

M-6-1-12

資料名 滿洲に於ける關稅及鐵道運賃に就て

出所 日滿實業協會

作成年 19350529

寄贈者 編者

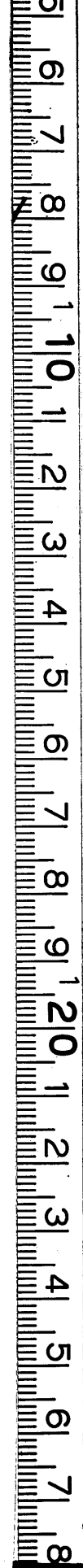
受入

注記 108P 22×15cm

昭和十年五月

滿洲に於ける關稅及鐵道運賃に就て

日滿實業協會



寄贈者

日滿實業協會

年 月 日

滿洲に於ける關稅並に鐵道運賃は日滿貿易に従事するもの、最も關心を有せらるゝ所に
して又滿洲經濟事情の幹根をなすものである、依て弊協會は理事會の決議に基き丁滿洲
國公使、大淵滿鐵東京支社長に關稅鐵道運賃に關する専門家の派遣方を乞ひ各地に於て
右關稅、鐵道運賃に關する座談會を開催し以て滿洲經濟事情の普及と日滿貿易の圓滑を
期することゝし二月各地商工當局並に同團體に對し通知を發せし所北は北海道より西は
九州に至り希望頗る多く、依てその第一着手として三月十四日東京實業組合聯合會、同
十五日横濱貿易協會、同十六日名古屋商工會議所及同地滿蒙輸出組合同座談會を開催
したのである。本誌はその席上に於ける關稅、運賃の専門家たる滿洲國公使館商務官並
に滿鐵東京大阪兩支社員の講演と當業者との間に質疑應答されたる速記の輯録である。
講演は各地同様なりし點多かりしを以て一つに取纏め質疑應答には多少重複せるものあ
るも各地の事情を察しその儘掲記することゝせり。

昭和十年五月

日滿實業協會

滿洲に於ける關稅及鐵道運賃に就て 目次

滿洲國關稅制度に就て……………	駐日滿洲國公使館商務 官大阪辦公處關稅部長	内海幹一氏……………一
滿洲に於ける鐵道運賃に就て……………	滿鐵東京支社	安增一雄氏……………一六
滿洲國の鐵道網に就て……………	滿鐵大阪出張所	渡邊綱鏑氏……………三
東京實業組合聯合會座談會に於ける質疑應答……………		四
橫濱貿易協會座談會に於ける質疑應答……………		六
名古屋商工會議所 愛知縣滿蒙輸出組合 合同座談會に於ける質疑應答……………		八四

滿洲國關稅制度に就て

駐日滿洲帝國公使館商務官
大阪辦公處關稅部長

内 海 幹 一 氏

一、緒 言

私は只今御紹介にあづかりましたやうに滿洲國の駐日公使館商務秘書官の資格で大連稅關から派出されて參つて居る内海であります。本日はこの催をこの地に御開き下さいまして皆様に御話致し且種々御質問に對して御答する機會を御與へ下さつたことを甚だ幸せと存ずる次第であります。就きましては最初に稅關の手續、稅率其他滿洲の稅關に關する一般的事に就て御話致さうと思ひますが實は躍進せる日本の貿易に日夕直接に關與して居られまする皆様を前に致しまして關稅問題に付て御話すると云ふことは、烏滸しいことであり、蛇足を加へるやうなものとも考へるのでありますが、一應の筋道に就て簡單に述べさせて頂きます。

二、貿易障害除去が先決問題

御承知の通り滿洲國は日本朝野の絶大なる御援助に依りまして漸次經濟上にも治安工作の上にも堅實なる發達を遂げて参りましたことは甚だ御同慶に堪へない次第であります。併しながら何を申しましても國土が非常に廣く、又從來の政權から申しまして制壓、搾取せられて居た國でありますから、之を文化の豊かな、建設の理想たる所謂王道樂土に築き上げるにはまだく相當時期を要するかと考へるのであります。さうしてそれが爲にはいろくの方面に於て日本の御援助を仰ぎ、又向ふに行つて働いて居る官吏としても十分に努力をする必要があると思ふのであります。その方法としてはいろくありませうが、併し何を申しましても三千萬民衆の民力を培ふと云ふことが最も必要でありまして、其の爲にはやはり農業其の他の産業を興し、貿易を振興することが先決問題であらうと思ひます。而して貿易をやつて行きます上に於ては申す迄もない事ではありますが、關稅をとる、或は稅關を置いて手續を要求すると云ふことは、結局に於て大なり小なり貿易の阻害になる譯であります。即ち稅關は本質上或る程度の貿易の障礙になることは已むを得ない。出来るならばさう云ふものはない方がいいのでありますが、それは勿論望まれぬことでありますから、出来るだけ稅關手續を簡略にして假令障礙を與へるにしても成るべく之を少くするのが稅關としての理想であると思ひます。滿洲國としましては今後産業貿易がダンく進んで参り諸制度が漸次整備して参りますれば、勢ひ稅關が貿易

助長政策の方面にいろく力を及ぼすと云ふことになつて参るのであります。現在の狀態に於きましては未だそこ迄参つて居りませぬので、成るべく障礙を少くして、通關を出来るだけ圓滑にしようと思ふことが先づ執り得べき先決問題であらうと思ひます。その意味に於て稅關と致しましては、一言にして言へば實際仕事をする上に於て常に荷主の心となり、旅客の心となると云ふことを標語としてやつて参るやうに致して居ります。併し何分にも滿洲國の稅關は支那の稅關を接收致しました關係上、主として支那の制度を採つてやつて居ります關係と、事變後急激に貨物、旅客等が増加致しました爲に、設備の點も十分に伴ひ得ない、それからもう一つ貿易増加に對應する爲に事務取扱に經驗の乏しい新しい人が入つたこと、そして之等の人が未だ十分に其能力を發揮し得ないと云ふやうな事情から、即ち制度の上に於て、設備の點に於て、制度を運用する人の上に於て實は未だ過渡期でありまして、いろく改善すべき點が多々あらうと思ひますが、漸次右の理想の下に進んで行くやうに努力致して居ります。

三、第一、二次關稅改正の概要

次に第一に稅關事務の骨子を成す所の稅率に就て大體のことを申し上げますと、御承知の通り滿洲の

税關は事變後昭和七年の六月支那の海關を接收致しまして現在之を税關と改め、大連、安東、營口の三海港、鮮滿國境に龍井村、圖們、北支那方面に山海關、承德、蘇聯方面に哈爾濱と計八個所に、外に日本の税關支署、出張所に當る四十數個所分關、分卡を置いて居ります。而して輸入税、輸出税等の税制は取敢へず支那のものをそのまま踏襲したのでありますが、その税率たるや、相當日本等を目標とした排外的色彩の強い點もあり、日滿貿易促進の上からそのまま放置して置くことは出來ませぬので、さうした事情にあるものにつき一昨年七月に取敢ず輸出入三十五品を選んで改正したのであります。素より本來なれば接收と同時に一般的税率改正をやることと云ふことが理想でありますけれども、一般改正と云ふことは御承知の通りに内外の財政經濟の趨向を見極め且色々の基礎調査が要りますので、少くとも兩三年を経なければ實行困難なのであり、そこで斯る期間放任するを許さないやうなものに付きまして右の如く第一次改正をやつたのであります。更にその後の情勢を見まするに、貿易の状況は著しく變化し、且爲替關係の變動、産業政策の具體化等、四圍の事情も變化して參り、一般改正まで待てないやうな状態に至りましたので、昨年十一月、輸入税百十數品目、輸出税二十數品目を選んで、第二次暫定的改正を實施致しました。斯様に今迄二回に亘り改正がありました。これが今申す通暫定的のものでありますから、更に一兩年を置きまして色々の基本調査を遂げた上、全

般的改正を行ふ方針の下に目下鋭意調査中であります。

そこで昨年末の改正の根本方針を申しますと、是は既に御承知かも知れませんが、財政の現状に鑑みまして、収入に著しき變化を及ぼさない範圍に於て諸般の状況を考慮して改正をすることになつたのであります。現在滿洲國の收支は、經常費一億五、六千萬圓であります。その中の五割、即ち七、八千萬圓と云ふものは關稅收入であります。このやうに關稅收入は財政上に極めて重要な地位を占めて居るのであります。日本のやうに二十三億圓の中の一億三、四千萬圓と云ふ關稅收入の占める地位とは非常に違ひます。そこで關稅收入の著しく減ると云ふことは、大きく言へば國の基礎を危くすることになるのであります。そこで關稅收入の著しく減ると云ふことは、大きく言へば國の基礎を危くすることを恐ります。根本方針が斯くあることは已むを得ぬ所であります。今改正の内容を少し申し上げますと、爲替關係から致しまして従量税と従價税との權衡が非常に悪くなつた、即ち銀が高いので輸入品の價格が低落し従つて従價税が軽く、従量税に重くなつた、そこでそれを是正する爲に大體に於て従量税は引下げ、従價税は上げる、かう云ふ風にしたのであります。次に御承知の通り滿洲國の關稅はまだ産業政策の爲に十分に之を運用すると云ふ迄にはなつて居りませぬので、所謂財政關稅でございますが、税率が餘り高過ぎる爲に輸入が減ずるやうでは財政關稅の本質に反しますので、さう云ふものゝ引下をやつたのであります。それから多少共國內産業政策の目鼻の付いた

ものに付きましては、それに適應させる爲に今迄無税であつたものに税を課けて産業を保護することとしたといふやうなものもあります。更に今まで輸入税を課すると共に内國税をかけて居るものもあつたのでありますが此等物品即ちセメント、煙草、綿絲、小麥粉、酒などにつきましては輸入税の中にその一部を織込んで、税率の單一化と手續の簡易化を圖つたのであります。更にその外色々税率の分類に付て是正しました。是等が昨年十一月輸入税改正の主なる點であります。輸出税に於きましては只今千二、三百萬圓の収入がありますが、申す迄もなく輸出税と云ふものは古い時代の遺物でありまして、進歩した國にはかう云ふ制度は殆どないのでありますから、將來は財政の許す限り全廢する、かう云ふ方針の下に差當り木材、雜穀、畜産品と云ふやうなものに付きましては之を無税にする、或は成べく税を下げると云ふことに改正されたのであります。

四、滿洲國對外貿易の實績

貿易の狀況はどう云ふ風かと云ふことを簡単に申し上げますと、昨年度の貿易は輸入が五億九千三百萬圓、輸出が四億四千八百萬圓、その結果入超が一億四千五百萬圓と云ふ風になつて居ります。之を前年に比較致しますと、輸出は殆ど變つて居りませぬが、輸入が約八千萬圓ばかり増えて居ります。

その結果入超の六千七百萬圓が一億四千五百萬圓と云ふ風に漸次増えて參つて居ります。本年度分の品別に付て簡単に申し上げますと、輸出に於きまして

大豆	一億六千萬圓
大豆	五千百萬圓
石炭	四千二百萬圓
粟	二千萬圓
豆油	千六百萬圓
落花生	千四百萬圓
鐵	一千萬圓

大體以上の如くで大宗は申す迄もなく大豆であります。粟は殆んど全部朝鮮に輸出せられ朝鮮人の食料になつて居ります。輸入に於きましては

綿布	六千八百萬圓
鐵及鐵鋼材	五千八百萬圓
麥粉	五千七百萬圓

車輛類	三千百萬圓
機械工器	二千八百萬圓
油	二千百萬圓
木材	千七百萬圓

その他一千萬圓以上のものは砂糖、綿絲、絹布、棉花、麻袋、紙等でありまして、機械工具は滿洲國都市建設に伴ふものが多いと思ひます。

貿易を國別で申しますと

日本	輸出	二億千八百萬圓
	輸入	四億八百萬圓
中華民國	輸出	六千五百萬圓
	輸入	五千七百萬圓
獨逸	輸出	五千三百萬圓
	輸入	千二百萬圓
英吉利	輸出	千六百萬圓

亞米利加	輸入	九百萬圓
	輸出	六百萬圓
	輸入	三千五百萬圓

大體右の如くで、日本は地理的關係その他で斷然第一位を占め、輸入は七〇パーセント、輸出は五十パーセントになつて居ります。このやうに貿易狀況も漸次好くなつて來て居りますが、併し之を中華民國時代に比較しますと、輸入の方は昭和四年約五億圓であつたものが昨年はそれよりは約一億圓増進したに對し、輸出の方に於きましては昭和六年の七億五千萬圓が約四億五千萬圓と云ふことになつて居りますので、最盛時に比して三億圓位少くなつて居ります。この輸出の減退は申す迄もなく農産物の不作又は下落といふこともあり、その他治安の關係等にも因ることと思ひますが、一面輸入の増加は主として建設に伴ふ諸種の材料の需要が増したため、必ずしも多數農民の實生活の充實に因るものとは考へられませんが、滿洲國としましてはこの上輸出を増進致しまして、元のやうな出超時代に戻すと云ふことが、其の内容を良くすることに相成るものと考へて居ります。

貿易の關係は大體以上の通りであります。

五、通關手續の簡易化に努む

斯様に貿易殊に輸入が漸次増えます爲に、稍もすると通關が遅れると云ふやうな批難を承るのであります。大連に於ては極く大體でありますが貨物の量が事變前の三四倍位になつております。然るに設備は其れに伴ひませぬし、又之を處理する人の關係等もありまして、自然と多少通關も遅れると云ふこともあつたかと思ひます。申す迄もなく嚴格なる意味に於ける通關とは、輸入申告を致しまして荷物の検査を受け、税金を支拂ひ税關が輸入許可を與へる迄をいふのでありまして、斯る意味に於ては通關がそれ程遅れるとは考へないのでありますが、廣い意味に於ては埠頭の關係、通關人の關係、さう云ふものが色々相寄つて全體の所謂通關手續を成して居る關係上、税關以外の關係に於ても斯様な非難の起る場合もあつたかと思ひます。然しながらかう云ふ税關なり又その他の機關の責任だとせられるのもありませうが、又其の反面に於ては荷送が不完全であるとか、或は記載の不明瞭な爲に荷主が分らないとか、書面と現物との突合せが出来兼ねると云ふやうな、出荷主なり荷受主の方の責任に歸するものも相當あるのであります。即ち通關手續は税關なり、或は船會社、其の他現地の方面と當業者側とが皆一致協力して初めて完全に行くので、それ等の點をよく了解されました、今後内地の

方に於かれましたも出来るだけの御注意を御願ひしたいと存じます。然しながら何れの理由に因るにせよ、通關の遅れると云ふことは好ましくないので成るべく之を促進しようと云ふことから、税關、滿鐵、大阪商船、其の他の船會社、運送會社、通關代辯人さう云ふ方面が寄りまして、昨年來輸出入貨物取扱改善委員會と云ふものを大連で作つたのであります。其れは港としては大連が輸出入貨物の約八〇%を占めて居るからであります。さうして貨物の取扱の改善に就て調査研究を遂げ大體の成案を得ましたので、實行し易きものから漸次實行に移して居りますが、一例を申しますと、大連に參ります貨物の中でも大連で消費されるものと、奥地に送致されるものとあります。是等は滿鐵の埠頭に下ろして一時倉庫に入れ、それから仕向地の仕譯をして税關に申告の手續をする、かう云ふのでありますでしたが、手數を出来るだけ省く爲に、奥地送致のものに就きましては大連止貨物と一見區別の出来るやうに、綠色又は褐色の布巾を附ける、そして是は陸揚後岩壁倉庫に收容せずして船側から直ちに發送倉庫に荷繰りする、斯くすれば大變手數も省け、貨物も傷まない、又自然通關も早くなるのであります。さう云ふやうなことにしておりますので、是等の點も御承知下すつて實行上に御協力願ひたいと思ひます。是は既に大阪方面では段々實行して居ります。斯くして將來漸次面目を改めてゆくことを考へて居ります。更に又御存じでもありませんが、滿洲への北の輸入の門戸、即ち北鮮方面への

滿洲税關の進出と云ふ問題がありますが、之が日本側との間に協定が大體整ひましたので、多分この夏頃から雄基、清津、羅津、この三港に滿洲國の税關が進出致しまして、滿洲國側の輸入手続を行ふことになると思ひます。さうなりますれば、從來安東なり大連なりを通つて居た奥地行のものも或る程度迄此の方面を利用するやうになりますから、自然大連集中の勢を緩和する一助にも相成るかと思へます。それからもう一つは保税制度の問題であります。滿洲國税關に於ては保税制度と云ふものが現在迄完全でなく、例へば哈爾濱、新京、奉天に行くものでも、只今の所では大連、安東又は圖們等で輸入の手続をするの外なかつたのであります。是では不便でありますので保税制度といふものを早く實施しなければならぬと云ふ日本方面の熱心な御希望もあり、又滿洲國と致しましてもその必要を認めまして、今は之をどう云ふやうな形態で經營するか、即ち官設としてやるか、或は私營としてやるかと云ふ問題も大體の眼鼻もついたやうに聞いて居りますので、鐵道の附屬地内に倉庫が出来て滿洲税關の事務を執行するといふ問題が解決すれば近き將來に實現することと思ひます。斯うなれば今迄國境通過の際夫々手続をやつて居たのが、奥地でも通關出来ることとなり、荷主の方としては相當便宜を得ることになり、延いて大連其の他に於ける通關の促進にも効果を及ぼすことになると思ひます。

