | 浙江省各流 | 三二 |
| 福建省各流 | 二五 | 福建省各流 | 二五 |
| 廣東、廣西各流 | 三五三 | 廣東、廣西各流 | 三五三 |
| 合流 | 四一一 | 合流 | 四一一 |
| 山東省各流 | 三三 | 山東省各流 | 三三 |
| 直隸省各流 | 三三 | 直隸省各流 | 三三 |
| 東三省各流 | 一、六六三 | 東三省各流 | 一、六六三 |

支那貿易港は大連、秦皇島、芝罘、青島、三都澳、厦門、汕頭、海口、北海の九港を除けば總て河岸に位置せり、其中又大連青島を暫く論外に措けば沿海數千里の間重要貿易港たるもの只僅かに厦門、芝罘、汕頭の三のみ、而かも其貿易額たるや共に第二流以下たるを免れず、之に反して河流貿易の盛大なること字内に其比を見出し難き所にして揚子江、粵江、淮河、白河、遼河等の長流巨川運河に富み、河岸江頭良埠大鎮頗る多く河運の盛大なる眞に驚くべきものあり、汽船(小蒸汽を含む)を通じ得べきもの九千八百哩、船を通じ得るもの一萬四百哩合計二萬三百哩の長距離なり、即ち其内譯を示せば次の如し。

大小汽船を通じ得る哩數 小蒸汽船を通じ得る哩數 民船のみを通じ得る哩數 可航哩數合計

俗諺に南船北馬の稱あり、南方は水運によりて交通し北方は主として陸運に據るの謂なり、即ち今各省面積と水利の割合とを表示して上記諺言の甚だ適切なるを知るに便せむとす。

| | | | |
|-----------------|--------------------|--------|-------------------|
| 流域地方 | 面積 (1910年 Pro) 平方哩 | 舟行可航哩數 | 面積百分率 (運に就て水運の割合) |
| 黃河流域 (直隸及口外を含む) | 五八四、〇〇〇 | 一〇、一九二 | 一・八 |
| 揚子江流域 | 五七〇、〇〇〇 | 四、三九一 | 二・一 |
| 西江流域 | 二〇〇、〇〇〇 | 一、一六二 | 一・五 |
| 浙江、福建 | 七六、〇〇〇 | | |

各河流舟運距離細別表

| | | | | |
|--------|----------|----------|------------|-------|
| 揚子江本流 | 大小汽船可航距離 | 小蒸汽船可航距離 | 民船のみを通ずるもの | 摘要 |
| 江口—漢口 | 六〇〇 | | | 上航三日半 |
| 漢口—宜昌 | 四〇〇 | | | 下航三日 |
| 宜昌—重慶 | 四〇〇 | | | 上航三日 |
| 重慶—叙州 | 四〇〇 | | | |
| 叙州より上流 | 一、七〇〇 | | | |
| 合計 | 一、七〇〇 | 三〇〇 | 二〇〇 | |

* Lieut. Comdr. H. Spicer Simon の一九〇八年六月の實測に據る

| | | | |
|----|--------|--------|---------------------------|
| 本流 | 漢口—成都 | 三九五支里 | 下航三日半 |
| 支流 | 嘉定—叙州 | 二九〇支里 | 民船下航一日半 (航業者なし) |
| 支流 | 大渡河 | 二七〇支里 | |
| 支流 | 青衣河 | 九〇支里 | |
| 支流 | 趙家渡—富順 | 一五七〇支里 | 下航增水期七日 (八日上航二十日) 以上航業者なし |
| 支流 | 富順—瀘州 | 一八〇支里 | |
| 支流 | 嘉陵江 | 一六〇支里 | |
| 支流 | 合州—重慶 | 六八〇支里 | |
| 支流 | 合州—廣元 | 七五六支里 | |
| 支流 | 合州—遂寧 | 二五二支里 | |
| 支流 | 遂寧—大和鎮 | 二五〇支里 | |
| 支流 | 大和鎮—潼川 | 一八三支里 | |
| 支流 | 潼川—中壩 | 一〇〇支里 | |
| 支流 | 潼川—中江縣 | 三三〇支里 | |
| 支流 | 潼川—中江縣 | 七〇支里 | |
| 支流 | 合州—三壩 | 二五〇支里 | |
| 支流 | 三壩—東鄉 | 一五〇支里 | |
| 支流 | 三壩—巴縣 | 一八〇支里 | |

| 河名 | 可航距離 | 可航汽船 | 可航汽船 | 民船のみの距離 | 摘要 |
|--------|------|-------|-------|---------|---------|
| 三河口—龍州 | 六七〇哩 | 二二三哩 | 二七〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 龍州—水口關 | 二五八哩 | 二〇〇哩 | 二〇〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 龍州—平南關 | 二五八哩 | 二〇〇哩 | 二〇〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 明江—寧明 | 二七〇哩 | 二〇〇哩 | 二〇〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 明江—寧明 | 二七〇哩 | 二〇〇哩 | 二〇〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 右江—寧明 | 二七〇哩 | 二〇〇哩 | 二〇〇哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 百色—三河口 | 二七五哩 | 二五五哩 | 二五五哩 | 南寧龍州間上航 | 南寧龍州間上航 |
| 計 | 三五三哩 | 一四一五哩 | 一四六一哩 | | |

滿洲北支諸流

| 河名 | 可航距離 | 可航汽船 | 可航汽船 | 民船のみの距離 | 摘要 |
|--------|--------|--------|--------|---------|-------|
| 營口—河口 | 一三三五哩 | 一〇四〇哩 | 一〇四〇哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 松花江—三姓 | 六一〇哩 | 四三〇哩 | 四三〇哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 吉林—三姓 | 六一〇哩 | 四三〇哩 | 四三〇哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 輝發河—吉林 | 三三七哩 | 八三哩 | 八三哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 呼蘭河—吉林 | 三三七哩 | 八三哩 | 八三哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 伊濟河—河口 | 四八三哩 | 四八三哩 | 四八三哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 嫩江—河口 | 四八三哩 | 四八三哩 | 四八三哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 黑龍江—河口 | 四八三哩 | 四八三哩 | 四八三哩 | 上航十九日 | 上航十九日 |
| 計 | 一、六六三哩 | 一、〇四〇哩 | 一、〇四〇哩 | | |

直隸省の諸流

民船を通じ得る
馬賊の爲め船
行絶つ
朝陽以下大型民
船を通じ得る
地方官の軌跡に
より船行絶つ

| 河名 | 可航距離 | 可航汽船 | 可航汽船 | 民船のみの距離 | 摘要 |
|--------|------|------|------|----------|----------|
| 廣州—三水 | 二八哩 | 二八哩 | 二八哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 三水—梧州 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 梧州—南寧 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 南寧—三河口 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 一〇九哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 計 | 三〇〇哩 | 三〇〇哩 | 三〇〇哩 | | |

廣東省

| 河名 | 可航距離 | 可航汽船 | 可航汽船 | 民船のみの距離 | 摘要 |
|-------|--------|--------|--------|----------|----------|
| 江門—香山 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 容奇—順德 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 容奇—順德 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 佛山—陳村 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 一四〇哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 順德—廣東 | 三九〇哩 | 三九〇哩 | 三九〇哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 欽州—龍川 | 一六八哩 | 一六八哩 | 一六八哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 廉州—江口 | 一六八哩 | 一六八哩 | 一六八哩 | 上航十日—十四日 | 上航十日—十四日 |
| 計 | 一、〇四〇哩 | 一、〇四〇哩 | 一、〇四〇哩 | | |

廣西省

湖航十日

白河交通

| | | | |
|---------|-------|--------|---|
| 大沽—天津 | 三七哩 | | |
| 天津—通州 | | | |
| 支—衛 | | | |
| 天津—德州 | | 一九五哩 | |
| 德州—道口鎮 | | 三三八哩 | |
| 子牙河 | | 四八八〇 | 小増水季は正定迄 小船を通ずるこ とあるも交通上 何等の價值なし 下航順風四日 |
| 衡水—天津 | | 一〇〇哩 | |
| 永定河 | | 一〇〇哩 | |
| 天津より上流 | | 一三三哩 | |
| 天津より上流 | | | 二日半 |
| 羊角溝—黄臺橋 | 一〇〇支里 | | 二日半 |
| 滹 | 三八〇支里 | | |
| 河口より上流 | | 一七〇哩 | 小舟を通ず |
| 膠河 | | 一〇〇哩 | 小舟を通ず |
| 渤海湾より膠州 | | 二七〇哩 | |
| 計 | 三三哩 | | |
| 黄 | | 一、二〇〇哩 | 上り二十一日 下り七日 |
| 石嘴子—包頭 | | | |

從來四七哩あり
たれども最近第
四六哩に短縮工
事は短縮工第

支那主要河川水程表

一、黒龍江水程

| 地名 | 自「ストック」距離 | 各地間距離 |
|--------|-----------|-------|
| 「ストック」 | | |
| 「ストック」 | 二一五 | 二一五 |
| 「ストック」 | 三三三 | 一一八 |
| 「ストック」 | 六九〇 | 三五七 |
| 「ストック」 | 一、二七七 | 五八七 |
| 「ストック」 | 一、七六一 | 四八四 |
| 「ストック」 | 一、七九二 | 三二 |

二、松花江水程

| 地名 | 自吉林距離 | 各地間距離 |
|------|-------|-------|
| 老頭河 | 七四〇華里 | 七四〇華里 |
| 樺樹河 | 三七〇 | 三七〇 |
| 深河 | 三〇五 | 六五 |
| 拉林河 | 二六〇 | 四五 |
| 吉林街 | 二〇哩 | 二〇哩 |
| 烏拉街 | 四六 | 二六 |
| 淡浪河 | 七〇 | 二四 |
| 臭水店 | 九三 | 二五 |
| 五、水子 | 一〇八 | 一五 |
| 陶都 | 一八五 | 七七 |
| 伯都訥 | 三三五 | 一五〇 |
| 哈爾濱 | 四六二 | 一二七 |

三、遼河水程

| 地名 | 自鄭家屯距離 | 各地間距離 |
|--------|--------|-------|
| 鄭家屯 | 七〇 | 七〇 |
| 東遼河合流點 | 八〇 | 一〇 |
| 三江口 | 八五 | 一五 |
| 孤榆樹 | 一九五 | 一一〇 |
| 張家溝 | 二四〇 | 一四五 |
| 通江口 | 四九〇 | 二五〇 |
| 英守屯 | 五六〇 | 三七〇 |
| 馬蜂溝 | 六一〇 | 四三〇 |
| 古城子 | 六九一 | 五一一 |
| 三、面船 | 七八〇 | 六一〇 |
| 涼、兵 | 七八〇 | 六一〇 |
| 門兵 | 九三八 | 六二八 |
| 馬家 | 九六三 | 六〇三 |
| 老、廠 | 九七三 | 五九三 |
| 老、廠 | 一〇五六 | 五八三 |
| 塔、房 | 一一四九 | 五〇〇 |
| 冷、堡 | 一二〇三 | 四三四 |
| 沙、家 | 一二三四 | 三一 |

四、南運河及衛河水程

| 地名 | 自天津距離 | 各地間距離 |
|-----|-------|-------|
| 營田 | 一、二六五 | 一三一 |
| 三叉 | 一、三七八 | 一一三 |
| 河口 | 一、四三八 | 六〇 |
| 泊頭 | 三二六 | 三二六 |
| 連、莊 | 四六六 | 一四〇 |
| 桑、園 | 五九六 | 一七〇 |
| 德、州 | 六六六 | 二四〇 |
| 古、州 | 七三六 | 三七〇 |
| 鄭、口 | 八二六 | 四四〇 |
| 武、城 | 八八六 | 五〇〇 |
| 油、坊 | 九五六 | 五七〇 |
| 臨、清 | 一一九六 | 六四〇 |
| 南、館 | 一二一六 | 七〇〇 |
| 小、兒 | 一二二六 | 七一〇 |
| 龍、廟 | 一二七六 | 七六〇 |
| 元、集 | 一三四六 | 八三〇 |
| 楚、旺 | 一四一六 | 九〇〇 |
| 五、口 | 一五二六 | 九七〇 |
| 道、鎮 | 一六三六 | 一〇八〇 |

五、上西河水程

大府名を距
る一八華里

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 歸蘇鎮 | 位家橋 | 李家墳 | 陶家口 | 宿河口 | 通濟橋 | 石家村 | 尚家道 | 八家湖 | 羊角溝 | 上海(上海海關) | 吳淞 | 通黃 | 江陰 | 泰興 | 鎮江 | 儀徵 | 南京 | 蘇州(蘆徑港外) | 大興 | 安慶 | 湖口 | 九江 | 武穴 | 黃石 |
| 一二五 | 一四〇 | 一五八 | 二二二 | 二四〇 | 二五〇 | 三四〇 | 三八〇 | 四六〇 | 四八〇 | 一五 | 六六 | 八三 | 九八 | 一一七 | 一五八 | 一六九 | 一九一 | 二五七 | 三一六 | 三六三 | 四三四 | 四四六 | 四七三 | 五一六 |
| 二二五 | 一八五 | 一八 | 六四 | 一八 | 九〇 | 四〇 | 八〇 | 二〇 | 二〇 | 一五 | 五 | 一七 | 一五 | 一四 | 一一 | 二二 | 六六 | 五九 | 四七 | 七 | 一 | 二 | 四三 | 四三 |

九、揚子江(宜昌下流)水程

自上海(日清汽船)會社航程

各地間

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 漢口 | 黃州 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 黃州 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | 漢口 | 漢陽 | 漢川 | 漢江 | 漢水 | |
| 五三八 | 五八八 | 九七 | 一二三 | 一六三 | 一六七 | 二〇五 | 二四三 | 二六六 | 二八四 | 二九三 | 三二〇 | 三二九 | 三三三 | 三四一 | 三四四 | 三四四 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 | 三六三 |
| 二二 | 五〇 | 九七 | 二〇六 | 四〇 | 三八 | 三八 | 四 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | |

一〇、岷江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 叙州 | 高州 | 乾州 | 麻柳 | 乾州 | 高州 | 叙州 | 高州 | 乾州 | 麻柳 | 乾州 | 高州 | 叙州 | 高州 | 乾州 | 麻柳 | 乾州 | 高州 | 叙州 | 高州 | 乾州 | 麻柳 | 乾州 | 高州 | 叙州 | 高州 | 乾州 |
| 六〇 | 一〇〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 | 一一〇 |
| 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 天津 | 青島 | 楊柳 | 獨流 | 王家 | 姚家 | 自楊 | 大城 | 柳各 | 沙柳 | 小各 | 圍各 | 新各 | 新各 | 趙各 | 新各 | 東各 | 下各 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 |
| 七〇 | 一〇〇 | 一七〇 | 二五〇 | 二八〇 | 三五〇 | 三九〇 | 四〇〇 | 四二〇 | 四三〇 | 四四〇 | 四五〇 | 四六〇 | 四七〇 | 四八〇 | 四九〇 | 五〇〇 | 五一〇 | 五二〇 | 五三〇 | 五四〇 | 五五〇 | 五六〇 | 五七〇 | 五八〇 | 五九〇 |
| 七〇 | 一〇〇 | 一七〇 | 二五〇 | 二八〇 | 三五〇 | 三九〇 | 四〇〇 | 四二〇 | 四三〇 | 四四〇 | 四五〇 | 四六〇 | 四七〇 | 四八〇 | 四九〇 | 五一〇 | 五二〇 | 五三〇 | 五四〇 | 五五〇 | 五六〇 | 五七〇 | 五八〇 | 五九〇 | 六〇〇 |

六、下西河(子牙河)水程

自天津

各地間

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 天津 | 青島 | 楊柳 | 獨流 | 王家 | 姚家 | 自楊 | 大城 | 柳各 | 沙柳 | 小各 | 圍各 | 新各 | 新各 | 趙各 | 新各 | 東各 | 下各 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 | 保定 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 正陽關 | 鳳臺 | 石家 | 洛生 | 懷遠 | 長淮 | 臨淮 | 五河 | 雙溝 | 淮陽 | 高良 | 老山 | 肝山 | 淮陽 | 雙溝 | 五河 | 臨淮 | 長淮 | 懷遠 | 新河 | 洛生 | 石家 | 鳳臺 | 正陽關 | 正陽關 | 正陽關 |
| 三〇 | 九〇 | 一三五 | 一三五 | 二七〇 | 三一五 | 三六〇 | 四二〇 | 四八〇 | 五四〇 | 六〇〇 | 六六〇 | 七二〇 | 七八〇 | 八四〇 | 九〇〇 | 九六〇 | 一〇二〇 | 一〇八〇 | 一一四〇 | 一二〇〇 | 一二六〇 | 一三二〇 | 一三八〇 | 一四四〇 | 一五〇〇 |
| 三〇 | 九〇 | 一三五 | 一三五 | 二七〇 | 三一五 | 三六〇 | 四二〇 | 四八〇 | 五四〇 | 六〇〇 | 六六〇 | 七二〇 | 七八〇 | 八四〇 | 九〇〇 | 九六〇 | 一〇二〇 | 一〇八〇 | 一一四〇 | 一二〇〇 | 一二六〇 | 一三二〇 | 一三八〇 | 一四四〇 | 一五〇〇 |

八、小清河水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 正陽關 | 鳳臺 | 石家 | 洛生 | 懷遠 | 長淮 | 臨淮 | 五河 | 雙溝 | 淮陽 | 高良 | 老山 | 肝山 | 淮陽 | 雙溝 | 五河 | 臨淮 | 長淮 | 懷遠 | 新河 | 洛生 | 石家 | 鳳臺 | 正陽關 | 正陽關 | 正陽關 |
| 三〇 | 九〇 | 一三五 | 一三五 | 二七〇 | 三一五 | 三六〇 | 四二〇 | 四八〇 | 五四〇 | 六〇〇 | 六六〇 | 七二〇 | 七八〇 | 八四〇 | 九〇〇 | 九六〇 | 一〇二〇 | 一〇八〇 | 一一四〇 | 一二〇〇 | 一二六〇 | 一三二〇 | 一三八〇 | 一四四〇 | 一五〇〇 |
| 三〇 | 九〇 | 一三五 | 一三五 | 二七〇 | 三一五 | 三六〇 | 四二〇 | 四八〇 | 五四〇 | 六〇〇 | 六六〇 | 七二〇 | 七八〇 | 八四〇 | 九〇〇 | 九六〇 | 一〇二〇 | 一〇八〇 | 一一四〇 | 一二〇〇 | 一二六〇 | 一三二〇 | 一三八〇 | 一四四〇 | 一五〇〇 |

新街 乾塘 向塘 白塘 鄒陽 報花 永灘 永灘 土灘 全灘 成灘 興灘 靈灘 桂灘 永興 宜興 地州 漢口 岳陽 龍陽 常德 桃源 地州 交

一三、沅江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-------|----|-----|-----|-----|-----|----|
| 新街 | 乾塘 | 向塘 | 白塘 | 鄒陽 | 報花 | 永灘 | 永灘 | 土灘 | 全灘 | 成灘 | 興灘 | 靈灘 | 桂灘 | 永興 | 宜興 | 地州 | 漢口 | 岳陽 | 龍陽 | 常德 | 桃源 | 地州 | | |
| 四二〇 | 四八〇 | 五八五 | 六六〇 | 七三五 | 七九五 | 八七〇 | 九一五 | 九七五 | 一〇四五 | 一一二五 | 一二〇〇 | 一二七五 | 一三六五 | 一四〇五 | 六〇〇 | 八一八 | 九〇八 | 自漢口距離 | 一哩 | 一二六 | 二二二 | 二二五 | 二五五 | 八〇 |
| 一〇〇 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 一〇五 | 各地間距離 | 一哩 | 一二六 | 九七 | 三二 | 八〇 | 八〇 |

漢溪 浦市 辰溪 江口 黃溪 銅溪 安江 洪江 黔陽 沅州 便水 湄水 玉屏 清溪 鎮遠 地州 南昌 市城 豐城 樟鎮 新鎮 峽水 吉水 吉安 泰安 萬安 地州 交

一四、贛江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 漢溪 | 浦市 | 辰溪 | 江口 | 黃溪 | 銅溪 | 安江 | 洪江 | 黔陽 | 沅州 | 便水 | 湄水 | 玉屏 | 清溪 | 鎮遠 | 地州 | 南昌 | 市城 | 豐城 | 樟鎮 | 新鎮 | 峽水 | 吉水 | 吉安 | 泰安 | 萬安 | | | |
| 四三〇 | 五二〇 | 五六〇 | 五八〇 | 六五〇 | 六八〇 | 七四〇 | 八〇〇 | 八六〇 | 九二〇 | 一〇〇〇 | 一〇七〇 | 一一三〇 | 一二〇〇 | 一二七〇 | 一三三〇 | 一四〇〇 | 一四六〇 | 自南昌距離 | 一哩 | 六〇 | 一一五 | 一七〇 | 二二〇 | 二九〇 | 三七五 | 四一五 | 五二七 | 六二二 |
| 三五〇 | 九〇 | 四〇 | 二〇 | 七〇 | 三〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 六〇 | 各地間距離 | 一哩 | 六〇 | 五五 | 五五 | 五五 | 七〇 | 八五 | 一〇 | 九五 | 一一五 |

漢中 漢中 蘇興 黃龍 江口 彭山 太山 眉州 青神 嘉州 宜賓 地州 交

一一、漢水水程

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 漢中 | 漢中 | 蘇興 | 黃龍 | 江口 | 彭山 | 太山 | 眉州 | 青神 | 嘉州 | 宜賓 | 地州 | 交 |
| 二五〇 | 三四〇 | 四四〇 | 五〇〇 | 五二〇 | 五四〇 | 五五〇 | 五八〇 | 六二〇 | 六四七 | 六五七 | 六六七 | 六七七 |
| 一〇〇 | 九〇 | 六〇 | 二〇 | 二〇 | 二〇 | 二〇 | 三〇 | 四〇 | 四七 | 〇 | 〇 | 〇 |

均州 老河 樊城 宜城 安陸 沙洋 岳陽 仙桃 馬口 漢川 漢口 地州 交

一二、湘水水程

| | | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 均州 | 老河 | 樊城 | 宜城 | 安陸 | 沙洋 | 岳陽 | 仙桃 | 馬口 | 漢川 | 漢口 | 地州 | 交 |
| 一五七八 | 一七〇八 | 一八五二 | 一九七〇 | 二一四三 | 二二八五 | 二四三〇 | 二五〇八 | 二五六八 | 二六二七 | 二六四八 | 二七二五 | 二七七五 |
| 一一四 | 一三〇 | 一四四 | 一七三 | 一四一 | 一四五 | 一四八 | 一四八 | 一四八 | 一四八 | 一四八 | 一四八 | 一四八 |

一八、韓江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 東澄港 | 汕頭 | 龍合 | 山平 | 水頭 | 金山 | 龍山 | 南漳 | 石碼 | 龍津 | 雁石 | 潭平 | 華封 | 新沙 | 浦建 | 江東 |
| 八〇 | 五〇 | 三〇 | 二四 | 二一 | 二〇 | 一六 | 一四 | 一一 | 一一 | 六五 | 三五 | 二六 | 一四 | 一一 | 九〇 |
| 三〇 | 二〇 | 三〇 | 三〇 | 一五 | 一五 | 五〇 | 三〇 | 三五 | 二〇 | 二〇 | 八〇 | 一一 | 二二 | 二五 | 三〇 |
| 一〇 | 二〇 | 三〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 |

一九、西江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 梧州 | 江川 | 封城 | 都慶 | 德慶 | 悅城 | 肇慶 | 三水 | 甘竹 | 同口 | 小欖 | 伶仃 | 香島 | 汀州 | 水上 | 峯下 | 石塘 | 大埔 | 三壩 | 韶關 | 潮州 | 店仔 |
| 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 | 二二 |
| 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 | 一四 |
| 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 |

一六、國江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 大劍 | 茶滄 | 黃田 | 水田 | 閩口 | 白清 | 福州 | 常山 | 衢州 | 嚴州 | 桐廬 | 富陽 | 瑞南 | 南康 | 贛州 | 儲潭 | 大湖 | 良口 | 武萊 |
| 四四 | 四〇 | 三三 | 二六 | 二一 | 一四 | 七〇 | 六二 | 五三 | 三八 | 二八 | 一九 | 四二 | 二〇 | 九五 | 八七 | 八五 | 七九 | 七二 |
| 五〇 | 四〇 | 四〇 | 五〇 | 七〇 | 七〇 | 七〇 | 九〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 九〇 | 一五 | 七五 | 二〇 | 六〇 | 七〇 | 三五 | 七〇 |
| 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 |

一七、漳江水程

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 寧化 | 清流 | 永安 | 沙縣 | 沙縣 | 劍浦 | 光澤 | 邵武 | 寧化 | 富順 | 順昌 | 王臺 | 劍浦 | 崇安 | 興化 | 建寧 | 建寧 | 浦城 | 水吉 | 水吉 | 建寧 | 太平 |
| 五三 | 四七 | 三五 | 二七 | 一〇 | 四〇 | 四六 | 三八 | 三〇 | 二二 | 一四 | 六〇 | 二〇 | 一六 | 一〇 | 四〇 | 八〇 | 七三 | 六四 | 五七 | 五三 | 四九 |
| 五五 | 四五 | 三五 | 二五 | 一〇 | 四〇 | 四六 | 三八 | 三〇 | 二二 | 一四 | 六〇 | 二〇 | 一六 | 一〇 | 四〇 | 八〇 | 七三 | 六四 | 五七 | 五三 | 四九 |
| 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 | 一〇 |

一一五九

一一五八

| 南鎮上海 | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|-----------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 京江 | | | | 海 | | | | | | |
| 美日太怡招 | 永天戴源鴻日太怡招 | 立大戴慶老大大豐太 | 日本郵船會社 | 日本郵船會社 | 實美漢開保 | 實美漢開保 | 實美漢開保 | 實美漢開保 | 實美漢開保 | 實美漢開保 |
| 最 | 生 | 生 | 公 | 最 | 最 | 最 | 最 | 最 | 最 | 最 |
| 時清古和商 | 和泰昌大 | 清古和商 | 興東昌記茂盛昌古 | 興東昌記茂盛昌古 | 時治務 | 時治務 | 時治務 | 時治務 | 時治務 | 時治務 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |
| 同同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 | 同同同 |

| 常長岳九安燕 | | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 德沙州江 | | | | 慶湖 | | | | | | |
| 小大日太怡 | 各鴻怡太招 | 美日太怡招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 | 榮源泰戴瑞鴻日怡太招 |
| 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 | 輪 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |
| 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 | 同 |

| 地名 | 自南寧距離 | 各地間距離 |
|----|-------|-------|
| 白金 | 一九〇 | 六〇 |
| 石南 | 一三〇 | 四〇 |
| 南地 | 九〇 | 六〇 |
| 浦 | 三〇 | 三〇 |
| 永 | 三六八 | 二〇 |
| 平 | 三四八 | 四三 |
| 南橫 | 三四四 | 四三 |
| 伏 | 三〇一 | 二八 |
| 洪 | 二七三 | 二六 |
| 貴 | 二六七 | 一七 |
| 東 | 二五〇 | 三〇 |
| 大白 | 二二〇 | 一七 |
| 下 | 二〇三 | 七 |
| 潯 | 一八〇 | 一〇 |
| 江 | 一六三 | 一〇 |
| 平 | 一五三 | 一〇 |
| 丹 | 一四三 | 一〇 |
| 武 | 一三一 | 一〇 |
| 白 | 一〇〇 | 一〇 |
| 潯 | 八五 | 一〇 |
| 藤 | 七二 | 一〇 |
| 橋 | 六四 | 一〇 |
| 地 | 五一 | 一〇 |
| 名 | 三五 | 一〇 |

全國輪船碼頭地址表

| 地名 | 自南寧距離 | 各地間距離 |
|----|-------|-------|
| 龍 | 五二〇 | 九〇 |
| 响 | 四三〇 | 九〇 |
| 太 | 三四〇 | 六〇 |
| 歐 | 二八〇 | 七〇 |
| 歐 | 二一〇 | 七〇 |
| 新 | 一四〇 | 二〇 |
| 龍 | 一一〇 | 二〇 |
| 南 | 八五 | 一五 |
| 地 | 八四〇 | 九〇 |
| 名 | 七五〇 | 九〇 |
| 色 | 六五五 | 六〇 |
| 州 | 五九五 | 三〇 |
| 州 | 五四五 | 二〇 |
| 州 | 五〇五 | 四〇 |
| 州 | 四七五 | 三〇 |
| 頭 | 四七五 | 八〇 |
| 城 | 三九〇 | 五〇 |
| 化 | 三九〇 | 五〇 |
| 安 | 三九〇 | 五〇 |

支那河川改修事業

支那河川改修事業の現況

鐵道萬能の今日に於ても尙ほ國內の交通貿易が一に水路に頼れる支那に於ては水路の利用改善は新資源の開發、貿易産業の進展、一般民衆の向上上當面の急務にして、之が改修は一般治水の關係上古より行はれしも支那舊有の風水説の爲めに禍せらるゝと共に、其事業が専ら地方官憲の管掌に放任せられし結果、例へ改修を行へりとするも極めて一小部分に限られ、全河川を通じて統一的に行はれしことなく年々徒らに莫大の經費を支出せるのみならず、然るに其後各國との通商條約を結び河岸江頭の碼頭を貿易の爲め開放し、外國船の内河航行を許可してよりは河川の沙灘が汽船の交通を閉鎖し貿易の進展を阻害することの大なるを苦慮せる開港地在住の外國人等は或在支外國商業會議所と結び、又は領事團を動かして河川の浚渫、沙灘の掘下を計畫するに至れり、即ち天津に於ける海河及上海に於ける黃浦江の改修計畫は之が嚆矢を爲し、種々の曲折を経たる後一九〇一年義和團事件最終議定書の規定により初めて支那政府をして經費の分擔を承認せしめたり、即ち在支外人團の支那河川改修の計畫は早くより實行せられしものが條約上の規定により認めらるゝに至りしは此最終議定書の規定に依るものを以て初めとす、爾來各地外人團の計畫は支那政府を刺戟し其必要を感じしめしが而かも清朝末年には政府の威信地に墜ち内外の事端複雑し、未だ全國をして統一的水利機關の設立を見ず、民國の成立は諸般の改善を必要とし一時諸制勃興の機運に向ふの通路を開かんとし當時農商總長張謇氏は國內産業の開發を圖るに全力を盡し全國の水利及沿岸墾闢事務を掌理し全國水利計畫改善の促進、統一を期せんが爲め、一九一三年末全國水利局を設立し、河川改良を以て國家の事業に屬せしむると共に自ら之が總裁となり和蘭技師「ヴァーン」(Th. Van der Veen)氏を招聘して水利局の顧問技師に任じ一方更に一九一四年十二月には各省水利委員會組織條例を公布し之に基き地方水利委員會の設立を見、之が管轄は各省々長の下に屬せしめ若し水利工程が二省以上に關聯せる場合には水利聯合會を組織せしめ且又各省内各地には水利分會を組織せしむることせり、但し徒らに善美の制度備はるも實行之に伴はざれば支那古來よりの通弊にして資金の缺乏は遺憾ながら全國の水利事業を統一することを得ず各地の河川事業は尙各個獨立の状態を免るゝ能はず、中央及地方の支出する費用の多くは破損堤防の修理に止り、殆んど支那の年中行事たる季節的洪水により年々歳々同一の愚を繰返すに過ぎず、殊に又地方無智の農民は治水事業が個人の利害に相關聯せるものたるをも知らず、屢々無謀の妨害を爲すこと少なからず、之が實行には勢ひ政府の強力を必要とする場合多きも威望既に影なき政府は水利事業後援者たることさへ不可能の現状にあり、但し天津上海其他開港場を中心とせる外國的色彩を有する地方の改修事業は貿易交通上より之が改修を行へるものにして所謂國際委員會とも稱すべき工程機關の下に行はるゝが故に事業の進展著しく、又支那の純事業に屬するものの中にも部分的には相當の効果を収めつゝあるものも少なからず、今や支那は水利改善の必要に自覺つゝありと云ふを得べし。

支那河川改修機關の組織並に經費

- 支那全國水利事業の範圍は交通貿易維持の發展策以外更に治水事業をも含み頗る廣汎に互れるも略ぼ次の如く大別し得べし。
- 一、外國關係を有するもの
 - (イ) 支那と外國間の條約により定められたるもの
 - (ロ) 條約の規定なきも開港場在住外人團體の發案により成れる者
 - 二、支那の事業に屬するもの
 - (イ) 支那の純事業に屬するもの
 - (ロ) 支那の事業に屬せるも外國的色彩を帯べるもの

以上の外港灣改修事業として大連港、葫蘆島、秦皇島、芝罘港、青島港、海州港の外澳門香港を合して八港あり。

右の内外國關係を有するものは計畫の發案により之を二に細別するもの(イ)(ロ)何れの場合を問はず事業に必要な經費は輸出入貨物及出入船舶に對する海關附加税並に時に小額なる支那政府補助金を以て支辨し、其指揮監督は海關監督海關稅務司、居留地在住外人の委員等より成れる一種の國際委員會 (International Committee) とも稱すべき改修局或は工程局と呼ぶる、監督機關の下に屬し、其中に執行委員 (Executive Committee) 及評議員 (Consultative Committee) あり、前者は即ち事實の實行者にして多くは海關監督海關稅務司及港務部長等其局に當り専門技師を指揮監督し特に海關稅務司は改修費用の財源が海關附加税を以て支辨するの結果會計の局に當るを常とす、而して之が經費は支那政府補助金海關附加税等を以て支辨す。

又(ロ)即ち條約の規定なきも開港場在住外人團の發案により改修事業の行はるゝは、國江及遼河の改修等之に屬し、其監督機關は兩者共略ほ海河黃浦江に於けると異なるなし。

次に支那の事業に屬するものとしては更に支那の純事業に屬するもの及、國的色彩を帯べるものとの二に細別し得べく、其何れにするも共に全國水利局或は各省水利委員會の管掌に屬するものにして之が改修事業は全然支那のみの事業として行はる、又外國的色彩を帯ぶるは多く借款關係に依るものなりとす。

各地改修事業の現況

現時各地に於て從來より行はれつゝある事業及計畫中の主なる改修事業次の如し。

- 1、海河の改修(天津港) 附大沽築港問題
- 2、直隸諸水道の改修、業次の如し。
- 3、黃浦江の改修(上海港) 附上海大築港計畫
- 4、遼河の改修(牛莊港)
- 5、閩江の改修(福州港)
- 6、粵江の改修(廣東港)
- 7、淮河の改修
- 8、大運河の改修
- 9、揚子江(太湖及鎮江)の改修
- 10、浙江の改修
- 11、韓江の改修(汕頭港)
- 12、鴨綠江の改修(安東港)

而して大沽沙灘 (The Taku Bar) と稱するは海河々口の外方五哩に至れる大沙灘にして其初め所謂鋤起法と稱し天津鈔關長トーマス、ファージェソン (Thomas Ferguson) 氏の發案により沙灘上に轆轤を廻轉し土砂を攪亂すると共に潮流の力に依り之を沖合に流出せしむるの方法を採り之れにより開鑿されし水道は即ち Ferguson Channel と稱せり、此の水道の開鑿以來は更に永久的の工事に着手して相當の効果を収め、一九

一六年には十五乃至六呎吃水の汽船を通じ得るに至りしも一九一七年夏白河流域一帯の大氾濫は天津附近大運河の堤防を決潰し殆んど天津全市は水中に没するの惨害を見、上流地方より流下せる多量の土砂は大沽沙灘水道を遊塞し其水深低水時九呎三吋ありしもの、僅かに二呎半の水深に過ぎざるに至り汽船の航行上非常の障害を來たし再び大規模の改修計畫を樹つるの必要に迫られたり、而して此新計畫としては大沽水道の水深は四季を通じて平潮時二十二呎を保たしめ、吃水二十呎六千噸級の海洋汽船の出入を自由ならしめんとするにあり。

又白河は河道の屈曲頗る多く、天津河口間直線距離二十八哩餘なるに對し舊水道は四十八哩ありて之が爲め汽船の航行に困難なるは勿論、泥砂は灣曲部に堆積して水深を浅くせり、依りて最も障害ある灣曲部を切断して水の疏通を圖り距離を短縮するの必要に迫られ一九〇二年中掛甲寺、楊莊間〇、九哩の切断工事以來今日に至る迄前後六回の切断工事を完成し水道約十三哩を短縮し今や天津、河口の距離三十五哩に過ぎざるに至りしものとす。

次に白河の結氷は年により多少の相異あるも普通十一月下旬より翌年二月下旬迄は全く封河し解氷は二月下旬頃より始り三月上旬に開河す、此結氷の最高度は一月下旬にして天津に於て厚さ一尺五寸下流に至るに従ひて其厚さを増し大沽口にては數尺に達す、從て結氷中輸出入貨物は鐵路遠く秦皇島を經由して運搬せられ天津貿易の發展上多大の障害を招けり、之れ天津港の發展が港灣の改善と共に更に冬季續航の計畫を立てられし所以にして、一九一一年獨人技師「リーゼ」(Liese)氏を招聘して調査研究を爲さしめたる結果大小二隻の砕氷船を購入し一九一四年冬より砕氷に従事し其後更に大型砕氷船二隻を購入、都合四隻を以て砕氷に従事するに至りしが故に、年により氣候の關係上多少の相異あるも大體に於て寒氣異常ならざる限りは冬季を通じて塘沽迄の通航自由なりと考へらるゝに至れり。

而して浚渫作業は一九二一年春大型ホッパー式浚渫船を購入し都合二

隻を以て事業を進行し、良好の成績を收めつゝあり、現時工程局は毎秋天津市上流紅橋より河口に至る間の測量を爲し今や大沽基準以上八呎の大潮時には吃水十八呎の汽船天津に溯航すること可能となり現に一九二四年には吃水十七呎六吋の汽船溯航し、河口沙灘も普通潮時十八呎六吋(一九〇八年には十呎)に浚渫されたり、參考の爲め一九〇〇年以來河口沙灘を通過し天津紫竹林碼頭に達せし汽船の最大吃水及隻數を示せば次の如し。

| 年 | 次 | 最大吃水 | 隻數 | 年 | 次 | 最大吃水 | 隻數 |
|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|----|
| 一九〇〇年 | 一〇呎 | 汽船 | 四隻 | 一九〇八年 | 一三、六呎 | 五一 | |
| 一九一六年 | 一四、八呎 | 六五八 | 二九二四年 | 一七、六呎 | 一三一 | | |

