

国際運輸株式会社と南満洲鉄道

松 浦 章

- 1 緒 言
- 2 国際運輸株式会社の設立
- 3 国際運輸株式会社の運輸事業
- 4 小 結

1 緒 言

日露戦争の結果、日本がロシアから譲渡された東清鉄道の一部である長春・旅順間の鉄道路線とその支線を経営するために1906年に設立された日本による半官半民の特殊会社であった南満洲鉄道会社はさまざまな分野に事業投資を行っていた。1937年（昭和12）3月時点における南満洲鉄道会社の関係会社一覧によれば、交通運輸倉庫に関する企業名が、大連汽船（1915年2月創立）、（公称資本金25,700,000円）、（満鉄出資持株歩合100%）、日満倉庫（1929年5月創立）、（公称資本金10,000,000円）、（満鉄出資持株歩合100%）、国際運輸（1926年8月創立）、（公称資本金5,000,000円）、（満鉄出資持株歩合100%）¹⁾とある。最初の大連汽船会社は、遼東半島の南端の大連を基点に汽船海運を行っていた。²⁾日満倉庫株式会社は、南満洲鉄道の物流部門として同社が創業され、倉庫や物流部門を担っていた。³⁾

それらに次ぐ、輸送関係に関する国際運輸株式会社は、南満洲鉄道会社の子会社として1926年8月に創立されたとされるが、『国際運輸株式會社二十年史』によれば、その創立は大正12年（1923）6月のことで、「満鐵の補助機關として運送並之に關聯する各般の綜合的經營に依り東亞大陸の資源開發を誘導し國

際交易の興隆を助長する使命の下に設立せられたり⁴⁾とのもとに創業した。国際運輸株式会社は、南満洲鉄道会社の関係会社として、海陸運送や運送取扱営業、倉庫営業、代弁並びに保証行為、労力請負、委託販売業、直接・間接的に運送に関係ある資金の供給などに関する一切の業務を担うことであった。⁵⁾

『京城日報』第7837号、1929年（昭和4）9月20日付の記事「満蒙富源の開拓を誘導し鮮満の経済提携を図る 民族発展の最前線に立つ国際運輸とその事業 国際運輸設立の趣旨」において、

今日の経済界に於て生産と消費との中間に運送取扱業務の存在が必要缺くべからざるものであることは云う迄もなき所であるが、我が国際運輸株式会社は進んで国際交益の助長發達に資し埋藏せる幾多の富源の開拓を誘導せんが爲めに生れその楷梯として、吾が民族海外発展の第一線たるべき満蒙を中心として東洋各地に亘り營業を開始する事となつたのである。

「沿革」大正十二年六月日本内地および朝鮮において堅實なる地歩を占めつゝありし日本運送株式会社と満洲における新鋭の東亞運送株式会社とが合併し国際運輸株式会社を設立し同時に従來日本運送株式会社の分身たりし明治運送株式会社の業務を支配することとなり。次で大正十五年八月内地に於る運送業者合同問題起ると共に、國明兩社の支社管内即ち朝鮮臺灣満洲支那ロシア沿海州における業務を内地關係より切離し、茲に国際運輸株式会社が設立されたのである。⁶⁾

と記されるように、国際運輸株式会社は「国際交益の助長發達に資し埋藏せる幾多の富源の開拓を誘導せんが爲めに生れ」とすることで創立された。

しかし、その国際運輸株式会社の詳細な活動等についてはほとんど知られていない。⁷⁾そこで本稿において、同社の営業記録や社史を参考にその全貌の一端を発掘するものである。

2 国際運輸株式会社の設立

『京城日報』第7837号、1929年（昭和4）9月20日付の記事「東亜を根幹として歐洲に跨る事業網 海運との提携も目覚しく支那各地に營業所」として、国際運輸株式会社のことが以下のように述べられている。長文になるが貴重な資料として全文を掲げた。

沿革にしるしたる通り同社の營業地域は朝鮮臺灣滿洲支那露領沿海州にわたる廣汎なるものにて現在朝鮮および隣接地における聯絡は釜山、大邱、京城、平壤、咸興、新義州、雄基、清津、城津、元山、會寧、上三峰、童關嶺、龍井村、局子街、間島各地に支店出張所を設け官私鐵道主要驛にある九十余の取引店と相俟、殆ど水も漏らさぬ運送網を張り臺灣には基隆、臺北、高雄に支店を設け各地と聯絡をはかりつゝあり。

滿洲は同社事業の足場なれば東支鐵道沿線昂々溪、安達、滿溝、ハルビン、一面坡、伯都、扶余、榆樹双城堡、松花江、洮昂、鐵路沿線泰來、四洮鐵路沿線洮南、通遼、鄭家屯、吉長鐵路沿線吉林、下九臺、滿鐵沿線長春、四平街、開原鐵嶺、奉天、大連、營口、安東、金福鐵路城子等の各地に支店出張所の外、東支吉長各線背後地要所に臨時出張員を派して蒐貨に萬遺漏なきを期し、沿海州は浦鹽を根拠をして北滿貨物の東行並に該地方木材の輸出等に備えてゐる。なお支那本部には奥地への進出は將來の問題となつてゐるが、重要港たる上海、青島、天津には店所を設けてすでに牢固たる地盤を築きかけてゐる。又歐洲方面進出策として露國々營第一株式會社トランスボルトとの間に聯絡輸送を協定せる外、ドイツハンプルグに代理店を設置して東洋方面との聯絡に備へてゐる。漸次名實共に國際的の運送會社たるべく歐米各國の有力なる汽船會社および同業者とも提携の歩を進めつゝあれば世界各地との聯絡はこゝに完成する譯である。

運送と運送取扱

同社は滿洲特産物、石炭、麥粉、建築木材等の大量物はいうまでもなく商

品見本等の小口貨物に至るまで迅速、確實、丁寧を信條として輸送に盡力し受託したる貨物に對して發行する貨物引換證は銀行はもとより各金融業者より充分信用を博しおれば金融上の便宜は實に多大なるものである。今その取扱い貨物數量を見るに昭和二年四月より同三年三月まで發送三百十四萬九千トン、到着百五萬八千トン合計四百二十萬七千トンを示してゐる。なお本營業に属する各種業務の内容につき略述すれば左の如し。

海運及び海陸聯絡運送

同社は單なる貨物運送取扱ひをなすに止まらず、大量貨物殊に滿洲特産物の如き纏まりたるものに對しては自營船運行の方針を立て隨時備船し同社と特殊關係ある汽船會社の定期航路以外に自由配線し、東京海運界において隱然たる一勢力を形成するに至つた。殊に昨年末より興和、黒竜、洮南、ポートランド、ワシントン丸の五隻を備船し、かねて懸案の歐洲行き大豆輸送を敢行し、復路はレールその他の鐵材を積載し、予期以上の成績を収めたるは獨り同社の誇りのみならず日本海運界のため萬丈の氣を吐いたものである。殊に大阪商船株式會社とは特殊の聯絡を取り代理店たることを締結し大連經由出入貨物に對しては兩社相協力し、その他川崎、山下、島谷、岡田、西脇等の各汽船會社の代理店をも引受けると共に、これ等汽船會社と海陸聯絡契約を結び、あるひは、ウラジホ經由貨物に對し勞農商船隊と聯絡を保つ等聯絡貨物の輸送に遺憾なきを期し、殊に鐵道と聯絡協定なき船舶との聯絡輸送は會社の存在により最も簡易便利かつ有利にその目的を達成せらるるをもつて好評さくさくたるものである。

馬車河船及自動車輸送

馬車輸送は主として未だ鐵道開通せざる地方たとへば東支鐵道西部線の南方南部線の西方たる農安扶余大賚方面および吉長線の北方榆樹五常方面に集散する大豆その他の特産物を鐵道沿線まで搬出するものにて大正十五年一月ハルビン長春間の鐵道不通の場合は幾多の苦心と多大の犠牲を拂ひこの間の馬車聯絡をもつて交易の澁滯を免れたる事は今當世人の記憶に新た