六、滿洲税關の課税標準價格

次に滿洲税關の課税價格のことに就て簡単に御話申し上げて置きます。日本では御承知の通りに従價税品は輸入の際に於ける到着價格に依つて居りますが、滿洲國に於ては輸入港に於ける卸賣市價を標準にして課税することになつて居ります。而して卸賣市價の中には關税と課税價格の七%と云ふものが加はつて居るものと看做しますから、結局大體に謂へば卸賣市價から税額と課税價格の七分を引いたものが課税價格となる譯であります。然し適當なる市價を得られないものに付てはインボイスに依り、C・I・Fには五分を加へ、日本及支那のF・O・Bには運賃諸掛を加へ、更に五分を加算して課税價格としてあります。それに就てよく關税が安いとか高いとか、同じ税關に於て或る場合には高かつたとか、安かつたとかいはれますが、之は税關としては成るべくさう云ふことの無いやうに正確なる價格を得るやうに努めて居りますが、インボイスが不正確であると、それに伴つて斯様に色々都合なことが生じ易いので、此の點に就ては内地の皆様方にも是非御願ひして其の正確を期せられるやうに、御協力を仰ぎたいと思つて居ります。

七、密輸入の取締方針

それから尙此の市價が高い、安いと云ふことに關聯しまして、滿洲では非常に密輸入が盛んに行はれて居ると云ふ話がよく出るのであります、また之を非常に極端に申される人もありますが、現在に於てはさうした噂程の事實は實際に於てありませんし、又事實出來得ないことであります。然し全然無いとも言へませぬ。即ち日本のやうに四面海に圍まれて居て、税關の施設等も完全に何から何まで行き届いて居るのは事情が少し違ひ、何んと申しましても陸續さの大國でありますから、鴨綠江、圖們江、それから北の國境方面等、地形、施設等から考へまして税關の非常な取締の努力に拘らず、そこに多少の密輸入を爲し得る餘地があることは已むを得ぬことと思はれます。殊に滿洲國税關の權力の及ばぬ滿鐵の附屬地を利用する密輸入の取締は仲々困難でありまして、事變前には相當激しくやつたと云ふことは朝鮮の税關の統計と支那の税關の統計をつき合はせて見ると大體の推定が出來ます。然し事變後に於ては日本官憲の積極的援助もあり、漸次改善されて參つて居ります。前に述べました通り、滿洲國は關稅收入を以て國の重要な財源として居りますから、此の收入を阻害されることは大きく申さば國の基礎工作をも妨げることもなりますし、又密輸入の横行は市價を紊しますの

で、其の取締には大いに力を注いで居ります。一例を申しますと圖們には街を中心に十ヶ所の監視所を作つて晝夜通じて監視して居ります。そして若し相手方が集團して暴力に訴へると云ふやうなことがあれば之を匪賊と看做して徹底的に防止すると云ふ方法を執つて居ります。それから又日本の陸軍で訓練を受けました軍用犬セパードを税關に配屬して取締に助力させて居ります。尙又特に密輸入の多い織物にして奥地に發送されるものは、安東驛又は圖們驛で之を受付ける場合、滿洲國の輸入免狀を持たないものは拒絶するやうな方法も執つて居ります。斯様にして密輸入に對しては徹底的に嚴重な取締方法を執つて居りますので、一部に傳へられるやうに現在密輸入はそれ程大きなものでなく、且漸次改善されて行きつゝあることを申上げて置きます。

八、携帶商品見本の通關簡易化

それから日本等から商用で旅行される方が、商品見本として御携行になる品物の取扱方に就て、從來各税關の間に統制がなく、非常に不便を感じられると云ふやうな話を聽くのでありますが、これは昨年十一月以來、各税關何處でも、同一手續で少量のものであれば六ヶ月を限つて税金を供託して免税を認め、簡單に手續が出来るやうになりました。又供託金の拂戻等に就きましても、汽車に乗り遅

れるやうなことはないやうに歸國後でも出来るやうに便利に致しました。尙細かいことに就きましては後に御質問があれば其れに應じて御答へ致します。

九、異議申立は納税前に

それからもう一つ、皆様方が大連なり、安東を通じて奥地に荷物を御送りになる場合、先方の荷主との間に於て色々故障があつたり、又は賣行其の他の關係から其の荷物を再び内地に送り返へす場合一旦納めた税金を返へすかと云ふことをよく聞かれるのでありますが、之は純理論的に言ひますと、滿洲國內に於て消費されないで内地に送り返へすのでありますから、之に關稅負擔をかけることは少し不合理であります。一面取締上の關係もありますので一旦納税したものは、貨物の揚不足であるとか、課税計算の誤りであるとか、税則の適用を誤つて居るとか言つたやうな場合の外は返税致しませぬ。それで課税に對する異議は納税前にして頂きたい。尤も之は内地に居られる方々としては直接にさう云ふ手續は出来兼ねると言はれるかも知れませぬが、それが爲に安東の驛なり、大連の港には荷主の利益を代表する代辯人と云ふ者が居りますから、其れを通じて事前に早く手續をされると云ふ風な方法を御執り下さらぬと、事情は氣の毒な場合があります。後では問題になりませぬ。此の點

はよく御注意願ひます。

十、通關一切の問合せは大阪辦公處へ

之を要するに、滿洲國は建國日尙淺く而も急激に進展して行きつゝある新興國でありますから、制度手續の上に於ても未だ過渡時代として多少は十分ならぬ點もありますし、荷主側としても御不案内の點が多々あらうと存じますので、出来るだけ夫等の點に就て伺ひ、また御希望なり御苦情があれば申出を願ひ、御相談に應じてお役に立つて行きたいと云ふ趣旨から、昨年十二月以來大阪の方に私共が駐在して及ばずながら力を効して居る次第であります。それで今後皆様に於かれましては、書面でも宜しう御座いますから何卒御遠慮なく「ドシ〜」と御申出御利用下さいませうに御願ひ致します。甚だ雜駁なることを申し上げましたが、之を以て御挨拶に代へる次第であります。尙其の他の細かい問題に就きましては後に御質問に應じて御答へ致したいと存じます。

(終)

滿洲に於ける鐵道運賃に就て

滿鐵東京支社

安 增 一 雄 氏

御貴重な時間を割いて頂きまして、滿洲内に於きまする鐵道に就て幾分でもお話し出来る事を厚く御禮申し上げます、お話しに這入ります前にも一寸お断り致して置きます事は、實は今日の御集りに對して滿鐵その他滿洲國內の鐵道の運賃に就て話せと云ふことでありましたが、御承知の通り運賃と云ふものはその構成の説明なり又實際運賃の算出と云ふことは大變面倒で、個々別々の品物に對してその發着區間を取上げて運賃を論じなければ實際にお役に立つやうなこともありませぬので、是は後程の座談會若くは必要がありましたならば、何時でも詳細にお答へ致しますことと致しまして、今日私は事變前並に事變後に於ける滿洲内の約七千軒の鐵道の、情勢の變化の著しかつた事を話し上げて、この次の機會にも少し具體的に運賃問題その他先程内海さんからもお話しがありました、接續地點に於ける荷物通關の取扱ひ方を話し上げたいと思ひます。此の點豫め御諒承願ひます。

運賃問題は今日の論題の中心の様にも考へられますので、一言だけ總括的な滿鐵の現在の運賃なり

或は之に關して私の考へて居ります事を話し致したいと思ひます。

滿鐵の運賃が非常に高いと云ふことは日本内地に於きましても、或は又滿洲國內に於きましても從來始終唱へられて居るのでありますが、少し理窟を申しますならば一體滿鐵の運賃の何處が高いかと云ふやうなことも出来るのでございます。運賃の高低を論ずる場合一つの方法として他の運輸機關の運賃と比較するとか、或は貨物の負擔力と云ふ點から觀まして高い安いと云ふやうなことが論ぜられる譯であります。滿鐵の運賃が非常に高いと云はれます事に就きまして始終滿鐵もこれに對しては深甚の考慮を拂つて常に研究致して居ります。即ち商品の原價なり或は時價、並に鐵道省、朝鮮鐵道局等の鐵道の運賃と比較致しまして、果して高いか安いかと云ふやうな研究を進めて居ります。處が偶々『日滿實業協會』の方で昨年滿鐵の運賃に就てのパンフレットをお出しになりました、既に皆さんも御覽になつたかと思ひますが、此の中にも書いてありますやうに滿鐵の運賃の高低論に就き一つの方法として、鐵道省、朝鮮鐵道局の鐵道運賃と、從來の大連—新京間、安東—奉天間の現行運賃を比較して見ますと、細かい數字は別に致しまして、概括的に申しますと、小口扱並びに車扱、いづれも鐵道省よりはその幾分高いのであります。然し一方朝鮮鐵道局の運賃率に較べますと、一體に滿鐵の運賃は朝鮮鐵道局の運賃よりも幾分か安くなつて居るのであります。それで若し他のものに比較して

高い安いと云ふやうなことを論ずると致しましたならば、只今申しました鐵道省に較べましては高いのでありますが、朝鮮鐵道局に比しては安いと云ふ結果になつて居るのであります。

それから貨物の負擔力を基準として鐵道運賃が高いか安いかと申しますと、是はまは非常に複雑で而も困難な問題になりますので、只今適確に結論を申上げるだけの材料は持つて居りませんが、これに對しては先程お話し申上げました様に始終その時の重要な貨物を取上げて、その相場を見まして、只今折角材料を蒐めて居りますので、いづれ近年の中には何等かの方法で滿鐵運賃率が調整せられるのではないかと吾々は考へて居るのであります。夫からよく是は御尋ねに與かる言葉でありませんが、さう云ふ風に滿鐵の從來の運賃は高いが、下げる意志があるかないかと云ふやうなことが時々問題になります。これに對しましては、今之を下げると云ふ計畫はないと申上げるよりほか仕方がありません。それは重々御承知の事と思ひますが、滿鐵は相當大きな世帯でもありますが、その収入の八十パーセントと云ふものは鐵道運賃でございます。一方その社債なり株式に依る資金を以つて運営されて居りますので、これに對する利拂なり或は配當と云ふやうなこともありまして、これは滿鐵と致しまして或る程度の責任を資本家の皆様に負つて居るのでありますので、之を保證するためには必ず鐵道運賃収入と重大な關係がありますので、この點につき深甚の考慮を拂はなければ或は將來に悔を貽す事にもなりますから、目下のところの収益率並に配當、利拂ひと云ふ點から觀まして、然程之を動かさなければならぬと云ふやうな風には見えません。

從來の滿鐵社線の運賃に就きましてはさう云ふ状態でありませんが、次は一昨年三月に滿洲國政府から滿鐵に經營の委託を受けました鐵道、この圖面で見ますと（地圖を指し）この新京—大連、安東—奉天、この赤い線がありますのが從來の南滿洲鐵道會社が經營して居りました滿鐵線で、この紫で書いてあります鐵道が滿洲國の國有鐵道であります。全部是は滿洲國の國有鐵道で、現在約四千キロありますが、之を一昨年三月に滿洲國政府から滿鐵がその經營を委されて現在に及んで居りますが、この滿洲國有鐵道の運賃はどうかと申しますと、滿鐵線の現在の運賃率の倍近くの運賃率を採用して居ります。滿鐵線の運賃を高いと云ふならば、尙一層高いのであります。是はその鐵道の建設と云ふものが、地方の經濟開發と云ふやうな主要なる目的から逸れまして、從來の舊張政權時代の特殊な政策の下に建設せられました鐵道でありまして、従つてこれに採用致しました運賃率もまあ謂はゞ常軌を逸した運賃率を採用して居りましたので、滿鐵が一昨年之を引受けました後に甚だしい矛盾のある特殊な品物の運賃は改正致しましたが、根本的の改正は先程關稅に就てお話しがありましたやうに、從來の収入を餘り變動させては其經營上根本的な支障が起ると云ふ觀點に立ちましてまた根

本的な賃率の改正は致して居りません。昨今の新聞を見ますと北滿鐵道も滿洲國に讓渡される事になりますれば、只今申上げました滿鐵社線並に滿洲國國有鐵道と引くるめて綜合的に經營することになりませう。その際には滿洲國國有鐵道の運賃率も根本的に考へ直さなければなりませんので、それまではまあ狀況を觀て居るのではないかと思ひます。北滿鐵道の運賃に就きましては之は既に過去のものとなりますから省略させて頂きます。從來の滿洲國國有鐵道の運賃に就きましては非常に抽象的であります。是だけに止めさせて頂きます。

次に現在滿蒙に敷設されております鐵道の事變前後に於ける情勢の變化に就てお話致しまして私の責めを塞ぎたいと思ふのであります。

滿洲事變を契機と致しまして、滿洲國內に於ける各種の事情に就ては大變革を來たした事は御承知の通りであります。滿洲建國後最も滿洲國政府並に是が友邦である我國で重要に考へられました事は、國防並に治安維持で、その他地方産業の開發、幣制の統一或は關稅の統制と云ふやうなこともありませんが、この國防並に治安維持、それから地方産業の開發、斯ふ云ふ事に最も密接な關係のありますのは他にもありますが、鐵道がその最たるものと思はれるのであります。そこで滿鐵に於きましては事變後の趨勢に鑑みて、從來の滿鐵線の運賃を新しい時代に適應するやうに、各種の取扱ひそ

の他制度の改正を行ひますると同時に、滿洲國政府に於きましては、この從來滿蒙の地にありましたところの鐵道の經營と云ふことに深く留意せられました結果、一昨年—昭和八年の三月に從來滿洲國の國有でありました鐵道全部を滿鐵にその經營を委託すると云ふ事になつたのであります。滿鐵線の從來の軒數は一千一百軒、それから滿洲國の國有鐵道がその當時約三千軒ばかりありましたのであります。そのほかに滿洲内にありますところの鐵道としては北滿鐵道が一千七百軒、それから私設鐵道が約三百三十軒ばかりであります。是等の鐵道が滿洲内に於て建設せられました。而して此等各鐵道の建設の歴史、經營方法は各々その趣を異にしてゐる點がありますから、斯ふいふ點につき簡單にお話致したいと思ひます。

滿洲内に於きまして先づ鐵道が建設せられましたのは、今問題になつて居りますところの北滿鐵道であります。西の方は滿洲里から、東ポグラン—チナヤに參ります線、並に哈爾濱から新京を経てその當時は大連迄建設された線、之が當初の東清鐵道であります。現在の北滿鐵道は嘗ては東清鐵道、東支鐵道等とも申したのであります。之が敷設完成しましたのが丁度日露戰爭直前の明治三十六年のことであります。これは御承知のやうに當時の露西亞帝國の藏相ウキツテの獻策に基き露西亞の勢力を東漸させて、極端に申しますれば滿洲を其の勢力下に置くといふ政略的な見地に基き、そ

の用具として建設せられた鐵道であります。之と略々時を同じくしまして南の方に北京から山海關迄敷設されてゐる鐵道を延長して、奉天に結びました鐵道、現在の奉山線であります。これは英國の手に依つて建設されたのであります。英國と致しましては、從來極東に重大な關心を拂つて居りましたのが、偶々露西亞が北滿地方に東清鐵道の建設權を得まして、著々工事を進めつつあるのに鑑み、これに對抗或は之を抑制する意味に於きまして南方に奉山線を敷いたのであります。是が出来上りましたのは北滿鐵道と同じく明治三十六年、千九百〇三年のことでありましたが、滿洲に於きますところの鐵道敷設の第一歩でございます。この時代を普通私共は、滿蒙に於ける鐵道敷設の第一期と申して居ります。

次に第二期と申しますのは、日露戦争後ポーツマス條約の結果、日本が露西亞より長春以南の東清鐵道を割讓されて、滿鐵會社が設立せられました。この經營に衝りました。その後此の滿鐵線の培養線の性質を有する二三の鐵道が日支間の條約に基いて建設されました。その一つは新京から吉林に至る吉長線でございます。更にその後、此の線は敦化迄延びまして吉敦線、これは從來、問題になつて居りました吉會線の一部を成すものであります。西の方に於きましては四平街から西方に向ひまして鄭家屯、鄭家屯から西に參りまして通遼、又この鄭家屯から洮南迄至る鄭洮線、これ等の建設並にこれ

を北の方に延しまして、洮南から齊々哈爾の手前の昂々溪に至る洮昂線、昂々溪齊々哈爾間の齊昂線、更にこれを克山迄延して齊克線となつたのであります。これが大正元年から大正十二年頃迄のことであります。この時代を私共は普通、第二期と申して居ります。

第二期を過ぎまして第三期と申しますのは、非常に特異性のある時代でありまして、例の張作霖、並にその後繼者張學良があつた歐洲大戰の直後、弱小民族の自決と云ふやうな問題が喧しくなりました。支那政府の内意を衝みて滿洲内に於ける日本の勢力の排除並に東支鐵道の壓迫と云ふ政策を採つた時代であります。その一段として滿鐵線の包圍攻撃、若くは東支鐵道の回收と云ふことを計畫致しました結果、先づ第一に滿鐵線、東支鐵道の競争線の建設を目論みまして、日支條約に於て禁止して居ります滿鐵線の併行線の建設に着手したのであります。その第一に着手致しましたのは奉山線の一驛、大虎山から通遼に參ります大通線、東の方では奉天から山城鎮に參りますところの當時の潘海鐵道、更にこれを吉林に結びました吉海線、斯う云ふ併行線を次次に建設して參りました。更に北の方に哈爾濱對岸の馬船口から海倫迄（これは會て馬占山の根據地として有名であります）、この間に呼海線を建設しました。これ等は結局先程申しましたやうに滿鐵線の併行線として滿鐵を壓迫し更に東支鐵道を横斷して東支鐵道の背後地を脅かす目的で建設されたものでありまして、これ等は例

の滿蒙の五鐵道、及び四鐵道條約と稱する日支條約を完全に無視して張政權時代に建設されたのであります。以上斯様な状態で事變前迄互ひに鎬を削つて参りましたが、偶々昭和六年に事變が勃發致しましたやうな譯でありまして、日本と致しましても、滿鐵と致しましても、亦北滿鐵道と致しましても非常に有難い幸せと思つて居る次第であります。