猶ほ海河工程局としては將來吃水二十呎の汽船をして天津に溯行せしめ得るの計畫なること前述の如くにして現時工程局は新計畫として大沽沙灘南方の淺灘を通じて、新水道を開設し完成の上は普通高潮時二十五呎吃水の汽船の通過に便せんとし、本計畫完成の上は新河迄は海洋航行船の入ること容易にして大船碇泊の地も充分なりと謂ふ。

(一) 直隸諸水道の改修 直隸諸水道改修の指揮監督機關は一九一八年に成立せし順直水利委員會 (Commission for the improvement of the River System of China) にして熊希齡氏を督辦とし、外支六名の委員より組織せらる、其事業は海河の改修と不離の關係にあるが故に經費も亦支那政府承認の下に海關より支出し純然たる外國關係を有するものなり而して本委員會設立の動機は一九一七年夏に於ける白河流域に大氾濫に起因し、當時其被害は天津附近大運河の堤防を決潰して外國居留地に迄浸水し直隸省中人口の最も稠密せる天津、保定府間約一萬五千平方哩に亘り大約一億元の收穫を失せりと稱せられたり、蓋し當時其被害の程度如何に大なりしかを推察し得べく殊に二十數年來約八百萬兩の巨費を使へる海河の改修も三岔河口、大沽口(即ち海河)間の改修のみにては到底其の完成を期するを得ず必らずや上流諸川の治水に力を注ぎ上下流、本支流相俟つて諸水の利用改善を圖るの要ありしが故に當時天津海關稅務

司たりし「メーズ」(E. W. Meas)氏は支那政府代表者と海河工程局との聯合委員會組織を提案し順直水利委員會の設立を見るに至りしものとす、而して本委員會の事業たるや天津將來の繁榮を助長促進するに必要なる方策を遂行するにありて之が骨子は白河に通ずる諸水の改修即ち北運河、永定河、大清河、子牙河、南運河、東河等の改修を主とす、其成立尙淺く未だ非常の成績を擧ぐるの時期に達せざるも今日迄に一、〇一八、〇八五元(一九二四年迄)の經費を支出し最近の一大工事は豫定經費概算二千萬元を以て海河と永定河とを分離し、永定河の水量は新運河を開鑿して直接海に注がしむるの豫定なりとす、但し現在工事進行の大體は天津に於ける所謂 (Cathedral cutting) 新開河の水門、天津周圍の堤防工事、馬廠運河の改修、直隸平野河川の測量等既に完了し、目下趙北河の氾濫防禦及北運河への水量復歸工事も亦最近略ぼ竣工せり。

(二) 遼河の改修 遼河本支流の航運は滿蒙交通の中系を成し其咽喉部を占むる營口の將來は遼河水道の盛衰如何に關係する所頗る大にして遼河改修工事の進捗如何は營口將來の發展如何を絕對に左右するものとす、然るに遼河は流域一帯の土質泥土及細砂の混合土にして水勢の浸蝕激しきも河勢原始的にして且つ護岸工事を施さず、流砂の爲め河底の游塞するに放任せる結果航運上の障害大となり、且つ鐵道の開通は遼河の水運をして一大危機に遭遇せしめたり。

而して遼河改修の計畫は、一九〇六年遼陽の一紳商が遼河航運係商輪船公司を設立し遼河の浚渫を計畫せしを以て初めとし其後一九〇九年には當時の東三省總督徐世昌氏が顧問技師「フューズ」(W. R. Hughes)氏に實地踏査を命じて設計を爲さしめたる事あり、爾來遼河の改修事業は種々の曲折を経上流工事は支那官憲により早くより行はれしも地方民の反對に禍せられ進行を見るを得ざりき、然るに一九一四年に至り牛莊海關監督と各國領事との間に浚渫契約成立し同年七月には北京政府と列國公使との間に遼河及河口改修協定 (Agreement and Regulations for the Liao River and Bar Conservancy Board) 成立し、爾來本協定に基き

改修工事の進行を見つゝあるものとす。

而して前記の協定に據るに遼河改修工事は上下二流に分たれ、上流工事は従前「フューズ」技師監督の下に支那政府の純事業として行はれ來りしが、一九一八年「フューズ」の死後遼河上下流の改修を日英共同經營たらしむることとし、上流は營口上流約五哩の鴨島より通江口或は鄭家屯に至る約一千華里間日本人技師の管掌とし現時工學博士岡崎文造氏技師として之が改修に努力し、下流改修は英人技師の管掌區域と定め「フオーセット」(F. W. Fawcett)氏技師長たり。

而して遼河上流の改修工事は其初め「フューズ」技師は冷家口に於ける閘門の建設を以て主要工事とし、一度建設せられしも河岸住民の反對激しく破壊せられて今日に及び、元來遼河の水量は冷家口に於て其大半を双臺子河に流入し之が爲め本流の水を減じ航運の障害となるが故に閘門を設けて分流の全水量を悉く本流に復歸せしめんとするにありて、岡崎技師の就任以來は本工事の外更に三叉河及唐家窩棚兩地點の浚渫工事に着手し、更に工事を擴め(一) 二道橋、夾心子間十三哩の掘割(二) 三道溝、九台子間掘割及九台子三叉河浚渫 (三) 六台子、九台子、間掘割及九台子三叉河間浚渫の三案を研究し會計上の都合より第一案採用に決し掘割箇處の土地は約四十七萬四千五百元を以て既に買收して一九二三年中土工に着手し、三地點に於て試験掘割を爲せり、蓋し本工事完成の際には現時二道橋に於ける干満の差六吋に過ぎざるもの三呎に増大し、潮汐は現時五台子迄十九哩流入するものも天津房子迄約三十五哩流するに至るべしと謂ふ。

次に下流區域に於ける遼河の改修は鴨島護岸の建設及遼河々口の改修工事を指すものにして、普通遼河改修と云ふ時は此の下流工事を呼ぶ、一九一六年以來「フューズ」技師長監督の下に行はれ、一九一八年氏の死去と共に「フオーセット」氏來任せり。

元來遼河の河床は傾斜非常に緩漫にして營口に於ても年々土砂を堆積し、殊に一九一一年の大洪水に際しては河口に一大門州を生ぜり Liao

Bar と稱せらるゝ沙洲之れなりとし其他田庄臺、鴨島間は嘗ては干潮時平均四十呎、最深所七十五呎の水深ありしも、一九一九年及一九二〇年兩年度の調査の結果は最深所に於て僅かに十七呎に過ぎざるを發見せり又河口の沙灘も干潮時七呎を超へず、潮汐干満の差は大潮時十一呎、小潮時七呎なるが故に吃水十七呎、三千噸級の汽船が滿潮時幸ふじて廻航し得るに過ぎず、故に之が浚渫は營口港の機能を完からしむる先決問題にして其主要工事は鴨島護岸建設及河口の改修なりとす、而して鴨島護岸工事は「フューズ」技師の手により早く完成せられしものにして本工事の必要なる所以は氾濫時營口市街の被むるべき損害を防禦するにあり蓋し遼河は營口市街の上流に於て甚だしく灣曲し鴨島に近接せる地點は年々波浪の浸蝕を受け毎年約十呎に達する河岸の破壊を起しつゝあり、故に若し此の儘に放置せば大洪水に際し地峽を切斷し、激流は直ちに營口市街に殺到して全滅の悲運に瀕するの危険あり、護岸工事を必要とせる所以なりとす。

次に河口工事は東西兩水道の閉塞を以て主要工事とす、元來遼河の水は河口附近に於て三分せられ、其一は營口下流約六哩の地點に於て殆んど直角に本流より分岐し之を西水道と云ふ、其二は東水道にして西水道の下流更に五哩の地點に於て本流と中央沙洲を挟んで相對し、第三は西水道の下方に在る西沙洲の中間を流れ、船舶は皆此の本流により出入するものとす、即ち東西水道を閉鎖し之に流入する水量を悉く本流に入れて河口門洲に達する直水路とし、其流速を強めて河口の土沙を流出せんとする計畫にして兩水道の如きは水量頗る豊富、河幅半哩、水深低潮時六呎乃至十呎ありて、其水量を本流に入るゝのみにても非常に流速を強め得べし。

斯くて西水道は千九百十六年末其閉塞工事を完成し、本水道を通過する水流は干潮時は全く杜塞せられ泥土の堆積年と共に層を高め、滿潮時に於てさへ辛ふじて小型民船を通じ得るのみとなり滿潮の水流は遼河本流に集注され其後年々豫期の効果を得しが、一九二三年度には更に西水を強め得べし。

(附)多獅島築港問題 多獅島は一名沙島と稱す、大小二島より成るも普通大島(面積約五十町歩)を指して多獅島と云ふ鴨綠江東水道を距る約十哩平安北道の西端に位し、之より龍名浦に至る十三哩、安東に至る二十四哩なりとす、日露戦争當時我軍の陸揚地として使用せられて以來不凍港として著し、之が築港問題は安東義州間に於ける多年の懸案なりしが一九二一年七月安東、義州間兩地の有志は多獅島築港期成同盟會を組織し、朝鮮總督及帝國議會に對し請願書を提出し、銳意目的の達成に努力せる結果當局に於ても考慮する所あり大正十四年度豫算に於て五箇年繼續事業として三百五十萬圓を計上し、工事着手の豫定なりと傳へらる。而して多獅島築港問題と關連する鐵道布設の問題は前記期成同盟會に於て一九二二年八月鴨綠江鐵道株式會社を設立して鐵道布設を計畫し總督府に申請せしめ京義線に及ぼす關係重大なりとして現時研究中に屬す、又鐵道布設の豫定線路は未だ決定せず多獅島より義州に至るか京義線南市縣に連絡するか、或は又新義州より龍岩浦、多獅島を経て南市に連絡する鐵道を布設し之を以て京義本線たらしむべきかの何れかなりとす。

(五) 黃浦江の改修 (附上海大築港問題) 黃浦江改修の計畫が在住外人により其必要を唱導されたるは一八七六年にして、海河の改修に先づ事十數年前なりとす、但し一八九七年上海外人商業會議所が北京外交團を動かし和蘭の治水技師「ライク」(Lid. Eijk) を招聘して改修計畫の調査を依頼する迄は再三の計畫も常に實現し得ざりしものにして結局改修の具體的成案は海河の改修と相前後して出來せるものと見るを得べく

道閉塞堤 (Weir Channel Closure Wall) の延長を行へり。

次に東水道の閉塞工事は河口浚渫工事中の最大工程にして水道閉塞の目的たる道水堤の修築は一九一六年以降一九二一年迄に豫定の約三分の二(導水堤延長)の工程を終りて著しき効果を奏し、門洲は漸次外海に移動し、一九一六年以降干潮時水深六呎なりしもの七呎半に増加し、門洲の延長も一萬四千呎なりしもの二千呎に短縮せられたり、而して現時東道水堤 (East Training Wall) は之を中央浮標 (Middle Buoy) 迄延長しあるも更に門洲の極端外側浮標 (Entrance Buoy) に達せしむる豫定にして更に約六千呎の延長を要すべく、本堤防中泥砂堆積の行はれざる箇所に口を開き以て潮流により沈澱物を洗流する計畫なりとす。

現時河口門洲の水流は普通春潮時内側浮標 (Inner Buoy) に於て十四呎、中央浮標 (Middle Buoy) に於て十呎、外側浮標 (Outer Buoy) に於ては十六呎を示し工事完成の曉は水道の幅五百呎、水深高水時二十六呎を保たしめ、六千噸級の船舶をして自由に營口に溯航せしめ得べきものとす。

遼河改修工事費は一九二三年末迄に下流工事のみにて百二十五萬四千四百二十九海關兩を費し門洲に於ける浮標は未だ點燈浮標を設備せず、僅かに前記内、中、外三側の無燈浮標を設備するのみ、又浚渫船の購入も從來よりの懸案なるも經費窮乏の結果實現し得ず、改修費に對する唯一の財源なる遼河浚渫税の如き下流工程局の徴收額は一年僅かに五萬兩内外に過ぎず。

(四) 鴨綠江の改修 鴨綠江は其上流幾多の障害あるに拘はらず、滿鮮交界地方に於ける唯一の運輸交通路として其價值を有し、將來水路の改修により航行の自由安全を期するは流域地方の開発上頗る重要な事なり、殊に通商貿易上最も自由の水路を要する安東縣下流に在りては鐵橋架設の結果港口悪化し沙洲の爲め汽船は安東下流六哩の三道浪頭に碇泊し、之より舳舟により荷物を運ばざるべからず、之れ本江改修の計畫せらるゝ所以にして曩に南滿鐵道會社は之が計畫を實施せしことあるも成功を

其條約上の規定として國際關係を見るに至りしも又北清事變最終議定書第六條の規定に依ること海河に同じ、當時改修に要する經費は最初二十箇年間毎年四十六萬兩と見積り支那政府及外人に於て各半額を支出すと定め、更に水路局の組織權限收入等に關しては一九〇一年九月最終議定書附屬書第十七號により黃浦江改修工事に關する三十七箇條の細則を議定せり、但し黃浦江改修局の組織及國際關係は其後數度の變遷あり、即ち附屬書第十七號の黃浦江改修局 (Whampoo Conservancy Board) の組織は上海海關道(現時の海關監督)、海關稅務司、領事團代表二名、上海外人商業會議所代表二名、黃浦港出入船舶年五萬噸以上を有する航運業者及商人の代表者二名、共同居留地代表者一名、佛國專管居留地代表者一名、並に黃浦出入船舶年二十萬噸を超過する各國代表各一名都合四十五名の委員より成り、其職權は黃浦江水上行政、沿岸設備及土地處分に關する廣汎なる權限を附與せられ從來海關に屬せし港務行政と低觸する所少なからざりき、此の結果支那政府は之を以て支那の國權を害するものとして列國公使と商議を重ね新協約を規定せり、即ち一九〇五年の Agreement Regarding the Establishment of a Board of Conservancy for the Whampoo River at Shanghai にして支那政府は事業費九百二十萬兩(二十箇年間毎年四十六萬兩)全部を自ら負擔すると共に工事の管理は之を海關道及海關稅務司の手に回收せり、然るに一九一一年革命に際し支那政府は豫定の經費を支出するを得ず、一九二二年再び列國公使と商議の上新協約を締結するに至れり、之れ即ち現行協約にして Provincial agreement or Administration of the Whampoo Conservancy 1912 と稱せらる。而して此現行協約に據るに改修委員には執行委員及評議員の二あり、執行委員は上海交涉使海關稅務司及港務長の三者之に任じ、評議員會は上海入船舶噸數最も多き五ヶ國公司が各自指名する代表五名、支那商業會議所代表一名、都合六名を以て組織することゝなれり。

而して黃浦江改修事業の目的は上海今日の繁榮を保持すると共に更に世界大船主義の風潮に順應して益々其優越なる地位を發揮せしめんとす

るに在りて事業の範圍は之を三期に分ちて説明するを便とす、而して第一期は一九〇六年より一九一一年に至る六ヶ年間に於てライク技師の設計工事に屬し、其事業は(1)吳淞内外沙灘の除去(2)汽船水道の閉鎖及民船水道の浚渫(3)黃浦江全水道の整理の三に分たれ、第二期計畫は一九一一年ライク技師の辭職、全職員の解雇後改修局は一時支那側治水局の管理に移りしが、其後再び國際委員會の管理に立ち歸るや瑞典技師ハイデンスタム(Hagovon Holstenkam)氏を招聘して技師長とし一九一一年十月十ヶ年計畫として所謂 Project for the Continued Whampu Regulation と稱する意見書を發表し、六百萬兩の豫算を以て(1)フェアリーフラット(Fairy Flat)の除去(2)吳淞内外沙灘の大浚渫(3)瀝山沙灘(Wayside Bar or City Bar)の除去の三大計畫を立案し、一九一二年四月支那政府の承認を経て改修局を再開同年七月より事業を開始せり、而して第三期計畫は前記二計畫の略成と共に將來の計畫を定めしものにして、一九二一年顧問技師委員會(The Committee of Consulting Engineers)の提出せし一九二二年より一九三一年に至る十ヶ年間の工程計畫を採用せるものにして、先づ第一次計畫としては一千一百萬兩の經費を計上し、(1)黃浦江公道道の改修(2)浚渫による現水深(低水時二十四呎)の維持(3)揚子江沙灘(The Yangtze Bar)の浚渫(4)公用埠頭及棧橋の設備等積極的と云ふよりも寧ろ從來完成せる事業の保持並に設備の完成に努む、而して黃浦江改修に要する費用は條約の規定により海關附加税たる黃浦江保稅より支出し、此の保稅の收入は最近數ヶ年間の例によるに毎年八十萬兩内外に上り、從來事業の爲め支出せる經費は事業開始以來一九二四年末迄約一千八百萬兩に上り、斯くて黃浦江の改修事業は一九〇六年以來莫大の經營を支出し上海港の繁榮を維持しつゝありて現時吳淞より江南機器局に至る二十哩の水道は低水時最低水深二十四呎、水道の幅は河底に於て五百呎を維持し一九一六年以來は上海歐洲間を航行する吃水二十七乃至八呎の汽船は滿潮を利用して安全に航行し得るに至りしものとす。

元來海より上海に至る水路の障害は黃浦江に於ける泥沙の堆積及揚子江並に黃浦江口に横はれる大沙灘に在りとす。
揚子江口の沙灘は之をフェアリーフラット(Fairy Flat)と云ひ吳淞下流約二十五哩、揚子江口に於て長さ三十哩に亘る一大沙灘を形成し航路宛鐘浮標(Fairway Bell Buoy)を設け且つ水先案内者の乗下船する所なりとす、此の水深最干潮時僅かに十六呎を越へざるが故に通過の船舶は毎日二回を漲潮を利用せざるを得ず、高價なる備船料を支拂へる海運業者等に執り其不利尠ならず。

次に黃浦江口の沙灘は所謂吳淞沙灘(The Wosung Bar)と稱せられ外沙灘(The outer Bar)及内沙灘(The inner Bar)の二を總稱す、此の外沙灘は吳淞に於て揚子江と黃浦江との合流する處に在りて現時恰度導水堤の起首に當る、又内沙灘は格甸島(Gaugh Island)高橋沙と稱す、の上流三哩に位し内外沙灘共水深は普通低水面十二呎乃至十八呎早くより非常の障害を爲せり、猶ほ此の高橋沙は内沙灘の沈泥により形成せられたる沙島にして改修前に於ては黃浦江水道は此の沙島の爲め左右二水道に分たれ、右水道は幅狭きも水深が故に汽船の通路となり汽船水道(Ship channel)と稱され左水道は幅廣きも水浅きが故に民船水路となり民船水路(Junk channel)と稱せられたり、尙右の外内外吳淞沙灘の間には右岸に北江嘴(Pheasant Point)と稱する海角ありて絶へず外方に擴がりて大沙灘を形成し河幅及水深を減じつゝある外、更に瀝山沙灘ありて黃浦江水道の價値を減ずること尠なからざりき。

以上は即ち改修前に於ける黃浦江水道の障害を爲せる主なるものにして、一九〇六年以來の事業は要するに此等障害の除去及之に伴ふ水道の調整を爲せしものにして、ライク技師監督の下に行はれたる一九〇六年至一九一一年間の第一期工程は、

- 一、汽船水道の閉鎖及民船水道の浚渫
- 二、吳淞内外沙灘の除去
- 三、黃浦江全水道の整理

の三なりとし、幅狭き汽船水道は之を閉鎖し、幅廣き民船水道を浚渫して汽船水道の水を入れ最干潮時水深二十八呎を保たしめ、更に黃浦江全水道の幅を調整して九百呎以上とし水深の増加を企圖し、汽船水道の閉鎖民船水道の浚渫は一九一〇年九月に完成し新水道は之を亞斯特拉水道(Astrea Channel)と稱せり、現在汽船通過の水道之れなりとす、斯くて新水道の完成と共に吳淞内外沙灘は除去され、吳淞より揚子江中に突出せる四千七百呎の導水堤(Fraining Wall)も亦完成して吳淞外沙灘も押し流され、第一期改修事業の成績は經費六百二十萬上海兩及約五ヶ年の年月を費したる結果、吳淞外錨地方より上海に至るの間河幅七百呎水深平均低水時二十一呎を有することとなり大體に於て相當の効果を收め得たり、但し改修事業は漸く半完成に達せるのみにて資金缺乏し、ライク技師の設計工事に對する批難の聲起り、技師長は辭職し其他の職員も解雇されて改修局は一時支那治水局の管理に移りしも此の間新水道たる亞斯特拉水道の泥土游塞は甚だしくして一日も放置するを得ず、ハイデンスタム氏技師長に招聘され、第二期工程として十ヶ年計畫を樹て一九一二年七月から經費豫算六百萬兩を以て工事に着手せり、即ち第二期工程は、

- 一、フェアリーフラットの除去
- 二、吳淞内外沙灘の大浚渫
- 三、瀝山沙灘の除去

の三大計畫にして、其第一着手として北江嘴(Pheasant Point)の除去を必要とし Netherlands Harbour Works Co, Ltd.との間に浚泥契約を結んで殆んど完成し、一九一六年に於ては吳淞、上海間幅六百呎水深低水時二十四呎を保ち唯だ瀝山碼頭附近は當時尙ほ二十二乃至三呎の箇處ありて幾多の障害を爲せしも、上海歐洲間を航行する二十七呎吃水の汽船は安全に航行し得るに至りしものとす。

但し此等既成工事を前記十ヶ年計畫と對比する時は未だ實行せられざるもの多く工事着手以來豫定の期間早くも經過し工事は豫定の一半にも

達せず瀝山沙灘の浚渫は日本郵船、大阪商船、南滿三社の聯合を以て港務部長及改修局に對し之が改修を交渉する所あり、更に一九一九年二月日本人實業協會の援助を得て之を實業協會案とし上海總領事を通じて北京公使館及外務省に請願を提出し漸く目的を達せり。

斯くて第二期工程は其三大計畫中僅かに吳淞内外沙灘の浚渫によりて其水深を維持すること及瀝山の沙灘除去を爲せしを以て主なるものとし、揚子江口の障害たるフェアリーフラットの除去の如きは、何等の實行をも見ざる内上海大築港問題起り、フェアリーフラットの除去も四千萬兩の巨費を要する大事業として築港計畫中に包含され一九二二年より一九三一年に亘れる所謂第三期改修計畫の如き一千一百萬兩の豫定を以て極めて消極的に現状維持の方策を採用せるが故に、上海大築港計畫が支那政府の承認を経るを得ざる今日に於ては如何ともする方法なし。

(附)上海大築港問題 揚子江は支那の中央部を横貫する一大動脈にして其流域面積七十五萬方哩、住民一億八千萬人、支那全人口の半數を占め、世界總人口十七億萬の一割餘を占む、之が咽喉を扼せるは即ち上海にして海上と揚子江流域とを連絡する公水道の要衝に當る、故に上海將來の運命は一に海上との連絡如何に在りと云ふべく、更に上海が揚子江口の商港として享有せる天然の優越なる地位も亦今後益々發揮せしむるの必要あるは勿論なりとす、蓋し上海築港問題の早くより唱導せられし所以なりとす、但し上海大築港問題が技術的及經濟的の方面より研究せられ稍具體化するに至りしは最近の事にして、一九一八年八月黃浦江改修局技師長ハイデンスタム氏が黃浦江改修局評議員會議長リチャード(Dr. E. C. Richard) (ヤーオー汽船會社支店長)及一九一九年一月に開設されたる改修局顧問局技師ホルネル(P. G. Hornell) 兩氏と共に上海港將來の發展 (Report on the future development of Shanghai harbour) と題し大築港計畫案を發表せるに由來し、爾來各國商業會議所其他公私團體及び個人等各方面より種々攻究の結果意見を發表し世人の注意を促すに至れり、而してハイデンスタム氏の意見中其決定案の概略は黃浦江を以て一

大閉塞船渠港とし之に要する經費四千五百萬兩、外に揚子江口東沙淺灘を除去し南水道の完成を期する爲め四千萬兩、合計八千五百萬兩、即ち大約一億萬元を以て大上海を實現せんとする者にして其結果評議員會は該工事の骨子及之が能不能に關する調査を爲すが爲め三十五萬兩の支出を可決し、一九二一年日英米佛和支六箇國の専門家及黃浦江改修局委員より成る上海大築港委員會を上海に開き實地調査研究の結果最後の決定案を作成して北京政府に提出せり、Report by the Committee of consulting Engineers for the Shanghai Harbour Investigation, 1921. と稱せらるゝもの之れなるも新改修局の組織權限が支那の國權を損するものありとし未だ承認を経ずして今に至る、但し本問題は將來何等かの方法により實現せらるべきものにして、之が實現の際には我が神戸港との關係も頗る密接なるものありと思はせらる。

(六) 揚子江の改修 揚子江は其全長大約三千二百哩、其源唐古拉山中に發してより巴塘を経て屏山に至る約一千五百哩間は所謂源流區域にして之より叙州、重慶を経て宜昌に至る六百餘哩間は上流區域に屬し所謂三峡の險難は此の上流區域たる重慶、宜昌間に在り、而して此源流及上流區域は河床の傾斜頗る急にして、其中上流區域は屏山、叙州(海拔約一千一呎)卅三哩間は一哩平均傾斜約一呎七吋、叙州、重慶(海拔約七百呎)二百一十一哩間は一呎半、重慶、宜昌四百哩間は一呎二吋の平均傾斜に過ぎざるも、源流區域の傾斜は頗る甚だしく、其平均傾斜は唐古拉(海拔一萬六千呎)巴塘(海拔九千呎)五百五十哩間は一哩平均約十三呎弱の傾斜なるも、而かも其區間により非常に差異を有し最初の四百哩は一哩平均傾斜漸く五吋なるに對し、最後の五百五十哩間は其傾差六千八百呎、一哩平均四十五呎餘の傾斜に達す、巴塘より屏山(海拔一千呎)に至る約九百五十哩間とても亦一哩平均大約八呎の傾斜にして盛んに浸蝕作用を行ひ、山脈を解剖し、岩層を削り遂に巴蜀高原を鑿ちて楚西山地に出で之を切開して三峡の險難を作り、其勢滔々として今尙ほ止む所を知らざる状態なり、然れども江水の一度中流區域に入るや河床の傾斜は頗

る緩漫となり、其の一哩平均傾斜は宜昌岳州二百四十五哩間は〇・三四呎、岳州、漢口二百二十二哩間は〇・一四七呎、漢口、九江百三十二哩間は〇・一六呎、九江、蕪湖百八十九哩間は〇・一八呎、蕪湖吳淞二百四十九哩間は〇・〇六五呎にして宜昌、江口九百六十哩間傾斜の差は五百呎、一哩平均僅かに五呎に過ぎず、斯くて源上流約二千一百哩間に於ける浸蝕作用は中流區域に入ると共に轉じて沈澱作用と爲り、永年繼續の結果遂に湖廣低地の大部分を埋没したるのみならず、更に下流區域に至つては兩岸の低地を埋没して大通蕪湖以下千里の沃野を形成し、處々孤峰の殘存せるものを除いては眞に一望無際なる平野にして特に鎮江下流に於て然りとす、蓋し源流及上流地方の浸蝕作用は盛んに泥沙を流下し中下流地域に於ける沖積層を形成し、今尙ほ盛んに繼續しつゝあるものにて殊に泥沙淤塞の最も甚だしきは漢口、湖口、及鎮江附近なりとし鎮江の如きは一時上海の繁榮を奪ふべしとさへ稱せられしも今や貿易港としての價值著しく減退せり、又漢口の如きも中部支那に於ける河港貿易の一中心地なるも揚子江上流よりの土沙の流下及漢水流域の浸蝕作用は自然漢口附近に於ける泥沙量を大にするものにて航路の如何は漢口港貿易の盛衰に及ぼす影響も少なからず、外人中之が浚渫の必要を説く者あり英國商業會議所の如きは屢々改修事業に關する建議案を提出せしが一九二〇年上海に開催されたる在支英國商業會議所聯合會に於ては之が決議を爲し、遂に北京公使及總稅務司を動かして北京政府の同意を得、海關稅を以て之が經費を支辨するの許可を得しが越へて一九二一年には顧問技術員バルマー(E. Palmer)氏等の贊同するあり、一九二二年梁内閣の成立するや同年三月内務部に於て揚子江水道討論會を開きし結果、七月長江技術委員會(Yangtze River Commission)を組織しストローク(G. G. Strook)氏を測量技師長に任じ、支那海軍水路部と連絡の上、海關の援助を得て既に測量を開始しつゝあり、而して事業の計畫としては水路の改修と共に氾濫の防禦にも力を盡し七人の委員より成れる技術委員會(Technical Committee)あり此の委員

中外國人としてハネルドリツヂ(F. I. Eldridge)ハイデンスタム(H. Van Heidenstam)ウイーン(H. Van der Veen)の三人あり、主任技師は前述のストローク氏に當り、支那人技師を督勵し、一九二二年四月第二次討論會開催の節バルマー氏の提出した揚子江視察報告に基き漢口、下流江陰間の測量に従事しつゝあり。

(備考) 揚子江改修に關しては前記長江技術委員會の外純支那側改修機關として長江下流治工會及中游治工會の二機關あり何れも長江技術委員會の事業に對し反對を聲明すると共に設立せられたるものなりとす、蓋し長江技術委員會の成立するや當時支那は治工借款五千萬圓を得て之が經費に充當すとの風説傳はりてより之を以て長江の主權を售讓する者なりとし、且は水利は灌溉と航政とを兼營すべきものなるに拘はらず、技術委員會の採用せる計畫の基に於てバルマー氏の報告は航政に關する報告のみにして灌溉の利を顧慮せず將來浚治は或は農田に損害を及ぼすやも圖られず、殊には技術委員會の權限は測量調査に限るとせらるゝも實は浚治の職權を實行するものなるが故に將來黃浦江改修に於ける漕浦局と同一の廣大なる權限を有するに至るべしとて反對の氣勢を揚げ江蘇省民は一九二二年四月張謇氏等の發起の下に長江下流治工會を組織し、江蘇省長を會長に推し、江蘇運河工程局督辦、會辦、太湖水利局督辦等を委員とし江陰下流の治水工事を行ふこととせらるものにて之が經費は段山、南夾間に湖を築造して荒蕪地三十萬畝を開墾し之により約百八十萬元を得べく、其内三十萬元を割きて經費に充つべしと謂ふにあり、但し固より實行はざるが如し。

又中游治工會は前述と同一の理由を以て一九二二年七月安徽省に於て設立せられ、皖省水利局長及副局長を以て夫々會長並に副會長に任じ、自行治工を目的とす、開辦費百萬元、常年經費二十萬元を計上せられ居るも亦固より成らず。

(七) 太湖の改修計畫 太湖は東西四十哩、南北三十哩、其面積約一千方哩あり、其湖東、湖南の二面は幾多の水路網と連接し、特に黃浦江と江南運河とは其最も大なる太湖沿岸の流域を形成し、土壤肥沃、灌溉至便にして江南の米産地域を形成す、然るに此等地方の農民は唯だ天與

の土壤天來の水利にのみ頼りて疏導の方を講ぜず逐年河道淤塞し水災頻出の憂目を見るに至れり、茲に於てか江蘇浙江兩省民は屢々太湖浚渫の必要を建議せしも經費支辨の途なくして常に停頓一九一九年には江浙兩省實業家の申請に基き、江浙水利聯合委員會及全國水利局と相關聯して太湖浚渫局設立の計畫を立て熊希齡氏を督辦に任じ經費は公債募集及一時支拂を延期せられたる義和團事件賠償金の一部を流用せんとするの計畫を樹てし固より實行の運に至らず、一九二〇年漸く太湖水利局を特設して錢能訓氏を督辦に任じ、其後間もなく錢氏の辭職に次ぎて王清穆氏其後を繼任せしが、既に四五年を経たる今に至るも言ふべきの成績を擧げず、蓋し經費の窮乏に加ふるに時に水利局の事業を計畫することありとも地方には江蘇水利聯合會或は太湖流域防災會と稱するが如き、小會分立して意見阻隔し一層事業の統一ある進行を妨ぐるものにて、最近太湖水利局は婁江の開浚を計畫せる旨傳へらるゝも各地水利關係者の和衷共濟を先決問題とすべし。

猶ほ太湖水利局の經費は其初め毎月七千餘元と定め、其中江蘇省負擔四千二百餘元浙江省負擔二千八百餘元なりしも、浙江省は今日迄一回も負擔額を支出せず、又一九二一年中王清穆督辦は黃浦江浚渫局の技師長ハイデンスタム氏を顧問技師に招聘し、當時王督辦はハイデンスタム氏の紹介にて約二十萬元の小浚渫機を購入することとし、浚渫經費は北京政府より約五十萬元を支出し江蘇省に三十萬元、浙江省に二十萬元を分配せりと傳へられしことあるも固より其確否を知り難し。

(八) 浙江の改修 杭州灣南岸の平野は錢塘江の流下せる泥沙の堆積により形成せられたる沖積地にして、一九二三年大氾濫の爲め非常の饑饉を惹起せるが故に將來氾濫防禦の爲めには是非共浙江各支流の改修、閘門、堤防の修築等を必要とす、但し現時未だ委員會の組織を見るには至らざるも將來必ず實行せらるべきものにして華洋義賑會(The Chinese Foreign Famine Relief Commission)は之が財政的援助を爲すこととなり居れり。

(九) 閩江の改修 閩江は福建省の大河にして福州より廣東、江西、浙江に出づる要路なり、閩江本支流を以てせば福建省内三分の二に達するを得べし、山岳重疊、鐵道の敷設もなき福建省にとりては重要な價值ある交通貿易路にして、福州其咽喉を扼す、然るに福州は海より馬尾に至る十七哩、之より更に九哩の上流に位し、馬尾上流は南臺島の爲めに南北兩水道に分れ、福州に至るには北水道に依るものなるも其水深は低水時二呎乃至六呎の間を往來し、時に小蒸汽船の航行さへ困難を感ずることありて大約百五噸以下の小汽船を通ずるに過ぎず、即ち福州として馬尾の羅星塔錨地あるが爲め漸く港たるの地位を保てるものにて、福州馬尾間に於ける二重船積の不便は内外人の均しく苦慮する所にして屢之が改善を唱導せられ、一九一八年十二月遂に北京外交團より支那政府に提議し漸く實行を見るに至りしものとす。

閩江改修の目的は二重船積の不便を除くにあるも、事業の規模如何は福州港將來の發展如何を考慮せる適當なる計畫を爲すべきものにして、一九一七年十一月黃浦江改修局技師長ハイドンスタム氏が詳細調査の結果、福州港の發達は極めて保守的にして僅かに沿岸航行船の寄港地たるに過ぎざるが故に、福州港及羅星塔錨地將來の必要及利益、爲め最も經濟的且つ成果の大なる計畫を立案するの要ありとし、結局低水時十呎の最少吃水を有せしむるを以て最も適當とせり、即ち内河航行汽船中第一級に位すべき九呎吃水の沿岸航路船、其他曳船、ランチ、民船等は晝夜を論ぜず航行するを得、且つ十六呎吃水の汽船は高潮を利用して毎日二回福州に出入するを可能ならしめ、改修後水道の幅は最少三百呎とし、經費九十萬元を以て三ヶ年間に完成の豫定とせるものなりとす。

斯くて閩江改修計畫は一九一九年六月技師長ウエスト (I. B. West) 氏の來任と共に起工の準備を爲し、翌年一月より實際事業に着手し工事區域は萬壽橋以下にして、之を南臺 (Nan tai) 濂浦 (Lien Puo) 間、濂浦・壁頭 (Pak hao) 間及壁頭・馬尾 (Ma wai) 間の三區に分ちて工事を開始し南臺、濂浦間は一九二一年既に完成せしが、其導水工事は所謂査して其結果を報告せしが、其要點は沖積地方に於ける支流を整理するにありとし、汕頭海關は地方官憲と連絡して改修事業に着手することとなり、但し現時僅かに測量を開始せるのみ。

(一) 粵江の改修 廣東三角洲は西江、北江及東江三河の合流により形成せられたるものにして、其面積約三千哩に達し、其生産力頗る大にして、年三回の收穫 (米は一回) に適し、養蠶の如きは年六回乃至八回の收穫あり、支那全國中第一の豊饒なる地域なるが故に人口も亦支那全國中最も稠密し、廣東省全人口の一半以上を占む。

又廣東は此の三角洲上に存立し、西江、北江、東江三河の咽喉を扼し廣東河に由りて海に通ず、南支事業の一大中心地なるも其海港としての地位は全く香港に奪はれ、最近漸く支那有識先覺者により之が改修を論ぜらるゝに至り愈々改修の必要を唱導せられたり、而して粵江改修の事業が具體的の進展を見るに至りしは一九一四年の大氾濫後にして、此の年初めて改修局を設け、廣東治河事宜處と稱し、技師長「オリヴァー・クロナー」氏の就任を見たり。

然るに其後一九一五年再び大氾濫を來し、技師長は同年六月より一九二〇年に亘りて西江、北江、東江及廣東河の調査測量を爲し改修計畫を立案せしが、之が計畫の詳細は督辦廣東治河事宜處報告書によりて明かなりとす。

元來廣東地方の氾濫は西江の増水により影響されて北江の増水に歸因するものにして、當時梧州に於ける増水は七十九呎六時に及べり、斯くて西北兩江の増水は相合して珠江の大氾濫を來し、北江に在りては蘆苞及蘆苞の北約二哩の地點に於て各一千二百呎の堤防を決潰し蘆苞江 (Luo bao Creek) を流れて珠江に殺到し、更に清遠附近にても北江の堤防を決潰し、白泥を経て珠江に殺到せり、而して西江は肇慶の堤防を破りて綏江即ち Bamboo River に入り、北江に殺到して清遠及蘆苞の堤防決潰を助成せるものなりとす。

Planted bamboo dikes と稱せらるゝものにて、直徑一吋半位の竹桿を六吋乃至八吋の間隔を措きて河床に突き込み約十呎幅の Long ditches を形成するものとす、第三區導水工事の完成後石造に改築する豫定にして第二區濂浦、壁頭間は比較的水深充分なるが故に、現時何等導水工事を施さず。

