

最近の支那に於ける道路開發事情 (一)

— 國際聯盟對支技術援助に關するライヒマン報告書 —

國際聯盟事務局東京支局

序

國際聯盟の對支技術援助に關する駐支常置代表たる聯盟保健部長エル・ライヒマン氏は一九三三年十月支那に到着して以來約一ヶ年に亘り各技術専門家と共に諸般の事項に亘る支那再建事業に協力し來つたが、本年四月、同氏は右對支技術援助に關する事業報告書 (Report of He Technical Agent of He Council on his Mission in China, from He date of his appointment until April 1st, 1934) を作成し、これを國際聯盟理事會に提出した。同報告書は五月十七日、本問題に關する理事會委員會に於てヴァスコンセー

ロス氏(蘭)議長の下に英、支、丁、米、西、佛、伊、智恵古各代表の参加を得て審議された。

同報告書は先づ國際聯盟の對支技術援助機關の直接の聯絡機關たる支那政府の全國經濟委員會の歴史を記述せる外、農業、棉業、蠶絲業、治水、道路、衛生、教育等の諸般の事項に亘る支那全土の再建計畫が述べられてある。

尙ほ治水並に道路事業に關する聯盟との協力は、既に一九三一年一月七日、支那政府が聯盟事務總長に宛てたる書簡にその端を發してゐる。又一九三一年五月十九日の理事會は支那政府の再建事業に對する協力案を受諾したが、その結果更にこの問題を付託されたる聯盟交通々過委員會

は、先づロンドン土木會會員クード氏(Mr. Coode)、パリの道路橋梁總技監ペリエ氏(M. Perrier)、及びハングル港務部長ジーガーエキング氏(M. Stereiking)の三専門家を任命し、淮河、北支河川、上海埠頭の改良問題を研究し、之れに關する報告書を提出せしめたこととした。又ワルソーの公共事業省顧問であり、道路問題の専門家たるオケツキ氏(Mr. Okecki)及びオランダの治水問題の専門家たるブルデヌス氏(M. Bourdrez)の一技師を聯盟交通通過機關代表として任命し、國民政府の全國經濟委員會に配屬せしめることに決定したのである。

次に掲ぐるものはライビマン氏の提出にかかる支那の道路開發に關する記述である。

I、過去五年間の省政府の道路建設は非常に進捗した。
それは一九二五年以來全國的に施行され來つた近代化への一般的工作の一部分を爲すものである。交通制度が安全、行政的秩序並に政治的統一確保の爲めに不可缺なることを悟つたのである。各省に於て、交通制度は地方政府の事務

を容易ならしめ、結合を齎らし、且つ又、旅客又は貨物の輸送を便利ならしめることに依り經濟的發展を齎らした。

近代的交通機關は今尙ほ甚だ少ない。道路の延長距離はソヴィエット・ロシアに於ける七萬七千杆、英領印度に於ける三萬一千杆又米國に於ける四十萬杆に比較し、支那に於ては一萬三千杆を出でない。この鐵道の缺如が道路網に依り補はれてはゐない。清朝の頃には飛脚制度があり可成便利であつたが今では頗廢して仕舞つてゐる(註一)。農村の道路は小さき網目の如く、繪の様に美しき蜿蜒たる狹き小路である。従つて運輸通過の大部は驥馬に依るか、さもなくば一輪手押車又は人間の背に依つて行はれる。支那の歴史上幾世紀の間はこれ等の細道で充分であつたのである。

(註一) 全國優良道路協會(The National Good Roads Association)は一九二七年の支那全土に於ける道路を三萬杆以内と見積つてゐる。然しこれは多分、見誤過超であらう。蓋し大抵の道路は自動車を運轉させることが出來なかつたのである。

畫に調整がなかつた爲めに大低の場合無駄が多かつた。政府の何れの部も道路に關して責任を取つてゐなかつたので、全國經濟委員會は道路局を組織して先づ先鞭をつけた。その方針は各省政府並に民間の事業の活動を獎勵し、監理指導する目的を以つて、建設方を希望され居る道路上に對し借款を賦與し、それ等省政府並に民間の事業と協力することにある。

