

日中戦争期の満鉄の貨物輸送

平井 廣一

目次

- ・ 問題の所在
- ・ 考察
 - 1. 営業収支
 - 2. 貨物輸送の動向
- ・ まとめと残された課題

I 問題の所在

本稿は、「満州国」の首都であった新京(現長春)から大連までのいわゆる満鉄本線(社線)とともに、満州国の鉄道網を形成していた国有鉄道(国線)の経営的特質を解明する基礎作業として、その貨物輸送のパターンを明らかにすることを目的とする。

周知のように、満州国の国有鉄道は満鉄によって委託経営され、満鉄はその経営機関として1933年に鉄路総局を設立する。したがって鉄路総局は、満鉄の付属機関とみなされるが、満州国財政という観点から見れば、その会計は満州国の国有鉄道に関する一種の特別会計として位置付けることも可能である。

また鉄路総局は、満州国財政の特別会計の一つである鉄路国債特別会計に委託経営納付金を繰入れることによって、同特別会計が支出する「北滿鉄路公債」、及び「瀋海・呼海・斎克鉄道収用補償公債」の利子を支払うという関係にあり(満鉄経済調査会『満州国財政の将来性』1936年, 228～229頁), この点からも鉄路総局すなわち満州国国有鉄道会計の分析は、満州国財政の特質把握にもつながっていくのである。本稿では、そうした国有鉄道の

経営分析の準備作業として、その貨物の輸送形態と運賃収入の関連を明らかにする。

そこでまず、こうした課題を扱った代表的な先行研究を2つ取り上げてこの分野の到達点を確認しておきたい。

第一は、高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』(日本評論社, 1995年)の第5章「15年戦争と満鉄」である。高橋は同章で、1933年の満鉄と満州国政府との国有鉄道委託契約後の鉄道建設の過程を検証しつつ、その建設費を満鉄が調達して満州国が支出したとする。そして会計上は、満鉄の「社外投資」のうち、貸金における「鉄道」、及び「その他」の項目が、国有鉄道の建設費に該当していると想定する。

次に営業の実態については、国有鉄道(国線)の建設が関東軍の意向に沿う「軍事線」だからといって必ずしも非経済線とは限らないと指摘し、満鉄全体の収入源の最大部門が鉄道であり、なかでも貨車収入が圧倒的である、社線部分の停滞に反して、1939年度には客車・貨車収入とも国線部分が社線部分を越える、1940年度からこれら3線(社線・国線・北鮮線)の経理が統合されるが、この措置は、国線=非経済線でありこれを抱え込むことは満鉄経営にとって不利であるというかつての懸念が完全に否定されたことを意味し、満鉄の鉄道経営の性格がそれまでの「開拓鉄道」から国線重視の「国家鉄道」へと転換したと結論づけた。

さらに高橋は、表1-1及び表1-2によりながら、客車収入は、社線・3線合計とも戦時期に一貫して増加、貨車収入は1939年の

急増のあと、40年には初めて前年比でマイナスを計上し、1940・1941年度の損益も1939年度を超えない、満州事変前後では、主要貨物のうち石炭と大豆で全体の65%を占めたのに対して、37年度の社線における大豆運賃収入は満州事変前後の時期に比較して大きく落込み、40年度には惨落する、代わって「満州国」の建設や産業開発計画の進展を背景に、石炭、セメント、鉄及び鋼製品、鉄及び鋼、軍需品、社用貨物が増加する、満州事変以前の軍需品と社用貨物の前貨物輸送量に占める割合は、それぞれ0.3%と7.1%にすぎなかったが、1940年度には18.8%、22.1%を占めるようになる。しかしこれら軍需品と社用貨物は運賃負担力が弱く、収益上経営に貢献しない、とした。

太平洋戦争期の輸送実績については、第1に、旅客収入の激増に伴って輸送量の急増がみられること、第2に、貨物輸送も増加はしているが伸びは旅客ほどではないこと、また主要貨物では、大豆輸送の落ち込みが激しいのに対して、包米、石炭、鉄鉱、鉄及び鋼、さらに官用品や社用品の急速な増加がみられること、などを指摘している。

もう1つの重要な研究は、安富歩『満州国の金融』(創文社、1997年)第4章 満鉄の資金調達と資金投入である。同書は、満州国全体の金融資金の流れをマクロ的に解明する中で、満鉄経営に要する資金の投入と投資メカニズムを解明した。

第一に、満州事変を契機に1932年度から満鉄は営業収支を改善させるが、利益増加に貢献したのは巨額の利子収入であった。第2に、1933年3月の国有鉄道の委託経営以降、満鉄は「仮払金」と「未収金」という勘定科目によって国有鉄道の建設改良をおこなった。すなわち、満鉄は国有鉄道の建設工事をおこなった際に、その工事費を「建設勘定(仮払金)」として計上しておき、工事完成後に「満州国鉄道借款(貸付金)」に振替えて設備を満州

国に引き渡していた。また「未収金」は、その大部分が改良工事の立替金で、これもやがて国有鉄道の借款に振替えられた。

当該期(1933~35年度)の国線の営業収支は、特に33・34年度にみられるように、満鉄に支払う借款の利息を差引くとほとんど利益は出ない状態であり(表1-3)、さらに第2次、第3次の新線建設開始に伴って、委託経営の利益は借款の利子すら支払えない状態になった。この点を重視するならば、国線は「非経済線」と評価することも可能である。しかし満鉄全体の営業収支は、鉄道を中心に順調に推移した。

1936~37年度では、運賃制度で従来の「距離比例法」に代えて「遠距離遞減法」を採用したため、減収減益となり、満鉄全体として収益力が低下した。また国線も利子支払いができず、収支状態はかなり悪化した。

1938~42年度になると、満鉄の国線投資が新線の建設から既設線の改良に向かうようになる。営業面では、満鉄は1938年に付属地行政権を満州国に返還したことによって高運賃設定の論拠を喪失し、同年に社線と国線の運賃を単一化して、遠距離貨物運賃の大幅引き下げを実施した。満鉄はこの措置により、重工業地帯から離れた炭鉱を開発して石炭を遠距離輸送すること、大豆輸出を増加させて国際収支を改善することをねらったが、大豆輸送の増加は、農産物集荷政策が失敗したため完全に失敗して運賃収入に大打撃を与えた(貨物輸送形態については、高橋の研究に依拠)。また国線の減価償却も社線に比べて遅れ、社線と国線を合算した収支比率も悪化して収益力が急速に悪化していく。

1940年度には、「国線社線経理一元化」が実施された。これは、満鉄は満州国政府が支払うべき国有鉄道建設のための借款の延滞利子を放棄する、国有鉄道の営業収支は、社線部分と統合し、満鉄自体の計算でおこなう、満鉄は満州国政府に対して毎年報償金