第四期は滿洲國建設以後の新線の建造でありますが、滿洲國が建設されますや、先程も申しましたやうに、從來の滿洲國有鐵道は總て滿鐵にその經營が委託されたのであります。その當時公式に發表されました發表文に依りまして、その委託經營の趣旨を考へて見まするに、先づ第一は日滿兩國の國策、即ち日滿議定書に依り兩國の共同防衛が約束されて居りますので滿洲國の國防並に治安維持上重大な關係を有する鐵道を統制經營すると云ふ見地から、之を一人の手に委ねてしまはうと云ふことになりまして、結局日本にこれを任せる、従つて滿鐵でこれを經營すると云ふことになつたのであります。

次は、これはまあ普通當然考へられることではありますが、地方經濟の開發といふ見地に基くものであります。舊東北政權時代に於きましては、各鐵道を軍隊輸送の要具とし、又その運賃收入を榨取する目的で鐵道を建設して居りましたので、これが合理的な經營或は旅客荷主に對する運輸上の便益と

云ふことは餘り省みられなかつたのであります。然るに滿洲國建設後同政府に於ては此の點に着目されました。まあ謂はゞ滿洲に於ける鐵道業務の先輩である滿鐵會社をして滿洲國鐵道を經營した方がその理想實現の近道であり又機宜に適したるものとして之を滿鐵に委任されたのであります。そのほか從來これ等の滿洲國內の國有鐵道の建設に當りましては、滿鐵から約一億三千三百萬圓ばかりの借款を背負つて居りましたので、これが整理にも相當の日子と努力を要すると云ふ點に鑑みて、滿鐵にこれが經營をさせて合理的經營の下に生じて來る収益を以て、この借款元利金の整理をしようといふやうな關係から全鐵道を舉げて滿鐵に委託されたのであります。以上の既設線の委託經營と同時に滿洲國にて敷設計畫の樹てられました新線の建造も凡て滿鐵に委託することになりました。而して事變後今日迄既に出來上りました鐵道の籽數が約一千籽に達してゐます。そのほか現在、線路だけ敷設して居りますのは六百籽、將來また建設すべき豫定線として發表されたのは約千三百籽といふやうな目覺しい進展振りであります。此等の計畫線も滿洲國の地方開發並に國防、それから治安維持と云ふ點に鑑みまして、やがて近々の中に全部完成するものと思はれます。

事變後に出來ました鐵道で、最も内地と關係の深いのは、哈爾濱と吉敦線の拉法を繋ぎました拉濱線であります。これは日滿交通上に一つの新しい經路として現はれ日滿兩國人より重大な關心を以て

迎へられました線でありますが、その以前に開通致しました敦化から鮮滿國境の圖們に参ります敦圖線、この二つの線は日滿貿易の上に一つのエポックを作つた新しい線路であつて、而も純經濟線と看して差支へないものと思はれます。

その他既に完成しました鐵道としては、北の方のこの克山と海倫を繋ぎますところの鐵道がありま
す。更に現在著々工事を急いで居り、而も近々完成の曉には日本から物資を輸出をなさる皆様にも可
成り關係を有してゐますが、それ以上に滿洲の特産を扱はれて居ります内地の特産業者にとつて、重
大關心事であります圖們から眞直ぐ北に参りまして、北鐵東部線を横切りまして松花江の流域の移民
で有名な佳木斯、これに参ります鐵道があります。そのほかもつと北の方で黒河と北安鎮を繋ぎます
鐵道も、これは線路も全部開通致しまして、途中の辰清と云ふ處迄昨年十二月に開通致しまして、辰
清から瑗琿迄は現在工事列車を通して居る様な状態であります。熱河の方面では、石炭で有名な北票
と云ふ處がありますが、この北票から承德に向ふ鐵道、その途中の朝陽から赤峰に向ひます鐵道も目
下一部分は完成して居る状態であります。そのほか各所に鐵道を建設中であります。これが全部出來
上りますのは茲數年後の事と思ひますが、併しこれが出來上りましても、滿洲百四十萬平方料、その
千料平方當りの密度を見ますと、○・五料若くは○・六料位でありまして、日本の約十分の一、世界平

均の約一・〇料に較べまして約半分で、滿洲國のそれに匹敵致しますのはシヤム、エジプト邊のやうで
ございます。

そのほか滿洲に於ける重要交通機關と致しましては上述の鐵道の外河川の航行、それから航空、自
動車道路、斯う云ふものがありますが、航空、河川は皆様に直接關係が有りにならないかと思ひま
すので、その中の自動車に就て簡單に話申し上げたいと思ひます。

昨今内地に於きまして喧しく申されて居りますところの鐵道と、自動車の交通統制問題、之は歐
米各國に於きましてもこれはもう行詰りになつて居るやうでございまして、各國とも色々な法案や取
締規則を作製致しましてこの統制問題の解決に着手して居るやうであります。滿洲國に於きまして
は幸ひにして建國當時よりこの鐵道と自動車の統制と云ふ事が計畫的に研究されまして、自動車路線
を國營路線と民營路線の二つに分けました。而して將來鐵道を敷設する豫定路線、即ち鐵道の代行線
と、それから鐵道と競争になる路線、竝に國防若くは治安維持に關係のある路線、この三つは國營に
する、その他のものは廣く民營に委ねると云ふ根本方針が建國早々樹てられました。此の中國營路線
の方は矢張り鐵道と密接な關係がありますので、全部これは滿鐵の方で經營をすることになりまして
目下この自動車の經營に衝つて居ります。

只今、滿鐵の經營致して居りますところの自動車路線で大きいものを少し擧げて見ますと、哈爾濱から佳木斯を通りまして松花江下流の同江に至る哈同線、これが約六百軒あります。此の路線は道路の關係上松花江の結氷を利用する爲め、夏の間は運轉休止と云ふやうな状態であります。そのほか齊々哈爾の北の方に訥河と云ふ處がありますが、此處から大黒河に行きます線路、或は熱河方面で未だ鐵道の敷いてない承德と赤峰の間、赤峰から更に中華民國との境ひの林西、これに參ります路線、その他新京から目下建設して居ります鐵道の代行線として農安、それから扶餘を経て洮南に出て居ります路線、洮索線の懷遠鎮から先きの方、もう一つ朝鮮側に近い處では安東と關東州の境の坡子曠を結ぶところの路線、竝に鏡泊湖と云ふ名前がこの頃よく内地の新聞に出て居りますが、この鏡泊湖の横を通りまして、南方敦化と北滿鐵道の海林と云ふ處を結んで居る線、そのほか小さい線も色々ありますが、此等目下運行して居ります路線の總軒程は約三千軒であります。滿洲國が建國早々國道の新設修築計畫を樹てまして、十ヶ年間に約六萬軒の國道を完成することになつてゐますが、これに伴つてこの自動車の計畫線を樹てまして、將來運行します自動車路線が、以上のほかに約五千四百軒あります。この計畫線と現行の自動車路線を加算しますと約八千五百軒と云ふ事になりました、現在の鐵道路線よりもずつと長くなるのであります。この自動車は只今のところではお客さんと、それか

ら幾分の雜貨類を運んで居りますが、何分にも道路のコンディションが非常に悪いために運賃も相當高うございます。運賃の高い理由も色々ありますが、例へばガソリンなんかは、日本に於ける一割何分かの輸入税に對しまして、滿洲國に於きましては約價格と同額の輸入税がかゝると云ふやうな譯でありますし、又人件費も非常に割高であります。且つ日本で考へられませんが警備と云ふ問題が伴ひますので、随つて運賃も必要的に日本内地に比して高く未だ自動車運輸といふものが實用の域には達して居りません。然し交通の不便な滿洲に於きましては可成り貴重な交通機關であります。道路の改善と共に此の自動車交通も追々發達することゝ信じます。

今日私の課せられました演題と非常に遠い問題をお話申上げましたが、初めに断り申上げました様に、滿洲の鐵道の事情を一度も聞き願ひまして、この次の機會に皆様の御要求に依りまして、具體的に運賃問題、通關問題、其他小運送問題、斯う云ふものに入りたいと思ひます。(終)

滿洲國の鐵道網に就て

滿鐵大阪出張所

渡邊綱鏑氏

三三

先程内海さんからお話がありましたやうに滿洲國の日本に對する貿易は五億一千萬圓、約七〇％になつてをります。漸次増加して行くやうでありまして洵に同慶に堪へない次第であります。將來日滿兩國の經濟的提携に依りましてますます進展して行くものと思ひますが、その經濟的發展は滿洲に於ける一に交通の發達に依らなければなりません。あの廣い滿洲ではどうしても鐵道が先づ根幹で其補助として自動車の輸送もありますが、これは内地の自動車に比べて極幼稚なものであり、且つまだ多少匪賊の危険もあります。就てはこれから暫く滿洲鐵道に就いて御話致します。

滿洲に於いて一番鐵道の根源を成すものはロシア帝國時代に建設せられました東清鐵道と、北京から新民屯に到る英國の資本を以て建設された京奉線の二つの外にはなかつたのであります。その後日露戦争が起り戦争中蘇家屯から安東に到る輕便鐵道が敷設されました。戦争も終局し滿鐵が愈々ロシアから新京以南の線を繼承經營し、安奉線の輕便も廣軌に改築されて滿鐵が營業を開始したのであり

ます。その後滿鐵の培養線として建設に着手されたのが新京から吉林迄の鐵道（吉長線）次には四平街から鄭家屯に行き更に洮南に行く四洮線、次には例の吉會鐵道を作る立前で敦化迄行く線であつて滿鐵で引受けたのであります。其以後は滿鐵で建設するを好まず、遂に會寧（朝鮮）に出ることを支那側が阻止した譯であります。

大正十二年出來たのが洮昂鐵道でありまして、その頃になりますと、支那側は排日の思想が漸次勃興して參りました、舊奉天政權は南京の國民政府と相呼應じて排日の態度に出て、鐵道も自力で建設する方策に出でました。即ち東北交通委員會であります。さうして三大幹線を建てる案を立てたのであります。この葫蘆島（大連に次ぐ良港）を根據地として東三省全般に鐵道網を張らうといふのであります。東の幹線としては奉海線（瀋海鐵道）——葫蘆島から瀋陽を経て同江、綏遠に到る線を第一に立てました。其次には西部の幹線——打虎山から通遼、鄭家屯を經、洮南を経て齊々哈爾、寧年、訥河を経て大黒河に行く線、それから南部の幹線としては葫蘆島から多倫に到る線——此三線を建設して滿鐵に出る貨物を奪ひ滿鐵を疲弊困憊せしめやうと圖つたのであります。即ちこれが併行線問題でありまして、當時日本の外務省でも嚴重抗議しましたが、何時の間にか打通線（打虎山——通遼）といふものを出かしてしまつた。又東の方は奉天から朝陽鎮迄行く奉海線も出來、吉林から海龍迄の吉海

三三

線も出来てしまつたのであります。

其當時滿鐵の運賃は支那鐵道の倍にもなつたのであります。夫は金銀爲替關係であつて支那の鐵道は御承知の通り銀建であります。その頃のレートは四十二圓位でありまして滿鐵の運賃が約倍以上にもなつたことがあります。従つて四平街にある貨物が打通線に奪はれましたこともあり、當時葫蘆島はまだ出来てをりませんでしたから營口の向側の河北に出る。或は公主嶺にある荷物が四平街を經、奉天を經由して河北に出て行くといふ譯で、この線があるために滿鐵は非常な經營難に陥つたのであります。新民屯から北京に到る線は英國の資本で出来たのですが、新民屯から奉天迄は日露戦争後日本の陸軍が建設して、後に支那に譲つたのであります。當時、將來のことが分かるなら、滿鐵で經營して置けば斯ういふ馬鹿な目に逢はなくて済んだのでせう。洵に日本の人士としては慨嘆これを久しふした譯であります。當時滿鐵は三百五十萬圓からの缺損が出ました。あの状態が續けば滿鐵は今に駄目になるであらう。滿洲放棄論さへ起つたのでありまして、丁度事變前の昭和五年であります。然るに事變が起ると同時に、さういふ憂ひもなくなりました。即ち奉天の城根線が事變の結果破壊された。瀋海線の幹線の交通は杜絶しました。又西の方の通遼では兵匪が掠奪して、その序に鐵道の枕木を焼いてしまつたので汽車の運行が止まつた。此方面の荷物は舊の滿鐵に依らなければならなく

なつた、それで滿鐵も漸く愁眉を開いた譯であります。その後滿洲帝國が建設されました、これらの鐵道を滿洲國から滿鐵に經營を委任されたので、滿鐵では『鐵路總局』を奉天に作りまして、各鐵道を統一經營することになり、鐵道の料程も非常に長くなりました。從來の滿鐵の社線が千百料、鐵路總局經營の路線が四千八百料（今度新らしく出来た鐵道も含む）であります。その外に滿洲國建設當時から問題になりました北鮮線、雄基—南陽—清津間を朝鮮鐵道から滿鐵が委任を受けて北鮮鐵道管理局を置き經營に當らしめてをります。

一方克山、海倫間の海克線及拉法、哈爾賓間の拉濱線が建設されました。滿鐵は建設局を大連に置いて、新線の建設に當らしめ竣工後これを滿洲國に一旦引継ぎ更に鐵路總局で經營するのであります。尙今後の豫定線は寧安から佳木斯チヤムスに到る線で、まだ開通の時期はハッキリしてをりませんが此の線は北に伸びて松花江の流域の佳木斯迄行くのであります。途中の林口から密山迄百八十料であります。

次に北安から大黒河迄の鐵道が出来ましたが、只今は北安から辰情迄百六十料の線の本營業を開始してをります。辰清から大黒河迄百六十六料、此間を假營業してをります。

それから西の方では懷遠鎮から索倫を經て溫泉まで三百四十料は目下着々工事を進めて居り、もう

一つは新京から扶餘、大賚を経て白城子迄延ぶる鐵道であります。途中の前郭旗迄今開通假營業をしてをります。更に西の方では熱河線は承德迄ありますが、只今は凌源から平泉迄出來上がつてをります。それから葉柏樹から赤峰に行く百七十軒の線もありません、猶ほ豫定線としては四平街から西安に行く八十軒の線があります。此線も遠からず建設される豫定であります。

斯やうに漸次建設されて行きます線、竝に朝鮮鐵道局から譲り受けた委任經營中の三百三十軒の鐵道を合せて滿鐵の經營してをる線は實に六千四百餘軒になる譯であります。猶ほ此外にも地方の開拓とか、國防の關係からかうして將來線路はますます殖えて行くことと思ひます。従つて滿洲の廣い原野も應て此鐵道網に依つてますます開發されることになる譯であります。

猶ほこの鐵道に次いで鐵路總局では自動車の運送經營をやつて居り其延長が三千六百軒になります。御承知のやうに滿洲は廣い野ツ原でありまして道といふ道もございません。それで今、國道建設局が懸命に道路を作つてをりますので、首都新京に近い所はドシ／＼新しい道も出來てをります、その他の地方ではまだ中々交通が不便であります、夏季になれば河には橋もなく従つて交通が出來ない。安全な交通路といふものは冬になつて河が全部結氷してからでないといふやうな有様であります。

今自動車の次に水運に就いて少し申し上げたいと思ひます。滿洲國では哈爾濱に水運局といふものを置いて、松花江、嫩江、黒龍江、鴨綠江及遼河といつたやうな各河川の水運を管轄してをるのであります。その中でも最も力を入れてやつてをるのは哈爾濱の松花江でありまして、松花江は水深も深く哈爾濱迄は一千噸の船も優に遡江し得る状態であります、斯やうにして鐵道を主として補助として自動車竝に水運に依つて滿洲の交通はドシ／＼發展しつゝあるのであります。

只茲に一つ從來の見方から少し變へなければならぬと思ふのは御承知の三月二十一日に假讓渡契約が出來ました北滿鐵道——即ち東支鐵道であります。この北滿鐵道の南部線（哈爾濱—新京間二百四十軒）、東部線（哈爾濱—綏芬河間五百五十軒）、西部線（哈爾濱—滿洲里間九百四十軒）合計一千七百三十軒といふ大きな軒程であります、今度愈々滿洲國に讓渡された曉は滿鐵に委任經營するのであります。既に新聞を見ますと接收員が二千名も先發したといふことでもあります。此結果從來の北滿に於ける荷物運輸の經路に一大改革を來すことになります。

それは只今大連から輸入する貨物は新京を經由して、拉賓線を迂廻して送るより外に良法がなかつたのであります。即ち北滿鐵道は非常に運賃が高い、ロシアの傳統的方针として此鐵道を經營してゐるのは浦鹽斯德が可愛いゝからで、先方は南部に安い運賃を作らない、日本としては政策上出來るだ

け此南部線は利用したくない、で自分の手に依つて新京拉濱線廻して哈爾濱に送りました。

近く愈々北滿線が鐵路總局の手に依つて經營されることになりますれば、どうしても今迄のやうな高い運賃でなく他の國線並に統一されねばならぬと考へます。

圖們から新京に行く京圖線は國線中でも一番安いのであります。猶ほ又奉天から山海關に到る奉山線——この運賃が又違ひます。運賃の構成に就いては後で御質問の際にお答へ致します。又北鮮の清津經由日本から行きます荷物は此京圖線を通り迂廻して行つてをりますが、將來は朝開線を経由せば近くなる譯であります。どうしても此三角形の一邊を通つて行くことになるだらうと思ひます。

