



〈雑録〉南滿鐵道ト他ノ運送機關トノ關係(2)

武藤，長藏

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 8(4):687-698

(Issue Date)

1910-04

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00051548>



南滿鐵道ト他ノ運送機關 トノ關係 (其二)

商學士 武藤長藏

第二章 遼河ノ民船 (續)

第二節 遼河ニ埠頭ヲ有スル重要

都府ノ近況

南海鐵道會社ガ銳意其輸送力ヲ増加發展セシムルヤ其效果着々トシテ現ハレ、從來遼河ノ民船ニヨル水運ニ打撃ヲ與ヘ、從テ關係アル各都府ノ盛衰ヲ來セリ。先ヅ第一ニ鐵嶺及其附近ノ

都府ノ受ケタル影響ヲ述ベン

(鐵嶺) 鐵嶺ハ從來水陸交通ノ要路ニ當リ、遼河ノ埠頭タル馬蜂溝ハ西ノ方僅ニ五清里ヲ距ツル處ニ在リ、サレバ鐵路未ダ通ゼザリシ時代ニハ此遼河ノ便ヲ利用シ又遼河附近ノ都邑トハ馬車ヲ以テ交通シ物資集散ノ任ニ當レリ。殊ニ滿洲各地(註)ノ最重要產物タル大豆豆粕ハ先ヅ此地ニ集リテ然ル後營口ニ出デ、殆ンド獨占ノ狀態ニアリタリキ。

(註) 拘虛(西豐縣)山城子、大肚川(東平)大疙疸(西安)

海龍城(海龍府)朝陽鎮(鐵嶺ニ至ル三百六十清里)伊通洲(吉林省)開原等ノ地方

然ルニ鐵道ノ便開クルニ至リ開原驛ニ集ルヲ

便トスルモノハ其驛ニ集リソレヨリ汽車ニテ大連ニ輸送サル、ニ至レリ

但シ距離ニ於テ開原近キニ拘フズ從來ノ關係上鐵嶺ニ間屋ノ便多クレバ他ノ穀物ハ依然トシテ鐵嶺ニ送ラル

(註) 開原就ニ鐵嶺ヨリ南滿鐵道ニテ四十年度ニ大連就ニ營口ニ出ヅル大豆及豆粕ハ實ニ左ノ如シ

(開原發)	大豆	豆糟	(鐵嶺發)	大豆	豆糟
大連	七九五	三九七	大連	八五四	二五四七
營口	九三	三	營口	九三三	二五三

計 八八五 一三〇〇 計 七六六 二五七〇

次ニ鐵嶺輸入ノ雜貨ヲ見ルニ、從來營口ヨリ遼河ノ水路或ハ陸路馬車ニテ輸入セリ然ルニ鐵路ノ便開ケ、一方ニ大連ヨリノ輸入額増加セルト他方ニ遼河水運ノ便少ナキ爲メ、大部分ハ鐵道ニヨルニ至レリト云フ。加之從來營口ヨリ遼河ニテ鐵嶺ニ輸入セシ雜貨ノ代金ハ、大豆、其他ノ輸出品ヲ以テ支拂ハレタリ、然ルニ鐵路大連行輸送増加シ特ニ大連ヨリ歐洲ニ大豆ノ輸送サル、等愈大連行ヲ盛ナラシメ營口行減少シ鐵嶺商人ハ營口ニ對シテ有スル債權減少シ從テコレマデ營口ヨリ輸入セシ商品ハ貸借決済ノ便宜上大連ヨリ輸入スルニ至レリ、而シテ是等鐵嶺輸入ノ總額ノ約八割ニ相當スル綿絲布其他雜貨類