なる處である。河船輸送は主として松花江流域において行われ馬車輸送と同じく主に長春支店において取扱ひ、自動車は經濟文化の關係上奥地においては最近開始し朝鮮江界价川間の營業のほか廣く利用の域に達せざるも大連天津青島等の都會地における同社のトラックの活動は漸次世の認むる處となつた。

舢舨營業

舢舨營業は上海および北鮮主要港等で行ひつゝあるが、主なる箇所は上海である。舢舨は鐵製を用ひ東洋汽船等の舢舨作業を一手に引受けてゐる外、一般の御用命に應じ、黃浦江上を縦横に馳驅しおる同社の請負にかゝる滿鐵埠頭作業と連繫し、同地斯界に嶄然頭角を擡んずるに至つた。

倉庫營業

ハルビン、長春、吉林、四平街、開原、鐵嶺、安東、沙河鎮、新義州、咸興、大邱の各地において一般倉庫業務、京城においては私設保稅倉庫業務をも營みその他北滿一帶に倉庫業を營み、いずれも貨物を自店倉庫内に保管する普通のいわゆる倉庫營業である。ここに同社獨得の出保管と稱するものがある。これは大豆材木の如き主として滿洲奥地に生産する大量貨物を野天積みのみ、これを同社の責任を以て保管し、それに對して證券を發行し金融に便することである。この取扱ひが如何に滿洲特産物の交易に便宜を與へるかはうかがひ知ると共に定評ある處である。なお同社の貨物保管が如何に便宜であるという事は運送との連繫が右倉荷證券により賣買された貨物がいよいよ所要の地點へ運送されること、なれば同社の手により該倉荷證券は直に運送證券即ち貨物引換證に切替られる。かつ同社の運送網により運送さるゝのである。その間時間と費用と二つながら節約出來得るのである。

代辨及保證行爲

代辨には通關代辨轉送代辨等があり通關代辨は普通いわゆる通關業者の仕事は勿論同社自身の運送取扱ひ貨物に対する通關代辨事務を包含し、海港

地その他内外税關所在地において一様免許を受けこれを營業してゐるが、その外大連および安東においては聯絡輸出入貨物の通關代辦業務を取扱つてゐる。轉送代辦とは直通輸送の途未だ開けざる地點に貨物を運送する場合荷主に代り聯絡輸送の手續きをなすことで現在はハルビン・吉林・安東・大連等において取扱つてゐる同社の保證行爲は直接又は間接に運送に關係ある事項に對してなすのであるが、主として荷爲替附貨物の發送轉送又は船積等の場合これ等の手續きを簡便ならしむるため荷主と銀行との間に介在し、荷主の爲に同社が保證の地位に立つのである。これ等は特に大連におけるが如く倉庫寄託貨物が賣買により船積移輸出さるゝ場合において倉荷證券と船荷證券との切りかえに對し最も必要かつ便利なる方法なればその手数料の低廉と相まち大方の歡迎を受けてゐる。

勞力請負

鐵道貨物の積卸しは滿鐵沿線、主要驛吉長線各驛、吉敦鐵道吉林驛等におけるものを同社一手に引受け殊に長春においては東支南滿兩鐵道間聯絡貨物の積替作業を包含してゐるを見ても相當主要なる意義を有する業務である。上海においては同地滿鐵埠頭發着船舶積載貨物の積卸し並に埠頭および倉庫内の荷繰一切を請負い又大連汽船株式會社船舶の『ステベ』を取扱ひ、なほ浦鹽においては日本船舶殆ど全部のランディングおよびステベを請負つてゐる。運搬作業は各地各方面に對し請負つてゐるので枚擧にいとまあらざるも、例えば滿洲における陸軍軍需品運搬の如き朝鮮における陸軍軍需品運搬の如き朝鮮における專殖局煙草運搬或は大連郵便物運送業務の如き皆これである。

委託販賣

同社の委託販賣は現在四洮線、洮昂線、吉長線、東支線における滿鐵の各種石炭並に滿鐵納入吉林地方産枕木の取扱ひが主たるものであるが、奥地の商品販賣希望者にして適當なる代理店その他賣捌き店等なく困却の場合品物の種類によつて多少に拘らず委託販賣のもとめに應ずる。

資金の供給

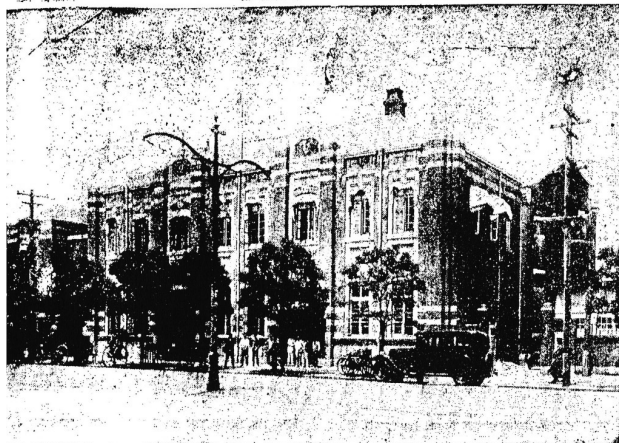
同社は直接又は間接に關係ある事項に對し資金を供給する事になつてゐる。なかんづく満洲特産物の國際的大市場たるハルビンにおいては同社自身の倉荷證券或は保管貨物そのまゝに擔保として資金の貸付をなし、又運送證券を擔保とする荷爲替に對する金融も行つてゐる。特に東支鐵道の沿線その他商業機關の未發達奥地松花江流域地方に進出し、大豆、豆粕、木材の如きものに金融をしてゐる。これがため荷主および生産者の受くる利便は非常なるものにて、殊に同社の金融は普通の金融業者と異り倉庫保管および運送等の業務と關聯し、それらの總てを同社一手に取扱ふの結果、今やこの事業は満洲殊に北滿の經濟界において缺くべからざるものとし日支人はもとよりその他の外國人からも多大の歡迎と信賴とを博しつゝある。

保險の代理

同社は各地の營業店所において海上運送および火災保險の代理店をも引受けをる關係上同社の運送受託貨物は運送或は海上保險に、倉庫保管貨物は火災保險にそれぞれ同社自身の手により附保されるので荷主にとって便宜この上ないわけである。代理している保險會社は帝國海上、大連火災、橫濱海上共同火災、大阪海上、日本海上、扶桑海上、太平洋海上、三菱海上三井保險部等で一ヶ年三萬余件の取扱高で金額一億五千萬圓に上つてゐる。

豆粕粟検査

上述せる各種業務の外、品質統一改善を計り取引の圓滿助長に資せんがため北滿においては東支鐵道沿線より浦鹽仕向け豆粕並に南滿四平街においては朝鮮仕向け精粟の品質検査をなしつゝあり、これは品質の統一と取引の圓滿助長に資せんがためであつて、生産者および輸出業者ばかりでなく、輸入地市場および需要家にも喜ばれてゐる。なお東支鐵道沿線においては賣買兩者の依囑により大豆を除きたる一般雜穀の受け渡し検査立會をもなしてゐるが、これ又一般當業者より多大の好評をうけ絶對なる信用を博してゐる。⁸⁾



社本運大社會輸運際國
（『京城日報』第7837号による）

以上のように国際運輸株式会社は、朝鮮、台湾、満洲からロシア領沿海州にわたる広汎な活動をしていた。朝鮮半島では釜山、大邱、京城、平壤、咸興、新義州、雄基、清津、城津、元山会寧、上三峰、童関鎮、竜井村、局子街、

間島などの各地に支店や出張所を設け、各鉄道主要駅の90余の取引店などを保有する運送網を整備し、さらに台湾の基隆、台北、高雄に支店を設置するなど、中国東北地方から朝鮮半島そして台湾におよぶ地域にその活動領域を保持していた。

