

南滿運河と産業開發

※ 米 田 正 文

南滿運河とは營口—鞍山—奉天を連絡する延長二百十九軒の運河を總稱するもので現時進展中の産業五箇計畫完成後に於ける鞍山並に奉天を中心とする原料製品の大量集散を水路により勃海の港營口を通じて行はんとするものであつて本事業の重大性は夙に政府當局の認るところとなり本年度より交通部に於て着手せられ着々其進捗を見つゝあるのである翻つて世界各國に於ける運河事業を概観するに各國共、内國水運の發達は最近實に著く次の表を見ても如何に多くの運河が開設せられてゐるかが分りその重要性も自ら明らかであらう。

各國内國可航水路延長

國 名	運河延長 (軒)	可航河川 延長(軒)	計	水運貨物 (單位 百萬屯)
獨 乙	2,199	9,965	12,164	111.8
佛蘭西	5,252	6,781	12,033	41.9
和 蘭	3,200	1,600	4,800	50.6
白耳義	797	872	1,669	34.1
伊太利	880	1,036	1,916	—
露 國	4,000	5,000	9,000	35.2
米 國	7,450	4,000	11,450	206.2
英 國	6,826	—	—	—
支 那	1,200	—	—	—
日 本	93	—	—	—

獨乙は運河並に河川を合せて内國可航水路一萬二千軒餘あり、その一箇年水運貨物は約一億一千萬屯と稱せられ、佛國も亦一萬二千軒の可

航水路を有し水運貨物年量四千二百萬屯に達し國內水路の輸送力顯著なるものがある。

更に國土面積に對する水路延長世界第一と稱せらるゝ和蘭及第二位を占むる白耳義に於ける水運の發達も亦著しき數量の貨物を運搬してゐる。

又米國の水運貨物量は二億屯に達し斷然他國を壓してゐる。

何が故に斯くの如く水運が發達してゐるかと言へばそれはそれぞれの國に於ける國情、氣候地勢によつてその理由を多少異にするけれどもその究極の目的は低運賃政策又は軍事輸送の確保である。即ちこれによつて物價を下げ國民の福利を計ると共に多國貿易の振興を圖り或は一朝有事の際は軍事輸送を確保することにあるのである。

吾南滿運河の目的とするところも亦こゝに有るのであつてこれが竣成により南滿一帶は豫期以上の發展を遂げ産業の振興に益々拍車をかけられるであらう。この水運事業の効果といふものは誠に廣汎多岐であり直接に間接に國家の繁榮に貢獻するところ偉大である。今こゝにその効果につき抽象的に述べんよりも運河發達に代表的な歴史を有する外國の事例を引用してその發達の過程を尋ねる方が賢明であると信じその概要を述ぶることとする。

○

諸外國の内英國に於ては運河が國內産業の開發に重要な役割をなしたる點に於て、獨乙に於ては特に運河が軍事上の重要性を持つ點に於てそれぞれ異つた代表的特徴を持つてゐるので、英、獨に於ける運河事業の概要を論ずることとする。

英國の運河

英國に於ては運河といふものは其状態が良好に維持せらるゝ限り地方産業の開發を促進し、大小港灣の繁榮に多大の貢獻をなすこと著しいといふことが明らかとなり一八世紀末葉から一九世紀初めに(1760—1830)至る間非常な勢で發達して「バーミンガム」「マンチェスター」等の工業地帯を中心として「マーシー」河「セバーン」河「テームス」河沿岸の石炭の產出豊富なる地帯に運河が網の目の様に四通八達し可航水路の延長六八二六軒(1900年調査)に達したと云はれ從來の輸送運賃屯當四〇志を一二志の低價とし(ウースレー炭田とマンチェスター間)非常な効果を擧げ國內の産業組織を一新し工業革命となし運河全盛の時代を現出したけれども其建設に統制を缺き同一河流同一地方にては必ず統一的に建設せらるべきであるにも拘らず數多の運河會社が分立設置され運河の幅、水門の大小「トンネル」の大小が相違し運河料も一定せず亂脈その極に達し遂には運河の發達を阻害するに至り能率は次第滅殺されるに至つた。

