

日満倉庫株式会社と南満洲鉄道

松 浦 章

- 1 緒言
- 2 中国東北部における倉庫業の歴史
- 3 南満洲鉄道株式会社の倉庫と国際運輸株式会社の倉庫
- 4 日満倉庫株式会社と大連汽船株式会社
- 5 小結

1 緒言

中国大陸における日本人企業による倉庫業は、20世紀以前において中国東北部から華北や上海、青島に拡大していったと言われる。¹⁾ とりわけ日本が進出した中国東北部、いわゆる旧「満洲」において1906年（明治39）12月に南満洲鉄道株式会社²⁾が設立され、1907年（明治40）4月1日より営業を開始した。³⁾ 同社は大連、旅順をはじめ黄海に面する安東、渤海に面する營口に四港を開発し、それぞれに港湾倉庫を経営し、ついで内陸部には同社の鉄道沿線に沿って沿線倉庫を営業するに到った。⁴⁾

満鉄の企業としての巨大化について『中外商業新報』の1934年（昭和9）5月1日から同4、5、8日に連載された記事に「満鐵關係會社一覽」（1～4）がある。

満鐵では過般傍系會社株開放の聲明以來、その關係會社に對し世人が非常なる關心を寄せるに至つたので、このほど開放すると否とに拘らず、一應全關係會社六十四社に關する左の如き一覽表を作成し、卅日東京支社に於てこれを發表した。⁵⁾（中略）

とあるように、昭和9年（1934）には、1907年に成立した満鉄の傍系関連会社
が、工業、商業、農林業、鉱業、運輸通信倉庫、電気瓦斯、土地建築土木請負、
取引所信託保険興業の五分野の57社と他に遼東ホテル、湯崗温泉、満洲日報、
盛京時報、哈爾賓日日、マンチュリアデイリーニュース、登瀛閣の7社を加え
64社にのぼっていた。⁶⁾ その「満鐵關係會社一覽」（2）に、運輸通信倉庫業
に関して大連汽船会社と日満倉庫会社そして国際運輸会社について以下のよう
に見られる。

大連汽船＝海運及び倉庫並に艦船機關の製修及び海難救助。歐洲戦後、海
運界の世界的不況持續並に支那政情の不安定等のため業績芳しからざりし
も漸次船腹を増加し、最近本邦海運界の活況と共に業績著しく見直すに至
れり。また船渠工場も近來引受工事多數に上り良績を示しつゝあり。

日満倉庫＝倉庫、運送、貨物、荷役通關並に運送取扱。川崎は昨春開業し
たるが、大阪は今秋開業の豫定なり。創業日なほ淺く未だ良績を擧ぐるに
至らず。

国際運輸＝海陸運送及び運送取扱、倉庫代辦勞力請負。滿洲事變後著しき
活躍を遂げ、北朝鮮へも進出するに至り、業運大に改り成績向上の一途を
辿れり。⁷⁾

とあり、大連汽船会社⁸⁾は「満鐵生産品、其他滿洲特産^マノ海外輸出上の便益及
び大連港を中心とする一般貿易並に海運の發展を期するため」⁹⁾であり、大連
を拠点に青島・上海や日本への航路を保有し海運と倉庫業において第一次世界
大戦以降に業績を伸張していた。国際運輸会社¹⁰⁾は「鐵道事業と密接なる關係
を有するため」¹¹⁾とされ、先に述べたように海陸運送と運送取扱そして倉庫代
弁と勞力請負における業務で發展しつつあった。そして日満倉庫会社は「日滿
貿易貨物の海陸連絡を圓滑ならしむるため川崎、大阪に埠頭及び倉庫業を營む
るもの」¹²⁾であり、倉庫、運送、貨物、荷役通關に関する業務で進展していた
ことが知られる。

そこで、本論において1906年に設立した南滿洲鐵道会社による倉庫業とそれ

を継承した日満倉庫会社の沿革について述べたい。

2 中国東北部における倉庫業の歴史

「満洲」と呼称された中国東北部において穀物保管業または穀物倉庫業の業務を行っていたものに“糧棧”¹³⁾ と呼称された組織があった。

「満洲」の主要産物とされる大豆の生産は、漢人の山東方面や直隸現在の河北省方面からの移民が、出身地からその種子や農具を持ち込んで栽培を開始するとともに生産量を拡大し、17世紀以降は、長江口からの平底海船である沙船¹⁴⁾の来航によって盛んに江南地域に搬出されていた。ところが、同治元年（1862）以降、この様相が変化する。同治三年（1864）の李鴻章の奏摺に、

惟沙船運銷貨物，向豆餅豆石爲大宗，……自同治元年，暫開豆禁，夾板洋船，直赴牛莊等處，裝運豆石，北地貨價，因之昂貴，南省銷路，爲其侵占，兩載以來，沙船貨本虧折殆盡，富者變而赤貧，貧者絕無生理。……沙船自北回南，……遠不逮夾板洋船之迅速，¹⁵⁾

とあるように、元来は江南方面から来航する沙船が、東北地区から江南方面へ豆餅や大豆を輸送していた。同治元年（1862）になるとその様相が変化し、外国船舶がその輸送を奪うことになったのである。外国船の方が輸送の積載量と速度において優れていたのであった。その後、東北地方産の大豆等は沙船にかわって欧米の汽船によって中国沿海部に搬出され、さらに世界から注目される農産物となって行った。1920年代の後半には日本や欧州に向けて盛んに輸出された。¹⁶⁾

東北地方の主要三品は大豆、豆粕、豆油は「満洲」の特産物として注目され、貿易、金融、倉庫、輸送等の経済活動の中心であったのである。¹⁷⁾ とくにこの特産品である大豆等を輸出した遼東半島東西端の大連、同半島の東南端の安東、渤海東沿海の營口が主要輸出港となっていた。1929年（昭和4）には、大連港からの総輸出額の289,375,378海關兩の76.14%が、安東港の総輸出額26,479,019海關兩の62.97%が、營口港の総輸出額33,320,306海關兩の62.42%

が大豆等の特産物で占められていた。¹⁸⁾ このため大連埠頭の倉庫に占める貨物の割合にも1930年2月末の時点で58%が特産品の大豆等であり、1928年4月から1929年3月の一年間における満鉄の輸送統計から石炭について特産品が25%強を占めていた。¹⁹⁾ このような大量の大豆であるが、その集荷形態は、

農民 → 地方糧棧 → 集荷地糧棧 → 油坊・輸出業者²⁰⁾

であったとされる。生産者である農民から地方の買集め商人や仲買業者的な經紀または投機業者によって大豆が買い集められ、一端地方の市場に集荷され、その後、輸送機関を利用して大連や安東、營口に運ばれ、大連等の油坊において大豆が加工され大豆油と大豆粕である豆餅が生産された。

豆等が營口に集荷され搬出される状況が、天津の『國聞報』第78号、1898年1月11日、光緒二十三年十二月十九日、「營口新聞」に記録されている。

油車來營○東省吉林・黒龍江等處、素稱產豆之區、其所出豆油、光亮潔淨、裝運南省銷售者、未可數計。每屆冬、令該處油商、備車裝運來營、向各行家、擇地堆積、俟次年開凍、後由沙・寧等船、運至上海・寧波等處銷賣。去年到營之油、僅八百餘萬斤、今冬近日、已到有三四十車多、其貨之暢旺、與否當俟臘底・年初、方知其底細也。²¹⁾

東北の吉林、黒竜江省等は豆貨の生産地として知られ、それらの地で生産された豆油は品質が優良であった。これらが南方方面に輸送されていく数量は数えきれないほどであった。冬期になると東北の各地から車で營口まで運ばれ、その地で豆貨が堆積され、翌年の遼河が解氷する時期には沙船や寧船が營口に來航し、豆貨を積載し帰帆して上海・寧波等で販売された。光緒二十二年(1897)に營口に運ばれてきた豆油は800余万斤、4,500トンにもなっていた。