諸大道路網の選擇は國民政府の手中にあり一般的な政策及び國防的見地を考慮して指導せられる。従つて大道路網に關し一九三二年一計畫案が起草されたが、それに依れば先づ第一に江蘇、浙江及び安徽の三省にこれを行ひ、その後隣接せる湖北、河南、湖南、江西の諸省に及ぼすことになつてゐる。道路局が建設すべき道路の位置、特質及び種類を定める。そして特別の場合には建設費の三二%十一普通はそれ以上の——を補填する爲め低利資金を賦與する。而も助言及び専門技師の點は夫々の地方政府の自由措置に委ねられてゐる。この方針の結果建設を非常に進捗せしめた。過去二ヶ年に亘り全國經濟委員會の助力を得て、

計畫に調整がなかつた爲めに大低の場合無駄が多かつた。政

府の何れの部も道路に關して責任を取つてゐなかつたので、

全國經濟委員會は道路局を組織して先づ先鞭をつけた。そ

の方針は各省政府並に民間の事業の活動を獎勵し、監理指

導する目的を以つて、建設方を希望され居る道路上に對し借

款を賦與し、それ等省政府並に民間の事業と協力すること

にある。諸大道路網の選擇は國民政府の手中にあり一般的な

政策及び國防的見地を考慮して指導せられる。従つて大道

路網に關し一九三二年一計畫案が起草されたが、それに依

れば先づ第一に江蘇、浙江及び安徽の三省にこれを行ひ、

その後隣接せる湖北、河南、湖南、江西の諸省に及ぼすこと

になつてゐる。道路局が建設すべき道路の位置、特質及

び種類を定める。そして特別の場合には建設費の三二%十一

普通はそれ以上の——を補填する爲め低利資金を賦與す

る。而も助言及び専門技師の點は夫々の地方政府の自由

措置に委ねられてゐる。この方針の結果建設を非常に進捗

せしめた。過去二ヶ年に亘り全國經濟委員會の助力を得て、

建設されたる道路は約四千糎に上る。

大抵の場合、新區域開拓の爲めには既存道路網間に短距離の連結道路を建設すれば足りる。比較的多額に上らざる建設費を以つて一萬二千糎以上の連結線が出来た。次の表は各省に於て目下開通してゐる道路の延長を示すものである。

江蘇二、四一六糎。浙江一、六〇二糎。安徽二、〇九三糎。江西二、二三四糎。湖北一、八三三糎。湖南一、三九八糎。河南二、一一糎。合計二三、六七六糎。

平均建設費は僅に一糎につき六十弗を若干越ゆるに過ぎない。全國經濟委員會が一九三一年五月より一九三四年四月までに農村再建の爲めに各省に與へた資金總額は三百九十八萬二千弗である。

三、全國經濟委員會が獨占權を有してゐない各省に對しそ道建設に關し積極的である様説得する必要なことを繰返し陳べるのも無駄ではなからう。次表は一九三三年中に各省に於て開通した道路の延長である。単位は糎にして、

全國經濟委員會道路局の數字に據つたものである。

江蘇二、四一六。浙江一、六〇一。安徽二、〇九二。江西二、一一一
四。湖北一、八三三。湖南二、三九八。四川三、九八〇(註一)。

西康五七五(註一)。福建一、四四九。廣東一〇、七〇〇(註一)。
廣西三、八九六。貴州一、一六五。雲南一、三四四(註一)。河北

一、九五一。山東六、八八五。山西二、〇三五。河南二、一一一。
陝西一、一六九。甘肅六、三七。青海一、一七三。遼寧二、四二〇

(註一)吉林二、一二五(註一)。黑龍江一、九七〇(註一)。熱河二、
三三〇。綏遠四七八。寧夏二、五五〇(註一)。察哈爾三、七五

七。外蒙古三、一七七。新疆一、三一五(註一)。西藏合計七一、
七五六。

(註一) Chinese Economic Journal (Aug. and Sept. 1933)
(註一) Kwangtung Reconstruction Monthly Special Issue on
Highways.