ハ荷馬車ニヨリ開原、掏鹿、大疙疸、大肚川、海龍城、朝陽鎮、山城子、伊通州及法庫門等ニ再輸出サル、ト云フ。

(通江口) 通江口ハ遼河ニ沿ヒ昌圖開原ヲ去ルコト、共ニ七十清里、鐵嶺ノ北方九十清里又法庫門ヲ去ル五十清里ニ在リ、從來昌圖、金家屯(通江口ヲ去ル五十清里)八面城奉化寬城子等ノ諸地方ヨリ大豆集積シ鐵嶺ヲ壓スルノ勢アリキ大豆ノ此地ニ集リ水路營口ニ送ラル、モノ、百萬石ニ上リタリト號ス、然ルニ遼河ノ水運衰ヘ產物ハ夫々附近ノ南滿鐵道ノ各停車場(金家屯大豆ハ依然通江口ニ出ヅルモノアレド近時昌圖府ヲ經テ昌圖驛ニ出ヅルモノアリ又奉化ノ大豆ヲ四平街ニ出スガ如シ四平街ハ長春開原等ニ次テ鐵道附屬地近々一年間ニ於テ著シキ發達ヲナセリ開原ノ如キ嶺カラザレド奉化府即チ寶賈街ノ穀物問屋ハ其支店チ此附屬地)ニ出シテ汽車便ニ託スルカ又ハ陸路馬車ヲ以テ法庫門新民屯ヲ經由スルニ至レリ此ノ如ク遼河ニ沿フ通江口ヨリ水運一朝ニシテ衰ヘ問屋ノ閉屋スルモノ多カリキ其故如何

ニト云フニ一方日露ノ戰ノ爲メ水運杜絶シ(遼河ハ軍隊ノ爲メニ使用セラレ國民ニ取リテハ殆ンド交通杜絶ノ狀態ニアリシト云フ)遼河ノ水量ノ減ゼシアリ且日露戰役引續キ商況不振ナリシ等ノ事情ト他方ニ南滿鐵道ノ貨物運送起リシニヨル要之通江口ヨリスル遼河ノ水運ヲハ鐵道ハ全ク奪フヲ得ズタゞ往年通江口ガ百萬石ニ上ル水路ノ輸送ヲ掌リシガ如キ繁榮ハ到底望ムヲ得ズ前述ノ理由ニヨリ一時大打撃ヲ受ケテ絶望ニ瀕セシガ漸次回復ノ望ナキニアラザルガ如シ

第三節 民船運賃ノ特質

(一) 遼河ノ民船ノ運賃ハ時ニヨリ上下シ一定セズ。

近時ハ鐵道發達ノ爲メ水運ハ影響ヲ受ケテ漸次下落ノ傾チ有スレドモ光緒三十年三十一年頃ハ日露戰爭ノ爲メ運賃騰貴セリ(船津氏ノ著書ニヨルニ鐵道營口間一哩ニ付九錢七厘ト云フ法外ノ高直ヲ示セルコトアリト云フ)又其以前光緒二十五年二十六年頃ハ當時水運獨占ノ狀態ナリシモ民船ノ數多クレバ互ニ競争シ又一方ニ大豆ノ輸送ノ爲メノ需要激シカラザリシカバ運賃安カリシト云フ

(二) 運賃ハ水量ノ多寡船舶ニ對スル需要供給ノ多少ニヨル

水量多クレバ貨物ヲ滿載スルコトヲ得レドモ少ナケレバ積載量減ズレバ也

(三) 民船ノ運賃ハ上航ト下航ニヨリ異ル上航ハ割安ナリ

鐵嶺ニ於テ上航ハ下航ノ三分之一ノ割合ヲ以テ輸送スルコトアリ

(四) 又運賃ハ貨物ノ容積重量ニヨリ差異ヲ生ズ

(五) 其濕氣ヲ恐ル、ト否トニヨリ同ジカラズ尙其他種々ノ標準ニヨリ運賃ニ高低上下ヲ生ズル也

第四節 遼河民船運賃ト南滿鐵道運賃

トノ比較

滿鐵ニハ特定運賃又割引運賃アルコト前ニ述ベタリ。滿鐵ノ中央當局者ニテハ別ニ強テ競争的態度ヲトルノ意ナキモ各驛ニテハ遼河ト競争センコトヲ欲スルハ人情ナリ。而シテ一方民船