を1500万円づつ支払う、というものである。

最後に、1943～45年度は、転嫁貨物の輸送をおこなうために安奉線を複線化して戦局の悪化を食い止めようとしたが、戦時インフレの進展、徴兵による人員不足と質の低下、事故の多発、速度の低下など鉄道業務そのものが劣悪化していき、45年度には赤字予算を組まざるを得なくなるまで追い込まれていく。

以上が本稿の主題に関わる代表的な2つの研究の論旨である。結局、満鉄は時代が下るにつれて営業収支を悪化させ、その根本的な原因は石炭と並ぶ代表的な貨物であった大豆輸送の激減であったとされる。ただそうした大豆輸送の激減は、社線と国線でどのような違いがあったのか、さらには、日中戦争期に、社線と国線の貨物輸送は全体としてどのように変化したのかをもう少し詳しく明らかにする作業が必要である。そのことによって、満州の工業化の進展に関わって増加する重工業関連貨物、例えば鉄鉱石や鉄鋼などの輸送が大豆輸送の減少を補えなかったのか、という点も明らかになるであろう。本稿では、1937～39年度の『鉄道統計年報』貨物輸送編を利用しながら、社線と国線の営業収支と貨物輸送形態を従来の研究より少し詳しく追うことによって、満鉄全体の営業実態の一端を明らかにする。

II 考察

1. 営業収支

営業収支を検討する前提として、まず表2-1によって1937～39年度末の社線と国線の営業キロを示しておく。社線はこの時期にはほとんど変化がないが、国線は38年度から39年度末にかけて500キロほど延長されている。奉天鉄道局は主として社線を管理する局であり、39年度の延長は社線（満鉄本線・安東線など）の他に若干の路線を新たに管理したことによるのであろう。国線では、牡丹江局が160キロ、哈爾濱局が140キロ、吉林局が125

キロの延長で、満州国の北東部で鉄道が新設されたことがわかる。

高橋が作成した原表をまとめた表1-1では、社線については満州事変の前後で営業に関する基礎的な数値がわかるが、国線については年度ごとの数値が追えない。そこで、新たに表2-2と表2-3を作成して、社線（1932～39年度）と国線（1937～39年度）の営業収支を示した。

まず表2-2によって社線を検討する。社線とはいうまでもなく基本的には日露戦後に満鉄の設立とともに営業を開始した路線であり、大連-新京間（連京線）及び奉天-安東間（安奉線）が大動脈である。まず旅客収入は、1932-39年度で順調に伸び、特に38-39年度で著しい増加を見ているが、営業収入に占める比率はほぼ15-16%である。しかし39年度は20%を超えている。これに対して、貨物収入は当初80%台であったものが徐々に低下し、39年度は60%台に落ち込んでいる。ただし収入額自体は順調に増加している。その他食堂車収入が1936年度から、旅館と医院収入が38年度から登場しているが比率は小さい。

支出では、総係費^{そうけいひ}、運輸費、運転費、車両修理費が主要な科目である。総係費は34-36年度にいったんは落込むが、それ以外の年度ではほぼ10%を維持している。最大の費目は運転費である。収支比率は32年度に37%であったが、次第に上昇して39年度には50%を超えている。損益は、32年度で6500万円であったものが39年度で1億700万円とほぼ倍増している。

次に表2-3によって1937-39年度の国線の営業収支をみる（40年度からは社線と国線が統一して経理される）。まず国線は鉄道総局と、錦州・吉林・牡丹江・哈爾濱・斎齋哈爾、そして38年度に開局する奉天の各鉄道局に分かれて経理がおこなわれている。

まず合計欄で全体の収支を見ると、収入では、社線と比較して旅客と貨物の比率が大き

く異なり、旅客が3割、貨物が6割となっている。39年度は旅館収入が急速に伸びたあおりを受けて貨物収入は56%と急落する。支出でも各費目の構成は社線と大きく異なり、運転費よりも修車費と保存費が大きいのが目を引く。また37年度のみではあるが、警備費が計上されているのも注目される。結局収支比率も80%台となっている。最後に、損益は37年度で2900万円、4300万円、4800万円で、社線のそれぞれ33%、44%、45%である。

各鉄道局別にもう少し細かく収支項目を調べてみよう。鉄道総局は、収入がほとんど計上されていないのに、総係費、運輸費、運転費などの経費が多額であり、そのために支出がかさんで損益は赤字となり、特に39年度では4100万円にもぼっている。

錦州局以下各局も同様に旅客と貨物輸送の双方が37 - 39年度に順調な伸びを示しているが、とりわけ貨物収入の増加に寄与しているのは、牡丹江局と哈爾濱局であることがわかる。また損益では、錦州局と吉林局、次いで哈爾濱局の数値が大きい。ただし、こうした貨物輸送収入の増加も、比率としては次第に低下する。局別には、錦州局：62.9 58.6 58.6%，吉林局：72.9 67.6 63.7%，牡丹江局：62.7 62.4 58.3%，哈爾濱局：70.8 65.4 61.2%，齋齋哈爾局：70.8 63.7 64.3%で、哈爾濱局と吉林局の落込みが激しい。またそれ以外の局でも軒並み貨物収入比率は低下している。

総じて、社線は貨物収入の比率が高く、収支比率が低いことが損益を順調なものにしているのに対して、国線は貨物収入の比率が低く、収支比率も高い。また損益の伸びも社線に劣る。ただ旅客収入比率の上昇と貨物収入比率の低下は共通している。

こうした社線と国線の収支分析を踏まえて、表2 - 4で両線の営業収支を比較してみた。両年度とも一日平均収入は国線が社線をわずかに上回っているが、一日平均支出が国線は社

線の2倍以上となっているため、国線の一日平均損益は社線の半分程度と低い。さらに1キロ平均収入が国線は社線の15% (1937年度)、18% (39年度)、同じく1キロあたりの平均損益は国線は社線の5% (37年度)、6% (39年度)である。1キロあたりの平均損益が1日あたりのそれを大幅に下回るということは、それだけ国線は運輸効率が悪いことを意味している。

さらに表2 - 5によって、社線と国線の貨物輸送成績の比較をおこなう(資料の制約上、表2 - 4と異なって1938年度と39年度との比較になる)。まず貨物期末キロは、社線がほとんど変化がないのに対して、国線は先の表2 - 1でみたように1年間で500キロほど延長されている。貨車収入は1938年度では社線が国線を上回っているが、その他貨物輸送トン数、及び貨物列車キロ・1日平均貨物列車キロは、国線が社線を上回る数値を示している。これを積車と空車の割合にすると、1938年度は76：24 (社線)、74：26 (国線)、39年度は79：21 (社線)、73：27 (国線)となり、国線のほうが空車率が高い。さらに日キロ平均通過貨車数は、国線は社線の15% (38年度)、20% (39年度)と、社線は国線に比較してはるかに周密なダイヤが組まれていることがわかる。また日キロ平均貨物輸送トン数も社線のほうが圧倒的に多くなっており、長春から大連まで一直線に伸びた路線を貨物列車で走らせるという社線の有利性が看取できる。