その営業内容は、中国東北地域の特産物である石炭、麦粉、建築用の木材等の輸送に始まり、自社運航の船舶を運行する他に随時にわたり同社と関係深い汽船会社の定期航路の船を備船しての輸送業や、東北地域の鉄道未発達地域においては馬車輸送や河川舟運も手がけ、上海での貯営業、中国東北各地における倉庫業、輸出入貨物の通関代弁業務、満鉄沿線における鉄道貨物の積卸し業、沿線各地における委託販売業、同社に直接・間接に関係する事項に関する資金の供給を行う金融業、海上運送および火災保険の代理店としての保険業務、浦塩すなわちウラジオストク仕向け豆粕や朝鮮仕向けの精粟の品質検査など輸送業に関連する20世紀初期当時において知られる様々な分野に営業の触手を伸ばしていたのであった。

『大阪朝日新聞』第18818号，1934年（昭和9）3月23日付の「満鐵傍系會社概要」として南満洲鉄道會社の傍系企業の中に，化学工業會社，大連汽船會社，南満洲瓦斯會社，福昌華工會社等と並び国際運輸株式會社の名が見られる。

満鐵が關係會社の所有株を開放するとの報が一般に傳はるや満洲證券界に異常なショックを與へ満鐵監理課に對し早くも種々なる問合せが來て居り。内地に於いても満洲投資が關心を呼んでゐる際とて各方面の注意を惹いている。現在満鐵の關係會社は六十四社で總投資本は一億一千万圓を超えてゐる。いまそのうちの數社を紹介す。（中略）

滿蒙開發の第一線 国際運輸株式會社

国際交易の助長發達に資し，幾多の埋没せる富源の開拓を誘導して生産と消費との中間に運送及びその取扱業務をなすために国際運輸株式會社が設立せられ，同社の資本金五百萬圓（内拂込金百七十萬圓）で本社を大連山縣通に置き支店出張所及營業所を東亞都市三十有餘に設け，満鐵及満洲國の鐵路全部に及んでゐる。更に支那及沿海州にまたがり，日本内地は國際通運，朝鮮は朝鮮運送株式會社，台灣には株式會社國際運輸組と提携しいづれも取引上密接なる聯絡を圖つてゐる。

運送上同社の手になるものは満洲特産物を始め小口貨物に至るまで迅速，確實，丁寧希望地に届けるからに安心して託することが出来る。

同社が特に犠牲を拂つて運送に盡してゐるのは馬車，河船，自動車輸送である。主に鐵道の開通せざる地方である。

同社は船隻營業，倉庫，代辨及保證行爲，勞力請負，委託販賣，資金の供給（金融業務），保險代理，豆粕品質検査などを營み業績極めて良好で活氣を呈してゐる。同社役員は専務築島信司，常務剛崎虎雄，常務野木定吉，取締役中野金次郎，同村田省蔵，同増田義男，同伊藤太郎の諸氏である。⁹⁾

国際運輸株式會社の營業地域は，満鐵の營業路線や満洲国全域そして中国から沿海州さらに日本や朝鮮，台灣に及び鐵道の開通していない地域も馬車，河船や自動車輸送を行つて輸送することを目的としていた。

このように20世紀前半の中国から沿海州さらに日本や朝鮮、台湾に運輸業に関する業務に版図を保有していた国際運輸株式会社の具体的な活動はどのようなものであったかについて次に述べたい。

3 国際運輸株式会社の運輸事業

1931年（昭和6）6月の国際運輸株式会社の『營業案内』¹⁰⁾が残されている。設立の趣旨

今日の經濟界に於て、生産と消費との中間に、運送及運送取扱業務の存在が必要缺くべからざるものであることは申す迄もなき所であります。然るに從來之に携はるもの、營業地域は、殆ど一小地方に限られ、且業務の範圍極めて狭く、又規模甚が小にして、到底その存在の意義を全ふするに足らない恨みがありました。

當国際運輸株式會社は、これらの缺陷を補ふと共に、進んで國際交益の助長發達に資し、埋没せる幾多の富源の開拓を誘導せんが爲めに生れたものでありまして、その楷梯として、吾が民族海外發展の第一線たる滿蒙を中心とし、東洋各地に亘つて營業を開始することになつたのであります。

沿革

大正十二年六月日本内地及朝鮮に於て堅實なる地歩を占めつゝありし日本運送株式會社と、滿洲に於ける新鋭の東亞運送株式會社が合併して、國際運送株式會社を設立し、同時に從來日本運送株式會社の分身たりし明治運送株式會社の業務を支配することゝなり、右國明兩社共に本社を東京に、支社を大連に置て斯界に雄視せるは人の知る所であります。

次で大正十五年八月内地に於ける運送業者合同問題起ると共に、國明兩社の支社管内即ち朝鮮、臺灣、滿洲、支那、沿海州に於ける業務を内地關係より切離すことゝなり、茲に當国際運輸株式會社は設立されまし

た。是より先国際運送株式會社は、滿洲斯界の覇たりし山口運輸株式會社、沿海州に活躍せし浦潮運輸株式會社、長春運輸株式會社、哈爾濱の株式會社哈爾濱倉庫及北滿倉庫等を逐次併合すると共に釜山、京城、平壤、元山、安東等の各地に於ける同業老舗を買収せるを以て、當社は創業の當時既に確乎地歩を築いて居たのであります。而して其後永年の懸案でありました朝鮮に於ける運送合同問題も愈機熟し昭和五年五月朝鮮運送株式會社の設立を見るや吾社は在鮮各店所陸運關係業務の一切を舉て之に引繼ぎ合同輸送に参加致しました。尚之に先ち昭和四年十二月臺灣運輸株式會社及臺灣運送荷役會社と合同し株式會社國際運輸組を設立し臺灣の各店所は之と同時に廢止致しました。¹¹⁾

とあり、「資本と組織」について、資本金総額は1千万円（内払込金額340万円）であり、本社を大連に設け、支店、出張所や營業所を「東亞重要都市三十有餘箇所に設け、七の取引店と十の取次店を有する」¹²⁾とであった。

運送網については、「朝鮮、臺灣、滿洲、支那、沿海州に亘る廣汎なもの」とし、とりわけその基盤となったのは東北地域であった。

滿洲は當會社事業の足場でありますから、東支鐵道沿線昂昂溪、安達、滿溝、哈爾濱、一面坡、雙城堡、洮昂鐵路沿線泰來、四洮鐵路沿線洮南、通遼、鄭家屯、吉長鐵路沿線吉林、下九臺、吉敦沿線敦化、滿鐵沿線長春、公主嶺、范家屯、四平街、開原、西豐、鐵嶺、奉天、撫順、遼陽、大連、營口、安東等の各地に店所を設けて居るの外、東支、吉長各線の背後地要處に臨時出張員を派して蒐貨に遺漏無きを期し、沿海州は浦潮を根據として、北滿貨物の東行竝に該地方木材の輸出等に備へて居ります。

支那本部は、内亂連續の爲め奥地への進出を妨げられては居ますが、重要海港たる上海、青島、天津には店所を設けて漸次牢固たる地歩を築きつゝあります。（下略）¹³⁾

国際運輸株式会社は、旧滿洲を地盤として、南滿洲鐵道沿線の各所に支店や營業所を設け、さらに沿海州のウラジオストクを根拠地として、中国東北地方

の物産を中国本土をはじめとする地域に輸出していた。

1) 国際運輸株式会社の営業実績

1931年6月に発行された国際運輸株式会社の『營業案内』¹⁴⁾には、設立の趣旨、沿革、資本と組織、運送網、運送及運送取扱營業（海陸聯絡運送、馬車・河船及自動車運送、貯營業）、倉庫營業、代辨及保證行爲、勞力請負、委託販賣業、資金の供給、保險代理、豆粕・粟品質検査、取扱數量、營業店所並取引店、取引先について述べている。