本事業の成績に就きては最初より相當批難の聲あり、一九二一年十一月四月船舶運輸に従事せる英人等は自國領事を通じて顧問技師に質問書を提出し、事業開始後一年餘を経過せる當時に於て何等水深の増加せる模様なき所以を質問せしが、當時顧問技師の回答は、事業開始後僅々一年餘に過ぎざるが故に、局外者を納得せしむるに足る外形的功績の顯れざるは已むを得ざることにて技師としても今後猶ほ一年餘を費さざれば外形的功績を擧げ得ず、但し福州馬尾間水深は干潮時十三呎を保たしめ工事期間は事業開始後四年以上を費すこと決して無しとの意見を發表せしが、現時事業開始以來既に六年を経過せんとせる今日に於ても尙且完成せざるは勿論世人を首肯せしむる支拂の成績を擧げ得ざるの現状に在り、蓋し閩江の改修は導水工事のみを以て完成を期するは困難にして、必ずや浚渫工事をも必要とすべく技師に於ても又其必要を認め一九二四年中 Messrs Lubiny and co. of Barfrew, Scotland に對し浚渫船一隻を注文し一九二五年春到着馬尾に於て組立を終りしが故に浚渫開始の上は漸次成功を収め得べしと考へらる、改修に要する經費は僅少の支那政府補助を除きては海關附加税に依るものにて一九一九年三月以來實施せられ毎年の附加税徴収額は約十二三萬兩なりとす、又支那補助金は毎年一萬八千元なるも事業開始の當時九、八七八、八八元を支給せし以後全く中止の状態にありて、一九二四年二月末迄の未拂金九〇、〇八〇元達す、而して事業開始以來の消費額は一九二四年二月末迄に大約八十七萬六千元を費し將に豫定經費九十萬元は早くも消費せられたるの現状にあり。

(一〇) 韓江の改修 一九二一年潮州附近の氾濫後廣東改修局技師長「オリヴァー・クロナー」 (Major G. W. Oliver Crona) 氏は氾濫地方を調査し、五年には第一期報告として西江實測の結果を報告し、一九一八年には廣東水道の改修計畫を、一九一九年には北江改良計畫を一九二〇年には西江改良計畫を發表せり、此等の報告書に據るに其の計畫は頗る大にして西江の改修には經費一千三百三十七萬香港幣、廣東河水道の改修には二百八十一萬七千幣、北江改修には一千〇九十萬元を、東江改修には四百六十萬幣總計約三千萬幣を計上し、更に之に要する改修豫定期間は北江に於て六箇年、廣東河水道に於て四箇年、北江に於て八箇年、東江に於て四箇年、總計二十二箇年の延長期間を要するものとす、但し其の計畫の大にして費用の莫大なる到底支那の現状を以ては實行し得べからざる、と明かにして其實際には亦殆んど事業の遂行せられたるものなく、僅かに廣東市の氾濫防禦の爲め蘆苞に於ける大水門の建造を計畫し、一九二三年春完成の豫定なりしも其後廣東省內寧日なく工事に遅延し最近漸く竣工を告げたり、但し其他の方面に於ても多少改修の計畫部分的に行はれ廣東河にては沙面と黃埔間の水道を低水時十五呎の水深を保たしめ且つ廣東市と河南との間に開閉橋を修築するの計畫ありしも未だ其實現ならず、猶ほ一九二四年末迄に各河川の改修に支出せし經費は西江に於て二七、六六八兩、東江に於て四四九、八〇一兩、北江に於て八五六、五八二兩で合計百四十二萬四千五百一十一兩なりとす、而して技師長の意見に據れば改修事業に要する經費の大部分は氾濫區域に於ける住民の課税により支辨せんとするものにして、此の計算に據るに西江及北江の氾濫總面積 (浸水面積) は約一千二百三十四萬畝、此の内約八百七十萬畝は耕作適地なると共に、更に其七割五分即ち約六百五十三萬畝は現時既に耕作地に屬し、氾濫の際收穫物流失の危險ある地積なりとす、然かも此の六百五十三萬畝の耕作地は東江の氾濫により脅かさるゝ地方の耕作地を含まざるものとす、而して氾濫防禦に要する費用は三千〇四十萬幣なるが故に、之を兩耕作地六百五十三萬畝に割當つる時は一畝平均約四弗六十仙にして、今假りに一畝の面積に於ける米の收穫二十五弗乃至三十弗とせば其一畝宛改修費は決して過大の額とも思はれず、「オリヴァー・ク

「ロナー」氏は北江、西江の改修に十五箇年を必要とし、之れが爲め利益を受くる農民より毎年一畝に付銀三十仙宛を課すべしと謂へり、蓋し一九一五年度に起りし氾濫より考ふれば一回の洪水に依り被むる損害は最少限一千萬弗に達するものにして、之が防禦の恩澤に浴すべき農民より毎年一畝三十仙の義務を負はしむること寧ろ當然と思惟せらる。

(二) 淮河の改修 淮河は俗に七十二間水と稱し支流七十二を匯す其流域に屬する江蘇、安徽兩省の北部面積約一萬六千方哩は毎年此等淮水本支流の排水不完全なるが爲め氾濫を被るものにして、其範圍は北は山東山脈の終る所より、西は徐州、宿州、亳州に至り、南は淮水に迫れる淮陽山脈の麓及清江浦、淮安に達し、雨量多き年は一面の湖水を現出す、然かも此等の地方は冬季北西風の吹く時季には一般に乾燥して諸海の減水甚だしく六、七、八月の雨季に際しては各河水の増加速かに來りて低地に溢れ退水極めて遅きが故に、高粱、黍麥其他の主要農産物は悉く腐敗して所謂江北の餓饉を惹起するを常とす、之れ淮河改修の必要なる所以にして早くより治水の計を樹て或は又部分的に改修されたりしが、最近に於ける具體的計畫は一九二〇年の氾濫時に際し張審氏が清江浦に測量局を設立し、運河を修築して河水の流出口を遠らんとせしを初めとし不幸實行を見るに至らざりき、其後一九一五年中安徽省官憲は淮河浚濬工事の爲め每五軒一人の壯丁を出さしめ四萬五千人を得て事業に着手せしことありしも之れ亦其効果を収むるに至らざりき、但し之より先き一九一四年一月米國赤十字社(The American Red Cross Society)は支那政府と四百萬磅の借款豫備契約を結び、其借款擔保としては埋立てらるべき土地及大運河航運權を提供せしめ、赤十字社より技師長を任命して北江運河の改修と共に江蘇安徽省に於ける淮河の浚濬を行はんとせり、導淮水利事業借款即ち之なりとす、蓋し江蘇安徽省中淮河流域に屬する一帯は年々河水氾濫し、之が爲め被むる災害は一九一七年より一九〇七年に至る六一〇年間に於て實に六十二回の多きに達せりと稱せられ、殊に最近に至りては毎年二回即ち従前に比し約十倍の洪水を現出

裁兵を河工に向くべく提出せりと傳へらるゝも、固より能はざるの現状にあり。

(三) 大運河の改修 大運河は天津杭州間約一千哩、更に天津より所謂北運河ありて通州に至り、又杭州よりは所謂西興運河に連絡して寧波に至る、通州、寧波間大約一千二百哩あり、初め大運河は南方漕米を北京に輸送せんが爲めに用ひられ、毎年一回四五十隻の小舟を使用して貢米を漕運し、運河を六十五區に分ちて遞次北送せり、然るに一八七四年汽船會社招商局の設立せられてよりは漕米の輸送は海運に依ることとなり、時勢變遷に伴ひ運河の利用減少し、其結果河道の修理行はれず、河床は漸次淤塞し、山東運河中臨清以南黃河間の如きは舟運殆んど杜絶し殊に東昌以南陶城埠に至る約九十華里間は河床既に耕地に變ずるの現状となり、此他處々舟運の便を減せる箇所少なからず、加ふるに大運河は氾濫時に際し常に淮水の氾濫を助長せしむるものにて、此は元、清の間運河が河道に堤防を築造せるが爲め各河水の排水路を杜絶せしめたる 果なりとす。

而し 大運河の改修計畫が世上に喧傳さるゝに至りしは一九一四年米國赤十字社との間に四百萬磅借款の草約締結されて以來のことにして、本借款草約は歐洲戰亂の爲め實行を見ざりしも、其後一九一四年末潘復氏の立案により濟寧に運河測量局を設立し山東江蘇運河の測量を行ひ、改修計畫を進めんとせしが、一九一六年四月山東省界より揚子江に至る間 運河に對し米國廣益公司(The American International Corporation)は支那政府と六百萬元の改修借款契約を締結し五月調印を了せり、然るに其後日獨戰争の結果、山東省に於て獨逸の有せる權利を繼承せる我邦は山東省運河の改修借款に参加するの權利あることを主張せしが、時恰かも日米提携對支企業論の唱導せられし時なりしを以て運河借款の如きも又日米共同を唱ふるに至り、遂に山東運河の分は其資金を六百萬弗に増加し其の内二百五十萬金弗は之を我邦より出資することとなり、一九一七年十一月契約の調印を見たり、所謂大運河借款契約と稱せらるゝも

し、其程度大體運河被害を伴ふを常とす、之れ慧眼なる米國宣教師が人心收攬の爲め米國赤十字社より資金を得て華洋義賑會を組織し救濟事業に従事せる所以にして、一九一〇年の大氾濫後速かに活動を開始し、技師「ジェームソン」氏を招聘し資金五十萬元を投じて治水計畫を立案せしめたり、而して「ジェームソン」技師の報告に據るに、所謂導淮水利事業の範圍は唯に淮水のみならず(一)洪澤湖(二)沂河(三)沂河(四)山東境より揚子江に至る大運河以西の沼澤河湖等四大治水事業に關係し頗る廣きに亘り、豫定期間六七年、經費三千五百萬元を要すと稱せらる。

斯くて米國は本事業が淮河氾濫區域約三萬方哩の饑民救済上必要なる所以を説くと共に之が資金を供給し以て中部支那に於ける自國勢力の確立を圖り、銳意支那を説きて遂に前記の借款豫備契約を締結せしものなるも、一九一四年七月正約調印に際し偶歐洲大戰勃發して實現を見るに至らず、最近の状況としては特に事業の進捗せるものなきも、一九二一年に於ける淮河流域の氾濫は數百萬の窮民を出せしが爲め一九二二年四月末華洋義賑會(China Foreign Famine Relief Committee)は淮河改修局(Huai Valley Conservancy Board)を設け淮河氾濫と關係深き江蘇、安徽河南三省人を主とし其他支那紳豪及外人を以て組織せり、而して同會の報告に據るに一九二一年度の氾濫による損害は一千五十萬エーカーに亘りて農産食料品總計六億一千三百五十萬弗に達し、更に他の損害を算せば一層巨額に達すべし、改修の結果埋立により新たに得らるべき土地は八百萬エーカー以上にして、其米産額毎年三億七千五百萬弗に上るべく、更に全流域總ての土地としては一千八百五十萬エーカー、毎年の米産額九億八千八百萬弗に達すべしと謂ふ、但し淮河改修の事業たるや固より容易の業にあらず、現時江水淮利測量局設けらるゝも、或小事業の外は測量さへ行はれず、改修事業の如き僅かに地方的に一小部分の行はるゝものあるを見るのみ、又最近一九二二年八月全國水利局總裁李國珍氏が整理淮河正身及淮河古道歸還の計を立て經費一千三百三十四萬兩、五年後完了とし、海關附加税を以て三百萬兩の支出を要求し且つ將來皖省

の之れなりとす。

斯くて其後一九一八年九月「ライプラー」(Joseph Ripley)氏は米國測量隊の一行を引率して支那に來り測量に従來せしが、其翌年顧問技師「フリーマン」(John R. Freeman)氏を派遣して最後の調査研究を行はしめ、事業は「シムス・カラー」商會にて請負ふこととなり、而して「フリーマン」氏の最後の研究は一九二〇年中其結果を報告せられしが其後何等の進捗を見ず、技師達も早く既に歸國して今日に及べり、但し改修局は之を運河總工程師(The Canal Board)と稱し、民國水利善後事宜處の管轄に屬せしめ濟寧に本部を置きしものにて、濟寧以北黃河口測量を完成し濟寧以南の測量も殆んど終了せし經費約二百萬元を消費せしものにて、一九二二年十月閉鎖し將來の計畫は何等決定を見ず、斯くて大運河の改修計畫は早くも頓挫せしも各地方的には幾分づゝ行はれつゝありて、其關係非常に複雑し事業の進度を審かにすること困難なるも、略次の六區に別たれ、各一小部分の改修を爲しつゝあり。

- 一、通州楊村間運河——北運河々務局(京兆尹管下)
- 二、直隸省內運河——天津河務局(直隸省內北運河及南運河)
- 三、山東省內運河——山東河務局及山東水利局
- 四、山東省界揚子江間運河——江北漕運局
- 五、揚子江南運河——江南運河改修局
- 六、浙江運河——浙江水利委員會

右の内江北漕運局は揚州に在り、一九二〇年末の設立に係り、張審氏を督辦とし米人技師一人其設計を援助し、江蘇省は最近運河改修の爲め三箇年間地租及厘金收入中より毎年百萬元を支出することとなりしが、現時は江都、高郵、寶應一帶の堤防修築に従來し、將來は沿河諸縣の水患を免れ得べしと稱せらる。

〔丙〕鐵道篇

支那鐵道官制

支那鐵道行政に關する中央官制は鐵路の創辦以來屢々其管轄官廳を異にし、凡そ次の四期に分つを得べし。

一、總理各國事務衙門及外務部隨辦時代

總理衙門は千八百六十一年一月の勅令を以て開設せられ、千九百一十年六月外務部と改稱せり、初め總理衙門の設けらるゝや涉外事務の繁忙を加ふると共に、當時比較的海外の事情に通曉せる同衙門大臣の實權は漸次重きを加へ、恰かも事實上中央政府たるの觀を呈し、外交事務のみならず鐵道、郵電、鑛業等所謂農商交通事務に至る迄總理衙門の處決を俟たざるべからざるに至れり、蓋し支那の鐵道は其端を外國人の間に發し常に涉外關係を有せるのみならず、鐵道借款も亦國際政策と思惟せられしが故なりとす、然るに千八百九十五年以來は部内に路鐵總局を設けて鑛山及鐵道に關する事務を專管せしめ、更に鐵路に關しては專任の督辦鐵路大臣を置けり。

二、商部管轄時代

千九百一十年總理各國事務衙門を外務部と改むると共に商部を設け、從來總理衙門の管掌せる鐵道鑛山事務を兼管せしが、鐵道事務は部内通藝司の管轄となり尙ほ督辦鐵路大臣を置けり、但し鐵道が多く對外問題を生ぜし關係上鐵道契約、如き商部を経ることなく外務部に於て直接折衝すること少なからざりき。

三、郵傳部管轄時代

郵傳部は千九百六年中央官制の大改革に際し新設せらる、此の以前に

| | | |
|-----|-----------|-------|
| 八、 | 滬杭甬間 | 上 海 |
| 九、 | 吉長間 | 長 春 |
| 一〇、 | 廣三同 | 廣 東 |
| 一一、 | 正太同 | 石 家 莊 |
| 一二、 | 道清同 | 焦 作 |
| 一三、 | 漳廈同 | 廈 門 |
| 一四、 | 粵漢同 | 漢 口 |
| 一五、 | 四鄭同 | 北 平 |
| 一六、 | 龍秦豫海鐵路總公所 | 北 京 |

支那鐵道法規

支那鐵道の創設以來鐵道布設に關する上諭は皆特定線路の布設に對する注意を示せるに止まり、鐵道法規の初めて公布せられしは千八百九十八年鑛務鐵路總局の設置に當り、同總局より奏定せる鑛務鐵路公共章程なりとす、鑛山の開掘及鐵道布設に關する要項を規定し、鐵路の布設に關しては官辦、商辦及官商合辦の三種に分ち、就中商辦を獎勵して外力の侵入を防がんとせり、其後商部の設けらるゝや同章程を廢し千九百三年新に鐵路簡明章程を、次で千九百六年鐵路購地章程を發布せり。

鐵路簡明章程は即ち鐵路布設の要則を規定せるものにして、其内外人若くは官商辦たるを論ぜず鐵道の布設は一律本章程に照して辦理すべしとし、更に従前各省に於て規定せる鐵路章程中本章程と抵觸するものは之れが採用を許さず、且業務の組織其他の事項は欽定大清商律の一部として發布せる公司律に遵照すべしと規定せり。

鐵路購地章程は即ち鐵路布設に必要な土地收用の法を定めたるものにして、從來支那に於て公共工事の爲め土地を收用するの制度なきにあらずとも固より簡單不備に過ぎ鐵道の如き大工事に適用する能はざるが故に特に其規定を設けたるものにして、收用手續、補償金及收用の効果に關する規定を列舉せしが、民國に至りては千九百十三年七月交通部令

在りては支那鐵道の行政は外務部及商部あり、更に督辦大臣を設けしこと前述せるが如くにして、加ふるに地方には總督巡撫ありて其權限複雜錯綜し區劃明かならざりし結果事務の滯滞著しかりき、茲に於てか中央官制の改革に際し郵傳部を新設して全國交通機關の中樞とせるものにして、千九百七年部内に路政局及鐵路總局を置き、前者は全國鐵路の行政を監理し商辦鐵道を其管轄の下に置き、後者をして官辦及借款鐵道の經營を管掌せしめたり、但し津浦鐵道に關しては津浦鐵路督辦公所を、又粵川漢鐵道には同籌備處を置き各獨立の機關とし、各鐵道の建設並に借款事務の辦理に任せしめ、且外務部と鐵道との關係は尙ほ全く離るゝを得ず、滬杭甬鐵道借款契約の如き外務、郵傳兩部の名義を用ひ、又津浦借款は外務部の名義を以て梁敦彥之れに調印せり、而して此の間別に督辦鐵商部時代に異ならず。

四、交通部管轄時代

千九百十二年民國政府成立と共に四月交通部を設け、部内に路政司を置きて鐵道事務一切を處辦することとせしが、同年九月袁總統は更に鐵路總公司を組織し孫逸仙を以て之れが總辦に任せり、然るに其後孫氏の失脚と共に總公司の事業は一切交通部に移管せしが、千九百十四年七月修正交通部官制の發布を見たり、而して此の間特殊の大鐵道に關しては特に督辦を任置せり。

| | | |
|----|---------|-----|
| 一、 | 京漢鐵路管理局 | 北 京 |
| 二、 | 津浦同 | 天 津 |
| 三、 | 京奉同 | 天 津 |
| 四、 | 京綏同 | 北 京 |
| 五、 | 滬寧同 | 上 海 |
| 六、 | 廣九同 | 廣 東 |
| 七、 | 萍株同 | 江 蘇 |

を以て鐵路收用土地暫行章程を公布せり、次に民業鐵路法は千九百十四年四月公布せられ、翌年十一月一部の修正を施されしが、其要項次の如し。

支那民業鐵路法

- 一、敷設理由書
 - 二、假定狀
 - 三、線路豫測圖及説明書
 - 四、動力の種類
 - 五、建設費豫算書
 - 六、營業收支豫算書
 - 七、資本總額
 - 八、創立發起人の姓名原籍職業及住所
- 三、創立發起人は資本總額十分の二以上を引受くることを要す(第四條)
前項の株式引受に關しては假登記票請の際確實なる證憑を提出し交通部の査閱を受くべし
前項の證憑にして疑あるときは交通部は地方行政長官に委託し或は員を派して調査せしむることを得
四、交通部は創立發起人の提出せる各項並に株式引受證憑を檢査し正當と認めたるときは假登記を許可し執照(免許狀)を交付すべし(第五條)
五、交通部は公益上の必要に依り暫准立案執照(假免許狀)中に條件を附することを得(第六條)
創立發起人前項の條件に違反したるときは假免許狀は其の効力を失ふ
六、假免許狀中に交通部は本登記票請期限を定むることを得(第七條)
前項の期限を過ぐるも尙ほ本登記を稟請せざるものは假免許狀は其の効力を

失ふ但し已むを得ざる事由あるときは期限満了前其の事由を具し交通部に延期の許可を稟請することを得

七、創立發起人は假登記後に於て已を得ざる事理に因り企業の廢止を議決したるときは交通部に報告し且假免許状を返還すべし(第八條)

八、交通部の許可したる假免許の鐵路は本法の規定に依りて其の効力を失ふか又は企業廢止の稟請ありたる場合に非ざれば他人は之れが建設の稟請を爲すことを得ず(第九條)

九、交通部の假免許を経たる後創立發起人に於て資本總額を引受けたるときは會社は成立す、若し株式を募集するに場合には公司法及本法の規定に依りて之れを行ふ(第十條)

株式の募集をなす場合には假免許状の原文及稟請書並第二條各項の書類圖面を公告すべし

一〇、株式總額の募集を終り且第一回株式拂込終了後創立發起人は公司法に依り創立總會を召集することを要す(第十一條)

創立總會に於ては董事(取締役)及監察人(監査役)を選挙することを要す

一一、創立發起人が株式總額を引受け且前條の規定に依りて召集したる創立總會の完結後は公司より稟請書及左記各項の書類圖面假免許状の謄本を添付し交通部に正式立案(本免許)を稟請すべし(第十二條)

一、公司章程(定款)

二、線路實測圖及説明書

三、工事方法及各項車輛圖式説明書

四、建設費算書

五、起工竣工の時期及分區起工竣工の時期

六、引受總株數及拂込金額

七、股東會議(株主總會)議事錄

八、取締役及監査役の姓名原籍職業及住所

一二、交通部は會社の稟請書及附屬書類圖面引受株金拂込を調査し正當なりと認めたるときは本免許を許可し且假免許状を交付すべし(第十四條)

一三、鐵路公司は本免許受領後は公司法に依りて登記し且鐵路經過地方及

二四、鐵道が河川を横斷し架橋の爲め橋脚築造の必要ある時は船舶の運行及流水を阻害せざるを以て度とす(第二十六條)河岸に於て堤防等の營造物ある時は其の現狀を維持し且危險の發生を防止することを要す

二五、鐵道の建設が單線なるときは雖も己むを得ざる場合の外複線布設の餘地を豫備し置くことを要す(第二十七條)

二六、軌間は四呎八吋半とす但し特別の事由ありて交通部の許可を得たるものは此の限りにあらず(第二十八條)

二七、建築方法及車輛の構造は交通部規定の工事方法及車輛圖式説明書に依りて處理することを要す但し特別の事由ありて變更する時は交通部の許可を得たる後之れを行ふべし(第二十九條)

建築工事營業一切の方法に關しては交通部の許可を受けたる後之れを行ふべし

公司支店所在地の地方行政官署に届出づべし(第十五條)

公司法に登記期限を規定したるものは其の期日は交通部の本免許を許可したる日より起算するものとす

一四、鐵路公司株券は公司法の規定に依り各項を記載する外本免許の年月日も記載することを要す(第十六條)

一五、株主は股票(株金)の拂込に當り金儲以外のものを以て之れに充つることを得ず(第十七條)

一六、鐵路公司の株金拂込は一回又は數回に分つことを得但し本免許後一年半以内を限り原定總額を拂込しむべし若し竣工長期に渉るか又は特別の事情に因り期限を延期せんとする時は交通部の許可を受くべし(第十八條)

一七、株金を數期に分ち拂込む場合には第一期株金拂込後、又一時拂込の場合には保證金の交付後に非ざれば本登記を稟請することを得ず(第十九條)

第一期拂込金及保證金は股票株券額面金額の四分の一を下ることを得ず

鐵路公司が分期拂込金及保證金を收受したる時は先づ領收證を發行し株金全部の拂込を俟ちて株券と引換ふことを要す

一八、株金の拂込は其の期限を確定し、期限を過ぐるも尙ほ拂込を爲さざる株主は公司法に依り處分すべし(第二十條)

一九、鐵路公司資本を増加するの必要ある時は公司法に依り新株の募集を爲すを得但し交通部の許可を稟請すべし(第二十一條)

二〇、鐵路公司本免許後に於て既起工期を過ぐるも尙ほ起工せざるものは交通部は其の許可を取消すことを得但し天災地變及其他已むを得ざる事故の爲め期日に起工する能はざるときは豫め事由を具して交通部に稟請し許可を得たるものは此の限りに在らず(第二十二條)

二一、鐵道會社土地を收用するに當りては土地收用法により處分することを得(第二十三條)

二二、官道、橋梁、河川溝渠等の工事施設に關しては先づ該管地方行政官署の許可を稟請することを要す(第二十四條)

二三、鐵道が官道を横斷する場合には跨線橋陸道又は柵門を築き其の他危險を防止すべき必要の個處には相當の設備を爲すか或は番人を派して看守せしむることを要す(第二十五條)

二四、運賃の増減更改を要するものありと認めたる個處は公司に命じ修正せしむることを得

二五、營業開始後運賃を増減せんとする會社は理由を具し交通部の許可を受くべし(第三十五條)

二六、運賃の定率及之れが變更は新聞紙に登載するか或は其の他適當なる方法に依りて之れを公告することを得(第三十六條)

二七、公益上の必要あるときは交通部は鐵路公司をして運賃を低減せしむることを得(第三十七條)

鐵路公司是旅客及貨物の運送に關しては運賃表に定められたる運賃及料金、外何等の名義を以てするも其の他の費用を請求することを得ず但し特別の事由ありて交通部の許可を得たる場合には此の限りに非ず(第三十八條)

二八、鐵路公司是其他種の業務を兼營することを得ず但し特別の事由ありて交通部の許可を得たる時は此の限りに非ず

二九、國有鐵道と私設鐵道又は二個以上の私設鐵道が聯絡運送又は交互車輛直通をなす場合には總ての費用及運賃は協議に依り之れを定む若し協議調はざる時は交通部に之れが裁定を稟請すべし(第四十條)

三〇、運賃の減免軍事及輸送に關しては國有鐵道法の定むる所に依る(第四十一條)

三一、鐵路公司是年度末毎に國有鐵道會計規則及各項表式に準じて營業收支損益に關する營業報告を作成し交通部に稟請して許可を受けたる後株主總會に提出することを要す(第四十二條)

三二、鐵路公司是旅客及貨物の運送を保護し且危險を防止するため所在地警察官署に巡警の派出を請求することを得(第四十三條)

緊急事故あるときは鐵路公司是所在警察官署巡警の増派を請求することを得但し其の費用は公司之れを負担す

三三、鐵路公司是公司法の規定に依りて公司債(社債)を募集することを得但し

失ふ但し已むを得ざる事由あるときは期限満了前其の事由を具し交通部に延期の許可を稟請することを得

七、創立發起人は假登記後に於て已を得ざる事理に因り企業の廢止を議決したるときは交通部に報告し且假免許状を返還すべし(第八條)

八、交通部の許可したる假免許の鐵路は本法の規定に依りて其の効力を失ふか又は企業廢止の稟請ありたる場合に非ざれば他人は之れが建設の稟請を爲すことを得ず(第九條)

九、交通部の假免許を経たる後創立發起人に於て資本總額を引受けたるときは會社は成立す、若し株式を募集するに場合には公司法及本法の規定に依りて之れを行ふ(第十條)

株式の募集をなす場合には假免許状の原文及稟請書並第二條各項の書類圖面を公告すべし

交通部の許可を稟請すべし(第四十四條)

前項計價は資本總額三分の二以上の拂込を終りたる後に非ざれば募集することを得ず

四〇、交通部は必要と認めたるときは委員を会社に派し左記事項を監査せしむることを得(第四十五條)

一 株主總會

二 株主在高及收支金額

三 工事及其使用材料

四 運轉及營業狀況

監査員は必要と認めたるときは鐵路会社の職員をして一切の報告を爲さしめ且公司の書類圖書及帳簿を檢閲することを得

鐵路公司是前項の報告及檢閲を拒絶することを得ず

四一、鐵路公司是左記各項を實行するの義務あるものとす(第四十七條)

一 各種帳簿の設備

二 統計の編成

三 事故報告

四 其他交通部臨時命令事項

運輸上必要の設備にして交通部が不適當なりと認めたるときは鐵路公司をして改良又は増設せしむることを得(第四十八條)

四二、國有鐵道又は他公司の私設鐵道が鐵路会社の鐵道と接続し或は之を横斷して鐵道を敷設し若しくは鐵道会社の鐵道と接近し又は之を横斷して道路橋梁溝渠又は運河を敷設せんとするときは鐵路公司是之を拒むことを得(第四十九條)

十九條)

四三、私設鐵道は平時戰時を論ぜず軍用に供する義務あるものとす(第五十條) 政府は鐵路会社の鐵道及其の附屬物を買収することを得(第五十一條)

前項買収の期日及方法は命令を以て之れを定むることを得

四四、鐵路会社が定款を變更せんとするときは株主總數の三分の二以上にして且株主總數の三分の二以上に當る株主出席し其の議決權三分の二以上の同意あるに非ざれば議決することを得(第五十二條)

鐵路会社の解散は株主總數の四分の三以上にして且株主總數の四分の三以上

に當る株主出席し其の議決權の四分の三以上の同意あるに非ざれば議決することを得(第五十三條)

鐵路公司定款の變更及解散の議決は交通部の許可を得るに非ざれば其の効力を生ぜず(第五十四條)

四五、公司在左記各項を爲さんとするときは株主總會の議決を経て交通部の許可を稟請すべし(第五十五條)

一 線路の短縮及變更

二 目的以外の事業の兼營又は他會社の株式引受

三 鐵道の借受及鐵道營業の委託

四 他種公司及他鐵路公司との合併

五 營業の廢止

六 鐵道の抵當

七 鐵道の賣却

但し買主は中華民國の國籍を有するものに限る

前項第三號に規定せる鐵道の借受及營業委託の場合に在りては總て該鐵道に關する一切の責任を負擔することを要す

前項第四號の合併に依りて成立したる新公司は舊公司の權利義務を全部繼承す但し特別の契約あり且交通部の許可を得たるものは此の限りに非ず

前項第六號の抵當は建築物及車輛に限るものとす

四六、鐵道會社創立發起人本法に依り假免許狀を受領したる時は假免許狀費五十圓を納付すべし(第五十六條)

鐵道會社本法に依り本免許狀を受領したるは本免許狀費百圓を納付すべし(第五十七條)

四七、本法の規定に依り鐵道会社の資本線路及其他の事項を變更し原免許狀に記載せる事項と符合せざるものを生じたる時は交通部に免許狀書換を申請すべし(第五十九條)

前項の規定に依り免許狀を書換ふるときは書換手数料二十圓を納付すべし 免許狀を遺失又は汚損したるときは創立發起人又は鐵路公司より事由を記して交通部に申請し再度の交付或は書換を請求することを得、其納付すべき手数料は第五十九條第二項の規定を準用す(第六十條)

の申請に虚偽の事項ありたるるとき

三 本法に依る交通部の命令又は處分に從はざるとき

四 本法により交通部に報告すべき事項を報告せず又は虚偽の報告をなしたるとき

五 本法により公告すべき事項を公告せず又は公告中虚偽の事項ありたる時

五二、個人又は會社が農工商業經濟上の必要に依り布設する專用鐵道に關する規則は命令を以て之れを定む(第六十九條)

五三、私設鐵道創立發起人及鐵道會社は交通部の處分に對し不服ある時は訴願法及行政訴訟法の規定に依り訴願又は行政訴訟を提起する事を得(第七十一條)

五四、本法施行の日より私設鐵路條例は之れを廢止す(第七十二條)

本法施行前私設鐵路條例に依り交通部より假免許又は本免許を得たるものは其の効力を失はず其の既に稟請を経たるも尙ほ許可なきものは本法の規定に依りて處理す(第七十三條)

私設鐵路條例施行前設立の鐵道會社にして尙免許を稟請せざるものは本法施行の日より起算し六箇月以内に本法の規定に依りて登記を稟請すべし(第七十四條)

鐵路公司には本法に規定するもの、外公司及鐵道に關する一切の法令を適用す(第七十五條)

支那鐵道の企業組織及株式の種類

支那の鐵道は諸外國に於けるが如く其軌間の廣狹により廣軌、狹軌に區別し、或は布設の目的により運炭鐵道、礦石運搬鐵道等特種の名稱を附すべきものありと雖も、其企業組織上より見る時は他國に類例稀なるもの少なからず、即ち下の如し。

- 官款官辦鐵道 支那政府の官金により布設せる國有鐵道を稱す、京張鐵道の如き然り
- 外款官辦鐵道 外國資金を仰ぎて布設せる國有鐵道を稱す、京漢津浦京奉等の如し、但し鐵道管理權の實際の歸屬に關しては疑問あるもの少なからず
- 商辦鐵道 高款商辦鐵道 支那人個人の出資により布設せる民業鐵道を稱す、新奉及潮汕鐵道の如し
- 借款商辦鐵道 外國より出資を仰ぎ布設せる民營鐵道を稱す、兩浙鐵道の如し

一 第四十五條第三項第四十七條の規定に違反したるとき

二 本法に依り交通部の許可を經べき事項の許可以前に私に實施し又は許可

官商合辦鐵道 其例に乏しきも三水鐵道の如き然り

中外合辦鐵道 支那と外國との合同資金により布設せるものにして吉長鐵道の如き然り

外國承辦鐵道 資金は勿論布設經營權共に外國の手中に歸せる鐵道を稱す、日本の南滿鐵道、英國の九龍鐵道(英領內線)等の如し

次に支那鐵道株式の種類には他國に類例なきもの亦少なからず

蓋し利權回收、變法自強の風潮一時全國に瀰漫してより股份公司(株式會社)の設立隨處に企畫せられたりと雖も、氣勢徒らに盛んにして資力

之れに伴はざりしが故に各種の租税、收入及不動産等に割當て、資金を

醸集すること少なからず、其方法苦心慘憺を極め遂に種々なる株式を案

出せり、其最も主なるもの即ち次の如し。

優先股 株式の一時拂込をなせる股東(株主)に對し紅息と稱する特別配當を與ふる株を稱す。

零股 部分株にして下級労働者の應募を目的とし、部分株幾何かを合して一株となすものを云ひ、零股に對し丸株を整股と稱す。

彩票股 富籤附株式を稱す。

米鹽股本 穀物税及鹽税に對して割當てたる一種の附加税を課し、其收入を以て株式の拂込に充當し、之れに對して股票即ち株券を交付するを稱す、支那獨特のものにして川漢鐵道省辦計畫の當時行ひたる抽租之

股(租股)は之れに屬す、又公共團體を以て其株主となすことあり。

公制股 鐵道布設に先んじ鑛山の探掘其他有利の事業を起し、其利益を以て株式の拂込に充當するを稱す、多く公共團體を相手とす。

記念股 人心の激昂せる機會を利用し紀念の爲めなりと稱して發行す、社長湯壽潜を留任せしめんが爲め留湯紀念股票を發行せるが如き然り。

商房薪股本 鋪捐、房捐、俸給に割當てたる株金を稱す。

支那鐵道會計の整理

支那國有鐵道會計條令を公布せり。

支那の鐵道は大部歐米列強の對支勢力進展の手段として強制的に計畫敷設せるものなるが故に、各自國本位の經營をなし其關係國の異なるに従ひ、技術上及經營上に於ても英國、印度、獨逸等各種の様式を備へ、車輛機關車等の標準制度なく、營業報告、計算書の様式、會計起算期日及使用貨幣の單位、度量衡等多種多様にして不秩序不整頓を極め、豫算決算の如きすら之を實行する能はずして毎年末に於ける各鐵道營業成績の如きは固より確知するを得ず、交通政策上の不利少なからざりき、茲に於てか民國政府の成立するや、各般政務の整理と共に之が統一を企畫し、民國元年二月特別會計總核處を設立し各國の先例及現行法規を調査參酌して鐵道電信郵便航業四政に關する特別會計法規を編成せんとせしが、此の中鐵道を以て最急務とし統一鐵路委員會を組織して會計法規の研究を爲し、民國三年八月に至り更に鐵道整理事業を開始し、先づ全國各鐵道を通じて同一の會計計算、鐵道建設、機關車及車輛建造の各様式統一の事業に着手し、且内地各鐵道間は勿論、國際聯絡運輸事業も亦着々實行せられしが、鐵道會計計算様式統一事業に就きては之れが爲め特に委員會を組織して支那國內に於ける所道の専門家を網羅し、時の交通次長葉恭綽氏を委員長に任じ米國會計學の大家「アダムス」(Henry O. Adams)博士を招聘して國有鐵道の資本勘定整理、新延長線の建設及改良工事の整理分類より損益計算、標準の設定、鐵道營業上の收支、諸増減算出方法等の研究助力を囑託せり、斯くて「アダムス」博士の北京に來着するや、其研究の結果を報告し直ちに委員會の容るゝ所となり、民國四年(一九一五年)の營業年度より各鐵道共等しく之れを實施し、這に民國に於ける鐵道整理事業の一端を實施せり、爾來交通部は年々各國有鐵道營業報告を發表す、Statistics of Government Railways in China 之れなりとす、民國十年一月更に國有鐵道會計條令を公布せり。

支那國有鐵道資産状態一覽

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一〇三年末現在 | 一〇五年末現在 |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| 京滬線 | 建築勘定 | 總體費 | 二一,〇〇〇,〇〇〇 | 二一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 豫備費 | 八,〇〇〇,〇〇〇 | 八,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 購地費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 線路費 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | 六,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 隧道費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 橋梁費 | 八,〇〇〇,〇〇〇 | 八,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 保線費 | 八,〇〇〇,〇〇〇 | 八,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 通信機費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 軌道費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 信號機費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 停車場費 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | 六,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 其他建物費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 中央工場費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 分工場費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 特殊設備費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| 輪轉材料 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 保存費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 船渠埠頭 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 船舶 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 小計 | 二一,〇〇〇,〇〇〇 | 二一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 其他 | 二,〇〇〇,〇〇〇 | 二,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 爲替 | — | — | | |
| 建設中利息 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 合計 | 二六,〇〇〇,〇〇〇 | 二六,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 金融勘定 | 建設中利息 | — | — | |
| 合計 | — | — | | |
| 資産に對する償却額 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動産 | — | — | | |
| 動産 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一〇三年末現在 | 一〇五年末現在 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 京奉 | 建築勘定 | 總體費 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | 六,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 豫備費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 購地費 | 二,〇〇〇,〇〇〇 | 二,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 線路費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 隧道費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 橋梁費 | 二,〇〇〇,〇〇〇 | 二,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 保線費 | 三,〇〇〇,〇〇〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 通信機費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 軌道費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 信號機費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 停車場費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 其他建物費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 中央工場費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 分工場費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| | | 特殊設備費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 |
| 輪轉材料 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 保存費 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 船渠埠頭 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 船舶 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | 一,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 小計 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 其他 | — | — | | |
| 爲替 | — | — | | |
| 建設中利息 | — | — | | |
| 合計 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | 六,〇〇〇,〇〇〇 | | |
| 金融勘定 | 建設中利息 | — | — | |
| 合計 | — | — | | |
| 資産に對する償却額 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動産 | — | — | | |
| 動産 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