2. 貨物輸送の動向

ここではまず表2 - 6によって、1937・39年度の主要貨物の輸送実績を検討する。ここでいう主要貨物とは、原資料の数値から大きいものを拾ったもので、これらで両年度ともトンキロ、運賃収入とも営業貨物全体の約70% - 80%を捕捉する。

大豆と石炭がトンキロ量と運賃収入の面で2大貨物であることは以前から指摘されてきた。

ただ、トンキロ比率と運賃比率には開きがあり、大豆はトンキロの比率が小さいにもかかわらず運賃は石炭と同様の水準である。またトンキロと運賃では、大豆と石炭を除くとどれも極端に小さくなり、軍用品（官用品）を除くと3%を超えるものはない。しかしその中でも、高粱や包米、麦粉、小麦、大豆粕などは大きいほうである。綿布の比率は極めて低い。

続いて1トン平均輸送キロでは、大豆が群を抜いて長く、700キロを超えているが、その他は概して300～400キロである。大豆がこのような輸送キロが長大なのは、満州北部から大連まで輸送されているからであろう。石炭は260キロとかなり短い。日本からの輸入品が大部分を占める綿布は400～500キロと長距離である。

トンキロ平均運賃は、綿織物にみられるように、日本からの輸入品は4～5円台で1937年度の大豆油を除くと最も高く、とりわけ39年度の大豆油は5円台と最高である。反対に、小麦、石炭、鉄は1円台である。大豆は2.14銭 2.10銭、大豆粕は2.32銭 2.19銭、大豆油は5.32銭 3.76銭と、大豆油を除いて中位の位置を占める。軍用品は37年度には0.99銭と最低水準であったが、39年度には2.48銭とかなり上昇し、それに伴って運賃収入に占める比率が8.5%から16.7%へと倍増している。

ところで、表2-7によって、1937・39年度のこれら主要貨物の局別発送運賃をみると、注目すべきは、1937・39年度とも同表の運賃額は、37年度の石炭や、鉄など分類が異なっているものもあるが、表2-6の運賃の欄と基本的に数値が一致する。またその比率も、1937年度は営業貨物の合計が若干異なっているため、大豆は20.0%と18.9%、石炭は19.2%と18.8%というように少し開きがあるが、39年度は軍用品の数値が異なっているだけで、各貨物の運賃と比率はすべて一致する。さらにこれらの運賃収入は、高橋が作成した表1-

2の1937年度の数値ともほぼ一致する。したがって満鉄の『鉄道統計年報』は、「輸送」と「発送」を運賃収入の面では同じ数値として扱っているといえる。

では、その発送形態はどのようになっているのか。重量面からそのありかたをみよう。表2-8は、1937・39・41年度の主要貨物の局別発送トン数である。全体として、軍用品（官用品）を除くと、石炭と大豆の2大貨物であるが、両者の比率は時代が下るとともに低下し、1937年度で40%であったものが、39年度で30%、41年度では28%にまで落込んでいる。またこの両者で、大豆は国線、とりわけ哈爾濱、吉林、斎斎哈爾管内の発送が抜きん出て多くっており、石炭は社線と奉天局および錦州局、そして北鮮線（羅津局）の比率が高い。

大豆と石炭以外の貨物では、1937年度では木材、鉄鉱、鉄及び鋼、39年度では木材、石灰石、鉄及び鋼、鉄鉱、41年度では木材、鉄鉱、石灰石、鉄及び鋼などである。資料表記の鉄鉱は鉄鉱石、鉄及び鋼は銑鉄及び鋼鉄であろうから、これらは日本本土に向けて発送されていたと考えられる。局別では、木材が牡丹江、吉林、哈爾濱局、鉄鉱が奉天局、鉄及び鋼、鉄及び鋼製品は奉天局、石灰石は社線、奉天局及び大連埠頭局の発送が多い。

軍用品（官用品）は、39・41年度と急激に増加し、41年度は30%を超えている。局別では、国線の牡丹江、哈爾濱局発送分が増加している。これは対ソ戦を想定して満州北部への軍事輸送が活発化したものと想定される。

さらに当該期に大きく発送比率を低下させた大豆と石炭の2大貨物について、線別、駅別の発送トン数をみよう。先の表2-8で、1937・39・41年度とも圧倒的な発送量を誇っていた哈爾濱局管内線の大豆発送トン数をみたのが表2-9である。年度によって多少の路線の入れ替わりはあるが、拉濱線（吉林近郊の拉法 - 哈爾濱）、京濱線（新京 - 哈爾濱）、

濱北線(哈爾濱-哈爾濱北部の北安)が3大発送線で、いずれの路線も顕著な落ち込みを見せている。

そしてこれらの路線の駅別に発送トン数を追ったのが表2-10である。まず拉濱線では、拉林、山河屯駅、京濱線では山岔河駅、双城堡駅、濱北線では、綏化、海倫駅など、大量発送駅からの発送が大きく減少していることがわかる。

これに対して、石炭発送の社線および奉天局内の各路線別の発送量を示したのが表2-11である。連京線はそれほどの落ち込みは見られないが、撫順線及び安奉線は減少が激しい。撫順線はもちろん撫順炭鉱からの石炭発送であるが、41年度には37年度の半分以下になっている。

最後に、表2-12と表2-13によって、当該期に発送トン数比率を増加させる貨物である「鉄鉱」、ならびに輸送比率は減少するが発送量の増加が著しい「鉄及び鋼」の社線と奉天局内の線別の発送トン数をみると、両者とも連京線と安奉線、とりわけ連京線の量が多い。ということは、満州国の鉄鉱資源と重工業化の結果としての銑鉄・鋼鉄は満鉄社線内各駅から発送されていることになり、戦時経済の進展は、国線よりも社線の重要性を高める結果となった。このことは、国有鉄道の貨物輸送における相対的な地位を低下させ、軍用品(官用品)輸送の増加とともに営業収支の悪化を招くことになったのである。

Ⅲ まとめと残された課題

満鉄本線(社線)と国線との営業収支と貨物輸送の特徴は以下のように整理できる。まず、社線は国線と比較して貨物輸送の比率が高く、しかも効率の良い輸送をおこなっていた。しかも当該期にも新線の敷設はほとんどなく、従来型の輸送で貨物量を増加させれば収益が上がったのである。これに対して国線は、満州北東部を中心とする矢継ぎ早の新線

建設で営業キロ数が急速に増加したにもかかわらず、基幹貨物である大豆の発送が日中戦争を境に激減し、しかもこれを補う貨物は戦時経済の進展によってもついに現れなかった。これこそが社線と国線の営業状態の乖離を生む原因であった。

ここで検討したのは、大豆と石炭などの満州からの発送貨物が中心であった。これに対して、満州への輸入品は、到着貨物として処理されるため、おそらく運賃収入に反映されていないのではないかと推測される。したがって綿織物や機械類を中心とする日本からの輸入品がどのように貨物輸送に載せられて各地へ送られていくのかが検討される必要がある。この点の検討は日本が満州からの資源収奪の代償に何を与えたのか(あるいは与えなかったのか)を明らかにすることになるであろう。