運送及運送取扱營業においては、

是は當社の基本業務でありますから、各營業店所全般に亘り、一様に全力を注いで居りまして、滿洲特産物、石炭、麥粉、建築材料等の大量貨物から引越荷物、商品見本等の小口貨物に至る迄、當社の手に依り迅速、確實、叮嚀に、御希望の地點へ御届け致します。¹⁵⁾

と述べ、国際運輸株式会社の基本業務は運送及運送取扱であった。その取扱は大量の貨物から小口の荷物までに及んでいた。

その中で、海陸聯絡輸送については、

當社は、大阪商船株式會社と特殊の聯絡及代理店契約を締結し、特に大連經由出入貨物に就きては、兩社相協力し、又各地に於て大汽（大連汽船會社）、川崎、山下、島谷、岡田、西脇等の各汽船會社の代理店又は蒐貨取扱を引受けると共に、是等船會社と海陸聯絡契約を結び、或は浦潮經由貨物に對し勞農商船隊と聯繫を保つ等聯絡貨物の輸送に遺憾無きを期して居ります。殊に鐵道と聯絡協定無き船舶との聯絡輸送は當社の存在に依て、最も簡便有利に目的を達成せらるゝので好評實に噴々たるものがあります。¹⁶⁾

国際運輸株式会社は、海上輸送に関して、大阪商船會社と特別な關係にあり、大連港を出入する貨物の取扱を依頼していたのであった。この他に、滿鉄の傘下にある大連汽船會社や、日本の川崎汽船、山下汽船、島谷汽船、岡田汽船、西脇汽船などの汽船會社とも貨物取扱の契約を結んでいた。

とりわけ大阪商船会社の日本との大連航路は、日露戦争後の明治38年（1905）1月より大阪大連線が開設され舞鶴丸、舞子丸の2隻を用いて毎月4航海を開始した歴史があった。¹⁷⁾ 国際運輸株式会社が設立される前の大正10年（1921）当時には5,000トン級のはるびん丸、ばいかる丸が就航し、大連よりアジア大陸を經由して歐洲に到る鉄道と連絡する運航を行っている。¹⁸⁾ 昭和2年（1927）3月から5隻を使って毎週2-3航海、同3年8月からは4隻で毎週2航海、同4年4月から5隻で毎月9-10航海、同5年7月より毎月10航海、同7年4月以降は6隻を使用して毎月15航海、さらに同8年5月になると志あとの丸、たこま丸の2隻を加えて8隻による毎月20回の航海を実施し¹⁹⁾、同9年3月以降は扶桑丸を加え9隻として毎月約25回の航海を行っている。²⁰⁾

このように大阪商船会社の高頻度の大連日本間の定期航路によって、国際運輸株式会社はその輸送力を大いに利用していたことがわかる。

大汽とある大連汽船は、南満洲鉄道会社の支援を得て大正4年（1915）2月に設立され、大連を中心に東北沿海から中国本土の天津、芝罘、青島、上海へと航路を保有していた。²¹⁾

馬車・河船及自動車運送は、南満洲鉄道の沿線において集散される大豆やその他の特産品の搬出を行い、河船輸送は主に、松花江流域を中心に行われていた。春の4-5月の時期から10月の結氷期までの期間に、中国式河船によって特産物の木材や雑貨などの輸送を長春支店を拠点に行われた。自動車輸送は、大連、奉天、開原、天津等の都会を中心にトラックによる輸送が行われた。²²⁾

船営業は、上海や朝鮮半島の元山で行われ、特に上海では、東洋汽船、大連汽船等の船作業を中心に行っている。²³⁾

倉庫営業は、ハルビン、長春、吉林、四平街、開原、鐵嶺、奉天、安東、沙河鎮、營口、大連、新義州、天津の各地で一般倉庫業務を行っている。²⁴⁾

代辨及保證行為とは、とりわけ代弁は通関代弁、転送代弁の業務で、通関代弁は海港地や内外税関所において免許を受けて営業し、とくに満鉄の直営である聯絡輸出入貨物の通関代弁を国際運輸株式会社が請負って行っていた。転送

代弁は、輸送の困難な地域に貨物を輸送する場合に、荷主に代わって聯絡輸送の手続きを行い、ハルビン、吉林、安東、大連等では満鉄から請負って行っていた。²⁵⁾

労力請負は、鉄道、船舶などの貨物の積卸、運搬などを請け負った。鉄道貨物は主として満鉄沿線の各主要駅において国際運輸株式会社が一手に請け負っていた。上海では満鉄埠頭発着の貨物の積卸、倉庫への積み込み積み出しを担い、大連汽船会社の船舶関係も扱っていた。さらに大連での郵便物通送業務も行った。²⁶⁾

委託販賣業は、満鉄に関係する各種石炭や満鉄に納入される木材とくに鉄道枕木を扱い、各地域への委託販賣に便宜を図っていた。²⁷⁾

資金の供給は、直接または間接的に運送業に関係する事項に資金を供給していた。東北地方の大市場であるハルビンにおいては倉荷物証券や保管貨物を担保として資金の貸し付けを行い、運送証券を担保として荷為替に対する金融も行ってた。そして松花江流域地方の大豆、豆粕、材木などの保管引受証券を発行して金融を供給するなどの金融業も行っている。²⁸⁾

保険代理は、各地の営業所において海上保険、運送保険、火災保険の代理店を引き受けていた。その代理を行っていた保険会社は、帝國海上保険、大連火災海上保険、横濱火災海上保険、共同火災保険、大阪海上火災保険、日本海上保険、扶桑海上火災保険、太平洋海上火災保険、大北火災海上保険、三菱海上火災保険、三井保険部等であった。昭和5、6年(1930、1931)当時の取扱高は32,000件、保険金額約2億円に上っていた。²⁹⁾

豆粕、粟品質検査は、満鉄沿線からウラジオストクに向けて搬出される豆粕や朝鮮向けの精粟の品質検査を行っていた。³⁰⁾

国際運輸株式会社の大正15年(1926)から昭和5年(1930)までの5年間ではあるが、同社の地理扱い数量として、陸運、海運、貨物保管についてその噸(トン)数量のグラフを掲げてみたい。³¹⁾

表1の海運の取扱数量は1926年の約120万トンから1930年の213万トンと上昇

表 1 1926-1930年度国際運輸株式会社取扱数量（単位：吨（トン））

種別 \ 年度	1926年	1927年	1928年	1929年	1930年
陸 運	1,566,154	2,059,230	2,952,127	4,314,794	2,885,907
海 運	1,198,453	1,757,294	2,457,700	3,145,800	2,134,860
貨物保管	195,613	301,122	459,471	620,977	546,695

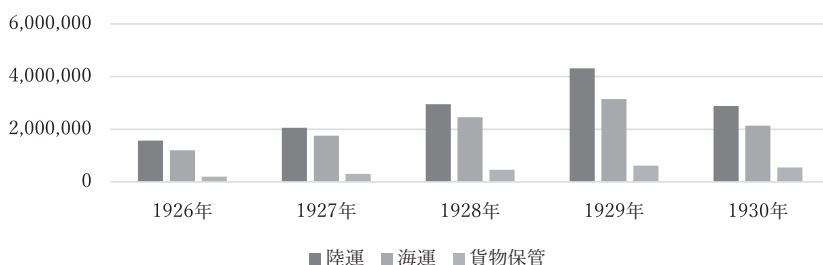


図 1 1926-1930年度国際運輸株式会社取扱数量（単位：吨（トン））

しているが、海運輸送を委託していた大阪商船会社の大連貨物の取扱数量と比較してみたい。

大阪商船会社の「満洲航路荷客表」から荷物の扱い数量は、1926年は430,131トン、1927年は506,861トン、1928年は526,962トン、1929年は470,419トン、1930年は429,405トンであった。³²⁾ 大阪商船会社が、仮に扱った荷物をすべて国際運輸株式会社からのものであったとすると、1926年が35.9%、1927年が28.8%、1928年が21.4%、1929年が15.0%、1930年が20.1%となる。このことから国際運輸株式会社の海上輸送貨物の20%前後の数量を取り扱っていたと推察される。