その油坊であるが、『元史』卷二百五、列傳第九十二、姦臣、盧世榮の条に、「立野麵、木植、磁器、桑棗、煤炭、匹段、青果、油坊諸牙行」²²⁾と見え、諸牙行の一種とみられ、古くから農村における民間の搾油所とされ、黄豆や落花生とかゴマなどに圧力をかけて搾油する所であった。その製造の方法に関しては、明の宋應星の『天工開物』卷中、膏液の油品と法具²³⁾に見える。植物の種

子に圧力を加えて種子の油分を抽出する方法が古来より行われ、その専門業者が油坊であった。1920年代の中国の『1926年全国都會商埠旅行指南』巻上、第四章、奉天長春間二四、鐵嶺には「市街由城内向東、西、北各門外延長。多糧棧（穀棧、）油房、布舖、及其他諸雜貨等舖」²⁴⁾と見られるように、東北の鐵嶺には市街の各所に油坊が存在していたようである。油坊は「大豆ヲ壓搾シテ油及粕ヲ製出モノニシテ」²⁵⁾と大豆を圧搾して大豆粕と、抽出された大豆油とを製造する業者であった。

天津の『國聞報』第436号、1899年1月12日、光緒二十四年十二月初一日、「營口新聞」によれば、

進出豆油數目○營口油坊、共有二十八家、自開河至封河、共計出口豆油十四萬三千七百四十九簍、由奉天等處運來者、計二萬五千二百六十一簍、刻下營口油坊、業均停碾、查明共存營口豆油、僅有一千四百四十簍。²⁶⁾

とあり、營口には28家の油坊があり、この当時、東北各地や奉天現在の沈陽方面から運ばれて来る大豆などが多く、遼河が凍結し、来航する船舶が無いため、營口からの大豆油が搬出できず、多くの油坊が「停碾」すなわち石碾作業を停止していたとされる。大量の大豆を碾を使って油を搾油していたとある。

この大豆粕の原料大豆からの製造に関して、1924年（大正13）の南滿洲鐵道株式會社興業部農務課の『大豆の栽培』によれば、

大連に於ける油坊（搾油工場）に就て觀察するに原料豆五〇斤を壓搾して平均四斤七分の油と（日清油坊の言に依ればは多きは四・八斤、少きは四・五斤）四六斤の豆粕一枚を得るか、今大豆の平均含油量を一七%として計算するは五〇斤の大豆には八・五斤の油を含めり。（文中の（ ）は原文のまま）²⁷⁾

とあるように、原料の豆50斤、約30 kgを圧縮搾油すると4.7斤、約2.82 kgの油分が抽出され、約27 kgの豆粕が出来た。その豆粕の形状は、油坊によって製造される大豆粕、豆餅であるが、製法により3種類ほどあった。1929年（昭和4）12月の序のある満洲重要物産組合等の『日本家畜飼料としての満洲大豆

粕』によれば、

大豆粕は製法により丸粕、板粕、撒粕の三種になつてをるが孰れも食料品として申し分のない大豆から搾油して製せられたものであるから蛋白が豊富で營養價の高いことは申す迄もない。²⁸⁾

とあるように、丸粕、板粕、撒粕の3種であった。これらが糧棧により貯蔵保管された。

その糧棧であるが、『宣宗實録』卷二百三十四、道光十三年（1833）三月丁酉（二十六日）の条に、次のような記述が見られる。

又諭、奕顛等奏、查明積存糧石、籌令照常販運一摺。前因奉天所屬各處積糧、禁止外糶、當經降旨交奕顛等、酌量情形、設法辦理、茲據奏稱、錦州地方、因民食不敷、僅止酌留高粱粟米三萬餘石、此外尚有雜糧十二萬餘石、並未概行停運、現在直隸糧少價昂、不能不仰給於鄰省。該將軍等務即出示曉諭、將前項糧石、除留備本處民食外、餘俱照常船運、其牛莊蓋平二處海口、現存各色雜糧五十餘萬石、及復州岫巖等處海口囤積之糧、著一併通行各地方官、諭令糧棧鋪商、遇有鄰省商船到口、概准買運、毋得任聽奸商稍滋抑勒、庶商販流通、而乏食貧民、亦資接濟。²⁹⁾

東北地方での食糧不足に際して、各地方の糧棧や鋪商に対し、近隣の省からの商船には、商品の購入をさせ、奸商の勝手を許さず、一般商人の流通や、貧しい人々のための食糧の不足を生じさせないようにしたとある。糧棧は各地で食料の保管に関与していた。

『國聞報』第98号、1898年2月9日、光緒二十四年正月十九日、「營口新聞」に次の糧棧の事例が見える。

糧棧遷移○營口有恒興官糧棧、專囤牛莊及錦・寧・廣・義四州縣之官米・豆、原租某客号之屋為棧。……³⁰⁾

營口の有恒興官糧棧は牛莊や錦州、寧遠州、廣寧そして義州など4州縣から集荷される官米や豆を扱い保管していた。

また『國聞報』第129号、1898年3月12日、光緒二十四年二月二十日、「營口

新聞」には、

批帖踰額○營市每於冬，令各糧棧預賣豆石，先交現銀，俟開凍付豆寫立憑，據名曰批帖，今春營地所到之豆不及去年之多，日本商人，年前批買豆石甚夥，河水一解，輪船齊來，裝運頗有帖多豆少之虞。……³¹⁾

とあり、營口の糧棧は豆石を備蓄していたが、ある種の為替による“批帖”を使って先物買を行っていたため、批帖はあるが、豆石が無い事態に到り、日本や他の国の輪船すなわち汽船が到着して混乱した状況となったとある。

このように糧棧は穀物などの保管備蓄を行うことを生業としていた。

『1926年全国都會商埠旅行指南』巻上，第四章，奉天長春間二五，開原には「新市街，戸數千七百餘，人口約一萬三千餘。糧棧，山貨，及其他商肆皆極殷繁。其城去車站之……沙船集合之商埠，人口約一萬餘。碼頭附近，糧棧如雲，穀類雜貨，都由此出入遼河」³²⁾と見られるように、奉天すなわち瀋陽の東北に位置する開原には糧棧が多くあった。開原に集荷された大豆等が開原から葉赫河を下り遼河に入り下って營口へ輸送された。

また『1926年全国都會商埠旅行指南』巻上，第五章，長春吉林間三五，樺皮廠に「附近之一帶窪地。時有水災之虞。故現今僅有糧棧三，及小飲食店二三而已。樺皮廠街爲東西長」³³⁾とあり、長春から東の吉林に近い樺皮廠にも糧棧が3軒ほどあったとある。

このように東北には周辺の農村部から集荷された穀類とりわけ大豆などを保管備蓄する糧棧と呼称された機関が多々見られた。糧棧が先駆的な倉庫業を行っていたのである。

3 南満洲鉄道株式会社の倉庫と国際運輸株式会社の倉庫

中国の伝統的な穀物等の保管業務を行う機能を有した糧棧が数多く存在していたが、南満洲鉄道会社の成立によって、その状況が大きく変化する。

1906年（明治39）12月7日に設立登記を経て成立した南満洲鉄道株式会社³⁴⁾は、1908年（明治41）10月に大連埠頭において日本政府から引き継いだ倉庫を

埠頭における保管地として、鉄道や船舶によって大連埠頭に到着した貨物の保管業務を開始する。³⁵⁾その後、主要駅における倉庫を修築し1911年(明治44)9月に倉庫営業規定を設けて大連埠頭と沿線主要駅16駅における倉庫業を開始している。³⁶⁾ついで1936年(昭和11)4月末時点には倉庫営業駅数が47箇所、倉庫総棟数は137棟、大連が68棟、沿線が69棟を数えるに到っている。³⁷⁾