前記の計畫に包含されたる七省の中に於てさへも、全國
經濟委員會の援助に與らずして、或は又時には同委員會の
勸告に背いてまでも多くの道路を完成したる地方政府が
ある。過去二ヶ年間に於ける浙江省の場合の如きは、援助
なくして建設したる數の方々が援助を得たるものに對し四倍

の比率を有してゐる。前記七省の外に山東、廣東及び廣西
の三省は特に積極的で、三省で九千二百糸以上に及ぶ道路
を建設した(註一)。

多くの場合、道路として公式に報告されたるものは、未
だ全國經濟委員會道路局が作成せる基準にまで達してゐな
い。夫等の道路は二輪荷馬車の通行さへ困難を感じるもの
で、輕量輸送さへも非常に道路を損じ、まして豪雨の際は
利用不可能である。

(註一) 一九三一年—一九三三年に於ける五省の建設道路

廣東四、一八三糸。山東三、六九三糸。廣西一、三三六糸。福建
一、〇六二糸。河北六、四六糸。

本表を作成するに用ひたる資料は信憑するに足るものではな
い。

四、道路局は三つの部門を有してゐる。即ち、(イ)運輸、
(ロ)設計調査、(ハ)技術、に關するものである。主要建設
地には出張所を設けた。道路局は運輸統制の法規を起草し、
傍ら幹線道路工事の爲め僅かの線を放棄した。又道路に關
する博物館、參考圖書館の設置、道路用語の支那語辭典の

出版を行ひ、更に道路技師の登録を開始した。道路建設に最も適當なる様式を決定する爲めに南京の近くに數個の實驗道路區間を設定した。

五、全國經濟委員會は支那の一般交通政策を考究する様國民政府より命ぜられたるものではない。然しながら、道路局の方針に対する指導原理を決定するに際しては、鐵道及びそれに次いでは水路が現在交通の幹線を爲せるものであり、且つ將來に於ても當然然るべきものとする前提から出發してゐるのである。從つて、道路はこれ等幹線の榮養線として考へられてゐる。新建設の設計に當つては大體に於て現在交通機關に對する補助連絡の目的で建設し重複せざる様注意が與へられてゐる。若し條件が備はれば、現在出来るものよりももつと可成大きな計畫に依る新規鐵道建設を開始することが出来る。その結果現在の計畫を修正せねばならぬことになる。廣東—漢口鐵道工事の更改と共に遼く西北地方に達する瀋陽鐵路の擴張並に楊子江下流沿岸に沿ふた鐵道に依る湖南、浙江兩道の連線が行はれた。

鐵道建設の今期は將に終了せんとする。

六、更に、一國に於ける交通制度の計畫を樹立するに際しては輸送の對象物につき調査することが必要である。このことは地理的經濟的事情に據る。支那は壓倒的に農業地で、工業は着々發展しつゝあるが、極めて僅かな地域である。天津(人口、百三十一萬九千)、北平(人口、百四十九萬一千)、上海(人口、三百二十五萬九千)、南京(人口、六十萬二千)、漢口(人口、七十四萬六千)、廣東及びその奥地(人口、百萬以上)の地方に於ては乗合自動車は收支償ふて發展してゐる(註一)。自動車車庫、ガソリン・スタンド及び修理所は過去數年間に著しく増加した。

他の地方は絶對的に農業地である。人口密度は一地方との間には非常な開きを以つて變化してゐる。次表の下段目は可成主要なる地域に於ける一平方哩當りの人口を表示せるものである。

(註一) 支那國民政府統計司發行の the Statistical Monthly 中の見積數字である。

省名	人口 (郵政局見積)	一平方哩當 りの人口
扬子江附近	一九三六年に於ける	
江	二四、一四〇	六五七
浙	三四、六二四	八九六
江	二〇、一九九	三六八
苏	二七、五六四	三九五
徽	二八、六一七	四〇〇
西	三五、二九〇	五二二
北	四〇、五二九	四八六
部	三四、三七六	六一四
陕	三八、九〇六	三三五
甘	一七、三三三	五九
山	七、四二三	二二八
河	一二、一五三	一四九
湖	一四、三三〇	三〇九
南	三六、七七六	三六九
部	一二、二五八	一五九
广	五一、〇六四	二三八
川	五二、〇六四	