交通

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一九三三年末現在 | 一九三二年末現在 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 津浦 | 建築勘定 | 總體費 | 二,七〇〇,三〇〇・九 | 二,七〇〇,三〇〇・九 |
| | | 豫備費 | 八九〇,八三三・九 | 八九〇,八三三・九 |
| | | 購地費 | 四,四一〇,四九〇・〇 | 四,四一〇,四九〇・〇 |
| | | 線路費 | 六,八七九,八七〇・九 | 六,八七九,八七〇・九 |
| | | 隧道費 | — | — |
| | | 橋梁費 | 三三,一〇〇,六六〇・八 | 三三,一〇〇,六六〇・八 |
| | | 保線費 | 四〇〇,〇〇〇・〇 | 四〇〇,〇〇〇・〇 |
| | | 通信機費 | 六五五,〇〇〇・〇 | 六五五,〇〇〇・〇 |
| | | 軌道費 | 二,〇三三,四〇〇・三 | 二,〇三三,四〇〇・三 |
| | | 信號機費 | 一,〇六六,三九九・〇 | 一,〇六六,三九九・〇 |
| | | 停車場費 | 八,四四六,三六四・六 | 八,四四六,三六四・六 |
| | | 其他建物費 | 二,五五五,九三三・二 | 二,五五五,九三三・二 |
| | | 中央工場費 | 二,五五五,九三三・二 | 二,五五五,九三三・二 |
| | | 分工場費 | 三,七三三,三三三・三 | 三,七三三,三三三・三 |
| | | 特殊設備費 | 六,六四三,三三三・三 | 六,六四三,三三三・三 |
| 輪轉材料費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 | | |
| 保存費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 | | |
| 船渠埠頭 | 九,九八八,七七七・七 | 九,九八八,七七七・七 | | |
| 小計 | 九,九八八,七七七・七 | 九,九八八,七七七・七 | | |
| 其他 | — | — | | |
| 合計 | 二二,九八八,七七七・七 | 二二,九八八,七七七・七 | | |
| 合計 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動產 | — | — | | |
| 動產 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

一一八六

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一九三三年末現在 | 一九三二年末現在 |
|-----------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| 滬寧 | 建築勘定 | 總體費 | 二,四〇〇,四七〇・〇 | 二,四〇〇,四七〇・〇 |
| | | 豫備費 | 四七〇,〇〇〇・〇 | 四七〇,〇〇〇・〇 |
| | | 購地費 | 二,九六一,五三三・三 | 二,九六一,五三三・三 |
| | | 線路費 | 二,四四五,七九三・〇 | 二,四四五,七九三・〇 |
| | | 隧道費 | — | — |
| | | 橋梁費 | 三,七三三,三三三・三 | 三,七三三,三三三・三 |
| | | 保線費 | 二,三三三,三三三・三 | 二,三三三,三三三・三 |
| | | 通信機費 | 八九〇,八三三・九 | 八九〇,八三三・九 |
| | | 軌道費 | 一,七三三,三三三・三 | 一,七三三,三三三・三 |
| | | 信號機費 | 七三三,三三三・三 | 七三三,三三三・三 |
| | | 停車場費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 |
| | | 其他建物費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 |
| | | 中央工場費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 |
| | | 分工場費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 |
| | | 特殊設備費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 |
| 輪轉材料費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 | | |
| 保存費 | 三,三三三,三三三・三 | 三,三三三,三三三・三 | | |
| 船渠埠頭 | 七三三,三三三・三 | 七三三,三三三・三 | | |
| 小計 | 二九,六六六,五五五・五 | 二九,六六六,五五五・五 | | |
| 其他 | — | — | | |
| 合計 | 二九,六六六,五五五・五 | 二九,六六六,五五五・五 | | |
| 合計 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動產 | — | — | | |
| 動產 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

滬杭甬

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一九三三年末現在 | 一九三二年末現在 |
|-----------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| 滬杭甬 | 建築勘定 | 總體費 | 一,八六一,一九〇・〇 | 一,八六一,一九〇・〇 |
| | | 豫備費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 |
| | | 購地費 | 一,八三三,八八三・三 | 一,八三三,八八三・三 |
| | | 線路費 | 六六六,七七七・七 | 六六六,七七七・七 |
| | | 隧道費 | — | — |
| | | 橋梁費 | 二,二二二,二二二・二 | 二,二二二,二二二・二 |
| | | 保線費 | 八〇〇,〇〇〇・〇 | 八〇〇,〇〇〇・〇 |
| | | 通信機費 | 一〇〇,〇〇〇・〇 | 一〇〇,〇〇〇・〇 |
| | | 軌道費 | 四,六六六,六六六・六 | 四,六六六,六六六・六 |
| | | 信號機費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 |
| | | 停車場費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 其他建物費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 中央工場費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 分工場費 | 九九九,九九九・九 | 九九九,九九九・九 |
| | | 特殊設備費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| 輪轉材料費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 | | |
| 保存費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 | | |
| 船渠埠頭 | 一〇〇,〇〇〇・〇 | 一〇〇,〇〇〇・〇 | | |
| 小計 | 一八,七三三,四九九・九 | 一八,七三三,四九九・九 | | |
| 其他 | — | — | | |
| 合計 | 二〇,〇〇〇,〇〇〇・〇 | 二〇,〇〇〇,〇〇〇・〇 | | |
| 合計 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動產 | — | — | | |
| 動產 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

京綏

| 鐵道名 | 勘定大科目 | 勘定小科目 | 一九三三年末現在 | 一九三二年末現在 |
|-----------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| 京綏 | 建築勘定 | 總體費 | 三,〇〇〇,〇〇〇・〇 | 三,〇〇〇,〇〇〇・〇 |
| | | 豫備費 | 三六六,六六六・六 | 三六六,六六六・六 |
| | | 購地費 | 一,四八八,八八八・八 | 一,四八八,八八八・八 |
| | | 線路費 | 四,二二二,二二二・二 | 四,二二二,二二二・二 |
| | | 隧道費 | — | — |
| | | 橋梁費 | 四,六六六,六六六・六 | 四,六六六,六六六・六 |
| | | 保線費 | 八八八,八八八・八 | 八八八,八八八・八 |
| | | 通信機費 | 二二二,二二二・二 | 二二二,二二二・二 |
| | | 軌道費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 |
| | | 信號機費 | 六六六,六六六・六 | 六六六,六六六・六 |
| | | 停車場費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 其他建物費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 中央工場費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 分工場費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| | | 特殊設備費 | 一,一三三,三三三・三 | 一,一三三,三三三・三 |
| 輪轉材料費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 | | |
| 保存費 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 | | |
| 船渠埠頭 | 三三三,三三三・三 | 三三三,三三三・三 | | |
| 小計 | 四二,三三三,四四四・四 | 四二,三三三,四四四・四 | | |
| 其他 | — | — | | |
| 合計 | 四四,〇〇〇,〇〇〇・〇 | 四四,〇〇〇,〇〇〇・〇 | | |
| 合計 | — | — | | |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — | | |
| 其他の不動產 | — | — | | |
| 動產 | — | — | | |
| 資産總額 | — | — | | |

一一八七

交通

正太

Table for 正太 (Shintō) railway line, showing financial data for 1933. Columns include 鐵道名 (Railway Name), 勘定大科目 (Accounting Major Item), 勘定小科目 (Accounting Minor Item), 1933年未現在 (As of 1933), and 1932年未現在 (As of 1932). Rows include 建築勘定 (Construction Accounting), 金融勘定 (Financial Accounting), and 合計 (Total).

道清

Table for 道清 (Dōsei) railway line, showing financial data for 1933. Columns include 鐵道名 (Railway Name), 勘定大科目 (Accounting Major Item), 勘定小科目 (Accounting Minor Item), 1933年未現在 (As of 1933), and 1932年未現在 (As of 1932). Rows include 建築勘定 (Construction Accounting), 金融勘定 (Financial Accounting), and 合計 (Total).

洋洛

Table for 洋洛 (Yōryaku) railway line, showing financial data for 1933. Columns include 鐵道名 (Railway Name), 勘定大科目 (Accounting Major Item), 勘定小科目 (Accounting Minor Item), 1933年未現在 (As of 1933), and 1932年未現在 (As of 1932). Rows include 建築勘定 (Construction Accounting), 金融勘定 (Financial Accounting), and 合計 (Total).

吉長

Table for 吉長 (Yūchō) railway line, showing financial data for 1933. Columns include 鐵道名 (Railway Name), 勘定大科目 (Accounting Major Item), 勘定小科目 (Accounting Minor Item), 1933年未現在 (As of 1933), and 1932年未現在 (As of 1932). Rows include 建築勘定 (Construction Accounting), 金融勘定 (Financial Accounting), and 合計 (Total).

鐵道名
萍株

勘定大科目
建築勘定

勘定小科目
總體費

一九三三年末現在
四四、八七、四六

鐵道名
廣九

勘定大科目
建築勘定

勘定小科目
總體費

一九三三年末現在
一五七、四七、七五

| | | |
|-----------------|------------|------------|
| 總體費 | 四四、八七、四六 | 四四、八七、四六 |
| 豫備費 | 九、八七、五八 | 九、八七、五八 |
| 購地費 | 三六、四八、〇七 | 三六、四八、〇七 |
| 線路費 | 五、〇一、〇九 | 七、〇一、〇九 |
| 隧道費 | — | — |
| 橋梁費 | 五、〇六、六三 | 五、〇六、六三 |
| 保線費 | 八、〇八、七〇 | 八、〇八、七〇 |
| 通信機費 | 一、〇五、六六 | 一、〇五、六六 |
| 軌道費 | 三、七五、四三 | 三、七五、四三 |
| 信號機費 | — | — |
| 停車場費 | — | — |
| 其他建物費 | — | — |
| 中央工場費 | — | — |
| 分工場費 | — | — |
| 特殊設備費 | — | — |
| 輪轉材料費 | — | — |
| 保存費 | — | — |
| 船渠埠頭 | — | — |
| 船舶 | — | — |
| 小計 | 四、八四、四九、〇四 | 四、八三、八六、三三 |
| 其他替 | — | — |
| 其他 | — | — |
| 小計 | 四、八四、四九、〇四 | 四、八三、八六、三三 |
| 合 計 | 四、八四、四九、〇四 | 四、八三、八六、三三 |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — |
| 其他の不動產 | — | — |
| 動產 | — | — |
| 資産總額 | 四、八四、四九、〇四 | 四、八三、八六、三三 |

| | | |
|-----------------|------------|------------|
| 總體費 | 一五七、四七、七五 | 一五七、四七、七五 |
| 豫備費 | 一〇、四七、五五 | 一〇、四七、五五 |
| 購地費 | 一、六九、六二、四二 | 一、六九、六二、四二 |
| 線路費 | 二、〇八、五八、七三 | 二、〇八、五八、七三 |
| 隧道費 | — | — |
| 橋梁費 | 二、〇〇、五三、四四 | 二、〇〇、五三、四四 |
| 保線費 | 七、〇六、八九 | 七、〇六、八九 |
| 通信機費 | 三、四三、三三 | 三、四三、三三 |
| 軌道費 | 二、七四、九六、五七 | 二、七四、九六、五七 |
| 信號機費 | — | — |
| 停車場費 | — | — |
| 其他建物費 | — | — |
| 中央工場費 | — | — |
| 分工場費 | — | — |
| 特殊設備費 | — | — |
| 輪轉材料費 | — | — |
| 保存費 | — | — |
| 船渠埠頭 | — | — |
| 船舶 | — | — |
| 小計 | 三、四三、三三 | 三、四三、三三 |
| 其他替 | — | — |
| 其他 | — | — |
| 小計 | 三、四三、三三 | 三、四三、三三 |
| 合 計 | 三、四三、三三 | 三、四三、三三 |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — |
| 其他の不動產 | — | — |
| 動產 | — | — |
| 資産總額 | 一五九、三、七五 | 一五九、三、七五 |

鐵道名
廣三

勘定大科目
建築勘定

勘定小科目
總體費

一九三三年末現在

一九三三年末現在

| | | |
|-----------------|---|---|
| 總體費 | — | — |
| 豫備費 | — | — |
| 購地費 | — | — |
| 線路費 | — | — |
| 隧道費 | — | — |
| 橋梁費 | — | — |
| 保線費 | — | — |
| 通信機費 | — | — |
| 軌道費 | — | — |
| 信號機費 | — | — |
| 停車場費 | — | — |
| 其他建物費 | — | — |
| 中央工場費 | — | — |
| 分工場費 | — | — |
| 特殊設備費 | — | — |
| 輪轉材料費 | — | — |
| 保存費 | — | — |
| 船渠埠頭 | — | — |
| 船舶 | — | — |
| 小計 | — | — |
| 其他替 | — | — |
| 其他 | — | — |
| 小計 | — | — |
| 合 計 | — | — |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — |
| 其他の不動產 | — | — |
| 動產 | — | — |
| 資産總額 | — | — |

鐵道名
漳厦

勘定大科目
建築勘定

勘定小科目
總體費

一九三三年末現在

一九三三年末現在

| | | |
|-----------------|------------|------------|
| 總體費 | 七〇、〇六、九九 | 七〇、〇六、九九 |
| 豫備費 | 四、〇四、〇六 | 四、〇四、〇六 |
| 購地費 | 一、五二、〇七、四四 | 一、五二、〇七、四四 |
| 線路費 | 三、八八、一五、九九 | 三、八八、一五、九九 |
| 隧道費 | — | — |
| 橋梁費 | 四、五九、八八、三三 | 四、五九、八八、三三 |
| 保線費 | — | — |
| 通信機費 | — | — |
| 軌道費 | — | — |
| 信號機費 | — | — |
| 停車場費 | — | — |
| 其他建物費 | — | — |
| 中央工場費 | — | — |
| 分工場費 | — | — |
| 特殊設備費 | — | — |
| 輪轉材料費 | — | — |
| 保存費 | — | — |
| 船渠埠頭 | — | — |
| 船舶 | — | — |
| 小計 | — | — |
| 其他替 | — | — |
| 其他 | — | — |
| 小計 | — | — |
| 合 計 | — | — |
| 差引殘額(鐵路其他諸設備價格) | — | — |
| 其他の不動產 | — | — |
| 動產 | — | — |
| 資産總額 | — | — |

交通

湘鄂

Table for 湘鄂 railway construction costs. Columns include: 勘定大科目 (勘定小科目), 勘定大科目, 勘定小科目, 1933 year-end current, 1933 year-end existing. Rows include: 總體費, 豫備費, 購地費, 線路費, 陸道費, 橋梁費, 保線費, 通信機費, 軌道費, 信號機費, 停車場費, 其他建物費, 中央工場費, 分工場費, 特殊設備費, 輪轉材料費, 保存費, 船渠埠頭, 船舶, 小計, 其他, 爲替, 建設中利息, 金融勘定, 合計, 差引殘額, 其他の不動產, 資產總額.

1192

四洮

Table for 四洮 railway construction costs. Columns include: 勘定大科目, 勘定小科目, 1933 year-end current, 1933 year-end existing. Rows include: 總體費, 豫備費, 購地費, 線路費, 陸道費, 橋梁費, 保線費, 通信機費, 軌道費, 信號機費, 停車場費, 其他建物費, 中央工場費, 分工場費, 特殊設備費, 輪轉材料費, 保存費, 船渠埠頭, 船舶, 小計, 其他, 爲替, 建設中利息, 金融勘定, 合計, 差引殘額, 其他の不動產, 資產總額.

鐵道名 膠濟

Table for 膠濟 railway construction costs. Columns include: 勘定大科目, 勘定小科目, 1933 year-end current, 1933 year-end existing. Rows include: 總體費, 豫備費, 購地費, 線路費, 陸道費, 橋梁費, 保線費, 通信機費, 軌道費, 信號機費, 停車場費, 其他建物費, 中央工場費, 分工場費, 特殊設備費, 輪轉材料費, 保存費, 船渠埠頭, 船舶, 小計, 其他, 爲替, 建設中利息, 金融勘定, 合計, 差引殘額, 其他の不動產, 資產總額.

鐵道名 合計

Table for 合計 railway construction costs. Columns include: 勘定大科目, 勘定小科目, 1933 year-end current, 1933 year-end existing. Rows include: 總體費, 豫備費, 購地費, 線路費, 陸道費, 橋梁費, 保線費, 通信機費, 軌道費, 信號機費, 停車場費, 其他建物費, 中央工場費, 分工場費, 特殊設備費, 輪轉材料費, 保存費, 船渠埠頭, 船舶, 小計, 其他, 爲替, 建設中利息, 金融勘定, 合計, 差引殘額, 其他の不動產, 資產總額.

(備考) 萍株及漳厦鐵道は一九一九年末の統計にして合計額には總べて兩線の統計を加算せざるものとす...

支那國有鐵道資產負債表 (一九二三年度)

Table showing assets and liabilities for the 1923 fiscal year. Assets include investments, land, and equipment. Liabilities include government bonds and loans.

支那國有鐵道線路其他諸設備價格表 (一九二三年末現在)

Table showing the prices of various railway equipment and infrastructure for the 1923 fiscal year, categorized by line names like 津浦, 京漢, etc.

最近九箇年間支那全國有鐵道線路其他諸設備價格累年比較表

Table comparing the cumulative prices of railway equipment over the last nine years (1915-1923) across different lines.

支那國有鐵道損益計算表 (一九二三年度)

Table showing the profit and loss calculation for the 1923 fiscal year, including revenue, expenses, and net profit for various lines.

| | | | | |
|----|--------------|-------------|-------------|-------------|
| 廣九 | 二六,七五五・六 | 六七,五五七・九 | 三,三〇五・四 | 一,八〇一,五六〇・四 |
| 兩湖 | — | — | — | — |
| 四濟 | — | — | — | — |
| 膠濟 | — | — | — | — |
| 合計 | 二五,〇五五,〇〇〇・四 | 二,三三〇,〇〇〇・三 | 三,七九四,九四三・四 | 一,八〇一,五六〇・四 |

最近五箇年間支那國有鐵道各線營業收支表 (單位元)

| 線名 | 營業總收入 | | 營業總支出 | | 營業純收入 | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 |
| 京奉線 | 三,一四六,五〇五 | 三,一四六,五〇五 | 八,五六一,七四五 | 八,五六一,七四五 | — | — |
| 京漢線 | 二,五〇〇,〇〇〇 | 二,五〇〇,〇〇〇 | 二,九三三,四九九 | 二,九三三,四九九 | — | — |
| 津浦線 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | — | — |
| 道清線 | — | — | — | — | — | — |
| 正太線 | — | — | — | — | — | — |
| 滬寧線 | — | — | — | — | — | — |
| 滬杭甬線 | — | — | — | — | — | — |
| 廣九線 | — | — | — | — | — | — |
| 吉長線 | — | — | — | — | — | — |
| 粵漢湘鄂線 | — | — | — | — | — | — |
| 萍株線 | — | — | — | — | — | — |
| 漳廈線 | — | — | — | — | — | — |
| 膠濟線 | — | — | — | — | — | — |

| 線名 | 營業總收入 | | 營業總支出 | | 營業純收入 | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 |
| 京奉線 | 三,一四六,五〇五 | 三,一四六,五〇五 | 八,五六一,七四五 | 八,五六一,七四五 | — | — |
| 京漢線 | 二,五〇〇,〇〇〇 | 二,五〇〇,〇〇〇 | 二,九三三,四九九 | 二,九三三,四九九 | — | — |
| 津浦線 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | — | — |
| 道清線 | — | — | — | — | — | — |
| 正太線 | — | — | — | — | — | — |
| 滬寧線 | — | — | — | — | — | — |
| 滬杭甬線 | — | — | — | — | — | — |
| 廣九線 | — | — | — | — | — | — |
| 吉長線 | — | — | — | — | — | — |
| 粵漢湘鄂線 | — | — | — | — | — | — |
| 萍株線 | — | — | — | — | — | — |
| 漳廈線 | — | — | — | — | — | — |
| 膠濟線 | — | — | — | — | — | — |

最近五箇年間支那國有鐵道各線營業純損益 (Final Profit) 表 (單位元)

| 線名 | 營業純收入 | | 歲計支出 | | 歲計收入 | | 支出又は收入超過 | | 差引純利益 | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|
| | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 | 1920年 | 1921年 |
| 京奉線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 京漢線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 津浦線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 道清線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 正太線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 滬寧線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 滬杭甬線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 廣九線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 吉長線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 粵漢湘鄂線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 萍株線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 漳廈線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 膠濟線 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

（備考）

膠濟線は一九二二年度より初めて報告あり、一九二四年度統計は經濟討論處報告に據る。一九二二年度萍株線統計は交通部の報告なきが故に China Year Book に據る。（但し膠濟線營業純收入は自二月至十二月十一ヶ月間）

| 廣 | 吉 | 四 | 鄂 | 鄂 | 京 |
|------|------|------|------|------|------|
| 九 | 長 | 洮 | 洛 | 海 | 綏 |
| 線 | 線 | 線 | 線 | 線 | 線 |
| 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 |
| 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 |
| 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 |
| 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 |
| 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 |

一一一九九

| 京 | 津 | 道 | 正 | 滬 | 滬 |
|------|------|------|------|------|------|
| 漢 | 浦 | 清 | 太 | 寧 | 杭 |
| 線 | 線 | 線 | 線 | 線 | 線 |
| 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 | 九二〇年 |
| 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 | 九二一年 |
| 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 | 九二二年 |
| 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 | 九二三年 |
| 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 | 九二四年 |

一一一九八

支那國有鐵道各線每基米營業收入累年比較表 (單位元)

| 線名 | 一九一五年 | 一九一六年 | 一九一七年 | 一九一八年 | 一九一九年 | 一九二〇年 | 一九二一年 | 一九二二年 | 一九二三年 |
|----|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 京滬 | 一九,九一五元 | 一五,三四五 | 一七,四三五 | 二二,四三五 | 一九,九〇七 | 二二,七四四 | 二六,一四四 | 三三,六八六 | 三九,三六〇 |
| 京漢 | 一〇,四五〇 | 一一,六四五 | 一二,七七八 | 一三,二二四 | 一七,三二一 | 一八,九六八 | 二一,一五八 | 二二,一四八 | 二六,〇四九 |
| 京奉 | 七,〇一五 | 七,一八七 | 八,三三三 | 六,三五九 | 一五,一二七 | 一七,四五二 | 三三,〇三五 | 三二,二四六 | 三三,四四二 |
| 津浦 | 一三,〇二二 | 一五,五八九 | 一四,二八二 | 一八,四五九 | 二〇,〇四二 | 一九,五四六 | 一九,〇四二 | 一九,九七一 | 二四,一九七 |
| 正太 | 八,七〇七 | 八,九九〇 | 一〇,四〇四 | 八,八七六 | 一三,九〇一 | 一五,八五四 | 一三,七七五 | 一四,七七七 | 一九,一八〇 |
| 長沙 | 七,七〇二 | 九,二〇五 | 九,五四二 | 一〇,四〇四 | 一一,三六六 | 一四,五九六 | 一五,一七六 | 一四,五八〇 | 一七,二二二 |
| 漢口 | 六,二四九 | 六,九五六 | 七,三三二 | 六,八六六 | 九,一二三 | 一〇,三三四 | 一一,〇四〇 | 一二,七八四 | 一三,一四七 |
| 九江 | 七,〇九一 | 六,二八〇 | 七,五七七 | 八,三三六 | 八,〇七一 | 九,五三七 | 一一,三七三 | 一二,七八四 | 一五,二二二 |
| 廣九 | 五,六二三 | 五,五四三 | 六,四五三 | 六,二三五 | 六,八六一 | 七,一七五 | 八,九八二 | 一〇,七五七 | 九,八〇四 |
| 道清 | 四,一五五 | 五,四四五 | 六,一四一 | 六,二六六 | 六,四一〇 | 七,九三三 | 八,二二二 | 九,一二三 | 九,三九二 |
| 京滬 | 八,三九九 | 八,三四五 | 七,九六四 | 八,八七七 | 九,七二二 | 一一,二八九 | 一一,〇九五 | 八,九四四 | 八,三六八 |
| 津浦 | 七,三三五 | 七,六八八 | 六,三三九 | 六,一一五 | 七,七二二 | 六,六八九 | 三,八七八 | 八,七七一 | 一,八一五 |
| 京奉 | 一,一〇八 | 一,六三九 | 一,八二六 | 一,六四九 | 九六八 | 四六五 | 二,〇二〇 | — | — |
| 平均 | 一〇,四七七 | 一一,四二五 | 一二,七二三 | 一四,一九五 | 一三,八八四 | 一五,二五七 | 一五,六七四 | 一五,八五四 | 一七,六五三 |

支那國有鐵道各線每基米營業支出累年比較表 (單位元)

| 線名 | 一九一五年 | 一九一六年 | 一九一七年 | 一九一八年 | 一九一九年 | 一九二〇年 | 一九二一年 | 一九二二年 | 一九二三年 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 京滬 | 四,五〇九 | 五,三五三 | 五,三三九 | 六,〇七六 | 六,九〇一 | 八,八一 | 九,一八七 | 八,六六三 | 九,五七三 |
| 京漢 | 四,七九五 | 四,六七七 | 四,八五九 | 五,七三三 | 六,一六二 | 六,九〇九 | 八,一三四 | 八,一四二 | 八,五五六 |
| 京奉 | 五,六一五 | 五,七九〇 | 六,七五一 | 七,八一 | 七,三三五 | 六,四七七 | 六,四二五 | 七,二七九 | 五,九〇一 |
| 津浦 | 四,五三二 | 五,三三三 | 五,二八九 | 五,五五五 | 五,九三四 | 六,一一五 | 六,一九七 | 六,五七四 | 八,六三九 |
| 漢口 | 四,五五〇 | 四,九六三 | 五,四三八 | 五,七七七 | 六,三八〇 | 六,六九六 | 八,八〇五 | 六,一一八 | 六,三三〇 |
| 九江 | 三,三六五 | 三,〇七二 | 三,四一〇 | 三,八〇三 | 四,〇五三 | 五,一一七 | 三,九〇五 | 四,六八三 | 六,三三三 |
| 道清 | 二,四九一 | 二,四八三 | 二,五五六 | 二,七九八 | 三,四三九 | 三,六九七 | 四,三二一 | 四,一〇七 | 四,四四七 |
| 京滬 | 二,二五八 | 二,二四 | 五,二〇八 | 六,〇九五 | 七,三七八 | 六,九八三 | 四,〇二四 | 三,〇六三 | — |
| 津浦 | 一,三七七 | 二,五九一 | 二,九三三 | 三,〇九〇 | 二,一七〇 | 三,一四三 | 四,〇二四 | 三,〇六三 | — |
| 平均 | 五,五五八 | 五,二五〇 | 五,五〇九 | 六,二七四 | 六,四二六 | 七,二一八 | 八,七七一 | 八,二六六 | 九,五九九 |

(備考) 無印は建設中或は報告なきものとす。
 一九一五年度萍株線營業支出額は同年度總平均額中に算入せず蓋し本統計は一九二三年度報告中に記載せるものに據るものにして一九一五年度報告と多少相違する所あり即ち一九二三年度報告中には萍株線統計を記さず其總平均も一九一五年度報告の五、五一六元なるものに比し稍多くなれり。

支那國有鐵道各線每基米營業純收入累年比較表 (單位元)

| 線名 | 一九一五年 | 一九一七年 | 一九一八年 | 一九一九年 | 一九二〇年 | 一九二一年 | 一九二二年 | 一九二三年 |
|----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 京滬 | 八,〇五九 | 一〇,七三六 | 一四,三三一 | 一四,一九四 | 一四,九九五 | 二二,七九二 | 二二,二五四 | 一四,九六一 |
| 京漢 | 四,二六三 | — | 五,七九一 | 七,〇八八 | 八,二三〇 | 八,八〇六 | 九,三三三 | 一〇,四四三 |
| 京奉 | 一,二二六 | 二,五二八 | 五,三九六 | 四,六七六 | 六,〇四三 | 八,〇七六 | 七,九六七 | 五,三四四 |
| 津浦 | 七,六二三 | 八,九四三 | 一三,〇九六 | 一三,一四一 | 一三,七三五 | 九,八四三 | 一一,三二〇 | 一四,六二四 |
| 漢口 | 三,三六〇 | 五,二一五 | 七,七〇九 | 七,九六七 | 九,七三九 | 七,五二七 | 八,二〇二 | 一一,一七一 |
| 九江 | 二,九〇七 | 四,六八三 | 五,六六三 | 六,五八〇 | 七,六八七 | 七,〇四三 | 五,八七二 | 八,二六二 |
| 道清 | 二,二七五 | 三,九六二 | 三,〇六三 | 五,〇六〇 | 四,二五五 | 五,二九五 | 七,四二二 | 七,〇八二 |
| 京滬 | 一,六五一 | 一,四二六 | 一,一五五 | 八五三 | 一四四 | 一二九四 | 一六七三 | 四〇一四 |
| 平均 | 不足 | 不足 | 八三三 | 不足 | 五五 | 二,五五六 | 三五七八 | 不足 |

交通

Table showing railway revenue data for various lines including 京滬, 津浦, 京漢, etc. Columns include passenger income, freight income, other income, and total for 1919 and 1920.

(備考) 一九一五年度交通部報告に於ては廣九線每基米營業純收入九元、廣三線七、五七四元とし瀋厦線不足額を計上せず、總平均四、九二二元となせるも本統計は一九二三年度報告に據る累年統計表を採用せり。

最近四箇年間支那國有鐵道營業收入内譯表 (單位元)

Table titled '最近四箇年間支那國有鐵道營業收入内譯表' showing detailed revenue breakdowns for various railway lines from 1919 to 1922.

Table showing railway revenue data for various lines including 京滬, 津浦, 京漢, etc. Columns include passenger income, freight income, other income, and total for 1919 and 1920.

Table titled '支那國有鐵道營業收入内譯百分比累年比較表' showing percentage comparisons of railway revenue for various lines from 1919 to 1920.

| 線名 | 1934年 | | | 計 |
|-----|--------|--------|-------|-----|
| | 純乗客収入 | 純貨物収入 | 其他収入 | |
| 京線 | 37,331 | 57,794 | 5,894 | 100 |
| 總平均 | 3,818 | 5,539 | 6,433 | 100 |
| 膠濟 | 4,252 | 5,026 | 7,323 | 100 |
| 兩湖 | 1,644 | 9,944 | 7,362 | 100 |
| 漳厦 | 3,362 | 5,722 | 9,177 | 100 |
| 四道 | 1,547 | 6,265 | 2,288 | 100 |
| 廣三 | 8,402 | 1,277 | 3,327 | 100 |
| 廣九 | 1,999 | 7,579 | 4,323 | 100 |
| 萍株 | 4,967 | 4,467 | 5,377 | 100 |
| 滬洛 | 2,100 | 7,233 | 4,367 | 100 |
| 津浦 | 4,077 | 4,877 | 1,036 | 100 |
| 京漢 | 1,643 | 7,415 | 9,232 | 100 |
| 正太 | 3,089 | 5,872 | 1,039 | 100 |
| 吉長 | 2,652 | 2,904 | 9,124 | 100 |
| 滬寧 | 6,152 | 2,904 | 9,232 | 100 |
| 京奉 | 4,406 | 5,031 | 5,632 | 100 |
| 總平均 | 3,743 | 5,677 | 5,900 | 100 |
| 兩湖 | 3,852 | 4,000 | 2,218 | 100 |
| 漳厦 | 4,077 | 4,000 | 2,218 | 100 |

| 線名 | 1934年 | | | 計 |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| | 純乗客収入 | 純貨物収入 | 其他収入 | |
| 京線 | 4,077 | 5,031 | 5,632 | 100 |
| 總平均 | 3,560 | 5,747 | 6,933 | 100 |
| 膠濟 | 3,560 | 5,747 | 6,933 | 100 |
| 兩湖 | 5,904 | 3,822 | 2,674 | 100 |
| 漳厦 | 2,659 | 6,627 | 7,124 | 100 |
| 四道 | 1,462 | 6,649 | 1,869 | 100 |
| 廣三 | 8,657 | 1,091 | 2,322 | 100 |
| 廣九 | 4,406 | 5,110 | 4,393 | 100 |
| 萍株 | 7,039 | 2,655 | 3,088 | 100 |
| 滬洛 | 4,406 | 5,110 | 4,393 | 100 |
| 津浦 | 2,285 | 6,908 | 1,007 | 100 |
| 京漢 | 3,622 | 5,504 | 9,304 | 100 |
| 正太 | 1,830 | 6,986 | 1,184 | 100 |
| 吉長 | 2,381 | 6,602 | 9,177 | 100 |
| 滬寧 | 6,452 | 2,784 | 7,644 | 100 |
| 京奉 | 2,361 | 6,955 | 6,844 | 100 |

| 線名 | 1934年 | | | 計 |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| | 乗客収入 | 貨物収入 | 其他収入 | |
| 京線 | 4,008 | 5,480 | 5,522 | 100 |
| 總平均 | 3,691 | 5,760 | 7,499 | 100 |
| 膠濟 | 3,691 | 5,760 | 7,499 | 100 |
| 兩湖 | 1,666 | 8,137 | 1,977 | 100 |
| 漳厦 | 851 | 1,155 | 3,744 | 100 |
| 四道 | 953 | 1,944 | 2,755 | 100 |
| 廣三 | 1,722 | 8,043 | 2,455 | 100 |
| 廣九 | 924 | 3,033 | 4,499 | 100 |
| 萍株 | 478 | 4,876 | 3,388 | 100 |
| 滬洛 | 673 | 2,860 | 3,668 | 100 |
| 津浦 | 2,286 | 7,129 | 5,885 | 100 |
| 京漢 | 2,286 | 6,974 | 7,322 | 100 |
| 正太 | 4,265 | 9,668 | 9,668 | 100 |
| 總平均 | 3,691 | 5,760 | 7,499 | 100 |

| 線名 | 1934年 | | | 計 |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| | 乗客収入 | 貨物収入 | 其他収入 | |
| 京線 | 4,181 | 5,327 | 5,555 | 100 |
| 總平均 | 3,733 | 5,730 | 7,499 | 100 |
| 膠濟 | 3,733 | 5,730 | 7,499 | 100 |
| 兩湖 | 5,766 | 5,366 | 3,906 | 100 |
| 漳厦 | 1,475 | 8,072 | 4,533 | 100 |
| 四道 | 827 | 1,435 | 2,677 | 100 |
| 廣三 | 1,591 | 6,982 | 1,437 | 100 |
| 廣九 | 5,087 | 4,295 | 2,677 | 100 |
| 萍株 | 673 | 4,295 | 6,181 | 100 |
| 滬洛 | 2,286 | 4,295 | 6,181 | 100 |
| 津浦 | 2,286 | 6,181 | 9,668 | 100 |
| 京漢 | 2,286 | 6,181 | 9,668 | 100 |
| 正太 | 4,265 | 9,668 | 9,668 | 100 |
| 吉長 | 2,381 | 6,602 | 9,177 | 100 |
| 滬寧 | 6,452 | 2,784 | 7,644 | 100 |
| 京奉 | 2,361 | 6,955 | 6,844 | 100 |

(備考) 本統計は純乗客収入即ち Passenger Service-Passenger 及純貨物収入即ち Goods Service-goods の収入百分比を示せるものにして Passenger Service-other, Goods Service-other 其他 Ferry Revenue 等は總上其他収入中に含めり。

| 線名 | 一九二三年 | | | 合計 |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| | 一 | 二 | 三 | |
| 滬寧 | 六三,九四 | 二八,四六 | 七,六〇 | 一〇〇 |
| 京漢 | 一九,九六 | 六七,九五 | 二,〇〇九 | 一〇〇 |
| 京奉 | 三五,七一 | 五八,〇七 | 六,三三 | 一〇〇 |
| 總平均 | 三五,四八 | 五三,六二 | 一〇,四〇 | 一〇〇 |
| 膠濟 | — | — | — | — |
| 兩湖 | — | — | — | — |
| 漳廈 | — | — | — | — |
| 四清 | — | — | — | — |
| 道清 | — | — | — | — |
| 廣三 | — | — | — | — |
| 廣九 | — | — | — | — |
| 萍株 | — | — | — | — |
| 滬海 | — | — | — | — |
| 合計 | 一〇〇 | 一〇〇 | 一〇〇 | 一〇〇 |

支那國有鐵道收支明細表 (一九二三年度單位元)

| 線名 | 營業純收入 | | | 雜收入 | 合計 |
|-----|----------|------|----|-----|----------|
| | 營業純收入 | 證券收入 | 利息 | | |
| 滬寧 | 一,一〇,〇〇〇 | — | — | — | 一,一〇,〇〇〇 |
| 京漢 | — | — | — | — | — |
| 京奉 | — | — | — | — | — |
| 總平均 | — | — | — | — | — |
| 膠濟 | — | — | — | — | — |
| 兩湖 | — | — | — | — | — |
| 漳廈 | — | — | — | — | — |
| 四清 | — | — | — | — | — |
| 道清 | — | — | — | — | — |
| 廣三 | — | — | — | — | — |
| 廣九 | — | — | — | — | — |
| 萍株 | — | — | — | — | — |
| 滬海 | — | — | — | — | — |
| 合計 | — | — | — | — | — |

| 線名 | 營業純收入 | | | 雜收入 | 合計 |
|-----|-------|------|----|-----|----|
| | 營業純收入 | 證券收入 | 利息 | | |
| 滬寧 | — | — | — | — | — |
| 京漢 | — | — | — | — | — |
| 京奉 | — | — | — | — | — |
| 總平均 | — | — | — | — | — |
| 膠濟 | — | — | — | — | — |
| 兩湖 | — | — | — | — | — |
| 漳廈 | — | — | — | — | — |
| 四清 | — | — | — | — | — |
| 道清 | — | — | — | — | — |
| 廣三 | — | — | — | — | — |
| 廣九 | — | — | — | — | — |
| 萍株 | — | — | — | — | — |
| 滬海 | — | — | — | — | — |
| 合計 | — | — | — | — | — |

支那國有鐵道各線營業收入內譯細別表 (一九二三年末現在)

| 線路名 | 運輸收入 | | | 營業雜收入 | | | 合計 |
|-----|----------|-----|----------|-------|------|----|----------|
| | 旅客純收入 | 雜收入 | 合計 | 地代收入 | 臨時收入 | 合計 | |
| 京漢 | 六,三〇,〇〇〇 | — | 六,三〇,〇〇〇 | — | — | — | 六,三〇,〇〇〇 |
| 京奉 | — | — | — | — | — | — | — |
| 總平均 | — | — | — | — | — | — | — |
| 膠濟 | — | — | — | — | — | — | — |
| 兩湖 | — | — | — | — | — | — | — |
| 漳廈 | — | — | — | — | — | — | — |
| 四清 | — | — | — | — | — | — | — |
| 道清 | — | — | — | — | — | — | — |
| 廣三 | — | — | — | — | — | — | — |
| 廣九 | — | — | — | — | — | — | — |
| 萍株 | — | — | — | — | — | — | — |
| 滬海 | — | — | — | — | — | — | — |
| 合計 | — | — | — | — | — | — | — |

| 線路名 | 運輸收入百分比 | | | 營業雜收入百分比 | | |
|-----|----------|----------|-----------|----------|---------|---------|
| | 旅客純收入 | 旅客雜收入 | 貨物純收入 | 電信收入 | 工廠收入 | 地代收入 |
| 京奉 | 六,五〇〇,六一 | 三,五〇〇,一〇 | 一〇,六一九,一七 | 一,三三三 | 三,三 | 一八,九八八 |
| 津浦 | 八,一七,五 | 三,九,六〇 | 九,三九,五 | 四,七 | 六,九 | 三,八七〇 |
| 滬寧 | 五,四八,四二 | 二,四,六 | 二,四,五 | 七,七 | 八,八 | 三,八四八 |
| 京滬 | 二,八,四 | 一,三,五 | 一,三,〇 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 正太 | 一,五八,八 | 一,〇,九 | 六,三,九 | 八,〇 | 六,五 | 七,〇 |
| 道清 | 六,六,〇 | 三,六,三 | 三,九,三 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 汴洛 | 三,八,四 | 一,九,〇 | 一,〇,四 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 長九 | 一,〇,七 | 一,〇,五 | 一,〇,五 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 廣九 | 八,〇,七 | 二,七,九 | 一,七,六 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 四湖 | 四,四,五 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 濟南 | 五,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇 | 一,〇 | 一,〇 |
| 合計 | 八,六,三,一〇 | 二,九,七,〇 | 一,〇,四,八 | 二,〇,四,七 | 一,〇,四,八 | 一,〇,四,八 |