ハ一旦競争ニ決意セバ生活程度ノ低ク且ツ既ニ船舶ナル固定資本ヲ有スルコトナレバ鐵道ニ對抗スル爲メ運賃ヲ引下ゲ得ルハ易々タリ。故ニ鐵道ハ強テ運賃ニ於テ競争スルハ利ナラズ。鐵道自身荷物ノ少ナキニ苦ムガ如キコトナキ盛況ナレバ好ムデ水路ト戰フ必要ナキ也。又單ニ運賃ガ少許安ケレバトテ荷物ハ其安キ方ニ向フモノト限ラズ。近時大連ノ發達著シキヨリ此地ト取引スルヲ便利トスルニ至リ、鐵道ニヨリ大連ニ向ヒ又ハ大連ヨリ來ル貨物著シク増加セリ。又相場ノ變動取引ノ干係等ハ商人トシテ最も重キヲ置ク處ニシテ運賃ノミニヨリ方向ヲ決スベキニアラズ。右ノ如キ次第ナレバ遼河ノ民船對鐵道ノ比較論モ一時ノ如ク盛ナラズ。鐵道漸次發達シテ水運ハ漸ク衰ヘントス。然レドモ結水期以外ハ南滿鐵道ト相竝ビテ貨物ノ輸送ヲナシ南滿鐵道ノ一強敵タルヲ失ハズ然ラバ鐵道運送ト水運トノ運賃比較如何トイフニ大略左ノ如シ

(A) 南滿鐵道會社調查

但シ備考中記スル處ノ或部分ハ予カ昨夏旅行ノ際鐵嶺驛ニ於
テ聞キ得タル處ヲ加ヘタルモノ也

鐵嶺驛口間大豆運賃比較表(南滿鐵會社調査)

第八卷

(六九二)

雜錄

南滿鐵道ト他ノ運送機關トノ關係

第四號

一五三

費 目	南 滿 鐵 道				遼 河			
	洋 錢		我金貨ニ 算換ス		洋 錢		金ニ換算	
麻 袋 損 料	元 16	10	圓 11	27	元		圓	
荷主ノ店ヨリ驛迄 ノ馬車賃	11	27	7	889				
積 込 賃	3	00	2	10				
營 口 卸 賃	3	22	2	254				
營口卸場ヨリ川岸 迄運搬賃	3	22	2	254				
河 岸 舟 賃	19	10	11	27				
河 岸 舟 賃	6	44	4	508				
ノ運搬計	59	35	41	545				
流 車 賃			120	00				
合 計			161	545				
舟 運 賃					188	231	132	041
保 險 料					4	508	3	155
舟 間 屋 口 錢					4	508	3	155
桟 取 人 足 賃					2	098	1	465
舟 主 夫 食 料					4	830	3	381
迄ノ馬車賃					19	32	13	524
合 計					223	89	156	721
一 噸 分			5	395			5	224

即チ民船運賃ノ安キコト一噸ニ付拾六錢壹厘トナル

○三十噸ヲ標準トスル算出ナリ袋數三百二十二石數ニ換算セバ百六十一石トス

○小洋錢一元ハ金七十錢即チ金一圓ニ付小洋錢一圓四十二錢

(B) 遼陽領事館調査(四十二年五月二十八日附報告)

鐵嶺營口間大豆一石ニ付鐵路水路運賃比較

鐵嶺營口間大豆一石ニ付鐵路水路運賃比較

一、小洋錢九錢五厘

間屋ヨリ停車場迄ノ馬車賃
及ビ薪袋等一切費用

一、同一圓廿一錢九厘

鐵嶺營口間一噸金五圓三十錢百六
十石積(此實錢ハ四十年七月一日
ヨリ施行ノ舊キ運賃率ニヨル)