南満洲鉄道会社の埠頭事務所によれば、同書の倉庫業の内容は次のようであった。

本社ハ沿線各驛ニ於テ倉庫業ヲ營ミ大連ニ於テハ當埠頭事務所之カ任ニ當レリ。本社營業倉庫業ハ普通固有の倉庫業務ノ外、鐵道ト聯絡シテ保管貨物ノ移送、鐵道貨物ノ到着保管ヲナスモノニシテ、是等ヲ普通預ニ對シ、發送預及到着預と稱ス。保管方法ハ庫内保管及野積保管ノ二法アリ。普通預ハ一般倉庫業ト同一ナリ。發送預トハ鐵道託送貨物集積シテ、即時發送シ能ハサル場合、一先ツコレヲ倉庫ニ預ケ置キ、鐵道ノ都合次第發送スルモノニシテ、倉庫ヲ經テ鐵道ニ移ルモノナリ。到着預トハ鐵道運動終結後、直ニ到着驛倉庫ニ保管スルモノニシテ、鐵道ヲ經由シテ後ニ倉庫ニ収容スルヘキモノナリ。³⁸⁾

南満洲鉄道会社の倉庫業の営業はあくまでも鉄道輸送に関係する倉庫業務であった。ただ保管方法として倉庫内での保管方法と、野晒しの野積みの状態で保管する方法とがあった。

南満洲鉄道会社は長春、開原、大連において大豆撒混合保管の倉庫業を開始し、大豆の品質を改善し、その容量と包装を統一して取引の円滑を図っている。そのため鉄道全線における共通袋入保管制度を計画し、大豆の品質の維持と鉄道輸送の便宜を企図した。³⁹⁾

ついで1913年(大正2)12月から大連埠頭において開原、鐵嶺からの豆粕と大連産豆粕とを混合保管している。⁴⁰⁾その他に小麦、豆油、穀物、木材等の保管業務も行っていた。⁴¹⁾

南満洲鉄道会社の倉庫業は、順調に成長し、明治44年(1911)度は受入貨物

71万8千トン、倉庫収入18万余円であったものが、大正3年（1914）度には受入貨物が200余万トン、倉庫収入が54万9千円と増加し、大正8年（1919）度には受入貨物528万余トン、倉庫収入が319万余円に達し、その後、昭和3年（1928）度まで受入貨物は500万トン台を、倉庫収入は170～180万円を維持している。⁴²⁾

保管される貨物であるが、1913年（大正3）前後において大豆の産額は満洲農産物の約7割を占め、埠頭に到着する大豆の約7割、8割が豆油と豆粕であったとされる。⁴³⁾

1932年（昭和7）3月に「満洲国」が成立すると、輸出入貿易額の異常な伸張にともない満鉄の倉庫のみならず、民間の倉庫業者も急伸した。そのころには大連に福昌公司、南満洲倉庫建物、大連起業倉庫、大連倉庫が、奉天には南満倉庫、東省倉庫が、新京すなわち長春には新京倉庫、福田商店倉庫が、ハルビンには北満倉庫が、牡丹江には牡丹江倉庫、佳木斯に佳木斯倉庫などがあった⁴⁴⁾が、それでもなお倉庫不足を来していた。

そのような状況を補ったのが、1923年（大正12）6月に設立された国際運輸株式会社であった。⁴⁵⁾ 同社の運輸事業についてはすでに述べた⁴⁶⁾が、ここでは同社の倉庫事業を中心に触れたい。

国際運輸株式会社の倉庫業の沿革の特徴として、運輸業務に附帯する一機関としての倉庫業と鉄道の集貨助長の一機関としての倉庫営業をかかげていた。⁴⁷⁾ その営業地は大連、營口、奉天、安東、沙河鎮、鐵嶺、開原、四平街、長春、吉林、哈爾濱、龍井村の12箇所及び、朝鮮では大邱、京城、平壤、新義州、咸興、雄基、清津の7箇所と天津との20箇所に及んでいた。⁴⁸⁾

大連は海陸交通の要衝である大貿易港があるため満鉄埠頭倉庫をはじめとして福昌公司倉庫、大連倉庫、南満倉庫建物、大連起業倉庫など多くの倉庫会社があり、国際運輸株式会社は荷捌一時預りのための貨物の保管を主としていた。⁴⁹⁾

大連起業倉庫は「満洲」における邦人倉庫業の先駆と言われ、1902年（明治

42) 11月より小島鉦太郎の個人経営によって営業を開始していた。福昌公司倉庫は合資会社福昌公司の一営業部門として1918年（大正7）初めより営業を開始している。南満倉庫建物は、山田三平が株式会社組織の倉庫として1919年（大正8）10月より営業を開始している。大連倉庫は、松村久兵衛の個人経営により1920年（大正9）正月より営業を開始し、1922年（大正11）12月に合資会社組織となったものである。⁵⁰⁾ いずれの企業の倉庫も大連港湾の貨物量の増大に対して満鉄の埠頭倉庫では対応できない部分を補完していたとも言える。

營口は貿易額が大連、安東に次ぐ貿易港として満鉄が倉庫を1913年（大正2）9月に営業所を設置して倉庫を営業していたが、1928年（昭和3）3月末で閉鎖し、国際運輸株式会社が營口支店として継承した。保管貨物のほとんどが日本棉花、三井物産、東洋棉花等の大量の綿糸、綿布、麻袋類であった。⁵¹⁾

奉天における国際運輸株式会社の倉庫業は、南満製糖会社の倉庫を借り受け、1929年（昭和4）4月より営業を開始し、取扱貨物の大部分は木材であった。⁵²⁾ 安東には、齊藤倉庫と大連汽船倉庫部があったが、営業が振るわず、1927年（昭和2）4月から国際運輸株式会社が委託経営として倉庫業を開始している。その倉庫設備は大連汽船の所有する煉瓦造瓦葺平屋建5棟615坪を使用していた。保管貨物には粳、車材、米があった。⁵³⁾

4 日満倉庫株式会社と大連汽船株式会社

南満洲鉄道会社は、同社の中で発展した事業として炭鉱業があり、1923年（大正12）4月に撫順炭販賣会社が設立され、満鉄石炭の一手販売を開始し、1927年（昭和2）度には採炭量が700万噸を超える好況となり、鞍山製鉄所も銑鉄の好況を見た。⁵⁴⁾ これら製品の輸出先として日本が重視された。とりわけ撫順炭の日本向け輸出額の増大は京浜地方の岸壁や貯炭場の設置が必要となり、ついで満洲特産物についても岸壁や貯蔵地が必要として東京湾埋立會社の埋立工事の進捗と、その候補地が船舶の出入に問題無いかを調査していた。⁵⁵⁾ 1928年（昭和3）5月に満鉄社長であった山本丈太郎が、日本向けの撫順石炭

など輸出品の増加にともない京浜地方における貯蔵施設を計画し、川崎埠頭用地を選定して同年11月に東京湾埋立会社から58,282坪の地積を買収し、1929年（昭和4）2月13日の重役会議において満鉄社議が決定され、川崎市扇町に築造する埠頭は新会社を設立して経営当たり、その新会社名を日満倉庫株式會社とすることに決まったのであった。⁵⁶⁾

ついで1929年（昭和4）5月9日に日満倉庫株式會社が創立する。その社史に、

日満倉庫株式會社は満鐵の附帶事業として日満貿易振興の國策的見地より満鐵が立案計畫したる會社にして昭和四年五月九日創立以來日満貿易の重要なポストとして爾來順調なる経過を辿りつゝ昭和十四年五月には早くも満十周年を迎ふるに至れり。⁵⁷⁾

とあるように、日満倉庫會社は南満洲鐵道會社の付帶事業として1929年（昭和4）5月9日に創立したのであった。

『大阪時事新報』第10153号、1933年（昭和8）1月23日付の「来る四月初旬日満倉庫開業 川崎での建築三月竣成 大阪築港の分は一箇年後」には、日満倉庫の開業を伝える。