国際運輸株式会社の海運量と大連港からの海外への輸出量との関係を見てみたい。

大連港に集荷される貨物は鉄道輸送と大いに関係し、その集荷される貨物の中で大豆等の穀物類を主体とする農産品や石炭、鉄などの鉱産品が主で、豆粕

や豆油が大宗を占めていた。³³⁾ そこで、1926年から1930年までに限定するが、国際運輸株式会社の海運総トン数と比較する上で、同時期の大連港の輸出噸数および、輸出貨物のなかで重要な割合を占めていた大豆・豆粕・豆油の輸出総トン数、そして主要な輸出先であった日本と歐洲への総輸出量を比較する表を作成した。³⁴⁾

表2 1926-1930年大連港輸出量と大豆・豆粕・豆油及日本・歐洲向輸出総トン数(トン)

品目 \ 年	1926年	1927年	1928年	1929年	1930年
輸出総噸数	5,211,019	5,995,828	6,458,077	6,964,690	4,985,920
大豆総輸出量	2,464,649	2,795,823	3,006,470	3,637,630	2,147,964
豆粕総輸出量	1,157,898	996,563	844,620	888,755	675,656
豆油総輸出量	125,908	109,663	78,294	116,210	107,999
日本向総輸出量	2,969,807	3,217,614	3,644,614	3,729,195	3,007,975
歐洲向総輸出量	37,842	627,315	880,032	1,451,589	577,032

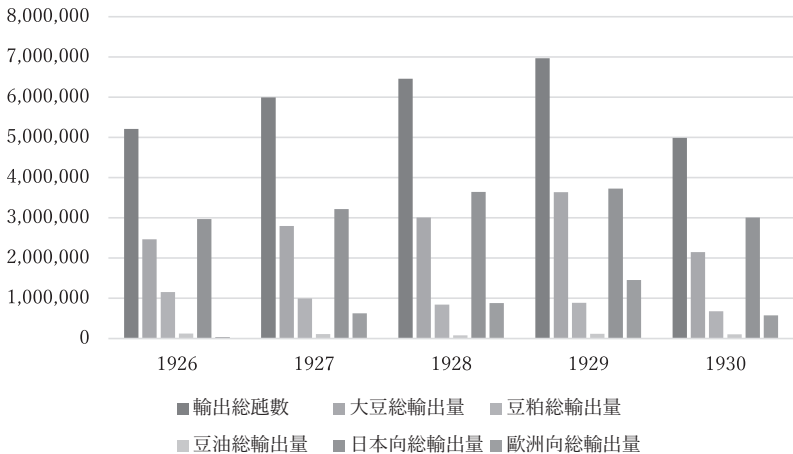


図2 1926-1930年大連港輸出量と大豆・豆粕・豆油及日本・歐洲向輸出量比較(噸(トン))

図2から明らかなように、大連港から輸出された貨物の内、トン数において大豆が半数近くを占め、それに豆粕、豆油を加えれば、確実に半数を超えていたことがわかる。

さらに先の国際運輸株式会社の海運総トン数とを比較するグラフを作成するとつぎの図3になる。

この図3からも明らかなように、大連港輸出量と日本への輸出総トン数はほぼ半数以上に該当し、さらに国際運輸株式会社の海運総トン数は日本への海運総トン数に重要な割合を示していたことが容易に想像できる。

大正2-3年（1913-1914）当時の東北地方北部から産出された大豆・豆粕・豆油等の年額50余万トンに内、大連に集荷された数量は7%程度であった。残りの93%はウラジオストクに向けて搬出されていた。第一次世界大戦、さらにロシア革命などによりその搬出路が変化して、大正8年（1919）には大連輸出総量の68%を占め、大正9年には総輸出量97万トンの内、88%が大連に集荷されるようになった。³⁵⁾

国際運輸株式会社の成立に参画していた山口運輸会社と大阪商船会社の間で締結されていた船車連絡協約を、1926年8月15日の国際運輸株式会社の創立と

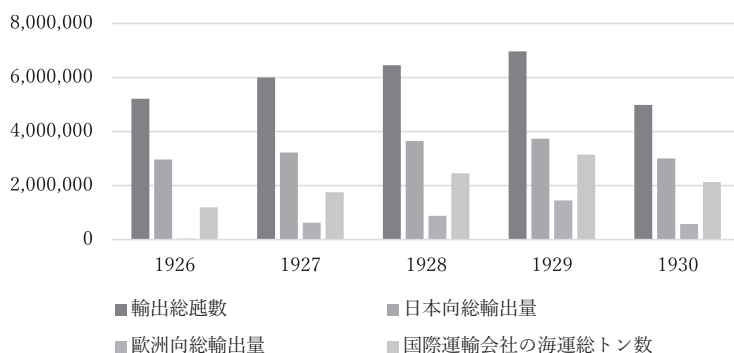


図3 1926-1930年大連港輸出量と日本・欧州向総トン数と国際運輸会社の海運総トン数

ともに継承して、両社海陸輸送の円滑を企図し、商船は国際陸上輸送並びに仲立代理店業務の委託を行い、国際運輸株式会社は大阪商船会社に海上運送の委託を行う内容を主とする協約書並びに覚書を締結した。³⁶⁾

嶋谷汽船会社と国際運輸株式会社は、昭和3年(1928)1、2月に船車連絡貨物輸送契約書、輸送契約施行細則を協定し、嶋谷汽船会社に海上輸送の委託をし、主な汽船の発着地は小樽、函館の他に日本海側の主要港と朝鮮半島主要港ならびに大連などであり、接続地は釜山、浦項、木浦、群山、仁川、鎮南浦、元山、城津、清津、雄基、大連とした。³⁷⁾

ついで国際運輸株式会社は、1932年には、北日本汽船、大阪商船、山下汽船、朝鮮郵船の4社と「北鮮航路經由貨物海陸連絡運送契約」を締結している。国際運輸株式会社が取り扱うのは「北鮮經由朝鮮及滿洲行貨物」の陸上輸送であり、海上輸送は4社が担当した。その貨物の取扱には「通證券」を発行し、それを扱う船会社の支店等は定められていた。

朝鮮郵船会社は門司・大阪・神戸・下関・武豊・名古屋・清水・横浜・東京・広島・新潟・敦賀・宮津・境・舞鶴と連携していた。山下汽船会社は東京・横浜・名古屋・清水・大阪・神戸・門司とであり、大阪商船会社は東京・横浜・名古屋・四日市・大阪・神戸・尾道・門司・下関・基隆・高雄であった。北日本汽船会社は、境・舞鶴・新舞鶴・敦賀・七尾・伏木・新潟・大阪・東京・青森・函館・小樽・大泊・真岡であった。これに対して国際運輸株式会社は、これらの陸運貨物を東北各地に設置された支店等で扱った。これらすべての貨物を接続する地は、清津・雄基・羅津と定められた。³⁸⁾

さらに1934年1月に、国際運輸株式会社は、ハルビン並びに以遠の地の貨物を清津・雄基から門司・阪神・伊勢湾・清水・横浜・川崎へ直通する協定を大阪商船会社、朝鮮郵船会社、大連汽船会社と締結している。貨物の引受数量は各社1/3宛として、大阪商船会社と朝鮮郵船会社は定期便の船腹を利用し、大連汽船会社は臨時船を配船するとし、³⁹⁾ 海上運賃は大連港からの積み込みより3割増しとした。

昭和9年（1934）1月から昭和17年（1942）9月までの東北地方の特産物で朝鮮半島東北部の港から日本へ直送された貨物として、豆粕が555.328トンの46%で、大豆が379,612トンの32%、麩（ふすま）134,120トンの11%、小麦・雑穀が68,112トンで6%、種子類が56,528トンで5%であった。⁴⁰⁾ 豆粕と大豆とが78%と他を圧倒していた。積出港として豆粕は清津港が42%、羅津港が40%を占め、大豆では羅津港が82%を占めていた。⁴¹⁾