一、同二錢二厘

積込料及手數料競争ノ結果一貨車ニ付洋
三圓五十錢ナレドモ平時ハ尙ホ高シ

一、同四錢一厘

營口着荷卸及手數料一貨車洋六圓五十錢
ノ割

一、同十二錢八厘

營口停車場ヨリ舊市街迄ノ馬車賃

一、同七錢五厘

間屋ニテ麻袋借料送還料破損料十日間一
枚三錢競争ノトキハ無貨ニテ貸與スルコ
トアリ麻袋ハ各自ニ所持セザルトキハ間
屋ヨリ借受クルヲ常トス

一、同二錢

雜費假令バ荷物番人到着後倉敷料等其他一切

合計小洋錢一圓六十錢也

水路運賃諸掛

一、小洋錢一圓五十錢也

營口鐵嶺間運賃積込陸上馬車代
等一切費用

一、同六錢

船店用錢及船米錢其他

合計小洋錢一圓五十六錢也

差引一石ニ付小洋錢四錢ノ差アルノミ然レドモ水運ハ運賃平

均運賃ニシテ尙安假ナル場合アリ又鐵路ニ於テ麻袋ハ借り受
クルモ競争ノ場合トシテ無賃借受クル場合アルヲ以テ之等ヲ

比較シ來ル時ハ水鐵運賃ハ大差アルコトナシ

(附記) 右遼陽領事館ノ調査中訂正ヲ要スベキモノアル可シ

例ヘバ右調査中鐵嶺運賃ニ就テ檢スルニ、四十年七月一日ノ
古キ特定運賃ニヨレルガ其後運賃ノ改正アリタレバ、此點訂
正ヲ要ス。依テ左ニ其ノ改正ノ要點ヲ摘記セン

四十年七月一日ノ特定運賃ハ四十一年六月ニ改正セラレソ
レニヨレバ鐵嶺營口間大豆(三級品)一噸運賃五圓四十錢ト

ナリ(鐵嶺大連間五圓四十錢即チ鐵嶺營口間同額也)

次ニ四十一年十一月ヨリ旅行ノ特產物割引運賃ノ適用ヲ受

クルニ至リ鐵嶺ヨリ營口ニ送ラル、大豆運賃ハ五圓即チ四

十錢ノ割引トナレリ(大連者亦然リ)然ルニ更ニ四十二年四

月ノ改正ニヨリ營口着ノミハ四圓六十八錢トナリヌ(即チ

大連ニ比シ三十二錢ノ割安トナレリ)此四十二年四月ノ改

正ト共ニ前記四十一年十一月ノ特產物割引運賃ハ營口ニハ

事實適用セザル事トナレリ

鐵嶺大連間ト鐵嶺營口間ノ運賃ノ差モ三十二錢ノ差アル事

先ニ特產物割引運賃ヲ適用シタル時代ハ同ジ、ソノ理由ハ

鐵嶺大連間ノ新運賃ハ舊特產物割引運賃ト同ジカ五圓ト定

メタルヲ以テ也若シ夫レ舊特定運賃五圓四十錢ニ比セバ四

十錢ノ減少ヲ示サレドカク比較スルハ適當ナラズ

第三章 京奉鐵道

第一節 概 說

此鐵道ハ支那政府ノ所有スル處ニシテ中國家國鐵道ト呼ブモ其資本ニ就テハ借款アリ。千八百九十八年十月十日北京ニテ調印ノ關内外鐵道借款是也、資本金即チ英清組合ノ代表者ハ香港上海銀行及 J. Jardine, Matheson & Co. 也

サテコノ關内外鐵道ハ新民府ヲ其極端驛トセシガ他方ニ日露戰爭ニ際シ我國ガ奉天新民府間ニ布設シタル新奉鐵道 (the Hsining-Mukden Railway) ヲ明治四十年四月十五日 (光緒二十三年三月三日) ノ