創立以來四箇年間専ら開業準備中であった満鐵傍系日満倉庫會社ではいよいよ川崎に建築中の建坪二千坪の倉庫が本年三月中に竣工を見ることとなったので四月始めより倉庫の業務を開始することになった同倉庫は濱川崎駅に近く六万坪の敷地を有して居り差当り二万坪を使用する筈であるが倉庫と連繋して一萬噸級の汽船二隻を横付けし得る埠頭準備を為し主として大連の満鐵埠頭事務所と連絡して撫順炭の輸送に当り大連汽船の送炭の貯蔵に当り其処に一萬噸能力を有するグラグトランスポーター設備を持って居る尚川崎に於ける開業より一箇年遅れて同様の準備が大阪港内に竣成する筈であるから日満經濟關係の緊密ならんとする絶好のチャンスに際し同倉庫の開業は俄然關係各方面の注目する所となった。⁵⁸⁾

川崎における満鐵の傍系會社とされる日満倉庫會社が川崎に倉庫を建設中で

あることを伝えた。

『時事新報』1933年（昭和8）5月28日付の「満鉄埠頭の出現で輸入コース変化 手近の横浜はどうか 北日本各港の響きは」には、満鉄が建設する日満倉庫について伝えた。

【川崎電話】満鉄が日満貿易促進の抱負から二年半の日数と七百万円の巨費を投じて川崎市扇町の一角に建設中だった満鉄川崎埠頭は漸く完成。大豆粕雑穀の雑貨一万噸を収容する上屋倉庫。一時間二百万噸の石炭を荷揚げ出来る大荷揚機二基。それに省線浜川崎駅まで連絡する後方連絡の引込線も完成愈々この六月一日から日満倉庫会社の手で営業を開始する事になった。石炭を荷揚する平行棧橋は長さ三百米で一万噸級貨物船が同時に二隻横付け出来。大豆粕、大豆等満洲特産雑貨を荷揚げする横棧橋は長さ百八十米で一万噸級貨物が一隻繋船出来、横付けになった岸壁には引込貨物線が上屋倉庫との間に敷設され、船から直ちに貨車へ積み込みが出来る設備で荷役費の大低下が目論まれているが、愈よ同埠頭の営業開始によって北日本に輸入される重要肥料の大豆粕大豆□高粱等の輸入コースに多少の変化を及ぼすだろうと予想され、一面将来同埠頭の発展によって従来横浜港に入荷していた満洲特産物又北日本の新潟・伏木・塩釜・青森港に入っていた。それも多少影響を受けるものと見られている。（□判読不明）。⁵⁹⁾

川崎に建設される日満倉庫会社の倉庫の機能を紹介し、大豆等ヲ収容する上屋宋子や石炭を収容する大型の荷揚機2基が設けられていたことなどを述べている。

つまり日満倉庫会社の始まりは京浜地区の川崎に設立された川崎埠頭での倉庫設立準備からである。そこで1934年（昭和9）の『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』より、その経緯を見てみることにする。同書の「沿革と使命」には、
當埠頭は南満洲鐵道株式會社の計畫施設に係るものにして日満倉庫株式會社は此の埠頭經營をなさしむる目的を以て設立せられたるものなり。
南満洲鐵道株式會社は日満貿易の助長と増進とを目的として當地に埠頭計

畫を樹立し昭和六年一月一日其の工事に着手し爾來三年三箇月の歳月を閲し棧橋、倉庫、荷役機、専用鐵道等諸般の設備を完成せり、依つて昭和八年三月當社は川崎埠頭事務所を開設し、同年六月其の事業を開始するに至れり。

當埠頭施設は純然たる貨物本位にして、海陸連絡上其の經濟的荷役と作業能率の増進とは漸次港灣諸掛の輕減、鐵道運賃の低下、荷役時間の短縮、商取引の圓滑等諸種の利便を齎らし以て滿洲特産大豆粕、大豆、雜穀、銑鐵、撫順炭等其の輸入上將又我國生産品の滿洲輸出上に多大の貢獻をなすものたることを確信するものなり。⁶⁰⁾

と明確に述べられている。その経営内容は、

- (イ) 倉庫業 (ロ) 運送業 (ハ) 貨物の揚卸荷役、通關並運送取扱業
- (ニ) 上記の附帶事業⁶¹⁾

からなっていた。本社は東京麹町區丸ノ内二丁目二番地ノ一、丸ノ内ビルディング五階五四四區にあり、川崎埠頭事務所は神奈川縣川崎市扇町三七番地にあった。⁶²⁾

日満倉庫が扱った「滿洲国」から輸入された大豆粕の数量を1929年から1933年の分について見てみると次の表1になる。それをグラフ化したのが図1である。

表1 1929-1933年日満倉庫取扱大豆粕数量（トン数）

西暦	総トン数	横浜荷揚	東京荷揚
1929年	185,893	126,283	59,610
1930年	190,462	129,651	60,811
1931年	298,481	206,251	192,230
1932年	173,227	117,841	55,386
1933年	143,741	99,359	44,382

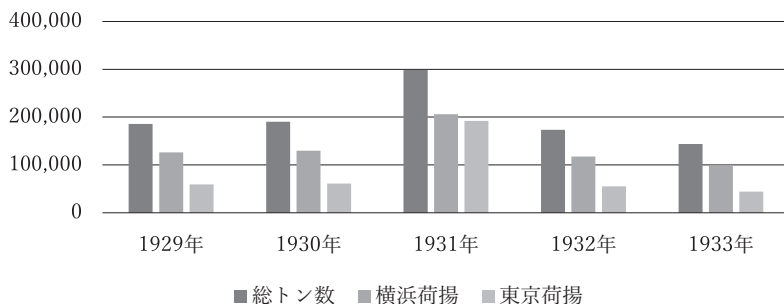


図1 1929-1933年大豆粕総輸入額 (トン数)

表1, 図1からも明らかなように、「満洲国」からの輸入した大豆粕の主要な荷揚地は横浜であったことがわかる。

ついで東北産の石炭撫順炭の輸入額を見てみたい。

表2 1929-1933年撫順炭輸入額 (トン数)

西暦	総トン数	横浜荷揚	川崎荷揚
1929年	393,322	319,779	73,543
1930年	329,672	268,037	61,635
1931年	469,035	324,013	145,022
1932年	478,673	328,558	150,115
1933年	539,655	146,280	392,375

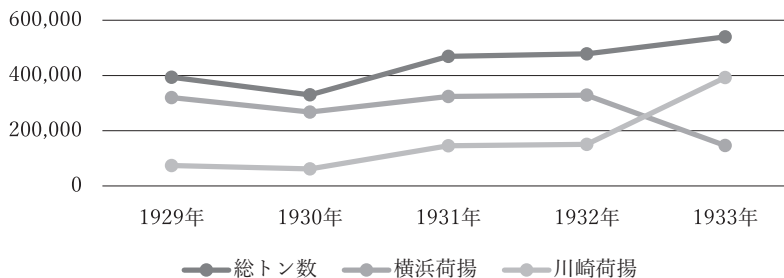


図2 1929-1933年撫順炭輸入額 (トン数)

日満倉庫株式会社と南満洲鉄道（松浦）

日満倉庫会社が設立以前において、川崎では満鉄による営業が行われていた。1928年（昭和3）11月に川崎の埠頭用地が買収され、工事が大倉土木会社によって請負われ、1930年（昭和5）10月より竣工するが、翌年1931年（昭和6）秋に満洲事変が勃発したことで工事が遅延し、1933年（昭和8）春に竣工し、同年6月5日に満鉄と契約して営業を開始したのであった。その前日に入港した大連汽船会社の撫順丸が第一船として営業を行っている。^{63）} 大連汽船会社とは川崎埠頭の竣工を機会に、大連・横濱間に毎月3回の貨物船の定期船を運航することを締結し、同年7月22日に入港した大連汽船会社の永安丸が日本から輸出雑貨を積載する第一船として川崎埠頭に係留した。^{64）}