支那國有鐵道各線營業收入內譯細別百分比 (一九二三年末現在)

| 線路名 | 運輸收入百分比 | | | 營業雜收入百分比 | | |
|-----|---------|-------|--------|----------|------|------|
| | 旅客純收入 | 旅客雜收入 | 貨物純收入 | 電信收入 | 工廠收入 | 地代收入 |
| 京奉 | 一,九,九六 | 一,〇六 | 六,七,九五 | 一,九八 | 一,〇七 | 〇,七〇 |
| 津浦 | 三,五,七一 | 一,九三 | 五,八,〇七 | 二,八〇 | 一,〇四 | 〇,三六 |
| 京滬 | 四,二,九七 | 一,八四 | 四,八,四四 | 二,三三 | 一,〇七 | 〇,三六 |
| 正太 | 六,三,九四 | 三,一一 | 二,八,四六 | 〇,〇一 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 道清 | 六,五,六七 | 三,一一 | 二,八,八五 | 〇,〇二 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 汴洛 | 一,九,二二 | 一,二七 | 七,四,六九 | 〇,〇一 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 長九 | 一,三,六三 | 一,二一 | 七,五,五〇 | 〇,〇一 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 廣九 | 一,三,九四 | 一,三二 | 六,九,七八 | 〇,〇三 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 四湖 | 一,三,九四 | 一,三二 | 六,九,七八 | 〇,〇三 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 濟南 | 一,三,九四 | 一,三二 | 六,九,七八 | 〇,〇三 | 一,〇一 | 〇,一五 |
| 合計 | 二八,〇九四 | 一,三三八 | 五九,五七 | 〇,〇七 | 一,〇五 | 〇,二六 |

支那國有鐵道各線營業支出內譯細別表 (一九二三年末現在)

| 線路名 | 一般經費 | | | 運輸經費 | | | 轉運經費 | | |
|-----|----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 管理費 | 特別費 | 合計 | 機關車 | 客貨車 | 發動乘車 | 運輸 | 小輪 | 合計 |
| 京奉 | 一,六〇,九二 | 一,六三,四〇 | 三,二四,三二 | 一,九七,九 | 一,七五,七〇 | 一,七五,七〇 | 五,九,七 | 五,三,四 | 一,一〇,〇〇 |
| 津浦 | 一,〇,五,一〇 | 九,八,九 | 二,〇,四,〇九 | 一,三,九,三 | 一,〇,九,六 | 一,〇,九,六 | 一,六,八 | 一,六,八 | 一,〇〇,〇〇 |
| 京滬 | 九,七,〇七 | 一,三,七,五 | 一一,一,〇二 | 一,五,二,〇 | 一,八,七,〇 | 一,八,七,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 正太 | 三,六,〇〇 | 三,〇,〇〇 | 六,六,〇〇 | 四,七,〇〇 | 三,三,〇〇 | 三,三,〇〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 道清 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 汴洛 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 長九 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 廣九 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 四湖 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 濟南 | 一,三,七,〇 | 一,三,七,〇 | 二,七,四,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,五,五,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇,〇 | 一,〇〇,〇〇 |
| 合計 | 六,七,四,〇 | 七,三,八,四 | 一四,一,二,八 | 一〇,四,七,〇 | 一〇,四,七,〇 | 一〇,四,七,〇 | 一〇,四,七,〇 | 一〇,四,七,〇 | 一〇,四,七,〇 |

交通

一一一四

線名

旅客種別

人數 收入

一九二〇年

一九二一年

一九二二年

總計

政府 官公吏 軍

政府 官公吏 軍

政府 官公吏 軍

政府 官公吏 軍

濠寧

普通客

普通客

普通客

普通客

普通客

三等

三等

三等

三等

三等

二等

二等

二等

二等

二等

一等

一等

一等

一等

一等

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

總計

總計

總計

總計

總計

吉長

普通客

普通客

普通客

普通客

普通客

三等

三等

三等

三等

三等

二等

二等

二等

二等

二等

一等

一等

一等

一等

一等

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

總計

總計

總計

總計

總計

正大

普通客

普通客

普通客

普通客

普通客

三等

三等

三等

三等

三等

二等

二等

二等

二等

二等

一等

一等

一等

一等

一等

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

總計

總計

總計

總計

總計

津浦

普通客

普通客

普通客

普通客

普通客

三等

三等

三等

三等

三等

二等

二等

二等

二等

二等

一等

一等

一等

一等

一等

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

總計

總計

總計

總計

總計

京綏

普通客

普通客

普通客

普通客

普通客

三等

三等

三等

三等

三等

二等

二等

二等

二等

二等

一等

一等

一等

一等

一等

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

無貨乘客

總計

總計

總計

總計

總計

一一一三

交通

| 線名 | 一九二〇年 | | 一九二一年 | | 一九二二年 | | 一九二三年 | |
|----|-------|-----------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 |
| 道清 | 總計 | 一,九四三,三五五 | 八八八,六六九・三七 | 二,三三三,三三〇・〇〇 | 一,一〇一,五五八・三二 | 二,三三九,四〇〇・五五 | 一,一〇〇,七三〇・五五 | 二,四〇七,七三三・六六 |
| | 旅客 | 六九,五五九 | 三四,〇〇六・六六 | 二〇,三三四 | 一〇,〇〇〇・〇〇 | 四四,七〇七・〇〇 | 一五,七三三・七三 | 三五,九九〇・〇〇 |
| | 軍 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 官吏 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | 一,三三〇,〇〇〇 | 二,一九四,〇九四 | 一,一七六,〇〇〇 | 二,六六六・一五 | 一,一六六,一六六 | 一,一六六,一六六 | 二,六六六・一五 |
| | 二 | 一,一七五,〇〇〇 | 二,一七五,〇〇〇 | 一,一五八,〇〇〇 | 二,一五八,〇〇〇 | 一,一五八,〇〇〇 | 二,一五八,〇〇〇 | 二,一五八,〇〇〇 |
| | 三 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 | 一〇一,〇〇〇 |
| | 四 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 合 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |
| 四洸 | 總計 | 一,〇二〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 |
| | 旅客 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 軍 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 官吏 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 二 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 三 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 四 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 合 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |

| 線名 | 一九二〇年 | | 一九二一年 | | 一九二二年 | | 一九二三年 | |
|----|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 |
| 湖廣 | 總計 | 一,〇二〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 |
| | 旅客 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 軍 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 官吏 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 二 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 三 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 四 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 合 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |
| 濟南 | 總計 | 一,〇二〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 二,二〇〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 |
| | 旅客 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 軍 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 官吏 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 二 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 三 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 四 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 合 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 普通 | — | — | — | — | — | — | — |

交通

線名 旅客種別

總計 軍 官 公 吏

最近八箇年間支那國有鐵道旅客數及旅客收入內譯總計表

| 旅客種別 | 一九一六年 | | 一九一七年 | | 一九一八年 | | 一九一九年 | |
|------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 | 人數 | 收入 |
| 總計 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 軍 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 官 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 公 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 吏 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 普通 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 乘 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 客 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 遊 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 合 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 四 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 三 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 二 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 一 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 無 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 總 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 府 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 政 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |
| 總 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 | 3,647,731 | 2,333,433.55 | 3,847,731 | 2,333,433.55 |

11110

最近四箇年間支那國有鐵道輸送貨物數量及貨物運賃收入內譯表 (收入單位元)

| 貨物種別 | 一九二〇年 | | 一九二一年 | | 一九二二年 | | 一九二三年 | |
|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 |
| 總計 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 軍 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 官 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 公 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 吏 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 普通 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 乘 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 客 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 遊 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 合 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 四 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 三 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 二 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 一 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 無 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 總 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 府 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 政 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |
| 總 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 | 1,177,092.05 |

11111

吉 長

正 太

津 浦

京 畿

滬 杭 甬

津 洛

噸數
收 入

一九二〇年
噸數
收 入

一九二一年
噸數
收 入

一九二二年
噸數
收 入

一九二三年
噸數
收 入

貨物種類
農產品
畜產品
礦產品
林產品
製造品
其他貨物
自用貨物
合計

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

貨物種類
農產品
畜產品
礦產品
林產品
製造品
其他貨物
自用貨物
合計

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

貨物種類
農產品
畜產品
礦產品
林產品
製造品
其他貨物
自用貨物
合計

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

噸數
收 入

| 課目 | 一九二〇年 | | | 一九二一年 | | | 一九二二年 | | | 一九二三年 | | |
|------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|--|--|
| | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | | |
| 農產品 | | | | | | | | | | | | |
| 畜產品 | | | | | | | | | | | | |
| 礦產品 | | | | | | | | | | | | |
| 林產品 | | | | | | | | | | | | |
| 製造品 | | | | | | | | | | | | |
| 其他貨物 | | | | | | | | | | | | |
| 自用貨物 | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |
| 農產品 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |
| 畜產品 | 8,900.00 | 10,000.00 | 8,000.00 | 9,000.00 | 7,500.00 | 8,500.00 | 7,000.00 | 8,000.00 | 6,500.00 | 7,500.00 | | |
| 礦產品 | 7,000.00 | 8,000.00 | 6,000.00 | 7,000.00 | 5,500.00 | 6,500.00 | 4,500.00 | 5,500.00 | 4,000.00 | 5,000.00 | | |
| 林產品 | 4,000.00 | 5,000.00 | 3,500.00 | 4,500.00 | 3,000.00 | 4,000.00 | 2,500.00 | 3,500.00 | 2,000.00 | 3,000.00 | | |
| 製造品 | 8,000.00 | 10,000.00 | 7,500.00 | 9,000.00 | 6,500.00 | 8,500.00 | 5,500.00 | 7,500.00 | 4,500.00 | 6,500.00 | | |
| 其他貨物 | 6,000.00 | 7,000.00 | 5,500.00 | 6,500.00 | 4,500.00 | 5,500.00 | 3,500.00 | 4,500.00 | 3,000.00 | 4,000.00 | | |
| 自用貨物 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | | |
| 合計 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |

| 課目 | 一九二〇年 | | | 一九二一年 | | | 一九二二年 | | | 一九二三年 | | |
|------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|--|--|
| | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | | |
| 農產品 | | | | | | | | | | | | |
| 畜產品 | | | | | | | | | | | | |
| 礦產品 | | | | | | | | | | | | |
| 林產品 | | | | | | | | | | | | |
| 製造品 | | | | | | | | | | | | |
| 其他貨物 | | | | | | | | | | | | |
| 自用貨物 | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |
| 農產品 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |
| 畜產品 | 8,900.00 | 10,000.00 | 8,000.00 | 9,000.00 | 7,500.00 | 8,500.00 | 7,000.00 | 8,000.00 | 6,500.00 | 7,500.00 | | |
| 礦產品 | 7,000.00 | 8,000.00 | 6,000.00 | 7,000.00 | 5,500.00 | 6,500.00 | 4,500.00 | 5,500.00 | 4,000.00 | 5,000.00 | | |
| 林產品 | 4,000.00 | 5,000.00 | 3,500.00 | 4,500.00 | 3,000.00 | 4,000.00 | 2,500.00 | 3,500.00 | 2,000.00 | 3,000.00 | | |
| 製造品 | 8,000.00 | 10,000.00 | 7,500.00 | 9,000.00 | 6,500.00 | 8,500.00 | 5,500.00 | 7,500.00 | 4,500.00 | 6,500.00 | | |
| 其他貨物 | 6,000.00 | 7,000.00 | 5,500.00 | 6,500.00 | 4,500.00 | 5,500.00 | 3,500.00 | 4,500.00 | 3,000.00 | 4,000.00 | | |
| 自用貨物 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | | |
| 合計 | 1,950.00 | 30,400.00 | 1,920.00 | 29,800.00 | 1,910.00 | 29,500.00 | 1,900.00 | 29,200.00 | 1,890.00 | 28,900.00 | | |

| 線名 | 課目 | 一九二〇年 | | | 一九二一年 | | | 一九二二年 | | | 一九二三年 | | |
|------|------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|--|-------|--|--|
| | | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | | | | |
| 農產品 | 農產品 | 二六四、九七 | 一、三五五、五三 | 二七〇、〇〇 | 一、四〇〇、〇〇 | 二七〇、〇〇 | 一、四〇〇、〇〇 | 二七〇、〇〇 | 一、四〇〇、〇〇 | | | | |
| 畜產品 | 畜產品 | 五、四〇〇 | 二、九三三、〇八 | 五、四〇〇 | 二、九三三、〇八 | 五、四〇〇 | 二、九三三、〇八 | 五、四〇〇 | 二、九三三、〇八 | | | | |
| 礦產品 | 礦產品 | 一、八一、五六 | 二、七三二、七九 | 一、八一、五六 | 二、七三二、七九 | 一、八一、五六 | 二、七三二、七九 | 一、八一、五六 | 二、七三二、七九 | | | | |
| 林產品 | 林產品 | 六、八九五 | 三、三二一、五七 | 六、八九五 | 三、三二一、五七 | 六、八九五 | 三、三二一、五七 | 六、八九五 | 三、三二一、五七 | | | | |
| 製造品 | 製造品 | 三、四〇、九九 | 一、三三三、七〇 | 三、四〇、九九 | 一、三三三、七〇 | 三、四〇、九九 | 一、三三三、七〇 | 三、四〇、九九 | 一、三三三、七〇 | | | | |
| 其他貨物 | 其他貨物 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| 自用貨物 | 自用貨物 | 八、六五四 | 三、八五九、九六 | 八、六五四 | 三、八五九、九六 | 八、六五四 | 三、八五九、九六 | 八、六五四 | 三、八五九、九六 | | | | |
| 合計 | 合計 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | | | | |

(備考) 一九二〇年及一九二一年度洛陽貨物種類別收入の明細は報告なし

最近八箇年間支那全國有鐵道輸送貨物數量並貨物運賃收入内譯總計表

| 課目 | 貨物種類 | 一九二〇年 | | | 一九二一年 | | | 一九二二年 | | | 一九二三年 | | |
|------|------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|--|-------|--|--|
| | | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | | | | |
| 農產品 | 農產品 | 三、二二、八九 | 二、一五九、七三 | 三、二二、八九 | 二、一五九、七三 | 三、二二、八九 | 二、一五九、七三 | 三、二二、八九 | 二、一五九、七三 | | | | |
| 畜產品 | 畜產品 | 四、四二、七 | 二、八八、七三 | 四、四二、七 | 二、八八、七三 | 四、四二、七 | 二、八八、七三 | 四、四二、七 | 二、八八、七三 | | | | |
| 礦產品 | 礦產品 | 八、〇〇、七三 | 九、六二、七九 | 八、〇〇、七三 | 九、六二、七九 | 八、〇〇、七三 | 九、六二、七九 | 八、〇〇、七三 | 九、六二、七九 | | | | |
| 林產品 | 林產品 | 三、二二、七 | 六、二、三五 | 三、二二、七 | 六、二、三五 | 三、二二、七 | 六、二、三五 | 三、二二、七 | 六、二、三五 | | | | |
| 製造品 | 製造品 | 一、二二、四 | 七、一八、四九 | 一、二二、四 | 七、一八、四九 | 一、二二、四 | 七、一八、四九 | 一、二二、四 | 七、一八、四九 | | | | |
| 其他貨物 | 其他貨物 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| 自用貨物 | 自用貨物 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | | | | |
| 合計 | 合計 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | | | | |

| 貨物種類 | 一九二〇年 | | | 一九二一年 | | | 一九二二年 | | | 一九二三年 | | |
|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--|-------|--|--|
| | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | 噸數 | 收入 | | | | |
| 農產品 | 五、三三、八二 | 一、九七、九八 | 五、三三、八二 | 一、九七、九八 | 五、三三、八二 | 一、九七、九八 | 五、三三、八二 | 一、九七、九八 | | | | |
| 畜產品 | 四、〇〇、〇〇 | 二、四七、五九 | 四、〇〇、〇〇 | 二、四七、五九 | 四、〇〇、〇〇 | 二、四七、五九 | 四、〇〇、〇〇 | 二、四七、五九 | | | | |
| 礦產品 | 一〇、八九、六八 | 一、五七、〇〇 | 一〇、八九、六八 | 一、五七、〇〇 | 一〇、八九、六八 | 一、五七、〇〇 | 一〇、八九、六八 | 一、五七、〇〇 | | | | |
| 林產品 | 五、〇〇、〇〇 | 一、七三、〇〇 | 五、〇〇、〇〇 | 一、七三、〇〇 | 五、〇〇、〇〇 | 一、七三、〇〇 | 五、〇〇、〇〇 | 一、七三、〇〇 | | | | |
| 製造品 | 二、二五、八八 | 八、七三、七四 | 二、二五、八八 | 八、七三、七四 | 二、二五、八八 | 八、七三、七四 | 二、二五、八八 | 八、七三、七四 | | | | |
| 其他貨物 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| 自用貨物 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | | | | |
| 合計 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | 二、〇三、四四 | 六、一〇七、七四 | | | | |

支那國有鐵道機關車現在數 (一九二三年末現在)

| 線名 | 旅客用機關車 | | | 貨物用機關車 | | | 列車入換用機關車 | | |
|----|--------|------|---------|--------|------|---------|----------|------|---------|
| | 車數 | 平均年齡 | 牽引容積 | 車數 | 平均年齡 | 牽引容積 | 車數 | 平均年齡 | 牽引容積 |
| 京漢 | 四七 | 一四 | 二、〇〇、〇〇 | 一四九 | 八 | 一、七三、七三 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 津浦 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 京奉 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 京滬 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 滬甯 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 甯滬 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 滬杭 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 漢口 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 九江 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 長沙 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廣州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 汕頭 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 福州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廈門 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 海口 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廣州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 汕頭 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 福州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廈門 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 海口 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廣州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 汕頭 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 福州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廈門 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 海口 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廣州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 汕頭 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 福州 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 廈門 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |
| 海口 | 六六 | 一四 | 一、〇〇、〇〇 | 一五二 | 八 | 一、二八、八八 | 三三 | 三 | 一、六〇、〇〇 |

(一九二三年末現在)

Table showing railway vehicle counts and passenger/cargo capacity for various lines (e.g., 京漢, 津浦, 京奉) across different years (1917-1923). Columns include vehicle types (一等, 二等, 三等, 其他) and capacity metrics.

最近九箇年間支那國有鐵道各種機關車總數並總平均年齡總牽引容積並平均牽引容積表

Table detailing the total number of steam locomotives, average age, and total/pull capacity for the railway system from 1915 to 1923.

最近九箇年間支那全國有鐵道車輛數並旅客貨物收客力表

Table showing the total number of railway vehicles and passenger/cargo capacity for the entire railway system from 1917 to 1923.

(備考) 漳厦線客車及收容人員數は一九二三年末現在に於ける報告なきが故に一九二二年末現在の統計を登載せり從つて全鐵道總計數は漳厦線の分を含まざる也

支那國有鐵道各線機關車石炭使用量 (一九二三年度)

Table showing coal consumption for steam locomotives on various railway lines (e.g., 京漢, 津浦, 京奉) for the year 1923.

支那國有鐵道各線々路維持費 (一九二三年度)

Table showing maintenance costs for various railway lines (e.g., 京漢, 津浦, 京奉) for the year 1923.

| 支那國有鐵道各線用途別延長基米數 (一九二三年末現在) | 一九二三年 | 一九二二年 | 一九二一年 | 一九二〇年 | 一九一九年 | 一九一八年 | 一九一七年 | 一九一六年 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 合計 | 四,九二二,八六一・九〇 | 五,六七〇,八三六・三五 | 七,七五七,五八七・一五 | 五,三四四,四三四・九〇 | 四,三二五,二二五・七六 | 三,三四九,一〇四・三六 | 三,一二七,七六一・五五 | 三,三三〇,〇五五・四五 |
| 幹線 | 四,九二二,八六一・九〇 | 五,六七〇,八三六・三五 | 七,七五七,五八七・一五 | 五,三四四,四三四・九〇 | 四,三二五,二二五・七六 | 三,三四九,一〇四・三六 | 三,一二七,七六一・五五 | 三,三三〇,〇五五・四五 |
| 支線 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 補助軌道 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 回線 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 避線 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 工業用線 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 總計 | 四,九二二,八六一・九〇 | 五,六七〇,八三六・三五 | 七,七五七,五八七・一五 | 五,三四四,四三四・九〇 | 四,三二五,二二五・七六 | 三,三四九,一〇四・三六 | 三,一二七,七六一・五五 | 三,三三〇,〇五五・四五 |

支那國有鐵道各線用途別延長基米數 (一九二三年末現在)

| 線名 | 管理一般 | 運輸部 | 運輸部 | 機關 | 技術部 | 電信 | 警備其他 | 合計 |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 京漢 | 一,五五〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 京奉 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 津浦 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 滬寧 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 滬杭甬 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 京綏 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 正太 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 道清 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 津濟 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 滬海 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 一,〇〇〇人 | 六,〇〇〇人 |
| 合計 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 一〇,〇〇〇人 | 六〇,〇〇〇人 |

支那國有鐵道各線用途別延長基米數 (一九二三年末現在)

| 線路名 | 幹線 | 支線 | 補助軌道 | 回線 | 避線 | 其他 | 合計 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 京漢 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 京奉 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 津浦 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 滬寧 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 滬杭甬 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 京綏 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 正太 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 道清 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 津濟 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 滬海 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 合計 | 一〇,〇〇〇 | 一〇,〇〇〇 | 一〇,〇〇〇 | 一〇,〇〇〇 | 一〇,〇〇〇 | 一〇,〇〇〇 | 六〇,〇〇〇 |

| 地方名 | 幹線 | 支線 | 補助軌道 | 回線 | 避線 | 工業用線 | 總計 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 山東 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 山西 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 直隸 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 奉天 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 吉林 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 黑龍江 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 合計 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 三六,〇〇〇 |

支那國有鐵道各地方別並用途別延長基米數 (一九二三年末現在)

| 地方名 | 幹線 | 支線 | 補助軌道 | 回線 | 避線 | 工業用線 | 總計 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 山東 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 山西 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 直隸 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 奉天 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 吉林 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 黑龍江 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 六,〇〇〇 |
| 合計 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 三六,〇〇〇 |

支那鐵道地方別延長基米數 (一九二三年末現在)

| 地方名 | 國有鐵道 | 民有鐵道 | 國際鐵道 | 總計 |
|-----|-------|-------|-------|--------|
| 山東 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 山西 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 直隸 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 奉天 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 吉林 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 黑龍江 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 一,〇〇〇 | 三,〇〇〇 |
| 合計 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 六,〇〇〇 | 一八,〇〇〇 |

支那地方人口數及面積に對する

鐵道延長基米數比較

| 地方名 | 鐵道延長基米數 | 人口 | 面積 |
|--------|-----------|---------|---------|
| 黑龍江 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 吉林 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 奉天 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 直隸 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 察哈爾 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 綏遠 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 山東 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 山西 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 甘肅 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 陝西 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 河南 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 安徽 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 湖北 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 湖南 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 江西 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 浙江 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 福建 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 廣東 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 廣西 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 雲南 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 四川 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |
| 全國總延長數 | 九,九〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇〇 |

支那國有及國際鐵道每基米運輸狀況比較 (一九二三年)

支那國有及國際鐵道每基米運輸狀況比較 (一九二三年)

| 鐵道名 | 旅客 | 貨物 | 合計 |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| 支那國有鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 東支鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 南滿鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 雲南鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 廣九鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |

支那國有及國際鐵道貨物輸送數量並收入比較

| 鐵道名 | 貨物輸送數量 (噸) | 收入 (元) |
|--------|------------|-----------|
| 支那國有鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 東支鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 南滿鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 雲南鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 廣九鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |

支那國有及國際鐵道貨物輸送數量並收入比較

| 鐵道名 | 貨物輸送數量 (噸) | 收入 (元) |
|--------|------------|-----------|
| 支那國有鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 東支鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 南滿鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 雲南鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 廣九鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |

支那國有及國際鐵道每基米運輸狀況比較 (一九二三年)

支那國有及國際鐵道每基米運輸狀況比較 (一九二三年)

| 鐵道名 | 旅客 | 貨物 | 合計 |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| 支那國有鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 東支鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 南滿鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 雲南鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |
| 廣九鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 | 二,三六〇,〇〇〇 |

支那國有及國際鐵道貨物輸送數量並收入比較

| 鐵道名 | 貨物輸送數量 (噸) | 收入 (元) |
|--------|------------|-----------|
| 支那國有鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 東支鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 南滿鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 雲南鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |
| 廣九鐵道 | 一,一八〇,〇〇〇 | 一,一八〇,〇〇〇 |

交通

支那國有及國際鐵道雇傭人員數比較

| 鐵道名 | 一九二二年 | 一九二三年 |
|------------------|--------|---------|
| 支那國有鐵道 | 九一、三五六 | 一〇七、三七六 |
| 一基米に對する人員數 | 一九二二年 | 一九二三年 |
| 運轉基米數十萬基米に對する人員數 | 一九二二年 | 一九二三年 |
| 三年末現在 | 一五 | 三四〇 |

| 東支鐵道 | 南滿鐵道 | 雲南鐵道 | 廣九鐵道 |
|--------|--------|--------|--------|
| 一八、三六二 | 一八、二六七 | 一七、九一二 | (英領內線) |
| 一九、〇〇〇 | 一九 | 一三九 | |
| 四〇四 | | | |

支那既成鐵道現況一覽表

甲、國有鐵道

| 鐵道名稱 | 區間 | 全長 | 開工年月 | 軌間 | 一哩平均建設費 | 起債機關並備考 |
|----------|-----------|------|----------------|------|---------|-------------------|
| (一) 京奉鐵道 | 北京 天津間 | 五二四哩 | 北天初 京津段間 一、八八一 | 四呎八半 | 七六、五二二元 | 日英二、三三二、〇〇〇磅 |
| 本線 | 奉天 京間 | | 一、九〇三 | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 營口支線 | 營口(河北) 子間 | 五七 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 通州支線 | 通州 京間 | 一六 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 錦朝既成線 | 錦州 朝陽間 | 六〇 | 一九二二、二二 | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 京奉漢聯絡線 | 豐溝 橋臺間 | 四 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 連山灣支線 | 葫蘆島 山間 | 七・五 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 西沽支線 | 天津總車 沽站間 | 三 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |
| 北戴河支線 | 北戴河 河間 | 一四・六 | | | | 二、三〇〇、〇〇〇磅 (中英公司) |

(二) 京漢鐵道

| | | | | | | |
|----------|-----------------|---------------|----------|-------|---------|---------------|
| 新立屯支線既成線 | 八打 遼山間 | 一八 | | | | |
| 小計 | | 七〇四哩 | | | | |
| 本線 | 北京(前門) 漢口(玉帶門)間 | 七五四哩 | 一八九七 | 四呎八吋半 | 七二、四六六圓 | 日英佛六、八六四、四〇〇磅 |
| 坨里支線 | 良鄉 坨里間 | 一〇 | | | | 英國滙豐銀行 |
| 西陵支線 | 高碑店 西陵(梁格莊)間 | 二七 | 一九〇三 | 一米突 | | 英國滙豐銀行 |
| 保定支線 | 保定(石橋) 南關間 | 三 | | | | 英國滙豐銀行 |
| 臨城支線 | 高邑(鴨鶴營) 臨城間 | 一〇 | | | | 英國滙豐銀行 |
| 黃村支線 | 永定門(北京) 村間 | 二三 | 一九〇七、七竣工 | 三呎六吋 | 三八、六九六兩 | 英國滙豐銀行 |
| 小計 | | 八二七哩(黃村支線を含む) | | | | |

西陵にある清室皇陵參拜の便に供す

運炭線(臨城炭坑)

北京城外永定門より南苑を経て京奉線黃村驛に至る軍用線(便宜京漢線に追加)

(三) 津浦鐵道

| | | | | | |
|------|--------|------|-------------|-------------------|----------|
| 本線 | 天津 浦口間 | 六九二哩 | 北段三九〇 南段二三九 | 北段三、九五三兩 南段三、九八〇兩 | 英國華中鐵路公司 |
| 濟寧支線 | 濟寧 寧州間 | 一九・五 | 一九二二、一一竣工 | | 英國華中鐵路公司 |
| 小計 | | | | | |

良王莊支線より天津下流五哩陣塘莊に至るものにて最
初材料運搬用に布設せら
れ現時營業せず
德州驛より大運河碼頭橋
口に至る
棗莊より更に峯兒莊に至
る二十二哩中興煤礦公司
の輕便線ありて大運河の
水利に連絡す

交
良王莊支線
運河支線
棗莊支線
小計

通
陳良王莊間
橋德口州間
棗臨莊城間

一六
二・五
一九

一九一五、五
四呎半吋半

露國華俄道勝銀行
四〇〇、〇〇〇法
一六〇萬磅
英國福公司
八〇〇、〇〇〇磅

郵傳部補給
二、五〇〇、〇〇〇兩

(四) 正太鐵道
(五) 道清鐵道
三里海支線
(六) 滬寧鐵道

石家莊原間
清道化口鎮鎮間
三道里口鎮鎮間
南上海海間

一五一
九二
一
一九三

一九〇二、一
一九〇三、五
一九〇四、一〇
一九〇八、三
一八九七、四
一八九八、三
一九一六、二二工竣

一米突
八八、一四五兩
四呎八吋半
八、六八九磅
四呎八吋半
八一、八七一兩

英國中英公司
二、九〇〇、〇〇〇磅

一哩平均建設費は滬滬線
買收材料購入手数料南
洋公學寄附金等を含まず

滬寧鐵路
滬杭甯鐵路
南京市街鐵道
小計

上海杭州間
上海北口間
中下正街間
龍上華新站間
吳上海海間

一一二哩
四八哩
九
八
一〇

一九〇六、八
一九〇八、八
一九〇九、九
一九一六、二二工竣
一九〇七、九

四呎八吋半
四呎八吋半
四呎八吋半
四呎八吋半
四呎八吋半

英國中英公司
一、五〇〇、〇〇〇磅

寧滬借款契約により一九
一四年六月滬寧鐵路局を
して買收せしむ

(七) 滬杭甯鐵道
滬杭線
杭甬既成線

上海杭州間
上海北口間
曹寧江波間

一一二哩
四八哩

一九〇六、八
一九〇八、八
一九一四、二

四呎八吋半
同

英國中英公司
一、五〇〇、〇〇〇磅

民山門開口間七哩
杭甬既成線の曹寧江に至
りしは一九一五、六

拱宸橋支線
白沙支線
小計

杭州長山門間
白樟沙橋間

四
三
一七七

同
同

(八) 廣九鐵道
(九) 吉長鐵道
(一〇) 鄭鐵道
鄭白支線
小計

廣東大沙頭間
吉林長春間
四平街、鄭家屯、洮南、白音太來間

八九
七九
一三九
七〇
二〇九

一九〇七、八
一九一〇、〇
一九一七、四
一九一八、一
一九二一、三
一九二二、一工竣

同
同
四呎八吋半
四呎八吋半
四呎八吋半

英國中英公司
一、五〇〇、〇〇〇磅
土門鐵路
日本南滿鐵
三〇〇、〇〇〇法
三〇〇、〇〇〇法
五〇〇、〇〇〇法
五〇〇、〇〇〇法
日本橫濱正金銀行
七六〇、〇〇〇圓

支那領内線
土門鐵路は一九一九、
一〇着手は頭道溝長春
通鐵道全長は頭道溝長春
驛間二哩を合せは八一哩
四洮鐵道の一部にして四
平街にて南滿線に連絡す

(一一) 隴海鐵道
開徐線
汴洛線
洛潼既成線
徐濟既成海
徐海既成線
小計

海州州間
徐州封州間
洛陽、觀音堂、(七里村) 陝州間
洛陽、觀音堂、(七里村) 陝州間
揚家江浦間
新安鎮州間
新鎮州間

一、一五四哩
一七二
一一五
六八
一一
七一
四二六

一九一六、一
一九〇五、六
一九〇八、二
一九一〇、八
一九一〇、八
一九一〇、八

四呎八吋半
同
同
同
同
同

白國電車鐵路公司
三五〇、〇〇〇法中
三五〇、〇〇〇法中
三五〇、〇〇〇法中
三五〇、〇〇〇法中
三五〇、〇〇〇法中
三五〇、〇〇〇法中

徐州以東並に觀音堂以四
種開闢起工中
徐州にて津浦線に連絡
鄭州にて京漢線に連絡
觀音堂以西起工中
營業せず
一九二五年七月海昇迄全
通せる管

(一二) 京綏鐵道
京張線

北京、豐臺、口間
北京、豐臺、口間

一二五
三七〇

一九〇五、八
一九〇九、一〇

四呎八吋半
六七、六六三

支那自建自營
(京奉綏倫利を以てす)

支那自建自營
(京奉綏倫利を以てす)

| 交 | 通 | 全長 | 開工年月 | 軌間 | 一哩平均建設費 | 起債額並投資又は經營機關 | 備考 |
|-------------|-----------|------|-----------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|--|
| 張綏既成線 | 張家口、包頭間 | 三二四 | 一九一〇、四竣工 | 同 | 七六、一四一元 (張家口大同間) | 京奉純益を以て支那自建自營 | |
| 門頭溝支線 | 北京、西直門間 | 一六・五 | 一九〇八、一 | 同 | 三九、四二七兩 | 門頭溝炭坑線 | |
| 鶯鳴支線 | 下花間 | 二 | | 同 | | 鶯鳴山炭坑線 | |
| 宣化支線 | 龍宜間 | 七・五 | 一九一五、竣工 | | 三四、三〇〇元 | 全線中二哩は龍崗鐵礦公司の輕便鐵道なり | |
| 口泉支線 | 龍宜、泉間 | 一一 | 一九一五、六 | | 二二、二二三元 | (便宜京綏線に加ふ) | |
| 北京環城線 | 西東、直便、門門間 | 九 | 一九一六、一 | | | | |
| 小計 | 北京環城線 | 四八四 | (龍崗鐵礦輕便線を含まず) | | | | |
| (一三)粵漢鐵道 | 廣武、東昌間 | 七一〇 | | | | 四國財團 (英米佛獨) 六、〇〇〇、〇〇〇 | 宜章以南廣東線は廣東商辦鐵路公司に屬す、涿口韶州間未成 |
| 湖北線 | 武昌(徐家棚)州間 | 一四一哩 | 一九一六、九 | 四呎八吋半 | | | 測量完了は一九一三、一〇、西南諸省獨立し送兵の必要上工を急げり |
| 湖南既成線 | 岳岳、沙州間 | 一三四 | 一九一八、九(一般乘用に供す) | | | | 日獨戰爭の結果日本の管理下にありしも華盛頓會議の結果支那の買収に應ずることとなり |
| 小計 | 涿岳、沙州間 | 一三四 | 長沙間、涿州間、涿州間、涿州間 | 九〇七、九 九一〇、九 九一三、九 | | | |
| (一四)廣三鐵道 | 廣東(石圍塘)水間 | 三〇 | 一九〇一、八竣工 | 四呎八吋 | | | 江東橋涿州間未成 |
| (一五)萍株鐵道 | 株洲、萍鄉間 | 六二 | 一九〇六、九 | 同 | 五二、三九三兩 | | |
| (一六)厦漳鐵道既成線 | 厦門(嵩嶼)橋間 | 一九 | 一九〇六、五一 | 同 | 一一五、七八九 | | |
| (一七)山東鐵道 | 青島、濟南間 | 二四五 | 一九〇九、九 | 四呎八吋半 | 一九五、九一五 馬克 | | |

金嶺鎮鐵山開採の爲め我が鐵道部の布設せるものとす

乙、民營鐵道

| 鐵道名稱 | 區間 | 全長 | 開工年月 | 軌間 | 一哩平均建設費 | 起債額並投資又は經營機關 | 備考 |
|---------|------------|----|---------|-------|----------|----------------------------------|-----------------------------|
| (一)南潯鐵道 | 九江、南昌間(對岸) | 七九 | 一九〇九、七 | 四呎八吋半 | 二二二、二七八元 | 東亞興業會社 七、五〇〇、〇〇〇圓 | 建設費は借款株金利息並に兌換損等をも含む |
| (二)齊昂鐵道 | 昂々、齊河間 | 一七 | 一九〇八、九 | 一米突 | | 半官半民、龍江縣知事監督の下にあり 資本金三二〇、〇〇〇兩 | 昂々、齊河停車場は中東鐵道にありて中東鐵道との連絡なし |
| (三)新寧鐵道 | 北斗、街間 | 六六 | 一九〇六、三 | 四呎八吋半 | 六五、一五一元 | 新寧鐵路公司 資本金三、〇〇〇、〇〇〇元 | |
| 公益埠支線 | 公麥、埠間 | 三 | 一九〇六、八 | 同 | | 潮汕鐵路公司 資本金三、〇〇〇、〇〇〇元 | 意溪延長線は一九〇八、九竣工 |
| (四)潮汕鐵道 | 汕頭(厦門)溪間 | 二七 | 一九〇四、六一 | 同 | 一一五、六〇〇元 | 汕頭輕便鐵路公司 | 澄海樟林間、十一哩は未成 |
| (五)汕樟鐵道 | 澄汕、海頭間 | 一〇 | 一九一六、一二 | 輕便 | | 汕樟輕便鐵路公司 | |
| (六)大冶鐵道 | 鐵山、灰鋪間 | 一八 | 一九一三、一二 | 四呎八吋半 | | 漢冶萍鐵礦公司 | 鐵道運輸鐵道 |
| 獅子山支線 | 獅子、灣間 | 二 | | | | | |