圖寧線の貨物は主として材木であります、更に經路別運賃の採算からいへば北鮮を経由して新京へ行つた方が運賃が安い、勿論品物は銀建の換算率如何にも依りませうが、現在のところでは右線を送つた方が安いやうであります。

假に一例を擧げて見ませう。大阪發新京着鶏卵の經路別比較即ち北鮮揚げと、大連經由とを比較して見ますと、大阪からの運賃——船運賃は元來弾力性に富むものでありまして公表運賃であつても荷物の量に依つて、荷主に依りいろ／＼高低があります。又鐵道運賃だけに就いて申し上げますと大連揚げのものは一噸二十七圓二十錢、清津揚げのものは三十七圓四十錢、釜山經由の途もある譯ですが、

これは五十六圓八十錢といふことになつてをります。

又哈爾濱着に就いて申し上げますと、大連經由が五十三圓、清津經由が四十二圓四十錢、釜山經由が六十三圓といふ數字になつてをります。それから北安に就いて申しますと、北安に就いては、いろ／＼なコースがあるのであります、先づ北滿鐵道が完全に鐵路總局の手に入つて現在の二百四十程運賃をその儘使ふとすれば、假定であります、大連から新京を経由して北滿鐵道の南部線を経て北安に行く運賃は五十九圓九十錢、大連から四平街を経て平齊線で行くと六十六圓六十五錢、新京から拉濱線を経て迂廻して行くと七十圓六十錢、釜山から安東を経由して行くと八十二圓五十錢、これは安東から新京への運賃でありまして、新京から拉法を経由して行きますと九十三圓二十錢といふことになつてをります。又北鮮經由では清津から京圖線を経て、それから拉濱線を経て行くと此運賃が六十圓であります。

それから西の方の齊々哈爾に行くコースも澤山ありますが、一番安いのが大連經由が一番安いやうであります。大連から行くと五十四圓、其次に安いのが大連から哈爾濱經由で行くのが五十六圓四十五錢、それから安東から出て四平街を経由して行く運賃が七十九圓五錢、大連から新京を経て北滿鐵道を経由するのが五十六圓四十五錢であります。清津から行く方法に就きましても、いろ／＼あります。

すが、複雑になるので止めて置きます。

北滿線の運賃の適用に依りまして、從來の運送の経路と非常に違ふやうになるだらうと思ひます。内海さんのお話にもありましたやうに北鮮に於いて兩國の輸出入が從來よりも簡單に出来るやうになりますれば、哈爾濱竝に北滿の品物は寧ろ北鮮を経由して行つた方が安くなりはしないかと思ふのであります。

最後に哈爾濱の事情に就いて一寸申し上げたいと思ひます。哈爾濱は北滿鐵道の中心でありまして以前ロシアが百五十萬乃至二百萬の人口を抱擁する計劃を以て建設した都會であります。最近の人口は四十二萬四千人であります。その中で日本人は内地人が一萬二千人、鮮人が五千人、蘇俄人が二萬五千人、無籍のものが二萬九千人、滿洲國人が三十五萬人、その他三千人といふことになつてをりますが、人種別にするに英、米、佛、獨、伊、波蘭など世界各國——二十三、四ヶ國の人間を網羅してをります。その中で北滿線——東支鐵道の従事員が六千人、蘇俄人がその半數の三千人を占めてをるのであります。今度新聞で見ますと、本國に歸るのはその中の三〇%だといふことであります。この機會に日本人としては大に進出しなければならぬと思ひます。從來と違つて非常に日本人が北滿に進出する餘地が出来た譯であります。大連、奉天、或は内地からもドシ／＼行つて進出する要

があると思ひます。日本人が進出すれば、それだけ此方から送る物資も増加する譯でありまして、洵に貨物が殖えるといふことは同慶に堪えない次第であります。

甚だ取留めのないことをお話致しましたが、猶ほ運賃その他に就いては御質問があれば一々お答へ致します。これで失禮させて頂きます。

東京實業組合聯合會座談會に於ける質疑應答

横溝(東京實業組合聯合會總務主事) それではこれから色々御質問を願ふ事に致しますが、満鐵でも今日は運賃の事は餘り調べて來てゐないと云ふやうな話もございしますが、併し尋ねて以つて判らないところは後でも調べを願つて回答を頂く事が出来ると思ひますから、これも御遠慮無く御質問願ひます。尚、座談會になりますと、兎角對話的になりまして二人の間には判るが、ほかの方には判りにならないと云ふやうな事も往々ありますので、今日は皆さんに聽いて戴くと云ふ意味で御質問者は何々組合の誰と仰有つて戴いて、さうして大きな聲で質問をして頂き、また答へも甚だ御迷惑でございませうが、大きな聲で答へを下さるやうに願ひ致します。それではこれから御質問を願ひます。

問 一寸質問を致します、今、關稅の方でも話を伺つた中に、直接關係のない事のやうに思ひますが、滿洲國の收入の中に關稅が約五十パーセント、それから「トーゼイ」と云ふ事を仰有つたがそれはどう云ふ字を書きますか。

内海(駐日滿洲國公使館商務館大阪辦公所關稅部長) 統稅の統とは、大統領の統の字を書きます。これは一種の内地稅です。

問 それはどう云ふ種類の稅ですか、消費稅ですか。

内海 消費稅の一種で、今迄綿絲、小麥粉、煙草、セメント、さう云つた物品に就て課けて居りましたが、今度はこれを關稅の中に込めてしまつたのです。

問 關稅のことに就て一寸伺ひ申上げます。サンプルにも稅金が課せられて居ると云ふことでありますが、それはどう云ふ稅金ですか。

内海 見本品に就きましては、これは日本なども同じであります。見本品でも實用に適するもの言ひ換へますと少しでも商品價值のある物は稅金を徴ります。それから又商品價值がなくて、全然見本品にしか出來ない、さう云ふ物ならば免稅する。斯う云ふ建前になつて居ります。ですから例へば茲に帽子の見本を持つて來ると、卑近な例であります。これに大きな穴でも開ける、こいつは實用にならぬ譯でありますから、さう云ふ物は免稅する。これは一例ですけれども、それから問題になるのは藥品とか染料とかの見本で、さう云ふ物をケースに入れて、さうして宣傳的に配ばると云ふやうな場合があります。この場合には、實際これは見本とは思ひますけれども、一面に於て實用に適するも

のですから税金は徴ることにして居ります。

問 その點で一吋伺ひます。實業組合聯合會とか又は同業組合杯で、營利的に出すものでない、單なる見本であるといふやうな證明でもして貰ふか、或は検査して戴くと云ふやうな便法を講じて戴く譯には行かないものでせうか。

内海 それは今申します通りに、實際上これは見本であらうと云ふことは、證明はなくても吾々は認めます。例へば今迄能く問題になつたのですが、新しい薬が出来たためにそれを全滿洲のお醫者さんに對して、宣傳的に送らねばならないと云つたやうな場合があります。さう云ふやうな場合は、無論聯合會見たやうなもの、證明がなくても税關としては、事實は見本にお使ひになると云ふことは認めますが、併しさう云ふものが纏つて這入る時には税金は假りに證明のあるなしに拘らず取することに致して居ります。併しさう云ふ纏つたものでなしに、例へば或る處の、特定の一軒に對して商品の見本を送りたいと云ふやうな場合には小包郵便を御利用になると、税額七十八錢迄は免税して居ります。併し、それは結局小包の運賃が澤山費ると云ふことで、御利用になれぬ場合もあると思ひますけれども、さう云ふやうな多少の便法はありますが、要するに見本として纏つた數をお送りになるならば、事實上それが見本であると判つて居つても、今の制度では免税しないこととして居ります。

問 その場合に保證金でも取つて置いて、復、出る時に返してやるとか云ふやうな事には出来ませんか。

内海 日本から貨物なり、小包便で送られた場合には出来ませんが、例へば商品の見本を持參して注文を取りに渡滿されると云ふやうな場合にはそれが出来ます。これは輸入する税關で一時その税金を供託するわけです。さうして、例へば大連から入る時には大連で検査をする、それから方々滿洲を廻つて、今度、安東から出るといふ場合には、安東ではその出た物だけに就て検査する、そしてその分に對して大連で供託した税金の中から返して居ります。此の扱方は今迄は多少不統一でありましたが、昨年十一月から全滿の税關の扱方を統制し手續も便利にしました。即ち前の例に於て安東で検査さへ受けて置けば内地へお歸へりになつて大連の税關の方へお申越し下さればその差額は郵便なり何なりでお返します。その點は今非常に便利になつて來ました。尙、その場合に條件としては量が見本としての必要以上に多くない事と、それから六ヶ月以内に再輸出すると云ふことが必要です。

問 關税の課税標準はどう云ふ風になつて居りますか。

内海 それは關税の、専ら從價税關係の問題ですな。それは今の税則から行きますと、輸入地に於ける卸賣市價、例へば大連なり又安東なりの卸賣市價を標準として課税することになつて居ります。

併しその卸賣市價のその儘に課する譯ではありません。詰り卸賣市價の中にはその物品の税金とそれから課税價格の七パーセント(七パーセントの内譯は後掲す)と云ふものを含めて居るものとして言ひ換へると卸賣市價から關税に相當する額と、それから七パーセントに相當する價格を引いたものが、大體課税の標準價格になつて居ります。併し、これは税則にはさうなつて居りますが、實際上卸賣市價と言ひましても、新しいものが入つて来て現にその市場に無いものがあります。結局、或る品物に就て大連なら大連でその卸賣市價が発見出来ないものがあります場合には、仕入書を標準にして課税します。そしてこれに依る場合には到着價格即ち「C・i・F」に五分を加へたものを課税價格とし、仕出地渡即ち「F・O・B」であつたならば、それに運賃諸掛を加へて、更に五分を加へて課税する事になつて居ります。併しこれは卸賣價格が判らない場合であります。

問 今税關の方には藥學の知識のある方がゐらつしやいますか、どうも藥品に對して不公平な課税を課せられて居るやうな傾向があると思ひますが。

内海 具體的にはどう云ふものですか。

問 例へば、税關で課税價格の判らないやうな場合に、その附近の小賣屋やなんかに訊いて、さうしてその課税をする。斯う云ふやうな場合でありますけれども、實際その卸値と云ふものは小賣屋や

なんかでよく判らない場合が多いです。ところがさう云ふものを標準として課税されるといふ場合には非常に業者が困るわけです。今少し藥品に關する知識のある人を税關に置いて戴きたいと思ひます。

内海 藥品で定價やなんか附いてゐないものですね。その點は無論藥品の知識のある者も居ます。又、それから分析設備も大なり小なり持つてやつて居りますが、或る場合にはさう云ふこともあり得ると思ひます。併し、さう云ふやうな場合には今申す通りに、卸賣市價に依りますけれども、卸賣市價が適確に得られないと云ふ場合には、こちらからインヴオイスをお附けになれば、それに依ることにして居ります。

問 それが矢張り認められないんですね。

内海 それに就て尙茲で申し上げますが、どうもお出しになる方の作爲又は故意でなしに、どうも向ふに居られる買ふ方の商人から、インヴオイスを、所謂、カスタム、インヴオイスとして、即ち實際お賣りになつた價格より二割も三割も引いたものをお出しになる事はないですか、斯う云ふことは甚だ失禮でありますけれども、これはこちらの方ではなく向ふの方の御要求のやうに承つて居ります。實際出張員など彼方にお出でになつて居る方からさう云ふ風に聞いて居ります、さういふことになる

と税關はさういふインヴォイスに信用を置きませんで、結局それは認めぬと云ふことになりす。そこで、正直なインヴォイスを出して戴くと云ふことが問題をなくする爲に絶対に必要だと思ふのです。これは貴方が不正直だと云ふのでは決してありませんけれども、どうもさう云ふやうなものが實際あるやうに聞いて居ります。そこで安いとか高いとか問題を起す譯であります。さうすると今度はそのために大連で安かつたが安東で高かつたと云ふやうな、各機關に於ける課税價格の不統一と云ふことも起り得る。勿論税關としても出来る丈には市價を調べますが、却々適確なことを得ることは實際には困難な場合もあります。ですから、インヴォイスを基準とすることも多い、税關としてもさう云ふ點は能く注意を致しますが、これは貴方のみでなしに、一般的にインヴォイスを正確にすると云ふことを特に御依頼いたしたいと思ひます。

問 鐵道の方に一寸お伺ひ致しますが、大體に滿鐵の運賃の建前のことは従前から伺つて居りますし、承知して居りますが、私共の關係で化粧品とか、或は小間物とか云つたものは、商品の種別に依つて、凡そ四級位に等級が分れて居りますが、滿鐵は引つくるめて一率にされて居るやうですけれども、これは商品種別に依つて、又その分量に依つて運賃率を考慮して戴くわけには参りませんか、一括されるのも、今までは已むを得ない、と思ふのですけれども、これから多少とも増加して行くの

は、その品物の性質に依り、負擔量に應じて、内地の省線ほどに細かく行かぬまでも、もう少し細かく行くならば幸ひだと思ひます。何か御調査の機會でもある時にそのことも御考慮置き願ひたいと思ひます。

安増 今のお話に對してお答へ致します。滿鐵でも此の問題は以前から研究されて居りますが、殊に先年鐵道省が等級改正を致しました後、この制度に倣ひまして等級の合理化と云ふことを計畫致しまして、具體的研究に着手したのであります。この等級を複雑に致しますことは、結局事務を執ります場合の能率に非常に影響して参ります、御承知の通りに滿鐵は日本人以外に滿洲人を相當使つて居りますが、これは經濟的な觀點からありますが、もう一つは政治上の意味から觀まして成可く滿洲人を使ふと云ふやうな建前であります。従つて貨物なり或は小荷物、手荷物等の取扱者の中には知識程度の低い滿洲人を使つて居りますが、此等の従事員を日本人並に教育すると云ふことは非常に困難であります。偶々昭和六年に滿洲事變にぶつかりましたので、此の等級改正計劃は一時沙汰止みとなりましたが、一般商品、それから只今の化粧品、或は小間物と稱するものの中にも、亦非常に價値なり價格に差等のあるものがありますので、斯う云ふものはなるべく是正して行くと云ふことに努めて居ります。又、卑近の例と致しましては、陶器類に就きましては、普通日本人が使ひます高級品から

満洲人の使ひます一個一錢から二錢位の物、所謂素陶器と云ふもの迄ありますが、これは夫々運賃率を異にして居る譯であります。斯様に等級の合理化には常に注意して居りますので、部分的に矛盾を發見しました場合には、根本的改正とは別個に出来るだけ改正する方針で進んで居ります。

問 一寸お尋ね致します。醫藥に對する税率は幾らになつて居りますか。

内海 それは物にも依りますが、製藥ですと大體税番四四四號一割五分になつて居ります。それに附加税として税率の五分が掛ります。

問 その一割五分と云ふのは醫藥品總てに就て全部同じですか。

内海 化學藥ですと大體一割二分五厘と附加税が税率の五分です。

問 それから先程満洲に於ける輸入品は卸賣市價を標準にして課税すると云ふお話でございましたが、醫藥などで初めてその發賣した物などに就ては、サンプルを持つて参ります時にも、矢張り、お話を依ると課税することになつて居りますね。その時にはその課税の標準はどんな風になつて居りますか。

内海 課税の標準はそれをお賣りになるものと假定して、結局その大阪なり、東京なり渡し或は安東なり大連なり渡しでお賣りになるものと假定してその價格を標準にして居ります。

問 満鐵に納める品物でございますけれども、それに對しては原則として課税をされないのではありませんか。

内海 鐵道用品に對しては課税されないことになつて居ります。

問 硝子の荷印が消えて居つて再検査の上一個に就て四五圓位の罰金を取られたと云ふことを向ふから言つて來て居りますが、そんな事がありますか。

内海 それは、恐らく何か税金の負擔を軽くする爲に、その申告を偽はられたと云ふことでなかつたのですか、さうでない以上は、どうも荷印が消へて居るからと云ふので税關で罰金を徴ると云ふやうなことはあり得ないと思ひます。

問 目的は検査をするのですか、輸出の検査をやつて、その検査證がないからと云ふので取つたのではないですか。

内海 さう云ふことであれば日本の規則を破つたと云ふことになりませんが、輸出検査をしなければならぬのを、その検査を受けないであつた、或は受けたけれども印がなかつた、さう云ふものであつたならば日本での問題で、大連の税關では關與しないことです。これは代辯人などにも正直な人ばかりは居らないですから、尙、あちらの方をもう少しよく調べて具體的に知らせして戴けば、吾々と

してもその事實を明瞭にした方が宜いと思ひますから、私共の方、又は税關直接でも宜しうございませうから書面を戴きましたならば、調査致しまして、果して問題が何處にあつたかと云ふことを調べたいと思ひます。私は申告の點ではないかと思ひます。

尙、それに附隨して申上げて置きますが、大連は御承知の通り租借地で、關東局の管下になつて居る。そこで完全に滿洲國の行政權が及ばない譯であります。それで、通關代辯人即ち日本で申しますれば税關貨物取扱人、日本ではこれは保證金を納めさせた上、身許を調査し、その上で税關長が免許を與へるので、相當身許の確かな者でなければ許されませんが、彼處では税關がタッチ出来ない關東州廳の警察が免許を與へることになつて居ります。無論警察の免許が悪いと云ふのではありませんが、税關としては反則をやつた場合にも免許取消等の處分も出来ない、どうもその取締りが十分に行かない、これは甚だ困つて居るのです。そこで、中にはさう云ふ悪い代辯人が不正をやつて、さうして遠く離れて居られる荷主さんを偽るやうな場合もあります。それで問題を具體的に伺ひすることが出来れば税關に照合しまして、調査して見たいと思ひますから、出来ましたならば一つ御報告を戴きたいと思ひます。