本稿は、2000年度北星学園大学特別研究費(課題:「満州国国有鉄道の経営実態に関する研究」)による成果の一部である。

日中戦争期の満鉄の貨物輸送

表1-1 鉄道収支の動向

(1,000円)

	客車	貨車	鉄道収入計	鉄道経費	差引損益	貨車収入/鉄道収入	収支比率
社線・満州事変前	14,354	88,341	106,302	41,616	64,686	(83.1)	(39.1)
社線・満州事変後	19,723	97,460	123,312	47,844	75,468	(79.0)	(38.8)
3線・1937年度	68,209	223,205	316,216	196,314	119,902	(70.6)	(62.1)
社線・1938年度	33,668	135,089	192,746	95,629	97,117	(70.1)	(49.6)
3線・1938年度	65,250	185,779	282,365	124,170	158,195	(65.8)	(44.0)
社線・1939年度	50,207	153,151	229,830	123,908	105,922	(66.6)	(53.9)
3線・1939年度	147,276	329,070	541,715	386,140	155,575	(60.7)	(71.3)
3線・1940年度	194,843	318,876	609,979	465,035	144,944	(52.3)	(76.2)
3線・1941年度	223,381	391,354	723,433	572,844	150,589	(54.1)	(79.2)
3線・1942年度	307,691	418,454	863,921	667,660	196,261	(48.4)	(77.3)
3線・1943年度	436,025	429,076	1,022,280	792,643	229,637	(42.0)	(77.5)
3線・1944年度	597,825	458,135	1,242,543	944,307	298,236	(63.9)	(76.0)

高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』第5章 第5-9表(389頁)、5-29表(428頁)。(1938年度の3線は4月-12月の数値)

表1-2 主要貨物の運輸量と金額

	満州事変(社線)		1937年度								1940年度	
	前	後	社線		国線		北鮮線		3線計		3線計	
	運輸量	運輸量	運輸量	運賃	運輸量	運賃	運輸量	運賃	運輸量	運賃	運輸量	運賃
農産品	4,009	4,014	4,019	36,483	4,550	38,320	650	2,315	9,219	77,118	5,038	51,542
うち大豆	2,586	2,609	2,126	21,830	2,030	18,507	480	1,794	4,636	42,131	1,350	18,832
林産品	432	537	590	2,261	1,358	7,267	316	316	2,264	9,844	4,505	24,473
鉱産品	8,737	10,153	11,730	39,925	2,240	8,501	658	1,024	14,628	49,450	18,228	59,476
うち石炭	8,151	8,915	9,505	33,873	1,559	5,686	600	868	11,664	40,427	13,110	48,132
水産品	184	223	414	2,245	375	2,155	39	116	828	4,516	799	6,511
窯業製品	284	591	580	1,642	310	1,408	96	227	986	3,259	1,900	11,813
うちセメント	141	298	379	960	193	877	83	214	655	2,051	872	4,746
加工飲食料品	273	366	354	3,002	478	4,491	17	74	849	7,567	894	10,011
畜産品	47	46	72	555	112	1,427	6	18	190	2,000	204	2,024
工業製品	970	1,521	2,058	14,739	1,077	11,666	213	807	3,348	27,212	3,842	39,411
うち豆粕	320	284	205	1,438	182	1,987	89	296	476	3,721	220	2,108
うち鉄及び鋼製品	28	135	242	1,864	176	1,762	37	137	455	3,793	534	5,693
うち鉄及び鋼	333	724	808	3,345	122	690	16	41	946	4,076	992	4,732
軍需品	54	487	1,834	6,366	3,405	11,291	120	163	5,359	17,820	11,898	44,078
その他	510	803	692	5,460	837	5,487	82	292	1,161	11,239	2,039	27,312
計	15,500	18,740	22,343	112,676	14,742	92,013	2,197	5,688	39,282	210,379	49,407	276,651
社用貨物	1,192	1,148	1,988	4,599	6,308	11,439	235	227	8,532	16,265	13,979	34,021
合計	16,692	19,888	24,331	117,277	21,050	103,452	2,432	5,915	47,813	226,644	63,386	310,672

高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』第5章 第5-10表(390-391頁)、第5-30表(429頁)。典拠資料は、満鉄『第3次10年史』、『満州産業開発五箇年計画実績 交通部門』(1937年度)、『鉄道統計年報』(1940年度)

表1-3 鉄道営業収支

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
社線純損益(A)	75.8	73.2	84.0	79.6	89.7	97.1	105.9
国線営業収入(B)	54.0	72.0	110.2	130.0	154.9	212.4	298.4
同支出(C)	50.4	55.8	89.4	107.6	126.2	169.1	250.2
同営業収支(D)=(B)-(C)	3.6	16.2	20.8	22.4	28.7	43.3	48.2
同支払利息	5.7	15.4	5.4	4.7	3.1	1.8	2.5

安富歩『満洲国』の金融。図表篇 表 - 4b及び - 10b。

表2-1 営業キロ

	1937年度末		1938年度末	1939年度末
	旅客	貨物		
社線	1,098.6	1,129.1	1,129.1	1,231.2
国線	8,143.6	8,182.0	8,365.4	8,873.2
奉天鉄道局				1,346.6
錦州鉄道局	1,633.1	1,635.9	1,716.6	1,717.4
吉林鉄道局	1,312.1	1,329.8	1,347.6	1,472.9
牡丹江鉄道局	1,300.3	1,303.9	1,362.8	1,520.9
哈爾濱鉄道局	1,572.4	1,588.5	1,584.3	1,722.7
齊齊哈爾鉄道局	2,323.9	2,323.9	2,323.9	2,323.9
北鮮線	344.4	344.4	352.4	355.4

満鉄鉄道総局『鉄道統計年報』各年度版により作成。

(備考)