協約 (尙明治四十一年十一月十二日即チ光緒三十四年十月十九日ニ同續約ヲ結ベリ) ニヨリ讓受ケタリ、而シテ其代價金百六十六萬圓ハ橫濱正

金銀行天津支店ニ拂込ム事トシ又遼河以東線路ニ要スル資本ノ半額ハ南滿鐵道會社ヨリ借受クルコトヲ約セリ、尙其他ニ就テ定メタル處アレドモ略ス又是ト關連シテ吉長線ニ就テ協約シ尙明治四十二年八月十五日天津ニ於テ滿鐵野々村

理事ト郵便部委員京奉鐵路總辦蘆祖華ト協定調印セル新奉鐵道遼河以東線竝ニ吉長鐵道借款細目契約アレド今茲ニソレ等ニ就テ詳述セズ

京奉鐵道奉天城根延長問題モ今回ノ滿洲協約ニテ決セラレ京奉線ハ從來我南滿鐵道奉天驛ノ西方ニ終リ且南滿鐵道奉天驛ハ奉天市街ヲ去ル約一里ノ處ニアル也今京奉線ガ南滿鐵道ヲ橫斷シテ更ニ約一里ヲ延ビテ奉天城根ニ及ビ同城ト連結セハ大ナル便ヲ得ベシ反之我南滿鐵道ハ如何コレマデコレニ承諾セザリシ理由察スベキナリ

第二節 其重要驛タル新民府

新民府ハ關外線ノ終極點トナリタル爲メ利益ヲ享クルモノニシテ前述ノ如ク法庫門、鄭家屯等北方各都府ト此新民府トノ間ニハ從來ノ車達アリサレバ此地ニ於テ關外線ト接續シ互ニ其發達ヲ助ケ新民府ガ其要路ニ當リ繁榮スベキハ容易ニ想像シ得ル事ナルベシサレド茲ニ注意スベ

キハ右ノ如ク北方產ノ穀物ハ新民府ニ集リテ後更ニ馬車ニテ營口マデ送ラル、ガ如ク既ニ開ケタル鐵道便ニヨラズ依然舊式ノ運送方法ニヨルコトアリコレ馬車ハ尙滿洲ニ於テ冬期運送ノ方法トシテ存在シ得ル力ヲ有シ、鐵道開通ノ爲メ打撃ヲ受ケタルニ拘ラズ、尙ホ汽車ニ對シ競争上地歩ヲ失ハズ却テ優勝ナルアルハ滿鐵ノ調査課ニ於ケル調査書ニ於テモ認メ居ル也コノ新民屯ニノミ就テ云フニアテズ

サテ前述ノ如ク新民府ハ關内外線開通以前ヨリ陸路ノ要衝タリ又水運ノ便アリキ而シテ關内外線開通シ其終點トナルヤ鐵道ニヨル貨物ハ此地ニ集リ然ル後夫々目的地ニ送ラレタルヲ以テ舊市街ト停車場トノ間ニ新市街ヲ生ジ棧房客棧(問屋宿屋)ハ新ニ停車場附近ニ店ヲ出シ商業活氣ヲ帶ベリ然ルニ新民府ハ奉天トノ聯絡成ルヤ從來仲繼商業ニヨリ繁榮セシ新民府ハ鐵道ノ奉天方面ニ直通スルニヨリテ其問屋商人ハ仲繼的

利益ヲ失ヒ反動トシテ困難ニ陷リ新民府ノ衰頹ヲ叫バル、ニ至レリ、サレド新民府ハ北方鐵路水路ノ便ナキノ地ト鐵道又ハ水路トノ連絡ヲハカルノ位置ニ當ルヲ以テ未ダ全ク失望スベキニアラザル也。

