

小田山理事長 殿

康備九年一月二十八日



營口港外鐵道事業

2-1



營口港ト鐵鋼事業

(奉天九年一月二十八日)

一、營口港概説

營口港ハ西曆一八五九年天津條約ニヨリ清國カ牛莊ノ開放ヲ英國ニ約シ英國ハ一八六一年領事館ヲ設置シ牛莊ト併シ滿港シタニ爐マシ
滿港後急速ノ進歩ヲ促シ道路交通ニ依ル岫巖、遼西、熱河地方トノ交
易、鐵道ニヨル各沿線トノ取引、遼河水域トノ任便及海洋貿易等外國
商人ノ活躍、清國人ノ移住、投資等ト相俟テ商工業興隆シ貿易活況ヲ
呈シ一時可成リノ繁榮ヲ見タノテアル

昭和六年以降ノ最高記録ヲ述ルト

イ、道路ニヨル量車(馬車)貨物ハ昭和九年ノ一七六〇〇屯カ最大

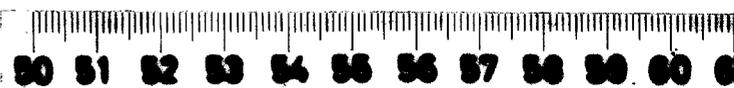
ロ、鐵道ニヨル發着貨物ハ昭和九年ノ三一〇七八〇〇屯カ最大

ハ、遼河ニヨル上下航貨物ハ昭和十二年ニ於テ一、四〇〇〇屯(四〇七

三〇〇〇圓)

ニ、營口港輸出入貿易額ハ昭和六年ノ一九六〇〇〇〇圓カ最高

ホ、人港船舶ハ昭和九年カ九〇〇隻、約九〇萬屯カ最高テアリ、船種



ハ近海航路ノ五〇〇—三〇〇〇噸級カ多イカ四—五〇〇〇噸級モ
相尋ニアリ、昭和十年ニハ八〇〇〇噸以上ノ船サエ入港シタ

此ノ如ク大體ニ於テ昭和六年乃至同九年カ管口港ノ最盛期ヲ以テ今日
ニ至ル迄漸次減勢ニアルコトハ否メナイ、然シ最近ニ於テハ鹽、マグ
ネシウム、パルプ等ノ近代工業カ勃興シ別ノ意味テ人口ハ十八萬ニ
發達シ、將來八十萬ノ都市計畫ヲ目論見ツツアル狀況デアル

三 管口港發展上ノ障害ト對策

カカル兩港ノ良港カ何故近年衰微シツツアルカ、ソレニハ凡ソ次ノ三
至凶カアル

イ、冬期港内結水シ約一〇〇日間閉航スルコト

ロ、河口ニ閉洲ヲ形成シ大型船ノ航行不自由ナルコト

ハ、滿載々追連賣制度ノ制壓存スルコト

イ 結 水

港内トハ海湾ヨリ遡航スルコト約二二軒ノ地點カラ始マリ汽船碇泊
區域ハ延長一五軒五アル、概シテ十二月下旬ヨリ結水シ三月中旬カ

ラ四月ニカケテ解水スル、又結解水ノ前後一週間ハ流氷甚ダシク航
行危険ニテ船舶ハ出人シ得ナイ、港内水厚ハ三五―四〇間ニ達スル
明治三十三年ヨリ昭和十二年迄ノ三三年間ニ於ケル港内結水状態記
録ヲ安約スルト

最早移航日 十一月二十七日（明治四十年及大正元年）

最速 十二月二十四日（昭和三年）

最遅凍結期間 不凍（大正四年及大正十三年）

最長 一一〇日（大正三年）

最早初航日 三月一日（大正三年）

最速 二月二十三日（昭和十二年碎氷作業ヲ行フ）

最遅 三月二十九日（大正六年）

最遅閉航期間 七九日（昭和十年）

最速 七二日（昭和十二年碎氷作業ヲ行フ）

最長 一一八日（大正四年及大正六年）

結水ハ上流カラ始リ比較的危速力テ下流ニ及フ、一昨年度（凍結六、

七年一ハ上港界線一月八日、下港界線一月二十五日結水シ、一月三十一日西廻臺附近ニテ終結シ以下凍結シナカッタ

昨年度一凍結七、八年一ハ上港界線一月三十一日、下港界線二月五日結水、二月七日下午港界ヨリ僅カ下流ユテ終結シ以下凍結シナカッタ、今年度一凍結八、九年一ハ上港界線十二月二十八日、下港界線一月二日結水、一月三日西廻臺岸ニ及ヒ今日一月二十日一向ホ下流ニ進行中テアリ、過去二年ニ比シ凍結距離ハ延長シテ居ル