奉天鉄道局は、主として社線を管理する局。

表2-2 社線営業収支

	1932年度		1933年度		1934年度		1935年度		1936年度		1937年度		1938年度		1939年度	
旅客収入	14,812	(14.3)	18,757	(15.7)	20,332	(16.1)	22,412	(16.6)	22,302	(16.8)	24,877	(16.5)	33,940	(17.6)	50,206	(21.8)
貨物収入	85,022	(81.9)	94,263	(78.8)	101,489	(80.2)	103,362	(76.7)	103,165	(77.5)	115,558	(76.9)	135,088	(70.2)	153,151	(66.6)
食堂車収入									1,205	(0.9)	1,452	(1.0)	2,044	(1.1)	3,250	(1.4)
倉庫収入	50	(0.0)	42	(0.0)	56	(0.0)	103	(0.1)	25	(0.0)	42	(0.0)				
旅館収入													2,531	(1.3)	3,216	(1.4)
医院収入													4,654	(2.4)	5,716	(2.5)
諸口収入	3,961	(3.8)	6,613	(5.5)	4,646	(3.7)	8,808	(6.5)	6,334	(4.8)	8,405	(5.6)	14,147	(7.4)	14,288	(6.2)
収入計	103,846	(100.0)	119,676	(100.0)	126,525	(100.0)	134,686	(100.0)	133,032	(100.0)	150,335	(100.0)	192,406	(100.0)	229,829	(100.0)
総係費	4,618	(11.9)	4,634	(10.6)	2,824	(5.3)	2,931	(5.8)	3,272	(6.1)	6,474	(10.6)	10,418	(10.9)	14,305	(11.7)
運輸費	5,807	(15.0)	6,804	(15.5)	8,555	(16.1)	8,115	(16.0)	8,337	(15.5)	9,669	(15.8)	12,327	(12.9)	16,106	(13.1)
食堂車費									1,308	(2.4)	1,560	(2.5)	2,109	(2.2)	3,296	(2.7)
運転費	8,830	(22.8)	10,012	(22.8)	11,450	(21.5)	12,217	(24.1)	12,694	(23.6)	12,930	(21.1)	18,028	(18.9)	22,710	(18.5)
修車費	4,478	(11.5)	5,398	(12.3)	6,191	(11.6)	5,959	(11.8)	6,115	(11.3)	6,135	(10.0)	8,564	(9.0)	11,936	(9.7)
保存費	4,207	(10.8)	5,105	(11.6)	7,224	(13.6)	8,043	(15.9)	8,115	(15.1)	8,614	(14.0)	11,915	(12.5)	15,405	(12.6)
旅館費													2,052	(2.1)	2,584	(2.1)
医院費													3,911	(4.1)	5,054	(4.1)
償除却費	5,389	(13.9)	5,840	(13.3)	9,937	(18.7)	5,926	(11.7)	5,703	(10.6)	7,382	(12.0)	12,681	(13.3)	13,510	(11.0)
別途給与費	5,463	(14.1)	6,113	(13.9)	7,098	(13.3)	7,460	(14.7)	8,337	(15.5)	8,572	(14.0)	13,620	(14.2)	17,835	(14.5)
支出計	38,795	(100.0)	43,910	(100.0)	53,281	(100.0)	50,655	(100.0)	53,885	(100.0)	61,340	(100.0)	95,628	(100.0)	122,744	(100.0)
収支比率	37.4		36.7		42.1		37.6		40.5		40.8		49.7		53.4	
損益	65,051	(100)	75,766	(116)	73,244	(113)	84,031	(129)	79,147	(122)	88,995	(137)	96,778	(149)	107,085	(165)

滿鉄鉄道部(鉄道総局)『鉄道統計年報』各年度版により作成。

(備考)

損益の()は、1932年度を100とした指数。

表2-3 国線営業収支

	合計			鉄道総局			錦州鉄道局			吉林鉄道局		
	1937年度	1938年度	1939年度	1937年度	1938年度	1939年度	1937年度	1938年度	1939年度	1937年度	1938年度	1939年度
旅客収入	41,561 (26.8)	57,217 (26.9)	100,181 (33.6)	45	70	368	11,013 (33.8)	13,153 (32.6)	18,969 (37.2)	6,223 (23.9)	9,012 (25.0)	12,025 (31.4)
貨物収入	101,804 (65.7)	131,105 (61.7)	167,211 (56.0)		292	-1,002	20,473 (62.9)	23,621 (58.6)	30,464 (59.7)	18,999 (72.9)	24,402 (67.6)	24,449 (63.7)
食堂車収入	1,771 (1.1)	3,023 (1.4)	5,250 (1.8)	1,771	3,028	5,250						
旅館収入	347 (0.2)	519 (0.2)	1,126 (4.2)	347	519	1,125						
医院収入		2,452 (1.2)	3,361 (1.1)					364 (0.9)	416 (0.8)		416 (1.2)	538 (1.4)
諸口収入	9,377 (6.1)	18,079 (8.5)	21,236 (7.1)	3,824	2,416	12,176	1,067 (3.3)	3,195 (7.9)	1,143 (2.2)	845 (3.2)	2,254 (6.2)	1,345 (3.5)
収入計(A)	154,862 (100.0)	212,403 (100.0)	298,365 (100.0)	5,987	6,325	17,917	32,553 (100.0)	40,333 (100.0)	50,992 (100.0)	26,067 (100.0)	36,084 (100.0)	38,357 (100.0)
総係費	20,155 (16.0)	29,154 (17.2)	34,370 (13.8)	7,953	7,612	14,331	1,594	2,325	3,382	1,286	2,468	3,059
管備費	9,350 (7.4)			3,121		1,110				1,040		
運輸費	14,518 (11.5)	19,133 (11.3)	29,654 (11.9)	812	2,000	3,035	2,568	2,780	3,714	1,903	2,729	4,037
運転費	24,782 (19.6)	32,736 (19.4)	51,055 (20.4)	977	2,210	3,460	4,213	4,511	6,136	2,970	4,025	6,387
食堂車費	1,949 (1.5)	3,156 (1.9)	5,315 (2.1)	1,949	3,156	5,315						
修車費	40,577 (32.1)	19,701 (11.7)	23,426 (9.4)	2,103	4,236	12,837	8,077	2,820	1,269	5,636	2,373	1,597
保存費		43,156 (25.5)	59,501 (23.8)		1,483	1,204		8,050	10,593		6,045	8,680
旅館費	451 (0.4)	675 (0.4)	1,186 (0.5)	451	675	1,186						
医院費		2,996 (1.8)	4,506 (1.8)					476	644		376	572
償除却費			19,333 (7.7)			16,021			454			301
別途給与費	14,426 (11.4)	18,356 (10.9)	21,561 (8.6)	4,314	5,568	2,234	1,575	2,191	2,895	1,423	2,026	2,968
支出計(B)	126,213 (100.0)	169,066 (100.0)	249,913 (100.0)	21,680	26,940	59,623	19,137	23,153	29,087	14,258	20,042	14,118
収支比率	81.5	79.6	83.8									
損益(A)-(B)	28,649 (100)	43,337 (151)	48,452 (169)	-15,693	-20,615	-41,706	13,416	17,180	21,905	11,809	16,042	24,239

滿鉄鉄道総局『鉄道統計年報』各年度版により作成。

(備考)

1937年度の「修車費」は、原資料の「車両補修費」と「設備補修費」の合計である。

損益の()は1937年度を100とした指数。

鉄道総局の1937年度の貨物収入は計上されていない。

日中戦争期の満鉄の貨物輸送

表2-4 社線・国線営業数値比較

(1,000円)

	1937年度		1939年度	
	社線	国線	社線	国線
1日平均収入	411,878	424,280	627,949	815,207
1日平均支出	168,054	345,789	335,366	682,822
1日平均損益	243,823	78,491	292,583	132,384
1キロ平均収入	133,146	19,746	188,771	34,840
1キロ平均支出	54,326	16,093	100,816	29,182
1キロ平均損益	78,820	3,653	87,955	5,657