問 哈爾濱へ品物を送るには、現在何線に依つたが一番安くて速いですか。

安増 品物に依りましてこれは一概に申されませんが、先程申上げましたやうに、拉濱線敦圖線が出来まして、朝鮮と哈爾濱が直接結ばれました今日では此方の方から哈爾濱にお出しになる品物の運賃は總體的には北鮮及拉濱線經由が安いやうであります。北滿鐵道の運賃と云ふものは、非常な政策が加味されて居りまして、例へば露西亞の商品を滿洲に賣り捌く目的を以つて、日本からの品物を牽制するように運賃の作成されたものが相當あります。絶対に日本との競争がないと見たものは割合に低い運賃を課し、競争の虞あるものに日本品の輸入経路の運賃を高くするか、或は同じ新京―哈爾濱間でも、一つの品物を新京から哈爾濱へ送ると、哈爾濱から新京に送る運賃とでは、普通日本人の觀念でありますと、同じ區間であつたならば同じ運賃だと思はれますが、此處は逆に新京に下りますと安くなる。反對に哈爾濱に送るときは高くなるとか、斯う云ふ變則的な政策もあります。それです。つまり只今申上げましたやうに、當地方から哈爾濱へ荷物をお出しになるんでしたら北鮮並拉濱線經由の方が幾分か安くなります。但し東京から哈爾濱に品物を送りますには新瀉、敦賀經由と云ふことになりませんが、此の経路に依りますときは金融機關の關係、荷爲替取組みの不便、或は接續港に於ける中繼荷役等といふ第三義的の條件が這入りますので、單に運賃だけを見て直ちに全經費が安いと云ふことも申上げられない場合もあります。尙北滿鐵道を滿洲國で買収し之を滿鐵に經營することにな

りますれば、前記の北鐵南部線の不合理な運賃も改正されることになりませう。その場合には又改めて比較研究する必要があります。

問 例へば「モーター」等に就てはどうですか。

安増 これは貨車の容積、積載重量と關係あります即ち餘程大きいものになりますと、特定運賃に依ることになりますが、その具體的運賃に就ては、後程御質問に依つてお答へ致したいと思います。

尙ほ今日では昨年十月より京圖線、拉濱線の接續も餘程スムーズになりましたので、輸送時間も相當短縮されることになりました。

問 滿鐵の方にも尋ねたいと思ひます。昨年十一月から商品見本のティッキ扱ひが通用しなくなつたやうですが……。その以前は組合の證明がございますれば商品見本としてティッキ扱ひが出来たのですが、それが昨年十一月から駄目になつたといふことでありますが、それはどういふ理由からですか。

内海 この問題に關聯して、ちよつと私からお答へいたして置きます。昨年十一月から、前申しました通り商品見本の扱ひを簡略にしました。これは今迄は大連から入つて、例へば圖門に出ると云ふやうな場合は認めなかつた。それを全線的に統制致しまして、大連から入つて圖門に出ても、圖門

から入つて大連に出ても、又安東から圖門に出てもと云ふ風に自由にした。そこで、さう云ふ自由を認めた結果大連で手續をして圖門に出る場合には、大連の税關で申告をしまして検査を受けてですね。さうしてこれは圖門に出ると云ふことを云つて置きますと、大連から圖門へその申告書を送つて置く、さうすると荷主が圖門の税關へお申出になれば、その前に大連から送つて來た書類と照合せて現に持つて出られる見本を検査して、その數量が元の儘ならばその儘お出ししてさうして供託金も全部お返へしする。それから足らなければ足りない分に相當するだけ税金を取つて、後はお返しする。斯う云う風にまあ、一面に於て便利になつた。その代りに手續から言つてティッキ預けと云ふやうな譯に行かんやうになつたのではないかと思ひます。これは當つて居るかどうか知りませんが、私の想像です。尙ほ滿鐵の方でもお調べを願ひたいと思ひます。

問 滿鐵の方にも伺ひたいのでありますが、鐵道から降した場合に、配達の御運送の方で内地では鐵道から降して、驛から三里とか四里以内は無料で運送をすると云ふことになつて居りますが、矢張り向ふもそんなことがあるのですか。

安増 滿洲國に於きまますところの到着荷物の配達でございますか、これは主なる都市に於きまして、而も區域を區切つて配達する制度を採つて居りますが、日本内地の省線のやうに、まだ廣範圍に

互つて配達するやうにはなつて居りません。その區域は附屬地内に限られてゐまして附屬地外即ち從來支那街に對しましては未だその運びに至つて居りません。主要都市の附屬地内は殆んど至る處一定の低廉な料金で配達して居ります。それは私共の方に一覽表がありますから、それを御覽願ひます。

内海 尙、御質問が一寸切れたやうでございすから、先程一寸申上げましたが、色々通關の遅いと云ふ非難があり、又通關の遅いために荷物が傷むと云ふこともございすので、日本から參る約七十パーセントを扱ひます大連に於きまして、滿鐵なり、税關なり、それから國際運送なり、商船會社なり、さう云ふ機關が集まりまして、輸出入荷物の取扱改善委員會と云ふものを開いた。そして約一年に亙り研究の結果と致しまして、種々決案を得、實行して居りますが一例を申しますと、大連に揚げその儘奥地へ行くものに就きましては、一定の印を附けますと、滿鐵で直接に奥地行の倉庫に荷線して、今迄の様に一旦埠頭に降して、更に奥地行の倉庫に運搬することを省く、従て荷物も傷まないし、亦經費も輕くなつてその上通關も早くなる。これを今年一月十日入港の船から奥地へ行く貨物に付て實行しました。即ち其の標示がこれで、これは(緑色の布片)、鐵道者と滿鐵との連帶輸送、これは(茶褐色の布片)大連の國際運送と日本の輸送業者との輸送に用ひます。この位(幅一寸五分、長さ六七寸)の幅のものを荷に一寸くつつけて戴く、さうするとこの印に依つて埠頭に降さず奉天行

さなら奉天行きの小口發送倉庫に持つて行く、従つて今申す通り荷物も傷まないし、通關も速く行くと云ふやうなことで實行して居りますから、將來この方面から荷物を送る場合には、どうかさう云ふ風に實行を願ひしたいと思います。

それから、尙もう一つ附加へて申上げたいのは、戻し税の問題であります、これが大阪の私共の方によくお話があるのですが、例へば大連なり、安東なりから奥地の奉天などへ持つて行く輸入品にして、大連で一旦納税を致しまして、奉天へ持つて行つた。その際は、結局滿鐵が關税を立替へますから、受取人の方には其の請求が行くのであります。その場合受取人の方で關税が高いとか、その他色々の理由で受取らぬ、荷物の受取を拒絶する場合は往々ある。さう云ふ場合には仕方がないので、又、安東なり大連なりから日本へ積戻つて、出荷主の方に戻る。然るに税金は既に拂つて居りますから、今度はこつちで關税なり、運賃諸拂ひを脊負はせる、斯様な場合に關税を返せと云ふ御要求がある、さうすると大連や安東では返さぬ、斯う云ふことで相當問題があります。これは關税と云ふものは、結局この貨物を國內で消費すると云ふ事實に對して課税するのでありますから、向ふで受取らないで、即ち消費がなくて戻つて來る物に對して課税すると云ふことは純理的には一見不合理のやうでありますけれども、これは日本でも何處でもさう云ふ扱ひでして、税關が一旦收めた關税を返す

場合は、百に對して税金を納めたけれども、實際は九十八しか揚らなかつた、詰り二つだけ揚げ不足であつた。或は税關の鑑定の間違ひとか、或は計算の上で誤つたとか、或はさうでなくても、例へば安東で輸入手續きを致しまして税金を納めたが、尙その安東の驛にその貨物がある場合に、己むを得ぬやうな事情で申告を取消したいから許るして呉れと云ふ願ひ出があつたと云ふやうな場合には、その申告の取消を認める。さう云ふ以外は税金をお返へしないことになつて居ります。それは一見不合理のやうではありますけれども、兎に角安東なら安東で手續きする場合に、安東の驛長は一應荷主さんなり、受取人の代辯者となつてその利益を主張して、例へば或る物に十圓の申告をしたに對して税關が十五圓と査定した、其の結果税金が多くなるといふやうな場合には、驛長は出荷人、或は受取人と相談して一應税關に何等かの申出がある筈ですから、驛長に於て異議なく税關の通告に依つて税金を納め、一旦引取つた以上は、税關としてそれをお返へしすることは、甚だお氣の毒であるが、お斷りして居るのでありますから、將來さう云ふ風な場合には、税金を納める前に、先づ抗議なり、主張をして戴きたい。それを納めてから返へせと云ふことでは、今申す通りに甚だお氣の毒に存じますけれども、制度として認めないことにしてありますから、どうぞその邊をお汲み取り下さいましてさう云ふ例が相當多いやうでございますから、重ねて御注意旁々申述べた次第であります。

問 滿洲に一旦入りまして關税を拂つて、それを復こつちへ取戻して、亦再輸出する場合には關税を免除して戴くやうな便法がありますか。

内海 それはいけません。外國産輸出品の再輸入の問題ですね。それを無條件では困ります。日本では輸出貨物の容器等に付てさう云ふ制度がありますが、滿洲國でも貨物を容れて輸出せられた容器が空の儘再輸入せられるときは免税されますが、一般再輸入貨物に付て免税せられる制度はありません。

問 税關の方では内容を査定した場合に、その時にインヴォイスに依るのですか。

内海 税關で税金を取ります場合には、品物が判つたもので、不斷からどんく入つて来て内容も開けなくても判る、又インヴォイスに十分信頼を置けるやうなものであるならば、税關としては成るべく検査をしないで通すのを理想として居ります。併しながら、どうも今迄の例ではさう云ふものは割合に少くて、大部分の物は検査致して居ります。たゞ検査も全部開ける譯ではない。必要なものは全部開けますが、成るべくは少い範圍でやつて居ります。そして市價を調べインヴォイスと對照致しまして適當な税額を査定する譯です。

問 さうすると全部見るのが建前ですね。

内海 建前としては全部開けることになつて居ります。併し税關としては理想としては成るべく見ないでも課税出来る程度になることが結構だと思つて居ります。それは書類が正確であり、又荷物が完備して居れば見ないでもすむからであります。

問 併し開けられますと商品に依つては困るものが随分あります。

内海 それは併し已むを得ません。砂糖であるとか、或は小麦粉であるとか、米であるとか、其の他外装から一見して判る物、さう云ふ物であつて、殊にサンプルが附けてある。さう云つたやうなもので殊に書類が正確ならば成るべく開けないことを理想として居る譯です。

問 税金を納めてからは後は絶対に返へさない、これは異議があつても返へさないのですか。

内海 納税後は特定の場合の外は返税しません。納税前ならば異議があれば丁度日本の制度と同じやうに税金を供託して、さうして一定の見本を残して置いて、後引取つて更に確定してから納める方はあります。税關の査定に不服である場合は、絶対に厭でも服しなければならぬと云ふ譯ではありません。

問 農具用の機械器具、木材其他綿とか、さう云つた物は無税になつて居りますか。そのほか極く概括的に商品別に無税になつて居るものを伺ひたいと思ひます。それから只今もお話がありました

が、満鐵用品は無税であります、さう云ふ政廳方面へ納めるものとか特殊な關係で無税になつて居る物も併せて伺ひたいと思ひます。極く概括的で結構でございますが……

内海 免稅品は滿鐵が滿洲國から委任を受けた國有鐵道の建設又は經營に使用する物品、それから滿洲電信電話株式會社通信専用物品、滿洲國軍用品とか、それから外國の大使館、公使館、領事館とかの使用品、これも日本と同じやうになつて居る。それから南滿洲鐵道用品、北滿鐵道用品等専ら鐵道用品、關東軍の軍用品、それから關東局の警察用品、赤十字社の施療品、それから鴨綠江採木公司と云ふのがある、その伐木用品、それから引越し荷物、さう云つたやうな物ですね、それからその外に色々條件的に免稅する。詰り商品見本であるとか、さう云つたやうな物がありませんから、此處に斯體主なもの以上の通りです。尙無稅品を全部此處で舉げると云ふことは出来ませんから、此處に斯う云ふやうなタリフがありますから、これをお買ひ下さることを希望致します。そのほか最近大阪商工會議所で、「滿洲國輸出入最新關稅表」と云ふやうなものも出来て居ります。

問 政廳方面へ納入します物で無税の場合があると聞いて居りますが、さう云ふ場合には外務省とか何處かの認定を得ますのですか。

内海 政廳とは役所ですか。

問 大體滿洲國政府です。

内海 滿洲國政府の用品は、原則として政府の輸入する物でも免税しません。

問 獻上品といふものはどんな風になつて居りますか。

内海 さう云ふやうな場合は別です。政府の輸入品は原則として全部徴つて居りますが、尤も徴つても免税にしても結局豫算の上から見れば同じです。併し獻上品は別問題です。宮内府が獻上品を御嘉納になると云ふことが判れば、その證明なり通知なりに依つて免税の扱を致します。

問 さう云ふ場合は矢張り宮内府なりの認定を要するですか。

内海 結局獻上品ですからこれを御受納になると云ふことが判らなければいけないと思ひます。

問 一寸只今免税の方に、何か商品見本と云ふやうなものがありましたやうですが……。

内海 商品見本と云ふのは、見本用のみ適するもの、それは先程申上げました帽子に穴をあけるとかして經濟價値を全然なくした物です。

問 藥品を商品見本として送ります場合にはどう云ふ風にしたら宜しいでせうか。

内海 それはどうも税金は徴られますね、まさか穴をあける譯にも行きませんから……。

問 商品見本でも徴られますか。

内海 え、さうです。

問 帽子やなんかですと穴をあけられますが藥品やなんかですと甚だどうもさう云ふ譯には行きませんで……。

問 先程のお話に輸出税目目の改正を昨年行ひになつたと云ふことですが、その中に木材がありました、それをもう少し詳しくお伺ひしたい、木材は輸出税を全部免除されたのですか。

内海 木材で無税になつた物は色々ありますが、この輸出税表を御覽下さいませればよく判ります。問 先程従價税の課税標準に就てお話がございましたが、滿洲國內の卸賣價格から關稅と課稅價格の七分を引くと云ふやうに伺ひましたが、それはどう云ふやうなことです。

内海 七分と申すのは所謂タリフ、アローワンスと申すので、即ち

口錢(コミッション).....	二・五%
貨物に對する四ヶ月の利子.....	二%
保險料、積付料(保存税埠頭税陸揚費を含む).....	一%
通關手数料.....	一%
關稅に對する利子.....	〇・五%

計……………七%

斯う云ふものを看て居る譯であります。

問 實は私共取扱つて居ります石鹼とか、化粧品とか云ふやうなものは、内地値段と同じ値段で矢張り滿洲國でも賣らなければ具合が悪いのですが、滿洲國の卸賣値段と云ふものが高くて困ります。これは今のち話の關稅諸掛とか、關稅をプラスしたものであると云ふことから起る。詰りそれだけは結局内地の商人の負擔に歸してしまふ譯であります。それだけ餘計に割引がなければ取引が出来ないと云ふ事情があります。

内海 その場合の便法は別ありません。それは結局は内地と、滿洲で同じに賣ると云ふことが無理ですね、關稅や諸掛りの掛つたものと同じに賣ると云ふことは無理だと思ひます。

問 併し世間は同じに賣れと云ふ、さう云ふ要求を持つて居るやうですね。

内海 さう云ふことから自然御不服も出ようと思ひます。これは高く賣つても差支へないと思ひますが……。

問 それでも内地で十五錢で賣つて居る品物を滿洲で十六錢でも十七錢でも賣ると云ふことは具合が悪いです。石鹼などはどうも困ります。

内海 併し、私は向ふで買ひましたのに、例へば奥地で何か仁丹でも買ふと、あゝ云ふものは一錢か二錢高いやうでしたね。

問 それは稅關の關係ではなくて、詰り競争の結果ではないですか。

内海 兎に角賣つて居りますね。

問 物に依つては一錢、二錢高いと云ふことはあり得るでせう。稅關と云ふものは卸賣價格を標準にして一律一體にやつて居られるやうですが、さう云ふものを例へばインヴォイス値段を多少合理的にするとか、何とかする譯には參りませんか。

内海 インヴォイスに作爲することは出来ませんが、例へば實際定價の定つたもの、藥品とかさう云ふものを輸入される場合には、これはほかの稅關でもやつて居りますが、大連なんかでも豫め課稅價格を定めて置く方法もあります。例へば十錢で賣る品物であれば、課稅價格を五錢か七錢と云ふことにして、それを稅關と協定する、稅關は一方的に課稅する譯ですから協定するといふことは多少語弊がありますが、事實は相談合ひでその場合稅關が相當であると納得すれば、價格に變動がない限りは暫定的にその定められた値段で課稅するやうに致して居ります。

横溝 もう御質問はございませんか……。

この際一寸皆様に御希望を伺つて置きたいと思ひますが、關税の係りの方は現在では大阪に主として御駐在になつて居りますので、東京ではさう云ふ御相談する機關が公使館にもない、或は願ひすれば實現が出来るんじゃないかと思はれるんでありますが、皆様の御希望ならば皆様の御希望として、聯合會の方で相談致しまして、東京にもさう云つた専門の方の御駐在を願つて、始終關税上のことに就て御相談申上げるやうなことにする方が便利ではないかと思ひますが、皆様の御希望でございますればさう云ふ意味で願ひする次第であります。いづれまた適當な方法で願ひすることに願ひます。