第三節 京奉鐵道ト南滿鐵道ト運賃ノ比較

京奉線ニハ公示ノ運賃表アレド、之ヲ南滿鐵道ノ運賃ト比シ兩者ノ競争關係ヲ判斷セントスルハ誤ナリ、其割合ハ秘密ナリ、即チ從來南滿鐵道ガ特定運賃、割引運賃、運賃割戻等公開スルモノト其選ヲ異ニス、京奉線ニ於テ大荷主ハ皆隨時此割引ノ便ヲ受クルモノトス、三井物産會社ノ如キ日本商人タルノ愛國心(?)ヲ以テ南滿線ヲ選ブモノトハ限ラズ、若シ假ニ三井物産會社ガ京奉線ヲ選ブトセバ特約運賃ニヨルモノ也又スタンダード石油會社ノ石油ハ殆ンド普通運賃率ノ半額ニ等シキ特約運賃取扱ヲ受ケタリト云

フ、尙ホ運送問屋支那人ノ如キハ固ヨリ此特定運賃ニヨリ利益ヲ受クルモノ也。

誠ニ京奉線ニ就テ研究スルニハ材料ノ蒐集困難也、牛莊領事館ノ牛莊港四十一年度貿易年報ニモ嘆ジテ曰ク「客年中京奉鐵道營口驛發着ノ貨物調査方ニ關シ有ラユル手段ヲ盡シタルモ遂ニ其意ヲ得ズ」ト此鐵道ノ營業狀況ニ就テハ四十二年二月天津領事館報告アリ尙其他二三ノ調査アリト雖モ各商品ノ運輸數量其運賃割合等ニ

滿鐵ハ金ニテ收入シ京奉ハ大洋銀收入ナリ

品名		滿鐵運賃	京奉運賃	比較
草、鐵線、鉛				
席、繩、未製	一〇噸ニ對スル運賃	二、八〇 錢	三、四五 錢	六、五 錢
硫黃、鐵瓦類				
葉煙草、栗野菜、果物種物、ラムネ、平野水、硫磺、麻袋、麥粉、穀物類	同	四三、一二	四一、七六	一、三六
花	上	四三、一二	三〇、四五	一二、六七

第八卷 (六九五)

雜錄

南滿鐵道ト他ノ運送機關トノ關係

第四號

一五七

至リテハ精細ニ記述シタル調査書ナシ。予ハ先年滿洲ヲ旅行セシ際營口驛長ヨリ得タル南滿鐵道ト京奉鐵道ノ營口、奉天間ノ運賃比較表ヲ左ニ示サン(但シ其正確ナルヤ否ヤハ保證ノ限リニアラズ況ンキモノト云ハザルヲ得ズ、又前述ノ如ク別ニ特約運賃アリナ比較容易ナラズ)

營口奉天間 滿鐵京奉線 貨物運賃比較 明治四十二年二月

十一日調査

滿鐵ハ米噸ニシテ京奉ハ英噸也。京奉線ハ溝幫子ニ於テ税金ヲ要スルモ之ヲ算出セズ(木材一車ニ付キ小銀貨十圓石油一箱ニ付同二錢大豆、豆粕一噸銀四錢等)

陶器	同上	五五、二六	四一、七六	一三、五〇
木材板	同上	三〇、八〇	二八、七一	二、〇九
石油	二〇噸ニ對スル運賃	八八、八〇	七二、二一	六、五九
家畜	一頭ニ付	三、三六	二、八三	五三
馬車	一車ニ件	八、九六	二、一三	六、八三
鹽	二〇噸ニ對スル運賃	八七、七〇	七二、四七	九、二三
大豆、豆油、石油、	一〇噸ニ對スル運賃	二九、二〇	二六、一〇	三、一〇

鹽ノ運賃ハ京奉總營口奉天間直通運賃ニ比シ一度新民屯ニテ打切レハ低率トナル營口新民屯間五二〇〇新民屯奉天間二〇〇〇計七二〇〇
此比較表ニヨレバ滿鐵會社ハ凡テ高率ノ如クナレドモ滿鐵子ノ税金ヲ支拂ヘバ却テ滿鐵ハ安價也