『鉄道統計年報』各年度版により作成。

表2-5 社線・国線貨物運輸成績比較

	1938年度		1939年度	
	社線	国線	社線	国線
貨車収入(千円)	138,510	130,550	151,125	170,137
貨物輸送トン数(千トン)	26,994	27,792	32,038	37,050
貨物期末キロ	1129.1	8365.4	1231.2	8873.2
貨物列車キロ(千キロ)	9,978	14,408	11,677	20,465
一日平均貨物列車キロ	27,338	39,476	31,906	55,916
積車キロ(千キロ)	288,869	308,289	330,140	424,262
空車キロ(千キロ)	89,391	108,506	89,439	156,904
日キロ平均通過貨車数	917.8	138.4	941.6	185.4
1列車平均連結積車数	28.9	21.4	28.3	20.7
1列車平均連結空車数	9.0	7.5	7.6	7.7
一日平均貨物輸送トン数(千トン)	73	76	87	101
日キロ平均貨物輸送トン数	18,911	2,544	20,970	3,388
列車キロ平均貨物輸送トン数	822.4	531.9	800.2	519.0

『鉄道統計年報』各年度版により作成。

表2-6 主要貨物輸送成績

	1937年度					1939年度							
	千トン	千トンキロ	運賃(千円)	1トン平均輸送キロ	トンキロ平均運賃(銭)	千トンキロ	運賃(千円)	1トン平均輸送キロ	トンキロ平均運賃(銭)				
大豆	2,642	1,967,316	(17.3)	42,085	(20.0)	744.5	2,139	1,648,615	(9.5)	34,550	(11.6)	746.9	2,096
高粱	572	207,488	(1.8)	5,395	(2.6)	372.3	2,800	344,792	(2.0)	8,122	(2.7)	390.9	2,357
包米	393	189,879	(1.7)	5,014	(2.4)	483.0	2,841	394,296	(2.3)	8,760	(2.9)	533.5	2,222
粟	293	88,382	(0.8)	2,371	(1.1)	301.2	2,683	284,088	(1.6)	6,744	(2.3)	481.1	2,374
小麦	562	185,556	(1.6)	3,611	(1.7)	329.8	1,946	62,958	(0.4)	1,458	(0.5)	370.9	2,317
木材	1,517	157,383	(1.4)	3,194	(1.5)	330.7	2,938	922,224	(5.3)	14,652	(4.9)	371.6	1,589
石炭	11,050	2,887,516	(25.5)	40,428	(19.2)	261.5	1,400	3,428,179	(19.7)	42,595	(14.3)	284.4	1,243
鉄鉱	588	13,461	(0.1)	483	(0.2)	22.9	3,593	54,681	(0.3)	768	(0.3)	52.0	1,405
鉱物	374	48,722	(0.4)	982	(0.5)	312.9	2,010	98,459	(0.6)	1,227	(0.4)	192.6	1,247
石灰石	852	227,613	(2.0)	1,921	(0.9)	267.8	0,844	325,361	(1.9)	2,932	(1.0)	252.5	0,901
原塩	431	172,244	(1.5)	2,869	(1.4)	399.3	1,666	217,426	(1.3)	4,229	(1.4)	390.6	1,945
麦粉	505	199,788	(1.8)	5,858	(2.8)	357.4	2,832	188,425	(1.1)	4,345	(1.5)	468.1	2,306
大豆粕	322	180,593	(1.6)	3,720	(1.8)	498.3	2,317	432,712	(2.5)	9,492	(3.2)	637.1	2,194
綿織物	113	46,310	(0.4)	2,181	(1.0)	408.5	4,710	16,975	(0.1)	858	(0.3)	314.7	5,056
セメント類	561	116,182	(1.0)	2,050	(1.0)	206.7	1,765	228,788	(1.3)	3,618	(1.2)	276.2	1,582
鉄及び鋼	852	250,960	(2.2)	4,075	(1.9)	294.0	1,564	333,932	(1.9)	5,410	(1.8)	306.0	1,620
鉄及び鋼製品	298	98,785	(0.9)	3,317	(1.6)	333.3	3,358	190,491	(1.1)	5,007	(1.7)	369.5	2,629
軍用品(官用品)	3,968	1,797,616	(15.8)	17,820	(8.5)	453	0,991	4,233,634	(24.3)	49,810	(16.7)	543.6	2,479
小計	25,893	8,835,794	(77.9)	147,374	(70.1)			13,406,036	(77.1)	204,577	(68.6)		
営業貨物その他と計	32,610	11,344,826	(100.0)	210,378	(100.0)	347.9	2,971	17,387,967	(100.0)	298,100	(100.0)	371.7	1,714
社用貨物を含む総計	40,122	12,903,471		226,643		321.6	1,756	20,462,331		329,070		347.0	1,608

満鉄鉄道総局『鉄道統計年報』各年度版により作成。

(備考)

1937年度の木材輸送量は、表2-5との関係で、原資料の「丸太」「角材」「板」「木材」を合計した。

昭和14年度の軍用品は官用品

(1,000円、%)

1937年度	牡丹江鉄道局		哈爾濱鉄道局			齊齊哈爾鉄道局			奉天鉄道局	
	1937年度	1938年度	1937年度	1938年度	1939年度	1937年度	1938年度	1939年度	1938年度	1939年度
6,421 (32.9)	9,798 (28.5)	17,619 (36.9)	10,220 (25.3)	13,632 (25.3)	22,389 (33.4)	7,637 (25.1)	9,562 (26.3)	14,521 (30.4)	1,987 (30.4)	14,287 (30.4)
12,217 (62.7)	21,444 (62.4)	27,852 (58.3)	28,576 (70.8)	35,216 (65.4)	40,999 (61.2)	21,536 (70.8)	23,205 (63.7)	30,742 (64.3)	2,922 (64.3)	13,705 (64.3)
858 (4.4)	2,651 (7.7)	1,523 (3.2)	1,548 (3.8)	4,237 (7.9)	2,582 (3.9)	1,232 (4.1)	3,245 (8.9)	1,922 (4.0)	78 (4.0)	542 (4.0)
19,496 (100.0)	34,356 (100.0)	47,734 (100.0)	40,344 (100.0)	53,867 (100.0)	66,974 (100.0)	30,405 (100.0)	36,414 (100.0)	47,788 (100.0)	5,009 (100.0)	28,591 (100.0)
1,360	2,282	3,204	6,433	11,998	6,773	1,527	2,441	3,468		26
1,655			1,281			1,141				
2,659	3,570	5,935	3,839	4,894	7,456	2,734	2,917	4,485	239	989
5,439	8,503	13,857	6,284	7,405	10,787	4,897	5,742	9,190	337	1,236
6,792	3,546	3,071	8,978	3,547	2,485	8,987	3,065	1,790	111	375
	7,791	12,089		8,904	14,872		10,881	11,801		261
1,849	2,704	4,367	2,919	3,267	4,919	2,343	2,573	3,830	24	354
19,754	28,944	43,711	29,734	40,981	50,458	21,629	28,232	35,948	751	3,488
-258	5,412	4,023	10,610	12,886	16,516	8,776	8,182	11,840	4,258	25,103