以上三ヶ年ノ記録ニヨツテ結論附ケルコトハ早計テアルカ大體ニ於テ現營口港内ハ凍結スルコトカ普通テアルカ西廻臺下流ハ概ネ不凍區域テアルト考ヘテ亘支ナイ、又現港内ト雖モ碎水作業ヲ行ヘハ冬期滿港スルコト必スシモ困難テナク滿洲國工程處ノ現地報告ニヨルト

昭和六年舊遼河工程局ニ於テ三月五日ヨリ約二〇日間天津工程局附屬碎水船通凌(三四二屯)及清凌(三四三屯)ノ二隻ヲ備船シ試験的碎水作業ヲ實施シタ結果技術的ニ碎水可能ナルヲ認め、越エテ

昭和十一年管口航務團ニテ上海英商セラー・曾社所屬タリスチヤン、
セラー・通（七八〇屯）ヲ傭船シ二月十六日カラ約一ヶ月間碎水作業
ヲ決行シ又翌十二年滿鐵奉天丸ヲ以テ二月十五日カラ三月二日迄碎
水ヲ行ヒ何レモ頗ル良結果ヲ得タ

如斯處港ニ於ケル碎水ハ技術的ニ可能ナルハカリテナタ、碎水ユヨ
ル效果ニ付テハ昭和十一年ノ碎水実績ニ徴スルニ、解水期ヲ二十三
日早メ此ノ期間中ノ稅收ハ關稅六一萬圓、噸稅二萬一千圓、此ノ外
地方經濟ニ寄與シタル利益ハ六萬一千圓ヲ測算セラレ碎水費三萬圓
ヲ償ヒ餘カアツタ云々」
トアル

註、マ昭和十一年三月 水厚 四〇呎半

マクリスチヤン、セラー・通ハ今回上海ニテ日本海軍ニ函達サ
レタ

即チ管口港ハ凍結シテモ碎水船ヲ使用スレハ冬期開港可能テアリ、
又西側臺下流ハ不凍港トナリ得ルトノニツノ結論ニ到達スル

口門 (Bar)

當口港内ハ水深低潮時六・五米以上ヲ有シ大型船舶ノ着岸可能テアルカ河口ニ横ハル門洲ノ水深ハ三米以下トナルコトアリ時ニハ三〇〇〇噸級船ヲサヘ航行不自由トナル

此ノ門洲ハ運河上流ヨリ年々數千萬立米ノ土砂ヲ沉下シ夫レカ河口ニテ沈積發生スルモノテ地質比較的堅ク幅員二〇〇米、延長一一料餘ニ及ヒ其間ニ淺部アリ深部アリ而カモ時々所在異動シ位置スレハ厄介ナ障害物テアル

現任之カ対策トシテハ航路ニ礙ヒ導水堤ヲ構築シ河水ノ亂流ヲ制シ土砂ヲ沖合ニ沖流シ門洲ノ固結ヲ除去セントスルモノテアル、尙ホ將來ハ水^少クモ導水堤ヲ水深八米以上ノ海灣迄延長シ且ツ對岸ニモ同様ノ堤防ヲ築ク計畫カアル

一万年間二〇萬圓ノ經費ヲ以テ浚渫ヲ施行シ價値的ニ門洲ノ除去ニ努メテイルカ更ニ浚渫ノ増備カ考ヘラレテイル

尙ホ根本的問題トシテハ運河改修計畫ニ於テハ上流ニテ運河ヲ双臺



子河ニ切換ヘ洪水期ノ土砂ヲ盤山方面ニ導人シ營口門洲ノ淤塞ヲ防
止セントスル案カアル

何レニシテモ門洲ハ之ヲ放任スレハ營口ノ生命ヲ絶ツ障害テアルカ
打湖策ハ凡ソ上流ノ三件即導水堤ノ増築、浚深船ノ増船及遼河改修
工事ノ完成ナトニ依ツテ難ナク解決スルモノト信スル

ハ具ノ備

現營口港ニハ結水ト門洲ノ外ニ埠頭設備ノ不備、經營ノ不統一ナト
船舶回航率ニ甚影響ヲ與ヘ自然同港ヘノ出入ヲ忌避スル條件カ存在
スル、而已ケラス滿鐵ハ年來大連集中主義ヲ固持シ奉天以北ノ貨物
ハ採算上營口集積ヲ不利ナラシムル制度ヲ採リ依テ具ノ繁榮ヲ制壓
シテ居ルノハ事實テアル、然シ是ハ滿鐵カ具ノ主義ヲ放棄スレハ一
朝ニシテ改メ得ル事柄テアル