第四章 東清鐵道

第一節 南滿鐵道トノ競爭上東清鐵道ノ運賃率

學者ノ稱フル如ク若シ運賃率ニシテ簡明ナルヲ要スルコトヲ運賃ノ原則ノ一ナリトセバ露國ノ經營スル東清鐵道ノ賃率ハコレト相反シ極メテ復雜ナルモノナリ保護政策ノ一方法トシテ鐵道運賃政策ヲ適當ニ加味スルハ爲政家ノ採用スル處ニシテ學者亦コレヲ認ム然レドモ此露國ノ

鐵道ハ最モ極端ニ鐵道政策ヲ弄スルモノナリ茲ニハ東清鐵道ノ賃率中南滿鐵道トノ競爭關係上定メラレタル一二ノ重ナル例ニ就テ研究セントス

露國ハ浦鹽ヲ其海港トシテ發達セシメントシ哈爾濱ヨリ輸出貨物ノ營口大連ニ出ヅルヲ防グベキ鐵道政策ヲ採用ス現ニ東清鐵道會社ガ一昨年露曆十一月十一日(十月十四日)ヲ以テ新ニ改正セル運賃率ナルモノ、如キモ北滿ノ產物タル

大豆ノ如キモノ、長春ニ下リ南滿鐵道ニテ他ニ輸出サル、ヲ防ギ成ルベク哈爾賓ニ引ツケ以テ浦鹽ニ出サントスルノ鐵道政策ニ外ナラズ、即チ左ノ如シ

北滿產出各種粒穀豆粕鉄(一布度ニ對スル)運賃率

驛名	改正運賃率(現行)		千九〇三年臨時適用割制定運賃率引運率	
	至哈爾賓	自哈爾賓	至哈爾賓	自哈爾賓
齊々哈爾	一〇、四	一〇、四	一六、〇	八、八八
蒙古	二、四	二、四	四、五	二、五〇
對青山	一、二	一、二	三、〇	一、六七
阿什河	一、六	一、六	三、〇	一、六七
双城堡	一、七	二、九	三、〇	一、六七
陶資照	四、〇	七、一	七、五	四、一七
審門	五、三	九、四	一〇、五	五、八三
寬城子	七、七	一三、五	一三、五	七、五〇

附課金

停車場費	一、〇	一、〇	一、五	〇、七
積卸費	〇、七	〇、六	〇、六	〇、六

(備考) 本表各項ノ運賃ハ貨車輸送ノ場合ヲ示シタルモノ

トス

北滿產製粉挽割麥芽(一布度ニ對スル)運賃率

改正運賃率

一九〇三年臨時適用割制定運賃率引運率

驛名	自哈爾賓至哈爾賓		自哈爾賓至哈爾賓	
	至哈爾賓	自哈爾賓	至哈爾賓	自哈爾賓
齊々哈爾	一五、三	一五、三	一六、五	一二、六三
海拉爾	二二、七	二二、七	四三、五	二〇、九一
滿洲里	二九、三	二九、三	五四、〇	二五、七一
博克朗	二一、八	三七、一	三一、五	一七、二七
寬城子	一三、五	一六、四	一三、五	一三、三八
滿洲里(後貝加爾)輸出ノモノ	二五、一	—	—	二五、〇〇

附課金

停車場費	一、四	一、四	一、五	〇、七
積卸費	〇、六	〇、六	〇、六	〇、六

(備考) 本表各項ノ運賃ハ重量輸送ノ場合ニ限ラル

第二節 北滿產穀物ノ輸出經路ト東

清南滿兩線

北滿產穀ノ輸出經路ハ

(第一) 東滿鐵道ニヨリボグラニイチナヤ (Pogranichnia) 驛ヲ通過シ一部ニ烏蘇里地方ニ止マリ一部ハ浦鹽ヲ經テ海外各

地ニ出ヅルモノ

(第二)同鐵道ニヨリ滿洲里驛ヲ經テ後貝加爾地方ニ至ルモノ
(第三)松花江ノ水運ニヨリ露領黑龍江沿道地方ニ至ルモノ
(第四)支那馬車ニテ路ヲ長春ニトリ南滿鐵道ニヨリ大連ヲ經テ海外各地ニ出ヅルモノト