表2-7 主要貨物局別発送運賃

(1,000円)

	1937年度									1939年度								
	計	社線	国線計	錦州局	吉林局	牡丹江局	哈爾濱局	瀋陽哈爾局	北鮮線	計	国線計	奉天局	錦州局	吉林局	牡丹江局	哈爾濱局	瀋陽哈爾局	北鮮線
大豆	42,085 (18.9)	5,011	36,990	361	6,921	3,328	19,024	7,353	84	34,550 (11.6)	34,437	3,127	214	5,091	2,046	15,458	8,501	109
高粱	5,395 (2.4)	1,338	4,056	1,629	343	86	370	1,829	0	8,122 (2.7)	8,117	2,117	1,020	865	77	1,787	2,251	2
包米	5,014 (2.3)	866	4,145	486	411	43	1,044	2,159	2	8,760 (2.9)	8,758	851	620	1,242	34	2,474	3,537	0
粟	2,371 (1.1)	954	1,399	375	61	11	276	675	17	6,744 (2.3)	6,724	1,562	779	195	23	1,445	2,720	17
小麦	3,611 (1.6)	7	3,600	3	1	131	1,936	1,528	3	1,458 (0.5)	1,454	15	17	4	23	737	658	0
木材	3,194 (1.4)	451	2,648	112	697	1,212	409	217	94	14,652 (4.9)	13,352	4,464	213	2,578	3,127	2,071	899	1,297
石炭	41,843 (18.8)	35,594	5,354	1,448	3,038	671	84	109	894	42,595 (14.3)	40,891	24,010	10,392	4,636	1,496	169	188	1,700
石灰石	1,921 (0.9)	1,384	533	0	333	0	199	0	4	2,932 (1.0)	2,919	2,191	5	559	3	161	0	10
原塩	2,869 (1.3)	2,328	528	384	30	19	51	42	12	4,229 (1.4)	4,166	3,439	585	22	26	38	56	60
麦粉	5,628 (2.5)	857	4,769	132	68	90	4,288	189	31	4,345 (1.5)	3,282	2,014	84	42	182	795	165	1,060
大豆粕	3,720 (1.7)	745	2,971	102	208	25	2,378	255	4	9,492 (3.2)	9,486	1,247	106	1,036	342	5,185	1,570	2
綿織物	2,181 (1.0)	1,498	815	327	64	11	168	45	67	858 (0.3)	835	610	50	13	14	127	21	19
セメント類	2,050 (0.9)	1,244	530	12	327	7	171	11	275	3,618 (1.2)	3,044	1,900	153	579	54	334	24	571
大豆油	251 (0.1)	77	173	13	7	6	135	10	0	781 (0.3)	779	240	38	65	38	329	69	0
鉄	2,888 (1.3)	2,264	579	82	103	41	268	102	45	5,410 (1.8)	5,358	5,060	81	35	32	126	24	49
鉄及び鋼製品	3,317 (1.5)	2,278	851	203	108	65	307	65	188	5,007 (1.7)	4,739	3,800	150	64	209	444	72	266
軍用品	17,820 (8.0)	9,668	7,758	2,721	1,024	1,042	1,636	1,333	392	42,350 (14.2)	40,104	17,713	3,191	2,785	4,353	5,755	6,307	2,539
営業貨物その他と計	222,711 (100.0)	101,805	106,208	15,551	18,509	9,918	40,552	21,696	4,677	298,100 (100.0)	298,100	132,511	25,759	25,503	15,845	50,667	35,016	12,797
社用貨物を含む総計	226,643	105,423	116,208	16,575	21,701	11,227	42,166	24,537	5,011	329,070	329,070	143,661	30,858	30,244	18,640	53,896	38,524	13,244

満鉄鉄道総局「鉄道統計年報」各年度版により作成。

表2-8 主要貨物局別発送トン数

	1937年度									1939年度		
	合計	社線	国線計	錦州局	吉林局	牡丹江局	哈爾濱局	瀋陽哈爾局	北鮮線	合計	奉天局	錦州局
大豆	2,642 (8.1)	586	2,030	45	486	212	947	337	26	2,207 (4.7)	357	27
高粱	572 (1.8)	171	400	180	45	10	41	122	0	882 (1.9)	284	136
包米	393 (1.2)	76	315	69	40	4	74	125	0	739 (1.6)	104	86
粟	293 (0.9)	125	159	50	10	2	35	60	8	590 (1.3)	149	80
小麦	562 (1.7)	1	560	0	0	26	368	165	0	169 (0.4)	2	2
木材	1,520 (4.7)	325	1,015	47	309	325	219	113	178	2,481 (5.3)	690	63
石炭	11,050 (33.9)	9,231	1,220	292	694	138	38	56	598	12,054 (25.8)	6,986	2,250
鉄鉱	588 (1.8)	586	0	0	0	0	0	0	1	1,052 (2.3)	939	2
鉱物	1,345 (4.1)	1,053	283	11	161	0	109	0	8	511 (1.1)	347	15
石灰石	167 (0.5)	124	37	5	1	1	52	2	4	1,288 (2.8)	865	2
原塩	431 (1.3)	320	106	70	9	5	11	8	9	556 (1.2)	411	94
麦粉	505 (1.5)	124	376	14	14	17	294	33	4	402 (0.9)	168	15
大豆粕	322 (1.0)	138	182	16	18	7	125	14	1	669 (1.4)	167	13
綿織物	113 (0.3)	71	36	15	5	1	10	3	5	53 (0.1)	35	3
セメント類	561 (1.7)	378	99	3	57	0	34	1	83	828 (1.8)	455	41
大豆油	23 (0.1)	9	13	1	1	0	8	1	0	50 (0.1)	17	3
鉄及び鋼	852 (2.6)	776	61	11	13	4	23	9	13	1,091 (2.3)	1,029	15
鉄及び鋼製品	296 (0.9)	198	70	24	10	7	22	5	27	529 (1.1)	386	19
機械類	82 (0.3)	54	12	2	2	1	4	1	15	244 (0.5)	176	17
軍用品 (官用品)	3,968 (12.2)	1,488	2,367	575	187	551	718	333	112	9,538 (20.4)	2,582	393
営業貨物その他と計	32,610 (100.0)	18,996	12,121	2,056	2,573	1,614	4,002	1,874	1,492	46,753 (100.0)	21,613	4,157
社用貨物を含む総計	40,122	20,766	17,634	2,848	3,941	2,624	5,318	2,928	1,720	58,980	25,122	6,065