1933年（昭和8）度上期すなわち営業開始の6月から9月末までであるが、輸入石炭が93,665トン、輸出雑貨4,774トンが川崎埠頭で荷役された。^{65）} 1933年（昭和8）度下期の1934年（昭和9）2月26日に鉄道省より川崎埠頭専用鉄道の運転開始の認可を得た。そして同年3月16日に満洲特産物と呼称された大豆等を積載した大連汽船会社の英順丸が着岸して輸入特産品の取扱を開始したのであった。^{66）}

次に1933年度から1938年度における川崎埠頭に着岸した汽船数^{67）}を表示した。

表3 1933-1938年度川崎埠頭着岸汽船会社隻数

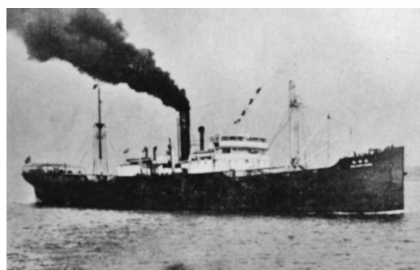
年度	大連汽船 隻数	大連汽船 総トン数	その他会社 隻数	その他会社 総トン数
1933年度	57	289,608	29	139,063
1934年度	102	446,349	61	326,181
1935年度	112	480,835	92	319,736
1936年度	121	536,112	77	321,113
1937年度	113	403,794	108	538,158
1938年度	156	642,524	18	168,019

日満倉庫会社が川崎埠頭で営業を開始した当初に着岸する船舶は主に大連汽船会社の貨物定期便であったが、1934年（昭和9年）10月には、川崎汽船株式会社と契約し、大連・川崎間に毎月3回の貨物定期船の運航を行っている。10月12日に川崎埠頭に着岸した呉淞丸が第一船となった。⁶⁸⁾

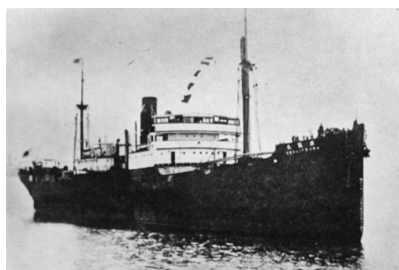
『川崎汽船五十年史』によれば、同書の沿革に《横浜/大連直航航路を開く》の項に、

昭和7年（1932）に入ると日満間の貨客の動きは頻繁となり、京浜/大連間の貨物急行便を要望する聲が高まってきたので、その要望にこたえて昭和7年11月から、浦鹽丸ほか1隻をもって月3回の横浜/大連直航航路を開いた。⁶⁹⁾

とあるように、1932年より横浜・大連間の貨物直航航路を開いた。その航路に就航したのは浦鹽丸と呉淞丸であった。⁷⁰⁾ 呉淞丸は3,000総トン数、三聯成の出力2,000、9ノット、1923年12月18日に英国から購入した船であった。浦鹽丸は3,110総トン数、三聯成の出力2,500、10ノット、1926年4月16日に英国から購入した船であった。⁷¹⁾ 両船の写真が残されているので次にかかげた。



呉淞丸 3,090総トン



浦鹽丸 3,110総トン

呉淞丸、浦鹽丸の写真は『川崎汽船50年史 船舶写真』⁷²⁾ に依拠した。

そして1935年（昭和10）度には、大阪商船会社の大連横濱線の定期船が川崎埠頭に係留して荷役を行うようになり、7月5日に第一船の昭光丸が着岸し荷

役している。⁷³⁾

阪神地区における埠頭を計画していた南満洲鉄道会社は、1928年（昭和3）末頃より大阪市港湾部長と折衝を開始し、1930年（昭和5）5月に大阪湾の桜島の埋立地を提案され、その案に沿って進められるが、満洲事変の勃発で計画が遅延し、さらに昭和9年9月末の風水害により、大阪埠頭事務所が開設したのは1935年（昭和10）4月1日のことであった。同月4日には大連汽船会社の大連阪神線貨物定期船の天山丸を第一船として係留して営業を開始している。⁷⁴⁾

そこで大阪埠頭に係留した船舶について1935年度から1938年度の4カ年分⁷⁵⁾を表に示した。

表4 1935-1938年度大阪埠頭繫留の汽船会社船

年度	大連汽船 隻数	大連汽船 純トン数	岡崎汽船 隻数	岡崎汽船 純トン数	山下汽船 隻数	山下汽船 純トン数	その他 隻数	その他 純トン数
1935年度	59	81,366					11	16,781
1936年度	144	322,242	35	42,702	7	23,001	20	39,345
1937年度	181	338,213	37	43,391	15	49,854	27	56,272
1938年度	152	291,017	27	31,543	1	3,203	128	226,825

注：その他には陸軍省の船舶を含む。

大阪埠頭に係留した船会社は、1935年度については大連汽船会社だけであったが、1936年度からは岡崎汽船会社と山下汽船会社も加わっている。しかしこの3社のみで見れば、3年度分のみではあるが、最大は大連汽船会社の船舶であり、80%前後を占めていた。

日満倉庫会社は、京浜地区の川崎埠頭、阪神地区の大阪埠頭の業務が遂行されるなかで、1936年（昭和11）10月1日に大連市山縣通195番地にあった大連汽船会社ビルディング内に大連駐在員事務所を開設して、川崎埠頭と大阪埠頭への貨物に関して、大連港における船車連絡、中継、荷主代理事務その他のサービス、関係会社、荷主等との連絡を行った。そして翌年の1937年（昭和

12) 4月1日より、同事務所を大連事務所に昇格し、人員を増員して陣容を整備している。⁷⁶⁾

日満倉庫会社と関係が深い船会社大連汽船会社であるが、同社の社史によれば、次のような記述が見られる。

之より先、満鐵會社は撫順炭を始め、滿洲特産物の内地輸出が年々増加する現状及び内地生産品の滿洲輸入の激増状況に鑑み、港灣諸掛の輕減に依つて、商取引の圓滑利便を圖り、以て日滿貿易の進展に貢献すると同時に海運事業のより宜き發達を期する爲め、大連港の對岸甘井子に近代的埠頭施設を行ひ、又内地にありては横濱港第四區鶴見及び大阪港に一大埠頭を築設し、甘井子埠頭は自ら之を經營し、鶴見及び大阪埠頭は新に日満倉庫株式會社を設立して之れが經營に當らしめ以て、その機能を十二分に發揮せしめる事とせり。甘井子埠頭及び鶴見日満倉庫埠頭、同大阪埠頭の近代的施設の概要を見るに、大連甘井子埠頭は輒近大連港が偉大なる進展を遂げ、逐年激増する輸出入貨物の取扱上頗る狹隘を感じたるを以て、新たに建設されたるものにして、大正十五年八月、用地の買収を終ると同時に防波堤の築造に着手し、昭和四年六月に至り主要なる諸工事略は竣工し、同年七月一日營業を開始せり。當時は二バースを有するのみなりしが同年十二月殘工事の完成を見るに至つて計四バースとなり、茲に近代的一大特色を有する甘井子埠頭は完成せり。總工費一千二百五十萬圓を要し、大連港頭巍然として一大城樓の如き壯觀を呈し居れり。⁷⁷⁾

この記述から明らかなように、満鐵は日本との貿易拡大に備え、日本において日満倉庫会社を設立し、川崎と大阪に満鐵会社の貨物を専用に取り扱う埠頭を建設している。他方、「滿洲」側の貨物の出入に備えるべく大連港の對岸の甘井子に近代的な埠頭を建設していたのであった。