交通

| | | | | | |
|------------|--|---------------------------|----------------|-------|------------|
| (七) 象鼻山鐵道 | 吳象鼻山間 | 一六 | 一九一九 | 輕便 | |
| (八) 興國鐵道 | 興國縣廠黃岸(揚子江間) | 二〇 | 一九〇六、四 一九〇七 | | 興國鐵務公司 |
| (九) 桃冲山鐵道 | 冲港、桃山間 | 七 | 一九一七竣工 | | 裕繁公司 |
| (一〇) 南崗鐵道 | 南崗間 | 五 | 一九一四竣工 | 輕便 | 本溪湖鐵務公司 |
| (一一) 廟兒溝鐵道 | 廟兒溝間 | 五 | | | 本溪湖鐵務公司 |
| (一二) 溪城鐵道 | 本溪湖(太子河)牛心臺間 牛心臺紅臉溝間 牛心臺大王溝間 牛心臺大南溝間 牛心臺支線 | 一四 一六 一六 一六 〇 | 一九一四、二竣 工 | 二呎六吋 | 日支合辦溪城鐵路公司 |
| (一三) 安陽鐵道 | 豐樂河間 | 二二 | 一九〇七竣工 | | 安陽鐵務公司 |
| (一四) 開灤炭坑線 | 唐山驛炭坑間 唐山驛西山炭坑間 唐山驛平驛炭坑間 馬家溝炭坑間 古冶驛趙各莊間 計二〇華里 | 七三 七三 七三 七 | 七 | | 開灤鐵務局運炭線 |
| (一五) 大窩溝支線 | 大窩溝間 | 一九 | 一九一五、六 | 四呎八吋半 | 通裕煤鐵公司 |
| (一六) 柳江支線 | 柳江間 | 一一 | 一九一五、八 | | 柳江煤鐵公司 |
| (一七) 房山支線 | 房山間 | | | | 運炭線 |

一三四〇

鐵礦石運搬鐵道
湖北省官營鐵道にして鐵床に北獅子の四方に連續し一小溪を隔つるのみ鐵量の存在確實なるもの三萬八千噸

鐵礦運搬鐵道
中日實業公司は裕繁公司と鐵礦一切買鐵並に經營補佐の契約を締結し森格組中日を代表す

本溪湖に鐵礦を運搬する輕便鐵道

牛心臺炭坑間未成

六河溝炭坑線

開灤鐵務局運炭線

運炭線

運炭線

| | | | | | |
|-------------------|------------------|------|------------------|-------------------|--------|
| (一八) 和尚橋支線 | 和尙橋間 | 二四 | | 三呎六吋 | 中興煤礦公司 |
| (一九) 臺莊臺兒莊支線 | 臺莊間 莊間 | 三二 | 一九〇四、五 一九〇四、八 | 狹軌 | 山東商務局 |
| (二〇) 清灤線 | 灤口橋間 | 六 | 一九〇四、五 一九〇四、八 | 狹軌 | 賈汪煤礦公司 |
| (二一) 賈汪線 | 賈汪泉間 | 一〇 | 一九一一、竣工 | 輕便 | 賈汪煤礦公司 |
| 同支線 | 河賈泉間 | 四 | | | 龍崗鐵礦公司 |
| (二二) 宣化支線 | 龍宣崑化間 | 七 | 一九一五竣工 | | 龍崗鐵礦公司 |
| (二三) 村圍門支線 | 村圍門間 | 二 | 一九一五 | | 通興鐵礦公司 |
| (二四) 粵漢鐵道、廣東商辦既成線 | 韶黃沙州間 | 一四〇 | 一九〇六、六 一九一五、六 | 四呎八吋半 二六八、二九二圓 | |
| (二五) 小清河支線 | 濟南東橋站間 | 二 | | | |
| (二六) 箇壁鐵道 | 箇壁舊街間 | 四〇 | 一九二一、一一 全通 | 輕便 | |
| (二七) 幣廠鐵道 | 武昌大隄口間 江岸造幣廠間 | 五 | 一九〇七、三 一九〇七、九 | | |
| (二八) 天圖輕便鐵道 | 天圖老頭溝間 | 六三 | | | |
| 局子街支線 | (朝陽川より分岐) | 六 | | | |
| 民營鐵道合計 | | 六九九哩 | | | |

丙、國際鐵道

武昌造幣廠運輸利便の爲め布設す便宜民營鐵道中に加ふ

| 鐵道名稱 | 區間 | 全長 | 起工年月 | 軌間 | 建設平均費 | 起債額並投資 | 備考 |
|----------|----------|---------|----------|-------|-------------|----------|---|
| (一) 中東鐵道 | 滿洲里河間 | 九二〇哩 | 一九〇七、一、二 | 五呎 | 五四、〇六六圓 | | |
| 寬城子支線 | 哈爾濱子實間 | 一四七 | | 五呎 | | | |
| 小計 | | 一、〇六七 | | | | | |
| (二) 南滿鐵道 | 長春連間 | 四三六 | 一九〇三竣工 | 四呎八吋半 | 日本南滿洲鐵道株式會社 | | 一九〇五年十二月露國より譲り受く一九〇六年十一月南滿鐵道株式會社創立一九〇七年四月營業開始 |
| 旅順支線 | 旅順水 | 三二 | | | | | |
| 營口支線 | 營口橋間 | 一四 | | | | | |
| 撫順支線 | 撫順屯間 | 二八 | | | | | |
| 煙臺支線 | 煙臺坑間 | 一〇 | | | | | |
| 柳樹屯支線 | 柳樹屯身間 | 四 | | | | | |
| 炭坑輕便 | 長(石陶家屯間) | 二三 | | | | | |
| 安奉鐵道 | 安東家東間 | 一六二 | | | | | |
| 小計 | | 七〇九哩 | | | | | |
| (三) 廣九鐵道 | 九深圳間 | 二二 | 一九〇七、八 | 四呎八吋半 | 五三〇、〇〇〇元 | 英國香港政府 | |
| 粉嶺支線 | 沙頭角間 | 八 | 一九一、二 | 二呎 | 七、二五〇元 | 軍用線 | |
| 小計 | | 三〇哩 | | | | | |
| (四) 雲南鐵道 | 雲老南間 | 二八九 | 一九〇三、四 | 一米突 | 五七二、五四九法 | 佛國滇越鐵路公司 | |
| 國際鐵道 合計 | | 二、〇九五哩 | | | | | |
| 支那既成鐵道總計 | | 約七、五三〇哩 | | | | | |

支那國有既成鐵道

一、京奉鐵道

本鐵道は、光緒三年唐山開平礦務局總辦唐景聲直隸總督李鴻章の許可を得て建造に着手す。當時唐山より胥各莊に至る迄僅に二十華里にして専ら該公司運炭の用に供し七年竣工せり。後十二年胥各莊より延長して蘆臺に至り、開平鐵路公司を設けて之れを管理す。十三年改めて中國鐵路公司となし株式を發行せり。十五、十六年の間に其の兩端を延長して天津に達せしめ、東線を開平より古冶に延長せり之れ純粹の商辦時期なり。十七年に至り旨を奉じ、官費を用ひて古冶山海關間の鐵路を建設す。二十年天津古冶間の商辦鐵路を回收して國有となし、總公司の管理に歸せしむ。二十四年山海關内外鐵路督辦大臣胡燏棻英國中英公司との間に借款契約を締結し、英金二百三十萬鎊を借入れ、以て線路を延長して一方新民府に達せしめ、併せて又溝營支線建設の用に供せんとす。該支線は溝營子より營口に至るものにして其長さ百二十七支里なり。二十八年直隸總督袁世凱等英國公使と關内外鐵道交還章程を訂立し之れを回收し、庚子年間に英國武員の續築せる通州正陽門及永定門間の軍用鐵道を中國政府の管理に歸す。三十三年外務部と日本公使との間に契約を締結し、日本の建造せる新奉間の軍用鐵道を買収す。

三十四年郵傳部鐵路總局々長梁士詒新奉鐵道續約を締結し京奉鐵道遼河以東の本路に要する資金の半數を南滿洲鐵道會社より借入るゝ事とし、日金三十二萬圓を借入れ、全路を續成せり。之れ京奉鐵道開辦より完成に至る迄の大略の情形なり、民間四年に至り交通總長梁敦彥中英公司との間に短期借款契約を締結し、規銀二百十萬兩を借入る、之れ蓋し本路の名義を用ひ商借を暫行し津浦、浦信、章湘各鐵道借款前渡金利息の支拂に充て、並に本路豫算中の各項費に充てたるものにして、本路建

築の借款にあらざるなり。

線路は北京より起りて奉天に達する迄計長二千九百九十五華里、總局は天津にあり、山海關内外第一の要路にして、商貨の盛旅客の多各路に冠たり。

民國十二年度營業總收入一千八百二十八萬八千一百二十四元、總支出一千一百三十三萬六千六百七十七元、差引純收入六百九十五萬一千四百四十七元にして、其歲計純益は五百九十七萬一千三百三十二元、每基米平均四千二百九十一元なりとす。

二、京漢鐵道

本路は張之洞これを倡議し、盛宣懷により成就せるものにして、延びて三省に亘り、南北を貫通す。原は蘆溝橋より起れるを以て蘆漢鐵道と稱せしが、庚子の後更に延長して北京に至りしより、京漢鐵道と改名せり。本線は支那現在の鐵道線路中の最長者にして、其創議の始に當りては商辦によらんとせしも、株金の募集容易ならず、收効期無きを以て、張之洞より盛宣懷を奏保して其事を總理せしむる事とせり。盛事に任じて後即ち部款一千萬兩を撥用し、並に南北洋存款三百萬兩を指撥し、商股七百萬兩を募り、不足の數は借款により之れを補ふ事とせり。前清光緒二十四年直鄂兩督中國鐵路總公司督辦と合同して白耳義シンジケートと借款契約を締結し、總公司既成の資本一千三百萬兩を除くの外、英金四百五十萬鎊を借入れ、並に白耳義シンジケートに建設工事を委任せり。三十一年盛督辦白耳義シンジケートと一千二百五十萬法の續借款契約を締結し、以て本路並に支線續成の費となせり。即ち此年全路通車するに至り其長二千六百三十華里にして北京より漢口に達し、腹地交通の要路たり。然れども其後利權回收運動盛行するや借款契約關係上諸多の窒礙ありとて、三十四年郵傳部は滙豐、滙理兩銀行より英金五百萬鎊を借入れ、其八割を以て白耳義借款を償還し、二割を以て實業興辦費に充て、尙ほ又本鐵道を以て擔保となさず、郵傳部より京漢鐵道贖回公債一千萬元を

發行し、内英國倫敦の非色爾公司に賣却せるもの五百萬元則ち英金四十萬磅、日本正金銀行に賣れるもの計二百五十萬元即ち日金二百二十萬圓なり。其外英國倫敦非色爾公司及密德倫銀行を経て賣出せるもの計二百六十萬元にして、英金十九萬四千四百磅に當れり。其餘は中國商民に賣れるものあり。遂に以て白耳義シンジケート兩次の借款を完全に償還し、前に該公司と締結せる契約は全部之れを取消し、同時に當時既に布設せられたる新易支線を本路に歸併せり。宣統三年郵傳部日本正金銀行より日金一千萬圓を借入れ、本路の度支部より借入れたる官金を償し並に其他各種の用款に充てたり。民國五年八月德華銀行より、九十五萬元を借入れたり。之れ本鐵道開辦以來の外債商借の情形なるが、民國十二年營業總收入三千二百〇一萬二千五百七十八元、總支出一千二百六十六萬四千九百三十一元、差引純收入一千九百三十四萬七千六百四十七元にして、其歲計純益は一千五百七十七萬七千四百二十三元に達し、每基米平均八千七百四十七元なりとす。

三、津浦鐵道

本路は前清光緒三十三年梁敦彥德華銀行及英國華中公司と借款契約を結び、英金五百萬磅を借りて、本路建設の用となしたり。三十四年六月工を興し南北兩段に區分し山東省嶧縣下の韓莊を以て兩段の限界とし、北段は獨逸技師の承築に歸し南段は英國技師の承築に歸せり。次いで原借款が造路の用に足らざるを以て、宣統二年郵傳部は續借款四百八十萬磅を起せり。其内三百萬磅は既に拂渡せし其餘の百八十萬磅は債券を未だ賣出さざれば尙拂渡すに至らず、併も本路工費の需要急なるより民國元年本路督辦朱啓鈴は借款公司と協商し一時借入金金をなす事とし、德華銀行より借入れたるもの北段の用款民國五年六月末に至る迄の分元利合計九十萬四千二百四十六元、總支出四百九十萬七千九百三十九元、差引純收入三百六十一萬三千七百五十五元にして、其歲計純益は百九十六萬二千六百十二元、每基米平均五千〇九十元なりとす。

五、滬杭甬鐵道

本路は前清光緒三十四年外務郵傳部中英公司と借款契約を締結し英金五十萬磅を借入れ建設資金となしたるものなり。然れども當時利權回收熱猛烈なる時なりしかば、本契約の締結に對し江蘇浙江兩省の官紳の反對甚だしく、遂に之れを實行する能はざりき。而して其結果蘇浙兩省に於て商股を募りて自辦する事となりしが、後民國三年に至り蘇浙兩段の商辦鐵道を回收して國有として、復中英公司と契約を締結し、借款を以て商路收回の用に供する事とせり。是より先民國元年第一革命の際南京政府は我大倉洋行との間に日金三百萬圓の借款契約を締結し、本鐵道の江蘇省内の分を以て擔保に供せり。然るに之れに對し英國側より之れ英國の既得權を侵すものなりとの反對あり、遂に民國三年中英公司と英金三十五萬七千磅の續借款契約を締結し、大倉組の借款元利を悉く償還せり。此續借款は交通部其當時者となり元利支拂は財政部に於て取扱ふ事となり本鐵道とは直接の關係なし。本鐵道は元上海より寧波に至るべきものなるも未だ全線の開通を見ず、現に開通せるは上海杭州間約三百五十華里、寧波紹興間約二百二十華里なり、民國十二年度營業總收入四百三十三萬二千八百〇八元、總支出三百八十八萬三千六百十三元、差引純收入一百五十五萬〇一百三十一元なりとす。

六、正太鐵道

本路は前清光緒二十四年山西商務局と露清銀行との間に借款契約を締結し、佛金二千五百萬法を借入れ之れが建設を約せるものなり。然るに當時偶拳匪の亂あり、本契約を履行するに至らざりしが、二十八年に至り露清銀行より舊契約を廢棄して新契約を締結せんとの提議あり、遂に山西巡撫岑春煊奏請して契約を改訂し佛金四千萬法を借入れ之れが興築に従事し三十四年に至り竣工せり。石家莊より太原に達する全路計長六百二十三華里正借款を除くの外巴里銀公司より一百萬法を借入れ材料購入

國二年より全線開通し天津より浦口に至る迄計長二千七百七十華里、又兗州より濟寧に至る支線五十三華里、臨城棗莊支線五十三華里あり。民國十二年度營業總收入一千九百〇三萬〇九百九十五元、總支出九百八十九萬五千三百五十一元、差引純收入九百十三萬五千六百四十四元にして、其歲計純益は四百七十三萬二千四百三十八元、每基米平均三千一百五十九元なりとす。

四、滬寧鐵道

支那に於ける最初の鐵道は上海吳淞間にして、同治五年江灣に通ず、光緒二年延長して吳淞に至れり。其長さ三十華里餘、然かも開業後一年にして之れを撤去せり。後光緒二十二年に至り南洋大臣奏請して之が修復を企て、二十四年竣工し滬寧鐵道に歸併して辦理する事とせり。同年鐵路督辦盛宣懷英國中英公司代表怡和洋行及滙豐銀行と滬寧鐵道借款假契約を締結し、潘祖同並に英人コリンソンに命じて協同測量せしめたり。偶々拳匪の亂あり開工するに至らず、二十九年に至り盛宣懷當時の江蘇巡撫と會同して中英公司と正式契約を締結し、英金三百二十五萬磅を借入れ、之れが建設に着手し、總管理處を上海に設け英人三名支那人二名を以て之れを組織せり、三十四年總管理處辦事章程の改正を行ひ、從來總管理處に屬したる主權は均しく總管理處主席に於て代行する事とす。主席を以て鐵道督辦に任じ其各部分の權限は總管理及各科主任に於て行ふの制を立て、總管理處の職員は毎年一回集會して全路一年度内の報告及び帳簿を審査する事とせり。民國二年工事費中本鐵道購地用各款を歸還するが爲に周自齊は中英公司との間に購地借款契約を締結し、英金十五萬磅を借入れたり。本鐵道は上海より南京に至る迄六十華里にして、設備の完全せる事支那各鐵道中唯一なり。民國十二年度營業總收入八百五十二萬一千六百五十四元、總支出四百九十萬七千九百三十九元、差引純收入三百六十一萬三千七百五十五元にして、其歲計純益は百九十六萬二千六百十二元、每基米平均五千〇九十元なりとす。

代價の支拂に充てたり。是れより先本鐵道は行車契約により露清銀行に於て代つて行車事務を經理すべき管なりしが、光緒三十年露清銀行は該契約上の權利を佛國の中國鐵路工車行車受負公司に讓與し、該銀行の有する權利は本公司にて承辦する事となれり。民國十二年度營業總收入四百八十一萬二千七百八十二元、總支出二百〇九萬八千八百三十三元、差引純收入二百七十一萬三千九百四十九元にして其歲計純益は二百五十二萬六千八百八十八元、每基米平均七千四百二十八元なりとす。

七、道清鐵道

本鐵道は前清光緒二十四年豫豐公司と福公司との間に契約を結び、専ら石炭運送の爲に布設する事に決せるものなり。同二十八年總理衙門より之れが建設を奏請し嶺山(河南省修武縣内)より道口鎮に達する間に布設する事とせり。第一段則ち道口鎮柏山間は三十一年竣工し、福公司道清鐵道と命名せり。是年鐵路總公司盛宣懷と福公司との間に契約を締結し、各鐵道に照らし福公司鐵路名義を取消し中國鐵路總公司の監督に收歸し、並に該公司より英金七十萬磅を借入れ以て該鐵道建設費償還資金並に擴張經費に充てたり。此項の借款は後に加増して八十萬磅となし、専ら柏山清化間の延長工事費、借款利子支拂材料購入費等に使用せられたり。

本鐵道は道口より清化に達するものにして、其延長三百三十華里、其後民國五年六月、借款第一回元金償還及第二期利子支拂困難なるより、福公司より臨時に英金四萬四千三百十磅十志を借入れ該元利を支拂へり。民國十二年度營業總收入一百四十九萬四千五百九十八元、總支出六十六萬二千六百六十六元、差引純收入八十三萬一千九百三十二元にして、其歲計純收益は三十萬八千九百四十四元、每基米平均八百八十七元なりとす。

八、廣九鐵道

本鐵道布設の議は光緒二十四年の英國公使の請求に基因し、三十三年唐紹儀中英公司と借款契約を締結し、英金百五十萬鎊を借入れて之れが建設に着手せり。廣州を基點とし九龍に達する迄三百華里、宣統三年を以て全路開通し、其營業成績は民國十二年度營業總收入七十八萬四千二百九十六元、總支出八十四萬五千五百五十三元、差引不足六萬一千二百五十七元にして其歲計純損失六十七萬五千五百六十八元、每基米平均五千五百四十六元の純損失なりとす。

九、汴洛鐵道

本鐵道は元京漢鐵道培養線として計畫せられたる者にして、光緒二十五年盛宣懷之れが建設を奏請して許可を得たり。同二十九年盛宣懷は時の山西巡撫と會合して白耳義電車鐵道合資公司と佛金二千五百萬法の借款契約を締結し、並に該公司に本線建設工事を受負はしむる事とせり。當時の測量によれば全線延長四百二十華里にして、開封洛陽の間百八十五華里は三十年工を興したるが、工費多額にして借款にては不足なるより、三十四年の間に更に佛金八百萬法を借入れ、前後佛金四千一百萬法を借款せり。宣統二年全路開通し、總ての行車事務は白耳義公司に於て契約に従ひ擔任經理せり。民國元年隴海鐵道借款成立するや、本鐵道借款全部を以て一時取消し該借款内に歸併せり。然るに其後歐洲大戦争の勃發せる爲に、秦、豫、海鐵道公債は全部發行する能はざるより、遂に未だ之を實行するに至らず、民國四年の初本鐵道督辦施肇基技師長と商議の上白耳義公司に電照して、更にそれが實行を五ヶ年間延期すると爲せり。民國十二年度營業總收入二百四十三萬二千二百五十五元、總支出一百二十二萬二千二百零二元、差引純收入一百三十一萬五千五百五十三元にして、其歲計純利益は一百零八萬五千七百八十四元、每基米平均五千零二十元なり。

一〇、吉長鐵道

議されしが、其後千九百十三年十月日支交渉の結果滿蒙五大鐵道中の四平街、洮南間鐵道として借款布設の基礎定まり、千九百十五年十二月橫濱正金銀行と支那政府との間に四鄭鐵路借款契約を締結し五鐵道の魁として起工するに至れり。

本鐵道借款に於ては其初め借款額五百萬圓と定めしも、其後歐洲戰亂の影響を受け銀價の暴騰、一般物價の騰貴等の爲め資金不足し千九百十八年二月正金銀行より短期借款二百六十萬圓を借款し前後合計七百六十萬圓と成れり。償還期限四十箇年、十箇年据置後三十箇年賦償還の約にして、鐵道管理權は支那政府之れを有するも日本人一名會計長に任じ、又鐵道建設中は日本人技師長を聘用するも完成後は日本人運輸監督及保線技師各一名を置くものとす。猶ほ千九百十八年短期借款二百六十萬圓は償還期限十一箇年なりしも千九百十九年更に一箇年を延長せり、斯くて千九百十七年四月工を起せしも遼河大氾濫の爲め工事遅延し、千九百十八年八月漸く本營業を開始せり。

鄭白支線 本線は鄭家屯、洮南間本線の延長に先だち布設せられたるものとす。蓋し鄭白線は開通と同時に收益を擧げ得べき經濟線にして且四鄭線の現状より見て一日も早く布設するの要ありしに基くべし。

四鄭線布設に關し支那政府は正金銀行と前後七百六十萬圓の借款契約を締結せるも、其後鄭白支線の布設及鄭家屯、洮南間本線の延長等漸次着手の爲め更に多額の資金を要するを以て、千九百十九年中南滿鐵道會社は曩に締結せる橫濱正金銀行借款全部を引續ぐと共に更に借款額を四千五百萬圓迄と改めたり。從て本線工事は南滿鐵道會社の借款に依るものにして工事費約五百萬圓を豫定し千九百二十一年三月滿鐵より先づ百二十九萬圓(九萬元は手数料其他の費用として天)を借入れ年内に竣工の豫定を以て解水後直ちに起工し、十月一日より鄭家屯、大林營間四十哩の運轉を開始し同月末更に鐵家店に至る十七哩を竣工し合計五十七哩間早くも運轉を開始せり。而して鐵家店より白音太來に至る十五哩間は十一月六日竣工し同月十六日より全線の營業を見るに至れり。

本鐵道は前清光緒二十一年日清協約によりて其建設を約し、支那自ら之れが布設に任じ、所需資金の半額を日本より借入るゝ事とせり。次いで三十三年外務部之れに關する本契約を締結し、更に三十四年梁士詒其續約を結び、南滿洲鐵道株式會社より二百五十萬圓を借入れ、宣統元年開工し、民國二年竣工せり。吉林より長春に達する迄二百八十華里、宣統二年南滿鐵道會社と聯絡運轉契約を締結し、兩路に於て頭道溝より長春に至る聯絡線を合設する事とせるが、本契約は尙實行を見ず、民國元年滿鐵より二十四萬兩を續借し、同三年又吉林永衡官銀號より吉平銀二十六萬兩を借入れたる。其の後民國四年日支交渉に於て本鐵道借款契約を支那に於ける他の鐵道借款契約に照らし其有利なる條項を採りて改訂する事を約し、其後兩國間に永く交渉中なりしが、民國六年十月其成立を見南滿洲鐵道會社に於て、改めて六百五十萬兩の借款に應じ、舊借款を返還し、本鐵道の行車事務を滿鐵に於て引受くる事となれり。其營業報告によれば、民國十二年總收入二百八十六萬六千七百九十六元、總支出一百九十二萬八千六百三十二元、差引純收入九十三萬八千六百六十四元にして、其歲計純利益は五十九萬五千〇七十七元、每基米平均三千八百二十一元なりとす。

一一、四洮鐵道

本線は南滿鐵道四平街驛より鄭家屯を経て洮南府に至る百九十四哩餘の鐵道を稱し、外に鄭家屯白音太來間支線約七十哩あり。第二革命後列國が鐵道布設權の爭奪を爲せるに際し、一九一三年十月我邦との間に協定されたる滿蒙五大鐵道中の一に屬す。而して本線中四平街、鄭家屯五十五哩間は一九一八年八月早くも本營業を開始し、鄭白延長線は一九二一年十一月開通、鄭家屯、洮南間百三十九哩餘は一九二三年十一月竣工假營業を開始し全線の連絡成りしを以て、之が説明は四鄭、鄭白、鄭洮の三段に分つを便宜とす。

四鄭線 本線布設の論たるや十數年前錦瓊鐵道問題發生當時既に論

鄭洮線 本線は四鄭、鄭白兩線と共に南滿鐵道會社よりの借款四千五百萬圓中より支出布設せられたるものにして一九二二年十月前貸金として鄭洮段墊款三百萬圓を得一九二三年四月以來工を急ぎ、鄭家屯、太平川間は同年八月早くも假營業を開始し太平川、洮南間は十月線路の布設を了して全線竣工、十一月より假營業を開始せしが貨物運輸は十二月五日より四洮全線を通じて開始せり。

四洮本支線の開通は滿鐵本線の培養線として重要なは勿論にして殊に兩鐵道の財政的基礎密接なるが故に兩鐵道間の貨物交換數量は年々増大しつゝあり。

四平街驛より南滿線に渡せる貨物數量次の如し。(單位噸)

Table with columns: Year, Soybeans, Beans, Other, Total. Data for 1921, 1922, 1923.

四洮鐵道營業成績は民國十二年度營業總收入二百三十八萬八千五百七十六元、總支出百二十九萬〇四百〇八元、差引純收入百〇九萬八千八百六十八元にして、其歲計純利益は一萬一千四百四十六元の純損となり每基米平均百六十二元の損失なりとす。

一二、隴秦豫海(隴海)鐵道既成線

本線は又海蘭或は隴海鐵路とも稱す。江蘇の海岸海州又は海門に起りて徐州に出で、之より河南省に入りて開封洛陽を過ぎ當時既に開通せし觀音堂迄の既成線を綜合統一し、陝西省潼關、西安を経て甘肅省に入り蘭州に至る延長約一千五百四十四哩間(江蘇省海州起點西蘭北路)の大横斷

鐵道を稱し、其中既成線は開封、徐州間百七十二哩、開封、河南府間百十五哩及洛潼線中河南府陝州間九十哩、徐州、姚灣濱間四十九哩合計四百二十六哩にして最近更に運河海州間約八十七哩既に開通せるを以て既成線總延長五百三十三哩となれり。蓋し徐清及清海線は徐清線が津浦鐵道南線と略平行するの故を以て英國の抗議する所あり、且つは隴海鐵道の終點が海州に確定せし結果清江浦を迂迴せず直ちに徐州より海州に達せしめしものなりとす。

本鐵道は千九百十二年白耳義電鐵路公司との借款により成立せしものなるを以て新規の計畫にあらず、其鐵道は後に述ぶるが如く小部分に區劃されて既に完成し或は布設を豫定し、借款前既に其骨子を完成せるものにて既設及未設鐵道の併合より成り、偶々白耳義銀公司が其全體に對する布設權を獲得し一括して隴海鐵道と改稱せるに外ならず、即ち左の如し。



本線は未だ建設中に屬し其營業成績を見るを得ず、但し汴洛線に就きては其項下に於て記述せり。

時の駐支公使「サトウ」(Bernard Mason, Gator)氏は其着手を促すと共に英國其後援を爲すべきことを聲明せるより、支那は督辦鐵路大臣袁世凱等の提議に基き官辦とし、千九百五年中英公司の承諾を得て四箇年内に完成の豫定を立て京奉鐵道純益より毎年百萬兩及關内外鐵路公司が匪亂の際收納せし賠償金中より百萬兩、合計五百萬兩を一時借入ることとし、陳昭常を總辦に任じ、米國に留學して歸りし詹天佑を技師長とし其他の所屬職員悉く支那人を使用して工事に着手し千九百九年全線開通せり。

張綏線 本線は京張鐵道張家口驛より山西省大同府に至り、之れより長城を越へ豊鎮に出で歸化城及綏遠城に達する二百四十五哩間の鐵道を稱し、千九百二十一年五月全線の開通を見たり。

京張線を延長して遠く庫倫に達する蒙古縱貫鐵道の布設は支那政府多年の宿望にして、千九百九年京張鐵道の完成を告ぐるや、政府は更に本線延長の計畫を立て京張鐵路局に對し該方面の調査を命ぜしが、張家口より直ちに庫倫に向ふの線は沿道貨物の運輸すべきもの渺なきにより先づ西方長城に沿ひて西南に向ひ天鎮、大同を経て長城を横ぎり豊鎮より綏遠城に至るの線を布設し、更に陰山々脈を越へて蒙古沙漠に下り北行直ちに庫倫に至るを以て便なりとし、京張線と共に邊疆交通に資せんとせるものにて、商業生産上非常の利益あるを見ざるべきも、直隸、山西邊外及蒙古一帶には牧畜盛んに行はれ羊毛、羊皮の産多く、且甘肅地方より黄河を下り來る羊毛渺ならずして此等は皆張家口に集り天津に出さるゝが故に本鐵道主要の輸送貨物なりとす。

本線中張家口、綏遠間二百四十五哩の所謂張綏線は千九百十八年十二月東亞興業會社より三百萬圓借款及京漢鐵道餘利を以て工を起し千九百二十一年五月全線の開通を見たり、之れ支那自建自營を誇りし京綏線が外國借款を爲せし嚆矢なりとす。而して當時更に張綏線を延長し平庫及包哈路線布設の計畫ありしが先づ綏遠以西包頭鎮に至る約六十九哩間所謂綏包布設の計畫を立て一九二一年四月再び東亞興業會社と綏遠包頭鎮

一三、京綏鐵道(附綏包鐵道)

本線は北京より張家口を経て綏遠城に至る三百七十哩間の鐵道を稱し外に支線三十六哩餘あり。此の中北京、張家口間百二十五哩は所謂京張鐵道にして、張家口、綏遠間二百四十五哩は張綏線に屬し近時更に綏遠包頭鎮間約六十九哩開通せり。

初め京張線の開通するや露國の蒙古縱斷鐵道に對抗せんが爲め延長を計畫せるものにして京張、張綏、綏包三段に分ちて説明するを便とす。

京張線 本線は張綏鐵道と共に支那自建自營即ち官營官辦鐵道の隨一なり、千八百九十八年露國が京漢線布設契約に成功するや、翌年六月更に北京以北鐵道の布設權を要求せり、蓋し此は露國積年の希望線たりしものにて初め西比利亞鐵道「イルクツク」(Irkutsk)線の完成と共に之れより一支線を南下せしめ蒙古を横斷して張家口に出で太平洋方面に突出せんことを計畫せり。然るに露國の滿蒙侵略が東亞風雲の變動により案外容易に遂げられし結果露國は比較的困難なる蒙古方面の經營を一時中止し轉じて滿洲線布設に着手せしが、其完成に至るや再び蒙古縱斷線に銳意し千八百九十九年西比利亞線の一端より恰克圖、庫倫を経て直隸、山西に出でんとする布設權を要求するに至りしものとす。然れども英國は露國をして之れが布設權を獲得せしむるを喜ばず、抗議を提出せしより、露國は再び中止の已むなきに至り、日英國は支那政府をして北京より張家口及長城に及ぶの鐵道は自費を以て布設し決して他國の資本を借らざること及本線を以て他國の擔保と爲さざるべきを宣言せしめ、支那政府亦其邊疆策として本線の等閑に附すべからざるを曉り布設計畫を立てるに至れり。之れ本鐵道が最初より經濟上有利なりと思惟せられざりしに拘はらず、窮乏せる財政中より支那自ら布設を敢行せし重大なる理由なりとす。

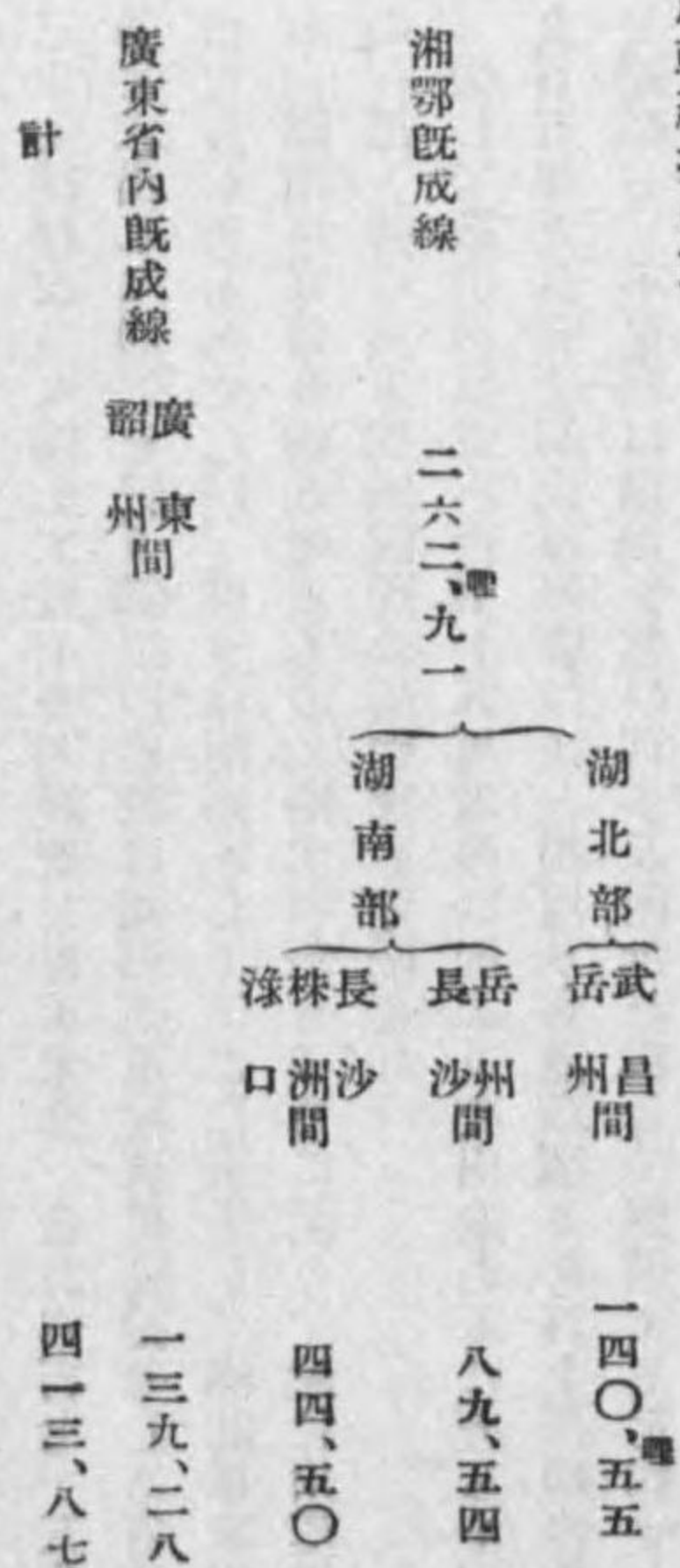
斯くて支那は本線自建の計畫を立て資金募集に着手したりしも好果を得ず久敷其實現を見ざりしが、英國は曠日彌久變の起らんことを虞れ、當建設借款三百萬圓を締結して工事に着手し一九二三年七月既に開通し營業を開始せり。而して包頭鎮、青夏間は綏包線開通と共に一九二二年十月二日比國營業公司(Societe Belge des Entreprises en Chine)より所謂包頭鎮購買材料八厘圓庫券四百萬磅借款契約を締結して前度金八十萬磅を得て直ちに之を起せしが故に近く完成すべし。

猶ほ張綏及綏包線布設及營業設備に要せし經費は前記借款の外更に支那銀行團より借款せるものあり。又材料借款として美國鋼鐵公司、太康公司及三井洋行、並に東亞興業會社等より鋼軌、貨車、枕木、機關車等の購入材料借款少なからずして一九二三年一月現在に於て約三千六百四十萬元に達す。

京張綏全線の營業成績は民國十二年度營業總收入八百三十一萬七千七百六十八元、總支出五百六十五萬〇七百五十元、差引純收入二百六十六萬七千〇十八元にして、其歲計純益は三十三萬〇七百九十二元なりとす。

一四、粵漢鐵道既成線

本線は廣東省城より湖北省城武昌に至る約七百十里の鐵道を稱す。揚子江を隔て、漢口と連接し支那南北縱貫鐵道の南半部を成すものにして、此の内湘鄂線は借款官辦、廣東省內線は商款商辦鐵道なりとす。現時幹線中四百十里餘既に開通し淨口韶州間大約三百哩今尙ほ未成に屬す、既成幹線次の如し。



猶ほ粵漢鐵道には幹線の外株洲萍鄉線六十二哩及廣東三水線三十哩あるも別節に譲れり。

初め京漢鐵道借款を米國資本團に謀り次で中途白耳義銀会社に契約するや、張之洞及盛宣懷氏は更に本線を布設して南北縱貫大幹線を達成せんと欲し米國に交渉する所あり、千八百九十八年四月時の駐米公使伍廷芳氏命を承け華盛頓に於て華美合興公司 (American China Development Co.) 代表者との間に、米貨二千萬弗の借款を締結し、借款期限中鐵道管理權を與ふべきを契約せり。這に於て技師長「パーソン」(W. B. Person) 氏測量隊を率ひて渡支し、萍鄉及三水支線と共に全線の測量を爲し經費の概算を立てしが、經費不足の結果千九百年七月伍廷芳氏は本鐵道を代表して、「ジョン・フレンチ」氏との間に追加條約を締結し借款額を四千萬弗に増加せり。