満鉄鉄道総局「鉄道統計年報」各年度版により作成。

日中戦争期の満鉄の貨物輸送

表2-9 哈爾濱局内線別大豆発送トン数

(1,000トン)

	1937年度	1939年度	1941年度
拉濱線	119	144	106
京濱線	250	179	180
濱北線	313	370	221
濱洲線	54	46	29
濱綏線	56	33	26
濱江線	0	12	2
三棵樹埠頭線		23	35
八区埠頭線	143	30	
哈爾濱埠頭線			9
綏佳線		15	20
北黒線	0	0	0
黒河埠頭線	0	0	2
連絡線		11	21
計	935	863	651

満鉄鉄道総局「鉄道統計年報」各年度版により作成。

(1,000トン)

					1941年度										
吉林局	牡丹江局	哈爾濱局	高窩哈爾局	羅津局	合計	奉天局	大連埠頭局	錦州局	吉林局	牡丹江局	哈爾濱局	高窩哈爾局	羅津局		
387	142	867	381	43	1,407 (2.4)	224	2	31	217	22	656	235	18		
94	16	156	192	1	485 (0.8)	114	5	64	66	32	139	62	0		
103	7	201	235	0	702 (1.2)	76	23	62	65	6	176	289	0		
20	5	120	202	10	543 (0.9)	100	3	79	17	19	159	162	0		
0	8	112	43	0	394 (0.7)	6	36	3	0	18	152	174	3		
441	553	322	138	271	2,378 (4.0)	236	12	21	785	598	496	169	55		
1,368	387	57	56	948	15,271 (25.6)	5,602	414	4,469	2,538	1,202	223	50	769		
10	0	0	0	99	1,720 (2.9)	1,223	4	153	337	0	118	0	53		
130	0	1	0	15	433 (0.7)	352	13	34	26	0	0	1	2		
301	2	109	0	7	1,576 (2.6)	125	1,054	2	270	4	7	0	0		
9	8	10	14	7	479 (0.8)	358	3	76	9	9	74	12	1		
10	36	70	22	78	260 (0.4)	41	57	17	4	33		25	5		
80	41	287	77	2	159 (0.3)	21	55	1	15	3	50	9	1		
1	0	7	1	4	47 (0.1)	27	11	3	1	0	2	0	0		
124	17	50	5	133	815 (1.4)	440	124	12	118	41	47	4	25		
3	3	17	3	0	39 (0.1)	2	24	1	0	1	6	1	0		
7	4	14	2	17	1,207 (2.0)	1,037	126	6	7	11	7	2	8		
11	23	27	6	54	414 (0.7)	239	61	20	16	24	20	7	24		
3	7	7	2	30	249 (0.4)	60	102	17	4	9	15	8	31		
791	2,009	2,016	1,284	458	20,130 (33.7)	3,875	1,940	1,059	2,010	4,573	3,618	2,071	977		
4,742	3,955	5,975	3,419	2,888	59,764 (100.0)	18,276	5,006	6,884	8,060	7,583	7,507	4,048	2,398		
6,225	5,645	7,877	4,770	3,255	78,448	21,044	5,260	9,037	10,076	10,976	9,125	5,314	2,610		

表2-10 哈爾濱局内駅別大豆発送トン数 (1,000トン)

	1937年度	1939年度	1941年度
拉濱線			
周家	11	7	10
拉林	28	17	17
五常	31	42	42
山河屯	15	11	4
平安	1	3	1
水曲柳	9	16	11
舒蘭			18
四家房	17	39	
小城		2	
上營		1	
計	112	138	103

(備考) 四家房駅は、1941年度は駅名がない。

	1937年度	1939年度	1941年度
京濱線			
米沙子	2	2	4
哈拉哈	3	2	3
布海	4	6	7
蜜門	31		
德惠		26	28
連家溝	8	9	6
松花江	7	9	5
陶賴昭	32	24	26
三岔河	82	70	41
蔡家溝	11	7	11
蘭稜	3	1	6
双城堡	59	16	21
五家	1	1	10
哈爾濱	1	1	
計	244	174	168

(備考) 蜜門駅は39年度には德惠駅に改称されていると考えられる。

	1937年度	1939年度	1941年度
濱北線			
徐家			5
呼蘭	18	46	7
馬家		6	
沈家	27	18	10
康金井	20	11	23
興隆鎮	29	39	26
綏化	71	32	23
秦家	3	9	8
四方台	24	46	17
張雄屯	3	18	14
克音河	20	26	
綏稜			22
海倫	56	51	37
海北	12	21	9
宋家	9		
通康		16	7
楊家	1	62	
計	293	401	208

(備考) 克音河駅は41年度には綏稜駅に改称されていると考えられる。

	1937年度	1939年度	1941年度
濱洲線			
对青山	13	3	8
滿溝	20	16	
肇東			10
安達	14	15	6
秦康		10	3
喇嘛甸子	1		
小窩子	5		
計	53	44	27

(備考) 滿溝駅は41年度には肇東駅に改称されていると考えられる。

	1937年度	1939年度	1941年度
濱綏線			
香坊	2	1	1
阿城	5	3	5
蜜峰	1	1	
小九	1		
烏吉密	1		
珠河	43	26	16
計	53	31	22

	1937年度	1939年度	1941年度
三棵樹埠頭線			
三棵樹埠頭		23	
計		23	

	1937年度	1939年度	1941年度
八区埠頭線			
八区	129	30	
八区埠頭	14		
計	143	30	

	1937年度	1939年度	1941年度
濱江線			
濱江			1
計			1

	1937年度	1939年度	1941年度
綏佳線			
北安	12	8	5
東津			1
石尹		2	3
慶城		13	14
計	12	23	23

滿鉄鉄道総局「鉄道統計年報」各年度版により作成。
(備考) 単位未滿切り捨てのため、表2-9と数値が若干異なる。

表2-11 石炭発送トン数(社線・奉天局) (1,000トン)

	1937年度	1939年度	1941年度
連京線	174	59	166
入船線	7	26	5
旅順線	0	46	127
甘井子線	0	26	
營口線	3	27	143
煙台炭鉱線	341	311	174
安奉線	595	398	392
撫順線	8,096	5,879	3,654
連帯線		81	72
合計	11,018	6,985	5,602

「鉄道統計年報」により作成。

(備考)

1938年度の合計は、各鉄道局全体の合計

表2-12 社線・奉天局内鉄鉱発送トン数 (1,000トン)

	1937年度	1939年度	1941年度
連京線	411	804	916
甘井子線		1	
營口線	10	14	
安奉線	162	120	282
撫順線	1		16
連絡線			7
計	584	939	1,221

「鉄道局統計年報」により作成。

表2-13 社線・奉天局内鉄及び鋼発送トン数 (1,000トン)

	1937年度	1939年度	1941年度
連京線	597	819	834
吾妻線	33	18	5
甘井子線	1	1	2
營口線	7	5	0
安奉線	126	164	186
撫順線	4	3	3
計	768	1,010	1,030

「鉄道局統計年報」により作成。