營口ノ重要性

滿洲國ノ産業及交易ノ發展ニ伴ツテ營口港ノ重要性ハ逐次隆頭ヲ豫期
セラルルハ當然テアル、而カモ大東亞戰爭ノ戦果ハ既ニ支那ト滿洲ヲ



結付テ資源ノ相退ニ貢獻シ今日ハ南方ト滿洲トノ關係ヲモ凡テノ産業ニ收入レネハナラナクナツタ、此ノ情勢ノ變化ニ對應スルニハ南滿ノ不凍港大連唯一ヶ所ニ依テ物資吞吐能力ヲ消化シウル時代ハ既ニ去ツタ而シテ次^ニ益^ニ益^ニ増セネハナラナイノハ地理的ニモ設備的ニモ營口テアルコトヲ確認スル、而カモ之ヲ力付ケルモノハ越^ニ越^ニ修^ニ修^ニ事業テアリ、營口^ニ駁^ニ運^ニ河^ニ計^ニ畫^ニテ^ニアル

營口^ニ發展^ヲ阻止スル自然的及人爲的障害ハモトヨリ專家ノ慎重ナル調査研究ニヨツテ諒ル必要ハアルカ略々上述ノ方策ヲ以テ除去シ得ルト信スル、而シテ營口目^ニ體^ニニ^ニ勃^ニ興^ニスル^ニ商^ニ工^ニ業^ニヲ^ニ善^ニ導^ニシ^ニ又^ニ兩^ニ滿^ニニ^ニ於^ニケル^ニ各^ニ種^ニ産^ニ業^ニノ^ニ發^ニ育^ニヲ^ニ助^ニ長^ニスル^ニ營^ニ委^ニ港^ニタル^ニ素^ニ質^ニヲ^ニ備^ニフル^ニコト^ニハ^ニ謂^ニフ^ニ迄^ニモ^ニナ

四 鐵鋼事業トノ關係

現在ニ於テモ岫^ニ和^ニ鐵^ニ鋼^ニ所^ニノ^ニ石^ニ炭^ニ、^ニ雜^ニ鐵^ニ石^ニ、^ニ洗^ニ鐵^ニ成^ニ品^ニ等^ニノ^ニ一^ニ部^ニ輸^ニ出^ニ入^ニハ^ニ營^ニ口^ニ港^ニヲ^ニ極^ニ力^ニ利^ニ用^ニシ^ニテ^ニ居^ニル^ニ、^ニ本^ニ溪^ニ湖^ニモ^ニ然^ニリ^ニ、^ニ唯^ニ前^ニ述^ニノ^ニ運^ニり^ニ障^ニ害^ニノ^ニ爲^ニ利^ニ用^ニノ^ニ範^ニ圍^ニハ^ニ極^ニメ^ニテ^ニ僅^ニ小^ニテ^ニアル^ニコト^ニヲ^ニ遺憾^ニト^ニスル

抑々滿洲ノ製鐵作業ハ近年北支炭炭使用増加ノ傾向ヲ有シ、更ニ將來管
 一板連河開通スレハ當口ニ經由貨物ハ岫和製鐵所丈ケテモ數百萬屯ヲ
 豫期スル、而巳ナラス北支製鐵事業ノ發達ハ滿洲鐵礦ノ輸出ヲ誘導シ
 北支ノ石炭ト滿洲ノ鐵礦ハ當口ヲ中心トスル兩地製鐵事業ノ交流大重
 資源トナル、又日滿支鐵礦關係上將來更ニ増産ヲ安スル場合ニハ
 當口モ其ノ候補地ノ一タルハ疑ナシ、西側臺下流ノ沿岸ニ不凍港ヲ設
 備シ茲ニ製鐵工場ヲ直ケハ兩滿唯一ノ臨港製鐵所トナリ得ル(當口井
 製鐵計畫ニ付テハ別ニ詳説ス)

力カル將來ノ製鐵工場計畫ヲ豫想シ其ノ一部ノ岸壁ヲ築造シ不凍港ヲ
 併發利用スレハ大連港ノ能力不足ヲ補ヒ滿洲産業開發ニ資スル所益シ
 顯著デアアル

臺下流
 臺下流ニ導水堤ノ延長、防波堤ノ新設及埠頭岸壁ヲ進行シ
 連河及鐵道ヲ此ノ地域ニ連絡スルコトニヨリ當口ヲ無休航ノ良港トナ
 シ依ツテ兩滿諸工業ノ經營ハ有利ナル指導ヲ與フルコト并目論見ヘキ
 アアル

添附圖面

一 渠 「連河口附近圖」

以上