ノ四路ニシテ、此内第一路ヲ通過セルモノ、中最多量ナルハ大豆ニシテ之ニ次ケモノハ豆粕製粉ナリ而シテ大豆及豆粕ハ昨年度ニ於テ重ニ我邦ニ輸出セラレ製粉ハ殆ド全部烏蘇里地方ノ需要ト見ルベシ又第四路ニ向ヒタルモノ、殆ド全部ハ大豆ニシテ重ニ日本商ノ買收ニ係リ其一半ハ本邦及清國內地ニ向ケ輸出セラレシモ他ノ一半ハ今年度ニ持越サレ三井物產ノ手ニヨリ歐洲市場ニ輸出セラレタルモノトス、而シテ北滿產物穀物輸出經路中輸出額ノ多キハ第一路ト第四路也。

而シテ第一路ト第四路コソ實ニ東清南滿兩線ノ競爭關係ヲ有スルモノ也蓋シ前述ノ如ク第一路ヲトルモノハボグラニーチヤナ驛ヲ經其内大部内浦鹽ニ出テ海外ニ輸出セラル前掲ボグラニーチヤナ經由ノ數量二百四十四萬二千七百七十九擔ニ對シ浦鹽ノ輸出額二百〇二萬四千五百五十三擔(其内大豆ハ百十七萬九千六百九十四擔豆粕ハ六十九萬五千五十九擔也)ニシテ其產額四十一萬餘擔ハ烏蘇里地方ニ吸收セラレタルモノト見ルベキ乎尤モ年度初ノ浦鹽輸出貨物ハ前年度末既ニボグラニ

ーチヤナ驛ヲ通過シタルモノアルベシボグラニーチヤナ驛東方ノ地ニ近年大豆其他雜穀ノ產額増加セシモ其大部ハ地方ニ消費サレ浦鹽ヨリ輸出サル、モノ殆ンド絶無ナレバ浦鹽輸出ハ總テ北滿ニ產シボグラニーチヤナ經由シタルモノト見ルベキ也

次ニ第四路ニテ南滿ニ下ルモノハ前述ノ如ク東清鐵道ノ運賃特別ニ高ク露國ノ鐵道政策ノ爲メニ妨ゲラル、ガ如シト雖モ南滿ト同シク北滿ノ地亦馬車輸送ノ發達セルアリ支那人ハ農閑ヲ利用シ穀物ヲ馬車ニテ南ノ方長春ノ市場ニ出スモノ多ク、長春ヨリハ以前ノ馬車便ニ代ヘテ南滿鐵道ニヨリ輸出サル、也、カク東清線ガ穀物ノ南下ヲ防ギ得ザルノミナラズ從來浦鹽ニ出テシモノニシテ今ハ却テ南滿鐵道ニテ輸出サル、モノアリ、四十二年五月發行ノ北滿洲所載「昨冬ノ北滿穀物貿易」ニハ其理由トシテ(一)滿鐵輸送力ノ増加(二)金融機關ノ便多カリシ事(三)東清鐵道ノ運賃率ガ昨年十一月改正ノ際引上ゲラレン事等ヲ掲ゲタリ又輸入品ニ就テモ從來ノ關係上浦鹽ヲ經由スルモノアレド浦鹽及ボグラニーチヤナ兩地ノ露清稅關通過手續ノ煩シキアリ其運賃ノ關係モ大連ヨリ南滿經由ヲ利トスベシト云フ尙コレ等ニ就テハ論ズベキモノアレドモ紙幅限リアレバ今ハ述ベズ、