江苏省江陰縣並に四川省成都盆地の如き地方は普通の地方にある都市としては寧ろ地域の廣い人口の多い都會地と

見られる。これ等の地方に於ては速力の速い交通機關、大體自動車に對する要求又はこれを増加する要求が現在あり而も將來益々その要求がありそうである。

人口稠密ならざる地方に於ては、貨物運搬の爲めの輸送機關が非常に要求されてゐる。輸送形式は生産物の種類に依り決定されるが、スピードを要するものなりや否やの點、重量、容積を考慮に入れねばならぬ。然し要點は安直なるべきことである。この國の農民は輸送機關の緩漫なことは慣れてゐるが故に一時間五哩の速力で満足してゐる。從つて彼等は大體に於て例へば自動車の輸送平均速力を五倍にする必要を認めない。現在までの處では各地方方に於て夫々異つた様式に適合せる千左萬別のかゝる交通制度は豫定せる案に従つて遂行されずに、寧ろ、地方的習慣に順應して爲された。馬及び駱駝が至る處で索引用に使される北部の地方を除いては、輸送上の主たる原動力は人力及び驢馬、並に驥馬に據り來つたものである。

七・輸送費の比較に關し江蘇省及びその他の省に於て蒐集せる統計から道路局が作成せる表は非常にその間の事情を明かにしてゐる。載荷の種類は容積及び脆弱性の程度に従つて區別されてゐる。

輸送形式	一キロ・メートル単 當りの運賃(單位弗)
一等貨物	○・一七〇
二等貨物	○・一一〇
三等貨物	○・〇九三
四等貨物	○・〇六八
五等貨物	○・〇四五
六等貨物	○・〇三五
一等貨物	○・五二一
二等貨物	○・三八四
三等貨物	○・二五六
貨物自動車	
驢馬、驥馬、駄馬	○・一〇一〇・三〇
駱駝	○・二〇一〇・三〇
二輪荷馬車	○・〇八一〇・二〇
一輪手押車	○・一八一〇・二〇
ジャンク	○・〇一一〇・〇五

これ等の現存會社に四種類ある。

第一は都市に於けるものである。概して相當の利益を收めてゐる。線路の或部分は個人企業に對し無料で與へられてゐる。(註一)。

汽船及びランチ ○・〇一一〇・一一
特に鐵道輸送に比較せる自動車輸送の費用の高きことは非常に考慮する必要がある。好状態の道路維持費の問題が重大原因であるが、それと同時に又特に自動車輸送の幼稚なる地方に於ては自動車の生命に比較して鐵道車輛の方が可成持ちがよいことも考慮される。

八、尙ほ又 自動車は支那人口の大部分とは非常に關係の薄いものである。ヨーロッパの鐵道に於て私有の客車が極めて稀なるが如く支那に於ては自動車道路の設備ある地方に於ても私有の自動車は恐らく非常に稀であると云へやう。工業地帶及び主要都市を除いては自動車は公用、私用何れにせよ會社がこれを所有し、會社に依り運轉されてゐる。

(註一) 大上海市及び南京の市營バス運轉に就いては詳細なる
数字を得ることが出来る。

(1) 南京には二種類のバスがある。第一は江南公司と稱し、

資本金二十萬弗を有する民間經營のものである。一九三三年の秋營業を始め、向ふ十ヶ年間の認可を得てゐる。右認可の條件として月收入の三%を國庫に納めることになつてゐる。尙ほ又、この會社は二の運轉系統を有し、三十臺のバスを有してゐる。車體は主として地方で改修されたる中古トテックで質は大體に良い。この會社に創立日淺く爲めに見込が立つまでになつてない。第二の會社は十萬弗の資本金を有し、十六臺バスを運轉してゐる。その車體の大部 分は非常に粗惡である。バス一臺に就き一ヶ月三十弗の稅金を支拂ふ外に、同會社は市當局に對し年純益の三〇%を支拂はねばならない。一九三一年以後は缺損の下に運轉してゐる。

(2) 大上海には五種の私營バスがある。その中の四社は上海市外に及ぶ長距離間を運轉してゐる。これら凡ての會社は純益を報告することになつてゐる。長距離線上に課せらるゝ稅金は距離に依り異なるが三十二乃至三十九錢(銅貨)である。一九三二年に於ける「閩北支那バス公司」は二五臺を

有し市内ののみに於て運轉してゐるが三百十萬人を輸送してゐる。

第一のものは鐵道の終點が主要都市又は各省の首都に到達し居らざる處に在る。例へば、隴海鐵路の終點たる潼關と西安府との間百七十四杆の自動車の如きである。而してこの線路上には運轉してゐるものに二百種類以上の企業があるが、その大多數は僅に一臺の自動車を所有し居るに過ぎない。