然るに本借款に對し米國に於て公債募集せらるゝや白耳義銀公司是佛白資本家をして之れを購はしめ、京漢線と連絡して北京、廣東を一貫する南北大縱斷線の實權を掌握せんと企畫せしが、「ブライス」氏 (Calvin Blythe) 氏歿し「パーソン」氏代りて米國代表たるに這び白耳義銀公司是紐育市場に於て京漢公債の買占めに成功し、其實權を獲ると共に「パーソン」氏を排し、白人「ホイットテル」(Whitell) 氏をして之れに代らしめ、續々米人を解雇し鐵道技師等も亦悉く白耳義人を以て工事に當らしめんとせしが、此間匪亂起りて工事進まず、且米國は幹線を棄て、顧みず千九百二年先づ利益多き三水支線を起工し千九百四年漸く開通せるに過ぎざりき。斯くて露佛白三國は曩に京漢線を得今又本線を其手に收むるを見るや、盛宣懷氏は事の重大なるを悟り、米國の違約を責めて之れが廢約を欲し交渉する所あり、此の間「モルガン」會社は該鐵道支配權の挽回策を講じ株券の回收を試むると共に、駐米公使「コンガー」(Eldin H. Conger) 氏又之れが採消運動に盡力せしも、偶々民間にても亦利權回收論紛起せしより兩湖總督張之洞氏は盛宣懷氏と商議の上米銀会社に廢約を迫り千九百五年八月權利放棄賠償金三百七十五萬米弗、

三水支線建設及本線土工五十哩間經費三百萬米弗、合計六百七十五萬米弗を支出して回收を終り鐵道の建設は兩湖廣東三省に分擔せしめ省辦鐵道たらしめんとせしが、廣東は商辦として工事に着手し、湖北は官辦とし、湖南は官督商辦とせるも成効期すべからざるに至り、遂に川漢鐵道の一部と共に英米獨佛四國に借款權を分配せり。

而して鐵道回收費六百七十五萬米弗は固より其用途あるにあらず、千九百五年九月張之洞氏は岑春煊氏と相協り香港政廳より百十萬磅の借款を締結し、不足額は猶ほ乞ひ利子及附加を爲して償還するを約せり。而して三省の元利償還分擔額は兩湖總督岑春煊氏一切を委任され、湖南、廣東は、各七分の三、湖北は七分の一を毎年支出すと定め、湖北は官金より支出し湖南廣東は其鐵路公司をして之れを負擔せしめしが故に兩鐵路公司是鐵道建設費よりも寧ろ元利の償還に追はれ株金及賦稅の收入は大部之れが爲めに盡さんとして紳商の反對を買ひ、鐵路の建設は僅かに廣東に十數哩を布設せるのみにて殆んど爲す所なかりき。這に於いて張之洞氏は再び外債を必要とし、千九百八年英國に對し百五十萬磅の借款を交渉せり。蓋し千九百五年香港政廳との借款契約中將來粵漢線に就き外債を要する時は先づ英國に謀るべしとの規約ありしが故なりとす。但し其の條件頗る過重なりしが爲め翌年獨逸に謀り獨逸銀行と三百萬磅の借款を協定せり。這に於てか英國資本家は是に驚き外務部に迫りて嚴談する所ありしも、張之洞は英國公使「ジョルダン」(John N. Jordan) 氏の抗議を顧みず千九百九年三月遂に契約を締結せり。然るに元來雲南、四川方面の利權に關しては英佛兩國間に協約ありて佛國も亦獨逸の行動を默視する能はず、故に英佛兩國相提携して之れが加入を強要し同年五月百五十萬磅資金提供の議纏りしが、此の時に方り當初より本鐵道に關係せし米國亦參加して所謂四國借款となり、其線路を粵漢、川漢の二とし、千九百十一年五月六百萬磅借款正約に調印し粵漢省辦の運命も這に終結せり。

斯くて粵漢、川漢二大線は廣東省內を除き外債により急設するに定ま

り、千九百十一年英佛獨米四國に於て公債發行せられしが偶々革命亂に際會し、各銀行團は支那政府の濫用を慮りて自ら保管し、之れが支出に對しては新たに條件を附し、外人會計検査員を設け鐵道所要の經費は其承認を経て初めて銀行團之れを支出すとし、若し検査員に於て不當と認むる時は督辦の説明を求め且つ支出を許さざるの權あるを定め、交渉永く解決せざりしも千九百十三年九月漸く決定し、銀行團は此の期に至る迄殆んど借款を支出せず、測量工事も亦從つて遅延し、支那政府は銀行團保管の借款全額に對し徒らに利子の支拂を要するのみにて此等は借款中より支出せり、革命後再び工を繼續せしも支那官吏技師と外國人技師との合同經營易からず、殊に外人技師の選用は契約に基き支那政府其權限を握りし結果屢々更改するありて工事進捗せず、且は歐洲戰亂勃發の爲め益々遅延し千九百十八年九月漸く、武昌長沙間開通せり。

本線營業成績は民國十二年度營業總收入百六十四萬〇五十一元、總支出百七十一萬三千四百元、差引不足七萬三千二百四十九元にして、其歲計純損は三百六十六萬九千〇二十七元に達し、每基米平均五千三百〇一元の損失なりとす。

一五、廣三鐵道

本線は廣州城黃沙の對岸石圍塘より三水に至る三十哩餘の鐵道を稱す、初め中華合興公司の粵漢鐵道布設權を獲得するや、當時米國は粵漢幹線を除き専ら三佛間支線の布設に力を盡せしが、千九百五年利權回收論起るや支那は粵漢本線五十哩間土工費と共に米貨三百萬弗を支拂ひて本線を回收し、湖北、湖南、廣東三省鐵路公司の共有線たらしめ、三省は其合同を以て石圍塘に廣三鐵路管理局を設けて資本金五百萬元の有限公司とし、毎年の純益金は借款分擔額に應じ湖北七分の一、湖南、廣東七分の三の割合を以て分配することとし、三省鐵路公司之れを以て香港借款元利償還の一部に充當することとせり。之れ即ち廣三鐵道なりとす、然るに其後千九百十三年支那政府は湖北省粵漢線を管理し、湖南商辦線

を買收せしより三水線七分の四の所有權を有するに至り、残り七分の三は廣東粵漢鐵路公司の所有に屬す。故に今後政府に於て本線財産の七分の三を計上し、之れを廣東粵漢鐵路公司に與ふれば全線國有となるべきなり。

一六、萍株鐵道

本線は所謂官款官辦鐵道にして萍鄉炭坑所在地安源より株州に至る六十二哩を稱し萍鄉炭坑送の目的を以て計畫せられ千九百六年全通せり。

千八百九十四年漢陽製鐵廠の開業せらるゝや、當初之れが燃料は開平及我邦産炭に求め價格不廉なりしを以て炭坑を附近に求め千八百九十八年遂に萍鄉炭坑を發見し採炭に従事せり。其後盛宣懷氏が張之洞氏より大冶鐵山、漢陽製鐵廠の經營一切を引渡さるゝや、萍鄉炭坑の經營も亦盛宣懷氏の手に移り江蘇浙江の紳商より資金を募りて萍鄉礦務公司を設立し採炭に従事せしも資金不足を告げ、千九百二年獨商禮和洋行より四百萬馬克を借入れ、獨人「ライオン」氏を技師長として之れを經營せり。然るに其後又資金不足し千九百五年大倉洋行より前後二回に二百八十萬圓を借入れしが、本線の建設は炭坑開採と同時に計畫し米國技師の手により布設開通せり。蓋し本鐵道は其初め粵漢鐵道支線とし米國借款により布設の計畫を立て、同國技師「パーソン」(W. B. Person) 氏之れが測量を爲せし米國銀公司工を起さざりしより萍鄉礦務公司の管理に屬せし米國技師獨逸材料を用ひて布設せるものにて、本炭坑は千九百八年大冶鐵山及漢陽製鐵廠と合併して現時漢萍公司の經營に屬するも鐵道は革命以來一時湖南軍政府之れを管理し、千九百十三年十月國有に歸せしが、一九一四年寧湘鐵道借款契約の締結せらるゝや其一部となり將來借款を以て改築せらる。

本線營業成績は民國十二年度營業總收入三十八萬九千元、總支出五十二萬元、差引不足十一萬三千元にして、其歲計純損失は報告なし。

一七、漳厦鐵道

本線は所謂商款官辦鐵道にして厦門島對岸嵩嶼より漳州に至る三十一哩間を稱するも現時嵩嶼、江東橋間十九哩を竣成せるのみ。

一九〇五年中陳寶琛民の福建鐵路布設を唱道せし以來世人の注意を惹き閩路公司を設立すると共に、厦門を中心とし香港及新嘉坡等の南洋華僑並に福建全省民より資本金六百萬元を集め厦門漳州間、泉州安海間及福州馬尾間三線の布設を計りしも募集意の如くならず、且つ福州線は工事困難にして、泉州線は又漳厦線に比し利益少なかるべきを以て、先づ漳厦線の布設計畫を樹て、資金は閩浙總督の奏准を経、所謂強制出段により路捐を徴收し、公司保息の用に充てしが一九〇六年股本百七十餘萬元を得たりしより翌年五月起工せり、然るに工事豫定の如くならず、一九一一年中資金缺乏せしより交通銀行廣東支店より五十萬元を借用し、漸く嵩嶼、江東橋間の開通を見、江東橋、漳州間は早く測量を終りしも資金なく工事を續行する能はずして僅かに一小線の半開通を見たのみ。

創業以來收支償はず、一九一三年九月迄は福建省財政司より毎月三千元を提發補助し來りしが其後補助費の削除せらるゝと共に經營困難となり遂に交通部に買収を請願し、一九一四年四月交通部は將來本線の延長を實行するに際し本線一切の財産を評價買収すべきも暫く之が代管を爲すを定め漳厦鐵路管理處を設けて之が管理を繼承せしが其後管理局と改稱せり。

本線營業成績は民國十二年度營業總收入四萬五千六百二十一元、總支出六萬七千九百二十五元、差引不足二萬二千三百零四元にして、其歲計純損失は民國十二年度の報告なきも、十一年度報告に據るに十三萬四千七百八十四元にして、每基米平均六千九百三十八元の損失なりとす。

一八、山東鐵道

一九二一年十一月華盛頓會議の開催に際し日支直接交渉の結果山東間

經由するを原則とす。但し他銀行の爲替料低廉なる時は此の限りにあらず。本國庫證券元利金完済前に在りては本鐵道の収入は之を横濱正金銀行青島又は濟南支店に預入すべし、但し鐵道收入中より毎月割として利息に相當する金額を毎月該銀行に積立つる時は其餘の収入は之を本鐵道管理局長の選定する他の確實なる銀行に預入するを妨げず。

本鐵道の銀行預金引出に關しては日支兩國會計主任の證明を要するものとす。本國庫證券は半年拂利札付とし之が作製費用は支那國政府の負擔とし、本證券作製迄は支那國政府は假證券を作製交付す。

三、細目協定諸事項 本協定により引渡さるべき鐵道財産は現に鐵道部所屬の財産(民政部、逓信部、陸軍部其他)一切を包含す、但し既に特別の規定あるものは此限りに非ず。

一九二三年三月中に引渡さるべき川崎造船所製造の機關車代金は鐵道補償金中に包括す。元利金の送金に當り他銀行を経由し故なく遲延又は支拂地に送金の實行せられざる時は以後必ず横濱正金銀行青島又は濟南支店を経由送金すべし、横濱正金銀行支店に於て同様遲延又は支拂を實行せざる時は以後他銀行を経由送金すべきことと同じ、

日本鐵道主管當局の締結せる契約にして將來之を締結すべきや否や、其他之に關する問題は日支兩國引繼委員に於て之を解決す。本鐵道管理期間中一切の金銭上の債權債務にして鐵道引渡の日に於て決済未了のもの全部日本國政府に於て清算すべし。

前記金銭上の債權債務及契約當事者の補償金還付賃借料等の處理方法、鐵道引繼期間中收入、支出の處理、業務經營の方法に就きては日支兩國引繼委員に於て之を協定す。支那國政府は膠濟鐵道現從事員中支那國政府が其繼續勤務を要する者に對しては引繼事務開始の日より一箇月以内に於て、各従業員が現職に在りて引繼事務從事中に速かに決定すべし。支那國政府が前項の選擇を爲せる結果離職すべき従業員に對しては支那國政府は離職の際一律に一箇月分の給料を支給す。

斯くて膠濟鐵道は一九二三年一月一日、鐵道補償金四千萬圓膠濟鐵道國庫證券を以て支那に轉讓せるものにして之が償還期限は華盛頓會議開催當時の鐵道

匯の解決を見たりしが、其後一九二二年六月二十五日以来山東鐵道引渡に關する細目決定會議開かれ同年十二月五日兩國委員間に於て調印を見我邦は一九二三年一月一日補償金四千萬圓を以て全鐵道、支線及一切の附屬財産を支那政府に引渡すに至れり、其要項次の如し。

一、膠濟鐵道の引渡 日本國は膠濟鐵道及其支線並に一切の附屬財産を一九二三年一月一日正午を限りて支那政府に引渡すべし。鐵道財産の引渡は日支兩國引繼委員に當り、鐵道引渡の日より一箇月以内に引繼事務を完了し鐵道所屬一切の文書記録、登錄簿、圖面、證書等を引渡すべし。

二、鐵道補償金 支那政府が日本政府に對し償却すべき鐵道財産の價格は日本金四千萬圓とす。

右金額は國庫證券を以て日本政府に交付し其券面總額は前項金額と同額(日本金四千萬圓)とす。

本國庫證券は之を膠濟鐵道國庫證券と稱し十萬圓券及百萬圓券の二種とす。本國庫證券の利率は年六分證券交付の日より起算し毎年之を支拂ふものとし膠濟鐵道に屬する財産及收入を擔保とす。

前項の擔保は之を内債又は他の外債擔保に供するを得ず、但し支那國政府が本國庫證券償還の爲め内債を募集せんとする場合、日支兩國政府間に於て豫め協定を経たる時は此の限りに非ず。

本國庫證券の元利金支拂は本鐵道の収入を以て之に充當し、尙ほ不足の時は支那政府他の財源を以て之に充つるを得。

支那政府は本國庫證券及利札並に元利金受渡に關し一切の賦課を免除す。本國庫證券交付後日本政府は其都合により自由に全部又は一部を他に讓渡するを得べし。

元利金支拂地は日本東京とし横濱正金銀行を指定して元利支拂の事務を取扱はしむ、但し日本國政府の都合により元利金支拂地(日支兩國に限る)又は取扱銀行を變更せんとする時は支那國政府と協議すべし。

元利金支拂事務取扱銀行に對する送金方法に關しては、元金は支那國政府自由銀行を選定して爲替を取組み、利率は横濱正金銀行青島又は濟南支店を

處分協定に基き十五箇年とし、右證券交付の日より五箇年を経過する時は何時にても六箇月前の豫告を以て之が完済を爲し得るものとし、未償還期間中支那政府は日本人運輸主任及會計主任各一人を選任するものとす。

本鐵道の營業狀況は一九二一年度の輸送数は乗車人員三、四五、一、一六、五人にして、貨物輸送數量有貨物一、二、一七、四、六、二、六噸、無貨物七、五、三、八、四、六、噸、合計一、九、七、一、三、〇、八、七噸に達し、之を一九一一年度に比するに乘車人員に於て一六割餘、貨物噸數に於て約一割の増加率を示せり。

而して鐵道部全般に關する收支狀況は一九二一年度に於て收入一、一、六、〇、八、〇、五、六圓、支出一、五、八、〇、九、六、三、九圓、差引不足四、二、〇、一、四、八、三圓にして一九二〇年及一九二一年兩年度の鐵道營業收支狀況次の如し。(雜收入及一九一八年十月より開始せる倉庫收入を含まず)

| 年次 | 客車收入 | 貨車收入 | 合計 | 鐵道運輸費 | 差引剩餘 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-------|---------|
| 一九二〇年 | 三、五、五、三、四 | 四、八、六、六、五 | 七、四、二、〇、九 | 不足 | 七、七、八、五 |
| 一九二一年 | 三、二、五、三、〇 | 四、八、九、九、二 | 七、三、五、二、二 | 不足 | 三、四、九、九 |

本線引渡後の營業成績は民國十二年度(自二月至十二月)營業總收入八百七十九萬六千二百三十八元、總支出五百七十九萬一千三百四十元、差引純收入三百萬四千八百九十八元にして、其歲計純益は一百零二萬二千五百七十七元、每基米平均二千六百六十一元なりとす。

支那既設民有鐵道

南潯鐵道

本線は揚子江流域に於ける我邦勢力關係唯一の鐵道、開通以來常に軍閥の利用絶へざるのみならず、一小短線にして僅かに揚子江水運に接するの外何等交通幹線と連絡するの便なく、而かも鄞陽湖、錢江等の水運に並行するが故に將來江西全省鐵路の計畫を實行し、或は之を延長して福建、浙江、廣東又は湖南に至るの幹線を完成し以て獨立經營に適する

鐵路網を實現するか、然らずんば國有を斷行し之が損失を他線の剩餘に待つの外到底救済の途あらず。

斯くて本線の收支状態は最近稍良好なるに至りしも年々多大の缺損を重ね、東亞興業會社よりの前後七百五十萬圓借款に對する利子支拂は常に滞滯し、借款契約に基き擔保品の引渡を爲さざるべからざる悲境に陥りしこと一切ならず、但し東亞興業會社が契約に基き自ら本鐵道の經營を爲さんとするも多數日本人の加入は其經常費を増加するに止り、収入の増加を圖るは不可能なるべく、線路延長の如き又利權回收熱の盛んなる今日に於て到底實現し得ず、今や本鐵道の現状は實に進退兩難の苦境に陥れるものといふべく東亞興業會社の苦慮する所にして僅かに當面の急を糊塗するの策に出でつゝあるが如し、即ち一九二二年に至り本鐵道は東亞興業會社に對する支拂延滞利息其他零碎なる負債額蓄積して如何とも爲す能はざるの窮境に陥りしより同年五月重役會議の結果四度東亞興業會社の出資を仰ぐこととなり二百五十萬圓借款を得て一時の急を救ひしものにて本借款要項次の如し。

Table with 5 columns: 借入、起債、利率及實收、償還期限、費用. Includes interest rates and loan amounts.

備考、本借款契約締結と同時に従前貸與せる合計七百五十萬圓の元金返済期限は一律に五箇年間延期することとせり

Table showing financial summary for 1921-1922: 本鐵道會社の資本金、九六、八六六元、其餘は借款なりとす、最近二箇年間の收支状況及收入内譯次の如し.

一九二二年 六二三、四七六 六一六、〇〇〇(推算) 七、四七六
一九二三年 八二三、一二六 六二〇、〇〇〇(推算) 二〇三、一二六
即ち最近一二年間の營業は稍起色ありて多少の剩餘金を出せるも、一九二一年度迄は年々缺損を重ね、一九二二年初めて約七千五百元の剩餘金あるも、同年度の收入中には軍隊輸送費約六萬五千元を含み此等は政府勘定として全然回収し得べからざるものに屬す、其他若干の材料輸送費等を差引く時は一九二二年と雖も事實六萬元内外の缺損あるものとす、而して一九二三年度の收入は八十二萬三千餘元にして總支出額は之を知る能はざるも假りに一九二二年と同しく營業總支出約六十二萬元と見積る時は二十萬元餘の剩餘となるも、前年度同様政府勘定六七萬元の回收不能額を控除せば一九二三年度の剩餘金は約十三萬元内外となり其營業成績は非常の進歩を示せるものと謂ふべく此は經常費に異常の増加なき限り比較的近似の數と見るを得べし。

次に營業收入内譯を見るに次の如し。

Table showing monthly and annual revenue breakdown: 最近三箇年間 (一九二一年、一九二二年、一九二三年) with columns for 旅客收入, 貨物收入, 其他收入, 合計.

Table showing monthly revenue and expenses for 1921-1922: 月、總收入、總支出、差引剩餘.

天圖輕便鐵道

本線は其初め南滿洲大興公司の天寶山銀銅鑛採掘附屬事業として専用軌道(軌間二呎)布設の許可を支那政府に申請せしが、線路の延長長距離に亘りしが爲め支那政府は別個の會社組織により爲すべしとの指令を發せしより、遂に日支合辦天圖輕便鐵路公司として申請、支那政府の許可を得たるものにして、一九一七年十二月以後豫定線路の實測に着手し、會寧より「オランカイ」を経て龍井村に達する線路が地勢上工事困難なるの結果豫定を變更し現在線の如く上三峰對岸たる地坊を基點として八道河子、東盛湧を経て龍井村に達することとし之が爲め會寧上峰約二十五哩間には更に鐵道を布設して連絡を圖るの要を生じ圖們(The Tunmen River Railway)鐵道を朝鮮側に布設せるものにて一九二〇年一月より營業を開始せしが上三峰地坊間は複線を有する假木橋を架設し手押により貨車の連絡をなしつゝあり、蓋し圖們鐵道の經營は天圖輕便鐵路經營者と同系にして軌間、機關車、貨車等同一式のものを採用し、之が架橋に關し

支那側の反對少なからざりしも交渉成立し本架橋工事に着手の豫定なりとす。斯くて支那側天圖輕便鐵道は爾來着々建設の準備を進めしも支那官憲の阻止するあり、之が交渉は中央政府の動搖頻繁なりしが故に地方官憲との聯繫疎隔あり、且は一般利權回收の氣勢に累せられて容易に開工熱の下の附を受け得ざりしも、一九二一年七月漸く解決を告げ同年十一月工事施行準備に着手せり。然るに一九一八年線路測量以來既に四箇年を経過せることとて測量杭は殆んど紛失して形跡を止めず、且は多少豫定線の變更を有利とする點ありしが故に、一九二二年二月以來再測量を開始し、當時局子街を中心とする支那人間の反對運動、支那地方官吏の阻止等幾多の障害波瀾を生ぜしも、一九二二年五月第一期線たる上三峰龍井村三十六哩間の實測を完成し、八月より上三峰の對岸地坊を基點として延長十二哩餘を第一工區として起工せしが、地方支那商民の反對激しく事件頻發して事重大ならんとせしより遂に張作霖氏の斡旋により公司組織を改めて吉林省との合辦とし同年十一月圓滿解決して調印を見資本金四百萬圓日支各半額を出資することとせしが、其結果吉林總公司延吉分公司は之を撤廢して龍井村を本據とし支那側は新に職員を定め一九二三年二月新契約に基きて公司を組織し吉林省天圖輕便鐵路股份公司と改稱せり。而して新契約に據るに吉林省公署は本公司の督理及保護を爲さんが爲め延吉行政長官を督辦に任じ、日支各三名の董事を指定し、該董事中より總辦二名(日支各一名)を選任して本公司一切の事務を主管せしめ、更に工務及會計處長は日本人を總務とし事務處長は支那人を任命すると共に、各課の課長は日支各平衡を保ちて任命することとなれり。而して工事は之を第一期線地坊、龍井村間三十六哩一分、第二期線龍井村、老頭溝二十六哩七分及局子街支線(朝陽川)六哩二分合計三十二哩九分、第三期線老頭溝、天寶山間七哩四分の三區に分ちて起工し、第一期線は一九二二年八月起工し一九二三年十月中旬開通營業を開始せり。又第二期線は一九二三年八月起工し一九二四年九月末頃軌條布設を了り十一月より營業を開始せしが、第三期線は一九二四年八月既に實測

設計を完了し一九二五年より工事開始の上同年中に完成の豫定なりしも財界一般の不況と間島地方大旱魃の爲め一時起工を見合せて今に至る、建設費豫算約三十萬圓なりとす。

營業狀況に就き見るに、元來間島一帯の地域は純然たる農耕地帯にして輸出物の九割迄は穀類に於て之を占め、従前牛馬車により清津に搬出せしも運賃高率にして輸出振はず、清會鐵道(奉天に至る約五十七哩)開通により漸く増加を見たりしが、一九二〇年一月所謂圖們鐵道(上三峯會亭)の開通してより此等農産物搬出の途開かれ天圖線大部の開通は一層其利を増大せり。即ち一九二二年度に於ける此等地方よりの穀類の輸出は大約五萬二千噸専ら牛馬車により搬出せられしが一九二三年度には約六萬六千噸に増加し其中約三萬三千噸は新設鐵道により出され残部は牛馬車にも頼れり。但し農産物は冬季結氷中の出廻り最も多く所謂季節物として鐵道營業上片荷となり晩春より初秋に至る約半年間は運輸閉塞を極め經濟上不利の點少なからざるも、今後海濱河、布爾哈通河及朝陽川流域地の開墾及教化、安圖地方との接近は勢ひ農産品の搬出を増大し本鐵道經濟上の價値を加ふるに至るべく間島の開發上重要な機關なりとし、更に將來吉會廣軌線開通せば北滿地方に對する新資本の流入を誘起し支那富源の開發上頗る重大の意義を有するものにして天圖線は今や之が進展の基礎を築けるものと謂ふべし。

天圖鐵道沿線一帯には現時朝鮮人のみにても約二十五萬の住民あり、就中龍井村は最も重要な都市にして朝鮮人二萬、支那人二千五百、日本人約八百人を算し、日本總領事館の所在地なると共に支那海關も開設さる。本線は現時機關車一三、客車三五、貨車二三四輛を有し、一九二三年十月營業開始以來一九二四年六月迄の運輸收入二二二、二一七元にして、内旅客收入七五、一四八元、貨物收入一三〇、四一八元、雜收入六、六五〇元なりとす。

猶ほ老頭溝炭坑は現時採掘計畫中にして第二期線開通と共に本鐵道及沿線都市に供給するのみならず、更に燃料缺乏せる北部朝鮮に搬出さる

天寶山銀銅鐵公司是本鐵道完成後開辦し第一年度及第二年度に至るの間は毎年報効金一萬五千元を出して吉林省公益費に充當すべく、第三年度よりは毎年二萬五千元とす、將來天寶山銀務發展せば更に商議の上増加すべし。
八、土地 本鐵路所用一切の土地は督辦より租用の上管理すべく、鐵路經過の官地も亦民地に照して給價租用す。
九、材料購入 本鐵路所要の材料は若し中國製造品にして外國製品と品質價格同じ時は先づ中國製造品を購入す。
前項の材料購入は中國品と外國品とを問はず清單を作成し兩總辦の核准を経ざれば購買するを得ず。
一〇、主權 本鐵路及鐵路用地内の警察、行政、司法及課稅等の權は完全に支那政府に屬す。
中國軍隊及軍需品は中國各鐵路通行章程に按じて之を運送するを要し若し地方の兇荒に遇ひ糧食物品の輸送に當りては運賃を減免すべし。

國際鐵道

(一) 東支鐵道

東支鐵道は露國勞農政府の出現に伴ひ本線其他西比利亞鐵道の運輸大に滞滯するや日英佛米支伊露七ヶ國聯合軍の管理する所となりしも、其後支那は一九一七年以來本線の回收に關し活躍する所あり、一九二〇年十月東三省鐵道管理追加條約を締結して露國政府の正式承認を爲すに至る迄暫時露國政府に代りて東支鐵道契約及現行規則一切の各種特權を執行すべきを定め、次で修正東支鐵道督辦公署暫行編制專章を作りて東支鐵道の管理に便し、更に東三省鐵道管理追加條約附屬文書に基き督辦其他支那側新理事を選任して全く東支鐵道管理權を回收し一方列國聯合軍の管理機關たりし東支鐵道技術部は一九二二年十一月最後迄駐屯せし我軍の撤退と共に廢止せられたること曩に述べたる如し。斯くて東支鐵道

に至るべし。

改定中日官商合辦天圖輕便鐵路公司合同要項

- 一、公司名稱所在地 吉林省天圖輕便鐵路股份有限公司と稱し延吉、龍井村に設く。
- 二、布設線路 天寶山より老頭溝、銅佛寺、延吉、龍井村を経て圖們江左岸に達する延長六十六哩餘を幹線とし、更に朝陽川より布爾哈通河右岸に至る延長六哩餘の支線を布設す。
- 三、布設の目的 天寶山銀銅鐵及老頭溝炭坑等の産鑛並に一般出入貨物を運搬し地方利益の開發を目的とす。
- 四、將來地方開發の爲め更に線路の延長を必要とし吉林省公署の承認ある時は支那政府に稟請して資本を増加し幹支線延長を爲すを得べし。
- 五、資本金 四百萬圓、吉林省公署其半額を出資し其餘は日本方面より出資すべく、每股の額面及股票様式は公司股票發行の時之を決定す。
- 六、若し吉林省公署所認の株金にして一時に籌集する能はざる時は日商法を設けて代墊し以て起工に便すべく、該代墊に對しては年利六分と定め毎年營業利益中公署に給與すべく額より其元利を控除す。
- 七、營業年限 民國七年三月十六日より起算し、滿三十箇年を以て期限とし、支那政府は該期限中何時にても相當價格を以て本鐵路を買收するを得。
- 八、監督經營及職員任免 吉林省公署は延吉行政長官を以て本公司の督辦に任じ本公司一切の經營事務を管理し並に各官廳との交渉事件を行ふ。
- 九、吉林省公署及日商は各自國人三名を指定して董事に任じ、該董事中より中日各一人を選びて總辦たらしめ、本公司一切の事務は兩總辦之を主管し督辦の旨を承けて辦理す。
- 十、本公司重大事件は兩總辦に於て督辦と商議の上董事會に提出し全會一致の後之を行ひ、若し全會一致を得ざる時は督辦に稟承して決定す。
- 十一、本公司の職員は兩總辦に於て督辦に稟承し中日兩國人を平均選用す、但し總務處長及車務處長は中國人を用ひ工務處長は日本人を用ふ。
- 十二、營業收支決算 本鐵路一切の收入支出は中國貨幣を以てし吉林官銀號に預存す。
- 十三、本公司の決算は毎年六月及十二月に表冊を製成して吉林省公署に報告す。

は露支合辦たること従前に異ならざるも今や完全に支那行政權下に屬せるものにして、一九二四年五月三十一日北京に於て露支協定成り更に同年九月二十日奉露協定に於ては東支鐵道が純然たる經濟的機關にして本鐵道の直接管理下にある經濟的施設以外のもの即ち司法、地方行政、軍事行政、警察、市政、租稅其他地産等は悉く支那官憲の管理に屬すとし、一八九六年九月東支鐵道建設並に運用契約に基き期限八十箇年は之を六十箇年に短縮し、期限滿了後支那政府は同鐵道及附屬財產一切を無償にて回收すべく(期限を尙ほ短縮するや)更に本契約調印後支那は勞農政府と合意の上公平の價格を以て之を回收し得べしとせり。(組織は一九二四年五月三十一日の露支協定及同九月の奉露協定に)より支那及勞農政府代表より成る新組織成り)

露支協定中東支鐵道に關する件 (本協約は第一條東支鐵道に關する件、第二條船舶航行に關する件、第三條國境に關する件、第四條通商に關する件、第五條宣傳禁止に關する件、第六條細目協定に關する件、第七條本協定効力に關する件、との七箇條成り)

第一條 奉露兩國政府は東支鐵道に關し左の如く決定同意す。

- 一、兩國政府は東支鐵道が純然たる經濟機關たるを聲明す。
- 二、兩國政府は東支鐵道の直接管理下にある經濟的施設を除くの外支那共和國の國家並に地方政府の權利を侵害するが如き總てのもの例へば司法、地方行政、軍事行政、警察、市政、租稅及地産等凡て支那官憲の管理に歸すべき旨を聲明す。
- 三、一八九六年九月八日締結の東支鐵道建設並に運用契約第十二條規定による期限八十箇年を六十箇年に短縮し、該期限滿了と共に支那政府は同鐵道並に附屬財產を無償回收す。
- 四、右期限六十箇年を更に短縮すべきや否やは再議に附す、本契約調印の日より勞農政府は支那の東支鐵道買收權を認め買收の際には兩國政府は實際資金を公平なる價格を以て定め回收さるべきものとす。
- 五、勞農政府は一九二四年五月三十一日北京に於て協定された露支協定大綱第六條第四項による東支鐵道債務に關する件に對し更に兩當事者間に於て新

に組織する委員会に於て之が決定を爲すべきことに同意す。
 四、兩國政府は東支鐵道將來の解決は第三者を除き露支兩國間に於て決すべきことに同意す。
 五、一八九六年八月二十七日附東支鐵道建設運用協定は本協定に準據し兩國當事者間に組織せる委員会に於て本協定調印後四箇月以内に完全に改訂せらるべきこと、及改訂前兩國政府の權利は本協定の範圍以外に於ても支那國家の主權を損ぜざるもの限り之を維持す。
 六、東支鐵道運用に關する評議并に決定を爲さんが爲め十名より成る理事會を組織す、理事は兩國より各五名宛とし、支那は支那側理事中より總裁一名を任命し、從來の理事長の職權を行ふ。勞農政府は其理事中より副總裁一名を任命し從來の副理事長の職權を行ふ。
 七、正副理事長は理事會の事務を協力處理し、關係書類は凡て兩者の調印を要す。正副理事長中欠員を生ずる場合は兩國は理事中より代理者を任命す、但し理事長が支那人なる時は副理事長は露國人たるべし。
 八、鐵道は五名より成る會計監督委員會を組織し勞農露國より三名、支那より二名を任命す、但し委員長は支那側より之を選出す。
 九、鐵道は露國人長官一名、露支一名の副長官を置き理事會之を任命し當該國政府の承認を要す、正副長官の職務及權限は理事會之を定む。
 十、各料の正副科長は理事會之を任命す、但し科長が露國人なる時は副科長は支那人、科長が支那人なる時は副科長は露國人たるべし。
 十一、各料の使備人採用は兩國平等たるべし。
 十二、本協定第一條第十二項に規定せる評價並に核算を除き其他事項にして理事會に於て決定し能はざるものは之を兩國政府に於て正當且圓滿に解決す。
 十三、理事會は鐵道の評價並に豫算につき會計監督委員會との聯合會に於て慎重審議の上提出すべし。
 十四、鐵道純益金は理事會に於て保管し聯合委員會が最後の解決を爲す迄之を使用するを得ず。
 十五、理事會は今次の協定に準據し一八九六年十二月四日舊露國政府により規定されたる東支鐵道會計定款全部を迅速に改訂すべく、理事會成立後四箇月以上遅延すべからず。

定款改訂に際しては今次の協定に支障を來たし又は支那共和國の主權を侵害せざる様注意するべし。
 一五、支那側の東支鐵道回教條件が兩當事者間に於て決議されし時、若くは本協約第一條第二項の規定により期限満了の爲め鐵道が支那に屬する時を以て本件に關する本協約全部無効に歸す。

ロ、東支鐵道營業成績
 現時(一九二四年一月一日) 機關車數五三三輛、客車七三九輛、各種貨車一〇、八二三輛を算す。

最近數箇年間鐵道營業收支狀況

| 年次 | 收入 | 支出 | 差引剩餘 |
|-------|----------|----------|----------|
| 一九二〇年 | 五、六六、七五〇 | 五、九七、四三〇 | 七九、六八〇 |
| 一九二一年 | 三、九四、〇七〇 | 三、七五、〇〇〇 | 一、八六、〇七〇 |
| 一九二二年 | 三、四六、〇〇〇 | 三、三六、〇〇〇 | 一、〇〇、〇〇〇 |
| 一九二三年 | 三、三三、〇〇〇 | 三、二〇、〇〇〇 | 一、一三、〇〇〇 |

營業關係合計收支狀況 (本統計は前記該鐵道營業收支に對し資金運輸出による事業用品輸送收入並に上記支出を加算せるものとす)

| 年次 | 收入 | 支出 | 純損 |
|-------|----------|----------|----------|
| 一九二〇年 | 五、四八、七五〇 | 五、九七、四三〇 | 八五、六八〇 |
| 一九二一年 | 三、九四、〇七〇 | 三、七五、〇〇〇 | 一、八六、〇七〇 |
| 一九二二年 | 三、四六、〇〇〇 | 三、三六、〇〇〇 | 一、〇〇、〇〇〇 |
| 一九二三年 | 三、三三、〇〇〇 | 三、二〇、〇〇〇 | 一、一三、〇〇〇 |

特別企業收支狀況

| 年次 | 收入 | 支出 | 損 |
|-------|----------|----------|---------|
| 一九二〇年 | 二、四八、四三〇 | 二、六〇、五三〇 | 九、一〇〇 |
| 一九二一年 | 二、三〇、二〇〇 | 二、五九、二二〇 | 二、八九〇 |
| 一九二二年 | 二、〇五、七四〇 | 二、一五、二九〇 | 九、五五〇 |
| 一九二三年 | 一、三三、三三〇 | 一、四八、六五〇 | 一、五、三二〇 |

鐵道其他各種附帶事業總收支狀況

| 年次 | 收入 | 支出 | 純損 |
|-------|------------|------------|-----------|
| 一九二〇年 | 六二、〇四七、二四三 | 六二、六三三、二七三 | 五八六、〇三〇 |
| 一九二一年 | 四二、〇二六、三三二 | 四四、一五一、八七二 | 二、一八五、五四〇 |
| 一九二二年 | 三九、四一〇、四三三 | 三一、四六〇、七七四 | 七、九四九、六六〇 |
| 一九二三年 | 三七、五九九、六〇五 | 三一、〇四九、八八三 | 六、五四九、七二二 |

新事業に對する支出

| 年次 | 支出 | 差引純損 |
|-------|-------------|------------|
| 一九二〇年 | 九〇、四六〇、三三七 | 一、四九〇、七二〇 |
| 一九二一年 | 四四〇、九〇八、四四二 | 損二、五六六、四〇六 |
| 一九二二年 | 二、七七一、五二七 | 益五、六七八、一三三 |
| 一九二三年 | 一、八七六、一一五 | 益六、五四九、七二二 |

民、軍人、囚人及其護送者は右統計中に包含せざるものにして其數次の如し。

| 年次 | 移民 | 軍人 | 囚人及護送者 | 合計 |
|-------|--------|----|--------|--------|
| 一九二〇年 | 一七、七五五 | 一四 | 一 | 一七、七七〇 |
| 一九二一年 | 三三、一八八 | 九 | 一 | 三三、一九〇 |
| 一九二二年 | 二六、三三六 | 一八 | 一 | 二六、三五五 |
| 一九二三年 | 一六、九九七 | 二四 | 一 | 一六、一〇二 |

鐵道收入内譯

| 年次 | 旅客收入 | 貨物收入 | 其他收入 | 收入合計 |
|-------|----------|-----------|----------|-----------|
| 一九二〇年 | 九、三六、九七五 | 二七、四八、四四〇 | 三、二〇、二八〇 | 三九、〇五、七〇〇 |
| 一九二一年 | 八、五五、三三〇 | 二四、九四、一五五 | 二、六七、三三〇 | 三六、一六、八一五 |
| 一九二二年 | 七、九〇、〇〇〇 | 二六、〇三、三三六 | 一、七七、三三六 | 三五、〇〇、六七二 |

貨物輸送數量增加率

| 年次 | 輸送貨物數量 | 其他總計 |
|-------|-------------|-------------|
| 一九二〇年 | 一〇二、二八六、六一三 | 一〇四、一八二、五六二 |
| 一九二一年 | 一二六、一四九、五二七 | 一二八、七〇七、四八三 |
| 一九二二年 | 一五一、六〇五、四六四 | 一五五、一八六、七三六 |
| 一九二三年 | 一七一、二二〇、七五四 | 一七四、〇二三、七二三 |

輸送貨物内譯

| 年次 | 穀類 | 木材 | 新建築材料 | 畜產品 | 石炭 | 其他 | 合計 |
|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|
| 一九二一年 | 六〇・五% | 八・〇% | 三・九% | 〇・七% | 七・五% | 一三・三% | 一〇〇% |
| 一九二二年 | 六三・三% | 一〇・〇% | 五・一% | 〇・八% | 八・五% | 一三・三% | 一〇〇% |
| 一九二三年 | 六〇・七% | 一〇・四% | 三・〇% | 〇・九% | 八・六% | 一三・三% | 一〇〇% |

(一) 南滿洲鐵道の現況

イ、資本金及事業の現況

| 年次 | 烏蘇里鐵道より | 滿鐵より | 合計 |
|-------|------------|------------|------------|
| 一九二二年 | 四六、一〇三、五一一 | 三七、一六四、〇五七 | 八三、二六七、五六八 |
| 一九二三年 | 四六、一〇〇、〇〇〇 | 四三、三〇〇、〇〇〇 | 八九、四〇〇、〇〇〇 |

南滿洲鐵道會社の資本金總額は其後變化なく四億四千萬圓なるも拂込

濟株金は正十三年三月末現在に於て第四回募集二千四百萬圓(大正十末現在一千)となり合計三億二千一百十五萬六千圓(大正十一年三月末現在二千四百萬圓)に達し、拂込未済株金五千八百八十四萬四千圓(日本政府引受株式二、八四式五六、〇〇〇圓)に減少せり。

又南滿洲鐵道會社に於ては其初めより鐵道の改築其他施設に必要な資金は之を社債に依るの方針を立てしこと曩に述べたるが如くにして、創業時代より大正十三年三月末現在に至る迄前後二十回に互りて内外社債を發行し其發行額外債一千八百萬圓、内債二億六千萬圓に達せり、即ち次の如し。

Table with columns: 回数 (Issue No.), 募集日 (Collection Date), 發行總額 (Total Issued), 發行價格 (Issue Price), 年利 (Interest Rate), 償還期限 (Redemption Term). Includes data for issues 1 through 7.