その大連甘井子埠頭からの東北産貨物を川崎埠頭や大阪埠頭に直送した主要船会社が大連汽船会社であり、同社の汽船が兩地の流通の主軸となっていたのである。

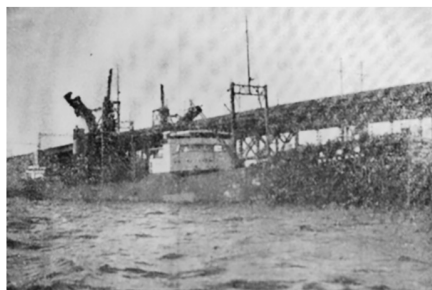
1933年（昭和8）に日満倉庫が営業を開始すると、大連汽船会社は次のような運航を行っている。同社史に次のような記述が見られる。

現に當社の新造貨物船撫順丸、甘井子丸の二隻を大連、横濱鶴見間に、東崗丸、永安丸の二隻を營口、大連、横濱鶴見間に各配船し、各月三回乃至四回就航せしめ、石炭及特産物輸送に従事し専ら日満貿易の伸長に多大の貢献を爲しつゝあり、而して大阪埠頭は現在第一期工事の進行中にして昭和十年十月完成の豫定なり、その施設の主なるものは三千噸級二隻、五千噸級一隻、七千噸級一隻の船舶を四隻同時に繋留し得られるる繋船岸壁を最なるものとし、近代的機械設備の完璧に努めをれり。當社の優秀船天山丸、崑山丸の二隻營口、大連、阪神間定期船として月三回就航し多大の成績を挙げつゝあるが、日満兩國の經濟的關係日と共に密接を加ふるの秋に當り日満貿易の進展上益々貢献するところ多大なるものあるべく、當社は一層配船の圓滑を圖り以てその重責を達成せんことを期し居れり。⁷⁸⁾

大連汽船会社は大連及び營口と京浜地区、阪神地区を直結する専用貨物船を配置していた。大連・川崎には撫順丸と甘井子丸を、營口から大連を経由して京浜地区には東崗丸、永安丸の2隻を配船した。社史記述の時期には、大阪埠頭は未完成ではあったが、すでに天山丸、崑山丸の2隻を配船していたのであった。ここに見る船舶の能力は次の表5のようである。⁷⁹⁾

表5 大連汽船会社の川崎・大阪直行船表

船名	総トン数	馬力	速力 (ノット)	製造年
撫順丸	4,734.94	1,900	13.0	1928年
甘井子丸	4,804.78	1,900	13.5	1929年
東崗丸	4,168.65	1,700	10.0	1908年
永安丸	3,825.97	1,800	11.0	1905年
天山丸	2,775.82	880	12.7	1929年
崑山丸	2,735.30	880	12.6	1929年



撫順丸 大連甘井子埠頭石炭荷役中



甘井子丸 大連甘井子埠頭石炭荷役中

撫順丸、甘井子丸の写真は大連汽船会社の『二十年畧史』⁸⁰⁾ によった。

大連汽船会社は1928年(昭和3)度には日本向け輸送において同社の不定期船30隻、102,002総トン、備船20隻71,602総トンの計50隻173,604総トンの貨物船輸送によって、貨物輸送数量が290万トンとなり、貨物運賃は731万円にのぼっていた。⁸¹⁾

それでは、横濱港と川崎港が取り扱った石炭の取扱額を比較したい。その数値は1934年の『日満倉庫株式会社 川崎埠頭要覧』に依拠した。⁸²⁾

表6 1929-1933年度
横浜港・川崎港の石炭取扱量(トン数)

年度	内地炭	撫順炭	その他外国炭
1929年度	2,082,861	393,322	288,336
1930年度	1,806,958	329,672	219,148
1931年度	1,541,564	469,035	227,012
1932年度	1,443,987	478,673	167,273
1933年度	1,664,064	539,655	225,593

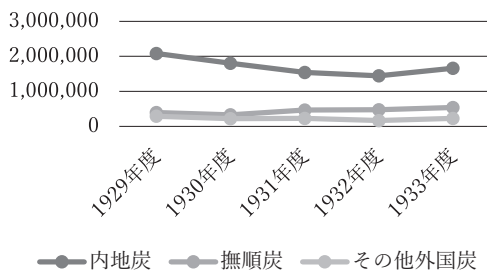


図3 1929-1933年度
横浜・川崎取扱石炭額(トン数)

漸次横濱港・川崎港において中国東北産の撫順炭の取扱額が増加していることがわかる。さらに横濱港と川崎港とで撫順炭の取扱額⁸³⁾を比較してみると次の表になる。

表7 1929-1933年度
横濱・川崎港の撫順炭の取扱額（トン数）

年度	横濱	川崎
1929年度	319,779	73,543
1930年度	268,037	61,635
1931年度	324,013	145,022
1932年度	328,558	150,115
1933年度	146,280	392,375

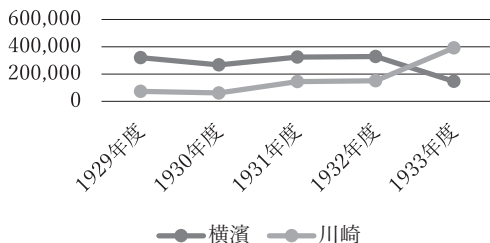


図4 1929-1933年度
横濱・川崎取扱撫順炭額（トン数）

1929-1933年度に横濱港と川崎港に荷揚げされた撫順炭は1933年度から川崎港が横濱港に替わって急増したことがわかる。すなわち川崎埠頭における日満倉庫会社の活動が開始されたためであることは明白である。

次に日満倉庫会社が1933年から1938年度にかけて川崎埠頭と大阪埠頭で取り扱った石炭の数量を表示した。⁸⁴⁾ その石炭のほとんどが南満洲鉄道会社の撫順炭産出の石炭であったことは確かであろう。

表8 1933-1938年度日満倉庫
川崎・大阪埠頭荷役石炭数量（トン数）

年度	川崎埠頭	大阪埠頭
1933年度	197,753.97	
1934年度	416,429.14	
1935年度	364,181.09	
1936年度	349,262.34	400,909.38
1937年度	325,022.00	357,530.00
1938年度	245,199.00	143,162.00

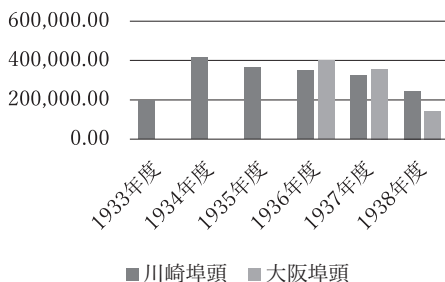


図5 1933-1938年度日満倉庫
川崎・大阪埠頭荷役石炭数量（トン数）

1936年度に大阪埠頭が営業を開始すると川崎埠頭と同様に活動を開始していたことが知られる。

日満倉庫会社が、神戸に進出を計画していた。『神戸又新日報』第18159号、1936年（昭和11）10月22日付の「満鐵が満洲特産配給一元化に 大阪へ日満倉庫計畫 實現せば我港灣産業潰滅 神戸港に一大脅威」に次の記事が見られる。

神戸港拡張案が目下大蔵省にて危い運命の瀬戸際にあるおりから、大阪築港計画が漸次進行し、一区画の竣工毎に船貨吸引運動が具体化し、その都度、神戸港は非常な脅威を受けつつあるが、今回更に明春を期して満洲國政府が大豆の輸出検査制度を実施するのを機会に、満鐵會社が満洲特産物配給の一元化を企画し、自己傍系日満倉庫を横浜と大阪に建設し、配貨の具体的研究に着手し、愈よ実行に移さんとする状態にあつて神戸港に致命傷を与えんとしている。現今でさえ年額百萬噸にのぼる貨物を取扱つて、神戸港輸入貨物の大半を占める該貨物を若しも大阪日満倉庫が實現し移動された場合、神戸港の港灣産業壊滅は明かで、多年の努力も幾多の犠牲も一瞬にして蹂躪され、あまつさえ倉庫業者、舩舩業者幾萬の従業員は忽ちにして決定的な脅威をうくるので百萬神戸市民は大市民運動を起しても極力これを阻止すべしとの反対の聲が神戸愛港會から燃えあがり、神戸市會に商工會議所に、政府當局にそれぞれ死にも狂いの陳情に及んでいる。⁸⁵⁾