大正10年（1921）頃の世界における大豆の生産額を南満洲鉄道会社の興業部農務課の調査⁴²⁾から触れてみたい。この当時、世界の大豆主要産地の生産総額は約4,300万石余と見積もられ、日本の植民地であった朝鮮、台湾を含めても2割、中国は満洲を含めて7割5分の生産があったとされた。⁴³⁾ 満洲と中国本土は推算数によるが次の表3、図4のようになる。

この表3、図4からも明らかなように、満洲の大豆生産額のみで世界の生産額の40%強を占め、いかに大量の大豆が生産されていたかがわかる。当時の大豆の用途は、大豆油、飼料、食料、肥料、豆粕の5種に大別⁴⁴⁾され、特に食品として大豆を原料として、豆腐、豆乳、大豆を粉碎した黄粉、味噌、納豆、味噌、醤油、豆腐皮すなわち湯葉、豆モヤシなどに使用された。⁴⁵⁾ 大豆は肥料として緑肥として作物に養分を供給した⁴⁶⁾が、肥料、飼料として利用されたのが豆粕で、豆粕は肥料の第一とされていた。中国産の豆粕が日本におい

表3 1921年世界の大豆収穫額（石）

	1921年
日 本	4,320,486
朝 鮮	4,679,288
満 洲	18,750,000
中国本土	15,000,000
北米合衆国	608,000
総 計	43,357,774

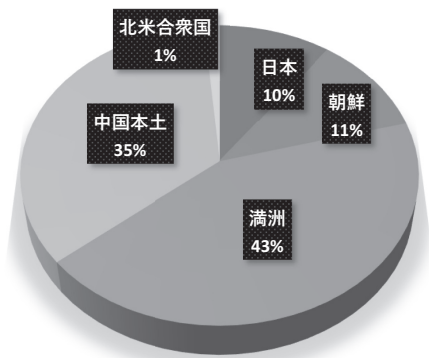


図4 1921年世界の大豆収穫額 (石)

て知られるようになるのは日清戦争後で、水田の肥料として注目され、それまでの魚肥を圧倒した。魚肥は脂肪の含有量が多く、害虫の孵卵場となっていたこともあり、中国産の大豆粕が日本で注目され使用された。⁴⁷⁾ 日本では明治末期から大正にかけての約20年間は重視され、硫酸肥料の登場と、有機質肥料の大豆粕の費用の高騰によって減少した。⁴⁸⁾ その結果、飼料としての大豆粕が注目され、昭和元年(1926)当時の大豆粕の総量は日本産が30万トンに対して満洲大豆粕は180万トンと見積もられている。⁴⁹⁾ 大豆粕は、畜牛飼料として役肉

表4 1931-1936年大連港輸出大豆・大豆粕・大豆油輸出量 (単位: トン)

年次	大豆	大豆粕	大豆油
1936	1,508,998	573,726	63,893
1935	1,510,255	725,224	90,582
1934	1,920,942	883,349	85,230
1933	1,985,532	692,708	67,238
1932	1,878,226	892,939	102,325
1931	1,398,611	904,408	140,604

国際運輸株式会社と南満洲鉄道（松浦）

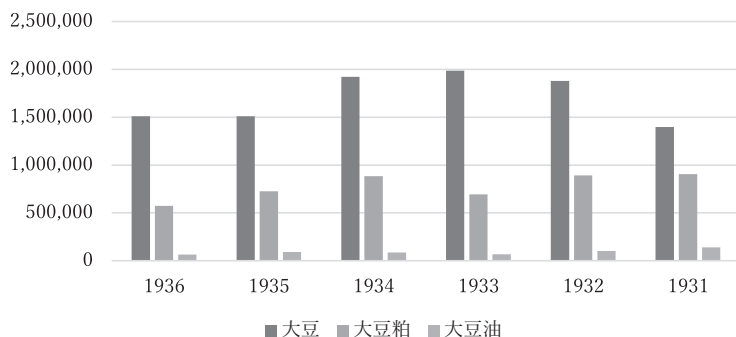


図5 1931-1936年大連港輸出大豆・大豆粕・大豆油輸出量（単位：トン）

牛、乳牛、種牡牛の飼料として大豆粕が使われ、馬飼育にも、養豚飼料としても、山羊・綿羊の飼料にも、養鶏飼料としても使用された。⁵⁰⁾

昭和11年の『大連港貨物年報』から昭和6年から11年における大連港から輸出された大豆・大豆粕・大豆油の輸出量を表5に示したい。

2) 国際運輸株式会社の欧州向け大豆の輸出

ヨーロッパの人々がアジアの大豆に注目したのは18世紀からとされ、1739年には中国の大豆がキリスト教の宣教師によってパリの植物園に栽植されたのが

表5 1926-1930年大連港輸出大豆トン数の日本・欧州比較

年次	大豆	日本	ヨーロッパ
1936	1,508,998	482,762	989,859
1935	1,510,255	497,848	962,027
1934	1,920,942	467,046	1,402,367
1933	1,985,532	422,967	1,484,705
1932	1,878,226	293,325	1,275,377
1931	1,398,611	355,299	709,424

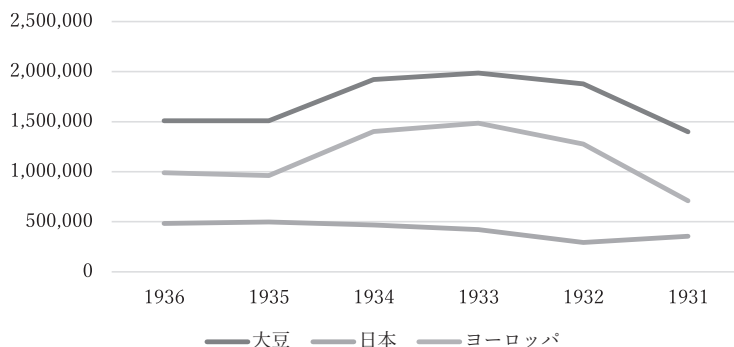


図6 1926-1930年大連港輸出大豆トン数の日本・欧州比較

最初と言われる。その後、20世紀の初めには製油に価値を見出し、英国をはじめデンマーク、スウェーデン、カナダでも輸入されるようになったが、とくに注目したのはドイツで1910年には4万3千トンを入力したが、1914年の第一次世界大戦によって減少し、1917年には大豆の輸出は皆無になったとされる。⁵¹⁾しかし大戦後のドイツの製油所の復活がめざましく1927年から1933年までの輸入量は倍増し、1933年度には世界市場に向けて57%、欧州市場に輸出される76%を満洲大豆が占めていたと言われる。⁵²⁾

このヨーロッパとりわけドイツにおける大豆需要の高騰の時期に、国際運輸株式会社が草創期の活動を行っている。

昭和10年（1935）11月に朝鮮半島で雄羅線が開通すると羅津港が目され、ここから三井商社、三菱商社の他に、外国商社の利豊（ドシフス）洋行、寶隆（ジツサルド）洋行が欧州向けの大豆を積み出したのであった。昭和9年8月より第二次欧州大戦勃発までの5年間に、羅津港から積み出されたのは、積載船が165隻で大豆126万余トン、清津港から積載船が26隻で大豆14万8千トン、合計191隻で140万8千トンにのぼった。⁵³⁾なおハルビン以北の地域で生産された豆粕、穀物、種子、麩、小麦屑等が関門、阪神、伊勢湾、京浜、境、敦賀、伏木、七尾、新潟、舟川、青森、函館、小樽等の港へ積み出された。⁵⁴⁾