内國債

(備考) 右外債中第二次二百萬圓は既に償還済に屬し殘額一千二百萬圓(第九次四百萬圓を除く)は大正九年八月三日法律第三十四號に基き同年十二月一日日本帝國政府に於て元利支拂の義務を繼承せり。

口、營業狀況

各種事業營業收支の狀況次の如し。(大正十二年度)

Table showing business status for various sectors: 旅、旅館、地方施設、雜施設、計 (Total), 事業別 (By Business Type), 年 (Year), 收入 (Income), 支出 (Expense), 損 (Loss), 益 (Profit), 收入百に (Per 100 Income), 支出百に (Per 100 Expense).

交通

而して主要貨物噸數(總取扱貨物噸數は計用) 次の如し。大正十二年度 總取扱貨物噸數 高粱 大豆 豆粕... (三) 雲南鐵道 (附箇舊鐵道) 一、滇越鐵路公司及佛國政府及殖民地政府との關係

Table with columns: 回数 (Issue No.), 募集日 (Collection Date), 發行總額 (Total Issued), 發行價格 (Issue Price), 年利 (Interest Rate), 償還期限 (Redemption Term). Includes data for issues 8 through 20.

外債

次に會社の事業は鐵道以外各種の事業に互り此等事業に投下せる資金は創立後大正十二年度末に至る迄の興業費累計約五億三千六百萬圓に達す、創業以來毎五年目興業費累計比較次の如し。

- (1) 政府は鐵路公司財政上の監督を爲す。
- (2) 殖民地政府が鐵路公司の營業利益に對し年額三百萬法以内の保證を爲すに對し更に本國政府に於て之が再保證を爲す。
- (3) 殖民地政府に對し本鐵道に要する布設公債發行を許可す。
- (4) 貨銀の改正は本國政府の許可を経るを要す。
- (5) 建設及事業に必要な材料にして殖民地にて得る能はざるものは佛本國產品に限り本國船にて運送せらるゝを要す。
- (6) 鐵路公司の組織は本國法に基き、取締役員は佛國人たるを要す。

乙、殖民地政府と滇越鐵路公司との關係
 (1) 殖民地政府は鐵路公司の財政及事業上の監督を爲す。
 鐵路公司は殖民地政府の許可なくして資金を他の企業に流通するを得ず。貨銀及時間表の改正は殖民地政府の許可を経るを要す。
 (2) 殖民地政府は鐵路公司の營業利益に對し七十五年間を限り年額三百萬法の保證を爲す、但し事業上の實收にして規定の充當金額を差引き尙剩餘ある時は殖民地政府及鐵路公司は一定の率を以て之を分收す。
 (佛考) 殖民地政府が鐵路公司に補助せる金額は一九一九年十二月末現在に於て七六、六八八、五八二・二七法に達せり。
 (3) 殖民地政府は海防老開間の官設線を鐵路公司に譲渡せり。
 (4) 河内、ジャラム間の官設線に對し滇越鐵路公司列車の運轉權を附與す。

ロ、營業狀況

本鐵道貨物輸送狀況

| 年次 | 東京より雲南へ輸入 | 東京經由雲南へ輸出 | 雲南より東京へ輸出 | 雲南より東省内輸送 | 合計 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 一九一五年 | 三、六三五 | 一一、八〇〇 | 一一、〇〇〇 | 二、八八一 | 二七、二四五 |
| 一九一六年 | 三、二二三 | 一一、三三五 | 四、八六八 | 二、七七八 | 二二、〇〇〇 |
| 一九一七年 | 一、〇〇〇 | 一〇、九六六 | 一、六六八 | 一、九七九 | 一六、六一三 |
| 一九一八年 | 二、四〇〇 | 一四、七三三 | 九、五五九 | 二、四八七 | 二九、一七九 |
| 一九一九年 | 三、四三三 | 一五、一七七 | 二、三九九 | 二、六八八 | 二四、六八七 |

最近二箇年間の收入内訳 (單位法)

| 年次 | 旅客收入 | 貨物收入 | 其他收入 | 合計 |
|-------|-----------|-----------|------------|-----------|
| 一九二一年 | 九、七二、〇九六 | 一一、七六、五五五 | 三、三六、七六六 | 二四、八五、四〇七 |
| 一九二二年 | 一〇、九三、六四七 | 一七、四七、九六〇 | 一、八、三四、八六五 | 二九、二四、六七二 |
| 一九二三年 | 一一、二九、四三九 | 三、七六、九三三 | 七、三六、七三六 | 二二、〇三、一〇八 |

ハ、簡舊鐵道

本線は雲南鐵道碧風乘より蒙自、鶴街を経て簡舊に等る約四十哩間の輕便鐵道(六十瓏米軌道)を稱す、本線布設の議は民國元年頃より論ぜられ往時簡舊産出の錫は雲南鐵道開通前陸路蠶耗に出で之より民船にて紅河を下りて東京に搬出し更に香港市場に送られしものなるも鐵道開通後は簡舊より東方八十華里小屯を経て蒙自に出で鐵路海防香港に輸送するに至り、然るに簡舊より蒙自に至るの間は山岳重疊し道路頗る粗惡なるが故に多量の錫は勿論、精鍊用燒料石灰其他の需要品は凡て牛馬に倚るを要し不便宜なからざりき、それ本線布設の必要を唱道せらるゝに至りし原因なるも之が建設には多額の資本を要し到底私設會社の容易に籌出し得べきにあらず、簡舊及蒙自の商民は一九一三年幾多の障害を排し簡碧鐵路公司を創設して本線の布設に一步を進め政府の援助を得て翌年より工事に着手し一九二一年十一月全線の開通を見たり。

現時本鐵路公司は機關車十二輛(重量十六噸及十噸半のもの)、客車四十三輛、貨車九十輛(五噸車最)を有し、毎日旅客列車及混合列車各一回を運行するも錫の産出好況に達せば一日八列車を運行せしむる豫定なりと謂ふ、一九二一年十月より翌年三月に至る平均一箇月の收入一萬八千元に達せる旨公表せることあるも現時錫の産出少く欠損を重ねつゝあるが如し、簡舊鐵路公司の資本金は簡舊出入の錫砂及石炭に對する徵收金額を以て株金に充當せるものにして、每一張に付き錫は七十二元二角九仙、錫砂は六十元、炭は四元を徵收し民國二年以來其額八百萬元に達せり、而して該鐵金は之を錫商に貸與して収益を圖り居りしも毎年貸出金の回收困

旅客、貨物輸送數量

| 年次 | 旅客數 | 輸送貨物數量 |
|-------|-----------|--------|
| 一九二〇年 | 三、五九三 | 一四、三三五 |
| 一九二一年 | 三、六〇四、六六四 | 一三、五三六 |
| 一九二二年 | 三、八〇六、一〇九 | 一六、七九 |
| 一九二三年 | 四、二五、五九四 | 一〇、六三二 |

最近數箇年間の營業收入 (單位ピアストル)

| 年次 | 收入 | 支出 | 損益 |
|-------|----------|------------|----------|
| 一九一六年 | 二、四九、九〇七 | 一、七七、八〇八 | 九三、〇九九 |
| 一九一七年 | 二、一六、二九四 | 一、六〇、〇八八 | 一、〇五、二〇六 |
| 一九一八年 | 三、七四、七三二 | 一、五九、六四六 | 二、一五、〇八六 |
| 一九一九年 | 三、〇三、八五三 | 二、六六、一九九 | 三、三七、六五四 |
| 一九二〇年 | 二、六六、〇三三 | 一、四三、八八七 | 一、二二、一四六 |
| 一九二一年 | 二、三六、四三三 | 一、八、九八、三三三 | 五、三八、一〇〇 |
| 一九二二年 | 二、四、四三三 | 三、三〇、七五五 | 七、〇〇、八四三 |
| 一九二三年 | 三、〇三、七三三 | 二、四、八、四三三 | 八、六五、三〇〇 |

難となりしもの前後合計二百萬元を算せしが故に事實鐵道建設工事及公司役員給料其他の給與等に支出せし額は約六百萬元なりと稱せらる。

(四) 廣九鐵道英領内線營業成績

本鐵道に在りては現時機關車一三、客車一〇五、貨車七九輛を所有運轉す、而して其營業成績は水路と平行するが故に充分なる成績を挙げ得ずと雖も旅客の本鐵道を利用する者漸次増加し相當の収益を挙げつゝあり、但し貨物收入極めて少なく總收入中九割以上は旅客收入なりとす。

最近二箇年間の營業收支次の如し。

| 年次 | 總收入 | 總支出 | 損益 |
|-------|----------|----------|---------|
| 一九二一年 | 六〇三、九八一弗 | 五二七、九九一弗 | 七五、九九〇弗 |
| 一九二二年 | 七一〇、二九六 | 五六二、一四四 | 一四八、一二五 |

支那道路建設豫定表

國有豫定鐵路表

| 路線 | 支路 | 延長華里數 |
|--------|-------------------|-------|
| 一、浦信鐵路 | 浦口—信陽 | 一、〇五〇 |
| 二、同成鐵路 | 大同—太原—瀋陽—西安—漢中—成都 | 三、九二五 |
| 三、青湘鐵路 | 南京—長沙 | 二、〇〇〇 |
| 四、烟濰鐵路 | 烟台—黃縣—掖縣—昌邑—濰縣 | 五、一〇〇 |
| 五、濟孟鐵路 | 濟化鎮—孟縣 | 一、一〇〇 |
| 六、滄石鐵路 | 滄州—石家莊 | 二、二二五 |
| 七、榆太鐵路 | 榆次縣—太谷縣 | 七、五 |
| 八、欽渝鐵路 | 欽州—重慶 | 三、〇〇〇 |
| 九、沙興鐵路 | 沙市—重慶—常德—長沙—漢口 | 二、〇〇〇 |

| 路名 | 起點 | 終點 | 里程 |
|---------|-------|-----|------|
| 九、安正鐵路 | 安慶 | 正陽關 | 五四〇 |
| 一〇、浦東鐵路 | 上海東海口 | 川沙 | 三〇〇 |
| 一一、安陽鐵路 | 六河海 | 豐樂鎮 | 六五 |
| 一二、同懷鐵路 | 懷仁縣 | 小馬營 | 六〇 |
| 一三、興石鐵路 | 興濟鎮 | 石家莊 | 三九三 |
| 一四、南萍鐵路 | 南昌 | 萍鄉 | 七〇〇 |
| 一五、惠湖鐵路 | 惠州 | 潮州 | 九〇〇 |
| 一六、成嘉鐵路 | 成都 | 嘉定 | 三〇〇 |
| 一七、成爐鐵路 | 成都 | 打箭爐 | 二〇〇 |
| 一八、榮瀘鐵路 | 榮昌 | 瀘縣 | 二〇〇 |
| 一九、瓊州鐵路 | 甲、樂會 | 昌江 | 八〇〇 |
| 二〇、佛州鐵路 | 乙、崖州 | 瓊州 | 八〇〇 |
| 二一、金門鐵路 | 澳門 | 佛山 | 一四〇 |
| 二二、廣西鐵路 | 金油高 | 汕頭 | 一三七五 |
| 二三、汕石鐵路 | 廣州 | 梧州 | 一三〇 |
| 二四、石厦鐵路 | 汕頭 | 普寧 | 五二〇 |
| 二五、鎮寧鐵路 | 石灣 | 廈門 | 三三〇 |
| 二六、仙漆鐵路 | 鎮江 | 宣城 | 四〇〇 |
| 二七、清通鐵路 | 六溪口 | 仙安鎮 | 四五〇 |
| 二八、桂梯鐵路 | 清江浦 | 高郵 | 一五〇 |
| 二九、泰儀鐵路 | 南通 | 天生港 | 一五〇 |
| 三〇、蒙密鐵路 | 儀徵 | 十二圩 | 一五〇 |
| 三一、武邯鐵路 | 泰安 | 密縣 | 一五〇 |
| 三二、宿海鐵路 | 泰安 | 海州 | 一五〇 |
| 三三、海清鐵路 | 宿遷 | 海州 | 一五〇 |
| 三四、瓜浦鐵路 | 海州 | 清江 | 一五〇 |
| 三五、浦寧鐵路 | 烏衣 | 瓜州 | 一五〇 |
| 三六、金象鐵路 | 清江浦 | 江寧 | 一五〇 |
| 三七、浦延鐵路 | 浦城 | 延平 | 一五〇 |
| 三八、江無鐵路 | 江陰 | 無錫 | 一五〇 |

| 路名 | 起點 | 終點 | 里程 |
|---------|-----|----|-----|
| 三九、佛江鐵路 | 佛山 | 江門 | 一〇〇 |
| 四〇、三梧鐵路 | 三水 | 梧州 | 一〇〇 |
| 四一、桂梧鐵路 | 桂林 | 梧州 | 一〇〇 |
| 四二、桂貴鐵路 | 桂林 | 貴陽 | 一〇〇 |
| 四三、梧寧鐵路 | 梧州 | 寧波 | 一〇〇 |
| 四四、伊犁鐵路 | 伊犁 | 蘭州 | 一〇〇 |
| 四五、喀新鐵路 | 吐魯番 | 庫車 | 一〇〇 |
| 四六、塔城鐵路 | 西河 | 塔城 | 一〇〇 |
| 四七、川藏鐵路 | 成都 | 雅安 | 一〇〇 |
| 四八、湘緬鐵路 | 里江 | 安南 | 一〇〇 |
| 四九、寶陸鐵路 | 寶慶 | 陸軍 | 一〇〇 |
| 五〇、滇欽鐵路 | 雲南 | 欽州 | 一〇〇 |
| 五一、青海鐵路 | 青島 | 海州 | 一〇〇 |
| 五二、滇藏鐵路 | 滇省 | 藏省 | 一〇〇 |
| 五三、長培鐵路 | 長沙 | 培州 | 一〇〇 |
| 五四、廉州鐵路 | 廉州 | 廣州 | 一〇〇 |
| 五五、蒙茅鐵路 | 蒙自 | 茅茅 | 一〇〇 |

國際豫定鐵路表

約計里數

八五二

五四〇

二五〇

五、九三五

四、四二五

六〇〇

四、〇〇〇

三、二〇〇

一、九〇〇

一、七〇〇

二、一八六

六四〇

| 路名 | 起點 | 終點 | 里程 |
|---------|------|------|-------|
| 一〇、廣重鐵路 | 廣州 | 三水 | 二、七〇〇 |
| 一一、錦洮鐵路 | 錦州 | 洮南府 | 九〇 |
| 一二、齊洮鐵路 | 齊齊哈爾 | 洮南 | 七九二 |
| 一三、錦赤鐵路 | 錦州 | 朝陽 | 五四〇 |
| 一四、張多鐵路 | 張家口 | 多倫諾爾 | 三六〇 |
| 一五、張庫鐵路 | 張家口 | 庫倫 | 二、四五〇 |
| 一六、怡庫鐵路 | 庫倫 | 怡克圖 | 八〇〇 |
| 一七、新法鐵路 | 新民府 | 法庫門 | 一六〇 |
| 一八、西法鐵路 | 西豐 | 法庫門 | 一六〇 |
| 一九、洮法鐵路 | 洮南 | 法庫門 | 六八〇 |
| 二〇、長洮鐵路 | 長春 | 洮南 | 五四〇 |
| 二一、洮熱鐵路 | 洮南 | 熱河 | 一、四一〇 |
| 二二、開海鐵路 | 開原 | 海龍城 | 三六〇 |
| 二三、吉海鐵路 | 吉林 | 海龍城 | 三三〇 |
| 二四、奉海鐵路 | 奉天 | 海龍城 | 七〇〇 |
| 二五、奉熱鐵路 | 奉天 | 熱河 | 三、二五五 |
| 二六、吉會鐵路 | 吉林 | 敦化 | 七四〇 |
| 二七、吉黑鐵路 | 圍城子 | 三姓城 | 一、六五〇 |
| 二八、濱黑鐵路 | 哈爾濱 | 墨爾根 | 一、〇五〇 |
| 二九、對大鐵路 | 對青山 | 呼蘭 | 一、〇五〇 |
| 三〇、安吉鐵路 | 海吉 | 寧古塔 | 一、〇五〇 |
| 三一、新邱鐵路 | 勳家高 | 新邱鎮 | 一四〇 |
| 三二、高徐鐵路 | 高密 | 沂州 | 六〇〇 |
| 三三、濟順鐵路 | 濟南 | 順德 | 一、一七〇 |
| 三四、開兗鐵路 | 開封 | 兗州 | 四八〇 |
| 三五、正德鐵路 | 德州 | 正定 | 一、一七〇 |
| 三六、膠沂鐵路 | 膠州 | 沂州 | 四八〇 |
| 三七、龍膠鐵路 | 龍口 | 膠州 | 三、四五〇 |
| 三八、杭廣鐵路 | 杭州 | 廣州 | 一、四一〇 |
| 三九、杭九鐵路 | 杭州 | 常山 | 一、四一〇 |

| 路名 | 起點 | 終點 | 里程 |
|---------|-----|----|-------|
| 四〇、杭福鐵路 | 杭州 | 福州 | 一、〇五〇 |
| 四一、南韶鐵路 | 南昌 | 韶州 | 一、五〇〇 |
| 四二、夔成鐵路 | 夔州 | 成都 | 三、一〇〇 |
| 四三、桂邕鐵路 | 桂林 | 邕寧 | 八六〇 |
| 四四、平潭鐵路 | 平陽 | 潭州 | 三二七 |
| 四五、清潭鐵路 | 清化鎮 | 潭州 | 一、二〇〇 |
| 四六、福漳鐵路 | 福州 | 漳州 | 七一〇 |
| 四七、溫福鐵路 | 溫州 | 福州 | 七一〇 |
| 四八、西漢鐵路 | 西安 | 漢陽 | 七一〇 |
| 四九、寧夏鐵路 | 寧夏 | 平涼 | 七一〇 |
| 五〇、甘藏鐵路 | 蘭州 | 拉薩 | 七一〇 |

省有豫定鐵路表

約計里數

一、〇五〇

一、五〇〇

三、一〇〇

八六〇

三二七

一、二〇〇

七一〇

一、〇〇〇

八〇

一〇〇

支那鐵道驛名及哩程表

一、京奉鐵道驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the Beijing-Fengtian Railway. Columns include station names (e.g., 北京正陽門, 永定門, 黃村), interval distances (區間哩), and total distances (延長哩).

營口支線

通州支線

錦州鐵道既成線

Table listing branch lines and completed lines, including stations like 營口, 通州, and 錦州, with their respective interval and total distances.

朝陽(未成) 一三〇〇 八三〇〇

新立屯支線

Table for the Xinlītūn branch line, listing stations like 打虎山, 八達, 荒山屯, and their distances.

二、京漢鐵道驛名及哩程表

Table listing stations and distances for the Beijing-Hankou Railway. Columns include station names (e.g., 北京前門, 長辛店, 琉璃河), interval distances (區間哩), and total distances (延長哩).

交通

Table with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, and Total Distance. Includes stations like 信陽, 柳林, 新集, etc.

西陵支線

Table for 西陵支線 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

三、津浦鐵道驛名及哩程表

Table for 津浦鐵道 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

濟寧支線

Table for 濟寧支線 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

臨棗支線

Table for 臨棗支線 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

四、道清鐵道驛名及哩程表

Table for 道清鐵道 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

一二六八

Table with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance. Includes stations like 南口, 連鎮, 桑園, etc.

五、正大鐵道驛名及哩程表

Table for 正大鐵道 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

六、滬寧鐵路驛名及哩程表

Table for 滬寧鐵路 with 4 columns: Station Name, Interval, Extension, Total Distance.

一二六九

| | | | |
|-----|------|--------|--------|
| 望亭 | 五·四一 | 六·六〇 | 七·三〇七 |
| 無錫 | 三·七八 | 七·八五 | 七·九八〇 |
| 石塘灣 | 六·四五 | 八·二五 | 八·八二〇 |
| 橫林 | 五·一一 | 九·三一 | 九·七〇七 |
| 常州 | 六·八七 | 一〇·三九四 | 一一·五〇一 |
| 丹陽 | 四·六六 | 一·九·六七 | 一二·五九九 |
| 鎮江 | 五·九八 | 一三·一七七 | 一三·六七九 |
| 高資 | 一·〇三 | 一四·七八二 | 一五·〇三四 |
| 龍潭 | 七·九三 | 一五·八二七 | 一六·五五五 |
| 龍化 | 六·七八 | 一七·二二三 | 一七·八二六 |
| 神策門 | 五·六八 | 一八·三九四 | 一八·八四一 |
| 南京 | 一·九八 | 一九·〇三九 | 一九·三〇〇 |
| 京 | 〇·〇二 | 一九·三〇二 | |

淞滬鐵道驛名及哩程表

| | | |
|--------|------|-------|
| 上海 | 區間哩 | 延長哩 |
| 上海(北站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 徐家匯 | 二·〇七 | 七·七四 |
| 上海(南站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 龍華新站 | 三·一五 | 一六·〇〇 |
| 莘莊 | 三·一五 | 一六·〇〇 |

七、滬杭甬鐵道驛名及哩程表

| | | |
|--------|------|-------|
| 上海 | 區間哩 | 延長哩 |
| 上海(北站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 徐家匯 | 二·〇七 | 七·七四 |
| 上海(南站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 龍華新站 | 三·一五 | 一六·〇〇 |
| 莘莊 | 三·一五 | 一六·〇〇 |

上海開口間

| | | |
|--------|------|-------|
| 上海 | 區間哩 | 延長哩 |
| 上海(北站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 徐家匯 | 二·〇七 | 七·七四 |
| 上海(南站) | 二·〇七 | 七·七四 |
| 龍華新站 | 三·一五 | 一六·〇〇 |
| 莘莊 | 三·一五 | 一六·〇〇 |

| | | | |
|----|-------|--------|-------|
| 明湖 | 五·五〇 | 二六·一九 | 二七·九五 |
| 石塘 | 六·七九 | 三四·七四 | 四四·一九 |
| 嘉善 | 五·八〇 | 四九·九九 | 六一·四九 |
| 王店 | 一〇·三〇 | 七一·七九 | 七八·一四 |
| 斜橋 | 八·〇一 | 八六·一五 | 九〇·〇四 |
| 長安 | 三·八〇 | 九三·八四 | 九九·〇九 |
| 臨平 | 四·〇七 | 一〇三·一六 | 一一·一四 |
| 長山 | 四·一九 | 一一五·三三 | 一二·八二 |
| 南星 | 一·九九 | 一一九·八一 | 一二·五九 |

寧波曹娥江間

| | | |
|----|------|-------|
| 曹娥 | 區間哩 | 延長哩 |
| 曹娥 | 一·二六 | 四·八三六 |

| | | |
|----|------|-------|
| 寧波 | 區間哩 | 延長哩 |
| 寧波 | 一·二六 | 四·八三六 |

拱宸橋開口間

| | | |
|-----|------|------|
| 拱宸橋 | 區間哩 | 延長哩 |
| 拱宸橋 | 二·四九 | 六·〇一 |
| 杭州 | 一·七八 | 九·七八 |

八、廣九鐵道驛名及哩程表

| | | |
|----|-------|--------|
| 廣州 | 區間哩 | 延長哩 |
| 廣州 | 一·〇二 | 二·三五 |
| 石塘 | 六·七九 | 三四·七四 |
| 嘉善 | 五·八〇 | 四九·九九 |
| 王店 | 一〇·三〇 | 七一·七九 |
| 斜橋 | 八·〇一 | 八六·一五 |
| 長安 | 三·八〇 | 九三·八四 |
| 臨平 | 四·〇七 | 一〇三·一六 |
| 長山 | 四·一九 | 一一五·三三 |
| 南星 | 一·九九 | 一一九·八一 |

四鄉鐵道驛名及哩程表

| | | |
|----|------|------|
| 四鄉 | 區間哩 | 延長哩 |
| 四鄉 | 一·〇二 | 二·三五 |

隴海鐵道既成線驛名及哩程表

| | | |
|----|-------|--------|
| 徐州 | 區間哩 | 延長哩 |
| 徐州 | 五·五八 | 五·五八 |
| 黃口 | 九·三一 | 二八·五六 |
| 碭山 | 八·七〇 | 四九·六八 |
| 碭山 | 九·三一 | 六七·〇六 |
| 歸德 | 一二·四二 | 八八·八〇 |
| 柳河 | 九·九三 | 一〇〇·五三 |
| 野崗 | 九·三二 | 一四三·四五 |
| 蘭封 | 一〇·五六 | 一六一·四六 |

汴洛線

| | | |
|----|-------|--------|
| 汴洛 | 區間哩 | 延長哩 |
| 汴洛 | 一〇·五六 | 一六一·四六 |

| | | | |
|-----|------|-------|-------|
| 車陂 | 四·二七 | 七·九〇 | 一二·五八 |
| 南崗 | 四·五一 | 一七·〇九 | 二一·六七 |
| 唐美 | 一·九四 | 二二·六一 | 二五·五四 |
| 仙村 | 三·四六 | 二九·〇〇 | 三二·二五 |
| 石灘 | 二·五二 | 三四·七七 | 三六·三四 |
| 石龍 | 三·八一 | 四〇·一五 | 四二·一四 |
| 南社 | 三·六〇 | 四五·七四 | 四九·七四 |
| 常平 | 三·五六 | 五三·三〇 | 五六·二〇 |
| 樟木頭 | 四·九四 | 六一·一四 | 六五·八〇 |
| 塘厦 | 二·六二 | 六八·四二 | 七一·一〇 |
| 天圍 | 二·〇五 | 七三·一五 | 七六·五〇 |
| 李朗 | 四·一二 | 八〇·六二 | 八三·九〇 |
| 深圳 | 四·一二 | 八〇·六二 | 八三·九〇 |

英領內線

| | | |
|----|------|------|
| 英領 | 區間哩 | 延長哩 |
| 英領 | 四·一〇 | 八·九七 |

粉嶺支線

| | | |
|----|------|------|
| 粉嶺 | 區間哩 | 延長哩 |
| 粉嶺 | 二·〇〇 | 二·五〇 |
| 沙頭 | 一·二五 | 七·五〇 |

吉長鐵道驛名及哩程表

| | | |
|----|------|------|
| 吉林 | 區間哩 | 延長哩 |
| 吉林 | 一·三三 | 一·三三 |

交通

Table listing railway stations and distances for the 隴海西線 (洛潼既成線). Stations include 開封, 鄭州, 滎陽, 偃師, 河南府, etc. Distances are listed in miles (哩).

觀音堂以西既成線

Table listing railway stations and distances for the 觀音堂以西既成線. Stations include 觀音堂, 觀音鎮, 觀音橋, etc. Distances are listed in miles (哩).

京綏鐵道驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 京綏鐵道. Stations include 豐台, 西直門, 清河, 昌平, 懷柔, etc. Distances are listed in miles (哩).

北京環城鐵道驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 北京環城鐵道. Stations include 西直門, 西便門, 西便門, etc. Distances are listed in miles (哩).

粵漢鐵道驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 粵漢鐵道. Stations include 武昌, 漢口, 沙市, 宜昌, etc. Distances are listed in miles (哩).

交通

一二七二

Table listing railway stations and distances for the 京綏鐵道豐綏遠間驛名及哩程表. Stations include 豐鎮, 孤山, 周莊, etc. Distances are listed in miles (哩).

京綏鐵道豐綏遠間驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 京綏鐵道. Stations include 蘇州, 蘇州, 蘇州, etc. Distances are listed in miles (哩).

綏遠包頭鎮間驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 綏遠包頭鎮間驛名及哩程表. Stations include 綏遠, 包頭, 綏遠, etc. Distances are listed in miles (哩).

長沙涿口線

Table listing railway stations and distances for the 長沙涿口線. Stations include 長沙, 涿口, 長沙, etc. Distances are listed in miles (哩).

廣東省內線驛名及哩程表

Table listing railway stations and distances for the 廣東省內線. Stations include 廣州, 汕頭, 廣州, etc. Distances are listed in miles (哩).

廣三鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|
| 石圍塘 | 區間哩 | 一七三 | 延長哩 | 二八四 |
| 三眼橋 | 區間哩 | 〇九五 | 延長哩 | 五三六 |
| 譚邊 | 區間哩 | 〇七八 | 延長哩 | 七二五 |
| 大鎮 | 區間哩 | 二〇五 | 延長哩 | 一〇二五 |
| 佛山 | 區間哩 | 一三〇 | 延長哩 | 一〇二五 |
| 街邊 | 區間哩 | 一六〇 | 延長哩 | 一五八〇 |
| 上柏 | 區間哩 | 二五七 | 延長哩 | 二一七七 |
| 獅子 | 區間哩 | 二四〇 | 延長哩 | 二六八〇 |
| 西水 | 區間哩 | 二二八 | 延長哩 | 三〇四〇 |
| 三眼橋 | 區間哩 | 一〇一 | 延長哩 | 一〇一 |
| 五眼橋 | 區間哩 | 一五七 | 延長哩 | 四四一 |
| 奇樓 | 區間哩 | 〇九五 | 延長哩 | 六四七 |
| 橫澗 | 區間哩 | 〇九五 | 延長哩 | 八二〇 |
| 雙鐵軌 | 區間哩 | 一七〇 | 延長哩 | 一〇二〇 |
| 羅村 | 區間哩 | 三三〇 | 延長哩 | 一四二〇 |
| 小唐 | 區間哩 | 二六三 | 延長哩 | 一九二〇 |
| 走馬 | 區間哩 | 一三二 | 延長哩 | 三四四〇 |
| 大山塘 | 區間哩 | 一三二 | 延長哩 | 二八二 |

萍株鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|
| 萍鄉 | 區間哩 | 五二二 | 延長哩 | 五二二 |
| 老關 | 區間哩 | 九八七 | 延長哩 | 二三五三 |
| 版杉 | 區間哩 | 八五三 | 延長哩 | 三九五六 |
| 白關 | 區間哩 | 六四八 | 延長哩 | 五五二四 |
| 萍鄉 | 區間哩 | 一〇七 | 延長哩 | 一〇七 |
| 海滄 | 區間哩 | 四〇〇 | 延長哩 | 四〇〇 |
| 通津 | 區間哩 | 一〇七 | 延長哩 | 九〇六 |
| 石美 | 區間哩 | 二〇八 | 延長哩 | 二〇八 |
| 吳宅 | 區間哩 | 一九三 | 延長哩 | 一九三 |
| 江東橋 | 區間哩 | 三〇一 | 延長哩 | 三〇一 |

漳厦鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|----|-----|-----|-----|------|
| 沙洲 | 區間哩 | 一五五 | 延長哩 | 一五五 |
| 大潭 | 區間哩 | 二二六 | 延長哩 | 二二六 |
| 汾水 | 區間哩 | 一五三 | 延長哩 | 二六〇五 |
| 新會 | 區間哩 | 二六八 | 延長哩 | 三四三六 |
| 白石 | 區間哩 | 二六八 | 延長哩 | 三四三六 |
| 沙洲 | 區間哩 | 一〇一 | 延長哩 | 一〇一 |
| 斗門 | 區間哩 | 五七 | 延長哩 | 五七 |
| 華美 | 區間哩 | 二九 | 延長哩 | 九〇 |
| 鷓鴣 | 區間哩 | 三八 | 延長哩 | 一四六 |
| 鳳溪 | 區間哩 | 四三 | 延長哩 | 二二〇 |
| 意溪 | 區間哩 | 一九 | 延長哩 | 二六〇 |

潮汕鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|--------|-----|-----|-----|------|
| 白廟 | 區間哩 | 一五五 | 延長哩 | 一五五 |
| 南洋 | 區間哩 | 二三四 | 延長哩 | 一四九八 |
| 連塘 | 區間哩 | 三〇六 | 延長哩 | 二〇三〇 |
| 嘉民 | 區間哩 | 二三〇 | 延長哩 | 二四五二 |
| 江門 | 區間哩 | 五六三 | 延長哩 | 三一六八 |
| 北街 | 區間哩 | 一六四 | 延長哩 | 三六〇〇 |
| 汕頭(廈嶺) | 區間哩 | 〇四 | 延長哩 | 六一 |
| 庵埠 | 區間哩 | 一〇八 | 延長哩 | 一〇八 |
| 彩塘 | 區間哩 | 三一 | 延長哩 | 一七七 |
| 浮洋 | 區間哩 | 二一 | 延長哩 | 二四一 |
| 潮州 | 區間哩 | 二一 | 延長哩 | 二四一 |

大冶鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|----|-----|-----|-----|-----|
| 新豐 | 區間哩 | 二五 | 延長哩 | 二五 |
| 李家 | 區間哩 | 五〇 | 延長哩 | 一五〇 |
| 石炭 | 區間哩 | 三〇 | 延長哩 | 一八〇 |
| 下陸 | 區間哩 | 七五 | 延長哩 | 一〇〇 |
| 鐵山 | 區間哩 | 一〇〇 | 延長哩 | 一〇〇 |
| 下陸 | 區間哩 | 一〇〇 | 延長哩 | 一〇〇 |
| 石炭 | 區間哩 | 三〇 | 延長哩 | 一八〇 |

東支鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|
| 滿洲 | 區間哩 | 一哩 | 延長哩 | 一哩 |
| 完工 | 區間哩 | 三〇六 | 延長哩 | 三〇六 |
| 海拉爾 | 區間哩 | 一八六 | 延長哩 | 二六六 |
| 札拉木台 | 區間哩 | 一七四 | 延長哩 | 一七四 |
| 滿洲 | 區間哩 | 一哩 | 延長哩 | 一哩 |
| 完工 | 區間哩 | 三〇六 | 延長哩 | 三〇六 |
| 海拉爾 | 區間哩 | 一八六 | 延長哩 | 二六六 |
| 札拉木台 | 區間哩 | 一七四 | 延長哩 | 一七四 |

南漳鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|----|-----|------|-----|------|
| 沙河 | 區間哩 | 一〇三四 | 延長哩 | 一〇三四 |
| 馬壩 | 區間哩 | 三三〇 | 延長哩 | 二三〇一 |
| 建昌 | 區間哩 | 一五八八 | 延長哩 | 四八二八 |
| 徐家 | 區間哩 | 二〇九一 | 延長哩 | 五九三一 |
| 樂化 | 區間哩 | 一〇二〇 | 延長哩 | 六九五六 |
| 南漳 | 區間哩 | 一三一 | 延長哩 | 七八六七 |

新寧鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|----|-----|-----|-----|-----|
| 斗山 | 區間哩 | 二八四 | 延長哩 | 二八四 |
| 冲塘 | 區間哩 | 三五六 | 延長哩 | 三五六 |
| 大坪 | 區間哩 | 一〇 | 延長哩 | 一〇 |
| 松朗 | 區間哩 | 一三三 | 延長哩 | 一三三 |
| 新寧 | 區間哩 | 二四〇 | 延長哩 | 二四〇 |
| 東堡 | 區間哩 | 一四四 | 延長哩 | 一四四 |
| 陳邊 | 區間哩 | 一八五 | 延長哩 | 一八五 |
| 萬福 | 區間哩 | 〇七五 | 延長哩 | 〇七五 |
| 公益 | 區間哩 | 二八四 | 延長哩 | 二八四 |
| 公埠 | 區間哩 | 二八四 | 延長哩 | 二八四 |
| 大王 | 區間哩 | 二二九 | 延長哩 | 二二九 |

南滿鐵道驛名及哩程表

| | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|
| 烏諾爾 | 區間哩 | 三〇三 | 延長哩 | 三〇三 |
| 興安 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 布哈 | 區間哩 | 六〇六 | 延長哩 | 六〇六 |
| 巴林 | 區間哩 | 九三三 | 延長哩 | 九三三 |
| 札蘭屯 | 區間哩 | 八〇 | 延長哩 | 八〇 |
| 庫車 | 區間哩 | 八〇 | 延長哩 | 八〇 |
| 齊哈爾 | 區間哩 | 八〇 | 延長哩 | 八〇 |
| 小窩 | 區間哩 | 三三五 | 延長哩 | 三三五 |
| 沙爾圖 | 區間哩 | 三三五 | 延長哩 | 三三五 |
| 宋站 | 區間哩 | 九八 | 延長哩 | 九八 |
| 對青山 | 區間哩 | 五三 | 延長哩 | 五三 |
| 舊哈爾濱 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 阿什河 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 小河 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 新坡 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 一面坡 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 石頭河 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 高林 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 上海 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 海林 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 磨刀石 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 北嶺 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 馬家河 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 細鱗 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 綏芬河 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 小松 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 太平 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |
| 大連 | 區間哩 | 六六 | 延長哩 | 六六 |