水運は一般的に其運賃率は鐵道に比し二分の一乃至四分之一になるけれども其管理當を得ざれば技荷荷傷、廻延等の爲に屢々不評を蒙るのである。

然しながら永い運河時代の結論として運河の

効果は次のものに要約されたのである。

- 一、産業發展特に石炭業、鐵鋼業、製陶業の發展を促進する。
- 二、内部都市の發展
- 三、諸港灣の發展
- 四、農業改善と農村の發展
- 五、生活費の低減
- 六、賣買市場の變更
- 七、勞働力の開發

斯くの如き諸利益を有し産業開發上顯著な功績を有したにも拘らず一九世紀末鐵道との競争に負けたのであるが其原因とするところは

- 一、運河事業が國內統一的經營によらず自由分立をなし企劃に相違を生じたること
- 二、鐵道は各社提携して連絡運輸に當り合理的經營に成功したること
- 三、水運は運賃廉けれども其サービスが拙劣なりしこと
- 四、一九世紀末に競争防止法を制定したが效果少なりしこと
- 五、鐵道は必要に應じ運河を買収し其經營を中止せしめたること

等であつた。其後(1906年以後)近海航路委員會なるものが生じ運河の調査をなし運河を國家管理下に置き相當の補助を出すべきことを結論したのである。1917年運河管理委員會が政府主唱で生れ次第に運河の交通量は増加を示し特に穀物、食糧、石炭等の輸送が増加したのである。かくて再び運河は其勢力を盛り返しつゝあるのであつてこれは一に其管理が効果を發しつゝある證左である。英國の之等の經過から運河の管理は運河「トラスト」を組織し國、地方官廳、運河使用者、商工會議所其他運河關係の代

表者が委員會を作り其經營を行ふことが理想的であると言はれて居る。

以上を綜合して英國の運河を見るに運河經營に於て非常なる失敗をなして居ることが明であつて凡ての交通機關が左様であると同様其統制經營といふものが最も重要なる事柄である特に運賃の廉いといふ點では斷然鐵道を凌駕しながらも其サービスの點に於て鐵道に劣り營業成績を惡化せしめて居たことのあるのは特に考慮すべき點であらう。

現在運河の三分之一は鐵道會社の所有に歸して居ると言はれ運河の規模も少さく其41「パーセント」は水深1.2米であつて1.8米以上の水深を有するものは全水路の十分の一に過ぎないと言はれて居る。けれども今後の管理宜しきを得るならば再び昔日の黄金時代を現出するであらう。

獨逸國の運河

獨逸に於ては鐵道の發達は一九世紀末葉全盛を極めたがこの頃より水運に關する認識が深まりその特性たる。

一、運賃低廉なる事

二、交通統制並に船舶動力作業による賃金低下

三、工業生産費の低下、従つて市場に於て商品競争能力強大となる事

等が確認せられ、先づ自然水路の利用により最大の利益を收めんとする傾向を生じ洪水其他の益害に對し適當なる保護工を施して水運を助成し同時に農地の改善を圖らんとする傾向が著しくなつて來たのである。

その發達も目覺しいものであつたが特にかの歐洲大戰に獨逸は軍事輸送機關としての水運の

安全性に對する價値を高度に確認するに至り戰後(1919)直に政府當局は水運行政の大改革を斷行した爲に從來各洲縣の手に委ねて居た水路管理に大變化を生じた。

即法案九七箇條を制定して一般航通の用に供する水路の維持保管の事業従て之等の水路管理は凡て國家の手に移讓したのである。

1921年國は次の管理を引受けた

- 1、各洲の重要運河並に可航河川
- 2、沿海島嶼航路の維持に關する各洲の計畫
- 3、各洲の河海信號水先案内

この爲聯邦交通大臣の下に水路局が設置され極力水の利用を計り動力、土地改良、商業運輸の目的を以て各種の運河改良が實施せらるゝに至り遂に今日の隆盛を來したのである。

然しながら戰後ライン河沿岸の水運業者は鐵道が河川舟運に對する有力な競争者となり水運業者を壓迫するといふことを言ひ出し「ベルギー」「ドイツ」「オランダ」「フランス」等の水運企業者が國際聯盟に其窮狀を訴へた結果聯盟で早速調査したところ却つて反對の結果が立證せられたことがある。