3) 国際運輸株式会社の河川輸送

国際運輸株式会社は、陸上輸送とともに満鉄の政策に順応して、馬車輸送と河川輸送にも尽力している。その活動の中心は、中国東北部の河川と中国華北の一部の河川における輸送活動であった。

中国東北部において中心となったのは松花江であった。松花江の上流は水深が浅いが、帆船の活動が可能であるため中東南部線の松花江驛、京濱線、吉長線の九站驛を中心に、吉林よりハルビンを結ぶ新航路を開拓し、御口まで馬車輸送と河川輸送を浸透させた。⁵⁵⁾

華北において中心となったのは天津に隣接する河川であり、民船の多くを傭船して船団を編成している。その船団は一船団が70隻ほどで構成し、塘沽新河南開から天津、通州から天津、南開から滄州までの間の石油、雑貨、塩などの民船輸送を敢行している。⁵⁶⁾ 昭和14年（1939）年には、華北の一部の内河川水運送を行い、小清河が17,863トン、大清河が7,495トン、南運河で4,830トン、白河が1,230トン、蘆運河が315トン、合計31,733トンの実績をあげ、昭和15年（1940）は、小清河が官塩の輸送を55,000トン、大清河では砂利18,800トンを、子牙河において砂利を4,000立法メートルなどの輸送実績をあげた。⁵⁷⁾

4) 国際運輸株式会社の各支店の活動

国際運輸株式会社は、大正12年（1923）6月22日の設立時に、大連に支社を設置し、奉天、長春、ハルビンに各支店と營口と鐵嶺に出張所を、朝鮮では釜山、ソウルに支店を設けた。⁵⁸⁾

大連支店の活動は大正12年度に開始され、下半期は、東北地方の奥地からの種々の貨物が激増し、さらに東京を中心とする関東地方震災による輸入品の減免税の政策により東北地方の特産物の輸出が促進され、大阪商船の定期便のほかに臨時傭船によって輸送量を確保した。⁵⁹⁾ 大正14年（1925）度にはジャワ酒精の一手扱いや台湾バナナの直輸入品の大連中継取扱を、さらに日本の豊年製油の大豆引受を行っている。⁶⁰⁾

豊年製油株式会社は、鈴木商店製油部の4工場すなわち大連、清水、鳴尾、横浜の4工場とともに営業権を継承して成立した会社であった。⁶¹⁾ この会社の製油の原料として注目したのが大連から日本に向けて輸出された満洲大豆であった。

豊年製油株式会社の社名の由来となった「豊年」であるが、満鉄時代から「豊年撒豆粕」が使用され、当時に豆粕が肥料として重視され、五穀豊穡を祈願する農民の気持ちを考え、「豊年」を小法として登録し、社名の由来としている。⁶²⁾ しかし、「豆粕」の呼称に抵抗感があり、豊年製油会社では、昭和6年(1931)頃より発売した味噌や醤油の醸造原料としては「桜豆」と呼称していた。圧扁した脱脂大豆の形状が日本の国家の桜に類似していたからであった。その後は一般的には脱脂大豆と言われるようになったようである。⁶³⁾

第一次世界戦争中から植物油が好況となり、製品大豆油は欧州に、豆粕は日本国内の需要に、豊年製油株式会社の大連、清水、鳴尾、横浜工場が活況となっていた。⁶⁴⁾ 豆粕の日本国内では一般的には肥料としての用途が強く認知され、豆粕から油や醤油、味噌原料とするには多くの抵抗があったが、豊年製油会社はそれを改良し、脱脂大豆から飼料としてユタカ豆、醤油、味噌の醸造原料としての桜豆などの改良を加えたのであった。⁶⁵⁾

豊年製油株式会社では大豆の買付のために昭和5年(1930)12月ハルビンに駐在員事務所を設置している。その目的は、『豊年製油株式会社四十年史』に、我が社の使用する原料大豆は其の数量は内地製油工場の六割を占めるほどの大量であった。この買付を大連取引所だけに依存することは却って相場を煽り危険も伴うので、商策上奥地における買付機関設置の要もあり、かつは奥地の大豆の生産、出廻り等の情報蒐集のこともあって、昭和五年十二月に駐在員の事務所を設置した。⁶⁶⁾

と記すように、1930年頃の豊年製油にとって東北産の大豆が、同社の製油等の原料の60%を占めていたのであった。

国際運輸株式会社の販路の一端として、上海の『申報』第21083号、1931年

12月12日付の記事に、

東鐵貨車昨（一日）由長春運棉花十包到哈，包寫明國際運輸株式會社收，當日下午一時貨站脚行，即卸貨車往下扛抬，……⁶⁷⁾

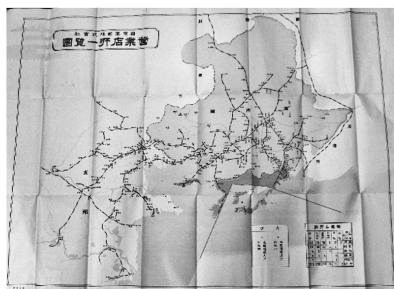
とあり、1935年にソ連が満洲国に東清鉄道を売却するまで長春・哈爾濱（ハルビン）間は東清鉄道であった。その東清鉄道を使って長春からハルビンへ国際運輸株式会社宛の棉花10包が輸送された具体的な記録が知られ、同社の販路が東北地方の最北部まで及んでいた。

以上のように、国際運輸株式会社にとって豊年製油株式会社は重要な顧客であったことが考えられる。

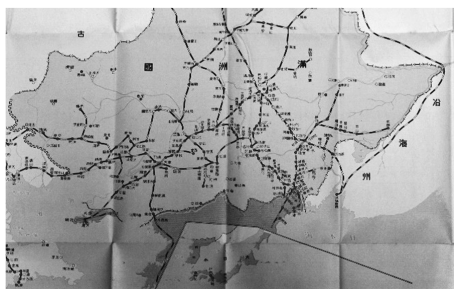
4 小 結

南満洲鉄道会社は1906年（明治39）に設立されると、中国東北地方における交通輸送の重要な基幹となるとともに、沿線地域の経済発展に深く関係していた。それに伴って漸次、同社が巨大化すると、その一翼を担った関係会社が多く設立された。

その一社が、上述した国際運輸株式会社であった。永年にわたる日本国内における運送業が林立し、その整理統合に関する運送合同問題の発端により鉄道省の指導の下に日本国内の運送業の分立による弊害を改善する目的で、国内運輸の整理を図るとともに国際運輸の統合を図って、1926年（大正15）8月に、国際運輸株式会社が設立される契機となった。⁶⁸⁾ この結果、同社の前身会社国際運送株式会社と明治運送株式会社⁶⁹⁾の日本国内以外の部門を分離して、国際運輸株式会社が設立されたのであった。同社の営業地域は中国の東北地域、中国の天津支店や上海支店をも拠点に、北京、河北の張家口、石家莊、山東の濟南、青島、山西の太原、江蘇の徐州までも触手を広げ、朝鮮半島では北東部の清津、羅津、雄基にも支店を設けていた。さらに沿海州のウラジオストクもその傘下の一部であった。⁷⁰⁾ このように東アジアにおける国際運輸網を拡大して



国際運輸会社 営業所一覽図



国際運輸会社営業所 「満洲国」及朝鮮北部図

いたのであった。

国際運輸株式会社が大連を重視していたことに関して、1936年（昭和11）当時の同社の専務取締役であった築島信司が、大連港の開港30周年を記念して大連海務協会の発刊した雑誌『海友』通巻316号に「開港三十周年當りて」を執筆し、次のように見られる。