安増 此處で一寸滿鐵が内地に置いて居ります機關のことに就て申上げて置きたいと思ひます。滿鐵は東京に支社を置いて居りまして、そのほか東京、大阪、下關に「鮮滿案内所」と云ふものを設けて居ります。この「鮮滿案内所」では從來主に旅行者に對する旅行上の御案内を申上げて居つたのでございますが、最近大阪、神戸中心、並にこちらの東京、横濱中心地方から、滿洲方面に荷物が大分參りますので、各鮮滿案内所に貨物の方の専門家を置く計畫で今進めて居りまして、近々實現すると思ひますが、若しお尋ねになりますことがありましたならば、東京でございましたならば丸ビル四階に東京支社がありますし、それから一階に鮮滿案内所がありますから其處にお電話を下されば、

出来るだけのことをお調べして御返事致しますから御遠慮なく御利用願ひます。

内海 尚、私の居ります大阪の事務所は、備後町の第二野村ビル、其處の滿洲國商務官大阪辦公處と云つて居ります。今後東京などに若しかう云ふやうな稅關の専門の機關が出来れば結構と思ひます。併しそれが無くても差當り大阪の方を御利用下されば、書面なり、何なりで御遠慮なく仰有つて戴けば、出来るだけのお答へを致し御便宜になりたいと存じますから、どうか精々御利用を下さいますやうお願ひ致します。

横溝 それでは餘程時間が経ちましたからこれで一旦閉會することに致しまして、尚、個別的に御質問などございましたならば、こちらにお集りを願つて御相談を得たいと思ひます。

横濱貿易協會座談會に於ける質疑應答

齊藤（横濱貿易協會主事） 御質問がありましたら何卒遠慮なく御尋ねを願ひます。尙御質問の要項を速記に取りたいと存じますので御一人宛御質問願ひます。

問 一寸御質ね致しますが、滿鐵の貨車の種類及び積載噸數等に就て簡単に御説明を承りたいと思ひます。

安増（滿鐵東京支社） 種類に就てはいろいろ區別の方法がありますが、車の構造から云へば大別して無蓋車、有蓋車の二種類であります。積載量から言ひますと、普通有蓋車は從來の三十三噸積みのものを、三十噸に計算して居ります。普通特産物等は此の貨車に積みます。尙石炭を積みますときは此の三十噸貨車の外六十噸積の貨車もあります。其他特殊の建築材料等を輸送しますときは積載重量三十噸の無蓋車を使ひます。

問 容積が大で積載重量の少ないやうなものに就ては……。

安増 大豆、豆粕と言つたやうなものは多く三十噸貨車を單位として之れに一杯積載しますが、「鉄」

のやうな軽いものは同じ一車に積みましても十七、八噸位しか積みません。それで各貨物に付その種類に従つて重量又は容積に依り且一定の積載重量に基いてそれぞれ運賃を計算して居ります。

問 擴大品の積載制限は如何なものですか。

安増 これは車輛の容積、各建造物例は隧道、橋梁等の關係がありますので、個々の品物に付き一一詮議を致しその結果運送に差支へないものでしたら特定の運賃を頂いて御引受け致します。何か具體的の品物に就ても示しを願へれば詳しく御説明致します。

問 圖們の方から新京に行きます貨物に就てもさう云ふ制限がございますか。

安増 さうでございますな、大體隧道や、橋梁の多い路線では一定の定規を超過する範圍を成るべく最少限度に止め、さうでない場合は此の制限も比較的緩くなると言つたやうな譯になります。

問 滿鐵には内地の鐵道省にあるやうな「オシウ車」と云ふやうなものはないのですか。

安増 あるにはありますが非常に車輛數が少うございます。

問 一寸御伺ひ致しますが、大連を経由して滿洲の奥地に品物を送ります場合、税關手續は勿論大連でやるのでありませうが、其時に滿鐵で關税を御立替下さるのですか。

内海 大連經由奥地行のものは現在滿鐵と内地側運輸機關との連帶運送と國際扱直通運送との二つ

の方法がありますが、満鐵の連帶運送では關稅は滿鐵で立替へる譯です。

問 一寸内海さんに御伺ひ致しますが、大連稅關で通關手續に要します、平均日數ほどの位であります。

内海 これは昨年二回程實際について統計をとつたのですが、普通検査申告があつてから第二日に十五%、第三日に二十六%、第四日十一%、第五日二十九%、即ち大體から言ふと、順調に行けば五日間で八十%位は完了します。これに陸揚げから検査申請の手續をする進行具合が、二三日位でありませう。ですから全部のものを綜合して陸揚から免狀下附迄の期間は大體五、六日乃至は一週間位と見てよからうと存じます。併し其の後成るべく早く手續きの完了するやうに各機關で努めて居りますので、ダン／＼日數は短縮されて行くものと思ひます。

問 關稅の賦課に對して異議の申立をするやうな場合の手續は如何なものですか。

内海 大體日本と同じでありまして、二十日以内に稅關長に異議を申出るのであります。

問 一寸滿鐵の方に御伺ひ致しますが、先刻連絡貨物の運送手續、運賃率の改正と云ふやうな御話がありました、あれは一體何時頃か……。

安増 初めは四月一日位に大體實施が出来るやうにと云ふ計畫の下に進んで來たのでありますが、

いろ／＼の都合で關係方面との審議が遅れて居りますが、成るべく早くやらなければならぬと云ふ建前で協議を進めて居ります。遅くとも五、六月頃までには解決されるものと考へて居ります。

問 交通機關としての自動車の動きは如何なものでせう。

安増 滿洲に於ける所の自動車運輸事業は事變前迄は殆ど見るべきものはなかつたのであります。

僅かに都市に於てタクシー及トラックに依る營業が行はれて居た程度で、長距離に互る旅客貨物の自動車運輸の如きは、頗る微々不振の情態であつたのであります。その第一の原因は自動車が通る道路がなかつたこと、第二には民度が低く負擔力が乏しいので時間の遅速の如きは殆ど問題にならなかつたことであります。支那人は汽車で五、六時かゝれば行けるやうな地でも、歩いて行けば少し費用が安いと云ふことであれば、二日かゝつても、三日かゝつてもポツリ／＼と歩いて行くと云つた風であります。時間の遅速と云ふことはテンデ問題にして居ないのであります。併しながら滿洲國の交通の將來と云ふことを考へると、この自動車運輸と云ふことは實に重要な地位と使命を有つて居るのであります。滿洲國が成立して、地方の經濟開發、治安維持の工作の上に於てどうしても鐵道の敷設と相俟つて、國道を建設し自動車交通を可能ならしめることが必要になつて來ました。それで國道局は十年間に自動車の交通可能な國道、六萬軒の計畫を樹て、昭和七年から是が工事に着手して居りま

す。而して滿洲國に於ては自動車運輸の計畫を樹てる場合、次の三つの理由を有する路線は之れを國營としその他は何れも民營とする方針をとつてゐます。即ち

- 一、鐵道と競争になるべき線
- 二、鐵道の代營となるべき線
- 三、治安維持上及經濟開發上重要なる路線

而して此國營路線は鐵道との密接な關係がありますので、前に述べました國有鐵道の經營を滿鐵に委託すると同時に此國營路線の自動車運輸も滿鐵でやる事になりました。滿鐵即ち鐵路總局の自動車運輸に就て簡単に申述べますと、昭和八月熱河征戰直後、北票—承德間に開始されたのが初めて、目下十一線路、三、五五二軒を經營して居ります。而してこの軒程は國有鐵道線四、〇一〇軒の約八十八%に當つて居ります。又國道建設六〇、〇〇〇軒の半が國營自動車路線になると假定すれば、今後十年にして總局自動車路線は約十倍にもならうかと想像されます。この自動車路線の道路修築と云ふことに就ては可成り莫大の費用がかかる事と存じます。現在松花江の沿岸を通つて居ります自動車路線は夏になつて河の水が流れるやうになる時期は自動車の運行は出來ない譯であります。それで冬の間の結氷時期だけ自動車が氷上を運行するのでありますから、之を内地の自動車運輸に較べると全然性

質を異にして居る譯であります。又斯うした氷上運行でない場合に致しましても何分地域の廣い所を走るのであります、従つて道路も不完全であり「ガソリン」の運搬等にも一通りならぬ困難を生じます。又治安の維持が完全に行届いて居ないので、匪賊に對する手段として警備員を同乗させますのでその座席を取つて置かなければなりません。又二日も三日も續けて走るので其間の「ガソリン」も積込まなければなりません。この「ガソリン」が輸入税運賃の關係上非常に高く、日本内地で四十二、三錢の「ガソリン」が熱河の奥の方に行くとい圓以上になります。又自動車の乗務員も、妻子と別れて危険な地を運行するのでありますから之に對する手當等も十分に支給しなければならぬと言つたやうな有様で到底營利事業としては成立たぬ譯であります。運輸の實際から見ましても熱河方面では乗客の五十%が軍警でその他は日本人の乗客が二十%、滿洲人は割合に少數であります。荷物等にしても、大部分は軍需品でその他幾分の雜貨類も運搬されて居りますが、是又數字として擧げる程のものではありません。次に御參考迄に總局經營の自動車路線を掲げますと、

總局經營自動車路線 (昭和九年十二月現在)

所管箇所	路線名	區	間	軒程	開業年月日	所要時間	運行回数
奉天鐵路局	熱河線	北票—朝陽	四〇軒	昭和八、三、二〇	一、三〇 <small>時間</small>	一日二往復	

朝陽—凌源	一二〇	八、四、一五	五、三〇	一日一往復
凌源—平泉	八〇	八、六、一〇	三、三〇	"
平泉—承德	八〇	八、七、二〇	三、四〇	"
朝陽—赤峰	一九〇	八、九、一一	七、二〇	"
承德—赤峰	二六五	八、二、二五	一四、五〇	隔日運行(二日行程)
朝陽—朝陽站	四	八、二、二五	一〇	一日三往復
凌源—凌源站	四	九、五、四	三〇	一日二往復
赤峰—林西	二一〇	九、二、一	一三、三〇	四日一往復(二日行程)
計	九九三			
山城鎮—通化	一四五	九、二、六	六、〇〇	一日一往復
奉天—撫順	五六	九、八、二〇	一、一五	一日十往復
海城—牛莊	二三	九、二、二五	四〇	一日四往復
敦化—寧安	二〇〇	八、二、二五	一、三〇〇	敦化、寧安、一日一往復
寧安—海林	三〇	九、五、六	一、〇〇	東京城、寧安、一日二往復
計	二三〇		三、〇〇	曜日(限)三往復
新京—農安	六九	九、二、一	—	一日一往復
農安—後瓦房	八九	九、二、一一	三、〇〇	一日二往復
後瓦房—扶餘	八	九、二、一一	二五	一日二往復

朝陽—凌源	一二〇	九、二、一五	三、〇〇	一日一往復
計	二、三九			
琿春—東興鎮	一〇〇	九、二、一五	六、〇〇	一日一往復
綏芬河—東寧	五三	"	四、〇〇	"
計	一五三			
訥河—黑河	三三〇	九、三、一	一七、三〇	四日一往復(二日行程)
王爺廟—索倫	一一一	九、五、一六	五、三〇	一日一往復
索倫—五叉溝	七八	九、二、一五	三、三〇	隔日一往復
洮南—突泉	一〇五	"	三、三〇	一日一往復
計	二九四			
洮南—大賚	一五七	九、二、一五	八、〇〇	一日一往復
哈爾濱—富錦	五七〇	九、一、一五	往四日復三日冬季のみ運行	
富錦—同江	六六	必要に應じ運行		
計	六三六			
安東—大孤山	九七	九、一、二〇	三、三〇	一日二往復
大孤山—城子曠	一一七	九、一、一五	四、三〇	一日二往復
黃土坎—鳳凰城	八二	九、二、一五	三、〇〇	一日一往復
計	二九六			
合 計	十一線		三、五五二	

この外に總局自動車路線の豫定線として二十九路線、この料程五、三一三・五料がありますが、本日は時間もありませんので自動車路線に就てはこの程度の説明で失禮させて頂きます。

問 民營の方は餘り見込はないのですか。

安増 先刻も御話したやうに非常に「コスト」が高くなりますので營利事業としては今の處相當困難でせう。

問 安東から奉天の方に通ずる道路に完全なものがありますか。

安増 さうですネ、私自身で歩いたことはありませぬので確答は出来兼ねますが、まあ完全な道路はないと申上げた方が適切ではないかと思ひます。

問 參謀本部の地圖で見ますと二間幅位の道路があるやうですが……。

安増 それは先刻話したやうに、河床ではありませんか、御承知のやうに滿洲には道路と名の付く程完全な道路は、まあないと言つてもいい位で、大概は冬になつて河床が結氷すると、そこが道路になる譯であります。

問 鳳凰城の方に「ケーブル」の架設をしなければならぬのですか、あの邊にはまだ匪賊が居りませうか。

安増 どうも此匪賊と云ふやつは、滿洲には付きもので、以前は軍警、即ち匪賊と言はれて居たやうな時代もあつたのであります。専門家の測定に依りますと、滿洲建國當時、滿洲に居た匪賊の總數は約二十五萬乃至三十萬人位と言はれて居りましたが、現在はずつと減りまして、四萬乃至五萬人位であらうと言はれて居ります、從來匪賊はこの方面に一番多いかと言へば、主として山岳地帯、森林地帯を根據として居りましたが、現在では殆ど其の大部分が日本軍の爲に討伐されて、其數も實に僅かなものでありませう。現在残つて居るのは、朝鮮の北の方の國境地方と「ソビエツト」の國境附近に居る共產匪賊と言つたやうなもので、さう御心配になる程のものではないと存じます。

問 郵便小包の通關は其後どうなつて居ますか。

内海 これは非常に圓滑に行つて居ります。大連では郵便小包を扱ふ爲に特に十萬圓位の經費をかけて大きな建物を造りました。尙通關には取締費の名目で一個に付一般十錢、課税品二十二錢宛の金を出しまして、關東廳の經費を援けて、協力してやつて居ります。現在に於ては一日壹千五百個位の小包を扱つて居りますが、兎に角小包では問題なく能率を擧げて居ります。

問 關稅手續の用語に就ては何か標準と云つたやうに、定つたものがあるのですか。

内海 日、滿、英何處の國の言葉でも、文字でもいいのです、今日では日本語でドン／＼通用致し

ます。

問 安増さん一寸航空輸送のことに就て簡単に御説明願ひたいと存じます。

安増 航空輸送の經營は全部滿洲航空株式會社の手でやつて居ります。詳しいことは知りませぬが大體次のやうなものであります。

哈 市——富錦間——六一四籽
哈 市——黑河間——一、四一八籽
黑 河——漠河間——八二七籽
哈 市——虎林間——一、二八六籽
哈 市——江橋間——五〇三籽
哈 市——吉林間——七三八籽
合 計 五、三八六籽

で此外軍用航空路等もありませんが、私共今詳しく御答へする材料を持つて居りませぬ。之は昨年十一月に改正になりましたので「ツーリストビュロー」邊りに御問合せになれば、料金表等が出来て居る筈ですから詳しいことを知らせてくれると思ひます。

問 新京の造營状態等に就て簡単に御話願へれば結構と存じますが。

安増 我々は漠然としたことに就てなら話せますが、具體的に専門的に觀て來たものではありませんので、甚だ残念であります。御参考になるやうな話は出来兼ねると思ひます。たゞ日滿の重要な各官衙は既に一部完成しその他目下工事に著手中のものが相當あります。たゞ官廳方面の建物だけなく大きな「ビルディング」等も二、三建つたやうであります。

滿鐵の附屬地の都市計劃に就て簡単に申しますと、今の新京驛と事變後に出来ました南新京驛との中間が新京の表玄関になるやうに承つて居ります。即ち現在の附屬地と從來の支那町をひつくるめて更に擴大な地域に互り一大都市計畫が樹てられ、その真中に中央停車場が出来るやうに、これは正式に發表されたものではありませぬが、さう云ふ風に承つて居ります。

問 事變後は非常に家が不足で、内地から行つた人が非常に高い家賃の家に住まはされて困つたと云ふやうな話を聞きました。最近はどうです。

内海 最近の家も多く建ちました。最初は六疊二間で六十圓位家賃を取られる、家を建てるに二、三年で資金の回收が出来ると云ふやうなことで大分非難があつたやうであります。最近では大分斯うしたことが緩和されて來たやうであります。未だ十分とはいかんやうであります。

問 先程の御話を承りますと關稅の徴收に就ては可成厳しくやつて居られるやうであります。密輸入も相當激しくやつて居て、中にはそれで成功して財産を造つた人が多數あると云ふやうな話を聴くのですが、實際はどんなものですか。

内海 それに就ては前述した如く、安東邊りで多少の密輸入はあるかも知れませぬ、何分地域が廣くて官憲の力の及ばない地點もありますから——併しこれに就ては出來得るだけ取締に力を注いで居りますから、現在に於てはさう大仕掛な密輸入は事實上出來得ない譯であります。それは先刻もお話ししたやうに、安東、圖們では一番密輸入し易い織物に付て滿洲國の輸入免狀を有たないものは奥地行には驛で受けさせぬし、また軍用犬等を利用して取締を手厳しくやつて居ります。若し假に密輸入をした所で、それはどうしても市場に捌口を求めなければならぬことになりすから、運搬の經費と云ふやうな點を考へますと、採算が取れなくなるから、従つて都市の附近以外ではさう苦心慘憺して密輸入をしても儲けはないと云ふことになつて自然密輸入は場所的に制限せられる譯であります。尙安東では密輸品の郵便小包利用に依る奥地仕向は多少成し得られるか知りませぬがそれも發見された時の罰則等を考へれば、なか／＼さう容易に出來るものではありませぬ。