第三の種類は國內であると國境外との間であるとを問はず何れにせよ人口の主要中心地間に鐵道に依る連絡なく隔絶せる遠距離上の、又は遠くかけ離れた鐵道系統間の連絡を目的とする遠距離間の定期運轉を包含する處のものである。公衆自動車が湖南省の如き二三の省に於ては運轉してゐる。湖南省ではその自動車道路九百哩餘に及び、又鐵道の形式を模ねて定期の時間表があり、一定時間停車し又道路管理が行はれてゐる。

左の第一表は七省に於ける凡ゆる道路上の就業運轉表で

ある。

第四の種類は北部地方に於て人口稀薄なる地域又は地方なる爲め離散せる廣汎な地帯と、その地帯の生産物の自然の捌口たる二三の港を繞る工業中心地との連絡の爲めの運轉である。この設計せる大道路に依る場合は駱駝隊商が二ヶ月乃至六ヶ月を要する處を定期のトラック自動車を運轉させれば三週間乃至四週間に短縮することが出来る。

支那に輸入されたる自動車車輛は軍事的目的のものを除けば工業地に於てか又は第一表記載のバス用の何れかに用ひられてゐる。自動車が支那に於て製造されない以上、自動車の輸入を示す税關報告表は交通の發表を明瞭に示すものであう(註一)。

一九二九年以前に於ては税關は自家用自動車、運搬用トラック及びバスの間に何等の差別を設けなかつた。

(註一)

年	次	自動車數		自動自轉車
		商業用	私用	
一九二六年	……	……	……	四、四九九
一九二七年	……	……	……	六五五

一九二七年……………三、三二八
一九二八年……………四、〇六五

四一九

一九二九年……………四、一四二
一九三〇年……………一、九三三

五七〇

一九三一年……………一、四三五

四五八

一九三二年……………一、二二七

五五二

一九三三年……………二、八八二

二八二

主要輸入港 一九二六年 一九二七年 一九二八年 一九二九年

一九三〇年

一大連 瓦窯 一、〇六一
天津 東豐 一、八六一

五七〇

膠州 二六一
漢口 一、八六一

一八六

漢天 二九一
上海 一、〇四一

一四三

廣州 二六一
廈門 一、七七一

一四三

九龍 九一
三五三

一四三

英國 三九一
三五三

一四三

米國 一、〇五一
三五三

一四三

加拿大 三三三
三五三

一四三

英國 三九一
三五三

一四三

一九二六年 一九二七年 一九二八年 一九二九年

一九三〇年

一九二九年 一九三〇年 一九三一年 一九三二年

一九三三年

日本　米完　一、四〇　三・五五　一、七五　九完　八
　　フランス　一元　一八〇　三元　二〇三　一三　一八
　　香港　一四四　一五二　六四　一六四　一七〇　一九
　　日本に歸するもの恐らく日本に設置されてゐる組立工場か
　　らの再輸出であらうと思はれる。これ等の數字は全國經濟

委員會道路局提供にかかるものである。上記の表に關聯し
て、興味ある注意事項は、一九三〇年以來商業用自動車に
對しては一五%，而して私用自動車に對しては三〇%の稅
が課せられたことである。

地下鐵第一期工事の落成

地下鐵第一期工事の落成

早川徳次氏が二十年間苦心の結晶であるとも見らるゝ東京地下鐵道は淺草公園前を起點として起工し上野驛に連絡して萬世橋まで開通し次で神田驛と結び付けて日本橋まで更らに京橋に伸び進んで銀座に至り一大地下街を設けて銀座地上の大店主達を驚かしたが今回新橋驛にまで延びた、之れで第一期工事を終つたので、早川氏もホット一息つか

れた事であらう。六月二十一日から開通したが關係デパートは大歡迎で銀座では松坂屋、三越、松屋、日本橋では高島屋、白木屋、三越本店、下谷では松坂屋、淺草では松屋など大奮發である。當日新橋驛では百面相の珍藝公開、十數組のチンドン屋四方八方に繰り出して宣傳に努めて居つた。淺草から新橋までの延長が八キロメートル（五・三〇マイル）で其中新たに開通した銀座から新橋までが八