新興の勢威燃ゆる大満國洲の表玄關たる我大連港、茲に光輝ある三十周年紀念を迎へましたることは、吾人の最も欣快とする所であります。……明治三十九年南滿洲鐵道株式會社を設立すると共に、之を自由港として廣く中外に宣布し、同社をして鐵道及港灣の經營の任に當らしめて以來、茲に三十年の長き年月と約九千萬圓の巨費を投じたる我大連は、其の港灣の規模は已に世界有數の施設を有し、都市の計畫は近代文化の粹を集め、自由港として特殊制度を備へ、生産に貿易に滿洲の産業經濟開發の先驅とし、將又中心市場として名實共に其の覇權を握り、新興滿洲帝國の隆運に棹さし海陸連絡の要衝として、國際都市たる面目を愈々發揚し、發展の巨歩を辿りつつあるは、洵に御同慶に存する次第であります。

港灣の繁榮如何は其の背後地の盛衰に有るは勿論であります。我大連は滿洲他港に卓越し、自然的恩恵による外、一 自由港たること 二 港灣設備の完備せること 三 輸送機關の完備せること 四 貿易補助機關

の完備せること 五 満洲支那の廣大なる市場に接近せること 等の通商貿易上、好條件を具備し居ると共に、満鐵會社の南下政策により、大いに之が發展を助長せしめたるは見逃し得ざる事實にして、兩者相俟て吞吐貨物は逐年増加し、殊に從來輸出超過の趨勢にあたりたる貿易は、昭和八年以來入超に逆轉せんとする未曾有の奇現象を呈し居る次第であります。……⁷¹⁾

と述べているが、大連港湾と後背地の関係における円滑な物流に主眼を置いていることは明らかに、築島の属する国際運輸株式会社の大連港との関係性や同社の重要性を主張しているものと思われる。ちなみに築島信司は、昭和6年（1931）9月14日に専務取締役役に就任し昭和11年（1936）9月14日に辞任するまでその地位にあった。⁷²⁾ 国際運輸株式会社では大正15年8月に設立以来、昭和12年11月に社長が船員されるまで専務取締役が最高責任者であった。⁷³⁾

注

- 1) 財団法人満鉄会編『満鉄四十年史』吉川弘文館、2000年11月、262頁。
- 2) 松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』清文堂、2013年3月、157-191頁。
- 3) 『東洋埠頭株式会社15年史』東洋埠頭株式会社、1961年12月、13-15頁。
- 4) 岩崎俊一編『国際運輸株式會社二十年史』国際運輸株式會社、1933年12月、序1、本文4頁。
- 5) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年略史』南満洲鐵道株式會社、1937年4月、631頁。
- 6) 『京城日報』韓國圖書出版、2005年9月、1929年9月版、221頁。
- 7) 須永徳武「解題（『社史で見る日本經濟史 植民地編 第二十二卷 国際運輸株式会社二十年史』）」、『社史で見る日本經濟史 植民地編 第二十二卷 国際運輸株式会社二十年史』、ゆまに書房、2003年7月、1-8頁。この解題では、おもに『国際運輸株式會社二十年史』の書誌について概略的に述べているにとどまっている。

南満洲鐵道と中国東北産の重要農産品であった大豆の輸送に関して、三木理史「南満洲鐵道の成立と大豆輸送一駅勢圏の形成とその規定要因一」『人文地理』第65巻第2号、2013年、107-128頁があるが、国際運輸株式會社については看過されている。
- 8) 『京城日報』韓國圖書出版、2005年9月、1929年9月版、221頁。
- 9) 『大阪朝日新聞』第18818号、1934年（昭和9）3月23日、6頁。
- 10) 国際運輸株式會社『營業案内』国際運輸株式會社、昭和6年6月、満日社納、縦39.0

cm×横52.8cm。12折。

- 11) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，設立の趣旨，沿革による。
- 12) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，資本と組織による。
- 13) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，運送網による。
- 14) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，1926年6月，満日社納，縦39.0cm×横53.0cm，一面16折。
- 15) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，運送及運送取扱營業の項。
- 16) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，運送及運送取扱營業の項。
- 17) 神田外茂夫編『大阪商船株式五十年史』大阪商船株式會社，1934年6月，243頁。
- 18) 同書，245頁。
- 19) 同書，245-246頁。
- 20) 同書，246-247頁。
- 21) 松浦章『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」—船舶データベースの一端—』関西大学アジア文化研究センター，2015年2月，33-58頁。
- 22) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，運送及運送取扱營業の項。
- 23) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，運送及運送取扱營業の項。
- 24) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，倉庫營業の項。
- 25) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，代辦及保證行為の項。
- 26) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，勞力請負の項。
- 27) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，委託販賣業の項。
- 28) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，資金の供給の項。
- 29) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，保險代理の項。
- 30) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，豆粕，粟品質検査の項。
- 31) 國際運輸株式會社『營業案内』國際運輸株式會社，取扱數量の項。
- 32) 神田外茂夫編『大阪商船株式五十年史』，248頁。
- 33) 古川達四郎『三十周年 大連港概要』南滿洲鐵道株式會社大連鐵道事務所，1936年9月，133-137頁。
- 34) 古川達四郎『三十周年 大連港概要』136，139，141-142頁の表参照。
- 35) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』國際運輸株式會社，1943年12月，1頁。
- 36) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』198-199頁。
- 37) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』199頁。
- 38) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』201-202頁。
- 39) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』203-204頁。
- 40) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』206-207頁の「滿洲特産物北鮮經由内地海港著書直通取扱貨物統計表（自昭和9年1月至昭和17年9月）」による。

国際運輸株式会社と南満洲鉄道（松浦）

- 41) 同書，同表による。
- 42) 南満洲鐵道株式會社興業部農務課編『大豆の栽培』産業資料其の二十，南満洲鐵道株式會社興業部農務課，満洲日日新聞社印刷，1924年4月，509-510頁。
- 43) 南満洲鐵道株式會社興業部農務課編『大豆の栽培』510頁。
- 44) 南満洲鐵道株式會社興業部農務課編『大豆の栽培』137-138頁。
- 45) 南満洲鐵道株式會社興業部農務課編『大豆の栽培』150-166頁。
- 46) 南満洲鐵道株式會社興業部農務課編『大豆の栽培』181-182頁。
- 47) 満鐵調査課編『世界經濟界に於ける大豆の地位』満鐵調査課，凡例1930年1月，刊行年不明，114-115頁。
- 48) 照井長次郎編『日本家畜飼料としての満洲大豆粕』満洲重要物産組合，1930年1月，5頁。
- 49) 照井長次郎編『日本家畜飼料としての満洲大豆粕』6頁。
- 50) 照井長次郎編『日本家畜飼料としての満洲大豆粕』8-26頁。
- 51) 江頭恒治「満洲大豆の發展」『經濟論叢』第51卷第3号，1940年9月，374-377頁。
- 52) 江頭恒治「満洲大豆の發展」378頁。
- 53) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』210-211頁。
- 54) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』211-213頁。
- 55) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』175頁。
- 56) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』176-177頁。
- 57) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』177頁。
- 58) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』306頁。
- 59) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』310-311頁。
- 60) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』311-312頁。
- 61) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』豊年製油株式会社，1963年12月，10頁。
朱美栄「豊年製油株式會社の創立」『現代社会研究科研究報告』（愛知淑徳大学大学院現代社会研究科）第6号，2011年3月，83-96頁。
- 62) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』16頁。
- 63) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』16頁。
- 64) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』19頁。
- 65) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』27頁。
- 66) 植杉四子男編『豊年製油株式会社四十年史』68頁。
- 67) 『申報』第21083号，1931年12月12日付記事。
- 68) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』5-6頁参照。
- 69) 國際運輸株式會社編『營業案内』國際運輸株式會社，刊行年不明，縦54.0cm×横77.8cm，両面24折，裏面は「國際運輸株式會社 營業店所一覽圖」である。昭和13年（1938）

8月に「蒙疆運輸を設立」の記述があることから、そのころの刊行と考えられる。同書、沿革による。

- 70) 國際運輸株式會社編『營業案内』運送網による。
- 71) 『海友 開港三十周年記念號』昭和11年10月号, 通卷316号, 大連海務協會, 1936年10月, 21-22頁。
- 72) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』44頁。
- 73) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』43-44頁。