日満倉庫会社の満洲特産品の扱いを神戸港での扱いを大阪埠頭に集中する計画が進んでいたため、神戸港湾に関係する人々が戦々恐々とし、反対運動を喚起するとの記事である。しかし実現には至らなかった。

このような記事が掲載された背景には、「満鐵混合保管大豆及大豆粕の減量又は破損」⁸⁶⁾の問題があった。船舶に積載して輸送中に生ずる大豆の袋の破損、大豆粕の破損から生ずる損害を荷主か船舶か買主か、いずれが負担するかの問題であった。しかし満鐵側が「混合保管制度」を設けて負担することで取

引が円滑に進んでいる。⁸⁷⁾

日満倉庫会社は、神戸は兵庫区上島町の上地海運合資会社に、名古屋は名古屋市港区本町六丁目の合名会社浅野信治商店内に、新潟は新潟市新島通三ノ丁の小林力三商店内に各出張所を設けている。⁸⁸⁾

川崎埠頭、大阪埠頭について新潟市沼垂竜ヶ島に3,980坪の新潟埠頭が完成し、1930年6月から営業を開始している。⁸⁹⁾

戦局が近づくに伴い、様々な分野で政府による統制が進められるが、倉庫業界も同様であった。『大阪朝日新聞』第21426号、1941年（昭和16）6月4日付の「倉庫業会誕生す 実質上の「統制会」機構」において、倉庫業における政府の統制が始まる。

倉庫業は戦時下における物資保管ならびに配給機関として特に重要性を加えて来たので商工省の慫慂に基づき全国倉庫業を打って一丸となし実質的には統制会と同主旨の機構をもって設立計画を進められていた日本倉庫業会は三日午後二時より丸ノ内工業倶楽部に於て創立総会を開き、商工省より小島次官出席、業者側は全国から二百五十九社代表出席、設立委員長三橋信三氏議長席につき設立経過を報告、小島商工次官の挨拶ありついで定款承認の件を附議、満場一致原案通り可決、会長には設立委員長の三菱倉庫会長三橋信三氏が就任した

しかして理事ならびに監事は会長の指名にて各社代表が選任され、それぞれ就任した。なお倉庫業会は全国発券倉庫数五百九十七社、非発券倉庫百二十社合計七百十七社中今回加盟せる各社は内地六百社、外地五社、合計六百五社の多きに達し、事実上全国の倉庫業者を網羅し、加盟倉庫坪数は内地約百五万坪、外地約二十万坪、合計百二十五万坪であるなお日本倉庫協会は日本倉庫業会創立総会に先だつて同日午後十時より同所において解散総会を開き発展的解消をなし、ここに十年の歴史を閉じた

役員

会長三橋信三△常任理事小田光伴△理事小樽倉庫山本即三、東神倉庫

稲葉三郎，渋沢倉庫林弥一，三菱倉庫明智滝朗，日満倉庫市川数造，東陽倉庫辻岡喜代次郎，住友倉庫細谷庄三郎，杉村倉庫山本幸枝，川西倉庫井上治郎△監事日本米穀理事長松村真一郎，株式会社横浜商品倉庫取締役村田繁太，東洋倉庫株式会社取締役社長西尾友雄

各地に支部設置

日本倉庫業会では近く役員会を開き，全国各地に支部設置につき協議することとなった。⁹⁰⁾

とある。日満倉庫会社も日本政府の方針に従っている。

日満倉庫会社と関係が深かった大連汽船会社は同社の株式を肩代わりすることになる。『東京朝日新聞』第19508号，1940年（昭和15）年7月23日付の「日満倉庫株を大汽が肩代り」の記事に以下のようにある。

〔奉天特電二十二日發〕最近滿洲における建設資材，雜貨類の輸入増加と共に日満倉庫埠頭の船□作業激増し，滿洲輸出入貨物の四割を取扱ふ大連汽船との關係緊密化し來るに鑑み，滿鐵では日満倉庫株（資本金一千五百萬圓，滿鐵全株持）三十萬株の中，約半数を大連汽船肩代りすることになる模様である。

即ち去る四月廣瀨大汽貨物課長が日満倉庫取締役に就任する等人的關係強化に努めて居たところ，更に持株によつて經營の合理化を圖らんとするものである。⁹¹⁾

大連汽船会社は日満倉庫会社が扱う貨物の40%を取扱い輸送していた。そのような関係から，1940年（昭和15）年7月には日満倉庫会社の30万株の半数を肩代わりする方向で検討されていた。

日満倉庫会社は，逋信省の統制方針により統合を要請され，1943年（昭和18）1月に日本橋營業所と川口營業所は同年3月に設立された東京大洋運輸株式会社に譲渡し，大阪は同年3月に設立された大洋運輸株式会社に譲渡し，門司營業所関係は同年2月に中外運輸株式会社に譲渡，大連での營業関係は同年6月に大亞運輸株式会社に譲渡することとなった。⁹²⁾

その後、戦中戦後の経緯を経て、1946年5月1日に資本金48万円による埠頭業、倉庫業の業務を行う東洋埠頭商事株式会社が誕生し、日満倉庫株式会社時代の施設の一部を引き継ぎ、1947年5月1日に東洋埠頭株式会社と改名したのであった。⁹³⁾

5 小結

南満洲鉄道株式会社は日本との貿易拡大を進展させ輸出輸入額の増大を図るべく、日本の政治経済の拠点である京浜地区と阪神地区に焦点をあて、拠点となる巨大埠頭の建設を企図したのであった。そのために川崎埠頭と大阪埠頭を建設し、新会社日満倉庫株式会社を1929年（昭和4）5月9日に創業したのであった。両埠頭の運営を日満倉庫株式会社に託したのである。

南満洲鉄道会社の拠点であった大連には大連湾の甘井子に新埠頭を建設し、日本側の川崎埠頭と大阪埠頭とを直結する物流を遂行したのであった。大連と川崎、大阪両地の埠頭を直航した主要汽船会社が、南満洲鉄道会社の子会社とも言うべき大連汽船会社の船舶であった。物流量の増大にともない大連汽船会社の船舶だけでは不足を来し、他に大阪商船会社の日本大連定期船の船艙を、貨物船の定期便としては川崎汽船会社や岡崎汽船会社の船舶を備船したのであった。

大連と日本間の物流において1933年（昭和8）以降に日満倉庫会社を取り扱ったのが東北産の物資であり、とりわけ撫順炭鉱の石炭や東北各地から大連に集荷された大豆・大豆粕が主として日本へ向けて輸出され、東北産の石炭や大豆を日本が輸入した重要な物資であった。この物流の基点となった箇所の日満倉庫株式会社が介在していたのであった。

満鉄の解体とともに、日満倉庫会社も同様ではあったが、1946年5月1日に資本金48万円による埠頭業、倉庫業の業務を行う東洋埠頭商事株式会社が誕生し、日満倉庫株式会社時代の施設の一部を引き継ぎ、同社は1947年5月1日に東洋埠頭株式会社と改名した。