問 滿洲國の輸入品目中どんなものが主要な地位を占めて居りますか。

内海 これは昨年の數字であります。綿布が六千八百萬圓、鐵及鋼鐵が五千八百萬圓、麥粉が五千七百萬圓、車輛類が參千壹百萬圓、機械工具、建設材料が二千八百萬圓と云ふやうな數字を示して居ります。輸出入のバランスから見ますと、約壹億四千五百萬圓の入超となつて居りますが、これは所謂滿洲國建設景氣とでも云ふやうなものの影響が餘程現はれて居るのではないかと考へます。

問 何か是から滿洲に輸出するもので永續的なもので、有望だとあなた方が御氣付になられたやうなものはありませんか。

内海 具體的の品物に就ては何んとも申し上げやうがありませんが、要するに市場への適應性を考へること、即ち滿人の實際生活に適應するやうなものであること、値段の不當競争をやらぬこと、甚だ漠然たる話であります。さういふことは言ひ得るかと思ひます。

問 支拂關係等はうまく行つて居りますか。

内海 事變前の經濟機構とは大分變つて來て居りますので、現在内地から品物を送られるやうな場合には、無論相手方に依りますが、さう御心配にならないと存じます。事變前迄は滿洲には糧棧と云ふものがありました。これが軍閥と關係して、金融取引をやつて居たものであります。さうして農民等が金融につまると、この糧棧を通じて、日本で言へば青田賣買と云ふやうな、ま

だ穀物が實を結ばない前にこれを抵當に入れて糧棧から金を借りると云つたやうな方法を執つて居つたさうです。その弊害も實に大きなものであります。一面貧農の金融機關としては非常に便利なものであつた。所が軍閥が倒れて、糧棧が倒れてしまつたので斯様な金融機關を失ひ、農村の購買力に影響が來たと云はれて居ります。故に滿洲國に於ては庶民金融と云ふことは非常に大切で、現に政府では着々方策を講じて居りますから、漸を逐ふて眞に健實なる購買力を生じて來るものと確信致して居ります。

問 日本租借地から滿洲國に入つて行く荷物は初め、普蘭店に行くのですか、瓦房店に廻るのですか。

内海 國境の本線に於ける税關は普蘭店です。

問 滿洲國に投資をする場合、金を送るに就て非常にやかましく言ふのですが、斯う云ふ場合は滿洲國側としても、もう少しゆるやかに送金の出来るやうな方法は講ぜられないのですか。

内海 大阪方面に於てもさう云ふ御意見が大分出て居るやうであります。これは一寸我々の方としては直接其の衝に當つて居りませぬので何んとも申上げやうがありません。

問 日本から滿洲に投資した資金の還元状態は如何なものです。

安増 これに就ては先般大藏大臣のなされた演説が大分響いて居るやうであります。大體日本に還元されて參りますものは八十%位と思はれます。後の二十%は滿洲國內に残る譯でありまして、其の中の十%が滿洲に在住して居る日本の商人なり、その他の日本人の手に残る、後の十%が滿洲國人なり或は日本以外の外國人の手に行くと言つた風のものでありませう。尤も是れは吾々の目算であります。この八十%の還元される資金はどの位の期間内に還元されるのか、その期間に就ては詳細に調べて居りませぬが、これは比較的短期間に還元されて居るやうであります。

問 安増さんに一寸伺ひますが、滿蒙に居る日本人の數は一體どの位のものですか。

安増 日本人の人口は事變前二十萬人と言はれて居りましたが今日では約三十萬人になつて居りませう。支那人の方は苦力の増減に依つて非常に違つて來ます。事變前大正十五年から昭和二、三年頃にかけては北滿開發景氣とでも言ひますか非常に景氣がよくて、支那本土の方から、山海關、大連等を経由して年に八十萬人程の苦力が滿洲の地に流れ込んで居りました。是等の苦力の大部分は出稼ぎ労働者であつて、支那正月頃になると、働いて貯めた金を持つて大部分のものが支那本土に歸つて行きます。最近是等の労働者が年平均三十萬人位滿洲に入つて來て居りました、併し其中、二十萬人位は支那正月頃になると歸つて行きます。(以下發表御断りします)

磯野庸幸氏(副會頭) 大分時間も経過致しましたので本日の座談會はこの程度で終りたいと存じます。

合同座談會に於ける質疑應答

司會者 どうか皆さん御質問がありましたら御遠慮なく……。

問 鐵道のゲージは朝鮮も滿洲も一緒なんですか。

渡邊 (滿鐵大阪出張所) 北滿線が五呎になつて居りますが、その他は大體四呎八吋のスタンダード・ゲージであります。即ち新京釜山間直通であります。……鐵道としては斯ういふ環狀線になつてをりますから此車は此方へ出しても好いし、又これへ出しても宜しい、さういふ場合には配車掛といふ一ツの掛りがありますが、北滿鐵道もあゝいふ風になりましたから、配車の事務を統一しなければならぬといふことになります。これは鐵道の内輸の話ですが、鐵道の方の配車事務はその運輸如何に依つて貨物の収入がグット違ふのであります。

問 現在のところ新京へ行くのに羅津、清津からそつちへ行くばかりで、向ふから來るものは二年も三年もかゝるといふ……。

渡邊 それをうまく返すのに就いて非常な悩みがある譯です。事變前は大連なども全部片荷でした。が事變後は反對に奥地に出るものが多くなつた。これはさういふことは一寸豫想しなかつたんです。大連に於ける通關の問題も一ツは設備が伴はなかつたのですが、併しこれは輸出を主として慥らへたのが、事變後は輸入が三倍も殖えた、人間も少くいろいろなことが原因して「遅れる〜」といはれたのであります。設備も大體整ひ、人間も馴れて參りますれば追々好くなると思ひます。

問 三千何百軒の新線ですな、あれは……。

渡邊 これは發表されてをりますのが三千何百軒ですが、去年の十二月に發表されましたのは四平街と西安間、臨江と密山間、それから索倫と溫泉、これが一番後に發表されました。本年中に假營業することになるだらうと思ひます。

問 承徳まではまだですか。

渡邊 平泉迄今行つてをります。

問 今の哈爾濱からハバロフスク迄行く、松花江に沿うて行く豫定線はどうですか。

渡邊 ……それはまだ發表されて居りません。なほ土地開拓とか、國防上の線も今後造られるさうですが……。

問 一番日本内地の品がよく行く所は何處ですか、一番大きな消費地は……。

渡邊 大連、奉天、哈爾濱です。

問 雜穀類の出て来る所は……

渡邊 北滿西部線安達站の附近が一番でせう。北滿はまあ全部です。……東寧は木材の中心地であり、佳木斯は農作が中心であります。

問 大豆の生産地は何處ですか。

渡邊 特に生産地と申して、殆んど各地であります。

問 豆粕は……

渡邊 豆油を搾るのには機械と労力とを要しますから、やはり大連とか、哈爾濱とかいつたやうな人口の多い、労力及び機械の備つてゐる便利な所に多いのであります。

問 満鐵が非常に包米からいろ／＼なものを作つてゐるといふことですが……

渡邊 包米はコンスタッチです、大豆はアルコホル抽出法をやりまして、いろ／＼な品物を出してをります。内地では御當地などで使つてをられる飴の原料——あゝいふやうにグリコーシスの原料にも使はれてをります。

問 商品見本は無料でやる場合でも關稅はかゝるんですか。

内海 それはかゝります。無料でやるのだといつても、必ずしも關稅免除といふ譯には行きません只見本用にしか使へないものは免稅します。併し實用の價値あるものは稅金を徴ります。注射薬の見本などを送る場合、小さい硝子管に入れて醫者に送る、これは實は本當の見本であるが、受ける醫者からいへばその注射薬は使用すれば効果がある譯ですから稅金を徴ります。見本の有償、無償といふことは必ずしもいつてをりません。

問 藥品に就いて一寸お質ね致しますが、藥品のその價格は大連なら大連の卸屋の價格を標準とするのですか、此方が大阪なら大阪の市場の卸賣價格を標準とするのですか。

内海 從價稅品は、大連なら大連の、その輸入地に於ける卸賣價格を基準としてそれから一定の額を引いて即ち關稅とか、口錢とかいふものを、口錢等はタリファローワンスというて合計七分と見てをりますが、その七分を引いたものを課稅價格としてをります。

問 假に價格が暴騰した時、或は下落した時はどうなりますか？ 毎月何か標準でも……

内海 大體調べてをります。然し賣藥等は定價といふものがありますから、餘程それが騰つたり下がつたりすれば何ですが、大體一袋十錢なら十錢といふ定價がありますから、一々調べる必要もない譯です。課稅價格は稅關が一方的に決めるのでありますけれども、荷主さんとの談合ひで豫め稅關と

荷主さんとの間に暫定的に價格協定といふと語弊がありますが、課税價格を決定する方法もあり、著しい變動のない場合は大抵それで行きます。定價十錢のものが或は六掛とか七掛で行く。まあ藥品とか、化粧品とか定價が決まり、銘柄が決まつたものは、さういふ方法でやつてをる例もあります。

問 これは大連で、哈爾濱へ到着したら定價の何掛で賣つてをるといふことを届けてそれで御承認下さるんですか。ワザ／＼大連から哈爾濱へ行かなければなりませんから大阪で認めて頂く譯には行かぬのですか。

内海 さういふ問題は斯ういふことに關連すると思ひます。もと／＼大阪に税關の事務所を置くといふことの一番起りはどういふことであるかと申しますと、出来るだけ大阪でさういふ手續きをしたといふ考へから出たのであります。併し税關を置くといふことは：：滿洲國の税關としてこれを可いとか、悪いとかいふよりは日本側に於いて實行上に難點があつたのであります。滿洲國は獨立國ですから、滿洲國が大阪に税關を置いて税金を徴るとか或は其の手續の一部をするといふことは法制上具合が悪い。また他の國も其の例に倣ふ、さういふやうな前提となる虞れがある。従つてそれは出来ないといふことになつたのです。我々も大連税關の職員で、元來は大阪に大連税關の出張所を置く筈であつたのが、右の事情で出来なくなつた。で仰せのやうに或品物の價格を大阪で決定するといふこ

とは結局課税の前提手續になりますから一寸出来兼ねると思ひます。併しやることは出来ませんが、大連でやる調査を大阪で當業者に聞いて大連とか、安東とかへいつてやることは出来ます。それでいとか、悪いとか、可否の意見を決める、大阪ではさういふ權能は持つてをりません。持ちたくつても今申し上げたやうな理由で出来ないことになつてをります。

問 大體の課税が卸賣市價に依つて行く方が二重インボイスの弊がないやうに思はれますが、實際に於いては二重インボイスがあるといふのはどういふ譯ですか。

内海 税則の建前からいへば卸賣市價を基準とすることになつてをります。然るに大連邊りなら大抵どんなものでも卸賣市價を掴むことが出来ます。これが安東になると少し困難です。更にこれが圖們、龍井村のやうな邊鄙な所になると大變むつかしくなつて來ます。それで斯様な場合には已むを得ずインボイスに依るといふことになるのであります。尤も輸入申告書にはインボイスを出すといふことが要件になつてをるので、正當なインボイスを出して貰ふことは卸賣市價に依ると否とに拘らず必要です。これに就いて大連で内地の出張員を中心とする座談會を開いたことがあります。其の會でインボイスを何とか統制する方法はないか、假へば愛知縣とか、福岡縣とか、さういふ縣々で或る主なる品物の價格を統制して一月毎位に決めて、それを縣が證明してやつたらどうか、といふ話も

ありましたが、それでは縣々で競争が起りやせぬか、多く賣らんがために特に安く公定する、商人がやることを縣がやるといふことになつては結局同じことになりはせぬかといふ説も出ました。兎に角困難な問題であります。結局荷主の自制に俟つ外はありませぬ。二重インボイスといふことは必ず行はれて居ると思ひますが、これは又必ず税關で引かゝつてをります。或ものは引かゝつて償金を徴られてゐる、又調査の爲に貨物を抑留される、さういふ方面から牽制する方法もありますが、税關としては、我々が大阪に出張りました一ツの理由もやはりさういふことのないやうにするためでもあります。荷主さんの方としては買ふ方でいろ／＼な要求がありませうが、斷乎としてその要求をハネつけ一方税關としても逐次内部の充實と相俟つてさういふことの根絶するやうな域に達するのぢやないかと思ふのであります。

問 關東軍の軍需品には免税があるらしいですが……。

内海 軍の方で證明書を出せば好いのです。

問 内地から關東軍へ送るのは何日かゝるんですか。

内海 何日かゝるかは具體的に申せませぬが兎に角税關としては關東軍のものは簡易な通關をしてをります。

問 滿洲國税關の検査は統一してゐるんですか。一々現品に目を通して……。

内海 税關の建前としては一々検査します。先づ輸入申告を致します。するとその申告と荷物とを照し合せて正しいかどうかを見てその結果税金を課することになつてをります。

問 昨年二十圓許りの別珍の鼻緒を送つたら安東で二十三圓の税金を徴られた。十割以上の關稅です。さういふことが折々ある……。

内海 或はさういふこともあつたかも知れませんが、もう少し課税の内容を調べて頂きたいと思ふ、決して疑ふ譯ではありませんが……。假へば安東で二十圓と申告されたとしても、税關の方では申告が安いと見れば、査定價格を引上げて税金をかけるのであります。併し其の場合には通關の代辯人がある筈ですから一應荷主さんに照會して申告したものに對して税金が或は三倍にも四倍にもなる、荷主さんが納める意思があるかどうかを一應確かめて、その結果納税する、或はそれを不當として抗議する。さういふことも出來ます。また積戻すといふ方法もとれる、即ち荷主さんとの間に連絡があればどうでも出來る。要するに通關する方と荷主さんとの連絡をよくして、税を納めない前にして頂きたい。尙今後奉天なり其他奥地に保税倉庫が出來ますと大變便利になり、斯る問題も減ると思ひますが、大體さういふやうな實情で税金を徴るのであります。御諒承願ひます。

問 此間も滿洲國の官吏の方が商品に……草履に色鉛筆で表に印をつけた……。

内海 さういふことが若し事實とすれば不注意であります。税關としてはその商品を見本として、或は参考品として調査したい時には必ず受取證を渡して一時借りる、用が済んで返す時にはその受取證と引換にする、又どうしても欲しい時は相當の金を出して賣つて頂くのであります。要するに検査の限度を越へないやうにして居るので今のお話を事實とすれば甚だ濟まぬと思ひます。

問 現に私が行つて見て來たんですが、あゝいふ亂暴なことをやられては全く困る。

内海 今後さういふことのないやうに氣をつけるべきですが若しさういふ場合には税關に抗議して頂けば早速改めます。

問 高粱の輸出に就いてお質ね致します。關東州で出来るものと、それ以外の所で出来るものと輸出税に差別があるやうですが……。

内海 關東州のものは民政署の證明書があれば輸出税はかかりません。

問 其間の具體的な數量上の規定がありますか、假へば關東州のものが全部免税になりますか、其中の一定の率のもの、一定の種別、一定の量に依るものですか。

内海 量としては別に制限はありません。

問 關東州で生産されるのは年に三十萬俵と聞いてをります。ところが六十萬俵も出てをる、斯ういふのは關東州へ滿洲のものを持つて來るからだと思ひますが、無限に滿洲から持つて來るやうになると……。

内海 關東州では生産について餘り嚴密な検査をやらないで、申請があれば證明書を出すやうにも聞いてをります。實際はどうか分りませんが。

問 それに就いて對策は考へられてをりますか。

内海 實際關東州へ滿洲から輸入されてをるものもあるのですから、これに對しては證明書を出させないやうにする。兎角その自省に待つより仕方がないと思ひます。大阪でも私の方にさういふ問題について申出でられたことがあります。これは主として飼料の問題です。

問 十三萬噸以上は關東州で證明書を出さぬ、その民政署の證明書がなければ滿洲産と見る……。

内海 證明書の發給について嚴密な審査をすることになるといふのです。申告して來ると直ぐ證明書を出すといふことでは困ります。

問 大體十三萬噸といふことに大連税關でリミットがあるんじゃないですか。

内海 今迄さういふ制限のあつたことは聞きません。

篠崎(後記) 昨年私が満洲に行きます途次名古屋飼料組合の方から満洲産に輸出税が掛かつて關東州産に輸出税が掛らない爲めに商賣上困るから輸出税の減免方を交渉して呉れと頼まれたのであります。その際關東州産の輸出高が生産高に比して多いといふことも聞いたのでありますから、大連民政署に就て調べて見ましたが、民政署當局の云はれる所に依ると大體大連税關と協定して關東州生産高の八割に對し産地證明書を發給することにして居る、さうしてその八割は約十三萬噸に當るが實際證明書を出してゐるのは八萬噸位で協定の現度迄には達して居らぬといふことであります。序に全生産高の八割を輸出することは消費關係を考慮して多過ぎる觀もありますが、大連税關では關東州では全生産高を擧げて輸出し州内消費には満洲産を當て得るのであるから八割といふ協定をされたのであります。

問 満洲の高梁がヨーロッパへどれ位出ますか。

内海 昨年度に於いて全體で價格にして七百三十萬圓、數量にして三百三十三萬三千ピクルであります。詳しい仕向地別は分りませんが、必要であれば後で調べて差上げて宜しうございます。

問 今の數字は全部ヨーロッパ方面へ出てをる數字ですか、それとも輸出總額ですか。
内海 輸出の總額です。

問 滿鐵の運賃は朝鮮の方から行くのと、大連の方から行くのとは一籽幾らといふ風になつてゐるんですか。

渡邊 大連から、安東からののは海港發着特定といふことで非常に安い運賃であります。一籽幾らといふ風になつてをつて、更に百籽からは遠距離遞減に依つて更に遞減されるので大體三割位安い運賃であります。朝鮮の方は雄基、羅津から入れば國線になりますので、均一距離比例であります。これも遠距離遞減法をやらなければならぬといふことが叫ばれてをるやうであります。