即ちその調査の結果分つたことは鐵道と運河の輸送量の比は戰前100對21.6であつたものが戰後100對13.3に一時下つたけれども其後次第に増加を初め一九二七年には100對23.9となり戰前よりも却つて多くなつてゐること、尙鐵道並に水運各々の一九二七年に於ける輸送量は鐵道に於ては戰前に比し五「パーセント」増加であるが水運は一六「パーセント」の増加を示してゐることが明にされたのである。

○

吾國に於ては特に國策として産業開發を五ヶ

年計畫として遂行しつゝありその核心をなすものは鞍山、本溪湖、奉天、撫順地帯であり近き將來に於て滿洲の「ザール」として否寧ろそれ以上のものとして大きく世界の舞台に登場しやうとしてゐる。

この重工業生産は必然的に物資の大輸送を伴ふものでありその輸送費の低減を眞面目に熱意を以て考へなければならぬ時機に直面してゐるのである。

北米合衆國の鋼鐵會社の全生産費の約四割は運輸費なりと云はれてゐる假りに一億圓の製品があればその内四千萬圓は運輸費であり十億萬の製製品があれば四億圓は運輸費に當るのである。

以つて如何に生産費に運輸費が大きな役割を務めてゐるかを知る。従て生産原價を低減させ國際市場の覇者たるの位置につき更に國內民衆の生活費を低廉にし民心の安定を計ると共に民生の振興を圖るには製品、原料の運輸費を低下せしむるの方法を講じなければならない。

これには對處する唯一の問題が南滿に於ける水運の開發である。交通部は夙に鑑みるところがあり南滿唯一の天與の良河川太子河の澄み切つた流れを利用して營口—鞍山—奉天を結ぶ運河の開設計畫を樹立したのである。其目的とするところ第一は鞍山に於ける必需原料たる石灰石、珪石、螢石、流化鐵鏽、滿侖鏽、燐鏽、耐火煉瓦並に鐵作品、日用雜貨等の輸入運輸を行ふと共にその製品たる銑鐵鋼材片鋼塊、鋼片、ストリップ「ベンゾール」油類其他生産物を同時に輸出することでありこの輸送量五百萬屯と推定して居る。第二は奉天を中心として將來豫想せられる農産物及輕工業必需品の輸送の内特産

の輸出と食料品及諸資材の輸入を行はんとするもので其輸送量二百萬屯と豫定してゐるが運河の輸送最大量は五百萬屯であるから將來撫順迄運河の擴張をなしたる場合には更に三百萬屯を増加する豫定である。

従て鞍山及奉天より營口を通じて行ふ輸出入量は合計七百萬屯に達し將來撫順迄の擴張計畫が完成すれば優に一千萬屯に達する輸送を行ふことになるのである。

これにより南滿諸産業は一大革新を見可生産は更に次の生産を呼び興すであらふことは疑を容れないところである。

本運河が更に重大なる機能を有することは獨逸の例に見る如く一朝有事の際に於ける軍事輸送の確保である。一般に戦時に於ける輸送の確實性は水路、道路、鐵道の順位であり特に航空機の發達せる今日この感を深くするのである。

以上の外運河の特性として次の事項が促進せらるゝであらふ。

- 一、營口港の發展
- 二、沿岸地帯の農業改善並に農村の發展
- 三、勞働力の開發

○

最後に運河の運營に關しては未だ其方針が決定するに至つて居ないけれども其要件としては（一）國家の管理下に置くこと又は之に準ずる方法によること（二）鐵道乃至道路運輸との調制を圖り各々其交通運輸機關としての特性を活用すること即ち水運には大量貨物、粗材品を當て、鐵道、道路には比較的急を要するもの、又は比較的價格高きものを向く可きであるかくて南滿運河の合理的運營により諸産業は促進せられ絢爛たる産業勃興の時代を現出せしめ得ると信するのである