注

- 1) 日本倉庫業史編纂委員会編『日本倉庫業史』日本倉庫業會，1941年10月，805頁。
- 2) 松本豊三編『南滿洲鐵道株式會社三十年畧史』南滿洲鐵道株式會社，1937年4月，10頁。
- 3) 松本豊三編『南滿洲鐵道株式會社三十年畧史』11頁。
- 4) 日本倉庫業史編纂委員会編『日本倉庫業史』811頁。
- 5) 『中外商業新報』第17336号，1934年（昭和9）5月1日，3頁。
- 6) 「滿鐵關係會社一覽」（1～4）には57社の説明があるが，遼東ホテル以下の7社は名前だけである。
- 7) 『中外商業新報』第17339号，1934年（昭和9）5月4日，3頁。
- 8) 松浦章「大連汽船会社の東アジア海域の航運について」，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。
松浦章「大連汽船会社の航路案内」，松浦章編著『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」—船舶テータベースの一端—』関西大学アジア文化研究センター，2015年2月，33-58頁。
- 9) 『中外商業新報』第17339号，1934年（昭和9）5月4日，3頁。
- 10) 松浦章「国際運輸株式会社と南滿洲鐵道」，『関西大学文学論集』第71卷第1・2合併号，2021年9月，1-30頁。
- 11) 『中外商業新報』第17339号，1934年（昭和9）5月4日，3頁。
- 12) 『中外商業新報』第17339号，1934年（昭和9）5月4日，3頁。
- 13) 滿鐵調査課編『滿洲に於ける糧棧—華商穀物問屋の研究—』南滿洲鐵道株式會社，1931年2月，1頁。
- 14) 松浦章「清代沙船の北貨：豆貨」，松浦章『清代上海沙船航運業の研究』関西大学出版部，2004年11月，218-235頁。
- 15) 『籌辦夷務始末（同治朝）』卷28，同治三年九月丙申条。『籌辦夷務始末（同治朝）』（全10冊）中華書局，2008年11月，第3冊，1236頁。
- 16) 松浦章「国際運輸株式会社と南滿洲鐵道」，『関西大学文学論集』第71卷第1・2合併号，15-17頁。
- 17) 滿鐵調査課編『滿洲に於ける糧棧—華商穀物問屋の研究—』8頁。
- 18) 滿鐵調査課編『滿洲に於ける糧棧—華商穀物問屋の研究—』8-9頁。
- 19) 滿鐵調査課編『滿洲に於ける糧棧—華商穀物問屋の研究—』9頁。
- 20) 滿鐵調査課編『滿洲に於ける糧棧—華商穀物問屋の研究—』11頁。
- 21) 孔祥吉・村田雄二郎整理『國聞報外二種』（全10冊）國家圖書出版社，2013年10月，第1冊，344頁。
- 22) 『元史』第15冊（全15冊），中華書局，1976年4月，4570頁。
- 23) 鄭振鐸編『中國古代版畫叢刊』第三冊（列仙全傳，顧氏畫譜，酣酣齋酒件，天工開物），上海古籍出版社，1988年8月，931-938頁。

日満倉庫株式会社と南満洲鉄道（松浦）

- 24) 台湾・中央研究院のデータベースによる。
- 25) 南満洲鐵道株式會社埠頭事務所編『大連港』南満洲鐵道株式會社埠頭事務所，1916年6月，49頁。
- 26) 孔祥吉・村田雄二郎整理『國聞報外二種』（全10冊）國家圖書出版社，2013年10月，第5冊，198頁。
- 27) 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，1924年4月，193頁。
- 28) 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。6頁。
- 29) 『清實録』第36冊，中華書局，1986年10月，507頁。
- 30) 孔祥吉・村田雄二郎整理『國聞報外二種』第1冊，425頁。
- 31) 孔祥吉・村田雄二郎整理『國聞報外二種』第1冊，551頁。
- 32) 台湾・中央研究院のデータベースによる。
- 33) 台湾・中央研究院のデータベースによる。
- 34) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』南満洲鐵道株式會社，1937年4月，10頁。
- 35) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』147頁。
- 36) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』147頁。
- 37) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』148頁。
- 38) 南満洲鐵道株式會社埠頭事務所編『大連港』南満洲鐵道株式會社埠頭事務所，1918年6月，120-121頁。
- 39) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』149頁。
- 40) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』149-150頁。
- 41) 松本豊三編『南満洲鐵道株式會社三十年畧史』150頁。
- 42) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』（満鐵調査資料第170編）南満洲鐵道株式會社，1930年1月，6頁。
- 43) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』17頁。
- 44) 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，233頁。
- 45) 同書，4頁。
- 46) 松浦章「國際運輸株式會社と南満洲鐵道」，『関西大学文学論集』第71卷第1・2合併号，1-30頁。
- 47) 岩岡俊一編『國際運輸株式會社二十年史』234頁。
- 48) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』39頁。
- 49) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』40，104頁。
- 50) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』104頁。
- 51) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』45頁。

- 52) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』47-48頁。
- 53) 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課 佐田弘治郎編『満洲に於ける邦人倉庫業』51頁。
- 54) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』2頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』629頁。
- 55) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』3-4頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』630-629頁。
- 56) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』4-5頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』629-628頁。
- 57) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』日満倉庫株式會社, 1930年3月, 1-2頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』クロスカルチャー出版, 2012年9月, 632-631頁。
- 58) 『大阪時事新報』第10153号, 1933年(昭和8)1月23日, 3頁。
- 59) 『時事新報』1933年(昭和8)5月28日, 神戸大学新聞データベースによる。
- 60) 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所編『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』, 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所, 1934年10月, 1頁。
- 61) 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所編『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』, 2頁。
- 62) 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所編『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』, 2頁。
- 63) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』96頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』533頁。
- 64) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』110頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』519頁。
- 65) 同書, 110頁。同書, 519頁。
- 66) 同書, 110頁。同書, 519頁。
- 67) 同書, 132頁。同書, 497頁。
- 68) 同書, 112頁。同書, 517頁。
- 69) 川崎汽船株式會社編『川崎汽船五十年史』川崎汽船株式會社, 1969年8月, 77頁。
- 70) 同書, 81頁の「当社経営航路表(昭和7年12月現在)」の「定期航路 横浜/大連航路」, 「航海数 月3回」, 「主要寄港地 横浜・大連」, 「就航船 呉淞丸・浦鹽丸」(同書, 81頁)による。
- 71) 同書, 494頁の「購入船表」による。
- 72) 川崎汽船株式會社編『川崎汽船五十年史 船舶写真』川崎汽船株式會社, 1969年11月, 16, 17頁。
- 73) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』113頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』516頁。
- 74) 同書, 101-108, 114頁。同書, 528-521, 515頁。

日満倉庫株式会社と南満洲鉄道（松浦）

- 75) 同書, 143頁。同書, 486頁。
- 76) 同書, 61-62頁。同書, 568-567頁。
- 77) 水地慶治編『大連汽船株式會社二十年畧史』大連汽船株式會社, 1935年6月, 356-257頁。
- 78) 同書, 259-260頁。
- 79) 同書, 206-207頁, 1929年(昭和4)の大連汽船会社所有船舶表による。
- 80) 水地慶治編『大連汽船株式會社二十年畧史』, 257頁。
- 81) 同書, 260-261頁。
- 82) 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所編『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』, 29頁。
- 83) 日満倉庫株式會社川崎埠頭事務所編『日満倉庫株式會社 川崎埠頭要覽』, 29頁。
- 84) 新井信次編『日満倉庫株式會社十年略史』110-129頁。『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』519-500頁。
- 85) 『神戸又新日報』第18159号, 1936年(昭和11)10月22日, 1頁。
- 86) 『明解企業史研究資料集—旧外地企業編 第3卷満洲国』, 161頁。同書, 466頁。
- 87) 同書, 160-161頁。同書, 467-466頁。
- 88) 同書, 166頁。同書, 461頁。
- 89) 15年史編纂委員会編『東洋埠頭株式会社15年史』東洋埠頭株式会社, 1961年12月, 14-15頁。
- 90) 『大阪朝日新聞』第21426号, 1941年(昭和16)6月4日, 3頁。
- 91) 『東京朝日新聞』第19508号, 1940年(昭和15)7月23日, 4頁。
- 92) 15年史編纂委員会編『東洋埠頭株式会社15年史』東洋埠頭株式会社, 1961年12月, 23頁。
- 93) 同書, 37頁。