問 新京、哈爾濱間の運賃は何時から改正運賃が實行されますか。

渡邊 鐵道そのものがまだ讓渡出來てをりませんから、ハッキリ分りませんが、滿洲國が引取つて滿洲國から滿鐵に委任經營といふことになれば同時に發表になる譯であります。

(註、三月二十三日より改正をる。)

問 向ふの驛へ荷物が着いて半歳経つても荷受主が引取らない時は滿鐵でそれを競賣に附されるといふことですが、あの場合無警告でやると書いてあるやうですが實際はどうなつてをるのですか。

内海 半歳といふことはありません。三ヶ月です。その場合荷受人が引取ることが出來ぬといつて受取らない。茲に荷物の不捌けといふ事故が起きますが、さういふ際には一應荷主に通告し右の期日

が経過しても尙引取らない場合には競賣にします。例へば名古屋の「渡邊」といふ荷主さんが奉天の某といふ人に荷物を送つたが受取らない、その場合は奉天の驛長は名古屋の驛長に對しこの荷物は引取らぬが發送者に聞いて呉れといつてやる、名古屋驛長がそこで運送屋を呼んで聞く、運送屋は發荷主の方へいふ、この時に御主人が聞きなればいゝのですが、店員が聞く爲に間違が起る。大抵の荷主さんは發送する迄は一生懸命でありますけれども、後のことは餘り關心をお持ちにならない方が多い。番頭さんにいふと「まあ好い加減にやつて置いてくれ」といつたやうなことで、開放しに終ることが多い、その間に期限が来て向ふで換價處分をされる、といふやうなことがあるのであります。

問 どうも從來は獨斷でやる場合が多い。

内海 これは向ふに持つて行つた品物で、處分した方が荷主さんの得なもの、或は保管料にもならぬ値段の安い品物は即刻處分するといふことになるのでありますが、大體は荷主さんの御意嚮を聞いてやる、さうしていよいよ御返事がなく期間が経つと處分する。

問 どうも買手の中には極不良な連中があつて、これを買つては儲からない場合、或は更に辛辣な奴は計画的に最初から競賣になるのを待つて、自分の方へ競落しようとする。さうして只同様の値段で買つて儲けやうとする奴がある。發送者は先方からまだ金を送つて呉れぬといつて非常に待つてを

るのに一方では、さういふ質の悪い奴がある。これは何とかして荷受主と發送人とにこれを知らして頂くといいやうな便法はないでせうか。

内海 規則によつて當然通知の方法を執つて居ります。船に積むのは専屬店ですがビルを見ると何處々の何々組扱ひといふことで發送人が分からないことが多い。又船會社等の發機關を介して照會する爲三月目位はすぐ経過してしまふのです。大連の埠頭では大體鐵道の規則その儘ですが、寧ろ荷物を早く處分しなければならぬ中繼港ですから、照會などの扱は鐵道沿線よりも早いと思ひます。其例は大阪の或大きな綿布問屋さんの話ですが、綿布を大連に送つたところが、相場が下落したので荷受人が取らない、そこで連帶運輸の大阪商船に通知し遅くなれば換價處分をしなければならぬと申上げたので、大阪商船は専屬店を通して發荷主に通知の方法を講じたが、徹底して居ない専屬店から綿布問屋さんへ右の旨を通知したが、電話であつた爲之を聞いた店員は「其中に話を決めるから待つて呉れ」といふ返事……。その話を滿鐵の方へ傳へたので埠頭では相當猶豫してをつた。さういふことを三回、四回繰返してをる間に期間が來たので換價されてしまつた、實際は荷を送つた店の責任者の耳に達してをらない、然も價格も相當なもので五千圓位でした。換價してしまつたら、荷主さんがその金を貰ひたいといつてもその権利がないので非常に困られた。結局荷主から甚だ迂つかりしてゐた

が何卒寛大な處置をして貰いたいといふことで、餘りお氣の毒でしたから、大阪出張所から口添へして埠頭の費用だけを引いて、残額は全部返して貰ふといふことになつたのであります。運送屋さんには非常に便利な代りに、又困ることもあるものです。

問 小包郵便で荷物を滿洲國に送つたものはどうなりますか。

内海 通關の検査は一般貨物と同じやうに致します。さうして税金額を郵便局へ通知する、郵便局では名宛人に之だけの税金がかゝつてゐることを通知して税金を納めさせ小包を引渡すのであります。大體日本と同じであります。若し二十日間に名宛人が受取らないと差出國へ積戻します。尙小包では日支間の協定で税額七十八錢迄は免税されてゐるので（滿洲國でも之が適用を受ける）一般貨物とは此點は違つて居ります。

問 大連の税關ですが、通關の時に罐を開けられるので奥地で腐ることがあります。内容を見るために外装を開けらるゝのですが、つまり舊のやうに完全に密閉が出来ない、石油罐に入れた普通の罐詰が多うございますが、食料品などは實際問題として困ります。

内海 別にそれに就いて責任を回避する譯ぢやありませんが、税關としては申告が正しいかどうかを検査する爲に開装を命じるので、開装後の後始末は税關の検査を受ける側、即ち代辯人の責任にな

る譯であります。

問 併し實際罐を開けるために中のものが腐敗をすることがある。

内海 今申す通り開けないと分からないものは仕方ありません。密輸入とかいろ／＼不正な手段をとる人も時々あるものですから……。開けないでも通關出来る様になることは理想です。外装でもなるべく開けない方が好いんですが……。

問 要するに代辯人即ち検査を受ける方の責任といふことになる譯ですか。

内海 検査は税關がやるんですが、検査を受ける手続きは荷主又は代辯人がする、代辯人がその費用を取つてやつてをるので、其尻を税關に持つて來られるのは一寸困ります。

問 既拂ひ税金の拂戻しますが、その荷物が還つて來たのを更に滿洲國にもう一遍再輸入する場合に又税金を拂はなければなりませんか。

内海 お話の場合は拂はなければなりません。

問 見本の場合は……。

内海 見本品でも免税せらるゝ場合の外は税金はかゝります。

問 内地ですと例へばサンプルとして持つて行つた場合、内地に持つて還つた時免税されますが。

内海 満洲國ではさういふ制度がありません。併し今後だんく整備されて行くと思ひます。

問 連絡扱ひと打切扱ひとはどうですか。

内海 連絡扱ひであれば満鐵、日滿蒙扱なら國際がやるんです。満鐵では普通の品物は函傷みの修繕費は三十錢迄は無料でサーヴイスしてゐます。夫以上は荷主さんから請求します。又仕切書の完全なるものは一部のみ検査して他は省略されます。故に仕切書の完備を期することが必要であると思ひます。今迄よく事故のあつたといふものに就いて調べて見ますと、やはりインボイスの不完全なものや荷札がとれてゐたり、荷造りが悪かつたりしたのが大部分を占めてをります。

問 揚地で保管中のものは税金を返して頂けるんですか。保税倉庫の……。

内海 揚地倉庫に保管中ですと場合によつては申告の取消を認め戻税されます。

問 奥地から引取つて大連の満鐵の倉庫へ入つたものは満鐵で證明して呉れますか。到着證明があつて、まだ引取つてゐないといふことを……。

内海 さういふ證明があれば再び奥地に入るときには免税になります。

問 無論返送ですから引取つてをりません、外装もその儘です。……私は船會社ですが、私の方へ或荷主が頼んで来て、引取の手續きをやつた、大連で引取つて見たところが、どうせ満洲でなければ

消費されない性質のものだから、もう一遍奉天へ送れといふことになつたんですが、さうしたら金輪際もう一度拂はなければならぬといふ。

内海 それは引取つたからでせう。

問 無論運送屋の手にも入つてゐない、大連汽船から満鐵に依頼したんです。

内海 一遍よく事實を調べになつて、お知らせ願へませんか。満鐵の方でも調べて……。

さういふことを證明されしばいい譯です。満鐵の方で證明は出來ます。理論としては満鐵が證明すれば徴らぬのが正しいと思ふ。

よく満鐵の倉庫から出すことがある。大概翌日位引取つてしまふ、倉庫が小さいので……。

問 此處へ福本税關長が御見えになつた時お伺ひしたのですが、税關長としては、よく荷主の立場を御諒解を願ひました……。税金を徴らない方法もあるといふことだつたんですが、税務課長にも目にかゝつても話すると、それは出來ない……。

内海 それは證明する材料が整つてゐないのでせう。材料が整つてゐるといふ自信があれば請求出來ると思ひます。

問 私達の立場から云つて課税價格が不當だと思ふ時には不當課税の申立が出來ますか。

内海 日本と同じやうに二十日以内に異議の申立が出来ます。

問 内地の税關と大體一緒ですか。

内海 大體同じです。(條文明朗讀) 貨物は供託金を出せば引取することも出来ます。

問 それからサムブルを六ヶ月以内に再輸出することにはリミットはございませんか。

内海 リミットはございませんが、見本として適當なものでなければいけない。假に大きな數量——初めから賣ることは分つてをる大きな數量のものを持つて見本品だといふやうなことは妥當でないと思ひます。

問 通關用のカタログと違ふ場合はカタログ面に印刷した金額で課税されるのですか。

内海 例へば金庫のやうなものは非常に實際の値段と違ふ價格が書いてあります。カタログの價格は彈力を持たせたやうなのがあります。實際の取引にさういふのがあるんです。

問 假りに羅津で通關手續をとれる、新京でも出来るといふ場合、業者の希望に依つて通關手續は何方でも出来るんですか。

内海 將來保税制度が整備するとなういふ風になります。今はさういふ自由は許されてをりません。全部大連、安東、圖們等の入口で徴つてしまふのであります。

問 北鐵が今後滿鐵の手で經營される場合には哈爾濱から出た品物が羅津に行きます際には今と比較して多少安くなりますか。

内海 羅津向は變りなし、滿鐵で經營するとしても、從來と變化はないでせう。差當り南部線は安くなるだらうと思ひます。

問 新京から哈爾濱に來る間はゲージが違ふから……。

渡邊 このゲージを滿鐵と同じようにするには三日間でも出来るが、非常に莫大な費用がかかるさうです。事變の時は一週間でやる豫定だつたやうに聞いてをります。三本レールを敷いて、それで當分兩方とも使へるやうにするさうです。

司會者 もう時間も餘りありませんから、ドシ／＼御質問願ひます。

問 一寸方面が違ふかも知れませんが、新京で建築しますと、建築税といふものはどうなりますか。

内海 滿鐵の附屬地を除いた滿洲國內の新市街の建物に就いては現在國都建設局の計畫に依つて管理され、おそらく建物の制限があります。道路により二階以上と言ふ様な制限があるでせう。滿鐵の附屬地は地方事務所で管轄してをるのであります。結局市街美を損ずることはないと思つたものを許

可することになつてをります。又建築税といふやうなものはありませんが、建物が出来上つて貸家にすれば家屋税を徴られます。新京は將來は嚴重な制限が出来るんぢやないかと思ひますが、今のところ不明です。

問 羅津で連絡の品物は運賃が安い、羅津から送る品物は高いといふやうなことはありませんか。

内海 現在では羅津はまだ完成して居らず、此所から奥地へ發送は出来ません。清津及雄基では連絡で送る荷物も、其處で打切つた荷物も鐵道運賃は變りなく、大連でも同じであります。只一車扱の場合連絡ならば積卸しの手数料が違ふ、連絡ならば船から直ちに貨車に積みます。清津では鐵道の積卸しは一車扱ひ一噸に就き二十錢といふことになつてをります。要するに運賃は各線の合算であります。打切にならうと少しも違ひません。又將來北鐵が接收されたらどうしても鐵道の一元化といふことが必要であります。滿鐵は遠距離遞減法、北鐵は均一運賃といふのでは荷主さんも不便ですし、鐵道行政の見地からいつても面白くありませんから、これは發地から一本の運賃でも出来るのではないかと思ひます。

問 滿鐵の運賃は高いと云ふことですが……。(笑聲)

渡邊 これには、いろ／＼理由もあります。短時間では十分申上げられません。滿鐵は鐵道の輸

送といふことだけでなしに、いろ／＼な地方行政にも關係してをります。で運賃だけを見て高いと言ふことは必しも當らないと思ひます。滿鐵は地方行政のために年に六千萬圓の金を支出して二千萬圓の缺損をしてをるのであります。これを除外視して内地の鐵道や朝鮮の鐵道賃銀と表面だけ比較するから高いのです。内地にて貸切扱荷物の積卸は荷主の負擔ですが、滿鐵では積卸賃を一噸に就いて五十錢とし、鐵道負擔にして居る爲之だけでも相當内地より高く見えます。比較的高いのは國線の均一運賃で、これは將來遠距離遞減法に改正されるのでないかとも思ひます。

渡邊 鐵道の一元化は近き將來にはなるだらうと思ひます。鐵道の一元化が實現すれば運賃も取扱方も統制されると思ひます。

問 やはり新京、奉天、哈爾濱の直輸入業者の懇談會でも開いて頂いて、インボイスのことなんかでも此方がして出すのぢやない、仕入先があゝいうて来るものですから仕方なしにやつてゐるんですから、今後座談會でもやつて頂いて向ふを一ツどうかして貰はなければならぬと思ひます。(笑聲)

内海 向ふの通關業者ともよくやつてをるのでありますが、實際問題として却々むづかしいやうです。

問 大連の代辦業者の中にも悪い人があるやうです。

内海 それは彼處の行政權の問題と關連してをるのであります。滿洲國の通關業者には權力が及ば

ないのです。支那と日本との間に大連の税関に関する協定が出来てをうて、滿洲國は之を承繼して居り、税関のやつてよいこと、出来ないことが決められてをります。通關業者は警察の免許を受けるので不正なものに對しても税関としては免許の取消權もなく十分手が伸びないのであります。これ等は將來大連税關設置協定の問題と關連して根本的に解決すべきものと思ひます。で直接に税關から發動してそのもの、免許を取消すといふことは出来ませんが、非常に不正な者があれば、さういふものに對しては仕事の出来ないやうにするといふ方法をとつて反省を促がす、さういふ方法ならとれるのであります。

問 引受地一本運賃になると安くなる可能性がありますか。

内海 連絡運送としては運賃の合算額のみでなしに通貨の換算もなく發地から着地まで判り易いものを制定するのが理想です。船會社とも御相談して——船會社がやつて行ける程度のもを協定——便利を計らねばならぬと思ひます。

只今各地から滿洲各地への主要品の運賃の概算表を慥らへてをります。併しこれも却々複雑で例へば北安に行くにも八ツのコースがあるといつた譯で却々困難です。其内出来ますから御送り出来ると思ひます。

問 滿鐵埠頭で荷物を揚げて全部揃はないと發車が出来ないんですか。

内海 揚不足でも輸送します。

問 例へばこれを旅順に早く送らなければならぬといふ時に何か特別扱ひをするといふやうなことは出来ませんか、特別に賃金をとつて……。

内海 料金を出させ早く送る方法はないが、急送品や腐る品とか又公益上より見て早く送らなければならぬ品、或は危険な火薬とか、小口とかは先へ送ることになつてをります。

問 通關促進の方法として布片を附けるといふ話ですが、附けてから連絡扱ひと國際扱ひとに變更する場合があります。さういふ變更申出があつた場合の實際の運送方法はどうか。

内海 書類を變更したら荷札も變更すべきです。荷札やマークなどの變更せずに送れば事故が起り易いからなるべく變更なさらぬやうにして頂きたい……。

司會者 今日是我々のために御多忙の際にも拘らず、長時間に亘りまして、種々御懇篤なる御説明と御指導とを得まして、一同のもの洵に時下重要なる滿洲の變化の事情、最近の模様を詳細に拜聽することを得まして、非常に好い参考となりました。今後の彼地との取引上大いに啓發されました、厚く御禮申し上げます。

猶ほ我々滿洲貿易業者としては勿論、國家的に考へましても政治竝に經濟に於いて我々の生命線であるところの滿洲に於いて今後大いに活動して行きたいと思ふのであります。で此内地の商工業者が好都合に取引の出来るやうに、特に税關の關稅政策に就きましては、既に御如才なく御研究になつてをりませうけれども、我々が此生命線としてゐる此滿洲に對する取引に就いて、より以上御便宜を圖らはれますやうに、安い關稅になりますやうに、貴方がたからよろしく本國の方へ御移牒願ひまして、我々の念願を達せしめて頂くやう御盡力下さいまして、且つ政治的には滿洲の商工業も固より大切でありますけれども、内地と連絡して有無相通ずる上に於いて、内地の製造業者、貿易業者を悲觀させないやうに宜しく御配慮を願ひ致したのであります。

猶ほ滿鐵の方にも從來非常な御便宜、御配慮に預かつてをりますけれども、どうぞ此上とも宜しく願ひ致します。名古屋は阪神その他地の利を得てをる方面とは一寸違ひまして、甚だ地の利を得ない所でありますから、何かの御機會ある毎に一層この愛知縣方面に對してお心添へを願ひたいのであります。

洵に長時間に互りまして、御疲勞の際にも拘らず、いろく有難うございました。重ねて深く御禮申し上げます。(終)

昭和十年五月二十日印刷納本 (非賣品)
 昭和十年五月廿九日發行
 編輯兼發行人 篠崎嘉郎
東京市港區南區二丁目
 百七十五番地ノ十號
 印刷人 島連太郎
東京市神田區
 美土代町十六番地
 印刷所 三秀舎
東京市麹町區丸ノ内三丁目十四番地
 發行所 日滿實業協會
電話丸ノ内(23)五〇六一番
 振替貯金口座東京四五八〇二番

